

日南市 地域公共交通シンポジウム
(2019/3/18)

名古屋大学大学院環境学研究科・附属
持続的共発展教育研究センター

**地域公共交通が使われることで、
ひとまちも元気になれる
—そしてそれは、地域自ら取り組む
ことで実現できる—**

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
国土交通省交通政策審議会委員
内閣府地方分権改革推進有識者会議地域交通部会構成員
加藤博和



百回の陳情より 一回の利用

(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
→将来もっと深刻な
形で問題が再燃する
→当事者意識が大事
「まず自分から行動
する」

1

✓ 鉄道・バス・タクシーってどうして必要ですか？
✓ ないと困ることがありますか？
✓ 使う気になりますか？
✓ お金を出していただけますか？
✓ どこをいつ走っているかご存じですか？
✓ そもそも、乗り方分かりますか？
… ところで、
今日どうやって来ましたか？
「この時間だともう帰れない！」って？

名古屋大学 加藤博和 19/03/18

2



岐阜県白川町・東白川村 (世界遺産の白川郷<白川村>で はない)

◆ 山間地域。4つの谷を1日数便
のバス(民営、町村全額補助)
がJR駅まで走り、主な集落で
通院通学や来訪が可能だった

- しかし運転士が定員の半分し
か確保できず、2016年4月に
大減便、土休日は全面運休に
- 2つの谷で高校通学不可能に
- タクシーも1台しかない
- すでに県内トップの人口減少。
町内唯一の高校も閉校



名古屋大学 加藤博和 19/03/18

3

カギは「子ども」

白川町で「夏休みに」「小中学生の」バス運賃を1乗車50円均一にした(通常は数百円)。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？

→そして、昨年末、その(バスで行ける唯一の)コンビニも閉店

地域公共交通がない＝消滅決定地域

- 通常、地方部では18歳で人口流出するが、高校通学ができない地域は15歳で流出する
- さらに、家族ごと転出することも多い(住民票を移さず都市部に住む例が目立つ)
- いったん転出すれば戻ってこない。そして、都会から移住したい人はなかなか果たせない(家がない、仕事がない、子どもと一緒にいる時間を長くしたいから移住しても15歳までなら本末転倒)

→ 一番大事なのは、子どもが自由に動けること
→ 子ども1人でも友達同士でも使える移動手段が必要
※もちろん、高齢者や来訪者にとっても必要
(3Kサポート:高校生・高齢者・観光客)

(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

- 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」が自由にできないというのは健全か？
「いざというとき使える」「つながっている」という安心

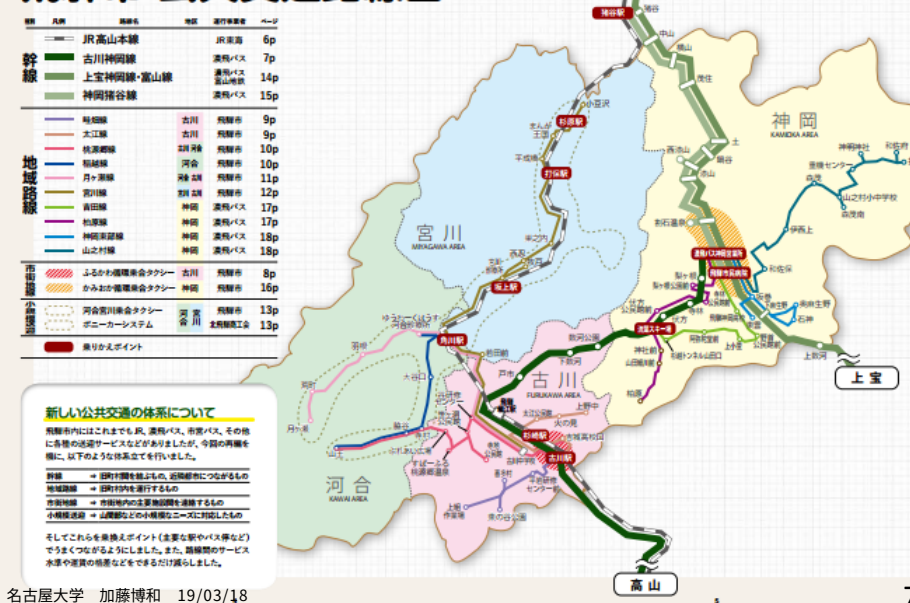
「おでかけ」しやすくすることは、
生活を、そしてリアル地域を「いきいきわくわく」にするための方法の1つ
やるなら「乗って楽しい」「降りても楽しい」を目指す必要

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

→「おでかけ」を提供することで、地域のQOL(Quality Of Life)を
高め、安心安全を守り豊かさを増進させてこそ存在し続けられる

飛騨市 公共交通路線図



- ・ 北は富山市、南は高山市
- ・ 2004年に2町2村合併。人口2.6万人、面積792km²
- ・ バスは、路線バス・ふれあい号・有償市営バス・無償バスが混在（運賃体系がまちまち）
- ・ 2006年神岡鉄道廃止。バス路線の見直しを行ったが、基本は旧町村のシステムを継続
- ・ 市内の総合病院や高校に行けないところが多く存在
- ・ のちにタクシーも過疎地有償運送も存続困難に
- 2015年3月、地域公共交通網形成計画（網計画）策定
 - 「全バス路線網の再編・一体化」「高校・病院・スーパーへ行けるようにする（QOL確保）」「デマンド・タクシー・公共交通空白地有償運送の合わせ技による細かなカバー」を実現
 - 運賃は旧町村内200円、またぎ300円に統一（デマンド、公共交通空白地有償運送も含めて）
 - 全面再編のため、地域公共交通再編実施計画も策定（全国2番目）
- さらに通学定期券に助成を入れて値下げ。市内2校の入学者が増加し、高校とバス路線の存続に大きく貢献

「地域公共交通」とは？

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)

- ・ **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をいう。
- ・ **公共交通事業者**（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
 - ニ (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)

クルマさえあれば自由に動けるから、いらないですか？

「いまは乗らないけど、将来クルマが 運転できなくなったら利用したい」 という声をよく聞きますが・・・

- ・ **公共交通よりクルマの方が便利で使いやすいから使っているのが現状**
 - － 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
 - － 一方、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、バスを利用できるのか？**
 - － バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？
- 結論：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
 - － そうすれば、年老いても健幸（健康＋幸福）のままでいられる（PPKにもなる）
- （ここが一番の狙いどころ。ここを掘り起こすと大きく変わる）

公共交通が「健幸」を実現！？ 「健康」＋「幸福」

- ・ 高齢化社会における公共交通の役割（クロスセクター効果の1つであるという仮説）
- ・ お年寄りになっても心身が弱らないようにする（予防）
- ・ 弱ったとしてもできるかぎり自力で判断し行動できる（緩和）
- ・ 子どもにとっても動きやすくする（人口減少・高齢化の抑制）

私見卓見

OPINION

「自動車がないと移動ができず生活が成り立たない」。大都市部などを除く日本のこの現状を変えることが、超高齢社会を乗り越えるために不可避であると考えている。

高齢者の運転で起きた悲惨な事故が報道され、「不安なので運転をやめたいが、その後の生活を考えるとできない」という高齢者が多くいる。一方、はたから見るとんでもない運転をしているのに「運転には自信がある」と勘違いしている高齢者も多々いる。

こういう方々に運転を控えていただろう、自動車を使わずとも生活が不自由にならない社会にしていけることが

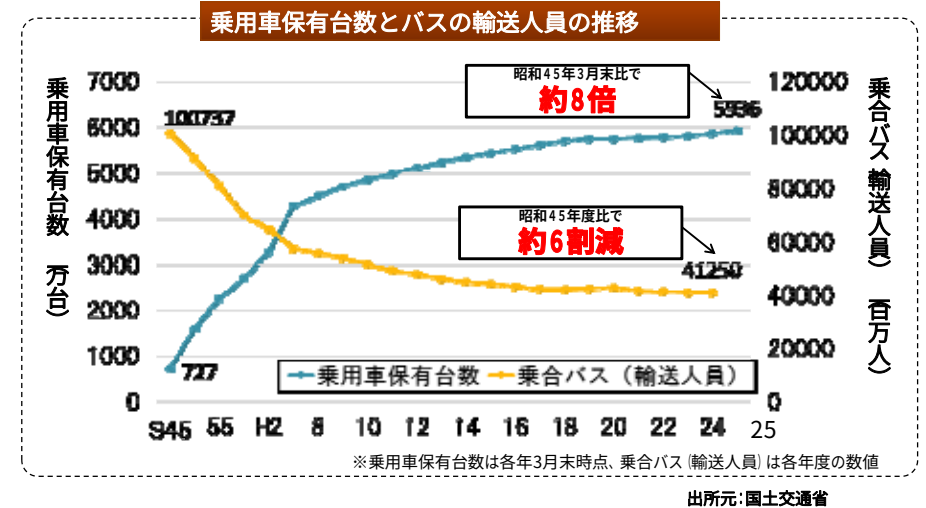
名古屋大学大学院教授
(公共交通政策) 加藤博和

「卒車」できる社会へ

名古屋大学 加藤博和 19/03/18

12

バス輸送人員の減少傾向



名古屋大学 加藤博和 19/03/18

13



名古屋大学 加藤博和 19/03/18

14

「コミュニティバス」は救世主となったか？

形から入るのはダメ！

Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」
(1995.11運行開始)

2016.5に累計4,000万人達成
東京23区に接する人口稠密地域

自治体による公共交通確保策の標準に

- 現在では全国の半数近くの市町村が運行
- ところが、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 (最近ではデマンドでも...)

「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)

- 交通事業者の言いなりでない
- 公営交通のように事業収支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
- 旧弊な路線バスの概念を覆す
- 地域に合った公共交通を実現

名古屋大学 加藤博和 19/03/18

15

地域公共交通「最終戦争」！

- 乗合バス事業は主に経費削減を重ねて続けてきた（それが補助金受給の条件でもあった）
- しかし、それが極限まで達し、運行に必要なギリギリにまで至っている
- 企画立案や販促などはもってのほか。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。役員が運転までしなければならない会社もある
- こんな業界にだれが入社するのか。路線改善なんてとてもできない
- 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

名古屋大学 加藤博和 19/03/18

16

ぶっちゃけ、不採算で担い手不足の公共交通をムリして走らせる必要はあるのか？

「乗らないけど、何となくあった方が…」

「隣のまちでも走っているからうちにも…」

→ **乗合自動車。乗り合ってこそバス。ステータスシンボルでない**

「地球環境に優しい乗り物？」

→ **ガラガラなら逆効果**

「交通弱者のためには必要？」

→ **むしろ不公平な手段（「ザルの福祉」）。数ある交通手段の「一種」に過ぎない**

地域公共交通は目的でなく手段
利用されありがたがられるものでなければ

存在意義（税金投入意義）はない

どうすれば払ってもらえるか（意義が見いだせるか）？

せっかくの貴重な運転士さんに有効に働いてもらうべき

名古屋大学 加藤博和 19/03/18

17

「普通の路線バス」だってみんなで頑張ればよくできる

豊鉄バス レイクタウン線

（愛知県豊橋市）



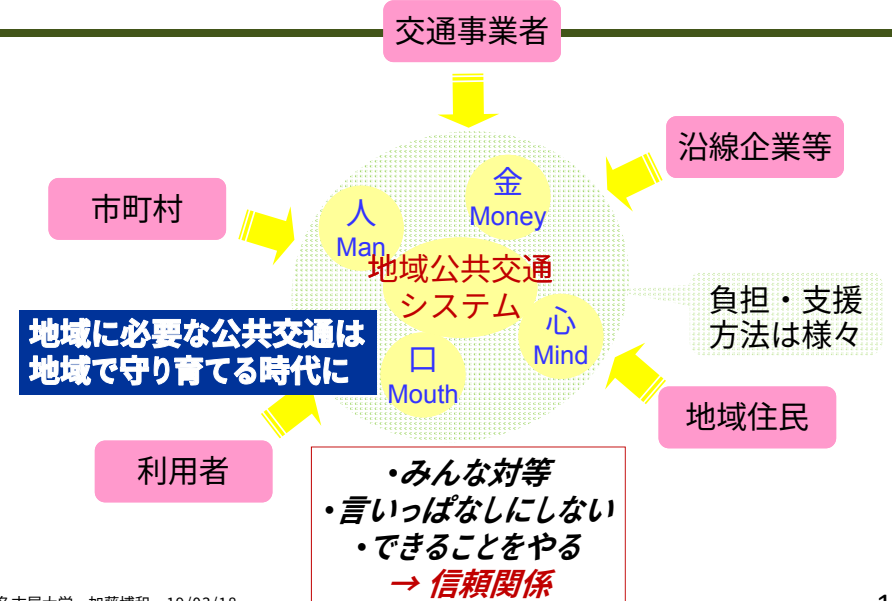
- 豊橋鉄道大清水駅（終日15分ヘッド）から南に2～3kmの住宅団地。坂はない
- 自動車メーカー社員・家族が主に居住
- 利用者減のため存続困難に
- 地域でバス存続運動が盛り上がり、定期券・回数券集団購入（自治会の補助）や利用促進の取組
- 事業者も路線見直し（さらに南のレイクヒルズに乗り入れ、駅北のショッピングセンター＜豊橋南プラザ＞に昼間帯乗り入れ、団地内フリー乗降）など
- 市はこれら活動をバックアップ
- 危機に陥って10年近く経つが現在も存続

**これがホンモノのコミュニティバス
（自治体バスとコミバスは全く別物）**

名古屋大学 加藤博和 19/03/18

18

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 19/03/18

19

みんな勝手なことばかり言っていたのが 負のスパイラルを止められなかった原因

- ・利用者 「不便だし、何か言っても変わらないし…」
 - ・事業者 「利用が少なくて経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし…」
- それぞれが勝手バラバラなことを考えているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり
- 互いに話し合っ取り組むことができれば、いい方向に転換できるのでは？

地域みんなで気にかけて、
地域みんなで取り組むことが大事

地域住民組織が主体的に企画するコミュニティバス 岐阜市芥見東・南地区「みどりっこバス」 (2008年6月1日運行開始、日本タクシーが運行)



・**地域住民**: 「運行協議会」をつくり、路線・ダイヤ・運賃などを自ら決定。利用促進活動も実施

・**市**: 存続基準・補助上限を設定の上で運行支援・事業者選定

・イメキャラを作成。バスにとどまらず地域のキャラクターに成長
・ダンスの会、歌声喫茶など自主イベントを企画
・車内ボランティア(40名)による乗降支援や案内など
→「マイバス」を守り育てることで、地域を守り育てる

「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

豊橋市川北地区
「スマイル号」
(16/01/13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)、「神戸」18年7月
- ◆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: ぎふっこバス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、16年9月1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、「川北」16年1月
- ◆津市: 「高松山」13年1月、「二俣」15年2月、「上佐田」15年12月

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

24

- 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)

25



27

クルマは都心空洞化・郊外化を促進する



魅力に乏しく無個性
クルマはいても
人がいない「まち」

みんな勝手バラバラ
に動いていたらまち
はこうなる
人口減少・超高齢社
会の中で生き残れる
のか？



世界では「低炭素で暮らしやすい」 交通まちづくりがアツい！

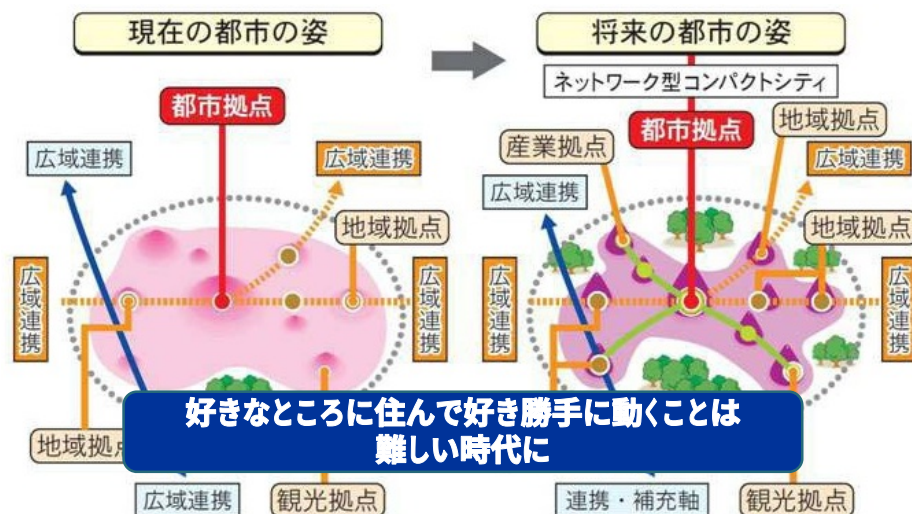


持続可能なまちづくり(魅力向上・
環境・福祉・健康・防災・コスト等)
の観点から、交通体系再編、過度
のモータリゼーションからの脱却を
「政策」として強力に推進
市民の支持も得られる

日本では富山が先行
既存の「どうしようもなかった」鉄
道線をLRT(Light Rail Transit)化
(富山ライトレール)
→ まちの軸として誇れる存在に
→ コンパクトシティへ展開
カギは「乗る公共交通」



コンパクト+ネットワーク・・・まとめ、つながる 「国土のグランドデザイン2050」のキーワード



「小さな拠点」と公共交通はセット



「使いやすく
それゆえに多くの方に
乗り合っていただけ
公共交通づくり」は
今後の日本が生き残っていく
ためにとても重要なもの
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

おでかけ環境の「調整」「組織化」 「欠損補助」「委託運行」でない『自治体の主体的役割』

・「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

自治体の「地域公共交通網形成計画」に書くこと

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

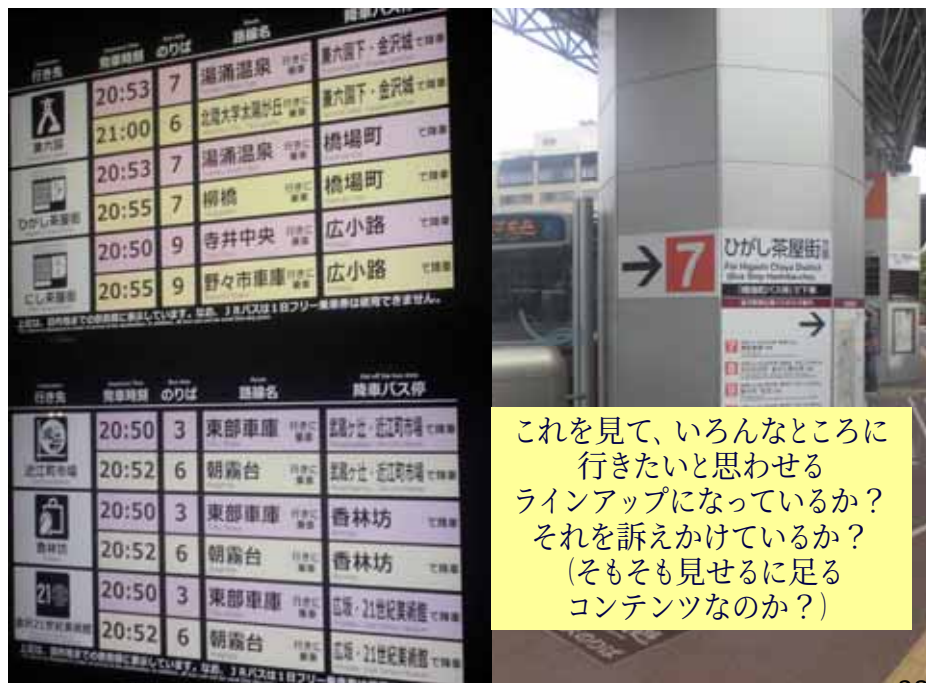
- 「心地よい移動」をどう提供するか

地域公共交通は「一見さんお断り」？

- ・ 本当に不便な場合も多い
- ・ しかし、それほど不便でないのに、単に知られていないだけ、ということもある
- ・ いつでも、どこへでも行ける自家用車と違い、公共交通は特定の時間・行先にしか利用できない
- ・ しかし、場合によってはそれなりに使えるのに、それが認識されていない
- ・ あるいは、たまに使いたい、環境のために使いたいと思っても、使い方が分からないという人もいる
- 「使い方が分かるようにする」ことが重要
(某バス会社社長:路線バスは「不便」でなく「不安」)
- いま金をかけないでもやれることは多数
もちろん、それだけでは限界もあるが、



名古屋大学 加藤博和 19/03/18



これを見て、いろんなところに行きたいと思わせる
ラインアップになっているか？
それを訴えかけているか？
(そもそも見せるに足る
コンテンツなのか？)

「乗って楽しい」「降りても楽しい」 公共交通って？

(例えば..) 総合病院乗り入れは「路線バス勝利の方程式」
しかし、本当にいいことなのか？

- 病院は基本的には「降りて楽しい」ところではない
- そこへ行く利用が一番多いバスは「乗って楽しい」か？
- 高齢者は病院しか行くところがない？(でかける口実がつくれない？)

- ・ 公共交通づくりは、集まりたい場所づくりとセットであるべき (商店街・産直・ショッピングセンター、図書館・生涯学習施設、温浴施設、コミュニティカフェなど)。
- ・ 駅・ターミナルといった乗継拠点の居心地をよくすることも重要 (明るく、テーブル、WiFi)
- それによって「おでかけ」が楽しくなり、「くらしが」「地域が」楽しくなることが本当の付加価値

2018/4→2019/3 十勝バス
日帰り路線バスパック
 ≪社会見学・歴史・芸術
 に関心のある方へ①≫

「ばんえい十勝・とかわむら」バスパック
 世界でここだけの競馬。必見です。
 【帯広競馬場】通年利用のコース
 大人/500円・小人/250円
 ●内容 ●バス乗車券・入場券

「おびひろ道場」バスパック
 帯広の道場は何と温泉「アソコインでアソコイ」
 【帯広温泉】通年利用のコース
 大人/500円・小人/250円
 ●内容 ●バス乗車券・入場券

「愛の国から幸福へ」バスパック
 恵人の聖地で幸せを
 【帯広温泉】通年利用のコース
 大人/1,000円・小人/500円
 ●内容 ●帯広市内/自乗車券・記念グッズ

「土勝川温泉・エコロジーパーク」バスパック
 2017年10月で思い切り遊んだ後は、温泉で癒しの時間を
 【帯広温泉】通年利用のコース
 大人/1,200円・小人/600円
 ●内容 ●バス乗車券・温泉入浴券・エコロジーパーク入場券

地域と一緒に
 「乗って楽しい」
 「降りても楽しい」
 路線をたくさんつくる

名古屋大学 加藤博和 19/03/18

40

まち/むらづくり/おこしに貢献できる 「おでかけ」ネットワーク（＝公共交通網）

- **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**
 – 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
 → 「走っている」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

「よくわからないけど漫然と走っている」のではだめで、
 「地域のおでかけを支えるため必然的に走っていて、
 それが当然ではないことをみんな理解している」へ

名古屋大学 加藤博和 19/03/18

41

市街地・小地域・端末におけるGreen Slow Mobilityの可能性 ～車内だけでなく、沿道とも一体になれる！～



群馬県桐生市「MAYU」(eCOM-8)

- 電動。最高速度19km/h。9人乗り
- 中心部観光のほか、中心部に近い公共交通空白地でのラストワンマイル運行実験（フィーダー）実施中
- 「まちと一体になれる」・・・車内でのコミュニケーションだけでなく、車内と車外の間のコミュニケーションにも資する（乗っていてめっちゃ楽しい）

- フィーダー・歩行支援として地域公共交通網を補完できる
- 地域で支えるスキームが好適
- 電動・中山間地でのガソリンスタンド撤退にも対応。自動運転とも好相性

名古屋大学 加藤博和 19/03/18

42

電動カートin輪島



名古屋大学 加藤博和 19/03/18

43

統合型予約配車決済システムへ

～乗換検索・デマンド交通予約・タクシーアプリの融合～

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、**決済**もできるシステム
→ MaaS (Mobility as a Service)

導入のメリット

- ✓ 普段利用しない人でも分かりやすい
- ✓ 需要に応じた運行が可能
- ✓ 混載等による効率化が可能 (相乗り等)
- ✓ オペレーターを通さなくてよい (通してもよい)

車両の現在位置が把握できる

ボタン1つで予約・配車可能

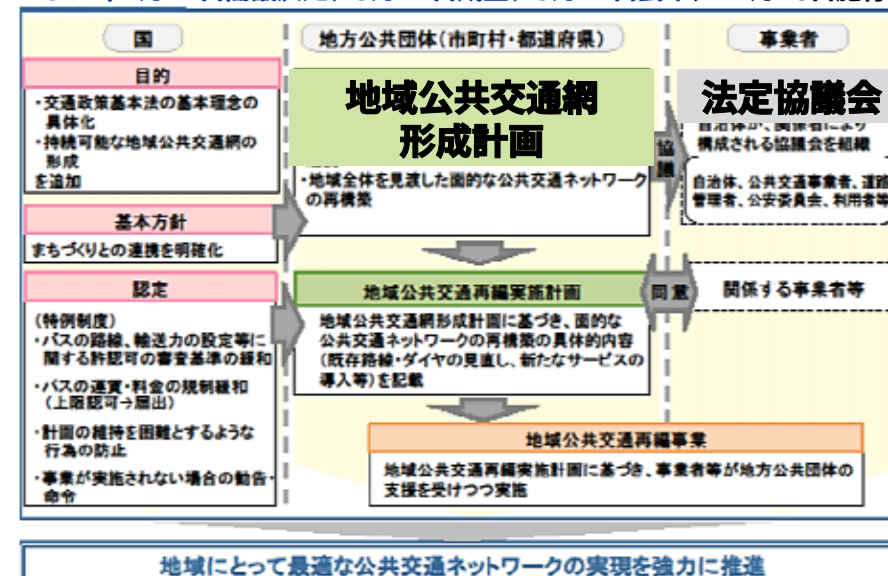
実際の活用例



44

改正「地域公共交通活性化・再生法」

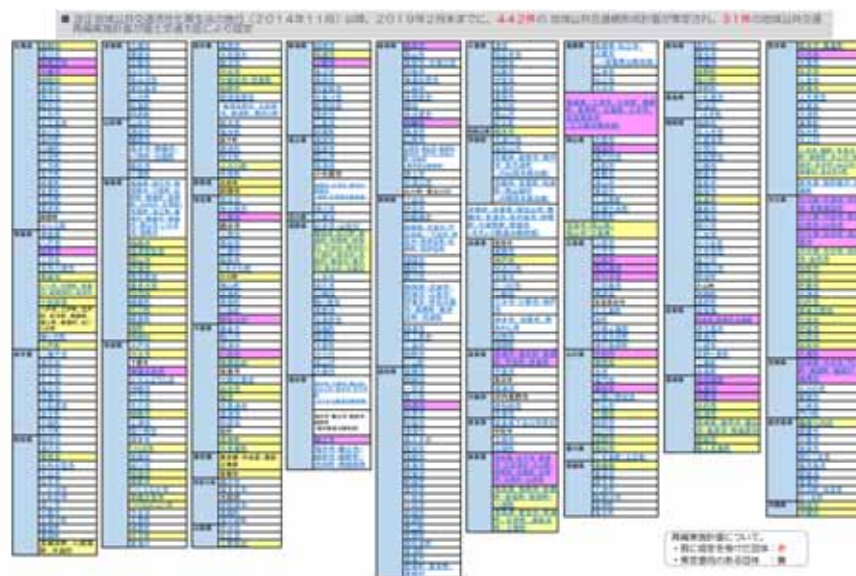
2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月20日施行



名古屋大学 加藤博和 19/03/18

45

地域公共交通網形成計画策定状況（平成31年2月末現在）



全国で442件(1741市区町村)

46

岐阜県白川町・東白川村
地域公共交通システム

2018年10月1日スタート

- ・路線バス事業者
 - ・タクシー事業者
 - ・住民ボランティア
- がタッグを組んで、高校通学・高齢者移動をカバー
(もちろん、どなたでも使えます)



名古屋大学 加藤博和 19/03/18

身近で便利な公共交通を目指して
白川町・東白川村の新しい公共交通がいよいよスタート

白川町・黒白川村では住民のみなが町長にわたって、安心して暮らすことができるように、計画の橋脚手段を確保することを目的とする「白川・黒白川地域公共交通網形成計画」を策定しました。

計画遂行を経て、平成30年10月から新しい公共交通の仕組みがスタートします。地域・事業者・行政が三位一体となり「作り」「守り」「育てる」仕組みづくりを目指します。

おでかけ しらかわ・ひがししらかわ

- ◆だれでも気軽にお出かけできるしくみ◆
 - ①高島バス「白河町中央駅」と「白河東高島駅」を運行
 - ②高島バスに乗り継ぎ「宇野町バス」を白河町内各地迄から運行
- ◆高校生が自宅から通学できるしくみ◆
 - ①行き帰りが7時台、朝の7時台と夕方の2時台に合わせ、高島バス「白河東高島駅」と「宇野町駅」を運行することで、白河町・東白河町内全ての地域から高校通学が可能

バスの種類 (どなたでもご利用いただけます)



名古屋大学 加藤博和 19/03/18

47

皆さんにお伝えしたいこと

1. 「おでかけの足」がまともにならないところは真っ先に人口減少し滅びる！
2. 「おでかけの足」を「地域自ら」先導して「つくり」「守り」「育てる」のは今や当たり前！
3. 「おでかけの足」づくりを「地域みんなで進める」ことで地域は魅力的になる！
蛇足：そういう地域しか、もう国は助けることができなくなった！

そのために、皆さん、何かしましょうよ！

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
- ・ より便利になるよう意見を言う
- ・ 協賛をする、募る

「他人事」から「我が事」へ！

ぜひ参加してください！
そして「健幸」なまちをつくりましょう！

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: buskato

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応などに、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！

(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>