

地域公共交通計画をどう作るか そのために本協議会を どう活用するか ～主役は地域、まとめ役は自治体～！

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

地域公共交通によって確保する 地域交通法 第一条「目的」 「地域旅客運送サービス」が提供するべきもの

1. 地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保
2. 活力ある都市活動の実現
3. 観光その他の地域間の交流の促進



これらを提供するために
どのような公共交通にしていけるべきか
具体的に考え(続け)ることが必要

「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

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）

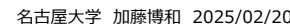
1. 国：情報の収集・整理・分析・提供、助言その他の援助
研究開発の推進、人材の養成・資質向上
関係者間の連携・協働促進
2. 都道府県：市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
3. 市町村：関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
4. 公共交通事業者等：旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実

（※質の向上とは「定時性の確保」「速達性の向上」「快適性の確保」のことく活性化再生法施行規則3条＞）

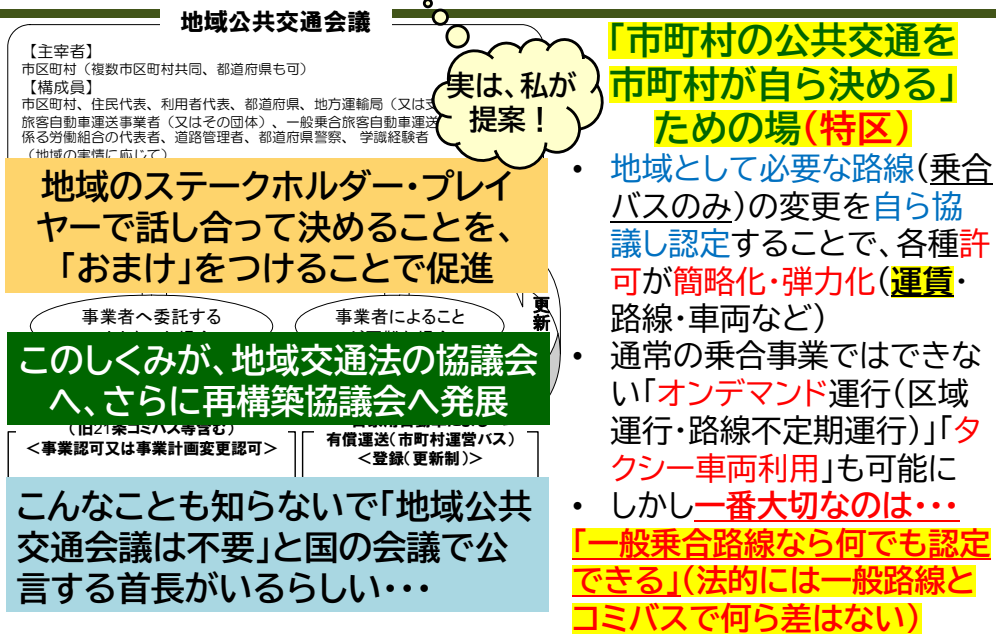
地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）の大枠



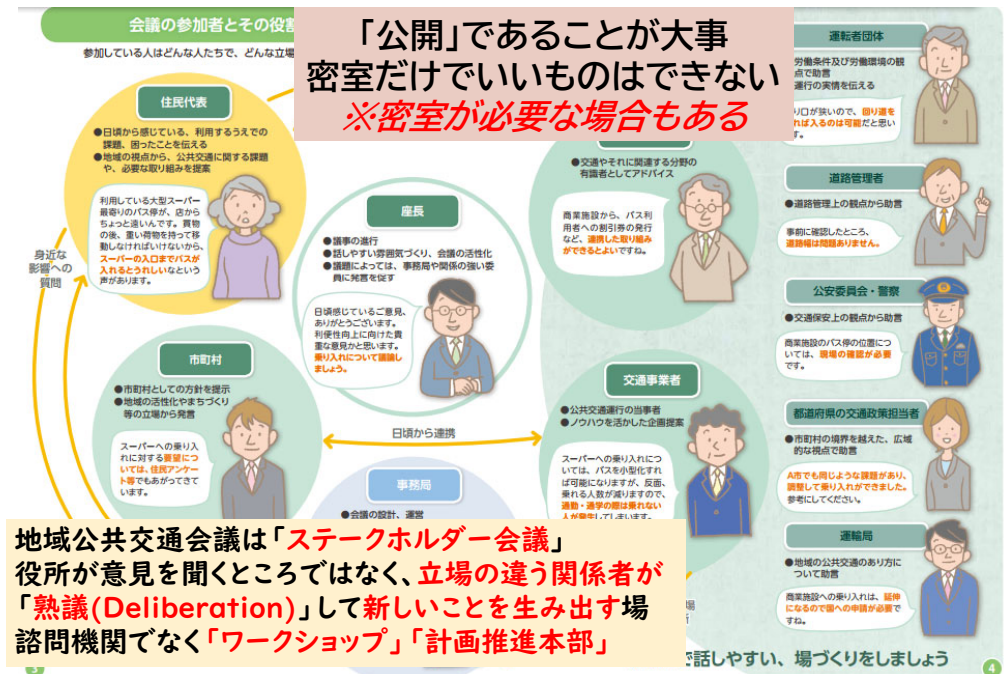
2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議 「地域公共交通会議」・・・まさに一所懸命の場



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



「公開」であることが大事
密室だけでいいものではない
※密室が必要な場合もある



「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**

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・商業施設等主な行先**

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!

あつてはならない「地域公共交通会議」「法定協議会」 役所の普通の会議とは進め方や役割が全く違う、いわば**作戦会議**

1. 年間予定がなく開催が行き当たりばったり
2. 協議(議決)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(駐車場無料券を出すなど論外。開催通知に公共交通時刻を書くくらいすべき)
6. 傍聴者がいない(奨励していない、そもそも告知もしていない)
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(公共交通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(事業者自主路線は話題にもしない)
10. 規定の委員しか集めない(実際に使っている、協力したいという人が不在)

この程度のことをやっていないで、
「この制度はうまく機能しない」って、当然でしょ!
最近、**地域公共交通会議不要論**がよく聞かれるが、
意義や使い方がわかっていないだけ

TOYOTA

Environmental & Social Report 2004

ダイアログ

ステークホルダーとの対話

第3回トヨタステークホルダーダイアログ

「21世紀の企業経営の中で、N.G.O.消費者、行政、産学など、あらゆるステークホルダーの意見を参考にすべし」というトップの決断に基づき、2001年度より毎年1回トヨタステークホルダーダイアログ(以下、ダイアログ)を開催しています。ダイアログの中心性を確保するために、名古屋大学大学院教授 榎下正治氏(以下、榎下氏)に運営事務局を依頼し、名大大学院生(以下、名大生)に運営事務局員として参加してもらっています。第1回は「サステイナブル・デベロップメントにおける企業の役割」、第2回は「グリーン市場の実現は可能か」をテーマに実施され、ダイアログの過程や結果から、環境問題を考える上で大いに手がかりがありました。

第3回は「環境配慮型の持続可能な交通」をテーマとし、2003年11月に開催されました。トヨタの経営陣からは、渡邊博昭取締役、金田市役所役員が出席しました。今回のダイアログの開催は以下のようなものです。

①参加者の「環境配慮型の持続可能な交通」に関する関心の高まりを踏まえ、ダイアログの開催に先駆け「環境配慮型の持続可能な交通」シンポジウムを開催しました。

②交通・環境問題に関心の高まりを踏まえ、企業界・学術界・市民界から、各1名ずつ、計3名の参加者を招きました。

③会議の進行は経験豊富なファシリテーターにお任せし、議論が活発に行われるように1回1回の場内での役割分担を基本としました。

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、その社会実現を阻んでいる要因について議論を行いました。

2日目は、1日目に絞り込みを行った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点・相違点の確認、②「環境配慮型の持続可能な交通(ビジョン)」の共有化のために必要なこと、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について議論を行いました。

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の意見を聞いて参考にする場にとどまらず、企業が社会の課題と向き合い、ステークホルダーとともに価値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、社会に向けて問題提起をするためのパートナーシップの場へと発展する可能性を見出したといえます。

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、その社会実現を阻んでいる要因について議論を行いました。

2日目は、1日目に絞り込みを行った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点・相違点の確認、②「環境配慮型の持続可能な交通(ビジョン)」の共有化のために必要なこと、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について議論を行いました。

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の意見を聞いて参考にする場にとどまらず、企業が社会の課題と向き合い、ステークホルダーとともに価値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、社会に向けて問題提起をするためのパートナーシップの場へと発展する可能性を見出したといえます。

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

名古屋大学 加藤博和 2025/02/20

<https://global.toyota.jp/sustainability/report/archives/>

地域公共交通計画っていつつくるの？ 今でしょ！

- 地域公共交通政策の「憲法」
 - 本気で取り組むなら当然つくらないといけないもの
 - つくらないで、場当たりのでない政策推進ができるのか？
 - 住民・利用者や首長・議員・他部局に(そして永田町・霞ヶ関の皆様)に公共交通の必要性を訴えられるのか？
 - 何を書くのか？
 - なぜ地域公共交通が必要か？(目的)
 - それを実現するために、公共交通網をどうつくりかえ、どう魅せていくか？(適材適所)
 - そのためだれが何をし、協働するか？(一所懸命、組織化)
 - 計画の進行をどう確認し見直すか？(カイゼン)
 - 担当者の「遺言」(政策の継続性)
- ※できる限り短く！

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

ありがちな「ダメ計画」(某・県庁所在地自治体)

協力・協議調整	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
県・沿線自治体	関係者協議・調整・検討					
交通事業者	地域公共交通確保維持事業の活用による路線維持(地域間幹線系路線)					
交通事業者	地域公共交通確保維持事業の活用による路線維持(フィーダー系路線)					
バス協会・タクシー協会 国土交通省	市・地域住民・交通事業者の三者協働での協議、検討、実証実験実施 本格運行のルールづくり		状況に応じた本格運行への移行			
地域住民 警察・国土交通省・県	自動運転、MaaS*の実装に向けた取組 その他、新たな輸送サービスの導入に向けた社会実験への参画					
交通事業者	国の各種支援策の活用		(※国の支援の活用)	えっ？2026年度以降も検討なの？ しかも1.1が！		
交通事業者	公共交通の安全性のPR		(※ワクチン開講)	検討ばかりで実行なし！ これが計画と言えるのか？		
交通事業者	E-リテラシーの実施		(※ワクチン開講)			
協力・協議調整	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
市・交通事業者	地域組織の立ち上げ(各年度1地域以上)・運営支援					
バス事業者	地域の要望に応じた出前講座の実施					
-	庁内調整の実施					
バス事業者・タクシー事業者	地域主体の実証運行に対する側面的支援(各年度1地域以上)					

「間違いだらけ」の計画策定から抜けだそう！

- 地域公共交通を着実に改善するため、計画・戦略は必須。場当たりでは対応できない。そして担当者の「遺言」でもある
- 原則30ページ以内。箇条書きなどで簡潔に。「実際にやること」がメインの内容(「検討」はNGワード!)。読んだ人がきちんと実行できるようにまとめる
- 調査結果を本文にダラダラ書かず、ミッションを明確に示す
- 地域公共交通に取り組む目的をはっきり書く。それを客観的に表す目標(数値が望ましい)を挙げ、モニタリング体制をつくる
- 調査は(顕在)需要を調べるだけでなく、(潜在)ニーズ<意識→ライフスタイル変化>をどう引き出すかを調べる
- 「どんな地域旅客運送サービスを」「どのように」実現しようとしているのか書く。その結果、利用者負担(運賃)や地域・国負担の妥当性を示すことができる
- 計画は関係者の合意事項。協議会で意識共有し、みな共感できる内容を
- 自分たちができる、やらねばならないPDCAを、スケジュールベースで書く(PDCAがぐるりと回る図はNG!)

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@genv.nagoya-u.ac.jp Facebook: buskato

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

地方議員が地域公共交通政策に臨む際に 心得るべき六箇条

地方議会人(中央文化社発行)、Vol.46、No.6、pp.13-17、2015.11

1. 公共交通施策が地方公共団体の「重要課題」であることを深く認識する
2. 地域公共交通施策を審議し決定することの「責任と役割」を理解する
3. 地域公共交通は専門性・地域性が強く「模倣は通用しない」ことを理解する
4. 地域公共交通の「現場を知る」ことを実践する
5. 地域公共交通の問題は「地域の課題を凝縮」していることを認識する
6. ぜひ地域公共交通の応援・支援に「参画」していただきたい

地域公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～これを肝に銘じて「地域公共交通計画」を書く！～

1. 目的の明確化
 - ◆ 公共交通は持続可能なまち・人づくり、地球環境対応の手段
 - ◆ 現場・利用者起点。公共交通担当者は「ライフスタイル・クリエイター」
2. 適材適所
 - ◆ 固定観念に縛られず、地域の顕在・潜在ニーズを「澄んだ目」で見る
 - ◆ 前例・迷信・外見・他地域の優良事例や自慢話に惑わされない
3. 一所懸命
 - ◆ 地域の、地域による、地域のための「地産地消」型交通
 - ◆ お願い型・評論型から参画型・自律型へ。担い手を生み出す
4. 組織化
 - ◆ 場づくり: 連携・協働、必要十分な構成、行動が生まれる仕掛け
 - ◆ 方向性: 調整(コーディネート)・企画・・・「戦略」確立が必要
 - ◆ バラバラではダメ。ネットワークでないと機能しない
5. カイゼン
 - ◆ 目的が明確であれば、評価基準も明確なはず
 - ◆ 徹底して現場・利用者起点に立つことこそよりどころとなる
 - ◆ 失敗を恐れるのでなく、対応を間違えないこと
 - ◆ 国の制度も下から意見を出してアップデートしていくべき

(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>