

交通安全環境研究所 令和6年度講演会 (2024/6/13)

## 地域を持続可能とする 公共交通サービスをつくり 守り育てるために

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

公共交通で**接続可能** ならば  
→ **accessible**  
地域は**持続可能** となる！  
→ **sustainable**

名古屋大学 加藤博和 2024/06/13

1

### 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. **鉄軌道廃止**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 2024/06/13

2

### クルマは土地を浪費する



出典: ストラスブール市資料

**かしこくないし、楽しくない・・・**  
**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**  
**しかもCO<sub>2</sub>もたくさん出る**

名古屋大学 加藤博和 2024/06/13

3

# 世界では「低炭素で気兼ねなくおでかけでき暮らしやすい」地域とするための交通まちづくりがアツい！



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、欧米諸国では「政策」として強力に推進  
**市民の支持も得られる**

日本では富山市が先行  
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」**



# 「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・**太い流れ**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<sub>2</sub>排出も少ない。スペースも少なくて済む
- 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)

**「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」**

**どうやって「乗合」「相乗り」をつくるか → 「乗って楽しい」「降りても楽しい」  
それこそ地域公共交通政策がやるべきこと**

# 本質的に大事なものは、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



- 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(ここ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いがられるものに**

# ライドシェア御三家、地域を救う？

- |               | 利用者数    |
|---------------|---------|
| 京都府京丹後市丹後地域   | :1日3回程度 |
| 兵庫県養父市関宮・大屋地域 | :1日1回程度 |
| 富山県朝日町        | :1日3回程度 |
- 全くと言っていいほど利用されていないのに執拗に話題にされる意味がわからない
  - そもそも「なぜこんなに利用されていないか」に焦点を当てるマスコミや有識者がいないことの不思議(私だったら恥ずかしくてとても宣伝できないレベル)
  - あと、そもそもこれでは地域は救えないだろう。今やらないといけないと言われている「ライドシェアのモデル」となる代物とは思えない

タクシーみたいに乗りてとっても便利！  
町内のどこでも乗り降りできます。

年齢制限なし

おでかけ応援サービス

『えがお』  
EGA O

6月より3台運行開始！

電話でかんたん予約 → ドアツードアで、行きたい場所まで送迎します

配車センター  
電話番号 **090-7673-3894**  
受付時間：午前8時20分～午後5時（1週前まで予約可）

時間延長しました！！

○運行時間 午前7時～午後8時 ※運休日：12月29日～1月3日  
（※お休みの場合は、ご利用できない場合がありますので、ご了承ください。）  
※午前7時～8時30分、午後5時30分～8時の利用は、前日までに予約が必要です。

午前7時 午前8時30分 午後5時30分 午後8時

運行時間 前日までに予約 当日申し込みOK 前日までに予約

○運行範囲 紀北町内全域  
※町内なら、ドアツードアでどこでも乗り降りできます。  
※町外へは、バスやJリなどをご利用ください。

○運賃 初乗り10分まで 600円 以後1分ごとに100円加算  
※55歳以上の方限定！ お得な初乗り回数券 販売中！ 6回分3,000円

○利用について 自分で車の乗り降りができる方・荷物を持てる方  
※運転手は、自動をすることができません。  
※支えや介助が必要な方は「福祉タクシー」をご利用ください。

○運転免許証の自主返納を応援します！  
「えがお」初乗り利用券6回分を贈呈

要件1 免許返納後1年以内の町内在住の65歳以上の方  
要件2 「運転免許返納者」発行手数料1,000円の補助金の決定を受けた方【危機管理課】

お問い合わせ・ご意見 紀北町企画課 TEL. 0597-46-3113

おでかけ応援サービス  
「えがお」  
(三重県紀北町自家用有償運送)  
2020年2月17日運行開始



だれでも利用できる  
(会員制ではない、町民以外も可)

現在、1日20回を超える  
利用を3台でこなす

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ケタ)  
→ **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、**運転者が必要だがうまく出てこない**)  
→ **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>)**
- よって、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)**は依然必要  
**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**  
→ **(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**

中日新聞2022年9月5日朝刊1面

2022年(令和4年)9月5日(月曜日)

人手不足 バス運転手疲弊  
平均53歳 長時間労働も深刻

名高連事故運行会社  
「運転手 健康問題なし」

2000~2020年で  
給料2割減、労働時間2割増。若年が入らない

コロナで仕事がなくなり  
離職が多数  
コロナ後も戻ってこない

運転者の「働き方改革」

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改善

令和6年4月~適用

改善基準告示が改正されます！  
自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間	日働の1か月の拘束時間	日働の1日の休息期間
原則: 3,380時間 最大: 3,484時間	原則: 281時間 最大: 309時間	継続8時間	299時間 288時間	継続8時間 継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

不規則勤務のため、8時間/日、40時間/週の労基法規定が適用できず、代わりに「改善基準告示」がある

1997年から変更なく、厳しい労働条件を強いているとされ、**運転者不足の要因に**

2024年4月に改正(5年間の猶予があったが、コロナ禍が…)

厚生労働省 国土交通省

本来は「2024年改善」だが…給料が減る懸念も



名古屋大学 加藤博和 2024/06/13

## 自動運転（AI運転）の見通し

- 専用路での単独走行なら問題なく走れる
- 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、いつかはその時代が来ないと大変なことに(ただ、人より安くなるかどうかはわからない)

ところで、「乗客が運転しない」のは、人間運転もAI運転も同じですよ！

## 地域公共交通政策の意義

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

名古屋大学 加藤博和 2024/06/13

## 「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」が理想。つまり「運転手付きのクルマ」

→ 実際には高コスト、運転手も足りない

「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、でない)

**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**

名古屋大学 加藤博和 2024/06/13

## 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？
- 需要に応じて走るなので、サービスレベルが向上？
  - オンデマンド交通を導入すると、**利用が少なくても経費が減るので、改善する気がなくなり、政策検討が停止する**
  - 一方、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上に希望OD・時刻がバラバラなので乗り合わない**
  - ならば一般タクシーでできるのではないか？(多くのオンデマンド交通は、乗り合わず、**補助金で「安いタクシー」を運行しているに過ぎない。その補助額は1人あたり多額**)

名古屋大学 加藤博和 2024/06/13



# Mass Transit (大量乗合輸送) の存在意義 (この追求が今の日本で全くできていない)

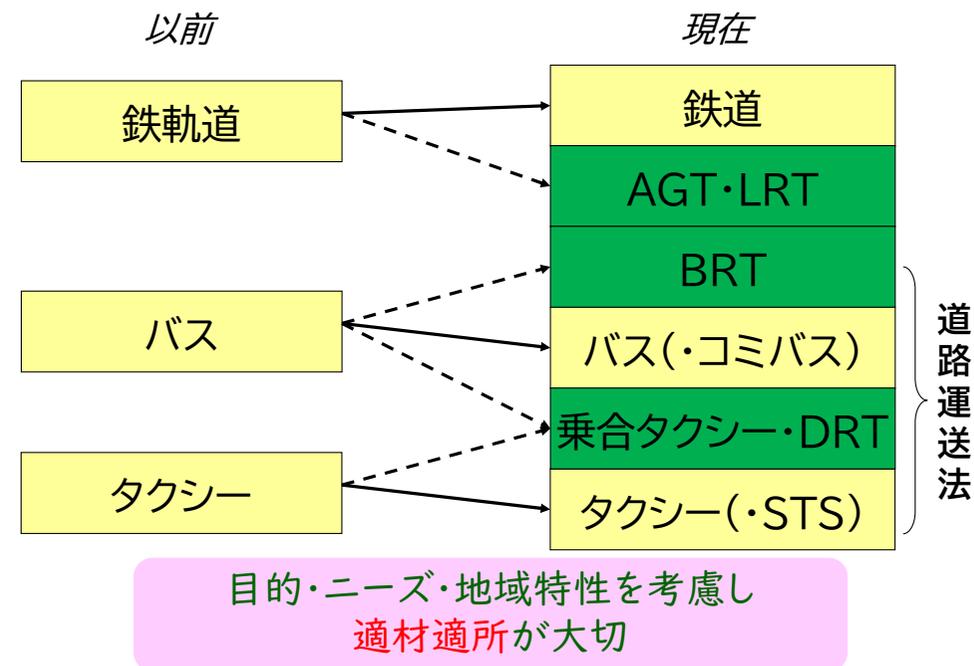
速達・定時

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

# 増えた「公共交通機関のバラエティ」



## さて、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？

### 1. LRT

Light Rail Transit

軽便鉄道・軽快電車

(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?)

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

### 2. BRT

Bus Rapid Transit

快速バス交通

(Rensetsu?)

(間違い例: 連節バス)

→連節なんてどこにも書いてない!

この追求が日本で全くできていない (英語力がないから?)

## 「幹」: 郊外電車と路面電車が直通する 福井のLRTシステム (トラムトレイン)



郊外で高速走行、都心で街へすぐ行ける  
費用対効果の高いLRT(Light Rail Transit)は現在、世界的に流行  
郊外でのバス等フィーダー交通との  
結節、より高速な運転が必要

# 「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-



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  
連節バス化、自動運転化を目指すべき

# 日本では、大都市以外の地域公共交通サービスは 要改善! 「再構築(リデザイン)」が急がれる!

「本数の少ないJR」「頑張っているが設備が古い・貧弱な民鉄」「複雑で遅くて遅れて使いこなせないバス」「庶民には割高で予約が入りにくいタクシー」これらが**てんでバラバラ**にある状態  
特に遅れている施策<これだけやればいいわけではない>

- 中核市・定住自立圏内、都市間レベル: 定時性・速達性・低炭素性にすぐれた幹線の整備(LRT・BRT、幹線バス)・・・実は一番大事で、立ち遅れている
- 都市内(約2km四方のゾーン)、郊外・農村部: オンデマンド乗合交通で細かく網羅
- 結節: ハード(駅構内の「モビリティターミナル化」「居場所化」)と、ソフト(スマホアプリ導入にとどまらないMaaS普及)

なぜできないのか？  
運賃(現行利用者の負担)だけで運営しているから

# 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？

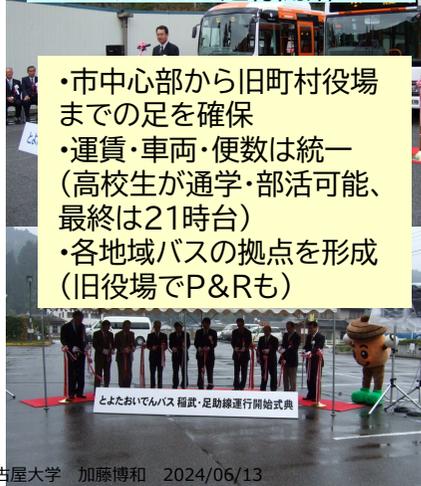
これだけの負担をして公共交通を運行する意味があるのか？

- 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

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足を確保
- ・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(旧町村内など)の足を確保
- ・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

↓

### 鉄軌道、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、オンデマンド 交通、タクシー、 シェアモビリティツール

・ 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

## ちよい乗りシステム

バスとタクシーの間を埋める集合運送手段の必要性とその設計

### ちよい乗りシステムとは?

バスやタクシーに乗り合わせるだけでなく、歩行者にも対応したシステム

→ そんな短距離の移動ターゲットにする集合運送システム

バスとタクシーとでは異なるけれど、タクシーだと運賃が高くなる

→ 歩行者は公共交通機関に比べて移動距離が短くなる

→ 歩行者は公共交通機関に比べて移動距離が短くなる

### ちよい乗り

① 歩行、あとがけの乗車

従来のバス停内での「ちよい乗り」の乗車には、主に歩行者や自転車利用者が対象で、バスとタクシーの間に位置する。また、バス停から徒歩圏内での乗車も想定されている。ちよい乗りシステムの導入により、歩行者や自転車の移動距離が短縮され、移動の利便性が向上する。

### ちよい乗りシステムの種類

① 歩行者、あとがけの乗車

② 歩行者、あとがけの乗車

③ 歩行者、あとがけの乗車

### ちよい乗りシステムは英語でもChoi-nori Systemです

④ 歩行者、あとがけの乗車

⑤ 歩行者、あとがけの乗車

### ちよい乗りシステムに近いサービス

① 歩行者、あとがけの乗車

② 歩行者、あとがけの乗車

### ちよい乗りシステム

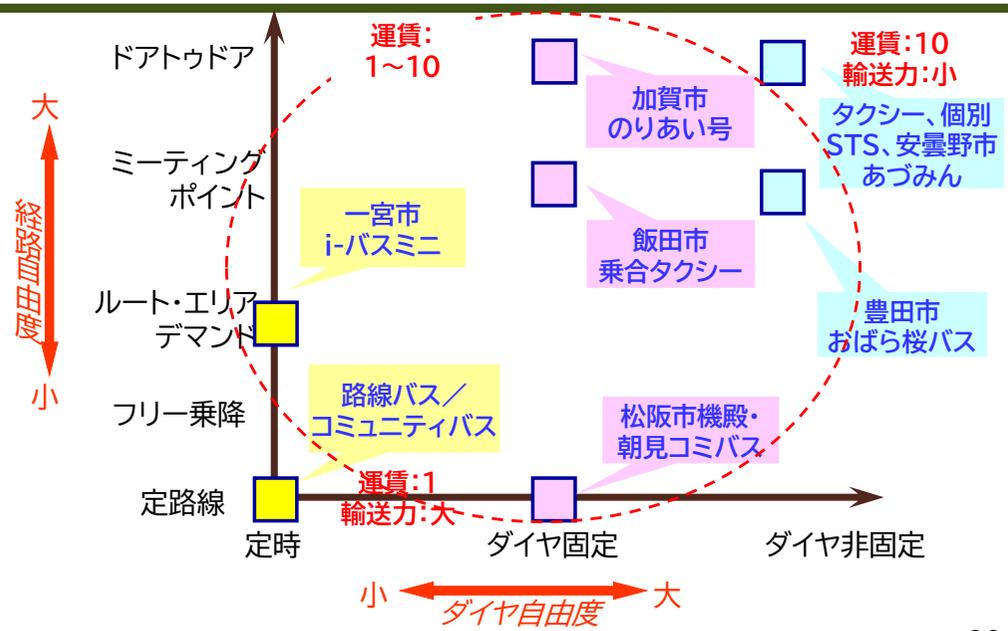
③ 歩行者、あとがけの乗車

④ 歩行者、あとがけの乗車

# 「枝」: ちよい乗りシステム(構想)

- ・ バス以下、タクシー以上
- ・ 自動運転や予約配車システムで「地区の横型エレベータ」(高頻度化)
- ・ 地区(小学校区~中学校区)でマネジメント
- ・ 主要生活施設を網羅し高齢者・こどもの用足しに使える
- ・ 幹線と接続して高密度な網を形成

# 「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-



# 公共交通がいろいろあるのは「レポートリー」でなく「バラバラ」なだけ。一体化が必要 三重県菟野(こもの)町

鉄道

△近畿日本鉄道

一般・高速路線バス

△三重交通

タクシー

△尾高

コミュニティバス

オンデマンド乗合交通

ロープウェイ

△御在所

→ 鉄道は軸のみ。路線バスは衰退続く

→ コミュニティバスは多くの地域をカバーするために、本数少なく回り道多い。どれに乗ればいいのかわかりづらい

→ タクシーも足りておらず、朝は前日までに予約しないと使えない

→ **大まかにはバス(路線、コミュニティ)で、細かなところはオンデマンド乗合交通(のりあいタクシー)でカバー<適材適所>**

→ **互いによく乗り継げるようにMaaSを導入<組織化>**

# 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、すでにスマホのできるもので、ローカルなものは無意味

# いま交通の世界ではやっている言葉 だけどちゃんと意味を理解している人はほとんどいない

**M**obility : モビリティ (移動<おでかけ>しやすさ)

**a**s : としての

**a** : 1つの

**S**ervice : サービス

でもこれは、目的じゃなくて手段

バラバラな公共交通機関を「1つのサービスに」

## MaaSの新解釈、いや、真解釈！

**M** : もっと

**a** : あなたらしく

オンデマンド交通の予約がアプリできて、店の特典クーポンが出る程度でMaaSとつづるのはあまりに英語力が低い

**a** : あんしんして

**S** : せいかつできるために

地域公共交通はこれを実現するためにある

## SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



2015年9月に国連で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年を期限とする持続可能な社会をつくるための国際的な取り組み目標

- 持続可能な社会であるためには「このくらいやれてないとダメ」という水準(優先順位はない、全部できていないといけない)

TARGET 11-2



AFFORDABLE AND SUSTAINABLE TRANSPORT SYSTEMS

それが17分類、  
その下に169項目ある

誰一人取り残さない  
(包摂)

日本で達成している  
ところありますか？

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。



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、中高生は移動できない
- 都市郊外はこんなところだらけ



「いまは公共交通に乗らないけど、将来クルマを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！

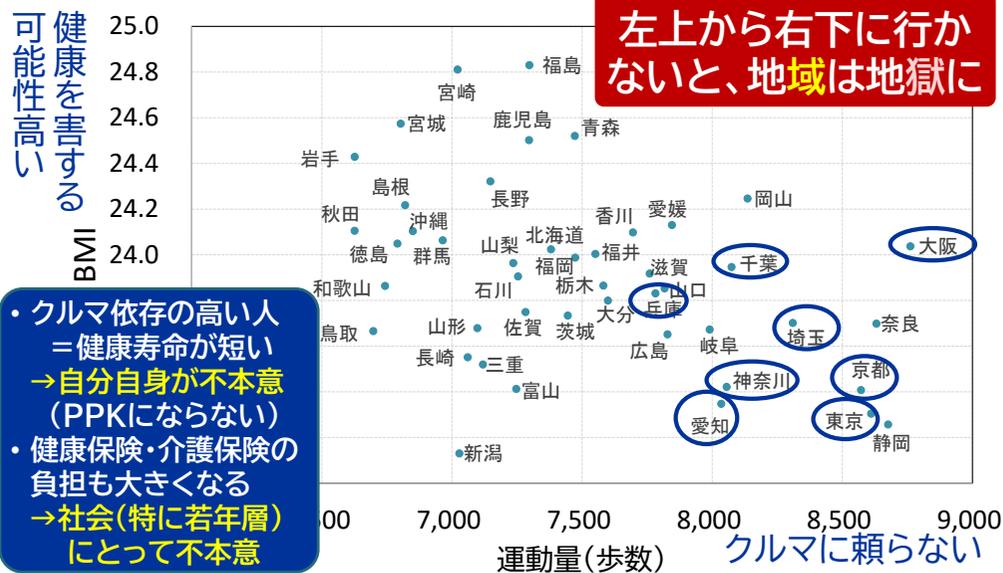
- まだ元気な今でさえ、公共交通よりクルマの方が楽で便利で使いやすいから使っている
    - クルマはカーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自動
    - 公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう歩かないといけない
  - そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、公共交通を利用できるのか？
    - バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？ 電話予約できるか？
- クルマが運転できなくなった時に公共交通が利用できるはずがない。つまり、その時が自由に外出できなくなる時
- 公共交通を使う人は、クルマを使う人より元気！
  - クルマに乗れるうちに公共交通も乗るようにしておくことが必要
  - 大の大人でも乗り方を知らない人が多い。まず、公共交通乗車訓練と乗り方教室が必要。その次は…

→有効な手を打たないと、高齢者が増えても公共交通利用は出ない

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
- 自分自身が不本意 (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)にとって不本意

# 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



## ○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

▶ そういう地域はQOLが高くなり、にぎやかになる  
(地方の公共交通はレパートリーが貧弱だから「おでかけ」する気が起きない)

# 「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



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



## 菰野町コミュニティバス「かもしか号」

- 車内はフリーWi-Fi利用可能。USBコンセントあり
- デザインは三重県立菰野高等学校の生徒が制作



# 乗って楽しい、降りても楽しい



# 「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）
  - 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）

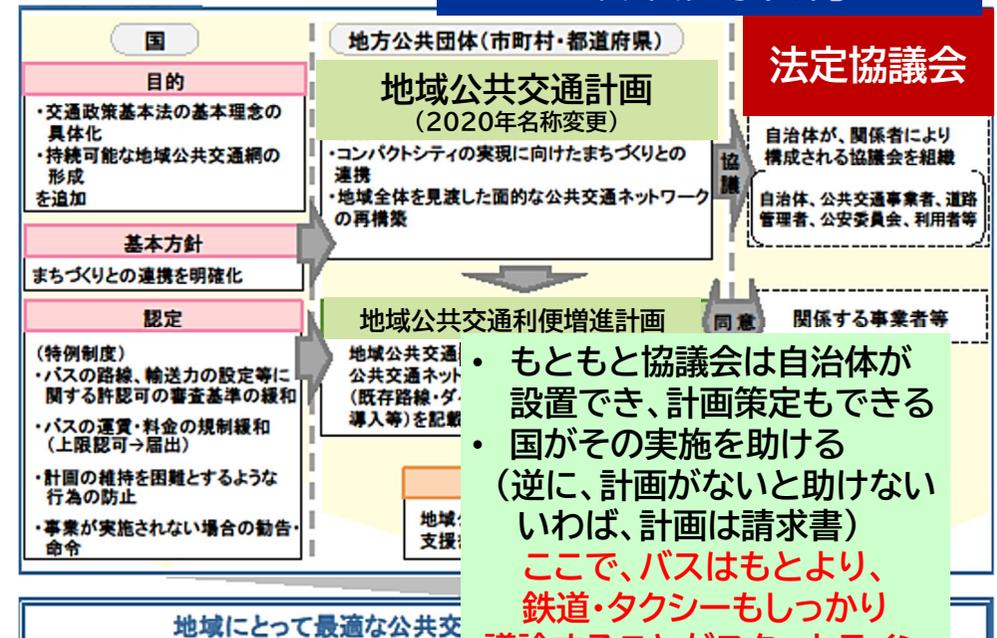
これを  
**「おでかけ」**  
と呼ぶ

## 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 2020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
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>）

## 地域交通法の大枠

協議会は「諮問機関」でなく  
「戦略推進本部」



● 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、計画がないと助けられない  
いわば、計画は請求書)

ここで、バスはもとより、  
鉄道・タクシーもしっかり  
議論することがスタートライン

# 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

# 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にくい(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・・・**

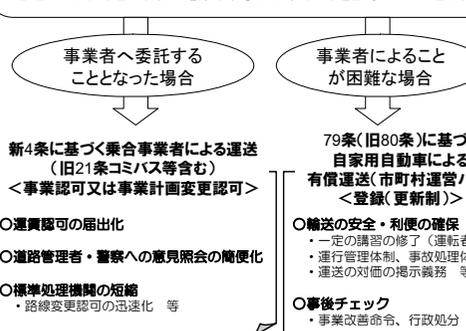
- **地域が本当に望むニーズが分からず、地域に合った便利な公共交通サービスが提供されないのでは?**
- **ビジネス的な発想に欠け、赤字垂れ流しになるのでは?(高度成長期ならいざ知らず、人口減少下でいったいだれが払うの?)**

# 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  
(地域の実情に応じて)  
(※事業によって構成員を変更して分会形式とする可也)

【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)

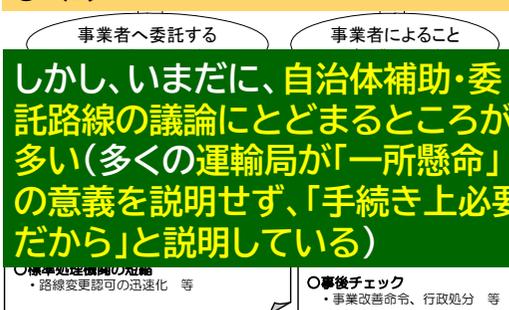


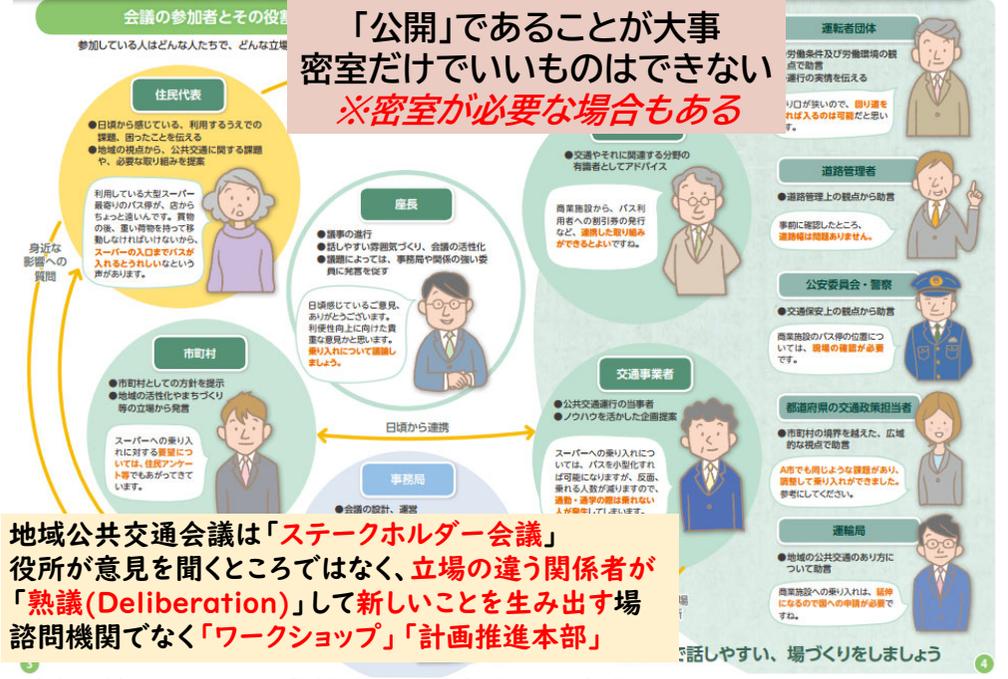
# 2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議 「地域公共交通会議」・・・まさに一所懸命の場

## 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  
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  
(地域の実情に応じて)

地域で話し合っ決めてることを  
「おまけ」をつけることで促進する  
しくみ





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.twb.mlit.go.jp/chubu/min\\_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf](https://www.twb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf)

名古屋大学 加藤博和 2024/06/13

## 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・商業施設等主な先行**

### 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

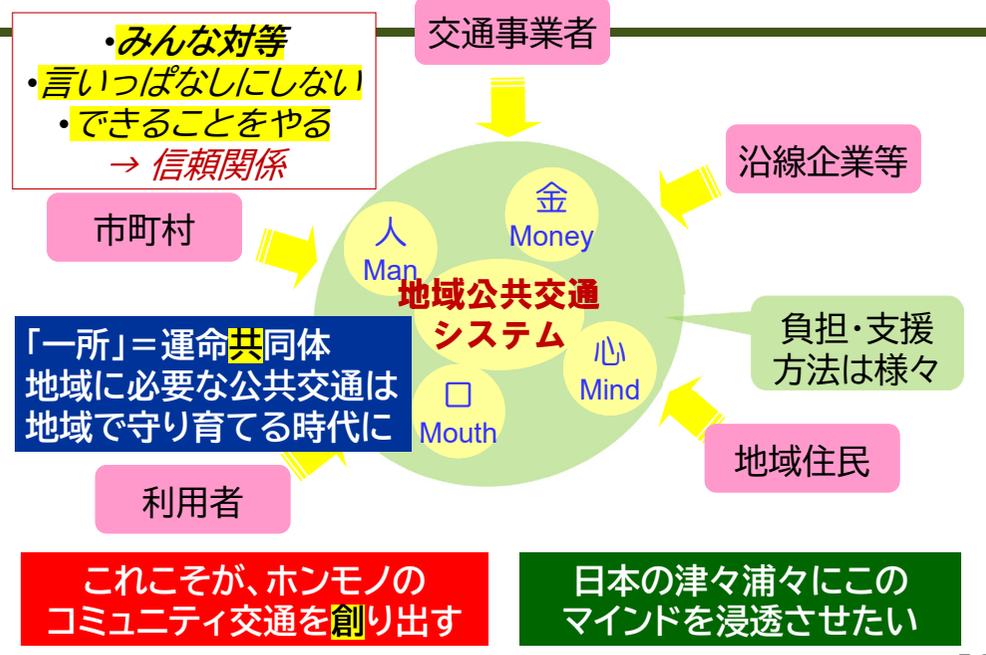
### 作戦会議の場(役割分担と連携)

- 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！

## 「一所懸命」みんなでつくり守り育てる：今様の共創



昨年2023年は再構築元年(リ・デザイン)  
「賽は、投げられた」



「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。

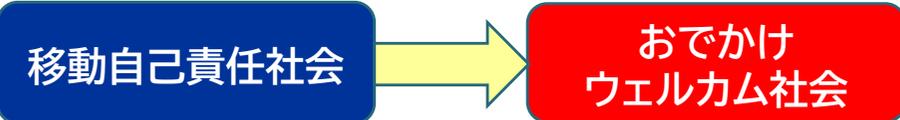
# コロナ禍の間に、制度が大変革

- 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、法改正検討>
- 2023年10月1日:改正地域交通法等施行

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。  
 そのため、「地域公共交通計画への位置づけ」が国庫補助の要件に

# 必要なこと・・・公共交通網全体が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)
- 支線・・・きめ細かく、気兼ねなく、しかし冗長でなく
- 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



## 改正地域交通法等 2023年10月1日施行

「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の「地域公共交通計画」への記載に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 【地域公共交通活性化再生法】

- 自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）
- また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは再構築方針を作成。国は協議が調うよう積極的に関与。
- 再構築方針等に基づいて実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- 国は、大臣認定を受けた同業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。〈予算〉

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充 【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設。
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- 国は、複数年の支援総額を事前明示するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。〈予算〉

「道路運送高度化事業」の拡充

- AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設。
- 国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、(独)鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。〈予算・財投・税制〉

鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設。（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済み。）

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>

エリア一括協定による長期間サービス保証を国が支援(とりあえずバス)  
 公共交通をインフラと位置づけ公的資金活用

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

Think Globally! 一所懸命 適材適所 Act Locally!  
 Nagoya Univ. Regional Strategy Lab. SusCoDe 名古屋大学大学院環境学研究所附属 持続的共発展教育研究センター

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<sub>2</sub>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

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>

# 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

名古屋大学 加藤博和 2024/06/13

61

# 「企画(プロデュース)力」 が日本の地域公共交通には必要

**旧弊な地域公共交通をいかに変革するか  
そのための「企画」(計画ではない)こそ大事**  
多くの現場は、いまの運行形態では戦えない  
具体的に言うと、お金を出してもらえない(利用者・市民とも)

「利便性が高く費用の安い地域公共交通サービス実現」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(システム・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**  
→ **それによって、「国への請求書」(補助金を得るため)も書ける**

名古屋大学 加藤博和 2024/06/13

62

## 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」



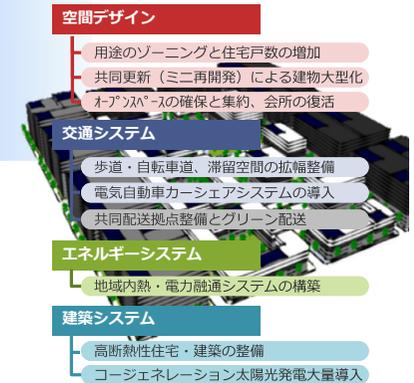
臨床環境学者  
＝現場泥まみれ野郎

### <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63



名古屋大学 加藤博和 2024/06/13