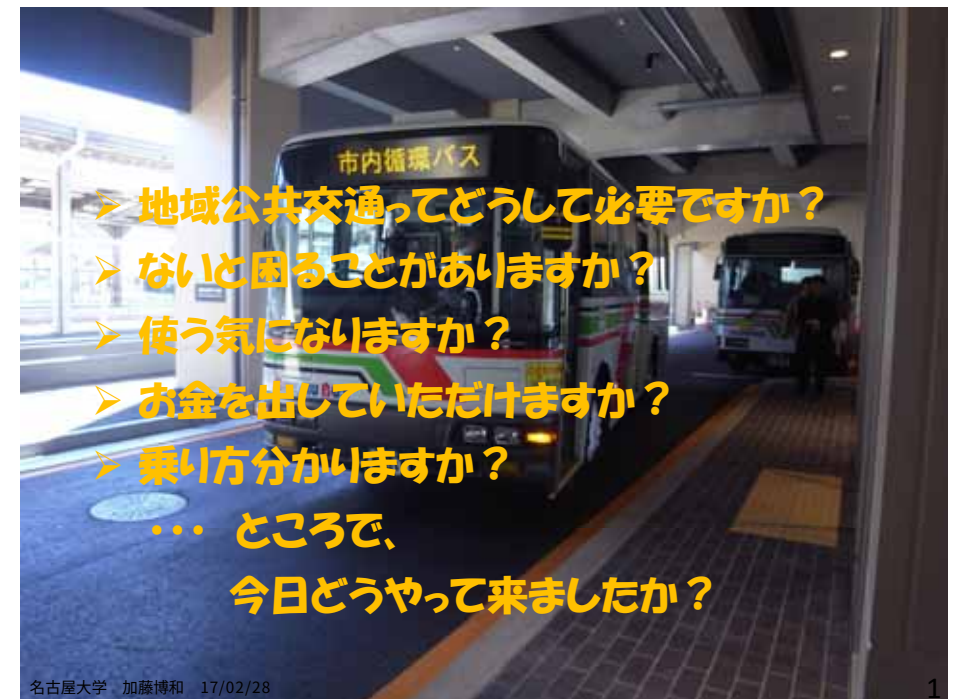


第13回地域バス交通活性化セミナー（高梁市、17/02/28）

持続可能な地域づくりに バス交通はどう貢献できるか？

「地域公共交通は、元気な地域づくりの
「肝腎かなめ」！」

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准教授
(株)井笠バスカンパニー相談役
国土交通省交通政策審議会委員
加藤博和



- 地域公共交通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？
- 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？

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

1

お客さんがいても走らせることができない

- ・ バス運転者の給料は2002年から10年間で2割減、労働時間は2割増。タクシー運転者の給料は更に安い
- ・ 運転者の平均年齢はバスが50代前半、タクシーは60歳近い。若年の新規入社は非常に少ない
- ・ 高齢化による自然減、低待遇による離職の増加で、残る方々の仕事がつくなり、安全性にも懸念（重大事故リスク）
- ・ 全国で運転者は不足。それによる減便・廃止を余儀なくされる路線バス事業者も珍しくない。コミバスも入札不調が目立つ。タクシーも稼働率低下で、遊んでいる車が多い
- ・ そして近年では、貸切バスの需要拡大によってバス車両不足が深刻化（発注から納車まで1年以上）

→ 誇りとやりがいを持てる職場づくりと、安定的な路線維持による車両確保体制づくりが必要（つまり公共交通の存在意義や大切さを実感できる必要）

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

2

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ウチにも…」

→ 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

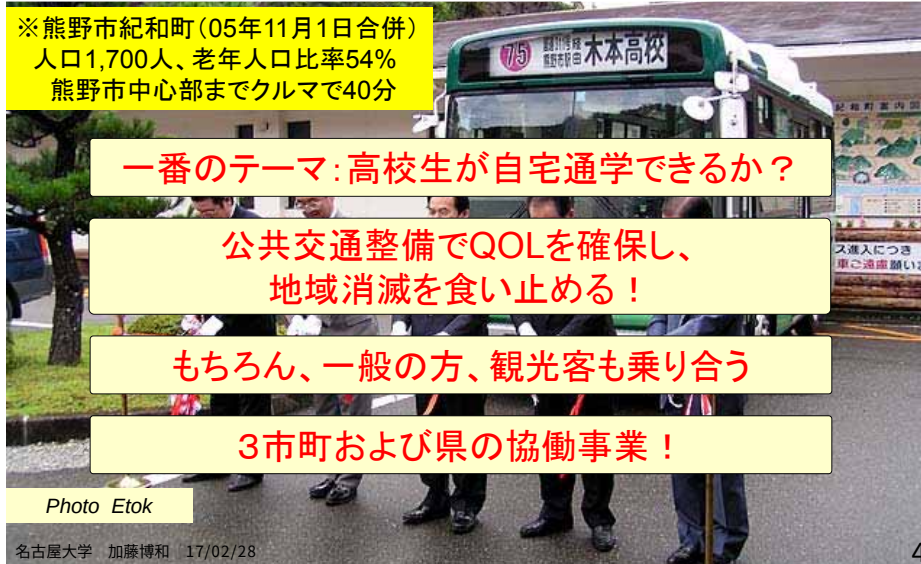
地域公共交通は目的でなく手段
利用されありがたがられるものでなければ
存在意義（税金投入意義）はない
どうすれば払ってもらえるか（意義が見いだせるか）？

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

3

路線バスが地域を存続させるトリガーに
南紀広域バス「熊野古道瀬流荘線」
(三重県熊野市・御浜町、三交南紀交通運行)2003.7.19運行開始

※熊野市紀和町(05年11月1日合併)
人口1,700人、老年人口比率54%
熊野市中心部までクルマで40分



一番のテーマ: 高校生が自宅通学できるか?

公共交通整備でQOLを確保し、
地域消滅を食い止める!

もちろん、一般の方、観光客も乗り合う

3市町および県の協働事業!

Photo Etok

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

4

「おでかけ」できることの大切さ 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

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

5

地域公共交通維持は 「健康保険」のしくみと同じ

赤字路線を維持するためには
当然、だれかが尻ぬぐいしなければならない

- 例えば、バス運行のために、年間数千万円規模の欠損補助く時には協賛金・負担金が必要だとする
(住民1人あたり数千円) → **保険料**
 - その代わり、バスを(経費に比べ)安い運賃で利用できる
(ワンコイン<100円>など) → **自己負担**
 - ・ 保険料と自己負担の割合をどの程度にすべきか
(多くは自己負担が1~3割程度)
 - ・ これだけの負担をしてバスを運行する意味があるのか
- 基本は「保険料や自己負担を払ってもらえるサービス」をつくり、それをうまく「案内」「PR」し、意識共有を進めること
- 負担してこそ、責任も参画意識も生まれる

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

6

「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・オートマで半自動。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(なお、自動運転の本格化は20年後)

クルマに乗れるうちにバスも乗るようにしておくことが必要
→ 月一回でいいので乗れるように。「当事者意識」が大事

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

7

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)
※定時定路線は「線」がにぎわう
フルデマンドは「点」のみにぎわう
- 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」

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
 - ➔ **タクシー事業は典型**
 - ・ **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
 - ➔ **デマンド交通は典型**
- ➔ 本当の「地域公共交通」=「地域や利用者にありがたいがっていただける公共交通」はどうすればつくり出せるか？
- ➔ 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、対等の立場でいっしょになって走らせる路線(パートナーシップ、協働)
- ➔ これが「地域公共交通再編実施計画」の考え方そのもの



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)、乗客減が加速

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

＜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

「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

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



12

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

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

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

13



14

Photo <http://www.etokbc.jp/>
名古屋大学 加藤博和 17/02/28

「なにかと便利な公共交通って？」

(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

- 「利用が多ければ」「収支率が高ければ」よいわけでは全然ない
 - 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)。
- 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

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

15

「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」

「不便」の正体 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」)
→ いま金をかけなくてもやれることは多数
(もちろん、それだけでは限界があるが)



広島駅前のバス案内

「魅せる化」
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？

ターゲットを明確に、分かりやすく訴求

- クルマに乗れない人…確実に囲い込む
 - 通院: 病院・処方せん薬局とタイアップ。診療時刻調整
 - 高校通学: 進路決定段階からバス情報を流す。高校別時刻表配布。部活対応。放課後対応
- クルマに乗れる人…関心の高い方を見つけ出し、1年に一度でいいから乗ってもらえるようにする
 - 通勤: ノー残業デーのまちなかへの便、深夜便
 - 買物: 停留所位置。荷物置場。特典付与
 - 観光: 見て乗って楽しいバスを走らせる

2016年4月▶2017年3月
TOKACHI BUS
日帰り路線バスパック

十勝の
人気スポットを
めぐる
日帰りバスパック

施設見学体験型コース
温泉満喫コース
農とからガーデンめぐりコース
グルメ&スイーツコース

十勝バス
TOKACHI BUS

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

20

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 17/02/28

21

**地域が主役となって「おでかけ」
(移動) 手段をつくり直す時代へ**
-お上に言われたからでなく、必要だから自ら頑張る-

公共交通が**必要な理由**、それを**公的に維持する必要性**を「**地域自ら**」明らかにする

それを**どのように具体化する**かを「**地域自ら**」考える
(たくさんのやり方を検討できる時代に)

それを**誰がどう支える**のかを「**地域自ら**」決める

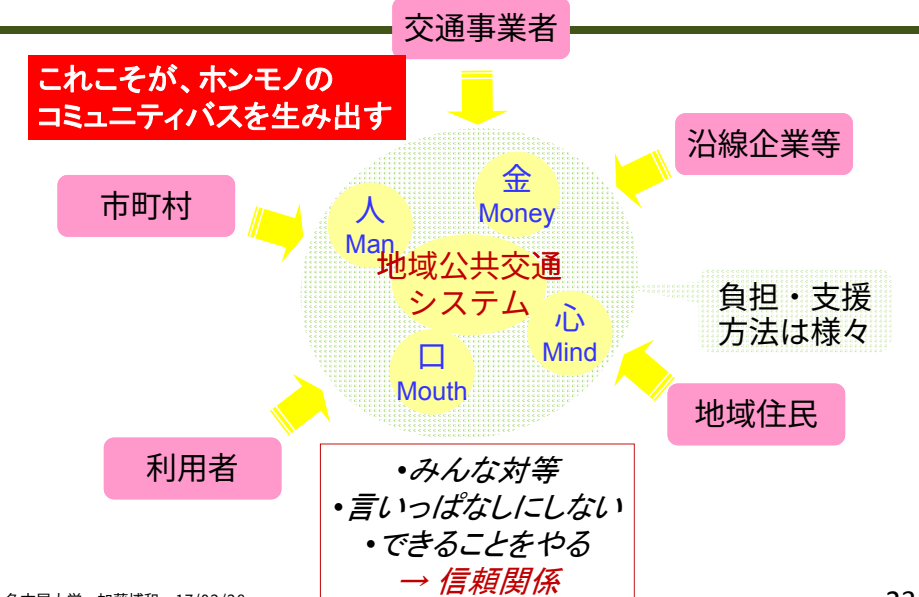
○「おでかけ」の保証水準は、**地域・自治体**が自ら決め、実情に合わせコントロール

○「おでかけ」を考えることは、**まちづくり**を考える
際の大事な要素(地域全体の方向性を考える必要)
→「おでかけ」確保策は自治体の重要な仕事
そこに参画・協力するのは、
住民・利用者の権利であり義務でもある

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

22

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 17/02/28

23

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

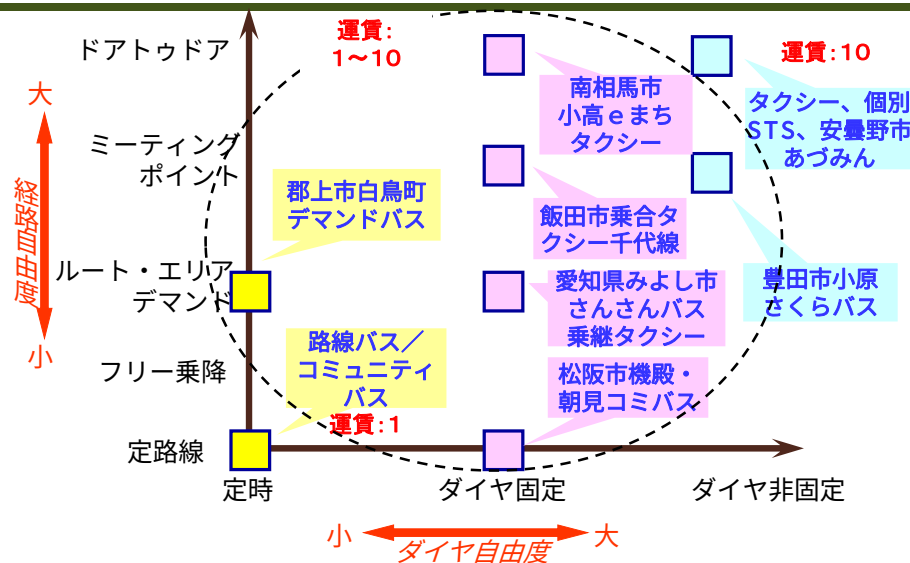
・イメージキャラを作成。バスにとどまらず地域のキャラクターに成長
 ・ダンスの会、歌声喫茶など自主イベントを企画
 ・車内ボランティア(40名)による乗降支援や案内など
 →「マイバス」を守り育てることで、地域を守り育てる

「一所懸命」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 -



京丹後市E V乗合タクシー (注: これはバスです)



平成27年10月1日から運行開始!!

規制緩和により、次のサービスが実現できるようになりました!!

京丹後市 地方創生型 通称:丹タク

EV乗合タクシー

ご自宅の玄関から病院、駅、スーパーへ、EV乗合タクシーに停車所はありませんので、町最奥地内などどこへでも、安心・安全・快適に目的地までご案内します!

運行日時: 年中無休・予約制 (平日8時30分～18時30分、土曜・祭日8時30分～18時30分)

運賃: お1人様 500円 (網野町内・久美浜町内) 小学生以上・返還時の半額 (本試行は保護者の同伴で無料) 網野町・久美浜町を越えて送迎される場合は、町域外運賃として別途料金(250円)がかかります。 ※グループ予約あり (乗客人数から20%割引になります。 ※乗客人数20人以上の場合は別途料金がかかります。)

対象者: 地域住民の皆様・観光客など

乗合許可では客貨混載がもともと可能 (道路運送法82条)

デマンド交通は乗合許可 (区域運送)

だからデマンド交通で上記サービスが可能

「規制緩和」とは、空車時も貨物運送が可能となったこと

→過疎地での「タクシーの事業」のモデルへ

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

バスの貨客混載は昔からできる (やっていた)

- 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有償運送についても可能 (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?

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

29

「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

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

30

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)
- ◆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

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

31

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
- 移動手段確保の「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

まちづくり/おこしに貢献できる 「おでかけ」品質を保証する地域公共交通網

・地域内:だれでも安心して暮らせる地域

「生活」支援…地域主導?

- クルマを使えなくても、生活に必要なおでかけ(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

・地域間:だれでも楽しくお越しいただける地域

「交流」支援…自治体主導?

- 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
- 「運んでいる」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

幹線・支線のメリハリをつけることで、利便性を高めながら費用・資源効率を高める

清水グリーンライン(74系統)

(京福バス運行、福井市)2011.10.1運行開始

- ・ 従来:福井駅前～清水地域(旧清水町)に3系統のバス路線(地域間幹線補助路線)。それぞれ経路が異なり、本数が少なく、欠損額も大きかった
- ・ そこで県が事業者・市と協力して路線を大再編
 - **幹線**:大規模小売店舗「清水プラント3」を終点とし、福井駅前と結ぶ。30分ヘッド(地域間幹線)
 - **地域内**:乗合タクシー「ほやほや号」を運行(昼間デマンド)清水プラント3で接続
更に、もともと運行していた地域主体型乗合タクシー「殿下かじかポッポー」も接続
 - **乗継拠点**:プラント3が、乗降スペースとともに待合所を整備
- ※バス同士を乗継させるのは難しい(分かりにくい+遅れる)
結節点はそれ自体目的地になるようなところが望ましい
そうすることで、そこが地域拠点として育っていくことに

殿下地域コミュニティバス運行協議会

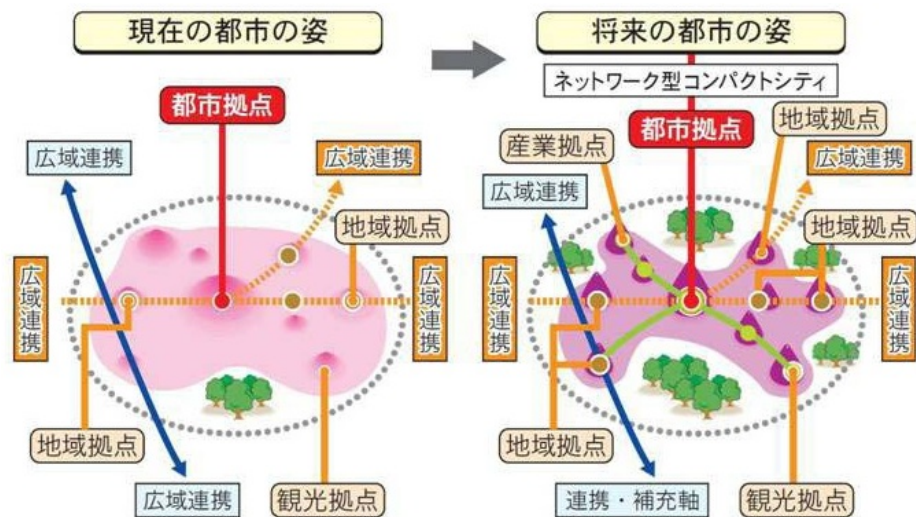
福井県福井市の 殿下地域(でんがちいき)コミュニティバス運行協議会 は、乗合タクシー「殿下かじかポッポー」の導入に主体的に関与し、現在でも地域住民の意見の集約のほか、定期的に高齢者に予約方法等の周知や、時刻表やチラシを全戸配布するなどの利用促進活動に取り組まれ、高齢者等の生活交通の確保に貢献されております。



殿下かじかポッポー



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



名古屋大学 加藤博和 17/02/28

36

「小さな拠点」と公共交通はセット



名古屋大学 加藤博和 17/02/28

37

「いいじ里山バス」 (岐阜県恵那市、飯地地域自治区運営委員会運行)



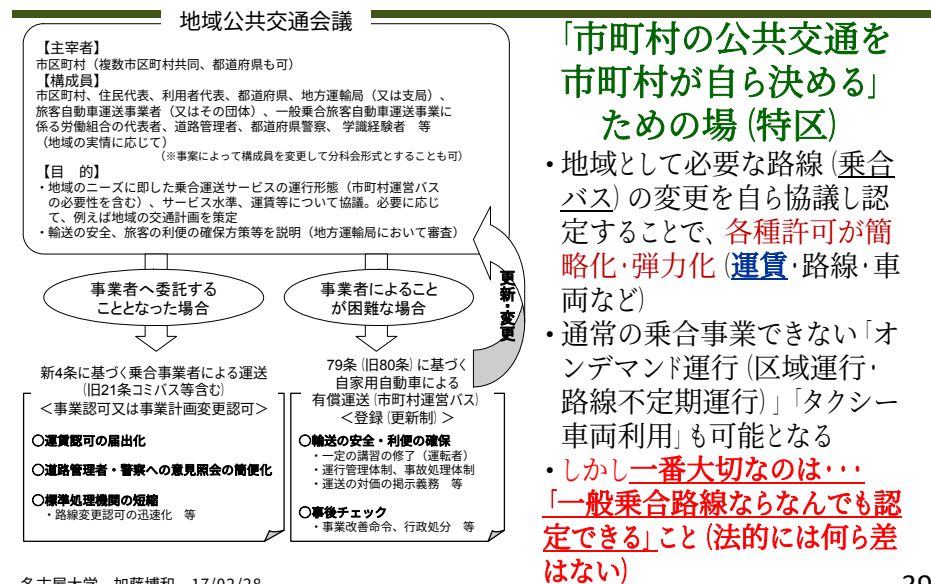
「ラスト・ワン・マイル」を田舎でカバーする手段として、公共交通空白地有償運送は今後増加するだろう
しかし、それはタクシー事業ができなくなっていることと裏腹

- 2016年10月3日運行開始
- 人口700人弱。昨年度初めて出生ゼロに
- 幹線道路を通るのみで、高原に散在する集落に住む高齢者のニーズに対応できない市営バスを置き換え(中学・高校通学便は残る)
- ドアツードアで、地区内輸送、地区入口(中学校前)のバス停との連絡(乗継ぎ割引あり)の2つの役割
- 自治会が運営し、住民が運転
- 誰でも利用できる

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

38

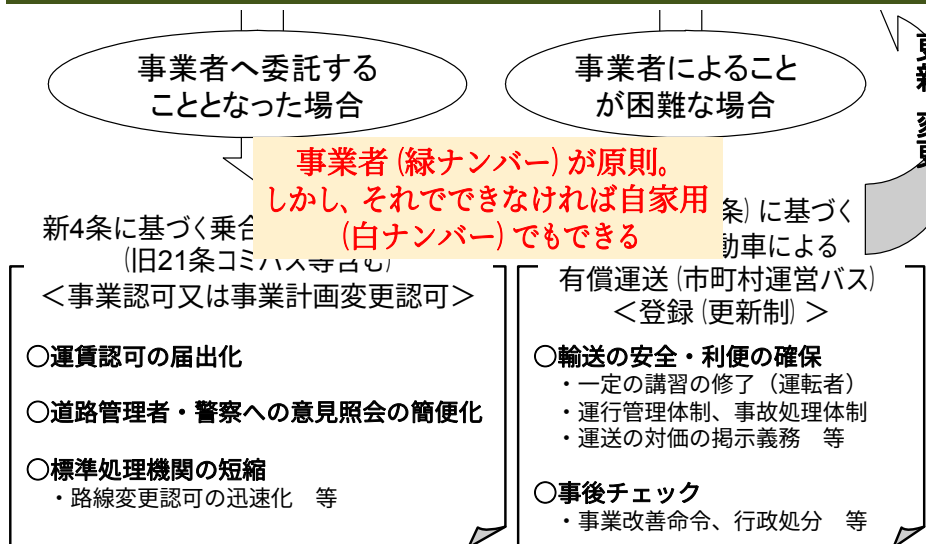
「一所懸命」を実現する場として法律に位置づけられた会議 「地域公共交通会議」



名古屋大学 加藤博和 17/02/28

39

限られた地域資源をいかし「くらしの足」 確保のため、できる人ができることをやる



名古屋大学 加藤博和 17/02/28

40



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.ttb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

41

**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

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

42

みんなでよくしていこう 地域公共交通 -その道筋が書かれるのが「地域公共交通網形成計画」-

- なぜ地域公共交通をよくしていかなければならないのか？
- よくすることで、まちを、人を、どう変えたいか？
- 具体的にどこをどう変え、どう組み合わせる全体としてまとまるようにするか？(いつどこへ行きたいですか？)
- よくするためにそれぞれが何をして、どう組むか？

ぜひ皆さんも参加してください！

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

43



名古屋大学 加藤博和 17/02/28

44

「みんなの思い」で地域公共交通を地域の手に取り戻し、いきいきしたものに変わっていこう！

- ・ 住民の思い : 必要なおでかけが確保された生活環境
- ・ 自治体の思い: 豊かで魅力的な地域
- ・ 事業者の思い: 存在意義があり、収益も出る事業運営
- ・ 運転手の思い: やりがいがあり苦しくない仕事場

これらを全部実現することができる、

「みんなが安心して住み続けられる持続可能な地域」を支える

「みんなが利用したくなる持続可能な公共交通」を

「みんなで守り育てる」体制

そのために大事なのが「現場起点」(自治体担当者のよりどころでもある)

- － 意見を言い、議論し、取組に参加し、評価することで、改善を進めていける「場」をつくり広げること
- － だれの指図を受けるのでもなく、人任せにせず、できる範囲で、しかししかし、うまく制度を使いこなして「行動」すること

さあ、スタートです！ 現場であなたができることはあります！

体がうずうずするでしょう！ 明日でなく今日から動きませんか！

名古屋大学 加藤博和 17/02/28

45

加藤博和

検索

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

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/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>