

地域公共交通計画のポイント

前橋工科大学 学術研究院 特任教授
福島大学 経済経営学類 教授・学長補佐
交通政策審議会地域公共交通部会 臨時委員
吉田 樹

はじめにー「ありがちな話」から考える

- 「自市の課題は、タクシー会社が夜に営業していないことである」
 - 「現状(現象)」は「問題」であっても「課題」ではない
 - 「問題」を起こす「原因」を解決するテーマこそが「課題」
- 「ライドシェアでバス・タクシーの運転士不足は解決できる」
 - 「運転できる人＝他者を乗せてもよい人」ではない
 - 運転士不足の「原因」は人件費不足。ライドシェアを推進しても「原因」を解決できない
- 「国内外の著名な事例を横展開すれば、素早く課題は解決する」
 - 地域が抱える「課題」は、隣町でも異なるケースが多く、事例を模倣するだけでは「課題」を解決できない
 - 「著名な事例」は、玉石混交(露出の多寡で優劣を判断しない)
- 「自動運転やAI, MaaS・・・新技術が課題を解決してくれる」
 - 「問題」を起こす「原因」の除去に貢献するのであれば有効。だから「場所を選ぶ」。導入自体の目的化はご法度

はじめにー「ありがちな話」から考える

「コミュニティバスやオンデマンド交通の導入では公平性が必要」

- 意外と難しい「平等」と「公平」と「公正」。目指すべきは・・・

平等 Equality



市内全域同じサービス水準のコミバス・オンデマンド交通

公平 Equity



条件が不利な地域や市民へ手厚くケア
生活支援交通

公正 Justice



クルマがないと生活できない都市からの脱却
都市公共交通

地域交通は、自ら考え・創り・守り・育む。これが基本
『流行』にすぎり「やった気になる」風潮にどう抗うか

イラストの出典 <https://x.com/JesseDangrly/status/916037462778105861?mx=2>

公共交通の「赤字」は問題なのか

■ 高等学校「公共」の学習指導要領で素材に挙げられた

「公正」

- 機会の公正
例: 車がなくとも食料品を調達可能
- 結果の公正
例: 車の有無に関わらず総合病院へは1時間以内にアクセス可能
- 手続の公正
例: 民主的な手続に基づき、決定されているか?

「効率」

- 資金や時間、資源、労力に無駄はないか?
- 解決策は実現可能か?
- 解決策に「効果」はあるか?

「外部性」を考慮した社会的な効果を目指す(→費用便益分析と財務分析との決定的な違い)

「効率」を見極めつつ「公正」をどう担保するか?
「納得」に結びつくためには「対話」を重ねるしかない
そして、「外部性」にも目を向けることで
地域交通政策の「やるべきこと」が見えてくる

日本の公共交通の特徴と課題

民間交通事業者の「営利事業」として営まれてきた

- ◆ 日本国内の地域公共交通(地方鉄道や路線バス)は、地方部でも、民間事業者の「営利事業」として営まれてきた
 - 政府は、交通事業者にエリア独占を付与する一方、採算部門の利益で不採算路線を維持する「内部補助」の導入で、公共交通サービスの維持を図った(需給調整規制)
 - 2002年の「規制緩和」で、乗合バスの需給調整規制は撤廃
 - 不採算路線の維持に関わる意思決定は自治体に移行
 - 自社負担は消えず、新規参入も限定的: 運転士不足

現在は、「協議会」での意思決定を重視した政策に

- ◆ 「規制緩和」を経て、国交省は安全規制に重点を置く
 - 全国一律の「量的な規制」を行わず、地域の意思決定を重視
 - 「二法協議会」(地域交通法に基づく「法定協議会」+道路運送法に基づく「地域公共交通会議」)の活用で「できること」は拡大

地域交通には「ガバナンス」が必要

地域公共交通計画 (地域交通法: 地域公共交通活性化・再生法)

- ◆ 地域交通の「課題」を発見・共有し、「何を目指して」政策を進めるのか。そのための道標や責任分担を定める**全体計画**
 - 継続性を担保するツール(人事異動による不確実性を緩和)
 - ◆ 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
 - ◆ 計画策定に係る「調査事業」の補助制度を活用できる
 - 住民アンケートから施策には「意外と」結びつきにくい。「乗る」「観る」「対話する」「データを整理する」…手立ては他にも
 - ◆ いわゆる「二法協議会」(地域交通法上の「法定協議会」+道路運送法上の「地域公共交通会議」との実質化で、事実上の「特区」ができる
- 計画や協議会を避け、「キラキラしたもの」にすぎる市町村が散見。その大半は実証実験に終始し、課題の解決(原因の緩和)が先送りされている現実

事実に基づき、課題の「原因」を推論する

某市の計画に挙げられた「課題」(抜粋)

- 人口減少・超高齢社会への対応
 - ・ 地方バスの路線廃止や高齢ドライバーによる交通事故など
 - ⇒ 移動手段の維持・確保
- 公共交通利用者の減少
 - ・ 鉄道、バス等の公共交通利用者は減少し、市民生活に必要な移動手段の維持・確保が厳しい状況
- 新たなモビリティサービスの推進
 - ・ MaaSやAI、IoTなどの技術革新に伴う様々なモビリティサービスの活用検討

「現象」や「施策」が「課題」に位置づけられ「原因(=なぜ?)」の省察がなされていないことが多い
事実に基づき原因の推論ができると、解決方法も読める
「実証実験止まり」が多いのは「原因」に基づかないから

地域公共交通計画の記載事項

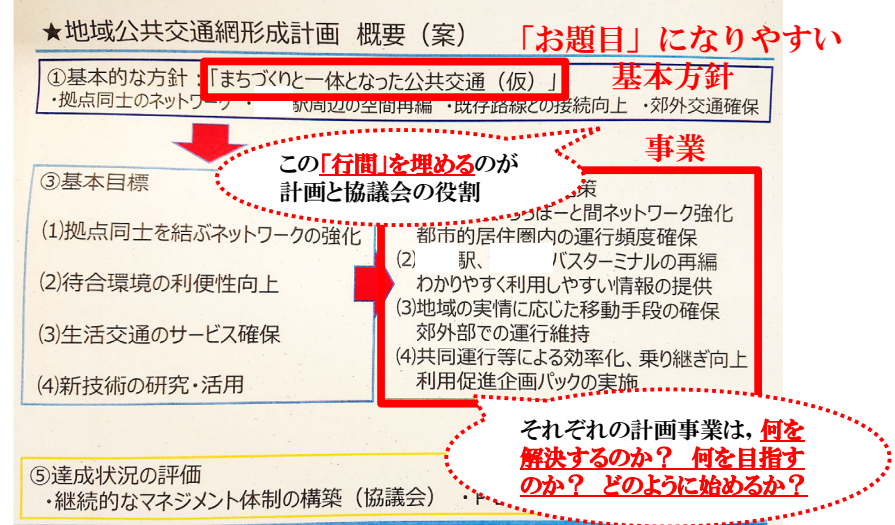
ページ数の多さや図表の綺麗さ・豊富さは問われない

記載事項	概要
①基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定めます。 また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理します。
②計画の区域	当該地域の交通圏の範囲をもとに計画の区域を設定します。
③計画の目標	①の基本的な方針に即して目標を設定します。
④事業・実施主体	目標達成のために提供されるべき地域旅客運行サービスの全体像・具体的なサービス水準を定めます。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理します。 なお、地域公共交通特定事業を行う予定や、地域公共交通確保維持改善事業に基づく補助を受ける予定がある場合は、計画の中にその事業を位置付けることが必要です。
⑤計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てます。
⑥計画期間	原則5年程度ですが、地域の実情に合わせて設定します。
⑦その他	その他、基本方針も踏まえ記載すべき事項があれば記載してください。

東北運輸局:
「地域公共交通計画」
作成・取組事例集 より

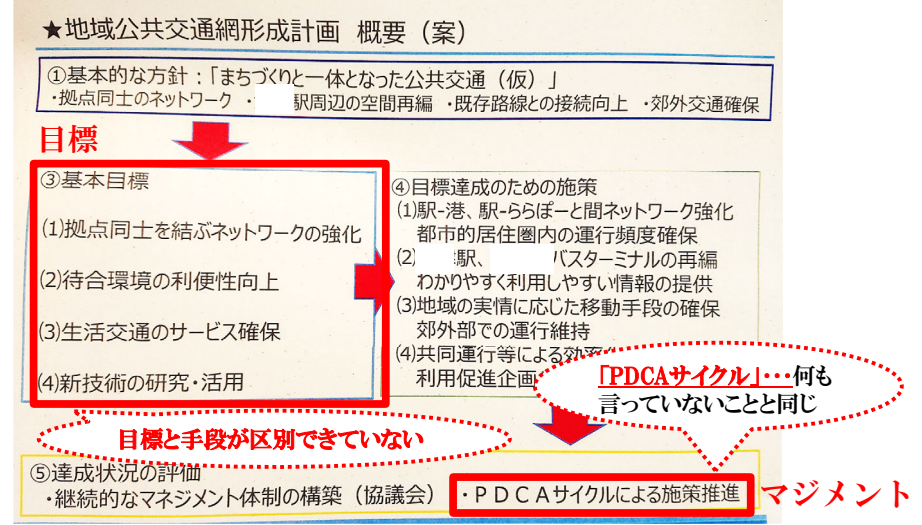
計画策定時に陥りやすい点

■ 一見、「綺麗な」計画の概要ですが…



計画策定時に陥りやすい点

■ 一見、「綺麗な」計画の概要ですが…



方針づくりは…「丸くなるな星☆になれ」

■ 小田原市地域公共交通総合連携計画(2013年)

「買物や通院など生活に欠かせない『おでかけ』に使える公共交通ネットワークをどのように守っていくのかを示す羅針盤であり、小田原市の公共交通のあり方を定める『おでかけ品質向上計画』と言えるものです」

基本理念

- ①「おでかけ」したくなる・「おでかけ」できる公共交通サービスの実現
 …「住みやすい」・「交流（活動できる・訪れたい）」まちとまちを繋ぎ、環境に優しいまちづくりに寄与する公共交通サービスを実現する。
- ②「おでかけ」手段として選ばれる公共交通サービスの品質の向上
 …小田原市は、高齢化率・代表交通手段が自動車である割合がともに高い。将来的に安心しておでかけするためには、高齢者や自動車を運転しない人にとって利用しやすい公共交通サービスの品質を保つことはもとより、若い人・運転できる人にとってもおでかけ手段として選ばれるよう品質の向上を図る。

持続する都市や地域のために公共交通がある

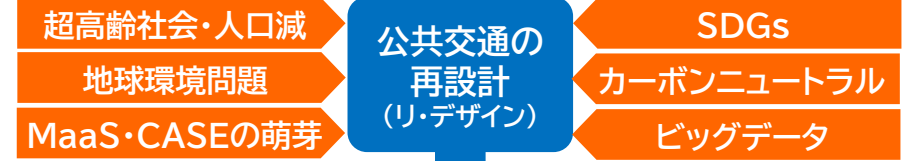
■ 公共交通の再設計(リ・デザイン)が目指すもの

「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
- 自家用車分担率が低い都市でも「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



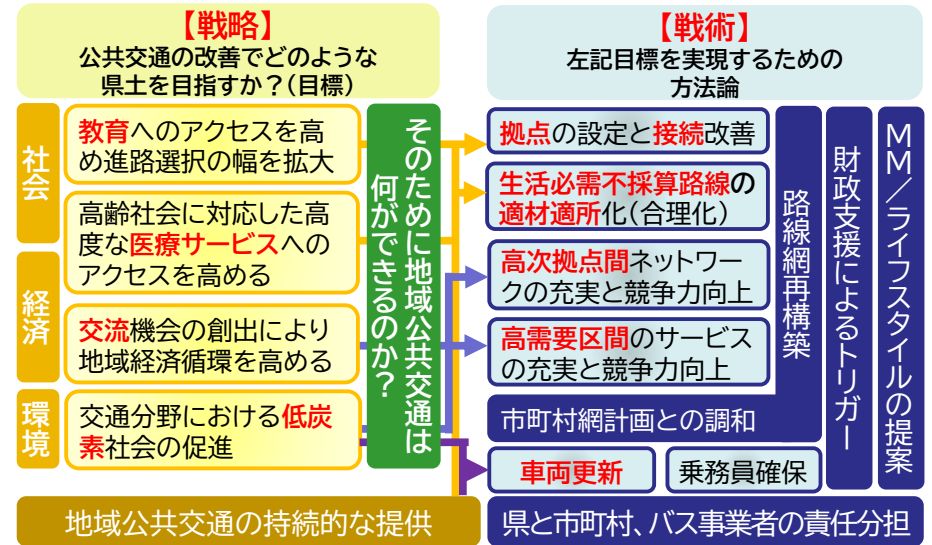
都市や地域／個人のWell-being実現を目指す
 交通のカーボンニュートラル、移動困難の解消、地域再生…

「協議会」の実質化を図るために

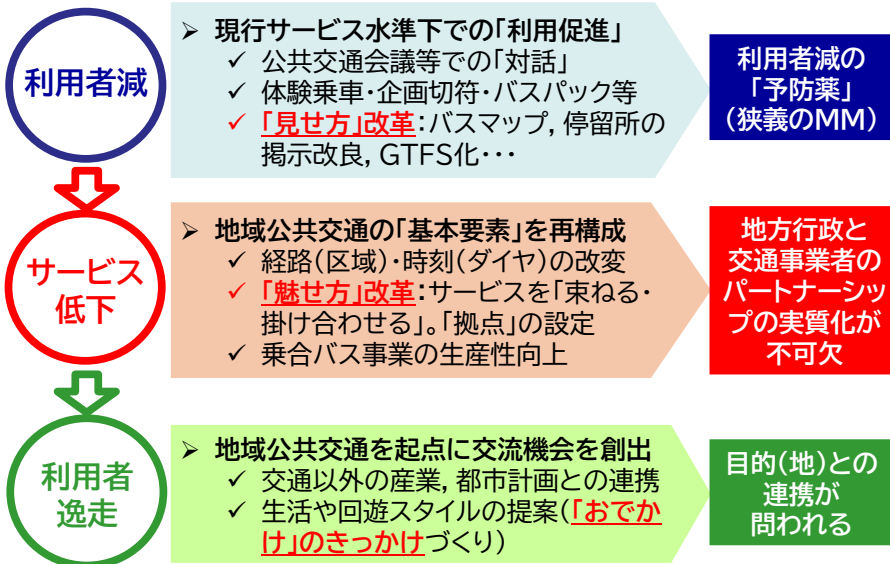
- アジェンダの明確化と「信頼」の構築が重要
 - 各回の協議会で「何を」議論するのかを明確にする
 - ⇒ コンサルや交通事業者の資料「だけ」で臨まない
 - これまでの「到達点」や、次回に向けた「宿題」を確認する
 - ⇒ 議論が「前向き」になる。次回の協議会までに事務局が何を準備すればよいかも明確できれば前進する
 - 行政と公共交通事業者は一定の緊張関係下で連携を強化
 - ⇒ 部会や分科会の定期的な開催が有効
 - 市民／利用者代表の委員が持つ「疑問」を掘り下げてみる
 - ⇒ 資料の事前配布は必須。「市民WG」の実施も有効
 - 協議会構成員以外のプレイヤーにも関心を持ってもらう
 - ⇒ 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

「方針」と「事業」の行間をどう埋めるか

■ 青森県で計画を策定した際の「見取り図」



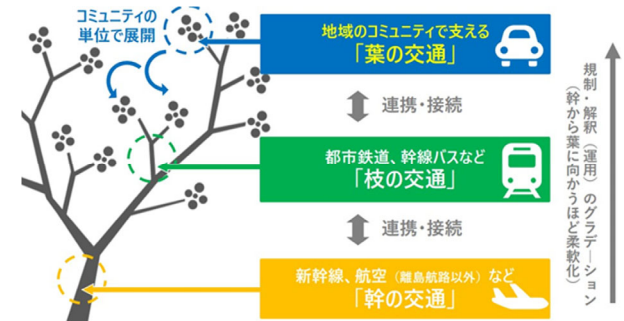
地域公共交通が「選ばれる」ために



地域交通をどう再設計するか

■ 地域交通の機能類型と方略(都市交通でも基本は同一)

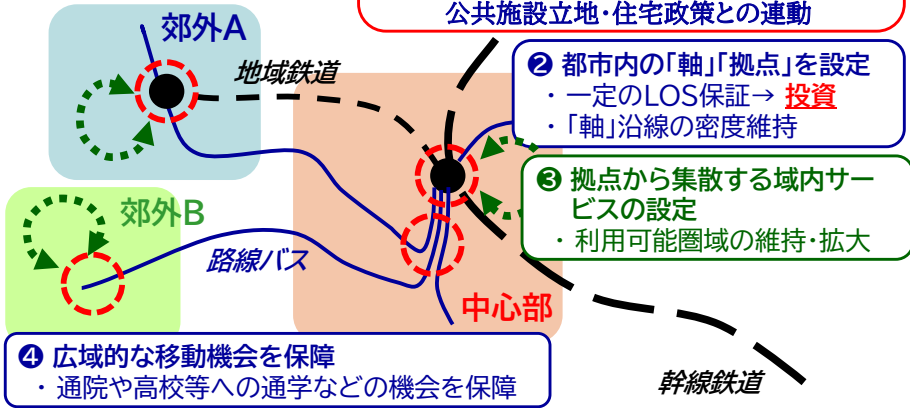
- ◆ 「葉の交通」と「枝の交通」の有機的な連携・接続が不可欠
 - 「枝の交通」が機能してこそ、「葉の交通」の選択肢が豊かに
 - 「葉の交通」だけでは「a Service」を実現できない
- ◆ 「信頼されること」が必要: 「品質保証」と「性能保証」の考え方
 - おでかけの「たのしさ」も提案: Walkable, まちづくり



ネットワーク像の提示－生活圏を踏まえて

■ ネットワーク像で見逃しやすい「ノード」(拠点)の設定

- ① ネットワーク上で「公共交通拠点」を設定
 - ・ 拠点の段階構成→LOSの確保目標(品質)
 - ・ 拠点周辺の施設立地
 - > 各市町の都市計画(立地適正化計画)や公共施設立地・住宅政策との連動



- ② 都市内の「軸」「拠点」を設定
 - ・ 一定のLOS保証→投資
 - ・ 「軸」沿線の密度維持

- ③ 拠点から集散する域内サービスの設定
 - ・ 利用可能圏域の維持・拡大

- ④ 広域的な移動機会を保障
 - ・ 通院や高校等への通学などの機会を保障

生活圏単位のネットワーク再構築

■ 青森県における「広域バス路線」の評価

- ◆ 「広域性・幹線性」「事業性・生産性」評価; アクセシビリティ(おでかけ機会)を確保する観点で路線の必要性を評価できない
- ◆ 県内各市町村の中心部から、①二次・三次医療機関、②高等学校、③拠点市の中心街へ鉄道や市町村内路線を含め、公共交通でアクセス可能かを整理 ⇒ 「機能性評価」

市町村名		病院名		
		青森市民病院	外ヶ浜中央病院	県立中央病院
今別町	通院可(○ほか) 通院可能バス路線	■ JR&市内バス	◎ JR	○
蓬田村	同 上	■ JR&市内バス	◎ JR	○
外ヶ浜町	同 上	■ JR&市内バス	◎ JR	○
平内町	同 上	○ 下8、下9、青鉄&市内バス		
黒石市	同 上			○ 弘29

黒石市内から県立中央病院へ整理番号「弘29」(弘南バス)の系統のみ利用可能 ⇒ 同系統が運行されないと、公共交通でアクセスできない。

生活圏単位のネットワーク再構築

■ 課題整理に役立つ「行ける／行けない」のチェック

- ◆ 「A地区からB病院」に公共交通を利用して行けるシナリオが成立するかをチェックすることから始める。(山形県最上地域の例)

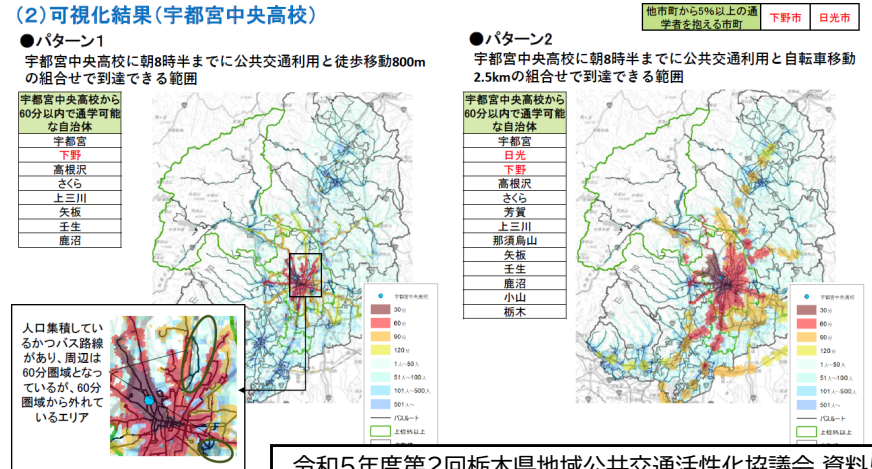
利用シミュレーション・評価票

目的	通院	番号	0	発地	金山町入有産地内	着地	県立新庄病院
①金山町入有産地内より県立新庄病院に通院する。(往復) ②診察は午前、病院到着から出発まで2時間を想定する。							
経路	利用交通機関	時刻	金額(円)※	評価			
入有産バス停	町営 金山寄居線	7:17	200	時刻表が互方が組む、 往路、復路とも乗継時間は30分程度で、もう少し短縮できればなお良い。 乗継時間を考慮すると、バス乗付まで乗れる場所があるに、 徒歩で自宅まで行くので良い乗場がない 往復で2千円以上になり、山交バスの運賃が高い。など			
金山町役場前バス停		7:29					
金山町役場前バス停		8:02					
県立病院前	山交 県立病院-金山	8:25	800				
新庄町下		8:35					
県立病院前		10:35					
県立病院前		11:08					
金山町役場前バス停	山交 県立病院-金山	11:41	800				
金山町役場前バス停		12:18					
入有産バス停	町営 金山寄居線	12:36	200				
所要時間-合計金額			5:19 / 2,120				

※金額は時間に余裕がある場合記入してください。

生活圏単位のネットワーク再構築

■ GTFS-JPデータをもとに通学可能圏域を可視化

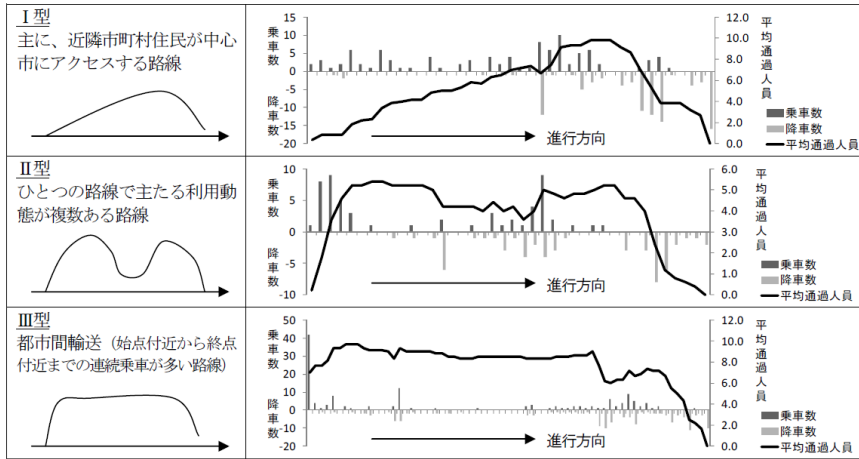


地域公共交通計画の目標設定や評価の「解像度」を高める

生活圏単位のネットワーク再構築

乗降調査データの整理

◆ 各停留所の**通過人員**(=前停留所の通過人員+当該停留所の乗車-降車)を整理すると、下のような情報が得られる。



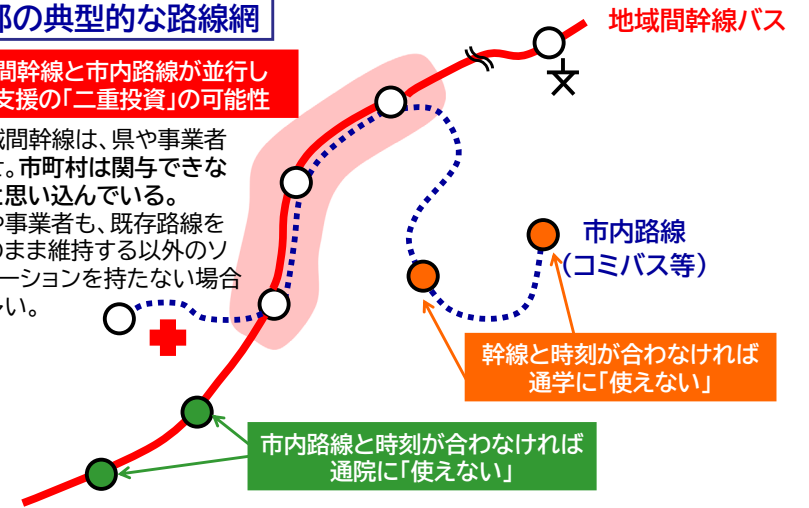
生活圏単位のネットワーク再構築

広域行政と基礎的自治体の役割分担は？

地方部の典型的な路線網

地域間幹線と市内路線が並行し公的支援の「二重投資」の可能性

- > 地域間幹線は、県や事業者任せ。市町村は関与できないと思込んでいる。
- > 県や事業者も、既存路線をそのまま維持する以外のソリューションを持たない場合も多い。



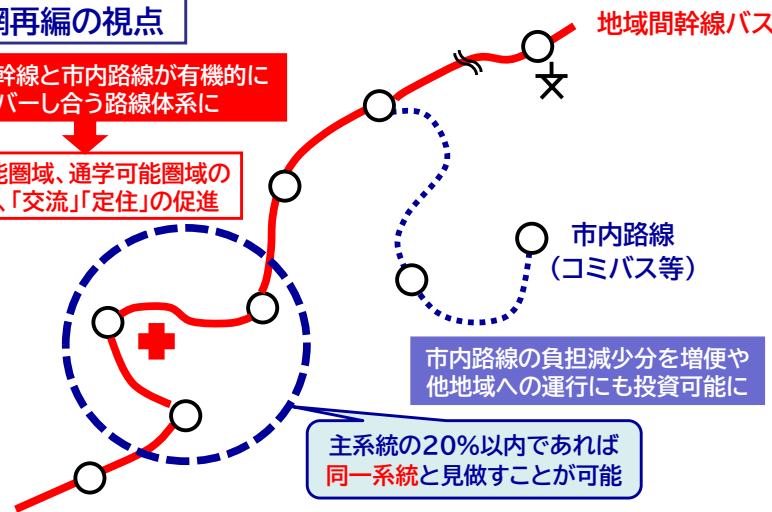
生活圏単位のネットワーク再構築

「地域間幹線」を活かさない手はない

路線網再編の視点

地域間幹線と市内路線が有機的にカバーし合う路線体系に

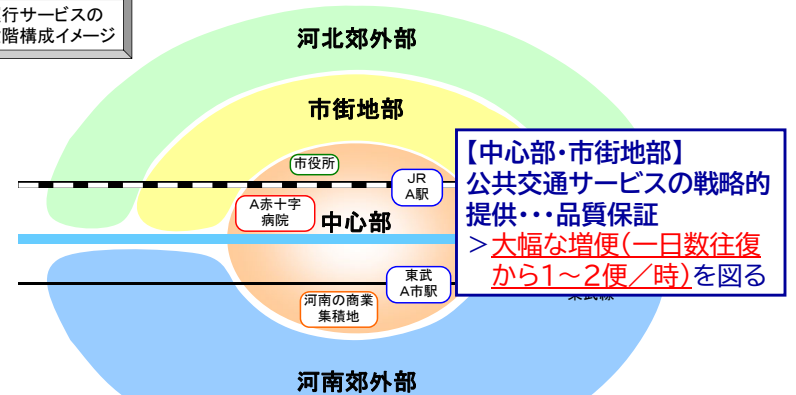
通院可能圏域、通学可能圏域の拡大で、「交流」「定住」の促進



地域交通の「品質保証」と「性能保証」

地域公共交通計画に示した「ゾーニング」(栃木・足利市)

運行サービスの段階構成イメージ



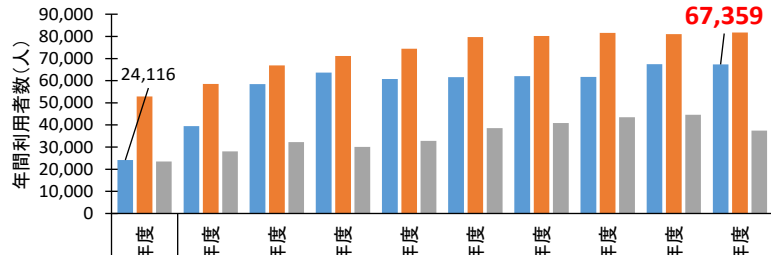
【中心部・市街地部】公共交通サービスの戦略的提供・・・品質保証
> 大幅な増便(一日数往復から1~2便/時)を図る

【河北郊外部・河南郊外部】地域住民の「用足し」を支えるサービスの提供・・・性能保証
> 日赤病院の外来受付時間、河南の大型商業施設、駅、温浴施設にアクセス可能に

地域交通の「品質保証」と「性能保証」

■ 足利市生活路線バス「あしバスアッシー」の推移

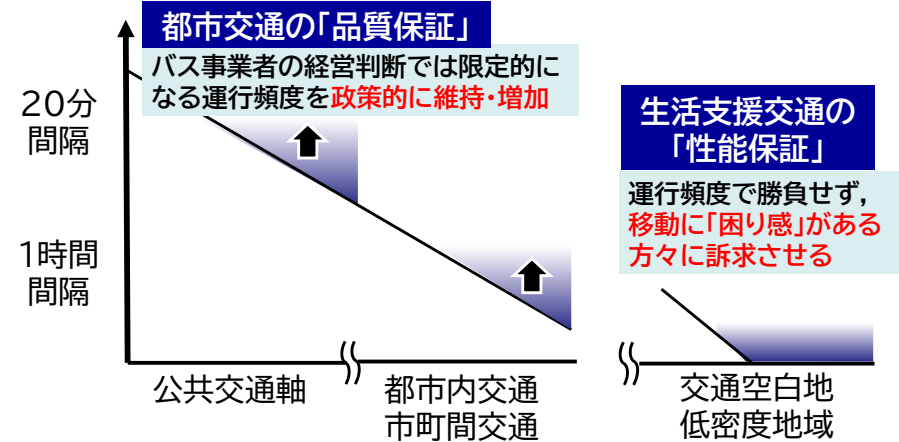
- ◆ 乗車人員の増加;再編後8年連続で対前年比増を更新
- ◆ 運送収入の増加;再編前の**2倍**(年1,065万→2,209万円)
 > 高齢者「**以外**」の利用者は再編前の2.5倍⇒運送収入の増加



クルマ社会の地方都市も、みんなが「好んで」マイカーで出かけているわけではない。だからこそ、「需要に応える」だけでなく、「ライフスタイルの提案」が鍵！

公共交通の「品質保証」と「性能保証」

■ 都市交通は「品質保証」 生活支援交通は「性能保証」



「1時間に1回の運行」が「品質保証」の最低ライン
 都市の「公共交通軸」は「1時間に2～3回」以上を目指す

「品質保証」と「性能保証」のボーダーライン

■ 八戸圏域バス上限運賃施策 (2011年10月～)

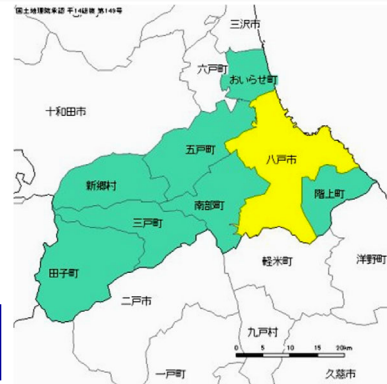
【上限300円】

- ◆ 八戸市内で完結する利用

【上限500円】

- ◆ 定住自立圏内で完結する利用
- ◆ 町村に乗り地があるケース

※ 設備投資目的で、現在は一律20円値上げ。「協議運賃」で柔軟な設定が可能

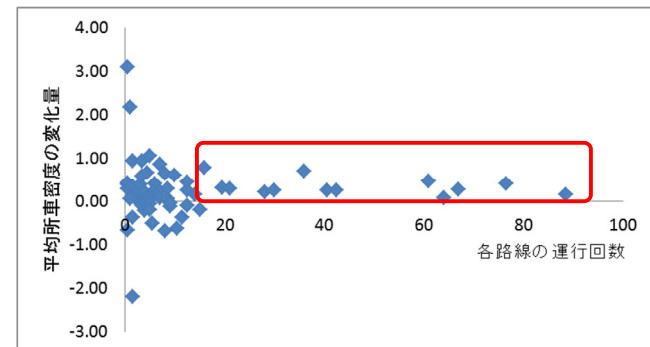


現行運賃	130円	140円	150円 ~ 190円	200円 ~ 240円	250円 ~ 290円	300円 ~ 340円	350円 ~ 390円	400円 ~ 440円	450円 ~ 490円	500円 以上
改定運賃 (町村部)	150円		200円	250円	300円	350円	400円	450円	500円	
改定運賃 (八戸市)	150円		200円	250円	300円					

「品質保証」と「性能保証」のボーダーライン

■ 各路線の運行回数と平均乗車密度の変化量

- ◆ 運行回数が概ね**16回/日**(≒1回/時)超の路線は、**運賃低廉化**により集客成果は明らかに向上(平均乗車密度の増加路線が卓越)



「1時間に1回の運行」が存在感・信頼感の最低ライン
 山形県鶴岡市街地の路線再編はこの点を忠実に活かした

鳥瞰図で「交通不便」を定義する着想の限界

■ S市は「鳥瞰図」で交通不便を読み取れない典型地

狭あいな道路(私道も多い?)
+ 高低差も多い



一日2往復(循環)に過ぎない「循環バス」の停留所を路線バス(4往復/時)の停留所と同等に扱う意図は?

通院にも使いにくい時間帯。高齢者サロン等への送迎であればOKだが・・・これでは「ザルの福祉」

停留所名称	左回り		右回り	
	1便	2便	1便	2便
入曽駅	11:30	16:10	入曽駅	12:20 15:20
入曽駅入口	11:30	16:10	狭山入曽郵便局	12:22 15:22
狭山入曽郵便局	11:56	16:36	入曽駅入口	12:46 15:46
入曽駅	12:03	16:43	入曽駅	12:53 15:53

入曽西コース
右回り2便・左回り2便 計4便

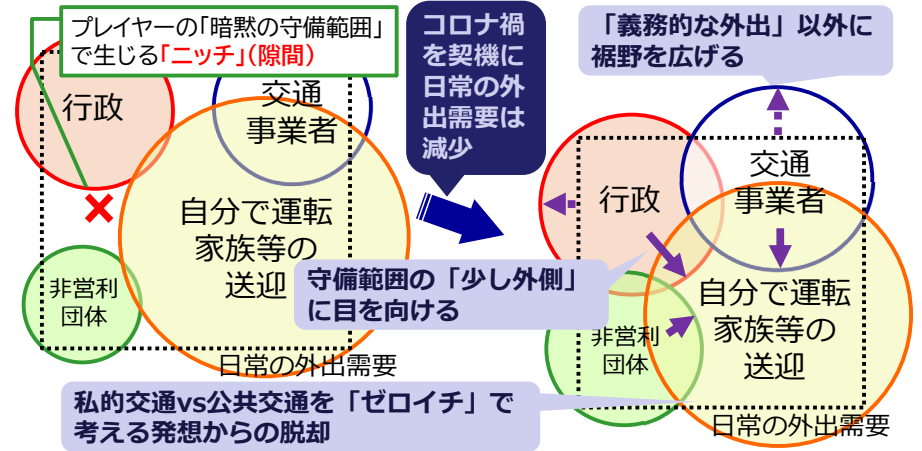
【主な行き先】
入曽駅入口、老人福祉センター不老荘、入曽多目的広場、武蔵藤沢駅、水野公民館、水野保育所、狭山入曽郵便局

これでは「住み続けられる」都市にはならない

鳥瞰図で「交通不便」を定義する着想の限界

■ 「のりしろ」で移動の自由度を拡げる

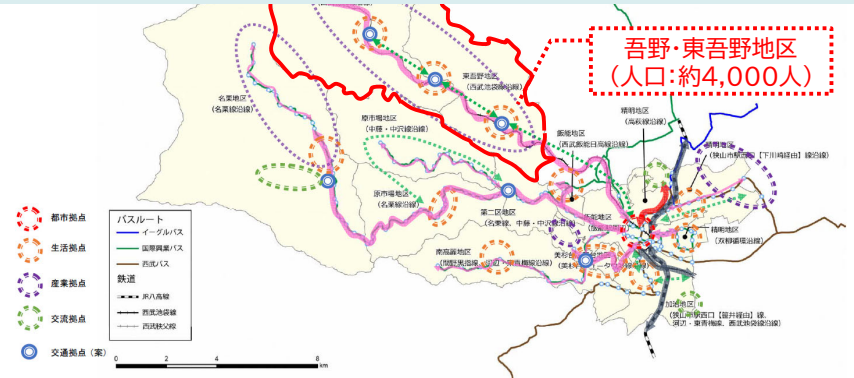
◆ 各々の「守備範囲」を少し拡げる(「のりしろをつくる」)ことでモビリティの問題は緩和。単一サービスでカバーするより合理的



交通事業者の「各論賛成」を引き出せるか

■ 飯能市(埼玉)吾野・東吾野地区の交通空白地有償運送

- ◆ 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



地域交通の再設計に求められるマインド

■ 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」本社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

運営・運行主体と道路運送法との関係

運営主体	運行主体	道路運送法の許可(登録)	
交通事業者 タクシー会社	交通事業者	4条(通常の路線バス・乗用タクシー)	有償
	タクシー会社による雇用	78条3号許可(自家用車活用事業) ※ いわゆる「日本版ライドシェア」	
市町村 (地域交通法や道路運送法上の法定協議会)	交通事業者	4条(コミュニティバス・オンデマンド交通・乗用タクシーを活用したサービス)	
	市町村	78条2号登録(自家用有償旅客運送) ※ いわゆる「公共ライドシェア」 → 市町村が直接運行する「廃止代替バス」も公共ライドシェアに括られている	
地域組織 NPO等	交通事業者	4条(コミュニティバス・オンデマンド交通・乗用タクシーを活用したサービス)	
	地域組織 NPO等	78条2号登録(自家用有償旅客運送) ※ いわゆる「公共ライドシェア」 許可・登録不要の形態(例: スクールバス等への混乗, ボランティア送迎)	

【運営主体】 運行計画(時刻表・経路・運賃等)の決定者 【運行主体】 輸送の従事者

「デマンド交通」も課題が少なくない

■ 「つくる人」目線だった? デマンド交通の導入背景

① 路線バスの代替手段として財政負担を減らすため

◆ 「財政負担が減った」と称される事例もあるが、やはり不採算

② 「空気を運ぶバス」を解消するため

◆ 事前予約に応じて運行されるため、誰も乗車しない場合は運休できるが、存在に気付かれない懸念もある

③ 高齢社会のなかで、ドア・ツー・ドアを実現するため

◆ 一般のタクシーと何が違うのか? 「流し」のタクシー事業が成立しない地方部では乗合効率は高まらず、多くの需要に応えるためには多くの車両を必要とする(「早い者勝ち」の問題)

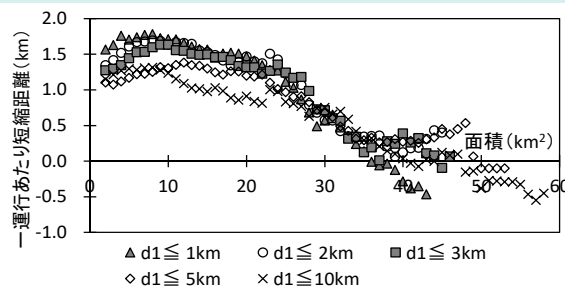
④ 「先進地域」を見てよさそうだから

◆ そこに「つかう人」の目線はあるのか?(このタイプは多い)

「デマンド交通」も課題が少なくない

■ 運行区域を拡げすぎると効率性は低下する

- ◆ 地方部(→「流し」のタクシー事業が成立しない)では、「目安の時刻」を設定した運行でない限り、相乗りが成立しにくい
→ 利用者が増加すると、「早い者勝ち」が課題になる
- ◆ 提供エリアの面積が概ね35km²(≒6km四方)を超えると、個別輸送よりも走行距離が長くなるケースが卓越
→ デマンド交通の提供限界(車両の延拘束時間が増え、経費増)



「ライドシェア」の定義は明確ではない

■ 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

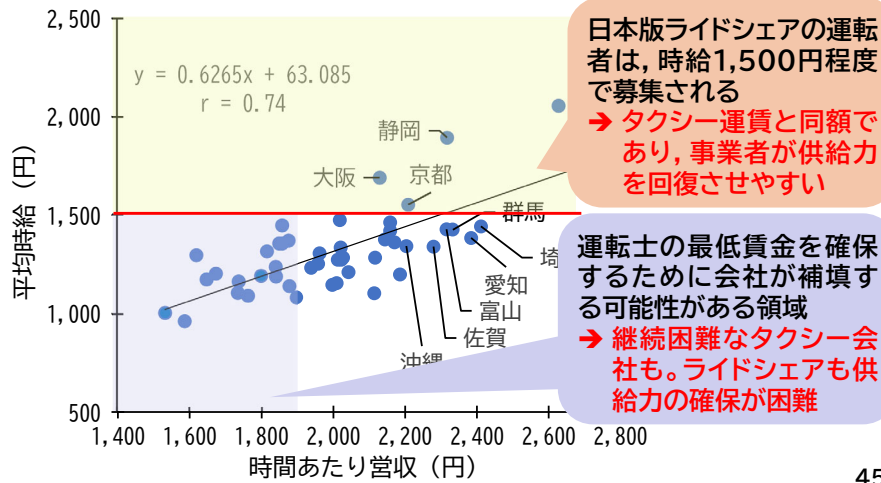
- ◆ 公共ライドシェア(交通空白地有償運送): 78条2号登録
✓ 2006年道路運送法改正で制度化。地域公共交通協議(運営協議会)で「必要性」や「対価」の協議が調べば、どこでも導入可
✓ 地方公共団体が直接運行する「廃止代替バス」も含まれている
- ◆ 日本版ライドシェア(自家用車活用事業): 78条3号許可
✓ 国の裁量は「2号」より大きく、現時点の適用可能性は限定的

「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

「日本版ライドシェア」の課題と活用可能性

■ 供給力の回復が見込める都道府県は少ない

◆ 各都道府県における2019年の輸送実績より下記を推計



スクールバスと路線バスの一体再編

■ 青森県田子町「田子町コミュニティバス」

- ◆ 民間路線バスの廃止方針を契機に、「路線バス」と「患者搬送バス」と「スクールバス」を統合し、コミュニティバスの運行を開始(2008年4月)し、交通空白地域にも運行拡大。現在も継続
- ◆ スクールバス(普通交付税対象)とそれ以外の便を基本的に同一の経路で運行させ、便数を確保。地元商店(サンモール田子)で町外への路線バスと結節

夏坂線

OSB スクールバスですが、どなたでもご利用頂けます

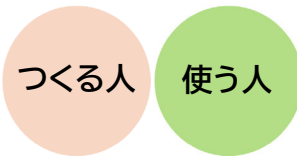
サンモール行き

	⑥	⑦SB	⑧	⑨	⑩	⑪SB
上夏坂	6:20	7:22	8:49	13:20	15:04	
下夏坂	6:21	7:23	8:50	13:21	15:05	
沢口	6:22	7:24	8:51	13:22	15:06	
上関	6:24	7:26	8:53	13:24	15:08	
下関	6:25	7:27	8:54	13:25	15:09	
山口	6:26	7:28	8:55	13:26	15:10	
下山口	6:27	7:29	8:56	13:27	15:11	
嘉沢	6:28	7:30	8:57	13:28	15:12	
大坊	6:29	7:31	8:58	13:29	15:13	
道前	6:30	7:32	8:59	13:30	15:14	
上郷小学校	—	7:32	—	—	—	15:10
上郷公民館	6:31	—	—	13:31	—	—
遠瀬	6:32	—	—	13:32	—	—
上遠瀬	6:33	—	—	13:33	—	—
新田	6:36	—	—	13:36	—	—
上遠瀬	6:39	—	—	13:39	—	—
遠瀬	6:40	—	—	13:40	—	—
上郷公民館	6:42	—	—	13:42	—	—
道前	6:43	7:32	—	13:43	—	15:10
桜館	6:44	7:33	9:00	13:44	15:15	15:11
上茂市	6:44	7:33	9:00	13:44	15:15	15:11

生活支援交通には「ボトムアップ」が必要

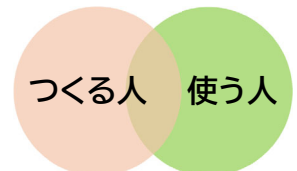
■ 在来の公共交通・・・多くは「与えられた」交通

- 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



■ 地域密着の「くらしの足」・・・地域「も」つくる主体に

- 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



地域「も」つくる主体に踏み込み、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

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(30コース)	4.1人

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等による検証

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

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

約2年前にわたる検証・地域での議論

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

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

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

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(10コース)	13.7人	3便(1コース)	12便(10コース)	10.9人

実績：H26.11~H27.9
 実績：H27.10~H28.9

「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

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

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
3便 (1コース)	12便 (1コース)	13.7人

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)	10.9人

会津若松市地域づくり課作成資料

地域住民による「くらしの足」の確保

■ 会津若松市 金川町・田園町『さわやか号』ランチ会

◆ コロナ禍を乗り越え、毎週第三金曜日に定期的に開催。2025年1月に通算100回を数え、延べ2千人が参加



高齢者の移動手段確保は、「おでかけの愉しみづくり」と一体に取り組みなければならない

「くらしの足」を創る・育てる

■ 地域が「できること」を考える

「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

施設整備・広告物の制作
自らが運転・運行・予約管理

知恵
を出す

チカラ
で解決

「くらしの足」を
創る・育てる

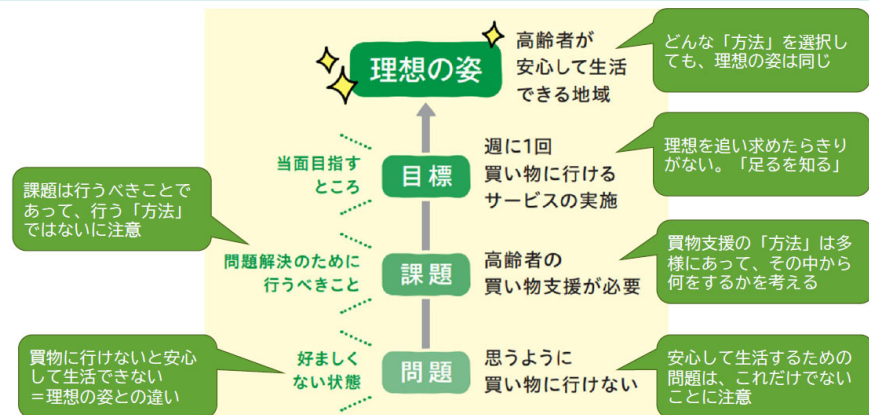
カネ
で支える

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)

「できること」から小さく始める

■ 取り組むべき「課題」と「当面目指すところ」を考える

◆ 圧倒的多数が自家用車を保有し、運転する以上、「いつでも、どこへでも」移動できるサービスを「安い価格」では実現できない



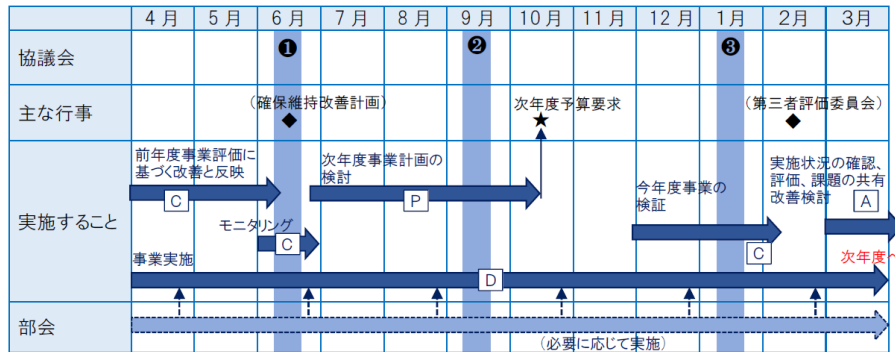
「PDCAぐるぐるの図」は意味をなさない

■ 「何を目指しているか?」「合理的な提供方法か?」

◆ 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

<年間単位の進捗管理、評価スケジュール>

沼津市地域公共交通網形成計画



制度に「**使われる**」のではない。制度は「**使いこなす**」もの

「共創領域」を豊かにすることが鍵に

ビジネスとしての地域交通

- ✓ **収益事業**の公共交通（高速乗合・貸切バス, 大都市圏の鉄道・バス, 地方都市圏の基幹的な鉄道・バス, **流し地域**のタクシー）
- ✓ **MaaS系ベンダー**はビジネス化を志向も, **モビリティ起業家がなかなか生まれない**

- 交通事業者が**チャレンジ**できる×**モビリティビジネスを育てる**制度転換が必要
- 交通事業者の**囲い込み型**のモデルとは異なる**文脈**が必要

共創領域

- 交通事業者との「**質保証契約**」: **補助**から「**購入**」へ
- 同業他社・異業種との**価値創造**: **地域公社**
- **インフラ**（データ基盤を含む）を**ビジネスのトリガー**に: **スマートシティ**（**範囲の経済**）

インフラとしての地域交通

- ✓ **生活支援**の交通サービス（地域必需不採算路線 + **非流し地域**のタクシー, 自家用有償も）
- ✓ 地方**公営企業**や**第三セクター**のサービス提供
- ✓ 地域モビリティの**データ基盤**（**オープン化**）

- 生活支援の交通サービスを**社会で支える**視点（**地域公共交通計画**で合意形成）
- サービス提供が**不効率**になる懸念

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**一歩ずつ**近づけること
クルマに頼らない「**楽しいお出かけ**」の**選択肢**を増やすことが
都市や地域の「**格**」を向上させる