第29回 地域バス交通活性化セミナー
「持続可能な公共交通ネットワークの
再構築を目指して」（2025/02/28）

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

わかりやすく効率的で気兼ねなくおでかけできる地域公共交通ネットワークづくりのコツ

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
岐阜県(多治見市)出身！　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手段」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！

最近よく聞くSDGs
「S」は「持続可能性」

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

この17の目標（Goals）の下に169のターゲット（Targets）がある

公共交通の必要性はSDGsで明示

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

11.2（まちづくりの2番目）

SDGs 未来都市 岐阜市

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では169のtargetをすべて達成しなければならない
（好き嫌いとか得意不得意ではない。
2030年が修了年限。「不可(F)」が1つでもあると除籍確定）
SDGsに取り組んでいる自治体なら、当然、上記11.2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」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大改正、**2020大改正**、2023大改正**)**

- 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　軌道経営者（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

地域公共交通によって確保する「地域旅客運送サービス」が提供するべきもの

地域交通法　第一条「目的」

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くべきか
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

地域のインフラ！

- 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

「だれでも気兼ねなく」をはき違えない！

- 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。不足が深刻な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
（呼べない。補助金が足りない。「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
このことを地域にしっかり理解してもらうのが出発点

AIオンデマンド乗合交通がいまいち冴えない理由
Artificial Intelligence

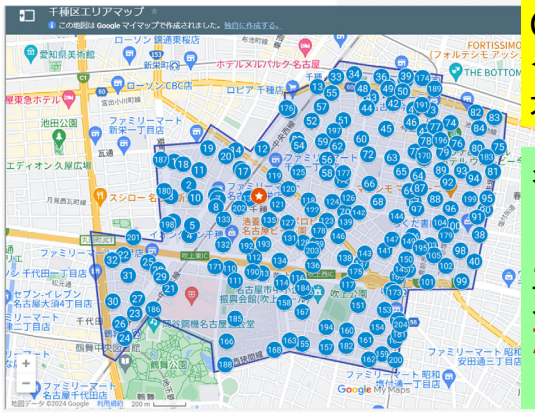
- AIは乗り合わせやルートを決めるのが(人間より)得意?
  → みんなバラバラな時間・発着を予約すると、うまく乗り合わせをつくれるのは注文の密度が高い都市部だけ。また、現状はまだ人間の方が上手
  → 運転手もAIが言う通り走ればいいというけど、そんなことを長時間やれるものではない

- 乗り合わせが起こるから、クルマも人も少なく済んで安い?
  → 起こらないとタクシーと変わらないので、安くならない(専属運転手付き自動車)
  → 安くなるのは公的補助を入れているから。その額は1人あたりだとバスより高くなることが多い(乗り合わないから)
  → 注文が増えるほど補助は多額になる(定時定路線ならば、便数固定であれば減る)
  → 長距離利用されると注文を受けられなくなる(希望時刻に動けない。予約を断られる場合もある)。補助を払えたとしても、運転手不足なので台数を増やすのは限界がある(予約がとれた一部の人だけ得、あとは不幸に)
  → そのため、狭いエリアで運行する例が見られる(mobi・大阪メトロなど)が、用途が限定されるし、すぐ来てくれないと使ってもらえない

- その一方で、バス・タクシーは割高と感じるため、滅びてしまう
  → オンデマンドに補助を払えなくなれば、公共交通がなくなってしまう

電話やアプリで簡単に呼べる
乗合型移動サービス
mobi Community Mobility

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、最適なルートを効率よく、あなたを目的地へとお送りします。



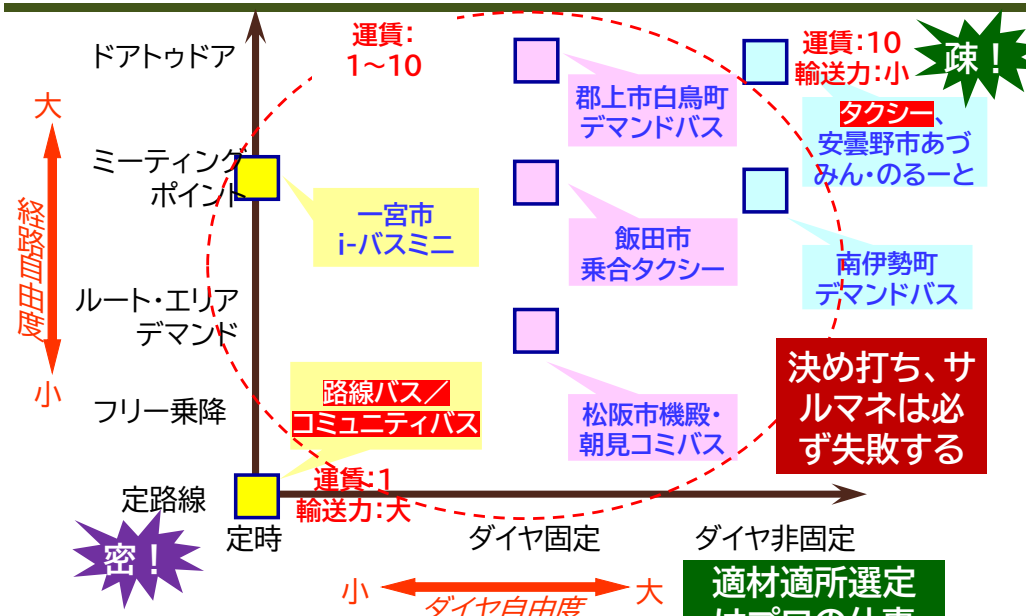
Community Mobility(株)<Willer+KDDI>が提供するオンデマンド乗合交通サービス

名古屋市千種区千石・千種学区(大都市中心部)で、エリアを2km四方にとどめ、乗合率や収支率は地方部より高いが、**運賃だけでは損益分岐点に達しない**
→ 公的補助・協賛金が必須

サブスク(定額乗り放題)が基本

それでも、3年間の21条運行(実証実験)を経て、2024年12月6日から4条(協議路線)移行

「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。マッチングでき高利便なものを選ぶ-



地域公共交通はnetwotk=網で機能する

- 大まかにはザル → 鉄軌道
- その次はアミ → バス
- さらにはろ紙 → タクシーや自転車

いろいろなサイズのネットで、
大まかなものから細かいものまでをより分ける

→ いろいろな交通機関を適材適所に配置し結びつけ、いろいろな移動を効率的に確保する

→ つまり、「おでかけ」サービス

クルマは自由自在で快適
しかし効率は悪い。地方部ではそれでいいが、
都市部では渋滞など非効率

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

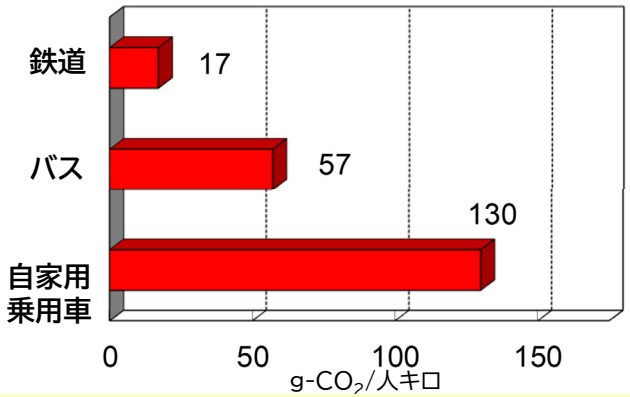
せっかくの土地がもったいない
体がなまって健康にも悪い
CO_2もたくさん出る
そして運転手がたくさん必要
正直、かしこい行動ではない・・・

都市部では
需要をまとめ
乗り合う
しくみが必要

乗用車と乗合交通で CO_2排出量はどれくらい違うか？

車両走行に伴う人キロあたりCO_2排出量（2019年、全国平均）

国土交通省資料



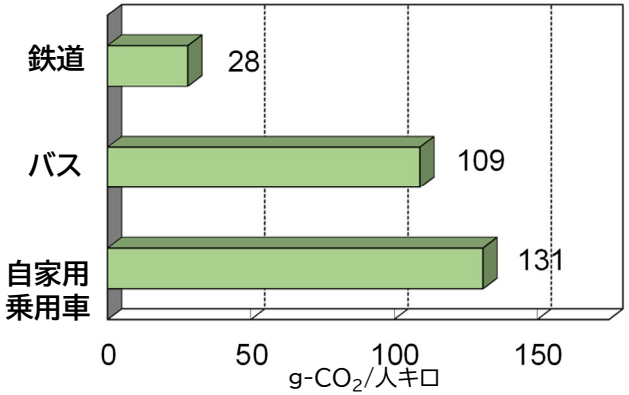
- 個人が自動車から乗合交通に乗り換える場合はこの値でよい
- しかし、転換してもらうために本数や路線を増やす（供給を変える）場合、この値は変化
- 逆効果の場合も（建設時排出卓越、ガラガラ）

➢ **たくさん乗り合うことではじめて効果が現れる**

乗用車と乗合交通で CO_2排出量はどれくらい違うか？

車両走行に伴う人キロあたりCO_2排出量（2020年、全国平均）

国土交通省資料



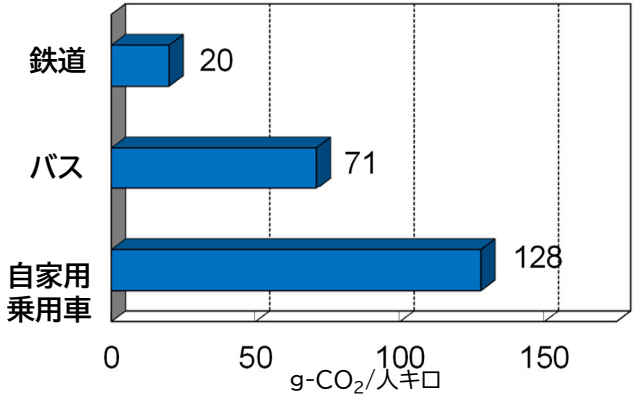
- コロナ禍で乗合交通の輸送密度が低下（乗客減、本数変わらず）
- 一方、マイカー（自家用乗用車）は走行量が減少（１台当たり乗車人数は安定的）

➢ **たくさんの人が一緒に動くときに乗合交通は有利となることの結果**

乗用車と乗合交通で CO_2排出量はどれくらい違うか？

車両走行に伴う人キロあたりCO_2排出量（2022年、全国平均）

国土交通省資料



- まだバスは以前の水準に戻っていない

➢ **たくさん乗り合うようにするために必要なことを考え、実行する必要**

「まちのにぎわい」と乗合公共交通

- 乗合交通機関は、「同一方向に」「まとまった」交通需要がないと存在し得ない。

（交通需要）＝（目的地の魅力）×（交通手段の便利さ）

※むろん、まとまっていた方が費用対効果が高いし、CO_2排出も少ない。スペースも少なくて済む

→ さらにSDGs達成にも貢献！

- 乗合交通機関のないまちとは？
  - 魅力ある（つまり、「にぎわい」のある）場所がない（あるとすればクルマでは運びきれない）
  - 歩いて鑑賞するに堪えない景観に陥る（運転手は景色を見ないので）

「公共交通が維持できない」＝「にぎわいがない」＝「個性がない」＝「まちが衰退する」

ただし「乗合＝密（不快）」→「ほどほどに密で快適」へ

中日新聞2022年9月5日朝刊1面

広告会社も2600万円提供
組織委元理事の知人会社に

人手不足 バス運転手疲弊
平均53歳 長時間労働も深刻

中日新聞

賃金・労働条件とも他業種に劣り、若年が入らない

コロナで仕事がなくなり多数の離職、コロナ後も戻ってこない

完全自動運転（AI運転）は現在「仮免許練習中」

- 専用路での単独走行なら問題なく走れるが、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で、早く二種免許並みになっていただくことが必要。そのためにも路上教習をたくさんやっていただかないといけない

ところで、「乗客が運転しなくていい」のは、人間運転もAI運転も同じですよね！

ライドシェアが最近はやり？でも、昔から思っている根本的な疑問があるんですが

- 「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？

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

優良な「運転者確保」のために いま、地方で必要なこと

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（高卒後すぐ働けないから）
- 技量と知識が必要なのに、それを授ける学校がなかった
  - ✓ 調理師や理・美容師、整備士の学校があるのに、職業運転者はない
  - ✓ 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・接遇マナー・自動車整備士3級など、関係資格をとって卒業でき、すぐに運転業務に就けるように（関係機関が組んでヴァーチャルで学校をつくるのが現実的）
  - ✓ 高校卒業後1年は公共ライドシェア担当などインターンとなる手も
  - ✓ 授業料を安価にする代わり、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？）の整備が期待

■ なお、都市部・観光地ではデマンドレスポンス（可変料金）をやらないとピーク対応不可

車両効率の向上が重要
-適材適所に努める-

- 乗り合わせる
  - 乗車率の高い大量輸送（幹線公共交通）が効率的
  - ガラガラのコミバス・路線バスはむしろ悪い
    ※幹線・支線システムも検討に値する
  - クルマは相乗り・P&Rを奨励（1人・短距離なら自転車へ）
- 空車・迂回を減らす
  - 自家用車送迎は最悪（他の用事のついでならまだよい）
  - 回送・迂回の多いデマンド交通も悪い（タクシー・ライドシェアは工夫がないと非常に悪い）
- 渋滞をなくす
  - 燃費・エネルギー消費原単位が悪化（ハイブリッド車である程度カバーできる）

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・CO_2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**

※基本がわかっていないとデータも宝の持ち腐れ

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？

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

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)

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?)
専用道・廃線跡である必然性もない

Mass Transit（大量乗合輸送：鉄道・乗合バス）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

経費・人員減 & 利便性増

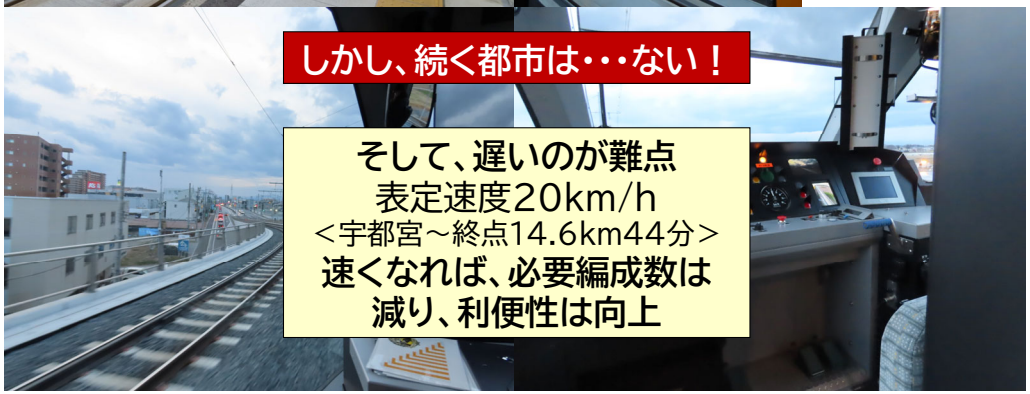
大量輸送
（省土地・低炭素）

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>
速くなれば、必要編成数は減り、利便性は向上

実は、日本にはLRTがたくさんある

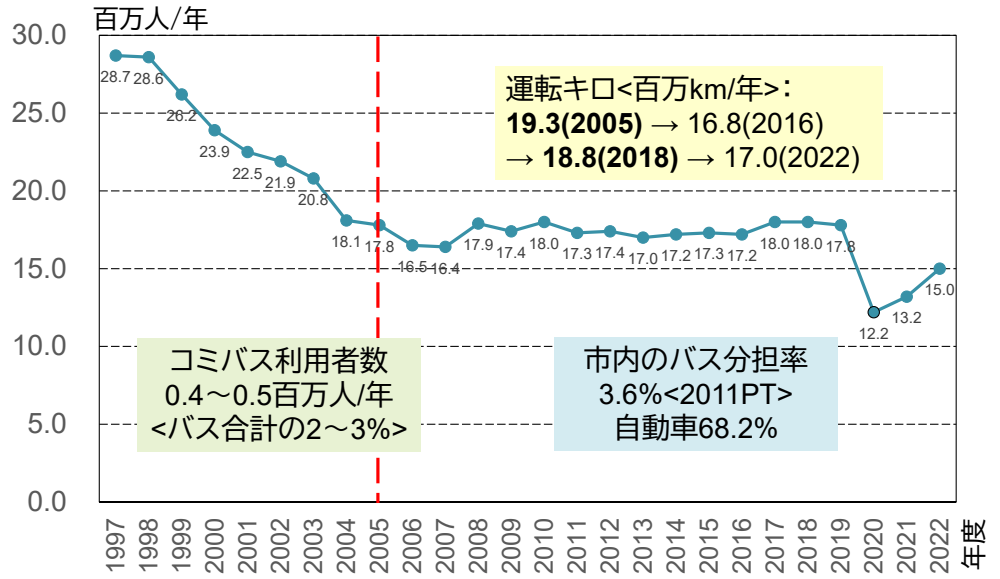
豊橋鉄道渥美線の場合
- 表定速度31km/h
  (富山港線は24km/h)
- 駅間距離1.1km
  (0.6km)
- 昼間運行間隔15分
  (15分)
- 全駅バリアフリー
  - 渥美線はサイクルトレイン実施(土休日は終日、平日は10～14時台)
  - **日本でLRTと呼ばれている路線と同等以上**
  - **もっと速く走れたら・・広まったら・・**

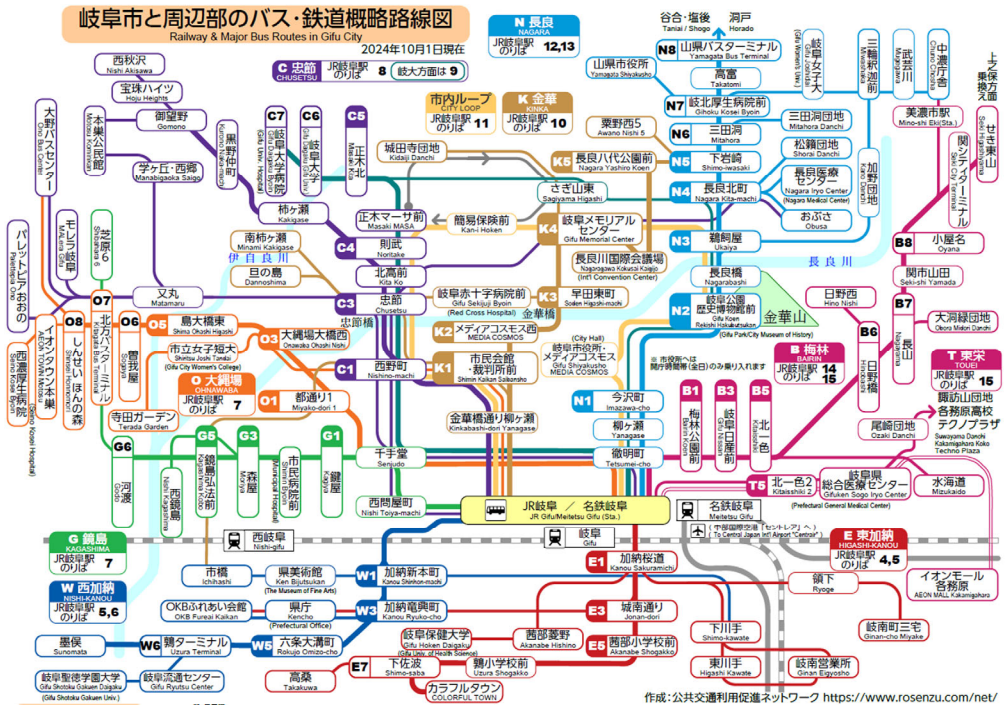
中核市クラスのMass Transitはレベルアップが必要

- **路面電車**：速達・定時性が劣る。混雑が激しい。車両が古く電費が悪い。郊外と直通しない
  - ➢ LRT化、すなわち高速化（優先走行、軌道改良、専用軌道化等）、遅延防止、編成増が必要
- **バス**：郊外と直通するが、定時性が確保できず、利用の多い幹線区間は多数運行し効率性が低い
  - ➢ 幹線のBRT化、郊外低利用区間のフィーダー化、JR・民鉄線との結節強化が必要
- **JR**：都市鉄道として物足りない
  - ➢ 高速化、高頻度化が必要

その上で、事業者横断ダイヤや完全ゾーン運賃導入で公共交通網一体化（共同経営そして運輸連合へ）

岐阜市内の路線バス(コミバス含む)利用者数の推移





公共交通利用促進ネットワーク（私もメンバー）作成　*https://www.rosenzu.com/gifubus/*

2007年3月、JR岐阜駅北口バスターミナル供用開始
それまで分散していた駅周辺のりばがすべて集約

駅・バスターミナルは地域のゲートウェイ（玄関）

- 改札を出たら正面に
「この駅を出ると
こんないろんな楽しそうなところに行ける」
ということがわかる表示が必要

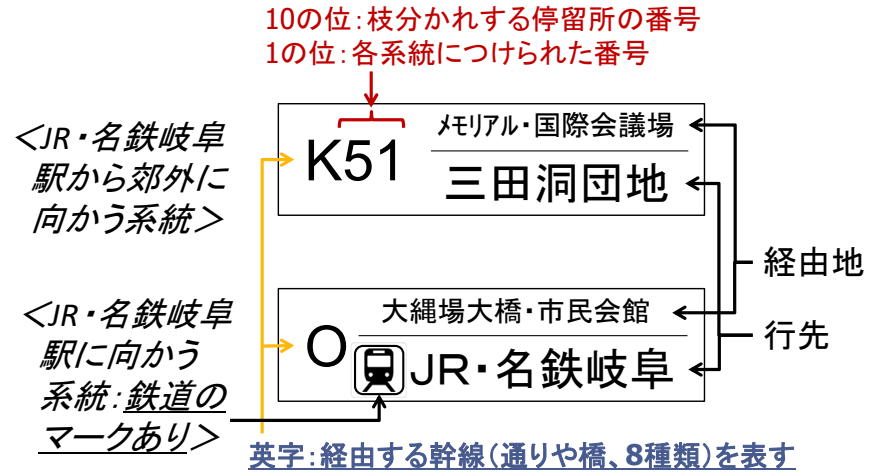
- 当然「どうやって行くか」が分かるようにしておくことが必須

➢ これこそが、最初の「おもてなし」

※地元民は駅を外（まちの側）から見る
来訪者は改札を通る手前（駅の側）から見る

2008年4月、行先番号導入（私の提案から7年かかる）

バス前面の方向表示の例



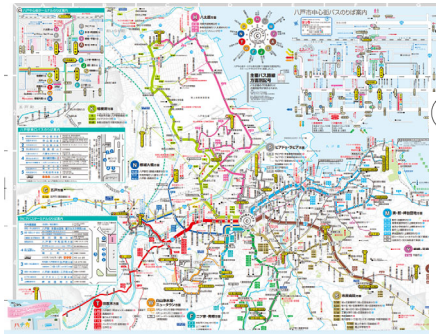
案内の一貫性確保

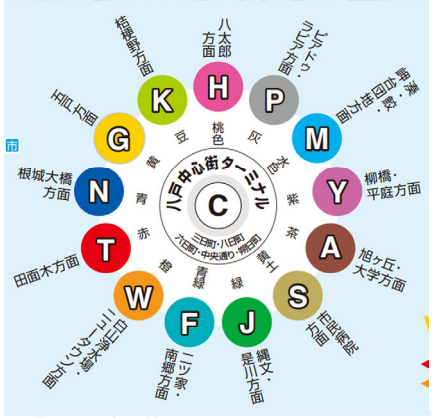
- JR・名鉄岐阜駅BTの各のりばへの系統割り付けを、行先番号（つまり方面）と整合
- 車両LED方向表示、停留所看板・時刻表・系統図、総合案内板、配布時刻表・バスマップでの、経由停留所統一および行先番号表示

→ **複雑な路線をどう案内するか**から**案内しやすい路線にどう変えていくか**へ展開

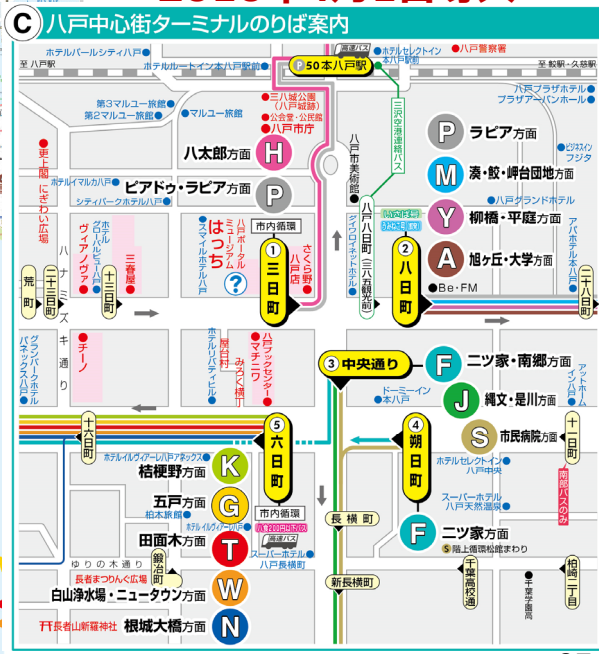
→ 行先番号による**幹線の明確化**が、**連節バス導入**や**幹線・支線システム（地域主体型コミバス20路線）**につながる

→ その後、**行先番号ルールが路線再編ルールに発展**





八戸市：行先番号を2010年4月1日導入

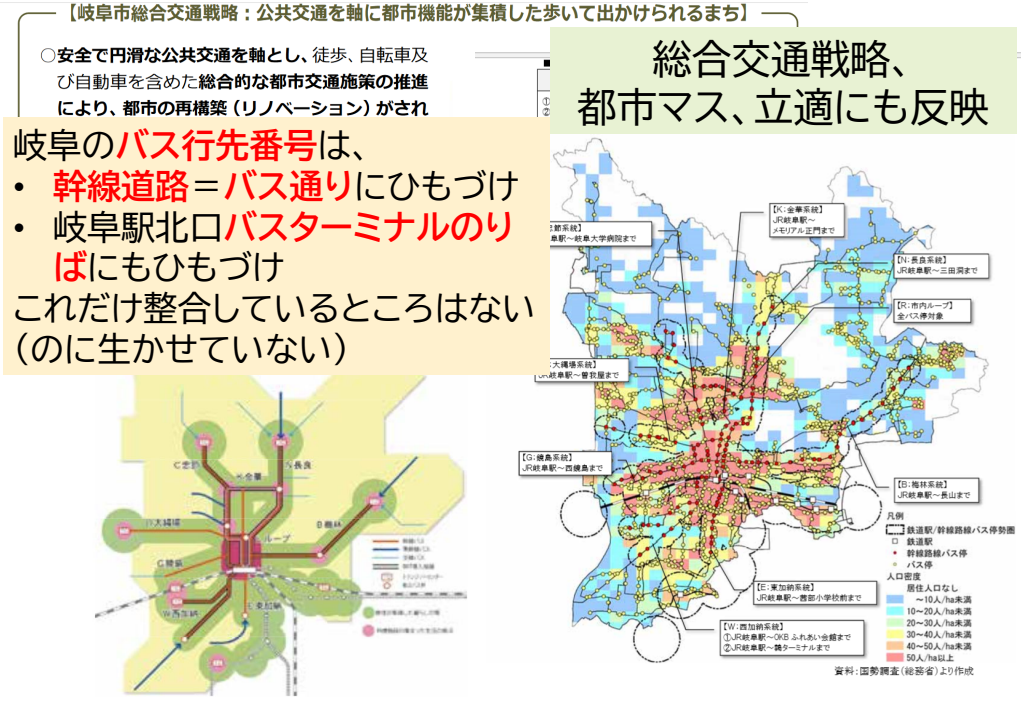


とさでん交通（高知）の行先番号導入（2014年10月1日）

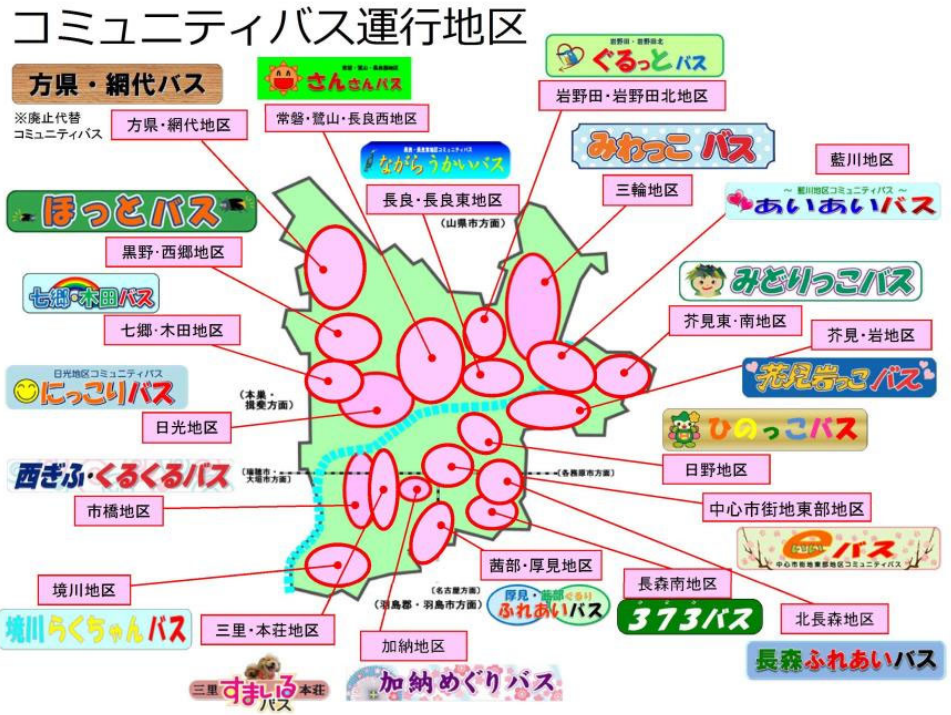
バスレーン、PTPSを幹線に集中導入

岐阜市型BRTという言葉は謎だが（笑）

各停は表定速度12～15km/h
全国各地の路面電車も同等



図－総合交通戦略での集約型都市構造の形成イメージ



地域住民組織が主体的に企画するコミュニティバス

岐阜市芥見東・南地区「みどりっこバス」

（2008年6月1日運行開始、日本タクシーが運行）

•地域住民：「運行協議会」をつくり、路線・ダイヤ・運賃などを自ら決定。利用促進活動も実施

•市：存続基準・補助上限を設定の上で運行支援・事業者選定

•イメキャラを作成。バスにとどまらず地域のキャラクターに成長
•ダンスの会、歌声喫茶など自主イベントを企画
•車内ボランティア（40名）による乗降支援や案内など
→「マイバス」を守り育てることで、地域を守り育てる

「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

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・サービス)

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

新潟交通「萬代橋ライン」2015年9月5日運行開始

路線分割と乗継拠点整備を実施

区間別本数や遅延を適正化し、人員を効率化

しかし、基幹区間の速達・定時性向上（本当の意味でのBRT化）はできず、乗継が不便という認識も広がる

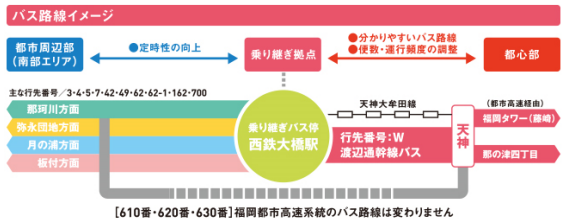
西鉄バス「渡辺通幹線バス」 2015年11月2日運行開始

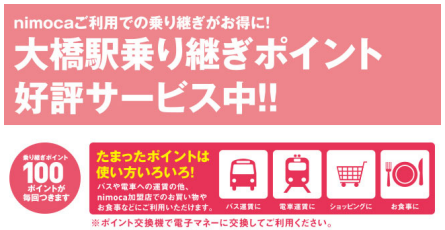
路線分割と乗継割引（ポイント付与）を実施

西鉄大橋駅で
都心／郊外の路線を分割

- **遅延削減**
- **都心部の過剰本数を適正化**
- **運転士不足対応、環境負荷削減**

→乗継による不便・運賃上昇を緩和するため、ICカードnimoca利用で100ポイント付与(乗り継がない時より安くなる場合も)

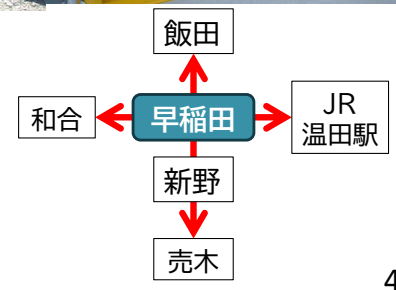


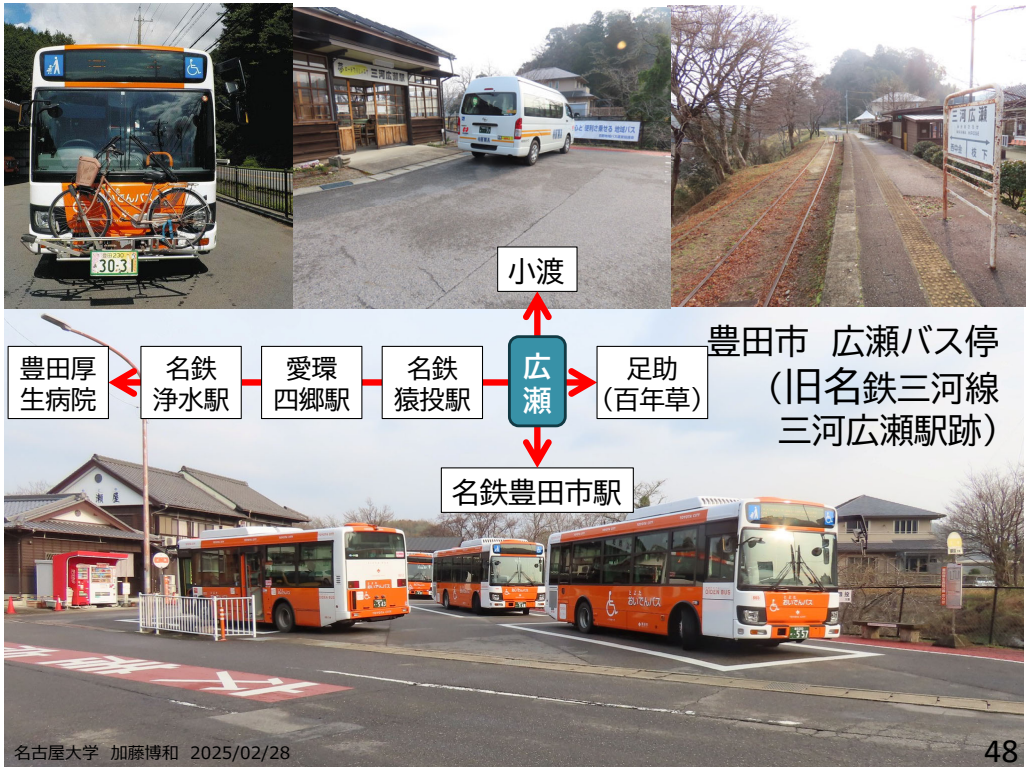


（西鉄ホームページより）

写真：福本雅之氏

乗り継ぐならこれがベスト!
（長野県阿南町早稲田にて昔行われていた）





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

乗継拠点にはいまどき
このくらいの設備は必要
WiFi、電源、テーブル、明るく外からよく見える
座る場もなく立たせているようでは論外

豊橋鉄道
三河田原駅
最終バスは
2125発

統合型検索予約配車決済システム

「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使っていけるしくみ ・・・ これが狭義の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運行で最適解）*
- ✓ *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、「乗換検索」「タクシー・オンデマンド交通予約」「キャッシュレス決済」はそれぞれ、すでにスマホでできるので、ローカルなものは無意味

MaaSは「公共交通網形成」（シーズ）を「旅客運送サービス」（ニーズ）に変換する

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

「バラバラ」を「1つのサービス」に。でも、あくまで手段

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

これこそ地域公共交通のアウトカム

本質的に大事なのは、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

国土交通省近畿運輸局：クロスセクター効果「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」https://wwwtb.mlit.go.jp/kinki/content/cross_sector_leaflet.pdf

- 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（検討すること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がられるものに

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！」

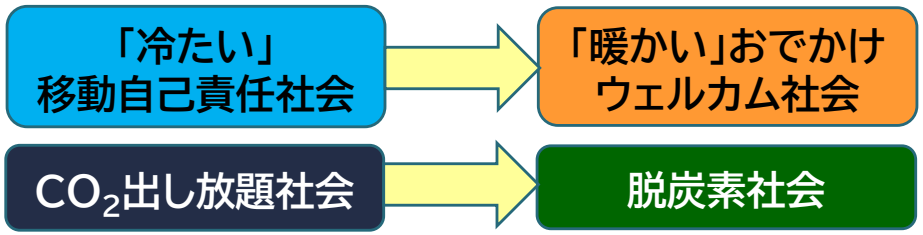
保険料と自己負担の割合をどの程度にすべきか？
これだけの負担をして公共交通を運行する意味があるのか？

→ 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

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



万が一(笑)、自分が岐阜市を担当したなら・・・

- 路線バス/コミバス分化はできても全く進んでいない、トランジットセンター（モビリティハブ）整備を特定地点に絞る
- 230円均一区間境界部をモビリティハブに、P&R・C&R充実。市外路線はここから岐阜駅まで特急運転
- 幹線への連節バス投入と速達性・定時性向上で人員・車両を効率化し、利便性も向上
- 幹線・支線乗継は直通より安くする
- 支線（コミバス）各線のモード適正化とMaaSでのサポート
- バス幹線区間を「バス通り」としてイメージング
- 若年からの運転者養成システム整備と待遇改善
- 岐阜市民全員が1日5円ずつ払えば年間7億円。これで運転者の待遇改善、そして交通の大充実が可能

名古屋大学

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

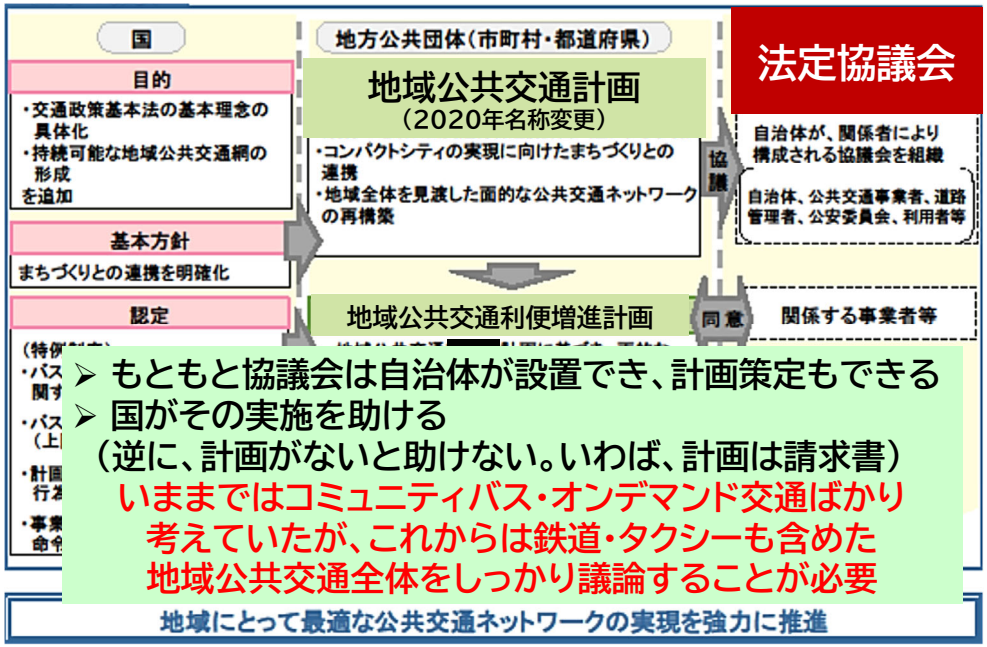
みなさん、ぜひ、地域公共交通を、そして地域を、
日本をよくするため、いまこそ決起しましょう！

"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、
CO_2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

地域交通法の大枠



- もともと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）

いままではコミュニティバス・オンデマンド交通ばかり考えていたが、これからは鉄道・タクシーも含めた地域公共交通全体をしっかり議論することが必要

改正地域交通法等 2023年10月1日施行

3つの共創
「官民」「交通事業者間」
「他分野」

ローカル鉄道維持改善での法定協議会活用、法定計画位置づけ
＜大半の報道がこれしか扱っていない＞

公共交通をインフラと位置づけ公的資金活用（社総交）
エリアー括協定による長期間サービス保証を国が支援（現在はバスのみ）

協議運賃を鉄道・タクシーに拡大
バスとの共通・一体化も可能

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」確保計画の確立
- 「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が大事）

・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
- 「計画」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

（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