



「使いやすく頼りになる、
それゆえに多くの方に乗り合っ
て『おでかけ』していただける**移動サービス**」は
人もインフラも超高齢化する
今後の日本を支えるとても重要なもの。
それを何とかしようとする人たちは
重要なミッションを背負っている。
その尊い行動を後押しできるよう、
私は戦い続けます！

「地域公共交通」とは？

地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）
(2007施行、2014大改正、2020大改正、2023大改正)

● 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**

● 公共交通事業者(2条2)

- イ 鉄道事業者（鉄道事業法）
- ロ 軌道経営者（軌道法）
- ハ 一般乗合旅客自動車運送事業者
一般乗用旅客自動車運送事業者
- ニ 自家用有償旅客運送者<対象旅客を特定しない>（道路運送法）
- ホ 一般旅客定期航路事業等を営む者（海上運送法）
- ヘ (略)

これを
「おでかけ」
と呼ぶ

気兼ねなく「おでかけ」できることはとても大事

- 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イケない)
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？

そして、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**基本的な存在意義**



2015年9月に国連で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、**2030年**を期限とする**持続可能な社会**をつくるための**国際的な取り組み目標**

・持続可能な社会であるためには「このくらいやれてないとダメ」という水準**(全部できないといけない)**。好きなこと・得意なことだけではダメ)

それが17分類、その下に169項目ある

SDGsに取り組んでいる自治体なら、当然、この項目もしっかり確認して、達成のための施策を実施していますよね！



169のうちの一つ「**11.2**」(まちづくりの2) 2030年までに、**脆弱な立場**にある人々、**女性**、**子供**、**障害者**及び**高齢者**のニーズに特に配慮し、**公共交通機関の拡大**などを通じた交通の安全性改善により、**全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。**

地域公共交通はnetwork = 網で機能する

- 大まかには**ザル** → **鉄軌道**
- その次は**アミ** → **バス**
- さらには**ろ紙** → **タクシー**や**自転車**

いろいろなサイズのネットで、大まかなものから細かいものまでをより分ける
→ **いろいろな交通機関を適材適所に配置し結びつけ**、いろいろな**移動を効率的に確保する**

→ つまり、「**おでかけ**」サービス

クルマは自由自在で快適
しかし効率は悪い。地方部ではそれでいいが、都市部では渋滞など非効率

クルマは自由自在だが、いろいろなものを**浪費**する



出典: ストラスブール市資料

せっかくの土地がもったいない
体がなまって健康にも悪い
CO₂もたくさん出る
そして運転手がたくさん必要
正直、かしこい行動ではない・・・

都市では**ザル(中大量乗合輸送機関)も必要**

「まちのにぎわい」と乗合公共交通

- 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)

※むろん、まとまっていた方が費用対効果が高いし、CO₂排出も少ない。スペースも少なく済む

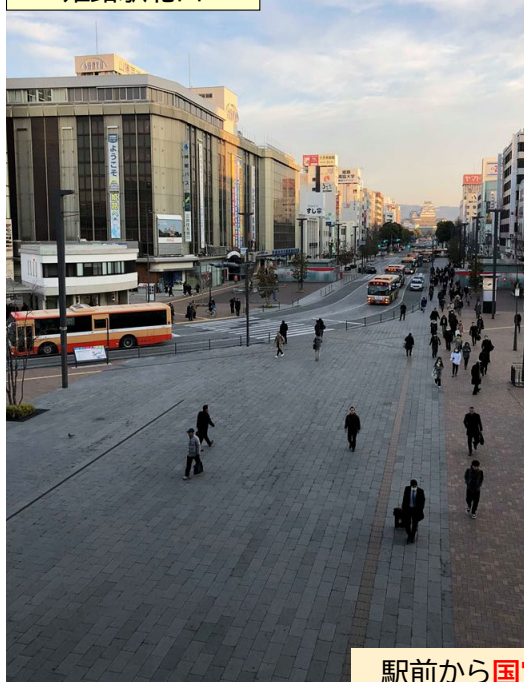
→ さらにSDGs達成にも貢献!

- 乗合交通機関のないまちとは？
 - 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)
 - 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」

ただし「乗合=密(不快)」→「ほどほどに密で快適」へ

姫路駅北口



名古屋大学 加藤博和 2023/08/09

彦根駅北口



駅前から国宝の城まで、歩く気になりますか？
貴重な駅前空間を有効活用していますか？

中日新聞2022年9月5日朝刊1面

2022年(令和4年)9月5日(月曜日)

人手不足 バス運転手疲弊

平均53歳 長時間労働も深刻

名古屋市北区の名古屋高速道路で8月、大型バスが横転。乗車していた乗客は9人が死傷する惨事となり、事故原因は運転手の勤務時間の超過が認められている。バス業界では、運転手の人手不足や高齢化、長時間労働が深刻化。体調不良などによる事故リスクの高まりも懸念される。新型コロナウイルス禍や燃料高の追い打ちで経営体力が弱る中、バス会社にとって運行の安全確保が改めて課題となっている。

乗客は「バスは安全だ」と思っているが、実際は運転手の負担が非常に大きい。長時間の運転による疲労やストレスが、事故の原因の一つとなっている。また、高齢化が進むことで、運転手の体力や集中力が低下している。これにより、運転手の健康問題も深刻化している。

バス会社は、運転手の健康を守るために、長時間労働を抑制する取り組みを行っている。しかし、人手不足の問題は依然として深刻であり、運転手の確保が最大の課題となっている。

名古屋高速道路のバス事故は、業界全体の安全意識を高めるきっかけとなった。今後も、運転手の健康と安全を最優先として、取り組みを進めていく必要がある。

名古屋高速道路バス事故の概要

- 発生日時: 2022年8月15日(月) 午後10時頃
- 発生場所: 名古屋高速道路 15号線 10キロメートル付近
- 乗車人数: 9人
- 死傷者数: 9人(乗客9人)
- 原因: 運転手の長時間労働による疲労

バス運転手の平均年齢推移

年	平均年齢(歳)
2012	48
2013	49
2014	50
2015	51
2016	52
2017	53
2018	54
2019	55
2020	56
2021	57
2022	58

名高高速運行会社「運転手 健康問題なし」

名古屋高速道路バス事故の発生後、運行会社は運転手の健康を最優先として取り組みを進めている。長時間労働を抑制し、運転手の負担を軽減するための対策を実施している。

名古屋高速道路バス事故の発生後、運行会社は運転手の健康を最優先として取り組みを進めている。長時間労働を抑制し、運転手の負担を軽減するための対策を実施している。

令和6年4月~適用

改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます!

項目	改正前	改正後
1年の拘束時間	原則: 3,380時間 最大: 3,484時間	原則: 3,300時間 最大: 3,400時間
1か月の拘束時間	原則: 281時間 最大: 309時間	原則: 281時間 最大: 294時間
1日の休息期間	継続8時間	継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省 国土交通省

詳しい情報や相談窓口はこちら

厚労省 改善基準告示

今のサービスを続けるために、運転手は1割以上増加が必要だが...



自動運転の見通し

- 単独走行(専用路)なら現状で何ら問題なく走れる
- 現実に市中で走るのはまだまだ課題だらけ

「人よりヘタクソで、しかもバカ高」

→しかし、運転者が足りないのので、いつかは自動運転が一般化しないと大変なことに

ところで「自分が運転していない」のは、有人だろうと無人(自動)だろうと同じですね！

つまり移動サービスとしては同じ

改めて、地域公共交通はなぜ必要でしょうか？

意外と、理由を言えない人が多い

大きく3つ

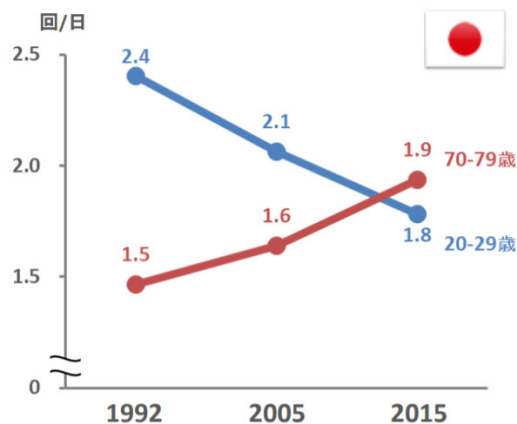
- **だれでも気兼ねなく「おでかけ」できること**
- 「おでかけ」が楽しくなり、「まち」が楽しくなること
- 「おでかけ」を**効率的**にすること

コロナ禍前から若者は「おでかけ」を減らし一方で高齢者は増やしていた

全国の都市における人の動きとその変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

3 年齢階層別 一日あたりの移動回数



- 若者:外出しなくてもIT利用や配送でいろんなものが得られる
→ どうやって外に引っ張り出すか？(公共交通は比較的使ってくれそう)
- 高齢者:外出したいけど運転は怖いし公共交通は不便で使えない
→ どうやって安全・安心に動いてもらうか？(そのために公共交通を使っていたきたいが…)

「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？

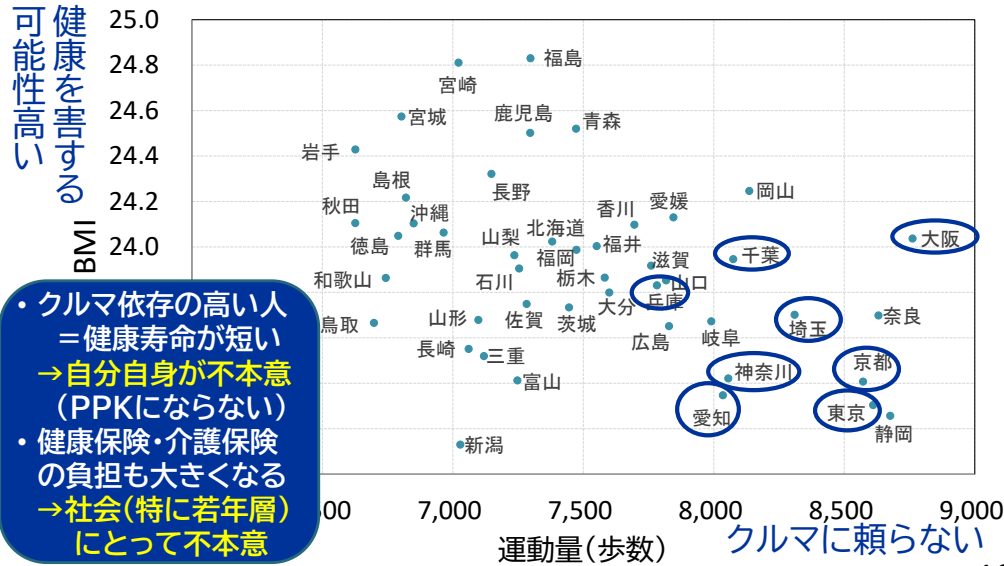
結論:ありえない！

- 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
- 高齡化が進んでも無策では公共交通利用はそれほど増えない
- 公共交通を使う人は、クルマを使う人より元気なんです！
 - 一方、大人でも乗り方を知らない人が多い！ 恥ずかしくない！
 - だから、クルマに乗れるうちに**公共交通乗車訓練**(乗り方教室)が必要！

田舎ほど運動せず不健康・・クルマ依存だから

歩数とBMIの関係(都道府県、2016、男性)

平成28年度国民健康・栄養調査



世界では「低炭素で暮らしやすい」(つまり、クルマに過度に依存しない) 交通まちづくりがアツい!



持続可能なまちづくり(魅力向上・環境・福祉・健康・防災・コスト等)の観点から、交通体系再編、過度のモータリゼーションからの脱却を「政策」として強力に推進
市民の支持も得られる



日本では富山が先行
既存の「どうしようもなかった」
鉄道線をLRT(Light Rail
Transit)化(富山ライトレール)
→ まちの軸として誇れる存在に
→ コンパクトシティへ展開
カギは「乗る公共交通」

さて、問題です

次の英語の略語について、元の表記を書け。また、日本語で何と言うか?

1. LRT

Light Rail Transit

軽便鉄道・軽快電車

(間違いの例:低床路面電車)→路面でなくてよい

2. BRT

Bus Rapid Transit

快速バス交通

(間違いの例:連節バス)→連節でなくてよい

いずれも、**Mass Transit**としての存在意義を「お値打ちに」
高めるための方策

この追求が
今の日本で
全くできていない



LRT・BRTは定時性・速達性に優れ、「軸」「幹」として有効
ただし、カバーできる範囲が狭く、
「フィーダー交通の充実とその接続」および「準幹線整備」が重要に
乗継保証

- ・ 本数の多い幹線で乗り継げる便を決め保証
 - ・ 時刻表・出発情報で明示
 - ・ 幹線の定時性確保が重要
 - ・ 遅延情報の共有(接続待ち、車間連絡等)
- 幹線・支線運行の適正化**
- ・ 需要に見合った頻度・サイズ(幹線:専用道・レーン、連節バス、支線:タクシー車両導入、オンデマンド化)

中核市のMass Transitはレベルアップが必要

- 路面電車があるところは速達・定時性が劣る。混雑が激しい。郊外と直通しない
 - 高速化・遅延防止・編成増が必要
- バスは郊外と直通するが、定時性が確保できない。用の多い幹線は多数運行し効率性が低い
 - 幹線のBRT化、郊外低利用区間のフィーダー化、JR・民鉄線との結節強化が必要
- JRは都市鉄道として物足りない
 - 高速化・高頻度化が必要

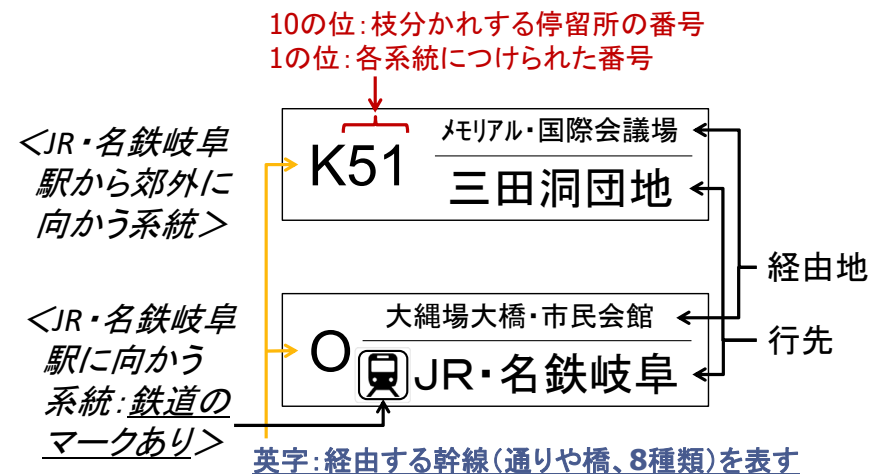
ポイント
コーディネート
ができるか？

その上で、事業者横断ダイヤや完全ゾーン運賃導入で公共交通網一体化(共同経営そして運輸連合へ)

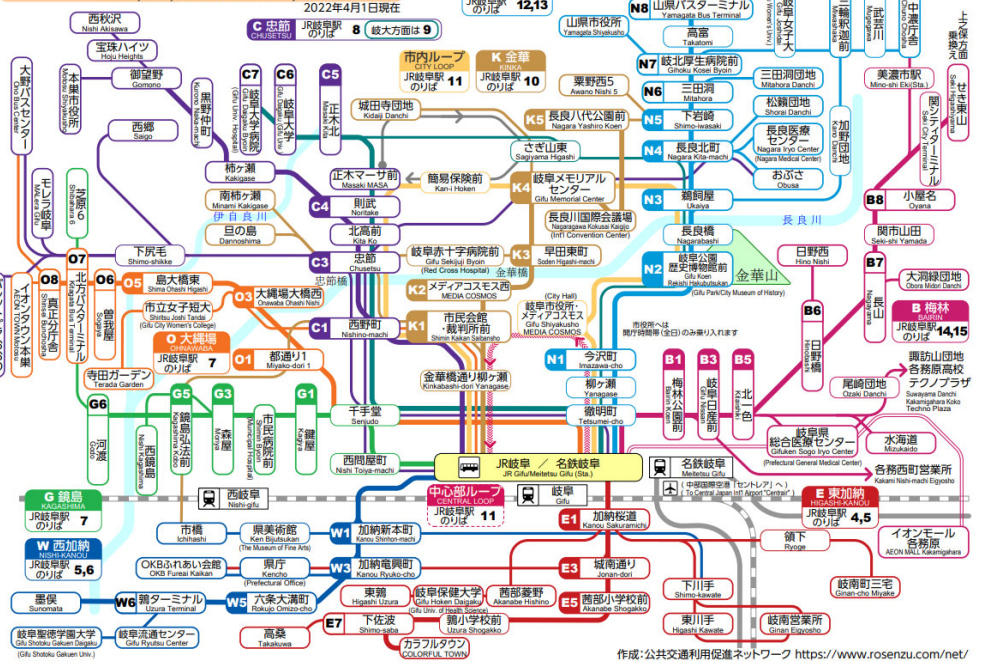


2008年4月、行先番号導入(7年かかる)

バス前面の方向表示の例



岐阜市と周辺部のバス・鉄道概略路線図
Railway & Major Bus Routes in Gifu City



名古屋大学 加藤博和 2023/08/09

2007年3月、JR岐阜駅北口
バスターミナル供用開始
それまで分散していた
駅周辺のりばがすべて集約



Photo rosenzu.com

名古屋大学 加藤博和 2023/08/09

案内の一貫性確保

- JR・名鉄岐阜駅BTの各のりばへの系統割り付けを、行先番号(つまり方向)と整合
- 車両LED方向表示、停留所看板・時刻表・系統図、総合案内板、配布時刻表・バスマップでの、経路停留所統一および行先番号表示

- 複雑な路線をどう案内するかから案内しやすい路線にどう変えていかに展開
- これによる幹線の明確化が、連節バス導入や幹線・支線システム(地域主体型コミバス20路線)につながる
- その後、行先番号ルールが路線再編ルールに発展更に、立地適正化計画でも居住誘導地域設定に活用

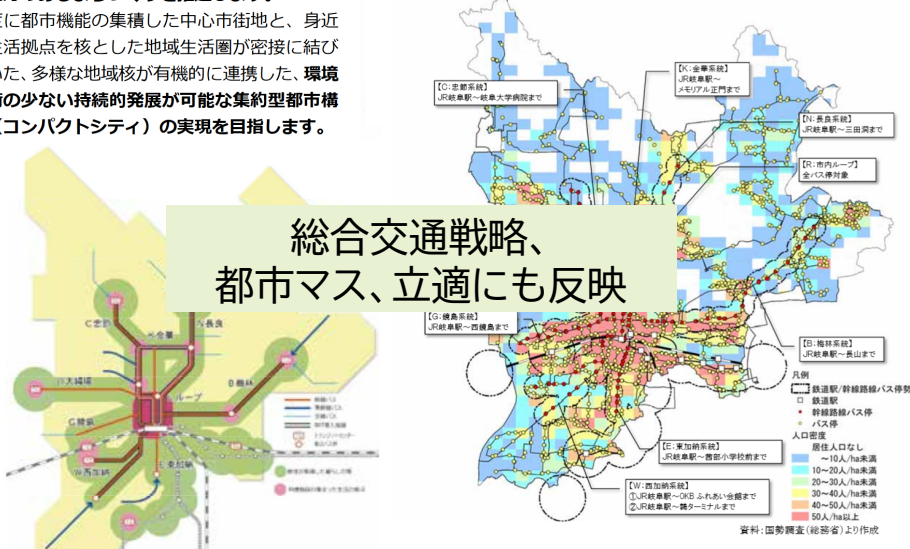


名古屋大学 加藤博和 2023/08/09

【岐阜市総合交通戦略：公共交通を軸に都市機能が集積した歩いて出かけられるまち】

- 安全で円滑な公共交通を軸とし、徒歩、自転車及び自動車を含めた総合的な都市交通施策の推進により、都市の再構築(リノベーション)がされた魅力のあるまちづくりを推進します。
- 高度に都市機能の集積した中心市街地と、身近な生活拠点とを核とした地域生活圏が密接に結びついた、多様な地域核が有機的に連携した、環境負荷の少ない持続的発展が可能な集約型都市構造(コンパクトシティ)の実現を目指します。

対象公共交通	年度	乗客内人口(人)	総人口(人)	人口カバー率(%)	
①鉄道駅乗降(半径1,000m)	2010/平成22年度	236,134	174,697	410.830	57.5
②路線バス乗降(半径500m)	2015/平成27年度	231,659	172,560	404.219	57.3



総合交通戦略、都市マス、立適にも反映

図-総合交通戦略での集約型都市構造の形成イメージ

名古屋大学 加藤博和 2023/08/09

コミュニティバス運行地区



地域住民組織が主体的に企画するコミュニティバス 岐阜市芥見東・南地区「みどりっこバス」

(2008年6月1日運行開始、日本タクシーが運行)

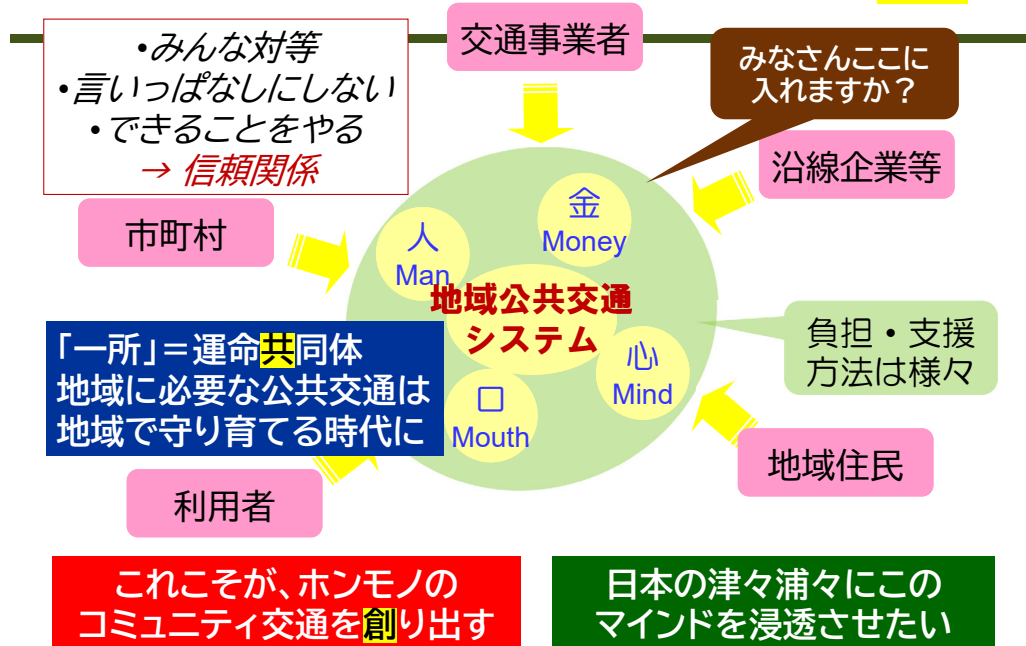


・地域住民:「運行協議会」をつくり、路線・ダイヤ・運賃などを自ら決定。利用促進活動も実施

・市: 存続基準・補助上限を設定の上で運行支援・事業者選定

- ・イメキャラを作成。バスにとどまらず地域のキャラクターに成長
- ・ダンスの会、歌声喫茶など自主イベントを企画
- ・車内ボランティア(40名)による乗降支援や案内など
→ 「マイバス」を守り育てることで、地域を守り育てる

「一所懸命」みんなでつくり守り育てる：まさに共創



一宮市ニコニコふれあいバス (2007/11/01運行開始)



Photo rosenzu.com

一宮市千秋ふれあいバス (2007/11/01運行開始)



運行開始15年。素晴らしい！
国内でも極めて先進的・模範的な事例です

- 立ち上げるのは難しい
しかし、続けるのはもっと難しい
- ・当初の熱気が薄れる
 - ・立ち上げメンバーが偉大すぎると後が続かない
 - ・内輪になりやすい

予約制乗合タクシー いーバスミニ

駅やバス停から離れた地域に停留所を設置し運行する「予約制乗合タクシー」です。

運行 毎日 (12月29日～1月3日は運休)
 料金 1人1回100円 (未就学児は無料)
 利用方法 乗りたい便の発車時刻1時間前までに電話で予約をします
 予約のない方はご乗車になれません

予約お問い合わせ 名鉄タクシー一宮配車センター 0586-73-5166

●どなたでもご利用できます。 ●途中で乗降はできません。
 ●約5～10分で到着します。 洗濯・天候などにより遅れる場合があります。
 ●お乗りの便も予約が必要です。(行きと帰り同時に予約する必要はありません)
 ●洗濯・天候などにより配車に間に合わない場合がありますので、できるだけ早めの予約をお願いします。
 ●予約の変更・キャンセルをする場合は、30分前までに必ず配車センターへご連絡ください。

時刻表は裏面をご覧ください 発行：一宮市まちづくり部地域交通課 ☎0586-28-8955

駅やバス停から離れた地域の皆さんへ

「予約制乗合タクシー」をぜひ利用してね!

全画面表示を終了するには「Esc」を押します

i-バスミニ停留所と最寄りバス停を結び

予約制乗合タクシー

利用案内

- i-バスミニ停留所と定められたバス停留のみを運行します。
- 途中での乗降はできません。
- 利用の1時間前までに電話予約が必要です。
- お乗りの便についても予約が必要です。

運行日 毎日 (12月29日～1月3日を除く) 運賃 1乗車1人100円 (未就学児は無料)

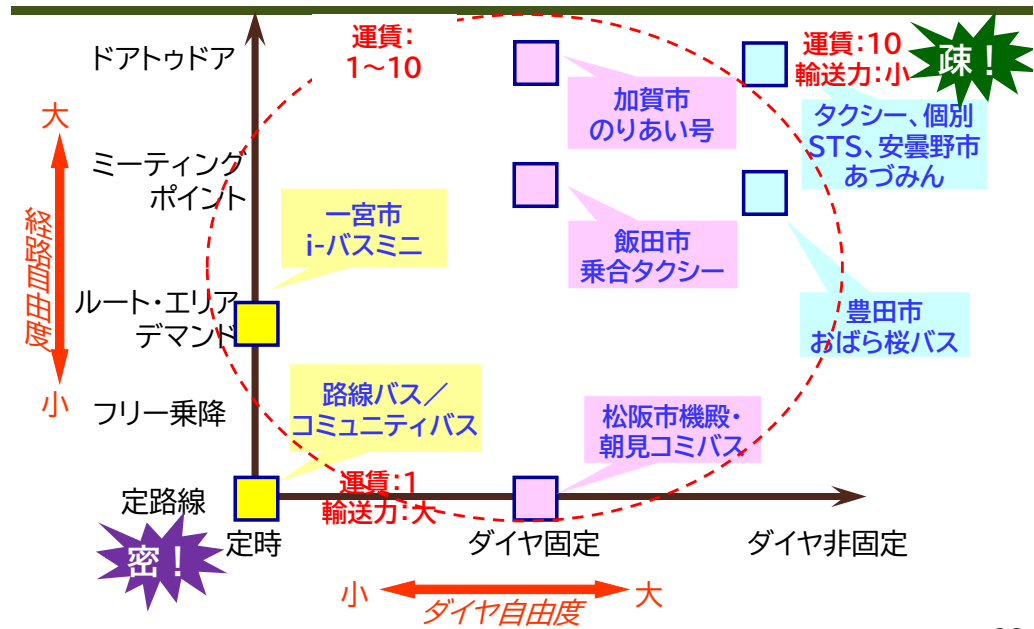
運行時間 おおむね午前8時～午後6時
 行き帰りともに1時間に1便・1日10便程度 (i-バスミニ停留所により異なる)

●どなたでもご利用できます。 ●予約のない方は利用できません。
 ●お乗りのご利用やお急ぎの場合は30分前まで予約を受け付けます。ただし、洗濯・天候などにより配車に間に合わない場合がありますので、できるだけ早めの予約をお願いします。
 ●予約の変更・キャンセルをする場合は、必ず配車センターへご連絡ください。
 原則として30分前からは変更できません。

電話での予約が困難な方は
 フォクスで予約ができます

予約お問い合わせ 名鉄タクシー一宮配車センター 0586-73-5166

「適材適所」を実現する輸送手段 -「オンデマンド」といっても多彩。バス・タクシー含め選択肢は無数-



AIオンデマンド乗合交通がいまいち冴えない理由 Artificial Intelligence

- AIは乗り合わせやルートを決めるのが(人間より)得意?
 - 確かに得意だけど、みんなバラバラな時間・発着を予約すると、うまく乗り合わせをつくれるのは注文の密度が高い都市部だけ
 - 運転手もAIが言う通り走ればよいというけど、そんなことを長時間やれるものではない
- 乗り合わせが起こるから、クルマも人も少なく済んで安い?
 - 起こらないとタクシーと変わらないので、安くならない(専属運転手付き自動車)
 - 安くなるのは公的補助を入れているから。その額は1人あたりだとバスより高くなることが多い(乗り合わないから)
 - 注文が増えるほど補助は多額になる(定時定路線ならば、便数固定であれば減る)
 - 長距離利用されると注文を受けられなくなる(希望時刻に動けない。予約を断られる場合もある)。補助を払えたとしても、運転手不足なので台数を増やすのは限界がある(予約がとれた人だけ得、あとは不幸に)
 - そのため、狭いエリアで運行する例が見られる(mobi・大阪メトロなど)が、用途が限定されるし、すぐ来てくれないと使ってもらえない
- その一方で、バス・タクシーは割高と感ずるため、減びてしまう
 - オンデマンドに補助を払えなくなれば、公共交通がなくなってしまう

乗客どうし、乗客と行先、ニーズ(地域)とシーズ(運行事業者)のマッチングを同時実現 「チョイスコとよあけ」

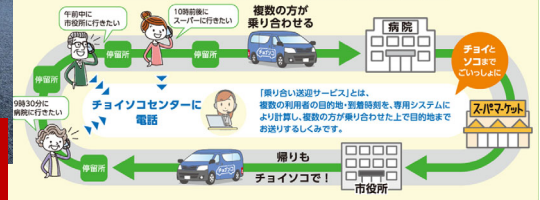
2019年3月25日運行開始 <https://www.choisoko.jp/>

事業主体: アイシン
 運行主体: 名鉄交通第三株式会社(タクシー事業者)、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



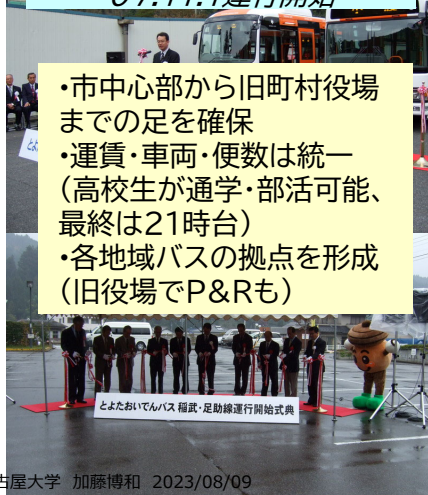
協賛企業・医院等への送迎を行い、運賃と協賛金を得る

基幹路線はインフラととらえ、市は責任もって品質保証する！
 地域路線は地域が「つくり」「守り」「育て」、市は後方支援する！

豊田市の幹線・フィーダーバス体系

交流交通(地域間幹線)
 基幹バス「とよたおいでんバス」
 旭・豊田線、稲武・足助線
 07.11.1運行開始

- ・市中心部から旧町村役場までの足を確保
- ・運賃・車両・便数は統一(高校生が通学・部活可能、最終は21時台)
- ・各地域バスの拠点を形成(旧役場でP&Rも)



名古屋大学 加藤博和 2023/08/09

地区交通(地域内フィーダー)
 地域バス
 旭地域バス
 07.10.1運行開始

- ・各地域(旧町村内など)の足を確保
- ・地域が主体となった企画・運営が、供給の大前提
- ・サービスレベル(基本コンテンツ)・運賃は各地域で決定し、適宜見直し

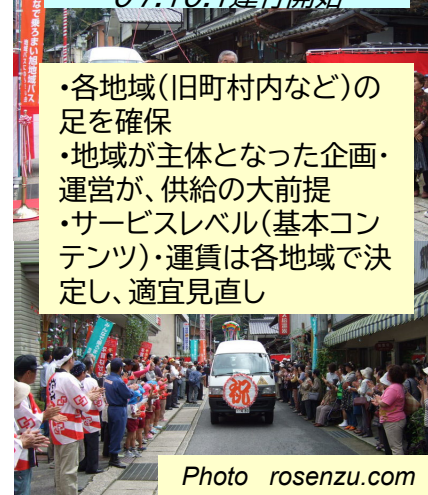


Photo rosenzu.com 36

「メリハリ」と「結節」が肝要 幹線・支線の分化と階層ネットワークで効率化

幹線:「軸」
 流れをつくり出す

- ・ 定時性/速達性
- ・ 大きな輸送力
- ・ 駅・停留所の拠点性

↓

**鉄道、LRT
 BRT、幹線バス**

支線:「面」
 全体をカバーする

- ・ 時間・経路の柔軟性
- ・ 少量多頻度
- ・ 簡潔性・連結性の両立

↓

**支線バス・乗合タクシー
 デマンド交通
 シェアシステム**

- ・ 幹線を担えるサービスレベルが確保できるか
 特にローカル鉄道
- ・ 幹線と支線を結び付けるための結節点(拠点)整備
 ダイヤ・運賃・案内のシームレス化

名古屋大学 加藤博和 2023/08/09 37

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・サービス)

幹線:速達・定時
 地域間:だれでも楽しくお越しいただける地域
 「交流」支援
 ……自治体主導?

- ・ 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

名古屋大学 加藤博和 2023/08/09

端末:細かくカバー
 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?

- ・ 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

→ 「空白を埋める」から「暮らしていける」へ

名古屋大学 加藤博和 2023/08/09 38

公共交通がいろいろあるのは「レポートリー」でなく 「バラバラ」なだけ。一体化が必要 三重県菟野(こもの)町



△近畿日本鉄道
 ↓
 鉄道



△三重交通
 ↓
 一般・高速
 路線バス



△尾高
 ↓
 タクシー



↓
 コミュニティ
 バス



↓
 オンデマンド
 乗合交通



△御在所
 ↓
 ロープウェイ

- ・ 鉄道は軸のみ。路線バスは衰退続く
- ・ コミュニティバスは多くの地域をカバーするために、本数少なく回り道多い。どれに乗ればいいのかわかりづらい
- ・ タクシーも足りておらず、朝は前日までに予約しないと使えない

→ 大まかにはバス(路線、コミュニティ)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)でカバーする形へ移行

→ 互いによく乗り継げるようにMaaSを導入

名古屋大学 加藤博和 2023/08/09 39

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」「キャッシュレス決済」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(サブスクは好相性)
→ 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

- ✓ 慣れていない人でも分かりやすく使いやすい
- ✓ 需要に応じた運行を実現
- ✓ 相乗り・混載による効率化(AI運行で最適解)
- ✓ 予約・決済が省力化(利用者も運営者も)
- ✓ データが蓄積される

ただし、「乗換検索」「タクシー・オンデマンド交通予約」「キャッシュレス決済」はそれぞれ、すでにスマホのできるもので、ローカルなものは無意味



MaaSは「公共交通網形成」(シーズ)を「旅客運送サービス」(ニーズ)に変換する

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

「バラバラ」を「1つのサービス」に。でも、あくまで手段

MaaSの新解釈、いや、真解釈！

M : もっと

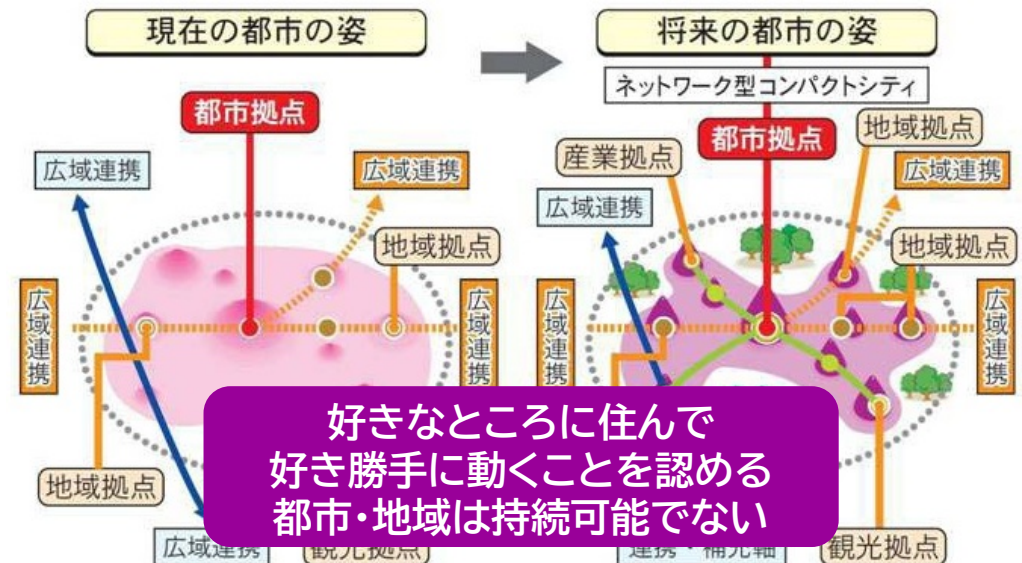
a : あなたらしく

a : あんしんして

S : せいかつできるために

これこそ地域公共交通のアウトカム

コンパクト+ネットワーク・・・まとめり、つながる 「国土のグランドデザイン2050」のキーワード



コンパクトとは？



- ただ密度が高いだけではない
- 小さな中に必要なものが一通りそろっていること

→そういうまちづくりに「長期的に取り組む」ことが求められる

中心市街地活性化(再開発?)・商業振興策と勘違いしている人が少なくない

TOD(Transit Oriented Development) 型コンパクトシティの利点

1. 集約地区の交通利便性が高くなるため、自主的に人が集まるようになる(土地利用規制だけでやろうとすると不満が高くなる)
2. 公共交通利用者が増加し、その効率性・採算性が向上する
3. 公共交通依存となるため、長距離トリップも許容され、交流人口を増加させることができる(クルマも公共交通も使えないとすると、小都市しか成り立たない)

高山市「虹流館(こうりゅうかん)くぐの」久々野支所ほか複合公共施設



乗継拠点にはいまだき
このくらいの設備は必要
WiFi、電源、テーブル、明るく外からよく見える
座る場もなく立たせているようでは論外



豊橋鉄道
三河田原駅
最終バスは
2125発

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（バス、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者の代表者、道路管理者、都道府県警察、学識経験者（地域の实情に応じて）

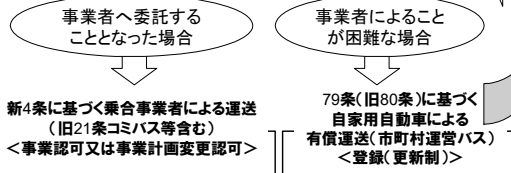
【目的】
・地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態（市区町村運営バスの必要性を含む）、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、例えば地域の交通計画を策定
・輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を説明（地方運輸局において審査）

実は、私が提案！

「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場(特区)

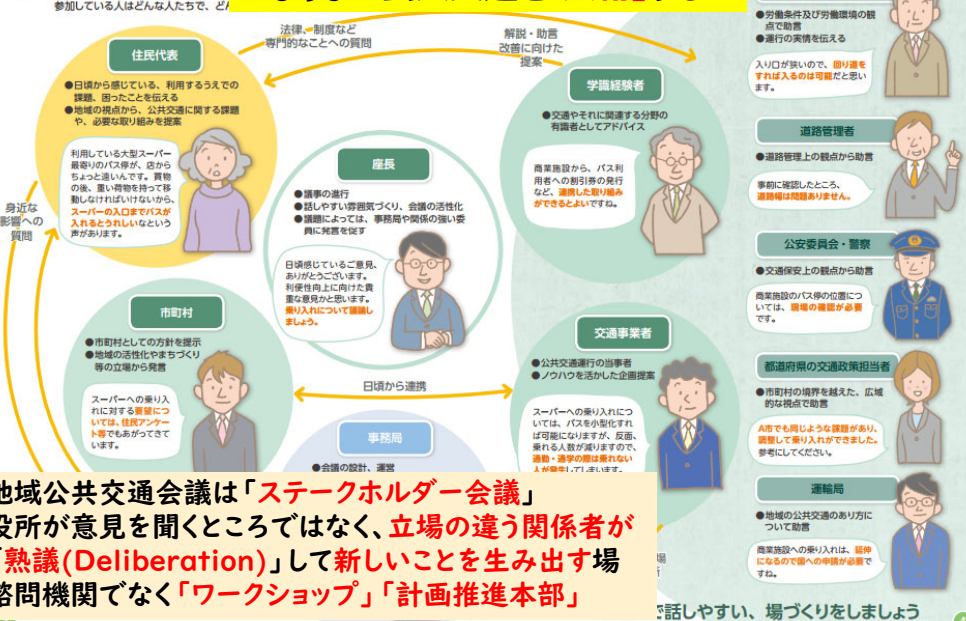
地域として必要な路線(乗合バスのみ)の変更を自ら協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化(運賃・路線・車両など)

- 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(法的に一般路線とコミバスで何ら差はない)



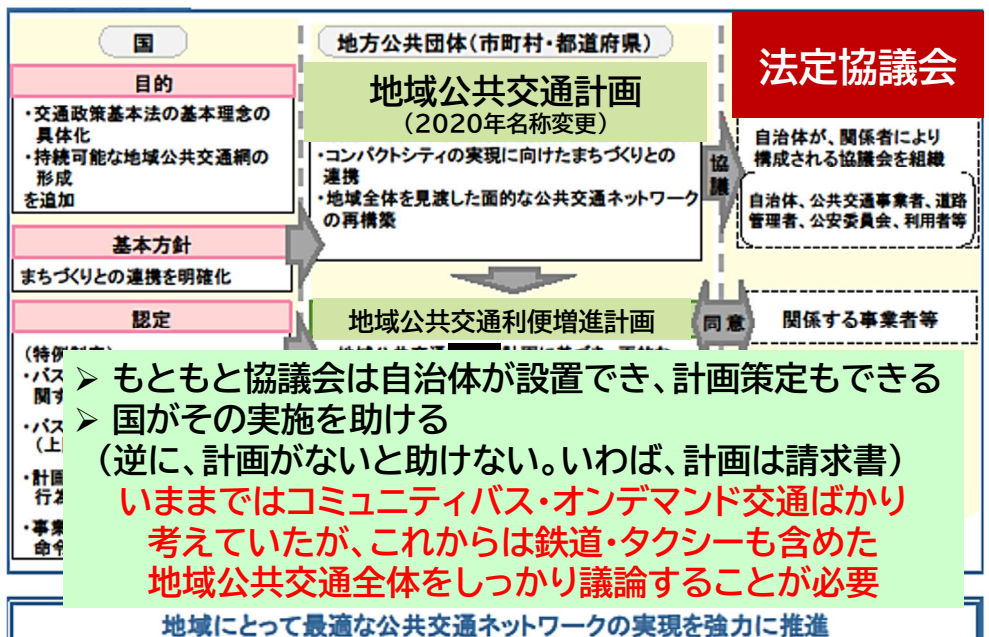
地域のステークホルダーで話し合っ
て決めることを、国が「おまけ」
をつけることで促進するしくみ

よりよい公共交通を「共創」する



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

地域交通法の大枠



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

ポイント
コーディネート
ができるか？

これらを書き留めるのが「地域公共交通計画」

地域公共交通計画<旧法の地域公共交通網形成計画含む>策定状況 (2023年5月末現在)

全国で859件
(/1741市区町村)

前回法改正直前(2020年10月末):600件
今年2月末:776件

・赤字は立地適正化計画作成済みの自治体
・青色は計画期間が満了している自治体

地域公共交通の公的維持スキームは「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)
地域の基盤として必要だから地域で支えるのが当然
エレベータ・エスカレータと何が違うか?

- 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とする(つまり乗らない人も負担)
(人口数万人の自治体なら、住民1人あたり年間数千円、月間数百円、1日数~数十円) → **保険料(これに国の支援<特別交付税>原則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**
- つまり、**「1日たった数~数十円で、あなたの「おでかけ」をがっちり保障！」**

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公共交通を運行する意味があるのか?

- **公共交通政策とは「保険料や自己負担を納得して払っていただけるサービス」をつくり、それをうまく「案内」「PR」し、意識共有を進めること**
- **負担してこそ、責任も参画意識も生まれる**

のるかそるか、いまが分かれ目

- 2020年11月:改正地域公共交通活性化再生法、独禁法特例法(地域バスの共同経営<カルテル>が可能に)施行
- 2021年5月:第2次交通政策基本計画閣議決定
- 2022年2~7月:ローカル鉄道刷新検討会、地域交通リ・デザイン検討会
- 2022年10月~23年1月:交通政策審議会地域公共交通部会 <予算への反映、法改正へ>
- 2023年2月:地域公共交通活性化再生法改正案提出→4月成立。10月施行?新たな局面へ!

基本は、地域で必要なことを精一杯考え、実行する。
そのために国の助けを仰ぐ。時には提案する。

国土交通省 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和5年2月10日
総合政策局地域交通課
鉄道局鉄道事業課
自動車局旅客課

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」を閣議決定
～ 地域公共交通「リ・デザイン」(再構築)に向けて～

地域の関係者の連携・協働(共創)を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」(再構築)を進めるための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が、本日、閣議決定されました。

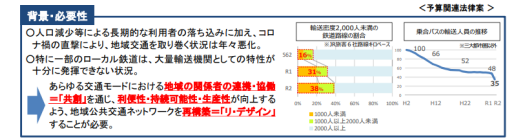
2/10に地域交通法改正案が
国会日程、4/21に成立
10月下旬には施行見込み

II. 法律案の概要

- 地域の関係者の連携と協働の促進
 - 法律の目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」を追加
 - 国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項に「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を追加
- ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充
 - 地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」制度を創設し、協議会において「再構築方針」を作成
 - 再構築方針等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充
- バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充
 - 地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準、費用負担等を定めた協定を締結して行うことができるよう「地域公共交通利便増進事業」を拡充
 - AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入を通じ、交通分野におけるDX・GXを推進するため「道路運送高度化事業」を拡充
- 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設
 - 鉄道・タクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

【問い合わせ先】
総合政策局 地域交通課 傘田、交通政策課 新倉 <全般> (1)及び(3)関係
TEL: 03-5223-8111(内線44-600)、03-5223-8987(直通)
鉄道局 鉄道事業課 若木、北田、井上 <(2)>及び(4)鉄道関係
TEL: 03-5223-8111(内線40-254)、03-5223-8530(直通)
自動車局 旅客課 北川、水田 <(3)EVバス及び(4)タクシー関係
TEL: 03-5223-8111(内線41-255)、03-5223-8668(直通)

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案



法案の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】
目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等との「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加。
地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】
自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設(協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援)。
また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化(バス等への転換、小規模な路線により利便性・持続可能性の向上を図る)等の方策について協議を行うことと「再構築方針を作成、国は協議が調ったよう積極的に関与」。
再構築方針等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組み自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援、(予算)ことが前提。

バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】
「地域公共交通利便増進事業」の拡充
自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について交通サービス水準(運行回数等)、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一帯協定運賃事業」を創設。
新規参加の申請については、エリア一括協定運賃事業の計画維持が前提となるため公営の利便が確保されるべきが望ましい。
国は、複数年の支援額を事前明瞭するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面でも支援(上下分離可)。<予算>

【道路運送高度化事業】の拡充
AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設。
国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面でも支援(上下分離可)。<予算>

鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法、道路運送法】
地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設。
(※業合ハズについては、平成18年より協議運賃制度を導入済)

【目標・効果】再構築協議会における協議と地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築(777) 地域公共交通特定事業の実施計画の策定(67件) (2022年10月時点) → 500件(2027年度)

地域の関係者の連携と協働の促進

目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

「地域公共交通利便増進事業」の拡充
「道路運送高度化事業」の拡充
「AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EV/バス」の導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設。

鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

地域の関係者間の協議が円滑なときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設。

3つの共創
「官民」「交通事業者間」「他分野」

ローカル鉄道維持改善での法定協議会活用、法定計画位置づけ
<大半の報道がこれしか扱っていない>

エリア一括協定による長期間サービス保証を国が支援(とりえずバス)
公共交通をインフラと位置づけ公的資金活用

協議運賃を鉄道・タクシーに拡大
バスとの共通・一体化も可能

エリア一括協定運行事業の創設

背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して赤字補填を行い維持。
こうした手法は、地域における路線維持に効果がある一方、事業改善インセンティブの課題や利用者減少局面における赤字拡大等、持続可能性に懸念。

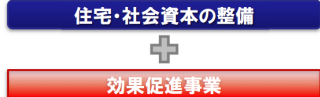
概要

⇒ 自治体と交通事業者が協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業に対する補助制度を創設

- 地域の協議会における議論を踏まえ、自治体と交通事業者との間でサービス水準(運賃、路線、運行回数)、自治体の費用負担、官民の役割分担等を内容とした協定を締結。
自治体は、事業者に対し当該運行に対する「交通サービス購入費用」としての対価を支払い、事業者は協定に基づき複数年にわたり運行。
国は、事業初年度に事業期間全体の支援額を明示し、期間を通じて予算面で支援。

- メリット①: コンパクト・プラス・ネットワークを高質化・多様化
メリット②: 地域全体としての中長期的な経営戦略が可能
メリット③: ネットワークの統合により生産性を向上
メリット④: 事業者と自治体が連携して地域交通を改善するインセンティブを付与

社会資本整備総合交付金の対象事業



住宅・社会資本の整備
基幹事業
○道路 ○港湾 ○河川 ○砂防
○下水道 ○海岸 ○都市公園 ○市街地
○住宅 ○住環境整備
○地域公共交通再構築
(社会資本整備総合交付金の例)
・産業・観光振興等による活力ある地域の形成
・民間投資を誘発する取組

※このほか、社会資本整備円滑化地籍整備事業(社会資本整備と地籍調査の連携を図り、社会資本のストック効果の最大化等を図る観点から行う地籍整備事業)等がある。

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設(基幹事業の追加は創設以来初めて)

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク(鉄道・バス路線)を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【交付金事業者】地方公共団体
【補助率】1/2
【交付対象事業】地域公共交通特定事業の実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備
【補助要件】
(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定
(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携
(3) 事業の効果(実効性)を確認するための目標設定
(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

※JRに限り、「新会社がその事業を営むに際し、当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

地域公共交通は、 地域にとって基本的に重要なインフラ！

- ✓ 地域の発展や存続を決める
- ✓ 自家用車より費用が安いことが多い
- ✓ 自治体が主役となって考える時代に
 - クルマに慣れた高齢者はなかなか転換できない
 - 地域要望は大半が「はずれ」。吟味や調整が重要
 - 特効薬・定番の治療法はない
 - マスコミで注目されているものはほとんど役に立たない。サルマネは厳禁
- 専門家のアドバイスを受けることが大事
- 関係者が現状を認識し、熟議によって打開策を見つけ実行し見直していくことが正解を見つける早道
- 地域公共交通への取組は地方創生の入門編

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

(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

「法定協議会を活用できる地域共創コーディネーター育成事業」2023年度試行 国土交通省2023年度地域交通共創モデル実証プロジェクト採択事業 (国立大学法人東海国立大学機構 名古屋大学)

●事業フロー図

- 講座企画
- 交通×他分野の整理、担当講義の分担
 - 受講生募集
 - キックオフイベント (10月6日<金>午後開催)

講座
試行実施
10~1月

①リレー レクチャー

- 協議会のコーディネーター・活用方法の講義
- 合意形成手法の講義
- 交通×他分野の連携手法の講義 (×分野ごと)

③ディスカッ ションサロン

- 法制度、新技術に関わる知識の補充
- 講師・受講者同士のネットワークの構築
- スタートアップとのマッチング

②フィールド スタディ

- 実際の協議会を体感
- 課題抽出→事業提案

フォローア ップ

- 提案された事業に対するフィードバック
- 内容に応じて、実際の協議会の現場へ活用

※今年度は試行のため無料で実施。どなたでもご参加いただけます
※授業出席後にレポートを出していただき、理解度を確認したうえで受講証明書を発行します
※CPD認定プログラムとする予定

●事業内容 (授業)

①リレーレクチャー (基礎を学べる講義、オンライン可)

講師 (所属)	講義内容
加藤博和(名古屋大学)：代表 神田祐亮(呉高専) 大井尚司(大分大学) 吉田樹(福島大学) 宮崎耕輔(香川高専) 猪井博登(富山大学) 福本雅之(名古屋大学) 井原雄人(早稲田大学) 日野智(秋田大学) 樋口恵一(大同大学) 岡村敏之(東洋大学) 板谷和也(流通経済大学) 松原光也(名古屋大学)	法制度の活用方法 法定協議会の活用方法 合意形成手法 →共創の場の創造 交通×福祉・医療 交通×教育 交通×商業 交通×観光 交通×まちづくり 等 →他分野との連携促進

②フィールドスタディ(地域の実情を見る)

- 講師が参画する各地の地域公共交通会議・協議会 (2022年度実績81地域)

③ディスカッションサロン(講師と直接話ができる)

- 対面参加を推奨。オンラインも可