



「使いやすく頼りになる、
それゆえに多くの方に乗り合っ
て『おでかけ』していただける**くらしの足**」は
人もインフラも超高齢化する
今後の日本を支えるとても重要なもの。
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。
その**尊い行動**を後押しできるよう、
私は**戦い**続けます！

地域公共交通計画とは？ 協議会とは？

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(活性化再生法、2007年施行)にて規定(法定のもの)

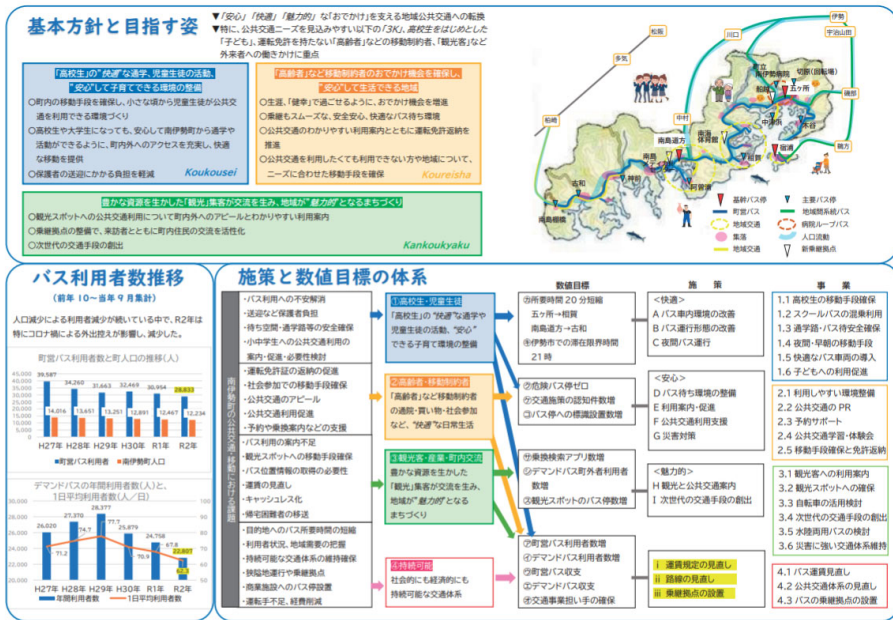
第五条(地域公共交通計画)

- 「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」に資する地域公共交通活性化・再生を推進するための計画
- 「基本方針」「区域」「目標」「事業・実施主体」「達成状況の評価」「期間」「その他」からなる

第六条(協議会)

- 地方公共団体は、地域公共交通計画の作成・実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができる





おでかけが不自由な「子どもたち」

中部地方の某町で「夏休みに」「小中学生の」路線バス運賃を1乗車50円均一にした(通常運賃は数百円)。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、限りある化石燃料を使いCO₂を出して車を乗り回して好き勝手に動いている大人たちが鈍感では、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？

- 「消滅可能性」ではなく「消滅決定」
- なお、この状況は、いなかだけでなく、都市部の住宅団地も同じですよ

・SDGs(持続可能な開発目標)は、2015年に国連で採択された、持続可能な社会をつくるための2030年を期限とする取組目標

・日本もちろん、その達成に向けて頑張らないといけない

・その目標の1つが「公共交通」

「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」(SDGs:11.2)

南伊勢町が人口減少にブレーキをかけ、持続可能なまちとなるため、この目標は「必達」

- > 鉄道がなく、バス・デマンドバス・タクシーが町民の足をささえる存在
- > 「車がなくても必要な移動ができる」ための地域公共交通は、安定した地域生活の基盤
- > 町は関係者と連携して地域公共交通の確保・維持に取り組んできたが、いまだ課題は多数

そこで、今後の地域公共交通見直しの方向性・進め方を明確にし、実際に前進していくための計画として「南伊勢町地域公共交通計画」を策定

- > 「安心」「安全」「魅力的」な「おでかけ」を支える公共交通をみんなで作りましょう！

地域公共交通はなぜ必要でしょうか？

- ・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」(人に気兼ねしないといけない)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“

コロナ禍でそのことを実感しませんでしたか？

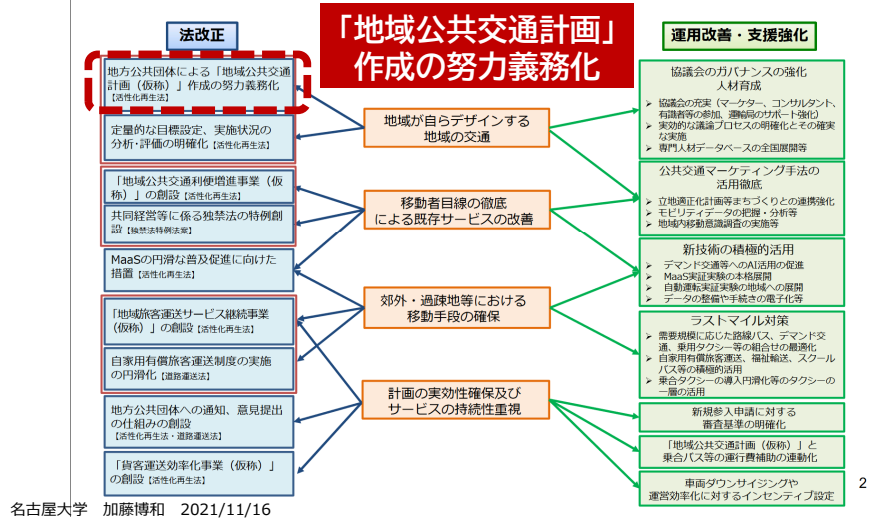
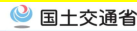
そして、(クルマがなくても)「おでかけ」できること
それが、地域公共交通の一番の存在意義

活性化再生法 2020年11月27日改正

その主な変更点

交通政策審議会地域公共交通部会
中間とりまとめ(2020/1/29)

「地域交通のオーバーホール」の具体策



地域公共交通の活性化および再生に関する法律 (活性化再生法) 5条

改正前 (地域公共交通網形成計画)

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、**持続可能な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を推進するための計画**(以下「**地域公共交通網形成計画**」という。)を作成する**ことができる**。

改正後 (地域公共交通計画)

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画**(以下「**地域公共交通計画**」という。)を作成する**よう努めなければならない**。

地域公共交通の活性化および再生に関する法律 (活性化再生法) 5条

改正前 (地域公共交通網形成計画)

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、**持続可能な地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画**(以下「**地域公共交通網形成計画**」という。)を作成する**ことができる**。

「権利」から

法律制定(2007年)から13年

「自治体にまかせても

どうせやらないから」と判断された

「努力義務」へ

改正後 (地域公共交通計画)

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画**(以下「**地域公共交通計画**」という。)を作成する**よう努めなければならない**。

地域公共交通計画<旧法の地域公共交通網形成計画含む>策定状況 (2021年9月末現在)

全国で666件
(/1741市区町村)

法改正直前(2020年10月)
ちょうど600件だった

表は地域公共交通計画作成済みの団体
 ・赤字は立地適正化計画作成済みの団体
 ・オレンジは利便増進事業計画作成済みの団体 4/4件

地域公共交通計画<旧法の地域公共交通網形成計画含む> 策定状況 (2021年9月末現在)

全国で666件
(/1741市区町村)

長野県内で
20件、34市町村
(/77市町村)

○長野県	
松本市・山形村	駒ヶ根市
飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・売木村・天龍村・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村	長野市
松本市・山形村・朝日村	安曇野市
上田市	千曲市
佐久市	塩尻市
小諸市	箕輪町
	信濃町
	木曾町
	立科町
	中川村
	高山村
	大桑村
	白馬村
	青木村

私は2008年から「南信州地域交通問題協議会」委員です

合併せずとも、公共交通は域内一体で考え取り組む。そうしなければ生き残れない！

南信州地域交通問題協議会

(長野県南信州地域<飯田市と下伊那郡13町村、定住自立圏>)

- 08年1月 民営バス事業者が10年3月末の一般路線総撤退意向を表明
- 08年3月 15市町村(当時)で活性化再生法定協議会設立(各市町村地域公共交通会議も存続)
- 09年3月 「南信州地域公共交通総合連携計画」策定
- 14年3月 第二次連携計画へ改定
- 16年3月 地域公共交通網形成計画へ改定
- 21年6月 地域公共交通計画へ改定

域内広域バス・各市町村営バスの共通ルールを確立

ネットワーク

- 幹線(鉄道含む)・准幹線・支線(オンデマンド含む)で階層的にカバー。接続ダイヤ確保
- 小村をサポートし補助金確保

品質保証

- 飯田市への通学・通院・買物移動を地域全域で確保

ブランディング

- 総合時刻表
- 共通路線番号を付与



合併せずとも、公共交通は域内一体で考え取り組む。そうしなければ生き残れない！

南信州地域交通問題協議会

(長野県南信州地域<飯田市と下伊那郡13町村、定住自立圏>)

- 08年1月 民営バス事業者が10年3月末の一般路線総撤退意向を表明
- 08年3月 15市町村(当時)で活性化再生法定協議会設立(各市町村地域公共交通会議も存続)
- 09年3月 「南信州地域公共交通総合連携計画」策定
- 14年3月 第二次連携計画へ改定
- 16年3月 地域公共交通網形成計画へ改定
- 21年6月 地域公共交通計画へ改定

域内広域バス・各市町村営バスの共通ルールを確立

ネットワーク

- 幹線(鉄道含む)・准幹線・支線(オンデマンド含む)で階層的にカバー。接続ダイヤ確保
- 小村をサポートし補助金確保

品質保証

- 飯田市への通学・通院・買物移動を地域全域で確保

ブランディング

- 総合時刻表
- 共通路線番号を付与

- ・圏域で生活圏は一体なのだから、交通計画も一体が当然
 - 当時、圏域単位での計画は画期的と言われた
- ・しかし現在でも圏域単位の計画は少ない
 - 一緒にやりたくないから別の自治体なのだから当然と言えば当然
 - だけど、住民・移動者のことを考えたらどうなのでしょう？ 役所の皆さんが日頃、自治体内しか動かれていないなら許しますが

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年施行、2014年改正)

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

地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に関する 努力義務（地域公共交通活性化再生法4条 2020年改正）

1. 国:情報の収集・整理・分析・提供、**助言その他の援助**、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**（※質の向上とは「定時性の確保」「速達性の向上」「快適性の確保」のこと<活性化再生法施行規則3条>）

都道府県の地域公共交通計画の作成状況

- 青森※
- 岩手※
- 山形
- 奈良※
- 愛媛※
- 佐賀※
- 熊本

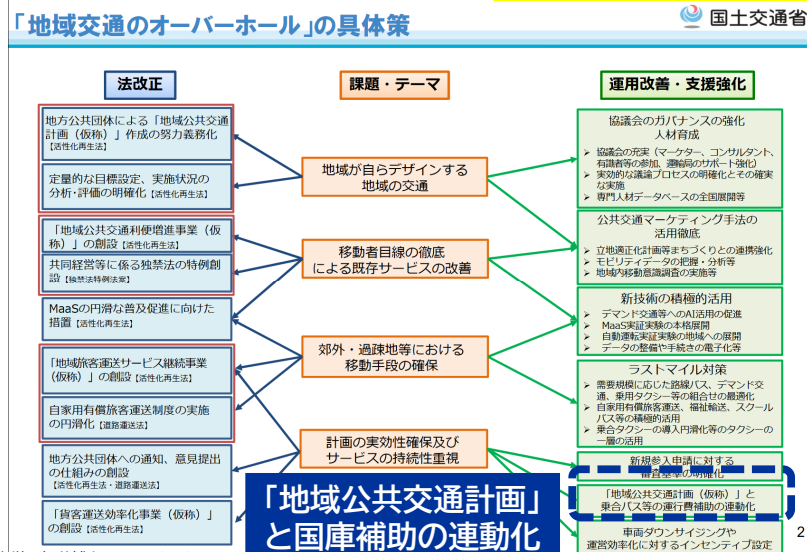
福井(3圏域)
鳥取(3圏域)
大分(6圏域)

県だけ見れば
「自治体にまかせても
どうせやらないから」
はその通り

都道府県が計画作成可能と
なったのは2014年改正以降
※は、2020年法改正以前の作成

活性化再生法 2020年11月27日改正 その主な変更点

交通政策審議会地域公共交通部会
中間とりまとめ(2020/1/29)



4. フィーダー補助

令和元年度 第2回(第16回)
国土交通省交通政策審議会 交通体系分科会
地域公共交通部会 (19/09/27)
加藤博和プレゼン資料

- 現在の申請書類は作成作業負担が重く、どの自治体でもこれがあることが業務の支障になっている。ましてや中小事業者やNPOではほとんど対応不可
- 補助対象/対象外で扱いが違う(評価対象になるか否かによって、目標設定や協議会での協議必要性が異なるなど)ことは合理的でない。補助対象路線だけの評価では網全体を把握できず、その路線の役割も把握できない(網計画の精神に反する)
- フィーダー補助の要件である「地域間幹線への接続」も、物理的につながっているだけで乗継者が皆無なところも散見。逆に、地域間幹線でなくても幹線(鉄軌道含む)への利用集約は、コンパクト化・効率化の観点から重要
- 事務簡素化、地域の細かい網の一体的な確保維持の観点から、**網全体(のうち支線)を対象として上限を交付する方がよい。よって網計画法策定を条件とする(生活交通確保維持計画は廃止する)**。また、**第三者評価を厳しくする**

なぜ私がそのような提案をしたのか？

- 公共交通についてちゃんと計画を持っていない、つまり、考え方をきちんとしてそれを公に説明するものを持っていないところに、国がお金を出すなんてありえない！
- (決して、これをエサに、多くの地域に<内容を問わずとにかく何でもいから>地域公共交通計画をつくってもらうことなど全く考えていない！)
- なぜなら、計画は、つくるためでは全く無意味で、それをつかって行動できることに意味があるのだから
- 逆に言うと、特に何ももらえないのに計画をつくった600協議会、5県はエラかった！

(そういえば、長野県内は、2008~10年度の、法定計画<連携計画>に位置付けた事業に国庫補助が付いた時代には、法定計画がたくさんの市町村でつくられていたよなあ…)

地域公共交通計画(2020年法改正で名称変更)についてつくるの？ 今でしょ！

- 地域公共交通政策の「憲法」
 - 本気で取り組むなら当然つくらないといけないもの
 - つくらないで、場当たりのでない地域公共交通政策ができるのか？
 - 住民・利用者や首長・議員・他部局に(そして永田町・霞ヶ関の皆様)公共交通の必要性を訴えられるのか？
 - 何を書くのか？
 - なぜ地域公共交通が必要か？(目的)
 - それを実現するために、公共交通網をどうつくりかえ、どう魅せていくか？(適材適所)
 - そのためにだれが何をやるか？(一所懸命、組織化)
 - 計画の進行をどう確認し見直すか？(カイゼン)
 - 担当者の「遺言」(政策の継続性)
- ※できる限り短く！

「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、2020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 鉄道事業者(鉄道事業法)
 - ロ 軌道事業者(軌道法)
 - ハ 一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者<対象旅客を特定しない>(道路運送法)
 - ニ (略)
 - ホ 一般旅客定期航路事業等を営む者(海上運送法)
 - ヘ (略)

これらすべてを(さらにそれ以外も)総動員しないとイケない

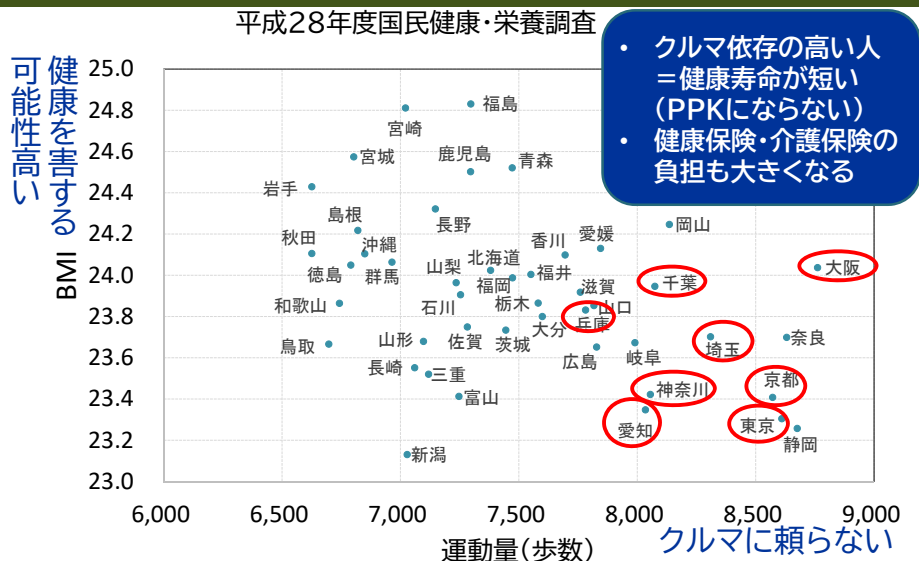
「いまは公共交通に乗らないけど、将来クルマが運転できなくなったら利用したい」と思いますか？

結論:ありえない！

- まだ元気な今でさえ、公共交通よりクルマの方が楽で便利で使いやすいから使っている
 - 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
 - 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、公共交通を利用できるのか？
 - バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？ 電話予約できるか？
 - 自動運転の実用化は相当先
- 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
 - この対象となる人たちにどう訴求するか？

田舎ほど運動せず不健康・・クルマ依存だから

歩数とBMIの関係(都道府県、2016、男性)



コロナ禍で「10年早くなった」だけのこと (だけじゃないけど・・・)

- ・減った外出が戻ってこない！
 - 若年は以前からIT・物流発達を背景に漸減、既に高齢者を下回っており、コロナで一気に進展。高齢者はコロナの直撃を受けたが、外出したい気持ちはあり、移動は漸増していた
- ・接触を避けるためクルマなどに転換してしまった！
 - ラッシュ時の混雑は世界的に見ても異常と言われてきた
- ・高速バスや新幹線・特急でローカル路線を支える構造が崩壊！
 - 実は2002年の需給調整規制廃止で否定されたスキーム

移動が必然でない社会への対応が急がれる
「しかたなく使う」から「出かけたから使う」へ
に対応した変革が急務！

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

25

「おでかけ」したくなるために

「おでかけ」は、ただ動けばいいわけではない

「乗って楽しい」「降りても楽しい」が必要

乗って楽しい (本源需要) : 交通手段自体に魅力がある

降りても楽しい (派生需要) : 必要なところや行きたいところに行ける

→そんなリアルな「おでかけ」を

クルマに頼ることなく可能とすることで
住民の「健幸」(Healthy and Happy)を実現し
地域のQOL(Quality Of Life)を高め
安全安心を守り、豊かさを増進させる。
その結果、地域が持続可能となる(SDGs)ことに
貢献できてこそ公共交通は存在し続けられる。

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

26

「乗って楽しい」「降りても楽しい」を 実現する公共交通は「健幸」を実現！

「健康」 + 「幸福」

- ・超高齢化社会に対応するために必須
 - 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)
 - クルマに頼らずとも生活でき、交通事故も防げる
- ・子どもにとっても動きやすい環境づくり
 - 保護者の負担軽減
 - 人口減少・高齢化の抑制
- ・そして、みんなが安心して暮らせる地域へ

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

27

地域公共交通の公的維持スキームは「健康保険」のしくみと同じ

「公共交通は赤字」は世界の常識(東京・大阪が異常)
地域の基盤として必要だから地域で支えるのが当然
エレベータ・エスカレータと何が違うか？

- 公共交通維持のために、例えば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とする(つまり乗らない人も負担)
(人口数万人の自治体なら、住民1人あたり年間数千円、月間数百円、1日数~数十円) → 保険料(これに国の支援<特別交付税>原則8割)
 - そのかわり、公共交通を安い運賃で利用できる(例えばワンコイン<100円>など) → 自己負担
- つまり、「1日たった数~数十円で、

あなたの「おでかけ」をがっちり保障!

保険料と自己負担の割合をどの程度にすべきか？

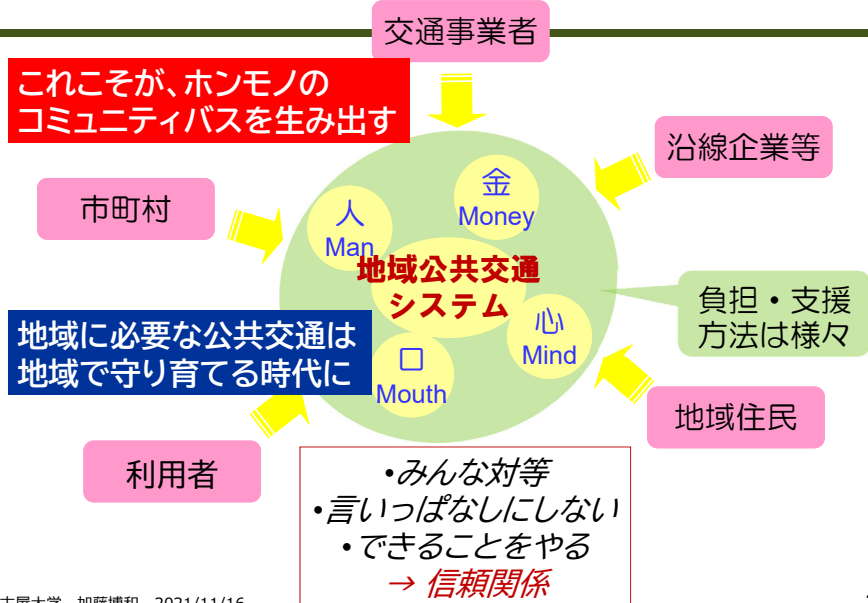
これだけの負担をして公共交通を運行する意味があるのか？

- 公共交通政策とは「保険料や自己負担を納得して払っていただけるサービス」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(まさに、協議会の意味)

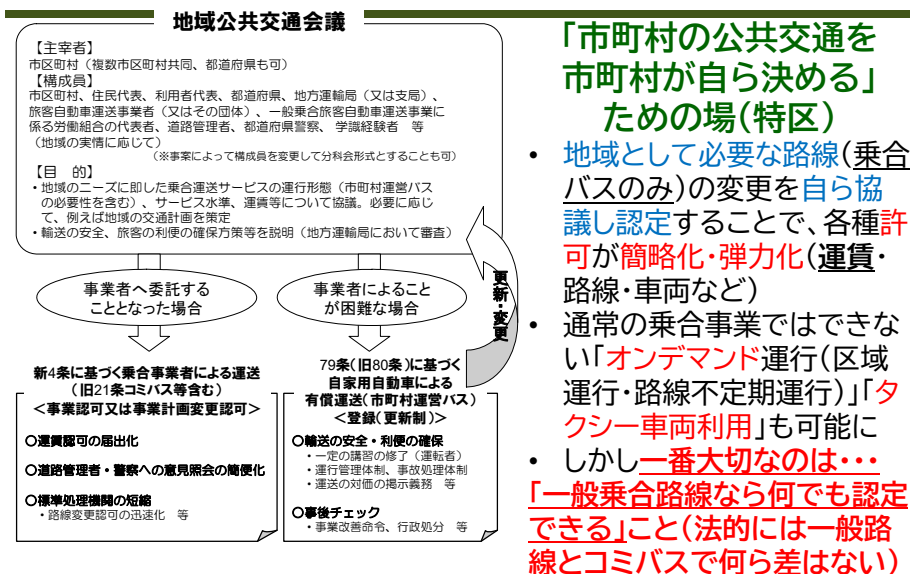
長年続いてきた「負のスパイラル」

- 利用者 「不便だし、何か言っても変わらないし…」
 - 事業者 「利用が少なくでは経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし…」
- みんな勝手なことばかり言っている間に、どんどん状況は悪くなるばかり
- 互いに話し合って取り組むことができれば、いい方向(つまり「正のスパイラル」)に転換できるのでは？

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



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」…まさに一所懸命の場



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」・・・まさに一所懸命の場

地域公共交通会議

【主宰者】
市区町村（複数市区町村共同、都道府県も可）

【構成員】
市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局（又は支局）、旅客自動車運送事業者（又はその団体）、一般乗合旅客自動車運送事業に係る労働組合の代表者、道路管理者、都道府県警察、学識経験者等（地域の実情に応じて）
（※事業によって構成員を変更して分科会形式とすることも可）

【目的】
・地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態（市町村運営バスの必要性を含む）、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、例えば地域の交通計画を策定
・輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を説明（地方運輸局において審査）

事業者へ委託する 事業者によること

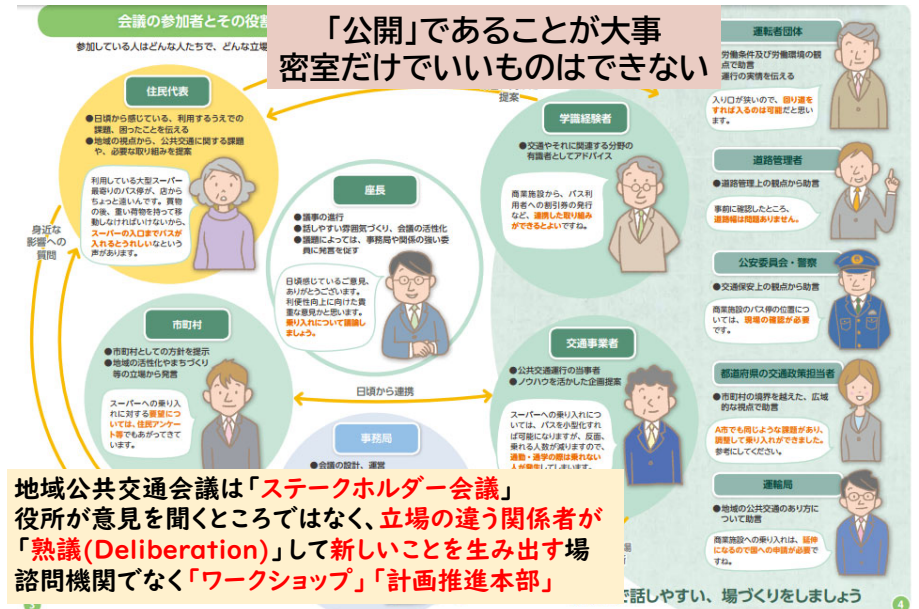
地域で話し合っ決めてことを「おまけ」をつけることで促進するしくみ
しかし、ほとんどの場合、コミュニティバスなど自治体補助路線の議論にとどまる（事業者がメリットを感じていないため）

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

「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(乗合バスのみ)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)**

32



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
名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

33

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

要するに
「みなさんに
やってもらう」
「それらを
うまくまとめる」

これらを書き留めるのが「地域公共交通計画」

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

34

基幹路線はインフラととらえ、市は責任もって品質保証する！ 地域路線は地域が「つくり」「守り」「育て」、市は後方支援する！ 豊田市の幹線・フィーダーバス体系

交流交通(地域間幹線)
基幹バス「とよたおいでんバス」
旭・豊田線、稲武・足助線
07.11.1運行開始

- ・ 市中心部から旧町村役場までの足を確保
- ・ 運賃・車両・便数は統一(高校生が通学・部活可能、最終は21時台)
- ・ 各地域バスの拠点を形成(旧役場でP&Rも)

生活交通(地域内フィーダー)
地域バス
旭地域バス
07.10.1運行開始

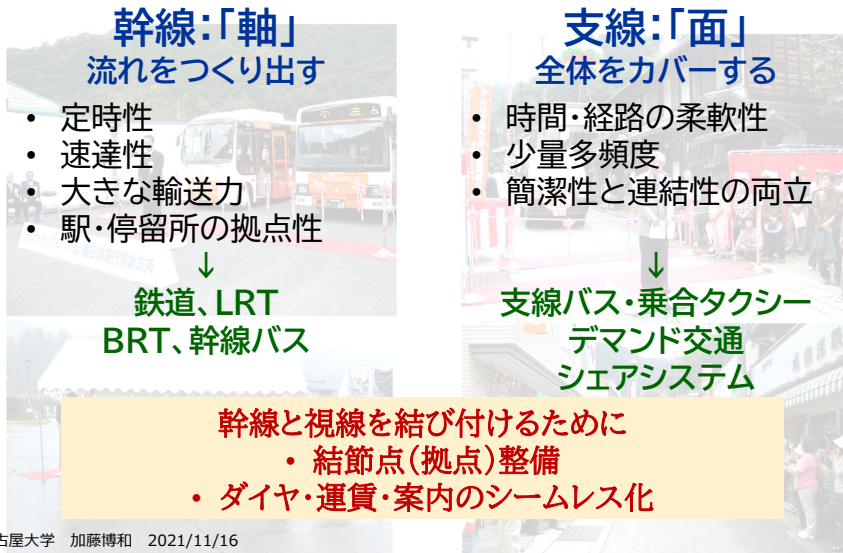
- ・ 各地域(旧町村内など)の足を確保
- ・ 地域が主体となった企画・運営が、供給の大前提
- ・ サービスレベル(基本コンテンツ)・運賃は各地域で決定し、適宜見直し

名古屋大学 加藤博和 2021/11/16

Photo rosenzu.com

35

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で効率化



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で効率化



統合型検索予約配車決済システム

「乗換検索」「オンデマンド交通予約」「タクシーアプリ」「キャッシュレス決済」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てくれ、決済もできるシステム(サブスクは好相性)
→ まるでカーナビと同じように公共交通を使っていけるしくみ・・・これが狭義の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
- ✓ 相乗り・混載による効率化(AI運行で最適解)
- ✓ オペレーターを通さなくてよい(通してもよい)
- ✓ データが蓄積される

この普及を促す仕組みも法改正でできた



MaaSは「地域公共交通網形成」(シーズ)を「地域旅客運送サービス」(ニーズ)に変換する

Mobility : モビリティ (移動<おでかけ>しやすさ)

as : としての

a : 1つの

Service : サービス

バラバラな公共交通機関を「1つのサービスに」

MaaSの新解釈、いや、真解釈！

M : もっと

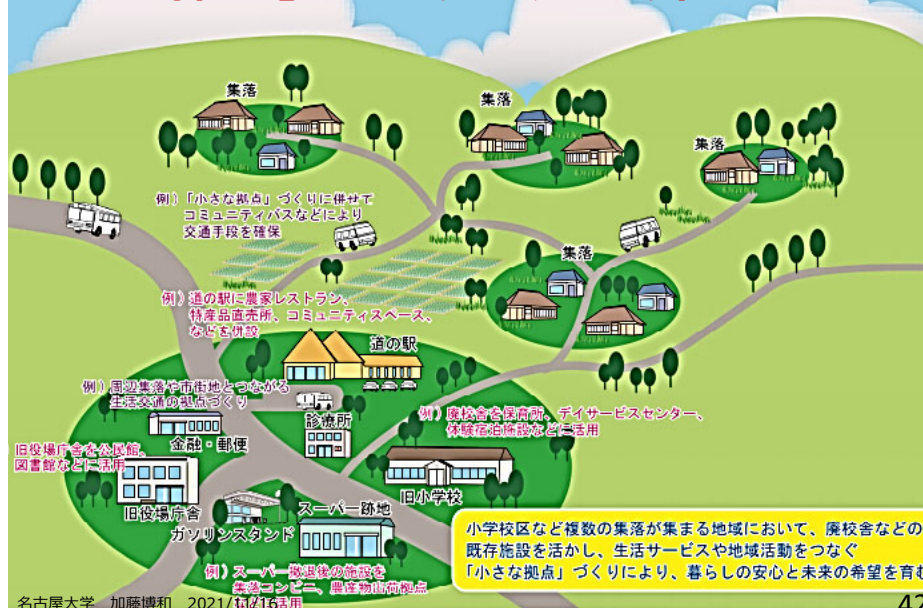
a : あなたらしく

a : あんしんして

S : せいかつできるために

これが地域公共交通のアウトカム

「小さな拠点」と地域公共交通はセット



ようこそ皆さん、地域公共交通政策の世界へ！

- 大都市部など一部を除けば、ここ50年ずっと衰退
- 近年、必要と言われるようになり、底を打った感もあるが、**いい特効薬も処方箋もまだない**
- 一方、「国の需給調整規制の下で交通事業者が担う」体制が2002年に終わって、もう19年たった。その間に、**地域公共交通政策は地方分権がかなり進んだ**
- 自治体が主体となることが求められているが、その体制や対応は**ピンキリ。自治体間格差は開くばかり**
- しかし、遅れているところも挽回可能(下克上あり)
- そして、実は、**地域活性化を考える「カギ」ともなる**
→ 関係者の皆さんが頑張っとうまくやれば改善可能！
「ツボ:正しい認識と態度」を知ることが必要

本協議会が「ツボ」を押さえて活動できるようにすることが私のミッションです

これを県内全域で得るのが私たちの目標です 地域公共交通の「アウトカム」すなわち「あいうえお」

ありがたい(あることが難しい)

いきがいづくり(健幸)

うんてんいらず(安全安心)

えんのしたのちからもち(肝腎かなめ)

おでかけ、おもてなし(住んでよし、訪れてよし)

公共交通を走らせるのが目的ではない。
ましてや、公共交通計画をつくるのが
目的であるはずがない。

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

facebook: [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、CO₂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。