

地域自らが地域に必要な “おでかけ手段”を つくりだす際の留意点 ~大目的のために殻を破り みんなで取り組む！~

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教授
名古屋市福祉有償運送運営協議会会長
名古屋交通圏タクシー活性化協議会会長
加藤博和

○ 高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題
○ 昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実にすすめる」との総理指示
○ 高齢者が移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催

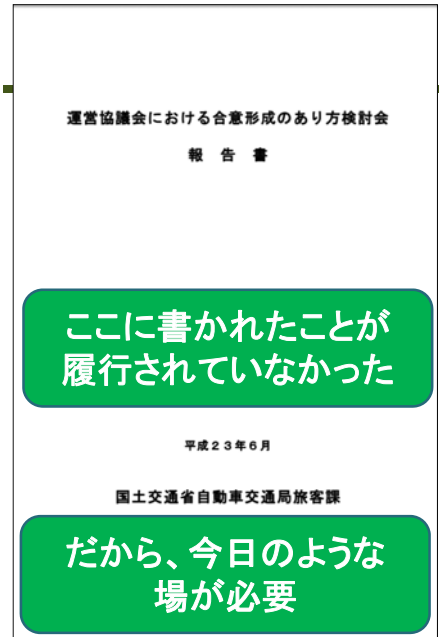
具体的方策	
<p>1. 公共交通機関の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の働きかけ 乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携 タクシーの相乗り促進 ⇒ 配車アプリを活用した実証実験 【平成29年度中実施】 過疎地域におけるサービス維持のための取組 	<p>4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> ルールの明確化 ⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、カンリン代等の型に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化 【平成29年度中検討・結論】 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の承認を活用するなど、輸送の担役に当たらない支援を徹底 【平成29年9月までに実施】 実施にあたっての条件整備 「互助」による輸送の導入に関する情報提供
<p>2. 貸客運航等の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 貸客運航の推進 ⇒ 過疎地域に スクールバス 	
<p>3. 自家用有償運送</p> <ul style="list-style-type: none"> 検討プロセス ⇒ 市町村が主体 市町村が主体 地方公共団体 	
	<p>5. 福祉行政との連携</p>

「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実に進める」という総理指示に答えた内容になっているのでしょうか？

議論から見えたもの

- バス・タクシー
 - ✓ この期に及んで固定観念が抜けない
- 自家用有償運送
 - ✓ 結局、業界化した
- 自治体
 - ✓ 必要なものをやろうとするところ、作業として進めているところ、何もやらないところに3極化
- 国
 - ✓ 縦割りのそれぞれが「何か」をやっていたが、合計して「何がよくなったのか」不明

「現場」に寄り添う人たちが僅少で、想いが共有されていないので空中戦にしかならない。何を解決しようとしているかが忘れられた



国土省：運営協議会における合意形成のあり方検討会 (2011.1~4)

- 『移動制約者等を救済していくことは、行政にとって社会的な使命』
ツールの1つが自家用有償運送
＜指摘された課題・改善策＞
- (1) 運営協議会の趣旨等に関する構成員の理解向上の必要性
 - (2) 自家用有償旅客運送の数量的なデータに基づく把握・判断
 - (3) 「医療、保健、福祉専門職」の知見の活用
 - (4) ローカルルールの適時適切な見直し
 - (5) 運営協議会の適正な運営

みんな勝手なことばかり言っていたのが負のスパイラルを止められなかった原因

- ・利用者「不便だし、何か言っても変わらないし・・・」
 - ・事業者「利用が少なくて経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし・・・」
- それぞれが勝手バラバラなことを考えているだけでは、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、いい方向に転換できるのでは？

解決策1: ITによるコミュニケーション
解決策2: 地域コミュニティ

京丹後市と言えば・・・



世界的にメジャーな予約配車システムを日本で初導入した公共交通空白地有償運送
スマホ予約・クレカ決済のみであったが、現在は電話予約・現金払いも可能！

京丹後市丹後町

NPOの皆様のご苦勞には頭が下がるが、この種の活動自体は全国各地で先行的取組が多数ある(のにどうしてみんなそんなに注目するのか?)



あいあい自動車サービス終了に関するお知らせ

2018.01.31

平素からあいあい自動車に多大なるご心配を賜り、誠にありがとうございます。
この度、2018年3月30日をもちまして、弊社によるあいあい自動車のサービスを終了させていただくこととなりました。
2016年のサービス開始より多くの皆様にご関心をお持ちいただき、ご支援賜りましたこと、心より御礼を申し上げます。
ご利用者の皆様には、運営団体の皆様と協議の上、地域での弊社サービスの終了および、地域独自の運用方法の継続に関しましては、個別にご連絡させていただいておりますので、何卒ご了承ください。
また、個人情報保護のため、あいあい自動車にご登録いただいた情報等は、サービスの終了に伴って削除させていただきます。
改めて、これまで本サービスをご愛顧いただきまして、誠にありがとうございました。

いいアイデアではあったが・・・
ITプラットフォームと自家用車利用にこだわったことで
離陸ができなかった

なぜ「大したことはない」ものが話題になるのか？

- ・地域がそれぞれの「尊い」(新しい、ではない)取組を発信していない(実際問題、する必要もない)
 - ・マスコミ・識者の情報収集のアンテナが低い(あるいは、ニュースバリューが低いと感じる)
 - ・皆さん、公共交通のツボ(要点)を全然分かっていない(まともに勉強しないで議論しても的外れ)
- 「地域の足を確保すること」の上位目的は何で、そのためにどのような戦略・戦術が必要か、からスタートする必要がある！
- 「公共交通は会議室ではなく現場を走っている」
- そのためにも、「地域の足」を論じるなら、「ホンモノの現場を見て」「最新の制度・技術を勉強して」いただきたい！話はそれからだ

三重県菟野町のりあいタクシー 2018年10月1日運行開始



Photo 菟野町役場

- とりあえず南部で開始
- 中部・北部に広げ、コミバスは幹線以外廃止
- 幹線コミバス・路線バスとの乗継システムを構築 → 少ない資源で多くの人を救う

名古屋大学 加藤博和 18/09/30

<公共交通の問題>

- コミバスは本数少なく冗長
- タクシーが朝に不足
- 路線バス利用が減少
- 町内移動が困難



8

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（旧：過疎地）」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 -

- 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)
- 富山県氷見市「さすがた」(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)
- 神戸市北区「淡河(おろご)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に利用。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。にもかかわらず、以前は公共交通たるタクシー・バス事業者が妨害することが多かった

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なのではないか

名古屋大学 加藤博和 18/09/30

9

飛騨市

〒500-4292 岐阜県飛騨市古川町本町2番22号 | 電話: 0577-73-3111 | FAX: 0577-73-6373

総合案内 | 市民の方へ | 事業者の方へ | 観光情報 | 緊急・防災 | よくある質問

飛騨市ウェブサイトへようこそ > お知らせ > デマンド式ポニーカー廃止に伴う代替手段について

デマンド式ポニーカー廃止に伴う代替手段について

平成15年11月から北飛騨商工会が運営主体となり運行してきました『デマンド式ポニーカー』が、運転手不足及び同会の組織経営の改善のため平成30年3月31日をもって廃止となります。

市では、その補完手段として平成27年10月から導入してきました『ひだまる（河合・宮川乗合タクシー）』に全面的に切り替え、河合町・宮川町両地域の方の通院、買い物、通学を支えています。

ご利用にあたっては、下記及び「河合・宮川乗合タクシーご利用の流れ」をご確認くださいませようお願い申し上げます。

名古屋大学 加藤博和 18/09/30

10

今のやり方では今後、 日本の「おでかけ網」は穴だらけになる

- 人口減少・超高齢化 → 需要は増えても担い手減少はそれを上回る(運転業務は特にひどい)
- 地域組織・NPOによるボトムアップは大事だが、それだけだと一部しかカバーできず、世代交代も難しい
- 「お金の流れ」「安全確保」をきちんとやらないと持続できない
- ITや自動運転は現在の70代以上にはほとんど恩恵を与えない

名古屋大学 加藤博和 18/09/30

11

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



- ・ 30年以上継続
- ・ 明日10月1日から地区が拡大

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）

多治見市池田町「お買い物あいのりタクシー」
 ～とりあえずここから始める手もある～



タクシー会社があって、やる気があるからこれでよいやってくれるところがなければ自家用

- ・ 路線バスが利用僅少のため廃止。駅にしか行けない路線だった。コミュニティバス導入も困難
- ・ 自治会が住民アンケートの結果を踏まえ、タクシー会社「コミュニティタクシー」の営業車（乗用許可）を利用した会員制の相乗り（乗合ではない）を開始。週1回1往復のみだが安価でショッピングセンターに行ける



瀬戸市菱野団地 住民バス

（菱野団地コミュニティ交通運行協議会、2018年8月6日運行開始）

- ・ 起伏のあるオールドニュータウンにおける住民の足確保

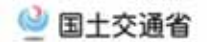


短距離移動を気軽にできる方法が高齢化社会では必要

運行スキームは検討の末住民協議会による無償運送に



グリーンスローモビリティとは



グリーンスローモビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上のモビリティ

【5つの特長】

- ① Green…CO2排出量が少ない電気自動車。家庭用コンセントで充電可。GS撤退地域でも運行可
- ② Slow…時速20km未満なので観光にぴったり
- ③ Safety…速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④ Small…小型なので狭い道でも問題ない
- ⑤ Open…窓がない開放感があって楽しい

【事業化】乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行

【活用場面】

- ① 地域住民の足として
 - 1) バスが走れなかった地域
 - 2) 高齢化が進む地域
 - 3) お年寄りの福祉増進
 - 4) 既存のバスからの転換
 - 5) 将来的に自動運転可
- ② 観光客向けのモビリティとして
 - 1) ガイドによる観光案内
 - 2) プチ定期観光バス
 - 3) パークアンドライド
 - 4) イベントでの活用
- ③ ちょこっと輸送
 - 1) 駐車場から施設まで
 - 2) 施設から施設まで
- ④ 地域ブランディング
 - 1) 「地域の顔」として



現行制度でも「その気があれば」 「生活の足」は確保できる！

- × **地域公共交通活性化・再生法**: 地域公共交通網形成、競争力の高い基幹モード・結節点整備への支援(コミバス・デマンド普及ではない)
- × **道路運送法**: 地域が支える支線・端末モード整備とSTS(移動制約者)政策ツールの確立(コミバス・デマンド・NPO有償だけではない)
 - 地域公共交通会議・運営協議会は「ステークホルダー会議」: 現場の主導・参画による公共交通網再編が可能
 - これら新しい仕組みを活かし、魅力的な地域づくりに資する交通計画・戦略を、自治体主導で自由な発想で考えることが可能
- × 「固定観念に満ちた現状を追認する場」でなく「自治体の公共交通・STS政策の合意と実現の場」としての各協議会
 - 「一所懸命」みんなが意識を共有し、生産的に議論する場に
- × 『網計画』によって、地域間「アイデア」競争が活発化
 - 「適材適所」魅力的で持続可能な地域づくりに資する交通サービス

ところが「その気がない」「あっても柔軟でない」人が多い

昨年のある過疎地での 地域公共交通会議(立ち上げ)にて

タクシー会社さんのご発言

- 「公共交通って言われても何もできない。何をやったらいいかもわからない」
- 「乗務員が集まらないから、最後は自分が仕事に出るしかない」
- 「もう自分の代で終わり」

本当にそうでしょうか？
今のやり方だから、乗務員も集まらないし
お客さんも増えないだけではないでしょうか？
でも、やることを思いつかなければ、
みんなで考えませんか？

紀勢交通、今月末でタクシー廃業 紀北町内唯一の事業者

2016.12.20 8:00 中日新聞



JR紀伊長島駅前で客待ちする紀勢交通のタクシー。紀北町内唯一のタクシー事業者だった紀勢交通(東長島)が廃業を決め、十二月末で姿を消す。人口、飲食店の減少により需要が低迷、経営を続けることができなくな... [記事全文]

9月から自家用車・ボラ運転手による相乗り実験が開始
(運行管理は三重交通、予約配車システムは三重大学)

果てしなき、地域と事業者の距離の遠さ

- 事業者が地域で頼りにされていない
- 事業者が地域ニーズに答えられていない
- 地域が緑ナンバーの理由が認識していない
- 地域が事業継続の難しさを理解していない

→ 要するに「意思疎通の不足」
そして「せつかくある制度の未理解」

これを打破し、地域の「おでかけの足」をどう確保するかについて考えたい

真の「コミュニティ」交通とは？

～昔から当たり前のようにやっているところもある！～

- ・一般路線バス・タクシー・・・公共交通事業者の一存
- ・よくあるコミュニティバス・・・単なる自治体運営バス
- ・よくあるオンデマンド交通・・・アリバイ。使われないのがベスト？
→ いずれもトップダウン → **利用者・地域のモラルハザード**
- ・利用者・地域の顕在・潜在ニーズが汲み上げられ組織化されることで「身の丈に合った」「オーダーメイドの」地域公共交通システム形成

それを必要と考える地域住民たちや
NPO等、そして利用者が**起点**となった取り組み

お願いしてつくってもらう地域公共交通から
自らつくり上げる地域公共交通へ
支えるのは「公(public)」「私(private)」から
「共(community)」へ

地域にある資源・・・公共交通とSTSを組み合わせる交通システムを構築

長野県中川村 生活交通確保事業

(村直営+NPO公共交通空白地/福祉有償、2004.4.1改編)

- × 村内の既存資源(鉄道・民営バス・タクシー、自治体バス、社協等の福祉輸送、ボラ輸送)を**適材適所に組み合わせ**て再編
 - + 村営有償・・・巡回バス、学生・一般の集中需要
 - + 公共交通空白地有償<建設会社が設立したNPO>・・・高齢者等
 - + 福祉有償<社協>・・・障がい者・要介護者等
 - + 一般タクシー・・・その他のフレキシブルな需要(ただし撤退してしまった)



Photo 中川村役場

岐阜県白川町・東白川村 地域公共交通システム

2018年10月1日スタート

- ・路線バス事業者
- ・タクシー事業者
- ・住民ボランティア
で高校通学・高齢者移動をカバー
(だれでも使えます)



身近で便利な公共交通を目指して

白川町・東白川村の新しい公共交通がいよいよスタート

白川町・東白川村では住民のみなさんが円滑にわたって、安心して暮らすことができるように、日常の移動手段を確保することを目的とする「白川・東白川地域公共交通網形成計画」を策定しました。
策定後、平成30年10月から新しい公共交通の仕組みがスタートします。地域・事業者・行政が三位一体となり「作り」「守り」「育てる」仕組みづくりを目指します。



おでかけ しらかわ・ひがししらかわ

- ◆だれでも気軽にお出かけできるしくみ◆
 - 路線バス「白川中央線」と「白川東白川線」を運行
 - 高齢者(75歳以上)に限り「予約制バス」を白川町内各地域から運行
- ◆高校生が自宅から通学できるしくみ◆
 - 行きは朝7時台、帰りは夜1時台までのバスにのりかえ、路線バス「白川中央線」と「東白川線」を運行することで、白川町・東白川町内全ての地域から高校通学が可能

バスの種類 (どなたでもご利用できます)

<p>路線バス</p> <p>白川町・東白川村、白川・東白川地域の主要路線を運行します。定期定額で運行し、予約は不要です。</p>	<p>予約制バス</p> <p>町内・地区内の住宅・病院・施設へのお出かけに、高齢者・障がい者等に限り、予約制バスを運行しています。予約が必要です。乗車料を事前に申し込む必要があります。</p>	<p>JR予約バス</p> <p>JR白川口・下流野駅へ、朝(行き)・夕方(帰り)に運行しています。予約が必要です。乗車料を事前に申し込む必要があります。予約制バス専用車から運行してまいります。</p>
--	--	--

おでかけ環境の「調整」「組織化」

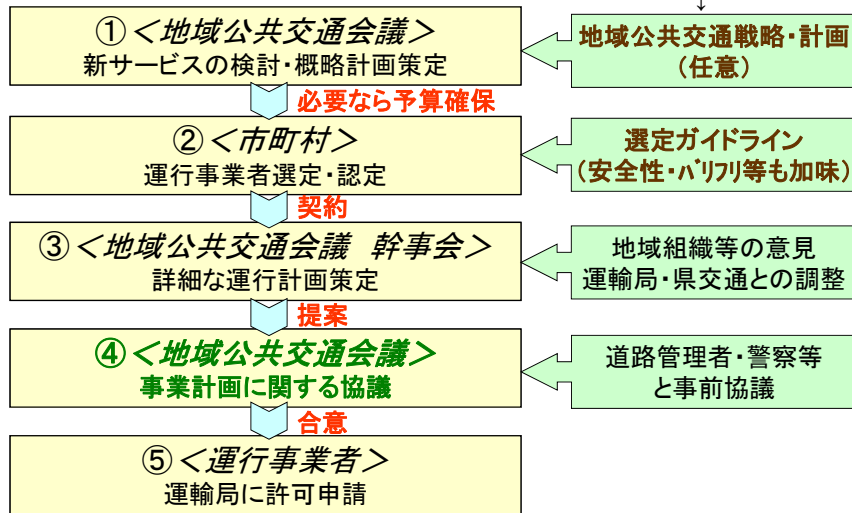
「公的補助」「コミバス運行」でない、自治体の新たな役割

- ・「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
 - 「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

オーダーメイド(バラバラ)を「網」にくみ上げることが大切

地域公共交通会議の進行プロセス

総合計画・都市計画マスタープランなど



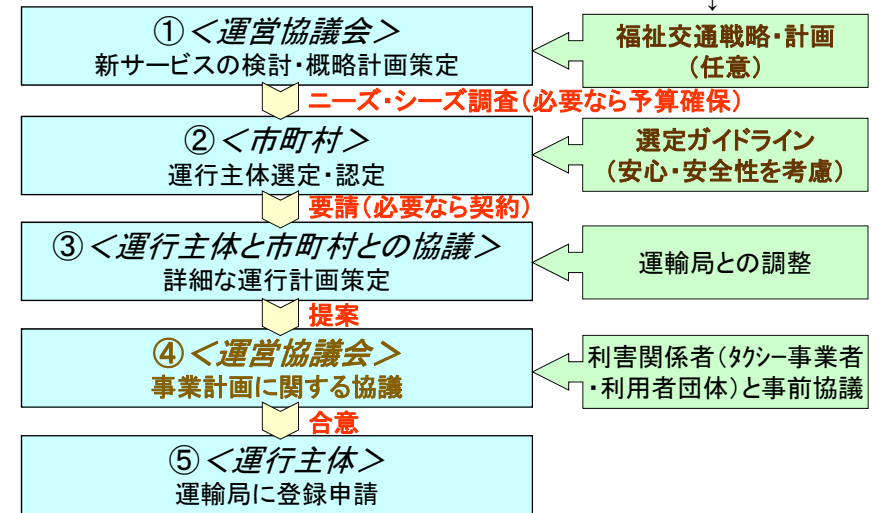
名古屋大学 加藤博和 18/09/30

24

自家用有償輸送確保策検討の本来のプロセス

・・・地域公共交通会議と相似、のはず

総合計画・地域福祉計画など



名古屋大学 加藤博和 18/09/30

25

憂鬱？滑稽？厄介？ 有償運送運営協議会

- ◆ タクシー会社とNPO団体の言い合いの場？
- ◆ **すったもんだの上に認定しても移動制約者の1%も救えていないことに気づいてア然**
 - ◆ 「本来の主演」高齢者・障がい者団体の方が、申請NPO団体に使い方をきいている状態
 - ◆ 病院等に行くと目に付くが、利用状況データを見ると、実はカバー率は高くない(ということは、潜在的な市場がある)
 - ◆ いったいだれのために・・・
- ◆ **実は、だれもこの協議会の趣旨を理解していない？**

名古屋大学 加藤博和 18/09/30

26

有償運送運営協議会の設置指針と実際

設置目的

- ◆ 自家用有償運送の必要性・対価その他について、地域の関係者が集まり協議する場
 - ◆ 移動制約者に必要な輸送を確保し、地域福祉向上に寄与するよう、運送者に必要な指導・助言を行うよう努める

協議事項

- ◆ **必要性**
- ◆ サービス内容(運送区域・対価・旅客の範囲)
- ◆ その他必要と認められる措置(適正実施が担保されるかの確認)

「必要性」と、「どのようにそれを満たすか」との間にギャップ

地域公共交通会議: 既存のバス・タクシーは尊重するも、必要な公共交通は自治体が決め、必要であれば自ら供給するのが原則。利用者意見も反映
福祉有償運送運営協議会: 今までやむにやまれず？やってきたことを、「必要性」というオブラードに包んで認めていく。対象者の意見も反映されづら^い。そこに公共政策(移動制約者を社会がどう助け、QOLを確保していくか)の発想はない！

名古屋大学 加藤博和 18/09/30

27

地域公共交通は新制度続々。説明をきいてもよくわかんないけど、要するに・・・かなり地方分権が進んだ

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

地域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>

- 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)

地域の「おでかけ」確保策の基本枠組

「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を白ナンバーで確保」の大原則は堅持した上で・・・

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)」を協議会に提出し必要性・妥当性を協議
- バス・タク事業でそれができるか検討し、できなければ原則認める。その観点から運送対象者を緩和(会員以外に範囲を広げることが可能に)
- 担い手は市町村・NPO等のほか、地域の(法人格のない)任意団体にも認める
- 「安心」「安全」は協議会が責任を負わない(地域公共交通会議と同じ)
- 「過疎地」→「公共交通空白地」に呼称変更。地域公共交通会議での協議を推奨
- 介護保険スキームの活用を広げる必要
- 登録不要輸送も協議会で位置づけることが望ましい(現実には、協議会を避けるために登録不要輸送にしている。これこそが問題)

緑ナンバーと白ナンバーが力を合わせて「足」を確保！

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であるべき

「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ける必要

- その「担い手」をつくり出す(緑でも白でも「安全かつ持続的に」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)
- 何よりもまず「必要とされ使っていただける手段をつくり出す」(それこそが現場の付加価値)

公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～答えは現場にある！現場にしかない！～

1. **目的の明確化**
 - ◆ 公共交通は持続可能なまち・人づくり、地球環境対応の手段
 - ◆ 現場・利用者起点。公共交通担当者は「ライフスタイル・クリエイター」
2. **適材適所**
 - ◆ 固定観念に縛られず、地域の顕在・潜在ニーズを「澄んだ目」で見る
 - ◆ 前例・迷信・外見・他地域の優良事例や自慢話に惑わされない
3. **一所懸命**
 - ◆ 地域の、地域による、地域のための「地産地消」型交通
 - ◆ お願い型・評論型から参画型・自律型へ。担い手を生み出す
4. **組織化**
 - ◆ 場づくり: 連携・協働、必要十分な構成、行動が生まれる仕掛け
 - ◆ 方向性: 調整(コーディネーター)・企画・・・「戦略」確立が必要
 - ◆ パラパラではダメ。ネットワーク(網)でないと機能しない
5. **カイゼン**
 - ◆ それを吟味し、合意形成するために会議体がある
 - ◆ 目的が明確であれば、評価基準も明確なはず
 - ◆ 徹底して現場・利用者起点に立つことこそよりどころとなる
 - ◆ 失敗を恐れるのではなく、対応を間違えないこと
 - ◆ 国の制度も下から意見を出してアップデートしていくべき

「おでかけ」 = 「人をつなぐ」という 仕事は超高齢社会の根幹

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

→ 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、低炭素で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！

加藤博和

検索 

URL:

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

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

facebook: [buskato](#)

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応などに、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！

(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>



本音で語り合おう、知り合おう、そしておでかけを楽しくしよう！

くらしの足を みんなで考える 全国フォーラム 2018

くらしの足に関する取り組みの
ポスター展覧会も開催中！
開催期間: 10/19 - 10/20

日時 2018年 10月 27日(土)・28日(日)

場所 東洋大学白山キャンパス
(東京都文京区白山5-28-20)

参加費 3,000円 (1日・両日参加共)
※当日会場でお支払いください

プログラムの詳細・参加申込は裏面へ！

参加申込受付
10/19