

意識共有・役割分担・連携協働が 地域公共交通を持続可能とする ～新しい法制度をかしこく活用せよ～

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
加藤 博和

その後…

- ◆ 5/21～6/1: 運休 (家族が送迎)
- ◆ 6/2～5: 市町が無償運行
- ◆ 6/6～7/7: 別のバス会社が暫定運行
- ◆ 7/8～: 運行継続中 (のまよう。自治体等HPに何ら記載なし。今後の方針未定)

自治体の対応は？

- ◆ 非補助路線 (事業者が自主的に始めたため)
- ◆ 地域公共交通会議での議論なし
- ◆ 運休後も補助についての検討が進まず (3市町にまたがることも理由)

※ 国も何ら策を打てなかった

「お粗末」の一言！

「えっ？どうしてバスが来ないの？」

藤田合同タクシー (栃木県) JR矢板駅～東武新高徳駅
5月21日、突然「運休」の張り紙が停留所に…

- ◆ もとは鉄道線があった。廃止後、2つのバス会社が運行をあきらめた後、2002年運行開始
- ◆ 一時は2社競合 (ケンカ?)
- ◆ しかし利用者は少なく赤字
- ◆ 4月に代替わりした新経営者が運行継続意志を喪失
- ◆ 5月20日に廃止届提出 (道路運送法ではその6か月後以降に廃止することが定められている)
- ◆ しかし翌日から運行をやめてしまう (法令違反だが、どうせやめるつもりなので処分されても何の問題もない)
- ◆ 高校生を中心とした約50人の定期的利用者が、一晩にして「おでかけの足」を失う

瀬戸際！ 高知県内の公共交通

<経緯>

- ◆ 土佐電気鉄道、高知県交通の2社が路面電車やバスを運行
- ◆ しかし、両社とも債務超過状態であることが明らかに
- ◆ 補助金の増額もままならず、銀行の融資も限界に

<再建スキーム>

- ◆ 銀行が債権の一部を放棄
- ◆ 自治体が出資して新会社を設立
- ◆ 2社は特別清算し、事業と資産を新会社に譲渡 (事業一元化)
- ◆ 事業集約により統合効果を出し、資産整理も進め、バランスシートを改善
- ◆ 路線網や運賃制度の見直しも今後検討

教科書にあるような事業再建 (私的整理) プロセス
しかし公共交通再生としてはどうか？

現行制度では「その気がなければ」 「生活の足」は保証できない

◆ 路線継続の如何は事業者にかかっている

- ◆ S県F市: コミバスを受託運行していたバス事業者が2014年2月経営破たんし即日運休。市職員が公用車を運転し無償で代行輸送してしのぐ
- ◆ 金額のみの事業者選定。しかも国庫補助の地域内フィーダー路線だった
- ◆ 運輸局は財務三表を提出させているが、チェックは実質できていない

◆ 自治体が全く関知しない状態で路線バスを走らせたりやめたりできる

- ◆ 公的補助や道路・ターミナル使用で関わるのみ
- ◆ 自治体の公共交通計画の大半は、コミバスやオンデマンド「のみ」を扱う
- ◆ 路線バスや鉄道は「全く眼中にない」ことが多い
- ◆ 入れてもコントロールするすべがない(ツールもノウハウも)
- ◆ しかし多くの地域では路線バス・鉄道が輸送の大半を賄う

しかし現行制度でも「その気があれば」 「生活の足」は保証できる!

- × **地域公共交通活性化・再生法**: 競争力の高い基幹モード・結節点整備への支援(コミバス・デマンド普及ではない)
- × **道路運送法**: 地域が支えうる**支線・端末モード整備**と**福祉交通政策ツールの確立**(コミバス・デマンド・NPO有償ではない)
 - **地域公共交通会議・法定協議会**は「ステークホルダー会議」: 現場の主導・参画による公共交通網再編が可能
 - これら新しい仕組みを活かし、魅力的な地域づくりに資する交通計画・戦略を、自治体主導で自由な発想で考えることが可能
- × 「固定観念に満ちた現状を追認する場」でなく「自治体の公共交通・STS(福祉交通)政策の合意と実現の場」としての各協議会
 - **みんなが意識を共有し、生産的に議論する場**
- × 『連携計画』によって、地域間「アイデア」競争が活発化
 - **魅力的で持続可能な地域づくりに資する交通サービス**

使いこなすもこなさないも地域次第、あなた次第

合併せずとも、公共交通は域内一体で考える 南信州地域交通問題協議会 (長野県南信州地域<飯田市と周辺13町村>)

2008年1月 民営バス事業者が10年3月末の一般路線総撤退意向を表明

2008年3月 協議会設立

2009年3月 「南信州地域公共交通総合連携計画」策定

2014年3月 第二次連携計画策定

「連携計画」で、地域内各市町村営バスの共通ルールを確立

◆ ネットワーク

- ◆ 幹線(鉄道含む)・准幹線・支線(オンデマンド含む)で階層的にカバー。接続ダイヤの確保
- ◆ 小規模村の補助金確保をサポート

◆ 品質保証

- ◆ 飯田市への通学・通院・買物移動を地域全域で確保

◆ ブランディング

- ◆ 総合時刻表
- ◆ 公共交通PR紙発行
- ◆ 今後、共通路線番号を付与



路線バスだってみんなで頑張ればよくできる 京成バスシステム 柏井線 (千葉縣市川市)



- ◆ 利用者減のため減便
- ◆ 地域でバス対策の団体が立ち上がり、NPO主体運行を視野にサービス改善を申し入れ(後に分裂)
- ◆ 団体・事業者にも市も加わって繰り返し協議(市川東部バス検討会)
- ◆ 住民の様々な協力(乗降調査、乗車運動、新聞折込でのPRなど)を条件に試験的に増便
- ◆ 協議組織を法定協議会に位置づけ(市川市公共交通協議会)、連携計画策定。総合事業実施
- ◆ 大きな増客効果が現れ、補助不要にまで回復

長野県中川村 生活交通確保事業

(村直営+NPO過疎地・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て再編**

- + 市町村有償 (巡回バス) … 学生・一般の集中需要
- + 過疎地有償 … 高齢者等
- + 福祉有償 … 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 (ただし撤退してしまった)



Photo 中川村役場

名古屋大学 加藤博和 14/08/07

8

結局、何が大切か？

◆ 意識の共有

- ◆ 公共交通を「つくり」「守り」「育てる」ことの必要性をきちんと考える

◆ 本音の議論

- ◆ 目的が共有化されているからこそ、利害を調整するために真剣に議論ができる

◆ 決まれば迷わず実行

- ◆ 役割分担
- ◆ 連携協働

名古屋大学 加藤博和 14/08/07

9

みんなで「一所懸命」支える



名古屋大学 加藤博和 14/08/07

10

「一所懸命」が有効な理由

◆ 地域公共交通を**適材適所**とするためには、**当該地域の主体的な参画**が必須

- ◆ 地域公共交通は、当該地域にほとんどの便益をもたらす
- ◆ 地域特性によって必要な公共交通の「かたち」と「支え方」は異なって当然
- ◆ 不採算路線維持に対する自治体・住民の「モラルハザード」解消が必要
- ◆ 「お願い」意識の脱却。「与えられる」から「つかみとる」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

◆ 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**

- ◆ 住民意識はアンケートだけでは分からないし、アンケートだけでは意識変化につながらない
→ グループインタビュー (膝詰め、説明会でなく懇談会) の重要性
- ◆ 「マイバス」意識の醸成 → 活動を通じた地域活性化へ
- ◆ 「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 14/08/07

11

「一所懸命」成立の前提条件

～「新しい公共」言うだけなら簡単ですが、待っていてもできません～

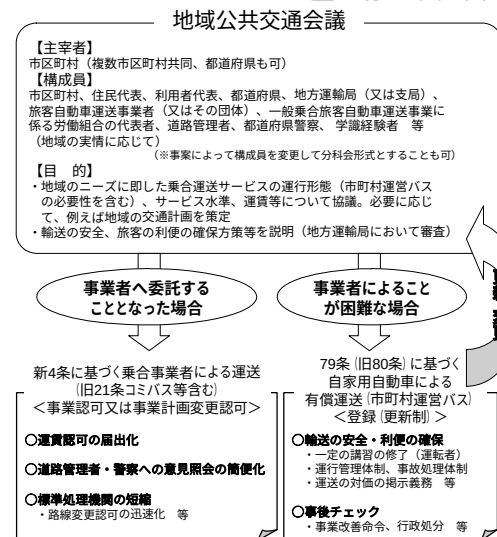


- ①公共交通を必要とする
地域住民の願いや活動
- ②理解し下支えする自治体
- ③協力的であり、あわよくば
新しいビジネスにしようと
する交通事業者
- ④主体間の意思疎通を図り
利害関係を調整するインタプリ
ター(後にコーディネーターへ)

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性

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」



「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
設定・使用車両など）
- ・一般乗合路線ならなんでも認定
できる
- ・デマンド運行、タクシー車両利
用も位置付け
- ・ただし、「有償運送は基本的に
緑ナンバーが担う」「どうしようも
ないときのみ白ナンバーが担う」
という大原則は堅持
- ・サービス内容は自治体、安全安
心は国、という分担

地域公共交通会議方式の弱点

- ・バス・タクシーしか協議対象にならない(道路運送法の限界)
→それでも大半のことはできる
→ただし、鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には
(法的には)無力

- ・公共交通計画・戦略の策定が任意
→場当たりの開催になる懸念

- ・メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)
→出てきてもらわないと協議にならない

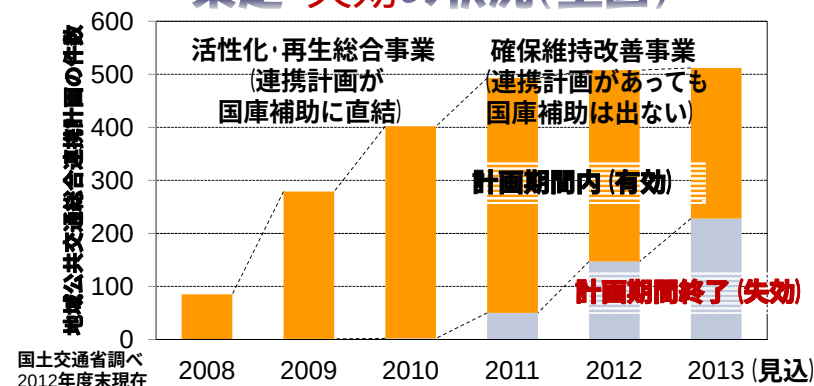
地域公共交通活性化・再生法での改善

- ・バス・タクシーしか協議対象にならない(道路運送法の限界)
→それでも大半のことはできる
→ただし、鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には
(法的には)無力
→「地域公共交通特定事業」として多モードに展開
→「新地域旅客運送事業」による新モード導入の円滑化

- ・公共交通計画・戦略の策定が任意
→場当たりの開催になる懸念
→「地域公共交通総合連携計画」策定を規定

- ・メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)
→出てきてもらわないと協議にならない
→公共交通事業者・道路管理者等の参加応諾義務
※非常に強い権限が付与(むしろ、議会が優越)

地域公共交通総合連携計画の 策定・失効の状況(全国)



やる気のあるところはフル活用。しかし…
金(国庫補助)の切れ目が縁の切れ目?
計画の必要性が全然理解されていない証拠。情けない…
昨年度から地域協働推進事業によって再び増加(またカネかよ)
結局、自治体・地域の自覚・覚悟がまだ足りない

名古屋大学 加藤博和 14/08/07

16

連携計画から網形成計画へ

- ◆ 交通 → 交通「網」(network)
 - ◆ 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
 - ◆ 一部でなく全体を考える
 - ◆ 単なるコミバス計画やデマンド交通計画ではダメ
 - ◆ タクシーや自家用有償運送も対象に
- ◆ まちづくりとの連携
 - ◆ コンパクトシティを念頭(公共交通と好相性)
 - ◆ 都市再生特別措置法、中心市街地活性化法と連動
 - ◆ コンパクトシティを目指さないとダメという意味ではない

名古屋大学 加藤博和 14/08/07

17

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」
 - ◆ 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」→目的と評価指標を明確に
 - ◆ 生活交通NW計画(国庫補助対象システムリスト)、地域協働推進事業計画(MM・PR等)は網形成計画の詳細計画として位置づけられる
 - ◆ 都市・地域総合交通戦略(整備局マター)との連動も
 - ◆ 担当者の「遺言」(政策の継続性)
- ◆ 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」
→ 要するに「バラバラではダメ」
- ◆ 「協議会」は網形成計画をつくり実行していく組織
 - ◆ 取締役会。全参加者が事業に実質的に取り組む必要。予算も組める
 - ◆ 現場委員(住民・利用者・運転者)をできるかぎり活性化する
※ バス事業者や住民からでも計画の提案ができる(7条2)

名古屋大学 加藤博和 14/08/07

18

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
「国が…施策を講ずる」

名古屋大学 加藤博和 14/08/07

19

交通政策基本法第9条 (地方公共団体の責務)

1. 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
2. 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

計画策定は義務でない
しかし、「施策を策定し実施する責務」
実施は自治体、国はそのサポート

交通政策基本法第11条 (国民等の役割)

国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

自ら動かないとできない！
それができる場づくりは自治体の役割

交通政策基本法第6条 (連携等による施策の推進)

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者(以下「交通関連事業者」という。)、交通施設の管理を行う者(以下「交通施設管理者」という。)、住民その他関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

バラバラではできない！

改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月施行見込み

キーワード(改正によって強調された部分)

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

地域自らが「考え」「つくり」「守り」「育てる」
従来の(今までできた)しくみをさらに強化・奨励

新たに加わる「特定事業」 地域公共交通再編事業と 再編実施計画(27条の2～8)

＜内容＞ 詳細な路線網計画

- ◆ 網形成計画に基づき、面的な公共交通ネットワークの再構築の具体的内容(既存路線・ダイヤの見直し、新たなサービスの導入等)を記載

＜特例＞ 事実上の「権限移譲」

- ◆ バス路線・輸送力設定等に関する許認可の審査基準緩和
- ◆ バス運賃・料金規制の緩和(上限認可→届出)
- ◆ 計画維持を困難とするような行為の防止
- ◆ 事業が実施されない場合の勧告・命令

＜条件＞ パートナーシップ

- ◆ 自治体と交通事業者の合意

再編実施計画が意図するもの -パートナーシップ(協働)で 運営する公共交通-

- ◆ 事業者主導で自治体が補助する自主運行バスでない
- ◆ 自治体主導で事業者が受託運行するコミバスでもない
 - 自治体と事業者がパートナーシップを組んで路線網を「つくり」「守り」「育てる」ことを通じ、公共交通活性化・再生を図り、地域魅力向上へつなげる
 - 具体的な形としての「公設民営」「公設民託」「車両リース」
 - 運輸連合(交通連合)への発展も視野に(独禁法をクリア可能)

交通政策基本法第10条

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

1. 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に**重要な役割**を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する**施策に協力するよう努めるものとする。**
2. 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、**当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。**

地域公共交通に関する諸制度の改革は、現場を担う
交通事業者・労働者の活躍を期待している

公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～答えは現場にある！現場にしかない！～

1. **目的の明確化**
 - ◆ 公共交通は持続可能なまち・人づくり、地球環境対応の手段
 - ◆ 現場・利用者起点。公共交通担当者は「ライフスタイル・クリエイター」
2. **適材適所**
 - ◆ 固定観念に縛られず、地域の顕在・潜在ニーズを「澄んだ目」で見る
 - ◆ 前例・迷信・外見・他地域の優良事例や自慢話に惑わされない
3. **一所懸命**
 - ◆ 地域の、地域による、地域のための「地産地消」型交通
 - ◆ お願い型・評論型から参画型・自律型へ。担い手を生み出す
4. **組織化**
 - ◆ 場づくり：連携・協働、必要十分な構成、行動が生まれる仕掛け
 - ◆ 方向性：調整(コーディネート)・企画・・・「戦略」確立が必要
 - ◆ バラバラではダメ。ネットワークでないと機能しない
5. **カイゼン**
 - ◆ 目的が明確であれば、評価基準も明確なはず
 - ◆ 徹底して現場・利用者起点に立つことこそよりどころとなる
 - ◆ 失敗を恐れるのではなく、対応を間違えないこと
 - ◆ 国の制度も下から意見を出してアップデートしていくべき

さて、井笠エリアは？ -他地域も人ごとではない-

- ◆ 経営状況が把握できていなかったのは情けない
- ◆ 法定協議会や地域公共交通会議でまともに路線バスが議論されていなかったし、現在も十分でない(連携計画があってもきちんと取り上げていない)
- ◆ 切羽詰まった状況での事業再建の努力は評価するが、それだけでは将来先細り
- ◆ 路線バス網のポリシーとガバナンスを検討し合意形成し、例えば連携計画の形で確立し関係者が「一所懸命」に進めていく体制の推進が強く望まれる
- ◆ 路線網・サービスレベルの大きな見直しは必須。したがって再編実施計画策定も当然視野に入れるべき
- ◆ 市内にとどまらずエリア全体で、そして鉄道・船舶・タクシー等とも一体となった公共交通戦略が求められる

さあ、もう一步、前に出ませんか？

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バス・DRTの導入・再編、利用促進活動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！

「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2014」
11/8(土)・9(日) 東洋大学白山キャンパス(東京)にて開催予定

8日：私加藤が地域公共交通の制度変更をどう活用するか
懇切丁寧に解説し議論します

9日：全国各地の皆さんの問題意識や取組を互いに紹介しあい
仲間となって今後ますます頑張れることを目指します
詳細は加藤のウェブサイト(下記)でお知らせします
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/index.htm>

規制緩和から交通政策基本法までの流れ

- ※ 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・運賃値下げを意図
 - + 安全・安定性は事後チェックで確保
 - + 国は地域公共交通マネジメントをしない(自治体の役割)
- ※ 2006年改正道路運送法・・・市町村が乗合バスサービスをマネジメント
 - + 地域公共交通会議：コミバス(貸切乗合、市町村自家用有償運送)の「特区」
 - + 有償運送運営協議会：NPO自家用有償運送の「特区」
- ※ 2007年：地域公共交通活性化・再生法・・・バス以外のモードにも拡大
 - + 地域公共交通の重要性と、自治体を中心となって取り組む必要性を規定

地域間幹線(旧制度の広域・幹線的生活交通バス路線)

国の補助要綱における定義

- 1) 4条バス(一般乗合路線) → コミバスでもよかった
- 2) 複数市町村にまたがる
(2001年3月末の市町村構成を当面適用)
- 3) 系統キロが10km以上 → 廃止
- 4) 広域行政圏の中心市町村(国が定義)等にアクセス
- 5) 1日あたり運行回数が3回以上
- 6) 1日あたり輸送量が15～150人

- 地方部では、鉄道とともに公共交通の骨格をなす重要な路線
多くの場合、コミバスよりずっと利用者が多く重要
 - しかし、この制度が、「便利で地域の役に立つ、自立・持続可能な公共交通網」に結びついているか？
 - そもそも、なぜこの要綱に合う路線だけ優遇しないといけないか？(国が勝手に？<めのこで？>決めた基準)
- ※路線バスとコミバスの連携がとれない大きな要因に
(新制度では、フィーダー補助の要件とすることで連携を意識させるようにした)

ところが、実は都道府県の地域協議会(道路運送法)は 法定協議会(活性化・再生法)と同じしくみ・機能を持つ

<運用の実態>

- 国の補助要件に合う路線を「NW計画」(旧3カ年計画)にリストし、国県補助
→ 路線維持理由が不明確。各市町村・地区の想いと不整合

<本来の考え方>

- 県は「NW計画」で、必要と考える路線網を指定
→ 連携計画に相当
- 指定路線の維持・サービスレベル確保に対して、県単補助など支援措置(これにも特別交付税措置<8割>)
- それが国の補助要件にも合えば、国が欠損の半額を協調補助してくれる(すなわち、国県補助ではなく県国補助) → 今は協調不要
→ 旧総合事業(計画事業<3カ年>)に相当

ちゃんと評価し議論し見直せば、地域間幹線を生まれ変わらせることが可能

「NW計画」は県のバス政策実施の本丸

(国の基準に倣う必要なくポリシーがないから活用できない?>)

さらに、協議会を活性化・再生法でも位置付け、「NW計画」の上位に

「網形成計画」を策定すればベスト(改善する気があれば当然活用するだろう)

活性化・再生法の地域公共交通特定事業 (地域公共交通再編事業以外)

- ◆ **軌道運送高度化事業(LRT) : 8~12条**
 - ◆ より優れた加減速性能を有する車両を利用
→ 上下分離制度の導入、自治体の起債対象化
- ◆ **道路運送高度化事業(BRT、オムニバスタウン) : 13~17条**
 - ◆ より大型のバス(連節バス等)を利用
→ 交通規制等道路交通円滑化措置と併用、自治体の起債対象化
- ◆ **海上運送高度化事業 : 18~20条**
 - ◆ より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用
- ◆ **乗継円滑化事業 → 改正で再編事業に統合**
 - ◆ 接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等
- ◆ **鉄道再生事業 : 26~27条**
 - ◆ 事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る
→ 計画策定の間、廃止予定日が延期できる
- ◆ **鉄道事業再構築事業(後で追加) : 25-2~25-4条**
 - ◆ 市町村等の支援による旅客鉄道事業の経営改善
→ 公有民営の上下分離方式

現在のところこれらがあまり活用されておらず残念

地域公共交通政策を巡る最近の流れ

- ◆ **2013年6月 日本再興戦略(成長戦略)**
 - ◆ 「安心して歩いて暮らせるまちづくり」の中に「コンパクトシティの実現及び移動機会の増大を図るため、地域の関係者間の役割分担と合意の下で公共交通の充実を図る仕組みの構築(今年度中に結論)」と位置づけ
- ◆ **2013年7月 地方分権改革有識者会議地域交通部会**
 - ◆ 地方が、移動の問題について、自ら考え実行できる仕組みづくりが必要
- ◆ **2013年9月~ 交通政策審議会地域公共交通部会**
 - ◆ 新たな制度的枠組検討: 地域公共交通活性化・再生法改正

公共交通は重要!

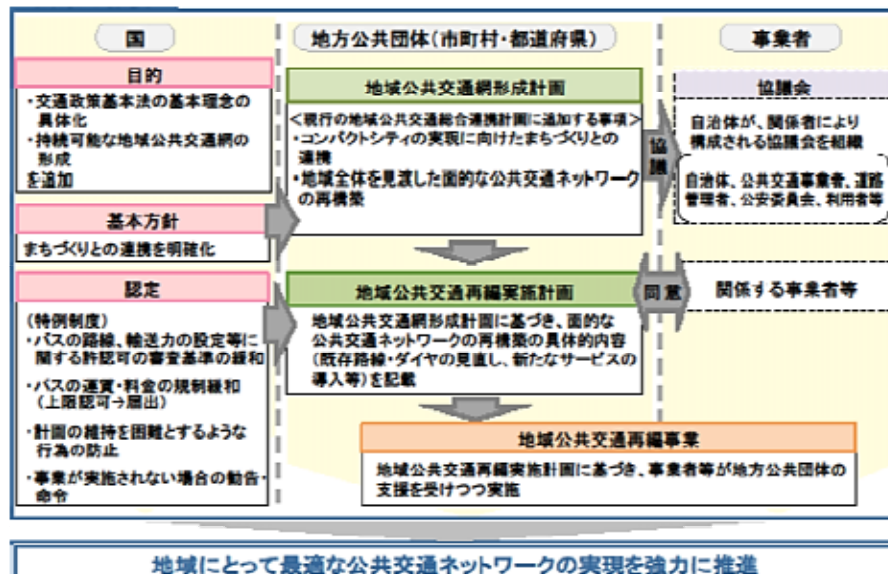
地域公共交通政策を巡る最近の流れ

- ◆ **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
- ◆ **2014年11月頃 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「再編事業」新設
 - ◆ 協議会の立場強化
 - ◆ タクシー・自家用有償運送の公共交通としての位置づけ
- ◆ **2015年4月 地方分権一括法施行による道路運送法改正**
 - ◆ 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

とにかく動きが速い!

改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月施行見込み



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)
- ◆ 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)
→ 移譲されていいことがあるか？

自家用有償運送制度見直しの方向性(案)

「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

- ◆ 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＜決まっていれば＞)」を協議会に提出し必要性・妥当性を協議
 - ◆ 認められればバス・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 (過疎地有償は会員以外も可能に、福祉運送は範囲を広げる)
 - ◆ 担い手は市町村・NPO等のほか、地域の任意団体にも認めていく (自家用有償に認定される方がトクな仕組みに)
 - ◆ 「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)
 - ◆ 協議会は交通部局がメインで進める。地域公共交通会議や法定協議会で扱うことも可能とする

(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。

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.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>