

**貴重な担い手をかしこくシェアし、  
社会を持続的に支える  
運輸産業となるために**

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「自動車運送事業安全対策検討会」委員  
加藤博和

**アフターコロナ  
運輸業界はどうしても  
「殻を破らないといけない」**

# アフターコロナ 運輸業界が破るべき「殻」

## 「人材不足」という殻:

- 楽しく仕事できない。だから人が足りない
- だから人口も減る(生まれない、外国からも来てくれない)

## 「脱炭素」という殻:

- 移動をやめるか、CO<sub>2</sub>を出さない移動をするか
- 費用あたり付加価値だけでなく、CO<sub>2</sub>あたり付加価値が重要に

## そして「業界」の殻:

- 「省人」「省CO<sub>2</sub>」すなわち効率向上は、ボーダレス化しないととてもやれない

# アフターコロナ 運輸業界が破るべき「殻」

## 「人材不足」という殻:

- 自動運転普及はまだまだ先。どうつなぐか？
- 待遇改善で人材確保できるか？収入を増やせるか？どうすれば楽しくなるか？

## 「脱炭素」という殻:

- CO<sub>2</sub>のモニタリング・ラベリングが可能か？
- 電動化×再生可能エネルギーが可能か？
- 輸送効率を高めるために何ができるか？

## そして「業界」の殻:

- 提供サービスと輸送資源を共通化できるか？
- 他分野と共創できるか？

この1年で、硬い殻が1枚、割れた、けど・・・

## 「シェア」といえば？ ライドシェア！

なぜライドシェアだけ  
やたら注目されるのか・・・

まさに「木を見て森を見ず」  
もっとやることあるやろ！

## なぜ、ライドシェアがこんなに話題になったのか？

タクシー「乗務員」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(コロナ前水準には戻らず)
- ところが、運転者が戻ってこない(よって、経営側の立場が弱くなる<ムリさせられない>)
- 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、声が大きく、海外も(ライドシェアも)知っている人は、タクシーをよく利用する傾向

# 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

(私だったら恥ずかしくて秘匿するレベル)

- 「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、利用状況についてまともに報道や紹介がされたこともない不思議。有識者もマスコミも目が節穴？
- **そもそもこんなのが、いま日本でやらないといけないと言われる「ライドシェアのモデル」となる代物とは思えない**

**タクシーみたいに乘ってとっても便利！**  
町内のどこでも乗り降りできます。

年齢制限なし

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

トアツードアで、行きたい場所まで送迎します

**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  
(混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 前日までに予約 当日申し込みOK 前日までに予約

○運行範囲 **紀北町内全域**  
※町内なら、ドアツードアでどこでも乗り降りできます。  
※町外へは、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  
※65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・荷物を持てる方**  
(年齢制限はありません) ※運転手は、介助をすることができません。  
支えや介助が必要な方は「福祉タクシー」をご利用ください。

○運転免許証の自主返納を応援します！  
「えがお」初乗り利用券6回分を進呈

要件1 免許返納後1年以内の町内在住の65歳以上の方  
要件2 「運転経歴証明書」発行手数料1,100円の補助金の決定を受けた方【危機管理課】

お問い合わせ・ご意見 紀北町企画課 TEL. 0597-46-3113 R3.8

**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**

**町営、運転手は町民ボランティア**



**タクシー廃業から3年3か月**  
**タクシー業界は何もしてくれなかった**

**だれでも**利用できる  
(会員制ではない、町民以外も可)

**コロナ禍でも利用増。3台まで増車**  
**1日平均20件程度の利用**  
**ネックは「運転手が足りない」こと**

# 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)
  - 雇用関係がなければ労働条件低下。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？

## いつも思っている根本的な疑問なんですが・・・

- 「ライドシェアを解禁したら、ドライバーは湧いてくる」とどうして言ってしまうのでしょうか？
- 「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」「需要に応じて都合よくうまい具合に調達できる」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？

**結局「ドライバーがいらない」ことに尽きる**

# ライドシェアと自動運転は相互補完関係だが それが発動するのは2040年代か・・・

- 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ケタ)  
→ **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、**運転者が必要だがうまく出てこない**)  
→ 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(タクシーが合流<ハイヤーが残る>)
- 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)は以降も必要**  
**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**

## 公共交通がいろいろあるのは「バラバラ」なだけ 一体化が必要 三重県菟野(こもの)町



鉄道  
△近畿日本鉄道▽



一般・高速  
路線バス  
△三重交通▽



タクシー  
△尾高▽



コミュニティ  
バス



オンデマンド  
乗合交通



ロープウェイ  
△御在所  
ロープウェイ▽

- 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乗り継いでいける  
… **(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(カーナビに相当)
- ✓ 需要に応じた運行を実現
- ✓ 相乗り・混載による効率化(AIで最適解)  
→ 少ない運転者で多くの輸送が可能に
- ✓ 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



名古屋大学 加藤博和 2024/07/05

13

## MaaSの現状

- オンデマンド交通の予約がアプリでできて、店の特典クーポンが出る程度でMaaSと言っている人が少なくない(あまりに英語力が低い)
- オンデマンド交通とタクシー、マイクロモビリティの予約が全く別個
- 鉄軌道・バス・船・航空は乗換検索がかなり充実したが、GTFS化はまだまだ(オンデマンド交通がGTFSに載らないのも問題)

名古屋大学 加藤博和 2024/07/05

14

# スマホ予約はタクシーを進化させたが・・・

## 空車と待ち客のマッチングが早い

→ **実車率向上**で日車營收増加、少ない乗務員で多くの輸送流しに比べ安全性向上

→ 運転に**集中**できる

## 嗜好・条件による選択が可能

→ 流しや付け待ちでは選択不可。自分の好みで選ぶことができれば、サービス多様化に対応(個別輸送のメリット発揮)

※無線の無力化、それに伴う系列の再編が進む

※**アプリは最終的にはメジャーなポータルサイトに集約される?**  
(自社サイトも必要だが、それ経由は常連さんのみ)

MaaS、つまり多モード連携の中に入ってくるようにしないとメジャーにはなれない。乗継を円滑に

記

### 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」

### 日本型ライドシェア

3/19創設、4/8運行開始

- ・タクシー事業者が実施
- ・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
- ・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

「なんちゃってライドシェア」と言う人もいるが  
そんなことはどうでもいい

# 自家用車活用事業は始まったばかりで、 まだ評価は困難だが・・・

## <予想>

- ドライバー希望者のうち**実際に運転まで至れる人はかなり絞られてしまう**だろう。ただし**安全確保はある程度可能**であろう(両者はトレードオフ)
  - **国が可能時間帯・台数を決めて**おり、ダイナミックプライシングでもないため、**実際の需要変動に追従する保証はない**(指定された時間だけで働ける人となると限定される)
- 日本型ライドシェアが**人件費節減ではなく「柔軟な運転者確保」**を目的とすると考えると、**効果は限定的**
- 実際には、**タクシー運賃改定**で**運転者不足は改善傾向**。ただし**それだけでは需要変動に対応困難**なので、**柔軟な雇用形態は不可欠**と思われる(ライドシェアが必然とまでは言えない)

## 自家用有償旅客運送の種類： 道路運送法第七十八条（2024年以降）

自家用自動車は、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その他の国土交通省令で定める旅客の運送**を行うとき。

→ **交通空白地有償運送、福祉有償運送<地域公共交通会議で(自治体が)認める>**

- 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。

→ **タクシー会社が行う自家用有償<日本型ライドシェア、タクシーが足りない時間のみ国交省が認める>**  
今後、**タクシー事業者以外でもできるようになるか？**

# 緑ナンバー（旅客自動車運送事業）とは？

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)

安全・安心・安定のために経費をかけている  
運転者人件費を含め固定費が大きい  
ライドシェアで同等の安全品質が出せるか？

## 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、うち二種特有の「旅客輸送に関する問題」が5~10問)
- 合格ラインは90/100(一種と同じ)

### 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

これらをデジタル技術がどうサポートし、省人化と経費節減、運転手負担軽減をもたらすか？

## 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改善

令和6年4月～適用

バス運転者の改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

| 1年の拘束時間                           | 1か月の拘束時間                      | 1日の休息期間                  |
|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| 改正前<br>原則: 3,380時間<br>最大: 3,484時間 | 改正前<br>原則: 281時間<br>最大: 309時間 | 改正前<br>継続8時間             |
| 改正後<br>原則: 3,300時間<br>最大: 3,400時間 | 改正後<br>原則: 281時間<br>最大: 294時間 | 改正後<br>継続11時間を基本とし、継続9時間 |

令和6年4月～適用

タクシー・ハイヤー運転者の改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

| 日勤の1か月の拘束時間  | 日勤の1日の休息期間               |
|--------------|--------------------------|
| 改正前<br>299時間 | 改正前<br>継続8時間             |
| 改正後<br>288時間 | 改正後<br>継続11時間を基本とし、継続9時間 |

不規則勤務のため、8時間/日、40時間/週の労基法規定が適用できず、代わりに「改善基準告示」がある

1997年から変更なく、厳しい労働条件を強いているとされ、2024年4月に改正(5年間の猶予があったが、コロナ禍で運転者が余り、対応できず・・・)

労働時間が減れば給料も減る!?  
大事なのは「生産性向上」

## 運行効率をさらに高めるには

- アプリは実車率は上がっても、乗務員1人を少数で占有する状況は何ら変わらない
- そこで乗り合わせをつくる。つまり、乗客同士のマッチングを図る
  - オンデマンド乗合交通のアルゴリズム(AI活用)
  - バスの系統単純化(メリハリ)にも貢献
- 移動快適性を追求する「ハイヤー」的なものも引き続き需要がある(高くてもよい)

電話やアプリで簡単に呼べる

乗合型移動サービス



mobi (モビ) は、30日間5,000円でエリア内乗り放題の交通です。アプリや電話でmobiを呼ぶと、お迎えにあがり、最適なルート効率よく、あなたを目的地へとお送りします。

Community Mobility(株) <Willerグループ>が提供するオンデマンド交通サービス。サブスク(定額乗り放題)を基本とする

千種区(名古屋市)エリア



都市部での実証で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。採算が合うまで乗り合っていると、運転手は目が回るほど忙しい

名古屋大学 加藤博和 2024/07/05



## 安直な(オン)デマンド交通導入は公共交通政策を退化させる

- 公共交通空白地域をなくしたい? 歩くのがおっくうな高齢者に対応したい?
- 空バスやムダな迂回がなくなり、経費効率化?
- 需要に応じて走るの、サービスレベルが向上?
  - オンデマンド交通は定時定路線と逆で、利用が少ないと経費が減るので、利用促進する気がなくなり、政策検討が停止
  - AI経路決定などで乗合率が高まると称しているが、地方部では需要が少ない上に希望OD・時刻がバラバラなので乗り合わない。(ならば一般タクシーでいいのでは?) 利用が増えると経費が増大
  - 「ドアツードア」希望が多いが、家の前まで行くと時間がかかり、幹線部では近い時間に何台も走ることになり、経費も運転者も浪費
  - 結果として、多くのオンデマンド交通は、乗り合わず、補助金で「安いタクシー」を運行しているに過ぎない。補助額は1人あたり多額。安くて便利だから人気が出ると予約が取れなくなり、増車も難しい

名古屋大学 加藤博和 2024/07/05

- 現在、**貨客混載の実施**については、**乗合バス事業者は全国において、また、貸切バス事業者、タクシー事業者及びトラック事業者は過疎地域又は過疎地域とみなされた区域**であって、人口3万人に満たない市町村(以下単に「**過疎地域**※」という。)において認められているところ、令和3年4月に、複数の地方公共団体より、**スーパーシティ提案の枠組みを通じて本制度の見直しに関する提案**がなされた。
- これらの提案については、国家戦略特区ワーキンググループ(令和4年9月26日開催)等で議論を行ってきたところ、「**国家戦略特区において取り組む規制改革事項等について**」(令和4年12月22日国家戦略特別区域諮問会議決定)において「**貨客混載に係る現行制度下ではカバーできない具体的なニーズ等について、全国的なアンケート調査等を踏まえ対応を検討し、令和4年度中に結論を得て、令和5年度に速やかに必要な措置を講ずる**」こととされた。
- 今般、調査を踏まえ、**過疎地域以外においても貨客混載の実施に係る具体的なニーズが一定程度確認**できたことから、貨客混載の**実施区域の見直し**等の措置を講じるため、**通達を一部改正(令和5年5月30日)**。

(※)過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法(令和3年法律第19号)に基づくもの

## 制度改正前

### 【乗合バス】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

※350kg未満の荷物を運ぶ場合は、道路運送法第82条に基づき許可不要

### 【貸切バス】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

**過疎地域に限る**

### 【タクシー】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

**過疎地域に限る**

### 【トラック】



旅客自動車運送事業の許可を取得した上で、旅客を運ぶことが可能

**過疎地域に限る**

## 制度改正後

### 【乗合バス】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

350kg未満の荷物を運ぶ場合は、道路運送法第82条に基づき許可不要

### 【貸切バス】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

**全国で実施可能とする**\*

### 【タクシー】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

**全国で実施可能とする**\*

### 【トラック】



旅客自動車運送事業の許可を取得した上で、旅客を運ぶことが可能

**全国で実施可能とする**\*

(※)ただし、貸切バス事業者若しくはタクシー事業者による貨物の運送又はトラック事業者による旅客の運送について、発地及び着地がいずれも過疎地域以外となる場合は、以下に掲げる者による協議が整っていることを許可に付す条件とする。  
①関係する地方公共団体  
②地域の交通網の維持の観点から旅客自動車運送事業者及び旅客をそれぞれ代表し得る者  
③地域の物流網の維持の観点から貨物自動車運送事業者及び荷主をそれぞれ代表し得る者

## 制度改正後

### 【乗合バス】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

350kg未満の荷物を運ぶ場合は、道路運送法第82条に基づき許可不要

### 【貸切バス】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

**全国で実施可能とする**\*

### 【タクシー】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

**全国で実施可能とする**\*

### 【トラック】



旅客自動車運送事業の許可を取得した上で、旅客を運ぶことが可能

**全国で実施可能とする**\*

(※)ただし、貸切バス事業者若しくはタクシー事業者による貨物の運送又はトラック事業者による旅客の運送について、発地及び着地がいずれも過疎地域以外となる場合は、以下に掲げる者による協議が整っていることを許可に付す条件とする。

- ①関係する地方公共団体
- ②地域の交通網の維持の観点から旅客自動車運送事業者及び旅客をそれぞれ代表し得る者
- ③地域の物流網の維持の観点から貨物自動車運送事業者及び荷主をそれぞれ代表し得る者

# 貨客混載、そして貨客混然へ

【乗合バス】

【タクシー】

過疎地域に限定していたが、

貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

結局全国展開に

全国で実施可能とする※

350kg未満の荷物を運ぶ場合は、  
道路運送法第82条に基づき許可不要

【貸切バス】

【トラック】

これこそ運転者不足対策なのに

なぜ普及しないのか？

旅客だけよりずっとマッチング

しやすいのではないか？

(※) ただし、貸切バス事業の許可を取得するに当たっては、乗客の運送について、発地及び着地がいずれも過疎地域以外となる場合は、以下に掲げる者による協議が整っていることを許可に付す条件とする。

- ①関係する地方公共団体
- ②地域の交通網の維持の観点から旅客自動車運送事業者及び旅客をそれぞれ代表し得る者
- ③地域の物流網の維持の観点から貨物自動車運送事業者及び荷主をそれぞれ代表し得る者

## マッチング： どうやってヒト・カネ(・モノ・コト)をまとめるか？

1. 地域でまとめる

- そのための「場」が必要

2. IT・DXでまとめる

- そのための「データ」「モニタリング」が必要

まとめることで、少ない車両・運転者・CO<sub>2</sub>で多くの人を運ぶことができ、地域に流れをつくることのできる

# 地域公共交通政策の意義

## 大きく3つ

1. **だれでも気兼ねなく**  
「おでかけ」できること
2. 「おでかけ」が楽しくなり  
**「まち」が楽しくなること**
3. 「おでかけ」を**効率的**にすること



それによって、**地域を持続可能とすること**

### 法案の概要

#### 地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

#### ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、**社会資本整備総合交付金**等により支援。〈予算〉



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）  
※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

#### バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】

##### 「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。〈予算〉

##### 「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス**の導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるような措置。〈予算・財投・税制〉



#### 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

- ・**地域の関係者間の協議が調ったとき**は、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

3つの共創  
「官民」「交通事業者間」  
「他分野」

ローカル鉄道維持改善での法定協議会活用、法定計画位置づけ  
**<大半の報道がこれしか報じていない>**

エリア一括協定による長期間サービス保証を国が支援（とりあえずバス）  
公共交通をインフラと位置づけ公的資金活用

協議運賃を**鉄道・タクシー**に拡大  
バスとの**共通・一体化**も可能

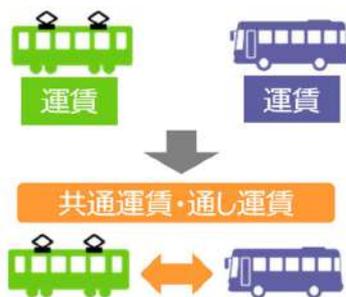
背景・必要性

- 路線バスについては、平成18年道路運送法改正により地域の関係者間で協議が調った場合に届出で運賃設定できる協議運賃制を導入し、コミュニティバスなど地域に根差した輸送サービスの提供に活用。
- 地域公共交通において、地域の関係者の連携・協働の一層の促進や地域に根差した輸送サービスの充実のためには、**鉄道・タクシーの運賃**についても、**柔軟な運賃設定**を可能とすることが必要。

概要

- 鉄道及びタクシーについて、**地域の関係者間の協議が調ったとき**は、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

鉄道とバスの連携イメージ



※鉄道とバスの共通運賃・通し運賃を導入し、鉄道の乗車券類を利用できる本数の増加を実現した事例あり

タクシーの柔軟な運賃のイメージ



※タクシー協議運賃は都市部以外の地域が対象 (全国で営業区域の約8割、車両数の約1割が対象)

どんどん活用して、安全確保・運行効率化・利便性向上のソリューションを現場で実現しましょう！

## 協議運賃の活用（2023年法改正で、乗合バスから鉄道、タクシーへ拡大）

### もともと一般乗合バス全般に適用可能

- ・ コミュニティバスと**運賃体系を統一**、一体化できる

### 設定が自由で、上限運賃を上回る設定も可能

- ・ 発生する欠損の負担方法が明確で、関係者間の合意形成が図られていれば可能。検討プロセスが地域公共交通会議・協議会にて公開され、**実施もスムーズ**

活用

### 運転者不足対応

- 全産業平均に比べ低い賃金、悪い労働条件を改善する原資
- **ダイナミックプライシング**は有効か？

### 利用者増加

- 価格弾力性の影響
- 社会的便益・公的負担と運賃
- 特定カテゴリ割引(**学割**など)、**サブスク**、**マイルージ**など

常に現場起点で、**制度・技術を道具に**

### ネットワーク効率化推進

- マルチモードでの運賃設定(**乗継**、**モード間格差解消**、**共同経営**など)

# 「マーケティングが公共交通を救う!!」 より使いやすく分かりやすい公共交通への進化を目指し、今、立ち上がる!! 公共交通マーケティング研究会

**長** 年衰退を続けてきた日本の地域公共交通が、いま見直されつつあります。しかし、多くの方に利用されるようになるためには、現状のままではダメで、路線やダイヤも、PRのしかたも、大きく見直していかなければなりません。また、ITや自動運転といった新しい技術うまく活用していく必要があります。

**問** 題は、「公共交通改革」のために必要なノウハウが関係者間で広く共有され、レベルが底上げされる機会が極めて少ないことです。各自が勝手バラバラに取り組んでいるだけでは、公共交通サービスが社会の期待に応えることはできません。

**そ** こで我々有志は立ち上がりました! 日本の地域公共交通に最も足りないのは「マーケティング」だと考えました。すなわち、ニーズを把握し、それを満たすサービスを提供することを可能とするビジネスモデルをつくりあげ、絶えず改善していく活動です。それを関係者みんながフラットな立場で集まって勉強し、現場で実践し、結果を出すための「場」として、**公共交通マーケティング研究会** を発起しました。

**公** 共交通事業者の皆様、そして事業に関与する(したい、しなければならない)皆様が、「マーケティング」の発想を取り入れてよりよい公共交通をつくっていく活動をできるように、ノウハウや取組の情報交換と横展開、そして現場の改善と社会へのインパクト波及を目指します。この発想にご賛同いただける皆様、ぜひ一緒になって取り組まいませんか!

コロナ禍で中断しておりましたが、このたび今秋の再起動に向けて準備を進めております。

事業者の皆様、コンサルの皆様、その他関係の皆様、ぜひご期待ください。

<https://trans-market.jimdofree.com/>

名古屋大学 加藤博和 2024/07/05

34

Think Globally! 一所懸命  
適材適所 Act Locally!

Nagoya Univ. Regional Strategy Lab.



名古屋大学大学院環境学研究科附属  
持続的共発展教育研究センター

みなさん、ぜひ、地域公共交通を、そして地域を、  
日本をよくするため、いまこそ**決起**しましょう!

**"Think Globally, Act Locally"**

交通施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、  
CO<sub>2</sub>を削減できる交通システムソリューションを追求する一方、  
「地域公共交通プロデューサー」として  
地域の現場でよりよい公共交通を生み出す仕事にも取り組んでいます

加藤博和

検索

質問、問い合わせは下記で

[kato@genv.nagoya-u.ac.jp](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp) Facebook: buskato

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

名古屋大学 加藤博和 2024/07/05

35