

自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナーin横浜
豊かな地域の移動施策を進めるために
自治体、住民、NPO等、事業者ができることを考えるセミナー
(15/01/16)

豊かな地域の移動のために 権限移譲をどう活用するか -「やらされる」から「やりたいからやる」へ-

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

新しい制度が続々。 説明をきいてもよくわかんないけど、要するに…

- ◆ **交通政策基本法<2013.12施行>**
 - ◆ 国の交通政策を規定。現場にはあまり関係ない
- ◆ **タクシー特措法改正<2014.1施行>**
 - ◆ 地域公共交通と位置づける(その役割を果たす義務が生じる)ことと引き替えに減車・運賃改定を可能に
 - ◆ 公共交通としてのタクシーの適正化・活性化を地域の協議会で議論
- ◆ **地域公共交通活性化・再生法改正<2014.11施行>**
 - ◆ 最重要な法律。改正で機能強化
 - ◆ 「ネットワーク」の発想や「まちづくりとの連携」を重視(網形成計画)
 - ◆ バスは、自治体と事業者が合意すれば自治体に実質権限移譲(再編実施計画)
- ◆ **タクシー、自家用有償運送も公共交通として位置づけ**
- ◆ **地方分権一括法による道路運送法改正(自家用有償運送の地方への権限移譲)<2015.4施行予定>**
 - ◆ 権限移譲自体はほとんどメリットがない
 - ◆ 同時に行われる自家用有償運送制度の見直しが大きな意味(権限移譲希望せずとも享受できる)

名古屋大学 加藤博和 15/01/16

1

私のスタンス

- ◆ 地域公共交通も移送サービスも、現行のしくみは基本的に供給者の論理(自分たちのできることと思っていることしかやらない、あるいはやれない。これは事業者もNPOも同じ)
- ◆ 利用者の論理は？ それと供給者をどうつなぐか？(自治体の覚悟、協議会やコンシェルジェ<配車センター？>の役割、計画の必要性)
- ◆ 小さなパイを奪う、ではなく、隠れたニーズをカバーするために守備範囲を広くする、へ
- ◆ なお、今回の権限移譲はそういうことを意図しているわけではない
- ◆ もともとできることは多いはずなのに(問題は運営協議会の持ち方、自治体の施策 移譲とは別の話)
- ◆ タクシー行政と切り離されることへの懸念

名古屋大学 加藤博和 15/01/16

2

自家用有償旅客運送制度の考え方

- ◆ 地域に「おでかけ」できず困っている人たちがいる
- ◆ しかし、地域公共交通(緑ナンバー:バス、タクシー事業)ではカバーできていない(ここが微妙)
- ◆ 一方、困っている人たちの近くに、ボランティアとして「おでかけ」のための移送サービスができる人がいる
- ◆ その人たちは有償運送事業者ではない(白ナンバー)が、特別にお願いしてサービスをやらしてもらおう(「やりたいからやらせる」ではない)
- ◆ と、自治体が考え、関係者間で調整してできるようにする(自家用有償運送運営協議会)
- ◆ 国は登録と安全確保に責任を持つ(これが今回の権限移譲の対象)
今日は、この枠組みは固定として議論したい

名古屋大学 加藤博和 15/01/16

3

問題の立て方

- ◆ 「権限移譲をきっかけに地域を豊かに」
権限移譲で何ができるようになるか？
何もできなくなるのではないのか？
むしろできなくなる可能性もなくはない
本来、今でもやれることは多い(「運営協議会のあり方検討会」でかなり深い議論)
- ◆ 自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会
「移譲等」とは何か？
「移譲」= 運輸支局の登録・安全確保業務
ポイントは「等」。この機会に何をできるようにするか？
(ただし「ついで」なので簡単ではないし制約もある)

交通基本法

人々が交わり、心の通う社会をめざして

「交通基本法の制定と関連施策の充実にに向けた基本的な考え方(案)」のポイント

1. 移動権の保障と支援措置の充実…成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築
 - ① 移動権の保障による地方のふるさと社会の発展
 - 健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動権を保障し、このため、都市、地方、離島を問わず、バス、タクシー、鉄道、旅客船等の多様な交通手段による地域公共交通を維持し再生し、活性化、自家用と公共の交通手段の最適な統合(バスとタクシー)を再構築。
 - 車中にある交通施設や乗り物の「アクセシビリティ」を再構築。
 - 人々の知恵と新しい技術を活用し、効率的な方法で地域の交通手段を確保することが必要。例えば、遠程通信技術(VTC)を活用したワンマン型の交通サービスなど新しい交通手段を活用。
 - ② 地域の個性を生かし多様な公共交通の維持、再生、活性化
 - 住民、自治体、交通事業者などの地域の関係者が互いに話し合い、その関係に基づき持続可能な方法を構築することが基本。「計画-実施-評価-改善(PDCA)」の過程を通じて実現させる。
 - 国の支援措置は地域の自主性を尊重することは基本に充実に再構築が必要。国の補助制度を充実するとともに、国が関与しない地域の個性を生かした取組に対して一段と支援する仕組みへ。
 - 交通分野において、事業者が移動困難者を支え合う「共助」の理念に加え、国も地方も「共助」の内容を大幅に充実すべき。
2. 交通体系、まちづくり及び乗り物…三位一体の低炭素化の推進
 - ① 世界の一流をいく国産技術の少ない交通体系、多様な車の開発
 - ② 電気自動車等の次世代車と再開発の推進
 - 自転車、バス、踏切電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」にしているため、経済的課題、まちづくり政策、都市計画などが総動員。
 - 地域連携を社会政策や自動車関係技術の革新により実現し、環境負荷の少ない交通機関や自動車に配慮。
 - 高燃費には、コンパクトシティの推進、環境負荷の少ない再開発の推進、駅・駅周辺の再開発、駅前広場の整備など。
 - 全乗客の4割にも達するマイカー通勤からの公共交通へ転換し、3,000万人に見合うマイカー通勤からのCO2排出量を削減。
 - 都市部の過密対策にインフラ整備だけでなく経済的課題や交通規制を活用。
 - 周知と運送事業者が連携し、短距離輸送は自家用トラックから産業用へ、長距離輸送はトラックから鉄道や海運への誘導(モーダルシフト)を推進。
 - 電気自動車の大規模普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一併して推進。
 - 電気自動車と新たな個人向け乗り物(パーソナル・モビリティ)を含め、多様な乗物の交通空間に共存させるという新しい課題に向き合うことが必要。
3. 地域の活力を引き出す交通網の充実…賑わいのあるまちをみなと幹線交通網の連携
 - 交通網の充実により、人々がたくあん暮らし、「賑わい」のある、「住んでよし、勤めてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。

民主党・社民党が衆院選マニフェストに盛り込み
その「一丁目一番地」…「移動権の保障」

これまでの交通に関する施策

交通は、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤であるものの、交通に関する取組についての責務となる枠組みが存在しないため、個々の分野での個別対応に終結

交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化

- 人口減少・少子高齢化の進展
- 我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
- 深刻した地球環境問題への対応

国民目線・利用者目線に立った行政への転換

新しい姿、目指す交通の姿

交通基本法及び交通基本計画を制定することによって、交通分野の諸課題に対して交通に関する基本的施策を包括的に示すことにより、国、地方公共団体、事業者、施設管理者及び国民が一体となって、総合的かつ計画的な取組みを推進。

基本理念

交通に関する施策について基本理念等を定める。
「国民等の交通に対する基本的ニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の軽減、交通の安全の確保及び有機的かつ協力的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保について交通安全対策基本法と十分に連携」

責務

国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務を定める。

基本的な取組

国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的な取組について定める。
「日常生活に必要な不可欠な交通手段の確保等、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策、物流を含めた交通の利便性向上、円滑化及び効率化、国際競争力の強化及び地域の活力向上、交通に係る環境負荷の軽減、まちづくりの観点からの施策の促進、観光・国土の発展の観点からの施策の推進、等」

交通基本計画の策定

- 交通に関する施策の目指すべき姿を国民目線・利用者目線からわかりやすく提示。
- 今後の具体的な目標を設定。
- 交通基本計画と社会資本整備重点計画を車の両輪として施策を推進。

定期報告

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行う。

交通基本法

人々が交わり、心の通う社会をめざして

- 2011年3月8日
法案が閣議決定
- <基本理念>
- ・ニーズ充足
 - ・機能確保・向上
 - ・環境負荷低減
 - ・役割分担・連携
 - ・安全
- <取組>
- ・関係者一体で総合的・計画的な取組推進
 - ・国民・利用者目線

「移動権保障」盛り込みは時期尚早と判断
震災・ねじれ・問責の中、継続審議が続き、衆院解散で「廃案」に(優先度低かった)

交通政策基本法

2013年11月1日閣議決定、11月27日成立、12月4日施行

- 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

国際競争の激化・我が国経済の低迷 災害に強い国土・地域づくり 人口減少・少子高齢化

我が国が抱える喫緊の課題に対し、交通政策に求められる役割は極めて大きい

例えば、我が国が抱える課題の解決に、交通政策に求められる役割は極めて大きい

「国の体制づくり」を規定 (現場には直接関係ない)

基本理念が一通り整理 必ず1回精読されたし!

基本理念や関係者の責務等を明確化

交通政策基本計画の閣議決定・国会報告

交通政策基本計画は交通政策審議会で8月に中間とりまとめまもなく閣議決定

我が国が抱える喫緊の課題に対し、政府・関係者が一体となり強力に交通政策を推進するための枠組みを構築

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。

移動権に代わる規定
「おでかけ」確保

「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…)

地域住民主体で自治体が支援する路線バスサービス 名張市国津地区コミュニティバス「あららぎ号」

(2004.9.1試行運行開始)



Photo ETOK

- 名張市: 79条許可 (市営有償運送)
- 地区の運行協議会: 委託を受けて運行 (費用: 主に自治体が負担 企画・運行: 地元が担当)

- 車両: 10人乗り (普通免許で可)
- ダイヤ: 平日のみ9便 (経路は便によって異なる)
- 運賃: 04年度は無償。05年度より100円運賃化。

四国初の「住民主導型地域公共交通」 「応神ふれあいバス」(徳島市)

(2011年12月6日運行開始、

事業主体: 応神ふれあいバス運行協議会、運行主体: 東丸タクシー)

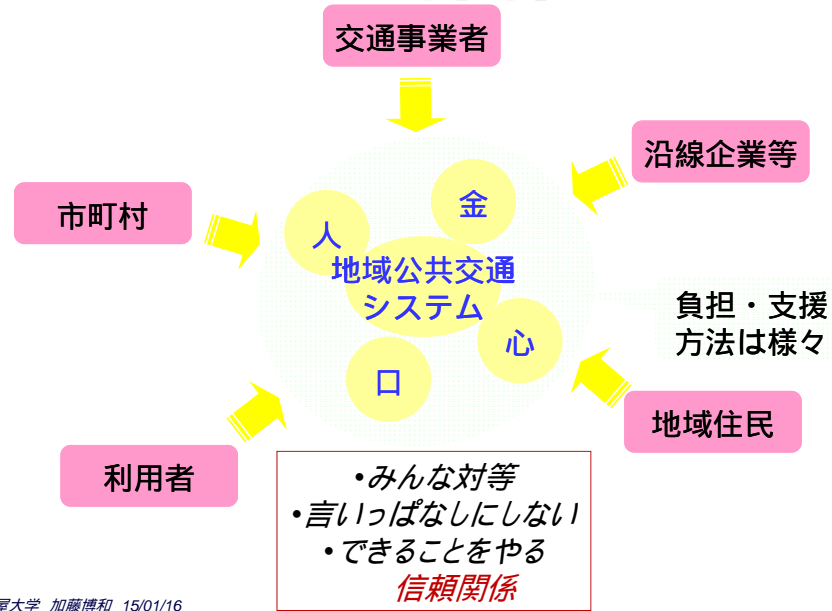


Photo 徳島市役所

- 市北部
- 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
- 町内にスーパーなし。クルマがないと買物・通院困難



みんなで「一所懸命」支える



地域主体の「おでかけ」手段確保

- ◆ 「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し、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**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。

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。**

おでかけ環境の「調整」「組織化」 「補助」「コミバス・デマンド」でない、自治体の新たな役割

「おでかけ」確保戦略の確立

公共交通戦略: 「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
福祉交通戦略: 「移動制約者対応」の必要水準と方法の基準づくり
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」)

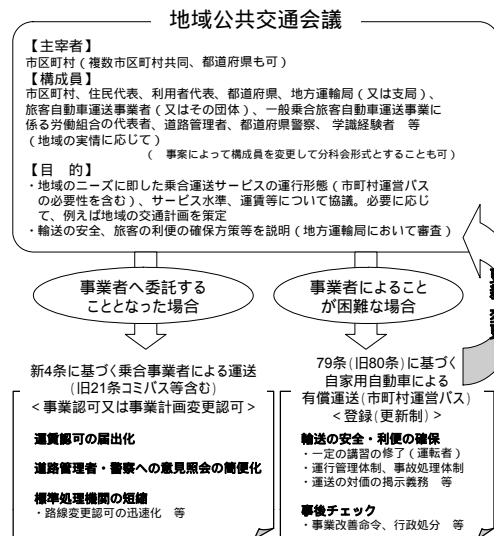
交通ネットワークの維持発展

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(新たな交通秩序の確立)

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

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)」

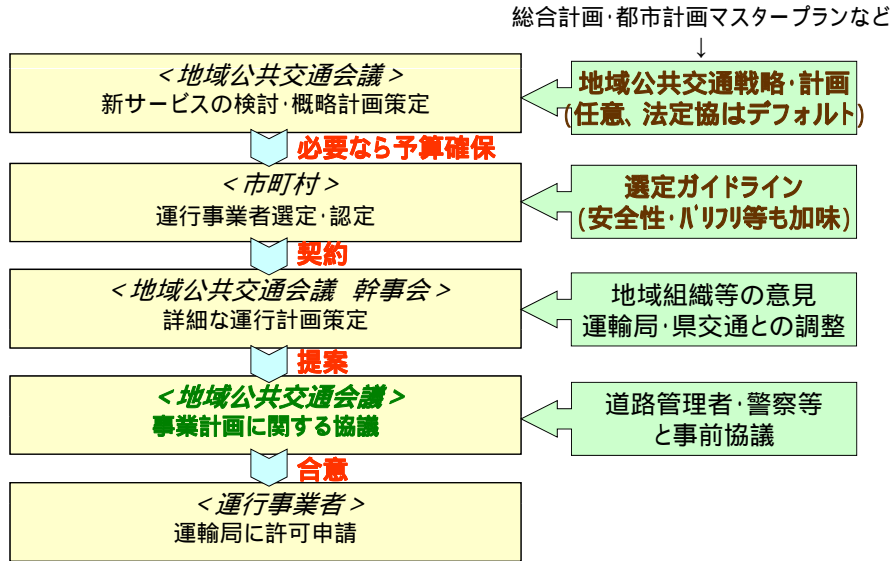
- ・地域として必要な路線を自ら協議し認定することで、**各種許可が簡略化・弾力化(運賃、路線設定・使用車両など)**
- ・**一般乗合路線ならなんでも認定できる**
- ・デマンド運行、タクシー車両利用も位置付け
- ・ただし、「**有償運送は基本的に緑ナンバーが担う**」「**どうしようもないときのみ白ナンバーが担う**」という大原則は堅持
- ・**サービス内容は自治体、安全安心は国、という分担**

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、一番大事なものは「ステークホルダー(利害関係者)会議」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

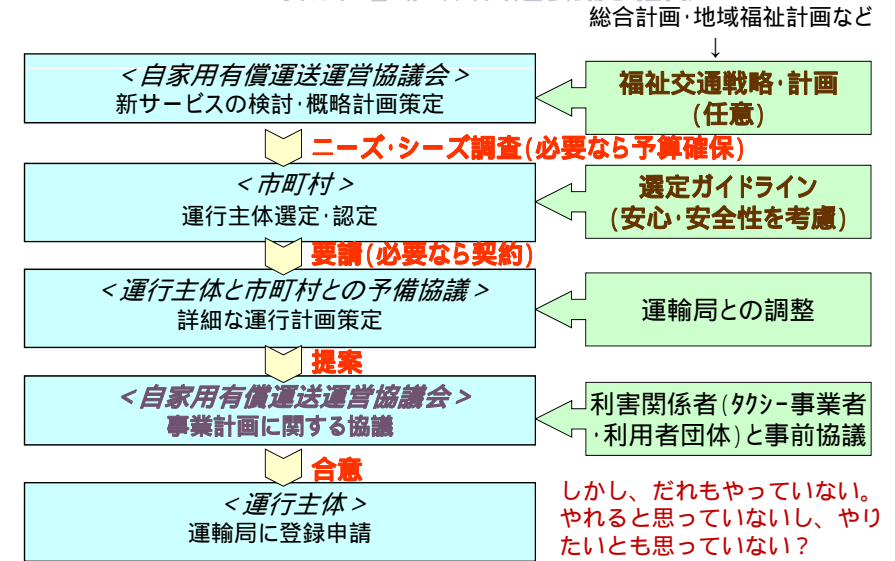
- ◆関係者が一堂に会する
- ◆目的を共有する
- ◆どう実現するかを遠慮せず議論する
- ◆決まったらみんなで協力して走る

地域公共交通会議の標準的なプロセス



福祉輸送確保策検討の本来のプロセス

…実は、地域公共交通会議と相似



頭を使っていないことから起こるナンセンス

- ◆ 福祉部局が事務局になる能力・適切性がないなら事務局にしなればよいのに、なぜかしている
- ◆ バス廃止代替交通確保なら地域公共交通会議で検討すべきなのに、自家用有償運送運営協議会で議論する例がある
- ◆ 自家用有償運送運営協議会と地域公共交通会議を合併もしくは同時開催している例もあり。なぜみんなやらないのか？
- ◆ ローカルルールは市町村がつくっている。国はむしろやめるよう指導している
- ◆ 運送の対価の「おおむね1/2」は目安に過ぎないのに、大半の自治体がなぜかそれを守っている（「おおむね」は無視して）
- ◆ 手続きしかやらず、運送の実情について吟味しない
- ◆ 法定の委員しか入れていない

この体たらくでは自治体は胸を張って移譲を受けられない

運営協議会の運営方式の見直し(従来から)

- * **政策立案・実施機能の具備**
 - + 自治体として高齢者・障がい者の移動をどう考えるかを議論した上で、自家用有償運送の役割を議論し、必要があれば拡充する、という流れが本筋
 - + タクシー協議会は対になる、はず
- * **白ナンバー有償が認められる条件**
 - + 単純明快。タクシー・バス会社では困難なことをやる場合(タクシー・バス会社ができることはやってはいけない)。
 - + タクシー・バス会社の困難なことをやるのであれば、その営業を阻害することはありえない。この観点からは、対価を議論する必要は薄い(「NPO=安い」という発想は厳禁)
 - + むしろ本質的なのは、自治体としてその運送が必要かどうか？ 利用者が利用できるかどうか？
 - + 安心・安全チェックは、国あるいは「権限移譲を受けた自治体」の役割
- * **合理的でないローカルルールの排除**
 - + 地方分権なので、法律・政令以外で国が示しているのはすべて目安に過ぎない(例:運送の対価)
 - + したがって、地域の実情に応じた合理的なローカルルールはあって当然(ないなら自治体の存在意義がないし、協議会の成り立ち理由もない)
 - + 合理的でないローカルルールは、世論によって排除されるべき

自家用有償運送制度見直しの方向性

「有償運送は緑ナンバーを原則。それでは確保できないサービスは白ナンバーで確保」の大原則は堅持

- ◆ 運営協議会では「**利便**」確保策を協議する原則を徹底
 - ◆ 自治体または事業者または利用者・地域団体が「**運送確保計画**(必要性 / 対象者 / 対価 / 想定事業者・団体 < 決まっていれば >)」を運営協議会に提出し必要性・妥当性を協議
 - ◆ 認められれば**バス・タク事業**でできるかを検討し(できるなら必ずやる)、できなければ**自家用有償**を原則認める。その観点から**運送対象者を拡大**(地域住民・会員以外も可能に)
 - ◆ 「安心」「安全」は運営協議会が責任を負わない(地域公共交通会議と同じ)
 - ◆ **交通担当部局が主導**(地域公共交通会議等との連携、まちづくり・福祉・教育部局も参加)
- ◆ **法人格のない地域の任意団体も担い手として認める**
 - ◆ 自家用有償に認定される方がトクな仕組みに

市町村か？ 都道府県か？

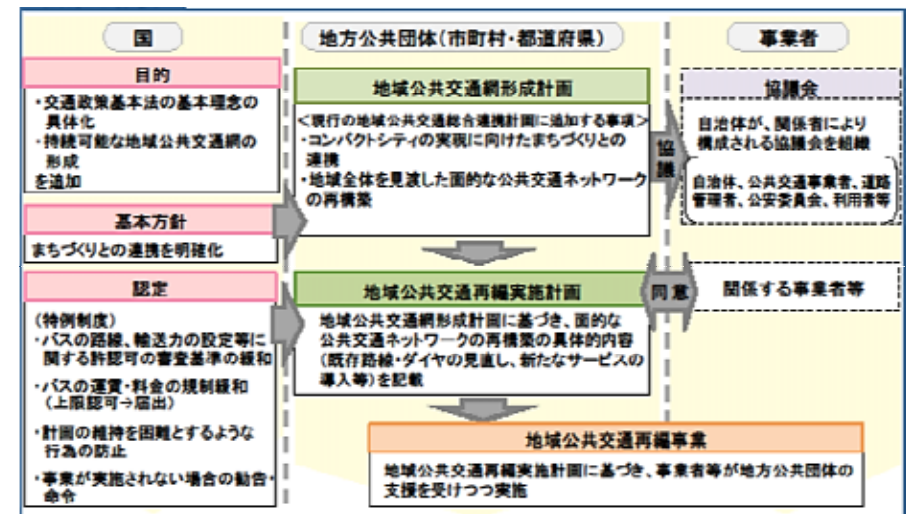
- ◆ 補完性の原理(下ができないことを上がやる):市町村は域内サービス(フィーダー)、都道府県は域間サービス(幹線)が原則
 - ◆ 都道府県は地域間フィーダー路線網を地域協議会でマネジメントできているか? 国の補助制度そのままなのでは? 幹線や鉄道をきちんとやっていたら、フィーダーを引っ張り上げていただきたい
- ◆ もし自治体としてサービスの必要性やその具体的な実現方策を真剣に考えるのなら、現場に近い市町村の方がいい
 - ◆ 地域公共交通・福祉交通計画に関する戦略・計画を策定し、協議会を適切に運営できる市町村ならば積極的に権限を移譲すべき
 - ◆ 自家用有償運送が市町村に移譲されれば、有償性の検討や乗合車両の基準などについての現行秩序が崩壊するであろうから、そのあたりの制度の見直しも必須に

市町村への権限移譲のメリット

- ◆ 市町村:運営・運行・利用状況把握をより確実に行うことができる(余儀なくされる)。それを踏まえた見直し・支援方策が検討できる
- ◆ 移送事業者:窓口が市町村に一本化。支局まで行かなくてよい。手続きの簡略化も期待

改正「地域公共交通活性化・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



地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進



連携計画から形成計画へ ～地域公共交通網形成計画～

- ◆ **交通「網」(network)**
 - ◆ 一部でなく全体を考える
 - ◆ コミバス計画やデマンド交通計画ではダメ
 - ◆ タクシーや自家用有償運送も対象に
- ◆ **追加された事項**
 - ◆ コンパクトシティの実現に向けた**まちづくりとの連携**
 - ◆ 都市再生特別措置法、中心市街地活性化法と連動
 - ◆ 地域全体を見渡した**面的な公共交通ネットワークの再構築**
 - ◆ **移動制約者対応という観点は弱い**

新たに加わった「特定事業」 地域公共交通再編事業・実施計画(27条2～8)

<内容> 詳細な路線網計画

- ◆ 網計画に基づき、面的な公共交通ネットワークの再構築の具体的内容(既存路線・ダイヤの見直し、新たなサービスの導入等)を記載
- ◆ 乗継円滑化も包含

<特例> 事実上の「権限移譲」

- ◆ バス路線・輸送力設定等に関する許認可の審査基準緩和
- ◆ バス運賃・料金規制の緩和(上限認可 届出)
- ◆ 計画維持を困難とするような行為の防止
- ◆ **事業が実施されない場合の勧告・命令**

<条件> パートナーシップ(協働)

- ◆ **自治体と交通事業者の合意**(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、いっしょになって走らせる路線)

貨客混載

- ◆ **一般乗合についてはもともとできた**(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)



改正タクシー特措法 2014年1月27日施行
 地域計画、特に活性化の部分^(公共交通の役割を果たすため)を重視！
 求む！タクシー業界と自治体の提案を！ 網計画への記載も当然！
 自家用有償運送との役割分担と連携も重要な課題！

名古屋大学 加藤博和 15/01/16

「みんなの思い」で「おでかけ」確保に現場で取り組み、形になる結果を出していこう！

- ◆ 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
 「みんながおでかけしたくなる持続可能な移動環境の確保」を
 「みんなで追求する」体制づくり
 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)

- ◆ 意見を言い、議論し、取組に参加し、評価することで、
 思いを共有し、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！

名古屋大学 加藤博和 15/01/16

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がありますので、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>