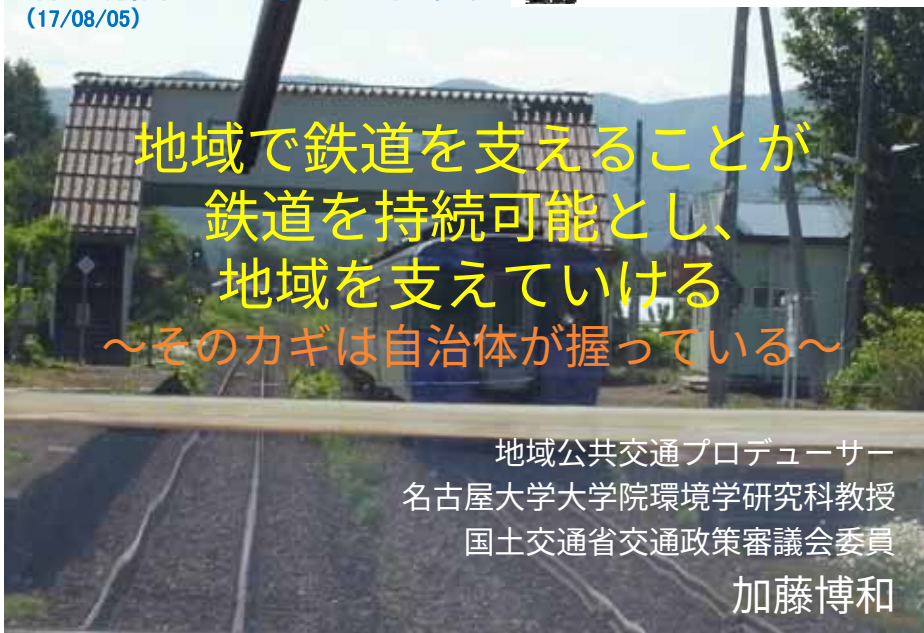




百回の陳情より 一回の利用

- 50年前から分かっている人はいた
- 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
- 改善されないまま残れば、将来もっと深刻な形で問題が再燃する
- 当事者意識を持つことが大前提
- 「使わないけど残せ」では話にならない

1

廃線処理を敗戦処理に終わらせないために



名鉄岐阜600V線区
(2005年4月1日廃線)

近年はJR西日本・三江線が廃線決定。これ以上、呼び出されないことを切に願うが...

存続運動の時にいた外の人たちは、廃線が決まった瞬間いなくなる。そこで「廃線処理投手」として呼び出される

桃花台新交通ピーチライナー
(2006年10月1日廃線)



2



長野県上田市

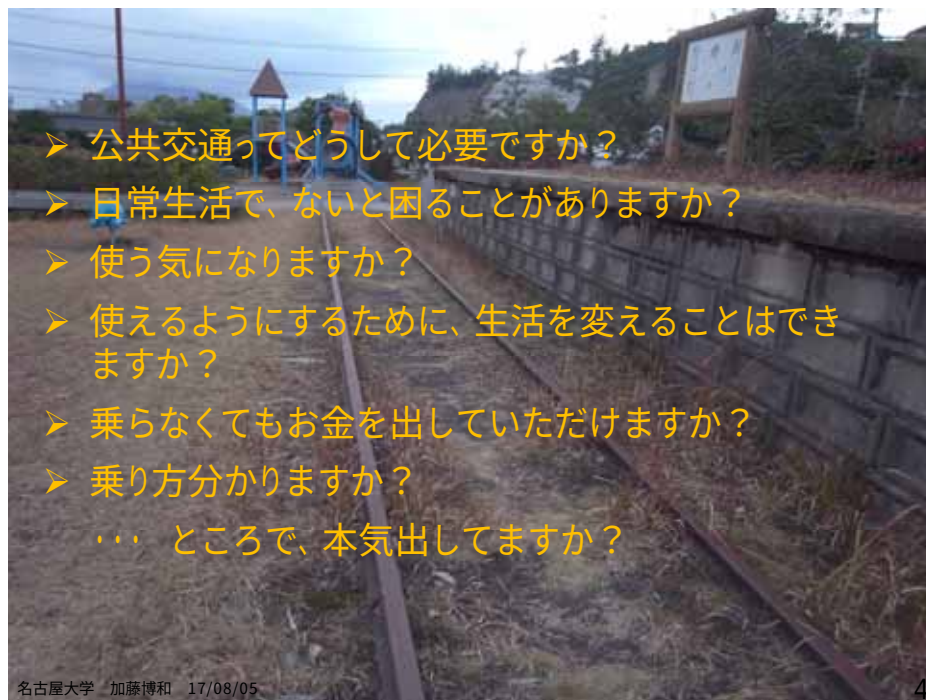
- ◆ 長野県第3の市。人口16万人弱
- ◆ かつては民営鉄道網があったが、1973年に全廃方針。地域の熱意で、1路線(別所線)のみの公的補助で存続

もちろん、地域公共交通網形成計画も策定し、国のメニューも使いながら、自治体が主導となって「おでかけの足」をガッチリ守る体制

- ◆ その後、かつての市内バス状況に
 - 地域各層の支援体制が充実。経営も地域主体に
 - 鉄道線の輸送人員は2010年度以降増加に転じる
- バスも上限運賃制で増客狙う



3



- 公共交通ってどうして必要ですか？
- 日常生活で、ないと困ることがありますか？
- 使う気になりますか？
- 使えるようにするために、生活を変えることはできますか？
- 乗らなくてもお金を出していただけますか？
- 乗り方分かりますか？
- … ところで、本気出していますか？

廃止の危機から再生しつつある鉄道の「ツボ」



和歌山電鐵株式会社名誉永久駅長
(元・社長代理)
故・「たま」女史
「かわいい」
と言っている場合ではない！
何と、駅長・役員は猫でも務まる時代に!?

- ・「動物駅長」や「アテンダント」(えちぜん鉄道) だけでは守れない
- ・なくなったらマジに大変なことになる(実際なった)という共通認識
- ・しかし、生半可では残せないだろうという共通認識
- ・基本コンテンツ(ダイヤ・駅・車両および他モードとの連携)の抜本的改善による利便性向上を基盤とした、地域での存在感醸成

(廃止か否かではなく) 再生するか否かは紙一重の差
→ 地域がその路線に存在意義を見だし、
他人任せでなく自分たちで守ろうとしたかどうか？

地域公共交通政策に臨む際に とるべき態度は、ここ15年で激変

- ・ 地域公共交通を国や鉄道・バス会社が管理運営する時代は、収益性低下に伴い終わった(規制緩和による、内部補助<事業者の帳尻合わせ>からの解放)
- ・ 同時に、法令や補助・支援制度も、「地方分権」を前提とするものに変化してきた
 - その方が、やる気があるところはいいものができる
 - 国ではとても抱えられない。現場から遠くない案も出せない
- ・ ほうっておくとジリ貧(何でもそうだが)。今や、自治体・地域・住民・利用者が主役になって動かないと、なくなってしまう(事業者任せでは限界)
- ・ そのためにも、なぜ公共交通が必要か、なぜ維持しなければならないかを真剣に考え、要領よく体现する必要がある(地域・利用者に何ができるか?)

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)

1. 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
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網の形成に資する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

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、
もちろん「要望」「陳情」でもない、自治体の果たすべき役割

・「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」<後述>に書くこと

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

8

まちや施設と「連携」する

今や「運ぶこと」だけ考えていては利用してもらえない
「どのような人を、どこに、どのように運んで喜んでもらうか？」
※昔は都心・駅前だけ見ていればよかったが・・・

☆家からバス停までの距離・待ち時間は不利だが、
大規模施設のバス停位置は自家用車より有利となりうる
☆まち・施設との連携は「商品」(ライフスタイル提案)
特典や共同イベントなどでシナジー効果発揮



これは、事業者だけでも自治体だけでもできない

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

9

「小さな拠点」と地域公共交通はセット



10

楽しく「おでかけ」できる地域が生き残れる

～自治体の覚悟の違いが、レベルの差をどんどん広げている～

「おでかけ」しやすくすることは、
地域をいきいきわくわくにするための方法の1つ
それには「乗って楽しい」「降りても楽しい」が必要

乗って楽しい: 交通手段自体に魅力がある

降りても楽しい: 必要なところや行きたいところに行ける

→ それを提供することで、QOL(Quality Of Life)を向上し、地域の豊かさを増進させるサービスを提供するのが公共交通網の存在意義

→ そういう公共交通網をつくるためには、地域の様々な主体が「一所懸命」に取り組まなければならない

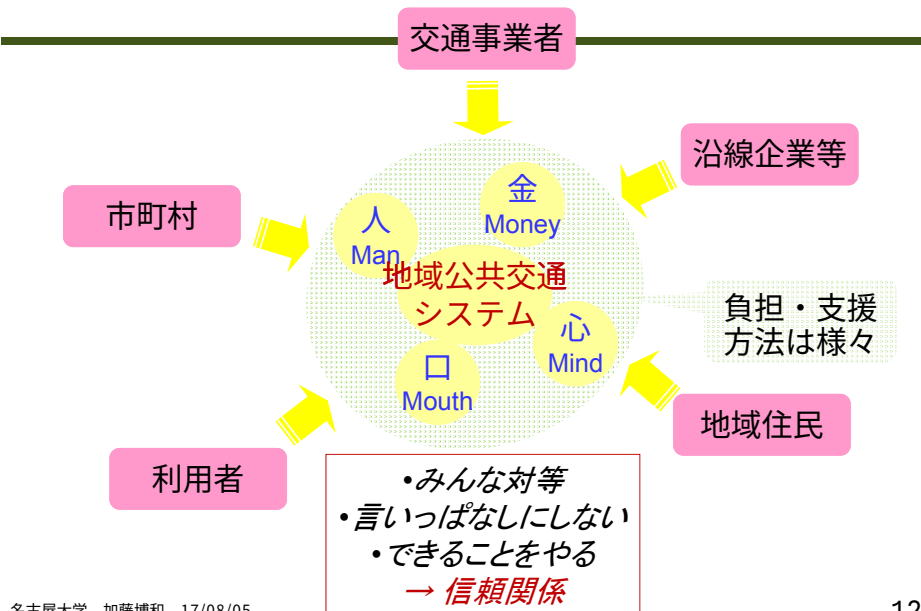
→ その取り組み自体が、地域を盛り上げる原動力に

つまり、地域公共交通を頑張ることで、地域をよくできる
この大事なことを他人任せにしているようでは、地域をよくできるわけがないし、だれも助けてもくれない

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

11

地域のみんなで「一所懸命」つくり守り育てる



名古屋大学 加藤博和 17/08/05

12

「一所懸命」が有効な理由

地域公共交通を適材適所とするためには、当該地域の主体的な参画が必須

- ・ 地域公共交通は、当該地域にほとんどの便益をもたらす
- ・ 地域特性によって必要な公共交通の「かたち」と「支え方」は異なって当然
- ・ 不採算路線維持に対する自治体・住民の「モラルハザード」解消が必要
- ・ 「お願い」意識の脱却。「与えられる」から「つかみとる」へ
- ・ 負担の意味を問い直し、効果を最大化するよう自ら努力

地域が自ら考え、自ら責任を負うことで、身の丈に合った地域公共交通がつくり出される

- ・ 住民意識はアンケートだけでは分からないし、アンケートだけでは意識変化につながらない
→ グループインタビュー（膝詰め、説明会でなく懇談会）の重要性
- ・ 「マイバス」意識の醸成 → 活動を通じた地域活性化へ
- ・ 適材適所に完成形はない（自立的なPDCAサイクルの必要）

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

13

「一所懸命」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
→ だけでは言葉が全然通じない
- ④ インタプリター（言葉が通じるようになればコーディネーターへ）

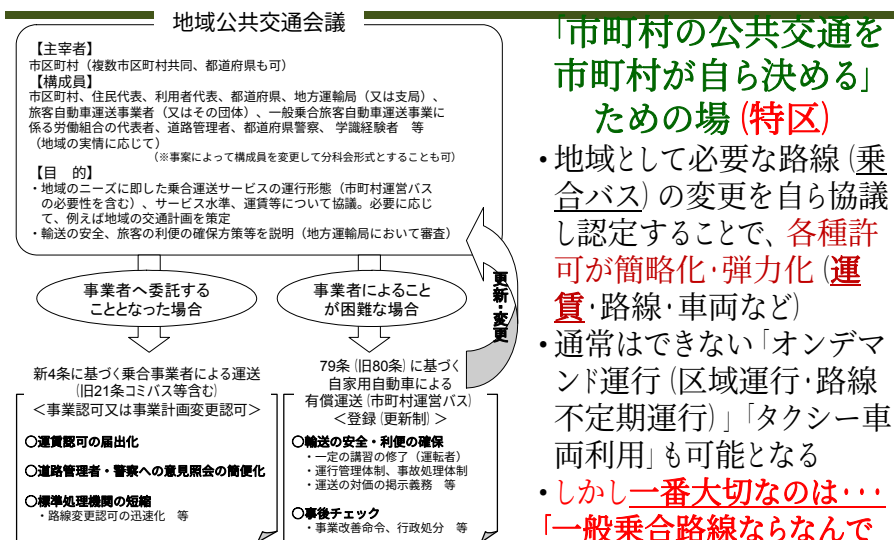
意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性
それがないとキーパーソンも活躍できない

※ 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

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

14

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」



「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場（特区）

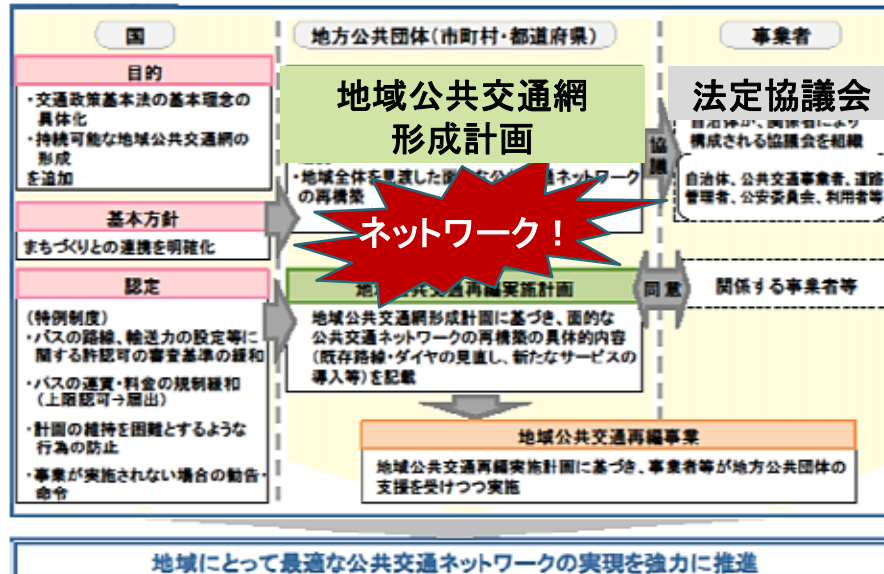
- ・ 地域として必要な路線（乗合バス）の変更を自ら協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化（運賃・路線・車両など）
- ・ 通常はできない「オンデマンド運行（区域運行・路線不定期運行）」「タクシー車両利用」も可能となる
- ・ しかし一番大切なのは…「一般乗合路線ならなんでも認定できる」こと

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

15

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



名古屋大学 加藤博和 17/08/05

16

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）

-改正前の取組の不十分な点を踏まえて-

1. **地域戦略との一体性**
→ 役に立たないものを「残せ」と言うのはなし
2. **総合的なネットワーク形成**
→ 鉄道単体だけで考えない
3. **多様なモードの組み合わせ**
→ 適材適所の交通機関を導入し、互いに結びつける
4. **広域性**
→ 単独市町村での検討は必要だがそれだけでは不十分
5. **住民等関係者の連携**
→ 地域全体で熟議し、必要なことに連携して取り組む
6. **数値化した目標設定と評価**
→ あることでどんな効果があるか科学的・客観的に評価

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

17

単なる鉄道維持でなく、バスとの連携によって地域の移動を保障 明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会 (岐阜県恵那市、中津川市阿木地区) H22年度国土交通大臣表彰

- ◆ **鉄道線:** 駅の新設 (大規模商業施設の前)
- ◆ **バス:** 駅での接続に配慮したダイヤ。地域全体で、高校通学・総合病院通院・商業施設への買物を保証することに留意
- ◆ **駅:** 医院・レストラン等を入れ、集客・収入増・賑わい創出を図る
- ◆ **イベント:** 住民への普及啓発と、観光客の呼び込みの二方面作戦で地域活性化を図る
- ◆ **案内:** 公共交通マップ・HPから、駅・停留所掲示へ展開
- ◆ **地域参画:** 利用促進・観光利用の部会で具体策を検討。地域別の検討・実行組織も立ち上げ



まるで地域が共同経営しているかのような体制

活性化協議会は「戦略推進本部」

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

18



鳥取県東部地域公共交通網形成計画 (法定計画、2017.3策定)

JR、若桜鉄道<輸送密度500人台>、バス (日本交通・日ノ丸自動車・町村営)、タクシー、公共交通空白地有償運送
従来は全くバラバラ

→ 「まとまり」「つながる」網づくり



「歴史的和解!」あれだけ仲が悪かった人たちが、話ができるようになって、心を合わせて、地域のくらしを支える「おでかけ」手段を死守!

→ これこそ「地方創生」の芽生えではないのか?

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

19



20

地域公共交通網形成計画（活性化再生法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」

- この計画をつくらないで、場当たりのでない政策ができるのか？
- 必要な地域公共交通サービスを提供する「網」を明らかにし、その実現策を示すもの
- コミバス・デマンド・3セク鉄道だけでなく、一般路線バス・鉄道・一般タクシーを含めた包括計画として策定すべき
- 目的と評価指標を明確に。スケジュールをきちんと書く(自分たちがどのようにPDCAを進めていくかを具体的に)
- 関係者(全委員)がそれぞれ「何をやり」どう「連携」するか、地域の状況や計画の目的に則し「具体的に」書かれるべき
- ・ **網計画をつくり実行していく組織が「協議会」**

鉄道を大事と言うなら当然、この計画はつくっているでしょうね？
これさえやっていないのではアウトオブ論外ですが…

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

21



22

地域公共交通をJRが担うことの問題

-地域で自己改善のメカニズムが全く働かない-

- ・ 『モラルハザード』 地域が維持に責任を感じない、あるいは手を出せない
 - そもそも、自治体では手に負えない財政規模、ノウハウ
- ・ 内部補助が成り立たないと回らない
 - 新幹線や大都市で乗ってくれるたくさんの人がいるおかげで、ローカル線が維持できるしくみ
 - **ただ、冷静に考えると、その負担ルールの妥当性に疑い**
 - 2000年鉄道事業法改正による需給調整規制廃止(規制緩和)で内部補助を否定された(地域が責任を持つ必要)
 - しかしJRIは例外(三島会社はそれではもたないので、経営安定基金で経営の独立性を確保しつつ下支え)

北海道・・・内部補助が可能となるための収益区間が皆無
ところが、地域は維持に対する主体性が極めて低い
これでは国(すなわち道外)からの支援も正当化しづらい

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

23

鉄道は「贅沢な」交通機関

- 「高速」「定時」「大量」が得意(その反対は不得意)
- しかし「カネがかかる」「自由度が低い」
 - 利用者が少ない線区には向かない(改善策に限られる)し、費用効率性も低い
 - ※公共交通の存在意義を事業採算性で評価してはならない(事業収益以外に、社会に多様な便益をもたらすから)。ただしその大半は地域内に帰着するし、便益は概ね利用者数に比例する
- カバーできる地域・人が限られる
 - 「ザルの福祉」。鉄道だけでは「おでかけの足」は守れない(駅アクセス。地域公共交通網充実の必要性)

根拠のない、2つの「鉄道神話」

1. 鉄道廃止代替バスは乗客を大きく減らす？
 - 単に廃線をぬって走るだけなら減るに決まっている
 - 廃線を機に、公共交通網を大きく見直さないとダメ
 2. 鉄道が廃止されると地域が衰退する？
 - 「自らで鉄道を維持しようとする気がないような地域だから衰退する」が正解
 - 鉄道があってもなくても、衰退する地域は衰退するし、しない地域はしない
 - 利用されていないものならなおさら関係ない
- 結論: 鉄道は神棚に飾って拝んでいても全くありがたくない。
地域づくりのための「高級な」道具であり、自ら率先して「守り」「育て」「活かす」もの

地域の状況や移動ニーズ(生活スタイル)に合わない路線設定では存続が難しい

- 駅の位置が悪い(高校、総合病院、商業施設、その他集客施設の多くは遠いところに立地。一方、バス停は近くにある)
- P&Rも考えられていない(駅へ乗り入れる道路も貧弱なことが多い)
- 高速走行できない(高速道路の延伸は進む)
- 災害にも脆弱
 - 特に鉄道は自由度が低く費用がかかるので、対応が困難

「適材適所」 全国のローカル鉄軌道が迫られる「選別」

- 自家用車・バス等にはマネできない「高速」「定時」「大量」輸送を活かせる場で、おトク感をいかに出すか？
 - 無料P&R。待たずに乗れ、信号待ち知らずの高速安定走行。集客施設・地区へ楽々アクセス。フィーダー線と完全結節
 - クルマに対抗するためには、表定速度50km/h(都市間100km/h、都市内20km/h)、30分ヘッド(特急60分ヘッド)は必要
 - この実現に、相応の補助や優遇が公的に担保されることが重要(多くの地域で、運賃のみでは実現困難)
- そのようなテコ入れが不可能・無意味な路線をどうソフトランディングさせるか？
 - 「単純並行の代替バス」とせず、地域にとって本当に必要な公共交通網を全体的につくり直すことが必要
 - どうしても残すなら、観光路線しかありえない(大井川鐵道など)

最もやってはいけないこと

=鉄道存続自体を「目的」としてしまうこと

- 鉄道は高価な、豪華なもの
- 大量輸送でないと効果が出せない
- 需要が少ないのであれば、他の方法で安く提供可
(だから、国の補助対象外)
- しかし、存続が目的となってしまうと、これらのことをすべて忘れてしまう
- その典型が「イベント頼み」「乗って残そう運動」
- 地域の生活に根ざしたものでなければ到底持続できない
(観光は水物)

→ 本当に、地域を、公共交通を、それに頼る人々の生活を大事に思うなら、これからが本番！

そして、万が一廃止決定となったとしても、それでやる気がなくなるなどのもつてのほか！（それこそが地域を衰退させる原因）

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

28

キーワードは・・・



29

時間が全くない中で・・・

- 10路線13区間！ 1,237km！ 同時多発！
- JR西・東は1路線ずつ順番に廃線しているが、JR北にその余裕はない(2020年度末までに手元資金枯渇見込み)
- 多くの例では、廃線が固まると線路・車両メンテナンスをあまりしなくなる(→ 存続が決定してもその後が大変)

残す意味があるかどうか？
残せる力が地域にあるか？
残すならどう残すか？
残さないならどう代替するか？
どう「急いで熟議」「急いで行動」するか？

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

30

JR北海道の路線を考える際の留意点

以下の両者をごちゃごちゃにせず吟味すべき

- 幹線輸送(旅客・貨物)
 - どちらかというと道・国が主体となる話題(トップダウン)
 - 対: 高速道路(バス)・航空機
- ローカル輸送(旅客)
 - どちらかというと市町村が主体となる話題(ボトムアップ)
 - 対: バス・乗合タクシー・オンデマンド交通

→こういった整理の中で、上下分離・公有民営など(すなわち役割分担)の議論も可能となる

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

31

幹線としての重要性を追求するなら・・・

- 他モードに比した優位性を確保するためには、いまの速度では戦えない。最高速度200km/hを視野に(線形改良・重軌条化・踏切除却・駅削減・信号システム置換・高性能車両導入など)
 - 大規模投資が伴う
 - これが中途半端になったことでいまの苦境を招いた
- 利用僅少区間では主要駅のみ残して普通列車を廃止。地域輸送はバス等に任せ、駅の結節点・拠点化を推進

→ (貨物も走る)新幹線に近づく必要

※「これは国が考え、やるべきこと」と言う人もいるけど、丸投げで本当にできますか？

多くの鉄軌道廃止代替バス検討に見る「役に立たない固定観念」

- 鉄軌道存廃問題は、その線区が時代に取り残された結果
- しかし、代替バス化によって乗客が更に減少する例が多い
- これをもって、「鉄道廃止・バス化は公共交通確保の観点から見て失敗であった」「バスではしよせん鉄道の役割をカバーできない」と結論すること自体が噴飯もの
- 鉄道存廃論議が、時代から取り残されていた鉄道中心の地域公共交通網をリニューアルするチャンスであることに気付かず、「とにかく鉄道存続」「鉄道代替バス」という固定観念にとらわれ、ニーズとかけ離れた路線網を再設定することこそが本質的問題
- 代替バスの路線・ダイヤ設定は、鉄道時代の反省を十分に生かし、各主体の移動ニーズ変化に配慮しつつ、バスの特性(鉄道との違い)を理解した上で行う必要



しかし、代替交通をじっくり検討するのはかなり困難

- (1) 代替交通手段検討時間の不足
- (2) 代替交通手段検討手法の不在
- (3) 代替交通関係者の低いモチベーション
- (4) 自治体・行政間の考え方の違い

日頃から「有事」に備えておかないといけない！
(「急に言われても」と言っている時点でアウト)

鉄道存廃を「我が事」と考えていない
地域・自治体は、日頃からの取組もおろそか
結局、存廃検討や、決定後の動きもトンチンカンに
(というか、そういうことだから残せない)

長野電鉄屋代線（2012年4月1日廃線）

- 1922年開業(90年の歴史)
- 千曲川東岸(千曲市・長野市・須坂市)を走っていた
- 長野市中心部(西岸)に向かう路線でないため、**ニーズに合わず、利用者減少**
- 2009年「長野電鉄活性化協議会」(活性化・再生法の**法定協議会**)設置。**利用促進のための活動や社会実験**が展開
- しかし、利用は伸びず、2011年2月に廃線が決まる(**協議会で多数決の結果**) → **信頼関係・モチベーションが著しく悪化**

• 公的支援や観光需要掘り起こしなど、存続のためにもう少しできることはあったかもしれない。
 • しかし、地域ニーズと合わない以上、早晚行き詰まることは明らかだった
 • ただ、これで終わったわけではない。**代替バスで鉄道利用者を逃がさないことはもとより、(鉄軌道では困難な)地域ニーズに即した公共交通網にどう転換していくか？**

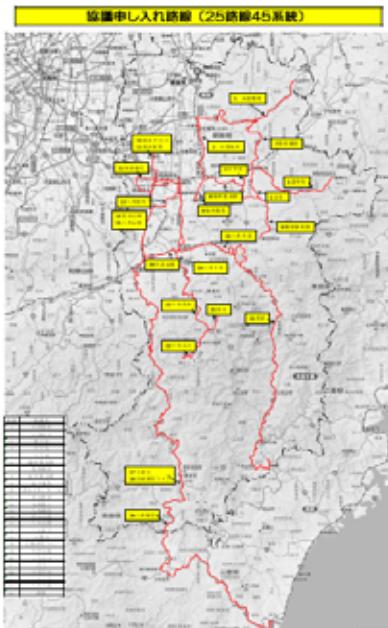


- 便数確保。定時性に配慮し、朝は快速便・高速道路経由便を運行。長野市中心部方面への路線も新設
- 所要時間は延びたが、高校・総合病院の前など停留所位置を工夫しカバー（駅からかなり遠かった）
- 運賃は鉄道時代と変わらず（普通運賃はもとより、通学定期割引や鉄道との連続運賃を維持）
 - 地域住民が主体的に検討に参加
 - ラッシュ時渋滞に悩まされるも、利用者数は3割減にとどまる



鉄道で重要なのは、都道府県の関わり

1. 鉄道網の維持改善と、地域間幹線バス網計画(鉄道網の補完、高校・総合病院への足の確保など)
2. 各地域での一体的な路線網維持・再編(市町村界での分断を防ぐ)
3. 市町村の計画策定の支援、相互調整
 - 市町村でできないことをやる
 - 域内での公共交通の品質確保に努める



名古屋大学 加藤博和 17/08/05

あの奈良県さえも・・・

- 全国で最もバス利用者の減少が遅かった(路線維持のことを考えなくてよかった)
 - しかし、ドル箱であった北部ベッドタウン路線が**少子高齢化の直撃**を受け、事業者が赤転
 - 県南部25路線45系統(地域間幹線補助路線)が**維持困難と事業者が表明**(規定の補助を得てもなお3億円以上の欠損)
 - 維持する必要があるか？ あるとすればどのように維持するか？ **残された検討・対応時間は1年半**
- 事業者の捨て身の問題提起を県が受け止め、市町村を主導(国が、事業者が、などと言っていても時間の浪費だと理解)

公共交通とまちづくりのデッサン

複数の市町村をまたぐ路線バス、市町村連携コミュニティバスを中心に、まちづくりの方向性、実施事業などを示した「公共交通とまちづくりのデッサン」を作成しました。
県内を東部、中部、南部、北西部に大別し、さらに路線ごとに13グループに鑑別しています。

- 都道府県は「地域間幹線(バス・鉄道・船)マネジメント」を能動的にやることが求められる
- 地域間幹線国庫補助の見直しも必至になっている。補助率切り下げにただ文句を言っているだけでは済まない(自ら頑張っていないところは助けないというのが国庫補助のトレンド)

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

奈良県 地域公共交通網 形成計画

2016年3月策定

地域間幹線バス路線を県・市町村・事業者で抜本見直し

グループ	系統名
東部A	大和郡・東山郡・上野市等
東部B	大和郡・東山郡
東部C	大和郡・東山郡・大和郡
東部D	大和郡・東山郡・大和郡
東部E	大和郡・東山郡・大和郡
東部F	大和郡・東山郡・大和郡
東部G	大和郡・東山郡・大和郡
東部H	大和郡・東山郡・大和郡
東部I	大和郡・東山郡・大和郡
東部J	大和郡・東山郡・大和郡
東部K	大和郡・東山郡・大和郡
東部L	大和郡・東山郡・大和郡
東部M	大和郡・東山郡・大和郡
東部N	大和郡・東山郡・大和郡
東部O	大和郡・東山郡・大和郡
東部P	大和郡・東山郡・大和郡
東部Q	大和郡・東山郡・大和郡
東部R	大和郡・東山郡・大和郡
東部S	大和郡・東山郡・大和郡
東部T	大和郡・東山郡・大和郡
東部U	大和郡・東山郡・大和郡
東部V	大和郡・東山郡・大和郡
東部W	大和郡・東山郡・大和郡
東部X	大和郡・東山郡・大和郡
東部Y	大和郡・東山郡・大和郡
東部Z	大和郡・東山郡・大和郡

- まちづくりの方向性
グループ別に開催した「路線別検討会議」で議論したまちづくりの方向性を示しています。
- 関係市町村
各グループに関係する市町村を示しています。
- 主な沿線施設
対象となるバス系統の主な沿線施設(駅、行政施設、病院、学校、観光地、商業施設)を示しています。
- 評価指標
路線を評価する指標と、各グループにおける目標を示しています。
- 実施事業
目標を達成するために行う事業及び実施主体、目指す効果と事業の実施期間を示しています。
- 系統表
対象となるバス系統の番号、起点・経由地・終点を示しています。
- 系統番号
対象となるバス系統を番号別に色分けしています。
- まちづくりに関する課題・意見
「路線別検討会議」で課題や意見があった施設等を赤枠で囲っています。
- 過去の路線別検討会議での意見
「路線別検討会議」での具体的な意見(意向・問題・アイデア等)を示しています。

本日皆さんにお伝えしたかったこと

- 地域公共交通は使われることで初めて付加価値が出る
- 地域公共交通は「地域の」「地域による」「地域のための」ものである
- 地域のみながチームとなり、意識を共有して取り組む体制が必要である
- 地域がやる気になって案を出し率先行動してこそ、他からの援軍も有効になる
- その結果として再生された、地域公共交通に貢献できる鉄道は生き残れ、地域を支える存在になるし、貢献できない鉄道を残せば地域公共交通が減び、そして地域が減びる

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

今ならまだ間に合います！

北海道の皆様が、鉄道網を自らの手に取り戻し、自らが考え、適材適所を考えて取捨選択し、活かすことで、地域の役に立つ公共交通網を再生させること、その中で、必要な鉄道が残り活かされ、持続可能な地域をしっかりと支えるありがたい存在にしていけることはきっとできます。

もちろん、私も支援します！

名古屋大学 加藤博和 17/08/05

加藤博和

検索



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

facebook: [buskato](#)

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>

【告知1】

○今年も「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」

(<https://zenkokuforum.jimdo.com/>)

開催決定！

10/28(土)・29(日)に、昨年と同じ東洋大学白山キャンパスで開催

全国各地で「くらしの足」確保のため頑張っている方々が立場を越えて一堂に会し、知り合い、仲間になる会合です。皆さんの取組はポスターで紹介できます。

【告知2】

○9月17日(日)午後、名古屋大学東山キャンパスにて、山田和昭さん(前・若桜鉄道代表取締役社長)と加藤との「緊急対談 鉄道の存在意義と存続方策をアツク語る 鉄道を守った男vs鉄道を看取った男(仮題)」をセットしました。ぜひお越しください。詳細は加藤のHPで告知します。