

2024年10月11日7時50分ごろ
富山地方鉄道 南富山駅にて



「使いやすく頼りになる、
それゆえに多くの方々に乗り合っ
て『おでかけ』していただける**交通システム**」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、
私たちは戦い続けます！

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

急を要する「地域公共交通の現場での改善」には 「ヒョーロンカ」は不要です！

- **バラバラだった公共交通に関する取組を組織化し、現場で地域公共交通改善に取り組みめる人材を全国の大学・教員が養成する体制をつくります**
- **地域公共交通の世界は誤った理解・認識に満ち溢れています。それらを一掃します**
- **実際に現場で取り組んでいる方、取り組みたい方に広く参加できるようにします**
- **現場体験を積む機会に参加し、実戦で活躍できる人材になっていただきます**
- **そして、昨年2023年の地域交通法改正でさらに権限や対象範囲が増大した「法定協議会」を有効に活用し地域公共交通改善を進める方法を学んでいただきます**
- **受講生や講師の間のコミュニケーションの場を提供し、全国での横連携を生み出し、みんなでレベルを高めていきます**

「地域公共交通コーディネーター・ プロデューサー養成プロジェクト」

(国土交通省2024年度「地域公共交通共創・MaaS実証プロジェクト」採択)

本日、2nd STAGE スタートです！

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

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
SusCoDe



～なぜこんなことをするに至ったか？～

2024/10/11



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

昨年2023年は再構築元年(リ・デザイン)
「賽は、投げられた」
これはたぶん、ラストチャンス



2023年 年頭記者会見にて 「ことしは“地域公共交通再構築元年”支援強化へ」 齋藤国交相

2023年1月6日 12時39分

齋藤国土交通大臣は新年最初となる閣議のあとの会見で、ことしを厳しい経営が続いている地域の鉄道やバスなど公共交通を再構築する元年と位置づけ、支援を強化する方針を示しました。

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(大幅増)、法改正検討>
- 2023年10月1日:改正地域交通法等施行
- 2024年:ライドシェア関連制度見直し

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

自治体・地域が主体的に動かないと!

しかし、地域公共交通は「瀬戸際」!

- 大都市部など一部を除けば、この50年ずっと衰退
- その間、主に経費削減を重ねて継続してきた(補助金受給の条件でもあった)
- それが極限まで達し、運行に必要なギリギリにまで至った(サービスでなく運べればいいという発想に)
- そのため、企画立案や販促などはもってのほか。路線改善なんてとてもできない(補助金をケチる自治体がやるのが当然)
- 運転者が足りず超勤・休出が常態化。給与が上がる見込みもない。こんな業界にだれが入るのか
- 利用減少は底を打ち、自治体はお金を出すようになったが、「お金があっても運転者不足で走らせられない」時代へ
- そこにコロナ禍で「移動」が生活の必然でなくなった

何が足りないのでしょうか?

みんな勝手なことばかり言っている間に…
地域公共交通は奈落の底へ…

長年続いてきた「負のスパイラル」

- 利用者・地域 「不便だし、何か言っても変わらないし…」
- 事業者 「利用が少なくて経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし…」

→それぞれがこう思っているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり

※なくなるから地域が衰退するのではなく、いまの地域公共交通が「使えない」から地域が衰退する

→互いに腹を割って話し合い、その結果に基づいて協力して取り組むことができれば、いい方向(つまり「正のスパイラル」)に転換できるのでは?

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**

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

8

実践自治
ビーコン オーソリティー
自治体情報誌
[ディープファイル]
file 別冊
Beacon Authority
2024 秋号
Vol.99
特集
クルマを運転しなくても
暮らしていける
社会づくり
～自治体はその『推進役』たれ！～
加藤 博和 (名古屋大学大学院環境学研究科教授)
発想
子どもに起き、子どもとともに作る防災・復興
安部 芳絵 (工学院大学教育推進機構教授)
特別寄稿
2024年都知事選から考える民主主義の基盤
木村 草太 (東京都立大学法学部教授)
新連載
よくわかる介護保険
第1回 介護保険料はどうやって決まるのか?
鏡 諭 (法政大学大学院公共政策研究科兼任講師)
自治体の課題と取り組み
「君を守りたい」
東京の繁華街「歌舞伎町」に若者悩み総合相談所
「きみまも@歌舞伎町」 東京都

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

9

加藤 博和
10月2日 2:32 · 🌐
自治体職員・議員の皆さん向け雑誌「実践自治 Beacon Authority」 Vol.99 秋号 (2024/9/25発行、イマジン出版) の【特集】として、「クルマを運転しなくても暮らしていける社会づくり」
～自治体はその『推進役』たれ！～
という原稿を寄稿いたしました。
最近、講演等でお話する「地域公共交通に関する9つの勘違い」について種明かしをしたうえで、今後の地域公共交通政策の目的や進め方を解説しています。
下記から注文できます。よろしければご一読ください。
<https://www.imagine-j.co.jp/media/beacon/a201>
編集

地域公共交通に足りないのは「お金」！？

- 確かにそう
- しかし、お金をかけたらいいものができるとは限らない。というか、実際、できていない

→ これまでの公共交通への特別な支援措置で、いいものができたことがどのくらいあるか？

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

10

私が考える「足りないもの」

- 「**なぜ**地域公共交通が**必要**か？」という認識
- 「地域公共交通の**どこが問題**なのか？」という理解
- 「**どうすれば**地域公共交通は**よくなる**のか？」という方法論

**これらがいい加減だから、
お金があっても有効に使えない、情けない現状！**

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

11

とりあえず、それに対する答えは だれも教えてくれなかった

- 交通や都市をよくしたいと思って土木工学科に入学
- しかし、需要予測やそれに基づいた輸送計画の手法はあっても、**利用を増やす方策や、路線・ダイヤのデザイン**についての技法は、授業にも教科書にも、学会に行ってもなかった
- 一方、自分は都市・国土計画の研究室に入ることになり、さらにCO₂削減策の研究をやることに。現場の仕事をやりたかったが、大学に残ることに
- その間に、地域公共交通の利用者減、そして廃線が顕著に
- **どうせできる人がいないなら、自分にできることはないか**と考えるように

「現場でやってみせる」

- 交通の研究室に所属していないし(指導教員→上司からは公共交通に関する研究等は禁止されていた)、研究をしても実務に役立ちそうに思えなかった
- ならば、実際の現場で地域公共交通の見直しに取り組んでみよう！
- 論文や教科書を書くより、「実際にやってみせる」ことの方が性に合う
- 「実際にやってみせる」ことが一番説得力があるはず
- **業務外の社会貢献活動として取り組むことに**
- **そのうち、国の制度づくりにも携わるように**

公共交通サービスの7要素 これが、「売れ筋」か「死に筋」かを定める！

<基本コンテンツ>

1. 系統(行先・経由)
2. ダイヤ
3. 乗降・乗継施設
4. 車両



どうすれば「**適材適所**」
を見つけられるかがポイント
(チャラチャラ系はみな、
ここでコケている)
これは、**はっきり言って、**
シロウトの手には負えません!

<+3要素>

5. 運転者
6. 宣伝広報・案内
7. 運賃

「データと経験！」
しかし現状は
データが決定的に不足・・・
経験も、単なる思い込み・
勘違いの可能性あり

印象に残る仕事

- **地域主体交通の立ち上げ**:生活バスよっかいち、応神ふれあいバス
- **廃線処理**:岐阜600V、ピーチライナー、長野電鉄屋代線
- **路線バス・コミバス一体化**:稲沢市、半田市、飛騨市
- **複数市町村**:南信州、北設楽、白川・東白川
- そして・・・
- **地域公共交通会議の制度を提案**
現場の実情を踏まえた制度を目指す

「生活バスよっかいち」

2002.11.1運行開始 <https://www.rosenzu.com/sbus/>

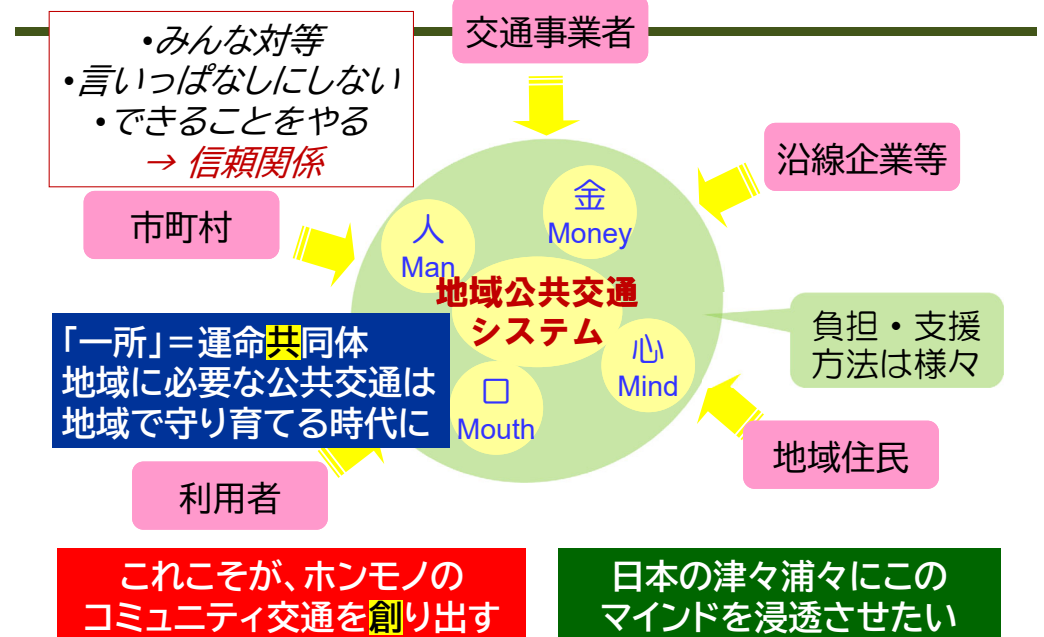


2002.10.27出発式

- **事業主体：NPO法人生活バス四日市（地元住民+沿線企業）**
- **運行主体：三重交通（乗合バス事業者）**
費用：運賃(1)
+沿線企業・病院の協賛金(6→4)
+市の補助金(3→5)

- ✓ 発案から半年弱で運行にこぎつける（当初は無償、後に旧21条）
- ✓ 既存の枠組みにとられない新しい発想（NPOが事業主体となる公共交通の許可<日本初>、市の助成制度新設につながる）
- ✓ 住民、沿線企業・病院、市、交通事業者の「心」が共有された
- ✓ 有償化後、利用者が増える（賽銭効果）

「一所懸命」みんなでつくり守り育てる：これぞ共創



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」

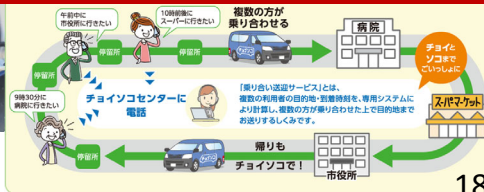
2019年3月25日運行開始 <https://www.choisoko.jp/>

構想時はライドシェア(白ナンバー)想定
実際は多くがタクシー・バス事業者運行



AI配車システムにより
効率的な乗り合わせを実現

協賛企業・医院等への送迎
→利用者（運賃）と協賛金を得る



現在、50か所ほどで運行

「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おう
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

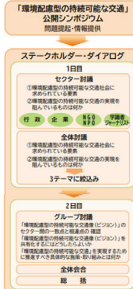
※往々にして、地域の今後をどうしていくかのヒントもある

ステークホルダーとの対話

第3回トヨタステークホルダーダイアログ

「21世紀の企業経営の中で、R6.0.消費者、行政、産学など、あらゆるステークホルダーの意見を尊重し、パレトというトピックの課題解決に基づき、2001年度より第1回トヨタステークホルダーダイアログ(以下、ダイアログ)を開催しています。ダイアログの中心性を確保するために、名古屋大学大学院教授 松下正治氏にコーディネーターを、(財)地球環境戦略研究機関(GES)に運営事務局をお願いしてまいりました。第3回目は「サステイナブル・ディバロジック」における企業の役割、第2回テーマに実施され、ダイアログの過程や結果から、環境経営を考える上で大いに学ぶところがありました。

第3回の流れ



ダイアログ1日目は参加者をセクターごとに分け、「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、①「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、②「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、③「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、④「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑤「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑥「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑦「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑧「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑨「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑩「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑪「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑫「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑬「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑭「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑮「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑯「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑰「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑱「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑲「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、⑳「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉑「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉒「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉓「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉔「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉕「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉖「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉗「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉘「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉙「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉚「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉛「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉜「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉝「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉞「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㉟「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊱「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊲「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊳「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊴「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊵「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊶「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊷「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊸「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊹「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊺「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊻「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊼「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊽「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊾「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、㊿「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマに、

配型型の持続可能な交通を実現するために必要な具体的な取組・取組の進捗を、7月以降に実施しました。その全体会議で各社の討議事項を報告し、コーディネーターによる総括の後援会しました。今回のダイアログは、目標とすべきビジョンのための行動計画づくりを見出すに至りませんが、企業を目的とするべき多くの課題を抽出することができました。主要な課題は、①移動の公平性に関する合意形成、②地域を対象とした、より具体的なレベルまで下りた交通政策検討、③公共交通とパーソナル交通との適切な分限・両立、④持続可能な交通を実現するための税制・財源措置のあり方の検討、⑤将来の自動車技術の進展、などです。これらの議論を踏まえ見出しにくいためには、適宜で主要な課題・データに基づいた情報共有体制の確立が不可欠であることが認識されました。第3回ダイアログは単に報告に活かすためステークホルダーから意見を聞いて参考とするにとどまらず、企業が知り得る情報に関心してステークホルダーとともに情報交換や意見交換を行い、考え、解決の方向を探り、それぞれの役割を認識し、社会に向けて問題提起をするためのパートナーシップの場へと発展する可能性を見出したといえます。



公開シンポジウム会場 セクターごとの討議の様子と発表者



トヨタ自動車「Environmental & Social Report(環境社会報告書)」2004年版「ステークホルダーダイアログ」に参加利害関係者が集まり、熟議することで、合意形成可能性の高い策を見出す方法論を知る

地域住民との協働による地域交通のあり方に関する懇談会 (自動車交通局長懇談会)
〇コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会
〇NPO等によるボランティア有償運送検討小委員会



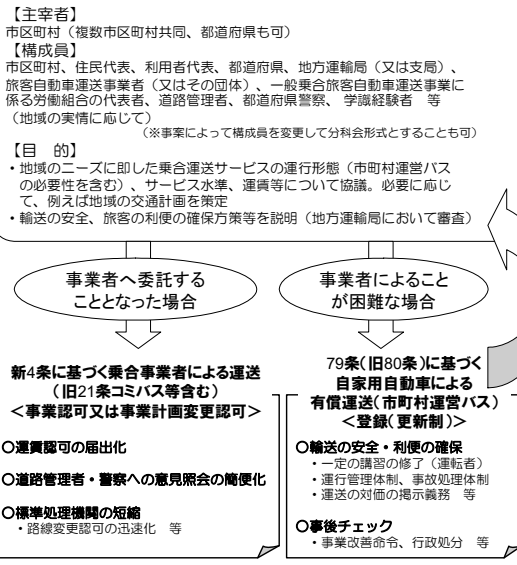
平成18年1月 国土交通省自動車交通局旅客課

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000008.html

- コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会 委員名簿
委員長 寺田 一廣 東京海洋大学 海洋工学部 教授
委員 山内 弘隆 一橋大学大学院 商学研究科長、同大学 商学部長
加藤 博和 名古屋大学大学院 環境学研究科 都市環境学専攻 助教授
田澤 とみ恵 池全国消費生活相談員協会 消費生活専門相談員
北村 公男 神奈川県中央交通圏 専務取締役
米田 孝 十勝バス㈱ 執行役員 統括本部長
木村 文男 関東鉄道㈱ 常務取締役
高木 進 西武バス㈱ 取締役経営企画部長
日方 俊 神姫バス㈱ 常務取締役
清水 武 北都交通㈱ 取締役社長
竹田 治 NPO法人バスネット 副理事長
西村 泰彦 池日本バス協会 理事長
石橋 孝雄 池公共交通事業協会 理事・事務局長
関 政治 全日本交通運輸業労働組合協議会 事務局長
住野 敏彦 日本鉄道労働組合連合会 中央副執行委員長
大野 紳夫 埼玉県 三郷市 環境経済部 交通対策課 課長補佐
柴田 眞市 京都府 舞鶴市 企画政策室長 兼 交通対策課長
五味 正文 長野県 諏訪市 富士見町 産業課長
植島 隆 高小郡 商工会 副会長
鈴木 一男 (全関東)交通システム導入機関連絡協議会 会長
行政側
宿利 正史 国土交通省 自動車交通局長
松尾 庄一 国土交通省 自動車交通局長
田端 浩 国土交通省 自動車交通局 旅客課長
一見 勝之 国土交通省 自動車交通局 総務課 企画室長
児玉 進矢 国土交通省 自動車交通局 旅客課 生活交通対策室長
佐藤 宏幸 国土交通省 自動車交通局 旅客課 新輸送サービス対策室長
都知木 正弘 国土交通省 自動車交通局 旅客課 旅客運送適正化推進室長 (敬称略、順不同)

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

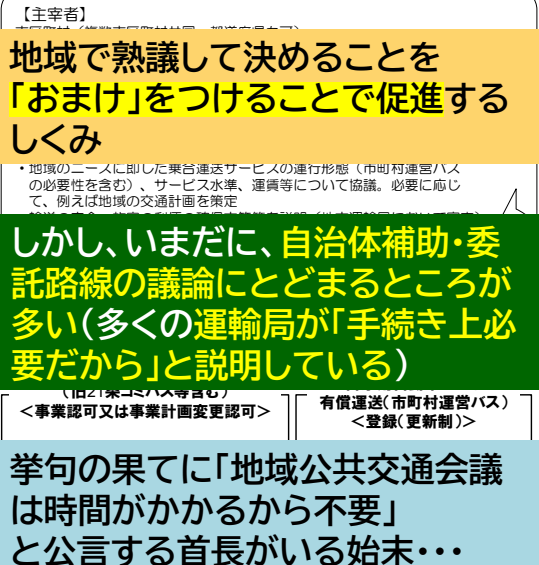


「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場(特区)

- 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(法的には一般路線とコミバスで何ら差はない)

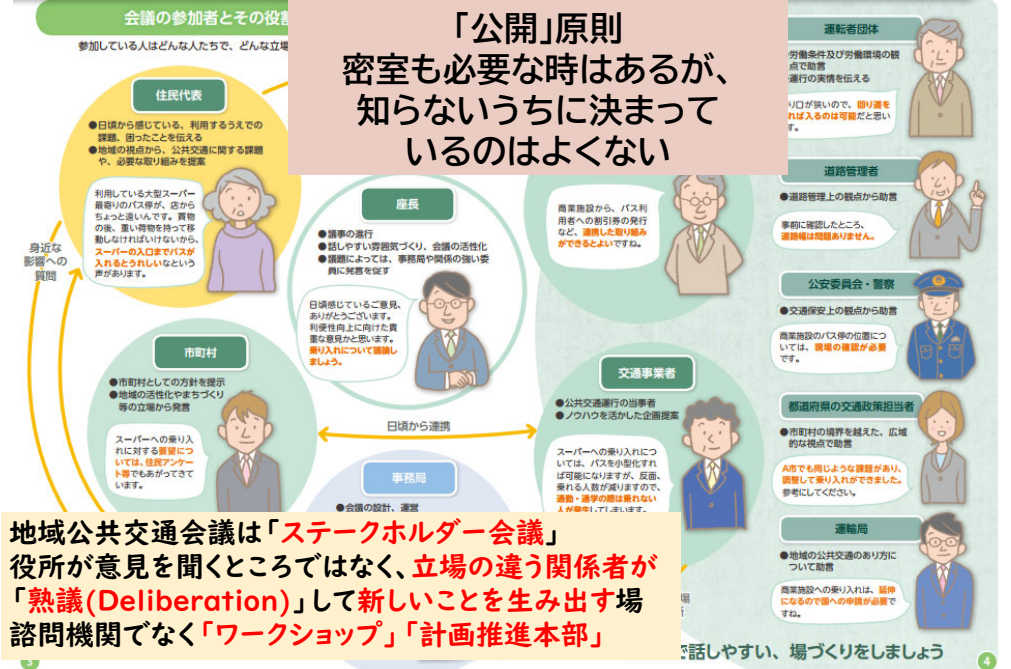
2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議 「地域公共交通会議」・・・まさに一所懸命の場

地域公共交通会議



「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(法的には一般路線とコミバスで何ら差はない)



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.twb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

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年施行、2014年改正)

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ラチがあかない**

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 (地域公共交通活性化再生法4条 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** (※質の向上とは「定時性の確保」「速達性の向上」「快適性の確保」のこと<活性化再生法施行規則3条>)

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・・・

昭和時代はそうだった
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**要望が陳情**、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ない(**モラルハザード**)

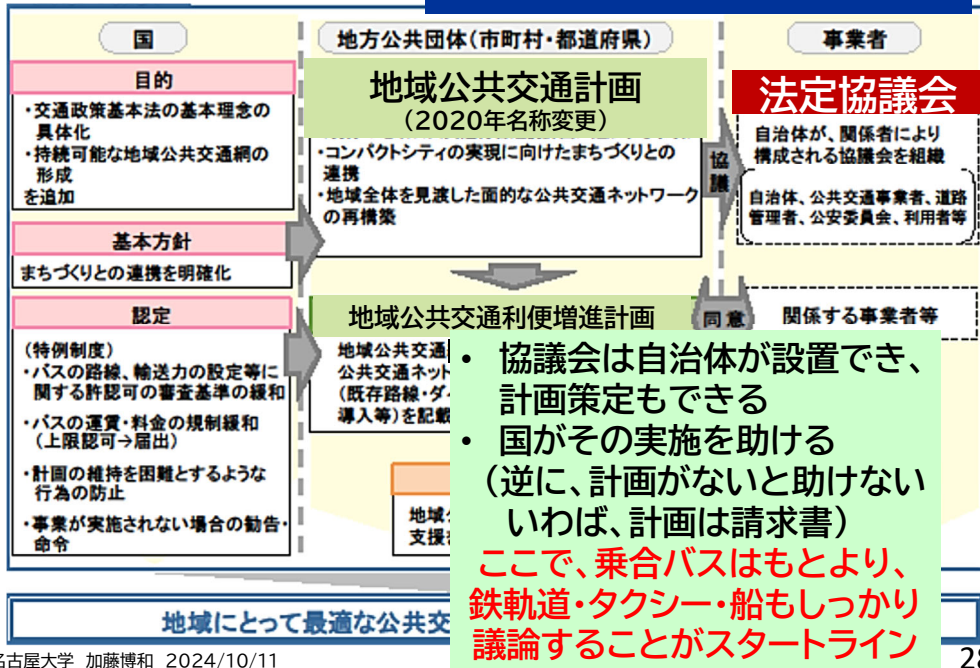
→ **その結果、地域公共交通が衰退したのではないか？ (いまのJRローカル線がモロにそれ！)**

→ **令和時代のいま、独占事業者の代わりに国が丸抱えしたら・・・**

- **地域が本当に望むニーズが分からず**、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?)

地域交通法の大枠

協議会は「諮問機関」でなく「戦略推進本部」



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、計画がないと助けられない
いわば、計画は請求書)
ここで、乗合バスはもとより、
鉄軌道・タクシー・船もしっかり
議論することがスタートライン

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)

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**。

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

「権利」から

今年、国庫補助との連動化実施
(計画がないと補助が出ない)
→質の悪い計画が策定される恐れ

2020改正後 (地域公共交通)

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

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 (2024年7月末現在)

全国で**1,115件**
(1,741市区町村)

前回法改正直前(2020年10月末):600件
2023年2月末:776件

地域公共交通計画の作成状況一覧(北海道・東北・関東・北陸信越) 国土交通省

地域	計画種別	策定件数
北海道	地域公共交通網形成計画	1
	地域公共交通計画	1
東北	地域公共交通網形成計画	0
	地域公共交通計画	0
関東	地域公共交通網形成計画	0
	地域公共交通計画	0
北陸信越	地域公共交通網形成計画	0
	地域公共交通計画	0

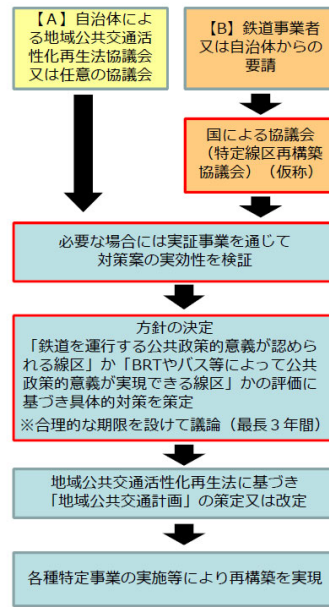
地域公共交通計画の作成状況一覧(中部・近畿・中国・四国・九州・沖縄) 国土交通省

地域	計画種別	策定件数
中部	地域公共交通網形成計画	0
	地域公共交通計画	0
近畿	地域公共交通網形成計画	0
	地域公共交通計画	0
中国	地域公共交通網形成計画	0
	地域公共交通計画	0
四国	地域公共交通網形成計画	0
	地域公共交通計画	0
九州	地域公共交通網形成計画	0
	地域公共交通計画	0
沖縄	地域公共交通網形成計画	0
	地域公共交通計画	0

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、法定協議会等を受け、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 海難の経済圏、生活圏に隣接等の事情から、関係者の合

見直し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

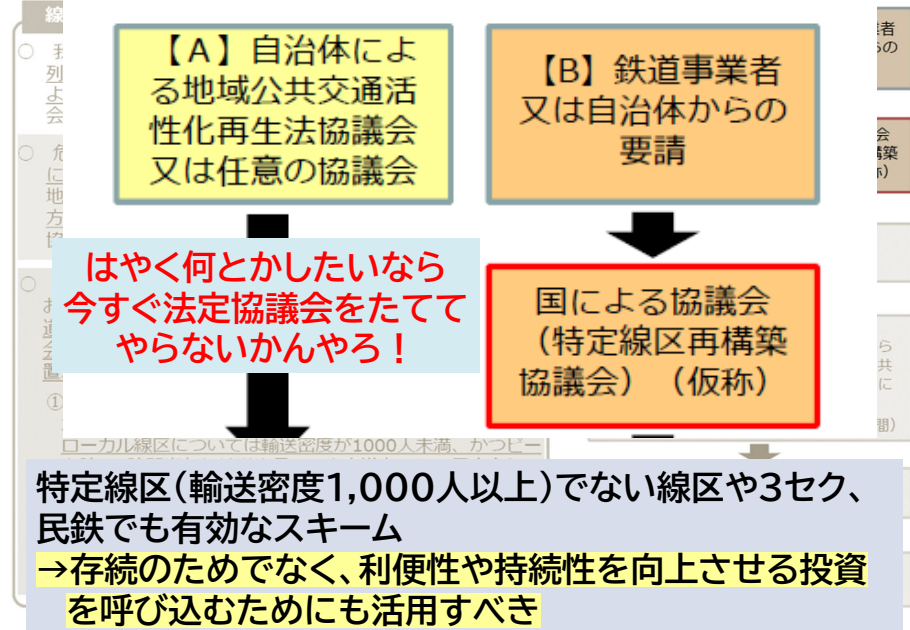


やってみせても、制度をつくっても 広まっていけない

- ・ 「加藤だからできる」と言うだけで何もやらない人たちが過去たくさんいた
- ・ 「牽引できる人」を養成する仕組み(加藤博和100人計画!)の稼働が急務
- ・ 考えてみれば、大学・高専でそのようなことを教えているところはないし、カリキュラムも定まっていない
- ・ 学生もだが、社会人(自治体、公共交通事業者、コンサルタント、有識者)を対象とした養成が必要

よく考えてみれば、私は大学教員(笑)

- 国に対して、人材育成への支援をお願い→制度化
- 今回のプロジェクト立ち上げへ



カリキュラムの構成

<ベーシックコース:10~1月> フィールドスタディは3月まで

②フィールドスタディ 現場の実情を体感する	①リレーレクチャー 基礎を学べる	③ディスカッションサロン 講師と直接話ができる
--------------------------	---------------------	----------------------------

<アドバンスドコース:6~9月頃>

⑤インターンシップ 実際に現場で関与する	④エキスパートレクチャー 実践に直結する	③ディスカッションサロン 講師と直接話ができる
-------------------------	-------------------------	----------------------------

必須3要素

「コーディネート」「プロデュース」「マーケティング」

「一所懸命」をつくりだすコーディネーター



- 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

魅力的な地域公共交通のプロデュース

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**適材適所な基本コンテンツ(系統・ダイヤ・乗降施設・車両)**と**シームレス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持ち、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**

<https://trans-market.jimdofree.com/>

公共交通マーケティング研究会 (9/10に再開)

- 日本の地域公共交通に足りない「マーケティング」すなわち、**ニーズを把握し、それを満たすサービスを提供**することを可能とする**ビジネスモデル**をつくりあげ、絶えず**改善**していく活動
- それを関係者みんながフラットな立場で集まって勉強し、現場で実践し、**結果を出すための「場」**として、本研究会を発起
- 公共交通事業関係者が、「マーケティング」の発想を取り入れてよりよい公共交通をつくっていく活動をできるように、**ノウハウや取組の情報交換と横展開**、そして**現場の改善と社会へのインパクト波及**を目指す

令和6年度 地域公共交通共創・MaaS実証プロジェクト (国土交通省) 採択事業



「地域公共交通コーディネーター・プロデューサー養成プロジェクト」 2nd STAGE

2024年10月11日現在

●事業フロー

前年度
1st STAGE

- ベーシックコース第1期: 2023年10月~2024年1月実施
- **ファイナルイベント** (4月27日<土>開催) : 修了書授与 (以降の追加参加者約140名)

アドバンス
ドコース
第1期試行
6~10月

- ※前年度ベーシックコース修了者を対象
- 演習 (室内+現場)**
- 現状把握方法の実践
- 分析・評価の実践
- 協議会コーディネーター・活用方法の実践
- 交通×他分野連携手法の実践

ベーシック
コース
第2期試行
10~2月

- **新規受講者を対象: 10月11日<金>開始**
- リレー
レクチャー
(ハイブリッド)**
- 公共交通に関する基礎知識
- 法制度・法定協議会の活用手法の習得
→協議会を「地域公共交通共創の場」に
- フィールド
スタディ
(対面)**
- 講師とディスカッション
- 講師・受講者間のネットワーク構築

次年度

- ベーシックコース本格実施へ。アドバンスドコースから地域公共交通プロデューサー・コーディネーター人材を輩出

●ベーシックコースの内容

- **リレーレクチャー** (90分×15回、第2・4金曜18:00~21:10、名古屋大学東山キャンパスにて、オンライン可) <コーディネーター・プロデュース>
- 「概説」
- 「意義・概念・波及効果」
- 「課題整理・仮説設定・調査」
- 「協議会運営・会議資料」
- 「目的と評価」
- 「評価指標の決め方と改善」
- **「合意形成」<追加>**
- 「プロデュース」
- <モード、技術>
- 「新技術の地域への適用と評価」
- 「オンデマンド型交通」
- 「タクシーの活用」
- 「鉄道の活用」
- 「ソフト施策(情報発信、案内・MM、利用促進)」
- **「IT・DXの活用」<追加>**
- 「福祉との連携」

●フィールドスタディ(半日程度)

- 講師が関わる全国各地の実際の運行現場や協議会を体感 (**自治体の会議に加え、専門部会や住民懇談会も**)
- 課題抽出→事業提案

●講師 (事業実施メンバー)

- 加藤博和(名古屋大学) : 代表
- 神田佑亮(呉高専)
- 大井尚司(大分大学)
- 吉田 樹(福島大学・前橋工科大学)
- 宮崎耕輔(香川高専)
- 猪井博登(富山大学)
- 福本雅之(名古屋大学)
- 井原雄人(早稲田大学)
- 日野 智(秋田大学)
- 樋口恵一(大同大学)
- 岡村敏之(東洋大学)
- 板谷和也(流通経済大学)
- 松原光也(名古屋大学)
- 伊藤昌毅(東京大学)
- 水谷善織(名古屋学院大学)
- 宇佐美誠史(岩手県立大学)
- 松尾幸二郎(豊橋技術科学大学)
- 有村幹治(室蘭工業大学)

実施主体: 国立大学法人東海国立大学機構 名古屋大学大学院環境学研究所附属持続的共発展教育研究センター

後援: (一社)日本民営鉄道協会 (公社)日本バス協会 (一社)日本旅客船協会 (一社)全国ハイヤー・タクシー連合会 (一社)公共交通事業協会 第三セクター・鉄道等協議会

さあ、私たちとともに、現場で地域公共交通を改善し、地域を救いましょう!



「地域公共交通」
その意義・理念・波及効果
その前に、定義も！

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

「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 軌道事業者（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）

これを
「おでかけ」
と呼ぶ



**大阪府交野市
妙見東団地（人口1,500人）**

- 急坂を上らないと行けない
- バスは時間1本
- 団地内も坂だらけ。店舗はおろか、自販機さえない

→ 団地ゆえ急速に高齢化
→ 高齢者は運転できればいいが、中高生は運転できない
都市郊外はこんなところだらけ

これから、日本中の郊外住宅地が、オセロのようにどんどんひっくり返っていく



対応策とその後

- 2022年7月1日:待ち合わせタクシー「星まる号」（商業施設行きでの相乗り）開始
 - 2022年10月22日:バス路線新設（従来のJR河内磐船駅経由京阪交野市駅行きに加え、JR星田駅行きが加わる）←市が補助し支える
- しかし・・・
- 2025年3月末:バス事業者が上記を含む市内完結路線を全線廃線意向（運転者不足のため）
 - 市は代替交通確保を予定。ただし大規模イベントのため運転手確保見込み立たず
- ※今は大都市部の廃線・減便が多い(公的補助が薄いため)

1 22版 第28665号 発行日：2022年(令和4年)9月5日(月曜日) 発行所：名古屋市中区栄三丁目

人手不足 バス運転手疲弊

平均53歳 長時間労働も深刻

名古屋市北区の名古屋高専道路で8月、大型バスが横断・直上した事故は9人が死傷する惨事となり、事故原因で運転手の勤務実態の悪化が明らかになっている。バス業界では、運転手の人手不足が深刻化し、長時間労働が深刻化している。体調不良などによる事故リスクの高まりも懸念される。新型コロナウイルス感染症や燃料の高騰に打ち切りで経営体力が弱る中、バス各社によって運行の安全確保が改めて課題となっている。(武藤真由、出口利紀)

「運転手 健康問題なし」

名高専事故運行会社

10月11日 健康問題なし

バス運転手の平均年齢の推移

2022年 9月5日(月) 石炭の日

きょうの紙面

賃金・労働条件とも他業種に劣り、若年が入らない

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

コロナで仕事ができなくなり多数の離職、コロナ後も戻ってこない

44

運転者の「働き方改革」

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改善

要は「運賃+補助金」が安すぎる

令和6年4月~適用

改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息時間
原則: 3,380時間 最大: 3,484時間	原則: 281時間 最大: 309時間	継続8時間
改善後: 3,300時間 最大: 3,400時間	改善後: 281時間 最大: 294時間	継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

日働の1か月の拘束時間	日働の1日の休息時間
原則: 299時間 改善後: 288時間	継続8時間 継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省 国土交通省

本来は「2024年改善」だが・・・給料が減る懸念も

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

不規則勤務のため、8時間/日、40時間/週の労基法規定が適用できず、代わりに「改善基準告示」がある

1997年から変更なく、厳しい労働条件を強いているとされ、**運転者不足の要因に**

2024年4月に改正(5年間の猶予があったが、コロナ禍が・・・)

45



名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

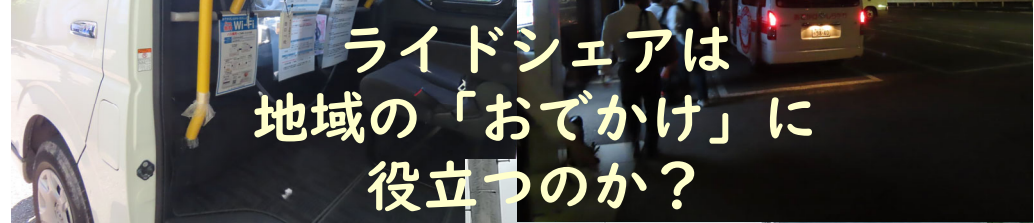
自動運転 (AI運転) の見通し

- 専用路での単独走行なら問題なく走れる
 - 多くの人車が混在する市中で走るのはまだまだ課題だらけ(人よりずっと高く、ずっとヘタ)
 - よって現段階では即戦力でない
- しかし運転者が足りないの、いつかはその時代が来ないと大変なことに(ただ、人より安くなるかどうかはわからない。だからシェア<共有>へ)

ところで、「乗客が運転しなくていい」のは、人間運転もAI運転も同じですね!

46

内閣府 規制改革推進会議 第3回サブワーキング・グループ (2024/9/26)



地域公共交通プロデューサー (一財)中部貸切バス適正化センター 会長 名古屋大学大学院環境学研究科教授 加藤博和

白川町公共交通 白川病院直通便全線運行開始記念

岐阜県白川町の公共ライドシェア Produced by Hirokazu Kato

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 SusCoDe

いつも思っている根本的な疑問なんですが・・・

- 「ライドシェアを導入したら、**ドライバーは湧いてくる**」と信じて疑わないのが不思議でたまりません！
- 「客を乗せて運転なんて**だれでもできる**」「安い給料でも**やりたい人はいる**」「需要に応じて**都合よく調達できる**」という確信はどこから出てくるのでしょうか？
- 特に地方部では**タクシー乗務員**でさえ**最低賃金に近い状況**。それなら**コンビニのバイト**(だって足りない)の方がよくないですか？

結局「ドライバーがいない」ことに尽きる

ライドシェアは選択肢を広げた

～なお、タクシー事業者は全部できるはず～

- 一般乗用**:2023年法改正で**運賃協議会**を用いて**変更可能**となった(特定・準特定地域では不可?)。**貨客混載可能**。**相乗りも可能**
- 一般乗合**:**運賃協議会**(法改正前は**地域公共交通会議**で行っていた)を用いて**変更可能**。**貨客混載もデフォルトで可能**
- 自家用有償(3号)日本版ライドシェア**:**タクシーと同様**
- 自家用有償(2号)公共ライドシェア**:**乗用タイプ<1台あたり>**と**乗合タイプ<1人あたり>**のどちらも**可能**。**地域公共交通会議**で**対価(運賃)**を協議できる。**一般乗用・一般乗合との調整も可能**。**貨客混載可能**。**事業者協力型も使える**

過去、日本でライドシェアを標榜したものは 運転者不足(と利用者不足)で頓挫してきた

- 運転者募集では立候補が多くても、運行開始後は1割も実働しない**くらいが普通(空いた時間と仕事が多い時間が合わない)。安全確保も不安。**結局、特定の人が専門で担当**するようになって、柔軟性が発揮できず、新陳代謝も起こらない
- 運転者を**育てるシステムがなく**、先細りになる。**10年以上前から運行する公共ライドシェアの多くが、担い手不足・高齢化で存続困難に**
- 自家用有償運送の対価の目安は今年見直された(タクシー料金の5割→8割)が、それでも**稼働率が上がられなければ収入は最低賃金にも満たない**(つまり赤字補填が必要)のが現実。これではだれもやらない
- なお、**利用者も、会員の1割も使えば上出来**

田舎の話かと思いきや、日本版ライドシェアも同じパターン

足りないのは運転者 ではなく人件費

- タク・バス運転者は**全産業平均比で給料2割少なく、労働時間2割多い**(この犠牲が**地域公共交通を守ってきた**)
- コロナ禍で**運転者が急減し、2024年対応できず**
- さらに**条件が悪いライドシェアドライバーを集めるのは大変なこと**
- しかし、**タクシーは最近の運賃値上げで運転者増加**(歩合制なので)
- バスや交通弱者向け個別輸送は**そうはいかない・・・公的資金投入を厚くすべき**(利用者だけでなく**地域に広く便益をもたらしているから**)

提言
ドライバー不足の解決に向けた制度・工夫

運輸交通サービスに足りないのは運転者ではなく人件費である

名古屋大学大学院環境学専攻教授 加藤博和



コロナ禍の直前、日本ではバス運転者の不足が深刻な問題となっていた。今、コロナ前の水準まで乗客が戻り切っていない状態で、コロナ前の以上の運転者不足に陥っている。さらにタクシー運転者確保はバス以上に厳しく、注文中に伝えられず、タクシーサービスの「いつでもどこでも」は多くの地域で過去の話となってしまった。

コロナ禍で多くのバス・タクシー運転者が離職し、今も戻ってこないのは、ひとえに「他業種の方が楽で給料がいい」と実感してしまったことにある。もともと、新たに職業運転者になる人は非常に少なかった。現在の若年層は自動車運転への興味が薄い。それが分母となっているため、二種免許や大規模免許を取得する人が少ない。特に営業用バスを運転するのに必要な大規模二種免許取得は大幅に少なくなっている。取得費用が多額で試験も難しいのに待遇が悪く割に合わないと思われている。これによって、二種免許保有者が高齢化している。

旅客輸送はコロナ禍で大打撃を受けたが、貨物輸送は期間であったため、トラックに乗り移った人が多く見られる。こうした運転者は不足する一方、待遇改善も進んでいないが、旅客輸送に比べ仕事量が小さく安定感がある。さらに、運転以外の業種に転職した人も多い。運転者は全産業平均比に比べ、労働時間が割長く給料が2割安いと言われている。運転が好きでその仕事に就いた人も、背に腹は代えられない。

運転者不足の原因は「仕事が大変であるわりに給料が低い」となっている。運転者に課せられる責任は重く、乗客や荷物を乗せた運転者は非常に重たい。バス・タクシーでは接客業務もあり、バスは車内事故が怖い。誰もができる仕事ではないのに、給料は全産業平均より低い。なり手がいないのは当然である。

運転者の仕事は不規則であり、一般的な労働基準を当てはめるのが難しいことから、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準と略称)が厚生労働大臣から告示されている。この基準が他産業に比べ厳しく、運転者の不満や不人気の原因となっている。そこで2024年4月から拘束時間や休憩時間などの基準が厳しくなる。これによって従来と同じ営業を続けるために運転者を1割以上増やす必要があると見込まれる。一方、待遇は改善されても運転者がすぐに増えるわけではない。さらに今までだった時間外・休日勤務が不可能となって給料が減るのではないかという不安もきかれる(給料が安い時間外・休日勤務への不満が出るくらい側面があった)。いわゆる2024年問題である。改善基準の見直しはコロナ禍で延期になった経緯があり、決して急ぎではない。ともかく、このままだと乗客は運転者不足がさらに深刻化し、サービス維持がままらなくなる。

ところで、乗客が公共交通に関する仕事をするようになった今世紀初めは、バス運転者は高齢取りという噂をよく聞いた。実際、当時は全産業平均

何よりも大事な課題、 優良な「運転者確保」のために、いま、望むこと

- ・ **運転者養成・研修システムの整備と全国展開**
 - バス・タクシー業界は学校との関係が皆無(高卒ですぐ働けないから)
 - **技量と知識が必要**なのに、それを授ける学校がなかった
 - ✓ 高校に自動車運転学科をつくっていいレベル<運転手→運転師>
 - ✓ 二種免許だけでなく運行管理者・接客マナー・自動車整備士3級など、関係資格をとって卒業できるように
 - ✓ 卒業後1年は公共ライドシェアを担当するなどインターンとなる
 - ✓ 授業料を安価にする代わりに、地域で数年間働く義務を課す
 - 一方、がっつりではないが送客を安心して行いたい方向けのワンストップ**研修システム(准2種免許としては?)**の受講拡大が期待
 - 都市部では**デマンドレスポンス**をやらないとピーク対応不可
- ・ **タクシー事業者の「公共交通事業」化(による公的投資正当化)**
 - 「ライドシェアが話題になると新たな施策を考える」お決まりパターンから脱し、**地域・社会が望む交通サービスにどう対応するかのソリューションを提案・実現**できるレベルになっていただく必要

「どうすれば地域公共交通に
お金を出していただけるのか？」

答えは簡単

出していただけの価値がある

ことを証明するか、

価値が低いなら高めればよい。

そのためには、

自分たちが変わらなければ！
さもなくば、とても請求できない

JR境港駅前にて撮影
(2024/9/24)

ライドシェアで、これができますか？

- ・ 鳥取県ではタクシー1/3以上がUD。全事業者が保有し、デザインは共通
 - ・ 事業者単独での維持が不可能になった地区では事業者協力型有償運送に移行し、タクシー事業と合わせて地域のおでかけを死守
- **これの実現が「目的」ですよ！**

コロナ禍で分かった「おでかけ」の必要性

- ・ コロナ禍で「移動」が大幅に減り、CO₂も減少
- ・ ICT(Information & Communication Technology)やLogisticsのため、「移動しなくて済むための手段があり、移動するより便利なことも多い」ことが認識された
- ・ 一方、とても窮屈で、精神的につらくなったり、体が衰えてしまった人も多い
- ・ 移動の「量」が減るのはやむをえないが、残る移動には高い「質」が求められる。それが、QOLを高めるために必要不可欠
- ・ で、コロナ後にクルマ移動は戻ってきたが、公共交通は…

付加価値の高い(代えがたい、お金や時間を使う
意味がある)交通活動が残っていく(しか残らない)
「選ばれる交通」をつくっていくことが必要

地域公共交通サービスの品質とは「おでかけ」のレパートリー



○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
 「動ければいい」ではなく、住んで、訪れて「何ができるのか」をしっかり保障

➤ そういう地域はQOLが高くなり、にぎやかになる
地域の公共交通網は、魅力的なレパートリーを提供できていますか？

「乗って楽しい」「降りても楽しい」公共交通って？

(例えば..)総合病院乗り入れは「路線バス勝利の方程式」

しかし、本当にいいことなのか？

- 病院は基本的には「降りて楽しい」ところではない
- そこへの利用が一番多いバスは「乗って楽しい」か？
- 高齢者は病院しか行くところがない？(事実上サロン化?)
- 「公共交通づくり」は、「集まりたい場所づくり」とセットであるべき(例えば、商店街・産直・ショッピングセンター、図書館・生涯学習施設、温浴施設、コミュニティカフェなど)
- 駅・ターミナルといった乗継拠点の居心地をよくすることも重要(明るく、テーブル、WiFi)
- それによって「おでかけ」が楽しくなり、「くらしが」「地域が」楽しくなることが本当の付加価値

さてみなさん、地域に「集まりたい場所」ありますか？
 (楽しい場所がないと、公共交通を走らせる意味がない)

「おでかけ」確保策をおろそかにすれば・・・

- 運転してはいけない人、するのがいやな人が生きていくために運転を余儀なくされている
- 自家用車自動走行の一般化は2030年代以降

そして、だれでも、飲酒したら運転できない

クルマもスマホも使えない(mobility/digital divide)人を見捨てる社会へ？

「移動自己責任社会」

運転できない人でも暮らしていける社会づくりこそ急務！

「おでかけウェルカム社会」へ

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**

SDGsとは何でしょうか？

- **Bottom line (ボトムライン):** 底辺、基本となる場所、結論)
- すなわち、**持続可能な社会にするためには「このくらいやれていないとダメ」という水準**
- それが17分類、169項目ある



11.2
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。**

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！

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
- 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、高齢者や公共交通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)



1、南伊勢町地域公共交通計画の基本方針

はじめに
最近、SDGs という言葉をニュースなどでよく聞く。「Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標」国が、「だれ一人取り残さず」持続可能でよりよい世界を目指し、として採択した目標です。その169のターゲットの1つ、11.2「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者、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」このターゲットは、南伊勢町においても重要なものです。「クルマがなくとも必要な移動ができる」ための地域公共交通、南伊勢町もこれまで地域公共交通の確保・維持に取り組んで、そのため、関係者からなる南伊勢町地域公共交通会議を設置、移動全般について、検討・協議し、対応策の実施につなげてきま、少と少子高齢化により、地域公共交通の維持に困難が生じてい、ています。そこで、今後の地域における公共交通見直しの方向性と

「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！

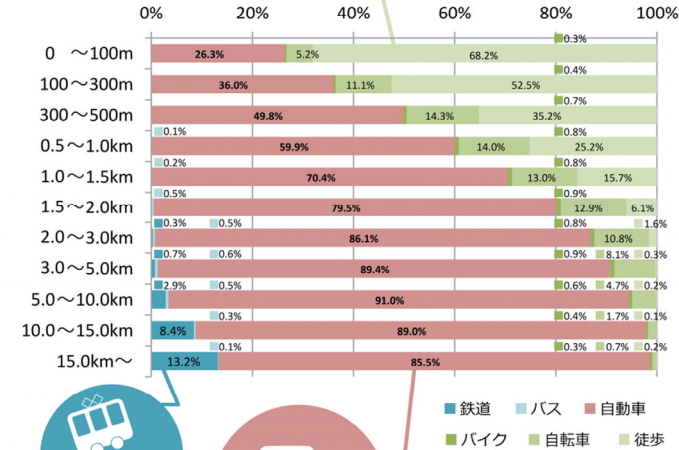
- **まだ元気な今でさえ、公共交通よりクルマの方が楽で便利で使いやすいから使っている**
 - クルマはカーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自動
 - 公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう歩かないといけない
 - **そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、公共交通を利用できるのか？**
 - バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？ 電話予約できるか？
- **クルマが運転できなくなった時に公共交通が利用できるはずがない。つまり、その時が自由に外出できなくなる時**
- **公共交通を使う人は、クルマを使う人より元気！**
 - **クルマに乗れるうちに公共交通も乗るようにしておくことが必要**
 - **この対象となる人たちにどう訴求するか？**

そのために「プロデュース」が必要

距離別 代表交通手段構成比

群馬県：前橋・高崎都市圏と両毛都市圏での平成27年度調査の結果

× ラスト・ワンマイル
○ ファースト・クォーターマイル



歩かない、から歩けない、へ？

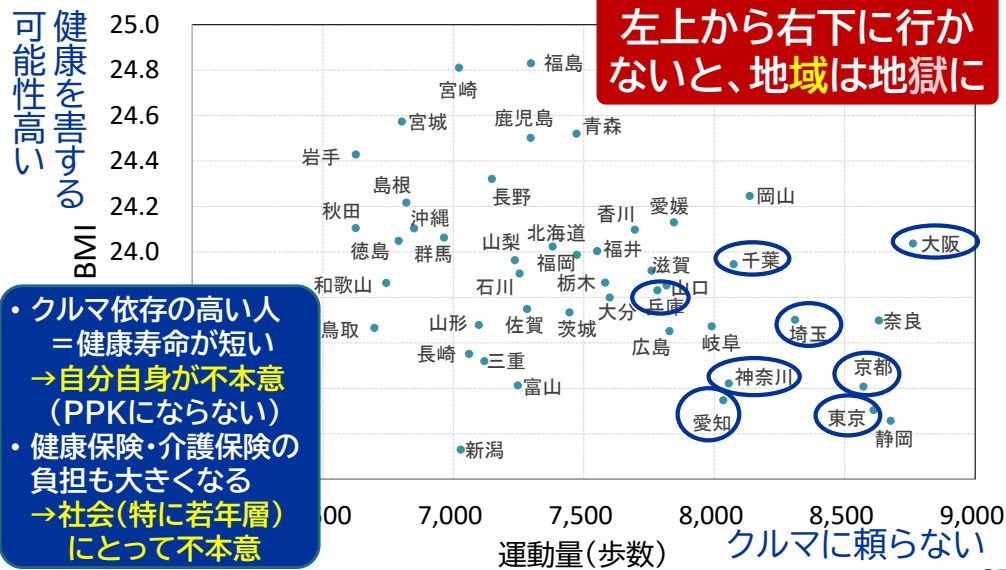
高齢化が進んでも、公共交通利用は増えない？



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



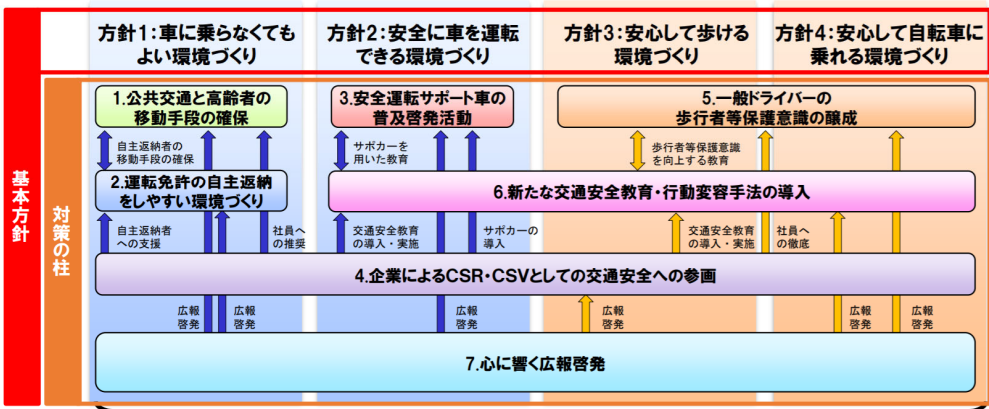
健康を書ける可能性高い BMI

- ・クルマ依存の高い人 = 健康寿命が短い → 自分自身が不本意 (PPKにならない)
- ・健康保険・介護保険の負担も大きくなる → 社会(特に若年層)にとって不本意

愛知県警察「高齢者の交通安全対策グランドデザイン」(2019年3月策定)より 警察が公共交通利用促進を呼びかける時代に

グランドデザインの7つの対策の柱

高齢者の交通安全にかかる愛知県の現状を踏まえ、「高齢者の関係する交通事故を1件でも多く減少させる」ことを目標に7つの対策の柱を設定し、2030年までを推進期間としてグランドデザインに示す対策を推進していきます。



目標 高齢者の関係する交通事故を1件でも多く減少させる(実現可能な取組から速やかに実施) (愛知県交通安全計画をサポート)

「乗って楽しい」「降りても楽しい」おでかけを提供できる地域公共交通は「健幸」を実現！

「健康」 + 「幸福」

- ・ 超高齢化社会に対応するために必須
 - ・ お年寄りになっても心身が弱らないようにする
 - ・ 弱ったとしてもできるかぎり自力で判断し行動できる
 - ・ クルマに頼らずとも生活でき、交通事故も防げる
- ・ 子どもにとっても動きやすい環境づくり
 - ・ 保護者の負担軽減
 - ・ 子ども間のコミュニケーション促進、地域への愛着醸成
 - ・ 人口減少・高齢化の抑制

公共交通コアターゲット「3K」をまず押さえる
子ども<高校生>・高齢者・観光客
そして、みんなが安心して暮らせる地域へ

私が思う

「日本の公共交通で致命的にダメなところ」

- ✓ 「**一体的な網**(ネットワーク)」「それがもたらすサービス全体(おでかけ保障)」を考えない(「**モードごと**」「**事業者ごと**」でとらえることが染みついている)
- ✓ 何にどう使えるかを「**魅せる**」発想とテクニックが欠如(一見さんお断り)
- ✓ そして「**適材適所**」の発想が弱い(有名どころのコピペが大好き)

まとめると、**アウトカム**を考えないで
見た目だけで評価してしまう傾向

改めて、地域公共交通はなぜ必要でしょうか？

大きく3つ

1. **だれでも気兼ねなく**
「おでかけ」できること
2. 「おでかけ」が楽しくなり
「まち」が楽しくなること
3. 「おでかけ」を**効率的**にすること



それによって、**地域を持続可能**とすること

「だれでも気兼ねなく」とは？

- いつでもどこでも
- 安い
- 快適
- バリアフリー
- 便利

→ 「**安いタクシー**」。あるいは「**運転手付きのクルマ**」

→ 当然、高コスト。足りていない運転手を贅沢に占有

このような「**個人のわがまま**」をそのままきいていたら、
結局、特定の人・地域しか利用できないものになる
(「だれでも」にならない)

これが、オンデマンド交通の成功と言える例が少ない理由

安直な (オン) デマンド交通導入は 公共交通政策を退化させる

- 公共交通空白地域をなくしたい？ 歩くのがおっくうな高齢者に対応したい？
- 空バスやムダな迂回がなくなり、経費効率化？
- 需要に応じて走るの、サービスレベルが向上？
 - オンデマンド交通は定時定路線と逆で、**利用が少ないと経費が減るので、利用促進する気がなくなり**、政策検討が停止
 - AI経路決定などで乗合率が高まると称しているが、地方部では**需要が少ない割に希望OD・時刻がバラバラなので乗り合わない**。(一般タクシーで間に合うのでは？) **利用が増えると経費が増大**
 - 「**ドアツードア**」希望が多いが、家の前まで行くのに**時間がかかり、幹線部では近い時間に何台も走る**ことになり、**経費も運転者も浪費**。乗換を避けるための**長距離運行は運転者が多数必要**
 - 結果、オンデマンド交通の多くが、**補助金で「安くしたタクシー」**も同然。**補助額は乗客1人あたり多額**。安くて便利だから当初人気が出るが、そのうち**予約が取れなくなり**、増車も困難。**不公平**な手段

電話やアプリで簡単に呼べる

乗合型移動サービス



mobi (モビ) は、30日間5,000円でエリア内乗り放題の交通です。アプリや電話でmobiを呼ぶと、お迎えにあがり、最適なルート効率よく、あなたを目的地へとお送りします。



Community Mobility(株) <Willer+KDDI>が提供するオンデマンド乗合交通サービスサブスク(定額乗り放題)が基本

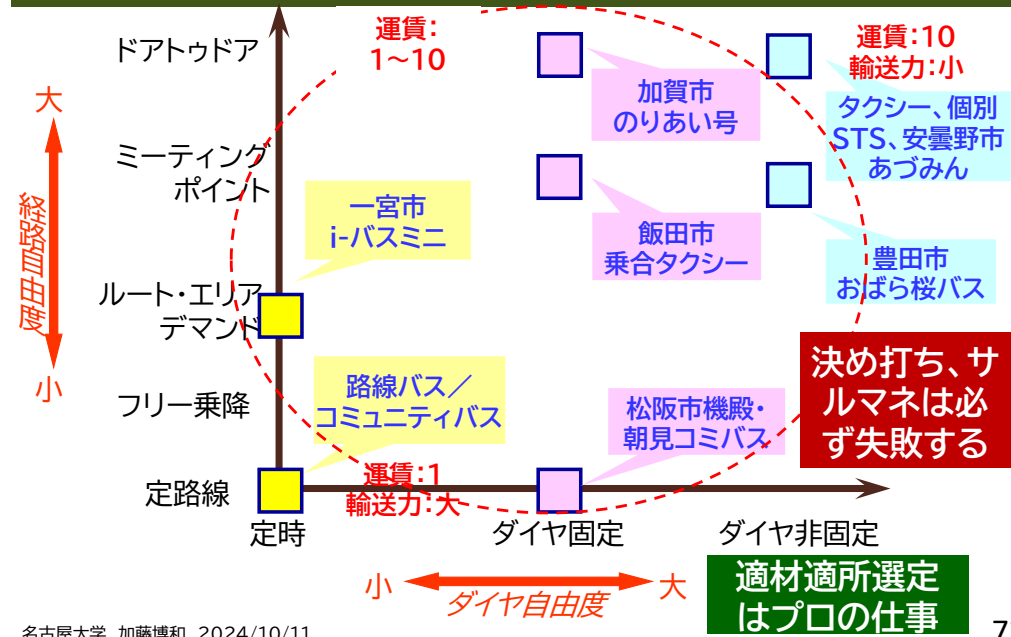
都市部のため乗合率や収支率も高くなっているが、**損益分岐点には達しない** お金で解決できればいいが、**担い手が足りないのが問題**

それでも、3年間の21条運行(実証実験)を経て、12/6から4条(協議路線)に移行決定

1 定額乗り放題プラン	2 回数券プラン	3 ワンタイムプラン
1人目 30日間 5,000円 家族 120日 500円(1人あたり)	5回分 1,400円 8回分 2,100円	大人 1回 300円 子ども(6歳以上12歳未満) 1回 150円 幼児 1回 0円

「適材適所」を実現する輸送手段

-「オンデマンド」といっても多彩。バス・タクシー含め選択肢は無数-



マッチング：どうやって人・金をまとめるか？

1. 地域でまとめる

➢ そのための「場」が必要

2. IT・DXでまとめる

➢ そのための「データ」「モニタリング」が必要

まとめることで、**少ない車両・運転者・CO₂で多くの人を運ぶことができ、地域に流れをつくる**ことができる

クルマは都心空洞化・郊外化を促進する



魅力に乏しく無個性で競争力のない都市域

かしこくないし、
楽しくない・・・



クルマは自由自在だが、いろいろなものを浪費する



出典: ストラスブール市資料

せっかくの土地がもったいない
体がなまって健康にも悪い
時間がかかりCO₂もたくさん出る
そして運転手がたくさん必要
正直、かしこい行動ではない・・・

都市では
中大量
乗合輸送機関
(ザル)が必要

そこで問題です

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

軽軌道交通・軽便鉄道
(間違い例: 低床路面電車、次世代型路面電車)

→路面なんてどこにも書いてない! (Romen?)

2. BRT
Bus Rapid Transit

快速バス交通
(間違い例: 連節バス)

いずれも、Mass Transitとしての存在意義を「お値打ちに」高めるための方策

この追求が日本で全くできていない (英語力がないから?)

→連節なんてどこにも書いてない! (Rensetsu?)

「幹」: 世界でも著名な、名古屋が誇るBRTシステム -基幹バスとガイドウェイバス-



高頻度運転だが
それ以上に利用者が多く
パンク状態

高架専用区間は
表定速度30km/h
(地下鉄並み)

表定速度17km/h
(市バス平均は12km/h)



鉄道とバスの中間的公共交通システム
→ 環境改善効果も期待
費用対効果の高いBRT (Bus Rapid Transit) は現在、世界的に流行
連節バス化、自動運転化を目指すべき

Mass Transit (大量乗合輸送) の存在意義 (この追求が今の日本で全くできていない)

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

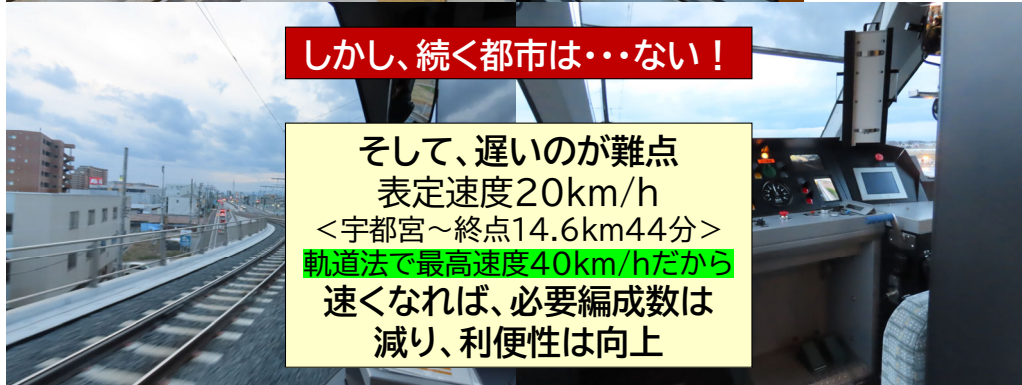


構想から20年あまり
予測を大きく上回る利用

宇都宮ラ イトライン 2023/8 /26開業

しかし、続く都市は・・・ない！

そして、遅いのが難点
表定速度20km/h
<宇都宮～終点14.6km44分>
軌道法で最高速度40km/hだから
速くなれば、必要編成数は
減り、利便性は向上



名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

実は、日本にはLRTがたくさんある



豊橋鉄道渥美線の場合

- 表定速度31km/h
(高山港線は24km/h)
- 駅間距離1.1km
(0.6km)
- 昼間運行間隔15分
(15分)
- 全駅バリアフリー
 - 渥美線はサイクルトレイン実施(土休日は終日、平日は10~14時台)
- **日本でLRTと呼ばれている路線と同等以上**
- **もっと速く走れたら・・・広まったら・・・**

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

既存の地方鉄道の「トリアージ」が迫られる -幹線公共交通を担えるか否か？-

- **クルマではマネできない速達性・定時性、そしておトク感を出すことができるなら、残れる！**
 - 郊外の無料P&R。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。集客施設・地区へ楽々アクセス。フィーダー交通との完全結節
 - 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
 - このレベルを保つために、**相応の補助や優遇が担保される**ことが出発点
- **そのようなデコ入れが不可能・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？(有り体に言えば代替交通確保策)**
 - 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づくり

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

ちよい乗りシステム
バスとタクシーの間を埋める集合運送手段の必要性和その設計

ちよい乗りシステムとは？
バスや電車に乗るほどではないけれど、歩くに比べると速い！
→ 身近な移動手段の機能をターゲットにする集合運送システム

ちよい乗り ① 場所、そこがけの外車
② 乗車
③ 目的地まで移動

ちよい乗りシステムの種類
乗客が乗る「ちよい乗り」
乗客が乗らない「ちよい乗り」
乗客が乗らない「ちよい乗り」

ちよい乗りシステムに近いサービス
① ちよい乗り ② ちよい乗り ③ ちよい乗り

ちよい乗り ④ 乗車 ⑤ 目的地まで移動

ちよい乗りシステムは英語でもChoi-nori Systemです

ちよい乗り ⑥ 乗車 ⑦ 目的地まで移動

ちよい乗り ⑧ 乗車 ⑨ 目的地まで移動

ちよい乗り ⑩ 乗車 ⑪ 目的地まで移動

ちよい乗り ⑫ 乗車 ⑬ 目的地まで移動

ちよい乗り ⑭ 乗車 ⑮ 目的地まで移動

ちよい乗り ⑯ 乗車 ⑰ 目的地まで移動

ちよい乗り ⑱ 乗車 ⑲ 目的地まで移動

ちよい乗り ⑳ 乗車 ㉑ 目的地まで移動

ちよい乗り ㉒ 乗車 ㉓ 目的地まで移動

ちよい乗り ㉔ 乗車 ㉕ 目的地まで移動

ちよい乗り ㉖ 乗車 ㉗ 目的地まで移動

ちよい乗り ㉘ 乗車 ㉙ 目的地まで移動

ちよい乗り ㉚ 乗車 ㉛ 目的地まで移動

ちよい乗り ㉜ 乗車 ㉝ 目的地まで移動

ちよい乗り ㉞ 乗車 ㉟ 目的地まで移動

ちよい乗り ㊱ 乗車 ㊲ 目的地まで移動

ちよい乗り ㊳ 乗車 ㊴ 目的地まで移動

ちよい乗り ㊵ 乗車 ㊶ 目的地まで移動

ちよい乗り ㊷ 乗車 ㊸ 目的地まで移動

ちよい乗り ㊹ 乗車 ㊺ 目的地まで移動

ちよい乗り ㊻ 乗車 ㊼ 目的地まで移動

ちよい乗り ㊽ 乗車 ㊾ 目的地まで移動

ちよい乗り ㊿ 乗車 ㊿ 目的地まで移動

名古屋大学 加藤博和 2024/10/11

「枝」： ちよい乗りシステム(構想)

- なごや交通まちづくりプラン(2014)
- バス以下、タクシー以上
 - 自動運転や予約配車システム、シェアモビリティで「地区の横型エレベータ」(高頻度)
 - 地区(小学校区~中学校区)でマネジメント
 - 主要生活施設を網羅し高齢者・こどもの用足しに使える
 - 幹線と接続して高密な網を形成

いまだ実現せず
ただし、それに近い
コンセプトの実験はある
そこをやらないと残れない

本質的に大事なものは、波及効果の大きさ（社会的便益 <必要性>）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」にこだわる必要もない(ここで値付けされるから)
- 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)
- **たくさんの方々に利用されありがたいものに**

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**

日本では、大都市以外の地域公共交通サービスは要改善！「再構築(リデザイン)」が急がれる！

「本数の少ないJR」「頑張っているが設備が古い・貧弱な民鉄」「複雑で遅くて遅れて使いこなせないバス」「庶民には割高で予約が入りにくいタクシー」これらが**てんでバラバラ**にある状態

特に遅れている施策<これだけやればいいいわけではない>

- 中核市・定住自立圏内、都市・地域間: **定時性・速達性・低炭素性にすぐれた幹線**の整備(LRT・BRT、幹線バス)・・・実は一番大事で、立ち遅れている
- 都市内(約2km四方のゾーン)、郊外・農村部: **オンデマンド乗合交通**で細かく網羅<域外へは幹線への乗継を検討>
- 結節:ハード(駅構内の「モビリティターミナル化」「居場所化」と、ソフト(スマホアプリ導入にとどまらないMaaS普及)

なぜできないのか？

運賃（現行利用者の負担）だけで運営しているから

請求書を書くために・・・

地域公共交通確保維持改善 5つの鉄則 + α

1. 目的の明確化

2. 適材適所

3. 一所懸命

4. 組織化

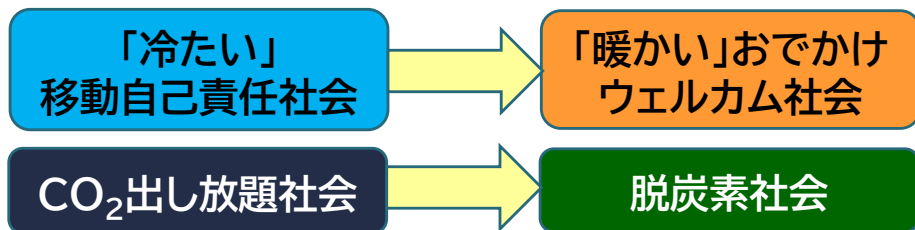
5. カイゼン

- これらを熟議するのが協議会
- まとめると地域公共交通計画
- それが、地域公共交通政策に関する、利用者への、地域への、そして国への請求書

そして、「現場・利用者起点！」

当面必要なこと：公共交通網全体で提供するサービスレベルの向上（自家用車に対抗可能な）

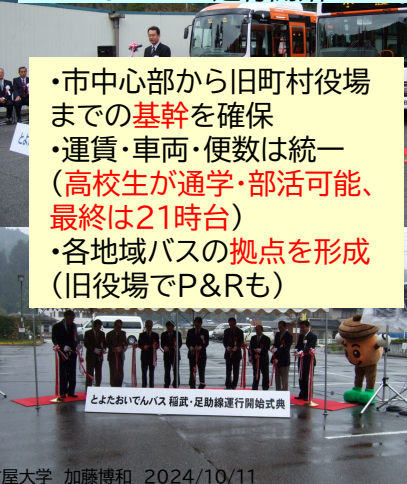
- 幹線・・・**定時性**、**速達性**、**快適性**を向上（クルマより圧倒的に早く、運転者は少なく）
- 支線・・・**きめ細かく**、**気兼ねなく**、**しかし冗長でなく**（短く走る）
- 結節点・・・**スムーズ**で、**その場も魅力的**に
- 乗継誘導・・・そのためにこそ**MaaS**はあるべき



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！

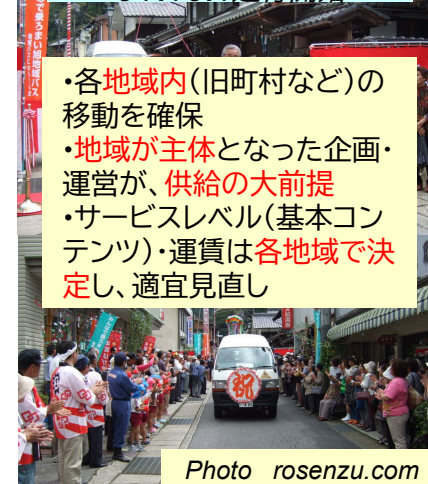
豊田市の幹線・フィーダーバス体系

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**基幹**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**地域内**(旧町村など)の移動を確保
- **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

まちづくり/おこしに貢献できる「おでかけ」ネットワーク 地域公共交通網形成→おでかけサービス提供

幹線：速達・定時

地域間：だれでも楽しくお越しいただける地域

「交流」支援

・・・自治体主導？

- 来訪する方も、域外に出かける方も分かりやすく使いやすい公共交通サービス

→ 「運んでいる」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

端末：細かくカバー

地域内：だれでも安心して暮らせる地域

「生活」支援

・・・地域主導？

- クルマを使えなくても、生活に必要なおでかけ(通学・通院・買物等)移動を保障する公共交通サービスや徒歩環境

→ 「空白を埋める」から「暮らしていける」へ

「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

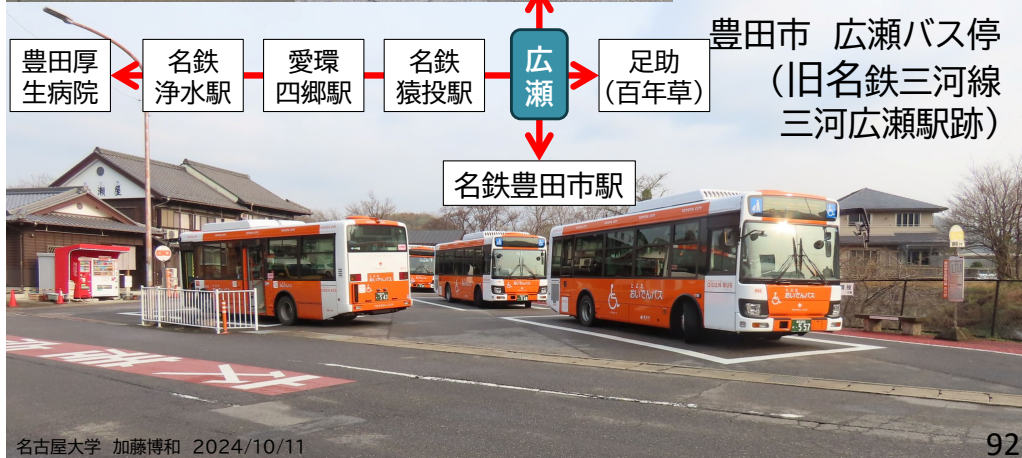
支線：「面」

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・乗合タクシー
デマンド交通
シェアシステム

- 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>
- 互いによく乗り継げるようにMaaSを導入<組織化>

「検索」「予約」「配車」「決済」統合アプリ

「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乗り継いでいける
- … (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で最適解)
 - 少ない運転者で多くの輸送が可能に
- ✓ 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、「検索」「予約」「決済」それぞれにメジャーなスマホアプリがあり、それらとの連携が有効



いま交通の世界ではやっている言葉 けどちゃんと意味を理解している人はほとんどいない

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

でもこれは、目的じゃなくて手段

バラバラな公共交通機関を「1つのサービスに」

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：せいかつできるために

地域公共交通はこれを実現するためにある

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

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 2008年3月設置)

ネットワーク

- 鉄道線:軌道整備、タイヤ見直し
- 地域参画:改善必要地区で地域組織による交通空白地有償運送導入

品質保証

- 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
- バス:駅での接続に配慮
- 運賃:民営・市営バスを均一運賃に統一。全線乗り放題1日券・定期券・75歳以上割引バスポート。明知鉄道1日乗車券で市営バス無料乗車可能

ブランディング

- イベント:住民への普及啓発、観光客呼び込み
- 案内:公共交通マップ・HP・GTFSから、駅・停留所掲示へ展開。コンシェルジェ設置(人・AIのダブルで対応)
- 総合路線図・時刻表、路線番号付与



Photo 恵那市役所



地域公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～これを「地域公共交通計画」に書く！～

1. 目的の明確化

- ◆ 公共交通は持続可能なまち・人づくり、地球環境対応の手段
- ◆ 現場・利用者起点。公共交通担当者は「ライフスタイル・クリエイター」

2. 適材適所

- ◆ 固定観念に縛られず、地域の顕在・潜在ニーズを「澄んだ目」で見る
- ◆ 前例・迷信・外見・他地域の優良事例や自慢話に惑わされない

3. 一所懸命

- ◆ 地域の、地域による、地域のための「地産地消」型交通
- ◆ お願い型・評論型から参画型・自律型へ。担い手を生み出す

4. 組織化

- ◆ 場づくり:連携・協働、必要十分な構成、行動が生まれる仕掛け
- ◆ 方向性:調整(コーディネート)・企画・・・「戦略」確立が必要
- ◆ バラバラではダメ。ネットワークでないと機能しない

5. カイゼン

- ◆ 目的が明確であれば、評価基準も明確なはず
- ◆ 徹底して現場・利用者起点に立つことこそよほどとなる
- ◆ 失敗を恐れるのでなく、対応を間違えないこと
- ◆ 国の制度も下から意見を出してアップデートしていくべき

公共交通は会議室でなく現場を走っている

基本は、「地域にとって必要な公共交通サービスを現場・利用者起点で考え、つくり出す」意欲と行動

→ 制度を活用し、地域の状況を理解し、現場で連携・協働して対応策が提示・実行できる「仕事人」こそが必要！

- 制度・政策の変化をチャンスとして活かし
- 旧弊な固定観念を打破し
- 公共交通悲観論・役割終焉論を排除し
- 自治体や住民に「楽しい公共交通」づくりを胸張って提案し実現できる
- それこそが地域を、そして日本を救うきっかけとなる！

これこそが本当の「モビリティ革命」！

日本を「移動自己責任社会」から「おでかけウェルカム社会」に変革するためともに学び、現場に出て実践しましょう！

課題

スライド8枚目

「地域公共交通に関してよく見受けられるご意見」について、

あなたの見解、そして今後、地域公共交通立て直しに取り組む際に自分の何を換えなければならないか

を説明してください。

1000字以内でお願いします。

「説得力がないもの」は不合格とします。

Think Globally! 一所懸命
適材適所 Act Locally!
Nagoya Univ. Regional Strategy Lab.

名古屋大学大学院環境学研究科附属
SusCoDe 持続的共発展教育研究センター

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！

“Think Globally, Act Locally”

交通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、CO₂を削減できる交通システムソリューションを追求する一方、「地域公共交通プロデューサー」として地域の現場でよりよい公共交通を生み出す仕事にも取り組んでいます

加藤博和

検索

質問、問い合わせは下記で

kato@genv.nagoya-u.ac.jp Facebook: buskato
http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm

(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・有識者等、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