

# 地域の「人財」と制度をうまく活かし 地域公共交通をよりよくするには —ライドシェア・運転手不足時代に誰が何をできるのか、やるべきなのか—



国土交通省九州運輸局福岡運輸支局 地域公共交通シンポジウム 講演  
2024年10月24日

話題提供者 大井 尚 司(おおい ひさし)

(大分大学経済学部門/減災・復興デザイン教育研究センター)

(総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー、国土交通省交通政策審議会委員)



# 自己紹介(ご参考までに)

## ●生年と出身

1973年生まれ、福岡県出身(北九州市生まれ+育ち(4歳まで)、宗像市育ち(~高校までと社会人5年間))

## ●学・職歴

熊本大学(法学部)→旅行会社(主に海外旅行担当5年:海外も含めた添乗員資格取得)→神戸大学大学院(経済→経営で6年)→運輸政策研究機構(現:運輸総合研究所)研究員(東京・2年)→現職(16年目:旅客の運行管理者、温泉ソムリエ取得)

※第一交通産業(株)特命担当次長(19.11-20.3)、九州大学大学院統合新領域AMS専攻非常勤講師(継続)、運輸総合研究所客員研究員(22.4-24.3)、国土交通省交通政策審議会委員(23~)

## ●専門

交通、観光(主に経済学、交通計画、地域計画、経営学の側面から)

例: 地方鉄道の経営、バスの規制緩和、観光の経済効果、地域公共交通の制度設計・関わる人材の育成

## ●社会活動:

地域内)自治体地域公共交通会議・協議会の支援(九州内(佐賀県・長崎県以外の全県)で計32市町・地域および3県、福岡は5市1町)各種政策(県総合計画、PT、津波、温暖化対策、港湾活性化、観光、広域交通ネットワーク)検討委員  
大分県・熊本県・鹿児島県の担当者研修支援 ほか

国交省) 地域交通法の補助事業第三者評価委員(九州) 国土交通大学校地域交通研修(課題研究担当、2年ほど休止中)  
交通政策審議会地域交通部会臨時委員(2020年地域交通法改正に従事)→交通政策審議会委員(2023~)  
\*計画部会、陸上交通分科会、地域交通・自動車・海事の各部会、社会資本整備審議会(臨時委員)へ同時就任  
各種懇談会(地域公共交通、道路、港湾)、各地の講演 ほか  
地域交通計画・活性化再生法・バスマップ・鉄道活性化のマニュアル等の作成(九州、本省)

学会) 日本交通学会理事、日本観光研究学会理事・九州・韓国南部支部支部長、日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)委員兼  
幹事、日本都市計画学会九州支部幹事、日本計画行政学会九州支部理事、日本地域政策学会九州支部理事、公益事業学会評議員

他) 総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー(派遣費用が総務省から補助されます) 「全国移動ネット」アドバイザー  
「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)」代表(14年、26回、延べ2300人)  
「タクシーコミュニティネットワーク研究会(タクコミネット)」研究者代表 「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」実行委員

個人的) 温泉ソムリエ取得(2023年)、鹿児島大学・鹿児島県酒造組合認定「焼酎マイスター養成コース」13期受講生(学生です)



# ー共通理解のためにお願いしたいポイントー

- 交通を担う人材不足の背景を共通認識で持ちたい
  - 受けられないのは理由がある  
ただ、いつまでも理由にはできない:「やらない」担い手に明日はない
- ライドシェア・白ナンバー輸送は特効薬・万能薬ではない
  - 世間の風評と実態に乖離 制度の熟知が肝要  
長い目で持続可能にするには4条事業者も必要
  - 「困っている人がいれば何でもすべき」はまずい
- 大前提は、自治体・事業者の「公共交通会議・協議会」の活用と理解
  - ここがいい加減だとろくな移動ができない  
「言うことを聞かせる」ような前近代的思想からの脱却を



# 今日の話題の構成

- 基礎の基礎： 改めて制度の活かし方と協議会について
- 人材不足問題を理解する： 2024年問題の理解
- 「ライドシェア」とは何者なのか： 道路運送法78条の理解
- まとめにかえて： 地域の「人財」と制度をうまく活かし地域公共交通をよりよくするには—ライドシェア・運転手不足時代に誰が何をできるのか、やるべきなのか—





# • 基礎の基礎： 改めて制度の活かし方と協議会について

- 人材不足問題を理解する： 2024年問題の理解
- 「ライドシェア」とは何者なのか： 道路運送法78条の理解
- まとめにかえて： 地域の「人財」と制度をうまく活かし地域公共交通をよりよくするには—ライドシェア・運転手不足時代に誰が何をできるのか、やるべきなのか—

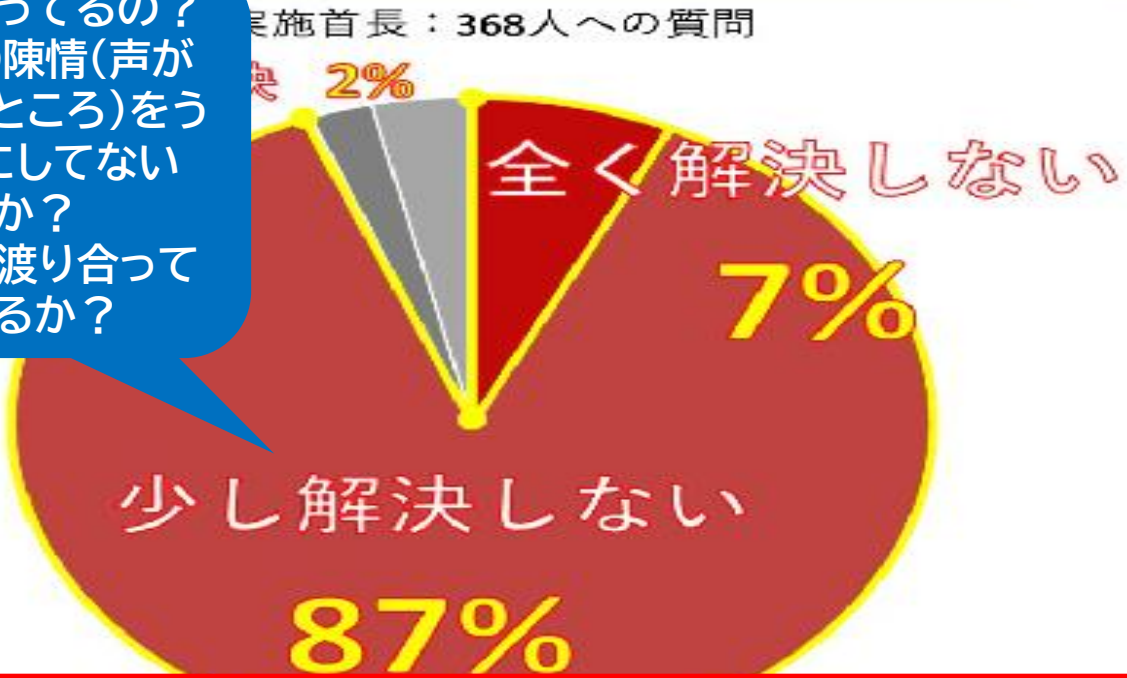


# 全国知事・市区町村長 737人回答

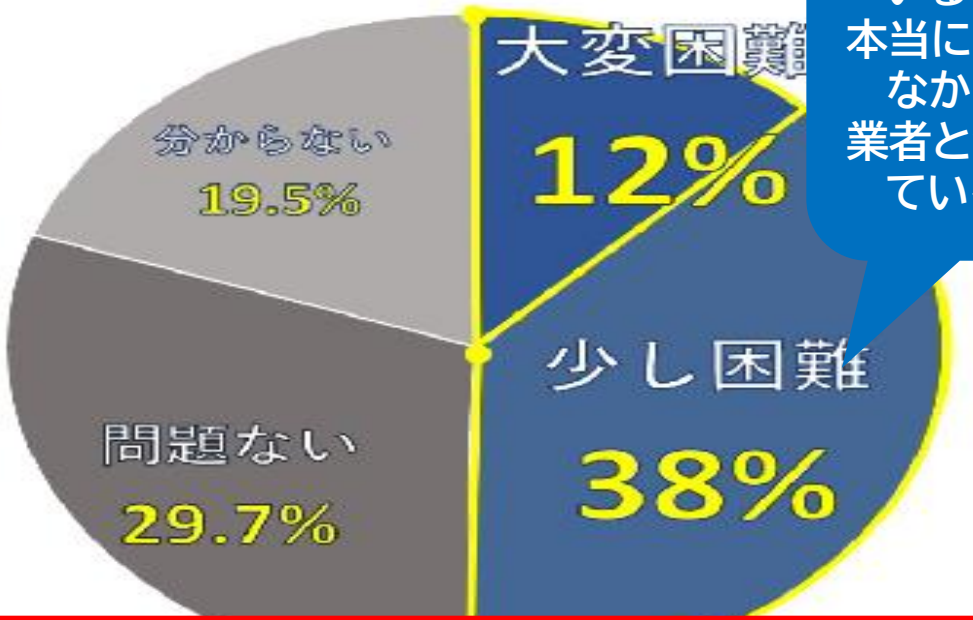
現行2号(自家用有償旅客運送)は「移動の足」不足を

「地域公共交通会議等」で協議を調えることは

制度知ってるの？  
誰かの陳情(声が大きいところ)をうのみにしてないか？  
業者と渡り合っているか？



協議に参加しているのか？  
本当にまとまらなかった？  
業者と渡り合っているか？



(回答した担当者も責任あるが)  
こんなことを言われて黙っているわけにはいかない！！  
何が「活力ある市長」？法律・制度がわからずに??

# ライドシェアの議論に参画して－何が問題だったのか

- 首長連中の地域公共交通会議(協議会)に対する無能・無理解ぶりがよく分かった【最大の問題】

👉 こんな首長ばかりだから日本の公共交通はダメになった!

公共交通の利用度を聞いてみたい

ろくに使わない首長がどの面下げて公共交通会議に文句?

「政策実現にハードル」:専決で決めたい?

=であれば地域交通法・交通政策基本法の意味はない

何のために議論をしているのかわかっていない

事業者の利害調整や忖度をする場と勘違いしてないか

「公共交通は大事」と言いながら:

既存事業者には要望陳情、新技術にはペコペコ、は?

◎日本で30個もない「基本法」に交通が入ることの重みがわかってない!



# 交通計画の位置づけとは

## ◎地域公共交通に関する(地域の)「憲法」=「全ての主体で合意した事項」の集大成

- その地域の公共交通をどうかたちで維持していくかの方向性を示したものの:
  - 幹、枝、葉、のそれぞれを、だれが、どういう形で守るのか
- その地域の公共交通について合意した事項を持続可能にしているかの「チェック事項」を示したものの:
  - チェックする以上、情報開示と協議が必要になる = 協議会の裏付け
- (フィーダー補助等の)必要性を示す根拠資料:
  - 本来は「補助金ありき」で計画を作るのは一番良くないこと





# 今までの計画との比較

## 地域公共交通計画 (令和2年～)

## 網形成計画 (平成26年～)

## 連携計画 (平成19年～)

### 計画の対象

- **ネットワークの確保・充実**に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む
- **地域の輸送資源を総動員**する具体策を盛り込むことができる

- **バス路線**などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実(主に路線の再編や新規整備)を対象とする

- **バス交通**などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の策定も可能

### 位置づけ

- **地方公共団体**による策定を法的に努力義務化(補助と連動)
- **基本的に全ての地方公共団体**において計画の作成や実施に取り組む

- **地方公共団体**による策定が可能

- **市町村**による策定が可能(ただし、複数市町村での策定も可能)

### 実効性確保

- 定量的な**目標の設定**や**毎年度の評価**などの仕組みを制度化
- 定量的な**データに基づくPDCA**の取組を強化

- **可能な限り具体的な数値指標**を明示
- 原則として**計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況**を評価

- **可能な限り具体的かつ明確な目標**を設定

### 運行補助

協議会が中心 計画に連動

事業者が申請 計画とは無関係

事業者が申請 計画とは無関係

◎やることは大きくは変わらない、ただ向き合い方は相当変える必要性

交通計画策定の(努力)義務化・補助連動化がもたらしたものの『補助金をもらうために計画を作る』は仕方ないが・・・

- 「連携計画」の時の反省

過去、その色が強すぎて法改正になった＝喉元過ぎれば？  
補助の切れ目が協議の切れ目？

- 「作る」ことが優先の協議会化

作ったとたん何もしなくなるころはこれが多い  
協議会は計画策定のためにあるのではない

- 協議会の設置・運営に関する「まずさ」

スケジュールの無理さ、議論の不十分さ、調整不足  
特定の主体に丸投げする(頼るのと丸投げは違う。委員としては同格。)



# 「交通計画」の中身をどう考えるか —協議会と自治体・事業者・地域の向き合い方—

- 「必須事項」「飛び道具」を並べチェックするのが精一杯の協議会

地域に対する処方箋も戦略もない「食堂のメニュー」化への懸念

その事項(内容)がその地域にいるのか:国にも改善を願いたい

\*国の方針転換が不可避になりそう。計画書の内容構成が大きく変わるかも。(実質化の委員会)

- 「交通計画はマスタープラン(戦略:方向性の合意の集結)」が置き去り?

そのまちの「あし、くらし」をどうしたいかが見えない(議論不足)

コンサル丸投げ、出た案を盲目的に受け入れる協議会と自治体:発注者の姿勢欠如

自治体他政策の連携は「計画書にアリバイ」だけというお粗末も

→ これではこの先の政策・目標管理も怪しいのではないか?



# 「協議会」の意味をあらためて考えると一逆戻りしてないか

## • 協議会は計画策定時・協議事項が出たときだけ？

法改正後「協議会」の重要性が上がった意味は？

議決事項以外にやるべきことは多数：PDCA, 現状共有、など＝主要構成員の発言は必須

※鉄道の「法定協議会」：これは「最後通牒」(国の力を借りないとどうにもならないとき)

☞ これに行く前に、自主的に検討すべき(現行法の交通協議会でできる)

## • 協議会は「シャンシャン」の合意形成の「アリバイ作り」？「事業者と忖度の場」？

なんでも事前調整はやめてほしい：議論ができなくなる

意見がぶつかるからこそ会議をする意味がある：調整は必要だが忖度や否定の場ではない

## • 担当者によって熱意が変わる？

引き継ぎ不十分によるスケジュール調整の遅れ、日程調整不調は困る

資料の事前送付、議事録展開などが不十分なケースも：議論内容がわからず追い付けない

有識者やコンサルに丸投げするのは辞めてほしい





# 協議の意味： 今こそ「公共交通」で担う範囲は「トリアージ」の重要性～国の予算や制度に過剰に期待しない

## •今こそ「公共交通」で担う範囲は「トリアージ」の重要性

人手も資源も足りない： やれる範囲は限られる

☞ 医療で言う「トリアージ」をするしかない（「与える」なんてもってのほか）

「空白地」は埋めなくて良い：要らないものをやる余裕なし

☞ **要る**ならば**利用する覚悟**を地域に**求める**（当たり前）

## •国の予算や制度に過剰に期待しない：全員が、やれることを、やれる範囲で持ち寄るしかない

国にも責務があるが、一番守る責務があるのは自治体

現場のことをわかっているのは国ではなく現場自治体

→あてにするから持続可能にならない：やれることをやれる範囲でやるのみ

\*「事業者にも期待できない」： こういわれないよう事業者も前向きに  
（大きなことはできずとも、考え方変更は必至）



# 「協議会／会議」の有効活用を

## ➤ 議案(決議事項)がないからしない、欠席裁判当たり前、は誤り

交通事業の現状共有こそマメにやるべき：トラブル解消の有効策

無計画・決め打ちの開催がスケジュール調整を難航：欠席者増加の原因

委任が当たり前ではない：来てもらうべき人は先に調整すべき 決め打ちはあり得ない

◎過去の制度変更＝補助期間しか会議をまともにしなかったから、を忘れずに

## ➤ 書面協議はご都合主義で使わない：時間節約、予定調整の便法ではない

書面協議でできることは「軽微な事項」のみ：原則は協議会開催

× 時間がないから → 年間計画をできていないことを露呈しただけ

## ➤ なぜ回数が必要なのか：「PDCA」は計画に書けば終わりではない

決定事項の時期は決まっている(フィーダー、事業評価、予算決算)←引継げばわかる

計画策定時だけでなく、策定後も定期的な「地域交通」のチェックが必要：PDCAの重要性



- 基礎の基礎： 改めて制度の活かし方と協議会について
- **人材不足問題を理解する： 2024年問題の理解**
- 「ライドシェア」とは何者なのか： 道路運送法78条の理解
- まとめにかえて： 地域の「人財」と制度をうまく活かし地域公共交通をよりよくするには—ライドシェア・運転手不足時代に誰が何をできるのか、やるべきなのか—



# 「2024年問題」は物流だけではないー交通における現状 他県の昨年のニュースですが：その後どうなったか？

バス減便で登下校に支障が…やむを得ず生徒のミニバイク通学解禁  
標高120メートルに立つ鹿児島商業高

5/3(水) 8:48 配信 176



南日本新聞社



鹿児島商業高校（鹿児島市西坂元町）は8日から、生徒のミニバイク通学を許可する。市内の公立高では明桜館に次いで2校目。通学に利用するバスの減便で、登下校や部活動に支障が出ていることから解禁に踏み切った。学校関係者は「背に腹は代えられない」と話す。

【関連】鹿児島商業高校が「男女共学化」提案 全国の公

鹿児島市などで運行のスクールバス 一部廃止・減便検討 鹿児島交通

7/10(月) 20:55 配信 34



これだけやっても「乗務員不足」はまだ解消せず：マイナス幅は縮小も  
一般バスの混雑：下手すると重要顧客の客離れも  
高校はなぜ対応しようとしらないのか：交通事業者にいつまで無理を言うのか  
学生を集めるならば「通える」ことは大事



## 地域のバスはもう限界…運転手不足で島の路線が廃止、困った町はNPOに白羽の矢を立てる

2024/10/13 16:00



交通 長島町 路線バス

地域住民の移動を支える公共交通機関が細ってきている。人口減や過疎化に加えて、新型コロナウイルス下での行動制限に伴う利用減も追い打ちをかけた。鹿児島県内も例外ではない。自由に動ける態勢づくりへどうすればいいか。地域公共交通の在り方を考える。(連載かごしま地域交通第1部「ゆらぐ足元」①より)

平日の午前6時半ごろ、長島本島北部にある路線バスの起終点「平尾車庫前」から2台が続けて



2台のバスが合流し行き先別に乗客が乗り換えるだんだん市場前バス停=9月28日、長島町山門野

拡大

### NPOに注目するのではなく そこに住めるかの方に注目を(担い手がいつまで続くか)

東回りに乗るとバス停に止まるたび、制服姿の生徒が次々乗り込んできた。島の玄関口である道の駅近くの「だんだん市場前」までの乗客20人余りのうち、一般客は1人だった。東回りとは西回りの2台は市場前バス停で合流。行き先別に数人が乗り換えると、それぞれ島外へと出て行った。

長島町内を巡る南国交通の路線バス(1日7~11便、観光兼用は除く)は9月末廃止になる。運転手不足やコロナ禍に伴う経営悪化が理由。10月以降は町が地元NPO法人・ながしま地域活性化推進機構に委託した代替バス運行となる。

町北部からバス通学する県立鶴翔高校(阿久根市)1年、西崎琥太郎(こたろう)さんは代替バス運行を喜ぶ。「親に毎日送迎してもらうのは難しいと心配だった。バイク通学は事故の恐れがあり、安全面からもバスがいい」

## 誰か乗る、いつか乗る…「そんな発想では地方のバスは消えます」先細る公共交通に地元自治体が危機感

2024/10/14 07:00



交通 観光 南さつま市 加世田 武家屋敷

地域住民の移動を支える公共交通機関が細ってきている。人口減や過疎化に加えて、新型コロナウイルス下での行動制限に伴う利用減も追い打ちをかけた。鹿児島県内も例外ではない。自由に動ける態勢づくりへどうすればいいか。地域公共交通の在り方を考える。(連載かごしま地域交通第1部「ゆらぐ足元」③より)



南薩鉄道時代の蒸気機関車が置かれ加世田駅の面影を残す加世田バス停

### 見出しに注目 こういう発想が自治体にほしい

「誰か乗るだろう」「いつか乗るだろう」では、お近くのバス停・バス路線はなくなってしまいます。南さつま市はホームページに掲載する公共交通時刻表で、交通体系存続への危機感を表す。路線バスが約1.3億円(年間)、コミュバスと乗り合いタクシーが計約4500万円の公的支援を受けて維持されている旨の説明もある。

昨年12月版に載ったのはコミュバス6路線、乗り合いタクシー4路線。今年7月版には再編したコミュバス4路線を掲載。タクシーは倍増の8路線で、利用が低調なコミュバスからの転換が進んだ。

将来へ向けた施策にも着手する。24年度は国の補助を受けて県内初の自動運転バスの社会調査を予定する。オペレーターが乗ったバスを市街地で走らせ、住民ニーズを探る。「既存の手段も新しい取り組みもともに重要」と担当者。新手法を公共交通への関心を高める機会と捉えている。

# スクールバスが充実の私立に対し公立は…「24年問題」が高校生を直撃、支援に前向きではなかった県も動く

2024/10/15 21:00



交通 志布志市 スクールバス 24年問題

地域住民の移動を支える公共交通機関が細ってきている。人口減や過疎化に加えて、新型コロナウイルス下での行動制限に伴う利用減も追い打ちをかけた。鹿児島県内も例外ではない。自由に動ける態勢づくりへどうすればいいか。地域公共交通の在り方を考える。(連載かごしま地域交通第1部「ゆらぐ足元」⑥より)

志布志市は2024年度、路線バスやJR日南線を使う市内在住の高校生の通学費を補助する制



JR志布志駅前からバスに乗り込む高校生 = 3日午前7時40分、志布志市志布志町志布志2丁目

拡大

志布志市と大崎町の狙いは地域公共交通の存続にある。市の担当者は「通学生は路線バスやJRの主要利用者。乗り続けられるよう支えて路線維持につなげたい」と強調。保護者の経済的負担を減らすことで、バイク通学や自家用車送迎からの移行も期待する。町の担当者も「路線バスは減るばかり。何とかストップさせたい」と危機感を表す。

薩摩川内市は、子育て支援の一環で中学・高校生の定期代などを補助する。本年度は同市祁答院地域から通う川内高校生を対象に、路線バス終点から自宅までのタクシー利用料の一部も補助している。

川内高では昨年7月末に通学バスが廃止になり、PTA主体で一部地域の代替バスを運行した。しかし赤字が約500万円まで膨らみ、本年度継続を断念した経緯がある。

県教育委員会によると、生徒の通学費を補助しているのは県内19市町村。同じ学校に通いながら居住地によって差がある状況も生まれている。

## そこに住めるかを考えれば高校生の通学は大事 高校側からも見直しが必須

市内在住者への補助は定期券や回数券代の半額で上限はない。市によると、7月末までに曾於、鹿屋市を含む3市の6高に通う94人が申請した。うちバスは92人、JR2人。志布志高は50人で、うち38人が志布志市外からだった。

地元に住む志布志高3年の50代の父親は「3カ月定期で4万円ほどかかり、補助で家計の負担感は随分違う。中学3年の子がいる近隣市の知人も、補助を受けられると知り志布志高を進学先として意識している」と話す。

中学卒業後の進学先が町内にない大崎町は、高校だけでなく高等専門学校や専修学校も対象とする。バス定期代の半額を補助し、上限は月額1万円。8月末までに3市7高の61人が申請した。

県教委の調査で、影響を受けた県立高校生は昨年10月時点で61校中16校945人。今年4月は28校に広がったが692人に減った。昨秋は主に通学バスの減便だったのに対し、今春は路線バスが中心だったためとみられる。

影響を受けた生徒への支援に当初前向きでなかった県は本年度、定期代が増えた県立高校生に「緊急的な措置」として補助を始めた。夏には県立高の全生徒を対象に通学状況調査を実施し、現在集計中だ。今後、結果を踏まえて支援について検討する。

専用のスクールバスが充実する私立高を意識し、県立高向けの通学手段確保を県に求める声も根強い。バス便がないと、中学生の進路選択時に不利になるとの指摘もある。県教委は「高校生は住民の一部。地域全体で検討する課題と捉えている」と説明する。

交通計画・協議の上でも「2024年問題」に対する理解が必要に

- 「働ける時間」の短縮(労働可能な時間の短縮)
- 「働ける時間」に無理がきかなくなる(休息时间拡大、残業時間の短縮)

👉 そもそも乗務員がいない、となれば・・・

時間帯によっては運行ができなくなる可能性(特に朝、夜に大きく影響)

路線・時間帯の「選別(トリアージ)」が不可避に(事業者も、自治体も)

→ 「一番使ってもらえる時間帯」に運行できない? 可能性も

※ 「お金を出せばいい」の問題ではないことに注意

※ だからライドシェア、はあまりに短絡的(長期の持続可能性がない)





- 基礎の基礎： 改めて制度の活かし方と協議会について

- 人材不足問題を理解する： 2024年問題の理解

- 「ライドシェア」とは何者なのか： 道路運送法78条の理解

- まとめにかえて： 地域の「人財」と制度をうまく活かし地域公共交通をよりよくするには—ライドシェア・運転手不足時代に誰が何をできるのか、やるべきなのか—





# ライドシェアと公共交通のはざまの「日本版RS(自家用有償輸送)」

◎道路運送法78条の構成(自家用車を使って対価を取る輸送)

- 2号(自治体ライドシェア:旧「〇〇有償」)

いわゆる「公共交通ではどうにもならない」ところ対策、コミバスでも使える  
(例)市町村、NPO(交通空白地、過疎地、福祉)

- 3号(日本型ライドシェア、自家用車活用事業)

いわゆる「ライドシェア」はこれを適用

(「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」において、「国土交通大臣の許可」を受けて「地域又は期間を限定」して運送の用に供するとき。)

→ 「不足」地限定、「不足」の解消が前提、タクシー事業者の監督下が条件

【原則論+運用】

あくまで2・3号とも「担い手がいない・誰も受けない」ときの非常手段であるということ)が前提(ここがわかっていない:自治体も、実は事業者も?)

👉 適用させたくなければ、事業者がサービス提供をすべき、ということ



# ライドシェアと公共交通のはざまの「2号RS(自家用有償)」

## ◎「本物」のライドシェアとはどういうものか

あくまで「市場性(マッチング) + 自発性」ベースの自家用車を使った有償輸送(場合により相乗り)

- ただタクシーがない市場では実態としてタクシー化

(私の経験ではニューヨークがそうだった)

- 👉 市場性と自発性依存のライドシェアは公共交通概念に相いれないもの  
(理由)公共交通:市場性原則 + 輸送提供義務(拒否不可) + 経営の  
全部が要求される

- 👉 どちらでもできない場合 = 必要なのは「間を埋めるもの」  
→ それが2号(自治体)ライドシェア



# ライドシェアと公共交通のはざまの「自治体(2号)RS」

公共交通(タクシー、バス、鉄道、航路):半ば「責務」的なもの

市場性原則 + (安全)輸送提供義務 + 経営が伴うもの

☞ だから参入制限がある、退出も容易でない、拒否権もない

(2号)自治体RS: 両者ができない間埋め + 「責務」

市場性なし + (安全)輸送提供義務

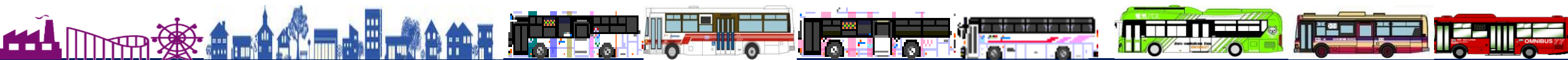
☞ だから参入制限と実施の条件制約がある

ライドシェア: 「市場性」「自主性」が前提

やってくれる人がいる + 利益が出る + 組み合わせ、の産物

輸送提供義務もない (受けられないなら受けなければいいだけ)

\*ただし、タクシーの不満をついた部分もある(一部の国、時間帯)



参考資料:ライドシェアは本当に世界で普及しているのか？(国交省調べの資料より)

諸外国の自家用車による有償旅客運送の状況に係る調査結果  国土交通省

全調査対象 (58カ国・地域)			(100%)	
自家用車による有償旅客運送の制度がある国			28カ国 [100%](48%)	
運転免許	普通運転免許と異なるライセンスが必要な国	13カ国	[46%]	半数も ない
	普通運転免許で運転が可能な国	15カ国	[54%]	
運送責任	運転者	14カ国	[50%]	
	規制なし	6カ国	[21%]	
	その他	8カ国	[29%]	
運行管理	プラットフォーム事業者	11カ国	[39%]	
	規制なし	6カ国	[21%]	
	その他	11カ国	[39%]	
自家用車による有償旅客運送の制度がない国・地域			30カ国・地域 (52%)	

※ 自家用車による有償旅客運送の状況について、世界58カ国・地域の大使館等へ調査訓令を発出し結果をとりまとめたもの。58カ国・地域は以下のとおり。

- |   |                |  |
|---|----------------|--|
| <p>アジア : 韓国</p> <p>大洋州 : オーストラリア、ニュージーランド</p> <p>北米 : アメリカ合衆国、カナダ</p> <p>中南米 : コスタリカ、コロンビア、チリ、メキシコ</p> <p>欧州 : アイスランド、アイルランド、イタリア、英国、エストニア、オーストリア、オランダ、ギリシャ、スイス、スウェーデン、スペイン、スロバキア、スロベニア、チェコ、デンマーク、ドイツ、トルコ、ルウェー、ハンガリー、フィンランド、フランス、ベルギー、ポーランド、ポルトガル、ラトビア、リトアニア、ルクセンブルク</p> <p>中東 : イスラエル</p> <p>アフリカ : エジプト、南アフリカ</p> | <p>OECD加盟国</p> | <p>OCED非加盟国</p> <p>インド、インドネシア、シンガポール、タイ、中国、香港、台湾、フィリピン、マレーシア、ミャンマー</p> <p>ブラジル</p> <p>キプロス、クロアチア、ブルガリア、マルタ、ルーマニア、ロシア</p> <p>アラブ首長国連邦、サウジアラビア</p> |
|---|----------------|--|

第4回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会資料より



参考資料:ライドシェアは本当に世界で普及しているのか？(国交省調べの資料より)

OECD加盟国の自家用車による有償旅客運送の状況に係る調査結果  国土交通省

OECD加盟国 (日本を除く37カ国)		(100%)	
自家用車による有償旅客運送の制度がある国		14カ国	[100%] (38%)
運転免許	普通運転免許と異なるライセンスが必要な国	7カ国	[50%]
	普通運転免許で運転が可能な国	7カ国	[50%]
運送責任	運転者	7カ国	[50%]
	規制なし	3カ国	[21%]
	その他	4カ国	[29%]
運行管理	プラットフォーム事業者	6カ国	[43%]
	運転者	2カ国	[14%]
	運送事業者	2カ国	[14%]
	その他	4カ国	[29%]
自家用車による有償旅客運送の制度がない国		23カ国	(62%)

OECDは  
3分の1

※ 自家用車による有償旅客運送の状況について、OECD37カ国の大使館等へ調査訓令を发出し結果をとりまとめたもの。37カ国は以下のとおり。

- アジア : 韓国
- 大洋州 : オーストラリア、ニュージーランド
- 北米 : アメリカ合衆国、カナダ
- 中南米 : コスタカ、コロンビア、チリ、メキシコ
- 欧州 : アイスランド、アイルランド、イタリア、英国、エストニア、オーストリア、オランダ、ギリシャ、スイス、スウェーデン、スペイン、スロバキア、スロベニア、チェコ、デンマーク、ドイツ、トルコ、ルウェー、ハンガリー、フィンランド、フランス、ベルギー、ポーランド、ポルトガル、ラトビア、リトアニア、ルクセンブルク
- 中東 : イスラエル

第4回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会資料より 2

参考資料:ライドシェアは本当に世界で普及しているのか？(国交省調べの資料より)

諸外国の自家用車による有償旅客運送の状況

アジアでもライセンスは必要が多い

アジア

No	国・地域名	自家用車による有償運送	運転者に求められる普通運転免許と異なるライセンスの有無	運送責任(事故時の賠償責任)	運行管理
1	インド	×	—	—	—
2	インドネシア	○	× (普通免許 (SIM A) )	運転者	運転者
3	シンガポール	○	○ (PHC (Private Hire Car) ライセンス)	運転者	プラットフォーム事業者 (※) と運転者の双方
4	タイ	○	○ (タクシーと同様のライセンス)	運転者	プラットフォーム事業者と運転者の双方
5	韓国*	×	—	—	—
6	中国	○	○ (インターネット予約タクシー運転者証)	プラットフォーム事業者	プラットフォーム事業者
7	香港	×	—	—	—
8	台湾	×	—	—	—
9	フィリピン	○	○ (プロフェッショナルライセンス)	プラットフォーム事業者と運転者の双方	規制なし
10	マレーシア	○	○ (PSV (Public Service Vehicle) 免許)	運転者	プラットフォーム事業者
11	ミャンマー	×	—	—	—

(※) 800両以上の車両を有する場合  
\* OECD加盟国

第4回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会資料より

出典：国土交通省物流・自動車局「ライドシェアを巡る動向調査 (2023年12月)」 4



# 福祉輸送(自治体RSの枠外) vs タクシー？

本来輸送対象が違うはず、だが...

□福祉系の輸送の一部が協議会でもめるのはなぜ？

団体＝「自分達がしていることは正しい」「タクシーは高い」

事業者＝「不当廉売」「領域侵犯」

⇒ どちらもおかしな議論、かみ合うはずがない

・・・ 正しくても法律違反は× 法の範囲内の輸送ならば○(止める権利無し)  
過度に公共交通に影響は× 価格も法定範囲、領域はタクができない範囲

□ではタクシーが何らかの提案をしたか？

批判するならサービス提供すべきではないのか

何を守るために批判するのか見えない



# 地域交通法とタクシーの位置づけを再考すべき時期に

- 2014年改正：「**輸送担い手**」としてのタクシー会社が構成員

担ってなければ入る意味はほぼなかった

- 2020年改正あたりから地域交通法でも積極位置づけ

輸送資源の総動員

相乗りタクシー、一般タクシー活用策等の普及

→「**運転手不足**」「**コロナ**」で『「**ここまではできる**」提案型』が事業者にできず

- **その実どうか**

一般タクは**補助対象外＝関心が薄い？＝発言・意見しない**、が多い：**いても意味がない**

**「バスがなくなってもタクシーはやってくれる」**：**目を覚ます必要**あるのでは？

乗合許可取得の煩雑さ：自治体等と手を組んで

**タクシーの現状を理解する場があるか**：数字がわからない、言わない、では困窮がわからない

→ **「タクシーも公共交通の一翼」というならばここを変えねば**（だから新技術に入られる）





- 基礎の基礎： 改めて制度の活かし方と協議会について
- 人材不足問題を理解する： 2024年問題の理解
- 「ライドシェア」とは何者なのか： 道路運送法78条の理解
- **まとめにかえて： 地域の「人財」と制度をうまく活かし  
地域公共交通をよりよくするには—ライドシェア・運転  
手不足時代に誰が何をできるのか、やるべきなのか—**



# 何を理解し、何に向き合うか①

## ①交通事業者・利用者に対する敬意と理解

◆事業者は「あって当然」から「あってありがたい」に(ただ事業者も不遜にならない)

事業者があり続けるか? : 撤退したら復活はない

ただ事業者も「できない」ばかりでは「退場宣告」を迫られる

ライドシェア・住民輸送は救世主? : 善意だけでは続かない

☞ 浮ついた流行りものに飛びつかず、あるものを守るのは必然の理

◆敬意と理解は「真の」利用者へ

基本法→「国民」も交通政策実施に努力義務

テマヒマオジャマに勝るものなし

☞ 「労せず大(多)声」より「労して真の小(少)声」を



RS時代の地域公共交通の持続可能性には  
タクシーを地域公共交通に積極的に位置づけるべき  
タクシーは「なくなる順」の変化についていけない地域を救う「カギ」

- 一番存在意義が上がっているのはタクシーのはず

「鉄道→バス→タクシー」が逆順に：やめやすい順に消え、やめにくい順に文句を  
高齢者の増加＝バス停・駅への移動も困難＋免許返納 → ドアtoドアが不可避に

- 地域の末端移動(毛細血管)を把握する「医者」としての存在価値

電話番・運転士は実は地域住民の色々を知っている

→ 移動含めた「毛細血管」の動きを診る医者としての存在意義  
＝ AI等で補えない部分の「アナログ」でのかわりを

\*自治体の過疎・限界集落・買い物難民・医療難民対策などには重要な役割

- 地域の労働力としての存在価値(公務員化してもいいぐらいだが)

必ず求められる、必要な労働力 = 「公務」も同然 → その価値をもっと売り込みたい



# RS時代の地域公共交通:RSもうまく使う

**「あえて任せる、でも手綱は4条事業者が持つ」が当座不可避**

• 「できないが拒む、でも守ってくれ」で助かるのか

放置すれば「移動できない」人の不満は増幅

住民(+一部学者)に「身勝手なヒト」扱いされて良いのか

☞ できないなら、使える制度を使って過渡期を凌ぐしかない  
(それが3号RSではない。2号RS(公共RS)でほぼできる。)

• 乗務員確保(囲い込み)のためにも活用できる(自動車局長も推奨)

インターンシップ、免許取得までの過渡期(囲い込み)に活用

業界がきちんと手綱をもてば悪貨は駆逐される:それが狙い

◎ 国交省はライドシェア推進派ではない(推進派の勝手な解釈が横行)

通達で結構「締める」=業界が取り返すチャンス





# 事業者・行政と地域公共交通のかかわり方とは

## 地域公共交通の制度変化や他モード動向にはもっと関心を

### • 交通会議の活用

座っているだけは最悪。とにかく現状を共有し、いろいろな取り組みに参画を。  
他の業界・周辺事情の状況が理解可能(商業、観光、教育、福祉等の委員がいる)

### • 関係者間のネットワーク

(行政も悪いが)事業者も密な関係構築を、いきなりレッドカード出さない  
\* 日頃の付き合いがないから「突然の提案」でもめる

### • 「幹」の交通がないと成り立たないのが「枝」交通の宿命

幹・枝が双方の状況を知ることによって営業展開の参考に

「敵情視察」の重要性 (cf.南さつま市交通会議時のバス試乗会でタクシー会社が言ったこと)

### • 勉強会等への参加

いろいろな立場を知る

困ったときに相談できる人を知る



# 何を理解し、何に向き合うか②

## ②国の法制度を使いこなす

### ◆何をしないといけないかの理解と向き合い

ネットワークの確保維持の方針立案：地域公共交通計画策定

いまこそ定期的な協議会実施を：PDCA、現状の共有化、合意形成

### ◆補助金のためではあるが補助金のためではない

お金のため → 第一義だが路線補助の制度ではない(計画策定補助)

補助の受給・申請主体が事業者→協議会へ：事業者の支援ではない

### ◆一人で、単独で、振る舞わなくて良い

生活圈単位で策定でもよい

都道府県に策定を要請することができる：応諾義務あり

運輸(支)局、コンサル、有識者などの力を借りる



# 人の移動は路線や自治体では規定されない:生活圏で考える

- **計画策定義務は「自治体」、ですが**

「都道府県」も自治体です →だから作った／けしかける権利あり  
制度設計時の議論:複数自治体の協議会は「あり」

\*束ねる(まとめる)主体の問題: 地元が理想的だが...

☞ 実は県が入ることが重要(これを比較的初期にやったのが大分県)

- **人の移動を考える**

単独の自治体で生活が成立していますか？

同じことを議論し何回も会議するならばまとめた方がよい(幹線バス問題等)

- **「コミバス」の過去を繰り返さない:「させられた交通」の典型**

「市町村境」で分断する「行政都合の交通」をまだ作りたいのか？

あくまで移動に合わせた計画圏域と協議体を

鉄道の再構築協議会は「最終手段」(国の力がないと協議できない体たらくの証)

⇒ そのためにも自主的に鉄道沿線での広域協議会と広域の地域交通計画を



# 何を理解し、何に向き合うか③

## ③本当に救わないといけないのは誰か

### ◆事業者？；担い手がいないのは困るが・・・

維持すべきはネットワーク、だれがやるかは関係ない＝内部補助不能は理由にしない  
努力していない？：赤字でやってくれて鞭打つか？←コロナで埋められずボロボロ

\*コロナ禍の影響を巡る「交通崩壊」からの「タカリ」行為

### ◆利用者？：要望陳情の繰り返し？それを聞かないといけない？

届く声は「利用しない」大きな声⇒使われない交通ができる

使っている人の「声なき声」を拾う：現場に出るしかない

### ◆自治体？：財政難→補助利用、廃止危機→担保、はわかるが

「全部の需要を満たす」「安く上がる」公共交通はありえない

国の支援も担い手人財も限られている：自治体も学び考え稼ぐしかない





# 「すべてを満たす」という発想からの脱却

## ●「平等」の裏には「悪平等」がある

使わない・必要のないところに税を投じるのは「悪平等」(×不平等)  
医療と同じ考え:「トリアージ」すればいろんな主体が助かる

## ●税金(補助金)も交通資源も無限ではない

住民全員に1人1台自動運転車を配れるか?  
お金を出せば残せる時代ではない(保険としても):運転手という制約

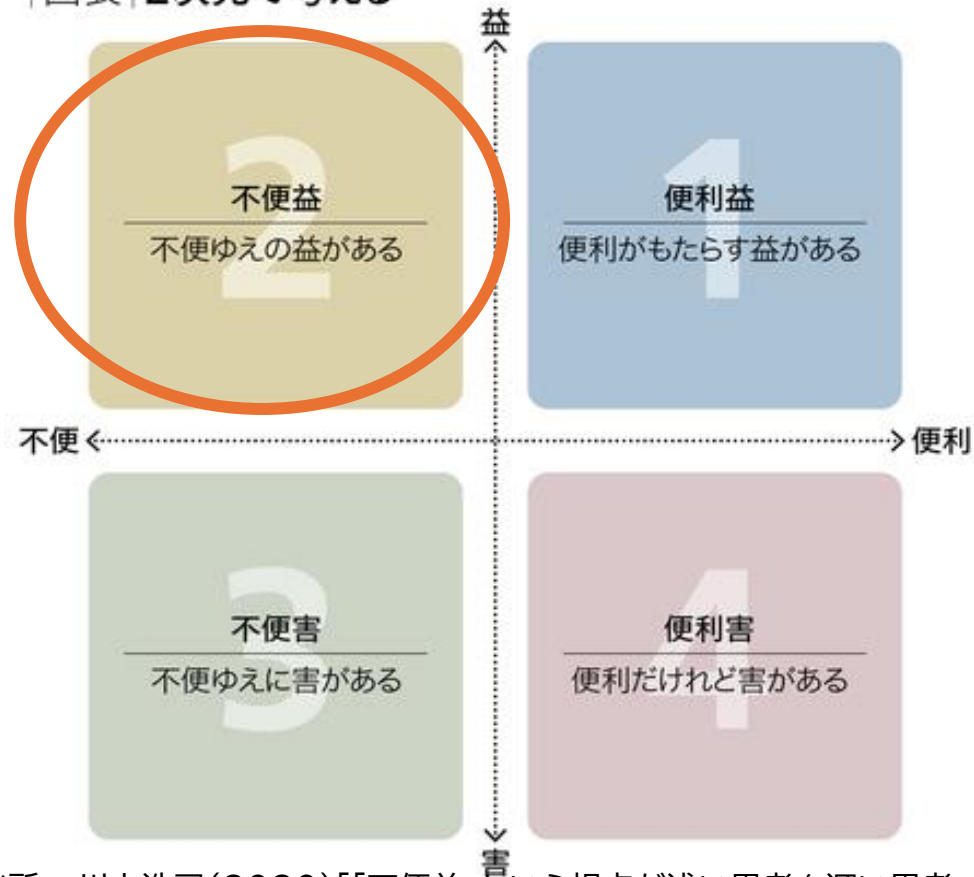
## ●公共交通の「公共」の真意とは

あくまで「時間等を合わせて相乗り」の意(×「公的主体がやる」)  
「不便」を受け入れられない限り「公共」交通には絶対にならない

👉 何を入れても「すべて」は満たせない:「要る人・ネットワーク」を見極めるしかない

# 「不利益」があるのが公共交通

図表 | 2次元で考える



出所: 川上浩司(2020)「不利益」という視点が浅い思考を深い思考へと導く【前編】DIAMOND Quarterly Online、2020年1月30日付掲載記事(URL: <https://diamond.jp/quarterly-online/1759>)

• 「不便」の対義語 = 「便利」

→ 「思い通りになること」

☞ 「公共」交通ではありえない

• 「公共」とは？

→ 「公衆が共有すること。社会全体がそれにかかわること。」

☞ 思い通りにはなりえないはず



# 公共交通は「便利」にはできない:「不便益」の増大へ

- 公共交通の「合わせるための不便」=不便益(不便だからこそ得られる価値や効用)を評価する

目的地と拠点の間を歩くようになる → 健康面への効果

サービス供給の効率化 \*「便利」=「思い通り」 → 「公共」とは相いれない

公共交通は「不便益」を大きくすることはできるツール

= MaaSの根幹「目的から移動を考えトータルプロデュース」視点の必要性

- 「空気のような存在」「あって当たり前」「移動だけを事業で行えばよい」環境は終わった

地方部、過疎地からすでに担い手も含め撤退戦に入っているのが現状

自動運転、AI、グリスロなど:解決は「移動」だけ、実用化まで待てない

運転士不足:若い層を取り込んで活躍できるまでには数年は要

- ↳ 地域の「くらしの足」「おでかけ」を全関係者で真剣に自分事として議論  
「事業」優先の考えから「ネットワーク維持」優先の観点へ  
「利用」あるいは「目的づくり」から総力戦で始める公共交通の確保維持



# 何を理解し、何に向き合うか④

## ④できることから始める、手伝う、学ぶ

### ◆先進事例のコピペが失敗するのはなぜか

前提条件が違う、環境が違う： この見落としは痛い

聞いているのは「綺麗事」： 「学び」で選別眼を

「理想」と「現実」： 疲弊した事業者に理想論は受け入れ不能

### ◆学ぶのは交通だけではなく「地域」「おでかけ」

各主体ができることを持ち寄る： 何か探してでも「やる」

どのお出かけを地域の将来のために優先？：「切る」「捨てる」

も必要





# 進んでやるには:「交通」を「おでかけ」として考える

「網計画その後」の現場で活性化している地域

- 「おでかけ」「地域」実態を常に把握する、お出かけすることが目的
    - 関係部署も呼ぶ。交通手段も全手段呼ぶのは当然。必ず現状報告あり共有化。
  - お金や計画の枠にとらわれず定期的にチェックする(会議室から出てでも)
    - = 議決案件がなくても会議を実施。必ず日程調整、出席多数。
  - 当然、現状を把握できているので、改善提案が出る
    - 単なるクレームは出ない。現状に対する理解も深まる。計画の質も高まる
  - わからないことは、学びに行ってもクリアする(自己投資、協議会予算支出も)
- 【結果】つねに「お出かけ」の最先端がわかり、協議会が建設的に展開。  
最低限、参画する住民は公共交通に関心を持つ、それが広まり利用促進  
(当然、自治体は先進事例になる)



# まとめ:「かしこく」公共交通・法を使う

◎だから「学ぶ」ことが重要:知恵は「せしめる」のではなく「勝ち取る」もの

## ➤ 隗より始める

乗らなければ、地域を知らねば、モノを言う資格はない

職員、事業者、委員すべて同じ(知ったかぶりにならない)

\*外部委員やコンサルのほう地域を知っていて平気な顔?

\*計画を自治体職員が作ったってかまわない(そのほうが熟知できる)

## ➤ 法制度は「金ずる」ではなく「考え方の枠組み」を示すもの

制度を使うにも協議会は重要:知恵がなければお金は出ない

制度の理解、使いこなし、知見は必須

使わないほうが良いならば無理に使わなくても良いものもある



# まとめ:「かしこく」公共交通・法を使う

◎だから「学ぶ」ことが重要:知恵は「せしめる」のではなく「勝ち取る」もの

## ➤ コンサルにもちゃんとモノを言う:

クライアントは自治体、丸投げせずきっちりオーダーすべき

\*「無理を言う」と「ちゃんと言う」は違う:スケジュール感、業務内容など

## ➤ 住民・事業者・行政すべてに「敬意」を払い「できないことはできない」といつ

強く言えば何でもしてもらえる、というスキは与えないほうがいい  
でも最初から「放棄(後ろ向き)」は最悪: できることを持ち寄る

## ➤ 議員も首長も「利用者」代表ではない

興味があるのは票(、先進事例で褒賞、視察旅行)だけ、が現実  
乗ってからモノを言わせる:おぜん立ては惜しまないほうがいい  
目立つ「はやりもの」に飛びつかせない:ブレーンが優秀であるべき





ご清聴ありがとうございました

大分大学経済学部門 大井 尚司

連絡はメールにて: [ooi-hisashi@oita-u.ac.jp](mailto:ooi-hisashi@oita-u.ac.jp)

