

地域公共交通への期待の高まりにタクシー・バス事業はどう対応すべきか？

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准教授
滋賀大学特別招聘教授
国土交通省交通政策審議会委員
加藤博和

地域公共交通「危機」の変質

- ▶ 従来：利用者減少（モータリゼーション、少子化、人口減少等）
- ▶ 近年：乗務員不足

利用者減少への対応として経費節減
→ 経費の多くを占める人件費の削減
→ 労働条件が悪化。人手が集まらなくなる
→ 乗務員の高齢化進展でさらに危機的に

→ 役に立つ公共交通をつくり出し、それを支えていただく方々の待遇改善・地位向上を図るしか通はない！

減損会計導入によって赤字補填事業存続がより困難に
地方部のタクシー事業は瀕死の状態

→ 事業成立スキームの見直しも必至

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）

京丹後市と言えば・・・



▶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

（NPOの皆様のご苦勞には頭が下がるが、それ自体は全国各地で先行的取組がある）



京丹後市と言えば・・・



名古屋大学 加藤博和 16/11/15

4

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:おタク

EV乗合タクシー

ご自宅の玄関先から病院、駅、スーパーへ、EV乗合タクシーと併用はできませんので、対象地域内ならどこでも、安心・安全・快適に目的地までご案内します!

乗合許可では客貨混載がもともと可能(道路運送法82条)

デマンド交通は乗合許可(区域運送)

だから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

→過疎地での「タクシー的事業」のモデルへ

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(おタク)の「代行・輸送サービス」

買い物代行 (15分ごとに400円)
送迎代行 (15分ごとに400円)
送迎代行 (15分ごとに400円)
送迎代行 (15分ごとに400円)
送迎代行 (15分ごとに400円)

運行日時 年中無休・予約制 (平日9時～18時、土曜9時～15時、日曜10時～15時、年末年始除く)

運賃 お1人様 500円 (乗客2名以内・乗客3名以上は別途料金がかかります)

対象者 地域住民の送迎・観光客など

名古屋大学 加藤博和 16/11/15

5

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いから)
- × 2007年: 地域公共交通活性化再生法
 - ・・・公共交通と位置づけ

名古屋大学 加藤博和 16/11/15

6

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 軌道法による軌道事業者
 - 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

名古屋大学 加藤博和 16/11/15

7

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

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くみが出てくる

これを打破し、地域の「おでかけの足」をどう確保するかについて考えていただきたい

・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・バス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・バス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？

▶ アリババ路線

- ▶ 「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？

「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

交通基本法

人々が交わり、心の通う社会をめざして

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」のポイント

1. 移動権の保障と支援措置の充実…成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築

- | | |
|--|--|
| <p>1-1 移動権の保障による活力のある社会の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動権を保障。このため、都市、地方、離島を問わず、バス、タクシー、鉄道、新交通等の多様な交通手段による地域公共交通を維持・発展し、多様な、自家用と並行する交通手段の最適な組み合わせ(ベストミックス)を構築。 近年における交通手段の多様化により、従来の交通手段を単独で利用するのではなく、複数の交通手段を組み合わせた交通手段の活用が促進される。 人々の知恵と新しい技術を活用し、地味な方法で地域の交通手段を確保することが必要。例えば、情報通信技術(ICT)を活用したリアルタイムの交通サービスなど新しい交通手段の活用。 | <p>1-2 地域の活性化を図り、地域公共交通の維持・発展、活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 住民、自治体、交通事業者などの地域の関係者が緊密に連携し、その実現に向けた持続可能な施策を構築することが必要。「計画→実施→評価→改善」のサイクルを通じて不断に改善。 国の支援措置は地域の自主性を尊重することも基本に充実に活用が必要。国の補助制度を充実するとともに、民間関係の協賛による多様な財源の活用により一層充実する仕組み。 交通分野において、事業者が移動困難者を見えぬ「移動」の課題に加え、国土地方も公共交通の役割を大幅に充実すべき。 |
|--|--|

2. 交通体系、まちづくり及び乗り物…三位一体の低炭素化の推進

- | | |
|--|---|
| <p>2-1 世界の最先端をいく低炭素な交通体系、まちづくりの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車、バス、鉄道、新交通などの公共交通体系、まちづくりの構築、低炭素化の推進。公共交通体系の整備により、環境負荷の削減が期待される。 低炭素化の推進は、公共交通体系の整備と並行して、自転車、歩行者、自転車、歩行者の交通手段の活用を促進し、環境負荷の削減が期待される。 公共交通体系の整備により、環境負荷の削減が期待される。 | <p>2-2 電気自動車の大規模普及に向けた技術革新と充電施設の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 電気自動車の大規模普及に向けて技術革新と充電施設の整備が一層促進される。 電気自動車の大規模普及により、環境負荷の削減が期待される。 電気自動車の大規模普及により、環境負荷の削減が期待される。 |
|--|---|

3. 地域の活力を引き出す交通網の充実…賑わいのあるまちと持続可能な交通網の構築

- 交通網の充実により、人々がたのしみ、暮らし、働き、遊び、移動し、地域の活力が促進される。

民主党・社民党が衆院選マニフェストに盛り込み
その「一丁目一番地」・・・「移動権保障」

交通基本法

人々が交わり、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＞

- ・二ーズ充足
- ・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

「移動権保障」盛り込み
は時期尚早と判断

震災・ねじれ・問責の中、継続
審議が続き、衆院解散で「廃
案」に

交通政策基本法

2013年11月1日閣議決定、
11月27日成立、12月4日施行

基本理念（第2～6条）

- ・国民生活の安定向上・国民経済の健全な発展に不可欠。需要の充足が重要
- ・交通の機能確保・向上が必要。災害時への対応にも配慮
- ・環境負荷削減を念頭に
- ・交通手段間の適切な役割分担と、有機的・効率的な連携
- ・関係施策との連携、関係者間の連携による推進

※民主党政権下の交通基本法案と内容的にはほとんど変わらない（一番大きな変更は「法律名」）

我が国が抱える環境の課題に対し、交通政策に求められる役割は極めて大きい

理念法：「国の体制づくり」を規定（現場には直接関係ない）

基本理念が一通り整理必ず1回精読されたし！

交通政策基本計画の閣議決定・国会報告

- 国際競争力の強化に必要な施策
- 大規模災害時への対応
- 環境負荷の低減に必要な施策
- 地域の活力の向上に必要な施策
- 生活交通確保やリニアフリー化
- まちづくりや観光立国の観点からの施策

必要な支援措置（法制上、財政上等）
毎年国会に年次報告（交通白書）

我が国が抱える環境の課題に対し、政府・関係者が一体となり強力に交通政策を推進するための枠組みを構築

これまでの交通に関する施策

交通は、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤であるものの、交通に関する取組についての責務となる仕組みが存在しないため、個々の分野での個別対応に終結

交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化

- ・人口減少・少子高齢化の進展
- ・我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
- ・急速した地域活性化需要への対応

国民目線・利用者目線に立った行政への転換

新しい交通に関する施策への対応

交通基本法及び交通基本計画を制定することによって、交通分野の諸課題に対して交通に関する基本的施策を包括的に示すことにより、国、地方公共団体、事業者、施設管理者及び国民が一体となって、総合的かつ計画的な取組を推進。

基本理念の明確化

交通に関する施策について基本理念等を定める。
（国民生活に必要な交通手段の確保等、国、地方公共団体、事業者等の円滑な移動のための施策、物流を含めた交通の利便性向上、円滑化及び効率化、国際競争力の強化及び地域の活力向上、交通に係る環境負荷の低減、まちづくりの観点からの施策の促進、観光立国の実現の観点からの施策の促進等）

役割の明確化

国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務を定める。

基本目標の明確化

国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的施策について定める。
（日常生活に必要な交通手段の確保等、国、地方公共団体、事業者等の円滑な移動のための施策、物流を含めた交通の利便性向上、円滑化及び効率化、国際競争力の強化及び地域の活力向上、交通に係る環境負荷の低減、まちづくりの観点からの施策の促進、観光立国の実現の観点からの施策の促進等）

交通基本計画の策定

- 交通に関する施策の目指すべき姿を国民目線・利用者目線からわかりやすく提示。
- 今後の具体的な目標を設定。
- 交通基本計画と社会資本整備重点計画との関係と施策を推進。

年次報告

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行う。

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

鳥取県日野町

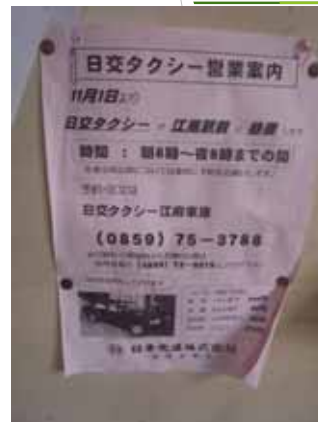
- タクシーを守り「最後の足」を確保 -



- ・ 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



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」

ライドシェア問題と全く同じ構図！
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

交通事業者の付加価値とは？

▶ 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。だから給料も安い
 - ※公的補助も「一種の運賃」（どうすれば値切られないか？）

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
 - **乗らなくなつて当然。モータリゼーションのせいにするな！**



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**）を待つ
- ▶ 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が・・・」
 って、そういう場合ではない！

「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

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域外）
- ▶ 貸切事業 → 「運行」
 （一種の「上下分離」）

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

28

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

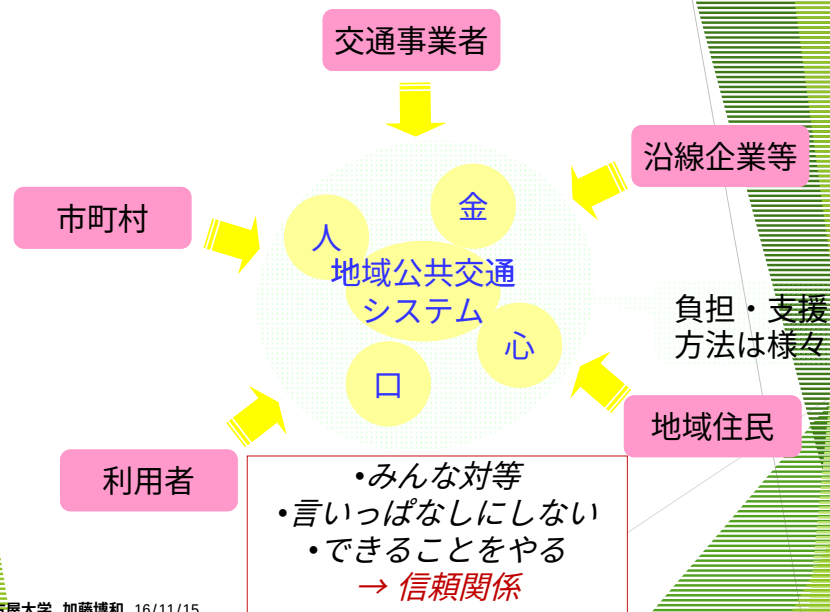
お願いしてつくってもらふ地域公共交通から
自らつくり上げる地域公共交通へ

支えるのは「公(public)」「私(private)」から
「**共(community)**」へ

名古屋大学 加藤博和 16/11/15

29

『共』：みんなで「一所懸命」支える



30

「一所懸命」が有効な理由

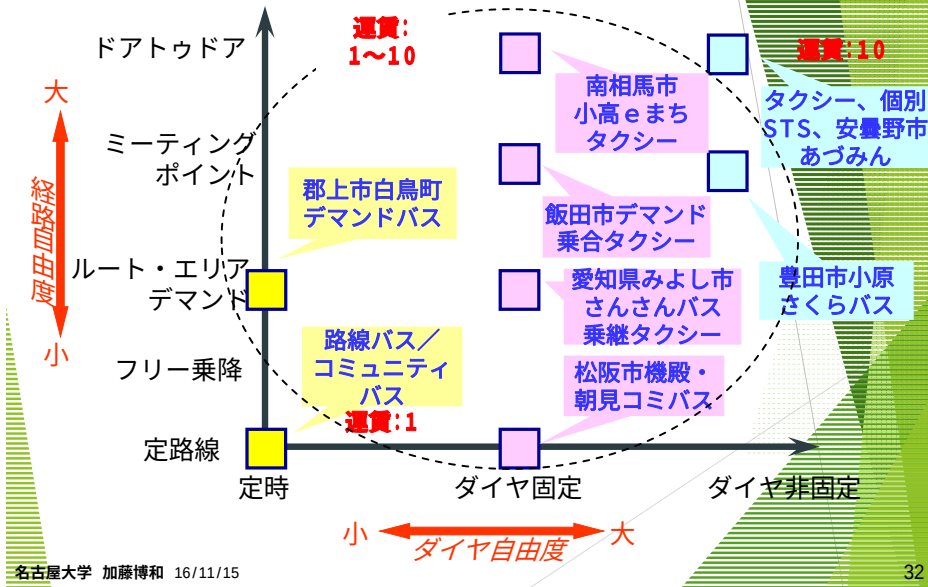
- ▶ 地域公共交通をよりよいもの(適材適所)とするために、**当該地域の主体的な参画**が必須
- ▶ 地域が自ら考え、自ら責任を負うことで、**身の丈に合った地域公共交通**がつくり出される
 - ▶ 不採算だが地域にとって必要なサービスの維持に対する自治体・住民の「モラルハザード」解消(「お願い」意識からの脱却)
 - ▶ 与えられるものと考えてはいけない
 - ▶ 「マイ公共交通」意識の醸成 → 活動を通じた地域活性化へ
 - ▶ 負担の意味を問い直し、効果を最大化するよう自ら努力
 - ▶ 適材適所に完成形はない(自立的なPDCAサイクルの必要)

名古屋大学 加藤博和 16/11/15

31

「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

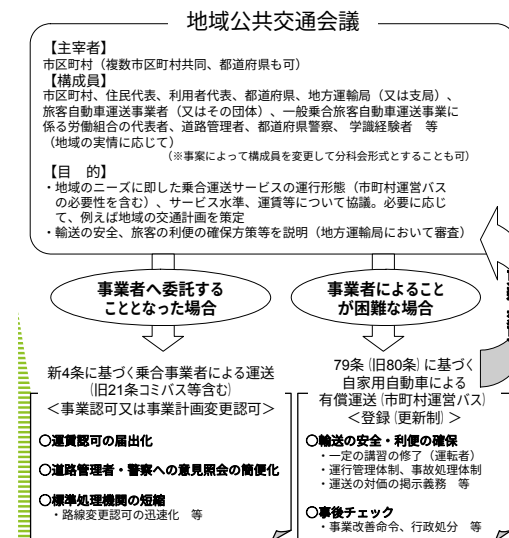
名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立てした「地域参画型」公共交通

豊橋市川北地区
「スマイル号」
(16/01/13運行開始)



- ◆ 名張市: 地域バス「国津」04年9月、「錦牛」08年4月、「薦原」7月、「緑ヶ丘」09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」「保見」07年9月、「旭」10月、「藤岡」08年4月、「小原」09年4月
- ◆ 岐阜市: ギぶっこバス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、16年9月1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・タクシー「東部」08年7月、「北部」10年10月、「前芝」「南部」13年10月、「川北」16年1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)

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

事業者へ委託することとなった場合

事業者によることが困難な場合

事業者（緑ナンバー）が原則。
しかし、それでできなければ自家用（白ナンバー）でもできる

新4条に基づく乗合（旧21条コミハブ含む）
<事業認可又は事業計画変更認可>

- 運賃認可の届出化
- 道路管理者・警察への意見照会の簡便化
- 標準処理機関の短縮
・路線変更認可の迅速化 等

有償運送（市町村運営バス）
<登録（更新制）>

- 輸送の安全・利便の確保
・一定の講習の修了（運転者）
・運行管理体制、事故処理体制
・運送の対価の揭示義務 等
- 事後チェック
・事業改善命令、行政処分 等

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？

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.ttb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

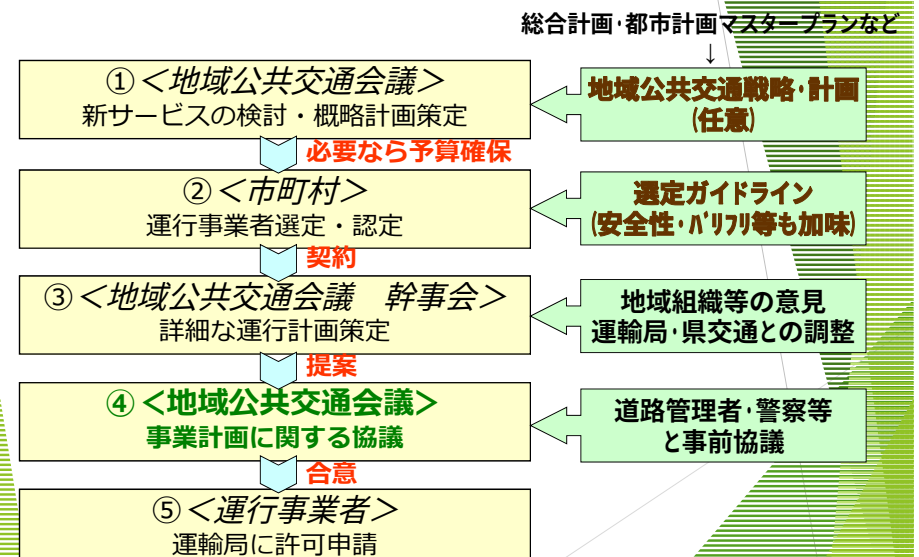
名古屋大学 加藤博和 16/11/15

あってはならない「地域公共交通会議」「法定協議会」

1. 年間予定がなく開催が行き当たりばったり
2. 協議事項があるときしか開かない（のでシャンシャンにしたい）
3. 事前に委員への資料配布をしない
4. 開催通知や決定事項を地域住民や利用者に分かる形（広報・webはもとより、停留所や車内など目の届くところ）で提示していない
5. 開催時刻を公共交通の時刻に合わせない（開催通知に書く。駐車場無料券を出すなど論外）
6. 傍聴者がいない（PRしていない）
7. 住民・利用者代表がしゃべらない（しゃべりやすくする工夫をしていない）
8. 現場を知らない委員に見せる、体験させる機会をつくらない（バスは会議室でなく現場を走っている）
9. コミバスやデマンドしか扱わない（事業者路線は話題にもしない）
10. 規定の委員しか集めない（実感を持つ人を積極的に入れていない）

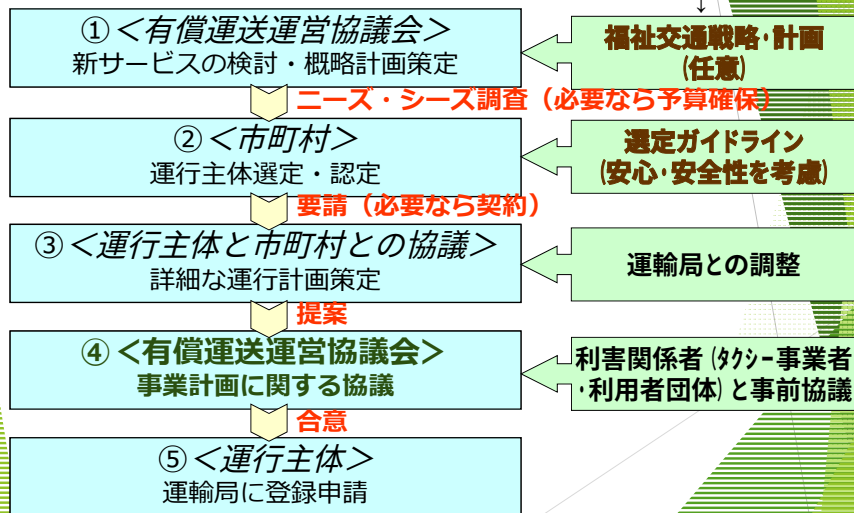
この程度のことをやっていなくて、
「この制度はうまく機能しない」って、当然でしょ！

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

総合計画・地域福祉計画など



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）：マイクロスバによる乗合運行。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（2015.4）

「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」の大原則は堅持した上で・・・

- ▶ 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
 - ▶ バス・タク事業でそれができると確認し、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（法人格のない）任意団体にも認める
 - ▶ 「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）
 - ▶ 過疎地→公共交通空白地 に呼称を変更。地域公共交通会議での協議を推奨

緑ナンバーと白ナンバーが力を合わせ「**くらしの足**」確保！

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

おでかけ環境の「調整」「組織化」

「公的補助」「コミバス運行」でない、自治体の新たな役割

・「おでかけ」確保戦略の確立

- 「地域の一体感」「住民のQOL向上」「訪問者の利便性確保」のためのネットワークづくり
- 「担い手」は問わない(いい担い手が出てくるしくみこそ「戦略」)

・交通ネットワークの維持発展

- 結節点整備(停留所、ターミナル、駅広、P&R・K&R)
- 共通運賃・共通案内等のソフト的シームレス化
- 事業者間の調整・連携の模索(調整・意識共有の「場」づくり)

・各交通システムのサポート

- 「適材適所」となる運行手段のコンサルティング
- 「戦略」に適合する交通機関の公認・広報・案内
- 「担い手」となる事業者・NPO・住民組織の側面支援

これらこそ「網形成計画」に書くこと

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

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

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)

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 (・自家用有償運送)**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系リスト) 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

「小さな拠点」と公共交通はセット



まちづくり/おこしに貢献できる 「おでかけ」ネットワーク ＝「地域公共交通網形成」

- だれでも安心して暮らせる地域：「生活」支援
 - ▶ クルマを使えなくても、生活に必要なおでかけ（通学・通院・買物等）移動を保障する公共交通サービスや徒歩環境
→ 「空白を埋める」から「暮らしていける」へ
- だれでも楽しくお越しいただける地域：「交流」支援
 - ▶ 来訪する方も、域外に出かける方も分かりやすく使いやすい公共交通サービス
→ 「運んでいる」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

この2つをどう満たし、両立できるかが大事

都道府県の関わり

～14年活性化再生法改正でその重要性が明確に～

- 地域間幹線路線網計画（鉄道、その補完としてのバス、高校や総合病院への足の全県的な確保など）
- 生活圏単位での一体的な路線網維持・再編（市町村界での分断を防ぐ）
- 市町村の計画策定の支援
 - 市町村でできないことをやる
 - 域内での公共交通の品質確保に努める

公共交通とまちづくりのデザイン

複数の市町村をまたぐ路線バス、市町村連携コミュニティバスを中心に、まちづくりの方向性、実施事業などを示した「奈良県公共交通とまちづくりのデザイン」を作成しました。
県内を東部、中部、南部、北西部に大別し、さらに各グループに細別しています。



奈良県 地域公共交通 網形成計画 2016年3月策定

- ▶ 都道府県は「地域間幹線（バス・鉄道・船）マネジメン」を能動的にやっていたきたい（2002年需給調整規制撤廃以来の懸念）
- ▶ 国庫補助制度の見直しも必至

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く月間利用限度あり） + 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
- ▶ 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）

<この間に・・・>

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」

地域公共交通確保維持改善事業



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ただけ
- ✖ 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、変わらしましょうよ！

- ◆ **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・運転手に対応できない（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

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」 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
 - ▶ そのれ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・バスを 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](#)

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>