

地域みんなで バス交通を生まれ変わらせる方法

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
(一財)中部貸切バス適正化センター代表理事
国土交通省交通政策審議会委員
加藤 博和

根源的な原因は？

- 収益性(すなわち付加価値)が低いので必要な経費が払えない
 - 安全に…当たり前
 - 速く…自力では限界がある
 - 快適に…それにお金を払ってくれる人は多くない
- 品質競争が成立しにくい
価格競争にならざるを得ない
コストを下げるしかない

当然の品質(=安全)を落としてしまう
路線バスの付加価値って何？

軽井沢スキーバス事故はなぜ起こったのか？

- 原因解明はまだ済んでいない
- 当初、バス事業者も旅行会社も「安全をおろそかにしてはいない」とコメント
- ところが実際は法令違反多数だった
- 旅行会社は法令に基づく運賃をバス事業者を支払っていなかったことが大きく報道。というか、守る守らない以前の問題で、旅行会社はもとより、運行事業者も制度自体を全く理解していなかった
- 運賃違反が直接の原因ではないにせよ、業界の問題構造を端的に示す事象である
 - **これは貸切バスのみの問題なのか？**
 - **乗合バスには、貸切バスの下限運賃のような制度はない**

運転者確保が危機的状況に！

量：事業規模の制約要因に

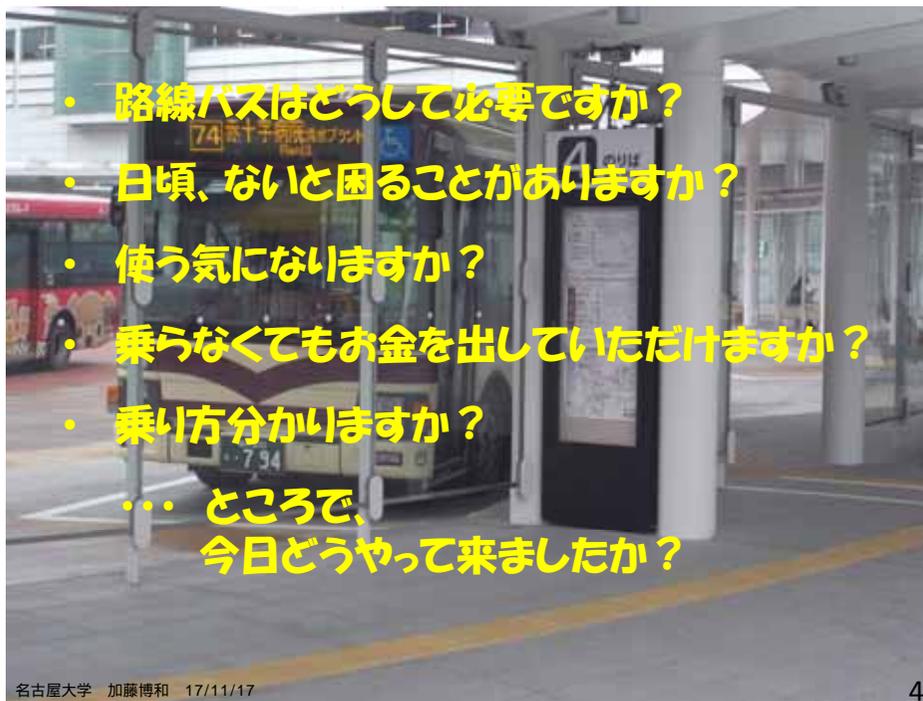
- バス…減便・廃止の理由に。川崎鶴見臨港バスで36年ぶりに24時間スト(しかも完徹)
- タクシー…特措法で減車したのに稼働率が低迷

質：安全確保に懸念

- バスにおける重大事故
- 進む高齢化

要は「やりたい人がいない」

- 待遇はよくないのに仕事はきつい
- リスクも高い



- 路線バスはどうして必要ですか？
- 日頃、ないと困ることがありますか？
- 使う気になりますか？
- 乗らなくてもお金を払っていただけますか？
- 乗り方分かりますか？
- … ところで、今日どうやって来ましたか？



百回の陳情より一回の利用

(誰かに助けてもらって)とりあえず残ったとしても、それを活用して地域が活性化しなければ意味はないし、守っていくこともできない
 将来もっと深刻な形で問題が再燃する
 当事者意識が大事

「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
 - カーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキ、つまり半自動
 - 一方、公共交通はよく調べて理解し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？
 - バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？

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で頭も回る！ だから、胸を張って乗るべきである！
- 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
- 予防医療・交通事故防止に。医療・介護費削減が見込める

みんな勝手なことばかり言っている間に・・・

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？



名古屋大学 加藤博和 17/11/17

全但バス神鍋高原線（兵庫県豊岡市）の例

2007年9月：全但バス、路線の大幅撤退意向を表明（経営危機）

2008年10月：予定路線の一部について休止（全運行量の3割）。神鍋高原線は市単独補助路線として存続したが、朝7時台の便を廃止（低利用率）、乗客減が加速

2011年10月：市補助による、2年半の「上限200円バス」実験開始。通勤通学対応便を増便。住民・沿線施設を巻き込んだ利用促進運動を展開

< 利用者3割増。高校通学：0人 40人

運行補助は年200万円弱増も、小中生への通学定期補助が年300万円弱減となり、市全体で年100万円強支出減 >

2014年7月：市が10月から3年間の実験継続を表明

「バス会社の心に点火！」

面倒かもしれないけど、儲かるわけでもないけど、
地域や自治体とともに取り組むことで地域をよくできる
これこそ公共交通事業の醍醐味

名古屋大学 加藤博和 17/11/17

みんなで「一所懸命」づくり守り育てる

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ま出す
(自治体バスとコミバスは全く違う)

市町村

沿線企業等



負担・支援
方法は様々

地域住民

利用者

・みんな対等
・言いつばなしにしない
・できることをやる
信頼関係

名古屋大学 加藤博和 17/11/17

「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（クロスセクターも含め）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作り出される
 - 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）

名古屋大学 加藤博和 17/11/17

「一所懸命」の条件

～「新しい公共」は待っていてもできない～



- ①公共交通を必要とする
地域住民の願いや活動
- ②理解し下支えする自治体
- ③協力的であり、あわよくば
新しいビジネスにしようと
する交通事業者
- ④主体間の意思疎通を図り
利害関係を調整するインタプリ
ター(言葉が通じるようになれば
コーディネーターが必要に)

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性
それがないとキーパーソンも活躍できない

- ※ 行政: やっかい払いではない。お金で解決できないだけ面倒
- ※ 事業者: まさに新しいビジネスチャンスの宝庫。「囲い込み」も

名古屋大学 加藤博和 17/11/17

12

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



名古屋大学 加藤博和 17/11/17

- ◆ 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: ぎふっこバス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、15年9月2路線、16年9月1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・タクシー「東部」08年7月、「北部」10年10月、「前芝」「南部」13年10月、「川北」16年1月
- ◆ 津市: 「高松山」13年1月、「二俣」15年2月、「上佐田」15年12月

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年10月1日施行)

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

この法律ができて10年もたつのに、
なぜいまだにやれないのでしょうか？

名古屋大学 加藤博和 17/11/17

14

渴望される「成功体験」

- 「乗客は減って当然」という思い込みこそが一番の敵
- 暗い話ばかりで待遇も悪い企業に若者が入るわけがない。運転者不足解消は「前を向く業界」にならないとできない
- 利用が減るほど税金が還付されるという「負け犬根性」からどう脱却するか？



- エコルカード(学生用全線乗り放題定期券)だけで、九州全体でのバス利用者数を増加に転じさせたN社
- 企業向け定期券割引で増益しベアを実現したF交通
- 戸別訪問・対象別案内パンフ・バック販売で顧客を掘り起こしたTバス

「利用者目線」を意識
(マーケティング)

名古屋大学 加藤博和 17/11/17

15

日帰り路線バスパック

《出張ビジネスマンに人気 短時間で十勝観光》

バスで10分

「ばんえい十勝・とかちむら」バスパック

昼間でここだけの観光、必見です！

【観光地】 湯元温泉のつとむ

大人/500円・小人/350円

【観光地】 ばんえい温泉・空母→ばんえい→湯元温泉

大人/1,300円・小人/750円

●湯元温泉（ゆしーろ）は世界的にユ・ユの島

●湯元温泉（ゆしーろ）は世界的にユ・ユの島

●湯元温泉（ゆしーろ）は世界的にユ・ユの島

バスで10分

「真鍋産園」バスパック

日本最大級の327ヘクタール

【観光地】 湯元温泉 300円のところ

大人/1,000円・小人/500円

【観光地】 真鍋産園 100円のところ

大人/1,750円・小人/900円

●4/22→12/31期間

●湯元温泉（ゆしーろ）は世界的にユ・ユの島

●湯元温泉（ゆしーろ）は世界的にユ・ユの島

●湯元温泉（ゆしーろ）は世界的にユ・ユの島

日帰り路線バスパック

《社会見学・歴史・芸術 に関心のある方へ》

「愛の園から幸福へ」バスパック

恋人の聖地で幸せに

【観光地】 湯元温泉 300円のところ

大人/1,000円・小人/500円

●湯元温泉（ゆしーろ）は世界的にユ・ユの島

●湯元温泉（ゆしーろ）は世界的にユ・ユの島

●湯元温泉（ゆしーろ）は世界的にユ・ユの島

「ワイン城とDCTsarden(KEDA見学)」バスパック

十勝ワインといえはここ、バスからここをワインを堪能できます。またドリカムファンなら見逃せないDCTsarden(KEDA)です！

【観光地】 湯元温泉 300円のところ

大人/1,400円・小人/900円

●湯元温泉（ゆしーろ）は世界的にユ・ユの島

●湯元温泉（ゆしーろ）は世界的にユ・ユの島

●湯元温泉（ゆしーろ）は世界的にユ・ユの島

「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
- 公共交通は特定の時間・行先にしか利用できないが、それゆえに、自家用車より分かりやすいこともあるのに、それをうまくPRできていない
- 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

「何に使えるのか分かるようにする」ことが重要
その企画をどう組み、情報をどう出すか？
「全く知らない人」を想定する

行先	乗車時刻	のりば	路線名	降車バス停
ひがし茶屋街	20:53	7	湯涌温泉	第六山下・金沢城
ひがし茶屋街	21:00	6	北陸大学太陽が丘	第六山下・金沢城
ひがし茶屋街	20:53	7	湯涌温泉	橋場町
ひがし茶屋街	20:55	7	湯涌温泉	橋場町
ひがし茶屋街	20:50	9	寺井中央	広小路
ひがし茶屋街	20:55	9	野々市車庫	広小路
近江町	20:50	3	東部車庫	湯元温泉・近江町市場
近江町	20:52	6	朝霧台	湯元温泉・近江町市場
香林坊	20:50	3	東部車庫	香林坊
香林坊	20:52	6	朝霧台	香林坊
湯元温泉	20:50	3	東部車庫	湯元温泉・21世紀美術館
湯元温泉	20:52	6	朝霧台	湯元温泉・21世紀美術館

「魅せる化」
 これを見て、いろんなところに行きたいと思わせる
 ラインアップになっているか？
 それを訴えかけているか？

まちや施設と「連携」する

「乗って楽しい」×「降りても楽しい」=「ライフスタイル提案」
「どのような人を、どこに、どのように運んで喜んでもらうか？」
※昔は都心・駅前だけ見ていればよかったが・・・

☆家からバス停までの距離・待ち時間は不利だが、
 施設のバス停位置は自家用車より有利となりうる
 ☆駐車場渋滞も顕在化 → 路線バスにとって有利
 ☆まち・施設との連携は「商品」
 特典や共同イベントなどでシナジー効果発揮
 結節点としても好適(待てる、寄りたくなる)



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

常に利用者目線：ターゲットを明確に

- TPOに応じた**コンテンツ**設定を考える
 - 時間帯(Time)、場所(Place)、場合(Occasion)
 - コンテンツをどう**メディア**に載せるか？
 - 必要な情報を厳選し、キャッチーに**提示**するには？(キーワード、コピー、…)
 - CMや通販番組など、参考になるもの多数
- **いまの路線網の「魅せ方」を変えるだけでもかなり改善の余地があるが、それだけでは間に合わないことも**
- 「魅せ方」を考えることから、**路線網を見直すことにつながる場合も**

公共交通事業者に必要な3つの力

これらが「運ぶ」だけでない「付加価値」を生む

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

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？
 - **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」 = 「にぎわいが無い」
= 「個性がない」 = 「まちが衰退する」**

クルマは都心空洞化・郊外化を促進する

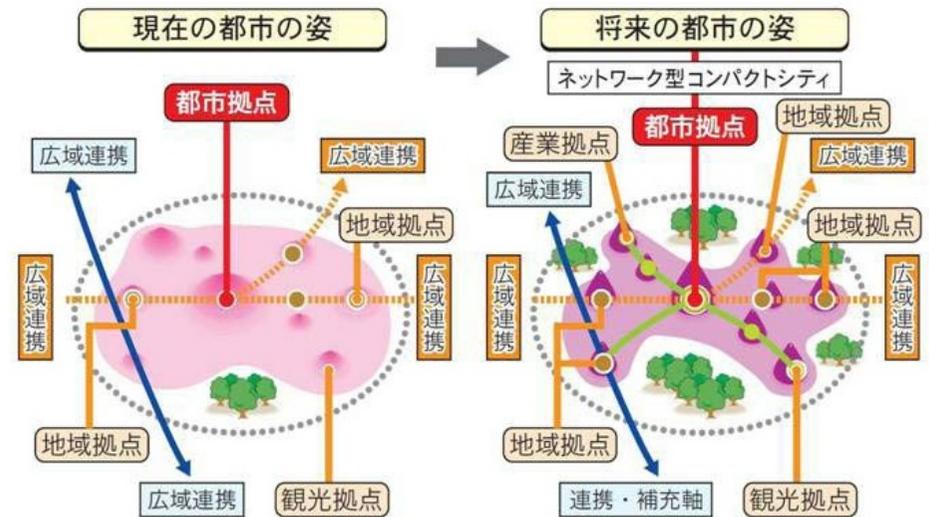


魅力に乏しく無個性で競争力のない都市域

かしこくないし楽しくない・・・
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
しかもCO₂もたくさん出る



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



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

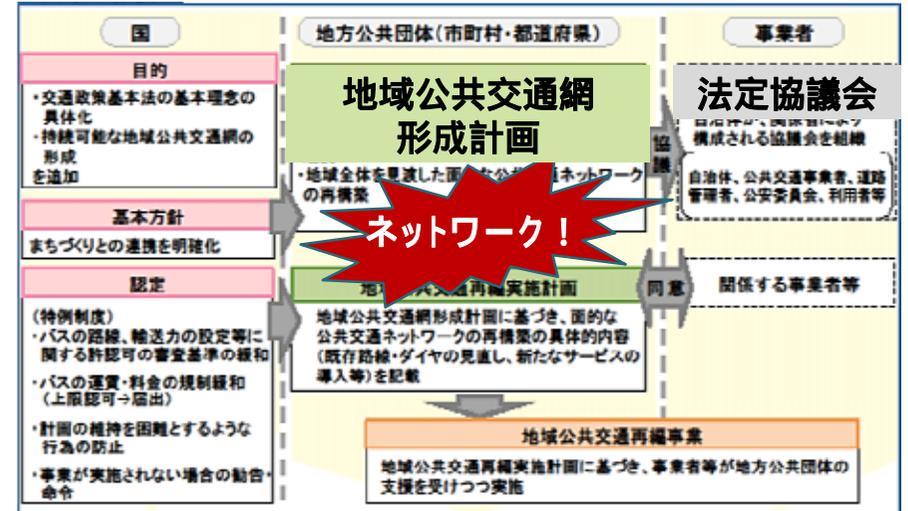
- 立地適正化計画の作成
- 市町村は、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関する施設の立地の適正化に関する計画（「立地適正化計画」）を作成することができる。
 - 立地適正化計画には、その区域のほか、おおむね以下の事項を記載する。
 - 居住誘導区域（居住を誘導すべき区域）及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策
 - 都市機能誘導区域（居住に関する施設の立地を誘導すべき区域）及び市町村が講ずべき施策 等

コンパクト！



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



ネットワーク！

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

「小さな拠点」と地域公共交通はセット



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?
 - 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
- 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

地域公共交通確保維持改善事業



LRT・BRTは定時性・速達性に優れるが、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)
- 名古屋大学 加藤博和 17/11/17 31

地域間幹線バス路線 (地域公共交通確保維持改善事業での定義)

- 1) 一般乗合路線 (路線定期運行)
 < コミバスでもよい、というか、コミバスの定義は不明確 >
- 2) 複数市町村にまたがる
 (2001年3月末の市町村構成を当面適用)
- 3) 1日あたり運行回数が3回以上
- 4) 1日あたり輸送量が15~150人

- ◆ 地方部では、鉄道とともに公共交通の骨格をなす重要な路線
- ◆ 多くの場合、コミバスよりずっと利用が多く、補助の意味がある
- ◆ しかし、この制度が、便利で地域の役に立つ公共交通「網形成」に結びついていないと言いがたい
- **改善インセンティブがないことが問題**
- **市町村負担を前提とせず、地域公共交通会議での議論も不要であることが大きい。網形成計画で扱わない自治体さえある**
- ◆ **そもそも、なぜこの要綱に合う路線だけ優遇しないといけなくか？ (杓子定規?)**

国自旅第40号
平成29年4月28日

各地方運輸局長
沖縄総合事務局長 へあて 署名普通

国土政策局長
自動車局長

国自旅第40号(2017年4月28日) 地域間幹線系統等における生産性向上について

地域間幹線系統等における生産性向上について

今後の人口減少が見込まれる中で、特に地方部の乗合バスの赤字は拡大しており、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のためには、乗合バス事業の生産性向上の取組が不可欠である。地方運輸局長等においては、交通政策部門と自動車交通部門が連携し、下記について、積極的に対応するとともに、関係地方公共団体、関係団体及びバス事業者と連携されたい。

また、本件については、公益社団法人日本バス協会会長へ、別添のとおり通知したので申し添える。

趣

1. 都道府県協議会等において生活交通確保維持改善計画を策定するにあたり、地域の事情に応じて、補助対象系統における生産性向上の取組(別添事例参照)の検討を促すとともに、その検討に積極的に参加し、検討結果として以下の事項を計画に盛り込むよう指導するものとする。
 - ・ 生産性向上の取組
 - ・ 営業収入増や補助系統の収支改善の数値目標 (KPI)
 - ・ 取組スケジュール
2. 計画の提出期限は、6月末までとなっているが、検討の進捗状況により期限までに提出が困難な場合は、8月末までの提出を求めらるものとする。なお、計画提出後においても生産性向上の取組の検討が行われ、新たな取組を実施すること等により、計画の変更が必要な場合は、適宜、変更計画の提出を指導するものとする。
3. 計画に盛り込まれた生産性向上の取組の実施状況を適宜把握し、必要な助言指導に努めるものとする。

地域間幹線系統確保事業における輸送量の算定について(国土交通省調べ)

輸送量を算定している自治体は増加傾向にあるが、算定方法が異なり、比較が難しい。

1. 事業の概要

(1) 事業の概要

国土交通省は、地域公共交通の存続が危殆にひんしている地域において、地域の特性、実状に最適な交通手段を確保し、維持することを目的として、路線バスの運行を確保する地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統確保事業)を実施している。地域間幹線系統確保事業は、地域公共交通の維持・発展を目的とし、交通事業者、地方運輸局長、地域の関係団体(協議会)と連携し、当該地域において地域の特性、実状に最適な交通手段の確保等が行われることとなるように、地域の生活交通の実状を的確に把握し、当該地域公共交通確保維持改善事業の必要性、目標、効果等を踏まえて計画(生活交通計画)を策定し、同計画に対して生活交通計画を申請し認定を受けることとなっている。

同計画は、生活交通計画に基づき実施される地域公共交通事業として、複数の市町村にまたがる地域の交通ネットワークを確保し、維持するために、幹線となる路線バス(幹線系統)の運行等に対する支援を行っているほか、幹線を補完する地域内交通を確保し、維持するために、別添がマンダバスや乗合タクシー等の運行等に対する支援も行っている。

(2) 地域間幹線系統確保事業の概要

同計画は、地域公共交通事業のうち、地域の交通ネットワークを確保し、維持するために複数の市町村にまたがる幹線系統を定期的に運行して平時の公共交通を確保することを目指す。地域間幹線系統確保事業者等(補助事業者)に対して、幹線系統の運行に係る収支の赤字額を対象として、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付事業に基づき地域間幹線系統確保維持改善事業費補助金(補助金)を支給する事業(地域間幹線系統確保事業)を実施している。地域間幹線系統確保事業の実施に当たっては、生活交通計画に基づき補助事業者が算定した1日当たりの幹線系統ごとの平均乗車人数(輸送量)を算定することとなっている。そして、輸送量と乗車人数を算定する幹線系統(補助対象)は協議会が1人以上10人以上の乗客を確保できると定められている。

これによって、同計画は、補助系統については、地域の幹線系統の運行を支援する趣旨から、最低限、1人1日当たりの運行回数以上に乗客数で輸送できない1日当たりの乗車人数である人をも乗せたもの以上の輸送量であることが必要としている。そして、輸送量は1人を1回乗った場合、地域間の交通ネットワークとして確保し、維持することが目的であるが協議会により確保を行った上で地域の特性、実状に応じて、運行手段の再編やマンダバス、乗合タクシー等の路線バスの代替輸送手段等の最適な交通手段を検討すべきであるとしており、同計画においても、これらの最適な交通手段の検討が行われるよう、前記のとおり様々な支援を実施している。

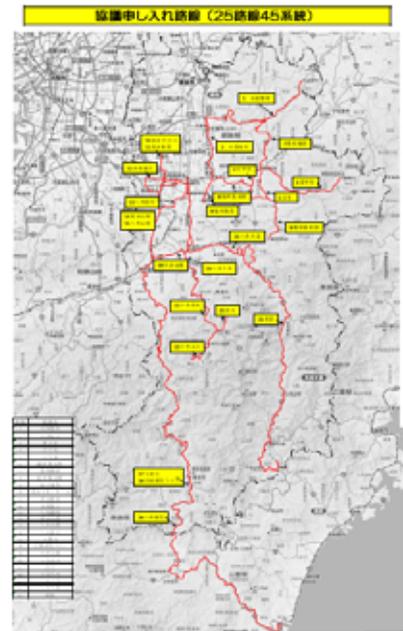
地域間幹線系統確保事業における輸送量の算定については、前記のとおり、計画平均乗車数に基づき算定することとなっている。

輸送量 → 計画平均乗車数 → 計画平均乗車数 × (1日当たりの運行回数 × 1人)

そして、計画平均乗車数については、実際の乗車人数を調査することが難しいことから、先のとおり計画収入を基準に算定されることとなっており、この計画収入は基準乗車数(乗客数)を乗じたものである。

会計検査院 「平成28年度決算検査報告の概要」 地域間幹線系統確保事業における輸送量の算定について (2017年11月8日)

- 「回数券購入」という名目でありながら、輸送実態を伴わない(事実上の欠損補助だが、輸送量のかさ上げに使われる)
- 輸送量基準がある意味を考えると、この方法は明らかに不適切
- 元をたどれば「なぜ必要か」「どんな対応が必要か」をだれも考えていない結果起こったこと



あの奈良県さえも・・・

- 全国で最もバス利用者の減少が遅かった(路線維持のことを考えなくてよかった)
- しかし、ドル箱であった北部ベッドタウン路線が少子高齢化の直撃を受け、事業者が赤字
- 県南部25路線45系統(地域間幹線補助路線)が維持困難と、事業者が2013年に表明(規定の補助を得てもなお3億円以上の欠損)
- 維持する必要があるか? あるとすればどのように維持するか? 残された検討・対応時間は1年半
- **事業者の捨て身の問題提起を県が受け止め、市町村を主導(国が、事業者が、などと言っていても時間の浪費だと理解)**

公共交通とまちづくりのデッサン

複数の市町村をまたぐ路線バス、市町村連携コミュニティバスを中心に、まちづくりの方向性、実施事業などを示した「公共交通とまちづくりのデッサン」を作成しました。
県内を東部、中部、南部、北西部に大別し、さらに路線ごとに3グループに分類しています。



グループ	系統名
グループA	大規模路線・東山線・上野川線
グループB	大規模路線
グループC	高宇加線・豊田線・高田線・高田線
グループD	大宇加線・高田線
グループE	高田線・高田線
グループF	高田線
グループG	高田線
グループH	高田線
グループI	高田線

奈良県 地域公共交通網形成計画

2016年3月策定
地域間幹線バス路線を県・市町村・事業者で抜本見直し

- 都道府県は「地域間幹線(バス・鉄道・船)マネジメント」を能動的にやることが求められる
 - 地域間幹線国庫補助の見直しも必至になっている。自ら頑張っていないところは助けられないというのが国庫補助のトレンド
- 網形成計画は「アピール」でもある

- まちづくりの方向性
グループ別に開催した「路線別検討会議」で議論したまちづくりの方向性を示しています。
- 関係市町村
各グループに関係する市町村を示しています。
- 主な沿線施設
対象となるバス系統の主な沿線施設(駅、行政施設、病院、学校、観光地、商業施設)を示しています。
- 評価指標
取組を評価する指標と、各グループにおける目標を示しています。
- 実施事業
目標を達成するために行う事業及び実施主体、目指す効果と事業の実施期間を示しています。
- 系統表
対象となるバス系統の番号、経路・経由地・終点を示しています。
- 系統番号
対象となるバス系統を番号別に色分けしています。
- まちづくりに関する課題・意見
「路線別検討会議」で課題や意見があった施設等を赤字で囲っています。
- 過去の路線別検討会議での意見
「路線別検討会議」での具体的な意見(意見・問題・アイデア等)を示しています。

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
そこで県が市と協力して路線を大再編

幹線:大規模小売店舗「清水プラント3」を終点とし、福井駅前と結ぶ。30分ヘッド(地域間幹線として国庫補助)
地域内:乗合タクシー「ほやほや号」を運行(昼間デマンド)
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
乗継拠点: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



「統合型予約配車システム」の提案

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るシステム
→乗換検索やタクシー予約配車アプリの統合(MaaS?)

導入のメリット

- ✓ 普段利用しない人でも分かりやすい
- ✓ 需要に応じた運行が可能
- ✓ 複雑な運行が可能(タクシーの相乗り等)
- ✓ オペレーター不要



車両の現在位置が把握できる

ボタン1つで予約・配車可能

実際の活用例

統合型予約配車システムへ ～乗換検索とタクシーアプリだけではダメ～

- 航空機・新幹線からタクシー、カー・サイクルシェアまで一括で検索でき、必要に応じて予約でき、決済もできるしくみ
- それによって、運行効率改善(稼働率・実車率向上)、安全性担保(リアルタイム運行管理)、利用者の運行情報アクセス性向上(顧客の拡大)の三位一体が期待できる
- 検索から分かる「利用者の要望」を活用した公共交通網見直しもスピード感を持って進められる
- 自動運転になれば、運行計画の自動生成も視野に

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

これこそ「網形成計画」に書くこと

地域公共交通網形成計画 (活性化再生法5条) 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」

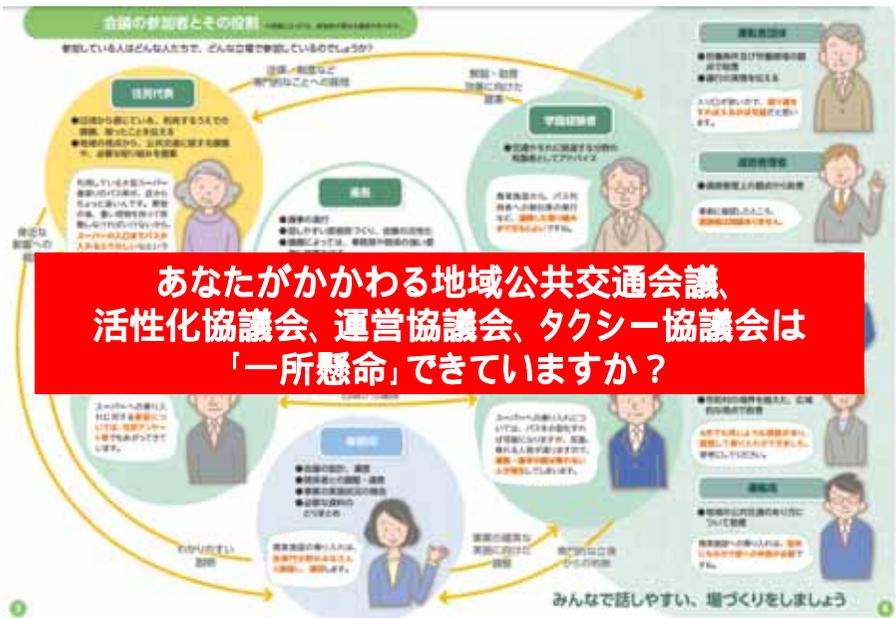
- この計画をつくらないで、場当たりのでない政策ができるのか?
- 必要な地域公共交通サービスを提供する「網」を明らかにし、その実現策を示すもの
- コミバス・デマンド・3セク鉄道だけでなく、一般路線バス・鉄道・一般タクシーを含めた包括計画として策定するべき
- 目的と評価指標を明確に。スケジュールをきちんと書く(自分たちがどのようにPDCAを進めていくかを具体的に)
- 関係者(全委員)がそれぞれ「何をやり」どう「連携」するか、地域の状況や計画の目的に則し「具体的に」書かれるべき
つまり、どう一所懸命するかを書く
- 担当者の「遺言」(政策の継続性)

・網計画をつくり実行していく組織が「協議会」

2006年10月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(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)



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

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
 - ◆ 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

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

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？

評価は非常に大事

- **一貫性が重要**: 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
- **結果も手法も公開**: 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(公共交通に対する自分たちの考え方をアピールすることにほかならない)
- その意味で、運輸局の第三者評価も(どうせやらないといけなしのだし、活用できる内容なら)活用しなければもったいない

評価方法の具体は、言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)

補助路線かどうかにかかわらず評価は当然行うべき

検討の背景

- 高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぎ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優先にすすめる」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、「高齢者の移手段の確保に関する検討会」を開催

具体的方策

<p>1. 公共交通機関の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ タクシーの乗車促進 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 配車アプリを活用した乗車促進 【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 	<p>4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ルールの明確化 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、カンパニイ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が自治体の準高を適用するなど、輸送の対象に当たらない交通手段を調査。【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
<p>2. 貨客混載等の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 貨客混載の推進 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送のかけこみ型 【平成29年6月までに結論】 ・ スクールバス等への選乗 	<p>5. 福祉行政との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 介護サービスと輸送サービスの連携 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化 【所やかに再知】 ⇒ 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】
<p>3. 自家用有償運送の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 検討プロセスのガイドライン化 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 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の円滑化 ・ 地方公共団体等に対する制度の周知徹底 	<p>6. 地域における取組に対する支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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

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

過疎地域における自動車運送業の生産性向上プラン(本文2.(1)に対応)

□ 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「かけこみ」を可能とする。



地域にある資源・公共交通とSTSを組み合わせる交通システムを構築

長野県中川村 生活交通確保事業

(村直営 + NPO公共交通空白地 / 福祉の3有償、2004.4.1改編)

- 村内の既存資源（鉄道・民営バス・タクシー、自治体バス、社協等の福祉輸送、ボラ輸送）を適材適所に組み合わせる再編
 - + 村営有償・・・巡回バス、学生・一般の集中需要
 - + 公共交通空白地有償 < 建設会社が設立したNPO >・・・高齢者等
 - + 福祉有償 < 社協 >・・・障がい者・要介護者等
 - + 一般タクシー・・・その他のフレキシブルな需要(しかし撤退してしまった)



Photo 中川村役場

市街地・小地域・端末における低速交通の可能性 ～車内だけでなく、沿道とも一体になれる！～



名古屋大学 加藤博和 17/11/17

群馬県桐生市「MAYU」(eCOM-8)

- 電動。最高速度19km/h。9人乗り
- 中心部観光のほか、中心部に近い公共交通空白地での運行実験(フィーダー)も実施中
- 「まちと一体になれる」・・・車内でのコミュニケーションだけでなく、車内と車外とのコミュニケーションにも資する(乗っていてめちゃ楽しい)
フィーダー・歩行支援として地域公共交通網を補完できる
地域で支えるスキームが好適
電動・中山間地でのガソリンスタンド撤退にも対応。自動運転とも好相性

52

「みんなの思い」で地域公共交通を地域の手に取り戻し、いきいきしたものに変わっていきこう！

- 住民の思い：必要なおでかけが確保された生活環境
- 自治体の思い：豊かで魅力的な地域
- 事業者の思い：存在意義があり、収益も出る事業運営
- 運転者の思い：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
「みんなが利用したくなる持続可能な公共交通」を
「みんなで作る」体制**

そのために大事なのが「現場起点」(自治体担当者のよりどころ)

- 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、しかししかしこく、うまく制度を使いこなして「行動」すること

**さあ、スタートです！現場であなたができることはあります！
体がうずうずするでしょう！明日でなく今日から動きませんか！**

名古屋大学 加藤博和 17/11/17

53

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がありますので、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>