

復命書

2012年 2月 6日

新政会 代表
望月 厚司 様

議員名 佐藤成子

下記のとおり、政務調査費による視察を実施したので、ご報告します。

1 日 時	2012年1月28日(土) 10:30～16:30	
2 視 察 先	(1) 都 市 名 視 察 先 施 設 等	地域科学：コミュニティー交通シリーズ70 タクシーによる乗合ビジネスの開発～方策と可能性～ ～オンデマンド交通システム活用の乗り合いタクシー成立条件を探る～ ～高齢者サービスを新ビジネスにする～
	(2) 対 応 者	神谷聖二氏：順風路(株)取締役・研究開発二部部長 松丸尚氏：(有)北柏交通代表取締役 岩村龍一氏：(株)コミュニティータクシー代表取締役 武本英之氏：東京交通新聞編集局長 寺田一薫氏：東京海洋大学海洋工学部教授
3 目 的	公共交通対策が叫ばれて、久しいにもかかわらず、なかなかその顕著な対策が考えられないでいる。先のセミナーと合わせて、静岡市の公共交通の在り方を改めて検証し、対策を探ってみようと聴講する。	
4 内 容	(調査事項・調査結果を具体的に) 『オンデマンド交通“コンビニクル”(東大開発)のシステムとその特徴』 神谷 聖二氏：順風路(株)取締役・研究開発二部部長 東京大学が開発した“コンビニクル”の説明。オンデマンド交通は想定するサービスレベルでシステムが決まる。目指すサービスはタクシーと共存できるレベル。オンデマンド交通(予約制の公共交通)は、利用者の需要に応じて、その都度運行ルートやダ	

イヤを設定して運行するものだ。導入検討の手順は、まずは、公共交通の課題を検討し、運行形態を選択する（路線バスかコミュニティかタクシー化など）その選択に合わせて、システムの選択をすると説明。で、現状の公共交通の課題は、特に、需要量が小さく、移動特性が路線バスやコミュニティバスでの運行に合わない地域における生活交通の確保が問題だと指摘。高齢者や自家用車の利用できない住民の生活の足の確保だと。又導入の判断材料は、需要量（乗る人がどれだけいるのか）移動の特性（線的なのか面的移動なのか）を判断することが重要だ。これまでよりも安価で、導入可能になった。システム概算費用：初期費用約50万円。サーバ運営費・月63,000円。車載器レンタル費一台・18,900円。宣伝費や人員の説明は含まない。現在8県16市町で稼働している。

『タクシー事業者から見たオンデマンド交通システムの魅力と可能性』

松丸尚氏：(有)北柏交通代表取締役

まず、タクシー業界の現状の説明。タクシー台数は増えているが、距離が減少していて、急な時の交通手段で高いというイメージとのアンケート結果だ。会社として、介護タクシーやタクシー運転代行・緊急通報システムや出産子育てタクシー・墓参りタクシー等様々なことを実施している。今後はオンデマンドタクシー・観光タクシー・レンタルドライバー等検討する。で、オンデマンドタクシーの実用化に向けて、併用型のオンデマンドタクシーを導入。つまり、客待ちの時間帯にオンデマンドタクシーの営業を展開するという形式。営業時間、受付時間の設定の仕方、運送地域（8キロエリア）の設定、乗り合い率を高める努力等で、現タクシーの需要との競合を避け、希望会社で組織を作る。許可申請し実施にこぎつけた。

『経営戦略としての利用者（地域）サービス開発と乗り合いタクシー』

岩村龍一氏：(株)コミュニティタクシー代表取締役

ビジネスコンセプト：タクシーでみんなの足に！便利屋でみんなの手に！を掲げ、タクシードライバー未経験者95%、流し0. 駅待ち0・電話予約100%。時給の乗務員多用。で、社会貢献

(ソーシャルビジネス)としてのタクシー事業の展開。拡充拡大ではなく、地域を深く掘る。交通なのか、福祉なのか？高齢者会員システムによるビジネスの拡充(割引制度など)タクシー屋から総合旅行事業(これまでの貸し切りバスや乗り合いバスプラス)への展開。タクシーとバス・乗合と貸し切りの垣根を取る。補助金なしの自立型乗合事業を考案。アイデアで勝負する。今後、地域限定月極定額制会員乗り合いタクシー等展開してみたい。規制強化で業界が良くなるはずがない。チャレンジしましょう！知恵を持ち合い連携しましょう！と結んだ。

『タクシーによる乗合ビジネスの展望』

武本英之氏：東京交通新聞編集局長

3・11が地域生活交通に与えたインパクトから話し始める。石巻デマンド乗り合いタクシーの復活までの話。草分けの福島小高デマンドの原発での撤廃など。又、東日本大震災に対する地域公共交通のあり方検討委員会が開催されたとの事。それぞれの活動事例から6つに分類。①自治体の協力を得て多様な運営や運行を实践するNPOや住民組織②市内の交通空白地区の住民が町ぐるみで育てるデマンドタクシーのモデル事業③高齢者福祉対策の行政発のデマンドタクシー④利用者の利便性を重視した自治体モデル事業⑤トップダウン型自治体モデル事業⑥地域に根差す新しいタクシーの仕組み等を説明。運行形態別に喪事例をさまざまに分析。路線やダイヤの自由度等興味深い。全国のタクシー事業の経営状況は悪化している。地域公共交通の更なる調査が必要だ。

『コミュニティーが求める新しい交通～デマンド型交通の成立可能性～』

寺田一薫氏 東京海洋大学海洋工学部教授

地域分権と公共交通計画について。国交省・地域公共交通活性化、再生事業の説明。2007年法整備、3年間の地域公共交通総合連携計画提出で包括補助金の支給。補助の内容は、調査・資本費・運営費に使用できる。2年間は、運行経費の2分の1補助。2010年度に430か所(全市町村の4分の1)採用された。総務省・定住自立圏と交付税措置の説明。人口5万人以上の中心市と周辺市町村に資格を与える。中心市宣言⇒市町村間定住自立

	<p>圏形成協定⇒定住自立圏共生ビジョン。特別交付税の上乗せ。。中心市3, 4千万円周辺市1千万円を5年間支給。現在、協定締結が57・共生ビジョンが63指定されている。乗り合いバス路線廃止は全国的傾向。2011年には、地域公共交通確保改善事業（生活交通サバイバル戦略）で305億円の措置がなされた。高齢化に伴っての医療、福祉との共生の公共交通の視点が必要。方法として、在来型バス・セミデマンド・フルデマンド・一般タクシーなどが考えられるが、それぞれの地域のニーズに合わせての導入が大事だ。先進例として、東近江市・福知山市・四万十市・飯田市（南信州）・日向市・彦根市・ときがわ町等の事例を説明された。</p>
<p>5 成果・市政への反映等</p>	<p>全国的に、公共交通、特に、路線バスの赤字や廃止など、共通の課題であるとは認識していたが、それでも、いろいろと改善の努力をしている地域とそうでない地域の差はあると改めて認識できた。デマンドシステムが、これまでとても高額であったのが、東京大学が開発したコンビニクルは初期投資が少額なので、実験的に導入してみてもどうかと思った。30年40年前に開発された団地はかなり高齢化が進み、団地の下の道路しかバスは走らず、近くのスーパーですら買い物が出来ない状態だ。ドアtoドアになる事を希望されている住民がかなりいる。が、デマンドタクシー等を導入する場合、誰が、その、運営の中心になるかが大きな問題だ。NPOを立ち上げるだけの体力がそれらの地域にはない。市内全域で、同様の状況の地域をカバーできるような、人材養成やシステム作りを早急にやらなければならない。ソーシャルビジネスの感覚で始めた岩村氏の考え方を参考にできないだろうか？共同開発した順風路(株)の神谷氏から詳しく示唆頂いて、安価にスタートできる方法を探り、ぜひ試験導入をしてほしい。さくらが丘団地の住民からは、かなり前からデマンドの方法などを聴かれていたもので、一緒にもう一度検討できればと思う。さて、国の国交省や総務省の補助金制度を、我が市はどれだけ利用しているだろうかと思いつつ講義を聴いた。上手く使えば、かなりの予算措置が望めるのではないだろうか。積極的な関わりを期待したい。さまざまな地域で、それぞれの方法でデマンド型の公共交通の対応がなされている。どれもこれも、初めは、良いようだが、軌道に乗せ継続していくのは大変なところが多々見られる。このこともしっかりと参考にしていかなければならない。需要と供給のバランス。低需要市場へバス・タクシー境界型サービス導入は、欧州で、社会参加ブームのなか脚光を浴びたが成功例はまれとの事だ。</p>