

地域公共交通施策を 進めるにあたって

2016・4・27

愛知工業大学客員教授

伊豆原浩二

今日のお話し

1. **公共交通とは**
2. **地域公共交通の必要性**
3. **地域公共交通総合連携計画から
地域公共交通網形成計画へ**
4. **関係者の責務と役割**
5. **地域公共交通会議、法定協議会を
活用するには**
6. **担当者として、どのような視点で
何をすべきか**
7. **自己評価の勧め**

1. 公共交通とは

料金を払えば、誰でも利用できる
交通機関、一般的には乗合い輸送

（固定のルートとスケジュールで
運行される）をいうが、広義的には
貸切り輸送（特定の利用者と契約に
基づき、その利用者の必要に合わせて
運行される。ルートやスケジュールは
固定されない）も含まれる。

2. 地域公共交通の必要性

地域の公共交通は、**地域の経済社会活動の基盤**であり、その地域における公共財的役割は非常に大きなものである。それゆえ、その**活性化・再生による地域住民、来訪者の移動手段の確保**は地域における重要課題の一つとなっている。さらに、少子高齢化・人口減少時代の到来、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題等、**昨今の我が国の大きな構造変化と重要な諸課題への的確な対応のためにも、地域の公共交通サービスの活性化・再生は喫緊の課題**となっている。

「地域による地域のための公共交通の活性化・再生をめざして」

—交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会報告書—

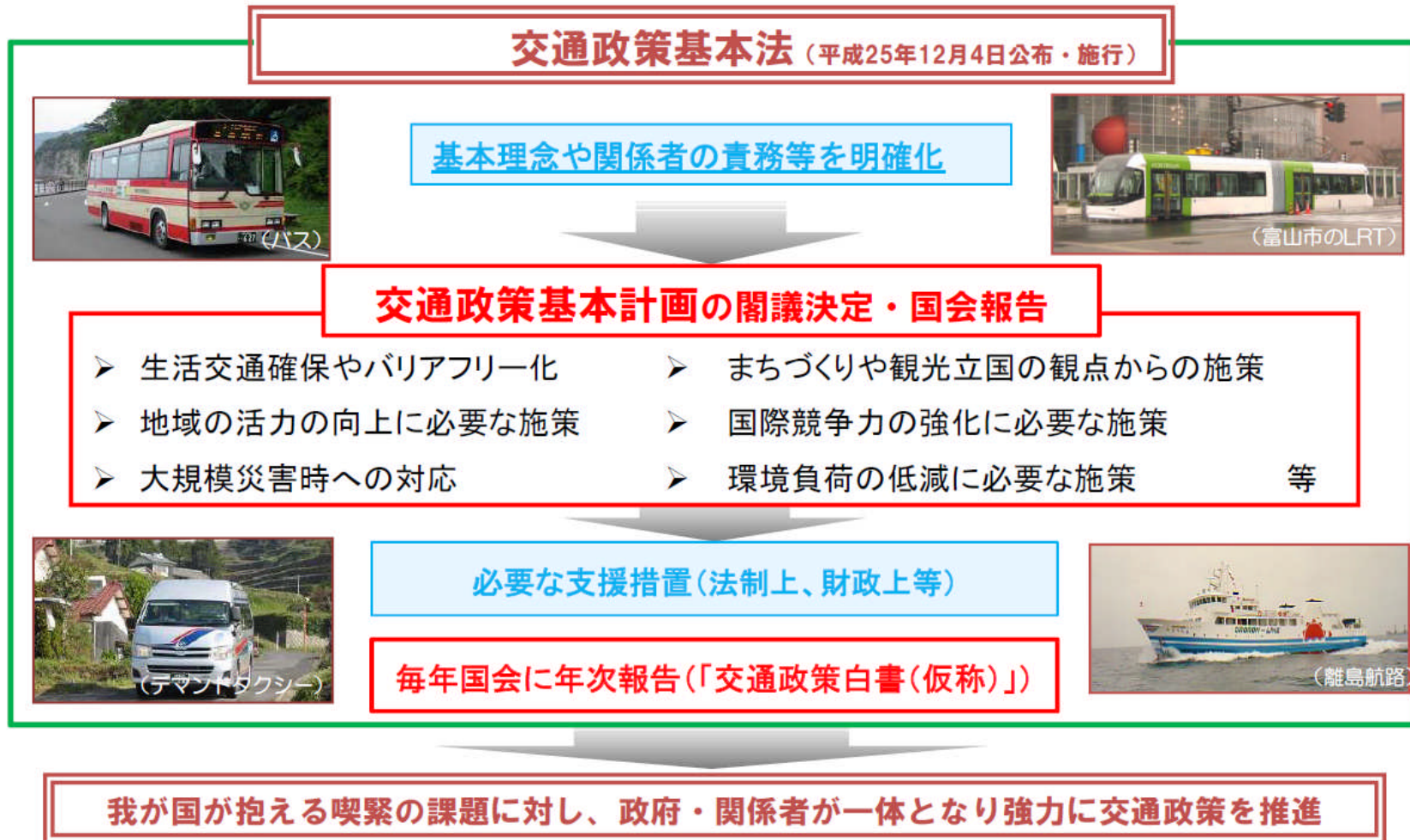
平成19年7月5日

地域公共交通の維持、改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすもの
(地域活性化のために不可欠な地域の装置・社会インフラ)

民間事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組む必要がある

住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、地域公共交通の再編を進める！

3. 地域公共交通総合連携計画から 地域公共交通網形成計画へ



地域公共交通活性化再生法の改正

改正のポイント

交通政策基本法の基本理念に則り、

①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築

国が策定
まちづくりとの連携を明確化

基本方針

事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

地域公共交通網形成計画

< 現行の地域公共交通総合連携計画に追加する事項 >

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

面的な公共交通ネットワークを
再構築するため、事業者等が
地方公共団体の支援を受けつつ
実施

地域公共交通特定事業

現行と同様

地域公共交通再編事業

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業
再構築事業
(上下分離)

...

地方公共団体が事業者等の同意
の下に策定

地域公共交通再編実施計画

実施計画

実施計画

...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

地域公共交通網形成計画について

- 地域公共交通網形成計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。地域の取組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待されます。
- 広域的な交通圏にも対応できるよう、市町村が単独又は共同して作成するほか、都道府県も市町村と共同する形で作成することが可能となりました。

～地域公共交通網形成計画の記載事項～

〔記載する事項〕（法§5②）

- ① 持続可能な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の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体
※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5④）
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

〔記載に努める事項〕（法§5③）

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その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

～地域公共交通網形成計画と地域公共交通総合連携計画の違いについて～

- 地域公共交通網形成計画においては、記載事項として、「地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項」を新たに追加するとともに、コンパクトシティ化など「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その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項」を定めるよう努めることとしました。
- また、地域公共交通網形成計画は、改正法の施行に併せて変更された基本方針に合致している必要があり、基本方針では地域公共交通網形成計画の記載事項として、
 - (1) ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
 - ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
 - ④住民の協力を含む関係者の連携
 - (2) 広域性の確保
 - (3) 具体的で可能な限り数値化した目標設定等について定めております。（基本方針二1）

したがって、既存の地域公共交通総合連携計画が、上記基本方針の内容に合致するものであれば、そのまま地域公共交通網形成計画として定めることができます。一方で、個別コミュニティバス路線に係る取組みに限定されているもの等、上記基本方針に照らして内容が十分でないものは、新たに地域公共交通網形成計画として定めることが必要となります。

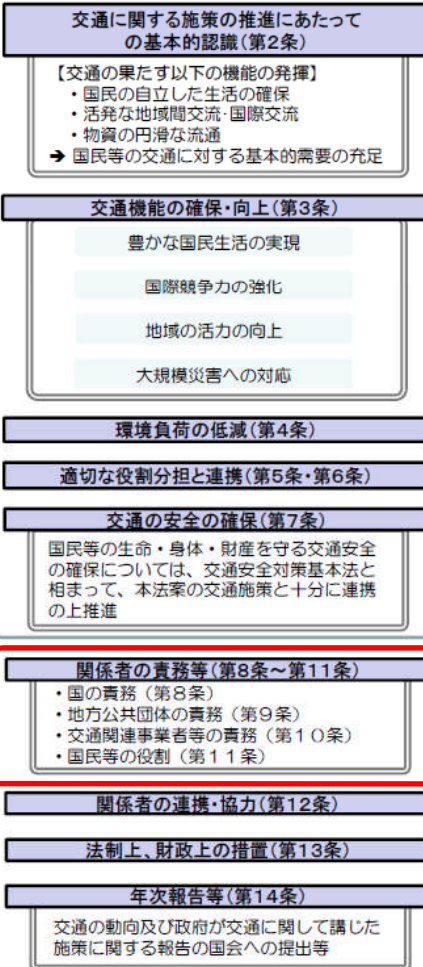
- なお、このような要件を満たせば、都市・地域総合交通戦略と一体として地域公共交通網形成計画を作成することも可能です。

4. 関係者の責務と役割

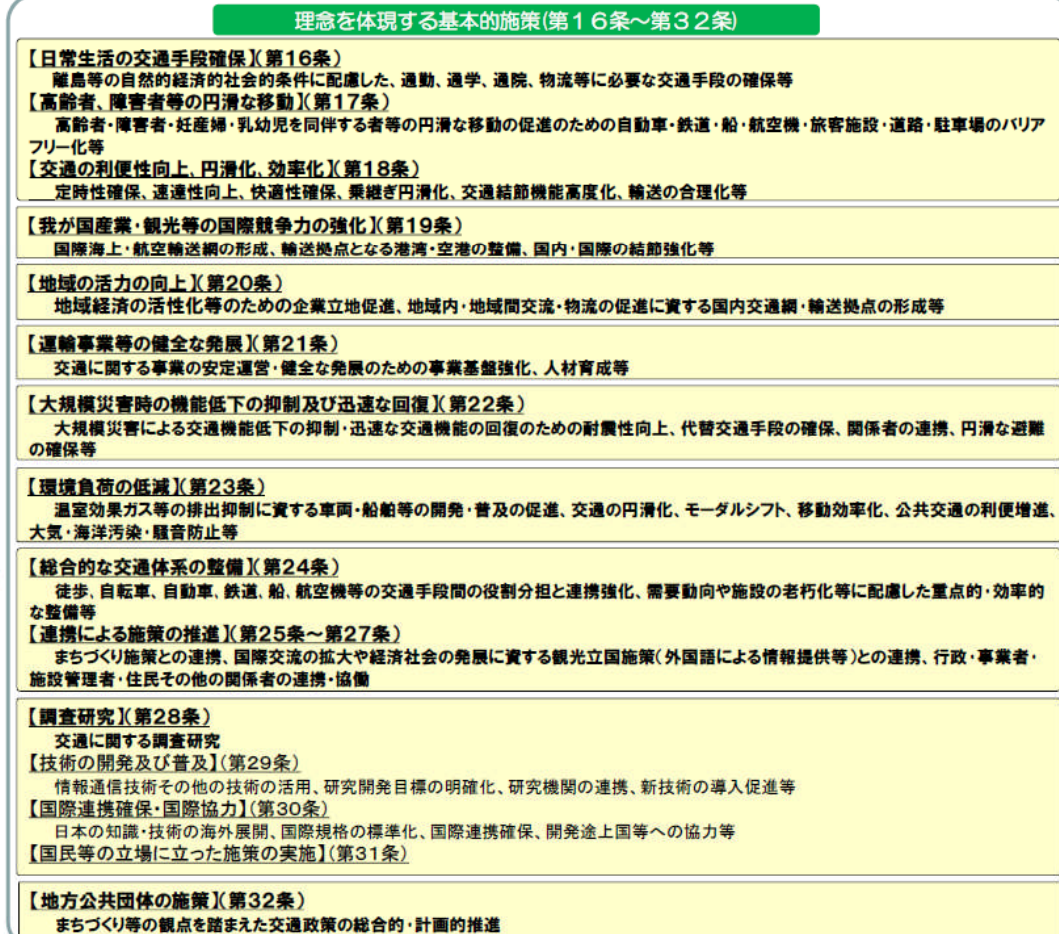
(1) 交通政策基本法による責務

【目的】交通に関する施策について、基本理念及び交通に関する施策の基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図る（第1条）。

交通政策の基本理念等(第2条～第7条)



「交通政策基本計画」の閣議決定・実行(第15条)



• 国の責務（交通政策基本法第8条）

国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念（以下単に「基本理念」という。）にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2. 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

• 地方公共団体の責務（交通政策基本法第9条）

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。

- **交通関連事業者及び交通施設管理者の責務
(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。

- **国民等の役割 (交通政策基本法第11条)**

国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組む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ことによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

(2) 具体的な役割と取組み内容

	都市部	地方部
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・都市部と地方部を含む地域全体の公共交通ネットワークの構築方針・戦略を策定し、交通事業者や地域住民に意見を求め、意見の調整を行う ・地域公共交通会議や幹事会の運営と、参加者間の連絡や意見の調整 ・広報周知やモビリティマネジメントの取組みの実施 ・都市部と地方部を結ぶ結節点などの環境整備や調整 ・運行経費の一部負担（運行委託、運行補助など） ・積極的な情報の開示と関係者間での共有 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者との連携による地域公共交通マネジメント ・ニーズ調査など ・サービス水準の設定に関する交通事業者との協議、意見調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・主体的な地域公共交通マネジメントの取組み ・住民協議会（仮称）の運営補助 ・地域間の公平性や費用制約の観点からのシステム構築
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村が策定したネットワークの構築方針・戦略に対する提案と助言 ・市町村との協議を経て策定されたネットワークの構築方針・戦略に沿った事業運営 ・積極的な情報の開示と関係者間での共有 ・ニーズの把握、サービス改善や経費削減努力 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・安全・快適なサービスの提供 ・主体的な地域公共交通マネジメントの取組み ・サービス水準の設定に関する市町村への提案、意見調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとの結節や全体ネットワークを考慮したアドバイス ・運行システム（ルート、ダイヤ）や法令に関する助言
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・継続した利用促進の取組み ・地域公共交通マネジメントへの積極的な参加 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村や交通事業者が行うニーズ調査などに対する協力 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民の移動ニーズの把握、意見集約 ・市町村担当者との運行システム案の共同作成や提案 ・住民協議会（仮称）の運営 ・運行経費の一部負担（協力金など）

**関係者が責務や役割を果たして
いくには、**

相互に理解し合うこと



話し合う“場”が必要



**地域公共交通会議
法定協議会**

5. 地域公共交通会議、法定協議会を活用するには

(1) 会議の開催にあたっての重要な視点

①協議の論点を明確にする

何を協議し、何を合意していくか

②主張したいことを明確にする

提案についての根拠や工夫したこと等

③協力してほしい点を明確にする

住民、交通事業者、関係機関にお願いしたいこと等

(2) そのために留意すべき点について

①分科会、部会等の設置

- ・テーマを絞って議論する場として。**
- ・庁内関連部局との協議・調整の場として。**
- ・専門的アドバイザーの参加を募る。 等**

②地域住民が自ら主体的に取り組みを行なえる 仕組みづくり

- ・地域の懇談会、協議会等住民が集まって、
問題点や解決策を話し合う機会と場を創る。**
- ・行政が積極的に向いて話合いに加わる。**
- ・住民が参加しやすい曜日や時間に開催する。**

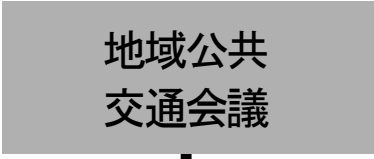

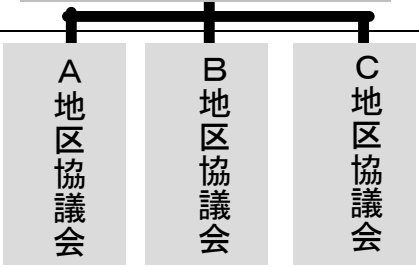
③交通事業者との連携

- ・事業者路線の情報を提供してもらい、事業の評価と改善を促す方策を一緒に考える。**
- ・交通事業者の積極的な提言を促す。**

④隣接市町村との連携

- ・住民の行動範囲は自市町村内とは限らない。**
- ・隣接市町村の路線網、運行状況等を把握し、ネットワークの連携が必要な場合は隣接市町村の公共交通会議、法定協議会へ相互に参加するか情報の交換をし、提案する。**

分科会、部会等の例

組織名称	組織構成	位置付け	主なメンバー
地域公共交通会議		<ul style="list-style-type: none"> 定められた事項について協議を行い、関係者間の合意形成を行う場 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村、住民代表、交通事業者、県、利用者代表、バス協会、運輸支局 等
幹事会		<ul style="list-style-type: none"> 住民意見の集約と運行計画の策定、幹事会内の調整 地域公共交通会議の運営 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村担当者 住民代表（地区会長 等） 交通事業者 等
住民協議会 （仮称）		<ul style="list-style-type: none"> 住民意見の集約と運行計画の策定、幹事会への提案 市町村、地域住民、交通事業者の意見交換の場 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村担当者、地域住民、交通事業者、バス利用者、運転手 等

出典：地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン

6. 担当者として、 どのような視点で、何をすべきか

①地域を知る

- ・ 地形・地勢、人口の構成・分布、施設分布、
歴史・文化・風土、慣習・行事など地域の
特徴は？ 地域が抱える課題は？**

②住民の生活行動を知る

- ・ 生活の実態、ライフスタイルは？**
- ・ 住民は何がしたいか、何処へ行きたいか？**
- ・ アンケートだけに頼ることは避け、自分の
目と口と耳を活用する。**

③需要は創るものと考える

- ・ ニーズ調査は大切. しかし、シーズによってもニーズも変わるはず.**

④公共交通サービスの内容などを考える

- ・ 公共交通空白地域とは？**
- ・ 移動困難者とは？**
- ・ サービスの対象は誰？ “お年寄り”？**
- ・ サービスのエリア、時間、ルート、運行方法などは？**

⑤庁内他部局の施策を把握する

- ・都市計画、福祉、教育、環境等の関係する他部局の関連施策について把握するとともに意見を交換し、調整する。**

⑥隣接市町村の施策に関心を持つ

- ・広域ネットワークを考える。特に隣接市町村の公共交通施策を把握する。**
- ・また、市町村境界に近い地域では日常生活圏は隣接市町村との関係が深いことがある。**

- ⑦ **コミュニティバス等ばかり考えるのではなく、交通事業者路線も一緒に考える**
 - ・ **交通事業者との交流、情報交換が重要.**
- ⑧ **計画立案から実施までを誰が行うかを考える**
 - ・ **自分たちが中心となって創り、実施するという意識.**
- ⑨ **財源と負担について考える**
 - ・ **公的な投資（人的投資も含めて）の財源は“税”**
 - ・ **誰が費用負担するか.**

⑩ ツール集から学ぶ

- ・ 中部運輸局はじめ多くのツール集が出されているので、これを学ぶ。

(本日の配布資料も役立ててほしい)

⑪ 事例から学ぶ

- ・ 事例からは、結果を学ぶのではなく、「考えるヒント」を得たり、計画立案から実行までの「プロセス」等を学ぶ。

7. 自己評価の勧め

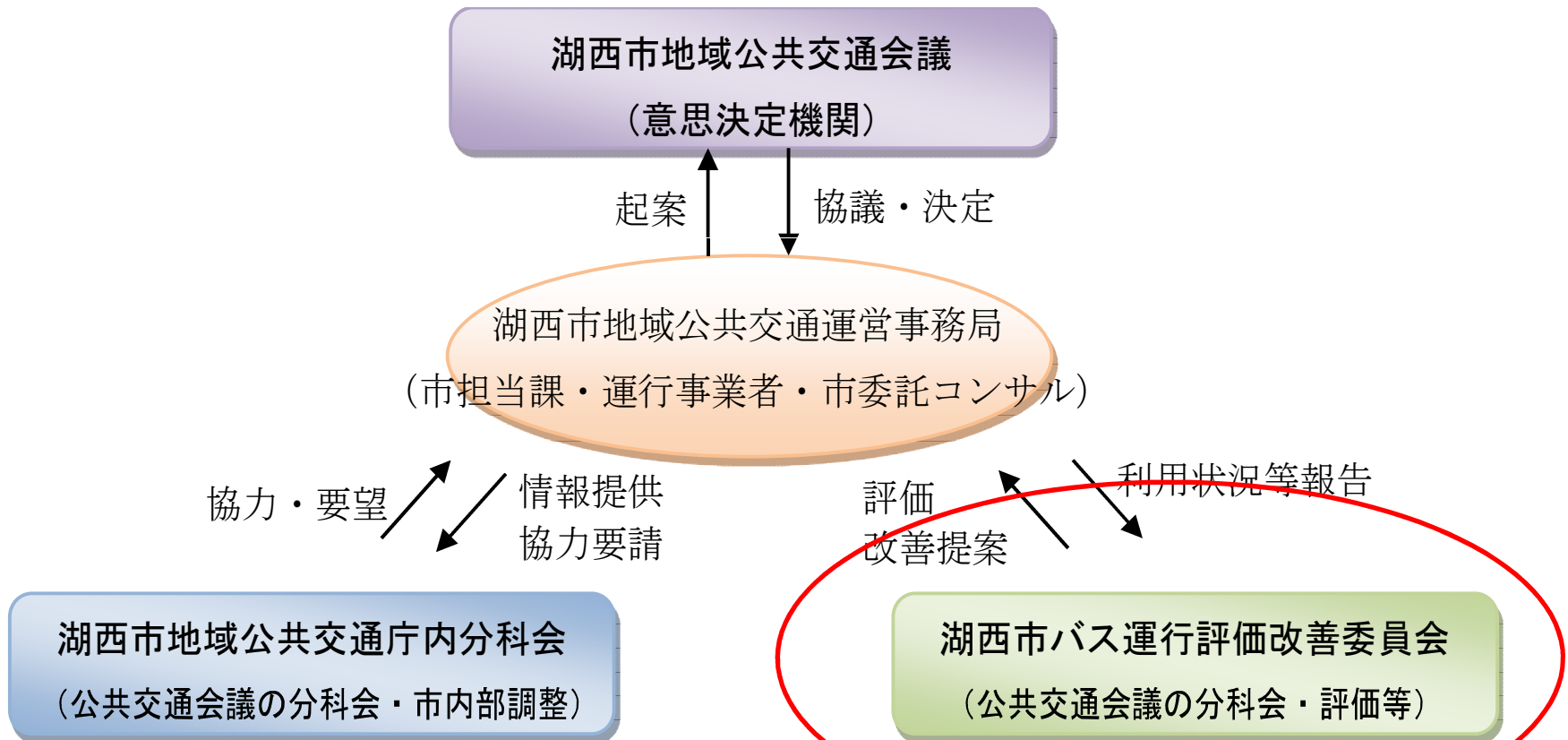
PDCAサイクルの具体化.

**特にC(評価)の方法からA(改善)への道筋
を見つけるために、自分たちの施策に
ついて自己評価をする.**

- ・ 住民、利用者への分りやすい説明に役立つ.**
- ・ 社会状況、生活環境、サービス状況等に
よってもニーズは変わることも確認できる.**
- ・ 目標の到達度や改善すべき事柄が把握でき、
改善策が明確になる.**

(湖西市の例)

【各機関の役割と関係】



【PDCAの役割分担】

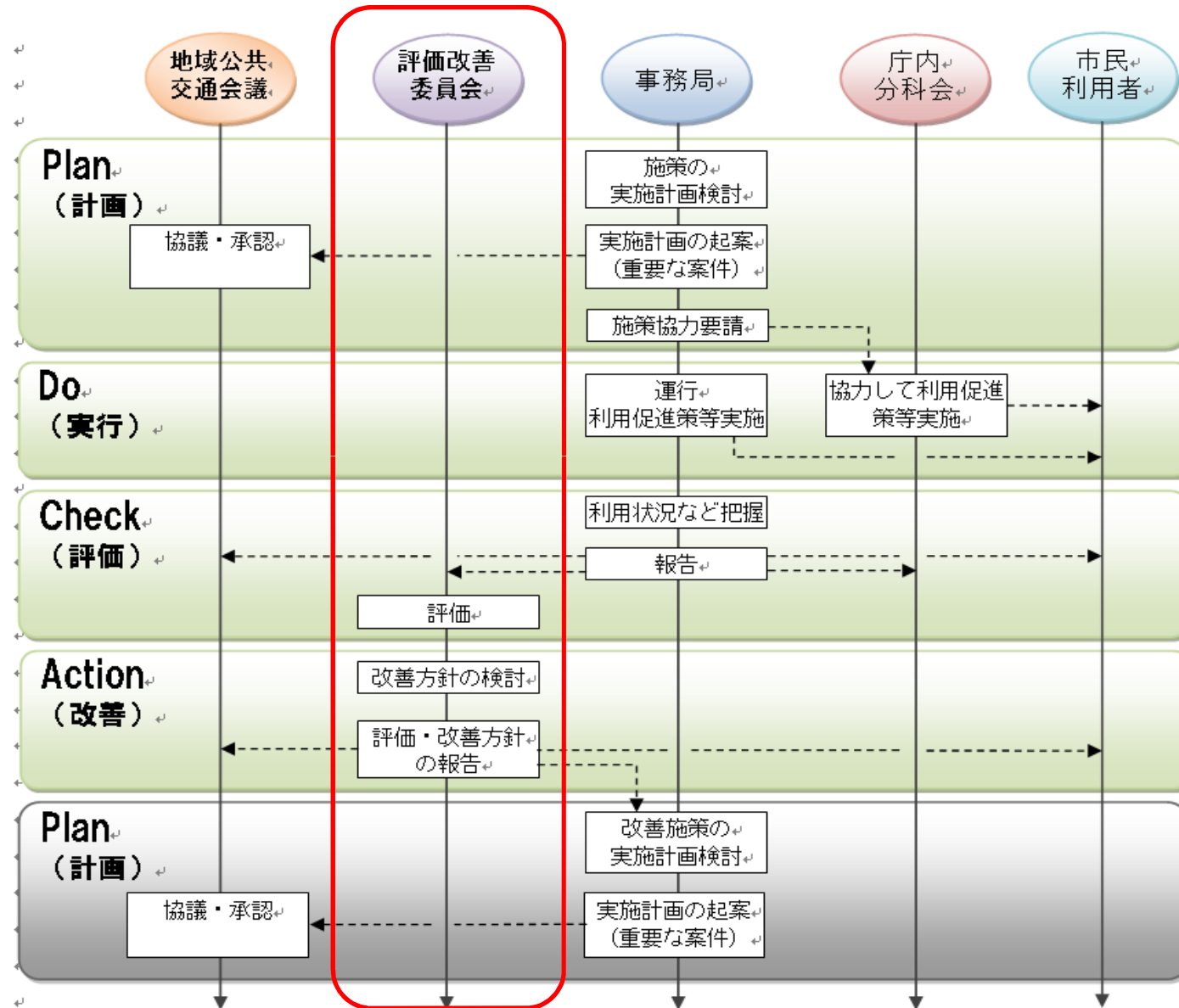


図 2・2 各主体の PDCA サイクルにおける役割

【コーちゃんバス一次評価（市自己評価）と委員評価】

1. コーちゃんバス全般について

一次評価（市自己評価）		評価委員記入欄	
		妥当性	コメント
評価 できる点			
	-	追	
	-	追	
改善が 必要な点			
	-	追	
	-	追	

※妥当性欄の書き方：「○」一次評価のとおり、「△」加筆・修正が必要、「×」一次評価とは異なる、「－」判断がつかない、「追」追加

最後に

**市民・住民のQOLの向上のために、
“地域公共交通は自分たちが創り上げる” という意識を持って、学習や議論を重ね、常に改善していく意欲の継続を心がけてほしい。**

ご清聴ありがとうございました！