

タクシ-事業者

<p>2. 以下の事項に関する所見</p>	<p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について</p> <p>・交通結節点整備やまちづくりには、設計が終了した段階で相談されても、その段階で要望を聞き入れてくれることは難しく、計画段階など早い時期からの協議が必要。 ・具体例としては、JRR札幌駅南口が新たに開発される際に計画段階からハイヤー協会も参画して意見調整を図り、タクシ業界の意見も取り入れられても良かった。</p> <p>②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について</p> <p>・タクシの客待ちルール(この地区ではここからしかタクシに乗ってはいけない)のような各事業者と道路管理者などの間の任意に委ねられている事項について、このような制度を活用して関係者間の調整過程を明らかにすれば、事業者やさらには利用者の意識(ルールを守ろうとする意識が高まるのではないが)。 ・バス、タクシ、自治体、道路管理者等を含めた関係者が、施設や周辺道路の使用について検討する場が必要と考える。また、それを一般公開することにより、一般利用者の交通に対する意識向上につながる。</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p> <p>1)モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>・バス、タクシ共同のターミナルがあるとう利用者にとって便利であるが、このような取組が進むものと思われる。</p> <p>2)陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>・具体の事業が想定されていないため特に意見なし。</p> <p>3)利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p> <p>・成果の測定をどのようにするのかわからないが、補助に対する効果の説明を必要とする考え方は理解。 ・効果がなければ補助しないとすると行き過ぎで、効果を報告する義務を課すくらいが適切ではないか。</p> <p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p>
-----------------------	--

<p>ヒアリング対象法人：東邦交通株式会社</p>	<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等</p> <p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>・ハイヤー協会が乗場についての連絡窓口役となっており、札幌市内について言えば、駅周辺整備などの際には早い段階で話に来て、関係者間で調整が図られているようになっている印象。 ・JRR札幌駅の南口、北口の両方においてハイヤー協会が女性ポーターを雇って配置し、乗り降りの介助や観光情報の提供を行っている。</p> <p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>・SOSタクシとして、小さな子供が非常事態の際に駆け込んでもらうよう地域や警察とタイアップして取り組んでいる。 ・他社では、自治体の依頼により夜間乗合タクシサービスを実施している例あり。自治体から補助をしているようだ(北広島市、南幌町)。</p> <p>③その他の取組み</p> <p>・便利タクシサービス「きんとうん」(届け物、病院予約代行など)を開始、意外なところからの利用で伸びている(宅配便事業者など)。 ・駅構内に車両を乗り入れるルールをハイヤー協会が決めるとともに、札幌駅やすすきの駅には交通指導員を配置し、客待ちをしている車両にルールの徹底を図るなどして周辺道路の混雑緩和と交通安全の確保に取り組んでいる。</p> <p>④取組みに当たった課題</p> <p>・新しい駅やターミナル、商店街が整備される際、バスだけを公共交通としてバスの乗降場所設置を優先し、タクシ乗り場が離れた場所に設置されてしまっている印象を受ける。タクシ利用者が多い地域もあるはずで利用者動向など地域特性に応じた配置をするべき。 ・大型のショッピングセンターや、商店街が建設されると、駅などのターミナルも当初計画とは異なる交通の流れができることから、駅などの整備時だけでなく、必要ときに自治体や協会、事業者で協議できる組織や場が必要。協議の場には行政がその首頭取りをすることが適切。</p> <p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>・タクシ乗り場を整備するには道路幅広など施設整備が必要なことから補助の充実を願いたい。</p> <p>⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)</p> <p>・乗継ぎ利便性の向上には関係者の更なる意識の向上が必要。</p>
---------------------------	--

ヒアリング対象法人： 山崎自動車工業株式会社

1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たったの課題・関係者への要望等

①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み

・札幌駅のタクシー乗り場にハイヤー協会がボーターを配置。これについてはハイヤー協会だけでなく、NPOなどにも参加してもらい、観光情報案内などの改善の余地があるのではないかと。
・アイデアとして、時間帯、地域などを限定してJRとバス、バスとタクシーなど複数のモード間で利用できる乗車券をつくってみてはどうか。

②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み

・地域の病院から通院者の専用送迎について打診を受け、検討してみたが、見積もった運賃が高かったのか、実際需要がなかったのか原因は明らかではないが実現はしなかった。
・市内の総合病院から依頼を受け、昨年10月から禁煙車の専用乗場を設置。

③その他の取組み

・高齢社会ではドアツードアの移動サービスを提供できるタクシーの役割は大きく、福祉輸送に力を入れている。当該法人ではタクシー乗務員が自ら手話を習うなど独自の取組みを進めている。
・また、当該法人も含めた全道7社のタクシー事業者による福祉車両の共同配車センターが設立されたところ(本年度活性化プログラムで、移動制約者の旅行支援について調査実施中)。
・地域によってはタクシーが公共交通の中心となっている場合もあり、タクシーの定期運賃を創設することも考えられるのではないかと(高齢者を対象に一部地域で実施中らしい)。

④取組みに当たったの課題

・駅ではバス乗り場が最もよい場所にあり、タクシー乗り場がそれよりも遠い場所にあることが多いが、地域によってはタクシー利用者の方が多い場合もある。それぞれの事情に応じてバス乗り場よりもタクシー乗り場をよい場所に設置することも必要ではないかと。
・駅では駅員が移動制約者の移動介助にもっと積極的になってよいか。中には移動制約者の乗降介助に無頓着な方がいる場合も見受けられる。

⑤取組みに当たったの関係者への要望

・福祉車両については、保有する事業者が少なく、営業区域外からの依頼を受けることもある。このような福祉車両に関しては、営業区域を拡大し広範囲にサービスの提供ができるようにしてほしい。
・駅構内の乗場設置に当たっては交通事業者だけでなく計画段階から行政機関(運輸局)にも参加していただきたい。

⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)

・乗継がうまくできないのは、そもそも都市計画からの問題ではないかと。行政での都市計画と交通の連携を強める必要があると認識。

2. 以下の事項に関する所見

①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について

・必要であると認識。この場合地域の交通問題を中心になって解決するのは自治体であると認識するが、自治体のどこに相談して良いか分からない。自治体に相談するにしても交通のセクションが明確ではなく、またあつたとしても部署が自治体によってもまちまちで、専門的に対処できていない。まちづくりには必ず公共交通も担当させるなど自治体の組織・能力を充実させることが必要。

②シー・レムレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について

・第三者機関で調整を図るような場合が想定されないため意見は差し控える。

③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について

1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること

・必要であると認識。いうまでもないが、タクシーもモードの一つに含めるべき。

2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること

・具体的場合が想定されないため、意見は差し控える。

3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること

・考え方は理解するものの、利用者が右肩下がりの現状ではそのような支援への申請は踏みとどまるのではないかと。

3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見

・北海道では冬季間の雪が障害(除雪した雪のため車両待機場所が狭くなるなど)。公共交通に関連する道路の除雪を優先的に実施するなどの対策が必要。

<p>2. 以下の事項に関する所見</p>	<p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るといふ考え方について</p> <p>(1) 鉄道とタクシーの乗り継ぎ(タクシー乗り場の改善)に関する調整は、当事者であるタクシー協会とJRとの調整で解決すべきものであり、新たな団体や協議会等の立ち上げは不要。</p> <p>《参考》仙台駅におけるタクシー乗り場利用の仕組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仙台駅のタクシー乗り場の所有者は、JR(仙台駅構内) ・タクシー事業者は、JRに入構料を支払い乗り場を使用 ・タクシー乗り場の運営は、タクシー協会が行っている(誘導員も協会で置いている) <p>〔※ 従来は、駅構内で出店する店舗等も構成員とする「協同組合」で、構内の利用の調整を行っていたが、構内関係者が多数になり同組合での調整が繁雑になったことから、これを解消し個別に調整する方式に変更され、現在の形となった〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○緊急乗り場や近距離乗り場の設置など、利用方法を変更する場合には、タクシー協会がJRに承認を得ることとなっている(JRは、駅機能に支障が生じないが、混乱が生じないが等の観点でチェック) ○JR敷地外に関する事例は、警察(交通管理者)や地方公共団体等(道路管理者)等との調整も別途生じるが、JR敷地内については、JRとの関係のみ <p>②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するといふ考え方について</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくといふ考え方について</p> <p>1)モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>2)陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>3)利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p> <p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p>
-----------------------	---

<p>ヒアリング対象法人：宮城県タクシー協会</p>	<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等</p> <p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>仙台駅におけるタクシー乗り場の改善として、次の取組みについて検討</p> <p>(1) 緊急時乗り場の設置</p> <p>仙台駅西口バスプールの乗り場は、5つの乗り口があるが、災害発生時などにタクシー需要(特に、遠距離)が一時的に過剰になり、構内のタクシーが不足する。こうした時に、複数の乗り口の優先順位が明確でないため、乗り場に混乱が生じる(要は、乗客同士タクシーの奪い合いのような状態になる)。</p> <p>そこで、乗り口のうち1つを緊急時として通常時は閉鎖し、発災時には緊急時用乗り口のみを開放し、他の乗り口は閉鎖することにより混乱を回避するといふもの。</p> <p>(2) 近距離乗り場の設置</p> <p>近距離の乗客も安心してタクシーを利用できるように、近距離専用用の乗り場を設置するもの。(まず、近々実験として行った後、所要の改善を加えて、本格実施につなげたい)</p> <p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>③その他の取組み</p> <p>④取組みに当たった課題</p> <p>(1) ①(1)及び(2)に関して、その実施により駅機能に支障が生じるなどの混乱を回避するために、JRとの調整が必要。</p> <p>(2) ①(1)に関連して、誘導員を現在午後5時まで置いているが、それ以降の時刻に災害が発生した場合の対策が必要。誘導員を置く時間の延長などの対策を検討中。</p> <p>(2) ①(2)に関して、看板の設置など近距離乗り場に関する周知・案内を行う必要。</p> <p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)</p> <p>(1) ①(1)については、前回の経験(一昨年の宮城地震)から必要性を認識。</p> <p>(2) ①(2)については、特に他地域から訪れた方のために、駅構内のタクシープールに近距離乗り場を設置することが必要(地元住民の近距離客は、多少離れたところから乗車するなど工夫しているが、旅行者にはこうしたことが難しく、安心して近距離でも乗って頂くためには、駅構内に置くことが必要)</p>
----------------------------	--

1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等

①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み

○丸の内巡回バスの取組み

丸の内は深いエリアに鉄道・バス・マイカー・社用車など色々な交通が入り組み渋滞問題も招いていた。また、回遊性もなかった。このような状況に対し、日の丸自動車興業株式会社(以下「日の丸」)が、地元まちづくり協議会の要請に応え、域内に無料巡回バスを「足代わり」に使えるようにすることで、当該地域までは公共交通で来てもらえるようにすることとした。
 に、本バスを運行することとした。
 前者の目的の観点からは、公共交通と本バスの間の乗り継ぎが重要であるが、後述のとおり、現時点では、この点の取組みは改善の余地が大きいままとなっている。

②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み

本バス運行自体が、地域とのタイアップそのものであるが、これを切っ掛けに、地域側と日の丸とで、以下のようなタイアップ事業も実施又は検討されている。

○近代美術館へのバス運行の延伸

主催者である東京新聞の要請によりシャトルバス運行委員会が協力し、今年8月新たにバス1台を加え3台で近代美術館(竹橋)方面に延伸した。土日祝日の合計16日間で4.7万人の利用者があった。

○さくらまつりに合わせたバス運行の延伸計画

千代田区より、来春3月の「さくらまつり」の開催に合わせて千鳥ヶ淵まで延伸要請があり、現在調整中。また、千代田区内の回遊性という観点から、さちに神田方面への延伸も要請あり。但し、本来の利用客であるビジネス客に対するサービス(回遊所要時間、フリークエーション)の低下のおそれがあり、慎重に検討中。

③その他の取組み

○大気汚染の改善への配慮

本バスは電気バスを採用し、大気汚染への影響を最大限抑えることに努めている。

○他地域への展開

・丸の内と同様のシステムを、日本橋で展開中であり、**丹留**でも構築中。
 ・**埼玉県南栗原市(川口、蔵、鳩ヶ谷、戸田各市)**において、メトロリンク日本橋のバスをモデルに、従来のコミュニティバスとは異なる地域活性化のためのバス運行の可能性について県南都市問題協議会の調査委託を受け調査研究中(県南都市問題協議会の予算で)。
 ・また、有明北地区埋立事業区域においても、ゆりかめ開業に伴う交通計画のあり方について計画に参加。

④取組みに当たった課題

○4条乗合事業者と異なる取扱いを受けけることについて

特に公道上にバス停を設置することについて、警察(地元警察署でなく本庁が、4条乗合事業者でないことを理由に了解してくれないことが多い)が多く、結果的に、利用者に不便な位置にバス停を設置するケースが多い(例えば東京駅ならば、JR、国道事務所、既存事業者たる東京都交通局、そして勿論運輸局も基本的に理解的であったのに対して際だつ対応ぶりであった模様)。
 ・また、同様の事情により、駅のそばにバス停を設置すること、一般のバス路線と本バスとでバス停を共有し物理的乗り継ぎを便利にすること、駐車場のそばに本バスのバス停を設置してパークアンドライドを容易にすること、等もできなくなっている。(東京駅前については、東京駅丸の内側のバスターミナルが改修計画中であり、一般バス路線との乗り継ぎについてはその機会に解決を図れないか模索中の模様)

○既存事業者との調整について

・完全に路線が重なること、またまた来たバスにより、既存事業者なら200円、本バスなら無料となり、問題も生じると思われるが、現時点ではルートは重複しないので、そのような問題は予防できている。また、東京都交通局とは、「地域内まで利用客を運ぶ」のは東京都交通局の役割で、「地域内の回遊性を高めてまちの魅力を向上し、地域への増資を図る」のは本バスの役割、と考え方を整理しているとのこと。

○コミュニティバスとの差別化などについて

・コミュニティバスは、回遊性の向上によるまちづくりへの貢献が目的であり、交通弱者対策や交通空白地域を埋めることを目的とするコミュニティバスとは一線を画する。例えば、都心以外で本バスシステムを実施する際は、運営主体において、そのことを明確に意識していることが必要である。
 ・また、もとより、本バスシステムはまち側の負担で運営することから、まち側の組織の体力がしっかりとあることも重要である。

⑤取組みに当たった関係者への要望

○日の丸では、以下の要望を持っている。

- ・特に、④のうちの4条乗合事業者と異なる取扱いを規制や補助金交付面で受けることについて、利用者利便の観点から改善して欲しいとの要望をもっている。(バスの形状やサービス内容などは、実質上全く違いがないので)
- ・本バスのようなものを各地に展開する場合には、路線などで柔軟な設計を行う必要があり、関係機関にも柔軟な対応をしてもらえると有り難い。
- ・本バスシステムについても補助が入れば有り難いことは有難いが、必須とは思っていない。むしろ行政には、図書館や公民館などルート上の行政施設においてバス停設置に協力する等、まちの施設の一員として積極的に協賛してもらえると有り難い。

⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)

○日の丸の本バスシステムの導入に関する経営理念的な部分

最近の若者を中心に、団体旅行を好む傾向が薄れ、二入りが個人向けの旅行に方向転換していく中で、従来の団体客向け観光バスでは事業に限界があるという問題意識を強く持っていた。そのような中、まずお台場で新しいビジネスモデルとして無料巡回バスをスタートさせた。そこでの実績を踏まえ、「特にまちうちで(人)の移動がビジネスモデル」という本ビジネスモデルに自信を深めるとともに、都市観光という視点も加えることができ、例えば「スカイバス」等の導入も促進してきたところ。

2. 以下の事項に関する所見

①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について

本質的項目に対して(少し趣旨を異なるところであるが)、日の丸は、
 ・交通不便地域の住民サービスのためのバス運行、という意味と、
 ・(空洞化した中心市街地のようなところでの)商業地域の活性化のための手助けとしてのバス運行、という意味の二つを分けて考えるべきとし、
 前者については本バスシステムは貢献しにくい、後者については本バスシステムが助力できる余地は大きいと考えている。
 但し、後者の場合でも、
 ・計画作りの段階において地元の有業者などが前者の視点と混同する可能性があり、この点を排除することと、
 ・地域「内」の人のみの利便性ではなく地域「外」の人にとつての利便性があるシステムを指向しないと結果的に地域の発展に繋がらないこと(従って、コミュニティバスは地域の発展には繋がりにくいはず)を強く意識すべきである、とのことであった。

②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について

(説明者の個人的な意見ではあったが)利用者として賛成とのこと。
 (特に、過去の津田沼での乗り継ぎ利便改善の経緯から、そのような制度の必要性を肯定的に捉えていた。)

③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について

1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること

前述のコメントの中で少し触れていたとおり。

2) 感情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること

前述のコメントの中で少し触れていたとおり。

3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること

前述のコメントの中で少し触れていたとおり。

3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見

○ニュージーンランドクライスチャー市の事例について

本バスシステムは、同市(人口40万人)の無料巡回バスシステムをモデルとしている(路線距離、フリークエンスー等のスペックは丸の内ものに類似)。
 同市では、以前、大型ショッピングセンターなどが郊外にできた為、中心部が空洞化現象を起した。この解決のため、中心部を無料で回遊するバスを運行させ、これと放射線状に延ばしている路線を中心部周辺のバスターミナルで接続した。従来の、自宅と特定の一部の店という1対1輸送から、自宅と中心部の様々な店舗という1対多輸送にしたことで、徐々に中心部に人が戻り、活性化していった。また、行政側は無料運行の原資として固定資産税を充てて支援をしていたが、街の中心部の活性化により固定資産税が増収となったため、支援分を十分に回収できたようであった。ファッショニステの優れた中心部に周辺部の主婦層を呼び戻せたことが成功の要因であったようである。

<p>2. 以下の事項に関する所見</p>	<p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について</p> <p>○太田市内におけるコミュニティバスへの小学生の乗車誘導 定期券の半額を市教育委員会が補助し、小学生をバスに乗車させるよう誘導している。これは登下校の子供の安全を守ることに役立っている。また、集団登校している場合に、下校時のみバスに乗車させるといったニーズに応える片道定期も発行している。</p> <p>○地元主導の問題点 たとえ、太田市役所が中心的な指導権を握ってしまおうと、周辺自治体や地域住民や事業者の意向が十分に反映されているとは言えない面が出る場合がある。市役所主導は、そういう点で注意が必要。 また、市役所が住民等の意向を反映せずにバス路線を決めてしまったり、やはり公共施設のみを走るバス路線に設計してしまうことが挙げられる。特に中規模都市でバスを成り立たせるためには、そのような巡回型ではなく、駅と住宅地を直線的に結ぶ路線に仕立てることが重要。</p> <p>②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について</p> <p>○バス停の設置箇所の調整について 現時点でそのような仕組みの必要性は感じていないが、4条乗合事業者として新規参入して熊谷駅にバス停設置を申請した際に、土地所有者である熊谷市や既存事業者との間で調整が生じたことがある。また、結果的に駅の出口から最も遠いところにバス停をすることとなった。</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について 1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること 2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること 3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p>
<p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p>	<p>○バリアフリー対応車両の導入 バリアフリー基準を満たすため、所有のうち一台のバス(定員38人乗り)をバリアフリー対応とするため座席数を13名とした。しかし、座席数が少ないことから着席できない可能性があり、かえって高齢者に敬遠される傾向にある。</p> <p>○太田市長の要請によるシャトルの運行 本直通バスは、平成10年、太田市長から交通の不便さを解消するよう要請を受けて検討をはじめ、検討の過程で運行モデルを設計し、15年1月に運行開始したものである(ビジネスチャンスとみて積極的に参入したり、何かのモデルに触発されて成列に自信をもつて運行開始をしたというものではない模様)。</p>

<p>ヒアリング対象法人：株式会社 失島タクシー</p>	<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等</p> <p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>○JR熊谷駅～太田バスターミナル間をシャトルバス運行 終日、JR熊谷駅新幹線発着時刻に合わせて、熊谷駅～太田BT間をシャトル運行(ノンストップ)しており、利用者は朝夕の通勤者・出張者が多い。近い将来、東武太田駅まで延伸や在来線(快速アーバンライナー)の発着時刻に合わせた増便も予定している。(既存の路線バス事業者がほぼ並行して生活路線として運行している。)</p> <p>○バスターミナルでの新幹線切符の販売 バスターミナルの自動販売機において、熊谷駅・東京間の新幹線自由席特急券の回数券を若干割引いて販売。バスターミナルで事前に購入しておくことで、熊谷駅で列車の出発時刻まで時間を気にしながら自動販売機の前で並ぶことを避けることを狙ったもの。</p> <p>○バスターミナルにおける駐車場の拡大 駐車場に不足が生じたことから、駐車台数を94台増設し190台→284台収容できるよう拡大した。</p> <p>○suicaとの連携・共通化 将来的には、シャトルバス運賃をsuicaカードで支払いが可能とするようなことも考えたい。</p> <p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>○まちの駅(バスターミナル)の連絡協議会への参加 連絡協議会に参加して、太田市(地元)の主導の下、バス、タクシ事業者等による高速バスや自治体の広域バス等を一体的に掲載した総合的なバス時刻表の作成を検討しているところである。</p> <p>③その他の取組み</p> <p>○乗車の快適性を重視 バスの本来の定員は29人だが、これを19名乗りに改造し、座席シートにゆとりを持たせている(客には好評)。また、1人掛け座席は女性優先席とし、座席背もたれ部分を赤く表示している。</p> <p>④取組みに当たった課題</p> <p>○新幹線きっぷの発売 上記のバスターミナルにおける新幹線自由席特急券の自販機の設置に関して、JR熊谷駅長の了解を得たものの、地元の旅行エージェントからクレームが続き、JR側の調整により設置できたとはいえない状況がある。</p> <p>○既存事業者との調整 今のところうまく行っているが、増便や路線延長の際は既存事業者の路線との関係について留意しながら行っている。</p> <p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>○道路交通における保安上の意見 東武本中野駅(烏茶町)に乗り入れる事業者が申請時に、所轄の大泉警察署からの事前の保安上の意見を求めたときに、(地元自治体の調整の不具合等から回答に時間がかかるといった)等トラブルが生じたことがある。このようなことは、地元自治体等の協力・準備体制がしっかりしていないと、顕著しかねない。</p> <p>⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)</p>
------------------------------	---

ヒアリング対象法人：相互タクシー株式会社

1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たったの課題・関係者への要望等

①交通結前点での公共交通機関等の円滑な乗継を促すための取組み

平成16年10月2日に長岡市内8社のタクシー会社が協同して、乗合で利用できる3ルートの観光ルートを設定し、運行を開始した。近々にもう2ルートを追加する予定にしているし、JRと協議してJRの中継地・震復興キャンペーンとタイアップして20ルートを検討中。
終バス後の時間帯でJRと連携し、乗合運行を検討中である。これと同じ考え方で、深夜の飲食店との連携も考えている。

長岡駅前タクシーグループは、半分JR、半分市が所有している。構内協会を作って、JRとの協議事項があればそこで行っている。JRに申請して「JR」書かれたシールを貼ることで構内に入れる。構内には待機車両のスペースが9列あって、列毎に使用できる会社が決まっている。市内には8社のタクシー会社があるが、長岡タクシーが2列、他が1列となっている。
JR、タクシー協会、バス会社、市、警察で協議会を作っているが機能していない。
JRに使用料を払っている。これらのことでJRと問題になっているようなことはない。

②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み

長岡市内福島地区で新組小学校へタクシー送迎を行っている。降雪期に発生したある事故をきっかけに、同地区のPTAなどから相談があったもので、運行開始から5～6年して市が半額補助をするようになった。

③その他の取組み

長岡市から委託を受け、スクールタクシーを行っている。10数人の子供を柏崎市との境界付近(大積地区)から学校のある青葉台地区へ送迎するもの。

④取組みに当たったの課題

同業他社と協同して、中越地域主要駅で終バス後のサービスなどが展開できないか模索中。利用者の利便性を高めるためにもネットワークを構築したい。
タクシーとしては、バスで対応できない少人数観光などをターゲットにしていくなさざるを得ない、と考えている。

⑤取組みに当たったの関係者への要望

タクシーは小規模輸送機関である。貸切事業を行おうとするとマイクロバスでは最低3両必要とされている。これが1両から認められれば事業許可を得て、もっとお手伝いできることかと思っている。

⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)

タクシーなど、ノウハウを持った会社が資格を持った運転手を派遣して、顧客の車を運行する(スクールや送迎など)ことも考えられるべきではないか。資格(二種免許)を持った定年退職者の再雇用にも有効だと思っ

2. 以下の事項に関する所見

①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について

潤滑油的な内容と思われ、良いことと思う。いろんな協議会に参加しているが、時間を費やして何か決めても絵に描いた餅になることがほとんどだ。実効が上がる組織であればやるべきと思う。
協議会といったものはほとんど役職や経歴で委員を選出することが多い。若くても、肩書きが無くとも有意な意見を持った方を委員として参加させることが必要と思う。

②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について

現在のところ調整が必要と思われるようなことはない。駅構内の待機スペースについて、新規事業者が許可を得たりした場合にどうなるか。

③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について

1)モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること

初期投資が大きいためにチャレンジできない取組もある。そういった意味で考え方に賛成。

2)陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること

考え方に賛成する。
地方の中小事業者が生きて証びるためには、小口観光を重視していく必要があると思う。現在の長岡駅長が積極的に斬新な提案をしてきている。そういう意味からも中小事業者でチャレンジできない取組に期間を区切ってもいい(3年とか5年とか。)ので支援を受けられれば、それを弾みに次のチャレンジができるように思うから。

3)利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること

考え方に賛成する。

地方の中小事業者が生きて証びるためには、小口観光を重視していく必要があると思う。現在の長岡駅長が積極的に斬新な提案をしてきている。そういう意味からも中小事業者でチャレンジできない取組に期間を区切ってもいい(3年とか5年とか。)ので支援を受けられれば、それを弾みに次のチャレンジができるように思うから。

3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について	
特に何か問題があるといった認識もない。そこまでの考えは持っていない。	
②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道專業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について	
特に何か問題があるといった認識もない。そこまでの考えは持っていない。	
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について	
1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること	
他の交通機関との連携といった意識はない。	
2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること	
地域住民との協同といった例も思い当たらない。現在、特別な事業を計画しているわけでもなく、特別な感想は持っていない。	
3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること	
地域住民との協同といった例も思い当たらない。現在、特別な事業を計画しているわけでもなく、特別な感想は持っていない。	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	

ヒアリング対象法人：富山交通株式会社	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	
当社はタクシー配車車両250両で富山市を営業区域としている。他に大沢野町において車両8両で営業している子会社がある。 当社では介護タクシーを運行しているが、空港へ出迎えたり、空港のタラップまで送ったりということはしていない。(介護用車両6両所有。ヘルパー有資格者1級2級合わせて45名。)他社ではデマンド的な運行を行っていることと聞いたことはあるが、当社ではそういったことはしていない。 子会社の方では自治体の要請を受け、乗合運行を行っている。自治体の補助を受け、当初は利用者一人百円だったが、現在は三百円になっている。10月に試行運行を行い、利用は約450名だったが、11月は約850名の利用になっている。	
富山駅構内のタクシープールは大部分が市の管理であるが、乗客が乗降する部分を中心に一部がJRの管理になっている。このため、JRに入構許可申請をし、許可を受ける必要がある。許可された場合1台につき年額7,200円をJRに支払っている。許可申請をして不許可になった例はない。 構内でのルールは許可を受けている会社で「富山駅構内タクシー組合」を作ったことで定めている。構内に入る車両には「JR2」と書かれたシールが貼られている。 これらのことでタクシー側では特別な問題意識はない。	
空港については、同じようなルールで行われているが無料。市内主要病院などでは構内に入ることにより特別な規制を受けていないが、各タクシー会社が集まって「タクシー営業部会」というものを設けて自主規制で行っている。当社が部長を務めている。	
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
当社ではこれまでに事例がない。	
③その他の取組み	
富山市内だけの営業ということもあり、あまり考えられない。将来的に富山市が合併し、当社の営業エリアが拡大するようであれば、そういうこともあるかもしれない。	
④取組みに当たった課題	
富山市内では小型バスが多数運行しており、タクシーを利用したデマンド交通といったものも難しいのではない。	
⑤取組みに当たった関係者への要望	
これといったことはない。	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	
当社はタクシー営業であり、他の交通機関との乗り継ぎといった意識はあまり持っていない。	

<p>2. 以下の事項に関する所見</p> <p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について</p> <p>現在、特に問題を抱えているわけではないが、公共交通のより一層の改善のために、3PLの旅客版のようなものがあることは望ましいと考えている。</p> <p>②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について</p> <p>乗り継ぎの不便といっても、ここでは、最初から別々の乗り物であるという意識が強いので、不便さを感じるとい意識が生じにくい。タクシーで駅に行き、それから鉄道に乗り換える利用客はいるが、だからといって、タクシーから鉄道へのフリーパスを作りたいという声は聞かない。乗継割引等のマイルージの発想は聞かなくていい。インターネットの利用が進み、自分で移動プランを立てられるようになったが、さらなる需要の掘り起こしを図るに際し、料金が不明瞭だと問題である。</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p> <p>1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>趣旨は理解するものの、乗り継ぎの不便といっても、ここでは、最初から別々の乗り物であるという意識が強いので、モード横断的な支援の強化という発想が生じにくい。</p> <p>2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>考え方には理解するが、地域住民が公共交通の維持する気運が十分育っていないというのが現状。地域住民の参加に関し、住民からあちこち運行してくれという要望を受けたが、結果として誰も乗らないというのでは問題。以前、バスの話だが、長野電鉄河東線内駅からのバス路線が廃止され、住民からの要望でまた復活したが、利用者が少なかったため廃止した事例もある。生活実態や行動パターンについて精査することが必要。</p> <p>乗り継ぎの円滑化といっても、地域住民の間に公共交通を乗り継いで行くという発想が生れないと難しいのではないか。 【1.4)の再掲】</p> <p>3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p> <p>難しい問題であるが、より一層の需要喚起をしなければならぬと考えている。10月5日の「タクシーの近未来を考える」というシンポジウムで近畿タクシーの社長が青空タクシーについて紹介があったが、面白い発想であると思う。</p>
<p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p>

<p>ヒアリング対象法人：宇都宮乗用自動車商会</p>
<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等</p> <p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>長野市では、タクシー会社にて提起し、3路線(エムウェーブ付近、松代町大室地区付近及び篠ノ井地区付近)でバス路線に接続するためのデマンド交通を行い、まずは1地区で動かしたいと考えている。長野市は山に囲まれ、中山間地区に多くの集落があることから、シームレスな交通を目指すために、タクシーアンドバスとして、集落の中心地から中心市街地などへは路線バスを運行させ、集落の中心地に接続するための輸送手段としてタクシーを運行させたい。</p>
<p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>まだそこまで段階ではない。善光寺の御開帳の時、JRはJRホテルズ、駅レンタカー、駅タクシーとJRグループの会社の中で輸送サービスの増強を図り、また、松代町(佐久間登山の故郷)では、地域おこしの一環で、現在エコーロード・松代というイベントを行っているが、そこで循環ジャンボタクシーの運行を行っている。さらに、今年のプロ野球オールスター戦が長野オリンピックスタジアムで開催された時、足の確保のためにバス会社とタクシー会社で輸送対策会議を開いた。しかしながら、恒常的に協議会を立ち上げて、地域住民の意見を吸い上げて輸送サービスを考えようという機運はない。</p>
<p>③その他の取組み</p> <p>これまでタクシー業界では11社が自主規制を行い、路上駐車対策を行ってきたが、更なる改善のため、今年10月から全社が加盟する形で長野市タクシー交通対策協議会を立ち上げた。以前は運転手に対する罰金で済ませていたが、新しい協議会では、全社が構内を使用できないようにした。</p>
<p>④取組みに当たった課題</p> <p>地域住民の参加の行き着く先を考えると、セダン特区が進んでしまおうという危惧がある。タクシー事業者は認可を受けている中、特区の事業者は安全規制がきちんと定められていないとは言えない。タクシー事業者は、屋間は高齢者の通院のための足の確保を行っており、セダン特区のようなタクシーが多く走らると厳しい。大都会ではボランティアの発想でこのような特区による運行が活かされるのかもしれないが、田舎ではセダン特区のタクシーは屋間の通院手段としてしか利用されず、公共交通を育てるというのであれば、夜間や冬期等の条件も走るといった覚悟が必要ではないか。</p> <p>また、地域住民の参加に関し、住民からあちこち運行してくれという要望を受けたが、結果として誰も乗らないというのでは問題。以前、バスの話だが、長野電鉄河東線内駅からのバス路線が廃止され、住民からの要望でまた復活したが、利用者が少なかったため廃止した事例もある。生活実態や行動パターンについて精査することが必要。</p> <p>乗り継ぎの円滑化といっても、地域住民の間に公共交通を乗り継いで行くという発想が生れないと難しいのではないか。</p>
<p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>タクシー交通対策協議会は路上駐車対策が主目的であるが、これを活用して、サード・パーティー・ロジスティックスの長野市における旅客版のようなものを作り、他の輸送機関等と連携してより利便性の高いサービスを提供できないかと思っている。スクールバス、短距離バス等が行政の統制によって進んでいるが、つなぎ役のような組織が欲しい。運賃についても分かりやすさが必要であり、必要な投資のことを考えると、単に低価格がいいとは思っていない。</p>
<p>⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)</p>

<p>2. 以下の事項に関する所見</p> <p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について</p> <p>現在は、他モードとの円滑な乗り継ぎに関する取り組みは行われていないが、今後は、そのような取り組みが重要と認識する。その場合には、協議会等の調整機能は必要と考える。</p> <p>②シーメンスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について</p> <p>同上</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p> <p>1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>現時点において、タクシーも公共交通と位置付けられているものの、国からの支援措置がほとんどない状態。今後は、仮にバスとタクシーとの乗り継ぎ円滑化のためのシステムを導入するといった場合には、双方に支援が受けられるような制度が必要。</p> <p>2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p> <p>そもそも現在、タクシーに関しては支援がないが、今後の支援のあり方とすればご提案のとおりかと考える。</p>
<p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p> <p>利用円滑化という観点ではないが、タクシーに対する支援(補助)制度がないので、支援をお願いしたい。例えば、環境改善の観点から、ライドリングストロップ車両等を購入する場合など購入費用の一部を支援していただけないか。</p>

<p>ヒアリング対象法人：愛知県タクシー協会</p>
<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等</p> <p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>中郡国際空港の開港に伴って、以下の考え方に基づき構内タクシー営業会をH16.6に設置(7事業者103台登録)</p> <p>①利用者の視点に立った国際空港に相応しいタクシーサービスの提供とタクシー乗り場の秩序維持</p> <p>②環境対策</p> <p>③空港タクシーの承継的な事業運営</p> <p>具体的には、営業会が空港会社からタクシーパーパスを借り受け、サービスを提供。用意するタクシーパーパスは8箇所のうち営業会員用5パーパス、福祉対応車用1パーパス、予約タクシー2パーパスを留意。(案内ポール3基設置)</p> <p>情報案内等に関しては、空港内に案内カウンターを設置するとともに、乗り場に誘導指針員を配置</p> <p>空港におけるタクシーサービスの基本的には、参入を規制しない方針であり、会員以外の社でも利用できるよう2パーパスを用意(予約タクシー用2パーパス以外)について、営業会会員以外にも1,000円で開放することともに、営業会への参加(月会費35,000円/台)についても、当該エリアに営業権を持つ事業者であれば規制しない。</p> <p>また、料金については、定額運賃制度及び乗合タクシーを導入するとともに、外国人利用者への対応として、指し会話集を用意する。</p> <p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>福祉タクシーの拡充の観点から、県内61市町村を訪問。その結果、江南市、三好町等で乗合タクシー方式によるバスフィーダー輸送を実施。今後とも、自治体と相談しつつ事業を拡大していきたい。</p> <p>③その他の取組み</p> <p>利用者懇談会を協会主催で開催し、業界の動向、協会の活動等を説明し、タクシー業界の現状を知っていただくことと各関係者からタクシー輸送に関するご意見、ご要望をお聞きしている。</p> <p>その他種数モード間における乗り継ぎ円滑化に関する取組みは特には行われていない。</p> <p>④取組みに当たった課題</p> <p>上記のとおり、中郡国際空港の開港に伴って、空港タクシーサービスを行う予定であるが、鉄道が直結しているため、タクシー利用がどれだけあるか不透明である。(成田、関西の場合は、あまり利用されていない)</p> <p>また、空港へ入るためには連絡道路(最低区間片道350円)を通行する必要があるが、タクシー利用者からは乗車時にしか料金収受できないため、なんとか料金軽減していただきたい。</p> <p>福祉タクシーに関しては、今後、拡大していきたいが、一方でNPOが有償運送を行う事例が多くなりつつある。</p> <p>タクシー事業は安全性等への投資を行っていることから、どうしても輸送コストがNPOと比べて高くなってしまい、NPO輸送へ自治体の意識が流れがらであるが、安全性の観点からどうかと思う。</p> <p>タクシー台数には余裕があることから、工夫をすればNPOに頼らずに福祉輸送は可能と認識しており、相談いただきたい。</p> <p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>タクシー業界は収益性は低い業界であることから、空港連絡道路(最低区間片道350円)を通行する場合には、片道は無料にするなど(関空では措置済)の措置をお願いしたい。(河高速道路公社)</p> <p>⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)</p> <p>空港タクシーサービスに関しては、基本的に参入規制を行うことは考えていないが、空港内タクシーパーパスは100台程度しか確保できないため、仮に新規に参入したいというタクシーが何百台もあつた場合には、物理的にタクシーが入れないため、台数を規制することはあり得る。</p> <p>また、一般の構内営業に関しては、現実的には新規参入はないので問題はなく、従来より当事者間でのルールが存在している。また、取前施設の使用については、上屋等を設置した場合はタクシー側が負担しており、その配分には一定のルールが存在する。</p> <p>今後、更に参入開放の動きになった場合には、無秩序に参入し入れた場合には、問題が発生すると思われるので、一定のルールに基づき開放すべきであり、その場合には数量規制もあつたかと考える。</p>

<p>2. 以下の事項に関する所見</p> <p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るといふ考え方について</p> <p>規制緩和実施後、学識経験者、利用者団体、行政、タクシー業界、労働組合が「大阪地域タクシー協議会」を立ち上げ、タクシー事業活性化等について協議し、「近距離乗り場の設置」、「観光タクシー制度の創設」、「夜の繁華街における違法駐車車を排除する「クリアウェイ作戦」などに取り組んでいる。この他の協議会でもタクシー業界の意見や要望が取り入れられる組織であれば歓迎する。</p> <p>②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するといふ考え方について</p> <p>タクシー業界の意見や要望が取り入れられる組織であれば歓迎する。</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p> <p>1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p>
<p>3. その他「公共交通の利用円滑化」といふ観点からの所見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドイツのタクシーのように、流して営業ができない代わりに、空軍タクシーは道路のどこでも停車してもいいようなシステムを構築して欲しい。 ・駅等でのタクシー乗り場への方向案内を充実して欲しい。(特に大阪駅はわかりにくい。) ・当社では「関西ハイタク事業協同組合」(関協グループ45社4200両)としてタクシーチケットを発行しているが、関西国際空港専用タクシーの利用者に限り他グループのチケットでも取扱いを行っている(関西運営協議会の取扱い)。また、チケットの相互使用を行っているグループもある。

<p>ヒアリング対象法人：駒姫タクシー株式会社</p>
<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等</p> <p>①交通結前点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>大阪駅、新大阪駅をはじめ交通結前点である駅のタクシー乗場はどれも非常に狭く、空車のタクシーが溢れている。理由として、規制緩和によりタクシー車両が増加(新規参入や増車)し、利用客を求めて主要駅に集中している。これらの車両の中には入構許可を得ていないものや、乗場でのルールを守らないものがあり、協会等に加入していただかないところから指導に従わないものもある。これらを解消するためには駅前に広いタクシースペースを確保するとともに、駅の近くに待機場を確保し、入構証等を子エックシステムーズな誘導ができるよう工夫する必要がある。また、都市部における自家用自動車の利用抑制を図ることが不可欠である。</p>
<p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>大阪市とタイアップし観光タクシーを運行している。また、福祉輸送では事業者間で共同配車システムを構築するなど取組みを進めている。</p>
<p>③その他の取組み</p>
<p>④取組みに当たった課題</p> <p>規制緩和で新規参入や増車が原則自由となった関係もあり、協会等に加え加盟しない事業者もあり、乗り場等の運転者指導ができない状況がある。</p>
<p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規事業者の許可に際し、協会等への加入や大阪タクシーセンターへの協力を強く指導して欲しい。 ・駅前に出来るだけ広いタクシースペースを確保するとともに、隣接した場所にタクシー専用待機場を確保しシステムな誘導が出来るようにして欲しい。 ・都市部への自家用自動車の乗り入れを規制して欲しい。
<p>⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)</p>

ヒアリング対象法人：第一タクシー株式会社	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	
①各駅のタクシーベイが狭隘のため、自社専用タクシー待機場所(13ヶ所、各2両待機可能)を確保。 ②バス・タクシー共通のICカード導入を検討中。軌道やバスとの乗継割引やポイント付加も考えている。	
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
①地域の防犯活動として、「減らそう犯罪car」をデザインした車両を導入(1両) ②地域住民との交流を図るため、年2回イベント開催(収益益で年一回車椅子10台を施設に寄贈)	
③その他の取組み	
①地域の防犯活動として「減らそう犯罪car」をデザインした車両を導入(1両)	
④取組みに当たった課題	
ICカード導入に当たった事業者間の調整。	
⑤取組みに当たった関係者への要望	
早期にICカード導入についての関係事業者の合意形成。	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	
常に利用者利便を念頭において、良いサービスを提供すれば返ってくる。	

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体・協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について	
②シームレスな公共交通の実現等に関する調査を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について	
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について 1)モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること	
ICカードを是非導入したい。ついては、国・県・市の支援補助をお願いしたい。(自社単独での実施も検討中)	
2)陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること	
3)利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	

<p>2. 以下の事項に関する所見</p>	<p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について</p> <p>各種団体と連携を図るための協議会設立の必要性 県、市、町、JR四国、バス会社(乗合タクシー)、NPO法人わはははネット(子育て支援)、商工会議所(T・M・O)、商店連合会(タクシーのりば設置)、PTA連合会、連合自治会(利用者)</p> <p>②シー・ムレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p> <p>1) モード横断的な取り組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p> <p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p> <p>タクシーが公共交通機関であるという認識が、一般市民に知られていない面がある。運輸当局より、その認知度を高める為の方策を講じて貰いたい。そうすれば、他の交通機関との連携も容易になるし、官公庁もタクシー利用が自ずから増加する。タイアップの必要性からの提言。</p>
-----------------------	--

<p>ヒアリング対象法人: ㈱スミレタクシー</p>	<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取り組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等</p> <p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み タクシー事業における交通結節点は主にJRの駅となっている。また、その地域において駅は需要発生ポイントとなっていない。 乗り入れについては、地区のタクシー協議会等で運営しており、乗り場がJR用地にある場合は構内使用料を払っている。 例えば、JR高松駅では高松タクシー協会および高松個人タクシー協同組合の内、入構を承認された事業者で高松駅構内タクシー運営委員会規約を制定し高松タクシー協会が運営している。規約には業務員の禁止行為を定めており、違反に対しては事業者に対しての罰則の基準も定めている。</p> <p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み 育児を支援するNPO法人「わははははネット」とタクシー会社が協力し、高松市内で平成16年9月から「子育て支援タクシー」を運行している。タクシー会社は車内にチャイルドシートを備え、研修を受けた運転手が病院や保育所に送迎する。 NPO法人では香川県内で支援タクシーを10社程募集し、支援体制を組むことになっている。(現在5社が協力)</p> <p>③その他の取組み JRとタクシーと観光施設等とのタイアップを構築する。 例①: 坂出駅～タクシー～東山甲斐せとうち美術館(H17. 4. 9オープン) JR乗車券とタクシー料金をセット割引にして、乗り場で便利なクーポン券発行 ◎交通アクセス不便な観光スポット、公共施設等への至便性を図る。 例②: JR高松駅～コトデン屋島駅～タクシー～屋島山頂 屋島ケーブル車体止の為 例③: ターミナル駅の必要性 高松駅(JR、コトデン)、栗林駅(JR、コトデン) 例④: 無人駅にタクシー直通電話、タクシー会社看板設置等で利便を</p> <p>④取組みに当たった課題 大量輸送型公共交通機関は駅が発発・終点。タクシーの戸口～戸口への利便性を公共交通手段として捉えていない部分がある。 各駅の対応のあり方 各タクシーのりば、待機場(病院、商店街の出入口等)の整備、新設の必要性</p> <p>⑤取組みに当たった関係者への要望 タクシーを公共輸送機関として捉えて頂きたい。 ①行政機関の公的利用拡大 ②バス専用レーン内にタクシー運行を。交通渋滞による遅延を防ぐ。 ③タクシーのりば、待機場の整備、新設を行政、関係機関へ要望</p> <p>⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等) 交通アクセスに不便を感じておられる方々へ、タクシーの利便性を訴える、アピールする手段として、乗合タクシーの価値観をPRする。 割引でなく安く乗れる割引制の定額運賃乗合タクシーの供給拡大を図ることにより、タクシーの新規需要開拓に繋がる。</p>
----------------------------	--

旅客船事業者

ヒアリング対象法人：東日本海フェリー株式会社

1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等

①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み

- ・観光客の利便性を踏まえフェリー乗り場と、空港、JR間の接続と、島民の生活(病院利用者が多い)や漁業関係者など生活交通としての利便性をともに考えて運航ダイヤを設定する必要がある。
- ・乗り継ぎの点では、バス事業者との調整はうまくできており、フェリー運航時刻の変更に合わせてたダイヤ設定ができています。
- ・一方、航空会社、JRとのダイヤ調整は、各社考慮すべき事情が多いことから、バスに比べると利用者にとって不都合なダイヤとなっている現状。

②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み

- ・観光客利用が7割以上のため、生活航路としての地域とのタイアップはいまのところ実施していない。
- ・利用者増加のための対策として、町役場と連携して、体験観光をテーマとした離島(奥尻島)への修学旅行を誘致。
- ・観光の閑散期(10月頃)に実施しているため、利用客増加に効果。

③その他の取組み

- ・タッチパネル式の券売機の導入。
- ・ホームページを充実させており、携帯端末からでもリアルタイムで船の運航状況が見られるようにしている。今後はホームページから直接乗船予約を可能にすることも検討している。

④取組みに当たった課題

- ・航路利用者の7~8割は観光客であり、フェリーとの乗り継ぎだけでなく、空港~バス~フェリーといったルートとしての乗り継ぎを考慮する必要がある。

⑤取組みに当たった関係者への要望

- ・航空機との接続をスムーズにするため、航空会社からダイヤ変更の情報を早めに通知していただきたい。

⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)

2. 以下の事項に関する所見

①交通事業者の創意工夫・自効努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について

- ・現在のところ、関係者で集まり調整を図る場はなく、このような場があれば効果的と認識。
- ・このような場を設けるとしても、取り纏め役をどうするかが問題。事業者だけではそれぞれがそれぞれの立場で主張するだけとなるので、地元自治体や支庁長が言語を取らないと難しいと感じる。
- ・関係する地元自治体が複数市町村となる場合は利害が対立するため、支庁(道庁の地方支部)が役割としては適切か。
- ・また、協議会や第三者組織による調整など拘束力の強い組織では、その場で議論するまでの時間がかかりすぎて、結果的に機能しないものと予想。連絡会議程度の柔軟な組織がよいのではないかと。

②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について

・①と同

③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について

1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること

ITの充実(ホームページ拡充)や、乗継情報設備の設置等に対する支援に効果があるのではないかと。

2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること

1. ②の事例を想定したものの、具体的な補助対象が想定しにくいことから回答を差し控えます。

3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること

- ・考え方には関心を持つものの、予定通り成果を上げられるかが懸念される。

3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見

<p>2. 以下の事項に関する所見</p>	<p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について</p> <p>組織の設置については特段の考えは無いが、事業者としては、利便性を高めなければ商業は成り立たない。新幹線のダイヤの決定を受けて、旅客船のダイヤが決まり、その後、管内のバスダイヤが決まる。交通事業者が連携して利用者の利便性について考えている。</p> <p>ただ、全てうまくいくという訳ではなく、利用者が見込まれなければ乗継の利便性が図られるようなダイヤは設定されない。例えば、寺泊～赤泊航路において、赤泊発7:00→寺泊着9:00を利用し、越後線で新潟市内へ買物等に行き、新潟市内から寺泊まで行く越後線のダイヤが少なく、そのため、寺泊発16:30まで船員を待機させることになる。ローカル線で利用員込客が少ないため、JRと協議しても難しいとされている。もし、越後線のダイヤが頻繁に有れば、寺泊～赤泊間をもう1往復させるといっても考えられるが。</p> <p>②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について</p> <p>現在のところこうした点で問題になっていないことはなく、特に意見はない。</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p> <p>1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>昨年度実証実験で活性化を図ることも考えたが、補助額1,000万円では限られたことしかできず実施できなかった。国、地方公共団体、事業者1/3ずつでは事業者として厳しい。また、実施期間についても最低3ヶ月行う必要がある。ダイヤが確定すれば、エージェントを通して半年前から予約を受け付けており、急に1ヶ月だけ乗換するといったことも、先に予約した者との間で不公平が生じるとともに、機械のプログラム上相当の準備が必要。バスの方が実験をしやすいのではないか。</p> <p>2) 随情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>現状において、バス会社のように特定の地域住民と連携して事業を展開しているということはないので、特段の考えはない。</p> <p>3) 利用者の増加や減少の抑制等の成果を支援の採択に反映させること</p> <p>利用者の増加や減少の食い止めを図るために努力していく必要があるが、厳しい状況にある。事業者だけでの努力では行えず、観光振興のために行政等の働きかけが必要であるとされている。</p>
<p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p>	

<p>ヒアリング対象法人：佐渡汽船(株)</p>	<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等</p> <p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を促進するための取組み</p> <p>他社と協議して連携して連携しては無いが、乗継の円滑化を図るために、ダイヤ設定に十分留意している。旅客を取り込むために、JRのダイヤを基にバス会社でバスダイヤを決め、それに合わせる形でダイヤを決めている。事業者としては、乗継の利便性を考えずしてダイヤを組むことにはない。</p> <p>ターミナルの土地は自社で所有しており、新潟交通やタクシー会社に場所を提供している。JRのような入構規制は行っていない。</p> <p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>バス事業者のような地域住民が参加してダイヤや路線を決めるようなことはない。地域住民といっても、旅客船事業者が捉える地域というのは広い。例えば、直江津航路について、高崎、長野、名古屋から利用しているが、現在のダイヤは直江津発9:30である。長野からの利用客からは佐渡の滞在時間を長くしたいことから8:00発にできないかという意見がある一方、名古屋からの利用客からはもう少し早くという意見がある。</p> <p>毎年、メールやターミナルにあるご意見箱等を通して幅広く利用客から意見を聞き、ダイヤ改正をしている。今年、東京からの利用客を取り込むために新潟発11:00のジェットフォイルを10～15分遅らせようとしたが、両津港内でカーフェリーと輻輳する関係で断念した。</p> <p>③その他の取組み</p> <p>当社においては、交通事業者どうしが話し合っって割引運賃を設定していることはないが、観光商品として、エージェントを通して商品開発を行っている。</p> <p>④取組みに当たった課題</p> <p>利用客の減少に対し、案内所の増加、旅客船の大型化、パンフレットの作成、ダイヤ改正等行ってきたが、平成3年から昨年の間に利用客が116万人減少し、ジェットフォイルだけでも最盛期に比べ3万人減少している。同じダイヤを維持するのが困難になってきており、企業の営業努力と実績との間にギャップを感じている。対前年比で18万5,000人減少しており、経営体力が落ちている。</p> <p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>現在、社として力を入れているのは、寺泊～赤泊航路である。6月10日に高速船を就航させることとしており、これに伴い、駐車場の整備、レンタカーの配置等関係機関と協力して準備しているところである。新潟交通佐渡に行き、赤泊港からのバスダイヤの充実をお願いするとともに、寺泊町に対し、長岡までのアクセス改善をお願いした。</p> <p>新潟港については、朱鷺メッセの開業等により、新潟駅や古町のアクセスは改善したが、新潟空港まではない。アクセスの強化が図られてもいいと思う。</p> <p>当社としては、これまでターミナルの充実等で営業努力をしてきており、他の離島航路と比べても、キロ当たりの運賃は他社に比べて安い。しかしながら、利用客が伸びないという現実があり、行政を含めた関係機関と更に連携していく必要があると考えている。</p> <p>⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)</p>
--------------------------	--

2. 以下の事項に関する所見	
①	交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について
②	シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について
③	行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について 1) モード横断的な取り組みに対する支援の強化を図ること
2)	陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること
3)	利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	
(その他)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関であるという使命からターミナルは公共施設としての基準を充足させる必要があり、事業者にとっては高負担であることから、バリアフリー法上の上乗せする付加機能部分については地元自治体等からの支援や税の軽減策等を講じて欲しい。 船を利用される方には、時間に余裕がある方がゆったりと船旅を楽しめるサービスを提供できればと考える。また、ビジネス客に対し、パソコンやゆったりと過ごせる設備（ソファ、食事のサービス等）などのサービス提供を行えば、関西～九州間について、十分に鉄道や飛行機に対抗できるのではと考える。

ヒアリング対象法人：名門大洋フェリー㈱	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等	
①	交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み フェリーターミナルは、都心部より乗り継ぎを何回もしなければならない交通不便な所にあり、昭和40年代より旅客流動が衰えていないため、旅客の利便性・サービス向上について、旅客ニーズ、他モードとの競争も踏まえ、より高いシームレスなものを検討する必要があると考えている。 大坂港フェリーターミナルの場合、最寄りの鉄道駅(2階)からフェリーターミナルまでは、フラットな連絡通路(2階)がありターミナル内(2階)まではスモーズに移動できるが、乗船手続きをするため、ターミナル内で1階の乗船窓口まで移動し乗船手続き後、また、2階に移動し岸壁手前まで連絡通路を移動、岸壁を船のタラップまで歩き、船のタラップを階段で上がり初めて船に乗船できる経路になっており、非常に上下移動の多い構造であることからターミナル構造にも問題があると考えている。 旅客流動のシームレス化については検討中であるが、方策の1つとして、大坂駅等主要駅にフェリー直行のバスターミナルを設置し、そこからバスで船内まで輸送するという方法が考えられる。そのような旅客誘導が可能となれば、旅客は重たい荷物を持たずに移動ができ、高齢者や身障者の方にやさしい輸送機関となるのではないか。 その中で、シームレスの妨げとなるものの一つとして船員法に規定された「旅客名簿」を、現在は、乗船手続きの際にターミナルで紙による申し込みを行っているが、ITやインターネットを活用し予約をすれば乗船手続きが省略できないものか、IT技術や法制度を含め検討している。
②	交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み
③	その他の取組み 大阪フェリーターミナルについては、施設管理者(大阪埠頭公社)、大阪市、事業者等が参画した大阪港カーフェリー活性化協議会があり、主にターミナル整備について改善等の協議を行っている。
④	取組みに当たった課題 ターミナル施設は、昭和40年代に建設されたもので、老朽化やバリアフリー化も含めた旅客流動のシームレス化など数々の問題を抱えているものの、同施設は、大阪市の外郭団体である大阪埠頭公社が維持管理を行っており、同公社は、独立採算性を建前として、その維持・管理に要する費用は、事業者への使用料負担増と必然的になる。このため、施設を利用する各船社の経営状況が足並みを揃えられるか難しい状況にあり、問題解決には進展しない構図となっている。
⑤	取組みに当たった関係者への要望 フェリーターミナル等の公共施設は、バリアフリー法に定める要件適合などについては、公的支援により施設整備をするなどの方策を講じて欲しい。 ・1-①に記載した「旅客名簿」の電子化を含めた船員法改正を検討して頂きたい。 ・港湾においては、国、自治体、埠頭公社、海上保安部、警察等関係者が多く、調整に時間を要し速やかな問題解決が困難となっており、船社からの働きかけで何かを実施することはむずかしい。このような行政の管轄・規制が複合するエリアにおいては、行政主導により問題を解決していくべきと考える。
⑥	その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)

ヒアリング対象法人：瀬戸内海汽船株式会社	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たっての課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	
①利用者利便を図るため、年一回アンケートを実施し業務改善に活用。 ②松山観光港では、平成16年1月10日から広島港～松山観光港のスーパージェット(高速船)に接続するリムジンバスを伊予鉄道瀬戸が運後温泉まで運行。 ③広島港では、平成16年11月10日から船の運行時刻に合わせて接続する広島電鉄線の電車が始発の繰り上げ、終業の繰り下げを実施。 ④広島港のマイカー駐車料金の値下げ。	
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
広島県の港湾振興局の方で、港まちづくりワークショップを開催。その中で、港の賑わい創出のための土地の有効活用や、港の案内表示改善に向けて取り組んでいる。(今までは、港湾と事業者のみの調整で利用者は不在であった。)	
③その他の取組み	
④取組みに当たっての課題	
①港でクレジットカードが使えない、日銭が稼げない、手数料が取られるといった問題がある。 ②共通乗車券等、同じ航路を運行する事業者同士で出来ればいいのだが競合関係にあり、難しい。	
⑤取組みに当たっての関係者への要望	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	
輸送モードの中で合理化が遅れている。(組合、法規制等により取り組めない。)	

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について	
中核となる第三者的組織を作って、港利用者の意見要望を取り入れてもらいたい。(自社でのアンケートが不要となる)	
②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について	
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について	
1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること	
バスカード・ICカードに船が加わることについて支援があればありがたい。	
2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること	
3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること	
利用者の声の吸い上げ等によるのであればよいが、単純に数字だけではわかりにくく、成果の判断が困難ではないか。	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫、自効努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るといふ考え方について	・第三セクターとして関係する自治体の長はすべて役員として参画しているが、地域公共交通の維持・改善をトータルで考える団体、協議会がない。当航路だけでなく越智郡内の離島航路全体を維持・改善するための協議会の立ち上げ、促進活動については望ましい。
②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するといふ考え方について	・需給調整を廃止したことにより離島航路についてもサービス基準を満たせば航路への参加が可能となったため、一部区間において統合することとなり、当方の発時刻よりも数分早く先出しするダイヤを組んで、お客を取っていくといった新規参入が認められている。こうした行為の調整が可能な協議会や第三者的な組織の設置は是非望みたい。
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について	1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること ・必要と考える。
2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること	・良いことと思われ。
3) 利用者の増加や減少の適止め等の成果を支援の採択に反映させること	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	

ヒアリング対象法人：芸予観光フェリー(株)	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった際の課題・関係者への要望等	
①交通結节点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	【今治～土生】 ・本航路は今治市から大島、伯方島、岩城島、佐島、弓削島、生名島を経由して因島市の土生を結ぶ航路であるが、島の一部(大島、伯方島)は「しまなみ海道」の橋で結ばれており、離島を結ぶ航路といえども特殊な事情を抱えている。 ・利用者は各島からの通勤・通学・病院通いが殆どで、これら利用者の利便を第1に考えたダイヤ設定としている。(因島市の土生へは造船関係への通勤者、弓削島へは引削商船への通勤者、伯方島へは伯方高校への通学者など) ・こうした通勤・通学先は港の近辺にあるため、都会のような交通結节点としての乗り継ぎよりもむしろ朝夕の通勤・通学に適した時間帯に目的地に着くダイヤを必要としており、そうした意向に沿っている。(離島である岩城島、佐島、弓削島、生名島にはバスなし。) ・このように地域(離島)の特性を重視して島からの通勤・通学の利便を図ると共に、当会社は第三セクターのため発着する港の自治体の長はすべて役員として参画しており、これらを通して住民の意向は極力取り入れられている。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
・岩城島、佐島、弓削島、生名島については公共交通機関が船以外にないため、これら島内での他交通機関との連携はないが、住民へのサービスは島外への、特に朝夕の通勤・通学ダイヤの利便性につける。前述のとおり、こうしたダイヤを最優先にしている。	
③その他の取組み	
・特になし。	
④取組みに当たった際の課題	・円滑な乗継、地域とのタイアップと云った具体的な取組みは特に行っていないが、航路の維持・改善についての課題は多い。観光客の少ない生活航路のため離島住民の高齢化及び人口の減少による利用旅客の減少への改善施策。使用船舶のリプレース時期が来ているが、これらをどうするか等。
⑤取組みに当たった際の関係者への要望	
・特になし。	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	・離島航路の使命は運賃を安く抑え住民の足としての利便性(運航回数)と云ったサービスまでに行えるのかが課題。

<p>2. 以下の事項に関する所見</p>	<p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るといふ考え方について</p> <p>・小豆島では、地元3町、3議会、経済界等の委員で構成する「小豆島海上交通問題対策協議会」が設置されており、夜間、早朝便の運航やダイヤ設定その他小豆島発着航路に関するあり方を検討し、小豆島発着航路事業者に対して要望等がなされている。当社としても、これを小豆島住氏の総意として受け止め、出来る限りの対応をしている。</p> <p>②シーメンスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するといふ考え方について</p> <p>・好ましいことだと思う。</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p> <p>1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>・必要と考える。是非お願いしたい。</p> <p>2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>・良いことだと思う。これにより、本来の公共交通の活性化が期待できる。</p> <p>3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p> <p>・離島航路で旅客の増加は現実的ではなく、たとえ支援制度が出来ても活用できない。</p> <p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p>
-----------------------	--

<p>ヒアリング対象法人：小豆島急行フェリー株式会社</p>	<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たっての課題・関係者への要望等</p> <p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>【高松～土庄(小豆島)航路】</p> <p>・通勤・通学者の要望を聞き、朝夕の通勤・通学時間帯には乗り継ぎ利便を十分に考慮したダイヤ設定としている。</p> <p>・JR高松駅の移設に伴い、「サンポート高松」としてJR、バス、タクシー及び旅客船の交通ターミナルが一体的に整備されることとなったが、当初香川県は小豆島等離島航路発着フェリーの同旅客船ターミナル乗り入れに否定的であった。高松駅の移設により同離島フェリー発着場との乗り継ぎ距離が約200m拡大し、フェリー利用者に不便となることから、サンポートへの離島フェリーの乗り入れを強く要望し、平成13年5月にこれを実現した。これにより、乗り継ぎ距離は半減(約800m→400m)と大幅に改善された。また、私鉄のことで高松葉港駅への乗り継ぎ距離も大幅に短縮された。</p> <p>・待合所から本船までの間に雨ざらしの箇所があるため、香川県等に要望し、高松港についてはボーディングブリッジ設置の目処が立ったが、対岸の小豆島土庄港の設置については地元町が財政負担の問題から難色を示し、片方だけでは意味がないことから結局取り止めとなった。</p> <p>【姫路～福田(小豆島)航路】</p> <p>・福田港(姫路～福田航路)では、島内路線バスの便数も少なくかつダイヤ接続が不十分であったため、航路とのダイヤ接続を地元バス会社に要望した結果、乗り継ぎが大幅に改善された。</p> <p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>・観光施設等とタイアップしたセット割引切符(小豆島オリーブ温泉)の発行。</p> <p>③その他の取組み</p> <p>・特になし。</p> <p>④取組みに当たっての課題</p> <p>・前述のとおり、ボーディングブリッジは、本船での上下移動をなくするため、本船上層部の客室甲板に連結することから、発着両港に設置しないと車椅子の方が乗降が困難となる。これは土庄港に限らず離島全体の問題である。</p> <p>⑤取組みに当たっての関係者への要望</p> <p>・JR高松駅から旅客船・フェリー待合所までの経路が良くわかる案内標識(外国語標記も)の設置。</p> <p>⑥その他(このようないくつかの取組みに関する問題意識、理念等)</p> <p>・JR、船舶、バスの通し切符の発売。</p> <p>・鉄道、バス、船舶の時刻表のセット提示。</p>
--------------------------------	---

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るといふ考え方について	・賛成。船会社間の協議会等も無い状況。
②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するといふ考え方について	・賛成
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくといふ考え方について	・賛成。船会社間の協議会等も無い状況。支援と助言を頂きたい。
1)モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること	2)陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること
	・賛成
3)利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること	・問題なし、考え方は理解できる。
	3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見
	・松山観光港はターミナルから乗船場所までの距離が長い。経費の問題はあると思うが、何らかの改善を加える必要があるのではと問題意識を持っている。 ・ユニバーサルデザインを取り入れた標準モデル船の事例があれば参考となる。

ヒアリング対象法人：石崎汽船株式会社	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	・松山観光港・リムジンバスは船便に合わせてダイヤを組んでもらっているが、早朝と夜間の船便に接続する便が無い。広島・広島電鉄は船便に合わせてダイヤ改正を実施。呉港・海事博物館の開館に合わせて、港から駅までの歩道橋を整備中。 ・高速船を利用するお客の自家用車が駐車出来る無料駐車場(60台駐車可能)を整備済み。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	・特に無い。港と市内を結ぶリムジンの路線が出来るとはバス事業者と協議させてもらった。
③その他の取組み	・新造船にユニバーサルデザインを取り入れることを想定して、他社の船を参考に勉強している。
④取組みに当たった課題	・船、鉄道、バス事業者等の協議の場があれば良い。
⑤取組みに当たった関係者への要望	・国、県等港湾整備の計画があれば早めに情報開示をお願いしたい。 ・資金面での補助希望。 ・高浜港と松山観光港を一つにすれば便利になるのではないか。 ・港のタウンベイに福祉車両が配置されれば便利になるのでは。
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	・バリアフリーの実現は、船形や船の大きさによって工夫が必要。 ・目や耳の不自由な利用者に対する案内方法、英語、韓国語の表示をどうするかなど検討が必要と考えている。

ヒアリング対象法人：九州商船株式会社

1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等

①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み

数年前から担当者レベルで各社の抱える問題や今後の方針等に関する情報交換会を開催していたが、平成15年度に九州運輸局主催の「福江港をハブとした地域交通体系における接縁便の改善検討委員会」が開催され、委員として参加した。本委員会は1年間にわたる調査・検討を経て16年1月に報告書が出され、現在はそのフォローアップ会議として「福江地区交通・観光担当者情報連絡会（仮称）」に参加している。

②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み

観光客誘致のための宣伝活動・イベント企画等について地元自治体および観光協会と連携をとっている。新船導入やダイヤ改正等の際は地元自治体に広報誌を利用してのPRを行ってもらうよう要請している。また、公営バスを運行している自治体には船との接続について円滑にいくよう要望している。

③その他の取組み

利用者の意見を最大限反映させるため、各地域の首長・議会関係者・各団体の代表者等を集めて年に1回地元で利用者懇談会を開催して意見・要望を聞いている。

④取組みに当たった課題

離島住民の減少や高齢化、暑気の低米により輸送量が減少している。九州商船は本土と離島を結ぶ幹線航路を運営しており、離島住民の生活航路としての重要性を持っているが、一方、本土からの交流人口（観光客）を増加させなければならないという一面も併せ持っている。そのため、可能な条件のなかで最大公約数の満足が得られるような航路形態を考えているため、その後の接続等までは十分には満足しただけではないことが多いと思う。

⑤取組みに当たった関係者への要望

離島航路は1社1航路の小企業で、国・県から補助金をいただいで経営しているところが多くあるが、その補助金も全額補填されないことがあり航路維持に苦慮している。将来的にも補助制度の維持・充実を望む。また、接続等の地域公共的な広報（掲示物・パンフレット等）は各社の負担能力を考えると、可能ならば自治体で作成していただきたい。

⑥その他（このような取組みに関する問題意識、理念等）

航路の維持・改善については、会社の最重要課題であり今後も利用者利便の向上のため努力していきたいと思う。そのなかで上記④でも述べたが、本土～離島間の充実を図りたいと考えている。

2. 以下の事項に関する所見

①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について

接縁便の検討等という分野では、各社の状況を理解するという面からも核となる団体や協議会の設置は重要であると思う。しかしながら、地域交通全般となると、各社の利害関係から有効な方策は導きにくいのではないかと考える。

②ジ・ム・レ・スな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について

上記①のとおりであるが、利害関係が発生した場合の具体的な方策が必要であると考ええる。

③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について

1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること

上記2-①のとおり、利害関係が発生しない分野では支援を強化してほしい。

2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること

結果に対しての保証があれば積極的に賛成する。

3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること

上記2)とおり

3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見

「公共交通の利用円滑化」のためには、各航路の充実（船舶の大型化・高速化・便数の増加等）が手っ取り早い方法だと考えるが、離島航路の場合は離島住民の高齢化や高齢化が進むなかでの利用者数の減少により早期の航路改善は困難であると考ええる。地元自治体との協力により観光客の増加に努めているが、島内の受け入れ施設の問題もありなかなか難しい状況にある。このような状況のなかで、「公共交通の利用円滑化」のためには情報発信が最重要課題であると思われる。地元自治体と各事業者が協力して共通認識のもとあらゆる手段を利用して利用者へPRすることが大切であると考ええる。

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について	
②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について	
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について	
1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること	
2) 感情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること	
3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	

ヒアリング対象法人：八重山観光フェリー株式会社	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	メイン港である石垣港では、バスターミナル、タクシー乗り場が近接しており、乗り継ぎ利便は確保されている。石垣港でのダイヤの設定については、航空便との乗り継ぎを考慮して設定している。他の港においても、乗合バスや有償運送、弊社が用意した自家用バスが、船舶出入時に送迎として待機しており、これらの港においても乗り継ぎ利便は確保されている。また、情報提供については、窓口でパンフレット等を配布している。乗り継ぎ割引は行っていない。なお、石垣港では、平成17年度の新たな旅客船ターミナルが完成予定であり、情報提供も充実する予定。ターミナルの管理運営は、石垣市及び竹富町が行っている。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
特別ない。	
③その他の取組み	
④取組みに当たった課題	西表島では、乗合バスが運行しているにもかかわらず、他船社と同様に弊社の自家用バスで乗り継ぎを対応している。乗合バス事業者、他の船社と話し合い、調整を行って、乗合バスの乗り継ぎ利便の確保を図りたい。
⑤取組みに当たった関係者への要望	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	