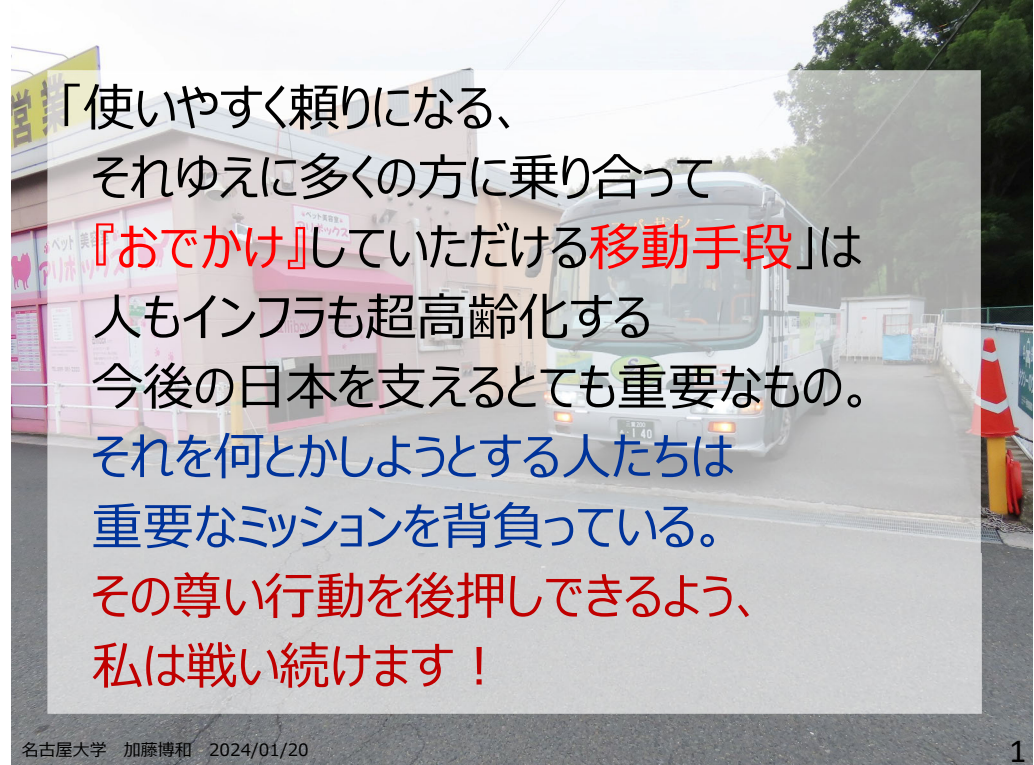




地域が中心となって
気兼ねなくおでかけできる手段を共創する
～生活バスよっかいちは20年間、
日本のフロントランナーだった～

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教授
加藤博和



「使いやすく頼りになる、
それゆえに多くの方に乗り合っ
て『おでかけ』していただける**移動手段**」は
人もインフラも超高齢化する
今後の日本を支えるとても重要なもの。
それを何とかしようとする人たちは
重要な**ミッション**を背負っている。
その**尊い行動**を後押しできるよう、
私は戦い続けます！

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実験運行開始)



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(2)
+沿線企業・病院の協賛金(3)
+市の補助金(5)

- ✓ 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<日本初>、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(賽銭効果)**

あれから20年・・・「生活バスよっかいち」はいまも・・・

四日市の、そして日本の宝！

- よく続いてきた。頑張っている
- 地域の大事な「おでかけの足」となっている
- 全国的にも極めて有名。教科書に載るほど

しかし・・・

- 発展はできていない
- 市内・近隣他地域に広がっていない
- 5年後も同じように走っているかどうか不安
- そもそも「すごい」ということが知られていない？

今日は気合いを入れに来ました！

国は、自治体は、
何のために
あるのでしょうか？



名古屋大学 加藤博和 2024/01/20



「国破れ、山河敗れて
バス走る」

ガレキの中、
路線バス・乗合タクシーは
地元住民を乗せ走っていた
公共交通が被災地の生活を支える(まさにインフラ)



Photo M.Fukumoto

名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

地域住民組織による公共交通運営の「老舗」 稲井地域乗合タクシー「いない号」 (宮城県石巻市、2004年12月1日運行開始)

- 事業主体：稲井地域乗合タクシー運行協議会(地区住民代表による協議会)、
運行主体：三陸タクシー(委託)
- 定時定路線。ただし地域内ではフリー乗降
- 運賃・市の補助金とともに、地域の大半(9割程度)の世帯が協賛金を拠出し維持
- 月1回の協議会で運行内容を検討

○路線バスの時と比べ便利に
本数増、狭い道路へ乗り入れ、行き
たい施設へ直行、需要に合ったダイヤ
○その上、経費も削減



→身の丈にあった「おでかけ」手段を
地域自ら「つくり」「守り」「育てる」
ことで、まちづくり(そして復興!)
にもつながる(=地域力)
→しかし、これは大変な手間がかかる

稲井の先輩、羽津いかるが地区もそうですね！

名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

東日本大震災後のバスの活躍

詳細はこちらを参照 (加藤博和、福本雅之：東日本大震災直後における路線バス事業者の対応に関する調査研究、交通科学、Vol.43、No.1、pp.4-10、2012.12)

- 電気も暖もとれ、無線もある(仮事務所にも)
- 被害を受け、通信・燃料確保に苦しみながらも、直後から避難・救援輸送(物資運び込みも)
- クルマを失った人の移動手段として機能(避難所・仮設住宅・遺体安置所アクセス、入浴バスなど)
- 鉄道代替、地域間輸送、対東京、対空港を一手に担う

地震発生時、多くのバス運転士が、バスを運転して
逃げた(自家用車でなく)ので、津波の後も走れた
「公共交通だから当然！」と

ただし、もともとバスが走っていない地域では
サービス提供ができなかった(しなかったのではない)

名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

しかし、ほとぼり冷めると・・・

被災地では・・・

- 仮設住宅地域では重要な足となった
- しかし、じきに多くの地域でクルマに戻ってしまった

東京では・・・

- 計画停電によって電車・バスから自転車・徒歩にシフト
- 発災対応・帰宅困難対策など課題山積

そもそも、地域公共交通には以前から「静かな津波」が押し寄せていた！



大阪府交野市 妙見東団地 (人口1,500人)

- 急坂を上らないと行けない
 - バスは時間1本
 - 団地内も坂だらけ。店舗はおろか、自販機さえない
 - 団地ゆえ急速に高齢化
 - 高齢者は運転できればいいが、中高生は運転できない
- 都市郊外はこんなところだらけ**



<https://myouken.chillout.jp/2022/06/30/hosimaru20220701/#toc3>

待合せタクシー「星まる号」を利用して

高齢、持病、免許の返納等で車、乗れない、買い物、離民の方に朗報です。

車に乗れず、買い物に困っておられる方に変、便利!!

一妙見東自治会交通問題検討部会から一買物の足の選択肢の一つとしてのご提案ですー加入は任意です

品揃え豊富なカインズ、平和堂、併せ30の専門店が内在

今、大人気の「フレンドタウン交野へ」一緒に買い物を!

バスに乗り(8分)、麓が尾団地で降り、少し歩き

(8分)「フレンドタウン交野」へ(計16分)

帰りは待合せタクシー「星まる号」で荷物とともに自宅まで。(20分)

ー とても、往復、簡単、便利。 楽々買い物 ー

◎何故 「フレンドタウン交野」に 特化?

品揃え豊富な「ホームセンターカインズ」、「大型食品スーパー平和堂」に併せ、近隣には珍しい130以上の専門店が在り、用が一挙にこなせるタウン。

妙見東自治会 交通問題検討部会
フレンドタウン交野、全景
30店の専門店リスト

- ① ホームセンター カインズ
- ② ショップワザ
- ③ 和食 平和堂
- ④ パン屋 丸の内
- ⑤ 肉屋 肉の楽
- ⑥ 和食 和食の楽
- ⑦ 和食 和食の楽
- ⑧ 和食 和食の楽
- ⑨ 和食 和食の楽
- ⑩ 和食 和食の楽
- ⑪ 和食 和食の楽
- ⑫ 和食 和食の楽
- ⑬ 和食 和食の楽
- ⑭ 和食 和食の楽
- ⑮ 和食 和食の楽
- ⑯ 和食 和食の楽
- ⑰ 和食 和食の楽
- ⑱ 和食 和食の楽
- ⑲ 和食 和食の楽
- ⑳ 和食 和食の楽

京阪バス麓が尾団地バス停

平和堂、マーケット フレンドタウン交野東口

FRUITS MARKET

JR高架を、くぐり抜けると

用して、皆んな、仲良く、楽しく、買物

品揃え豊富な「ホームセンターカインズ」、「大型食品スーパー平和堂」に併せ、近隣には珍しい130以上の専門店が在り、用が一挙にこなせるタウン。

「メリット」

- ① 特にお年寄りに負担のかかる、重い買物を同時に運んでくれるので、とても楽! (坂道、雨の日、暑い日、関係なし)
- ② 待合せタクシーはオンデマンド方式(乗りたいときにタクシー会社に連絡する方法)だから、*ロスが発生しない。
(*連絡ミス、時間ロス、費用ロス等)
- ③ 「フレンドタウン交野」は麓が尾住宅のすぐ裏にあり、歩いて近い。タクシーに乗っても格安。それを相乗りすればなお安い。
「近くて遠い」イメージのあったこの場所のアクセスを見直し、**利用しなれば損!**
- ④ ホームセンターカインズでは、大きい荷物を別途自宅配送の仕組みあり。(詳細別途)
- ⑤ この「フレンドタウン交野」にはお店だけでなく、飲食店も沢山。
本年春、「ローソン」「歯科医院」開店
- ⑥ 入会には初回入会金¥1000のみ。会費などはありません。

JR高架を、くぐり抜けると

(帰りの待合せタクシーの仕組み)

1. 乗車の代表がタクシーに、電話で依頼。2階の所定場所で乗車
2. 乗車後は乗車員数で割り勘。
3. 利用は「待合せタクシー「星まる号」会員のみ。
*(入会金1000円は会員登録発行、星まる号運営費等に充当)
4. 会員はタクシー待合場所で会員とわかる会員登録確認。
5. サークル会員はできるだけ、会員同士で待合せタクシーの乗車時間、メンバーを当日までに相互に決めておければ、メリットがでる。
6. サークル会員の相互の懇親、仲間づくりによって、時間的にも費用的なメリット以上に楽しい買い物グループができることを期待します。
7. 寒い時、雨の日、暑い時、バイク、自転車で買い物も大変! 誰でも希望すれば、サークルに入れるよ。

フレンドタウン2階のタクシー乗り場、待合せ場所

星田タクシーの呼び出し専用電話、すでにタウンに開設済み

日頃より弊社バスをご利用いただきありがとうございます。
さて、交野市南部を運行いたします弊社路線につきまして、この地域元の皆様や交野市様のご要望を踏まえて下記の通り既存路線を活用した新たな輸送形態に再編します。

記

- 実施日 2022年10月22日(土)(予定)
 - 改正内容 (別図1参照)
- (1) 16 京阪交野市駅・河内船場駅～南皇台循環系統の運行経路変更を行います。

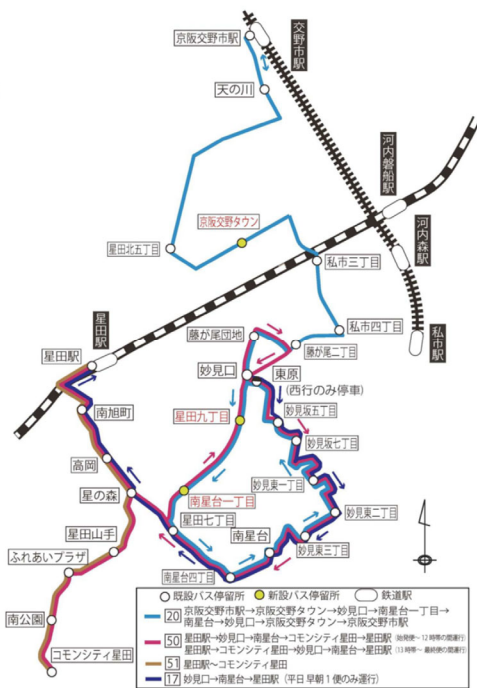
【現行】16 京阪交野市駅→さくら丘住宅→河内船場駅→妙見口→南皇台→妙見東二丁目→妙見口→河内船場駅→さくら丘住宅→京阪交野市駅 (一部河内船場駅・妙見口・南皇台起終点系統あり)
※朝夕時間帯 概ね50分間隔、昼間帯60分間隔 (平日17便、土日16便)

【改正】20 京阪交野市駅→京阪交野タウン→妙見口→皇台九丁目→南皇台一丁目→南皇台→妙見東二丁目→妙見口→京阪交野市駅 (一部妙見口止めあり)
※終日60分間隔 (平日14便、土日14便)

(2) 51 皇台駅～コミュニティ皇台系統の一部便を、南皇台地域を循環する経路に変更し、南皇台地域から皇台駅への利便を図ります。(全曜日7～19時帯 概ね60分間隔 14便)
※皇台駅～コミュニティ皇台間における、朝夕時間帯に皇台駅へ最短ルートで向かう便数は、概ね現行どおりです。

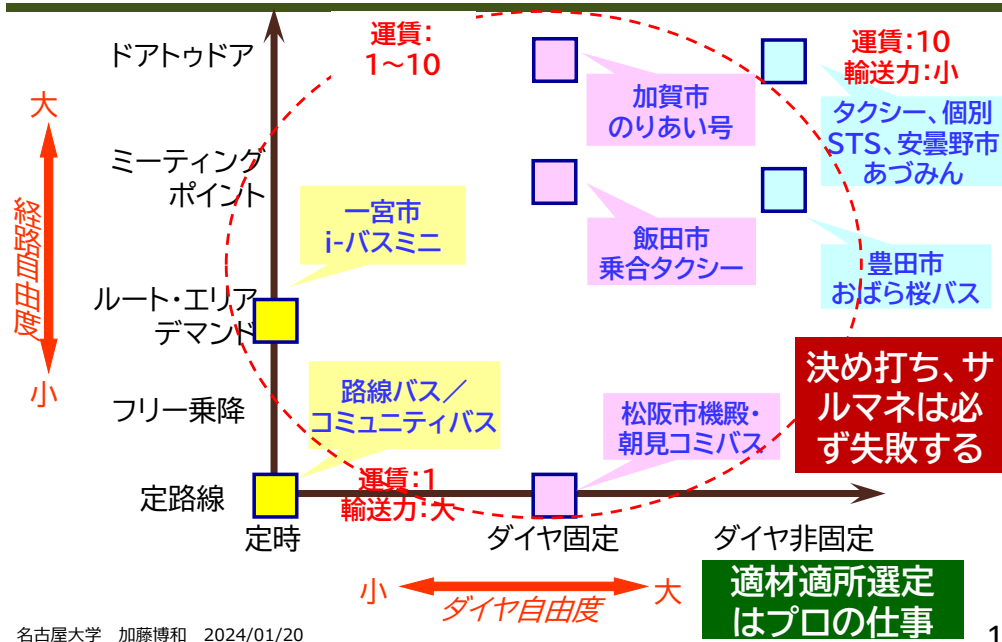
- 【改正】
- 始発～12時帯(皇台駅→南皇台を循環【時計回り】→コミュニティ皇台→皇台駅)
 - 50 皇台駅→南皇台一丁目→皇台九丁目→妙見口→藤が尾団地→妙見口→妙見東二丁目→南皇台→コミュニティ皇台→皇台駅
 - 13時帯～終発(皇台駅→コミュニティ皇台→南皇台を循環【時計回り】→皇台駅)
 - 50 皇台駅→コミュニティ皇台→南皇台一丁目→皇台九丁目→妙見口→藤が尾団地→妙見口→妙見東二丁目→南皇台→皇台駅

- (3) バス停を新設・増設します。
【新設】「京阪交野タウン(けいはんかたのたうん)」「皇台九丁目(ほしだきゅうちょうめ)」「南皇台一丁目(なんせいたいっしょうめ)」



「適材適所」を実現する輸送手段

-「オンデマンド」といっても多彩。バス・タクシー含め選択肢は無数-



安直な(オン)デマンド交通導入は公共交通政策を退化させる

- 公共交通空白地域をなくしたい? 歩くのがおっくうな高齢者に対応したい?
- 空バスやムダな迂回がなくなり、経費効率化?
- 需要に応じて走るので、サービスレベルが向上?

- オンデマンド交通を導入すると、**利用が少なくても経費が減るので、改善する気がなくなり、政策検討が停止する**
- 一方、AI経路決定などで乗合率が高まると称しているが、**地方部では需要が少ない上に希望OD・時刻がバラバラなので乗り合わない**
- ならば一般タクシーでできるのではないか?(多くのオンデマンド交通は、乗り合わず、**補助金で「安いタクシー」を運行しているに過ぎない。その補助額は1人あたり多額**)
- ライドシェア導入で、安全・安定で安価な運行のための**運転手を確保できる保証はない**

乗客どうし、乗客と行先、ニーズ(地域)とシーズ(運行事業者)のマッチングを同時実現「チョイスコとよあけ」

2019年3月25日運行開始 <https://www.choisoko.jp/>

事業主体:株式会社アイシン(自動車部品の会社)
運行主体:名鉄交通第三株式会社(タクシー事業者)、1乗車200円

まさに、生活バスよっかいちの正統な後継者と言える

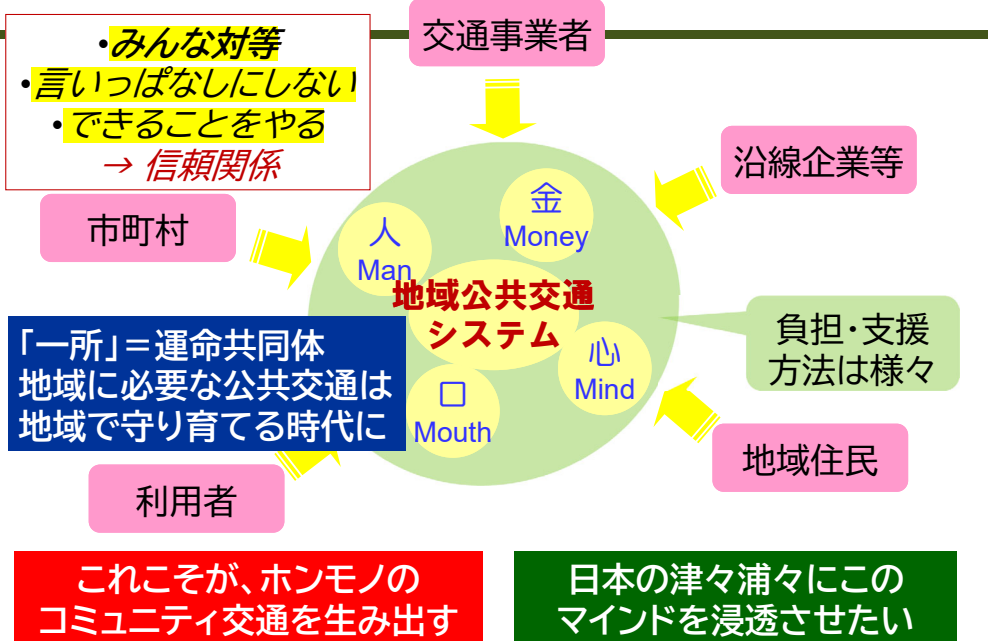
AI配車システムにより効率的な乗り合わせを実現



協賛企業・医院等への送迎を行い、運賃と協賛金を得る



「一所懸命」みんなでつくり守り育てる：まさに共創



「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

「一所懸命」をつくりだすコーディネーター



- 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とする **交通事業者**
→だけでは言葉が全然通じない
- インタプリター(翻訳)**
→言葉が通じるようになれば **コーディネーター(調整)**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
それがないとキーパーソンも活躍できない

※ 行政: やっかい払いではない。お金で解決できないだけ面倒

愛三岐で広まる、市町村がお膳立てした「地域参画型」公共交通

蒲郡市大塚地区支線バス「ひめはるくるりんバス」(21/04/03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)、「神戸」18年7月
- ◆ 松阪市: コミュニティ交通「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、「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、16年9月1路線、19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
- ◆ 蒲郡市: 「形原」15年4月、「東部」19年10月、「西部」20年1月、「三谷」21年1月、「大塚」21年4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

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)

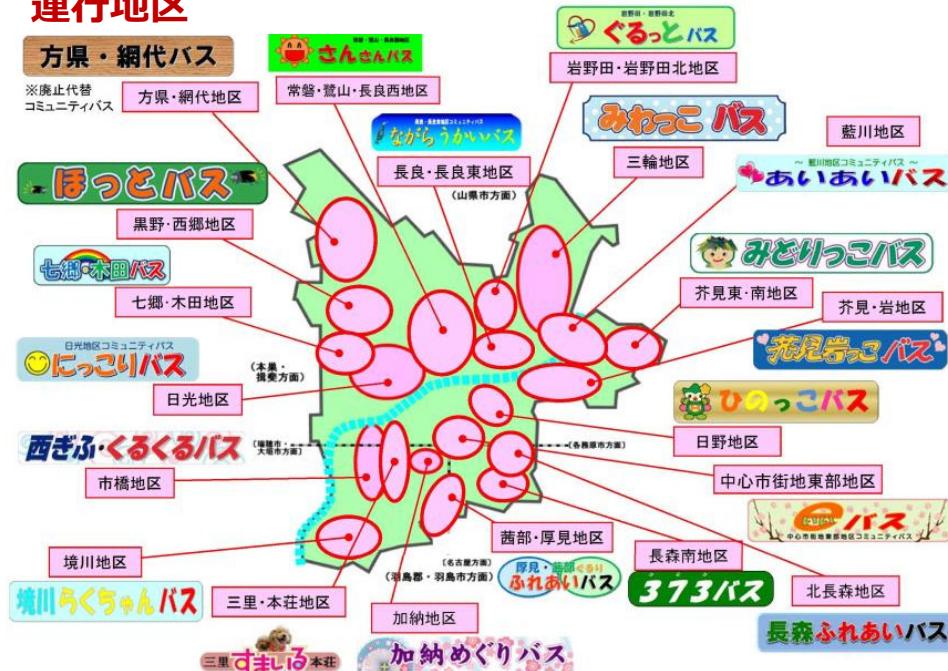


岐阜市のコミュニティバス運営ルール

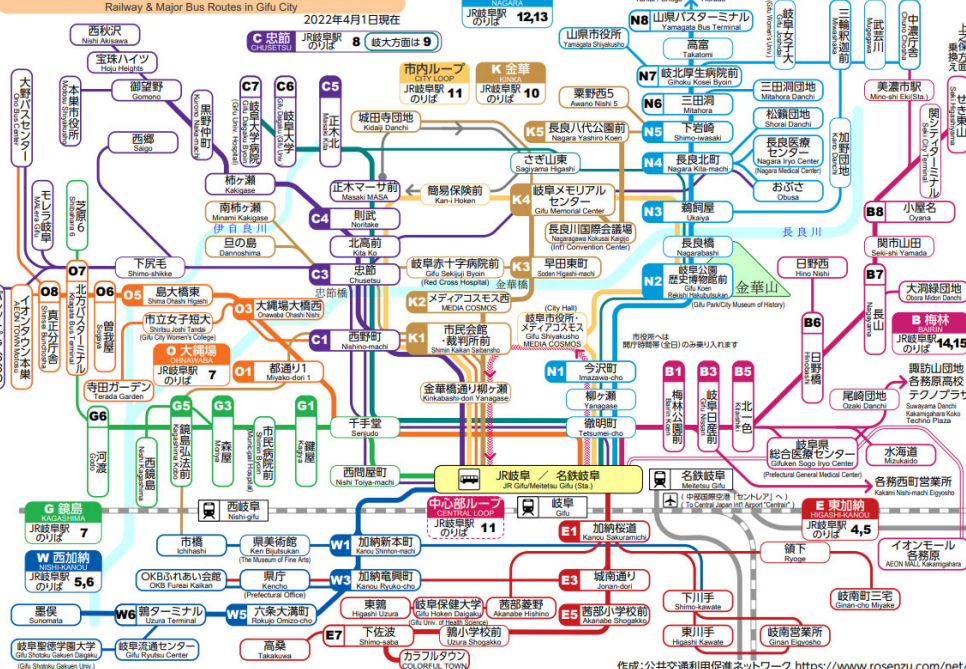
- ・地域住民: 「運行協議会」をつくり、路線・ダイヤ・運賃などを自ら決定。利用促進活動も実施
- ・市: 存続基準・補助上限を設定の上で運行支援・事業者選定

- ・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

岐阜市コミュニティバス運行地区



岐阜市と周辺部のバス・鉄道概略路線図



作成: 公共交通利用促進ネットワーク <https://www.rosenzumi.com/net/>

「おでかけ」確保策をおろそかにすれば・・・

運転できない人は生活が不自由
運転してはいけない人、するのがいやな人が
生きていくために運転を余儀なくされている

そして、だれでも、飲酒したら運転できない

クルマもスマホも使えない(mobility/digital divide)人を見捨てる社会へ?

「移動自己責任社会」

運転できない人でも暮らしていける
社会づくりこそ急務!

「おでかけウェルカム社会」へ

「地域公共交通」とは？

地域交通法（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、2020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

● 公共交通事業者（2条2）

- イ 鉄道事業者（鉄道事業法）
- ロ 軌道事業者（軌道法）
- ハ 一般乗合旅客自動車運送事業者
一般乗用旅客自動車運送事業者
自家用有償旅客運送者<対象旅客を特定しない>（道路運送法）
- ニ（略）
- ホ 一般旅客定期航路事業等を営む者（海上運送法）
- ヘ（略）

これを「おでかけ」と呼ぶ

コロナ禍は「大災害」！ 公共交通は大打撃！ 今も需要は戻りきらない

地方部では平均でコロナ前比約2割減

戻らない傾向が強いのは

- ✓ 大都市部（通勤・出張・買物）・・・オンラインへ移行
- ✓ 夜間（特にタクシー）・・・飲み会が減少なった
- ✓ 長距離（新幹線・特急電車・高速バス）
- ✓ 大学通学
- ✓ 高齢者・・・まだ怖い。おっくうに。体が弱ってしまった

そもそも、地方部の生活交通はほとんど赤字で、それを長距離輸送や大都市の黒字で支えていた
それが不可能になったので、
地方はそれほど減っていなくても、存続困難へ

中日新聞2022年9月5日朝刊1面



2000～2020年で
給料2割減、労働時間
2割増。若年が入らない

コロナで仕事がなくなり
離職が多数
コロナ後も戻ってこない

いわゆる「2024年問題」(本来、改善なんです)

項目	バス運転者の改善基準告示が改正されます!	タクシー・ハイヤー運転者の改善基準告示が改正されます!
1年の拘束時間	改正前(原則): 3,380時間 改正後(原則): 3,300時間	改正前(原則): 299時間 改正後(原則): 288時間
1か月の拘束時間	改正前(原則): 281時間 改正後(原則): 281時間	改正前(原則): 299時間 改正後(原則): 288時間
1日の休息時間	改正前(原則): 8時間 改正後(原則): 11時間	改正前(原則): 8時間 改正後(原則): 11時間

要は「運賃+補助金」が安すぎる



名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

自動運転（AI運転）の見通し

- 専用路での単独走行なら問題なく走れる
- 多くの人車が混在する市中で走るのはまだまだ課題だらけ(人よりずっと高く、ずっとヘタ)
- よって現段階では即戦力ではない

→しかし運転者が足りないの、いつかはその時代が来ないと大変なことに

ところで、「乗客が運転しない」のは、人間運転もAI運転も同じですね！

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)？
せっかくの貴重な運転士さんに有効に働いてもらうべき**

名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

2023年度 日帰り路線バスパック
お花とガーデン好きの方へ

「真鍋庭園」バスパック 日本最大級のユカガ「ガーデン」、深呼吸したくなる♪

【帯広駅発着】
大人/1,080円・小人/440円
★内容★ バス乗車券+入園券

【帯広駅発着】
大人/1,280円・小人/440円
★内容★ バス乗車券+入園券+ガーデンセンター09時～11時

【帯広駅→真鍋→空湯→真鍋→帯広駅】
大人/2,040円・小人/820円

「六花亭アートヴィレッジ中札内美術村」
六花の森・道の駅」バスパック ガーデンと芸術鑑賞、道の駅では十勝の食を堪能しよう！

【帯広駅発着】
大人/2,600円・小人/1,260円

★内容★ 帯広駅～道の駅までの送迎バス(往復乗車券+道の駅の入場券)・中札内美術村(入場券)・中札内の森入園券+道の駅の中札内十勝の食を堪能しよう！

2023年度 日帰り路線バスパック
グルメ&スイーツ好きの方へ

「どん田の豚丼」バスパック 地元の超人気店。並んで食べたがい♪

【帯広駅発着】
大人/1,220円・小人/1,040円

★内容★ バス乗車券+食事券(豚丼1杯)

「十勝ベーグル 限定スイーツ」バスパック スイーツ王国とも言われている帯広でしか味わえない限定スイーツを堪能できますよ♪

【帯広駅発着】
大人/740円・小人/520円

★内容★ バス乗車券+スイーツ1杯

「満寿屋パン麦音・ピート資料館」バスパック 北海道産ピートの歴史を学び、十勝産100%小麦を使用したパンを堪能♪

【帯広駅発着】
大人/750円 ※小人設定なし

★内容★ バス乗車券+入園券+満寿屋「パン麦音」特産パン1枚

「乗って楽しい」「降りても楽しい」おでかけ商品

名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

「乗って楽しい」「降りても楽しい」公共交通って？

(例えば・・・)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？

- 病院は基本的には「降りて楽しい」ところではない
- そこへの利用が一番多いバスは「乗って楽しい」か？
- 高齢者は病院しか行くところがない？(事実上サロン化?)
- 「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(例えば、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)
- 駅・ターミナルといった乗継拠点の居心地をよくすることも重要(明るく、テーブル、WiFi)
- 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

さてみなさん、地域に「集まりたい場所」ありますか？
(楽しい場所がないと、公共交通を走らせる意味がない)

名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

地域公共交通サービスの品質とは「おでかけ」のレパートリー

地域を楽しく
する仕事！

○品質＝「乗って楽しい」×「降りても楽しい」

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

➤ おでかけ品質が高いと交通需要量も大きく、乗合が起きて移動が割安、省エネ・低炭素(集積の経済)

○おでかけレパートリー(repertory)

高品質なおでかけがどれだけ**多く**提供できるか
「動ければいい」ではなく、住んで、訪れて「何ができるのか」をしっかり保障

➤ **そういう地域はQOLが高くなり、にぎやかになる**
地域の公共交通網は、魅力的なレパートリーを提供できていますか？

生活バスよっかいち沿線見どころマップ

生活バス沿線 見どころマップ 見どころ紹介

「いまは公共交通に乗らないけど、将来クルマを運転できなくなったら利用したい」と思いますか？

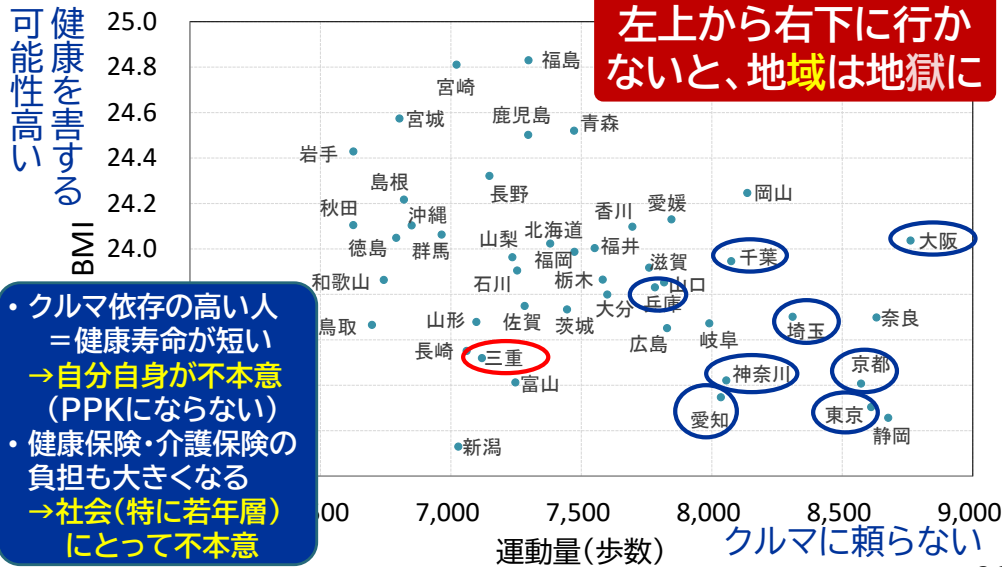
結論：ありえない！

- まだ元気な今でさえ、公共交通よりクルマの方が楽で便利で使いやすいから使っている
 - クルマはカーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自動
 - 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い
 - そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、公共交通を利用できるのか？
 - バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？ 電話予約できるか？
- 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
- **公共交通を使う人は、クルマを使う人より元気！**
 - **クルマに乗れるうちに公共交通も乗るようにしておくことが必要**
 - **太の大人でも乗り方を知らない人が多い。まず、公共交通乗車訓練と乗り方教室が必要。その次は・・・**
- 有効な手を打たないと、高齢者が増えても公共交通利用は出ない

田舎ほど運動せず不健康・・クルマ依存だから

歩数とBMIの関係(都道府県、2016、男性)

平成28年度国民健康・栄養調査



名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

36

愛知県警察「高齢者の交通安全対策グランドデザイン」(2019年3月策定)より

まとめ～交通安全に関する自身の状況・意識

主な交通手段

・一般・高齢者ともに自らが運転する自家用車が多く、次いで一般は電車、高齢者は徒歩の割合が高い

運転免許自主返納

・運転免許の自主返納について、返納しようと思っている人が60%程度いるが、その内の約8割が返納の時期を決めていないと回答している
 ・85歳以上では「3年以内に返納しようと思っている」割合が約4割を占める

安全運転サポート車

・安全運転サポート車について、高齢者は半数以上が知らないと回答しており、高齢になるにつれて乗り換えを考えていない割合が増加している
 ・約40%の高齢者は安全運転サポート車への乗り換えを考えていない

講習会受講回数と交通安全意識

・一般は、講習会受講回数を重ねるごとに交通安全意識が高くなっているが、高齢者は受講回数が0回においても自身の交通安全意識が高いと感じている割合が高い

移動の際の不安

・高齢者のほうが移動する際に非常に不安を感じている割合が高いが、不安を感じていない割合も高い
 ・不安の内容として、高齢者では「交通マナーやルールを守らない人が多く、怖い思いをする」が最も多く、次に「公共交通が整備されておらず、移動が困難」が多い

名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

37

「乗って楽しい」「降りても楽しい」 公共交通は「健幸」を実現する！

「健康」 + 「幸福」

- ・ 超高齢化社会に対応するために必須
 - ・ お年寄りになっても心身が弱らないようにする(予防)
 - ・ 弱ったとしてもできるかぎり自力で判断し行動できる(緩和)
 - ・ クルマに頼らずとも生活でき、交通事故も防げる
- ・ 子どもにとっても動きやすい環境づくり
 - ・ 保護者の負担軽減
 - ・ 人口減少・高齢化の抑制

名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

38

地域公共交通の公的維持スキームは 「健康(健幸)保険」のしくみと同じ

「公共交通は赤字」は世界の常識(東京・大阪が異常)
 地域の基盤として必要だから地域で支えるのが当然
 エレベータ・エスカレータと何が違うか？

- 公共交通維持のために、例えば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とする(つまり乗らない人も負担)
 (人口数万人の自治体なら、住民1人あたり年間数千円、月間数百円、1日数～数十円) → 保険料(バスではこれに国支援<特別交付税>原則8割)
- そのかわり、公共交通を安い運賃で利用できる
 (例えばワンコイン<100円>など) → 自己負担
 つまり、**「1日たった数～数十円で、あなたの「おでかけ」をがっちり保障！」**

保険料と自己負担の割合をどの程度にすべきか？

これだけの負担をして公共交通を運行する意味があるのか？

- 公共交通政策とは、「保険料や自己負担を納得して払っていただけるサービス」をつくり、それをうまく「案内」「PR」し、意識共有を進めること
 → **「おでかけ」サービス水準と負担のあり方を「地域」で決める**

名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

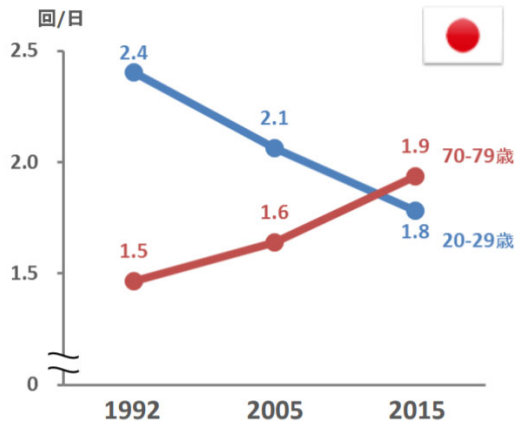
39

「おでかけ」を増やす高齢者、減らす若者

全国の都市における人の動きと変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

3 年齢階層別 一日あたりの移動回数



- ・若者:外出しなくてもIT利用や配送でいろいろなものが得られる
→ どうやって外に引っ張り出すか?
- ・高齢者:外出したいけど運転は怖いし公共交通は不便で使えない
→ どうやって安全・安心に動いてもらうか?

名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

40

「乗って楽しい」「降りても楽しい」は地域が参画してこそ実現する

地域公共交通の世界で

長年続いてきた「負のスパイラル(らせん)」

- 利用者 「不便だし、何か言っても変わらないし…」
 - 事業者 「利用が少なくて経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし…」
- それぞれがこう思っているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり
- 互いに話し合っ取り組むことができれば、いい方向(つまり「正のスパイラル」)に転換できるのでは?
- そして、地域のことは地域の人たちが一番知っているし、地域が責任もって頑張るべき

名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

41

共創の典型例としての「コミュニティバス」のはずが…

形から入るのはダメ!



Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」
(1995.11運行開始)

2020.1に累計5,000万人達成
東京23区に接する人口稠密地域

自治体による公共交通確保策の標準に

→ ところが、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(最近ではデマンドでも…)

さらに「コミュニティバス=自治体運行バス」というカン違いがまん延

- ・「企画・運営」と「運行」の分離による新しいビジネスモデル
自治体 :企画・運営(委託)
交通事業者:運行(受託)
→ 事業収支に煩わされない
- ・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
→ 旧弊な路線バスの概念を覆す
→ 地域に合った「適材適所」な公共交通実現に寄与

名古屋大学 加藤博和 2024/01/20

42

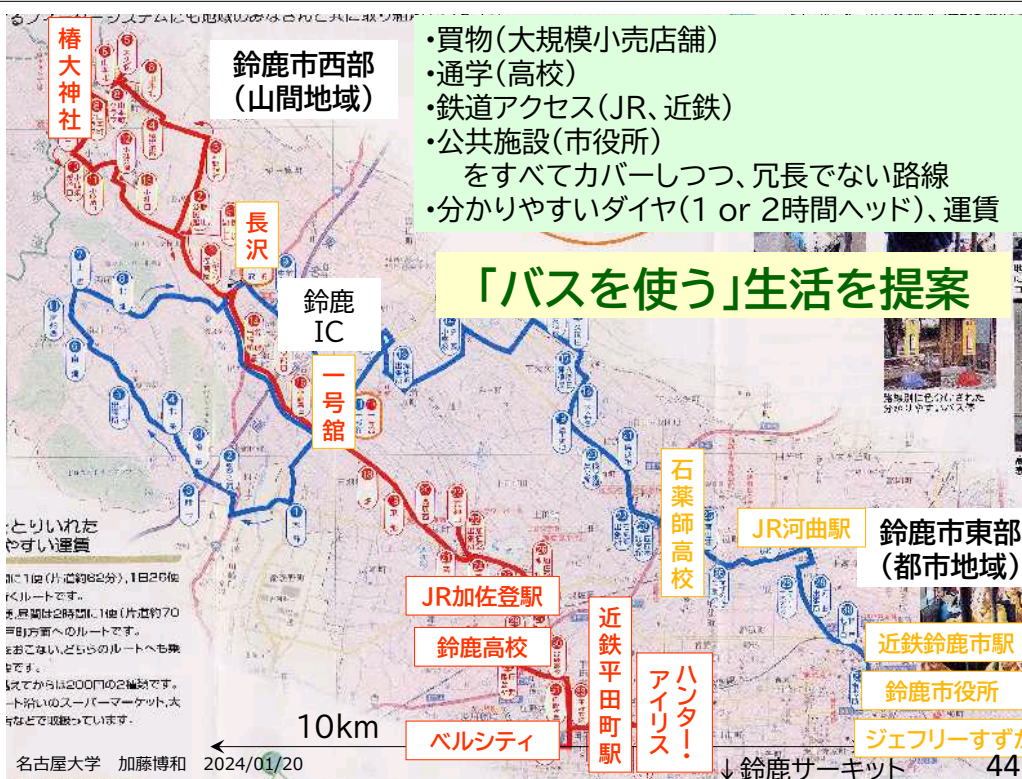
鈴鹿市西部地域コミュニティバス
2000年 3月10日(金) 運行開始!

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 2024/01/20

43



真の「コミュニティ」交通とは？

従来の自称公共交通は、2つの「バイ」

- ◆ 「ショーバイ」:公共交通事業者の一存(タクシー・路線バス)
- ◆ 「アリバイ」:自治体の施策(デマンド交通・コミバス)
- いずれもトップダウン → **利用者・地域のモラルハザード**
- **利用者・地域の顕在・潜在ニーズが見いだされ組織化されることで「身の丈に合った」「オーダーメイドの」地域公共交通システム形成**

それを必要と考える地域住民たちや
NPO等、そして利用者が**起点**となった取り組み

お願いしてつくってもらう地域公共交通から
自らつくり上げる地域公共交通へ

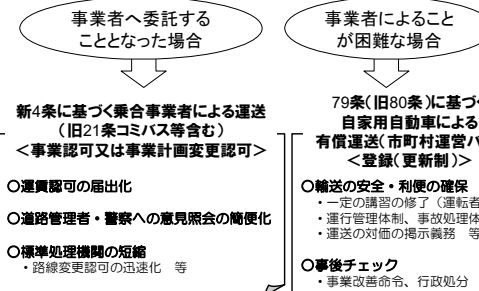
そして、2002年、
「生活バスよっかいち」誕生へ！



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」・・・まさに一所懸命の場

地域公共交通会議

- 【主宰者】
市区町村(複数市区町村共同、都道府県も可)
- 【構成員】
市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局(又は支局)、旅客自動車運送事業者(又はその団体)、一般乗合旅客自動車運送事業に係る労働組合の代表者、道路管理者、都道府県警察、学識経験者等(地域の実情に応じて)
- 【目的】
- ・地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態(市町村運営バスの必要性を含む)、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、例えば地域の交通計画を策定
 - ・輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を説明(地方運輸局において審査)



「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場(特区)

- ・ **地域として必要な路線(乗合バスのみ)の変更を自ら協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化(運賃・路線・車両など)**
- ・ 通常の乗合事業ではできない「オンデマンド運行(区域運行・路線不定期運行)」「タクシー車両利用」も可能に
- ・ **しかし一番大切なのは・・・「一般乗合路線なら何でも認定できる」こと(法的には一般路線とコミバスで何ら差はない)**

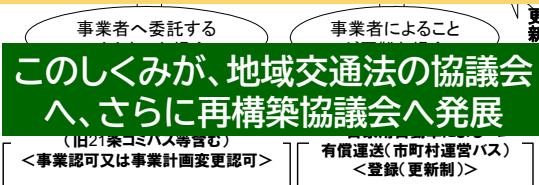
2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議 「地域公共交通会議」・・・まさに一所懸命の場

地域公共交通会議

【主宰者】
市区町村（複数市区町村共同、都道府県も可）
【構成員】
市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、
旅客自動車運送事業者（又はその団体）、一般乗
客の労働組合の代表者、道路管理者、都道府県警
（地域の事情に応じて）

実は、私が発案！
生活バスよっかいち
がヒントに

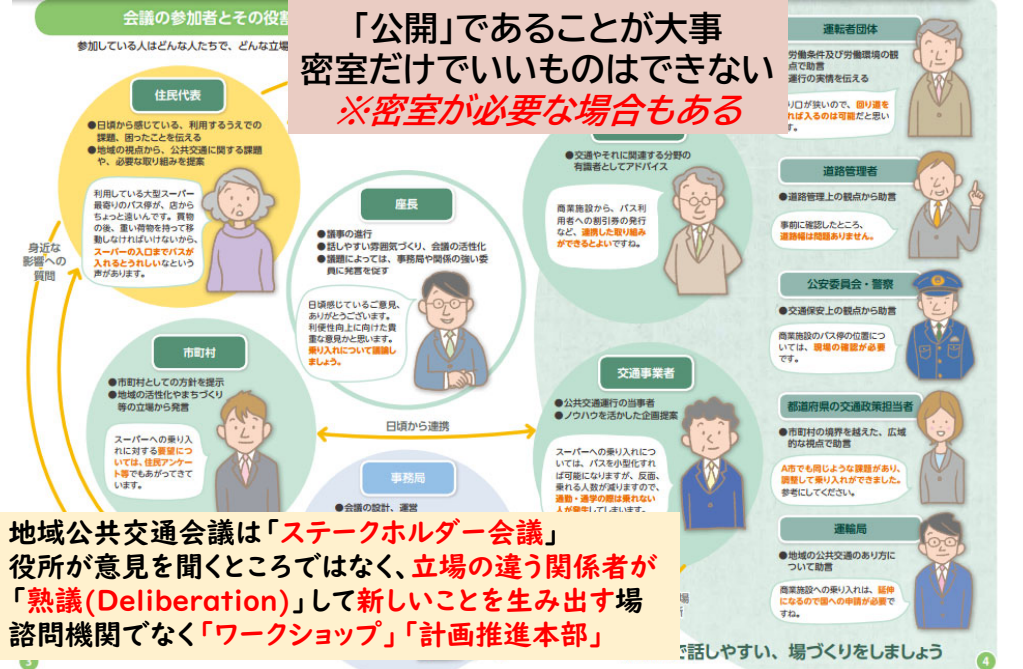
地域で話し合っ決めてることを
「おまけ」をつけることで促進する
しくみ



こんなことも知らないで「地域公共交通会議は不要」と国の会議で公言する首長がいるらしい・・・

「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場(特区)

- 地域として必要な路線(乗合バスのみ)の変更を自ら協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化(運賃・路線・車両など)
- 通常の乗合事業ではできない「オンデマンド運行(区域運行・路線不定期運行)」「タクシー車両利用」も可能に
- しかし一番大切なのは・・・
「一般乗合路線なら何でも認定できる」こと(法的には一般路線とコミバスで何ら差はない)



地域公共交通会議は「ステークホルダー会議」
役所が意見を聞くところではなく、立場の違う関係者が
「熟議(Deliberation)」して新しいことを生み出す場
諮問機関でなく「ワークショップ」「計画推進本部」

国が丸抱えしてくれたら ありがたいような気がするけど・・・実は・・・

20世紀はそうだった。
鉄道・乗合バス・タクシーは国の認可制
需給調整規制(参入退出規制)の下、
独占事業者が「内部補助」によって路線網維持

- 自治体・地域は要望か陳情、あるいは(事業者がやってくれず、事業者の邪魔にならない場合のみ)自力で走らせるかしかできない
- 一方、地域が何もしなくてもそれなりに維持されるので、公共交通が必要という認識や貢献への意欲が生まれにくい(モラルハザード)
- その結果、地域公共交通が衰退したのではないかと？
(これは、いまのJRローカル線も全く同じ状況)
- いま、独占事業者の代わりに国が丸抱えしたら・・・
- 地域の細かなニーズが分からず、地域に合った便利な公共交通サービスが提供されないのでは？
- ビジネス的な発想に欠け、赤字垂れ流しになるのでは？(高度成長期ならいざ知らず、人口減少下でいったいだれが払うの?)

さて、四日市の公共交通サービスは とても褒められたものではない

- 生活バスよっかいちができたのは、それまでの市運行バス3路線が不振だったため
- その後、保々での乗合タクシー実験(2003~4)は不調のうちに終了
- 水沢でのコミュニティバス実験(2014~15)も不調
- 2016年1月、神前で講演したが、それっきり
- 2020年2月には八郷で講演したが、またしてもそれっきり
- 一方、不振と言われた市運行バス3路線は、形を変えながら現在も残っている
- 2020年10月運行開始の「こにゅうどうくんライナー」は、コミュニティバスと路線バスの中間
- 生活バスよっかいちと並んで有名な四日市あすなろう鉄道は存続し、キオクシア・四日市大学へは連節バスも運行。しかし、市内の一体的な公共交通網形成にはほど遠い

地域の関係者の連携と協働の促進

目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設... また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が図ったときは再構築方針を作成...



バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

「地域公共交通利便増進事業」の拡充... 「道路運送高度化事業」の拡充... AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設...



3つの共創 「官民」「交通事業者間」「他分野」

ローカル鉄道維持改善での法定協議会活用、法定計画位置づけ <大半の報道がこれしか扱っていない>

エリア一括協定による長期間サービス保証を国が支援(とりあえずバス) 公共交通をインフラと位置づけ公的資金活用

協議運賃を鉄道・タクシーに拡大 バスとの共通・一体化も可能

のるかそるか、いまが分かれ目

- 2020年11月:改正地域交通法、独禁法特例法(地域バスの共同経営<カルテル>が可能に)施行
2021年5月:第2次交通政策基本計画閣議決定
2022年2~7月:ローカル鉄道刷新検討会、地域交通リ・デザイン検討会
2022年10月~23年1月:交通政策審議会地域公共交通部会<予算への反映、法改正検討>
2023年10月1日:改正地域交通法等施行

基本は、地域で必要なことを精一杯考え、実行する。
そのために国の助けを仰ぐ。時には提案する。
そのため、「地域公共交通計画への位置づけ」が国庫補助の要件に

考え方を180度改めていただきたい！ でないと、減じる！

振り返ってみれば...

- 生活バスよっかいちは、やはり先進的だった
その後の国の制度は、生活バスよっかいちのコンセプトをなぞっている
「公共交通の存在意義(大切さ)」「ビジネスモデル」「地域活性化の切り口」を示した
私自身、生活バスよっかいちに関わらなかつたら、いまのような仕事はできていなかった
生活バスよっかいちは、やっぱり宝です！

地域公共交通の「あいうえお」

- ありがたい(あることが難しい)
いきがいくくり(健幸)
うんてんいらす(安全安心)
えんのしたのちからもち(肝腎かなめ)
おでかけ、おもてなし(住んでよし、訪れてよし)

地域公共交通は目的でなく手段
利用されありがたい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)?

みなさん、1つでいいので
新しいことをやってみてください

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！

ぜひ「おでかけウェルカム環境づくり」に参加してください！
そして「健幸」なまちにいきましょう！

みなさん、ぜひ、地域公共交通を、そして地域を、
日本をよくするため、いまこそ決起しましょう！

“Think Globally, Act Locally”

交通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を削減できる交通システムソリューションを追求する一方、
「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

加藤博和

検索 

質問、問い合わせは下記で

kato@genv.nagoya-u.ac.jp Facebook: buskato

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

(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・有識者等、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>