



プロデュース

地域公共交通に著しく欠けているもの



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

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・・・

「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!

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



- 公共交通は立ち上げるまでがとても大変
しかし、**立ち上げてからがもっと大変**
 - 「**出発式が絶頂期だった**」「**あんなに騒いでいたのに、知らないうちにしれっとフェイドアウト**」という事例が後を絶たない
- (注)上記の、愛知県東浦町「う・ら・ら」2024年10月再編は堅調です

加藤 博和氏は愛知県東浦町にいます。

175年前は東浦町地域公共交通会議。東浦町運行バス「う・ら・ら」は2001年運行開始で、2024年には累計1500万人を突破し、若者男女が幅広く乗り合うコミュニティバスとして育ってきており、2024年10月のダイヤ改正で念願の名鉄貸切5車線（東浦町外）への乗り入れを果たし、運行する知多バス車が日印線と運賃統一・共通乗車化するなど改善を続けています。この改正では車両を増やしていないため全体として少し減速になりましたが、利用者は増減にとどまり、改善傾向にあります。

このように利用は増減なのですが、経費高騰のため収支率が悪化しており、25年変えてこなかった運賃の見直しを検討することが必要とされています。その議論が今初めて行われましたが、この会議は地域住民および交通事業者の委員さんが活発かつ冷静に意見をおっしゃり、非常に前向きな話ができている。長年取り組んでいるところなるのだからと感ずります。会長である日高町長様も「運賃見直しについてこの機会に議論することに意義がある」とおっしゃいました。また、バスだけでカバーできないニーズに対応した個別福祉輸送手段の実証実験が行われていますが、今後の方向性について事務局の説明では混乱が見られ、そこにも住民や事業者の委員さんからツッコミが入りました。

他業だけでなく、しかし着実かつ実質的に進むことが、地域公共交通会議には求められていると思います。それをガイドし、またソリューションを示していくのが私の役割です。そして私は、地域公共交通会議のようなステークホルダー会議を通じてこれができる人がほしいのが日本の公共交通の根本的な欠陥だと思っています。そういう人を育てるためにも、自分がそれを体現しないといけないという思いを新たに、車道でもしっかり実現していこうと思っています。

**東浦町地域公共交通会議
(道路運送法・地域交通法
の2法に基づく協議会)
でグリッ**



「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：10～1月> フィールドスタディは3月まで

必修

② **フィールド
スタディ**
現場の実情を体感する

必修

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
シッ**
実際に現場で関与する

必修

④ **エキスパート
レクチャー**
実践に直結する

② **フィールド
スタディ**
③ **ディスカッ
ションサロン**

・ **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**と言ってもスキルやノウハウがないと、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**

名古屋大学 加藤博和 2026/01/23

8

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・行先番号付与、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

生活圏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

名古屋大学 加藤博和 2026/01/23

9

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2025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)

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 2026/01/23

10

「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)
- 二 (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

名古屋大学 加藤博和 2026/01/23

11

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 →**だれでも気兼ねなく**
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すべきか
具体的に考え(続け)ることが必要

**だれでも気兼ねなく「おでかけ」できる
 これが地域公共交通の役割**



- クルマがあれば地域公共交通はいらない?
- クルマを運転できなくても、だれかに乗せてもらえればいい?
- モノが来てくれればいい?(通販、移動販売車など)
- ITを使えばいい?(SOHO、テレビ会議、チャットなど)

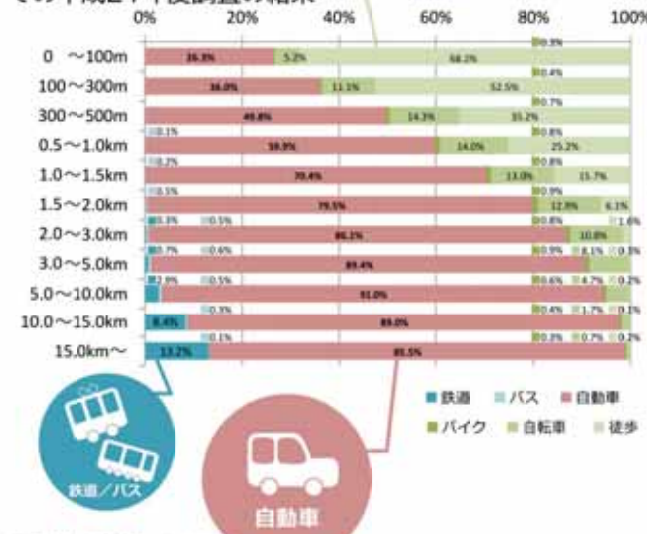
↓
 「おでかけしなくても済む」のはいいけど、
 「おでかけが自由にできない」(人に気兼ねしないといけない)
 というのは健全か?
 コロナ禍でそのことが身に染みませんでしたか?
 「いざというとき使える」「つながっている」という”安心”

**クルマがなくても! 「おでかけ」できること
 それが、地域公共交通の一番の存在意義**

**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?**

「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)

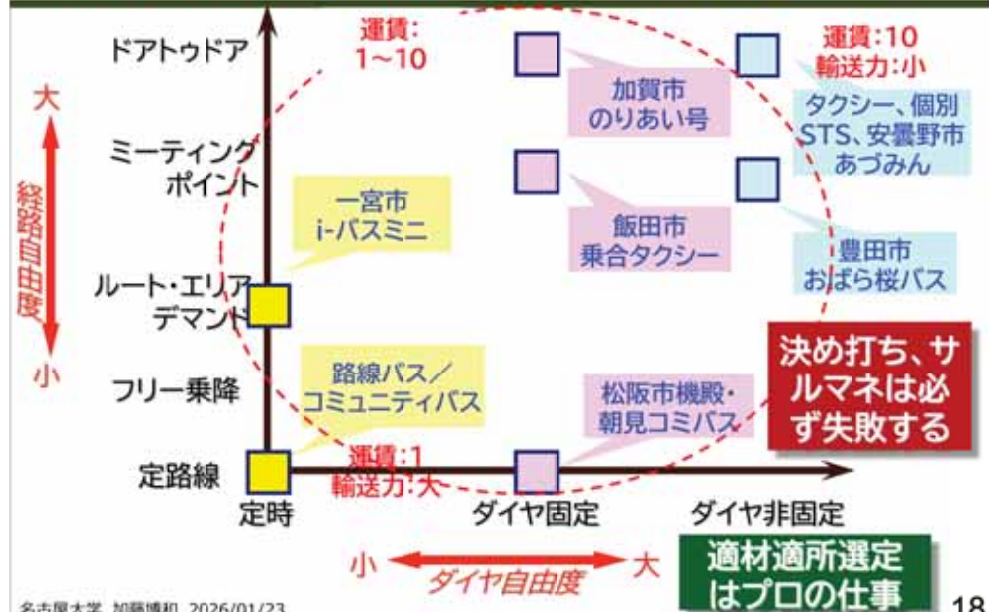
これが、オンデマンド交通の成功と言える例が少ない理由

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だから、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**。安くし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**

「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-



大都市都心でAIオンデマンド交通はなぜ継続できなかったか？

～公共交通の今後を考えるシンポジウム～

名古屋大学 加藤博和 2026/01/23

日時 2026年1月25日(日) 13:30～16:00

会場 名古屋大学 鶴舞キャンパス 基礎研究棟 (講義棟) 4階 第4講義室

出演者 (基調講演者・パネリスト)

- 加藤博和 (名古屋大学)
- Community Mobility株式会社代表取締役
- 名古屋大学 加藤博和
- 名古屋大学 加藤博和

申込はGoogleフォーム

申込は右の二次元バーコードから

主催：名古屋大学 加藤博和 2026/01/23

大都市都心でAIオンデマンド交通はなぜ継続できなかったか？

～公共交通の今後を考えるシンポジウム～

名古屋大学 加藤博和 2026/01/23

日時 2026年1月25日(日) 13:30～16:00

会場 名古屋大学 鶴舞キャンパス 基礎研究棟 (講義棟) 4階 第4講義室

申込(Googleフォーム)

http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/sympo260125.htm

「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？

そのためにも「プロデュース」が必要

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

そして、「現場・利用者起点！」

- 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

対応策・・・ところが！

- 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) ←市が補助し支える方針に

しかし・・・

- 2025年3月末:バス事業者(市内独占)が上記を含む市内完結路線全線を廃線(大規模イベント等による運転者不足のため)
- 市は代替交通を運行。他のバス事業者でも不可能だったため、公共ライドシェア(後述)で確保

※今は大都市部の廃線・減便が多い(公的補助が薄いため)



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



交野市コミュニティバス (おりひめバス) の運行について



目的

京阪バス株式会社の令和7年3月23日からの市内バス路線廃止の通知を受けて、交野市では緊急対策として「既存路線の維持を基本的な考え方とし、切れ目なく移動手段を確保する」という方針を示し、検討を行いました。

検討の結果、**道路運送法第78条に基づく自家用有償旅客運送**により、交野市が事業主体として路線定期運行(決められた路線を決められたダイヤどおりに運行)によるコミュニティバスの運行を行うこととなりました。

令和6年9月2日から運行を開始している道路運送法第21条に基づく「交野市北部巡回バス実証運行「おりひめバス」」の運行と併せて、地域の移動手段の確保を行います。

道路運送法第七十八条

「例外的に」自家用車・一種免許で有償運送できる規定

自家用自動車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村、特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送を行うとき。

→ 「自家用有償旅客運送」<公共ライドシェア、地域公共交通会議で(自治体が)認める>、交通空白地有償運送、福祉有償運送の2種類

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

→ 「自家用車活用事業」<日本版ライドシェア、タクシーが足りない時間のみ国交省が認める>タクシー会社等、公共交通事業者が行う

ライドシェアと自動運転は相互補完関係だがそれが発動するのは2040年代か・・・

- ITによって、買い手と売り手を直接結べるようになった
→ ポータルサイトの力は絶大(しかも情報収集もできる)
- これを使うと空車活用も容易に(自家用車の実車率は1ヶタ)
→ 自家用車ライドシェアが有効となりうる
- しかし、商品が交通だと、売り手が限定されてしまう(許認可が面倒、運転者が必要だが需要に応じた供給が容易でない)
→ 自動走行になればこの限定が緩くなる。そして所有から共有への移行が進む(タクシーが合流<ハイヤーが残る>)
- 自動走行になってこそ自家用車ライドシェアは本領発揮
- ただし、自家用車自動走行の一般化は2030年代以降
→ それまでは運転手は必要
- ✓一方、Mass Transit(中大量輸送機関)は以降も必要
ライドシェアが増えれば道路混雑が激化し動けなくなるから
→ (共有化・半公共交通化した)クルマとどう結びつけるか?
ここでMaaSが登場<後述>

いつも思っている根本的な疑問なんですけど・・・

- 「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?

そもそも、個別輸送は運転者が多数必要
運転者不足に全く逆行 (自動運転となら好相性)



JR境港駅前にて撮影(2024/9/24)

あなたが考える「みんな」は、本当に「みんな」ですか？

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!

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)**



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

コロナ禍の進展、日本ではバス運転者の不足が深刻な問題となっている。今、コロナ禍の表裏まで影響が現れている。コロナ禍以前は、コロナ禍以上の運転者不足に陥っている。さらにタクシー業界も深刻な状況に陥っており、労賃の上昇にもかかわらず、タクシーサービスの「いつでもどこでも」は多くの地域で崩壊の途上になってしまった。

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「職業的安定性」が期待できないからである。また、新たに職業転換になる人は非常に少ない。現在の若年層は自動車運転への興味が高い。それが原因となっている。二種免許や大型免許を取得する人が少ない。特に営業用バスを運転するために必要な大型二種免許は取得者が少なく、かつ、取得者が減少傾向にある。これは、職業的安定性が期待できないことが原因とされている。これによって、二種免許取得者が減少している。

職業的安定性が期待できない。二種免許は取得が難しく、かつ、取得後には多くの人が離職している。これは、職業的安定性が期待できないことが原因とされている。二種免許は取得が難しく、かつ、取得後には多くの人が離職している。これは、職業的安定性が期待できないことが原因とされている。二種免許は取得が難しく、かつ、取得後には多くの人が離職している。これは、職業的安定性が期待できないことが原因とされている。



足りないのは賃金である。運転者の仕事は不規則であり、一般的な労働者よりもはるかに少ない。これは、職業的安定性が期待できないからである。また、新たに職業転換になる人は非常に少ない。現在の若年層は自動車運転への興味が高い。それが原因となっている。二種免許や大型免許を取得する人が少ない。特に営業用バスを運転するために必要な大型二種免許は取得者が少なく、かつ、取得者が減少傾向にある。これは、職業的安定性が期待できないことが原因とされている。これによって、二種免許取得者が減少している。

加藤博和：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。交通工学 Vol.58 No.4, pp.8-9, 2023.10

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、**旅客運送の効率が上がる**

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

制度改正後

【乗合バス】	【タクシー】
 <p>貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能</p> <p>350kg未満の荷物を運ぶ場合は、道路運送法第82条に基づき許可不要</p>	 <p>貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能</p> <p>全国で実施可能とする*</p>
【貸切バス】	【トラック】
 <p>貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能</p> <p>全国で実施可能とする*</p>	 <p>旅客自動車運送事業の許可を取得した上で、旅客を運ぶことが可能</p> <p>全国で実施可能とする*</p>

(※) ただし、貸切バス事業者若しくはタクシー事業者による貨物の運送又はトラック事業者による旅客の運送について、発地及び着地がいずれも過疎地域以外となる場合は、以下に掲げる者による協議が整っていることを許可に付す条件とする。
①関係する地方公共団体
②地域の交通網の維持の観点から旅客自動車運送事業者及び旅客をそれぞれ代表し得る者
③地域の物流網の維持の観点から貨物自動車運送事業者及び荷主をそれぞれ代表し得る者

制度改正後
貨客混載、そして貨客混然へ
【乗合バス】 【タクシー】

**当初(2016)は過疎地域限定だったが
 現在(2023以降)は全国展開に**

これこそ運転者不足対策なのに

なぜ普及しないのか？

① 関係する地方公共団体
 ② 地域の交通網の維持の観点から旅客自動車運送事業者及び旅客をそれぞれ代表し得る者
 ③ 地域の物流網の維持の観点から貨物自動車運送事業者及び荷主をそれぞれ代表し得る者

JR西日本 ローカル線の収支状況
<輸送密度(平均通過人員) 2,000 人/日未満の線区>

【別紙】 2024年度 輸送密度(平均通過人員) 2,000人/日未満の線区の経営状況 (2022-2024年平均)

路線名	区間*	営業キロ	2022-2024年度平均		収支率 A/B	平均通過人員【人/日】			
			経路収入(A)【億円】	経路営業費用(B)【億円】		2022年度	2024年度	2024/1987比	
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	2.5	18.8	13.6%	736	2,712	923	34%
越前北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	0.5	9.4	5.3%	1,882	772	325	42%
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	0.3	5.9	4.7%	2,132	987	150	15%
	城崎温泉～浜坂	39.9	1.2	10.7	11.2%	890	4,966	574	12%
山陽線	浜坂～鳥取	32.4	1.1	8.8	12.2%	821	4,878	763	16%
	出雲市～益田	129.9	7.5	40.0	18.7%	536	2,779	868	31%
	益田～長門市	85.1	0.6	13.0	4.5%	2,227	1,663	210	13%
加古川線	長門市～小串 長門市～仙崎 (注)	52.8	0.5	7.0	6.8%	1,469	2,424	185	8%
関西線	龜山～加茂	61.0	2.3	20.7	11.3%	884	4,294	978	23%
紀勢線	新宮～白浜	95.2	5.7	36.9	15.4%	650	4,123	960	23%
加古川線	高槻市～西川	12.3	0.2	2.7	5.7%	1,758	1,131	293	26%

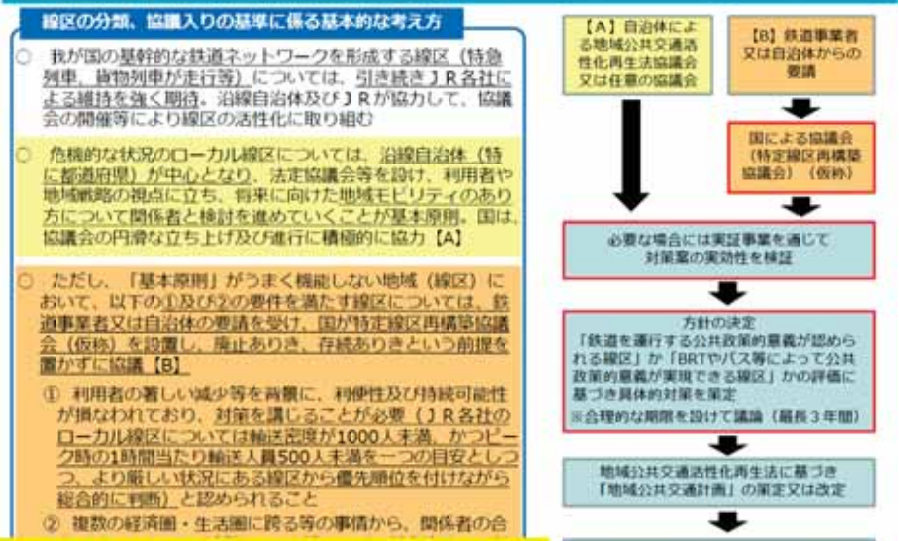
**収支率10%未満 = 「超絶赤字」。公共交通を切り捨てるかどうか、
 でなく、鉄道が適材適所かどうか疑わしい、という次元の問題**

既存の地方鉄道のトリアージが迫られる
-地域公共交通網の「幹線」を担えるか否か？-

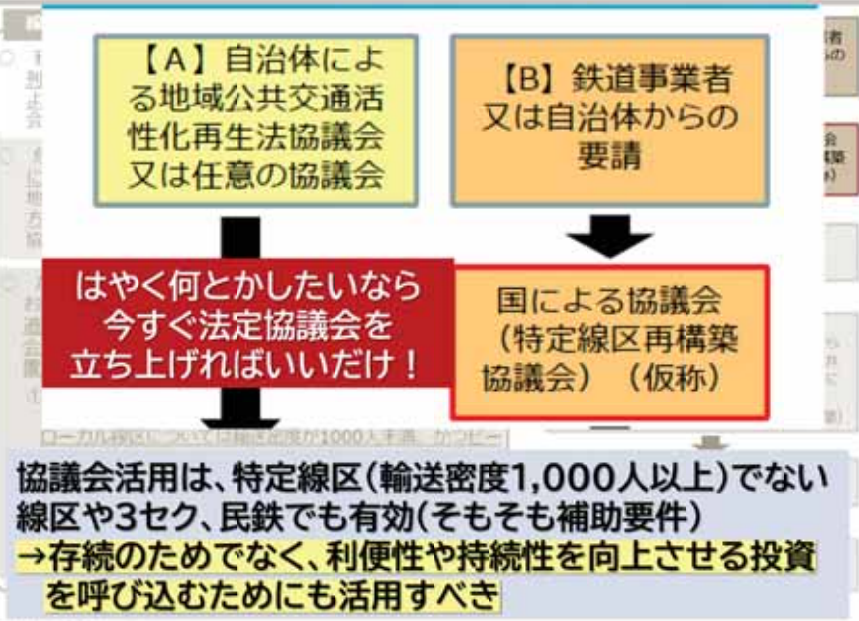
- **クルマではマネできない速達性・定時性、そしておトク感をいかに出すか？** 国鉄民営化の時期、(合理化を原資に)多数行われた
 - 待たずに乗れ、専用軌道・レーンで信号待ち知らずの高速安定走行
 - クルマに対抗するためには、表定速度50km/h(都市内20km/h)、30分ヘッド(都市内15分ヘッド)は必要
 - 郊外の無料P&R。集客施設・地区へ楽々アクセス。フィーダー交通(シェアモビリティ含めて)との完全結節
 - 以上のために、駅の間引きと高機能化が必要になることも
- **そのようなテコ入れが不可能・無意味な路線をどうソフトランディングさせ、便利にするか？(代替交通確保策)**
 - 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(駅構内乗り入れ)

自治体と鉄道事業者の協働が必須
→ その場が「協議会」

国土交通省
鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要②



**見直しが必要な鉄道線区については
 国が再構築協議会を設置できることに**



地域公共交通政策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

そこで問題です

次の略語について、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?)

→電車(electric)である必要もない!

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

2. BRT

Bus Rapid Transit

快速バス交通

(間違い例: 連節バス)

→連節なんてどこにも書いてない!

(Rensetsu?)

この追求が日本で全くできていない(英語力がないから?)

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 (富山港線は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)

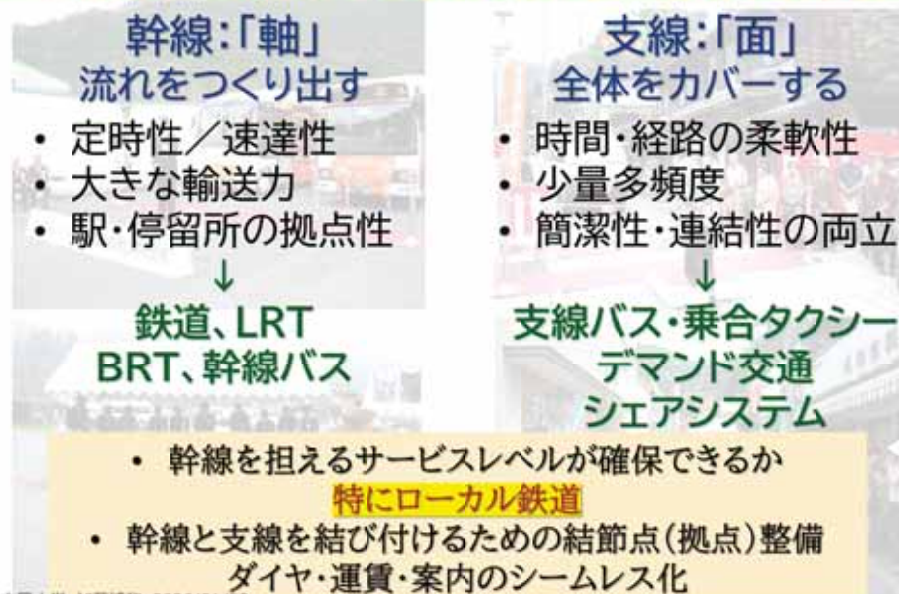
日本でLRTと呼ばれている路線と同等以上
もっと速く走れたら..
広まったら..

「お値打ち」公共交通のポイント

ちょっと面倒ですが
乗り換えてくれることで
 運転者も少なくて済むし
 経費も下げられ
 運賃や税金投入も減ります
 (それがイヤな方は
 タクシーを使ってください)

※乗換やバス停までの歩行ができない人には運賃補助を行う

「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



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

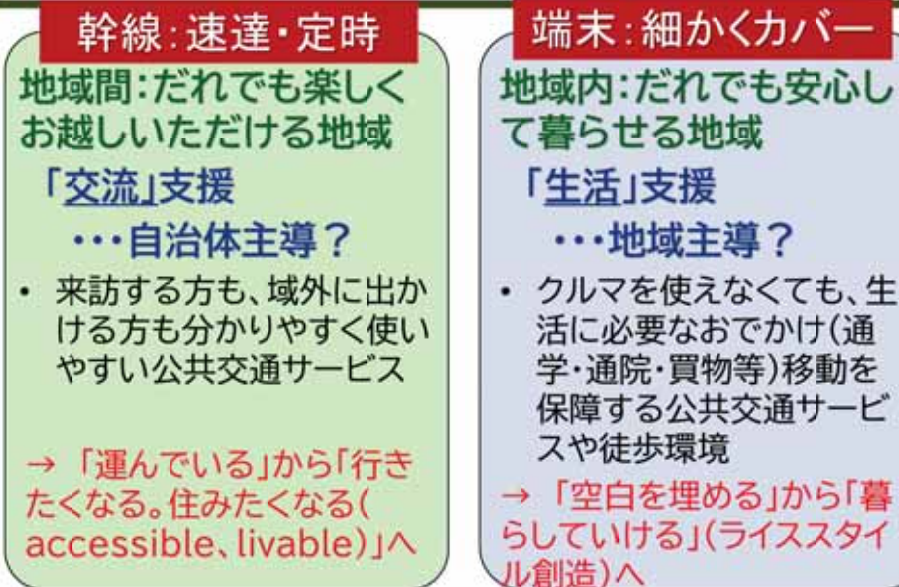
- ・ 市中心部から旧町村役場までの**基幹**を確保
- ・ 運賃・車両・便数は統一(高校生が通学・部活可能、最終は21時台)
- ・ 各地域バスの**拠点**を形成(旧役場でP&Rも)

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、持続可能な 「おでかけ」ネットワーク=本当の「交通空白解消」



「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



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ース

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)

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」)
→ いま金をかけないで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..)

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

「見える化」公共交通を分かってもらう！

とさでん交通(高知市)
情報を整理し要領よく伝える
ことで訴求力を高める

52

「魅せる化」公共交通って便利そうだと思うせる！

八戸圏域定住自立圏路線バス上限運賃実証実験

いま、バスがお得です!!

バスを使って
もっと便利に

環境に、健康にやさしい、
新しいバス生活を始めよう!!

300円
50円増
500円
50円増

八戸市および周辺地域
上限運賃・中心街ターミナル
整備・バス案内改善に加え、
「行先との連携」によるおで
かけ提案も進めている

53

「見直す化」公共交通をどんどんよくしていこうとする！

京都市バス もっと便利に! 大快革!!

2014.
3.22 START!

■ 事業規模の拡大で「攻めの経営」を推進。更なる増客を目指す。

車両数 764両 → **788両** 走行キロ 81.4km → **84.0km**

1 次々にやってくる! (乗客の増加に) さらに乗客! (乗客の増加に) さらに乗客!

2 地下鉄をはじめとする電車との連携が便利に!

3 時間・運賃も充実! (乗り心地向上) (乗客の増加に) さらに乗客!

4 運行系統や運行系統を改良します!!

5 地域の皆様と一緒に! (乗客の増加に) さらに乗客!

6 利用者目線に向け、移動の改善や延長を行います!!

7 分かりやすさ向上への取組

8 市バスの唯一運営路線を確保し地域へ拡大します!!

利用者に訴求するキャッチフレーズを意識したコンテンツ見直しとメディアでの訴求

「便利になったな!」と思わせる

名古屋大学 加藤博和 2026/01/23

54

常に利用者目線：ターゲットを明確に

- STPマーケティング:「s(セグメンテーション)」→「T(ターゲティング)」→「P(ポジショニング)」
 - TPOに応じたコンテンツ設定を考える
時間帯(Time)、場所(Place)、場合(Occasion)
 - コンテンツをどうメディアに載せるか?
 - その場で必要な情報を厳選し、キャッチーに提示するには?(キーワード、コピー、...)
- ※CMや通販番組など、参考になるもの多数
- いまの路線網のままで「魅せ方」を変えることでもかなり改善できる余地がある。ただし、それだけでは間に合わないことも多い
 - 「魅せ方」を考えることから、路線網を見直すことにつながる場合も(岐阜市の例)

「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)

高山市「虹流館(こうりゅうかん)くぐの」
久々野支所ほか複合公共施設



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

地域を楽しく
する仕事！

○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？

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

大事なものは「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)
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)

<+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

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)

- **土地カン**
 - 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
 - しゃべるのではなく聞き出す、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」(乗ると言ったくせに実際は乗らない) を防ぐために、おでかけ「ニーズ」の把握が重要

地方部は「クルマがあるから公共交通は眼中にない」か「クルマがないから移動が制約されている前提で生活している」のどちらか
需要: 顕在化しているもの(実際行っているor行いたい)

→ アンケート調査が有効<地方だと需要は極めて少なく、回答は当てにならない>

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

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得られる

「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
囚われることがない
- 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



南伊勢町宿田曾地区

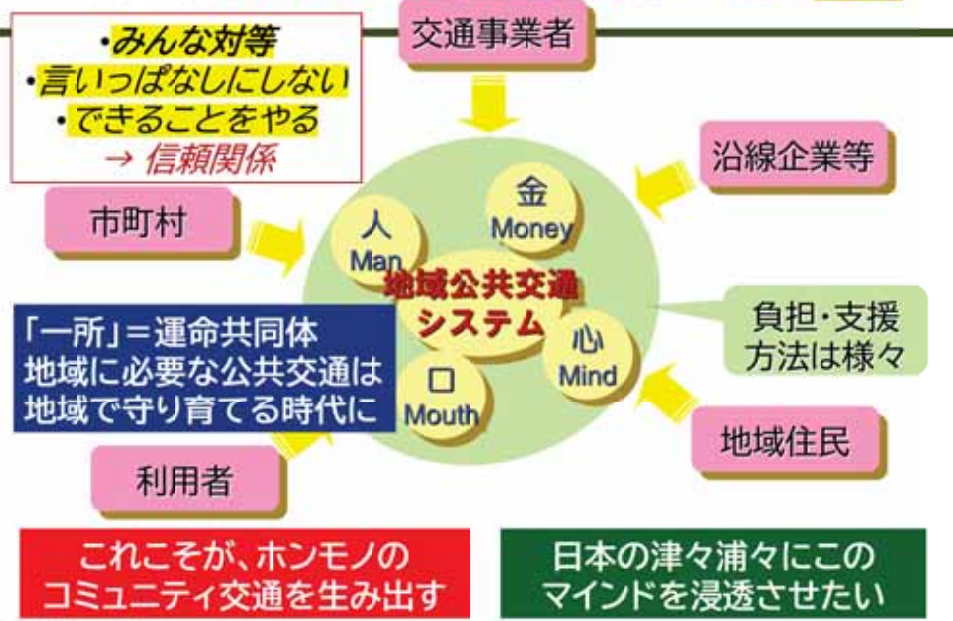
- 三重交通バス宿浦線
- NPO法人わがらによる自家用有償運送(公共ライドシェアと福祉有償運送)



JR木次(きすき)線

- 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

「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」

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（又は支庁）、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（地域の事情に応じて）
（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議）



「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場(いわば特区)

- ▶ 地域として必要な路線(乗合バス)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
 - ▶ 事業者運行な困難な場合には**自家用・1種免許でも可能(公共ライドシェア<自家用有償運送>)**
- しかし意外と知られていないのは「**一般乗合路線なら何でも認定できる**」こと(法的には、一般路線とコミュニティバスの違いはない)

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**によって、**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?

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」

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（又は支庁）、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（地域の事情に応じて）

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決めてることを、「おまけ」をつけることで促進



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(いわば特区)

- ▶ 地域として必要な路線(乗合バス)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
 - ▶ 事業者運行な困難な場合には**自家用・1種免許でも可能(公共ライドシェア<自家用有償運送>)**
- しかし意外と知られていないのは「**一般乗合路線なら何でも認定できる**」こと(法的には、一般路線とコミュニティバスの違いはない)

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(のでシ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シ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

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？

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)

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

名古屋大学 加藤博和 2026/01/23

76

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

名古屋大学 加藤博和 2026/01/23

77

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
- ◆ 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りどころとなる
- ◆ 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

名古屋大学 加藤博和 2026/01/23

78

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!

名古屋大学 加藤博和 2026/01/23

79

加藤博和

検索 URL: <http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jpfacebook: <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! 一懸命
適材適所 Act Locally!

Nagoya Univ. Regional Strategy Lab.

(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「パワポ」で説明してください

- ✓「今の自分に何が足りないか？」を意識してください
- ✓表紙(氏名・所属等・簡単な自己紹介)+10枚以内。図表・写真などを使ってもいいです。フォントは16pt以上
- ✓「一連の講義を踏まえていないもの」は不合格とします