

タクシーは地域公共交通として どう役割を果たすべきか -ライドシェア問題を踏まえて-

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
名古屋交通圏・尾張西部交通圏・知多交通圏
タクシー準特定地域協議会会長
加藤博和

太平の眠りを覚ます上喜撰 たった四はいで夜も寝られず・・・

- ▶ 「ライドシェア」という黒船の到来
 - ▶ 過疎地を皮切りに、将来的には都市部にも？
- ▶ 「違法性が強い」からといって拒絶できるのか？
 - ▶ 必要性があるサービスが供給されないなら現行制度を変えるべき？ まずは特区から？
- ▶ タクシー業界がいままで、地域の足を守るために一体何をしてきたか？
 - ▶ 法律に縛られていることもあるが、地域のニーズをきちんと考えてこなかったことが問われている
 - ▶ ただあればいいわけではないし、そもそもないところも増えてきた
- ▶ 地域のニーズに対応することが唯一の防御策
 - ▶ 安全安心は当然で、それだけでは戦えない
 - ▶ 「公共交通としての役割を果たす」ことが求められる
 - ▶ そのためにこそ、タクシー協議会はある
 - ▶ その内容が、地域計画に書かれるべきこと
 - ▶ そして「制度の理解」「その活用」がとても大事（大きく変化）

タクシー事業規制の流れ

- ※ 2002年改正道路運送法・・・国の需給調整規制廃止
 - + 競争原理導入によるサービス向上・運賃値下げ
 - + 安全・安定性は事後チェックで確保（貸切バスも同じ）
- ※ 2006年改正道路運送法・・・市町村が公共交通管理
 - + 地域公共交通会議：コミバス（貸切乗合、市町村有償運送）の「特区」
 - + 有償運送運営協議会：自家用有償運送の「特区」
 - ※ 自家用車ライドシェアも合法的に可能！
- しかし、タクシーは改革の埒外
（公共交通とはみなされていなかったから）
- ※ 2007年：地域公共交通活性化再生法
・・・公共交通と位置づけ

地域公共交通の法的位置づけ

- ▶ **地域公共交通**（活性化・再生法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。
- ▶ **公共交通事業者等**（活性化・再生法2条2）
 - イ 鉄道事業法による鉄道事業者
 - ロ 軌道法による軌道経営者
 - ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者
 - ニ（略）
 - ホ 海上運送法による一般旅客定期航路事業等を営む者
 - ヘ（略）

※タクシーは（2009年＜特措法＞からでなく）2007年から「公共交通」に位置づけられている

持続可能な地域公共交通網形成に関する各主体の努力義務（活性化再生法 4 条）

- ・ **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
- ・ **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
- ・ **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網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
- ・ **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

公共交通活性化・再生は市町村の仕事と規定

・公共交通とは何でしょうか？ なぜ必要なののでしょうか？

・タクシー事業者はどのような役割を期待されているのでしょうか？

・そのことも踏まえ、タクシー事業はどう変わらなければいけないのでしょうか？

自称「地域公共交通」の大半は・・・ 2つの「バイ」

▶ ショーバイ（商売）路線

- ▶ 「採算性」が大事
 - 事業者路線（補助路線含む）の多くはこれ
 - タクシー事業は典型ではないか？

▶ アリバイ路線

- ▶ 「あること」が大事
 - 自治体路線（コミュニティバス）の多くはこれ
 - デマンド交通は典型ではないか？

→ どちらも「地域公共交通」ではない！

そして、互いに全くてんでばらばらだと力が出ない

→ 本当の「地域公共交通」＝「ありがたがっていただける公共交通」はどうすれば作り出せるか？

「おでかけ」できることの大切さ

- ▶ クルマがあれば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

「おでかけ」しやすくすることは、
地域をいきいきわくわくにするための方法の1つ
やるなら「乗って楽しい」「降りても楽しい」を目指す必要

- ▶ **乗って楽しい**：交通手段自体に魅力がある
- ▶ **降りても楽しい**：必要なところや行きたいところに行ける
- 「おでかけ」を提供することで、**地域のQOL(Quality Of Life)を高め、安心安全を守り豊かさを増進させるのが公共交通**

鳥取県日野町

- タクシーを守り「最後の足」を確保 -



- ・ 地方部ではタクシー消滅の危機
- ・ タクシー営業所を維持することを意図し、**高齢者の運賃を半額補助**

→高齢者の外出が活発化し、早期受診で医療費も減少
→日野町の隣の江府町も導入

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
ただし、公共交通がそれを担うべきとは書いていない

タクシーは「最後の公共交通」

▶ タクシー固有の特性

- (1)24時間365日のサービス提供
- (2)ドアトゥードアの輸送
- (3)個別輸送ならではのきめ細かい配慮や多様なサービス提供

▶ デマンド交通は乗り合わなければタクシーと変わらない

- ▶ 費用効率性が高くない。高性能予約システムも宝の持ち腐れ
- ▶ 単に割引タクシーで十分な地域も多い

▶ 自家用有償運送はあくまでボランティア（ましてやライドシェアは・・・）

- ▶ 「おいしいどこどり」的にならざるを得ない（「安いタクシー」ではない）
- ▶ バス・デマンド・タクシー事業が基本としてあり、その上で自家用有償がどうかカバーできるか

なぜ最近になって 地域公共交通と位置づけられたか？

▶ 地方部：タクシー利用の減少（需要は減少していない？）

- ▶ ビジネス・観光利用が減る
- ▶ 移動制約者の生活交通需要は増えるが、高く購入できない
- ▶ コミュニティバス、自家用有償運送、デマンド交通の増加

▶ 都市部：事業規制緩和（2002年）によって生じた運賃下落・過剰供給からの脱却を図るための「再規制」の根拠

- ▶ 「公共交通だから公的介入が必要」という論理
- ▶ そのための法律が「タクシー適活法」

ライドシェアと全く同じ構図！
道路運送法は「内輪の法律」

したがって、公共交通という認識はいまだ薄い

- ▶ タクシー適活法第五条：タクシー事業者・団体の責務として「地域公共交通として重要な役割を担っていることを自覚」とあるが・・・

→ 実際に各事業者自身がその（正しい）自覚を持っているとは言い難い

- ▶ 自治体も、タクシーを公共交通ととらえ、その確保策やサービスのあり方を検討することの必要性をあまり感じていない

→ 「タクシーがどのような移動を保障すべきか」「どのような付加価値を創出するか」の検討が必要



特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（タクシー適活法） 09年10月1日施行

- ▶ タクシーは地域公共交通として重要
- ▶ しかし、需要低迷・供給過剰によって機能が十分発揮できない
- ▶ 特に問題ある地域（特定地域）で関係者が話し合う場（協議会）を持つ
- ▶ タクシーのあり方と実現方策。そのために必要な「供給過剰解消」「過度な運賃競争回避」「運転者の労働条件改善・向上」「交通問題解消」といった対策をまとめ（地域計画）、協議会構成員はそれを推進する

→ 地域計画・協議会議事録を見る限り、地域公共交通としての役割や、需要低迷の理由の検討が不十分



2014年1月 改正法施行（特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法）
活性化（利用促進）を重点に。協議会構成も見直し
自治体・地域の参画で「公共交通としてのタクシー」を追求

大変革を経て、 タクシー事業は進化しましたか？

- ✕ ビジネスモデルは全く変わらず（だから適活法ができた）
 - + 歩合制、付加価値の低い事業、台数＝収入
 - + この構造である以上、減車・運賃見直しはやむを得ない
 - + しかし、それだけでは利用者を増やすのはムリ
 - ✕ 利用者を見ていない
 - + どこに客がいるか捜していますか？
 - + 自治体や地域と情報交換できていますか？
 - + どの駅ではタクシーが常時待機しているか、どの道路なら流しタクシーがつかまりやすいか、どうすればわかりますか？
 - ✕ 新事業開発も極めて緩慢
 - + 高付加価値タクシー（ハイヤー？）サービス、乗合・福祉事業の検討
 - + マーケティング活動、IT・ITS活用
 - + 自治体交通政策の把握：地域公共交通会議や交通計画策定会議への参画・傍聴
- 「まあ、バス事業も大して進化していないからいいか・・・」
って、そういう場合ではない！

交通事業従事者の付加価値とは？

▶ 昔・・・絶大

- ▶ 従業員が動かない = タクシー・バス・鉄道が動かない = 世の中が動かない
- ▶ 殿様商売も許されたし、尊敬もされた

▶ 今・・・極小

- ▶ ほとんどの人がクルマや自転車を使える
- ▶ そのため、人を運ぶ仕事が大変なことであると思ってもらえない
- ▶ ただ走らせるだけでは付加価値が見いだされない
→ 買ってもらえない
※公的補助も「一種の運賃」（どうすれば値切れないか？）

公共交通事業が時代から取り残された理由

- ▶ 従来：採算確保<地方公営企業含む>が前提
すなわち、「もうける」ことが第一目的

道路運送法<旧運輸省>

「企業性」と「採算性」の両立を可能とするための需給調整規制（参入退出規制）

- 「エリア独占」を前提とした「内部補助」スキーム
：採算路線の黒字で不採算路線の赤字を埋め合わせることで路線網維持
- 住民・自治体は公共交通にかかわれない（かかわらなくともよい）
しかし、乗客や住民を見ない、
進歩のない経営やサービス
世の中はどんどん変化しているのに、
公共交通は十年一日。何も変わっていない
- 乗らなくなって当然。モータリゼーションのせいにするな！

「規制緩和が公共交通事業を救う」という考え

▶ 「需給調整規制」＋「総括原価方式」の問題点

- ▶ 商品開発が無意味（やってもやらなくても利益率は不変）
- ▶ それが、モータリゼーション進展を加速させた
- ▶ 経営改善策は、第一に値上げ（しかし客離れを招く）、第二に経費節減（＝人件費カット）

→ 需給調整廃止

- ▶ （自動車・自転車との）競争に勝ち残るため、（事業者間での競争に伴う）商品開発が必要

→ 運賃規制緩和

- ▶ 市場動向をみて運賃設定可能

何が間違いの元か？

▶ 事業者に市場原理を戦うスキルがないのに、規制緩和したこと

- ▶ より「お値打ち」な新商品を提供する方法を考える機能が事業者になかった
- ▶ 従業員を人間と見ず、マシンとしてしかとらえていなかった
- ▶ 運賃を上げられず、乗客も増やせない以上、結局、人減らしが待遇を切り下げるしか選択肢がなかった

▶ その一方で、安全運行を確保する体制が不十分なこと

- ▶ 規制緩和で国は地域公共交通政策から手を引いていないといけな
い（安全確保に特化すべき）。
- ▶ ところが、自治体がまだふがいない

- 解決策：「事業者自身がどうすれば
新しい商品をつくり出せるか？」
「そこに従業員がどう貢献できるか？」

バスにおける「企画・運営」と「運行」の分離

運行のアウトソーシングが進む

- ▶ 貸切乗合（21条）・管理受委託
 - ▶ 企画・運営：親会社
- ▶ コミュニティバス
 - ▶ 企画・運営：自治体
- ▶ ツアーバス
 - ▶ 企画・運営：旅行業者（ポータルサイト）

行き着く先・・・「乗合」「貸切」事業の意味の変化

- ▶ 乗合事業 → 「企画」「運営」
（運行部門なし。つまり道路運送法の埒外）
- ▶ 貸切事業 → 「運行」
（一種の「上下分離」）

なぜ運行では利益が出せないのか？

- ▶ 企画・運営側（本社・ツアー企画会社・自治体）は、ニーズ側を押さえれば強い立場
- 付加価値のほとんどを獲得できる（ITによって得られる情報が「宝」）
- ▶ 運行側（事業者）はオリジナルの付加価値を出せないで、いくらでも代わりがきいてしまう
 - ▶ 価格と柔軟性で勝負するしかない
 - ▶ 最低限必要な経費を割り込んだ時、事故リスクが増大？
- 運行を担当する現場はどうすればよいのか？

しかし「黒船」で動くとは情けない

- ▶ 徹頭徹尾、世の中を、お客様を、現場を見ていないということ
- ▶ こんなことでは交通事業はなくならざるを得ない
- ▶ 必要とされ、魅力ある事業として成立し持続していくためには？
 - ▶ 利用者が運賃を、地域が税金・寄付金を払う気になるものとは？
 - ▶ それを生み出すしくみを事業が内包できるか？
- ▶ タクシー的なサービスは潜在的には成長分野であり、挑戦する余地が大きい分野である
 - ▶ だから巨大資金をバックとしたライドシェアの話が出る

交通事業が「まともなサービス業」に脱皮するために

外部から新規参入した経営者のコメント

- ▶ 他社や外野でなく「お客様の声」を聞く
- ▶ できないことの言い訳・経緯を言わない
- ▶ 「公共」にあぐらをかかず、どうすれば貢献できるかをきちんと考える
- ▶ 人にしかできないことを人にやってもらう
- ▶ 「やらされる」から「おもてなし」へ
- ▶ プレゼンス（存在感）→ 選択肢として認識させる
- ▶ お値打ち感（値段のわりに満足）提供を目指す

「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)
- 公営交通に代わるスキーム
- 総括原価方式を捨てる
- ・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

自治体による公共交通確保策のスタンダードに

→ 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・・・)

※知らないうちに「コミバス＝自治体運営バス」となってしまった

枝光やまさか乗合タクシー

(北九州市「おでかけ交通」の発祥、2000年10月31日運行開始)

運行主体：光タクシー



Photo M.Fukumoto

- ・谷底に商店街、急斜面に住宅地
- ・高齢化進展、クルマが使えない環境(車庫なし、道路狭隘)
- ・このままでは商店街も住宅地も衰退

- ▶ タクシー事業者が地域に運行を提案し、市も協力
- ▶ 地域・事業者・市の「三位一体」
地域：運営委員会を組織し、運行形態検討、利用促進、協力金負担
事業者：運行計画立案、コスト削減、サービス改善
市：住民と事業者との調整、運行への助言・支援(立候補方式)
- ▶ 乗合タクシー(運賃当初100円、後に150円)による高頻度・地元密着型運行で住民の支持を得る
- ▶ 商店街は、中心部にバス待合所を擁し、すぐ隣の大規模ショッピングモールに負けず賑わいを保つ

真の「コミュニティ」交通とは？

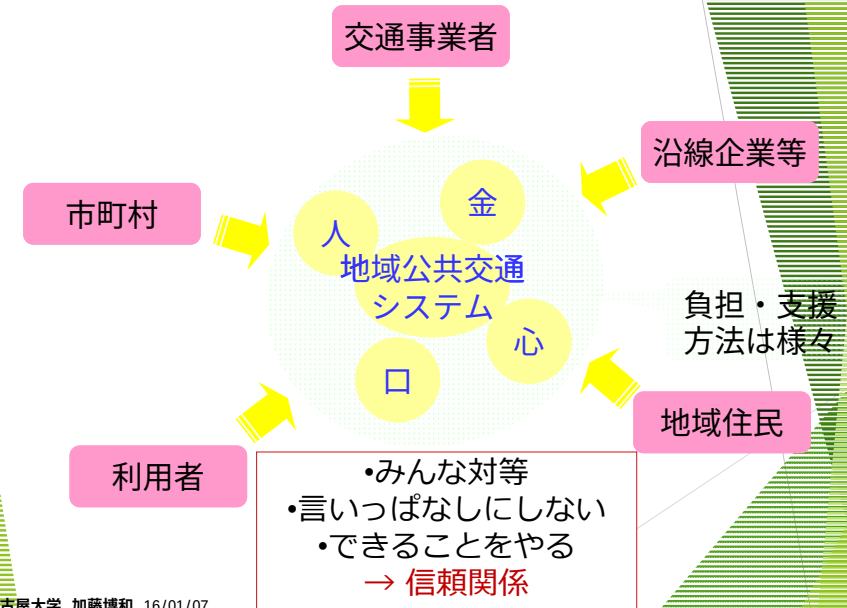
- ・路線バス・・・公共交通事業者の一存
- ・よくあるコミュニティバス・・・自治体の施策(単なる自治体運営バス)
→ いずれもトップダウン → 利用者・地域のモラルハザード
- ・利用者・地域の顕在・潜在ニーズが汲み上げられ組織化されることで「身の丈に合った」「オーダーメイドの」地域公共交通システム形成

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ふ地域公共交通から
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

『共』：みんなで「一所懸命」支える

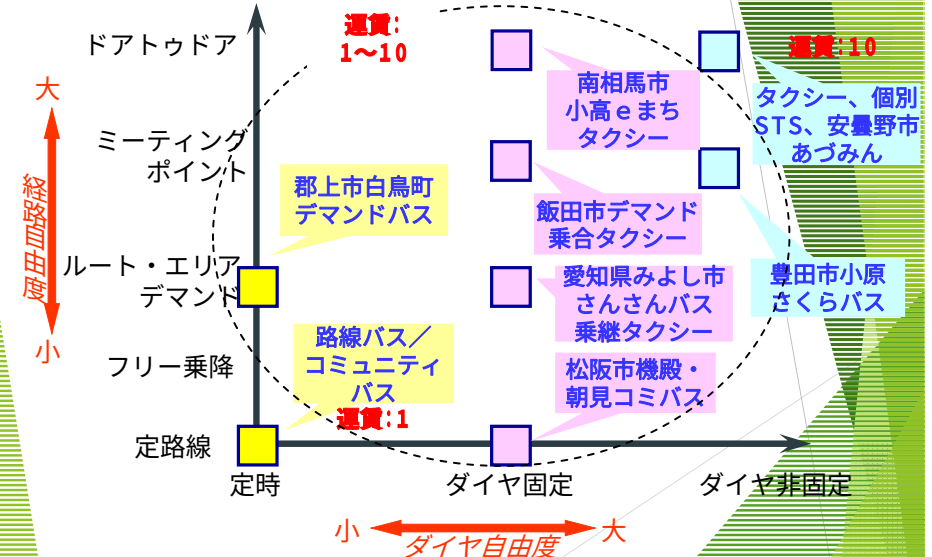


「一所懸命」が有効な理由

- ▶ 地域公共交通をよりよいもの（**適材適所**）とするために、**当該地域の主体的な参画**が必須
- ▶ 地域が自ら考え、自ら責任を負うことで、**身の丈に合った地域公共交通**が作り出される
 - ▶ 不採算だが地域にとって必要なサービスの維持に対する自治体・住民の「モラルハザード」解消（「お願い」意識からの脱却）
 - ▶ 与えられるものと考えてはいけない
 - ▶ 「マイ公共交通」意識の醸成 → 活動を通じた地域活性化へ
 - ▶ 負担の意味を問い直し、効果を最大化するよう自ら努力
 - ▶ 適材適所に完成形はない（自立的なPDCAサイクルの必要）

「適材適所」を実現する輸送手段

- コミバスとデマンドだけではない。選択肢は無数。頭をやわらかく-



「一所懸命」の条件

～「新しい公共」は待っていてもできない～



- ① 公共交通を必要とする **地域住民の願いや活動**
- ② 理解し下支えする **自治体**
- ③ 協力的であり、あわよくば **新しいビジネスにしようとする交通事業者**
- ④ 主体間の意思疎通を図り **利害関係を調整するインタプリター**（言葉が通じるようになれば **コーディネーターが必要に**）

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性
それがないとキーパーソンも活躍できない

※ 行政：やっかい払いではない。お金で解決できないだけ面倒
※ 事業者：まさに新しいビジネスチャンスの宝庫。「囲い込み」も

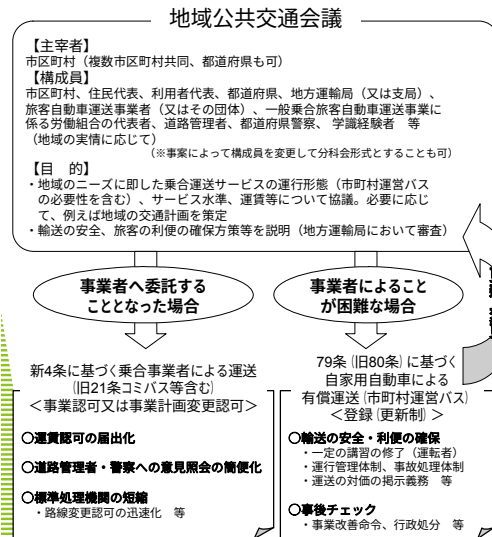
名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立てした「地域参画型」（ボトムアップ型）公共交通

松阪市三雲地区
「たけちゃんハートバス」
(12/10/01運行開始)



- ◆ 名張市：地域バス「国津」04年9月、「錦生」08年4月、「薦原」7月、「緑ヶ丘」08年4月、「美旗」12年4月
- ◆ 伊賀市：「比自岐」03年11月（09年4月有償化）
- ◆ 松阪市：コミュニティバス「黒部・東」06年7月、「機殿・朝見」08年7月、「飯高波瀬森」10年4月、「嬉野」11年8月、「三雲」12年10月
- ◆ 豊田市：地域バス「高岡」00年9月、「水源東」10年4月、「保見」07年9月、「旭」10月、「藤岡」08年4月、「小原」09年4月
- ◆ 岐阜市：ぎふっこバス06年10月4路線、08年6月4路線、09年6月2路線、10年9月1路線、12年9月1路線、12年10月1路線、13年9月1路線、14年9月2路線、15年9月2路線
- ◆ 一宮市：生活交通バス「萩原・大和」「千秋」07年11月
- ◆ 関市：地域バス5地区で09年4月
- ◆ 岡崎市：「下山」09年3月、「形埜」09年11月、「宮崎」09年12月、「豊富」10年3月
- ◆ 豊橋市：地域生活バス「東部東山線」08年7月、「北部線」10年10月
- ◆ 津市：「高松山」13年1月

2006年改正道路運送法の目玉「地域公共交通会議」



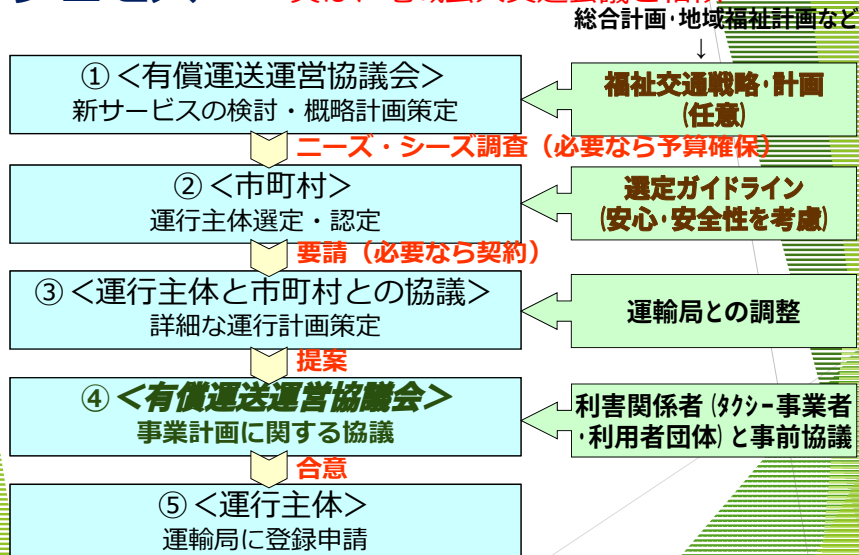
「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場（特区）

- ・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）
- ※法的には運賃設定の緩和のみ
そもそも、総括原価方式による運賃設定は、欠損補助路線（公的に存在意義があると認められた路線）では成立していない。
- デマンド運行、タクシー車両利用も位置付け
（これらも欠損補助なしではほとんど成立し得ない）

地域公共交通会議の進行プロセス



自家用有償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



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ある
- ▶ 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ってもらおう（「やりたいからやらせろ」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）・・・現在既にそうになっている
- ▶ 国は登録と安全確保に責任を持つ（この部分が、今回の権限移譲の対象）

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」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

- ・ 富山県氷見市「ますがた」（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**）
- ・ 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**）
- ・ 神戸市北区「淡河（おうご）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合い利用。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を、公共交通たるタクシー・バス事業者が相手にしなかったり、時には妨害するというのはどうなのか？
だからライドシェアが出てくるのではないか

→ 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

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を白ナンバーで確保」の大原則は堅持

▶ 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（>）」
- ▶ 認められればバス・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、地域の任意団体にも認める（自家用有償に認定される方がトクな仕組みに）
- ▶ 「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）

緑ナンバーと白ナンバーが力を合わせて「足」を確保！

公共交通事業者に必要な3つの力

- これがないければ公設民託・ライドシェア時代に競争できない

・企画力

- 「公共交通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
- 自治体・住民主体型公共交通の仕掛け役
- 施設や地区乗り入れの申し入れ
- グローバルな視点での公共交通活性化策立案
- 「地球にやさしい公共交通が走る」まちやライフスタイル提案

・サービス力

- 「心地よい移動」をどう提供するか

地域公共交通政策を巡る近年の動き

▶ 2013年12月 交通政策基本法施行

- ▶ 「国の」交通政策に関する基本理念、基本計画策定とその実施体制を規定（**移動権は盛り込まれていない**）

▶ 2014年11月 改正地域公共交通活性化・再生法施行

- ▶ 「連携計画」 → 「網形成計画」
- ▶ 特定事業として「地域公共交通再編事業」新設
- ▶ **法定協議会**の立場強化

▶ 2015年4月 地方分権一括法施行に伴う道路運送法改正

- ▶ 自家用有償運送に関する事務の地方移譲と運用見直し
- ▶ **タクシー・バス事業者ができないことを確認の上で、運行内容・運行主体をより自由に**

連携計画から網形成計画へ ～地域公共交通網形成計画～

- ▶ **交通 → 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（既存の路線バス・鉄道との統合的計画）
 - ▶ **タクシーや自家用有償運送も対象として明示**
- ▶ **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

タクシーをどう位置付けてもらうか？
タクシーが何に貢献できるか？
(どのくらい書かれているかでわかる)

タクシーを軸とした公共交通体系 構築の例・・・長野県駒ヶ根市

- ▶ 人口3.3万人
- ▶ 2001年：こまちゃんバス試行運行開始（03年本格運行に）
 - ▶ 路線を次第に拡大し、最後は11路線に
 - ▶ しかし近年は利用減少（06年度：12万人強→12年度：6万人弱）
 - ▶ 2013年5月末：こまちゃんバス全廃
- ▶ 現在の仕組み：2013年4月1日スタート
 - ▶ タクシー（チケットによる割引＜月間利用限度あり＞） + デマンド乗合交通

見直しの経緯

- ▶ 2009年3月：市が地域公共交通協議会（説明は後述）を設置
- ▶ 2009年度：連携計画策定のための調査（約550万円）
- ▶ 2010年2月：「駒ヶ根市地域公共交通総合連携計画」（10～12年度）を策定
 - ▶ こまちゃんバスの大幅見直し → しかし利用増加に至らず
- ▶ 2012年8月：市が協議会に「こまちゃんバス全廃、タクシー活用（券交付）」を提案（連携計画の放棄）
 - ▶ バス利用者の負担増大に懸念
- ▶ **<この間に・・・>**
- ▶ 11月：バスは全廃するも「デマンド乗合交通」も導入する提案へ変更
 - ▶ 協議会で「公共交通への市民の意識が低い」「要望ばかりで、何でも市に『おんぶにだっこ』ではいけない」「市だけの取組では長続きしない」「各主体がどのように責任分担し役割を担っていくのか、負担をしていくのが重要」といった意見
- ▶ 2013年1・3月：第二次連携計画の策定（タクシーを基軸に）

運用・利用状況

- ▶ デマンド乗合交通の予約は前日まで。予約者数に応じて車両を選択
- ▶ 会員登録は順調に推移。利用者数も割引タクシー利用者と合わせてバスの時とほぼ同水準を保つ
- ▶ 割引タクシー券交付のみの場合よりも利用者（実数・回数）が多く、経費も抑制
- ▶ 安く移動したい人にとっても高い利便性を求める人にも対応
- ▶ ただし新規顧客を開拓するに至っていない
利便性（予約＋移動）と低運賃の同時実現が課題
定時定路線との併用も必要
→ タクシー会社に求められる「知恵」

地域公共交通網形成計画（5条）っていつつくるの？ 今でしょ！

▶ 地域公共交通政策の「憲法」

- ▶ これをつくらないで、場当たり的でない地域公共交通政策ができるのか？
住民や首長・議員・他部局に公共交通の必要性を訴えられるのか？
- ▶ コミバス・デマンドだけでなく、一般路線バス・鉄道・一般タクシー（・自家所有有償運送）を含めた包括計画として策定すべき
- ▶ 「戦略」「役割分担」「PDCA」→「目的と評価指標の対応」を明確に
- ▶ 生活交通確保維持改善計画（旧：NW計画、いわば国庫補助対象システム）は網計画の詳細計画として位置づけられるべき
- ▶ やることを簡潔に書く（最大30ページ程度）。調査報告書でなく行動計画である。調査結果などを本文に長々と書くのは話にならない
- ▶ 担当者の「遺言」（政策の継続性はここでしか担保できない）
- ▶ どう「連携」するかが書かれるべき
 - ▶ 関係者間、モード・路線間、生活圏内の「連携」（バラバラではダメ）

「協議会」は網計画をつくり実行していく組織（予算が組める）

- ▶ 取締役会：諮問機関ではない。全参画者が事業に実質的に取り組む（実施する事業に全員の名前があることが必要）
- ▶ 現場委員（住民・利用者・運転者）をできるかぎり活性化させる

地域公共交通確保維持改善事業

平成27年度予算要求事項

○計画の構想段階から実施段階までトータルの支援システムを構築

- ・地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定経費等を支援
- ・地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される多様な事業に対して補助要件の緩和等の措置を適用



国の「地域公共交通確保維持改善事業」（バス<乗合>関係）の概要

- ※ 生活交通確保維持改善計画を策定することで国庫補助が得られる
 - + 地域間幹線系統：市町村(合併前)をまたぐ路線
→ 都道府県協議会で協議
 - + 地域内フィーダー系統：幹線に結節する支線
→ 市町村協議会で協議。上限あり
- ※ 乗合タクシー・デマンド交通・NPO有償も可
こうなれば、タクシーから売り込みがあってしかるべき
- ※ 計画策定組織
 - + 都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会（法定協議会等が兼ねることが多い）
 - ※ タクシーの役割も当然、計画の中で議論されるべき
- ※ 運行事業者の立場
 - + 企画競争その他競争性のある方法によって協議会が選定
 - + 補助金は事業者が申請
 - ※ タクシー事業者からの積極的な提案が求められる

今、変わりましたよ！

- ◆ 地域公共交通を巡る状況はどんどん変わっている：法律・補助制度が変わり、運営の協働・一所懸命、運行の適材適所が可能となる一方、自治体も重要性和限界を認識しています。そこにタクシーのチャンスはあるはず
 - ◆ それに比べてタクシーの変革はあまりに緩慢：とにかく客を待ち、運賃で勝負するやり方から脱却できずして、大半の人がクルマを使えスマホを使える今の時代にやっていけないわけがない
 - ◆ どう変わるかを協議し実施するのがタクシー協議会の意義：運賃改定や減車だけ、特定計画が終わってから一度も協議会を開かず、福祉タクシー補助の新制度申請も議論なし、という体たらくでいいのか？
→ 関係者一体となって、地域に必要な移動手段・交通体系をつくりだすための核となれ！
- 業界の論理に閉じこもり、利用者・地域目線を顧みなければ、それは、業界だけでなく、地域にとっても不幸極まりない！

タクシー事業サバイバル ここがポイント

1. 公共交通の使命を経営者・従業員が理解する

安全・確実・法令遵守は当然（そこがゼロ地点）

- ◆ 地域の「おでかけ」を保証し、それによって地域を持続可能とする
- ◆ 地域・利用者が何を求めているかを考え、答えを出すことこそ、使命であり付加価値であり、何物にも代え難い「信頼感の源泉」である

2. 住民・利用者が何を求めているかを知る

例えば、主婦は本当に「運転手」でいたいのでしょうか？

- ◆ タクシーは高くて気軽に使えない。バスも子供と一緒に大変
- ◆ 夫の通勤、子供の通学・塾通い、義父母の通院のためK&R
- ◆ でも、本当に運転したい人は決して多くない

3. それに忠実なサービスを効率的に提供する努力をする

心は曲げず、頭をやわらかく

- ◆ コンテンツ（サービス提供方法）を柔軟にできるようにする
- ◆ それによって何ができるか、暮らしがどう変わるかをアピールする

お客様はどこにいますか？ どうすれば乗っていただけますか？

- ✕ タクシーが深夜つかまらない、高いから早く帰る → 路線バス終車後の乗合輸送
- ✕ 都市部でもバスが手を出せない公共交通不便地域はある（丘の上、道路が狭い） → 地域と組んでアクセスサービス
- ✕ 値段が分からないのが面倒 → ある地区・区間は一定料金で乗れるエリアタクシー・シャトルタクシー（乗合でより安く、見回り機能も付加）
- ✕ 家族の送迎が面倒 → 定期予約（運転手・車両指定も可）
- ✕ 着いた後待たされるのはいや → 施設予約が同時に入る。優先的にサービスが受けられる
- ✕ せっかくまちなかを走りまわっているなら何かできないか → プローブ情報提供、ご用聞き、安否確認、広告、・・・
待っていても客はつかまらない！

一般乗用旅客自動車運送事業（本業）として

- ▶ 鉄道・定時定路線バスの利用が困難な層が存在。うまくサービス提供できれば固定顧客となる可能性
 - ▶ 会員制、ユニバーサル車両、介護・見守りサービス、子育て支援などへ展開
- ▶ タクシー運賃が固定的であることがネック
 - ▶ 顧客ニーズに合わせた高付加価値輸送に見合う運賃を徴収できない（タクシー運賃は「運ぶことのみ」の代償）。タクシー規制緩和がうまくいかない原因の1つ
- ▶ 移動制約者への手段確保は行政課題としても重要。公的補助の対象にも
 - ▶ 移動制約者へのタクシーチケット配布は全国的に一般的（特に多いのは初乗り分運賃や迎車料金の負担）。ただし交通政策でなく福祉政策の範疇
- ▶ 地域で会員を募って決まった時間に乗り合わせて目的地まで往復するサービスが広まりつつある
 - ▶ 乗合許可に比べ手続きが楽。経営リスク少ない

一般乗合旅客自動車運送事業として

- ▶ 様々なサービスが実施可能に
 - ▶ 市町村が主宰する地域公共交通会議での協議が調うことを条件に可能。許可要件弾力化や手続き円滑化も図られる（運賃が届出制に）
 - ▶ タクシー車両を用いた乗合運行（乗合タクシー）、ダイヤを定めないデマンド乗合運行（路線不定期運行および区域運行）が普及
- ▶ 問題点
 - ▶ 一般タクシーとの競合
 - ▶ 会社・運転手が対応できない（歩合制）

新展開が既存事業にも シナジー(相乗)効果をもたらす

- ▶ タクシーの高齢者・障がい者割引を事業者と自治体で協調して行い、利用者を増やした
- ▶ 乗合タクシーを受託し、外出者を増やすとともに、地域での信頼・知名度が向上し、一般タクシー利用も増やした

お客様と連帯し
「おでかけ」をトータルで保障する
ライフスタイル創造産業へ

貨客混載

- ▶ **一般乗合についてはもともとできる**（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）
- ▶ 地域再生計画でも可能（地域再生法17条13）

→ 今後は、貨物と乗用（タクシー）の相互乗り入れができるようになる？

キーワード

- ▶ 自覚・情報収集・連携（対行政、対地域）
- ▶ 新サービス開発・提案（固定観念打破）
- ▶ IT活用（運行管理・配車、サービス内容）
 - **顧客満足度**と**運行効率**の同時向上（**支払意志額**と**経費**を近づける）
- ※ 「総括原価方式」「運賃横並び」と「歩合給（＝能力給？）」をどうするか？
乗務員のやる気が出る仕事とは？
- ※ タクシー協議会をどうするか？
バスでもタクシーでもない
新ジャンル（おでかけ業界？）が必要

さて、タクシー協議会で何を議論し、 地域計画に何を書けばよいのか？

**-タクシー関係者だけでなく地域全体が参画して、
タクシーを公共交通として機能させるためのパートナーシップ（協働）-**

- ▶ 自治体の地域公共交通会議等でタクシーの役割を検討し、網形成計画にも明記していただく
- ▶ 地域の様々な方々にもタクシーについて御意見をいただき、また利用促進にも気を遣っていただく
- ▶ タクシー事業者は、地域公共交通を担う者として、どのような貢献がありうるかを常に考え実践する
 - ステークホルダー間のパートナーシップを基軸に、タクシーサービスを充実させ、「おでかけ」しやすい地域をつくり、地域魅力向上へつなげる

名古屋で進めていること

-地域計画「名古屋のタクシー日本一戦略」(仮称)
3月策定(延期した)に向け、粛々と協議中-

- ▶ 全員にタクシー適正化・活性化の必要性への理解をしていただく
 - ▶ そのない適正化の議論は空虚である
- ▶ 自治体に公共交通としてのタクシーの検討をお願いする
 - ▶ タクシー協議会への参加(参加しないなら直接押しかける)
 - ▶ 地域計画と自治体計画との連動(網形成計画での記述など)
 - ▶ 地域公共交通会議等での議論、関係者の委員参画
 - ▶ 各部局で行っている施策の集約
 - ▶ 自治体間の横連携のお願い(チケット共通化など)
- ▶ 業界関係者に新しい試みの提案をお願いする
 - ▶ 率先垂範。生まれ変わるのに何が必要か考えてもらう
 - ▶ 「業界の計画」から「協議会(つまり地域全体)の計画」への脱皮を図る(相互理解、見られているという意識)
 - ▶ 「競争と協調」をどうつくり出すか

「みんなの思い」でタクシーを 役に立つものに現場で変えていこう

- ▶ 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
- ▶ 乗務員の思い : 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

「みんなが利用したくなる持続可能な公共交通」を

「みんなで守り育てる」体制

そのためにも「現場起点」(自治体担当者・事業者のよりどころ)

- ▶ 旧弊な固定観念や悲観論を打破し
- ▶ 住民・地域に「楽しいおでかけ」環境づくりを胸張って提案し、巻き込み、実現できる
- ▶ それこそが地域を、そして日本を救うきっかけとなる
それはまず「現場であなたが動く」ことから始まります！

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・その他皆様に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。

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>