

2026年7月17日

第32回 地域バス交通活性化セミナー
「運転手確保」と「リ・デザイン」に
よる沖縄県内バス交通の活性化



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

貴重な担い手を活かしつつ
利便性を高めるために
公共交通はどう
リ・デザインされるべきか？

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附属
持続的共発展教育研究センター長・教授
(一財)中部貸切バス適正化センター会長
加藤博和

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
4. 交通に係る環境への負荷の低減

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るべきか
具体的に考え(続け)ることが必要

コロナ禍で激減した公共交通利用は

まだ多くの地域で(もともと予想された

自然減を考慮しても)戻り切っていない

しかし、運転者はそれ以上に戻っていない

そんな中で・・・

「運賃収入だけでは商売にならない」

地域公共交通の存在意義

とは何でしょうか？

「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＞）

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**。

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6～12月: 交通政策審議会地域公共交通部会 < **法改正検討** >
- 2026年1月: **第3次交通政策基本計画**閣議決定
- **2026年6月3日: 地域交通法改正案可決・成立**

基本は不変。「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！

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**

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**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**。

「権利」から

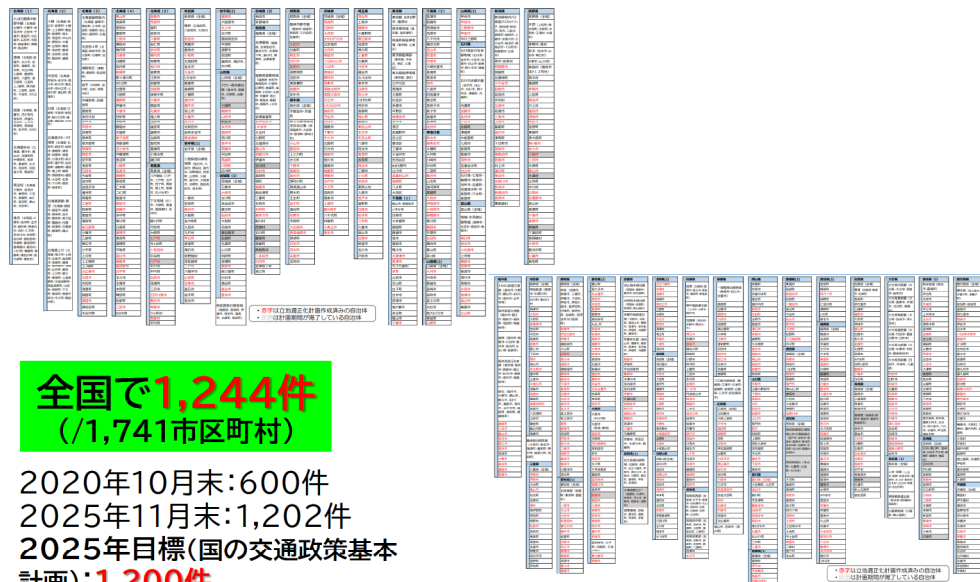
**2023年、国庫補助との連動化実施
(計画がないと補助が出ない)
→ 質の悪い計画が策定される恐れ**

2020改正後（地域公共交通

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**。

「努力義務」へ

地域公共交通計画<旧法の地域公共交通網形成計画含む> 策定状況（2026年3月末現在）



名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

8

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・地域は要望が陳情、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と

(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？)

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

9

公共交通でいま「旬」の言葉

『交通空白』解消

「地」「時間」「だれもが」

「担い手不足」

「プロ」「シロウト」

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

10

交通空白地域への解消へ官民連携組織...過疎地や観光地で 公共ライドシェア導入加速狙う

2024/09/04 05:00

2024年9月4日

読売新聞

政府は、公共交通機関を利用しにくい交通空白地域を解消するために、官民が連携して検討する組織を作る。自治体と新興企業などが連携して先進的な取り組みができるよう促し、財政支援も行う。今春解禁した日本版ライドシェアの普及も加速させ、全国の自治体で移動の足が確保できるようにすることを目指す。



斉藤鉄夫国土交通相

斉藤国土交通相が4日に開かれる政府の交通空白解消本部で表明する。政府や課題を抱える自治体のほか、航空や鉄道といった大手交通事業者、配車アプリや運行管理を手がけるIT事業者などが参加する。

国交省は交通空白地域として、タクシーが30分以内に配車されないなど、移動したい人が公共交通を白に利用できない過疎地を想定し

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

11

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、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

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

16

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**をしっかりと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

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

17

実践自治 Beacon Authority

自治体情報誌
[ディーファイブ]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専攻教授）

発想

子どもに聴き、子どもとともに考える防災・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学専攻教授）

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

2024年10月2日・

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>

編集

全て説明する時間はない
ので、読んでください

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

18

地域公共交通の重要性はSDGsで明示



169のうちの1つ
「11.2」(まちづくりの2)

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に取り組んでいる自治体なら、当然、この項目もしっかり確認、認識して、達成のための施策を実施していますよね！

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

19

「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？

「乗って楽しい」「降りても楽しい」おでかけを提供できる地域公共交通は「健幸」を実現！

「健康」 + 「幸福」

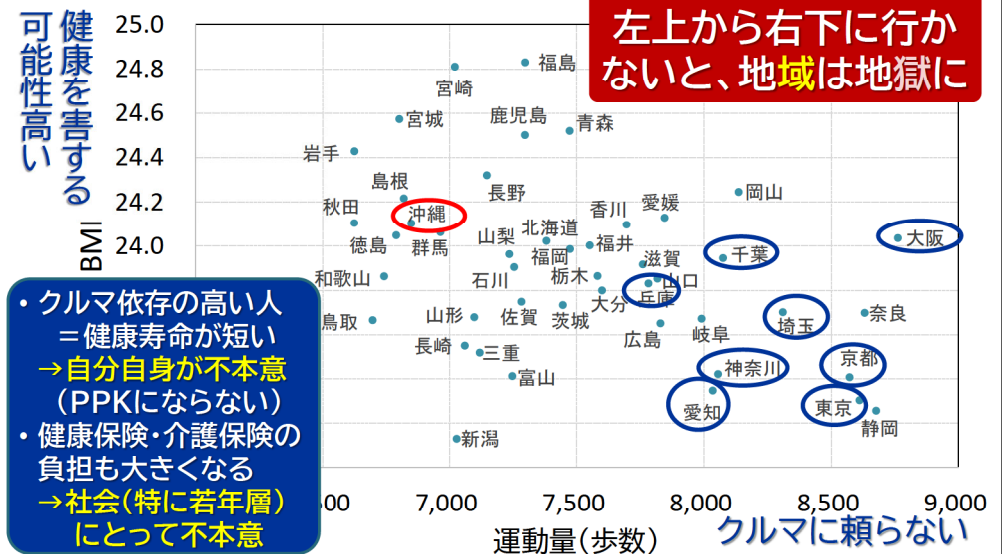
- 超高齢化社会に対応するために必須
 - ・ お年寄りになっても心身が弱らないようにする
 - ・ 弱ったとしてもできるかぎり自力で判断し行動できる
 - ・ クルマに頼らずとも生活でき、交通事故も防げる
- 子どもにとっても動きやすい環境づくり
 - ・ 保護者の負担軽減
 - ・ 子ども間のコミュニケーション促進、地域への愛着醸成
 - ・ 人口減少・高齢化の抑制

公共交通コアターゲット「3K」をまず押さえる
子ども<高校生>・高齢者・観光客
そして、みんなが安心して暮らせる地域へ

田舎ほど運動せず不健康・・・クルマ依存だから

歩数とBMIの関係(都道府県、2016、男性)

平成28年度国民健康・栄養調査



- クルマ依存の高い人 = 健康寿命が短い
→自分自身が本意 (PPKにならない)
- 健康保険・介護保険の負担も大きくなる
→社会(特に若年層)にとって本意

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)

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

乗らなくても恩恵を受けているのに、乗らないから払っていない人がいる

払ってもらうのは当然！その方法として税が有力

- 例えば人口数万人の自治体で、年間数千万円規模の欠損補助が必要となると、住民1人あたりで年間数千円、月間数百円、1日数~数十円 → 保険料
- その分、安い運賃で利用できる → 自己負担

⇒「1日たった数~数十円の負担で、地域の「おでかけ」をがっちり保障！」



「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

私が思う

「日本の公共交通で致命的にダメなところ」

- ✓ 「一体的な網(ネットワーク)」と「それがもたらすサービス全体(おでかけ保障)」を考えない(「モードごと」「事業者ごと」でとらえることが染みついている)
- ✓ 何にどう使えるかを「魅せる」発想とテクニックが欠如(一見さんお断り)
- ✓ そして「適材適所」の発想が弱い(有名どころのコピペが大好き)

まとめると、アウトカムを考えないで
見た目だけで評価してしまう傾向

利用者(運賃)・住民(税)・国(補助)に請求するために・・・
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請求書そのもの

「一所懸命」をつくりだすコーディネート

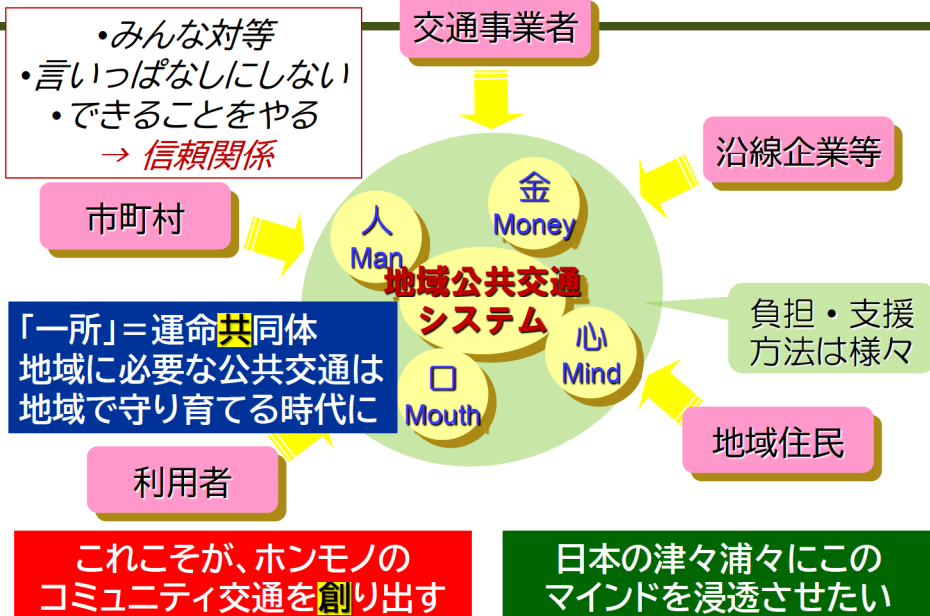


- ①公共交通を必要とする地域住民の願いや活動
- ②理解し下支えする自治体
- ③協力的であり、あわよくば新しいビジネスにしようとする交通事業者
→だけでは言葉が全然通じない
- ④インタプリター(翻訳)
→言葉が通じるようになればコーディネーター(調整)へ

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

「一所懸命」みんなでつくり守り育てる：これぞ共創



名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

28

「一所懸命」が有効な理由

- 地域公共交通をよりよいもの(適材適所)とするために、当該地域の主体的な参画が必須
- 地域が自ら考え、自ら責任を負うことで、身の丈に合った地域公共交通が作り出される
 - ・ 不採算だが地域にとって必要なサービスの維持に対する自治体・住民の「モラルハザード」解消(「お願い」意識からの脱却)
 - ・ 与えられるものと考えてはいけない
 - ・ 「マイ公共交通」意識の醸成 → 活動を通じた地域活性化
 - ・ 負担の意味を問い直し、効果を最大化するよう自ら努力
 - ・ 適材適所に完成形はない(自立的なPDCAサイクルの必要)

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

29

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)

<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)>

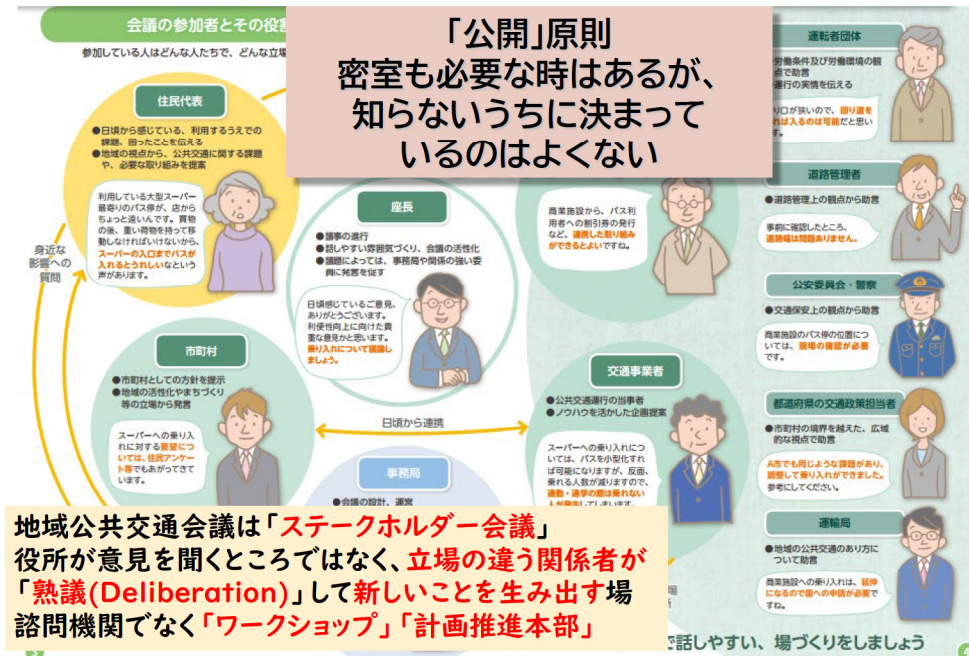
挙句の果てに「地域公共交通会議は時間がかかるから不要」と公言する首長がいる始末…

「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)

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

30



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

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

31

地域公共交通会議・協議会は 意見集めの場ではない

- ・ 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**を図り、**実際にリ・デザインを進めていく組織**
- ・ よって、**地域公共交通に関係が深いメンバーは必須**
たとえば**高校生や親、病院・商業施設等主な行先**

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

計画推進本部と言い換えるべき！

改めて、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

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



それによって、地域を持続可能とすること

単なる鉄道維持でなく、バスとの連携によって地域の移動を保障 明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会 (岐阜県恵那市、中津川市阿木地区 2008年3月設置)

ネットワーク

- 鉄道線：軌道整備、タイヤ見直し
- 地域参画：改善必要地区で地域組織による交通空白地有償運送導入

品質保証

- 地域全体で、**高校通学・総合病院通院・商業施設への買物を保証することに留意**
- バス：駅での接続に配慮
- 運賃：民営・市営バスを均一運賃に統一。
全線乗り放題1日券・定期券・75歳以上割引パスポート。明知鉄道1日乗車券で市営バス無料乗車可能

ブランディング

- イベント：住民への普及啓発、観光客呼び込み
- 案内：公共交通マップ・HP・GTFSから、駅・停留所掲示へ展開。コンシェルジェ設置(人・AIのダブルで対応)
- 総合路線図・時刻表、路線番号付与



Photo 恵那市役所



「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」

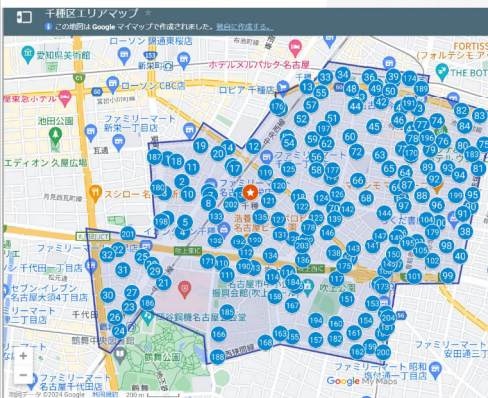
→ 当然、高コスト。足りていない運転手を贅沢に占有

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)

AIオンデマンド乗合交通はその克服をウリとしているが..

電話やアプリで簡単に呼べる

乗合型移動サービス



1 定額乗り放題プラン	2 回数券プラン	3 ワンタイムプラン
1人乗り 30日間 5,000円 家族 12月 500円 (+1人あたり)	5回分 1,400円 8回分 2,100円	大人 1回 300円 子ども (6歳以上12歳未満) 1回 150円 1回 0円

サブスク(定額乗り放題)が基本

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

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、お迎えに上がり、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>がアプリ提供
運行は名鉄交通第三(株)、(株)あんしんネットなごや<つばめタクシーグループ>が各1台

名古屋市千種区千石・千種学区(都市部):運行エリアを2km四方にとどめた
→乗合率・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

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条乗合に移行

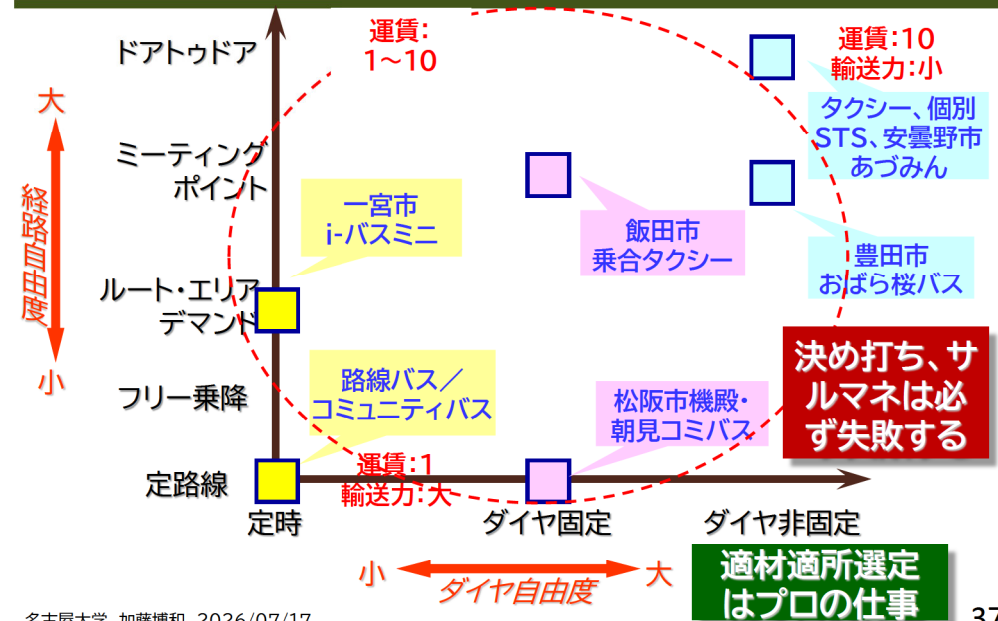
※採決で「障害者団体」は反対(障害者の利用が想定されないサービスだったから)
※しかし乗降時間がかかると効率低下

広告料・協賛金等も低調
→ 2025年12月末廃止

36

「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-



37

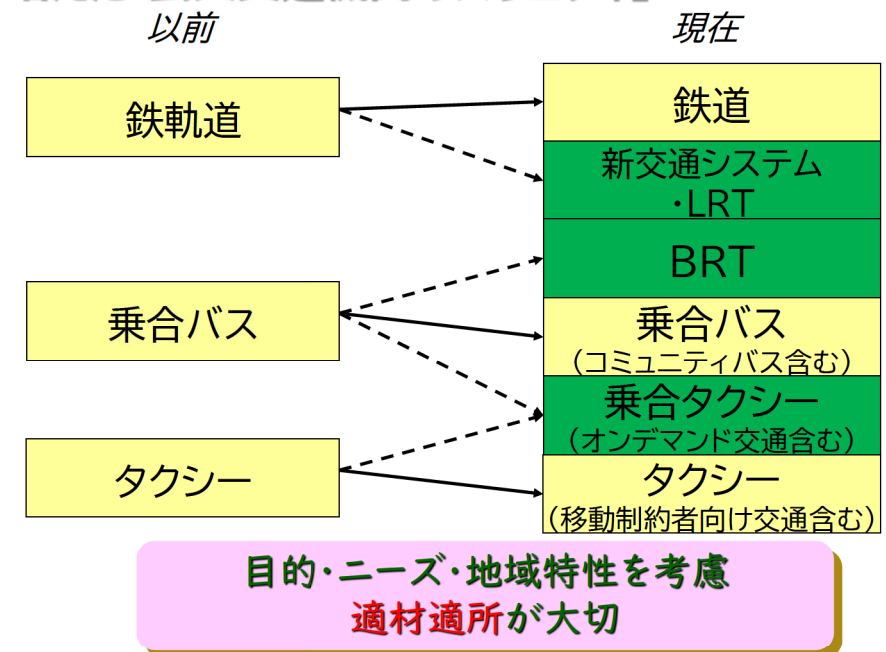
車両効率の向上が重要 -適材適所に努める-

- ・ 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(空車タクシー車両活用も視野に)
- ・ 渋滞をなくす
 - 燃費・エネルギー消費原単位が悪化する(ハイブリッド車である程度カバーできる)

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

38

増えた「公共交通機関のバラエティ」



39

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?)

→ 低床(low floor)もない! 大事なのはバリアフリー

→ 電車(electric)である必要もない!

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?)

いずれも、**Mass Transit**としての存在意義を「お値打ちに」高める方策

この追求が日本で全くできていない
(英語力がないから?)

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

「幹」: 世界でも著名な、名古屋が誇るBRTシステム -基幹バスとガイドウェイバス-

基幹バス新出来町線

1985年運行開始

表定速度17km/h
(市バス平均は12km/h)



鉄道とバスの中間的公共交通システム
→ 環境改善効果も期待
費用対効果の高いBRT(Bus Rapid Transit)は現在、世界的に流行

ゆとりーとライン

2001年運行開始

高架専用区間は
表定速度30km/h
(地下鉄並み)



高頻度運転だが、それ以上に利用者が多くパンク状態
連節バス化、自動運転化を目指すべき

クルマは自由自在だが、いろいろなものを浪費する



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
時間がかかり**CO₂**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...

出典: ストラスブール市資料

都市では
中大量
乗合輸送機関
(ザル)が必要

「お値打ち」公共交通サービス実現のポイント

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タクシー運賃補助を行う

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」

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」(accessible、livable)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」(ライフスタイル創造)へ

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

「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节点(拠点)整備
 ダイヤ・運賃・案内のシームレス化

乗継だけなら、シンプルのほうがいい

～バスが駅構内に入ってホームにつければ一番乗り換えやすいはず～



名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

48

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



乗継拠点を「いたくなる場所」に
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
冷暖房・トイレも必須、ベンチは不向き

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

49

「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



名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

50

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 2026/07/17

51

運送業からライフスタイル提案産業へ

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
- 「地域を支え地球にやさしい」おでかけ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

改正地域交通法 6月3日可決・成立、10日公布

法案の概要

1. 地域旅客運送サービスの持続可能性確保

- バス、タクシー、公共ライドシェアに係る「交通空白」等について地域の輸送資源をフル活用して解消するため、運転者や車両等に関して運送主体とは別の交通事業者や施設送迎提供者から協力が得られるよう地方公共団体があつせん等することで、複数の者が協力して最適な形態で運送を提供する事業を創設。
【自動車地域旅客運送サービス再構築事業】
- 市町村が協力・連携を図るべき地域の関係者として、学校、病院、福祉施設、商業施設等の利用者の送迎サービスを行う者を追加し、上記の事業実施への協力に係る努力義務を規定。
【施設利用者用運送サービス提供者】
- 船舶検査に伴う運航の休止・減便により日常生活等へ影響が生じることを回避するため、他の事業者から、代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航の確保を図る事業を創設。
【海上運送利便確保事業】



いろんな人たちが集まったら、うまく事は運びますか？

改正地域交通法 6月3日可決・成立、10日公布

2. 連携促進団体の活動推進

- 交通事業者以外の様々な企業・団体も、地域交通の課題解決に全国各地で取り組んでおり、多様な知見を蓄積しながら、市町村や交通事業者、地域交通を利用する住民等との調整役として重要な役割を果たしつつある。

- このため、地域の関係者相互間の連絡調整及び連携の促進を行う企業・団体について、法定協議会への参加促進、地域公共交通計画の提案権を措置し、より一層の活動を推進、人材・ノウハウの活用を図る。
【連携促進団体】



3. モビリティデータの利活用

- 鉄道事業再構築事業や創設する自動車地域旅客運送サービス再構築事業、地域公共交通利便増進事業等の地方公共団体が主導して事業実施計画を作成することが必要な事業については、地方公共団体が行う事業実施計画作成時の情報提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除き、交通事業者等は要請に応じなければならないこととし、事業実施を促進。

4. その他

- 自動車地域旅客運送サービス再構築事業に係る(独)鉄道・運輸機構による出融資を措置。<予算>
- 鉄道事業再構築事業に関し、民間の鉄道事業者が実施する鉄道施設の改良等に対して地方公共団体が支援する場合でも地方債を起債することができる特例を追加するなど、所要の改正を実施。

大半は、いままでもできたこと。でも行われなかったので、支援することにした
→ 本当に支援が必要な現場に、必要な支援は届くのか？

地域公共交通網は、 地域にとって基本的に重要なインフラ！

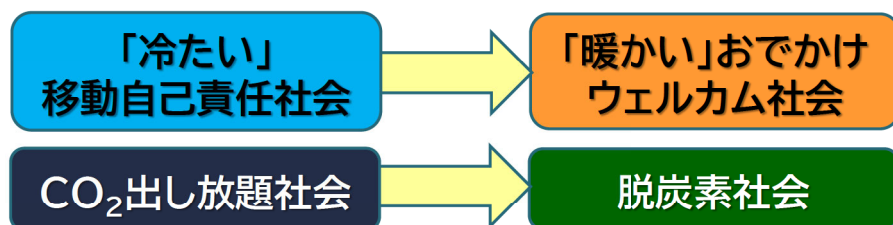
- ✓ 地域の発展や存続を決める
 - 自家用車より社会的費用が安いことが多い(特に都市)
 - クルマに慣れた高齢者はなかなか転換できない
- ✓ 自治体が主役となって考える時代に
 - 地域要望は大半が「はずれ」。吟味や調整が重要
 - 特効薬・定番の治療法はない
 - マスコミで注目されているものはほとんど役に立たない。サルマネは厳禁
- ✓ 地域公共交通への取組は今や自治体の基本施策！
 - 専門家のアドバイスを受けることが大事
 - 関係者が現状を認識し、熟議によって打開策を見つけ実行し見直していくことが、正解を見つける早道

法制度の充実と国の支援を活用しながら、
地域が主体的に取り組む！

旅客交通網のアップデートの方向性

網全体で提供するサービスレベルの向上（「自家用車オンリー」を凌駕するような）

- 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



付録

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@env.nagoya-u.ac.jp Facebook: buskato

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

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・クリエーター」
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
 - ◆ バラバラではダメ。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

地方議員が地域公共交通政策に臨む際に 心得るべき六箇条

地方議会人(中央文化社発行)、Vol.46、No.6、pp.13-17、2015.11

1. 公共交通施策が地方公共団体の「重要課題」であることを深く認識する
2. 地域公共交通施策を審議し決定することの「責任と役割」を理解する
3. 地域公共交通は専門性・地域性が強く「模倣は通用しない」ことを理解する
4. 地域公共交通の「現場を知る」ことを実践する
5. 地域公共交通の問題は「地域の課題を凝縮」していることを認識する
6. ぜひ地域公共交通の応援・支援に「参画」していただきたい

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

60

加藤博和

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
臨床環境学コンサルティングファーム部門 教授

1970年、岐阜県多治見市生まれ

「人にも地球にもやさしい
“sustainable”かつ“resilient”な
交通・都市システムを実現する」

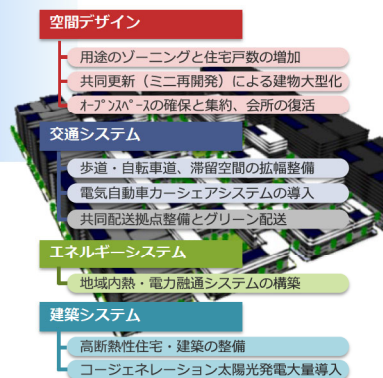


臨床環境学者
＝現場
泥まみれ野郎

<テーマ>

- ✓交通政策が地球環境や都市環境に及ぼす影響の評価手法
 - ✓脱炭素で巨大災害にも対応できる交通体系・都市構造
 - ✓地域公共交通活性化・再生の方法論
 - ✓地方創生を可能とする都市・地域経営のあり方
 - ✓「臨床環境学」の創成
- 固定観念にとらわれず新たなパラダイムを切り開き、
臆せず現場に出て、実際の世の中を変えることで、
閉塞した社会状況を打破する！

※全国100近い市町村で公共交通政策をサポート
国土交通省の委員として様々な施策検討にかかわる



名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

62

2026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・組織育成タイプ（国土交通省）採択事業

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

「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」4th STAGE

2026年6月1日現在

●事業フロー

前年度
3rd STAGE

- ベーシックコース 2025年10月～2026年3月
- 受講完了証明証授与式 4月25日<土>開催
- アドバンスドコース 2026年4月～7月

新規受講者を対象：6月6日<土>開始
受講申込は7月10日<金>で締め切りました

ベーシック
コース
第4期
6～9月

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

アドバンス
ドコース
第4期
10～2月

演習 (オンライン<2回>+現場調査)

- 地域モビリティ基礎セミナー
- 公共交通計画の読み方と現地調査

インターンシップ (現場、複数回)

- 地域での住民懇談会の進め方
- 現地の現状把握方法の実践

受講完了証明証授与式 4月下旬開催予定

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

●ベーシックコースの内容

リレー・レクチャー(90分×15回 第2
+4全曜18:00～21:10、オンライン(名古屋大
学東山キャンパスにてリアルタイム配信実施)
※下記内容は今後変更可能性あり

<コーディネーター・プロデューサー>
● 概説：意義・概念・波及効果
● 地域の移動課題と地域公共交通
● 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
● 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
を体験
● 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)
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)
宇佐美誠史(岩手県立大学)
杉本 直(豊橋技術科学大学)
有村幹治(室蘭工業大学)
日野 智(北海学園大学)
猪井博登(富山大学)
井原雄人(宇都田大学)
松尾幸二郎(豊橋技術科学大学)
伊藤昌毅(東京大学)
水谷香織(名古屋学院大学)
福本雅之(名古屋大学)
松原光也(名古屋大学)

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
共発展教育研究センター

後援：(一社)日本民営鉄道協会、(公社)日本バ
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

説明・申込はこちら

<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！

名古屋大学 加藤博和 2026/07/17

61

(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>