

災害発生後及び復興まちづくり における公共交通の役割 ー 日頃から気に掛けていれば、 肝心なときに頼りになるー

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
(一財)中部貸切バス適正化センター会長
加藤博和



1

日本は、今まで幸せな時代だった

- ◆ 偶然にも！大災害が少なかった
- ◆ 人口も経済も右肩上がり。借金しても必ず返せる
- ◆ エネルギー・資源・食料が十分入手でき、環境への負荷も大きくない

→ 役所に税金を払ってれば、
それなりに公共サービスをやってくれた

東日本大震災とともに、これらの前提がすべて崩れ去った!? (いや、もう崩れていたのに気づいていなかったか、気づかないふりをしていただけたという話もあるが…)



地域住民組織による公共交通運営の「老舗」 稲井地域乗合タクシー「いない号」 (宮城県石巻市、2004年12月1日運行開始)

- ・事業主体：稲井地域乗合タクシー運行協議会（地区住民代表による協議会）、
運行主体：三陸タクシー（委託）
- ・定時定路線。ただし地域内ではフリー乗降
- ・運賃・市の補助金とともに、**地域の大半（9割程度）の世帯が協賛金を拠出し維持**
- ・月1回の協議会で運行内容を検討

○路線バスの時と比べ便利に
本数増、狭い道路へ乗り入れ、行きたい施設へ直行、需要に合ったダイヤ
○その上、経費も削減

→身の丈にあった「おでかけ」手段を
地域自らが「つくり」「守り」「育てる」
ことで、まちづくり（そして復興！）に
もつながる（＝地域力）
→しかし、これは大変な手間がかかる



地域公共交通の「あいうえお」

ありがたい（あることが難しい）

いきがづくり（健幸）

うんてんいらず（安全安心）

えんのしたのちからもち（肝腎かなめ）

おでかけ、おもてなし（住んでよし、訪れてよし）

都市・地域を支えるインフラが保証するもの 「Sustainability」と「Resilience」

Sustainability: 長期安定
平常時・低費用・低環境
負荷でのQOL確保

- ・経済機会（アクセシビリティ）、快適性、安全安心性
- ・空間構造変更策は短期コスト増加・長期コスト削減
- ・災害はQOLを脅かすリスク

Resilience: 短期回復
災害時・QOL低下抑制と早期回復（防災・減災）

- ・生命健康確保：死亡・負傷・二次被害の発生と回復
- ・生活環境確保：生命保持～文化的・社会的な生活保持のどの段階にあるか

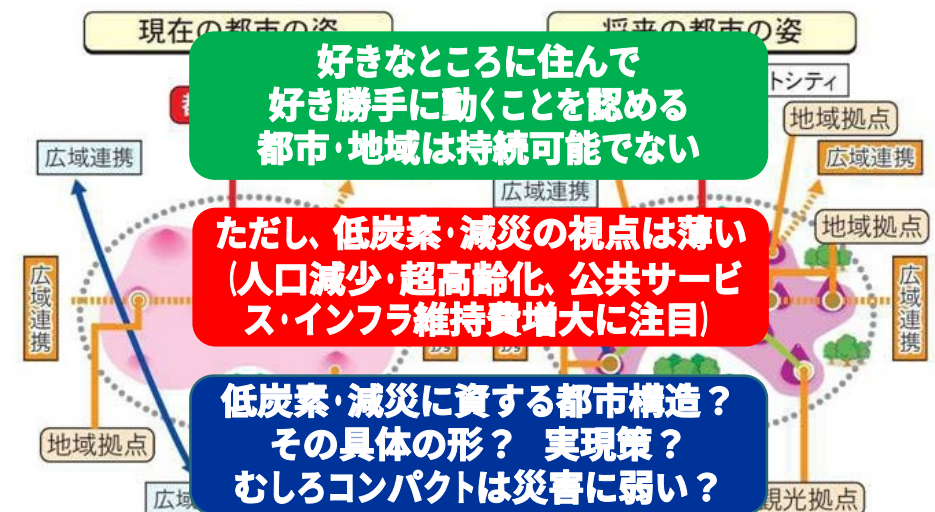
CO₂削減策によって平常時QOL低下
気候変動によって巨大大自然災害が激化し両QOL低下

これらを両立するかどうかの観点から空間構造評価・改善策検討

目指すべき空間構造にどうやって到達するか？

そのために、交通計画と都市計画をどのようにつくり直すか？

「Sustainable」で「Resilient」な国土・都市の 予想解：「コンパクト+ネットワーク」 国土交通省「国土のグランドデザイン2050」のキーワード



「かしこい」凝集（コンパクト化）を進めるためのポイント -線引きできなければ何で引きつけるか？-

【二本柱】

- ・ **魅力的な集約地区の創出**
- ・ **徒歩・自転車や公共交通を中心とした交通システムの充実と、土地利用との一体的検討**
 - 集約・撤退途中での混乱を防ぐ（再開発途中での郊外移転、撤退しきれない世帯＜＝高コスト＞への対応）
 - 集約地区の「死んだ土地・建物」の活用（含み損の清算を契機とした流動化）
 - 集約地区における防災・治安への万全の対応（シェルター）
 - 撤退地区の土地・建物買取システムと土地活用方法

集まりたくなる「場」づくりが大事！

世界では「低炭素・持続可能で暮らしやすい」交通まちづくりがアツい！



日本では富山が先行
既存の「どうしようもなかった」鉄
道線をLRT(Light Rail Transit)化
(富山ライトレール)
→ まちの軸として誇れる存在に
→ コンパクトシティへ展開
カギは「乗る公共交通」

持続可能なまちづくり（魅力向上・
環境・福祉・健康・防災・コスト等）
の観点から、交通体系再編、過度
のモータリゼーションからの脱却を
「政策」として強力に推進
市民の支持も得られる



コンパクト化に資する地域公共交通網とは？

- ・ 某市の例：マニュアル通り、立地適正化計画と網形成計画を同時策定。駅・主要停周辺に立地集約を目指す
 - ・ しかし、それらの駅・主要停は1時間に1本程度しか運行していない。そんなところにはだれも集まらないし、集めて何の意味があるのか？
- **つまり、コンパクト化で大事なものは、網全体ではなく、中大量輸送を行う「軸」**
- **特に中核市・特例市クラスで、「幹」をしっかりと決め、育てるのが重要**
- ・ よって、「**地域公共交通特定事業**」が重要だが、実際全然使われていないし、奨励もされていない（交通政策基本計画にも何ら言及なし。2015年活性化再生法改正<産投活用>も空振り。国はやる気あるのか？）

地域公共交通特定事業（活性化再生法2条5）

～現在のところこれらがほとんど活用されておらず残念～

軌道運送高度化事業（LRT）

- より優れた加減速性能を有する車両を利用
→ 上下分離制度の導入、自治体の起債対象化

道路運送高度化事業（BRT、オムニバスタウン）

- より大型のバス（連節バス等）を利用
→ 交通規制等道路交通円滑化措置と併用、自治体の起債対象化

海上運送高度化事業

- より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用

鉄道再生事業

- 事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る
→ 計画策定の間、廃止予定日が延期できる

鉄道事業再構築事業（後で追加）

- 市町村等の支援による旅客鉄道事業の経営改善
→ 自治体が出資を保有する上下分離、自治体の起債対象化

**上記3特定事業計画こそ、
コンパクトプラスネットワーク推進の「本丸」である**



LRT・BRTは定時性・速達性に優れるが、カバーできる範囲が狭く、「フィーダー交通の充実とその接続」および「準幹線整備」が重要に
乗継保証

- ・ 本数の多い幹線で乗り継げる便を決め保証
- ・ 時刻表・出発情報で明示
- ・ 幹線の定時性確保が重要
- ・ 遅延情報の共有（接続待ち、車間連絡等）

幹線・支線運行の適正化

- ・ 需要に見合った頻度・サイズ（幹線：専用道・レーン、連節バス、支線：タクシー車両導入、オンデマンド化）

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」

災害に遭っても
大丈夫なように！

・ 地域内：だれでも安心して暮らしていける 「日常生活」支援・地区（住民等）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

・ 地域間：だれでも楽しくお越しいただけ、交流できる 「社会生活」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

「地域公共交通」とは？

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)

- ・ **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をいう。
- ・ **公共交通事業者**（2条2）
イ 鉄道事業法による鉄道事業者
ロ 軌道法による軌道経営者
ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者
ニ 略
ホ 海上運送法による一般旅客定期航路事業等を営む者
ヘ 略

災害発生後に公共交通が確保でき活躍できるか？

東日本大震災後のバスの活躍

詳細はこちらを参照（加藤博和、福本雅之：東日本大震災直後における路線バス事業者の対応に関する調査研究、交通科学、Vol.43、No.1、pp.4-10、2012.12）

- ・ **電気も暖もとれ、無線もある**
- ・ 被害を受け、通信・燃料確保に苦しみながらも、直後から避難・救援輸送（物資運び込みも）
- ・ クルマを失った人の移動手段として機能（避難所・仮設住宅・遺体安置所アクセス、入浴バスなど）
- ・ **鉄道代替、地域間輸送、対東京、対空港**を一手に担う

地震発生時、多くのバス運転士が、バスを運転して逃げた（自家用車でなく）ので、その後も走れた
「公共交通だから当然！」と

しかし、もともとバスが走っていない地域ではサービス提供ができなかった（しなかったのではない）

バス事業者の直接被害

	死者不明者	車両被害	営業所等被害
岩手県交通	2(乗客) 2(従業員)	20	釜石東前車庫全壊・大船渡営業所全壊・ 陸前高田BT全壊・その他損壊多数
岩手県北自動車	1(従業員)	2	小本支所全壊
宮城交通 ミヤコーバス	-	31	気仙沼営業所全壊・石巻営業所損壊・古 川営業所全壊・その他損壊多数
福島交通	-	-	-
新常磐交通	-	2	北営業所(浪江町)・富岡車庫立入不可 (原発事故)
茨城交通	-	2	勝田営業所損壊
計	5名	57両	

津波危険地域への立地、
建物の脆弱さが課題に

ヒアリング調査による

路線バス運行状況(3月)

	岩手県		宮城県	福島県		茨城県	
月 日	岩手県 交通	岩手県北 自動車	宮城交通	福島交通	新常磐 交通	茨城交通	
3	11	△	×	×	×	×	
	12	×	×	△	△	△	
	13	×	△				
	14	△					
	15		↓			×	※1
	16		○			×	
	17					×	
	18					×	
	19					×	
	20					×	
	21					×	
	22					△	
	23						
	24						
	25						
	26						
	27						
	28						
	29						
	30						
	31						

特に決まりごとなく、
各社独自の判断

○平常運行 △一部運行 ×運休 ※1 午前中は運行 ※2 沿岸地区を除く

路線バス運行状況(4月)

		岩手県		宮城県	福島県		茨城県
月	日	岩手県 交通	岩手県北 自動車	宮城交通	福島交通	新常磐 交通	茨城交通
4	1						
	2						
	3						
	4	○※2					
	5						
	6				○※2-3	○※3	○
	7						
	8						
	9						
	10						
	11						
	12						
	13						
	14						
	15						
	16						
	17						
	18				○※2		

早期に回復し、自家用車を
失った地域の足として大活躍

早期に回復し、自家用車を
失った地域の足として大活躍

○ 平常運行 △ 一部運行 × 運休
※2 沿岸地区を除く ※3 原発近隣地区を除く

- ・4月初旬(入学式直前)に大半が平常運行に戻る(偶然そういうタイミングになったが、各社意識した)
- ・同時に、鉄道代行バスも各地で運行(車両・人員が全国から協力)

車両確保

- ・車両被害は沿岸部の一部を除き比較的少なかった
- ・グループ会社や、大都市の公営事業者から車両譲渡があった
- ※本社・営業所の建物被害や停電の際、対策本部や従業員休憩所・宿舍の機能を担った例も

通信手段の確保

- ・ 発災直後、携帯電話は全く使えず。営業所職員が駅やバスターミナル等に出向いて直接車両に指示
- ・ 電話がつながるまでかけ続け、一度つながったらつなぎっぱなしにした事業者あり
- ・ 貸切バス・高速バス用の無線が活用できた（営業所間連絡に重宝）。震災後、全車両に無線搭載した事業者あり
- ・ 従業員・家族の安否確認ができず、運行計画作成とが困難になった。避難所を訪ね歩いて把握することもあった

燃料の確保

- ・ バス用軽油は、各営業所に数日～1週間程度しか在庫がない状態
- ・ 原発事故の関係で燃料供給が遅れ、運行制限も発生（発災後数日以降、運行制約の中で最も大きい要因）。平日も休日ダイヤとしたところあり
- ・ グループ企業からの融通、自治体による確保
- ・ 人命優先の観点から、病院等の発電用に軽油を提供した事業者あり
- ・ 乗務員の通勤に必要なガソリンの確保も問題に。営業所宿泊や相乗り通勤などが行われた

道路の確保

- ・ 路線バスが通る主要道路は比較的早期に開通
- ・ 停電による信号機のダウンが多く、対応は、回復まで運休した事業者とそれをまたず運行した事業者に分かれた
- ・ 4月初頭まで、給油待ち車両に起因する渋滞が深刻となり、バス運行阻害もあった

自治体との関係

- ・ 自治体による差が大きい
- ・ 自治体の要請によって運行したが利用が少ないという場合が散見された（ニーズを把握しない輸送計画となっていた）
- ・ 運行補助に積極的でない自治体があり、路線復旧が遅れる原因となる場合があった
- ・ 自治体委託で特別の無料バス・ワンコインバスを運行した例や、機能マヒした自治体に代わって事業者が自主的に路線を確保した例が存在
- ・ 総じて、従来から地元路線バス事業者との関係が良好のところはスムーズに確保

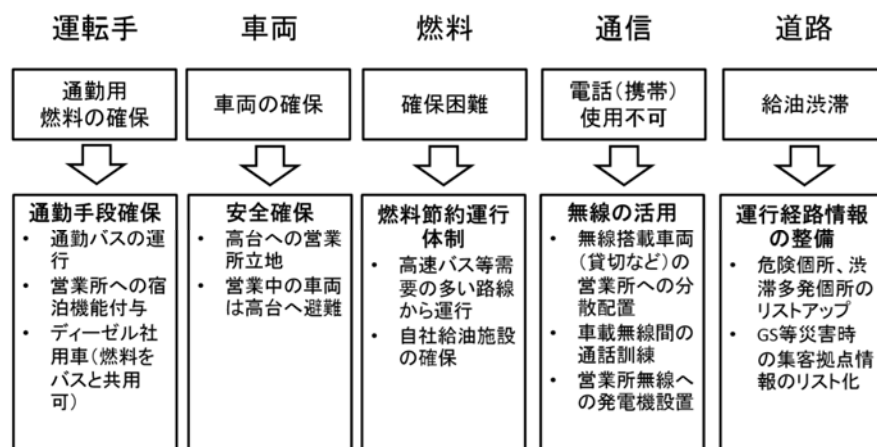
運輸支局・県の対応

- ・ 運輸支局は、手続き簡素化や夜遅くまでの対応を行い、スムーズな運行再開の助けとなった
- ・ 高速バスは、21条運行が早期再開や増発、臨時路線確保に有効となった
- ・ 県も運行確保や広報などで協力する例が見られた。県内のバス運行状況を収集整理し掲示板にて閲覧できるようにすることで、マスコミ報道における公共交通情報の正確さが増した（現在だとインターネット活用がより有効？）

災害時マニュアル

- ・ バスジャックや異常気象時のマニュアルは用意されていたが、今回のような営業エリア全域にわたる大災害に関するマニュアルは用意されていなかった
- ・ 三陸地方に路線を持つ事業者は、津波対応のマニュアル明記や、従業員の津波に対する意識が高かったため、適切な対応につながった
- ・ 各事業者は震災の教訓を踏まえてマニュアル作成・見直しを行った（事業継続計画の策定、営業所間の通信確保のための無線・電話回線整備、非常用電源や食料の備蓄など）

まとめ・・・必要な方策



国土省で公共交通の災害対応に関するマニュアル作成(加藤も参画)

今後の重要な対応策（私見）

1. 日常の利用を増やし、できる限り路線網を残していく
(営業所を維持できるレベルで)
 - そうでないと、災害時に活用できない
2. 営業所を減災拠点と位置づけ整備
 - 今後、特に地方部では「公設民営」
 - 災害危険性の少ない地区に設置
 - 燃料タンク強化・大型化、自家発電、避難スペース・備蓄、無線、ヘリポート
 - その上で、日頃から集まれる場所として整備
3. リアルタイム情報提供システムの整備
 - 使用可能車両の有効活用のための適正割り当てと、利用者への運行情報提供
4. 自治体との関係構築
 - 日頃からのコミュニケーション構築が根本
 - 地域防災計画等で災害時の行動をあらかじめ合意

東日本大震災後に活躍したバスも ほとぼり冷めると・・・

被災地では・・・

- － 仮設住宅地域では重要な足
- － しかし多くの地域でクルマに戻ってしまった

東京では・・・

- － 計画停電によって電車・バスから自転車・徒歩にシフト
- － 発災対応・帰宅困難対策など課題山積

地域公共交通には以前から
「静かな津波」が押し寄せていた！



岐阜県白川町・東白川村 (世界遺産の白川郷<白川村>で はない)

- ◆ 山間地域。4つの谷を1日数便のバス(民営、町村全額補助)がJR駅まで走り、主な集落で通院通学や来訪が可能だった



- ・ しかし運転士が定員の半分以上しか確保できず、2016年4月に大減便、土休日は全面運休に
- ・ 2つの谷で高校通学不可能に
- ・ タクシーも1台しかない
- ・ すでに県内トップの人口減少。町内唯一の高校も閉校

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、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が目立つ)
- ・ 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はなかなか果たせない(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)
- 一番大事なのは、子どもが自由に動けること
- 子ども1人でも友達同士でも使える移動手段が必要
- ※もちろん、高齢者や来訪者にとっても必要
(3Kサポート:高校生・高齢者・観光客)

(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

- ・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」が自由にできないというのは健全か？
「いざというとき使える」「つながっている」という安心

「おでかけ」しやすくすることは、
生活を、そしてリアル地域を「いきいきわくわく」にするための方法の1つ
やるなら「乗って楽しい」「降りても楽しい」を目指す必要

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」を提供することで、地域のQOL(Quality Of Life)を
高め、安心安全を守り豊かさを増進させてこそ存在し続けられる

「いまは乗らないけど、将来クルマが 運転できなくなったら利用したい」 という声をよく聞きますが・・・

- ・公共交通よりクルマの方が便利で使いやすいから使っているのが現状
 - －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
 - －一方、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、バスを利用できるのか？
 - －バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？

**結論: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
はすがない。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
 - －そうすれば、年老いても健幸(健康+幸福)のままでいられる(PPK
にもなる)
- (ここが一番の狙いどころ。ここを掘り起こすと大きく変わる)

「使いやすく
それゆえに多くの方に
乗り合っていただけ
困ったときでも支えてくれる
公共交通づくり」は
今後の日本が生き残っていく
ためにとても重要なもの
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

みんな勝手なことばかり言っている間に・・・

**地域公共交通は超高齢化日本を救うきっかけになる？
しかし長年続いてきた「負のスパイラル」**

- ・利用者 「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
- 互いに話し合っ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？

「普通の路線バス」だってみんなで頑張ればよくできる

豊鉄バス レイクタウン線

(愛知県豊橋市)



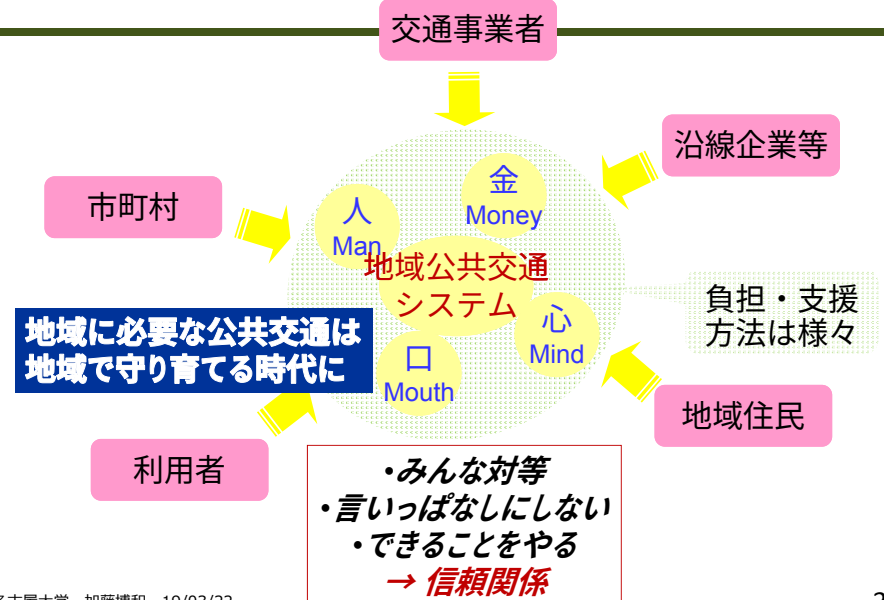
- ・豊橋鉄道大清水駅(終日15分ヘッド)から南に2~3kmの住宅団地。坂はない
- ・自動車メーカー社員・家族が主に居住
- ・利用者減のため存続困難に
- ・地域でバス存続運動が盛り上がり、定期券・回数券集団購入(自治会の補助)や利用促進の取組
- ・事業者も路線見直し(さらに南のレイクヒルズに乗り入れ、駅北のショッピングセンター<豊橋南プラザ>に昼間帯乗り入れ、団地内フリー乗降)など)
- ・市はこれら活動をバックアップ
- ・危機に陥って10年近く経つが現在も存続

**これがホンモノのコミュニティバス
(自治体バスとコミバスは全く別物)**

名古屋大学 加藤博和 19/03/22

36

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



名古屋大学 加藤博和 19/03/22

37

「一所懸命」成立の前提条件

～「新しい公共」言うだけなら簡単ですが、待っていてもできません～



- 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
- ④主体間の利害関係を調整する
コーディネーター
(当初はインタプリター)

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性
何かをするために腹を割って話をし、分かり合う

名古屋大学 加藤博和 19/03/22

38

名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立てした「地域参画型」公共交通

豊橋市川北地区
「スマイル号」
(16/01/13運行開始)



- ◆名張市: 地域バス「国津」04年9月、「錦生」08年4月、「薦原」7月、「緑ヶ丘」09年4月、「美旗」12年4月
- ◆伊賀市: 「比自岐」03年11月(09年4月有償化)、「神戸」18年7月
- ◆松阪市: コミュニティバス「黒部・東」06年7月、「機殿・朝見」08年7月、「飯高波瀬森」10年4月、「嬉野」11年8月、「三雲」12年10月
- ◆豊田市: 地域バス「高岡」00年9月、「水源東」「保見」07年9月、「旭」10月、「藤岡」08年4月、「小原」09年4月
- ◆岐阜市: ギふっこバス06年10月4路線、08年6月4路線、09年6月2路線、10年9月1路線、12年9月1路線、12年10月1路線、13年9月1路線、14年9月2路線、15年9月2路線、16年9月1路線
- ◆一宮市: 生活交通バス「萩原・大和」「千秋」07年11月
- ◆関市: 地域バス5地区で09年4月
- ◆岡崎市: 「下山」09年3月、「形埜」09年11月、「宮崎」09年12月、「豊富」10年3月
- ◆豊橋市: 地域生活バス・タクシー「東部」08年7月、「北部」10年10月、「前芝」「南部」13年10月、「川北」16年1月
- ◆津市: 「高松山」13年1月、「二俣」15年2月、「上佐田」15年12月

名古屋大学 加藤博和 19/03/22

39

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
（地域の実情に応じた）
（※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査）

事業者へ委託する
こととなった場合

事業者によること
が困難な場合

つまり、地域公共交通会議は、
一般路線バスも含めて
ホンモノのコミュニティバスへと
進化させるための作戦会議
→さらに活性化再生法の協議会
は全モードに拡大

「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）

40



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

41

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）

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網の形成に資する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

42

おでかけ環境の「調整」「組織化」 「欠損補助」「委託運行」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
 - 「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（調整・意識共有の「場」づくり）
- ・ 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

「地域公共交通網形成計画」にはこれを書く

43

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・企画の仕掛けとPR
- 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

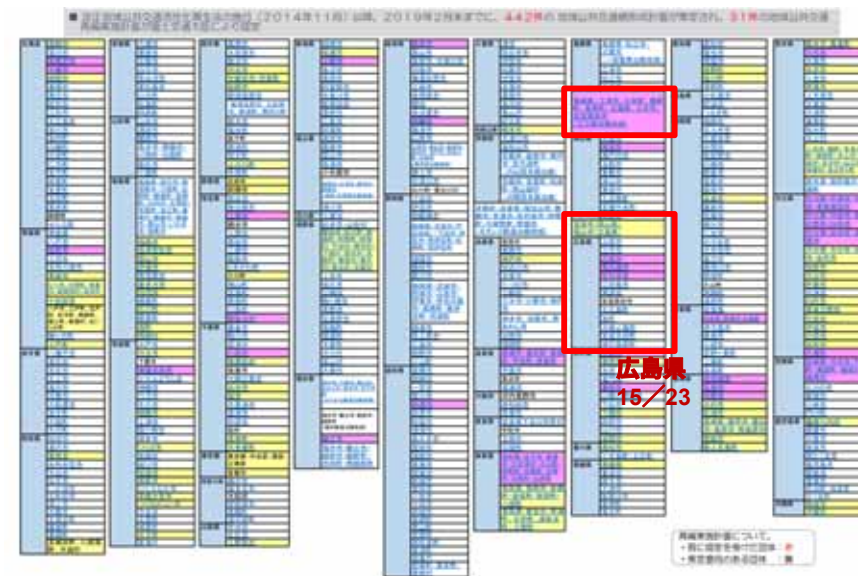
- 「心地よい移動」をどう提供するか

「地域公共交通網形成計画」にできるかぎり書いてもらう

名古屋大学 加藤博和 19/03/22

44

地域公共交通網形成計画策定状況（平成31年2月末現在）



全国で442件(1741市区町村)

名古屋大学 加藤博和 19/03/22

45

統合型予約配車決済システムへ

～乗換検索・デマンド交通予約・タクシーアプリ（決済含む）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、決済もできるシステム
→ MaaS (Mobility as a Service)

導入のメリット

- ✓ 普段利用しない人でも分かりやすい
- ✓ 需要に応じた運行が可能
- ✓ 混載等による効率化が可能（相乗り等）
- ✓ オペレーターを通さなくてよい（通してもよい）

車両の現在位置が把握できる

ボタン1つで予約・配車可能

実際の活用例



名古屋大学 加藤博和 19/03/22

46

「マーケティングが公共交通を救う!!」
より使いやすく分かりやすい公共交通への進化を目指し、今、立ち上がる!!

公共交通マーケティング研究会

長年数値を付けてきた日本の地域公共交通が、いま見直されつつあります。しかし、多くの方に利用されるようになるためには、現状のままではダメで、路線やダイヤも、PRのしかたも、大きく見直していかなければなりません。また、ITや自動運転といった新しい技術もうまく活用していく必要があります。

問題は、「公共交通改革」のために必要なノウハウが関係者間で広く共有され、レベルが直上げされる機会が極めて少ないことです。各自が勝手にバラバラに動いているだけでは、公共交通サービスが社会の期待に応えることはできません。

そこで我々は立ち上がりました! 日本の地域公共交通に響かないのは「マーケティング」がとてつもない。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目指すビジネスモデルをつくりあげ、絶えず改善していく活動です。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、公共交通マーケティング研究会を発起しました。

公共交通事業者の皆様、そして事業に関与する（したい、しなければならない）皆様が、「マーケティング」の発展を促し入れてよりよい公共交通をつくっていく活動ができるように、ノウハウや取組の情報交換と情報発信、そして現場の改善と社会へのインパクト波及を目指します。この発想にご賛同いただける皆様、ぜひ一緒に取り組まいませんか!

活動 会員は明確には定義しない予定で、行事の参加も自由です。すべての行事は毎回、参加者の持ち寄りで行うこととし、参加費等は都度変化する。
企画・運営は、アドバイザーのご指導ご協力の下、ボランティアで参画する幹事（立候補大歓迎）が行っています。

研究会 年6回（約2か月おき）、全国各地で行う予定です。毎回トピックを決めて集中的に勉強や議論をし、理解を深めるとともに、それぞれの現場での活用を考えます。

アイディアソン含め 年1回程度、全国のどこかに行き、そこでの公共交通について参加者で課題点を洗い出し、対応策をみんなで提案します。当該地域・事業者がその提案を取り入れることはもちろん可能（したがって誘致も大歓迎）です。参加者が自身の現場に持ち帰って活用することもできます。

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

名古屋大学 加藤博和 19/03/22

47

岐阜県白川町・東白川村 地域公共交通システム

2018年10月1日スタート

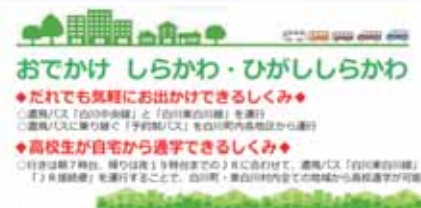
- ・路線バス事業者
 - ・タクシー事業者
 - ・住民ボランティア
- がタッグを組んで、高校通学・高齢者移動をカバー
(もちろん、どなたでも使えます)



名古屋大学 加藤博和 19/03/22

身近で便利な公共交通を目指して 白川町・東白川村の新しい公共交通がよいよスタート

白川町・東白川村では住民のみなさんが円滑にわたって、安心して暮らすことができるように、日常の移動手段を確保することを目的とする「白川・東白川地域公共交通網形成計画」を策定しました。
策定後、平成30年10月から新しい公共交通の仕組みがスタートします。地域・事業者・行政が三位一体となり「作り」「守り」「育てる」仕組みづくりを目指します。



皆さんにお伝えしたいこと

1. 「おでかけの足」がまともにならないところは真っ先に人口減少し滅びる！
2. 「おでかけの足」を「地域自ら」先導して「つくり」「守り」「育てる」のは今や当たり前！
3. 「おでかけの足」づくりを「地域みんなで進める」ことで地域は魅力的になる！
4. そして、日頃からそういう取組を全体で行うことができ、意識が共有されている地域がsustainableでresilientとなる！

そのために、皆さん、前を見て進みましょうよ！

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: buskato

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応などに、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とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！

(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・学識経験者等、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>