

公共交通空白地における交通手段確保と タクシー・バス事業が果たすべき役割 ～地域で必要とされるソリューションを 出せなければ退場せざるを得ない～

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所教授
国土交通省交通政策審議会委員
内閣府地方分権改革有識者会議地域交通部会構成員
加藤博和

岐阜県飛騨市

2015年10月1日 公共交通大再編

- 2004年に2町2村合併。人口2.6万人、面積792km²
 - 北は富山市、南は高山市。JR高山線が縦断
 - 合併後も公共交通は旧町村の運行をほぼ継続。路線バス（区間制運賃）・市営バス（100円）・無償バス・スクール混乗バスが混在（同じ区間で運賃が違う！）
 - 市内の総合病院や高校に通えない地区が多く存在
 - タクシー・公共交通空白地有償運送も存続困難に
-
- 2015年3月、地域公共交通網形成計画（網計画）策定
 - 全バス路線網の再編・一体化
 - 高校・病院・スーパーへ行けるようにする（QOL確保）
 - デマンド・タクシー・公共交通空白地有償運送の合わせ技による細かなカバー
 - 運賃は旧町村内200円、またぎ300円に統一
 - 地域公共交通再編実施計画も策定（岐阜市に次ぎ全国2番目）
 - **公共交通空白地有償運送「ポニーカー」も網に組み込む**
ところが・・・

飛騨市河合・宮川地域 「ポニーカー」 (2003年11月開始)

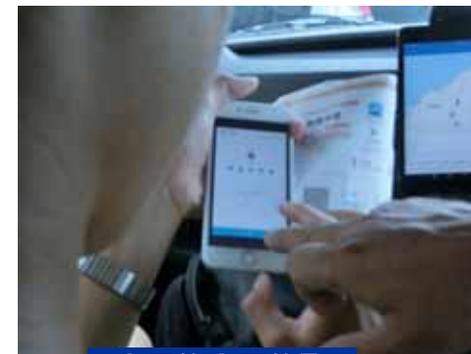
- ▶ 飛騨市が北飛騨商工会に委託
- ▶ 利用者：河合・宮川地域に住む、1)満65歳以上、2)免許を持たない20歳以上、3)車椅子等必要とせず、介添え者がいれば乗降出来る人及び介添え者、を対象。会員制
- ▶ 運送の発地・着地：いずれも河合・宮川地域内
- ▶ 前日までに予約。平日8:30～16:00発
- ▶ 使用車両：各運転者の自家用車（持ち込み）【継続】
- ▶ 運転者：1)運転暦10年以上で75歳以下、2)過去2年間免許処分を受けていない、3)認定講習修了者

1日10人弱の利用

2015年10月以降は乗合タクシーと併用（既に運転者が不足していたため。運賃は同一）

2018年3月で廃止に（運転者不足、商工会が運営不可能に）
乗合タクシーでカバー。しかしそちらも運転者不足

京丹後市といえば・・・



京丹後市丹後町

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

▶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！



なぜこんな「大したことない」ものばかりが話題になるのか？

- ▶ 地域がそれぞれの「尊い」（新しい、ではない）取り組みを発信していない（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）
- ▶ 突き詰めれば、既得権を守ることに帰着しているように見える

そんなことでは、業界も、地方も持続不可能！
大きな目的は何で、そのためにどのような戦略が必要かを考える必要がある！

「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「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

地域にある資源・公共交通とSTSを組み合わせることで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過疎地・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ることで再編**
 - + 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・・・高齢者等
 - + 福祉有償・・・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

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いる
- ・ 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る」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）
- ・ 3種類（市町村、福祉、公共交通空白地 <旧：過疎地、名前が変わった「だけ」>）
 - ▶ このスキームを使えば、既に自家用車ライドシェアは可能（特区申請しなくても、この制度自体が特区的なものとして既存）
 - ▶ 某市が国家戦略特区で始めようとしていることも、既存の法律でできること（「特区ブランド」？、勉強していないだけ？）
- ・ 国は登録と安全確保に責任を持つ（この部分が、2015年の権限移譲の対象）

公共交通空白地有償運送（旧：過疎地有償運送）の老舗

- 「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「さすがた」（NPO法人八代地域活性化協議会）：マイクロボスによる乗合運行。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が

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

「地域公共交通プロデューサー」 として

- ▶ 交通手段は手段であって目的ではない
- ▶ 交通手段は適材適所
- ▶ 各手段のよさを引き出し、それを組み合わせてうまく「網」をつくっていく
- ▶ 目的は、「おでかけの足」の確保・充実、そしてそれを通じた「持続可能で安全安心な地域づくり」

その立場から、公共交通事業がどう変わらなければならないのか、変わらないなら、自家用車ライドシェアなどの方法が「使える」のか、をいつも現場で考えている

・地域公共交通とは何なのでしょう
うか？ なぜ必要なのでしょう
か？

・公共交通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？

・以上を踏まえ、公共交通事業は
どう変わらなければいけないの
でしょうか？

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？
- 公共交通業界がいままで、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、地域公共交通会議やタクシー協議会はある
 - ▶ その内容や進め方が、網計画やタクシー地域計画に書かれるべき
 - ▶ そして「制度の理解」「その活用」がとても大事（大きく変化）

問題です！
タクシーはいつから法律で
公共交通と位置づけられた
のでしょうか？

旧タクシー特措法（2009年6月成立、10月施行）

- ▶ 第一条「この法律は、一般乗用旅客自動車運送が地域公共交通として重要な役割を担っており、地域の状況に応じて、地域における輸送需要に対応しつつ、**地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにすることが重要であることに鑑み・・・**」

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (2007年10月施行、2014年11月大きな改正)

- **地域公共交通** (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** (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)

なお、道路運送法に「公共交通」という言葉はない

「タクシー = 地域公共交通」という認識はいまだ薄い

- ▶ タクシー特措法第五条：**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**自覚し**」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、タクシーを地域公共交通ととらえ、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

旅客運送事業から公共交通事業への脱皮が急がれる

規制緩和、そして適正化・活性化という大変革を経て、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、低付加価値、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
- ✳ **利用者を見ているようで見ていない**
 - + どこに客がいるか捜していますか？
 - + 利用データを収集・分析・活用していますか？
 - + 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、ICT活用(まるで昭和時代)
 - + 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

こういう業界は、外から見ると「とてもおいしく」感じる

地方部の地域公共交通は崩壊寸前

例えば乗合バスは・・・

- 輸送人員は最盛期の1970年に比べ全国で6割減(地方の県では9割減も)。しかし運行距離は1割増
- 地方のほとんどの事業者が赤字。公的補助に依存

タクシー事業も地方で撤退相次ぐ。補助スキームも地域公共交通会議も垮外で、乗合バスより地合が悪い

【理由】

- 以前・・・「モータリゼーション」「少子化」「過疎化」
- 最近・・・「運転者不足」「燃料費高騰」「車両費増加」

いままで長年、事業縮小(経費節減)と利用者減少の「負のスパイラル(らせん)」が続いてきた結果

「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）

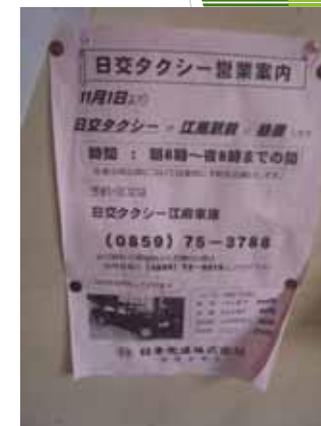
「おでかけ」しなくても済むのはいいけど、
「おでかけ」が自由にできないというのは健全か？
「いざというとき使える」「つながっている」という安心

「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 -



- **タクシー営業所（3台）の撤退申し出があり、町は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

公共交通が「健幸」を実現！？ 「健康」＋「幸福」

- 高齢化社会における公共交通の役割（**クロスセクター効果**の1つであるという仮説）
- お年寄りになっても心身が弱らないようにする（予防）
- 弱ったとしてもできるかぎり自力で判断し行動できる（緩和）

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）

1. **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**
2. **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**
3. **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**
4. **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**

京丹後市EV乗合タクシー (注：これはバスです)



見た目はタクシー。でも許可はバス(乗用許可でなく乗合許可<区域運行、地域公共交通会議で協議>)。それによって「ひと」「もの」の混載が可能に(ニーズ・目的から運行コンテンツを作る)



京丹後市網野町・久美浜町

名古屋大学 加藤博和 18/01/18

平成27年10月1日から運行開始!! 規制緩和により、次のサービスが実現できるようになりました!!

京丹後市 地方創生型 通称:丹タク

EV乗合タクシー

この町の玄関先から病院、駅、スーパーへEV乗合タクシーと併用はありませんので、別乗地帯などこへでも、安心・安全・快適に目的地までご案内します!

予約制

網野町全域 久美浜町全域 京丹後市全域 豊岡市内の市街地周辺

運行日時 年中無休・予約制 (平日・土曜日のみ運行) 午前8時30分～午後5時30分

運賃 お1人様 500円 (網野町内・久美浜町内) 小学生以上は返還用の半額(未就学児は保護者同伴で無料) ※網野町・久美浜町を越えて乗車される場合は、区域外運賃として別途、200円別途追加となります。 ※グループ予約あり ※乗車人数は10名以内です。 ※乗車時間15分以内です。 ※乗車時間超過は別途追加となります。

対象者 地域住民の皆様・観光客など

買い物代行 (15分ごとに400円) 買い物代行・商品の配達までを運転手が代行いたします。 ※お買物の金額は、お買物の金額に送料・送料の負担を別途追加いたします。 ※お買物の金額は、お買物の金額に送料・送料の負担を別途追加いたします。

見守り代行 (別途見守り) 1人暮らしの高齢者の自宅へ買い物、郵便物が届いていないかなど、見守り・安心確保をいたします。

配達代行 (15分ごとに400円) 郵便カードをお預かりし、その内容・金額を代行いたします。 ※お買物の金額は、お買物の金額に送料・送料の負担を別途追加いたします。 ※お買物の金額は、お買物の金額に送料・送料の負担を別途追加いたします。

訪問予約代行 (15分ごとに400円) 訪問をお預かりし、訪問者の申込みを代行いたします。

- 乗合許可では客貨混載がもともと可能(道路運送法82条)
- 乗合の区域運送で許可(2006年道路運送法改正でできた地域公共交通会議を活用)
- だからオンデマンド交通で上記サービスが可能「規制緩和」とは、空車時も貨物運送が可能となったこと
- 今後、過疎地での「タクシー的事業」のモデルに?(運転者不足にも対応できる)

名古屋大学 加藤博和 18/01/18

客貨混載

- 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)

9/1より、過疎地域・人口3万人以下の自治体で、貨物と貸切・乗用(タクシー)の相互乗り入れができるようになった<ビジネスチャンス!>

名古屋大学 加藤博和 18/01/18

過疎地域における自動車運送業の生産性向上プラン(本文2.(1)に対応)

□ 自動車運送業の担い手不足と人口減少に伴う輸送需要の減少により、過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保が深刻な課題となっている。

➡ 自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、サービスの「かけもち」を可能とする。



名古屋大学 加藤博和 18/01/18

- 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義務にすめる」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、「高齢者の移手段の確保に関する検討会」を開催

具体的な方策	
<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 ・乗合タクシー等地方公共団体等と ・タクシーの相乗り → 配車アプリを活用 ・過疎地域における 	<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"> ・ルール明確化
<p>2. 貸客運転等の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貸客運転の推進 → 過疎地域における ・スクールバス等への選乗 	<p>6. 地域における取組に対する支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方運輸局の取組強化 ・制度・手続等の周知徹底 ・地域主体の取組の推進
<p>3. 自家用有償運送の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討プロセスのガイドライン化 → 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化【平成29年度中実施】 ・市町村が主体となる自家用有償運送の活用円滑化 ・地方公共団体等に対する制度の周知徹底 	

自家用車ライドシェアについて書かれなかったとか、許可・登録輸送が書かれたとかの話も気になるかもしれませんが、問題は「バス・タクシーについてたいして書かれていない」ことです！

果てしなき、地域と事業者の距離の遠さ -くだらないしがらみにこだわっている場合なのか？-

- 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意味を認識していない
- 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・技術の未理解」
結果、既存秩序と無関係なくみが出てくる

これを打破し、地域公共交通として「おでかけの足」を確保するために「どう変わらないといけないか」考えていただきたい

そのきっかけとなりうるのが「タクシー協議会」
「地域公共交通会議」「活性化協議会」

ポイントは需給マッチングの方法 (ポータルサイト、ライドシェアの場合は予約配車システム)

- ▶ 「ほしい人」と「あげられる人」を結びつける (ほかの方法では見つからない人が見つかる。そこが付加価値<手数料の源泉>)
- ▶ スマホ・タブレット端末を用いてモバイルでの参加によって、参加者が多くできる (市場原理が「神の見えざる手」として機能する条件)
- ▶ 「競り」によって需給調整できる (ミクロ経済学で言うパレート最適へ)
- ▶ 参加者の質管理もITで可能 (インターネットでのリアルモニタリング。実はここでビッグデータ収集できるという付加価値がある)

いわゆる自家用車ライドシェアの問題

1. IT予約配車・相乗りマッチング
 - ▶ 今後は公共交通事業でも必須に (運行効率向上、運行管理)
2. 自家用車・非2種免許者による運行
 - ▶ 安全・安定的な運行への懸念
 - ▶ 「スキルがあるか」「労働契約があるか」が問題
3. 変動運賃
 - ▶ 効率は高まるも、公共性から考えたときどうか？

効率が高まることは、車両だけでなく「人を酷使することと裏腹

その一方で、「おでかけの足確保」という公共政策的観点^{が満たされる保証もない} (満たされると思っているなら脳天気)

ライドシェアと自動運転は不可分

- ▶ ITによって、買い手と売り手が直接結ばれるようになった（こうなると**ポータルサイトの力は絶大**）
- ▶ 空車の活用も容易に（自家用車の実車率は10%以下）
自家用車ライドシェアが有効
- ▶ しかし、商品が交通だと、売り手が限定されてしまう（許認可、運転手が必要）
- ▶ 自動運転になればこの限定が外れる
- ▶ よって、自動運転とライドシェアは相性がよい（コンテナやパレットと同じく、共有化へ）
 - ✓ **ただし、自動運転の一般化は少なくとも20年先**
それまでは運転手は必要
 - ✓ **中大量輸送機関もなくなるならない（輸送力が大きい）**
（共有化・半ば公共交通化した）**クルマとどう結びつけていくか？（タクシーも合流？）**
中大量輸送機関をどのように運行するか？

タクシー業界が現在掲げている 対応策は・・・

- ▶ 初乗り短縮？
- ▶ 事前確定運賃？
- ▶ 相乗り？ 乗合？
- ▶ **ダイナミックプライシング（可変運賃）？**
運賃政策だけで引きつけられるか？
（ケータイ・スマホの例）

唯一の解：地域と連帯して 「おでかけの足」確保に全力を尽くす

- ▶ 地域にとってどのような「おでかけ手段」が必要かを話し合っ、折り合っ、地域に根ざした事業者になっていく
- ▶ 高齢者、子ども、インバウンド、・・・。
人口は減れど、「クルマを使えない」
「使いたくない」人たちの潜在ニーズは
いろいろあるではないか

「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)

2016.5に累計4,000万人達成
東京23区に接する人口稠密地域
自治体による公共交通確保策の標準に

現在では全国の半数近くの市町村が運行

ところが、**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・・・）**

- 「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）
交通事業者の言いなりでない
公営交通のように事業収支に
煩わされることがない
- 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
地域に合った公共交通を実現

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

**これこそが、
 ホンモノのコミュニティバス
 (自治体バスとコミバスは全く違う)**

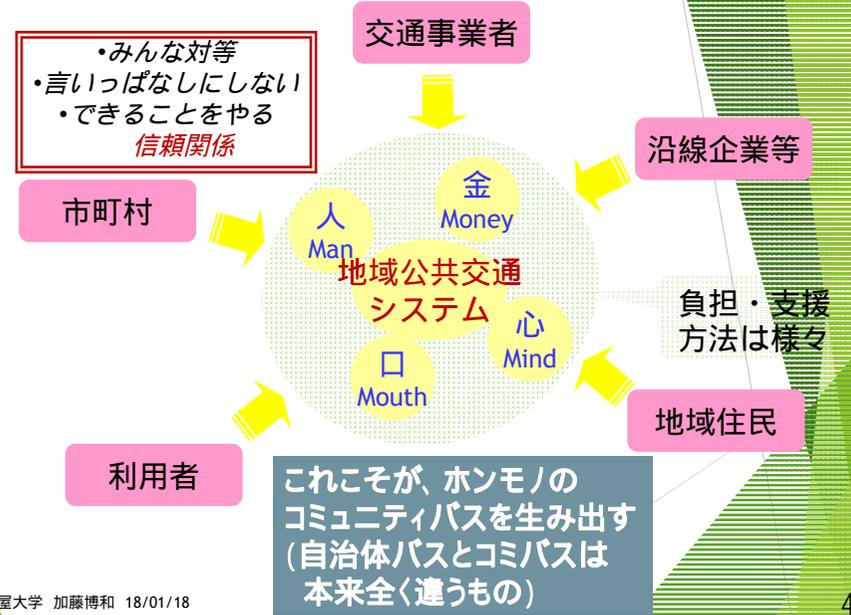


Photo M.Fukumoto

- 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
- 公共交通づくりを越え、「まちづくり」「ひとづくり」へ

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



「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**がつくり出される
 - ▶ 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)

中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」
https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

「名古屋のタクシー日本一戦略」

(タクシー特措法に基づく地域計画)

(http://www.meitakyo.com/japan_1/japan1.html)

2016年3月策定。現在、鋭意実施中！

- 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

自動運転・シェアリング・AIが万能となる前に

- ▶ 自覚・情報収集・連携（対行政、対地域）
 - ▶ 協会の活用等で存在感アピール、信頼醸成
- ▶ 新サービス開発・提案（固定観念打破）
 - ▶ 利用者（運賃）・地域（税金・負担金等）を払っていただける付加価値をどう出すか
- ▶ IT活用（運行管理・配車、サービス内容）
 - ▶ 無線-電話からインターネット-ウェブサイト・アプリへ
 - ▶ ビックデータ活用（それ自体が宝の山）

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）

乗務員のやる気、生きがいへ（待遇、社会的地位）

統合型予約配車システムへ

～乗換検索・デマンド交通予約・タクシーアプリの融合～

- 複数の公共交通から**手元の情報端末**を用いて自動的に利用可能な手段・経路を**リアルタイム**で**提示**し、必要に応じて**配車**してくれるシステム

MaaS (Mobility as a Service)

導入のメリット

- ✓ 普段利用しない人でも分かりやすい
- ✓ 需要に応じた運行が可能
- ✓ 混載等による効率化が可能（相乗り等）
- ✓ オペレーターを通さなくてよい（もちろん通してもよい<オペレーターは予約代行>）

車両の現在位置が把握できる

ボタン一つで予約・配車可能

実際の活用例



統合型予約配車システムのメリット

- 航空機・新幹線からタクシー、カー・サイクルシェアまで一括で検索でき、必要に応じて予約でき、決済もできるしくみ
 - それによって、運行効率改善（稼働率・実車率向上）、安全性担保（リアルタイム運行管理）、利用者の運行情報アクセス性向上（顧客の拡大）の三位一体が期待できる
 - 検索から分かる「利用者の要望」を活用した公共交通網見直しもスピード感を持って進められる
- システムができるまでもやれることはたくさんある（情報提供の一括化、乗継利便性の向上など。そのためにも各路線・サービスのオープンデータ化が必須）

公共交通事業サバイバル 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. それに応じた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
- ◆ それによって何が出来るか、暮らしがどう変わるかをアピールする

「みんなの思い」で地域公共交通を地域の手に取り戻し、いきいきしたものに変わっていこう！

- 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
- 運転者の思い：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

そのために大事なのが「現場起点」「一所懸命」「適材適所」（自治体担当者のよりどころ）

- ▶ 意見を言い、議論し、取組に参加し、評価することで、改善を進めていける「場」をつくり広げること
- ▶ だれの指図を受けるのでもなく、人任せにせず、できる範囲で、しかしかきこく、うまく制度を使いこなして「行動」すること

さあ、スタートです！現場であなたができることはあります！
体がうずうずするでしょう！明日でなく今日から動きませんか！

加藤博和

検索

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

質問・相談等はE-Mailで

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

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/buskato)

"Think Globally, Act Locally"

交通・都市施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、CO₂削減とQOL向上・費用低減を両立するソリューションを追求する一方、地域の現場でよりよい交通とまちをプロデュースする仕事にも取り組んでいます

（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。