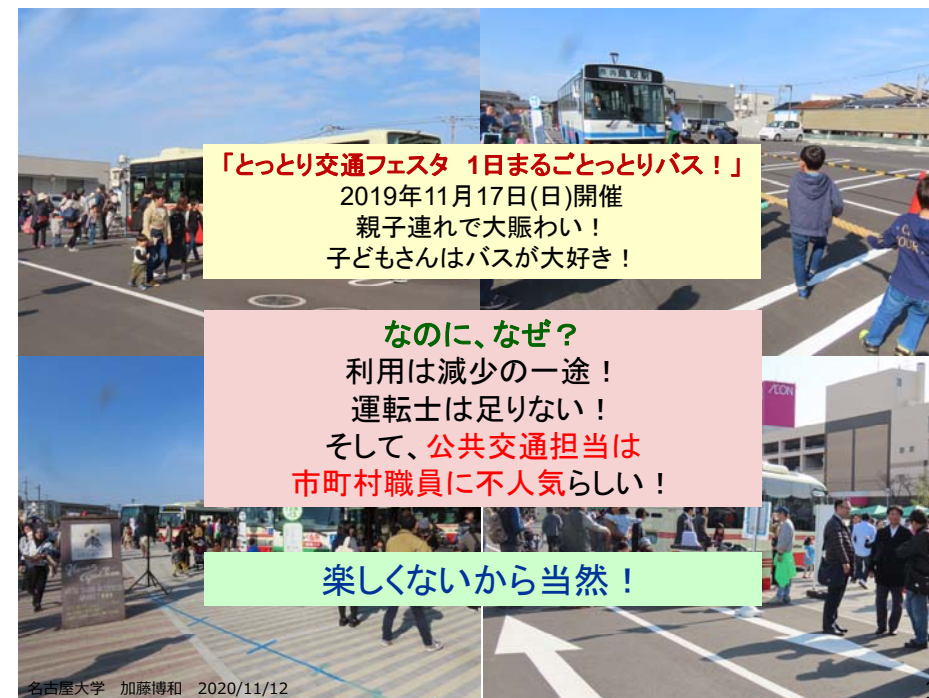


「もっと、あなたらしく、
安心して生活できる地域」にするため
地域のみんなで楽しく
おでかけできる地域をつくろう！
～地域公共交通計画はそのための指針～

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
加藤博和



岐阜県白川町・東白川村 (世界遺産の飛騨・白川郷 <白川村>ではない)

- ◆ 人口1万人強、高齢化率43%
- ◆ 県中部の山間地域。4つの谷を1日数便のバス(民営)がJR白川口駅まで走り、主な集落で通院通学可能(町村補助で維持)

- ・ ところが、運転手が定員の半分しか確保できず、2016年4月から大減便、休日全休
 - ・ 2つの谷で高校通学不可能に
 - ・ タクシーも1台しかない(今年5月からゼロに)
 - ・ すでに県内トップの人口減少。町内唯一の高校も閉校
- こういう地域は今後続出



おでかけが不自由な「子どもたち」

「夏休みに」「小中学生の」路線バス運賃を1乗車50円均一にした(通常運賃は数百円)。その結果、一番多かった利用目的は何か？

「コンビニに行く」

こういう「自由に動きたい」という子どもの思いに、限りある化石燃料を使いCO₂を出して車を乗り回して好き勝手に動いている大人たちが鈍感では、子どもたちはどんどん故郷を後にしてしまうのではないのでしょうか？

→その後、バスで行ける唯一のコンビニも閉店！

(「おでかけ」のことを何も考えていなかった結果)
いなかだけでなく、都市部の住宅団地も同じですよ

地域公共交通がない＝消滅決定地域

- 通常、地方部では18歳で人口流出するが、高校通学ができない地域は15歳で流出する
 - さらに、家族ごと転出すること多い(住民票を移さず都市部に住む例が目立つ)
 - いったん転出すれば戻ってこない。そして、都会から移住したい人はなかなか果たせない(家がない、仕事がない、子どもと一緒にいる時間を長くしたいから移住しても15歳までなら本末転倒)
- **子どもが自由に動けることは、実は地域存続のためにすごく大事なこと**
- そしてさらに、高齢者や来訪者にとっても必要
(公共交通コアターゲット「3K」をサポート:
子ども<高校生>・高齢者・観光客)

「需要」と「ニーズ」の把握が重要

需要: 顕在化しているもの(実際行っているor行いたい)

→ アンケートが有効

ニーズ: 潜在的なもの(気づいていない、だから不要、ではない)

→ 膝詰め(グループインタビューやワークショップ)
が有効<利用が少ないところは特に>

調査手順

1. まず現状の移動状況や気持ちををはき出してもらう
2. 情報を提供し、考え、気づいてもらう
3. 関係者で、どうすべきか、何ができるか話し合う
4. 考えをまとめなおしてもらう

→ **ニーズとその充足方法**が見いだされる

いずれにせよトップダウンやコンサル丸投げではダメ
そしてここに、地域の今後をどうしていくかのヒントがある

「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

(2007.10施行、2014.11大きな改正、2020.11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 軌道法による軌道経営者
 - 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)

クルマさえあれば自由に動けるから、いらないですか？

「いまは公共交通に乗らないけど、将来クルマが運転できなくなったら利用したい」と思いますか？

結論: ありえない!

- まだ元気な今でさえ、公共交通よりクルマの方が楽で便利で使いやすいから使っている
 - クルマはカーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自動
 - 公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう歩かないといけない
 - そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、公共交通を利用できるのか？
 - バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？ 電話予約できるか？
- **クルマが運転できなくなった時に公共交通が利用できるはずがない。つまり、その時が自由に外出できなくなる時**
- そもそも、公共交通を使う人は、クルマを使う人より元気!
 - クルマに乗れるうちに公共交通も乗るようにしておくことが必要
 - やむを得ずクルマに乗っている人たちにどう訴求するか？

(クルマがなくても)「おでかけ」できること それが、地域公共交通の一番の存在意義

- クルマがあれば地域公共交通はいらない？
- クルマを運転できなくても、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」のはいいけど、
「おでかけが自由にできない」(人に気兼ねしないといけない)
というのは健全か？

「いざというとき使える」「つながっている」という“安心”

コロナ禍でそのことを実感しませんでしたか？

「おでかけ」しやすくすることは、
生活を、そしてリアル地域を
「いきいきわくわく」にする方法の1つ

コロナは「出かけなくてもいい」という ニューノーマルをつくった

2019年度は全国的に、地域公共交通利用は堅調だったが・・・

- 3月から影響が発生、4・5月は壊滅的、6月になって上向きになったが・・・7月も前年比6～9割(8月は再び減少)
- 詳細データは出ていないが、券種分析や路線検討から見ると、**高校通学・通勤・行楽の減**が見受けられる。これらは自動車・自転車など**他モードへの転移**が考えられる(大学の大幅減はオンライン授業によるが、通勤への影響は大きくない?)
→ 結果として、**臨時でなく恒常的な減便**に踏み切った事業者が見られる。運賃値上げの検討も
- **平日夜間の減少**は大きい。タクシーを直撃。逆に鉄道・バスの夕方の混雑が激化

**終息しても1～2割の乗客減は避けられないと予想
行き詰まる交通事業者も出てくる(特に都市部)**

公共交通で「おでかけ」したくなるために

「乗って楽しい」「降りても楽しい」を目指す必要

(いまは多くが真逆。楽しくないからやる気も起きない)

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
(実は、家の近くに停留所があるかどうかより大事なこと)

→ そんな「おでかけ」を提供することで、
地域のQOL(Quality Of Life)を高め、
安全安心を守り、豊かさを増進させてこそ
公共交通は存在し続けられる

→ 公共交通がそうなるためにだれが何をすべきかを
「計画」に書く

「乗って楽しい」「降りても楽しい」 公共交通って？

(例えば・・・)総合病院乗り入れは「路線バス勝利の方程式」
しかし、本当にいいことなのか？

- 病院は基本的には「降りて楽しい」ところではない
 - そこへの利用が一番多いバスは「乗って楽しい」か？
 - 高齢者は病院しか行くところがない？(事実上サロン化?)
 - 「公共交通づくり」は、「集まりたい場所づくり」とセットで
あるべき(例えば、商店街・産直・ショッピングセンター、図書館・生涯学習施設、温浴施設、コミュニティカフェなど)
 - 駅・ターミナルといった乗継拠点の居心地をよくすることも重要(明るく、テーブル、WiFi)
→ それによって「おでかけ」が楽しくなり、「くらしが」「地域が」楽しくなることが本当の付加価値
- さてみなさん、市内に「集まりたい場所」ありますか？
(これが都市マス・立適・総合計画など他計画との関係)**



名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

北海道上士幌町 交通ターミナル

12



名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

西東京バス「電源バス」
(もちろんFreeWiFiも)

13

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・14年)

1. **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
2. **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
3. **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
4. **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

名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

14

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、2020年改正)

1. **国**: 情報の収集・整理・分析・提供、助言その他の援助、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
2. **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
3. **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
4. **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

名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

15

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

なぜか？
その方が、いいものが安くできる
可能性が高いから
(そういうボトムアップを国が助ける形)

名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

16

「普通の路線バス」だってみんなで頑張ればよくできる！ 豊鉄バス レイクタウン線 (愛知県豊橋市)



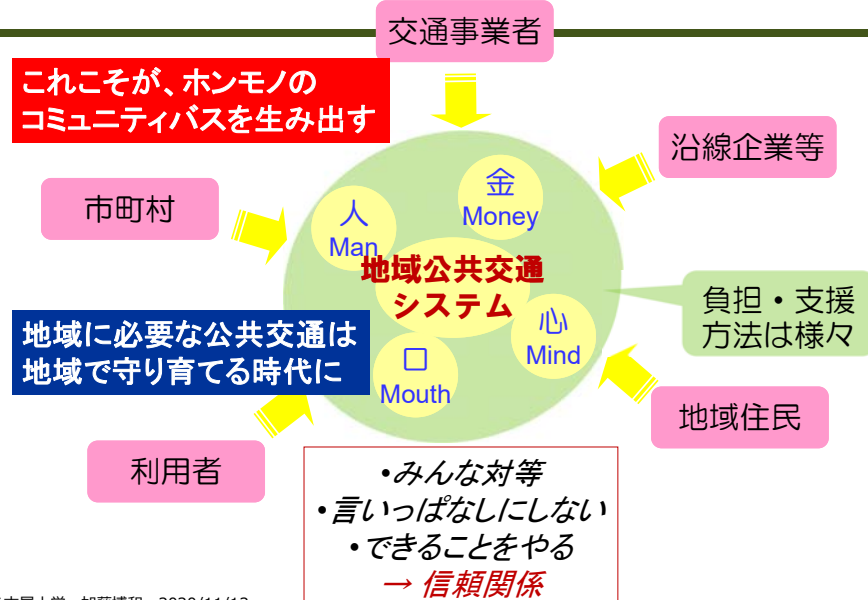
名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

- 豊橋鉄道大清水駅(終日15分ヘッド)から南に2~3kmの住宅団地(人口6000人強)
- 利用者減のため存続困難に
 - ▶ 地域でバス存続運動が盛り上がり、定期券・回数券集団購入(自治会の補助)や利用促進の取組
 - ▶ 事業者も路線見直し(南の레이크ヒルズに乗り入れ、駅北のショッピングセンター<豊橋南プラザ>に昼間帯乗り入れ、団地内フリー乗降)など
 - ▶ 市はこれら活動をバックアップ
- 危機に陥って10年近く経つが現在も存続

「ホンモノのコミュニティバス」
それは自治体運営バスではなく
コミュニティが支えるバス

17

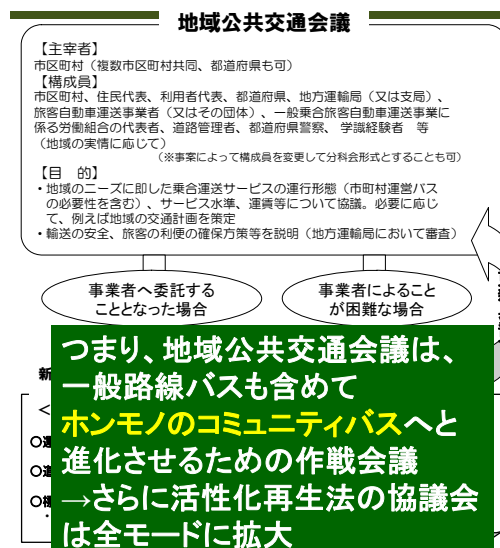
みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

18

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」



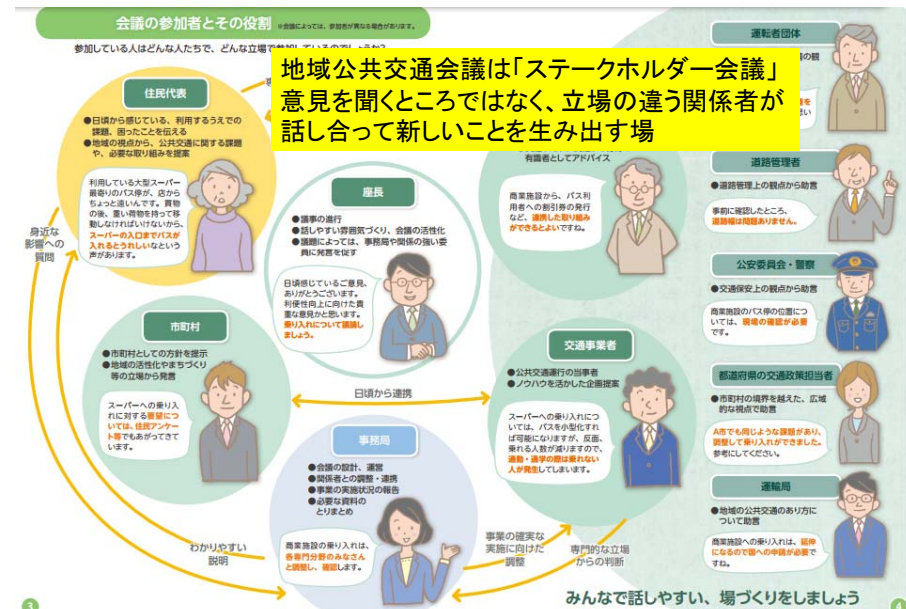
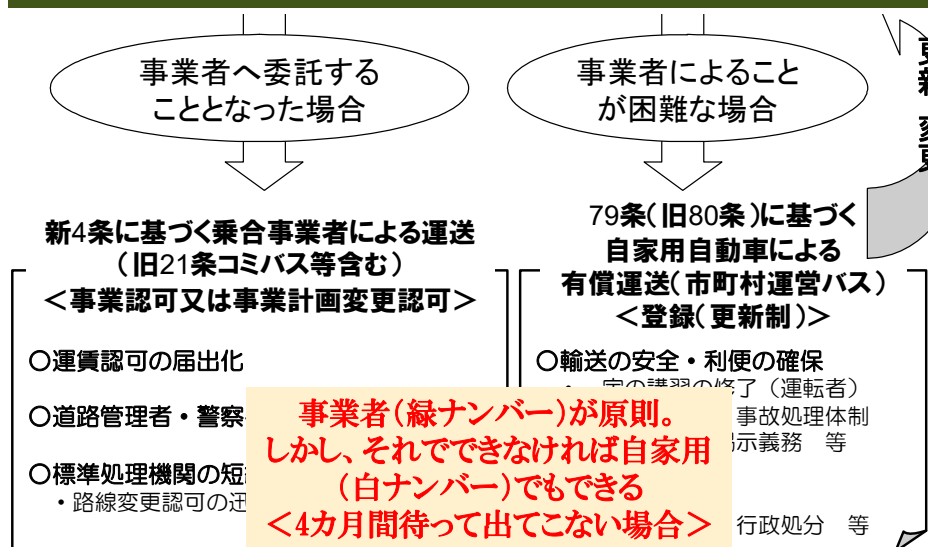
名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

「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バスで何ら差はない)

19

総動員：限られた地域資源をいかし「おでかけ」 確保のため、できる人ができることをやる



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.ttb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

「一所懸命」の中身 地域公共交通会議・協議会を 活用しないといけない理由

- ・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
- 面倒でもこれをやらないと、いいものがないし、いいものだとみなさんに認識してもらえない
書面で済むとしたらちゃんとやっていない証拠

チョイソコとよあけ 愛知県豊明市 アイシン精機がシステム運営 2019年3月25日運行開始 あんしんネットあいち委託、 1乗車200円

配車システムを開発・導入し
効率的な乗り合わせを実現

乗り合い送迎サービスのしくみ

協賛企業・医院等への送迎を行い、運賃と協賛金を得る

「いいじ里山バス」 公共交通空白地有償運送とバスの連携 (岐阜県恵那市、飯地地域自治区運営委員会運行)



「ラスト・ワン・マイル」を田舎でカバーする手段として、公共交通空白地有償運送は今後増加するだろう
しかし、それはタクシー事業ができなくなっていることと裏腹

名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

- 2016年10月3日運行開始
- 人口700人弱。2016年度初めて出生ゼロに
- 幹線道路を通るのみで、高原に散在する集落に住む高齢者のニーズに対応できない市営バスを置き換え(中学・高校通学便は残る)
- ドアツードアで、地区内輸送、地区入口(中学校前)のバス停との連絡(乗継ぎ割引あり)の2つの役割
- 自治会が運営し、住民が運転
- 誰でも利用できる
- 運賃は域内100円、中学校まで300円、バスとの乗継ぎ割引あり

24

複合型輸送サービス マルチ交通 を試行し

運行期間(予定) 平成30年 2月10日(土)~3月11日(日)
運行時間 午前8時30分~午後4時30分

マルチ交通とは
地域住民の移動手段だけでなく、荷物の運送や買い物代行などの生活支援サービスも一体的に提供する輸送サービスを今回 南山城村内限定で試行します。どうぞご利用下さい。

使い方
マルチ交通予約窓口事前に電話 0774-75-2144 (加茂タクシー株式会社)
受付時間 午前7時30分~午後8時00分
利用される1時間前までに予約をお願いします。

料金

- 乗合交通として
 - 【例: 自宅から南山城村役場への移動】
中学生以上・・・(1人) 500円 (大人料金)
小学生・・・(1人) 300円 (子供料金)
小学校就学前の幼児は無料 (大人1人につき2名まで)
- 生活支援サービス
 - 各サービス1回・・・500円
 - 【例: 買い物代行】
村内商店から自宅へ 1回 500円
※買い物料金は別途
※あらかじめ、マルチ交通の予約前に利用する希望へ注文をお願いします。
※他県自動車等に利用とお品代をドライバーにお支払い下さい。
- 荷物の運送
 - 【例: 自宅から倉庫へ薪 薪の重さのみを要する】
1個口・・・500円 (1個口あたり20kgまで)
※荷物の重さは大ききによって積み込める量が変動します。

その他

- マルチ交通の乗降場所や乗降場所を自由に指定できます。乗降箇所はありません。
- マルチ交通の利用はどなたでも。(ただし荷物の運送、生活支援サービスの利用については村内居住者のみに限りますのでご了承ください。)

京都府南山城村 マルチ交通実験 ヒト・モノ・コトを1台で運ぶ

利用方法

- 電話予約 加茂タクシーへ電話をします。予約電話番号 0774-75-2144
受付時間 午前7時30分から午後8時00分
※利用される1時間前までに予約をお願いします。
※運行時間 午前8時30分から午後4時30分
- 「マルチ交通を利用する」と申し出て下さい。
- 利用目的を申し出て下さい。
①乗合交通(移動)、②荷物の運送、③生活支援サービスからお選び下さい。
※荷物の運送の場合、危険物、冷凍物、冷蔵物の取り扱いができません。
④生活支援サービス一覧
A. 買い物代行 B. 高齢者の安全確認 C. 書類の配達(便書を除く)
D. 郵便物の投函 E. 村内金融機関への支払い代行 F. 図書館の返却
※サービス利用区域は南山城村の区域に限ります。
- 乗降場所(利用場所)、利用日時、あなたの名前とお電話番号を申し出て下さい。外出の場合は帰りの分もあらかじめ予約下さい。
- 予約完了! 利用後はアンケート調査にご協力下さい。

注意事項

人も! もの! お手伝い!

1 乗合交通(移動)
2 荷物の運送
3 生活支援サービス
※買い物代行など

500円

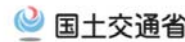
南山城村内限定・区域運行

問合せ先 加茂タクシー 0774-75-2144

名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

25

グリーンスローモビリティとは



別添1

グリーンスローモビリティ: 電動で、時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上のモビリティ



【5つの特長】

- Green**・・・CO2排出量が少ない電気自動車。家庭用コンセントで充電可。GS撤退地域でも運行可
- Slow**・・・時速20km未満なので観光にぴったり
- Safety**・・・速度制限で安全。高齢者も運転可
- Small**・・・小型なので狭い道でも問題ない
- Open**・・・窓がない開放感が乗って楽しい

【事業化】乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行

【活用場面】

- ①地域住民の足として**
 - 1) バスが走れなかった地域
 - 2) 高齢化が進む地域
 - 3) お年寄りの福祉増進
 - 4) 既存のバスからの転換
 - 5) 将来的に自動運転可
- ②観光客向けのモビリティとして**
 - 1) ガイドによる観光案内
 - 2) プチ定期観光バス
 - 3) パークアンドライド
 - 4) イベントでの活用
- ③ちょこっと輸送**
 - 1) 駐車場から施設まで
 - 2) 施設から施設まで
- ④地域ブランディング**
 - 1) 「地域の顔」として

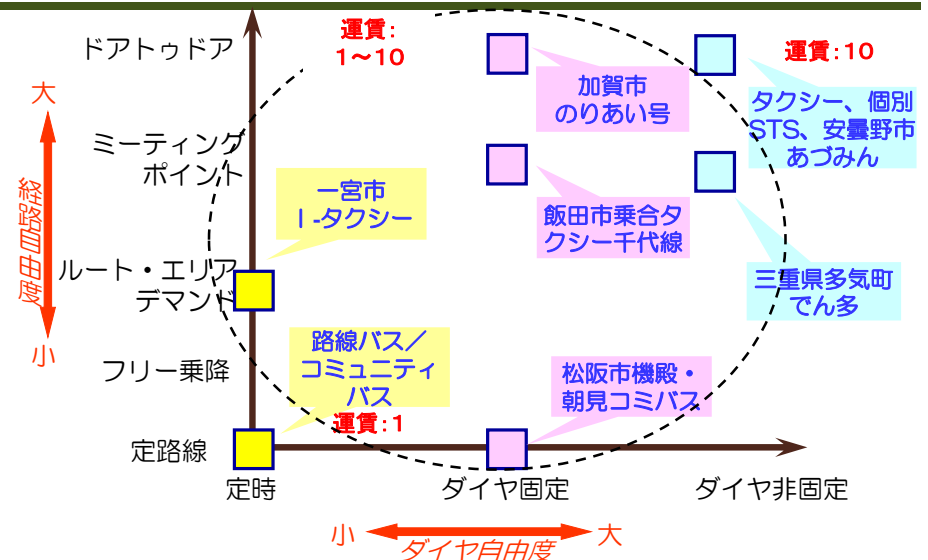


名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

2019年度、車両購入や調査への国庫補助開始

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 2020/11/12

27

おでかけ環境の「調整」「組織化」

「欠損補助」「委託運行」でない『自治体の主体的役割』

・「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

要するに「みなさんに
やってもらう」「それら
をうまくまとめる」

これらを書き留めるのが「地域公共交通計画」

地域公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～テスト必出！ これを「地域公共交通計画」に書く！～

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担当のよりどころとなる
- 失敗は恐れるのではなく、対応を間違えないことが大事
- 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

大目的(基本方針)：地域づくり/おこしに 貢献できる「おでかけ」サービスを 確保するための地域公共交通体系実現

・地域内: だれでも安心して暮らしていける

「日常生活」支援

- クルマを使えなくても、大災害に遭っても、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、交流できる

「社会生活」支援

- 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

地域公共交通サービス維持は 「健康保険」のしくみと同じ

「公共交通は赤字」は世界の常識(東京・大阪が異常)
赤字路線を維持するためには
当然、だれかが尻ぬぐいしなければならない

- 公共交通維持のために、例えば年間数千万円規模の欠損補助が必要で、それを税金で支払う(つまり乗らない人も負担)
(住民1人あたり数千円) → 保険料(特別交付税8割)
- そのかわり、公共交通を安い運賃で利用できる
(例えばワンコイン<100円>など) → 自己負担
- 保険料と自己負担の割合をどの程度にすべきか?
これだけの負担をしてバスを運行する意味があるのか?
- 「保険料や自己負担を払ってもらえるサービス」をつくり、それをうまく「案内」「PR」し、意識共有を進める
- 地域公共交通計画は「契約書」

地域公共交通を頑張ることで、地域を・・・

M：もっと

a：あなたらしく

a：あんしんして

S：せいかつできるために

MaaSってなに？

Mobility: モビリティ(移動<おでかけ>しやすさ)

as : としての

a : 1つの

Service: サービス

意味分からんし・・・



作り手と買い手とのコミュニケーション不全
→いいサービスができる好回転が生まれない

顕在的・潜在的な顧客に公共交通情報を
どう訴求するかテクニックも未熟(その気なし?)



三重県菰野町：公共交通が「バラバラ」 ・・・「1つのサービス」になっていない



コミュニティバスは多くの地域をカバーしようとするため、利便性が低くなってしまった(本数少なく回り道多い)。その上、どれに乗ったらいかが調べるのが大変

- 大まかにはバス(路線バス、コミュニティバスかもしか号)で、細かなところはオンデマンド乗合交通(のりあいタクシー)でカバー
- この両方をうまく乗り継げるようにすれば便利 → MaaSへ

名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

36

統合型検索予約配車決済システム

「乗換検索」「オンデマンド交通予約」「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、決済もできるシステム
→ まるでカーナビと同じように公共交通を使っていけるしくみ・・・これが狭義の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
- ✓ 相乗り・混載による効率化(AI運行で最適解)
- ✓ オペレーターを通さなくてよい(通してもよい)
- ✓ データが蓄積される

この普及を促す仕組みも法改正でできる



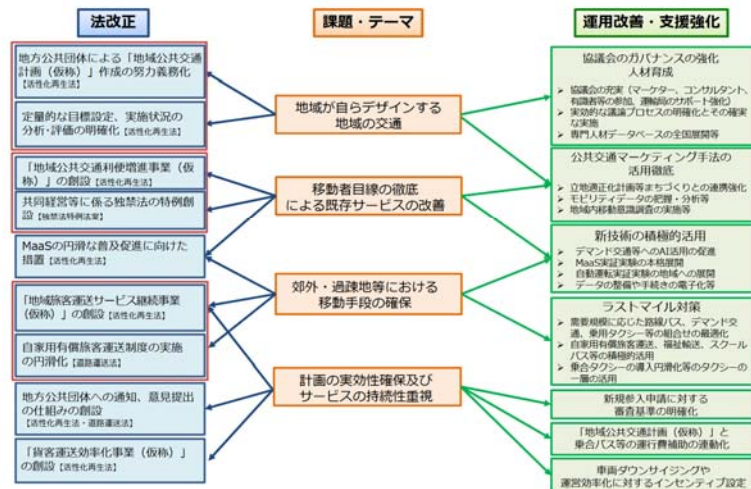
名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

37

改正地域公共交通活性化再生法等は 今年2020年5月に成立、11月27日に施行

「地域交通のオーバーホール」の具体策

国土交通省



名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

38

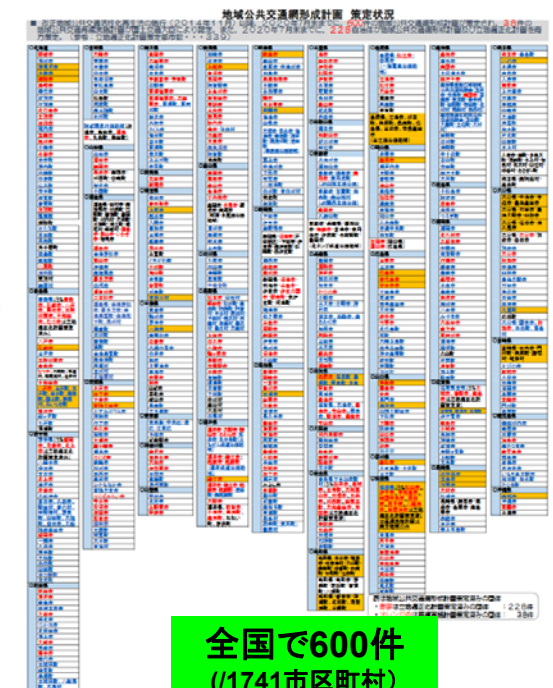
地域公共交通網 形成計画<現行法> 策定状況

(2020年7月末現在)

現行の国の交通政策
基本計画の目標は100件！(2020年末)

↓
今後は1,200件！を新たな目標に
そこで「努力義務化」「補助要件化」

でも、公共交通の必要性が変わったわけではない



全国で600件
(1741市区町村)

名古屋大学 加藤博和 2020/11/12

39

地域公共交通計画（2020年法改正で名称変更）についていつつくるの？ 今でしょ！

- **地域公共交通政策の「憲法」**
 - 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・利用者や首長・議員・他部局に公共交通の必要性を訴えられるのか？
 - **何を書くのか？**
 - なぜ地域公共交通が必要か？（目的）
 - それを実現するために、公共交通網をどうつくりかえ、どう魅せていくか？（適材適所）
 - そのためにだれが何をやるか？（一所懸命、組織化）
 - 計画の進行をどう確認し見直すか？（カイゼン）
 - **担当者の「遺言」（政策の継続性）**
- ※できる限り短く！（せいぜい30ページ）。現状調査結果は本文には概要だけ書く

地域公共交通計画の標準構成

1. **背景**:なぜ公共交通を改善しないといけないか？（そのための調査結果の詳細は付録へ）
2. **従来取組の振り返りと関連計画の確認**
3. **区域と期間**:一体的に検討すべき範囲、他計画との関連
4. **基本方針と目標（チェック時点、指標）**:地域をよくするためにどんな公共交通にしていけるか？ 具体的に達成すべき定量的目標は？
5. **必要な事業と実施主体**:だれが何をやるか？ どう連携・分担するか？
6. **進行管理**:どんなスケジュールで進めるか？ 途中でどうチェックし修正していくか？
7. **協議会の運営の仕方**:諮問機関でなく「計画推進本部」（メンバー全員が手足を動かす人たち）

PDCAサイクルの図が最後にあると地域公共交通計画は台無しになる



既存の網形成計画の多くが「一番大事な」この部分を決定的に軽視している

本来、計画は場当たりの対応を防ぐためにある

- 中身が何も無い役立たずの「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

岐阜県白川町・東白川村 地域公共交通システム

2018年10月1日スタート

- 路線バス
- 町営バス・スクールバス
- 住民ボランティア（予約制バスの一部）がタッグを組んで、高校通学・高齢者移動をカバー（もちろん、どなたでも使えます）



身近で便利な公共交通を目指して 白川町・東白川村の新しい公共交通がはいよいよスタート

白川町・東白川村では住民のみなさんが将来にわたって、安心して暮らすことができるように、日常の移動手段を確保することを目的とする「白川・東白川地域公共交通網形成計画」を策定しました。 実証運行を経て、平成30年10月から新しい公共交通の仕組みがスタートします。地域・事業者・行政が三位一体となり「作り」「守り」「育てる」仕組みづくりを目指します。

おでかけ しらかわ・ひがししらかわ

- ◆ **だれでも気軽にお出かけできるしくみ** ◆
- 濃飛バス「白川中央線」と「白川東白川線」を運行
- 濃飛バスに乗り継ぐ「予約制バス」を白川町内各地区から運行
- ◆ **高校生が自宅から通学できるしくみ** ◆
- 行きは朝7時台、帰りは夜19時台までの「JR」に合わせ、濃飛バス「白川東白川線」と「JR接続便」を運行することで、白川町・東白川村内全ての地域から高校通学が可能

バスの種類（どなたでもご利用できます）

濃飛バス

白川中央線、白川東白川線の2路線です。 定期定路線で運行します。 予約は不要です。

予約制バス

地区内・地区外の商店・病院・施設への利用ができます。 定期定路線にて白川中央線に乗り継ぐことができます。 予約が必要ですが、乗車券を事前に発行し、乗車券を提示して乗車することができます。

JR接続便

JR白川口、下油井駅へ朝（行き）と午後（帰り）に運行しています。 予約が必要ですが、乗車券を事前に発行し、乗車券を提示して乗車することができます。

JR接続便は携帯端末で予約でき、乗車する便・停留所だけ運行（高校生対応）

地域公共交通の「あいうえお」

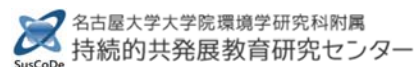
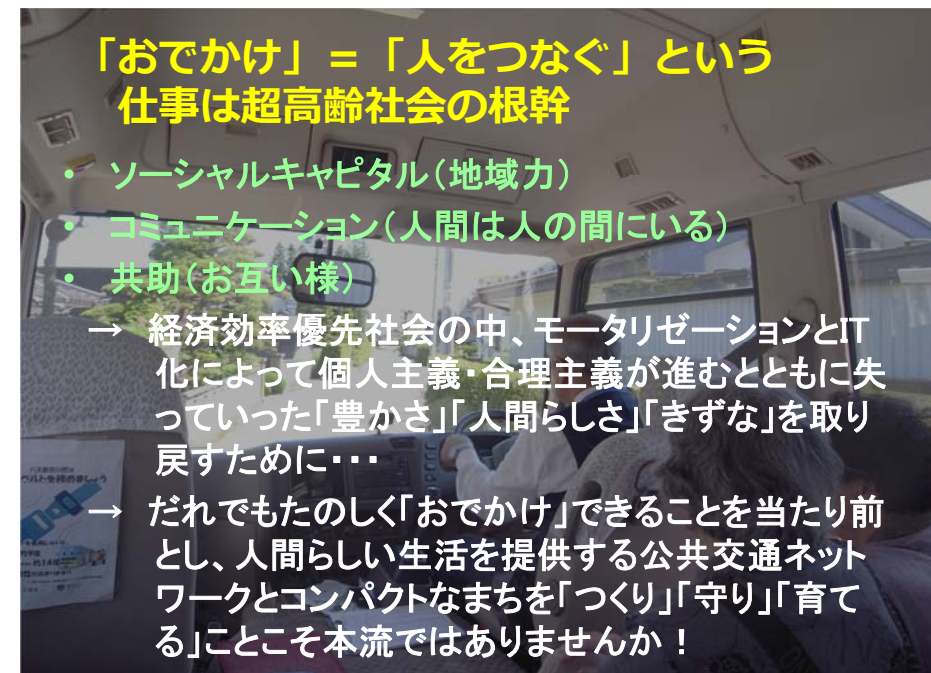
ありがたい(あることが難しい)

いきがいきなり(健幸)

うんてんいらす(安全安心)

えんのしたのちからもち(肝腎かなめ)

おでかけ、おもてなし(住んでよし、訪れてよし)



加藤博和

検索

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

質問・相談等はE-Mailで

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

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/buskato)

"Think Globally, Act Locally"

交通・都市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削減とQOL向上・費用低減を両立するソリューションを追求する一方、地域の現場でよりよい交通とまちをプロデュースする仕事にも取り組んでいます

(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>