

バス路線の充実とネットワーク化 で魅力あるまちをつくりだす ～固定観念を捨て、成功体験に 向け一歩踏み出そう～

地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科准教授
加藤博和

10月1日、岐阜県飛騨市では・・・

- ・ 2004年に2町2村合併。人口2.6万人、面積792km²
- ・ 北は富山市、南は高山市
- ・ 2006年神岡鉄道廃止を受け、市内循環バス「ふれあい号」を運行（一周140km、4時間20分、100円均一）
- ・ その他の見直しも行ったが、基本は旧町村のシステムを継続。路線バス・ふれあい号・有償市営バス・無償バスが混在
- ・ 市内の総合病院や高校に行けないところが多く存在
- ・ タクシーも過疎地有償運送も存続困難に
- ・ **2015年3月、地域公共交通網形成計画（網計画）策定**
 - 「全バス路線網の再編・一体化」「高校・病院・スーパーへ行けるようにする（QOL確保）」「デマンド・タクシー・公共交通空白地有償運送の合わせ技による細かなカバー」「観光対応（北陸新幹線開業を考慮）」を実現
- ・ 運賃は旧町村内200円、またぎ300円に統一。ふれあい号廃止
 - 全面再編のため、再編実施計画も策定（岐阜市に次ぎ全国2番目）**市担当者（新任）1名でやりきった！**

名古屋大学 加藤博和 15/10/14

1

“当たり前”では全然ない！ 「なぜ地域公共交通は必要か？」

「地域公共交通」がないと、地域は、住民は、どう不都合でしょうか？

－ あってもなくてもほとんど変わらない？

「地域公共交通」を守り育てるためには、どれだけのお金と手間がかかりますか？

－ ありがたみがわからないので安ければ安い方がいい？

いま地域を走っているバス・鉄道は、「地域公共交通」と言えますか？

－ 全然その役割を果たせていない？

→ **そもそも、必要な「地域公共交通」とはどのようなもので、どのように支えていけばいいかについて、地域でまともに話し合ったことがない？
（それがなくて網計画の目的・目標が書けるのか？）**

いったい、何のために計画をつくるのか？

- ・ 要は、利用者・住民に喜んでいただける、地域の価値を高めることができる公共交通が実現できればいい話
- ・ それに寄与してこそ計画をつくる意味がある
- ・ ミッション（やること）を書かないとダメ <検討事項リストではなく検討結果を書く>
- ・ 単に書いただけの計画は時間とカネと紙のムダ

**公共交通網をデザインすることは、
地域住民の生活をデザインすること**

公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～答えは現場にある！現場にしかない！～

1. 目的の明確化

- ◆ 公共交通は持続可能なまち・人づくり、地球環境対応の手段
- ◆ 現場・利用者起点。公共交通担当者は「ライフスタイル・クリエイター」

2. 適材適所

- ◆ 固定観念に縛られず、地域の顕在・潜在ニーズを「澄んだ目」で見る
- ◆ 前例・迷信・外見・他地域の優良事例や自慢話に惑わされない

3. 一所懸命

- ◆ 地域の、地域による、地域のための「地産地消」型交通
- ◆ お願い型・評論型から参画型・自律型へ。担い手を生み出す

4. 組織化

- ◆ 場づくり：連携・協働、必要十分な構成、行動が生まれる仕掛け
- ◆ 方向性：調整（コーディネート）・企画・・・「戦略」確立が必要
- ◆ バラバラではダメ。ネットワークでないと機能しない

5. カイゼン

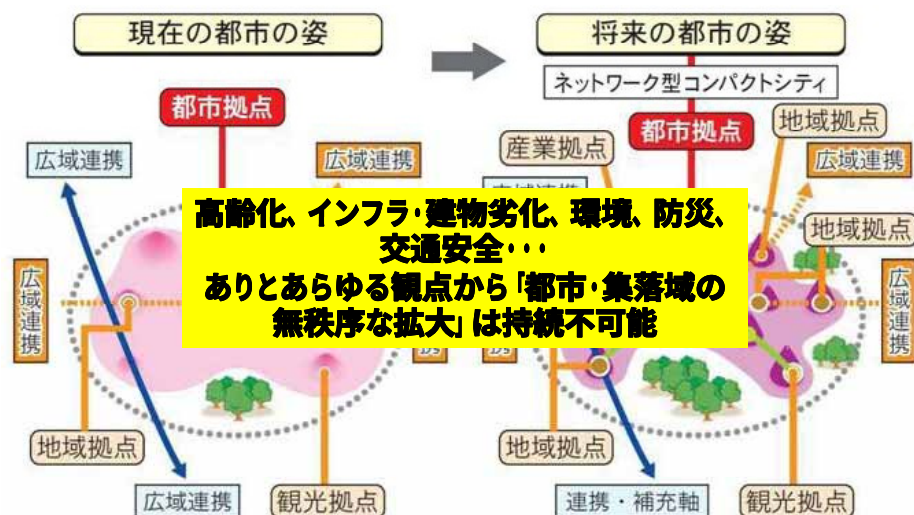
- ◆ 目的が明確であれば、評価基準も明確なはず
- ◆ 徹底して現場・利用者起点に立つことこそよりどころとなる
- ◆ 失敗を恐れるのではなく、対応を間違えないこと
- ◆ 国の制度も下から意見を出してアップデートしていくべき

本日一緒に考えていきたいこと

どうすれば地域公共交通が、そして路線バス網や事業が息を吹き返し、いきいきしたものになれるか？

- － 目的は「地域や利用者にありがたがっていただけ、地域を持続的に支える公共交通網・サービスの実現」
- － 自治体に求められる「構想」「戦略（組織化）」「戦術（施策）」
- － 地域住民に求められる「自覚」「実行」
- － そして事業者求められる「企画」「提案」「サービス」
- － キーワードは「現場起点」「一所懸命」「適材適所」
- － 小さくてもいいから一步を踏み出そう
- － **特に、事業者が元氣になってほしい！（本セミナーの目的）**

コンパクト+ネットワーク・・・まとめ、つながる 「国土のグランドデザイン2050」のキーワード



「小さな拠点」と公共交通はセット



交通政策基本法第16条 (日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等)

国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

これを私は「おでかけ」と呼んでいる

生活を支える「おでかけ」(移動) - ライフラインとしての公共交通 -

生活に必要な仕事、コミュニケーション、物資調達…
「おでかけ」できなければ大幅に制限される

→ クルマ送迎してもらえとしても、自由にはおでかけできず、生活上の制約が大きい(買い物難民、下宿高校生、地域医療崩壊など)

「つながっている」「いざというとき使える」という安心感
「おでかけ」することで元気になれる。PPKになる

→ だれでも乗れる「おでかけ」手段は
QOL(生活の質)を保障する役割

しかし、そもそも、今の公共交通等が「おでかけ」手段として機能しているのか？(むしろクルマが保障？)

地域公共交通ネットワーク再編に対する重点的な支援

国土交通省



地方部の地域公共交通は崩壊寸前

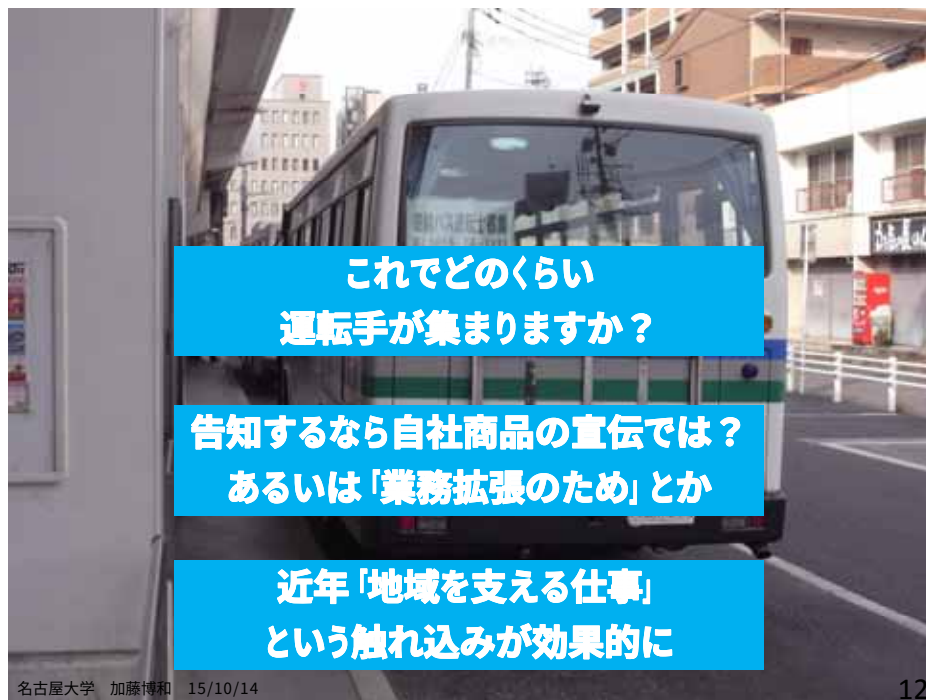
以前は…

「モータリゼーション」「少子化」「過疎化」

最近では…

「運転手不足」「燃料費高騰」「車両費増加」

しかし、これはあくまで結果。本当の原因は、
事業縮小と利用者減少のいたちごっこが
事業と仕事への魅力を損なってきたこと



自称「地域公共交通」の大半は・・・ 2つの「バイ」

ショーバイ (商売) 路線

- － 「採算性」が大事
- 事業者路線 (補助路線含む) の多くはこれ

アリバイ路線

- － 「あること」が大事
- 自治体路線 (コミュニティバス) の多くはこれ

互いに全くてんでバラバラ

そしていずれも「供給者目線」

- どちらも「地域公共交通」ではない！
- 本当の「地域公共交通」・・・「ありがたがっていた
だけの公共交通」はどうすればつくり出せるか？

供給者目線から利用者目線へ・・・ ・・・とりあえず見直してみませんか？

1. クルマの窓はきれいか？
2. 停留所看板は朽ちていないか？
3. 運転はよどみないか？
4. 運転手はあいさつしているか？ アナウンスは聞き取れるか？
5. 配布路線図・時刻表は分かりやすいか？ 欠品がないか？
6. 路線網はごちゃごちゃしていないか？
7. 方向幕表示はアピールするか？ 行先・経由は魅力的か？
8. 路線・停留所名称は適切か？ 利用したくなるか？
9. 停留所掲出物は見やすいか？ 配布物やアナウンス、方向幕、案内板等と整合しているか？
10. 系統番号は乗車すべきバスの選択に役立つか？
11. ターミナルののりば割り当ては利用者から見て合理的か？
12. 新路線の出発式で社長が率先して路線の「売り」を説明し、乗客の案内をしているか？ 黒塗りで帰ったりしていないか？

公共交通を「くるり」と変える

-澄んだ目で現場を見て固定観念にとらわれず現場を変える-

お客様・地域のニーズに応えるコンテンツの提供

- 見かけでなく本当のニーズとは？
- 安全を大前提に、移動サービスを通じて地域に豊かさをもたらす

お客様・地域に選んでいただけるサービスの提供

- 少し高くても、待っても、こちらの方がよい、と納得させる
- そのために「分かりやすく」「使いやすく」を徹底
- 利用者が運賃を、自治体・地域が補助金や負担金を払う気になるには何が必要かを考え実践する
- それが収益を、給料を高くすること（人員確保）につながる

→ **これができる事業者は残っていけるし、
そんな事業者やそれをサポートできる自治体がある地域も残っていける（パートナーシップ）**

→ **どうすれば「くるり」できるのか？**

あってはならない「サルマネ」コンテンツ

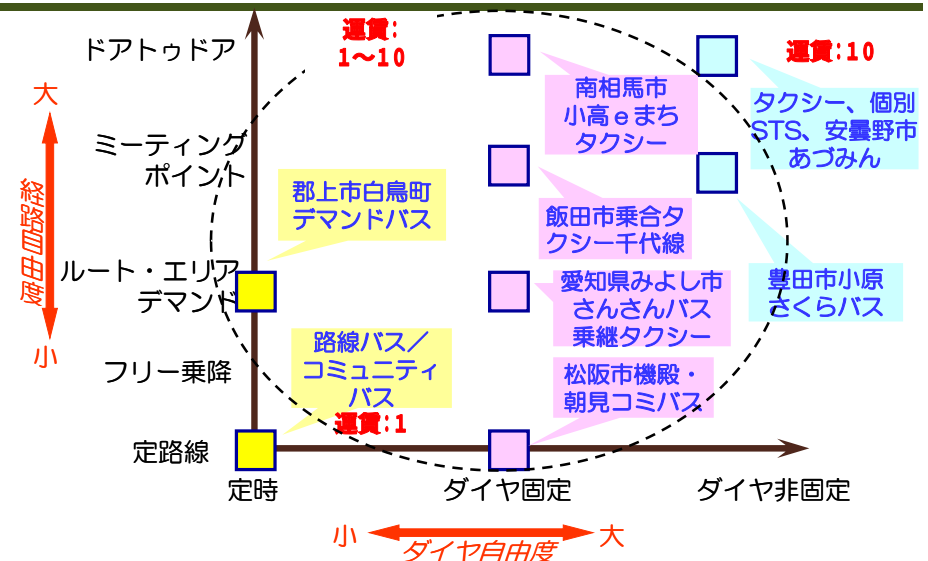
1. 理由は知らないが、コミバスは100円に決まっている
2. 市内どこでも便数・車両は同じであるべきである
3. 停留所では停留所名やバスの愛称を大書きする
4. いくら利用が見込めるからといって民間施設に乗り入れるべきではない。ましてや停留所名に用いるなどのもってのほか
5. 何に使ったらよいかさっぱり分からない路線・ダイヤを設定する
6. 乗り継ぎできると言いながら、ダイヤが合っていなかったり、片方が遅れると接続しなかったりする
7. 地域で停留所をきれいに管理する体制がない
8. 駅の案内や公共交通マップで路線バスとコミバスがバラバラ
9. 運行開始後1年くらいから見直し検討を始める
10. そもそも自治体担当者がろくに乗っていない

安直なデマンド交通導入は公共交通政策を退化させる

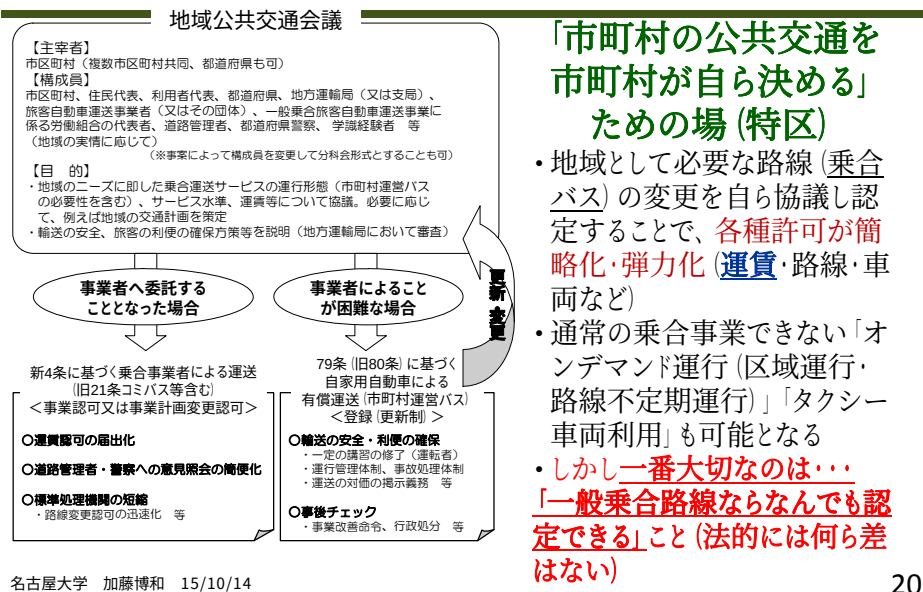
- 公共交通空白地域をなくしたい。歩くのがおっくうな高齢者に対応したい？
- 空バスやムダな迂回がなくなり、経費効率化？
- 需要に応じて走るの、サービスレベルが向上？
- **デマンド交通はコミバスより歴史が古い！**
- そもそもそういう効果が出る場所は、定時定路線のバスには不向きなところ（もともと出だしがおかしかった）
- デマンド交通を導入すると、利用が少なくても経費が減るので、**改善する気がなくなる**。つまり、政策検討が停止する
- 本当にその地域には、定時定路線にまともなほどのニーズがないと確認したか？ そういうニーズをつくり出す努力をしたか？ 逆に一般タクシーでできることがないか検討したか？
- この問いかけをせず、見かけの利用者数や補助額、収支率で公共交通を判断するのなら、自治体に公共交通担当など不要（タクシー会社に補助を出してやってもらえばよい）

「適材適所」

-コミバスとデマンドだけではない。選択肢は無数-



2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議 「地域公共交通会議」



20

渴望される「成功体験」

- ・ 暗い話ばかりで待遇も悪い企業に若者が入るわけがない。運転手不足解消は「前を向く業界」にならないとできない
- ・ 利用が減るほど税金が還付される、補助をたくさんもらえるように路線をいじる、という負け犬根性からどう脱却するか？
 - － エコルカードだけで九州全体でのバス利用者数を増加に転じさせた西鉄
 - － 戸別訪問・セグメント別案内パンフ・パック販売で顧客を掘り起こした十勝バス
 - － 企業向け定期券割引で増益しベアを実現した福島交通
 - － 自治体とのコラボで増客を達成し「対前年比プラスという数字を入社以来初めて見た」と素で感動した某社役員

名古屋大学 加藤博和 15/10/14

21

乗る路線をどうつくり出すか？ - 「一見さんお断り」から脱却するために -

- ・ ターゲットを明確化する
 - － その人たちにどんな生活をしてほしいか？
 - － そのためにどんな「おでかけ」を担保すべきか？
- ・ 基本コンテンツを磨き上げる
 - － 系統、ダイヤ、乗降施設、車両で決まるサービスレベル
 - － それを「お値打ち」と思わせる運賃設定
- ・ 分かりやすく、おしゃれで、心に響く訴えかけをする
 - － 利用者の立場に立ったインタフェース

名古屋大学 加藤博和 15/10/14

22

その時、事業者のスイッチが入った・・・ -全但バス神鍋線（兵庫県豊岡市）の例-

2007年9月：全但バス、路線の大幅撤退意向を表明（経営危機）

2008年10月：予定路線の一部について休止（全運行量の3割）。神鍋線は市単補助路線として存続したが、朝7時台の便を廃止（低利用率）、乗客減が加速

2011年10月：市補助による、2年半の「上限200円バス」実験開始。通勤通学対応便を増便。住民・沿線施設を巻き込んだ利用促進運動を展開

<利用者3割増。高校通学：0人→40人

運行補助は年200万円弱増も、小中生への通学定期補助が年300万円弱減となり、市全体で年100万円強支出減>

2014年7月：市が10月から3年間の実験継続を表明

「バス事業者の心に点火！」

面倒かもしれないけど、儲かるわけでもないけど、
地域や自治体とともに取り組むことで地域をよくできる
これこそ路線バスの醍醐味

名古屋大学 加藤博和 15/10/14

23

豊岡市役所の取組

- 率先してバスを利用（市長が真っ先に）
- 連携計画策定・・・路線を3段階に区分し役割分担と連携を明確化
 - 全但バス<事業者>
 - コバス・イナカー<市>
 - チクタク<地域>
- 路線存廃の基準を明確化。情報公開。PDCA

「地域の」「地域による」「地域のための」だれもが「おでかけ」しやすい環境づくり

単にコミュニティバスやデマンド交通を走らせたり、路線バスの欠損補助をするというのでは表面的

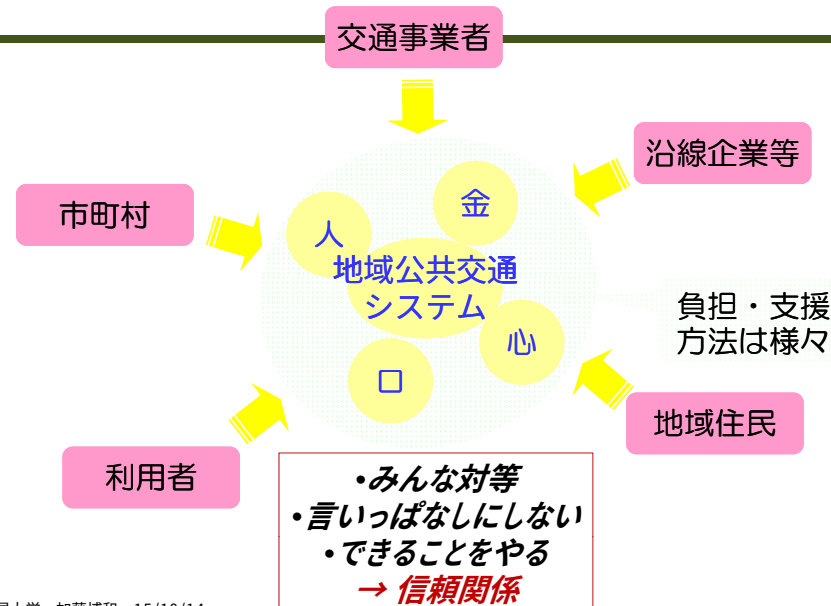
「おでかけ」が必要な理由、それを公的に維持する必要性や水準を明らかにする

それをどのように具体化するかを考える

それを誰がどのように支えるのかを考える

関係者全員が集まって、「おでかけ」のことを「考え」「つくり」「守り」「育てる」重要性
＝「一所懸命」になれる「場」づくり、そして「行動」へ

みんなで「一所懸命」支える



「一所懸命」の中身

- 意識の共有
 - 公共交通を自ら「つくり」「守り」「育てる」ことの必要性をきちんと考える
- 本音の議論
 - 目的が共有化されているからこそ、利害を調整するために真剣に議論ができる
- 決まれば迷わず実行
 - 役割分担
 - 連携協働
 - PDCA
 - 適材適所

交通政策基本法第6条 (連携等による施策の推進)

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、**地方公共団体**、運輸事業その他交通に関する事業を行う者(以下「**交通関連事業者**」という。)、交通施設の管理を行う者(以下「**交通施設管理者**」という。)、**住民その他の関係者**が**連携**し、及び**協働**しつつ、行われなければならない。

「一所懸命」成立の前提条件

～「新しい公共」言うだけなら簡単ですが、待っていてもできません～



- ①公共交通を必要とする
地域住民の願いや活動
- ②理解し下支えする**自治体**
- ③協力的であり、あわよくば新しいビジネスにしようとする**交通事業者**
- ④主体間の利害関係を調整する
コーディネーター
(当初はインタプリター)

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性
何かをするために腹を割って話をし、分かり合う

**地域公共交通会議および法定協議会は
法的に必要なセレモニーという
側面もありますが、
一番大事なものは**

**「ステークホルダー(利害関係者)会議」
すなわち「一所懸命の場」
だということです**

**市町村、運輸局、都道府県、住民代表、利用者代表、
運転者代表、道路管理者、交通管理者、その他**

- 関係者が一堂に会する
- 目的を共有する
- どう実現するかを遠慮せず議論する
- 決まったらみんなで協力して走る

交通政策基本法第9条 (地方公共団体の責務)

1. 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた**施策を策定し、及び実施する責務**を有する。
2. 地方公共団体は、**情報の提供**その他の活動を通じて、**基本理念**に関する住民その他の者の**理解を深め、かつ、その協力を得る**よう努めなければならない。

おでかけ環境の「調整」「組織化」 「公的補助」「コミバス運行」でない、自治体の新たな役割

・「おでかけ」確保戦略の確立

- 「地域の一体感」「住民のQOL向上」「訪問者の利便性確保」のためのネットワークづくり
- 「担い手」は問わない(いい担い手が出てくるしくみこそ「戦略」)

・交通ネットワークの維持発展

- 結節点整備(停留所、ターミナル、駅広、P&R・K&R)
- 共通運賃・共通案内等のソフト的シームレス化
- 事業者間の調整・連携の模索(調整・意識共有の「場」づくり)

・各交通システムのサポート

- 「適材適所」となる運行手段のコンサルティング
- 「戦略」に適合する交通機関の公認・広報・案内
- 「担い手」となる事業者・NPO・住民組織の側面支援

これらこそ「網計画」に書くこと

幹線・支線のメリハリをつけることで、利便性を高めながら費用・資源効率を高める

清水グリーンライン

(福井市、京福バス運行) 2011年10月1日運行開始

従来: 福井駅前と清水地域との間に幾つかのバス路線があり、経路が異なる上、いずれも本数が少なく、欠損も大きかった

そこで県が市と協力して路線を大再編

- 幹線: 大規模小売店舗「清水プラント3」を終点とし、福井駅前と結ぶ。30分ヘッド(地域間幹線として国県補助)
- 地域内: 乗合タクシー「ほやほや号」を運行(昼間デマンド)清水プラント3で接続。
更に地域主体型乗合タクシー「殿下かじかポッポー」も接続
- 乗継拠点: プラント3は乗降スペースとともに待合所を整備

※バスを乗継させるのは難しい。

結節点はそれ自体目的地になるようなところが望ましい

※問題は、幹線から地域内支線のダイヤ・接続が分からないことと、車内でデマンド予約ができないこと

交通政策基本法第10条 (交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

1. 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に**重要な役割**を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する**施策に協力するよう努めるものとする。**
2. 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、**当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。**

地域公共交通に関する諸制度の改革は、現場を担う
交通事業者・労働者の活躍を期待している

公共交通事業者に必要な3つの力

・企画力

- 「交通事業の常識は世間の非常識」を出発点に根本見直し
- 固定観念を覆す新たな商品開発
- 現場を持つ労働集約型産業の強みを生かしたマーケティング
- 企画実施と安定顧客獲得に必要な、地域とのコラボレーション

・提案力

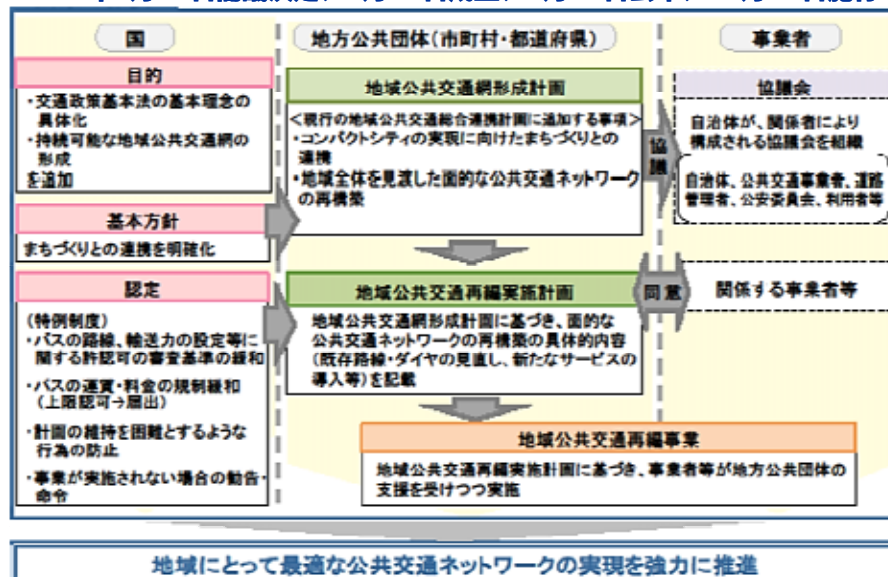
- 「一皮向けた」商品のPR
- 新企画の仕掛け役
- 地域活性化への取り組み
- 「地球にやさしい公共交通が走る」まちやライフスタイル提案

・サービス力

- 「心地よい移動」をどう提供するか

改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月20日施行



地域公共交通網形成計画（5条）っていつつくるの？ 今でしょ！

地域公共交通政策の「憲法」

- これをつくらないで、場当たりのでない地域公共交通政策ができるのか？住民や首長・議員・他部局に公共交通の必要性を訴えられるのか？
- コミバス・デマンドだけでなく、一般路線バス・鉄道・一般タクシー（・自家用有償運送）を含めた包括計画として策定すべき
- 「戦略」「役割分担」「PDCA」→「目的と評価指標の対応」を明確に
- 生活交通確保維持改善計画（旧：NW計画、いわば国庫補助対象系統リスト）は網計画の詳細計画として位置づけられるべき
- やることを簡潔に書く（最大30ページ程度）。調査報告書でなく行動計画である。調査結果などを本文に長々と書くのは話にならない
- 担当者の「遺言」（政策の継続性はここでしか担保できない）

どう「連携」するかが書かれるべき

- 関係者間、モード・路線間、生活圏内の「連携」（バラバラではダメ）
- 「協議会」は網計画をつくり実行していく組織（予算が組める）
- 取締役会：諮問機関ではない。全参画者が事業に実質的に取り組む（実施する事業に全員の名前があることが必要）
- 現場委員（住民・利用者・運転者）をできるかぎり活性化する

間違いだらけの計画策定から抜けだそう！

- 公共交通をよりよいものとするために、計画・戦略は必須。場当たりでは対応できないから。そして「遺言」でもある
- シンプル・イズ・ベスト。箇条書きなどで簡潔に。メリハリがあり読みやすい
- 調査結果を本文にだらだら書かず、ミッションを中心に据える
- なぜ公共交通に取り組むのか、その目的をはっきり書く。それを計れる数値目標を挙げ、モニタリング体制をつくる
- 調査は（顕在）需要を調べるのではなく、（潜在）ニーズをどう引き出すかを調べる
- 公共交通「網」形成計画なのだから、「どんな網を」「どのように」形成するのか書く
- 計画は関係者の合意事項。協議会で意識共有し、みな共感できる内容を
- 自分たちができる、やらねばならないPDCAを丁寧に書く

加藤博和

検索

E-Mail: kato@env.nagoya-u.ac.jp

公共交通戦略立案やコミバス・DRT導入、路線バス改編などに各地の現場でボランティア参加しています。

意識を共有できる方々とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！

東海3県の路線バス情報のページ

<http://orient.env.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/index.htm>

東海3県（愛知・岐阜・三重）の路線バス情報、特に、山間地域のバス・過疎バス・自治体運営バスなど、メジャーなメディアでは分からない情報を重点に提供

(本資料使用における注意)

※本資料の著作権はすべて制作者に帰属します。ただし、一部、他の機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。

※自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用いただけます。ただし、公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。

※本資料は、国土交通省の担当部局による監修を受けたものではありません。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることもありますので、ご注意ください。

名古屋大学大学院環境学研究科 加藤 博和

kato@env.nagoya-u.ac.jp

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

四国初の「住民主導型地域公共交通」 「応神ふれあいバス」(徳島市)

(2011年12月6日運行開始、

事業主体: 応神ふれあいバス運行協議会、運行主体: 東丸タクシー)



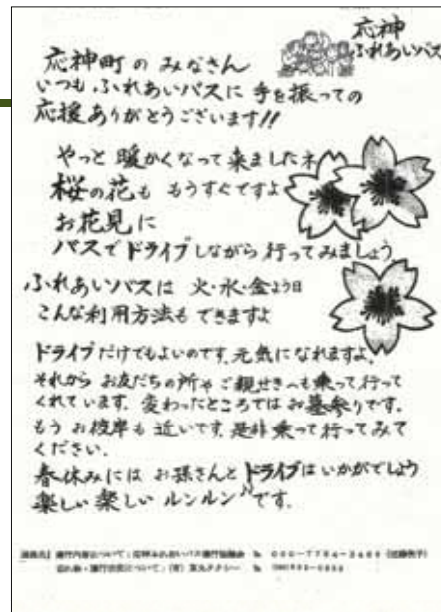
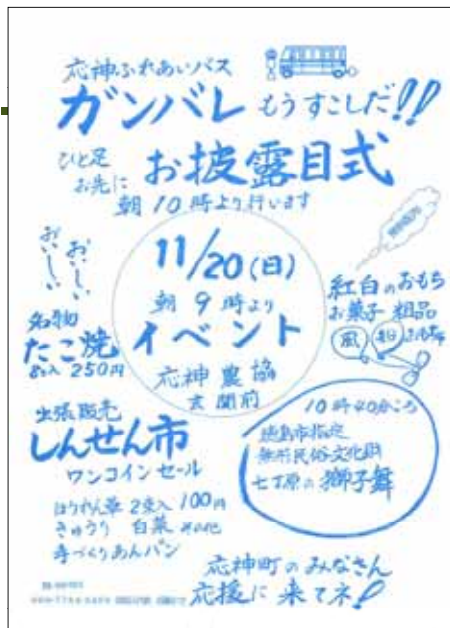
Photo 徳島市役所

- ・市北部
- ・中心部と吉野川(幅1km超、橋少ない)で隔てられ、公共交通不便
- ・町内にスーパーなし。クルマがないと買物・通院困難

名古屋大学 加藤博和 15/10/14



41



42

名古屋大学 加藤博和 15/10/14

運行開始までの経緯

当初は市営バス乗り入れの運動

2008年頃から、行政に頼らない運行を計画(市営バスは経営問題でそれどころでなかった)

「走らせる会」会員は200人超に。世話人数名が運動を牽引

企業協賛を募り、試験運行(無償)を2010年5~6月に自力で実施。利用多く好評

粘り強い取り組みを経て、市が地域公共交通総合連携計画に位置付けし、補助を予算化

地域公共交通会議で認定。国の補助路線(フィーダー路線)にも指定され、2011年12月6日有償運行開始

名古屋大学 加藤博和 15/10/14

43