

地域公共交通網形成計画を 机上の空論で終わらせないために - 人の流れをつくりだし、 地域を躍動させる -

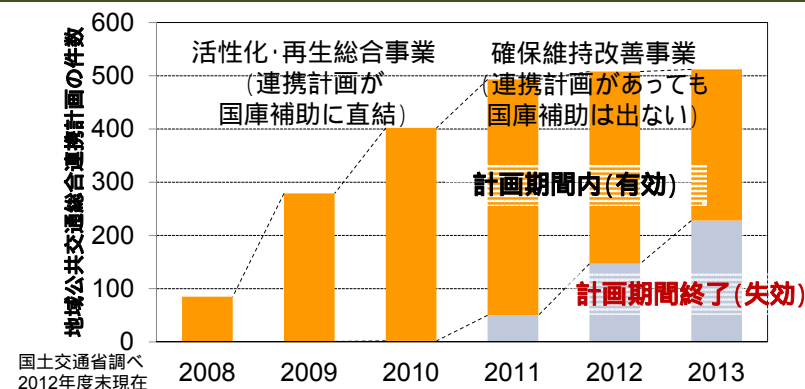
地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科教授
国土交通省交通政策審議会委員
加藤 博和



これは速いのか拙速なのか？

- 「交通政策基本計画」(交通政策基本法に基づく国の法定計画、2015年2月閣議決定)
この中に書かれた、地域公共交通関連の数値指標の1つ
“地域公共交通網形成計画の策定総数”
[2020年度 100 件]
→ 2016年度初めに突破し、いまや300件超
- 国の審議会であった発言「粗製乱造ではないか？」
みなさんどう思いますか？

「旧」地域公共交通総合連携計画の 策定・失効の状況（全国）



やる気のあるところはフル活用。しかし…
金(国庫補助)の切れ目が緑の切れ目？
計画の必要性が全然理解されていない証拠。情けない…
2014年度から地域協働推進事業によって再び増加(またカネかよ)
結局、自治体・地域の自覚・覚悟がまだ足りない!

なぜ地域公共交通網形成計画をつくらなければならないのか？

- 「国がうるさいから」「補助がもらえるから」は論外として…

そもそも「計画」とは？…

ある「こと」を行うために、あらかじめその方法や順序などを考えること。また、その考えの内容、もくろみ。

- みなさんのところの網形成計画はそういう内容になっていますか？ あるいは、しようとしていますか？

“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バス・鉄道は、「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？
- 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？
(それがなくて網計画の目的・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)

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いだけ」はどうか？
→ 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

「いまは乗らないけど、将来クルマが 運転できなくなったら利用したい」 という声をよく聞きますが・・・

- 公共交通よりクルマの方が便利で使いやすいから使っているのが現状
 - 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
 - 一方、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、バスを利用できるのか？

結論: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

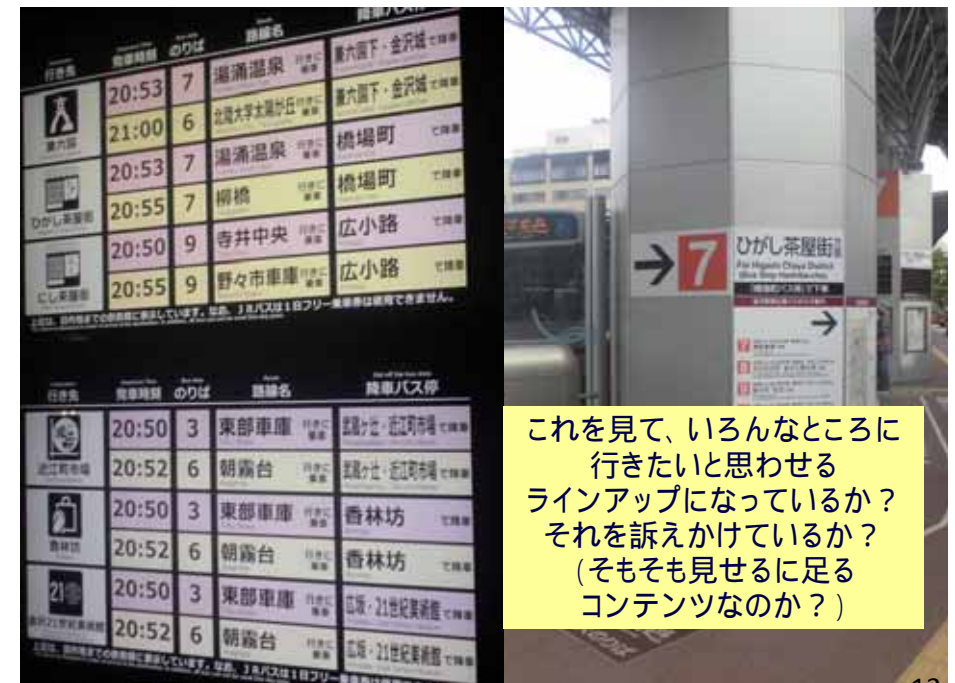
- 公共交通を使う人は、クルマを使う人より元気！
- クルマに乗れるうちに公共交通も乗るようにしておくことが必要
- そうすれば、年老いても健康のままでいられる(よく歩くので)
(ここが一番の狙いどころ。ここを掘り起こすと大きく変わる)

いったい、お客様をどう考えているのか？ - 「おもてなし」が全く感じられないサービス-



名古屋大学 加藤博和 17/10/30

12



名古屋大学 加藤博和 17/10/30

13

利用者起点での改善

見える化



魅せる化



見直す化

名古屋大学 加藤博和 17/10/30

14

「見える化」公共交通に気付いてもらう



受付案内や会計窓口の近くには、大きな文字で書かれたバス時刻表が貼ってあります。
通院頻度の多い高齢の方への思いやりが感じられます。

http://www.pref.yamagata.jp/rakuraku/detail_H23_1_023.html

最上町立最上病院（山形県）



路線網の可視化：
バスは、じつはこんなにたくさん走っている！
(岐阜市内バスマップ)

<http://www.rosenzu.com/gifubus/gifumap170701.pdf>
名古屋大学 加藤博和 17/10/30



15

「魅せる化」公共交通って便利そう！と思わせる

京都市バス もっと便利に! 大快革!!

2014. 3.22 START!

■ 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 81.4千km → 84.0千km

1 次々にやってくる! 主要路線の増便により「1.5倍の速さ」で移動できる。

2 地下鉄をほしめさせる 電車の路線が全線にわたってバスと接続する。

3 通勤・通学も充実! 「通勤・通学バス」の増便により、通勤・通学の利便性が向上する。

4 観光客も歓迎! 観光客の利便性を高めるため、観光バス路線を増便する。

5 地域の活性化と一体となった 路線・ダイヤの改良!

6 利便性向上に向け、経路の 変更や経路を行います!!

7 分かりやすい目上への情報 提供! 分かりやすい目上への情報提供を行う。

8 市バスの一環として 観光バス路線を増便する。

http://www.nis-hitetsu.jp/bus/rensetsubus/

名古屋大学 加藤博和 17/10/30

京都市交通 局は、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

16

「見直す化」公共交通をどんどんよくしていく

便利に 値下げ

「サービス向上宣言」

構造 情報 路線 改革 公開 再編

NEWS

10/1のより

1 通勤・通学に 2 観光客に 3 観光客に 4 観光客に

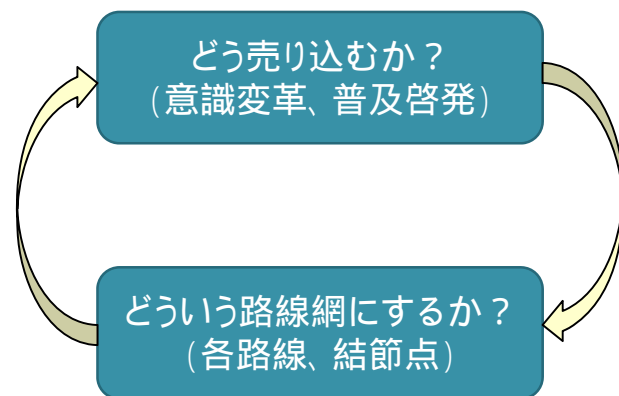
「いよてつ高島屋」とのお得なサービス進行中。

伊予鉄道「サービス向上宣言」第1弾～第6弾 (H13.4～H16.3)

- お得に! (値下げ、上限運賃、50円刻み、シルバー定期券、いよてつ高島屋お帰り切符)
- 便利・快適に! (最終便延長、増便、松山市駅コンコース完全バリフリ化、日本初の単車超低床式軌道電車導入、バスロケーションシステム導入)
- もっと便利・快適に! (電車連絡ループバス、松山観光港リムジンバス、都市間高速バス路線充実、全駅・全待合所禁煙化)

名古屋大学 加藤博和 17/10/30

17



- 本来必要なのは「地域公共交通サービス向上計画」(目的)
- それを実現するための「地域公共交通網形成計画」
- それを検討・実施するための「地域公共交通総合連携計画」
- それを普及啓発・改善するために「計画推進事業計画」

名古屋大学 加藤博和 17/10/30

18

「見える化」「魅せる化」「見直す化」は三本の矢

- 「魅せる化」がない「見える化」...魅力がなければ、なかなか使ってもらえない
- 「見直す化」がない「魅せる化」...その時は良かった取り組みも、いずれニーズからずれ、やがて使ってもらえなくなってしまう
- 「見える化」がない「見直す化」...サービスを改善しても、そもそも多くの人に知られていなければ、使ってもらえない

では、この取組をだれが進めるか?

名古屋大学 加藤博和 17/10/30

19

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)

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

交通政策基本法第11条 (国民等の役割)

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。

自ら動かないとできない！
しかし、自分だけではできない！

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

地域公共交通網形成計画 (活性化再生法 5 条) っていつつくるの？ 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)

特に留意すべき点

- ・ 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)
 - ・ 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! 「検討」はNGワード)
 - ・ 単に書いただけなら時間とカネと紙のムダ
 - ・ 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、**具体の検討を行った上での綱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!)

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?

- ー 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」 **人の流れをつくりだし**

地域を躍動させる

・ 地域間

「交流」支援・・・自治体主導?

- ー 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

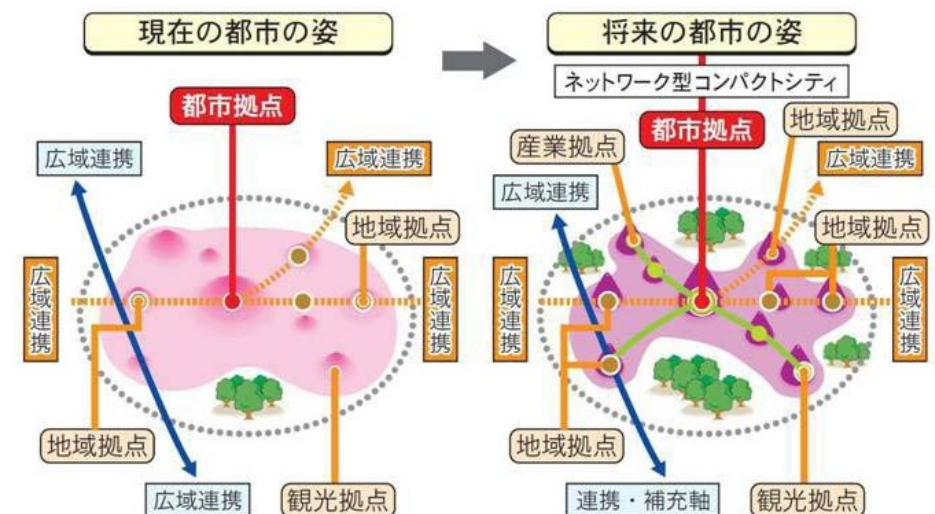
→ 「運んでいる」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

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)
むしろ、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?
ー 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)
ー 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」**

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



「小さな拠点」と地域公共交通はセット



28

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



地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進

名古屋大学 加藤博和 17/10/30

29

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 17/10/30

30

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しう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)
網形成計画は「短期(先行)」, 立地適正化計画は「中長期」

名古屋大学 加藤博和 17/10/30

31

みんな勝手なことばかり言っている間に・・・

地域公共交通は超高齢化日本を救うきっかけになる？ しかし長年続いてきた「負のスパイラル」

- ・利用者 「不便だし、何か言っても変わらないし・・・」
 - ・事業者 「利用が少なくて経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし・・・」
- それぞれがこう思っているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり
- 互いに話し合って取り組むことができれば、いい方向（つまり「正のスパイラル」）に転換できるのでは？

「普通の路線バス」だってみんなで頑張ればよくできる

京成バスシステム 柏井線

(千葉県市川市)



まさに、一般路線バスが「コミュニティバス」になり、地域の主体性もバスサービスも向上した

- ・利用者減のため減便
- ・地域でバス対策の団体が立ち上がり、NPO主体運行を視野にサービス改善を申し入れ(後に分裂)
- ・団体・事業者にも市も加わって繰り返し協議(市川東部バス検討会)
- ・住民の様々な協力(乗降調査、乗車運動、新聞折込でのPRなど)を条件に試験的に増便
- ・協議組織を法定協議会に位置づけ(市川市公共交通協議会)、連携計画策定。総合事業実施
- ・大きな増客効果が現れ、補助不要にまで回復

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる

交通事業者

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)

市町村

沿線企業等

利用者

負担・支援
方法は様々

地域住民

- ・みんな対等
 - ・言いっぱなしにしない
 - ・できることをやる
- 信頼関係

「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
 - ・地域特性によって必要な公共交通の「かたち」と「支え方」は異なって当然
 - ・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、**適当な負担で効果を最大化**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**地域公共交通がつくり出される**
 - ・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(自覚・覚悟を生まない)
 - 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)

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」

地域公共交通会議

- 【主宰者】
市区町村（複数市区町村共同、都道府県も可）
- 【構成員】
市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局（又は支局）、
旅客自動車運送事業者（又はその団体）、一般乗合旅客自動車運送事業に
係る労働組合の代表者、道路管理者、都道府県警察、学識経験者 等
（地域の実情に応じて）
- 【目的】
・事業によって構成員を変更して分科会形式とすることも可
・地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態（市町村運営バスの
必要性を含む）、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、
例え地域交通計画を策定
・輸送の安全、旅客の確保の確保方策等を説明（地方運輸局において審査）

事業者へ委託する
こととなった場合

事業者によること
が困難な場合

つまり、地域公共交通会議は、
一般路線バスも含めて
ホンモノのコミュニティバスへと
進化させるための作戦会議
→さらに活性化再生法の協議会
は全モードに拡大

「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）

36



あなたがか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.ttb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

37

あつてはならない 「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(のでチ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しか扱わない(事業者路線は話題にもしない)
10. 規定の委員しか集めない

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！
本会議開催は大変だが、幹事会・部会や書面協議も併用し、
公開原則（傍聴・議事録公開等）も活用して実りある会議を心がけるべき

38

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



- ・中身が何もない役立たずの図。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はず

39

評価は非常に大事

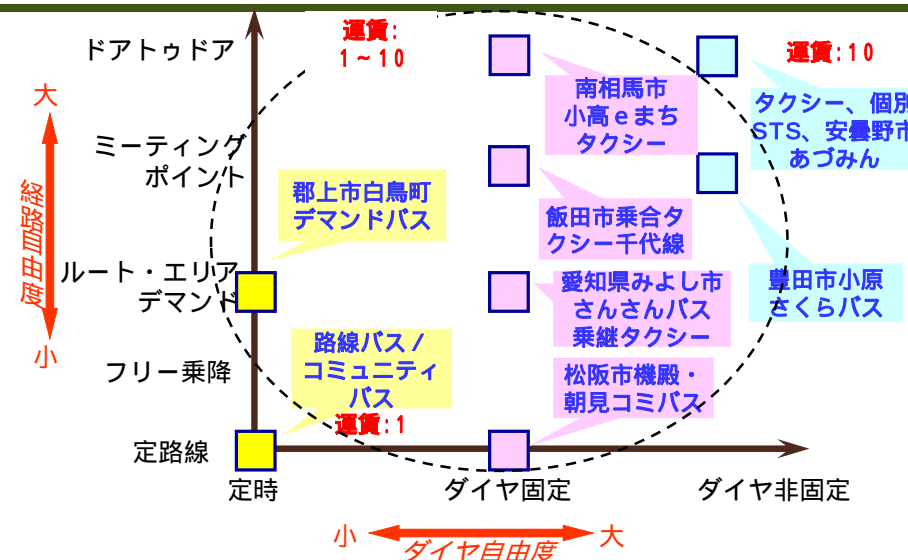
- 内部での評価方法と、確保維持改善事業など補助事業での評価方法を別個にするのはありえない(二枚舌。作業も増える)。それ以前に、「自分たちが補助をもらっている路線」しか評価しないなど論外
- そもそも、自分たちがどういう評価を行い、それによってどう改善を図っているかを公に(市民にも、利用者にも、国にも)表明することに意味がある(自分たちの考え方を示すことにほかならない)
- その意味で、運輸局の第三者評価も(活用できる内容なら)活用しなければもったいない

網形成計画や再編実施計画は5年間変えられないと勘違いしている人が多いが、だったらPDCAのお題目は何なのか？

評価方法については、いうまでもなく網形成計画に書いておく(確保維持改善事業の評価においても参照)

「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-



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

公共交通事業者に必要な3つの力

・企画力

「交通事業の常識は世間の非常識」を出発点に根本見直し
固定観念を覆す新たな商品開発
現場を持つ労働集約型産業の強みを生かしたマーケティング
企画実施と安定顧客獲得に必要な、地域とのコラボレーション

・提案力

「一皮向けた」商品のPR
新企画の仕掛け役
地域活性化への取り組み
「地球にやさしい公共交通が走る」まちやライフスタイル提案

・サービス力

「心地よい移動」をどう提供するか

- 検討の背景**
- 高齢運転者による重大な交通事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題
 - 昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を観点にすめる」との総理指示
 - 高齢者が移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催

具体的方策	
1. 公共交通機関の活用 ・ 高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の働きかけ ・ 乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携 ・ タクシーの乗乗り促進 ⇒ 配車アプリを活用した実証実験 【平成29年度中実施】 ・ 過疎地域におけるサービス維持のための取組	4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化 ・ ルールの明確化 ⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、カンシン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化 【平成29年度中検討・結論】 ⇒ 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を創出 【平成29年9月までに実施】 ・ 実施にあたっての条件整備 ・ 「互助」による輸送の導入に関する情報提供
2. 貨客混載等の促進 ・ 貨客混載の推進 ⇒ 過疎地域における貨客混載と貨物運送のかけこみ 【平成29年6月末までに結論】 ・ スクールバス等への活用	5. 福祉行政との連携 ・ 介護サービスと輸送サービスの連携 ⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化 【適やかに実施】 ⇒ 介護保険制度の移動支援サービスの明確化・普及拡大 【平成29年7月までに実施】
3. 自家用有償運送の活用 ・ 検討プロセスのガイドライン化 ⇒ 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化 【平成29年度中実施】 ・ 市町村が主体となる自家用有償運送の活用円滑化 ・ 地方公共団体等に対する制度の周知徹底	6. 地域における取組に対する支援 ・ 地方運輸局の取組強化 ・ 制度・手続等の周知徹底 ・ 地域主体の取組の推進

- 自動車運送業の担い手不足と人口減少に伴う輸送需要の減少により、過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保が深刻な課題となっている。

自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、サービスの「かけもち」を可能とする。



客貨混載

- ・ 一般乗合についてはもともとできる(道路運送法82条1項:旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる)
- ・ 区域運送(オンデマンド)にするとタクシー的なサービスで客貨混載可
- ・ 地域公共交通再編実施計画に位置づけられた自家用有償運送についても可能(活性化再生法27条6項2)
- ・ 地域再生計画でも可能(地域再生法17条13)
 - 9/1より、過疎地域かつ人口3万人以下の自治体で、貨物と貸切・乗用(タクシー)の相互乗り入れができるようになった

公共交通空白地有償運送(旧:過疎地有償運送)の実例 - 「公共交通空白地」とは、タクシー・バス事業者が(補助を出しても)相手にしてくれない地域のこと -

- ・ 富山県氷見市「ますがた」(NPO法人八代地域活性化協議会):マイクロバスによる乗合運行。市中心部へ直行(会員制だが収支が読める利点)
- ・ 飛騨市河合町・宮川町「ポニーカー」(北飛騨商工会):クルマを持つ住民がボランティア運転手となりタクシー的輸送を担う
- ・ 神戸市北区「淡河(おうご)ゾーンバス」(NPO法人上野丘さつき家族会):地区の福祉施設車両の間合い利用。昼の通院・買物・行事便と夜の路線バス接続帰宅便
- ・ 静岡市葵区清沢地域「やまびこ号」(NPO法人フロンティア清沢):乗用車で路線バスフィーダーデマンド輸送
- ・ 浜松市天竜区佐久間町「NPOタクシー」(NPO法人がんばらまいか佐久間):全町NPOによるタクシー的輸送
 - 2015年の法改正で、会員以外の乗車や、法人格がない団体による運行も可能になり、できる幅が広がった

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(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 17/10/30

48

「地域の」「地域による」「地域のための」 だれもが「おでかけ」しやすい環境づくり

- 単にコミュニティバスやデマンド交通を走らせたり、路線バスの欠損補助をするというのでは表面的
- 「おでかけ」が必要な理由、それを公的に維持する必要性や水準を明らかにする
- それをどのように具体化するかを考える
- それを誰がどのように支えるのかを考える

関係者全員が集まって、「おでかけ」のことを
「考え」「つくり」「守り」「育てる」重要性
= 「一所懸命」になれる「場」づくり、そして「行動」へ

名古屋大学 加藤博和 17/10/30

49

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>