

国土交通省「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会
(第1回、2023/12/12)

今のままでは地域公共交通計画が 実質化しない端的な理由

このスライドを読んで実践するだけで、かなり改善します！

加藤 博和

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

kato@env.nagoya-u.ac.jp

http://orient.env.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm

計画は、目標達成できて初めて意義がある

- 達成すべき目標は何か？
- 達成のために何が必要か？
がきちんと書かれていて、
関係者が理解できることが大事
(「見ばえ」はどうでもいい)

地域公共交通計画ではそこが心もとない
(地域によって目標も道筋も異なるため)
しかし、ある程度の定型はあるはず

小豆島地域公共交通計画の策定③

■小豆島地域の公共交通現況図



「小豆島地域公共交通網形成計画」(2016~21年度)

計画における数値目標の達成状況について

3K: 地域公共交通のボリュームゾーン

- 高齢者**
- 目標 1 : 新たな拠点 (池田地区) における平均乗降人数を5,000人/月以上とする。 ※小豆島中央病院
- ➡ 達成 (11,220人/月【オリブバス(株)乗降客調査による])
- 高校生**
- 目標 2 : 路線バスの通学定期券購入者数を小豆島中央高校全生徒数の15%以上とする。
- ➡ 達成 (購入者数の割合31.8%【507名中、161名が購入】) H31.4.30現在
- 観光客**
- 目標 3 : フリー乗車券販売枚数を対前年度以上とする。(瀬戸芸開催時期は対前回)
- ➡ 一部達成 (H30年度販売枚数: 25,317枚 対前年度比: △2,817枚) (再編前)【H27: 8,323枚 (再編後) H28: 20,733枚 H29: 28,134枚】
- 目標 4 : 路線バスの年間利用者を1.7倍にする。(現況H24年度⇒将来H32年度)
- ➡ 達成 (H30年度利用者: 704,012人 対H24年度比: 2.1倍)

小豆島（土庄町・小豆島町）のバス路線

運行：小豆島オーリーブス

2010年、経営破綻した事業者から路線を譲受。地元出資のバス会社



- 自治体と協力し、2016年に路線を大幅見直し。同年の総合病院統合、翌年の高校統合に合わせ、全島から通院・通学可能に
- 大人片道運賃を上限300円に(以前の最高運賃は1,180円)。全線乗り放題のフリーパスは大人1日券1,000円・2日券1,500円

改めて、地域公共交通はなぜ必要でしょうか？

大きく3つ

- だれでも気兼ねなく「おでかけ」できること(SDGs11.2)
- 「おでかけ」が楽しくなり「まち」が楽しくなること
- 「おでかけ」を効率的にすること(人<運転者>も、お金も)



それによって、地域を持続可能とすること
そのために、計画はつくられる

地域の関係者が連携・協働して、利便性が高い

これらをしっかり読んでいけば
計画の実質化はできるのではないかな？

これが役に立っているかを調査しては？
そもそも、読まない人が多いかな？

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 理念編 第4版(令和5年10月) 国土交通省

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 実践編 第4版(令和5年10月) 国土交通省

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 理念編」における地域公共交通計画の作成・運用に当たっての10のポイント

- 地域に足を運ぶとともに、データを使って分析・議論しましょう
- 周りにサポーターを増やしましょう
- 計画区域を適切に設定しましょう
- 地域公共交通に関する課題と解決策は法定協議会で考え、実行しましょう
- 関係者で共通認識が持てるような目標を設定しましょう
- モニタリング・評価を徹底しましょう
- 地域の実情に合わせ、幅広い視点からサービスの内容を検討しましょう
- 分野を横断した連携を行いましょ
- 新技術や新たなサービスを積極的に活用しましょう
- 地域公共交通特定事業や各種予算制度を有効に活用しましょう

どれだけの計画で実践されているか？ これで十分か？

地域交通法第五条 2 (計画に**必須なもの**)

地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 地域旅客運送サービスの**持続可能な提供の確保**に資する地域公共交通の**活性化及び再生の推進**に関する**基本的な方針**
- 二 地域公共交通計画の**区域**
- 三 地域公共交通計画の**目標**
- 四 前号の**目標を達成するため**に行う**事業及びその実施主体**に関する事項
- 五 地域公共交通計画の**達成状況の評価**に関する事項
- 六 計画**期間**
- 七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の**実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項**

地域交通法第五条 3 (計画に**あるとよいもの**)

地域公共交通計画においては、前項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる事項を定めるよう**努めるもの**とする。

- 一 第三十七条の規定による**資金の確保**に関する事項
- 二 都市機能の増進に必要な**施設の立地の適正化**に関する施策との連携に関する事項
- 三 **観光**の振興に関する施策との連携に関する事項
- 四 地域における**潜在的な輸送需要に的確に対応**するために必要な当該地方公共団体、公共交通事業者等その他の地域の**関係者相互間の連携**に関する事項
- 五 前各号に掲げるもののほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

地域交通法第五条 4 (計画の**目標に入れるもの**)

第二項第三号 (=地域公共交通計画の**目標**)に掲げる事項には、地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める**定量的な目標**を定めるよう**努めるもの**とする。)

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則 第十条の二

第五条第四項の国土交通省令で定める定量的な目標は、次に掲げる事項に関する目標とする。

- 一 地域旅客運送サービスの**利用者の数**
- 二 地域旅客運送サービスに係る**収支**
- 三 地域旅客運送サービスの**費用**に係る**国又は地方公共団体の支出の額**
- 四 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

以上を見たとき、「**実質化**」に足りないと思えるもの

- 公共交通網・サービス**全体を網羅的に扱うこと**
- **目的と制約**、それを踏まえた**目標設定**
たぶん、それぞれの代表的な指標が「利用者数」「収支」だろうが、その数値目標設定の方法は不明
- 「**実際に現場で実行する**」事業
「**検討**」結果として必要と分かった事業を(実際にやると宣言するため)書く。「**検討**」自体は**事業ではないと定義すべき!**
- 計画の**進め方(スケジュール)**
- **協議会**の開き方、活用法
- **第三者評価**の活用

協力・協議調整	2021	2022	2023	2024	2025	2026以降
県・沿線自治体	関係者協議・調整・検討					
交通事業者	地域公共交通確保維持事業の活用による路線維持（地域間幹線系路線）					
交通事業者	地域公共交通確保維持事業の活用による路線維持（フィーダー系路線）					
バス協会・タクシー協会 国土交通省	市・地域住民・交通事業者の三者協働での協議、検討、実証実験実施 本格運行のルールづくり 状況に応じた本格運行への移行					
地域住民 警察・国土交通省・県	自動運転、MaaS*の実装に向けた取組 その他、新たな輸送サービスの導入に向けた社会実験の実施					
交通事業者	国の各種支援策の活用（※国の支援） 公共交通の安全性のPR（※ワクチン）					
交通事業者	E-リテリマゼジメントの実施（※ワクチン）					

えっ？2026年度以降も検討なの？ しかも1.1が！
検討ばかりで実行なし！
これが計画と言えるのか？

協力・協議調整	2021	2022	2023	2024	2025	2026以降
市・交通事業者	地域組織の立ち上げ（各年度1地域以上）・運営支援					
バス事業者	地域の要望に応じた出前講座の実施					
-	庁内調整の実施					
事業者・タクシー事業者 国土交通省	地域主体の実証運行に対する側面的支援（各年度1地域以上）					

そもそもほとんどが、計画期間中ずっと帯になっていて、スケジュールになっていない

実施項目	施策	事業	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
1 地域公共交通の整備・運行	地域公共交通の運用	・地域公共交通の運用	→	→	→	→	→
	その他の移動手段の支援	・地域公共交通網を補完する移動手段の創出及び維持に対する支援	→	→	→	→	→
	交通結節点の整備・維持	・利用環境の利便性向上 待合所・ベンチなどの設置 バス停の更新 等	→	→	→	→	→
	企画乗車券の発行	・ひだまる定期券、1日乗車券、シルバークリ―定期券、回数券等の運用	→	→	→	→	→
2 利便性の向上	車両の更新と整備	・利便性を高める車両の導入	→	→	→	→	→
		・ラッピング等のデザイン	→	→	→	→	→
	地域公共交通の基本的な情報提供	・バス停や待合等におけるわかりやすい案内掲示 ・総合地域公共交通マップの発行	→	→	→	→	→
		・地域、属性などの対象者ごとの時刻表発行 ・市のHP・広報等による情報発信	→	→	→	→	→
3 利用促進	日中利用の促進	利用していない地域住民に対する利用促進	→	→	→	→	→
		利用している地域住民に対する利用促進	→	→	→	→	→
	通学利用の促進	初めの人でも利用できる情報提供	→	→	→	→	→
		来訪者に対する	→	→	→	→	→

「検討」はほとんどない
あっても、計画期間中に実施に移ることを想定

標準スケジュール

項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
地域公共交通会議	◎					◎				◎		
地域公共交通確保維持事業関係			◎			◎		◎		◎		◎
あしがらバス利用促進事業			◎			◎						◎
市の予算編成				◎					◎			◎

- PDCAの具体的なスケジュールを明示
- 補助関係の日程、役所内の日程との関係を整理
- 協議（議決）だけでなく自由討議も設定するとよい

地域公共交通確保維持改善 5つの鉄則 + α

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

- これらを熟議するのが協議会
- まとめると地域公共交通計画
- それが、地域公共交通政策に関する、利用者＜運賃＞への、地域＜負担＞への、そして国＜補助＞への請求書
- さらに、担当者の「遺言」

そして、「現場・利用者起点！」

「間違いだらけ」の計画策定から抜けだそう！

1. 地域公共交通を**着実に改善**するため、計画・戦略は必須。場当たりでは対応できない。そして**担当者の「遺言」**でもある
2. 原則**30ページ以内**。箇条書きなどで簡潔に。「**実際に行うこと**」がメインの内容(「**検討**」はNGワード!!)。読んだ人がきちんと実行できるようにまとめる
3. **調査結果を本文にダラダラ書かず**、**ミッションを明確に**示す
4. 地域公共交通に取り組む**目的**をはっきり書く。それを客観的に表す**目標(数値が望ましい)**を挙げ、**モニタリング体制**をつくる
5. 調査は(顕在)需要を調べるのでなく、(潜在)ニーズ<意識→ライフスタイル変化>をどう引き出すかを調べる
6. 「**どんな地域旅客運送サービスを**」「**どのように**」実現しようとしているのか書く。その結果、利用者負担(運賃)や地域・国負担の妥当性を示すことができる
7. 計画は**関係者の合意事項**。協議会で意識共有し、みな**納得**した内容を
8. 自分たちができる、やらねばならないPDCAを、**スケジュールベース**で書く(**PDCAがぐるりと回る図はNG!!**)

名古屋大学 加藤博和 2023/12/12

16

調査事業の貢献は？

- **コンサルタントに委託**
(「コンサルに勉強してもらう」ことがねらいと当初聞かされた。しかし・・・)
 - 計画の内容を決める**材料は提供**できても、計画の**内容を書くことはムリ**
 - なのに、調査事業の**仕様書に「計画書の作成」が入っている**ことが多い
 - 結果、「**検討**」が**並ぶ**し、「**計画の推進**」の**具体も書けない**
 - **優良事例集(当地に合うかの検討もない)**になっているものも
 - **年度末までの委託**なので、年度末までに**ムリヤリ策定**してしまう(3月策定にいい計画なし)
 - しかし**契約が夏ごろ**だと、**年度末までには調査だけで手一杯**(調査事業だからそれで**間違っていない**のだが・・・)
- **とりあえず住民アンケート**
 - ページ数は稼げるが、**有益・新鮮な結果はほとんど得られない**
 - 協議会**本会議**はもとより、**住民・地域代表**や**事業者**との**部会・幹事会**、**各地区での住民懇談会**をやるなどして、**必要な施策と事業を練り上げる**ことがカナメなのに、やろうともしない(めんどくさい?怖い?)

今の調査事業ではダメ。支援者(コーディネーター・プロデューサー)の養成と、データ取得機器の普及に振り向けるべき

名古屋大学 加藤博和 2023/12/12

17

Think Globally! 一所懸命
適材適所 Act Locally!

Nagoya Univ. Regional Strategy Lab.



名古屋大学大学院環境学研究科附属
持続的共発展教育研究センター

みなさん、ぜひ、**地域公共交通を、そして地域を、**
日本をよくするため、いまこそ決起しましょう!

“Think Globally, Act Locally”

交通施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、
CO₂を削減できる交通システムソリューションを追求する一方、
「**地域公共交通プロデューサー**」として
地域の現場でよりよい公共交通を生み出す仕事にも取り組んでいます

加藤博和

検索

質問、問い合わせは下記で

kato@genv.nagoya-u.ac.jp Facebook: buskato

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

名古屋大学 加藤博和 2023/12/12

18

ウソのような本当の話

1. 利用状況データがほとんどない

- 路線バス・タクシーの場合、把握ができていない(乗車人員や収入、稼働台数・便数はあっても、ODや顧客の詳細データがない)
 - ICカードデータ、定期券発売データ、運賃箱に入ったお金等に、年何度か行われる実乗での利用状況データも加味して把握
- 補助金計算に使われることが多く、路線改善にはあまり使われていない
- 改善検討する時に初めてデータを取る状況

→**利用状況に応じた機敏な対応ができない。経験と勘に頼った見直し**

2. いろんなところから同じ情報提供依頼が来る

- 運行内容(コンテンツ)、利用状況、補助額等のデータベース化ができていない
- 特に路線・停留所やダイヤは、標準フォーマットで整備しておけば、乗換検索サイトや、地図ソフト・サイトへの情報提供が容易で間違いも少ないが、そういうデータは未整備(標準フォーマットの普及も道半ば)

→**利用者への情報提供や計画策定での活用にも支障**

名古屋大学 加藤博和 2023/12/12

19

車両のIoT化（センサー・端末化）

- ロケーションシステム
- デジタコ、ドラレコ
- センサー類（乗降等）
- ICカード、運賃箱 など（走りながら情報収集）
- これらからデータをリアルタイムで把握でき、データが蓄積されれば、安全安心性・品質向上、基本コンテンツ改善に大きな効果を発揮
- しかし、コストが大きく効果はすぐには出ないので足の踏んでしまう

→データ活用を中心に考えてみるのが大事

※さらにデータ提供義務を運行補助の条件としては？

国（運輸局）への申請の電子化・標準化・オープンデータ化も重要

- 事業計画変更、補助申請等手続きの迅速・正確化
 - 事業者：業務効率化、各種検討に活用可能
 - 自治体：公共交通計画策定等、施策検討に活用可能
 - バスマップ等案内ツール作成が容易に
 - 時刻表データの登録で乗換検索サイト登録も省力化
 - 現状の国土数値情報データは間違いが多くメンテナンスもされていない
 - 申請データを活用できず、ムダな調査が多数生じている
- 業界のICT対応の遅れを取り戻すトリガー
（現状はMaaS・自動運転・IoTを論じるレベルでない）

あってはならない 「地域公共交通会議」「法定協議会」

1. 年間予定がなく開催が行き当たりばったり
2. 協議事項があるときしか開かない（のでシャンシャンにしたい）
3. 事前に委員への資料配布をしない
4. 開催通知や決定事項を地域住民や利用者に分かる形（広報・webはもとより、停留所や車内など目の届くところ）で提示していない
5. 開催時刻を公共交通の時刻に合わせない（開催通知に書く。駐車場無料券を出すなど論外）
6. 傍聴者がいない（PRしていない）
7. 住民・利用者代表がしゃべらない（しゃべりやすくする工夫をしていない）
8. 現場を知らない委員に見せる、体験させる機会をつくらない（バスは会議室でなく現場を走っている）
9. コミバスやデマンドのみ扱う（事業者路線・鉄道・タクは話題にもしない）
10. 規定の委員しか集めない（高校生など本当の利害関係者が不在）

この程度のことをやっていなくて、
「この制度はうまく機能しない」って、当然でしょ！
運転士不足だからとバス路線廃止期間を6か月から30日に短縮するため
に開いてシャンシャンにするなど、言語道断な活用が横行。ありえない！

（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・有識者等、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。