

コンパクトで魅力的な地域を支える 公共交通ネットワーク再編 ー充実した公共交通が 都市域コンパクト化の「導火線」となるためにー

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教授
国土交通省交通政策審議会委員
(一財)中部貸切バス適正化センター代表
加藤 博和

野方バス広場(東京都中野区)
商店街の中に小さな広場があり
バスターミナルがある
こんな拠点が全国にできるとよい



名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

世界では「低炭素で暮らしやすい」 交通まちづくりがアツい！



持続可能なまちづくり(魅力向上・
環境・福祉・健康・防災・コスト等)
の観点から、交通体系再編、過度
のモータリゼーションからの脱却を
「政策」として強力に推進
市民の支持も得られる

日本では富山が先行
既存の「どうしようもなかった」鉄
道線をLRT(Light Rail Transit)化
(富山ライトレール)
→ まちの軸として誇れる存在に
→ コンパクトシティへ展開
カギは「乗る公共交通」



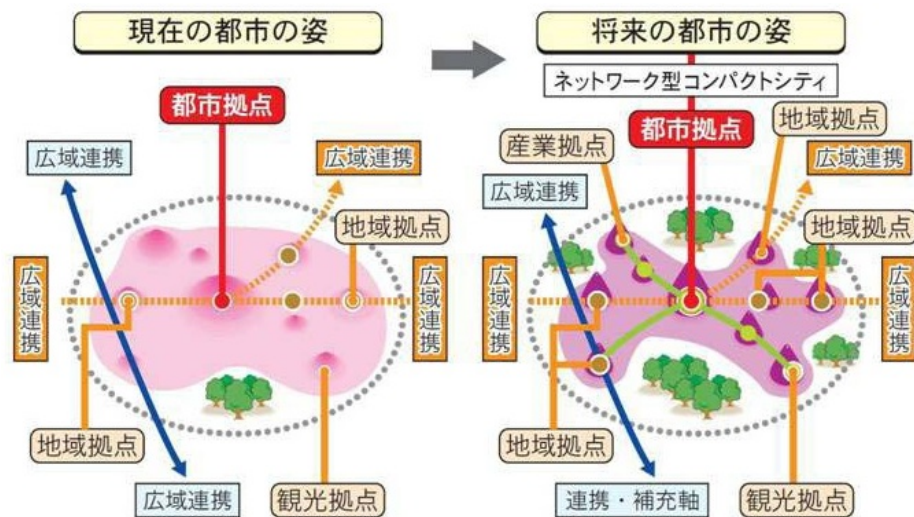
ブラジル・クリチバ 「線状都市」

BRTを基幹に、その周辺
のみ高層開発を許す都市
計画(TOD: Transit
Oriented Development)
居住環境も治安も良好

非常に便利だからこそ
引きつけることができる
(関西の新快速停車駅も同様)



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



名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

4

改正「都市再生特別措置法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、8月1日施行

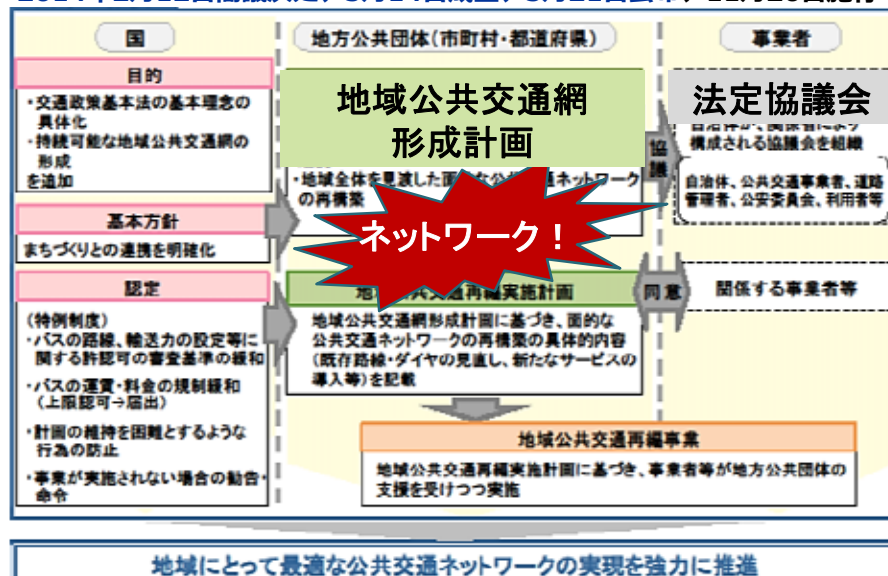


名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

5

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



名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

6

低炭素・低費用で魅力的な都市・交通システム 実現のための「長期」スパイラル

＜交通戦略(網形成計画)＞
コンパクト化を誘導する交通ネットワーク
公共交通・非動力交通の充実

ライフスタイルも変化

＜都市計画マスタープラン・立地適正化計画＞
公共交通を有効に機能させるコンパクト化
公共交通指向型ゾーニング・施設再配置

これをやりとげるためには大変なエネルギーが必要だが・・・
40年計画で頑張ればよい(その間に建物は半分以上建て替わる)
でも、現場では全然かみ合ってません!

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

7

都市計画と公共交通は一緒に考えるべきだが 一緒にたに考えてはいけない

- **スピード感(時間の流れ)がまるで違う**
 - 網形成計画は「短期」・・特に自動車運送では臨機応変な見直しが可能。目の前の人を救うことが求められる
 - 立地適正化計画は「中長期」・・10年でも目に見える成果は出ないかも。二世先を見通す必要
 - **計画のあり方がまるで違う**
 - 公共交通は毎日が試行錯誤・・網形成計画は「解法」
 - 都市計画は試行錯誤できない・・立地適正化計画は「解」
- 「都市計画を遂行するために公共交通計画がある」と考えてしまったら、公共交通は直近のニーズに応えられない。よって、(都市域集約に貢献できるような)魅力を獲得できない

本日は考えたいこと

- 今後必須である「都市域コンパクト化の実現とその効果最大化」に資する公共交通網形成のための計画の立て方
 - 長期で都市域集約を進めるために公共交通がどうあるべきかを念頭に置く
 - その上で、現在から将来までの住民・来訪者ニーズを把握し、それに応えるための網をどうつくっていくかを、「暫定案」を試行錯誤しながらよりよいものにしていくための道筋を考え、それを計画に書く
 - 国の公共交通に関する制度も、このような方針を支えるものであることが必要(先に言っておくと、現行制度にはいくつか問題がある)

“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鉄道・バス・タクシーは「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？ わかっていない？
- 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？
(それなくして網形成計画の目的・目標が書けるのか？)

そもそも「地域公共交通」とは？ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (2007施行、2014大きな改正)

- **地域公共交通**(2条1)
地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。
- **公共交通事業者**(2条2)
 - イ 鉄道事業法による鉄道事業者
 - ロ 軌道法による軌道事業者
 - ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者
 - ニ (略)
 - ホ 海上運送法による一般旅客定期航路事業等を営む者
 - ヘ (略)

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
 - **タクシー事業は典型**
- ・ **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
 - **デマンド交通は典型**

- 本当の「地域公共交通」=「地域や利用者にありがたがっていただける公共交通」はどうすればつくり出せるか?
- 事業者主導で自治体が補助する自主運行バスでも、自治体主導で事業者が受託運行するコミバスでもない、**対等の立場で**いっしょになって走らせる路線(パートナーシップ、協働)

「おでかけ」できることの大切さ

- ・ 自由に動けるクルマ等があれば大丈夫?
- ・ なくても、だれかに乗せてもらえればいい?
- ・ モノが来てくれればいい?(通販、移動販売車など)
- ・ ITを使えばいい?(SOHO、テレビ会議、チャットなど)



「おでかけ」しなくても済む、のはいいが、
「おでかけ」が自由にできない、というのは健全か?

「おでかけ」しやすくすることは、
地域をいきいきわくわくにするための方法の1つ
やるなら「**乗って楽しい**」「**降りても楽しい**」を目指す必要
乗って楽しい: 交通手段自体に魅力がある
降りても楽しい: 必要なところや行きたいところに行ける
→ それを提供することで、QOL(Quality Of Life)を向上し、
地域の豊かさを増進させるのが公共交通事業

公共交通は「不便」でなく「不安」

- ・ 本当に不便な場合も多い
- ・ しかし、それほど不便でないのに、単に知られていないだけ、ということもある
- ・ いつでも、どこへでも行ける自家用車と違い、公共交通は特定の時間・行先にしか利用できない
- ・ しかしそれゆえに、自家用車より便利で分かりやすいこともあるのに、それが認識されていない
- ・ たまに使いたいと思っても、使い方が分からないという人もいる

- 「分かるようにする」ことが重要。
その企画をどう組み、情報をどう出すか?
「全く知らない、興味もない人」を想定する

2017/4→2018/3 十勝バス

日帰り路線バスパック

《出張ビジネスに人気》
《短時間で十勝観光》

バスで10分 「ばんえい十勝・とがちむら」バスパック

世界でここだけの観光、必見です♪

【乗込駅乗車】 通乗780円のところ
大人/500円・小人/350円
【乗込駅→ばんえい十勝・とがちむら→乗込駅】 通乗1,080円のところ
大人/1,300円・小人/750円

※内容 十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部・十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部

※乗込駅 十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部・十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部

※乗込駅 十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部・十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部

※乗込駅 十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部・十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部

2017/4→2018/3 十勝バス

日帰り路線バスパック

《社会見学・歴史・芸術》
《に開くのある方へ》

バスで10分 「愛の園から幸福へ」バスパック

恋人の聖地で幸せなひととき

【乗込駅乗車】 通乗780円のところ
大人/1,000円・小人/500円

※内容 十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部・十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部

※乗込駅 十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部・十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部

※乗込駅 十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部・十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部

2017/4→2018/3 十勝バス

日帰り路線バスパック

《出張ビジネスに人気》
《短時間で十勝観光》

バスで10分 「真鍋産園」バスパック

日本最大級の357haの「真鍋産園」

【乗込駅乗車】 通乗780円のところ
大人/1,000円・小人/500円
【乗込駅→真鍋産園→乗込駅】 通乗1,080円のところ
大人/1,750円・小人/900円

※内容 十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部・十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部

※乗込駅 十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部・十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部

※乗込駅 十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部・十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部

2017/4→2018/3 十勝バス

日帰り路線バスパック

《社会見学・歴史・芸術》
《に開くのある方へ》

バスで10分 「ワイン城とDCTaarden[KEDA見学]」バスパック

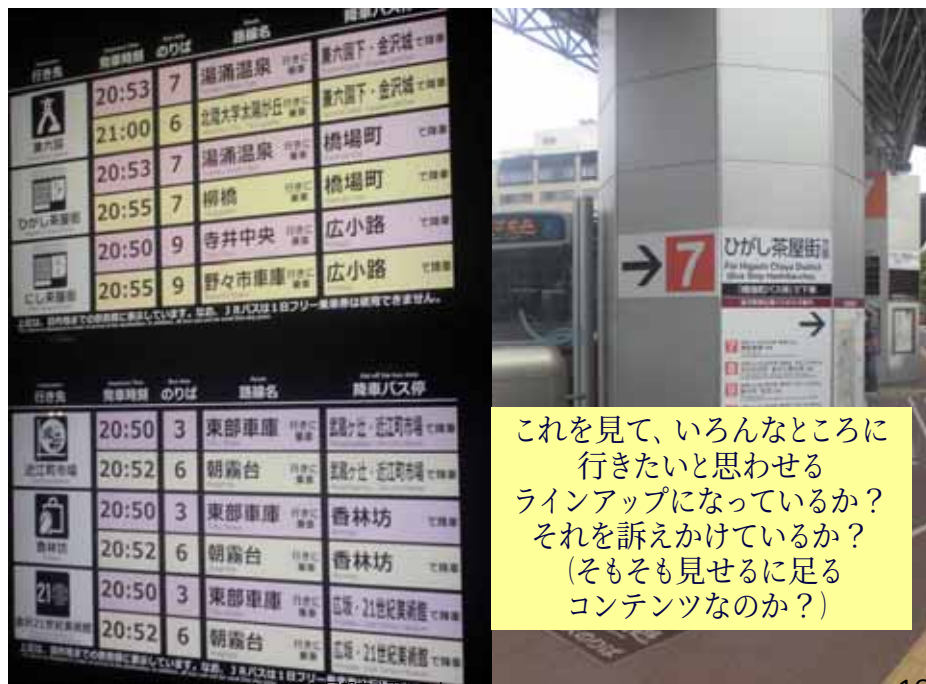
十勝ワインといえど、バスからこのワインを堪能できます。また、ドリアムファンなら見逃さないDCTaarden[KEDA]です。

【乗込駅乗車】 通乗780円のところ
大人/1,400円・小人/900円

※内容 十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部・十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部

※乗込駅 十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部・十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部

※乗込駅 十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部・十勝市東部・十勝市西部・十勝市北部・十勝市南部



これを見て、いろんなところに行きたいと思わせるラインアップになっているか？それを訴えかけているか？(そもそも見せるに足るコンテンツなのか？)

16

「魅せる化」公共交通って便利そう！と思わせる



■ 事業規模の拡大で「攻めの経営」を推進。更なる増客を目指す。

車両数	764両 → 788両	走行キロ	81.4km → 84.0km
-----	-------------	------	-----------------

1 次々にやってくる! 1台あたりの乗客数を増やす! 2 地下鉄を結び結ぶ! 3 路線・車両を充実! 4 都市部の交通を支援! 5 地域の交通と一体となった! 6 利便性向上に向け、路線の拡充や延伸を行います! 7 対応しやすい機上への転換! 8 市バスの母体・乗客数を増やし、地域へ拡大します!

バスの利便性向上を大々的にアピール。いかにも便利になったな!と思わせる。

<http://www.nishitetsu.jp/bus/rensetsibus/>

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

17

乗合公共交通の存在と「まちのにぎわい」

- 乗合交通機関は、同一方向にまとまった交通需要がないと存在し得ない。
(交通需要) = (目的地の魅力) × (交通手段の便利さ)
※むろん、まとまっていた方が費用対効果が高い
- 乗合交通機関のないまちとは？
 - 魅力ある(つまり、「にぎわい」のある)場所がない(あるとすればクルマでは運びきれない)
 - 歩いて鑑賞するに堪えない景観に陥る(運転手は景色を見ないので)

「公共交通が維持できない」=「にぎわいがない」
=「個性がない」=「まちが衰退する」

18

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

まちづくり/おこしに貢献できる 「おでかけ」ネットワーク =「地域公共交通網形成」

- 地域内: だれでも安心して暮らせる地域
「生活」支援...地域主導？
- クルマを使えなくても、生活に必要なおでかけ(通学・通院・買物等)移動を保障する公共交通サービスや徒歩環境
→ 「空白を埋める」から「暮らしていける」へ
- 地域間: だれでも楽しくお越しいただける地域
「交流」支援...自治体主導？
- 来訪する方も、域外に出かける方も分かりやすく使いやすい公共交通サービス
→ 「運んでいる」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

19

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

豊田市の幹線・フィーダーバス体系

基幹バス「とよたおいでんバス」
旭・豊田線、稲武・足助線
07.11.1運行開始

地域バス
旭地域バス
07.10.1運行開始

Photo rosenzu.com

20

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

21

「小さな拠点」と地域公共交通はセット

例①「小さな拠点」づくりに伴ってコミュニティバスなどにより交通手段を確保

例②道の駅に農家レストラン、特産品直売所、コミュニティスペースなども併設

例③周辺集落や市街地とつながる生活基盤の拠点をづくり

例④廃校舎を保育園、デイサービスセンター、体験宿泊施設などに活用

例⑤スーパー・駅近接点の施設を複合コモンビ、児童遊園地等につなぐ

小学校区など複数の集落が集まる地域において、廃校舎などの既存施設を活かし、生活サービスや地域活動をつなぐ「小さな拠点」づくりにより、暮らしの安心と未来の希望を育む

名古屋大学 加藤博和 18/01/24(土)第4回都市計画セミナー

22

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

23

地域が主役となって「おでかけ」 (移動) 手段をつくり直す時代へ

-お上に言われたからでなく、必要だから自ら頑張る-

- 公共交通が必要な理由、それを公的に維持する必要性を「地域自ら」明らかにする
- それをどのように具体化するかを「地域自ら」考える
(たくさんのやり方を検討できる時代に)
- それを誰がどう支えるのかを「地域自ら」決める

○「おでかけ」の保証水準は、地域・自治体が
自ら決め、実情に合わせコントロール

○「おでかけ」を考えることは、まちづくりを考える
際の大事な要素(地域全体の方向性を考える必要)

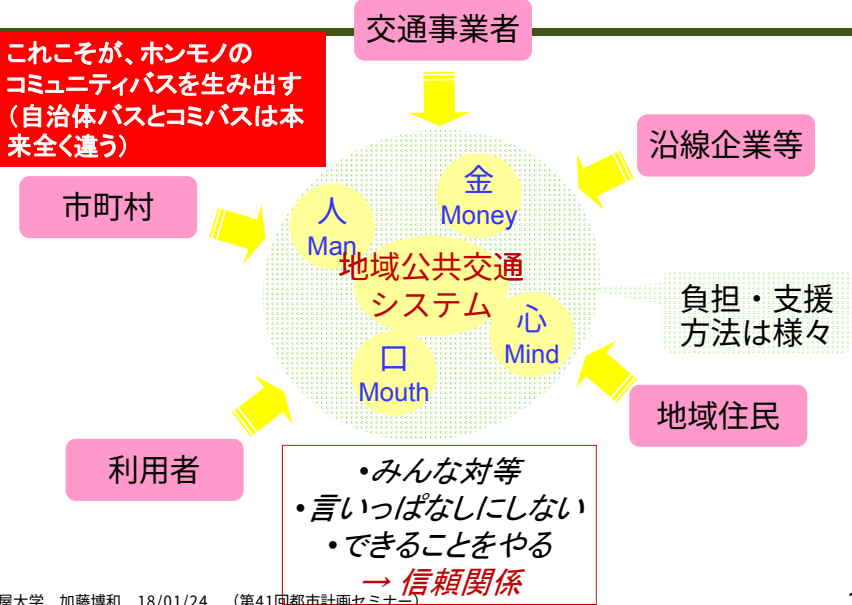
→「おでかけ」確保策は自治体の重要な仕事
そこに参画・協力するのは、
住民・利用者の権利であり義務でもある

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

24

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる

これこそが、ホンモノの
コミュニティバスを生み出す
(自治体バスとコミバスは本
来全く違う)



名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

25

名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立て した「地域参画型」公共交通

豊橋市川北地区
「スマイル号」
(16/01/13運行開始)



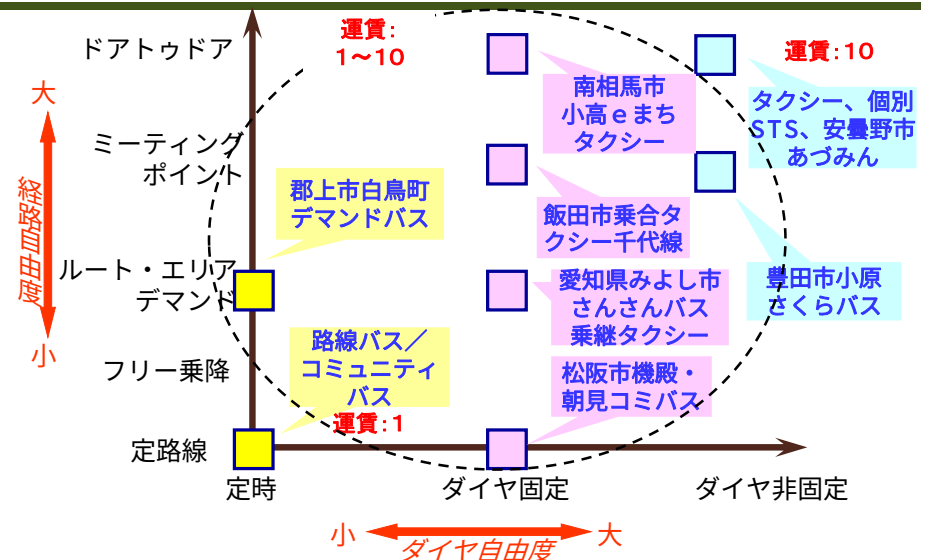
- ◆名張市: 地域バス「国津」04年9月、「錦生」08年4月、「薦原」7月、「緑ヶ丘」09年4月、「美旗」12年4月
- ◆伊賀市: 「比自岐」03年11月(09年4月有償化)
- ◆松阪市: コミュニティバス「黒部・東」06年7月、「機殿・朝見」08年7月、「飯高波瀬森」10年4月、「嬉野」11年8月、「三雲」12年10月
- ◆豊田市: 地域バス「高岡」00年9月、「水源東」保見」07年9月、「旭」10月、「藤岡」08年4月、「小原」09年4月
- ◆岐阜市: ギふっこバス06年10月4路線、08年6月4路線、09年6月2路線、10年9月1路線、12年9月1路線、12年10月1路線、13年9月1路線、14年9月2路線、15年9月2路線、16年9月1路線
- ◆一宮市: 生活交通バス「萩原・大和」「千秋」07年11月
- ◆関市: 地域バス5地区で09年4月
- ◆岡崎市: 「下山」09年3月、「形埜」09年11月、「宮崎」09年12月、「豊富」10年3月
- ◆豊橋市: 地域生活バス・タクシー「東部」08年7月、「北部」10年10月、「前芝」南部」13年10月、「川北」16年1月
- ◆津市: 「高松山」13年1月、「二俣」15年2月、「上佐田」15年12月

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

26

「適材適所」を実現する輸送手段

-コミバスとデマンドだけではない。選択肢は無数-



名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

27

統合型予約配車システムへ

～乗換検索・デマンド交通予約・タクシーアプリの融合～

- 複数の公共交通から**手元の情報端末**を用いて自動的に利用可能な手段・経路を**リアルタイム**で提示し、必要に応じて**配車**してくれるシステム
→ MaaS (Mobility as a Service)

導入のメリット

- ✓ 普段利用しない人でも分かりやすい
- ✓ 需要に応じた運行が可能
- ✓ 混載等による効率化が可能(相乗り等)
- ✓ オペレーターを通さなくてよい(通してもよい)

車両の現在位置が把握できる

ボタン1つで予約・配車可能

実際の活用例

28

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

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

これこそ「網形成計画」に書くこと

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

29

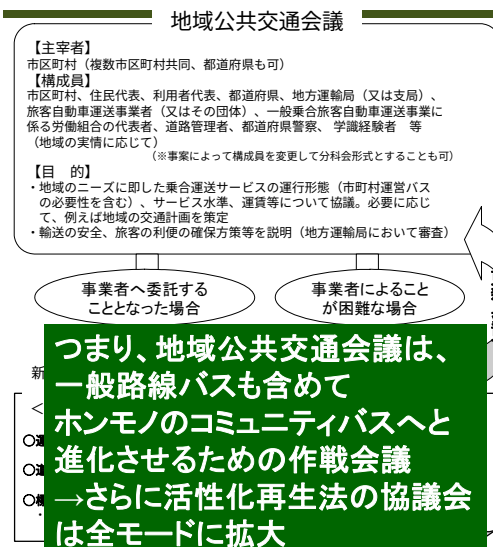
持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務 (地域公共交通活性化再生法4条、2007年)

- 国**: 情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
- 都道府県**: 市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
- 市町村**: 関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
- 公共交通事業者等**: 旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実

30

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

2006年改正道路運送法でできた、公共交通「地方分権」の要 「地域公共交通会議」



「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」 ステークホルダー会議

- ・「**特区**」: 地域として必要な路線(乗合バス)の変更を自ら協議し認定することで、**各種許可が簡略化・弾力化(運賃・路線・車両など)**
- ・通常の乗合事業ではできない「オンデマンド運行(区域運行・路線不定期運行)」「タクシー車両利用」も可能に
- しかし一番大切なのは…
「**一般乗合路線なら何でも認定できる**」こと(法的には一般路線とコミバスで何ら差はない)

31

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)



あなたがかわる地域公共交通会議、活性化協議会、運営協議会、タクシー協議会は「一所懸命」できていますか？

中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」
https://www.twb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

地域公共交通網形成計画（活性化再生法5条） つていつつくるの？ 今でしょ！

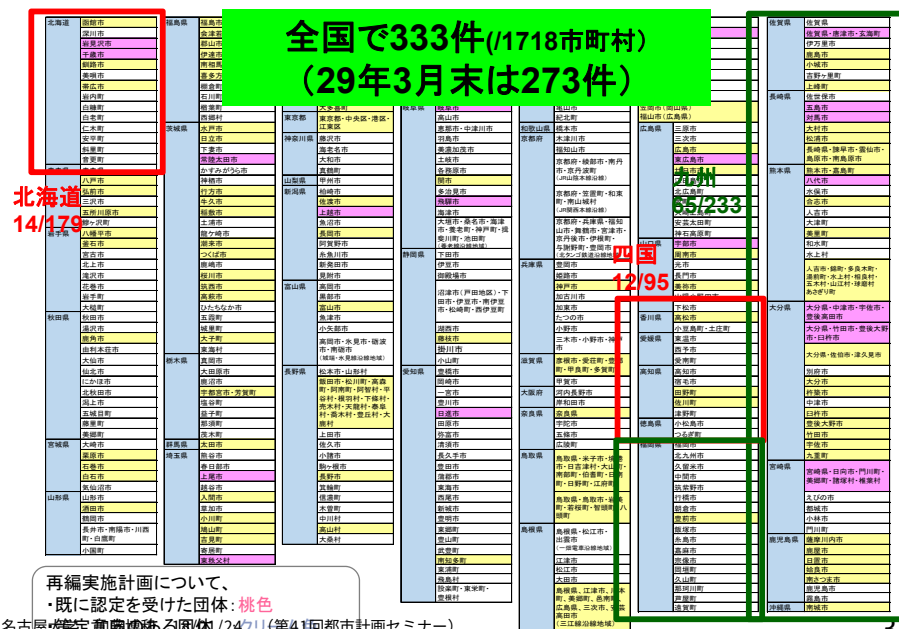
・地域公共交通政策の「憲法」

- 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？
- 地域にとって必要な公共交通サービスを提供する「網」を明らかにし、その実現策を示すもの
- よって、コミバス・デマンド・3セク鉄道だけでなく、一般の路線バス・鉄道・タクシー（・自家用有償運送）を包括した計画として策定すべき（すべて再編しなければならないという意味ではない）

・「協議会」は網形成計画をつくり実行していく組織（だから会計がある）

- 諮問機関ではなく実施本部
- 計画で「戦略」「役割分担」「PDCA」を明記 → 目的と評価指標も明確に
- 関係者（全委員+α）がそれぞれ「何をやり」どう「連携」するか、地域の状況や計画の目的に則し「具体的に」書かれるべき（つまり、具体的各取組の実施主体に委員全員の名前がある）

地域公共交通網形成計画策定状況（平成29年12月末現在）



再編実施計画について、
 ・既に認定を受けた団体: 桃色
 ・策定意向のある団体: 24/24 (第41回都市計画セミナー)

特に留意すべき点

- ・ 単に書いただけなら時間とカネと紙のムダ
- ・ 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。それに寄与してこそ計画をつくる意味がある
- ・ ミッションを簡潔・明瞭に(調査結果などを本文に長々と書くべきでない。概要版がむしろ重要)
- ・ 「検討」はNGワード！ 今後の検討事項リストではなく検討結果としての施策の中身を書く。(今後の検討事項を書いてあるだけなら、計画策定してはいけない！)
- ・ だれが読むのかを意識する(地域の人たちが読めて納得でき行動できる)
- ・ 担当者の「遺言」(政策の継続性)。これを見たら新入りでも担当ができるよう、後々までマニュアルとして使えるものに

→ **以上がもしできていないなら、実行計画をきちんとつくるか、具体的検討を行った上での網形成計画の改定を行うこと！**

(これらは、コンサル任せでなく事務局が書かないといけないこと！)

PDCAサイクルの図が最後にあると 網形成計画は台無しになる



既存の網形成計画では、「一番大事な」この部分が決定的に軽視されている

本来、計画は場当たりの対応を防ぐためにある

- 中身が何もない役立たずの「**NG図**」。これを**どう具体的に実施するか**を書かないと無意味
- 具体的には、**年間スケジュールと評価プロセスを書く**ことで明らかにできる（つまり、PDCAそれぞれをいつどのように「一所懸命」やるのか）
- 議会の予算審議や確保維持改善事業申請・評価など決まりきった手続によってかなり決まってくる
- 担当者が異動しても大丈夫

コンパクト化に資する地域公共交通網とは？

- 某市の例：マニュアル通り、立地適正化計画と網形成計画を同時策定。駅・主要停周辺に立地集約を目指す
- しかし、それらの駅・主要停は1時間に1本程度しか運行していない。そんなところにはだれも集まらないし、集めて何の意味があるのか？
- つまり、コンパクト化で大事なものは、網全体ではなく、中大量輸送を行う「軸」
- 特に中核市・特例市クラスで、「幹」をしっかりと決め、育てるのが重要
- よって、「**地域公共交通特定事業**」が重要だが、実際全然使われていないし、奨励もされていない（交通政策基本計画にも何ら言及なし。2015年活性化再生法改正〈産投活用〉も空振り。国はやる気あるのか？）

地域公共交通特定事業（活性化再生法2条5） ～現在のところこれらがほとんど活用されておらず残念～

軌道運送高度化事業（LRT）

- より優れた加減速性能を有する車両を利用
- 上下分離制度の導入、自治体の起債対象化

道路運送高度化事業（BRT、オムニバスタウン）

- より大型のバス（連節バス等）を利用
- 交通規制等道路交通円滑化措置と併用、自治体の起債対象化

海上運送高度化事業

- より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用

鉄道再生事業

- 事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る
- 計画策定の間、廃止予定日が延期できる

鉄道事業再構築事業（後で追加）

- 市町村等の支援による旅客鉄道事業の経営改善
- 自治体の下を保有する上下分離、自治体の起債対象化

上記3特定事業計画こそ、
コンパクトプラスネットワーク推進の「本丸」である



LRT・BRTは定時性・速達性に優れ、「軸」「幹」として有効

しかし、カバーできる範囲が狭く、
「フィーダー交通の充実とその接続」および「準幹線整備」が重要に
乗継保証

- 本数の多い幹線で乗り継げる便を決め保証
- 時刻表・出発情報で明示
- 幹線の定時性確保が重要
- 遅延情報の共有（接続待ち、車間連絡等）

幹線・支線運行の適正化

- 需要に見合った頻度・サイズ（幹線：専用道・レーン、連節バス、支線：タクシー車両導入、オンデマンド化）

蛇足ながら、 ここまででわかりだと思いがすが・・・

- LRT＝新型(低床)路面電車
 - BRT＝連節バス
 - コミュニティバス＝自治体運営バス
- すべて誤訳(珍訳?)かつ誤解

公共交通に対してこの程度の認識では、コンパクトプラスネットワークなどできるわけがない

地方部における地域公共交通網形成は？

- 地域の軸となり、コンパクト市街地をつくりだせる幹線(鉄道・地域間幹線バス・航路)の充実、そのための広域連携が重要
- 多くは長年、進歩がないまま来てしまった。今後は「試行錯誤」の輪の中に入れてカイゼンを図らなければならない(ローカル鉄道活性化にもこの文脈が必要)
- それ以外の路線(フィーダー)は「集約地区での」「単なる乗換点でなく、そこ自体が「降りても楽しい」幹線との結節によって集約の推進力と効率的な利用拡大に資する
 - なお、撤退地域は高齢者等弱者が残される可能性が高く、シビルミニマムの公共交通(オンデマンド?巡回バス?ボランティア輸送?)が担保される必要

2014年法改正で新たに加わった「特定事業」 地域公共交通再編事業・実施計画(27条2～8)

<内容> 詳細な路線網計画(乗合事業を対象)

- 網計画に基づき、面的な公共交通ネットワークの再構築の具体的内容(既存路線・ダイヤの見直し、新たなサービスの導入等)を記載。乗継円滑化も包含

<特例> 市町村の権限強化

- バス路線・輸送力設定等に関する許認可の審査基準緩和
- バス運賃・料金規制の緩和(上限認可→届出)
- 計画維持を困難とするような行為の防止
- 事業が実施されない場合の勧告・命令

<条件> パートナーシップ(協働)

- 自治体と交通事業者の合意

国庫補助を得るための方便ではなく、地域が公共交通に「一所懸命」になれたときの褒美と考える、べきだが・・・

「地域公共交通再編事業・実施計画」の問題点

- 試行錯誤できる柔軟さが無い(基本的に、計画期間<標準は5年>で路線をいじれないとされている)。これではだれも(補助目当て以外では)使わないだろう
 - コンパクト化のために必要な「軸」「幹」の形成には前述の3特定計画が効果的であり、再編実施計画はむしろ面的モビリティ確保(特に「枝」「フィーダー」)のために有効なはず
- こういう現場ニーズを忘れて硬直的な運用すれば、地域を不幸にするだけ
- 再編実施計画がアトラクトすべきは、「地域公共交通網の5年保証」ではなく、「地域公共交通網をよりよくするための試行錯誤の5年支援」である(地域公共交通網を短期でカイゼンしていくことが、長期の立地集約に資する、という戦略)
 - そのために、再編実施計画のもう1つの要点である「地方分権」「自治体の主体性」「政策のグリップ力」が非常に有効となるはず

地域公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～これを「網形成計画」に書き、書くだけで終わらせない！～

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(網形成)

- ◆ 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

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

44

「おでかけ」手段のデザインは 「まちづくり・むらおこし」デザインの入門編

限られた地域にほとんどの便益をもたらす「地域公共交通」をよりよいものとするためには、地域の主体的な参画が必須
(与えられるものと考えてはいけない)

- 地域ニーズの把握をきっかけに、たくさんの人に利用され、喜んでいただけるものをどうつくり出すかが問われる
(「それを走らせること」自身を目的としてはいけない)
- そのためには、地域を知り、地域に入り込み、地域を巻き込んで取り組まないといけない
- いい地域公共交通をデザインしつくることができれば、地域住民のライフスタイルを変え、魅力を高め、誇れるまちなみを創り出し、そしてふるさとを持続可能とする
- これこそが地域公共交通の「存在意義」であり「付加価値」
地域自らが公共交通をよくする取り組みが、地域をよくすることにつながる。その結果が「コンパクトプラスネットワーク！」

名古屋大学 加藤博和 18/01/24 (第41回都市計画セミナー)

45

加藤博和

検索

URL:

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

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

facebook: [buskato](#)

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応などに、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！

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