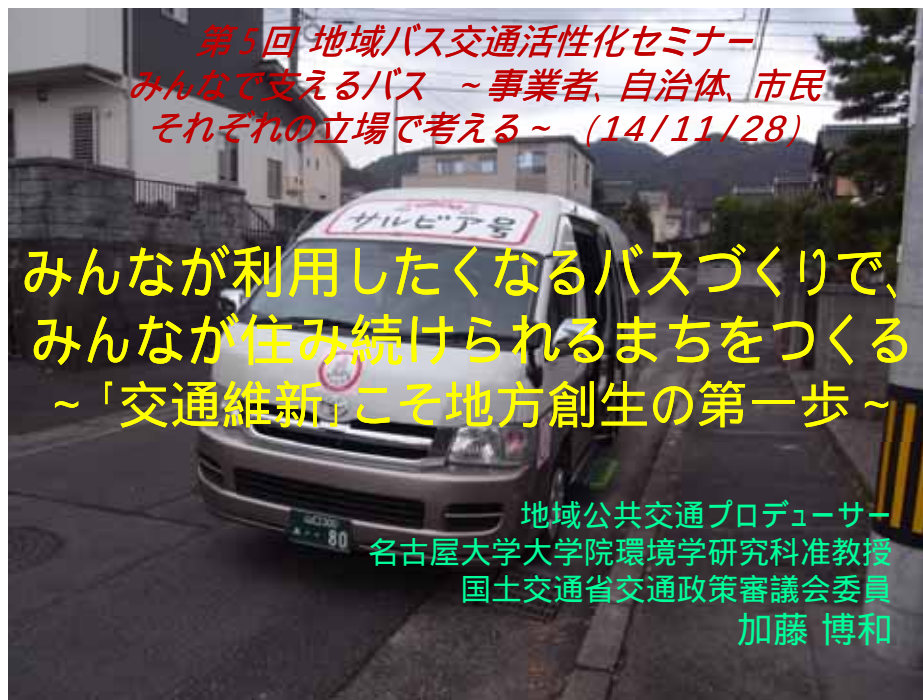




- ◆ バスってどうして必要ですか？
- ◆ ないと暮らしていけませんか？
- ◆ あったほうがいいですか？
- ◆ 使う気になりますか？
- ◆ お金を出していただけますか？

名古屋大学 加藤博和 14/11/28

1

平成26年度中のダイヤ改正について（お知らせ）

平素は当社事業に格別のご理解とご利用をたまわりまことにありがとうございます。

バス事業を取り巻く環境は愈々厳しさを増しており、少子高齢化・乗用車等個別交通移行等による利用者の減少、燃料費高騰に加えて、運転士のなり手不足・退職による運転士不足ならびに車両老朽化・修繕費高騰に伴う車両調達・更新コスト負担増加による予備車不足などにより、限られた運転士・車両といった経営資源を再配置して持続可能な路線網として路線再編を余儀なくされております。

以上のことから本年度中に以下のダイヤ改定を皮切りに路線再編を実施いたします。詳細については追って順次お知らせいたします。

ご不便をおかけいたしますが、何卒事情ご賢察のうえご理解いただきますよう、また、変わらずご利用いただきますようお願い申し上げます。

名古屋大学 加藤博和 14/11/28

2

少子高齢化・モータリゼーション だけじゃない！

- ◆ 燃料費高騰
- ◆ 運転手不足
- ◆ 車両費増加

しかし、これはあくまで結果
本当の原因ではない！

名古屋大学 加藤博和 14/11/28

3

地域公共交通は「減びの道」まっしぐら！

－運転手が全然集まらない！－

◆ 利用者減少が止まらない！

◆ 対応1: 経費節減

- 既に極限。待遇悪化が続き従業員のやる気が出ない
- 事業改善検討要員がカットされ、自社で新規施策や企画・広報ができない(だから自治体・地域の協力が必要)
- クルマは古く汚くなる。基本的な安全性や、従業員の技倆・やる気の確保ができずモラル低下

◆ 対応2: 利便性切り下げ

- 利用者がますます減り、地域の評判も下がる悪循環に

◆ 事業が持続不可能に！

- 利用者が減少しているのに、それをまかなう
人員(特に運転手)が確保できない(北陸道事故の背景)
近年「地域を支える仕事」と銘打ったバス運転手募集も
- 担い手がいなくなることによる地域公共交通破綻が現実
- そこまでして続ける意味は何か？

クルマはたしかに便利だけれど・・・

－今日的な公共交通の付加価値とは－

1. モビリティ・ディバイド(移動制約者)の発生

- ・・・クルマが使えるかどうかで、暮らしが全く違う
送迎してもらえばよいとはいえ、自力で通学・通院できないような地域では安心して暮らせない。これでまちが生き残っているのか？

2. クルマに頼った社会構造の行き詰まり感

- ・・・クルマ社会による地域コミュニティ分断・衰退
「乗合」によって「コミュニティ」を守り、つくりだす
歩かないと不健康。生活習慣病増加。PPK(ピンピンコロリ)にならず

3. 地域づくりへのマイナス

- ・・・クルマ依存による中心市街地空洞化と郊外スプロール
まちのかたちは発散、土地を浪費、維持・防災コストもかさむ
個性(地域らしさ、景観、風土)を失い、賑わいも軸も核も生まれない

4. 地球環境・エネルギー面からも必要に

- ・・・「乗合」による環境負荷削減・省エネ

だから「だれでも乗れる」公共交通は必要(社会的意義がある仕事)
しかし、上記1～4は「外部経済効果」(代金を払ってもらえない)
市場原理ではうまく供給できないので、地域で支える仕組み必要
こういったことをどこで話し合うのでしょうか？

地域公共交通維持は 「健康保険」のしくみと同じ

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
昔は事業者の内部補助で帳尻が合ったが・・・

- ◆ 一般に、コミュニティバス・路線バス運行に、年間数千万円規模の欠損補助<時には協賛金・負担金>が必要(住民1人あたり数千円) → **保険料**
- ◆ コミュニティバスを安い運賃で利用する(ワンコイン<100円>運賃など) → **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(だれがどれだけ出して支えるか?)
これだけの負担をしてバスを運行する意味があるのか
→ 基本は「保険料・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、意識共有を進めること
→ 負担してこそ、責任も参画意識も生まれ、いいものになる
負担割合を決めるのはどこでしょうか？

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)

定時定路線は「線」がにぎわう

フルデマンドは「点」のみにぎわう

- ◆ 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」

世界では「低炭素で暮らしやすい」交通まちづくりが熱い！



魅力向上・環境・福祉・健康・コスト
の観点から、交通体系再編、モータリゼーション脱却を
「政策」として強力に推進
市民の支持も得られる
(首長・議会選挙で勝てる公約)



日本では富山が先行
きっかけ: 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)
→ 冴えなかった路線が、
まちの軸として誇れる存在に
→ コンパクトシティへ展開
「乗る路線」がないとできない

名古屋大学 加藤博和 14/11/28

8

低炭素で暮らしやすく持続可能な 都市・交通システム実現のための長期的な循環

< 交通戦略 >

コンパクト化を誘導する交通ネットワーク

公共交通・非動力交通の充実



< 都市計画マスタープラン >

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)
ただし、従来の法律では誘導できない

名古屋大学 加藤博和 14/11/28

9

都市の低炭素化の促進に関する法律(エコまち法) 2012年8月29日成立、12月4日施行

● 低炭素まちづくり計画の策定(市町村)

※ 協議・調整を行う低炭素まちづくり協議会(地方公共団体、民間事業者等)を設置可能

都市機能の集約化

- 病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備
- 民間事業者の認定制度の創設
- 民間等による集約駐車施設の整備
- 建築物の新築等時の駐車施設設置義務の特例
- 歩いて暮らせるまちづくり(歩道・自転車道の整備、バリアフリー化等)

公共交通機関の利用促進等

- バス路線やLRT等の整備、共同輸送の実施
- バス・鉄道等の各事業法の手続特例
- 自動車に関するCO2の排出抑制

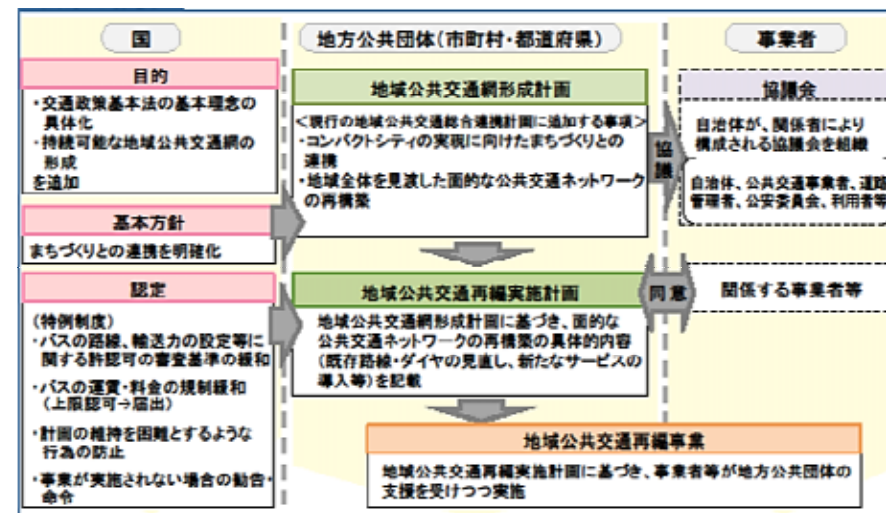


名古屋大学 加藤博和 14/11/28

10

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



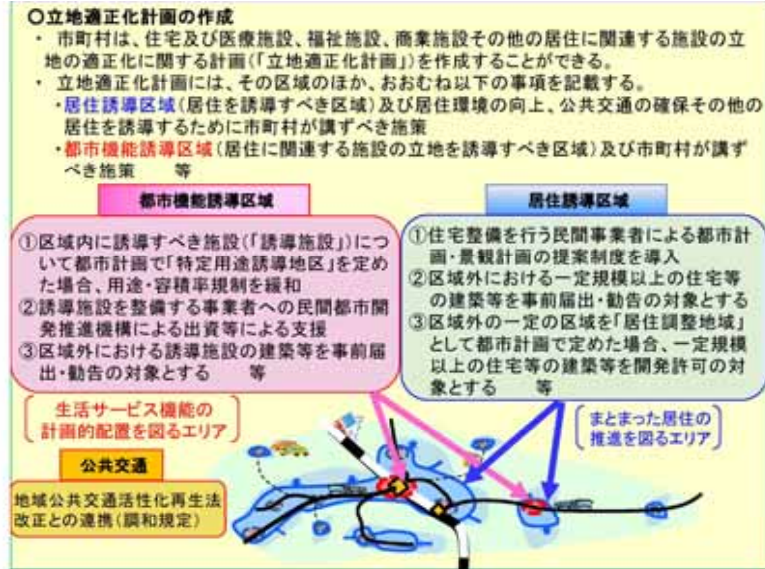
地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進

名古屋大学 加藤博和 14/11/28

11

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 14/11/28

12

改正「中心市街地活性化法」

2014年2月12日閣議決定、4月18日成立、4月25日公布、7月3日施行



名古屋大学 加藤博和 14/11/28

13

カギは公共交通・・・ しかし、なぜ公共交通は衰退しているのか？

- よく言われる理由：モータリゼーションと少子高齢化
 - 公共交通がなくても暮らしていける
 - 公共交通だけに頼ってはいけません
 - しかし、それだけが原因か？
- 影の理由：公共交通は旧態依然、十年一日（世の流れについていけない）

名古屋大学 加藤博和 14/11/28

14

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 14/11/28

15

案内が極めて混乱している

◆メディア間の一貫性のなさ

- ◆配布物、掲示、車両LED表示、車内案内、ウェブサイト、案内所
- ◆系統図、時刻表、のりば案内
- ◆系統番号・愛称、経由・行先

◆基本コンテンツに起因する問題

- ◆「系統」「ダイヤ」「乗降施設」「車両」の4大コンテンツが路線の性能を決める
- ◆系統・ダイヤがそもそも複雑で把握しづらい、説明もしづらい
- ◆そのため、一見さん向け系統と、一見さんお断り系統が錯綜せざるを得ない非効率

分かりやすい案内にしないと使ってもらえない
しかし、何を案内すべきか分かっていないのかも？

ここがヘンだよ バス事業「七不思議」

日本バス協会バス活性化シンポジウム(2003.9.25)で使ったスライド

1. お客様を待たせることを当然と思っている
(しかも多くの場合、待つ環境は劣悪。劣等感さえ感じる)
2. 遅れるのはしかたないとしても、お断りやおわびがありません
(嫌な気持ちになったお客様は二度と戻ってこない)
3. 従業員の方が偉そうにしていることが多い
(中年男性の座ったままの対応は自然とそう見える。運転手とお客様との圧倒的な情報格差。お客様はドキドキしながら乗っている。営業所が「営業」所になっていない)
4. 降りるまで値段が分からないことが多い
(回らないすし屋よりひどい。運賃が上がるたびにドキドキするスリルを味わう)
5. お客様や現場の不満がほとんど改善されていかない
(「言ってもムダ」状態。労働集約型産業の強みを生かせず)
6. わざと隠しているのではないかと思うくらいIPR下手
(「メニュー」であるはずの停留所掲示が見にくく分かりにくいのはなぜ。お客様は勝手に集まってくると思っている?)
7. 社長が自社商品を使っていないことが多い
(競合他社どころか自社路線さえ説明できなくて恥ずかしいのか?)
そして何よりも致命的なのは「普通の商売では考えられないことばかりなのに、バスの場合「これで当たり前」とみんなが思い込んでいる」こと
→「10年たった今も新鮮？」とはどういうことか！

公共交通を「くるり」と変える

ー澄んだ目で現場を見て固定観念にとらわれず現場を変えるー

- ◆ お客様・地域のニーズに応えるコンテンツの提供
 - ◆ 見かけでなく本当のニーズとは？
 - ◆ 移動サービスを通じて地域に豊かさをもたらす
 - ◆ お客様・地域に選んでいただけるサービスの提供
 - ◆ 少し高くても、待っても、こちらの方がよい、と納得させる
 - ◆ そのために「分かりやすく」「使いやすく」を徹底
 - ◆ 利用者が運賃を、自治体・地域が補助金や負担金を払う気になるには何が必要かを考える
 - ◆ それが収益を、給料を高くすることにつながる
- これができる事業者は残っていけるし、
そんな事業者やそれをサポートできる自治体がある地域も残っていける
- どうすれば「くるり」できるのか？

どういう路線がよい路線か？

(例1) 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？

→ 高齢者は病院しか行くところがない？(でかける口実がつかれない?)

(例2) 商店街から要望を受けて路線を引いた

これは、本当にいいことなのか？

→ 商店街が何も努力しなければ共倒れになる

◆ 公共交通づくりは、集まれる場所づくりとセットであるべき(商店街・産直・ショッピングセンター、図書館・生涯学習施設、温泉、コミュニティカフェなど)。

→ それによって「おでかけ」が楽しくなる

施設最寄停留所：施設との位置関係、名称

自宅最寄停留所：位置も大事だが待ち環境も大事

乗る路線をどうつくり出すか？

－「**一見さんお断り**」から脱却するために－

- ◆ **ターゲット**を明確化する
 - ◆ その人たちにどんな生活をしてほしいか？
 - ◆ そのためにどんな「おでかけ」を担保すべきか？
- ◆ **基本コンテンツ**を磨き上げる
 - ◆ **系統、ダイヤ、乗降施設、車両**で決まるサービスレベル
 - ◆ それを「**お値打ち**」と思わせる運賃設定
- ◆ 分かりやすく、おしゃれで、**心に響く**訴えかけをする
 - ◆ 利用者の立場に立ったインタフェイス

訴求の考え方(例)

- ◆ **クルマに乗れない人・・・確実に囲い込む**
 - ◆ 通院：病院・処方せん薬局とタイアップ。診療時刻調整
 - ◆ 高校通学：進路決定段階からバス情報を流す。高校別時刻表配布。部活対応。放課後対応
- ◆ **クルマに乗れる人・・・1年に一度でいいから乗ってもらえるようにする**
 - ◆ 通勤：ノー残業デーのまちなかへの便、深夜便
 - ◆ 買物：停留所位置。荷物置場。特典付与
 - ◆ 観光：見て乗って楽しいバスを走らせる

何十年もバスに乗ったことがない、乗り方を知らない人がたくさんいる

クルマに乗れなくなるほど体が弱ったときには公共交通にも乗れない

「需要」と「ニーズ」の把握(調査)が重要

- ◆ **需要**：顕在化しているもの(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)
 - 膝詰め(グループインタビューやワークショップ)が有効

調査手順

1. まず現状の移動状況や気持ち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

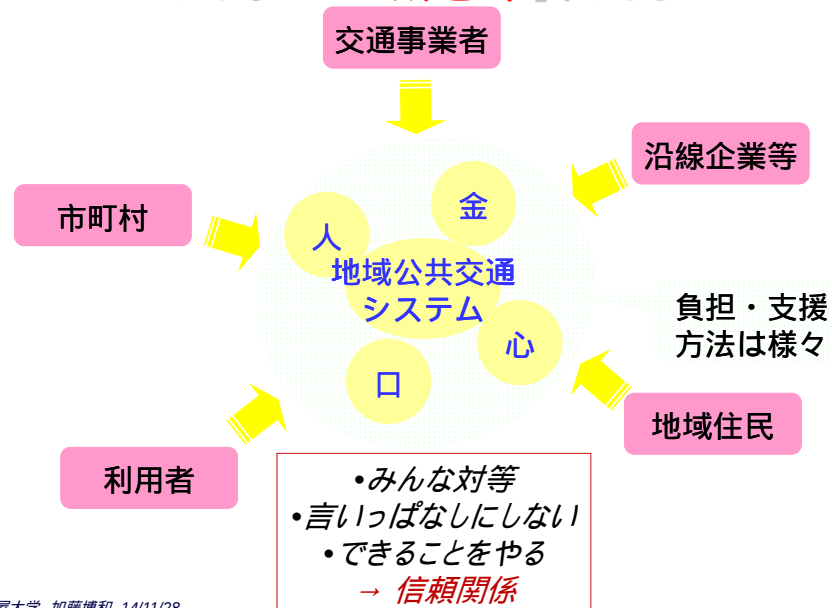
いずれにせよトップダウンやコンサル丸投げではダメ

地域が主役となって公共交通をつくり直す時代へ

- ◆ 単にコミュニティバスやデマンド交通を走らせたり、運行欠損補助を増額するという意味ではない
- ◆ 公共交通が必要な理由、それを公的に維持する必要性を明らかにする
- ◆ 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、必要な地域公共交通を「見つけ」「つくり」「守り」「育てる」ことの重要性
＝「**一所懸命**」になれる「**場**」づくり

みんなで「一所懸命」支える



名古屋大学 加藤博和 14/11/28

24

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
- バスを守り育てることで、地域を守り育てる

名古屋大学 加藤博和 14/11/28

25

名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立てした「地域参画型」公共交通

松阪市三雲地区
「たけちゃんハートバス」
(12/10/01運行開始)



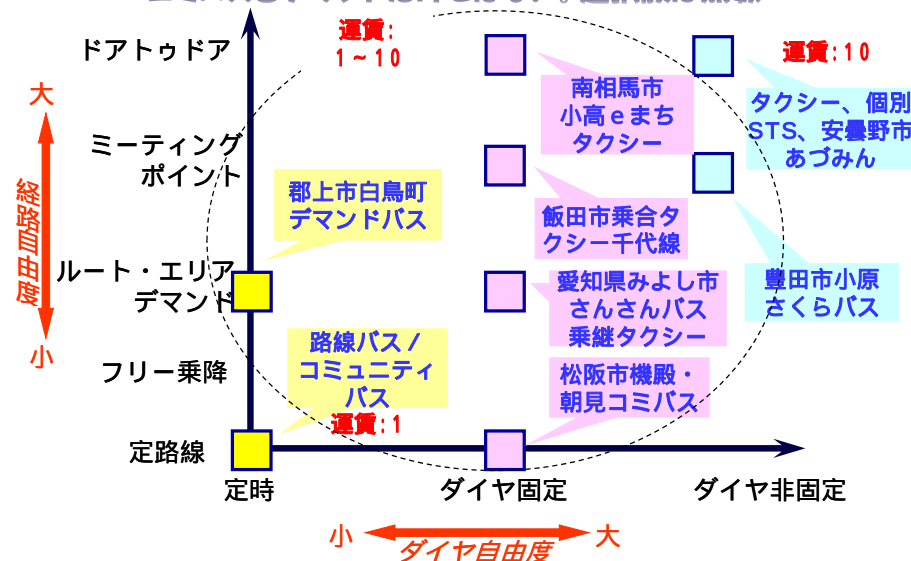
- ◆ 名張市: 地域バス「国津」04年9月、「錦生」08年4月、「薦原」7月、「緑ヶ丘」09年4月、「美旗」12年4月
- ◆ 伊賀市: 「比自岐」03年11月(09年4月有償化)
- ◆ 松阪市: コミュニティバス「黒部・東」06年7月、「機殿・朝見」08年7月、「飯高波瀬森」10年4月、「嬉野」11年8月、「三雲」12年10月
- ◆ 豊田市: 地域バス「高岡」00年9月、「水源東」保見「07年9月、「旭」10月、「藤岡」08年4月、「小原」09年4月
- ◆ 岐阜市: ギふっこバス06年10月4路線、08年6月4路線、09年6月2路線、10年9月1路線、12年9月1路線、12年10月1路線、13年9月1路線、14年9月2路線
- ◆ 一宮市: 生活交通バス「萩原・大和」「千秋」07年11月
- ◆ 関市: 地域バス5地区で09年4月
- ◆ 岡崎市: 「下山」09年3月、「形埜」09年11月、「宮崎」09年12月、「豊富」10年3月
- ◆ 豊橋市: 地域生活バス「東部東山線」08年7月、「北部線」10年10月

名古屋大学 加藤博和 14/11/28

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 14/11/28

27

幹線・支線のメリハリをつけることで、利便性を高めながら費用・資源効率を高める

清水グリーンライン

(福井市、京福バス運行)2011.10.1運行開始

従来:福井駅前と清水地域との間に幾つかのバス路線があり、経路が異なる上、いずれも本数が少なく、欠損も大きかった

- 大規模小売店舗「プラント3」を拠点とし、福井駅前とを結ぶ幹線を30分ヘッド運行(地域間幹線として国県補助)
- 地域内には乗合タクシー「ほやほや号」を運行(昼間デマンド)し清水プラント3で接続。
更に地域主体型乗合タクシー「殿下かじかポッポー」も接続
- プラント3は乗降スペースとともに待合所を整備

バスを乗継させるのは難しい。

結節点はそれ自体目的地になるようなところが望ましい
問題はバスから支線のダイヤ・接続が分からないことと、
車内でデマンド予約ができないこと

名古屋大学 加藤博和 14/11/28

28

協調によって経費減と乗客増を同時達成!

八戸駅 中心街間共同運行

(市営バス・南部バス、08年4月1日より)



名古屋大学 加藤博和 14/11/28

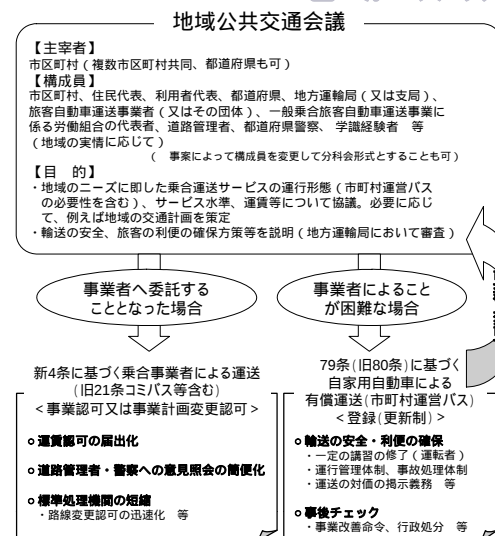
- ◆ 運行間隔を調整し、交互に運行
- ◆ 共通定期券を発行
- ◆ 八戸駅のりばを事業者別から行先別に変更
- ◆ 中心街のりばの名称を分かりやすく整理
- ◆ 案内システムの整備(バスマップ、案内板、行先番号)

連携計画によって、別区間でも10年4月より等時間隔共同運行開始

29

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」



「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・路線設定・使用車両など)
- 一般乗合路線ならなんでも認定できる
- デマンド運行、タクシー車両利用も位置付け

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

公共交通戦略:「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

福祉交通戦略:「移動制約者対応」の必要水準と方法の基準づくり

移動手段確保の「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

名古屋大学 加藤博和 14/11/28

30

名古屋大学 加藤博和 14/11/28

31

あってはならない 「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(のでシ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！

地域公共交通会議(および法定協議会)は
法的に必要なセレモニーという
側面もありますが、
一番大事なのは
「ステークホルダー(利害関係者)会議」
だということです

市町村、運輸局、都道府県、住民代表、利用者代表、
運転者代表、道路管理者、交通管理者、その他

- ◆関係者が一堂に会する
- ◆目的を共有する
- ◆どう実現するかを遠慮せず議論する
- ◆決まったらみんなで協力して走る

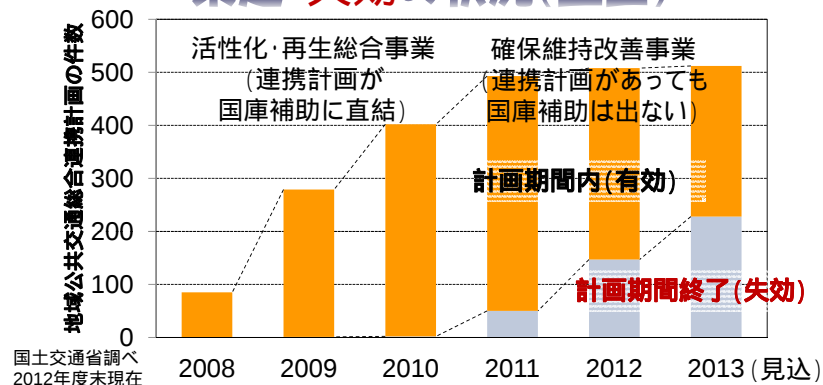
地域公共交通会議方式の弱点

- バス・タクシーしか協議対象にならない(道路運送法の限界)
 - これでも大半のことはできる
 - ただし、鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には(法的には)無力
- 公共交通計画・戦略の策定が任意
 - 場当たりの開催になる懸念
- メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)
 - 出てきてもらわないと協議にならない

地域公共交通活性化・再生法での改善

- バス・タクシーしか協議対象にならない(道路運送法の限界)
 - これでも大半のことはできる
 - ただし、鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には(法的には)無力
 - 「地域公共交通特定事業」として多モードに展開
 - 「新地域旅客運送事業」による新モード導入の円滑化
- 公共交通計画・戦略の策定が任意
 - 場当たりの開催になる懸念
 - 「地域公共交通総合連携計画」策定を規定
- メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)
 - 出てきてもらわないと協議にならない
 - 公共交通事業者・道路管理者等の参加応諾義務
 - 非常に強い権限が付与(言うまでもなく議会が優越)

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…
昨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!

地域公共交通網形成計画(5条)って いつくるの? 今でしょ!

- ◆ 地域公共交通政策の「憲法」
 - ◆ コミバス・デマンドだけでなく、一般路線バス・鉄道・一般タクシーを含めた包括計画として策定すべき
 - ◆ 「戦略」「役割分担」「PDCA」→ 目的と評価指標を明確に
 - ◆ 生活交通NW計画(国庫補助対象系統リスト)、地域協働推進事業計画(MM・PR等)は連携計画(網形成計画)の詳細計画として位置づけられる
 - ◆ 都市・地域総合交通戦略(整備局マター)との連動も
 - ◆ 担当者の「遺言」(政策の継続性)
- ◆ どう「連携」するかが書かれるべき
 - ◆ 関係者間、モード・路線間、生活圏内の「連携」
→ 要するに「バラバラではダメ」
- ◆ 「協議会」は連携計画をつくり実行していく組織(予算が組める)
 - ◆ 取締役会。全参加者が事業に実質的に取り組む必要
 - ◆ 現場委員(住民・利用者・運転者)をできるかぎり活性化する
 - ◆ バス事業者や住民からでも連携計画の提案ができる(7条2)

連携計画から網形成計画へ

交通「総合」 → 交通「網」(network)

- ◆ 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
 - ◆ 一部でなく全体を考える
(単なるコミバス計画やデマンド交通計画ではダメ)
 - ◆ タクシーや自家用有償運送も対象とすることを推奨
移動制約者対応、来訪者対応という観点は弱い。自治体としてどう考えるかが問われる
特に既存路線バスを見直すツールとして「再編事業」新設自家用有償運送制度の見直しもよく理解する必要
 - ◆ コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
 - ◆ 都市再生特措法、中心市街地活性化法との連動を推奨
「コンパクトシティを目指さないと形成計画は出せない」わけではない(非都市部の場合「小さな拠点」)

改正地域公共交通活性化・再生法の キーワード(活性化・再生の基本方針)

1. 地域戦略との一体性
2. 総合的なネットワーク形成
3. 多様なモードの組み合わせ
4. 広域性
5. 住民等関係者の連携
6. 数値化した目標設定と評価

これらがみたまされている連携計画は形成計画に
転換可能 → どんどん進めてください

実は都道府県の地域協議会(道路運送法)は 法定協議会と同じしくみ・機能を持つはず！

<実態>

- 国の補助要件に合う路線を「3カ年計画」にリストし、国県補助
→ **路線維持理由が不明確、各市町村・地区の想いと不整合**

<本来>

- 県は「3カ年計画」で、必要と考える路線網を指定
→ **網形成計画に相当**
- 指定路線の維持・サービスレベル確保に対して、県単補助など支援措置(これにも特別交付税措置<8割>)
- それが国の補助要件にも合えば、国が欠損の半額を協調補助してくれる(すなわち、**国県補助ではなく県国補助**) → **今は協調不要**
→ **旧総合事業(計画事業<3カ年>)に相当**
ちゃんと議論すれば、広域幹線を生まれ変わらせることが可能
「3カ年計画」(現在のNW計画)は県のバス政策実施の本丸
(国の基準に倣う必要なし<ポリシーがないから活用できない?>)

新たに加わる「特定事業」 地域公共交通再編事業と 再編実施計画(27条の2~8)

<内容> 詳細な路線網計画

- 網形成計画に基づき、面的な公共交通ネットワークの再構築の具体的内容(既存路線・ダイヤの見直し、新たなサービスの導入等)を記載

<特例> 事実上の「権限移譲」

- バス路線・輸送力設定等に関する許認可の審査基準緩和
- バス運賃・料金規制の緩和(上限認可→届出)
- 計画維持を困難とするような行為の防止
- 事業が実施されない場合の勧告・命令

<条件> パートナースhip

- 自治体と交通事業者の合意

再編実施計画が意図するもの - パートナースhip(協働)で 運営する公共交通 -

- 事業者主導で自治体等が補助する自主運行バスでない
- 自治体主導で事業者が受託運行するコミバスでもない
→ 自治体と事業者がパートナースhipを組んで路線網を「つくり」「守り」「育てる」ことを通じ、公共交通活性化・再生を図り、地域魅力向上へつなげる
→ 具体的な形としての「公設民営」「公設民託」「車両リース」

地域公共交通に関する諸制度の改革は 交通事業者・労働組合の活躍を期待している

- 地域公共交通を役に立つものにするための「適材適所」「一所懸命」「コーディネート」「品質保証」は、現場の参画・協力・誘導あってこそ可能
- そして、今でも、公共交通の基幹は鉄道・バス・タクシー事業者が担っている(改正地域公共交通活性化再生法のターゲット)
- そこにこそ、交通事業者の今日的付加価値がある！
- これに貢献できる活動をしてこそ、組合は職場・雇用を守り、地域を守ることができる！
→ 現場に立脚した企画提案力・サービス力が、運行受託や企画提案が採択されるための源泉(付加価値)に
→ そして、魅力ある事業に生まれ変わることができる！
制度を利用して前向きの提案を恐れずやってください！
実際に使ってもらえありがたかってもらえるかがすべてです！

公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～ 答えは現場にある！現場にしかない！～

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
 - ◆ パラバラではダメ。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きところとなる
 - ◆ 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 14/11/28

44

「みんなの想い」で地域公共交通を地域の手に取り戻し、役に立つものに現場で変えていこう

- ◆ 住民の想い：必要なおでかけが確保された生活環境
- ◆ 自治体の想い：豊かで魅力的な地域
- ◆ 事業者の想い：存在意義があり、収益も出る事業運営
- ◆ 運転手の想い：やりがいがあり苦しくない仕事場

これらを全部実現することができる、

「みんなが安心して住み続けられる持続可能な地域」を支える「みんなが乗りたくなる公共交通」を「みんなで守り育てる」体制

そのために大事なのが「現場起点」

- ◆ 意見を言い、議論し、取組に参加し、評価することで、改善を進めていける「場」をつくり広げること
- ◆ だれの指図を受けるのでもなく、人任せにせず、できる範囲で、しかししかし「行動」すること

それはまず「現場であなたが動く」ことから始まります！
体がうずうずするでしょう！ 今日から早速動きませんか！

名古屋大学 加藤博和 14/11/28

45

加藤博和

検索

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

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

公共交通戦略立案やコミバス・DRT導入、路線バス改編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！

東海3県の路線バス情報のページ

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

東海3県（愛知・岐阜・三重）の路線バス情報、特に、山間地域のバス・過疎バス・自治体運営バスなど、メジャーなメディアでは分からない情報を重点に提供

（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>