

高齢化・IT化に対応した タクシー業界変革の道 ～いま変わらずして いつ変わるのか？～

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科教授
国土交通省交通政策審議会委員
名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会会長
加藤博和

「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

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

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（ニーズは減少していない？）
 - ▶ 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
 - ▶ **そのための法律が「地域公共交通活性化再生法」**
- ▶ 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」**

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」はどうすればつくり出せるか？

私のスタンス ～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、自家用車ライドシェアが「使える」のか、タクシーがどう変わらなければならないのかを論じる

（タクシーがふがいないことが、ライドシェアが注目される一因）

・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？

・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？

・以上を踏まえ、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？

「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 -

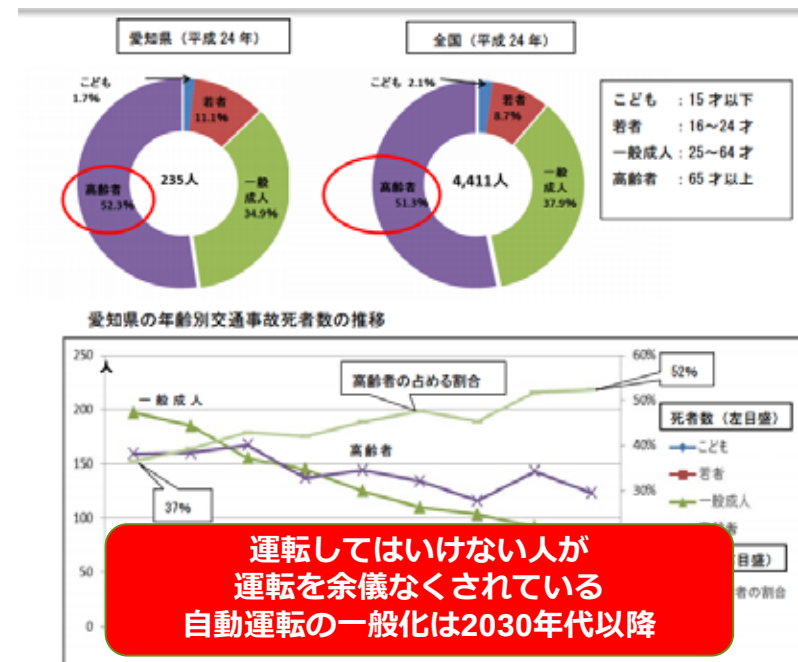
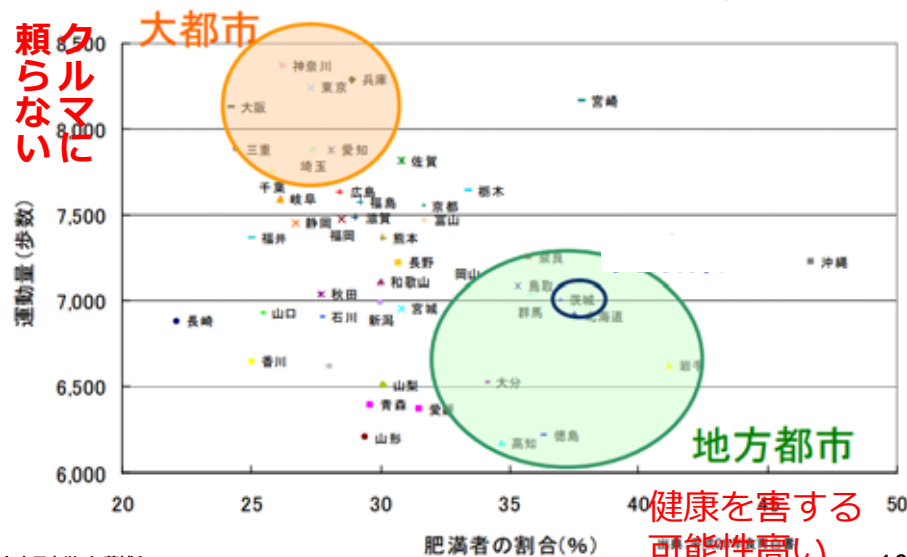


- ・ 地方部ではタクシー消滅の危機
- ・ タクシー営業所（3台）を維持することを意図し、**高齢者の運賃を半額補助**

→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

田舎ほど運動せず不健康・・・クルマ依存だから





- 「記憶力・判断力が低くなっている」との結果であっても、運転免許証の更新はできる
- しかし、信号無視・一時不停止などの交通違反を更新前または後にした場合、警察から連絡があり、専門医の診断を受けるか主治医の診断書を提出することが必要になる
- 認知症であると診断された場合、免許が取り消される！(今年3月12日改正)
- 免許がないと日常生活に支障が……。ますます出かけなくなると……

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
- ・・・というのがいまの制度の話だが・・・

京丹後市と言えは・・・



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！



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「さすがた」（NPO法人八代地域活性化協議会）：マイカー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の輸送を担う（**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法人がんばりまいか佐久間）：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なのではないか

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？
- 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）

京丹後市E V乗合タクシー
(注：これはバスです)



平成27年10月1日から運行開始!!

京丹後市 地方創 生型 通称:丹たく

EV乗合タクシー

自宅の玄関先から病院・駅・スーパーへ。
EV乗合タクシーに停留所はありませんので、
対象地域内ならどこへでも、
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 (ただし、天候不良、道路状況が改善しない場合は運行中止となります。)

運賃 全1人様 500円 (網野町内・久美浜町内)
小学生以上15歳未満の半額 (未成年学生は保護者同伴で乗車可)
網野町・久美浜町の半額と京丹後市全域は乗車可能ですが、
京丹後市全域として予約は、500円が基本となります。
※グループ割引あり 乗車人数が2人以上の場合は、
乗車人数×400円(乗車人数×500円)の乗車料となります。

対象者 地域住民の皆様・観光客など

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!!

EV乗合タクシー(丹たく)の 代行・輸送サービス

買い物代行 15分ごとに400円

買い物と代金の支払い・商品の受け取りまでを運転手が代行いたします。
※お客様がご購入された品物を持って商品を受け取り、商品の確認をいたします。
また、お支払いもいたします。お支払いの煩わしさも軽減いたします。このサービスは、
午前8時~午後8時までの間で、購入した商品・お支払いの品物を送ります。お電話にてご予約ください。

見守り代行 15分 別途見守り

1人暮らしの高齢者のお宅へ伺い、郵便物が届きすぎているかなど、見守り・安否確認を行います。

緊急輸送代行 15分ごとに400円

利用カードをお預かりし、急病の患者→医師を搬送いたします。
※お客様がご乗車された際、お預かりしたカードを提出していただきます。お電話にて、
送迎希望・お車への乗降・お支払のワンストップで送迎希望の乗車を希望する場合は、
お電話にて予約ください。送迎希望の乗車を希望する場合は、お電話にて予約ください。
※乗車料 午前8時~午後8時までの間で、乗車料 1500円(1500円)の乗車料となります。

診療予約代行 15分ごとに400円

診療時間をお預かりし、診療順番の申込みを代行いたします。

買い物代行 15分ごとに400円

買い物と代金の支払い・商品の受け取りまでを運転手が代行いたします。
※お客様がご購入された品物を持って商品を受け取り、商品の確認をいたします。
また、お支払いもいたします。お支払いの煩わしさも軽減いたします。このサービスは、
午前8時~午後8時までの間で、購入した商品・お支払いの品物を送ります。お電話にてご予約ください。

見守り代行 15分 別途見守り

1人暮らしの高齢者のお宅へ伺い、郵便物が届きすぎているかなど、見守り・安否確認を行います。

緊急輸送代行 15分ごとに400円

利用カードをお預かりし、急病の患者→医師を搬送いたします。
※お客様がご乗車された際、お預かりしたカードを提出していただきます。お電話にて、
送迎希望・お車への乗降・お支払のワンストップで送迎希望の乗車を希望する場合は、
お電話にて予約ください。送迎希望の乗車を希望する場合は、お電話にて予約ください。
※乗車料 午前8時~午後8時までの間で、乗車料 1500円(1500円)の乗車料となります。

診療予約代行 15分ごとに400円

診療時間をお預かりし、診療順番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「タクシーの事業」のモデルに?

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）

→ 今後は、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る

● 雑誌の掲載

- 高齢運転者による重大な交通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動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を最もにすすめる」との処理指針
- 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、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催

具體的方策

1. 公共交通機関の活用
 - ・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
 - ・乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携
 - ・タクシーの乗車率促進
 - ⇒ 配車アプリを活用した家計実装 【平成29年度中実施】
 - ・過疎地域におけるサービス維持のための取組
 2. 貸客運転等の促進
 - ・貸客運転の推進
 - ⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送のかたち変換 【平成29年6月末までに結論】
 - ・スクールバス等への要望
 3. 自家用有償運送の活用
 - ・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の円滑化
 - ・地方公共団体等に対する制度の周知徹底
 4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化
 - ・ルールの明確化
 - ⇒ 運輸運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、カンパイン等の船に一定の金額を収めることが可能な回を明確化 【平成29年度中検討・結論】
 - ⇒ 無料を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を徹底 【平成29年9月までに実施】
 - ・実施にあたっての条件整備
 - ・「互助」による輸送の導入に関する情報提供
 5. 福祉行政との連携
 - ・介護サービスと輸送サービスの連携
 - ⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化 【適やかに実施】
 - ⇒ 介護保険制度の移動支援サービスの明確化、普及拡大 【平成29年7月までに実施】
 6. 地域における取組に対する支援
 - ・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

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

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**

タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法による制度変更のポイント



- 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

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、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

こういう業界は、外から見ると「とてもおいしく」感じる

「シェアリング・エコノミー」とは？ 「個人所有」から「貸借」そして「共有」へ

- ▶ 世の中には、有効に活用されていない資産がたくさんある（例えば、自家用車は稼働率1割未満）
 - ▶ そういった資産を貸借することで稼働率が上がり、モノの総量が少なくて済むようになる（所有から利用へ、モノからコトへ、費用や環境負荷も減る可能性）
 - ▶ これが進むと、資産は個人所有から、クラブによる共有や、企業が所有し個人に貸す形に移っていく
 - ▶ 貸借・共有が円滑に成立するためには、互いの信頼関係と、資産の所在に関する情報発信・提供が必要。インターネットはその範囲をグローバル化できる
- 必然的に、ポータルサイトの力が強くなる
- 担い手候補が多い自家用車ライドシェアは好適

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けれられる。そこが付加価値＜手数料＞）
- ▶ 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）

ライド・シェアリング(ride-sharing) とライド・ヘイリング(ride-hailing)

- ▶ 本来のライド・シェアリングは、同じ方向に行く人が相乗りすること（つまりみな移動目的がある）
- ▶ それだけでは、IT予約配車・相乗りシステムで参加者が増えたとしてもマッチングが起こりにくい（特に地方部では）
- ▶ しかし、同じシステムで、特に目的のない人が人を乗せ（てお金を得）るために予約することができ（運賃も自由に設定でき）れば、供給可能性が飛躍的に高まる（これはライド・ヘイリングと言われるもの）
- ▶ ただ、だれでもそれが（スマホアプリを起動させるだけで）できるとなれば、まさに白タク（言い換えると、タクシー・バス事業者がシステム普及を先にやってしまおう＜困り込む＞必要がある）

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
- ▶ 特に「労働契約」があるかどうかが問題

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？

→効率が上がることは、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を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？
 - 中大量輸送機関をどのように運行するか？

現在掲げられている対応策は・・・

- ▶ 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

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
- ✕ セ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

お客様や地域と連帯し
「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

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応えられていない
- 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「せっかくある制度・技術の未理解」

→ 結果、既存秩序と無関係なしくみが出てくる

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」

岐阜県多治見市池田町「お買い物あいのりタクシー」 ～とりあえずここから始める手もある～



- 路線バスが利用僅少のため廃止。駅にしか行けない路線だった。コミュニティバス導入も困難
- 自治会が住民アンケートの結果を踏まえ、タクシー会社「コミュニティタクシー」の営業車（乗用許可）を利用した会員制の相乗り（乗合ではない）を3/2開始。週1回1往復のみだが安価でショッピングセンターに行ける
- 自治会費や市からの補填で低価格を担保

→ まさに地域での「ライドシェア」（相乗り）

「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



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

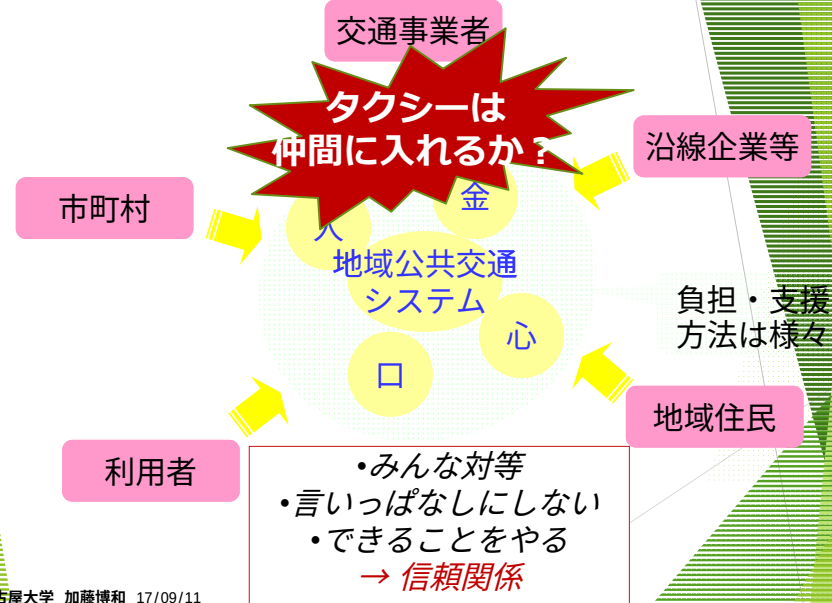
市：住民と事業者との調整、運行への助言・支援（立候補方式）

▶ 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」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）

「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

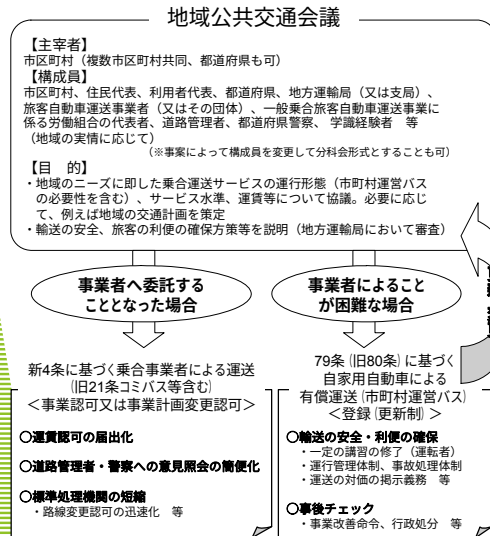
※ 行政：やっかい払いではない。お金で解決できないだけ面倒

※ 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

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**

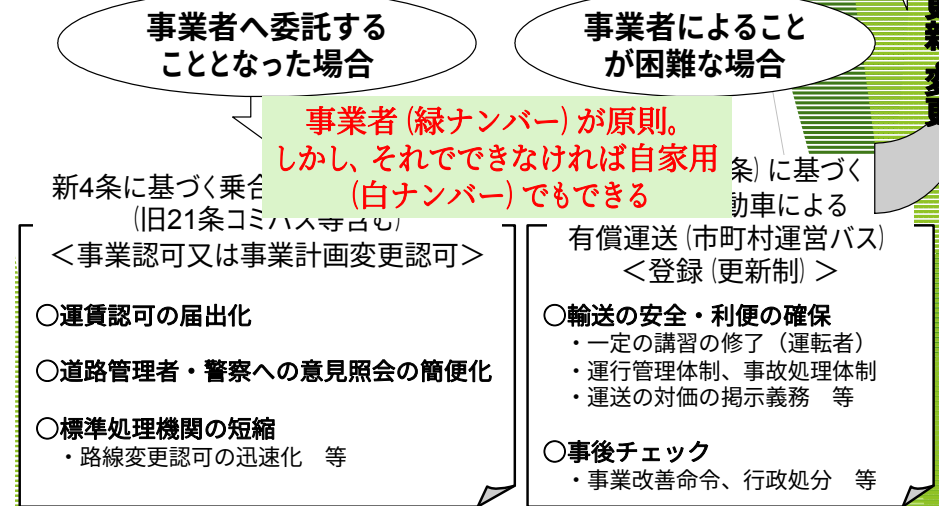
2006年改正道路運送法の目玉「地域公共交通会議」



「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場（特区）

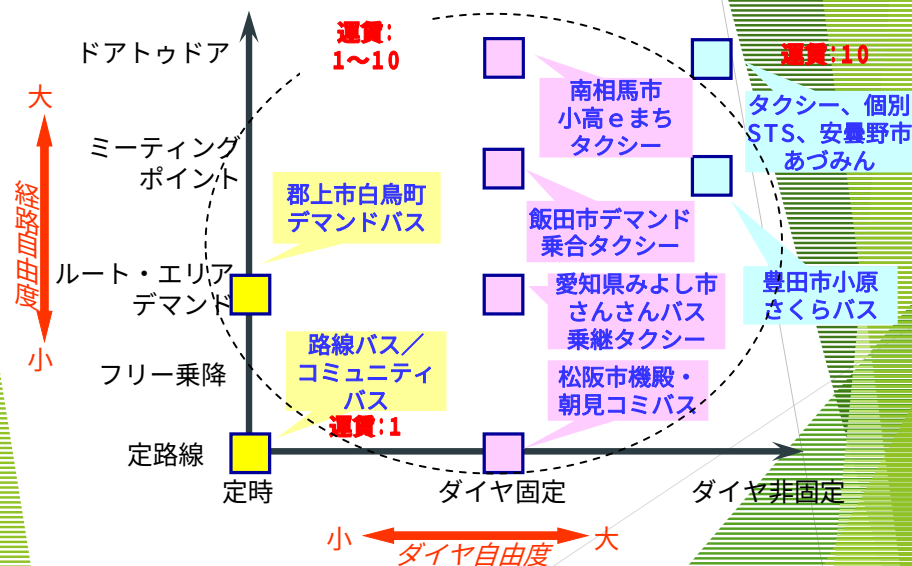
- ・地域として必要な路線を協議し認定することで、**各種許可が簡略化・弾力化**（運賃、路線設定、使用車両など）
- ※法的には運賃設定の緩和のみ
そもそも、総括原価方式による運賃設定は、欠損補助路線（公的に存在意義があると認められた路線）では成立していない。
- デマンド運行、タクシー車両利用も位置付け
（これらも欠損補助なしではほとんど成立し得ない）

限られた地域資源をいかし「くらしの足」確保のため、できる人ができることをやる



「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-



あなたがかわる地域公共交通会議、活性化協議会、運営協議会、タクシー協議会は「一所懸命」できていますか？



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」

(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

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
- ◆ それによって何ができるか、暮らしがどう変わるかをアピールする

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）
 - ▶ 協議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）

タクシー事業がいま変わらずして タクシーの将来はありえない

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！

- ◆ **地域公共交通を巡る状況はどんどん変わっている**：クルマの運転をしたくない人、できない人が増え、「おでかけ」を守る制度が大変革。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。そこにタクシーのチャンスはある
 - ◆ **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、多くの人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協議会の意義**：運賃改定・減車だけ、計画策定が終わってから一度も会を開かず、補助申請も考えたことがない、というタクシー協議会でいいのか？ 地域公共交通協議・法定協議会に出ても何ら提案できないようなことでは滅びる
- **地域に必要な移動手段・交通体系をつくりだし、それによって地域を盛り上げていくための起点となれ！**
タクシーが変われば、日本がよくなる！

名古屋大学 加藤博和 17/09/11

52

加藤博和

検索

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

facebook: [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>

【告知】

今年も「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」

(<https://zenkokuforum.jimdo.com/>)

開催決定！

10/28(土)・29(日)に、昨年と同じ東洋大学白山キャンパスで開催

全国各地で「くらしの足」確保のため頑張っている方々が立場を越えて一堂に会し、知り合い、仲間になる会合です。

皆様ぜひ、手帳にこの2日間を入れておいてください。