

# 『バスの力』で地域を元気に！ ～地域公共交通戦略の勘どころ～

福島大学 経済経営学類  
(福島大学 うつくしまふくしま未来支援センター 兼務)  
准教授 吉田 樹  
e127@ipc.fukushima-u.ac.jp

## 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」があたり前なのか？

- ◆ 「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 地域公共交通づくりは「まちづくり」に役立つか？

- ◆ 「無料駐車場があれば街に人は来る」「移動販売や宅配サービスがあれば、バスはいらない」・・・本当にそうなのか？

## 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

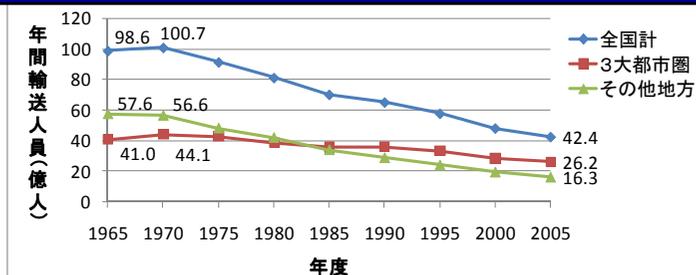
#### ・ 乗合バスの年間輸送人員：

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？

### ■ 退潮が続いた理由

- ・ 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

➡ 労働集約型産業である乗合バス事業は、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⇒廃止・減便⇒利用者減」の悪循環に陥りがち

### ■ 規制緩和後の政策動向

- ・ 地域協議会(2002～; 国庫補助路線)、地域公共交通会議(2006～; 主に市内路線・市町村運営有償運送)、**地域公共交通総合連携協議会**(2007～; 地域公共交通活性化・再生法に基づく法定協議会)など「協議会ブーム」

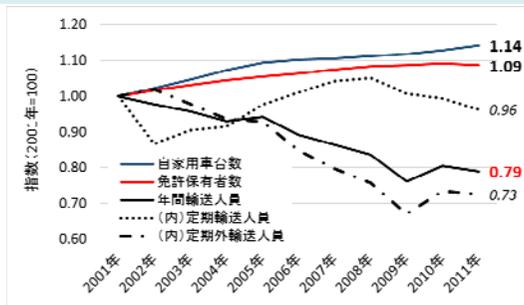
**地域公共交通の「マネジメント」の責務は市町村へ  
しかし、多くの市町村がこのことに「気づいていない」**

# 1. 地域公共交通はなぜ衰退したのか？

## ■ 止まらない「悪循環」…郡山市の場合

### 利用者減+サービス水準の低下

- ・ 一日の乗車人員；10年間(2011/2001)で**21%減少**
- ・ \* 免許保有者数は、10年間で9%増；上回る乗車人員の減少率
- ・ 市内の路線長；9年間(2010/2001)で**22%減少**



**規制緩和後もなお、「悪循環」が止まらない理由とは？**

# 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。

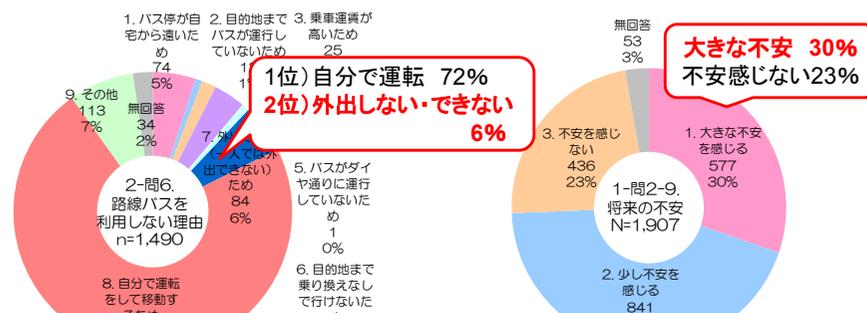
**事業者、行政、地域の「責任分担」が明確になっていない**

# 2. 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のか？  
交通への不安が高い地域…将来も生き残れるのか？**

# 2. 地域公共交通は、なぜ必要か？

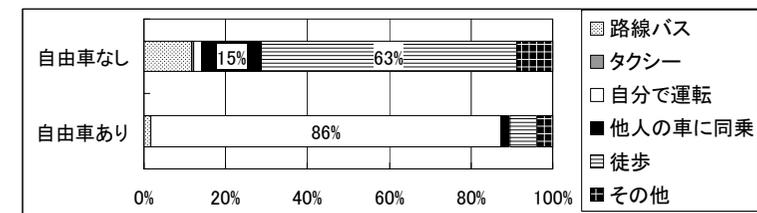
## ■ 地域公共交通が必要な「3つの理由」

### 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



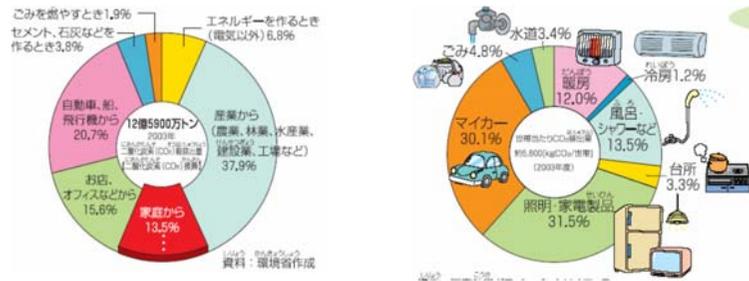
## 2. 地域公共交通は、なぜ必要か？

### ■ 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】



## 2. 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」

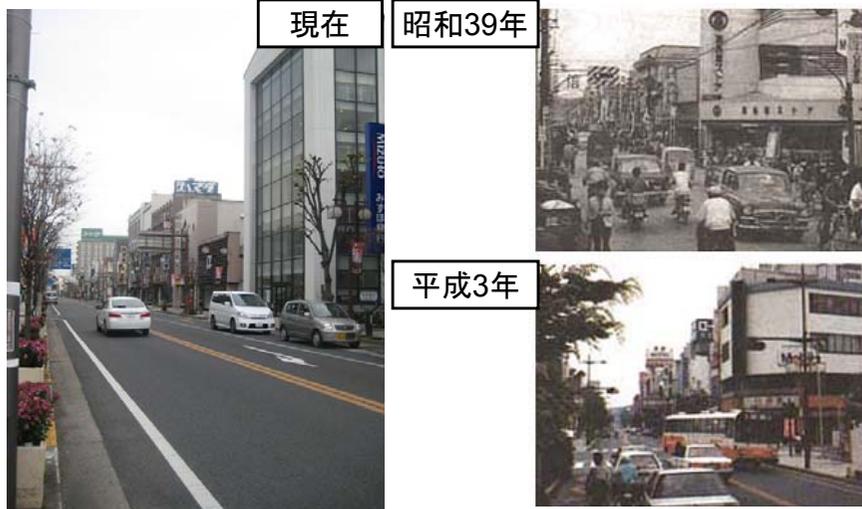
#### ③ まちなかの賑わいを演出する 【ストラスブールのBefore・After】

- ・ 「自動車優先」から「公共交通・歩行者優先」への転換
  - ⇒ 駅(停留所)に人が集う「場」が生まれる
- ・ 「まちなかの魅力」 = 「コンテンツの魅力」×「モビリティの魅力」
  - ⇒ 「モビリティの魅力」 公共政策でマネジメントすることが可能
  - 郊外大型店(GMS)には真似できない、(広義の)比較優位



## 3. 「公共交通」と「まちなか」との関係

### ■ 某市中心部の写真(昭和39年・平成3年との比較)

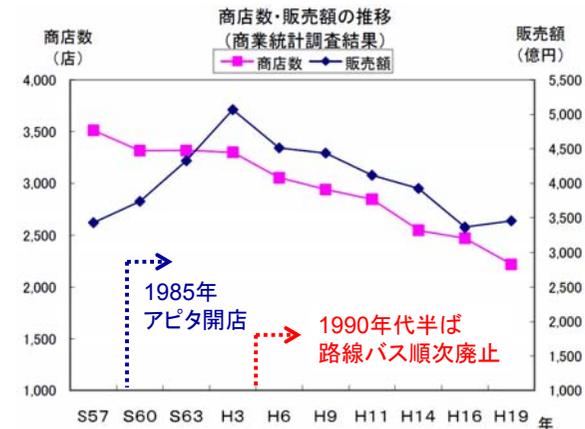


出典: 平成4年 警察白書

## 3. 「公共交通」と「まちなか」との関係

### ■ 郊外大型店出店もバス廃止とともに市内販売額は低下 某市における商店数・販売額の推移

- ・ 1990年代半ばまでに市内の路線バスが順次廃止される。

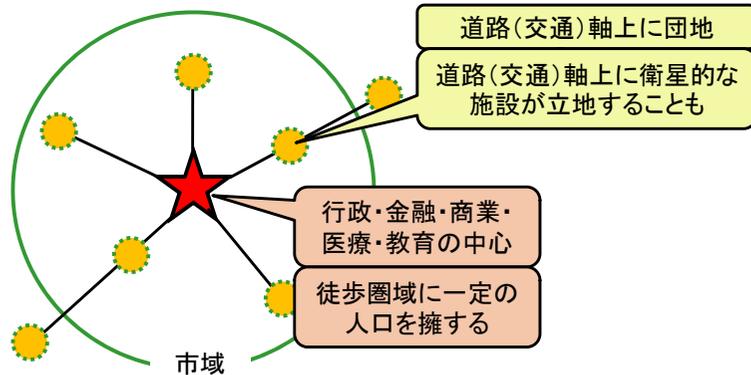


### 3. 「公共交通」と「まちなか」との関係

#### ■ 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

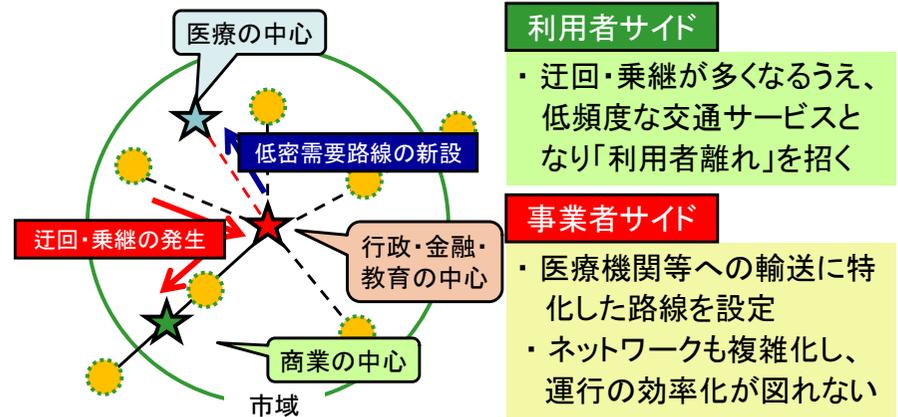


### 3. 「公共交通」と「まちなか」との関係

#### ■ 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



### 3. 「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・・・「もはや供給過剰」
- ・ 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



## 4. 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  
 > 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

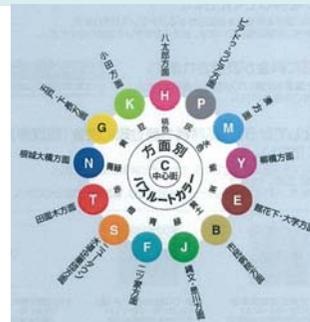


## 4. 公共交通を分かりやすく「見せる」

### ■ 「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

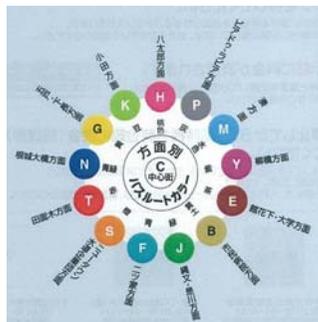


## 4. 公共交通を分かりやすく「見せる」

### ■ 「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



## 4. 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「みーぱす」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



## 4. 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



## 4. 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。



## 4. 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			
番号	行先	時刻	経由
T 71	蟹ケスラ学駅	11:20	司法センター・榎城(博物館)
八戸バス(0円以下バス)		11:22	内府渡・下渡
N 60	多賀台団地	11:25	西亮市・河原木団地
N 60	八戸駅	11:25	総合福祉会館・榎城大橋
T 132	吉米地駅通り	11:25	司法センター・八幡・越清水
T 60	八戸駅	11:35	榎城(博物館)・日赤病院
市内循環 市内循環線		11:40	フォニープラザ・ピアドック・ラピア
N 60	八戸駅	11:45	総合福祉会館・榎城大橋
T 170	三戸(上名久井)	11:45	司法センター・田面木・八幡
T 150	五戸(八戸駅)	11:50	内府渡・新田
T 50	本八戸駅	11:53	
T 60	八戸駅(日赤病院)	11:55	司法センター・田面木

## 4. 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」



## 4. 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

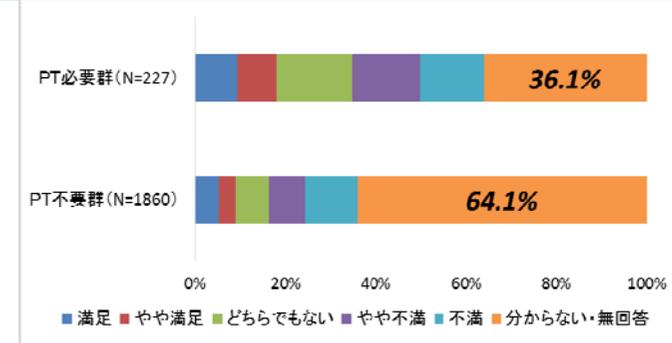


## 4. 公共交通を分かりやすく「見せる」

### ■ 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. これからの地域公共交通戦略

### ■ 公共交通政策に求められる発想

#### フランス国内交通基本法(LOTI法) 1982年

- ・ 交通は**経済的**、**社会的**、**環境的**概念に**役立たなければならない**  
**【経済】** 地域経済・産業への貢献、リーズナブルな公共投資  
**【社会】** アクセシビリティの公平性、コミュニティの持続  
**【環境】** モビリティ(移動)による環境負荷の低減
- ・ 「交通政策基本法」の施行(2013年12月); ぜひ一読を

- ① 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」の大きさ(「移動の価値」)**。
- ② 移動手段が「使える」こと=**「定住」に結び付く地域公共交通**  
 > 地域公共交通サービスの**「品質」**が重視される



**地域公共交通を「公益事業」として位置付けることが肝要**

## 6. 地域公共交通の「何を」改善するか？

### ■ 「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。**

便名	1	2	3	4	5	6	7	8	便名	1	2	3	4	5	6	7	8
小上	8:38	12:50	14:20	15:20	16:16	17:00	18:00	19:07	庄	7:15	9:02	13:15	14:45	15:45	16:38	17:38	18:38
大森	8:38	12:51	14:21	15:21	16:17	17:01	18:01	19:08	大森	7:16	9:04	13:16	14:46	15:46	16:39	17:39	18:39
大森	8:42	12:52	14:22	15:22	16:18	17:02	18:02	19:09	早	7:17	9:04	13:17	14:47	15:47	16:40	17:40	18:40
早	8:41	12:53	14:23	15:23	16:19	17:03	18:03	19:10	早	7:18	9:05	13:18	14:48	15:48	16:41	17:41	18:41
早	8:42	12:54	14:24	15:24	16:20	17:04	18:04	19:11	早	7:19	9:06	13:19	14:49	15:49	16:42	17:42	18:42
早	8:44	12:56	14:26	15:26	16:22	17:06	18:06	19:13	早	7:20	9:07	13:20	14:50	15:50	16:43	17:43	18:43
早	8:45	12:57	14:27	15:27	16:23	17:07	18:07	19:14	早	7:21	9:08	13:21	14:51	15:51	16:44	17:44	18:44
早	8:47	12:59	14:29	15:29	16:25	17:09	18:09	19:16	早	7:23	9:10	13:23	14:53	15:53	16:46	17:46	18:46
早	8:48	13:00	14:30	15:30	16:26	17:10	18:10	19:17	早	7:24	9:11	13:24	14:54	15:54	16:47	17:47	18:47
早	8:49	13:01	14:31	15:31	16:27	17:11	18:11	19:18	早	7:25	9:12	13:25	14:55	15:55	16:48	17:48	18:48
早	8:51	13:03	14:33	15:33	16:29	17:13	18:13	19:20	早	7:26	9:13	13:26	14:56	15:56	16:49	17:49	18:49
早	8:52	13:04	14:34	15:34	16:30	17:14	18:14	19:21	早	7:27	9:14	13:27	14:57	15:57	16:50	17:50	18:50
早	8:54	13:06	14:36	15:36	16:32	17:16	18:16	19:23	早	7:28	9:15	13:28	14:58	15:58	16:51	17:51	18:51
早	8:56	13:07	14:37	15:37	16:33	17:17	18:17	19:24	早	7:30	9:20	13:30	15:00	16:00	16:56	17:56	18:56
早	8:58	13:08	14:38	15:38	16:34	17:18	18:18	19:25	早	7:34	9:21	13:34	15:04	16:04	16:57	17:57	18:57
早	8:58	13:10	14:40	15:40	16:36	17:20	18:20	19:27	早	7:35	9:22	13:35	15:05	16:05	16:58	17:58	18:58

**公的支援 = 「おでかけ」の機会を広げる「投資」として市民のお役に立てるものでありたい・・・「正便益不採算」**

## 6. 地域公共交通の「何を」改善するか？

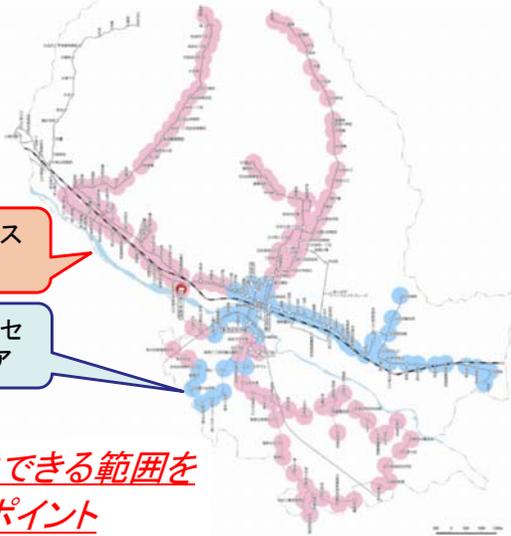
### 【事例】栃木・足利市生活路線バス再編の「改善指標」

#### 足利赤十字病院 へのアクセス

\* 外来受付時間内  
8:35～11:20に到着できる  
範囲

路線再編後にアクセス  
可能になったエリア

路線再編前からアクセス  
可能であったエリア

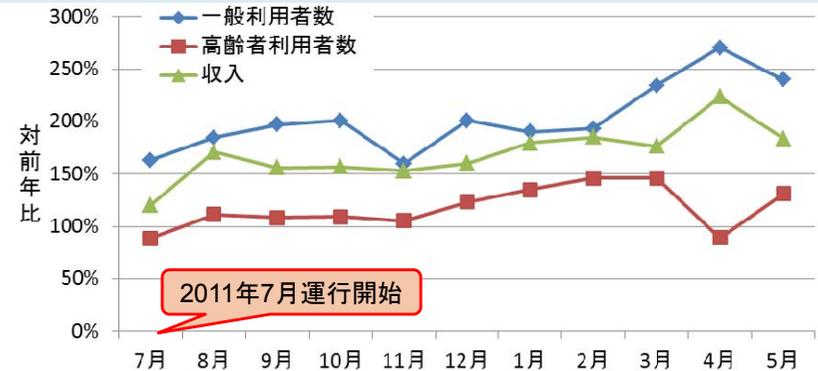


公共交通で「おでかけ」できる範囲を  
拡大することがポイント

## 6. 地域公共交通の「何を」改善するか？

### ■ 足利市路線再編後の推移（運行開始初年度の速報値）

- 乗車人員の増加；特に「非高齢者」は、**対前年比2.5倍**に
- \* 運行開始後、30ヶ月連続で対前年比増を更新
- 運送収入の増加；**対前年比2倍**に



## 6. 地域公共交通の「何を」改善するか？

### ■ 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」

## 6. 地域公共交通の「何を」改善するか？

### ■ 「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。



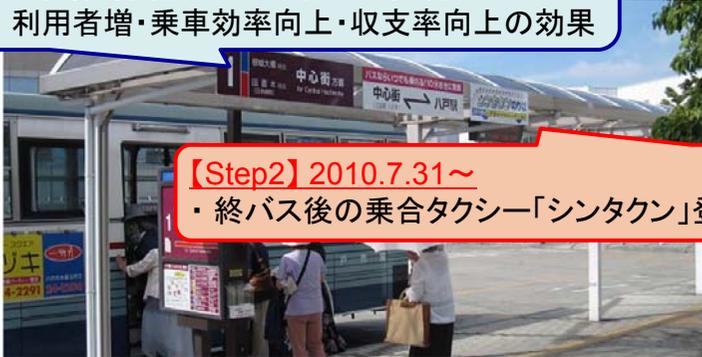
トータルで人口減でも(東北は仙台周辺以外はほぼ人口減少局面)、  
幹線軸の減少幅は抑えることで集約的な都市構造を指向

## 6. 地域公共交通の「何を」改善するか？

### ■ 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「シンタクン」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. 公共交通の「協議会」をどう活用するか？

### ■ 地域公共交通会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。**

#### 【地域公共交通会議】

(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

## 7. 公共交通の「協議会」をどう活用するか？

### ■ 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。

#### 八戸市地域公共交通会議

武山泰・八戸工大教授ほか17人で構成

#### 路線バス事業 連絡調整分科会

**プロジェクト型分科会**  
(例)災害時公共交通対策検討分科会  
南郷コミュニティ交通  
小型乗合交通ビジネスモデル化  
バスマップ企画(東北運輸局活プロ)

- ・ 毎年15～20回実施
- ・ ラウンドテーブル型の議論
- \* 構成員が資料を持ち寄る形式

## 7. 公共交通の「協議会」をどう活用するか？

### ■ 地方行政が不採算サービスのマネジメント主体に

- ・ 地域公共交通; 生活に身近な存在 ⇔ **被規制産業**

#### 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)

cf. 有償運送運営協議会

- ・ 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)

#### ③ 地域公共交通活性化・再生法(2007年10月)

- ・ 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。**

## 7. 公共交通の「協議会」をどう活用するか？

### ■ 全体計画(連携計画・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、地域内フィーダー・・・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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱  
(様式) 地域公共交通確保維持事業(陸上交通)  
地域公共交通確保維持事業(離島航路)  
地域公共交通確保維持事業(離島航空路)  
地域公共交通バリア解消促進等事業  
地域公共交通調査事業

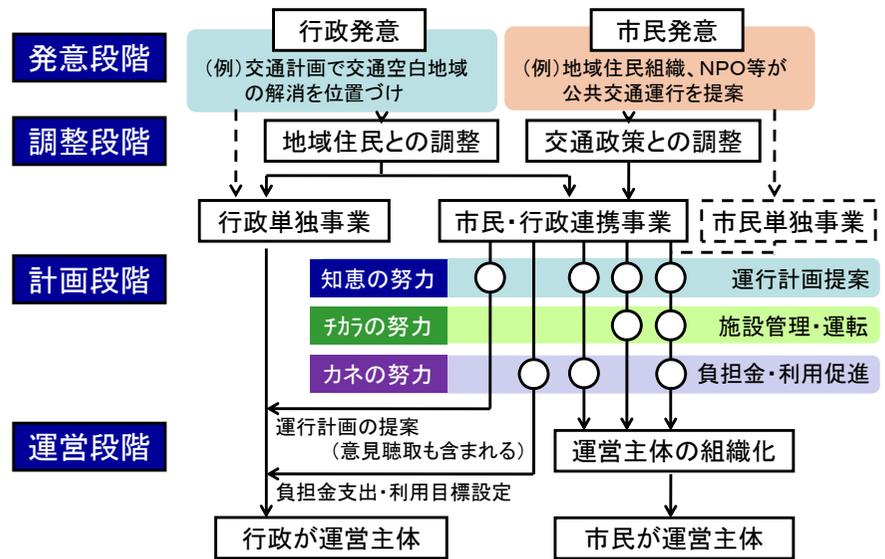
#### 全体計画(連携計画・形成計画(仮称))

- ・ 「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(連携計画・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！**

## 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」

#### 山形市明治・大郷地区

- ・ 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る声が強かった

## 8. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

### ■ 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、**歩行がつらいお婆ちゃんの自宅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」



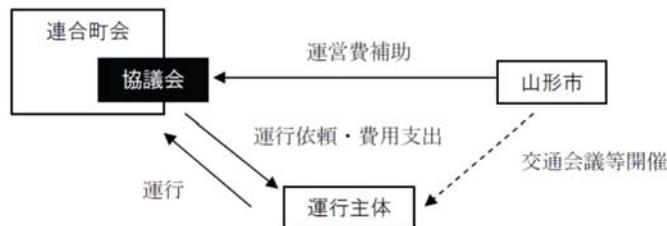
**地区レベルのサービス水準は「会議室」では決められない**

## 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

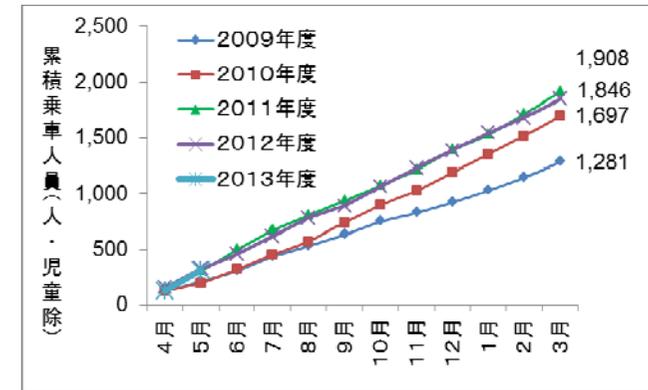


**市町村は、地域のモチベーションを持続させる仕掛けを創る**

## 8. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

### ■ 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年目は伸びが止まる; 「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

- ・ 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」

### ■ 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)



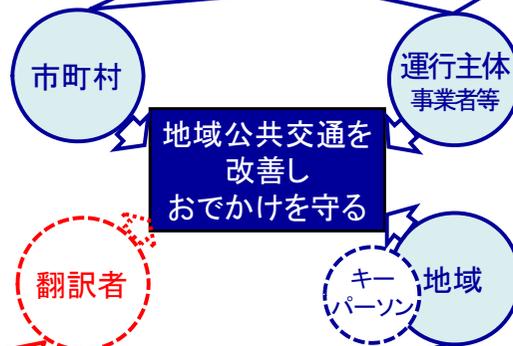
**地域公共交通は「お茶の間に明るい話題」も運ぶ**

## 8. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

### ■ 行政・事業者・地域の三位一体で「おでかけ」を守る

三位一体の契機となる「場づくり」、地域全体の交通サービスとの調整・連携。

交通事業者は「輸送のプロ」の視点で地域の取り組みをサポート



三者の「言語」を斟酌し、三位一体の文化を作り上げる仕事人(外部人材)

「口を出す」「利用する」「自ら動く」地域住民の「おでかけ」環境を整備

## 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(地域公共交通会議等)の実質化を図る;

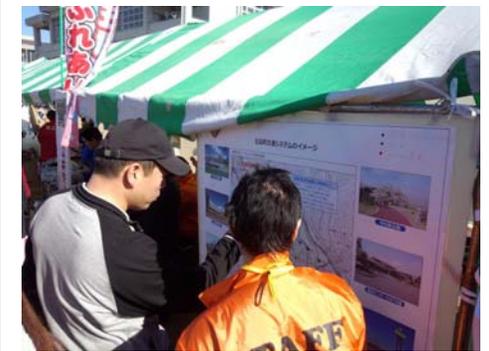
(例) 茨城県五霞町; 地域公共交通会議が「祭り」に屋台を出して、委員みずから広く町民の意見を集める

#### ◆ 「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. 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。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」ある地域公共交通づくりの「提案力」を地域で養う  
自らや周囲の常識にとらわれない「突破力」が必要