

持続可能で安全安心な 「おでかけの足」のつくり方

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
名古屋市福祉有償運送運営協議会会長
加藤博和

ライドシェアや公共交通、そして 自分たちの「おでかけの足」 について、「市民」はどれだけ 「我が事」ととらえているか？

- ▶ 基本的にはほとんど理解が進んでいないのではないか？
- ▶ クルマを日常使っている人はもとより、クルマを使えない人でも「与えられるもの」という意識が強いのでは？
- ▶ どうすれば「我が事」になるか？ そもそも「我が事」と思っただけが必要があるか？
- ▶ 「市民会議」と銘打っている以上、そのあたりの戦略・戦術は明確である必要

名古屋大学 加藤博和 17/06/14

1

京丹後市と言えば・・・



京丹後市丹後町

- ▶ タクシーがほとんど使えない地域
 - ▶ 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！



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（のにどうしてみんなに注目するのか？）

2

名古屋大学 加藤博和 17/06/14

地域にある資源・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公共交通空白地/福祉の3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

名古屋大学 加藤博和 17/06/14

3

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
 - ▶ 過疎地を皮切りとするが、本命は都市部？
- 「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・バス業界がいままで、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、地域との連携・協働がとても大事

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、自家用車ライドシェアが「使える」のか、タクシー・バス等がどう変わらなければならないのかを論じる

(タクシー・バスがふがいないことが、ライドシェアが注目される一因)

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

交通事業従事者の付加価値が暴落

- **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。結果、乗務員不足

お客さんがいても走らせることができない

- ▶ バス運転者の給料は2002年から10年間で2割減、労働時間は2割増。タクシー運転者の給料は更に安い
- ▶ 運転者の平均年齢はバスが50代前半、タクシーは60歳近い。若年の新規入社は非常に少ない
- ▶ 高齢化による自然減、低待遇による離職の増加で、残る方々の仕事がきつくなり、安全性にも懸念（重大事故リスク）
- ▶ 全国で運転者は不足。それによる減便・廃止を余儀なくされる路線バス事業者も珍しくない。コミバスも入札不調が目立つ。タクシーも稼働率低下で、遊んでいる車が多い
- ▶ そして近年では、貸切バスの需要拡大によってバス車両が不足。タクシーもポスト「コンフォート」対応が急務
 - 誇りとやりがいを持てる職場づくりと、安定的な路線維持による車両確保体制づくりが必要（つまり公共交通の存在感や大切さを実感できる必要）
 - そして、車両や人を有効に活用するしくみも必要

どうすれば必要な公共交通が確保できるか？

- ▶ タクシー・バス事業は供給が非弾力的（需要に応じて供給量や運賃を柔軟に変えることが困難）
- ▶ ミクロ経済学的には、市場にゆだねればおおむねうまくいく（需給均衡への自動調整）とされる。そのためには担い手（運転者・車両）は多い方がよい（競争原理）
- ▶ 問題は市場をどうつくるかだったが、ITによってグローバルな需給マッチングが可能に（予約配車・相乗りシステム）
- ▶ 旧高速ツアーバスは、企画者（旅行会社）が運行者（貸切バス事業者）に発注するしくみとして供給を弾力化
- ▶ 需要拡大に資するが、サービス質保証、労働環境・安全運行確保に問題（関越道事故）
- ▶ ITを活用してレーティング（評価）や運行・労務管理を行えばよい？
- ▶ 公的な質保証システム（典型は緑ナンバー）の意味？

「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い込む）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？
 - 中大量輸送機関をどのように運行するか？

まとめ

- ▶ **安全安心は基本。その上で「便利でオトク」を消費者は望む。しかし、その2つは相反する**
 - ▶ 労働条件は比較的露見しやすい。サービスレベル低下や人手不足にもつながるので、運賃上昇によって調整される
 - ▶ しかし、安全は目に見えないし、低リスク事象（運が悪い）からないがしろにされやすいので、安全担保策が必要
- ▶ **市場原理とITモニタリングで解決、という発想でいいのか**
 - ▶ 安全安心、安定供給を持続的に確保するという「インフラ」が、短期的な市場原理で育つとは思えない（これまでの規制緩和の経過が証明。市場原理は短期の均衡）
 - ▶ 市場原理だと弱者が負担多くなる（高い、来てくれない）
 - ▶ 自治体の介入が重要だが、お金はない
 - ▶ やなり何らかの「秩序」は必要か

地域公共交通政策に臨む際に とるべき態度は、ここ15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？）

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

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

「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

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のでは？
- ❑ 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
 - ▶ そもそもタクシーは「シェアリング」（地域で共有）

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」

一方で「せつかくある制度・技術の未理解」

→ 結果、派手なだけで役に立たないしくみが出てくる
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

→ それが、安全安心安定な「おでかけの足」を担保し、持続可能な地域づくりにつなげる王道

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>)。それによっていろいろことができる

京丹後市網野町・久美浜町

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

ご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、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 (平日・土曜日のみ、お盆・年末年始は要予約)

運賃 お1人様 500円(網野町内・久美浜町内) 小計5人以上は運賃の半額(ただし乗客は乗客専用で無料) ※乗客が1人・2人・3人・4人・5人・6人・7人・8人・9人・10人以上の場合は、乗客の人数に応じて運賃が異なります。 ※グループ予約は、乗客の人数に応じて運賃が異なります。 ※1人様以上の乗客が1台に必要です。

対象者 地域住民の皆様・観光客など

予約代行 15分ごとに400円

見守り代行 15分ごとに400円

送迎代行 15分ごとに400円

送迎予約代行 15分ごとに400円

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「タクシー的事业」のモデルに? (運転者不足にも対応できる)

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、貨物と乗用（タクシー）の相互乗り入れができるようになる？

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

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）**

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）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（「やりたいうからやらせろ」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

**緑ナンバーと白ナンバーが力を合わせ
「おでかけの足」確保！**

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なのではないか

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

一般乗用旅客自動車運送事業として

- ▶ 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

統合型予約配車システムへ ～タクシーアプリだけではダメ～

- ▶ 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

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

タクシー事業がいま変わらずして タクシーの将来、そして地域の将来は暗い

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、自治体も重要性と限界を認識。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！**

【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。

加藤博和

検索

E-Mail: kato@env.nagoya-u.ac.jp
facebook: [buskato](https://www.facebook.com/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.env.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@env.nagoya-u.ac.jp

<http://orient.env.nagoya-u.ac.jp/kato/jkato.htm>