

# くらしの足をみんなで考える 全国フォーラム2014

「移動の問題」を本音で  
語り合おう、知り合おう

2014年11月8・9日

東洋大学白山キャンパス1号館

くらしの足をみんなで考える  
全国フォーラム実行委員会

## 目 次

くらしの足をみんなで考える全国フォーラムの開催に向けて .....	1
(鎌田実 東京大学教授)	
<b>1、基調講演＋対談</b>	
「くらしの足」を考えるための勘どころ .....	4
～「遅延」交通から「地縁」交通への転換のすすめ～ 大井 尚司氏 (大分大学准教授)	
～西鉄バスグループの取り組み～ .....	12
阿部政貴氏 (西日本鉄道株式会社)	
<b>2、ポスターセッション</b> .....	25
<b>3、ラウンドテーブル</b> .....	49
<b>4、フォーラム参加者一覧</b> .....	102

2014. 11. 08

## くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2014の開催に向けて

実行委員長 鎌田 実（東京大学）

本フォーラムは、地域での移動の足の確保について問題意識を持っているメンバーの、「情報共有ができ意見交換ができる場を設定したい」という思いでスタートしました。

昨年は、一昨年の初回の経験を踏まえ、実行委員会形式で運営を行い、ポスターセッションを実施することで、より参加者間のコミュニケーションが進むようにしましたが、時間をもっと欲しいという声が多数寄せられました。通算で3回目となる今年は、移動にまつわる環境条件の変化もあるということで、2日開催としました。セミナー・ワークショップ・ラウンドテーブル・ポスターセッション・交流会といった形で、なるべく参加者がインタラクティブに参加し、交流を深めるというように工夫しております。相変わらず、手探りで、手作りで、企画運営しているところから、行き届かない面も多々あるかと存じますが、運営側も熱い気持ちでがんばってやってきておりますので、ご高察いただければ幸いです。

今年度の特徴としては、国の交通政策基本法や地域公共交通活性化再生法などの動きもあり、それらの枠組みの中で、それぞれの地域に合ったうまい取り組みをしていただくことを目指して、名大加藤准教授によるセミナーと参加型のワークショップを初日に設定しました。2日目は基調講演やポスターセッションの後、4つのテーマに分かれてのラウンドテーブルを実施します。

また、交通エコロジーモビリティ財団殿には共催という形でサポートいただき、東京交通新聞社殿にはメディアパートナーという形でご協力いただくことになりました。昨年同様、国や関係団体等からのご後援も多数いただき、感謝申し上げます。

以上

## <プログラム>

### ◆11月8日(土)(1日目)

12:30	セミナー受付
13:30~13:45	御挨拶
13:30~15:15	セミナー
15:15~15:30	休息・移動
15:30~17:15	ワークショップ
(16:45~17:15	部屋ごとのまとめ)

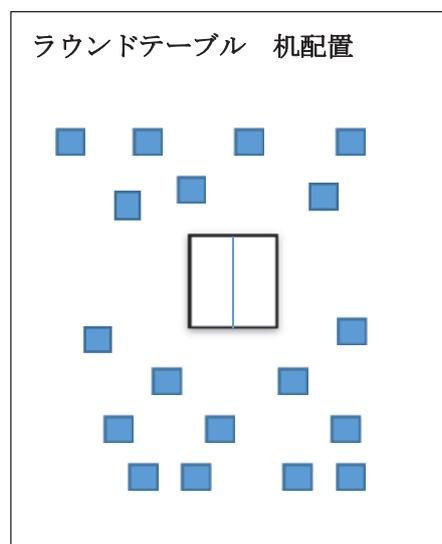
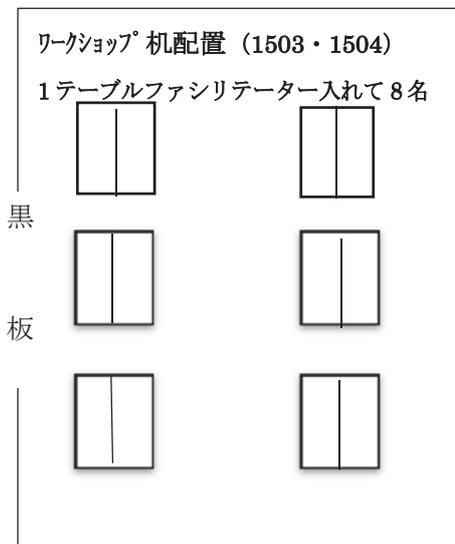
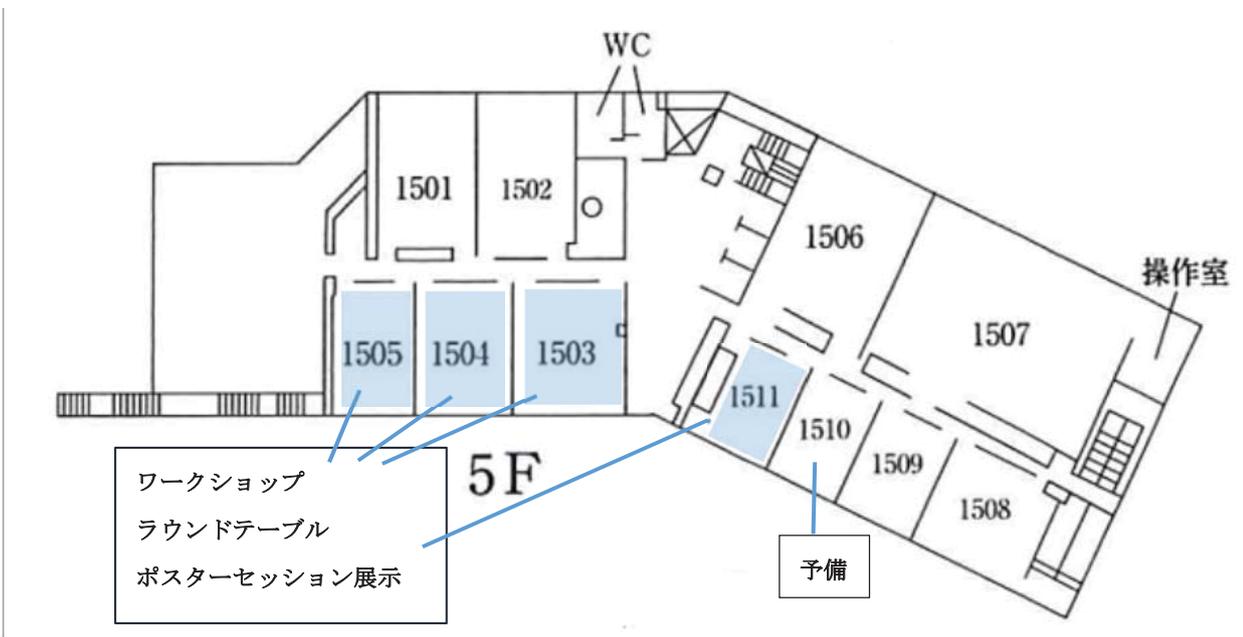
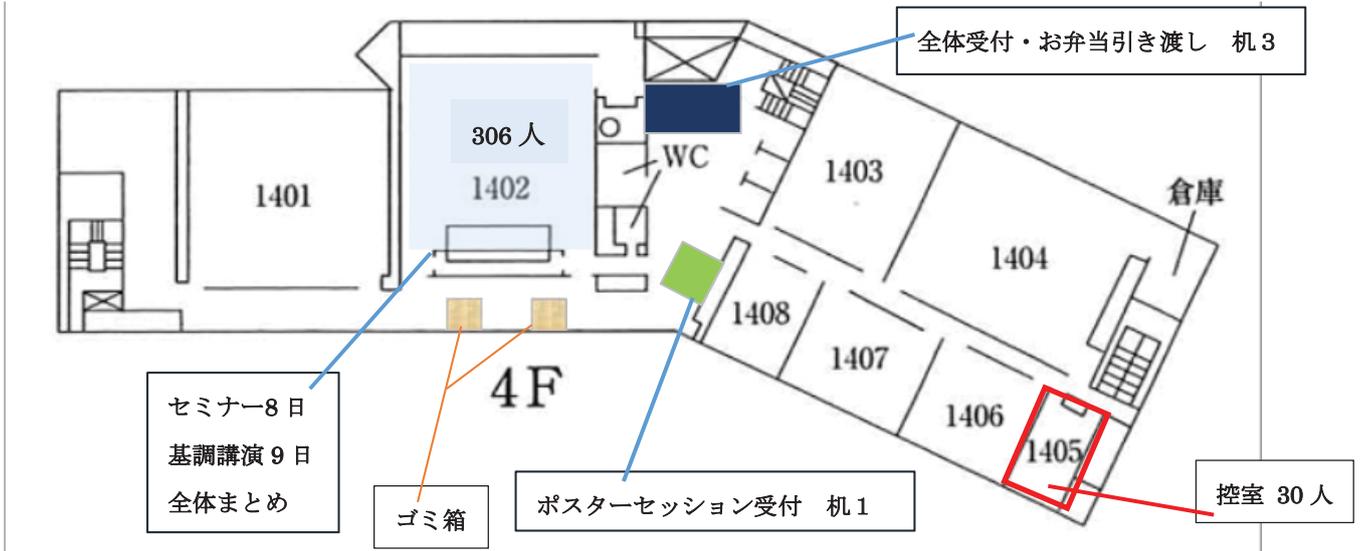
### ◆ポスター展示(11月8日(土))

12:30	PS受付
13:30~17:15	ポスター展示の準備と展示

### ◆11月9日(日)(2日目)

9:00~9:30	フォーラム受付
9:30~10:00	主催者挨拶、来賓挨拶
10:00~11:30	基調講演
11:30~13:15	ポスター(プレゼン)*昼食時間を含む
13:15~13:30	休息・移動
13:30~15:30	ラウンドテーブル
15:30~15:45	休息・移動
15:45~16:45	全体まとめ・閉会

【会場の配置】



1505・1511は4グループ設置  
 ■ポスター展示位置は別紙

各部屋のレイアウトはお任せします  
 参加者はイスのみ。テーブルは片付けます。

# 基調講演＋対談

「くらしの足」を考えるための勘どころ  
～「遅延」交通から「地縁」交通への転換のすすめ～

大井 尚司氏（大分大学准教授）

～西鉄バスグループの取り組み～

阿部政貴氏（西日本鉄道株式会社）



### 今日の話の構成

1. はじめに
2. 「くらしの足」を考えるための勘どころとは
3. 「遅延」から「地縁」交通への転換のすすめ
4. まとめにかえて

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>



### 制度は変わりました。。。

2002年 乗合バス規制緩和  
 2007年 活性化再生法  
 2012年 確保維持改善事業(サバイバル補助)  
 2014年 交通政策基本法  
 活性化再生法の改正も目の前に

↓ 結構制度は変わったが、、、

- 交通事業者の経営=改善していない
- 競争 = 「いびつな競争」or「無風」
- 予算・サービス改善=「？」
- 地方交通の維持=困難になっているケースも
- 自治体職員の苦勞=変わらない OR 激化？

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

### 近年の問題

- **交通事業に関する「リソース」不足の問題**  
 労働力不足⇒「運行できないから廃止」の可能性  
 ※夕鉄バス(北海道):「要員不足」で減便再編  
 車両不足: 中古車市場逼迫、価格高騰  
 ICカード等の(更新)投資の資金不足  
 事業再建に関する引き受け手の問題
- **自治体財政で対応することの限界**  
 合併特例の廃止→合併市町村の予算圧迫  
 「入らないが出ていく」の増加: 特に福祉系  
 経営再建への対応(大分バス、高知の事例)  
 公営交通・三セク鉄道(上下分離、民営化)

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

### 公共交通に関する「理想と現実」

- 経営環境や制度の変化: ついていくのが精一杯  
 守りに慣れても攻めに慣れていない  
 ビジネスモデルは今まで通り(まだ持ちこたえている)
- 地方分権、地方の自主・自立の尊重  
 → 先立つものがないから積極策ができず  
 先例がない、ノウハウがない、人がいない  
 交通事業者者に依存の現実

⇒ 「何もしない」のが最適解の交通事業者  
 「何かしないといけない」のが最適解の自治体  
 … 噛み合わないからうまくいくはずがないのでは？

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

## 今日の話の内容

### くらしのあしを考えるための「勘どころ」

縮小する需要への「体制」「耐性」づくり  
 ニーズ把握と「常識」の転換  
 関係者の調整と地域交通における「マネジメント」  
 「学ぶ」ことの重要性

### 「遅延」交通から「地縁」交通への転換

- ① 問題提起+中立的視点から：大井発表
- ② 交通事業者と自治体とのかわり：阿部氏発表
- ③ 討 論：地域の関係主体との連携を中心に

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

(7)



## 2. 「くらしの足」を考えるための勘どころとは

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

(8)

## 「くらしの足」を考えるための勘どころとは？

① 縮小する需要への「体制」「耐性」づくり

② ニーズ把握と「常識」の転換

③ 関係者の調整と地域交通における「マネジメント」

④ 「学ぶ」ことの重要性

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

(9)

### ① 縮小する需要への「体制」「耐性」づくり

- 人口構成の変化：生産年齢人口の減少  
⇒ 「通勤」「通学」に依存できない
- 財政制約：「入る<出る」の構造が顕著  
⇒ どこかで食い止めないと破たんする
- 交通事業者の人材不足：景気、高学歴化等  
⇒ 担い手不足で供給減、が現実

「需給追っかけ」型(需要減⇒供給減⇒...)から  
 「縮小前提の需要引っ張り」型への転換が必要

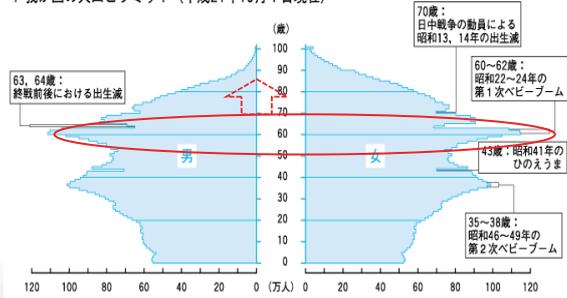
2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

(10)

## 人口ピラミットの推移—需要がどうなるか

### ◎10年後、20年後は高齢者が中心になる！

4 我が国の人口ピラミット(平成21年10月1日現在)



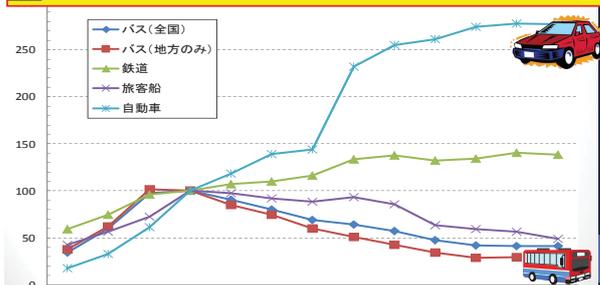
2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

(11)

## 公共交通の現状(1970年を100とした輸送人員の指数)

※「自動車」の1985年以前は軽自動車を含まない (データ出所:国土交通省資料)

40年でクルマは2倍以上⇔バスは半分以下(ピークの4割)  
 ⚠️「最初からクルマ」でスタートした層が大幅増、一生継続？



2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

(12)

## ② ニーズ把握と「常識」の転換

- 「待っていても乗ってくる」客はいない  
(前述) 少子高齢化と生産年齢人口の減少  
高齢者: マイカー運転者もいれば動けない人も
- いつまでも「担い手」は居続けてくれない  
交通事業者の経営破たん・事業縮小  
いったん去った事業者は二度と戻らない怖さ  
「廃止が決まったらどうしたら？」⇒そこまで放置したら最後
- 「利用者の声」「交通の実態」は誰に聞いたら？  
アンケート・利用者代表の声＝「真の叫び」ではない  
事業者＝真の利用の実態は知らないことも多い

これまでの「常識」の転換が必要  
問題解決のカギは「テマ・ヒマ・オジャマ」の実践

13

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

公共交通を「使わない」「使えない」利用者・・・

**「利用者」と思っていた層は実は使っていない現実**

- 「学生と高齢者」「通勤通学」という固定観念  
→ これらには既に対応できていない路線とダイヤ  
通学生: 課外授業、部活動、習い事など  
高齢者: 病院・商業施設の郊外移転、送迎サービス  
では観光? → 通院時間帯≠観光時間帯 という常識
- 「ネット化」「カーナビ+オートマ」の進展への対応  
ネット世代に「地元人が分かれば」は通用せず  
調べないといけない交通機関は「面倒」なだけ  
「アシがなくて生活できない学生」の問題  
→ 最初からクルマ慣れした世代にどう向かう?
- 定期も回数券も自由に買えない  
← 高速バスはコンビニで買えることとの差

14

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

各当事者の行動(実態)を簡単に言うと・・・

**「誰かのせい」ではなく「皆の無関心・不作為」**

(by豊岡市・全但バス を大井改訂)

- 事業者: 変えないダイヤ、変わらないサービス  
(こころ) スタッフいない、運転手いない、補助金もらってる、・・・
- 行政: 制度や仕事を理由に動かない  
お金に絡むこと・言われたことは「やる」、それ以上はしない  
(こころ) 相手は民間、俺たち乗らない、うるさいから仕方ない、・・・
- 利用者(住民): バスに乗らない、金は出さない  
(こころ) クルマあるから困らない、お金出すの嫌、行政がしてくれる、・・・

⇒皆「何もしなかった」から困る羽目に

(してる、と言いたいでしょうが、やり方を間違えているものもあります)

15

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

## ③ 関係者の調整と 地域交通における「マネジメント」

- **ステークホルダーの調整: 多様な主体の認知**  
相互理解+ 「行政」「利用者」「事業者」以外の主体も把握  
ただし、**全部の意見を聞こうとしないこと＝「選択と集中」**
- **「カネ」に関するマネジメント**  
過度な効率性を求めず、負担主体の見直しも(住民、協賛金等)  
役所内の縦割りの見直し: 関連支出にも着目
- **地域交通の「維持単位」の改革が必要に**  
地域公共交通網再編計画 → 複数自治体が前提に  
計画と運行の分離、事業者のM&A、異業種シナジーなど

単位は広域に、協議はステップ別でマネジメントを  
「選択と集中」も必要になることは覚悟を

16

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

## 「みんな参画」が交通政策基本法の趣旨

※詳細は『運輸と経済』2014年6月号参照

●ではどう動く？

- ✓ **事業者** = 長期的視点、プロとして  
(こころ) 自社の利益だけを考えない  
補助金＝事業存続のお墨付きではない
- ✓ **地域・住民** = 「プレイングマネージャー」  
アタマ・カネ・アシを使う主体  
(こころ) 必要ならば自分で求める、動かなければ残らない
- ✓ **自治体** = 交通+他政策を横断で考える  
(こころ) 「まちづくり」「長期計画」との一体化
- ✓ **都道府県・運輸局・学識** = 中立的立場

17

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

自治体の直面するのはモラルハザードとの戦い  
～「利用者」の要求にどう向かうか～

- **税負担とサービス要求水準のかい離**  
払う人は減る、使う人は増える、を直視すべき
- **サービス要求に関するモラルハザード**  
自分で動かない人の要求はエスカレートすると思うべき
- 『「利用しない」利用者』問題  
「いつか使う」は永久に使わない
- 「責任(配当)なき出資者」問題(所有権の拡散)  
利益(損失)が自分に帰着しないから関心を持たない

○「受益と対価」の関係を構築しないと破たんしてしまいます!

18

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

#### ④ 「学ぶ」ことの重要性

##### ● 課題も主体もタスクも多岐

独学ではとても無理(ネットも刊行物も玉石混交)  
 コンサル・有識者丸投げでは問題発生時に対処できない  
**「わら」をつかんではいけない**

##### ● 学ばないところから成長はない

事例見学=学び、ではない  
**インプットに加えてアウトプットが必要**

##### ● 「時間がない」「お金がない」で逃げないで

投資しないことによる損失は相当大きいと思ってください

身近にある『学びの機会』には万難を排して参加を

[19]

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

#### 国際興業の「飯能営業所」撤退問題の例 — 「学び」により気づいてくれた! —

● 飛び地+赤字(+会社の事情?)による「営業所まるごと撤退」  
 → 自治体が慌てる...国の研修で私にも相談あり  
 「補助金出す?撤退して後釜探そう?困ってます...」

##### ● 私からのアドバイス:「撤退させたらだめですよ」

(ころ) 後をどうやって担っていくのか=危なっかしい  
 お金だけで決めたら「後悔先に立たず」、事業者の存在意義  
 (実態) 後継を想定した会社が受けられず、受け手なしだった

→【結果】市の判断で存続決定、ただ利用者は減少

##### 【何が問題か】自治体と事業者の「同床異夢」?

自治体: 補助出すだけ、実態は?⇔事業者: 地域と協議?実態把握は?

→ 事業者と自治体の「縁」が薄かったのではないかと

事業者の存在意義を担当者が説得=トップが理解、が大きい

[20]

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

### 3. 「遅延」から「地縁」交通への 転換のすすめ



[21]

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

#### 「えん」を活かした「おでかけ」と 「遅延」から「地縁」への転換を

● 地域の「おでかけ」に欠かせない3つの「えん」  
 ち「えん」(地縁):

地域に住んでいる人のつながり、力で

し「えん」(支援): 行政・事業者のサポートで

おう「えん」(応援): 外部の力も借りて

● 「ちえん」の転換: 「遅延」交通→「地縁」交通

「遅延」: 遅れて走る + 時代遅れ、ニーズ遅れ

→ 「地縁」: 地域(ニーズ)につながり「遅れない」

地域の「縁(力)」で支え、おでかけ・つながりを確保

[22]

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

#### 「地縁」「支援」「応援」の使い方(話者の整理)

##### 「支援」は最小限(「地縁」重視型)に成功例が多い

- 行政は制度設計のみ (北九州市「おでかけ交通」)
- 地域コミュニティ支援の延長 (大野城市)
- 自治会活動に支援 (福井市、島根県飯南町)
- 事業者との協働: 経費(バスの運行費用)を自治会に負担 (大分市広内、函館市陣川あさひ町バス)
- NPOを組成して運行計画の主体に(四日市市、倉吉市)
- 利用強制型(バスの回数券を購入等)(青森県鱈ヶ沢)
- 「応援」の活用 (例) サポーター制度

○ 行政がお膳立て (= 制度設計、露払い) しないと動かないと思ってほしい

○ 「上から」ではなく「下から」がカギ

[23]

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>

#### 地縁中心(+支援・応援)の例

##### 北九州市の「おでかけ交通」事業

- もともとは傾斜地住民の移動対策 (事業者=地域の発案が市の制度化)
- 初期投資以外は行政の補助なし  
 ※継続している例と失敗している例がある  
 ※路線バスの廃止代替もこの仕組みで維持

##### 【ポイント】

「住民が必要協議」「全て住民が計画」  
 行政に安易に依存しない(カネ・計画・運営)  
 ⇒行政の役割: 議論と実現の仕組み作りのみ

[24]

2014/11/09 <らしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)>



## 2014年は『地域交通問題』の転換点？

### ◎ 基本法 + 2法改正 の意味

- 「交通政策基本法」 = 理念、こころを示す
  - **すべての主体が能動的に動くべき**ことを「念押し」
- 活性化再生法の改正
  - 都市再生関係の法律も同時に改正
    - …「まちづくり」を考えた「交通」の必要性
    - 分権一括法等の動き
    - …「**地域主導、地域対応**」型を推奨
    - 「網形成計画」などの新たな計画体系
    - …単一自治体 → **広域化**の推奨

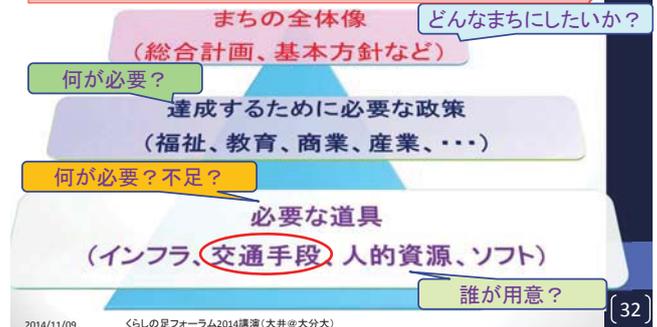
「地域」における「目的」「戦略」をベースにした交通体系を作らないといけない時代に

[31]

2014/11/09 ぐらしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)

## 「おでかけ」づくりの基本的考え方

交通はあくまで「まちづくり」の「道具」のひとつ！  
「道具」は創るためのもの(主役)でも目的でもない！



2014/11/09 ぐらしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)

[32]

## そのためのポイント3つ

- ① モードの「適材適所」
- ② アクターの「適材適所」
- ③ 「目的」「ユーザー」を見失わない

[33]

2014/11/09 ぐらしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)

## ① モードの適材適所

- **モードは実は多様**  
路線バス、コミバス  
乗合タクシー、デマンドタクシー  
スクールバス、患者送迎車  
鉄道  
通常のタクシー  
空港リムジン、高速バス  
= 「使っていけない」ものはない
- **組み合わせも実は多様**  
一つの輸送手段にこだわらない



[34]

2014/11/09 ぐらしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)

## ②アクターの「適材適所」

- ✓ **アクターは多様** = 誰がいるかの理解は最低条件  
バス会社、タクシー会社、自治体、住民、町内会、商店、医院、NPO、有識者(第三者)、…  
→ **いまあるものを大事に使うことが持続可能性のカギ**
- ✓ **問題は自治体と事業者の「考える人」不足**  
これがないから間に合わせや短期的視点に  
→ **これこそ「応援」で確保すればよい**
- ✓ **アクターの「知識不足」「理解不足」「古い常識」は克服を**  
行動実態、動ける範囲、コスト、補助の仕組み、労働条件など  
→ **相互理解しないから適材適所にならない**  
**できないところは分担、できるならば提案すべき**

[35]

2014/11/09 ぐらしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)

## ③「目的」「ユーザー」を見失わない

- ◆ **最優先は「目的」と「ユーザー」を「くすぐれる」か**  
(例) 水俣市「みなくるバス」:「どこに行っているか」の路線  
北九州市三ヶ森タクシー: 利用法の観察から定期券へ  
(前掲)北九州市「おでかけ交通」:  
動きのパターンと範囲の把握で路線設定  
久留米市「タウンモビリティ」: 中心市街地活性化+移動支援
- ◆ **本当に人は動いていますか？**  
誰がいつどこに動いていますか？  
それが本当に分かっていますか？  
**「押しつけ」交通になっていませんか？: 手段と目的の混同**  
何のために動いてもらうのか？ 動くのか？  
= **固定観念を捨てて「3つのマ」でよく見てください**  
⇒ **ユーザーに「遅延」しない「地縁」交通を！**

2014/11/09 ぐらしの足フォーラム2014講演(大井@大分大)

[36]

目的に合わせた組み合わせの参考例:

### IGRいわて銀河鉄道「地域医療ライン」

#### 利用者／ニーズ

地方鉄道の利用者は誰か＝高齢者→どこへ→病院  
発掘すべきニーズは＝ 運転が危ない高齢者

#### リソース

自社の鉄道だけでは無理 → バスとの連携  
病院利用者＝高齢者→バスよりタクシーの方がいいかも

#### 主体の組み合わせ／リソース／他の政策

列車内： 看護師同乗で列車移動中の通院客をサポート  
モード間、地域間を超えたサービスの実施は特筆すべき

### アクティブエイジング社会を実現するための地域交通の役割とは？＝「おでかけ」の在り方

#### ① 日常の生活の維持を行うためのツール

- 移動手段整備が目的ではないことの再認識
- 『利用しない「利用者」』の意見ではなく、日常利用する人のニーズに根差した環境整備

#### ② 社会参加やコミュニティ維持のインセンティブ

- 需要追随だけでは今後人口減・高齢化で持続可能性を失う
- 「社会に出るための目的」を創る→参加するための移動

#### ③ 地域の活力を維持するための生命線

- 長期的に財政負担・家計の負担を減らし地域の活力を高める(雇用、医療費負担など)
- 各主体が能動的に関与することで持続可能に

### エンリケ・ペニャロサ氏の講演より —何故バスが活きた民主主義の象徴なのか—

※詳細は  
[https://www.ted.com/talks/enrique\\_penalosa\\_why\\_buses\\_represent\\_democracy\\_in\\_action?language=ja](https://www.ted.com/talks/enrique_penalosa_why_buses_represent_democracy_in_action?language=ja) を参照

- 先進的な都市＝貧困層が車を利用することはなくても裕福な人が公共交通機関を利用する都市のこと
- 先進的と後進的な都市の本当の違いを生み出すのは高速道路や地下鉄ではなく歩道の設備がちゃんとされているかどうか
- どの地域でも思想的・政治的に大切なのは、都市で一番大切な資産・道路スペースをどうやって分配するか
- 合法的造成物であっても、間違った場所にも建っており都市圏から離れていればローコストで頻繁な公共交通機関を提供する事は不可能
- これからの50年の間に私たちが築き上げていく都市は、未来の数百万の人々の生活の質さらには幸せを決めるもの

→ 生活に必要な「おでかけ」が自動車に依存しないので  
できる都市こそが「先進的な都市」

～ そのために必要なのは「公共交通」と「歩ける空間」

### ご清聴ありがとうございました



ご相談・お問合せはお気軽にどうぞ(訪問・来訪も可能です)

大分大学経済学部 大井 尚 司

メール [ooi-hisashi@oita-u.ac.jp](mailto:ooi-hisashi@oita-u.ac.jp) (ご連絡はメールでお願いします)

『Qサポネット』については

<https://www.facebook.com/qsuppo>

Qサポネット で検索してください

引用・転用・複製は、あらかじめご連絡をお願いします。

# くらしの足をみんなで考える全国フォーラム 2014

## ～西鉄バスグループの取り組み～

平成26年11月9日

1

### I. 都心部における幹線支線化の取り組み

2

#### 1. 福岡都市圏の路線網 (1)



ほとんどの地区から都心部への直通系統を有している

3

#### 1. 福岡都市圏の路線網 (2)



都市高速道路を活用した基幹路線が存在

4

#### 2. 大橋駅乗継施策について

##### 路線の「幹線」「支線」化 大橋駅 乗継施策イメージ



5

#### 2. 大橋駅乗継施策について

##### <目的>

1. コスト削減 (輸送の効率化)
  - ⇒ 変化する社会情勢への対応
    - ・少子高齢化、生産年齢人口の減少 (乗務員不足)
    - ・資源価格の高騰、消費税増税 など
2. 新規利用者の獲得
  - ⇒ 新規需要の創出
    - ・都心部での幹線バスの提供 (分かりやすいバス路線)
    - ・周辺部での定時性向上
  - ⇒ 総合交通体系との連携を視野に入れた福岡都市圏でのバス交通のポジション確立

6

2. 大橋駅乗継施策について

<今回実施した施策>

大橋駅乗り継ぎ（幹線・支線化）を活用した路線再編

1. 都市部

- ① 都心で供給過剰となっているバス便数の削減
- ② 幹線バスを分かりやすいカラーリングで統一
- ③ ノンステップバスを導入

2. 周辺部

- ① 大橋駅折り返しダイヤの実施
  - ※ 但し朝ラッシュ時は直通バスを残す
- ② 大橋駅での乗継割引施策の実施
- ③ 乗継施設の拡充



幹線バス カラーリング

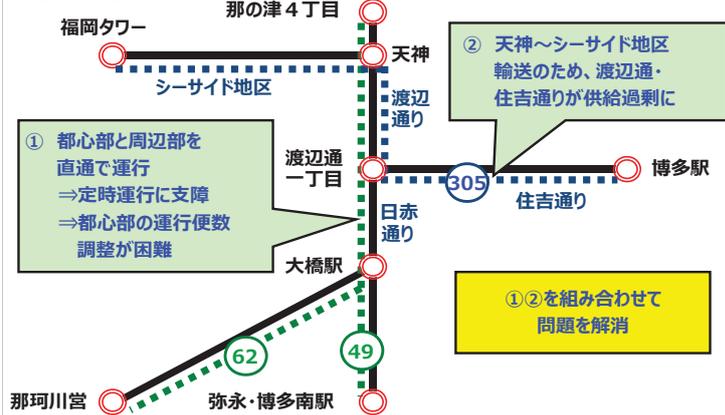


西鉄大橋駅



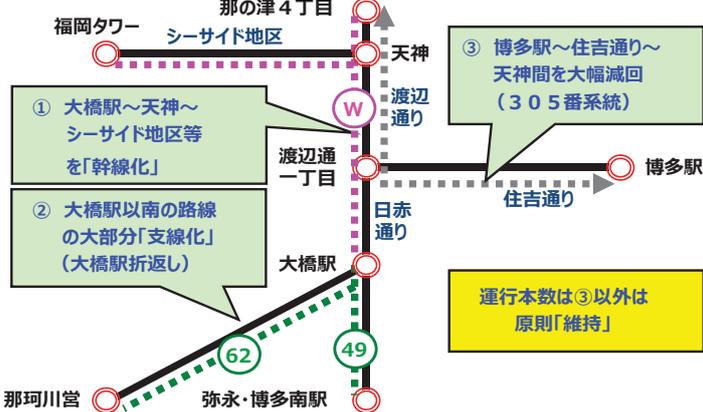
2. 大橋駅乗継施策について

《実施前》



2. 大橋駅乗継施策について

《実施後》



2. 大橋駅乗継施策について

乗継緩和策（運賃施策）

乗り継ぎによる「運賃負担増」に対応

○乗継割引（既存）+ ポイントバック（nimocaポイント）

「幹線」と「その他路線」を乗継利用した場合、既存の乗継割引（最大▲80円）を適用した上で、一律100ptを「乗継ポイント」として付与する。

【サービス対象要件】

- ・乗り継ぎバス停（西鉄大橋駅）での乗り継ぎ
- ・nimoca利用限定
- ・nimocaポイントは、センターポイントにて4日後付与
- ・乗継サービス適用時間は90分以内

## II. コミュニティバス・ミニバスの運行

13

## 1. バスグループの分社化



①	二豊交通	S61.11
②	鳥栖交通	〃
③	京築交通	S62.11
④	南筑交通	〃
⑤	嘉穂交通	S63.04
⑥	両筑交通	〃
⑦	大牟田交通	〃
⑧	添田交通	S63.11
⑨	玄海交通	H3.08
⑩	直方交通	〃
⑪	二日市交通	〃

不採算エリアの拡大  
**《分社化の推進》**  
 地域に合ったコスト体系構築  
 地域に密着した弾力的な運営

14

## 2. 自治体運行のコミュニティバス受託



15

## 2. 自治体運行のコミュニティバス受託

### 西鉄グループで自治体運行コミュニティバスの運行受託

平成10年から開始  
 現在13自治体のコミュニティバスを運行

### 西鉄グループとしてのサポート

運行ルート・ダイヤ等の作成について援助  
 ICカードシステム・バスナビ・安全関連投資  
 「お客さま窓口」の活用

行政サービスとして地域に認知  
 西鉄グループバス・鉄道と連携

### 《今後の課題》

輸送のボリュームに合わせた運行形態への変更  
 ⇒ ミニバス（ボンチョ・ローザ）からジャンボタクシーへの移行  
 ⇒ タクシー会社への運行移管  
 当社交通ネットワークや商品のさらなる活用

16

## 3. 福岡都市圏でのミニバス運行



17

## 3-1. 橋本循環ミニバス

### 実施期間

- 1回目：平成23年10月29日～平成24年1月28日（4ヶ月間）
- 2回目：平成25年12月1日～平成26年9月30日（10ヶ月間）

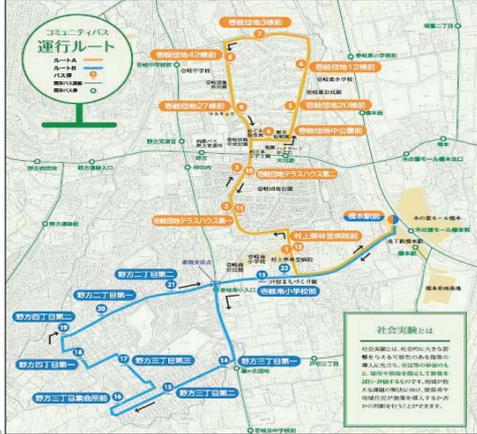
### 2回目実施における変更点

- ・ルートの変更  
2ルート⇒1ルートに 生松台（戸建集積地区）への乗入れ
- ・地元から協賛金拠出  
・木の葉モール橋本（大型商業施設）  
・福岡川ピリテーション病院・タケシマ整形外科病院・村上華林堂病院
- ・高齢者、学生向けフリー定期を利用可能に
- ・地元が乗車券を購入・配布（800枚）
- ・町内会広報欄に掲載
- ・行政からの補助金はなし（1回目は社会実験で運行）

18

### 3-1. 橋本循環ミニバス

第1回運行：平成23年10月～平成24年1月 運賃：200円均一



地下鉄橋本駅を起終点に  
2ルートの運行  
Aルート 小型バス  
Bルート ハイエース  
を使用

19

### 3-1. 橋本循環ミニバス

第2回運行：平成25年12月～平成26年9月 運賃：160円・170円



1ルートに  
集約  
ハイエース  
で運行

20

### 3-1. 橋本循環ミニバス

#### 運行が続けられなかった理由

- ・狭路区間運行のため「ハイエース」での運行・・・積み残しの発生
- ・収支が「取れる」場所、協賛企業への立ち寄り・・・利便性の高いルートになりにくいシレンマ
- ・運賃の設定 1回目200円 ⇒ 2回目160・170円  
⇒ 適正な運賃を設定すべきだった

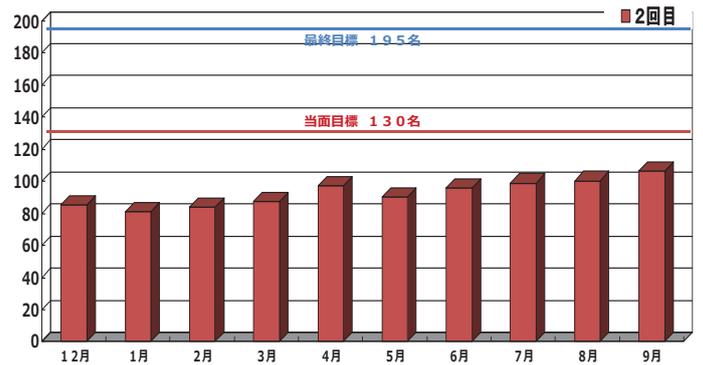
#### 今後について

- ・地元との関係をさらに深める必要性  
⇒ 地元と連携してさらなる協力体制の構築
- ⇒ タクシー会社での運行を検討

21

### 3-1. 橋本循環ミニバス

《利用人員推移（1日当り）》 ※2回目運行分



22

### 3-2. 美和台コミュニティバス

#### 実施期間

- 1回目：平成24年 2月27日～5月26日（3ヶ月間）
- 2回目：平成25年 4月1日～9月30日（6ヶ月間）

#### 2回目実施における変更点

- ・ルートの変更  
仕業数の減（2台3名⇒2台2名）  
3ルート⇒1ルートに  
土曜日運行の廃止・朝「快速便」の運行
- ・「美和台おでかけ回数券」の発売（2千円 100円×22枚つづり）
- ・高齢者、学生向けフリー定期を利用可能に

23

### 3-2. 美和台コミュニティバス

第1回運行：平成24年2月～5月 運賃：200円均一

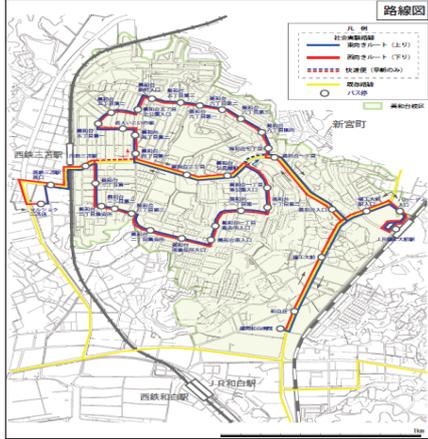


西鉄三苫駅  
JR福工大前駅  
2駅と地域を結び  
3ルートを設定

24

### 3-2. 美和台コミュニティバス

第2回運行：平成24年4月～9月 運賃：200円均一



運行ルートを  
1ルートに集約

### 3-2. 美和台コミュニティバス

#### 運行が続けられなかった理由

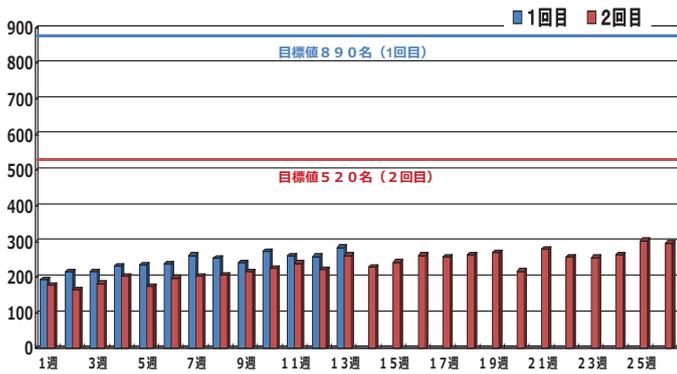
- ・利用者は増加 しかし採算には乗らず
- ・運行ルートがS字 遠回り間があり
- ・「マイカーが運転が出来なくなったら利用する」層の存在 (アンケートから)

#### 今後について

- ・サポーター制度の検討 (1口1,000円程度で検討)
- ・タクシー会社での運行を検討

### 3-2. 美和台コミュニティバス

#### 《利用人員推移 (1日当り)》



### 3-3. 長丘～高宮循環バス

#### 実施期間

平成24年 5月28日～ (運行継続中)

※ 平成26年 6月1日より本格運行

#### サービス向上策

- H24.8 ・鉄道との乗継割引 (ICカード50ポイント) ※4ヶ月間の試行実施
  - H24.12 ・早朝深夜便の新設 (各1便)
  - H25.5 ・ルート変更 利用の多い区間を「ループ運行」から「上下運行」に
  - H26.3 ・新型車両導入 (ボンチョ) ※定員6名増
- その他 バス増設、バス同士の乗継割引促進、乗り放題乗車券発売 など

### 3-3. 長丘～高宮循環バス

運行開始当初：平成24年5月～

運賃：160円・180円



### 3-3. 長丘～高宮循環バス

運行ルートの変更：平成25年5月～

運賃：170円・190円



3-3. 長丘～高宮循環バス

運行が『継続』している理由

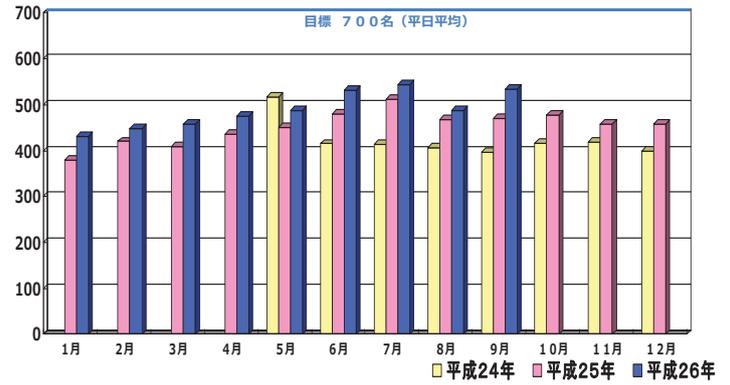
- ・沿線の人口密度が高い
- ・生産年齢人口が多い  
(50代以下：全体の75%)
- ・朝夕ラッシュがある

(参考) 高宮・長丘地区と美和台地区の比較

	高宮・長丘地区	美和台地区
世帯数	9,996	3,082
人口(人)	23,682	7,351
人口密度(人/k㎡)	11,441	6,563

3-3. 長丘～高宮循環バス

《利用人員推移(1日当り)》



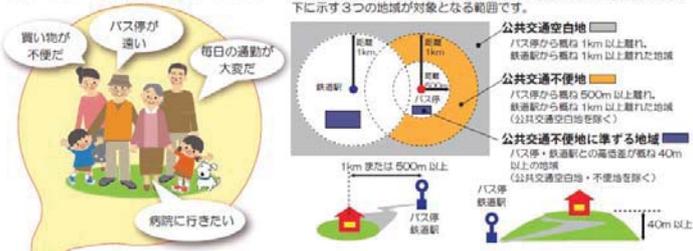
4. 福岡市のサポート体制

新たな公共交通に向けての取り組み

みなさんの思いから始まります

支援の対象地域

バス停や鉄道駅まで遠い、また坂道が急で不便な地域などを支援します。下に示す3つの地域が対象となる範囲です。



福岡市 生活交通支援事業

4. 福岡市のサポート体制

生活交通をつくりあげるまでのながれ



福岡市 生活交通支援事業

4. 福岡市のサポート体制



5. 都市周辺部での交通課題

《S40～50年代》  
都市周辺部に大規模な戸建住宅開発  
⇒同世代が同時に入居  
⇒丘陵地などマイカー移動前提の地理条件

《現在～今後》  
戸建住宅地域の孤立  
⇒住民が同時に高齢化・地理的に「若返り」が限定的  
⇒地域活動の減少・地区の小売店の減少(消費減少)  
⇒マイカーでの移動困難に

自己負担を軽減する移動(おでかけ)サービスの必要性  
⇒移動が困難な方が集中する地域へのサービス提供

## 5. 都市周辺部での交通課題

自己負担を軽減する移動（おでかけ）サービスの必要性  
⇒移動が困難な方が集中する地域へのサービス提供



37

## 5. 都市周辺部での交通課題

### 《今後の課題》

#### 労働力の確保

今後バス運転士の確保が難しい時代に⇒営業エリアを維持していくのが困難に  
（「収支トントン」では運行できなくなる）

#### マイカーから公共交通への移行がますます難しく・・・

「はじめからクルマ世代」が今後の高齢者の中心に  
⇒高齢者向け乗車券「グランドバス65」 高齢者の増加ほど利用者が伸びない現実  
⇒「将来はバスが欲しい」世代の存在

38

## 5. 都市周辺部での交通課題

### 《今後の課題》

#### 行政との役割分担

さらに踏み込んだサポートスキームの導入  
交通事業者・行政・地元の明確な役割分担  
走行環境の改善

#### 自社サービスとの連携による「ネットワーク」拡大

当社のインフラや商品を最大限活用することによる運行コスト削減  
⇒ICカード、バスナビ、安全運行ノウハウ、接客向上・・・  
当社の「交通ネットワーク」のさらなる活用  
⇒フリー定期券の共通利用、当社バス・鉄道路線との相互利用促進

39

「基本計画案は国、自治体、事業者、住民、すべきことをまとめている」と意義を語る福 (21日、国交省内)



「交通政策基本計画」数値目標案(追加分) (目標年—2020年度、バス・タクシー関係) 【高速バスの輸送人員】 約1億2000万人 (11年度1億1000万人) 【バス位置情報ネット閲覧可能数】 1万7000系統 (12年度1万152系統) 注) 21日、社整審・交政審合同部会が中間取りまとめ案了承

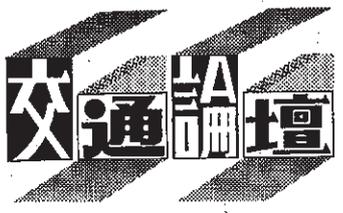
交政審合同部会 「交通政策基本計画案」1月

社会資本整備審議会・交 やす目標などが新たに追加 された。 高速バス輸送人員の数値 目標の新設は20年東京五輪 も見据え、地域間の人の流 動を拡大するのが趣旨。柔 軟な供給量調整や価格設定 ができる「新高速乗合バス」 制度の活用を通じ、安全で 利用しやすい高速バスネッ トワークの拡充を図る。11 年度実績は1億1000万 人。バスロケーション(位 置情報)システム導入系統 が出された。

初乗り知 導入意 東タク協・経営委 東京ハイヤー・タクシー 協会(川鍋一明会長)は20 日、東京・市ヶ谷の自動車 会館で経営委員会を開催、 川鍋会長が出席し自ら提唱 し実現に向けて研究を進め 運営で設定可能な初乗りの 縮小は、運営改定一

2002年の道路運送法改正以 降、地域公共交通の確保維持に關 する法律や制度は相当変化した。 二つに一つで、交通事業者の立 ち位置や経営スタンスが実はあま り変わっていないと気づかされる ことが増えてきた。その要因につ いて、内的要因と外的要因に分け て考えてみたい。

まず内的要因である。輸送人員 は乗合バスで40年前の3分の1、 タクシーも1995年度と2001 1年度の比較で3分の2に落ち込 んでいる。このような経営状況ゆ え費用も限界まで削減している が、収入も下がっており、200 2年以降乗合バス事業者の経営再 建や破たんが続出しているほか、 タクシー会社も廃業や再編が少な くない。



大井 尚 司 大分大学 大分県 大分市 大分県 大分市

える余裕が人的にも経営的にも許 されないという現状にある。ただ こういった状況ゆえに、他社・新 規による参入を一方的に非難して 自らが「守られる」ようにするよ うな動きを恐るか、守りの姿勢が ある。

このような経営状態では、経営 の「しなみ」(長期的、大局的に)考 える余裕が人的にも経営的にも許 されないという現状にある。ただ こういった状況ゆえに、他社・新 規による参入を一方的に非難して 自らが「守られる」ようにするよ うな動きを恐るか、守りの姿勢が ある。

共同の学びの場から「ニューモデル」

『他者の眼』をいかに学ぶか



自治体と事業者との関係は、こ れまでは事業者への全面依存で固 められてきた。しかし制度の変化 後、制度を上手に活用し事業者と 協働している自治体よりも、これ まで通り事業者依存型を継続して いるか、相互の認識(理解)不足 づいてある。 地域において交通事業者がその 人材も足りていないと筆者は考え ている。筆者と有志は2010年 一部の人のためのものではなく、 本来は大学でのプログラムも含 め公的にも業界にも認知された場 であるべきと考える。交通事業者 と大学が共同で、新たなビジネス モデルの開 発を含めた 共同の「学 びの場」を つくること が、実は人

存在意義を保ち続けるには、「他 者の眼」を学ぶことが必要ではな いかと考えている。確かに交通事 業は特殊性を有しているが、も はや旧来のまま何十年も変わらない ことが許される時代ではないは ずである。 交通に関する人材不足の問題が

in Kyushu」(Qサポネット) 世話人代表。41歳。

# 交通政策基本法の理念を受けた交通事業者と自治体の連携のあり方

おお 井 尚 司\*

## はじめに—交通政策基本法の基本理念を考える

先般成立した交通政策基本法は、地域交通の確保維持が重要な国の政策であるという認識を示すメッセージであるとともに、交通に関するすべての主体が交通問題に積極的・能動的にかかわる必要性を示している。その「こころ」は、地域交通にかかわるすべての主体(利用者も、非利用者も)に責務があるということであり、交通事業者や行政(国・自治体)だけが責任を持ち、これらの主体に供給義務を任せて、利用者が無条件で権利保障されるわけではないことに注意する必要がある<sup>1)</sup>。

これまでの地域公共交通の確保・維持に関する議論を見ると、利用者の責務の部分は近年の先進事例で取り入れられるケースが増えている(トリガー制、会員・会費制、住民みずから運営など)<sup>2)</sup>。しかしながら、自治体は地域公共交通の担当者不足の問題を抱え、担当者の知識レベルや育成の仕組みも十分とは言えないため、交通事業者や利用者など利害関係者の理解に悩みを抱えるケースも少なくない。一方交通事業者は、規制緩和も含めた経営環境の悪化に伴い、地域交通問題を長期的、大局的に考える人材や余力がない状況にある<sup>3)</sup>。

\*大分大学経済学部経営システム学科准教授

加えて、競争環境や長年の経営体制などが規制緩和の前後でさほど変わらなかったこともあり、新しい法や制度の理念を受け入れたビジネスモデルへの対応・転換や、自治体・利害関係者との関わり方について、変革に対応できていない。

とはいえ、交通政策基本法の施行と、地域公共交通活性化再生法(以下活性化再生法)、地域公共交通確保維持改善事業等(以下確保維持改善事業)、関連の制度が変更になる以上は、「できない理由」を並べこれまでの手法等に固執しているわけにはいかず、新法の基本理念に基づいた行動原理にかえていく必要がある。ただ、そのために前提になるのは、互いの行動スタンスを理解したうえで、どこをどのように変えるべきなのかを把握していることであり、現状においてそれができているかといえど否と言わざるを得ない。

本稿では、交通政策基本法の中で地域公共交通の主要な担い手である交通事業者と自治体の連携のあり方について、筆者の考えを述べることにしたい。

## 1. 交通事業者の実態

交通政策基本法の制定によって、移動の担い手が大きく変わるわけではない。重要な担い手にな

りうるのは、バス・タクシー・鉄道・航路を運営している交通事業者である。

2000年代初頭の需給調整・価格の規制緩和で、交通事業者の経営が厳しくなったとの主張がある。これはある意味正しいが、ある意味誤解の産物でもある。なぜなら、確かに規制緩和後に交通事業者の経営再編など経営の持続可能性を揺るがすトビックスは多かったが、そのすべてが「規制緩和を原因とする」とは必ずしも言えないからである。特に鉄道やバス事業は規制緩和の話が出る前から需要の減少傾向に歯止めがかかっていなかったからである。

ここでは経営状況について詳述することが趣旨ではないのでこれ以上の議論は行わないが、交通事業者は、規制緩和以前は営業権保護の代償として撤退の制限を受けていた。そのため、内部補助も含め万策尽くし、交通事業の計画から運営までトータルでのマネジメントを続けてきた。ただ、規制緩和から活性化再生法施行、確保維持改善事業など一連の制度改定の流れで交通事業者の立ち位置が変わったことに対して、適切な経営の方法に変化したかといわれると、残念ながら否と言わざるを得ない環境にある。なぜそのような状態になっているかについて、いくつかの例を挙げて説明したい。

### (1) 規制緩和以前のビジネスの方法がいまだに継続されていること

この代表例は内部補助であり、規制緩和後の現状も交通事業者は高速バスや他事業による内部補

- 1) 交通基本法(案)を巡る議論では、権利保障(移動権ないし交通権)の部分を過度に強調する主張がみられたが、交通基本法においてもこのような理解(解釈)は誤りであり、結果的に移動権の概念は法(案)から外された。この件は栃木ほか(2010)も参照されたい。
- 2) この点は、大井(2014)を参照されたい。
- 3) ただし誤解のないようにしていただきたいが、交通事業者の経営悪化の直接的な原因は規制緩和ではない(規制緩和の前から経営状況の悪化は続いているうえ、経営破たん事例の多くは交通事業以外の事業を主因とするものである)。この点は大井(2010)を参照されたい。
- 4) 高速ツアーバスは旅行商品として販売されており、顧客との契約関係は旅行業法の規定になり、価格設定の制約を受けなかった(ただし輸送行為に関しては道路運送法)。高速路線バスは販売も輸送も道路運送法の制約を受け、価格設定に関しては規制を受ける(高速ツアーバスの形態は、2013年8月に新高速バス規制の適用対象となり、現在は道路運送法へ一本化されている)。

てんを前提とする経営スタンスが変わっていない。そのため、競合他社の参入や高速道路料金割引などに対する批判の根拠で「内部補助が崩れる」という主張がいまだに繰り返されている。筆者は内部補助の必要性を完全に否定はしないが、本来規制緩和後は、内部補助など旧来のビジネスモデルは変わっているはずであった。

規制緩和は、一般的には産業への新規参入と競争環境を促進し、既存交通事業者でも努力しない交通事業者は顧客の選択という判断のもとに退出を余儀なくされ、努力する交通事業者は存続するというメカニズムの導入を示唆している。交通事業に関しては、過去の小事業者乱立の競争時代から、戦時統合の時代を経て、おおむね営業圏ごとに価格・路線に関して競争を起ささないような保護政策を行い、地域の公共交通網を支えていた時期が長かった。交通事業への規制緩和は、保護政策を支えていた営業圏ごとの参入規制や、原価に基づく価格規制、退出に関する規制を緩和することで、交通事業者の経営判断を自由化するとともに、新規参入を促して交通事業者の経営体質を改善することが、本質であったと考える。しかし、規制緩和後の新規参入は、それなりの人口規模を持った都市圏のタクシーで積極的にみられたものの、乗合バスは事業法制度の違ったツアーバス形態と高速路線バスの競争<sup>4)</sup>を除けば、京都、岡山、長崎、鹿児島などのごく限られた地区でしか「新規参入・競争」型の参入はみられなかった<sup>5)</sup>。鉄道事業はインフラと運営が一体である現状では皆無であり、船舶もごくわずかであった

(鹿児島～種子島航路など)。1970年のとの比較では乗合バスは4割、航路も半分に乗客数が落ち込んでいる現状では、新規参入で利潤を得られる市場はごく限られており、こういった状態にあった地方交通は、参入して利潤を得られる市場ではなくなっていた。そのため、規制緩和前の「領域」を守っていくことが何となく続けられ、しかも競争で体力を消耗するリスクがほとんどなかったことが、結果として規制緩和前のビジネスモデルをほとんど変えずに今日まで事業継続できた背景といってもよい。

### (2) 経験と勤が優先された経営になっており、それに対して客観的に評価する仕組みがなかったこと

確かに、プロとしての交通事業の運営には、多様な制度・法令などの理解、高度なスキルが必要とされるから、経験と勤は重要である<sup>5)</sup>。ただ、(1)で挙げたような交通事業者の主張が客観的に認められて国民の理解を得られるためには、客観・定量的な評価とそれに基づく経営分析が行われることが必要になると考える。しかし、乗合バスやタクシーについては、客観的に分析しようにもデータが非公開であり、それは補助金を受け取っている(=社会的に説明責任を果たさないとはいえない)場合でも変わらない。仮に第三者がそれをしようとするれば、「業界内部に無理解な人が分析しても分からない」といったような批判が今も出てくる<sup>7)</sup>。

- 5) 大井(2010)を参照されたい。なお、公共交通と民営交通が存在して結果的に競争になったもの(八戸など)、複数の民営会社が存在して重複区間が存在するケース、コミュニティバスとの競争は多数あるうえ、既存交通事業者の廃止やコミュニティバス運行開始などにもとない異業種やタクシー・貸切バス・物流事業者等が乗合バス事業を始めたケースはあるが、こういった状態の競争や参入は、純然たる競争や競争的参入とはいえない。
- 6) 乗合バスやタクシー事業者には、「運行管理者」という資格を有した者を必ず配置し、毎日の点呼や運行計画上の管理などを一定程度行うことが義務付けられている。資格試験は労働関係の法令からバス・タクシーの実際の仕業組成における法令上の留意事項など、かなり詳細かつ広範な知識を要求されるが、この資格の取得試験の合格率が年々低下している。資格取得までも費用や時間がかかるが、それ以上に実務経験(OJT)的な経験がものをいう分野である。筆者が2012年にこの資格を取得した時の合格率は約5割であった。
- 7) データの制約上民営集合バス事業者の集計データを使って規制緩和の影響を分析したものはあるが(たとえ大井(2010)の3章など)、分析結果が必ずしも(学問的・統計的には)理想的なものにはなっていない(ただ、今までなされていなかったことを考慮すれば無意味という批判は当たらず、意味はあると考える)。

### (3) 交通事業者にも頭脳部隊がないという現実

これまでの経営では、退出や競争の問題を考えると心配がなく、自社内(自社の営業展開地域)の閉じた世界で現状維持することを、「赤字が出ないように」「法令違反がないように」できていればよく、適切な業務分掌でそれぞれが持ち場を守って運営すればよかったといっても過言ではなかった。しかし、規制緩和後は参入リスクや価格競争への対応が、活性化再生法以後は利害関係者との調整が、それぞれ経営を行っていくうえでの重要業務(課題)になった。そのような現状に対応するには、経営・運行・自治体との渉外など、理論的・定量的・横断的に考えることが必要になり、そのような「頭脳部隊」が求められることになる。しかし、すでに規制緩和前までに限界に近づいた経営環境で、生産活動に直接従事しない人員を擁することはできず、当座求められる業務で精一杯というのが現状である。

### (4) 今後の交通事業者のあり方とは

のちに触れる自治体、あるいは利害関係者として接することになる利用者はじめその他の利害関係者にとって、交通事業者は「なくなつては困る」存在であるが、「あって当たり前」あるいは「なくなるということはあり得ない」という存在であったというのが現状ではなかったかと思われる。

そのため、2000年以後に続発している交通事業者の経営破たんや経営再建事例<sup>8)</sup>、期を同じくして注目が高まった既存交通事業者の「面的」な撤退行動(単一の路線から撤退するのではなく複数路線や地域単位で撤退する例)といったものに直面した際に、対応できるだけの「体制」や「耐性」がなく、甘んじて受け止めるか反発的行動に出るかの両極端な対応になってしまっている例は、全国的に少なくない<sup>9)</sup>。

2007年の活性化再生法施行後、同法による総合事業、交通基本法案の議論、確保維持改善事業などの動きが進む中、交通事業者の経営スタンスについて直視する機会があまりにもなかったがために、交通事業者もその他の当事者も、交通事業者の経営スタンスに対して理解が「同床異夢」の状態になっている。この状態を解決するには、自治体や関係当事者が、これまでの交通事業者の事業継続に対して一定程度の敬意を払うことが必要である。ただ交通事業者も、規制緩和前のビジネスモデルに基づく旧態然とした経営スタンスをとっていた時期があまりに長すぎたことと、その変革が遅れてしまったことは事実であり、交通事業者の努力が欠かせない。

## 2. 自治体の実態

規制緩和前、あるいは活性化再生法の施行前は、自治体の業務で交通分野はさほど重要なものではないとの位置付けで、担当者の業務は主に補助金の申請手続きなど、交通事業者が運営・計画を行ったものに対するサポート的業務に限定されていた

たといってもよい。このような自治体の位置付けは、活性化再生法とそれ以降の一連の制度変更により、大きく変わることになった。地方自治体の役割として、これまで交通事業者が主導で行っていた(そしてお任せでよかった)計画を積極的・主導的に行うことが求められるようになったことが、最も大きな変化であり、それに対応することが補助金をもらうためにも必要だったのである。

こういった制度変更にもかかわらず、市町村合併や公務員の人員削減の要請という社会的事情もあって、このような役割を担う専門(専業)の職員が雇用されているか、部署が設置されている自治体は、県庁所在地や政令市・中核市を除けばほとんど見られない。関連部署や財務・道路・建設・企画系などの部署で兼務になるケースが多く、その担当者も専業で一いればいい方である。これがいわゆる「1人交通局」「0.5人交通局」の実態である<sup>10)</sup>。実際、筆者の属する大分県内においても、県と大分市には交通担当の部署が存在し(個人的に聞いた限りでは1市で交通専門の担当係を設けているところがある)、専属の職員が複数人いるが、他の17市町村には2014年4月現在交通専門の部署は存在していない。ほとんどが政策企画系の部署で兼務されており、上司まで入れて担当者が複数人いる自治体は17市町村のうち半数程度あるが、交通関係の窓口役は1名しかいないところがほとんどであり、実態は「0.5人交通局」でもなっていない状態あるといってもよい。この担当者も2年から4年程度で異動してしまい、ゼロからやり直しになることがほとんどである。

このような自治体の実態から生まれる現状は、

- 8) 誤解のないように注記するが、規制緩和や路線バスの需要減が主要因で経営破たんしたのではなく、経営破たんや再建の原因は、ほとんどが本業以外の事業で失敗しているか、退職金引当や金融支援面での行き詰まりである(大井(2010・2012)を参照)。なお、2013年の井笠鉄道の破産は、これまでの経営破たんや再建事例が事業継続型の再建策をとったのと対照的に、事業が継続できない形で破たんとなったものであり、両備グループが道路運送法21条の特認を受けて暫定措置で運行したのち、正式に同グループが運行を継続している。井笠鉄道のことについては小嶋(2014)に詳しい。
- 9) このことは大井(2010)に詳述している。
- 10) この点は、NPO法人いわて地域づくり支援センターの若菜千穂常務理事が岩手県内の自治体を対象に調査した結果によれば、企画系や総務系など専門部署でないと担当し、担当者の人数の平均が0.5人であることが示されている。若菜(2013)を参照されたい。

非常に対極的な状況である。専門的に考えられる組織や人材がいるか、担当者が上記のような制度変更を上手に活用できている自治体であれば、公共交通体系の見直しや活用ができています。しかしそれができなかったところは、従来どおりの交通事業者依存の体制を継続せざるを得ないか、そのような制度の活用が対処療法的に行われているに過ぎないのが現状である。

加藤・福本(2013)によれば、活性化再生法に基づく連携計画の失効が全国で相次いでいることが問題として指摘されている<sup>11)</sup>。これは補助をもらう対処療法として活性化再生法の事業を適用したものの、補助が打ち切られた後は地域公共交通の検討がなされなかったか、その余裕もないうまま担当者が変わってしまい自然消滅していることの表れではないかと筆者は考える。

### 3. 交通政策基本法の理念にそった交通事業者と自治体の連携のあり方について

上述のとおり、地域公共交通の確保・維持に関する制度と考えるスキームが大幅に変わった中で、それについていく体制ができないまま対処療法的に取り組んでいる自治体と、規制緩和というショックの後もビジネスモデルの変革が進まなかった交通事業者という、本来活性化再生法の求めている当事者像からかい離れた状態で各当事者がそれなりに議論を行い地域公共交通の確保維持を「何とか」行っていたという構図が明らかになった。つまり、各ステークホルダーが自己の利益最大化(あるいは効率化)を、人員削減などのやむを得ない要因で求めざるを得なかったか、あるいは外的な要求等で追求した結果として、それぞれのベクトルが「地域公共交通の確保維持」や「住民の厚生最大化」という目標からかけ離れ、いわゆるエージェンシー

問題を引き起こしている状態といってもよい<sup>12)</sup>。

では、活性化再生法の「理念」ともなりうる交通政策基本法が制定・施行された今後、関係する当事者はどのようにかわっていくべきなのだろうか。本稿では交通事業者と自治体の連携について、ということでテーマを与えられているため、交通事業者と自治体のあり方について絞って、以下の4つのポイントを指摘しておきたい。

#### (1) 交通事業者と自治体の「同床異夢」をどう避けるか?

2007年の活性化再生法施行後、地域(自治体)が主導して地域公共交通の確保維持を行っていくことが求められ、そのように行動してきたが、その中で筆者が考えるのは、交通事業者と自治体が、双方とも地域公共交通の確保維持を考える立場にしながら、考えていることや目的にずれ違いがみられる、「同床異夢」の状態にあることへの懸念である。これをどう避けるかが、交通事業者と自治体の連携でカギになる。

その際に必要なことは、互いの立場や行動スタンスを理解していることと、目指すべきベクトルは「地域の社会的厚生最大化」に向けた「地域公共交通の確保・維持」である、ということを通認識化させることである。

現状、いくつかの事例を見ていると、交通事業者の経営スタンスへの理解と敬意、自治体が地域に入り地域課題を解決すべき使命を持って行動していることへの理解と敬意、といったものが、交渉の段階で共有化されていないために、同床異夢が起きているケースがみられる。

地域公共交通の需要が先細っていく中、交通事業者が守りの姿勢に入らざるを得ないという経営スタンスを自治体が理解せず、これまで事業を継続してくれたことへの敬意もなく既存交通事業者

に自治体の論理を強調しすぎている例が散見される(金額重視の運行事業者選定など)。一方、交通事業者も、これほど制度や社会環境が変わる中、顧客側のニーズに合わせることは生き残りに必須の条件であるが、交通事業者の経営の論理を強調しすぎて、「自治体にいうことを聞かせる」的な姿勢になっている例も散見される(補助金が廃止かの二択を迫る交渉など)。こういった状態では、「地域公共交通の確保維持」という議題こそ一緒だが、「同床異夢」になってしまい、困るのは地域住民である。市町村の境で分断されて交通事業者も変わるコミュニティバスや、金銭面だけで交通事業者選定して後継交通事業者が経営破たんしてしまう例、路線バスと競合するコミュニティバスをわざわざ新設する例などは、同床異夢の産物であるといってもよい。こういった事態を避けることが何より必要である。

#### (2) 自治体が能動的に動くのは大前提

交通政策基本法の理念でも、活性化再生法の補助事業においても、地域公共交通の確保維持において中心になるのは地域であり、その中核を担う自治体である。したがって、このことを自治体のトップが理解することは大前提であり、自治体は補助金や当座の課題の有無にかかわらず、常に地域公共交通の確保維持に関して積極的に、能動的に動くことが求められる。

ここで注意しないといけないことがある。それは、現在活性化再生法や確保維持改善事業の案件で地域公共交通の確保維持に動いている自治体のなかに、「補助をもらうため」に動くことを目的化しているような流れがみられることである。しかし、地域公共交通の確保維持は、補助金をもらうために行動しているのではなく、先に述べた「地域住民の社会的厚生最大化」のためであるべきだと考える。なぜなら、「地域公共交通」は、交通というサービスが他の目的達成のために派生

的に需要されるものであるという特質に鑑みれば、そういった地域での「本来の目的」がなければ需要されないものであり、こういった「本来の目的」は「社会的厚生」を高めるために行っているものだからである。

ただ、自治体の交通担当の職員だけが動いても、地域公共交通の持続可能性は担保されない。そこで、地域住民にどう動いてもらうように仕向けるかがカギとなる。この目的の達成のために、自治体がどの程度能動的に、積極的に動けるかが、地域公共交通の持続可能性において大きなファクターとなっている。例えば、大分市の「ふれあい交通」という交通空白地対策の乗合タクシーでは、「地域検討会」という地域のヘビーユーザーとひざを突き合わせて対話する仕組みを構築している。この地域検討会は、単に乗合タクシーの実績やダイヤ改正などの報告を一方的に行うものではなく、「真の利用者」の生活行動やニーズを対話で拾い上げるとともに、「真の利用者」が使えるダイヤ設定をもできる権限を一定程度渡しており、「真の利用者」を中心として地域公共交通の維持に取り組んでもらう仕掛けを行政がお膳立てしている。この地域検討会では、ダイヤの決定権をインセンティブ化しているが、何らかのインセンティブが含まれた制度設計を行うことは、自治体の役割として重要である。また、地域に丁寧に入り込み対話を行うことは大変時間と手間のかかることであるが、アンケート調査で「[利用しない]利用者」が回答して全く利用されない地域公共交通が出来るようになるよりはよほど効率的である。大分市でも過去のアンケート調査の結果を受けた社会実験で回答結果通りの成果が得られなかったことの反省から手間のかかる仕組みに切り替えた経緯があり、参考になるものとする<sup>13)</sup>。

#### (3) 交通事業者が能動的に動けるか

交通事業者は、規制緩和前は撤退が自由には許

11) このことは加藤・福本(2013)を参照されたい。

12) ただし、ステークホルダー間におけるプリンシパルとエージェントの関係が明確でない部分があるため、このことをエージェンシー問題といえるかについては留保すべきかもしれない。

13) 大分市の「ふれあい交通」「地域検討会」については小畑・大井(2013)を参照されたい。

されず、価格も規制された中での営業活動を行ってきた。その後、内部補助による経営維持の前提が崩壊したほか、人員削減や路線の廃止などを余儀なくされ、現状の維持が精一杯という状態が続いている。ただ、だからと言って交通事業者だけが悲劇のヒロインを演じることがあってはならないと考える。活性化再生法や交通政策基本法の理念は、交通事業者も他のステークホルダーと協力関係を築きつつ、交通事業のプロとして輸送を支える使命を含んでいるからである。

自治体が長く補助金を出すことのみを業務としており、地域の公共交通体系の計画や運営はすべて交通事業者に任されていた時代が長かったこともあり、自治体のスキルが追いついていないのは事実である。ただし、交通事業者の主張は当然であるという考えと、それを示して反対する自治体や利用者をクレーム(敵)扱いして対応していた部分が見られ、先に述べた同床異夢状態を経て交渉が決裂した事例は少なくないと考える。これは、交通事業者の考えがなぜ賛同されないかという点を分析しておらず、交通事業者に新しい考え方の導入や歩み寄りといったことができていないことに依存すると考える。

交通事業者の経営スタンスを理解することは大事であると先に述べたが、例えばプロでできない部分や、運行に関する諸規則・条件などについては、プロの強みが発揮できる部分である。そういった部分への提案はプロでできないが、そういったことも踏まえて自治体や利用者 Win-Win の提案ができていたかといえば、残念ながらできていないとはいえない。どちらかといえば、交通事業者だけが Win する(最低でも「Lose」にはならない)提案にとどまっていたからこそ、「補助金が廃止か」のような二択の提案しかできなかったり、競争相手が参入すると「相手が悪いから

保護してほしい」というような提案になってしまうのである。これでは、プロであることや先に参入したことを交通事業者が盾にしてその論理を押し付けているに等しく、理解されるはずはない。他の一般的なモノ・サービスを売る企業では、後発企業との競争、Win-Win の提案や相手(市場)に合わせるということはおく当たり前に行われるものであり、「当たり前のことが当たり前にできるか」ということを主張しているに過ぎない。そして、それは業界の特殊性ゆえに保護されるべきものではないはずである。例えば、各バス事業者にある「営業」は何をしているのかという面白い問いかけがあるシンポジウムでなされたことがあるが、実際は例えば定期券を買ってくれるような企業や団体、あるいは地域に営業に行っているのではなかったそうである。それが本当に「営業」を始めたことによって、定期券の大口購入などを取り付けているとのことであった<sup>14)</sup>。しかしこのことも本来であれば「当たり前のことが当たり前にできるか」の世界であり、それを今後地域に入っ て能動的にできるかが、交通事業者と自治体の連携や交通事業者の生き残りのカギになると考える。他社との協調をしたほうが社会的厚生を最大化できるにもかかわらず、「競争になると100の売り上げが50になる」というような論理を出してしま だに協調に反対しているようでは、その50もマイカーにとられてしまい0になってしまうリスクに気づいていない点で大きな問題である。むしろ、マイカーにとられて0になるよりは50でもとれるほうが長い目で見れば持続可能性が高いという考え方に転換できなければ、体質転換のできない時代遅れの交通事業者として、交通政策基本法におけるステークホルダー間の議論の場に乘せてもらえなくなる可能性が高いことは注記しておきたい。

#### (4)「遅延」交通から「地縁」交通への転換

最後に、交通政策基本法の理念を踏まえた地域公共交通の今後のあり方を考えるうえで、重要になる「方向性」(先ほどの「同床異夢」の問題でいえば「夢」)をどうするかについて示すことにしたい。その方向性を示すキーワードとして示したのが、「遅延」交通から「地縁」交通の実現へ、ということである。

これまでの地域公共交通は、マイカーに依存した生活スタイルから見れば時代遅れになってきており、生活スタイルや人々の多様化する要求に対してはニーズ遅れの状態になってしまい、そういった状況になっているにもかかわらず交通事業者も自治体も現実の見方を誤って利用者の感覚から遅れてしまっている、といった現状にあると考える。これに、文字通りダイヤの遅れを含めて、すべてが「遅延」した交通になってしまっていることを今一度直視する必要がある。そして、そうなってしまった原因は、交通事業者と自治体の連携がなかったばかりか、利用者である住民も主導的・能動的に地域公共交通の維持に取り組んでいなかったためといえる。まさに、「誰かのせい」ではなく「みんなの無関心(無責任といってもいい)」が原因だったのである。ただ、自治体・交通事業者の取り組みにおいて、同床異夢の状態からベクトルが同一方向を向かず、利用者が離れてしまったことを考えれば、交通政策基本法というきっかけにあわせ、こういった「遅延」から脱け出す必要があると考える。

「遅延」から脱け出して、その方向性を定めるにあたってのキーワードは「地縁」にあるといえる。交通政策基本法やあるいは改正される活性化再生法、確保維持改善事業では、市町村やモード別という枠組み、交通という枠組みを超えて、地域単位での広域的なまちづくりと移動を支えるための仕組みが作られることになっている。交通事業者も自治体も、当該の地域で住民サービスを、

交通サービスを担って「地縁」を持っている主体であり、両者が連携して能動的に行動することが新しい法の枠組みで求められているものである。地域の実態(ニーズ、生活実態)に合っており、地域が作り、地域が責任を持ち、地域になくてはならない、地域に密着した(人々の縁をつくる)「地縁」交通へ発展させることが、今後必要であり、そのためには交通事業者と自治体がこれらの地域の動きに乗り遅れないよう「地縁」でつながって動くことが必要になると考える。

#### 5. まとめにかえて——連携のための人材育成の必要性について

以上、交通事業者と自治体の連携について、交通政策基本法の理念を念頭に置きながら述べてきたが、実はこれらの提案を実現するには、行動できるような人材を育成する必要がある、できれば公的にオーソライズされた人材育成の仕組みを構築することが必要であることを最後に触れておきたい。

交通事業者も自治体も、限られた人員の中で日々の業務をこなしている中、頻繁に変わる法制度や複雑な補助制度、交通に関する実務のスキルを身に着けるのは、独学ではたいへん厳しく、OJTで行うには限界がある。そこで、大学などの高等教育機関、運輸局・運輸支局・都道府県の責務として、こういった人材の育成を行うことが求められているといえる。連携すべきといっても、連携の方法がわからなければ何もできないからであり、そういった方法を中立的に伝えていくには、中立的な立場の存在が欠かせないからである。その際は、各地域の地域特性を踏まえた人材育成の仕組みがつくられ、地方のことは地方で考えられるようになることが望ましい。ただ、学識経験者については都市部に偏在している傾向が強く、地方に人材が少ないため、交通に関係のない識者を地域公共交通会議などの検討の場に入れていくケースがある。この部分については、地域

14) 2014年2月18日の交通エコロジー・モビリティ財団主催「第3回地域バス交通活性化セミナー」での西日本鉄道の講演より(2014年4月25日アクセス)  
URL: [http://www.ecom.or.jp/environment/bus/pdf/bus-3rd\\_seminar\\_nishitetsu.pdf](http://www.ecom.or.jp/environment/bus/pdf/bus-3rd_seminar_nishitetsu.pdf)

外になっても「餅は餅屋」の考えで、専門的知識を有する人を利用することが望ましいと考える。それだけでなく、利用者代表と何ら変わらない意見になりかねないからである。

このような人材育成の仕組みとしては、関西では再生塾の活動が、九州では地域と交通をサポートするネットワーク in Kyushu(Q サボネット)の活動がある<sup>15)</sup>。これらの取り組みに携わった筆者がわかったことは、本稿で述べたとおり、交通事業者と自治体のお互いの行動スタンスや考えを理解する機会がなかったことと、その相互理解の難しさであった。しかし、活動を通じて徐々に相互理解ができつつあり、相互理解のできたところはよい地域交通に関する計画を構築していることが多くなってきた。人材育成については他の稿で触れられるため詳述は避けるが、人材育成の重要性を最後に指摘してまとめたい。

#### 【参考文献】

- [1] 加藤博和・福本雅之(2013)「日本に地域公共交通計画は根づいたか?—地域公共交通活性化・再生総合事業の成果と課題を踏まえて—」, 『土木計画学研究・講演集』Vol.47, CD-ROM
- [2] 加藤博和(2013)「地域の」「地域による」「地域のための」公共交通をつくりだす —「与えられる」から「つかみとる」へ—, 『月刊自治研』648号, pp.38-47
- [3] 小嶋光信(2014)「地域公共交通再生の実現へ向けて—交通政策基本法の成立への軌跡と必要性—」, 『鉄道ジャーナル』48巻4号(2014年4月号), pp.166-171
- [4] 村尾俊道・土井勉・中川大・正司健一・本田豊・東徹・大藤武彦(2010)「総合的な交通政策を実現するための実務者育成の実践」, 『土木技術者実践論文集』Vol.1, pp.83-92
- [5] 小畑淳一・大井尚司(2013)「交通不便地域における「利用者意思」を反映させた交通計画のあり方の模索—大分市における公共交通活用策

に関する産学官共同研究(フェーズ4)」, 『第8回日本モビリティ・マネジメント会議発表概要集』及び口頭発表資料  
(口頭発表資料は[http://www.jcomm.or.jp/conference/jcomm\\_material.html](http://www.jcomm.or.jp/conference/jcomm_material.html)で公開)

- [6] 大井尚司(2014)「『真の利用者』による公共交通維持のあり方について—九州の事例から—」, 『土木計画学研究・講演集』Vol.49, CD-ROM(掲載予定)
- [7] 大井尚司(2013)「地域公共交通の持続可能性と各主体の役割について—「地域と交通をサポートするネットワーク in Kyushu(Q サボネット)」の取組と規制緩和後の経営環境の変化から—」, 『九州経済調査月報』817号, pp.2-6
- [8] 大井尚司(2012)「地域交通の維持確保における交通事業者の存在意義について」, 『土木計画学研究・講演集』Vol.45, CD-ROM
- [9] 大井尚司(2010)「ITPS Report 201001 公共交通における規制緩和と公共セクターの役割の再評価に関する研究—乗合バスの規制緩和とその影響について—」, (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所
- [10] 大井尚司・梶田佳孝・白石悦二・大島隆・後藤孝夫(2013)「アクティブ・エイジング社会を実現するための地域交通の役割の重要性について—Q サボネットと第7回 ACAPにおける議論から—」, 『土木計画学研究・講演集』Vol.47, CD-ROM
- [11] 竹隈史明・神谷翔・金丸晃大・梶田佳孝・大井尚司(2012)「総合交通政策推進へ向けた「地域力」による人材育成について—九州における「Q サボネット」の取り組みから—」, 『土木計画学研究・講演集』Vol.45, CD-ROM
- [12] 栃木義博・寺島浩幸・大井尚司・福留久大(2010)「座談会 交通基本法制定への示唆—「福岡市公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」のケースから(特集 交通基本法の今後の展望—ナショナルミニマムと交通)」, 『運輸と経済』70巻8号, pp.4-15
- [13] 若菜千穂(2013)「公共交通における市町村の苦悩と“みんなで作る公共交通”のススメ」, 暮らしの足をみんなで考える全国フォーラム2013 講演資料(2013.11.24)

15) 再生塾の活動については村尾ほか(2010)を、Q サボネットの活動については大井(2013)や竹隈ほか(2012)を参照されたい。

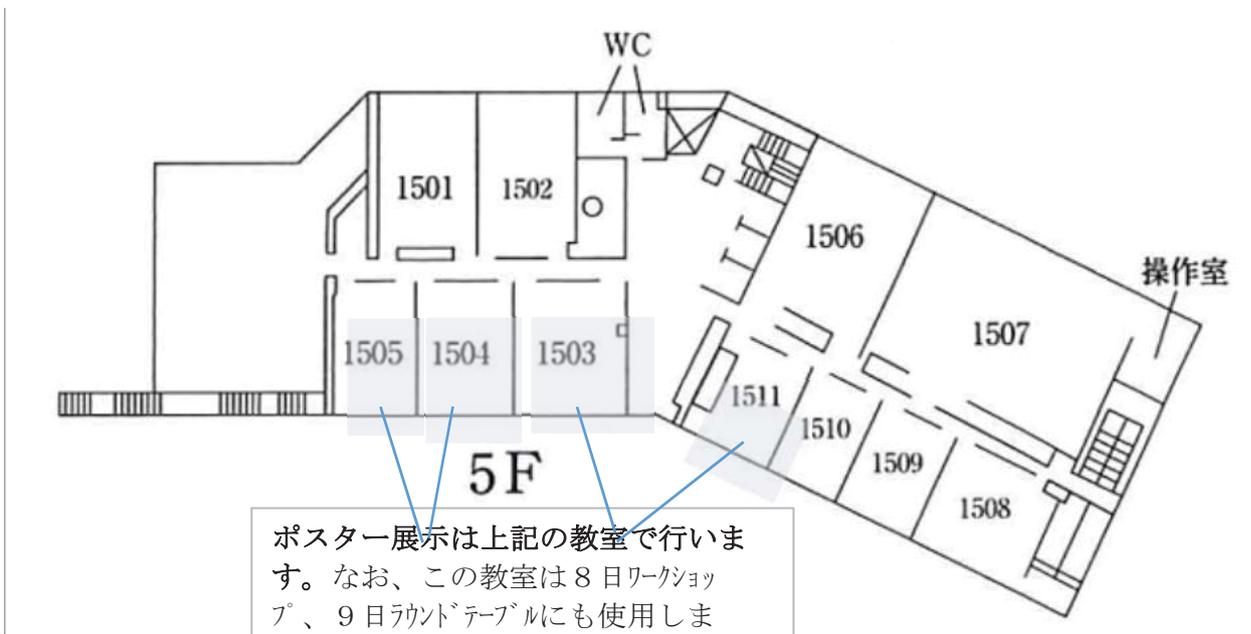
# ポスターセッション

## ◆11月8日(土)

13:30~17:15 ポスター展示の準備と展示

## ◆11月9日(日)

11:30~13:15 ポスター(プレゼン) \*昼食時間を含む



## ◆グループ発表時間 (11月9日(日))

Aグループ	<b>11:30-12:20</b>
Bグループ	<b>12:25-13:15</b>

No	ポスターのタイトル	会場予定 (グループ)	所属団体名称	ポスターの内容
1	「静岡市民の暮らしの足」を考える研究会	1503 (A)	(株)システムオリジン	弊社地元の静岡市において、地域の交通問題と向かい合い、より包括的に解決する事が出来ないかと思い立ち取り組み始めております。交通業界への恩返しとして、更なる交通業界の飛躍と弊社を育ててくれた地域社会への貢献を成し遂げたいと云う願いを込めた取り組みです。
2	「枝光やまさか乗合タクシー」と枝光のまちの過去・現在・未来	1503 (A)	株式会社光タクシー	「枝光やまさか乗合タクシー」15年間の取り組みとこれからの枝光のまちづくりについて
3	「アグピー号」が町民の暮らしに根づくまでの4年間の軌跡	1503 (A)	阿久比町防災交通課、 大興タクシー株式会社、 株式会社ケー・シー・エス	愛知県知多郡阿久比町において、循環バス「アグピー」号が試行運行期間中様々な改善を行い、町民等に利用される乗り物となるまでの軌跡をご紹介します。 具体的には、 ・町民で組織する委員会における運行検討及び試行運行の評価・改善 ・行政・交通事業者・コンサルによる事務局での密な検討 などの工夫点を紹介します。
4	横浜市交通政策推進協議会の取り組みについて	1503 (A)	横浜交通まちづくり協議会	交通を取り巻く様々な環境の変化や多様な交通ニーズに適切に応じていくため、横浜の交通にかかわる多様な主体が交通政策の理念と目標を共有した上で、公共交通を含め様々な交通施策のあり方とその方向性を協議することや、横浜市都市交通計画の推進を目的に、「横浜市交通政策推進協議会」が設置された。「横浜交通まちづくり協議会」およびそのメンバーは、この「横浜市交通政策推進協議会」とその部会に参画している。その取組内容について、市民・市民団体の視点から紹介する。
5	子どもの移動中に起こる犯罪にタクシーはどう活かされるか	1503 (B)	一般社団法人 全国子育てタクシー協会	子育て世代の移動は、さまざまなシーンでバリアがあります。その移動をスムーズに安全にサポートすることで、利用者はその「タクシー会社」に信頼を覚えます。乳幼児を伴っての外出のサポートや、子どもだけの送迎、陣痛時の対応なども、安心して任せられる“地域の子育て応援団”として活躍するタクシーをどう目指すか。
6	石巻を『被災地 被災地』から『誰もが お出かけできるまち』へ	1503 (B)	特定非営利活動法人 移動支援 Rera	東日本大震災 から 3年半 が経過 し、被災 の大きかった 東北沿岸 は ニュー スに乗る機会 も急激 に減って きました。被災直後 被災直後 より継続して年間 2万人 の移動支援 移動支援 を行っている団体 として、震災被災地の現状 と課題 をお 伝えします。
7	世田谷区福祉移動支援センターの取り組み	1503 (B)	特定非営利活動法人 せたがや移動ケア	世田谷区福祉移動支援センター(そとでる)が実施している配車、相談、担い手の育成、外出支援活動などを紹介する。
8	福祉有償運送の活動紹介	1503 (B)	神奈川ワーカーズコレクティブ 連合会移動サービス部門	移動サービス(福祉有償運送)とは? 活動のアピール
9	都市内モビリティ確保のための新交通システムSAVS	1504 (A)	公立はこだて未来大学+名古屋大学+産業技術総合研究所	現在我々がJST RISTEXの支援による研究プロジェクト「ITが可能にする新しい社会サービスのデザイン」で行っている、新しい都市交通システムのデザインとその技術的実証実験の結果について発表する。ユーザから見た公共交通を一元化(クラウド化)し、バスやタクシーといった現行サービスを意識することなく、最適の車輛が配車されるようにすることによって、全市民のモビリティを確保することを目指している。
10	地域の情報共有ツール(IP無線活用)	1504 (A)	株式会社 STJレンテック	県・市・区・町・村及び関係機関・団体と地域住民やボランティアとの情報共有ツールの活用方法の紹介
11	オンデマンド交通システム コンビニクル	1504 (A)	順風路株式会社	システムの説明等

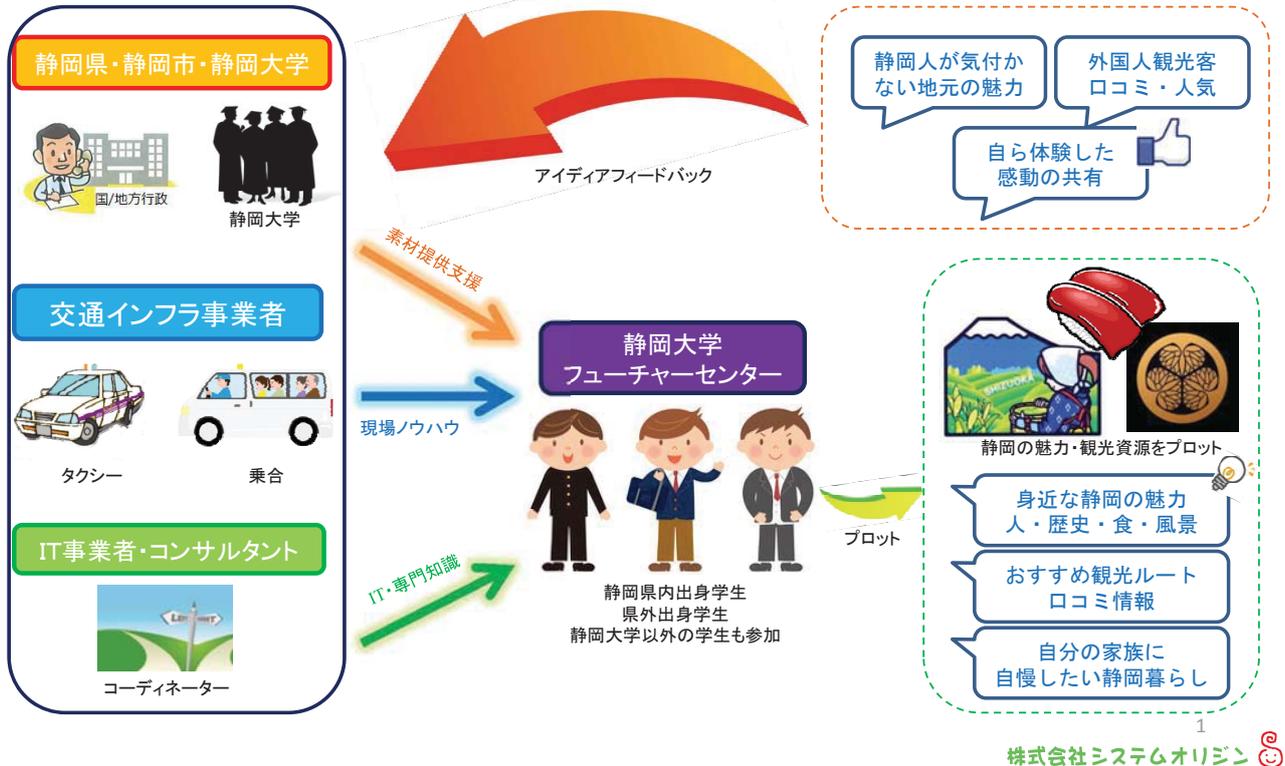
12	オンデマンド交通の現場をたずねて ーサービス設計と運転手・オペレータ の実務ー	1504 (A)	名古屋大学大学院 環境学研究所	オンデマンド交通は、地域の他の公共交通機関との連携を考慮して、サービス設計がなされ、地域公共交通網の一部として提供されるべきものである。このポスターでは、全国複数の事例を対象に、オンデマンド交通のサービスレベル設計の現状とオペレータ・運転手の業務内容の調査の結果を報告する。
13	タクシー利用者が求めていました、究極のタクシー呼び出し方法を実現	1504 (B)	イーロケーション株式会社	タクシー利用者が、携帯電話・スマートフォンで、呼び出しボタンを押しますと、一番近い空車のタクシーの電話番号が表示されますので、それを押して呼ぶだけです。携帯電話・スマートフォンで、システムを利用できるようにするには、写真を撮るのと同じ操作で、QRコードを読み込みます。携帯電話をお持ちでない方は、自宅の固定電話から、タクシー会社に電話をすることができますので、何も問題はありませす。電話がかかると、タクシー会社では、パソコンで、一番近い空車のタクシーを探して、タクシーに通知した後、利用者に連絡します。
14	クラウド型バスロケーションサービス『Bus-Vision』のご紹介	1504 (B)	株式会社リオス	クラウド型バスロケーションサービス『Bus-Vision』をご紹介します。またこのクラウド型バスロケーションサービスとデジタルサイネージならびにスマートフォンを連携し実施したバス沿線活性化に向けた実証実験の概要についてご紹介いたします。
15	(公財)豊田都市交通研究所の取り組み	1504 (B)	公益財団法人 豊田都市交通研究所	豊田都市交通研究所では、豊田市をフィールドとして交通に関する様々な研究を行ってきました。今回は、当研究所の取り組みのうち、公共交通に関する研究と高齢者・障がい者の移動に関する研究を中心に紹介します
16	地域公共交通総合研究所の役割と実績	1504 (B)	一般財団法人地域公共交通総合研究所	津エアポートライン創設、和歌山電鐵再生、中国バス再生、井笠バス再生の道のり。交通政策基本法の成立にむけての活動の歴史と現状の活動状況など
17	BEST:交通事業者向けバリアフリー研修	1505 (A)	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団	障害当事者が講師となって参加し、接遇・介助の基本が身につく交通事業者に特化した研修プログラムの紹介
18	交通バリアフリー学習プログラム	1505 (A)	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団	交通バリアフリーを切り口に小学生、中学生を対象とした共生社会を考えるための学習プログラムを紹介します
19	旅客船・旅客船ターミナル バリアフリーの取り組み	1505 (A)	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団	高齢者、障害者などみんなが利用できる旅客船・旅客船ターミナルのバリアフリー設備整備に関しての取り組みを紹介します
20	環境的に持続可能な交通(EST)の取り組み	1505 (B)	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団	長期的視野に立ち、交通・環境政策を策定・実施するESTを自治体や交通事業者に普及するために実施しているセミナーや人材育成研修会、表彰といった取組を紹介します
21	交通環境学習(MM教育)の普及に向けた取組み	1505 (B)	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団	一人ひとりの移動手段や社会全体の交通流動を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるような人間を育成することを目指す「交通環境学習(MM教育)」の取組を紹介します
22	地域交通の水先案内人	1505 (B)	(株)東京交通新聞社	地域の足を育てる全国各地の取り組みを取材し報道していること、行政、サービス提供者、地域をつなぐコーディネーターの役割を新聞社がどう担うか。
23	ドライバー採用セミナー	1505 (B)	(株)船井総合研究所	12月12日に開催される「ドライバー採用セミナー」に関して

(注)会場配置は当日多少の変更があるかもしれません。

# 「静岡市民のくらしの足を考える」研究会の取り組み

## テーマ「静岡市の観光課題」

静大フューチャーセンター(大学生)とのセッションから、具体的解決方法にむけてのアイデア模索



# 「静大フューチャーセンター」 第一回プロジェクト市場 成果物

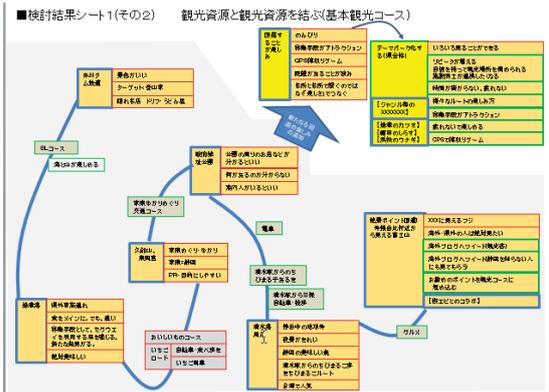
## ■「静岡市の観光課題」テーマプロジェクト ワークショップ風景



■「静岡市の観光課題」テーマ プレスト&プロットキャンパス



## ■観光資源と観光コースまとめ



## 「静大フューチャーセンター情報局」 facebookより 当日の様子



3 株式会社システムオリジン

## 「移動手段の確保」による【新・人流ビジネス】が解決する諸課題

### 交通インフラ課題

移動制約者の  
孤立化

バス、電車では移動が難しい足の不自由な方や、坂道が多い場所にお住まいの高齢者などが、通院や買物には出かけられる様にする。地域経済の活性化と孤立者を出さない地域社会の実現

### 医療・福祉課題

福祉・医療・介護の  
費用増加

高齢化の伸展と、医療費等の負担増の比例関係の打破  
高齢者の移動手段を確保し、「健康長寿」の街づくりを推進

### 就業支援・人手不足課題

高齢者の  
就労ハンデ

人口減のなか、高齢者は重要な戦力  
移動手段があれば働ける機会も広がる  
(経済的にも潤い、生きがいももたらす)

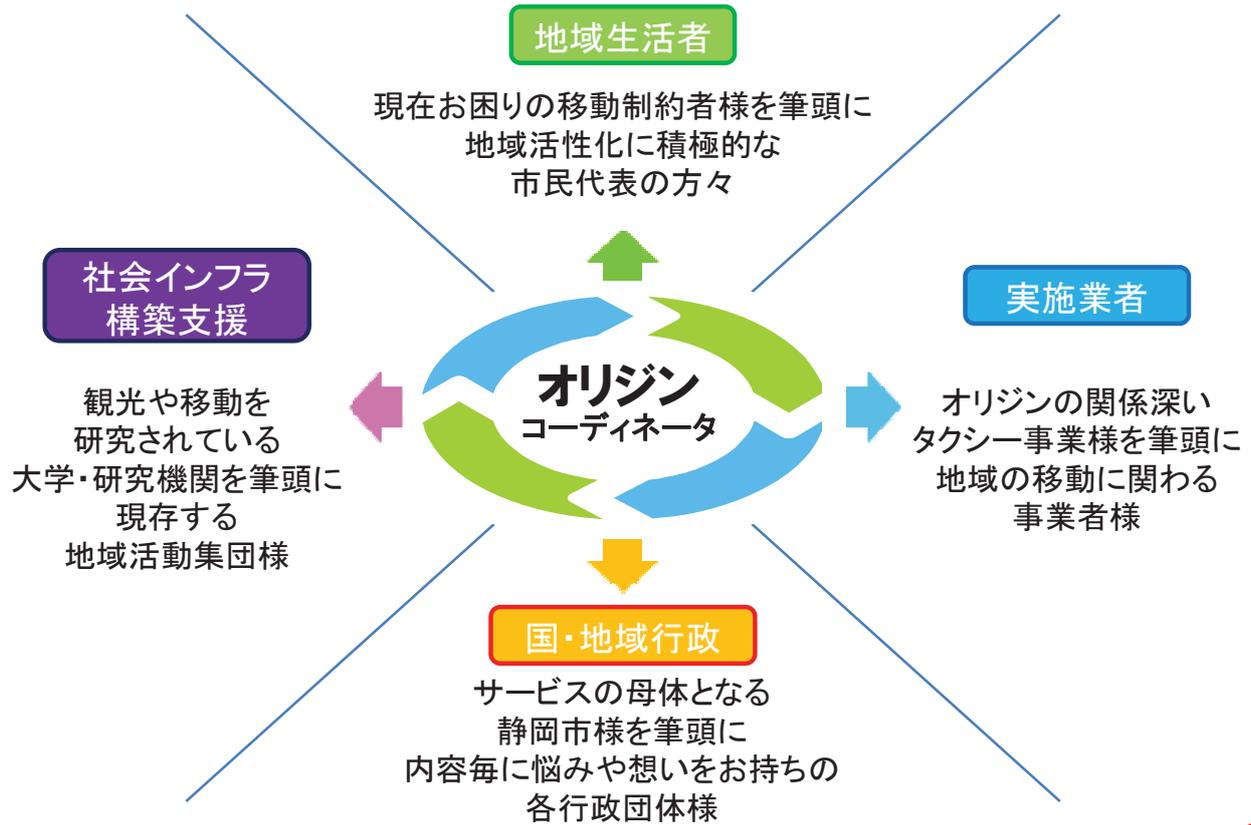
### 世界遺産・観光課題

観光交通網の  
未確立

点在する複数の観光スポットを回遊可能にする事で、来街者の滞留時間(消費増)と満足を向上させる

株式会社システムオリジン

# 「研究会」構成イメージ

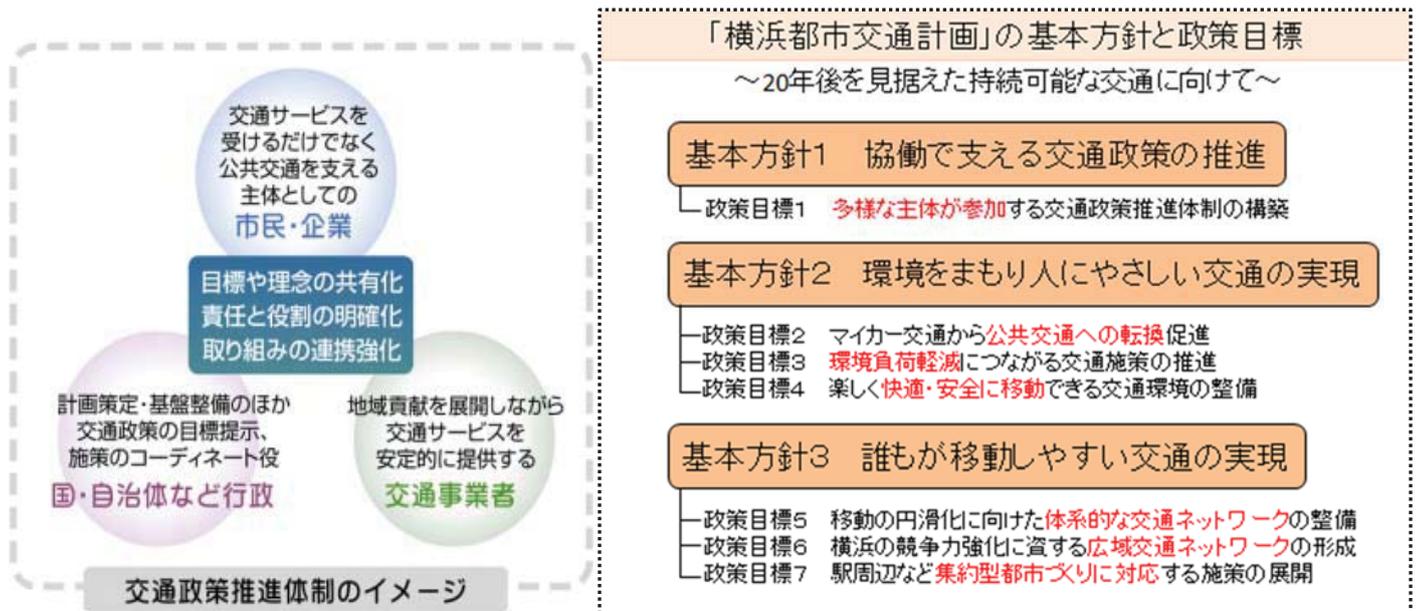


株式会社システムオリジン 

## 横浜市交通政策推進協議会の活動紹介 by 横浜交通まちづくり協議会

### 横浜市交通政策推進協議会の設置目的

- (1) 横浜の交通にかかわる多様な主体が交通政策の理念と目標を共有した上で、公共交通を含め様々な交通施策のあり方とその方向性を協議する。
- (2) それぞれの主体が責任と役割分担のもと「横浜都市交通計画（H20年3月策定）」などの横浜市交通施策の推進を図るために必要な事項を協議する。



平成20～21年度の第1期では会議体はひとつで市民は公募だったが22～23年度の第2期では施策や事業の議論を深め、具体化を図るため協議会にテーマ別の部会を設置することとした。

- ・モビリティマネジメント推進部会（※当初名称：（仮称）協働部会）
- ・地域交通部会
- ・バス交通部会
- ・鉄道部会

市民が参加する2つの部会の活動を紹介するが、24～25年度の第3期からは横浜市交通政策推進協議会の市民委員はモビリティマネジメント推進部会が推薦することとなり、より市民との協働は深まっている。

（参考）第11回横浜市交通政策推進協議会（H26年3月開催）の議事

- (1) 第10回協議会の議論の概要報告について
- (2) 各部会の開催報告
- (3) 横浜市の平成26年度予算について
- (4) 主な交通施策の取組について
- (5) その他

## 1. モビリティマネジメント推進部会

- (1) 過度な自動車利用からモビリティマネジメントなどにより公共交通の適切な利用へ転換させる取組について議論することを当初の目的とする。
- (2) 部会委員は公募であり、設立当初は3団体1個人だったが2度の追加募集の結果、今年11月には4団体4個人となった。
- (3) 市の事業であるバスマップの作成や学校教育モビリティマネジメント実施への改善提案等を行うほか、平成25年度には最初の協働事業である「路線バスの旅」を実施した。横浜市民にバスを身近に感じていただき、バス利用の推進につなげるべく実施する事業であり、今年度も実施する。
- (4) 政策提案としては乗継割引運賃制度の新規導入の働きかけに向けた検討などを行なっている。バス交通部会に対しバス系統番号のわかりにくさの改善を提案するなど部会間の交流も始まっている。

## 2. 地域交通部会

- (1) 地域交通の担い手を中心として、高齢社会に対応した公共交通・福祉交通のあり方の検討をはじめとした横断的な取組とし、メンバーがそれぞれの取組の課題を認識し、課題の解決と新たなビジネスモデルについて議論することを目的とする。
- (2) NPO2団体、交通事業者4社、行政8部門で構成。
- (3) ユニバーサルデザインタクシーの普及を最初の事業とし、アンケート実施や自動日報システムの活用に取り組んでいる。また、自家用有償旅客運送の市町村への権限移譲についても部会で話し合うこととしている。
- (4) 横浜交通まちづくり協議会と神奈川県タクシー協会が協働で取り組んでいるUDタクシーを普及・啓発する取組についても部会で報告、行政も必要な支援をしている。

なお、バス交通部会、鉄道部会については主に交通事業者で構成されているが、連携に積極的な事業者が増える傾向にあり、今後上記2部会との連携も期待できる。

今後も協働の取り組みを深めたい。詳細は以下のWEBへ

- ・ 横浜市交通政策推進協議会
- ・ <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/kyogikai/>
- ・ 横浜交通まちづくり協議会 <http://greenmobilityclub.wordpress.com/>

# 子どもの移動中に起こる犯罪に タクシーはどう活かされるか！ 全国に広げたい！ 子育てタクシー！！

## ✿子育てタクシーとは？

「子育てタクシー」とは、通常の送迎に加え子ども・子育てに関する多少の知識があり、ニーズにあったサポートができる、『子育て世代に特化した送迎サービスを担えるタクシー』です。

子育て世代の移動は、さまざまなシーンでバリアがあります。その移動をスムーズに安全にサポートすることで、利用者はその「タクシー会社」に信頼を覚えます。乳幼児を伴っての外出のサポートや、子どもだけの送迎、陣痛時の対応なども、安心して任せられる“地域の子育て応援団”として活躍するタクシーを目指しています。

## ✿「子育てタクシー」の特徴

「子育てタクシー」は、各【地域の子育て支援団体】等の協力を得て、地域のニーズや子育てに関する情報を共有し、地域性を生かしながらサービスを提供する事業です。

日頃から丁寧な接客をされているタクシー会社でも、それは事業者目線、ドライバー目線での対応にすぎません。接客対象となる子育て世代がどのようなサービスを必要としているのか、そのご意見をサービスに反映するためには、子育て世代の一番身近にいる子育て支援団体の存在は重要です。また、タクシー会社が頑張っている様子や乗車マナーで困っていることなども、中立的な立場で子育て世代に伝えてもらうためにも、子育て支援団体の協力は欠かせません。

## ✿「子育てタクシー」は認定制

「子育てタクシー」と名乗りそのハンドルを握るのは、協会の認定した優良会社で、協会指定の養成講座および、保育実習を修了したドライバーのみです。

また、「子育てタクシー」は、協会の商標登録です。養成講座修了後、「子育てタクシードライバー」の証として、「認定証」「認定バッヂ」を授与し、子育てタクシー運行中は、必ず「証明証」を携帯しています。

## ❁ (社) 全国子育てタクシー協会 設立の経緯とあゆみ

香川県にある子育て支援団体が、この事業の【産みの親】です。ある日、乳幼児親子のための居場所に来所したママから聞かされた話が、この事業を産むきっかけとなりました。

そのママは、2人目のお子さんを出産する時、陣痛が来てタクシーを呼びました。その間、ママは破水※したので、バスタオルを股にはさみ、流れ出るのを防いでいました。

タクシーが到着し、クラクションが聞こえました。ママは、上のお子さんを連れ、入院の荷物を持ち、マンションの階段を下りていきました。この状況では、ゆっくり行動するしかありません。しかし、タクシーは何度もクラクションを鳴らしています。ようやく車まで到着し、乗り込もうとした時、ママの姿を見て、ドライバーは言いました。 「シート汚さないでよ」。

この話を聞いた子育て支援団体は、とてもショックでした。これではいけない、陣痛でタクシーを使う妊婦さんはたくさんいるはず。なんとかしなければ！の思いから、平成16年6月に子育て支援団体が「子育てタクシー」の企画を市内のタクシー会社各社に提案。大方は、見向きもしない中、1社だけが快諾。同社のドライバー5人を「子育てタクシードライバー」として養成しました。夏休み中の7月末～8月に試験運行を実施し、9月より本格的に運行を実施しました。

平成17年には、この取り組みが公に評価され、「香川県子育て応援団大賞」をタクシー会社が受賞するに至り、その後、香川県内8社が子育てタクシー事業に賛同。また、同年、交通エコロジーモビリティ財団より、「交通バリアフリー大賞」を子育て支援団体及びタクシー会社が受賞しました。

このように、業界内外からの高い評価を得て、徐々に県外へ事業が広まっていきました。このような経緯を経て、同じ想いをもって全国どこでも子育てタクシーが運行できるよう、平成18年6月に「全国子育てタクシー協会」（以下、協会）が設立されました。平成20年には、福祉のまちづくり学会にて、子育てタクシーの取り組みを発表、平成21年・産業生産性協議会の「ハイ・サービス日本300選」を受賞し、異業種の方々からも評価をいただきました。

事業の公共性と加盟会社の増加を鑑み、平成22年に一般社団法人化。北は秋田県から南は沖縄県まで、現在18名の理事が運営を担っています。

平成24年には、第7回・「国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰」されました。

現在、全国27都道府県、134のタクシー会社が協会に加盟し、1700人の子育てタクシードライバーがいます。



「国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰」授賞式



ぜひ、ポスターセッションにお越し下さい。



# 移動困難者って？

「一般的に「移動困難者」と呼ばれる人々は、心身に障害を持っていたり、高齢だったりという理由で自力で公共交通機関で移動できない人を指すことが多いですが、被災地の移動困難者の定義付けは少し違います。移動に困る人の層は被災後のフェーズごとに変化し続けます。また、被災によるさまざまな影響により、被災地は日本の超高齢化社会を10年、20年先取りしてしまったとも言われており、「移動」は今なお根深い問題として地域に残っています。」

## 1、移動困難を引き起こした“被災状況”

宮城県



宮城県石巻地区 (石巻市・東松島市・女川町)

約6,000人の死者・行方不明者  
(県全体のおよそ半数、全数の1/3)

約60,000台の車両流失  
(県全体のおよそ4割、全数の1/4)

185ヶ所の仮設住宅  
(県全体の半数近く)

約32,000人の避難生活者  
(仮設住宅・みなし仮設居住者)

震災当初は、多くの住民が車を流され、公共交通機関も機能しておらず、誰もが移動困難者の状態でした。しかし、時間が経つにつれ、自力での生活再建が比較的容易だった住民は車を購入し直し、公共交通機関やタクシーも利用できるようになり、移動に困らなくなってきました。

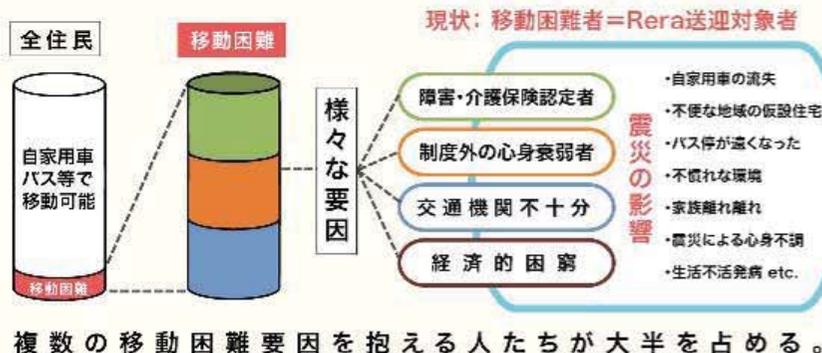
## 2、変化し続ける被災地の“移動難民”



利用者層が次第に変わっていく

その一方で、高齢・障害・経済困窮などの要因から、移動が困難な住民は、今でも「復興」から取り残されたままです。バス停まで行くこと自体が難しいケースや、タクシーを利用するにしても、離れた仮設住宅からの料金が非常に高額になるケースもあります。また、これまでは移動について家族や近所の人の助けがあったのが、震災の影響で離れ離れになり、そうした助けを得られなくなったケースも少なくありません。

## 3、Rera利用者から見る移動困難者



## 地域のおでかけをどう考えるか？

福島大学経済経営学類准教授

～Reraの活動に着目しながら～

吉田 樹

大規模災害は、地域に内在している「課題」を加速化、顕在化させる。東日本大震災や福島第一原子力発電所事故の被災地も例外ではない。

Reraが活動する石巻でも、震災前から地域公共交通の維持が課題となっており、日常生活を送るうえで欠くことのできない移動手段が必ずしも十分に提供されていなかった可能性がある。加えて、人口減少や核家族化のなかで、誰かの移動を助ける家族や「近所」などの受け皿も小さくなってきている。しかし、こうした市民の「困り感」は、平時において、必ずしも顕在化するとは限らない。日々の移動に困難のある市民のなかには、自身のライフスタイルのなかで「自らでかける」という選択放棄さえもしているケースも少なくないからである。このような「課題」が地域に内在するなかで発生したのが今回の震災・原発事故であった。

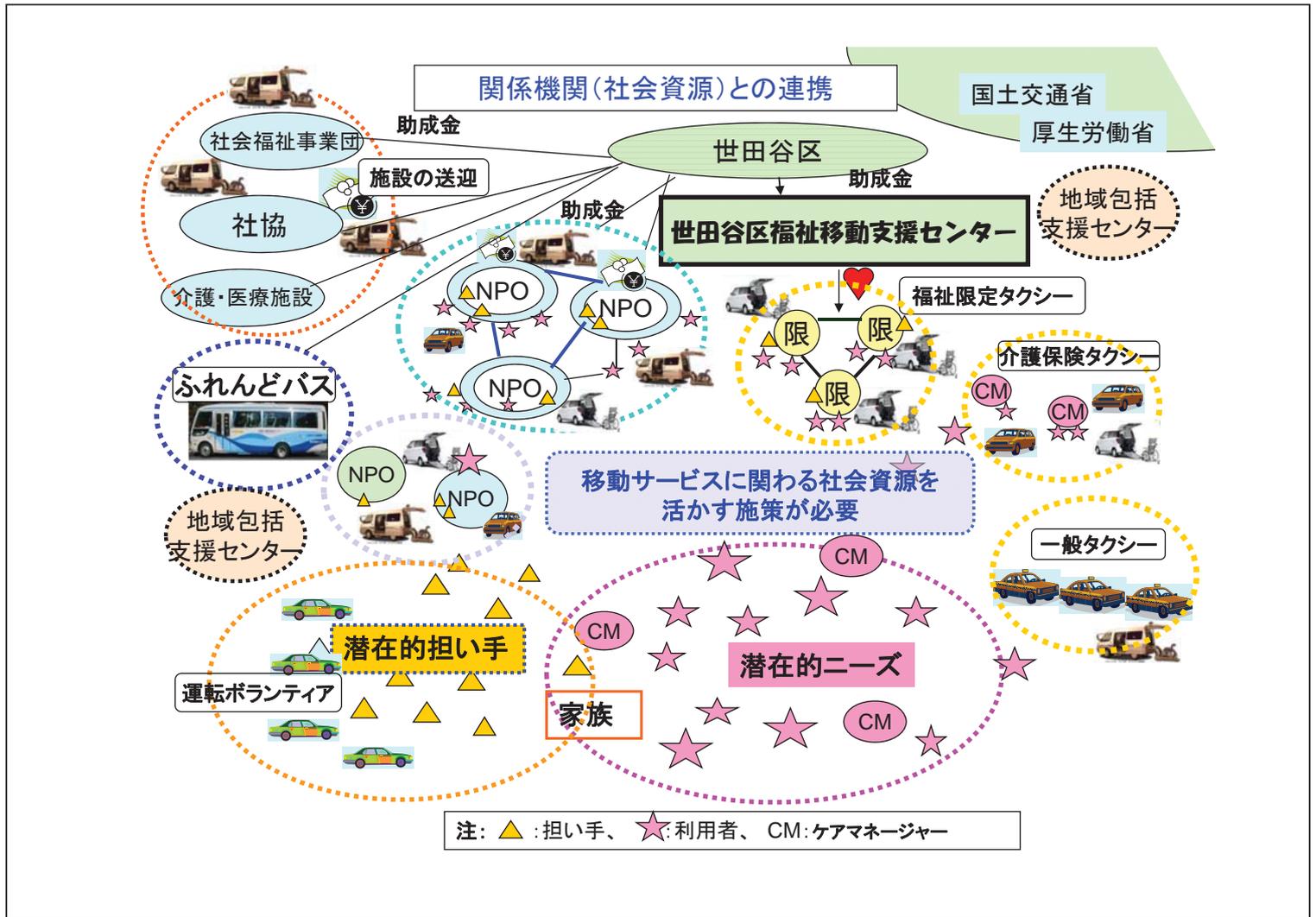
被災地では、「近所」だけでなく家族さえも離ればなれに暮らすケースがある。加えて、日々のおでかけ先であった馴染みの店や「居場所」が失われてしまった人も少なくない。その結果、高齢者・障害者など移動に困難のある市民(移動困難者)は、おでかけの機会が減少し、いざ外出しようとしても、身近に「乗れる」移動手段もない状況に置かれてしまった。さらには、長期化する避難生活のなかで身体機能が低下し、最寄りバス路線やアマンダ交通が整備されても、利用できない移動困難者も見られる。

こうした状況は、過疎化や高齢化の進む地域では平時にも起こり得ることであるが、東日本大震災の沿岸被災地のなかでは人口の多い石巻でも、震災を契機に問題が顕著になったと考えられる。しかし、(石巻に限らず全国的に)こうした移動の問題に対する「気づき」や「共有」が十分とは言えず、移動困難者に対するおでかけ支援は、いわゆる施設送迎を除き、ほとんど子つかずの現状にある。Reraの活動は、まさに、こうした移動ニーズに対応して、石巻に暮らす多くの移動困難者におでかけ機会を提供してきたのである。

また、Reraのもう一つの特色は、行政や交通事業者(バス・タクシー)によるフォーマルな取り組みではなく、市民起点のインフォーマルな活動という点である。大規模災害時は、移動手段を提供する交通事業者自体も被災しており、「目に見える」「より多くの市民が利用する」需要の対応を優先せざるを得ない(施設送迎も例外)被災により困難となるケースも多い。そのため、さの細やかなニーズに対応しなければならない移動困難者への支援は後手になりがちであり、災害時に求められるニーズの「隙間」をカバーするうえで、インフォーマルな活動は重要な役割を果たしてきた。しかし、こうした素地は、災害発生後に準備をはじめと合うものではなく、平時に何を取り組むかが肝要である。

仮設仮設住宅から「本設住宅」への移動が進められようとしているなか、東日本大震災の被災地も、ゆっくりと「平時」に向かうことになる。Reraが担ってきた移動困難者に対するおでかけ支援は、平時にあれば不要になるものではなく、地域で安心して暮らすうえで、むしろ平時にこそ必要な取り組みである。フォーマルな交通手段と、インフォーマルな活動を組みあわせ、一人でも多くの市民がおでかけできる機会を支援し、まさに交流をうみだすツールとする。地域の交通を考え、実践することは、まちづくりの入口でもある。Reraに頼ってもらえばよい、交通事業者任せればよい、という視点ではなく、行政、市民、交通事業者に復興を支援する各種団体を加えた「四位一体」で、地域のおでかけをどう確保し、守っていくかを意識していくことが大切だと考える。





### 利用できる方

- 介護保険の要支援、要介護の認定を受けている方
- 障がい者手帳をお持ちの方
- 一人では公共交通機関の利用が困難な方

### こんなとき

- 通院、入退院、透析、リハビリ
- 冠婚葬祭、お墓参り、食事、観光
- 家族が付添いや介助をできないとき
- その他、どんな目的でもOKです

### 車両タイプ

- 車いすごと乗車できる車両
- ストレッチャーごと乗車できる車両
- セダン(一般のタクシーと同じ)車両

### 運行事業者

- 福祉限定タクシー
- NPO
- 介護保険事業者

誰もが自由に外出し  
移動できる世田谷にするために

世田谷区福祉移動支援センター  
「そとでる」  
〒156-0056 世田谷区八幡山1-7-6  
TEL : 03-5316-6621  
FAX : 03-3329-8311

【運営事業者】  
特定非営利活動法人  
せたがや移動ケア  
TEL / FAX : 03-3304-5227

※せたがや移動ケアは世田谷区周辺の  
区外の方の依頼にも対応します

そとでる登録事業者

福祉車両手配  
外出相談なら…

# そとでる

## 世田谷区福祉移動支援センター

杖、車いす、ストレッチャーで  
乗車できる車両を手数料無料で  
手配します。  
加盟事業者70超、登録車両140台  
以上の「そとでる」をご利用ください。  
急なご用命も承ります！

まずはお気軽に  
TEL : 03-5316-6621  
FAX : 03-3329-8311  
e-mail : info@setagaya-ido.or.jp  
URL : http://www.setagaya-ido.or.jp

<電話受付>  
祝祭日を除く月～金 9:00～17:30

# 都市内モビリティ確保のための 新交通システムSAVS

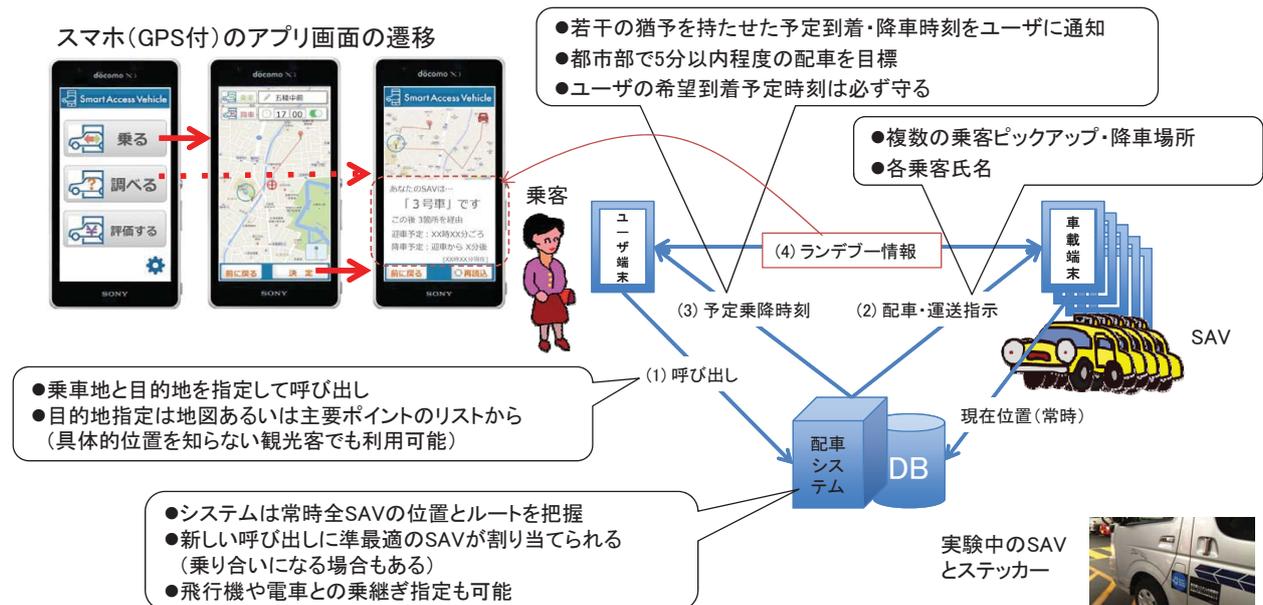
中島秀之(はこだて未来大), 金森亮(名大), 野田五十樹(産総研), 小柴等(未来大&産総研)

- 目的:** より良い公共交通サービスの提供  
 自家用車需要の(大幅)削減  
 事前予約不要
- 手段:** 都市内の全公共交通をコンピュータで一元管理  
 固定したダイヤや路線は持たない  
 都市内の全公共交通機関を対象
- 特長1:** ユーザ, 公共交通事業者, 行政がWin-Win-Win  
 自家用車からの乗り換えにより採算が向上し  
 税金投入が不要に
- 特長2:** 効率性  
 固定路線, 固定ダイヤが不要  
 空運行の軽減, 予測による事前配車が可能
- 特長3:** 柔軟性  
 天候変化や事故, 災害等への柔軟な対応  
 必要な場合は固定路線, 固定ダイヤ運行も可能  
 複数選択肢の中からユーザは最適手段を選択可



都市交通のクラウド化:  
 車両のサイズや運行業者を気にすることなく, 必要に応じて適切な配車がなされる。  
 バスに近い料金でタクシーに近い利便性。

## SAV (Smart Access Vehicle) システムの仕組み



2013年秋にSAV5台で1週間の実証実験  
**世界初**のリアルタイム複数台乗り合い  
 システム完全自動運行(4日間)に成功



**A902C**  
ハンディタイプ



Android をベースにした、  
汎用性の高いハイスペックマシン。  
防塵・防水機能も備えた小型・軽量機。

- ・車内(別売りの車載キット使用時)、車外で利用可能。
- ・電話、防災ラジオなどの Android アプリ搭載可能。
- ・連続待ち受け時間(最大)300時間の省電力モデル。
- ・専用クレイドルは充電器タイプもあります。

【仕様】  
●OS: Android OS 4.1.2 (Jelly Bean) ●バッテリー: 3,000mAh リチウムイオン。待機時間=最大300時間。平均動作時間: 約5.5時間(通話: 連続) 待機時の消費電流: 50mA (1.5V) ●ディスプレイ: 3.2インチ/TFT タッチスクリーン (320×480) ●サイズ: 幅 70×高さ 124×奥行 29 (mm) ●重量: 246g  
●その他仕様: 防水、防塵(国際規格の IP68 規格)、画面 30k / 録音 500M カメラ内蔵 (CMOS、オートフォーカス)、Bluetooth 4.0+EDR、GPS 搭載

【標準構成品】  
●本体 ●3,000mAh バッテリー ●リモートPTTマイク ●イヤホン ●ACアダプタ ●マイクロ USB ケーブル

**A901**  
車載タイプ



直観的な操作と、  
高速レスポンスが魅力の車載タイプ。

- ・安心の自動録音機能搭載(最大10件)。
- ・最大99個のグループ設定が可能。

【仕様】  
●GPS: 受信機搭載 ●GPS L1 (C/A Code)。高度=2.5m ●電圧: DC5~32V。耐短絡電流電圧低下保護。消費電流: 待機時約100mA、動作時約200mA ●充電電圧: 12V±0.5A、24V±0.5A (12V/24V 対応) ●スピーカー: 1Wx2個(スピーカー最大出力: 6W) ●サイズ: コントロールマイク幅 63.6×高さ 141.7×奥行 30.9 (mm)、本体幅=125×高さ 30×奥行 123.7 (mm) ●重量: 本体=400g、コントロールマイク=260g

【標準構成品】  
●本体 ●コントロールマイク ●3G USB モデム (ケース付) ●USB 延長ケーブル ●電源ケーブル ●カメラキット

A902C 車携帯セット



ハンディタイプの身軽さに、  
車載タイプの安定性をプラス!

【仕様】  
●サイズ: 幅 115×高さ 88×奥行 80 (mm)  
【標準構成品】  
●本体 ●ハンディマイク ●USB ケーブル

STJ オリジナルアクセサリ



**可搬型 (3Way 電源付き)**  
バッテリーも内蔵し、持ち運び可能なタイプ。AC、DCアダプタも付属するので、幅広い電源利用が可能です。



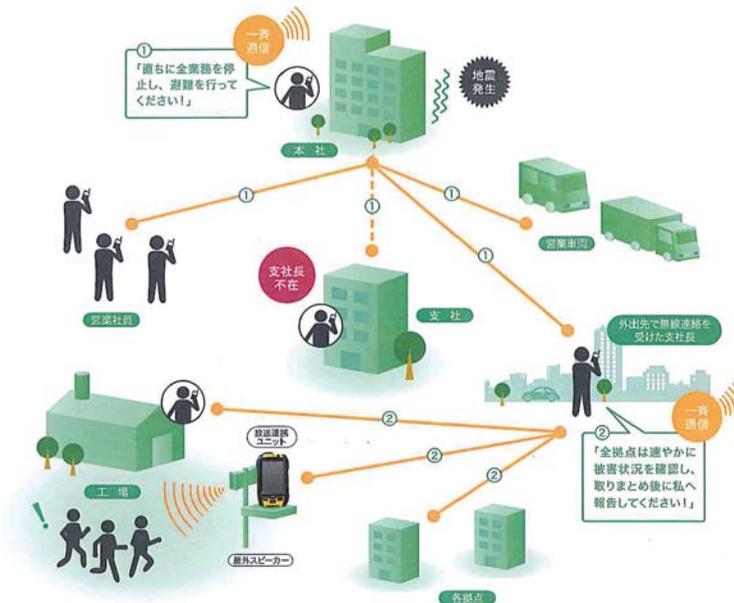
**指令局 (電源)**  
A901+電源装置、外部スピーカー (30W) を取り付けることにより、車載用など広範囲への伝達にも使えます。



**オリジナル キャリングフォルダ (A902C)**  
シールドケース、ベルトクランプ (両面取付) 付きのキャリングフォルダ。ケースに入れたままでも充電が可能です。

システム整備なら安全・機能性とローコストを  
両立する STJ グループ

IP 無線導入で安心・安全なネットワークへ



懸念材料 1

陣頭指揮を取る支社長が不在でも…

IP無線なら

放送連携ユニットを通じ、外出先からでも携帯機から直接音声放送を行うことができ、安心。

懸念材料 2

地震・津波・落石・強風などが発生しても…

IP無線なら

無線方式ならではの全国一斉通信による即時性を活用し、安否確認ができます。

これからはIP無線!

IP無線なら端末設置だけでシステム構築でき、工事いらず。システム統一もローコストで行えます。またNTTドコモの通信網を利用するため安定性が望め、過疎・高齢化が進む中でも運営しやすく低コストな通信システムとして、注目を集めています。資格や免許も不要。広報手段としても活用できます。

# オンデマンド交通の現場をたずねて —サービス設計と運転手・オペレータの実務—

名古屋大学大学院環境学研究科 博士前期課程 2年 柳川達郎

研究員 杉浦晶子

准教授 加藤博和

## 1 はじめに

近年、全国各地でオンデマンド交通の導入が進んでいる。導入にあたっては、サービス提供の目的（ターゲットとなる利用者層）や、地域の他の公共交通機関との連携を考慮してサービスレベルが決められることが必要であり、そのために、地元運行事業者の経営資源の保有状況を考慮してシステムの仕様を決める必要がある。本調査では、オンデマンド交通において、予約システム導入が運転手・オペレータの業務にどのように影響しているのかを明らかにし、バス事業者やタクシー事業者の経営資源を活用してオンデマンド交通を計画する際の基礎的な情報を収集することを目的とする。そのために、全国9つの地域を対象にヒアリング調査を行った。

## 2 調査結果

表1は、今回調査を行ったオンデマンド交通のサービス内容と1日平均利用者数である。1日平均利用者数は、地域によってサービス提供エリア面積、運行便数（そもそも運行便数という概念がない事例もある）、休日運行の有無など運行条件が異なるため、単純な比較はできないが、およその目安として示す。

表2は、サービス提供者側の業務体制である。これらを踏まえ、オペレータや運転手の業務手順から事例の分類を行うと、①予約システムのみを利用、②予約システムとタブレットを利用、③予約システムとタクシー無線を利用、④タクシー無線のみを利用の4パターンに分類できる(図1)。以上から、予約システムの導入の有無や、運行事業者の既存の経営資源保有状況が、サービスレベルの重要な鍵になると考えられる。

表1 各対象地域におけるサービス内容と1日平均利用者数

調査地域	名称	自治体内での運行エリア	自宅送迎対応	予約締切時間*	1日平均利用者数
岩手県釜石市	にこにこバス	一部	あり	乗車1時間前	13人 (H26/7~H26/9)
三重県南伊勢町	デマンドバス	全域	なし	乗車5分前	82人 (H25/4~H26/5 平日)
岐阜県可児市	電話で予約バス	一部	なし	乗車便出発30分前	82人 (H26/1~H26/7)
長野県駒ヶ根市	こまタク	全域	あり	前日	21人 (H26/4)
岡山県玉野市	シータク	全域	なし	乗車便出発1時間前	136人 (H25年度)
長野県生坂村	いくりん	全域	あり	乗車便出発30分前	11人 (H25年度)
長野県安曇野市	あずみん	全域	あり	乗車便出発30分前	374人 (H25年度)
三重県玉城町	元気バス	全域	なし	乗車30分前	74人 (H25年度)
岐阜県瑞浪市	コミバス大湫	ごく一部	あり	前日	2人 (H25年度)

\*予約締切時間は、予約センターで利用者からの予約受付を締め切る時間（始発便を除く）。

表2 サービス提供者側の業務体制

調査地域	予約受付			運行	
	オペレータ所属	予約システム	配車指示	運行事業者	車両
岩手県釜石市	警備会社	トヨタ自動車	タブレット	タクシー会社	ワゴン（専用）
三重県南伊勢町	運行事業者と同じ	AVプランニング (大新東と共同開発)	タブレット	人材派遣会社	ワゴン（専用）
岐阜県可児市	運行事業者と同じ	新太田タクシー	タクシー無線	タクシー会社	セダン（兼用）
長野県駒ヶ根市	運行事業者と同じ	なし	タクシー無線	タクシー会社	ワゴン・セダン（兼用）
岡山県玉野市	運行事業者のうちの1社	コガソフトウェア	タブレット	タクシー会社	ワゴン・セダン（兼用）
長野県生坂村	自治体関係	システムオリジン	紙	タクシー会社	ワゴン（専用）
長野県安曇野市	社会福祉協議会	NTT 東日本	タブレット	タクシー会社	ワゴン（専用）
三重県玉城町	運行事業者と同じ	東京大学	タブレット	社会福祉協議会	ワゴン（専用）
岐阜県瑞浪市	自治体関係	なし	タクシー無線	タクシー会社	小型バス・ワゴン・UD タクシー（兼用）

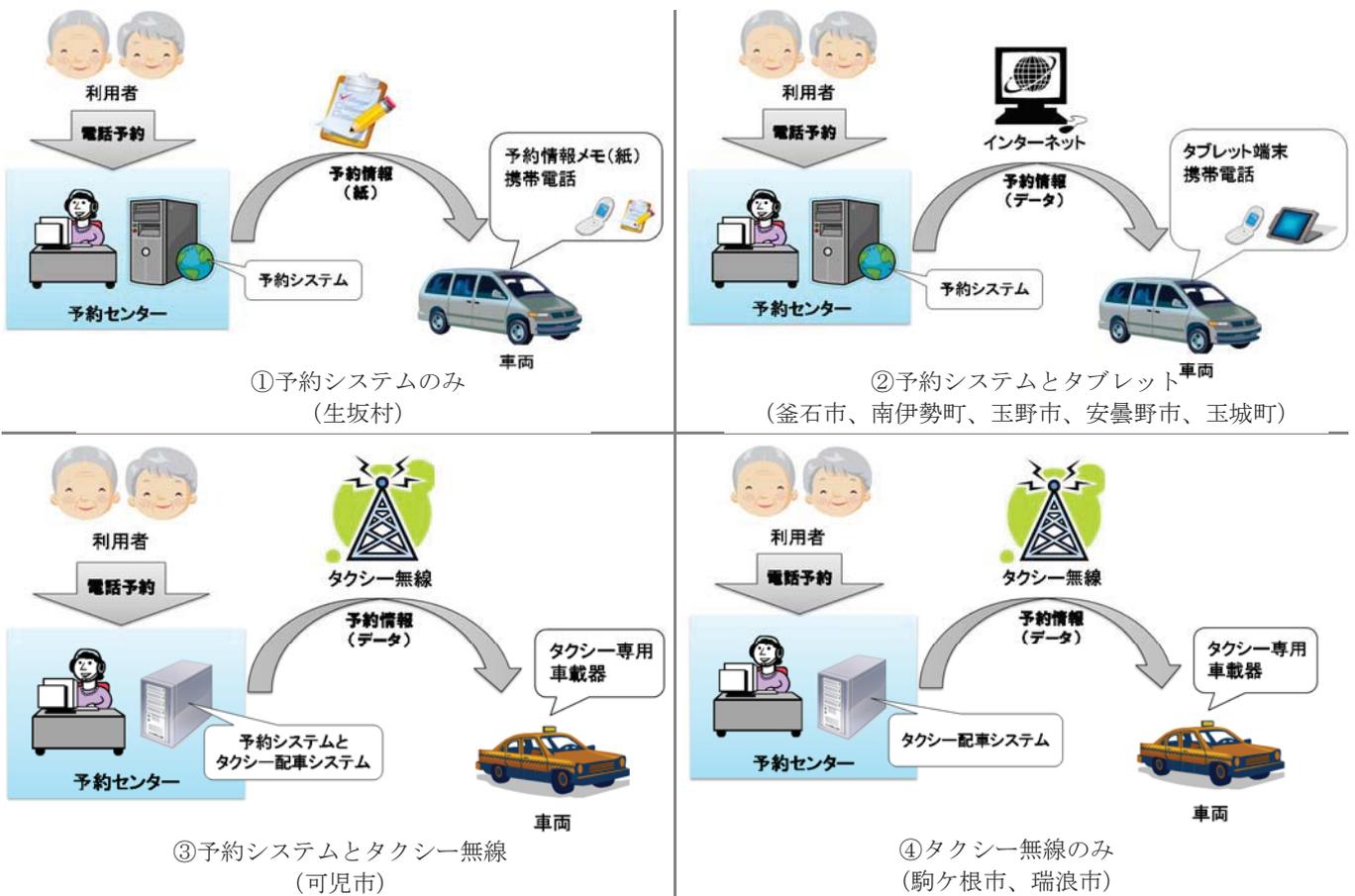


図1 予約受付から配車までの流れ

### 3 まとめ

今回の調査で、オンデマンド交通の導入方法は、1) 新規に専用車両と予約システムを導入しているもの、2) タクシー会社の車両と無線を活用し補助的に簡易な予約システムを入れたもの、3) 予約システムは入れずにタクシー会社の車両と無線を活用したもの、に大別されることがわかった。また、各導入方法と需要との関係から予約システムの仕様が決められており、顧客情報管理・予約情報管理に機能を絞ったシンプルな予約システムから、運行ルート決定、乗継の円滑化支援、事業者間の走行キロ数の配分に配慮した配車計画支援を行える等の本格的な予約システムまで様々であることがわかった。

タクシー利用者が求めていました、

究極のタクシー呼び出し方法を実現

イーロケーション株式会社  
Tel 0558-64-8324

「なびタクシー」では、タクシー利用者は、携帯電話・スマートフォンさえあれば、いつでも、どこでも、一番近くにいる空車のタクシーを、直接すぐ呼ぶことができます。

これは、タクシー利用者が究極に求めていたことですので、これまでの利用者に加えて、新たな利用者が、続々と、タクシーを利用するようになることが期待できます。

固定電話を使っている利用者は、今までと同じように、タクシー会社に電話をしますと、GPS配車により、一番近くにいるタクシーが来ます。

デジタル無線・IP無線では、携帯電話を持っても、タクシー会社に電話をしなければなりません。

「なびタクシー」では、利用者は、従来の携帯電話とスマートフォンのどちらからでも、地図上の現在地をタクシーに送ることができます。

デジタル無線・IP無線には、タクシー会社が新たな投資をしますと、利用者がスマートフォンから地図上の現在地を送るシステムを使用できるようになりますが、これは、利用者が従来の携帯電話を持っている場合には利用することができませんので、大都市以外の地方の住民には普及しません。

「なびタクシー」は、1台あたり月額千円の費用で稼働することができます。初期費用は、かかりません。

デジタル無線・IP無線と比べますと、費用があまりかからないのに対して、売上が増加して、収益が増加することが期待できます。

タクシー利用者へのアピールポイント！

- 1 タクシー利用者は、お持ちのGPS付きの携帯電話・スマートフォンで、QRコードを読み取って、無料でシステムを利用することができます。
- 2 自宅でも、病院・スーパーでも、携帯電話の呼び出しボタンを押すだけで、一番近い空車のタクシーを、直接すぐ呼ぶことができます。  
今までのように、道路で手をあげたり、タクシー会社に電話をする必要はありません。
- 3 観光客は、携帯電話で、海岸にいても、山の中にも、いつでもどこでも、タクシーを呼び出すことができます。
- 4 現在地の住所、あるいは目印がわからない場合は、現在地の地図と住所をタクシーに送ることができます。
- 5 必要ならば、タクシーと直接話しをすることができますので、安心してタクシーを待つことができます。  
タクシーに忘れ物をして、電話ができますので、すぐ届けてもらえます。
- 6 ろうあ者・聴覚障害者の方が、外出時にも、ひとりでタクシーを呼ぶことができます。
- 7 乗りたいタクシー会社や知っている運転手がいる場合、タクシー会社や運転手を選ぶことができます。
- 8 携帯電話をお持ちでない方は、今まで通り、固定電話で、タクシー会社に電話をすると、一番近いタクシーが来てくれます。

研究所の  
目指す役割

## 1 広義の都市交通の研究

交通分野だけでなく、地域振興や都市開発などとの関連の中で「都市交通」をとらえ、学術的な研究を通じて安全で円滑かつ快適な都市のあり方を提案します。また「人」と「自動車等」との関連性を重視し、望ましい交通環境の研究を通して時代の要請に応えていきます。

## 2 交通まちづくりの推進

豊田市は「交通モデル都市」をめざして交通まちづくりを推進していますが、その実現には、官民の協力が不可欠であり、当研究所はこの支援母体としての役割を担います。行政・民間との協力関係の中で様々な社会実現を企画・推進し、交通モデル都市としてのあり方や都市交通環境の改善のため、実践的研究を行います。

## 3 世界への情報発信と貢献

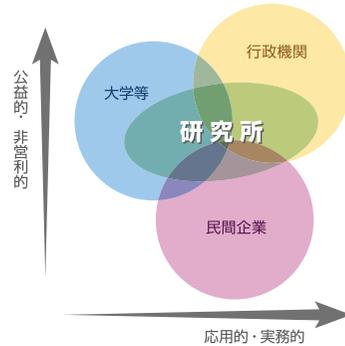
世界における日本の役割が高まる中で、都市における交通環境のあり方についても世界への貢献が求められています。豊田市を研究・実験の場として、その成果を広く日本、世界へ情報発信し、各地の交通環境の改善に貢献します。

● 組織概要 ●

名称 公益財団法人豊田都市交通研究所  
 設立 1991年3月1日  
 基本財産 30億円  
 理事長 太田稔彦

研究所の  
位置づけ

本研究所は、大学、民間企業、行政機関それぞれの機能を併せ持ち、研究所独自の立場を活かして社会貢献を目指します。



(公財)豊田都市交通研究所

〒471-0024 愛知県豊田市元城町3-17  
 元城庁舎西棟4F  
 TEL 0565-31-8551(代) FAX 0565-31-9888  
 URL <http://www.ttri.or.jp/>

ごあいさつ



理事長(豊田市長)  
太田 稔彦

豊田都市交通研究所は「都市交通」に関する調査・研究を『実践的』に行う組織をめざし、行政と民間が力を合わせ平成3年3月に財団法人として設立されました。また、平成22年4月から公益財団法人として、一層の公益的役割と効率的経営を目指すことになりました。

本研究所は、(1) 広義の都市交通の研究 (2) 交通まちづくりの推進 (3) 世界への情報発信と貢献の3つを目標にして活動を続けてきました。

調査・研究としては、ITS(高度道路交通システム)・TDM(交通需要マネジメント)を基盤技術とし、市民/企業市民参加の視点で、交通安全・交通円滑化・公共交通・環境の4分野を対象に取組み、その成果を地域の交通政策に役立てていただくとともに国内外に情報発信しております。

交通は人間の活動の基本です。21世紀を迎え、交通に求められるものはより多様化し、研究所の役割はますます大きなものになっていると思います。私たちは人とクルマと環境を「やさしさ」で結んだ新しい都市の実現をめざします。

今後とも益々のご支援とご鞭撻をお願い申し上げます。



副理事長・所長  
太田 勝敏

豊田都市交通研究所は主に豊田市を事例としてわが国の地方都市の交通問題について実践的な研究を行うという趣旨で、豊田市がトヨタ自動車(株)などの民間企業と共同して設立したもので、わが国では他に類を見ないユニークな研究機関です。

調査研究にあたりましては、所員に加えて地元の大学・研究機関の研究者をはじめ、都市計画学会、土木学会等と連携して進めております。

自動車づくりのまち豊田から、21世紀の環境の時代に相応しい都市と交通のあり方について、全国、そしてアジアをはじめ世界に発信できればという抱負をもって研究を進めております。

特に、今後、高齢化が一層進む中で、自治体が市民各層のニーズに合わせて効率的にモビリティを確保し、安心して住み続けられる都市と交通の実現に向けて市民、企業と自治体が共働して進める持続可能な“交通まちづくり”に役立つ研究を進めたいと考えております。

皆様のご理解とご鞭撻をお願いしたいと思います。

## ■ 事業概要

### ■ 事業に対する基本姿勢

本研究所は、交通システム・まちづくりに関わる幅広い分野での調査研究を推進しています。事例の収集・整理・分析・評価を行い、実社会への応用を念頭においた学術的研究を通して具体的な施策提言へとつなげていきます。

### ■ 事業

## 1 調査・研究事業

都市交通を中心に、自主研究、社会実験による実践的研究、受託研究を行っています。交通システムやまちづくりに関わる制度・仕組みづくりから、豊田市をはじめとする都市交通の環境改善に向けた施策研究、それらの具体的提言に取り組んでいます。

## 2 研修・交流事業

セミナー、シンポジウムの開催を通し、全国の交通・都市計画関連分野の人々が集う交流の場を提供しています。また、国内外の研究者との連携を促進し、幅広く情報を入手すると同時に研究者交流を促します。市民参加の面では、双方向のコミュニケーションの場として都市交通問題に関する勉強会、通称「まちべん」を開催しています。

## 3 資料発行事業

交通・まちづくりの視点から書籍・レポート・情報誌を発行しています。また、平成16年度より本研究所の研究調査・活動をまとめた報告年報を発行しています。

## ■ 事業内容

### ■ 調査・研究事業

#### 交通まちづくり

本研究所では、人と環境にやさしい持続可能なモビリティを確保できる社会の実現への貢献を目指しています。

#### 基盤技術・視点

- ITS 一高度道路交通システムー 交通計画において渋滞解消、省エネルギー、安全を促進する手段、また、情報が適切に活用されるための仕組みとして、ITSを活用します。
- TDM 一交通需要マネジメントー 交通手段としてのクルマ、公共交通の共存する交通まちづくりを進めるために、交通需要マネジメントの社会実験などを行います。
- 市民・企業市民参加 市民・企業市民と自治体が共働して進めるアプローチを提唱しています。

### 交通安全

クルマと人が快適で安全につきあうことのできる社会を実現するために、地域の交通安全に取り組んでいます。

- ・ゾーン30導入支援
- ・交通安全教育のデータベースづくり

### 交通円滑化

地方都市では自動車はなくてはならないものです。交通の増加とともに渋滞の問題も増えてきます。人とクルマとの上手なつきあい方、かしこい車の使い方を模索しています。

- ・交通渋滞対策プログラム策定支援
- ・都市交通システムとしての自転車の活用
- ・エコ交通の推進



コミュニティバス



太陽光充電施設

### 公共交通

公共交通には環境問題、法制度の変更、バリアフリー、高齢社会におけるモビリティの提供など様々な面からの検討が求められます。また、地域公共交通のあるべき姿を追い求め続けています。

- ・公共交通基本計画策定支援
- ・地域公共交通の運営と評価

### 環境

21世紀は、環境の世紀と言われる。エコドライブ、エコカー等環境に配慮したまちづくりのあり方を探っていきます。

- ・豊田市エコドライブ推進事業の支援
- ・パーソナルモビリティ導入に関する調査分析

### ■ 研修・交流事業

#### 研究成果報告会



#### 設立20周年記念シンポジウム



#### まちべん ～豊田まちと交通勉強会～



### ■ 資料発行事業

#### 書籍

※お近くの書店にてお問い合わせください。

#### 成功するコミュニティバス

みんなで創り、守り、育てる地域公共交通

平成21年11月30日発行 A5判 176頁 1,995円(税込)

地域住民の生活の足となる公共交通は、住民や企業、自治体が協力し自ら創り上げる時代となった。最新の法制度を踏まえて地域公共交通を創り上げるための考え方や手法を論じる。

編著：中部地域公共交通研究会(松本幸正ほか)

編集協力：(財)豊田都市交通研究所

発行：(株)学芸出版社

#### 新しい交通まちづくりの思想 コミュニティからのアプローチ

平成10年9月26日発行 A4判 200頁 2,800円(税込)

プロセス型のアプローチが求められるようになった成熟社会の交通整備計画に対して、コミュニティからのアプローチのしかた、いわゆる住民参加のあり方について、事例を交えながら議論。

編著：太田勝敏(東京大学教授、(財)豊田都市交通研究所所長)

監修：(財)豊田都市交通研究所

発行：鹿島出版会(TEL03-5561-2550)

#### 定期刊行物

※ご希望の方は当研究所までご連絡ください。(電話：0565-31-8551)

送料実費でお届けいたします。冊数に限りがありますのでご了承ください。

#### 豊田都市交通研究所年報

4月～翌年3月の研究所活動をとりまとめ、毎年発行

#### 「まちと交通」

一般市民の方にも読みいただける広報紙として、年4回発行

#### 研究調査報告書

研究テーマ毎の報告書(研究テーマについてはWEBを参照ください。)

※報告書制作していない研究テーマもありますのでお問い合わせください。

#### 記録集

※ご希望の方は当研究所までご連絡ください。(電話：0565-31-8551)

送料実費でお届けいたします。冊数に限りがありますのでご了承ください。

「豊田都市交通研究所設立20周年記念シンポジウム」開催記録 平成22年12月発行

「環境にやさしい交通まちづくり国際シンポジウム」開催記録 平成19年7月発行

「豊田市都心交通ビジョンシンポジウム」開催記録 平成19年3月発行

電車やバスとなかよくなる本「わくわく 仲間と乗る冒険の一日」 平成19年3月発行

交通まちづくり市民交流サロン「歩」記録集 平成18年3月発行

# BEST: 交通事業者向けバリアフリー研修

障害当事者が講師として参加し、バリアフリーの基礎知識、コミュニケーションの取り方、接遇・介助の基本が身につく交通事業者に特化した研修プログラムを実施しています

## 交通事業者向けバリアフリー教育プログラムの5つの特徴

- ①公共交通(鉄道・バス)に従事する方を対象とし、実際の駅や車内などで必要となる接遇・介助の場面を想定した内容です。
- ②少人数のグループごとに障害当事者や専門家が加わり、声のかけ方、接遇・介助の方法、配慮する点などを実習します。参加者からの質問にもその場でお答えします。(例:かけ声はどのように?どこまで手を貸すべき?ほかのお客さまへの説明は?など)
- ③参加者同士でディスカッションを行うことで理解を深めるとともに、「気づき」が生まれます。(例:これまでの好事例・失敗事例の情報交換とその要因、改善点の考察 など)
- ④新入社員からお客さまの対応に慣れている社員まで、あらゆる立場の方に役立つ研修です。
- ⑤障害当事者参加型研修の実施が努力義務としてバリアフリー法に位置づけられています。



バス車両を使用した介助実技



視覚障害者誘導の実技

今後、高齢化が進み、高齢者・障害者等の外出機会が増えるため、接遇・介助のニーズはさらに高まります!

## 二日間のプログラム例

	内容	形態	
1日目	<b>オリエンテーション</b> オリエンテーション	2日間の研修内容やスケジュールの説明と、簡単なゲームをしながら参加者同士のコミュニケーションを図ります。	—
	<b>レクチャー①</b> バリアフリー新法と接遇・介助の必要性(60分)	バリアフリーに関する法的な制度や取り組みの最新事例、接遇・介助の基本として必要性や心構えを学びます。	講義
	<b>レクチャー②</b> 障害の理解とコミュニケーションの基本(60分)	障害の全般について理解を深めるとともに、コミュニケーションの基本について学びます。	DVDと講義
	<b>ワークショップ①</b> 障害のあるお客さまの日常生活と移動①(100分) 【認知障害、精神障害、発達障害、内臓障害、難病など】	さまざまな障害のある当事者が講師となり、日常生活の困難な点や移動・介助のニーズについて学びます。	障害当事者による講義・質疑応答
	<b>ワークショップ②</b> 接遇・介助方法の修得・実技演習①(60分) 【視覚障害】基本的な手話や筆談といったコミュニケーション方法	視覚障害者の日常生活の困難な点や移動・介助のニーズを学び、コミュニケーション方法の手話や筆談を体験します。	専門家や障害当事者などの指導による実技
2日目	<b>ワークショップ③</b> 気づきのトレーニング①(50分)	グループディスカッションを通して、受講者と障害当事者、さらに受講者同士で意見交換をすることで、1日目の研修内容の深化を図ります。	グループディスカッション
	<b>ワークショップ④</b> 障害のあるお客さまの日常生活と移動②(100分) 【車いす、視覚障害】	車いす使用、視覚障害の当事者が講師となり、日常生活の困難な点や移動・介助のニーズについて学びます。	障害当事者による講義・質疑応答
	<b>ワークショップ⑤</b> 接遇・介助方法の修得・実技演習②(60分) 【視覚障害】通路、階段等を利用し、誘導する際・される側の体験	実際の場面を想定した実習を通して、視覚障害のお客様に対する接遇・介助方法の基本を学びます。	専門家や障害当事者などの指導による実技
	<b>ワークショップ⑥</b> 接遇・介助方法の修得・実技演習③(60分) 【車いす】通路、段差等を利用し、介助する側・される側の体験	実際の場面を想定した実習を通して、車いす使用のお客様に対する接遇・介助方法の基本を学びます。	専門家や障害当事者などの指導による実技
	<b>ワークショップ⑦</b> 気づきのトレーニング②(80分)	グループディスカッションを通して、受講者と障害当事者、さらに受講者同士で意見交換をすることで、2日間の研修内容の深化を図ります。	グループディスカッション

## 受講者の感想

- 「いろいろな障害のある方からご意見・ご要望をいただきました。職場に持ち帰り、社員に伝え、ソフト面の充実を図るつもりです。」
- 「障害をお持ちの方から生の声を聞くことができたので、迷いながら行っていた行動を確認することができました。」
- 「乗務員教習を通じて広く乗務員に障害者からの言葉を伝えていくことにより、接遇・介助の手助けができればいいと思っています。」
- 「座学、障害当事者の話、実技、ケーススタディが含まれており、総合的に学ぶことができました。」
- 「他社の取り組み状況が分かりました。実際の介助者の方に駅の現状を話す機会となりました。」
- 「障害のある方と意見交換をしたことで、初めて気づかされることが多くありました。当事者参加型研修という視点がこれまでの研修では抜けていたことに気づきました。」



参加者による発表の様子

※これまでに首都圏・関西圏を中心にBEST研修を修了した方は、600名を超えました。また、社内研修の一環として開催している交通事業者もあります。



公益財団法人  
交通エコロジー・モビリティ財団  
Foundation for Promoting Personal Mobility and Ecological Transportation

# 交通バリアフリー学習プログラム

私達が暮らしている社会は、体やところに障害のある人や高齢者、外国人など「様々な人々」が共に暮らし、「街」や「駅」、「乗り物」など生活に欠かせないものがあります。  
 誰もが暮らしやすい社会について考えるために、交通バリアフリーを切り口に、共に生きる社会を考えるための学習プログラムを作成しました。

## フレッシュコース

## ジュニアコース



児童用

指導用



生徒用

指導用

★実施いただける学校を募集中です ～ Wanted! ～★  
 ★実施いただける場合は冊子等を無償提供させていただきます★



公益財団法人  
**交通エコロジー・モビリティ財団**  
 Foundation for Promoting Personal Mobility and Ecological Transportation

# 環境的に持続可能な交通（EST） の普及に向けた取り組み

**環境的に持続可能な交通（EST：Environmentally Sustainable Transport）とは、**  
 経済的な持続可能性（安全・便利・快適な交通サービスが最も効率的にかつ安定的に提供されること）と  
 社会的な持続可能性（社会参加に必要な一定水準の交通サービスがどこに住んでいようともすべての人々に  
 確保されていること）に加え、環境的な持続可能性も考慮し、長期的視野に立ち、交通・環境政策を策  
 定・実施する取り組みのことを意味しています。

エコモ財団ではこのESTの浸透を目指し、優れた取り組みを表彰する「交通環境大賞」の他、地方ブ  
 ロックごとのセミナーの開催や、人材養成研修会（自治体や交通事業者の実務担当者等を対象）などを実施  
 しています。

## （1）交通環境大賞

ESTの更なる普及のために、地域の交通環境対策に関する取り組み事例を発掘し、優れた取り組みの功績や努  
 力を表彰するとともに、その取り組みを広く紹介し、普及を図るために創設

【第5回EST交通環境大賞 結果（平成25年度）】

賞	授賞団体名	主な取り組みの名称
大賞 【国土交通大臣賞】	富山市	公共交通を軸としたコンパクトまちづくり
大賞 【環境大臣賞】	両備グループ	公共交通利用で「歩いて楽しいまちづくり運動」
優秀賞	日立市	誕生「ひたちBRT」 ～新しいまちづくりへの第一歩～
奨励賞	秋北バス株式会社 バス&ウォーク実行委員会	バス&ウォーク事業
奨励賞	山口市公共交通委員会	創ろう！守ろう！みんなの公共交通



## （2）地方ブロックごとの創発セミナー

ESTをさらに浸透させるとともに、地域にお  
 いてESTを推進する人材の育成を図るため、地  
 方運輸局と共同でセミナーを開催



EST創発セミナー（高松市）

## （3）人材養成研修会

地域において交通環境対策をリードする人材を  
 養成するための研修プログラムを実施



第4回人材養成研修会（富山市）

## （4）地域バス交通活性化セミナー

地方における公共交通の衰退、マイカー移動の  
 増加に対し、環境負荷の軽減及び生活の足の確保  
 のためには、地域のバス交通の活性化が重要とな  
 るため、地域バス交通に特化したセミナーを地方  
 ブロックごとに開催



第1回地域バス交通活性化セミナー  
（東京）



第4回地域バス交通活性化セミナー  
（一関）

# 交通環境学習（モビリティ・マネジメント教育）の普及に向けた取り組み

**交通環境学習（モビリティ・マネジメント教育）とは、**  
 われわれ一人ひとりの移動手段や社会全体の交通流動を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるような人間を育成することを旨とした教育活動を意味します。  
 エコモ財団では、自治体や学校への支援による拠点づくりの他、普及ツールの作成や情報発信を実施しています。

## (1) 自治体支援

自治体に対して、ノウハウの提供や資金面での支援を実施。これまでに9自治体を支援。

和泉市（14～17年度）	金沢市（19～22年度）	御嵩町（20～23年度）
仙台市（22～25年度） ※23年度は支援を中断	京都府（23～25年度）	富山市（23～25年度）
札幌市（23～25年度）	藤沢市（26年度～）	帯広市（26年度～）

### 御嵩町の取り組み

#### <目的>

郷土への愛着を醸成するため、公共交通を切り口にした交通学習や地球温暖化防止に向けた環境学習、中山道を中心とした歴史や文化など郷土学習を相互に関連させた交通・環境学習を推進する。

#### (支援期間中)

小学校6年間を通して学習するプログラムを作成し、全小学校(3校)で実施



#### (終了後)

- ・全中学校(3校)においても、学習プログラムを作成し、小中学校合わせて9年間で取り組むプログラムに発展
- ・取り組み成果を駅舎に掲示したり、町主催の環境フェアで発表

⇒交通環境学習が全小中学校に定着しつつあり、また町や住民が行っている名鉄広見線の存続運動の活性化にもつながっている



## (2) 学校支援

交通環境学習の実施に意欲的な学校への支援を実施。これまでに17校を支援。

### 長野市立綿内小学校の取り組み(平成24年度支援校)

#### <目的>

学校の近くを走っていた長野電鉄屋代線が平成24年4月1日で廃線となり、代替バスが走ることとなったため、学校と長電バス、長野市、北陸信越運輸局が連携し、マイカー利用によるデメリット(公共交通の衰退や環境負荷の増加)などの他、バスの乗降方法を学習



# ラウンドテーブル

## ◆ラウンド1

「くらしの足を守る」人をどう育てるか

## ◆ラウンド2

「デマンド交通の将来を問う」

## ◆ラウンド3

交通弱者の外出支援は誰が担うのか

## ◆ラウンド4

公共交通事業の経営はどうする

## ◆ラウンドテーブル1 「くらしの足を守る」人をどう育てるか

座長：大井 尚司（大分大学）

- ・新井啓明（東京都小平市都市開発部公共交通担当）
- ・江田直也（埼玉県三芳町政策推進室政策推進担当）
- ・権藤隆治（福岡県久留米市都市建設部交通政策課）
- ・中村太郎（福岡県田川市 産業振興部 商工観光課 広域観光交通係）
- ・渡邊嘉之（新潟県長岡市総務部人事課付 総括主査：岩手県大槌町産業振興部農林水産課 施設整備班長として出向中）
- ・岩村龍一（コミュニティタクシー（株））
- ・福本雅之（豊田都市交通研究所）
- ・武本英之（（株）東京交通新聞社）

### 【ラウンドテーブルの趣旨】

2007年の地域公共交通活性化再生法の施行以後、地域公共交通は基本的に地域により守り育てることを前提とする方向へ変化し、今年成立した交通政策基本法ではその部分が理念化されて法に示されました。しかし現実には、公共交通（電車、バス、タクシー、自家用有償など）の事業主体においては担い手不足の問題に直面しており、行政の担当者は数年ごとの人事異動や市町村合併等の問題から専門特化や定着が厳しく、こういった主体も含め全体的に「くらしの足」を守るためにマネジメントする主体の不在が深刻化していると考えます。

「くらしの足」を守るためにマネジメントする主体を育てるため、いろいろな場で人材育成の機会は設けられていました。自治体向けには国などが主催する研修や、国土交通大学校による「地域公共交通研修」などの場が提供され、移動サービスを提供される主体向けには、それぞれの移動サービスにおける団体等が研修会やセミナーなどを実施してこられました。ただ、それぞれの研修において部分的には主体間の交流があったかもしれませんが、全ての主体が一堂に会する機会はそう多くなかったのが現実だと思います。

このラウンドテーブルでは、サービスを提供する主体、中立的立場でマネジメントするそれぞれの業界や組織が、今後どのように育てていくのかについて、各主体から実践に取り組まれている方々をパネリストとしてお招きし、議論をしたいと思います。今回は、国土交通大学校「地域公共交通研修」という地域を超えた「人を育てる場」を経験されて現場に戻られた皆さんに多く集まって頂き、研修を修了して現場に戻って「実践で活かされたか、戻ってみてどうだったか」をきっかけとして話していただき、そこから事業者、その他主体の皆様と一緒に課題と今後の解決策を探っていきたいと思います。

## 【「くらしの足を守る」人をどう育てるか」登壇者のプロフィール】

### 大井 尚司 大分大学経済学部 准教授



1973年福岡県北九州市生まれ。西鉄旅行（株）を経て、2007年神戸大学大学院経営学研究科博士後期課程修了。博士（経営学）。運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員を経て2009年4月より現職。専門は、交通論（交通政策・交通経済学）、観光経済学、公益事業論。大分県内自治体や福岡県久留米市、宮崎県門川町、鹿児島市、鹿児島県鹿屋市などの交通政策に携わるほか、九州運輸局・国土交通大学校内閣府沖縄総合事務局・福岡県などの研修講師を歴任。2010年より「地域と交通をサポートするネットワーク in Kyushu（Qサポネット：https://www.facebook.com/qsupport）」を設立し、世話人代表としてネットワーク構築と人材育成のための勉強会運営を行う。主な著書に『交通政策入門』（同文館出版、共著）など。

連絡先（E-mail）：ooi-hisashi@oita-u.ac.jp

### 新井 啓明 小平市都市開発部 公共交通担当 主査



1973年（昭和48年）群馬県富岡市生まれ。1996年（平成8年）小平市役所入庁。2012年（平成24年）4月より現職。東京都心から20キロ圏内の小平市において、鉄道や路線バスを補完する、コミュニティバス（にじバス）と、地域内のコンパクトな生活交通である、コミュニティタクシー（ぶるべー号・乗合タクシー）を地域協働によって構築するなど、市内の公共交通機関に関する企画、調査、調整に従事。本年7月には、（株）地域科学研究会主催のセミナー「地域・市民と成長するコミタクを創る」に、地域住民、タクシー事業者、小平市地域公共交通会議会長と共に登壇。

連絡先（E-mail）：di0001@city.kodaira.lg.jp（組織）

keimei1973@gmail.com（個人）

<https://www.facebook.com/hiroaki.arai.315>（Facebook）

### 江田 直也 三芳町政策推進室 主任



2006年から埼玉県入間郡三芳町に勤務。入庁から5年間環境部署において勤務し、その後2011年より政策推進部署へ異動。2012年より3年間自治体内シンクタンク「三芳町未来創造みよし塾」公共交通プロジェクトチームの事務局をつとめた。そして、公共交通プロジェクトチームでの事務局の経験を活かし、現在政策推進室において、2014年のデマンド交通試行運転の実施に携わっている。

連絡先（E-mail）：seisaku@town.saitama-miyoshi.lg.jp

三芳町未来創造みよし塾（URL）

[https://www.town.saitama-miyoshi.lg.jp/town/chosa/miyoshijuku\\_top.html](https://www.town.saitama-miyoshi.lg.jp/town/chosa/miyoshijuku_top.html)

## 権藤 隆治 久留米市 都市建設部 交通政策課 主事



1974年福岡県小郡市生まれ。九州大学理学部地球惑星科学科を卒業後、民間企業で土木構造物の調査事業や防災関連事業に従事する。久留米市役所へは2011年4月に入庁し、2012年5月より公共交通担当部署である都市建設部都市デザイン課に異動。2014年4月に交通政策課が新設され、現職に至る。担当は、路線バスの赤字補助や利用促進、生活支援交通の導入に関する事業など。現在、新たな生活支援交通として迂回型コミュニティバス導入に向けて地域と検討会を実施中。

連絡先 (E-mail) : [tkgondou@city.kurume.fukuoka.jp](mailto:tkgondou@city.kurume.fukuoka.jp)

## 中村 太郎 田川市 産業振興部 商工観光課



1999年から田川市役所に勤務。2012年4月より路線バスや田川市コミュニティバス運行見直しなどに携わる。2013年11月福岡県生活交通確保対策会議実務研修会で事例発表を行う。2014年1月から3月まで福岡県地域交通体系整備促進協議会のモビリティ・マネジメント検討委員会委員を務める。ちなみに田川市は、チロルチョコ、炭坑節発祥の地、日本初ユネスコ世界記憶遺産に登録された山本作兵衛氏の炭坑記録画・記録文書で有名である。

連絡先 (E-mail) : [syoukou@lg.city.tagawa.fukuoka.jp](mailto:syoukou@lg.city.tagawa.fukuoka.jp)

## 渡邊 嘉之 新潟県長岡市総務部人事課付 総括主査

(岩手県大槌町産業振興部農林水産課 施設整備班長として災害派遣中)



1988年から長岡市に勤務。都市整備部交通政策課在籍時には、路線バスが撤退した中山間地域において、NPOが運行主体となった過疎地有償運送による公共交通の確保や総合特区制度による道路運送法の規制緩和事務などに従事。

2014年4月からは、東日本大震災の復興支援として岩手県大槌町に災害派遣され、基幹産業である水産物の施設復旧に従事。

連絡先 (E-mail) : [watanabe-yoshiyuki@city.nagaoka.lg.jp](mailto:watanabe-yoshiyuki@city.nagaoka.lg.jp)

## 岩村龍一 (株)コミュニティタクシー 取締役会長



1961年岐阜県多治見市生まれ。愛知工業大学卒。26歳で貨物運送事業を開業。急伸するも一転、倒産の危機に直面したことをきっかけにソーシャルビジネスに出会い、利用者が利用者の為に創る「市民タクシー構想」を掲げ、2003年(株)コミュニティタクシーを設立。本業で社会貢献する株式会社を目指し、“みんなの使いやすい足の創出”を地域の課題と捉え、高齢者に優しいタクシーやデマンドバス事業を多治見市内で展開。2006年中小企業庁「JapanVentureAward2006 地域貢献賞」、2009年経済産業省「ソーシャルビジネス 55選」受賞。

連絡先 (E-mail) : iwamura@Comitaku.com

## 福本 雅之 公益財団法人豊田都市交通研究所 主任研究員



1980年大阪府東大阪市生まれ。名古屋大学大学院環境学研究科博士後期課程修了。博士(環境学)。名古屋大学大学院環境学研究科研究員などを経て、2013年4月より現職。名古屋大学在籍中にスコットランド・アバディーン大学交通研究センターに派遣。専門は地域公共交通政策(バス、タクシー)。岐阜県関市、中津川市、愛知県北設楽郡などの地域公共交通政策に関わる。著書として「成功するコミュニティバス みんなで創り、守り、育てる地域公共交通」(共著)。

連絡先 (E-mail) : [fukumoto@ttri.or.jp](mailto:fukumoto@ttri.or.jp)

## 武本英之 (株)東京交通新聞社



1956年福岡県生まれ 早稲田大学商学部卒業 地域公共交通の専門紙の編集デスク。国土交通省交通運輸記者会、同省建設専門紙記者会、第一国会記者クラブに所属。市川市福祉有償運送運営協議会会長を10年近く務め、移動困難者の問題解決へ向けたビジョンを策定。同協議会として福祉車両の駐停車適用除外に関する5千人超の署名要望書を地元警察に提出、千葉から適用除外が実現した。タクシーとNPOの送迎をテーマにした演劇「わすれものはありませんか」「ここは幸せゼロ番地」の原作・脚本執筆。

連絡先 (E-mail) hen@toukou-np.co.jp

## ◆ラウンドテーブル2 「デマンド交通の将来を問う」

座長：吉田樹（福島大学）

- ・大平勲（新潟県三条市市民部）
- ・佐藤洋（下野新聞社社会部）
- ・吉富広三（（株）順風路）
- ・金子理恵子（秩父丸通タクシー）

### 【ラウンドテーブルの趣旨】

「くらしの足」を支える地域公共交通の「利用者離れ」が課題とされてきた一方で、いわゆる交通空白（不便）地域の市民や高齢者など、アクセシビリティ（＝おでかけ機会）の確保を必要とする人は少なくない。こうしたなかで、近年では、各地でデマンド交通の導入が進められるようになった。デマンド交通は、事前予約に基づく運行が基本とされ、きめ細やかな輸送を面的に展開できる利点がある。その一方で、通常のタクシー事業とのコンフリクトや財政負担の課題、予約方式と車両数の関係から「利用できない」といった課題も聞かれる。

本ラウンドテーブルでは、デマンド交通を導入している自治体、予約・配車システムを開発・提供する企業、デマンド交通をはじめ多様なサービスを展開するタクシー会社、地域交通の現場を取材する地方紙記者と、多様なお立場から、アクセシビリティを高めるツールとしてデマンド交通をどう活用するのか。また、多様な交通モードとデマンド交通をどのよう連携させるかなどを論点に挙げ、フロアーとのインタラクションも交え、白熱討議を行う。

## 【「デマンド交通の将来を問う」登壇者プロフィール】

### 吉田 樹 福島大学経済経営学類 准教授



1979年千葉県松戸市生まれ。東京都立大学大学院都市科学研究科博士課程修了。博士（都市科学）。首都大学東京都市環境学部リサーチ・アシスタント、同助教、福島大学うつくしまふくしま未来支援センター特任准教授を経て、2013年4月より現職。専門は、地域交通政策、地域経済論。青森県八戸市をはじめ、東京都武蔵野市、栃木県大田原市・足利市、茨城県五霞町、新潟県佐渡市、宮崎県都城市など、各地の地域公共交通政策に携わり、「現場での実践」に基づく理論構築に努める。主な著書に「生活支援の地域公共交通」（学芸出版社）など。

連絡先（E-mail）：e127@ipc.fukushima-u.ac.jp

### 大平 勲 三条市役所市民部 部長



1981年から新潟県三条市役所に勤務。2007年から市民部環境課長、同年三条市地域公共交通総合連携計画策定、2008年からデマンド交通他の社会実験を実施。2009年～2010年 新潟県公共交通のあり方検討委員会委員、2014年より現職。

連絡先（E-mail）：oodaira-i@city.sanjo.niigata.jp

### 佐藤 洋 下野新聞社 社会部記者



1967年栃木県佐野市生まれ。慶應義塾大学文学部（人間関係学科人間科学専攻）卒。92年に下野新聞社入社、報道部県警担当、学芸部、茂木支局、整理部、那須塩原を経て、2010年4月より現職。気象、災害、交通、NPO・ボランティア活動などを中心に取材している。13年1月から6月まで「交通とまちづくり取材班」キャップとして長期連載「銀の靴を探して 2025年 交通とまちづくり」を担当。

連絡先（E-mail）：satoyo@shimotsuke.co.jp

## 金子理恵子 秩父丸通タクシー株式会社 社長



1956年埼玉県秩父郡生まれ、1976年東京家政短期大学 服飾美術科卒業、(同年)秩父通運株式会社入社、2002年4月から秩父丸通タクシー株式会社代表取締役社長、2014年6月から秩父通運株式会社取締役、教職免許(美術)とホームヘルパー2級を所持、他に皆野町人権擁護委員、秩父タクシー協会会長、埼玉県乗用自動車協会理事、地域交通安全活動推進委員、皆野町観光協会副会長、秩父市セーフコミュニティ交通安全対策委員会委員長を務める。法務省人権擁護局長表彰を受けている。

連絡先 (E-mail) : [taxi@chichibu-maru2.co.jp](mailto:taxi@chichibu-maru2.co.jp)

## 吉富広三 株式会社順風路 社長

### ◆ラウンドテーブル3 「交通弱者の外出支援は誰が担うのか」

座長：鎌田実（東京大学）

- ・高橋良至（東洋大学）
- ・河崎民子（全国移動ネット）
- ・及川孝（全国子育てタクシー協会）
- ・関進（川崎タクシー(株)/神奈川県タクシー協会）
- ・横山和廣（移動ネットおかやま）
- ・石井信治（神奈川県大和市街づくり総務課）
- ・谷口幸生（社会福祉法人幹福社会ヘルプ協会たちかわ）

#### 【ラウンドテーブルの趣旨】

交通弱者は、交通事故の被害を受けやすい高齢者や子供等を含むが、このテーブルでは、公共交通による外出が容易ではない障がい者や高齢者、また、マイカーの浸透がもたらしたまちの広域化や路線バスの撤退などで「くらしの足」を確保できない住民の問題を取り上げて議論する。

まずパネリストそれぞれの立場から見た「交通弱者」の現状（外出の困難さやニーズ等）を報告し、課題の共通点や特異な事項などを共有し、「交通弱者」への支援策として取り組んでいる事例を紹介し、参加者が、それぞれの地域に必要な「交通弱者の外出」のためのツールや体制を創っていくヒントや共通認識を見いだすことができればありがたい。

その中で、現在の法律や制度をうまく使うことができるのか、新しいサービスを生み出せるのか、育てられるのか、そのためには何が必要なのか。評価や今後の展開についても意見交換したい。福祉も交通も、制度・施策は国から自治体へ、そして地域へと移行されつつある。地域支援事業からUDタクシーまで、これからの担い手は誰なのか。福祉タクシー、介護タクシー、NPOやボランティア等が、役割の違いをどう活かすのか、多様なニーズに対応する担い手のあり方と、それを支える制度や施策をどう整備していくべきか、現場で格闘している方々とともに大いに議論する。

## 【「交通弱者の外出支援は誰が担うのか」登壇者プロフィール】

### 鎌田 実 東京大学大学院新領域創成科学研究科 教授



1959年神奈川県川崎市生まれ。東京大学大学院工学系研究科博士課程修了。工学博士。東京大学工学部船用機械工学科講師、産業機械工学科助教授、同教授、東京大学高齢社会総合研究機構機構長を経て、2013年4月より現職。専門は、車両工学、人間工学、福祉工学。国土交通省交通政策審議会委員、車両安全対策検討会座長、環境省中央環境審議会専門委員。公社)自動車技術会副会長。公財)交通エコモ財団の各種委員会委員など。主な著書に「高齢社会の教科書」(ベネッセ)、「超高齢未来2030年」(東洋経済新報社)など。

連絡先 (E-mail) : mkamata@k.u-tokyo.ac.jp

### 高橋 良至 東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科 教授



1989年芝浦工業大学工学部卒業。三菱プレジジョン株式会社勤務の後、2001年芝浦工業大学工学研究科博士課程修了、博士(工学)。新エネルギー・産業技術総合開発機構NEDOフェロー、東京大学国際・産学共同研究センター特任助手を経て、2006年東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科助教授に着任。2013年4月より現職。専門は、メカトロニクスやロボティクスの医用・生活支援への応用。移動制約者のためのパーソナル・モビリティ・ビークルの開発を行っている。

連絡先 (E-mail) : y-takahashi@toyo.jp

### 河崎民子 NPO 法人全国移動サービスネットワーク 副理事長



1947 山口市生まれ

1970 九州大学卒業 (財)日本ILO協会勤務

1976～ 大和市つきみ野8丁目在住、生活クラブ生協役員、でんえん幼稚園・中央林間小学校・つきみ野中学校PTA役員など

1999～06 大和市総合計画審議会委員、大和市協同推進会議副会長など

2000～06 外出支援サービスNPO法人ワーカーズ・コレクティブ「ケアびーくる」理事長

2005～ NPO法人全国移動サービスネットワーク副理事長

2007～ 大和市議会議員

連絡先 (E-mail) : tamiko.kawasaki@jcom.home.ne.jp

## 及川 孝 有限会社フタバタクシー 代表取締役／全国子育てタクシー協会会長



仙台市の（有）フタバタクシー代表者、全国子育てタクシー協会理事、仙台市タクシー協会理事、介護・子育てタクシー事業を手掛ける。移動に制約のある利用者を、安心・安全に運ぶ、という使命のもと、事業を展開している。その事業を支えるのは、代表の両親が開発した車両や、ヘルパー資格を持ち介護に関心を持つ運転手、そしてサービスを続けてきた歴史である。価格競争ではなく、良質のサービスを競い合うタクシー業界のビジョンを思い描く。 趣味：音楽鑑賞（スムーズジャズ、フュージョン）、金魚、めだか、テツ魚を事務所で飼っている。イングリッシュローズも好き

連絡先（E-mail）：pooconer@gmail.com

<http://www.futabataxi.com/index.html>

## 関 進 川崎タクシー株式会社 代表取締役



1942年神奈川県横須賀市生まれ。1966年慶応義塾大学工学部卒業後、神戸工業株式会社（現富士通）に入社。1971年2月川崎タクシー株式会社に入社、1996年5月同社代表取締役となり、現在に至る。団体歴として、2001年11月川崎商工会議所交通運輸部会会長就任、2002年5月神奈川県タクシー協会川崎支部長就任、2007年6月川崎交通安全協会会長・川崎地域交通安全活動推進委員協議会会長就任、2009年川崎地区自動車協会会長就任、2012年5月神奈川県タクシー協会副会長就任、現在に至る。1999年神奈川県で初となるユニバーサルデザインタクシーを導入。UDタクシーを通して従業員に社会貢献への意識を植えつけ、更に業界全体の底上げに努める。全国初となるUDタクシー対応乗り場を2013年3月に川崎駅西口に設置させる。社是は「人をおんぶすること、それが原点」。座右の銘は「信義を重んじる」。

連絡先（E-mail）：[seki-susumu@kawasakitaxi.co.jp](mailto:seki-susumu@kawasakitaxi.co.jp)

HP 川崎タクシー株式会社：<http://www.kawasakitaxi.co.jp/company.html>

UD専用乗り場 <http://www.city.kawasaki.jp/500/page/0000050170.html>

## 横山和廣 NPO 法人移動ネットおかやま 理事長



1948年生まれ

1998年 プラントエンジニアリング会社退職

ファン・エンジニアサービス株式会社 代表取締役。

2003年～NPOかめかめ福祉移送理事長 福祉有償運送の運転者・管理者で活動中

2005年～NPO移動ネットおかやま 理事長

2006年～NPO全国移動サービスネットワーク 副理事長

2007年～岡山県福祉有償運送運営協議会構成委員

2012年～岡山県夢づくりリエゾン・サポーター

連絡先（E-mail）：[yokoyama@mx1.tamatele.ne.jp](mailto:yokoyama@mx1.tamatele.ne.jp)

かめかめ福祉移送 <http://www.tamatele.ne.jp/~yokoyama/>

移動ネットおかやま <http://www.idonet-okayama.com/sub1.htm>

**石井 信治氏 大和市役所 街づくり計画部街づくり総務課 街づくり調査担当係長**



1989年4月大和市役所入庁

2011年から街づくり計画部街づくり総務課に勤務。

2011年から2012年の2カ年で「大和市総合交通施策」を策定

2014年コミュニティバスの運行地域を拡大

連絡先 (E-mail) : [shinji.ishii@city.yamato.lg.jp](mailto:shinji.ishii@city.yamato.lg.jp)

**谷口幸生 ヘルプ協会たちかわ 所長**



1973年生まれ。兵庫県朝来市出身。

ルーテル学院大学卒業後、1997年自立センターPAL（任意の福祉団体）に入職。

移動サービス事業部に配属されコーディネーターとして活動を行う。2002年社会福祉法人幹福社会ヘルプ協会たちかわと統合。ヘルプ協会たちかわで移動サービス事業を行う。2005年介助サービス部門に配属。2006年所長に就任。現在に至る。

NPO 法人全国移動サービスネットワーク副理事長／東京ハンディキャブ連絡会副代表／NPO 法人自立生活センター立川理事／移動NET多摩世話人／多摩運営協議会特別幹事会委員／多摩運営協議会西多摩ブロック委員

連絡先 (E-mail) : [pal@hat.or.jp](mailto:pal@hat.or.jp)

HP : ヘルプ協会たちかわ <http://www.mikifukushikai.org/publics/index/7/>

## ◆ラウンドテーブル4 「公共交通事業の経営はどうする」

座長：宮崎耕輔（香川高等専門学校）

- ・加藤博和（名古屋大学）
- ・鎗木孝昭（横浜市交通まちづくり協議会）
- ・松浦秀則（あおい交通（株））
- ・鳶田紀之（千葉県南房総市総務課）
- ・中尾正俊（地域公共交通総合研究所）

### 【ラウンドテーブルの趣旨】

我が国においては、「公共交通とは何か」ということに対して、様々な意見がある。すなわち、鉄道、路線バスは公共交通として位置づけられると考える人はほとんどであるが、タクシーについては、ある時は公共交通として位置づけられ、ある時は公共交通ではないといわれる。本ラウンドテーブルでは、公共交通とは、不特定多数の誰もが自由に利用できる交通手段と定義したい。すなわち、鉄道、路線バスはもちろん、タクシーも含めて議論したいと考えている。

さて、この前提のもと、我が国の公共交通事業は、自立採算原則を基本とし、公益意識（道德律）の高い企業風土をはぐくんできた。そのため、利益が見込めないといって、ただちに廃止の措置をとることはあまりなく、運行を行ってきた。しかし、最近では公共交通事業者の経営が行き詰まってきたり、運行廃止のみならず、会社自体をたたんでしまう、廃業を申し出るケースが発生してきている。

このような状況を踏まえ、本ラウンドテーブルでは、利用者の運賃収入だけでは事業を維持できない状況において、事業を持続させるためにはどのような取組みが必要かについて、議論をしたい。

## 【「公共交通事業の経営はどうする」登壇者プロフィール】

### 宮崎 耕輔 香川高等専門学校 准教授



1971年広島県尾道市生まれ。金沢大学大学院自然科学研究科博士後期課程修了。博士（工学）。技術士（建設部門）。株式会社福山コンサルタント、株式会社計画情報研究所、高松工業高等専門学校助教、同准教授を経て、2009年10月より現職。専門は、公共交通計画。高松交通圏タクシー準特定地域協議会、香川県小豆島をはじめ、同県坂出市、三豊市、愛媛県東温市、同県西条市、同県砥部町など、四国地域の地域公共交通政策に携わり、地域住民の「住まい方」に着目した地域のあり方についての理論構築に努める。主な著書に「地域でつくる公共交通計画－日本版LTP策定のてびきー」（国際交通安全学会）など。

連絡先（E-mail）：miyazaki@t.kagawa-nct.ac.jp

### 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻 准教授



1970年岐阜県多治見市生まれ

1997年名古屋大学大学院工学研究科博士課程修了、2001年より現職。

平成24年度には、国土交通省「バス事業のあり方検討会」委員、「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」座長として、高速ツアーバス・貸切バスに関する制度見直しに携わった。平成25年3月には国土交通省「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）に、また、6月には内閣府「地方分権改革有識者会議」地域交通部会構成員、7月には内閣府「地域再生推進委員会」委員にも就任

### 鍋木 孝昭 横浜市交通まちづくり協議会



慶応義塾大学法学部卒業、IHIに勤務する傍らNPO活動に関わり、阪神・淡路大震災の際、被災者支援システム「インターVネット」を構築したことをきっかけに本格的に活動を開始する。活動分野は環境・交通・まちづくりで、新アジェンダ21かながわや荒川区低炭素地域づくり計画の策定に関わる。2004年から2006年まで神奈川県地球温暖化防止活動推進センター長、2004年から2010年まで横浜カーフリーデー実行委員会の副委員長を務める。荒川区の活動はEST交通環境大賞の第一回優秀賞、横浜カーフリーデーは第二回の奨励賞を受賞。2011年に横浜交通まちづくり協議会を立ち上げ現在副代表、横浜市交通政策推進協議会委員も務める。著書にボランティア入門ハンドブック（オーエス出版）など。

## 松浦 秀則 あおい交通株式会社 代表取締役



1957年愛知県名古屋市生まれ。早稲田大学法学部卒業。1987年よりあおい交通株式会社に勤務。1992年代表取締役就任。小牧市公共交通会議委員、小牧市教育委員、小牧商工会議所常議員、愛知県タクシー協会副会長など就任。尾張小牧地区でタクシー業から、コミュニティバス（小牧市、犬山市、北名古屋市、豊山町、大口町）デマンドバス（岩倉市）、独自乗合運行ミゴン、かっちい通院ミゴン、大学スクールバス、小学校スクールバス、企業送迎バスなどを手掛ける。

連絡先（E-mail）：[h.matsuura@aoi-komaki.co.jp](mailto:h.matsuura@aoi-komaki.co.jp)

## 中尾 正俊 一般財団法人 地域公共交通総合研究所 研究員



1944年広島市生まれ。広島大学大学院社会科学研究科マネジメント専攻博士課程前期修了。広島電鉄株式会社電車カンパニープレジデント、株式会社広電ストア取締役会長、広島バス株式会社取締役を経て、2014年8月より現職。他に、広島修道大学非常勤講師、公益財団法人鉄道総合技術研究所鉄道技術推進センターレールアドバイザー、中国運輸局地域公共交通アドバイザー、京都大学大学院交通政策研究ユニット認定「都市交通政策技術者」として各地の地域公共交通政策に携わっている。主な著書・論文に「路面電車からLRT交通システムへ」（運輸と経済）、「路面電車のこれまでの経緯と現況」（道路行政セミナー）、「少子高齢化・人口減少時代に向けた地域交通事業者の取り組み事例」（国土交通政策研究所）など。

連絡先（E-mail）：[nakao-asakita@carol.ocn.ne.jp](mailto:nakao-asakita@carol.ocn.ne.jp)

## 畠田 紀之 南房総市役所企画部企画政策課 副主幹



1969年千葉県生まれ。大東文化大学法学部法律学科卒。平成18年平成の大合併により誕生した南房総市において特命係長を命ぜられ、合併により不均衡が生じたコミュニティバス等の再編整備に取り組み、市民への説明、交通事業者との信頼関係構築などを重点的に行い「機能と役割を明確にした交通体系」の構築を図った。「諦めから勝利は生まれない。」「努力はウソをつかない」が信条でとにかくしぶといのが長所と短所。大型二種、けん引二種など運転免許は全種を取得し、運行管理者、整備管理者資格も有する。乗務員が欠員した場合、自ら大型バスのハンドルを握ることもある。

連絡先（E-mail）：[noriyuki.shimada@city.minamiboso.chiba.jp](mailto:noriyuki.shimada@city.minamiboso.chiba.jp)

デマンド交通が住民の移動手段を変える

# 三芳町 **デマンド交通** のぞみカー 運転開始します!

平成26年9月1日から、町内全域を運行エリアとした新しい公共交通サービスとして「三芳町デマンド交通」の**試行運転**を開始します。

お近くの共通乗降場からお乗り下さい。



愛称は **のぞみカー** 決定!!!

## デマンド交通とは?

デマンド交通とは、利用者の予約に応じて、町内各所に設置した共通乗降場間を乗合で運行する交通機関です。運行する車は、タクシー車種を使用いたします。

運賃 **1人1回 300円** (未就学児は無料)  
 実施時期 **9/1~11/30** (平成26年) (土日祝日も運行日あり)  
 運行時間 **午前9時~午後6時まで**

## デマンド交通を利用するには

**事前の利用登録を必要とします!**

利用者は、事前登録を行った町内在住者

**予約が必要です!**

「デマンド交通予約専用ダイヤル」にて予約をしてください。予約時には、担当者にご名、利用日、利用時間、乗降場所、乗車場所を伝えてください。予約は、利用の1週間前から当日の利用時間1時間前までです。

※登録は添付の申請書を返信用封筒に入れて郵送して下さい。

# デマンド交通利用の流れ



## 1 事前に電話で予約を入れてください。

予約の受付時間は、午前8時から午後4時までです。

デマンド交通予約専用ダイヤル

**049-293-2750**

※予約の受付は、利用の2週間前から利用当日の1時間前までです。

## 2 予約内容を伝えてください。

次のことをお伝えください。

① 名前 ② いつ ③ どこからどこへ ④ 何時頃 [出発時間または到着時間]

※往復利用する方は、行きと帰りを同時に予約することができます。

※バス停を利用する場合、どちら側のバス停を利用するのかお伝え下さい。

### 予約の際の注意事項

- ・時間は多少前後することがありますので余裕をもって予約してください。
- ・既に予約が入っている場合、希望する時間に利用できない場合があります。
- ・予約の変更、キャンセルの場合は必ず予約センターにご連絡ください。
- ・大きな荷物がある方は予約時にお知らせください。

## 3 共通乗降場から目的地へ

ご自宅近くの共通乗降場からご乗車ください。



※途中同じ方向へ行く別の人が乗ってくる場合があります。

- 利用登録者と一緒であれば、利用登録していない方も最大3名まで乗車できます。
- 1人での乗降が困難な方は、介助する方の同伴が必要です。
- 未就学児が利用する場合は、親の同伴が必要です。

問い合わせ先 / 三芳役場政策推進室 政策推進担当 049-258-0019(内線423)

# 三芳町デマンド交通共通乗降場一覧

試行運転実施期間  
 平成26年 **9月1日~11月30日**  
 運行時間 **午前9時~午後6時まで**  
 予約時間 **午前8時~午後4時まで**  
 TEL.049-293-2750



- バス停 (58)**  
**集会所 (14)**  
**公共施設 (9)**  
**商業施設 (11)**  
**病院 (7)**  
**その他 (6)**

- |           |               |           |            |             |                |                  |                 |              |                |
|-----------|---------------|-----------|------------|-------------|----------------|------------------|-----------------|--------------|----------------|
| 1 みずほ台駅西口 | 21 三芳小学校      | 31 富士塚    | 41 森の里団地前  | 51 八軒家      | 61 藤久保第1区集会所   | 71 竹間沢第3区集会所     | 81 竹間沢公園        | 91 ミヨシトータル   | 101 上富上永久保     |
| 2 みよし台    | 22 浄水場入口      | 32 三芳団地入口 | 42 エーキドー   | 52 みよし園     | 62 藤久保第3区集会所   | 72 サンライトマンション集会所 | 82 セイコーマート      | 92 ニューアタック三芳 | 102 武田洋館前      |
| 3 新開公園前   | 23 飯能信用金庫前    | 33 宮本     | 43 中原      | 53 木ノ宮      | 63 藤久保第3区第2集会所 | 73 竹間沢公民館        | 83 セブイレブン三芳竹間沢店 | 93 橋本医院      | 103 竹間沢東の花畑前   |
| 4 新開      | 24 藤久保信号      | 34 北永井集会所 | 44 セントラル病院 | 54 多福寺      | 64 藤久保第4区集会所   | 74 藤久保公民館        | 84 ノジマ電気        | 94 富士内科クリニック | 104 正和会掲示板     |
| 5 大日本印刷前  | 25 みふじ幼稚園入口   | 35 宮前     | 45 三協前     | 55 中組       | 65 藤久保第4区第3集会所 | 75 第二保育所         | 85 ママーモート       | 95 三芳野病院     | 105 西中の台自治会掲示板 |
| 6 みずほ台駅入口 | 26 三芳郵便局前     | 36 鈴兼米穀   | 46 西原住宅    | 56 上富小学校    | 66 藤久保第5区第2集会所 | 76 あずさ保育園        | 86 ワールド         | 96 イムス三芳総合病院 |                |
| 7 通西      | 27 間沢二丁目      | 37 吹上     | 47 すずらん住宅  | 57 角家       | 67 藤久保第5区第3集会所 | 77 三芳元氣保育園       | 87 スエヒロ         | 97 三芳の医院     |                |
| 8 運動公園入口  | 28 鶴瀬駅西口      | 38 中ノ久保   | 48 羽生山住宅   | 58 エステンティ所沢 | 68 藤久保第6区集会所   | 78 唐沢小学校         | 88 やまや          | 98 三芳の森病院    |                |
| 9 三芳役場    | 29 ライパス三芳営業所前 | 39 平野     | 49 関越トンネル  | 59 上富第1区集会所 | 69 藤久保第6区集会所   | 79 ふれあいセンター      | 89 セブンイレブン三芳上富店 | 99 山田歯科医院    |                |
| 10 芝原     | 30 グランシア前     | 40 北新塾    | 50 田畑園     | 60 三芳団地集会所  | 70 竹間沢区集会所     | 80 北永井児童館        | 90 田村居酒屋        | 100 メゾン上富    |                |

## 福岡県田川市の主な取り組み～バス～

### 路線バスの取り組み

- ①路線バスの運行系統見直し(新設)  
～買い物ニーズに対応～
- ②バス待合所に高校生作製のベンチ  
寄贈を仲介  
～地域に愛されるバスを目指して～
- ③路線バス事業者の情報発信力を活用  
～都市部の人の移動手段として～
- ④パーク&ライド駐車場の紹介  
～自家用車とバスのコラボ～



### 田川市コミュニティバスの取り組み

- ①運行内容の見直し  
～幹線交通との接続改善～  
～利用の少ない時間帯の運行廃止～

## 福岡県田川市の主な取り組み～鉄道～

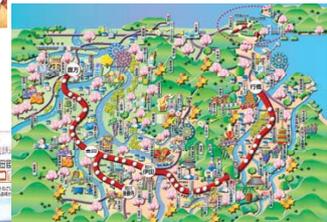
### JR九州日田彦山線の取り組み

- ～沿線自治体で連絡会結成～
- ①ひたひこウォーキングを実施  
～JR九州ウォーキングとタイアップ～  
～鉄道を利用するきっかけに～
  - ②特別列車みのり号運行支援  
～北九州市民に日田彦山線沿線を知ってもらおう～  
～北九州市小倉駅→大分県日田駅～



### 平成筑豊鉄道の取り組み

- ～沿線自治体で協議会結成～
- ①沿線散策ガイドブックを作成  
～沿線の隠れた名所を知ってもらう～
  - ②平成筑豊鉄道貢献者表彰  
～地域に愛される鉄道を目指して～



アホ経営者と呼ばれても  
岩村 龍一（株式会社コミュニティタクシー・代表取締役）

当社は、名古屋市の北東約35kmに位置する人口12万人ほどの岐阜県多治見市という小都市で、2003年、地域の課題を本業で解決するソーシャルビジネスの創出を目指し、40名（法人含む）の市民出資で設立されました。「タクシー・バスで“みんなの足”に、便利屋で“みんなの手”に」をビジネスコンセプトとして、旅客自動車運送事業および便利屋サービス事業を営んでいます。現在、タクシー21台、バス10台、社員数はパート含めて70名という小さな会社です。

多治見市は古くから陶磁器の産地として栄えましたが、地場産業の衰退と共に1980年ごろから名古屋圏の代表的なベッドタウンとなりました。盆地形状にある市において、盆地の底に主要施設が立ち並びのに対し、盆地の丘の上に次々と新興住宅団地が開発されて来ました。それらは、同年代の年齢層が住宅購入をしたために、今後一気にシルバータウン化することが懸念され、いずれも自家用車利用が生活の大前提となっており、高齢者の孤立と自家用車に代わる外出手段の創出が地域の課題となることが予想されていました。

当社は、開業当初から、従来の路線バスやタクシーより、安くて便利な全く新しい地域の公共交通機関はできないものかと考えておりました。具体的には、毎月一定額を払えば市内乗り放題となる「地域限定会員制月極定額乗合タクシー」を思い描いたのですが、運輸局には門前払いされ、業界関係者には鼻で笑われるほど、当時は営業許可の基となる道路運送法の規制により、新たな公共交通を開業することは実質不可能でありました。とりあえず当社では、一般タクシーで従来の接客サービスに優る徹底的に高齢者に優しいタクシーを目指し営業を開始しました。

開業3年後の2006年、道路運送法が改正され、地方の実情や利用者ニーズに合わせ、地方の判断で柔軟な対応できるよう、行政が主催する「地域公共交通会議」において地域の合意形成がなされれば、新たな公共交通が比較的簡易に始められるしくみになりました。これを受け当社では、早速、事前予約制で小型乗合バスの運行を中心とした「多治見市新交通システム構想」を企画し、多治見市に提案をいたしました。市は、すぐに前向きに呼応してくれ、モデル事業の実施を決めましたが、公共交通政策ではなく、「民が公の仕事を自主的かつ永続的に行う」ことを前提とする「持続可能な社会づくり」の施策として採用をしました。すなわち、事業者へ赤字補填をする一般的な方式ではなく、将来の事業者の自立を前提とし、3年間限定で運行経費の3分の1を限度に補助を出すというものでした。当社にとってはリスクを負うものでしたが、市の提示した条件を承服し、まずは市内で最も南に位置し、公共交通が不便な市之倉町地区で新たな公共交通の第一歩を踏み出すことにいたしました。

結果として、現在、多治見市内において「市之倉トライアングルバス」と「古虎溪よぶくるバス」という二つの小さなデマンド型の乗合バスを運行しております。「市之倉トライアングルバス」は、自らの外出手段を持たない町内の高齢者を対象に、14人乗りのワゴン車を使用し、地域内ならどこでも乗降可能な予約制のデマンドバスで、主に近隣スーパーや医療機関等へ出かける日常の足になっています。

一方、「古虎溪よぶくるバス」は、住宅団地と近隣のJR駅を結ぶ定時定路線に近い形のデマンドバスで、大型バスが運行困難な道路事情のため路線バスが走っていなかった所へ小型バスを走らせ、こちらは通勤・通学の足を担うものとなっています。市との約束どおり、開業3年以降は補助金なしで運行をしていますが、「市之倉トライアングルバス」の赤字を「古虎溪よぶくるバス」の黒字で賄っているのが実状です。



市之倉トライアングルバス



古虎溪よぶくるバス

さて、一般タクシーの開業からデマンドバスの開業まで、旅客運送事業を展開して行くには、様々な壁がありました。開業当初は実績がないため、どこへ行っても信頼が得られず、「地域のために」という純粋な思いも歪んで受け止められました。また、「地域公共交通会議」の合意形成においては、利害関係者の調整は容易ではありませんでした。同業者の抵抗は言うに及ばず、恩恵を受けるはずの住民の中にも足を引っ張る人たちが現れたのには驚きました。「いったい誰のための地域公共交通なのか」と投げ出したいことも一度や二度ではありませんでした。しかし一方で、行政担当者や賛同する住民の方等のご支援があり、結果的に住民・市・事業者の「トライアングル」が出来上がり、抵抗勢力を押し切る形で、新しい一歩が踏み出せたのでした。

私は、経営者であるため、どうしても事業者側からの目線になりますが、振り返り思うことは、儲からないと分かっている事業に自ら手を挙げ、皆に嫌われてまでやろうとするのは、利口な経営者のすることではありません。つまり、アホしかできない地域公共交通と言えるのかも知れません。しかし、これから団塊の世代が本格的な高齢化を迎え、いよいよ新たな地域公共交通が求められて来ます。「外出する」という人間にとって本質的で不可欠な行動を妨げる社会であってはなりません。年寄りを家に籠らせ、幸せなくらしができるはずがありません。自家用車がなければ生活できないという社会は、どう考えても歪です。そのためには、皆が知恵を持ち寄り、情報を持ち寄り、ネットワークを結んで新しいしくみを作っていく以外ないのです。事業者が孤立してはなりません。行政だけが突っ走ってもいけません。住民が他人事だと考えてはなりません。今、日本中が共通の課題を抱えているにも関わらず、成功事例と呼べるものは少なく、つまりは、まだ答えは見つかっていないのです。それでも、見つけ出さなければならぬと同時に、見つけ出せると信じています。

皆が明るく楽しく仲良く、気軽にお出かけできる社会を想像するとワクワクして来ませんか？みんなで創ろう公共交通、みんなで考えようくらしの足！私は、たとえアホ経営者と呼ばれようとも、交通事業者として、地域公共交通の主役になることを誓います！

多くの自治体がコミュニティバスを運行するようになって10年以上が経過した。この間、自治体の公共交通担当職員は質・量ともに充実した。コミュニティバスの運行が広まる以前、自治体の交通にまつわる仕事は道路整備を除くと交通安全ぐら

修を精力的に行ってきた賜物と見えよう。最近、いくつかの自治体で公共交通に関するお手伝いをする中で心配していることがある。それは、自治体の公共交通担当者が「バス事業者化」している

住民からのバス路線再編の要望があったとき、そこを走らせても客が乗らないだろう、といった担当者の「経験と勘」で意見に耳を傾けようとしないうえ、通常の自治体の職員は3年程

と交通安全ぐららいで、公共交通の担当者を置いている自治体は少数派、担当窓口すらわからないこともあった。

住民の生活を豊かにすることで、自治体職員は、地域や市民のニーズを満たし費用対効果に優れたものを評価する能力が最も必要なものとなろう。

ヤはこのスペックに基づき、交通事業者にアイデアを競わせれば良い。それらの中から、住民のニーズを満たし費用対効果に優れたものを評価する能力が最も必要なものとなろう。



公益財団法人豊田都市交通研究所主任研究員 福本雅之

# バス事業者化する自治体担当者

担当者はバス職人ではなく、住民のニーズをくみ取る職人になるべ

といることだ。例えば、ある市では、路線バスやコミュニティバスの改変を協議する地域公共交通会議に際して、担当者が新たな路線やダイヤの検討、資料作成から会議での説明までの全てを行っている。別の市では、

度で人事異動となるが、私の知る公共交通担当者は5〜10年間同じ仕事をしているという例も珍しくない。長年の経験を積むうちに、路線やダイヤを組む職人技が徐々に身につく、知らず知らずのうちにバス事業者の発

想になってしまっているのであろう。果たして、公共交通担当者がバス職人になる必要はあるのだろうか。

きであり、交通事業者の提案を吟味できる目利きになるべきである。そうしなければ、今後、自治体公共交通担当者のバス事業者化はますます進み、一方で、交通事業者は運転請負業者化してしまつてあろう。〈投稿〉

## ラウンドテーブル 「デマンド交通の将来を問う！」

福島大学 経済経営学類  
准教授 吉田 樹

itsuki-y@mue.biglobe.ne.jp

(東北運輸局「地域公共交通東北仕事人」メンバー)

### 1. 問題提起

#### ■ なぜ、デマンド交通を導入しようと考えたのですか？

##### ① 路線バスの代替手段として財政負担を減らすため

- ・ 福島県旧小高町(現南相馬市)など、「財政負担が減った」と称される事例もあるが、採算が取れないことには変わらない。

##### ② 「空気を運ぶバス」を解消するため

- ・ 事前予約に応じて運行されるため、誰も乗車しない場合は運休できるが、存在に気付かれない懸念もある。

##### ③ 交通空白地域を解消するため

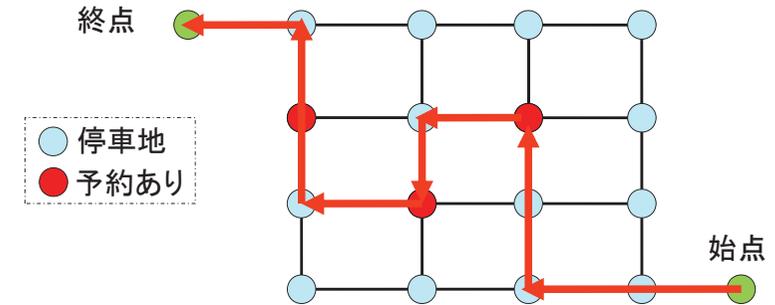
- ・ ドア・トゥ・ドアに近いサービスを面的にカバーできるが、「予約」の障壁、BF化されていない小型車両を利用する障壁がある。

デマンド交通は、生活交通サバイバル時代の  
救世主となる「万能選手」であるのか？

### 2. デマンド交通の導入適性

#### ■ デマンド交通; DRT(Demand Responsive Transport)

- ・ ルート(運行経路)が固定されていない  
→ 予約のいった停車地(ミーティングポイント)を結んで運行



◎ 路線型よりも面的に広がったエリアを効率的にカバーできる

◎ バスよりも停車地(ミーティングポイント)を密に設置できる

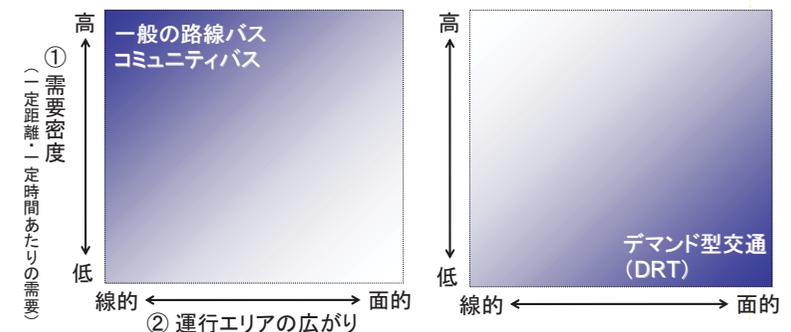
× 路線バス並みの需要を捌くのには不向き(エリアの拡がりにもよる…)

### 2. デマンド交通の導入適性

#### ■ デマンド交通の導入に向く地域条件

- ・ 通常の路線バスやコミュニティバスに比べて、デマンド交通は

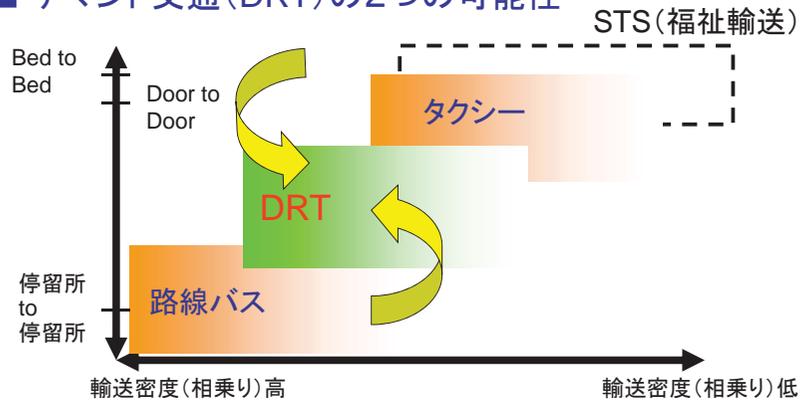
- ① 少需要に対応する場合であるほど
- ② 面的な運行エリアに対応する場合ほど 導入適性が高まる



\* 色の濃い部分=導入適性が高くなる

## 2. デマンド交通の導入適性

### ■ デマンド交通(DRT)の2つの可能性



(1) 人口低密度地区における路線バスの代替手段

(2) 個別輸送(福祉輸送)  
可能な旅客が相乗りし、供給量拡大と効率化を図る

## 3. デマンド交通のいろいろ

### ■ デマンド交通の運行方式

	運行イメージ	経路	時刻	予約受付方法
路線固定型 (Fixed) * 路線不定期運行		固定	固定 (乗客がある場合のみ運行)	起点出発時刻 以前に予約
路線迂回型 (Route Deviation)		固定 迂回経路あり	固定 (迂回経路は予約が入ったときのみ運行)	迂回経路の停留所を通過する前までに予約
起終点固定型 (Semi-Dynamic)		起終点を固定 その間を予約に応じて運行	起点出発時刻 (終点到着時刻)のみ固定	起点出発時刻 以前に予約
起終点不定型 (Dynamic)		非固定	非固定	任意の時刻に 予約受付 (リアルタイム)

**予約・配車システムの導入は、需要量と運行方式による**

## 3. デマンド交通のいろいろ

### ■ カバーする移動携帯と運行方式

居住地	線的に分散	面的に分散	面的に分散	面的に分散
目的地	集約	集約	線的に分散	面的に分散
イメージ				
運行方式	路線固定型 (Fixed) 路線迂回型 (Route Deviation)	起終点固定型 (Semi-Dynamic)	起終点固定型 (Semi-Dynamic)	起終点不定型 (Dynamic)

**ひとえに「デマンド交通」といっても  
カバーする移動形態と対応する運行方式は多様である**

## 4. デマンド交通は万能か？

### ■ デマンド交通は、生活交通の「救世主」なのか

・ 市域全体をデマンド交通で網羅し、「先進的」と謳う自治体も

- ① 地域特性による「向き」「不向き」がある(適材適所)
- ② 公共交通の「軸」が描けない(賑わいに作用しにくい)  
# 走っているかどうか分からない...一見さんに使いにくい
- ③ 来訪者には使えない(事前予約の情報をどう知らせる?)

### ■ 予約・配車システムは、生活交通の「救世主」なのか

・ 予約・配車システムに「お任せ」することで、財政負担が伴えばそれなりのサービスが提供される。そこに内在する問題とは？

### ■ 通常の「タクシー」と何が異なるのか

- ・ 個別輸送と比較して効率的に輸送できているか？
- ・ 現状の一般乗用輸送で「やれないこと」をできているか？

くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2014

三条市の地域公共交通に関する取り組み



三条市市民部環境課交通政策室

三条市の公共交通が抱える課題

- 公共交通の維持
  - 公共交通利用者数の減少
    - ⇒不採算路線のサービス低下
    - ⇒公共交通利用者が減少
    - ⇒不採算路線のサービスがさらに低下
- マイカー依存の拡大
  - 高齢者のマイカー依存 ⇒高齢者による交通事故への不安
  - 家族送迎負担の増大 ⇒核家族化・共働き傾向が高まる中で、送迎できる人がいない
- 三条市コミュニティバスの利用者促進
  - 循環バスや巡回バスの利用者が減少
  - 料金収入の低下により行政負担額が増加
- 市町村合併及びバス路線廃止等による交通空白地域拡大への対応
- 少子高齢化進展への対応
- 三条市のまちづくりとの連携強化
  - 子育て支援や福祉事業における公共交通の必要性の高まり

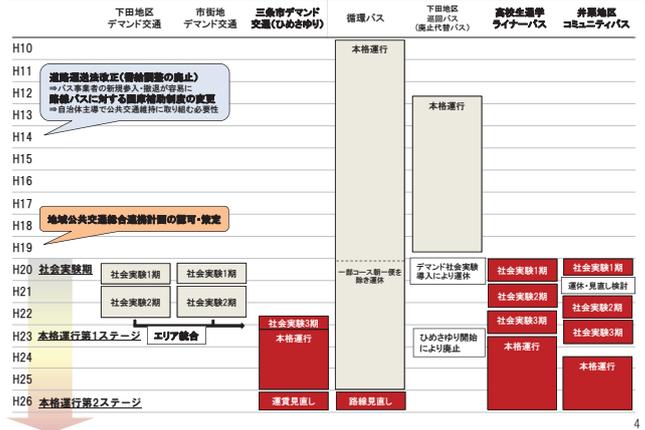
三条市の公共交通を抜本的に見直すため、地域公共交通総合連携計画を策定

地域公共交通総合連携計画策定調査事業 全国第1号認定 (平成19年8月10日)

三条市の概要



三条市のこれまでの取り組み(1)



公共交通の種類(H26.4現在)

- ◆鉄道 (JR東日本)
  - 上越新幹線 (燕三条駅)
  - 信越線 (帯織駅・東光寺駅・三条駅・東三条駅・保内駅)
  - 弥彦線 (東三条駅・北三条駅・燕三条駅)
- ◆バス
  - 高速バス (東三条駅～新潟駅) ・ (三条営業所～京都・大阪)
  - 基幹路線バス (国・県補助)
  - 廃止代替バス
  - 循環バス
  - 高校生通学ライナーバス
  - 井葉地区コミュニティバス
- ◆デマンド交通ひめさゆり



三条市のこれまでの取り組み(2)



## 三條市デマンド交通実験の経緯

**■前期デマンド交通**  
**第1期 (H20.10~H21.11)**  
 ●バス停設置型フルデマンド形式  
 ●東大のデマンドシステムを導入  
 ●料金定額(1500円/回)、登録制  
 ●予約は運行2週間前まで  
 ●運行日・時間帯 平日午前7時~午後7時  
 ●小型バス(2台)を利用

**【明らかになった主な問題点】**  
 ●知らなかった方が多かった  
 ●一人乗車がほとんど  
 ●バス停の新設要望が多い  
 ●電話予約が面倒という意見が多数→利用者番号、登録番号の廃止

**■中期デマンド交通**  
**第2期 (H21.12~H22.9)**  
 ●バス停設置型フルデマンド形式を継続  
 ●ポスター、タクシー事業者のコミニによるPR  
 ●タクシー事業者のノウハウと小型車両を活用  
 ●料金定額上げ(2000円/回)  
 ●タクシー料金メーターから料金収入を差し引いた金額を協議会場  
 ●予約は運行の時間前までに変更  
 ●バス停の増設

**【明らかになった主な問題点】**  
 ●P.R不足  
 ●車両が大きい、利用を敬遠  
 ●車両が大きい、利用を敬遠  
 ●細街路へのバス停設定が困難  
 ●電話予約が面倒という意見が多数→利用者番号、登録番号の廃止

**■後期デマンド交通**  
**第3期 (H22.10~)**  
**三條市デマンド交通 茨城の運行形態**  
**市街地デマンド型の成功、下田地区デマンド交通における乗り換えに対する不満の噴出を受けて**  
**⇒市街地型デマンド交通手法の全市展開へ**

6

## 第3期 高校生通学ライナーバスの概要

**●運行日**  
平日毎日(ただし、休校日は除く)

**●運行委託先**  
越後交通株式会社

**●時刻表**  
以下表のとおり

**【幹線の時刻表】**  
 ・往路

空席	乗場	いいんらてい	長沢駅	第三高校	県立工業高校
		6:30	6:50	7:10	
		6:50	7:10	7:30	
		7:15	7:35	7:55	8:10

**・復路**

県立工業高校	第三高校	長沢駅	いいんらてい	乗場	空席
16:50	17:05	17:25	17:45		
	17:35	17:55	18:15		
		18:00	18:15	18:35	18:55

9

## 三條市デマンド交通実験の概要

**●運行方式**  
 ●市街地デマンド交通と同じ  
 ⇒停留所設置型フルデマンド形式  
 ●停留所は、概ね半径300m以内の区域をカバー出来るよう設定 ⇒ 598箇所設置  
 ●登録不要(誰でも利用可能)

**●運行日時および予約受付時間**  
 平日毎日 午前6時~午後6時  
 (下田地区は午前7時~午後6時)

**●運行委託先**  
 市内タクシー事業者5社

※H26.4現在の状況  
 ●停留所611箇所  
 ●市内タクシー事業者4社による運行

簡易停留所の設置状況  
 車両ステッカー  
**三條市地域公共交通協議会**  
**三條市**  
**デマンド交通**

7

## 井栗地区コミュニティバスの経緯

**第1期 (H20.10~H21.3)**  
 ●下田地区デマンド交通と同様

**●明らかになった主な問題点**  
 ●電話予約が面倒  
 ●利用者が極めて少ない

平成21年3月をもって、一旦休止し、運行方法を再検討

**第2期 (H21.12~H22.8)**  
 ●地域の結びつきが強いことから、地域主体のコミュニティバスを運行(運行計画及び運行は地域コミュニティで実施)  
 ●定時定路線型運行(曜日限定:月、水、金、日)  
 ●人件費(運転手等)は自治会費より  
 ●その他の経費(車両管理費等)は協議会が負担

**●明らかになった主な問題点**  
 ●休日の利用が少ない  
 ●利用が不安定

**第3期 (H22.9~)**  
 ●平日毎日運行へ、休日運休  
 ●済生会病院へ延伸

10

## 高校生通学ライナーバスの経緯

**第1期 (H20.10~H21.3)**  
 ●東三条駅~下田地区方面への路線バスと同一ルートに専用バスを運行し、三条高校・県立工業高校まで運行  
 ●上記路線に対して、主要な箇所に乗換ポイントを設定し枝線を運行 →路線の階層化  
 ●朝2便、夕方3便運行  
 ●料金定額(幹線2000円/回、枝線1000円/回)

**●明らかになった主な問題点**  
 ●枝線の利用が極めて少ない ⇒幹線までは家族送迎または自転車  
 ●利用方法がわかりにくいという意見が多数

**第2期 (H21.4~H22.9)**  
 ●東三条駅~下田地区方面への路線バスの活用と三条高校、県立工業高校へ延伸  
 ●利用の少ない枝線の一部を運休  
 ●学生定期券(特別割引あり)の購入により全ての時間帯において利用が可能  
 ●乗換えが少なくなり、小銭が不要

**●明らかになった主な問題点**  
 ●依然として枝線の利用が伸び悩み

**第3期 (H22.10~H23.3)**  
 ●枝線5路線のうち4路線を運休

長沢駅バス停における利用状況

8

## 井栗地区コミュニティバスの概要

**●運行の概要**  
 ●休日運行を廃止し、平日を週3日から週5日(平日毎日)に変更  
 ●運行便数を1日5便から4便に減便  
 ●要望の多い済生会病院へ延伸  
 ●その他の車両等の運行形態は変更なし

**●運行委託先**  
 井栗地域コミュニティバス運行委員会

**●時刻表**  
 右上表のとおり

**【時刻表】**  
 ・往路

日吉神社	第三高校	ジャスコ三條店	済生会病院	済生会病院	ジャスコ三條店	第三高校	日吉神社
8:00	8:24	8:38	8:54	8:55	9:12	9:26	9:50
10:15	1039	10:53	11:09	11:10	11:27	11:41	12:05
13:30	13:53	14:08	14:24	2:25	14:42	14:56	15:20
16:00	16:24	16:24	16:54	4:55	17:12	17:26	17:50

車両ステッカー

11

## 利用者数および収支状況

- ・三条市デマンド交通は利用者数の目標を達成できたが、収支目標に一歩届かなかった。
- ・その他高校生ライナーバス・井栗地区コミュニティバスは、利用者数、収支率ともに目標に及ばなかった。

社会実験	第2期の実績(H21.10~H22.3) ※高校生通学ライナーバスのみH21.11~H22.3	目標(H22.10~H23.3) ※井栗地区コミュニティバスのみH22.9~H23.3	最終結果(H22.10~H23.3) ※井栗地区コミュニティバスのみH22.9~H23.3
三条市デマンド交通	(下地区デマンド交通) 利用者数 35.8人/日 運賃収入 100万円/4ヶ月 運行経費 1,202万円/4ヶ月 収支率 8.3%  (市街地デマンド交通) 利用者数 100.3人/日 運賃収入 211万円/4ヶ月 運行経費 838万円/4ヶ月 収支率 25.2%	利用者数 300人/日 運賃収入 1,958万円/6ヶ月 運行経費 4,537万円/6ヶ月 収支率 43.0%	利用者数 310.0人/日 運賃収入 1,670万円/6ヶ月 運行経費 4,279万円/6ヶ月 収支率 39.1%
高校生通学ライナーバス	利用者数 131.7人/日 運賃収入 430万円/5ヶ月 運行経費 1,097万円/5ヶ月 収支率 39.7%	利用者数 170人/日 運賃収入 589万円/6ヶ月 運行経費 754万円/6ヶ月 収支率 78.0%	利用者数 134.9人/日 運賃収入 526万円/6ヶ月 運行経費 744万円/6ヶ月 収支率 70.7%
井栗地区コミュニティバス	利用者数 23.3人/日 運賃収入 27万円/4ヶ月 運行経費 174万円/4ヶ月 収支率 15.7%	利用者数 30人/日 自治会費 70万円/7ヶ月 運行経費 281万円/7ヶ月 収支率 26.8%	利用者数 16.4人/日 自治会費 46万円/7ヶ月 運行経費 227万円/7ヶ月 収支率 20.0%

12

## 三条市デマンド交通「ひめさゆり」

### 起点終点別の利用者数

- 周辺地区～市街地間での利用が大幅に増加(2010年12月比2.2倍)
- 周辺地区間での利用は概ね30人未満の利用で横ばいに推移



※ひめさゆり日報に基づき集計

15

## 社会実験の評価

社会実験	評価
三条市デマンド交通	● 収支目標に一歩届かなかったものの、利用者数の目標を達成することができた。 ・利用者の満足度も高く、家族の送迎負担軽減に大きく寄与した。 ・運営面において安定的にサービスを提供できる体制が整った。
高校生通学ライナーバス	● 利用者数・収支率ともに目標に及ばなかったものの、目標達成率は高く、学校の休学期間以外では、利用が安定している。 ・運営面において安定的にサービスを提供できる体制が整った。
井栗地区コミュニティバス	▲ 利用者からは好評を得られ、家族送迎負担の軽減に貢献できた。 ・利用者数および収支率ともに目標を達成することができなかった。 ・継続的な運営に向けた取り組みが必要である。

- (評価)
- 目標をほぼ達成、現時点では大変満足いく結果
  - 目標に及ばないが、軽度の見直しを行った上で継続が望ましい
  - ▲ 基本的なベースは変えず、一定の見直しを行った上で継続が望ましい
  - × 抜本的な見直しが必要

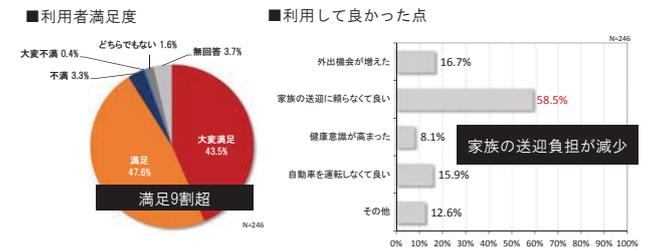
13

## 三条市デマンド交通「ひめさゆり」

### 利用者満足度

- デマンド交通利用者の約9割が満足、約6割が「家族の送迎に頼らなくて良い」と感じており、市民の生活に寄与。

### H24ひめさゆりお客さまアンケート

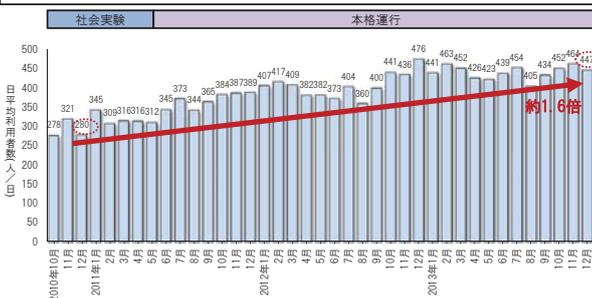


16

## 三条市デマンド交通「ひめさゆり」

### 日平均利用者数

- 本格運行開始以降、利用者数は増加、特に、冬期は利用が増加する傾向。
- 社会実験期の2010年12月と2013年12月を比較すると日平均利用者数は約1.6倍に。

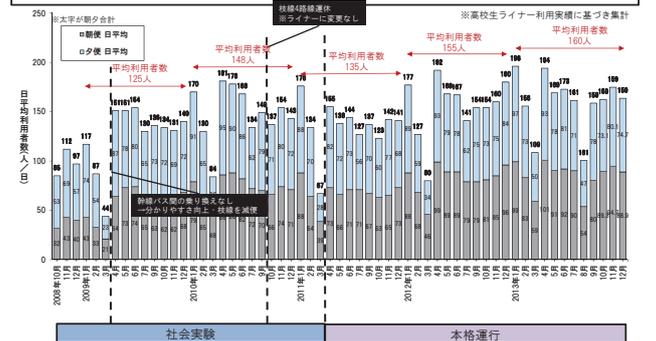


14

## 高校生通学ライナー

### 利用者数の推移 (八木ヶ鼻温泉～県立工業高校)

- 1月～12月の平均利用者数は、増加傾向。

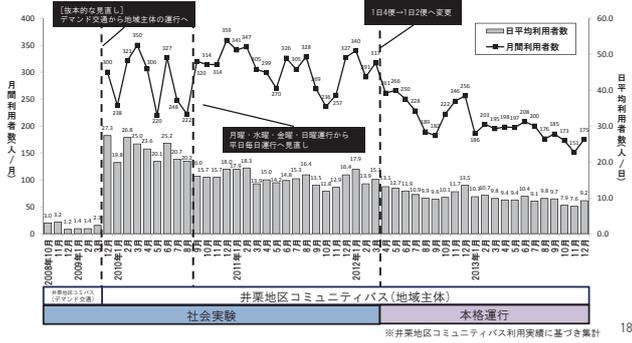


17

## 井栗地区コミュニティバス

### 利用者数の推移

- 月変動はあるものの、利用者数は減少傾向。
- 昨年は10人/日程度の利用者数。

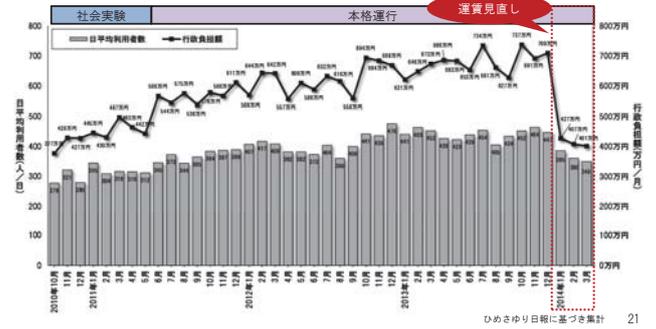


18

## 公共交通体系見直し後の状況

### デマンド交通利用者数と行政負担額の推移

- 運賃見直しに伴い、利用者数と行政負担額は減少している。
- 運賃見直し後のH26年3月の利用者数は349人/日、行政負担額401万円/月となり、前年同月のH25年3月に比べて利用者数が23%、行政負担額が40%減少した。

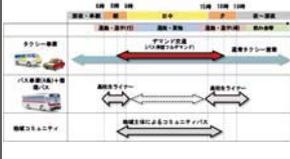


21

## 今までの体制と新たな体制

### ■今までの体制

- ・ 日中は循環バスを減便、デマンド交通が日中の需要を担っていた
- デマンド交通への過度な依存⇔更なる減便
- ※ 負のスパイラル!



### ■新たな体制

- ・ 日中の需要が高いエリアを循環バスが運行できるよう見直し+循環バスの手が届かない部分をデマンド交通でカバー
- ⇒ **バスとデマンド交通の連携・運行効率化**



・ デマンド交通ひめさゆりは、潜在需要の掘り起こしや、家族の送迎負担の軽減など本市の地域性にマッチした新たな公共交通として一定の役割を果たした。しかし、過度な行政負担リスクも!

路線・循環バスとの連携による新たなステージ「持続可能な公共交通体系」へ

19

## 公共交通体系見直し後の状況と対応

### デマンド交通ひめさゆり

- 運賃見直しに伴い利用者数・行政負担額とも減少。
- 利用者の動向（近距離⇒徒歩 遠距離⇒循環バス）を注視し、現在、実施しているモニタリング調査結果も踏まえた新たな運行形態の検討。
- 多極分散型コミュニティ形成、スマートウェルネスシティ構想などのまちづくり計画と整合した運行形態の検討。

### 循環バス

- 循環バスの見直しによる利用者の動向を注視。
- デマンド交通利用者の循環バスへの転換に着目した分析。
- 循環バスから効率性と利便性を兼ね備えた新たなバス運行形態の検討。

22

## 持続可能な公共交通体系の構築

### 1. デマンド交通利用料金の見直し(H26.1実施)

- ・ サービスレベルに対する料金設定を適正化
- ・ 値上げによる複数乗車、循環バス利用への誘導

### 2. デマンド交通停留所の見直し(H26.4実施)

- ・ 右記「停留所見直しの考え方」を踏まえ、地域性も考慮しつつ、合理的な配置となるよう検討

### 3. 公共交通マップの作成(H26.4全戸配布)

- ・ 三条市の新しい公共交通網の周知

### 4. 利用しやすい循環バス路線の確立(H26.4より新路線運行開始)

- ・ デマンド交通の需要を踏まえたルート見直しにより、デマンド交通運行にかかる行政負担を軽減（デマンド交通利用料金値上げに対する補償）
- ・ 高齢社会を見据え、市役所、医療機関等をカバーできる路線の確保

### ○停留所見直しの考え方



20

## 三条市公共交通の取り組みと考え方

- 全国に先駆け「三条市地域公共交通協議会」を設置し検討を始めた。
- ダメならすぐに見直す。(三年間で3回の社会実験を実施した。)
- 公共交通は生き物(本格導入後も状況が変われば見直す。)

常に見直しを行いながら、少子高齢、人口減少社会を支える公共交通体系の構築を目指す

ご清聴ありがとうございました

新潟県三条市市民部環境課 交通政策室  
E-mail : kankyo@city.sanjo.niigata.jp

23

## 「銀の靴を探して」から考えたこと

キャンペーン報道を通して見た生活交通

下野新聞社会部(交通とまちづくり取材班) 佐藤洋

### 「銀の靴を探して 2025年 交通とまちづくり」

#### ◆テーマ設定の背景

- ・2025年に団塊世代がすべて75歳以上となる
- ・人口減少・単身世帯化も進み社会構造が激変する
- ※高齢化率は全国30.3%、栃木県30.8%
- ・豊かな超高齢社会を築く仕組み作りが必要
- ・移動手段とまちづくりに着目
- ・移動の自由が享受できれば健康寿命を延ばせる可能性
- ※老化、身体能力の衰えが最初に現れるのが「足」
- 続いて排泄、摂食→寿命

### 移動・交通をめぐる栃木県の問題

#### ◆クルマ社会→過度なマイカー依存

※自動車普及率97.8%(2009年、全国1位)

※運転免許保有率69.2%(2011年、全国2位)

※ガソリン消費量がトップクラス…

→全国有数のクルマ社会。運転したくない人や運転すべきでない人も使わざるを得ない

・公共交通の衰退

※バス利用者1790万人(2011年度)

→ピーク時(1969年)の8分の1

### クルマ社会がこのまま進行したら…

- ・高齢者の事故増加のおそれ
- ・「買い物難民」の増加
- ・中心市街地衰退に拍車
- ・市街地の拡散、行政経費の増加
- ・環境問題の深刻化
- ・運動不足に拍車
- ・子どもの”生態系破壊”
- ・高齢者の孤立、地域のつながり弱体化のおそれ

## 県内を中心に現状をルポ、目指すべき方向性示す

- ・プロローグ「クルマ頼り その先は」
- ・第1部「クルマ社会」
- ・第2部「公の足をつくる」
- ・第3部「クルマの明日」
- ・第4部「『売り場』が動く」
- ・第5部「隔たり」
- ・第6部「まちを描くこと」
- ・第7部「提言 豊かな社会へ」

※連載計62回と関連特集、記事

## 提示したキーワード

- ・「交通権」の確立＝移動の自由は新たな人権
- ・「クルマ依存からの脱却」
- ・「地域公共交通の再構築」
- ・「住民主体のまちづくり」
- ・「生き方・価値観の転換」

→行政、交通事業、住民が連携、それぞれの役割、責任を果たし、各地域の実情に合った仕組みを作ることが大切。おまかせ民主主義では解決できない。

## 取材を通じて見えたデマンド、地域交通

### 「デマンド交通花盛り」だが…

- ・栃木県内26市町のうち23市町が運行または予定(取材時)→現状25市町のうち24市町が導入
- ・首長が選挙の公約に→トップダウンの光と影
- ・「持続可能性」か→利用者伸び悩み、低い収支率
- ・「空気を運ぶバス」の誤解→通勤通学に使用せず、予約が面倒
- ・自治体の縄張り意識→困難な広域連携

※「切り札」として脚光を浴びるが、課題も山積

## 「暮らしの足」確保へ

- ・多様な交通手段の連携、資源活用を  
→行政の縦割り、縄張り打破
- ・交通単体でなく地域の持続可能性を  
→「まちづくり」全体で考える
- ・地域特性やニーズに応じた仕組みを  
→地域住民が主体的に模索

※住民、行政、交通事業者が連携し価値共有を

# オンデマンド交通システムの 現状と今後について

平成26年11月9日



Copyright © JUNPUZI.Co.,Ltd.All Right Reserved



## 1. オンデマンド交通システム開発の背景

公共交通の現状と課題  
(バス)

- ・マイカー利用の増加、人口の減少
- ・住民の高齢化（バス停まで歩けない）

バス利用の減少、利便性が低下  
⇒ 便数減少、運行断念

需要は少なくなっているが、移動手段の確保は必須

交通弱者向け  
・交通空白地域における  
移動手段の確保

高齢者向け  
・生活交通の確保  
+  
・外出機会の創出

経費を抑えて、持続可能な交通体系の構築を実現できるシステムへのニーズ

「コンビニクル」開発

Copyright © JUNPUZI.Co.,Ltd.All Right Reserved

2

## 2. 問題はそんなに簡単ではなかった！

- ・「コンビニクル」の基本は、予約時に「ゆとり時間」を入れ追加予約を可能とする技術。
- ・この技術のみでは、多種多様な地域公共交通のニーズには答えられない。
- ・地域公共交通のサービスレベルは、その地域の自治体、住民、事業者により変わる。
  - 自治体
    - ・地理的状況(面積、地形)、歴史的背景(合併等)、財政的状況
  - 住民
    - ・人口(人口規模の違い、高齢化率の違い、農業従事者率)
  - 事業者
    - ・交通事業者の有無、事業規模
- ・「コンビニクル」ではこれらを解決するために色々な取り組みを行った。

Copyright © JUNPUZI.Co.,Ltd.All Right Reserved

3

## 3. 運行エリアの分割及びエリア間移動の条件設定が可能



【おすすめの運行エリアの広さ】

エリア内は、1時間以内で移動できる広さが適します。

※広い場合は生活圈、線路・山・川などを境にエリアを分割します。

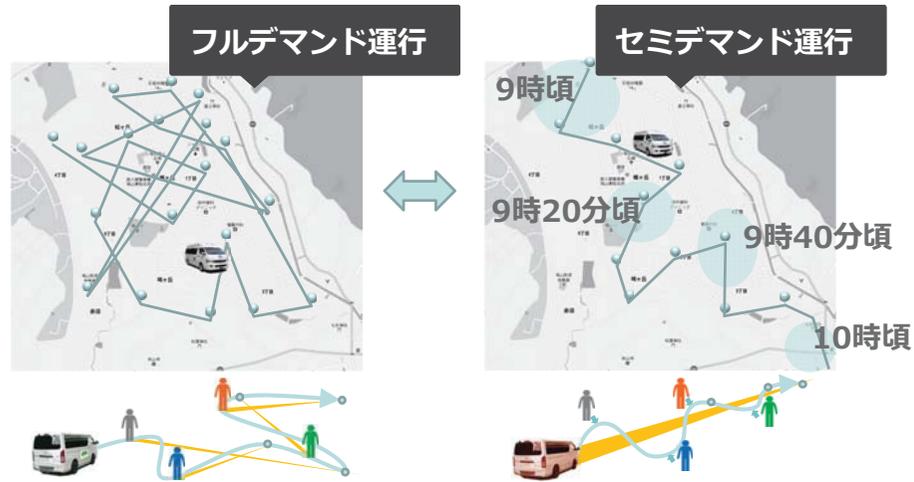
エリア毎の条件設定機能

エリア間の行き来、乗降りの制限、時間などさまざまな条件を設定できます。

Copyright © JUNPUZI.Co.,Ltd.All Right Reserved

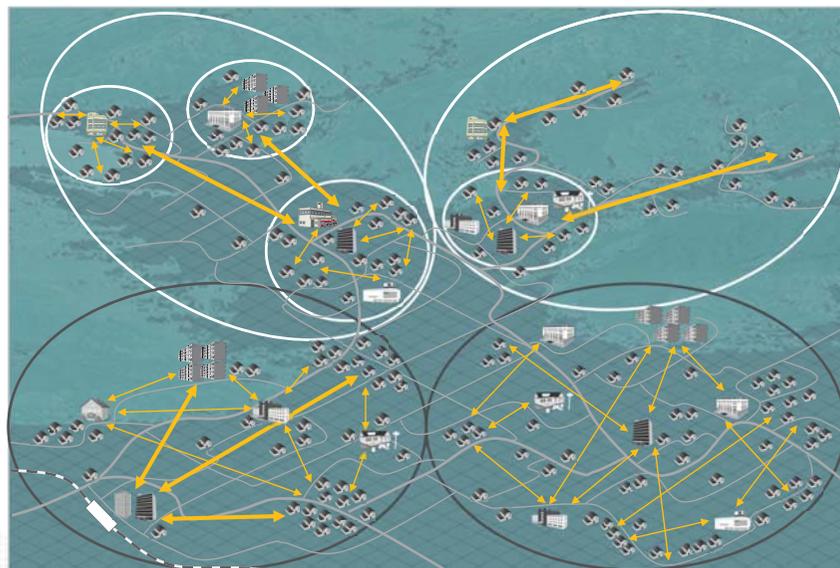
4

## 4. フルデマンド、セミデマンド運行に対応



- ・システムの**設定変更**で容易に運行方式を切り替え可能！
- ・**エリア、号車、時間単位**に柔軟に切り替え可能！

## 5. 地域ごとに異なる移動特性



## 6. 多様な運行形態に柔軟に対応

### ① 移動パターンに方向性がある場合

- ・市町村合併により生活圏は分かれているが、エリア間の移動も多い地域

セミデマンド運行  
(サブエリア)



セミデマンド運行  
(2カ所固定)



### ② 山間⇄街中の移動パターンの場合

- ・山間の集落から街の中心部への人の移動が多い地域

セミデマンド運行  
(乗降場固定)



セミデマンド運行  
(サブエリア+乗降場固定)



### ③ 駅への需要が多い場合

- ・鉄道駅やバス路線への乗り継ぎ需要が多い地域
- ・フィーダー系統（幹線と接続する支線）としての役割

フルデマンド運行 (1カ所固定)



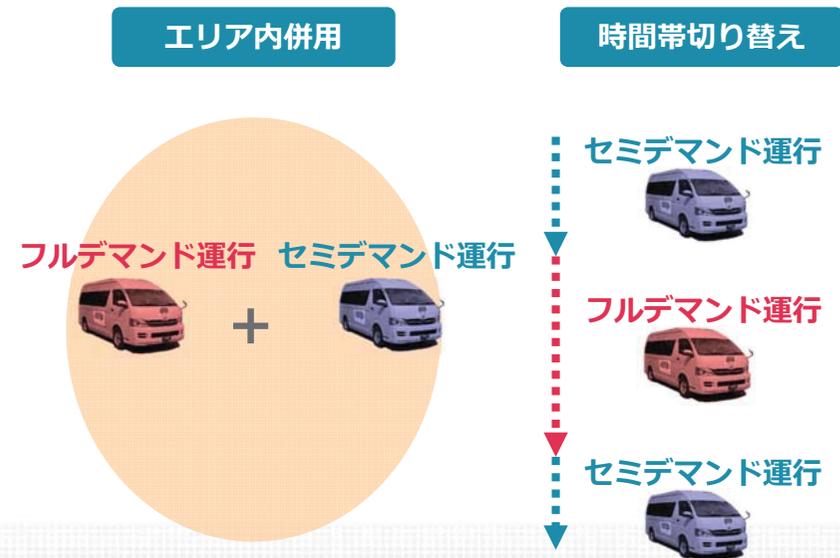
### ④ 主要施設、住宅が点在する場合

- ・主要施設がエリア内に点在し、まとまった需要が発生し難く、需要が分散している地域

フルデマンド運行 (完全フリー)



## 7. 運行形態の組み合わせを可能に

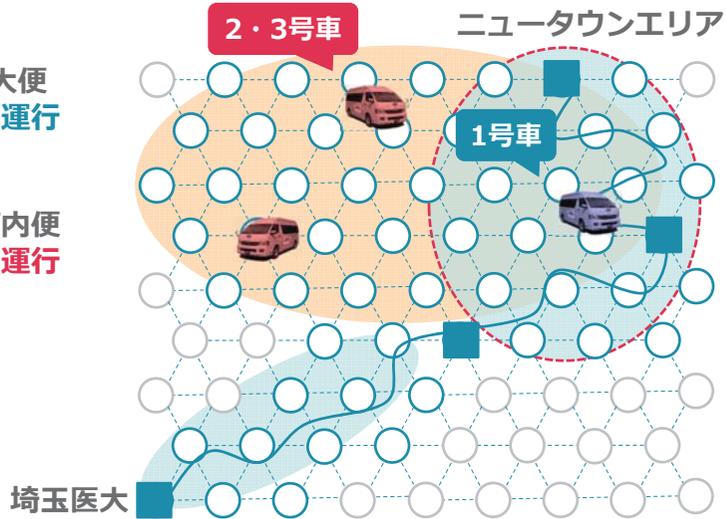


## 8. 鳩山町の例 2009年10月～運行

3台で運行

【1号車】 埼玉医大便  
⇒ **セミデマンド運行**  
(サブエリア型)

【2・3号車】 町内便  
⇒ **フルデマンド運行**

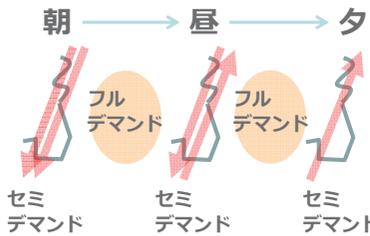


**フルデマンド運行、セミデマンド運行併用の実装**

## 10. 豊岡市の例 2012年10月～運行

1台で運行

【1号車】  
⇒ **セミデマンド運行**  
(サブエリア型+乗降場固定)



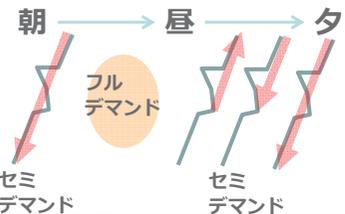
**サブエリア型+乗降場固定型の実装**

## 9. 甲州市の例 2011年1月～運行

5台で運行

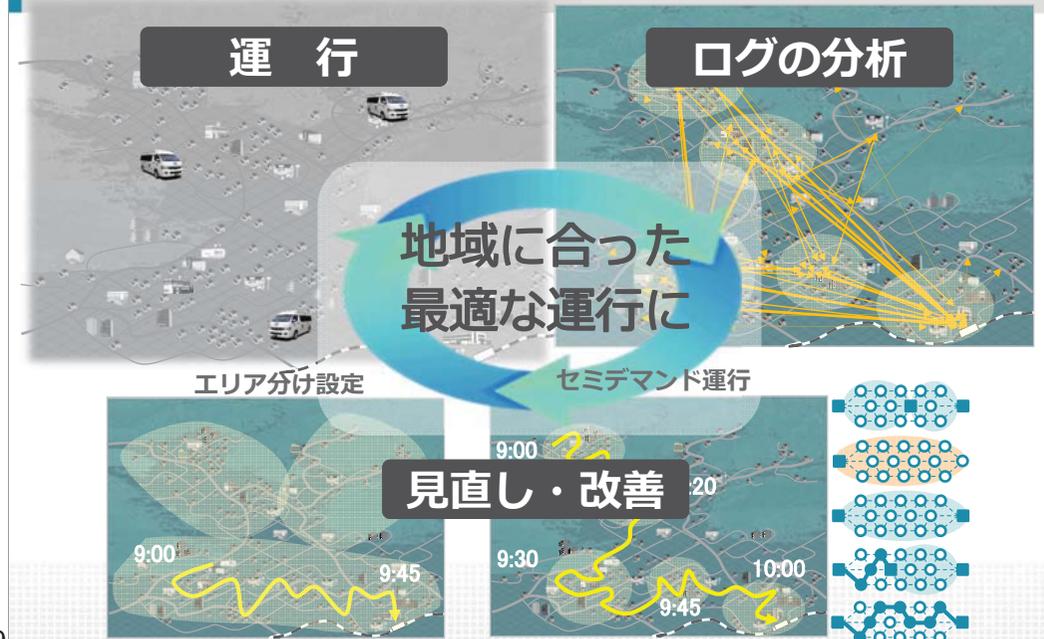
【1・3・4・5号車】  
⇒ **フルデマンド運行**  
エリア分割

【2号車】  
⇒ **セミデマンド運行**  
(乗降場固定)



**乗降場固定型セミデマンドの実装**

## 11. 見直し改善が継続的に



## 12. 利用者とオペレータやり取りのこのデータが重要

「明日」「自宅近くのバス停」から「市民病院」まで「9:30着」で予約したい

これが地域の本当の需要

「9:15着」市民病院着  
または  
「9:35着」市民病院着  
でお取りできますか？

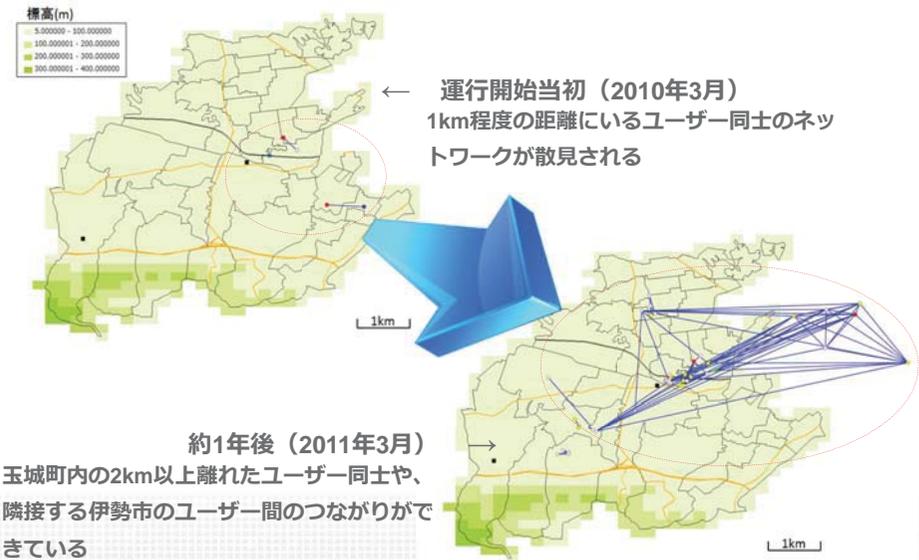
「9:35着」市民病院着  
をお願いします

では、「明日」「自宅近くのバス停」「9:10発」「市民病院」「9:35着」で予約をお取りしました

① オペレーターツールに条件を入力して検索  
② 検索結果表示

## 14. 1BOXの車内の距離感が友達を増やす

★青線がデマンド交通を利用して一緒に行動するユーザのつながりを示す



## 14. こんなニーズもある。(予約画面)

2012/12/11 今日 明日 明後日

jpz01 順風路太郎様 75歳 男性 0362716061 09012345678

豊島区雑司ヶ谷1-6 ヴォルフスガルテン護国寺

雨の日は視力が落ちる。段差に注意

友達乗合予約 利用履歴

出発地 到着地

検索 古川橋HP

予約条件

時刻 19時5分 出発 到着

人数 1人 滞留 0分0分

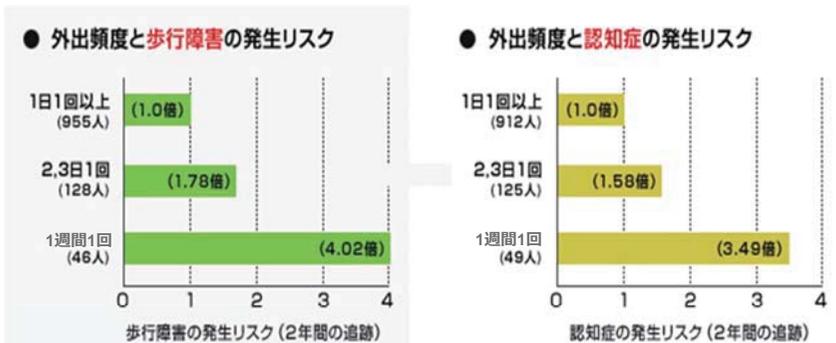
条件 近い時間 検索

予約候補

確定予約

## 15. これからは、外出機会を増やすことがデマンドの役割

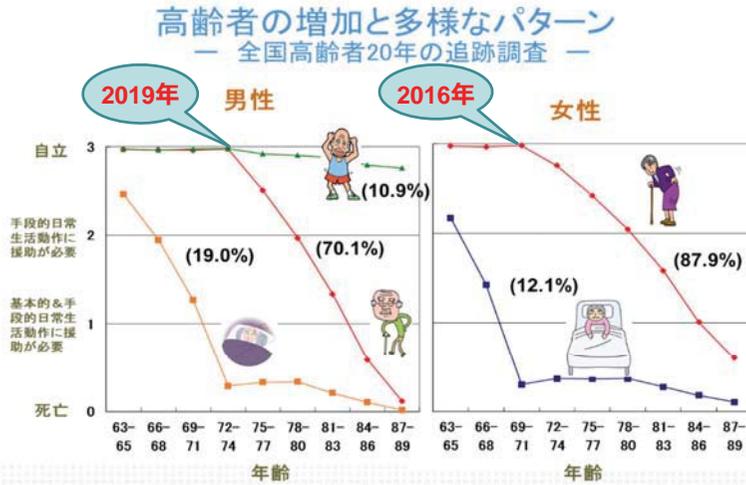
外出することは、健康予防、認知症予防にも効果あり！



新潟県Y市で65歳以上の高齢者を対象に2001年から2年間追跡調査した結果  
 ※両グラフとも、ももとの健康状態や社会的役割の差による影響を除去して比較  
 (資料) 財団法人 東京都高齢者研究・福祉振興財団 東京都老人総合研究所[第93・95回老年会公開講座 第三のキーワード]より  
 「本資料は、(独) 東京都健康長寿医療センター井藤先生のご資料を基にHIPで作成」

## 16. いつまでに外出機会を増やさなくてはならないのか？

- 団塊の世代が下降曲線に乗る前に外出機会を増やすべき。



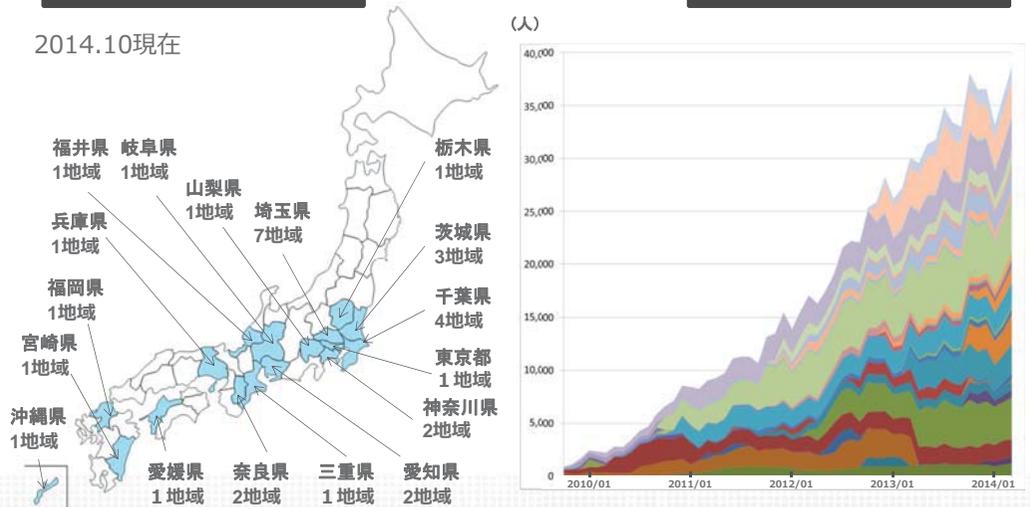
出典) 秋山弘子 長寿時代の科学と社会の構想『科学』岩波書店, 2010

## 16. コンビニクルの実績

全国31カ所で稼働中

乗車人数 4万人/月

2014.10現在



## 17. 地域公共交通はもっと深い

- 「コンビニクル」は現在、30ヶ所以上で導入され月に4万人以上を運び、累計で100万人以上を運んだ。
- これらの実績で、これまで説明してきたように色々工夫してきたが、実際の地域公共交通はもっと深い。
- システムの提供者としては、これに対応しなくてはならない。
- 自治体の地域公共交通の担当者に直接会って話を聞く活動を行っている。
- 今後、このヒアリングの成果をシステムに反映して行きたい。
- 今後は外出機会と動機の創出にも力を入れて行きたい。

## コンビニクルについてのお問合せ先

順風路株式会社

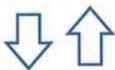
住所 : 東京都豊島区東池袋五丁目44番15号  
東信東池袋ビル1F

電話番号 : 03-6271-6061  
FAX : 03-5953-9491  
担当 : 神谷 聖二  
Mail : info@casv.jp  
HP : http://www.casv.jp/

## 回数券タクシーの特徴

登録されたご住所(ご自宅など)と以下の7カ所との間に限りご利用になれます。

登録されたご住所



- ウニクス
- 西武秩父駅
- 秩父駅
- 御花畑駅
- 秩父市立病院
- 秩父病院
- 矢尾百貨店

「利用者登録申請書」は、下記のURLよりダウンロードができます。

<http://www.chichibu.co.jp/taxi-chicket/>

## ちちぶ定住自立圏 タクシー分野実証実験について

秩父地域1市4町(秩父市、小鹿野町、皆野町、横瀬町、長瀬町)で構成される「ちちぶ定住自立圏」では、2011年3月に「秩父地域公共交通ビジョン」を策定し、日ごろの「おでかけ」がしやすくなる鉄道・バス・タクシーのサービス改善を目指しています。この実証実験は、ドア・ツー・ドアできめ細やかなサービスを提供するタクシーを日常生活のなかで気軽に利用していただけるのきをつくることで、外出環境の改善とタクシー産業の活性化との両立を目指すものです。

## よくあるご質問 Q&A

Q.登録するにはどうすればよいですか?  
A.本誌に折り込みの「利用登録申請書」で登録してください。申請は随時受け付けていますが定員になり次第締め切ります。

Q.電話での利用登録はできないのですか?  
A.できません。  
電話は予約を受け付けるためのもので、利用者の登録には対応できません。必ず所定の書式で利用者登録申請を行ってください。

Q.登録に費用はかかりますか?  
A.登録は無料ですので、必要ありません。

Q.家族や介助者の方も同乗しますが、それぞれ利用登録する必要はありますか?  
A.「利用登録申請書」の中に、ご家族や介助者の方を記入する欄がありますので、ご利用ください。また、ご家族や介助者の方とご乗車の際は、ご利用になる人数をお知らせください。

Q.利用目的は何でもよいのですか?  
A.買い物、通院、各種手続き、趣味・娯楽など自由に利用できます。ただし、車のトランクに納まらないような大きな荷物がある場合は乗車できません。

利用・登録・申請などのお問い合わせ

### アイサーフ株式会社

埼玉県秩父市黒谷234-2  
TEL:0494-25-7766(月~金 10:00~18:00)  
FAX:0494-25-7722

# 回数券タクシー

# 秩父エリア

いつも同じ料金で  
ご利用可能!!  
しかも、  
お得!!

限定100名様  
モニター募集

回数券タクシーははじめました!!

秩父丸通タクシー



ちちぶ定住自立圏公共交通部門実証実験

## 「利用者登録申請書」記入例

利用者登録申請書			
住所	埼玉県秩父市 ●●町 00-00		
フリガナ	マルツフ タロウ	性別	男
氏名	丸通 太郎	生年	0494-00-0000
フリガナ	マルツフ イチロウ	性別	男
氏名	丸通 一郎	生年	0000年00月00日生れ
フリガナ	マルツフ ハナコ	性別	女
氏名	丸通 花子	生年	0000年00月00日生れ
フリガナ		性別	男・女
氏名		生年	年月 日生れ
フリガナ		性別	男・女
氏名		生年	年月 日生れ
フリガナ		性別	男・女
氏名		生年	年月 日生れ

(※あらかじめ、運転手に伝えておきたいと等号を記入)  
返って乗り降りますので、乗降の無いところに停車をお願いします。

個人情報の取り扱いについて  
上記個人情報(乗客氏名)は、回数券タクシーの運行および公共交通機関(回数券タクシー)の運行に必要と認められる範囲で、そのほかの目的には一切開示しません。  
当、個人情報の管理は、秩父丸通タクシー株式会社(埼玉県秩父市)が行います。

ご利用・登録に関するお問い合わせ  
アイサーフ株式会社 電話:0494-25-7766(月~金 10:00~18:00)

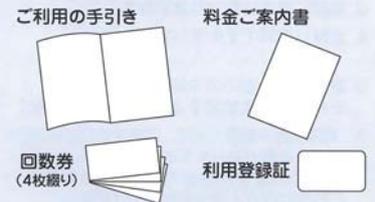
## 回数券タクシーご利用の流れ

### まずはご応募ください

当パンフレットに挟み込まれている「利用者登録申請書」に必要事項をご記入の上、下記の宛先へお送りください。  
〒368-0001 埼玉県秩父市黒谷234-2  
アイサーフ(株) 秩父エリア タクシー回数券 係  
FAX:0494-25-7722

### 「はじめてキット」をお送りします

「利用者登録申請書」でお申し込みいただいた後、以下の4点が届きます。



### 回数券タクシーをご利用ください

- ・「はじめてキット」が届いたその日からご利用になれます。
- ・秩父丸通タクシーのみご利用になれます。

**ご予約は ☎0120-02-3633**  
(月~金 8:00~17:00)

- ・お乗りの際、乗務員へ回数券を1枚お渡しください。

### 料金は後払いの振込みです

詳しくは、次項の「ご利用に関するお願い」をご覧ください。

## ご利用に関わるお願い

- 回数券タクシーのご利用には「利用登録」が必要です。回数券タクシーを使うには事前の「利用登録」が必要です。このパンフレットにはさみ込まれている「利用登録申請書」に必要事項をご記入いただき、登録申し込みを行ってください。
- 登録されたご住所(ご自宅など)から以下の7カ所との間に限りご利用できます。ご利用頂ける目的地は、西武秩父駅、秩父駅、御花畑駅、秩父市立病院、秩父病院、ウニクス、矢尾百貨店です。
- 秩父丸通タクシー限定のご利用となります。秩父エリア回数券タクシーは「秩父丸通タクシー」でのみご利用になれます。  
※ほかのタクシー会社ではご利用になれません。
- 回数券は100名限定発行  
この回数券は100名限定発行です。定員になり次第締め切ります。
- 料金は後払いの振込みのみ  
回数券の購入に伴う利用料金は指定口座への振込みのみとなります。毎月20日までに請求書が郵送されます。その利用金額を指定口座へ月末までにお支払下さい。  
※振込手数料はお客様でご負担をお願いします。
- 回数券のご利用期限は平成27年3月末です

## 利用料金について

利用料金は登録されたご住所により異なります。登録されたご住所から下記のうち最も近い地点までのタクシー運賃(距離制運賃)を算出し、一乗車につき、その半額(100円未満切り上げ)でご利用いただけます。詳しい料金は、「はじめてキット」の「料金ご案内書」をご確認ください。

### ◎例えば…(秩父市山田よりご利用一例)

目的地	通常料金	回数券料金	備考
秩父市山田	1,500円	1,500円	ウニクス
秩父駅	通常1,970円	1,500円	秩父市立病院
矢尾百貨店	通常1,880円	1,500円	御花畑駅
西武秩父駅	通常2,150円	1,500円	秩父病院

※料金は秩父市山田一丁目からの計算です。 通常2,870円

平均28.5%お得!

## ◎ご記入時の注意事項

- ・ご記入内容に誤りがあると、「はじめてキット」が届かない場合がございますので、ご確認ください。
- ・〔利用者登録する人を記入〕にご記入の無い方のご利用はできませんので、同時にご利用の方は必ずご記入ください。

## 登録のお申し込みは

郵送またはFAXをお願いします。

〒368-0001 埼玉県秩父市黒谷234-2  
アイサーフ(株) 秩父エリア タクシー回数券 係

FAX 0494-25-7722

くらしの足を考える全国シンポジウム2014

デマンド交通

秩父丸通タクシー(株) の取組み

2014年11月9日

事業	発足の経緯	開始日	現 状	今後の課題・展望
秩父市乗合タクシー事業 (デマンド区域運行) (旧吉田町地区)	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧吉田町は高齢者にタクシー福祉券が配られていましたが、秩父市との合併により廃止</li> <li>路線バス編成変更により公共交通空白地域になる</li> <li>従来3路線運行を市中心部に直通する1路線に再編</li> <li>既存の配車システム、車両を活用し初期経費を抑えた埼玉県内初の取り組み</li> </ul>	平成20年06月	<ul style="list-style-type: none"> <li>当初運行区域内の60歳以上、バス路線から2キロ以上離れた地区については年齢を問わないと制限がありました。地域住民は誰でもOKになる</li> <li>当初1年間の利用者数1000名弱、現在は1750名</li> <li>運賃500円均一に変更、乗降場所の追加をして利用者の増加につなげている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口の減少により利用者の増加は見込めない</li> <li>一人暮らしの認知症の対応</li> </ul> <p>平成26年人口秩父市66269人65歳以上約8500人 平成20年人口吉田8024人65歳以上2070人25.8% 平成26年人口吉田地区7348人高齢者2204人30%</p>
小鹿野町乗合タクシー事業 (デマンド区域運行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>町の公共交通網は町営バス5路線と民営バス3路線により構成されている鉄道は乗り入れてない地域で経費が年々増大し赤字運行となっている</li> <li>高齢化に伴い高齢者だけの世帯が増加し抜本的な改革の為にデマンドをはじめる</li> <li>利用料金：一人1回300円、高齢者、障害者は無料</li> </ul>	平成23年10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証実験後平成25年8月1日から運行開始、秩父市のデマンドを参考に業務を行っている為スムーズに稼働している</li> <li>吉田先生の助言で国土交通省の「フィルガ」-系統補助金を取り入れている</li> <li>開始2ヶ月間は利用者が予約の方法がわからず月に30人、現在は月に200人が利用している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小鹿野町の地形がいくつもの谷からできている為、需要が増えると1台では対応できない</li> </ul> <p>人口小鹿野町12468人・65歳以上約4000人 全体の32%</p>
皆野町高齢者外出支援 タクシー利用料金補助事業 (お出かけタクシー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活においてタクシーを利用した場合、その料金の一部を助成することにより定住促進を図る目的</li> <li>利用券1枚の助成金額は500円とし、使用枚数は乗車1回につき、助成金額が利用したタクシー運賃の概ね2分の1に相当する枚数まで使用できる</li> <li>対象地区5ヶ所限定、70歳以上</li> </ul>	平成25年04月	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元業者2社で使用できるが、利用人数は開始当初から変動がない</li> <li>平成25年度は年間約1200枚利用している</li> <li>町の予算は660万円も計上しているが60万しか利用されていない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象地域を町内全域に拡大し利便性を図る</li> <li>デマンド型よりも経費が削減できるので今後の様子をみていきたい</li> </ul> <p>人口皆野町10820人・65歳以上3227人 全体29.8%</p>
横瀬町コミュニティバス試験運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスブローさん横瀬町地域公共交通実証運行業務委託を結ぶ</li> <li>横瀬町全域(一部秩父市内を含む)</li> <li>横瀬町の全住民が無料</li> <li>停留所と時間はおおむね決められていてフリー乗降</li> </ul>	平成25年10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年11月、1ヶ月の利用者数 762人</li> <li>平成26年9月、1ヶ月の利用者数 930人</li> <li>利用者の95%が60歳以上</li> <li>住民の足として定着し利用者は増加している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>試験運行の無料をいつまで続けるか</li> <li>町全体の利便性を他の公共交通と共存して上手に活用できるか</li> </ul> <p>人口横瀬町8803人・65歳以上2495人 全体28.3%</p>
秩父定住自立圏 タクシー分野実証実験 回数券タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>秩父地域1市4町(秩父市、小鹿野町、皆野町、横瀬町、長瀬町)で構成される「ちちぶ定住自立圏」の中で実証実験として回数券タクシーをはじめる</li> <li>モニターとして限定100名を募集</li> <li>登録された住所から7か所との間に限り利用できる</li> </ul>	平成26年03月	<ul style="list-style-type: none"> <li>お得感があり、一度利用した方は満足している</li> <li>利用者数が少ない</li> <li>秩父市内の方より小鹿野町の利用者に好評</li> <li>遠ければ遠い程お得で徐々に利用者が増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周知の方法を考え直す</li> <li>市報などに何回の掲載していただく</li> </ul>
秩父市商店連合会 ショッピングカー 街なかぐるぐる号	<ul style="list-style-type: none"> <li>商店連合会と貸切運行業務委託を結び8月11日から12月13日まで運行する</li> <li>11:00から19:00毎日内回りコースを運行</li> <li>無料乗車券配布</li> </ul>	平成26年08月	<ul style="list-style-type: none"> <li>10月1日から19日までは133人、1日平均7人</li> <li>短い期間ですがチラシを数回配布している</li> <li>幅広い年齢層で利用されそうなので地域の活性化につながっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後補助金なしで商店連合会で継続できるようにであれば協力したい</li> </ul>

# これは便利!! 商店街内を回遊する\* ショッピングカー



車がなくても  
らくらく  
お買い物!!

※日時により車種が変わる事があります。

## 「街なかぐるぐる号」

**期間** 8月11日(月)~12月13日(土)  
11:00 ~ 19:00

**内容** 『街なかぐるぐる号』が市内商店街エリアの2コースを走っています。  
お買い物等で市内へお出かけの際は、是非ご利用ください。

**詳細** 平日は1台、土日祝日は2台が街なかを運行  
 ※裏面参照 毎日:内回りコース(1周約15分)  
 土日祝日のみ:外回りコース(1周約60分)  
 市内商店街にある21か所の停留所で乗降できます。  
 なお、停留所以外で降りたい場合は、運転手にご相談下さい。  
 (コース内に限ります)

**利用料金** 無料(チケットが必要です)

**入手方法** 市報8月号、新聞折込チラシ  
商店街加盟店でお買い物をするとう入手できます。

コースマップ・停留所  
※裏面に記載



ショッピングカー  
街なかぐるぐる号

無料乗車券

運行期間 ▶ 8/11(月)~12/13(土)  
営業時間 ▶ 11:00~19:00

- 街なかぐるぐる号にご乗車頂けます。
- 停留所での乗降となります。
- ご利用時に本券を運転手にお渡しください。
- 道路事情によりご利用頂けない場合があります。

[秩父市商店連盟連合会・調査事業]

ショッピングカー  
街なかぐるぐる号

無料乗車券

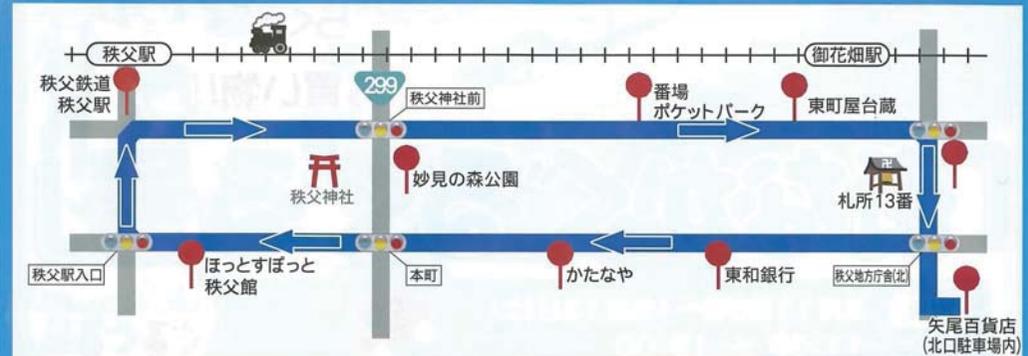
運行期間 ▶ 8/11(月)~12/13(土)  
営業時間 ▶ 11:00~19:00

- 街なかぐるぐる号にご乗車頂けます。
- 停留所での乗降となります。
- ご利用時に本券を運転手にお渡しください。
- 道路事情によりご利用頂けない場合があります。

[秩父市商店連盟連合会・調査事業]

# 街なかぐるぐる号

内回りコース 毎日運行 / 1周約15分



外回りコース 土・日・祝運行 / 1周約60分

※9月20日から下記コースに変更となります。



※停留所に時刻表があります。※渋滞により遅れる場合があります。

### 外回り時刻表

※すべての停留所の時刻については  
停留所でご確認下さい。

停留所	発車時刻
妙見の森公園(影森方面)	00分
ヘルク秩父影森店	16分
伝承館西小石川書店前	23分
妙見の森公園(相生町方面)	34分
明升堂	40分
ウニクス秩父	51分

停留所の目印はこの看板だよ!  
この看板のある所で待ってね!



主催: 秩父市商店連盟連合会

お問合せ  
秩父丸通タクシー株式会社  
☎ 0494-22-3633

試験運行 横瀬町コミュニティバス

ブコさん号

バス停マップ & 時刻表

フリー乗降 & メロディーバス

NEWブコさん号! 毎日運行! 運賃無料



このバス停が目印!



従来のバスは 松枝～総合福祉センター区間運行します

コミュニティバスとは

コミュニティバスとは、地方公共団体等がまちづくりなど住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた「まち」の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスを言います。横瀬町では、高齢者等の移動制約者が快適にご利用できる「無料フリー乗降」コミュニティバスを平成27年3月31日まで試験的に運行します。

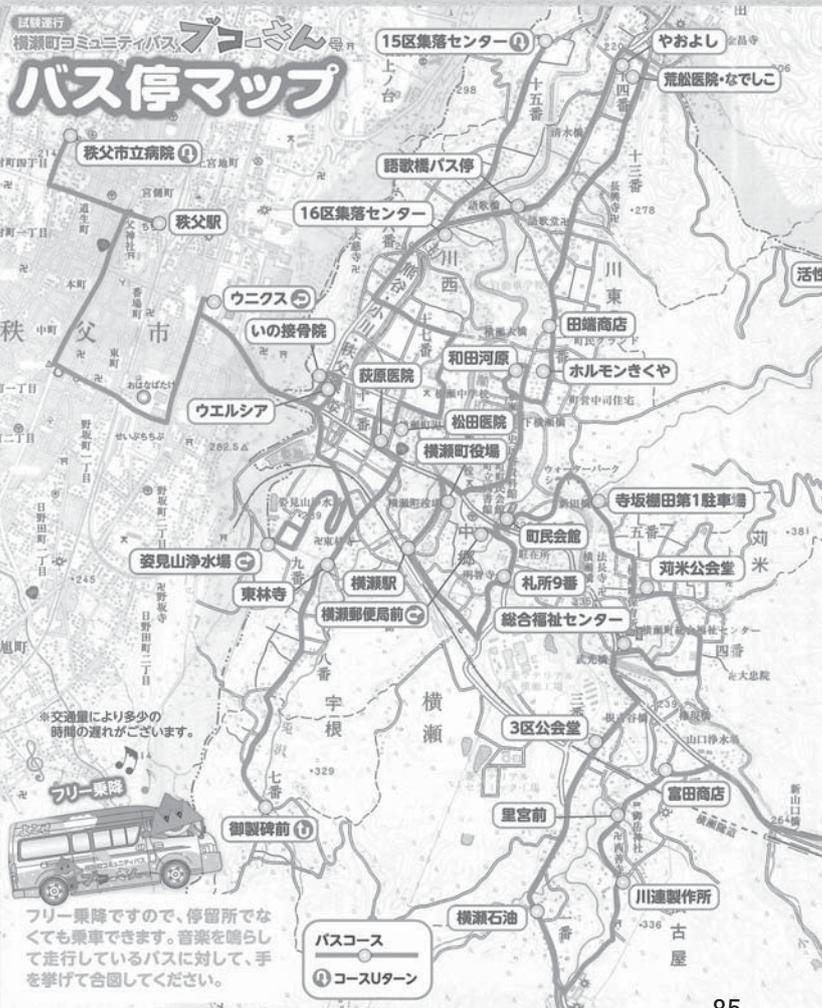


※交通量により多少の時間の遅れがございます。  
※天候等によりバスの運行を中止する場合もございます。

お問い合わせ 横瀬町役場 健康づくり課 ☎0494(25)0116

ブコさん号 運行コース 時刻表

停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
松枝/バス停	8:00	10:00	10:50	14:52	16:04	18:17		
長瀬/バス停	8:04	10:05	10:54	14:48	15:59	18:13		
中井橋/バス停	8:06	10:07	10:56	14:46	15:57	18:11		
赤谷/バス停	8:08	10:09	10:58	14:44	15:55	18:09		
芦ヶ久保郵便局	8:10	10:11	11:00	14:42	15:53	18:07		
日向山公会堂	8:15	10:16	11:05	14:37	15:48	18:02		
活性化センター	8:20	10:21	11:10	14:32	15:43	17:57		
芦ヶ久保駅	8:21	10:22	11:11	14:31	15:42	17:56		
富田郵便局	8:26	10:27	11:16	14:26	15:37	17:51		
里宮前	8:27	10:28	11:17	14:25	15:36	17:50		
川瀬製作所	8:28	10:29	11:18	14:24	15:35	17:49		
横瀬石油	8:30	10:31	11:20	14:22	15:33	17:47		
3区公会堂	8:31	10:32	11:21	14:21	15:32	17:46		
総合福祉センター	8:33	10:34	11:23	14:19	15:30	17:44		
刈米公会堂	8:36	10:37	11:26	14:16	15:33	17:41		
寺坂榎田第1駐車場	8:37	10:38	11:27	14:15	15:34	17:40		
町民会館	8:38	10:39	11:28	14:14	15:35	17:39		
横瀬郵便局前	8:40	10:41	11:30	14:12	15:37	17:37		
礼所9番	8:41	10:42	11:31	14:11	15:38	17:36		
横瀬駅	8:43	10:44	11:33	14:09	15:40	17:34		
横瀬町役場	8:44	10:45	11:34	14:08	15:41	17:33		
和田河原	8:46	10:47	11:36	14:06	15:43	17:31		
ホルモンきくや	8:48	10:49	11:38	14:04	15:45	17:29		
田端商店	8:49	10:50	11:39	14:03	15:46	17:28		
荒船医院・なでしこ	8:51	10:52	11:41	14:01	15:48	17:26		
やおよし	8:52	10:53	11:42	14:00	15:49	17:25		
語歌橋バス停	8:53	10:54	11:43	13:59	15:50	17:24		
15区集落センター	8:56	10:57	11:46	13:56	15:53	17:21		
16区集落センター	8:59	11:00	11:49	13:53	15:56	17:18		
松田医院	9:02	11:03	11:52	13:50	15:59	17:15		
萩原医院	9:03	11:04	11:53	13:49	16:00	17:14		
東林寺	9:05	11:06	11:55	13:47	16:02	17:12		
御製碑前	9:07	11:08	11:57	13:45	16:04	17:10		
姿見山浄水場	9:12	11:13	12:02	13:40	16:09	17:05		
ウエルシア	9:16	11:17	12:06	13:36	16:13	17:01		
いの接骨院	9:17	11:18	12:07	13:35	16:14	17:00		
ウニクス	9:22	11:23	12:12	13:30	16:19	16:55		
秩父市立病院	9:34	11:35	12:24	13:18	16:31	16:43		
秩父駅	9:37	11:38	12:27	13:15	16:34	16:40		



- 注意事項**
- 町民皆さんのためのバスですが、高齢者など自分で車の運転等できない方を優先するようご協力ください。
  - 運賃は、無料です。
  - バスは、音楽を鳴らして走行しています。
  - 停留所以外でバスに乗る場合は、手を挙げて合図してください。
  - 停留所以外でバスから降りる場合は、急に停車できないことがあるため、事前に運転手に声をかけてください。
  - 毎日運行していますが、天候等により、バスの運行を中止する場合があります。
  - 交通量により、多少の時間の遅れがあります。
  - イベント等による交通規制のため、迂回運行する場合があります。
  - 道路の横断の際は、左右をよく確認して渡ってください。

# 福祉有償運送@福祉無償運送の活動報告から

1 特定非営利活動法人移動ネットおかやま  
2014年11月9日  
横山和廣

## 3 活動目的

福祉有償運送の活動を行っている地域において、登録利用者の希望者が増加しているが、福祉有償運送の利用者(イ障害者)(ロ要介護)(ハ要支援)(ニ その他障害)に該当しない生活交通の足を奪われた(移動弱者)である為に福祉有償運送が利用できないため、その代替移動手段を検証することから、倉敷市玉島穂井田地区の住民に対する、福祉無償運送移動ボランティア「穂井田らんらん」を運行した。

## 2 活動の背景

福祉有償運送の登録希望者が増加している

生活交通の足が奪われたまま放置されている

潜在的な移動困難者が増え続けている実態がある

## 4 移動ボランティア「穂井田らんらん」

- [実施地域] 岡山県倉敷市玉島穂井田陶地区  
人口1369人 576世帯 高齢者75才以上288人  
福祉有償運送の登録利用者 48名
- [運送内容] 玉島陶地区でバス路線の廃止ルート片道9km  
(地域から玉島支所まで)  
週2回(火、金) 2便(10時、12時)の運行。  
使用車両は軽自動車の福祉車両(定員4名)
- [利用料] 300円/1便 走行距離/ガソリン代実費  
(利用者の割り勘)
- [実施団体] 福祉有償運送登録団体 NPOかめかめ福祉移送

5

## 移動ボランティア「穂井田らんらん」活動結果

- [実施期間] 2013年9月～2014年8月(1年)
- [利用登録者] 穂井田地区住民 障がい者・高齢者 14名
- [運行計画日数] 104日
- [運行実施日数] 48日 運行率48%
- [運行回数] 96運行
- [利用者数] 192名
- [用途] 買い物 54% 銀行・農協・郵便局23% 通院14%  
その他9%

7

## 考えられる課題と対応策

- 地域の移動困難者の支援へ住民意識の高揚や醸成を創りだすことが必要。
- 住民が「考えて・支えて・創る・外出支援」応援としてNPO等の積極的な関与や支援が必要。
- 地域住民に対する移動サービスの学習会(出前講座)等により移動問題を考える機会を提供する。
- 地域での移動サービス立ち上げの為に運転者講習、車両購入補助等基盤整備の支援が必要。(生活支援サービスの高齢者に特化した、介護保険制度の改正に期待したい)
- 地域特性にあった移動サービスを住民や市民活動団体主導により創りだされるような地域づくりを行政・交通事業者は積極的に支援することが必要。

6

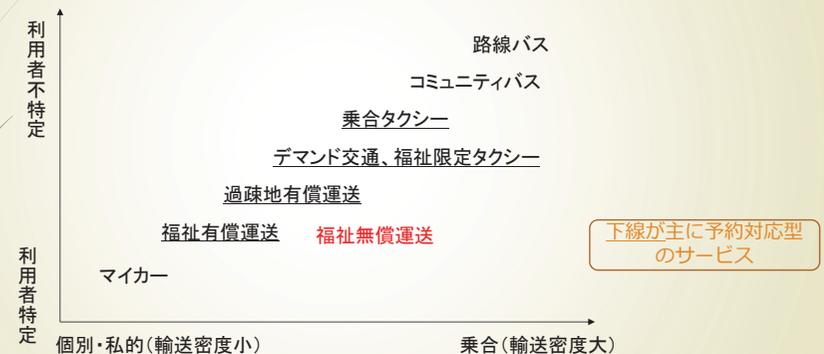
## 活動から見えてきた利用者ニーズ

- 移動手段に困っている人の意識  
「あったらいいな」「なければ他を探す」
- 福祉有償運送の利用者ニーズとの違いが明確になった。
- 停留所での乗降より、自宅の乗降を望む。→ 福祉有償運送の利用を望む
- 複数乗車より、個別乗車を希望。→ 福祉有償運送
- 低額料金の選択肢と個人プライバシーの両立を望む。

8

## 生活を支える主な交通手段の整理

参考：大阪大学猪井博登助教作成資料より



- 移動困難者・移動制約者は、人によって、地域によって、どの交通手段も利用しており、どの交通手段も利用できない。

# 大和市総合交通施策 『移動が楽しいまち・やまと』の策定

「やまとが、もっと便利になります。」

2014年11月9日



街づくり計画部街づくり総務課係長 石井 信治

## 1. 大和市の紹介(1)



- 面積 27.06km<sup>2</sup>
- 人口 232,280人
- 世帯数 101,300世帯
- 人口密度 8,584人/km<sup>2</sup>

【平成26年4月1日現在】



大和市イベントキャラクター ヤマトン

## 目次

1. 大和市の紹介
2. 大和市総合交通施策策定の目的
3. 策定までの課題整理
  - 3-1 大和市の現状把握
  - 3-2 パーソントリップ調査結果の活用
  - 3-3 パーソントリップ調査の結果から見える大和市の特徴
  - 3-4 市民アンケート調査の実施
4. 大和市総合交通施策の策定
5. 主要な施策の紹介



大和市イベントキャラクター ヤマトン

## 2. 大和市総合交通施策

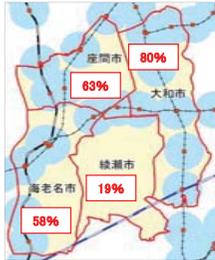
### 『移動が楽しいまち・やまと』策定の目的

- 本市は、交通利便性の良いまちであり、通勤や通学、買い物などにも大変便利で住みやすいまちです。
- 一方、日常生活において、外出に不便や不安を感じている市民もおり、今後の超高齢社会にあっては、ますます増えることが考えられます。
- そこで、子どもからお年寄りまでの多くの市民が外出先や目的、天候、健康状態など、様々な状況に応じて、徒歩や自転車、バスなどの移動手段を自由に選択できるよう、さらに利便性の高いまちを目指したいと考え、交通に関する総合的な計画を策定することになりました。

### 3-1 大和市の現状



1. 大和市には、小田急江ノ島線、相模鉄道線、東急田園都市線の3社が乗り入れている。(市内には、8駅がバランス良く配置されている。)
2. 鉄道駅から1km圏内に市域の約71%が含まれて、市民の約80%が居住している。(関東圏の他市区町村と比べても非常に高い。)
3. ほぼ平坦な地形を有している。(市の両端を流れる川沿いには高低差がある。)



大和市イベントキャラクター ヤマトン

### 3-3 パーソントリップ調査の結果から見える大和市の特徴

- その1 高齢化が進む中であっても、55歳以上のトリップ数が増加
- その2 鉄道と徒歩によるトリップ数が増加
- その3 東京都市圏全体と比べ、徒歩と自転車による移動の割合が高い



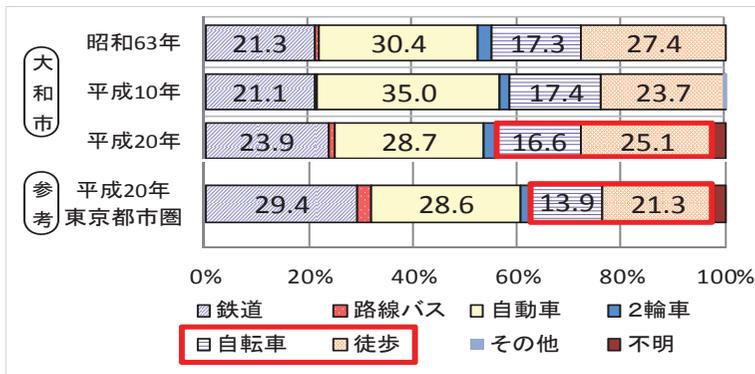
- 交通利便性が良く、超高齢社会の中でも、お年寄りの移動が活発化している。
- 人口減少が問題となっている中、平成33年までは、人口が増加する。

★大和市は・・・

子どもからお年寄りまでの誰もが住みやすい『まち』

### 3-2 パーソントリップ調査結果の活用

- 代表交通手段別の平成20年第5回東京都市圏パーソントリップ調査の構成比の推移

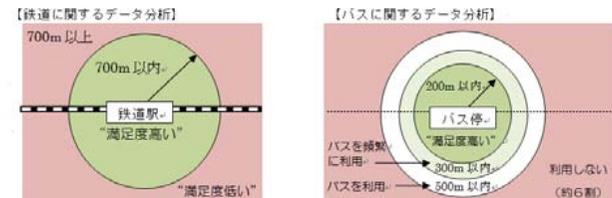


- 平成10年の自動車のトリップ数は、平成20年で約6%減少しているが、鉄道と徒歩のトリップ数は増加している。
- 東京都市圏全体の傾向に比べ、大和市における自転車と徒歩の割合が高い。

### 3-4 市民アンケート調査の実施

～大和市の特徴をもっと知るために～

- 市民アンケート調査の結果と交通の利便性向上を促進すべき地域の定義



従来、大和市では、鉄道駅から700m以上、バス停から200m以上の地域を「公共交通不便地域」として捉え、それらの地域に対して、コミュニティバスを運行している。パーソントリップ調査や市民アンケート調査の結果を踏まえると、「公共交通不便地域」という考えではなく、もっと大和市を便利にするという視点で交通施策に取り組む必要があると考え...



市民満足度の低かった鉄道駅から700m以上、バス停から200m以上の地域を「交通の利便性向上を促進すべき地域」という捉え方に改めた。これらの地域に対し、「コミュニティバス」を運行させ、さらに交通利便性の向上を図ることが必要であるという結論に至った。

## 4. 大和市総合交通施策の策定(1)

### ○大和市総合交通施策策定の考え方

1. 大和市の交通利便性の良さは維持する。
2. 今後、自動車による移動は減少し、鉄道と徒歩による移動が増加する。
3. 市域がほぼ平坦であり、ますます徒歩・自転車による移動が増加する。
4. 市内に残る「交通の利便性向上を促進すべき地域」を解消する。
5. コミュニティバスの運行で、さらに交通利便性の向上を図る。

『市民が、これから先、いつまでも大和市で生活したいと感じられるよう、交通の側面から生活を支えることが必要になる。そのため、健康面や環境面に配慮しながら、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、**生活の様々な状況に応じて選択**できるよう、移動手段を確保し、持続的に提供する必要がある。』

**コミュニティバスを中心にした総合的な交通計画**

9

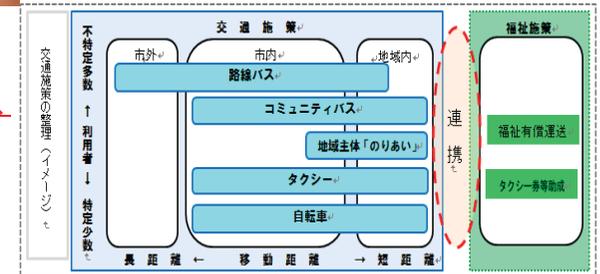
## 4. 大和市総合交通施策の策定(3)

～基本方針『もっと移動が楽しくなる「やまと」を目指して』の意味～



○交通施策と福祉施策の連携が必要

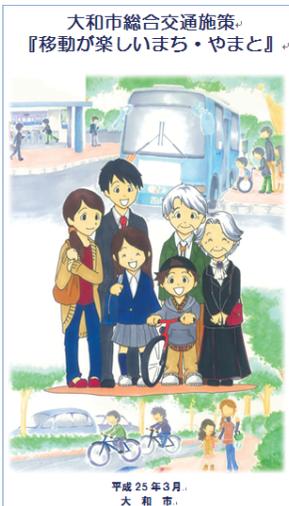
○まちづくり所管部署と福祉所管部署との情報共有や課題認識が必要



**市民の誰もが、日常生活の様々な場面に応じて、移動手段を選択できるような、便利なまちを実現したい！**

11

## 4. 大和市総合交通施策の策定(2)



やまとが、もっと便利になります。

### ○基本方針

『もっと移動が楽しくなる「やまと」を目指して』

### ○基本目標

#### 基本目標1

『誰もが使いやすい移動サービスの実現』

#### 基本目標2

『誰も徒歩と自転車で安全に移動できる環境の実現』

#### 基本目標3

『誰も取り組める移動手段転換の推進』

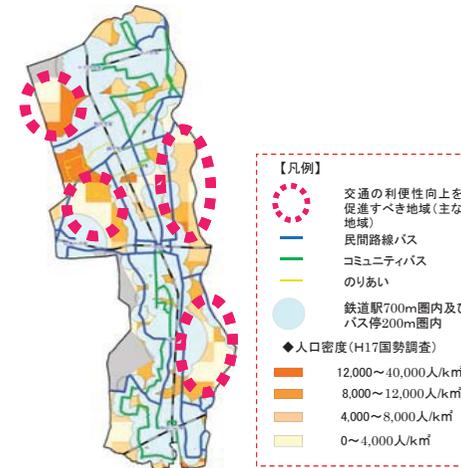
大和市のホームページで計画書を公開中  
<http://www.city.yamato.lg.jp/web/t-soumu/sougoukotsu.html>

10

## 5. 主な施策の紹介(1)

～コミュニティバスの運行事業～

### ●交通の利便性向上を促進すべき地域



○鉄道駅から700m以遠、民間路線バスとコミュニティバスのバス停から200m以遠の地域を「交通の利便性向上を促進すべき地域」とした。

○その中で、人口密度が高く、駅・病院・公共施設・商業施設などを結ぶことで、市民の外出機会の創出につながることを期待される地域を4つ選定した。

●コミュニティバスの運行を拡大することを決定した。

12

## 5. 主な施策の紹介(2)

### ～コミュニティバスの運行事業～

○運行計画の作成にあたっては、日常生活の様々な場面を考慮し、生活の利便性が向上するような運行ルートを設定し、6ヶ月間の実験運行を行います。



#### 【運行時間の考え方】

1. 既存のコミュニティバスの運行時間帯(8時台～18時台)で前半3ヶ月間実験運行を行う。(20分間隔)
2. 後半3ヶ月では、以下の2点を考慮して運行時間帯を変更する。
  - ① パーソントリップ調査の結果でピーク時の緩和につながるよう、7時台と19時台を運行する。(20分間隔)
  - ② パーソントリップ数が少ない時間帯(10時台～15時台)は、30分間隔で運行する。

13

## 大和市のコミュニティバスの今後

### 『コミュニティバスが走ることで街が元気に!』



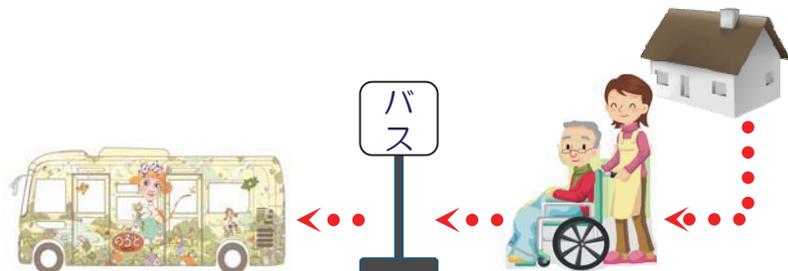
「森の町」「夢の町」をイメージして空想の世界の大和市をデザイン  
イラストレーターの及川正通氏と大和市のイベントキャラクター「ヤマトン」

15

## 5. 主な施策の紹介(3)

### ～地域ボランティアによる駅・バス停までの移動支援～

○コミュニティセンターや高齢者等が気軽に集まれるような施設での支援要望受けやインターネットを活用した支援者募集サイトの立ち上げ等、支援を必要としている市民と地域ボランティアを結びつける体制づくりを行う。



14

## 10月22日(水) コミュニティバスの車両デザイン発表会



16

# もう乗った？ みんなのタクシー

【ユニバーサルデザインタクシー\*福祉有償運送】



## 高齢者・障がい者の外出を支える仕組みです

高齢になると一人では外出が不安になり、ちょっとした外出にも困ることがあります。「ひとりでは電車やバスに乗るのが不安。」「車いすのまま乗れる車があると助かる」「病院に付き添ってくれるサービスはないか?」…。こういった切実な声がよく聞かれます。移動困難者の対策は、まだまだ、周知が不足しています。

2012年から導入が始まったユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)は車椅子でも乗ることができるタクシーです。高齢者や障がいのある人のくらしの足を支えます。このパンフレットは横浜のみなさまにこの新しいタクシーについて知っていただくために、《人と環境にやさしい交通》の推進に取り組む横浜交通まちづくり協議会が作成しました。これまで移動困難者の足を支えてきた福祉有償運送についてもあわせて紹介しています。

### UDタクシー(ユニバーサルデザインタクシー)



2012年、UDタクシー導入を機に、より一層高齢・障がいのある人が乗降しやすいタクシーとして取り組みが広がっています。車いすはもちろんのこと、ベビーカーもたまたまに、また、大きな荷物も積載可能なみんなが使やすいタクシーです。横浜では「みんなのタクシー」と呼んでいます。乗務員は、高齢者や障がい者の特性についての研修を受けています。

### 福祉有償運送(移動サービス)

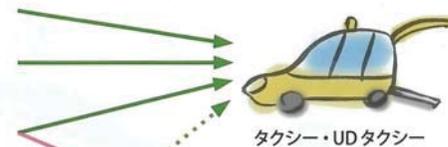
要支援・介護、障がいのあって、ひとりで外出できない方を「車と介助」でサポートします。通院・通学のほかさまざまな外出に対応し、外出先での介助・付き添いも行います。対象者は要支援・介護、障害者手帳を持つ人などで利用には事前の登録が必要です。

\*月に1回のおでかけが楽しみ!



## こんなサービスがあります

- 予約なしでも利用できる?
- 夜中でも利用できる?  
(24時間対応可能です)
- 車いすのまま乗車できる  
車を手配してほしい
- 高齢の母親。家族の代わりに  
通院に付き添って!
- 知的障がいのある子ども。  
親の代わりに子どもの  
通学送迎を頼めますか?



UDタクシーはじめ、子育て支援にも取り組んでいます。子どもだけの乗車もOK。車いすの乗降介助も行います。配慮が必要な場合は事前にご相談下さい。料金は普通タクシー料金と同じです!

利用前にコーディネートを行い、必要な介助、対応を家族やケアマネと相談します。おでかけにも対応します。

## 利用者の声

### UDタクシー



● 娘は肢体不自由のため、車いすで移動しています。UDタクシーが出来て気軽に出かけられるようになりました。横浜駅ではUDタクシー専用乗り場もあって、行き帰り共に楽々です。

● 買い物や通院の時にUDタクシーを使っています。車いすのまま乗れて、見知らずもよいので景色を楽しんでいます。

● 入居している老人ホームから自宅に帰るときにUDタクシーを使いました。大きな荷物も楽に積み込んでとても助かりました。\* \* \*海外へのお出掛けで荷物の多い時も喜ばれています。

● 子どもを連れていて、どうしても荷物が多くなってしまいます。「みんなのタクシー」(UDタクシー)だとベビーカーをたまたまに乘れるので、とても楽になりました。

● UDタクシーは普通のタクシー料金なので助かっています。出かける回数が増えそうです。

### 福祉有償運送



● 車での送迎だけでなく、病院での付き添いや薬の受け取りまでお願いしています。家族にも通院のたびに仕事を休んでもらわずにすんで気が楽になりました(80歳利用者)

● 週1回ヘルパーさんに買い物を頼んでいました。通院以外は家にこもりがちでしたが、商品を自分の目で見て買いたいと移動サービスを利用するようになりました。スーパーで車いすに乗って買い物が楽しみたいです。(77歳利用者)

● 12歳の息子は自閉症でパニックを起こすこともあります。兄弟児の病気の時や家族が送迎できない時に移動サービスにお世話になっています。運転者の方が息子を笑顔で迎えてくださり、障害を理解してくださるので安心です。(38歳利用者 家族)

● 療育施設に入居しています。月に1回は映画や、美術展など自分の好きなところに出かけようと思って移動サービスを頼んでいます。運転者さんは介助者であり、話し相手であり、一緒に楽しんでもくれるパートナーです。(55歳利用者)

## 移動に関して困っていること、教えてください

UDタクシーや福祉有償運送に関してのご意見・ご質問もお寄せ下さい。

さしつかえなければ地域(区)、お名前、ご連絡先を記載ください。お名前、ご連絡先はご質問にお答えする以外には使いません。その他の情報も統計処理のみに使い、個人が特定されることはありません。

FAX送付先 **045-472-1710**  
かながわ福祉移動サービスネットワーク

- 地域 区 ● お名前 ● ご連絡先
- 困っていること、ご意見、ご質問

お気軽にお問合せください!

お問合せ先

かながわ福祉移動サービスネットワーク

TEL 045-534-6718 <http://www.kanagawa-ido.net/>

横浜交通まちづくり協議会 (<http://greenmobilityclub.wordpress.com>) は、交通の視点から横浜のよりよいまちづくりに寄与することを目的にしている団体です。このパンフレットの問い合わせ先であるかながわ福祉移動サービスネットワークなど、環境・まちづくり・福祉・文化創造等の活動をしている市民や市民団体が会員となっています。神奈川県タクシー協会と連携してのUDタクシーの普及に3年前から取り組んでおり、本パンフレットは横浜市社会福祉協議会「よこはまふれあい助成金」にて作成・配布しております。

# エコ交通によるまちづくり

- 自転車・バス・LRT(次世代型路面電車)・舟運を組み合わせ、歩いて楽しい「エコのまち大浅草」を創ろう -

2014  
**11/15**  
13:00

日時：2014年11月15日(土)  
開始 13:00~ 終了 15:30(開場 12:30)

会場：台東区生涯学習センター 2F  
ミレニアムホール(定員 300名)

入場無料

ご挨拶  
基調講演

丸山真司 協同組合浅草商店連合会理事長

望月真一

一般社団法人カーフリーデージャパン代表理事/アーバンデザイナー

## 「世界の交通とまちづくり」

パネリスト

- 吉田 信博 国土交通省 都市局街路交通施設課 街路事業調整官
- 奥原 崇 台東区役所都市づくり部部长
- 西牧 秀夫 公益財団法人東京都公園協会 水辺事業部水辺ライン課 運航管理担当課長
- 竹ノ内ひとみ 漫画家「下町べいらっしゃい 浅草すみだめぐり」著者
- 中川 幸雄 台東区浅草北部まちづくり協議会副会長

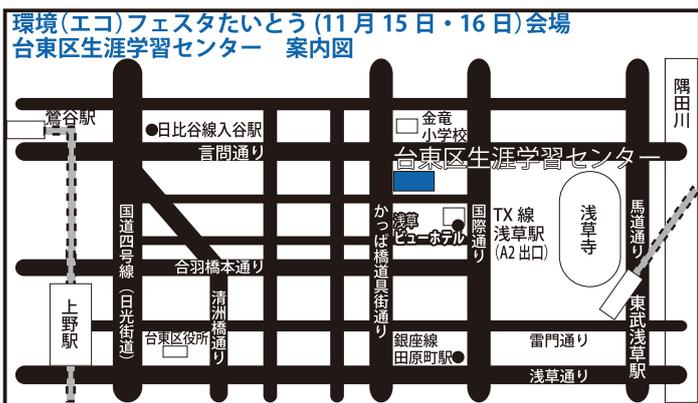
ディスカッションコーディネーター 鈴木一之 環境 NGO エコ・クリエイターズ・クラブ代表

※出演者等は予告無く変更になる場合があります。よろしくご了承ください。

イラスト：©竹ノ内ひとみ/イースト・プレス

**LRT**  
(次世代型路面電車)  
関連企画

環境フェスタたいとう 2014(11月15日・16日)会場内 303号室にて  
まちづくりハートタウンクラブ・関連展示「LRTでエコタウンを」開催

主催：まちづくりハートタウンクラブ、浅草商店連合会交通システム委員会

共催：都電網研究会、環境 NGO エコ・クリエイターズ・クラブ

協力：台東区まちづくり協力員会

問い合わせ：浅草商店連合会 TEL 03-3841-9250

生涯学習センター 〒111-8621 東京都台東区西浅草3丁目25番16号

電話：03-5246-5827

最寄り駅 地下鉄日比谷線【入谷駅】徒歩約8分 つくばエクスプレス線【浅草駅】

徒歩約5分 JR山手線・京浜東北線【鶯谷駅】徒歩約15分

台東区循環バス「めぐりん」最寄り停留所 北めぐりん【生涯学習センター北】徒歩

約3分 南めぐりん【生涯学習センター南】【生涯学習センター北】徒歩約3分

東西めぐりん【松が谷】徒歩約5分 会場には公共交通機関でお越し下さい。

## 交通の空白地域を減らそう

2014/10/26付 | 日本経済新聞 朝刊

人口減少が続く地方を中心に公共交通の空白地域が広がっている。買い物や通院などに必要な住民の移動手段をどのように確保するのか。地域社会を維持するために避けられない課題だ。

政府は11月中旬に改正地域公共交通活性化・再生法を施行する。自治体がまちづくりの一環で公共交通網の再構築に取り組むきっかけにしたい。

地方の現状は厳しい。バス路線をみると、2006年度から6年間で1万1千キロ以上が廃止された。交通空白地域も広がり、駅から1キロ以上、バス停から500メートル以上離れた地域で暮らす人は全国で730万人を越す。

地方都市では郊外部で赤字のバス路線が増える一方、駅前と中心部などを結ぶ路線では複数の事業者が顧客を奪い合っている。自治体が運営するコミュニティーバスと既存の路線バスが競合する場合も少なくない。

改正地域交通法では、公共交通網を維持するために市町村が中心になって路線やダイヤの見直しなどを盛り込んだ計画を策定するように求めている。計画をつくった自治体に対して国が重点的に支援する方針だ。

今後、コンパクトな街づくりを進めるには交通網の再構築は避けられない。観光客を呼び込むためにも移動手段の確保は不可欠だ。これまでのように事業者任せでは空白地域が広がるだけだろう。

過疎地域では利用者の予約を受けて小型バスや乗り合い型のタクシーを運行するデマンド交通が広がっている。タクシーでも対応できない地域では、NPOなどが自家用車を使い、料金をとって住民を運ぶ「自家用有償旅客運送」も増えている。

来年4月から希望する市町村に対して、この自家用有償運送の登録や監督権限が移譲される。NPOなどによる取り組みは、車を運転できない高齢者などの足を確保する最後の手段だ。自治体は事業者間の利害を調整し、交通網の維持に全力を挙げるべきだ。

---

**NIKKEI** Copyright © 2014 Nikkei Inc. All rights reserved.

本サービスに関する知的財産権その他一切の権利は、日本経済新聞社またはその情報提供者に帰属します。また、本サービスに掲載の記事・写真等の無断複製・転載を禁じます。

# 銀の靴を探して

2025年 交通とまちづくり

カツさんの軽乗用車はとにかく「左折」が多い。80歳を過ぎ、同居する長女から「右折は危ないから」ときつく言われている。だから「右折」はめったにしない。それが自分に課した決まり事だ。

慣れた手さばきでウインカーを操作し、山崎カツさん(81)＝真岡市下大田＝は「左折」を繰り返す。

近所のスーパーに買い物に行くときも、左折だけで行き帰りができるルートを持っている。かなり遠回りになるが、ルールだから仕方がない。

自宅の周囲は坂もある。クルマがないと生活できない」という。運転するのはちょっとした買い物やゲートボールに出掛けるときだが、出掛ければ仲間の顔を見ることができ

る。クルマのおかげで生活の質は上がっている。山崎さんはそう強く感じると言う。85歳まで運転したい。それが願いだ。

那須連山の裾野に広がる那須町の千振地区で、玉田貞喜さん(85)は昨年11月、リンゴの収穫に追われていた。つやかなリンゴをマイカーの荷台に手際よく積み込むと、自宅に運び込み、そこから10分離れた農産物直売所まで運ぶ。

娘2人と息子は町外に移り住み、今は妻の喜代美さん(80)と二人で暮らす。15品種のリンゴを育て、生計を立てている。仕事も生活も、充実感で満ちた時間を過ごす、最近、ふと不安がよぎる。

# クルマ頼り その先は

## 超高齢社会へ備えを

2025年。この国はかつ

収穫したリンゴを自宅に運び込むのもクルマ。選別して翌日の出荷もクルマだ。免許を持っていない喜代美さんと買い物や病院に出掛けるのも、もちろんクルマが頼りだ。町営バスは2日に一度、1往復しか走っていない。「今はいよいよ。運転には自信があるから」と玉田さん。「でも、この先、どうなるのかな」

てない超高齢社会を迎える。団塊の世代が一斉に75歳に達し、身体機能の衰えに悩む人たちが急増する。先進国ではいまだ経験したことがない激しい人口減少が日本で始まる。

わたしたち本紙取材班は1年前、人生の総仕上げの時期を「終章」と位置付け、誰もが最期まで、望むように生きることができると道筋を探し、提示した。

だが、超高齢社会を控え、取り組むべき課題はこれにとどまらない。医療や介護、年金といった社会保障分野をはじめ、社会システムのあらゆる局面で難題に直面する。対峙するわが国の今後の取

り組みは、世界のモデルにもなるだろう。

移動手段の問題もその一つだ。

本県は全国有数のクルマ社会。都市部から郊外、中山間地域に至るまで、マイカーで移動するのが当たり前だ。ときには目と鼻の先のコンビニエンスストア、ごみ出しにさえクルマを使う。これらは正しい姿なのか。

インフラはクルマ社会を前提に整備され、一方で生活の足を支える公共交通は弱体化の一途をたどっている。そんな地方都市は多い。

こうした中で迎える未来はいったいどんな表情をみせるだろう。移動手段がなく通院や買

物でさえ困る人であふれはしないか。外出が不可能なお年寄りには家に閉じこもり、身体機能の衰えを助長、孤立に苦しむかもしれない。人口減少で市場規模が大幅に縮小する産業界はどこに活路を見いだすのか。高齢者による交通事故は、より深刻になるに違いない。

いま、明確な問いが突き付けられている。備えはあるのか。アメリカのおとぎ話「オズの魔法使い」で、主人公の少女は「銀の靴」を手に入れた。世界中のどこへでも行ける魔法の靴だ。

豊かさを実感し、誰もが望む生活を送れる社会。魔法を使うことはできないが、そんな超高齢社会を実現するための「銀の靴」を、わたしたちは探しに行く。

(交通とまちづくり取材班 佐藤洋、石崎倫子、手塚京治)



緑豊かな那須高原に広がるリンゴ畑で談笑する玉田貞喜さん、喜代美さん夫妻。80歳を過ぎても仕事や生活にマイカーは欠かせない。2012年12月19日、那須町豊原内

# 移動の自由 新たな人権



高齢に伴い「足」の確保に悩む人は急増する。豊かな社会実現へ「備え」をどうするのか、一人一人が考えることが大切だ。1日、宇都宮市

## 超高齢の未来

### 銀の靴を探して

2025年 交通とまちづくり

これからの10年、そして20年先のことだ。この国はかつて経験したことのない難題に直面する。超高齢化だ。2025年、団塊の世代は75歳を超え、身体の衰えに悩まされる人たちが急増する。深刻になる「足」の問題。移動の手段を将来にわたってどう確保するかは、社会全体で問題意識を共有しなければならぬ。豊かな超高齢社会の実現のために、「備え」への道筋を描く必要がある。

(交通とまちづくり取材班 佐藤洋、山崎一洋、石崎倫子、手塚京治)

連載「銀の靴を探し」を絶たない。交通の再構築が進む。象徴が「デマンド交通」が指し示したもの。インフラ、街の形は、まず目の当たり。クルマにとってより便利だが、路線バスや利な方向へ姿を変え、タクシーなどの公共に依存する「クルマ社会」の負の側面だった。その陰でクルマを操れない高齢者ら「交通弱者」が、買い物や通院、高齡者による悲惨な交通事故は、日常の移動をクルマに頼らざるを得ない現実の中で後

た大都市圏とは異なり、地方は公共交通にすべてを託すことが現実的には難しい。そんな側面も垣間見えた。

一方、市場の急速な縮小が懸念される産業界は、将来を見据えた試行錯誤を続けていた。「高齢者向けのクルマは売れない」。こうした定説にも、自動車メーカーは安全性や操作性で高齢化に対応

する技術開発を加速させている。技術の進歩によって、地域事情や個人の身体能力に応じてツールを使い分けることや、移動手段の選択肢

の広がりも見えてきた。宅配や移動販売に乗り出す流通業界の動きと連動すれば、暮らしの安心感が広がる。誰もが、いつでも、どこへでも、自由に出かけることができる豊かな高齢社会を築くためには、同法は「住民目線」

の交通政策推進の支柱として期待も高まっている。この期も高まるとも鍵だ。「まちづくり」の視点を絡めることも鍵だ。アメリカのおとぎ話「オズの魔法使い」で主人公の少女が手に入れた「銀の靴」。どこへでも行けるとい魔法を持つ。超高齢社会を見据え、一人一人が主体的に問題意識を持つて手を携えれば、必ず見つけるはずだ。(次回から社会面に掲載します)

めには、何が必要か。交通をめぐる現行制度の中には実態との乖離も目立ち始めた。これらの是正も大切だ。

国土交通省は、昨秋の衆院解散に伴い廃案となった「交通基本法案」の再提出に向けて準備を進めている。国や自治体、交通事業者、さらには住民の果たすべき役割を明示する

「まちづくり」の視点を絡めることも鍵だ。アメリカのおとぎ話「オズの魔法使い」で主人公の少女が手に入れた「銀の靴」。どこへでも行けるとい魔法を持つ。超高齢社会を見据え、一人一人が主体的に問題意識を持つて手を携えれば、必ず見つけるはずだ。(次回から社会面に掲載します)

「まちづくり」の視点を絡めることも鍵だ。アメリカのおとぎ話「オズの魔法使い」で主人公の少女が手に入れた「銀の靴」。どこへでも行けるとい魔法を持つ。超高齢社会を見据え、一人一人が主体的に問題意識を持つて手を携えれば、必ず見つけるはずだ。(次回から社会面に掲載します)

「まちづくり」の視点を絡めることも鍵だ。アメリカのおとぎ話「オズの魔法使い」で主人公の少女が手に入れた「銀の靴」。どこへでも行けるとい魔法を持つ。超高齢社会を見据え、一人一人が主体的に問題意識を持つて手を携えれば、必ず見つけるはずだ。(次回から社会面に掲載します)

# 銀の靴を探して

2025年 交通とまちづくり

「足、思うようじゃないの？」

「そうなの。前に膝の裏を骨折してね」

車内で早速、おしゃべりに花が咲いた。

「たんたん号」は高根沢町が運行するデマンド交通。10人乗りのワゴン車がこの日も町内の狭い道を縫うように走る。

乗り合わせたのはどちらも高齢の女性。初対面だというが、目的地までおしゃべりと笑顔が途絶えない。高根沢町は宇都宮市の東に隣接する人口3万人の小



## デマンド交通 花盛り

さな町。町内の至る所に水田が広がる。鉄道はJR宇都宮線と烏山線が通るが、路線バスはかかる程度にか走っていない。

「たんたん号」には入れ代わり立ち代わり乗客が乗り込み、多いときは1台で1時間に30人近くを運ぶ。町営温泉で、中嶋末吉さん(90)と幸子さん(88)の夫婦は7きほど離れた自宅に帰るため、ワゴン車を待っていた。

中嶋さんは2年前に運転免許を返納。だから、1日おきに通う町営温泉はもちろん、通院や買い物にも「たんたん号」を利用する。「家の前から乗れるし、とても楽。おかげさまで毎日が充実します」。幸子さんが笑顔をみせた。

決まった時間に決まった路線を走るバスとは異なり、デマンド交通は利用者の希望に応じて運行する。

# 「切り札」持続可能か



高根沢町のデマンド交通「たんたん号」。車内では乗り合わせた利用者の会話が弾む=2012年12月19日、高根沢町

自治体で盛んに導入されるようになったきっかけは、2006年10月の道路運送法の改正。地域特性を考慮した運行システムを市町村が主体的に構築することが可能となった。

事務所の一角で、ひっきりなしにベルが鳴る。「たんたん号」を申し込む電話が絶えない。町から運行を委託されるタクシー会社が「宝積寺タクシー」で繰り広げる平日朝の光景だ。

高根沢町がデマンド交通を導入したのは09年10月。年間の委託料は2400万円。同社のワゴン車3台とセダン1台を駆使し、「ドアツードア」で利用者をつなぐ。

1回の乗車が100円という低料金も手伝い、利用登録者は9千人に達した。町人口の3割に迫る勢いだ。利用者は年間で延べ5万人近い。その大半が70歳代から80歳代のお年寄り。町内では運転免許の返納も増え、昨年4月から17人が免許を返納した。

「地域の足」として定着しつつある「たんたん号」だが、宝積寺タクシーの社長、東原正記さん(62)は冷静だ。「60歳以下の免許保有率は高い。運転免許を持つお年寄りが増えれば、デマンドの利用者は確実に減っていく」

ひとたび始めた行政サービスの縮小、廃止には抵抗もつきまとう。利用者が減っても維持すれば、財政負担だけが重くのしかかる。果たしてこの手法が将来も持続できるのか。東原さんはそんな疑問を投げ掛ける。

連載へのご意見、ご感想、高齢者と交通に関する情報をお寄せください 下野新聞社編集局 交通とまちづくり取材班  
〒320-8686 宇都宮市昭和1-8-11 ファクス028-621-4414 メールは2025@shimotsuke.co.jp

# 銀の靴を探して

2025年 交通とまちづくり

気持ちいい冬晴れの空が広がった。

里山の曲がりくねった道を、1台のワゴン車が2月の弱い日差しを浴びながら走り抜ける。那珂川町のデマンドタクシー「なかちゃん号」が、この日もお年寄りを乗せて町内を巡った。「こんな山の中まで迎えに来てくれて、大助かりです」

澄んだ朝の空気をまとった柵田を車窓から望み、高野キノさん(87)が笑顔をみせた。月に2度ほどの病院に、「なかちゃん号」は欠かせない。

那珂川町がデマンドタクシーを走らせたのは2010年。ワゴン車とセダンタイプの計6台がお年寄りを運ぶ。町営の路線バス11路線はすべて廃止した。

同町は高齢化率が約30%。県内市町では3番目に高い。ドアツードア型のデマンドタクシーは高齢者

## デマンドの誤算

に好評で、1日に70人を超すお年寄りが利用している。

それまで走っていた町営バスは乗客数の減少に歯止めが掛からず、町は年間約4千万円を負担していた。

「デマンドに切り替えて、町の負担を2千万円削減できた」。同町総務課の高野曜路さん(40)は胸を張る。

ところが、町営バスの利用者は年間4万人いた。デマンドタクシーは2万人ほど。残り2万人が宙に浮く。大半がバスで通学していた小、中学生だ。デマンド交通は利用できない。

デマンド交通への切り替えとともに、町はスクールバスを走らせることにした。そのため負担は年間2千万円。削減した経費とほぼ同じだ。

秋沢一彦さん(44)は奔走していた。鹿沼市で交通

# 財政改善の狙い実らず

対策を担当している。「公共交通に掛かる財政負担を軽くしたい」

地域をよく知るタクシーの運転手と話し合いを重ね、どこに無駄があるのか、どこに需要が眠っているのか、知恵を絞った。

地域の老人会や市の出前講座に足を運んで、公共交通の利用を呼び掛けた。運賃以外の収入を得ようとする車内広告を始め

たのは昨年のこと。4月からは、需要の少ない地域で大型バスをワゴン車に切り替えることで、500万円の経費が削れる見通し

が立った。鹿沼市は2009年、デマンド交通を導入した。市内全域を走る市営バスの運行を見直し、財政改善を図る狙いだった。日中走るバスは利用者が極端に少なく、「空気を運んでいる」とやゆされていた。

誤算だった。市営バスの年間負担は当時、1億6千万円。デマンド交通導入後、公共交通に掛かる費用は、1千万円以上膨らんだ。

通勤、通学の足に朝夕の路線バスを残し、日中はデマンド交通を利用してもらう。その特異なシステムが、人件費を押し上げた。

公営バスの負担軽減。そんな課題が市町に重くのしかかる。活路をデマンド交通に求める自治体は多く、採用する自治体は年々増加を続けている。

「デマンドは導入がゴールじゃない。利便性を保ちながらどう経費を抑えるか。終着点のない取り組みを続けるしかない」。秋沢さんがため息をついた。



「お世話になりました」。デマンド交通は欠かせない足。高齢の利用者は深々と頭を下げた11日、那珂川町

第2部

公の足をつくる

3

県内自治体アンケート特集 ①

# 公共交通 全市町に課題

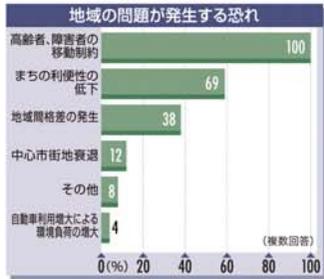
銀の靴を探して

下野新聞社は昨年12月、県内全26市町を対象に、地域公共交通に關するアンケートを実施した。すべての市町が「地域公共交通をめぐり課題がある」と回答した。中でも「財政負担」を挙げる自治体は85%を占め突出。不況や人口減少で税収が伸び悩む自治体にとって、公共交通に投じる財政支出が大きな負担になっている。実態が浮かび上がった。地域公共交通は高齢者など交通弱者救済に有効だが、取り組みの主体となる自治体は「レンマも抱えている」。

(交通とまちづくり取材班)

アンケートでは、地域公共交通サービスを確保できなかった場合、全市町が「問題が発生する恐れがある」と回答した。具体的な問題としては、26市町すべてが「高齢者、障害者の移動制約」を挙げた。山間地域を抱え、過疎化が進む自治体ほど危機感強く、那珂川町は「もとも交通の便が悪い。高齢化が進めば、自動車運転できない高齢者が増える」と懸念。茂木町は「特に高齢者の安

## 「高齢者の移動」に懸念 サービス確保できない... その影響は?



全性に配慮した移動手段の確保が求められる。移動手段に困らないうちに安心して暮らせる環境づくりが急務」と強調した。

「まちの利便性の低下」を懸念するのは18市町(69%)。下野市は「公共交通が減少している中、市民の足と弱者対策を深刻にとらえ、「地域の足を確保し、だれもが街機能を十分に享受できる交通体系の整備に努める」とする。

民間バスが運行しない交通不便地区の存在もネックだ。栃木市は「公共交通空白地域が広域に存在し、交通弱

者の日常生活における移動手段の確保のため、地域公共交通はなくてはならない」と強調した。

「まちの利便性の低下」を懸念するのは18市町(69%)。下野市は「公共交通が減少している中、市民の足と弱者対策を深刻にとらえ、「地域の足を確保し、だれもが街機能を十分に享受できる交通体系の整備に努める」とする。

民間バスが運行しない交通不便地区の存在もネックだ。栃木市は「公共交通空白地域が広域に存在し、交通弱



## 税金投入も利用少なく...

## 費用対効果に悩む傾向強く

地域公共交通の課題が増える」と漏らす。1月からは「財政負担」を挙げたのは、26市町のうち22市町。特に利用者が少ない自治体は、税金を投入する地域公共交通の費用対効果に頭を悩ませる傾向が強かった。

日光市は「市営バスは大きな役割を担っており、安定的な輸送の確保が求められる。一方で利用者の減少からバス路線維持に対する行政負担は今後も増大する」と厳しさを見出す。

昨年10月からデマンド交通を導入した益子町は「利便性を高めるために車両を増やすと財政負担が増える」と漏らす。1月からは「財政負担」を挙げたのは、26市町のうち22市町。特に利用者が少ない自治体は、税金を投入する地域公共交通の費用対効果に頭を悩ませる傾向が強かった。

日光市は「市営バスは大きな役割を担っており、安定的な輸送の確保が求められる。一方で利用者の減少からバス路線維持に対する行政負担は今後も増大する」と厳しさを見出す。

昨年10月からデマンド交通を導入した益子町は「利便性を高めるために車両を増やすと財政負担が増える」と漏らす。1月からは「財政負担」を挙げたのは、26市町のうち22市町。特に利用者が少ない自治体は、税金を投入する地域公共交通の費用対効果に頭を悩ませる傾向が強かった。

# 「財政負担」85%と突出

国土交通省栃木運輸支局 首席運輸企画専門官

こやしま まさゆき 小矢島 応行さん(52)



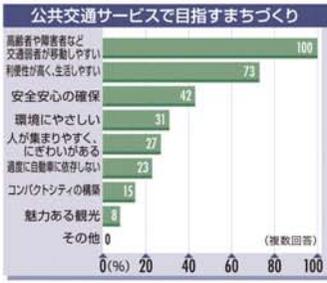
よる有償運送などが導入されてきている。だが、利用数は頭打ちとなり収支が悪化。り、より効率的な運行。高、利用者がダウンロードの移設サレ...

サービス提供が模索されているのが現状。デマンド交通の議論が活発化し高懸念に。地域内交通の運行を支援する国の補助制度が11年度、新たな設けられ使いやすくなっ。たことが大きい。県内ではマイカー普及率が

## 計画77%、描くまちづくりの姿は? 交通弱者救済目指す

公共交通サービスに取組むことで描くまちづくりの姿は、全市町が「高齢者や障害者など交通弱者が移動しやすい」を挙げた。次いで「利便性が高く、生活しやすい」が19市町(73%)、「安全安心の確保が11市町(42%)」、「環境がやさしい」が10市町(38%)だった。

「コミュニティバスやデマンドバス、タクシーなどの運行経費を支出している自治体は92%に当たる24市町。支出を「検討中」と答えた王生町は、1月からデマンド交通の運行を開始。岩舟町は栃木市との合併後にデマンド交通の導入を検討している。



2025年 交通とまちづくり



# 自治体でタク活用進展

## 下呂市 11月に乗合型福祉支援

### 浜松市 おもてなし事業でUD

中部運輸局管内で自治体の新たな形でのタクシー活用が進んでいる。下呂市は一般タクシーを使った乗合型の福祉タクシーを11月から、浜松市はユニバーサルリズムの一端でUDタクシーの活用を年度内に実施する。下呂市は旅行者を介しての予約手配型、浜松市は観光庁のオリンピック・パラリンピックに対応するおもてなし事業の一端で、ともに全国でも新たな形での事例として注目されそうだ。

下呂市が実施するのは「福祉乗合移動サービス事業」。市が旅行者を介してタクシー事業者に配車を依頼。行き先が同じ利用者の場合は乗合で運行する。

市は旅行者に予約1件につき1000円の委託料を支払う。

タクシーの料金は、予め利用者が行き先を病院や公共施設など5件まで登録

行き先の距離に応じて1人乗車の場合と複数乗車の場合の料金が決められている。タクシー事業者は利用者からの料金収受で経費を賄う。

料金は公共交通会議で決定。自宅から1・5キロまでの場合1人乗車で600円、複数乗車で1人あたり400円。さらに2・8キロまで1人1000円、複数1人あたり800円など

と、距離に応じて金額が高くなり、最も遠い15・4キロで1人3310円、複数1人あたり3110円となっている。

市に対して会員登録を行った利用者は旅行者に電話で予約。同じ行き先の予約がある場合には複数乗車のルートを決めてタクシー事業者に配車を依頼する。旅行者を介しての手配となったことについて市では「当初はタクシー事業者に直接配車を依頼する形を想定していたが、1件1000円の委託料を支払う形の

場合、旅行業法の手配業務にあたることの指導を受けたこと理由を説明している。市では2016年3月までを旧下呂町地域での試験運行として、今後市全体への本格運行へ移行することになっている。

## UD研修講師200人超に 全福協、8回目養成講座終える



2日間の講座を終え、佐藤宏幸専務理事（左）から修了証書を受け取る黒田氏

に密着した足の確保」という社会的使命を果たすためにもすべてのドライバーがUD研修を受ける必要がある」と意義を強調した。

佐藤副会長はまた、UD研修がこれまで368回行われ、延べ9600人が受講したと報告した。

修了者は次の通り（敬称略、個人タク関係は別掲）。

- 【法人タク関係】笹嶋昭五（富山交通）、荒堀啓（日立自交）、三澤博明（神奈川旅客自動車協組）、加藤伸一（日本交通）、野澤道廣（富士急伊豆タク）、渡辺英樹（宮園自動車）、桃野大助（稲荷タク）、木林恵子（東都無線タク）、田中政良、大矢博（柏崎タク）、高橋ムツ子（瀬波タク）、正田剛（琵琶湖タク）、黒田司郎（塚相互タク）、大野慶太（東宝タク）、大竹孝昭（東海交通）、岩田知也（日本タク）、東丸昌司（東丸タク）、【東京タクセ】金子昭、高橋紀之

全国福祉輸送サービス協会（漢二美会長）は26、27の両日、東京・市ヶ谷の自動車会館でユニバーサルドライブ研修（UD研修）の講師養成講座を開いた。15都道府県から24人が参加した。8回目の今回の講座を終え、講師数は209人と、200人を超えた。

17人、個人タク関係者6人、東京タクセンター関係者2人。研修講師としての心構えや知識、障害者がタクシーに期待することなどを2日間にわたり学んだ。講義の実演も行った。佐藤雅一副会長は開講あいさつで「高齢社会は進展している。タクシーは地域公共交通機関として『生活

地方都市では、自動車普及率の増加、少子高齢化、人口減少などから、公共交通の利用者が減少しているのは周知の事実である。高齢社会を迎えるにあたり、公共交通の必要性を訴えるケースが多いが、最近、高齢者の仲間入りをしている人は、自動車免許を保有して、自動車を利用している人が少なくない。

### 血の運転は「つづれ」

ある地域で、現在、自動車を自由に利用している女性高齢者の意見を聞いたところ、「自分が住んでいる地域内の移動については、自動車を利用することにについては特に問題はない。

しかし、地域間（他地域への移動）もしくは交通量の多い市街地部への移動については、自分で自動車を運転して移動することに

いては、しんどい」という意見があった。

また、公共交通の利用については、しばらく公共交通を利用していいことなどから、「どうやって、公共交通を利用するのかわか



宮崎 耕輔  
高松 専教  
川崎 香准

らない」という。公共交通が廃止された、もしくはほとんど公共交通が整備されていなかった地域では、生まれたときから公共交通を利用したことがない人が存在していると考えられる。

しかしながら、地方中核都市ク

ラスの公共交通が整備されている都市においても、生まれたときから家族の送迎などに頼っているケースがあり、自動車免許を取得できる年齢になると、自分で自由に利用できる自動車を保有する。そのためか、「公共交通を利用したことがない」という20歳代半ばの

## 公共交通の利用を忘れた人に

# 多様な場で伝える実践を

人に遭遇したことがある。

公共交通利用知らぬ人増加

これらのことが示唆するのは、公共交通事業者には、にわかに信じられないかもしれないが、公共交通の利用方法を知らない人が地方都市を中心に増加しているとい

る。公共交通は「不便」の裏に もっと悪循環となっているのは、公共交通を利用しない人の代名詞としてのマイカー利用者の大勢の意見である「公共交通は不便だ」という言葉を真に受けている



このようにことを実践するには、多種多様な立場の関係者が参画している交通会議や地域公共交通活性化協議会のような場を活用することがますます重要になってくる。今、これらの組織の関連法案の一部改正などが行われてい

適切な案内情報を提供することに、潜在的な需要を顕在化させる可能性が十分にあると考えられる。ただ、交通事業者にとっては、直接的顧客である利用者の満足度を高めることが重要である。直接的顧客である利用者の満足度を高めるには、直接的顧客である利用者の満足度を高めることが重要である。

プロフィール（みやざき・こうすけ）広島県尾道市出身。金沢大学大学院修了。専門は交通計画。現在、高松交通圏と中讃交通圏のタクシー準特定地域協議会会長、香川県地域公共交通確保維持改善協議会副会長、ことん活性化協議会副会長など務める。43歳。

くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2014 実行委員・関係者・スタッフ一覧

No.	分野	お名前	所属	都道府県	ラウンド
1	(個人)	徳田 裕二	(個人)	愛知県	4:事業の経営
2	(個人)	岡島 達雄	(個人)	神奈川県	3:交通弱者の外出
3	(個人)	伊藤和樹	(個人)	神奈川県	4:事業の経営
4	(個人)	魚住 弘久	(個人)	熊本県	4:事業の経営
5	(個人)	新井 昭子	(個人)	東京都	
6	(個人)	澤田 洋一	(個人)	東京都	2:デマンド交通
7	(個人)	吉田 旭子	(個人)	福島県	3:交通弱者の外出
8	企業	中嶋 伸恵	株式会社 オオバ	愛知県	1:人材
9	企業	清原 博文	株式会社デンソー	愛知県	3:交通弱者の外出
10	企業	関口 克己	株式会社デンソー	愛知県	3:交通弱者の外出
11	企業	森井 達弥	トヨタ自動車(株)	愛知県	
12	企業	福田 匡彦	青い森ウェブ工房	青森県	4:事業の経営
13	企業	佐藤洋	下野新聞社	茨城県	2:デマンド交通
14	企業	豊田 賢	両備ホールディングス(株) 両備バスカンパニ	岡山県	4:事業の経営
15	企業	松本 晃	(株)日本政策投資銀行 岡山事務所	岡山県	4:事業の経営
16	企業	安藤 恵二	株式会社 ウイズネット	神奈川県	
17	企業	清野 吉光	株式会社システムオリジン	静岡県	
18	企業	内田 和好	株式会社システムオリジン	静岡県	3:交通弱者の外出
19	企業	畑山 久記	株式会社システムオリジン	静岡県	3:交通弱者の外出
20	企業	二村社長	(株) 東京交通新聞社	東京都	
21	企業	吉富広三	(株) 順風路	東京都	2:デマンド交通
22	企業	坂田光政	(株) 東京交通新聞社	東京都	
23	企業	竹ノ内博美	(株) 東京交通新聞社	東京都	
24	企業	武本 英之	(株) 東京交通新聞社	東京都	1:人材
25	企業	山本 正八	イーロケーション株式会社	東京都	4:事業の経営
26	企業	園田 治右	株式会社 STJレンテック	東京都	
27	企業	野村 和宏	株式会社 STJレンテック	東京都	
28	企業	福井 裕明	株式会社 ケー・シー・エス東京支社	東京都	4:事業の経営
29	企業	石井 弘二	株式会社 恵	東京都	3:交通弱者の外出
30	企業	宝来 英斗	株式会社 レスキューナウ	東京都	
31	企業	古賀 詳二	コガソフトウェア株式会社	東京都	2:デマンド交通
32	企業	善養寺 雅規	コガソフトウェア株式会社	東京都	2:デマンド交通
33	企業	本間 皇成	コネクシィ株式会社	東京都	
34	企業	岡本 一彦	清水建設 プロポーザル本部地域開発計画	東京都	
35	企業	安藤 悟	社会システム株式会社	東京都	
36	企業	斎藤 峻也	社会システム株式会社	東京都	
37	企業	高光 美智代	社会システム株式会社	東京都	
38	企業	田中 正信	社会システム株式会社	東京都	
39	企業	久銘次 美奈江	社会システム株式会社	東京都	
40	企業	益森 芳成	社会システム株式会社	東京都	
41	企業	大森 美千代	順風路株式会社	東京都	2:デマンド交通
42	企業	神谷 聖二	順風路株式会社	東京都	
43	企業	吉野 大介	復建調査設計株式会社	東京都	3:交通弱者の外出
44	企業	前 博行	デロイト トーマツ コンサルティング株式会社	福岡県	1:人材
45	企業	千葉 真	パシフィックコンサルタンツ株式会社	宮城県	4:事業の経営
46	企業	澤 耕司	日本交通 株式会社	鳥取県	4:事業の経営
47	国・自治体	木村 次郎	青森県(企画制作部交通政策課)	青森県	2:デマンド交通
48	国・自治体	奥寺 高広	岩手県	岩手県	
49	国・自治体	藤本 久美	愛媛県企画振興部地域振興局交通対策課	愛媛県	
50	国・自治体	新 仁司	岡山県玉野市役所	岡山県	1:人材
51	国・自治体	金井信高	神奈川県	神奈川県	
52	国・自治体	石井信治	神奈川県大和市街づくり総務課	神奈川県	3:交通弱者の外出
53	国・自治体	西嶋 久勝	舞鶴市役所企画政策課	京都府	1:人材
54	国・自治体	松岡 幸治	舞鶴市役所企画政策課	京都府	2:デマンド交通
55	国・自治体	江田直也	埼玉県三芳町政策推進室	埼玉県	1:人材
56	国・自治体	長屋 綾乃	佐賀県交通政策部	佐賀県	3:交通弱者の外出
57	国・自治体	入江 聡	船橋市役所	千葉県	1:人材
58	国・自治体	鳶田 紀之	千葉県南房総市総務課	千葉県	4:事業の経営
59	国・自治体	坂田 典久	町田市都市づくり部交通事業推進課	東京都	2:デマンド交通
60	国・自治体	若林陽介	国土交通省審議官	東京都	
61	国・自治体	藤井直樹	国土交通省総合政策局公共交通政策部	東京都	
62	国・自治体	新井啓明	小平市都市開発部公共交通担当	東京都	1:人材
63	国・自治体	石井 宏昌	足利市生活環境部市民生活課	栃木県	4:事業の経営

64	国・自治体	下坂 太郎	黒部市新幹線交通政策課	富山県	2:デマンド交通
65	国・自治体	竹内 和男	柏崎市役所 企画政策課	新潟県	2:デマンド交通
66	国・自治体	大平 勲	新潟県三条市	新潟県	2:デマンド交通
67	国・自治体	渡邊嘉之	新潟県長岡市総務部	新潟県	1:人材
68	国・自治体	権藤隆治	久留米市都市建設部交通政策課	福岡県	1:人材
69	国・自治体	中村太郎	中村太郎(田川市 産業振興部 商工観光課)	福岡県	1:人材
70	国・自治体	佐藤 由美	宮城県大崎市岩出山総合支所地域振興課	宮城県	4:事業の経営
71	国・自治体	氏家 伸一	宮城県大崎市鹿島台総合支所 地域振興課	宮城県	1:人材
72	国・自治体	佐藤 敬美	宮城県大崎市市民協働推進部まちづくり推進課	宮城県	2:デマンド交通
73	国・自治体	千田 貴憲	宮城県大崎市市民協働推進部まちづくり推進課	宮城県	4:事業の経営
74	国・自治体	吉田 秀樹	宮崎県総合政策部総合交通課	宮城県	2:デマンド交通
75	国・自治体	福田 徹	鳥取県三朝町企画観光課	鳥取県	2:デマンド交通
76	研究者・学生	杉浦 晶子	名古屋大学	愛知県	2:デマンド交通
77	研究者・学生	柳川 達郎	名古屋大学	愛知県	2:デマンド交通
78	研究者・学生	加藤 博和	名古屋大学	愛知県	4:事業の経営
79	研究者・学生	大井 尚司	大分大学	大分県	1:人材
80	研究者・学生	宮崎 耕輔	香川高等専門学校	香川県	4:事業の経営
81	研究者・学生	井上 俊孝	西九州大学健康福祉学部	佐賀県	3:交通弱者の外出
82	研究者・学生	堀川悦夫	佐賀大学医学部	佐賀県	3:交通弱者の外出
83	研究者・学生	西藤 真一	島根県立大学	島根県	2:デマンド交通
84	研究者・学生	松田 善臣	島根県立大学	島根県	3:交通弱者の外出
85	研究者・学生	和田 義人	千葉商科大学 人間社会学部	千葉県	3:交通弱者の外出
86	研究者・学生	鎌田 実	東京大学	東京都	3:交通弱者の外出
87	研究者・学生	高橋良至	東洋大学	東京都	3:交通弱者の外出
88	研究者・学生	鎌田由佳	東洋大学	東京都	
89	研究者・学生	高橋未雪	東洋大学	東京都	
90	研究者・学生	植谷祥太郎	東洋大学	東京都	
91	研究者・学生	石塚啓介	東洋大学	東京都	
92	研究者・学生	日暮昂平	東洋大学	東京都	
93	研究者・学生	鈴木 優麻	東洋大学	東京都	
94	研究者・学生	岡村敏之	東洋大学	東京都	
95	研究者・学生	吉田 樹	福島大学	福島県	2:デマンド交通
96	研究者・学生	中島 秀之	公立ほこだて未来大学	北海道	
97	交通事業者	石川 優	中川タクシー株式会社	愛知県	
98	交通事業者	石川 博志	日立電鉄交通サービス(株)	茨城県	
99	交通事業者	大森 茂夫	有限会社 日立観光ハイヤー	茨城県	3:交通弱者の外出
100	交通事業者	篠原 俊正	(株)ハートフルタクシー	神奈川県	
101	交通事業者	松浦秀則	あおい交通(株)	神奈川県	4:事業の経営
102	交通事業者	関進	川崎タクシー(株)	神奈川県	3:交通弱者の外出
103	交通事業者	澤田 幸博	可児タクシー(株)	岐阜県	2:デマンド交通
104	交通事業者	岩村 龍一	株式会社 コミュニティタクシー	岐阜県	4:事業の経営
105	交通事業者	林戸 達美	株式会社 コミュニティタクシー	岐阜県	4:事業の経営
106	交通事業者	岩村龍一	コミュニティタクシー(株)	岐阜県	1:人材
107	交通事業者	多田 直紀	名古屋タクシー協会	岐阜県	2:デマンド交通
108	交通事業者	山田 康二郎	㈱日本タクシー	岐阜県	2:デマンド交通
109	交通事業者	福井 尚朋	京都交通株式会社	京都府	
110	交通事業者	坂本 邦宏	イーグルバス(株)	埼玉県	
111	交通事業者	金子理恵子	秩父丸通タクシー	埼玉県	2:デマンド交通
112	交通事業者	中川 智敏	三ツ輪交通自動車	静岡県	3:交通弱者の外出
113	交通事業者	山田 暢貴	WILLER EXPRESS JAPAN 株式会社	千葉県	4:事業の経営
114	交通事業者	吉原 大貴	株式会社 銚子タクシー	千葉県	1:人材
115	交通事業者	徳永 昌子	鎌ヶ谷観光バス	千葉県	
116	交通事業者	小池 大樹	協進交通有限会社	千葉県	1:人材
117	交通事業者	永留 正幸	(個人)	東京都	3:交通弱者の外出
118	交通事業者	磯 史洋	キャピタルモーターズ株式会社	東京都	1:人材
119	交通事業者	船戸 裕司	公益社団法人 日本バス協会	東京都	
120	交通事業者	野田 悟	国際興業(株)運輸事業部	東京都	4:事業の経営
121	交通事業者	中島 洋平	西日本鉄道株式会社	東京都	4:事業の経営
122	交通事業者	吉村 俊展	西日本鉄道株式会社	東京都	2:デマンド交通
123	交通事業者	大下 篤志	㈱みちのりホールディングス	東京都	1:人材
124	交通事業者	宇都宮 司	中央タクシー株式会社	長野県	
125	交通事業者	中山 真	中越交通株式会社	新潟県	1:人材
126	交通事業者	荒木 孝治	広島電鉄 株式会社	広島県	4:事業の経営
127	交通事業者	村瀬 大志	広島電鉄 株式会社	広島県	2:デマンド交通
128	交通事業者	槌家 健太	広島電鉄 株式会社	広島県	3:交通弱者の外出

129	交通事業者	貞包 健一	(有)三ヶ森タクシー	福岡県	
130	交通事業者	中川 恵司	安全タクシー有限会社	福岡県	4:事業の経営
131	交通事業者	西田 和治	飯倉タクシー株式会社	福岡県	2:デマンド交通
132	交通事業者	和田 富夫	飯倉タクシー株式会社	福岡県	2:デマンド交通
133	交通事業者	阿部 政貴	西日本鉄道(株)自動車事業部	福岡県	
134	交通事業者	渡辺 満生	西日本鉄道株式会社	福岡県	4:事業の経営
135	交通事業者	川上 哲平	西日本鉄道株式会社	福岡県	2:デマンド交通
136	交通事業者	松本 義人	西日本鉄道(株)自動車事業本部	福岡県	3:交通弱者の外出
137	交通事業者	中山 奈央	一般社団法人 北海道バス協会	北海道	
138	交通事業者	及川 孝	全国子育てタクシー協会会長、(有)フ	宮城県	3:交通弱者の外出
139	交通事業者	岡 博仁	山交タウンコーポ株式会社	山梨県	2:デマンド交通
140	交通事業者	一瀬 文仁	山梨交通株式会社	山梨県	4:事業の経営
141	財団法人等	福本雅之	豊田都市交通研究所	愛知県	1:人材
142	財団法人等	落合 純一	産業技術総合研究所	茨城県	2:デマンド交通
143	財団法人等	伊原 薫	一般社団法人 交通環境整備ネットワーク	大阪府	4:事業の経営
144	財団法人等	町田敏章	一般財団法人地域公共交通総合研究所	岡山県	4:事業の経営
145	財団法人等	中尾正俊	地域公共交通総合研究所	岡山県	4:事業の経営
146	財団法人等	小林 敏樹	一般財団法人 土地総合研究所	東京都	4:事業の経営
147	財団法人等	岡崎 邦春	一般社団法人 関東自動車無線協会	東京都	
148	財団法人等	佐藤 博文	一般社団法人 関東自動車無線協会	東京都	
149	財団法人等	小野寺 夕貴	一般社団法人 トラベルヘルパー&外出支	東京都	1:人材
150	財団法人等	板谷 和也	運輸調査局	東京都	1:人材
151	財団法人等	大野 寛之	交通安全環境研究所 交通システム研究領	東京都	4:事業の経営
152	財団法人等	三原 岳	東京財団	東京都	
153	財団法人等	松原 淳	交通エコロジー・モビリティ財団バリア	東京都	
154	財団法人等	岡本英晃	交通エコロジー・モビリティ財団交通環	東京都	
155	財団法人等	加藤 信次	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財	東京都	2:デマンド交通
156	財団法人等	熊井 大	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財	東京都	
157	財団法人等	与田 俊和	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財	東京都	
158	財団法人等	高橋 徹	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財	東京都	3:交通弱者の外出
159	非営利団体	伊藤 浩之	公共交通利用促進ネットワーク	愛知県	4:事業の経営
160	非営利団体	伊良原 淳也	関西STS連絡会	大阪府	
161	非営利団体	横山和廣	NPO法人移動ネットおかやま	岡山県	3:交通弱者の外出
162	非営利団体	清水 弘子	NPO法人かながわ福祉移動ネットワーク	神奈川県	
163	非営利団体	依田 久司	NPO法人かながわ福祉移動ネットワーク	神奈川県	3:交通弱者の外出
164	非営利団体	河崎 民子	NPO法人全国移動サービスネットワーク	神奈川県	3:交通弱者の外出
165	非営利団体	石山典代	NPO法人全国移動サービスネットワーク	神奈川県	3:交通弱者の外出
166	非営利団体	永井和江	神奈川W. CO連合会	神奈川県	3:交通弱者の外出
167	非営利団体	有賀恵子	神奈川W. CO連合会	神奈川県	3:交通弱者の外出
168	非営利団体	小田部 明人	人と環境にやさしい交通をめざす協議会	神奈川県	4:事業の経営
169	非営利団体	松川 由実	横浜交通まちづくり協議会	神奈川県	4:事業の経営
170	非営利団体	鏑木孝昭	横浜市交通まちづくり協議会	神奈川県	4:事業の経営
171	非営利団体	笹沼 和利	(特非)全国移動サービスネットワーク	埼玉県	4:事業の経営
172	非営利団体	武藤 弘	生活バスちばにう友の会	千葉県	
173	非営利団体	加藤 俊男	生活バスちばにう友の会	千葉県	3:交通弱者の外出
174	非営利団体	石黒真貴子	NPO法人せたがや移動ケア	東京都	
175	非営利団体	泉谷一美	NPO法人せたがや移動ケア	東京都	
176	非営利団体	水上朽美	NPO法人せたがや移動ケア	東京都	
177	非営利団体	鬼塚 正徳	NPO法人せたがや移動ケア	東京都	
178	非営利団体	鬼塚祐代	NPO法人ハンディキャブを走らせる会	東京都	
179	非営利団体	元井優子	NPO法人ハンディキャブを走らせる会	東京都	
180	非営利団体	伊藤みどり	NPO法人全国移動サービスネットワーク	東京都	
181	非営利団体	栗原由美子	NPO法人全国移動サービスネットワーク	東京都	
182	非営利団体	鈴木貴子	NPO法人全国移動サービスネットワーク	東京都	
183	非営利団体	石田真一	おでかけサポーターズ	東京都	
184	非営利団体	谷口幸生	社会福祉法人幹福社会ヘルプ協会たちか	東京都	3:交通弱者の外出
185	非営利団体	富樫 慎	NPO法人 SCOP	長野県	1:人材
186	非営利団体	前田 善弘	NPO法人 交通まちづくり戦略会議	福岡県	4:事業の経営
187	非営利団体	松本 公洋	NPO法人ゆうらん	北海道	3:交通弱者の外出
188	非営利団体	太田 孝	大崎市田尻公共交通運営委員会	宮城県	
189	非営利団体	笠原 啓二	鹿島台地域内公共交通運営委員会	宮城県	3:交通弱者の外出
190	非営利団体	村島 弘子	特定非営利活動法人 移動支援Rera	宮城県	3:交通弱者の外出

**「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2014」**

◆開催日：2014年11月8日（土）13：30～17：15

11月9日（日） 9：30～16：45

◆場 所：東洋大学白山キャンパス（東京都文京区白山5-28-20）1号館

◆主催、後援

- ・主催：くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会
- ・共催：交通エコロジー・モビリティ財団
- ・協力：東洋大学
- ・後援：国土交通省、厚生労働省、全国社会福祉協議会、  
東洋大学国際共生社会研究センター、日本民営鉄道協会、日本バス協会、  
全国ハイヤー・タクシー連合会、一般財団法人全国福祉輸送サービス協会、  
東京交通新聞社、全国移動サービスネットワーク、DPI日本会議、  
市民福祉団体全国協議会