

# バス交通の見直しで 地域活性化と低炭素化を呼び込む — 事業者、自治体それぞれに 期待される役割とは？ —

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



「国破れ、山河敗れて  
バス走る」

ガレキの中、  
路線バス・乗合タクシーは  
地元住民を乗せ走っていた  
公共交通が被災地の生活を支える



Photo M.Fukumoto

名古屋大学 加藤博和 18/10/18

## 地域住民組織による公共交通運営の「老舗」 稲井地域乗合タクシー「いない号」 (宮城県石巻市、2004年12月1日運行開始)

- 事業主体：稲井地域乗合タクシー運行協議会 (地区住民代表による協議会)、  
運行主体：三陸タクシー (委託)
- 定時定路線。ただし地域内ではフリー乗降
- 運賃・市の補助金とともに、地域の大半 (9割程度) の世帯が協賛金を拠出し維持
- 月1回の協議会で運行内容を検討

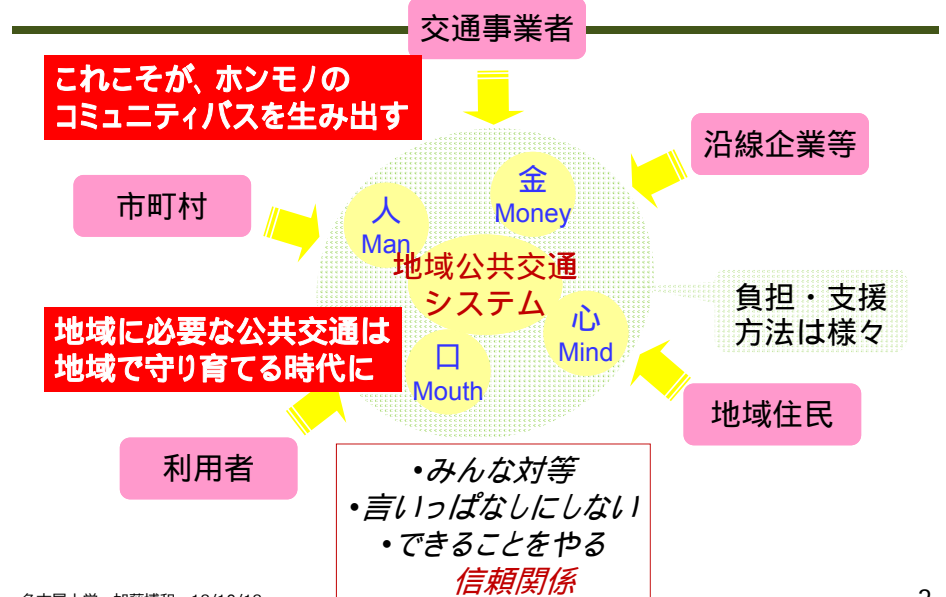
路線バスの時と比べ便利に  
本数増、狭い道路へ乗り入れ、行き  
たい施設へ直行、需要に合ったダイヤ  
その上、経費も削減

身の丈にあった「おでかけ」手段を  
地域自らが「つくり」「守り」「育てる」  
ことで、まちづくり(そして復興!)に  
もつながる (= 地域力)  
しかし、これは大変な手間がかかる



名古屋大学 加藤博和 18/10/18

## 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 18/10/18

## 東日本大震災後のバスの活躍

- ・ 電気も暖もとれ、無線もある
- ・ 被害を受け、通信・燃料確保に苦しみながらも、直後から避難・救援輸送(物資運び込みも)
- ・ クルマを失った人の移動手段として機能(避難所・仮設住宅・遺体安置所アクセス、入浴バスなど)
- ・ 鉄道代替、地域間輸送、対東京、対空港を一手に担う

地震発生時、多くのバス運転士が、バスを運転して逃げた(自家用車でなく)ので、その後も走れた「公共交通だから当然!」と

しかし、もともとバスが走っていない地域ではサービス提供ができなかった(しなかったのではない)

## ほとぼり冷めると・・・

### 被災地では・・・

- 仮設住宅地域では重要な足
- しかし多くの地域でクルマに戻ってしまった

### 東京では・・・

- 計画停電によって電車・バスから自転車・徒歩にシフト
- 発災対応・帰宅困難対策など課題山積

公共交通には以前から「静かな津波」が押し寄せていた!

## 今のやり方では今後、日本の「おでかけ網」は穴だらけになる

- ・ 人口減少・超高齢化 需要は増えても担い手減少はそれを上回る(運転業務は特にひどい)
- ・ 地域組織・NPOによるボトムアップは大事だが、それだけだと一部しかカバーできず、世代交代も難しい
- ・ 「お金の流れ」「安全確保」をきちんとやらないと持続できない
- ・ ITや自動運転は現在の70代以上にはほとんど恩恵を与えない

## 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)?



## 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

## 地域公共交通衰退は地域を衰退させる

- 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

## 乗合公共交通の存在と「まちのにぎわい」

- 乗合交通機関は、「同一方向に」「まとまった」交通需要がないと存在し得ない。  
(交通需要) = (目的地の魅力) × (交通手段の便利さ)  
むしろ、まとまっていた方が費用対効果が高いし、CO<sub>2</sub>排出も少ない。スペースも少なく済む
- 乗合交通機関のないまちとは?  
- 魅力ある(つまり、「にぎわい」のある)場所がない(あるとすればクルマでは運びきれない)  
- 歩いて鑑賞するに堪えない景観に陥る(運転手は景色を見ないので)

「公共交通が維持できない」= 「にぎわいが無い」  
= 「個性がない」= 「まちが衰退する」

# 「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・・・

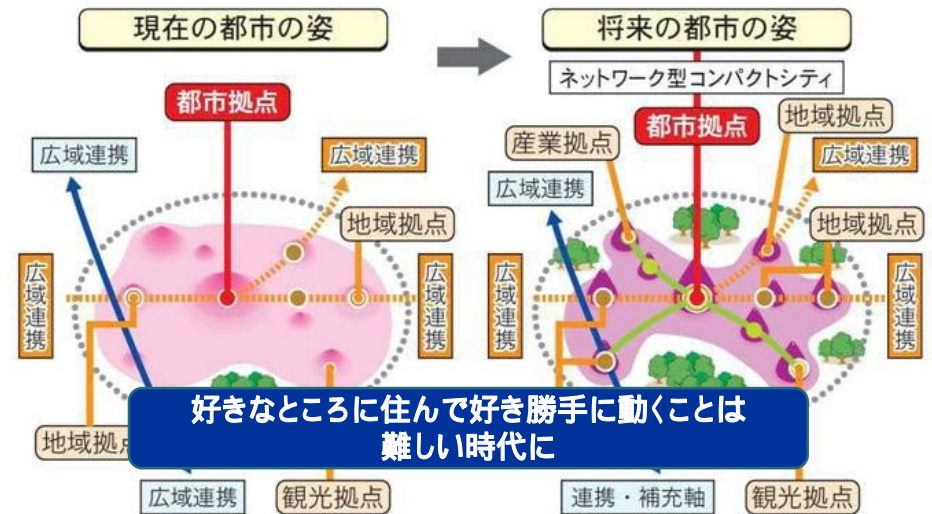
- 公共交通よりクルマの方が便利で使いやすいから使っているのが現状
  - クルマはカーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自動
  - 一方、公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう歩かないといけない
- そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、バスを利用できるのか？
  - バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？

**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)のままえられる(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)

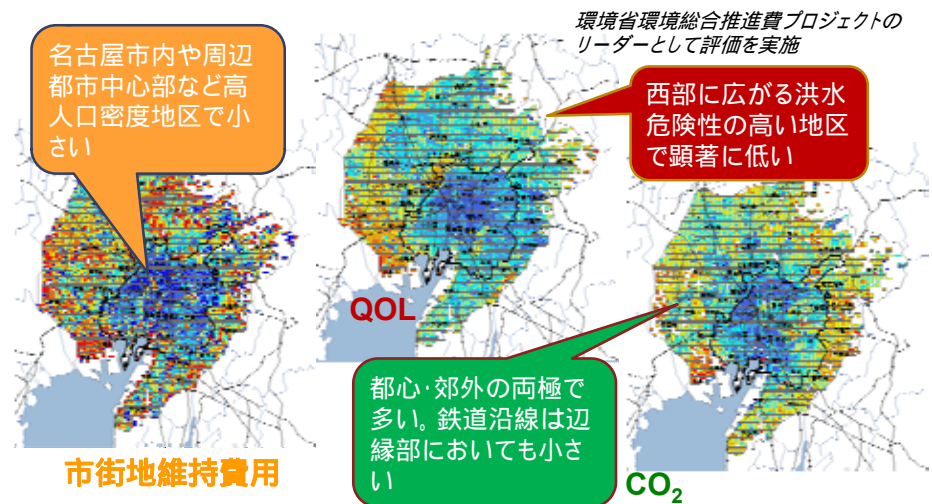
# コンパクト+ネットワーク・・・まとめ、つながる 「国土のグランドデザイン2050」のキーワード



# 「小さな拠点」と公共交通はセット



# 名古屋都市圏を対象とした評価結果 500mメッシュ単位 (2005年時点の例)



環境省環境総合推進費プロジェクトのリーダーとして評価を実施

鈴木祐大、加知範康、戸川卓哉、柴原尚希、加藤博和、林良嗣：環境・経済・社会のトリプル・ボトムラインに基づく都市域の持続可能性評価システムの構築、地球環境研究論文集、Vol.17、pp.93-102、2009.9

## 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」

名古屋大学 加藤博和 18/10/18



16

「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  
ためにとっても重要なもの  
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

名古屋大学 加藤博和 18/10/18

17



18

## その時、交通事業者が動いた！ -全但バス神鍋高原線（兵庫県豊岡市）の例-

2007年9月: 全但バス、路線の大幅撤退意向を表明(経営危機)

2008年10月: 予定路線の一部について休止(全運行量の3割)。神鍋高原線は市単独補助路線として存続したが、朝7時台の便を廃止(低利用率)、乗客減加速

2011年10月: 市補助による、2年半の「上限200円バス」実験開始。通勤通学対応(急行便)便を増便。住民・沿線施設を巻き込んだ利用促進運動を展開

2013年4月: 「ぼちぼち便」(お年寄り向け便)新設

< 利用者3割増。高校通学: 0人 40人

運行補助は年200万円弱増も、小中生への通学定期補助が年300万円弱減となり、市全体で年100万円強支出減 >

2014年7月: 市が10月から3年間の実験継続を表明(現在も継続)

「バス会社の心に点火！」

面倒かもしれないけど、儲かるわけでもないけど、  
地域や自治体とともに取り組むことで地域をよくできる  
これこそ路線バスの醍醐味

名古屋大学 加藤博和 18/10/18

19

# 兵庫県 豊岡市役所の取組

- 率先してバスを利用  
(まず市長)
  - 公共交通計画・・・路線を4段階に区分
    - 全但バス<事業者路線>
    - イナカー<市、郊外線>
    - コバス<市、市街地循環>
    - チクタク<地域主体>
  - 路線存廃の基準を明確化
  - 情報公開とPDCA(見直し)
- 市役所の覚悟が住民の本気と呼ぶ



# 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

## 「乗って楽しい」「降りても楽しい」公共交通って？

- (例1) 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？  
高齢者は病院しか行くところがない？(でかける口実がつかれない?)
- (例2) 商店街から要望を受けて路線を引いた  
これは、本当にいいことなのか？  
商店街が何も努力しなければ共倒れになる

- 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)。  
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

2017/4→2018/3 十勝バス

### 日帰り路線バスパック

《出張ビジネスマンに人気》  
《短時間で十勝観光》

バスで10分

「ばんえい十勝・とちむら」バスパック

世界でここだけの観光、必見です！  
【乗込前乗車】通常1,000円のところ  
大人/500円・小人/350円

【乗込前乗車】通常1,000円のところ  
大人/1,000円・小人/500円

【乗込前乗車】通常1,000円のところ  
大人/1,750円・小人/900円

【乗込前乗車】通常1,000円のところ  
大人/1,400円・小人/900円

2017/4→2018/3 十勝バス

### 日帰り路線バスパック

《社会見学・歴史・芸術》  
《愛の園から幸福へ》

バスで10分

「ばんえい十勝・とちむら」バスパック

世界でここだけの観光、必見です！  
【乗込前乗車】通常1,000円のところ  
大人/500円・小人/350円

【乗込前乗車】通常1,000円のところ  
大人/1,000円・小人/500円

【乗込前乗車】通常1,000円のところ  
大人/1,750円・小人/900円

【乗込前乗車】通常1,000円のところ  
大人/1,400円・小人/900円

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

## 「基本コンテンツ」重視に立ち返る

- 公共交通(という商品)が利用されるかどうかを左右する  
**基本コンテンツ・系統、ダイヤ、乗降施設、車両**  
基本コンテンツには運賃が入っていないことに注意。  
「安かろう悪かろう」はダメ。「ワンコインが売り」では問題外
- 基本コンテンツの不備を改善する余地は十二分に残されている。  
今までの路線バス事業がサボりすぎたor規制でできなかった  
→ **コミュニティバスが改善のきっかけになったが、**  
**逆に「新しい固定観念」を生み出してしまった**
- 愛称や車両・停留所デザインではとうていカバーできない。

今までには考えられなかった地区・ダイヤ・車両による運行が可能に。「発想を自由に」することで新たな展開が生まれる。

バスのメリットは「自由度」。基本コンテンツが変幻自在

しかし、それゆえに「わかりにくい」

## 利用者（ニーズ）起点でのカイゼン

見える化



魅せる化



見直す化

## 「見える化」公共交通に気付いてもらう

2018年10/1版(印刷配布は第27版!)  
<http://www.rosenzu.com/gifubus/>



実は、このマップによって  
岐阜の公共交通再編が進んだ  
(何が分かりにくいかさえ分からなかったのを可視化した)

- 岐阜市総合交通協議会(活性化再生法定協)が発行。岐阜乗合自動車(岐阜バス)が印刷
- 公共交通利用促進ネットワーク(マニアグループ、私もメンバー)で制作  
10年しつこく、改正前に最新版をリリース!

## 「魅せる化」公共交通って便利そう!と思わせる

- 八戸市および周辺地域では、上限運賃・中心街ターミナル整備・バス案内改善に加え、「行先との連携」によるおでかけ提案も進めている

## 「見直す化」公共交通をどんどんよくしていく！



利用者に訴求するキャッチフレーズを意識したコンテンツ見直しとメディアでの訴求。いかにも便利になったな！と思わせる。

28

名古屋大学 加藤博和 18/10/18

## 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 18/10/18

29

## バスのIT化

- バスロケ
- デジタコ、ドラレコ
- センサー類(乗降等)
- ICカード、運賃箱

これらのデータをリアルタイムで運行管理者が把握でき、データが蓄積されれば、安全性向上、ダイヤ改善に大きな効果を発揮する  
(将来的には自動・無人運転への要素技術に)

30

名古屋大学 加藤博和 18/10/18

## 公共交通事業は「運送業」から、おでかけデザインを通じた「ライフスタイル提案型産業」へ

- マーケティング・リサーチ
- 顧客満足(CS)
- 商品開発・企画
- 広報宣伝
- モニタリング・改善・PDCA、..

→ サービス業では当たり前の言葉。  
しかし、従来の公共交通事業ではあまり聞いたことがない  
**技術革新・サービス向上とは無縁だったことが不思議**

**運ぶこと自体に付加価値はない**  
**「公共交通という道具」を使って「ライフスタイル提案」を果敢に行う**  
**コミュニティビジネスに脱皮しないと生き残れない**  
→ **そのために「サービスとしてのモビリティ」(MaaS)発想が必要**

名古屋大学 加藤博和 18/10/18

31



## 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

これこそ「網形成計画」に書くこと

試行錯誤を続け、幹線路線バス+フィーダーデマンド交通へ

## 岐阜県輪之内町



・2003年4月: 路線バスでアクセス不便だった近隣市(大垣・羽島)への路線を新設

- ・ **国県補助を活用(地域間幹線)**
- ・ 両系統は乗継可能なダイヤ

・2007年11月: 他自治体と共同で維持してきた旧21条バスの廃止に伴い、コミバスの町内路線を新設

- ・ **地域公共交通会議を活用**
- ・ 幹線系統と連携

・2010年10月: 町内路線を再編し、町コミュニティバス2路線を運行開始。1路線は安八町・海津市平田に乗り入れ

- ・ 町外の集客施設へアクセス

・2015年1月: 町コミュニティバス町内線を廃止し、デマンドバスに変更

- ・ **羽島方面、安八・海津方面も昼間はデマンド化**



## ポイントは「メリハリ」と結節！ 幹線・支線の分化と階層ネットワーク (ただし好例は僅少。慎重に！)

**幹線:「軸」**  
流れをつくり出す

定時性  
速達性  
大きな輸送力  
駅・停留所の拠点性

**鉄道、LRT  
BRT、幹線バス**

**支線:「面」**  
全体をカバーする

時間・経路の柔軟性  
少量多頻度  
簡潔性と連結性の両立

**支線バス・乗合タクシー  
デマンド交通  
シェアシステム**

- ・ **結節点(拠点)整備**
- ・ **ダイヤ・運賃・案内のシームレス化**

## 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！～

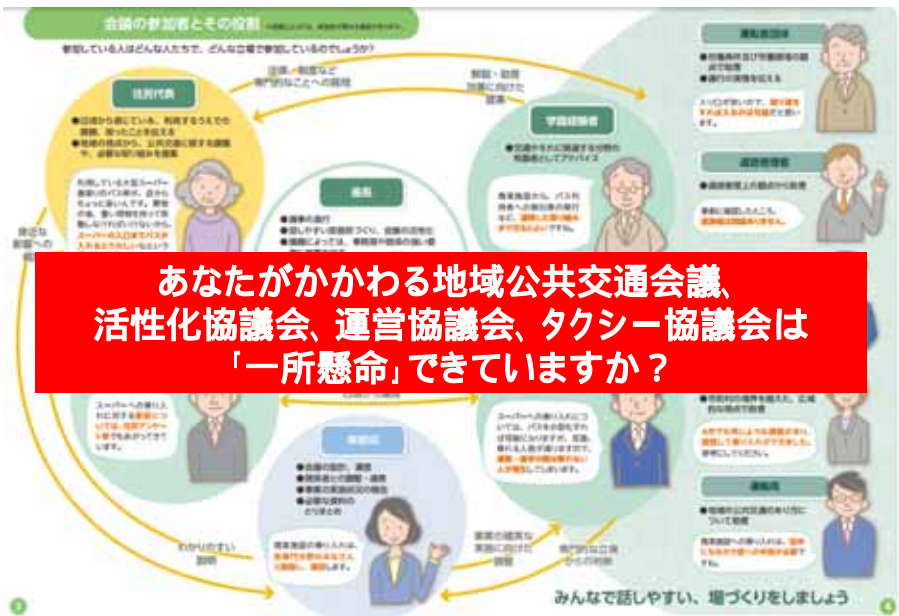


### 群馬県桐生市「MAYU」(eCOM-8)

- ・ 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、車内と車外とのコミュニケーションにも資する(乗っていてめちゃ楽しい)



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



**あなたがかわる地域公共交通会議、活性化協議会、運営協議会、タクシー協議会は「一所懸命」できていますか？**

中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」  
[https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/min\\_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf)

## あってはならない 「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(のでチ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(開催のPRをしていない)
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

**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！**  
**本会議開催は大変だが、幹事会・部会や書面協議も併用し、公開原則(傍聴・議事録公開等)も活用して実りある会議を心がけるべき**

## 2014年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」「走らせろ」はなし
2. 総合的なネットワーク形成  
コミバス・デマンド・三セク鉄道だけで考えない
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

## 地域公共交通網形成計画策定状況(平成30年9月末現在)

改正地域公共交通活性化再生法の施行(2014年11月)以降、2018年9月末までに、431件の地域公共交通網形成計画が策定され、28件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

都道府県	計画策定数	認定数
北海道	21	0
青森県	1	0
岩手県	1	0
宮城県	1	0
秋田県	1	0
山形県	1	0
福島県	1	0
茨城県	1	0
栃木県	1	0
群馬県	1	0
埼玉県	1	0
千葉県	1	0
東京都	1	0
神奈川県	1	0
新潟県	1	0
富山県	1	0
石川県	1	0
福井県	1	0
山梨県	1	0
長野県	1	0
岐阜県	1	0
静岡県	1	0
愛知県	1	0
岐阜県	1	0
三重県	1	0
滋賀県	1	0
京都府	1	0
大阪府	1	0
兵庫県	1	0
奈良県	1	0
和歌山県	1	0
徳島県	1	0
香川県	1	0
愛媛県	1	0
高知県	1	0
福岡県	1	0
佐賀県	1	0
長門県	1	0
熊本県	1	0
大分県	1	0
鹿児島県	1	0
沖縄県	1	0

**北海道  
21件/  
179市町村**

**全国で431件(1741市区町村)**

## 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 18/10/18

### 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・東白川村では住民のみなさんが円滑にわたって、安心して暮らすことができるように、日常の移動手段を確保することを目的とする「白川・東白川地域公共交通戦略計画」を策定しました。  
計画実行を経て、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

- ◆ **だれでも気軽ににお出かけできるしくみ◆**  
○ 路線バス「白川中乗線」と「白川東白川線」を運行  
○ 路線バスに乗り継ぐ「予約制バス」を白川町内各地域から運行
- ◆ **高校生が自宅から通学できるしくみ◆**  
○ 行先は朝7時前、帰りは夜11時前までの2区に分けて、路線バス「白川東白川線」と「2区乗継線」を運行することで、白川町・東白川町内全ての地域から高校通学が可能

### バスの種類 (どなたでもご利用できます)



- 路線バス**  
白川町内、白川東白川線の主要線です。定時定額で運行します。予約は不要です。
- 予約制バス**  
町内、地区内の商店・病院・施設への利用ができます。乗り継ぎ場所以て白川町内線に乗り継ぐことができます。予約が必要です。乗車料を事前に申し込んでください。自宅から利用できます。
- Jリレー便**  
「Jリレー」(下道利用)・「Jリレー」(上道利用)に運行しています。予約が必要です。乗車料を事前に申し込んでください。予約制バス乗継場から申し込んでください。

## 公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～答えは現場にある！現場にしかない！～

- 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
  - ◆ 失敗を恐れるのではなく、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

名古屋大学 加藤博和 18/10/18

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](mailto: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](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)

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