

「地域公共交通としての タクシー」活性化について ～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

まず問題です！ 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

・地域公共交通とは何なのでしょうか？ なぜ必要なののでしょうか？

・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？



岐阜県白川町・東白川村 (白川郷<白川村>ではない)

◆ 山間地域。4つの谷を1日数便のバス(民営)が白川口駅まで走り、主な集落で通院通学や来訪が可能だった

- ▶ しかし、運転手が定員の半分しか確保できず、昨年4月から大減便、休日全休
- ◆ 2つの谷で高校通学不可能に
- ◆ タクシーも1台しかない
- ◆ すでに県内トップの人口減少
町内唯一の高校も閉校
→現在でこ入れ中
→こういう地域は今後続出
→皆さん助けられますか？



「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



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！



地域にある資源・公共交通とSTSを組み合わせて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公共交通空白地／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

- + 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<建設会社が設立したNPO>・・・高齢者等
- + 福祉有償<社協>・・・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（しかし撤退してしまった）



Photo 中川村役場

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い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、地域計画や地域公共交通網形成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「丹タク」 EV乗合タクシー

自宅の玄関先から病院・駅・スーパーへ、EV乗合タクシーに停乗所はありませんので、町家・地域内などどこへでも、安心・安全・快適に目的地までご案内します!

**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、天候などにより運行が変更される場合があります。)

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)
小学生以下は半額 (乗車回数による乗車回数割引は適用されず)

※網野町・久美浜町を超えて乗車される場合は、区域外運賃としての追加で350円が別途必要となります。

※グループ割引あり
乗車10人以上の場合はご相談ください。

対象者

地域住民の皆様・観光客など

名古屋大学 加藤博和 17/05/15

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

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？

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」



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



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か・・・」
って、そういう場合ではない！**

名古屋大学 加藤博和 17/05/15

20

「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

名古屋大学 加藤博和 17/05/15

21

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

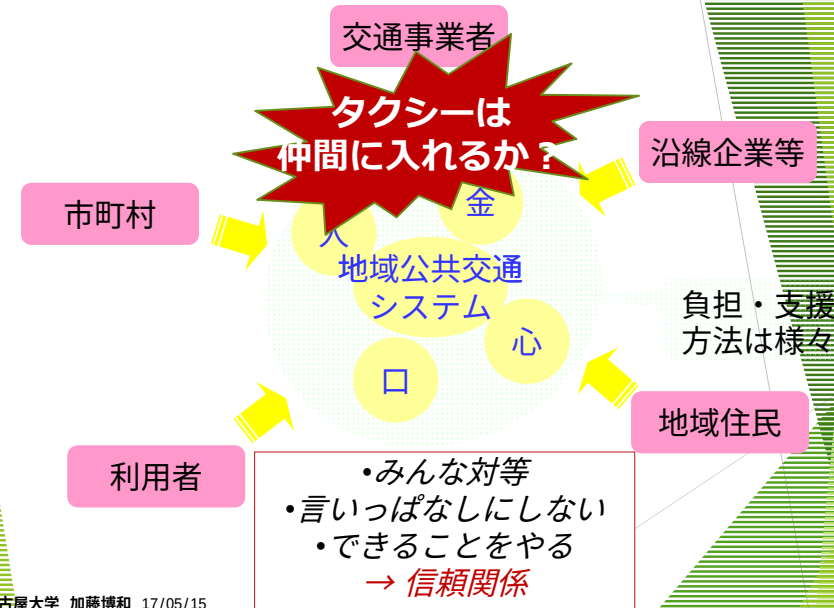
- ▶ タクシー事業者が地域に運行を提案し、市も協力
- ▶ 地域・事業者・市の「三位一体」
地域：運営委員会を組織し、運行形態検討、利用促進、協力金負担
事業者：運行計画立案、コスト削減、サービス改善
市：住民と事業者との調整、運行への助言・支援（立候補方式）
- ▶ 乗合タクシー（運賃当初100円、後に150円）による高頻度・地元密着型運行で住民の支持を得る
- ▶ 商店街は、中心部にバス待合所を擁し、すぐ隣の大規模ショッピングモールに負けず賑わいを保つ

公共交通づくりを越え、「まちづくり」「ひとづくり」へ

名古屋大学 加藤博和 17/05/15

22

みんなで「一所懸命」支える



名古屋大学 加藤博和 17/05/15

23

「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

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、「緑ヶ丘」08年4月、「薦原」7月、「緑ヶ丘」09年4月、「玉美旗」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：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、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、「二俣」15年2月、「上佐田」15年12月

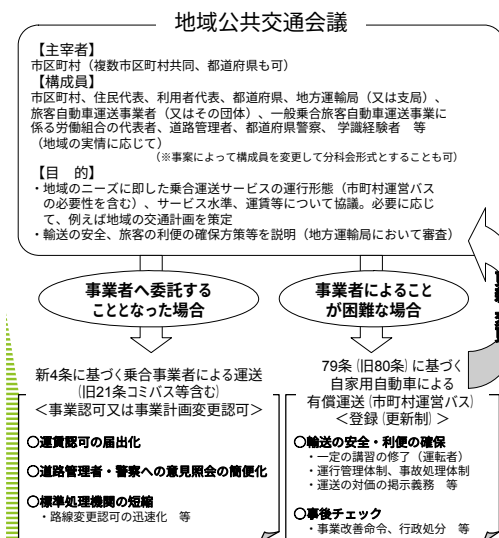
持続可能な地域公共交通網形成に関する各主体の努力義務（活性化再生法4条）

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**

地域公共交通政策に臨む際に とるべき態度は、ここ10年で激変

- ▶ 地域公共交通を国や鉄道・バス会社が管理運営する時代は、収益性低下に伴い終わった（規制緩和）
- ▶ 同時に、法令や補助・支援制度も、「地方分権」を前提とするものに変化しつつある
 - ▶ その方が、やる気があるところはいいものができる
 - ▶ 国ではとても抱えられない。現場から遠くいい案も出せない
- ▶ ほうっておくとジリ貧（何でもそうだが）。今や、自治体・地域・住民・利用者が主役になって動かないと、なくなってしまう（事業者任せではダメというかムリ）
- ▶ そのためにも、なぜ公共交通が必要か、なぜ維持しなければならないかを真剣に考え、要領よく体現する必要がある（地域・利用者に何ができるか？）

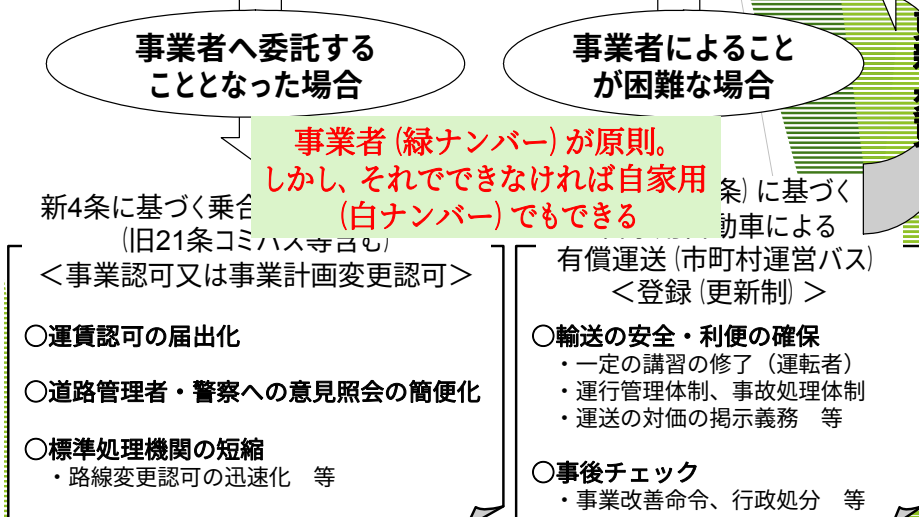
2006年改正道路運送法の目玉「地域公共交通会議」



「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場（特区）

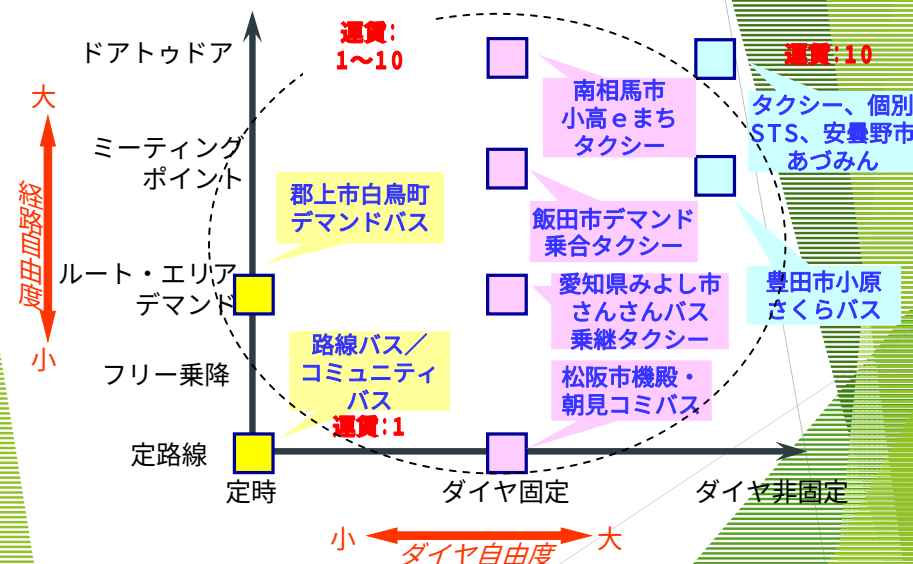
- ・地域として必要な路線を協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化（運賃・路線設定・使用車両など）
- ※法的には運賃設定の緩和のみ。そもそも、総括原価方式による運賃設定は、欠損補助路線（公的に存在意義があると認められた路線）では成立していない。
- デマンド運行、タクシー車両利用も位置付け
（これらも欠損補助なしではほとんど成立し得ない）

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-





地域公共交通会議等でどう発言すればよいか？

ポイントはたった1点「自分も公共交通をよりよくするためのメンバーである」という自覚とそれに基づいた発言

そのために、会議の活用方法を熟知しておく。

その上で、「答えを出す」ことが求められる。つまり・・・

1. 現場の状況を伝え、問題点と改善方策について、「なるほど」と思われるような**具体的・実現可能な意見**を述べる
 2. 公共交通にとって「安全」「安心」が大切であること、それをどのようにすれば確保できるか(今のやり方やこれからやろうとしているやり方のどこが問題なのか)を**客観的に説明する**
- ※だめなのは「エゴ発言」「不勉強発言」「現場の実情が話せない」

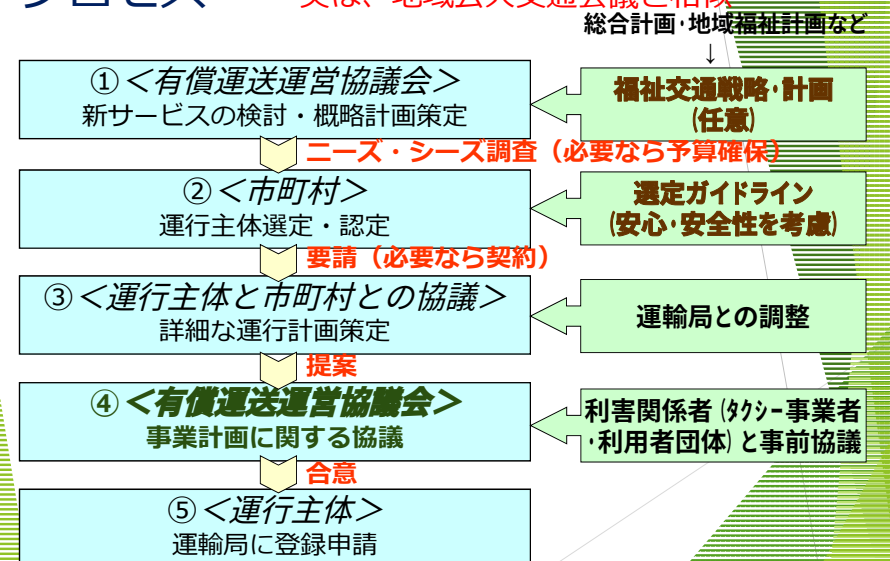
そうやって実績を積み上げ(アピール)することで、「事業者委員がいるからこそ・・・」、という評判を広げていく

※最終的には「現場で」結果を出す！

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



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をできる人がいる
- ▶ 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）

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か検討し、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！

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

2014年改正地域公共交通活性化・再生法のキーワード（活性化・再生の基本方針）

1. 地域戦略との一体性
2. 総合的なネットワーク形成
3. 多様なモードの組み合わせ
4. 広域性
5. 住民等関係者の連携
6. 数値化した目標設定と評価

基本は協議会のマネジメントと
地域公共交通網形成計画の策定

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 策定状況

改正地域公共交通活性化再生法の施行(平成25年11月)以降、平成29年3月末までに、273件の地域公共交通網形成計画が策定され、16件の地域公共交通再編案地計画が国土交通大臣により認定

昨年度末現在
全国で273件
この中でタクシーは
どのくらい書かれて
いるか？

名古屋大学 加藤博和 17/05/15

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、場当たりのでない地域公共交通政策ができるのか？（やる気の表明！）
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・3セク鉄道だけでなく、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るべき
- ▶ 「戦略」「役割分担」「PDCA」→「目的と評価指標の対応」を明確に
- ▶ 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」し「網」をつく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）

- ▶ 諮問機関ではなく「計画推進本部」。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させる

タクシーのことが何も書かれていないとすれば「アウトオブ論外」
業界がやる気がないとしか考えられない

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3.2万人（ご多分にもれず減少）
- ▶ 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「こまタク」

見直しの経緯

- ▶ 2009年3月：市が地域公共交通協議会（法定）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
- ▶ 2013年1・3月：第二次連携計画の策定（タクシーを基軸に）
- ▶ 2016年7月：網形成計画に移行（デマンド乗合交通の拡大）

<この間に・・・>

タクシーも公共交通なのだから、タクシーが主役の網形成計画があっても何ら不思議ではないが、現状はそもそもタクシーが扱われている計画がわずか

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」



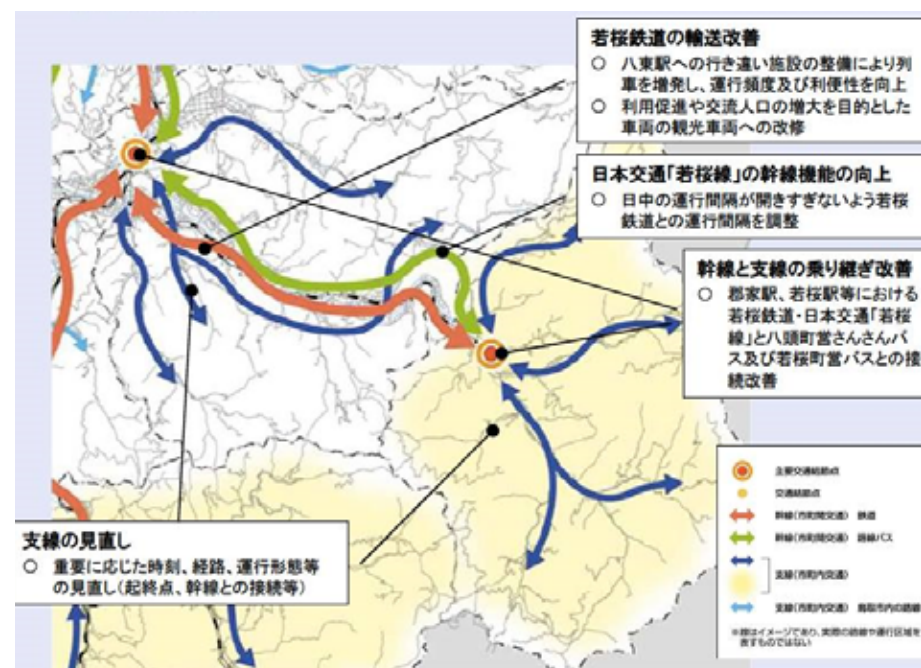
鳥取県東部地域公共交通網形成計画（法定計画、2017.3策定）

JR・若桜鉄道・バス（日本交通・日ノ丸自動車）、タクシー、公共交通空白地有償運送 → 従来は全くバラバラ

人々の暮らし、暮らしと交通を支える
鉄道やバスを中心とした持続可能な公共交通網の形成により
いつまでも安心して住み続けられる鳥取県東部地域



- ▶ あれだけ仲が悪かった、意思疎通ができなかった人たちが、話ができるようになって、一所懸命になって、地域の暮らしを支える「おでかけ」手段を死守！ → これこそ「地方創生」の芽生えではないのか？



49

地域公共交通確保維持改善事業

国土交通省

○計画の構想段階から実施段階までトータルの支援システムを構築

- ・地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定経費等を支援
- ・地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される多様な事業に対して補助要件の緩和等の措置を適用

平成27年度予算要求事項

○経路バス（再編前）

（全ての系統が運行開始後の対象）

（再編後）

（再編すると運行開始後の輸送量の減少に等しいとする要件もあり）

輸送量要件や広域性要件を緩和し、支援を維持・充実

事業仕分け・政策コンテストを経て、2011年度に大変革（旧制度は全廃）

国「地域に最低限必要な移動手段の確保を時限なしで支援」

→ それ以上は、地域で頑張る必要 → タクシーは受入体制万全か？

名古屋大学 加藤博和

17/05/15

50

- ・ **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

51

幹線・支線のメリハリをつけることで、利便性を高めながら費用・資源効率を高める

清水グリーンライン (74系統)

(京福バス運行、福井市) 2011.10.1運行開始

- 従来: 福井駅前～清水地域 (旧清水町) に3系統のバス路線 (地域間幹線補助路線)。それぞれ経路が異なり、本数が少なく、欠損額も大きかった
- そこで県が事業者・市と協力して路線を大再編
 - **幹線**: 大規模小売店舗「清水プラント3」を終点とし、福井駅前と結ぶ。30分ヘッド (地域間幹線)
 - **地域内**: 乗合タクシー「ほやほや号」を運行 (昼間デマンド) 清水プラント3で接続
 - 更に、もともと運行していた地域主体型乗合タクシー「殿下かじかポッポー」も接続
 - **乗継拠点**: プラント3が、乗降スペースとともに待合所を整備
- ※バス同士を乗継させるのは難しい (分りにくい+遅れる)
- 結節点はそれ自体目的地になるようなところが望ましい
- そうすることで、そこが地域拠点として育っていくことに

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、答えを出すことで、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

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

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のか？

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)

昨年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

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、多くの人々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？ 地域公共交通会議・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！

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

全国ハイヤー・タクシー連合会様にも後援をお願いする予定

全国各地で「くらしの足」確保のため頑張っている方々が一堂に会し、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。