

地方分権改革有識者会議 地域交通部会

(2013/7/3)

自家用有償運送制度に関する

現状認識と今後の方向性

～地域の、地域による、地域のための『おでかけ手段』を持続可能とするために～

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所准教授  
国土交通省交通政策審議会委員

加藤 博和

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

加藤博和

検索

そもそも、なぜ「NPO等有償運送」という  
カテゴリーが生まれたか？

- ◆ ニーズがある(移動制約者)
  - ◆ それに対して既存の輸送産業がきちんと応えていない
  - ◆ ニーズの近くにいた地域組織や社協・NPOがやらざるをえなくなかった
  - ◆ しかし、それが輸送産業の「掟」を破るものだとは想像できなかった
  - ◆ ニーズも輸送産業の掟も正しいのであれば、結局、つじつま合わせが必要
  - ◆ これを「地方分権」と抱き合わせで制度化しようとした
- 現実にいる移動制約者を助けることを、地域ボランティアの好意(共助)だけに頼っていていいの？
- 公的政策での担保(公助)も必要…「サバイバル」戦略？

概要

- ◆ 「**おでかけ**」の**確保**は自治体にとって重要、かつ取り組むべき課題(国では細かいところは分らないので、本来的にできない)
- ◆ そのために、特に前向きな自治体についてその載量を増大することに全く疑問はない。ムダな手続きもどんどん省くべき
- ◆ しかしながら、既に自治体自らが「おでかけ」確保策を実施するための制度ツールはかなり準備されているにもかかわらず、多くの自治体があまり使いこなせていないのが現実(無知？ ずるがしくない？ 使い方を知らない？)
- ◆ 自家用有償運送制度はその極端な例(使いこなすどころか自主規制が横行)  
移譲を希望する自治体がどのくらいあるか？  
むしろ移譲されたらより厳しくするところもありうる
- ◆ 制度を使いこなせるような、自治体のレベルアップが急務
- ◆ 今の制度の「何がムダ」で「何が必要」かを精査する必要

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

1

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)250円
- 定時定路線運行
- 2003年3月に旧80条許可取得(それまでは…)

- 地域住民: 世帯負担金(1,000円/世帯・月)を負担
- 市: 運行費補助(年100万円を上限)

約30世帯、150人弱の山間集落。  
JR嵯峨野線保津峡駅まで4km

資料 10

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

3

住民・事業者・自治体が協働して「足」を確保  
**郡上市八幡町小那比(おなび)地区乗合タクシー**  
 (事業主体:小那比自主バス運行組合、運行主体:郡上タクシー)  
 1987年9月運行開始



八幡市街地から遠く離れた過疎地区。路線バス廃止により、高齢者の生活が困難に  
 •住民組織(自主バス運行組合)が市の補助金を得てタクシー会社に運行委託  
 •利用者は運行組合からチケットを購入。タクシー会社に予約して利用  
 •運行ダイヤ:毎週月・木曜日(小那比発800ごろ・市役所前発1400)

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

地域住民組織が運営・運行し、市が支援する路線バスサービス  
**京都府舞鶴市自主運行バス**  
 (1973.11に最初の運行が開始)



Photo M. Fukumoto

- 地域住民:路線バス撤退や定期航路廃止後、「バス運行協議会」を組織し、主体となって運行(79条許可)
- 市:車両購入・運行助成。ノウハウ支援。運転者講習実施

- 市内7地区(協議会)で運行。ニーズにあった路線・ダイヤ設定  
 市内主要幹線は民営バス
- 路線廃止後、運行されるところとされないとあるところがある  
 (必要性は、負担を考慮して自ら判断する)

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

**枝光やまさか乗合タクシー**  
 (北九州市「あでかけ交通」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

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

地域住民主体で自治体が支援する路線バスサービス  
**名張市国津地区コミュニティバス「あららぎ号」**  
 (2004.9.1試行運行開始)



Photo ETOK

- 名張市:79条許可(市営有償運送)
- 地区の運行協議会:委託を受けて運行(費用:主に自治体が負担  
 企画・運行:地元が担当)

- 車両:10人乗り(普通免許で可)
- ダイヤ:平日のみ9便(経路は便によって異なる)
- 運賃:16年度は無償。17年度より100円運賃化。

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

地域住民・地元企業主体のNPOによる路線バスサービス  
**「生活バスよっかいち」**  
 (2002.11.1運行開始)



- **事業主体: NPO法人**  
 生活バス四日市 (地元住民 + 沿線企業)
- **運行主体: 三重交通**  
 費用: 運賃(1)  
 + 沿線企業・病院の協賛金(6)  
 + 市の補助金(3)

2002.10.27出発式

- 発案から半年もたずに運行にこぎつける(無償 旧21条)
- 既存の枠組みにとらわれない新しい発想(NPOが事業主体となる公共交通の許可、市の助成制度新設につながる)
- 住民、沿線企業・病院、市、交通事業者の「心」が共有された

**「おでかけ」手段確保の原則**

- ◆ 「地域の」…それぞれが確保する
- ◆ 「地域による」…できる人がやる
- ◆ 「地域のための」…自ら必要性を考える  
 過去にもそれはできたし、必要ならやった。しかし「脱法」で「合法」にするのはもちろん、喚起する仕組みにしていくな必要
- ◆ 必要とされ使っていたり出さざるを得ない手段をつくり出す
- ◆ その「担い手」をつくり出す(緑でも白でも、できればだれでもよい)
- ◆ 使う人も担う人も、その周りの人も幸せになれるようにする(ビジネスモデル)
- ◆ 安全安心を第一に、そして低廉で便利な手段を(企画・運営と運行の分離が進む)

**「おでかけ」確保に関する制度体系の要点**

- 既にいろいろいることができるようになっていた-

- \* 地域公共交通活性化・再生法(07年): 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)
- \* 改正道路運送法(06年): 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有償だけではない)  
 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に  
 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・戦略を自由な発想で考える
- \* 「固定観念に満ちた現状を迫認する場」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に
- \* 『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

**この流れの中、タクシードラマと自家用有償運送が周回遅れに**

**5協議会: 公共交通・福祉交通の「地方分権」を実現する「場」**

- ◆ 地域公共交通会議(06年改正道路運送法)
- ◆ 自家用有償運送運営協議会(同上)
- ◆ 地域公共交通活性化・再生法定協議会(07年地域公共交通活性化・再生法)
- ◆ タクシー協議会(09年タクシードラマ適正化・活性化法)
- ◆ 地域公共交通確保維持改善協議会(11年補助金交付要綱)
- 単一市町村でも複数でも立ち上げ可能(タクシードラマ協議会を除く)
- 現場委員も含めたステークホルダー会議
- 公開原則とPDCAサイクル
- 議決によって運行の基準が緩和(二種の「特区」)

かなり高級な道具。使いこなせるかどうか、  
 市町村の戦略(意識と能力)が問われる。

やらされているところが大半? そもそも1つでいいのでは?

