

## 【講師 プロフィール】

### 加藤 博和 (かとう・ひろかず) 氏

#### 名古屋大学大学院教授 地域公共交通プロデューサー

##### <略歴>

1970年 岐阜県多治見市生まれ

1992年 名古屋大学工学部土木工学科卒業

1997年 名古屋大学大学院工学研究科地圏環境工学専攻博士後期課程修了

2001年 名古屋大学大学院環境学研究科助教授(2007年 同准教授)

2017年～現職

##### <専門分野>

脱炭素都市・交通システム、地域公共交通戦略、都市・地域再生政策、臨床環境学

##### <主な活動>

地球環境に優しい脱炭素型交通体系・まちづくり実現のための政策検討をテーマに研究活動に取り組むほか、地域公共交通プロデューサーとして、自治体・地域住民団体や交通事業者・労働組合等と協力、「現場」での公共交通企画に携わり、公共交通に関するアドバイザーや講演活動も行っている。

国関連では、2013年から国土交通省「交通政策審議会」委員(環境部会・自動車部会・地域公共交通部会)を務め、内閣府「地方分権改革有識者会議」地域交通部会構成員にも就任。2022年に開かれた「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」、「アフターコロナに向けた地域交通の『リ・デザイン』有識者検討会」の両委員としても活動。その提言内容は、2023年4月に成立、10月施行の改正地域交通法の骨格となっている。

# 『ライドシェア』を 正しく理解し活用しよう ～「おでかけウェルカム社会」 実現のツールとして～

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  
(一財)中部貸切バス適正化センター会長  
加藤博和

答えは現場にあり、現場にしかない！

皆さん、現場を見ているですか？  
それ以前に、見るスキルはありますか？

ライドシェアに関する議論は、  
現場と無関係な空中戦ばかり  
現場で必要なものが何か、  
そろそろ考えましょうよ！

# 4年間、全く進歩がない！ 地域公共交通確保策と 自家用有償運送 ～なぜ無理解が蔓延しているのか？～

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  
内閣府地方分権改革推進有識者会議地域交通部会構成員  
加藤博和

2/25日経朝刊  
インバウンド向け白タクが横行  
海外アプリなので取り締まり困難  
お金の収受がつかめないと検挙できない  
これをどう考えたらいいか？  
一方で、交通は大きな市場との指摘も  
(公共交通事業の不振は宝の持ち腐れ?)

## そもそもライドシェア(Ride Sharing)って何？

1. 白ナンバー
  - 安全は大丈夫か？
2. 一種免許
  - 質は保証されるか？
3. ギグワーク
  - 労働条件が悪いのではないか？
4. ネット予約・配車
  - スマホを使えない客はどうするのか？
5. 変動運賃
  - ぼったくりが起きるのでは？

## ネット(スマホ)予約と変動運賃、ライドシェア

日本では特に都市部でタクシーアプリがかなり普及

「流し」「付け待ち」「電話」に比べ効率が**高い**

- 流しは危険運転の可能性(タクシーの事故が多い一因)。需要の多い地区でしかできない
- 付け待ちは待ち時間長期化や「ショート」のリスクがある
- 電話はコールセンターがコスト要因。予約を受けきれない可能性あり
  - スマホ予約は客のいるところに行けばよいので効率的(客にとっても待ち時間が少なくなるメリット)。実車率が上昇
  - さらに、予約配車データ解析からAI等で需要予測し、それに応じた車両配置も可能

さらに**市場メカニズム**の活用へ？

- 需要が多い時に運賃が上がり、それに応じて運転者がリアルタイムで増えれば需給バランスが調整される
  - そのために**変動運賃**と**ライドシェア**が有効とされるが…

## 緑ナンバー (旅客自動車運送事業)

**他人の需要に応じ、有償**で自動車を使用して  
旅客を運送する事業

- 事業開始・変更には国交省による許可が必要
- 安全・安定した運行を確保するための審査基準が多数
- 運賃や運送約款など、旅客との関係については認可が必要
- 運行管理者・整備管理者の選任が必要
- 運転者は2か月を超える雇用期間が必要
- 運輸安全マネジメント制度(安全統括管理者選任、安全管理規定の制定による全社一体となった安全確保)

## 二種免許

合格率は普通免許で5割台(一種は7割台)

**学科試験**

- 一種免許の範囲が大半(全95問、うち旅客輸送に関する問題が5~10問出題)
- 合格ラインも90/100で同じ

**技能試験**

- 場内…鋭角、縦列駐車、方向転換
- 路上…路端への停車・発進、転回
- 減点は10点まで(一種は20点まで)

**取得時講習**

- 応急救護処置講習
- 旅客者講習

## 運転者の労働条件

令和6年4月適用

改善基準告示が改正されます!

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息時間
従前: 3,380時間 ※大: 3,484時間	従前: 281時間 ※大: 309時間	従前: 8時間 ※大: 11時間
改正: 3,300時間 ※大: 3,400時間	改正: 281時間 ※大: 294時間	改正: 11時間 ※大: 9時間

自動車の運転(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省 国土交通省

### 雇用しているので労働基準法が適用

不規則勤務のため、8時間/日、40時間/週の規定は適用できず、代わりに「改善基準告示」がある

これが厳しい労働条件を強いているとされ、2024年4月に改正(2024年問題に)

個人事業主は対象とならない

## そもそもライドシェア(Ride Sharing)って何?

1. 白ナンバー
    - 安全は大丈夫か?
  2. 一種免許
    - 質は保証されるか?
  3. ギグワーク
    - 労働条件が悪いのではないか?
  4. ネット予約・配車
    - スマホを使えない客はどうするのか?
  5. 変動運賃
    - ぼったくりが起きるのでは?
- 安全は、個人に背負わせるのでは守れない
  - 乗客のレーティングだけでは安全性向上に至らない。モニタリングとマネジメントが必要(そうなれば運送事業者になってしまう)
  - 労働条件が低下。良質な運転手がいなくなる
  - ダイナミックプライシングはすでにタクシーでも可能
  - 極端な変動が許容されるのか?

## なぜ、改めてライドシェアが話題になったのか?

### タクシーが足りないことに尽きる

- コロナ前も不足傾向だった(特にインバウンド)
- コロナ禍で利用が激減。そのため運転者も離職
- **コロナ後、利用者が戻ってきた(コロナ前の水準にまでは戻らず)**
- **ところが、運転者が戻ってこない(よって、会社の立場が弱くなる)**
- 特に午前(通院)と夜間(飲み会后)が厳しい
- **高齢運転者が多いことが原因(若年に訴求しない仕事)**

※そして、タクシーユーザーは声が大きく、海外も知っている人が多い

## タクシー・バス運転者の労働条件悪化は顕著

### 全職業平均に比べ

- バスは「労働時間が約2割長く」「所定外労働時間が約3倍長く」「賃金が約1割低い」
- タクシーは「労働時間が約1割長く」「所定外労働時間が約2倍長く」「賃金が約3割低い」

人より長く働いて、しかも人命を運ぶ責任ある仕事にもかかわらず給料が安いのでは、求職が少ないのは当然(逆に働いている人は高給のために長時間労働を求めてしまう)

昔から安いのではなく、2000~20年の間に労働時間は2割長く、賃金は2割安くなった

主な原因は、需給調整規制の廃止に伴うタクシー台数増加  
→ 値下げもあって日車営収(そして給料)が低下

●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(平成21年法律第64号)について(平成21年10月1日施行)

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(タクシー適正化・活性化法)

① 国土交通大臣による特定地域の指定  
**特定地域**…供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域  
 地方公共団体の長は、国土交通大臣に対して、特定地域の指定を要請することが可能

② 国土交通大臣による基本方針の策定  
 基本方針に基づいて、特定地域において取組み

【I】特定地域における取組み

③ 地域の協議会による取組み…地域計画の作成

国土交通大臣	地方運輸局長	関係地方公共団体の長	タクシー事業者・団体
	タクシー運転者の団体	地域住民	その他(自治体職員、関係行政機関等)

地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成し、タクシー事業の適正化・活性化の推進に向けて総合的に取組み

〇タクシーサービスの活性化  
 〇事業者の活性化・効率化  
 〇タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上  
 〇交通問題、環境問題、都市問題の改善 など

※協議は、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保等に努める

④ タクシー事業者による取組み…特定事業計画の作成  
 タクシー事業者は、地域計画に即してタクシー事業の適正化・活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための特定事業計画を作成し、国土交通大臣の認定(※)を受ける

※必要に応じて、計画に違反(運送量超過)を記録

(※)国土交通大臣は、認定をする際、①基本方針に即して適切かつ適切なものであること、②特定事業を確実に遂行するため適切なものであること、③道路運送法の基準・独占禁止法と適合することを審査し、必要に応じて公正取引委員会と協議

認定を受けた計画 → 国土交通大臣は、計画を実施しない事業者には実施勧告、道路運送法の手続の特例

【II】特定地域における措置

①新規参入要件と厳格化	②増車を原則届出ではなく、登録制に
③減車減車事業者に対する優遇の特例	④行政処分の特例

全国で適用される措置

〇運賃料金の認可基準の改正  
 道路運送法の改正により、運賃料金の認可基準を相当の間、「適正な運賃に適正な利潤を加えたもの」と認められたことにより、「適正な利潤を加えたもの」を「適正な利潤を加えたもの」

名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

## 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

特措法	旧	新
<ul style="list-style-type: none"> <li>新規参入：許可制</li> <li>増車：届出制</li> <li>自動認可運賃(下掲対称には適正な基準)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規参入：許可制</li> <li>増車：届出制</li> <li>自動認可運賃(下掲対称には適正な基準)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規参入：許可制</li> <li>増車：届出制</li> <li>自動認可運賃(下掲対称には適正な基準)</li> </ul>
特定地域(大臣指定)	準特定地域(大臣指定)	準特定地域(大臣指定)
<ul style="list-style-type: none"> <li>新規参入：許可制</li> <li>増車：届出制</li> <li>自動認可運賃(下掲対称には適正な基準)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規参入：許可制</li> <li>増車：届出制</li> <li>自動認可運賃(下掲対称には適正な基準)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規参入：許可制</li> <li>増車：届出制</li> <li>自動認可運賃(下掲対称には適正な基準)</li> </ul>

協議会による地域計画の作成

協議会による地域計画の作成

協議会による地域計画の作成

全国	指定地域(政令で指定)	特定指定地域(政令で指定)
登録制(講習)	登録制(講習)	登録制(試験)

過労運転防止措置の義務付け  
 過労運転の防止に関する規定を法令から法律に引き上げ  
 事業者に対する適正化事業の実施  
 貨物自動車運送事業法と国土法の規定を整備

別添1

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?

名古屋大学 加藤博和 2024/02/27



HOME 安城交通を知る 安城交通の説明会 安全・安心の追求 タクシードライバー未経験の方へ サービス一覧 募集要項一覧

## 廃業のお知らせ

この度、安城交通株式会社は2022年4月30日17時の営業をもって廃業いたします。これまでにご縁からいただきましたこと厚く感謝申し上げますとともに、ご遠慮をおかけする結果となりましたことを深くお詫言申し上げます。永年におかけ安城交通へのご芳情に深く感謝いたします。



安城市を中心に安全・快適なタクシーサービスで皆様の移動をサポートします

## 安城交通 2022年4月30日をもって廃業。81年の歴史に終止符

- 安城市内のタクシーの過半数を保有していた
- 現行法では、タクシー事業者の退出による交通便利性低下に有効な打ち手なし(準特定地域のため参入もできない)
- ※市も、市総合交通会議<道路運送法の地域公共交通会議>も積極的な動きがなかった(ので、なぜか委員でもない私がしゃしゃり出て対応した(笑))

名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

## タクシー適活法はタクシー過剰の抑制を前提 現状に全く合わない(のに改正しない不思議)

- そもそも「台数」で過剰を判断
- いま足りないのは「運転者」。よって低稼働率に
- しかし、特定・準特定地域では減車はできても増車はできないので、車両は大事な財産
- 運転者さえ確保できれば、需要が戻っているので収益が出る。ならば…
- 一種免許所持者でも使えればありがたい
- いわゆる「日本版ライドシェア」の動機

しかし本来は、給料を上げることで運転者確保すべき

名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

## 「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い」に係るパブリックコメントの実施について

<p>お尋ね中</p> <p>facebook twitter</p>	
カテゴリー	陸運
案件番号	155240909
定めようとする命令などの題名	法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い
根拠法令条項	道路運送法第78条第3号
行政手続法に基づく手続か	行政手続法に基づく手続
案の公示日	2024年2月9日

### 1. 制度の概要

#### (1) 許可基準

- ・対象地域、時期及び時間帯並びに車両数
  - タクシーが不足する地域、時期及び時間帯並びにそれぞれの不足車両数を、国土交通省が配車アプリ等のデータに基づき指定していること。
- ・資格要件
  - 一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けていること。
- ・管理運営体制
  - 運行管理、車両の整備管理や研修・教育を実施する体制が整えられていること。
  - 安全上支障のないよう、勤務時間を把握すること。
- ・損害賠償能力
  - タクシー事業者が対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険に加入していること。

#### (2) 許可に付する条件

- ・使用する自家用自動車について
  - タクシー事業者ごとに使用可能な車両数は、地方運輸局長等が通知する範囲内であること。通知する車両数は、許可地域ごとに1.(1)の車両数の範囲内であり、かつ、事業者ごとに当該地域に配置している事業用自動車の車両数の範囲内とする。
  - 自家用車活用事業であることを外部に表示すること。
- ・ドライバーについて
  - タクシー事業者は、ドライバーに対して事前の研修(大臣認定講習を含む。)及び教育を受けさせること。
  - タクシー事業者は、ドライバーに対して運転者証明を携行させること。
- ・運送形態・方法について
  - 利用者とタクシー事業者間で運送契約が締結され、タクシー事業者が運送責任を負うこと。
  - 運送引受け時に発着地が確定していること。
  - 自家用車が配車されることについて、利用者の事前の承諾を得ていること。
  - 運賃は事前確定運賃により決定し、支払い方法は、原則キャッシュレスであること。
  - 発着地いずれかがタクシー事業者の営業区域内に存すること。

#### (3) 許可期間 許可期間は2年とする。

#### 2. 今後のスケジュール(予定)

公布・施行: 令和6年3月

## 「自家用車活用事業(仮称)」 現在パブコメ中

- ・タクシー事業者が実施可能
- ・タクシーが不足する地域・時期・時間帯・不足車両数を国土交通省が指定しその範囲内で運行可能。各事業者は当該地域に配置している**タクシー車両数の範囲内**
- ・ドライバーに対して事前の研修・教育を受けさせる
- ・事業者が運送責任を負う
- ・車両は**ドライバーの自家用車**、事業者の自家用車または**タクシー車両**
- ・アプリ配車
- ・自家用車配車について、利用者の事前の承諾を得ていること
- ・**事前確定運賃**、原則**キャッシュレス**
- ・発着地いずれかが事業者の営業区域内に存すること
- ・許可期間は2年

## 「給料を上げないと運転者確保ができない」 「運賃を上げないと給料を上げられない」

### 総括原価方式(運送原価/利用者数)・・・独立採算制が前提

- その観点から、運賃改定は正しい(しないと持続不可能)
- タクシー運転者の給料は歩合制なので、**運賃が上がれば手取りも上がる**
- いまのタクシーの客層なら、**価格弾力性が小さい**(値上げしても利用がそれほど減らない)ので**収入は増える**

### ただし収入が増えても客層は広がらない(中長期的に増えない)

- **その運賃水準だと生活に必要なだけ利用できない人が大半だから**
- むしろ、**サービスレベルを下げてもいい**(乗降地点まで歩く、相乗りする、待ち時間が長い、乗換があるなど)ので、**安くしてほしい人が多い(オンデマンド乗合への期待がここにある)**
- 特定の(運賃を支払える)客層にしか使われていないと、**公的補助が正当化しづらい**

### 単位走行(回送含む)あたり利益をどう上げるか?

- **実車率・乗合率**を上げる
- 客貨混載、御用聞き、センサー調査など**副収入**
- **乗合や相乗りで運行する**

タクシー  
リデザイン  
の核心

## タクシー業界がここ10年掲げてきた対応策は・・・

- ・ 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)?
    - ➔ ニーズより自己都合と感じる
    - ➔ 地域公共交通会議やタクシー協議会(後述)などで利用促進策をちっとも協議しない
- だから、ライドシェアの話が繰り返し出てくる

### 本来必要なスタンス:

1. ITへの対応(特にMaaS)
2. 地域コミュニティとの連携

- 検討の背景**
- 高齢運転者による重大な交通死亡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着実にすすめる」との総理指示
  - 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

**具体的方策**

<p><b>1. 公共交通機関の活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・乗合タクシー等高齢者対応の地方公共団体等と連携</li> <li>・タクシーの相乗り等 ⇒ 配車アプリを活用</li> <li>・過疎地域における</li> </ul>	<p><b>4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ルール明確化</li> </ul>
<p><b>2. 貨客混載等の促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨客混載の推進 ⇒ 過疎地域における</li> <li>・スクールバス等への混乗</li> </ul>	<p><b>6. 地域における取組に対する支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方運輸局の取組強化</li> <li>・制度・手続等の周知徹底</li> <li>・地域主体の取組の推進</li> </ul>
<p><b>3. 自家用有償運送の活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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】</li> <li>・市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化</li> <li>・地方公共団体等に対する制度の周知徹底</li> </ul>	

**自家用車ライドシェアについて書かれなかったとか、許可・登録輸送が書かれたとかの話も気になるかもしれませんが、問題は「バス・タクシーについて、たいてい書かれていない」ことです！**

**■ 地域交通サポート計画とは**

- 地域のタクシー事業者は、過疎化・高齢化が急速に進行する中で地域住民の生活交通を維持するため、乗合タクシーの運行に積極的に取り組んでいる。
- 乗合タクシーについては、従来から、地方運輸局（「運輸支局を含む。」以下同じ。）の支援・協力を得て、タクシー協会幹部等が自治体を直接訪問して乗合タクシーの導入等についての提案等を行うなどの取組を行っているところである。
- その取組を更に強化して、地域が抱える課題の解決に向けた取組を計画的に進めていくため、平成30年度から地方運輸局から支援・協力を得て、地方運輸局担当官と協同して自治体訪問活動等を行い、自治体との意見交換等を通じて把握した地域交通の課題・ニーズ等について、タクシー事業者として貢献できる取組をとりまとめた「地域交通サポート計画」を策定する。

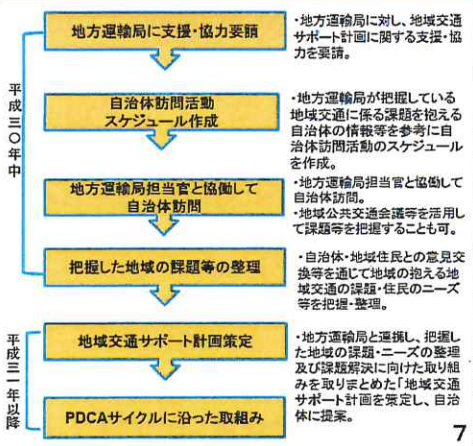
**■ 地域交通サポート計画策定の主体・進め方**

- 地方運輸局から支援・協力を得て、都道府県タクシー協会が策定する。
- 地方運輸局から支援・協力を得て課題解決に向けた取り組みを作成し、各自治体にタクシー業界からの提案として提出する。  
※地域公共交通会議等における検討プロセスによる協議手順に沿って行った提案を、課題解決に向けた取り組みに含めることも可能。

**■ 地域交通サポート計画に盛り込む事項**

- 自治体訪問活動等を通じて把握した地域ごとの課題
  - ・自治体・地域の概要
  - ・交通環境
  - ・抱える課題等
- 解決に向けた具体的な取組提案
  - ・運行形態
  - ・運行エリア
  - ・使用車両
  - ・運賃形態・予約方法
  - ・広報
  - ・関係機関調整 等

**■ 地域交通サポート計画策定までの手順**



**タクシーは、ハイヤーとオンデマンド乗合に二極化**

- タクシーアプリなら、運賃だけでなく、自分の好みでサービスを選ぶこともできる(サービス多様化をサポート)
  - ニーズは大きく、移動できればよい「オンデマンド乗合」と、移動快適性・嗜好を追求する「ハイヤー」に二極化(この両方をそれぞれリーズナブルな運賃で提供できないと自家用車ライドシェアに仕事を奪われる)
- 乗合・相乗りはAIオンデマンド乗合アプリで可能  
通常のタクシーアプリと融合することもでき、自由に選択し予約できるように

**河野大臣「非常に快適でした」 兵庫県養父市で“ライドシェア”を体験**



TBS TBSテレビ 国内 2023年11月4日(土) 20:32

一般のドライバーが有料で乗客を運ぶライドシェアを実施している兵庫県養父市を視察した河野デジタル大臣は、「全国の交通空白地にも参考になる」と、ライドシェアの導入に改めて意欲を示しました。養父市では国家…

## ライドシェア御三家？

### 利用者数

- ・ 京都府京丹後市丹後地域 **:1日3回程度**
- ・ 兵庫県養父市関宮・大屋地域 **:1日1回程度**
- ・ 富山県朝日町 **:1日3回程度**

- 全くと言っていいほど利用されていないのに執拗に話題にされる意味がわからない
- なぜこんなに利用されていないかに焦点を当てる人がいないどころか、利用者数についてまともに報道や紹介がされたこともない  
(私だったら恥ずかしくてとても宣伝できないレベル)
- あと、そもそもこれが、今やらないといけなと言われてい「ライドシェアのモデル」となる代物とは思えない

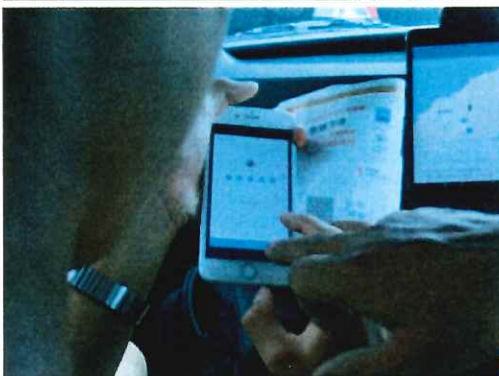
## なぜ「特に新しくもすぐもない」ものが「世間」では持ち上げられてしまうのか？

- ・ 多くの地域はそれぞれの「**尊い**」(新しい、ではない)取組をいちいち外に発信していない(実際問題、する必要もない)
- ・ 一方で、マスコミ・識者の情報収集の**アンテナが低い**(あるいは、ニュースバリューが低いと感じる)
- ・ 皆さん、公共交通の**ツボ(要点)を全然分かっていない**(まともに勉強しないで議論しても的外れ)
- ・ 要は「**ニーズ**」「**アウトカム**」がわからない(関心がない)  
→ 「地域の足を確保すること」の**上位目的**は何で、そのためにどのような**戦略・戦術**が必要か、からスタートする必要がある！

**「公共交通は会議室ではなく現場を走っている」**

「地域の移動環境」を論じるなら、まず  
「ホンモノの現場を見て、乗って、話をして、実情を知って」  
「最新の制度・技術を勉強して」いただきたい！

## 京丹後市(の丹後町)と言えば・・・



世界的にメジャーな予約配車決済システムを日本で初導入した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、後に電話予約・現金払いも可能！世界初導入!? (顧客を見ず自らのシーズに拘泥した結果)



NPOの皆様のご苦勞には頭が下がるが、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)にどうしてみなこばかり注目するのか?)

## 地方部のオンデマンド乗合交通やライドシェアにAIは不要！

理由:「**需要が薄い**」ためリアルタイムマッチングが不可能だから

- ・ **ライドシェア**: 需要に対応して**安全・安定・持続**可能な供給ができない  
➢ 専門でなければ、需要が多い時間帯は自分も忙しくて行けない。行くな**事前予約**でないと**ムリ**
- ・ **オンデマンド**: AIマッチング・経路決定やダイナミックプライシングをしても**乗合をつくれず**運送効率化に限界  
➢ **迂回・空車が多くなり**、非効率かつ不便  
➢ **お金がかかり運転者も多数必要**なわりにたくさん運べない(繁忙時間帯に予約が入らない)
- ・ つまりどちらも**低賃金や税金投入で安くしたタクシー**(ならば**AIマッチングも不要**)。便利でも多くの人を使うと**運転者が足りず**、補助金も膨大に  
➢ スマホ普及や自動運転化でも抜本的改善はない

向いているのは**大都市**(つまり**タクシー事業が成立する地域**)





千種区(名古屋市)エリア



都市部での実証が多く、乗合率や収支率も高くなっているものの、運賃採算には遠く及ばない

1 定額乗り放題プラン	2 回数券プラン	3 ランタイムプラン
1人目 30日 5,000円 家族 1人 500円 (+消費税)	5回分 1,400円 8回分 2,100円	大人 1回 300円 子ども (6歳以上12歳未満) 1回 150円 幼児 1回 0円
詳しくはこちら	詳しくはこちら	詳しくはこちら

## NPOによる交通空白地有償運送の大先輩（2000年代初頭）

-「交通空白地（旧：過疎地）」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 -

- 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)
- 富山県氷見市「さすがた」(NPO法人八代地域活性化協議会):マイクロバスによる乗合運行。市中心部へ直行(会員制ゆえ収支が読める)
- 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(車両投資が不要)
- 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(最奥部の集落に好適)
- 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(たすけあいの典型)
  - やむにやまれずの活動(タクシーバス事業者がやってくれないから)にもかかわらず、以前は公共交通たるタクシー・バス事業者が妨害することが多かった
  - 今や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!

## 飛騨市

〒509-4292 岐阜県飛騨市古川町本町2番22号 電話:0577-73-2111 FAX:0577-73-6373

サイトマップ  
 Foreign Languages  
 配色反転: 反転 標準  
 文字サイズ変更: 拡大 標準

総合案内 | 市民の方へ | 事業者の方へ | 観光情報 | 緊急・防災 | よくある質問

飛騨市ウェブサイトへようこそ > お知らせ > デマンド式ポニーカー廃止に伴う代替手段について

### デマンド式ポニーカー廃止に伴う代替手段について

平成15年11月から北飛騨商工会が運営主体となり運行してきました『デマンド式ポニーカー』が、運転手不足及び同会の組織経営の改善のため平成30年3月31日をもって廃止となります。

市では、その補完手段として平成27年10月から導入してきました『ひだまる(河合・宮川乗合タクシー)』に全面的に切り替え、河合町・宮川町両地域の方の通院、買い物、通学を支えています。

ご利用にあたっては、下記及び「河合・宮川乗合タクシーご利用の流れ」をご確認くださいませようお願い申し上げます。

以前は「反対だけ自分たちはやりたくない」だったタクシー事業者が「ぜひやらせてほしい」へ  
自家用有償運送は持続可能性が低い

## いつも思っている根本的な疑問なんですが...

ライドシェア(というか、白タク)を自由化したとして、運転者はそんなに湧いて出るようなものなのでしょうか？

「客を乗せて運転なんてだれでもできる」「安い給料でもやりたい人はいる」「需要に応じてうまく具合に調達できる」という確信はどこから出てくるのでしょうか？

特に地方部ではタクシー運転手は最低賃金に近い状況。それならコンビニのバイト(だって足りない)の方がよくないですか？

あまりにもなめすぎでは？

## ライドシェアを標榜したものは 運転者不足(と利用者不足)で頓挫してきた

- 運転者募集では立候補が多くても、運行開始後は1割も実働しないことが多かった(結局、特定の人が専業のようになってしまい、柔軟性が発揮できない)
- 運転者を育てるシステムがなく、先細りになる
- 自家用有償運送の対価は今年見直されたが、それでも稼働率が上がられなければ収入は最低賃金にも満たない(つまり赤字補填が必要)のが現実で、これではだれもやらない
- なお、利用者も会員の1割も使えば上出来なのが一般的

## なぜ、自家用有償運送に対する 無理解が蔓延しているのか？

- 国交省として推奨してこなかったから(あくまで事業者運行が原則なので)
- ステークホルダー間の意識共有が行われなかったから(平行線)
- 条文をちゃんと読んでいない人ばかりだから  
現に、地方分権改革に関する自治体(首長)の要望の中で地域交通に関する案件はトップクラスに多いが、ほとんどが「いまでも可能なこと」か「やっても意味がないか害があること」
- そして、そもそも現場を見ている人が少ないから

## 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、だが昨年、目安が国から示された)
- 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(「やりたいからやらせる」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(地域公共交通会議)・・・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(2015.4より、自治体が希望すればこの権限を国から移譲されるようになったが、仕事が増えるだけなので受ける自治体は少ない)

タクシーみたいに乘れてとっても便利!  
町内のどこでも乗り降りできます。

おでかけ応援サービス  
『えがお』  
EGAO  
6月より3台運行開始!

電話でかんたん予約 → ドアツードアで、行き先い場所まで送迎します

予約センター  
電話番号 **090-7673-3894**  
受付時間:午前8時20分～午後5時 (1週間先まで予約可)

時間延長しました!!

○運行時間 午前7時～午後8時 運休日:12月29日～1月3日  
(組み合っている場合は、ご利用できない場合がありますので、ご了承ください。)  
※午前7時～8時30分、午後5時30分～8時の利用は、前日までに予約が必要です。

午前7時 午前8時30分 午後5時30分 午後8時  
運行時間 前日まで申し込み 当日申し込みOK 前日までご予約

○運行範囲 紀北町内全域  
駅前内なら、ドアツードアでも乗り降りできます。  
駅前へは、バスやJRなどをご利用ください。

○運賃 初乗り10分まで 600円 以後1分ごとに100円加算  
※55歳以上の方限定! お得な初乗り回数券販売中! 6回分3,000円

○利用について 自分で車の乗り降りができる方・荷物を持つ方  
(年齢制限はありません)  
※乗降は、必ず安全な方法(階段等)をご利用ください。  
※55歳以上の方限定! 「回数券」をご利用ください。

○運転免許証の自主返納を促進します! Q 条件: 免許返納後1年以内の町内在住の65歳以上の方  
「えがお」初乗り利用券6回分を運賃 条件: 「回数券」返納後、免許返納後100円の補助金の決定を受けた方【危険な運転】

お問い合わせ・ご意見 紀北町企画課 TEL.0597-46-3113

おでかけ応援サービス  
「えがお」  
(三重県紀北町自家用有償運送)  
2020年2月17日運行開始



だれでも利用できる  
(会員制ではない、町民以外も可)

現在、1日20回を超える  
利用を3台でこなす



タクシーは知らない  
うちになくなる  
全国の地方部でどんどん  
タクシーは廃業している

一方、タクシー(一般乗用  
旅客自動車運送事業)は  
地域公共交通会議の埒外  
自治体が把握できない

### 紀勢交通、今月末でタクシー廃業 紀北町内唯一の事業者

2016.12.20 8:00 中日新聞

2016年12月末

J R紀伊長島駅前で客待ちする紀勢交通のタクシー 紀北町内唯一のタクシー事業者だった紀勢交通(東長島)が廃業を決め、十二月末で姿を消す。人口、飲食店の減少により需要が低迷。経営を続けることができなくな... [記事全文](#)

名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

伊勢新聞 > 政治 > 紀北町が新交通システム実証事業 2地区に軽自動車配置 来月から 三重

### 紀北町が新交通システム実証事業 2地区に軽自動車配置 来月から 三重

© 2020-01-16 伊勢新聞



【公共交通について話し合う地域公共交通会議=紀北町東長島の東長島公民館で】

【北半農部】三重県紀北町東長島の東長島公民館で15日、町内の公共交通について話し合う地域公共交通会議があり、三重交通や名古屋大教授ら関係者12人が出席した。町は2月から町内で始める予定の新交通システム実証事業について説明し、承認された。

新交通システム実証事業は、移動困難者の移動手段の確保や公共交通空白地の解消などを目的とする。  
名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

(記事より)

- ・町内の公共交通について話し合う地域公共交通会議があり、三重交通や名古屋大教授ら関係者12人が出席。
- ・町は2月から町内で始める予定の新交通システム実証事業について説明し、承認。
- ・運賃は1回の運送につき10分600円で5分ごとに500円が加算される。現金払いとし、友人や知人など3人まで相乗りが可能。
- ・三重運輸支局に認可をもらえれば、2月17日から8月16日の6カ月間で、毎日運行する予定。

※認可でなく登録が正解

伊勢新聞 > 特稿 > 来る見えレポート > 来る見えレポート 紀北町の有償運送 公共交通の空白解消へ

### <来る見えレポート> 紀北町の有償運送 公共交通の空白解消へ

© 2020-02-17 来る見えレポート 特稿



【紀北町の公共交通「えがぶ」の実証事業で町内を運行する軽自動車(町提供)】

運行管理は三重交通南紀営業所(熊野市)に委託<事業者協力型、この制度ができる前からやっている>。遠隔点呼を実施(南紀営業所~紀北町役場は52km)

三重県の紀北町は17日から、高齢者らの移動手段の確保を目的に、町営の有償運送「えがぶ」の実証事業を始める。町が所有する軽自動車を使い町内全域を運行する。期間は6月16日までだが、終了後も町は利用者から聞き取りをして改善し、運行していく方針。

町では平成28年に、町内で唯一運行していたタクシー会社が経営悪化を理由に廃業した。このため、町民らがタクシーを使いたい場合は、隣の尾鷲市のタクシー会社を利用せざるを得ない。今回の事業は公共交通空白地域の解消や、J R紀伊長島駅を使う観光客らの2次交通手段としても期待される。

名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

タクシー廃業から  
3年3か月も  
かかってしまった

### 交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設

- 交通事業者が委託を受けたり、実施主体に参画することで、運行管理、車両整備管理を担う自家用有償旅客運送制度を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じる。

#### ○交通事業者協力型自家用有償旅客運送の概要



#### 【期待される効果】

- 【利用者】
  - ・安全、安心な交通サービスの提供
- 【自家用有償主体(市町村等)】
  - ・業務負担の軽減
  - ・運行ノウハウの活用
- 【交通事業者】
  - ・委託費の確保等

名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

### 自動車産業インフォメーション

2021年6月07日

#### 「事業者協力型自家用有償」制度 全国9カ所で導入、第1号は富山・朝日町

バスとタクシーが運行・車両整備管理に携わる「事業者協力型自家用有償旅客運送」が4月1日現在、全国9カ所で導入されていることが、国土交通省への取材で分かった。



制度ができたのは2020年11月27日の法改正  
しかし紀北町は2020年2月17日からやっていた  
(けどそんなことは自慢しない。大事なものは利用されるかどうか)

## 「地域公共交通」とは？

### 地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律） (2007施行、2014大きな改正、2020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**
- 公共交通事業者(2条2)
  - イ 鉄道事業者(鉄道事業法)
  - ロ 軌道経営者(軌道法)
  - ハ 一般乗合旅客自動車運送事業者  
**一般乗用旅客自動車運送事業者**  
自家用有償旅客運送者<対象旅客を特定しない>(道路運送法)
  - ニ (略)
  - ホ 一般旅客定期航路事業等を営む者(海上運送法)
  - ヘ (略)

これを「おでかけ」と呼ぶ

### 地域住民組織が運営・運行。これぞ真の「コミュニティバス」？ 水尾自治会バス (京都市右京区嵯峨水尾地区、1966年より運行)



- 運賃(一般・1乗車)300円
- 定時定路線運行(1日5往復、運休:毎週火・金曜、年末年始、お盆)

- 2003年3月に旧80条許可<自家用有償運送>取得(それまでは...)
- 地域住民:世帯負担金を負担
- 市:運行費を補助
- JTB時刻表に掲載。観光客にも多く利用される

人口50人弱の山間集落(1970年は252人)  
JR嵯峨野線保津峡駅(いわゆる秘境駅)まで4km。京都市街から遙か彼方

京都市バス時刻表 (近畿地方) 829

京都(大原・鞍馬・周山街道・保津峡)

075-671-7321 (京都市バス)

行先	大原	鞍馬	周山	保津峡
大原	7:00	7:10	7:20	7:30
鞍馬	7:10	7:20	7:30	7:40
周山	7:20	7:30	7:40	7:50
保津峡	7:30	7:40	7:50	8:00

075-852-0171 (京都市バス)

行先	大原	鞍馬	周山	保津峡
大原	8:00	8:10	8:20	8:30
鞍馬	8:10	8:20	8:30	8:40
周山	8:20	8:30	8:40	8:50
保津峡	8:30	8:40	8:50	9:00

## 道路運送法第七十八条（2020年改正前）

自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。)は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村(特別区を含む。以下この号において同じ。)、特定非営利活動促進法(平成十年法律第七号)第二条第二項に規定する**特定非営利活動法人その他**国土交通省令で定める者が、次条の規定により**一の市町村の区域内の住民の運送その他の**国土交通省令で定める**旅客**の運送(以下「自家用有償旅客運送」という。)を行うとき。
- 三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

## 道路運送法第七十八条（2020年改正後）

自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。)は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村(特別区を含む。以下この号において同じ。)、特定非営利活動促進法(平成十年法律第七号)第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他**国土交通省令で定める者が**、次条の規定により**地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者**の運送(以下「自家用有償旅客運送」という。)を行うとき。
- 三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

法改正がなくとも、いわゆるライドシェアは可能

### 観光ニーズへの対応のための輸送対象の**明確化**

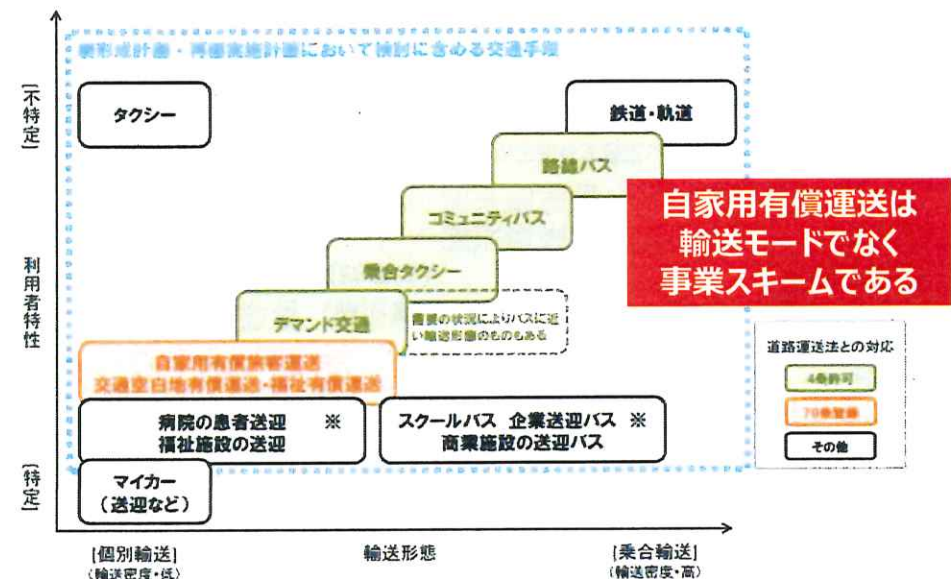
- 地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化することを検討。



(※) 地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事柄があることを市町村長が認めた場合

【期待される効果】  
 ・インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる  
 ・観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図る

今までもそうだったけど、省令まで読んで咀嚼する人が世の中にあまりにも少ないので、丁寧に法律に書いた



▲ 網形成計画及び再編実施計画において検討すべき交通手段の範囲 (陸上交通の場合)

※ 様々な運行形態で行われている (無償の場合は道路運送法の対象外)。

種類	特徴	
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	短ルートを行き来するバス
タクシー	タクシー	多様な移動ニーズに対応する公共交通
	乗合タクシー	自治体と連携して地域住民の移動ニーズに対応する
自家用有償旅客	地域における輸送手段の一つとして、市町村や民間事業者が、自家用車を用いて提供する送迎サービス。	
道路運送法の許可・登録を要しないもの(共助)	地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。(收受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼)	

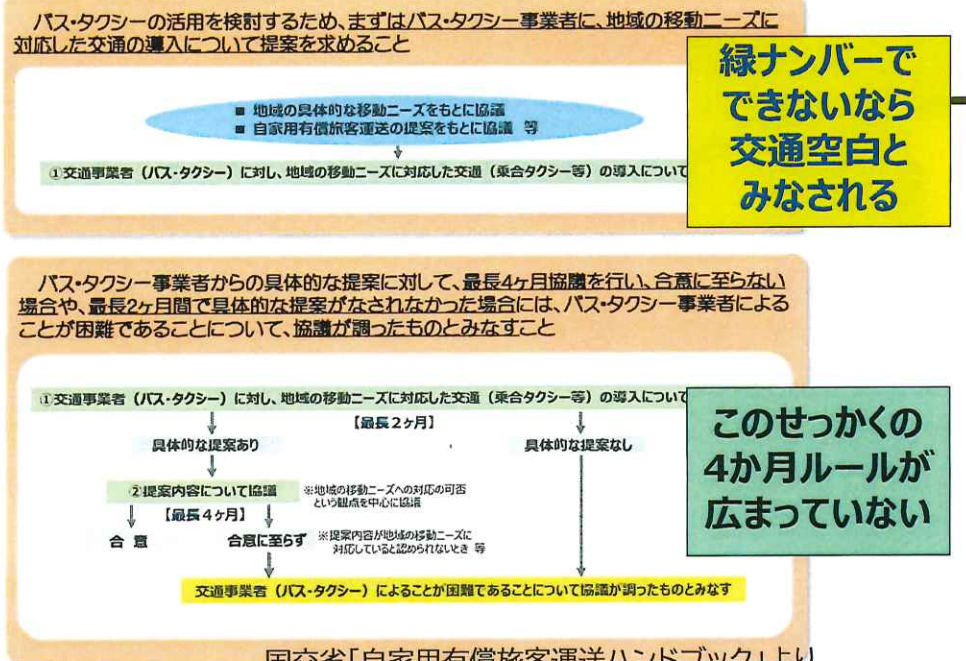
これは国交省旅客課的な分類  
現場は「だれをどのように運ぶか？」  
をまず考えなさい！  
次に、それをどうしたら  
(法に沿って)できるかを  
運輸局や詳しい方と話し合って  
詰めなさい！

## 自家用有償運送 主なポイント

- ・ 緑ナンバー事業者・二種免許でないとは有償旅客運送はできないのが**原則**
- ・ それが**困難なときのみ**、白ナンバー(運行・整備管理体制が必要)・一種(講習会受講等が必須)も認められる
- ・ 困難かどうか**確認するため、4か月ルール**<後述>がある
- ・ 市区町村が設置する**地域公共交通会議(2023年法改正以前は運営協議会も)**で認められた場合に運輸局が登録を受付ける
- ・ 会のメンバーとして、**バス・タクシー事業者や運転者代表が必須**
- ・ 運送の対価(運賃)は**実費の範囲**(国が示す目安はあるが、あくまで目安。今年改定<タクシーの約5割→8割へ>)
- ・ 福祉(障がい者・要介護・要支援ほか)と交通空白(地域住民・来訪者)に分けられる。なお、**旅客の範囲は地域公共交通会議で決められる(緑ナンバーの場合、原則として限定できない)**
- ・ **法人格のない団体でも可能(2015.4から)**

## 過疎地有償運送から公共交通空白地有償運送への変更 (2015.4)

- ・ 実は**名前が変わっただけで、中身は何も変わっていない**
- ✓ **道路運送法における「過疎地」の定義・・・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**
- ・ なぜ変えたかという、**過疎地でなくても公共交通空白地はあるから**
- ✓ **以前、国交省の担当いわく「過疎地以外に空白地なんてあるんですか？」**
- ・ しかし、**新たな誤解が・・・**
- ✓ **「夜タクシーが営業していないので、夜だけ自家用有償運送をしたい」→「昼はあるのだから空白『地』ではない」?**
- ✓ **国交省通達「公共交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」・・・タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において(「地域」ではない)**



# 「ライドシェア」23自治体導入へ、石川県小松市は29日スタート「被災者の足を確保しないと」

2/24(土) 23:24 電話 ☎660

読売新聞

一般ドライバーが自家用車を使って有料で客を運ぶ「ライドシェア」を巡り、全国23の自治体が、市町村を実施主体とする方式での導入の検討を始めた。運転手不足に直面する公共交通機関を補完し、住民や観光客の移動手段を確保することが狙い。

やろうと思えばできたけど、勝手にやれないと思い込んでいただけ。それこそ自治体トップのイニシアティブがあればできる



名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

自治体首長の有志で作る団体が発表した。4月に解禁される都市部でのライドシェアとは別の枠組みで、市町村が運送主体となることから、「自治体ライドシェア」とも呼ばれる。



名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

# 日本経済新聞

朝刊・夕刊 ストーリー Myニュース 日経

トップ 速報 経済・金融 政治 ビジネス マーケット テクノロジー 国際 オピニオン スポーツ 社会

IBM Watsonは、知見を導き出すサポートをします。

## 自家用車でのバス営業解禁 愛知・日間賀島、特区に

2018/12/7 20:03

その他

政府は7日、東京都内で「愛知県国家戦略特区」の区域会議を開き、自家用自動車を使った有償の旅客輸送事業を解禁する区域計画案を了承した。計画では2019年7月から、知多半島南部の沖にある日間賀島（同県南知多町）で島内を循環するバスを運行。バスやタクシーの事業者がない島を訪れる観光客の利便性を高める。

近く開かれる諮問会議を経て首相が認定する見通し。認定を受ければ、離島地域では初になるという。

有償の旅客輸送事業を行うには許可が必要だが、この手続きが煩雑とされる。特区ではこの条件を緩和し、自家用自動車を使った輸送事業ができるようにする。計画では、日間賀島観光協会が運行主体となり、29人乗りマイクロバスを使い、島内を循環する。観光客が訪れる7月下旬から8月の繁忙期に1日13便を運行する。小学生以上の運賃は100円とする。

名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

・特区にしなくても、南知多町地域公共交通活性化・再生協議会で協議が調えば「自家用有償運送」が可能

・バス・タクシー事業者が皆無の離島なので、拒む理由は一切ない

・観光客含め誰でも利用可能にできる

・持込車両(個人・企業等の所有・利用車両)でも可(例えば旅館の送迎車両もOK)

・バスや乗合タクシーの営業も、地域公共交通会議を使えば比較的楽に許可される

## 同じ南知多町・おとなりの篠島では・・・



- ・年中、だれでも使える(住民も来訪者も)
- ・島内のどこへでも(道が通れば)行ってくれる
- ・運賃は1人乗車だと400円、2人以上だと各300円
- ・昔は特別の許可が必要な形態だったが、2006年以降は地域公共交通会議で協議が調えば可能に

名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

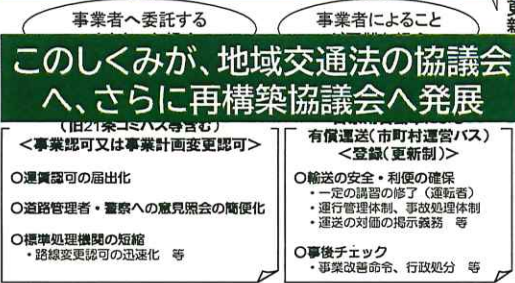
# 2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議 「地域公共交通会議」

## 地域公共交通会議

【主宰者】  
市区町村（複数市区町村共同、都道府県可也）  
【構成員】  
市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局（又は旅客自動車運送事業者（又はその団体）、一般乗合旅客自動車運送係の労働組合の代表者、道路管理者、都道府県警察、学識経験者（地域の実情に応じて）

実は、私が提案！

地域で話し合っ決めてることを「おまけ」をつけることで促進するしくみ

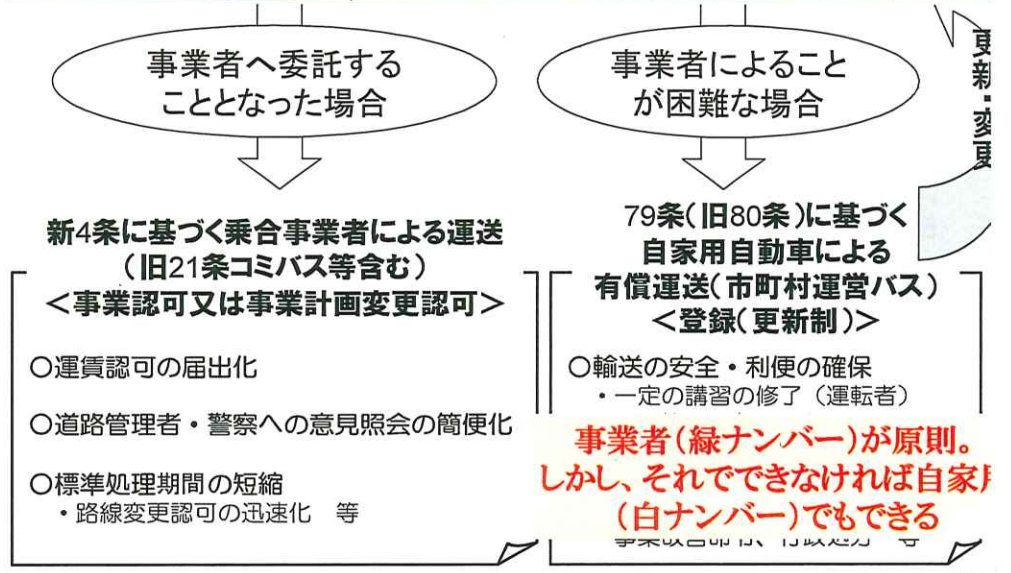


「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」場  
地域として必要な路線（乗合運送と自家用有償運送）の新設・変更を自ら協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化（運賃・路線・車両など）

- 通常の乗合事業ではできない「オンデマンド運行（区域運行・路線不定期運行）」「タクシー車両利用」も可能に
- 自家用有償運送（白タク・白バス・ライドシェア）も認定

**「一般乗合路線なら何でも認定できる」こと（法的には一般路線とコミバスで何ら差はない）** 56

# 限られた地域資源をいかし「おでかけ」確保のため、できる人ができることをやる



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.tbt.mlit.go.jp/chubu/min\\_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf](https://www.tbt.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf)

乗客どうし、乗客と行先、ニーズ（地域）とシーズ（運行事業者）のマッチングを同時実現  
**「チョイソコとよあけ」**

2019年3月25日運行開始 <https://www.choisoko.jp/>

事業主体：株式会社アイシン（自動車部品の会社）  
運行主体：名鉄交通第三株式会社（タクシー事業者）、1乗車200円

AI配車システムにより効率的な乗り合わせを実現

協賛企業・医院等への送迎を行い、運賃と協賛金を得る

乗り合い送迎サービスのしくみ

1. 乗客が乗りたい目的地を指定する  
2. AIが最適な乗客をマッチングし、乗客同士が乗る  
3. 乗客が目的地に着いたら、乗客同士で降りる  
4. 乗客が目的地に着いたら、乗客同士で降りる



## 「チョイソコとよあけ」

2019年3月25日運行開始 <https://www.choisoko.jp/>

事業部  
運行クシ

- 当初は白ナンバーを想定。加藤が助言しタクシー委託へ
- 通常の乗合タクシーと同様で、地域公共交通会議を経て運行開始
- 市内タクシーは2社だが、運行委託を断った周辺自治体まで広げ公募し審査によって事業者を選定
- 会議では特に路線バスとの競合について議論があった。路線バスで行ける経路の予約があったときは路線バスを案内することに
- もし自家用有償運送だったら、きっとまだできていないし、安全性・安定性も不安
- いまや日本中に導入が広がる

協賛企業・医院等への送迎を行い、運賃と協賛金を得る

## 「いいじ里山バス」 交通空白地有償運送

(岐阜県恵那市、飯地地域自治区運営委員会運行<法人格なし>)

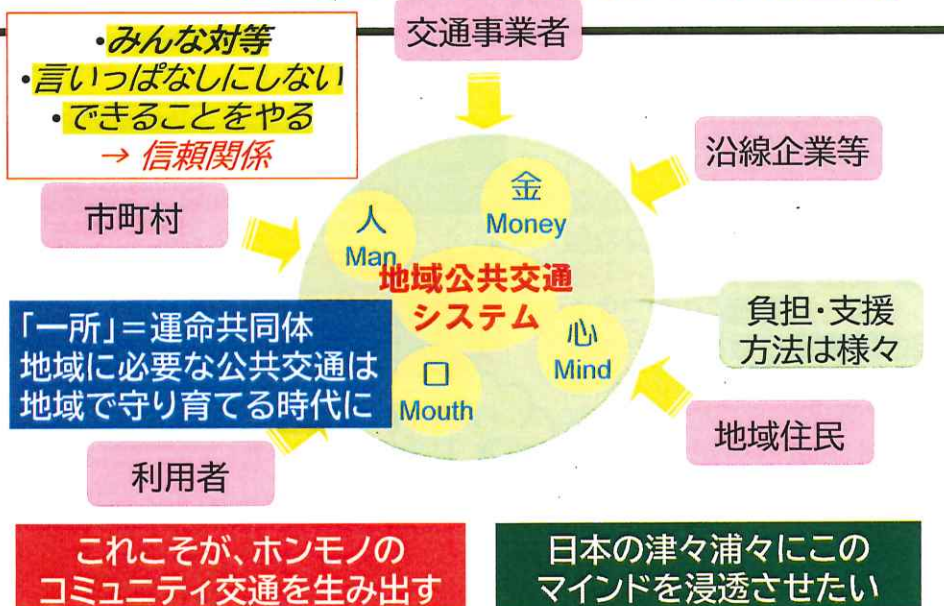


2016年10月3日運行開始

- 人口700人弱。2016年度初めて出生ゼロに
- 市営のバスは、幹線道路を通るのみで、高原に散在する集落に住む高齢者のニーズに対応できない
- タクシーも高額。なかなか来てくれない

- 地区の入口(笠置峡バス停<恵那北中学校前>)から飯地区内までの市営バスを置き換え(中学・高校通学便は残る)
- ドアツードアで、地区内輸送、地区入口(中学校前)のバス停との連絡(乗継ぎ割引あり)の2つの役割。すべて200円均一
- 自治会が運営し、住民が運転
- 誰でも利用できる(会員制ではない)

## 「一所懸命」みんなでつくり守り育てる：まさに共創



## ライドシェアと自動運転は相互補完関係

- ITによって、買い手と売り手を直接結べるようになった  
→ ポータルサイトの力は絶大(しかも情報収集もできる)
- これを使うと空車活用も容易に(自家用車の実車率は1ヶタ)  
→ 自家用車ライドシェアが有効となりうる
- しかし、商品が交通だと、売り手が限定されてしまう(許認可が面倒、運転手が必要だがうまく出でない)  
→ 自動走行になればこの限定が緩くなる。そして所有から共有への移行が進む(タクシーが統合<ハイヤーが残る>)
- よって、自動走行になってこそ自家用車ライドシェアは本領発揮
- ただし、自家用車自動走行の一般化は2030年代以降  
→ それまでは運転手は必要  
✓一方、Mass Transit(中大量輸送機関)は依然必要  
ライドシェアが増えれば道路混雑が激化し動けなくなる  
→ (共有化・半公共交通化した)クルマとどう結びつけるか?  
ここでMaaSが登場

2017年02月28日

三宅秀道のイノバーター巡礼 新しい問いのつくりかた

### 移動で地域の未来をつくる「あいあい自動車」



中小・ベンチャー企業の市場創造研究で知られる気鋭の経営学者・三宅秀道氏（専修大学経営学部准教授）が、ユニークかつ継続的に事業を展開している企業にスポットを当て、「企業が身につけるべき新規事業を興す力」を探っていく当連載。今回は、リクルートホールディングスのMedia Technology Lab.が手がける「あいあい自動車」を取り上げる。「あいあい自動車」は、高齢者などを地域で運転できる地域住民とマッチングして、「移動」の課題を解決する新しい交通の仕組みだ。高齢者はタブレットを利用して送迎を予約することができる。さらに、運転手の都合が合わなかった場合には、高齢者同士でタクシーの相乗りを申し込める仕組みもある。

2016年2月 サービス開始  
2018年3月末 リクルート撤退  
(IT活用はやめた<実際問題、不要だった>が、電話予約で継続)  
2023年3月末で廃止

### あいあい自動車サービス終了に関するお知らせ

2018.01.31

平素からあいあい自動車に多大なるご高配を賜り、誠にありがとうございます。この度、2018年3月30日をもちまして、弊社によるあいあい自動車のサービスを終了させていただくこととなりました。2016年のサービス開始より多くの皆様にご関心をお持ちいただき、ご支援賜りましたこと、心より御礼を申し上げます。

ご利用者の皆様には、運営団体の皆様と協議の上、地域での弊社サービスの終了および、地域独自の運用方法の継続に関しましては、個別にご連絡させていただいておりますので、何卒ご了承ください。

また、個人情報保護のため、あいあい自動車にご登録いただいた情報等は、サービスの終了に伴って削除させていただきます。

改めて、これまで本サービスをご愛顧いただきまして、誠にありがとうございました。

いいアイデアではあったが・・・  
ITプラットフォームと自家用車利用にこだわった  
(つまり供給者目線)のために離陸できなかった



### 菰野町のりあいタクシー

ミーティングポイント型  
ダイヤなし

2018年10月 南部地域運行開始  
2019年10月 北部地域運行開始  
2020年10月 中部地域運行開始



### 公共交通がいろいろあるのは「レポーター」でなく「バラバラ」なだけ。一体化が必要 三重県菰野(こもの)町



- ・鉄道は軸のみ。路線バスは衰退続く
- ・コミュニティバスは多くの地域をカバーするために、本数少なく回り道多い。どれに乗ればいいのかわかりづらい
- ・タクシーも足りておらず、朝は前日までに予約しないと使えない
- 大まかにはバス(路線、コミュニティ)で、細かなところはオンデマンド乗合交通(のりあいタクシー)でカバー<適材適所>
- 互いにうまく乗り継げるようにMaaSを導入<組織化>

## 統合型検索予約配車決済システム

「乗換検索」「オンデマンド交通予約」「タクシーアプリ」「キャッシュレス決済」の融合

- 複数の公共交通から手元の情報端末を用いて自動的に利用可能な手段・経路をリアルタイムで提示し、必要に応じて配車してくれ、決済もできるシステム(サブスクは好相性)  
→ まるでカーナビと同じように公共交通を使っていけるしくみ・・・狭義のMaaS (Mobility as a Service)

### 導入のメリット

- ✓ 慣れていない人でも分かりやすく使いやすい
- ✓ 需要に応じた運行を実現
- ✓ 相乗り・混載による効率化(AI運行で最適解)
- ✓ 予約・決済が省力化(利用者も運営者も)
- ✓ データが蓄積される

ただし、「乗換検索」「タクシー・オンデマンド交通予約」「キャッシュレス決済」はそれぞれ、すでにスマホでできるので、ローカルなものは無意味



68

## いま交通の世界でよく聞く言葉

けどちゃんと意味を理解している人はほとんどいない

Mobility : モビリティ (移動<おでかけ>しやすさ)

as : としての

a : 1つの

Service : サービス

でもこれは、  
目的じゃな  
くて手段

バラバラな公共交通機関を「1つのサービスに」

69

## MaaSの新解釈、いや、真解釈！

M : もっと

a : あなたらしく

a : あんしんして

S : せいかつできるために

地域公共交通は「おでかけウェルカム」実現のためにある

70

## 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」

地域内:だれでも安心して暮らしていける

「日常生活」支援・地区(住民等)主導?

- 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

地域間:だれでも楽しくお越しただけ、交流できる

「社会生活」支援・・・自治体主導?

- 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

71



## 岐阜県白川町・東白川村 (白川郷<白川村>ではない)

- ◆ 人口約9千人、5年人口減少率11%、高齢化率46%
- ◆ 山間地域。お茶とヒノキで有名

平成以降、「事業者に補助金を出してきた」だけだったことの結果

- 4つの谷を1日数便のバス(民営)がJR白川口駅まで走り、主な集落で通院通学・来訪可能(町村補助で維持)
  - しかし、運転手が定員の半分しか確保できなくなり、2016年4月から大減便、休日全休。タクシーもゼロに
  - 2つの谷で高校通学不可能に
- ※町内唯一の高校は2007年閉校



名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

### 町長への投書

「この町に、私たち高校生は  
住んじゃいけないんですか？」

## 地域公共交通プロデューサーとして -「利便性が高く費用の安い公共交通実現」を「現場で」目指す-



名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

## 岐阜県白川町・東白川村 「おでかけ」システム

2018年10月1日スタート

- 路線バス事業者
  - タクシー事業者
  - 住民ボランティア
- がタッグを組んで、高校通学・高齢者移動をカバー

白川・東白川地域公共交通網形成計画(2018年8月策定)に基づく

身近で便利な公共交通を目指して  
白川町・東白川村の新しい公共交通がいよいよスタート



おでかけ しらかわ・ひがししらかわ

- ◆ だれでも気軽にお出かけできるしくみ◆
- 路線バス「白川中央線」と「白川東白川線」を運行
- 乗換バスに乗り継ぐ「予約制バス」を白川町内各地区から運行
- ◆ 高校生が自宅から通学できるしくみ◆
- 行きは朝7時台、帰りは夜19時台までのJRに合わせて、濃飛バス「白川東白川線」と「JR接続便」を運行することで、白川町・東白川村内全ての地域から高校通学が可能

### バスの種類 (どなたでもご利用できます)



#### 濃飛バス

白川中央線、白川東白川線の2路線です。定期路線で運行します。予約は不要です。



#### 予約制バス

地区内・地区外の商店・病院・施設への利用ができます。乗り継ぎ場所にて白川中央線に乗り継ぐことができます。予約が必要です。乗車券を参照ください。自宅から利用できます。



#### JR接続便

JR白川口・下油井駅へ、朝(行き)と午後(帰り)に運行しています。予約が必要です。乗車券を参照ください。予約制バス乗降場所から乗車してください。

自家用有償運送をうまく活用(安全確保は絶対)

### 住民ボランティア運転手を募る 路線バスと完全接続

- 予約制バス(町営)
- ・各地区に1台のワゴン車を配置し、各地区と白川中央線の乗り継ぎ場所を繋ぐ区域運行。中央線に接続しない時間を利用し、各地区内や佐見地区の生活圏内である下呂市金山町へ



まさに「総動員」ムリはよくないが、メリットあれば進めるべき

■ 白川東白川線  
・白川中央線の乗り継ぎ場所となる白川口駅及び白川口駅と東白川村を結ぶ主要幹線

現在、運転手は充足若い(町が支えている安心感?)

0574-74-1001

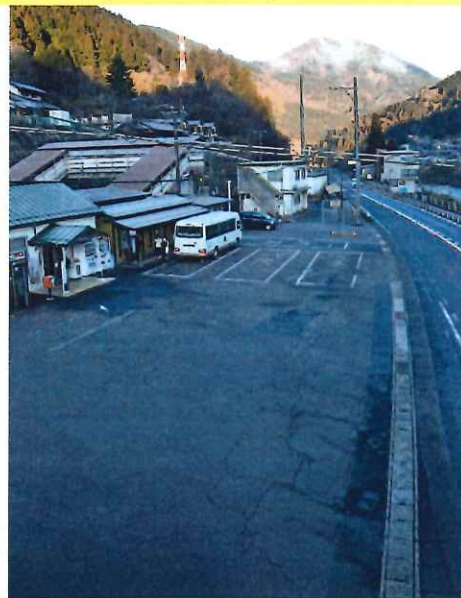
- 白川中央線
- ・JR高山線のダイヤに合わせ病院やお店など町内の主要な施設等と黒川地区を結ぶバス

### 病院バスと統合し効率化

■ JR接続便 (スクールバス、ワゴン車)  
・高校通学時間に合わせ各地区と白川口駅または下油井駅までを運行

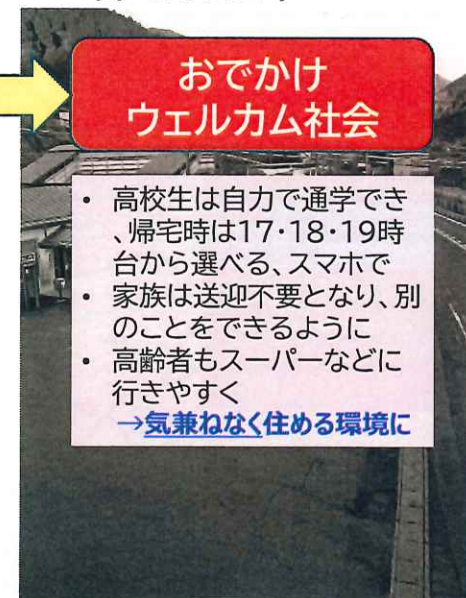
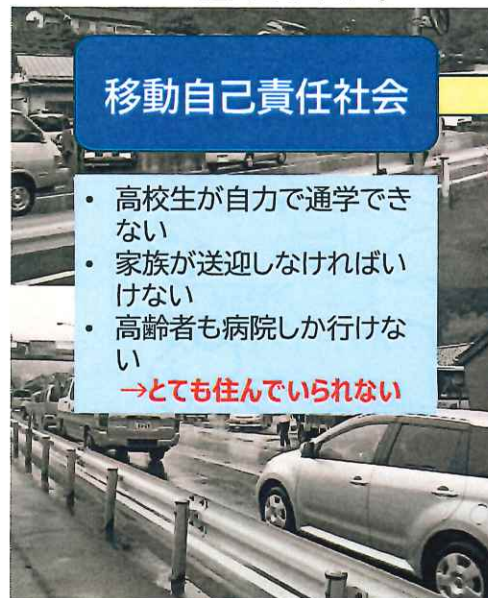
小中スクールバスを高校通学にも活用。スマホ予約で便を選択可能

JR白川口駅前の平日朝7時少し前の様子  
左:2017年 右:2022年



名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

JR白川口駅前の平日朝7時少し前の様子  
左:2017年 右:2022年



移動自己責任社会

- ・ 高校生が自力で通学できない
  - ・ 家族が送迎しなければいけない
  - ・ 高齢者も病院しか行けない
- とても住んでいられない

おでかけ  
ウェルカム社会

- ・ 高校生は自力で通学でき、帰宅時は17・18・19時台から選べる、スマホで
  - ・ 家族は送迎不要となり、別のことをできるように
  - ・ 高齢者もスーパーなどに行きやすく
- 気兼ねなく住める環境に

名古屋大学 加藤博和 2024/02/27



- 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**  
→しかし最初は**言葉が全く通じない**
- ④**インタプリター**(翻訳)  
→言葉が通じるようになれば  
**コーディネーター(調整)**△

意識共有できる人たちが集まり、行動できる「場」  
それがないとキーパーソンも活躍できない

白川・東白川地域公共交通活性化協議会

名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

「おでかけ」確保策をおろそかにすれば・・・

- ・ 運転してはいけない人、するのがいやな人が生きていくために運転を余儀なくされている
- ・ 自家用車自動走行の一般化は2030年代以降  
そして、だれでも、飲酒したら運転できない

クルマもスマホも使えない(mobility/digital divide)人を見捨てる社会へ？

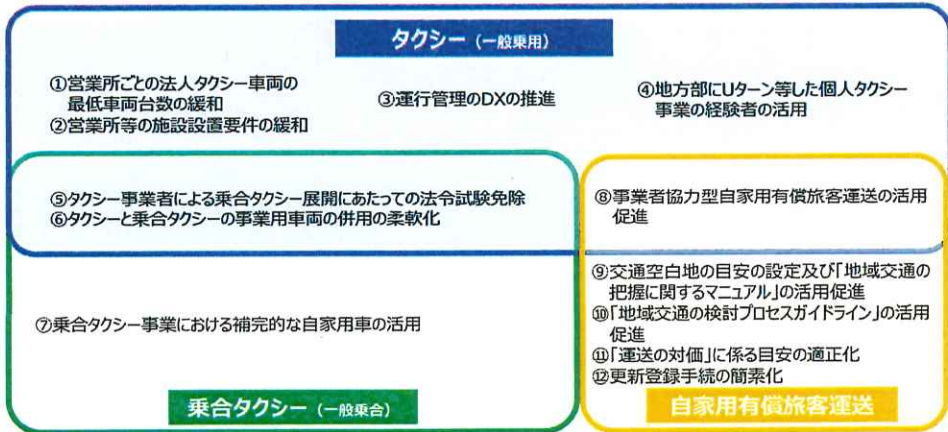
「移動自己責任社会」

運転できない人でも暮らしていける  
社会づくりこそ急務！

「おでかけウェルカム社会」へ

名古屋大学 加藤博和 2024/02/27

- 交通不便地域における持続的で利便性の高い交通サービスの実現には、**タクシーや乗合タクシーがそれぞれの守備範囲を広げ、輸送力を強化するとともに、地域の実情に応じた交通サービスを選択しやすくするような制度・運用の改善が必要。**
- また、**自家用有償旅客運送**により、タクシーや乗合タクシーを補完する際には、**円滑に導入ができ、自家用有償旅客運送による交通サービスが持続的なものとなるような制度・運用の改善が必要。**



※その他、これらに加えてタクシー事業等のDX・GXの推進や快適で働きやすい職場環境の整備等についても取り組んでいく。

## まとめ

- すでにできることが多いのに、勝手にできないと思い込んでそのせいにする人が多く見られる。必要ならやればいいし、本当に必要かどうかこそが本質
- 運転者が都合よく出してくればライドシェアも意味があるが、簡単にはいかない
- 現在のライドシェア・プラットフォームだととても質は保てない
- 安全確保を突き詰めるなら結局タクシーと同然になってしまう
- 持続可能性の観点から、運転者養成システムが重要(自動運転普及までまだ時間がかかる)
- 地域の実情に合わせた適材適所な事業スキームと運行形態、サービスレベルの選択が求められる
- ライドシェアもオンデマンド乗合も大都市部でこそ効率性を発揮できる
- 人に無理を強いることで公共交通確保を行えば安全性も持続性も損なわれる
- 机上の空論を現場で振り回したり、制度改正検討に持ち込んだりするのはやめていただきたい

URL:

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

E-Mail: [kato@genv.nagoya-u.ac.jp](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/buskato)

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応などに、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！

## (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。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることもありますので、ご注意ください。

