



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

「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」 趣旨説明

～なぜこんなことをするに至ったか？～
昭和100年10月10日

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サービス」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！**

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」

メンバーは全員、本講座を受けてもらいたい

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（地域の实情に応じて）

（※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）

実は、私が提案！

「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の新設・変更を市町村が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<認可→届出>・路線・車両等)
- 通常の法規制ではできない「自家用有償運送」(公共ライドシェア)「オンデマンド乗合運送」「タクシー車両による乗合運送」も可能に
- 一般の乗合バス路線も認定可能(法的には一般路線とコミバス等は同様)

事業者へ委託することとなった場合

なんと、最高刑が懲役3年の白バス・白タクが、自治体によって無罪どころか社会貢献活動に

- 標準処理機関の短縮
- 路線変更認可の迅速化 等

事業者によることが困難な場合

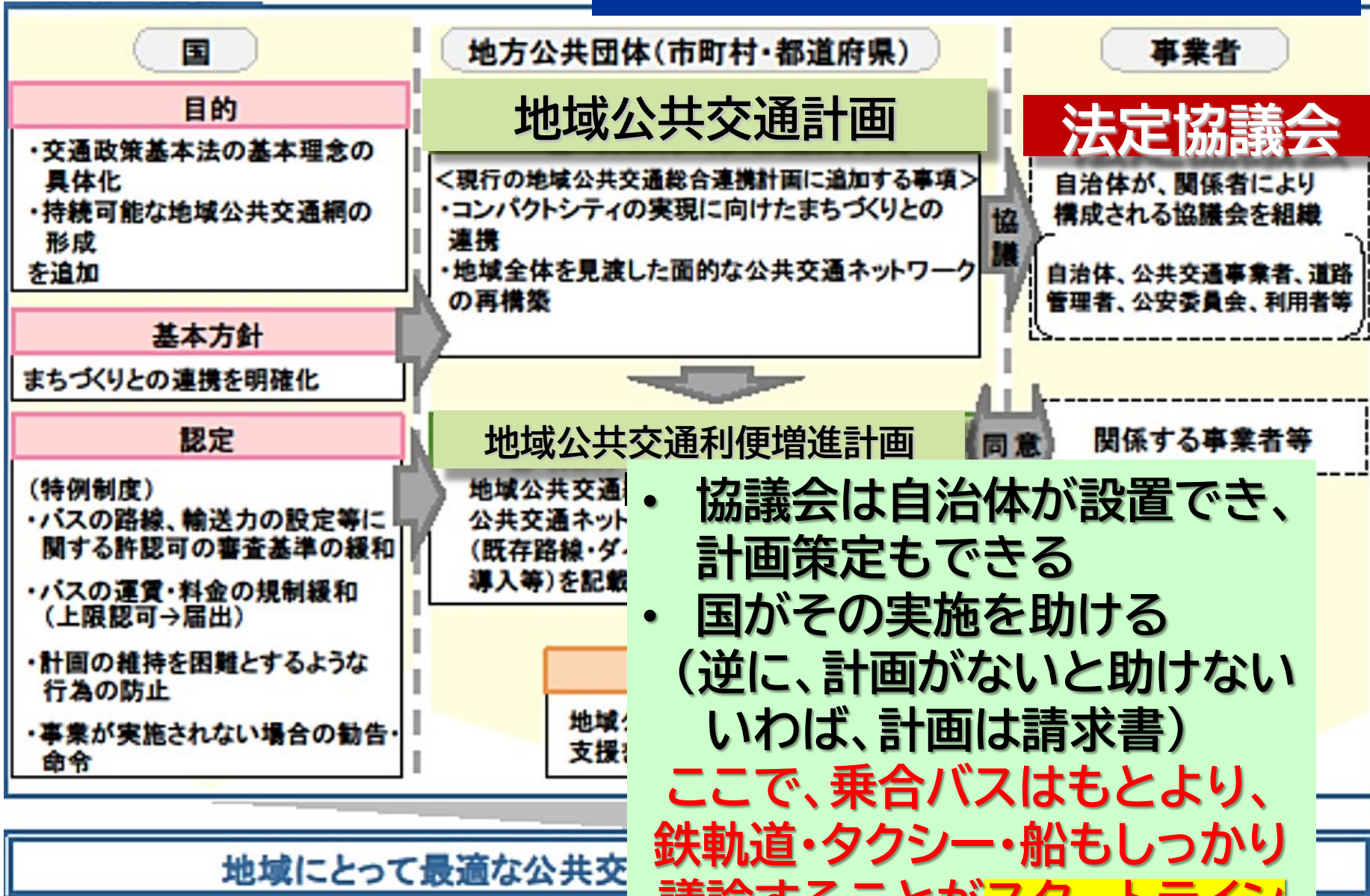
79条(旧80条)に基づく自家用自動車による有償運送(市町村運営バス) <登録(更新制)>

- 輸送の安全・利便の確保
 - 一定の講習の修了(運転者)
 - 運行管理体制、事故処理体制
 - 運送の対価の揭示義務 等
- 事後チェック
 - 事業改善命令、行政処分 等

更新/変更

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**

HOME > 山陰中央新報ニュース > 山陰 > 代替タクシー運行開始 益田・路線バス都茂線

代替タクシー運行開始 益田・路線バス都茂線

山陰 2025/10/2 04:00

保存



乗り合いタクシーに乗り込む住民＝益田市美都町都茂

益田市中心部と同市美都町を結ぶ石見交通（益田市幸町）の路線バス・都茂線の廃止を受け、代替交通となる市の乗り合いタクシーの運行が1日始まった。初日は往復6便で計14人が利用し、乗客からは利便性向上を求める声が上がった。

乗り合いタクシー・美都線は9人乗りのジャンボタクシーを使用し、平日は1日6便と事前予約による2便、土日祝日は全て事前予約の5便を運行する。バスは1日16便（日曜、祝日15便）だった。

乗り合いタクシーの第1便は美都町の二川を午前7時5分に出発。同町都茂の塩道松雄さん（76）は近くの都茂停留所から乗車し、終点の石見交通本社で路線バスに乗り換え、益田赤十字病院（同市乙吉町）に向かった。

透析治療のため、つえをついて週3日通院する。バスの都茂線は同病院を経由する便があり、乗り換えが必要なかった。「代替交通はありがたい。できれば直通の便があてほしい」と話した。

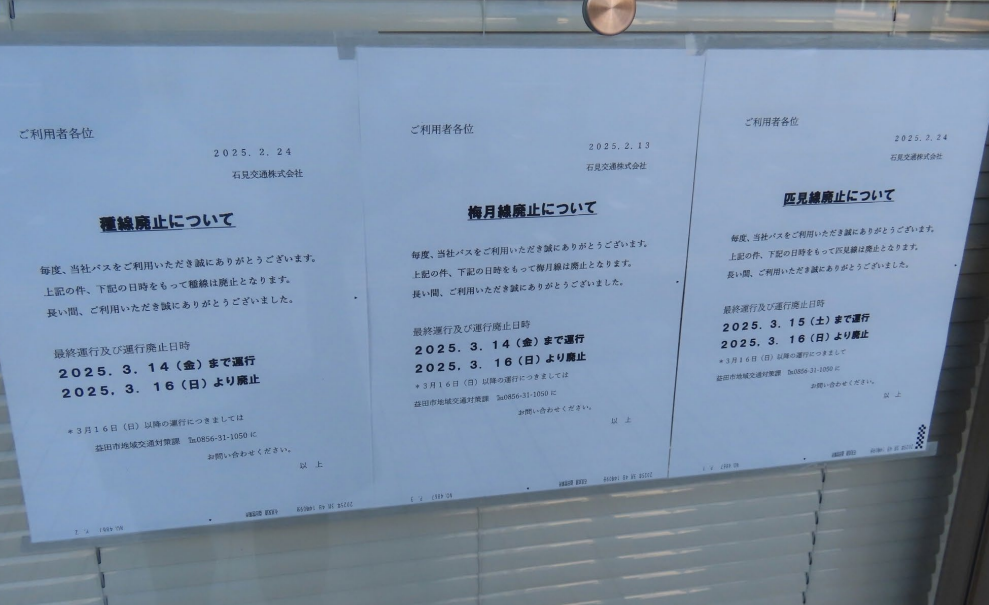


加藤 博和
4月7日 · 〇

廃線処理投手の矜持とは、失望に満ちたその現場で、やるべきことをきちんとやるかにこだわり、当たり前のようにやりきることにあると思っている。まさに本当のプロでないと対応できないことである。

3/22午前、R488で益田市匹見へ向かう道中。丸看板のないポールと新しいポールが並ぶ姿を何度も見た。「まるでギロチン」と同行者がおっしゃった。この首のない停留所は、地域の息の根を止めることにつながっていくのかもしれないという恐ろしさを感じた。

また、待合所がある停留所では、その中に新しい時刻表が貼ってあった。しかしこれでは、ほとんどの人がそこがバス停留所だとは思わないだろう。バス停とは、そこにバスが走っていることをアピールする存在であり、それがなければ、なくなってしまったと思う人も出てくるだろう。路線バスが廃線に至り、代替交通が走り出すまでのプロセスがあまりに稚拙であったことを知る私は、その結果が取り返しのつかないことになるのではないかと危惧しているし、また、少しでもリカバーするためには極めてデリケートなアクションが必要であると分かっている。地域はそれを選び取... さらに表示





2025年3月16日廃止



2025年10月1日廃止

益田市地域公共交通会議の開催状況

- 2019年8月6日 福祉タクシー導入【書面】
- 2019年11月21日 空港乗合タクシーの概要、過疎バス運賃の料金改定
- 2020年1月15日 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価【書面】
- 2020年6月12日 真砂地区乗合タクシー実証事業(案)【書面】
- 2020年7月28日 市町村運営有償運送更新登録
- 2020年12月25日 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価【書面】
- 2021年2月3日 空港乗合タクシーの運行
- 2021年6月4日 移動円滑化基準適用除外認定申請【書面】
- 2021年10月27日 真砂地区乗合タクシー本格運行、空港乗合タクシー運行一部見直し【書面】
- 2022年3月14日 空港乗合タクシー運賃改定等【書面】
- 2022年11月25日 地区内交通の見直し
- 2023年1月5日 移動円滑化基準適用除外認定申請、乗合タクシー「栃山・岩倉線」運行ルート一部短縮【書面】
- 2023年7月28日 市町村運営有償運送更新登録、移動円滑化基準適用除外認定申請、乗合タクシー「栃山・岩倉線」の路線廃止
- 2023年9月28日 乗合タクシー「二条地区内線」の運行日・時刻変更【書面】
- 2023年11月30日 二条地区乗合タクシー本格運行、空港乗合タクシー運行【書面】
- 2024年12月24日 匹見線、梅月線、種線代替交通【匹見線・種線は不合意<廃止するバス事業者が反対。議決要件は出席委員の全会一致>
- ※2025年1月21日 市長が「益田市附属機関設置条例」改正を専決処分(議決要件を出席委員の過半数に変更)、2月3日臨時市議会で専決処分を賛成多数で承認
- 2025年1月31日 2路線について一部修正した案を、賛成多数で議決(8対2<既存事業者、事業者団体が反対>)【書面】

益田市地域公共交通活性化協議会の動き

2009年3月 設置要綱制定(条例でない)

地域公共交通総合連携計画策定(法定計画)

2016年度 地域公共交通基本計画策定(任意計画)

2022年9月 地域公共交通計画策定(法定計画)

2023年度(国庫補助連動化対応)

7月28日 前年度事業・決算報告、本年度事業計画・予算

12月6日 交通計画変更内容協議【書面】

2月9日 パブコメ報告、回答について協議(3月に計画改定)

2024年度

6月26日:協議会予算審査、国県補助申請確認【書面】

3月12日:**匹見線廃止に伴う補助金見直し**、高速バス広益線の料金改定【書面】

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、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」

国土交通省令和7年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト モビリティ人材育成事業」採択

本日、3rd STAGE スタートです！

一昨年は
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



「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。

2023年
国土交通大臣
年頭記者会見にて

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
- 2025年6月~:新たな法改正検討開始

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。

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**

実践自治 ビーコン オーソリティー Beacon Authority

自治体情報誌
[ディーファイル]
-file 別冊

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

子どもに聴き、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教科兼任講師)

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



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>

全て説明する時間は
ありません

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、いいものができることがどのくらいあるか？

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！

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」ことの方が性にあう
 - 「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

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
 - **鉄道廃線処理**: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

地域住民・地元企業主体のNPOによる「共創型」路線バスサービスのさきがけ

「生活バスよっかいち」

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



- 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）

2002.10.27出発式

- ✓ 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われない新しい発想（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

交通事業者

- ・みんな対等
 - ・言いつぱなしにしない
 - ・できることをやる
- 信頼関係

市町村

沿線企業等

「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

地域公共交通
システム

負担・支援
方法は様々

利用者

地域住民

これこそが、ホンモノの
コミュニティ交通を創り出す

日本の津々浦々にこの
マインドを浸透させたい

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」

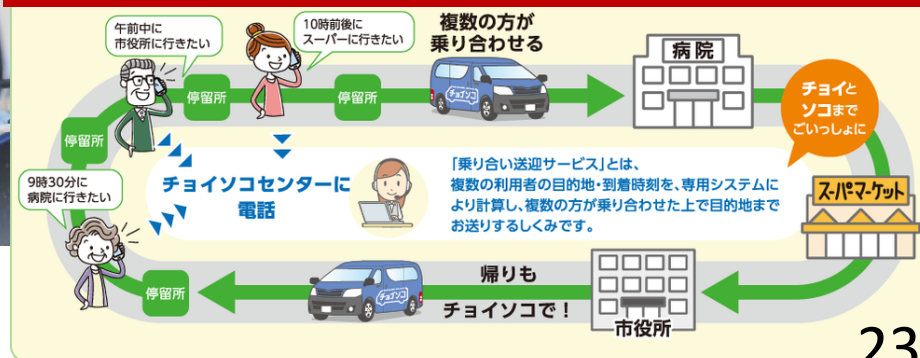
2019年3月25日運行開始 <https://www.choisoko.jp/>

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



「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

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

〈自動車交通局長私的懇談会〉

○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

○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

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 一薫	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	(社)全国消費生活相談員協会 消費生活専門相談員
	北村 公男	神奈川中央交通㈱ 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 稔	神姫バス㈱ 常務取締役
	清水 武	北恵那交通㈱ 取締役社長
	竹田 治	NPO法人バスネット津 副理事長
	西村 泰彦	(社)日本バス協会 理事長
	石橋 孝雄	(社)公営交通事業協会 理事・事務局長
	関 政治	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
	住野 敏彦	日本私鉄労働組合総連合会 中央副執行委員長
	大野 練夫	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 諏訪郡 富士見町 産業課長
	鈴木 一男	福島県 小高町商工会 副会長 (全国デマンド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 自動車交通局長次長
	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)

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

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（地域の实情に応じて）

（※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）

事業者へ委託することとなった場合

新4条に基づく乗合事業者による運送
（旧21条コミバス等含む）
<事業認可又は事業計画変更認可>

- 運賃認可の届出化
- 道路管理者・警察への意見照会の簡便化
- 標準処理機関の短縮
・路線変更認可の迅速化 等

事業者によることが困難な場合

79条(旧80条)に基づく
自家用自動車による
有償運送(市町村運営バス)
<登録(更新制)>

- 輸送の安全・利便の確保
・一定の講習の修了（運転者）
・運行管理体制、事故処理体制
・運送の対価の揭示義務 等
- 事後チェック
・事業改善命令、行政処分 等

更新・変更

「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

【主宰者】

地域で熟議して決めることを
「おまけ」をつけることで促進する
しくみ

・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

しかし、いまだに、自治体補助・委託路線の議論にとどまるところが多い（多くの運輸局が「手続き上必要だから」と説明している）

（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）>

拳句の果てに「地域公共交通会議は時間がかかるから不要」と公言する首長がいる始末・・・

「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）

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、NGO、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参考にすべし」というトップの問題意識に基づき、2001年度より年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。ダイアログの中立性を確保するために、名古屋大学大学院教授 柳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(IGES)に運営事務局をお願いしてきました。

第1回目は「サステイナブル・ディベロップメントにおける企業の役割」、第2回目は「グリーン市場の実現は可能か」をテーマに実施され、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

「環境配慮型の持続可能な交通」公開シンポジウム
問題提起・情報提供

ステークホルダー・ダイアログ

1日目

セクター討議

- ①環境配慮型の持続可能な交通社会に求められている要素
- ②環境配慮型の持続可能な交通の実現を阻んでいるものは何か

行政 企業 NGO 学識者
フォーラム

全体討議

- ①環境配慮型の持続可能な交通社会に求められている要素
- ②環境配慮型の持続可能な交通の実現を阻んでいるものは何か

3テーマに絞込み

2日目

グループ討議

- 「環境配慮型の持続可能な交通像(ビジョン)」のセクター間の一致点と相違点の確認
- 「環境配慮型の持続可能な交通像(ビジョン)」を共有化するにはどうしたらよいか
- 「環境配慮型の持続可能な交通」を実現するために推進すべき具体的な施策・取り組みとは何か

全体会議

総括

第3回目はテーマを「環境配慮型の持続可能な交通」とし、2003年11月に実施しました。トヨタの経営陣からは渡邊専務取締役、金田常務役員が出席しました。

今回のダイアログの特徴は以下のようなものです。

- ①参加者間の「環境配慮型の持続可能な交通」に関する情報の共有を目的として、ダイアログに先駆け「環境配慮型の持続可能な交通」シンポジウムを公開で行ったこと。
- ②交通・環境問題に何らかのかかわりを有するセクターや分野を選択し、行政から7名、企業家ら7名、NGO・NPOなどの市民団体から8名、学識者から6名、マスコミ(ジャーナリスト)から2名、計30名の参加者を招いたこと。
- ③会議の進行は経験豊富なファシリテーターにお願いし、議論が活発に行われるように1班10名以内の班別討議を基本としたこと。

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」社会に求められる要素と、その社会実現を阻んでいる要因について議論しました。

2日目は、1日目に絞り込みを行った3つのテーマ、①「環境配慮型の持続可能な交通像(ビジョン)」のセクター間の一致点・相違点の確認、②「環境配慮型の持続可能な交通像(ビジョン)」の共有化のためにすべきこと、③「環境

配慮型の持続可能な交通」を実現するために推進すべき具体的な施策・取り組みの分科会テーマ、で討議を行いました。その後全体会議で各班の討議事項を報告し、コーディネーターによる総括の後開会しました。

今回のダイアログでは、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は至りませんでした。合意を目指して詰め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掘り下げた交通政策検討 ③公共交通とパーソナル交通との適切な分担・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。これらの議論を深め答えを見出すためには、透明で正確な情報・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などが認識されました。

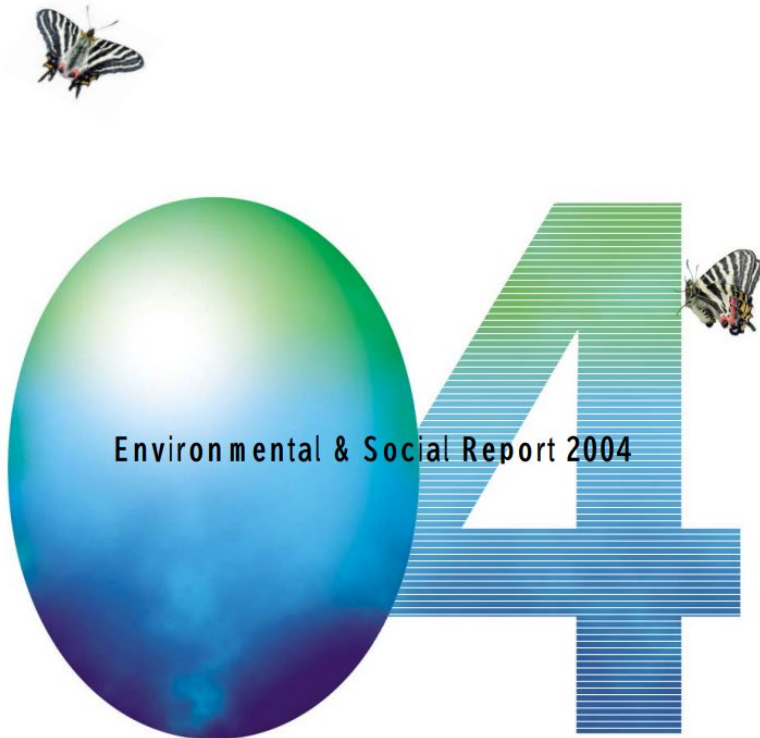
第3回ダイアログは単に経営に活かすためステークホルダーから意見を聞いて参考とする場にとどまらず、企業が関わりの深い問題に関してステークホルダーとともに情報交換や意見交換を行い、考え、解決の方向を探り、それぞれの役割を認識し、社会に向けて問題提起をするためのパートナーシップの場へと発展する可能性を見出したといえます。



公開シンポジウム風景



セクターごとに討議内容をまとめて発表



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

参加している人はどんな人たちで、どんな立場

「公開」原則 密室も必要な時はあるが、 知らないうちに決まってい るのはよくない

住民代表

- 日頃から感じている、利用するうえでの課題、困ったことを伝える
- 地域の視点から、公共交通に関する課題や、必要な取り組みを提案

利用している大型スーパー最寄りのバス停が、店からちょっと遠いんです。買物の後、重い荷物を持って移動しなければいけないから、スーパーの入口までバスが入れるとうれしいという声があります。



身近な影響への質問

市町村

- 市町村としての方針を提示
- 地域の活性化やまちづくり等の立場から発言

スーパーへの乗り入れに対する要望については、住民アンケート等でもあがってきています。



座長

- 議事の進行
- 話しやすい雰囲気づくり、会議の活性化
- 議題によっては、事務局や関係の強い委員に発言を促す

日頃感じているご意見、ありがとうございます。利便性向上に向けた貴重な意見かと思えます。乗り入れについて議論しましょう。



日頃から連携

事務局

- 会議の設計、運営

商業施設から、バス利用者への割引券の発行など、連携した取り組みができるとうれしいですね。



交通事業者

- 公共交通運行の当事者
- ノウハウを活かした企画提案

スーパーへの乗り入れについては、バスを小型化すれば可能になりますが、反面、乗れる人数が減りますので、通勤・通学の際は乗れない人が発生してしまいます。



運転者団体

労働条件及び労働環境の観点で助言
運行の実情を伝える



リフトが狭いので、回り道をすれば入るの可能性があると思います。

道路管理者

- 道路管理上の観点から助言

事前に確認したところ、道路幅は問題ありません。



公安委員会・警察

- 交通安全上の観点から助言

商業施設のバス停の位置については、現場の確認が必要です。



都道府県の交通政策担当者

- 市町村の境界を越えた、広域的な視点で助言

A市でも同じような課題があり、調整して乗り入れができました。参考にしてください。



運輸局

- 地域の公共交通のあり方について助言

商業施設への乗り入れは、延伸になるので国への申請が必要ですね。



話しやすい、場づくりをしましょう

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

「乗る乗る詐欺」(乗ると言ったのに実際は乗らない) を防ぐために、おでかけ「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

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、2023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
関係者間の連携・協働促進
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。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**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（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（地域公共交通法）
地方公共団体は、基本方針に基づき、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

2020改正後（地域公共交通法）
地方公共団体は、基本方針に基づき、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービス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。

2023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

「努力義務」へ

やってみせても、制度をつくっても 広まっていかない

- 「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!)の稼動が急務
- 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

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**

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」

「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」 3rd STAGE

2025年10月10日現在

●事業フロー

前年度
2st STAGE

- ベーシックコース第2期
2024年10月～2025年3月実施
- ファイナルイベント（修了証授与）
5月31日<土>開催

アドバンス
ドコース
第2期試行
5～10月

ベーシックコース修了者を対象：5月31日<土>開始

演習（室内＋現場、6回開催のうち2回参加）

- 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ト・活用方法の実践
- 交通×他分野連携手法の実践

インターンシップ（現場、複数回）

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
第3期
10～3月

新規受講者を対象：10月10日<金>開始

リレー
レクチャー

（オンライン＋オンデマンド）

- 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

ディスカ
ッション
サロン
（原則対面）

- 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

フィールド
スタディ
（対面、現場）

●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、オンライン（名古屋大
学東山キャンパスにてパブリックビューイング実施）
※下記内容は今後変更可能性あり

<コーディネート・プロデュース>

- 概説：意義・概念・波及効果
- 地域の移動課題
- 地域公共交通計画
- 協議会運営・会議資料作成
- 地域公共交通の評価
- 地域公共交通とまちづくり
- 外部経済効果
- 合意形成
- 地域公共交通と環境
- プロデュース

<モード、技術>

- タクシー活用方策
- 鉄道の役割
- ソフト施策（情報発信、案内、MM、利用促進）
- IT・DX
- 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）
水谷香織（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科附属持続的
共発展教育センター

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

<https://transproducer.net>


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！

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>