

## 協議会運営・会議資料 ー地域と公共交通のリ・デザインを図るために

福島大学 経済経営学類 教授  
前橋工科大学 学術研究院 特任教授

吉田 樹

<https://www.facebook.com/itsukkey>

## はじめに一求められる「不易流行」

- 公共交通は、運転できない高齢者と高校生の為に必要？  
✓ 自家用車以外の「選択肢」を求める若者層
- 他地域の「先進事例」で、自地域の課題は解決できる？  
✓ 事例が「相場」になり、「やった気になる」ことが問題
- メジャー企業や大学との「連携」で課題が解決できる？  
✓ 「共創」がバズワードになり、「実証実験」が目的化  
✓ 「アジャイル」で改善・・・と言われるが手立てが不明瞭  
・「共創」は、地域と交通の「強壮」が目的。「共瘦」に非ず
- 運転士不足問題は、自動運転やライドシェアで解決する？  
✓ 自動運転は「新薬開発」。運転士不足は人件費不足に起因。ライドシェアもオンデマンドも「場所を選ぶ」  
私たちは「新たなこと」を受け止めつつも、  
「変化しない本質」を忘れてはならない  
「協議会」に求められる姿勢は「不易流行」にあり

## 持続する都市や地域のために公共交通がある

### 公共交通の再設計(リ・デザイン)が目指すもの

#### 「移動自己責任」の現状

- 大都市郊外や地方部は、自家用車保有が前提の都市構造  
→ 交通分野の家計支出が高額
- 公共交通分担率が高い大都市圏は「駅以外」へのアクセスが課題に

#### 移動を支える主体の疲弊

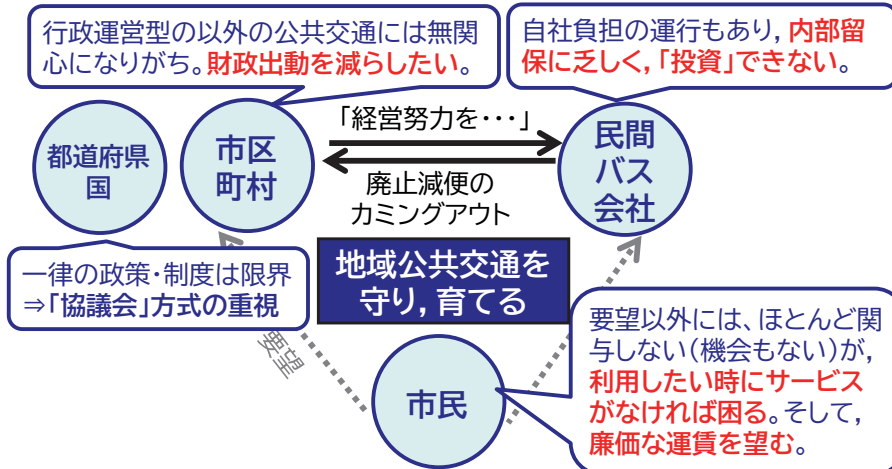
- 運転士不足に直面する運輸産業
- COVID-19後の移動需要減少  
→ 国際的に稀な収益事業を前提とした公共交通の維持(内部補助)スキームの限界



都市や地域／個人のWell-being実現を目指す  
交通のカーボンニュートラル、移動困難の解消、地域再生・・・

## 地域公共交通を支える主体ー実は不在？

### 日本の公共交通は「コストシェアリング」の視点が弱い



この構図を変えなければ、問題は何も解決しない・・・

## 求められる地域交通の戦略的マネジメント

### ■ 交通政策基本法(2013年12月4日)

(交通に関する施策の推進に当たって基本的認識)

第二条 ……交通が、国民の**自立した日常生活及び社会生活**の確保、活発な地域間**交流**……を実現する機能を有するもの……

- ➡ □ 「生活」を支える： 運転しない方も、活動目的を満たせる
- 「交流」をつくる： 運転しない方も、「おでかけ」機会がある

### ■ 「前回の」地域交通法改正(2020年11月27日)

◆ 「競争」から**「共創」へのメッセージが明確に。今改正でも踏襲**

- ① 「**輸送資源の総動員**」…「使える手段」は、利用したい
- ② 「**共同経営**」…黒字バス事業者も「**交通調整**」が可能に
- ③ 「**束ねる**」…特定事業(利便増進実施事業)の対象

**市民の生活を支え、交流機会をつくる地域交通を  
ビジネス(経済)と合意形成(社会)の合わせ技でリ・デザイン**

## 「協議会」を地域交通政策の“OS”に

### ■ 「協議会」の合意形成を回避する事例が散見

- ◆ 新技術の導入で注目される市町村には、地域公共交通計画や協議会の**「外側」で取り込まれる例**が存在
  - 計画への記載がない／計画自体が存在しない例
  - 協議会を別に設置する／自治体内部や政治的に決定する例
- ◆ 規制改革の議論では「協議会」の合意形成を不要とする意見も  
⇔ 地方分権「改革」からの逆行(市町村の発言であれば問題)

### ■ 「協議会」の重視は、移動課題の解決を阻害しない

- ◆ 地域交通政策は、**交通事業者や地域住民等との責任分担が必要**…行政だけでは完遂できない(⇒「共創」へのシフト)
  - ➔ **合意形成の過程なくして、相手からの「信頼」は得られない**
    - **新技術への「なじみ」醸成にも、この過程が必要**
  - ➔ 人口減少局面では、既存プレイヤーを排除した「破壊的な再編成」は果実ではない(マクロ的には、ゼロサムの可能性)

## 地域公共交通に関わる「協議会」

### ■ 地域公共交通会議(道路運送法施行規則第4条の2)

◆ **地域の実情に応じた乗合輸送の態様**、自家用有償旅客運送の必要性和対価に関する協議を行う

#### 2023年10月改正

- 乗合輸送の協議運賃の意思決定は「**運賃協議会**」に分離。住民、利用者、利害関係者の意見を聴くプロセス(公聴会)も求められる
- 自家用有償旅客運送の「**運営協議会**」は地域公共交通会議に編入

#### □ 必須構成員

主宰者(都道府県・市区町村)の長、一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民または旅客、地方運輸局長、一般旅客自動車運送事業者の運転者が組織する団体

#### □ 自家用有償旅客運送の協議を行う場合

現に自家用有償旅客運送を行つているNPO等

#### □ 路線や時刻を定めた運行を行う場合(自家用有償を含む)

道路管理者、都道府県警察

#### □ 学識経験者や「運営上必要と認められる者」の参画も可能

## 協議を調えることで可能になる主な特例

### ■ 下記の「特例」に関する内容は「協議事項」にあたる

- **路線不定期運行又は区域運行の実施**
- **乗車定員11人未満の車両の使用**
- 最低車両数基準(常用5両、予備1両)の緩和
- 他の旅客自動車運送事業との車両の併用
- バリアフリー適用除外(車両総重量5t以下+定員23人以下の車両の場合)
- 乗合事業の申請時の路線図(路線、道路種別、キロ程等)の添付省略
- クリームスキミング的運行の弾力的な取り扱い
- 行政処分等による事業計画の変更(拡大)の制限緩和
- **路線の廃止又は休止の届出時期の短縮**  
※ 市内完結路線以外：地域協議会の分科会に位置づけられた場合
- **自家用有償旅客運送の実施(対価の設定を含む)**
- **処理期間の短縮**
- 公安委員会への意見聴取の簡素化
- 乗合事業の新規許可申請時の添付書類の省略
- **運賃・料金の設定、変更は、「9条4項の協議会(運賃協議会)」へ**

# 地域公共交通に関わる「協議会」

## ■ 法定協議会（地域交通法第6条）

- ◆ 地域公共交通計画の作成と運用： 地域交通の課題を発見・共有し、政策の目的と道標や責任分担を定める地域公共交通計画
- ◆ 法定協議会化で参加応諾義務と結果尊重義務が発生
  - 関係者間の合意形成を図るうえで有用

### 基本的な構成員(例)

- 計画作成市町村
  - ・ 市町村長
  - ・ 関係部署長
- 関係公共交通事業者
  - ・ 公共交通事業者（バス・タクシー等）
- 関係道路管理者・関係港湾管理者
  - ・ 地方整備局（国道事務所）
  - ・ 都道府県（出先機関）
- 計画内の事業実施主体
  - ・ 利用促進策を行うNPO等（※事業内容に応じて選定）
- 関係公安委員会
  - ・ 地元警察署
- 利用者
  - ・ 利用者代表
- 学識経験者
  - ・ 大学等

### 課題に対応した構成員(例)

- 利用者等
  - ・ 商業関連（商業施設、商店街連合会等）
  - ・ 高齢者関連（老人会連合会等）
  - ・ 子育て関連（子育て支援組織等）
  - ・ 障がい者関連（障がい者支援組織等）
  - ・ 教育関連（学校等）
  - ・ 医療関連（病院等）
  - ・ 福祉関連（福祉施設、NPO等）
  - ・ 観光関連（観光協会等）
  - ・ 物流関連（宅配事業者等）
  - ・ 金融関連（地方銀行等）
  - ・ 交通従事者関連（運転手代表等）

### その他(例)

- 地方運輸局
- 近隣市町村
- 都道府県の公共交通担当者
- 公共交通やマーケティングに関する専門家
- ※ オブザーバーとしての参加も考えられます

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【入門編】p.45

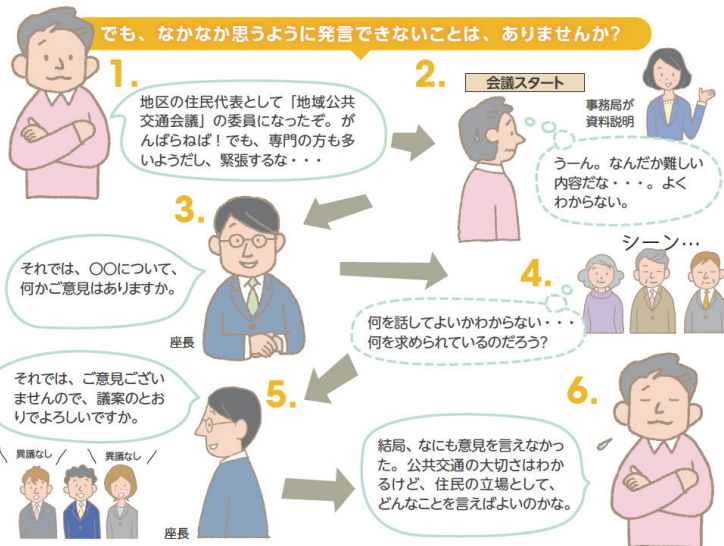
# 地域公共交通に関わる「協議会」

## ■ 地域協議会（道路運送法施行規則第15条の4第2項）

- ◆ 地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保に関する協議会
  - 地域間幹線系統補助の要件である「生活交通ネットワーク計画」（三か年計画）の策定を専ら進めてきた印象
  - 地域公共交通計画と補助制度の連動化で、法定協議会化も
- ◆ 市内完結路線以外は、路線の休・廃止に関わる申し出がこの協議会に出されることが多い
  - 各市町村の地域公共交通会議等が「分科会」に位置づけられるケースでは、実質的な協議が委任される
- ◆ 都道府県が主宰。少なくとも、関係市町村、運輸局、関係旅客自動車運送事業者が構成員となる。地区別の「分科会」設置も可

これらの「協議会」を地域交通のリ・デザインに向けた“Operating System”とできるか？

# 「協議会」によく見られる光景



国土交通省中部運輸局リーフレット「地域公共交通ー活発で良い議論ができる会議のために」より

# 「協議会」を“OS”として機能させるために

## ■ アジェンダの明確化と「信頼」の構築が重要

- 各回の協議会で「何を」議論するのかを明確にする
  - コンサルや交通事業者の資料「だけ」で臨まない
- これまでの「到達点」や、次回に向けた「宿題」を確認する
  - 議論が「前向き」になる。次回の協議会までに事務局が何を準備すればよいかも明確できれば前進する
- 行政と公共交通事業者は一定の緊張関係下で連携を強化
  - 部会や分科会の定期的な開催が有効
- 市民／利用者代表の委員が持つ「疑問」を掘り下げてみる
  - 資料の事前配布は必須。「市民WG」の実施も有効
- 協議会構成員以外のプレイヤーにも関心を持ってもらう
  - 配布資料や議事(要)録のホームページ公開は必須
  - 地区の移動手段確保を検討する「場」は別に担保

# 協議会資料の作成手法

## ■ 路線の新設・変更の「要点」を資料の冒頭に明示

### 1 協議内容

路線名	片浜・柳沢線
内容	路線新設
実施事由	愛鷹地区住民が沼津駅方面への往來を行うための利便性向上、また市西部地区の路線バス利用状況に合わせた路線再編の一環として、現在運行する「ミューバス片浜駅循環」の退出(路線廃止)及び「柳沢線」の退出(一部系統廃止)に伴う退出区間を補完するバスとして、道路運送法第4条に基づく路線運行を開始する。
実施予定日	令和4年4月1日(金)
検討の経緯等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在運行している「柳沢線」について、ららぽーと沼津や沼津市立病院よりも西側の区間について年々利用者数が減少していることから、路線の退出を含んだ運行内容の見直しが必要となった。</li> <li>・「沼津市地域公共交通利便増進実施計画」内施策の市西部地区路線の再編の一環として行うものとし、退出する「ミューバス片浜駅循環」に伴って新設する「ららぽーと・原田地・原駅線」等と関連付けた見直しを実施した。</li> <li>・「柳沢線」「ミューバス片浜駅循環」の廃止区間を補完するため、片浜駅での鉄道もしくは「原線」との乗継によって沼津駅方面への移動の回数確保を図る。</li> </ul>
関係機関との調整	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年7月から1月 運行事業者協議済</li> <li>・令和3年11月から12月 地域住民へ説明</li> <li>・令和4年1月 交通管理者(警察)協議済</li> </ul>

沼津市地域公共交通協議会 令和3年度第3回協議会 資料より

# 協議会資料の作成手法

## ■ 路線の退出申出に「市の考え方と対応案」を明示

資料5-9

退出意向申し出路線に対する沼津市の対応について

退出申し出のあった下記の各路線について、事業者より提出された退出もしくは運行計画に対する沼津市の対応は下記の通りとする。

①船津線(路線No.7)
◆今後に関する事業者意向【現状の運行を維持することとし、継続協議とする】
<路線の概要> 本路線は、富士駅、吉原中央駅から根方街道を通り、東平沼で富士急シティバスの運行する根方線と接続し、沼津駅方面との往來に利用される路線である。 <利用の状況> 利用が少なく、事業者としての欠損額も大きくなっている。 <協議の状況> 富士市と事業者との間において、他の富士市内路線も合わせた再編について協議中である。
◆市の考え方及び今後の対応【現状の運行を維持することとし、継続協議とする】
従来、本路線は沼津駅までを結ぶ地域間幹線系統として運行していたが、令和元年9月末をもって退出(区間短縮)となった路線であり、その際に根方線との接続系統を維持し、市跨ぎの移動手段を確保することとした経緯がある。利用は多くないものの、本路線の代替手段は考えにくく、維持が必要な路線であると考え。今後、他路線も含めた再編について協議するとの意向であることから、本市においても富士市や事業者、また接続路線を運行する富士急シティバスとも協議しながら、今後の検討を進めていく。

沼津市地域公共交通協議会 令和3年度第3回協議会 資料より

# 地域公共交通計画の策定と運用

## ■ 一見、「綺麗な」計画の概要ですが…

★地域公共交通網形成計画 概要(案) 「お題目」になりやすい

①基本的な方針：「まちづくりと一体となった公共交通(仮)」 **基本方針**  
 ・拠点同士のネットワーク ・駅周辺の空間再編 ・既存路線との接続向上 ・郊外交通確保

③基本目標

この「行間」を埋めるのが計画と協議会の役割

④目標達成のための施策

①拠点同士を結ぶネットワークの強化

②待合環境の利便性向上

③生活交通のサービス確保

④新技術の研究・活用

② 駅、バスターミナルの再編  
 わかりやすく利用しやすい情報の提供  
 ③地域の実情に応じた移動手段の確保  
 郊外部での運行維持  
 ④共同運行等による効率化、乗り継ぎ向上  
 利用促進企画バックの実施

それぞれの計画事業は、何を解決するのか? 何を目標するのか? どのように始めるのか?

⑤達成状況の評価  
 ・継続的なマネジメント体制の構築(協議会)

# 地域公共交通計画の策定と運用

## ■ 一見、「綺麗な」計画の概要ですが…

★地域公共交通網形成計画 概要(案)

①基本的な方針：「まちづくりと一体となった公共交通(仮)」  
 ・拠点同士のネットワーク ・駅周辺の空間再編 ・既存路線との接続向上 ・郊外交通確保

③基本目標

④目標達成のための施策

①拠点同士を結ぶネットワークの強化

②待合環境の利便性向上

③生活交通のサービス確保

④新技術の研究・活用

② 駅、バスターミナルの再編  
 わかりやすく利用しやすい情報の提供  
 ③地域の実情に応じた移動手段の確保  
 郊外部での運行維持  
 ④共同運行等による効率化  
 利用促進企画

「PDCAサイクル」…何も言っていないことと同じ

目標と手段が区別できていない

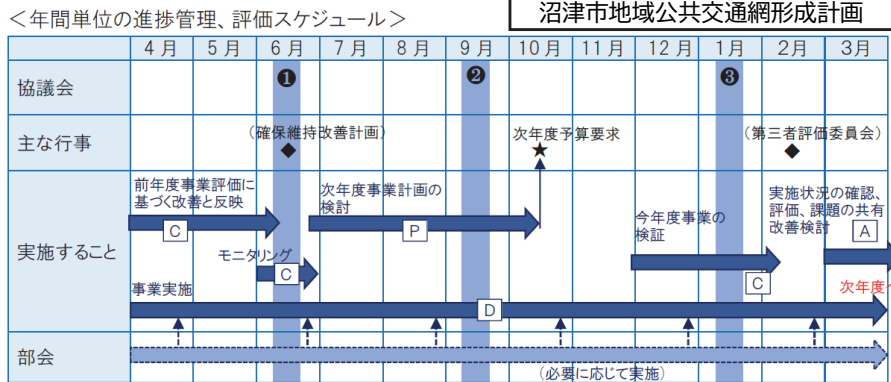
⑤達成状況の評価  
 ・継続的なマネジメント体制の構築(協議会)

・PDCAサイクルによる施策推進 **マネジメント**

# 地域公共交通計画の策定と運用

## 「通常の」協議会開催時期は予め定めておく

- ◆ 確保維持改善計画、自己評価、予算要求の「**主要3タイミング**」を念頭に、「**年間**」そして「**計画期間中**」の**行動指針**を明確にしたい
- ◆ 路線の新設・変更など「**処理期間**」がある場合は開催時期に留意



# どのようなマインドが必要か

## この分野は「調整」と「合意形成」の連続です

- 交通政策の立案は地方公共団体でも、実際に運行するのは公共交通事業者(しかも「**真の**」本数が県内とも限らない)
    - ⇒ **公共交通事業者**に受け止めてもらえる「**文脈**」が必要
  - 相手からの「**要望**」をどこまで受け止めるか
    - ⇒ 「**Yes**」か「**No**」が答えとは限らない
    - ⇒ 「**No(Yes), but...**」の「**but**」以下の**選択肢**をどこまで用意できるかが鍵(+できることから始める)
  - 国の規制や事業制度のため「**できないこと**」が多い?
    - ⇒ 国は「**安全規制**」に重点。**協議会の意思決定を尊重**
    - ※ 各運輸局さらには担当者により「**解釈**」に幅。この点は突き詰めてよい
- まずは「対話」、でも「臆せず」。これが基本的姿勢**  
**モビリティサービスが高度化しても、この文化は不変**  
**但し、客観視することで「対話」は進みやすくなる**

# 「共創」は「単独」で取り組むよりも難しい

## 事業者間の「共創」で「バス幹線軸」を構築した八戸市

- ◆ 八戸駅・中心街間の路線バス(複数事業者)運行計画を**市の調整**で**一体的に設定**。運行間隔平準化と減便による「**生産性の向上**」と「**分かりやすさ・便利さ**」の両立を図った。

中心街方面発車時刻 (八戸駅発/午前9時台)

	0	10	20	30	40	43	50	58	59
Before (112.5回)		③	① ③		① ③	② ③	① ②	③ ①	①
After (90.5回)	①	①	①	①	①		①		

**【効果】** 両事業者とも「**乗客増**」「**黒字化**」達成(2008年度)  
 (乗車人員)135万4千人 → 144万1千人 乗客 6.4%増  
 (収支)1,567万円の「**赤字**」 → 2,556万円の「**黒字**」

事業者間共創で基本要素を保つ「**しぶとさ**」を持ってきた  
 しかし、この状況を実現するまでは「**茨の道**」だった...

# 八戸駅線共同運行化の議論を振り返る

## 「総論賛成」でも、「各論」で行き詰る

### 「総論賛成」だった合意事項

- ◆ 根城大橋経由と田面木経由を**20分間隔**で**交互に運行**する。
  - 八戸駅発「0, 10...分」、中心街発「5, 15...分」に当てはめる
- ◆ 運行時刻の調整を前提に、**のりばを統一**(八戸駅1番)する。
- ◆ 中心街に分散した停留所群を「**中心街**」と**束ねて表現**する。

八戸駅順	事業者順	属性	事業者	六日町発時刻	その他発時刻	根城大橋			田面木			八戸駅着時刻	西高校前着時刻	聖ウルスラ学院着時刻	八戸駅順	事業者順	聖ウルスラ学院発時刻	西高校前発時刻	八戸駅発時刻	
						水場通	田面木	その他	水場通	田面木	その他									
1	101	再生	商部	6:05	-	-	-	6:17	-	-	6:22	-	-	-	1	101	-	-	-	-
2	1	再生	市営	6:20	6:31	-	-	-	-	-	6:39	-	-	=	2	3	-	-	-	7:00

### 議論が紛糾した「各論」

- ◆ どの便をどの事業者が担当するか?
  - 新幹線到着直後をどの事業者が担当するか。自社他系統との取り回し(減便の割に仕業は減りにくい?)

# 八戸駅線共同運行化の議論を振り返る

## ■ 合意の鍵 = (データ + 時間軸) × (対話 + ワルモノ)

### ① 課題を「データ」で客観視

- ◆ どの便をどの事業者が担当するか？
  - 東北新幹線八戸開業で新設された「新幹線シャトル」(八戸駅～中心街間の急行便)は、僅か一年で廃止。**乗降データで、途中停留所～中心街間の乗降が卓越することを確認**

### ② 取り組みの時間軸を形成

- ◆ 「小さな成功体験」から本丸を目指す
  - 『見せ方改革』から「共創」の土台を築くことも有効
- ◆ 代替案を「ゼロ・イチ」で考えない「対話」の素地になる
  - 八戸駅～中心街間の**共同運行化は、市外乗入路線を除外**
  - 各者の「特定輸送的サービス」(例:△△高校の通学対応便)は、等間隔ダイヤ、共通定期券の精算対象から除外

# 八戸駅線共同運行化の議論を振り返る

## ■ 合意の鍵 = (データ + 時間軸) × (対話 + ワルモノ)

### ③ 「対話」を「文化」に

- ◆ 八戸駅線共同運行化の議論を契機に、路線バス事業連絡調整分科会を常設化
  - 構成員が資料を持ち寄る形式・・・論点や対立軸が明確に
  - 各回の分科会では「**到達点の確認**」を行う(次回の冒頭でも再確認)。次回の**日程と「宿題」の内容はその場で調整**

### ④ 時に「ワルモノ」を演じる

- ◆ 山本雄二郎先生(武蔵野市公共交通活性化協議会初代座長)が遺した言葉
  - 「**第三者**」が時に**ワルモノ**になることも必要
  - 関係者の「考え」を読み解くことが必要。**伴走者の「経験知」に「三步進んで、二歩下がる」の繰り返し…しかし「対話」がなければ、リアルは変わらない**

# 「総論反対」でも「各論賛成」の場合がある

## ■ 飯能市吾野・東吾野地区の空白地有償運送

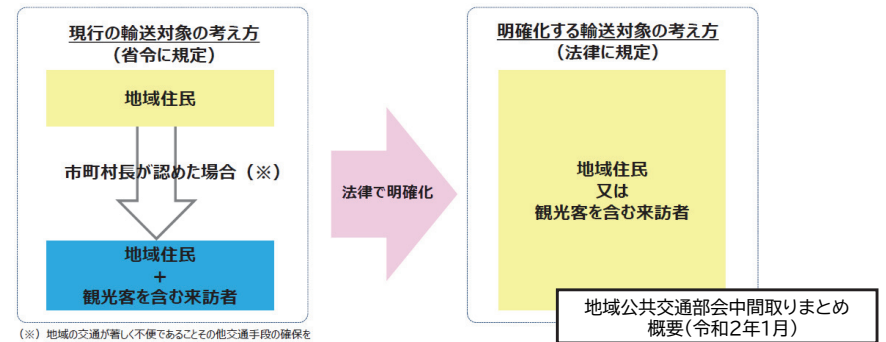
- ◆ 西武秩父線の沿線だが、バス路線も、駅待ちタクシーも無し。
- ◆ 飯能市の**地域公共交通計画**で、タクシーを補完する有償運送の導入を位置づけ。**区域外の輸送は、区域発の輸送に限定し、既存公共交通と分担することで、双方の供給効率を担保。**



# 「総論反対」でも「各論賛成」の場合がある

## ■ 自家用有償運送制度の2020年改正

- ◆ 地域公共交通会議(運営協議会)で、**自家用有償運送の輸送対象者や形態を限定することが合理的であれば設定可能**



「くらしの足」には「総論反対・各論賛成」の場面も  
伴走者の「経験知」を「セカンドオピニオン」で補う工夫も

## 地域交通には「ボトムアップ」の視点が必要

### ■ 在来の公共交通・・・多くは「与えられた」交通

- 在来の公共交通は交通事業者が主に運営。運行頻度が多い基幹路線の形態
- 地域・利用者の声が届きにくく、非基幹路線では「使われない」「守れない」公共交通に陥る可能性

支える人 使う人

### ■ 地域密着の「くらしの足」・・・地域「も」支える主体に

- 地域住民(組織)が運営に参画
  - 地域鉄道や地域間バスは自治体も
- 地域・利用者の声が届きやすく、非基幹路線でも「使われる」「守られる」可能性

支える人 使う人

地域「も」支える仕組みをつくり、育てることが重要  
「協議会」は、地区単位の取り組みに一定の権限を付与

## 「与えられた」交通を脱却し、課題解決へ

### ■ 会津若松市 金川町・田園町の取り組み

総合連携計画(22~27年度)の取組の中で見えてきた、一筋の光

バス事業者による実証実験運行 H23.7~H24.7

- ・市街地外縁部の空白地域対策として運行開始
- ・地元は運行支援委員会として事業者をサポート
- 利用状況の低迷により本格運行には至らず

実績：H23.7~H24.3

1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
9便 (3コース)	63便 (3コース)	4.1人



実証実験運行の検証 H24.8~H25.7

- ・利用者ヒアリングや高齢者全数アンケートによる検証

約2年前にわたる検証・地域との議論  
利用者の継続を望む声を受け、地元地域と協力し、社会調査の手法を用いた検証を徹底的に行う

運行可能性・運行方法の検討 H25.8~H26.6

- ・利用希望者との度重なる意見交換
- ・口コミによる利用希望者拡充の運動の展開

利用を希望する方を口コミで探し、その人達との意見交換を重ねる

住民主体コミュニティバスの取組 H26.7~

- 【住民コミュニティバス運営協議会の設立】H26.7
- ・継続したバスの運行を図っていくためには、地域が主体的に取り組んでいく必要があるとの認識から設立
- 【運営協議会の開催】H26.7~ 毎月1回開催
- ・毎月の運行実績の確認と共有・利用者の声の確認
- ・実績や声に基づいた利用促進策の検討
- 【「さわやか号」運行開始】H26.11~
- ・運営協議会が運営主体となり、運行を交通事業者が担う形で運行を開始

データや意見をもとに、持続可能な運行方法について議論を重ねる

運行量は1/5以下になったが利用者は2~3倍

実績：H26.11~H27.9 実績：H27.10~H28.9

1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者	1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
3便 (1コース)	12便 (1コース)	13.7人	3便 (1コース)	12便 (1コース)	10.9人

会津若松市地域づくり課作成資料

## 「くらしの足」を創り、育む仕組みづくり

### ■ ポイントは「できること」を紡ぎあげる

「くらしの足」で支える対象を明確にする  
上記に応えるサービス内容を立案する

施設提供・広告物の作成  
自らが運転・運行・予約管理

知恵  
をだす

チカラ  
を貸す

「くらしの足」を  
創る・育てる

カネ  
で支える

乗って支える(運賃収入)  
乗らない人も支える(会費  
や協賛金)

「小さな足がかり」から始めることが必要

## 補論：「ライドシェア」議論に寄せて

### ■ 乗用車に「相乗り」する習慣の有無が海外との違い

- ◆ 渋滞や環境対策で、乗用車への相乗りを進めてきた欧米
  - ✓ HOVレーン(米国; High Occupancy Vehicle)
- ◆ 日本では「見知らぬ人」との乗用車への相乗りに抵抗が強い

### ■ 「登録」と「許可」の違いを理解する

- ◆ 公共ライドシェア(交通空白地有償運送)：78条2号登録
  - ✓ 2006年道路運送法改正で制度化。地域公共交通会議(運営協議会)で「必要性」や「対価」の協議が調えば、どこでも導入可
  - ✓ 地方公共団体が直接運行する「廃止代替バス」も含まれている
- ◆ 日本版ライドシェア(自家用車活用事業)：78条3号許可
  - ✓ 国の裁量は「2号」より大きく、現時点の適用可能性は限定的

「交通空白」への関心が高まる一方、福祉交通の話が埋没することへの懸念・・・「ボトムアップ」も引き続き重要

# 情報技術の高度化をどう受け止めるか

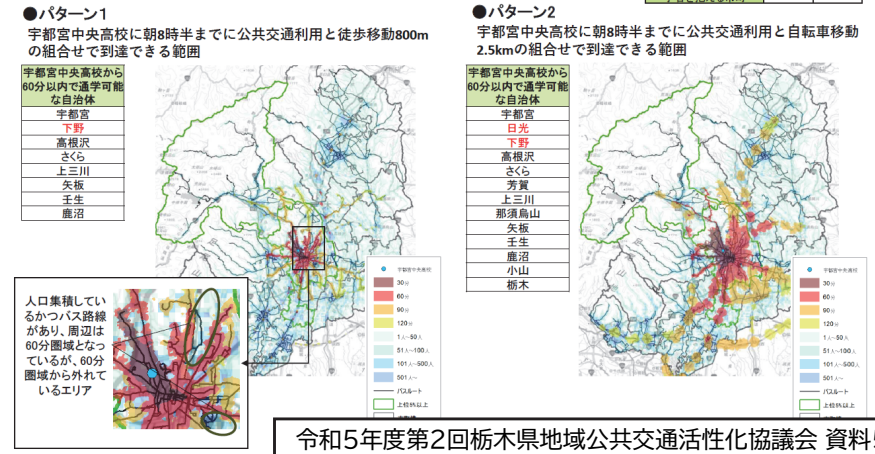
## ■ 「新たなKKD(仮説・検証・データ分析)」と「従来型KKD(勘・経験・度胸)」の融和が鍵に

- ◆ データ活用による部分最適(例:特定の目的、時間帯)は目指せるが多様なニーズや空間の**全体最適は困難**
  - ⇒ より個別化されたモビリティサービスの選択肢は広がる
  - ⇒ データをinput→最適な打ち手がoutput・・・とならない
- ◆ 課題解決手法は、**場所や目的に応じて編集し直す**ことが必要
  - ⇒ **都市や地域の「目指すべき姿」は規範的に決める(→計画)**
    - 個別化されたサービスが自家用車を置き換えただけ・・・では都市空間は変容しない
- ◆ データの活用で、公共交通の課題が可視化(→課題発見の迅速化)され、施策の「解像度」が上がる可能性に期待
  - ⇨ **「データ分析」と「施策への落とし込み」は性質が異なる**
    - 施策の実行には「胆力」が必要:「協議会」の決定が鍵

# 情報技術の高度化をどう受け止めるか

## ■ GTFSデータをもとに通学可能圏域を可視化

### (2)可視化結果(宇都宮中央高校)

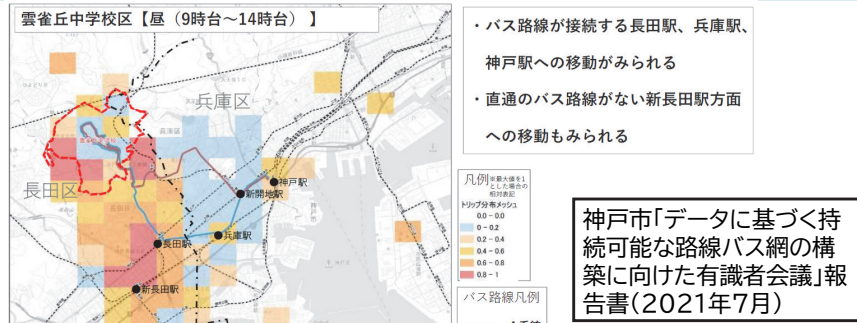


地域公共交通計画の目標設定や評価の「解像度」を高める

# 情報技術の高度化をどう受け止めるか

## ■ モバイルデータとの重ね合わせで何を読み取るか

- ◆ 雲雀丘中学校区住民の移動状況(モバイルデータ)では、新長田駅周辺の移動が相対的に多く、市バス系統と異なる動き
  - 敬老パス利用者(モバイルデータで抜け落ちやすい)が直通を指向?
  - 新長田駅の乗り入れ路線を設定すれば、新規顧客を獲得?



議論の「素材」にデータを使い、合意形成の足がかりに

# さいごに:「自信を持って」言えるように

## ■ 真駒内駅(札幌市営地下鉄南北線)での出会い



地域交通施策は、この実現に一步ずつ近づけることクルマに頼らない「楽しいおでかけ」の選択肢を増やすことが都市や地域の「格」を高める。その牽引役は「協議会」