

ふるさとを守り育てるための 地域公共交通デザイン

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

あって当然？ 公共交通（鉄道・バス・タクシー）

地域内の移動で路線バス・鉄道に最近乗ったのはいつですか？

あるとしたらどこに行き何をしたいですか？

ないと困ることがありますか？

使う気になりますか？

維持のため何をしていただけますか？

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 軌道法による軌道事業者
 - 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)

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10年で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に、低待遇による離職の増加で残る方の仕事がきつくなり、安全性にも懸念
- 全国で運転者は不足。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。タクシーも稼働率低下で、遊んでいる車が多い

ぶっちゃけ、不採算で担い手不足のバスを 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**

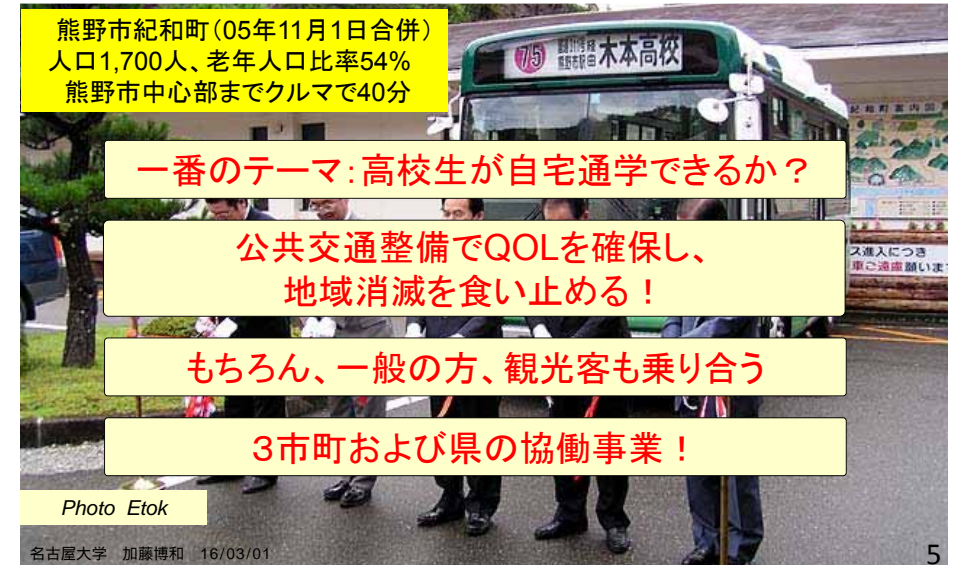
地域公共交通は目的でなく手段
 利用されありがたがられるものでなければ
 存在意義(税金投入意義)はない
どうすれば払ってもらえるか(意義が見いだせるか)？

路線バスが地域を存続させるトリガーに

南紀広域バス「熊野古道漣流荘線」

(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

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出発式

- 事業主体: NPO法人生活バス四日市(地元住民+沿線企業)
- 運行主体: 三重交通
- 費用: 運賃(1)
 + 沿線企業・病院の協賛金(6)
 + 市の補助金(3)

- 発案から半年弱で運行にこぎつける(当初は無償、後に旧21条)
- 既存の枠組みにとらわれない新しい発想(NPOが事業主体となる公共交通の許可、市の助成制度新設につながる)
- 住民、沿線企業・病院、市、交通事業者の「心」が共有された
- 有償化後、利用者が増える(費銭効果)

「おでかけ」できることの大切さ

- クルマがあれば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、
 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るのが公共交通

皆さんにお伝えしたいこと

1. 地域公共交通づくりは地域づくりとつながりが深い！
2. 自治体に加え、地域住民と利用者が主体的に頑張らないと公共交通はよくならない！
3. しかしそれを唱えているだけでは無意味。具体的な体制をつくり進める必要がある！
4. そうやってみんなで公共交通を魅力的にできれば、地域も魅力的になる！

国の公共交通行政はこの15年で大きく変化 「監督」から「調整」「支援」へ

収益性前提の「地域独占」による路線網維持が行き詰まった
自治体・地域は要望か陳情、あるいは自力で走らせるかしかできない(ただし事業者優先)

一方、地域が何もしなくても走るのに、公共交通必要性の自覚が生まれない

「規制緩和」・需給調整規制撤廃（鉄道・貸切バス:2000年、乗合バス・タクシー:2002年）→「内部補助」の否定

- ・採算路線・補助路線・・・事業者間の競争原理による活性化
- ・不採算路線・・・マネジメントの主役を

「(独占)交通事業者+旧運輸省」から「自治体」に交替
交通事業者:社内や役所でなく、「お客様や地域を向いた商売」への転換
自治体・沿線住民:不採算路線維持に対する「モラルハザード」解消

いい交通システムができる原動力になるはずだが・・・
自治体:「そんなこと聞いてないよお！」

持続可能な地域公共交通網形成に関する 努力義務（活性化再生法4条）

- ・ **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
- ・ **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
- ・ **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
- ・ **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

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

- 路線バスを運行するためには、年間数千万円規模の欠損補助が必要で、それを税金で支払う
(住民1人あたり数千円) → **保険料**
 - そのかわり、バスを安い運賃で利用できる
(例えばワンコイン<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**
(自己負担が1~3割程度のところが多い)
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**
 - **しかし今後は、保険料を払う人は減り、必要な人は増える**

20世紀後半の日本はラッキーだった

- 人口も経済も右肩上がり。借金しても必ず返せる
- 偶然にも？大災害が少なかった
- エネルギー・資源・食料が十分入手でき、環境への負荷も大きくない

- 好きなところに住み、好きなように動く
- 住宅(地)・都市の耐久消費財化(使い捨て)

今や、これらの前提がすべて崩れ去った!!
 (気づいていなかっただけ?
 気付かないふりをしていただけ?)

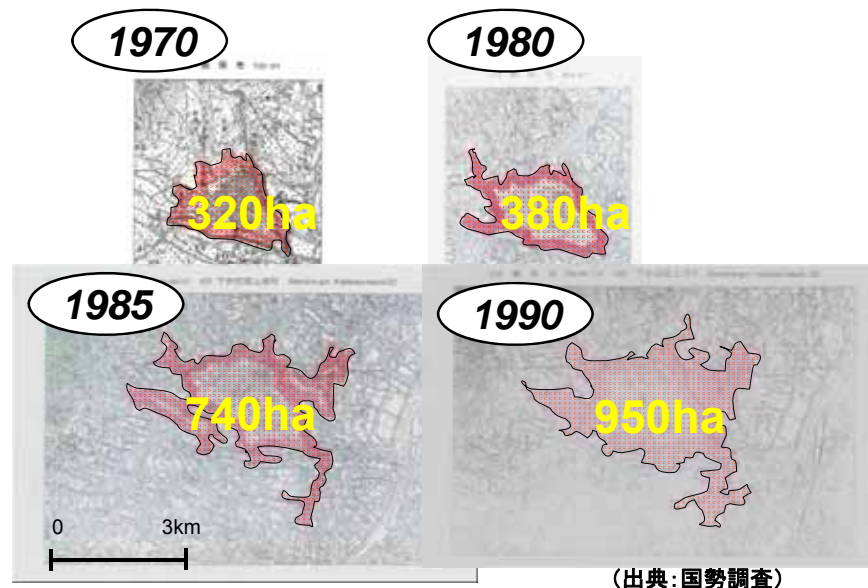
人口減少と高齢化の進展

年	1930	1960	1980	2005	2015	2030	2050	2080
人口 (全国)	50	74	92	100	98	90	74	50
(山梨県)	71	88	91	100	95	84		
高齢化率 (全国)	5%	6%	9%	20%	28%	32%	41%	42%
(山梨県)			12%	22%	28%	33%		

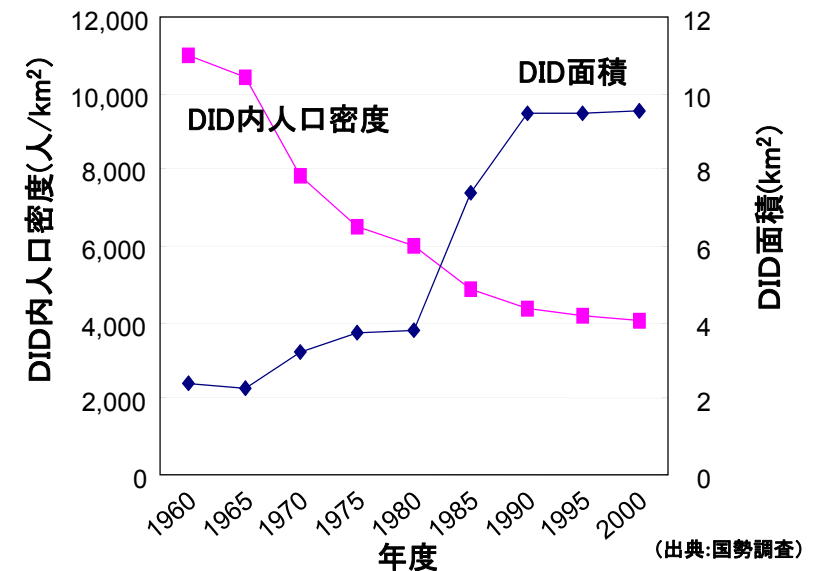
推計値は、国立社会保障・人口問題研究所の公表値に基づく

・高齢化でどんどんお金がなくなる一方、
 どんどんやるべきことは増える
 → 75年かけて広げた居住域を、75年かけてたたく必要
 (だからといって、昭和初期の都市・集落地域に
 回帰せよという意味ではない)

飯田市のDID(Densely Inhabited District)の推移



飯田市のDID(Densely Inhabited District)の推移



「拡散」から「凝集」へ

人口増加期：「だらしない拡散」

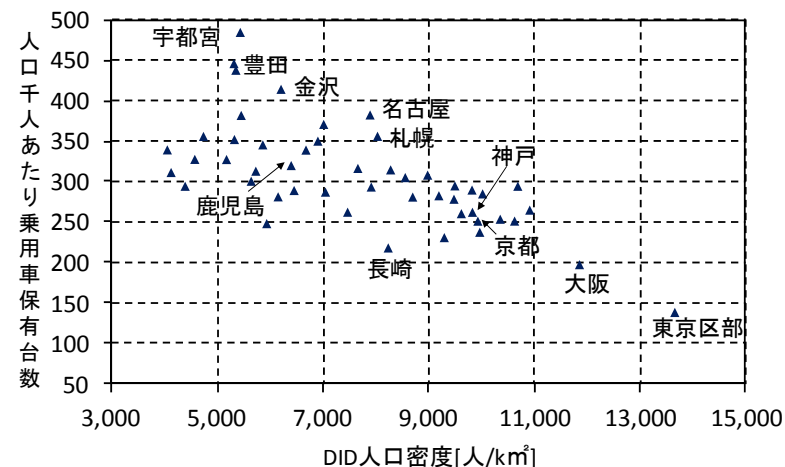
スクラップ&ビルド(使い捨て)
都市域の無秩序な拡大
土地の無駄使い
→ 持続不能社会



人口減少期：「かしこい凝集」

各地域の身の丈に合った空間形成
土地を有効利用し効果を引き出す
→ 持続性社会へ

日本の主要都市におけるDID人口密度と乗用車保有率との関係（2005年）



地方部：拡散的立地構造。公共交通利用増加は困難

クルマは土地を浪費する



出典：ストラスブール市資料

かしこくないし、楽しくない・・・
せっかくの土地がもったいない
体がなまって健康にも悪い
しかもCO₂もたくさん出る

クルマは都心空洞化・郊外化を促進する



魅力に乏しく無個性
クルマはいても
人がいない「まち」
(車窓から風景を
見る余裕はない)



コンパクトシティとは？

- ・「都市」と「非都市」とを明確に分ける(「線引き」)
 - 空間的に明確な区別(メリハリ)。土地の「チカラ」を引き出す(土地生産性を極大化)
 - 都市と非都市、それぞれに合った投資
1箇所に集中するという意味ではない(後述)
- ・「都市」をなるべく狭くする(密度を高くする)
 - 空間・インフラの有効活用
 - 長持ちし風格あるインフラ・建築物群(「ストック化」)
- ・「都市」の中はなるべくクルマを使わせない
 - クルマは空間の有効活用を障害し、環境・安全面でも劣る
 - バリアフリー・ユニバーサルデザイン

集約型都市・地域構造への転換

- ・ 低炭素化のみならず、財政難、インフラ・建物劣化、高齢化、ユニバーサルデザイン、防災・減災への対応(コンパクト化施策は雪国で早く進展)
- ・ 自治体レベルでもビジョンとして提示される時代へ



青森市中心市街地活性化基本計画(平成19年2月)

中心市街地活性化方策
(歩行者・自転車機能向上)



富山市公共交通活性化計画(平成19年3月)

公共交通活性化方策(LRT/BRT)
公共交通指向型開発(TOD)



もともと日本の都市計画制度もコンパクト化を推奨している

しかし、住民・地権者の同意がなければ進まない(強い所有権)

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

○立地適正化計画の作成

- ・ 市町村は、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の適正化に関する計画(「立地適正化計画」)を作成することができる。
- ・ 立地適正化計画には、その区域のほか、おおむね以下の事項を記載する。
 - ① 居住誘導区域(居住を誘導すべき区域)及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策
 - ② 都市機能誘導区域(居住に関連する施設の立地を誘導すべき区域)及び市町村が講ずべき施策 等

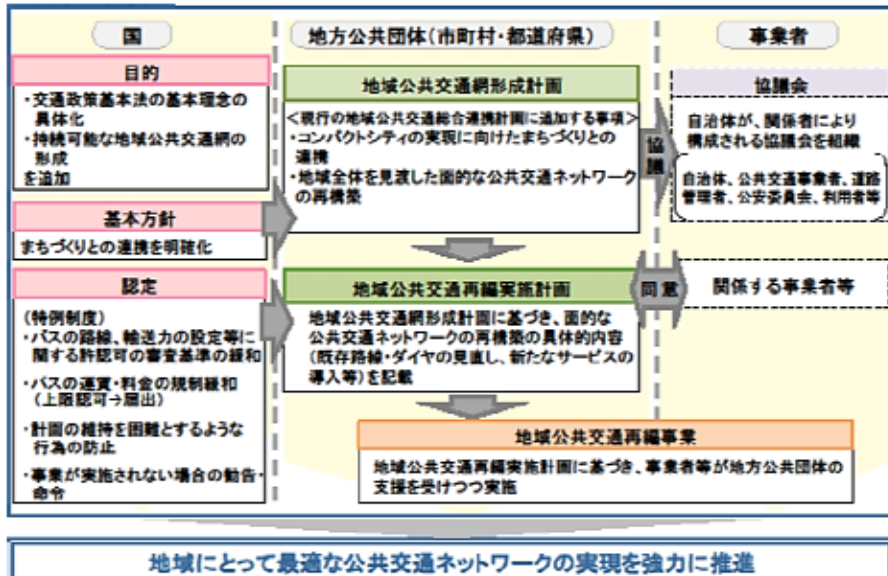
都市機能誘導区域	居住誘導区域
① 区域内に誘導すべき施設(「誘導施設」)について都市計画で「特定用途誘導地区」を定めた場合、用途・容積率規制を緩和 ② 誘導施設を整備する事業者への民間都市開発推進機構による出資等による支援 ③ 区域外における誘導施設の建築等を事前届出・勧告の対象とする 等	① 住宅整備を行う民間事業者による都市計画・景観計画の提案制度を導入 ② 区域外における一定規模以上の住宅等の建築等を事前届出・勧告の対象とする ③ 区域外の一定の区域を「居住調整地域」として都市計画で定めた場合、一定規模以上の住宅等の建築等を開発許可の対象とする 等

生活サービス機能の計画的配置を図るエリア
公共交通
地域公共交通活性化再生法改正との連携(調和規定)

まとまった居住の推進を図るエリア

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



世界では「低炭素で暮らしやすい」 交通まちづくりがアツい！



持続可能なまちづくり(魅力向上・環境・福祉・健康・防災・コスト等)の観点から、交通体系再編、過度のモータリゼーションからの脱却を「政策」として強力に推進
市民の支持も得られる



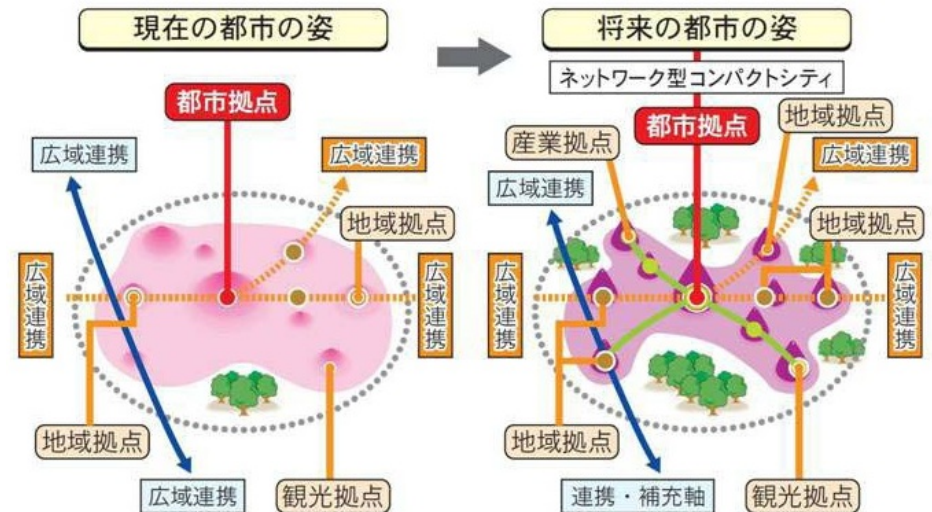
日本では富山が先行
既存の「どうしようもなかった」鉄道線をLRT(Light Rail Transit)化
(富山ライトレール)
まちの軸として誇れる存在に
コンパクトシティへ展開
トリガーは「乗り合う気になる交通」

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」

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



「持続可能なまち」を支える交通システム

-線引きできなければ、魅力的な交通システムでひきつける-

まちなか: 徒歩・自転車(コミュニティサイクル)と、エレベータ的公共交通もしくはカーシェアリング(自家用車は入れない)

まちへの出入り: 公共交通が主(自転車も可能とする)。クルマはなるべく、郊外の駅(パークアンドライド)かまちの入口(FRINGE PARKING)でせき止める(ロードプライシング、セルシステム)

いなか: クルマが基本。バス・パーソナルモビリティ等がサポート

物流: クルマが基本だが、鉄軌道でできるところは担当。
新しい手段の開発が必要か?

※IT代替で旅客交通は減らせても、物流は減らせない
むしろ増えるだろう
→将来的には物流がより深刻な課題に

名古屋大学 加藤博和 16/03/01

29

低炭素で魅力的な都市・交通システム 実現のための長期的な循環

<交通戦略>

コンパクト化を誘導しうる交通システム
公共交通・非動力交通の充実



<都市計画マスタープラン>

公共交通を有効に機能させうるコンパクト化
公共交通指向型ゾーニング・施設再配置

これをやりとげるためには大変なエネルギーが必要だが…
40年計画で頑張ればよい(その間に建物は半分以上建て替わる)
ただし、「拡大」を前提とする従来の法体系では対応不可

名古屋大学 加藤博和 16/03/01

30

変わるきっかけは「地域公共交通」 しかし現状は「衰退の一途」・・・

よく言われる理由: モータリゼーションと少子高齢化

- 公共交通がなくても暮らしていける
公共交通だけに頼ってはい不便
- しかし、それだけが原因か?

影の(重要かつ深刻な)理由: 公共交通は旧態依然、
十年一日(世の流れについていけない)

名古屋大学 加藤博和 16/03/01

31

「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」)

→ いま金をかけないでもやれることは多数
ただ、それだけでは限界もある

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？

「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(最近ではオンデマンド交通でも…)

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

「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)



- 伝統ある路線だったが、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、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

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)

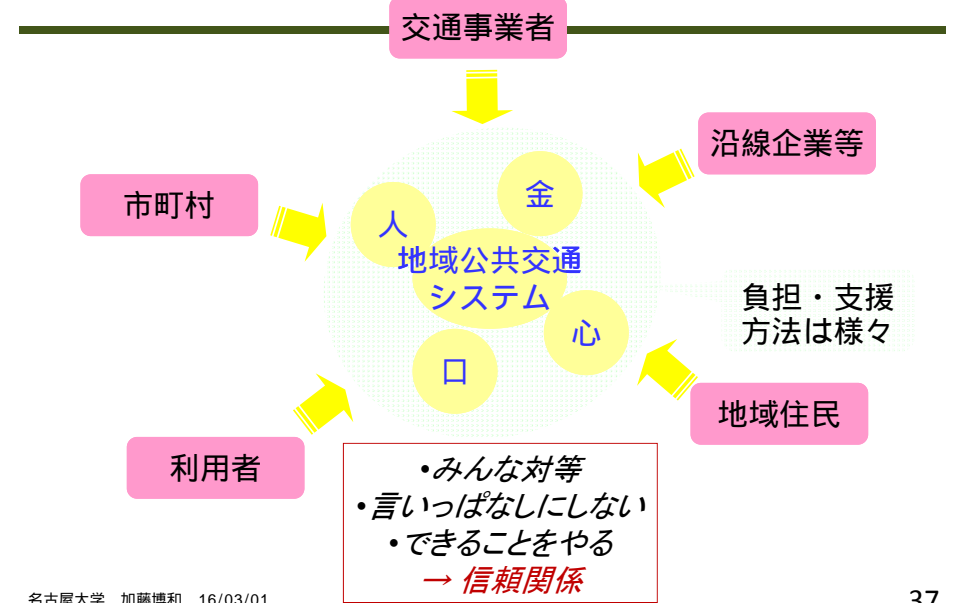
それを誰がどう**支える**のかを「**地域自ら**」決める

○「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

みんなで「一所懸命」支える

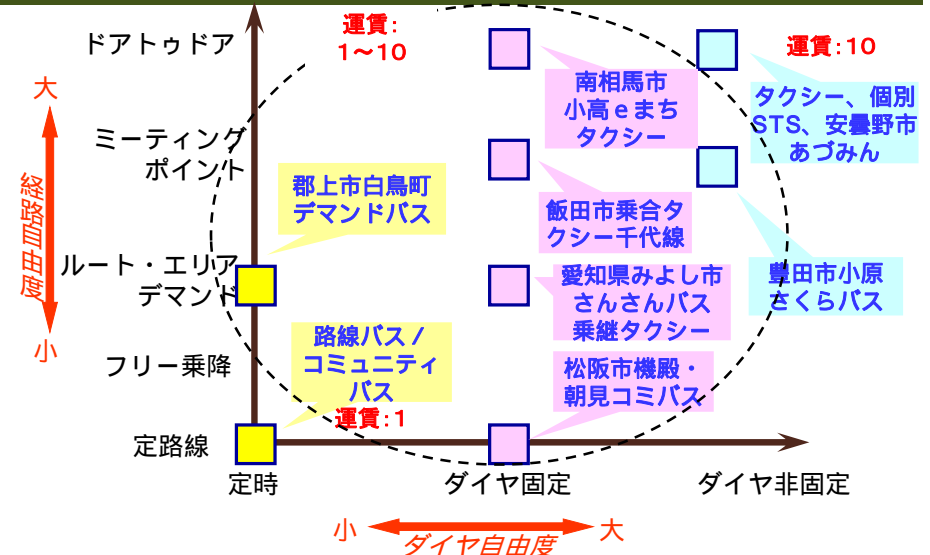


「一所懸命」の中身

- 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」を実現する輸送手段

-包丁だけでなくナタも果物ナイフも使いこなせ！-



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
 → バスを守り育てることで、地域を守り育てる

「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～



公共交通を必要とする
地域住民の願いや活動

理解し下支えする**自治体**

協力的であり、あわよくば
新しいビジネスにしよう
 する**交通事業者**

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、「川北」16年1月
- ◆ 津市: 「高松山」13年1月

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

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

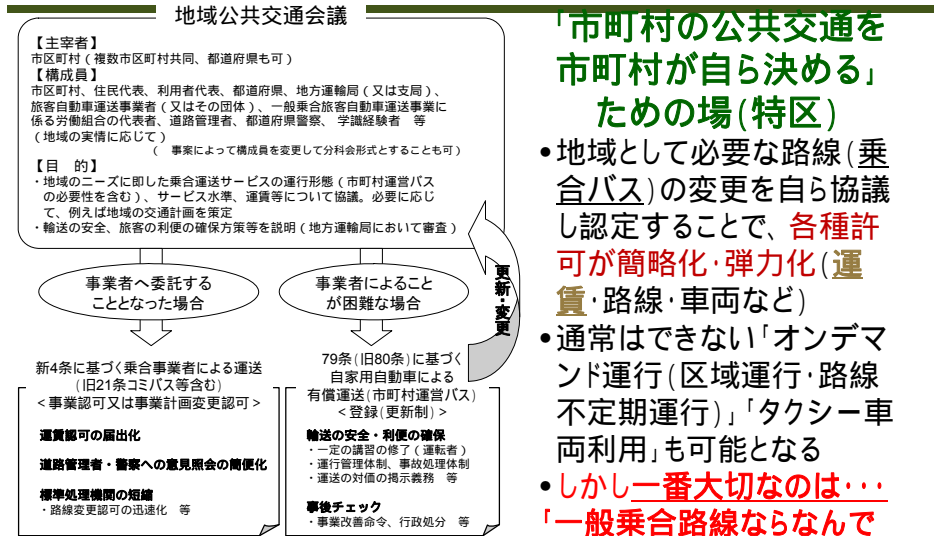
- 幹線: 大規模小売店舗「清水プラント3」を終点とし、福井駅前と結ぶ。30分ヘッド(地域間幹線として国県補助)
- 地域内: 乗合タクシー「ほやほや号」を運行(昼間デマンド)清水プラント3で接続。
更に地域主体型乗合タクシー「殿下かじかポッポー」も接続
- 乗継拠点: プラント3は乗降スペースとともに待合所を整備

※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

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」



地域公共交通網形成計画(地域公共交通活性化再生法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」

- これをつくらないで、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」→目的と評価指標を明確に
- 生活交通確保維持改善計画(旧: NW計画、国庫補助対象系統リスト)は網計画の詳細計画として位置づけられる(網計画のない生活交通計画はよくない)
- 簡潔・明瞭に。調査結果などを本文に長々と書くべきでない
- 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」(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。全参画者が事業に実質的に取り組む必要
 - ・ 現場委員(住民・利用者・運転者)をできるかぎり活性化
 - ・ バス・タクシー事業者や住民からでも網計画の提案ができる(7条2)

「おでかけ」手段のデザインは「まちづくり・むらおこし」デザインの入門編

限られた地域にほとんどの便益をもたらす「地域公共交通」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**(与えられるものと考えてはいけない)

- 地域ニーズの把握をきっかけに、たくさんの人に利用され、喜んでいただけるものをどうつくり出すかが問われる
(「それを走らせること」自身を目的としてはいけない)
- そのためには、**地域を知り、地域に入り込み、地域を巻き込んで取り組まないといけない**
- いい地域公共交通をデザインしつくりすることができれば、**地域住民のライフスタイルを変え、魅力を高め、誇れるまちなみを創り出し、そしてふるさとを持続可能とする**
- **これこそが地域公共交通の「存在意義」であり「付加価値」**
地域自らが公共交通をよくする取り組みが、
地域をよくすることにつながる

公共交通 = 「乗合」 = 人をつなぐ

- ・ ソーシャルキャピタル(地域力)
 - ・ コミュニケーション(人間は人の間にいる)
 - ・ 共助(お互い様)
- 経済効率優先社会の中、モータリゼーションとIT化によって個人主義・合理主義が進むとともに失っていった「豊かさ」「人間らしさ」「きずな」を取り戻すために・・・
- だれでもたのしく「おでかけ」できることを当たり前とし、低炭素で人間らしい生活を提供する公共交通ネットワークとコンパクトなまちを「つくり」「守り」「育てる」ことこそ本流ではありませんか！

「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

「みんなですり育てる」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！



加藤博和

検索

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

質問・相談等はE-Mailで

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/buskato)

“Think Globally, Act Locally”

交通・都市施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、CO₂削減とQOL向上・費用低減を両立するソリューションを追求する一方、地域の現場でよりよい交通とまちをプロデュースする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。