

三二講座

『これからの交通を考える』



日 時：平成21年3月11日（水）

15：00～16：30

場 所：マッセOSAKA 5階 第2研修室

講 師：加 藤 博 和 氏

（名古屋大学大学院環境学研究科 准教授）

ミニ講座 これからの交通を考えるセミナー

「これからの交通を考える」

～地域公共交通の活性化の重要性と自治体が果たすべき役割～

加藤 博 和 氏

(地域公共プロデューサー 名古屋大学大学院環境学研究科 准教授)

【プロフィール】

1970年岐阜県多治見市生。名古屋大学大学院工学研究科博士後期課程修了（博士（工学））。同助手を経て2001年より現職。

専門は交通・環境計画、ライフサイクルアセスメント（LCA）、環境配慮型交通戦略。環境省「脱温暖化2050」研究プロジェクトに参画し、交通活動に伴う地球環境への影響評価や、地球環境にやさしいまちづくりを研究。愛知県・名古屋市の地球温暖化防止計画の策定にも携わる。

一方、「地域公共交通プロデューサー」として、主に名古屋周辺部で、自治体やバス事業者と協力しての「現場」での路線バス・コミュニティバス企画に多数携わるとともに、アドバイザー・講演活動も行っている。さらに国土交通省「コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会」委員として、2006年改正道路運送法の方針づくりにも参画した。名古屋周辺の路線バス・コミュニティバス情報を調査し、ホームページ

(<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/index.htm>) で随時発信。

はじめまして。名古屋大学環境学研究科の加藤と申します。私の専門は、地球環境問題です。一方で、今日お話しする地域公共交通は、昔は趣味と言っていました。が、「趣味を超えているだろう」と言われまして、最近ではサイドワークというか、セカンドワークと考えています。もともと公共交通、特にバスが非常に好きでしたから、いろいろと調べたりしているうちに、実際に作る。とか、良くしていくための活動をやるようになったということです。法制度を作ることに関わる機会も得ることができました。今の公共交通の走らせ方の仕組みについていろいろと取り組んできましたので、そのことも含めて、自治体として公共交通にどのように取り組んでいったらいいのかに関して、私が考えていることをお話ししたいと思います。



地域公共交通プロデューサーとして

－「利便性が高く費用の安い公共交通実現」を「現場で」目指す－ (スライド1、2)

先ほど、司会者から地域公共交通プロデューサーというご紹介をいただきましたが、勝手にそのように名乗っています。ほかに誰もいないのではないかとと思いますが、別にこれは資格があるとか、認定があるとかではなく、勝手に言っているということです。一言でいうと、自治体、あるいはバス会社などと協働して、今までのあまり大して乗らない公共交通を作り変えていくという仕事です。

その例として、東浦町と申しまして、中部国際空港の東、知多半島の付け根にある町ですが、人口は5万人を超えまして、まもなく市になろうとしている町です。コミュニティバスと路線バスとあったのですが、路線バスの利用が非常に少なかったため、去年の9月末に全廃になりました。そこで、もともとありましたコミュニティバスを拡充し、全町をコミュニティバスで網羅しました。ちなみにこのバスは愛知県の中で1、2を争うほど利用者が多いバスです。これに7年来関わってきましたので、いろいろ工夫を細かくして皆さんに乗っていただくように努力しています。

一方、春日井市は名古屋の北東に接している市です。勝川（かちがわ）は中央線に乗って名古屋市を出てすぐの所の駅ですけれども、その商店街の皆さんが中心となって、バス会社に委託する形でコミュニティバス（ちょい乗りバス）を昨年12月22日から運行しました。無料の買い物バスは全国にたくさんあると思うのですが、これは無料ではなくてちゃんとお金をとる道路運送法上の乗合バスです。そのために、春日井市の地域公共交通会議で議論していただいて、皆さんの合意を得て、地域公共交通会議の認定した路線として運行しているという形を取っています。後でもお話しますが、地域公共交通会議というコミュニティバスを議論する場だと誤解されている方がたくさんおられるのですが、全くそういう意味ではなくて、例えばこのような、住民とか商店街の皆さんが自分たちで公共交通を走らせたいというときに議論する場でもあります。しかし、そのことを言っているだけでは意味がなく、実際に自分でやって見せないとしかたがないので、大変ではありましたが、この地元の皆さんと協力して突破したというわけです。

結局、地域公共交通をプロデュースするというのは「旧弊な公共交通をいか

に革新するか」という話なのです。大阪は、バスについては日本で一番恵まれています。よく乗っていますし、収支もいいです。一方、名古屋は、路線バスはほとんど採算がとれない。とれないならまだしも、補助するに値するかどうかというレベルで考えても話にならないという路線がいっぱいあります。ですから、せめてこの路線だったら補助金を使ってもいいだろう、という路線にどうやって格上げするかということが大きな課題です。そのためには、やはり旧態依然でもう何十年も同じように走っているようなバスは駄目で、作り直さないとしょうがないということで、そればかりやっています。

地域のニーズにこたえられない公共交通は減じる！（スライド3）

自分の経験の中から今日訴えたいことは、地域のニーズにこたえられない公共交通は減じざるを得ないということ、そして、バス会社がうまくやらなかったらしょうがないと、自治体が公共交通を放っておいていいかということ、実は「公共交通が減じたら、地域も…」ということになるのではないかということです。

まずは、その地域の魅力を高めるような「役に立つ」交通システムはどうすれば作れるのかという話をします。収益性が低い以上、地域貢献できなければ存在価値はない。それから、公共交通にこびりついている「旧弊な固定観念」の打破なくしては先はないだろう。そして、地域のニーズにこたえる発想や体制の整備が急務で、それは現場起点でないといいものは作れないということだと思えます。

本来、現場起点ということを大学教員が言うのは失格であると私は考えています。きちんとした理論を構築して、それで世の中のことを説明できるようにするのが本務であって、現場に行かないといいものができないと言っているのでは、説明したことになっていないからです。しかし、現状では、地域の魅力を高める「役に立つ」交通システムをつくるための確たる方法論はありません。その方法論を考えるには、地域のニーズに応える発想や体制の整備が急務ですが、それが無い以上は、現場起点でないといいものはつukれないと考えています。

偶然にも国土交通省の検討会に参画し、改正道路運送法や地域公共交通活性化・再生法の原案にかかわることになりましたが、どうしても法律や制度になってしまうと、それを検討している間に願っていたことがどこかに飛んで



ってしまいます。そこで、現制度の中で私がどういうメッセージを伝えなかったかという話も最後の方でしたいと思います。

そもそもなぜ、自治体の関与が必要か（スライド4）

皆さんの中に、地域公共交通総合連携計画の策定や実施に携わっている自治体があるかもしれません。そういうところは特にお感じになっていると思いますが、地域公共交通を計画するということは、地域をどうしていきたいかということと非常に連動するものです。

大阪は公共交通を巡る環境が恵まれているので、別に自治体がガリガリやらなくても、勝手に民間のバス会社がやってくれているし、逆に、自治体が余計なことをすると、バス会社が、「おまえ、どういう権利があつて何をやるんだ」と怒られるということがいっぱいあると思います。でも、今のこの時代は、「おまえらがちゃんとやらんから、おれらがやらないかんやろ」と言えばいいわけです。地域公共交通に対して自治体は積極的に仕事をしなくてはいけない時代になっているのですから。

実は、2002年の道路運送法改正までは、「自治体は交通政策をやるな」という制度だったのです。つまり、国と独占バス事業者、鉄道事業者が仕切るので、自治体はおとなしくしててください、というものでした。ところが、その制度だと地域公共交通が全然良くなっていかないので、改正道路運送法で、国はもういちいちバスがどうというのは細かく指示しませんよと、それからバス会社も責任を持ちませんよと、やりたいところはやるけれどもやりたくないところはやりませんよと変えました。この時に、「今までやっていてくれたのに、やらなくなって不幸だな」と思った方が大半だと思うのです。しかし、逆に「やる気もないのにやってもらって迷惑だったけれども、やる気のある人がやった方がいいんじゃない」という発想に変わってほしいということです。

ところが、多くの自治体は今までこの仕事をやったことがなかったので、「そんなこと急に言われても困るじゃない」と思ったわけです。急に「言われても」ならよかったのですが、実は国ははっきりと自治体に伝えていませんでした。それどころか、運輸局とか運輸支局のレベルでもこの新しい制度の考え方は十分理解されていなかったのです。

とはいっても、「国が悪い」と言っているだけでは何ともなりません。現実にはどんどん公共交通から人が離れているわけですから、自治体とか住民といっ

た、公共交通を必要とする人が、気づいたらすぐに、自分たちで立ち上がってやらなくてはしかたがないということだと思います。

では、自治体にどんな政策があり得るか？今までですと、やはり廃止代替とか、公共交通空白解消とか、要するにバス会社がやらなくなったところを拾って歩くというのが自治体の仕事だと思われてきました。しかし、これからの自治体の公共交通政策は、その地域の生活交通をどうやっていろんな交通機関を使い分けて確保していくのか、さらにそれを超えて、その地域をどういうふうによくしていくかということのために、公共交通をより良くしていくことなのだ、頭を180度切り替えなくてはなりません。

もう一つ、車に頼った社会構造で本当にいいのかという疑問もあります。私もいろいろなところへ出張に行きますが、駅を降りると自分の車はなく、自分の足しかありません。そのときにバスの時刻表を見たら2時間後しかない、タクシー乗り場に行ってもタクシーもない、「どうしようかな？」ということによくあることです。そういう目に遭うたびに、「本当にこんなことでこのまちはいいのだろうか」と思ったりします。

それから、車というのは個人で勝手に動くものですから、そういうことでコミュニティが形成されるのか、という観点もあります。今の世の中はギスギスしているという話もありますけれども、その一つの理由が、車で勝手に動く社会になっているということではないかと思ったりもします。地域づくりも、地球環境も同じです。これは私の専門中の専門ですが、マイカーはCO₂排出量が非常に大きいですから、どうやってそれを減らしていくかも考えなくてはなりません。

そのためにも地域公共交通へ自治体が関与しなくてはならないわけです。そのためには、従来は欠損補助という非常に後ろ向きな金の出し方しかしなかったのですが、交通政策に対して投資するという前向きな考え方に改める必要があると思います。皆さんのところでもバス会社に補助を出しているところは、名前だけで結構ですから、変えたらどうでしょうか。欠損補助金なんていう古臭い、後ろ向きの言い方はやめましょう。悔しいではないですか。何で人が損した分を税金で払ってあげなくてはいけないのか。そうではなく、うちではこの路線が要る、この路線によってうちの自治体はこういうことが保証されるから投資してあげている、というふうに変えましょう。



全国最先端の交通まちづくり政策 —富山市— (スライド5)

富山市はよく、交通まちづくりでは全国トップだと言われています。実は、全国トップといっても、欧米の基準からしたら全然大したことはないのです。富山市は、通知表が5段階あるとしたらグローバルスタンダードでは2とか3です。ですが、ほかの都市がみんなオール1なものですから、2だといいいいという、その程度の良さです。だから、皆さんの自治体でも考え方を切り替えれば、すぐに2、3になって、すぐ日本でトップになります。ただ、全世界レベルでは全然トップではありません。

富山市は何をやったかという、もともとどうしようもない鉄道線があったものを良くしたというだけです。そのときにうまく具合にいろいろな補助金などがうまく組み合わせできたので、いい車両を入れ、軌道改良もできて、うまく宣伝もしまして、さえなかった路線がまちの軸となり、今や、観光施設のようになっています。そして、これで市民の支持を得られたので、市内にほかに100キロぐらい鉄道線があるのですが、それらも順次造り替えていこうという話になってきているわけです。

さらに、それをまちづくりの一環として、コンパクトシティを推進する施策に展開しようと考えています。少子高齢化、経済成熟時代では、バラバラに住んでいたら金がかかってしょうがない。もっと鉄道の沿線に集まって住みましょう。そうでないと、合併で富山県の3分の1の面積を占めるようになり、立山の頂上まで市域という時代にあって、富山市が生き残っていけるかということ、無理でしょう。だから、今後50年ぐらいの富山市の長期施策の柱になるようなものです。単に鉄道が便利になったというレベルの問題ではないわけです。

魅力的な地域づくりのツールとして (スライド6)

そういう意味で、公共交通は、魅力的であるが故に、人がたくさん来て経済も安定する、持続可能な地域をつくるためのツールとして必要だし、実は、ほかの施策に比べるとあまりお金も要らないのです。ただし、お金はそれほど要らないのですが、出せる財源がないという現状があります。これも実は切り替える必要があります。どうしても自治体は財源がある仕事をします。でも、財源がなくてもやらなくてはいけない仕事がある。そのときにはどうしたらいいかということ、「この自治体にとってこれは必要だ。これが無かったらいいこのまちは生き残っていけるか」ということを強力にアピールして、財源を作

らないといけないし、そう思っている自治体がたくさん集まって大きい声を出していけば、世の中もいい方向に変えられると思っています。それは、私自身も国の制度づくりに参画したから思ったことです。

それから、人口減少や少子高齢化の中では、人口をたくさん集めるためにもクオリティ・オブ・ライフを重視しなくてはいけないのではないのでしょうか。クオリティ・オブ・ライフが低いところは生き残れない。そして、交通システムが充実していることは、クオリティ・オブ・ライフが高い条件の一つでしょう。誰でもある程度の移動サービスが享受でき、移動不可能者がいない。そうすると、自由に外出できて、社会参加機会が増えて地域が活性化するということです。

現在は、ほとんどの世帯で車があるので、車を使えないおじいさんやおばあさんであっても、息子と同居していれば嫁さんに頼めば乗せてもらえるわけです。ところが、嫁さんに「どこかへ乗せていってくれ」とは非常に頼みづらいと思います。病院だったらまだ頼みやすいのだけれども、買い物などになると頼みづらいのです。

こういう意識は、グループインタビューをすると出てきます。「遠慮してなかなか外出できない。それが、バスを引いてもらったら、もう大手を振って出られるようになりました。ありがたい」ということがあります。そもそも、息子夫婦と住んでいなければ、近所の人に頼まなくてはなりません、これも大変なことですし、タクシーだとお金がたくさんかかってしまいます。中山間にはタクシーが来てくれない地域もあります。逆に言えば、車が使えなければ生きていくのにさえ苦勞する、そんな窮屈な地域でいいのかという話なのです。

交通システムは、まちづくりを支え、クオリティ・オブ・ライフを保証するものですから、都市・地域が高いクオリティ・オブ・ライフを保証することによって生き残っていくためには必要だと思っています。ですから、自治体にとって公共交通政策は重要なツールの一つです。自治体には、公共交通をやらなくてはいけなくなったという頭がどうしてもあるので、皆さんも、やらされているとか、なぜやらなくてはいけないのかという気持ちを持っておられるかもしれません。しかし、そうではなくて、「やれるようになった」「今まで分かっていないやつがやっていたけれども、分かっている人がやれるようになった」つまり、権利を獲得したのだと思ってください。

自治体は今まで、何も考えていなかった、もっと正確に言うと、公共交通事



業者のやりたいようにやっていただけです。やりたいようにやるというのはもうかるということなので、お客さんがたくさんいるところをやるということになります。多くの人を輸送する公共交通としてはそういうところで運行するのが望ましいので、ベクトルが偶然合っただけです。でも、公共がかかわる時にはもっと別の論理があってもいいはずなのです。そのためにも、公共交通に対して自治体がどう取り組むかという方針を明らかにしていく必要もあります。

時代遅れの公共交通事業（スライド7）

そのために、公共交通の現状について少しおさらいをします。一言で言うと、時代遅れということです。先ほどから申していますように、2002年の道路運送法改正において「需給調整規制」の撤廃、すなわち、バスをやりたいといったらやれる、やりたくないときはやめられるという、参入や退出の自由化が行われました。それまでは、勝手にやめたり勝手に始めたりすることが全くできない時代だったのです。

なぜそうしていたかという、勝手にやれないので事業は独占になる。勝手にやめられないので、独占事業者はその地域を全部やらせる。エリアを独占させる一方で、そのエリアの中にはもうかる路線ともうからない路線が混在していますから、もうかる路線の黒字でもうからない路線の赤字を補填するという「内部補助」という仕組みを使って、もうからないのもうかるのも全部その会社の帳尻合わせの中でやってください。そうすれば、その地域の公共交通は一定レベルで保たれます、という仕組みをとってきたわけです。

でも、これは、公共交通が地域としてどのくらい必要であるかということは何も考えていない。とにかく会社の中で帳尻合わせしろ、勝手にやめたりするな、という制度です。何も考えていない上に、参入ができない独占状態ですから、進歩がなくなるに決まっています。ですから、世の中はどんどん変わっているのに、バスは全く変わらないということが起こる。これでは乗らなくなって当然ですね。

逆に言うと、今まで何もやっていなかったなので、やれることはいっぱいあると思っています。その意味では、大阪のように全国でもまれに見る公共交通に恵まれた地域は、この「まだやれる」というのがかなりあると思っています。ただ、あるのですが、民間企業もやれるので、その辺りで自治体は苦労される

かもしれません。

これが東海地方だと、どんな路線を引いても赤字ですから、事業者が自力では路線展開できません。そのため、役所に「これを作れ」と言われたら、「では、幾ら出してくれますか」と言うだけになってしまいます。大阪はまだそこまで行っていないと思います。地域によっていろいろです。

バス事業は全然進歩がなかったので、2002年の道路運送法改正において「需給調整規制」が撤廃されて、好きに作ってもいいですよとなった。逆に、やる気のないところはやめてもらった方がいいということにしたということです。それによって、バス会社にやる気のあるところは競争が出てくるし、やる気のないところでも地域として必要なのであれば自治体がやる気を出すということになり、公共交通がよくなっていくというのが、まさに机上の発想です。「自由化すれば良くなる」と、競争を喚起すれば皆さんが頭を使ってどんどん良くなっていくと考える人たちがたくさんいましたし、今でもいます。規制緩和については、例えば派遣労働を始めいろいろと問題が出てきていますが、バスの件も同様です。バスがそれで良くなるかなと思ったら、残念ながら全然良くなっていないわけです。

ここがヘンだよ バス事業「七不思議」(スライド8)

日本バス協会で2003年の秋、この年はちょうどバス100年ということで記念のバス活性化シンポジウムが行われました。このシンポジウムに私がパネリストとして招かれまして、「ここがヘンだよ バス事業『7不思議』というものをお話しました。

1. お客さまを待たせることを当然と思っている。
 2. 遅れるのは仕方ないとしても、お断りやおわびがあまりない。
バスは10分ぐらい遅れたって何ともないですよ。でも、普通待ち合わせで10分遅れたら怒られますよね。
 3. 従業員の方が偉そうにしていることが多い。
 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。
 5. お客さまや現場の不満がほとんど改善されていない。
 6. わざと隠しているのではないかと思うぐらいPR下手。
 7. 社長が自社商品を使っていないことが多い。
- このシンポジウムは、バス会社の社長がずらっと並んでいたので、大笑いし



ている人と、メチャメチャ怒っている人と両方に分かれましたがけれども、どちらにしても、ほとんど乗っていないと思います。例えば、トヨタの社長が日産車に乗っていたらとんでもない話です。それがバスだと当たり前ということですよ。

これら7個全部、普通の商売では考えられないしあり得ない。これがバスの常識、世間の非常識。こういうことがまかり通っている間は、バスは乗らなくてはしかならない人しか乗らないということですよ。

「コミュニティバス」は救世主となったか？（スライド9）

規制緩和とは別の動きとして、ムーバスというバスが95年11月に東京の武蔵野市で走り始めました。今2009年ですので、13年ちょっと前のことです。武蔵野市は東京23区の西隣にある市です。ムーバスは非常にインパクトが強かったために、その後、コミュニティバスとして全国に拡大していったという経緯があります。

このムーバスというものには、二つの新しい提案があります。一つは、従来自治体が公共交通を運営するときには、市交通局など公営交通事業を立ち上げるというやり方を取っていたのですが、この武蔵野市の例はそれはやっていなくて、自治体がやりたい路線・ダイヤを決め、それを事業者に委託するという、運営と運行の分離をやりました。このことによって、事業者は採算性を気にすることはないし、自治体は運行する部門は持っていないくて、どういうふうに運行していったらこの地域は良くなるのかということを考える企画だけ持っていればいいということで、うまく役割が分担できることになりました。

ムーバスに特徴的な小回り循環とか、停留所の間隔を短くするとか、小さいバス車両で走るとか、運賃を100円にするといった、通常のバス会社がやったら全部赤字になることは、運営と運行が分離されることで初めてできるわけです。そこで、バス路線の性能をきめる4つの基本コンテンツ（系統・ダイヤ・乗降施設・車両）を自由に設定したわけです。その結果、旧弊な路線バスの概念を覆すことができるようになりました。それに触発されて、全国の半数近くの自治体が、今、コミュニティバスを運行しています。

コミュニティバス「なるもの」の問題点（スライド10）

しかし、残念ながら、武蔵野市で3年にもわたっていろいろと検討されたこ

と、つまり、なぜ自治体がわざわざバスを、人口密度が平方キロ2万人近い、路線バスも鉄道もいっぱいあるような所で、しかも赤字覚悟でやらなくてはいけないのか。これを正当化するために3年間じっくり検討したことが、他の全国の半数近くでやられているコミュニティバスに全く活かされていません。むしろ、表面的サル真似によって、似て非なる非効率の巡回バスが広がる原因になっています。何も考えていないからそういうことになってしまう。

これは、自民党本部でお話ししたものです。コミュニティバスにどのような問題点があるかについて、以下にまとめられると説明しました。

1. 「ベストプラクティス」のデッドコピーとなりがちである。
2. 「公共性」と「公平性」が混同されがちである。
3. ネットワークの「中途半端な」破壊。

つまり、コミュニティバスを100円で運行すると、「路線バスに比べて運賃が安いのはなぜだ」という話が出てきて、それがずっと広まると、結局、低いサービスレベルのコミュニティバスばかりになって、運賃は安いかもしれないけれども誰も使えないということになってしまう。

4. 住民の生活圏、ニーズと運行が一致しない場合が多い。
要するに、自治体ごとに勝手にやってしまう。
5. 運行と運営の分離はいいスキームですが、一つ間違えると住民や自治体や事業者の新たなモラルハザードを生む。
6. フォローアップ体制がない。コミュニティバスを運行開始して喜んで、それで終わりということが結構多い。
7. 「採算性」と「生産性（効率性）」に関する議論が未成熟。一言で言うと相場観がない。
8. 車両や運行方式の開発が遅れている。
9. 制度が対応できていない。
10. そもそも「コミュニティバス」ってナニ？

以上1から9までのことがよく考えられているところと、考えられていないものとの玉石混交である。

ですから、コミュニティバスがいい、悪いとは一概に言えませんという話をしました。



地域公共交通政策が必要な理由を見失っていないか？（スライド11）

地域公共交通への公的投資の是非、例えば路線バス事業者に補助をするのかしないのか、あるいは、コミュニティバスを運行するのかしないのかということに対して、いろいろと理由が考えられますが、そのことをやはりきちんと整理しないとイケない。隣の市でやっているのだから、うちでやっていないと恥ずかしいからやれとおっしゃった首長は全国にどれだけでもいます。大体そういうところで成功したためしがないわけです。バスはステータスシンボルではないからです。

地球環境に優しい乗り物か？利用されない空バスだったら逆効果です。

移動制約者のために必要か？バスは「ザルの福祉」であって、バス停が近くにある所しか乗れないわけですから、バス停が遠い所は全くカバーできないわけで、こんなものが福祉政策と言えるのかという話です。もし、移動制約者を広くカバーするのであれば、タクシーチケットでも配った方がよほど政策としてまともです。

手段や見た目にこだわらず、なぜあえてうちはバスをやらなくてはいけないのか、なぜうちはLRT（Light Rail Transit 路面電車を近代化した新しい交通システム）をやらなくてはいけないのかという政策の意義、つまり、税金を投入する意義をはっきりさせる必要があります。

交通政策と福祉政策の違いを意識する（スライド12）

コミュニティバスでは、交通政策と福祉政策が混同されやすいという問題点があります。実は、武蔵野市のムーバスは公共交通空白地域をカバーするというものでありながら、決して福祉政策ではないといわれています。従来のような、公共交通の採算確保というやり方では、本当にニーズがあってもバスを引くことができない場所があったので、役所がそこにちょっとアシストすれば、ちゃんと住民も公共交通を使ってきて、その地域も魅力的にできるのではないか。だったら、そこに何百万円の補助金を出すのも悪くない、という考えです。これが武蔵野市の場合の交通政策です。

それに対して福祉政策というのは機会均等ですから、自由に移動できない人々に交通手段を提供するということが主です。その方法はバスでない方がいいことが多いのです。ですから、交通計画は必ず、「福祉的なシビルミニマムを確保」する政策と「地域を活性化」する戦略を混同せず、両方とも必要なの

であれば二段構えになっていないといけません。

地域住民・地元企業主体のNPOによる路線バスサービス

「生活バスよっかいち」（スライド13、14）

バス会社がやるのも駄目、それから自治体がやるのも駄目、では何がいいかなと思っていましたら、2002年に「生活バスよっかいち」というものに出会いました。これは、住民と沿線の企業、病院が参加するNPO法人がバスを運営するというもので、私自身も立ち上げに協力しました。このとき私が苦労したのは、有償運送許可が出ないことでした。こういう訳の分からない、今までと全然違う運行に対してどうやって法的に位置づけるかということが非常に難しく、それだけで1年近くかかりました。でも、何とかできました。

このバスの面白いのは、運行費用を10とすると、運賃は1だけだということです。残りのうち、企業や病院からの協賛金で6集め、さらに市から3もらう、1：6：3になっています。これは1で10動かすバスです。利用者が1払うことで10の運行ができるという、てこの原理みたいなバスです。1支払う人たちに「こんなバスがあってありがたい」と思っていただけで、協賛金が出てくる。この協賛金と運賃を集めた7をもって、市に、「おれたちはこんなに頑張っていますよ」と掛け合って3を出してもらい、というモデルです。

スピード感もある事業の進め方でしたし、公共交通運営のNPOをつくるということ自体が新しい発想です。実は、市としてもこういうところに公共交通空白地域ができるはず。でも、四日市市はそれまでの自主運行バスが全くお客さんが乗らない状態でした。それに対して、住民が一生懸命お金を集めてきて、それなりに乗っているのだから、自主運行バスよりこちらの方が金を出す意味があると、ちゃんと理論武装できるような体裁もとっているということです。こうやって、全体として、関係者の「ココロ（soul）」が本当に共有されているものです。

利用者は最初、1日70人ぐらいでした。最初有償運送許可が出なかったので、半年間無償運行をやった後、有償に転換しました。有償に転換すると3割から4割ぐらいは利用が減るのが普通です。ところが、この「生活バスよっかいち」の場合は乗客が10人ぐらい増えてきたわけ。なぜ増えたのか。車内で聞き取りをしたら、「タダだったら乗りにくいじゃないですか。神社とかお寺さんへ行ったことがありますか。ただでお参りできますか」と言うんです。



小銭を持っているか確かめてから神社へ入らなくてはお参りしづらい。それと同じで、バスも本当に役に立つバスであれば、タダだとむしろ乗りづらくて、お金を払って乗った方が気が楽になる。これをさい銭効果と呼んでいます。まさにさい銭の感覚で100円払ってくれるということです。毎年10人ぐらいつづ増えて、今1日110人まで行きました。

「一所懸命」(スライド15)

私はこれを「一所懸命」と呼んでいます。地域公共交通は、走っている沿線の限られた地域にほとんどの便益が落ちます。そのために、それをより良いものとするには、その地域自身の主体的な参画が必要です。実は、多くの住民・利用者は、バス路線は黒字なのか赤字なのか、赤字だとしたら誰が補填しているのか知らない。大阪の場合は自治体の補助金は少ないわけですから、多くの場合は内部補助になっていて、例えば大学とか大病院のような利用者が多い路線の黒字を取って不採算路線に回しています。ですから、お客さんが乗っていないのに民営バスが存在する地域は、そういう大病院とか大学とかにあまり足を向けて寝てはいけないうちかもしれない。でも、そんなことは誰も知らないわけです。そんなモラルハザードでいいのかということです。

そうでなくて、この地域のバスはこれだけ金がかかっているのにこれだけしかお客さんが乗らないので、これだけ赤字になるものなのだ、ということを知っていてもらう必要があります。赤字になったら全部地域の人たちが集めなくてはならないわけではないですよ。でも、どこかからもらうのであれば、もらえることを正当化するような動きぐらいしてもらわないと困る。これがまさに、地域が自ら考え、自ら責任を負うことで、身の丈に合った、つまり、無駄な運行にはならない、なるべく安くて、より使いやすい運行にするという作用をもたらす。ですから、住民が参加して公共交通を作っていくということは、間違っても行政が住民に「厄介払い」することではありません。むしろ、まじめにやろうとすれば、住民の皆さんは、どうしてこんなことをやらなくてはいけないのだということを一先懸命考えるわけなので、それに答える行政にとってもすごく面倒な仕事になります。

金さえあれば、「自治体が金を出して走らせているじゃないか。文句を言うな」でいいわけです。金を出さないで住民の皆さんに考えていただく方が圧倒的に面倒です。でも、残念ながら、多くの自治体は出せる金がなくなってきて

いるわけです。

みんなで「守って」「育てる」－利害関係者と金・人・心・ロー

(スライド16、17)

地域公共交通システムは、市町村だけではなくて、交通事業者や利用者や地域住民や沿線企業といった利害関係者たちが、「人」「金」「心」「口」を負担し、支援することで走ります。みんなで守って育てるという考え方に行かないと、誰がお金を出しているか分からない、なぜ走ることができているか分からないというのでは、地域公共交通としては駄目なのだ、という意識に転換していかななくてはいけないと思っています。

そのときに、「要するに、世の中金か」と言われるかもしれない。けれども、別に「金」だけではなくて、「人」を出すこともできます。それから、「心」を持つ。「あのバスってすごく大事なんだよ。だから、みんなで乗ろうね」と思う。それから、意見（「口」）を言うていくことはすごく大事です。これらをきちんとやることで公共交通は維持されていきます。こういう意識を醸成していくことも自治体には求められています。

「公共交通でまちづくり」という意識の共有がバスを走らせる

高松市「まちバス」(スライド18)

高松の駅から、丸亀町という高松でも一番の商店街に、歩いても行けるぐらいの距離ですが、まちバスというものが運行しています。そのポケット時刻表には、「まちバスを増便するために協賛車体広告を募集しています」と載っています。ちょっと考えたら小学生でも分かるような理屈ですが、公共交通ではみんなこのことを知らないということなのです。

そのために、この商店街がいろいろな企業をコーディネートしています。実は、こういうモデル的なものが出てくると、先ほどの四日市市の例もそうですが、役所が補助をしたくなるということになります。ところが、商店街の担当者の方は、「お金をあげると言われたが、もらったらあっちへ止まり、こっちへ止まりになるから要らん」と断った。いいですね。こういうふうに言ってみるものですね。僕が担当だったら、「ああ、ありがとうございます」と言っただけでもらいそうですが、断ったということです。ここまでやれたらすごいなと思うのですが、多くの場合はなかなかこうはいきません。



でも、目的意識の共有は非常に重要です。このバスは何のために走らせていて、それに対して貢献したいという人たち、あるいは、それを何かの自分たちの見返りとして受け取りたいという人たちが集まって支える、という意識が非常に重要だと思います。

高齢化に突入した「ニュータウン」の公共交通を商業施設が支える

春日井市 高蔵寺ニュータウン「サンマルシェ循環バス」(スライド19)

愛知県春日井市の高蔵寺ニュータウン、これは千里ニュータウンみたいな所ですが、高齢化が非常に著しい地区がある。このニュータウンの中心街へ出られるバスをデベロッパーと名鉄バスで作った。そうしますと、最初は誰が乗るのかと思ったら、乗って乗ってしょうがないという状態になっています。もちろん高齢者がたくさん使うのですが、若者も使っています。走り出してから「あれは便利だな」と思うと、だんだん需要が出てきます。

市運営でありながら、多数企業の協賛を得て運行

松阪市市街地循環バス「鈴の音バス」(スライド20)

三重県の松阪市の「鈴の音バス」という市街地循環バスです。自治体バスですが、実は、企業、市民から五十何社協賛金を集めまして、運営経費の3分の1を賄うことになっています。運賃が3分の1、協賛金が3分の1、補助が3分の1の1:1:1で、このバスを運行しています。

協賛企業は、せつかく金を出したのでちゃんと時刻表とかポスターを配って乗ってもらわないと元が取れない。それから、PRもしていけないといけない。その代わり、ラッピングとか社内広告とか停留所広告を出すという形で支援しながら宣伝してもらおうというモデルをとっています。市役所がそういう手引きをしています。

地域住民主体で自治体が支援する路線バスサービス

名張市国津地区コミュニティバス「あららぎ号」(スライド21)

もっと田舎へ行った場合の例として、三重県名張市ですが、市のいわゆる白バスです。しかし、実際には地区の運行協議会が委託して運行している。地区は路線が欲しいが、お金はない、ノウハウもない。だけど、人だけは出ますというので、では、市が支援してあげましょう。車は買いましょう。それから、

運行経費の補助もしましょう。それから、79条登録もしましょう。その上で、地区の運行協議会でダイヤとか路線は作ってください、運転手もどこから調達してください、という形でやっています。

1日8便走っているのですが、すべて経路が違います。中学校・小学校の通学向け、通院向け、買物向けと、便によって決まっています。その地区はそれぞれの時間にどういうニーズがあるかが全部分かっているので、それに合った行き先をとる。すべての便は最寄りのバス事業者の停留所にリンクしているので、そこで乗り換えて名張駅にも行けます。そうやって路線バスとも協力しています。

地域参画型運営方式（スライド22、23、24）

バスを維持するための、利用者・市町村・商業事業者の負担割合は様々です。どんな割合であってもよいのです。利用者と地域と市町村での「三方一両損」ですが、金を払ってもこのバスがあった方がいいと思わせる「三方一両得」にするにはどうしたらいいかということを考えなくてははいけません。

そのときには、地域住民と自治体と交通事業者のコーディネーターが一番難しい。どうしてかというと、地域住民と自治体と交通事業者は普通に暮らしている分には会うことがありません。ですから、出会いの場も作らなくてはいけない。出会ったとしても、言葉が全然通じないものです。交通事業者は難しい専門用語ばかり言って、結局いろいろ聞いているけれども、要するに「できない」としか言わない。自治体は、この地区だけやるのは問題だとか言う。住民は、とにかく走らせてくれればいいと言う。これではメチャメチャで、全くコミュニケーションできません。ですから、コーディネーターも重要になってきます。

もちろん私自身もそういうことをやってきました。でも、私だけでやっていると疲れきってしまうわけです。1年に2～3個しかできない。やはり、自治体の皆さんがこういうことをできるようにしないといけないのではないかと、今日来てお話ししている一つの意味でもあります。

実は名古屋周辺では、市町村がお膳立てし、コーディネーターになった形での地域参画型公共交通が次から次へと出てきています。豊田市では8路線、名張市では3路線、松阪市2路線、岐阜市8路線、一宮市2路線、豊橋市1路線、そして、岡崎市で3月から1路線と、次から次へと出てきています。やる気の



あるところにやってもらうことで、やる気がないところも引っ張り上げるということもやっています。これだけ頑張ってもらえればやれるのですよ、今まだそういう動きがないところも、ぜひ手を挙げてくださいねということをやっています。

「適材適所」(スライド25、26)

ただ、お金がとにかかないのがベースなので、とにかくどこにでもバスを走らせればよいということはありません。大事なのは「適材適所」です。地域にとって必要な公共交通はどのような形態かは地域によって異なります。コミュニティバス、LRT、デマンドと、いろいろ選べるわけです。ですから、「とにかくコミュニティバスを走らせたい」なんて言った瞬間にもう失敗への第一歩に進んでいるのです。

そうではなくて、その地域にどんな資源(人、組織、車両、資金)があって、それからニーズ(通学、通院、買い物)があって、その資源とニーズをどうやってうまく合わせていくかということが大事です。その地域の人たちが一所懸命に考えること、そして、地域の人たちは公共交通のプロではないので、プロがきちんとサポートすることをやって、初めて実現していきます。

先ほどの「生活バスよっかいち」の場合でもいろいろと議論しました。時間はかかりましたが、面白かったです。廃止路線は近鉄の四日市の駅へ行っていました。完全に全く乗らなかった。これに対して、新しいバスはぐねぐねと走っています。本来はぐねぐね走っているのはあまり良くないわけなのですが、病院やスーパーとうまく結び付けています。しかも、それが全部協賛企業であるということで、協賛企業も宣伝してくれるし、バスに乗る人も協賛企業の皆さんがお金を出してくれているのでこのバスが走っているという意識はありますから、そういう意味ではきちんと意識が共有されているということになります。

「基本コンテンツ」重視に立ち返る(スライド27)

バスなどの公共交通を作っていくためには、私が「基本コンテンツ」と呼んでいる、「系統、ダイヤ、乗降施設、車両」の4つをどのように旧弊なものから新しいものに作り変えていくかが重要だと考えています。最初から申し上げていますように、それは、規制の時代が長く続いたことで全く改善されてこなかった。旧態依然でした。これからどんどん変えていけます。

実は、コミュニティバスをやると、必ず愛称とか車両デザイン、停留所デザインを新しくしますけれども、それだけでは全く意味がありません。道具ですから、どのぐらい使いやすいかが大事なものであって、そのことに愛称は全く寄与しませんから。作り変えたときの、まさににぎやかしとして愛称とかデザインの一歩はあるわけです。これらは、「路線がこう変わりました」なんて理屈っぽいことを言っても皆さんに伝わりませんから、「何とか号として生まれ変わりました」という言い方をするときに使うものなのです。何も中身を変えないで包み紙を変えたってしょうがないわけです。ましてや、ITS（Intelligent Transport Systems：最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム）とかモビリティ・マネジメント（Mobility Management：多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組み）など、いろいろな政策ツールがありますが、全く使いこなせない公共交通に対してこんなものを仕掛けたら逆宣伝になって、よけい乗らなくなるということです。ちゃんと基本コンテンツを見直して、そのときに情報提供やモビリティ・マネジメントをするということがいいわけです。

その意味では、公共交通を地図と便数で判断するのは非常に良くない。ダイヤと行き先、停留所位置が、住民の皆さんにとって使いやすいかどうかを決めることであって、地図上で空白地域が埋まっているかどうかだけでは意味がありません。いったいこのバスを使って何ができて、どこへ行けて、どんな幸せもたらされるのかを考えなければいけません。

そして、一番どうでもいいのは運賃です。運賃は、このバスに対して、この基本コンテンツに対して幾ら払いたくなるかということを決めればいだけで、最初から100円などに固定することはナンセンスの極みです。コミュニティバスは100円だというのは迷信に過ぎません。100円だと固定した瞬間に、そのバスの進歩が止まるわけです。そうではなくて、このバスだったら200円払ってもいいと思わせるようなバスをどうやって作るかということが大事です。

デマンドをやるなら（スライド28）

最近ではデマンドばかりですが、DRT（Demand Responsive Transport）には様々な種類があるのです。それは、経路が定まっている定路線からドア・



トゥ・ドアまでの幅を持つ軸と、時間が決まっているか不定であるかというダイヤの自由度の軸、この両方で表すことができます。普通のバスのような定時定路線から、タクシーのようなドア・トゥ・ドアでダイヤがないものまで、全国いろいろな運行があります。皆さんの自治体でデマンドをやりたいとなったときも、デマンドにはいろいろな種類があるということを覚えておいてください。その中から「適材適所」を選んでください。

地域住民と自治体の協働で成立した路線バスサービス

松阪市機殿（はたどの）・朝見地区コミュニティバス（スライド29）

私が松阪市でやった1つのやり方をお見せします。この地域は、田園の中に数十戸単位の集落が十数か所ばらばらに点在しています。ですから、定時定路線の引きようもないという所です。数十戸単位の集落ではほとんど需要が出ない。でも、全体としては数人単位の需要がある。ですので、その地域を真っすぐ貫く路線をまず設定して、そこは毎便運行する。路線から離れた集落についてはそれぞれ停留所を設けておいて、松阪駅行きについては、電話があったら行く。松阪駅で乗ったときには、どこどこへ行ってほしいといったら寄る。こういう、定時定路線とデマンドを組み合わせた半デマンドとも言うべき運行にしました。これはオリジナルですが、なぜこのオリジナルをやらなくてはいけなかったかという、この地域がそういう地域だから、地域にふさわしいやり方をしたというだけです。別にどこかで成功したからやったとか、そんなことは全く考えていません。

「コーディネート」

ー「公的補助」「コミバス運行」でない、自治体の新たな役割ー

（スライド30）

世の中には、とにかく鉄道を残せとか、コミュニティバスを走らせるとか、路線バスを残せとか、それから、デマンドをやれとか、そういうふうに分から入る人が非常に多いですね。それに対して自治体も、単に補助するとか補填するとか、コミュニティバスを走らせるとかそういうことではなくて、「コーディネート」をきちんとやる必要があります。

まず、公共交通とか福祉交通はなぜ要するのかという戦略を作っていくこと。それから、ネットワークをその戦略に応じて維持、発展させていくこと。そし

て、各交通システムをうまくサポートしていくこと。「適材適所」となるようにコンサルティングすること。戦略に適合するような交通機関を公認して、広報して案内すること。そして、担い手を育成すること。こういうことが自治体に求められます。

路線バスと自治体バスをまるごと再編

長野県木曾町生活交通システム（スライド31）

長野県木曾町は4町村合併です。あと、王滝村という、財政危機のため合併させなかった村が隣にありますが、ここもこのシステムで運行していますので、旧5町村のバスです。もともとバス事業者が運行していましたが、事業者自体の経営維持が困難となったため、町が路線を丸抱えすることになりました。それにあたり、旧町村を結ぶ基幹的な路線と、旧町村内の補助的な路線とを区分して、それぞれに役割を持たせ、連携させるという形をとることとし、町として路線網をコーディネートしました。

さらに、1年間で9万6千円という定期券を出しました。すごく高いように感じるのですが、旧町村から高校生が高校に通うとすると、3か月で十万円以上になるような定期券だったので、画期的に安い設定です。そのせいで減収になったらしいですが、たくさんの人が使ってくれて、高校生が他地域で下宿するのでなく地域の高校に通い、卒業しても残ってくれる人が増えれば、地域の持続可能性が高まるという話なので、そのために別に格安の定期券を設定して補助しても高くも何ともないという話です。

公共交通とSTSを組み合わせて交通システムを構築

長野県中川村生活交通確保事業（スライド32）

木曾谷と山を挟んで反対側の伊那谷にある中川村は、村営バスだけではなく、NPO有償、過疎地有償、福祉有償、これらも含めて、それからタクシー会社とも協議して、巡回バスと過疎地有償と福祉有償とタクシーをうまく役割分担させたシステムをやっています。バスに限らず、タクシーや有償運送も含めた、移動全体のシステムをどうやって自治体がコーディネートしていくかというアプローチも考えられるわけです。



「品質保証」

－ 「地域にとって何が必要か？」を起点とする地域公共交通デザイナー (スライド33)

そのときに大事なのが、公共交通網全体の「品質保証」です。中山間地域ですと、「公共交通の空白を解消する」というのではなく、「生活水準を保証する」ことが大事です。例えば、高校に通学できます、総合病院へ通院できます、大規模商業施設・商店街で買い物ができます、県庁、府庁まで日帰りできます、といった具体的な活動を公共交通が保証するということです。

一方、都市部の場合は、いつも「総花的」でなく「華がある」公共交通システムにしてほしいと言っています。この路線は誰がいつ行っても、そんなに待たずに気楽に乗れる、という路線をきちんと作っていくことが大事です。このような路線は、鉄道、地下鉄、LRTなどと同じです。一方、マイナーな路線はそれぞれに応じたシステムを入れていく。バスというのは、どこでも走るのでどうしても総花的な路線になりやすいです。そこをぐっと我慢して、うちの地域はこの路線が看板なのだということをきちんと作ることが非常に大事です。

そういう路線を作ると、実はそこに対していろいろな支線を入れていたりとか、あるいはタクシーとか有償運送とかでカバーしていくということによって、地域全体としてどういう移動システムが必要なのかという品質が保証されて、住民や利用者のアウトカムが明確になるというシステムができていくのです。

今こそ必要 自治体の公共交通戦略

－適材適所と一所懸命をどうコーディネートするか？－ (スライド34)

そういうことを全然考えていなくて、この地域はバスがなかったので引いたとか、こっちは便が少なかったので補助で増やしたとか、そういう場当たりの考えでやっていると、お金ばかりかかってアウトカムが全然出てこない。こういうことを併せ持った公共交通戦略というのを本当は作っていかなくてははいけません。本来でしたら市町村単位でなくて生活圈単位で作らなくてははいませんが、合併を経ていますのでなかなか難しいかもしれません。

それから、移動制約者ももちろんですが、自治体の魅力づくり、訪問者の利便性の向上、これも重要です。そのときに福祉交通は、S T S (Special

Transport Service) をちゃんと考えなくてはなりません。それから、自治体の総合計画、基本構想と連携する必要もあります。

地区内とか特定需要、これは自治体直営でなくて、「生活バスよっかいち」やいろいろなシステムをお見せしたように、それが必要と考える地区、あるいは当事者の皆さんにも参画していただくようなシステムが必要です。実は、一番いいシステムは、そのような一所懸命の取り組みによってできます。

逆に、とにかくうちの市はどこもかしこもコミュニティバスで埋めるという発想は最も非効率であって、それは交通政策とは言わないのです。メリハリがあるのが当たり前なのです。むしろ、各地区がバラバラであっても全体としてコーディネートされている。パッチワークのように、近くで見るとバラバラに見えるのですが、遠くへ引くとすごくきれいに見える、という公共交通システムを作らないといけません。コミュニティバスとか三セクばかり見ているとしかたないということです。

地域公共交通会議（スライド35～40）

こういうコーディネートをやっているとしたら、関係地域、自治体、交通事業者の皆さんが集まって意思疎通して、意識共有できるようなステークホルダー（利害関係者）会議がどうしても必要になってくると思います。実はそのために、2006年の改正道路運送法における地域公共交通会議とか有償運送運営協議会、活性化再生法による地域公共交通活性化・再生法定協議会、これら3協議会によって法律的に担保されているのです。

これらの協議会を立てると、一種の「特区」になり、道路運送法やその他の交通関係の諸法規を超越することができ、自治体が行いたいことの裁量が増すという法律になっています。ただ、特区になって何をしたいかが定かでなければ、特区になっても何も恩恵はないわけです。会議はやるだけ無駄で、やらない方がいいということになります。

地域公共交通会議に対する誤解の典型としては、コミュニティバスを新設したり改編したりするための会議だと思っている人がたくさんいますが、全然違います。後で説明するように、これは路線バスの自由な見直しにこそ効果を発揮する会議です。それから、鉄道や船の議論もしてもいいのです。これは法的に位置づけられていないだけで、したければすればいいのです。

開くのが面倒、前の方が楽だった、という話がありますけれども、実は、昔



の道路運送法が、自治体が公共交通にかかわることに対する規定が何もなかったといういいかげんさがあったのです。それをきちんとしたのが改正道路運送法なので、面倒になる部分もありますが、会議の開き方をうまく調整することで軽減でき、面倒さをずっと上回るメリットが得られます。例えば、他の会議と合同開催するとか、部会とか幹事会を活用するとか、他の協議会と一元化して開催するとか、いろいろな方法があり得ます。私もいろいろな自治体とやっていますので、それぞれにおいて工夫をしています。

実は、地域公共交通会議は私のアイデアからできた制度なので、これによって何をやりたかったかについてお話します。それは、先ほど言いましたように、地域が欲しいと思えば国の基準を超えられるということで、運賃や停留所やダイヤ設定や事業者選定の自由度、それから、許可手続きの簡略化を保証するということです。従来、4条とか21条とか80条とかいろいろ法律の規定がありましたが、こういうものを全部無意味化して、この地域公共交通会議で協議して、その協議が整ったか、そうでなくて、バス会社が勝手にやっているかのどちらかにバス路線が整理される、という意味です。

そういうことをしますと、バス会社がやっている路線についても、協議が整えばこういうことの簡略化が得られるのでバス会社が悪用するのではないかという議論が、国土交通省の検討会でありました。それに対し私は、「悪用されるために作るのです」と言ったわけです。この会議は地域公共交通にかかわる人たちが集まる会議であり、ここで協議が整うということは、その地域の人たちがそれは必要だと認めているものなので、それだったら、むしろ今まで事業者が勝手にやっていた路線だって、この地域公共交通会議に組み込んで協議路線にしていくべきなのではないでしょうか。それが、こういう基準が超えられるということをインセンティブにしてできるのではないかと考えたわけです。

はっきり言ってしまうと、普通の路線バスも全部コミュニティバスにするというのが地域公共交通会議の目的そのものなのです。バス会社が勝手にやっている路線も自治体のコントロールに置くようにするということが、実は地域公共交通会議の一番の狙いです。それによって公共交通をコーディネートする、戦略を実現する、そして機能するということです。

地域公共交通会議の活用に関する事例をお話します。スクールバスとか無償福祉バスは地域公共交通会議で議論しなくていいものですが、例えばH市は、それも含めて議論して、有償の路線バスやコミュニティバスとうまく連携させ

るようなことを地域公共交通会議で議論しています。

H町の場合は、路線バスの退出への対応について県の協議会、大阪も府の協議会があると思いますが、そこでの議論には任せないで、地域公共交通会議で一元的に対応して県の会議に報告する形を取りました。早く対応したのでいい結果が出ました。

K市の場合、地域が運営主体として独自運行するバスについて協議して、市のシステムとして取り込んでいます。T市の場合は、路線バスだけではなく、離島への定期船も含めて協議し、見直しを行っています。T町の場合は、民営バスとコミュニティバスを連携させるために、地域公共交通会議で民営バスの停留所の新設を協議するというを行う。

こういうことをやって、コミュニティバスだろうが路線バスだろうが船だろうが鉄道だろうが全部、その地域の公共交通は自治体がきちんとマネジメントする、そのための場が地域公共交通会議です。

地域公共交通会議など3協議会には、情報公開の原則がありますので、きちんと住民、利用者の皆さんに情報開示しなければなりません。それから、現場の状況をモニタリングすることもやる必要があります。公開していることで、不勉強な発言とか独善的な意見を防ぐことにつながり、会議参加の委員に緊張感を持っていただく。決して広報紙に載せるとかだけではなくて、きちんとホームページに公開する、バスの車内に出す、停留所にも出すなど、情報の公開を行って、必ずこの会議に緊張感を持たせるとともに、現場の意見がフィードバックされるようにする工夫も必要です。

新しくできた法定協議会（スライド41～48）

こういうことをいろいろと仕組んできたわけですが、地域公共交通会議は道路運送法の会議なので、バス、タクシーしか法的には位置づけられない。それから、公共交通計画とか戦略が必要だと先ほどから何回も言っていますが、これは地域公共交通会議では全く位置づけられていない。それから、メンバー参加への拒否権があるということで、バス会社が「そんなのやってもらったら嫌だ」と言ったら、できないという弱点があります。

このことについて本省の自動車交通局で話していたときには、「自動車交通局でやっているうちにはこれは無理ですね。でも、いつかこれが鉄道とか船とかもできるといいですね」と話していました。その時、総合政策局の方で、鉄



道や船などのモードも含めた新たな法律を検討しているという話がありまして、地域公共交通会議の仕組みを発展させた協議会をその検討組織として位置付けるという話が進みました。こうしてできたのが、「地域公共交通活性化・再生法」です。

この法律で新しく位置付けられた法定協議会は、多モード・新モードに適用可能です。バス・タクシーだけではなくて、鉄道でも船でも何でもいいです。航空機もいいのです。それから、連携計画を作らなくてはいけません。さらに、公共交通事業者や道路管理者には参加応諾義務があって、「出たくない」は言えませんという仕組みを作ってくれたということで、欠点を全部解消していただきました。

さらに、活性化・再生総合事業の制度ができました。「法定協議会が補助を受ける」というのはいろいろ面倒な側面もあります。これは私自身が面倒だったので、本省と交渉してなるべく面倒にならないような仕組みにさせていただいたつもりです。

「自治体の裏負担を前提としていない」というのは、例えばバス会社と国だけが負担し、自治体はお金を出さないという事業も実施可能であるという意味です。いろいろな事業が展開できるという意味で、これは補助金というよりはアイデア料という位置づけだと思ってください。

連携計画の連携というのは、関係者の連携とかモード・路線間の連携とか生活圏内の地域間の連携とかいろいろあります。とにかく、バラバラでは機能しないということです。やはり公共交通はみんな連携してやっていかないとまくいかないということです。

地域交通政策に関する新体系のまとめ（スライド49）

道路運送法の改正、あるいは地域公共交通活性化・再生法の施行、そして活性化・再生総合事業によって、基幹モード・結節点整備への支援とか、端末モード整備への支援、福祉交通の政策ツールを、法律上自治体をもつことになりました。また、3協議会をうまく活用することで、現場の主導・参画による公共交通網再編が可能になりました。

しかし、2002年の規制緩和の時と同じで、「法律はつくったので自治体でやってください」と言っただけでできないのは、私自身、自治体の仕事をずっとやってきてよく知っています。したがって、自分のかかわる自治体で実践する

ことで、例を示そうとしています。今日ここに来たのも、皆さんの自治体でも、こういう仕組みになっているのだから、頭を使って制度をどんどん使ってください、ということをお伝えしたいがためです。また、不備がいっぱいあるので、いろいろ使う中で「もっとこうした方がいいんじゃない？」という提案もしてほしい。それをまさに「適材適所」「一所懸命」の考え方でやってほしいと思っています。

それから、現状追認でなくて、政策を作っていく場として3協議会を活用してほしい。そのためにコーディネートがすごく重要です。また、連携計画は地域に合った交通システムに関するアイデア募集のようなものです。やはり、アイデアをきちんと出していくということが重要で、その際には、こういう公共交通を作るとその地域はすごく良くなる、それから、安くいいものができる、ということをおアピールする。それから、バス会社とか地域の皆さんのこともうまくみ取って、全体としてコーディネートしているという計画をつくっているということをおアピールすることも重要だと思っています。

「バスは会議室でなく現場を走っている」(スライド50)

そのためには皆さんに再度お願いしたいのが、ご自身の現場、そして他の現場をちゃんと見てほしいということです。100回お願いするよりも1回利用する方が意味があるし、100回聞くより1回見に行ってどうしたらいいかを考える方が有効です。その上で、地域にとって公共交通の在り方を自ら考えて作り出す意欲と行動をどうやって醸成するかです。この業界には評論家とかクレマーとかがいっぱいいますが、そんな人はあまり役に立ちません。どうやって制度を活用して、地域の状況を理解して、現場で連携のソリューション(解決法)が提示できるか、という行動力こそが問われています。紹介したようないろいろな制度が今後育ち、地域の公共交通がよりいいものとなることを助ける制度になり、さらに地域づくりや地域を育てていくことにつながっていくのだと思っています。そのための仕事人は皆さんであるということをお申し上げまして、私からの話を終わらせていただきます。どうもありがとうございます。

質疑応答

(質問1) 本日はありがとうございます。先生がやられている中部地方とは違って、大阪ではわがまちにおいても3業者が入って路線が網羅されています。



このため、逆に空白地が少なく、エリアをどうしてもその3者が決めておられる関係で、違うバスが行きたくても行けないのが実情です。今までのご経験の中で、打開策というのはなかなかないと思うのですが、事例がありましたらご紹介したいと思います。

(加藤) いろいろな考え方があり得ます。先ほど「品質保証」というスライドをお見せしましたね。今、こういう路線があるからそれをどうやって維持するか、という発想をいったん離れて、例えば、あなたのまちであればどういう路線が必要なのかということのを頭を全く白紙にして考えてみるのです。そうすると、8割ぐらいは今の路線になると思います。しかし、2割ぐらい違ってくると思います。もちろん、この8割・2割というのは地域によって変わると思います。そのときに、まず自分たちがどうやって白紙から路線をデザインするかということの考え方を明らかにする必要があります。私は田舎の仕事が多いので、本当に高校に日帰りできるかとか、そういう基準をよく適用してやっています。そうしたら、高校の始業時間は何時だから、それに間に合うためには何時の電車でなければいけないとか、それに接続する何時のバスでなくてはいけない、というように逆算していくと、必要な公共交通はどのようなものかが明らかになります。

大阪では事情がもっと違うものかもしれませんが、いずれにしても、市民の生活の質の中で公共交通はどれだけ役割を果たさなくてはいけないのか、それは具体的に言うと、市民がどういう公共交通のサービスレベルを享受できるのかということ、と、とりあえず決めます。これはまた、それをやろうとすると金がかかるからできないということになったら、もう1回予算との絡みでやり直すとか何回もやればいいのです。どういう保証をしたいかということを決め、それに合わせて自分でデザインをして、自分たちはこういう路線にしたいという理論武装ができたらはっきり打ち出す。それが既存の路線で足りないのだとすれば、これはもう何らかのことをやって、補助をするのか、自分でもう走らせるのか分かりませんが、とにかく確保していこうと考えているというアピールをします。

それに対して、既存の事業者が手を挙げてくれるかです。そういうふうにして市が路線を作りたいのだと明確に自治体の政策に照らして打ち出す。その上で、それに事業者がどういうふうに対応していくかというやり取りを重ねることが意

味を持ちます。ここはそう言っても金がそんなにないのでこの程度です。だから、うちが補助なしですけれどもここぐらいはやりましょう。あるいは、もっとうちの路線をこうやって作り変えたらできるから、それではこうしましょう、というのができてくる。そういう情報交換をきちんとやっていくことが非常に重要になると思います。

そのときに一番問題になるのは、自治体は基本的には公共交通は素人ですから、「そんなこといったって、今までいろいろな経緯があってこれはこうなんだよ」とかいうのをわーっと言われると、全く太刀打ちできないということがありますから、自治体の方も理論武装をして、「いや、うちは自治体としてこういう考えを持っているのだ」ということをきちんと明らかにすることです。

先ほど、「自分でバスに乗る」というのを言いましたが、やはり自分でもかなり乗って確認しないといけないし、バスは乗らないと分からないです。地図で見えていても全く分からないです。乗って確認する。それから、地域の皆さんの声をうまく聞き取れるような、そういう仕組みも作る。事業者の特に営業所とかそういうところにも顔を出して、何を考えているかを探り出す。こういうこともきちんとやりまして、大体風向きがどういう方向にあるかということもきちんと見ていくことも必要です。

そう一朝一夕にできるものではないですが、そういうことができていた自治体は、それまでに3年くらいかかっています。今まで何十年のしがらみなので、それは1年や2年で片付けられるものではありません。3年目、4年目と来たときに、では、やるのだったらこういう制度を使いましょうとか、こういうアピールをしていきましょうということを展開していけばいいと思うのです。いきなり国がどうだからこうだとか言うのと、「それはもう関係ないだろう」という話になりますから、やはりそういうのは後にして、自分たちの地域で何が必要かということからスタートした方がいいと思っています。

（質問2）本日はありがとうございました。以前、交通部門を担当しておりました。バスについては、実際、事業単位で赤字かどうかというのは常に問われますが、私自身は、バスを走らせることによって路線価が上がる、このことによって自治体経営そのものがプラスになっていけばいいのではないかという発想を持っているのですが、その辺りについて、先生はどのようにお考えになりますか。



(加藤) 日本はそういう制度はないのですが、外国ですと固定資産税の上がりから公共交通へ充当するとか、ある事業所税から公共交通へ持っていかるとか、そういうことがかなり一般的にやられています。それが今の日本の税制でできるのかどうかという話はまた別の話になってきます。協賛の考え方というのは、このように税金ではないのですが、その地域の住民の皆さん、あるいは企業の皆さんに税金ではないけれども負担してもらおうということで維持していきます。そのときに、ただ維持していくというだけだとインセンティブにならないので、負担をたくさんしてもらえば路線としても充実しますよという、そういうおまけも付ける形でやっていくのが手近なのかなとも思っています。

ちなみに、私自身、今、名古屋市交通局の経営健全化の検討委員をやっていますので、公営交通事業の大変さは分かります。名古屋市は市バス・地下鉄とも累積赤字が非常に多いので、ものすごく苦しんでいます。その時に、一般会計からどうやって繰り入れるかということも、単に繰り入れるだけだと赤字補填ですから、そうではなくて、交通局の路線がどうあるべきかということを理論武装して、それに対して100億円必要だとか200億円必要だとかということをしちんとアピールするというのを、いろいろと作戦を練っているところです。

(質問3) 本日はありがとうございます。よろしく申し上げます。本市においても、バス事業者は1社ですけれども、ほぼ網羅的に走っていただいているという状況があります。一方で、これだけ高齢化が進んできて、高齢者の方々が車を運転できないときに必要なバスが欲しいというお声がたくさんございます。そんな中で、市としても聞いているだけでは駄目なので、一応何か試行的な取り組みをできないのかなということでも地域に入っていっているところです。ただ、過去から要望のあるところに実際入っていても、やはり地域として一枚岩ではないところが多いのです。中には「うちの地域にはバス要らん」などと言う方もおられる中で、先ほど先生のおっしゃっていた「一所懸命」という取り組みを、行政として何かやりたいと思っているのですが、地域の方で一所懸命でないという状況が今あります。

そこで、地域が一所懸命になっていただくような、例えば良い取り組みというのが何かありましたら、教えていただきたいなと思います。

(加藤) 例えば松阪市ですと、地域参画型の路線が3地域あるという話をしま

したが、松阪市としては、公共交通導入の可能性のある候補地は二十数か所挙げているのです。その各地区で職員が説明を行っています。しかし、大半の自治会長は「いや、そこまでやらないといけないうのらいいわ。要らんわ」と言ってやっていないという状況なのです。

ところが、機殿・朝見地区で運行開始したのは、隣の黒部・東地区でバスが運行開始したのがきっかけです。ここができると、今度はほかのところも「えっ、あそこでやってるんだったら、うちはもっと人口が多いからできるやろ」というので、例えば、その地域の住民の皆さんから、「おまえ、自治会長だったらちゃんとやれよ」という話がだんだん出てくるということがあります。ルールを整備した上で、1か所突破口を作るというのが、大きく広げていくために必要だと思います。

どうですか？そういう焚きつけられるようなところは、1か所ぐらいないですか？戦略とはそういうものです。一度に全部でやろうなんて無理だし、やらなくていいのです。だけど、必要性をちゃんと出すために、ほかの地域でもこういう動きがあったら、これからはちゃんと支援していきますということを打ち出す。豊田市でもそうです。豊田市だとお金がいっぱいあるから何もやらなくていいかという、実はものすごく営業活動をしています。

全部やる必要はなくて、どこか1か所やってみたらどうですか。もちろん、どこか1か所となると、またいろいろと難しいところかもしれません。いろいろとまた作戦がありますので、もしお話しできる時があったら詳しく作戦を伝授したいと思います。

（質問4-1）本日はありがとうございました。お聞きしたいことは、先ほど講演の中で、ムーブスの猿まねが全国に蔓延しているというお話がありましたが、本市も、コミュニティバスをやっています。運行としては、実際に既存のバスがありますので、そこを抜けるような巡回バスです。既存のバスがやっていない所を回っている感じですので、必要というか、いわゆる交通弱者のためにあるというもので、市民病院を中心にぐるぐる回っているという感じです。乗降客も、市民病院の利用がデータとしても多いです。

また、実際補助金で8割ぐらい補填してしましてなかなか採算が取れていません。今後どうしていけばいいのかなということを、講義を聞きながら考えていましたが、お話に出ていました、協賛機関について、お聞きしたいことがあ



ります。うちでは、今、全然育っていない状況ですが、今、実際運行中のコミュニティバスに協賛機関を募るとしたら、どういった手順をしていけばいいのかお聞きしたいと思います。

(加藤) まず、運行についてですが、本当のところは、病院はなるべくやめた方がいいです。もう病院しかないときだけ病院に行くべきで、病院に持っていくというのが一番頭を使っていないということです。確かに、病院に持っていけば乗ります。でも、本当に病院へ高齢者を連れていくようなバスを引くことが、その高齢者を幸せにすることでしょうか。もちろん病院の患者さんを囲い込んで、例えば市民病院とかを維持するための方策として考えるということもあるかもしれません。けれども、本当に必要なかかと考えると、いや、もっと高齢者の方が潜在的に行きたい楽しい所があれば、そっちに持っていった方がいいのではと思います。そういう楽しい所は市内にないですか？ いや、市内でなくてもいいのですよ。実は、バスの問題ではなくて、まず、どこに行きたいかという問題なのです。

次に、協賛の話に移りますが、協賛を受けようとしたら、協賛するに足る路線になっていないと、まず出てこないです。それが問題だということですね。

(質問4-2) 例えば大きなスーパーがあるので、そこに寄るようにします、例えばそこに協賛してくださいと営業をかけるのですか。

(加藤) そうですね。所属は、自治振興課ですか。

(質問4-3) いえ、交通政策課です。

(加藤) 松阪市の場合だと商工観光課です。ですから、商工会議所とか商店街連合会にすぐ頼みにいけるのです。私は交通政策をやるのに、商工観光というセクションは向いていると思っています。交通政策ではそういう動きが取れないので、過去、商工から交通専門の担当になって良かった例は一つも見たことがありません。実際、交通政策の方が、そういう営業活動を商工の方に何も言わないでできますか。やるとなったら、かなりタイアップしないとイケないでしょう。もともと商工であれば簡単ということですよ。

実は、交通政策のセクションが市町村にないから駄目だ、と言う人が多いのですが、あれは全くうそで、交通政策のセクションにした途端に何もできなくなることの方が多いのです。財源とか交通政策で何ができるかという道具立ても付けてそういう課を作らなければ非常に難しいことになります。ましてや協賛といったら商業事業者とか病院とかだから、福祉系のところとか商工のところと連携を取ってやらないと難しい。これは交通だけでやろうとしたら非常に難しいです。ですから、そういう体制をまず整えないといけません。だから連携プロジェクトが必要ということです。庁内の連携なんて市民にとってはどうでもいい話ですけれども、やらなければいけません。

その上で、商工会議所とか商店街組織などの話になります。そうすると、大規模店舗と商店街の関係がどうかといういろいろややこしい話が出てきますけれども、その辺は自治体によって事情はさまざまなので、風向きを見ながらどこと組むと一番波風が立たないという話が出てきます。

あと、住民にとってどこがやりたいところか、ということのをうまくバランスを取りながら検討する。それでも、協賛金を出してくれるところとくれないところもあるので、ここは気前がいいとか悪いとか、そういうのも見ながら落としどころに持っていくという話です。その場合でも、病院はやはり路線の最終目的地であってほしいと思います。路線を設定するときには、病院が一番最後に行くところとする。できる限り急ぐ方から順番に持っていく。例えば、職場が最初、次が駅、次が商業的などです。そして福祉施設とか生涯学習系の施設、実は生涯学習系の施設というのがバスにとって一番いいですね。体育館とか運動場へ行くのは全く駄目、図書館とか文化センターとかが相性がいいです。最後に病院ですね。そういう設定をなるべくする。

生涯学習とかだったら公共だからお金が出てこないの、商業とかでどうやって支援してもらえるかということを考える。このときには、直接協賛でもいいですし、例えばチケットを買って配ってもらうということも考えられます。静岡県掛川市の例ですと、運賃は100円ですが、150枚1万円という回数券があります。常識外れでしょう、150枚1万円ってどうやって使い切るのだと思いませんか？これは商店街用です。それを買ってもらって、配ってもらうための回数券です。そうやって協賛してもらうやり方もあります。その1万円を買ってもらっただけで、もう1万円増収です。そうしたらポスターを配ってもらう、貼ってもらう。お金の出し方はどんなやり方もありますので、いろいろな



方法が考えられると思います。

松阪市でやるときには、税法上どうかという検討もしました。寄付というか、控除されるという特典もあります。実は、NPOに寄付する場合にはならないので、「生活バスよっかいち」ではネックになっています。寄付しても控除できないし、しかも、NPOはバス運行みたいな事業は収益事業と見なされて黒字の場合は法人税並みに課税される。実は、市がやったり協議会がやったりすると税法上も特典が大きいということで、そのあたりも含めてよく検討していくということですね。

（質問5）本日はありがとうございます。私は、EST（Environmentally Sustainable Transport：環境的に持続可能な交通）や地域公共交通総合連携計画を都市部でやっています。先ほどの話にも関連するのですが、交通というのが実は二次需要でありまして、なかなか市役所内部で、「なぜ必要か」と、特に民間事業者への支援になるのではないかという反対が多いわけです。医療行政、福祉行政、教育行政に比べて、予算取りとか、市の施策の中で多分負けると思うのです。「交通は、いやいや、そうじゃないよ」という理屈をいろいろ探しては考え、いろいろな方とも話はしているのですが、どうもうまく説明できないところがあります。本日の先生のお話にも幾つかヒントはあったのですが、特に財政部にストレートに利くような魔法の言葉みたいながあれば教えていただきたいなと思っております。

（加藤）結構難しい質問ですね。一番の魔法の言葉は、首長の言葉です。私、今30か所ぐらい自治体を担当していますがけれども、首長が代わる時にはかなり注意して、公共交通はすごく大事だという情報をどうやってインプットするかという戦略はかなり考えています。そのときには、間違った情報を出すと変なことになるので、そういうことは起こさないようにする。

公共交通というのは、市民の移動を最低限のところを確保することです。自分で車で動きたければ動けるといふ人は勝手にそうすればいいのですが、そういうことができない人も結構います。特に子ども、それから高齢者、そして来訪者もそうです。そういう方に対してきちんと交通手段を提供するということは、公共施設に年間何万人使っているということと比べてどのくらい多いのか、もしくは少ないのかということも見せる。また、それに対する費用が、実は市

民1人当たり幾らのレベルですよとか、利用者1人当たりで幾らなのだよということも示すことで、「いや、これはそんなに大した額ではなくて、全体に対してきちんとインフラとして整備することで、まちのステータスを上げることができるという施策なんですよ。」ということアピールするようなことを、計画としてきちんと作ることはないかなと思います。

私はESTが専門ですので、御市の経過も見ていますけれども、交通計画という視点ではまだまだ弱いのではないですか。やはり交通計画としていったい何を市は保証しようとしているのかということの原則を打ち立てるべきです。その辺がないと、太刀打ちができないのではないですか。

とにかくなくなるからやらなくてはいけないとか、走っていないから埋めなくてはいけないとかいった話だと、財政当局に説明するといったって説明になっていない。「いや、それは要らないからなくなるんじゃないの?」と言われたら終わりということです。そうではなくて、市としてこのくらいやっておくのが当然だということ、市民に対して何を保証するのか、例えば総合計画などで何に位置づけて、どういうことが大事なのだということをやろうとしたら必然的に必要だとか、そういう論理立てはきちんとやった方がいいのではないのでしょうか。

(質問6) 本日はありがとうございます。日ごろ思っていることも含めて相談させていただきたいと思っております。

現在、既存バス路線がある程度走ってしまっていて、非常に最低限の生活コースは確保されているのかなと思っておりますが、そういった中でやはり高齢者の方々から、「乗り継げば目的地まで行けるが、乗り継ぐのがおっくうで、直接家の前まで来ていただいて、直接目的地まで行きたい。かつ、安く行きたい」という声が非常に多くあります。その声をすべて満たすには、やはりタクシーを100円とか安くするような方法が声を満たすのだけれども、やはり既存バス路線をぶっ壊してしまうような取り組みになりかねないし、やはり公平性の問題もあるのかなと思っております。対応としては、今の既存のバス路線を乗り継いで行くための情報提供とか、乗りやすい環境づくり、運転手さんのマナーの向上とかに取り組みを進めていますが、要望される方にとっては、なかなか行政が聞いてくれないということで日々苦情を受けています。

行政としては、最低限今の既存バス路線を守っていききたい。そのために今の



既存バス路線を活用して、かつ、連携できるような乗り物であればどんどん取り組んでいきたいという姿勢は示しているのですが、正直どこまで行政がかかわっていけばいいのかなという基準、そこら辺に日々苦慮しているので、行政としての役割はどこまでなのか、先生はどうお考えなのか、教えていただければと思っております。

(加藤) これは非常に無責任な言い方になる可能性もありますが、やはり個々の自治体の問題になりますので、どこまで取り組まなければいけないかというのは自治体によって決めればよいと思うのです。

自治体によって、車が全くなくても、車のある人と同じように動けるような地域であるべきだと思う自治体もあっていいし、車がない人には住んでもらいたくないという自治体もあってよい。さまざまだと思います。

愛知県内の事例ですが、市で本当に交通手段が何もない、市としても何もしない、そういうところがあります。でも、そういうところであっても、最近その旗を下ろして、「いやあ、ほんとに何もないのでは、市としていかがなものか」というので、やり始めているという状況です。

したがって、ご自身の市としてはどう考えるかということ、やはりきちんとお金と相談しながら決めるということですね。

そのときに既存事業者が存在している。既存事業者というのは、後でいろいろ計算すると結果的にそうなるのですが、実はすごく最適化しているのです。安くやっているのです。自治体のバスをやると、何か今までの補助金より安くついたと一瞬思うのですが、実は、それはそのとき非常にダンピングしてその事業者が取っていたとか、その事業者は経費をきちんと計算していなくて、実は後で計算したら、こんな経費もこんな経費も忘れていて、次の契約を更改するときには5割増しぐらいになっているとか、今そういうのが全国で続出しています。既存事業者も結構考えているのです。

また、実はタクシーで全地域をデマンドのように回るということは、今のバスでやっていることに比べて相当金がかかるのです。どれだけ金がかかることなのか、概算でもいいから示した方がいいと思います。ただ、タクシーでも十分なところにバスを走らせたなら、逆の話になります。ですから、市として、どこまではバスでやるとうまくお金が回って、そこから先はタクシーとかジャンボタクシーとかいろいろなもので補完していくといい、ということを知るため

の調査をきちんとやる必要があります。

私が担当しているところの幾つかでは、どこまではバス路線を引いたら良くて、どこから先はバスでない方がいいかを精査しています。バスでない方がいいというときには、定時定路線のタクシー、ジャンボタクシー、路線不定期、あるいは区域運行のデマンド、あるいはボランティア輸送、そのいずれがいいのか、まさに先ほどお話しした「適材適所」を、実際にバスがどう走っているかは別として、決めてしまうのです。

それをその事業者と議論します。そうすると、「いや、市がそうやって言うのを待っていました」ということが多いです。このように言われると困るときにはあまり言わない方がいいかもしれませんが、いや、そう言ってもらった方がいいという場合は、「それじゃ、ちょっとここで実験をやりましょうか」という話を投げ返して、例えばある所をターミナルにして、そこからを、例えばコミュニティバス、あるいはデマンドをやってみるとかというのを仕掛けるというのもできるかもしれません。その地区がやる気のある地区であれば、その運営協議会に運行をある程度任せることもいいかもしれません。

やりたいということを優先させるのか、それとも、地域が盛り上がりなければやるべきではないということを優先させるか、いずれの考え方もありえますから、そのあたりは市として考えを持って、それぞれに応じてやればよいと思います。

乗り継ぎに関しては、やはりバスは定時性が非常に悪いので、乗り継ぎは非常に不安があります。それから、乗り継ぎする停留所が、単に歩道にポールが立っているだけの停留所だったら困るわけです。ですから、乗り継ぎに足るような施設がないと、乗り継ぎさせるというのは無理ですし、させるべきではありません。そのためのインフラとしては、できればバスロケーションシステムみたいなものがあるといいし、それができないとしても、ちゃんと接続ダイヤを取るようになります。このバスが来てからでないと発車してはいけないとか、あるいは、お互いに無線とか携帯を積んで遅れるときには連絡するとか、必ず乗り継ぎできると宣言した以上はやる。それで、お客さんがいなくて遅れていたら、もう行ってしまうというやり方を取る。乗り継ぎについては、そういうことをかなり注意深くやる必要があります。

乗り継ぎ施設は確かに国土交通省の補助金などで優遇されているのですが、そのためだけの施設を造るのはちょっと工夫が足りない。やはり既存の施設、



例えばスーパーとか、それこそ病院などのもともと乗降が多い所をうまく使って、そこを乗り継ぎ拠点にしていくということも必要です。そういういろいろなことを組み合わせて、事業者もちょっとくらい増収するような施策をきちんと組み上げていくように、ちょっと頭を使う必要があります。

(質問7) 本日はありがとうございます。よろしく申し上げます。まだバス担当になって1年目なので他の皆さんについていけるような自信はないのですが、うちの状況をご説明して先生のアドバイスを頂きたいと思います。

小さな市ですけれども、私鉄のローカル鉄道と路線バスを持っている会社がありまして、以前はそれなりに乗降客もいて運営ができていました。平成17年に市が福祉型のコミュニティバスを入れました。ももとは障害者の移動手段ということで、福祉型ということで入れたのですが、当然有効利用ということで一般の方を100円で乗せるということで、どんどんどんどんそれが拡大しまして、片や病院まで行くのに路線バスだと400円かかるところを、コミュニティバス、その福祉型で一般の人が乗ると100円か200円で行けるというところから、どんどんどんどん乗客の変化が生まれまして、路線バスには乗らなくなりました。

昨年、平成20年に、事業者ももうこれでは経営が成り立っていかないということで大幅に路線を減らしてきました。それで住民の火がかなり噴きまして、今、大変な状態でいろいろなことを一つ一つ火を消しているような状況です。

しかしながら、それはあくまでも一時的なしのぎであって、今後、市としてやはり交通の全体を見直す時期が来ていると思っています。一つ例をいいますと、その福祉型を、地域型とか都市型のコミュニティに変更しながらやっていく。また、市域の真ん中を主に鉄道が走っていますが、そのアクセスを利用しながら一つの形態を作っていくという方に考えていけないといけない、再編をしないといけないというのは頭の中では考えています。

そこで、地域住民との新しいそういう計画的なことをしていく中でのかわり方についてお聞きしたいと思います。なぜかといいますと、地元に入るとやはり「わしとこも来いや」「全部バスを持ってきてくれ」という既得権的なことでどんどん言われますので、どういうふうこれからかわっていった計画を作っていくべきなのか、ちょっと教えていただきたいのです。

(加藤) 大阪府は本当に全国で一番恵まれているところだと思いますが、それでも路線バス利用者が増えているということはないでしょう。みんな減でしょう。ですから、ほかの県よりも10年とか5年遅れているだけだと考えたら、例えば10年ぐらい先は名古屋と同じような感じかもしれません。ですから、もうそこをある程度見て、今、例えば30分に1本ぐらいでそれなりに乗っている路線でも、10年後になったら2時間に1本しかないかもしれないとちょっと想像してみる。実は、路線バスについてはもう全路線、そういう想定をしておかなくてははいけません。それぞれの路線が赤か黒か、事業者としてやる気がある路線か否か。5年ぐらいのうちに危ないか、危なくないのか、こういうリストを絶対作らなくてははいけません。事業者が退出を申し出てから対処しては手遅れです。その上で、近い将来、危機に陥ることが見込まれる路線については、自治体バスにするか、やめるか、やめるとしたらどういう保証をしていくかということも含めて検討する。利用者の状況が変わっていくことに対してどう対応していくかという戦略はやはり作っていく必要があるでしょう。

大阪はお話しされたようなパターンが結構多いですか？ 路線バスはあるのだけれども、空白のところもあったので、何かそれを埋めるような福祉バスの無料とか100円とかのものを走らせたなら、路線バスとかなりけんかになるとか、あるいは、取ってしまうとか。結構そういうことを聞きます。そうってしまった以上は、市民が1回安い値段に慣れてしまっていますから、もう根本的に作り変えるしかしかたがないということに陥っています。もちろん財政当局あたりからは、「とといったって、幾らしか出しちゃ駄目よ」というのはあるでしょう。それは念頭に置きながらも、そこに縛られすぎないで、先ほど申しましたけれども、ある程度自由に、市内の公共交通はどういうところにどれだけあったらいいのかということ、やはり白紙のところから考え直してみる必要があると思います。

同時に、住民の皆さんに話をするときには、「いつまでもあると思うな、路線バス」という、要するに既得権は何もない、ということをはっきり話す必要があります。なぜかという、既得権を主張しても、放っておいたらどうせなくなる。つまり、なくなるのが早いか遅いかだけの既得権であって、そんなものは既得権でも何でもないので考えてもらう。そして、なくなるのではなくて新しいものにしていくためには、その地域の皆さんが何らかのアクションを起こさなければいけませんという制限をしてしまうことが大事だと思います。



そのときに、何かしてもらわないといけませんということがあまりにもハードルが高いと厳しいと思うので、例えばバス運行協力会をまず作ってくださいとか、そういう話をする機会を地域で立ち上げてください、といった話をしていた方がいいかもしれません。

その上で、「要望は一切受け付けません」とします。もちろん勝手に手紙を出してくる分にはいいのですが、要望を出してきている方に対しては、「では、あなたは乗りますか」と返していく。

例えば、あなたが1年定期券を10年間買ってくれたらやるかもしれないけれども、そうではなくて、何もしないで単に路線を引けといたって、それは無理でしょう。あなたが1人で言ったって、あと幾らかかるのですかということ、率直に受益と負担の話はするべきですね。その上で、あなただけ言ってもだめだけれども、30人が1年定期券を買ってくれたら走るかもしれません。では、その協議会で30人がどうやったら1年定期券を買ってくれるかの協議をしてくださいと。30人だけでも足りなくて、本当は100人いないと足りないのだけれども、あと70人のうち何割かは市でも何とかするけれども、それは事業者とも話し合っ、どうやってそのプラスアルファを作っていくかということを検討していきましょと、そういう地域組織を作っていくことだと思います。とにかく無償で与えるということはあるとはならないということです。

今まで地域は、なくなると困る、困るので何とかしろという話ばかりでしたね。そうすると、例えば議員さんとかで自分の地盤の所で自分の任期中になくとももらったら困るとか、そういうので泣きついて、やらなければいけないというのもあったと思います。だけど金がかかるので、そんな簡単にいきません。今後はそこら中から出てきますから。これは投票と同じです。つまり、議員さんにとって何票集まるかというのが、この場合、乗客になります。結局、何人乗るか、その路線が当選するか落選するかということと同じです。しかも、これは毎日投票されるのです。それが地域公共交通プロデューサーの一番つらいところです。その乗降客数の状況が毎月送られてきます。私もそれに一喜一憂していたら体がもたないので、あまり深く考えないで気長に考えるようにしていますが、そのくらいシビアなものです。

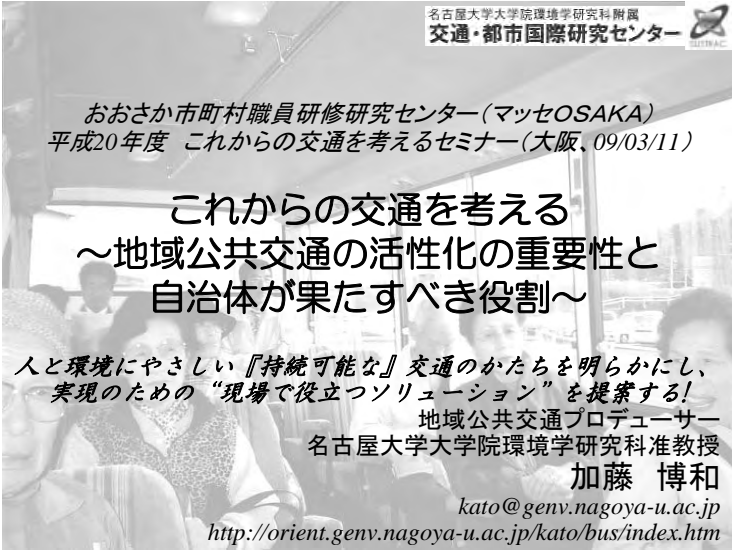
このようなシビアな利用状況データに対して、お金がどうなっているかということ、情報を開示しながら、「皆さんがちゃんと支えてくれれば、これは走ります。何だかんだいってでも1路線1,000万ちょつとのことなので何とかなるで

しょう。もっと言ったら、あなたたちが、それが守れないということは、その程度ですよ」という話をきちっとやるということだと思います。

今、厳しい状況になっているというお話でしたが、実は今がチャンスかもしれませんね。私自身はそのような、厳しいが、しかしチャンスがあるというところで仕事をしたくなりますね。何かご協力できることがあれば、やりたいと思います。皆さんもがんばってください。



スライド 1



名古屋大学大学院環境学研究科附属
交通・都市国際研究センター

おおさか市町村職員研修研究センター(マッセOSAKA)
平成20年度 これからの交通を考えるセミナー(大阪, 09/03/11)

これからの交通を考える ～地域公共交通の活性化の重要性と 自治体が果たすべき役割～

人と環境にやさしい『持続可能な』交通のかたちを明らかにし、
実現のための“現場で役立つソリューション”を提案する!

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

スライド 2

地域公共交通プロデューサーとして

- 「利便性が高く費用の安い公共交通実現」を「現場で」目指す-




Photo rosenzu.com

「う・ら・ら」
(愛知県東浦町, 08/10/01再編)
2001年の運行開始から利用が多いコミュニティバス。駅・総合病院・大規模小売店舗への足を確保。民営バスの撤退を機に路線追加し、中心駅における乗継による利便確保を図る




Photo rosenzu.com

勝川・味美(あじよし)ちよい乗りバス
「かつちい」(愛知県春日井市, 08/12/22 運行開始)
商業振興を主目的に、市商店街連合会が運営主体となった。当初、タクシー事業者が強く反対したが、粘り強い交渉を経て地域公共交通会議の協議が調い、運行にこぎつける

旧弊な公共交通をいかに革新するか

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド3

本日お考えいただきたいこと

-地域のニーズにこたえられない公共交通は減びる！
公共交通が減びた地域は・・・

- **地域魅力を高める「役に立つ」交通システムはどうすればつくれるのか？**
 - 収益性が低い以上、地域貢献できなければ存在価値はない
 - 公共交通にこびりついている「旧弊な固定観念」の打破なくして先はない
 - 地域のニーズに応える発想や体制の整備が急務
 - 現場起点でないといものはつけれない
- **一連の制度改正をどう解釈し活用するか？**
 - 市町村の役割が大きくなったこと自体は望ましい
 - その趣旨を十分理解し、主体的な活用策を考えよ
 - 地域公共交通づくり=地域づくり

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド4

そもそもなぜ、地域公共交通への自治体の関与が必要なのか？

- **収益事業から公益事業へ**
 - モータリゼーション進展によって、運賃だけでは採算がとれない事業に
 - 2002年改正道路運送法：国と独占事業者による管理をやめる
 - 必要とする人たち（自治体+住民）が積極的に行動しなければ守れない時代に
- **新しい役割（政策ツール）**
 - 廃止代替措置から生活交通確保策、そして地域活性化策へ
 - クルマに頼った社会構造の行き詰まり感
 - ・・・「乗合」の新たな付加価値 → コミュニティバス
 - 地域づくりと大きく関係
 - ・・・少子高齢化・人口減少・経済成熟社会への対応
 - 地球環境面からも重要に
 - 欠損補助から交通政策投資へ

名古屋大学 加藤博和 09/03/11



スライド5

全国最先端の交通まちづくり政策

-富山市-

- 富山ライトレール:既存の「どうしようもなかった」鉄道線(JR富山港線)をLRT化
 - 基幹となる鉄軌道整備への積極的な関与・補助
 - 冴えなかった路線が、まちの軸として誇れる存在に
 - その取り組みは、さらに他の既存鉄道・主要バス路線へ

- まちづくりの一環として:コンパクトシティを目指す総合計画
 - 鉄軌道沿線(コリドー)への公共施設・公営住宅再配置
 - ※そうしないと、合併でさらに広がった「スカスカの」市域がもたない、という危機感



名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド6

魅力的な(したがって、持続可能な)地域づくりのツールとしてこそその交通

- 本当に、クルマに頼る社会・地域で大丈夫か？

- 人口減少・高齢社会・・・Quality Of Life (QOL)が重要な価値観
 - QOLが低い都市・地域は人口流出し、生き残れない

- 交通システムが充実していることが、高いQOLの一条件
 - だれでもある程度の移動サービスが享受できる(移動不可能者がいない)
 - 外出できるようになり、社会参加機会が増え、地域が活性化
 - クルマ社会では「まち」が形を失い、「いなか」の景観も破壊され、地域の魅力が失われる

- 交通システムの供給は、都市・地域の生き残り戦略の一環として必要(都市計画、そして基本計画の重要な幹として)
 - むしろ、自治体にとってコントロール可能な「権利」
 - ただし、それは、従来の交通システムの温存を意味しない

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

時代遅れの公共交通事業

- **従来**: 採算確保<地方公営企業含む>が前提
それを可能にした「需給調整規制(参入退出規制)」
(道路運送法<旧運輸省>)

→ 「エリア独占」を「**内部補助**」で支える

※**内部補助**: 採算路線の黒字で不採算路線の赤字を埋め合わせること

進歩のない経営、路線設定

世の中はどんどん変化しているのに、公共交通
は何も変わっていない → **乗らなくて当然**



まだ潜在市場がある！

02年規制緩和 → **需給調整規制撤廃**

いい公共交通ができる原動力になるはずだが・・・

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

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)にて

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まりない
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応対。運転手とお客様との圧倒的な情報格差
乗客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PR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している？
 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くないのか？
- ※ **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」だとみんなが思い込んでいる。**

名古屋大学 加藤博和 09/03/11



スライド9

「コミュニティバス」は 救世主となったか？



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、ムーバスを越えるヒット作は現れていない
- むしろ、**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

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

2つの新しい提案

- 公営交通に代わる新運営方式
自治体が企画・運営、事業者
が受託運行と分離
→ 交通政策のための公的補助
- 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
→ 今までの旧弊な路線バスの
概念を覆す

スライド10

コミュニティバス「なるもの」の問題点

- 自由民主党政務調査会国土交通部会地域公共交通小委員会
(07/05/25) にて -

1. 「ベストプラクティス」のデッドコピーとなりがち
2. 「公共性」と「公平性」の混同
3. ネットワークの「中途半端な」破壊
4. 住民の生活圏(=ニーズ)と運行が一致しない場合が多い
5. 運行・運営分離が住民・自治体・事業者の新たなモラルハザードを生む(チェックされない公的補助の増加)
6. フォローアップ体制がない(運行開始で一丁上がり)
7. 「採算性」と「生産性(効率性)」に関する議論が未成熟(相場観がない、目的が不明確)
8. 車両・運行方式の開発が遅れている(特に車両)
9. 制度が対応できていない
10. そもそも「コミュニティバス」ってナニ？(玉石混交)

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

地域公共交通政策が必要な理由を見失っていないか？

- 「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うちにも・・・」
→ **公共交通は単なるステータスシンボルではない**
- 「地球環境に優しい乗り物？」
→ **利用されなければ逆効果**
- 「移動制約者(交通弱者)のためには必要？」
→ **「ザルの福祉」:バス・鉄道は数ある交通手段の一種に過ぎない。むしろ、不公平な手段(バス<乗合自動車>は乗り合ってこそバス)**

手段や見た目にこだわらず、まず存在意義(公的補助を投入する意義)をはっきりさせる

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

(狭義の) 交通政策と福祉政策の違いを意識することが必要

- ムーバスは『福祉政策』でなく『交通政策』として行われた
 - 「**交通政策**」(競争力確保): 従来の旧弊な公共交通を改革し、全体として利便性を高めることで、自治体の政策ツールとして機能するようにする(典型は富山ライトレール<局所的に大きな流れをつくりだす>)
 - 「**福祉政策**」(機会均等): 自由に移動できない人々(心身条件的にor地域条件的に)に交通手段を確保する
- (当初の)ムーバスは、潜在需要が大きい公共交通空白地域に、新しい運営・運行方式で公共交通を供給したモデル
※公共交通空白「対策」のためでなく「対応」のために企画された。
これを理解しないでサルマネするのが失敗のもと
- 交通計画も「福祉(シビルミニマム確保)」と「戦略(地域活性化)」の二段構えにすべき

名古屋大学 加藤博和 09/03/11



スライド13

地域住民・地元企業主体のNPOによる路線バスサービス

「生活バスよっかいち」

(2002.11.1運行開始)



2002.10.27試験運行

- 企画・運営:
NPO法人生活バス四日市
(地元住民+沿線企業・病院)
- 運行:三重交通:旧21条許可
(03.4.1より)
- 費用負担:運賃1(利用者)
+協賛金6(企業・病院)
+公的補助3(市)

- ・発案から半年もたたずに運行にこぎつける「スピード感」
- ・既存の枠組みにとられない「新しい発想」(公共交通運営NPO、市が新しい助成制度をつくる)
- ・住民・沿線企業や病院・市・交通事業者の「ココロ(soul)が共有」

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド14



- 1日70人程度の利用でスタート
- 有償化後も減少せず、むしろ増加
- 停留所増加や路線見直しを漸次実施
- 現在は1日110人程度に



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

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

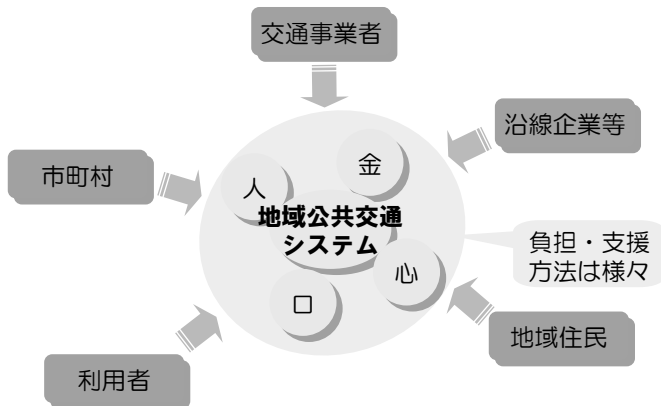
スライド15

「一所懸命」

- 地域公共交通は、限られた地域に便益をもたらす
 - そのため、それをよりよいものとするためには、**地域の主体的な参画が必須**
 - **不採算路線維持に対する地域の「モラルハザード」解消が必要**
 - 「生活必需不採算路線」は、自治体・住民で必要性を判断し維持するのが当然。与えられるものと考えてはいけない
 - 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
 - 「マイバス」意識の醸成。「地域の」「地域による」「地域のための」公共交通
- ※ 間違っても、行政が住民に「厄介払い」するのではない。
まじめにやればむしろ面倒になる(お金さえあれば・・・)

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド16



名古屋大学 加藤博和 09/03/11



スライド17

負担する（支える）方法 -金だけではない-

人：人材拠出	運営：運行内容の企画・立案 運行：運転・運賃収受 支援：ノウハウ提供 応援：運行への協力・広報・営業
金：資金拠出	運賃（委託費）の支払 運賃以外の提供（協賛金、寄付など）
心：意識を持つ	存在を意識し、現状を認識 存在は意識
口：意見を言う	建設的な意見 エゴ的な意見 苦情

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド18

「公共交通でまちづくり」という意識の共有がバスを走らせる 高松市「まちバス」

丸亀町商店街・三越高松店運営、こどもバス運行 05.11.1運行開始



Photo M.Fukumoto



まちバスを増便するために協賛車体広告を募集しています

商店街が地域の企業(百十四銀行など)をコーディネート
 行政補助：「あげると言われたが、もらったら、あっちに停まり、こっちへ停まりになるから、いらん、と断った」
 → 目的意識の共有が重要、そのためのコーディネートが必要

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド19

高齢化に突入した「ニュータウン」の公共交通を商業施設が支える
春日井市 高蔵寺ニュータウン
「サンマルシェ循環バス」
 (名鉄バス委託、2006.4.1試行運行開始)



Photo M.Fukumoto

- 高蔵寺ニュータウンセンター開発(株):企画・運営
(センター商業施設の管理運営が本来業務、都市機構関連の3セク)
- 名鉄バス:4条許可・運行
(費用:運賃(100円)+センター入居企業等の協賛金)

- 2コース、約20分で1周、30分ヘッド
- 坂が多い団地内の移動をサポート。高齢者だけでなく若者も利用

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド20

市運営でありながら、多数企業の協賛を得て運行
阪南市市街地循環バス「鈴の音バス」
 (三重交通委託、2005.4.20運行開始)



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

企業・市民からの協賛金で運営経費の1/3をまかなう
 協賛企業には時刻表とポスターを配り、PRの一翼を担ってもら
 かわりに、ラッピング・車内広告・停留所広告を掲載

名古屋大学 加藤博和 09/03/11



スライド21

地域住民主体で自治体が支援する路線バスサービス
名張市国津地区コミュニティバス「あららぎ号」

(2004.9.1 試行運行開始)



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

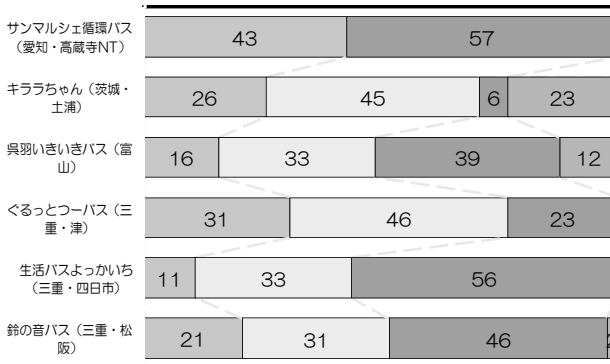
- 名張市:79条登録
運行経費を主に負担
- 地区の運行協議会:
委託を受けて運行
路線・ダイヤ企画も担当
- 車両:10人乗り(普通免許で可)
- ダイヤ:平日のみ8便
(経路は便によって異なる)
- 運賃:16年度は無償
17年度より100円運賃化

地域に苦勞していただく代わりに、
自治体が全面支援して結果を出す

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド22

地域参画型バス 費用負担の比較



■利用者負担(運賃収入) ■市町村負担 ■商業負担 ■その他

➡ 利用者(運賃) + 地域(協賛) + 市町村(補助)の「三方一両損」
「三方一両得」となる運行(=適材適所)が実現できるか?

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

地域参画型運営方式 成立のための条件



- 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

「偶然」から「必然」へ：動きを支援・喚起するしくみが必要
協働や地域参画を「アリバイ」にしない！

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

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



- 豊田市地域バス：「高岡」00年9月、「水源東」「保見」「平井」07年9月、「旭」10月、「藤岡」08年4月運行開始、既存の自治体バスも転換途上
- 名張市地域バス：「国津」04年9月、「錦生」08年4月、「蕨原」7月運行開始
- 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月運行開始
- 岐阜市ぎふっこバス：06年10月4路線、08年6月4路線運行開始
- 一宮市生活交通バス：「萩原・大和」「千秋」07年11月運行開始
- 豊橋市地域生活バス：「東部東山線」08年7月運行開始

※いずれも地域公共交通会議を活用

Photo rosenzu.com

名古屋大学 加藤博和 09/03/11



スライド25

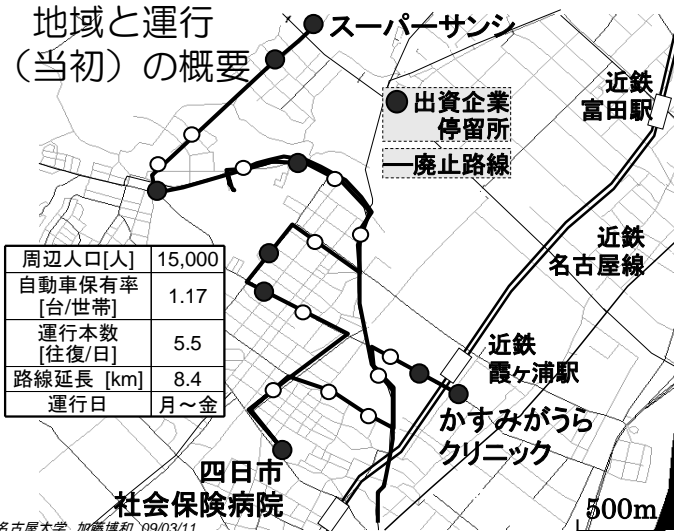
「適材適所」

- 地域にとって必要な公共交通とはどのようなものかは、地域によって異なる
 - コミバス、LRT、デマンドといった「形」にこだわると失敗する
- 地域に存在する資源(人、組織、車両、資金等)とニーズ(通学、通院、買物等)とをうまくマッチングさせ、費用効率的な運行を実現する
- これは、地域の一所懸命と、外部の適切なサポートによって初めて実現する

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド26

地域と運行 (当初)の概要



名古屋大学 加藤博和 09/03/11

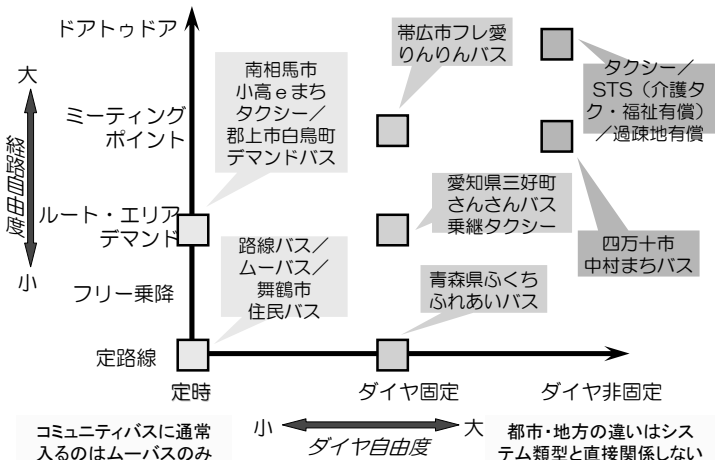
「基本コンテンツ」重視に立ち返る

- 公共交通(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)
- 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。
- 情報技術(ITS)やモビリティ・マネジメント(MM)で補うのもムリ。不便なものを情報提供したらますます乗らない(逆PR)。基本コンテンツを見直してこそ情報やMMが活きる。

公共交通を地図と便数で判断するのは厳禁！
ダイヤと行先、停留所位置が大事

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

DRT (Demand Responsive Transport) の種類



名古屋大学 加藤博和 09/03/11



スライド29

地域住民と自治体の協働で成立した路線バスサービス
松阪市機殿・朝見地区コミュニティバス
 (三交タクシー委託) 2008.7.14運行開始



Photo 松阪市HP

- 田園の中に数十戸単位の集落が十数カ所バラバラに点在。しかも、集落内の道路は狭く通り抜け不可

- 定時定路線とデマンドを組み合わせた運行とする
 (定時定路線部分はなるべくまっすぐ走り、デマンド部分はそこから飛び出した部分を運行)

- 地区の運行協議会
 : ルート・ダイヤ等検討、利用促進活動
 - 市: 費用負担
- 名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド30

「コーディネート」

「公的補助」「コミバス運行」でない、自治体の新たな役割

- **公共交通・福祉交通戦略の確立(プロデュース機能)**
 - 公共交通戦略は「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
 - 福祉交通戦略は「移動制約者対応」のための基準づくり
 - 「担い手」は問わない(いい担い手が出てくるしくみこそが「戦略」たるゆえん)
- **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(新たな交通秩序の確立)
- **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NPO・住民組織の側面支援

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド31

路線バスと自治体バスをまるごと再編
長野県木曾町生活交通システム
(おんたけ交通・木曾おんたけ名鉄タクシー委託、
2006.5.1運行開始)



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

- 人口:1.4万人
- 面積:476km²
- 05.11.1に木曾福島町・日義村・開田村・三岳村が新設合併

- 基幹バス+補助システム(巡回バス・乗合タクシー<住民のみの登録制・デマンド>)のネットワーク
- 乗継運賃や全線定期も設定

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド32

公共交通とSTSを組み合わせて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過疎地・福祉有償、2004.4.1改編)

- 既存のリソース(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て再編
 - 巡回バス(79条)・・・学生・一般の集中需要
 - 過疎地有償・・・高齢者等
 - 福祉有償・・・障害者・要介護者等
 - 一般タクシー・・・その他のフレキシブルな需要



Photo 中川村HP



名古屋大学 加藤博和 09/03/11



スライド33

「品質保証」

- 「地域にとって何が必要か？」を起点とする
地域公共交通デザイン-

- **中山間地域:「公共交通空白解消」から「生活水準保証」へ**
 - 「とにかく各地を走っている」ではアピールできない
 - 「この地域では、クルマがなくてもある程度の生活はできる」と言える路線網デザイン
(例) 高校通学が可能、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
→ ヘビーユーザー向けの集中したモビリティ・マネジメント
- **都市地域:「総花的」から「華がある」公共交通システムへ**
 - 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(看板路線)
 - 通勤通学対応などの特定需要路線は、一般的な路線とは明確に分けて案内(一見さんお断り)
(例) 電車の始発・終電に対応し、7-21時は10分ヘッド運行、など
→ 自動車利用者からの転換を促す広域的なモビリティ・マネジメント

住民・利用者へのアウトカムが明確な地域公共交通システム確立

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド34

今こそ必要 自治体の公共交通戦略

- 適材適所と一所懸命をどうコーディネートするか? -

- (合併とは無関係に)生活圏(日常交通圏)レベルで必須
 - ニーズに応じた設定が望ましい。しかし、実際問題、複数市町村では困難(できるところは合併している)なので、単一市町村でやれば十分か?
- 狭義の福祉(移動制約者対応)目的にとどまらず、「自治体の魅力」「住民・訪問者の利便性」向上のためのネットワークづくり
 - 福祉交通・公平性確保はSTS込みで考える(福祉交通計画との連携)
 - 自治体の総合計画・基本構想等との連携
- 「地区内」「特定需要」は自治体直営でなく、それが必要と考える地区内・当事者内で担ってもらシステム(企画/運営/出資)
 - 「同じシステムで全域を埋めることが適当(公平)」ということはありません。メリハリがあって当然(例えば、既存の路線バスをどう生かし、つくりかえるかという発想が重要)
 - 各地区の運行形式はバラバラでも、全体としてコーディネートされていることが必要
 - つまり、コミバスや3セク鉄道だけ考えてはダメ

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

「なぜ公共交通への公的関与が必要か」 を議論する場が地域に必要

- 需要者(地域・自治体)と供給者(交通事業者)との意思疎通
- 受益と負担の関係について共通認識を持ち、費用効率的で地域活性化に資する生活交通確保のあり方を議論
- 具体的な実施方を契約・以上のプロセスで事業者(担い手)を育てる(ただ運ぶだけでは付加価値がないから低価格競争になる(タクシー・ツアーバス) >

- 公的補助の位置づけ:「経費への補助」から「サービス提供の付加価値への対価支払い」へ(コミュニティ・ビジネス)
- 事業者選定:コンペ・プロポーザル導入による、路線企画のアウトソーシング。インセンティブの明確化

コーディネートのため
「ステークホルダー会議」が必要

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

公共交通の地方分権を実現する 「3協議会」

- 地域公共交通会議(06年改正道路運送法)
- 有償運送運営協議会(同上)
- 地域公共交通活性化・再生法定協議会
 - 「特区」:市町村単位で立ち上げ可能
 - 現場委員も含めたステークホルダー会議

※これができたから自動的にハッピーになるのではない。
使いこなせるかどうか、市町村の戦略(意識と能力)が問われる。

名古屋大学 加藤博和 09/03/11



スライド37

地域公共交通会議に対する誤解の典型

- コミバス新設・改編のための会議？
 - つくらなければいけないわけではなく、活用したい自治体だけがつかればよい
 - 市町村が地域公共交通政策を進めていくための場
 - まちがっても、コミバスをつくるためのアリバイ・セレモニー会議ではない！
 - 路線バスの自由な見直しにこそ効果を発揮する会議。コミバスと路線バスを別個に考えていても力が出ない
 - 鉄道や船なども議論してよい(法的な位置づけがないだけ)
- 開くのが面倒。前のほうが楽だった？
 - 地域公共交通会議が面倒なのではなく、旧21条・80条が「いい加減」であった
 - 各市町村の実情に応じて楽に運営する方法はある(共同開催、部会・幹事会等活用、他の協議会との一元化、など)

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド38

協議路線（新4条、79条）

- 地域が欲しいと思えば国の基準を超えられる！
 - 運賃・停留所・ダイヤ設定や事業者選定の自由度と、許可手続きの簡略化を保証(旧21・80条と同等)
 - 4条／21条／80条、あるいは一般路線／廃止代替／コミバス／乗合タクシーという従来区分を無意味化。「協議路線か否か？」のみに一本化
 - DRTも新たに位置づけ(路線不定期運行、区域運行)
- みんな(採算路線も含め)協議路線になってしまう？
 - それでもよいのではないか
 - 4条一般路線の見直しにも活用可能(隠れた大きな狙い)
 - 事業者にとっても、自治体・地域に喜ばれて(乗客も増やせ)る停留所増加や経路変更が容易になるメリット
 - 路線バス・コミバス・DRTを問わず、公共交通網をコーディネートすることで、地域公共交通戦略実現ツールとしての活用も期待

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

地域公共交通会議の活用例

- **H市：スクールバス・無償福祉バスも含めた検討**
 - 路線バス・コミバスも含めて市内生活交通ニーズにきめ細かく対応
- **H町：路線バス退出への対応**
 - 退出申出後すぐに会議を開き、代替交通確保策を1年かけて策定。もともと退出が予想されていたので、準備がある程度されていた。
 - 経路・ダイヤを見直したコミバスで対応。利用者増加
- **K市：地域が運営主体として独自運行するバスの協議**
 - 協議路線として受け付ける。市内公共交通網の中での位置づけを議論
 - 主にタクシー事業者と利害調整。市コミバスとの路線・運賃調整も検討
- **T市：路線バス・定期船を一元的に見直し**
 - 路線バスはすべて補助路線。定期船も市営
 - 路線・ダイヤ・運賃制度改善(路線バスのままコミバス化)
 - バス・船の連携強化。連携計画(後述)として実施予定
- **T町：民営バスとコミバスの連携策を協議**
 - 乗継可能なバス停を新設し、行ける地域を広げる
 - 公共交通空白地域解消のため、民営バスの停留所増設を協議し実現(協議停留所?)

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

情報公開原則の重要性

- **PDCAを実質化する**
 - 現場委員は、本当に現場を知っている人でないと意味がない
(実質的な利用者代表・住民代表・運転者代表の参画)
 - 手続きをアライバイにしない。いいものをつくるためにこそ必要
 - 住民・利用者に対する情報開示のシステムを工夫すべき
(広報・HPはもちろん、停留所や車内に掲示するなど)
- **現場の状況をモニタリングし意思決定の参考にするしくみも合わせて必要**
 - 協議案件があるときだけ開催するのは間違い
 - アンケート・ヒアリング・グループインタビューを組み合わせ解釈する。間違っても形式的パブコメで終わらせない
- **委員に緊張感を持っていただく**
 - 不勉強な発言や独善的な意見を防ぐ
 - 学識者の役割が問われる

名古屋大学 加藤博和 09/03/11



スライド41

地域公共交通会議の進め方

- 幹事会(作業部会)の活用<現場代表・事業者・市町村担当者・学識者等>
 - 詳細を検討し、本会議で公共交通戦略や事業コンセプトが議論できる環境をつくる
(道路管理者・交通管理者との調整は別途個別に)
- 各地区部会の活用
 - 利用者・住民との意識共有を図る場をつくる
- 本会議:活性化・再生法定協議会や有償運送運営協議会との併催
 - 地域における移動手段確保策を包括的に検討し、戦略・事業計画づくりと事業実施の主体となる

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド42

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(道路運送法上の組織のため)**
 - ただし、これでも大半のことはできる
 - 鉄道再生や鉄道・バス連携には無力
- **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

名古屋大学 加藤博和 09/03/11



スライド45

連携計画への支援（活性化・再生事業）

- 法定協議会が補助を受ける（事業主体となる）
 - 法定協議会は独自の予算を持つ
国の補助と市町村等の負担金を合わせて連携計画を実施
- ※三位一体改革の関係で、自治体への直接補助は認められなかったという事情あり。しかし、事務が煩雑という不満も。
- 自治体の裏負担を前提としない
 - 様々なメンバー形態や負担方式（つまり、アイデア）が可能
 - ※例：地域組織（NPO、商業事業者、自治会等）主体のバス運行
民営事業者のICカード導入（→運輸連合に発展も）
 - 補助金でなく「アイデア料」と考えてください！（これからの国庫補助の主流はこれ）

現状の公共交通の大半はサービスレベルやプレゼンスが低すぎて、「公平性」「公共性」を語る資格もない
まず、顧客のニーズに応える（利用者数が多く、満足度が高く、公的補助も正当化しうる）「ソリューション」をつくる

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド46

「連携」の意味

- 関係者間の「連携」
 - モード・路線間の「連携」
 - 生活圏内の地域間の「連携」
- 「バラバラでは公共交通は機能しない」
これこそ、活性化・再生法のエッセンス

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド47

ステークホルダー間の連携

- 住民の想い: 必要な移動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
- 組合の想い: やりがいがあり苦しくない仕事場

3協議会は、これらの想いを地域公共交通という形に結実させ、地域力向上に結びつける装置

※ よくある悪い例

- 既存バス・タクシー事業者vs住民・新規事業者
(市は傍観者? 開いてくれただけマシ?)
- 市が自らのコミバス計画を一発で議決しようとする

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド48

3協議会を通じた、乗合バス・鉄道事業の「地域公共交通プロバイダー事業」への脱皮

- なぜ公共交通への公的補助が必要かを議論する場が地域に必要:
 - 需要者(地域・自治体)と供給者(交通事業者)との意志疎通
 - 受益と負担の関係について共通認識を持ち、費用効率的で地域活性化に資する生活交通確保のあり方を議論(日本版LTP)
 - 具体的な実施方策を契約・以上のプロセスで事業者を育てる

- 公的補助の位置づけ: 「経費への補助」から「サービス提供の付加価値への対価支払い」へ
- 事業者選定: コンペ・プロポーザル導入による、路線企画のアウトソーシング。インセンティブの明確化
- 乗合事業者: 「地域公共交通ソリューションを企画・提供することが企業価値」という意識への転換(現場を持つことの強みを付加価値に変える仕組み)。次善の策として、運行業務に徹し、企画専門会社(コンサル?)とのJV方式?

路線バス事業に「志」「夢」「面白さ」を取り戻し、
かかわる人々を豊かにする場づくり

名古屋大学 加藤博和 09/03/11



スライド49

地域交通政策に関する新体系のまとめ

- 地域公共交通活性化・再生法:競争力の高い基幹モード・結節点整備への支援
- 改正道路運送法:地域が支えうる支線・端末モード整備への支援と福祉交通政策ツールの確立
 - 現場の主導・参画による公共交通網再編が可能に
 - 新しい仕組みを活かし、魅力的な公共交通づくりに資する「適材適所」な戦略・企画を、自由な発想で「一所懸命」考える
- 「固定観念に満ちた現状を追認する場」でなく「自治体の公共交通・STS政策の合意と実現の場」としての3協議会
 - みんなが意識を共有し、生産的に議論する場に
 - 自治体に求められる「コーディネート」
- 連携計画によって、地域間「アイデア」競争が活発化
 - より魅力的で持続可能な地域づくりのツールとして地域公共交通が位置付けられる

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

スライド50

「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」
(長良川鉄道郡上八幡駅での掲示)
- 「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

基本は、「地域にとって必要な公共交通のあり方を自ら考え、作り出す」意欲と行動

- ヒョーロンカ・クレーマーは掃いて捨てるほどいる。制度を活用し、地域の状況を理解し、現場で連携ソリューションが提示できる「仕事人」こそが必要！各地でのそのような取り組みが、この**制度を育て、地域公共交通を育て、地域を育てる！**

仕事人は、あなたです！

名古屋大学 加藤博和 09/03/11

「求む！仕事人」

意識を共有できる方と仕事できることを楽しみにしています

加藤博和

検索 

”Think Globally, Act Locally”

CO₂を削減できる交通システムソリューションを研究しながら
「地域公共交通プロデューサー」として
地域の現場でよりよい公共交通を生み出す仕事にも取り組んでいます

(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>