

# 公共交通変革の道しるべ 公共交通が「いま」を乗り越え、 「未来」へ進むために！ ～本日の狙い(introduction)～

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  
国土交通省交通政策審議会委員  
内閣府地方分権改革推進有識者会議地域交通部会構成員

加藤博和

加藤の現場の1つ:あご湾定期船(志摩マリンレジャー運航)  
(賢島～間崎<離島>～和具)国庫補助の生活航路です

「使いやすく頼りになる、  
それゆえに多くの方に乗って  
『おでかけ』していただける**くらしの足**」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！



2019年11月17日(日)  
「とっとり交通フェスタ  
1日まるごととっとりバス！」開催  
子どもさんはバスが大好き！  
そして、コロナ禍前は楽しかった！

なのに、なぜ？  
利用は**減少**の一途！  
運転士は**足りない**！  
そして、公共交通担当は  
市町村職員に**不人気**らしい！

理由は簡単！  
夢も希望もないから

## 地域公共交通は「瀬戸際」！

徹頭徹尾  
後ろ向き！

- 主に**経費削減**を重ねて**継続**してきた  
(補助金受給の条件でもあった)
- それが極限まで達し、**運行に必要なギリギリ**にまで  
至った(サービスでなく運ばばいい)
- そのため、企画立案や販促などはもってのほか。**路  
線改善**なんてとてもできない
- 運転者が足りず超勤・廃休が常態化。給与が上がる  
見込みもない。こんな業界に**だれが入るのか**
- 利用減少は底を打ち、自治体は**お金を出す**ようにな  
ったが、「**お金があっても運転者不足で走らせられ  
ない**」時代へ
- そこにコロナ禍で「**移動**」が生活の必然でなくなった

## コロナ禍で「10年早くなった」だけのこと (だけじゃないけど…)

### 減った外出が戻ってこない！

→ 若年は以前からIT・物流発達を背景に**漸減**、既に高齢者を下回っており、**コロナで一気に進展**。高齢者はコロナの直撃を受けたが、**外出したい気持ち**はあり、移動は**漸増**していた

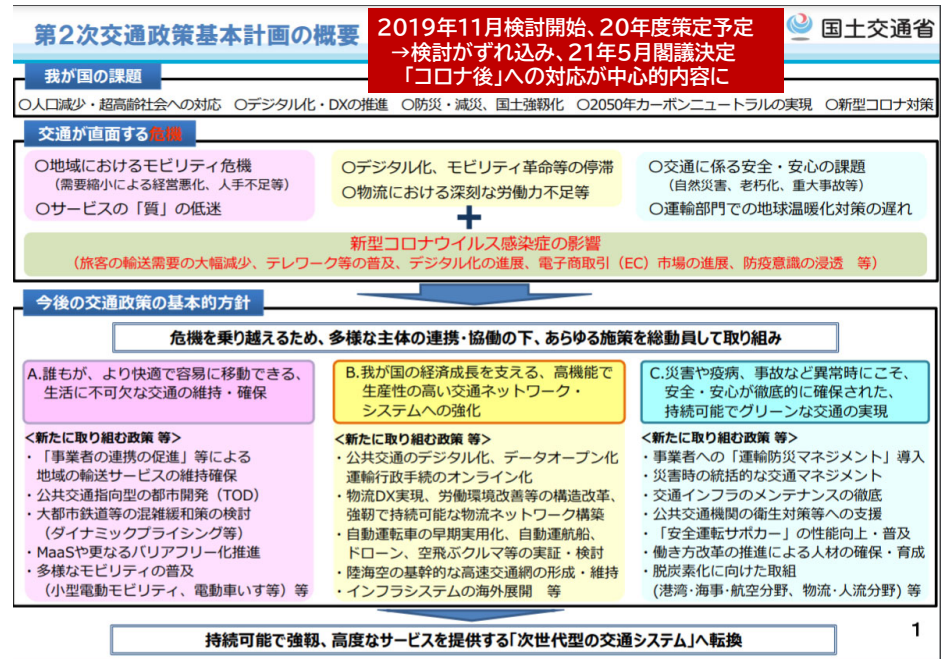
### 接触を避けるためクルマなどに転換してしまった！

→ ラッシュ時の**混雑**は世界的に見ても**異常**と言われてきた

### 高速バスや新幹線・特急でローカル路線を支える構造が崩壊！

→ 実は2002年の**需給調整規制廃止**で**否定**されたスキーム

移動が必然でない社会への対応が急がれる  
「しかたなく使う」から「出かけたから使う」へ  
に対応した**変革が急務！**



## なぜ地域公共交通を改善していかなければならないか？

地域を楽しく  
する仕事！

「おでかけ」は、ただ動けばいいわけではない

**乗って楽しい(本源需要)**：交通手段自体に魅力がある

**降りても楽しい(派生需要)**：必要なところや**行きたいところ**に行ける

→そんなリアルな「おでかけ」を

クルマに頼ることなく可能とすることで

住民の「**健幸**」(Healthy and Happy)を実現し

地域のQOL(Quality Of Life)を高め

安全安心を守り、豊かさを増進させる。

その結果、**コロナ後も「おでかけ」が楽しくでき**

地域が持続可能となる(SDGs)ことに貢献できてこそ

公共交通は存在し続けられる

要するに、**楽しくない「おでかけ」は減じる**  
(それがITやロジスティクスの目標)

## 地域公共交通の活性化および再生に関する法律 (活性化再生法) 5条

地域を楽しく  
する仕事が、  
なぜ努力義務？

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、国土交通省の定める基本計画に基づき、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に共同して、当該市町村の区域内について、**持続可能な地域公共交通「権利」から**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**。

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

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、国土交通省で定める基本計画に基づき、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に共同して、当該市町村の区域内について、**「努力義務」へ**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**。



## 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（地域公共交通活性化再生法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<地域公共交通活性化再生法施行規則3条>）

名古屋大学 加藤博和 2021/11/12

10

## 地域公共交通の公的維持スキームは「健康保険」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**（これに国の支援<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？

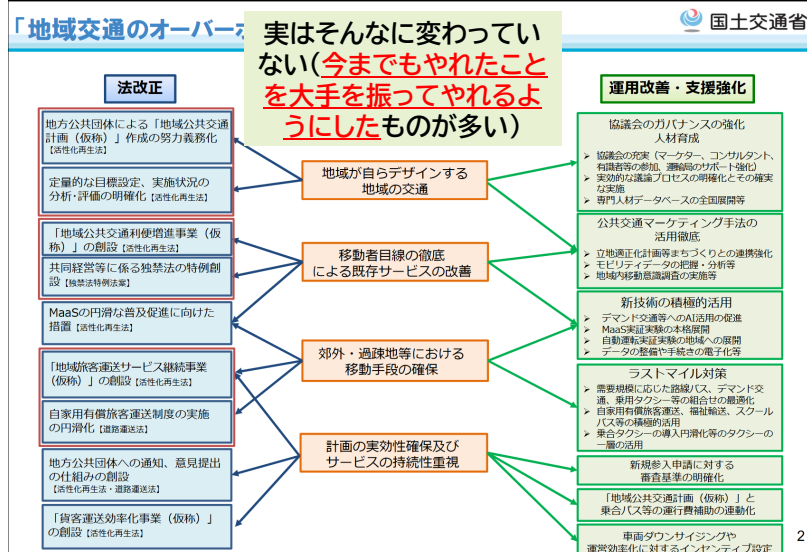
- 公共交通政策とは「保険料や自己負担を納得して払っていただけるサービス」をつくり、それをうまく「案内」「PR」し、意識共有を進めること
- **負担してこそ、責任も参画意識も生まれる**

名古屋大学 加藤博和 2021/11/12

11

## 改正地域公共交通活性化再生法等での変更点

交通政策審議会地域公共交通部会中間とりまとめ(2020/1/29)



名古屋大学 加藤博和 2021/11/12

12

## 地域公共交通の活性化および再生に関する法律（活性化再生法）5条

### 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**。

大事ななのは「網」(output)ではなく「サービス」(outcome)

### 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**。

名古屋大学 加藤博和 2021/11/12

14

## 何が地域公共交通サービス改善を阻んでいるのか？

- ・地域の主体性の欠如(国や事業者が何とかすべきと思っている)
  - ・「それだけやってもサービス改善に全くつながらない」新技術頼み(MaaS、シェアリング、AI、自動運転の4点セット)
  - ・利害関係者間の熟議を避ける(シャンシャンや書面協議に走る)
  - ・現場を見ない(見るスキルがない)
  - ・お客様(顕在・潜在<地域と地域外>)を見ていない
  - ・サービス改善に必要な基本コンテンツ(路線／ダイヤ／乗降・乗継施設／車両)のつくり込みに無関心(MMやGTFSに走っても効果が出ない)
  - ・データ活用どころかデータ収集もできていない
  - ・地域公共交通が大切と思っていない
- だから、
- ・啓発(マインドセット)が必要
  - ・ソリューションが必要
- それをテコに世の中を変える(これがホントの「モビリティ革命」)

## 利用者（ニーズ）起点でのサービス「カイゼン」3段活用

見える化



魅せる化



見直す化



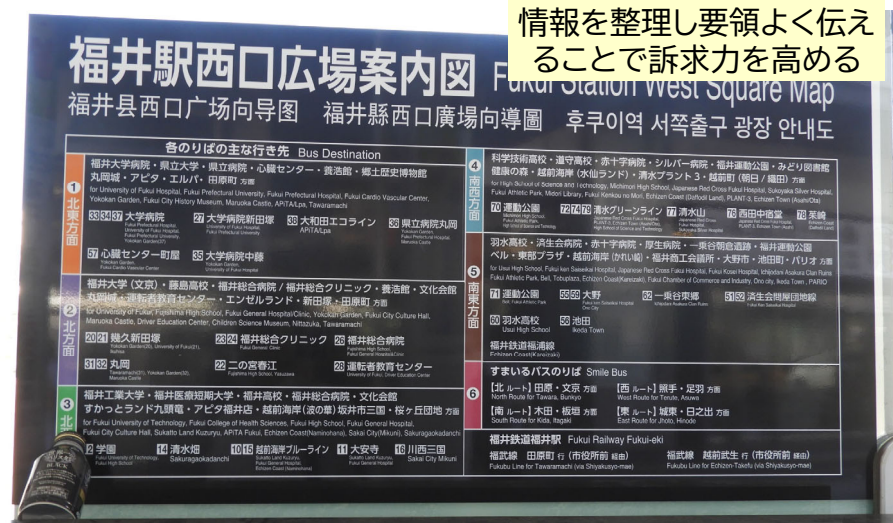
### あくまでも一例： 福井駅西口駅前広場 (2016.3.27オープン)

駅前の路線バス(+軌道)の交通広場としてはSランクではないか



## 「見える化」公共交通に気付いてもらう

情報を整理し要領よく伝えることで訴求力を高める





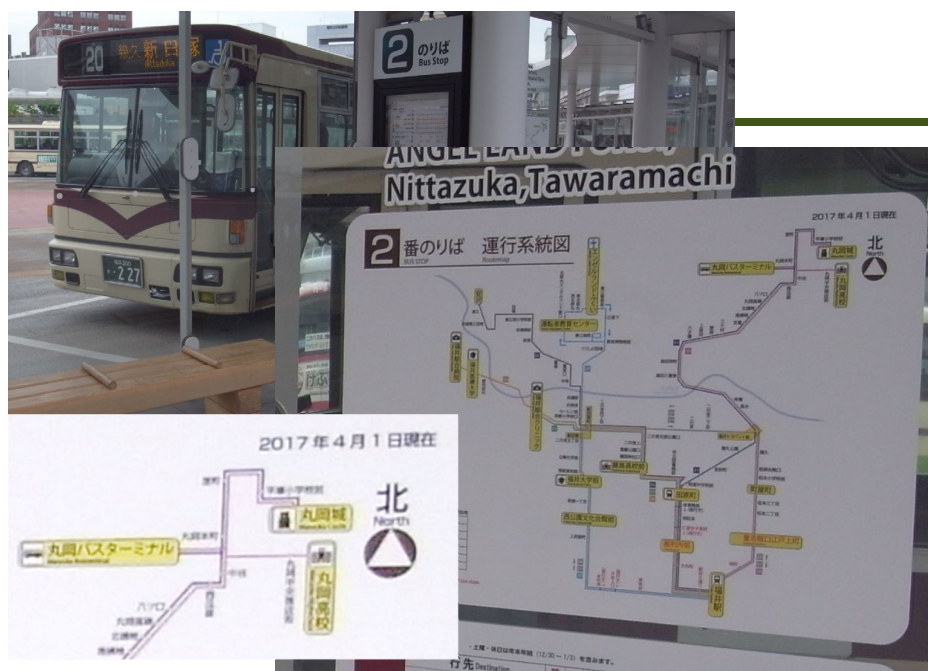
## 「魅せる化」公共交通って便利そう！と思わせる



名古屋大学 加藤博和 2021/11/12



名古屋大学 加藤博和 2021/11/12



名古屋大学 加藤博和 2021/11/12

## 「見直す化」公共交通をどんどんよくしていく！



名古屋大学 加藤博和 2021/11/12

## 「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)

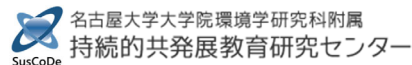
「利便性が高く費用の安い地域公共交通サービス実現」を「現場で」目指す

- ・ 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(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もち、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

## 本日のプログラムは・・・

- ・ 現場に即して地域公共交通サービスの改善を進め、結果を出してこられた方々をそろえました
- ・ 「結果を模倣する」のではなく「なぜそのような結果を出ることができたのか」「どうすれば自分が現場でそれをやれるか」を考えてみてください
- ・ 3時間半後、皆さんがそれぞれの現場で、結果を出そうと踏み出す気になることが私のミッションです

それこそが「公共交通変革」への道しるべとなります  
さあみなさん、スタートです！



加藤博和

検索

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

質問・相談等はE-Mailで

E-Mail: [kato@genv.nagoya-u.ac.jp](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/buskato)

### "Think Globally, Act Locally"

交通・都市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>削減とQOL向上・費用低減を両立するソリューションを追求する一方、地域の現場でよりよい交通とまちをプロデュースする仕事にも取り組んでいます

## (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](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)  
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>