

交通政策基本法と 地域の移動手段の確保について

福島大学 経済経営学類
准教授 吉田 樹

(東北運輸局「地域公共交通東北仕事人」メンバー)

0. はじめに

■ 本日、考えていただきたいこと

① 地域公共交通はなぜ必要なのか？

- ◆ 「クルマを持たない高齢者のために必要」などと言われるが、地方バスでは、公的支援(税金)が投じられて維持されている。
- > 営利企業が運行し、一部の人・地域にしか役立たないのに、なぜ税金を投じるのか？という批判(もある)にどう答えるか

② 「地域公共交通は使われない」を打破するには？

- ◆ 「クルマ社会だから高校生と高齢者しか利用しない」「何をしても利用者は増えない」・・・本当にそうなのか？

③ 地域交通の制度が変化するなかで・・・

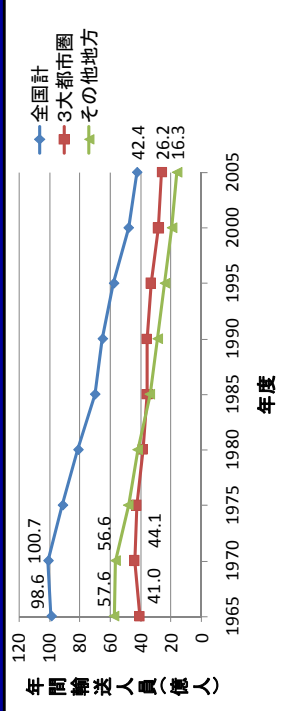
- ◆ 制度に振り回されるのではなく、制度を使いこなし、「やりたいこと」をやり遂げる」姿勢が重要。

1. 地域公共交通はなぜ衰退したのか？

■ 長期的な「バス離れ」が続いた

- ・ 乗合バスの年間輸送人員：
1970年以降、長期的には減少傾向にあり、**40年間で6割減**
- * 年間輸送人員 101 億人 (1970) → 38.4 億人 (2010)
- * 一人あたり年間利用回数 99 回 (1970) → 31 回 (2010)

「バス」は、マイカーに対抗すべく、利便性向上を図ったのではなく、「廃止」「減便」「値上げ」により魅力を低下させていった。



1. 地域公共交通はなぜ衰退したのか？

■ 断ち切れなかった「悪循環」

- ◆ 規制緩和(2002年)以前の乗合バス事業；
長年にわたり、交通事業者による「**独立採算原則**」の下で運営
← 路線維持に関わる国庫補助の対象は「赤字事業者」

事実上のエリア独占が認められてきたことから、縮小均衡的な運営により「**広く、薄く**」ネットワークを維持してきた。

「利用者減⇒サービスの低下⇒利用者減」の悪循環に繋がる

■ 乗合バス事業の規制緩和(2002年)

- ◆ 「民間企業として営まれていた乗合バス事業者に対して、公共性の名の下に、・・・内部補助のシステムを半ば強制してきたため、結果として営利サービスになじまないような赤字路線を多く抱えさせることとなり、事業意欲を減退させてきた」運輸省1998

1. 地域公共交通はなぜ衰退したのか？

■ 規制緩和以降における制度の変遷

① 乗合バス事業の規制緩和(2002年2月)

- ・ 需給調整規制の撤廃(事業者による内部補助を前提としない)
⇒ **地方行政が不採算路線の必要性を判断する主体に**

② 改正道路運送法(2006年10月)

- ・ 地域公共交通会議制度の創設
⇒ **既存の不採算サービスに「欠損補助」以外のカードを付与可**
⇨ コミバスやDRTの新設・改変のみに活用(セレモニー型)

cf. 有償運送運営協議会

③ 地域公共交通活性化・再生法(2007年10月→14年11月改正)

- ・ 地域公共交通総合連携計画の策定可能に
⇒ 「事業法」による公共交通行政から、初めての「政策法」に。

地域公共交通をマネジメントする主体は誰なのか？

1. 地域公共交通はなぜ衰退したのか？

■ 地域公共交通を支えるのは誰か？

交通(乗合バス)事業者

- ◆ 補助路線：多額の赤字を背負うリスクは避けられるが、利潤をあげることはできず、**経営上のインセンティブとなりにくい**。
- ◆ その結果、自社の「商品」である、路線やダイヤを改善する取り組みが遅れ、「広告」である路線図等の提供も十分ではない。

行政(市町村)

- ◆ 不採算バス路線や、コミュニティバスやデマンド交通の運行費を補助しているが、**「投資」にはなっていない**。

地域(市民)

- ◆ そもそも、公共交通に意見し、改善に資する「場」がない。

事業者、行政、地域の「責任分担」が明確になっていない

1. 地域公共交通はなぜ衰退したのか？

■ 「事業者任せ」で地域公共交通は守れるか？

個々の従業員・運転者が受け持つ仕事量の増加

年度	10万キロあたり従業員数	10万キロあたり運転者数
1980年度	7.1人 (実数207,675人)	3.4人 (実数100,312人)
2010年度	3.4人 (実数103,299人)	2.6人 (実数 80,073人)

全産業平均に比べて長い労働時間と低賃金⇒労働力不足

- ・ もともと長い労働時間(全産業男子に比べ 約250時間長い)
- ・ **低くなった年間所得(全産業男子に比べ 約 50万円低い)**

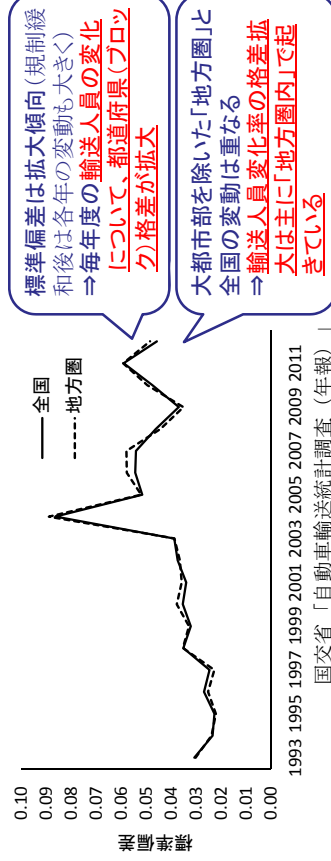
	平成24年			平成20年		
	保有者数	平均年齢	保有者数	平均年齢	保有者数	平均年齢
岩手	12,071	60.8	12,388	60.4	12,519	60.3
宮城	20,744	60.2	20,961	59.6	21,253	58.9
福島	17,836	60.8	18,191	60.2	18,421	59.9

「事業者任せ」では、もはや地域交通を守り切れない

2. 自治体間格差の拡大と新たな課題

■ 乗合バス輸送人員の変化率

- ◆ 各都道府県(道はブロック別)における乗合バス年間乗車人員の対前年度変化率を求め、各年度における標準偏差の推移を示す。



地域公共交通の諸課題は全国一律の政策では対応

しきれない・・・だから地方行政の役割が問われる

2. 自治体間格差の拡大と新たな課題

■ 補助制度の問題点

- ◆ 補助路線：多額の赤字を背負うリスクは避けられるが、利潤をあげることではできず、**経営上のインセンティブとなりにくい**うえ、企業として「投資」できる**内部留保が困難**
- ⇒ 例えば、低床車両等の導入に都道府県間「格差」が拡大
← 「事業仕分け」以降、国補助は減価償却費補助に転換

移動円滑化基準適合車両		ノンステップバス									
2013年3月末時点	2009年3月末時点	2013年3月末時点	2009年3月末時点								
沖繩(751)	12.3%	沖繩(728)	2.3%	青森(860)	0.8%	青森(888)	0.2%				
鹿児島(1322)	14.7%	福島(988)	7.6%	秋田(608)	1.8%	秋田(679)	0.3%				
下位				福岡(2956)	2.2%	福岡(3107)	0.8%				
				大分(697)	18.8%	岩手(855)	3.4%	岩手(855)	0.9%		
				青森(860)	19.2%	大分(697)	3.6%	沖繩(728)	1.1%		
上位				大分(2836)	77.8%	千葉(2586)	63.8%	兵庫(2667)	45.2%	兵庫(2693)	33.9%
				東京(6403)	85.7%	愛知(1586)	52.7%	愛知(2155)	46.5%	東京(6403)	40.1%
				愛知(2146)	86.5%	埼玉(2064)	75.0%	京都(1542)	47.5%	愛知(2146)	47.5%
				神奈川(5212)	90.8%	神奈川(4979)	75.8%	東京(6403)	62.3%	東京(6403)	62.3%

移動円滑化基準適合車両
都道府県格差(ジニ係数)
0.209 ← -0.190

ノンステップバス
都道府県格差(ジニ係数)
0.165 ← -0.139

注：国土交通省資料より筆者作成。都道府県名脇の()は総合数。

2. 自治体間格差の拡大と新たな課題

■ 都道府県独自の車両購入費補助制度

- ◆ **青森県**：核燃料サイクル交付金を財源とした「生活交通バス車両緊急整備事業」を創設。低床バスの**減価償却費補助(国庫補助)の嵩上げ**
- ◆ **沖縄県**：沖縄振興特別交付金(補助率8/10)を活用した「公共交通利用環境改善事業」を創設。**ノンステップ車両の購入を直接補助**

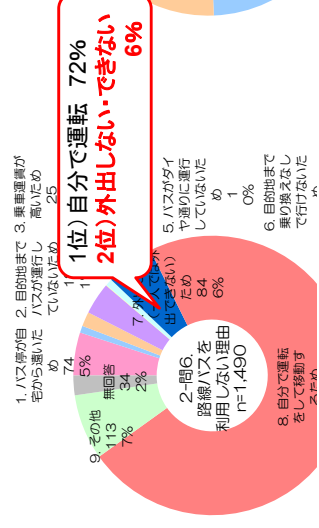
移動円滑化基準適合車両		ノンステップバス									
2013年3月末時点	2009年3月末時点	2013年3月末時点	2009年3月末時点								
沖繩(751)	12.3%	沖繩(728)	2.3%	青森(860)	0.8%	青森(888)	0.2%				
鹿児島(1322)	14.7%	福島(988)	7.6%	秋田(608)	1.8%	秋田(679)	0.3%				
下位				福岡(2956)	2.2%	福岡(3107)	0.8%				
				大分(697)	18.8%	岩手(855)	3.4%	岩手(855)	0.9%		
				青森(860)	19.2%	大分(697)	3.6%	沖繩(728)	1.1%		
上位				大分(2836)	77.8%	千葉(2586)	63.8%	兵庫(2667)	45.2%	兵庫(2693)	33.9%
				東京(6403)	85.7%	愛知(1586)	52.7%	愛知(2155)	46.5%	東京(6403)	40.1%
				愛知(2146)	86.5%	埼玉(2064)	75.0%	京都(1542)	47.5%	愛知(2146)	47.5%
				神奈川(5212)	90.8%	神奈川(4979)	75.8%	東京(6403)	62.3%	東京(6403)	62.3%

不採算サービスを多く抱え、内部留保に乏しい地方バス事業者にとって減価償却補助では十分に機能しない

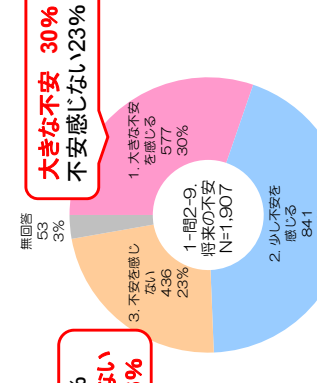
3. 地域公共交通は、なぜ必要か？

■ 交通の躊躇と将来への不安 (佐渡市協議会の調査)

バスを利用しない理由



将来の外出への不安感



交通の躊躇は、果たして本人の積極的な選択なのか？
外出しにくい環境は、社会が作っているのではないか？
交通への不安が高い地域・・・将来も生き残れるのか？

3. 地域公共交通は、なぜ必要か？

■ 交通政策基本法(2013.12.4施行)における位置づけ

(交通に関する施策の推進に当たって基本的認識)
第二条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の**自立した日常生活及び社会生活**の確保、活発な地域間**交流**及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するもの・・・以下略

- ① 移動手段が「使える」こと=「生活」を支える**地域公共交通**
 - > 地域公共交通サービスの「品質」が重視される
- ② 移動により達成される活動=「交流」を支える**地域公共交通**
 - > モノ・サービスの調達という「帰結」は一緒だが、自らが移動して調達できる「機会」の大切さ(「移動の価値」)。

地域公共交通を「収益事業」ではなく「公益事業」として位置付けることが交通政策基本法における論点。

3. 地域公共交通は、なぜ必要か？

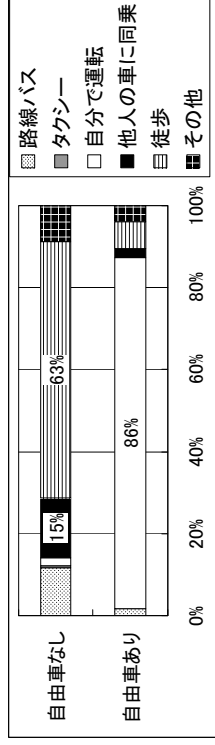
■ 地域公共交通が必要な「3つの理由」

① 市民の「おでかけ」を守る

◆ クルマを使えば、「いつでも」「どこでも」行けるが、クルマがなければ「おでかけ」が著しく制約される地域に住み続けられるか？

【青森県佐井村(下北半島)での調査(東京都立大(当時)・2004年)】

- ・ 調査当時、公共交通が提供されていない地区が複数存在
 - ・ **自分で自由に使えるクルマ(自由車≠マイカー)のない市民の移動手段(通院・買物)・・・6割が「徒歩」= 集落で閉じこもる**
- ⇒ 自由車のある層・・・9割が「自動車」を運転して活動する



3. 地域公共交通は、なぜ必要か？

■ 食料品の調達におけるモビリティ確保の必要性

- ・ 食料品の買物に使えるバス；
I 群＝「絶対に必要」と回答
II 群＝「必要だがなくても良い」「不要」と回答
- ・ 正のスコア； I 群の傾向

送迎を「いつも頼める人がいる」場合を除き、モビリティを必要とする傾向

移動販売による調達可能性が高い(→より自立して活動できる)層ほどモビリティを必要とする傾向

生活者は、自ら交通して活動することに価値を置く
「モビリティor生活支援サービス」の構図ではなく、
「合わせ技」で包括的な生活支援の実現が必要

項目	人数	割合	スコア	属性
送迎者	157	40.2%	0.685	(3)
いつも頼める人がいる 割合が合えば頼める人がいる 頼める人がいない	267	67.4%	0.044	(4)
週1～2日以上 月2～3日程度 月1日程度・月1日未満 利用頻度	63	16.0%	1.588	0.329
個人の所有 モビリティ	382	96.8%	0.924	0.142
自動車・自転車保有 自動車・自転車を廃止で流す 廃止前自動車・自転車保有	30	7.6%	0.863	(3)
年齢層	91	23.0%	1.410	0.232
10歳代～30歳代 40歳代 50歳代～60歳代 70歳代 80歳代～90歳代	85	21.5%	-0.108	(2)
食料品の 調達方法	241	61.0%	0.0189	(4)
自分自身での外出・移動販売利用 他の受取に任せている	61	15.5%	0.8739	(3)
食料品の 調達方法	36	9.2%	-0.0023	(4)
食料品の 調達方法	365	92.4%	0.1939	0.669
食料品の 調達方法	365	92.4%	0.1939	0.669
食料品の 調達方法	365	92.4%	0.1939	0.669

3. 地域公共交通は、なぜ必要か？

【事例】大船渡市の仮設住宅団地における生活活動調査

・ 全ての仮設住宅団地の近傍から市内路線バスが利用可能であり、**病院や小売店にアクセス可能**

・ 大手および地元小売店による移動販売、インターネット利用環境、在宅医療サービスなど、**生活支援サービスも利用可能**

■ 調査の概要

- ・ 応急仮設住宅に居住する市民に移動実態調査を実施；
- ① 自らが移動して、物やサービス調達することの可否
- ② 生活支援サービスの利用可否
- ・ 1,801世帯に2部ずつ調査票を配布 → 1,532人が回答(43%)



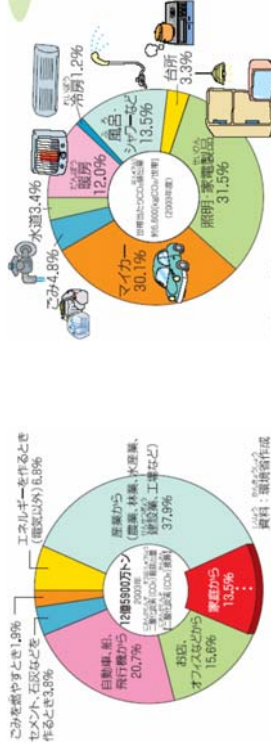
3. 地域公共交通は、なぜ必要か？

■ 地域公共交通が必要な「3つの理由」

② クルマに依存したライフスタイルの限界

- ◆ 地球環境的に持続的ではない
- ◆ 標準的な家庭で排出される二酸化炭素の3割がマイカー
- ◆ 人と人がつながる(交流する)機会が失われる
- ◆ 「コミュニティ」バスの所以；公共交通は地域社会を映し出す

【二酸化炭素排出量に占めるクルマの割合】



3. 地域公共交通は、なぜ必要か？

■ 地域公共交通が必要な「3つの理由」

③ まちなかの賑わいを演出する

- ◆ まちなかの来訪者数と同じであっても、停留所に人が滞留し、停留所から街を回遊することによって、賑わいが生まれる。
クルマが混雑しても「賑わい」と言わない。

【フランス・ストラスブール市(人口26万人)のBefore・After】

- ・市街地メインストロートの自家用車乗り入れを禁止⇒公共交通優先に



3. 地域公共交通は、なぜ必要か？

■ 公共交通を「空間」を生み出す道具として活かす

「街の顔」である空間を有効に活用する

- ・公共交通；他者との「乗り合わせ」が基本⇒人を「集める」役割
- ・マイカー中心；空間が有効活用できない⇒郊外と同じ低密利用



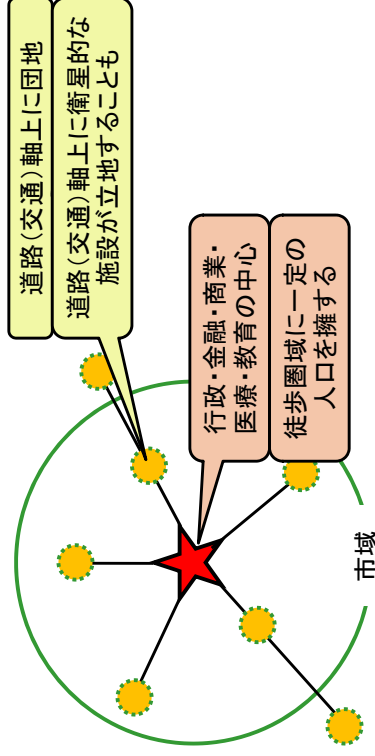
(出典：ストラスブール市資料より抜粋)

4. 「公共交通」と「まちなか」との関係

■ 公共交通の成立は「まちなか」の賑わいと表裏一体

公共交通の事業経営がしやすい = 「路線が引ける」都市構造

- ・行政・金融・商業・医療・教育の中心的機能が集約されている
- ・一定の人口規模を擁する市域では、道路軸上に居住している

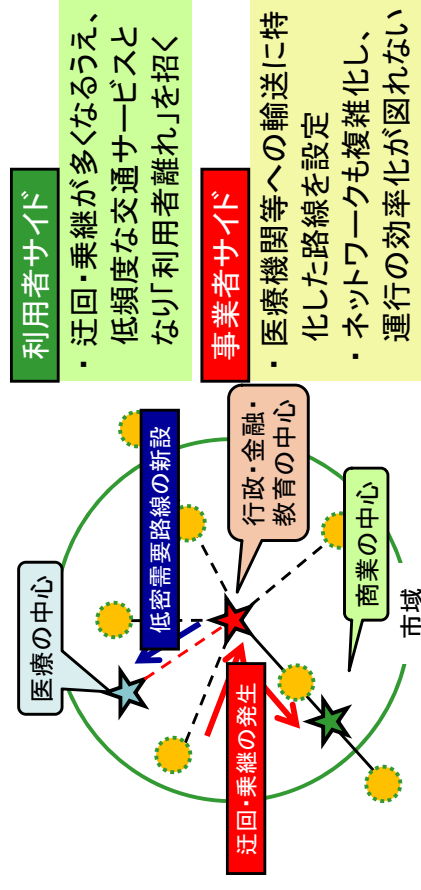


4. 「公共交通」と「まちなか」との関係

■ 公共交通の成立は「まちなか」の賑わいと表裏一体

近年の都市構造

- ・行政・金融・商業・医療・教育の中心的機能が分散



4. 「公共交通」と「まちなか」との関係

■ 日本の典型的な光景？

まちなか(商業・観光)から聞かれる典型的な声

- ・ 駐車場が不便(料金高い(有料)・少ない・立地遠い)だから人が来ない



- ・ 駐車場には「空車」も目立ち、料金も低廉化 (例)名古屋市…(宅)はや供給過剰)
- ・ Door-to-Doorが「売り」のマイカー…目的地の至近で駐車し、「まちなか」を歩かれないのが通常 (例)岐阜市街地…300m弱しか歩かない)

「街歩き観光地」奈良町(奈良市)でも…
走るクルマを避けてそぞろ歩く観光客

クルマを前提にした「まちなか」は、「おもてなし」に欠ける

4. 「公共交通」と「まちなか」との関係

■ 「まちなか再生」に公共交通を活かす

「まちなか再生」のホントのねらい

- ◆ 中心街にある個店の売上を伸ばすことが「目的」ではない
- ◆ 都市が「安心して住み続けられる場所」「訪れたいくなる場所」として「選ばれる都市」に変えることが本来の目的

日常生活を送る上で欠かせない活動(通勤・通学、買物、医療、憩い等)がマイカーでないと達成できない都市に住み続けられるか？

(例)3年間バスを守ります。安心して村から通学してください

「まち」を変える公共交通戦略のポイント

- ① 人が「集う」「楽しむ」「憩う」機会と空間を生み出すツール
… 観光(ツーリズム)政策と交通政策は親和性が高い
- ② 「広く・薄く」の公共交通ネットワークから、「軸」と「拠点」を明確にしたネットワークに転換することで「使える」公共交通に

5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

■ 地域公共交通が使われない「3つのミスマッチ」

① 「調べたけれど、使えない」

(例) ホームページやバス停の路線図・時刻表等を調べたが、結局、「使えない」ことが分かった。

⇨ 「使えるルート」と「使えるダイヤ」がバスサービスの基本

② 「調べ方が分からなくて、使えない」

(例) 運行事業者が分らないと、時刻表も探せなかった。

⇨ 新規顧客を獲得できる情報の「見せ方」を工夫することが肝要

③ そもそも、公共交通利用が選択肢にない

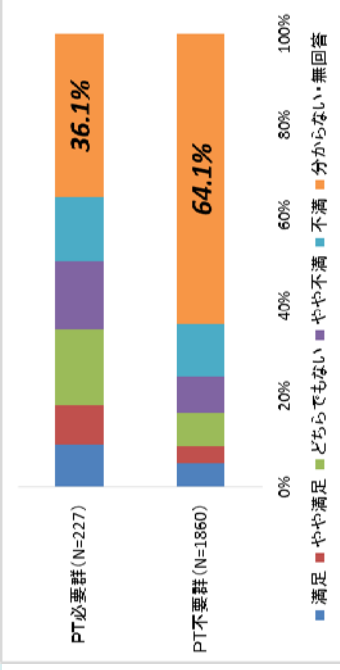
(例) 公共交通利用者は「限られた人」と考える思い込み(風潮)

⇨ (狭義の)モビリティ・マネジメント(MM)に期待される役割

5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

■ 埼玉県秩父地域におけるアンケート調査(11年度)から… バス交通への満足度(自宅から最寄りバス停への距離)

- ◆ 「いまの生活で公共交通を必要としていない人」の3分の2が「分からない」or「無回答」。「いまの生活で公共交通を必要としている人」でも3分の1が「分からない」or「無回答」。



5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

■ 「一見さん」には案内できない複雑さ

八戸市中心街における従前の停留所群

・「線路のない」バス……ただでさえ分かりにくい

- ① 事業者により異なる名称
(A社・C社) 三日町 / (B社) 八日町
- ② 往路と復路で停留所の位置も名称も異なる

【例】八戸駅⇄中心街



5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

■ 「八戸中心街ターミナル」に統一へ

- ・事業者により異なる名称の統一化(2010.4～)
- ・往路と復路で停留所の名称が異なる停留所名称を「中心街ターミナル」(仮称)に共通化+付番号を用いて位置を分かりやすく表現
- ・新標柱の設置(2011.2～); 情報基盤の強化

5箇所を「八戸中心街ターミナル(副呼称)」に共通化



5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

■ 「分からない」公共交通を「少しでも分かりやすく」

中心街を起点とした方面別記号・イメージカラーの設定

- ・中心街ターミナル; 同じ停留所に様々な方面のバスが到着
- ・「どの方面に行くバスか」が一目で分かるように、「**方面別記号**」と「**イメージカラー**」を設定 ⇒ 全社・全車両に共通化して表示
- ・「バスマップ」はちのへ」および「停留所」との連動

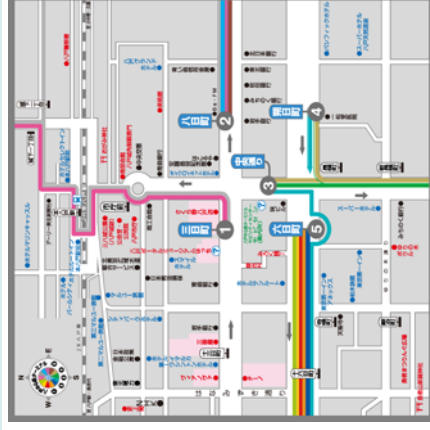


5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

■ 「分からない」公共交通を「少しでも分かりやすく」

中心街を起点とした方面別記号・イメージカラーの設定

- ・①～⑤番の停留所と方面別(アルファベット)を一対一対応



5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

- 「分からない」公共交通を「少しでも分かりやすく」

三沢市(青森県)コミュニティバス「みーばす」の方向幕

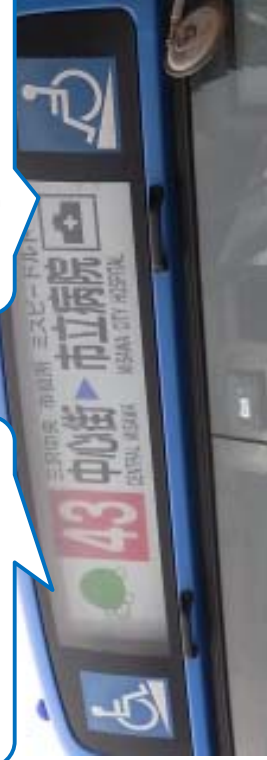
- ・ 「絵」や「ピクトグラム(図記号)」を活用して、情報を伝える工夫

「かめさん」のイラスト

- ・ 市街地を巡回する経路
短絡経路＝「うさぎさん」
- ・ 一乗車100円均一

「病院」のピクトグラム

- ・ 三沢市立病院を経由するバスは、全て表示。
「駅」のピクトもあり



5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

- 「うさぎ」と「かめ」の乗換地点における情報提供

「あしあとランプ」の設置

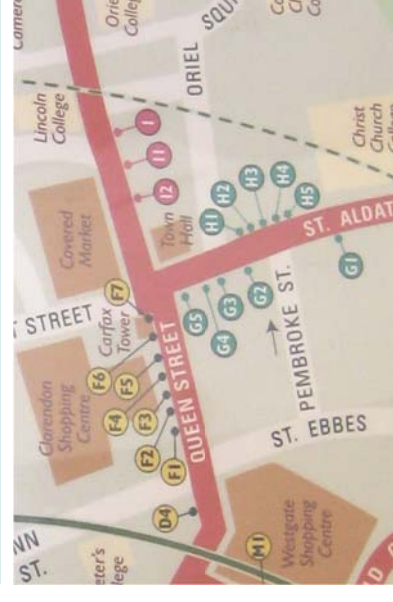
- ・ バス簡易接近・通過装置「あしあとランプ」(ITSアライアンス社(名古屋)製)の実装を三沢市地域公共交通会議で実施。
- ・ 利用者の利便性向上に加え、「うさぎ」「かめ」双方のバス乗り継ぎが確実に行われるためのしくみ。



5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

- 道標にもなるバス停留所(Oxford市の例)

- ・ バスの系統番号を記憶しておけば、迷わずバスに乗れる
- ・ 乗り場番号が交差点の位置を示す



5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

- 早速、「八戸中心街ターミナル」でも・・・

- ・ 交差点から視認できる「フラグ」に、バスのピクトグラム(標準図記号)と、停留所番号を掲げる。



5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

- 発券機能の一元化で「おもてなし向上」

「八戸中心街ターミナル = 青空ターミナル」

⇒ 街自体を一つの「ターミナル」と位置付けて、情報・発券機能は、既存の施設に委ねる；「まちなか」の回遊性向上に期待



- ・ 事業者を問わず、高速バスも含めて、「**とにかく発券できる場所**」

- ・ 情報基盤としての発車案内版を設置

バス運行情報
bus access information

八戸中心街ターミナルバス時刻案内

路線	行先	時刻	備考
171	まつりスタジアム	11:20	電法センター・楯城（特約線）
172	八戸駅西口（バス）	11:22	西府高・下野
173	多賀台地	11:25	西高台・河津木田
174	小戸駅	11:25	新西高台・新西大橋
175	志米地蔵通り	11:25	電法センター・八幡・海岸水
176	八戸駅	11:35	楯城（特約線）・日登病院
177	加内駅前	11:40	フォニー・ラザ・ヒアドッ街・ラピア
178	小戸駅	11:45	新西高台・新西大橋
179	三戸（上老久村）	11:45	電法センター・田面水・八幡
180	三戸（八戸駅）	11:50	西向・黒田
181	本八戸駅	11:53	
182	八戸駅（旧南側駅）	11:55	電法センター・田面水

詳しくは、[市のウェブサイト](#)をご覧ください。

5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

- 発券機能の一元化で「おもてなし向上」



5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

- 「空き店舗」を活用した情報・案内機能

八戸中心街ターミナルモビリティセンター（モビセン）

- ・ 緊急雇用対策の財源を活用し、地域公共交通の情報発信・案内機能を持つ拠点（モビリティセンター）を「空き店舗」に開設
- ・ 中心街ターミナル各停留所での案内・乗降支援業務、小学校や公民館等への「出前講座」を実施



5. 公共交通を分かりやすく「見せる」

- 八戸公共交通アテンダント はちナビ娘「はちこ」登場！



6. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

【事例】岩手県北上市「まちななかターミナル」

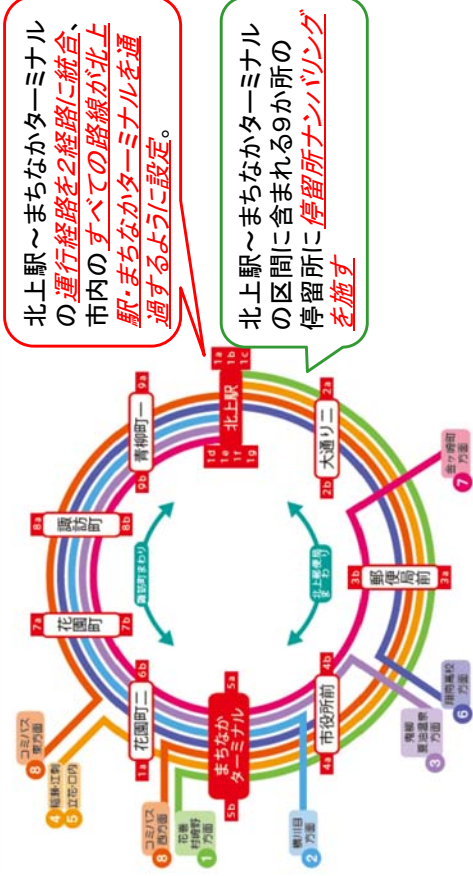
- ・ 中心市街地の核店舗である「さくら野百貨店」周辺の停留所が「本通り2」「本石町1」「新穀町」の3か所に分散し、北上駅までの運行経路が複雑であった



6. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

■ 市街地の運行経路を統一化（2011年10月1日～）

- ・ さくら野百貨店周辺の停留所を「まちななかターミナル」に集約



6. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

■ 北上市中心街⇒北上駅方面のバス時刻表（改正前）

- ・ 中心街⇒北上駅間は平日70便／日のバスが運行されている。
- ・ 停留所が「分散」しているため、1時間に1～2本運行されているようにしか見えない。

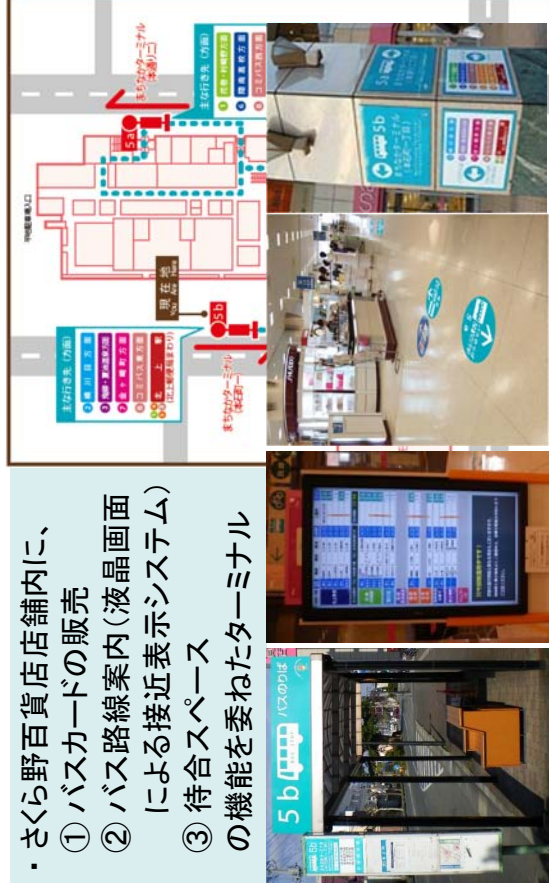
既存路線を活用して、いわゆる「まちなか循環バス」と同様な機能を追加コストを掛けずに求めることはできないか？

	本通2丁目	本石町1丁目	新穀町
7	46 54	39 48 56	14 34 54
8	14 44 54	51 54	24
9	08 23 44	28 36	04 44
10	11	54	09 54
11	14 35	06	34
12	14 34 49		12 44
13	11	26 36	14 54
14	14 35	36 48	34
15	11	24 36	14 49
16	11 35 44		19 49
17	11 48	36 54	29 59
18	16 34 58	06	19
19	13 43	04	04

6. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

■ デパート（さくら野百貨店）店内にターミナル機能

- ・ さくら野百貨店店舗内に、
 - ① バスカードの販売
 - ② バス路線案内（液晶画面による接近表示システム）
 - ③ 待合スペース
 の機能を委ねたターミナル



6. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

■ コンビニやスーパーにバス待ち機能を

八戸市交通部「Bus Navi 8」

- ・ 寒冷地の八戸市では、バス待ち環境の改善が多く要望されるが、道路環境や予算の制約があり、上屋の整備が進まない。

- ・ 他方で、**バス停近くにコンビニの出店が相次いでいる**ことに加え、コンビニカフェがブーム。

- ⇒ コンビニ店内に最寄りバス停の接近情報をモニターやタブレット端末で表示する方式を採用
- ⇒ 市役所、病院等の施設にも拡大



**バスの運行情報
コンビニで提供**
八戸市が県内初、3店で

八戸市は道内、市内、存続だ。コンビニの中で、タスレット端末を適用システム(G.P.S)で、市営バスの運行情報をリアルタイムで表示する。バス停の混雑状況を把握し、乗客の利便性を高める。また、コンビニの店舗にバス停の位置や運行情報を知らせる。乗客は、コンビニの店舗にバス停の位置や運行情報を知らせる。乗客は、コンビニの店舗にバス停の位置や運行情報を知らせる。

6. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

■ 「バスパック」の試み(八戸市・青森県)

- ・ 目的地の入館料や食事代と往復の路線バス運賃をパッケージ化し、市内外の人気スポットに限らず、「普段行けない所」や「地元おすすめの店」ともコラボ。バスとまちの双方にメリットがある。



6. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

■ 「おいしい」は、まちと公共交通を救う！(馬肉バスパック)

- ・ 料理を割引しても、協賛店舗(馬肉料理店)のメリットはあるか？

特典1 1,700~2,300円相当の料理
→1,500円に割引

① 1グループあたり追加注文金額	3,004 円
② 1グループあたり参加者数	2.8 人
③ 参加者1人あたり追加消費金額(①/②)	1,072 円

公共交通利用者を「上得意様」に変え、公共交通の「応援団」を増やすことにつながる！



6. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

■ 「バスパック」の試み(八戸市・青森県)

- ・ 目的地の入館料や食事代と往復の路線バス運賃をパッケージ化し、市内外の人気スポットに限らず、「普段行けない所」や「地元おすすめの店」ともコラボ。バスとまちの双方にメリットがある。



7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

■ 地域公共交通活性化・再生法の改正(2014.5.14成立)



「コミバス」「デマンド交通」単体ではなく、

面的(全体的)なネットワーク再構築に対する支援の拡充

地方行政と交通事業者のパートナーシップで取り組む

地域公共交通再編事業は交通まちづくりの推進に有効

7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

■「おでかけ」できるサービスを提供する

「おでかけ」を可能にする地域公共交通の性能保証が肝要

- ・公共交通が運行されていても、「通学できない」「買物に行けない」「通院できない」では、意味がない

某市山間部の以前の例

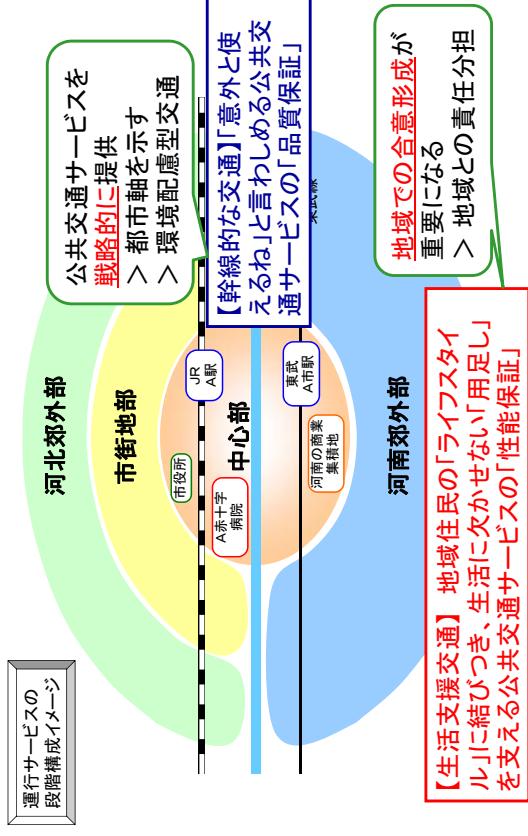
1時間に1本の頻度
12:50 14:20 15:20 16:16 ...

「1時間に1本で折り返し可能なダイヤ」を組んでおり、スーパー・病院・高校に行けない。

区名	1	2	3	4	5	6	7	8
小上	8:38	12:06	14:07	15:50	16:16	17:00	18:00	18:07
北	8:50	12:18	14:19	16:02	16:28	17:12	18:12	18:19
東	9:02	12:30	14:31	16:14	16:40	17:24	18:24	18:31
南	9:14	12:42	14:43	16:26	16:52	17:36	18:36	18:43
西	9:26	12:54	14:55	16:38	17:04	17:48	18:48	18:55
北	9:38	13:06	15:07	16:50	17:16	18:00	19:00	19:07
東	9:50	13:18	15:19	17:02	17:28	18:12	19:12	19:19
南	10:02	13:30	15:31	17:14	17:40	18:24	19:24	19:31
西	10:14	13:42	15:43	17:26	17:52	18:36	19:36	19:43
北	10:26	13:54	15:55	17:38	18:04	18:48	19:48	19:55
東	10:38	14:06	16:07	17:50	18:16	19:00	20:00	20:07
南	10:50	14:18	16:19	18:02	18:28	19:12	20:12	20:19
西	11:02	14:30	16:31	18:14	18:40	19:24	20:24	20:31
北	11:14	14:42	16:43	18:26	18:52	19:36	20:36	20:43
東	11:26	14:54	16:55	18:38	19:04	19:48	20:48	20:55
南	11:38	15:06	17:07	18:50	19:16	20:00	21:00	21:07
西	11:50	15:18	17:19	19:02	19:28	20:12	21:12	21:19
北	12:02	15:30	17:31	19:14	19:40	20:24	21:24	21:31
東	12:14	15:42	17:43	19:26	19:52	20:36	21:36	21:43
南	12:26	15:54	17:55	19:38	20:04	20:48	21:48	21:55
西	12:38	16:06	18:07	19:50	20:16	21:00	22:00	22:07
北	12:50	16:18	18:19	20:02	20:28	21:12	22:12	22:19
東	13:02	16:30	18:31	20:14	20:40	21:24	22:24	22:31
南	13:14	16:42	18:43	20:26	20:52	21:36	22:36	22:43
西	13:26	16:54	18:55	20:38	21:04	21:48	22:48	22:55
北	13:38	17:06	19:07	20:50	21:16	22:00	23:00	23:07
東	13:50	17:18	19:19	21:02	21:28	22:12	23:12	23:19
南	14:02	17:30	19:31	21:14	21:40	22:24	23:24	23:31
西	14:14	17:42	19:43	21:26	21:52	22:36	23:36	23:43
北	14:26	17:54	19:55	21:38	22:04	22:48	23:48	23:55
東	14:38	18:06	20:07	21:50	22:16	23:00	24:00	24:07
南	14:50	18:18	20:19	22:02	22:28	23:12	24:12	24:19
西	15:02	18:30	20:31	22:14	22:40	23:24	24:24	24:31
北	15:14	18:42	20:43	22:26	22:52	23:36	24:36	24:43
東	15:26	18:54	20:55	22:38	23:04	23:48	24:48	24:55
南	15:38	19:06	21:07	22:50	23:16	24:00	25:00	25:07
西	15:50	19:18	21:19	23:02	23:28	24:12	25:12	25:19
北	16:02	19:30	21:31	23:14	23:40	24:24	25:24	25:31
東	16:14	19:42	21:43	23:26	23:52	24:36	25:36	25:43
南	16:26	19:54	21:55	23:38	24:04	24:48	25:48	25:55
西	16:38	20:06	22:07	23:50	24:16	25:00	26:00	26:07
北	16:50	20:18	22:19	24:02	24:28	25:12	26:12	26:19
東	17:02	20:30	22:31	24:14	24:40	25:24	26:24	26:31
南	17:14	20:42	22:43	24:26	24:52	25:36	26:36	26:43
西	17:26	20:54	22:55	24:38	25:04	25:48	26:48	26:55
北	17:38	21:06	23:07	24:50	25:16	26:00	27:00	27:07
東	17:50	21:18	23:19	25:02	25:28	26:12	27:12	27:19
南	18:02	21:30	23:31	25:14	25:40	26:24	27:24	27:31
西	18:14	21:42	23:43	25:26	25:52	26:36	27:36	27:43
北	18:26	21:54	23:55	25:38	26:04	26:48	27:48	27:55
東	18:38	22:06	24:07	25:50	26:16	27:00	28:00	28:07
南	18:50	22:18	24:19	26:02	26:28	27:12	28:12	28:19
西	19:02	22:30	24:31	26:14	26:40	27:24	28:24	28:31
北	19:14	22:42	24:43	26:26	26:52	27:36	28:36	28:43
東	19:26	22:54	24:55	26:38	27:04	27:48	28:48	28:55
南	19:38	23:06	25:07	26:50	27:16	28:00	29:00	29:07
西	19:50	23:18	25:19	27:02	27:28	28:12	29:12	29:19
北	20:02	23:30	25:31	27:14	27:40	28:24	29:24	29:31
東	20:14	23:42	25:43	27:26	27:52	28:36	29:36	29:43
南	20:26	23:54	25:55	27:38	28:04	28:48	29:48	29:55
西	20:38	24:06	26:07	27:50	28:16	29:00	30:00	30:07
北	20:50	24:18	26:19	28:02	28:28	29:12	30:12	30:19
東	21:02	24:30	26:31	28:14	28:40	29:24	30:24	30:31
南	21:14	24:42	26:43	28:26	28:52	29:36	30:36	30:43
西	21:26	24:54	26:55	28:38	29:04	29:48	30:48	30:55
北	21:38	25:06	27:07	28:50	29:16	30:00	31:00	31:07
東	21:50	25:18	27:19	29:02	29:28	30:12	31:12	31:19
南	22:02	25:30	27:31	29:14	29:40	30:24	31:24	31:31
西	22:14	25:42	27:43	29:26	29:52	30:36	31:36	31:43
北	22:26	25:54	27:55	29:38	30:04	30:48	31:48	31:55
東	22:38	26:06	28:07	29:50	30:16	31:00	32:00	32:07
南	22:50	26:18	28:19	30:02	30:28	31:12	32:12	32:19
西	23:02	26:30	28:31	30:14	30:40	31:24	32:24	32:31
北	23:14	26:42	28:43	30:26	30:52	31:36	32:36	32:43
東	23:26	26:54	28:55	30:38	31:04	31:48	32:48	32:55
南	23:38	27:06	29:07	30:50	31:16	32:00	33:00	33:07
西	23:50	27:18	29:19	31:02	31:28	32:12	33:12	33:19
北	24:02	27:30	29:31	31:14	31:40	32:24	33:24	33:31
東	24:14	27:42	29:43	31:26	31:52	32:36	33:36	33:43
南	24:26	27:54	29:55	31:38	32:04	32:48	33:48	33:55
西	24:38	28:06	30:07	31:50	32:16	33:00	34:00	34:07
北	24:50	28:18	30:19	32:02	32:28	33:12	34:12	34:19
東	25:02	28:30	30:31	32:14	32:40	33:24	34:24	34:31
南	25:14	28:42	30:43	32:26	32:52	33:36	34:36	34:43
西	25:26	28:54	30:55	32:38	33:04	33:48	34:48	34:55
北	25:38	29:06	31:07	32:50	33:16	34:00	35:00	35:07
東	25:50	29:18	31:19	33:02	33:28	34:12	35:12	35:19
南	26:02	29:30	31:31	33:14	33:40	34:24	35:24	35:31
西	26:14	29:42	31:43	33:26	33:52	34:36	35:36	35:43
北	26:26	29:54	31:55	33:38	34:04	34:48	35:48	35:55
東	26:38	30:06	32:07	33:50	34:16	35:00	36:00	36:07
南	26:50	30:18	32:19	34:02	34:28	35:12	36:12	36:19
西	27:02	30:30	32:31	34:14	34:40	35:24	36:24	36:31
北	27:14	30:42	32:43	34:26	34:52	35:36	36:36	36:43
東	27:26	30:54	32:55	34:38	35:04	35:48	36:48	36:55
南	27:38	31:06	33:07	34:50	35:16	36:00	37:00	37:07
西	27:50	31:18	33:19	35:02	35:28	36:12	37:12	37:19
北	28:02	31:30	33:31	35:14	35:40	36:24	37:24	37:31
東	28:14	31:42	33:43	35:26	35:52	36:36	37:36	37:43
南	28:26	31:54	33:55	35:38	36:04	36:48	37:48	37:55
西	28:38	32:06	34:07	35:50	36:16	37:00	38:00	38:07
北	28:50	32:18	34:19	36:02	36:28	37:12	38:12	38:19
東	29:02	32:30	34:31	36:14	36:40	37:24	38:24	38:31
南	29:14	32:42	34:43	36:26	36:52	37:36	38:36	38:43
西	29:26	32:54	34:55	36:38	37:04	37:48	38:48	38:55
北	29:38	33:06	35:07	36:50	37:16	38:00	39:00	39:07
東	29:50	33:18	35:19	37:02	37:28	38:12	39:12	39:19
南	30:02	33:30	35:31	37:14	37:40	38:24	39:24	39:31
西	30:14	33:42	35:43	37:26	37:52	38:36	39:36	39:43
北	30:26	33:54	35:55	37:38	38:04	38:48	39:48	39:55
東	30:38	34:06	36:07	37:50	38:16	39:00	40:00	40:07
南	30:50	34:18	36:19	38:02	38:28	39:12	40:12	40:19
西	31:02	34:30	36:31	38:14	38:40	39:24	40:24	40:31
北	31:14	34:42	36:43	38:26	38:52	39:36	40:36	40:43
東	31:26	34:54	36:55	38:38	39:04	39:48	40:48	40:55
南	31:38	35:06	37:07	38:50	39:16	40:00	41:00	41:07
西	31:50	35:18	37:1					

7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

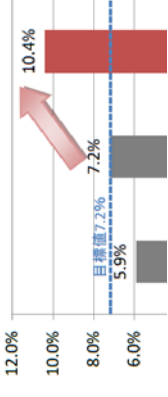
■ 地域公共交通連携計画における「ゾーニング」(足利市)



7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

- 中心部・市街地部居住者を「新規顧客」として獲得
- ・ 中心部・市街地部の運行回数を増強し、新規顧客を獲得

目標となる指標	H22	H24	H25	目標値 (H26)	達成状況
中心部及び市街地部に居住する人の内、生活路線バスを利用する人の割合 (アンケート調査より※)	5.9%	7.2%	10.4%	7.2%以上	達成



クルマ社会の地方都市でも、みんなが「好んで」マイカーで外出しているわけではない。だからこそ、「需要に応える」だけでなく、「ライフスタイルを提案すること」が鍵！

7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

■ 幹線軸の明示 …… 事業者間の「競争から共創」へ

- ・ 八戸駅⇄中心街(三日町)間を運行する、2事業者22系統の運行計画を、八戸市の調整下で一体的に設定し、「効率的な運行」と「分かりやすさ・便利さ」の両立を目指す共同運行化を実現。

(運行ダイヤ) * 八戸駅発平日時刻

(従前) 9:03* 9:17 9:28* 9:31* 9:40 9:43* 9:46* 9:59
 ⇒ 2社が 112.5往復/日を運行

(現在) 9:00 9:10* 9:20 9:30* 9:40 9:50* 10:00
 ⇒ 2社が 90.5往復/日を10分間隔で運行 (08年4月～)
 ⇒ 2社の定期券共通化+のりば共通化

【効果】両事業者ともに「乗客増」「黒字化」達成(2008年度)
 (乗車人員) 135万4千人 → 144万1千人 乗客 6.4%増
 (収支) 1,567万円の「赤字」→ 2,556万円の「黒字」

7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

■ 「八戸市公共交通再生プラン」による「幹線軸」の明示

- ・ 同計画に基づき、7区間を「幹線軸」として設定
 ⇒ 事業者間・系統間で「一体的な運行計画の設定」を求める

↑ **高頻度サービスを提供する区間を明確に示す「品質保証」により、将来の都市構造へのインパクトに期待。**



トータルで人口減でも(東北は仙台周辺以外はほぼ人口減少局面)、幹線軸の減少幅は抑えることで集約的な都市構造を指向

7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

■ さらなる「事業者連携」で公共交通の品質向上

【Step1】2008.4.1～

- ・八戸駅線等間隔・共同運行化の実施
⇒ 利用者増・乗車効率向上・収支率向上の効果



【Step2】2010.7.31～

- ・終バス後の乗合タクシー「シンタウン」登場

「事業者ごと」「モードごと」の施策ではなく、合わせ技の取り組み(→連携)で、「存在感」ある地域公共交通へ

7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

■ 「地域間幹線」の補助制度

従前(～平成22年度まで)の「広域的・幹線の路線」補助制度

- ・ **複数市町村に跨る一定の要件を満たす「広域的・幹線の路線」**の欠損額について、国(1/2)と都道府県(1/2)が**協調補助**。
- ・ 都道府県ごとの「地域協議会」で路線を認定(3か年計画の策定)。
- ・ 要件；①路線長10km以上、②運行回数3回以上、
③輸送量(＝平均乗車密度×運行回数)15～150人
- ・ **輸送量の基準を満たせない路線が増加**

(下表)青森県の例

路線数	補助計(千円)		国(千円)		県(千円)		市町村(千円)		
	対前年度	対前年度	対前年度	対前年度	対前年度	対前年度	対前年度		
平成14年度	71	561,955	-	251,049	251,049	-	59,857	-	
平成15年度	71	674,229	120%	284,451	284,451	173%	105,327	176%	
...									
平成21年度	47	381,162	60%	133,455	133,455	59%	114,252	65%	

7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

■ 「地域間幹線」の補助制度

現在(地域公共交通確保維持事業)の「地域間路線」補助制度

- ・ **複数市町村に跨る一定の要件を満たす「地域間幹線」**の欠損額について、国が1/2を補助。都道府県ごとに設置された協議会で路線を認定(地域間幹線系統確保維持計画の策定)。
- ・ 要件；①計画運行回数3回以上；事前算定方式に移行
②輸送量(＝平均乗車密度×運行回数)15～150人

⇨ 新制度は、都道府県による「協調補助」が前提ではなくなった

「国の補助基準を満たす路線＝県の守るべき路線」の図式は崩れた。国の補助要件に関わらず、広域的な交流と定住に寄与する「真に必要な路線」を各都道府県の協議会で認定する仕組みづくりが急務。

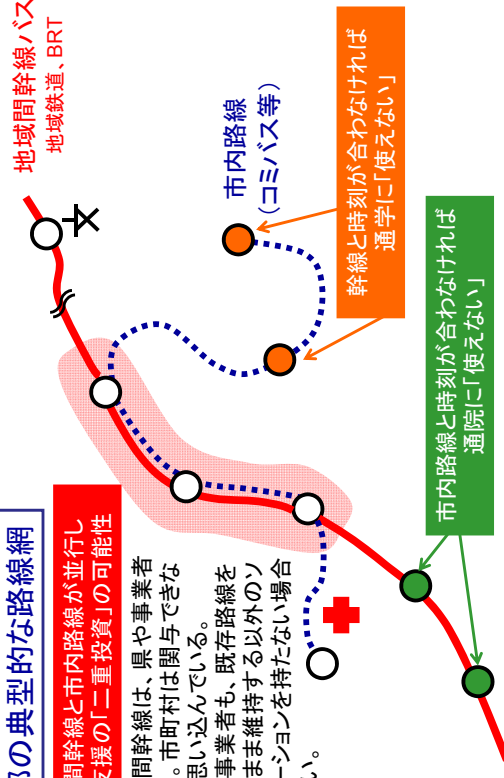
7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

■ 広域行政と基礎的自治体の役割分担は？

地方部の典型的な路線網

地域間幹線と市内路線が並行し
公的支援の「二重投資」の可能性

- > 地域間幹線は、県や事業者任せ。市町村は関与できないと思っ込んでいる。
- > 県や事業者も、既存路線をそのまま維持する以外のソリューションを持たない場合も多い。



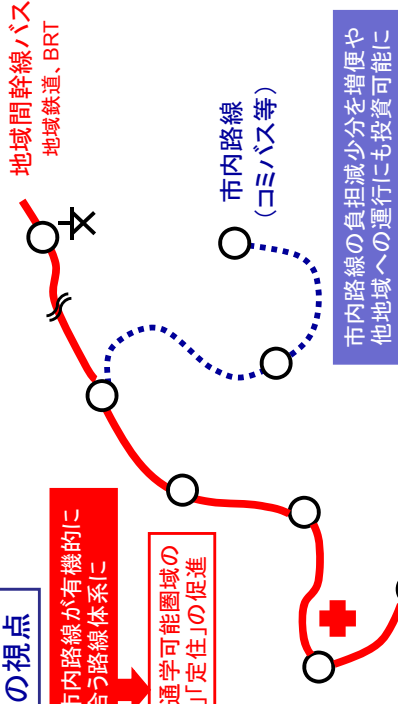
7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

■ 「地域間幹線」を活かさない手はない

路線網再編の視点

地域間幹線と市内路線が有機的に
カバリーし合う路線体系に

通院可能圏域、通学可能圏域の
拡大で、「交流」「定住」の促進



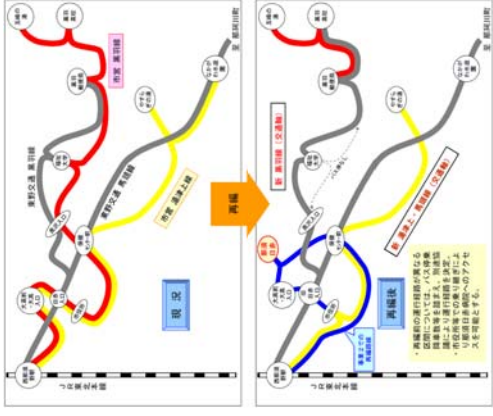
地域間幹線の品質向上が「交流」と「定住」を支える鍵に

7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

【事例】栃木県大田原市のバス路線再編

東野交通と大田原市営バス(市町村有償)の一体的再編

- ・東野交通バスと廉価(200円均一)な大田原市営バスがほぼ同じ経路を運行し、いずれも不採算で財政支援を投入
- ・地域公共交通総合連携計画に基づき、「幹線」を東野交通に一本化(運賃は上限200円)に。市営バスは支線と循環路線に特化し、増便も。



同等の財政支援でサービス水準の向上が可能に

7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

【事例】栃木県大田原市のバス路線再編

108 NEWS RELEASE Kuroiso・Ootawara Area 108

平成25年3月22日

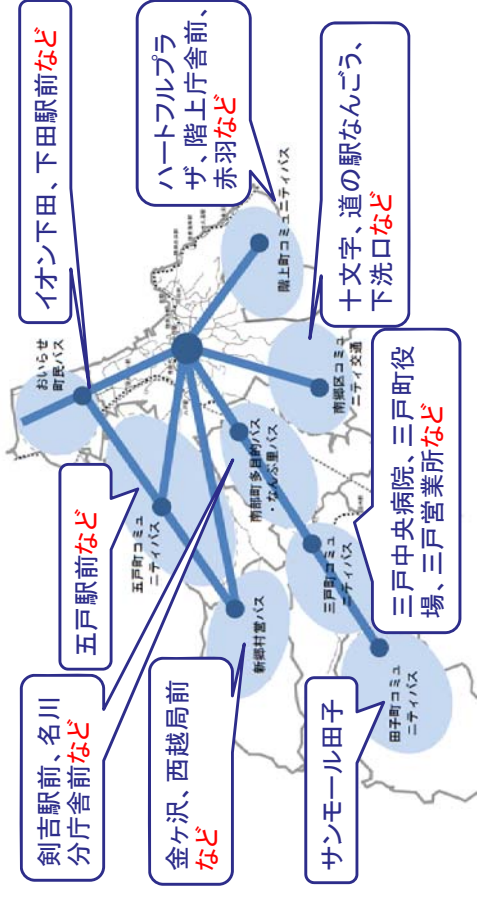
大田原市内の上限運賃が200円になります！
6路線の新設系統が運行を開始します！
4月1日ダイヤ改正のお知らせ！！

108 東野交通株式会社
 東野交通(本社：宇都宮市平工業団地)では、4月1日(月)実施のダイヤ改正より、大田原市営バスからの路線移管に伴い運賃を市営バスと同額の**大田原市内上限200円(小児100円)**にて**6路線の系統新設**をメインとしたダイヤ改正を行い、ご利用される地域の皆様の利便性向上を図ります。主なダイヤ改正の概要は、下記のとおり。

市町村と交通事業者の「パートナーシップ」が鍵を握る

7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

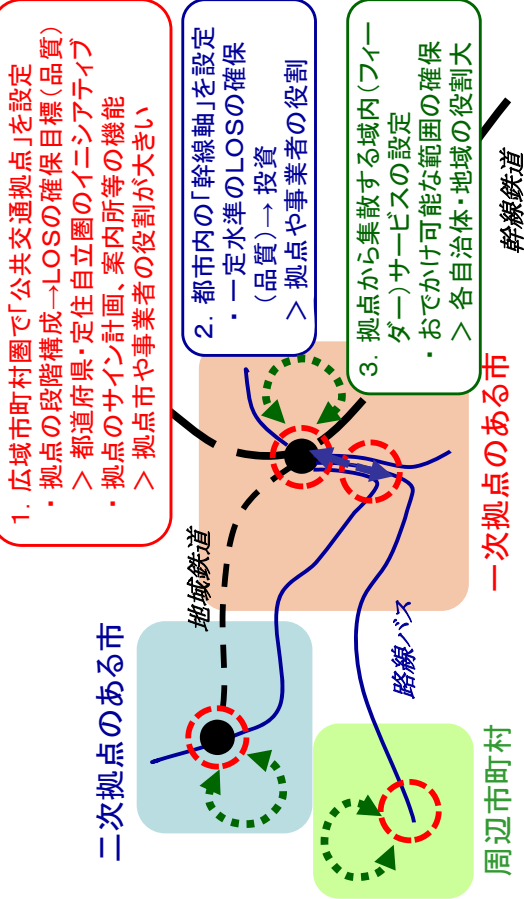
■ 広域バス路線と市内バスとの結節点(八戸圏域の例)



はつきりしていない拠点(結節点)を明確にする議論が必要

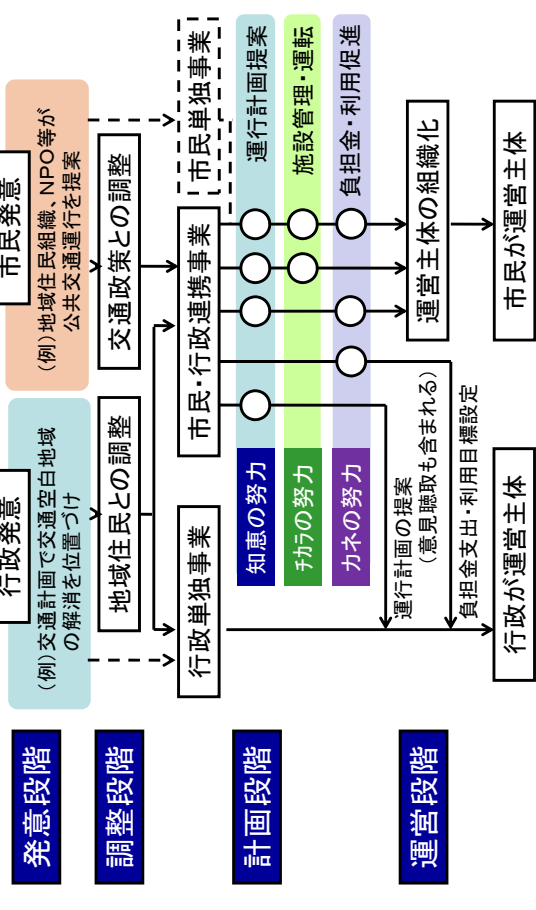
7. 地域公共交通網の「面的」な再構築

■ 有機的なネットワーク形成と責任分担



8. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

■ コミュニティバスの「支え方」は多様である



8. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

【事例】山形市明治・大郷地区「スマイルグリーン号」



- 山形市の北端(山形駅より10km)に位置
- 東西2~3km、南北5kmの範囲に約3,000人が居住(947世帯)
- 約10年前に路線バス(山交バス)が廃止された後、山形市が「地域交流バス明治線」を週1日運行
- エリア内にスーパー・CVS・医療機関・中学校・高校が立地せず

⇨ 地域住民からは、週複数日の運行に増便を求めめる声が強かった

■ 地域住民自らがサービス水準を決める

① 車両小型化による増便

・ワゴン車両の活用で、運行委託費を縮減し、週2日の運行へ

② デマンド交通の特性を活かす

- ・停車地を倍増させ、歩行がつかいお婆ちゃんのお家の前に設置する工夫も
- ・予約制による「安心感」。顔なじみの乗務員が迎えに行く。
- ・# 一番の評判は「加藤さん」



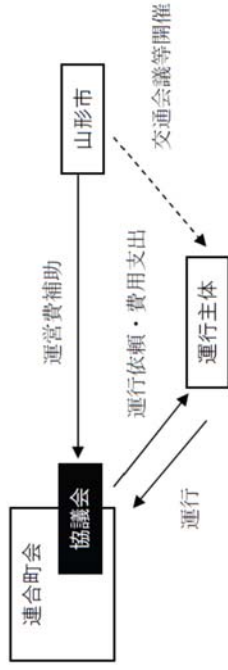
⇨ 地区レベルのサービス水準は「会議室」では決められない

8. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

■ 大郷明治交通サービス運営協議会の設置

運営スキーム

- ・ サービスの**最低保障分(週1日の運行)を定額上限**で市が補助
 > 車両の小型化による経費低廉化により増便を図る
 > **運行計画の設定は、協議会の責務**
- ・ 人材の継続性；町内会の役員は流動的→協議会の必要性



市町村は、地域のモチベーションを継続させる仕掛けを創る

8. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

■ 地域に親しまれる「地域車」を目指して

- ・ 公民館前駐車場のセレモニー；乗務員「加藤さん」に感謝！

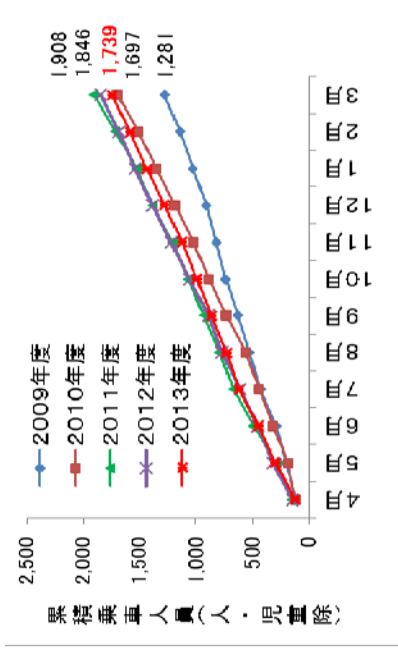


誇りを持てる公共交通の「現場」をいかに生み出せるか？

8. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

■ 乗車人員の推移

- ・ 乗車人員の増加；2年目（平成22年度）は、**前年度比40%増**
 3年目（平成23年度）も、さらに**前年度比12%増**
- ・ 4年目以降は減少；「バスの上にも3年」をどう乗り越える？



8. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

■ 地域に親しまれる「地域車」を目指して

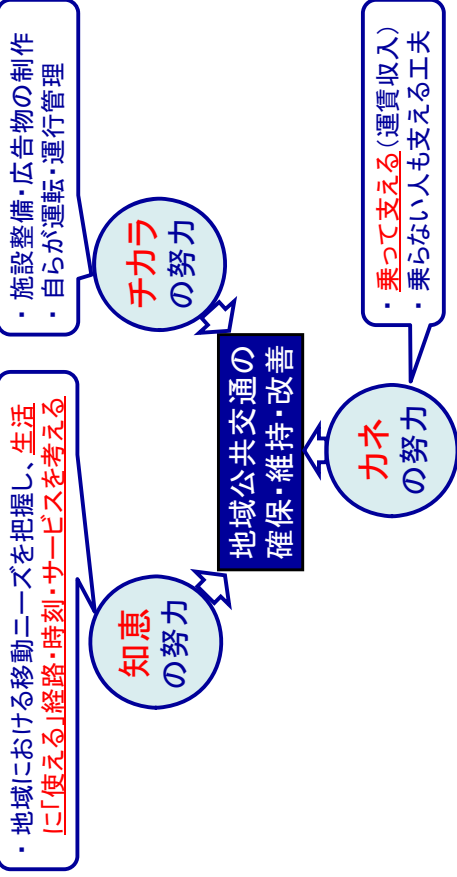
- ・ 乗客5,000人達成記念セレモニー（2012年3月21日）



地域公共交通は「お茶の間に明るい話題」も運ぶ

8. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

■ 地域公共交通の確保・維持・改善...地域にできること



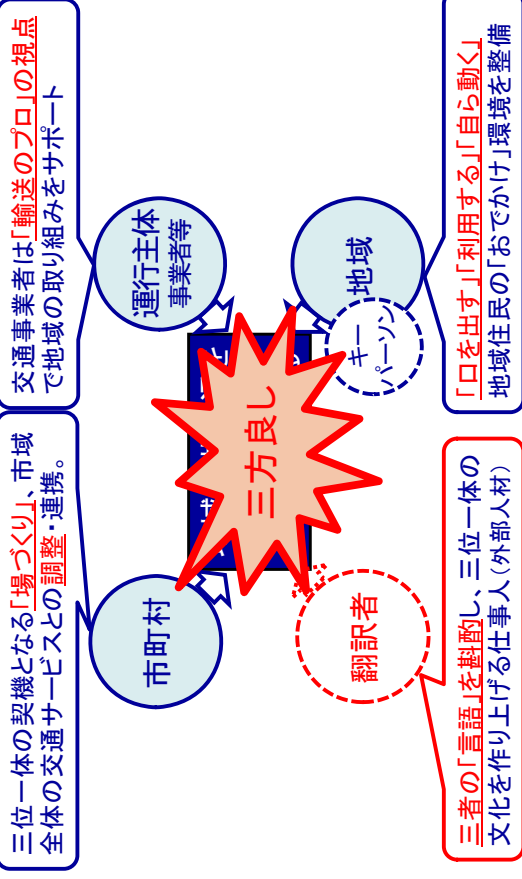
「知恵」「チカラ」「カネ」を地域で「マネジメント」するには？

カネの努力

- 乗って支える(運賃収入)
- 乗らない人も支える工夫

8. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

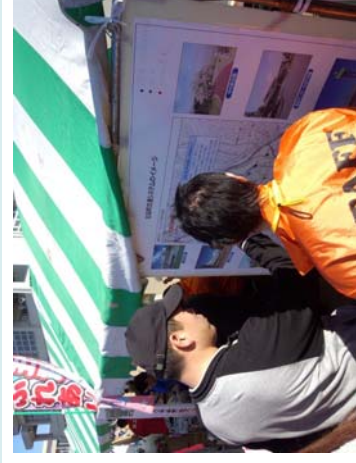
■ 行政・事業者・地域の三位一体で「おでかけ」を守る



8. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

■ 三位一体で「おでかけ」を守る文化(パートナーシップ)

- ◆ 協議会(地域公共交通協議等)の実質化を図る；
(例)茨城県五霞町；地域公共交通協議が「祭り」に屋台を出して、委員みずから広く町民の意見を集める
- ◆ 「小さな実践」から始める；
「会議室」に終始せず、「カラダを動かす」ことが鍵
(例)バスマップの企画をワークショップで議論したことで、公共交通の課題が明確になり、共有もできた。
- ◆ 三者の「リスク分担」を全体計画で明確にする。



9. 地域公共交通の「制度」を使いこなす

■ 地域公共交通協議は何のために開く？

・コミュニティバスやデマンド交通の導入や変更があるとき「だけ」開催するのでは、意味がない。

【地域公共交通協議】

(2006年10月の道路運送法改正により創設／原則市町村が主宰)

- ・ **地域の実情に応じた乗合輸送(法4条)の態様に関する協議**
→ 事業者に委ねる不採算路線から、市民・行政・事業者の三位一体で「つくり」育てる「生活必需路線へ
- ・ **地域の実情に応じた乗合輸送の運賃・料金等に関する協議**
→ 規制(総括原価方式)にとられない発想が可能に
- ・ 市町村有償運送(法79条)に関する協議

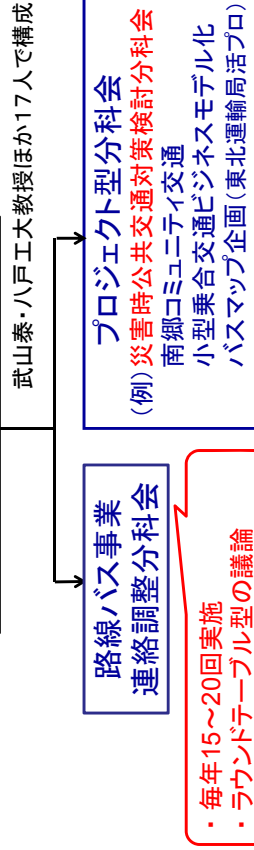
地域公共交通の全体を「マネジメント」する場として活用
「制度」を使いこなし、「やりたいこと」を「計画的に」推進

9. 地域公共交通の「制度」を使いこなす

■ 八戸市地域公共交通会議の検討体制

- ・ 道路運送法に基づく「協議」と、活性化・再生法に基づく「計画」策定機能を併せ持つ機能を有する。
- ・ 本会議のほか「分科会」を設置し、事業者間調整や新たなプロジェクトの企画、進行管理を実施。
- * 年間乗車人員(運賃支払者): 676.7万人(H24) H22=618.2万人

八戸市地域公共交通会議



9. 地域公共交通の「制度」を使いこなす

■ 地方行政の責務が重視される

(地方公共団体の責務)
 第九条 地方公共団体は、…(中略)…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。…以下略

地域公共交通活性化・再生法の一部改正(2014.5.14成立。11月施行)

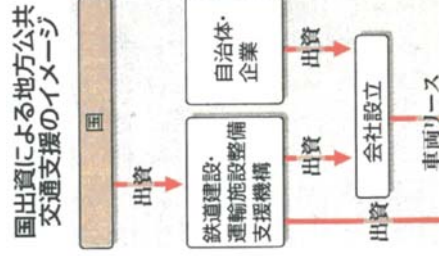
- ◆ 地域公共交通総合連携計画は、**地域公共交通網形成計画**となり、ネットワークとしてのモビリティ確保が重点化される
- ◆ 「**全体計画=形成計画**」と「**事業計画**」の関係が明確に
 - > 新設の「地域公共交通再編事業」に係る計画(地域公共交通再編実施計画=事業計画)は、形成計画の策定が必須に

地方公共団体は、地域交通に関する「政策」を立案し、それに基づいて施策を推進する責務がある

9. 地域公共交通の「制度」を使いこなす

■ 財政投融資の活用による新たな支援制度

- ◆ 内部留保に乏しい地方交通事業者を想定し、低床車両の購入・更新等に、財政投融資を活用した新たな支援制度(鉄道運輸機構を財投機関に135億円要求)
- ◆ 大臣認定を受けた「地域公共交通網再編実施計画」に基づく地域公共交通特定制度事業を行う交通事業者等に出資。
- ◆ 従来の補助金による支援とは異なり、自治体のみならず、他の交通事業者を含む民間の出資も想定。



制度の全容はこれからだが、「形成計画」に事業者とのパートナーシップを構築できる地域に有利

9. 地域公共交通の「制度」を使いこなす

■ 全体計画(地域公共交通網形成計画)が求められる理由

生活交通ネットワーク計画

- ・ 地域間幹線、地域内ファイダー…縦割り型の**補助事業計画**に止まる
 - ⇒ 「**出口戦略**」が議論されず、**単なる「書類づくり」に終始**する可能性



全体計画(地域公共交通網形成計画)

- ・ 「何を指して」地域交通政策を進めるのか、そのための道標や責任分担を**議論して**進める(連携計画にはパブコメも)
 - ⇒ 「総合事業」の廃止で、期限切れ計画続出+新規計画低調

対症療法では太刀打ちできない地域交通の現状だからこそ全体計画(地域公共交通網形成計画)が重要。次を担う担当者へのメッセージにもなり、政策の継続性にも有効!

10. さいごに

- ① 公共交通づくりは「おでかけ」の機会を拡げる投資である
 - ◆ 「赤字だから補助する」論理ではなく、市民の暮らしに「使える」サービスを提供するための**投資**として、公共交通政策を考える。
⇒ 次世代に向けたメッセージとしての「全体計画」
- ② 「カタチ」ではなく、「しくみ」から創る
 - ◆ 「先進事例」のカタチを真似するのではなく、三位一体で「おでかけ」を守る文化(=パートナーシップ)を創ることが肝要。
- ③ 地域公共交通づくりは、地域づくりの「学校」である
 - ◆ 地域公共交通は、「**現場の近さ**」が特徴。まちづくり・地域づくりの「第一歩」として活用することができる。

「存在感」ある地域公共交通を創りあげる「覚悟」
「いいな」と思えることをやり抜く「突破力」が必要！