

地域自ら『くらしの足』を  
つくり、守り、育てる時代へ  
- 応神ふれあいバスは  
『最先端』を走っている -

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准教授  
国土交通省交通政策審議会委員  
加藤博和



クルマがないと応神に来るのはとても不便  
実際にやってみるとよくわかる  
これで本当に大丈夫ですか？

## あって当然？ 地域公共交通（鉄道・バス・タクシー）

お住まいの地域内の移動で路線バス・鉄道に  
最近乗ったのはいつですか？

あるとしたらどこに行き何をしたいですか？

ないと困ることがありますか？

使う気になりますか？

維持のため何をしていただけますか？

…気にかけていないと、知らないうちに…。

## 徳島の地域公共交通は危機的

- JR: 一部路線は見直さざるを得ない
- 市営バス: 民営に移行していかざるを得ない
- 徳バス: 高速バスが伸び悩み厳しい
- タクシー: 衰退の一途

全国の地方部の多くがこういう状況  
とてもすべては助けられない

## 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2年半！)
  - 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感や大切さを実感できる必要)

## 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

## 国の公共交通行政はこの15年で大きく変化「監督」から「調整」「支援」へ

収益性前提の「地域独占」による路線網維持が行き詰まった  
 自治体・地域は要望が陳情、あるいは自力で走らせるかしかなければ  
 一方、地域が何もしなくても走るの、公共交通必要性の自覚が生まれない



「規制緩和」・需給調整規制撤廃(鉄道・貸切バス:2000年、乗合バス・タクシー:2002年) → 「内部補助」の否定

- 採算路線・補助路線・・・事業者間の競争原理による活性化
- 不採算路線・・・マネジメントの主役を

「(独占)交通事業者 + 旧運輸省」から「自治体」に交替  
 交通事業者: 社内や役所でなく、「お客様や地域を向いた商売」への転換  
 自治体: 沿線住民: 不採算路線維持に対する「モラルハザード(危機感のなさ)」解消



いい交通システムができる原動力になるはずだが・・・  
 自治体: 「そんなこと聞いてないよぉ！」

## 「コミュニティバス」は救世主となったか？



Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」  
 (1995.11運行開始、成人に)  
 2016.5に累計4,000万人達成

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

## 坪沼乗合タクシー「つぼめま号」

(仙台市太白区、KM仙台タクシー運行<4条乗合、協議路線>)

- 坪沼地区は市南西端の山間部。約120世帯、500人
- 2006年5月、既存路線バス廃止に伴い運行開始(これがないと全くの公共交通空白地区)
- 地域4町内会が設立した「坪沼乗合タクシー運営協議会」が運営。地域のほぼ全世帯約120世帯が加入
- 定期的に役員が集まり、運営状況や利用促進企画等を検討。見直しを適宜実施
- 小中学生通学と域内移動を確保(小学校は2014年度末で閉校)。路線バスとの乗継も可能
- 1乗車400円(回数券・通学定期券あり)。年3,500人ほどの利用。市民センター・診療所に行く人が多い

## 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
- ◆ 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

## 応神ふれあいバスの運行開始までの経緯

- 市中心部と吉野川(幅1km超、橋少ない)で隔てられ、公共交通不便
- 東西4km、町内にスーパーなし。クルマがないと買物・通院困難

当初は市営バス乗り入れの運動(「バスを走らせる会」)

2008年頃から、行政に頼らない運行を計画(市営バスは経営問題でそれどころでなかった)

「走らせる会」会員は200人超に。世話人数名が運動を牽引  
企業協賛を募り、試験運行(無償)を2010年5~6月に自力で実施。利用多く好評

粘り強い取り組みを経て、市が地域公共交通総合連携計画に位置付けし、補助を予算化。「走らせる会」を「運行協議会」に地域公共交通会議で認定。国庫補助路線(地域内フィーダー路線)にも指定され、2011年12月6日有償運行開始

## 応神ふれあいバスの運行概要

**運行許可:** 道路運送法4条(地域公共交通会議での協議路線、だれでも乗れる)

**車両:** 9人乗りジャンボタクシー(事業者所有)

**運行本数:** 4往復/日

**運行日・時間帯(当初):**

- 火・金曜日: マルナカ成長店<藍住町>ルート(8~15時台)
- 水曜日: キョーエイ北島店<北島町>ルート(9~16時台)

**運賃:** 1乗車300円(小人半額)

1年定期9,980円、6ヶ月定期5,980円  
<サポーター券的な意味合い>

## 応神ふれあいバスの路線図



名古屋大学 加藤博和 16/12/03

↓徳島中心市街地

12

## あれから5年・・・

「ふれあいバス」は応神の、そして徳島の宝です！

- よく続いてきた。頑張っている
- 地域の大事な「おでかけの足」となっている
- 全国的にも極めて有名

しかし、・・・

- 発展はできていない
- 市内・近隣他地域に広がっていない
- 5年後も同じように走っているかどうか不安

今日は気合いを入れ直しに来ました！

名古屋大学 加藤博和 16/12/03

13

## 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、皆さんも何かしませんか？

名古屋大学 加藤博和 16/12/03

14

## そもそも「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 軌道法による軌道事業者
  - 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)

名古屋大学 加藤博和 16/12/03

15

## 「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るのが地域公共交通

## 「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**

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

**「当事者意識」が大事**

## 応神ふれあいバスは若返り効果がある？

- 乗客は「おでかけ」の機会が増え、歩くようにもなった
- 入院しても必ず乗客として戻ってくる(寝たきりになったりあちらの世界に行ったりしない)
- 乗っておでかけすることが生きがい。元気で幸せな生活をサポート

## 交通政策基本法第十六条 (日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等)

国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、**交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。**

**民主党・社民党政権が当初目指していた「移動権」に代わるもの(移動権を保障しようとすると金がいくらあっても足りない)**

## 鳥取県日野町

～タクシーを守り「最後の足」を確保～



- ・ 消滅の危機にあったタクシー営業所を維持することを意図し、**高齢者の運賃を半額補助**

高齢者の外出が活発化。早期受診で医療費も減少。国保の保険料が県平均を下回る

日野町の隣の江府町も導入



## 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

- 路線バスを運行するためには、年間数千万円規模の欠損補助が必要で、それを税金で支払う  
(住民1人あたり数千円) **保険料**
  - そのかわり、バスを安い運賃で利用できる  
(例えばワンコイン<100円>運賃など) **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**  
(自己負担が1~3割程度のところが多い)
- 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**

## 「いい公共交通」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

- ・ **「利用が多ければ」「収支率が高ければ」よいわけではない**
- ・ **公共交通づくりは、集まりたい、行き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

## 「枝光やまさか乗合タクシー」

(北九州市「おでかけ交通」の発祥、2000年10月31日運行開始)

運行主体: 光タクシー



Photo M. Fukumoto

- ・ 谷底に商店街、急斜面に住宅地
- ・ 高齢化進展、クルマが使えない環境(車庫なし、道路狭隘)
- ・ このままでは商店街も住宅地も衰退

タクシー事業者が地域に運行を提案し、市も協力  
地域・事業者・市の「三位一体」  
地域: 運営委員会を組織し、運行形態検討、利用促進、協力金負担  
事業者: 運行計画立案、コスト削減、サービス改善  
市: 住民と事業者との調整、運行への助言・支援(立候補方式)

乗合タクシー(運賃当初100円、後に150円)による高頻度・地元密着型運行で住民の支持を得る

商店街は、中心部にバス待合所を擁し、すぐ隣の大規模ショッピングモールに負けず賑わいを保つ

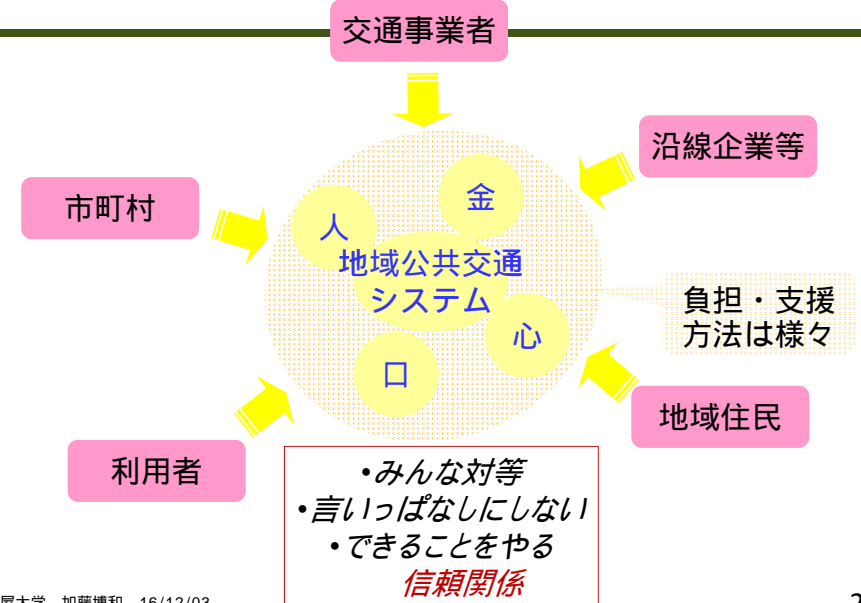
**クルマに頼らずいつでも住んでいけるまちへ!**

## 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」

## みんなで「一所懸命」支える



## 「支える」方法 -金だけではない-

人：人材抛出	運営：運行内容の企画・立案 運行：運転・運賃收受 支援：ノウハウ提供 応援：運行への協力・広報・営業
金：資金抛出	運賃（委託費）の支払 運賃以外の提供（協賛金、寄付など）
心：意識を持つ	存在を意識し、現状を認識 存在は意識
口：意見を言う	建設的な意見 エゴ的な意見 苦情

## 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
- バスを守り育てることで、地域を守り育てる

## 地域組織との連携・協働（例）

### •自治会、町内会

- 地域の意見を集約し、また運行を支援する役割
- 運営主体となる可能性もある
- 商業施設・病院等集客施設との連携も考えられる

### •商工会議所、商工会

- 地域活性化の目的が共有できれば、運営主体として好適
- 経済感覚が強いことが利点でもあり欠点でもある

### •PTA、女性会、老人会

- 運営主体となることは困難だが、支援・広報機能は高い

### •NPO等(地縁でなく目的で集まった組織)

- その本来目的達成のために公共交通が必要という発想が生まれるかがポイント

## 交通政策基本法第11条 (国民等の役割)

国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

自ら動かないとできない！  
しかし、自分だけではできない！

## 交通政策基本法第6条 (連携等による施策の推進)

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点から踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業者(以下「交通関連事業者」という。)、交通施設管理者(以下「交通施設管理者」という。)、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

バラバラではできない！



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)



## 「一所懸命」 (=連携と協働) 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

## 「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～



公共交通を必要とする  
地域住民の願いや活動

理解し下支えする自治体

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

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

## 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

## 交通政策基本法第九条 (地方公共団体の責務)

1. 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
2. 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

## 地域主体の「おでかけ」手段確保に もっとやる気を出せるような世の中にしないと

「地域の」…それぞれが確保する

「地域による」…できる人がやる

「地域のための」…自ら必要性を考える

過去にもそれはできたり、必要ならやった。しかし「脱法」で

「合法」にするのはもちろん、喚起する仕組みにしていく必要

必要とされ使っていただける手段をつくり出す

その「担い手」をつくり出す(緑でも白でも、できればだれでもよい)

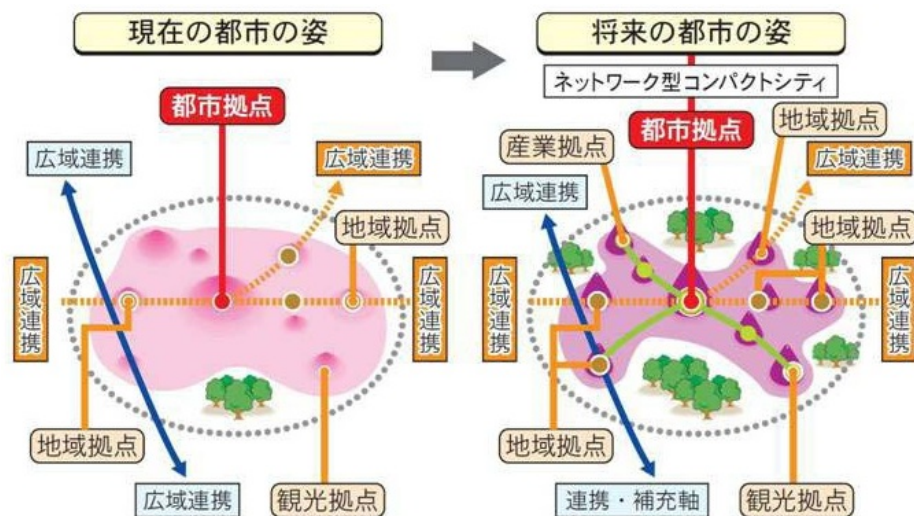
使う人も担う人も、その周りの人も幸せになれるようにする(ビジネスモデル)

安全安心を第一に、そして低廉で便利な手段を(企画・運営と運行の分離が進む)

## 交通政策基本法第十条 (交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

1. 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に**重要な役割**を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する**施策に協力するよう努めるものとする。**
2. 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、**当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。**

## 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



## まちづくり/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」(アリバイ)から「暮らしていける」へ<コミバス・デマンド・タクシーの領域>
- 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
  - 「運んでやる」(ショーバイ)から「行きたくなる。住みたくなる」へ<鉄道・LRT・BRT・幹線バスの領域>
  - この2つをごちゃごちゃに考えてはダメ
  - それぞれをどう満たし、両立できるかが大事

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

(福井市、京福バス運行)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)。経路が異なる上、いずれも本数が少なく、欠損額も大きかった
- そこで県が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

## 「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)



- 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

## 「くらしの足」のデザインは 「まちづくり・むらおこし」デザインの入門編

地域内にほとんどの便益をもたらす「地域のくらしの足」をよりよいものとするためには、**地域の主体的な参画が必須**(与えられるものと考えてはいけません。)

地域ニーズの把握をきっかけに、**たくさんの人に利用され、喜んでいただけるものをどうつくり出すか**が問われる(「それを走らせること」自身を目的としてはいけない)

そのためには、**地域を知り、地域に入り込み、地域を巻き込んで取り組まない**といけない

いい「くらしの足」をデザインして「おでかけ」が楽しくできるようになれば、**地域住民のライフスタイルを変え、魅力を高め、誇れる景観を創り出し、そしてふるさとを持続可能とする**

**これこそが地域公共交通の「存在意義」であり「付加価値」**  
**地域自らが公共交通をよくする取り組みが、**  
**地域をよくすることにつながる**

## 公共交通 = 「乗合」 = 人をつなぐ

- 地域力(ソーシャルキャピタル)
- 人間は人の間にいる(コミュニティ、コミュニケーション)
- お互い様(共助)

経済効率優先社会の中、モータリゼーションとIT化によって個人主義・合理主義が進むとともに失っていった「豊かさ」「人間らしさ」「きずな」を取り戻すために…

だれでもたのしく「おでかけ」できることを当たり前とし、地球にやさしく人間らしい生活を提供する公共交通ネットワークとコンパクトなまちを「つくり」「守り」「育てる」ことこそ本流ではありませんか！

## 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」

- 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
- 定期券を買う。協賛をする、募る
- 人に勧める。宣伝する
- 実際に乗る



加藤博和

検索

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

質問・相談等はE-Mailで

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

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

### "Think Globally, Act Locally"

交通・都市施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、CO<sub>2</sub>削減とQOL向上・費用低減を両立するソリューションを追求する一方、地域の現場でよりよい交通とまちをプロデュースする仕事にも取り組んでいます

## (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の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。