

祝！改正地域公共交通活性化再生法11月20日施行！

地域公共交通の現場は、 激変する制度をどう使いこなすか？

～交通政策基本法・地域公共交通活性化再生法・
タクシー特措法・地方分権一括法を踏まえて～

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

「おでかけ」は大切！

- ◆ 「おでかけ」(accessibility) は、単に「動き回る」(mobility) こととは異なる
- ◆ 「おでかけ」が自由にできないとQOLが大幅に低下する
- ◆ IT環境があれば「おでかけ」せずともいろいろできるが、本当にそれでよいのか？
- ◆ やれることが限られている(人口減少、経済停滞、環境問題、防災・減災)以上、取捨選択は必然(好きな場所に住んで好き勝手に動く訳にはいかない)
- ◆ 「おでかけできる」ことは権利、しかし「おでかけしやすい環境をつくる」ことは自治体の役割(国の役割ではない、自分たちで決定できる)
- ◆ 「どうすれば全体としてうまく回るか」を考える必要(自治体「おでかけ環境確保」戦略の必要性)
→ いまの地域公共交通は「おでかけ」を担うのか？

新しい制度は、要するに・・・

- ◆ 交通政策基本法
 - ◆ 国の交通政策を規定
 - ◆ 現場にはあまり関係ない
- ◆ 地方分権一括法による道路運送法改正(自家用有償運送の地方への権限移譲)
 - ◆ 権限移譲自体はほとんどメリットがない
 - ◆ 同時に行われる自家用有償運送制度の見直しが大きな意味(権限移譲希望せずとも享受できる)
- ◆ タクシー特措法
 - ◆ 地域公共交通と位置づける(その役割を果たす義務が生じる)ことと引き替えに減車・運賃改定を可能に
 - ◆ 公共交通としてのタクシーの適正化・活性化を地域の協議会で議論
- ◆ 地域公共交通活性化・再生法
 - ◆ 最重要な法律
 - ◆ 改正で機能強化。ネットワークの発想やまちづくりとの連携を重視
 - ◆ バスは、自治体と事業者が合意すれば自治体の実質権限移譲(再編実施計画)
 - ◆ タクシー、自家用有償運送も公共交通として位置づけ

地域公共交通は「滅びの道」まっしぐら！

－運転手が全然集まらない！－

- ◆ 利用者減少が止まらない！
 - ◆ 対応1:経費節減
 - 既に極限。待遇悪化が続き従業員のやる気が出ない
 - 事業改善検討要員がカットされ、自社で新規施策や企画・広報ができない(だから自治体・地域の協力が必要)
 - クルマは古く汚くなる。基本的な安全性や、従業員の技倆・やる気の確保ができずモラル低下
 - ◆ 対応2:利便性切り下げ
 - 利用者がますます減り、地域の評判も下がる悪循環に
- ◆ 事業が持続不可能に！
 - 利用者が減少しているのに、それをまかなう
人員(特に運転手)が確保できない(北陸道事故の背景)
※近年「地域を支える仕事」と銘打ったバス運転手募集も
→ 担い手がいなくなることによる地域公共交通破綻が現実
Y鉄バス:運転手不足を理由に突如大幅減便

瀬戸際！ 高知県内の公共交通

<経緯>

- ◆ 土佐電気鉄道、高知県交通の2社が路面電車やバスを運行
- ◆ しかし、両社とも債務超過状態であることが明らかに
- ◆ 補助金の増額もままならず、銀行の融資も限界に

<再建スキーム>

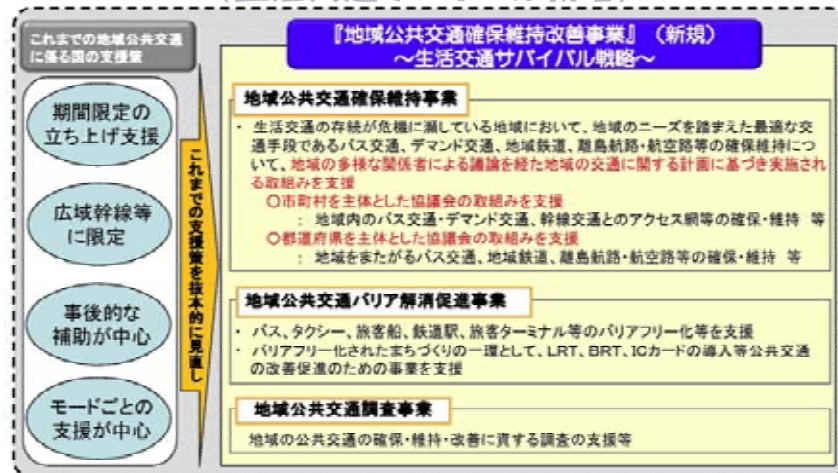
- ◆ 銀行が債権の一部を放棄。自治体が出資して新会社を設立
- ◆ 2社は特別清算し、事業と資産を新会社に譲渡(事業一元化)
- ◆ 事業集約により統合効果を出し、資産整理も進め、バランスシートを改善
- ◆ とりあえず行先番号・公共交通マップを整備。今後、路線網や運賃制度の見直しも検討(詳細未定)

教科書にあるような事業再建(私的整理)プロセス
しかし公共交通再生としてはどうか？

2000年代の道路運送関連制度の流れ

- × 2002年改正道路運送法・・・国の需給調整規制廃止
 - + 競争原理導入によるサービス向上・運賃値下げを意図
 - + 安全・安定性は事後チェックで確保
 - + 国は地域公共交通マネジメントをしない(自治体へ移譲)
- × 2006年改正道路運送法・・・市町村が乗合バス・STSサービスをマネジメントするしくみを明確化
 - + 地域公共交通会議: コミバス(貸切乗合、市町村自家用有償運送)の「特区」
 - + 有償運送運営協議会: NPO自家用有償運送の「特区」
- × 2007年: 地域公共交通活性化・再生法・・・バス以外のモードにも拡大
 - + 地域公共交通の重要性と、自治体を中心となって取り組む必要性を規定

地域公共交通確保維持改善事業 (生活交通サバイバル戦略)



23年度から、公共交通への国庫補助制度が大変革(旧制度は全廃)
国「地域に最低限必要な移動手段の確保を時限なしで支援」
(それ以上は、地域で頑張る必要)

現行制度では「その気がなければ」 「生活の足」は保証できない

- ◆ 路線継続の如何は事業者にかかっている
 - ◆ S県F市: コミバスを受託運行していたバス事業者が2014年2月経営破たんし即日運休。市職員が公用車を運転し無償で代行輸送してしのぐ
 - ◆ 金額のみの事業者選定。しかも国庫補助の地域内フィーダー路線だった
 - ◆ 運輸局は乗合事業者に財務三表を提出させているが、チェックは実質できていない
- ◆ 自治体が全く関知しない状態で路線バスを走らせたりやめたりできる
 - ◆ 公的補助や道路・ターミナル使用で関わるのみ
 - ◆ 自治体の公共交通計画の大半は、コミバスやオンデマンド「のみ」を扱う
 - ◆ 路線バスや鉄道は「全く眼中にない」ことが多い
 - ◆ 入れてもコントロールするすべがない(ツールもノウハウも)
 - ◆ しかし多くの地域では路線バス・鉄道が輸送の大半を賄う

しかし現行制度でも「その気があれば」 「生活の足」は保証できる！

- ✕ **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 (コミバス・デマンド普及ではない)
- ✕ **道路運送法**: 地域が支える支線・端末モード整備と福祉交通政策ツールの確立 (コミバス・デマンド・NPO有償ではない)
 - 地域公共交通会議・法定協議会は「ステークホルダー会議」: 現場の主導・参画による公共交通網再編が可能
 - これら新しい仕組みを活かし、魅力的な地域づくりに資する交通計画・戦略を、自治体主導で自由な発想で考えることが可能
- ✕ 「固定観念に満ちた現状を迫認する場」でなく「自治体の公共交通・STS (福祉交通) 政策の合意と実現の場」としての各協議会
 - みんなが意識を共有し、生産的に議論する場に
- ✕ 『連携計画』によって、地域間「アイデア」競争が活発化
 - 魅力的で持続可能な地域づくりに資する交通サービス

使いこなすもこなさないも地域次第、あなた次第

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

8

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、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



名古屋大学 加藤博和 14/11/08

9

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)



- ◆ 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・事業者にも市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
- ◆ 大きな増客効果が現れ、補助不要にまで回復

10

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

地域にある資源・公共交通とSTSを組み合わせで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)

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



名古屋大学 加藤博和 14/11/08

11

過疎地有償運送(白ナンバー車)の事例

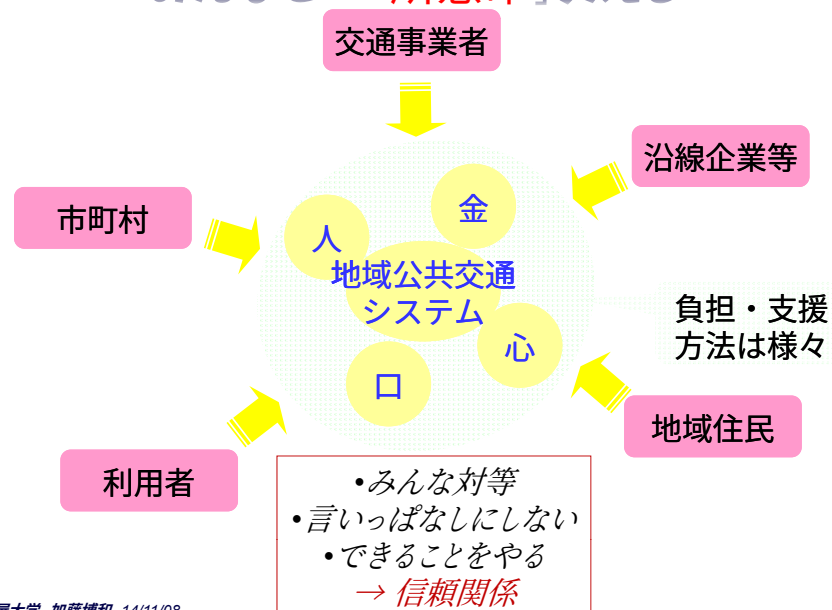
- 過疎地とは、バス・タクシー事業者が
(補助を出しても)相手にしてくれない地域のこと -

- ・ 富山県氷見市「さすがた」(NPO法人八代地域活性化協議会) : マイクロバスによる乗合運行。市中心部へ直行 (会員制だが収支が読める利点)
- ・ 飛騨市河合町・宮川町「ポニーカー」(北飛騨商工会) : クルマを持つ住民がボランティア運転手となりタクシー的輸送を担う (運転手の高齢化が懸念)
- ・ 神戸市北区「淡河(おうご)ゾーンバス」(NPO法人上野丘さつき家族会) : 地区の福祉施設車両の間合い利用。昼の通院・買物・行事便と夜の路線バス接続帰宅便
- ・ 静岡市葵区清沢地域「やまびこ号」(NPO法人フロンティア清沢) : 乗用車で路線バスフィーダーデマンド輸送
- ・ 浜松市天竜区佐久間町「NPOタクシー」(NPO法人がんばらまいか佐久間) : 全町NPOによるタクシー的輸送

結局、何が大切か？

- ◆ 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

みんなで「一所懸命」支える

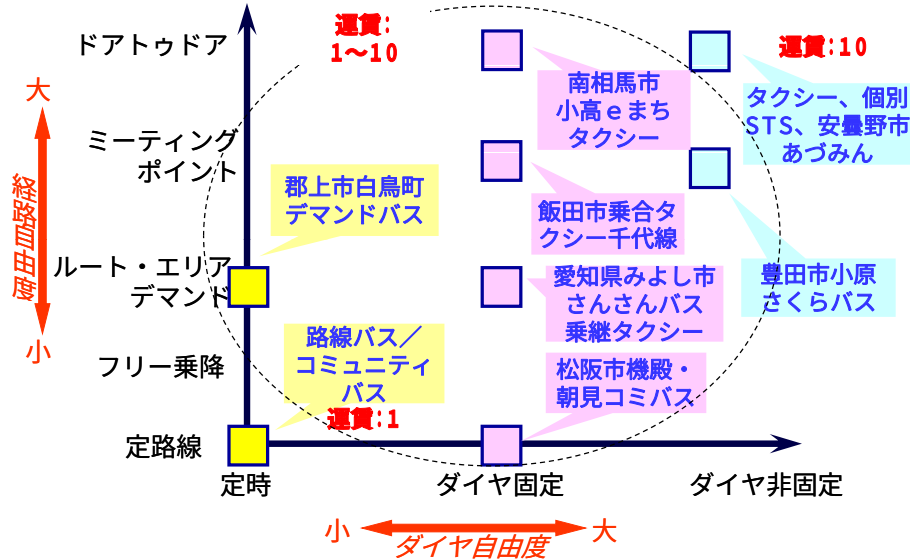


「一所懸命」が有効な理由

- ◆ 地域公共交通を適材適所とするためには、当該地域の主体的な参画が必須
 - ◆ 地域公共交通は、当該地域にほとんどの便益をもたらす
 - ◆ 地域特性によって必要な公共交通の「かたち」と「支え方」は異なって当然
 - ◆ 不採算路線維持に対する自治体・住民の「モラルハザード」解消が必要
 - ◆ 「お願い」意識の脱却。「与えられる」から「つかみとる」へ
 - ◆ 負担の意味を問い直し、効果を最大化するよう自ら努力
- ◆ 地域が自ら考え、自ら責任を負うことで、身の丈に合った地域公共交通が作り出される
 - ◆ 住民意識はアンケートだけでは分からないし、アンケートだけでは意識変化につながらない
→ グループインタビュー(膝詰め、説明会でなく懇談会)の重要性
 - ◆ 「マイバス」意識の醸成 → 活動を通じた地域活性化へ
 - ◆ 「適材適所」に完成形はない(自立的なPDCAサイクルの必要)

「適材適所」を実現する輸送手段

→ コミバスとデマンドだけではない。選択肢は無数



「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主体間の意思疎通を図り
利害関係を調整するインタプリ
ター（後にコーディネーターへ）

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性

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

- 公共交通戦略：「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：「移動制約者の移動性確保の必要水準と方法の基準づくり」
- 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

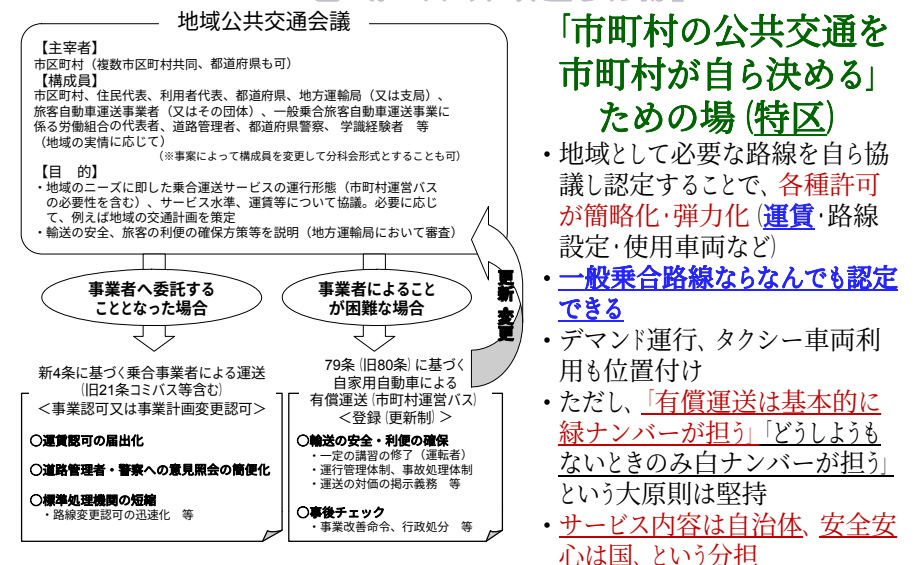
- 結節点整備（停留所、ターミナル、駅広、P&R・K&R）
- 共通運賃・共通案内等のソフト的シームレス化
- 事業者間の調整・連携の模索（新たな交通秩序の確立）

・各交通システムのサポート

- 「適材適所」となる輸送手段選定・運営への助言・支援
- 「戦略」に適合する交通機関の公認・広報・案内（ネットワークへの組み入れ）
- 「担い手」となる事業者・NPO・住民組織の育成と側面支援

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」



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」
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（たとえば停留所や車内など）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（開催通知に公共交通案内を書くなどの工夫がない。駐車場無料券を出すなど論外）
6. 傍聴者がいない（PRしていない）
7. 住民・利用者代表がしゃべらない（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

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！

地域公共交通会議方式の弱点

・バス（一般乗合）しか法的の協議対象にならない（道路運送法の限界）

→鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には
（法的には）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

地域公共交通活性化・再生法での改善

・バス（一般乗合）しか法的の協議対象にならない（道路運送法の限界）

→鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には
（法的には）無力

→「地域公共交通特定事業」として多モードに展開

→「新地域旅客運送事業」による新モード導入の円滑化

・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

→「地域公共交通総合連携計画」策定を規定

・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

→公共交通事業者・道路管理者等の参加応諾義務

※非常に強い権限が付与（むしろ、議会が優越）



名古屋大学 加藤博和 14/11/08

24

地域公共交通特定事業(2条5)

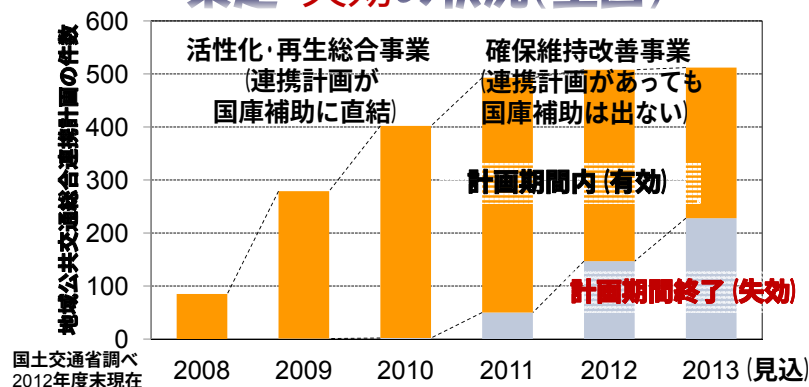
- ◆ 軌道運送高度化事業 (LRT)
 - ◆ より優れた加減速性能を有する車両を利用
 - 上下分離制度の導入、自治体の起債対象化
- ◆ 道路運送高度化事業 (BRT、オムニバスタウン)
 - ◆ より大型のバス (連節バス等) を利用
 - 交通規制等道路交通円滑化措置と併用、自治体の起債対象化
- ◆ 海上運送高度化事業
 - ◆ より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用
- ◆ 乗継円滑化事業
 - ◆ 接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等 (→廃止)
- ◆ 鉄道再生事業
 - ◆ 事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る
 - 計画策定の間、廃止予定日が延期できる
- ◆ 鉄道事業再構築事業 (後で追加)
 - ◆ 市町村等の支援による旅客鉄道事業の経営改善
 - 計画策定の間、廃止予定日が延期できる

現在のところこれらがほとんど活用されておらず残念

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

25

地域公共交通総合連携計画の 策定・失効の状況 (全国)



やる気のあるところはフル活用。しかし…
金 (国庫補助) の切れ目が縁の切れ目?
計画の必要性が全然理解されていない証拠。情けない…
昨年度から地域協働推進事業によって再び増加 (またカネかよ)
結局、自治体・地域の自覚・覚悟がまだ足りない

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

26

地域公共交通政策を巡る最近の流れ

- ◆ 2013年6月 日本再興戦略 (成長戦略)
 - ◆ 「安心して歩いて暮らせるまちづくり」の中に「コンパクトシティの実現及び移動機会の増大を図るため、地域の関係者間の役割分担と合意の下で公共交通の充実を図る仕組みの構築 (今年度中に結論)」と位置づけ
- ◆ 2013年7月 地方分権改革有識者会議地域交通部会
 - ◆ 地方が、移動の問題について、自ら考え実行できる仕組みづくりが必要
- ◆ 2013年9月～ 交通政策審議会地域公共交通部会
 - ◆ 新たな制度的枠組検討: 地域公共交通活性化・再生法改正

公共交通は重要!

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

27

地域公共交通政策を巡る最近の流れ

- ◆ 2013年12月 交通政策基本法施行
 - ◆ 国の交通政策に関する基本理念、基本計画策定とその実施体制を規定
- ◆ 2014年11月 改正地域公共交通活性化・再生法施行
 - ◆ 「連携計画」 → 「網形成計画」
 - ◆ 特定事業として「再編事業」新設
 - ◆ 協議会の立場強化
 - ◆ タクシー・自家用有償運送の公共交通としての位置づけ
- ◆ 2015年4月 地方分権一括法施行による道路運送法改正
 - ◆ 自家用有償運送に関する事務の地方移譲と運用見直し
 - ◆ 「タクシー・バス事業者ができない」ことを確認の上で、運行内容・運行主体をより自由に

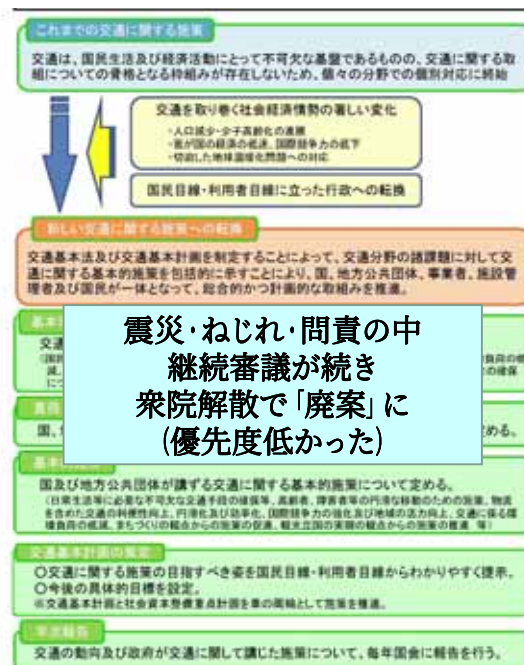
とにかく動きが速い！

交通基本法

人々が交わり、心の通う社会をめざして

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」のポイント	
1. 移動権の保障と支障措置の充実…成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築	
1) 移動権の保障による地方のあるべき社会の実現 ● 都市で文化や豊かな生活を送るために必要な移動権を保障。このため、都市、地方、離島を問わず、バス、タクシー、鉄道、新交通等の多様な交通手段による地域公共交通を維持・再生し、活性化・自家治と公共の交通手段の最適な組合せ(ベストミックス)を再構築。 ● 遠年にある交通施設や乗り物の「リハビリ」を進め、再活用。 ● 人々の知恵と新しい技術を活用し、効率的な方法で地域の交通手段を確保することが必要。例えば、情報通信技術(ICT)を活用したワンマン交通や一泊二泊など新しい交通手段を活用。	2) 地域の協働による新しい地域公共交通の確保、再生、活性化 ● 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が互いに意見を交わし、その実情に即した持続可能な交通体系を構築することが基本。「計画→実施→評価→改善(PODCA)」を繰り返して実現。 ● 国の支障措置は地域の自主性を尊重することを基本に充実・再機能が必要。 ● 国の補助制度を充実するとともに、国庫の所管の協議会の自主的な取り組みに対して一層交付する仕組み。 ● 交通分野において、事業者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、国も地方も「公助」の内容を大幅に充実すべき。
2. 交通体系、まちづくり及び乗り物…三位一体の低炭素化の推進	
1) 世界の一大歩先を行く環境負荷の少ない交通体系、まちづくりの形成 ● 自転車、バス、踏切電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」にしたい。経済的効果、まちづくり政策、環境政策などを組み立て、地域活性化や自動車保有率の削減、環境負荷の少ない交通体系の構築、まちづくりの形成、まちづくりの形成、まちづくりの形成。 ● 全就労者の4割にも達するマイカー通勤から公共交通を利用した通勤へ促進し、3,000万人に広がるマイカー通勤からのCO2排出量を削減。 ● 都市部の渋滞対策にインフラ整備だけでなく経済的誘因や交通規制を活用。 ● 両主運送事業者が連携し、短距離輸送は自家用トラックから営業用へ、長距離輸送はトラックから鉄道や海運へのシフト(モーダルシフト)を推進。	2) 電気自動車の大規模普及と周辺環境の整備 ● 電気自動車の大規模普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一貫して推進。 ● 電気自動車と新たな個人向け乗り物(パーソナルモビリティ)を含め、多様な乗り物の連携・活用を促進させるという新しい課題に向き合うことが必要。
3. 地域の活力を引き出す交通網の充実…賑わいのあるまちと幹線交通網の連携	
● 交通網の充実により、人々がかくきん暮らし、「賑わいのある、住んでよい、訪れてよい」の暮らしが実現し、地域がこころ。	

民主党・社民党が衆院選マニフェストに盛り込み
”一丁目一番地”・・・「移動権の保障」



交通基本法

人々が交わり、心の通う社会をめざして

2011年3月8日
法案が閣議決定

＜基本理念＞

- ・ニーズ充足
- ・機能確保・向上
- ・環境負荷低減
- ・役割分担・連携
- ・安全

＜取組＞

- ・関係者一体で総合的・計画的取組推進
- ・国民・利用者目線

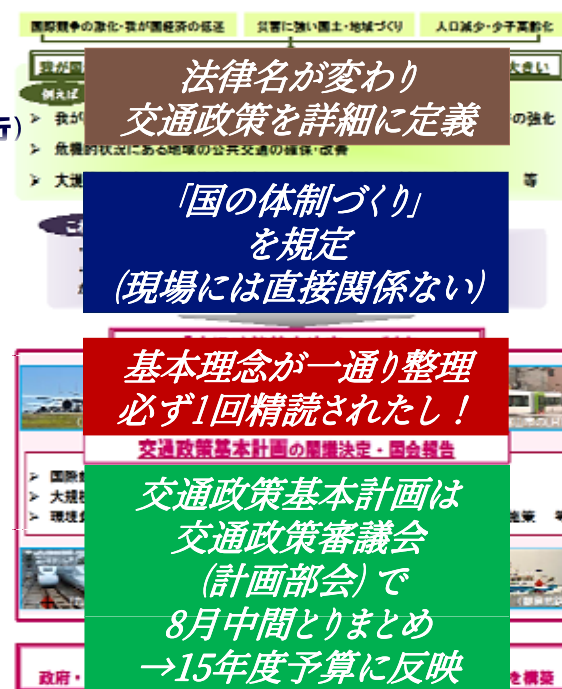
「移動権保障」盛り込みは時期尚早と判断

↓
国の交通政策のあり方を規定する法律に

交通政策基本法
(2013年11月1日閣議決定、11月27日成立、12月4日施行)

基本理念(第2～6条)

- ◆ 国民生活の安定向上・国民経済の健全な発展に不可欠。需要の充足が重要
- ◆ 交通の機能確保・向上が必要。災害時への対応にも配慮
- ◆ 環境負荷削減を念頭に
- ◆ 交通手段間の適切な役割分担と、有機的・効率的な連携
- ◆ 関係施策との連携、関係者間の連携による推進



交通政策基本法第16条

(日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等)

国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

移動権に代わる規定

「国が…施策を講ずる」

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。

計画策定は義務でない

しかし、「施策を策定し実施する責務」
実施は自治体、国はそのサポート

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！
それができる場づくりは自治体の役割

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を行う者（以下「交通関連事業者」という。）、交通施設の管理を行う者（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。

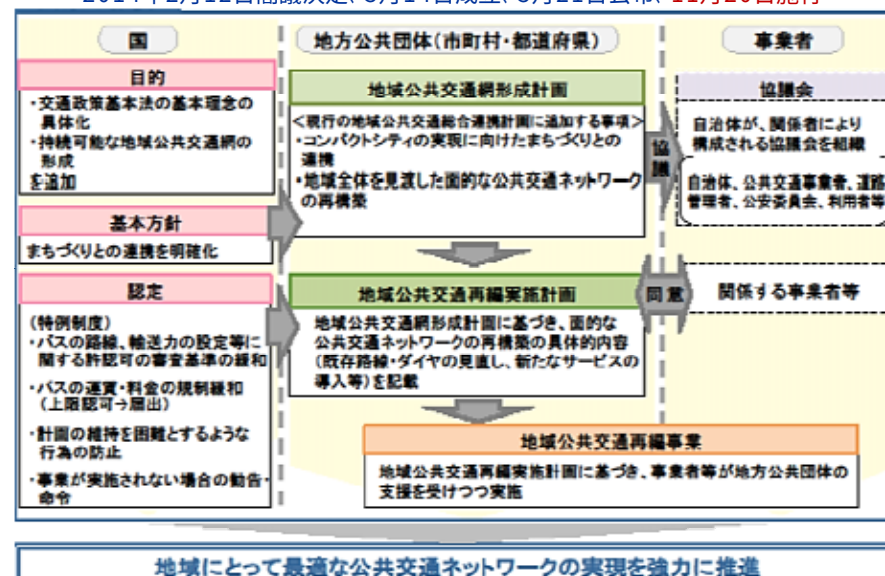
バラバラではできない！

交通政策基本計画(案)中間といまとめについて

- ◆ LRT・BRT・コミュニティバス・(オン)デマンド交通という言葉が上
がっているが、既存の鉄道・バス網をつくり変えレベルアップする
という視点が弱い(今までの「新しもの好き」の傾向を受け継ぐ?)
- ◆ 数値目標がこれでよいのか?
 - ◆ 地域公共交通網形成計画の策定総数
[2020 年度 100 件] …もっと多くなるはず(立地適正化計
画との連動ならこの程度か?)
 - ◆ 鉄道事業再構築実施計画(鉄道の上下分離等)の認定件数
[2013 年度 4 件 → 2020 年度 10 件]
…増えることが望ましい数字なのか?(他の特定事業は?)
 - ◆ デマンド交通の導入数
[2013 年度 314 市町村 → 2020 年度 700 市町村]
…目標とするようなものか?(公共交通空白地域解消
などにすべきでは?)

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」

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

キーワード(改正によって強調された部分)

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

地域自らが「考え」「つくり」「守り」「育てる」
従来の(今まででもできた)しくみをさらに強化・奨励

合併せずとも、公共交通は郡内一体で考える 北設楽郡公共交通活性化協議会 (愛知県北設楽<きたしたら>郡設楽町・東栄町・豊根村)

連携計画:北設楽郡地域公共交通
システム「おでかけ北設」の確立

- ◆ **ネットワーク**
 - ◆ 「総力戦」:JR飯田線、豊鉄バス、各町村営バス、タクシー、自家用有償運送をすべて扱う
 - ◆ 「コーディネート」:幹線・支線(端末)の定義とダイヤ・路線のルール設定。幹線では町村営バスの相互乗入実施。ゾーン制運賃導入(運輸連合へ)
 - ◆ 「適材適所」:各路線・地域への運行方法割り付け
 - ◆ 「シームレス」:結節点の案内表示・待ち環境整備
- ◆ **品質保証**
 - ◆ 通学・通院・買物移動を地域全域で確保
 - ◆ 観光キャンペーンで来訪者増加を図る
- ◆ **ブランディング**
 - ◆ バス停看板統一。総合時刻表。ゆるキャラ
 - ◆ 公共交通が地域を支えているという安心感醸成。地域に世話人を置き利用法伝授



交通政策基本法制定を受けた 地域公共交通活性化・再生法の見直し

- ◆ **法定協議会の役割の強化(第6条)**
「連携計画の作成に関する協議及び
連携計画の**実施に係る連絡調整**」
→ 「網形成計画の作成及び**実施**に関し必要な協議」
- ◆ **都道府県は、市町村と共同で法定協議会をつくれるようになる**
県レベルの計画(地域間幹線となるバス・鉄道・航路・航空路)
生活圏単位の計画(幹線+フィーダー)

※国の支援を、頑張っている地域に重点化
→ 既にH26予算で実施(モニタリング、協議会補助)
将来的には「運輸連合」へ

都道府県の協議会(道路運送法に基づく)は 法定協議会と同じしくみ・機能を持つ

<実態>

- 国の補助要件に合う路線を「地域間幹線計画(旧・3カ年計画)」にリストし、
国県補助 → **路線維持理由が不明確。各市町村・地区の想いと不整合**
→ 特に市町村や地域住民のモラルハザードをもたらす

<本来>

- 県は「地域間幹線計画」で(国の補助要件を気にせず) 必要と考える路線網を指定 → **連携計画に相当**
- ◆ 指定路線の維持・サービスレベル確保に対して、県単補助など支援措置(これにも特別交付税措置<8割>)
- ◆ それが国の補助要件にも合えば、国が欠損の半額を補助してくれる(**すなわち、国県補助ではなく県国補助**) → **地域間幹線補助に相当**
- ◆ 加えて、関係市町村も若干は負担が必要(モラルハザード解消)

「地域間幹線計画」は県のバス政策実施の本丸
(国の基準に倣う必要なくポリシーがないから活用できない?>)
ちゃんと議論すれば、地域間幹線を生まれ変わらせることが可能

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

- 大規模小売店舗「プラント3」を拠点とし、福井駅前とを結ぶ幹線を30分ヘッド運行(地域間幹線として国県補助)
- 地域内には乗合タクシー「ほやほや号」を運行(昼間デマンド)し清水プラント3で接続。
更に地域主体型乗合タクシー「殿下かじかポッポー」も接続
- 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
※問題はバスから支線のダイヤ・接続が分からないこと、
車内でデマンド予約ができないこと



連携計画から網形成計画へ

◆ 交通 → 交通「網」(network)

- ◆ 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築
- ◆ 部分計画は認めない
 - ◆ 単なるコミバス計画やデマンド交通計画ではダメ
- ◆ タクシーや自家用有償運送も対象に

◆ まちづくりとの連携

- ◆ コンパクトシティを念頭(公共交通と好相性だから)
 - ◆ 都市再生特別措置法、中心市街地活性化法と連動
 - ◆ コンパクトシティを目指さないとダメという意味ではない
 - ◆ 総合計画、都市計画マスタープランのほか、観光や環境、福祉関係の計画とも連動が必要
 - ◆ 過疎地域では「小さな拠点」を念頭に置くとよい

改正「都市再生特別措置法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、8月1日施行



改正「中心市街地活性化法」

2014年2月12日閣議決定、4月18日成立、4月25日公布、7月3日施行



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」

- ◆ 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」→目的と評価指標を明確に
- ◆ 生活交通NW計画(国庫補助対象系統リスト)、地域協働推進事業計画(MM・PR等)は網形成計画の詳細計画として位置づけられる
- ◆ 計画期間は5年程度が推奨されているが、総合計画との整合が重要
- ◆ 都市・地域総合交通戦略(整備局マター)との連動も考えられる
- ◆ 担当者の「遺言」(政策の継続性)

◆ 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」→ 要するに「バラバラではダメ」

◆ 「協議会」は網形成計画をつくり実行していく組織

- ◆ 取締役会。全参画者が事業に実質的に取り組む。各自の役割を明確化
- ◆ 現場委員(住民・利用者・運転者)をできるかぎり活性化する
- ※ バス事業者や住民からでも計画の提案ができる(7条2)

新たに加わる「特定事業」 地域公共交通再編事業と 再編実施計画(27条の2～8)

<内容> 詳細な路線網計画

- ◆ 網形成計画に基づき、面的な公共交通ネットワークの再構築の具体的内容(既存路線・ダイヤの見直し、新たなサービスの導入等)を記載

<特例> 事実上の「権限移譲」

- ◆ バス路線・輸送力設定等に関する許認可の審査基準緩和
- ◆ バス運賃・料金規制の緩和(上限認可→届出)
- ◆ 計画維持を困難とするような行為の防止
- ◆ 事業が実施されない場合の勧告・命令

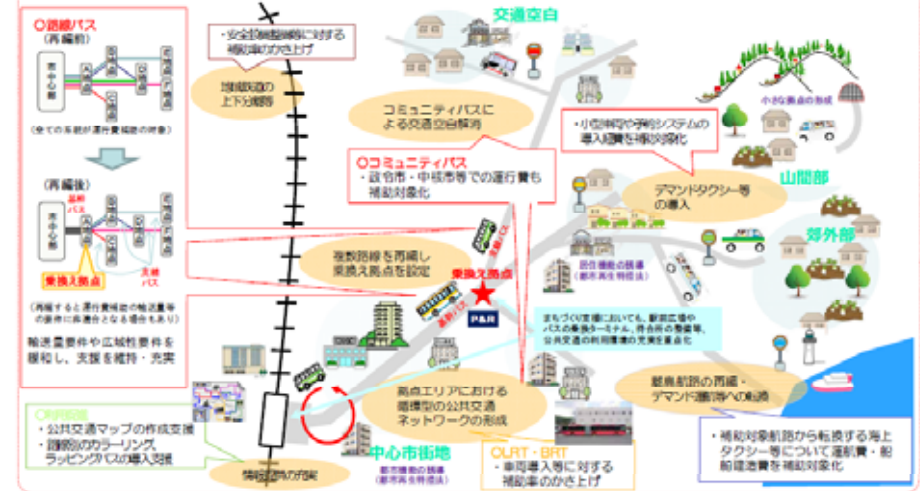
<条件> パートナースhip

- ◆ 自治体と交通事業者の合意

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
- ・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

平成27年度予算要求事項



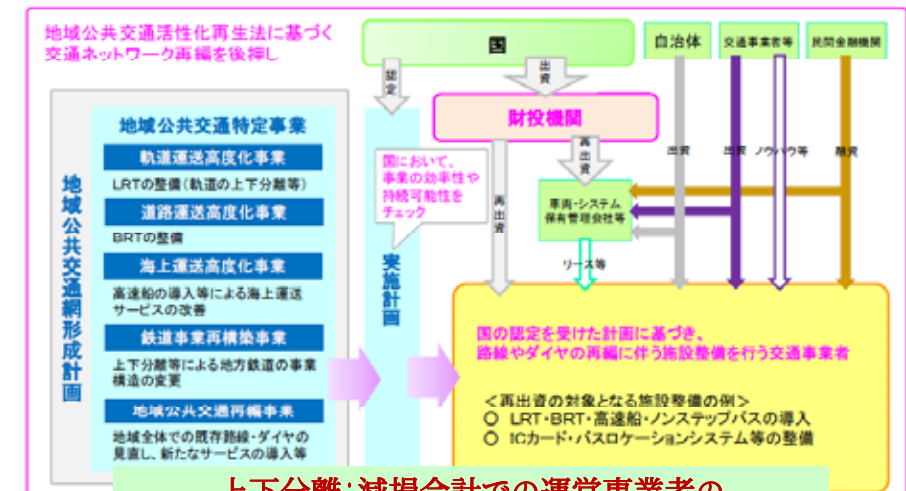
再編実施計画が意図するもの - パートナースhip(協働)で 運営する公共交通 -

- ◆ 事業者主導で自治体が補助する自主運行バスでない
- ◆ 自治体主導で事業者が受託運行するコミバスでもない
- 自治体と事業者がパートナーシップを組んで路線網を「つくり」「守り」「育てる」ことを通じ、公共交通活性化・再生を図り、地域魅力向上へつなげる
- 具体的な形としての「公設民営」「公設民託」「車両リース」

地域の公共交通ネットワークの再構築に係る産業投資の活用

財政投融資の活用を図ることで、支援策を多様化し、地域の実情に即した地域公共交通ネットワークの再構築の取組みを後押しする仕組みを構築する。

平成27年度財投要求事項



上下分離: 減損会計での運営事業者の
バランスシートを改善 → 施設整備が促進

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

地域公共交通活性化再生法改正の骨子

－「やればできる」から「やる気にさせる」へ－

- ◆ **活性化再生法定協議会の権限強化と事務合理化**
 - ◆ 国庫補助受給主体 (対象拡大/用途自由化)
 - ◆ 網形成計画、事業計画、国庫補助申請の連動
- ◆ **都道府県協議会の法定協議会化**
 - ◆ 地域間幹線計画における都道府県・市町村の連携
- ◆ **事業者と自治体の対等な関係づくり**
 - ◆ パートナシップ契約 (網形成計画と連動)
- ◆ **モードフリーな制度** (「おでかけサービス提供」業界の確立)
 - ◆ タクシー (乗用事業としての) を公共交通として機能させる
 - ◆ 自家用有償運送制度を交通政策として位置づける

自家用有償旅客運送制度の考え方

- ◆ 地域に「おでかけ」できず困っている人たちがいる
- ◆ しかし、地域公共交通 (緑ナンバー:バス、タクシー事業) ではカバーできていない (ここが微妙)
- ◆ 一方、困っている人たちの近くに、ボランティアとして「おでかけ」のための移送サービスをできる人がいる
- ◆ その人たちは有償運送事業者ではない (白ナンバー) が、特別にお願いしてサービスをやってもらおう (「やりたいからやらせろ」ではない)
- ◆ と、自治体が考え、関係者間で調整してできるようにする (自家用有償運送運営協議会) ……現在既にそうなっている
- ◆ 国は登録と安全確保に責任を持つ (この部分が、今回の権限移譲の対象)

→ 移譲されていいことがあるか?

運営協議会の設置指針と実際

設置目的

- ◆ 自家用有償運送の必要性・対価その他について、地域の関係者が集まり協議する場合
 - ◆ 移動制約者に必要な輸送を確保し、地域福祉向上に寄与するよう、運送者に必要な指導・助言を行うよう努める

協議事項

- ◆ **必要性** (これが最も大事、バス・タクではできないことが大前提)
- ◆ サービス内容 (運送区域・対価・旅客の範囲)
 - ◆ 競合はありえない (バス・タクシーでできないのだから)
- ◆ 適正実施が担保されるかの確認 (安全・安定性など)

必要性と、どのようにそれを満たすかとの間にギャップ

本来の協議会: 既存の路線・サービスを踏まえながら、必要な公共交通は自治体が決め、必要であれば自ら供給するという原則

実態としての多くの協議会: 今までやむにやまれず? やってきたことを、「必要性」というオブラードに包んで認めていく。そこに公共政策 (おでかけ手段をどう確保し、住民のQOLを確保していくか) の発想はなかった!

自家用有償運送制度見直しの方向性(案)

「有償運送は緑ナンバーを原則。それでは確保できないサービスを白ナンバーで確保」の大原則は堅持

- ◆ 協議会では「利便」確保策を協議する原則を徹底
 - ◆ 自治体または事業者または利用者・地域団体が「運送確保計画(必要性/対象者/対価/想定事業者・団体<決まっていれば>)」を協議会に提出し必要性・妥当性を協議
 - ◆ 認められればバス・タク事業でそれができるか検討し、できなければ原則認める。その観点から運送対象者を緩和(過疎地有償は会員以外に、福祉運送も範囲を広げることが可能に)
 - ◆ 担い手は市町村・NPO等のほか、地域の任意団体にも認めていく(自家用有償に認定される方がトクな仕組みに)
 - ◆ 「安心」「安全」は協議会が責任を負わない(地域公共交通会議と同じ)

貨客混載

- ◆ 一般乗合についてはもともとできた(道路運送法82条1項:旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる)
- ◆ 地域公共交通再編実施計画に位置づけられた自家用有償運送についても可能に(活性化再生法27条6項2)

タクシー事業規制の流れ

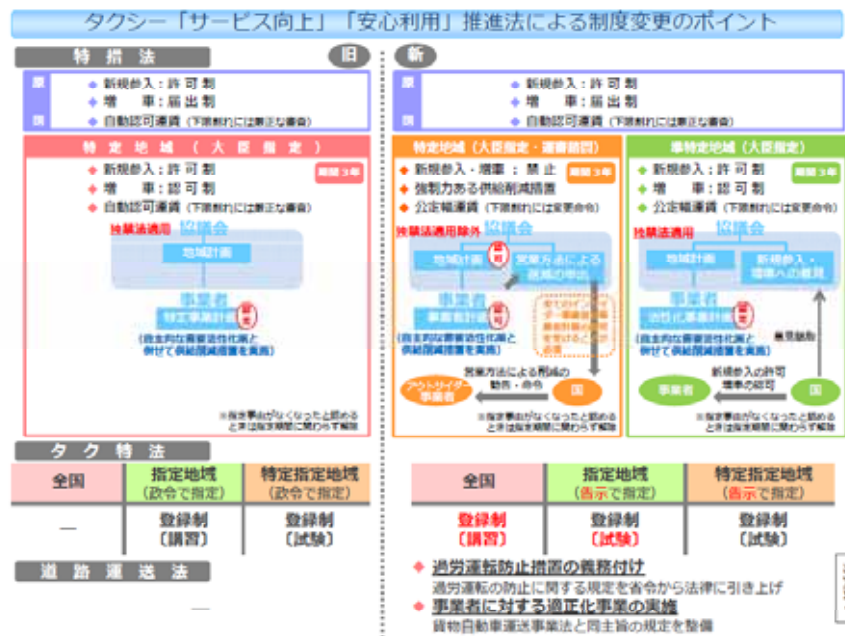
- × 2002年改正道路運送法・・・国の需給調整規制廃止
 - + 競争原理導入によるサービス向上・運賃値下げ
 - + 安全・安定性は事後チェックで確保(貸切バスも同じ)
- × 2006年改正道路運送法・・・市町村が公共交通管理
 - + 地域公共交通会議: コミバス(貸切乗合、市町村有償運送)の「特区」
 - + 有償運送運営協議会: 自家用有償運送の「特区」

しかし、タクシーは改革の埒外
(公共交通とはみなされていなかったから)
- × 2009年: タクシー特措法・・・公共交通と位置づけ
 - + タクシー協議会: 公共交通として、地域に必要な輸送を安全・安定運行するために、車両数・運賃を適正化



特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(タクシー特措法 09年10月1日施行)

- ◆ タクシーは地域公共交通として重要
 - ◆ しかし、需要低迷・供給過剰によって機能が十分発揮できない
 - ◆ 特に問題ある地域(特定地域)で関係者が話し合う場(協議会)を持つ
 - ◆ タクシーのあり方と実現方策、そのために必要な「供給過剰解消」「過度な運賃競争回避」「運転者の労働条件改善・向上」「交通問題解消」といった対策をまとめ(地域計画)、協議会構成員はそれを推進する
- 地域公共交通としての役割や、需要低迷の理由の検討が不十分
- 特定地域以外では議論の場がない 59



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

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>