

公共交通とは何か、答えられますか？

- × 山内・竹内「交通経済学」(2002)によると・・・
 - + 「公共性の定義は意外と難しい」
 - + 「多くの人々は・・・安易に『公共性』という用語を使っているのではないだろうか。」
- × 「公共財」(公共性とイコールではない)
 - + 非排除性(お金を払わない人も使ってしまう)
 - + 非競争性(何人でもつかうことができる)
 - 外部経済の発生(お金を払わない人もトクする)
 - フリーライダー(ただ乗り)・・・お金を払うのがアホらしい
 - 過小供給・・・民間では十分供給できない(市場の失敗)
 - 政府の存在理由の1つ(税を集めて公共財を供給)
- × タクシーは公共財か？
 - + 利用においては、非排除性も非競争性もない(私的財)
 - + 「日頃利用していない(お金を払う必要がない)が、あればありがたい」人からみると公共財的だが・・・

タクシーは公共交通か？

- × **どこの地域計画でも書かれていること**
 - + ドアツードアでだれでも使いやすい
 - + 24時間利用できる
 - + 鉄道・バスのフィーダー(端末)の役割
- × **しかし、高すぎて需要できない・・・**
 - + 鉄道・バスは大量輸送(Mass Transit)なので安くできる(たくさんの人を安く運ぶのが公共交通というのは誤解。しかし・・・)
 - + どうすれば、必要なサービスを安く提供できるかがポイント

タクシー・バス事業需給調整規制の意義

大前提:私的財であり収益事業であるが・・・
(放っておいてもそれなりに維持される)

- × **交通サービスは必需財**
 - + なくなったら生活できない人がいる
 - + 高すぎると利用が制限される
 - × **乱立による利用者利便性の低下**
 - + 乗り場、運賃などの非統一、案内システム
 - × **競争激化による安全・安定性の低下**
 - + 安全コストの軽視
 - + クリームスキミング(いいとこどり)の横行
- **参入退出規制 + 運賃規制**
運賃採算・内部補助による地域交通サービスの供給
(「競争がないことによる弊害を上回る」という判断)

需給調整規制の存在意義の薄れ

- × **必需性の低下**
 - + モータリゼーション進展
 - × **採算性の低下**
 - + 運ぶだけでは付加価値がゼロの時代
 - × **競争がないことの弊害**
 - + 進歩のない経営とサービス内容
 - × **公共財としての位置づけ強まる**
 - + モビリティ・ディヴァイド(クルマを使えるかどうかで社会参加可能性の格差大)
 - + 都市域拡散、交通事故、そして地球環境問題
- **公:収益事業の規制から、公益事業の供給へ**
 - + 「自治体がサービス確保」「国が安全性担保」という役割分担
 - + しかし、ご存じの通りうまく機能せず

タクシー事業規制の流れ

- × **2002年改正道路運送法・・・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
- × **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」
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いから)
- × **2009年: タクシー適活法・・・公共交通と位置づけ**
 - + タクシー協議会: 公共交通として、地域に必要な輸送を安全・安定運行するために、車両数・運賃を適正化

この大变革を経て、 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、それでは利用者は早晩いなくなってしまう
- × **利用者を見ていない**
 - + どこに客がいるか捜していますか？
 - + 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
 - + 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!

古典的なタクシー・バス事業の限界

- × 硬直的な事業モデル(車両、運行形態)
 - × 総括原価方式(運行経費から運賃を決定)
 - 消費者が必要とするサービスを、
購入する気になる価格で供給できない
それを打破した典型
 - ・公共交通空白地域輸送 → コミュニティバス
 - ・移動制約者輸送 → NPO等有償運送
 - **タクシー事業の柔軟な展開こそ本命のはずが・・・**
- 福祉輸送の場合:
- ・タクシー事業者が供給してくれない(コスト高で供給できない?)
 - ・NPOなら供給できる?
 - ・しかし、ボランティア精神に頼った「おおむね半額」の対価設定では結局供給されない → 困るのは利用者

交通事業が「まともなサービス業」に 脱皮するために

- × 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

地域公共交通の運賃とサービス供給のあり方

＊ 総括原価方式の限界

- + 本来は、そうしないと独占価格になる、収益性・規模の経済性を持った公共サービスのための価格設定方式（電力は典型、昔の鉄道・バス・タクシーもそうだった）
- + 公共財が持つ「外部経済性」が反映されない価格設定
そもそも、欠損補助を受けるバス路線ではナンセンス

＊ 地域公共財的性質を持つ交通手段の価格決定方法

- + 地域にとってどのような交通システムが必要か？
- + それを利用者と地域全体でどう分担して支えるのか？
- + 支える価値があるのはどの程度までのものか？

＊ 交通事業者がとるべきスタンス

- + 地域が供給してほしいと思わせるサービス提供が必要（公的補助も、地域が必要性的に対して払う対価をとらえる）
- + そのためのマーケティング・ソリューション・アピール

「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・・・)

※そもそも、コミバス=自治体運営バス？

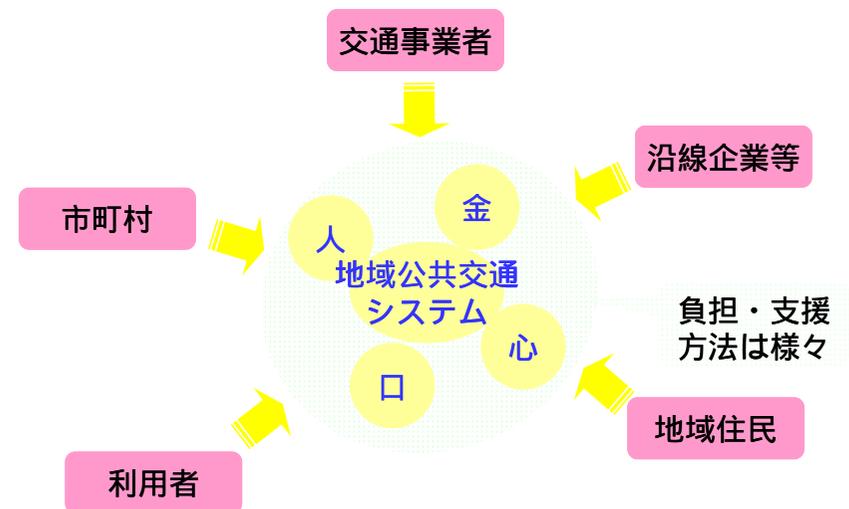
一般乗用自動車運送事業のまま、住民と自治体が協働して「足」を確保 郡上市八幡町小那比(おなび)地区乗合タクシー (事業主体:小那比自主バス運行組合、運行主体:郡上タクシー) 1987年9月運行開始



八幡市街地から遠く離れた過疎地区。路線バス廃止により、高齢者の生活が困難に

- 住民組織(自主バス運行組合)が市の補助金を得てタクシー会社に運行委託
- 利用者は運行組合からチケットを購入。タクシー会社に予約して利用
- 運行ダイヤ:毎週月・木曜日(小那比発800ごろ・市役所前発1400)

『共』: みんなで「一所懸命」支える



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う地域公共交通から
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

名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立てした「地域参画型」公共交通

豊橋市北部地区「柿の里バス」
(10/10/04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」09年4月運行開始
- ◆伊賀市:「比自岐」あららぎ号03年11月運行開始(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月運行開始
- ◆豊田市:地域バス「高岡」00年9月、「水源東」「保見」07年9月、「旭」10月、「藤岡」08年4月、「小原」09年4月運行開始
- ◆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路線運行開始
- ◆一宮市:生活交通バス「萩原・大和」「千秋」07年11月運行開始
- ◆関市:地域バス5地区で09年4月運行開始
- ◆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月運行開始
- ◆豊橋市:地域生活バス「東部東山線」08年7月、「北部線」10年10月運行開始

中部地方 交通審議会 答申第9号 (2005.3)

磯部教授、加藤も
策定に参画



みんなで「創り」「守り」「育てる」
「確保」「維持」「改善」

公共交通は降って湧くものではない
あってありがたいと思う時代から、

必要と考える人たちが自ら汗をかいてつくり出す時代へ

「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主体間の利害関係を調整する
コーディネーター

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性

- ※ 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

「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)とするためには、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
 - × 不採算路線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
 - × 「マイバス」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)

見た目はタクシー、しかし、サンバイザーを下ろすとバスに早変わり 「いこまいCAR」

(愛知県江南市、名鉄西部交通委託)
2002.1.5試行運行開始、2004.10.1本格運行開始



- ・通常のタクシー車両を活用し、低コストで高頻度(30分ヘッド)の乗合サービスを提供(乗り切れない場合の増車も容易)
- ・2007.4.1より、この定期便に加え、予約便(ドアツードア、4社)も運行
セダンタクシーでも「乗合」で効率輸送が可能

7人乗りで、新しいサービスに挑む 乗合タクシー「ミゴン」

(愛知県小牧市・桃花台ニュータウン付近、あおい交通運行)2003.3.27運行開始



Photo M.Fukumoto

- ・夕方:団地内の短距離輸送(300円) → 黒字は困難(現在は廃止)
- ・深夜:路線バスの代替輸送(終電の24時台まで、900円) → 黒字バスでもタクシーでも埋められない「交通空白」をカバー
都市部にも「空白」はある

地域住民と自治体の協働で成立した「半」デマンド乗合バスサービス 松阪市機殿・朝見地区コミュニティバス

(事業主体:松阪市、運行主体:三交タクシー) 08.7.14運行開始



Photo 松阪市役所

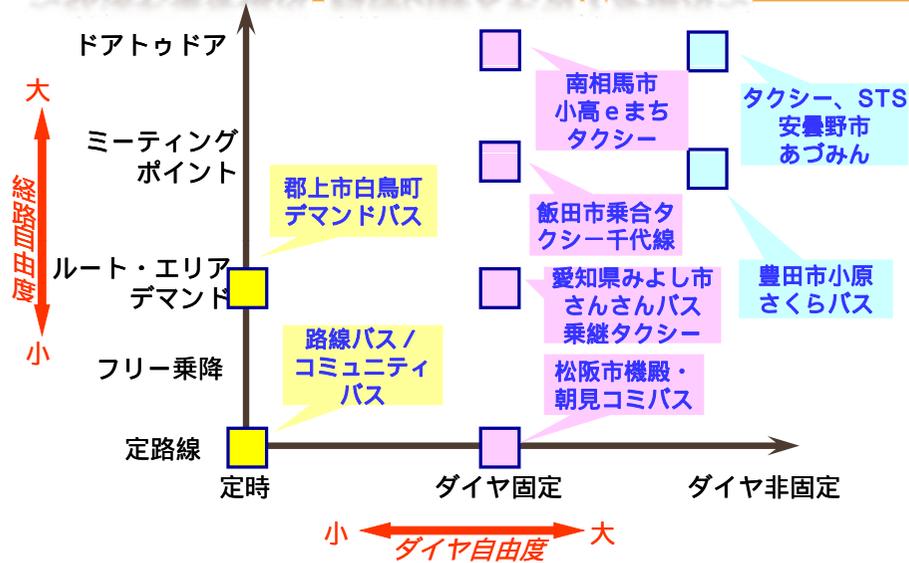


- ・地区の運行協議会
: ルート・ダイヤ等
検討、
利用促進活動
- ・市:費用負担

- ・田園の中に数十戸単位の集落が十数カ所バラバラに点在。しかも、集落内の道路は狭く通り抜け不可
- ・地区と市との話し合いの結果、定時定路線とデマンドを組み合わせた運行とする
(定時定路線部分はなるべくまっすぐ走り、デマンド部分はそこから飛び出した部分を運行)

「適材適所」を実現する輸送手段

～弘法も筆を選ばず 料理の鉄人も包丁を選ばず～



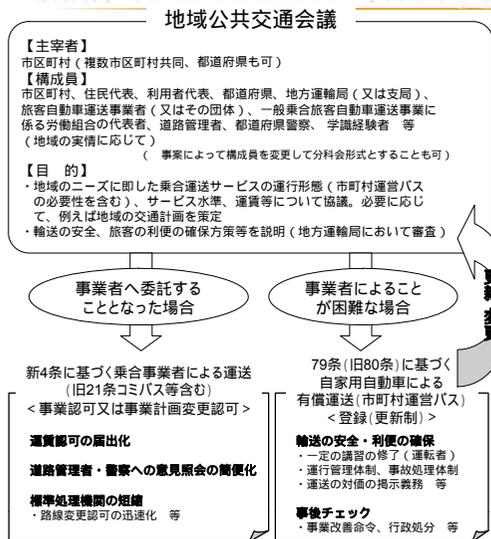
地域が主役となって

「おでかけ」手段をつくり直す時代へ

- ✕ 単にコミュニティバス・自治体バスを走らせたり、運行欠損補助を増額するという意味ではない
- ✕ 公共交通が必要な理由、それを公的に維持する必要性を明らかにする
- ✕ それをどのように具体化するかを考える(たかさんのやり方を検討できる時代に)
- ✕ それを誰がどのように支えるのかを考える

関係者全員が集まって、地域公共交通を「考え」「つくり」「守り」「育てる」
地域公共交通会議と法定協議会の意味

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)



公共交通に必要な「3つの連携」

- ※ 関係者間の「連携」
- ※ モード・路線間の「連携」
- ※ 生活圏内の地域間の「連携」

→ 要するに「バラバラではダメ」ということ
システム(系)・ネットワーク(網)となっていることが大切です

交通基本法

人が変わり、心の通う社会をめざして

2011年3月8日
法案が閣議決定

<基本理念>

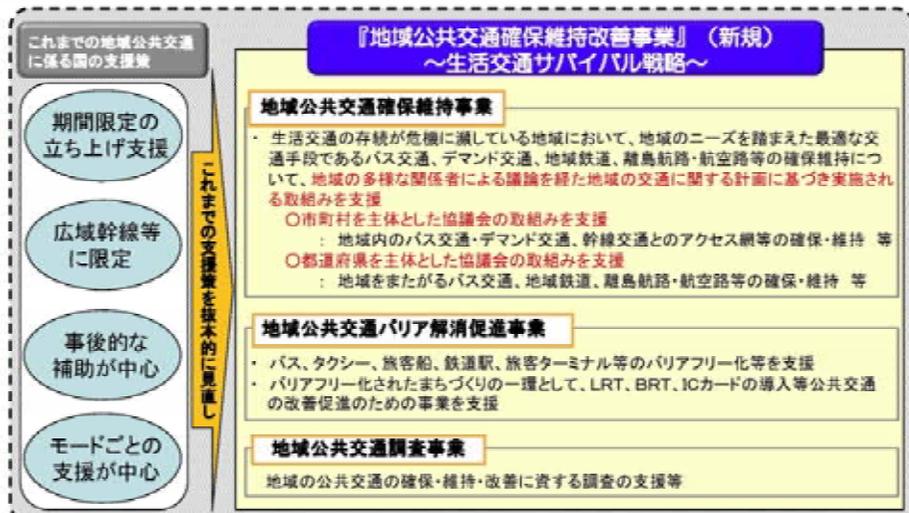
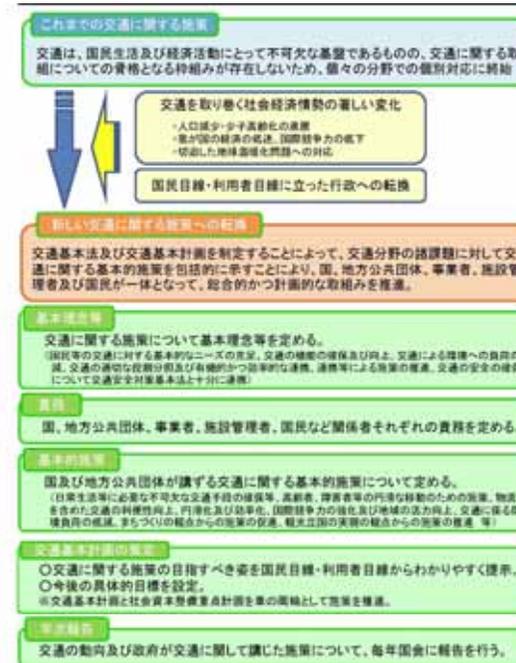
- ・ニーズ充足
- ・機能確保・向上
- ・環境負荷低減
- ・役割分担・連携
- ・安全

<取組>

- ・関係者一体で総合的・計画的取組推進
- ・国民・利用者目線

一丁目一番地？
「移動権保障」盛り込みは時期尚早と判断

まだまだ国民は
公共交通に甘くない



23年度から、公共交通への国庫補助制度も大変革(旧制度は全廃)
地域にとって最低限必要な移動手段の確保を国が支援
(それ以上は、地域で頑張る必要)

新制度「地域公共交通確保維持改善事業」の概要(バス関係)

- ※ 生活交通ネットワーク計画を策定することで補助が得られる
 - + 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・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
- ※ 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

「おでかけ」確保に関する制度体系の要点

- 既にいろいろできるようになっていた -

- ✳ **地域公共交通活性化・再生法**:競争力の高い基幹モード・結節点整備への支援(コミバス・デマンド普及ではない)
- ✳ **改正道路運送法**:地域が支えうる支線・端末モード整備への支援と福祉交通政策ツールの確立(コミバス・デマンド・NPO有償ではない)
 - 現場の主導・参画による公共交通網再編が可能に
 - これら新しい仕組みを活かし、魅力的な地域づくりに資する交通計画・戦略を自由な発想で考える
- ✳ 「固定観念に満ちた現状を追認する場」でなく「自治体の公共交通・STS(福祉交通)政策の合意と実現の場」としての各協議会
 - みんなが意識を共有し、生産的に議論する場に
- ✳ 『連携計画』によって、地域間「アイデア」競争が活発化
 - 魅力的で持続可能な地域づくりに資する交通サービス

この流れの中で、タクシーは周回遅れではありませんか？

そもそも、なぜ「NPO等有償運送」という発想が生まれたか？

- ◆ **ニーズがある(移動制約者)**
- ◆ **それに対して既存の輸送産業がきちんと応えられていない**
- ◆ **ニーズの近くにいた地域組織や社協・NPOがやらざるをえなくなった**
- ◆ **しかし、それが輸送産業の「掟」を破るものとは想像できなかった**
- ◆ **ニーズも輸送産業の掟も正しいのであれば、結局、つじつま合わせが必要**
- ◆ **これを「地域主権」と抱き合わせで制度化しようとした**
 - 現実にいる移動制約者を助けることを、地域ボランティアの好意(共助)だけに頼っていていいのか？
 - 公的政策での担保(公助)も必要・・・交通基本法へ

公共交通とSTSを組み合わせる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再編
 - + 市町村有償(巡回バス)・・・学生・一般の集中需要
 - + 過疎地有償・・・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(しかし、後に撤退)



Photo 中川村役場

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

まとめ

- ◆ **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る今の時代にやっつけていけない
- ◆ **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、地域に必要な交通体系をつくりだす！**

今まで通り、業界の論理に閉じこもり、
利用者・地域目線無視を続けますか？
(現状では、自治体はタクシーを公共交通とは思わない！)
それは、業界だけでなく、地域にとっても不幸極まりありません

タクシーには可能性がある。そして、
「最後の」公共交通として期待されている！

クルマだけでは「おでかけ」できない人がいる
鉄道・バスはザル。困っている人、求めている人を
十分すくい取れない
そこに、タクシー事業のチャンスがある！

- ✕ **事業者**：どこにお客さんがいるか、どうすれば安く高品質なものが提供できるか、自由な発想で考えましょう
- ✕ **自治体**：公共交通の必要性を認識した上で、その具体的な実現方策としてタクシーを選択肢と考えましょう

加藤博和

検索

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

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。

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>