

【平成28年1月7日 静岡県タクシー協会「経営者研修会」加藤先生講演録】

名古屋大学環境研究科の加藤です。まだ1月7日なのですがその様には全く感じておりません。一応年末年始は休みしましたが、4日からかなりの仕事をしておりますので、正月休みはすっかり忘れた感じで動いており、しかも既に、静岡に来させていただき、このような機会を頂きありがたいと思いますし、逆に皆様お忙しいところお越しいただき有難いと思います。

ご依頼を頂いたときに、なるべく早い方がいいとのことでしたので、今のご挨拶にもありましたが、皆様、戦々恐々しておられるということでしょうか。私は大した事はないと思っております。そんなに騒ぐ事とは無いと思っております。しっかり力を出して利用者、地域の皆様としっかりやれば怖くないと思っております。

それをやらなければ、知らない間に居場所が無くなることはきっとあるだろうと思っています。

どういことを考えればいいか言う事をヒントになるようなお話をしたいと思っており、1ヶ月ほど前に同じような事がある団体から話をしてほしい依頼があり、7割から8割位同じ話をしました。その団体というのは私鉄総連です。私鉄総連さんから依頼がありこの同じような話をした。依頼を受けたときは、ライドシェア等はあまり話題になっておりませんでした。随分前に依頼をいただきましたので、ちょうどそういう話になり、そのお話をし、その時にいろいろ議論しましたが、是非経営者の皆様に話してほしいとの事でちょうど1ヶ月後にこの講演であります。

別に労働組合・経営者だろうと同じと思っていますので、是非皆さんがどの様にお聞き、どの様にお考えになるのかも伺って帰りたいと思います。

せっかく、静岡に来たので動物園でも行こうかと思いましたが、動物園には全く入らず、動物園の前にあるペリちゃんのアシラらしいですが、実はフラミンゴをあしらった全国唯一のフラミンゴバス停、これはバス停です。日本平自動車のバスです。12月22日に運行開始した乗り合いバスです。これはちょうどいいなと思って、午前中2時間早く来て、このバスに乗ってきました。

私はこういう新しい取り組みはすごく好きですが、多分上手くないと思います。相当やり直さないといけないが、こういうチャレンジはいいと思いました。

1時間で往復出来ますので、東静岡駅へ行かれて、1往復されるといろいろ学べる事があると思いますので、是非一度乗って頂きたいと思います。

東静岡駅へ行き、バスに乗っている場合ではない、タクシーに乗らないといけない。タクシーはどうなっているかというところ言う事です。どうでしょうか、タクシー乗り場。どうでしょうかこれね。これいけないでしょう。特にこれ、消してあるやつが一番駄目です。鉄道・バス・タクシーでも言っておりますが、これを消してあるというものが一番駄目です。止めたということでしょう、つまり衰退しているということを暴露しているという事です。

こういったものは良くないです。お金を掛けなくてもいいので、最新のものを作成し、そのためにパソコンもプリンターもあるので、ラミネート加工等して貼る。そうしないと、こういったものを出しておくものは本当にマズイ。これはいかにも運賃が変わったような感じがしてよくないです。もう少し考えていただきたいと思います。

ちょうどここで撮った写真を入れたところであります。

本題に入りますが、太平の眠りを覚ます蒸気船、だった紙背でよって持っていられる狂歌でしょうか。黒船がやってきて、ペリーが黒船で来航したときに読まれた狂歌がこれです。

「四隻の黒船が来て、どうなるか恐ろしくて夜も寝られない」蒸気船というのは、いいお茶のことですが、静岡だけのことでしょうか。いいお茶なので、4杯飲んだらカフェインが効いて寝られなくなったことを掛けていることです。

ライドシェアは過疎地を皮切りに、とりあえず過疎地でやってみて見るとの話をしてありますが、当然過疎地だけで終わる筈が無い。将来的には大都市で、展開することを練習として過疎地で考えるのが当然です。

多くの業界の皆様は、違法性が強い、違法だと言ってしまうかも知れませんね。だから駄目だとおっしゃると思うのです。世界的に見てどうだったかで見れば、ならば合法にすればいいとやってきたことなのです。なぜ合法にするようになったかと言えば、今までの公共輸送手段がしっかり応えていないから合法になってしまった。

過疎地の方々、ある業界紙を見ましたら過疎地の皆様がライドシェアをやりたいと言ってなく、過疎地の皆様方が足の確保に困っていたらどこかの業者が国の方々がライドシェアを薦めたので、それならばライドシェアを実施すると手を上げた言うことだと、仰っており、国とか会社はけしからんと事を書いてありました。

そんな事はとんでもない誤りだと思っております。そういう人たちが、売り込みに行く前にどうしてタクシー業界とかバス業界が売り込みに行かないのかという事です。

結局待っていたのでしょう、自治体、地域の皆様が足に困っているのであればうちの頼みに来るでしょうと。今は待っても来ないです。ライドシェアに手を上げた自治体はタクシーが無い、あるいはほとんど無い所なので、チャンネルも無い。だったらIT社会はネットで判ることなので、アメリカ・ヨーロッパでいっぱいやっているところだから、ドンドン繋がっていくではありませんか。一番注意しなければいけない事は、声を掛けられなかった事です。当然、運送事業者が声を掛けられなければいけないのに、掛けられないのは恥ずかしいという所からスタートしないといけないと思っています。

そういう風に考えたとき、タクシー業界が今まで地域の足を守るために一体何をやってきたかと言う事ですが、これもよく言われることです。法律に縛られてできないことが多い、これもよく言われます。法律に縛られて出来ないことが多い。だったら法律を変えれば良いではありませんか。どうして法律を変えないのですか？

僕から見れば逆であり、皆様が法律をそういう風にしているのではないかと、寧ろ思っています。そうではなく、法律があるからできないのであれば、法律を変えれば良いですね？

どうしてそのような考えかといえは、これは偶然ですが自分自身が名古屋の田舎の人間ですので、本来霞ヶ関の仕事をする事はありませんが、おとというちの大学の新年会があり、私は土木の教育で環境学もやっておりますが、土木の教員で新年会を仕事始めの日の夜やりました。

土木だけだと思いますが、夜遅くまで呑まされ、その時に「お前何故、霞ヶ関の仕事をやっているんだ？」と言われ、何故と言われても成り行きでそうなったからとの事をいいました。

何が面白いと聞かれて言ったのが「普通の土木屋だと、色々な決まり毎がこういう構造物は、こういう決まりで作る事があり、それに基づいて作るという事はやりますよね。僕はそれもやるけど、実際現場で作っていて、もっとこうしたほうがいいのか、こう変えた方がもっといい物が作れる事になれば、それを訴えて、作り方の決まりを変えた方がいいじゃないですか。僕の場合はそれができるので、それがすごくいいなと思っています。」と申し上げました。

通常は法律を作る人と、現場で法律を使う人は全く別の人ですが、私は場合は偶然両方やっているのです、来週12日・13日・14日と地域交通会議に6つ出席するわけで

す。午前午後、午前午後、午前午後。6つの現場を折角なので見てくる訳です。日ごろからも見ております。そういう事をしている人は霞ヶ関の中では他にはおりません。そこだけはもちろん、霞ヶ関まで行く時間もサボって、現場の仕事が好きなので、こちらはやりたいのですが、現場にいとどうしてもこの決まり事がおかしい、これだから出来ないというものが沢山出てくるので、ちょうどいいから、自分がそういう立場になったのであれば、そちらもやっていこうとて仕事をしております。

法律に縛られているのであれば変えればいいのかと考えればいいのかで、別に縛られたまま、成す術も無くやられてしまうのは全く考える必要はありません。

寧ろ皆様が味方にしなければいけないのは、地域のニーズではないか、うちの会社がある地域では、こういうことに対して色々困っている人がいる。うちの会社は今の状態であればこれが出来る、だけどこれをやろうとすれば商売にならない。これをやろうとすると規制があって出来ない。商売にするためには、行政の助けが必要なり、国の支援が必要なり、地域の皆様の手助けがいる等、そういう事をどうやって築いていくかを考えていただきたいということです。これで言いたいことは終わりですが、地域のニーズに対応する事こそが唯一の防御策であり、これ以外あり得ないです。

ライドシェアと言っておりますが、ライドシェアは需要と供給をインターネット上でマッチングさせる事ですので、これはタクシーも、タクシー会社がその地域の共有のものだと考えれば一種のライドシェアです。

シェアは皆で共有すると言う意味ですので、自分たちの地域のタクシーを分け合って使う事ですので、これは一種のライドシェアです。これが白ナンバーか緑ナンバーかと言うだけのことです。

分け合うときにタクシー会社で、その地域で何が必要なのかを考え、それに相応しいことを供給する、ニーズに応えることをすればいいだけの事であり、ただタクシーを走らせていけばいいとの考えのであれば、ITで需要と供給のマッチングをして結びつければ、市場原理でうまく回っていったってしまうことになってしまうことでもあります。

単純にそれだけのことであり、その地域にある会社で何ができるか、需給のマッチングだけでは地域の足は確保できない。大都市ではある程度は可能とは思いますが、いっぱい車も走っており、動く人もおりますので可能です。

大都市ではもっと違う考えがあるかも知れません。静岡・浜松より人口の少ない都市は、そうではないです。その辺りを走っている自家用車ではニーズをカバーできない。

それをどうやってタクシー会社として提供できるか考える必要がある。その為に安心安全は当たり前、安心安全ではないのでライドシェアが駄目というのは防御策としての説得力は弱い。

これは当たり前すぎるので、何も自家用車も普通に免許を持って走っている事故を起こしたいと誰も思っておりませんので、特別緑ナンバーの人たちはプロですが、普通の人たちも安全運転をしたいと思っているわけですから、安心安全は当然、それだけで戦うのは不利です。更に公共交通としての役割を果たす事が求められる。

そして今日の後半で申し上げますが、その為にこそタクシー協議会、地域交通会議を活用しないといけない。そして、その結果が地域計画、地域公共交通網の形成計画に掲げなければいけない。多くの皆様方が、どういう仕組みがあるのかタクシー特措法もよく判っていないのではないかと考えておりますが如何ですか？

タクシー特措法はどういうものが判っておりますか？これから解説しますが、この10年で物凄く変わった。白紙というくらい変わりました。これはこれで霞ヶ関の皆様はよく考えており、地方がどうなっているのか、現場がどうなっているのか、それなりに咀嚼し、新しい法律を作って頂いております。

当然、現場を知らない人達ですので、おかしい所は沢山あります。ドンドン改正していかなければいけません。現場は現場で、そのような霞ヶ関の皆様が色々考えて作った仕組みも知らない、使っていない現状があります。いい物は使っていったほうがいい。

タクシー事業が今まで規制が変わってきたかは、皆様ご承知のとおり2002年に所謂規制緩和が行われました。

その後、2006年に大きな道路運送法の改正がありました。これは地域交通会議および有償運営協議会が制度として出来ました。特に有償運営協議会は皆様ご存知だと思います。こちらが自家用有償運送事業が出来る仕組み、地域公共交通会議は普通の路線バスと違うコミュニティバスまたはデマンド交通等の普通の道路運送法ではフォローしていない輸送を認めるものです。つまり、この2つは普通の道路運送法ではフォローしないので、市町村がこの会議を設置し、関係の皆様を招集して内容が合意できれば実施できるようにした特区制度です。自家用有償運送運営協議会が何であるかと尋ねられたら、一言で言えば特区です。

普通の全国一律の道路運送法では出来ないことをこの2つの会議で協議し、協議が整

うことにより出来るようになることがありますので特区制度です。

この有償運送運営協議会をうまく活用すれば、自家用ライドシェアも合法的に可能です。ここをご理解いただきたい。今回出てきている自家用自動車ライドシェアの話は、規制改革の特区で内閣府等の特区で実施しようと話が出ている訳です。

道路運送は最初から相手にされていないわけです。これは先ほど申し上げたとおりです。出した所は道路運送法を全く有難いと思っておりません。何も恩恵も受けていない。あってもいいが、こちらを見てバスも大して走っていない、タクシー会社だって1社もない。役に立たない法律はどうでもいい。それより困っている人が沢山おり、車も沢山あるので、その車と困っている人をどうやってマッチングするか考えればいいだけであり、今の法律で出来ないのであれば出来るようにするのが特区です。

今の道路運送法でも自家用有償事業のライドシェアは実施できます。道路運送法にもあるにも拘らず、それを無視して別の法律で実現しようとするのは悲しむべき事です。後でもお話ししますが、今年になり過疎地有償運送事業はご存知でしょうか。今年の4月から公共交通空白地有償に名称が変わりましたが、名称は私がお願いをして変更いたしました。

何故、名称変更を依頼したか申しますと、これは大事な事で理解をしていただきたい事ですが中身は変わっておりません。過疎有償運送と公共交通有償運送は全く同じものです。名称が変わっただけです。なぜ名称を変えてくださいとお願いしたかは、過疎地有償運送事業では過疎地しか使えないと思われており、制度の中身は東京23区内でも使える制度です。過疎地じゃないと駄目とはどこにも書いてありません。名称が過疎地有償運送になっているだけです。これは名称がおかしいのであり、過疎地でやりたいのはバスやタクシーが運行してくれない所について、やむを得ず自家用車で運行するのが過疎地有償事業の過疎地の意味です。

そういう過疎地は実は大都市にもあります。大都会は過疎地とは言わないので、名称の変更をお願いして変更して頂きました。これも業界で過疎地有償事業が公共輸送空白地帯地輸送に変わったので「脅威だと」とおっしゃる人がいますが、何が脅威ですか。名称が変わっただけで、何も変わっておらず、全く意味が判っていない人がそういう事を言うのです。逆に言えば元々過疎地名前を付けた人達自体が意味を理解していなかった事でもあります。

綿としては内閣府の検討会、国交省の検討会にずっと出席しておりまして、どうして

も名称を変更してほしいと何十回と訴え続けて、変更していただきました。

その時にもう一つ言い続けてと事があり、隣の市長会・町村会等の会長、つまり知事・市町村長たちは皆「自家用有償事業を大っぴらに実施できるようにせよ」と事をすっと言っておりました。

僕はそこに対しては徹底的に反対と唱え、そのような事を実施したらバス会社タクシー会社を潰して、自家用車だけで地域の足を守ることが出来るわけが無く、地域にバス・タクシー会社がキチンと在ってこそ出来ることであり、輸送のプロがいなくて何が出来るのですか、基本的にはバス・タクシーは採算性のところなので、採算だけでは出来ないところもあります。

そういうところは自家用有償事業が必要なので、何処が出来てどこが出来ないか、まずバス会社・タクシー会社皆様に伺い、これならうちでも出来るのであれば買って貰う、出来ないのであれば運行できないから、地域の皆様で何とかして下さい。その時に自家用有償運送事業になる仕組みです。その中で自家用ライドシェアも可能です。

そのことを全く知らない方が全国に沢山お見えになる。これは地域の足をどうやって確保するか考えている人が業界に少なく、とりあえず自分の前に邪魔な物が出てきたら自分の客が取られては困るので、排除することしか考えていない。

2004年から特区制度がありましたが10年以上経ち、この自家用有償運送事業はあるが凄く面倒臭いと言うことが全国に広がってしまい、ライドシェアの話が特区で出てきたのです。

僕はずっとその事を警告してきました。皆足に困っているのに業界が応えず、自分たちで運行が出来るかと言うかと思えば、それに対しても歯止めを掛ける。そうしたらもっとトンでもないが将来的に来ますよと警告して、実際に現実になってきた。

一方では、こう見ても判るとおりバスについては地域交通会議で規制をゆるくすることが出来る。自家用有償は、有償輸送協議会で出来るようになる。2006年の改正時にタクシーは全く触っておらず何もなかったのです。

2007年に地域公共交通活性化再生法が出来、ここでもタクシーは殆ど無視されております。

ただ1つだけ大事なことがあります、地域公共交通活性化再生法に24条1項を見ると、地域公共交通が何か、皆さん地域公共交通は何なのかとの問いに、カンニングペーパーを作ったときに「地域公共交通というものは、地域住民に日常生活もしくは社会

生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動の為の交通手段として、利用される公共交通機関をいう」と言うことです。カンペを作成して財布等に入れておいてください。

2条2項に公共交通を実施する事業者は誰かと書いてありますが、イロハニホヘまではありますが、ハのところに一般乗用旅客自動車運送事業がリストアップされておりますがご存知でしたでしょうか。

2007年の地域公共交通活性再生法において、初めてタクシー会社は公共交通機関についての定義は法律上ありませんでした。鉄道もバスも公共交通か判らなかったのですが、初めて鉄道や路面電車、バスの定期路線とともにタクシーもリストアップされました。2007年の法改正時にタクシー業界の皆様は2条1項・2項を猛烈に勉強していただきました。

どうしてかと言えば、鉄道や軌道やバス、定期路線の皆様は公共交通だと思っている方が多かった。タクシーは公共交通としてはあまり考慮されてなく、この法律で他のものと共に公共交通機関になりました。一般乗用旅客運送事業は公共交通事業者になり、公共交通はこう言ったものです。タクシーは何をやらなければいけないのかを、徹底的に考えてほしかったです。その事と有償運送事業協議会、地域交通会議とあわせて考えると、他の鉄道やバス、船で出来ない事をタクシーに何が出来なのか。プロとしては自家用運送事業をさせないで、プロで出来る範囲はなるべく多くとっておくべきです。どうやったら出来るか、そこを勉強してほしかったです。

多くの方が勘違いしておりますが、タクシーは2009年のタクシー特別措置法において、地域公共交通とかがかれておりますが、その2年前の2007年の10月に施行された地域公共交通活性化再生法、衆参両院において全会一致で可決成立した非の打ち所のない法律、ここのはっきりとタクシーは公共交通とかがかれておりますので理解してほしいと言うことです。

2007年10月にこれが出来て今2016年1月ですが、8年以上経ち、地域公共交通になっているが、何をやらなければいけないのかと言っているとすれば、とんでもなく手立てを考えないで8年間もサボっていると言うことです。

公共交通が何をやらないといけないのかは4条に書いてあります。旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用助援するための情報提供ですが、これならばそれなりにやっているかもしれません。

ただ、地域公共交通が何か分かった上でやっているかどうかで、ちょっと変わってきます。

大事なのは、地域公共交通を確保する自体はやらなくていいです。さっき言ったライドシェアを実施したいとの意向を持っている自治体は、うちの地域にタクシーも満足にないのでやりたいのが多いと申しましたが、赤字覚悟でタクシー会社が出なければいけないかと言えば、そうではない。それを判断するのは市町村です。

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する地域公共交通の再生に取り組む。この中で、関係者は公共交通事業者も含まれるのでタクシー会社とも密接に相互に連携を図る事を皆様やっていますか。ここまで来るとお分かりでしょうが、タクシー協議会はその場そのものだとは理解出来き、黙っている場合ではありません。

相互で密接に連携を図らない場合、当然タクシー会社はあるが何もしてくれないとなってしまう。過去の8年は、その8年であったと言うことですので、少し考えていただきたいです。

国の人にはあまり言ってほしくはないですが、情報の収集・分析・整理、提供等、研究開発の推進、人材の養成、資質向上、僕から見ると大学の仕事ではないですか。これは自分の仕事だと思いが、国はこれらしいです。つまり、すでに地域公共交通はあまり国に頼ってはいけないことを、この法律で言っている。

タクシー業界もバスもそうしょうが、タクシーはもっと強い傾向で国に対して色々陳情を申し入れているが、法的には言わないでいいようになっている。言うならば市町村に申し出てもらう事になっております。

国も市町村もこの法律をよく理解していないのでいいだけです。これからどんどん、市町村は地域の足を何とかと言うことで、地域公共交通活性化再生法にあわせて動くことが予想されます。

そうしたならば皆様がプロとして先取りしなければならない。あくまで公共交通の活性化・再生は市町村の仕事だと書いてありますが、それに対して事業者がしっかりサービスの質を向上し、情報提供の充実を図り、地域の皆様に選んでいただけるようにする事をやらなければいけない事を言いたいです。

その上で、もっと付け足しのお話をします。今も公共交通は何なのかのお話をいたしました。何故必要なものをお話をします。そして、タクシー事業者はどういう役割を期待

されているかのお話をします。その事を踏まえてタクシー事業はどう変わらなければいけないかのお話をします。

ここまでのお話はお配りしている、都市問題という雑誌の12月号、1月1日に東京交通新聞さんに掲載された3000字の記事を見ていただければ同じ事が書いてあります。

今日のスライドは、また皆様にお渡し出来るようにしたいと思いますので、ここからお話することはもし、必要があればメモを取っていただいて、またあとで読んでいただきたいと思います。

地域公共交通は何なのかとの話をしましたが、地域公共交通は鉄道バスは名乗っておりますが、大半はうそだと、ただ事象だけで全く地域公共交通ではないと思っております。

これを2つのバイと言っております。1つは商売で儲かればいい、企業なので当然です。タクシー業界は典型ですね。もう一つはアリバイで、あることが大事で、乗る・乗らないはどうでもいい。これはデマンドが典型です。

つまり、皆様がデマンドたとえばやろうとしたら、タクシーとデマンドは物凄く正反対のものです。あればいいのと、儲かればいいは両極端と言うことです。今公共交通としてやっていただきたいものは、その中間です。

具体的には、地域の皆様方にあり難がって頂ける公共交通。地域の皆様に喜んでもらえる移動手段に成れるかということです。

これを言い換えれば、このタクシー会社があって良かったと、この地域に住むと言うことは、このタクシー会社があることで、より強化される頂ける形で会社が存在すると言うことです。

それは具体的に貢献できるかと言えば、あのタクシー会社があることで、この地域ではお出かけがし易い言うことだと思います。

今は多くの皆様が車に乗れたり、自分が運転の出来なくても乗せられます。それが出来ていれば公共交通は要らなくなります。或いは乗せてくれなくても、これからどんどん通販・移動販売車等が増えてくるでしょう。ITもどんどん便利になっていきます。学校・仕事も行かなくて良くなるかもしれません。出張だって必要なくなるかもしれません。うちの研究室でもテレビ会議は凄く増えております。

テレビ会議は多いですが、出かけなくてもすむことが増えてきますが、出かけなくてもいいので自由がなくていいかということとは違います。自分が出かける手段がなければ、出かけなくてすむ事しかなくなる。出かける手段があれば、出かけるのか実際見に行くのか、体験しに行くのか、それともテレビ画面とかパソコンの画面を通じて、やればいいのか。そこで出来るわけです。あるいはいざという時、自分は使っていないがこれに乗ればそこにいける、繋がっているとの安心さもあります。

つまりお出かけは、外に実際に人が出ていろいろな所へ物理的に移動するということ。その、移動したところでいろんな方と交流したりすることで、地域を生き生きワクワクさせることが出来る方法だと思います。

そうではなく、IT を使っていたら実際に人にあまりあわないので、バーチャルに生き生きワクワクするかもしれませんが、本当の感動はないのではないかと、それをやろうとすれば、乗っても楽しい、降りても楽しいといけない。

交通手段自体が魅力的である事をも交通手段を降りたら、必要なところにいけ、行きたいところに連れてってくれるということです。

こうやって乗って楽しい、降りて楽しい交通手段を提供することで分かりやすいもの、地域のクオリティーライフの安心安全を守り、豊かさを増進させる。これが公共交通事業です。こうやって考えれば、大事な仕事です。地域を楽しくする仕事なのだと。公共交通があるか無いかはよく最近出てくることですが、横軸は肥満が多い、縦軸が歩くのが少ないので多いのですが、大都市は歩くのが多く肥満が少ない、田舎は肥満が多く歩くのが少ない。歩くことは健康に大事なことで、生活習慣病に成り易い事とイコールです。つまり車に頼らないほど、健康であることが分かってきた。

これは日本だけではなく、世界中にもデータが出てきております。大都市の方は空気が汚く、ストレスが多い気がします、体は健康であるという事になってしまっている。

愛知県のデータですが、高齢者の死亡事故の比率が半分以上になっている。10年前に比べて1.5倍の割合に増えました。高齢者は危ないので、運転させないようにする。これは内閣府のプロジェクトとして、自動運転を2030年までに何とかして、交通死亡事故をゼロにする目標を、国は掲げておりますが、それでも2030年まではかかります。

困ったことにその間に、認知症の方が多くなって、トンでもない運転をする可能性が

あるので、認知症の方は免許証を取り消すということを実施することになりました。

それだけではなく、自主返納をして頂こうとは何処の警察署でも頑張っ折られることですが、いつも公共交通会議で怒られるわけです。自主返納をしてもらいたいと思っても「こんなバス・タクシーも不便なところで免許証が無くなれば死ぬということか」と怒られる。「俺はまだ元気で、こんな不便なバスやタクシーに乗ってたまるか」と怒られる。加藤さんがしっかりやらないからこういう事になるのではないかと怒られるわけです。

警察も公共交通をもっと頑張っほしいと思っております。実際今は、ただ免許証を取り上げるだけならば、生きていけなくなる現実に起こる訳です。これはとても可哀想です。

去年の夏に、日野町というところへ行きました。日野町は駅が根雨駅がありますが、町長とは話をいたしました。日野町は、昔は物凄く財政が悪かったです。前の町長がもうお金がありません、財政再建団体になるしかありませんとの宣言をしてしまった。

今の町長は県職員であったそうですが、当時の片山知事から「お前行け、あんなのにやらしていたらとんでもないことになる。お前、町長に出ろ」と言われて出て、当選して3期目。2期の間は、公共事業も殆ど全く出来ず、ずっと再建をやり続け、町長といっても何も出来ない。ただ、再建をやっていた。3期目になってようやく町長らしい仕事をしました。その一番の最初の仕事がこれだそうです。根雨にはタクシーの営業所があり、3台タクシーがあります。タクシーが維持できないのでやめたいといわれ、どうしても残って欲しいので、高齢者の70歳以上の運賃の半額補助を実施する事にしますので残ってくださいと話をしたそうです。

結果どうなったかというと、高齢者の方積極的に出歩くようになったという事です。まずタクシーが無くなりそうな危機感がありました。半額補助をしたので、それによって安くなったので出かけやすくなりました。

この地域の皆様は、病院へは凄く悪くなってからしか行かなかったそうです。病院へ出かけるのが大変だったからです。ちょっと調子が悪くなった時にいけるようになったら、透析になる人、重篤になる人が減ったそうです。

それまでは、健康保険の保険料が鳥取県の中でも高い方であったものが、今は平均より下回っているそうです。

4年でここまできたので、町長が自慢しておりました。隣の江府町もうちもやりたい

ということで、ここは2台と町営バスですが、そちらも維持するということで江府町も真似をしているそうです。

600万円程の出費らしいですが、小さい町なのでそれでも小さな額ではない。町長はこれはやり続けなければいけないと仰っておりました。

この時にショックを受けました。今までこんなことは考えたことは無かったです。タクシーの営業所を維持するために、高齢者が出かけやすくするための運賃補助を実施する。それを実施したことによって、高齢者が元気になり、私みたいに始めて来た人間でもタクシーに乗ることが出来る。鳥取だと、タクシーが無い自治体は半分くらいになっております。

ない所は福祉有償事業、過疎地輸送、或いは送迎です。はっきり言って、そのような所に未来は無いです。そのような所の駅に降りても、タクシー会社も無いので電話して呼べない。隣町から呼ばないといけない。隣だと30km程あるので回送料金も回収できないから、嫌がって来てくれない。ところが日野の隣に営業所があるわけです。それですぐに乗れるわけです。

このように日常生活に必要不可欠な交通手段として、日野・江府町では続けられております。交通政策基本はご存知ですね、ここには日常生活に必要不可欠等、地域公共交通活性化再生法2条に書いてあるのと似たような事が書いてありますが、それについては国が必要な政策を講ずるものとする。先程の活性化法とは偉い違いと思いますが、活性化法では市町村が実施すると書いてありました。国は調査とか、情報収集、研究・人材育成等と書いてありました。何か矛盾しておりますが、国として交通政策全般はいろいろ策を講じるが、その中で地域公共交通は、市町村で整備して下さいということで

す。

政策基本法は、安部政権になってから出来た法律ですが、その前の民主党政権時代に政策交通基本法を作ろうとしていた。交通基本法は、民主党が野党の時代には、移動権というものが入っておりました。

誰でも自由に移動が出来る権利、これを書いた法律を交通基本法として作りましょうと野党時代の民主党は言っておりました。与党になってから、いろいろ検討すると、法律に明記したら今の予算では全く出来ない事が判明し、取り下げて移動権は書かない交通基本法を提案された。

ところが2年ほど殆ど審議したが、野田政権の解散で廃案になった法律ですが、その

法律でもこんなことが書いてありました。権利としては保障で来ませんが、なるべく必要な移動は円滑に出来るような施策を国は講じなければいけないことはやりましょう。移動権に変わる規定とし16条はあります。

ただこの交通政策基本法は、気をつけなければいけないのは公共交通がそれを担うべきとは書いてありません。だから車でも自転車、徒歩でもいいのです。

この中でタクシーは、一体、何を担えばいいかといえば、最後の公共交通、24時間ドア・トゥ・ドアのきめ細やかな配慮、多様なサービス提供が可能な筈。これは鉄道やバスは沢山の人達を運ぶ故に融通が利かないが運賃は安い。タクシーはそのものとは対極にあります。ただ、こうなので高くならざるを得ないという事です。

最近ではデマンド交通が増えておりますが、デマンド交通は乗りあわなければタクシーとあまり変わらない。多くのデマンド交通は乗り合っていない。安いタクシーと考えると、何故デマンドは殆ど1名しか乗っていないのに補助金が入るのに対し、普通のタクシーは補助金が入らないかと思えば、実は単純に割引タクシーで十分な地域も多いのでは無いかと思われます。

これは自治体がタクシー会社に補助を出すことに抵抗感が高いということです。自治体もタクシー事業者も、自分たちが公共交通機関との自覚が無いかと思います。先程の日野町は、3台のタクシー営業所は、うちの公共交通を担う大事な会社であり、明日の足を確保する野が普通のタクシー料金は総括原価で支出が賄えるように収入を取るようになっており、市場原理とは無関係です。

市場原理は需要と供給の関係で価格が決まる。まさにライドシェアがそうです。総括原価方式のように事業者が営業経費を賄えるような収入を確保する事とは全く違いではないでしょうか。その間を埋めるのが補助金であります。それがバスとかデマンドは正当化されるが、タクシーは正当化されない。実態としては、割引タクシーです。

別に高性能予約システムは入れないで、タクシー会社の予約の方法でちょっと割引いたタクシーで公共交通をやれば、公共交通ではないかです。

そして自家用有償もあり得る所はありえますが、あくまでボランティアですが美味しいところ取りにならざるを得ないのと、ましてや安いタクシーでもありません。全く違うもので、バス・タクシー・デマンドは基本としてあって、その上で自家用融資用運送がどうかカバーできるか話になったとき、タクシーがもっと出来るところがあるはずです。

このように話をしてきたときに、何割かの人たちは邪魔に思っているとお考えになっていると思います。別に公共交通にして欲しいと頼んだ覚えは無い。加藤さんは勝手に公共交通に2007年からなっているのでしっかりやらなければいけないじゃないか。押し付けがましい事をいっているが、頼んでない。今のままでいいのに、何故そのような事を言うのか。

でも、私から言うと、皆さんが公共交通に望んだのです。何故かと言えば、いろいろ書いてありますが、ここです。

都市部では規制緩和により生じた運賃下落・過剰供給、これによりタクシー会社或いは乗務員ら皆さんが大変苦しんだと思います。大変なことになりました。もう一回規制をしないとけない。再規制の話が出てきた。あくまで商売のタクシーであるとしたら、規制する根拠は無い。商売だから市場原理でやっているではないですか。皆さん儲けるためにやっているのではないですか。そのとき皆様なんと仰ったかと言うと「いやいや、我々は地域の足を守る公共交通なので、そのような市場原理に巻かされては困るよ」と仰ったわけです。

皆様が地域公共交通になりたいと仰ったわけです。公共交通だから公的介入が必要になってくる。2007年の活性化再生法では、公共交通と書かれただけでしたが、それより具体的に公共交通なので参入或いは運賃に対して規制をかけなければならないと作られた法律がタクシー特措法です。もっと簡単に言えばタクシー特措法は、公共交通だから出来た法律です。業界の皆様は拳って、このことを望んだ訳です。公共交通は、それを名乗ることは、それに伴う義務が生じます。それが先程の活性化再生法に書かれていたことです。

これを見たときに出しておりましたが、ライドシェアも全く同じです。地域の足を守れない、今のままでは地域の足が守れない、無くなるのでライドシェアは公共交通ですと言われたらどう反応しますか。

だから皆様が選択したことと同じ事が生じます。そして、その時に言うでしょう「タクシーは公共交通の筈なのに、しっかりやってくれなかったから、運行してくれる人達をもう一つ入れました」と言われるでしょう。

私はこの事を分かっているので全然怖くありません。タクシー業界の殆どの皆様がこの事を分かっていないので、皆様がタクシー特措法を入れたのと同じように、ライドシェアも公共交通になろうとしている。全く同じ構図です。これを注意しないと、自分た

ちは公共交通だからいいが、お前たちは勝手にやっている。足に困っている自治体から見たら逆であり、公共交通と言っていないながらやっていないではないから、やってくれるところへお願いするという事になります。

僕は皆様に嫌われることを敢えて書いたり、わざわざ静岡にお呼び頂いたのに言わなければならないのは、言えば皆様が目覚めてくれると思っておりますので、さっきの蒸気船です。

お茶4杯飲んで目覚めて、そうだったのだと、もっとこういう事をやらないといけなと皆様に思っただけければ、別に恨まれてもいいです。ここで気が付かなければ、同じ事がライドシェアで起こります。そしてライドシェアは絶対公共交通というベクトルは持っていない。そうしたらタクシー会社はそれこそ滅びます。そうならない様にすることこそ、どうしても皆様に公共交通であると言うことで目覚めて頂きたい。どうしたら自分たちが公共交通になれるのか。これをどうしても今日訴えたいと思ってきました。

あり難いことに、皆様にお配りした都市問題の雑誌は、No.106になっていると思いますが、106年の歴史のある雑誌です。この106年の歴史のある雑誌が初めてタクシーを扱ったのです。これは東京の都市計画をやっている人達が作った財団です。都市計画をやっている人達から見て、タクシーは公共交通になり、都市計画の一端を担う大事な存在だと認めてもらったということです。

原稿を依頼されたのはかなりいりましたが、都市問題がタクシーを扱っていただけるといのは本当に感動しました。これは夜明けだと、まさに期待してくれているものだと、そういう人達がいるから応えなければいけない。

応える為には何をしなければいけないか、タクシーが地域公共交通の役割を果たすことに他ならないことです。それがあからこそ、タクシー特措法だってあるということです。残念なことに全国的には公共交通としての意識は薄い。

タクシー特措法の第5条には、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自覚とありますが、実際には自覚を持っているのかは疑わしい。一方で、自治体の皆様も、タクシーを公共交通と捉え、サービスのあり方等を検討の必要性等をあまり感じていないと思っております。

私が苦労していることは、名古屋タクシー協会の多田様もお見えですが、多田さんにも大変ご迷惑をおかけして、今やっていることを申し上げると、本当に苦しんでおりま

す。名古屋交通タクシー圏準特定地域の地域計画は、12月に策定したいと思っておりましたが、私の独断で3月に延期させていただきました。会長として勝手をしましたがどうしてかといいますと、タクシー協議会に参加しているメンバーの皆様が、本当にタクシーが大事であって、メンバーそれぞれの方がタクシーが大事であるから、自分たちもタクシーを盛り上げるために何かしなければいけないにまだなっていない。特に自治体はその意識が弱いと思いました。

タクシーが大事で、この地域に無くては困る公共交通だと思われていない状態で、法律でそうになっているから適正化といっても空虚ですと、皆思っているのです。タクシー特措法というものは、何故やっているのかわからない。何故やっているのかと言えば、タクシーが公共交通だからやらなければならない。

「タクシーが公共交通って何のこと？」と思っているわけです。入り口のところをしっかりとやらなければ、地域計画は出来ないと思います。頑張っ各自治体に公共交通としてのタクシーの検討をお願いしております。

まず、名古屋のタクシーの準特定協議会はまだ加入していただけない自治体があります。興味ない、加入していただけないところがある。これは私が出向いて説得することにしております。私が説得しに行く、直接押しかけて入って頂くことにしております。

実施計画と自治体がそれぞれ立てる地域公共交通に関する計画と連動する事を目指します。

その為に地域公共交通会議において、タクシーを扱ってもらうということもやります。その為に、地域公共会議にタクシーの方が1人2人入ることもお願いしております。

タクシーについては、いろいろな部局で取り扱っていると思われるので、そういったことを自治体で集約してもらう。更に、名古屋準特定の場合は自治体が10箇所以上ありますので、横の連携をしっかりといただけるよう県にもお願いをして、いろいろ取り組んでいただく事をしております。

一方で、業界の皆様これなら公共交通だと思ってもらえるよう、或いはタクシーがあるといいなと思ってもらえるような、新しい試みを出して下さいとお願いしております。

生まれ変わるには何が必要か、今のままいくと、至るところで作られている地域計画が結局自治体等参加しているがあまり読んでもらえず、タクシー協会の皆さんが作った

ような業界の計画になってしまう。

実効性も無いものです。このようなことを繰り返しては、ライドシェアと到底戦えません。協議会で地域全体の計画として脱皮を図らなければならない。一字一句、皆様に納得して頂ける計画であれば協力していきたいと、思っただけの計画にすることを3月までに詰めていきたいと考えております。

タクシー会社も沢山ありますので、当然競争と言うものは大事ですが、どういうところを競争し、どういうところを協調するかのバランスも考えていかなければならない。

こういった事を話した上で、労働組合の皆様には何をするのかと言ったら「何をするのでしょね」と、我々に何が出来るのか、皆様なら乗務員、労働組合の皆様は何を期待しますか。それを考える前に、皆様が考えなければいけません、労働組合もメンバーになっているので、ただそこに座って私たちの待遇が悪いから何とかしてくれと言っているだけでは、公共交通として認められません。いったい何が必要かとの問いかけをしているところです。この事を進めるために時間がかかっております。時間かがって多田さんきて頂いて申し訳ありません。

その代わり全国最先端の地域計画を作りたいと考えております。

その為に何を考えないといけないか言っていきたいと思います。

2009年10月の前のタクシー特措法においては、タクシーは地域公共交通として重要だが、需要が低迷、供給が過剰、車両が過剰で運賃が安くなっている。特に問題のある地域を国が特定地域とし、関係者の方々と話し合う協議会を設置しましょう。そこで話し合うのが、タクシーのあり方・実現模索、その為に必要な供給過剰の解消、過度な運賃競争の回避、運転者の労働条件の改善・向上、交通問題解消こういったものを対策として纏めたものが地域計画。そして、協議会の構成員は計画に書かれた事を実行していく法律です。

前の特措法の段階では、私もいろいろな地域の地域計画或いは協議会の議事録を拝見しましたが、そういった地域公共交通として何が必要であるか、或いは需要が低迷したのかの理由の検討は殆ど行われていない。

それは、減車・運賃改定するためのお題ものですから当然です。残念ながら5年以上、耐えることが出来ない。需要を増やし、地域公共交通としての役割を果たしてもらわないと、この法律を続けることが出来ない、14年1月に改定しました。

ここでは、適正化はある程度できてきたので、これからも継続してやっていかなけれ

ばやっていく事ですが、更に活性化をしっかりとやらなければならない。

繰り返しますが、活性化をしっかりとやらないと適正化が肯定されませんので、タクシーが公共交通としての役割を果たし、更に需要が増えることがなければ、タクシーは公共交通として大事なので適正化をしなければならないとの論理に入っていくので。活性化をキチンと実施するため協議会の構成も見直し、自治体や地域が参画し、リーダーも運輸局や協会ではなく、学識者等を起用するになったのはそういうことです。

タクシー協議会は、この14年の改正によって地域公共交通会議に使い形になったと考えて頂いたらいいです。

地域公共交通会議はどういうものかということですが、地域公共交通会議に出ている方はこの中で委員をしている方はどれだけ、手を上げていただけますか。少ないですね。

まず皆様にお勧めしたいのが、1回でいいですから地域公共交通会議を傍聴してください。よく言われますが、「選ばれていない」「メンバーではない」という方がおりますが、地域公共交通会議は傍聴自由です。これは法律に定めがあり公開原則になっております。

傍聴が出来ない地域公共交通会議はおかしな会議なので運輸局に言っていた方がいいです。地域公共交通会議の大事なところは、公開のところ。公共交通ですから、皆に議論して頂かないといけない。だから隠し事は駄目なのです。皆様に状況を分かってもらい、皆様の中でやれる人が腕を捲くってやって頂くのか地域公共交通会議ですので、その意味ではメンバーにならなくても、少なくとも傍聴はできます。

私も25箇所から26箇所の地域公共交通の委員になっておりますが暇なときで、面白い案件がある時は傍聴にいきます。学生からは暇だなと言われますが、加藤が来たと嫌がられますが自分が委員ではない所に傍聴に行っております。

いろいろな事がわかり、地域のいろいろな状況も分かる。地域公共交通のおかれている状況もよく判ります。その中で見ているとバス会社はサボっている事、タクシー会社ももっと何とかならないか、自治体は何も考えていない等、いろいろな事を思います。その状況を是非一度見ていただきたい。

地域公共交通会議は、市町村が設置するものであり、市町村の交通を市町村が自ら決めるための場です。決めたことについては、国の法律が緩和される特区であると理解して下さい。即ち地域として必要な路線を協議して認定することで、各種の許可が

簡略化・弾力的に運用出来るようになるものです。

地域公共交通会議を経ないと出来ないことが幾つかあります。そして地域公共交通会議を経ると、手続きが早くなったりします。一番すごいのはここに難しく書いてありますが、この運賃が弾力化される。地域公共交通会議がない場合、バス運賃は上限認可になっていると思います。地域公共交通会議を経ると、届出になります。

ある自治体に私が相談をしたことがあり「うちはあるバス会社に一括して、路線バスをやって貰い補助金を出しておりますが、補助金が払えなくなりました。先生相談ですが、運賃を上げたいのですが地域公共交通会議で上げていいですかね。」と言われました。これについては、実は出来ます。

地域公共交通会議の場で、自治体の全ての路線バスの運賃を上げます案を出し、認められると上限認可は関係なく届出で変更できます。上限認可以上の運賃が出来ます。

その自治体さんに助言したことは「出来ますよ、ただ出来ますがやらないで下さい」とお願いしました。やはりおかしい、そもそも今のタクシー・バスも総括原価のやり方であって、補助金も本来考えないものです。運賃収入で経費と適正利潤で構成されており、本来補助金が入っていない筈である。補助金が払えなくなりましたので、運賃を地域公共交通会議で上げるのはおかしい話であり、運賃の改定を運輸局に申請し、総括原価を見直し、上限をあげるが補助金を貰っているので少し下のところで運賃とするのが正しい運賃改定の仕方ではないかと申し上げました。結果的にそのバス会社は運賃改定を実施しました。

ここで言いたい事は、地域公共交通会議はそれほど権力が強いということです。運賃制度は、公共交通においては、基本的に公定なものです。本来公定のものでありますから、そう簡単に変更できないものが認可になっている。これが、地域公共交通会議では、いとも簡単に変更できるので、凄い規制緩和です。凄い地方分権であり、更に通常は出来ないタクシー車両による乗り合い運行、デマンド等の区域運行も普通に運輸局へ申請をしてもやらせて貰えません。

地域公共交通会議で受けないと出来ません。タクシー車両で、バス運行・デマンド運行は必ず赤字になりますので、自治体・地域の皆様方のご支援がないと実施できない。地域公共交通会議を通していく事になります。これが公共交通会議の仕組みです。進行プロセスは、元々都市計画・総合計画があり、自治体としては、それに基づき、自分のところの公共交通はこうであって欲しいとの計画を作成します。

その計画に基づくとバス路線が少ない足りていないので、もっと補助金を出してこういうものをやりたいと言うわけです。これが認められれば予算を確保し、市町村は事業者を選ぶ。選んだあとは、その事業者と協議し、詳細な運行計画・事業計画を策定し、事業計画について審議し、協議が整えば運輸局への手続きが簡素化され実施できる。これが地域公共交通会議の仕組みです。

自家用有償運送事業は、地域公共交通会議と同じ2006年の法律改正で出来たものですが、本来は全く一対です。地域公共交通会議が市町村の計画に基づいて、実施する内容を決め、業者を選定し詳細な計画を出して事業者が申請するようになっている。自家用有償運送事業も、その地域の恵まれない方々の交通をどうするか計画し、それについて足りない所について新しいサービスを考え、市町村がどのNPO等の実施事業者を選定し、詳細な計画を作り、事業計画を出し登録をする。

大体同じですが、同じではないです。なぜかと言えば、自家用有償運送事業については、ライドシェアと全く同じことですが、地域にお出かけできずに困っているのが本来は地域公共交通会議において緑ナンバーのバス・タクシーの皆様にはやっていただければならないことですが、やってくれない。一方で困った人達の近くにボランティアとしてお出かけする輸送サービスが出来る人達がいる。その人達が、元々ボランティアですから助けてあげたいので、運行を実施したい。その人たちは白ナンバーで有償運送事業者ではありませんが特別にお願いし、サービスを実施して頂くと自治体が考え、関係者間で調整し出来るようにする。これが自家用有償運送事業の仕組みです。

これが通常の自家用有償運送事業ですと、全くそうっておりません。自治体はやってもらなくても、どちらでもいいと思っているのが本音です。ただNPOがやらせて下さいというので出した。何故やらしてくれと言うかと申しますと、ここでそういう事を言っておかないとお金が取れないからです。ここのところ自治体はサボっている。本来は、NPOが止むに止まれず、誰もやらないので仕方なくこのサービスを実施している。しかも自家用有償運送事業に運営協議会に出してもタクシーの半額と言われるので、基本的に黒字にならない赤字で奉仕活動です。手続きが面倒等のお話です。

そのときの自治体の反応は「皆さんがやりたいと言うので、会議を設置して審議しております」と申しておりますので、本来は違っており「困っている人たちを助けて頂けるのはありがたい事なので、是非やっていただきたいので、ここを出していただけないでしょうか」と自治体がお願いしなければならない立場です。

そう考えれば、困っている人達はほかにも沢山いるので、あっちにもこっちにも困っている人がいるので「こっちの困っている人は誰か助けてくれる人はいませんか」「こっちの方はどうですか」というものを、やらなければなりません。その時に期待するものは、タクシー会社さんに手を上げて欲しいということです。或いはタクシー会社さんが「ここに困っている人たちが居ます」がいます。我々も何とかしてあげたいが、我々では赤字でなんとも出来ないなので、自治体の本気を出してやりませんかとの提案をしていただきたい。

自家用有償運送事業の協議会へ出席すると、必要性の議論が出ます。出席している方はご存知だと思いますが、その時に何が出てくると申しますと、この自治体の中には要介護・要支援の方がこれだけ居られます。障害を持っている人がこれだけ居ますと提示それ、大体何処の自治体でも人口の1割以上はいます。人口10万人のところであれば、1万人位はそういう方がいるでしょう。その後に出てくる有償運送事業の議論が5人を運ぶとか、10名を運ぶとかをやるわけです。会員が何名いるか合計すると100人、200人、さっきの1万人も助けてあげられない人が居ますよと言っていたものが、100人も助けていない。一体この会議は何をしているのかと言うことになります。

実は1万人の中の何千人かは、タクシーがやっている。何千人と何百人の間にタクシーでも助けていない所がある筈です。そこに市場があるわけです。本当に辛い人はやっぱり皆様我慢しているので、辛いけど助けてもらうのは申し訳ないので出控える人が沢山いると思われます。先程の日野町は、それを取り払っている。

どんどん出かけてください、出かけてもらったほうが買い物をしてもらい、中心市街地を賑やかにしてもらい、お金も落としていただく方がいい。それで元気になっていただければ病院へ行くのも軽いものなので、保険料もあまり使わないのでいい事尽くめではないでしょうか。それに対して運賃補助するのは全然惜しくはない事が出来るかどうかです。

ここでNPOさんと共同していかなければいけないところです。緑ナンバーでできるところは緑ナンバーでやり、出来ないところは白ナンバーの方にもやっていただき、そこを共同し、全体として公的支援が受けられるようにするにはどうすればいいか。

こりは自治体が計画してほしいのですが、皆様自治体の担当者を見たら出来るわけが無いと判ると思います。そんなことは自治体がやっと経験はない、皆は教育を受けたこ

ともないのです。一番やれるのは現場です。

そこに市場はある筈ですし、そこに何が出来るのかの提案をしていただきたいということです。別のその点以外、他にもあります。深夜タクシーの独壇場です。深夜にタクシーが捕まらない、運賃が高いから早く帰る、或いは逆に泊まってしまうのもあるかもしれません。深夜の相乗り・乗り合いにするようにしたら、多くの方が早く帰ることができる工夫がある。都市部でもバスが手を出せない公共交通があると思います。

今日、日本平自動車の乗った新しい路線は私の見た限りでは、本当はバスが走ってはいけなところではないかとの感じを受けました。これはタクシー会社から見ると、何故あんな所へバスを走らせるのかと思う方もいると思います。そうしたらタクシー会社さんがどの提案をしたかということです。多分、しっかりしていないからあのバスが走っていると思います。

都市部でもバスが手を出せない、或いは手を出したら非常に非効率なところは地域と組んで、何か出来るのではないかと事はあると思います。

先程の東静岡駅での目安の料金だと考えますが、目安の料金があったとしても実際には、それより高かったり安かったりすることもあります。

そうするとやっぱり、一定料金で乗れる、判っていることが大事ではないかと思えます。バスもそうですが、タクシーの場合でも乗った時に降車するまでに幾らか判らないというのは非常に不安な事であります。最初から判っていれば、乗りやすいということもあります。エリアタクシ・シャトルタクシーは必要かもしれません。定期的に塾・学校へ送り迎えする等いろいろあると思います。そういうものは定期的に予約しておくことが出来るのではないかと事かもしれません。

着いた時待たされるのが嫌だという話であり、最初にタクシーする時に施設の予約が入るようにするにはどうすればいいか。ITが発達してくるとというのはそういうことに活用しなければいけないのです。施設の予約とタクシーの予約を一度に入れる。これをタクシー会社がないので、病院等が勝手に送迎するのです。自分たちで一緒に送迎した方がいいとなってしまう訳です。

流しや営業で走っている。その走っているタクシーのプロープ情報を流して、御用聞き・広告等沢山やれることはあります。待っていても客は捕まらないといいますが、こういうことは公共交通のやることでしょうか。日ごろから街中を走り回っており、地域のことがよく分かり、お客様とも触れ合う、話が出来。そういうタクシー会社が出来

る事はタクシー沢山あると思います。

そのことが公共性のあるということをしっかり訴え、それに対して地域の皆様も支援していただけないかというものは、もっとあって然るべきではないかとおもいます。今までやっている事だけではまだ駄目であり、地域計画を作成するとき、これに加えて今やれることがもっとあるということを出していただきたいと思います。

そういったいろいろな事をお話させていただきましたが、一つ例として、既にお聞きになっている方もいるかもしれません。

北九州の枝光の乗り合いタクシーは、この枝光は新日鉄のあったところです。殆どの住民の皆様は新日鉄に勤めている方々なので歩いて通勤し、帰宅するということです。その時に北九州というところは工業地帯もあり港湾都市ですが、港湾都市なので傾斜が非常に厳しい所であります。

前にあった商店街は谷底、ここから数百メートル歩くと急斜面です。この急斜面に一戸建てが建ち並んでおります。道路が狭い。殆どの家には車庫はありません。通勤は徒歩です。年をとってくると傾斜を降りて商店街に行き、帰りの登りがきつくなる。車を買おうと思っても、自宅に車が置けません。バスを導入しても走れる道路がない。住めなくなったらどんどん転出し、超過疎化現象が起こるようになって来ました。

それにあわせて商店街が衰退の一途をたどるという事です。この時にこの商店街の中にタクシー会社がありますが、そのタクシー会社は元々新日鉄の社用であった。新日鉄の出張の方、勤務されている方の送迎をやっていけば食べていける会社でした。それが新日鉄が撤退してしまい、仕事がすっかりなくなってしまい、残った仕事はお年寄りが坂を下りて上るという仕事だけになってしまった。

しかもその人たちが「高い、高い」といい、もっと安ければ商店街に出ていける。この値段では高い、高いといっても2キロもないので1メートルだけです。往復すると、1500円以上になるのでそれだとやはり出て行けない。週1度しかいけないという訳です。

そうしたらどうしようか、この9人の乗り合いタクシーで乗り合わせれば、750円でも割れば100円以下です。100円で出来るということ、このタクシー会社の社長は考えた。それを地域に提案し、市役所にもやらせて欲しいと相談した。地域は運営委員会を設置し、どのような運行がいいか、皆でこれに乗ろう、協力金を出す等をする。事業者は実際に運行をする。市は、いろいろな手続きの事を協力する。最初は10

0円では出来ないことが分かり、150円ですが、20分に1本の割合で運行している。殆どが9名乗っている状態で、追車もするようですが、それでこの地域になくてはならない交通機関になりました。

ポイントは、この商店街が結局週一度しか行けなかった人が毎日行くようになりしました。とても賑やかになりました。新日鉄があったところヘイオンが出来ました。普通のシナリオは商店街の隣にイオンが出来るということは、商店街は終わりという感じですね。この商店街は賑わっている。タクシー会社へ「このバスをイオンに入れないのですか」と聞きました。「イオンに行きたい方は多いのではないですか」と尋ねました。そうしたらニコニコ喋っていたのですが、いきなり血相を変えて「加藤さんはそこまで志の低い人とは知らなかった」と怒られました。「イオンにお客さんを運ぶためにやっているのではない、この商店街をよくして地域を守るために俺はやっている」と言われました。

「これは確かに儲からないといけないけど、それだけではない。この枝光の地域の商店街、住宅地や人々の暮らしを守るためにやっている。その中で自分も商売が出来る」のだと。これはコミュニティービジネスです。まさかこの枝光で、そのことで説教されるとは思いませんでしたので、反省しました。ただ走らせればいいだけではない。その走らせることによって、この地域をどうやって守っていくかと言うことにかかわっていかねば、これからのタクシーは生き残っていけない事を思いました。そのあと社長が仰ったのは「先生、儲からないですよ、だってこの地域タクシー総取りですから」です。

「この運行も月1回以上の委員会を開き、検討して一体的にやっていると言ったら、タクシーを頼むときはそのタクシーを頼むでしょう。その連結で儲けております。バスはトントンか赤になるくらいです。それをやることによって、圧倒的に地域の信頼を得て、そその方々に普通の料金でタクシーを利用してもらうと言うことでうちはやっていきます」との事を仰ってました。

これも静岡県でもよく見られますが、デマンド交通、乗り合いタクシーをとられますと、その事によってその地域のタクシーも呼んでいただける確率が高まると言うことがよく言われております。

これは受託の話になりますが、地域の皆様とどれだけお話をし、単にタクシーを駅の待たせているのか流しているのか、予約の電話を待っているだけではなく、うちは積極

的にこの地域を守るための仕事をやっていきたい。その為には、うちのこの車をどうやって使えるかを一緒に考えましょうとの姿勢を事が求められているのではないかと思います。

さきがけは15年前にやっていることで、他にはもっと前からやっている例もある。

郡上八幡の小那比地域の乗り合いタクシーですが、1987年からやっておりますが、これはタクシー営業のままでやっております。八幡の市街地から離れたところで、1987年に路線バス路線がなくなり、一番近い集落が15KMほど離れている峠がありどうしようもないところです。住民組織を作り、そこに市が補助金を出し、住民組織がタクシー会社に委託し、貸切で借りている。月曜日・木曜日、地域を8時に出発して、市役所を2時に出る週2回の往復だけの運行をしている。

そして利用者は、自治会へ予約をし、乗車の予約をして予め1枚700円(片道)のチケットを購入しておく。ただし、タクシーに乗ると1万3千円ですので、700円と言ったらとんでもなく安いですが、それを利用する。これを機会緩和がされる以前の1987年から実施しております。だから規制ではない。私はこのようなものを見たとき、もっとこういったものがタクシー営業としてではなく、乗り合いで出来ないかと考えます。地域公共交通会議は枝光もそうですがいろいろあります。

これは私が松坂でかかわっているコミュニティーバスです。これも乗り合いタクシーでやっております。こういうものは地方公共交通会議でやっております。ただ、地域公共交通会議はやっておりますが、ハタドノアサミ地区でも協議会を設置していただき、事業者とも話をし、この地域でどう走ればいいかをいろいろ話をしている。

更に市の地域公共交通会議でも発表していただき、市全体としてここが頑張っているか頑張っていないか評価し、あと助言をする仕組みでやっております。

この中でタクシー会社は「うちは走らせていて、こういったことに気が付いたので、もっとこうしていただきたい。」等の意見をどんどん言っていただいております。準委託ではなくパートナーです。準委託の関係ではありますが委託をし、ただ言うとおりに走ってもらうだけではなく、気が付いたことをどんどん言って頂くことも含めて委託している関係です。

逆にそうやって実施していただけると、もっと需要が増えたり、運行が効率化してくる。次の委託も取れます。それだけでプロポーザルにかけますので、その形で事業者の皆様にはやる気を出してもらっております。こういった方法も面白いと思います。今はこ

ういった時代になっているということです。更に今、2013年に交通政策基本法が出来ました。2014年に地域公共交通活性化再生法が改正され、より自治体の公共交通活性化再生に関するいろいろな、権限が増えました。

更に2015年4月、自家用有償運送に関する中部の地方委譲、これは地方委譲と申しておりますが、登録についてと安全安心についての仕事を委譲するだけですので、決して白ナンバーの皆様がやれることが増えたわけではありません。

いろいろ緩和されており、法人格のない個人が認められる等。これも私の仕掛けです。本当に法人格は必要なのか、法人格は外形的なことであり、例えば町内会がこの地域でこの老人の皆様を一体として運ぶ事を証明してくれる事を、有償運送運営協議会でやってくれれば、それで足りるのではないか。それが何故、国が法律で法人格が無いといけないのか。そういうものは地方で考えればいいのではないかとお願いします。

その前提として、あくまでもタクシー会社・バス会社が出来るとはやる。ここは全く書いてありません。タクシー・バス会社が出来るとはやっていただき、出来ないところについて、出来れば法人格のあるところにやって頂き、それでも駄目な時は法人格のないところにやって貰う仕組みにした。私の中ではバス会社、タクシー会社に期待している。だが地域公共交通をいろいろなところでよくしていくことをやっている立場としては、期待はしておりますが、やってもらえなければ他にやっていただく。その時のために、こういう自家用有償運送事業についてもそういう制度にさせて頂きました。そういう考えです。 凄く期待しております。

駒ヶ根市仕事もさせて頂きましたが、駒ヶ根は人口が3万3千人、5年間で4千人の減少、このまま行くと、いつなくなってしまうでしょう。30年くらいで人口0になる計算になる。2001年にこまちゃんバスが運行開始し、11路線まで出来ました。3万3千人のところへ11路線もバス路線が出来ました。2006年に12万人と利用者が一番多かったのですが、12年度には6万人。この6年間で利用者が半減した。市が調査をすると、3万3千人中で、バスに乗ったことのある人を確認すると1000名も利用者がいなかった。800名程度しかいなかった。市長が3万3千人の都市で年間6万人の利用者が800名程度しか使わないものにこれだけの補助するのは意味が無い。計算をしてみたら、タクシーに委託してもあまり変わらないことが判明したということで、こまちゃんバスは11路線が全廃になりました。現在はタクシーとデマンド交通になりました。経緯はバスを立て直そうとしたが、事業計画を作成したが利用客が増えな

かった。コンサルタント会社へ550万円払いいろいろ調査して計画を作成したが、全く利用は増えなかった。3年後に全廃を提案し、年計画も放棄する。計画も5年でしたが、3年で放棄しました。

市長はもうやらないと言うことにし、やらないでいました。8月に全廃したのに、11月にデマンド交通を実施すると急遽転換しました。この間にあった出来事は、担当の方が私のところへ相談に来て説明をしました。「バスを11路線やっていたが、市長が8月で廃止することにしました。」との報告に対して、「報道で拝見しました」と回答しました。「なにをしにおいてになったのですか」と尋ねたら、「実は先生に知っておいて頂きたいので来ました」、「私は駒ヶ根とも何のゆかりもないし、わざわざ何を説明しにこられたのですか」と言ったら、「実は不安です。市長が止めるといったが、本当にそれでいいのか確信がありません。それで加藤先生にどうしたらいいか、アドバイスをしたい」と言われました。

アドバイスは「デマンドをやりなさい」と言いました。何故かと言うと、タクシーでは高いです。ここはタクシー券を出すと言っても、ここは3割くらいの補助です。それでも高い。それまでバスは100円で乗れた。100円で乗れたのが数千円になります。そうしたら出かけられない人が沢山出るでしょう。先に800名の中で、何名がタクシーを利用してくれますかねとの問いに「物凄く少なくなるでしょうね」、そうしたら市の政策としてどうなのか、せめて500円くらいで乗れるようなデマンドをやりませんか。特に利用の多いのはどこかとの問いに、スーパー・病院・商店街。JAしか出てこないわけです。そこへ行くのは500円で行けるような、デマンドをやりましょう。あと好き勝手いけるのは3割引でやるようにし、その方法を提案させていただきました。

なんと1月には連携計画を放棄すると言っていたのですが、タクシーのことしか書いてない連携計画にしました。うち場タクシーでやっていきます。その中の一部をデマンドで運行するという史上初のタクシー古河ばかり書かれている連携計画を作成しました。皆様のところの連携計画は、タクシーの事は殆ど書いてない連携計画だと思います。書いてあっても何社もあるタクシー会社しか記載されてなく、その計画にはタクシーは頑張る程度のことしか書かれていない。

これまでどおり頑張るのではなく、皆様をお願いしたいのは、駒ヶ根の経緯ように私が言いましたが、デマンドにしたらどうかと提案しました。タクシー会社は何もしてお

りません。ただ受けているだけタクシー券を買っているだけ。タクシー会社へ申し上げておりますが、利用が増えてきましたが、僕は現場を見ておりませんので、僕が言っても仕方ないので、地域の足を担うようになった皆様が、「もっとこうしたほうがいい」「ここはデマンド化してもいいのではないか?」「タクシー券をこうした方が使いやすいのではないか」事を提案されたらどうですか。実は今その提案を受けて駒ヶ根は形成計画の策定をやっております。またタクシーだけの計画です。

これはそういう計画なるでしょう。タクシー会社の皆様も参加し、タクシーを主体とした地域の足を守る計画として、形成計画が出来るという事です。私はそういう事をやっていただきたいと凄く思っており、皆様に変わっていただきたい。

法律・制度は先程からいろいろ話しているとおり、説明しきっておりませんが本当に変わりました。それなのにタクシーは全然変革していない。とにかく客を待ち運賃で勝負をする方法から脱却できず、大半の人が車を使い、スマホを使い今の時代をやっている訳がない。

固定電話しかなかった時代より前より、仕事のやり方が変わっていないのではないのか。タクシー協議会ではまさに、皆様がどう変わって新しいソリューションをどう出したらいいかをやる場所ではないかと思います。その時に現場を持っている人が一番強いのです。実際に運んでいる人、実際に車を動かしている人たちが、本来情報が一番あるはずです。だから活性化再生法でも、情報提供をしてくださいと法律にも書いてあります。

公共交通のサービスをよくし、更に公共交通の情報提供もやって下さいと期待されているのです。もっと皆様に訴えかける事をしないで、業界の中で閉じこもり、利用者・地域目線を省みなければ、それは業界が滅ぶ。黒船が来て滅びるではなく、地域が滅びます。

ポイントを3点言います。

公共交通の使命を経営者・従業員が理解する。それは安全・法令は当然として、お出かけをどう保障し、更に利用者地域の皆様が何を求めているか、常に掘り出す。それに対してこう言うやり方ができるソリューション、答えを出す。それが単に市場原理・ITではなく、本当に地域の事を心から分かっており、地域のお出かけをサポートできるタクシー会社が出来るものであり、それが何物にも変え難い信頼の形成です。この会社があってよかったと思ってもらえる気持ちです。

その為にも、主婦が本当に運転手でいたいかどうかから考えて頂きたい。奥さんが送り迎えしてくれるようになってから、うちのタクシーの利用が減ったと考えないで、実あの人は運転したくないと思っている。運転したいと思っている人もいますが、嫌々運転している人も一杯いる。そういう風に思っていたきたい。

それに忠実なサービスを効率的に提供する。心は曲げず、頭は柔らかくと言っておりますが、要は地域にとって何が必要かと言うことに対しては妥協せず、それに対して自分たちでやれることはいろいろ否ことができる。

いろいろ否人をやると言うのは、あくまで応えるためにやる。その点は忘れないで頂きたい。こう言う気持ちをお持ちいただきたいと思います。

いろいろな事を言ってきましたが、もう一つ言いますが、タクシー協議会或いは地域計画に何を書けばいいのかも言いますと、これはタクシー関係者だけではなく、地域全体が参画し、タクシーを公共交通して機能させるためのパートナーシップ、自治体の地域公共交通会等でタクシーのあり方を検討し、その地域のモウセイ計画の中にも明記していただく。地域の様々な方にもタクシーについてご意見をいただき、また利用促進にも気を使っていただく。

一方でタクシー事業者は、地域公共交通を担うものとしてどのような貢献出来るかを常に考えて実践する。

そして関係者、ステップホルダーの間のパートナーシップを機軸にし、タクシーサービスを充実させ、お出かけしやすい地域を作り、地域魅力向上に繋げる。

皆様の地域のタクシーの地域計画をみたら「タクシーはこの地域で役に立とうとしている」、今よりもいろいろな事をやることで、もっとタクシーを使ってもらえるようにしている。その為に、その地域のそれぞれの人たちが出来ることをやろうとしている。特に事業者は、いろいろな事をチャレンジしようとしている。このような地域であれば、住んでいけると思わせる。そういう計画を作成していただきたい。

ただ計画は紙なので、ただ計画を作っただけでは駄目で、その計画を本当に乗務員さんが持っていただけるような計画です。その計画の概要みたいなものは乗務員さんでも持っていただけるものし持っていて、それ従い、タクシーを実際に動かしていく。

つまり、計画で書いたことが実際に現場に浸透する。それが本当に求められているものではないかと思えます。

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。

住民の皆様は、必要なお出かけが確保された生活環境が欲しいと思っているはずで
す。

自治体はこの地域は豊かで、理想郷にしたい人たちが勤めている。そういう人たちの
集まりです。

皆様は、地域で存在意義があり、しっかり収益もあげられるような事業をやりたいと
思っておられると思います。

乗務員の皆様は、この仕事にやりがいがあり、皆様の役の立ち、そして苦しくない。
そういう仕事場があって欲しいと思っています。

これらを全部実現することが出来るのは、皆が安心して住み続けられる持続可能な地
域を支える、皆が利用したくなる、持続可能な公共交通を皆で守り育てる体制。その為
にも、現場が大事です。皆様が現場です。

タクシーは旧弊な固定観念や悲観論があまりにも多すぎる。ライドシェアが何です
か、皆様の経験があれば大した事はないです。

皆様がその経験を生かし、住民や地域に楽しいお出かけ環境づくりに胸を張って提案
し、巻き込んで実現出来ることが地域を救い、それこそが日本を救うきっかけになると
思います。それはまず現場で、皆様が動くことから始まるのではないのでしょうか。今日
はどうも有り難うございました。

「質疑応答」

(質問1)

加藤先生のお話をうかがっていく中で、自家用有償事業の立ち位置として、基本的
にはバス・タクシー事業者の提供できない部分、さらには公共交通空白地域有償運送と言
う言葉からしても、やはり既存の事業者、バス事業者、タクシー事業者がカバー出来な
い部分について、自家用有償運送事業を任せるべきだとお考えを持っているかと、聞き
うけられる部分ではあるのですが、ここで既存の事業者が出来る部分、出来ない部分の
分水嶺はどのようにお考えなのか、そのあるべき姿をお聞かせ願いたいと思います。

この「出来る」「出来ない」ということ、多様な解釈が考えられますが、例えば純粋に
も営業エリア問題で出来ない、あまりに市街地から離れ過ぎていて、物理的に出来ない
等の「出来る」「出来ない」採算性の問題で、「出来る」「出来ない」、いろいろな考

え方があると思います。特に採算性の部分について、経済的に「出来る」「出来ない」であって、自治体が補助をすることで解消することが出来る場合があります。

そこまで、含めた「出来る」「出来ない」のか、物理的に「出来る」「出来ない」に限られるべきなのか、この点は自家用コスト的に見れば、利潤の追求を第一にしたい部分もあるかと思いますが、例えば自治体がここまで援助を出すくらいなら、安上がりな自家用有償事業を活用しようと、そのような思惑が働かないとは限らないと思います。

そこで、出来る出来ない先生のお考えについて、どのような問題意識はどの程度か、問題意識をお聞かせ願えればと思います。

(加藤准教授)

まず、メルクマールみたいなものを作れるのであれば、法律に書いてあることで、それか地域によっていろいろありますので、地域で考えて下さいとなっております。それ以前の問題として、タクシー会社が在るか無いか、在るとしてヤル気があるか無いかの点もあります。

私が今日言ったのは、特にタクシー協会の講演ですから、タクシー会社の皆様は、なるべく取るべく所は取ってくださいという事を皆様をお願いしたところです。

NPOの輸送団体の皆様に前で喋るときは、タクシー会社が中々やってくれないから皆さん頑張ると言う所は一杯あると言っております。

これはお互いがお見合いして貰っては困るということとして、どっちもあれですが、例えば野球で内野と外野の間に落ちるヒットがあります。ぶつかって取れと、ぶつかるのはあってもいいと思う。それをうちにやられろと、イヤイヤ俺のほうが得意だと、ある種の対立が有償運営協議会であるのは決しておかしくないと思います。

その時に気をつけないといけないことはね言ってみれば、タクシー会社は一軍、自家用有償は二軍感じなのかと思います。そういうところはあります。

具体的には、物理的には勿論のこと、経済的な話にしてもタクシー会社さんにお金を払ってやってもらえるのであれば、それが優先されるのが基本だと考えております。

ただ実際タクシー会社さんの制約の中で、お金を頂いても出来ない或いは出来ないと言うか、心の中てはやりたくないと言うものあるかもしれません。スキルとして出来ないもあるかもしれません。それは、そのときには我々だったら出来る白ナンバーの方が

現れればそれでいいでしょうし、地域にとってどうしても必要なのでタクシー会社さんに幾ら払ってでもそういうものをやらしてもらわなければいけないので、スキルを付けてくださいということもうりえると思います。今白ナンバーで、過疎地有償等をやっているところがあるが、私も何箇所かかかわっておりますが、本当に存続困難になっていきます。結局それを立ち上げる時には、誰もやってくれない、タクシーに頼んでも中々いい顔をしてくれない。

お金がかかる等いろいろあって、結局我々がやる事になったが、あとを継いでくれる人がいない。冷静に考えてみれば、その値段でそんな手間のかかることを、もっと上の皆様はやられたけど僕はとても出来ませんという方ばかりと、その時にタクシーに話をすると、あの時は何でこんな事をやっているかと思ったけど、我々でも出来ることがあると思うのでやらして下さいと言って、私がやっている自治体でも去年の10月とか、4月とかのところで、タクシー会社と一緒にやるというのが出てきました。

つまり白ナンバーでは遣り切れない、そうしたらタクシー借り切る形で、営業所からこちらへ持ってきて貼り付ける、輪番で月曜日はこの会社、火曜日はこの会社に来てもらうことを実施するところになってきております。

やはり自家用有償の一番辛いところは、持続の可能性が低い。結局そのとき盛り上がった人たちはいいけど、10年位経過すると、その人たちが10年持ち上がると、後の人たちが入ってくるかというと、実はあまり入ってこない。やはり事業としてやらないと駄目ではないかと、かなり反省点としてあり、そういう事を言った上で、そうなる全体として緑ナンバーで持続可能な経営をしていただき、補完できる所で白ナンバーでやる事になるのではないかと思います。その境界線はそれぞれの地域でどういう事業者があり、どういう団体があり、地域の皆様がどれだけやる気が在るか無いかという事を、お金が在るか無いかを踏まえて、出来るところを出来る人がやる。テキサスヒットが無いようにすると言うことで、やろうかなと思っております。もっと明確に言ったほうがいいですか。

(質問2)

今日の生成のお話の中で、シャトルタクシーとか定額のタクシーのお話がちょっとあったと思いますが、私もある2つの施設から定額のタクシーが出来ないと頂いて、運輸局さんへご相談に行きましたが、駅からじゃないと定額運賃は出来ませんとの回答があ

りまして、今のところ断念している状況ですが、その施設では、タクシーを作ってもいいのですよと言われましたが、今のお話だと公共交通会議みたいなもので、それがいいよといって頂ければ可能になるのでしょうか。

(加藤准教授)

公共交通会議は乗り合い事業の許可を取るものなので、乗り合い事業としてやっていただけるのであれば十分出来るものじゃないかと思います。とはいえ乗り合いもちょっとハードルは高いように思われるかもしれませんが、何も公共交通会議を経ないで、まさに日本平自動車さんの新規参入のそれに当たるのですが、そうではなく地域交通会議で実施する場合は、ずっと簡略化されるものでありますので、チャレンジされたいいいのではないかと思います。

そのときには、施設・自治体さんとよく話をして、これは公共的に必要な事業であると、キチンと理論武装されて出されるといいのではないのでしょうか。

(更問)

乗り合いじゃないと難しいですか。

(加藤准教授)

本当は乗用でも出来ることが必要ではないかと思いますが、多分、今すぐには言えませんが、なんら仕組みの中で定額のタクシーはこう言うことしか出来ない事が、理論構築が出来ていると思いますので、公共交通として必要な人であれば手段は問わなければ、乗り合いにして実施するのは十分あり得ると考えます。

何かご質問とかあればフェイスブックとかメール等がありますので、個別で結構ですので是非よろしくお願いします。有難うございました。