

令和元年度 第2回（第16回）
国土交通省交通政策審議会
交通体系分科会 地域公共交通部会
（19/09/27）

地域公共交通改革のため いまこそ殻を破ろう！ ～地域の、そして日本の将来を救うために～

地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科教授
加藤博和

「使いやすく
それゆえに多くの方に
乗り合っていたただける
公共交通づくり」は
今後の日本が生き残っていく
ためにとても重要なもの
それを何とかしようとする人たちは
重要なミッションを背負っている
その尊い行動を後押しできるよう、
細腕ですが戦い続けます！

今のやり方では今後、 日本の「おでかけ網」は穴だらけになる

- 人口減少・超高齢化 → 需要は増えても担い手減少はそれを上回る(運転業務は特にひどい)
- 地域組織・NPOによるボトムアップは大事だが、それだけだと一部しかカバーできず、世代交代も難しい
- 「お金の流れ」「安全確保」をきちんとやらないと持続できない
- ITや自動運転は現在の70代以上にはほとんど恩恵を与えない

「地域公共交通プロデュース」が日本には必要

旧弊な公共交通をいかに革新するか

(多くの現場は、いまの運行形態では戦えない)

「利便性が高く費用の安い公共交通実現」を「現場で」目指す

- 利用者・地域のニーズに応えられる**適材適所な基本コンテンツ**(**系統・ダイヤ・乗降施設・車両**)と**シームレスなネットワーク化**の**具体的提案**
- それを必要とする利用者(運賃)／周辺住民・企業(協賛金)／自治体(補助)の**三方一両損のビジネスモデル**
- **スピード感と粘り強さ**を持ち、**現場感覚**を起点とした**戦略・企画・実施・点検・見直し**
- 地域公共交通づくりを通して地域づくりまで高める**運動論**
→ **地域公共交通サービスが、地域の持続性を高めるツールとして機能し、付加価値を発揮するに至るまでのソリューション提示と実現支援**

これだけは心に留めておいてほしいです

- 我々現場は、この会議で決まった方針を元に細部まで作り込まれた制度を勉強し、その制約の中で地域の実情を踏まえ路線網を見直していく
 - 言い換えると、ここでの議論の結果、存続できなくなる路線が出たり、本当は適切といえない運行が継続したりするということが当然起こる
 - よって、ディテール(付録参照)についても少しは理解していただきたい
- 多くの問題は、「(皆様が発言された)抽象的なスローガンを具体的な制度に落とし込むとき」「そしてそれを霞が関から下々に伝えるとき」に生じる(こんなはずじゃなかった、と・・・<例:再編実施計画>)

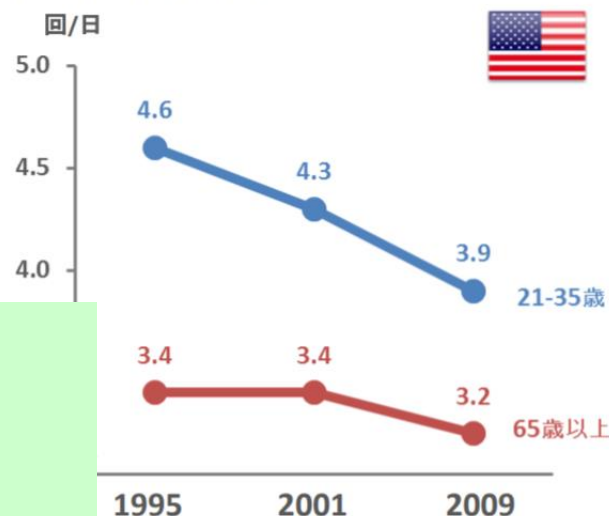
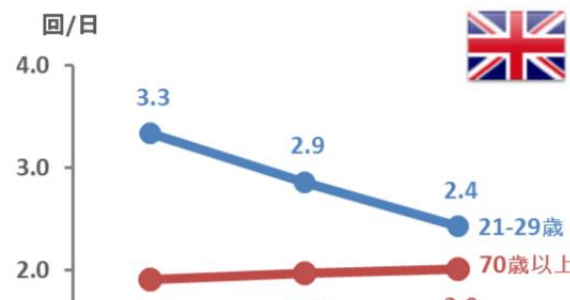
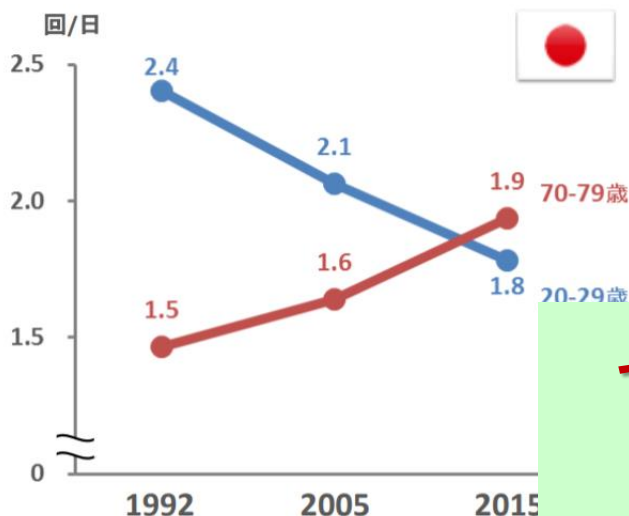
「おでかけ」を増やす高齢者、減らす若者

全国の都市における人の動きとその変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

3 年齢階層別 一日あたりの移動回数

- ・ 20代若者の移動回数は年々減少し、今回の調査で70代と逆転している
- ・ 海外においても、若者の移動回数の減少傾向がみられる
(移動回数の定義が各国で異なるため、各国間での数値の大小の比較はできない点に留意)



そのためにこそ！
MaaSが必要！

- ・ 若者：外出しなくても安価でいろんなものが得られる
→ どうやって外に引っ張り出すか？
- ・ 高齢者：外出したいけど運転は怖いし公共交通は不便で使えない
→ どうやって安全・安心に動いてもらうか？

MaaSってなに？

M：もっと

a：あなたらしく

a：あんしんして

S：せいにかつできるために

移動利便性
(mobility)向上と地
域活性化によって
「乗って楽しい」「降
りても楽しい」おでか
けの選択が促進され
「健幸」に資する

少なくとも、S=Smartphoneではない、はず

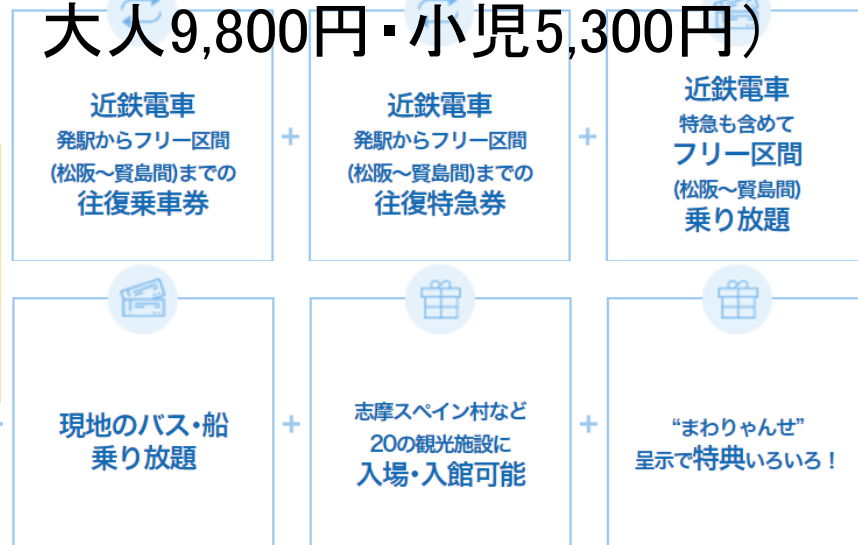


こういう「a Service」をつくり出せる
 地域のソーシャルキャピタルこそが
 MaaSの本質に迫れる

ただし、たくさん紙があって面倒なの
 と、窓口でしか買えないのが問題
 施設に行くのにいつ何に乗ればよい
 のかいちいち調べなければならない
 →スマホで購入でき、使用时認証や
 ダイヤ検索、予約もできればお手軽

「紙MaaS」

近鉄 伊勢・鳥羽・志摩
 スーパーパスポート
 「まわりゃんせ」(4日間有効、
 大人9,800円・小児5,300円)



買ってしまえば、地域内の移動は自由で、施設利用の特典もあるというサービス

→「乗って楽しい」「降りても楽しい」をサポート

統合型予約配車システム

「乗換検索」「オンデマンド交通予約」「タクシーアプリ」の融合

- 複数の公共交通から**手元の情報端末**を用いて自動的に利用可能な手段・経路を**リアルタイム**で**提示**し、必要に応じて**配車**してくれ、**決済**もできるシステム

導入のメリット

- ✓ 普段利用しない人でも分かりやすい
- ✓ 需要に応じた運行
- ✓ 相乗り・混載による効率化
- ✓ オペレーターを通さなくてよい(通してもよい)

「運んでもらう」から「やりたいことをやるためにおでかけする」へ変化(運送から移動サービスへ)



3

県庁前・佐嘉神社・佐賀城
諸富橋・早津江・橋津・運池
川副・犬井道・広江・和崎
今宿・高尾・道崎 大説間

3のりば：時刻表
Date3: Time Table

時刻表 (Time Table) showing bus routes and schedules for various destinations.

バスのりば ごあんない

1 2 3 4 5 6 7

バス案内板 (Bus Information Board) with 7 columns for different bus lines and their respective routes and schedules.

MaaS以前にMoosを何とかしないと
Mobility out-of-Service!?
(一見さんお断り!?)

作り手と買い手とのコミュニケーション不全
→いいサービスができる好回転が生まれない

顕在的・潜在的な顧客に公共交通情報をどう
訴求するかテクニックもまだまだ未熟

佐賀市営バス・祐徳バス 時刻表 (Sakai City Bus / Yūteki Bus Schedule) listing routes and departure times.

みんな勝手なことばかり言っていたのが負のスパイラルを止められなかった原因

- 利用者 「不便だし、何か言っても変わらないし・・・」
 - 事業者 「利用が少なくてでは経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし・・・」
- それぞれが勝手バラバラなことを考えているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり
- 互いがコミュニケーションして取り組むことができれば、いい方向に転換できるのでは？

解決策1: ITによるコミュニケーション
解決策2: 地域コミュニティ

公共交通事業は「運送業」から、おでかけデザインを通じた「ライフスタイル提案型産業」へ

- 顧客満足(CS)
- 商品開発・企画
- 広報宣伝
- モニタリング・改善・PDCA
- そして、マーケティング・リサーチ

→ サービス業では当たり前の言葉。

しかし、従来の公共交通事業ではあまり聞いたことがない
技術革新・サービス向上とは無縁だったことが不思議

運ぶこと自体に付加価値はない

**「公共交通という道具」を使って「ライフスタイル提案」を果敢に行う
(地域に根付く)コミュニティビジネスに脱皮しないと生き残れない**

→ そのために「サービスとしてのモビリティ」(MaaS)発想が必要

公共交通マーケティング研究会 第5回例会

観光の個人化 公共交通にとって 最大のチャンスだ！

団体ツアーから
個人旅行へ

🚌 観光二次交通

10月4日(金)～5日(土)
北海道帯広市

観光客を呼び込むには、コンテンツ（観光地）の魅力とともに、現地への足を可視化することが大事です。今回は「観光二次交通」をテーマに、バス、タクシー事業者や観光団体など幅広い連携が実現している帯広で開催します。

ステージ・プログラム(抜粋)

ゲスト講師
当研究会幹事

体験企画

路線バスバックでエクスカージョン

2日目には、十勝バスの「路線バス日帰りバック」を使い、観光二次交通としての路線バスを体験いただきます。帰着後に2日目のワークショップを開催しますので、旅行者視点でのアイデアを持ち寄ってください(実費500～1,500円程度)

1日目

- 観光視点からの公共交通利用案内の重要性について **名古屋大学教授 加藤博和**
- 十勝バスの取り組み紹介 **野村文吾 十勝バス株式会社**
- 沖縄県でのバスマップによる利用促進 **バスマップ沖縄 谷田貝哲**
- 旅行形態の変化(団体ツアーから個人旅行へ)と公共交通 **高速バスマーケティング研究所 成定竜一**

2日目

- (演題未定) **板谷和也 流通経済大学教授**

観光客を呼び込むための 商品とツールを考える



ワークショップ&懇親会

- 「観光客を取り込む手法を考えよう」をテーマに、1日目、2日目ともにワークショップを実施します。全国から集まる参加者どうして議論いただけます(当研究会幹事がファシリテーターを務めます)。
- 1日目終了後、懇親会を開催します(懇親会費4,000円程度)。
- 1日目だけでもご参加いただけますが、できれば2日間通してご参加ください。

公共交通マーケティング研究会 第5回例会概要

- 日時 2019年10月4日(金) 13:30(13:00開場)～5日(土) 16:30頃
- 会場 日専連ビル6階イベントホール 北海道帯広市西2条南8丁目8番地
- 参加費 3,000円(当日、会場にてお支払いください) ※懇親会費、バスバック参加費は別途
- 申込み 本研究会サイト (<https://trans-market.jimdofree.com/>) より
- 主催 公共交通マーケティング研究会
- 共催 一般社団法人 北海道開発技術センター/十勝圏二次交通活性化推進協議会
- 後援 国土交通省/北海道/名古屋大学大学院環境学研究所附属持続的共創発展教育研究センター(予定)
- お問い合わせ transmarket_forum@gmail.com

公共交通マーケティング研究会

詳しくは下記URLで

<https://trans-market.jimdofree.com/>

・「場所」(例会): 2か月に1回開催

・「巡業」(合宿): 年1回開催

どなたでも参加できます！
開催誘致(運営支援をしていただきます)も大歓迎！

次回例会:

10/4(金)・5(土)、帯広市

次々回例会:

12/23(月)、沼津市

マーケティング思考の現場への浸透には 補助・支援制度の見直しが必須

- いまの補助・支援制度は「負け犬」をつくるだけ(がんばってもその分<場合によってはそれ以上>補助が減るだけ)
 - 補助申請や運賃改定などの事務量が大きな負担。その時間を路線改善に振り向けるべき
 - 現行の地域公共交通確保維持改善事業でもモード別縦割りが温存され、適材適所を阻む存在に
- 現行の地域間幹線補助は改善を生まないため、抜本的に見直すべき。補助要件や生産性向上スキームは現場のモチベーション向上に一切寄与していないばかりか、精算払い・減損会計のためキャッシュフロー不足となり投資できない
- 通常は幹線と位置づけられる鉄軌道も含めた包括的な路線網全体を支援する仕組みが必要(現状では鉄軌道の支援は弱い。バス並みの補助は行われるべき)
- 系統単位のフィーダー補助は弊害しかない。一括交付すべき

国（運輸局）への申請の 電子化・標準化・オープンデータ化も重要

- 事業計画変更、補助申請等手続きの迅速・正確化
 - 事業者：業務効率化、各種検討に活用可能
 - 自治体：公共交通計画策定等、施策検討に活用可能
 - バスマップ等案内ツール作成が容易に
 - 時刻表データの登録で乗換検索サイト登録も省力化
 - 現状の国土数値情報データは間違いが多くメンテナンスもされていない
 - 申請データを活用できず、ムダな調査が多数生じている
- 業界のICT対応の遅れを取り戻すトリガー
(現状はMaaS・自動運転・IoTを論じるレベルでない)

コンパクト+ネットワーク・・まとめ、つながる 「国土のグランドデザイン2050」のキーワード

現在の都市の姿

将来の都市の姿



ネットワーク型コンパクトシティ

都市拠点

都市拠点

地域拠点

広域連携

広域連携

産業拠点

広域連携

好きなところに住んで好き勝手に動くことは
難しい時代に

地域拠点

でも、地域がコンパクトにまとめ、ネットワークとして
つながれば、楽しく低炭素な「おでかけ」は可能

そんな「おでかけ」サービスを効率的に提供する
助けとなるのがMaaS(じゃなきゃいけない！)

広域連携

広域連携

地域拠点

広域連携

観光拠点

連携・補充軸

観光拠点

クルマは（所有/共有、手動/自動いずれでも） 土地を浪費する



出典: ストラスブール市資料

かしこくないし、楽しくない・・・
せっかくの土地がもったいない
（道路・駐車場を憩い空間や緑地にできる）
体がなまって健康にも悪い
しかもCO₂もたくさん出る

Mass Transit (大量乗合輸送) の存在意義 (この追求こそが今の日本で決定的にできていない)

速達・定時

大量輸送
(省土地・低炭素)

そして、安全・安心

よって幹線を担える



LRT・BRTは定時性・速達性に優れ、「軸」「幹」として有効

しかし、カバーできる範囲が狭いため、それらに次ぐ「**準幹線整備**」と「**フィーダー交通の充実**」そして「**相互のシームレスな接続**」が**重要に**乗継保証

- 本数の多い幹線で乗り継げる便を決め保証
- 時刻表・出発情報で明示
- 幹線の定時性確保が重要
- 遅延情報の共有（接続待ち、車間連絡等）

幹線・支線運行の適正化

- 需要に見合った頻度・サイズ（幹線：専用道・レーン、連節バス、支線：タクシー車両導入、オンデマンド化）

さて、問題です

(これに正答できなければ、MaaSを語るために必要な単位が出ません)

次の英語の略語について、元の表記を書け。また、日本語で何と言うか？

1. LRT

Light Rail Transit

軽便鉄道・軽快電車

(間違った例: 低床路面電車) → 路面でなくてよい

2. BRT

Bus Rapid Transit

快速バス交通

(間違った例: 連節バス) → 連節でなくてよい

いづれも、Mass Transitの付加価値を「お値打ちに」高めるために有効な輸送手段

地域公共交通特定事業（活性化再生法2条5）

～現在のところこれらがほとんど活用されておらず残念～

軌道運送高度化事業（LRT）

- より優れた加減速性能を有する車両を利用
 - 上下分離制度の導入、自治体の起債対象化

道路運送高度化事業（BRT、オムニバスタウン）

- より大型のバス（連節バス等）を利用
 - 交通規制等道路交通円滑化措置と併用、自治体の起債対象化

海上運送高度化事業

- より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用

鉄道再生事業

- 事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る
 - 計画策定の間、廃止予定日が延期できる

鉄道事業再構築事業（後で追加）

- 市町村等の支援による旅客鉄道事業の経営改善
 - 自治体が大下を保有する上下分離、自治体の起債対象化

上記3特定事業計画こそ、
コンパクトプラスネットワーク推進の「本丸」である

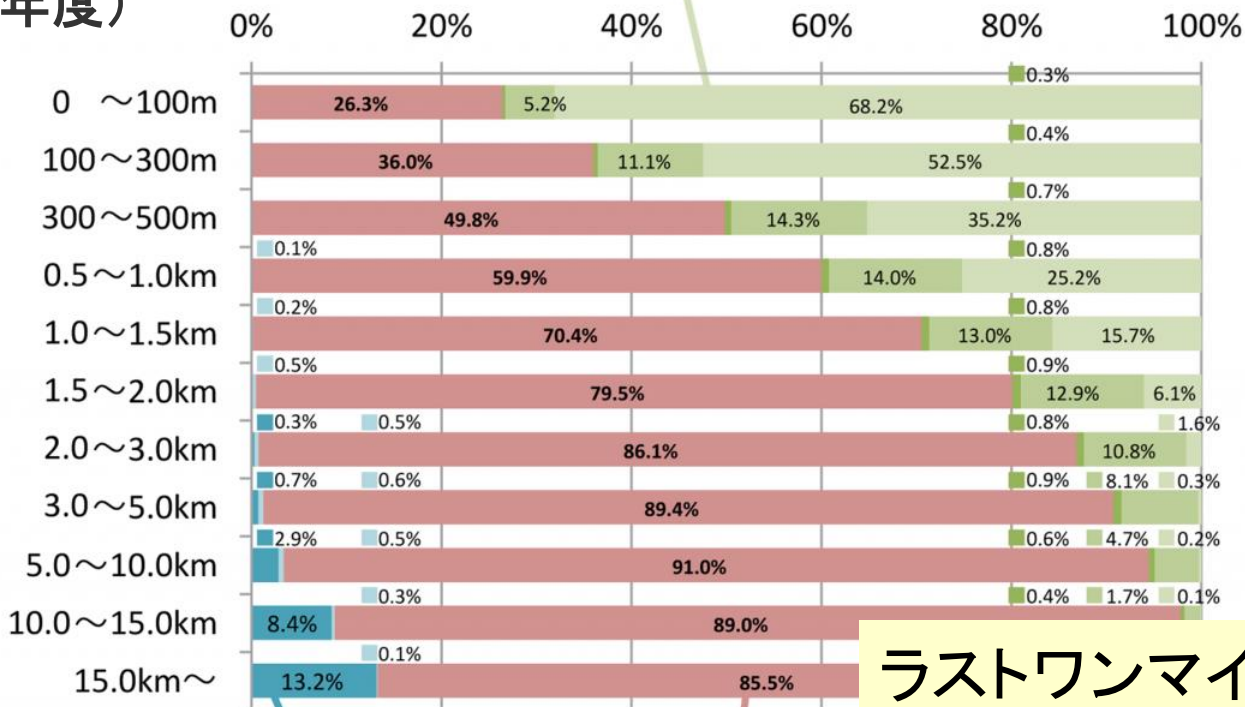
地方部における地域公共交通網形成は？

- 地域の軸となり、コンパクト市街地をつくりだせる幹線（鉄道・地域間幹線バス・航路）の充実、そのための広域連携が重要
 - 多くは長年、進歩がないまま来てしまった。今後は「試行錯誤」の輪の中に入れてカイゼンを図らなければならない（ローカル鉄道活性化にもこの文脈が必要）
- それ以外の路線（フィーダー）は「集約地区での」（単なる乗換点でなく、そこ自体が「降りても楽しい」）幹線との結節によって集約の推進力と効率的な利用拡大に資する
- なお、撤退地域は高齢者等弱者が残される可能性が高く、当面、シビルミニマムの公共交通（オンデマンド等？）が担保される必要

距離別

代表交通手段構成比

(前橋・高崎都市圏及び両毛都市圏、平成27年度)



ラストワンマイルどころか、ラストクォーターマイルを考える必要(共有自動車への競争力、高齢者・障がい者等への配慮)

グリーンスローモビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上のモビリティ

【5つの特長】

- ① **Green**・・・CO2排出量が少ない電気自動車。
家庭用コンセントで充電可。GS撤退地域でも運行可
- ② **Slow**・・・時速20km未満なので観光にぴったり
- ③ **Safety**・・・速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④ **Small**・・・小型なので狭い道でも問題ない
- ⑤ **Open**・・・窓がない開放さが乗って楽しい

【事業化】乗合バス事業、タクシー事業、
自家用有償旅客運送で運行



【活用場面】

① 地域住民の足として

- 1) バスが走れなかった地域
- 2) 高齢化が進む地域
- 3) お年寄りの福祉増進
- 4) 既存のバスからの転換
- 5) 将来的に自動運転可

② 観光客向けのモビリティとして

- 1) ガイドによる観光案内
- 2) プチ定期観光バス
- 3) パークアンドライド
- 4) イベントでの活用

③ ちょこっと輸送

駐車場から施設まで
施設から施設まで

④ 地域ブランディング

「地域の顔」として



とさでん交通 後免町駅

乗継自体はシンプルであるべき。大事なのは、待てる場所、わざわざ乗り換えてもよいと思える場所があるかどうか



「いいじ里山バス」

公共交通空白地有償運送

(岐阜県恵那市、飯地地域自治区運営委員会運行)



「ラスト・ワン・マイル」を田舎でカバーする手段として、公共交通空白地有償運送は今後増加するだろう
しかし、それはタクシー事業ができなくなっていることと裏腹

- 2016年10月3日運行開始
- 人口700人弱。2016年度初めて出生ゼロに
- 幹線道路を通るのみで、高原に散在する集落に住む高齢者のニーズに対応できない市営バスを置き換え(中学・高校通学便は残る)
- ドアツードアで、地区内輸送、地区入口(中学校前)のバス停との連絡(乗継ぎ割引あり)の2つの役割
- 自治会が運営し、住民が運転
- 誰でも利用できる
- 運賃は域内100円、中学校まで300円、バスとの乗継割引あり

「枝光やまさか乗合タクシー」

(北九州市「**おでかけ交通**」の発祥、2000年10月31日運行開始)

運行主体: 光タクシー



- 谷底に商店街、急斜面に住宅地
- 高齢化進展、クルマが使えない環境(車庫なし、道路狭隘)
- このままでは商店街も住宅地も衰退

- タクシー事業者が地域に運行を提案し、市も協力
- **地域・事業者・市**の「三位一体」
地域: 運営委員会を組織し、運行形態検討、利用促進、協力金負担
事業者: 運行計画立案、コスト削減、サービス改善
市: 住民と事業者との調整、運行への助言・支援(立候補方式)
- 乗合タクシー(運賃当初100円、現在は200円)による高頻度・地元密着型運行で住民の支持を得る
- 商店街は中心部にバス待合所を擁し、すぐ隣の大規模ショッピングモールに負けず賑わいを保つ
- クルマに頼らずいつまでも住んでいけるまちへ!

枝光に住むなら、枝光やまさか乗合ジャンボタクシーと『えだみつノリノリパス』

がお得です。

枝光には、行きたいところがあちこちに

でも、最近では車の運転がちょっと不安

枝光の坂道は大変～

上りも、下りも、大人も、子どもも 乗り放題

遠くも、近くも、枝光の北から南まで、 乗り放題

2018年 10月券

えだみつノリノリパス

週2回は出掛けます！

行きも、帰りも、朝から、夕方まで、 乗り放題

くわしくはウラ面で

2018年：全線乗り放題定期券 2019年：西鉄バスとの乗継環境整備

- 利用するほどお得
もう、乗り換えの支払い
- ◆現金(運賃 200 円)で月に1冊
 - ◆回数券(1枚 167円)で月に21回以上利用 → ノリノリパスがお得!
 - ◆回数券を月に1冊使う方(18枚 3,000円) ⇒ +500円で1ヶ月乗り放題に!

『枝光やまさか乗合ジャンボタクシー』

- ◆枝光地域を、5ルート運行中!
- ◆8時～18時まで1日62便
- ◆年間約300日運行!(日祝休)
- ◆各ルート 1周15分～20分で周回



枝光 おでかけ交通 検索

今年で18年目を迎え、高台地区の足として、みなさんにご利用いただいています。新聞、ニュース、全国ネット経済番組など、多くのメディアに取り上げられています!

～「北九州市交通安全対策事業推進基金」について～
この定期券は、基金によって、みなさんに割安に提供しております。基金は、平成29年10月に、第一交通産業の黒土始会長から北九州市へ寄付されたものです。基金をもとに、交通安全対策事業の一つとして、おでかけ交通の利用促進を図るものです。

八幡東区役所
7月1日

◇「枝光やまさか乗合ジャンボタクシー」が、より一層便利になりました!
◇
八幡東区の枝光地区一帯を運行している「枝光やまさか乗合ジャンボタクシー」(運行事業者:(株)光タクシー)では、7月1日から路線を一部延伸することで、幹線道路を走る西鉄バスと同じバス停(枝光本町バス停中央町向き)で乗り継ぎが出来る取り組みを開始しました。
これにより、中央町や黒崎、戸畑方面への移動が容易になり、通勤、通学、通院、買物等、多様な目的での移動が便利になりました。例えば雨天時に、乗り継ぎをするために離れたバス停まで歩いて移動しなくて良いのは助かりますよね。
これからも、公共交通同士のバリアが取り払われ、より一層シームレスな移動が実現できることを期待し、私たち市民もマイカーから地球環境に優しい公共交通の利用へシフトして行きましょう。



平成27年10月1日から運行開始!!

京丹後市 地方創生型

通称:丹タク

EV乗合タクシー

ご自宅の玄関先から病院・駅・スーパーへ。
EV乗合タクシーに停留所はありませんので、
対象地域内ならどこへでも、
安心・安全・快適に目的地までご案内します!

予約制

乗車
できる
地域

降車
できる
地域

網野町全域
久美浜町全域

京丹後市全域
豊岡市内の市街地周辺

通院や買い物
お出かけの時は
お気軽にご利用
ください!

運行日時 年中無休・予約制 (ただし、天災など、安全運行が確保できない場合は運休とします。)
午前8時30分～午後5時30分

運賃 お1人様 500円 (網野町内・久美浜町内)
小学生は上記運賃の半額 (未就学児は保護者同伴で無料)
※網野町・久美浜町を越えて降車される場合には、
区域外運賃として旧町毎に250円が別途かかります。
※グループ割引あり ●お1人様からご利用になります。
●お2人様以上でご利用の場合、
お1人ずつ上記の運賃をいただきます。

対象者 地域住民の皆様・観光客など

NEVとはElectric Vehicleの略で日本
語では電気自動車といいますが、走行中に
CO2を排出ガス、有害物質を排出せず
地球環境にやさしい車両で運行します。

規制緩和により、次のサービスが実現できるようになりました!!

EV乗合タクシー(丹タク)の 代行・輸送サービス



買い物代行

網野町・久美浜町域のみ
料金 15分ごとに400円

買い物と代金の支払い・商品のお届けまでを運転手が代行いたします。
※お客様から購入店へ、前もって商品の注文(購入商品の準備)と支払い額の確認をお願いいたします。
※立て替え払いはいたしません。※つり銭のいらぬようお願いいたします。つり銭が必要な場合は、代金をお預かりし、購入店で商品・レシート、つり銭を受け取り、お客様へお返しします。



見守り代行

網野町・久美浜町域のみ
料金 別途見積り

1人暮らしの高齢者のお宅へ伺い、郵便物が溜まっていないかなど、見守り・安否確認をいたします。



図書館代行

網野町・久美浜町域のみ
料金 15分ごとに400円

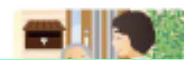
利用者カードをお預かりし、本の借受・返却を代行いたします。
※お客様から図書館へ、前もって希望される本の貸し出し予約をお願いいたします。(予約方法:図書館ホームページ、館内カウンター)図書館へ行ってから希望の本を探す場合、貸し出し中で借りられない可能性があるためです。※休館日の代行サービスはお休みさせていただきます。【休館日:月曜日(祝日の場合は火曜日)・毎月1日(土・日の場合は火曜日)・年末年始など】



病院予約代行

網野町・久美浜町域のみ
料金 15分ごとに400円

診察券をお預かりし、診察順番の申込みを代行いたします。



小荷物輸送サービス

網野町・久美浜町域のみ
料金 15分ごとに400円

衣類物、書作物、布類などの小荷物や少量貨物を輸送サービス

見た目はタクシー。でも許可はバス(乗用許可でなく乗合許可<区域運行、地域公共交通会議で協議>)。それによって「ひと」「もの」「こと」の混載が可能に(ニーズ・目的から運行コンテンツを作る)

複合型輸送サービス

マルチ交通 を試行し

人も！
ものも！
お手伝いも！

マルチ交通とは

地域住民の移動手段だけでなく、荷物の運送や買い物代行などの生活支援サービスも一体的に提供する輸送サービスを今回 **南山城村内限定** で試行します。どうぞご利用下さい。

使い方

マルチ交通予約窓口事前に電話

☎ **0774-75-2144**

(加茂タクシー株式会社)

受付時間 午前7時30分～午後8時00分

利用される1時間前までに予約をお願いします。

料金

乗合交通として

- 【例：自宅から南山城村役場への移動】
中学生以上・・・(1人) 500円
(大人料金)
- 小学生・・・(1人) 300円
(子供料金)
- 小学校就学前の幼児は無料
(大人1人につき2名まで)

荷物の運送

- 【例：自宅から道の駅 お茶の京都みなみやましろ村】
1個口・・・・・・・・500円
(1個口あたり20kgまで)
荷物の運送は大きさによって積み込める量が変わります。



生活支援サービス

- 各サービス1回・・・500円
【例：買い物代行】
村内商店から自宅へ 1回 500円
※買い物料金は別途要
※あらかじめ、マルチ交通の予約前に
利用する商店へ注文をお願いします。
※商品到着時に料金とお品代をドライバー
にお支払い下さい。

お支払いは現金で！



京都府南山城村 マルチ交通実験 ヒト・モノ・コトを1台で運ぶ

利用方法

- 電話予約 加茂タクシーへ電話をします。
受付時間 午前7時30分から午後8時00分
※利用される1時間前までに予約をお願いします。
※運行時間 午前8時30分から午後4時30分
予約電話番号 ☎ **0774-75-2144**
- 「マルチ交通を利用する」と申し出て下さい。
- 利用目的を申し出て下さい。
①乗合交通（移動）、②荷物の運送、③生活支援サービスから
お選び下さい。
※荷物の運送の場合、危険物、冷凍物、冷蔵物の取り扱いはできません。
生活支援サービス一覧
A. 買い物代行 B. 高齢者の安否確認 C. 書類の配達（信書を除く）
D. 郵便物の投函 E. 村内金融機関への支払い代行 F. 図書館の返却
※サービス利用区域は南山城村の区域に限ります。
- 乗降場所（利用場所）、利用日時、あなたのお名前とお電話番号
を申し出て下さい。外出の場合は帰りの分もあらかじめ予約下さい。
- 予約完了！
利用後はアンケート調査にご協力下さい。



注意事項

マルチ交通

人も！
ものも！
お手伝いも！

- 1 乗合交通（移動）
- 2 荷物の運送
- 3 生活支援サービス
※買い物代行など

500円
※お支払いは現金で

南山城村内限定・区域運行

問合せ先 加茂タクシー ☎ **0774-75-2144**

会議の参加者とその役割

※会議によっては、参加者が異なる場合があります。

参加している人はどんな人たちで、どんな立場で参加しているのでしょうか？

住民代表

- 日頃から感じている、利用するうえでの課題、困ったことを伝える
- 地域の視点から、公共交通に関する課題や、必要な取り組みを提案

利用している大型スーパー最寄りのバス停が、店からちょっと遠いんです。買物の後、重い荷物を持って移動しなければいけないから、スーパーの入口までバスが入れるとうれしいなという

身近な影響への関心

法律、制度など専門的なことへの質問

解説・助言改善に向けた提案

学識経験者

- 交通やそれに関連する分野の有識者としてアドバイス

商業施設から、バス利用者への割引券の発行など、連携した取り組みができるとうれしいです。

座長

- 議事の進行
- 話しやすい雰囲気づくり、会議の活性化
- 議題によっては、事務局や関係の強い委員に発言を促す

運転者団体

- 労働条件及び労働環境の観点で助言
- 運行の実情を伝える

入り口が狭いので、回り道をすれば入るのはいくらでも可能です。

道路管理者

- 道路管理上の観点から助言

事前に確認したところ、道路幅は問題ありません。

地域公共交通会議、活性化協議会は ステークホルダーの「一所懸命」によって 地域の特殊解を導出しモチベーションを高める場

スーパーへの乗り入れに対する要望については、住民アンケート等でもあがってきています。

事務局

- 会議の設計、運営
- 関係者との調整・連携
- 事業の実施状況の報告
- 必要な資料のとりまとめ

商業施設の乗り入れは、各専門分野のみなさんと調整し、確認します。

わかりやすい説明

スーパーへの乗り入れについては、バスを小型化すれば可能になりますが、反面、乗れる人数が減りますので、通勤・通学の際は乗れない人が発生してしまいます。

事業の確実な実施に向けた調整

専門的な立場からの判断

- 市町村の境界を越えた、広域的な視点で助言

A市でも同じような課題があり、調整して乗り入れができました。参考にしてください。

運輸局

- 地域の公共交通のあり方について助言

商業施設への乗り入れは、延伸になるので国への申請が必要ですね。

みんなで話しやすい、場づくりをしましょう

中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」

https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

本音で語り合おう、知り合おう、そしてこれまでの殻を破ろう！

くらしの足を みんなで考える 全国フォーラム ← 2019 →

日時 2019年 10月 26日(土)・27日(日)

場所 東洋大学白山キャンパス (東京都文京区白山5-28-20)

参加費 3,000円 (1日・両日参加共) ※1日目夜は懇親会あり(会費別途)

プログラムの詳細・参加申込は裏面へ！

参加申込
10/18 まで
ポスター発表申込
9/30 まで

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【実行委員長 岡村敏之(東洋大学教授)、副実行委員長 加藤博和(名古屋大学教授)】
共催 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
後援 国土交通省、厚生労働省、経済産業省、(社) 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、
名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的発展教育研究センター、(一社) 日本民営鉄道協会、(公社) 日本バス協会、
(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会、(一社) 全国個人タクシー協会、(一社) 全国子育てタクシー協会、(一財) 全国福祉輸送サービス協会、
全国交通運輸労働組合総連合会、日本私鉄労働組合総連合会、全国自動車交通労働組合連合会、(特非) 市民福祉団体全国協議会、
(特非) DPI 日本会議、(特非) 全国移動サービスネットワーク (申請中含む)
協力 東洋大学 メディアパートナー (株) 東京交通新聞社 (TEL: 03-3352-2181)

くらしの足を みんなで考える 全国フォーラム

詳しくは下記URLで

<https://zenkokuforum.jimdo.com/>

どなたでも参加できます。フラットな仲間づくり・情報交換の場です

- ・ くらしの足概論「くらしの足からMaaSを捉えなおす」
- ・ ポスターセッション(取組紹介)
- ・ 懇親会
- ・ ショートスピーチ: 国土交通省様
- ・ 基調討議「おでかけを豊かにする『のりしろづくり』のススメ」
- ・ オープンカンファレンス
- ・ グループディスカッション
- ・ 白熱討論「愉しくおでかけできる社会づくりのために破るべき殻とは？」

持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務 (地域公共交通活性化再生法4条、2007年)

1. **国**: 情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上 ← **これは見直すべき**
2. **都道府県**: 市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
3. **市町村**: 関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
4. **公共交通事業者等**: 旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実

日本の地域公共交通に必要なのは 「MaaSのバンソウコウ的な導入」ではない

- 事業者別・モード別の運賃
- 乗継の軽視
- メリハリなく混乱した路線網

→だからこそ、簡単に使いこなせるアプリとして「MaaS」が有用なのだが・・・

→それ以前に、一体的にデザインされたシームレスな路線網になっていないことが問題

(MaaSになっても物理的・制度的に不便なところが残るばかりか、不便さが逆にアピールされてしまう恐れも)

→そして、そのためのマネジメントあるいはガバナンスができていないことがより根本的な問題

(MaaSである程度カバーできても、根治に至らない)

ならば、何が必要か？

- 国交省のある偉い方は
「MaaSはまず旅行業から」とおっしゃった。
- しかしそれは、高速ツアーバスと同じビジネスモデル
すなわち、交通事業者や自治体が主体的に関与できないし、十分な運賃がとれないかもしれない
- 一方、交通事業者主体の場合は、グループ囲い込み戦略になる可能性が低くないだろう
- そうなると、必要になるのは、（自治体内ならすべてのモードが利用できるような）

「運輸連合（交通連合）」

※結局ヨーロッパはこれができているからMaaSも進んでいるのでは？（日本ではICカードがそれに当たる）

地域公共交通業界は、MaaSをかしこく使おう！

- **適材適所**で訴求力があり、検索にもかかりやすい(よって人を引き寄せる)路線・サービスが、**IT活用**(検索ログ・過去移動データ等からAIも活用して最適経路・ダイヤを生成し、**MaaSのフレームワーク**に組み込まれ情報提供される)によって生み出される
- さらに各路線の間が物理的・制度的にも**シームレス**となって容易に乗り継ぎでき、結節点も時間を活用できるたまり場となる
→その上で乗合公共交通がその特性を伸ばすことができれば、
MaaSが提案する経路に組み込まれ、タクシー・自動走行車シェア・マイクロモビリティ等と組み合わせ使ってもらえるし、それは環境・社会・経済面から望ましい(SDGsに貢献)
- もちろん、「楽しい行先をつくる」まちづくり業界のみなさんも、「楽しい移動を提供する」公共交通をツールとしてどんどん使い倒してください！

地域公共交通の「あいうえお」

ありがたい(あることが難しい)

いきがいづくり(健幸)

うんてんいらず(安全安心)

えんのしたのちからもち(肝腎かなめ)

おでかけ、おもてなし(住んでよし、訪れてよし)