

くらしを支えまちを楽しくする  
バス路線をみんなで作りますか？

地域公共交通プロフェッサー  
名古屋大学大学院環境学研究科准教授  
加藤博和

## 地方部の地域公共交通は崩壊寸前

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。本当の原因は、  
事業縮小と利用者減少のいたちごっこ  
事業者の努力だけでは何ともならない

## 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りませんこと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。

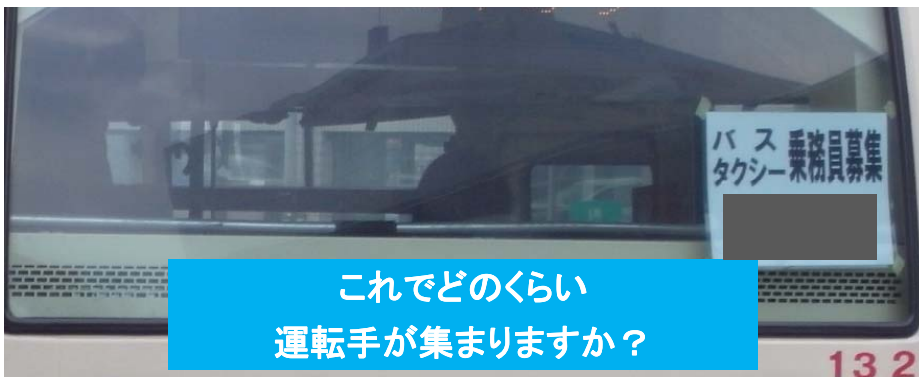
以上のことから本年度中に以下のダイヤ改定を皮切りに路線再編を実施いたします。詳細については追って順次お知らせいたします。

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、愛  
名古屋大学 加藤博和 15/09/08

## 路線バス事業衰退のスパイラル

- ・ バスサービスを買ってくれる人がいない
- ・ しかし、買ってもらえるようなサービスをつくりだすしくみやノウハウがない
- ・ 買ってもらえないのでやる気も出ない
- ・ 結果的に、サービスの劣化が加速する

→ このままいけば、お客様も減るが、  
働いてくれる人もいなくなる？



これでどのくらい  
運転手が集まりますか？

告知するなら自社商品の宣伝では？  
あるいは「業務拡張のため」とか

近年「地域を支える仕事」  
という触れ込みが効果的に

## 渴望される「成功体験」

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。運転手不足解消は「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、補助をたくさんもらえるように路線をいじる、という負け犬根性からどう脱却するか？

- エコルカードだけで九州全体でのバス利用者数を増加に転じさせた西鉄
- 戸別訪問・セグメント別案内パンフ・パック販売で顧客を掘り起こした十勝バス
- 企業向け定期券割引で増益しベアを実現した福島交通
- 自治体とのコラボで増客を達成し「対前年比プラスという数字を入社以来初めて見た」と素で感動した某社役員

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)



- 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)

## 本日と一緒に考えていきたいこと

どうすれば地域公共交通が、そして路線バス網や事業が息を吹き返し、いきいきしたものになれるか？

- 目的は「地域や利用者にありがたがっていただけ、地域を持続的に支える公共交通網・サービスの実現」
- 地域住民に求められる「自覚」「実行」
- 自治体に求められる「構想」「戦略(組織化)」「戦術(施策)」
- 事業者求められる「企画」「提案」「サービス」
- キーワードは「現場起点」「一所懸命」「適材適所」
- 小さくてもいいから一歩を踏み出そう
- 特に、事業者が元気になってほしい！



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

## 「不便」の正体 公共交通は「一見さんお断り」？

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

いつでも、どこへでも行ける自家用車と違い、公共交通は特定の時間・行先にしか利用できない

しかし、場合によってはそれなりに使えるのに、それが認識されていない

あるいは、たまに使いたい、環境のため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

→ 「使い方が分かるようにする」ことが重要  
(某バス会社社長: 路線バスは「不便」でなく「不安」)

→ いま金をかけなくてもやれることは多数  
ただ、それだけでは限界もある

## 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？  
(言い換えると、商品の意味が分かっていない)

## 公共交通を「くるり」と変える

- 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-

### 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？
- 安全を大前提に、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(パートナーシップ)**

→ **どうすれば「くるり」できるのか？**

## 乗っていただき、ありがたがっていただくために マーケティング（買っていただける価値の提供）の 発想が重要

1. 真の付加価値の認識 (Benefit)
  - 何を得たくてバスに乗るのか？
2. 差別化 (Positioning)
  - 他の手段と比べて何が強みか？
3. 顧客の特定 (Targeting)
  - だれがそれを評価してくれるか？
4. 具体化 (4つのP)
  - Product (商品) / Price (価格) /  
Promotion (販促) / Placement (販路)

## 「コミュニティバス」は救世主たりえたか？



Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」  
(1995.11運行開始)

現在では全国の半数近くの  
市町村が運行

- しかし、表面的「サルマネ」によって、似て非なる非効率な「巡回バス」が広がる原因に(最近はデマンドでも・・・)
- 市町村が丸抱えすることで住民・事業者がモラルハザードに
- さらに、路線バスとコミュニティバスが全く別の二重体系に

- 「企画・運営」と「運行」の分離  
自治体 : 企画・運営 (委託)  
交通事業者 : 運行 (受託)  
→ 公営交通のように事業収支・  
リスクに煩わされることがない
- それによって可能となった  
新しい基本コンテンツ設定  
小回り循環、停留所間隔200m、  
小型バス、100円運賃  
→ 地域に合った「わかりやすく」  
「使いやすい」公共交通を実現

## あってはならない「コンテンツ」

1. 理由は知らないが、コミバスは100円に決まっている
2. 市内どこでも便数・車両は同じであるべきである
3. 停留所では停留所名やバスの愛称を大書きする
4. いくら利用が見込めるからといって民間施設に乗り入れるべきではない。ましてや停留所名に用いるなどもつてのほか
5. 何に使ったらよいかさっぱり分からない路線・ダイヤを設定する
6. 乗り継ぎできると言いながら、ダイヤが合っていないかったり、片方が遅れると接続しなかったりする
7. 地域で停留所をきれいに管理する体制がない
8. 駅の案内や公共交通マップで路線バスとコミバスがバラバラ
9. 運行開始後1年くらいから見直し検討を始める
10. そもそも自治体担当者がろくに乗っていない

## いい路線とは？

(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こそ大事

## 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、もう公共交通にも乗れない

※クルマが使える間に経験しておくことが必要

## 公共交通事業者に必要な3つの力

### 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

## 供給者目線から利用者目線へ・・・ ・・・とりあえず見直してみませんか？

1. クルマの窓はきれいか？
2. 停留所看板は朽ちていないか？
3. 運転はよどみないか？
4. 運転手はあいさつしているか？ アナウンスは聞き取れるか？
5. 配布路線図・時刻表は分かりやすいか？ 欠品がないか？
6. 路線網はごちゃごちゃしていないか？
7. 方向幕表示はアピールするか？ 行先・経由は魅力的か？
8. 路線・停留所名称は適切か？ 利用したくなるか？
9. 停留所掲出物は見やすいか？ 配布物やアナウンス、方向幕、案内板等と整合しているか？
10. 系統番号は乗車すべきバスの選択に役立つか？
11. ターミナルののりば割り当ては利用者から見て合理的か？
12. 新路線の出発式で社長が率先して路線の「売り」を説明し、乗客の案内をしているか？ 黒塗りで帰ったりしていないか？

## どうすれば事業者のスイッチが入るか？

### -全但バス神鍋線（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

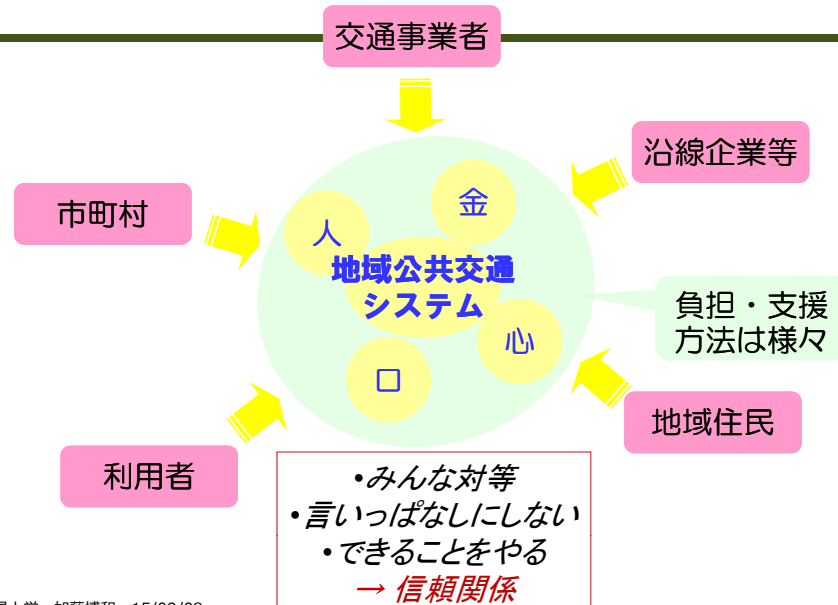
「バス事業者の心に点火！」

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  
これこそ路線バスの醍醐味

## 豊岡市役所の取組

- 率先してバスを利用
- 連携計画策定・・・路線を3段階に区分
  - 全但バス<事業者>
  - イナカー<市>
  - チクタク<地域>
- 路線存廃の基準を明確化。情報公開。PDCA

## みんなで「一所懸命」支える

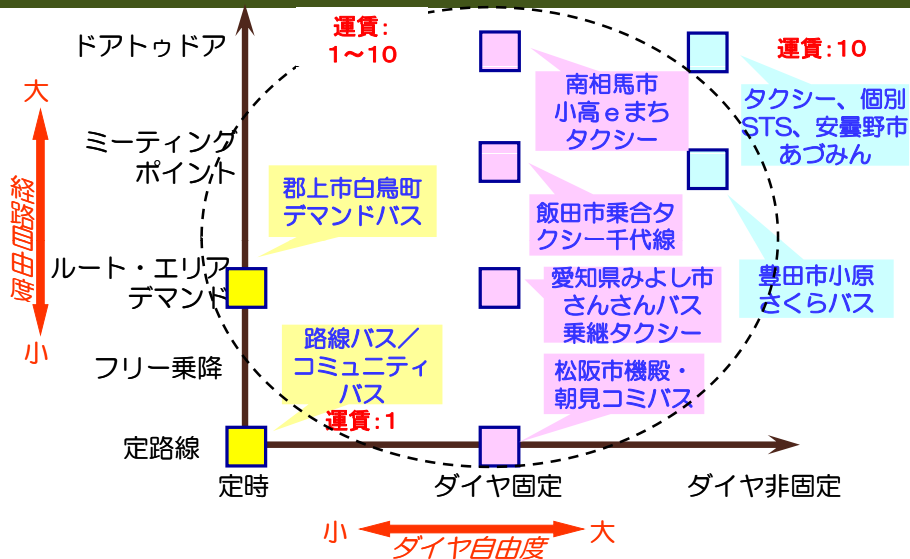


## 「一所懸命」の中身

- 意識の共有
  - 公共交通を自ら「つくり」「守り」「育てる」ことの必要性をきちんと考える
- 本音の議論
  - 目的が共有化されているからこそ、利害を調整するために真剣に議論ができる
- 決まれば迷わず実行
  - 役割分担
  - 連携協働
  - PDCA
  - 適材適所

## 「適材適所」

- コミバスとデマンドだけではない。選択肢は無数 -



## 交通政策基本法第11条 (国民等の役割)

国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

自ら動かないとできない！  
しかし、自分だけではできない！

## 交通政策基本法第6条 (連携等による施策の推進)

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点から踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業者(以下「交通関連事業者」という。)、交通施設の実施者(以下「交通施設管理者」という。)、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

## 「一所懸命」成立の前提条件

～「新しい公共」言うだけなら簡単ですが、待っていてもできません～



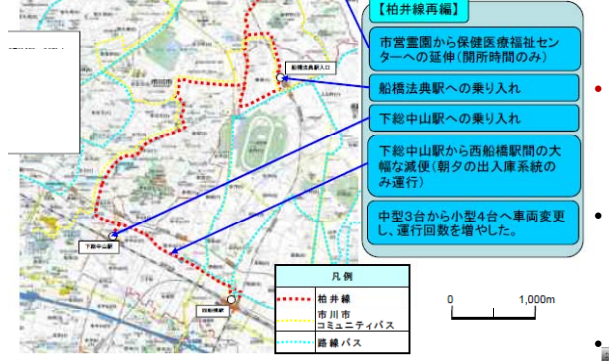
- ①公共交通を必要とする地域住民の願いや活動
- ②理解し下支えする自治体
- ③協力的であり、あわよくば新しいビジネスにしようとする交通事業者
- ④主体間の利害関係を調整するコーディネーター(当初はインタプリター)

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性何かをするために腹を割って話をし、分かり合う

「普通の路線バス」だってみんなで頑張ればよくできる

## 京成バスシステム 柏井線

(千葉県市川市)



名古屋大学 加藤博和 15/09/08

【柏井線】  
 ●運行ルート：西船橋駅(朝夕のみ)→下総中山駅→北方一帯(平日朝晩・土曜朝4丁目→船橋法典駅入口→船井一帯(実業第一保健医療センター→開所後閉鎖のみ))  
 ●運行主体：京成バス(小笠台)  
 ●運行期間：平成21年4月1日～平成23年3月31日  
 ●運行時間：午前6時～午後4時  
 ●運行回数：60回(日)(土曜11回)  
 ●乗客体高：160cm～200cm(計測標準)  
 ●利用状況：3388人(平成23年10月1日～12月31日)  
 ●収支状況：採算率62.9%(平成21年度)

【柏井線再編】  
 ●市営霊園から保健医療福祉センターへの延伸(開所時間のみ)  
 ●船橋法典駅への乗り入れ  
 ●下総中山駅への乗り入れ  
 ●下総中山駅から西船橋駅間の大規模減便(朝夕の出入庫系統のみ運行)  
 ●中型3台から小型4台へ車両変更し、運行回数を増やした。

- 利用者減のため減便
- 地域でバス対策の団体が立ち上がり、NPO主体運行を視野にサービス改善を申し入れ(後に分裂)
- 団体・事業者にも加わって繰り返し協議(市川東部バス検討会)
- 住民の様々な協力(乗降調査、乗車運動、新聞折込でのPRなど)を条件に試験的に増便
- 協議組織を法定協議会に位置づけ(市川市公共交通協議会)、連携計画策定。総合事業実施
- 大きな増乗効果が現れ、補助不要にまで回復

## 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)



名古屋大学 加藤博和 15/09/08

- ◆ 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
- ◆ 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
- ◆ 津市：「高松山」13年1月

## 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

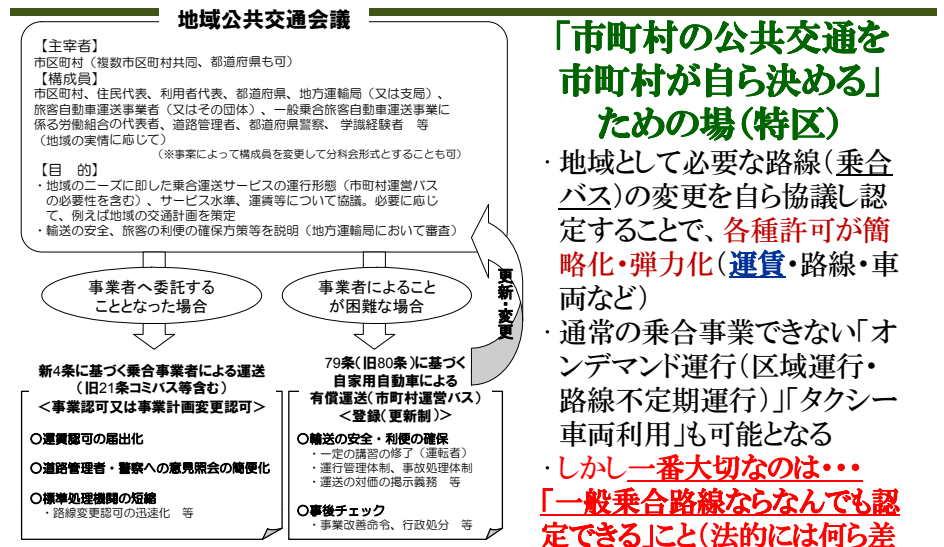
それをどのように具体化するかを考える

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、地域公共交通を「考え」「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

名古屋大学 加藤博和 15/09/08

## 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」



名古屋大学 加藤博和 15/09/08





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」すなわち「一所懸命の場」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

## 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(PRLしていない)
7. 住民・利用者代表がしゃべれない(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(実感を持つ人を積極的に入れていない)

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！

## 交通政策基本法第9条 (地方公共団体の責務)

1. 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、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。
2. 地方公共団体は、**情報の提供**その他の活動を通じて、**基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得る**よう努めなければならない。

# 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

- 「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

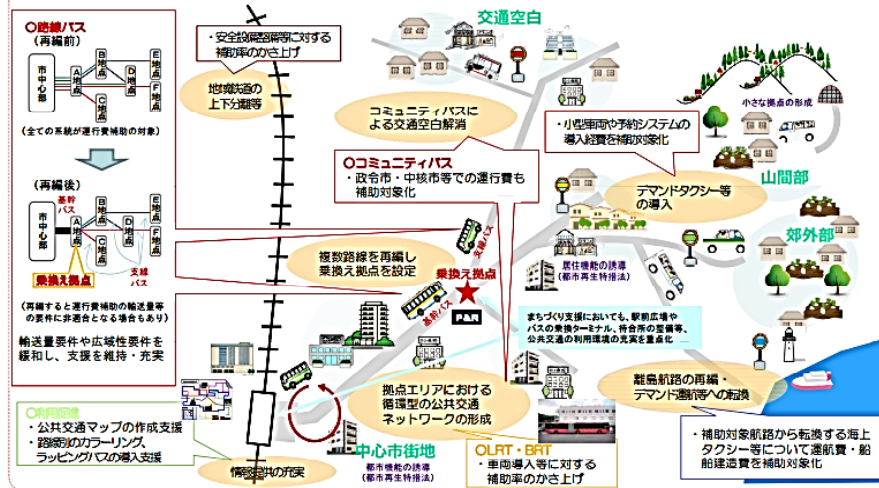
これこそ「網形成計画」に書くこと

# 地域公共交通ネットワーク再編に対する重点的な支援

〇計画の構想段階から実施段階までトータルの支援システムを構築

平成27年度予算要求事項

- ・地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定経費等を支援
- ・地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される多様な事業に対して補助要件の緩和等の措置を適用



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県補助)
- 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「殿下かじかポッピー」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

※問題は、幹線から地域内支線のダイヤ・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

## 「おでかけ品質」の保証

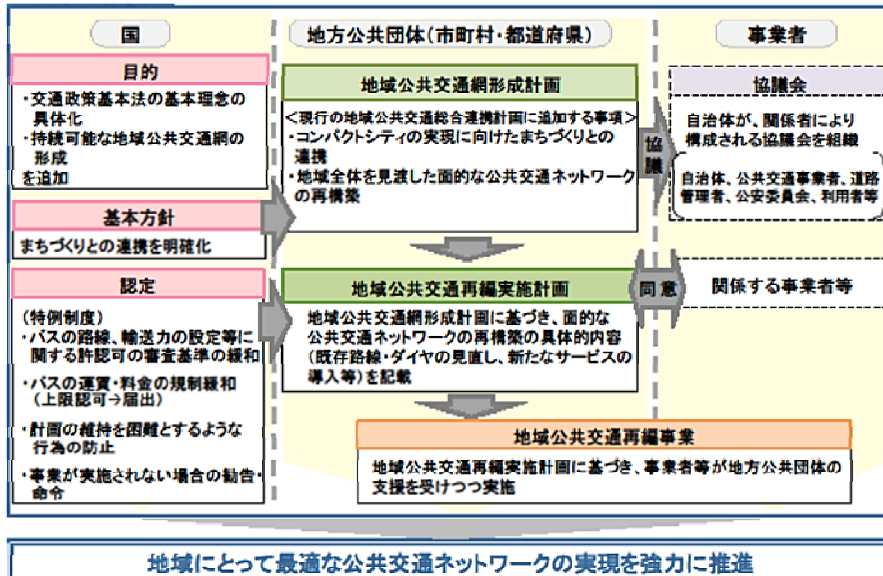
-見た目に感わされず、「地域にとって何が必要か?」を起点とし「何を提供しているか」を明確に示す公共交通デザイン-

- ◆ **定住:** 「公共交通空白解消」(仕様)から「生活保障」(性能)へ
  - ◆ よくあるコミバス・デマンドのような「とにかく各地をカバーしている」「走っていけばよい」から脱却
  - ◆ 「この地域では、クルマがなくても最低限以上の生活はできる」と言える路線網デザイン・サービス水準  
(例) 高校通学(部活)が可能、総合病院通院が可能、大規模商業施設・商店街での買物が可能、県庁まで日帰り可能、など
- ◆ **交流:** よく行くところへはだれにとってもスムーズで分かりやすい
  - ◆ 主要区間は早朝から深夜までそれほど待たず乗れ、一見さんでも容易に利用でき、運賃も分かりやすい、意外と速い(看板路線)
  - ◆ バス・電車通りを軸としたまちづくり、交流の促進、低炭素移動の実現  
(例) 電車の始発・終電に対応し、7-21時は15分ヘッド運行、など

住民・利用者への「アウトカム」(PRのポイント)を明確・明快にうたえるような公共交通網をつくりだす!

# 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



# 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

基本は協議会のマネジメントと  
地域公共交通網形成計画の策定

## 地域公共交通網形成計画（5条）って いつつくるの？ 今でしょ！

### 地域公共交通政策の「憲法」

- これをつくらなくて、場当たりのでない地域公共交通政策ができるのか？ 住民や首長・議員・他部局に公共交通の必要性を訴えられるのか？
- 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（・自家用有償運送）を含めた包括計画として策定すべき
- 「戦略」「役割分担」「PDCA」→「目的と評価指標の対応」を明確に
- 生活交通確保維持改善計画（旧：NW計画、いわば国庫補助対象システム）は網計画の詳細計画として位置づけられるべき
- やることを簡潔に書く（最大30ページ程度）。調査報告書でなく行動計画である。調査結果などを本文に長々と書くのは話にならない
- 担当者の「遺言」（政策の継続性はここでしか担保できない）

### 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」（バラバラではダメ）

### 「協議会」は網計画をつくり実行していく組織（予算が組める）

- 取締役会：諮問機関ではない。全参加者が事業に実質的に取り組む（実施する事業に全員の名前があることが必要）
- 現場委員（住民・利用者・運転者）をできるかぎり活性化する

## 交通政策基本法第10条

### （交通関連事業者及び交通施設管理者の責務）

1. 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。
2. 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

地域公共交通に関する諸制度の改革は、現場を担う  
交通事業者・労働者の活躍を期待している

## 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
- ◆ バラバラではダメ。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

名古屋大学 加藤博和 15/09/08

44

## 「みんなの思い」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

運転手の思い：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**

**「みんなで守り育てる」体制**

そのためにも「現場起点」（自治体担当者・事業者のよりどころ）

－ 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、

しかしかしく、うまく制度を使いこなして「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 15/09/08

45

加藤博和

検索

**E-Mail: [kato@genv.nagoya-u.ac.jp](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)**

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>