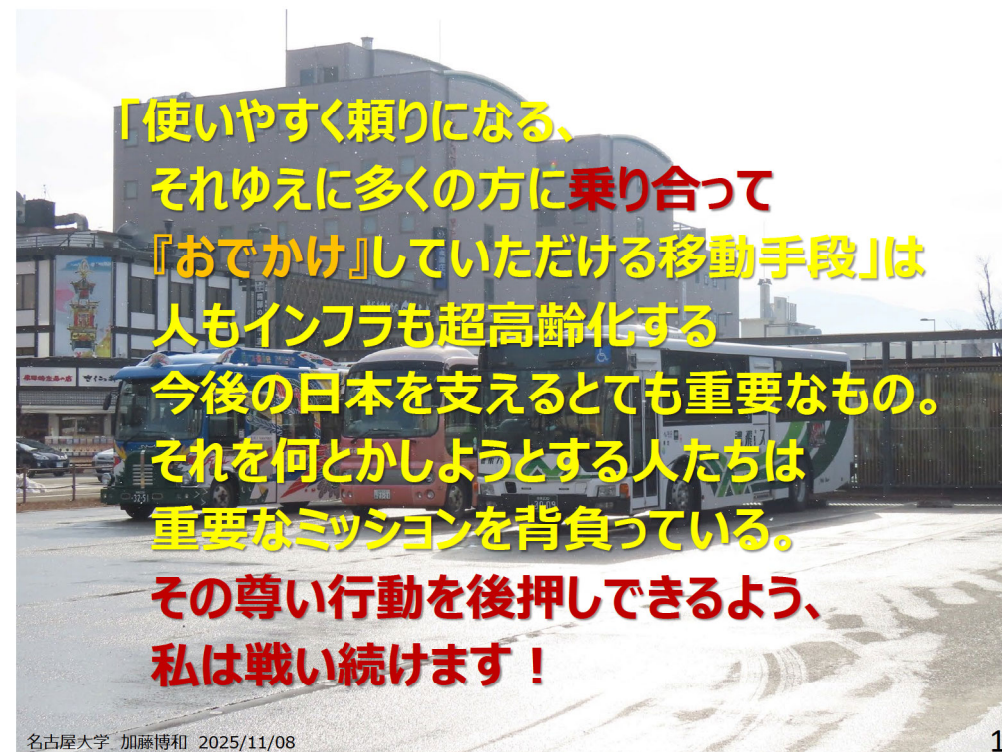




「地域公共交通」とは？

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

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(全部できないといけない)。好きなこと・得意なことだけではダメ)

それが17分類、
その下に169項目ある



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して、達成のための施策を実施していますよね！

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。

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第一の役割

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！

おでかけが不自由な「子どもたち」

ある過疎地域で・・・

「夏休みに」「小中学生の」路線バス運賃を1乗車50円均一にした(通常運賃は数百円)。その結果、一番多かった利用目的は何か？

「コンビニに行く」

こういう「自由に動きたい」という子どもの思いに、限りある化石燃料を使いCO₂を出して車を乗り回して好き勝手に動いている大人たちが鈍感では、子どもたちはどんどん故郷を後にしてしまうのではないのでしょうか？

- 「消滅可能性」ではなく「消滅決定」(持続不可能)
- なお、この状況は、いなかだけでなく、オールドニュータウンも同じですよ

三 NHK ONE 東京 <https://news.web.nhk/newsweb/na/na-k10014937691000>

ニュース 新着・注目 社会 政治 経済 気象・災害 国際

2000～2020年で
給料2割減、労働時間
2割増。若年が入らない

コロナで仕事なくなり
離職が多数
コロナ後も戻ってこない

刻化

都内の路線バス 約400便減便“運転手不足”東京でも深刻化

2025年10月1日午後6時38分

地域公共交通は「瀬戸際」!

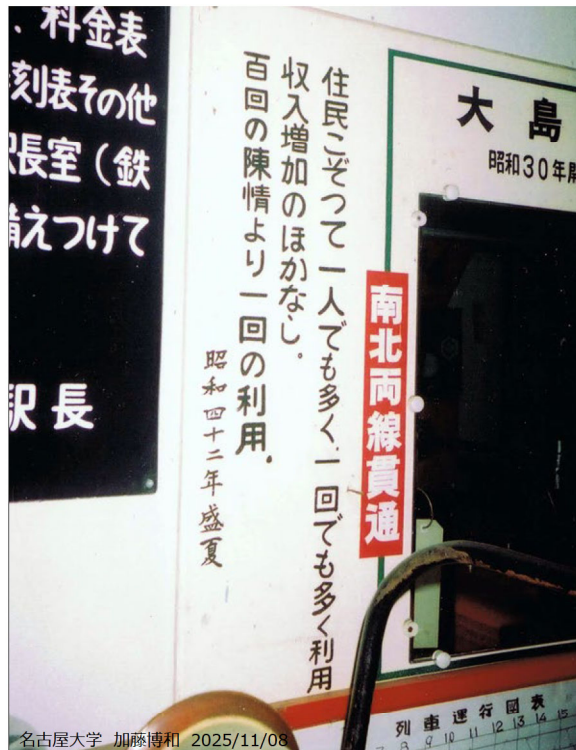
- 大都市部など一部を除けば、この50年ずっと衰退
- その間、主に経費削減を重ねて継続してきた(補助金受給の条件でもあった)
- それが極限まで達し、運行に必要なギリギリにまで至った(サービスでなく運べばいいという発想に)
- そのため、企画立案や販促などはもってのほか。路線改善なんてとてもできない(補助金をケチる自治体がやるのが当然)
- 運転者が足りず超勤・休出が常態化。給与が上がる見込みもない。こんな業界にだれが入るのか
- 利用減少は底を打ち、自治体はお金を出すようになったが、「お金があっても運転者不足で走らせられない」時代へ
- そこにコロナ禍で「移動」が生活の必然でなくなった

何が足りないのでしょうか?

百回の陳情より 一回の利用

58年前から
分かっていたこと

- 誰かに助けてもらってとりあえず残ったとしても、それを活用して地域が活性化しなければ意味はないし、守っていくこともできない
 - 自己改善されないまま外部からの支援で残れば、利用減は止まらず、将来もっと深刻な形で問題が再燃する
- 地域・自治体が当事者意識を持つことが大前提



地域公共交通に足りないのは「お金」!?

- 確かにそう
- お金がないから改善できないし、待遇もよくできない
- そうすると利用が減ってさらに苦境になる
- ただし、お金をかけたらいいものができるとは限らない。というか、実際、全国を見てもあまりできていない
- つまり、「いいものをどうつくるか?」が大事

「一回の利用」はどうすれば起きるか?

「使いたくなる地域公共交通」

をつくることで

「『おでかけ』が増える」

そのために

「地域の頑張り」が必要

安直なオンデマンド乗合交通導入は公共交通政策を退化させる

デマンド交通、
デマンドタクシー
という言い方は誤り

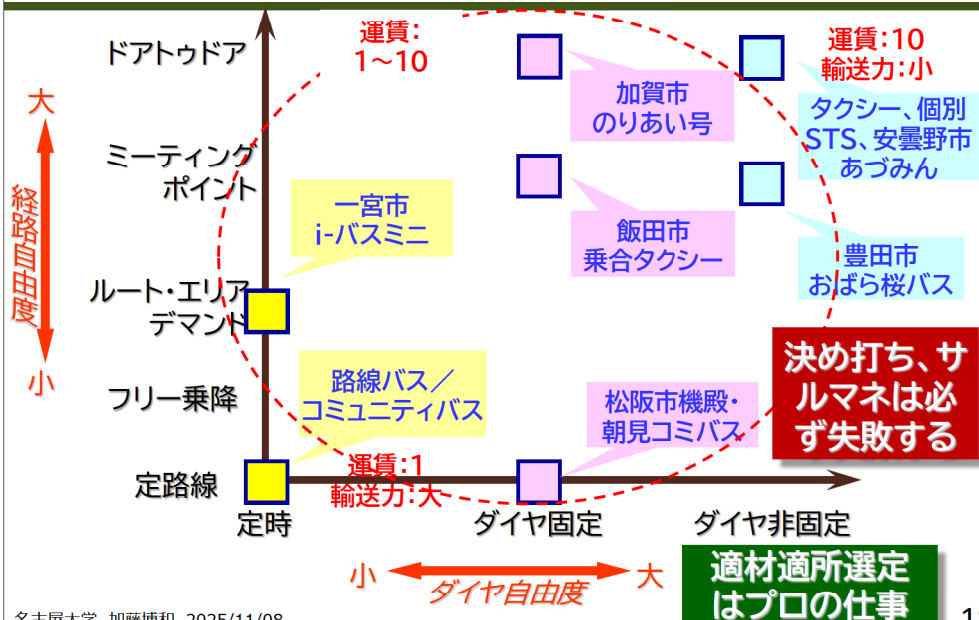
- 公共交通空白をなくしたい？
 - 歩くのがおっくうな高齢者に対応したい？
 - 空バスやムダな迂回がなくなり、経費・人員効率化？
 - 需要に応じて走るの、サービスレベル向上？
- AI経路決定などで乗合率が高まると称しているが、多くの地域では**需要が少ない**割に**希望OD・時刻がバラバラで乗合をつくれな**い(AI不要、一般タクシーで間に合う)。利用が増えると**経費増大**
 - 「ドアツードア」希望が多いが、家の前まで行くのに**時間がかかり、幹線部では近い時間に何台も走る**ことになり、**経費も運転者も浪費**。乗換を避けるための**長距離運行は運転者が多数必要**
 - 結果、オンデマンド交通の多くが、**補助金で「安くしたタクシー」**も同然。**補助額は乗客1人あたり多額**
 - 安くて便利だから当初人気が出るが、そのうち**予約が取れなくなり、増車も困難**。結果、**不公平**な手段になってしまう
 - オンデマンド交通は定時定路線と逆で、**利用が少ないと経費が減**るので、**利用促進する気がなくなり**、政策検討が停止

名古屋大学 加藤博和 2025/11/08

16

「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-



名古屋大学 加藤博和 2025/11/08

18

乗客どうし、乗客と先行、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:株式会社アイシン(自動車
部品の会社)
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

AI配車システムにより
効率的な乗り合わせを実現



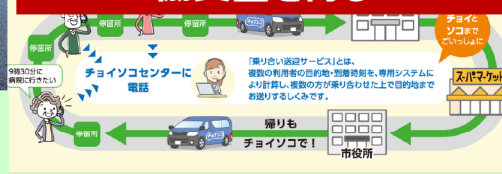
現在、全国90か所ほどで運行
しかし公的補助は必要

名古屋大学 加藤博和 2025/11/08

構想時はライドシェア(白ナンバー)想定
実際は多くがタクシー・バス事業者運行



協賛企業・医院・店舗等への
送迎 → 利用者(運賃)と
協賛金を得る



17

交通空白地域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々に利用できない過疎地を想定し

名古屋大学 加藤博和 2025/11/08

19

道路運送法第七十八条

「例外的に」自家用車・一種免許で有償運送できる規定

自家用自動車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 **市町村、特定非営利活動法人その他**国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送を行うとき。

→ **「自家用有償旅客運送」** < **公共ライドシェア**、**地域公共交通会議で(自治体が)認める** >、**交通空白地有償運送**、**福祉有償運送の2種類**

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて**地域又は期間を限定**して運送の用に供するとき。

→ **「自家用車活用事業」** < **日本版ライドシェア**、**タクシーが足りない時間のみ国交省が認める** > **タクシー会社等、公共交通事業者が行う**

「たかね号」は自家用有償旅客運送 (公共ライドシェア)



自家用有償運送を実施できる団体

- 市町村
- NPO法人(特定非営利活動法人)
- 一般社団法人または一般財団法人
- (地方自治法に規定する) **認可地縁団体**
- 農協(農業協同組合)**
- 生協(消費生活協同組合)**
- 医療法人
- 社会福祉法人
- 商工会議所
- 商工会
- 労働者協同組合
- 営利を目的としない法人格を有しない社団**

タクシーみたいに乘れてとっても便利!
町内のどこでも乗り降りできます。

おでかけ応援サービス
年間無償なし

『えがお』
EGAO

6月より3台運行開始!

電話でかんたん予約
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週間先まで予約可)

ドアツードアで、行きたい場所まで送迎します

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
(運休している場合は、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、
最前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JRなどをご利用ください。

○運賃 **初乗降10分まで (600円)** 以後1分ごとに100円加算
(※65歳以上の高齢者、お年寄り、障害者などには、別途割引があります。)

○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
(※年齢制限はありません。)

だれでも利用できる
(会員制でない。町民以外も可
熊野古道等の観光利用もある)

おでかけ応援サービス「えがお」

(三重県紀北町営自家用有償運送)

2020年2月17日運行開始

唯一のタクシー事業者廃業から
3年以上かけて実現

運転者は町民ボランティア
事業者協力型(バス事業者)を
法改正前から実施
国庫補助(地域内フィーダー)対象



コロナ禍でも利用増。3台まで増車
1日平均20件程度の利用
ネックは「運転者が足りない」

いつも思っている根本的な疑問なんですが・・・

- 「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、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
- ※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?)も必要



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運転も同じですね！

「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」と思いませんか？

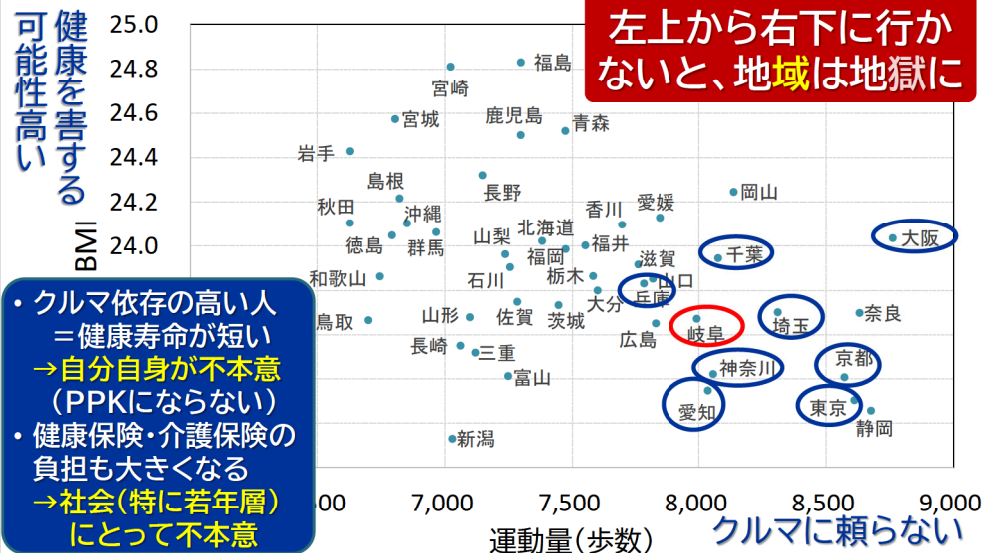
結論:ありえない！

- 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



名古屋大学 加藤博和 2025/11/08

28

地域公共交通で「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

名古屋大学 加藤博和 2025/11/08

29

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すると、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！」



名古屋大学 加藤博和 2025/11/08

30

「お値打ち」公共交通のポイント

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運賃補助を行う

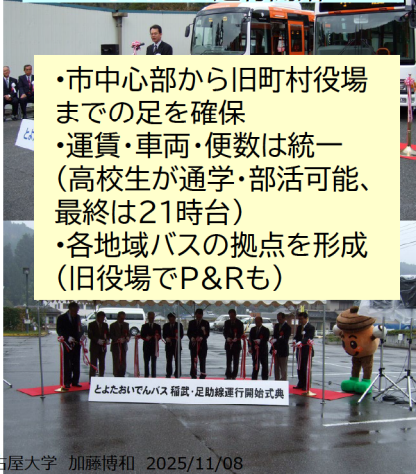
名古屋大学 加藤博和 2025/11/08

31

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

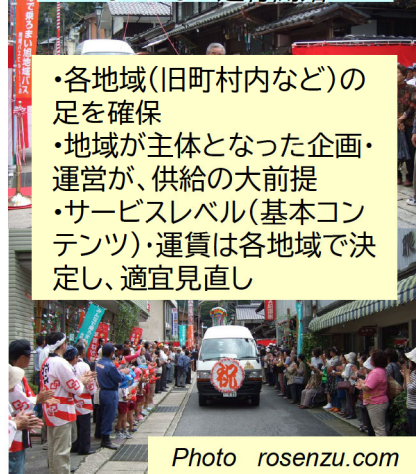
交流交通(地域間幹線)
基幹バス「とよたおいでんバス」
旭・豊田線、稲武・足助線
07.11.1運行開始



- ・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)

名古屋大学 加藤博和 2025/11/08

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



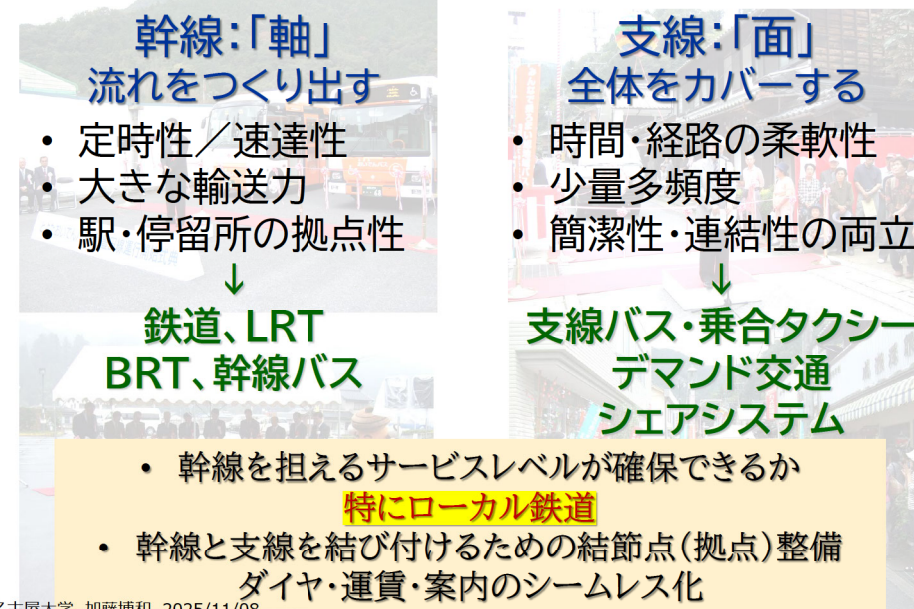
- ・各地域(旧町村内など)の足を確保
- ・地域が主体となった企画・運営が、供給の大前提
- ・サービスレベル(基本コンテンツ)・運賃は各地域で決定し、適宜見直し

Photo rosenzu.com

32

「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



名古屋大学 加藤博和 2025/11/08

33

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 = 「地域公共交通網」形成

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

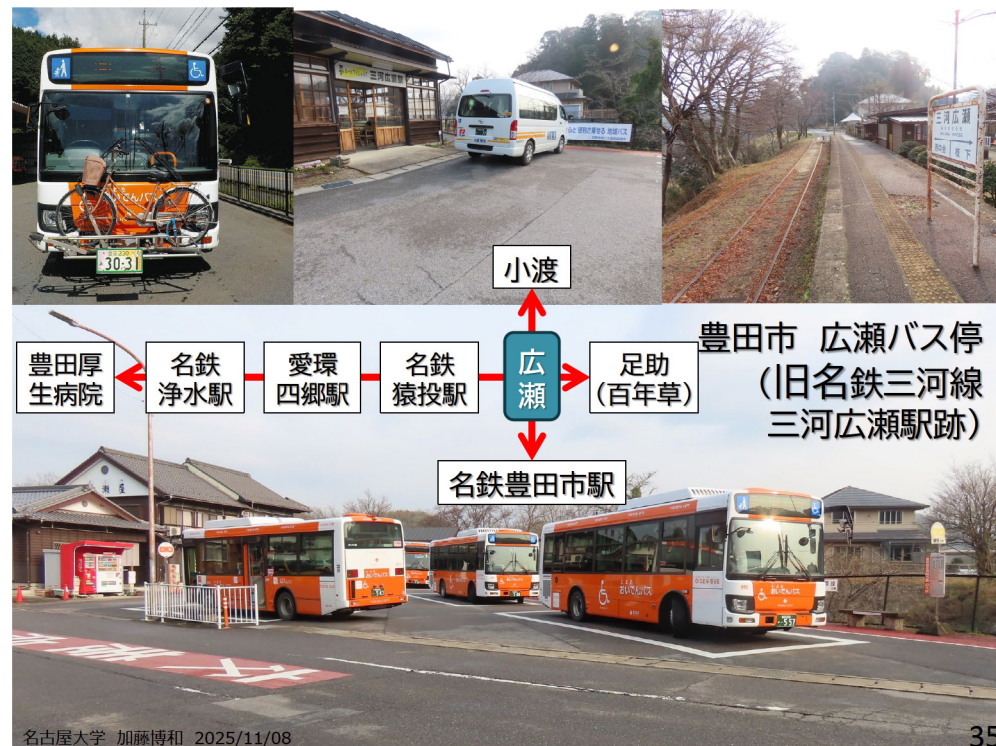
…地域主導?

- ・ 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

名古屋大学 加藤博和 2025/11/08

34



名古屋大学 加藤博和 2025/11/08

35



写真: 福本雅之

行先	乗車時刻	乗降時刻	乗車時刻	乗降時刻
飯田	7:59	8:01	8:25	11:55
日	9:53	10:01		
時	15:14	11:55		
刻	16:21		17:01	18:05
表	17:19		17:46	17:55
				17:15
和合	7:46	8:31	8:25	11:55
土	8:29	10:01		
曜	9:54	13:01		
内	14:24		運休	16:05
前	14:34			17:15
表	16:21			17:15
日	8:29	9:01		11:55
曜	9:54			運休
内	14:34	13:01		
前	16:21			16:05
表				17:15



**岐阜県高山市(面積2,178km²<日本一>、10市町村合併)の朝日地域
合併後に公共交通大幅再編**

- 高山中心市街地～朝日支所: **路線バス**
- 朝日地域内、朝日支所～JR久々野駅: のらマイカー(市営バス、**路線不定期運行**)
- 朝日支所～高根地域: たかね号(路線バス代替、NPOによる交通空白地有償運送、**路線定期運行**)

これらがうまく乗り継げるダイヤ・環境を整備結果、**「生活圏全体で移動できる」!**

JR木次(きすき)線

- 多くの駅舎が自治体設置、NPO・地縁団体等による指定管理
- それぞれの団体が工夫を凝らす。地域との結びつきも強い

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

「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**

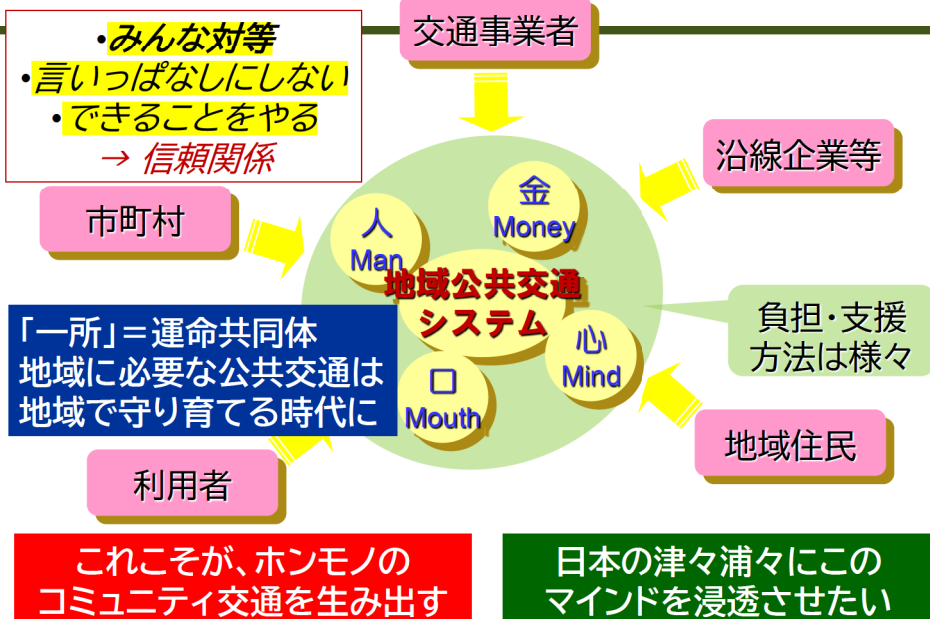
導入のメリット

- ✓ 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



「一所懸命」みんなでつくり守り育てる：まさに共創



地域自治組織が運営し路線バスと連携する交通空白地有償運送

「いいじ里山バス」 2016年10月3日運行開始

(岐阜県恵那市、飯地地域自治区運営委員会運行<法人格なし>)



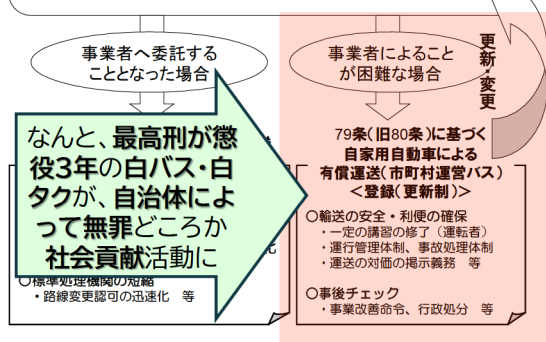
- 人口700人弱。2016年初めて出生ゼロに
- 市営のバスは、幹線道路を通るのみで、高原に散在する集落に住む高齢者のニーズに対応できない
- タクシーも高額。なかなか来てくれない

- 飯地地区の入口(笠置峡バス停<恵那北中学校前>)から地区内までの市営バスを置き換え(中学・高校通学便は残る)
- ドアツードアで、**地区内輸送、笠置峡バス停でのバス連絡<乗継保証>**の2つの役割(運賃200円<乗継無料>)
- 自治会が運営し、住民が運転
- 誰でも利用できる(会員制ではない)

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」

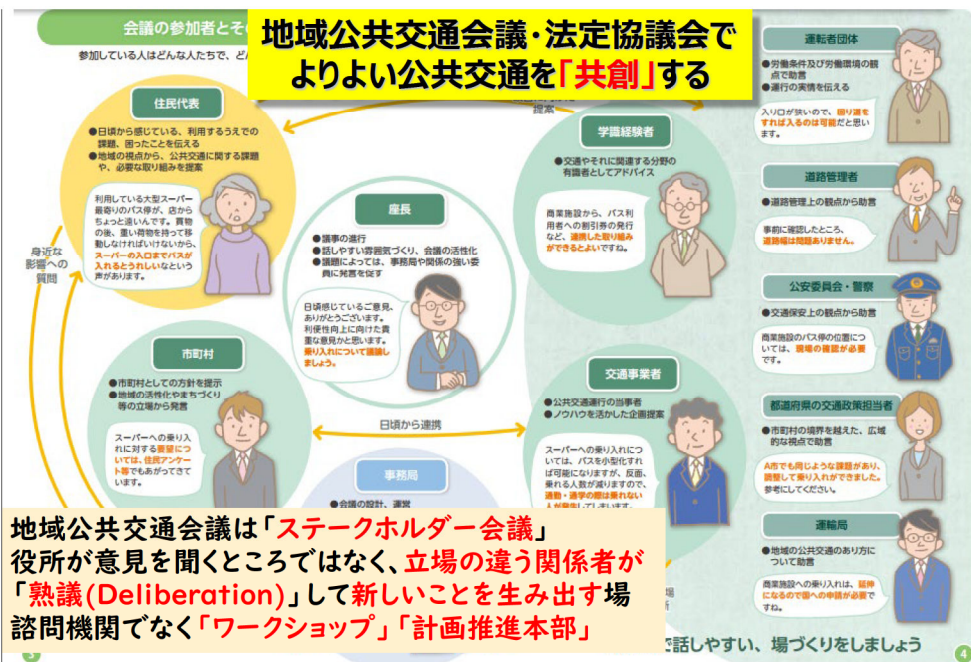
地域公共交通会議

【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)
(※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の新設・変更を市町村が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<認可→届出>、路線・車両等)
- 通常の法規制ではできない「自家用有償運送」(公共ライドライドシェア)「オンデマンド乗合運送」(タクシー車両による乗合運送)も可能に
- 一般の乗合バス路線も認定可能(法的には一般路線とコミバス等は同様)



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

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)

- 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、**助言その他の援助**、**関係者間の連携・協働促進**
- 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**
- 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<地域交通法施行規則3条>)

**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**

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

「乗る乗る詐欺」(乗ると言ったのに実際は乗らない) を防ぐために、おでかけ「ニーズ」の把握が重要

需要: 顕在化しているもの(実際行っているor行いたい)

→ アンケートが有効ただし地方だとこれは極めて少ない>

ニーズ: 潜在的なもの(気づいていない、だから不要、ではない)

→ **膝詰め**(グループインタビューやワークショップ)

が有効<利用が少ないところは特に>

調査手順

1. まず現状の移動状況や気持ちをはき出してもらう
2. 情報を提供し、考え、気づいてもらう
3. 関係者で、どうすべきか、何ができるか話し合う
4. 考えをまとめなおしてもらう

→ **ニーズとその充足方法**が見いだされる

いずれにせよトップダウンやコンサル丸投げではダメ

※往々にして、地域の今後をどうしていくかのヒントもある

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!

世界にひとつだけのバス ひとつひとつ違う役目持つ
このまちを守り育てるために 一所懸命になればいい
都会のバスや田舎のバス ひとつとして同じものはないから
ナンバーワンにならなくてもいい 適材適所のオンリーワン

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.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

みなさん、1つでいいので
新しいことをやってください
そうすれば「守り」「育てられます」

- ・ 実際に乗る
- ・ 人に勧める。宣伝する
- ・ 活動に具体的に協力する
- ・ より便利で効率的になる策を考える
- ・ 協賛をする、募る

そのためにまず、正しい認識を
そして、「他人事」から「我が事」へ!

ぜひ「おでかけウェルカム環境づくり」に参加して
ください! そして「健幸」なまちにしていきましょう!

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