

在来線等対策連絡協議会《講演会》（魚津市、17/02/21）

公共交通網をみんなで『守り』 『育て』『生かす』ことが『いき いきわくわくなまち』を生み出す

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准教授
国土交通省交通政策審議会委員
加藤博和

- 公共交通ってどうして必要ですか？
- ないと困ることがありますか？
- 使う気になりますか？
- お金を出していただけますか？
- 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？

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

1

お客さんがいても走らせることができない

- ・ バス運転者の給料は2002年から10年間で2割減、労働時間は2割増。タクシー運転者の給料は更に安い
- ・ 運転者の平均年齢はバスが50代前半、タクシーは60歳近い。若年の新規入社は非常に少ない
- ・ 高齢化による自然減、低待遇による離職の増加で、残る方々の仕事がつくなり、安全性にも懸念（重大事故リスク）
- ・ 全国で運転者は不足。それによる減便・廃止を余儀なくされる路線バス事業者も珍しくない。コミバスも入札不調が目立つ。タクシーも稼働率低下で、遊んでいる車が多い
- ・ そして近年では、貸切バスの需要拡大によってバス車両不足が深刻化（発注から納車まで1年以上）

→ 誇りとやりがいを持てる職場づくりと、安定的な路線維持による車両確保体制づくりが必要（つまり公共交通の存在意義や大切さを実感できる必要）

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

2

ぶっちゃけ、不採算で担い手不足の公共交通を ムリして走らせる必要はあるのか？

「乗らないけど、何となくあった方が…」

「隣のまちでも走っているからウチにも…」

→ **乗合自動車。乗り合ってこそバス。ステータスシンボルでない**

「地球環境に優しい乗り物？」

→ **ガラガラなら逆効果**

「交通弱者のためには必要？」

→ **むしろ不公平な手段（「ザルの福祉」）。数ある交通手段の「一種」に過ぎない**

地域公共交通は目的でなく手段
利用されありがたがられるものでなければ
存在意義（税金投入意義）はない
どうすれば払ってもらえるか（意義が見いだせるか）？

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

3

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)

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

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

4

そもそも「地域公共交通」とは？ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (2007施行、2014大きな改正)

- 地域公共交通(2条1)
地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。
- 公共交通事業者(2条2)
 - イ 鉄道事業法による鉄道事業者
 - ロ 軌道法による軌道経営者
 - ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者
 - ニ (略)
 - ホ 海上運送法による一般旅客定期航路事業等を営む者
 - ヘ (略)

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

5

自称「地域公共交通」の大半は・・・ 2つの「バイ」

- ショーバイ(商売)路線
 - 「採算性」が大事
 - 事業者路線(補助路線含む)の多くはこれ
 - 特にタクシー事業は典型ではないか？
- アリバイ路線
 - 「あること」が大事
 - 自治体路線(コミュニティバス)の多くはこれ
 - 特にデマンド交通は典型ではないか？
 - 本当の「地域公共交通」=「地域や利用者にありがたがっていただけの公共交通」はどうすればつくり出せるか？
 - 事業者主導で自治体が補助する自主運行バスでも、自治体主導で事業者が受託運行するコミバスでもない、いっしょになって走らせる路線(パートナーシップ、協働)

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

6

路線バスが地域を存続させるトリガーに
南紀広域バス「熊野古道瀬流荘線」
(三重県熊野市・御浜町、三交南紀交通運行) 2003.7.19運行開始

※熊野市紀和町(05年11月1日合併)
人口1,700人、老年人口比率54%
熊野市中心部までクルマで40分

一番のテーマ: 高校生が自宅通学できるか？

公共交通整備でQOLを確保し、
地域消滅を食い止める！

もちろん、一般の方、観光客も乗り合う

3市町および県の協働事業！

Photo Etok

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

7

「おでかけ」できることの大切さ それが、地域公共交通の一番の存在意義

- ・クルマがあれば地域公共交通はいらない？
- ・クルマを運転できなくても、だれかに乗せてもらえればいい？
- ・モノが来てくれればいい？（通販、移動販売車など）
- ・ITを使えばいい？（SOHO、テレビ会議、チャットなど）



「おでかけ」しなくても済むのはいいけど、

「おでかけ」が自由にできないというのは健全か？

「いざというとき使える」「つながっている」という安心

「おでかけ」しやすくすることは、

生活を、そして地域を「いきいきわくわく」にするための方法の1つ

やるなら「乗って楽しい」「降りても楽しい」を目指す必要

乗って楽しい：交通手段自体に魅力がある

降りても楽しい：必要なところや行きたいところに行ける

→「おでかけ」を提供することで、地域のQOL(Quality Of Life)を

高め、安心安全を守り豊かさを増進させてこそ存在し続けられる

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

- － 一般に、コミュニティバスを運行するためには、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**
（多くは自己負担が1～3割程度）
- 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「保険料や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る**

「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

クルマはカーナビ・オートマで半自動。公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう歩かないといけな

- ・ 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（なお、自動運転の本格化は20年後）

クルマに乗れるうちにバスも乗るようにしておくことが必要

→「当事者意識」が大事



その時、交通事業者が動いた！ -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
(まず市長)
- 公共交通計画・・・路線を4段階に区分
 - 全但バス<事業者路線>
 - イナカー<市、郊外線>
 - コバス<市、市街地循環>
 - チクタク<地域主体>
- 路線存廃の基準を明確化
- 情報公開とPDCA(見直し)

→ 市役所の覚悟が住民の本気を呼ぶ

地域が主役となって「おでかけ」 (移動) 手段をつくり直す時代へ

-お上に言われたからでなく、必要だから自ら頑張る-

公共交通が必要な理由、それを公的に維持する必要性を「地域自ら」明らかにする

それをどのように具体化するかを「地域自ら」考える
(たくさんのやり方を検討できる時代に)

それを誰がどう支えるのかを「地域自ら」決める

○「おでかけ」の保証水準は、地域・自治体が
自ら決め、実情に合わせコントロール

○「おでかけ」を考えることは、まちづくりを考える
際の大事な要素(地域全体の方向性を考える必要)

→「おでかけ」確保策は自治体の重要な仕事

そこに参画・協力するのは、

住民・利用者の権利であり義務でもある

「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

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

・イメージキャラを作成。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
 →「マイバス」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 17/02/21

16

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

豊橋市川北地区
 「スマイル号」
 (16/01/13運行開始)

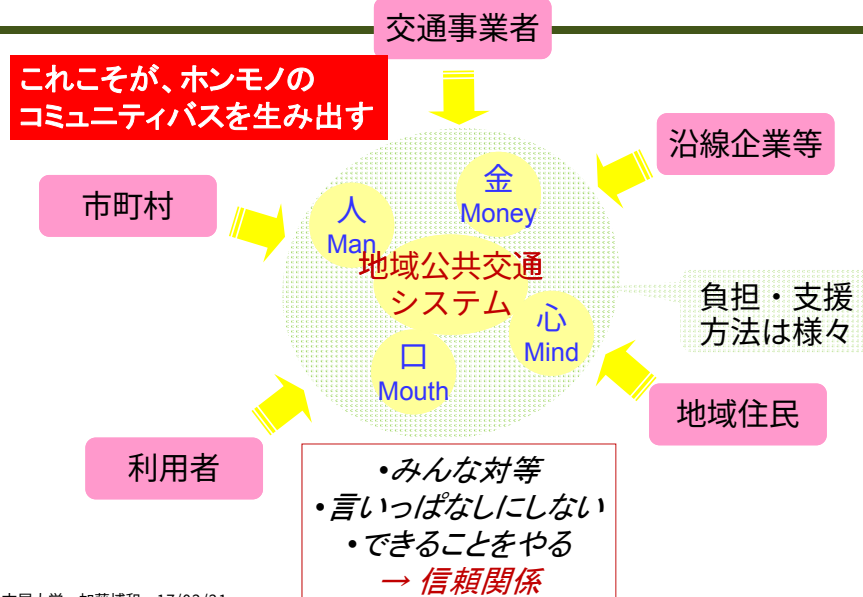


名古屋大学 加藤博和 17/02/21

- ◆ 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: めいっこバス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

17

みんなで「一所懸命」づくり守り育てる



名古屋大学 加藤博和 17/02/21

18

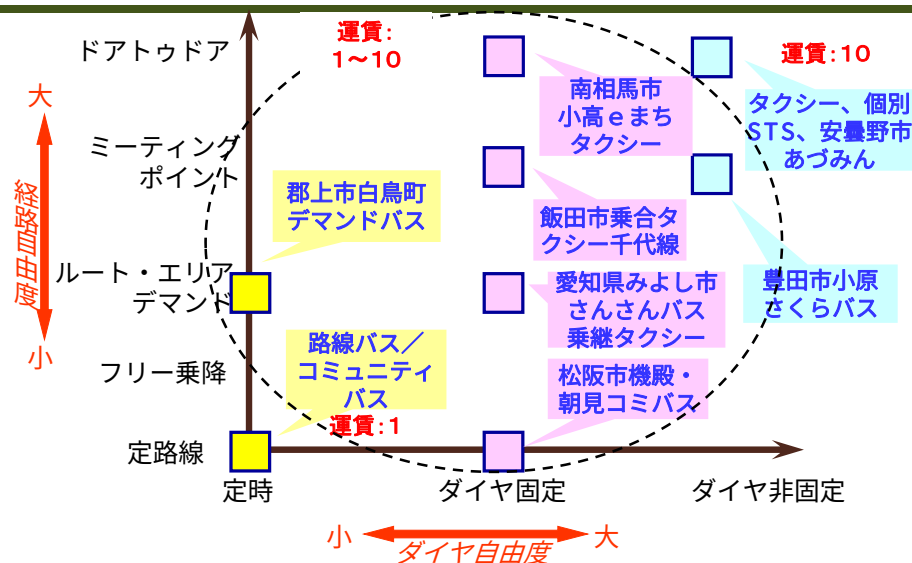
「一所懸命」の中身

- ・ **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

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

19

-コミバスとデマンドだけではない。選択肢は無数-



京丹後市EV乗合タクシー（注：これはバスです）



平成27年10月1日から運行開始!!

京丹後市 地方創生型 通称「丹たく」 EV乗合タクシー

自宅の玄関先から病院・駅・スーパーへ、EV乗合タクシーに停留所はありませんので、対象地域内ならどこへでも、安心・安全・快適に目的地までご案内します!

乗客できる地域 宮野町全域
乗客できる地域 京丹後市全域
乗客できる地域 久美浜町全域
乗客できる地域 豊岡市内の市街地周辺

予約制

運賃や貸し物あがきの場合はお気軽にご利用ください。

規制緩和により、次のサービスが実現できるようになりました!!

EV乗合タクシー(丹たく)の 代行・輸送サービス

買い物代行 買い物と代金の支払い・商品の受け取りまでを運転手が代行いたします。 買い物袋は持ち帰り、購入した商品も必ずお店に持ち帰ります。お預かりの商品は必ずお返しになります。またお預かりの際は必ずお預かりの品目と金額をお知らせください。お預かりの際には必ずお預かりの品目と金額をお知らせください。	見守り代行 1人暮らしの高齢者のお宅へ伺い、郵便物が届いていないかなど、見守り・安否確認を行います。
図書館代行 利用カードをお持ちの方のみ、本の返却・返借を代行いたします。 本返却の際には必ず、お借りた本の返却期限を確認してください。お借りた本の返却期限を確認してください。お借りた本の返却期限を確認してください。	荷物輸送サービス 忘れ物・廃棄物・点検などの小荷物を少量貨物を輸送サービスいたします。 ※お預かりする上では、お預かり品目と数量・種類・重量・危険性・保管場所などを事前に必ずお知らせください。お預かり品目と数量・種類・重量・危険性・保管場所などを事前に必ずお知らせください。

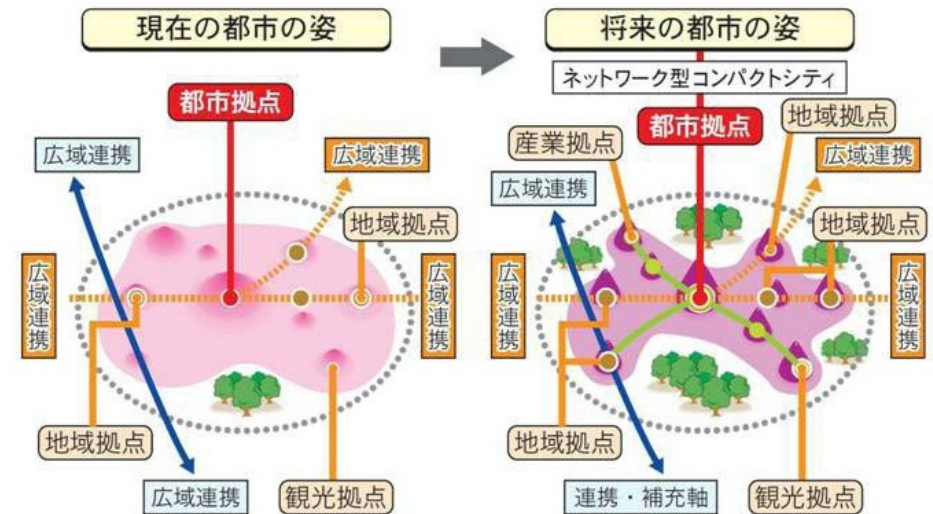
おでかけ環境の「調整」「組織化」 「公的補助」「コミバス運行」でない、自治体の新たな役割

- ・「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
 - 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

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

コンパクト+ネットワーク・・・まとめ、つながる 「国土のグランドデザイン2050」のキーワード



「小さな拠点」と公共交通はセット



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」

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(74系統)

(京福バス運行、福井市)2011.10.1運行開始

- 従来:福井駅前～清水地域(旧清水町)に3系統のバス路線(地域間幹線補助路線)。それぞれ経路が異なり、本数が少なく、欠損額も大きかった
 - そこで県が事業者・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)
 - **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、もともと運行していた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が、乗降スペースとともに待合所を整備
- ※バス同士を乗継させるのは難しい(分かりにくい+遅れる)
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
そうすることで、そこが地域拠点として育っていくことに

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

28

基幹路線はインフラととらえ、市は責任をもって品質保証する!
地域路線は地域が「つくり」「守り」「育て」、市は後方支援する!

豊田市の幹線・フィーダーバス体系

交流交通(地域間幹線)

基幹バス「とよたおいでんバス」
旭・豊田線、稲武・足助線
07.11.1運行開始

- 市中心部から旧町村役場までの足を確保
- 運賃・車両・便数は統一(高校生が通学・部活可能、最終は21時台)
- 各地域バスの拠点を形成(旧役場でP&Rも)

地区交通(地域内フィーダー)

地域バス
旭地域バス
07.10.1運行開始

- 各地域(旧町村内など)の足を確保
- 地域が主体となった企画・運営が供給の大前提
- サービスレベル(基本コンテンツ)・運賃は各地域で決定し、適宜見直し

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

Photo rosenzu.com

29

「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

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

30

鈴鹿市西部地域コミュニティバス

2000年 3月10日(金) 運行開始!

買い物に便利!!
通学に便利!!
なにかと便利!!

Photo <http://www.etokbc.jp/>

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

31

「なにかと便利な公共交通って？」

(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

- 「利用が多ければ」「収支率が高ければ」よいわけでは全然ない
- 公共交通づくりは、集まりたい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、温浴施設、コミュニティカフェなど)。
- それによって「おでかけ」が楽しくなり、「くらしが」「地域が」楽しくなることが本当の付加価値

「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



広島駅前のバス案内

「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？

ターゲットを明確に、分かりやすく訴求

- 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・・・関心の高い方を見つけ出し、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

2016年4月・2017年3月
TOKACHI BUS
日帰り路線バスパック

十勝の
人気スポットを
めぐりながら
楽しむバスパック

施設見学体験型コース
 温泉満喫コース
 農とかがーデンめぐりコース
 グルメ&スイーツコース

十勝バス
TOKACHI BUS

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

36

「基本コンテンツ」重視に立ち返る

- 路線バス(という商品)が利用されるかどうかを左右する
基本コンテンツ・・系統、ダイヤ、乗降施設、車両
- ※ 基本コンテンツには運賃が入っていないことに注意。
「安かろう悪かろう」はダメ。「ワンコインが売り」では問題外
- 基本コンテンツの不備を改善する余地は十二分に残されている。
 今までの路線バス事業がサボりすぎたor規制でできなかった
 → **コミュニティバスが改善のきっかけになったが、
 逆に新しい固定観念を生み出してしまった**
- 愛称や車両・停留所デザインではとうていカバーできない。

今までには考えられなかった地区・ダイヤ・車両による運行が可能に。「発想を自由に」することで新たな展開が生まれる。

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

37

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

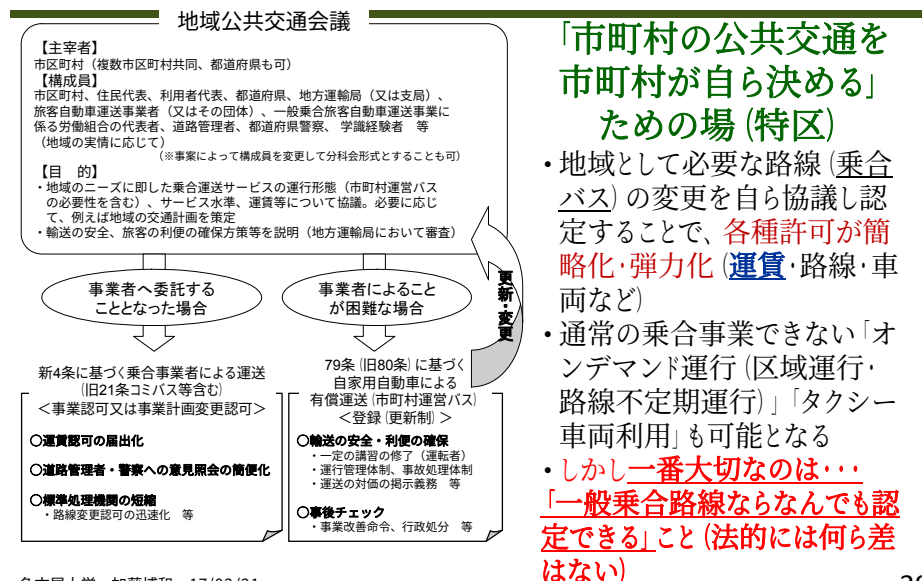
サービス力

- 「心地よい移動」をどう提供するか

38

名古屋大学 加藤博和 17/02/21

「一所懸命」を実現する場として法律に位置づけられた会議 「地域公共交通会議」



名古屋大学 加藤博和 17/02/21

39



あなたがかわる地域公共交通会議、
活性化協議会、運営協議会、タクシー協議会は
「一所懸命」できていますか？

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

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

合併せずとも、公共交通は域内一体で考える 南信州地域交通問題協議会

（長野県南信州地域<飯田市と周辺13町村>）

2008年1月 民営バス事業者が10年3月末の一般路線総撤退意向を表明

2008年3月 15市町村（当時）で活性化再生法定協議会設立

2009年3月 「南信州地域公共交通総合連携計画」策定

2014年3月 第二次連携計画策定

「連携計画」で、地域内各市町村営バスの共通ルールを確立

ネットワーク

- 幹線（鉄道含む）・准幹線・支線（オンデマンド含む）で階層的にカバー。接続ダイヤの確保
- 小村をサポートし補助金確保

品質保証

- 飯田市への通学・通院・買物移動を地域全域で確保

ブランディング

- 総合時刻表
- 公共交通PR紙発行
- 今後、共通路線番号を付与



「地域の」「地域による」「地域のための」 公共交通確保維持改善 5つの鉄則 + α

テスト必出事項、網形成計画に書かれていないといけない

1. 目的の明確化

- ◆ 地域の課題に即した「おでかけの足」を考える

2. 適材適所

- ◆ 身の丈に合ったオーダーメイドなものを

3. 一所懸命

- ◆ みんなが方向性を共有し役割分担して実働

4. 組織化

- ◆ 地域の様々な活動と同期

5. カイゼン

- ◆ まずやってみる。そして常に気につけ、磨き上げる

そして、「現場・利用者起点！」

答えは現場にあり、現場にしかない
それによって、地域みんなで公共交通網をよりよいものとし、地域の魂を吹き込んでいこう！

みんなでよくしていこう 地域公共交通 -そのための計画が「地域公共交通網形成計画」-

- なぜ地域公共交通をよくしていかなければならないのか？
- よくすることで町をどうしたいか？
- 具体的にどこをどう変え、どう組み合わせで全体としてまとまるようにするか？（いつどこへ行きたいですか？）
- よくするためにそれぞれが何をして、どう協働するか？

ぜひ皆さんも参加してください！

新幹線二次交通：アピールが弱い！

- 黒部宇奈月温泉駅で降りたらどこに行けるのか把握できない
- 各方面をバラバラでアピールしても力が出ない
 - 基本は域外（特に首都圏）からの来訪者
 - 新幹線アクセス・イグレスなら、例えばアクセスする電車と同じ番号をつけるなど工夫が必要（デマンドで便利）
 - カーシェアリングやレンタサイクルとともに案内
- コミバス停から乗れるようにするなど、地域内交通との連動が必要
- 駅前乗り場を「玄関」と思うべし



「バスは会議室でなく現場を走っている」

「百回の陳情より一回の利用」
「百聞は一乗にしかず」

- とにかく、自分のお金で乗り、自分の目で見、自分の肌で感じることなしに議論は始められない
- 公共交通に正解はない。教科書も存在しない。頼んでもやってもらえない。ましてや講演で教えてもらえたら大間違い
- 正解は地域のみんなでつくり、全国に発信するもの（国の制度や著名な成功事例は、半分合っているが半分間違っていると思うくらいがよい）
- そのためにも「現場・利用者起点」の発想が必要不可欠！

みなさん、1つでいいので 新しいことをやってください そうすれば「守り」「育てられます」

- 実際に乗る
- 人に勧める。宣伝する
- 活動に具体的に協力する
- より便利になるよう意見を言う
- 協賛をする、募る

「他人事」から「我が事」へ！

「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！

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>