

第32回総合的交通基盤整備連絡会議(12/01/17, 福島県郡山市)
パネルディスカッション「人材育成(交通計画分野)」

地域公共交通確保維持改善 5つのポイント ～答えは常に現場にある！～

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

生活を支える「おでかけ」 -ライフラインとしての公共交通-

- ◆ 仕事、コミュニケーション、物資調達・・・
移動できなければ、生活は、できないか大幅に制限
- ◆ 「つながっている」「いざというとき使える」という安心感
 - だれでも乗れる移動手段は、平時でも生活を保障し、地域を持続可能とする役割
 - 最小限の「おでかけ」環境確保は、なくてはならない「インフラ」？
 - では、どうやって確保・維持・改善するのか？

名古屋大学 加藤博和 12/01/17

1

地域公共交通をめぐる状況の変化

- ◆ 地域公共交通を国や鉄道・バス会社が管理運営する時代は、収益性低下に伴い終わった(規制緩和)
- ◆ 同時に、法令や補助・支援制度も、「地域主権(地方分権)」を前提とするものに变化しつつある
- ◆ ほうっておくとジリ貧(何でもそうだが)。今や、自治体・地域・住民・利用者が主役になって動かないと、なくなってしまう
- ◆ そのためにも、なぜ公共交通が必要か、なぜ維持しなければならないかを、地域自らが真剣に考え、要領よく体现する必要がある

名古屋大学 加藤博和 12/01/17

2

公共交通確保・維持・改善の5カ条

1. 目的の明確化
2. 適材適所
3. 一所懸命
4. 組織化
5. カイゼン

名古屋大学 加藤博和 12/01/17

3

「お客様のニーズ」を見ない自治体

- ◆ 市町村運営バス（コミュニティバス）路線の役割で重視する項目＜市町村アンケート（中部運輸局、2009）＞
 - ◆ 1位：公共交通空白地対応
 - ◆ 2位：廃止代替対応
 - ◆ 3位：移動制約者対応、目的・機会確保対応
- 「公共交通空白地」「廃止代替」・・・お客様を見ない、まさに供給者側の自己満足発想
- 「移動制約者」・・・発想はよいが、コミバス運行で対応できるか？
- 福祉とは、生活交通とは、住民が保証されるべき機会・QOLとはどのようなものがきちんと考えられていない
- ましてや、利用者数や収支率（営業係数）、住民参加状況を「供給の条件」にするのは全くの誤り（供給方法ならわかるが）

クルマはたしかに便利だけど・・・

1. モビリティ・ディバイド（移動制約者）解消
 - ・・・クルマが使える人／家族・近所に頼る人／頼れない人で、暮らしぶりが全く違う
2. クルマに頼った社会構造の行き詰まり感
 - ・・・クルマによるコミュニティ分断
 - 「乗合」の新たな付加価値 → 「コミュニティバス」の由来
3. 地域づくりと大きく関係
 - ・・・中心市街地空洞化と郊外スプロールで「無個性」に
 - 個性（地域らしさ、景観、風土）を保つことで、わざわざ行く気が起こる場所となり、賑わいが生まれる
 - さらに、移動制約者が外出できることで地域活性化に
4. 地球環境・エネルギー面からも必要に
 - ・・・「乗合」による環境負荷削減・省エネ

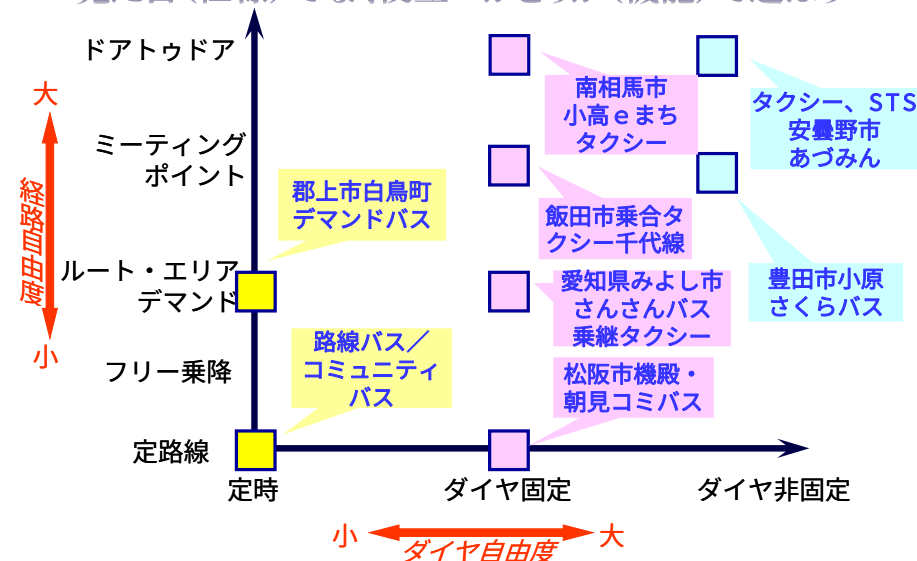
いずれも市場原理ではうまく供給できない（外部経済効果）
公共交通は「商売」でなく「政策ツール」の時代
「欠損補助」（受動）から「政策投資」（能動）への転換を迫る

どんな「おでかけ」網を考えるべきか？

- ◆ 「生活保障」：だれでも安心して暮らせる地域を実現
 - ◆ クルマを使えない人も、生活に最低限必要なおでかけ（通学・通院・買物等）移動が可能
 - 暮らしていける
 - ◆ 「来訪保障」：だれでも楽に移動できる地域を実現
 - ◆ 乗って楽しい、降りても楽しい
 - 行きたくなる。住みたくなる
- ★ この2つを分けて考えるとともに、うまく組み合わせ
てネットワークをつくるのが重要
幹線＋支線、民営＋コミバス、鉄道＋バス等
- ★ 保障水準は地域自身で決めればよい
「地域が公共交通に期待すること（目的）」と
「地域の懐具合や状況」を考慮して

輸送手段の「適材適所」

～見た目（仕様）でなく役立つかどうか（機能）で選ぼう～



地域参画型交通確保策の「適材適所」

～いろいろな方法がある。やりやすい方法でよい～

・事業主体

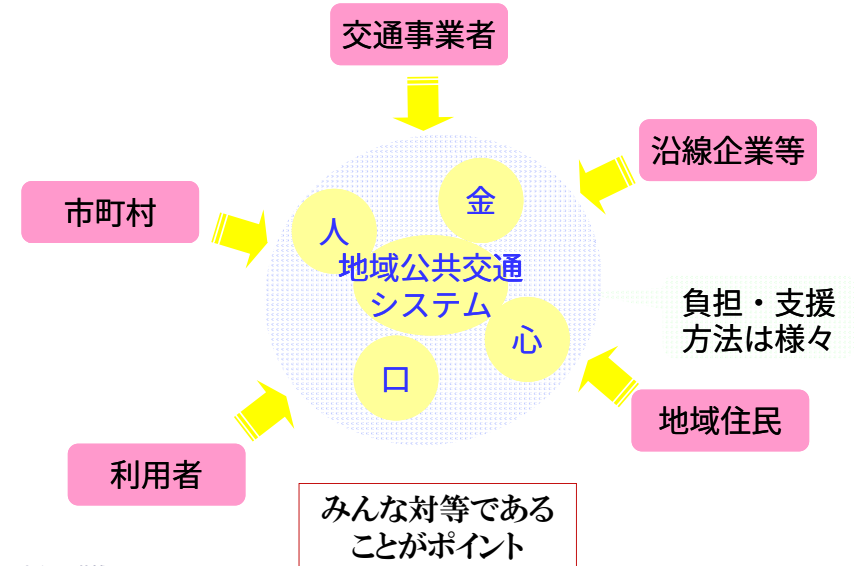
- ・交通事業者（バス、タクシー）
- ・自治体
- ・地域組織
- ・NPO

・運行主体

- ・事業者自主運行（公的補助・支援＜敬老パス、タクチケや交通バウチャー含む＞）
- ・協議路線（地域公共交通会議を経る。乗合事業許可が大幅緩和）
- ・自家用有償運送（緑ナンバーでできないサービスについて、地域公共交通会議を経る）

06年改正道路運送法で、事業主体と運行主体の区分けが明確に
→ 参画者や地域環境に応じてやりやすい方法を選択すればよい

みんなで「一所懸命」支える



「一所懸命」が有効な理由

- ◆ 地域公共交通を適材適所とするためには、**当該地域の主体的な参画が必須**
 - ◆ 地域公共交通は、当該地域にほとんどの便益をもたらす
 - ◆ 不採算路線維持に対する自治体・住民の「モラルハザード」解消が必要
 - ◆ 「お願い」意識の脱却。「与えられる」から「つかみとる」へ
 - ◆ 負担の意味を問い直し、効果を最大化するよう自ら努力
- ◆ **地域が自ら考え、自ら責任を負うことで、身の丈に合った地域公共交通が作り出される**
 - ◆ 住民意識はアンケートだけでは分からないし、アンケートだけでは意識変化につながらない
 - グループインタビュー（膝詰め、説明会でなく懇談会）の重要性
 - ◆ 「マイバス」意識の醸成 → 活動を通じた地域活性化へ
 - ◆ 適材適所に完成形はない（自立的なPDCAサイクルの必要）

「一所懸命」成立の前提条件

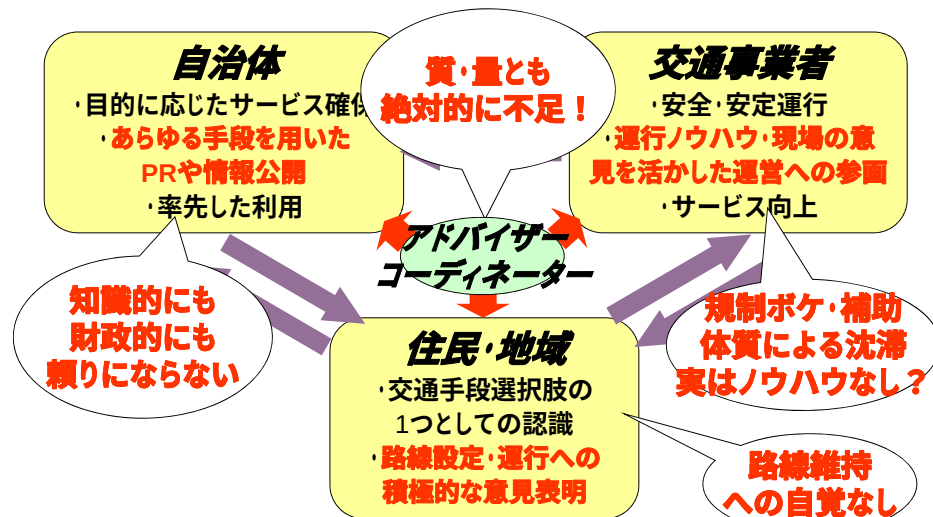
～「新しい公共」は待っていてもできない～



- 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**

意識共有できる人たちが集まり、行動できる**場**の必要性

「三位一体」のパートナーシップ がいい路線をつくり育てる、といっても・・・



名古屋大学 加藤博和 12/01/17

12

コーディネーター・アドバイザーを 大学(という機能)が供給できるか？

- ◆ **現状では全くムリ**
- ・ 研究者・教員：現状では全く評価されていない(学術として)
 - ・ 既存の「固定需要を前提とした供給サイドの」交通計画では現実に対応できないことだけは明らかに
 - ・ 「ニーズ(顕在+潜在)サイド」でつくる地域公共交通システムを出発点とした、新たな学問体系・養成システムを創出する必要(京大の試み?)
- ・ 学生：もうからない商売なので、就職につながらない
 - ・ 地域づくりのスキル(交通は少し特殊)の1つとして身につけてもらい、自治体やNPOなどに送り出すのがせいぜいか?
 - ・ ビジネスモデル創出が必要だが・・・(儲かる路線提案? <eg.高速バス>)
- ◆ **とりあえず・・・**
- ・ 人のネットワークづくりのしかけ? (心あるステークホルダー<異種混合>による勉強会、公共交通支援NPO)
- ・ OJT(On the Job Training: 現場起点)

名古屋大学 加藤博和 12/01/17

13

「応神ふれあいバス」(徳島市)

(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(委託))



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
- ・ クルマがないと買物・通院困難

- ◆ 当初は市営バス乗り入れの運動
- ◆ 08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)
- ◆ 会員(会費10000円/年)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 12/01/17

14

キーパーソンはどうしたら出てくるか？

- ・ 目的意識
- ・ 段取り
- ・ 明るいコミュニケーション
- ・ 大胆にして慎重な行動 (ここまでは個性)
- ・ その人が動きやすくなるような地域の素地
 - キーパーソンは立場を問わない
 - だれでもなれる可能性があるが、どれだけ頑張ってもなれない
 - ここに自治体の役割がある
場づくり(ルール、協議組織、ノウハウ)
 - ※ キーパーソンを祭り上げて、いいものが広まった試しはない。
いかにローカルタレントを見つけ出すか?
 - ※ キーパーソン(+その卵)を孤立させないことが重要

名古屋大学 加藤博和 12/01/17

15

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 ～自治体がコーディネート～

松阪市嬉野地区「おおきんバス」
(11/08/29運行開始)
検討4年、協賛金100～700円/年



名古屋大学 加藤博和 12/01/17

- ◆ 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月運行開始
- ◆ 伊賀市: 「比自岐」コスモス号03年11月運行開始(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月運行開始
- ◆ 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月運行開始
- ◆ 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路線運行開始
- ◆ 一宮市: 生活交通バス「萩原・大和」「千秋」07年11月運行開始
- ◆ 関市: 地域バス5地区で09年4月運行開始
- ◆ 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月運行開始
- ◆ 豊橋市: 地域生活バス「東部東山線」08年7月、「北部線」10年10月運行開始

16

使いこなしていますか？

「地域公共交通会議」(06年改正道路運送法)

「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場

・「特区」: 地域が欲しいと思えば国の基準を超えられる！

地域として必要な路線を協議し認定することで、運賃・停留所・ダイヤ設定・使用車両・デマンド運行や事業者選定の自由度と、許可手続きの簡略化を保証(新4条<旧21・80条と同等>)

→ コミバスかどうかは関係なく受けられる(事業者路線でもOK)

→ 「協議路線(地域が必要と考える路線)か否か？」が本質的に

→ みんな(採算路線も含め)協議路線になってしまう？

・それこそ真のねらい

事業者路線や国庫補助広域幹線の見直しにも活用可能)

事業者にとっても、自治体・地域に喜ばれ(て乗客も増やせ)る停留所増加や経路変更が容易になるメリット

※国に言われて儀式のようにやるのはもったいない！

自治体は、コーディネートツールとしてうまく使いこなせ！

名古屋大学 加藤博和 12/01/17

17

地域公共交通会議方式の弱点

・バス・タクシーしか協議対象にならない(道路運送法の限界)

→ これでも大半のことはできる

→ ただし、鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には(法的には)無力

・公共交通計画・戦略の策定が任意

→ 場当たりの開催になる懸念

・メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)

→ 出てきてもらわないと協議にならない

名古屋大学 加藤博和 12/01/17

18

地域公共交通活性化・再生法での改善

・バス・タクシーしか協議対象にならない(道路運送法の限界)

→ これでも大半のことはできる

→ ただし、鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には(法的には)無力
鉄道再生や鉄道・バス連携には無力

→ 「地域公共交通特定事業」として多モードに展開

→ 「新地域旅客運送事業」による新モード導入の円滑化

・公共交通計画・戦略の策定が任意

→ 場当たりの開催になる懸念

→ 「地域公共交通総合連携計画」策定を規定

・メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)

→ 出てきてもらわないと協議にならない

→ 公共交通事業者・道路管理者等の参加応諾義務

※非常に強い権限が付与(むしろ、議会には優越しない)

名古屋大学 加藤博和 12/01/17

19



旧制度の「広域・幹線的生活交通バス路線」

国の補助要綱における定義

- 1) 4条バス(一般乗合路線) → コミバスでもよい
- 2) 複数市町村にまたがる
(2001年3月末の市町村構成を当面適用)
- 3) 系統キロが10km以上 → 今回廃止
- 4) 広域行政圏の中心市町村(国が定義)等にアクセス
- 5) 1日あたり運行回数が3回以上
- 6) 1日あたり輸送量が15~150人

- 地方部では、鉄道とともに公共交通の骨格をなす重要な路線
 - 多くの場合、コミバスよりずっと重要
 - しかし、この制度が、便利で地域の役に立つ公共交通網に結びついているとは言えない(私見)
 - そもそも、なぜこの要綱に合う路線だけ優遇しないといけないか？(国が勝手に？<めのこで？>決めた)
- ※路線バスとコミバスの連携がとれない大きな要因に
(新制度では、フィーダー補助の要件とすることで連携を意識させるようにした)

ところが、実は都道府県の地域協議会は
法定協議会と同じくみ・機能を持つ！

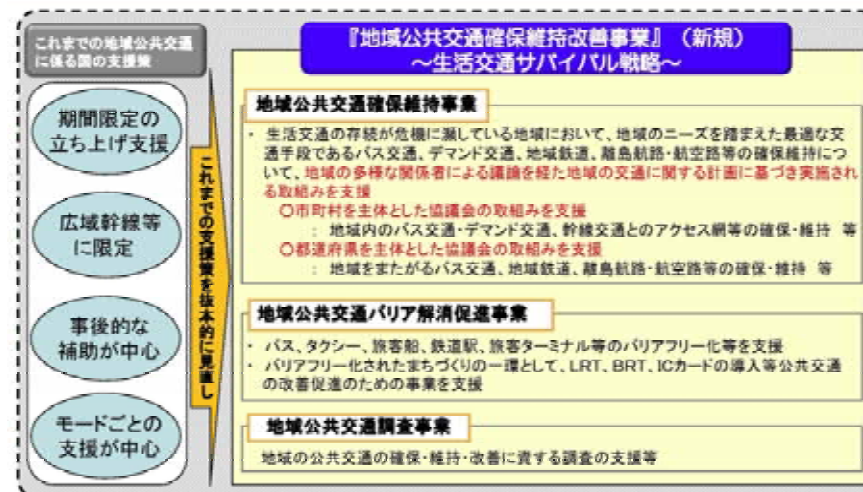
<実態>

- ・ 国の補助要件に合う路線を「3カ年計画」にリストし、国県補助
→ 路線維持理由が不明確。各市町村・地区の想いと不整合

＜本来＞

- 県は「3カ年計画」で、必要と考える路線網を指定
 - **連携計画に相当**
 - ◆ 指定路線の維持・サービスレベル確保に対して、県単補助など支援措置(これにも特別交付税措置<8割>)
 - ◆ それが国の補助要件にも合えば、国が欠損の半額を協調補助してくれる(すなわち、**国県補助ではなく県国補助**)
 - **総合事業(計画事業<3カ年>)に相当**
- ちゃんと議論すれば、広域幹線を生まれ変わらせることが可能
「3カ年計画」は県のバス政策実施の本丸
(国の基準に倣う必要なくポリシーがないから活用できない?>)

「活性化・再生」から「確保・維持・改善」へ



23年度から、公共交通への国庫補助制度が大変革(旧制度は全廃)
国「地域に最低限必要な移動手段の確保を時限なしで支援」
(それ以上は、地域で頑張る必要)

新制度への対応方法(といっても・・・)

活性化・再生総合事業がなくなり、確保維持改善事業が
できただけの話(法定協議会も連携計画もそのまま)

- ◆ 法定協議会・・・そのままよい
 - ◆ 生活交通ネットワーク計画の策定もそのまま可能
※総合事業補助がなくなるから廃止などともない
- ◆ 連携計画・・・そのままよい
 - ◆ 連携計画の策定・実施・見直しが協議会の役割
※連携計画の方が包括的であり、法定計画でもある
 - ◆ 補助制度を気にせず、地域の状況にすなおに向き合って、包
括的な連携計画を作成するとよい(協議会でよく議論する)
 - ◆ そのうち国の補助要件に合うものを切り出して、生活交通ネ
ットワーク計画をつくれればよい(事務局・事業者・支局)
※間違っても、国の補助要件に合う路線をムリヤリつくる
ようなマネをしてはならない(トップダウンでは限界)
※計画事業3年間を経たところは、連携計画の見直し
(第2次連携計画策定)をやるべき
※工夫次第で、連携計画の策定・見直しに調査事業も使える

名古屋大学 加藤博和 12/01/17

24

公共交通活性化・再生の5カ条

～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・自律型への脱皮
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
 - ◆ 失敗を恐れるのでなく、対応を間違えないこと

名古屋大学 加藤博和 12/01/17

25

加藤博和

検索

E-Mail: kato@genv.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.genv.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、出典を明記願います。

※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>