

自治体発表と意見交換

中山間地における新たな交通助成 制度の導入について

令和2年2月20日（木）

鳥取県地域づくり推進部中山間・地域交通局
地域交通政策課

本日の発表の流れ

- ①なぜ、県をあげて中山間地域の交通確保に取り組むことになったのか（背景）
- ②検討経過
- ③最終的なアウトプット

鳥取県の公共交通の現状

鳥取県はJR山陰本線を大動脈に、県境を跨ぐ智頭・因美線、伯備線、東中西の生活圈ごとに中心市(鳥取市・倉吉市・米子市)から放射線状にバス路線網が構築。

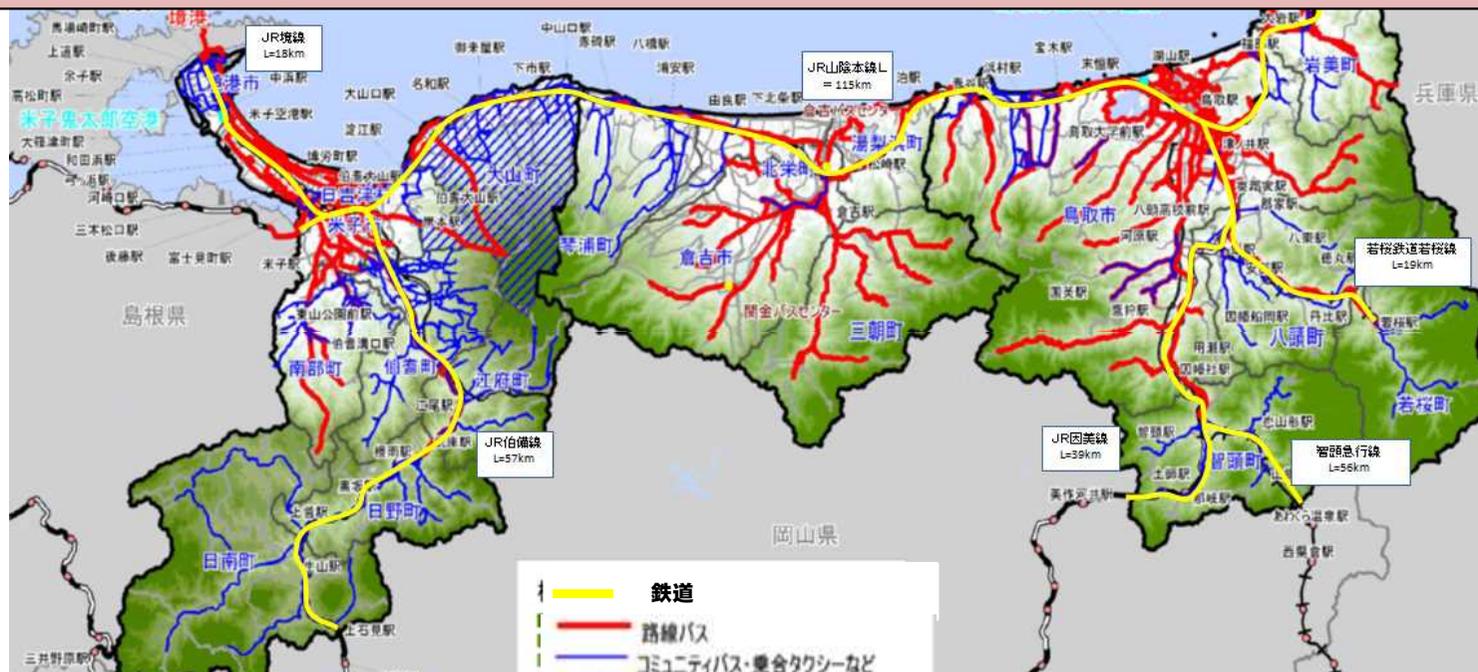
- 人口：過去最大616千人(S60)から43千人減少して573千人(H27)
- 高齢化率：29.7%(H27全国16位、全国平均26.7%)
- 自動車免許証返納者：近年5年間で3倍に増加(H29約2千人)

- JR米子支社の乗車人数：13,586千人(S63)の約7割の9,773千人(H28)
- 乗合バスの乗車人数：78,527千人(S41ピーク時)の1割弱の6,161千人(H28)

市町村において地域の実情に応じた取組を展開 ⇒ さらに生活圈域ごとの広域的な地域交通のあり方検討

※コミュニティバス等を運行している市町村 ⇒ 16/19市町村

※**タクシー助成(乗用)**を実施している市町村 ⇒ 17/19市町村

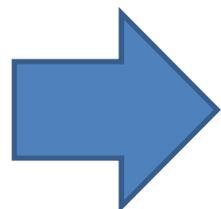


鳥取県の中山間地の現状



	面積	人口	世帯数	65歳以上	(高齢化率)
県全体	3,507km ²	573,441人	216,894世帯	169,092人	29.5%
中山間地域	3,235km ² 92.2%	252,024人 45.4%	86,801世帯 40.9%	83,527人 49.3%	33.1%

(出典) H27国勢調査ほか



人口密度が低く公共交通の維持確保厳しい

鳥取県の最近の主な取組

バスナンバリング

方面毎、経路毎で区別ができるよう、西部地域の乗合バス路線への番号設定を行う。



イメージ

4/1～
開始予定！

番号で外国人にも
わかりやすい

名古屋大学**加藤博和**教授が監修

第3セクター「若桜鉄道」

昭和



八頭号



若桜号



3/7デビュー

やずばす



3/6出発式

若桜駅舎リニューアルデザイン

水戸岡鋭治氏がデザイン

一般社団法人トヨタモビリティ基金によるプロジェクト

日南町と琴浦町で共助交通のモデル構築

(今年度、鳥取県を含め全国29件で採択)

住民インタビュー(対面式)調査や既存の移動データによる実態把握から丁寧にスタート！

人口低密度地域で地域交通モデルを試行的に実施して鳥取県版の地域交通モデルの構築を目指す。

中央大学**秋山哲男**教授と連携

<今年度の取組>

・7/16キックオフセミナー

中央大学秋山教授や福島大学吉田准教授による事例紹介や戦略講義、鳥取県の交通政策の取組紹介

・秋山教授プロジェクトチームによる住民等ヒアリング調査(～8月)

・プロジェクトチームが地域交通モデルのアイデアを提案し、来年度に向け、2町でモデル事業の実証実施を検討中(10月～)



本日の発表の流れ

①なぜ、県をあげて中山間地域の交通確保に取り組むことになったのか（背景）

②検討経過

③最終的なアウトプット

県をあげて取り組むことになった背景②

ドライバー不足に伴うバス事業者の撤退

2018.11.9 山陰中央新法

2018.9.28 日本海新聞

運転手が確保できず、来年4月から運行の委託業者が変わる淀江町巡回バス「どんぐりコロコロ」



米子市が8日、同市淀江町内を巡回するコミュニティバス「どんぐりコロコロ」の運行委託先から、運転手を確保できず2019年度の委託契約更新をしないとの申し出があったことを明らかにした。市は、12月中にプロポーザル方式で新たな委託先を公募し、2月にも決定したい考え。(狩野樹理)

同日、米子市淀江町西原の市役所淀江支所であった淀江地域審議会（長谷川晋也会長、12人で報告された。バスは35人乗りで、合併前の旧淀江町が01年9月に運行を始めた。停留所は53カ所あり、旧町全域で、路線バスが通らない地域をカバーする。運転手2人態勢で1台を運行し、運賃は中学生以上1回150円。利用実績は、17年度が9150人で1便当たり3・1人。収支率は12割だった。市によると今年1月、運行委託先の日本交通から、トラック業界との競争で運移動手段を確保することが第一。現状を維持したまま話した。

淀江巡回コミュニティバス 日交、運転手確保できず 米子市 新たな委託先公募へ

このバスは、町所有バスによる有償運送のいわゆる「白バス」。2006年度から日ノ丸自動車委託運営し、運賃は小学生以上一律100円。高齢者など、他に移動手段のない町民に重宝されている。

委託会社のドライバー不足 「直営」「タクシー」道探る



現行維持が危ぶまれていたアプトバス
■ 琴浦町八橋

不足から契約の継続に難色を示し、一部撤退も視野に入れている。同社はドライバーも視野に入れていた。以前は路線の1台あたり100円ではなかった。現在は予約型乗り合いタクシー（テマ）域を対象地域に定め、利用者の負担を減らす形を残す「上中村線」考えた。と、遠隔地の見直しを運ぶ「アプト」を受託する小松弘明町。利用車などのデータで撤退を示唆。町は、町と運行継続にめる考えだが、「ドラ向け協議を進めている。アプト不足は全国的な問題。全路線維持が最理的に厳しい状況にある。アプトは、見直しは避ける。同町内の女性で通れない」と理解を求め、スクールバス返納してしまい、バスについては「運行維持がなくなる」と言い物には「必須」と存続を強調行くのにも困っています。

琴浦町営バス 廃線危機

琴浦町民の「生活の足」として町内を走る鳥取県中部唯一の町営路線バス（通称・こぶらバス）が、来年度から一部路線や減便の危機に直面している。現行維持を望む町は、運行委託するバス会社と協議を進めているが、ドライバー不足を理由に現行での契約更新は難航。町は他業者との契約や路線見直しも思案し、存続の新たな道を探る。(池田悠平)

■ 代替案を模索
町は、運交会社などの事業所に運行業務を打診した。町がドライバーを募集する直営での継続を検討したりと、新たな手段を模索する。仮に廃線になった場合でも、交通空白地域の住民を対象にタクシー運賃の半額を補助する「タクシー利用助成事業制度」を活用

県をあげて取り組むことになった背景②

ドライバー不足に伴うバス事業者の撤退

2019.4.5 日本海新聞

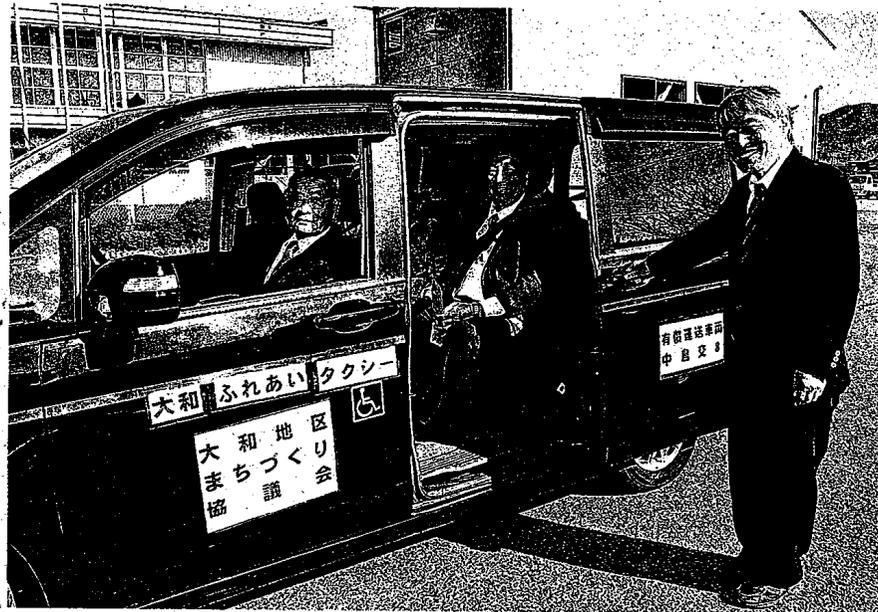
路線バス廃止の鳥取・大和地区

まちづくり協が有償運送

県内初、
運行開始

路線バスの廃止に伴い、鳥取市の大和地区で4日、県内初のまちづくり協議会による有償運送「大和ふれあいタクシー」の運行が始まった。市は本年度から地域主体の有償運送を支援しており、同地区での取り組みをモデルに公共交通空白地域の解消を目指す。運行するのは、同地区内の猪子、横枕地区と美和小、公民館などを結ぶ延長約5.9キロの3路線。このうち美和小に止まる通学路線は朝夕2便の定期運行で、公民館などに止まる2路線は事前予約制のデマンド型運行とした。

線バスと同額で運行。研修を受けた地域住民10人が運転手を務める。約250世帯のうち、127人が利用者登録。文化祭や敬老会などの行事では無料の送迎車としても活躍する予定だ。従来の制度は運行経費の8割が助成の上限だった。一定の運賃収入がないと車両維持費や事務費を賄えないため、市は本年度から上限を撤廃。初年度の事業費計約600万円のうち、車両購入費350万円、運営費234万円を補助する。



まちづくり協議会のメンバーらによる試運転に出発する大和ふれあいタクシー＝4日、鳥取市倭文の大和地区公民館

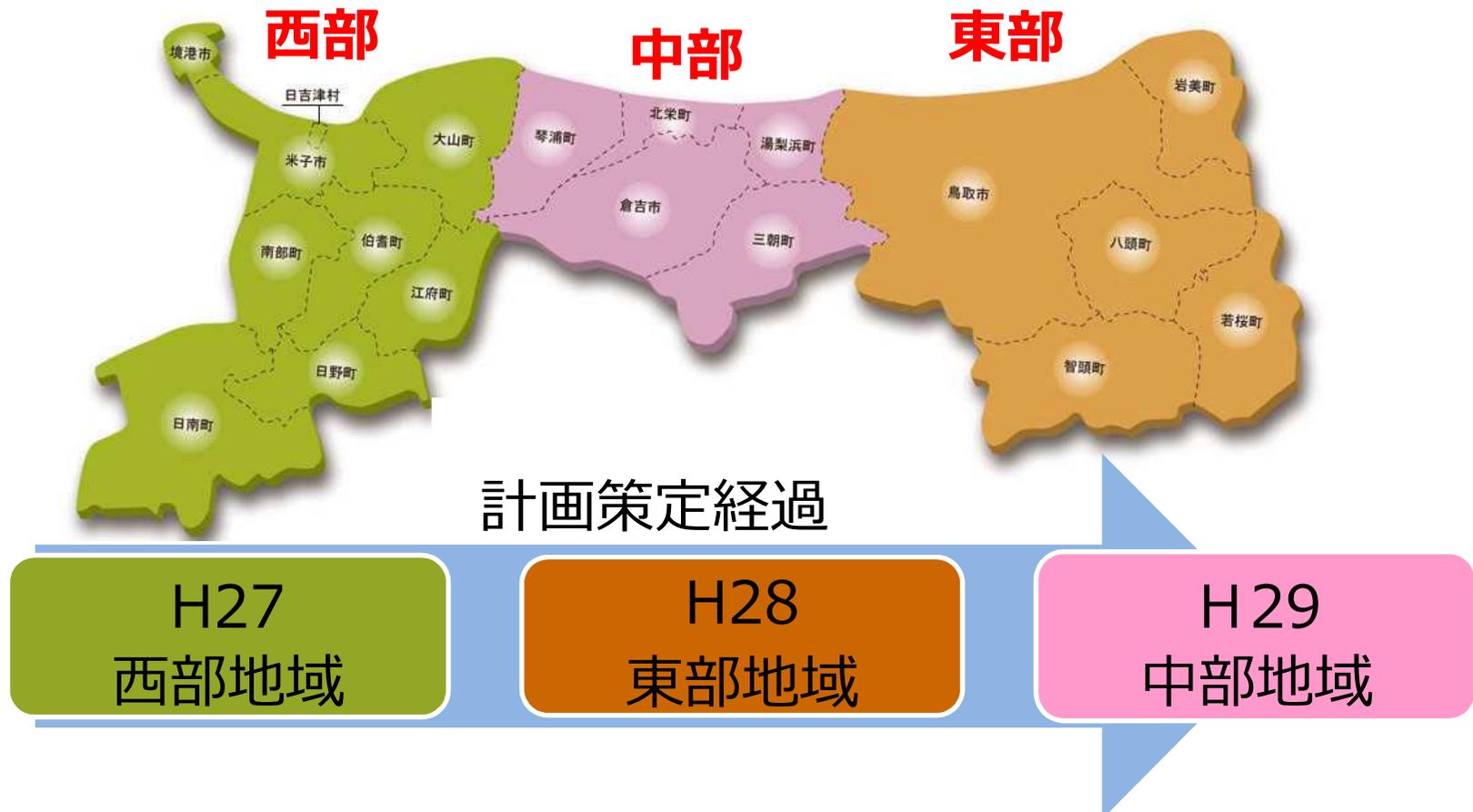
この日の出発式では、深沢義彦市長が「運行実績を検証し、みんなが使いやすい柔軟な支援制度を地域と一緒につくりていきたい」とあいさつ。協議会事務局長で自身も運転手になった中村徹さん(64)は「住民目線で運行するので、声を掛け合って通院や買い物で利用する日なるべく合わせてもらえればありがたい」と呼び掛ける。

(浜田匡史)

県をあげて取り組むことになった背景①

交通政策に関する県の関与が強い

① 県が生活圏ごとに市町村と共同して網形成計画を策定 ⇒ 全国唯一!



県をあげて取り組むことになった背景①

交通政策に関する県の関与が強い

②市町村内バス路線に対する補助が手厚い

<中国5県市町村内路線対象バス補助制度比較>

都道府	補助率等	補助対象経費・補助金額の 上限、補助金カット等	H30予算 (千円)
鳥取県	1/2	補助上限:50,000千円 (形態別に運行費用一定割合(60~80%) を上限)	164,699
島根県	1/2又は1/3	予算額の上限の場合、按分調整	159,358
岡山県		制度なし	
広島県	実車走行キロ×単価(デマンド: 150円, マイモビリティ:100円、その 他:50円)×補助率(過疎要件 による補助率1/3、1/4、1/6)	-	105,783
山口県	1/4	市町の補助金又は委託金額を上限とする。	1,500

(出典) H30.11岡山県県民生活課調査より

生活路線運行費に対する県補助額 **人口1人当たり 約700円**

⇒ 全国1位 (鳥取県独自算出)

R1.6補正で地域交通の研究会を立上げ

従来の
補助制度



バス中心

【課題】

- ・定時定路線バスは非効率かつ利便性が低下
- ・深刻なドライバー不足によりバス路線の縮小・廃止

バス利用者減少に伴い、需要に応じてドアツードアで移動可能なタクシーの方が効率的かつ利便性が高い場合への対応が必要。

制度改正

ドライバー不足により地域交通の維持が困難となる事例が多発しており、住民主体の共助交通と連携した地域交通体系の構築が必要。

新たな
補助制度

〔R2年度当初予算〕

バス、タクシー、共助交通の組み合わせ



日本財団と連携



制度見直しのための研究会の設置（名称：新たな地域交通体系構築のための研究会）

⇒地域交通の課題に正面から向き合い、県として中山間地の交通問題に取り組む

R2年度当初からの新補助制度を目指す！

UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入

○H28年4月、日本財団、鳥取県ハイヤータクシー協会、鳥取県が共同で「誰もが移動しやすい新たな公共交通モデル」の構築に向けUDタクシーを導入

⇒ H30年3月22日に**UDタクシー200台**を導入整備

県内の小型タクシーの**約半数**がUDタクシーに！

料金は一般タクシーと同額（**小型料金**）

スペースが広くスーツケースやベビーカー、自転車も積載可能

誰でも乗れる



広いドア、手すり、ステップもついて乗降しやすい

車椅子のままでも乗降可能



H28. 4. 29UDタクシー運行出発式

**UDタクシーを利用して
社会参加を**

住民共助による無償共助交通の取組

日本財団が共助交通の立ち上げを支援

移動手段 実現性検証へ

米子・永江と
大山町逢坂

カーシェア試験運用

県と日本財団

鳥取県と日本財団は、地
域内の登録した会員間で特
定の自動車を共同使用する
「コミュニティカーシェ
アリング」による移動手段
の確保を目指し、8月下旬
から米子市永江地区と大山
町逢坂地区で試験運用に取
り組んでいる。買い物や通
院などに活用し、地域コミ
ュニティーの活性化につな
げたい考え。

試験運用はカーシェアリ
ングを移動手段とすること
の実現性と継続性を検証す
るため、住民活動が活発で
公共交通が不便な両地域で
10月末まで実施。地域内に
会員制のサークルを立ち上
げ、日本カーシェアリング
協会から貸与された乗用車
に会員が相乗りして買い物
などに出掛ける。利用ごと
に積立金を集め、最終的な
経費負担が平等になるよう
精算する。

路線バスが1日9便しか
なく、坂道がある永江地区
では、自治連合会が運営す
る小型スーパ―「支え愛の
店ながえ」を拠点にサーク
ル「支え合いカーシェアリ



買い物ツア―の利用者を乗せたカーシェアリングの
乗用車。4日、米子市永江の「支え愛の店ながえ」

2019.9.5 日本海新聞

ング(仮称)を設置。約
20人が会員登録し、運用し
ている。

積立金500円で毎週
水、土曜日の午前10時から
伯耆町のスーパ―との間を
3往復する「買い物ツア―」
を4日にスタート。当面は
ツア―を継続し、ニーズの
多い通院での利用方法など

(田子蒼樹)

本日の発表の流れ

①なぜ、県をあげて中山間地域の交通確保に取り組むことになったのか（背景）

②検討経過

③最終的なアウトプット

研究会の検討内容

県内の地域
交通の現状



ニーズに応
じた地域交
通の姿

取り組むべき課題

対応

① 県補助制度の見直し

例：市町村へのタクシー補助制度、住民主体の共助交通への支援拡充 等

② 新たなモビリティサービスに係る実証実験

新たなモビリティサービスに係る実証実験の企画立案

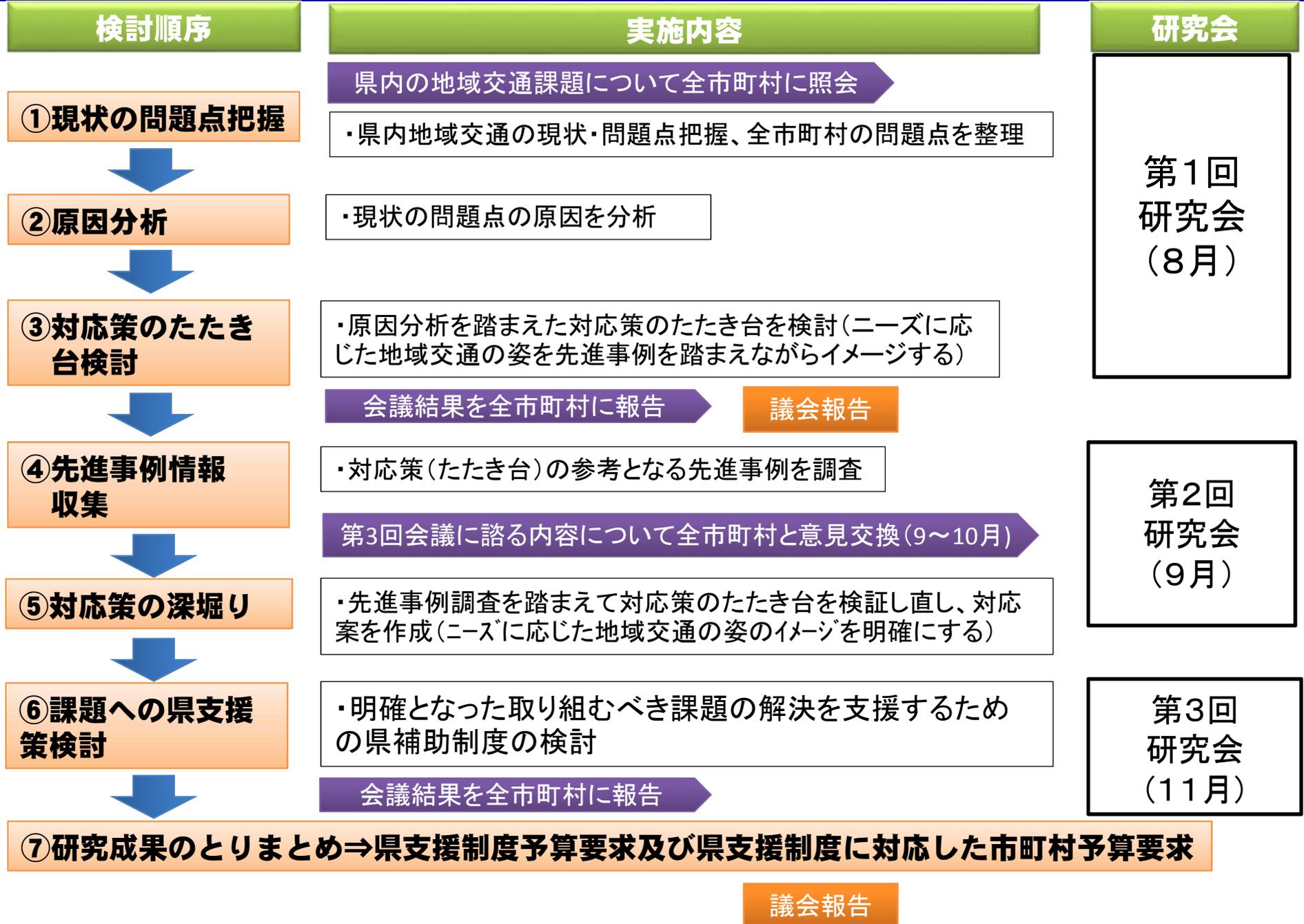
（例：エリア内乗り放題の定額タクシー、貨客混載を初めとする多角経営化、移住定住を絡めたドライバー確保 等）

研究会としてのアウトプット

研究会の委員構成

区分	機関	役職	氏名
学識経験者	鳥取大学大学院工学研究科	教授	谷本 圭志 座長
	米子工業高等専門学校	教授	加藤 博和
国	中国運輸局交通政策部交通企画課	課長	丹呉 允
事業者	(一社)鳥取県バス協会	会長	澤 志郎
	(一社)鳥取県ハイヤータクシー協会	理事	岡 周一
市町村	鳥取市 交通政策課	課長	湯谷 一也
	智頭町 企画課	課長	酒本 和昌
	琴浦町 企画政策課	課長	桑本 真由美
	日南町 企画課	課長	実延 太郎
関係組織	日本財団鳥取事務所	所長	木田 悟史
	鳥取県警察本部運転免許課	課長	岩城 雄司
県庁関係課	鳥取県 (中山間・地域交通局、東部・中部・西部中山間地域振興チーム、日野振興局、長寿社会課)		
事務局	鳥取県 地域づくり推進部 中山間・地域交通局 地域交通政策課		

研究会の進め方（共有イメージ）



県内市町村交通の主な問題点・課題

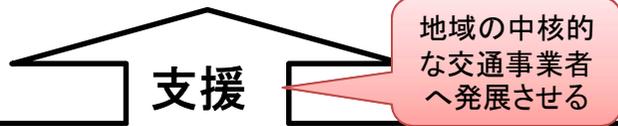
【全市町村に照会・聞き取り】

- ①バス、タクシーの**ドライバーが不足**している。
町営バス等の運行委託を事業者が断る事例も起きている。
- ②路線バスの**乗車率が低い**。また、便数も限られている。
- ③バス運行費用、タクシー助成費用等**行政負担が増えてきている**。
- ④ドライバーの固定化、高齢化により、**共助交通の継続性が不透明**になっている。

第1回研究会で整理した「たたき台」

タクシー会社を中心とする交通体系を構築する場合

地域のタクシー会社



○タクシー助成制度への補助を創設

【支援対象とするタクシー助成】

- ・バスからの切り替えに伴うもの
- ・真に困っている交通弱者
- ・相乗りの仕組み(→運行効率化)

全てではなく有効なものに限定

○タクシー会社の多角経営化への支援

- ・貨客混載(宅配事業者からの受託、地域の農産物出荷等)
- ・高齢者見守り活動、配食サービス等の福祉施策との連携→実証実験を検討

+ 補完的に共助交通

タクシー営業所から遠い地域などタクシーと競合しない範囲で共助交通との組み合わせも検討(例:中山間側から町側への移動は共助交通、逆の移動はタクシーが担うことにより人手不足を補い合う)

課題への対応

- ドライバー確保・・・多角経営化によりタクシー事業者の経営基盤を安定させることにより良質な雇用環境を整備
- バスの低乗車率、限られた便数・・・ドアツードアのニーズに応じた交通体系
- 住民・行政の負担感・・・タクシー助成制度や相乗り促進の仕組み

自家用有償運送を中心とする交通体系を構築する場合

自家用有償運送

地域に主体的な自治組織がある

地域に主体的な自治組織がない

共助交通

市町村有償運送

異業種参入の可能性はある

自治組織はないがドライバーはいる

自治組織もなくドライバーもいない

共助交通の継続性を高めるための多角経営化への支援

多角経営化への支援で事業性を高め、異業種からの参入を促す

ドライバーは地元住民が担い、運行管理業務を交通事業者へ委託※

ドライバーは市町村職員として雇用し、運行管理業務を交通事業者へ委託※

- ・実証実験を検討
- ・無償運行に係る車両の補助対象化

実証実験を検討

既存補助制度で対応可能

課題への対応

※地域に交通事業者がない場合は遠隔で運行管理を検討

- ドライバー確保・・・異業種参入の促進、交通事業者の運行管理ノウハウ+地域住民ドライバーの組み合わせ、市町村職員としての直接雇用。
- バスの低乗車率、限られた便数・・・共助交通の立ち上げにより便数・運行形態(ドアツードア等)も地域ニーズに応じて設定、さらに交通空白地もカバー。
- 共助交通の継続性・・・多角経営化による収益事業により自治組織の継続性が高まる。

対応策（たたき台）の参考となる先進事例を調査

課題解決 方向性	区分	主な視察先	概要
タクシー活用	バスからタクシーへの切り替え	広島県神石高原町	通学等の一部バス路線を残しつつ、従来のデマンドバス26路線とタクシーチケット交付を廃止して、 <u>ドアtoドアのタクシー活用に一本化</u> 。
	相乗り促進	新潟県三条市	・利用者、事業者ともに <u>相乗りインセンティブ</u> （利用者は相乗りで割引、事業者は相乗りで行政支援）が働く仕組みを構築。
		群馬県前橋市	・全市域を対象（年齢等制限あり）としたタクシー助成（半額支援（上限あり）、 <u>相乗り加算</u> あり）
住民ドライバー活用	—	兵庫県養父市	自家用車を活用する <u>住民ドライバーをタクシー会社が運行管理</u> する自家用有償運送を実施
多角経営化	住民主体	島根県安来市	地域おこしを行う株式会社（えーひだカンパニー株）が水稻育苗、除虫業務等の <u>他の収益事業と自家用有償運送を複合的に実施</u> 。収益事業の利益で自家用有償運送の経費を賄うことにより、継続性向上を図っている。
	乗用タクシー	京都府笠置町	・タクシー会社による <u>貨客混載</u> で収益性向上

視察を踏まえ全市町村回りをして得られた意見

1 バスについて

- 市町村の**バス補助金の今以上の財政支出は厳しい**。（特別交付税措置があるからといって放置できない）
- 通勤、通学用として、**朝、夕の路線バスは維持したい**。

2 タクシーについて

- タクシー助成が増加傾向にあること、及び、**特に朝はタクシーの台数が足りないため、相乗り促進**を検討したい。
- タクシー会社等が地元にいる場合は支援して残したい**（やはりプロの交通事業者が地元にいると安心）

3 自家用有償旅客運送（共助交通）について

- 住民主体の**共助交通組織を一から立ち上げるのはハードルが高い**
- 住民ドライバーと交通事業者で連携を図りながら移動手段を確保したい**
（事業エリア・時間帯の棲み分け）



施策アイデアに反映

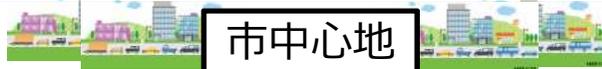
第3回会議で示した施策アイデア（イメージ）



バス

既存バス補助制度は継続するが
網計画や共助交通、タクシーの組み
合わせによりバス支出を減らしていく

⑨病院、自動車学校等の送
迎バスの無料空席利用
乗客への保険料



市中心地

広域バス幹線

A町
中心地

B町
中心地

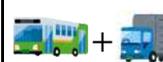
C町
中心地

運送事業者の経営安定+ドライバー確
保も併せて推進

⑦運送事業者
の貨客混載
車両改造費、貨物
保険料、貨客混載
システム



⑧貨物業者
の異業種参
入
資格取得費、教
育研修費



各市町村の実情に応じて最適な交通モードを組み合わせる



小さな拠点A地区

①自治組織がA町中心地と小さな拠
点A地区間を自家用有償運送有償運送
に向けた無償運行試験期間の延長、車両リ
ース料支援拡充
※有償運送への支援は既存制度あり



交通空白地
有償運送



拠点中心部

主に拠点内での
高齢者サロン等への
身近な移動



住民主体の共助交通

②住民同士が拠点中心部まで乗り合う
無償運送車両購入費の一部を補助対象に追加、
日本財団のカーシェアリング等の取組の横展開支援(アド
バイザー派遣等)

中山間地域

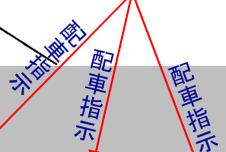
町内中心地
(タクシー営業
採算地域)

③交通事業者が配車管理、
住民は運転業務のみ実施
ドライバー研修費、配車管理システム
導入費の補助

採算地域は交通
事業者が運行



タクシー等事務所



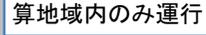
配車指示

町内中心地以外
(タクシー営業
不採算地域)

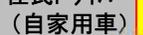
住民ドライバー
(自家用車)



住民ドライバーは不採
算地域内のみ運行



住民ドライバー
(自家用車)



※夜間等、タクシー営業がない時間帯のみ、
住民ドライバーを活用することも考えられる。

中山間地域

④朝夕の通勤通学用は
バスを残し昼間はタク
活用市町村のタクシー助成(バス
からタクシーへの切り替え分)への
間接補助



朝 昼 夕
昼間のバス乗車
率が低い地域

山間部の中心地



バスからドアツードアのタクシーへ

⑤小規模高齢化集落等(限界
集落等)交通空白地における
真の交通弱者の移動手段を確
保市町村のタクシー助成への間接
補助

交通空白地



限界集落

⑥朝はタクシー台数が不足す
るケースが多く相乗りも支援
市町村のタクシー助成(相乗り加算
分)への間接補助、相乗りマッチ
ングシステム

中山間地域

本日の発表の流れ

①なぜ、県をあげて中山間地域の交通確保に取り組むことになったのか（背景）

②検討経過

③最終的なアウトプット

新たな地域交通体系《鳥取モデル》の構築

補助金創設
243百万円

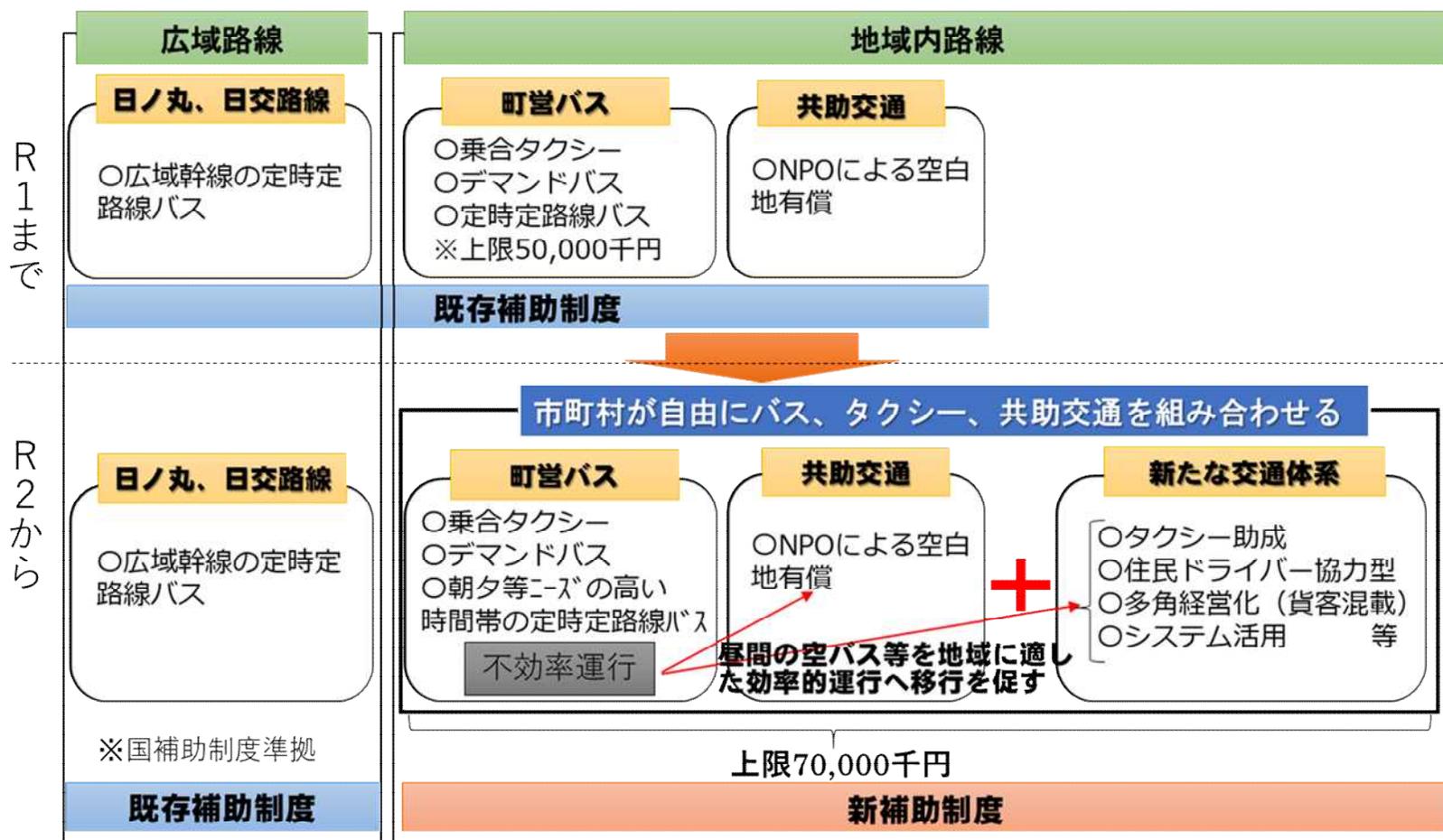
バス中心の
交通体系

市町村が地域のニーズに応じて

共助交通・タクシー・バスを
自由に組合せできる支援制度を創設

全国初！

● 補助対象：市町村、補助率：1/2、上限額70,000千円)



来年度以降の動き

市町村とともに新たな交通体系の構築を目指す

2019.12.26 日本海新聞

事例：鳥取市

○今後5年～10年の間に縮小・廃止の可能性があるバス路線を、予め住民側に周知し、代替交通手段への切り替えを促す(鳥取市生活交通創生ビジョン)



共助交通などの代替交通導入に対し、県新年度補助金で支援

鳥取市 12路線の代替手段協議を
「廃止可能性の公共交通」示す

鳥取市は25日、バス路線などの公共交通について、利用者の減少と事業者の運転手不足により、今後5～10年に廃止の可能性が高い12路線を盛り込んだ市生活交通創生ビジョンの素案を示した。路線廃止が危ぶまれる段階から市が周辺住民と協議の場を持ち、共助交通など地域の実情に合った新たな交通手段の確保を図る。

同日開かれた市生活交通創生協議会では、ビジョンは来年度末までの10年間、持続可能な公共交通の実現を目指す指針とする。示された路線は、民間バスの神戸線、日置線、勝部線、八坂線、津ノ井倉田循環線の5路線と市や地域が運行する南部地域有償バス(5路線)、福部循環バス、乗合タクシーの7路線。いずれも大幅な赤字や運転手不足に陥っている。バス事業者が路線を廃止する場合、半年前までに国土交通省に廃止届を提出する必要があるが、その時点から半年で代替交通手段を確保するのは困難だった。市は10月から神戸や青谷、市南部地域など対象路線の周辺住民との意見交換会を順次開催。NPO法人による共助交通、貨物運送業者による旅客運送業への参入など複数の選択肢を視野に協議を始めている。(西山恭平)

来年度以降の動き

市町村とともに新たな交通体系の構築を目指す

事例：八頭町

○朝はタクシー台数が不足するケースが多いため、**タクシー相乗り促進のため支援**を検討中。
(例：相乗りした場合、乗車料金1割相当を助成)



タクシー利用助成



タクシー相乗りのための支援に対し、県新年度補助金で支援

まとめ

○取り組みの**きっかけはドライバー不足**

○取り組みを通じて感じたこと

- 人口減少により、運行赤字を**行政がすべて賄うのは困難**
- **ビジネスで成り立つのがベスト**であり、可能性はできる限り追及すべき
- ビジネス成立が困難な場合、住民による共助交通を検討するが、**交通事業者の事業領域を奪うことは本末転倒**



交通事業者と住民が協力して交通体系を追及していくべき

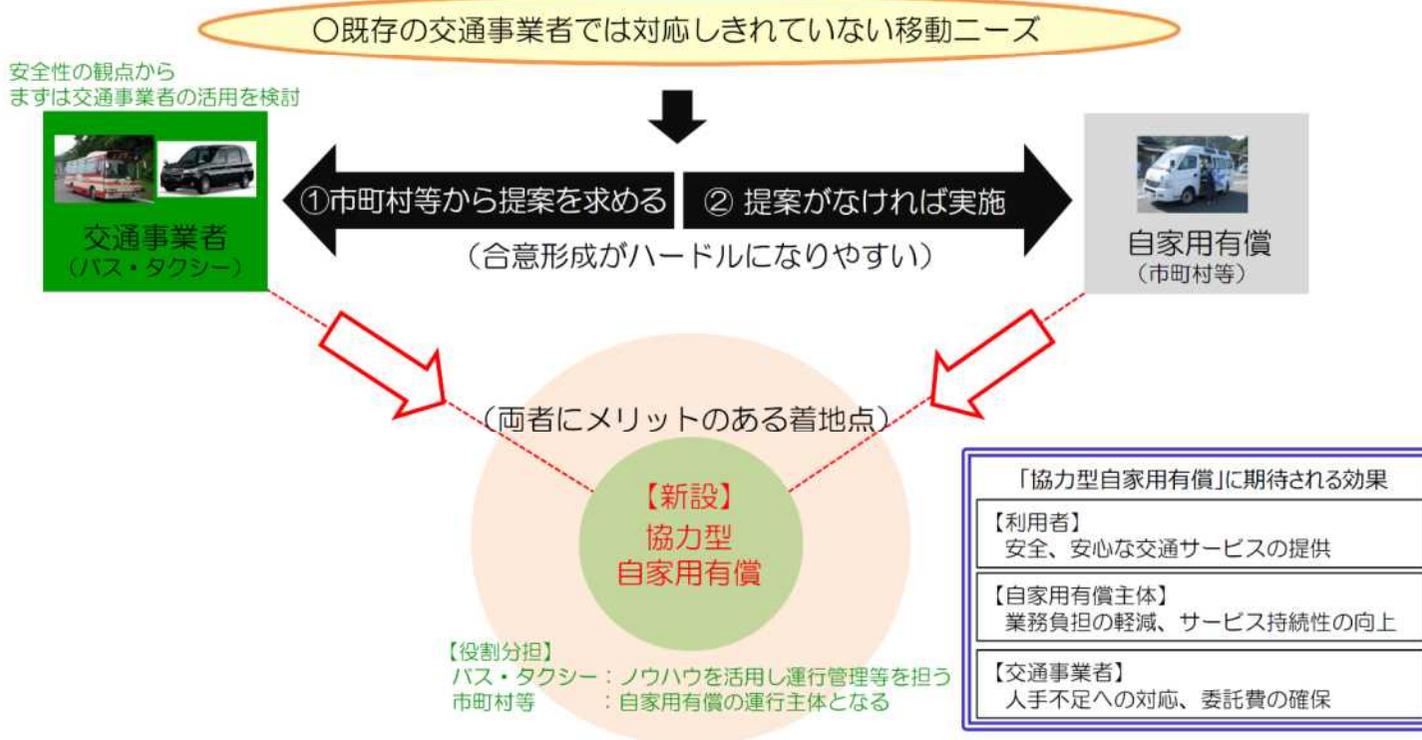
国交省の動き

R1.12.24 交通政策審議会資料

交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設の趣旨 国土交通省

課題

- 地域に、既存の交通事業者では対応しきれない移動ニーズが明らかになった場合、
 - ・交通事業者（バス・タクシー）による移動手段の確保
 - ・市町村等による自家用有償旅客運送の実施
- の二者択一の選択肢についての協議となり、意見が対立し、合意形成がハードルになりやすい。



「協力型」の制度化により、両者にメリットのある着地点を提案し、合意形成を容易化