

地域公共交通コーディネーター ・プロデューサー活動に向けて

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附属
持続的共発展教育研究センター長・教授
加藤博和

「使いやすく頼りになる、
それゆえに多くの方々に乗り合って
『おでかけ』していただける**交通システム**」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、
私たちは**戦い続けます！**

2025年度 ベーシックコース

| 開講日 PV会場 | テーマ | 担当講師 |
|-------------------------------------|---|-----------------------|
| 10/10 (金) 名古屋大学環境総合館レクチャ ーホール | 01. 開講オリエンテーション 意義・概念・波及効果 (2コマ 相当) | 加藤博和 (名古屋大学) |
| 10/24 (金) 名古屋大学環境総合館3F講義室 | 02. 地域の移動課題と地域公 共交通 | 宇佐美誠史 (岩手県立大 学) |
| | 03. 地域公共交通計画の概要 | 猪井博登 (富山大学) |
| 11/07 (金) 名古屋大学環境総合館3F講義室 | 04. 協議会運営・会議資料作 成 | 吉田樹 (福島大学・前橋工 科大学) |
| | 05. 地域公共交通分野におけ るIT・DX | 伊藤昌毅 (東京大学) |
| 11/21 (金) 名古屋大学環境総合館3F講義室 | 06. 地域公共交通における鉄 道の役割 | 板谷和也 (流通経済大学) |
| | 07. 地域公共交通の評価 | 福本雅之 (名古屋大学) |
| 12/05 (金) 名古屋大学環境総合館3F講義室 | 08. 地域公共交通とまちづく り | 岡村敏之 (東洋大学) |
| | 09. タクシー活用施策 | 日野智 (秋田大学) |
| 12/19 (金) 名古屋大学環境総合館3F講義室 | 10. ソフト施策 | 神田佑完 (呉高専) |
| | 11. 福祉との連携 | 樋口恵一 (大同大学) |
| 01/09 (金) 名古屋大学環境総合館3F講義室 | 12. 地域公共交通と外部経済 効果 | 大井尚司 (大分大学) |
| | 13. 合意形成 | 水谷香織 (名古屋学院大 学) |
| 01/23 (金) 名古屋大学環境総合館レクチャ ーホール | 14. 地域公共交通と環境 | 井原雄人 (早稲田大学) |
| | 15. プロデュース | 加藤博和 (名古屋大学) |

名古屋大学 加藤博和 2026/04/25

2025年度 アドバンスドコース

(2024年度以前に
ベーシックコースを修了した人向け)

| 日程 | 場所 | テーマ | 担当講師 |
|------------|------------------------------|---------------|-----------------------|
| 2025/5/31 | 名古屋大学 環境総合館レクチャ ーホール | 地域公共交通 計画 | 井原雄人 (早稲田大学) |
| | | | 板谷和也 (流通経済大 学) |
| 2025/6/28 | 逗子市役所 5階会議室 | 逗子市現地調 査 | 井原雄人 (早稲田大学) |
| | | | 加藤博和 (名古屋大学) |
| | | | 福本雅之 (名古屋大学) |
| 2025/7/26 | TKP東京駅カンファレンスセンタ ー ホール1B | 地域公共交通 計画 | 加藤博和 (名古屋大学) |
| | | | 板谷和也 (流通経済大 学) |
| | | | 福本雅之 (名古屋大学) |
| 2025/8/30 | アクエル前橋2階会議室A | 地域公共交通 計画 | 吉田樹 (前橋工科大学/ 福島大学) |
| 2025/9/27 | 名古屋大学 環境総合館レクチャ ーホール | 地域公共交通 の評価 | 福本雅之 (名古屋大学) |
| 2025/10/25 | TKP東京駅カンファレンスセンタ ー ホール10A | 地域公共交通 計画 | 宇佐美誠史 (岩手県立大 学) |

成長、できましたか？

2

地域公共交通に関してよく見受けられるご意見

1. 高齢者などを対象とした**福祉施策**である
2. 超高齢化によって利用したい人が**増えてくる**
3. **国や交通事業者**がまず主体的に取り組むべきである
4. 必要性は**運賃採算性**(収支率・営業係数)で判断すべき
5. **(オン)デマンド交通**、**ライドシェア**や**MaaS**、**自動運転**を導入すれば改善できる
6. 交通事業者よりボランティアを活用した方が**安上がり**でよい
7. 乗用車の自動運転が普及すれば**不要**となる
8. **鉄道廃止**は絶対に許されない
9. 地域の**要望**を**しっかり取り入れる**ことが不可欠である

すべて間違い！

この程度の認識だから、トンチンカンな施策が横行
地域公共交通の必要性について「再構築」すべき

名古屋大学 加藤博和 2026/04/25

3

実践自治 ビーコン オーソリティー Beacon Authority 2024 秋号 Vol.99

自治体情報誌
[ディーファイル]
-file 別冊



加藤 博和

2024年10月2日

自治体職員・議員の皆さん向け雑誌「実践自治 Beacon Authority」 Vol.99 秋号（2024/9/25発行、イマジン出版）の【特集】として、「クルマを運転しなくても暮らしていける社会づくり

～自治体はその『推進役』たれ』という原稿を寄稿いたしました。最近、講演等でお話する「地域公共交通に関する9つの勘違い」について種明かしをしたうえで、今後の地域公共交通政策の目的や進め方を解説しています。下記から注文できます。よろしければご一読ください。

<https://www.imagine-j.co.jp/media/beacon/a201>

編集

全て説明する時間はないので、読んでください

特集

クルマを運転しなくても暮らしていける社会づくり

～自治体はその「推進役」たれ！～

加藤 博和 (名古屋大学大学院環境学研究科教授)

発想

子どもに聴き、子どもとともに作る防災・復興
安部 芳絵 (工学院大学教育推進機構教授)

特別寄稿

2024年都知事選から考える民主主義の基盤
木村 草太 (東京都立大学法学部教授)

新連載 よくわかる介護保険

第1回 介護保険料はどうやって決まるのか?
鏡 諭 (法政大学大学院公共政策研究科兼任講師)

自治体の課題と取り組み

「君を守りたい」
東京の繁華街「歌舞伎町」に若者悩み総合相談所
「きみまも@歌舞伎町」 東京都

名古屋大学 加藤博和 2026/04/25

4

私が思う

「日本の公共交通で致命的にダメなところ」

- ✓ 「一体的な網(ネットワーク)」「それがもたらすサービス全体(それこそがMaaS、そのアウトカムとしてのおでかけ保障)」を考えない(「モードごと」「技術ごと」「事業者ごと」「各単体の取組ごと」でとらえることが染みついている)
- ✓ 何にどう使えるかを「魅せる」発想とテクニックが欠如(一見さんお断り)

「出発式が絶頂」

「マスコミやネットではよく見るけど、乗客は全然いない」

「知らないうちにしれっとフェイドアウト」

が当たり前という世界

まとめると、アウトカムを考えないで
見た目だけで評価してしまう傾向

名古屋大学 加藤博和 2026/04/25

5

地域公共交通によって確保する 地域交通法 第一条「目的」 「地域旅客運送サービス」が提供するべきもの

1. 地域住民の **自立**した日常生活及び社会生活の確保 → **だれでも気兼ねなく**
2. **活力**ある都市活動の実現
3. 観光その他の地域間の **交流**の促進



これらを提供するために
どのような公共交通に変えていくべきか
具体的に考え(続け)ることが必要

「だれでも気兼ねなく」をはき違えない！

- いつでもどこでも
- 安い
- 快適
- バリアフリー
- 便利

→ 「安いタクシー」あるいは「運転手付きのクルマ」

→ 当然、高コスト。不足が深刻な運転手を贅沢に占有
このような「個人のわがまま」をそのままきいていたら、
結局、特定の人・地域しか利用できないものになる
(呼べない。補助金が足りない。「だれでも」にならない)

→ それぞれが「使える」手段を提供しつつ、なるべくまとまって利用していただけるような工夫が必要

このことを地域にしっかり理解してもらうのが出発点

いつも思っている根本的な疑問なんですが・・・

- 「ライドシェアを導入したら、**ドライバーは湧いてくる**」と信じて疑わないのが不思議でたまりません！
- 「客を乗せて運転なんて**だれでもできる**」「安い給料でも**やりたい人はいる**」「需要に応じて**都合よく調達できる**」という確信はどこから出てくるのでしょうか？
- 特に地方部では**タクシー乗務員でさえ最低賃金に近い**状況。それならコンビニのバイト(だって足りない)の方がよくないですか？

特に、個別輸送は運転者が多数必要

運転者不足に全く逆行 → 自動運転となら好相性

名古屋大学 加藤博和 2026/04/25

8



完全自動運転(AI運転)は現在「仮免許練習中」

- 専用路での単独走行なら問題なく走れるが、多くの人車が混在する市中で走るのはまだまだ課題だらけ
 - 人よりずっと高く、ずっとヘタ。よって現段階では即戦力でない
- しかし運転者が足りないので、早く二種免許並みになっていただくことが必要。そのためにも路上教習をたくさんやっていただかないといけない

ともかく現段階では、自動運転が「担い手不足」と「交通空白」への対策になるわけがない



名古屋大学 加藤博和 2026/04/25

9

マッチング：どうやって人・金をまとめるか？

1. 地域でまとめる

- そのための「場」が必要

2. IT・DXでまとめる

- そのための「データ」「モニタリング」が必要

まとめることで、少ない車両・運転者・CO₂で多くの人を運ぶことができ、地域に流れをつくることができる

そして、旅客運送の効率が上がる

※基本がわかっていないとデータも宝の持ち腐れ

日本では、大都市以外の地域公共交通サービスは要改善！「再構築(リデザイン)」が急がれる！

「本数の少ないJR」「頑張っているが設備が古い民鉄」「複雑で遅くて遅れて使いこなせないバス」「庶民には割高で予約が入りにくいタクシー」これらが**バラバラ**にある状態

最優先で必要な施策

- 中核市レベル: 定時性・速達性・低炭素性にすぐれた幹線の整備(LRT・BRT)・・・実は一番大事で、立ち遅れている
- 都市(約2km四方のゾーン)、郊外部、農村部: オンデマンド乗合交通で細かく網羅
- これらの結節: ハード(駅構内の「モビリティターミナル化」と「居場所化」と、ソフト(スマホアプリにとどまらないMaaS普及)

なぜこれができないのか？

運賃(現行利用者の負担)だけで運営しているから

地域公共交通の公的維持スキームは「健康（健幸）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）

運賃（直接的な便益の代償）だけでは赤字だけど社会的に必要な理由

乗らなくても恩恵を受けているのに、乗らないから払っていない人がいる



払ってもらうのは当然！その方法として税が有力

- 例えば人口数万人の自治体で、年間数千万円規模の欠損補助が必要とすると、住民1人あたりで年間数千円、月間数百円、1日数～数十円 → **保険料**
- その分、安い運賃で利用できる → **自己負担**

⇒ **「1日たった数～数十円の負担で、地域の「おでかけ」をがっちり保障！」**



国土交通省近畿運輸局：クロスセクター効果「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」
https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/cross_sector_leaflet.pdf

地域公共交通確保維持改善 5つの鉄則 ～これを「地域公共交通計画」に書く！～

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（コーディネート）・企画・・・「戦略」確立が必要
- ◆ バラバラではダメ。ネットワークでないと機能しない

5. カイゼン

- ◆ 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

公共交通は「結果がすべて」

- **結果とは「利用が多く出てきたこと」**
 - したがって、結果はできてから3年後くらいにしか確定しない
 - 「思いついてやってみた」という段階で評価してはならない
- 運行によって生み出される価値は結局、「**利用の多さ**」と比例
- よって「**利用をどう引き出すか**」が本質

※ここでの「利用」は、数でなく割合(ターゲットの利用顕在化率)
こう見ると、いまはやりの「**共創**」の危うさがわかる

- **共創自体が目的化しやすい**
- **共創すれば「利用が多くなる」わけではない**(少なくなることもしばしば)
- **共創は長続きしない宿命**(持続性が低い)
- ついでながら、**共創が国の援助(関与ではない)を弱めるためであってはならない**(国は地域公共交通の適材適所が分からないから地域主体を求めると考えるべき)

※まさに「**プロデュース**」が必要な局面

魅力的な地域公共交通を「プロデュースする」

旧弊な公共交通をいかに革新するか (多くの現場は、いまの運行形態では戦えない)

「利便性が高く費用の安い公共交通実現」を「現場で」目指す

- 利用者・地域のニーズに応えられる**適材適所な基本コンテンツ**(系統・ダイヤ・乗降施設・車両)と**シームレスなネットワーク化の具体的提案**
- それを必要とする利用者(運賃)／周辺住民・企業(協賛金)／自治体(補助)の**三方一両損のビジネスモデル**
- **スピード感と粘り強さ**を持ち、**現場感覚**を起点とした戦略・企画・実施・点検・見直し
- 地域公共交通づくりを通して地域づくりまで高める**運動論**
→ **地域公共交通サービスが、地域の持続性を高めるツールとして機能し、付加価値を発揮するに至るまでのソリューション提示と実現支援**

乗る路線をどうつくり出すか？

-「一見さんお断り」から脱却するために-

- **ターゲット**を明確化する
 - その人たちにどんな生活をしてほしいか？
 - そのためにどんな「おでかけ」を担保すべきか？
- **基本コンテンツ**を磨き上げる
 - **系統、ダイヤ、乗降施設、車両**で決まるサービスレベル
 - それを「**お値打ち**」と思わせる運賃設定
- 分かりやすく、おしゃれで、**心に響く**訴えかけをする
 - 利用者の立場に立ったインタフェイス

利用促進のための「売り」の
つくり方・見せ方を考えることと連動
(基本コンテンツがダメでは、MMも無意味)

名古屋大学 加藤博和 2026/04/25

16

「乗る乗る詐欺」(乗ると言ったくせに実際は乗らない) を防ぐために、おでかけ「ニーズ」の把握が重要

地方部は「クルマがあるから公共交通は眼中にない」か「クルマがないから移動が制約されている前提で生活している」のどちらか
需要: 顕在化しているもの(実際行っているor行いたい)

→ アンケート調査が有効<地方だと需要は極めて少なく、回答は当てにならない>

ニーズ: 潜在的なもの(気づいていない、だから不要、ではない)

→ **膝詰め**(グループインタビューやワークショップ)が有効
調査手順

1. まず現状の移動状況や気持ちを**はき出して**もらう
2. 情報を提供し、**考え、気づいて**もらう
3. 関係者で、どうすべきか、何が**できるか話し合**う
4. **考えをまとめ**なおしてもらう

→ **ニーズとその充足方法**が見いだされる

いずれにせよ**トップダウン**や**コンサル丸投げ**ではダメ

※往々にして、**地域の今後をどうしていくかのヒントも**得られる

名古屋大学 加藤博和 2026/04/25

17

おでかけ環境の「調整」「組織化」

「補助」「コミバス・デマンド」「ボランティア任せ」でない **自治体の主体的役割**

・「おでかけ」確保計画の確立

- 「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
- 「移動制約者対応」の必要水準と方法の基準づくり(いわゆる福祉交通)
- 「担い手」は問わない(いい担い手が出てくるしくみが大事)

・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
- 「計画」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

これらを「地域公共交通会議」で決め、
「地域公共交通計画」に書き留め共有する

名古屋大学 加藤博和 2026/04/25

18

運送業からライフスタイル提案産業へ

公共交通事業者に必要な3つの力

・企画力

- 「交通事業の常識は世間の非常識」を出発点に根本見直し
- 固定観念を覆す新たな商品開発
- 現場を持つ労働集約型産業の強みを生かしたマーケティング
- 企画実施と安定顧客獲得に必要な、地域とのコラボレーション

・提案力

- 「一皮向けた」商品のPR
- 新企画の仕掛け役
- 地域活性化への取り組み
- 「地域を支え地球にやさしい」おでかけやライフスタイル提案

・サービス力

- 「わざわざ移動したくなる状況」をどう提供するか

名古屋大学 加藤博和 2026/04/25

19

改めて、地域公共交通政策はなぜ必要でしょうか？

大きく3つ

1. **だれでも気兼ねなく**

「おでかけ」できること(SDGs11.2)

2. 「おでかけ」が楽しくなり

「まち」が楽しくなること

3. 「おでかけ」を**効率的**にすること (人<運転者>も、お金も)



それによって、地域を持続可能とすること

当面必要なこと：公共交通網全体で提供するサービスレベルの向上（自家用車に対抗可能な）

- **幹線**・・・**定時性**、**速達性**、**快適性**を向上(クルマより圧倒的に早く、運転者は少なく)
- **支線**・・・**きめ細かく**、**気兼ねなく**、しかし**冗長でなく**(短く走る)
- **結節点**・・・**スムーズ**で、その**場も魅力的**に
- **乗継誘導**・・・そのためにこそ**MaaS**はあるべき

「冷たい」
移動自己責任社会

「暖かい」おでかけ
ウェルカム社会

CO₂出し放題社会

脱炭素社会

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」

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
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）

（※事案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）

実は、私が提案！

「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の新設・変更を市町村が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<認可→届出>・路線・車両等）
- 通常の法規制ではできない「自家用有償運送」（**公共ライドシェア**）「**オンデマンド乗合運送**」「**タクシー車両による乗合運送**」も可能に
- 一般の乗合バス路線も認定可能（法的には一般路線とコミバス等は同様）

事業者へ委託することとなった場合

白バス・白タク行為は最高刑が**拘禁刑3年**。それが、自治体によって無罪どころか**社会貢献**に

- 標準処理機関の短縮
- ・路線変更認可の迅速化 等

事業者によることが困難な場合

79条(旧80条)に基づく自家用自動車による有償運送(市町村運営バス) <登録(更新制)>

- 輸送の安全・利便の確保
 - ・一定の講習の修了(運転者)
 - ・運行管理体制、事故処理体制
 - ・運送の対価の揭示義務 等
- 事後チェック
 - ・事業改善命令、行政処分 等

更新・変更

住民懇談会や地域公共交通会議・協議会は意見集めの場ではない

- ・ 諮問機関でも意見聴取機関でもない。ステークホルダー間利害調整と、様々なプレイヤーの共創を図り、実際にリ・デザインを進めていく組織
- ・ よって、地域公共交通に関係が深いメンバーは必須たとえば**高校生や親、病院・商業施設等主な行先**

熟議の場(ひょうたんからコマ)

- アイデアを出し、たたき、案をまとめる

作戦会議の場(役割分担と連携)

- 実現・運営方法を考える

その意味で、協議会という名は不適切

計画推進本部と言い換えるべき！

協議（熟議）を効率的かつ有意義に行うために

- 地域公共交通会議の制度ができた当初は、自治体担当者、バス事業者の双方から面倒だという言葉が聞かれた
- その後、バス事業者には、自身の立場を説明したり、住民・利用者や関係行政機関の意見を聞くことができる場として活用できるという意識が広まっていった
- ところが、主宰者たる自治体の担当者の一部には、開催に手間がかかるという意識が根強い
- 資料のデジタル化や、ITを用いた会議運営、部会・幹事会の活用によって負担軽減・効率向上が可能。そのために、自治体・事業者、そして運輸局の手続きやデータ管理の電子化・オープン化が急がれる

プロデューサー・コーディネーターが適確な知識を持ち、地域にとって必要な公共交通サービスとそのための運賃・公的補助の水準を見いだすための熟議をリードすることが大事

地域公共交通プロデューサーに必要なスキル ・・・「現場起点」（現場目線や現場主義ではない）

- **土地カン**
 - 路線が分かる、地名を読める、集客施設がわかる
 - 現場百回。往復したり別手段で回ったりと視点を変える
- **調査力**
 - 案内付き「視察」は1回目は厳禁
 - 乗る、観察する、溶け込む、改善策を考える
- **コミュニケーション**
 - 老若男女と話ができる
 - しゃべるのではなく聞き出す、考えてもらう
 - 言いたいことではなく、言わなければならないことを言う
- **提案力**
 - 引き出しを多く持つ。そのためにいろいろ勉強する

- 皆さんに教えていただかないと何もできないという「謙虚さ」
- 皆さんの意見を吟味した結果を提示し説明し実行できる「自信」

ここまでの合格者数

2023年度: **ベーシック 157 (登録:430)**
翌年度追加講義受講 98

2024年度: **ベーシック 143 (登録:297)**
アドバンスド 66

2025年度: **ベーシック 113 (登録:229)**
アドバンスド 84 、 インターン 8

名刺やHPでの表記について ぜひ掲載してください！

ベーシックコース修了者

地域公共交通コーディネーター(ベーシック) <修了証番号>

アドバンスドコース修了者

地域公共交通コーディネーター(アドバンスド) <修了証番号>

アドバンスドコース+インターンシップ修了者

地域公共交通プロデューサー(インターン) <修了証番号>

今年度アドバンスドコースは変則です

今からでも受講可能 (5/16受講締切)

- 4/20月「地域モビリティ基礎セミナー」(現在、動画聴講可能)
- 5/16土「公共交通計画の読み方と現地調査」(オンライン開催。後日、動画聴講可能) 当日、名古屋大学にてパブリックビューイング、および終了後にディスカッションサロン開催(加藤博和がホスト)
- それ以降、7月末まで「現地調査」(各自)
→ 最終レポート(まとめて)は7月末締切

カリキュラムの構成 (2026年度)

<ベーシックコース:6~9月> **リレーレクチャー合格は10月中告知**
最終合格は3月中告知

②フィールド
スタディ

現場の実情を体感する

翌年2月末まで実施

①リレー
レクチャー

基礎を学べる

③ディスカ
ッション
サロン

講師と直接話ができる

<アドバンスドコース:10~2月>

最終合格は3月中告知

⑤インターン
シップ

実際に現場で関与する

インターンシップコース
として同時開催

④エキスパー
トレクチャー

実践に直結する

③ディスカ
ッション
サロン

講師と直接話ができる

加藤博和

検索 URL: <http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jpfacebook: <https://www.facebook.com/buskato>

地域公共交通の戦略立案や再編、地域参画、鉄道存廃検討などに、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ならば、どこへでも出かけて協力します！

地域を楽しくするため、ぜひ一緒に仕事しましょう！

※「地域公共交通コーディネーター・プロデューサー養成プロジェクト」

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

Think Globally! 一所懸命
適材適所 Act Locally!

[Nagoya Univ. Regional Strategy Lab.](http://www.nagoya-u.ac.jp/region/)

(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・有識者等、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>