

「使いやすく頼りになる、
 それゆえに多くの方々に乗り合っ
 『おでかけ』していただける**交通システム**」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、
 私たちは戦い続けます！

急を要する「**地域公共交通の現場での改善**」には
「ヒョーロンカ」は不要です！

- 全国の大学・高専でバラバラだった公共交通に関する取組を組織化し、「現場で地域公共交通改善に取り組める人材を養成する体制をつくります
- 地域公共交通の世界は**誤った理解・認識**に満ち溢れています。それらを**一掃**します
- 実際に現場で取り組んでいる方、取り組みたい方に**広く参加**できるようにします
- **現場体験を積む**機会に参加し、実戦で活躍できる人材になっていただきます
- そして、今年2023年の地域交通法改正でさらに権限や対象範囲が増大した「**法定協議会**」を**有効に活用**して地域公共交通改善を進める方法を学んでいただきます
- 受講生や講師の間のコミュニケーションの場を提供し、**全国での横連携**を生み出し、みんなでレベルを高めていきます

「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」

「法定協議会を活用できる地域共創コーディネーター育成事業」
 (国土交通省2023年度地域交通共創モデル実証プロジェクト採択)

本日、スタートです！



改めて、地域公共交通はなぜ必要でしょうか？

意外と、理由を言えない人が多い
 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**

しかし、地域公共交通は「瀬戸際」!

- 大都市部など一部を除けば、この50年ずっと衰退
- 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(サービスでなく運べればよいという発想に)
- 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(補助金をケチる自治体がやるのが当然)
- 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

何が足りないのでしょうか?

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ので、それに対応すべきである
3. 国や交通事業者が主体的に取り組むべきである
4. 運賃採算性(収支率)で存在意義を判断すべきである
5. LRT、デマンド交通、ライドシェアやMaaSを導入すれば改善できる
6. 自動運転やITが普及すれば不要となる
7. 鉄道廃線は絶対に許されない
8. 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!

こんな認識だから、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

私が考える、足りないもの

- 「なぜ地域公共交通が必要か?」という認識
- 「地域公共交通のどこが問題なのか?」という理解
- 「どうすれば地域公共交通はよくなるのか?」という方法論

これらについては
リレーレクチャー第1回で話します

とりあえず、それに対する答えは だれも教えてくれなかった

- 交通や都市をよくしたいと思って土木工学科に入学
 - しかし、需要予測やそれに基づいた輸送計画の手法はあっても、利用を増やす方策や、路線・ダイヤのデザインについての技法は、授業にも教科書にも、学会に行ってもなかった
 - 一方、自分は都市・国土計画の研究室に入ることになり、さらにCO₂削減策の研究をやることに。現場の仕事をやりたかったが、大学に残ることに
 - その間に、地域公共交通の利用者減、そして廃線が顕著に
- どうせできる人がいないなら、自分にできることはないかと考えるように

- 交通の研究室に所属していないし(指導教員からは禁止されていた)、研究をしても実務に役立ちそうに思えなかった
- ならば、実際の現場で地域公共交通の見直しに取り組んでみよう!
- 論文や教科書を書くより、「実際にやってみせる」ことの方が性に合う
- 「実際にやってみせる」ことが一番説得力があるはず
- 業務外の社会貢献活動として取り組むことに
- そのうち、国の制度づくりにも携わるように

印象に残る仕事

- **地域主体の交通**:生活バスよっかいち、応神ふれあいバス
 - **廃線処理**:岐阜600V、ピーチライナー、長野電鉄屋代線
 - **路線バス・コミバス一体化**:稲沢市、半田市、飛騨市
 - **複数市町村**:南信州、北設楽
- そして...
- **地域公共交通会議の制度を提案**

現場の実情を踏まえた制度を目指す

地域住民・地元企業主体のNPOによる「共創型」路線バスサービスのさきがけ 「生活バスよっかいち」

2002.11.1運行開始 <https://www.rosenzu.com/sbus/>



2002.10.27出発式

- 発案から半年弱で運行にこぎつける(当初は無償、後に旧21条→新4条、前例がないと運輸局に言われ難航した)
- 既存の枠組みにとらわれない新しい発想(NPOが事業主体となる公共交通の許可、市の助成制度新設につながる<で来たので国に許可された>)
- 住民、沿線企業・病院、市、交通事業者の「心」が共有された
- 有償化後、利用者が増える(費銭効果)
- あくまで、安全安心のプロである事業者に依頼

- **事業主体**:NPO法人生活バス四日市(地元住民+沿線企業)
- **運行主体**:三重交通
- **費用**:運賃(1)+沿線企業・病院の協賛金(6)+市の補助金(3)

→ 20年続いた理由

TOYOTA



トヨタ自動車「Environmental & Social Report(環境社会報告書)」2004年版
「ステークホルダーダイアログ」に参加
利害関係者が集まり、熟議することで、
合意形成可能性の高い策を見出す方法論を知る

Environmental & Social Report 2004

ステークホルダーとの対話

第3回ダイアログ

「環境配慮型の持続可能な交通」
公開シンポジウム
議題別・情報提供

第3回ダイアログは「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマとし、2003年11月に開催された。トヨタの経営陣からは産連専務取締役、森田専務役員が出席した。その後全体会議で各回の討議事項を報告し、コーディネーターによる総括の後援会しました。

今回のダイアログの特徴は以下のようである。

- ①参加者の「環境配慮型の持続可能な交通」に関する関心の共有を図る。ダイアログに先駆け「環境配慮型の持続可能な交通」シンポジウムを開催した。
- ②交通・環境問題に何らかの関わりがあるステークホルダーを招き、地域から8名、学識者から6名、マスコミ(ジャーナリスト)から2名、共創型事業者を招いた。
- ③会議の進行は経験豊富なコーディネーターにお任せし、議論が活発に行われるように30分以内の時間制限を基本とした。

第3回の対話

ダイアログ1日目は参加者をセクターごとに分け、「環境配慮型の持続可能な交通」社会に求められる要素と、その社会実装を阻んでいる課題について議論しました。

2日目は、1日目に取り込みを行った3つのテーマ、「①環境配慮型の持続可能な交通(ビジョン)」のセクター間の一致・相違点の確認、「②環境配慮型の持続可能な交通(セリット)」の共有化のためになすこと、「③環境配慮型の持続可能な交通」を実現するための具体的な施策の議論、などです。これらの議論の成果を生み出していくためには、透明で正確な情報・データに基づいた情報共有体制の確立が不可欠であることが認識されました。

第3回ダイアログは単に経営に活かすためのステークホルダーから意見を聞いておくことに留まらず、企業が関わりやすい問題に関してステークホルダーとともに情報交換や意見交換を行い、考え、解決の方向を探り、それぞれの役割を認識し、社会に向けて問題解決するためのパートナーシップの導入を見出す可能性を見出したといえます。

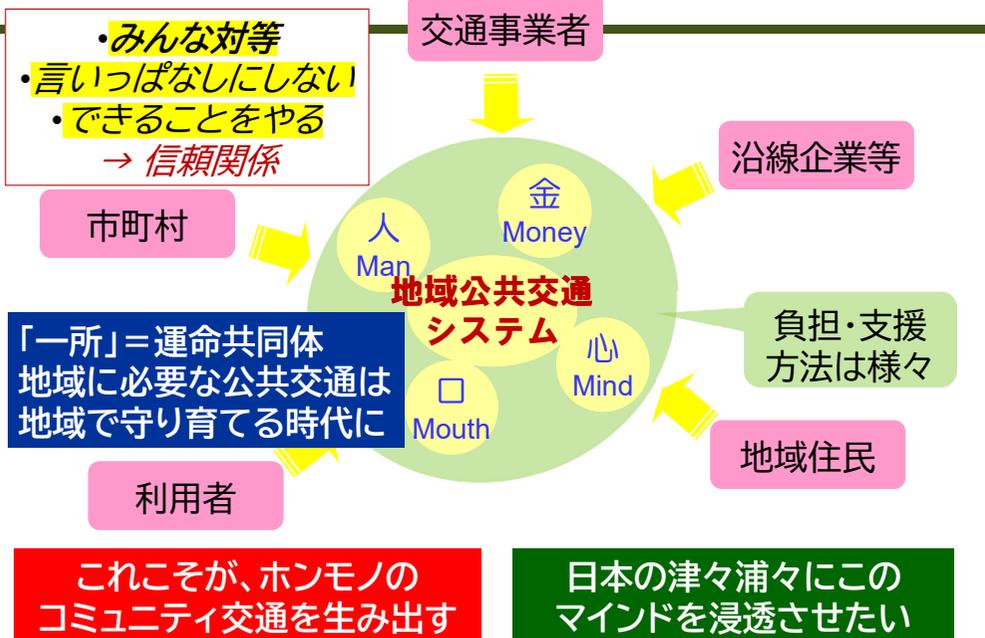
④地域を対象とした、より具体的なレベルまで取り下げた交通政策検討
⑤公共交通とパーソナル交通との適切な分界・再立
⑥持続可能な交通を実現するための規制・制度のあり方の検討
⑦将来の自動運転技術の進展、などです。これらの議論の成果を生み出していくためには、透明で正確な情報・データに基づいた情報共有体制の確立が不可欠であることが認識されました。

第3回ダイアログは単に経営に活かすためのステークホルダーから意見を聞いておくことに留まらず、企業が関わりやすい問題に関してステークホルダーとともに情報交換や意見交換を行い、考え、解決の方向を探り、それぞれの役割を認識し、社会に向けて問題解決するためのパートナーシップの導入を見出す可能性を見出したといえます。

ダイアログの開催

セクターごとに討議内容をまとめた後

「一所懸命」みんなでつくり守り育てる：まさに共創



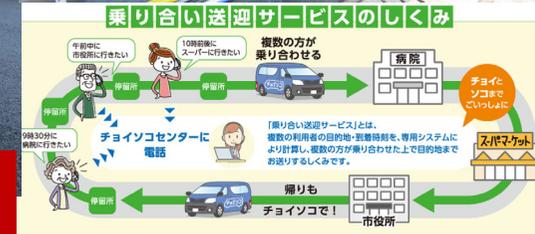
乗客どうし、乗客と行先、ニーズ(地域)とシーズ(運行事業者)のマッチングを同時実現

「チョイソコとよあけ」

2019年3月25日運行開始 <https://www.choisoko.jp/>

事業主体: アイシン
 運行主体: 名鉄交通第三株式会社(タクシー事業者)、1乗車200円

配車システムを開発・導入し
 効率的な乗り合わせを実現



協賛企業・医院等への送迎を行い、運賃と協賛金を得る

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

- 以上については、まだ十分な方法論が整備できていない
- 来年度をめざして「合意形成」「データ活用」について体系化を図る予定

地域住民との協働による地域交通のあり方に関する懇談会
 (自動車交通局長私的懇談会)
 ○コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会
 ONPO等によるボランティア有償運送検討小委員会



平成18年1月
 国土交通省自動車交通局旅客課

コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会

委員名簿

- | | | |
|-----|--------|--|
| 委員長 | 寺田 一憲 | 東京海洋大学 海洋工学部 教授 |
| 委員 | 山内 弘隆 | 一橋大学大学院 商学研究科長、同大学 商学部長 |
| | 加藤 博和 | 名古屋大学大学院 環境学研究科 都市環境学専攻 助教授 |
| | 田澤 とみ恵 | 社全国消費生活相談員協会 消費生活専門相談員 |
| | 北村 公男 | 神奈川中央交通圏 専務取締役 |
| | 米田 孝 | 十勝バス㈱ 執行役員 統括本部長 |
| | 木村 文男 | 関東鉄道㈱ 常務取締役 |
| | 高木 進 | 西武バス㈱ 取締役経営企画部長 |
| | 日方 健 | 神姫バス㈱ 常務取締役 |
| | 清水 武 | 北志那交通㈱ 取締役社長 |
| | 竹田 治 | NPO法人バスネット 副理事長 |
| | 西村 泰彦 | 社日本バス協会 理事長 |
| | 石橋 孝雄 | 社公共交通事業協会 理事・事務局長 |
| | 関 政治 | 全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長 |
| | 住野 敏彦 | 日本鉄労働組合総連合会 中央副執行委員長 |
| | 大野 純夫 | 埼玉県 三都市 環境経済部 交通対策課 課長補佐 |
| | 柴田 慎市 | 京都府 舞鶴市 企画政策室長 兼 交通対策課長 |
| | 五味 正文 | 長野県 諏訪郡 富士見町 産業課長 |
| | 鈴木 一男 | 福島県 小高町商工会 副会長 (全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会 会長) |

- 行政側
- | | |
|--------|------------------------------|
| 宿利 正史 | 国土交通省 自動車交通局長 |
| 松尾 庄一 | 国土交通省 自動車交通局次長 |
| 田端 浩 | 国土交通省 自動車交通局 旅客課長 |
| 一見 勝之 | 国土交通省 自動車交通局 総務課 企画室長 |
| 児玉 進矢 | 国土交通省 自動車交通局 旅客課 生活交通対策室長 |
| 佐藤 安幸 | 国土交通省 自動車交通局 旅客課 新輸送サービス対策室長 |
| 都知木 正弘 | 国土交通省 自動車交通局 旅客課 旅客運送適正化推進室長 |
- (敬称略、順不同)

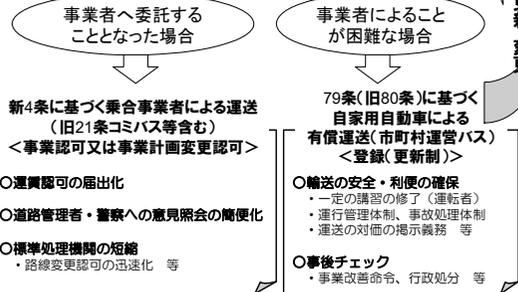
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000008.html

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）



「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場(特区)

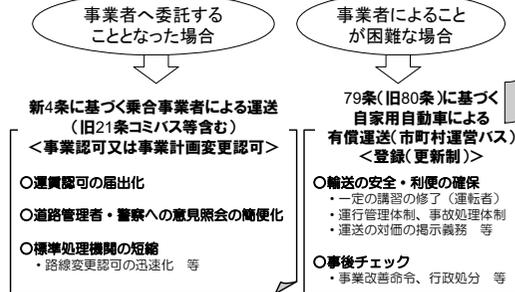
- ・ **地域として必要な路線(乗合バスのみ)の変更を自ら協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化(運賃・路線・車両など)**
- ・ 通常の乗合事業ではできない「オンデマンド運行(区域運行・路線不定期運行)」「タクシー車両利用」も可能に
- ・ **しかし一番大切なのは・・・「一般乗合路線なら何でも認定できる」こと(法的には一般路線とコミバスで何ら差はない)**

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

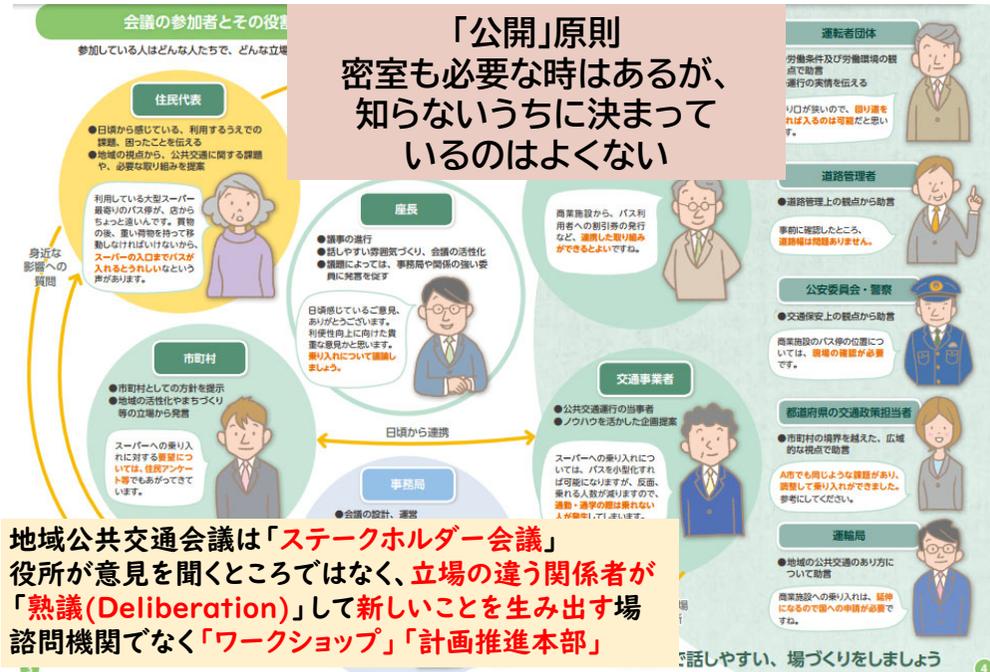
【主宰者】
市区町村（複数市区町村共同、都道府県も可）
【構成員】
市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局（又は支局）、旅客自動車運送事業者（又はその団体）、一般乗合旅客自動車運送事業に係る労働組合の代表者、道路管理者、都道府県警察、学識経験者等（地域の実情に応じて）

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



「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)**



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

私が思う 「日本の公共交通で致命的にダメなところ」

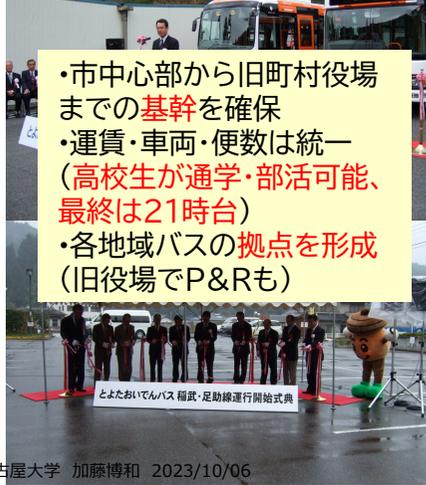
- ✓ 「**一体的な網(ネットワーク)**」「それがもたらすサービス全体(おでかけ保障)」を考えない
- ✓ 逆に「**モードごと**」「**事業者ごと**」でとらえることが染みついてしまっている
- ✓ そして「**適材適所**」の発想が弱い(「有名どころのコピー」が大好き)

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

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！

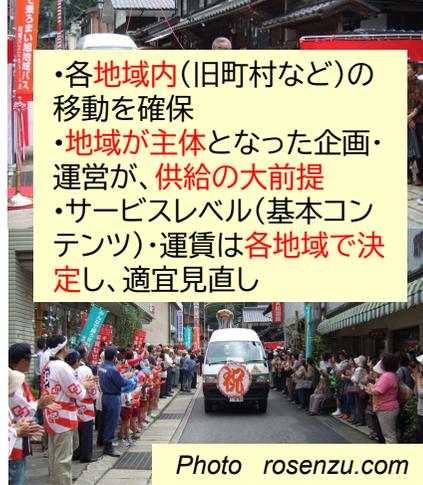
豊田市の幹線・フィーダーバス体系

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

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→おでかけサービス提供

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「暮らしやすい」へ

「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

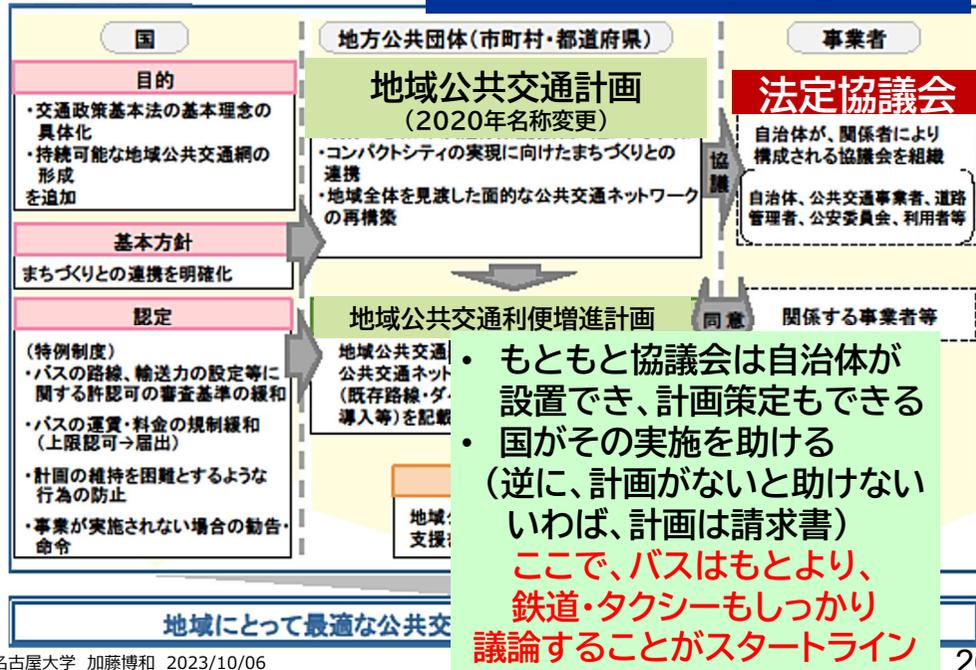
↓
**支線バス・乗合タクシー
 デマンド交通
 シェアシステム**

- ・ 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



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」



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年施行、2014年改正)

- 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
 - 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**
 - 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**
 - 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** **地域が主体的にならないと、改善できず、自覚や行動も緩慢事業者が情報提供し、前向きな案を示さないとラチがあかない**
- 名古屋大学 加藤博和 2023/10/06 27

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)

- 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
 - 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**
 - 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**
 - 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>)
- 名古屋大学 加藤博和 2023/10/06 28

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にあっては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

法律制定(2007年)から13年自治体にまかせても

2020改正後 (地域公共交通)

どうせやらないからと判断された

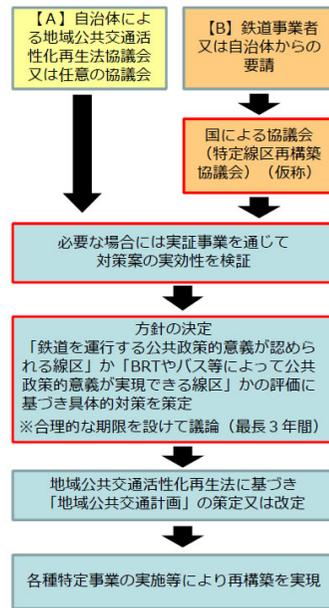
地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村にあっては当該市町村の区域内について、**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通計画」という。)を作成するよう努めなければならない。**

「努力義務」へ

線区の種類、協議入りの基準に係る基本的な考え方

- 我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区（特急列車、貨物列車が走行等）については、引き続きJR各社による維持を強く期待。沿線自治体及びJRが協力して、協議会の開催等により線区の活性化に取り組む
- 危機的な状況のローカル線区については、沿線自治体（特に都道府県）が中心となり、法定協議会等を受け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくことが基本原則。国は、協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力【A】
- ただし、「基本原則」がうまく機能しない地域（線区）において、以下の①及び②の要件を満たす線区については、鉄道事業者又は自治体の要請を受け、国が特定線区再構築協議会（仮称）を設置し、廃止ありき、存続ありきという前提を置かず協議【B】
 - ① 利用者の著しい減少等を背景に、利便性及び持続可能性が損なわれており、対策を講じる必要がある（JR各社のローカル線区については輸送密度が1000人未満、かつピーク時の1時間当たり輸送人員500人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けながら総合的に判断）と認められること
 - ② 海難の経済圏、生活圏に隣接等の事情から、関係者の合

見直し必要な鉄道線区については国が再構築協議会を設置することに

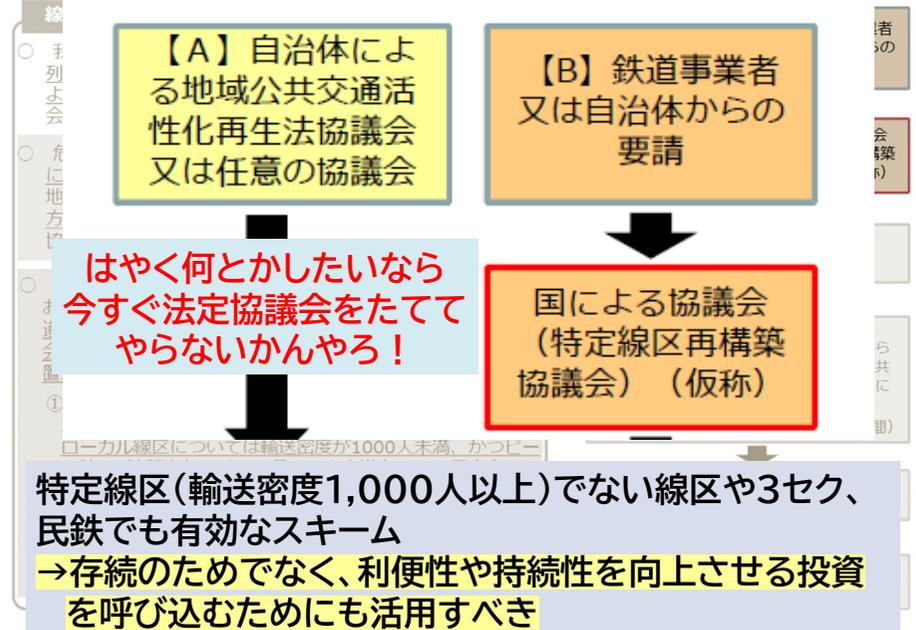


やってみせても、制度をつくっても 広まっていけない

- ・ 「牽引できる人」を養成する仕組みの稼動が急務
- ・ 考えてみれば、大学・高専でそのようなことを教えているところはないし、カリキュラムも定まっていない
- ・ 学生もだが、社会人(自治体、公共交通事業者、コンサルタント、有識者)を対象とした養成が必要

考えてみれば、私は大学教員(笑)

- 国に対して、人材育成への支援をお願い→制度化
- 今回のプロジェクト立ち上げへ



カリキュラムの構成案

<基礎コース> : 今年度試行

| | | |
|---------------------------|----------------------|-----------------------------|
| ② フィールドスタディ 現場の実情を体感する | ① リレーレクチャー 基礎を学べる | ③ ディスカッションサロン 講師と直接話ができる |
|---------------------------|----------------------|-----------------------------|

<実践コース> : 来年度以降試行

| | | |
|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| ⑤ インターンシップ 実際に現場で関与する | ④ エキスパートレクチャー 実践に直結する | ③ ディスカッションサロン 講師と直接話ができる |
|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|

- ・ コーディネート
- ・ プロデュース
- ・ マーケティング

「一所懸命」をつくりだすコーディネーター



- 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

魅力的な地域公共交通のプロデュース

旧弊な公共交通をいかに革新するか (多くの現場は、いまの運行形態では戦えない)

「利便性が高く費用の安い公共交通実現」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

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

公共交通マーケティング研究会 (現在、休止中)

- 日本の地域公共交通に足りない「マーケティング」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可能とするビジネスモデルをつくりあげ、絶えず改善していく活動
- 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、本研究会を発起
- 公共交通事業関係者が、「マーケティング」の発想を取り入れてよりよい公共交通をつくっていく活動をできるように、ノウハウや取組の情報交換と横展開、そして現場の改善と社会へのインパクト波及を目指す

のるかそるか、いまが分かれ目

- 2020年11月:改正地域公共交通活性化再生法、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、法改正へ>
- 2023年2月:地域公共交通活性化再生法改正案提出→4月成立。10月1日施行。新たな局面へ!

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。

公共交通は会議室でなく現場を走っている

基本は、「地域にとって必要な公共交通サービスを
現場・利用者起点で考え、つくり出す」意欲と行動

→ 制度を活用し、地域の状況を理解し、現場で連携・協働
して対応策が提示・実行できる「仕事人」こそが必要！

- 制度・政策の変化をチャンスとして活かし
- 旧弊な固定観念を打破し
- 公共交通悲観論・役割終焉論を排除し
- 自治体や住民に「楽しい公共交通」
- づくりを胸張って提案し実現できる
- それこそが地域を、そして日本を救うきっかけとなる！

これこそが本当の
「モビリティ革命」！

日本を「移動自己責任社会」から
「おでかけウェルカム社会」に変革するため
ともに学び、現場に出て実践しましょう！

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: <https://www.facebook.com/buskato>

地域公共交通の戦略立案や再編、地域参画、鉄道存廃検討などに、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ならば、どこへでも出かけて協力します！

地域を楽しくするため、ぜひ一緒に仕事しましょう！

※「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」

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

Think Globally! 一所懸命
適材適所 Act Locally!

[Nagoya Univ. Regional Strategy Lab.](http://www.nagoya-u.ac.jp/region)