



令和3年5月25日 地域公共交通セミナー

地域公共交通会議等の運営について

中部運輸局愛知運輸支局



- ✓ 国土交通省の出先機関で、自動車の検査・登録、運送事業などの許認可、運送事業の指導・監督が中心業務
- ✓ **地域公共交通関係業務の比重が大きくなったのは平成14年以降**
(特に、道路運送法などの規制緩和による)
- ✓ 運輸局に課横断的な**交通支援室**を置き、**補助や表彰制度を担当**
運輸支局では、**企画調整担当がそのカウンターパート**
- ✓ 職員約50名のうち**7名が地域公共交通関係業務**を担い(かけ持ち状態)、
業務としてはそれなりに重い
企画調整担当 = 2名、輸送担当 = 5名 (バス2名、タクシー2名)

地域公共交通会議関係

- ・ **委員は全て、企画調整担当首席** (出席者は担当割)
- ・ **開催案内、出席者調整、事前相談などの窓口は、
企画調整担当専門官**
- ・ 運送事業の手続き・相談は、輸送担当
- ・ 地域公共交通確保維持改善事業の手続き・相談は、企画調整担当

地域公共交通とは？

- ✓ 一般的には、**不特定多数が利用できる交通機関**（鉄道・バス・タクシー等）のこと
- ✓ 公共交通は**目的ではなく手段**
- ✓ 地域に必要とされない、積極的に何とかしようとしていないなら、**減ったりなくなったりする**
（震災や新型コロナウイルス等、他の要因で変化することもある）
- ✓ 交通事業者任せであったものが、時勢や環境の変化に伴い、**地域で考えるべきもの**に変化
→H18年改正道路運送法、H19活性化再生法、H25交通政策基本法等により、地域で考えるための環境は整っている
昨年11月の活性化再生法改正により、支援もより手厚く



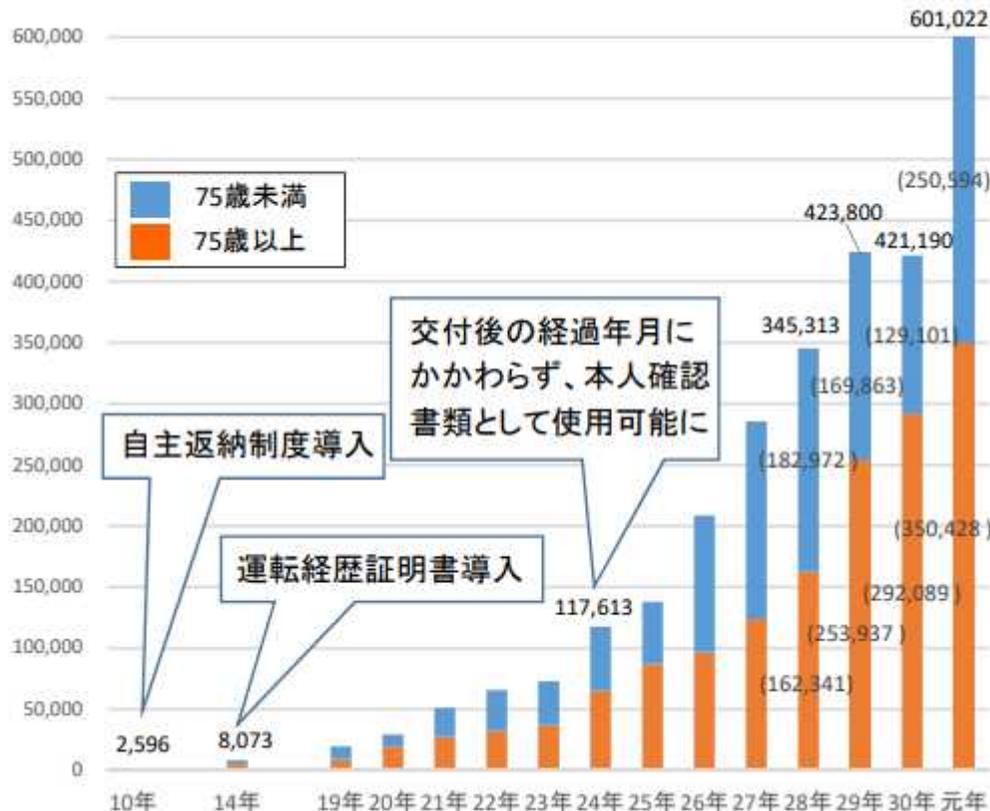
なぜ地域公共交通を施策として

取り組まないといけないのか

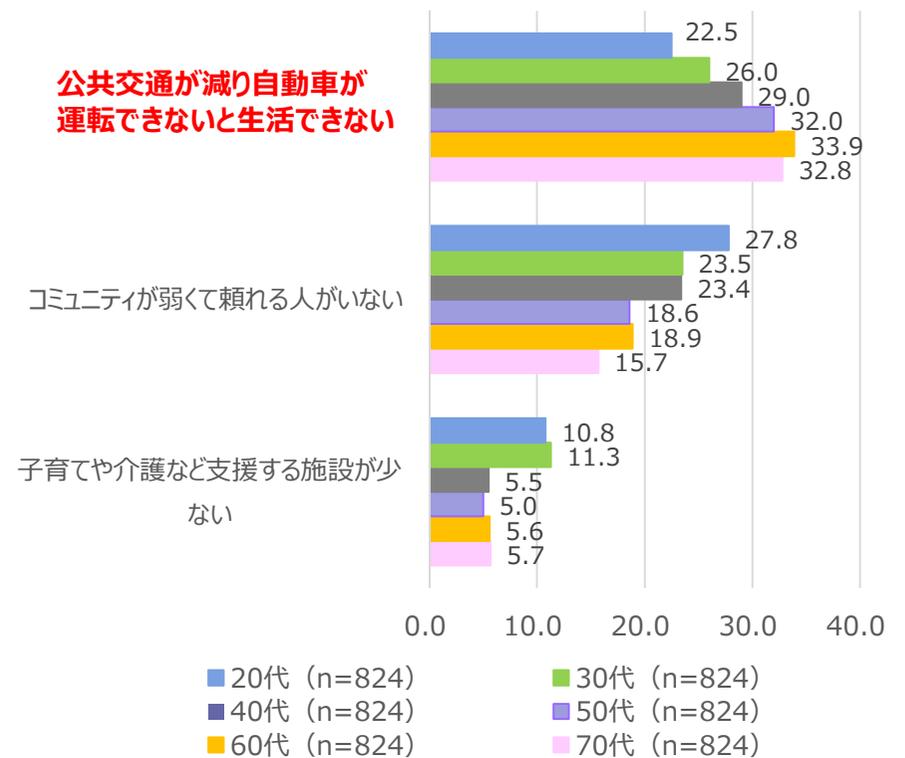
まずは、周りをよく見てみましょう

- ✓ 高齢者の免許返納の数は、近年大幅に増加
- ✓ 高齢者を中心に、公共交通がなくなることへの不安の声も

運転免許申請取消（自主返納）の件数



現居住地に対する将来の不安

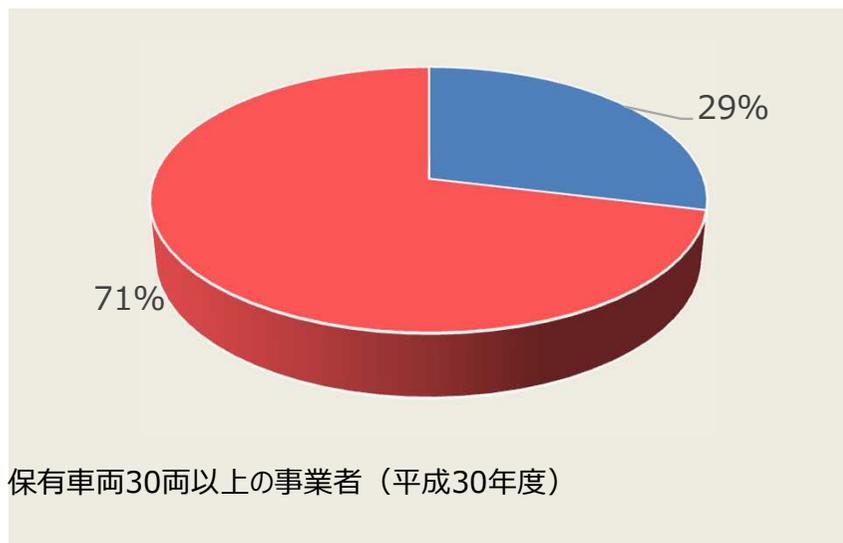


(出典) 警察庁公開資料より抜粋

(出典) 国土交通省総合政策局作成

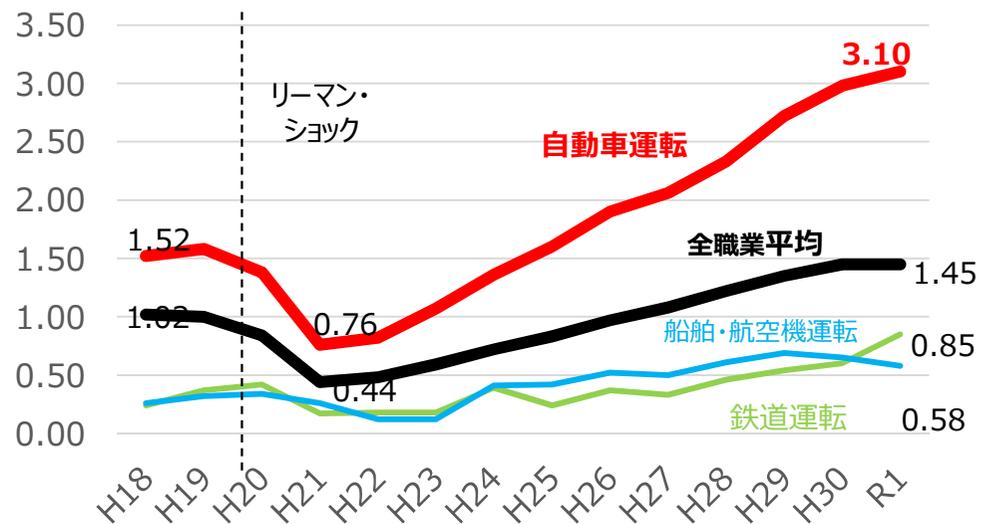
- ✓ 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字
- ✓ 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍

一般路線バス事業が赤字である
バス事業者の割合



(出典) 国土交通省

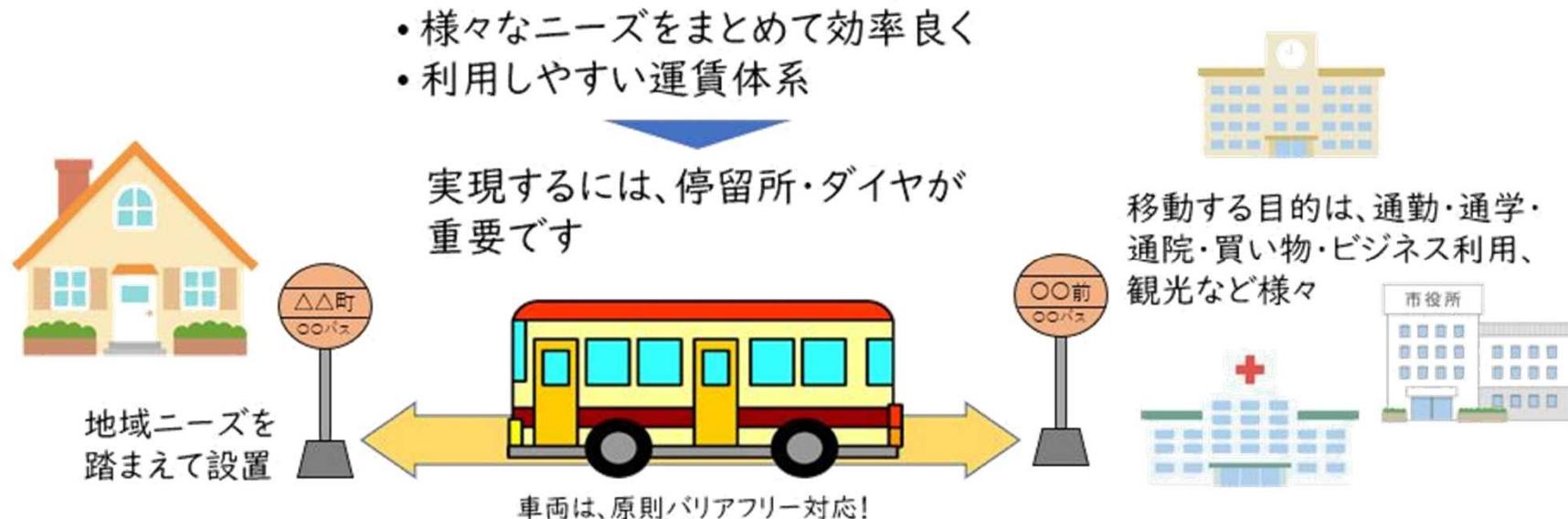
有効求人倍率の推移
(常用パート含む)



(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

バス運行のしくみ

- ✓ 人を運ぶ以上、バスに乗る場所が必要
→地域ニーズを踏まえてバス停を設置し、それを繋ぐ
- ✓ 様々なニーズをまとめて効率よく運行するから、利用しやすい運賃体系になる
- ✓ さらに細かなニーズに対応すると、効率性が下がり、路線が冗長になるために経費は上がる
→市町で委託、補填して運賃を下げることも可能だが、「面」を意識する必要がある



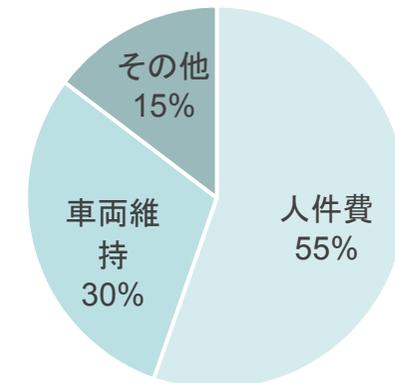
バス事業にかかる費用

✓ 営業費用の構成要素

運送費	人件費	従業員の給与
	燃料油脂費	バスを走らせるためにかかる費用
	修繕費	
	減価償却費	
	保険料	
	施設使用料	
	施設賦課税	
	その他	
一般管理費	人件費	管理部門の給与
	その他	管理部門を維持するための費用、広告宣伝費

→営業費用の約6割

一般的な乗合バス事業の営業費用の内訳

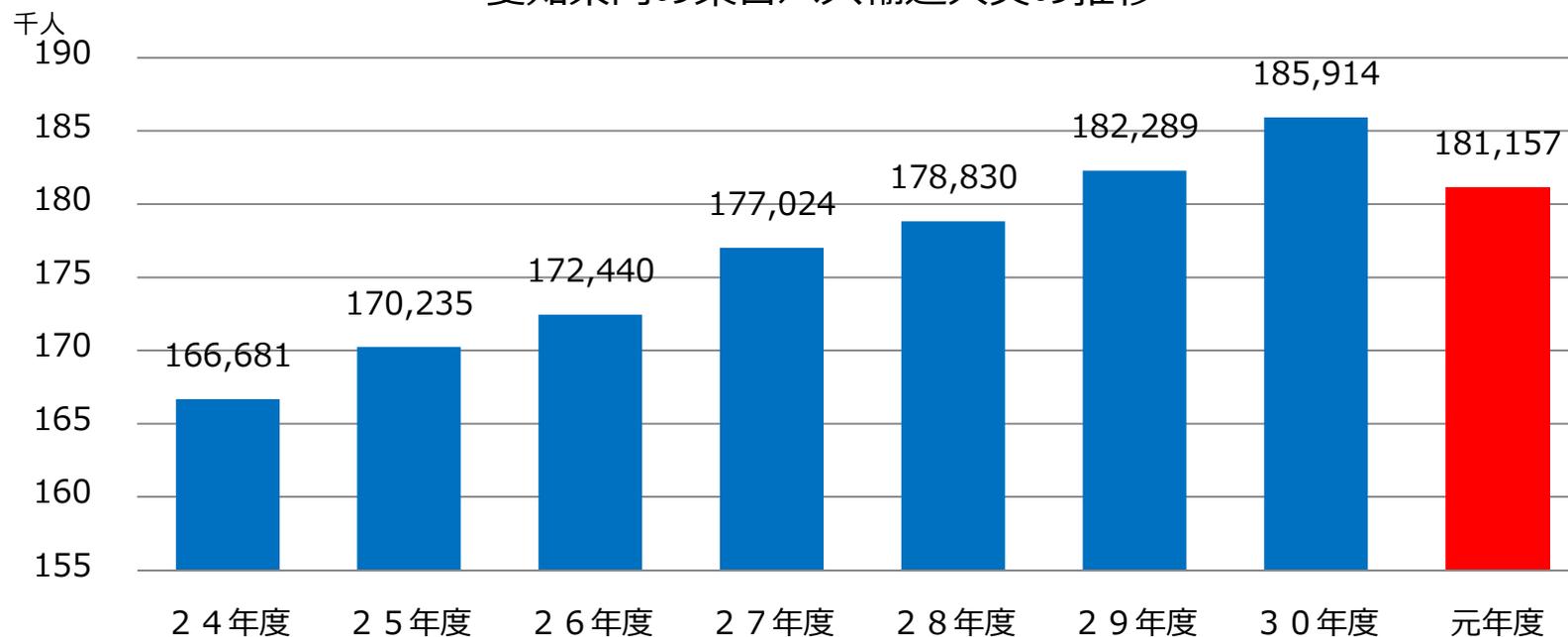


近年は、運転手不足による人件費高騰、安全設備への投資も。

- 営業所ごとに従業員の拘束時間や走行距離が異なるので、系統ごとの経費は、事業全体のキロ当たりの単価を算出して按分
- 残念ながら乗合バス事業は大赤字。国県補助も活用しつつ、沿線地域で何とか支えられている

- ✓ デマンド型交通などきめ細かな交通の整備や、高齢者の運転免許証の自主返納が進んだことによって、利用者が増加傾向だったが、R2.2以降、コロナウィルスの影響により一気に減少傾向に
- ✓ 大量輸送を前提にした運賃設定なので、利用が落ちれば事業が立ち行かないという構造的な問題に直面

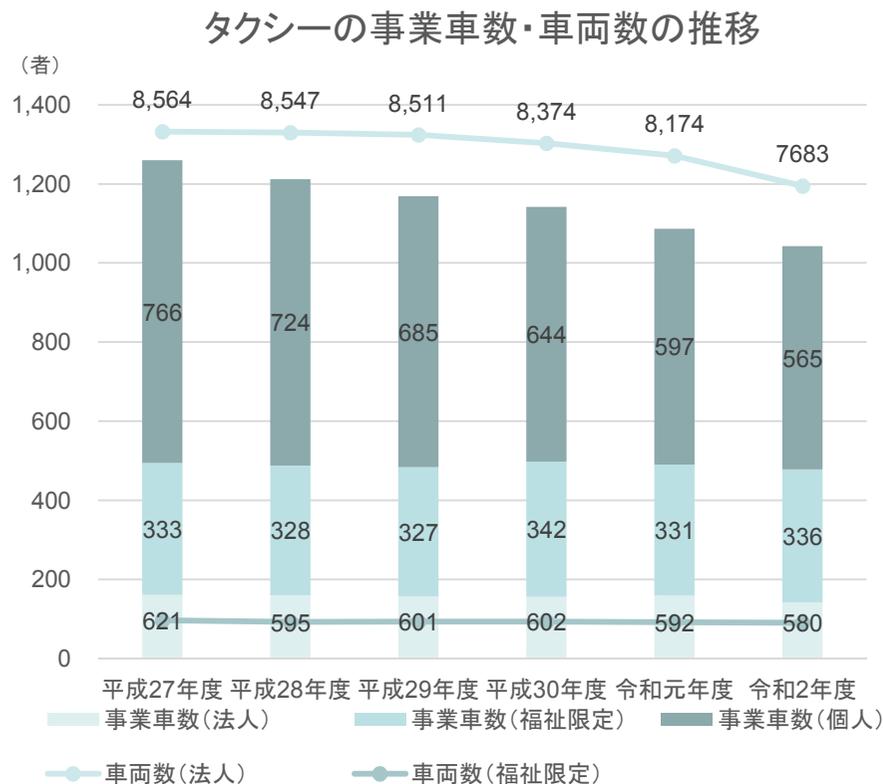
愛知県内の乗合バス輸送人員の推移



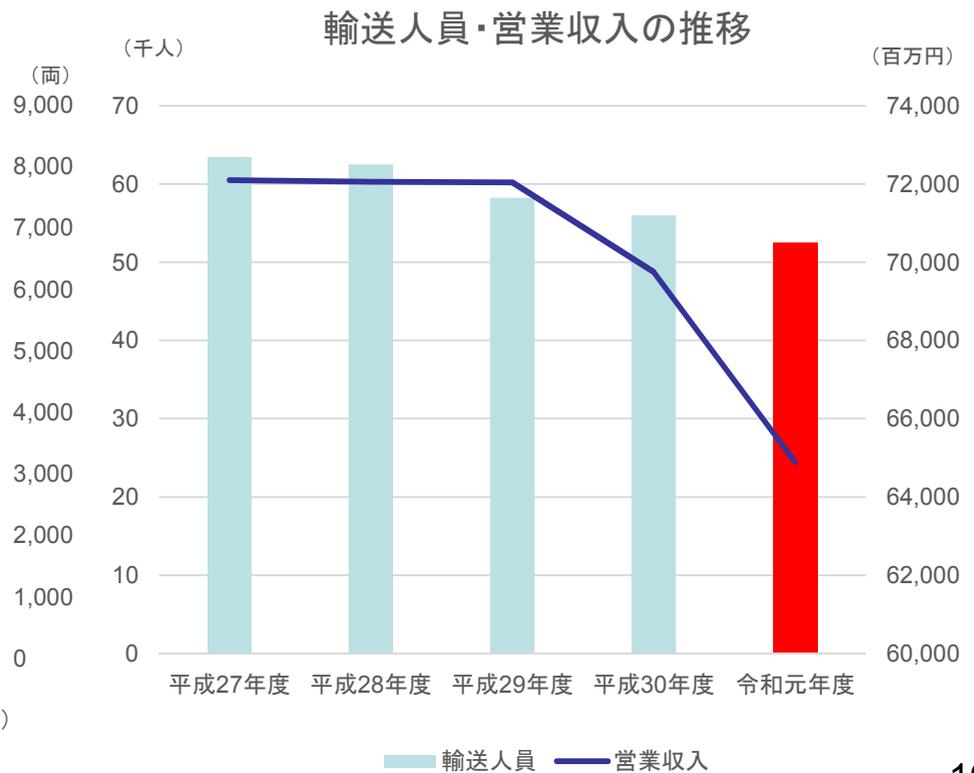
(出典) 中部運輸局

愛知県内のタクシーの状況

- ✓ バス事業とは違い、元々減少傾向だった利用が、ここへ来てさらに悪化。（ビジネス、夜間の利用の減少が影響大か）
- ✓ 地域公共交通確保の観点から、タクシーの活用が期待されるが、事業全体の縮小は既に始まっている



(出典) 中部運輸局



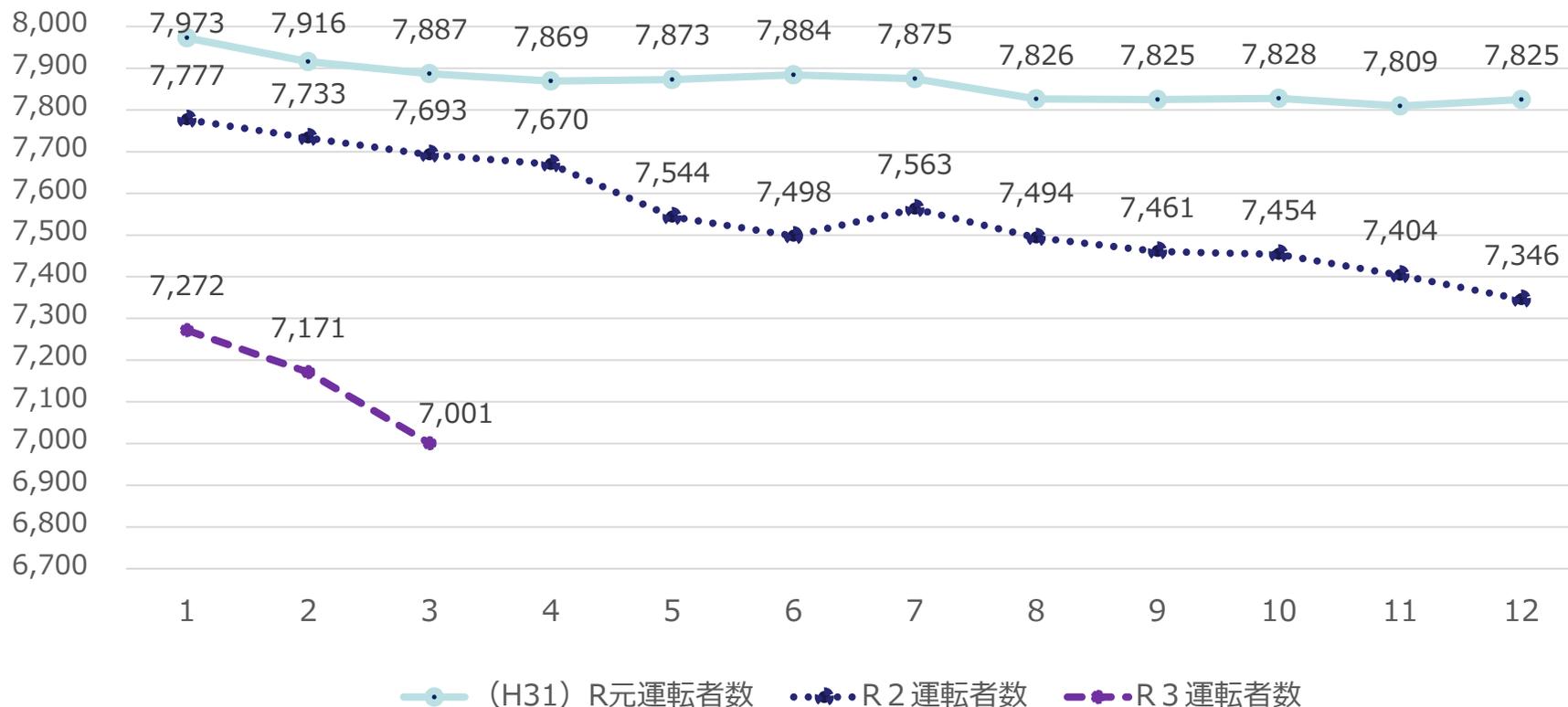
(出典) 中部運輸局

タクシー運転手の状況

- ✓ タクシー運転手数は緩やかな減少であったが加速化
(H31.3→R3.3で約10%減)
- ✓ 事業として面的にカバーできなくなるだけでなく、地域の人的資源が減少し、「頼んでもやってもらえない」事態に

名古屋交通圏の運転者数の推移

提供：名古屋タクシー協会



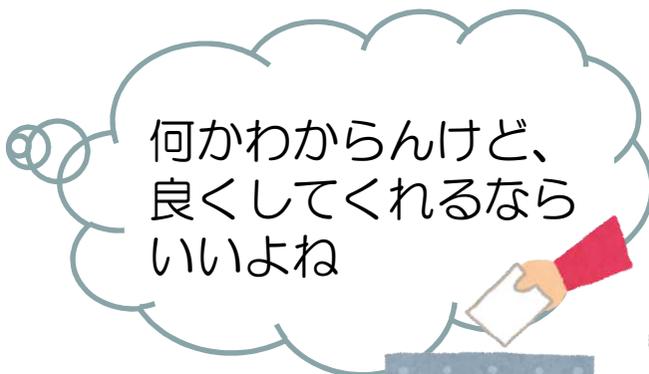


誰もが便利に使える
デマンド交通の導入を
実現します

適当に
やっとして



公共
交通

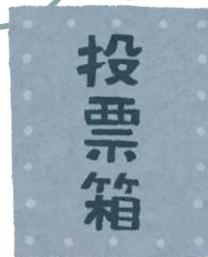


何かわからんけど、
良くしてくれるなら
いいよね

買い物難民



意識



投票箱



コロナ
対策

委託費
補助金

無理...

✓ 担当者自らの話もあれば、担当者が耳にした話もある

市長公約なので

デマンドが安くて良いらしい

理念はいらないので補助金ください

交通事業者の要求がキツイ

一度コミバスを走らせるとやめれない

今の事業者は高い、嫌い。こうなったのは事業者のせい

手続きなんて面倒。好きにさせて。

➡ 正直なところ、支局では答えにくいものが多いです

得てして、「何か走らせる」が目的だったり、主体になり切れていない（なる気がない）

結局、住民や利用者のために何をどうするか、利害関係をどう調整するかを考えないと、
いつまで経っても根本的に解決できない

どう進めるのが最適とされているか

- ✓ 運送事業を行う（人・車・カネを動かす）には、当然準備（理由・期間）が必要
- ✓ 持続的に行う = 共通認識が一過性ではダメ
「住民や利用者のために」
- ✓ 人もカネも無限ではないので、より高い効率性を求める
- ✓ 餅は餅屋
- ✓ 施策展開について、行政としての責任を負う
(地域公共交通計画も市町村の計画ですね)



地域公共交通会議等の枠組みをうまく使って、

- ① 計画性を持って進め、不具合があれば都度対処する
- ② 利害関係が発生するところを行政がコーディネートする

- ✓ 協議する場合は、その目的によって分かれている
- ✓ 構成員などを調整することで協議組織をまとめることも可能

■ 地域公共交通会議

主に乗合事業の運賃設定や使用車両など、道路運送法等の特例が受けられる

■ 有償運送運営協議会

自家用車による有償運送について道路運送法の特例が受けられる

■ 活性化再生法に基づく協議会

計画について協議でき、事業実施も可能

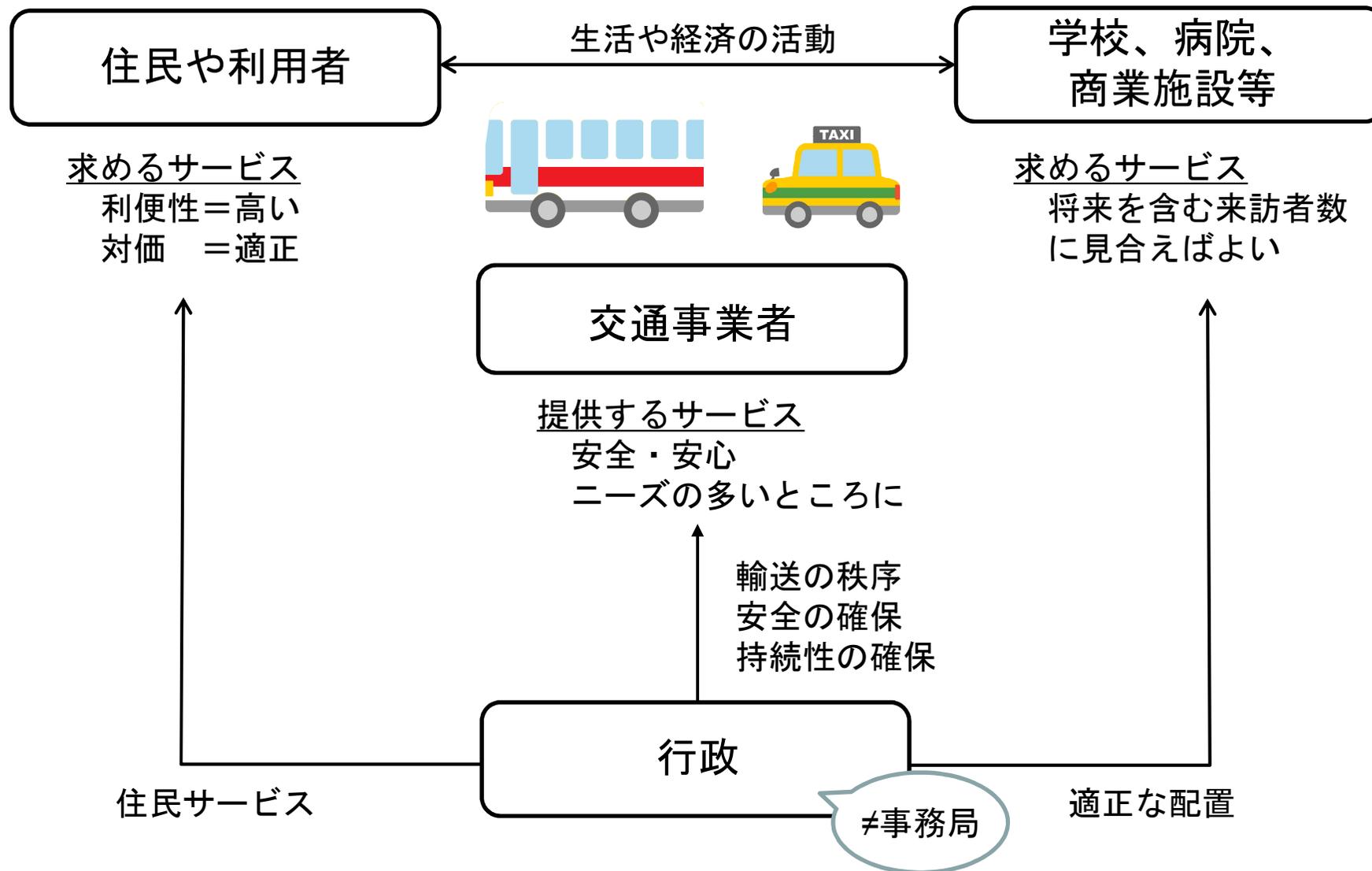
■ 地域公共交通確保維持改善事業要綱に基づく協議会

■ 都市・地域交通戦略推進事業要綱に基づく協議会

地域公共交通会議（道路運送法）の構成員例



まずは、利害関係者が、それぞれの立場を理解すること



みんなエッセンシャルワーカー

- ✓ エッセンシャルワーカーとは、日常生活に必要不可欠な仕事を担う労働者です
- ✓ 一般的には、代表的な職種として「医療従事者」「スーパーや薬局の店員」「介護福祉士・保育士」「役所の職員」「鉄道やバスの運転手」「郵便配達員」
・トラック運転手」「ゴミ収集員」が挙げられています

エッセンシャルワーカー ≡ 地域公共交通会議の利害関係者

コロナ禍の状況下だからこそ、強固に連携すべき

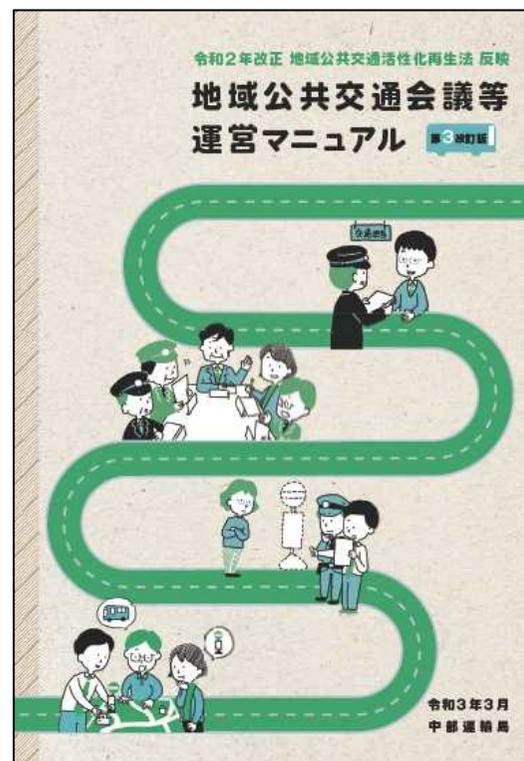
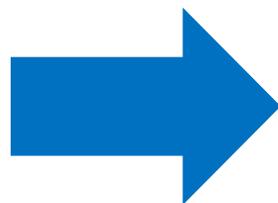
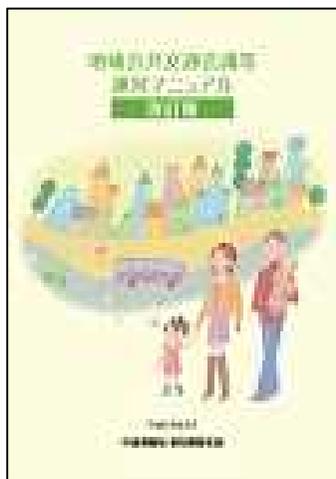


- 普段より仕事量が増加している中、感染リスクの低下に努めながら、懸命に働いています
- 「あたりまえの仕事」から「ありがたがられる仕事」に



地域公共交通会議等の運営では、
何に気をつけないといけないのか

- ✓ 運送事業の安全が脅かされる事例が相次いだことを背景に、地域公共交通会議等運営マニュアルを作成
(愛知運輸支局作成、H27年度に活性化再生法改正により小改訂)
- ✓ 昨年度の法改正を踏まえて全面改訂 (クレジットは中部運輸局に)
- ✓ 道路運送法は法令以外に通達が数多く発出されており、地域公共交通会議等に関するものだけをまとめている



- 地域公共交通会議等の事務局必携
- 交通事業者の担当者にも好評

①現状把握と情報共有

- ✓ まず、「自らの地域にどんな地域公共交通があるか」を眺める
鉄道、路線バス、旅客船、タクシー、コミバス、乗合タクシーなど
- ✓ 既存の統計データやヒアリングなどにより現状を洗い出し
国勢調査やパーソントリップ調査、輸送実績、観光入り込み客数など
- ✓ 地域公共交通がなくて困ること、あったらできることは何か
= 施策の必要性

事務局は理解できても一方で…

- ✓ 事務局は各メンバーから情報を聞いていても、当事者以外のメンバーはその情報は全く知らないので、相談にもなりません
- ✓ 事業者の経営状況や、道路の交通状況など刻々と変化するものは、余計に分かりません
- ✓ 利害関係にあるメンバー同士は、基本的に情報のやり取りはしません

必要な情報を共有し、それぞれの立場を理解すること

② 議論すること

- ✓ 自治体が施策を展開する場合、その実行が「目的」になりがち
(例) バスを運行する、無料券を配る、会議を開く等
- ✓ 地域公共交通を考えるなら、「住民や利用者のために」を目的にすることが理想
- ✓ よく喋るメンバーを「時間のかかる邪魔者」から、「地域に何が必要か真剣に考えてくれる、又はヒントをくれる人」にする
- ✓ 真摯に取り組めば、利害関係者も「理解者」になれる

議論の主な種類

- ① 地域公共交通の将来について
- ② コミバス・デマンド型交通等の運行について
- ③ 地域公共交通の利用促進について

地域にふさわしい公共交通について話し合っ決めて

③ 会議運営における留意点

設置規程や要綱の確認 → 協議の確実性

- 目的 . . . 設置目的や地域の課題に合っているか
- 協議内容 . . . 特例に対応した事項が明確になっているか
- 構成員 . . . 法令に合っているか、人数のバランスは良いか
- 議決方法 . . . 多数決など民主的な方法か、書面は可能か

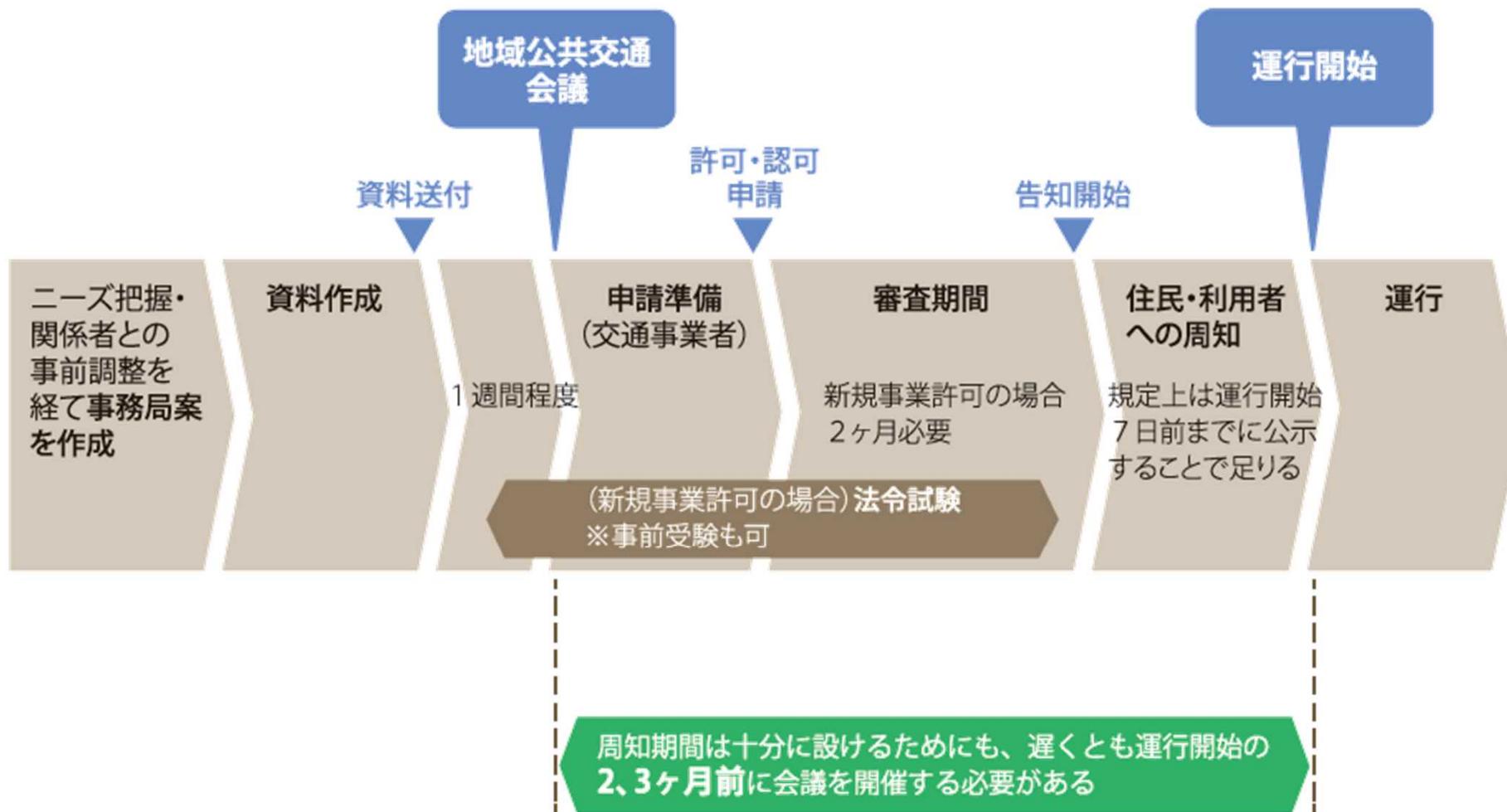
確実な事前調整 → ある程度理解を得る、論点を整理

- 会議資料を事前に配布する
- あらかじめ関係者への照会、調整、説明を行う

運営スケジュール → 時間的制約を確認

- 地域住民や利用者のニーズを把握するために必要な期間
- 住民や利用者へ情報を開示する期間
- 会議開催前に関係者等と調整する期間
- 会議資料の事前送付に必要な期間
- 運行事業者が手続きに要する期間

（例）新たにコミュニティバスを走らせる場合のスケジュール



④ 協議を調えることで受けられる特例

地域公共交通会議等で協議を調える

運行事業者が、道路運送法やその関係法令の特例を受けられる



協議すべき事項の欠落

説明や会議資料の不足による事実誤認



再協議や運行開始の遅れに

地域公共交通会議等の事務局は、

- ✓ 道路運送法の手続きについてよく理解し、会議の委員に対して説明できるようにする
- ✓ 運行事業者が申請する際に必要となる情報を把握する

地域公共交通会議等において協議が調っていることによって受けられる特例

- ① 運賃・料金の設定、変更（運送法 9 ④、同規則 9 ②）
- ② 路線の廃止又は休止の届出時期の短縮（運送法 15 の 2 ①、運送法 39）
※地域公共交通会議等が地域協議会の分科会として設定される場合に限る
- ③ 定期運行又は区域運行の実施（H18.9 中運局公示 53）
④ 未済の車両の使用（H18.9 中運局公示 53）
⑤ 乗客 5 両、予備 1 両）の緩和（H18.9 中運局公示 53）
※予備車両の不足ではありません。
- ⑥ 他の旅客自動車との併用（H18.9 国自総 322 他）
- ⑦ 車両総重量 5 トン未満の自動車（以下）のバリアフリー適用除外（移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領）
※使用する自動車に対して、基準等に基づき地域で合意されていること等が条件として付されます。
- ⑧ 乗合事業の申請時の路線図（路線、道路種別、停留所）の省略（運送法規則 4 ②）
- ⑨ クリームスキミング的運行の弾力的な取り扱い（H18.9 国自総 322 他）
- ⑩ 行政処分等による事業計画の変更（拡大）の制限緩和（H18.9 国自総 322 他）
※当該事業者が新規許可申請の場合を除く
- ⑪ 自家用有償旅客運送の実施（運送法 79 の 4 ①（5））
- ⑫ 乗用事業の営業区域外旅客運送の禁止の除外（運送法 20（2））
- ⑬ 処理期間の短縮（H14.1 中運局公示 267）
- ⑭ 新規許可申請者の法令試験の申請前受検（H25.10 中運局公示 80）
- ⑮ 公安委員会の意見を聴取することの簡素化（H18.9 国自旅 60）
- ⑯ 乗合事業の新規許可申請時の添付書類の省略（運送法規則 6 ②）
※対象は、運行管理の体制、休憩・仮眠施設の概要など
- ⑰ 乗合事業の新規許可及び路線新設の申請時に通知を受けた場合の協議の実施（運送法 91 の 2 ②）

受けられる特例は17個も！



具体的にどう説明するのか、

資料はどう作ればよいか

- ✓ **現状把握や事前調整で得られた情報を共有**して、議論に臨む
- ✓ **資料の冒頭に今回協議する内容を記載**すると分かりやすい
- ✓ 特例を受ける項目のうち、**変更となる項目は新旧で記載**

協議資料本編の作成例

コミュニティバス●●線の路線改編について
(協議事項)

協議事項の概要

対象路線	コミュニティバス ●●線
協議内容	①運行ルートの変更、 ②停留所の変更(新設2カ所、廃止1カ所) ③運行ダイヤの変更
変更理由	①②地域から要望によりルート及びバス停を変更 ③上記に伴い所要時間を変更、運行時刻を一部変更
検討経緯	■年■月 自治会よりルート変更について要望 ■年★月 公安委員会、道路管理者と協議 ■年▲月 地域において住民説明会を実施 ■年●月 地域公共交通会議において協議(本日) ●年■月 運行開始予定

コミュニティバス●●線の概要

ルート	(変更前) ●●駅～●●～●●公民館 (変更後) ●●駅～●●2丁目～●●公民館
運行距離	(変更前) 15.2 km → (変更後) 16.8 km
停留所数	(変更前) 25 カ所 → (変更後) 26 カ所
運行日	毎日運行 午前9時台～午後18時台
運行本数	10 便
所要時間	(変更前) 45 分 → (変更後) 47 分 ※別紙参照
運賃	1 乗車 200 円
運行事業者	●●バス株式会社

協議事項の概要の記載

資料冒頭に今回協議する内容についてまとめます。特に、道路運送法等の特例を受ける場合には、関係する内容について必ず記載しましょう。

協議対象の概要の記載

協議する対象の概要についてまとめておきましょう。変更する部分は着色するなど、新旧を対照できるようにしておきます。

道路運送法上の協議対象となる事項は必ず記載しましょう。

- ・コミュニティバスの場合…ルート、ダイヤ、停留所、運賃・料金、車両
- ・デマンド型交通の場合…運行エリア、運賃・料金、車両

用語を理解しましょう

- ✓ 実際の地域公共交通会議等では、**専門用語が多く飛び交う**
- ✓ 会議は**公開が原則**。**事務局が理解**しないと始まらない
- ✓ マニュアルでは、法律用語をできるだけ噛み砕いて解説

◆ 用語を解説 (例：マニュアルp16)

新設…今まで通行していない道路を追加すること

廃止…現在の通行を今後やめること

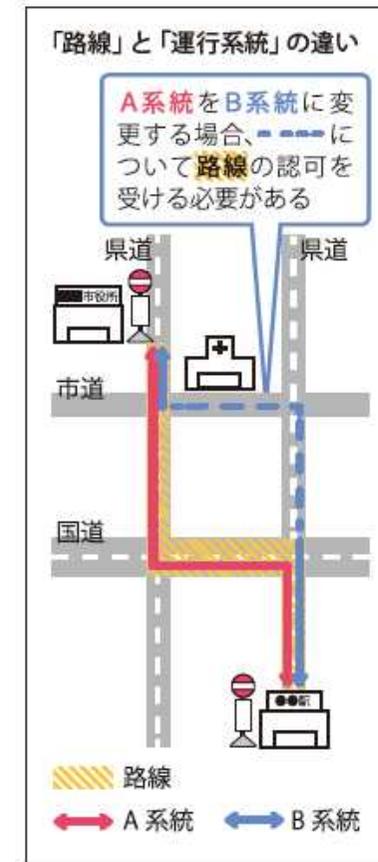
休止…廃止せずに一定期間通行をやめること

◆ 法律用語を分かりやすく表記 (例：マニュアルp16～表題)

01 ルート (路線・運行系統)

02 ダイヤ (運行回数・運行時刻)

03 運行エリア (営業区域)



残念な例（ほんの一部）

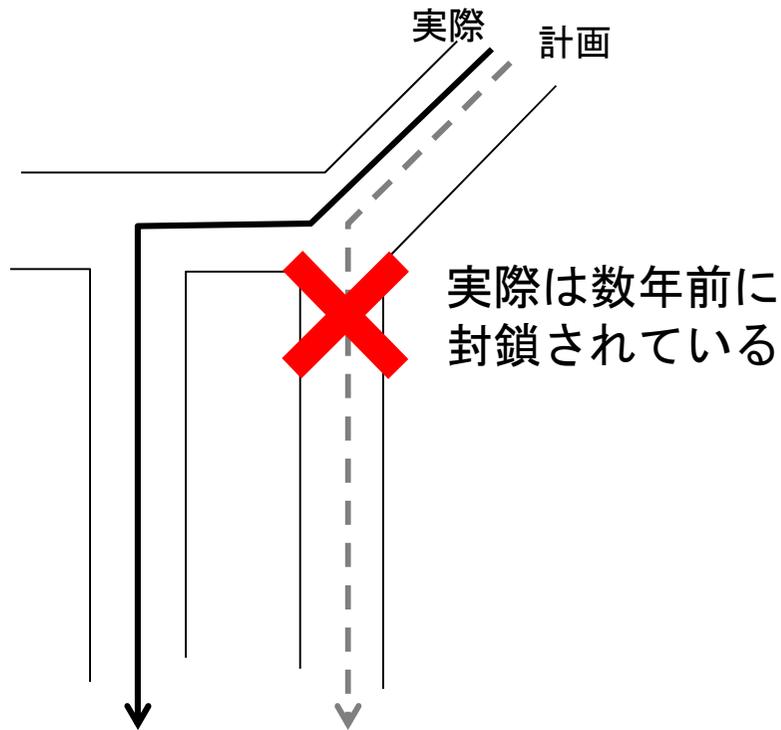
- ✓ 走行環境や条件は刻々と変化するため、当然、突発的なことも起きますが、少しの「気づき」で解決することが多い
- ✓ 過ちを突き通さず、すぐに改めること = 住民や利用者のために

- ◆ 設定された路線が、認可後、大型車両通行禁止であったことが発覚した。再協議＋再申請。
- ◆ 協議を調えた後、設定された路線上にある高架の高さ制限が、自治体の用意した運行車両の車高より低い場所があることが発覚。再協議。
- ◆ 私有地内にバス停の設置をする協議を調えたが、敷地内を通行する条件（回り方）を見落とし、路線変更が必要となった。再協議。
- ◆ 路線上のバス停の移設と思って協議に臨んだが、実際は路線から外れた位置であることが会議の場で発覚。不調。
- ◆ 市道と思い込み協議を調えたが、その道路が林道であり、会議のメンバーではない林道管理者から許可できない判断が下された。再度計画練り直し。
- ◆ 自らの市道として協議を調えた後、隣接市の市道であることが発覚し、追加で当該市と協議。
- ◆ コミバスの路線変更を協議したが、申請の段階で、重複している路線の停留所間のキロ程が、停留所が同じ位置にも関わらず違うことが発覚。
- ◆ 系統の新設について協議を調えた後、バス停の占用許可を取っている地番が間違っていることについて道路管理者から指摘された。

不適切な取扱いの具体例

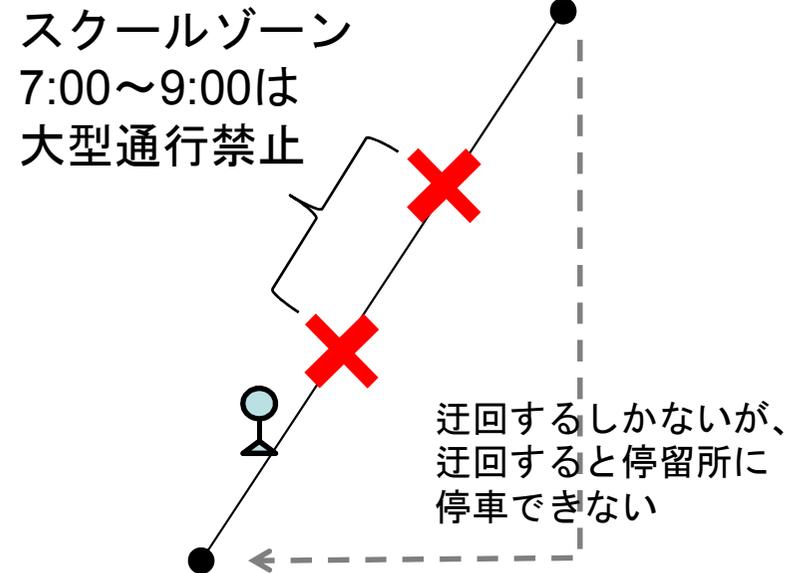
ケース①

古い道路地図で協議を行い、実際は道路が付け替わっていた



ケース②

通行規制標識を見落としていたことが協議後に発覚



両ケースに共通していること

- ・実際に試走している
- ・協議後、事業者が申請してから気づいた

安全確保の観点から絶対にあってはならない

不適切な取扱いを防ぐために

- ✓ 安全を確保し、利用者利便性が損なわれないためにも、路線に関する協議は丁寧に、確実に



地図上に、

- ・ 路線の起点・終点
- ・ 道路種別、幅員、キロ程

を記載して協議する

メリット

- ・ 関係者調整が円滑に
- ・ 試走・手続きの手戻りなど負担が軽減
- ・ 道路運送法施行規則の特例も受けられる（申請時に路線図の添付省略）



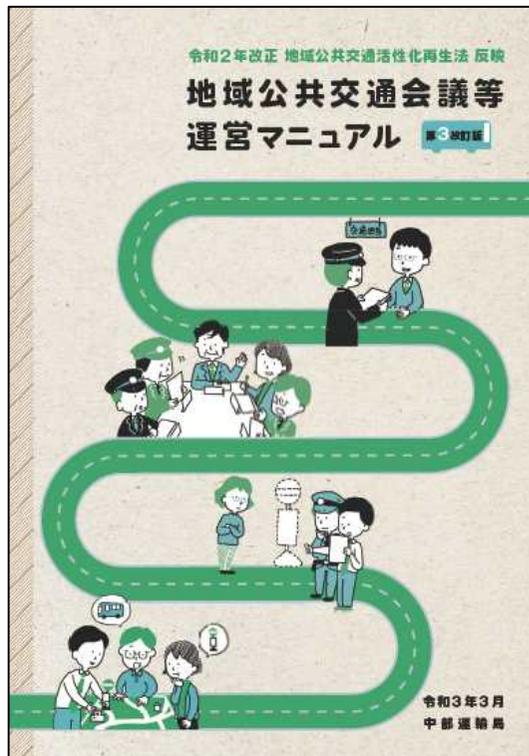
何よりも、安全を確保し、利便性の低下を防ぐ



申請を受けた運輸支局は、道路管理者に照会
 ※地域公共交通会議案件の場合、公安委員会への照会は省略

困ったら、まずは運営マニュアルを

- ✓ 計画作り、補助金活用、データの使い方などマニュアルは多数
- ✓ 運営マニュアルは、道路運送法の特例を受けるための協議に関する留意事項や資料作成に特化
- ✓ 担当者によっては、蛍光ペンでマーカーし、タックラベルを付けて、支局に相談する際に会議資料とともに持参



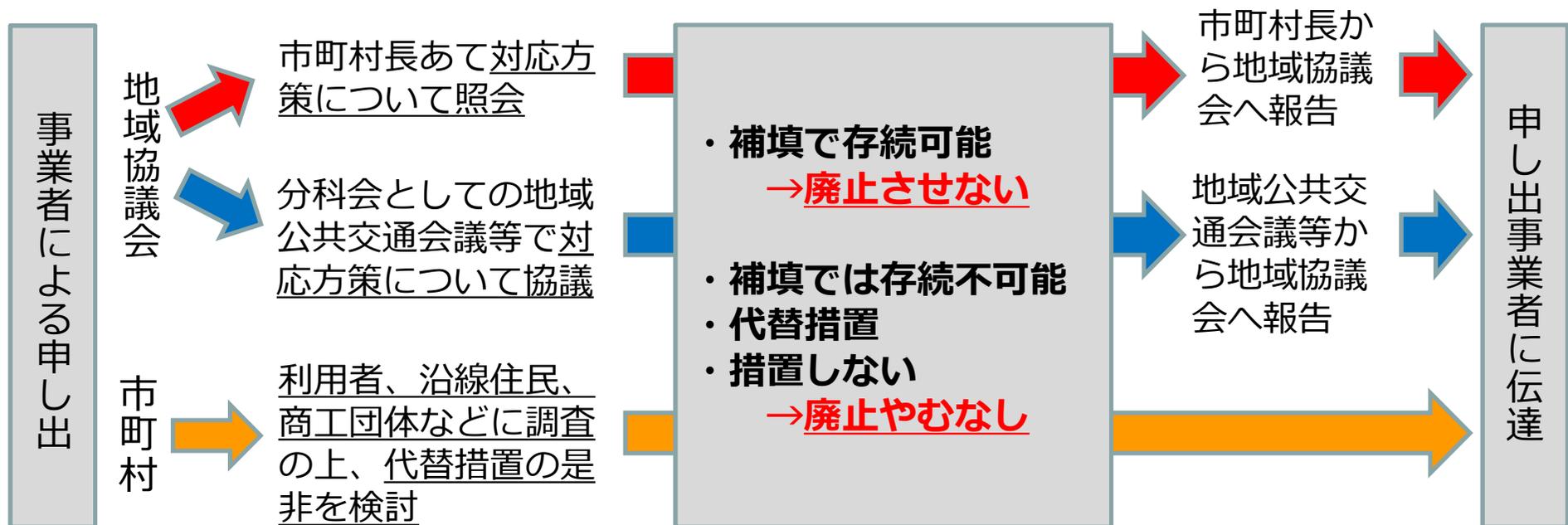
ご愛読、よろしく申し上げます



でも、マニュアルに書いてなくて
分かりにくいところがある

民間バス路線の廃止はどう決まるか

- ✓ H14年の規制緩和（参入・撤退の自由）により届出で足る
- ✓ 届出の時期は6ヶ月前だが、「旅客の利便を阻害しない場合」に該当すれば1ヶ月前となっている = **廃止は当該事業者が決める**
- ✓ 旅客の利便を阻害しない場合に当たるかどうか確認するため、**申し出ルールがあり、申し出先によって進め方が異なる**（申し出先＝地域協議会（県）、市町村）
- ✓ **申し出の時点で、当該路線は事業者だけでは立ち行かない状態**
- ✓ 考える又は協議するべきは**対応方策であって、廃止の是非ではない**
 ※6ヶ月前までに判断しない、先延ばしにする→6ヶ月前の届出をするだけ



- ✓ 地域公共交通会議等は地方公共団体の長が主宰だが、**当該地方公共団体の施策だけを扱う場ではない**
- ✓ 地域公共交通会議等の委員は、利害関係にありながらも、その**地域の住民や利用者のために何ができるかを考える**ために参画
- ✓ 議題の発起人は、**当該地方公共団体の職員でなくても良い**
- ✓ **委員のバランス**や**雰囲気づくり**が大事
- ✓ ただし、会議当日いきなり議題を提出しても、全く議論にならないので、**提出先は事務局**となる

昨年度の実例



福祉部門が行う移送サービスの類

- ✓ 福祉有償運送や許可または登録を要しない運送を地域公共交通会議で扱う場合のポイントは、**実は公共交通担当者の姿勢**
- ✓ まずは**交通ネットワーク全体から見て、その運送を位置付ける必要があるか**を考えないといけない
(例) 福祉関係課の言い分「現状のコミバスでは対応できていない地域だから」 → 公共交通担当が言うべきでは？
- ✓ 課題は「**継続性**」であることが多い
- ✓ 道路運送法では、**福祉的な運送についても、地域公共交通会議で協議することは可能**
- ✓ 活性化再生法の基本方針において、**「地域資源の総動員」の考え方も示されている**
- ✓ 利用者の移動先、車両など、**福祉的な運送における論点は、不特定多数の利用を前提とする地域公共交通と異なる点があるため、運営協議会を否定していない**

愛知運輸支局からのお願い

- ✓ 使えるような制度は、国交省だけでもメニューは様々
- ✓ ただし、単年度事業が多いので、常にアンテナを張る必要あり

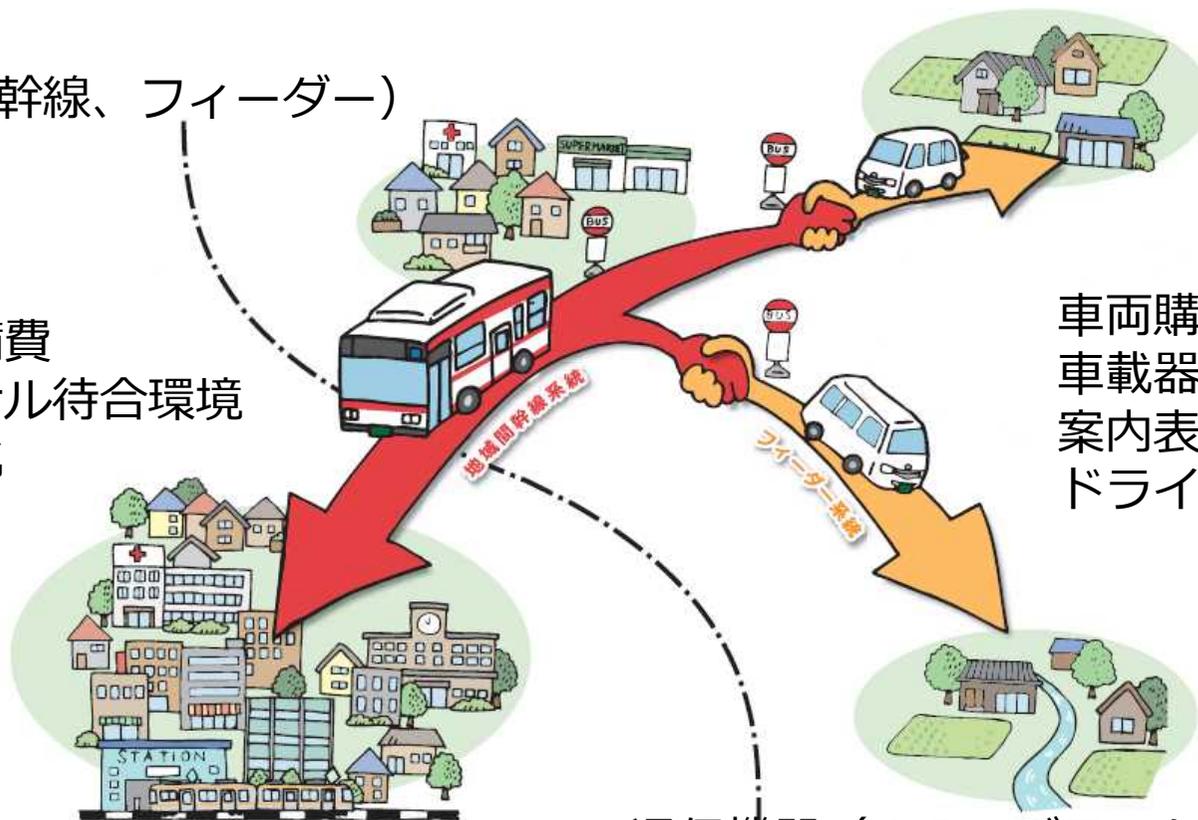
運行費

(地域間幹線、フィーダー)

施設整備費

ターミナル待合環境
多言語化

鉄道施設・安全設備
街路、駅前広場、空間利用



車両購入費

車載器
案内表示
ドライブレコーダー等

通信機器 (A I、バスロケーション等)

I Cカードシステム
事故防止対策 (映像再生装置、アルコール
チェッカー等)

タクシーの位置づけ

- ✓ 活性化再生法では、タクシーが地域公共交通として定義されていますが、**現状の計画は「タクシーがあること」のみの記載が散見**
- ✓ 地域と連携して行う具体的な事業として、①タクシーチケット等による運賃助成、②デマンド交通の受託、③短期間の貸切（イベント、実証実験）、④車両購入補助などに止まっている

タクシーは「面」でカバーするために、市町村からは、利用実態が捉えにくくデータが見えづらい

計画に位置づけるためには、

- ①住民や利用者に向け何をするか
- ②比較対象はマイカーではない

という観点で検討

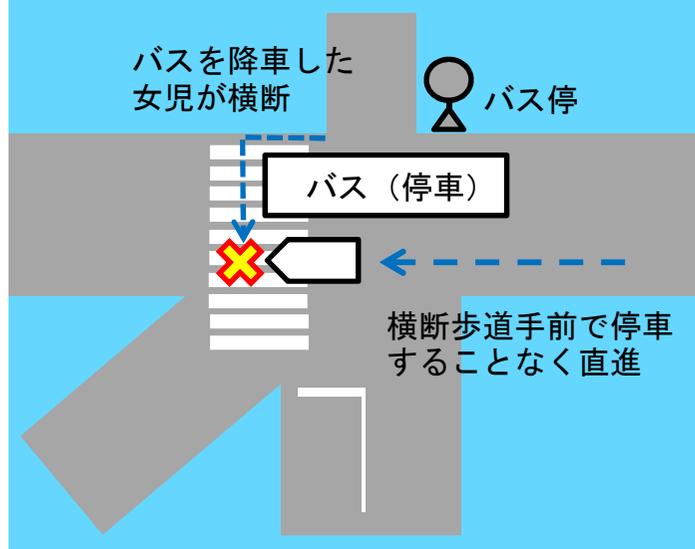
業況回復のためにも、
タクシーで何ができるか、地域に
どう貢献するか、ぜひタクシー会
社からも提案を！

利用者属性や乗り心地など利用実態に着目して分析し、タクシー乗り場の設置など利用環境改善を考えると入りやすい

バス停留所の安全性確保

- ✓ 昨年「愛知県バス停留所安全対策合同検討会」が発足し、各地で取り組みが進められている（愛知運輸支局HP参照）
- ✓ 停車環境が整っていないと判断された場合、**支局で届出を受け付けできない可能性**がある
- ✓ 今後は、**事前の調整、写真の撮り方など今まで以上に丁寧に実施**していただき、**会議の場で、資料や説明が不明瞭にならないよう**ご注意ください
- ✓ 6月に再調査し、8月頃に合同検討会を実施予定（分科会は予定なし）

横浜で起きた事故のイメージ



- 現に、亡くなっている方がいる
- 当然事前調整や許可されて設置されているが、**事故惹起の可能性があるとされる停留所が存在**
- **片側バス停や見通しの悪い停車環境など、国交省の基準に関係なく、バス停車中の交通事故の可能性はゼロではない**
- **ハード対策に加え、旅客や歩行者保護の観点から、常に呼びかけをお願いします**

ぜひ運輸支局に情報を提供してください

- ① 新型コロナウイルスのワクチン接種者の移動支援
例) 民間バス・タクシーなどの活用
※コミバスで路線や停留所など変更を伴う場合は、可能性が出た段階で
すぐに相談ください
- ② 運転手など人材確保・育成のための取り組み

住民や利用者への情報提供にご協力ください

- ① バスやタクシーの安心利用
- ② バス乗客・歩行者保護、バスの車内事故防止の啓発

まとめ

- ✓ 地域公共交通を取り巻く環境は常に変化しますと
とにかく閉鎖的に考えないでください
- ✓ 利用者の減少理由が今までと違い、いま具体的に何を
することが正解か誰も分かりません（分かっていたら、事業者は
業況回復しているか、その道筋が立っているはず）
- ✓ このご時世、色々なことが起きます。愚痴っても誰も代わ
りはやってくれません。でも、相談先はあるし、提案もも
られます
- ✓ ただし、安全の確保は全てに優先します

**地域の住民や利用者のために、
知恵を出し合って、前に進めましょう**

ご清聴ありがとうございました



中部運輸局では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について、地域公共交通計画の作成に関するガイドラインや、中部地区における説明会などの関係情報等を掲載しています