



名古屋大学 加藤博和 16/01/20

- ◆ 路線バスに最近乗ったのはいつですか？
- ◆ 路線バス・タクシーってなぜ必要ですか？
- ◆ ないと困ることがありますか？
- ◆ 使う気になりますか？
- ◆ 維持のため何をしていただけですか？



日本は、今まで幸せな時代だった

- ✓ 人口も経済も右肩上がり。借金しても必ず返せる
- ✓ エネルギー・資源・食料が十分入手でき、環境への負荷も大きくない
- ✓ そして、偶然にも！大災害が少なかった

「水と安全はタダ」？

何も考えないで税金さえ払ってれば、そここのQOL(Quality Of Life)を得ることができた

東日本大震災とともに、これらの前提がすべて崩れ去った!!(気づいていなかったか、気づかないふりをしていただけという話もあるが・・・)



「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を支える被災地の生活



Photo M.Fukumoto

東日本大震災被災地で最後のトリテとなったバス

～マイカーを捨てバスで逃げたことを「公共交通を担う者として当然」と断言！～

- ・ 高いモラル(マニュアルない中で安全確保、臨機応変な対応)
- ・ 電気も暖もとれ、無線もあるバスが重宝
- ・ 直後から避難・救援輸送(物資運び込みも)。貸切バスも活用
- ・ 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・浴場へ)
- ・ 鉄道代替、地域間輸送、対東京・対空港輸送を一手に

- ・ しかし、平常時からバスが機能していないと役に立たない(交通事業者の存在、運行体制、住民の認知)
- ・ 事前の備えが重要(営業所の事前準備、運行再開判断基準、運行状況周知方法、燃料・通信確保、車両活用、行政等との連携) → 今後はBCP(業務継続計画)策定

地域住民組織による運営・運行の「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。ただし地域内では自由乗降
- ・ 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
○一方、経費は削減

→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、大変な手間がかかる



「おでかけ」できることの大切さ

- ◆ クルマがあれば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、
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公共交通

名古屋大学 加藤博和 16/01/20

8

路線バスが地域を存続させるトリガーに

南紀広域バス「熊野古道漣流荘線」

(三重県熊野市・御浜町、三交南紀交通運行)2003.7.19運行開始



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(Quality Of Life: 生活の質)を確保し、地域消滅を食い止める！

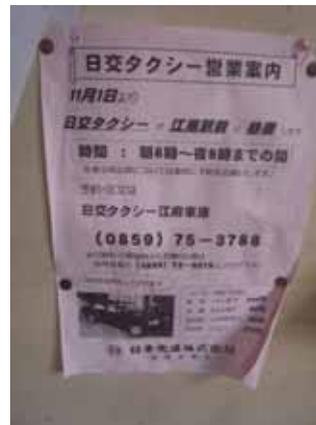
Photo Etok

名古屋大学 加藤博和 16/01/20

9

鳥取県日野町

- タクシーを守り「最後の足」を確保 -



- ・ 地方部ではタクシー消滅の危機
 - ・ 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し、早期受診で医療費も減少
日野町の隣の江府町も導入

名古屋大学 加藤博和 16/01/20

10

一般乗用自動車運送事業のまま、住民と自治体が協働して「足」を確保

郡上市八幡町小那比(おなび)地区乗合タクシー

(事業主体:小那比自主バス運行組合、運行主体:郡上タクシー)

1987年9月運行開始



八幡市街地から遠く離れた過疎地区。路線バス廃止により、高齢者の生活が困難に

- ・ 住民組織(自主バス運行組合)が市の補助金を得てタクシー会社に運行委託
- ・ 利用者は運行組合からチケットを購入。タクシー会社に予約して利用
- ・ 運行ダイヤ:毎週月・木曜日(小那比発800ごろ・市役所前発1400)

名古屋大学 加藤博和 16/01/20

11

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)

「いつまでも、あると思うな、バス・タクシー」

-バス・タクシーが商売として成り立たない時代-

- ・ 「交通事業者がサボっている」わけではない
- ・ 以前は、路線バス・タクシー事業は運賃による採算確保が常識(日本だけ)であったし、法律もそれが前提となっていた(旧国鉄や名古屋市営地下鉄・バス含めて)
- ・ しかし現在は、バス事業は全国の大半の地域で運賃だけでは維持できない(利用者数1970年比1/4以下)
- ・ 最近では、大都市以外のタクシー事業も維持が困難に

理由:利用者が少なくなったことに尽きる

- ◆ モータリゼーション進展 クルマ依存生活に
- ◆ それに対応できないバス・タクシーサービス

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10年で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。若い方の新規入社は非常に少ない
- ◆ 高齢化による自然減に、低待遇による離職の増加で残る方の仕事がつくなり、安全性にも懸念
- ◆ 減便・廃止を余儀なくされる路線バス。タクシーは車があっても運転者がおらず稼働率低下

乗務

健康診断

勤務

勤務

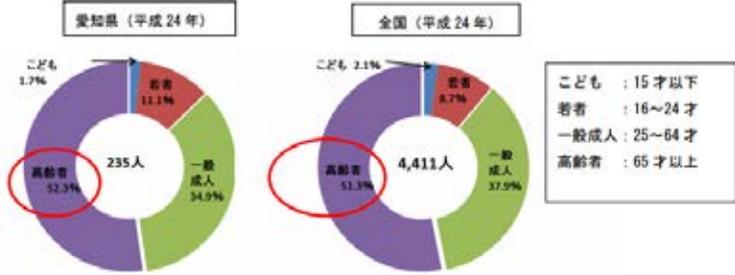
1年乗務

安全をないがしろにしたら終わり

重大事故のうち4分の1が、健康診断で異常とされていた病気によるものであった

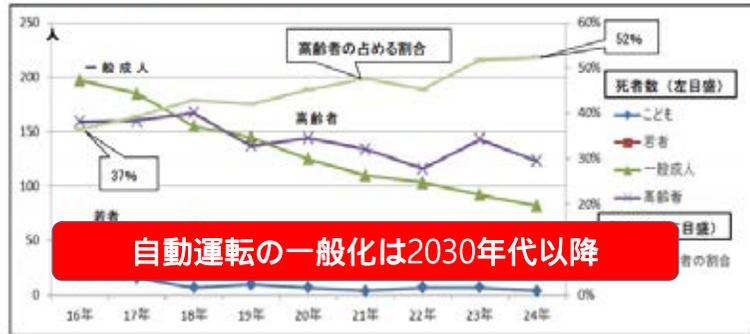
運転手不足のため、異常と分かっていても処置ができない

名古屋大学 准教授 加藤 博和 さん



子ども : 15才以下
若者 : 16~24才
一般成人 : 25~64才
高齢者 : 65才以上

愛知県の年齢別交通事故死者数の推移



自動運転の一般化は2030年代以降

75歳以上のドライバーは、免許証の更新時に講習予備検査が必要となります。(平成27年4月5日から施行されます。)

記憶力・判断力を確かめましょう!

講習予備検査の結果に基づいて講習を行い、皆さんの安全運転を支援します。

講習予備検査では...

- 記憶力・判断力が低くても、免許更新は可能ですが、高齢者講習を受講し、安全運転を支援します。
- 認知症と診断された場合、免許が取り消される!

- 「記憶力・判断力が低くなっている」との結果であっても、運転免許証の更新はできる
- しかし、信号無視・一時不停止などの交通違反を更新前または後にした場合、警察から連絡があり、専門医の診断を受けるか主治医の診断書を提出することが必要になる
- 認知症であると診断された場合、免許が取り消される!

「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
- クルマが運転できなくなった時に、バスやタクシーを利用できますか?
 - バス停まで歩けるか?
 - タクシーを予約できるか?

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・タクシーも乗るようにしておくことが大事

まち・ひと・しごとの創生 - 「国土のゲインデザイン2050」を具体化し、国土交通省の戦略・施策を踏襲

基本戦略①: 人口減少下でも生活サービスを効率的に提供するために、拠点機能をコンパクト化し、中山間地域等では小さな拠点の形成を推進するとともに、高次都市機能維持に必要な圏域30万人の圏域人口確保のためのネットワーク化を図る。

基本戦略②: 地域の雇用創出と豊かな生活環境の創出のため、観光振興や地域資源を活かした個性ある地域づくりを行いつつ、広域観光関連ルートの形成や都市間ネットワークの充実等により、海外や大都市を含む他の圏域との連携強化、交流人口・物流の増大を図る。

高次都市機能を維持するためには、一定の圏域人口が必要
人口約30万人で成立する高次サービス施設の内、救命救急センター、大学、百貨店

→ 拠点機能のコンパクト化と、圏域人口を確保するためのネットワーク化が必要

「コンパクト+ネットワーク」の形成

高次都市機能の維持

「小さな拠点」の形成

雇用と豊かな生活環境の創出

- 観光振興、地域ビジネス・雇用創出による活力ある地域の形成
- 子育て・高齢化に対応した豊かな生活環境の創出
- 地域を支える産業の担い手の確保・育成等

さらに、個性ある地域が、広域観光関連ルートの形成や都市間ネットワークの充実等により、海外や大都市を含む他の圏域との連携強化、交流人口・物流の増大を図る

「小さな拠点」と地域公共交通はセット



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
(この中身を議論するのが地域公共交通会議)

交通政策基本法 (2013/11/1閣議決定、11/27成立、12/4施行)

- 基本理念(第2~6条)
- ◆ 国民生活の安定向上・国民経済の健全な発展に不可欠。需要の充足が重要
 - ◆ 交通の機能確保・向上が必要。災害時への対応にも配慮
 - ◆ 環境負荷削減を念頭に
 - ◆ 交通手段間の適切な役割分担と、有機的・効率的な連携
 - ◆ 関係施策との連携、関係者間の連携による推進



交通政策基本法第16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。

いい路線とは？

(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？

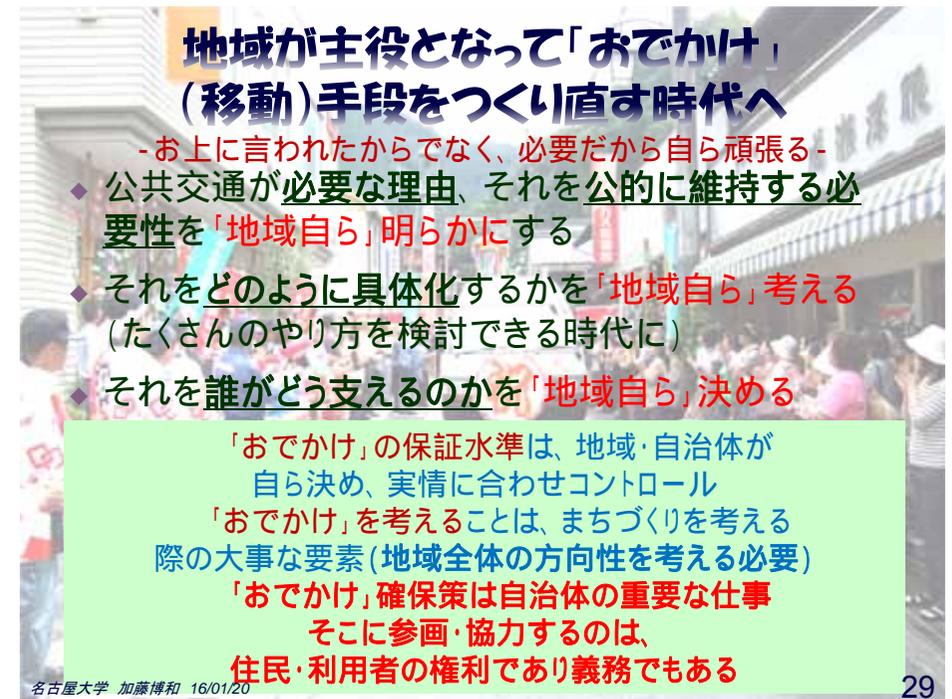
→ 商店街が何も努力しなければ共倒れになる

◆ 公共交通づくりは、集まれる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、温泉、コミュニティカフェなど)。

→ それによって「おでかけ」が楽しくなる

※施設最寄停留所：施設との位置関係、名称

※自宅最寄停留所：位置も大事だが待ち環境こそ大事



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 16/01/20

交通政策基本法第9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。

「施策を策定し実施する責務」
実施は自治体、国はそのサポート

持続可能な地域公共交通網形成に関する 努力義務(活性化再生法4条)

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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

「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)

- 「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

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
しかし、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…)

ちっぽけな乗合交通が地域を変える！

「枝光やまさか乗合タクシー」

(北九州市「おでかけ交通」、2000年10月31日運行開始、運行主体:光タクシー)

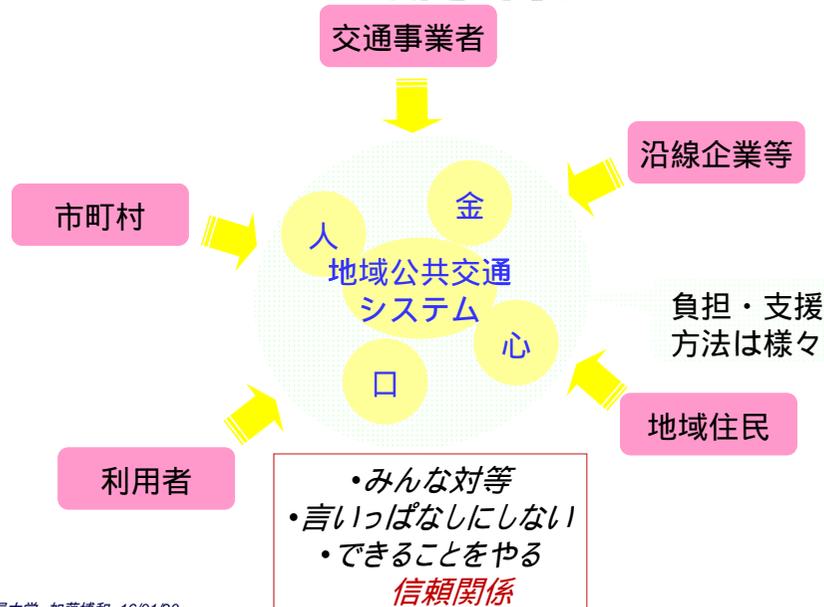


Photo M.Fukumoto

- 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)
- ◆ ジャンボタクシー(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

みんなで「一所懸命」支える



「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作り出される
 - ◆ 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)

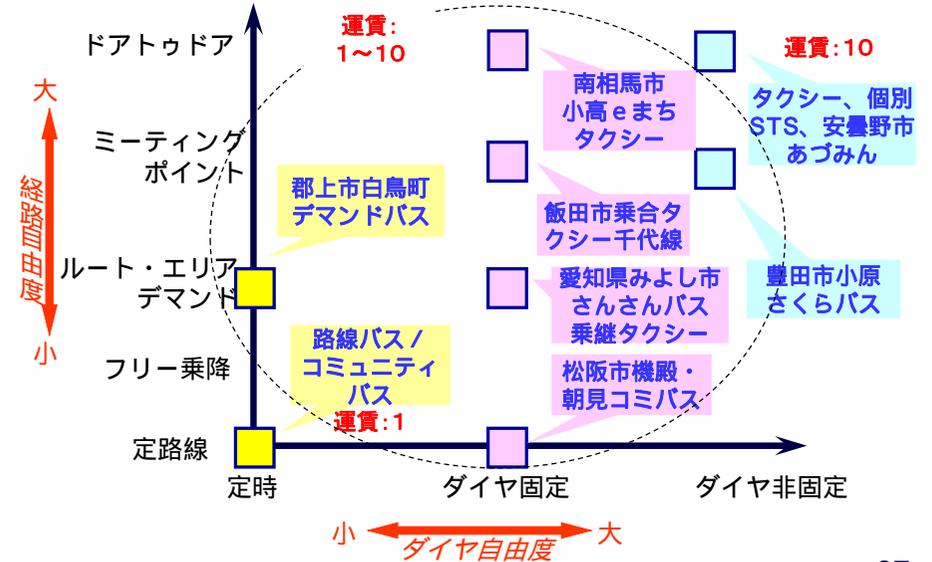
交通政策基本法第11条 (国民等の役割)

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！

「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 -



公共交通空白地有償運送(旧:過疎地有償運送)の実例

- 「公共交通空白地」とは、タクシー・バス事業者が(補助を出しても)相手にしてくれない地域のこと -

- 富山県氷見市「ますがた」(NPO法人八代地域活性化協議会): マイクロバスによる乗合運行。市中心部へ直行(会員制だが収支が読める利点)
- 飛騨市河合町・宮川町「ポニーカー」(北飛騨商工会): クルマを持つ住民がボランティア運転手となりタクシー的輸送を担う(運転手の高齢化が懸念)
- 神戸市北区「淡河(おうご)ゾーンバス」(NPO法人上野丘さつき家族会): 地区の福祉施設車両の間合い利用。昼の通院・買物・行事便と夜の路線バス接続帰宅便
- 静岡市葵区清沢地域「やまびこ号」(NPO法人フロンティア清沢): 乗用車で路線バスフィーダーデマンド輸送
- 浜松市天竜区佐久間町「NPOタクシー」(NPO法人がんばらまいか佐久間): 全町NPOによるタクシー的輸送

やむにやまれずの活動を、公共交通たるタクシー・バス事業者が相手にしなかったり、時には妨害するというのはどうなのか？
だからライドシェアが出てくるのではないか

一方、実は今、ボランティア有償運送の活動はかなり厳しい状況に陥っている。いよいよ事業者とのコラボが必要

貨客混載

- ◆ 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用有償運送についても可能に(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？

交通政策基本法第10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。

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を踏まえ、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を行う者(以下「**交通関連事業者**」という。)、交通施設の管理を行う者(以下「**交通施設管理者**」という。)、**住民その他関係者が連携し、及び協働**しつつ、行われなければならない。

「地域の」「地域による」「地域のための」 だれもが「おでかけ」しやすい環境づくり

- ◆ 単にコミュニティバスやデマンド交通を走らせたり、路線バスの欠損補助をするというのでは表面的
- ◆ 「おでかけ」が必要な理由、それを公的に維持する必要性や水準を明らかにする
- ◆ それをどのように具体化するかを考える
- ◆ それを誰がどのように支えるのかを考える

関係者全員が集まって、「おでかけ」のことを
「考え」「つくり」「守り」「育てる」重要性
= 「一所懸命」になれる「場」づくり、そして「行動」へ

「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**

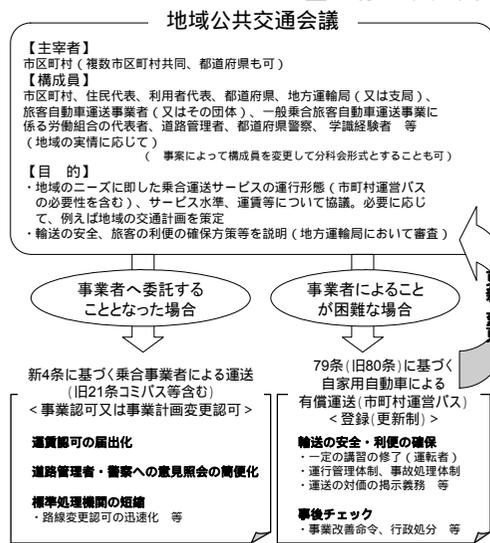
協力的であり、**あわよくば
新しいビジネスにしようとする交通事業者**

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

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」

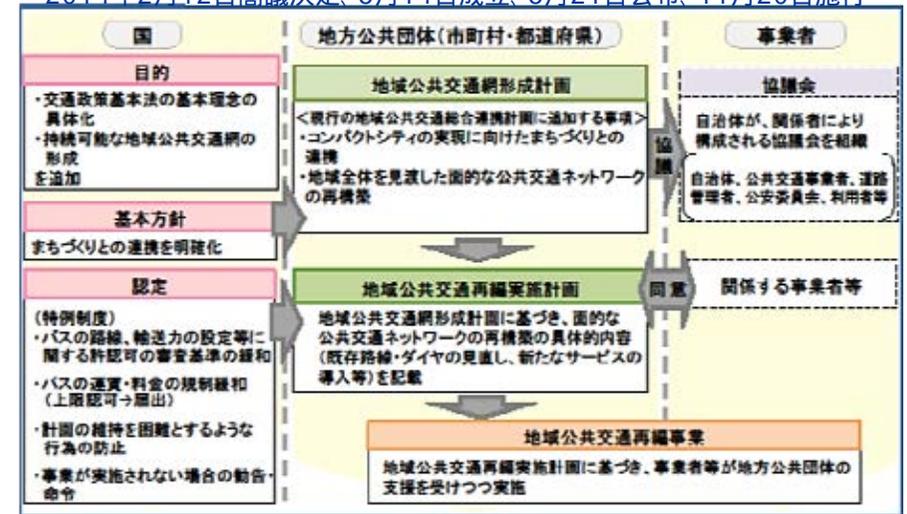


「市町村の公共交通を市町村が自ら決めるための場(特区)」

- 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、路線設定・使用車両など)**
- **一般乗合路線ならなんでも認定できる**
- **デマンド運行、タクシー車両利用も位置付け**
- **ただし、「有償運送は基本的に緑ナンバーが担う」「どうしてもないときのみ白ナンバーが担う」という大原則は堅持**
- **サービス内容は自治体、安全安心は国、という分担**

改正「地域公共交通網活性化・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



協議会運営における留意点

- 意識共有と協働の場 -

◆ 地域公共交通の「取締役会」

- ◆ 諮問機関ではないので、傍観者や評論家では困る。必ず何かをやる。
- ◆ 網計画を議論し、実現する場に
- ◆ 関係者が一同に会することを生かす発想を
- ◆ 構成員が持ち寄って自主事業できるよう努力(特に利用促進事業。国からの補助がないから予算ゼロでは情けない)
- ◆ 公開原則によって緊張感をもたせる

◆ 現場委員の参画を意味あるものに

- ◆ 利用者・住民代表、運転者代表こそ主役
- ◆ 部会・地域検討会などで言いやすい環境をつくり、実質的な議論ができるようにする
- ◆ 車内や駅・ターミナル・停留所等での情報提供と意見募集

委員は何をしゃべればいいのか？

その前に・・・

- ◆ 自分たちが「決める立場」にいるという責任感をもつ
- ◆ 予習が重要
 - ◆ 所属団体での議論・情報収集、乗ってみる、調べることがあれば調べる、質問・意見をあらかじめ用意する、家族や近所にも話をきく
- ◆ 決まったことを広く伝える
 - ◆ ステークホルダー会議なので、自分たちの意見が100%通ることはない。

● それぞれの立場
● 公共交通をよくしていきたいという視点で、自分たちに何ができるか

合併せずとも、公共交通は郡内一体で考える
北設楽郡公共交通活性化協議会
 (愛知県北設楽<きたしたら>郡設楽町・東栄町・豊根村)

もともと各町村営バスと路線バスがバラバラ
 合同で「地域公共交通総合連携計画」策定
北設楽郡地域公共交通システム
 「おでかけ北設」を確立



- ◆ **品質保証**
 - ◆ 通学・通院・買物移動を域内全集落で確保
- ◆ **ネットワーク**
 - ◆ 「総力戦」: JR飯田線、豊鉄バス、各町村営バス、タクシー、自家用有償運送を**すべて扱う**
 - ◆ 「コーディネート」: 幹線・支線(端末)の定義とダイヤ・路線のルール設定。幹線では**町村営バスの相互乗入実施**。ゾーン制運賃導入
 - ◆ 「適材適所」: 各路線・地域への運行方法割り付け
- ◆ **ブランディング**
 - ◆ バス停看板統一。総合時刻表。ゆるキャラ
 - ◆ 公共交通が地域を支えているという安心感

みんなをよくしていこう 地域公共交通
 -そのための計画が「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？
- ◆ よくすることで町をどうしたいか？
- ◆ 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、どう協働するか？

ぜひ皆さんも参加してください！

**地域公共交通網形成計画って
 いつつくるの？ 今でしょ！**

- ◆ **地域公共交通政策の「憲法」**
 - ◆ コミバス・デマンドだけでなく、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
 - ◆ 「戦略」「役割分担」「PDCA」 **目的と評価指標を明確に**
 - ◆ 生活交通NW計画(路線網のうち国庫補助対象のもの)、地域協働推進事業計画(MM・PR等)は連携計画の詳細計画として位置づけられる
 - ◆ 担当者の「遺言」(政策の継続性)
- ◆ **どう「連携」するかが書かれるべき**
 - ◆ 関係者間、モード・路線間、生活圏内の「連携」
要するに「バラバラではダメ」
- ◆ **「協議会」は連携計画をつくり実行していく組織(予算が組める)**
 - ◆ **取締役会**。全参加者が事業に実質的に取り組む必要
 - ◆ 現場委員(住民・利用者・運転者)をできるかぎり活性化する
 バス事業者や住民からでも連携計画の提案ができる

「みんなの思い」で地域公共交通を地域の手に取り戻し、役に立つものに現場で変えていこう

- ◆ 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」を支えうる
「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
 そのためには**「現場起点」(自治体担当者・事業者のよりどころ)**
- ◆ 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、しかしかしく、うまく制度を使いこなして「行動」すること
- それはまず「現場であなたが動く」ことから始まります！**
体がうずうずするでしょう！ 今日から早速動きませんか！

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>