



“当たり前”では全然ない！ 「なぜ地域公共交通は必要か？」

「地域公共交通」がないと、地域は、住民は、どう不都合でしょうか？

－ あってもなくてもほとんど変わらない？

「地域公共交通」を守り育てるためには、どれだけのお金と手間がかかりますか？

－ ありがたみがわからないので安ければ安い方がいい？

いま地域を走っているバス・鉄道は、「地域公共交通」と言えますか？

－ 全然その役割を果たせていない？

→ そもそも、必要な「地域公共交通」とはどのようなもので、どのように支えていけばいいかについて、地域でまともに話し合ったことがない？

(それがなくて網計画の目的・目標が書けるのか？)

名古屋大学 加藤博和 15/08/12

1

自称「地域公共交通」の大半は・・・ 2つの「バイ」

ショーバイ(商売)路線

－ 「採算性」が大事

→ 事業者路線（補助路線含む）の多くはこれ

アリバイ路線

－ 「あること」が大事

→ 自治体路線（コミュニティバス）の多くはこれ

互いに全くてんでばらばら

→ どちらも「地域公共交通」ではない！

→ 本当の「地域公共交通」・・・「ありがたがっていただけの公共交通」はどうすればつくり出せるか？

名古屋大学 加藤博和 15/08/12

2

交通政策基本法第16条 (日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等)

国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

交通基本法案においては「移動権」と言われたもの

名古屋大学 加藤博和 15/08/12

3

地域公共交通とは？

地域公共交通(地域公共交通活性化・再生法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をいう。

公共交通事業者(地域公共交通活性化・再生法2条2)

- イ 鉄道事業法による鉄道事業者
ロ 軌道法による軌道経営者
ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者
及び一般乗用旅客自動車運送事業者
二 (略)
ホ 海上運送法による一般旅客定期航路事業等を営む者
ヘ (略)



新しい制度（2013～15年）は、要するに・・・

交通政策基本法

- 国の交通政策を規定。理念法（モットー）

地域分権一括法による道路運送法改正(自家用有償運送の地方
への事務・権限移譲)

- 移譲（登録・監査等）自体はほとんどメリットがない
- 同時に行われた自家用有償運送制度の見直しが大きな意味（移譲希望せずとも享受できる）

タクシー特措法改正

- 地域公共交通と位置づける（その役割を果たす義務が生じる）こと
と引き替えに減車・運賃改定を可能に
- 公共交通としてのタクシーの適正化・活性化を地域の協議会で議論

地域公共交通活性化・再生法改正

- 最重要な法律
- 改正で機能強化。ネットワークの発想やまちづくりとの連携を重視
- バスは、自治体と事業者が合意すれば自治体に実質権限移譲（再編実施計画）
- タクシー（、自家用有償運送）も公共交通として位置づけ

本日と一緒に勉強したいこと

「改正地域公共交通活性化再生法」を、現場で どう活用するか？

- 地域自ら行動する
- 目的は「地域や利用者にありがたがっていただけ、地域を持続的に支える公共交通網・サービスの実現」
- キーワードは「現場起点」「一所懸命」「適材適所」
- 協議や計画策定はそのための手段。いい公共交通網をつくるためにやるのであり、できなければ無意味
- 制度に使われるのではなく、制度を使いこなす

コンパクト+ネットワークへカジを切る

きっかけは「地域公共交通」

・・・しかし現状は「衰退の一途」・・・

よく言われる理由:モータリゼーションと少子高齢化

- 公共交通がなくても暮らしていける
公共交通だけに頼ってはい不便
- しかし、それだけが原因か？

影の(重要かつ深刻な)理由:公共交通は旧態依然、
十年一日(世の流れについていけない)

公共交通を「くるり」と変える

-澄んだ目で現場を見て固定観念にとらわれず現場を変える-

お客様・地域のニーズに応えるコンテンツの提供

- 見かけでなく本当のニーズとは？
- 安全を大前提に、移動サービスを通じて地域に豊かさをもたらす

お客様・地域に選んでいただけるサービスの提供

- 少し高くても、待っても、こちらの方がよい、と納得させる
- そのために「分かりやすく」「使いやすく」を徹底
- 利用者が運賃を、自治体・地域が補助金や負担金を払う
気になるには何が必要かを考える
- それが収益を、給料を高くすることにつながる

→ **これができる事業者は残っていけるし、
そんな事業者やそれをサポートできる自治体がある地域も残っていける(パートナーシップ)**

→ **どうすれば「くるり」できるのか？**

乗る路線をどうつくり出すか？

-「一見さんお断り」から脱却するために-

- **ターゲットを明確化する**
 - その人たちにどんな生活をしてほしいか？
 - そのためにどんな「おでかけ」を担保すべきか？
- **基本コンテンツを磨き上げる**
 - **系統、ダイヤ、乗降施設、車両**で決まるサービスレベル
 - それを「お値打ち」と思わせる運賃設定
- **分かりやすく、おしやれで、心に響く訴えかけをする**
 - 利用者の立場に立ったインタフェイス

「コミュニティバス」は救世主たりえたか？



Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」
(1995.11運行開始)

現在では全国の半数近くの
市町村が運行

→ **しかし、表面的「サルマネ」によって、似て非なる非効率な
「巡回バス」が広がる原因に(最近はデマンドでも・・・)**

→ **市町村が丸抱えすることで住民・事業者がモラルハザードに**

→ **さらに、路線バスとコミュニティバスが全く別の二重体系に**

- 「企画・運営」と「運行」の分離
自治体 : 企画・運営(委託)
交通事業者: 運行(受託)
 - **公営交通のように事業収支・
リスクに煩わされることがない**
- それによって可能となった
新しい基本コンテンツ設定
小回り循環、停留所間隔200m、
小型バス、100円運賃
 - **地域に合った「わかりやすく」
「使いやすい」公共交通を実現**

「生活バスよっかいち」

(2002.11.1運行開始)



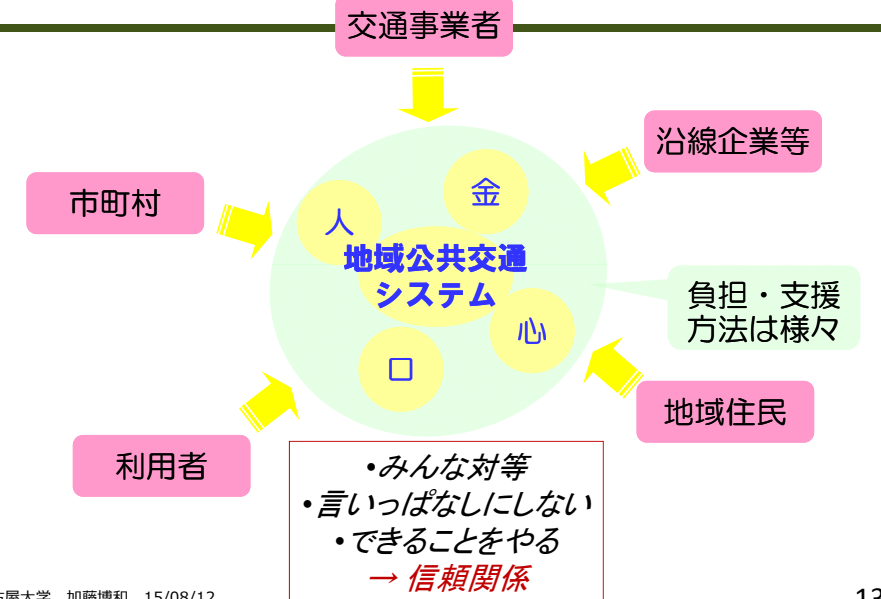
2002.10.27出発式

・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)

- ・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)
- ・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)
- ・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)

みんなで「一所懸命」支える



「普通の路線バス」だってみんなで頑張ればよくできる

京成バスシステム 柏井線

(千葉県市川市)



- ・利用者減のため減便
- ・地域でバス対策の団体が立ち上がり、NPO主体運行を視野にサービス改善を申し入れ(後に分裂)
- ・団体・事業者にも市も加わって繰り返し協議(市川東部バス検討会)
- ・住民の様々な協力(乗降調査、乗車運動、新聞折込でのPRなど)を条件に試験的に増便
- ・協議組織を法定協議会に位置づけ(市川市公共交通協議会)、連携計画策定。総合事業実施
- ・大きな増客効果が現れ、補助不要にまで回復

交通政策基本法第11条

(国民等の役割)

国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

自ら動かないとできない！
しかし、自分だけではできない！

交通政策基本法第6条 (連携等による施策の推進)

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、**地方公共団体**、運輸事業その他交通に関する事業を行う者(以下「**交通関連事業者**」という。)、交通施設の管理を行う者(以下「**交通施設管理者**」という。)、**住民その他の関係者**が**連携**し、及び**協働**しつつ、行われなければならない。

「一所懸命」成立の前提条件

～「新しい公共」言うだけなら簡単ですが、待っていてもできません～



- 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
- ④主体間の利害関係を調整する
コーディネーター
(当初は**インタプリター**)

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性
何かをするために腹を割って話をし、分かり合う

名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立てした「地域参画型」公共交通

松阪市三雲地区
「たけちゃんハートバス」
(12/10/01運行開始)

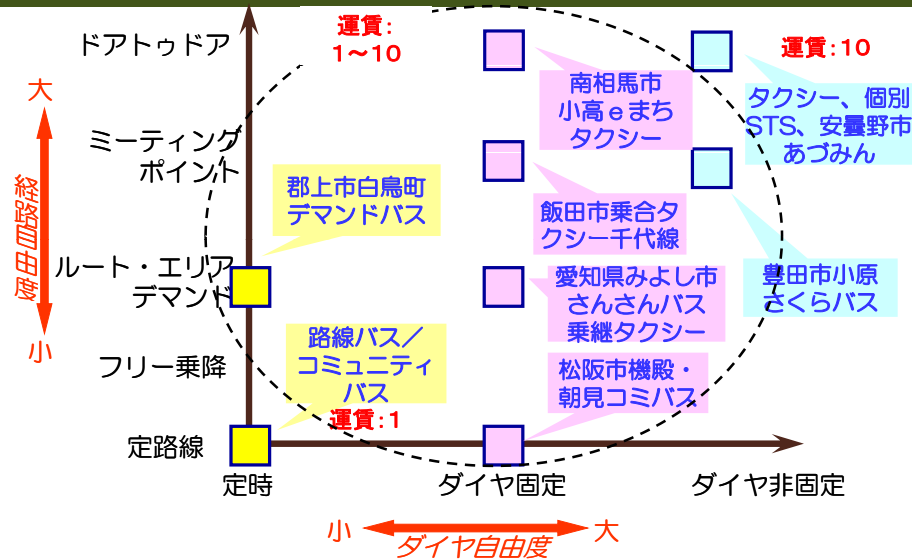


- ◆**名張市**: 地域バス「国津」04年9月、「錦生」08年4月、「薦原」7月、「緑ヶ丘」09年4月、「美旗」12年4月
- ◆**伊賀市**: 「比自岐」03年11月(09年4月有償化)
- ◆**松阪市**: コミュニティバス「黒部・東」06年7月、「機殿・朝見」08年7月、「飯高波瀬森」10年4月、「嬉野」11年8月、「**三雲**」12年10月
- ◆**豊田市**: 地域バス「高岡」00年9月、「水源東」「保見」07年9月、「旭」10月、「藤岡」08年4月、「小原」09年4月
- ◆**岐阜市**: ギふっこバス06年10月4路線、08年6月4路線、09年6月2路線、10年9月1路線、12年9月1路線、12年10月1路線、13年9月1路線、14年9月2路線、15年9月2路線
- ◆**一宮市**: 生活交通バス「萩原・大和」「千秋」07年11月
- ◆**関市**: 地域バス5地区で09年4月
- ◆**岡崎市**: 「下山」09年3月、「形埜」09年11月、「宮崎」09年12月、「豊富」10年3月
- ◆**豊橋市**: 地域生活バス・タクシー「東部」08年7月、「北部」10年10月、「前芝」「南部」13年10月
- ◆**津市**: 「高松山」13年1月

「一所懸命」の中身

- ・ **意識の共有**
 - － 公共交通を**自ら**「つくり」「守り」「育てる」ことの必要性をきちんと考える
- ・ **本音の議論**
 - － 目的が共有化されているからこそ、利害を調整するために真剣に議論ができる
- ・ **決まれば迷わず実行**
 - － 役割分担
 - － 連携協働
 - － PDCA
 - － **適材適所**

「適材適所」を実現する輸送手段 -コミバスとデマンドだけではない。選択肢は無数-



名古屋大学 加藤博和 15/08/12

20

地域が主役となって 公共交通をつくり直す時代へ

単にコミュニティバスやデマンド交通を走らせたり、運行欠損補助を増額するという意味ではない

公共交通が必要な理由、それを公的に維持する必要性を明らかにする

それをどのように具体化するかを考える

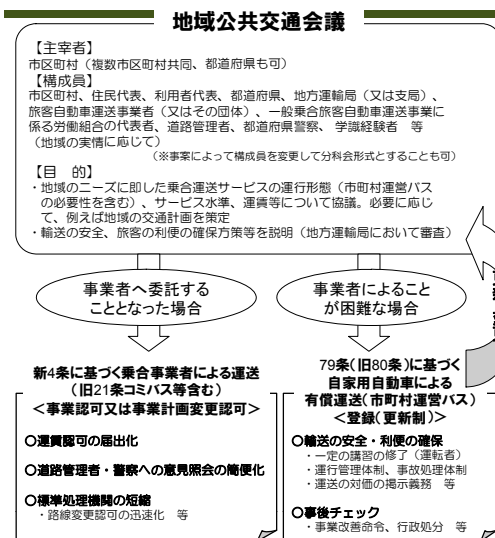
それを誰がどのように支えるのかを考える

関係者全員が集まって、地域公共交通を
「考え」「つくり」「守り」「育てる」ことの重要性
＝「一所懸命」になれる「場」づくり

名古屋大学 加藤博和 15/08/12

21

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」



名古屋大学 加藤博和 15/08/12

22

「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」も可能となる
・しかし一番大切なのは・・・
「一般乗合路線ならなんでも認定できる」こと（法的には何ら差はない）

あつてはならない 「地域公共交通会議」「法定協議会」

1. 年間予定がなく開催が行き当たりばったり
2. 協議事項があるときしか開かない（のでシャンシャンにしたい）
3. 事前に委員への資料配布をしない
4. 開催通知や決定事項を地域住民や利用者に分かる形（広報・webはもとより、停留所や車内など目の届くところ）で提示していない
5. 開催時刻を公共交通の時刻に合わせない（開催通知に書く。駐車場無料券を出すなど論外）
6. 傍聴者がいない（PRしていない）
7. 住民・利用者代表がしゃべらない（しゃべりやすくする工夫をしていない）
8. 現場を知らない委員に見せる、体験させる機会をつくらない（バスは会議室でなく現場を走っている）
9. コミバスやデマンドしか扱わない（事業者路線は話題にもしない）
10. 規定の委員しか集めない（実感を持つ人を積極的に入れていない）

この程度のことをやっていなくて、
「この制度はうまく機能しない」って、当然でしょ！

名古屋大学 加藤博和 15/08/12

23

地域公共交通会議および法定協議会は
法的に必要なセレモニーという
側面もありますが、
一番大事なものは
「ステークホルダー（利害関係者）会議」
すなわち「一所懸命の場」
だということです

市町村、運輸局、都道府県、住民代表、利用者代表、
運転者代表、道路管理者、交通管理者、その他

- 関係者が一堂に会する
- 目的を共有する
- どう実現するかを遠慮せず議論する
- 決まったらみんなで協力して走る

地域公共交通会議（道路運送法）の弱点

- ・乗合しか協議対象にならない
→これでも大半のことはできる
→ただし、鉄道・航路再生、タクシー活性化や、
それらとバスとの連携には（法的には）無力
- ・公共交通計画・戦略の策定が任意
→場当たり的な開催になる懸念
- ・メンバー参加への拒否権がある（特に交通事業者）
→出てきてもらわないと協議にならない

地域公共交通活性化・再生法での改善

- ・バス（乗合）しか協議対象にならない（道路運送法の限界）
→これでも大半のことはできる
→ただし、鉄道・航路再生、タクシー活性化や、
それらとバスとの連携には（法的には）無力
→「地域公共交通特定事業」として多モードに展開
→「新地域旅客運送事業」による新モード導入の円滑化

- ・公共交通計画・戦略の策定が任意
→場当たり的な開催になる懸念
→「地域公共交通総合連携計画（→網形成計画）」

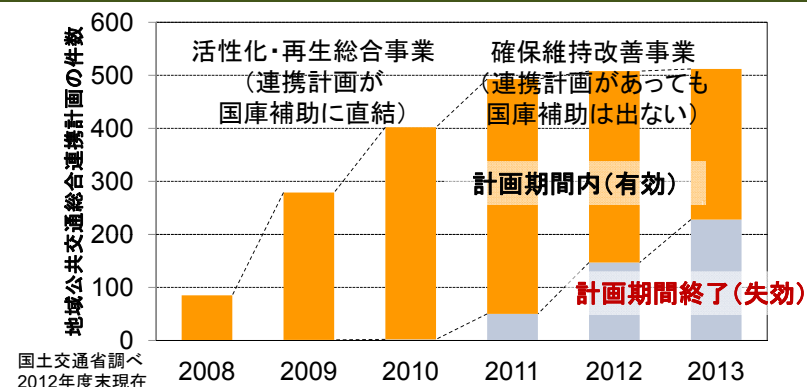
- ・メンバー参加への拒否権がある（特に交通事業者）
→出てきてもらわないと協議にならない
→公共交通事業者等の参加応諾義務・協議結果遵守義務
※非常に強い権限が付与（ただし当然、議会が優越）

地域公共交通会議の活用例

- コミバス・デマンドだけいじって満足してませんか？ -

- A市：路線バス・コミバスを一元的に見直し
+ ゾーン制運賃をコミバス・一般路線・国庫補助路線すべてに共通導入
- B市：無償バスも含めた検討
+ もとは有償コミバスだった路線を無償化後も協議
+ 隣の自治体のバスターミナルへの乗り入れを実現
- C市：路線バス・定期航路を一体化したネットワーク実現
+ 路線・ダイヤ・運賃体系の改善（路線バスのままコミバス化）
+ バス・航路の連携強化。離島からバス乗継で学校・スーパーへ
- D市：各地区が運営協議会を設けて運行する路線の協議
+ 運営協議会を立ち上げないと路線を引かない（立候補方式）
+ 協議会代表がオブザーバーとして参加し、定期的に路線の状況や地域の取り組みを報告。市は支援・評価・全体調整
- E町：民営バスとコミバスの連携策を協議
+ 乗継可能なバス停を新設し、行ける地域を広げる
+ 公共交通空白地域解消のため、民営バスの停留所増設を協議し実現

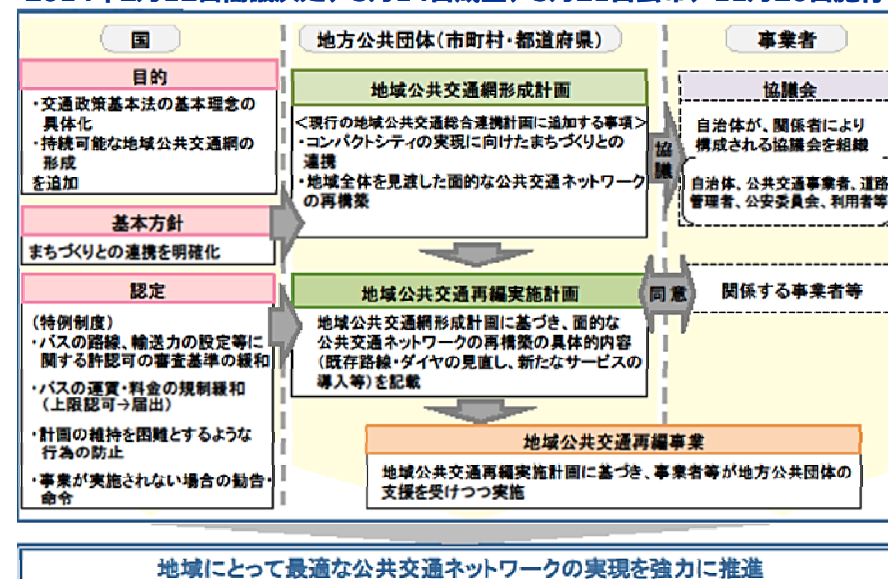
地域公共交通総合連携計画の 策定・失効の状況（全国）



やる気のあるところはフル活用。しかし・・・
金（国庫補助）の切れ目が緑の切れ目？
計画の必要性が全然理解されていない証拠。情けない・・・
2014年度から地域協働推進事業によって再び増加（またカネかよ）
結局、自治体・地域の自覚・覚悟がまだ足りない

改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月20日施行



改正地域公共交通活性化・再生法の キーワード（活性化・再生の基本方針）

1. 地域戦略との一体性
2. 総合的なネットワーク形成
3. 多様なモードの組み合わせ
4. 広域性
5. 住民等関係者の連携
6. 数値化した目標設定と評価

基本は協議会のマネジメントと
地域公共交通網形成計画の策定

連携計画から網(network)計画へ （「形成計画」ではない）

地域全体を見渡した面的公共交通ネットワーク再構築
（市町村でなく生活交通圏＜定住自立圏等＞が適切）

－ 一部でなく全体を考える

- ・単なるコミバス計画やデマンド交通計画ではダメ
- ・都市・地域総合交通戦略（整備局マター）との連動も（網計画は下位・詳細計画）

※特に既存路線バスを見直すツールとして「再編事業」新設
※都道府県も協議会をつくり網計画策定が可能に（今日は話をしない）

－ タクシーや自家用有償運送も対象とすることを推奨

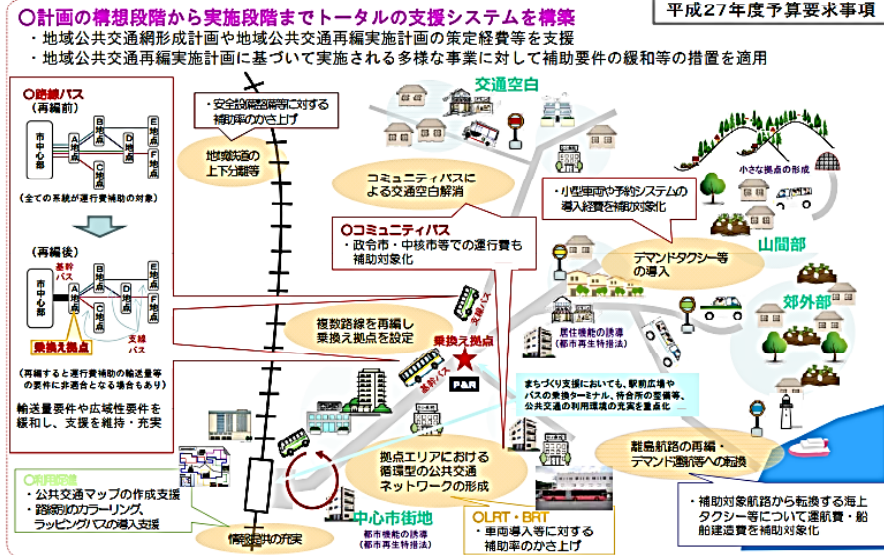
※タクシー協議会・有償運送運営協議会との連携が必要

※自家用有償運送制度の見直しもよく理解する必要

－ コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携

- ・都市再生特措法、中心市街地活性化法との連動を推奨
- ・計画期間は、総合計画や都市マスを意識して決める

※「コンパクトシティを目指さないと網計画は出せない」わけではない
（非都市部の場合「小さな拠点」を意識するとよい）



地域公共交通網形成計画（5条）っていつつくるの？ 今でしょ！

地域公共交通政策の「憲法」

- これをにつくらないで、場当たりのでない地域公共交通政策ができるのか？
- 住民や首長・議員・他部局に公共交通の必要性を訴えられるのか？
- コミバス・デマンドだけでなく、一般路線バス・鉄道・一般タクシー（**・ 家用有償運送**）を含めた**包括計画**として策定するべき
- 「戦略」「役割分担」「PDCA」→「**目的と評価指標の対応**」を明確に
- 生活交通確保維持改善計画（旧：NW計画、いわば国庫補助対象系統リスト）は網計画の詳細計画として位置づけられるべき
- やることを簡潔に書く（最大30ページ程度）。調査報告書でなく行動計画である。調査結果などを本文に長々と書くのは話にならない
- 担当者の「**遺言**」（政策の継続性はここでしか担保できない）

どう「連携」するかが書かれるべき

- 関係者間、モード・路線間、生活圏内の「連携」（バラバラではダメ）

「協議会」は網計画をつくり実行していく組織（予算が組める）

- 取締役会：諮問機関ではない。全参画者が事業に実質的に取り組む（**実施する事業に全員の名前があることが必要**）
- 現場委員（住民・利用者・運転者）をできるかぎり活性化する

まちづくりに貢献できる「おでかけ」ネットワーク（網）

- ・ **だれでも安心して暮らせる地域：生活支援**
 - － クルマを使えない人にも、生活に最低限必要なおでかけ（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」へ
- ・ **だれでも楽しくお越しいただける地域：交流支援**
 - － 乗って楽しい、降りても楽しい公共交通サービス
 - 「走っている」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

この2つをごちゃごちゃに考えてはダメ
どう配置し、結びつけるかが大事

合併せずとも、公共交通は域内一体で考える 南信州地域交通問題協議会

（長野県南信州地域＜飯田市と周辺13町村＞）

2008年1月 民営バス事業者が10年3月末の一般路線総撤退意向を表明
2008年3月 15市町村（当時）で活性化再生法定協議会設立
2009年3月 「南信州地域公共交通総合連携計画」策定
2014年3月 第二次連携計画策定

「連携計画」で、地域内各市町村営バスの共通ルールを確立 ネットワーク

- － 幹線（鉄道含む）・准幹線・支線（オンデマンド含む）で段階的にカバー。接続ダイヤの確保
- － 小村をサポートし補助金確保

品質保証

- － 飯田市への通学・通院・買物移動を地域全域で確保

ブランディング

- － 総合時刻表
- － 公共交通PR紙発行
- － 今後、共通路線番号を付与



地域公共交通特定事業（2条5）

軌道運送高度化事業（LRT）

- より優れた加減速性能を有する車両を利用
 - 上下分離制度の導入、自治体の起債対象化

道路運送高度化事業（BRT、オムニバスタウン）

- より大型のバス（連節バス等）を利用
 - 交通規制等道路交通円滑化措置と併用、自治体の起債対象化

海上運送高度化事業

- より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用

乗継円滑化事業（→廃止、地域公共交通再編事業へ）

- 接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等

鉄道再生事業

- 事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る
 - 計画策定の間、廃止予定日が延期できる

鉄道事業再構築事業（後で追加）

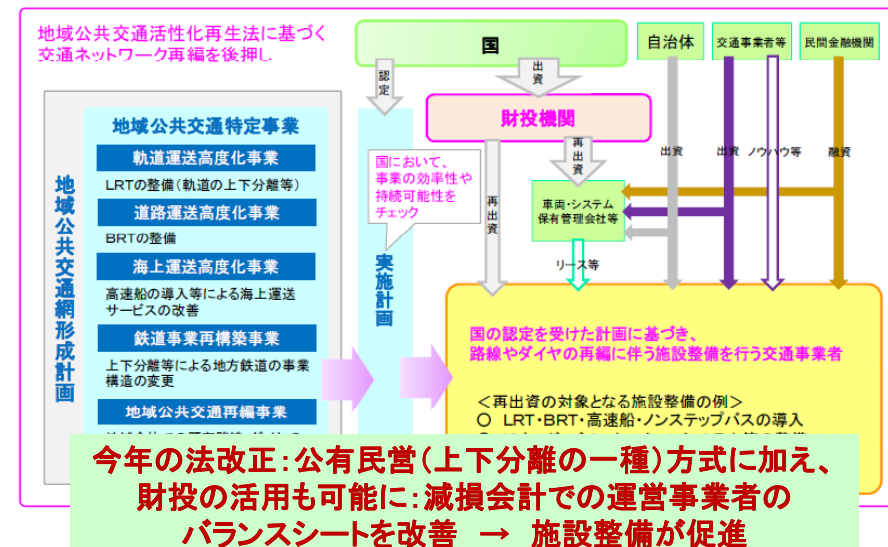
- 市町村等の支援による旅客鉄道事業の経営改善
 - 自治体の下を保有する上下分離、自治体の起債対象化

現在のところこれらがほとんど活用されておらず残念

地域の公共交通ネットワークの再構築に係る産業投資の活用

財政投融資の活用を図ることで、支援策を多様化し、地域の実情に即した地域公共交通ネットワークの再構築の取組みを後押しする仕組みの充実を図る。

平成27年度財投要求事項



新たに加わった「特定事業」 地域公共交通再編事業・実施計画（27条2～8）

<内容> 詳細な路線網計画

網計画に基づき、面的な公共交通ネットワークの再構築の具体的内容(既存路線・ダイヤの見直し、新たなサービスの導入等)を記載

<特例> 事実上の「権限移譲」

バス路線・輸送力設定等に関する許認可の審査基準緩和
バス運賃・料金規制の緩和（上限認可→届出）

計画維持を困難とするような行為の防止

- 事業が実施されない場合の勧告・命令

<条件> パートナーシップ(協働)

自治体と交通事業者の合意(事業者主導で自治体が補助する自主運行バスでも、自治体主導で事業者が受託運行するコミバスでもない、いっしょになって走らせる路線)

再編実施計画が意図するもの

-パートナーシップ（協働）で 運営する「ホンモノの」公共交通-

事業者主導で自治体が補助する自主運行バスでない
自治体主導で事業者が受託運行するコミバスでもない

- 自治体と事業者とのパートナーシップを基軸に、地域のバス路線網を「つくり」「守り」「育てる」ことを通じ、公共交通活性化・再生を図り、地域魅力向上へつなげる
- 具体的な形としての「公設民営」「公設民託」「車両リース」

貨客混載

一般乗合についてはもともとできる(道路運送法82条1項:旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる)

地域公共交通再編実施計画に位置づけられた自家
用有償運送についても可能に(活性化再生法27条
6項2)

地域再生計画でも可能(地域再生法17条13)

→今後は、貨物と乗用(タクシー)の相互乗り入れが
できるようになる?

交通政策基本法第9条 (地方公共団体の責務)

1. 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた**施策**を策定し、及び**実施する責務**を有する。
2. 地方公共団体は、**情報の提供**その他の活動を通じて、**基本理念**に関する住民その他の者の**理解を深め**、かつ、その**協力を得る**よう努めなければならない。

おでかけ環境の「調整」「組織化」 「公的補助」「コミバス運行」でない、自治体の新たな役割

・「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
- 「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(調整・意識共有の「場」づくり)

・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

これこそ「網形成計画」に書くこと

交通政策基本法第10条 (交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

1. 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に**重要な役割**を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する**施策に協力するよう努めるものとする**。
2. 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、**当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする**。

地域公共交通に関する諸制度の改革は、現場を担う
交通事業者・労働者の活躍を期待している

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
- 「地球にやさしい公共交通が走る」まちやライフスタイル提案

サービス力

- 「心地よい移動」をどう提供するか

名古屋大学 加藤博和 15/08/12

44

「成功体験」を全国の現場から発信しよう！

暗い話ばかりで待遇も悪い企業に若者が入るわけがない。運転手不足解消は「前を向く業界」にならないとできない
利用が減るほど税金が還付される、補助をたくさんもらえるように路線をいじる、という負け犬根性からどう脱却するか？

- 「サービス向上宣言」を半年ごとに行い着実にレベルアップしたI社
- 学生向け全線定期券だけで九州全体でのバス利用者数を増加に転じさせたN社
- 戸別訪問・セグメント別案内パンフ・パック販売で顧客を掘り起こしたT社
- 企業向け定期券割引で増益しベアを実現したF社
- 自治体とのコラボで増客を達成し「対前年比プラスという数字を入社以来初めて見た」と素で感動したH社役員

制度をずる賢く使い「現場起点」「一所懸命」で「適材適所」を実現！ それを契機に持続可能な地域づくりをどんどん広げる！
各地でのいい取組を束にすれば、きっと国を変えることができる！
それはまず「現場であなたが動く」ことから始まります！
体がうずうずするでしょう！ 今日から早速動きませんか！

名古屋大学 加藤博和 15/08/12

45

加藤博和

検索

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

公共交通戦略立案やコミバス・DRT導入、路線バス改編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とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！

東海3県の路線バス情報のページ

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

東海3県（愛知・岐阜・三重）の路線バス情報、特に、山間地域のバス・過疎バス・自治体運営バスなど、メジャーなメディアでは分からない情報を重点に提供

（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

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