

シンポジウム 地域の公共交通をどのように守っていくべきか
-JR北海道の路線存廃問題を考える-(17/03/08)

「残す」から「活かす」へ！

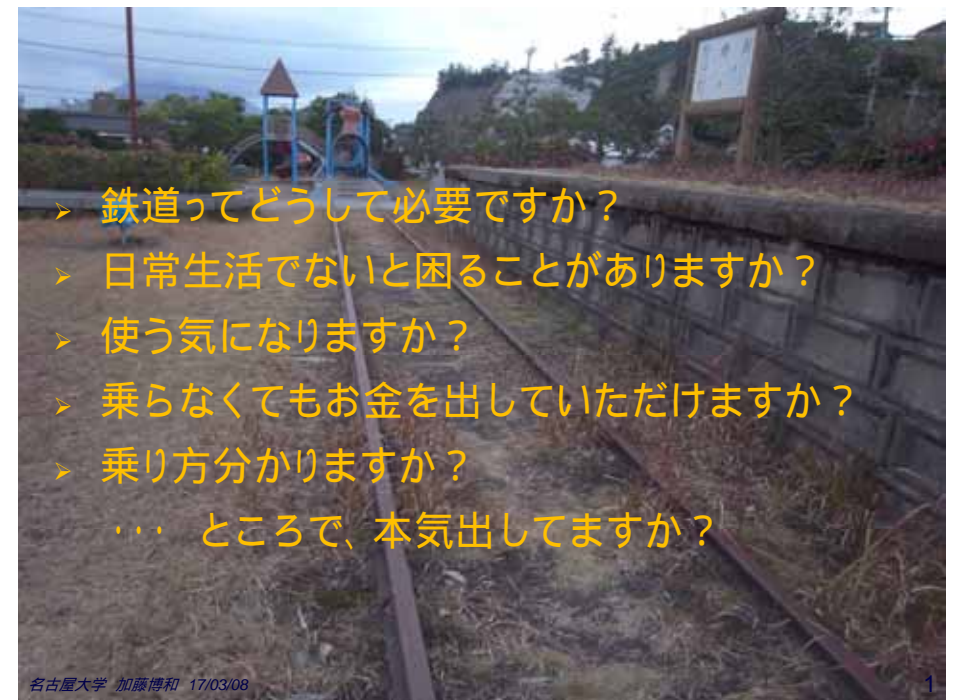
～地域が鉄道を支え、鉄道が地域を支える！～

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准教授
国土交通省交通政策審議会委員
加藤 博和



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し、守っていくこともできない(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



- 鉄道ってどうしても必要ですか？
- 日常生活でないと困ることがありますか？
- 使う気になりますか？
- 乗らなくてもお金を払っていただけますか？
- 乗り方分かりますか？
- … ところで、本気出していますか？

鉄道が残るだけでは意味がない



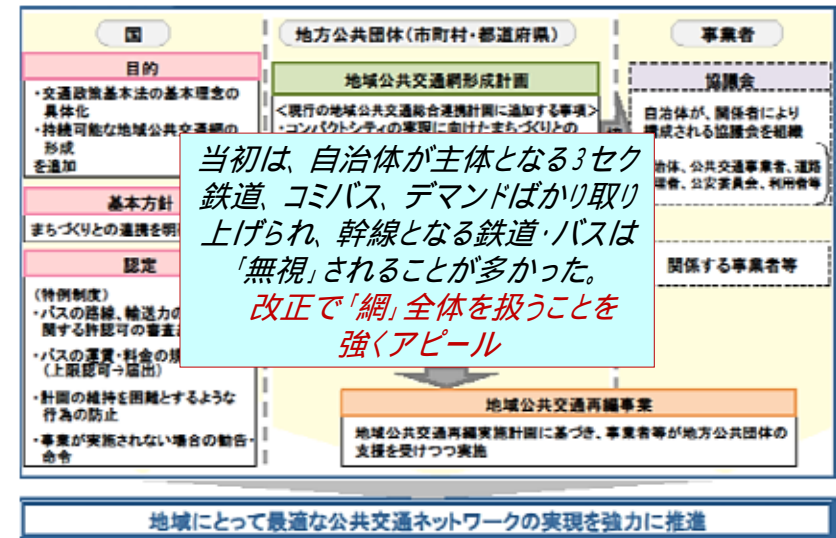
- 観光列車が好評で、鉄道が維持できても、だれも降りてこなければ街は賑やかにならない
- 車内・駅で売れる地元産品も限定される

地域公共交通政策に臨む際に とるべき態度は、ここ10年で激変

- ◆ 地域公共交通を国や鉄道・バス会社が管理運営する時代は、収益性低下に伴い終わった(規制緩和)
- ◆ 同時に、法令や補助・支援制度も、「地方分権」を前提とするものに変化しつつある
 - ◆ その方が、やる気があるところはいいものができる
 - ◆ 国ではとても抱えられない。現場から遠くない案も出せない
- ◆ ほうっておくとジリ貧(何でもそうだが)。今や、自治体・地域・住民・利用者が主役になって動かないと、なくなってしまう(事業者任せではダメというかムリ)
- ◆ そのためにも、なぜ公共交通が必要か、なぜ維持しなければならないかを真剣に考え、要領よく体現する必要がある(地域・利用者に何ができるか?)

「地域公共交通活性化・再生法」

2007年10月施行、2014年11月(中規模の)改正法施行
いずれも衆参全会一致。まもなく施行10年



そもそも「地域公共交通」とは？ (活性化再生法2条)

- **地域公共交通**(1項)
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をいう。
- **公共交通事業者**(2項)
 - イ 鉄道事業法による鉄道事業者
 - ロ 軌道法による軌道経営者
 - ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者
 - ニ (略)
 - ホ 海上運送法による一般旅客定期航路事業等を営む者
 - ヘ (略)

持続可能な地域公共交通網形成に関する 努力義務(活性化再生法4条)

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
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

活性化協議会(法定協議会)

(活性化再生法6条)

「ステークホルダー(利害関係者)会議」

市町村、運輸局、都道府県、住民代表、利用者代表、運転者代表、道路管理者、交通管理者、その他

- ◆ 関係者が一堂に会する
- ◆ 目的を共有する
- ◆ どう実現するかを遠慮せず議論する
- ◆ 決まったらみんなで協力してどんどんやる

協議会を経て決めたこと(目標、各メンバーがやること、やり方、見直し方)が書かれているのが「地域公共交通網形成計画<網計画>」

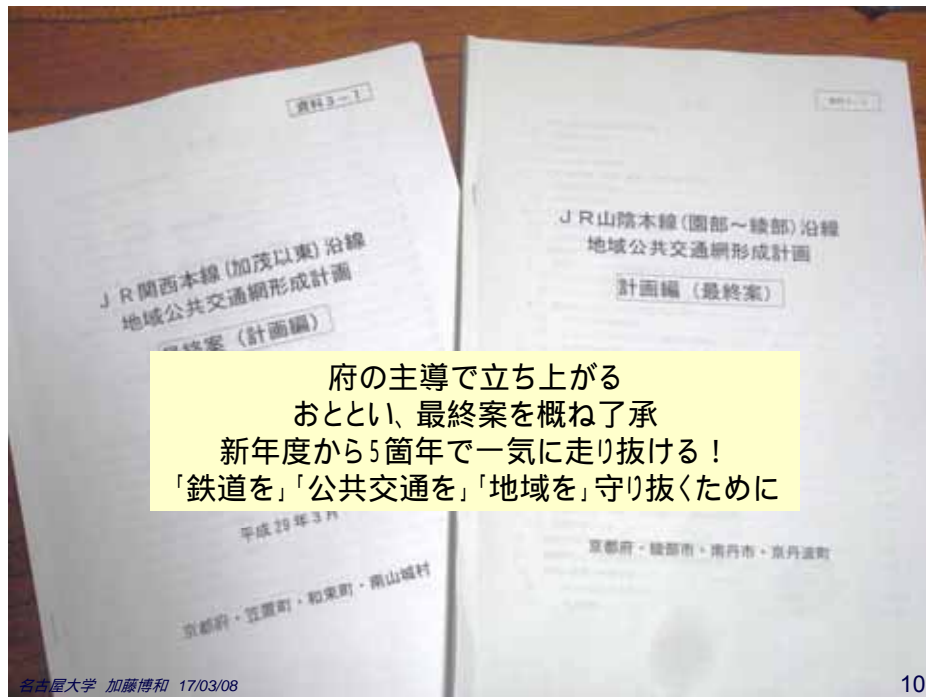
協議会を上下分離のためのセレモニー会議と誤解した瞬間、命脈は尽きる

地域公共交通網形成計画(活性化再生法5条)

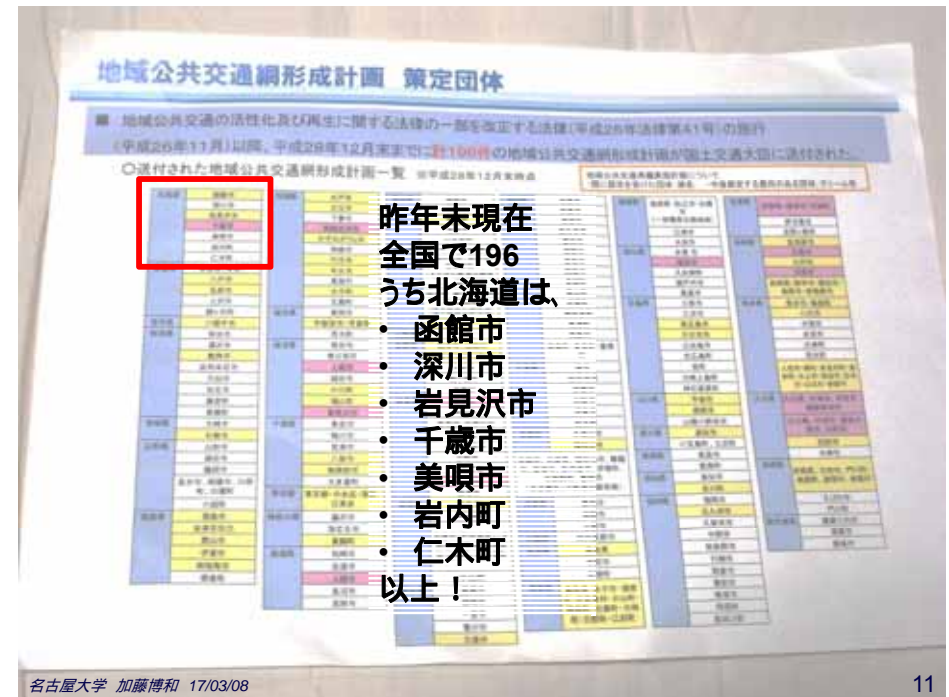
っていつつくるの? 今でしょ!

- ◆ **地域公共交通政策の「憲法」**
 - ◆ 地域公共交通サービスを充実させる「網」を明らかにし、実現策を示す。
 - ◆ これをつくらないで、場当たりのでない政策ができるのか?
 - ◆ コミバス・デマンド・3セク鉄道だけでなく、一般路線バス・鉄道・一般タクシーを含めた包括計画として策定すべき
 - ◆ 目的と評価指標を明確に。スケジュールをきちんと書く(自分たちがどのようにPDCAを進めていくかを具体的に)
 - ◆ どう「連携」するか、地域の状況や計画の目的に則し「具体的に」書かれるべき
- ◆ 「協議会」は網計画をつくり実行していく組織(予算を持てる)
 - ◆ 全参加者が事業に実質的に取り組む必要
 - ◆ 特に現場委員(住民・利用者・運転者)の活躍が期待される

鉄道を大事と言うなら当然、この計画はつくっているでしょうね? これさえやっていないのではアウトオブ論外ですが・・・



府の主導で立ち上がる
おととい、最終案を概ね了承
新年度から5箇年で一気に走り抜ける!
「鉄道を」「公共交通を」「地域を」守り抜くために



昨年末現在
全国で196
うち北海道は、
・函館市
・深川市
・岩見沢市
・千歳市
・美瑛市
・岩内町
・仁木町
以上!

単なる鉄道維持でなく、バスとの連携によって地域の移動を保障
明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会
 (岐阜県恵那市、中津川市阿木地区) H22年度国土交通大臣表彰

- ◆ 鉄道線: 駅の新設 (大規模商業施設の前)
- ◆ バス: 駅での接続に配慮したダイヤ。地域全体で、**高校通学・総合病院通院・商業施設への買物を保証**することに留意
- ◆ 駅: 医院・レストラン等を入れ、集客・収入増・賑わい創出を図る
- ◆ イベント: **住民への普及啓発**と、**観光客の呼び込み**の二方面作戦で地域活性化を図る
- ◆ 案内: 公共交通マップ・HPから、駅・停留所・車内掲示へ展開
- ◆ 地域参画: 利用促進・観光利用の部会で具体策を検討。地域別の検討・実行組織も立ち上げ



Photo 恵那市役所



まるで地域が共同経営しているかのような体制

活性化協議会は「取締役会」

長野電鉄屋代線 (2012年4月1日廃線)

- ◆ 1922年開業 (90年の歴史)。千曲川東岸 (千曲市・長野市・須坂市)
- ◆ 長野市中心部に向かう路線でないため、利用者が減少
- ◆ 2009年「長野電鉄活性化協議会」(地域公共交通活性化・再生法の法定協議会) 設置。利用促進のための活動や社会実験が展開
- ◆ しかし、利用は伸びず、2011年2月に廃線が決まる (協議会で多数決の結果)

- 公的支援や観光需要掘り起こしなど、存続のためにもう少しできることはあったかもしれない。
- しかし、地域ニーズと合わない以上、早晚行き詰まることは明らかだった
- しかし、これで終わったわけではない。代替バスで鉄道利用者を逃がさないことはもとより、(鉄軌道では困難な) 地域ニーズに即した公共交通網にどう転換していくか?

最もやってはいけないこと

= 鉄道存続自体を「目的」としてしまうこと

- ◆ 鉄道は高価な、豪華なもの
- ◆ 大量輸送でないと効果が出せない
- ◆ 需要が少ないのであれば、他の方法で安く提供可 (だから、国の補助対象外)
- ◆ しかし、存続が目的となってしまうと、これらのことをすべて忘れてしまう
- ◆ その典型が「イベント頼み」「乗って残そう運動」
- ◆ 地域の生活に根ざしたものでなければ到底持続できない (観光は水物)

本当に、地域を、公共交通を、それに頼る人々の生活を大事に思うなら、これからが本番！
 廃止決定でやる気がなくなるなどもってのほか！



- 便数確保。定時性に配慮し、朝は快速便・高速道路経由便を運行。長野市中心部方面への路線も新設
- 所要時間は延びたが、高校・総合病院の前など停留所位置を工夫しカバー (駅からかなり遠かった)
- 運賃は鉄道時代と変わらず (普通運賃はもとより、通学定期割引や鉄道との連続運賃を維持)

地域住民が主体的に検討に参加

ラッシュ時渋滞に悩まされるも、利用者数は3割減にとどまる

廃線処理を敗戦処理に終わらせないために



桃花台新交通ピーチライナー
(2006年10月1日廃線)



名鉄岐阜600V線区
(2005年4月1日廃線)

多くの鉄軌道廃止代替バスに見る 地域公共交通への「役に立たない固定観念」

- 鉄軌道廃止は、その線区が時代に取り残された結果。
- しかし、代替バス化によって乗客が更に減少する例が多い。
- これをもって、「鉄道廃止・バス化は公共交通確保の観点から見て失敗であった」「バスではしよせん鉄道の役割をカバーできない」と結論すること自体が噴飯もの。
- 鉄道廃止論議が、時代から取り残されていた鉄道中心の地域公共交通網をリニューアルするチャンスであることに気付かず、「とにかく鉄道存続」「鉄道代替バス」という固定観念にとらわれ、ニーズとかけ離れた路線網を再設定することこそが本質的問題。
- 代替バスの路線・ダイヤ設定は、鉄道時代の反省を十分に生かし、各主体の移動ニーズ変化に配慮しつつ、バスの特性(鉄道との違い)を理解した上で行う必要。

鉄軌道廃止代替バスのどこが問題か？

— 鉄道路線並行にこだわった路線設定ではダメ—

- ◆ 並行道路が狭いと運行時分・定時性に大きく劣る
- ◆ 通学ニーズ(地方鉄道の利用者の大半)に対応しない(通学定期運賃< +乗継> 値上げ、混雑激化、校門前渋滞)
- ◆ 通院・買物ニーズに対応しない(総合病院・大規模小売店舗の郊外立地)
- ◆ 残存鉄道路線との乗換が不便(特に末端区間廃止の場合は致命的: 駅から停留所までの動線、運賃二重取り、ダイヤ等の相互案内の不備、接続ダイヤの非保証)
- ◆ 停留所施設が貧弱(定時性がないのに待てない、自転車も置けない)

しかし、代替バスをじっくり 検討するのはかなり困難

- (1) 代替交通手段検討時間の不足
- (2) 代替交通手段検討手法の不在
- (3) 代替交通関係者の低いモチベーション
- (4) 自治体・行政間の考え方の違い

「有事」は急にやってくる

日頃から備えておかないといけない

協議会を「戦略推進本部」に！

そのキーワードは・・・



「適材適所」

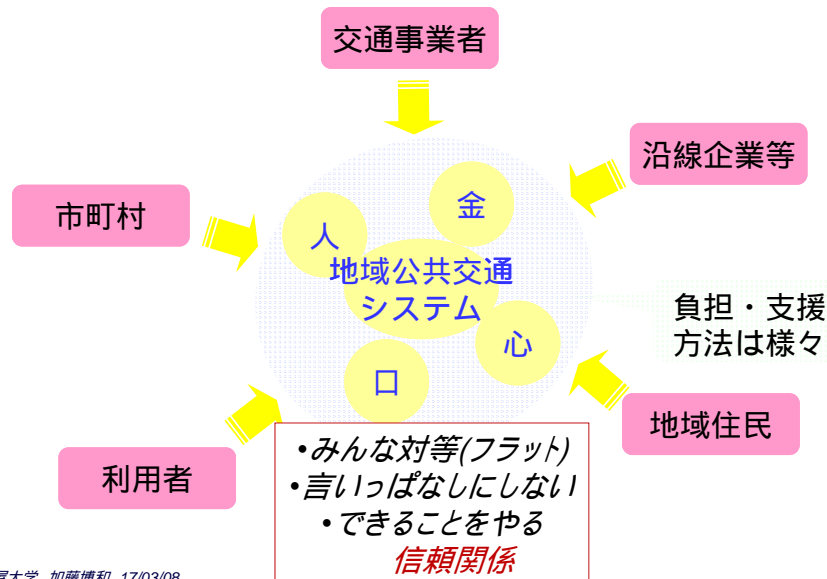
全国のローカル鉄軌道が迫られる「選別」

- ◆ 自家用車・バス等にはマネできない「高速」「定時」「大量」輸送を**活かせる場**で、おトク感をいかに出すか？
無料P&R。待たずに乗れ、信号待ち知らずの高速安定走行。集客施設・地区へ楽々アクセス。フィーダー線と完全結節
クルマに対抗するためには、表定速度50km/h(都市間100km/h、都市内20km/h)、30分ヘッド(特急60分ヘッド)は必要
この実現に、相応の補助や優遇が公的に担保されることが重要
(大半の地域で、運賃収入のみでは実現不可能)
- ◆ 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るか？
「単純並行の代替バス」とせず、地域にとって本当に必要な公共交通網を全体的につくり直すことが必要
どうしても残すなら、観光路線しかありえない(大井川鐵道など)

名古屋大学 加藤博和 17/03/08

21

みんなで「一所懸命」支える



名古屋大学 加藤博和 17/03/08

22

鉄道を守り育てながら地域を守り育てる

自分たちがほしいのであれば、
自分たちが先頭に立って頑張るのは当然！
しかし、間違っても、鉄道を守ること自体が
目的になってはなりません！

1. 「心」:意識を持つ(なぜ必要か? 何をしなければならぬか?)
2. 「人」:利用する。利用してもらえよう活動をする
3. 「金」:利用増加に資する取り組みに寄付・協賛する。どこから取ってくる
4. 「口」:改善策を出す。宣伝する

名古屋大学 加藤博和 17/03/08

23

地域公共交通づくりは 「まちづくり・むらおこし」の入門編

地域公共交通は、沿線の限られた地域に大部分の便益をもたらすそれをよりよいものとするためには、**地域の主体的な参画が必須**(与えられるものと考えてはいけない)

地域ニーズの把握をきっかけに、**たくさんの人に利用され、喜んでいただけるものをどうつくり出すか**が最も重要

(「それを走らせること」自身を目的とすべきではない)

そのためには、**地域を知り、地域に入り込み、地域を巻き込んで取り組まない**といけない。そのプロセスを経験することで、まちづくり・むらおこしの手がかりをつかむことができる

いい地域公共交通づくりは、**地域住民のライフスタイルを変え、魅力を高め、ひいては持続可能な地域をつくり出す**

これこそが地域公共交通の「存在意義」であり「付加価値」
「**鉄道を活かしていく**」とは、まさにこういうこと(文化！)

今ならまだ間に合います！
さあ、「今日から」自分が
何をやらなければならないか
わかりましたよね！
明日でなく今日からですよ！

加藤博和

検索 

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/buskato)

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応などに、各地の現場でボランティア参加しています。
意識を共有できる方々とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！

東海3県の路線バス情報のページ

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

東海3県(愛知・岐阜・三重)の路線バス情報、特に、山間地域のバス・過疎バス・自治体運営バスなど、メジャーなメディアでは分からない情報を重点に提供

(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の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がありますので、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>