

令和5年度 日本海沿岸地帯振興促進
議員連盟・日本海沿岸地帯振興連盟
「合同勉強会」(2023/06/08)



名古屋大学大学院環境学研究科附属
持続的共発展教育研究センター

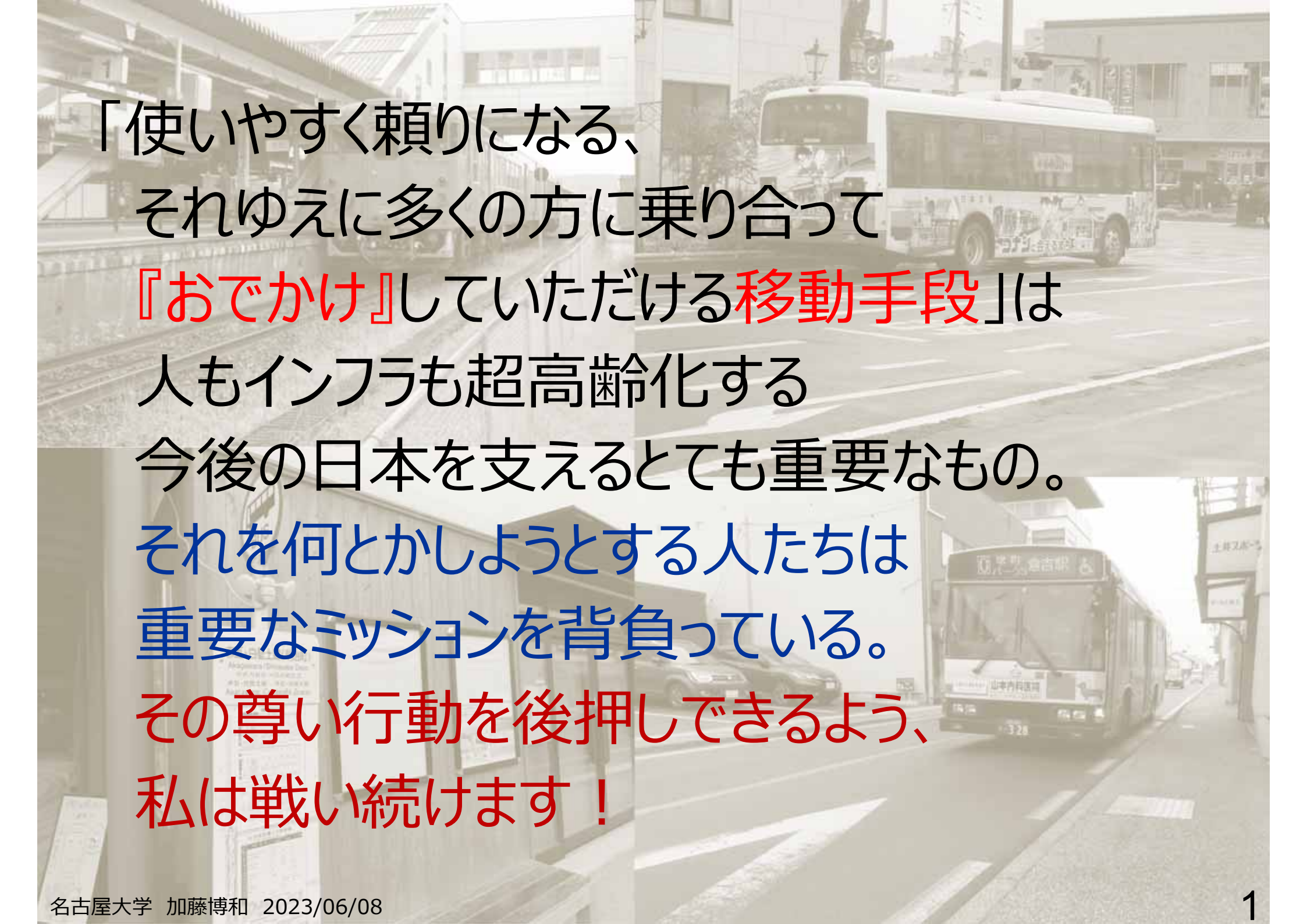


日本海沿岸地域を持続可能とする 地域公共交通のあり方

～だれもが気兼ねなく おでかけできる社会へ～



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！

100年に一度の「モビリティ革命」

新モビリティの登場、モビリティシステム・サービスの進歩



Shared

Connected

否！
能天気！

Automated

Electrification

これによって、世の中は勝手に移動が便利になっていくのだろうか？

※出典：トヨタHP・日産HP・e-share石垣HPなど

CASE :

“Connected” “Autonomous” “Shared” “Electric”

現在(motorization):「個別」「自在」「所有」「内燃」

将来: 「つながる」「自動」「共有」「電動」

いずれも、今のマイカーの利点を損なうこと

しかしこのままだと移動が(ICTに負けて)減り、旅客交通機関が衰退

- CASEによってクルマがスリッパやパレットのようになり、運転・移動の煩わしさや危険から解放され、低コストにもなる
- 移動の多くは単独なので、**自転車や超小型モビリティ・マイクロモビリティ等のシェアシステムも普及するかもしれない**

- 逆に、**効率を高めるための大量輸送機関(鉄軌道など)も再評価**

それらを使い継いで使えるようにするため、統合モビリティサービスの検索・予約・配車・決済プラットフォーム**としてのMaaS(Mobility as a Service)が重要**

CASEによって公共交通+自家用車→共有交通？

ところが、 今の「新しい技術・サービス」は役に立たない

• オンデマンド交通

- 空車運行はなくなるが空車回送はなくなるない
- AIが乗り合わせをつくってくれるが、たくさんの利用があつてこそ。そうでない地方部では「税金補填で値引きしたタクシー」に過ぎない。費用削減にならないどころか、運転士不足で多客時に対応できない

• ライドシェア(白タク)

- 自家用車に頼ることでは運送の安定性・安全性を担保できない
- 多客時には運賃を上げることで供給を増やす対応の妥当性に疑問

• MaaS

- 交通網が便利であつてこそ効果が大い。地方部など不便な地域では導入してもあまりメリットが出ない
- 狭い地域や単一企業グループのみで利用できるものでは意味がない

• 自動運転

- 利用者にとっては、人でもAIでも同じこと(自分が運転しないので)
- 現状ではバカ高い上に下手クソで役に立たない。将来に期待

要するに、現場に適合しないシーズの押し付け
コロナ禍でも全く役に立たず

「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 軌道経営者（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）



地域公共交通に関してよく見受けられるご意見

1. 高齢者などを対象とした**福祉施策**である
2. 超高齢化によって利用したい人が**増えてくる**
3. **国や交通事業者**がまず主体的に取り組むべきである
4. 必要性は**運賃採算性**(収支率・営業係数)で判断すべき
5. **(オン)デマンド交通、ライドシェアやMaaS、自動運転**を導入すれば改善できる
6. 交通事業者よりボランティアを活用した方が安上がりでよい
7. 乗用車の自動運転が普及すれば**不要**となる
8. **鉄道廃止**は絶対に許されない
9. 地域の**要望**をしっかりと取り入れることが不可欠である

すべて間違い！

**この程度の認識だから、トンチンカンな施策が横行
地域公共交通の必要性について「再構築」すべき**



岐阜県白川町・東白川村 (白川郷<白川村>ではない)

- ◆ 人口1万人弱、5年人口減少率11%、高齢化率46%
- ◆ 山間地域。お茶とヒノキで有名
- 4つの谷を1日数便のバス(民営)がJR白川口駅まで走り、主な集落で通院通学・来訪可能(町村補助で維持)
- しかし、運転手が定員の半分しか確保できなくなり、2016年4月から大減便、休日全休。タクシーもゼロに
- 2つの谷で高校通学不可能に
- 町内唯一の高校も2007年閉校

地域公共交通がない＝消滅決定地域

- 通常、地方部では18歳で人口流出するが、自力で高校通学ができない地域は15歳で流出する(そして滅びる)
 - さらに、家族ごと転出することも多い(住民票を移さず都市部に住む例も目立つ)
 - いったん転出すれば戻ってこない。そして、都会から移住したい人もなかなか来てくれない(家がない、仕事がない、子どもと一緒にいる時間を長くしたいから移住しても15歳までなら本末転倒)
- **子どもが自由に動けることは、実は地域存続のためにすごく大事なこと**
- そしてさらに、高齢者や来訪者にとっても必要
(公共交通コアターゲット「3K」をサポート：
子ども<高校生>・高齢者・観光客)

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



2015年9月に国連で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年を期限とする持続可能な社会をつくるための国際的な取り組み目標



- 持続可能な社会であるためには「このくらいやれてないとダメ」という水準(全部できないといけない。好きなこと・得意なことだけではダメ)

- **それが17分類、**
- **その下に169項目ある**

SDGsに取り組んでいる自治体なら、当然、この項目もしっかり確認して、達成のための施策を実施していますよね！

169のうちの一つ
「11.2」(まちづくりの2)
2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

おでかけが不自由な「子どもたち」

ある過疎地域で…

「夏休みに」「小中学生の」路線バス運賃を1乗車50円均一にした(通常運賃は数百円)。その結果、一番多かった利用目的は何か？

「コンビニに行く」

こういう「自由に動きたい」という子どもの思いに、限りある化石燃料を使いCO₂を出して車を乗り回して好き勝手に動いている大人たちが鈍感では、子どもたちはどんどん故郷を後にしてしまうのではないのでしょうか？

→ 「消滅可能性」ではなく「消滅決定」(持続不可能)

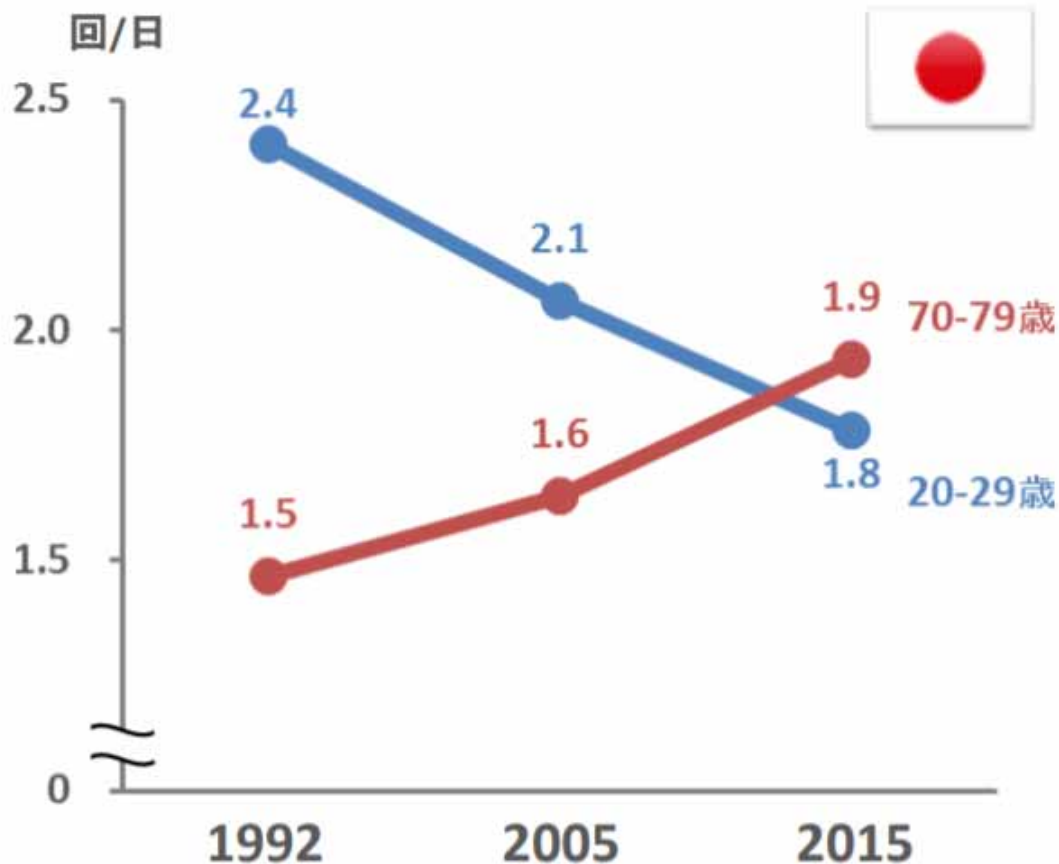
→ なお、この状況は、いなかだけでなく、都市部の住宅団地も同じですよ

そもそもコロナ禍前から若者は「おでかけ」を減らし、一方で高齢者は増やしていた

全国の都市における人の動きとその変化

—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利用や配送でいろんなものが得られる

→ 交通はどんどん見放される。クルマよりスマホ

→ **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？**

岐阜県白川町・東白川村 「おでかけ」システム

2018年10月1日スタート

- 路線バス事業者
 - タクシー事業者
 - 住民ボランティア
- がタッグを組んで、高校通学・高齢者移動をカバー

白川・東白川地域公共交通網形成計画(2018年8月策定)に基づく

身近で便利な公共交通を目指して
白川町・東白川村の新しい公共交通がいよいよスタート



おでかけ しらかわ・ひがししらかわ

◆だれでも気軽にお出かけできるしくみ◆

- 濃飛バス「白川中央線」と「白川東白川線」を運行
- 濃飛バスに乗り継ぐ「予約制バス」を白川町内各地区から運行

◆高校生が自宅から通学できるしくみ◆

- 行きは朝7時台、帰りは夜19時台までのJRに合わせて、濃飛バス「白川東白川線」と「JR接続便」を運行することで、白川町・東白川村内全ての地域から高校通学が可能

バスの種類 (どなたでもご利用できます)



濃飛バス

白川中央線、白川東白川線の2路線です。
定時定路線で運行します。
予約は不要です。



予約制バス

地区内・地区外の商店・病院・施設への利用ができます。
乗り継ぎ場所にて白川中央線に乗り継ぐことができます。
予約が必要です。裏表紙を参照ください。
自宅から利用できます。



JR接続便

JR白川口・下油井駅へ、朝(行き)と午後(帰り)に運行しています。
予約が必要です。裏表紙を参照ください。
予約制バス乗降場所から乗車してください。

■ 予約制バス（町営）

・各地区に1台のワゴン車を配置し、各地区と白川中央線の乗り継ぎ場所を繋ぐ区域運行。
中央線に接続しない時間を活用し、各地区内や佐見地区の生活圏内である下呂市金山町

凡例

- 白川中央線
- 白川東白川線
- - - JR高山線
- ◎ 乗り継ぎ場所
- ↔ JR接続便
- 地域デマンドエリア



■ 白川東白川線

・白川中央線の乗り継ぎ場所となる白川口駅
及び白川病院と東白川村を結ぶ主要幹線

予約制バス・JR接続便の予約方法

＼ご予約はかんたん／

オンライン予約をご利用ください。ご利用人数をお知らせ下さい。
※平日通勤時間帯の特別車にのみ予約制バスを運行予定です。

☎ご予約専用番号

0574-74-1001

受付時間：9:00～18:00（平日土日祝も）

■ 白川中央線

・JR高山線のダイヤに合わせ病院やお店など町内の主要な施設等と黒川地区を結ぶ路線バス

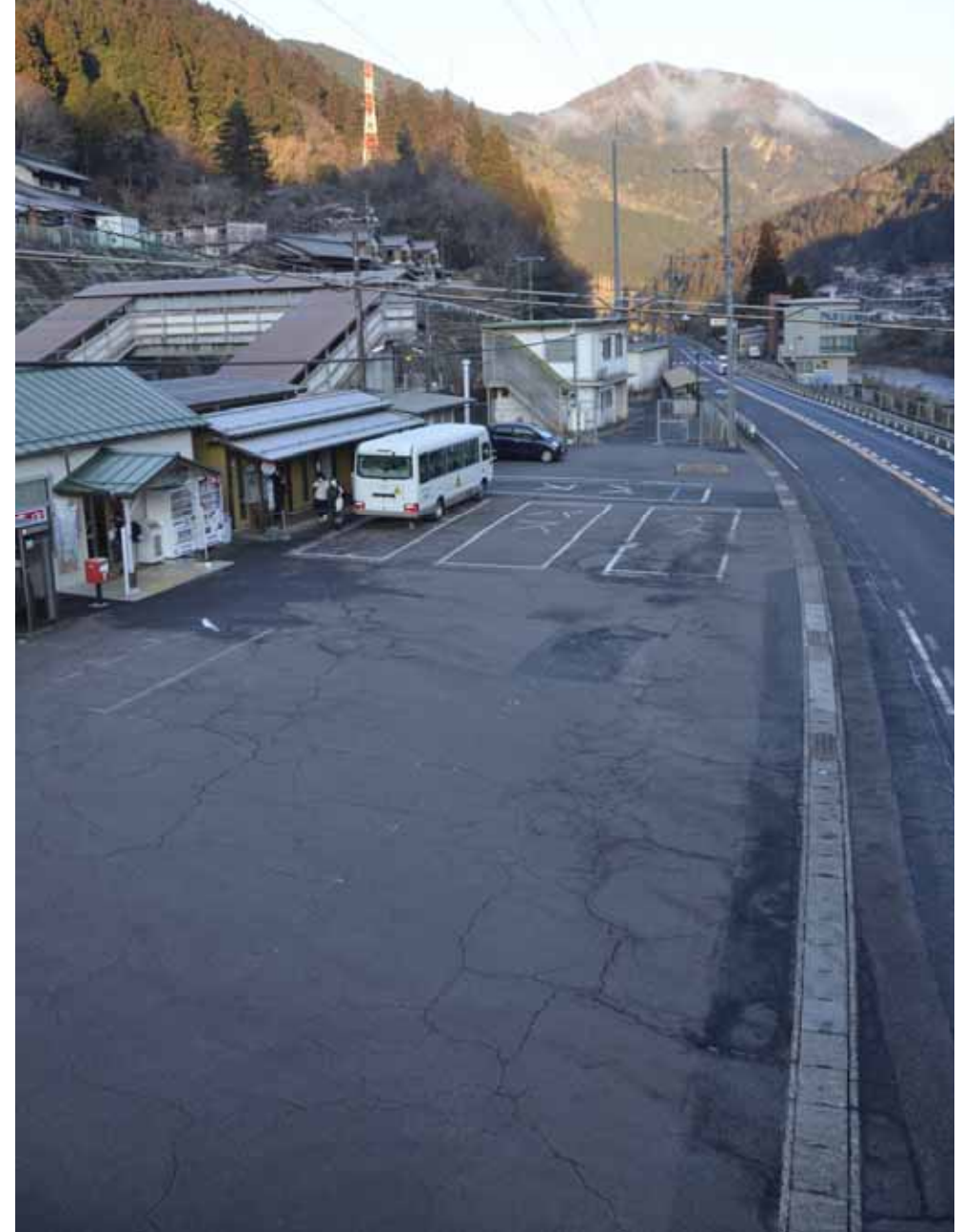
■ JR接続便

（スクールバス、ワゴン車）

・高校通学時間に合わせ各地区と白川口駅または下油井駅までを運行
平日：朝1便、夕3便
土日祝：朝1便、昼1便、夕1便

JR白川口駅前 の平日朝7時少し前の様子

左:2017年
右:2022年



JR白川口駅前 の平日朝7時少し前の様子

左:2017年 右:2022年

移動自己責任社会

- 高校生が自力で通学できない
 - 家族が送迎しなければいけない
 - 高齢者も病院しか行けない
- とても住んでいられない

おでかけ ウェルカム社会

- 高校生は自力で通学でき、帰宅時は17・18・19時台から選べる、スマホで
 - 家族は送迎不要となり、別のことをできるように
 - 高齢者もスーパーなどに行きやすく
- 気兼ねなく住める環境に

これが本当のモビリティ革命では？

地方では、その中心にJR線がある

すいとん汁を味わう利用者ら＝可児市広見の「ふる里の家」で

町営バスに段階的統合

10月から 白川病院の通院用バス

白川町は十月から、民間の白川病院（同町坂ノ東）が患者の通院用に運行する無料バスを、町営バスに段階的に統合していく。重複運行を解消して増便することで、利用者の利便性向上や運転手確保の課題解決につなげる。通院患者は料は統合後も無料を第一弾として白川線の東白川線と黒川線を廃止し、町営白川東白川線と白川に組み込む。その後



交わした横家町の白川病院で

象は原則として町内の路線。具体的なダイヤ編成は検討中だが、基本的に各路線の便数を増やすため、利用者は病院に出掛ける時間の



CHUNICHI.CO.JP

白川病院の無料バス、公共交通に統合 病院利用者は引き続き無料：中日新聞Web

- 白川・東白川では、民間病院が通院バスを走らせていた（病院が自治体の交通施策を信じていなかった）
- そのため、高齢者の移動手段への不満は少なかった
- しかし通院バスでは買い物に寄れないし、路線バスと重複して非効率。運転士も足りない
- そこで、町と病院で交渉を重ね、統合決定（2021年10月、2022年10月の2段階）

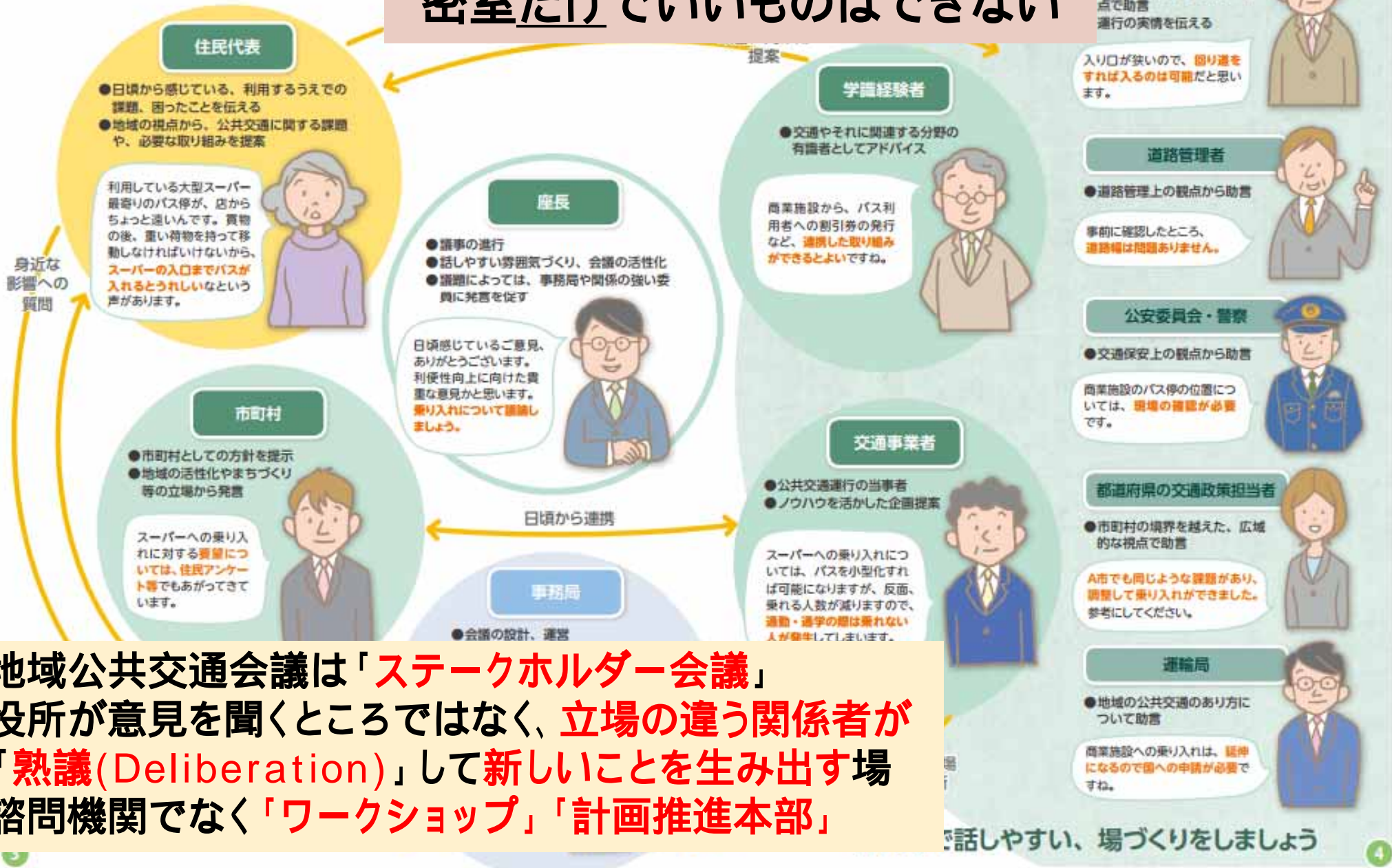
大きな目的が共有され、方法論が納得されれば、壁は取り払える



白川・東白川地域公共交通 活性化協議会

参加している人はどんな人たちで、どんな立場

「公開」であることが大事 密室だけでいいものはいできない

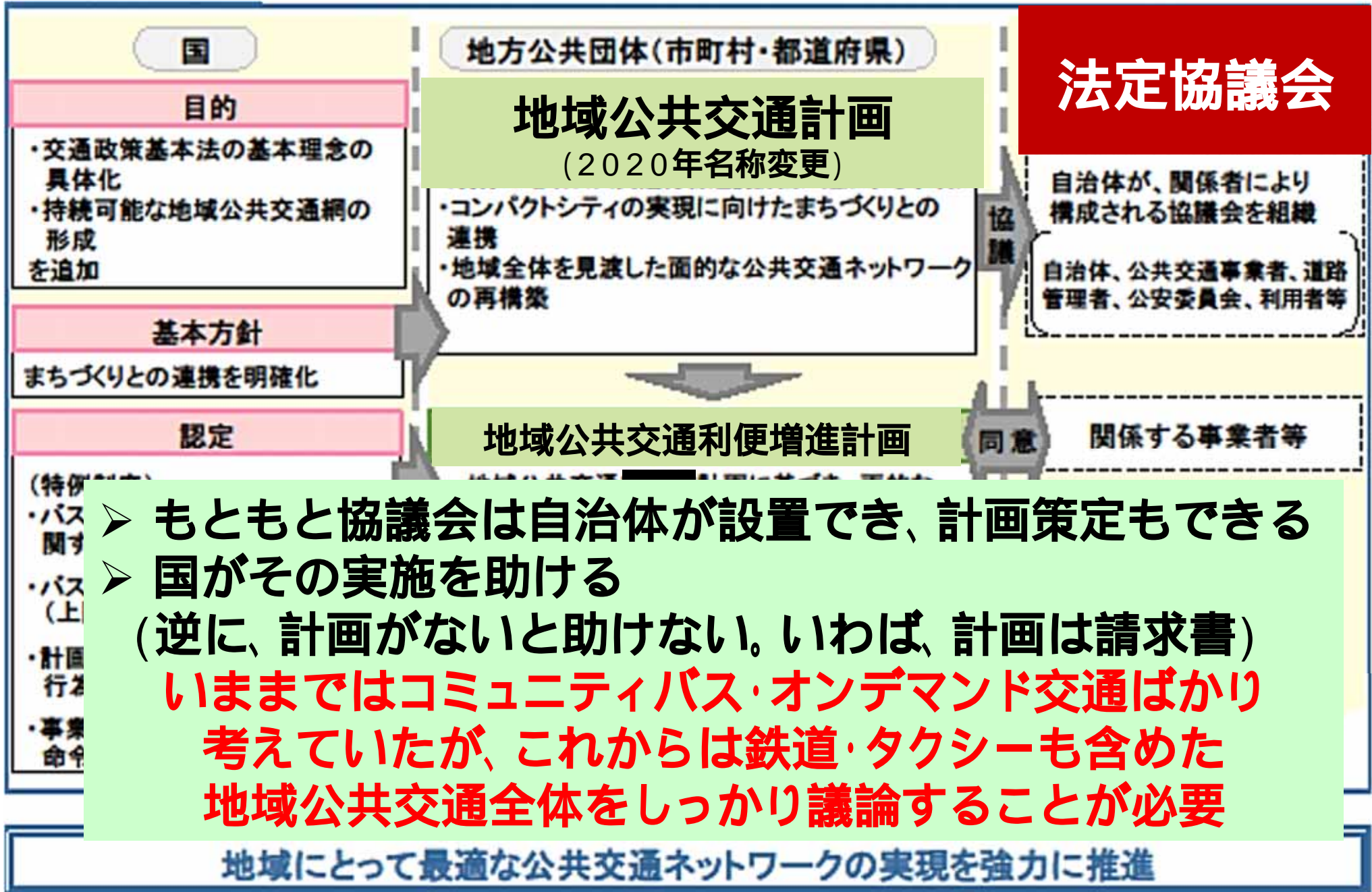


地域公共交通会議は「**ステークホルダー会議**」
役所が意見を聞くところではなく、**立場の違う関係者が**
「**熟議(Deliberation)**」して**新しいことを生み出す場**
諮問機関でなく「**ワークショップ**」「**計画推進本部**」

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_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

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）の大枠



- もともと協議会は自治体が設置でき、計画策定もできる
 - 国がその実施を助ける
- (逆に、計画がないと助けない。いわば、計画は請求書)
- いままではコミュニティバス・オンデマンド交通ばかり考えていたが、これからは鉄道・タクシーも含めた地域公共交通全体をしっかりと議論することが必要

地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進

地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に関する 努力義務（地域交通法4条 2007年施行、2020年改正）

1. **国**: 情報の収集・整理・分析・提供、助言その他の援助、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
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

地域が主体的にならないと、改善できず、自覚や行動も緩慢
事業者が情報提供し、前向きな案を示さないとなりがあかない

地域公共交通はなぜ必要でしょうか？

地域の
インフラ！

- クルマがあれば地域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」(人に気兼ねしないといけない)
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”

コロナ禍でそのことを実感しませんでしたか？

そして、クルマがなくても「おでかけ」できること
それが、地域公共交通の**基本的な存在意義**

ところが、自称「地域公共交通」の大半は・・・ 2つの「バイ」

● ショーバイ (商売)

- 「採算性」が大事
 - タクシー事業は典型
 - 事業者路線(鉄道含む)の多くはこれ

● アリバイ

- 「あること」が大事
 - (オン)デマンド交通は典型
 - 自治体路線(コミュニティバス)の多くはこれ

本当の「地域公共交通」 = 「地域や利用者にありがたがって

いただける“開かれた”公共交通」はどうすればつくり出せるか？

- 「事業者主導で自治体が補助する路線バス」でも、「自治体主導で事業者が受託運行するコミバス」でもない、**対等の立場でいっしょになって走らせる路線(パートナーシップ、協働)**
- それぞれバラバラではなく、**一体的に使え、乗り継いで行ける**

小豆島（土庄町・小豆島町）のバス路線

運行：小豆島オーリーブバス

2010年、経営破綻した事業者から路線を譲受。地元出資のバス会社



- 自治体と協力し、2016年に路線を大幅見直し。同年の総合病院統合、翌年の高校統合に合わせ、**全島から通院・通学可能に**
- 大人片道運賃を**上限300円**に（以前の最高運賃は1,180円）。全線乗り放題のフリーパスは大人1日券1,000円・2日券1,500円

計画における数値目標の達成状況について

目標1：新たな拠点（池田地区）における平均乗降人数を5,000人／月以上とする。 ※小豆島中央病院



達成（11,220人/月【オーリーブス(株)乗降客調査による】

目標2：路線バスの通学定期券購入者数を小豆島中央高校全生徒数の15%以上とする。



達成（購入者数の割合31.8%【507名中、161名が購入】） H31.4.30現在

目標3：フリー乗車券販売枚数を対前年度以上とする。（瀬戸芸開催時期は対前回）



一部達成（H30年度販売枚数：25,317枚 対前年度比：△2,817枚）
【（再編前）【H27：8,323枚（再編後）H28：20,733枚 H29：28,134枚】

目標4：路線バスの年間利用者を1.7倍にする。（現況H24年度⇒将来H32年度）



達成（H30年度利用者：704,012人 対H24年度比：2.1倍）

地域公共交通計画<旧法の地域公共交通網形成計画含む> 策定状況 (2023年3月末現在)

全国で835件
(/1741市区町村)

前回法改正直前(2020年10月末):600件
今年2月末:776件

表は地域公共交通計画作成済みの位
 ・赤字は立地適正化計画作成済みの
 ・オレンジ色は利便増進実施計画作
 ・灰色は計画期間が満了しており、
 2期目以降の計画の作成意向を表

なお、この中に、鉄道存続が危惧される自治体が多数入っているが、ほとんどが鉄道について考慮していない計画
 (自治体も鉄道事業者も事なかれ主義または不勉強だったから)

地域公共交通計画っていつつくるの？ 今でしょ！

- **地域公共交通政策の「憲法」**
 - 本気で取り組むなら当然つukらないといけないもの
 - つuk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・利用者や首長・議員・他部局に（そして永田町・霞ヶ関の皆様）公共交通の必要性を訴えられるのか？
 - **何を書くのか？**
 - なぜ地域公共交通が必要か？（**目的**）
 - それを実現するために、公共交通網をどうつukりかえ、どう魅せていくか？（**適材適所**）
 - そのためにだれが何をやるか？（**一所懸命、組織化**）
 - 計画の進行をどう確認し見直すか？（**カイゼン**）
 - **担当者の「遺言」（政策の継続性）**
- できる限り短く！ 現状調査結果は、本文には概要だけ**

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

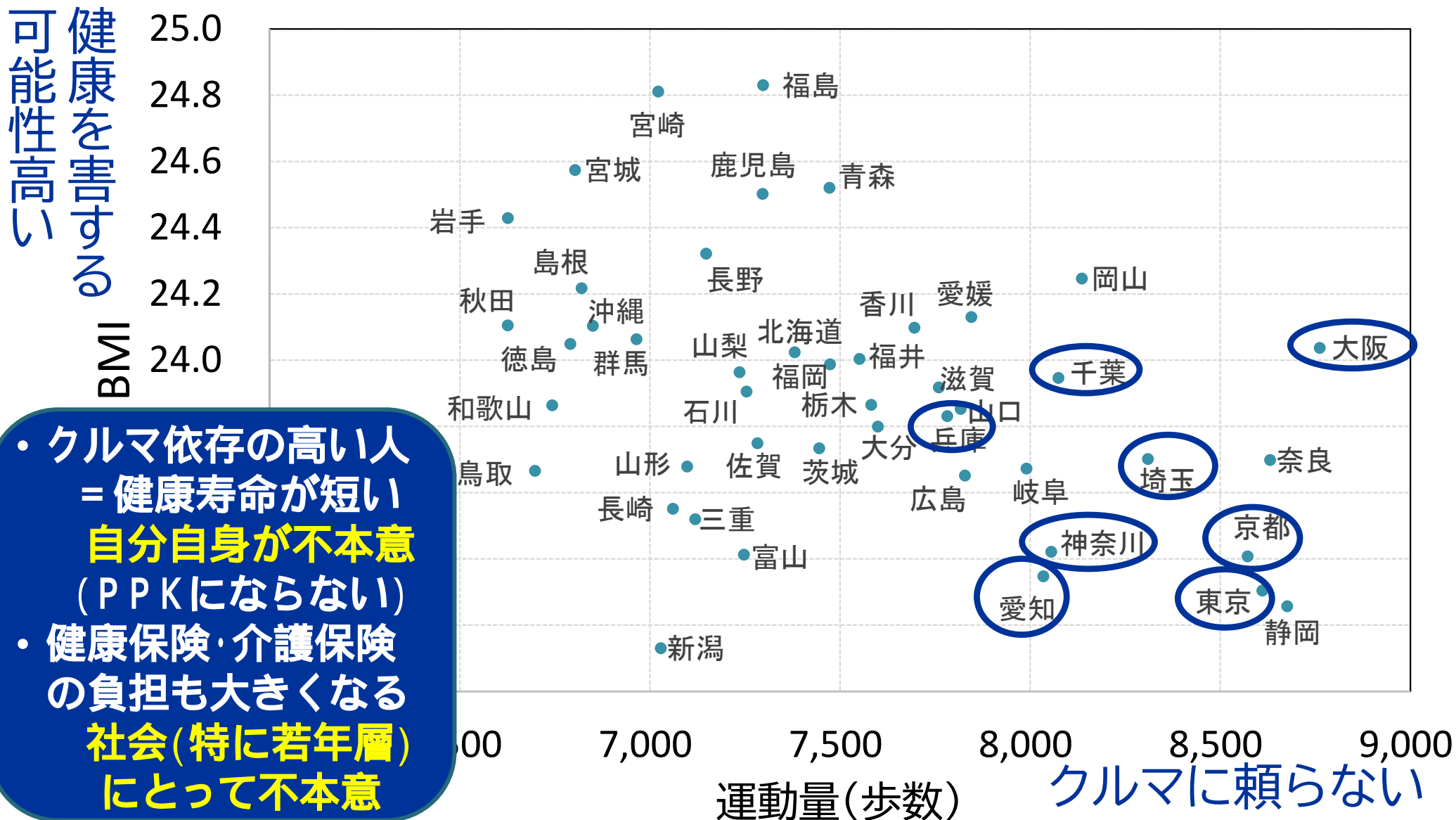
結論：ありえない！

- 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**
 - **大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…

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



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

本質的に大事なものは、波及効果の大きさ（社会的必要性<便益>）と、かかる費用の妥当性を吟味すること

運賃(直接的な便益の代償)だけでは赤字だけど社会的に必要な理由。そのために公的補助を投入する理由



- これらを正面から評価することを避けている限り、受益者からお金を払ってはもらえない(税投入できない)
- 「貨幣価値換算」にこだわる必要はない
- ただし、これら間接価値はおおむね利用者数に比例する傾向
- 結局、「多くの利用があることが大事」(利用者数民主主義)

地域公共交通サービスの「品揃え」とは 「おでかけ」のレパートリーと品質

地域を楽しく
する仕事！

○おでかけ品質＝「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

- そういう地域はQOLが高くなり、にぎやかになる
だから、**レパートリーが豊富**なところは鉄道が機能する
地方はレパートリーが貧弱だから「おでかけ」する気が起きない

2023年度 十勝バス 日帰り路線バスパック

グルメ&スイーツ好きの方へ

「とん田の豚丼」バスパック 地元の超人気店。並んでも食べたい♪

【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)

- ◆通年販売(日曜日・年末年始を除く)
- ◆帯広駅⇨東8条16丁目または東4条16丁目
- 系統番号:東8条16丁目は[6]、東4条16丁目は[1][2]
- ★帯広のソウルフード「豚丼」は見逃せません。ここ「とん田」は地元の人気店。並んでも食べる価値あり。ロース・ヒレ・バラから選べるのが嬉しい! 開店時間(午前11時) 直後に行くのがオススメです♪

「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+限定スイーツ券

- ◆通年販売(貸切バス専用)
- ◆帯広駅⇨西5条
- 系統番号:[1][2]で運行
- ◆営業時間:11時
- ★ちょっとした食感のアクセントが楽しめる「十勝ベーグル」の2種類を召し上がれます。お腹いっぱいになるかもね。

「満寿屋パン麦音・ビート資料館」バスパック

北海道特産ビートの歴史を学び、十勝産100%小麦を使用した

【帯広駅発着】
大人/1,220円・小人/1,040円

★内容★ バス乗車券+資料館入場券+パン券

- ◆通年販売(年末年始を除く)
- ◆帯広駅⇨福田橋・西12条34丁目はバスで約25分、(徒歩約40分)
- ★ビート資料館では歴史・栽培・作業まで楽しく学ぶことができます。隣接する「麦音」は東京出店で話題の満寿屋・ツシさんが運営しており、お得なクーポンが付いています♪

お問合せ 帯広駅バスターミナル TEL 0155-23-5171 www.tokachibus.jp 十勝バス ホームページ OR

2023年度 十勝バス 日帰り路線バスパック

社会見学・歴史・芸術に関心のある方へ②

「ワイン城とDCTgardenKEDA見学」バスパック

十勝ワインといえばここ。バスだからこそワインを堪能できますね。ドリカムファンなら見逃せないのがDCTgardenKEDAです♪

【帯広駅発着】
大人/1,570円・小人/1,010円

★内容★ バス乗車券+ワイン城500円利用券

- ◆通年販売(年末年始を除く、DCTgardenKEDAは火曜日と年末年始を除く)
- ◆帯広駅⇨池田駅はバスで約60分、[1][7]発着にバス乗車(大きい)。降車後、徒歩10分程度で到着します。帯広駅⇨スター・ホテルでタクシーの手配ができます。(タクシー料金はバスパック料金に含まれておりません。)
- ★十勝ワインと言えばここ。ワインをじっくり堪能できますね! 地下熟成室・資料館・試飲・売店と見どころがいっぱい。また展望台から雄大に広がる十勝平野はズッと見ている景色で圧巻です。

「足寄動物化石博物館と松山千春さんの故郷散策」バスパック

館は子供の自由研究に最適。地元を代表する松山千春さんの故郷散策もオススメです♪

【帯広駅発着】
大人/3,500円・小人/1,870円

★内容★ バス乗車券+入館券+小さい化石プレゼント+道の駅店舗300円利用券+特典クーポン

- ◆通年販売(定休日・年末年始を除く)
- ★帯広⇨足寄は[1][7]発着にバス乗車約2時間10分で到着。北石博物館では古代ロマンに触れ、その後は町内散策へ。松山千春さんファンには生家訪問など千春さんの世界に浸りたいものです。また足寄町の地名に因み、町内の歩道に「足寄」を利用して、足寄を思いっきり楽しみましょう♪

「足寄動物化石博物館と松山千春さんの故郷散策」バスパック

運転士になりたい! 夢を陸別で叶えますよ♪

【帯広駅発着】
大人/5,640円・小人/3,570円

★内容★ バス乗車券+運転体験Sコース利用券+しほげグッズ割引クーポン

- ◆営業日 4/23~10/31間の第2・第4土日25Wやお盆の繁忙期
- ◆小学校高学年以上・身長130cm以上の方のみ参加可能。事前予約確認が必要です。
- ★帯広⇨陸別はバスで2時間50分、終点まで乗車(大きい)。ここでは乗換の経路を利用して本物の気動車の運転体験ができます。銀河鉄道999のラッピング列車はアニメファンから絶大な人気です。

お問合せ 帯広駅バスターミナル TEL 0155-23-5171 www.tokachibus.jp 十勝バス ホームページ OR

おでかけレポーターを地域のみんなでつくる

あなたの地域では行きたいのは病院だけということはないですか?

ガーデン・温泉・施設見学・グルメ&スイーツなど全部で22コースあります。詳細はホームページをご覧ください!

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 「チョイソコとよあけ」

2019年3月25日運行開始

<https://www.choisoko.jp/>

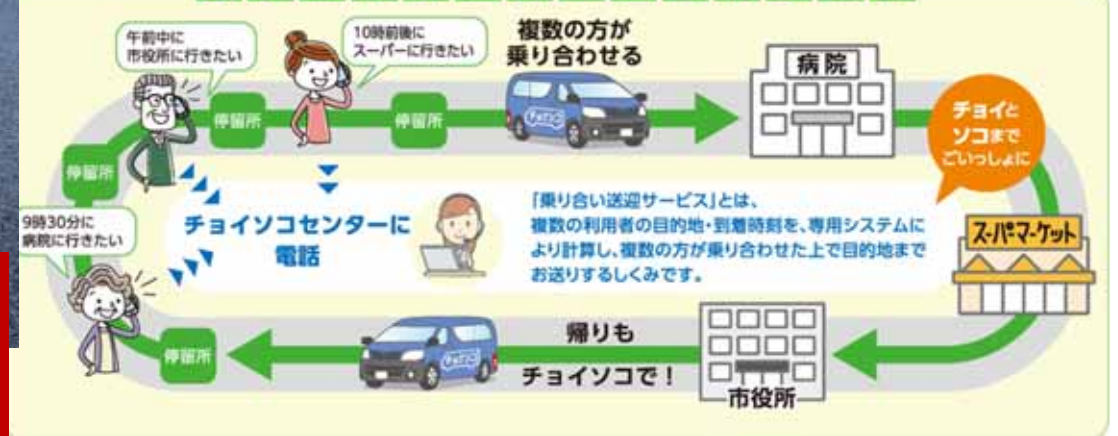
事業主体:アイシン

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

配車システムを開発・導入し
効率的な乗り合わせを実現

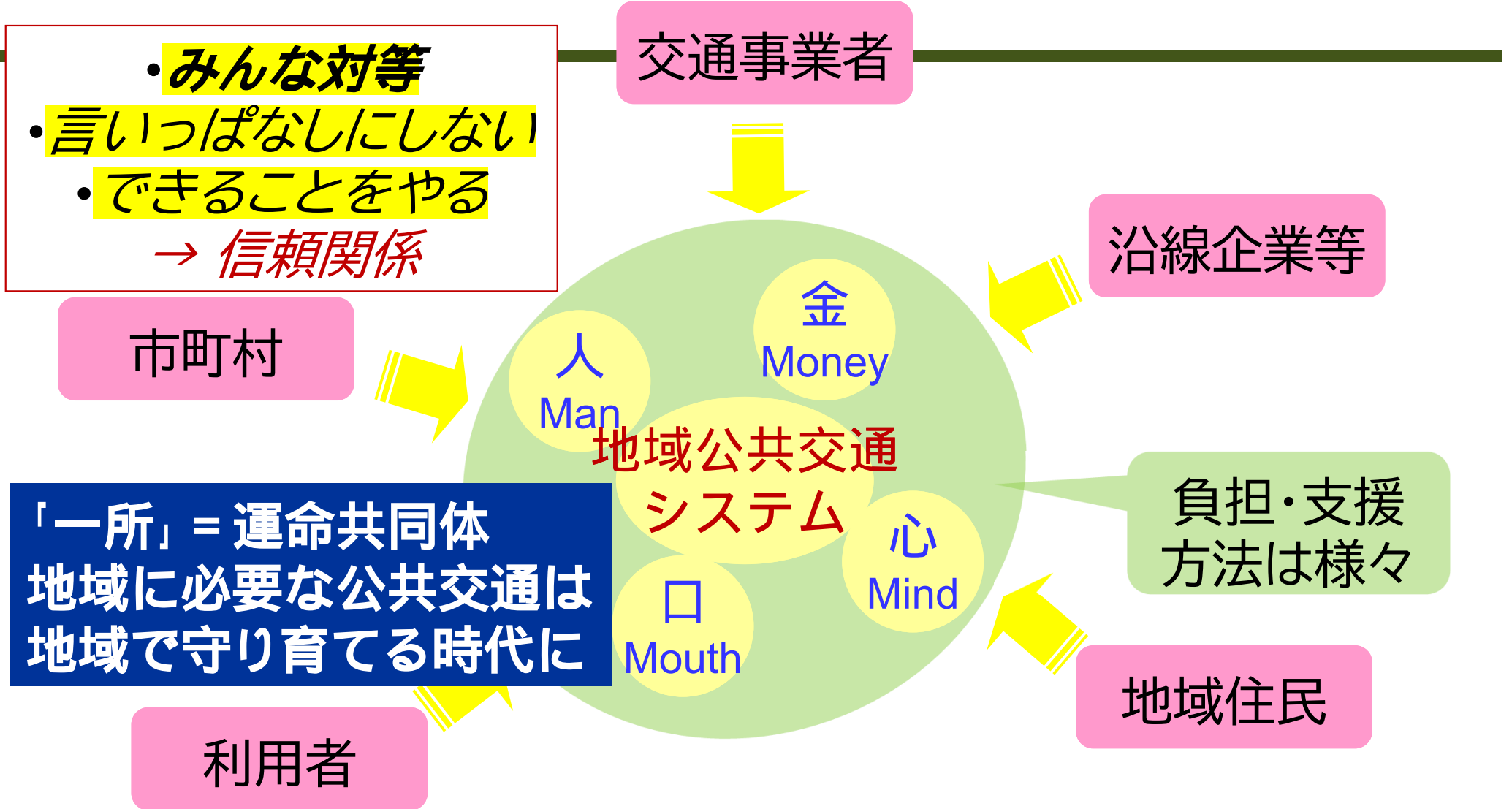


乗り合い送迎サービスのしくみ



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」= 運命共同体
地域に必要な公共交通は
地域で守り育てる時代に

これこそが、ホンモノの
コミュニティ交通を生み出す

日本の津々浦々にこの
マインドを浸透させたい

「一所懸命」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～



- ①公共交通を必要とする
地域住民の願いや活動
- ②理解し下支えする自治体
- ③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
- ④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

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

関係者が集結 ：一所懸命

【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）

（ 事案によって構成員を変更して分科会形式とすることも可）

【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(法的に一般路線とコミバスで何ら差はない)

地域のステークホルダーで話し合っ
て決めることを、国が「おまけ」をつ
けることで促進するしくみ
→これが鉄道など他モードに拡大
されたのが地域交通法の協議会
しかし、うまく使いこなしている
地域はまだまだ少ない(使いこなせ
ばいろいろできるのに)

合併せずとも、公共交通は域内一体で考える。いや、考えなければならない

南信州地域交通問題協議会

(長野県南信州地域<飯田市と下伊那郡13町村、定住自立圏>)

- 08年1月 民営バス事業者が10年3月末の一般路線総撤退意向を表明
- 08年3月 15市町村(当時)で法定協議会設立(各市町村地域公共交通会議も存続)
- 09年3月 「南信州地域公共交通総合連携計画」策定
- 14年3月 第二次連携計画へ改定
- 16年3月 地域公共交通網形成計画へ改定
- 21年6月 地域公共交通計画へ改定

地域内広域バス・各市町村営バスの共通ルールを確立

ネットワーク

- 広域が確保する幹線(JR飯田線含む)・准幹線と市町村が確保する支線(オンデマンド含む)で階層的にカバー。接続ダイヤ確保

品質保証

- 飯田市への通学・通院・買い物移動を地域全域で確保
- 小村をサポートし補助金確保

ブランディング

- 総合時刻表、路線番号付与



基幹路線はインフラととらえ、市は責任もって品質保証する！
地域路線は地域が「つくり」「守り」「育て」、市は後方支援する！

豊田市の幹線・フィーダーバス体系

交流交通(地域間幹線)

基幹バス「とよたおいでんバス」
旭・豊田線、稲武・足助線
07.11.1運行開始

- ・市中心部から旧町村役場までの足を確保
- ・運賃・車両・便数は統一(高校生が通学・部活可能、最終は21時台)
- ・各地域バスの拠点を形成(旧役場でP&Rも)

地区交通(地域内フィーダー)

地域バス
旭地域バス
07.10.1運行開始

- ・各地域(旧町村内など)の足を確保
- ・地域が主体となった企画・運営が、供給の大前提
- ・サービスレベル(基本コンテンツ)・運賃は各地域で決定し、適宜見直し

「メリハリ」と「結節」が肝要

幹線・支線の分化と階層ネットワークで効率化

幹線:「軸」

流れをつくり出す

- 定時性／速達性
- 大きな輸送力
- 駅・停留所の拠点性

鉄軌道、LRT、
BRT、幹線バス

支線:「面」

全体をカバーする

- 時間・経路の柔軟性
- 少量多頻度
- 簡潔性・連結性の両立

支線バス、オンデマンド
交通、タクシー、
シェアモビリティツール

- 幹線を担えるサービスレベルが確保できるか

特にローカル鉄道

- 幹線と支線を結び付けるための結節点(拠点)整備
ダイヤ・運賃・案内のシームレス化

公共交通がいろいろあるのは「レパートリー」でなく「バラバラ」なだけ。一体化が必要 三重県菟野(こもの)町



鉄道
^近畿日本鉄道
v



一般高速
路線バス
^三重交通
v



タクシー
^尾高
v



コミュニティバス



オンデマンド
乗合交通



ロープウェイ
^御在所
v
ロープウェイ

- 鉄道は軸のみ。路線バスは衰退続く
- コミュニティバスは多くの地域をカバーするために、本数少なく回り道多い。どれに乗ればいいのかわかりづらい
- タクシーも足りておらず、朝は前日までに予約しないと使えない
 - **大まかにはバス(路線、コミュニティ)で、細かなところはオンデマンド乗合交通(のりあいタクシー)でカバー** <適材適所>
 - **互いにうまく乗り継げるようにMaaSを導入** <組織化>

統合型検索予約配車決済システム

「乗換検索」「オンデマンド交通予約」「タクシーアプリ」「キャッシュレス決済」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(サブスクは好相性)
→ まるでカーナビと同じように公共交通を使っていけるしくみ・・・これが狭義のMaaS (Mobility as a Service)

導入のメリット

- ✓ 慣れていない人でも分かりやすく使いやすい
- ✓ 需要に応じた運行を実現
- ✓ 相乗り・混載による効率化(AI運行で最適解)
- ✓ 予約・決済が省力化(利用者も運営者も)
- ✓ データが蓄積される

ただし、「乗換検索」「タクシー・オンデマンド交通予約」「キャッシュレス決済」はそれぞれ、すでにスマホでできるので、ローカルなものは無意味



MaaSは「公共交通網形成」(シーズ)を 「旅客運送サービス」(ニーズ)に変換する

Mobility : モビリティ (移動<おでかけ>しやすさ)

as : としての

a : 1つの

Service : サービス

「バラバラ」を「1つのサービス」に。でも、あくまで手段

MaaSの新解釈、いや、真解釈！

M : もっと

a : あなたらしく

a : あんしんして

S : せいにかつできるために

これこそ地域公共交通のアウトカム

乗継だけなら、シンプルなほうがいい



高山市「虹流館(こうりゅうかん)くぐの」 久々野支所ほか複合公共施設



乗継拠点にはいまだき
このくらいの設備は必要
WiFi、電源、テーブル、明るく外からよく見える
座る場もなく立たせているようでは論外





**豊橋鉄道
三河田原駅**
駅が
「たまり場」
終バスは
2125発

「小さな拠点」と地域公共交通はセット



三重県菰野町 コミュニティバス「かもしか号」



- 車内はフリーWi-Fi利用可能。USBコンセントあり
- デザインは三重県立菰野高等学校の生徒が制作



「乗る乗る詐欺」を防ぐために 「需要」と「ニーズ」の把握が重要

需要: 顕在化しているもの(実際行っているor行いたい)

→ アンケートが有効 <ただし地方だとこれは極めて少ない>

ニーズ: 潜在的なもの(気づいていない、だから不要、ではない)

→ 膝詰め(グループインタビューやワークショップ)

が有効 <利用が少ないところは特に>

調査手順

1. まず現状の移動状況や気持ちをはき出してもらう
2. 情報を提供し、考え、気づいてもらう
3. 関係者で、どうすべきか、何ができるか話し合う
4. 考えをまとめなおしてもらう

→ ニーズとその充足方法が見いだされる

いずれにせよトップダウンやコンサル丸投げではダメ
往々にして、地域の今後をどうしていくかのヒントもある

おでかけ環境の「調整」「組織化」

「補助」「コミバス・デマンド」「ボランティア任せ」でない、**自治体の主体的役割**

・「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
- 「移動制約者対応」の必要水準と方法の基準づくり(いわゆる福祉交通)
- 「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(新たな交通秩序の確立)

・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

これらを「地域公共交通会議」で決め、
「地域公共交通計画」に書き留め共有する

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2月10日: **地域交通法改正案**提出→4月21日成立。10月施行?

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、滅びる！

I. 我が国を取り巻く環境変化と日本経済

・我が国を取り巻く環境変化（新型コロナウイルス感染症、ロシアのウクライナ侵略、気候変動問題等）や国内における構造的課題（輸入資源価格の高騰、人口減少・少子高齢化、潜在成長率の停滞、災害の頻発化・激甚化等）など、**内外の難局が同時かつ複合的に押し寄せている。**

・世界経済の不確実性が大きく増す中、我が国のマクロ経済運営については、当面、**2段階のアプローチで万全の対応を行う。**

【第1段階】総合緊急対策を講じることにより、国民生活や経済への更なる打撃を抑制し、**厳しい状況にある方々を全力で支援。コロナ禍からの回復を確かなものに。**
 予備費の活用等により**予期せぬ財政需要にも迅速に対応し、国民の安心を確保。**

【第2段階】骨太方針2022や新しい資本主義に向けたグランドデザイン・実行計画を**ジャンプスタートさせるための総合的な方策を早急に具体化し、実行へ。**

・大胆な金融政策、機動的な財政政策、民間投資を喚起する成長戦略を一体的に進める**経済財政運営の枠組みを堅持。** 民需主導の自律的な成長とデフレからの脱却に向け、**躊躇なく機動的なマクロ経済運営を行う。**

・持続的な経済成長に向けて、官民連携による計画的な重点投資を推進する。危機に対する必要な財政支出は躊躇なく行い、万全を期す。

経済あつての財政であり、**経済をしっかり立て直す。**そして、**財政健全化**に向けて取り組む。

II. 新しい資本主義に向けた改革

- **社会課題の解決に向けた取組それ自体を付加価値創造の源泉として成長戦略に位置づけ**
- **官と民が協力して計画的・重点的な投資と改革を行い、課題解決と経済成長を同時に実現**

新しい資本主義に向けた重点投資分野

社会課題の解決に向けた取組

1. 人への投資と分配

- ・スキルアップ、多様な働き方の推進
- ・質の高い教育
- ・賃上げ・最低賃金の引上げ（全国加重平均1000円以上）
- ・「資産所得増進プラン」（NISAの抜本的拡充、DeCo制度の改革等）

● **民間による社会的価値の創造**

- ・PPP/PFIの活用等による官民連携の推進
- ・社会的インパクト投資、共助社会づくり
- ・イノベーションを促す競争環境の整備

2. 科学技術・イノベーションへの投資

- ・量子、AI、バイオテクノロジー・医療分野への官民が連携した投資の抜本拡充

● **包摂社会の実現**

- ・少子化対策・こども政策、女性活躍
- ・共生社会づくり、孤独・孤立対策、就職氷河期世代支援

3. スタートアップ（新規創業）への投資

- ・スタートアップ育成5か年計画を本年末に策定（5年10倍増）

● **多極化・地域活性化の推進**

- ・デジタル田園都市国家構想
- ・分散型国づくり **地域公共交通ネットワークの再構築**
- ・多極化された仮想空間へ
- ・中堅・中小企業の活力向上、債務増大への対応
- ・観光立国の復活、文化芸術・スポーツの振興

4. グリーン転換（GX）への投資

- ・150兆円超の官民投資に向けた成長志向型カーボンブライジング構想の具体化やGX経済移行債（仮称）の検討

● **経済安全保障の徹底**

5. デジタル転換（DX）への投資

- ・テクノロジーマップの整備・実装、マイナンバーカードの普及

III. 内外の環境変化への対応

国際環境の変化への対応

● **外交・安全保障の強化**

- ・安全保障環境が一層厳しさを増す中、外交・安全保障双方の大幅な強化
- ・防衛力を5年以内に抜本的に強化

● **経済安全保障の強化**

- ・経済安全保障推進法の着実な施行

● **エネルギー安全保障の強化**

- ・省エネ促進、再エネ、原子力など脱炭素効果の高い電源を最大限活用

● **食料安全保障の強化と農林水産業の持続可能な成長の推進**

- ・食料安定供給、みど戦略、輸出促進（2030年5兆円目標）、スマート農林水産業

● **対外経済連携の促進**

- ・国際連携の強化（DFFT、TPP11、RCEP、IPEF等）
- ・対日直接投資の推進（2030年80兆円目標）
- ・外国人材の受入れ・共生

防災・減災、国土強靱化の推進、東日本大震災等からの復興

国民生活の安全・安心

IV. 中長期の経済財政運営、V. 当面の経済財政運営と令和5年度予算編成に向けた考え方

・**財政健全化の「旗」を下ろさず、これまでの財政健全化目標に取り組む。** 経済あつての財政であり、現行の目標年度により、**状況に応じたマクロ経済政策の選択肢が歪められてはならない。** 必要な政策対応と財政健全化目標に取り組むことは決して矛盾するものではない。経済をしっかり立て直し、そして財政健全化に向けて取り組んでいく。ただし、感染症及び直近の物価高の影響を始め、**内外の経済情勢等を常に注視していく必要がある。** このため、**状況に応じ必要な検証を行っていく。**

・**官民連携による計画的な重点投資の推進、単年度予算の弊害是正、効果的・効率的な支出（ワイスベンディング）の推進とEBPMの徹底強化、税制改革。**

・**全世代型社会保障**をはじめとする持続可能な社会保障制度の構築、その他歳出分野（**社会資本整備、地方行財政、教育・研究活動の推進**）の取組を実施。

・令和5年度予算において、**本方針及び骨太方針2021に基づき、経済・財政一体改革を着実に推進。** ただし、**重要な政策の選択肢をせばめることがあってはならない。**

検討会の目的

急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、令和4年3月31日に本検討会を立ち上げ、8月26日に提言を取りまとめ。

提言の概要

1. はじめに

- 人口減少、輸送需要の減少の継続等により交通崩壊の懸念。一方、最新のデジタル技術やデータの効果的な活用による効率性・利便性の向上が期待されるほか、地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベティブな連携、すなわち「共創」の取組の芽が出始めている。

2. 基本的考え方

- 「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより**持続可能で実効性ある支援措置**を講ずるべき。

3. 具体的な検討の方向性

- (1) **官と民の共創**：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
- (2) **交通事業者間の共創**：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
- (3) **他分野を含めた共創**：地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

4. まとめ

- 地域交通を単に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難。本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。具体的には、自動運転やMaaSなどの「**交通DX**」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「**交通GX**」、そして「**3つの共創**」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に**地域交通を「リ・デザイン」**し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。

構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授

事務局：国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策部門

加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授

(オブザーバー：国土交通省 鉄道局・自動車局等)

神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授

吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

※『鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会』（令和4年7月取りまとめ）における議論と連携

目的

「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」(令和4年7月25日 取りまとめ)及び「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」(令和4年8月26日 取りまとめ)では、地域交通の今後の検討の方向性がそれぞれ示されたことから、今後の地域公共交通政策のあり方について議論するため、地域公共交通部会を開催する。

論点

- 2つの有識者検討会（＝「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」、「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」）の提言を受け止め、新たな制度の具体化についてご審議いただく。

『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）（令和4年6月7日閣議決定）より抜粋

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、**法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。**

委員

(50音順・敬称略。◎は部会長、○は部会長代理。本委員のみ記載)

- ◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授
- 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- 大串 菓子 椋山女学園大学現代マネジメント学部教授
- 清水 希容子 株式会社日本政策投資銀行参事
- 須田 義大 東京大学生産技術研究所教授
- 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
- 矢ヶ崎 紀子 東京女子大学現代教養学部教授

スケジュール（予定）

- | | | |
|----------|-----------------|-------|
| 令和4年 | | |
| 10月7日（金） | 第1回 | キックオフ |
| | | ∩ |
| 11月中下旬頃 | 中間とりまとめ（骨子案） | |
| | 11月18日開催 | ∩ |
| 令和5年 | | |
| 1月下旬頃 | 中間とりまとめ（本文案） | |
| | 1月17日開催 | ∩ |

2023年5月下旬頃 最終とりまとめ

令和5年度予算大臣折衝の結果

○地域公共交通確保維持改善事業における「エリア一括協定運行事業」の創設

認められた。

○社会資本整備総合交付金における地域公共交通再構築事業の創設等

認められた。

エリア一括協定運行事業の創設

背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して赤字補填を行い維持。
- こうした手法は、地域における路線維持に効果がある一方、**事業改善インセンティブ**の課題や利用者減少局面における赤字拡大等、**持続可能性に懸念**。

概要

⇒ 自治体と交通事業者が協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業に対する補助制度を創設

- 地域の協議会における議論を踏まえ、自治体と交通事業者との間でサービス水準（運賃、路線、運行回数）、自治体の費用負担、官民の役割分担等を内容とした協定を締結。
- 自治体は、事業者に対し当該運行に対する「交通サービス購入費用」としての対価を支払い、事業者は協定に基づき複数年にわたり運行。
- 国は、事業初年度に事業期間全体の支援額を明示し、期間を通じて予算面で支援。

- メリット①：コンパクト・プラス・ネットワークを高質化・多様化
- メリット②：地域全体としての中長期的な経営戦略が可能
- メリット③：ネットワークの統合により生産性を向上
- メリット④：事業者と自治体が連携して地域交通を改善するインセンティブを付与



地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設（基幹事業の追加は創設以来初めて）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組み地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【交付金事業者】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1/2

【交付対象事業】 地域公共交通特定事業の実施計画^①の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づき、ローカル鉄道に係る公共交通再構築やバス路線の再編等を行う事業実施計画

・鉄道施設（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・バス施設（停留所・車庫・営業所・バスの施設・EVバス関連施設（充電・蓄電・充電等）の整備

※上記を合わせて、効果促進事業（地方自治体の作成する社会資本整備総合交付金に交付対象事業全体の20%を超過）において、車両に対する支援も可能

※JR本社3社又は大手私鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上回る（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること

※鉄道については、赤字路線等について再編協議会（商研）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり・観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①創出数値 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性のある利用促進策が実施計画に具体的に位置付けられること



地域交通法（地域公共交通の活性化および再生に関する法律）5条

2020改正前（地域公共交通網形成計画）

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、**持続可能な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を推進するための計画（以下「地域公共交通**網形成**計画」という。）を作成する**ことができる**。

2020改正後（地域公共交通計画）

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成する**よう努めなければならない**。

地域交通法 (地域公共交通の活性化および再生に関する法律) 5条

2020改正前 (地域公共交通網形成計画)

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網形成計画の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通網形成計画」という。)を作成することができる。

「権利」から

法律制定(2007年)から13年

自治体にまかせても

どうせやらないからと判断された

2020改正後 (地域公共交通計画)

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通計画」という。)を作成するよう努めなければならない。

「努力義務」へ

令和5年2月10日
総合政策局地域交通課
鉄道局鉄道事業課
自動車局旅客課

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」を
閣議決定

～ 地域公共交通「リ・デザイン」(再構築)に向けて ～

地域の関係者の連携・協働(共創)を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」(再構築)を進めるための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が、本日、閣議決定されました。

2/10に地域交通法改正案が 国会上程、4/21に成立 10月下旬には施行見込み

II. 法律案の概要

(1) 地域の関係者の連携と協働の促進

- 法律の目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」を追加
- 国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項に「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を追加

(2) ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

- 地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」制度を創設し、協議会において「再構築方針」を作成
- 再構築方針等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充

(3) バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充

- 地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準、費用負担等を定めた協定を締結して行うことができるよう「地域公共交通利便増進事業」を拡充
- AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス等の導入を通じ、交通分野におけるDX・GXを推進するため「道路運送高度化事業」を拡充

(4) 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

- 鉄道・タクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

【問い合わせ先】

総合政策局 地域交通課 牟田、交通政策課 新倉 <全般、(1)及び(3)関係>
 TEL: 03-5253-8111 (内線 54-808)、03-5253-8987 (直通)
 鉄道局 鉄道事業課 益本、北田、井上 <(2)及び(4)鉄道関係>
 TEL: 03-5253-8111 (内線 40-254)、03-5253-8530 (直通)
 自動車局 旅客課 北川、水田 <(3)EVバス及び(4)タクシー関係>
 TEL: 03-5253-8111 (内線 41-255)、03-5253-8568 (直通)

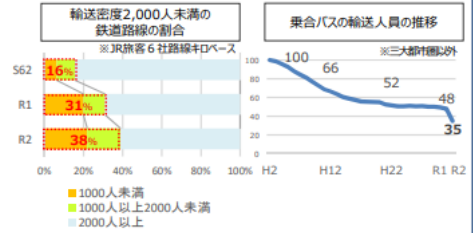
●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案

<予算関連法律案>

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働**＝「共創」を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築＝「リ・デザイン」**することが必要。



法案の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・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。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・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(協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。)
- ・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調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、**社会資本整備総合交付金等**により支援。<予算>



※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準(運行回数等)、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援(上下分離も可能)。<予算>

「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。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、(独)鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるような措置。<予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。(※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。)

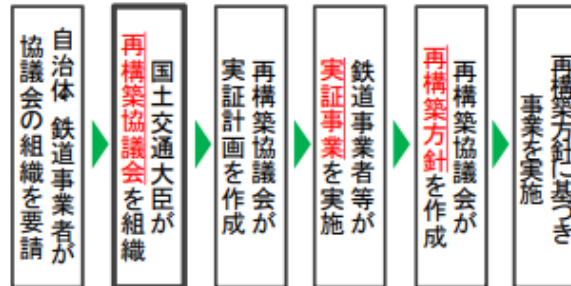
【目標・効果】: 再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築(KPI) 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数: 67件(2022年10月時点)⇒ 300件(2027年度)

地域の関係者の連携と協働の促進 【地域公共交通活性化再生法】

- 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。
- 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 【地域公共交通活性化再生法】

- 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（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- 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調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- 再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- 国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。〈予算〉



(協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かずに議論)

※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

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 【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- 国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。〈予算〉

「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。
- 国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、(独)鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。〈予算・財投・税制〉



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

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

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会について(2/14設置)

検討会の目的

人口減少社会の中で、デジタル田園都市国家構想の実現にも資する、将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、自由に議論を行い、検討する。

検討会における論点

- ・民間企業である鉄道事業者と、沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続可能性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。
- ・鉄道特性の評価についての基本的な考え方、指標とは。他のモードでは担うことのできない鉄道特有の機能とは何か。
- ・「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か。
- ・鉄道事業者と沿線地域の協働による「出口論」として、どのような方策が考えられるか。利用促進、省力化・省人化、他モードとの連携、分社化、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な打ち手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

<委員>

- ◎ 竹内健蔵 東京女子大学現代教養学部国際社会学科
経済学専攻教授
- ・ 板谷和也 流通経済大学経済学部教授
- ・ 加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- ・ 羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科教授
- ・ 宮島香澄 日本テレビ放送網（株）報道局解説委員
- ・ 森 雅志 富山大学客員教授（前富山市長）

※鉄道事業者、自治体関係者等はオブザーバー参加

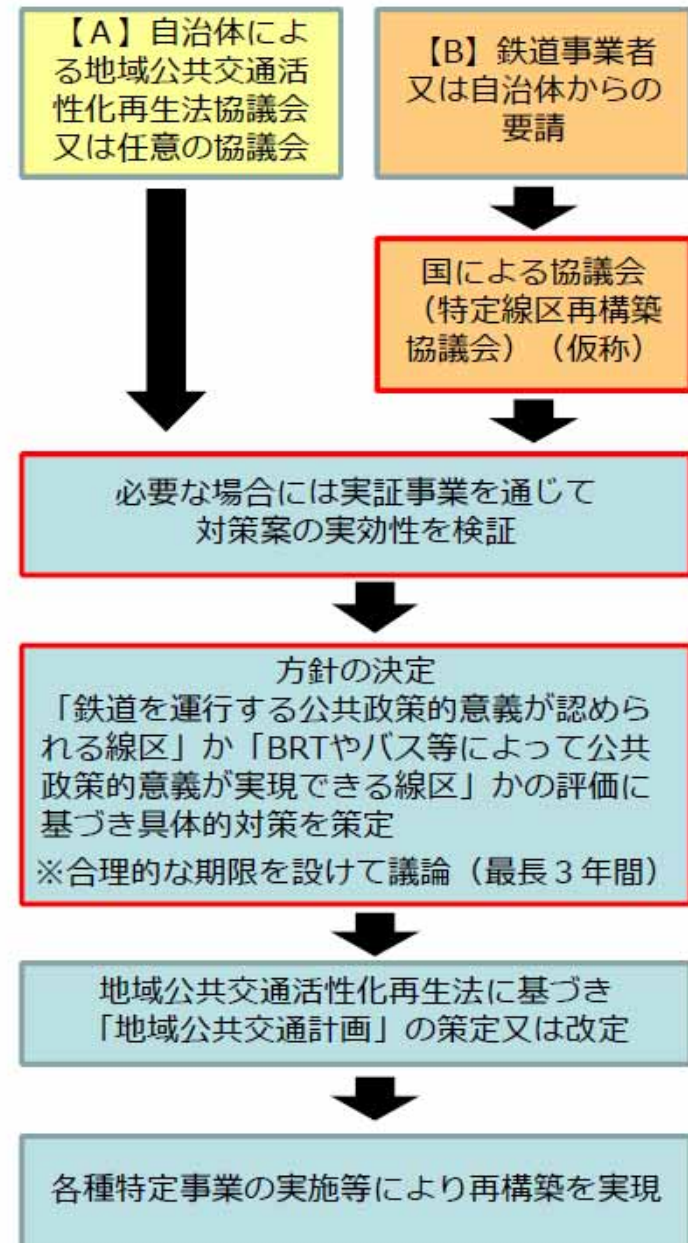
<スケジュール>

- ・ 第1回：事務局より趣旨説明、
鉄道事業者ヒアリング（2/14）
- ・ 第2回：自治体ヒアリング（3/3）
- ・ 第3回：論点整理（4/18）
- ・ 第4回：とりまとめの方向性の議論（5/13）
- ・ 第5回：とりまとめ案の議論（7/25）

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要②

線区の種類、協議入りの基準に係る基本的な考え方

- 我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区（特急列車、貨物列車が走行等）については、引き続きJR各社による維持を強く期待。沿線自治体及びJRが協力して、協議会の開催等により線区の活性化に取り組む
- 危機的な状況のローカル線区については、沿線自治体（特に都道府県）が中心となり、法定協議会等を設け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくことが基本原則。国は、協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力【A】
- ただし、「基本原則」がうまく機能しない地域（線区）において、以下の①及び②の要件を満たす線区については、鉄道事業者又は自治体の要請を受け、国が特定線区再構築協議会（仮称）を設置し、廃止ありき、存続ありきという前提を置かず協議【B】
 - ① 利用者の著しい減少等を背景に、利便性及び持続可能性が損なわれており、対策を講じることが必要（JR各社のローカル線区については輸送密度が1000人未満、かつピーク時の1時間あたり輸送人員500人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けながら総合的に判断）と認められること
 - ② 旗数の経済圏・生活圏に跨る等の事情から、関係者の合



見直しが必要な鉄道線区については
国が再構築協議会を設置することに

線

○ 我列よ会

○ 危に地方

○ おま

①

【A】自治体による地域公共交通活性化再生法協議会
又は任意の協議会

【B】鉄道事業者
又は自治体からの要請

はやく何とかしたいなら
今すぐ法定協議会をたてて
やらないかんやろ！

国による協議会
(特定線区再構築協議会) (仮称)

ローカル線区については輸送密度が1000人未満、かつピーク時の1時間当たり輸送人員500人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けながら総合的に判断) と認められること

② 複数の経済圏・生活圏に跨る等の事情から、関係者の合意形成にあたって広域的な調整が必要(関係自治体及び鉄道事業者の意見を聞いて総合的に判断) と認められること

地域公共交通活性化再生法に基づき「地域公共交通計画」の策定又は改定

各種特定事業の実施等により再構築を実現

者
の

会
策
が)

ら
共
に
間)

JR東日本 ローカル線の収支状況 <2021年度> 2022/11/24公表

別紙

平均通過人員2,000人/日未満の線区ごとの収支データ

2021年度

No.	線名	区間	営業キロ (km)	2021年度収支データ				【参考】平均通過人員			
				運輸収入 (百万円)	営業費用 (百万円)	収支 (百万円)	営業係数 (円)	収支率 (%)	1987年度 (人/日)	2021年度 (人/日)	増減 (%)
									A	B	(B/A-1)×100
1	吾妻線		17.4	70	654	△583	923	10.8%	2,549	1,012	△60%
2	左沢線										
3	飯山線										
4											
5											
6	石巻線										
7											
8	羽越本線										
9											
10	内房線										
11											
12	越後線										
13											
14	奥羽本線										
15											
16											
17	大糸線										
18											
19	大船渡線										
20	大湊線										
21	男鹿線										

- 「赤字路線を切る」のではなく、「大赤字路線をどうしていくのかみんなで話し合う」
- 企業なら100%以上でないといけない
- 公的には、運賃収入を社会的便益に置き換えて考えなければならない
- 費用負担は、便益の帰着先も考慮して配分しなければならない
- ※「全部を地域」「全部を国」はおかしいが、「全部をJR」もおかしい、だから衰退する

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？

(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?)

既存の地方鉄道のトリアージが迫られる -地域公共交通網の「幹線」を担えるか否か？-

- **クルマではマネできない速達性・定時性、そしておトク感をいかに出すか？**

実は、国鉄民営化の時期に多数行われた

- 待たずに乗れ、専用軌道・レーンで信号待ち知らずの高速安定走行
- クルマに対抗するためには、表定速度50km/h(都市内20km/h)、30分ヘッド(都市内15分ヘッド)は必要
- 郊外の無料P&R。集客施設・地区へ楽々アクセス。フィーダー交通(シェアモビリティ含めて)との完全結節
- 以上のために、駅の間引きと高機能化が必要になることも

そういう鉄道線こそ、地域の基幹を担える

- **そのようなテコ入れが不可能・無意味な路線をどうソフトランディングさせ、便利にするか？(代替交通確保策)**

- 単純並行の『使えない』代替バスとしないためのソリューション創出のしくみの活用

近年かなり整備された

**自治体と鉄道事業者の協働が必須
その場が「協議会」**

地域を持続可能とする公共交通再構築のための大事なお金を わけがわかっていない人たちに溶かされないためにすべきこと

1. 自治体が地域公共交通を「主体的に支える」意識を持ち、行動。交通機関を「とにかくあるべき」という目的としてでなく「おでかけ確保に寄与する」手段としてとらえる
2. 乗合バスだけでなく鉄軌道やタクシーについても法定協議会で統治(governance)し、地域住民・自治体・事業者の三位一体を形成(しないところは論外)
3. 熟議と行動に基づき「適材適所」を生み出す「共創」を主体的・能動的に行っている地域を、国が物心両面で支援する制度の整備(主体的でない地域に手を回す必要<余裕>はない)
4. 鉄道など特定モードやIT・ビジネスモデルに固執せず、地域公共交通システム全体が提供するサービスをどのように変えていくべきかの適材適所と全体調和を導いてくれる地域公共交通プロデューサーの参画(その前に育成)

「100回のヒョーロンより1回の行動」




「JR関西本線(加茂以東)沿線地域公共交通活性化協議会」<京都府、相楽東部3町村>

- 鉄道線を補完する広域バスが2017年10月運行開始。駅前整備も着々
- 沿線のバス等も鉄道に合わせた見直しが進む
- JRの協力も得て、「駅再生プロジェクト」(地域による駅の改善)も進捗

※設立6年を経て、意志疎通・意識共有が進む

※JRの積極的な参画ありがたい



残し活かす意味があって有効な方策が行われる前提で、こういう**能動的な取組を国が一括で支援するしくみ**があったらなあ…
(**どこでも同様に支援されるなら、モチベーションもイノベーションも起きない**)

JR関西本線(加茂以東)沿線 地域公共交通計画

計 画 編

令和4年3月

京都府・笠置町・和束町・南山城村

暮らして楽しい、訪れて楽しいまちづくり
「双楽」を支える
「相楽東部『おでかけ』システム」の実現を目指して

5年後に計画が実現したとき、地域のくらしや観光がどう変わるのか

JR関西本線沿線全体の公共交通サービスは、より使いやすく快適に

- ・駅や拠点バス停には、明るく清潔な待合環境が整い、日常的に人々が集まり憩うことができる場所へと整備され、安心して鉄道やバスを利用できるようになります。
- ・新たな道路整備とバス路線の開設により地域外へのアクセス機能が向上し、通勤・通学が可能な範囲が広がり、交流人口も増加します。
- ・相楽東部地域では、ますます高齢化が進みますが、自宅付近から駅などの目的地まで移動できるデマンド交通^{※1}の導入が広がることで、車の運転が難しくなり運転免許を返納しても、家族の送迎に頼ることなく安心して地域で暮らし続けることができます。
- ・JR関西本線やバス、デマンド交通、これら地域の多彩な公共交通サービスの利用についてワンストップで情報発信や予約、案内を行う総合案内窓口の設置やMaaS^{※2}の導入により、住民や来訪者は、不安を感じたり、迷うことなく、公共交通サービスを利用して地域内を移動できるようになります。

このような公共交通サービスの実現のためには、自治体や交通事業者、利用者といった関係者が一体となり、今後5年間の相楽東部地域における公共交通サービスの方向性や事業の進め方を定めた計画を作り、継続的に協議・調整していく必要があります。

※1 デマンド交通：路線やダイヤをあらかじめ定めないなど、利用者のニーズに応じて柔軟に運行するバスや乗合タクシー等の公共交通。

※2 MaaS: Mobility as a Serviceの略。出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービスをいう。



<計画実現に向けて>

この度、笠置町、和東町、南山城村、地域の皆様や交通事業者等関係の皆様とともに、「J R関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画」を策定しました。本計画は、近年の社会情勢の変化や地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえ、平成28年度に策定した地域公共交通網形成計画を改定したものです。

現在、沿線人口の減少やコロナ禍の影響等により公共交通を取り巻く状況は大変厳しいものとなっておりますが、本計画のもと、持続可能な地域公共交通サービスの実現に向けて、関係市町村、交通事業者の皆様、地域の皆様と連携し、本計画に掲げる取組を着実に進めてまいりますので、皆様方の一層のご支援とご協力をよろしくお願いいたします。



京都府知事 西脇 隆俊

私たちが暮らす相楽東部は、高齢化と人口減少が進行中であり、地域を取り巻く公共交通網の整備が大きな課題となっております。そこで今回、「暮らしやすい、訪れて楽しいまちづくり」をテーマに、相楽東部三町村と交通事業者、地域住民の皆様と一緒に、相楽東部の「J R関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画」を策定いたしました。

平成28年度策定の「沿線地域公共交通網形成計画」による成果を踏まえ、今後5年間にわたる本計画によって、住民の皆様や観光客などにとって、また、地域外からの定住促進を目指すため、多様で、より使いやすく、より快適な公共交通サービスの構築を目指すこととしました。本計画の実現のため、住民や関係者の皆様の一層のご理解やご協力をよろしくお願いいたします。



笠置町長 中 淳志

茶原郷として、豊かな自然や文化・歴史に育まれ生業を大切にしてきた和東町は、令和5年度には、(仮称)大打峠トンネルの開通、令和6年度には、福祉・医療・生活等の拠点となる「(仮称)総合保健福祉施設」の建設等を控え、今まさに変革期を迎えようとしています。この大きなチャンスで、地域内交通の充実へと繋げていくため、笠置町及び南山城村とともに、京都府をはじめ、地域を運行する交通事業者や関係団体の皆様と連携し、それぞれが実施主体として取り組む公共交通計画を策定しました。

この計画の策定に当たり住民の皆様からもたくさんの公共交通への想いをいただきました。これを実現し、この地域に住んで良かった、これからもずっと住みたいと思っただけのために、住民の皆様にも積極的に公共交通を利用していただき、地域にとってふさわしい公共交通に発展させていきたいと存じますので、なお一層のご理解とご協力をお願いいたします。



和東町長 堀 忠雄

この度、京都府をはじめ、本計画の委員の皆様や、地域の皆様からのご意見を取り入れ「J R関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画」を策定しました。本計画は、地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえ、平成28年度に策定した地域公共交通網形成計画を改定したものでございます。本村をはじめ、計画地域内では人口の減少やコロナ禍の影響により公共交通を取り巻く状況は大変厳しいものとなっております。

今後も本計画に沿って持続可能な地域公共交通サービスの維持と充実、そして交通事業者の皆様や村が主体となり、地域の皆様と連携し、計画に掲げる取組を着実に進め、住んで良かったと思える地域づくりを推進してまいりますので、皆様方の一層のご支援とご協力を賜りますようお願いいたします。



南山城村長 平沼 和彦

この地域に鉄道が通ったのは1897年。124年後の今も関西本線という大きな名前が走り続けています。先人が造り残してくれた鉄道を活かし、そこから広がるバスやオンデマンド交通を守り充実することで、この地域全体を暮らしやすい、訪れて楽しいところにする。関西本線の名に恥じぬ「双楽」のまちづくりを支える「相楽東部おでかけシステム」実現の道筋がこの計画にまとまりました。皆様、一所懸命に取り組んでまいりましょう！

J R関西本線(加茂以東)沿線地域公共交通活性化協議会 会長 加藤 博和



暮らしやすい、訪れて楽しいまちづくり「双楽」を支える「相楽東部『おでかけ』システム」の実現

J R関西本線(加茂以東)沿線地域公共交通計画 概要版

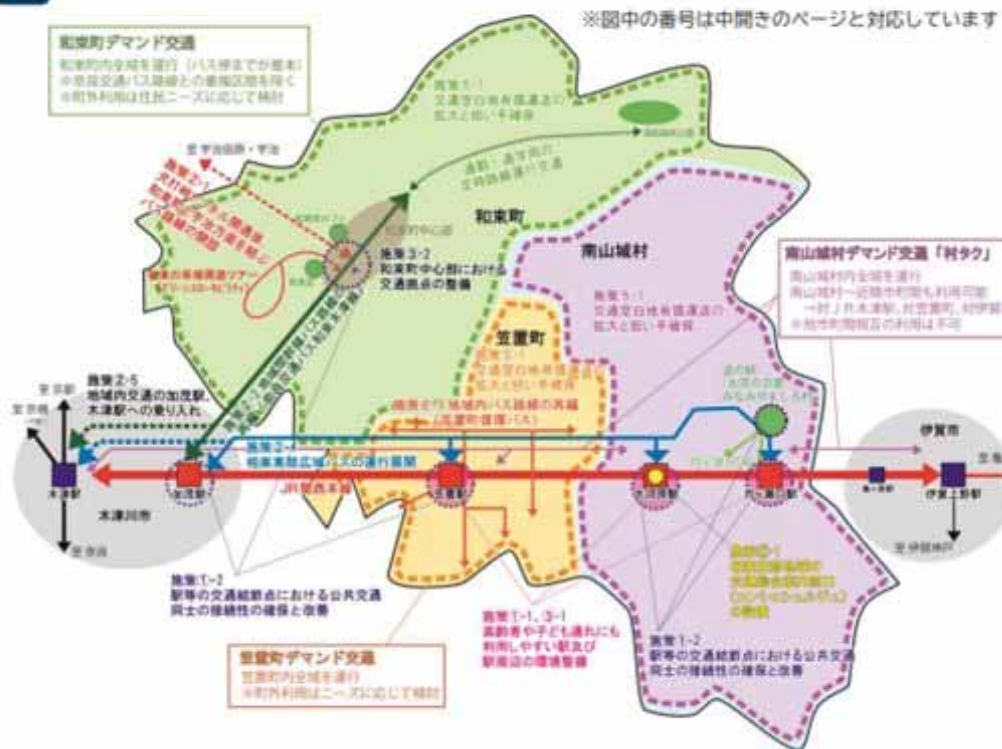
1 はじめに

京都府と笠置町、和東町、南山城村は、平成29年3月に「J R関西本線(加茂以東)沿線地域公共交通網形成計画」を策定し、鉄道を軸とする地域公共交通の再構築に取り組んできました。

しかし、相楽東部地域では、人口減少と高齢化が一層進んでおり、新型コロナウイルス感染症の影響やJ R大和路線の減便など公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。これからも地域の公共交通を守り、誰もが安心しておでかけできる環境を実現するためには、引き続き取り組みを進める必要があります。

本計画は、これまでの網形成計画での施策の実施結果を踏まえ、まちづくり等と連携した公共交通の次期マスタープランとなるものです。

2 5年後に計画が達成された地域の姿



【計画区域全体で取り組む施策】

- 施策②-6 高齢者や高校生を対象とした利用促進
- 施策②-7 公共交通における新型コロナウイルス感染症対策のPR、高齢者の外出促進
- 施策③-2 来訪者にもわかりやすい経路検索サイトでの情報提供
- 施策④-3 MaaSの導入(観光型)
- 施策⑤-4 総合時刻表の作成・配布
- 施策⑤-1 交通空白地有償運送の拡大と担い手確保
- 施策⑤-2 スクールバスなど様々な主体との連携による移動手段の確保

こちらでご覧
いただけます



相楽東部（笠置町・和東町・南山城村）地域公共交通シンポジウム
**地域のみんなが「おでかけ」したくなる
公共交通をつくりだそう**

暮らして楽しい 訪れて楽しい まちづくり
「双楽」を支える公共交通

令和4年6月18日（土）14:00～16:30

主催：JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会
（笠置町、和東町、南山城村、京都府ほか）

相楽東部地域公共交通シンポジウム「地域のみんなが『おでかけ』したくなる公共交通をつくりだそう」_2022年6月18日（土）

限定公開

地域 戦略地域
チャンネル登録者数 42人

チャンネル登録

高評価 共有

363 回視聴 5 か月前 に配信済み

地域公共交通は
まちづくりの根幹である。

笠置町長
中野 亨

地域公共交通は

まちづくり
そのものである!!

相模町長 塚本 忠雄

地域公共交通の
充実には、

地方創生の要!!

相模町長 平沼 和彦

“双葉”を支える 持続可能
な公共交通と地域の皆様
と一緒に創りだそう。

JR西日本 早川

一丸

京都府 八田直哉

国として

“寄り添う”

新幹線運輸 藤原

相楽

いっしょに たのしもう

名古屋大学 加藤博和



**そのために
何をしますか？**

**そう、明日でなく
今日がスタートです！**

百回の陳情より 一回の利用

誰かに助けてもらってとりあえず残ったとしても、それを活用して地域が活性化しなければ意味はない
→将来もっと深刻な形で問題が再燃する

当事者意識が大事

**「利用する気になる
ものをつくる！」**

自分たちが必要と思うなら

、まず自分たちができること

を一所懸命やる！

いいことができて結果が出たら、全国に広める！

全国

を変える！

料金表
時刻表その他
駅長室（鉄
備えつけて
駅長

住民ごぞつて一人でも多く、一回でも多く利用
収入増加のほかなし。
百回の陳情より一回の利用。

昭和四十二年盛夏

南北両線貫通

大島

昭和30年開

列車運行圖表
7 3 9 10 11 12 13 14 15

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)

地域公共交通サービスによって

「おでかけ」がだれでも気兼ねなくでき、
地域で暮らすこと、地域を訪れることが楽しい
といえる地域であるように

地域自ら取り組みブランディングする

加藤博和

検索 

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！

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

鉄道の未来学 基調報告 ④8

2007年施行の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、
鉄道の維持・存続に、「公有民営化」などの再生スキームを活用する道が開かれた。
鉄道の存在をどう評価するのか。地域にとって本当に鉄道は必要なのか。
地域とともにある持続可能な鉄道とする——その方策を考察する。

鉄道が地域を支え、
地域が鉄道を支えるために

名古屋大学大学院
環境学研究科附属 持続的共発展教育研究センター 教授

加藤博和

Hirokazu KATO

名古屋大学大学院工学研究科博士後期課程修了。名古屋大学大学院工学研究科助手、同環境学研究科助教授・専任教員を経て現職。専門は鉄道都市・交通計画、地域公共交通戦略、地域再生。国土交通省交通政策審議会委員、内閣府地方分権改革有識者会議地域交通部会構成員など国の運輸・交通政策に関与しつつ、地域公共交通プロデューサーとして全国各地の現場で活動。座右の銘は「バス・鉄道は会議室でなく現場を走っている」。

民鉄協広報誌「みんなてつ」
2017年秋号(Vol.63)
よろしければご覧ください

Think Globally! 一所懸命
適材適所 Act Locally!

Nagoya Univ. Regional Strategy Lab.

(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。

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>

加藤博和

名古屋大学大学院環境学研究科
附属持続的共発展教育研究センター
臨床環境学コンサルティングファーム部門 教授

1970年、岐阜県多治見市生まれ

「人にも地球にもやさしい
“sustainable”かつ“resilient”な
交通・都市システムを実現する」

<テーマ>

- ✓交通政策が地球環境や都市環境に及ぼす影響の評価手法
- ✓脱炭素で巨大災害にも対応できる交通体系・都市構造
- ✓地域公共交通活性化・再生の方法論
- ✓地方創生を可能とする都市・地域経営のあり方
- ✓「臨床環境学」の創成



臨床環境学者
＝現場泥まみれ野郎

→ 固定観念にとらわれず新たなパラダイムを切り開き、臆せず現場に出て、実際の世の中を変えることで、閉塞した社会状況を打破する！

※全国100近い市町村で公共交通政策をサポート

国土交通省の委員として様々な施策検討にかかわる78

空間デザイン

- 用途のゾーニングと住宅戸数の増加
- 共同更新（ミニ再開発）による建物大型化
- オープンスペースの確保と集約、会所の復活

交通システム

- 歩道・自転車道、滞留空間の拡幅整備
- 電気自動車カーシェアシステムの導入
- 共同配送拠点整備とグリーン配送

エネルギーシステム

- 地域内熱・電力融通システムの構築

建築システム

- 高断熱性住宅・建築の整備
- コージェネレーション太陽光発電大量導入