



「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に、
私たちは戦い続けます！

日本の地域公共交通はショボい！？

**海外はちゃんとやっているのに
どうして!?**

**よくするためのお金がないから!?
リーダーが認識していないから!?**

とよく言われます、が・・・

現段階で、もし国が

**お金を奮発してくれて、
リーダーがやる気になっても、
各地域がそれを有効に活用できる
とは全然思えない**

なぜなら、

**「なぜ必要か？」
「どうすればできるか？」
「何を実現すればいいか？」
があまりにお粗末だから**

「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
出していただける価値がある
 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

「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」：カリキュラムの構成

<ベーシックコース>

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>

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
-----------------------------	-----------------------------	--------------------------------

- ・ コーディネート
- ・ プロデュース
- ・ マーケティング

「プロデュース」ができないのが最大の弱点

- ・ お金があっても、払う価値がある公共交通を創りだせなければ意味はない
- ・ モビリティ・マネジメントをするにしても、対象とする公共交通が役に立たないものなら、その事実を広めるに過ぎない
- ・ 共創と言ってもスキルがないといい公共交通を作りだせない

根本的に必要なのは

「いい公共交通」をプロデュースする力

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**

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。それらを一扫します
- 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、一昨年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)

みなさん、どのくらい力がつきましたか？

名古屋大学 加藤博和 2025/01/24

8

地域公共交通によって確保する 地域交通法 第一条「目的」 「地域旅客運送サービス」が提供するべきもの

1. 地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保
2. 活力ある都市活動の実現
3. 観光その他の地域間の交流の促進



これらを提供するために
どのような公共交通にしていけばいいか
まず考えなければならない

名古屋大学 加藤博和 2025/01/24

9

ぶっちゃけ、不採算で担い手不足の公共交通を ムリして走らせる必要はあるのか？

「乗らないけど、何となくあった方が・・・」

「隣のまちでも走っているからウチにも・・・」

→ 乗合自動車。乗り合ってこそバス。ステータスシンボルでない！

「地球環境に優しい乗り物？」

→ ガラガラなら逆効果

「交通弱者のためには必要？」

→ むしろ不公平な手段(「ザルの福祉」)。数ある交通手段の「一種」に過ぎない

地域公共交通は目的でなく手段
利用されありがたいがられるものでなければ
存在意義(税金投入意義)はない

どうすれば払ってもらえるか(意義が見いだせるか)？
せっかくの貴重な運転士さんに有効に働いてもらうべき

名古屋大学 加藤博和 2025/01/24

10

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
 - 事業者路線(補助路線含む)の多くはこれ
 - タクシー事業は典型
- アリバイ
 - 「あること」が大事
 - 自治体路線(コミュニティバス)の多くはこれ
 - デマンド交通は典型

→ 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自主運行バスでも、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)

名古屋大学 加藤博和 2025/01/24

11

最もやってはいけないこと

公共交通の存続自体を「目的」としてしまうこと

- 典型が「イベント頼み」「乗って残そう運動」(自己目的化)
- 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

→ 私自身も公共交通マニアから入ったクチだからこそ自戒も込めて「地域を、公共交通を、それに頼る人々の生活を大事に思うこと」こそが共有されるべき!

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**バラバラ**にある状態

最優先で必要な施策

- 中核市レベル: 定時性・速達性・低炭素性にすぐれた幹線の整備(LRT・BRT)・・・実は一番大事で、立ち遅れている
- 都市(約2km四方のゾーン)、郊外部、農村部: オンデマンド乗合交通で細かく網羅
- これらの結節: ハード(駅構内の「モビリティターミナル化」と「居場所化」と、ソフト(スマホアプリにとどまらないMaaS普及)

なぜこれができないのか?
運賃(現行利用者の負担)だけで運営しているから

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

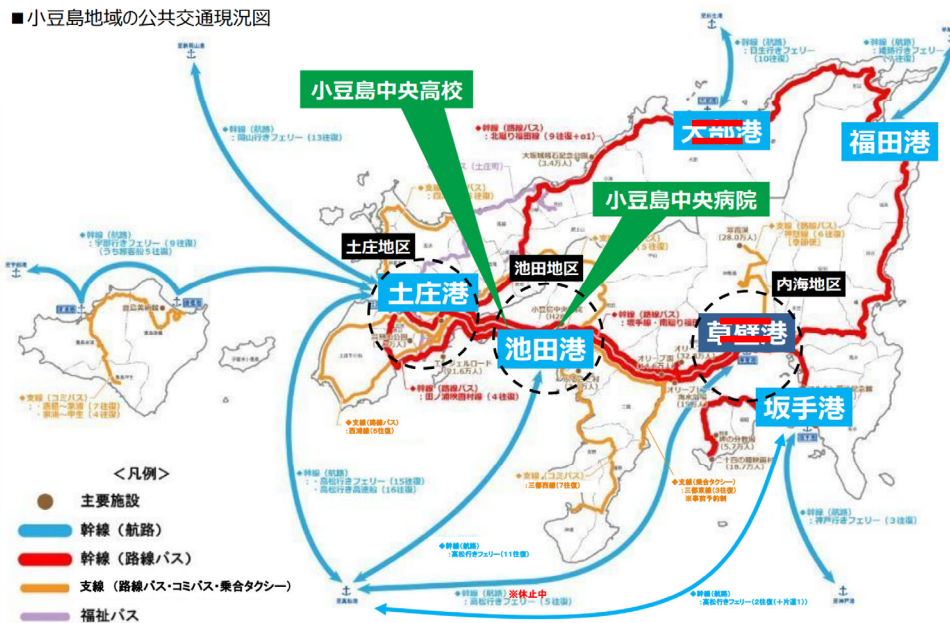
2010年、経営破綻した事業者から路線を譲受。地元出資のバス会社



- 2自治体と県が協力し2016年に地域公共交通網形成計画策定。同年の総合病院統合、翌年の高校統合に合わせ、バス網を大幅に見直し。島全域から通院・通学可能に(計画は2021年に改定)
- 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

小豆島地域公共交通計画の策定③

■ 小豆島地域の公共交通現況図



計画における数値目標の達成状況について

3Kサポート

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**

高齢者

達成（11,220人/月【オリーブバス(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。 **小豆島中央高校**

高校生

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）

観光客

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）

公共交通は「結果がすべて」

- 結果とは「利用が多く出てきたこと」
 - したがって、結果はできてから3年後くらいにしか確定しない
 - 「思いついてやってみた」という段階で評価してはならない
 - 運行によって生み出される価値は結局、「利用の多さ」と比例
 - よって「利用をどう引き出すか」が本質
- ※ここでの「利用」は、数でなく割合（ターゲットの利用顕在化率）
 こう見ると、いまはやりの「共創」の危うさが見える
- 共創自体が目的化しやすい
 - 共創すれば「利用が多くなる」わけではない（少なくなることもしばしば）
 - 共創は長続きしない宿命（持続性が低い）
 - ついでながら、共創が国の援助（関与ではない）を弱めるためであってはならない（国は地域公共交通の適材適所が分からないから地域主体を求めると考えるべき）

※まさに「プロデュース」が必要な局面

加藤の主な地域公共交通プロデュース活動

- 分かりやすく、使いやすく、そして「お値打ち」に、みんなの力で！ -

情報提供

- 東海3県(路線図ドットコムへの協力)
- 岐阜・米子・鳥取(系統・先行番号付与、配布マップ、案内板、停留所掲示、方向幕)

住民主導型交通立ち上げ

- 生活バスよっかいち、徳島市応神、松山市チョイソコひさえだ(自律型)
- 豊橋市、一宮市(立候補型)

鉄道廃止代替交通確保

- 岐阜600V、飛騨市神岡、愛知県小牧市桃花台、長野電鉄屋代線

タクシー撤退代替交通確保

- 愛知県新城市、三重県紀北町、愛知県安城市

生活圈単位での公共交通再編

- 愛知県北設楽、南信州(飯田下伊那)、岐阜県白川町・東白川村

路線バスとコミバスの一体化

- 飛騨市、稲沢市、半田市

路線バスと航路の一体化

- 鳥羽市

公営交通の立て直し

- 名古屋市、長崎県、宇部市

創造的で、しかし
調整力や忍耐力が必要

「コミュニティバス」は本来、地域が主役となるバス



Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」
(1995.11運行開始)

2020.1に累計5,000万人達成
東京23区に接する人口稠密地域
自治体による公共交通確保策の標準に

→ ところが、表面的「サルマネ」によって、似て非なる非効率な「巡回バス」が広がる原因に（最近ではデマンドでも・・・）

そして「コミュニティバス＝自治体運行バス」というカン違いがまん延

- 「企画・運営」と「運行」の分離
自治体：企画・運営(委託)
交通事業者：運行(受託)
- 交通事業者の一存でない
- 公営交通のように事業収支に囚われない
- それによって可能となった新しい基本コンテンツ設定
小回り循環、停留所間隔200m、小型バス、100円運賃
- 旧弊な路線バスの概念を覆す
- 地域に合った公共交通を実現

路線バスが地域を存続させるトリガーに

南紀広域バス「熊野古道瀨流荘線」

(三重県熊野市・御浜町、三交南紀交通運行) 2003.7.19運行開始

※熊野市紀和町(05年11月1日合併)
人口1,700人、老年人口比率54%
熊野市中心部までクルマで40分



一番のテーマ：高校生が自宅通学できるか？

公共交通整備でQOL (Quality Of Life: 生活の質) を確保し、地域消滅を食い止める！

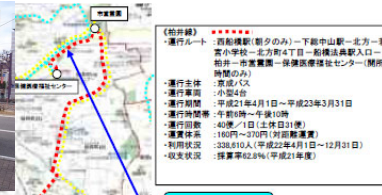
Photo Etok

名古屋大学 加藤博和 2025/01/24

「普通の路線バス」だってみんなで頑張ればよくできる

京成バスシステム 柏井線

(千葉県市川市、2009.4.1増便実施)



- 【柏井線再編】
- 市営公園から保健医療福祉センターへの延伸(開所時のみ)
- 船橋法典駅への乗り入れ
- 下総中山駅への乗り入れ
- 下総中山駅から西船橋駅間の大幅な減便(朝夕の出入庫系統のみ運行)
- 中型3台から小型4台へ車両変更し、運行回数を増やした。

一般路線バスがまさに「コミュニティバス」になり、地域の主体性もバスサービスも向上

- 利用者減のため減便
- 地域でバス対策の団体が立ち上がり、NPO主体運行を視野にサービス改善を申し入れ(後に分裂)
- 団体・事業者にも市も加わって繰り返し協議(市川東部バス検討会)
- 住民の様々な協力(乗降調査、乗車運動、新聞折込でのPRなど)を条件に試験的に増便
- 協議組織を法定協議会に位置づけ(市川市公共交通協議会)連携計画策定。総合事業実施(2011年4月)
- 大きな増客効果が現れ、補助不要にまで回復

名古屋大学 加藤博和 2025/01/24



名古屋大学 加藤博和 2025/01/24

「瀕死の路線」を地域のみんで守り切る！

全但バス 神鍋高原線

(兵庫県豊岡市)

2007年9月:全但バス、路線の大幅撤退意向を表明(経営危機)

2008年10月:撤退表明路線の一部について休止(全運行量の3割)

神鍋高原線は市単独補助路線として存続したが、朝7時台の便を廃止(低利用率)、乗客減が加速

2011年10月:市補助による、2年半の「上限200円バス」実験開始。通勤通学対応便を増便。住民・沿線施設を巻き込んだ利用促進運動を展開

<利用者3割増。高校通学:0人→40人

運行補助は年200万円弱増も、小中生への通学定期補助が年300万円弱減となり、市全体で年100万円強支出減>

2014年7月:市が10月から3年間の実験継続を表明(200円上限は2022年3月まで継続)

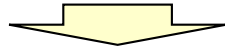
「バス会社の心に点火！」

面倒かもしれないけど、儲かるわけでもないけど、地域や自治体とともに取り組むことで地域をよくできる
これこそ公共交通事業の醍醐味

名古屋大学 加藤博和 2025/01/24

渴望される「成功体験」

- 「乗客は減って当然」という思い込みこそが一番の敵
- 暗い話ばかりで待遇も悪い企業に若者が入るわけがない。
運転者不足解消は「前を向く業界」にならないとできない
- 利用が減るほど税金が還付されるという「負け犬根性」からどう脱却するか？



- 学生用エリア全線乗り放題定期券だけで、九州全体でのバス利用者数を増加に転じさせたN鉄バス
- 戸別訪問・対象別案内パンフ・パック販売で顧客を掘り起こしたTバス
- 企業向け定期券割引で増益しベアを実現したF交通
- 自治体とのコラボで増客を達成し「対前年比プラスという数字を入社30年で初めて見た」と素で感動したH交通役員

乗る路線をどうつくり出すか？

-「一見さんお断り」から脱却するために-

- **ターゲット**を明確化する
 - その人たちにどんな生活をしてほしいか？
 - そのためにどんな「おでかけ」を担保すべきか？
- **基本コンテンツ**を磨き上げる
 - **系統、ダイヤ、乗降施設、車両**で決まるサービスレベル
 - それを「お値打ち」と思わせる運賃設定
- 分かりやすく、おしゃれで、**心に響く**訴えかけをする
 - 利用者の立場に立ったインタフェイス

**利用促進のための「売り」の
つくり方・見せ方を考えることと連動
(基本コンテンツがダメでは、MMも無意味)**

利用者（ニーズ）起点でのカイゼン3拍子

見える化



魅せる化



見直す化



地域公共交通の大半は「一見さんお断り」!

- 本当に不便な場合も多い
- しかし、それほど不便でないのに、単に知られていない(知らせていない)だけ、ということも多い
- いつでも、どこへでも行ける自家用車と違い、公共交通は特定の時間・行先にしか利用できない。だから分かりやすくできるとも言える
- 場合によっては使えるのに、それが認識されていない
- たまに使いたい、環境のために使いたいと思っても、使い方が分からないと使えない
 - 「使い方が分かるようにする」ことが重要
(某バス会社社長:路線バスは「不便」でなく「不安」)
 - **いま金をかけなくてもやれることは多数**
(もちろん、それだけでは限界もあるが..)



鳥取駅 (2021年9月)

みなさんの地域の玄関駅はですか?



鳥取駅 (2021年10月)

(加藤が系統番号付与、のりば割付見直し、案内デザインに参画)



鳥取駅 (2021年10月)

(加藤が系統番号付与、のりば割付見直し、案内デザインに参画)



- 多くの駅舎が自治体設置、NPO・地縁団体等による指定管理
- それぞれの団体が工夫を凝らす。地域との結びつきも強い

名古屋大学 加藤博和 2025/01/24

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？**

名古屋大学 加藤博和 2025/01/24

訴求の考え方 (例)

- **クルマに乗れない人・・・確実に囲い込む**
 - 通院: 病院・処方せん薬局とタイアップ。診療時刻調整
 - 高校通学: 進路決定段階からバス情報を流す。高校別時刻表配布。部活対応。放課後対応
- **クルマに乗れる人・・・1年に一度でいいから乗ってもらえるようにする**
 - 通勤: ノー残業デーのまちなかへの便、深夜便
 - 買物: 停留所位置。荷物置場。特典付与
 - 観光: 見て乗って楽しいバスを走らせる
 - ※何十年もバスに乗ったことがない、乗り方を知らない人がたくさんいる
 - ※クルマに乗れなくなるほど体が弱ったときには、もう公共交通にも乗れない
 - ※クルマが使える間に経験しておくことが必要

名古屋大学 加藤博和 2025/01/24

「基本コンテンツ」重視に立ち返る

- 公共交通(という商品)が利用されるかどうかを左右する **基本コンテンツ・・・系統、ダイヤ、乗降施設、車両**
- ※ **基本コンテンツには運賃が入っていないことに注意。**
「安かろう悪かろう」はダメ。「ワンコインが売り」では問題外
- 基本コンテンツの不備を改善する余地は十二分に残されている。今までの路線バス事業がサボりすぎたor規制でできなかった
→ **コミュニティバスが改善のきっかけになったが、逆に「新しい固定観念」を生み出してしまった**
- 愛称や車両・停留所デザインではとうていカバーできない。

今までには考えられなかった**地区・ダイヤ・車両による運行が可能**に。「発想を自由に」することで**新たな展開が生まれる。**

バスのメリットは「自由度」。基本コンテンツが**変幻自在**

しかし、それゆえに「わかりにくい」

名古屋大学 加藤博和 2025/01/24

大事なのは「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・経路)
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)

はっきり言って、
シロウトの手には負えません！
専門家に相談することが大事
(ニセモノが多いので注意)

「データと経験！」

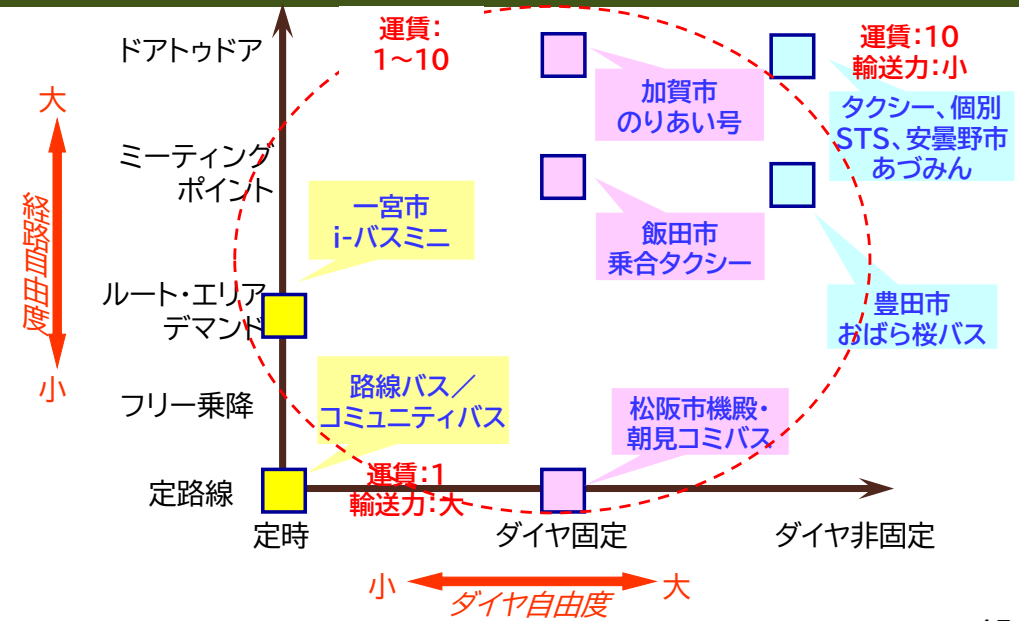
しかし現状は
データが決定的に不足・・・
経験も、単なる思い込み・
勘違いの可能性あり

<+3要素>

5. 運転者
6. 宣伝広報・案内
7. 運賃

「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-



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！」

地域公共交通プロデューサーに必要なスキル

・・・「現場起点」(現場目線や現場主義ではない)

土地勘

- 路線が分かる、地名を読める、集客施設がわかる
- 現場百回。往復したり別手段で回ったりと視点を変える

調査力

- 案内付き「視察」は1回目は厳禁
- 乗る、観察する、溶け込む、改善策を考える

コミュニケーション

- 老若男女と話ができる
- しゃべるのでなく聞き出す、考えてもらう
- 言いたいことではなく、言わなければならないことを言う

提案力

- 引き出しを多く持つ。そのためにいろいろ勉強する

• 皆さんに教えていただかないと何もできないという「謙虚さ」
• 皆さんの意見を吟味した結果を提示し説明し実行できる「自信」

「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

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

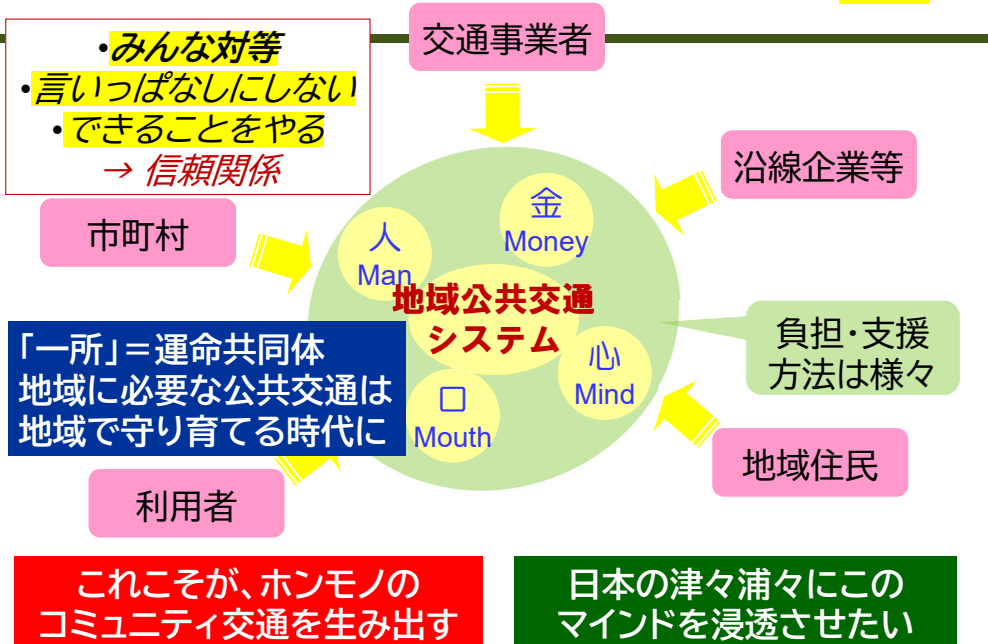
2. IT・DXでまとめる

➤ 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

そして、旅客運送の効率上がる

「一所懸命」みんなでつくり守り育てる：まさに共創



「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

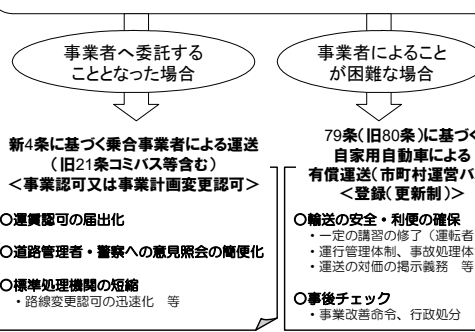
※ 行政: やっかい払いではない。お金で解決できないだけ面倒

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

【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）
（※事業によって構成員を変更して分科会形式とする可も可）

【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」(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

【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
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
（地域の実情に応じて）

実は、私が提案!

地域のステークホルダー・プレイヤーで話し合っ
て決めることを、「おまけ」をつけることで促進

このしくみが、地域交通法の協議会へ、さらに再構築協議会へ発展

（旧21条コミバス等含む）
<事業認可又は事業計画変更認可> 有償運送(市町村運営バス) <登録(更新制)>

こんなことも知らないで「地域公共交通会議は不要」と国の会議で公言する首長がいるらしい・・・

「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」(法的には一般路線とコミバスで何ら差はない)**

住民懇談会や地域公共交通会議・協議会は 意見集めの場では全くない

諮問機関でも意見聴取機関でもない。ステークホルダー
間利害調整と、様々なプレイヤーの共創を図る組織
よって、地域公共交通に関係が深いメンバーは必須(供給者<交通事業者>と需要者<利用者>)

- ・ **熟議の場(ひょうたんからコマ)**
 - アイデアを出し、たたき、案をまとめる
- ・ **作戦会議の場(役割分担と連携)**
 - 実現・運営方法を考える

その意味で、協議会という名は不適切
戦略推進本部と言うべき?

あってはならない 「地域公共交通会議」「法定協議会」

1. 年間予定がなく開催が行き当たりばったり
2. 協議事項があるときしか開かない(のでチャンシャンにしたい)
3. 事前に委員への資料配布をしない
4. 開催通知や決定事項を地域住民や利用者に分かる形(広報・webはもとより、停留所や車内など目の届くところ)で提示していない
5. 開催時刻を公共交通の時刻に合わせない(開催通知に書く。駐車場無料券を出すなど論外)
6. 傍聴者がいない(PRしていない)
7. 住民・利用者代表がしゃべれない(しゃべりやすくする工夫をしていない)
8. 現場を知らない委員に見せる、体験させる機会をつくらない(バスは会議室でなく現場を走っている)
9. コミバスやデマンドのみ扱う(事業者路線・鉄道・タクは話題にもしない)
10. 規定の委員しか集めない(高校生など本当の利害関係者が不在)

この程度のことをやっていなくて、
「この制度はうまく機能しない」って、当然でしょ!
運転士不足だからとバス路線廃止期間を6か月から30日に短縮するため
に開いてチャンシャンにするなど、言語道断な活用が横行。ありえない!

協議（熟議）を効率的かつ有意義に行うために

- 地域公共交通会議の制度ができた当初は、自治体担当者、バス事業者の双方から面倒だという言葉が聞かれた
- その後、バス事業者には、**自身の立場を説明**したり、住民・利用者や関係行政機関の**意見を聞く**ことができる場として活用できるという意識が広まっていった
- ところが、主宰者たる自治体の担当者の一部には、開催に**手間がかかる**という意識が根強い
- 資料の**デジタル化**や、**ITを用いた**会議運営、部会・幹事会の活用によって**負担軽減・効率向上が可能**。そのために、自治体・事業者、そして運輸局の手続きやデータ管理の**電子化・オープン化**が急がれる

プロデューサー・コーディネーターが適確な知識を持ち、地域にとって必要な公共交通サービスとそのための運賃・公的補助の水準を見いだすための熟議をリードすることが大事

データ収集・分析でカイゼンを進める

- データに裏打ちされた評価と現場の理解が必須(いまは何もなさすぎ)
- したがってIT活用によるデータ収集、解析は急務(この業界はあまりにもアナログ)
- 高速バスはwebマーケティングで、利用者ニーズ把握と運行決定を同時実現(スピード感あるPDCA)
- しかし、一般路線では路線企画・改善検討に現場が様々な役割が果たせる(果たさないといけない)
- 危機は行政がつける可能性もあるが、事業者はお客様と直接接し、経営や行政にもものが言えることを最大限活かす (service & survey & suggestion)
 - 「企画」「運営」と「運行」が一体となった事業者の強みが発揮。運転手など現場の付加価値も高まる(貢献の自覚)
 - さらに、IT活用で運転手の負担をどの程度減らせるか？ (安全支援、情報収集・分析)

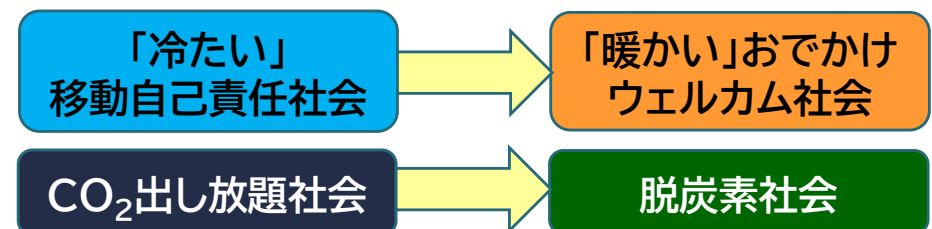
例：バスのIoT化（センサー・端末化）

- バスロケ
- デジタコ、ドラレコ
- センサー類(乗降等)
- ICカード、運賃箱 など(走りながら情報収集)
- これらからデータをリアルタイムで把握でき、データが蓄積されれば、安全安心性・品質向上、基本コンテンツ改善に大きな効果を発揮
- しかし、コストが大きく効果はすぐには出ないのでこの足を踏んでしまう？

→データ活用を中心に考えてみる**ことが大事**
やれることからやってみては？

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



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

公共交通事業者に必要な3つの力

・企画力

- 「交通事業の常識は世間の非常識」を出発点に根本見直し
- 固定観念を覆す新たな商品開発
- 現場を持つ労働集約型産業の強みを生かしたマーケティング
- 企画実施と安定顧客獲得に必要な、地域とのコラボレーション

・提案力

- 「一皮向けた」商品のPR
- 新企画の仕掛け役
- 地域活性化への取り組み
- 「地球にやさしい公共交通が走る」まちやライフスタイル提案

・サービス力

- 「わざわざ移動したくなる状況」をどう提供するか

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(SDGs11.2)

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

(人<運転者>も、お金も)



それによって、地域を持続可能とすること

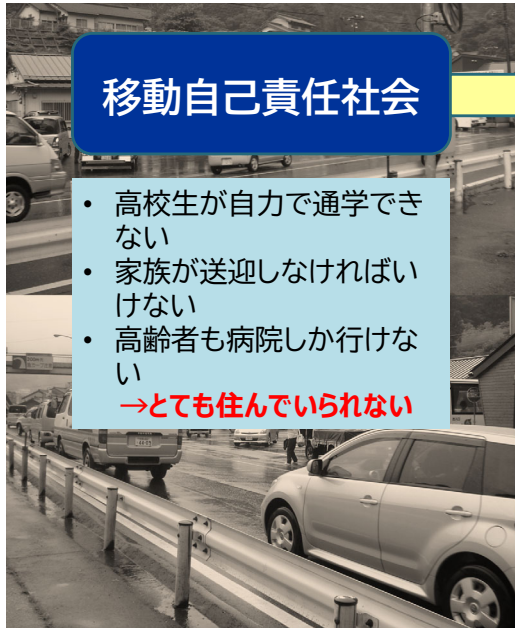
そのために、プロデューサーが必要

地域公共交通プロデューサーとして

- 「利便性が高く費用の安い公共交通実現」を「現場で」目指す-

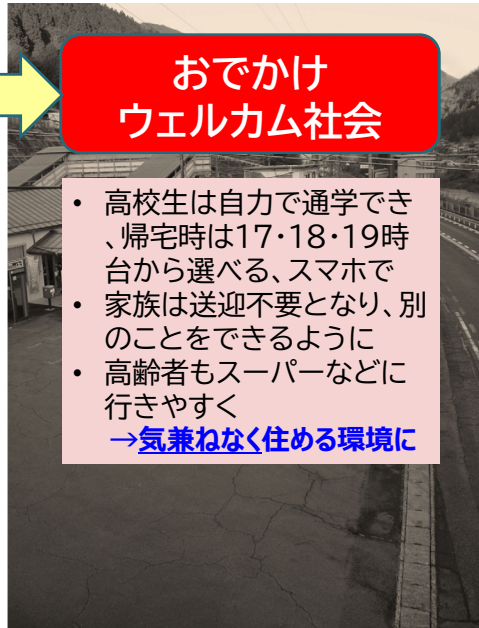


JR白川口駅前の平日朝7時少し前の様子
左:2017年 右:2022年



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、別のことのできるように
 - 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



- 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
- その結果？
「白川町は100歳以上の人口割合が県内トップ」
- 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
 - そこで、町と病院で交渉を重ね、統合決定(2021/10/1から順次)
- ※町長は9/12退任(最後の大仕事だった)



- 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**
→しかし最初は**言葉が全く通じない**
- 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」
それがあつて前向きな取組ができる
運転者確保の重要性も浸透

白川・東白川地域公共交通活性化協議会(地域交通法の協議会)

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」で見ると
 - ◆ 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
 - ◆ パラバラではダメ。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
 - ◆ 失敗を恐れるのではなく、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

さあ皆さん、今日から何をしますか？

決まっていますよね！
「地域公共交通プロデューサー」
(臨床医)
を目指すこと、増やすこと！
それによって
「地域公共交通の大切さ」
を日本の津々浦々で
実感できるようにすること！

To be continued!

加藤博和

検索 

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

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

facebook: <https://www.facebook.com/buskato>

地域公共交通の戦略立案や再編、地域参画、鉄道存廃検討などに、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ならば、どこへでも出かけて協力します！地域を楽しくするため、ぜひ一緒に仕事しましょう！

※「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」

<https://transproducer.net>

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

[Nagoya Univ. Regional Strategy Lab.](http://www.nagoya-u.ac.jp/region)

(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>

課題

きょうも含めた一連の講義を踏まえて、

「地域公共交通プロデューサーとして活動することを目指す場合、いかなる**スキル・知識等を身に付ける必要があるか、そのためにどのような行動を起こす必要があるか、また、具体的にはどのような案件に取り組みたい(取り組まなければならないのか)**」を説明してください。1,000字以内でお願いします。**「踏まえていないもの」は不合格とします。**