

## 地域交通の現状とこれから

交通基本法時代における  
地域公共交通・福祉交通計画

首都大学東京 大学院都市環境科学研究科  
観光科学域 助教 吉田 樹

## 0. はじめに

### ■ 本日本話するポイント

#### ① 地域交通の「現状」「課題」「政策動向」

- ・ 地域公共交通(バス交通を中心に)、福祉交通を対象に整理
- ・ 地域公共交通や福祉交通の現状・課題
  - > 「バス離れ」の原因は「マイカーの普及」だけなのか?
  - > 交通基本法の成立で、地域公共交通・福祉交通は安泰か?

#### ② 地域交通の「政策」と「計画」に求められること

- ・ 地域交通の「計画」では何を考えればよいのか?
  - > 地域公共交通計画、福祉交通計画の視点は何か?
  - > デマンド型交通(DRT)は、果たして「万能」なのか?

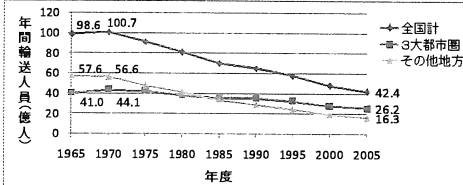
#### ③ 地域交通の再生に向け、「市民」「行政」にできること

- ・ 市民(NPO、生活者...)や行政(国・県・市町村)の役割は?

## 1. 地域公共交通の衰退要因

### ■ 長期的には「バス離れ」...近年の変化は?

- ・ 乗合バスの年間輸送人員:  
1970年以降、長期的には減少傾向にあり、40年間で6割減  
\* 年間輸送人員 101億人(1970) → 40.6億人(2007)  
\* 一人あたり年間利用回数 99回(1970) → 32回(2007)
- ・ 2006年以降、輸送人員はほぼ横ばい(民営事業者は微増)  
⇒ 「自家用車が普及したから...」は「言い訳」になりつつある



## 1. 地域公共交通の衰退要因

### ■ 長期的な「バス離れ」の背景①

- ・ 「時間を選ばず」「どこでも行ける」マイカーの魅力は大きい。  
⇒ 自家用自動車(マイカー)の輸送人員は、30年間で約6倍に増加(1970年→2000年)
- ・ マイカーに過度に依存した社会の「弊害」も指摘される  
⇒ 環境負荷: 家庭からのCO<sub>2</sub>排出量の3割が「マイカー」  
混雑問題; 渋滞による時間損失 一人あたり年間50時間

⇒ 他者との相乗りで輸送される「バス」は、(乗り合わせる人数が多くなると)環境負荷の軽減、混雑の緩和に寄与できる。

⇒ 「バス」を中心とした地域公共交通が必要とされる一つの理由

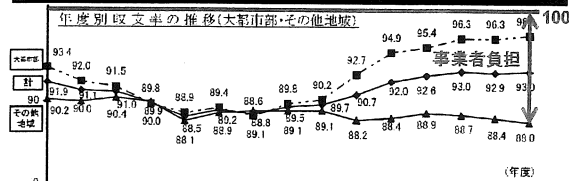
⇒ 「バス」は、マイカーに対抗すべく、利便性向上を図ったのではなく、「廃止」「減便」「値上げ」により魅力を低下させていった。

## 1. 地域公共交通の衰退要因

### ■ 長期的な「バス離れ」の背景②

- ・ 規制緩和(2002年)以前の乗合バス事業:  
長年にわたり、交通事業者による「独立採算原則」の下で運営  
← 採算路線の収益により、不採算路線を維持(内部補助)

⇒ 規制緩和後も、地方部を中心に「事業者負担」による不採算路線の維持が続く(地方部では「採算路線」自体も少ない)



## 2. 国の政策動向 ～交通基本法(案)～

### ■ 交通基本法(案)の主な内容

#### 移動を「人権」として位置づける

- ・ 移動を保障される権利、移動の自由を法的に位置づけ(第2条)

#### 環境配慮型の総合交通体系を整備

- ・ 交通による環境負荷の低減(第5条)
- ・ 徒歩から航空までの機能分担と連携(第4条)

#### 国・都道府県は「交通計画」の策定が必須に

- ・ 「交通基本計画(国)」、「都道府県交通計画」の策定が必須に(第14～15条)
- ・ 「市町村交通計画」の策定も位置づけ(第16条)

#### 国・地方公共団体の「責務」、事業者・国民の「努力」

- ・ 事業者・国民は、交通施策への協力に努める(第10～11条)

## 2. 国の政策動向 ～交通基本法(案)～

### ■ 交通基本法(案)下で施策は動くのか？

#### 「交通基本法検討会」の経過

- ① 地方部の交通
  - 【第3回】地域公共交通モード(デマンド型交通・過疎地有償運送)
  - 【第4回】地方バス問題
  - 【第5回】離島航路問題
- ② 福祉交通
  - 【第7回】移動困難者と福祉交通の実態
- ③ 環境と交通・交通まちづくり
  - 【第2回】環境配慮型の交通体系
  - 【第6回】環境と交通、交通まちづくり

現在、社会資本整備審議会・交通政策審議会の下に設置された「交通基本法小委員会」において、年内に集中討議。次年度通常国会への提出を目指す。

## 2. 国の政策動向 ～交通基本法(案)～

### ■ 交通基本法策定の論点

#### 憲法と個別法をつなぐ「基本法」

- ・ 交通基本法に期待される役割としての「規範性」「指針性」
  - 「規範性」 国が交通政策として何を重んじるかを示す
    - ⇒ 同法が意図する「交通」の範囲を明確にする必要
    - ⇒ 「移動権」の位置づけをどうするか？
  - 「指針性」 交通政策における憲法の理念を具体的に示す
    - ⇒ 憲法に近すぎる理念だと形骸化する可能性(法案)すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障される権利を有する

交通基本法の策定(移動権の設定)後、個別法(道路運送法等)で、どのような政策が採られるかが重要。「利用者目線」「まちづくり目線」の交通基本法となることが求められる。

## 2. 国の政策動向 ～交通基本法(案)～

### ■ 交通基本法策定の論点

#### 「移動権」の役割に対する考え方

- ・ 交通基本法自体は、移動権の具体的な範囲の明示は不要では？
  - 各地の「計画」のなかで、①乗合交通として移動確保する地理的範囲と、②それを実現するための「責任分担」を議論。(例)「移動権」と「居住地選択の自由」との対立調整
  - セーフティネットの仕組みづくりが必要。乗合交通でカバーしない地理的範囲、移動困難者の輸送については、「公共政策」と「共助」の二本柱。

#### 交通基本法下の制度に向けた論点

- ・ 事業法である道路運送法；「共助(与福祉・過疎地有償)」に馴染むか？
- ・ 「空気を運ぶバス」の補助 ⇒ 「生活に役立つサービス」の支援へ
- ・ モード(交通機関)ごとの政策 ⇒ 地域交通の横断的な政策へ

## 3. 地域公共交通の制度的な課題

### ■ 地方バスに関する課題

#### 路線バス廃止問題

【乗合バス事業者】「廃止のしづらさ」が現状以上に高まる【市町村(地方部)】県・国の補助基準を満たす路線を維持する現状

「県・国の補助が受けられるバスを残す」発想から、「地域住民の生活を支えるために補助を投じるバス」という発想に転換しない限り、「空気を運ぶバス」が放置され、そこに税金が費やされることになりかねない懸念

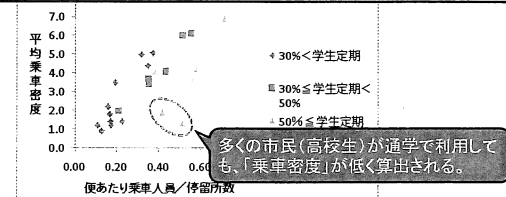
- 【参考】国と県の協調補助による路線バス補助(国+県=140億円)
- ・ 複数市町村に跨る「広域的・幹線的路線」について、国(1/2)と都道府県(1/2)が協調補助(「地域協議会」で路線を認定)
  - ・ 要件；①路線長10km以上、②運行回数3回以上、③輸送量(=平均乗車密度×運行回数)15～150人

## 3. 地域公共交通の制度的な課題

### ■ 補助制度設計の課題

#### 「乗車密度」の概念

- ・ 始点から終点までを連続して乗車し、かつ大人普通運賃を現金で支払った場合に、その便の乗車密度が1.0人と数えられる。
- ⇒ 路線の乗合効率を示す指標である半面、例えば、通学定期券を持参する高校生が多く利用する路線は低く評価される。



### 3. 地域公共交通の制度的な課題

■ 国県補助路線+活性化再生総合事業の一括化

国土交通省の支援制度

- ・2011年度予算の概算要求で「地域公共交通関連予算(地方鉄道+バス+離島航路)」を453億円に倍増?(生活交通サバイバル戦略)

協議会への一括支援の流れが強まる

【国県補助路線】「複数市町村に跨る路線」「10km以上」の要件を撤廃し、市内・近距離路線でも補助対象へ

【活性化再生総合事業】3年間の「時限付き」から、上記の支援を組み合わせて、3年超の支援を措置

⇒ 協議会が支援を決定し、県・市町村・事業者が負担する事業に国が支援する仕組みへ。広域交通のビジョン、県と市町村の「責任分担」を定めることが各都道府県に求められる。

### 4. 福祉交通の拡大に向けて

■ 「福祉交通」に関する課題

供給側の課題1 福祉有償運送

- ・①登録までのハードル、②運転者確保・活動資金のハードルが指摘される \*地域公共交通でも同様の事例が多々ある
- ・「住民互助」と「コミュニティビジネス」の狭間にあり、双方が「福祉有償運送」という枠組みで法的に位置づけられている

供給側の課題2 タクシー

- ・需給バランスの間われる「流し・駅待ち」のルールと、利用者の選択性が生まれる「非流し」のルールが明確でない。

⇒ 個別輸送は、需給バランスを問う「流しのタクシー」にフィットした施策・規制が採られてきた。「非流し」が中心の福祉交通に対応した施策・制度が必要。(「流し」との市場の違いにも着目)

### 4. 福祉交通の拡大に向けて

【参考】タクシー新法(タクシー適性化・活性化法)09年10月~ 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法

- ・供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域を「特定地域」として指定

- ① 地域計画  
地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成
- ② 特定事業計画  
タクシー事業者は、地域計画に即してタクシー事業の適正化・活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための特定事業計画を作成し、国土交通大臣が認定

⇒ タクシーが「地域公共交通」として位置づけられた一方で、「流し」の適正化(協調減車・運賃統一)には一定の効果はある。

⇔ タクシー業界の活性化、とりわけ「非流し」のサービスに関する取り組みは考慮されていない。

### 4. 福祉交通の拡大に向けて

■ バス以外の「福祉交通」に関する課題

行政側の課題

- ・道路運送法に基づく「地域公共交通会議」、活性化・再生法に基づく「法定協議会」では、「乗合」の公共交通が主たるターゲット → 「乗合(→ザル)」公共交通政策は「マクロな視点」になる。
- ・生活支援交通の政策は、「個別輸送」の公共交通(タクシー、自家用有償)もターゲットになる...ここが交通基本法下のポイント

⇒ 「個別給付」の福祉政策(例:タクシー券)ではない、「非乗合」「非流し」の交通システムも公共交通施策と位置付ける必要

利用者側(行政側・議会側)の課題

- ・「コミバスの運行」「バス路線の赤字補助」「シルバーバス」が高齢者・障害者福祉を必ずしも満足しているのではない
- ・利用(当事)者が「気づかない活動ニーズ」を掘り起こす

### 5. 地域交通の「計画」が目指すもの

■ 理念的アプローチ

「地域交通計画」は、

- ① バスをはじめとした地域公共交通の効率化やサービス向上が最終目的ではない
- ② 地域公共交通の効率化やサービス向上を「手段」として、市民の活動機会を保障し、地域づくりに寄与することが本来の目的である

従来のケース (例)補助金の増大懸念で「計画」策定が意図される場合

バス輸送人員の減少 → 市町村補助金の増大懸念 → 運行効率化の議論 → 廃止・減便 → 不採算路線の内容に止まる → 「計画」がこの内容に抑えられる → 市町村負担は保障されない → 活動機会が減少(悪循環) → さらなる乗客減少

### 5. 地域交通の「計画」が目指すもの

■ 理念的アプローチ

「地域交通計画」は、

- ① バスをはじめとした地域公共交通の効率化やサービス向上が最終目的ではない
- ② 地域公共交通の効率化やサービス向上を「手段」として、市民の活動機会を保障し、地域づくりに寄与することが本来の目的である

望まれるケース (例)補助金の増大懸念で「計画」策定が意図される場合

バス輸送人員の減少 → 市町村補助金の増大懸念 → 非効率な運行形態を効率化 → 減少した補助金を再投資 → 増便 → 運行地域の拡大 → 福祉交通の整備 → 活動機会保障 → 地域活性化

## 5. 地域交通の「計画」が目指すもの

### ■ 運営・運行主体と道路運送法許可の関係

【運営主体】 運行計画(時刻表・運行経路・運賃等)の決定主体

【運行主体】 利用者を輸送する主体

運営主体	運行主体	道路運送法の許可(登録)
交通事業者	交通事業者	4条(通常の乗合バス)
市町村 (地域公共交通会議)	交通事業者	4条(コミュニティバス等)
	市町村	79条(市町村運営有償運送)
地域組織 NPO等	交通事業者	4条(コミュニティバス等)
	地域・NPO等	79条(過疎地・福祉有償運送)

### ■ 定時定路線(路線定期運行)とデマンド型(区域運行)

【定時定路線】 決められた時刻・運行経路に基づいて運行する  
(例) 路線バス・コミュニティバス

【デマンド型】 利用者の事前予約に応じて時刻・運行経路を設定

## 5. 地域交通の「計画」が目指すもの

### ■ バスで「交通空白地域」をゼロとする意味はあるか

- ・「廃止代替バス」や「コミュニティバス」の運行で「交通空白地域」の減少を図ろうとする市町村が多い

⇔ バスで「交通空白地域」をゼロとすること自体、意味は薄い

- 【背景】
- ① バスは個別ニーズに対応できない交通手段(ザル)
  - ② 道路計画と公共交通計画が連動しないなかで、空間的にバス路線を網羅すること自体が非効率

### ■ デマンド型交通(DRT)は「救世主」なのか

- ・市域全体をDRTで網羅し、「交通空白地域」をゼロと謳う事例も

⇔ 公共交通サービスが網羅的に供給されればよいのか?

- ➡ 「交通空白地域」が見かけ上は「0」であっても、「使える」サービスでなければ意味がない。(現行制度では、DRTが全域に供給されると、(過疎地)有償運送の必要性なし、と判断されてしまった事例も。)

## 5. 地域交通の「計画」が目指すもの

### ■ 「計画」で終わらせないために...

- ・行政の「計画」は、各部局における個別施策実現(=予算獲得の根拠づくり)が目的化してきたのではないか?
- ・しかし、市民・企業など幅広く作用する「計画」は、「安定」「確実」な内容でないと、市民と共有(=責任分担)できない。
- ・一方で、時代の潮流が早い今日では、「計画」の弾力的な運用を余儀なくされる内部矛盾もある。
- ・その内部矛盾を克服するために、「情報公開」「当事者参加」「進行管理」「事業評価」といった手法がある。

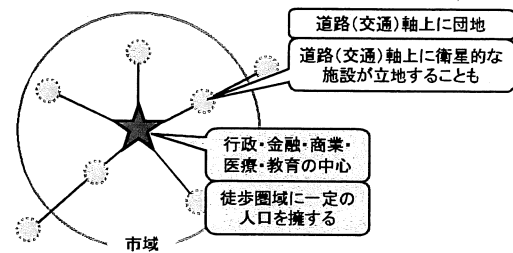
➡ 地域交通計画策定後も、市民ニーズや地域公共交通の実態を継続的に把握し、交通事業者と地方公共団体、利用者代表が協議できる仕組みが必要。

## 6. まちづくりと公共交通

### ■ 都市構造と公共交通

公共交通事業の経営が成立しやすい=「路線が引ける」都市構造

- ・行政・金融・商業・医療・教育の中心的機能が集約されている
- ・一定の人口規模を擁する市域では、道路軸上に居住している

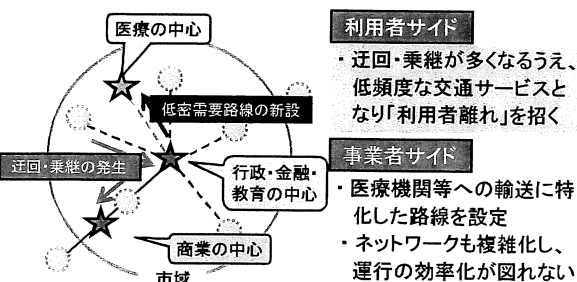


## 6. まちづくりと公共交通

### ■ 都市構造と公共交通

#### 近年の都市構造

- ・行政・金融・商業・医療・教育の中心的機能が分散



## 6. まちづくりと公共交通

### ■ 公共交通には「軸」が必要

地方における都市構造の変化はなぜ起きた?

- ・「市街化」を望む郊外側(農村側)
  - ← 農業生産収入よりも安定した不動産収入。
- ・市街地側(都市側)の消費は、「東京」に還流される
  - ⇒ 「地元」に還流されなければ、農村側も都市側に無関心

⇔ 「モータリゼーション」の進展が郊外居住・郊外立地を可能に

### 「地域公共交通」は「まち」を変えるのか?

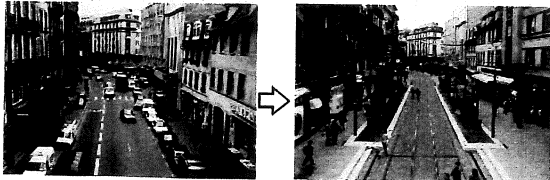
- ・都市構造の再転換は、市民の「文化」を変える作業。時間を要する戦略だからこそ、今から「仕掛ける」ことが大切。
- ・「広く・薄く」の公共交通ネットワークから、「公共交通軸」を明確にしたネットワークに転換し、「負のスパイラル」を断ち切りたい。

## 6. まちづくりと公共交通

### ■ 地域公共交通軸が「まち」を変える

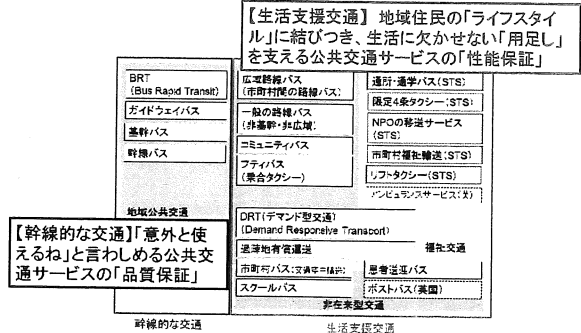
#### ■ ストラスブール市(フランス:人口26万)の挑戦

- ・従来の発想(自動車交通を円滑に流す)からの転換  
⇒ 公共交通(トラム)と歩行者に専用の通行権を与える  
⇒ 駅(停留所)に人が集う「場」が生まれる(写真:同市資料より)
- cf.【日本】市街地大型駐車場:郊外型SCと同戦略は妥当か?  
SC(テナント集合)と商店街(個店集合)の違いに着目せよ!



## 6. 生活支援交通の枠組みで考える

### ■ まちの「骨格」を形成する「幹線的な交通」 市民の日常生活活動を支える「生活支援交通」



## 7. 幹線的な交通における「品質保証」

### ■ 「品質保証」の視点

【例】万代シティBC付近(新潟市) \* 2008年9月1日 14時45分



【ポイント】高頻度運行と夜間帯の運行により、マイカーに対抗し得る「案外使えるサービス」が確保されている。  
⇒ 幹線的な路線では、利用者を惹きつける「品質保証」により、公共交通利用へのインセンティブになる。

【課題】同じ区間を多くの路線が重複して運行されるため、混雑の粗密が生まれ、効率的な運行にはなりにくい。

## 7. 幹線的な交通における「品質保証」

### ■ 「競争から共創」の第一歩...八戸駅線共同運行化

- ・八戸駅⇄中心街(三日町)間を運行する、2事業者22系統の運行計画を、八戸市の調整下で一体的に設定し、「効率的な運行の実現」と「分かりやすさ・便利さ」の両立を目指す

(運行ダイヤ) \* 八戸駅発平日時刻

(従前) 9:03\* 9:17 9:28\* 9:31\* 9:40 9:43\* 9:46\* 9:59  
⇒ 2社が 112.5往復/日を運行

(現在) 9:00 9:10\* 9:20 9:30\* 9:40 9:50\* 10:00  
⇒ 2社が 90.5往復/日を10分間隔で運行(08年4月~)  
⇒ 2社の 定期券共通化+のりば共通化

【効果】両事業者ともに「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」

## 7. 幹線的な交通における「品質保証」

### ■ さらなる「事業者連携」で公共交通の品質向上

Step1. 2008.4.1~

「市営」「南部」の八戸駅線 等間隔・共同運行化



Step2. 2010.7.31~  
終バス後の乗合タクシー「シンタクン」登場

「事業者ごと」「モード(交通機関)ごと」の施策ではなく、「絡め手」によって、はじめて「公共交通を軸としたまちづくり」ができる。

## 8. 生活支援交通における「性能保証」

### ■ 「性能保証」の視点

#### ① 「いま住んでいる」村・地域で「生き続ける」ための道具

- ・市民が「いま住んでいる」村や地域に住み続けるために、生活に不可欠な活動(働く・学ぶ・買う・受診する・集う...)を実現するためのツールとして、地域公共交通「サービス」を考える。

【例】「このバス路線は少なくとも3年間守ります。だから安心してウチの村から高校に通ってください。」

#### ② 「採算のとれない」公共交通を「誰が」「どこまで」支えるか?

- ・公的補助の投入が必要だが、現在の補助制度(国県補助)は、補助基準を満たすことが目的化され、地域で「生き続けるための補助」にはなっていないのではないか?
- ・地域における交通の「使い方」「支え方」を議論することの大切さ  
⇒ 地域住民が「性能」を決める ⇒ 行政との「責任分担」が発生

## 8. 生活支援交通における「性能保証」

### ■ 広域バス路線の「性能保証」ができていない例

「高校生活」を謳歌できないバス (例) 新郷村～八戸市(青森県)

- ・ 路線バスでは、「高校に通学できない」「部活ができない」
- ・ 自治体が支援する「活動の選択肢」をどこまで拡げるかの議論  
⇒ 地域公共交通の「性能(役割)」として、高校への通学を重視

路線名	乗車	降車	所要時間	乗車	降車	所要時間
五戸線(新井経由)	6:18	7:20	70分	8:29	9:31	70分
五戸線(奥田経由)	6:25	7:24	70分	8:36	9:35	70分
五戸線(奥田経由)	6:32	7:30	70分	8:43	9:42	70分
五戸線(奥田経由)	6:39	7:36	70分	8:50	9:49	70分
五戸線(奥田経由)	6:46	7:42	70分	8:57	9:56	70分
五戸線(奥田経由)	6:53	7:48	70分	9:04	10:03	70分
五戸線(奥田経由)	7:00	7:54	70分	9:11	10:10	70分
五戸線(奥田経由)	7:07	8:00	70分	9:18	10:17	70分
五戸線(奥田経由)	7:14	8:06	70分	9:25	10:24	70分
五戸線(奥田経由)	7:21	8:12	70分	9:32	10:31	70分
五戸線(奥田経由)	7:28	8:18	70分	9:39	10:38	70分
五戸線(奥田経由)	7:35	8:24	70分	9:46	10:45	70分
五戸線(奥田経由)	7:42	8:30	70分	9:53	10:52	70分
五戸線(奥田経由)	7:49	8:36	70分	10:00	10:59	70分
五戸線(奥田経由)	7:56	8:42	70分	10:07	11:06	70分
五戸線(奥田経由)	8:03	8:48	70分	10:14	11:13	70分
五戸線(奥田経由)	8:10	8:54	70分	10:21	11:20	70分
五戸線(奥田経由)	8:17	9:00	70分	10:28	11:27	70分
五戸線(奥田経由)	8:24	9:06	70分	10:35	11:34	70分
五戸線(奥田経由)	8:31	9:12	70分	10:42	11:41	70分
五戸線(奥田経由)	8:38	9:18	70分	10:49	11:48	70分
五戸線(奥田経由)	8:45	9:24	70分	10:56	11:55	70分
五戸線(奥田経由)	8:52	9:30	70分	11:03	12:02	70分
五戸線(奥田経由)	8:59	9:36	70分	11:10	12:09	70分
五戸線(奥田経由)	9:06	9:42	70分	11:17	12:16	70分
五戸線(奥田経由)	9:13	9:48	70分	11:24	12:23	70分
五戸線(奥田経由)	9:20	9:54	70分	11:31	12:30	70分
五戸線(奥田経由)	9:27	10:00	70分	11:38	12:37	70分
五戸線(奥田経由)	9:34	10:06	70分	11:45	12:44	70分
五戸線(奥田経由)	9:41	10:12	70分	11:52	12:51	70分
五戸線(奥田経由)	9:48	10:18	70分	11:59	12:58	70分
五戸線(奥田経由)	9:55	10:24	70分	12:06	13:05	70分
五戸線(奥田経由)	10:02	10:30	70分	12:13	13:12	70分
五戸線(奥田経由)	10:09	10:36	70分	12:20	13:19	70分
五戸線(奥田経由)	10:16	10:42	70分	12:27	13:26	70分
五戸線(奥田経由)	10:23	10:48	70分	12:34	13:33	70分
五戸線(奥田経由)	10:30	10:54	70分	12:41	13:40	70分
五戸線(奥田経由)	10:37	11:00	70分	12:48	13:47	70分
五戸線(奥田経由)	10:44	11:06	70分	12:55	13:54	70分
五戸線(奥田経由)	10:51	11:12	70分	13:02	14:01	70分
五戸線(奥田経由)	10:58	11:18	70分	13:09	14:08	70分
五戸線(奥田経由)	11:05	11:24	70分	13:16	14:15	70分
五戸線(奥田経由)	11:12	11:30	70分	13:23	14:22	70分
五戸線(奥田経由)	11:19	11:36	70分	13:30	14:29	70分
五戸線(奥田経由)	11:26	11:42	70分	13:37	14:36	70分
五戸線(奥田経由)	11:33	11:48	70分	13:44	14:43	70分
五戸線(奥田経由)	11:40	11:54	70分	13:51	14:50	70分
五戸線(奥田経由)	11:47	12:00	70分	13:58	14:57	70分
五戸線(奥田経由)	11:54	12:06	70分	14:05	15:04	70分
五戸線(奥田経由)	12:01	12:12	70分	14:12	15:11	70分
五戸線(奥田経由)	12:08	12:18	70分	14:19	15:18	70分
五戸線(奥田経由)	12:15	12:24	70分	14:26	15:25	70分
五戸線(奥田経由)	12:22	12:30	70分	14:33	15:32	70分
五戸線(奥田経由)	12:29	12:36	70分	14:40	15:39	70分
五戸線(奥田経由)	12:36	12:42	70分	14:47	15:46	70分
五戸線(奥田経由)	12:43	12:48	70分	14:54	15:53	70分
五戸線(奥田経由)	12:50	12:54	70分	15:01	16:00	70分
五戸線(奥田経由)	12:57	13:00	70分	15:08	16:07	70分
五戸線(奥田経由)	13:04	13:06	70分	15:15	16:14	70分
五戸線(奥田経由)	13:11	13:12	70分	15:22	16:21	70分
五戸線(奥田経由)	13:18	13:18	70分	15:29	16:28	70分
五戸線(奥田経由)	13:25	13:24	70分	15:36	16:35	70分
五戸線(奥田経由)	13:32	13:30	70分	15:43	16:42	70分
五戸線(奥田経由)	13:39	13:36	70分	15:50	16:49	70分
五戸線(奥田経由)	13:46	13:42	70分	15:57	16:56	70分
五戸線(奥田経由)	13:53	13:48	70分	16:04	17:03	70分
五戸線(奥田経由)	14:00	13:54	70分	16:11	17:10	70分
五戸線(奥田経由)	14:07	14:00	70分	16:18	17:17	70分
五戸線(奥田経由)	14:14	14:06	70分	16:25	17:24	70分
五戸線(奥田経由)	14:21	14:12	70分	16:32	17:31	70分
五戸線(奥田経由)	14:28	14:18	70分	16:39	17:38	70分
五戸線(奥田経由)	14:35	14:24	70分	16:46	17:45	70分
五戸線(奥田経由)	14:42	14:30	70分	16:53	17:52	70分
五戸線(奥田経由)	14:49	14:36	70分	17:00	18:00	70分
五戸線(奥田経由)	14:56	14:42	70分	17:07	18:07	70分
五戸線(奥田経由)	15:03	14:48	70分	17:14	18:14	70分
五戸線(奥田経由)	15:10	14:54	70分	17:21	18:21	70分
五戸線(奥田経由)	15:17	15:00	70分	17:28	18:28	70分
五戸線(奥田経由)	15:24	15:06	70分	17:35	18:35	70分
五戸線(奥田経由)	15:31	15:12	70分	17:42	18:42	70分
五戸線(奥田経由)	15:38	15:18	70分	17:49	18:49	70分
五戸線(奥田経由)	15:45	15:24	70分	17:56	18:56	70分
五戸線(奥田経由)	15:52	15:30	70分	18:03	19:03	70分
五戸線(奥田経由)	15:59	15:36	70分	18:10	19:10	70分
五戸線(奥田経由)	16:06	15:42	70分	18:17	19:17	70分
五戸線(奥田経由)	16:13	15:48	70分	18:24	19:24	70分
五戸線(奥田経由)	16:20	15:54	70分	18:31	19:31	70分
五戸線(奥田経由)	16:27	16:00	70分	18:38	19:38	70分
五戸線(奥田経由)	16:34	16:06	70分	18:45	19:45	70分
五戸線(奥田経由)	16:41	16:12	70分	18:52	19:52	70分
五戸線(奥田経由)	16:48	16:18	70分	18:59	19:59	70分
五戸線(奥田経由)	16:55	16:24	70分	19:06	20:06	70分
五戸線(奥田経由)	17:02	16:30	70分	19:13	20:13	70分
五戸線(奥田経由)	17:09	16:36	70分	19:20	20:20	70分
五戸線(奥田経由)	17:16	16:42	70分	19:27	20:27	70分
五戸線(奥田経由)	17:23	16:48	70分	19:34	20:34	70分
五戸線(奥田経由)	17:30	16:54	70分	19:41	20:41	70分
五戸線(奥田経由)	17:37	17:00	70分	19:48	20:48	70分
五戸線(奥田経由)	17:44	17:06	70分	19:55	20:55	70分
五戸線(奥田経由)	17:51	17:12	70分	20:02	21:02	70分
五戸線(奥田経由)	17:58	17:18	70分	20:09	21:09	70分
五戸線(奥田経由)	18:05	17:24	70分	20:16	21:16	70分
五戸線(奥田経由)	18:12	17:30	70分	20:23	21:23	70分
五戸線(奥田経由)	18:19	17:36	70分	20:30	21:30	70分
五戸線(奥田経由)	18:26	17:42	70分	20:37	21:37	70分
五戸線(奥田経由)	18:33	17:48	70分	20:44	21:44	70分
五戸線(奥田経由)	18:40	17:54	70分	20:51	21:51	70分
五戸線(奥田経由)	18:47	18:00	70分	20:58	21:58	70分
五戸線(奥田経由)	18:54	18:06	70分	21:05	22:05	70分
五戸線(奥田経由)	19:01	18:12	70分	21:12	22:12	70分
五戸線(奥田経由)	19:08	18:18	70分	21:19	22:19	70分
五戸線(奥田経由)	19:15	18:24	70分	21:26	22:26	70分
五戸線(奥田経由)	19:22	18:30	70分	21:33	22:33	70分
五戸線(奥田経由)	19:29	18:36	70分	21:40	22:40	70分
五戸線(奥田経由)	19:36	18:42	70分	21:47	22:47	70分
五戸線(奥田経由)	19:43	18:48	70分	21:54	22:54	70分
五戸線(奥田経由)	19:50	18:54	70分	22:01	23:01	70分
五戸線(奥田経由)	19:57	19:00	70分	22:08	23:08	70分
五戸線(奥田経由)	20:04	19:06	70分	22:15	23:15	70分
五戸線(奥田経由)	20:11	19:12	70分	22:22	23:22	70分
五戸線(奥田経由)	20:18	19:18	70分	22:29	23:29	70分
五戸線(奥田経由)	20:25	19:24	70分	22:36	23:36	70分
五戸線(奥田経由)	20:32	19:30	70分	22:43	23:43	70分
五戸線(奥田経由)	20:39	19:36	70分	22:50	23:50	70分
五戸線(奥田経由)	20:46	19:42	70分	22:57	23:57	70分
五戸線(奥田経由)	20:53	19:48	70分	23:04	24:04	70分
五戸線(奥田経由)	21:00	19:54	70分	23:11	24:11	70分
五戸線(奥田経由)	21:07	20:00	70分	23:18	24:18	70分
五戸線(奥田経由)	21:14	20:06	70分	23:25	24:25	70分
五戸線(奥田経由)	21:21	20:12	70分	23:32	24:32	70分
五戸線(奥田経由)	21:28	20:18	70分	23:39	24:39	70分
五戸線(奥田経由)	21:35	20:24	70分	23:46	24:46	70分
五戸線(奥田経由)	21:42	20:30	70分	23:53	24:53	70分
五戸線(奥田経由)	21:49	20:36	70分	24:00	25:00	70分
五戸線(奥田経由)	21:56	20:42	70分	24:07	25:07	70分
五戸線(奥田経由)	22:03	20:48	70分	24:14	25:14	70分
五戸線(奥田経由)	22:10	20:54	70分	24:21	25:21	70分
五戸線(奥田経由)	22:17	21:00	70分	24:28	25:28	70分
五戸線(奥田経由)	22:24	21:06	70分	24:35	25:35	70分
五戸線(奥田経由)	22:31	21:12	70分	24:42	25:42	70分
五戸線(奥田経由)	22:38	21:18	70分	24:49	25:49	70分
五戸線(奥田経由)	22:45	21:24	70分	24:56	25:56	70分
五戸線(奥田経由)	22:52	21:30	70分	25:03	26:03	70分
五戸線(奥田経由)	22:59	21:36	70分	25:10	26:10	70分
五戸線(奥田経由)	23:06	21:42	70分	25:17	26:17	70分
五戸線(奥田経由)	23:13	21:48	70分	25:24	26:24	70分
五戸線(奥田経由)	23:20	21:54	70分	25:31	26:31	70分
五戸線(奥田経由)	23:27					

## 2. 非幹線的サービスにおける「性能保証」

### ■ 地域組織運営型の交通サービスの成立要件

【成立要件以前】① 地域に「丸投げ」するのではうまく行かない。  
② むしろ市町村は大変。だからこそ地域にフィットした交通サービスが持続する。

#### 1. 目的を一にした組織化がなされること

・ 同じ問題意識や目的をもった市民は組織化しやすい  
(例) NPOによる福祉交通サービス

⇒ 市内における交通サービスでの「位置づけ」が必要

#### 2. キーパーソンの存在 or 市町村が組織化を誘導

・ 地域にキーパーソンがいなくても、市町村が組織化を誘導することができる(市町村がキーパーソンの肩代わり)

⇒ ①組織化によるインセンティブを与える、②専門家の活用

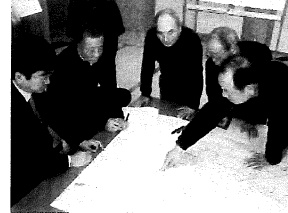
## 9. 市民が支える地域交通

### ■ 大郷明治交通サービス運営協議会の設置

#### 一般的なバスサービスへの補助制度

・ 既存路線の維持を目的に、赤字額(欠損額)を対象とした補助

⇒ 交通事業者や地域の努力により、赤字額が縮小した場合でも交通事業者や地域に「還元」されない仕組み。

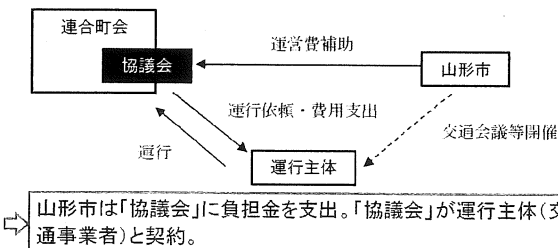


## 9. 市民が支える地域交通

### ■ 大郷明治交通サービス運営協議会の設置

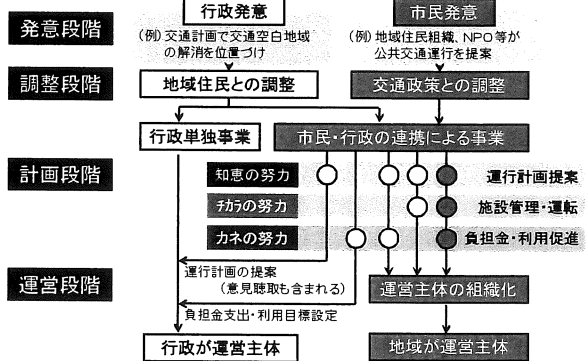
#### 大郷明治地区に対する負担金制度

・ サービスの最低保障分(週1日の運行)を定額で市が補助  
・ 運賃収入、協賛金、運行経費節減の努力⇒増便に結びつける



## 9. 市民が支える地域交通

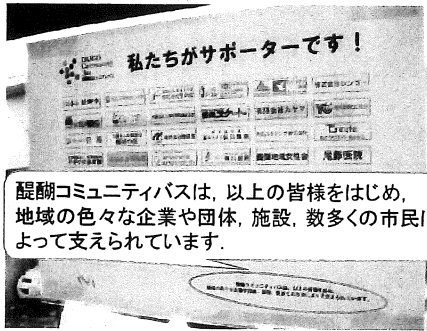
### ■ 責任分担の多様な形態



## 9. 市民が支える地域交通

### 【事例】醍醐コミュニティバス(京都市)

・ 運営主体のNPOと地域が「繋がる」工夫を凝らしている



## 10. さいごに

### ■ 本日のまとめ

#### ① 地域交通の「現状」「課題」「政策動向」

・ 「バス離れ」の一因は、「事業者任せ」の運営による「悪循環」。  
 > 利用者数減 → 廃止・減便・値上げ → さらなる利用者の逃走  
 ・ 交通基本法; 「利用者視点」の立場から、関連法の再整備へ。

#### ② 地域交通の「政策」と「計画」に求められること

・ 地域公共交通の計画; 既存路線を守る施策から、「市民に役立つサービス」の創造、支援へ  
 ・ 福祉交通の政策; 「公共政策」と「共助」の二本柱  
 > 事業法である道路運送法下で、「共助」は馴染むのか? 育つのか?

#### ③ 地域交通の再生に向け、「市民」「行政」にできること

・ 市民; 「共助」の担い手、地域交通の運営・モニタリング  
 ・ 行政; 市民に役立つサービスの創造・支援; 品質・性能保証