

## 今のやり方では今後、日本の「おでかけ網」は穴だらけになる

- 人口減少・超高齢化 → 需要は増えても担い手減少はそれを上回る(運転業務は特にひどい)
- 地域組織・NPOによるボトムアップは大事だが、それだけだと一部しかカバーできず、世代交代も難しい
- 「お金の流れ」「安全確保」をきちんとやらないと持続できない
- ITや自動運転は現在の70代以上にはほとんど恩恵を与えない

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

2

## 「地域公共交通プロデュース」が日本には必要

### 旧弊な公共交通をいかに革新するか (多くの現場は、いまの運行形態では戦えない)

- 「利便性が高く費用の安い公共交通実現」を「現場で」目指す
  - 利用者・地域のニーズに応えられる「社」<sup>社</sup>「店」<sup>店</sup>「本」<sup>本</sup>「コンテ
  - ンツ(系統・ダイヤ・乗降施設・車両)とシェアリングなネットワ
  - ーク化の具体的提案
  - それを必要とする利用者(運賃)／周辺住民・企業(協賛金)／自治体(補助)の三方一両損のビジネスモデル
  - スピード感と粘り強さをもち、現場感覚を起点とした戦略・企画・実施・点検・見直し
  - 地域公共交通づくりを通して地域づくりまで高める運動論
- 地域公共交通サービスが、地域の持続性を高めるツールとして機能し、付加価値を発揮するに至るまでのソリューション提示と実現支援

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

3

## 地域公共交通改革のため いまこそ殻を破ろう！

～地域の、そして日本の将来を救うために～

地域公共交通プロデューサー  
名古屋大学大学院環境工学研究科教授

加藤博和

「使いやすいく  
それゆえに多くの方に  
乗り合っていただけ  
公共交通づくりは  
今後の日本が生き残っていく  
ためにとても重要なもの  
それを何とかしようとするとする人たちは  
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に  
細腕ですが戦い続けます！

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

1

# Maasってなに？

M: もっと

a: あなたらしく

a: あんしんして

S: せいかつでできるために

少なくとも、S=Smartphoneではない、はず

## 移動利便性

(mobility) 向上と地域活性化によって「乗って楽しい」「降りても楽しい」おでかけの選択が促進され「健康」に資する



こうした「Service」をつくり出せる地域のソーシャルキャピタルこそが

Maasの本質に迫れる

ただし、たくさん紙があつて面倒なのと、窓口でしか買えないのが問題

施設に行くのにいつ何に乗ればよいのかいちいち調べなければならぬ  
→スマホで購入でき、使用時認証やダイヤ検索、予約もできればお手軽

## 「紙Maas」

近畿 伊勢・鳥羽・志摩スーパーパスポート

「まわりんせ」(4日間有効、大人9,800円・小児5,300円)

近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券	近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券	近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券
---	---	---

近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券	近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券	近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券
---	---	---

近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券	近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券	近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券
---	---	---

近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券	近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券	近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券
---	---	---

近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券	近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券	近鉄電車 近鉄からフリー区間 往復(奈良線まで) 往復乗車券
---	---	---

買ってしまったら、地域内の移動は自由で、施設利用の特典もあるというサービス  
→「乗って楽しい」「降りても楽しい」をサポート

# これだけは心に留めておいてほしいです

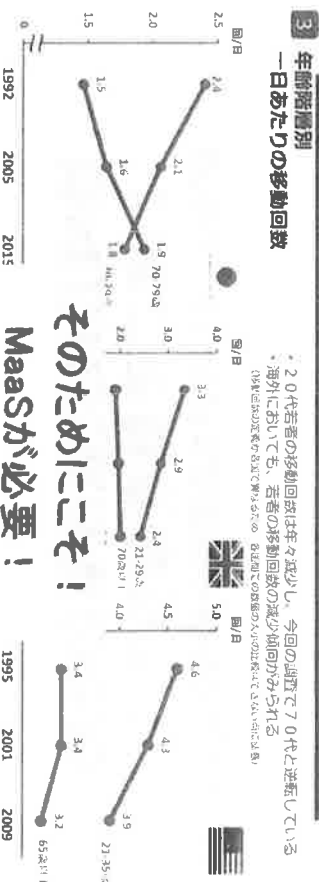
- 我々現場は、この会議で決まった方針を元に細部まで作り込まれた制度を勉強し、その制約の中で地域の実情を踏まえ路線網を見直していく
- 言い換えると、ここでの議論の結果、存続できなくなる路線が出たり、本当は適切といえない運行が継続したりすることが当然起こる
- よって、ディテール(付録参照)についても少しは理解していただきたい

→ 多くの問題は、「(皆様が発言された)抽象的なスロガンを具体的な制度に落とし込むとき」それをそれを震が関から下々に伝えるとき」に生じる(こんなはずじゃなかった、と...<例:再編実施計画>)

## 「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その変化

平成27年空想都市交通特性調査 集計結果より



そのためこそ！

Maasが必要！

- 若者: 外出しなくても安価でいるんなものが得られる  
→ どうやって外に引っぱり出すか?
- 高齢者: 外出したいけど運転は怖い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?

## みんな勝手なことばかり言っていたのが 負のスパイラルを止められなかった原因

- 利用者 「不便だし、何か言っても変わらないし・・・」
- 事業者 「利用が少なくなるとは経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし・・・」
- それぞれが勝手バラバラなことを考えているだけでは、どんな状況は悪くなるばかり
- 互いがコミュニケーションして取り組むことができれば、いい方向に転換できるのでは？

**解決策1: ITによるコミュニケーション**  
**解決策2: 地域コミュニティ**

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

10

## 公共交通事業は「運送業」から、おでかけデザイン を通じた「ライフスタイル提案型産業」へ

- 顧客満足(CS)
  - 商品開発・企画
  - 広報宣伝
  - モニタリング・改善・PDCA
  - そして、マーケティング・リサーチ
  - サービス業では当たり前前の言葉。  
しかし、従来の公共交通事業ではあまり聞いたことがない  
**技術革新・サービス向上とは無縁だったことが不思議**  
運ぶこと自体に付加価値はない
- 「公共交通という道具」を使って「ライフスタイル提案」を果敢に行う  
(地域に根付く)コミュニティビジネスに脱皮しないと一き残れない
- **そのために「サービスとしてのモビリティ」(MaaS)発想が必要**

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

11

## 統合型予約配車システム 「乗換検索」「オンデマンド交通予約」「タクシーアプリ」の融合

- 複数の公共交通から手元の情報端末を用いて自動的に利用可能な手段・経路をリアルタイムで提示し、必要に応じて配車してくれ、決済もできるシステム

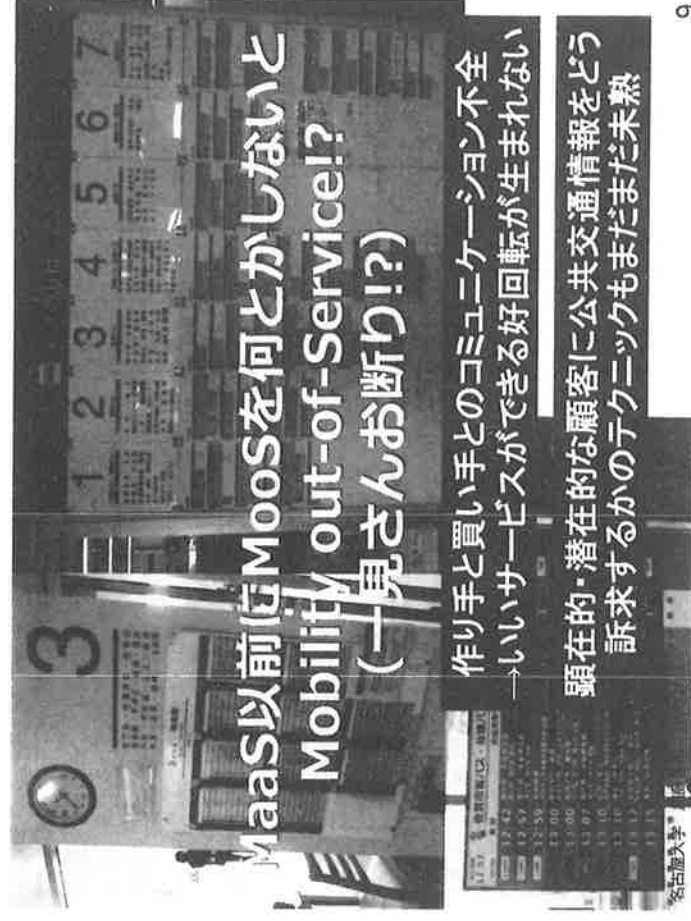
### 導入のメリット

- ✓ 普段利用しない人でも分かりやすい
- ✓ 需要に応じた運行
- ✓ 相乗り・混載による効率化
- ✓ オペレーターを減らなくてよい(通してもよい)

「運んでもらう」から「やりたいことをやるためにお  
でかけする」へ変化(運送から移動サービスへ)

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

8



9

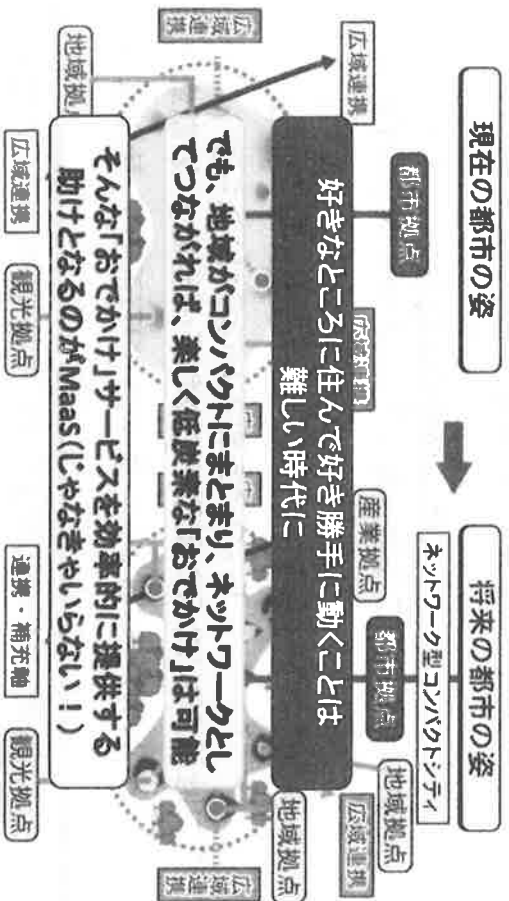
## 国（運輸局）への申請の電子化・標準化・オープンデータ化も重要

- ・ 事業計画変更、補助申請等手続きの迅速・正確化
  - ・ 事業者：業務効率化、各種検討に活用可能
  - ・ 自治体：公共交通計画策定等、施策検討に活用可能
  - ・ バスマップ等案内ツール作成が容易に
  - ・ 時刻表データの登録で乗換検索サイト登録も省力化
    - 現状の国土数値情報データは間違いが多くメンテナンスもされてない)
    - 申請データを活用できず、ムダな調査が多数生じている
- 業界のICT対応の遅れを取り戻すトリガー  
(現状はMaas・自動運転・IoTを論じるレベルでない)

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

14

## コンパクト+ネットワーク・・まとめり、つながる 「国土のコンパクトデザイン2050」のキーワード



名古屋大学 加藤博和 19/09/27

15



名古屋大学 加藤博和 19/09/27

12

## 公共交通スーパーディング研究会

詳しくは下記URLで  
<https://trans-market.jimdofree.com/>

- 「場所」(例会): 2か月に1回開催
- 「巡業」(合宿): 年1回開催  
どなたでも参加できます！  
開催誘致(運営支援をしていただけます)も大歓迎！
- 次回例会:  
10/4(金)・5(土)、帯広市
- 次々回例会:  
12/23(月)、沼津市

## スーパーディング思考の現場への浸透には 補助・支援制度の見直しが必要

- ・ いまの補助・支援制度は「負け犬」をつくるだけ(がんばってもその分<場合によってはそれ以上>補助が減るだけ)
  - ・ 補助申請や運賃改定などの事務量が大きな負担。その時間を路線改善に振り向けるべき
  - ・ 現行の地域公共交通確保維持改善事業でもモード別縦割りが温存され、適材適所を阻む存在に
- 現行の地域間幹線補助は改善を生まないため、抜本的に見直すべき。補助要件や生産性向上スキームは現場のモチベーション向上に一切寄与していないばかりか、精算払い・減損会計のためキャッシュフロー不足となり投資できない
- 通常は幹線と位置づけられる鉄軌道も含めた包括的な路線網全体を支援する仕組みが必要(現状では鉄軌道の支援は弱い。バス並みの補助は行われるべき)

→ 系統単位のフイーター補助は弊害しかない。一括交付すべき

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

13



**LRT・BRTは定時性・速達性に優れ、「軸」「幹」として有効**  
 しかし、カバーできる範囲が狭いため、それらに次ぐ「準幹線整備」と「ライダー交通の充実」そして「相互のシームレスな接続」が重要に  
**乗継保証**

- 本数の多い幹線で乗り継げる便を決め保証
- 時刻表・出発情報で明示
- 幹線の定時性確保が重要
- 遅延情報の共有（接続待ち、車間連絡等）
- 幹線・支線運行の適正化
- 需要に見合った頻度・サイズ（幹線：専用道・レーン、連節バス、支線：タクシー車両導入、オンデマンド化）

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

## さて、問題です

（これに正答できなければ、MaaSを語るために必要な単位が出ません）

次の英語の略語について、元の表記を書け。また、日本語で何と言うか？

### 1. LRT

Light Rail Transit

軽便鉄道・軽快電車

（間違いの例：低床路面電車）→路面でなくてよい

### 2. BRT

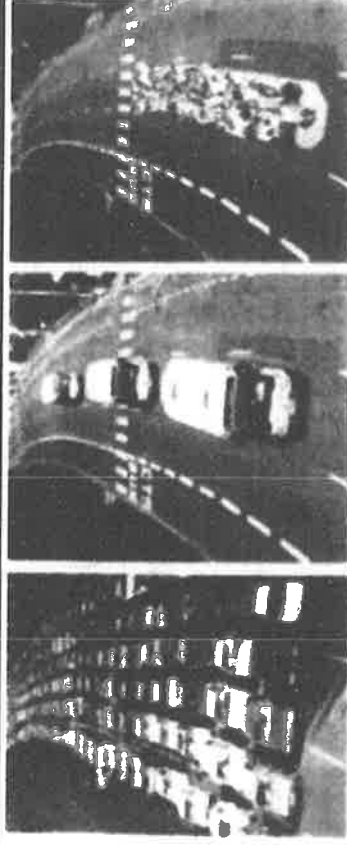
Bus Rapid Transit

快速バス交通

（間違いの例：連節バス）→連節でなくてよい

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

クルマは（所有/共有、手動/自動いずれでも）  
 土地を浪費する



出典：ストラスブール市資料

かしくくないし、楽しくない……  
 せつかくの土地がもつたいない  
 （道路・駐車場を憩い空間や緑地にできる）  
 体がなまって健康にも悪い  
 しかもCO<sub>2</sub>もたくさん出る

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

**Mass Transit（大量乗合輸送）の存在意義**  
 （この追求こそが今の日本で決定的にできていない）

速達・定時

大量輸送  
 （省土地・低炭素）

そして、安全・安心

よって幹線を担える

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

# 距離別 代表交通手段構成比

(前橋・高崎都市圏及び両毛都市圏、平成27年度)

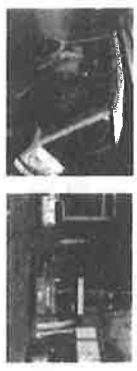


ラストマイルどころか、ラストクォーターマイルを考へる必要(共有自動車への競争力、高齢者・障がい者等への配慮)

## グリーンスローモビリティとは



グリーンスローモビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上のモビリティ



- 【5つの特長】
- ①Green…CO2排出量が少ない電気自動車。家庭用レベルで充電可。GS撤退地域でも運行可
  - ②Slow…時速20km未満なので朝光にひびいたり
  - ③Safety…速度制限で安全。高齢者も運転可
  - ④Small…小型なので狭い道でも問題ない
  - ⑤Open…窓がない開放感が乗って楽しい
- 【事業化】 乗合/V2事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行

- 【活用場面】
- ①地域住民の足として
    - 1) バスが走れなかつた地域
    - 2) 高齢化が進む地域
    - 3) お年寄りの福祉増進
    - 4) 既存のV2からの転換
    - 5) 将来的に自動運転可
  - ②観光客向けのモビリティとして
    - 1) カイトによる観光案内
    - 2) フチ定期観光/V2
    - 3) パークアンドライド
    - 4) イベントでの活用
  - ③ちよこごとと輸送
    - 1) 駐車場から施設まで
    - 2) 施設から施設まで
  - ④地域ブランドインテグ
    - 1) 「地域の顔」として



## 地域公共交通特定事業 (活性化再生法2条5) ~現在のところこれらがほとんど活用されておらず残念~

- 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、オムニバスタクシー)
- 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
- 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
    - 自治体が下を保有する上下分離、自治体の起債対象化
- 上記3特定事業計画こそ、コンパクトプラスネットワーク推進の「本丸」である

## 地方部における地域公共交通網形成は？

- 地域の軸となり、コンパクト市街地をつくりだせる幹線(鉄道・地域間幹線バス・航路)の充実、そのための広域連携が重要
  - 多くは長年、進歩がないまま来てしまった。今後は「試行錯誤」の輪の中に入れてカイズを図らなければならぬ(ローカル鉄道活性化にもこの文脈が必要)
- それ以外の路線(ブレイダー)は「集約地区での」(単なる乗換点でなく、そこ自体が「降りても楽しい」幹線との結節)によって集約の推進力と効率的な利用拡大に資する
- なお、撤退地域は高齢者等弱者が残される可能性が高く、当面、シビルミニマムの公共交通(オンデマンド等?)が担保される必要

### 「枝光やまさか乗合タクシー」

(北九州市「おでかけ交通」の発祥、2000年10月31日運行開始)

運行主体: 光タクシー



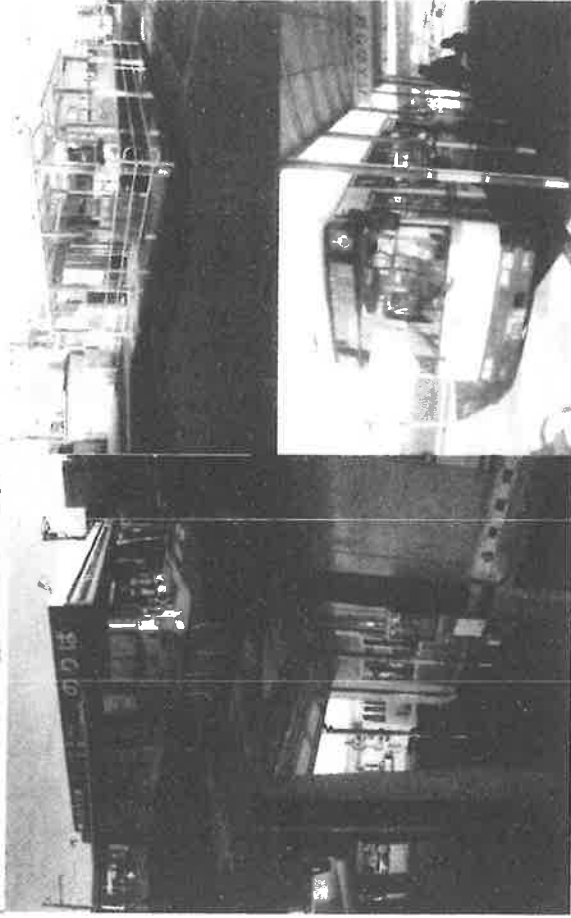
- ・ タクシー事業者が地域に運行を提案し、市も協力
- ・ 地域・事業者・市の「三位一体」
- ・ 地域: 運営委員会を組織し、運行形態検討、利用促進、協力金負担
- ・ 事業者: 運行計画立案、コスト削減、サービス改善
- ・ 市: 住民と事業者との調整、運行への助言・支援(立候補方式)
- ・ 乗合タクシー(運賃当初100円、現在は200円)による高頻度・地元密着型運行で住民の支持を得る
- ・ 商店街は中心部にバス待合所を擁し、すぐ隣の大規模ショッピングモールに負わず賑わいを保つ

→ クルマに頼らずいつでも住んでいけるまちへ! 26

- ・ 谷底に商店街、急斜面に住宅地
- ・ 高齢化進展、クルマが使えない環境(車庫なし、道路狭隘)
- ・ このままでは商店街も住宅地も衰退

### とさでん交通 後免町駅

乗継自体はシンプルであるべき。大事なものは、待てる場所、わざわざ乗り換えてもよいと思える場所があるかどうか



### 枝光に住むなら、枝光やまさか乗合ジャンボタクシーと『えだみっはりバス』

がおすすめです。

利用する理由

- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート

2018年：全線乗り放題定期券

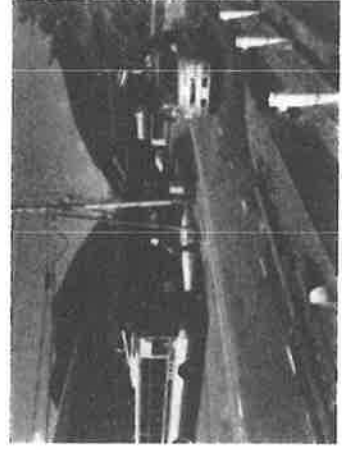
2019年：西鉄バスとの乗継環境整備

「枝光やまさか乗合ジャンボタクシー」について

- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート
- ◆乗客は本、行先をいって、乗車券を渡すところからスタート

### 「いじり山バス」 公共交通空白地有償運送 (岐阜県恵那市、飯地地域自治区運営委員会運行)

- ・ 2016年10月3日運行開始
- ・ 人口700人弱。2016年度初めて出生ゼロに
- ・ 幹線道路を通るのみで、高原に散在する集落に住む高齢者のニーズに対応できない市営バスを置き換え(中学・高校通学便は残る)
- ・ ドアツードアで、地区内輸送、地区入口(中学校前)のバス停との連絡(乗継ぎ割引あり)の2つの役割
- ・ 自治会が運営し、住民が運転
- ・ 誰でも利用できる
- ・ 運賃は域内100円、中学校まで300円、バスとの乗継割引あり



「ラストワンマイル」を田舎でカバーする手段として、公共交通空白地有償運送は今後増加するだろう。しかし、それはタクシー事業ができなくなっていることと裏腹

地域公共交通協議、活性化協議会は  
ステークホルダーの「一所懸命」によって  
地域の特殊解を導出しモチベーションを高める場

中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」  
[https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/min\\_prot/transport/pdf/houkokoku27/leaflet.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/min_prot/transport/pdf/houkokoku27/leaflet.pdf)

### 平成27年10月1日から運行開始!!

## 京思越前 地方創生型 通称 丹次EV乗合タクシー

この日の立役者から登場、車・ドライバー、乗客の3人がこの場所ではじめて、社会課題を解決し、地域活性化を図ります。

運行日時	午前8時～午後8時(10月1日～11月18日) 午前8時30分～午後8時30分
乗客	21人乗 500円(乗車券・乗車料別) 乗車料別: 300円(乗車券別) 乗車券別: 100円(乗車料別)
料金	乗車料別: 300円(乗車券別) 乗車券別: 100円(乗車料別) 乗車料別: 300円(乗車券別) 乗車券別: 100円(乗車料別)

見たいはタクシー。でも許可はバス(乗用許可でなく乗合許可)区域運行、地域公共交通会議で協議)。それによって「ひと」と「もの」の「この温感が可能に(ニーズ)目的から運行コンテンツを作る」

EV乗合タクシー (3人乗) の代金・乗客サービス

乗車料別: 300円(乗車券別) / 乗車券別: 100円(乗車料別)  
乗車料別: 300円(乗車券別) / 乗車券別: 100円(乗車料別)  
乗車料別: 300円(乗車券別) / 乗車券別: 100円(乗車料別)

★高で携うがら、知らぬがら、そしてこれからの世界をどうするか？

## くらしの足を みんなで考える 全国フオォーラム

2019年10月26日(土)・27日(日)  
 出所 東洋大学白山キャンパス (〒102-8580 東京都千代田区北千住 4-3-20)  
 参加費 3,000円 (1日 1回) (税別) ※1日目の参加費は約 1,500円 (税別)  
 フォォーラムの開催 白川野史(浅草橋)へ

## くらしの足を みんなで考える 全国フオォーラム

詳しくは下記URLで  
<https://zenkokuforum.jindo.com/>  
 どなたでも参加できます。フオォーラムな仲間づくり・情報交換の場です  
 くらしの足概論「くらしの足からMaasを提案なおす」  
 ポスターセッション(取組紹介)  
 懇親会  
 ショートスピーチ:国土交通省様  
 基調討議「おでかけを豊かにする『のりしろづくり』のススメ」  
 オープンカンファレンス  
 ゲルーツイナスカッション  
 白熱討論「愉しくおでかけできる社会づくりのために破るべき殻とは？」

10/18  
 10/30  
 フォォーラムの開催 白川野史(浅草橋)へ

## 京都府南山城村 ワルチ交通実験 ヒト・モノ・コトを1台で運ぶ

### 複合型輸送サービス ワルチ交通

地域の課題を解決し、地域活性化を図ります。

乗車料別: 300円(乗車券別) / 乗車券別: 100円(乗車料別)  
 乗車料別: 300円(乗車券別) / 乗車券別: 100円(乗車料別)  
 乗車料別: 300円(乗車券別) / 乗車券別: 100円(乗車料別)

利用方法

1. 乗車料別: 300円(乗車券別) / 乗車券別: 100円(乗車料別)  
 乗車料別: 300円(乗車券別) / 乗車券別: 100円(乗車料別)  
 乗車料別: 300円(乗車券別) / 乗車券別: 100円(乗車料別)

お問い合わせ: 0774-75-2144

名古屋大学 加藤博和 19/09/27



## 持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務 (地域公共交通活性化再生法4条、2007年)

1. 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 ← **これは見直すべき**
2. 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**
3. 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**
4. 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**

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

32

## 日本の地域公共交通に必要なのは 「MaaSのバンソウコウ的な導入」ではない

- ・ 事業者別・モード別の運賃
- ・ 乗継の軽視
- ・ メリハリなく混乱した路線網

→だからこそ、簡単に使いこなせるアプリとして「MaaS」が有用な  
のだが...

→それ以前に、一体的にデザインされたシームレスな路線網に  
なっていないことが問題

(MaaSになっても物理的・制度的に不便なところが残るばか  
りか、不便さが逆にアピールされてしまふ恐れも)

→そして、そのためのマネジメントあるいはガバナンスができて  
いないことがより根本的な問題

(MaaSである程度カバーできて、根治に至らない)

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

33

## ならば、何が必要か？

- ・ 国交省のある偉い方は  
「MaaSはまず旅行業から」とおっしゃった。
- ・ しかしそれは、**高速ツアーバスと同じビジネスモデル  
すなわち、交通事業者や自治体が主体的に関与でき  
ないし、十分な運賃がとれない**かもしれない
- ・ 一方、交通事業者主体の場合は、**グループ囲い込み  
戦略**になる可能性が低くないだろう
- ・ そうなると、必要になるのは、(自治体内ならすべて  
のモードが利用できるような)

## 「運輸連合(交通連合)」

※結局ヨーロッパはこれができるからMaaSも進んで  
いるのでは？ (日本ではICカードがそれにあたる)

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

34

## 地域公共交通業界は、MaaSをかしく使おう！

- ・ 適材適所で訴求力があり、検索にもかかりやすい(よって人を  
引き寄せる)路線・サービスが、IT活用(検索ログ・過去移動予  
一タ等からAIも活用して最適経路・ダイヤを生成し、MaaSのフ  
レームワークに組み込まれ情報提供される)によって生み出さ  
れる
- ・ さらに各路線の間が物理的・制度的にもシームレスとなって容  
易に乗り継ぎでき、結節点も時間を活用できるたまり場となる  
→その上で**乗合公共交通がその特性を伸ばす**ことができれば、  
MaaSが提案する経路に組み込まれ、**タクシー・自動走行車シ  
ェア・マイクロモビリティ等と組み合わせ**て使ってもらえるし、  
それは**環境・社会・経済面から望ましい**(SDGsに貢献)  
→もちろん、「楽しい行先をつくる」まちづくり業界のみならずも、「  
楽しい移動を提供する」公共交通をツールとしてとどンドン使  
い倒してください！

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

35

## 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)

いきがいくり(健幸)

うんてんいらず(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)

## 2. 地域公共交通サービス確保計画（仮称） 導入と幹線路線

- 再編実施計画では参入退出を縛る規定があり、独禁法除外措置と関係するが、再編しないと得られないのはおかしい(むしろ、長年、幹線として機能し、利便性が高く利用者も多い路線<よって再編不要な路線>の沿線へこそ立地集約すべきだから)
- 幹線の再編が不要と判断した場合に、5年間程度の「サービス確保計画」を特定計画として策定できるようにし、地方部では地域間幹線補助の前提とし、都市部では(幹線沿線への集約を明記した)立地適正化計画とセットなら補助割り増しとする。そしてこれらが、参入退出規制を可能とする計画になるとよい
- ここである幹線とはバスだけでなく鉄軌道も考えられる。よって参入退出規制については、バスだけでなく他モードとの関係も考慮する必要あり(路面電車に並行するバス路線の参入・増便規制など)

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

2

## 付録：

### その他、詳細に関する意見

(地域交通フオローアップ・イノベーション検討会の検討内容に関する意見<令和元年6月7日版>を一部修正したもの)

名古屋大学大学院環境学研究科

加藤 博和

## 3. クリームスキミング

- 活性化協議会で参入退出規制を伴う「サービス確保計画」が可能となっても、既存事業者の合意が必須なら、事業者間が不仲の地域ではそもそも計画策定できない
- そのため、クリームスキミングの定義(道路運送法30条2項「健全な発達」)を明確にし、それに合致する事案については、協議会の合意がない場合でも国が自治体の意見を踏まえて参入を規制できるようにする必要があるのではないか？
- 逆に、例えば現行より半数以上の減便をする場合についての歯止めが必要ではないか？(廃止がいきなりできないので先だって大減便する事案が多い。その場合、その申し出期限を早くするべき)。
- 特に、運転士不足を理由として、地域公共交通会議に路線廃止を申し出ることで、廃止届6か月後に廃止可となるルールを回避(30日に短縮)するケースが散見。地域公共交通会議で路線廃止申出対応をきちんと呼味する仕組みを再構築すべき

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

3

## 1. 地域公共交通再編実施計画の柔軟化

- 本来、再編は試行錯誤を経るのが当然(一発でうまくいくわけがない)である。よって、いったんやったら5年は変更にしづらいがかかる制度を使う人はいない(これが再編実施計画が増えない唯一の理由)
- 再編実施計画を残すなら、例えば2年程度で、網計画に示された範囲内(網計画の改定に伴うものも含む)での事業計画変更は弾力化するような措置が必要ではないか？
- 鉄軌道とバスとの連携を進める場合にも(こそ!)、再編実施計画が活用できるようにすべき。その場合、バス路線短縮に伴う補助金の不利などをカバーする仕組みが必要

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

1

## 6. 自家用有償運送

- ・「運営協議会のあり方検討会」「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」でまとめた方針が現場で全く実感できない(普及啓発イベントも皆無)。これら方針を再整理し、現場で徹底するだけでいいぶん改善するはず
- そのためにも、運営協議会の再編(過去のいきさつゼロクリア)をすべき。そもそも運営協議会という言葉が意味不明
- 福祉有償運送運営協議会は、活性化再生協議会との連携を念頭として、タクシ-市町村福祉輸送・許可登録不要輸送も含めた福祉輸送全般を協議する「福祉交通会」に再編してはどうか? 自分で動けない高齢者は福祉交通会議、動ける高齢者は活性化協議会という分担がよい。これらは地域包括ケアとの関係にも留意して進めることが重要

## 4. フライデー補助

- ・現在の申請書類は作成作業負担が重く、どの自治体でもこれがあることが業務の支障になっている。ましてや中小事業者やNPOではほとんど対応不可
- ・補助対象/対象外で扱いが違う(評価対象になるか否かなど)ことは合理的でない。補助対象路線だけの評価では網全体を把握できず、その路線の役割も把握できない(網計画の精神に反する)
- ・フライデー補助の要件である「地域間幹線への接続」も、物理的につながっていないだけで乗継者が皆無なところも散見。逆に、地域間幹線だけでなく幹線(鉄軌道含む)への利用集約は、コンパクト化・効率化の観点から重要
- 事務簡素化、地域の細かい網の一体的な確保維持の観点から、網全体(のうち支線)を対象とする(生活交通確保維持計画は廃止する)。また、第三者評価を厳しくする

## 7. 協議組織

- 各種協議組織の乱立については、要綱・規約で合同会議と規定すれば一本化できる。国としては、活性化再生法の協議会と道路運送法の地域公共交通会議(公共交通空白地有償運送の運営協議会を含む)の一本化を強く推奨してはどうか?
- 実行機関(計画推進本部)という色彩を強めるべき。「協議会」「会議」という言葉がよくない?
- Maasや運輸連合を行うことを念頭に、協議会を法人化できる必要あり
- タクシ-業者による自家用有償の運行管理を協議会で認める仕組みにすべき(わざわざ国家戦略特区である必要はない<協議会がむだに増えるだけ>)

## 5. タクシ- (一般乗用許可)

- ・活性化再生法でタクシ- (乗用事業) についてほとんど規定がなく、タクシ- は地域公共交通活性化・再生から最も遅れたモードである。例えば乗合タクシ- は乗合事業であり、乗用事業ではない。乗用事業が公共交通網の一員としての役割を果たすための具体的な規定が必要
- 地方部(特に過疎地)においては、バス(乗合)だけでなくタクシ- (乗用) についても地域公共交通会議で協議して一定の変更ができるようにすべき(運賃・増車)。現行では地域公共交通会議を活用することで乗合許可で乗合サービス提供が可能だが、小規模事業者には乗合許可申請のハードルが高く、自家用有償と同じ場で議論できるとなるとよい(今は全くできない)
- タクシ-協議会と地域公共交通会議・活性化協議会との関係運付けが必要(現状は皆無に近い)
- 網計画にタクシ-施策を位置づけることによる特典がつかれないか?(例えば相乗りによる生活交通確保策実施の円滑化、補助をうって運賃を下げる、など)

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](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)

facebook: 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、CO<sub>2</sub>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

## 8. 運行・利用データ収集

- ・ 民営バス路線ではほとんど行われていない。行われていても出てこない。
- ・ コミュニティバスではある程度行われているが、運転士に頼ることが多く負担が大きい、
- 廃線・減便時に沿線の納得を得るようなデータを出さない出せない事業者がある。このような状況で地域は納得できない。データを出さないなら申出から廃止等までの期間を長くする(その間に調査をする)仕組みが必要ではないか？
- データ収集を支援する仕組み(オープン化)することを条件として)を整備する必要があるのではないか？
- 特に乗降データについては、国庫補助の前提としてカウンタ取り付けとオープン化を義務づけるなどすべき。できればODもより頻繁にとれるとよい。現行のような計画策定時の調査事業よりもこれらデータ取得に補助を出すべき

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

8

## 9. 乗務員等不足と業務改革

- ・ 平成以降、公共交通事業の維持の多くは経費節減、特に人件費節減に負ってきたこと、その結末として現在の極端な乗員不足が生じた事実を基本認識とすべき
- よって、収入増加や生産性向上が必要であるが、その前提として、「人がやるべきことのみ人がやる」ような環境づくりが必須(IT活用等)
- 「運賃・補助単価は長年上がっていないところが大半で、要員確保のため必要かつ適正な経費を出すために上げることは避けられない」ことも広く認識されるべき
- 利用増加が最も望ましいが、そのためにはマーケティング思考普及と地域ステークホルダーの連携協働体制確立が急務

名古屋大学 加藤博和 19/09/27

9

