

## 自立型地域公共交通の取組み

株式会社 コミュニティタクシー  
代表取締役 岩村 龍一

### 1. 多治見市の概要

岐阜県多治見市は、名古屋市の北東約35kmの位置にあり、人口約11万6千人、面積91.2km<sup>2</sup>の小都市です。古くから「美濃焼」のブランド名で陶磁器の産地として知られ、モザイクタイルも含めて、高度成長期の最盛期には全国のシェア7割を誇っていましたが、近年、輸入品に圧され地場産業の衰退が顕著となり、代わって昭和50年代から60年代にかけて市内各地に開発された新興住宅地により、名古屋市から鉄道で約30分という利便性から、大都市名古屋のベッドタウンとしての様相が強くなりました。また、最近では2007年に日本最高気温40.9℃を記録した“日本一暑い町”として知られるところとなっています。

市内は盆地形状にあり、病院、金融機関、ショッピングセンターなどの主要施設は盆地の底に位置し、盆地を取巻く丘陵地に新興住宅地が点在しており、現在、高齢化率は22.9%で、全国平均から見ても、そう高くない数値ですが、新興住宅地を取得した年代は“団塊の世代”を中心としており、今後、一気にシルバータウン化することが懸念されております。



### 2. コミュニティタクシーの会社概要

当社は、平成15年1月、“地域の課題をビジネスで解決する”コミュニティビジネスの創出を目指して、1株5万円の小口出資者を含めた株主40名により、資本金1千万円で設立をいたしました。ビジネスコンセプトとして“タクシーでみんなの足に、便利屋でみんなの手に”を掲げ、旅客自動車運送事業と便利屋サービス事業を組合せ、利潤追求のみに傾倒しない「生活支援企業」の確立を目指しております。



平成15年4月に一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）の営業許可を取得、同年7月には、岐阜県より訪問介護事業者の認定受け介護タクシーの営業を開始。続いて平成16年3月に一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス）の営業許可を取得し、平成19年3月には、一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の営業許可を取得して、タクシー、貸切バス、乗合バスの旅客運送のすべての営業許可を得ることとなりました。

現在、社員数62名（内パート29名）、車両台数は、タクシー21台、バス10台となっており、平成15年9月に増資を行なましたので、株主72名、資本金2,500万円となっております。

また、コミュニティビジネスの好適事例として、中小企業庁より「創業ベンチャー国民フォーラム JapanVentureAward2006 地域貢献賞」、経済産業省より「ソーシャルビジネス55選」に選出されるなど、評価をいただきました。

### 3. 事業の背景

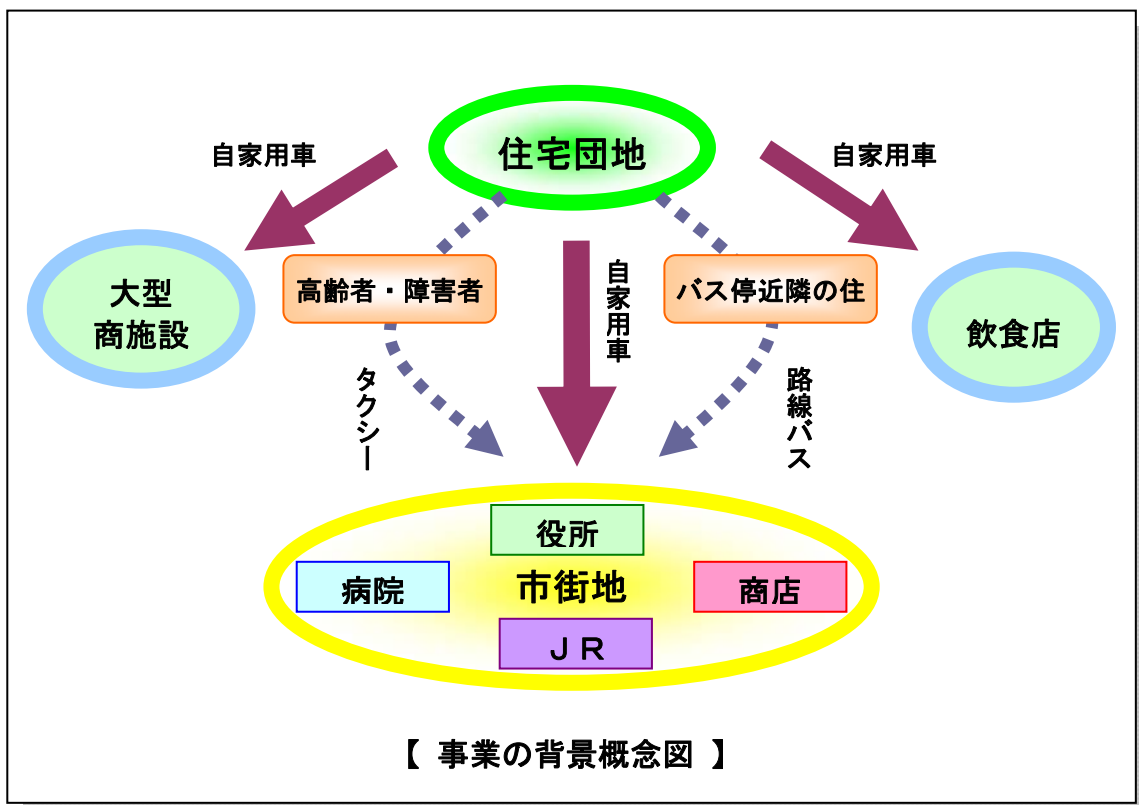
前述のとおり、多治見市は市街地とそれを取り巻く丘陵地の住宅団地からなり、市街地には医療施設、商業施設、JR駅、行政機関などの生活に必要な機能が集中し、大型商施設（スーパーマーケット等）や飲食店は、市内各地に点在しています。市民の主要な移動手段は、圧倒的に自家用車であり、自家用車に依存した交通事情により、時間帯によっては市内各地で渋滞を巻き起こし、環境的にも問題視をされています。

市内の公共交通機関として、JR線、路線バス、タクシーが現存しており、JR線は市外への移動手段として主に利用されており、市内間移動を担う公共交通機関は、路線バスとタクシーですが、路線バスは運行会社1社のみで、JR多治見駅を起点とした放射線状の路線で構成されており、経済的には使いやすいですが、時間的、地理的制約により、バス停に近い住民以外は利便性が低い状況となっています。

また、タクシーは市内に4社、約140台が稼働していますが、自由度が高い代わりに経済的負担は大きく、特に市街地から距離のあり運賃が嵩む、郊外の住宅団地の住民にとっては、日常的に使い易い交通手段とは言えない状況です。

なお、多治見市が運行するコミュニティバスが市街地を走っていますが、郊外の住民にとって、直接の移動手段となっておらず。また、採算面で大きな問題を抱えています。

自家用車の依存度が高い多治見市において、高齢化に伴い自ら運転できない住民の増加に伴い、日常生活における移動手段が市民にとって大きな問題となることは明白で、高齢者にとって、安全かつ気軽に外出できる交通手段の創出は、是が非でも解決していかなければならない問題となっています。



#### 4. 事業開始の経緯と概要

##### ①創業時に考えた新しい公共交通

当社では創業時に、自家用車に代わる市民の使いやすい“足”として、どんなものがよいかを考えました。主な利用者のターゲットは、盆地の丘の住宅地に住む、自ら自家用車を運転できなくなった、あるいはこれからなるであろう高齢者です。したがって、自家用車利用に慣れた利用者が使いやすいと感じるには、自家用車並みの自由度をできるだけ確保し、自家用車を保有する費用と同等以下で、かつタクシーより安価なものでなければなりません。そこで、見つけ出したポイントは4つでした。①自由度を確保するため、バス停を設置するものではなく、ドア to ドアで乗降できるものであること。②自由度は落ちてもコスト抑制と地域のコミュニティ再生の観点から、乗合制とすること。③分かりやすい運賃体系とするため月極定額制で乗り放題とすること。④配車効率確保のため、市内間移動に地域限定すること。以上を満たすものとして「市内乗降限定・月極定額会員制乗合タクシー」構想の計画策定をいたしました。もちろん、前例がないため、需要予測や収支予測は簡単ではありませんが、既存のタクシーに照らし合わせて考えると、当地区のセダン型タクシーでは、1日あたりの平均営業収入は約2万円程度です。1ヶ月30日稼働とすると、1台60万円程度で1ヶ月間貸切可能な理屈になります。自家用車保有のコストから考え、月極乗り放題の運賃を1人あたり4万円と想定すると、15人でタクシー車両1台をシェアできる計算になります。また、初期投資に関しては、インターネットを繋げるサーバーのように、利用が増えるにつれ車両規模を増やして行けば良いので、大きな初期投資は必要ないと考え、実現可能なもののように感じました。

しかし、残念ながら、いくら規制緩和の方向といえども、平成15年当時の道路運送法に照らし合わせてみると、新たに営業許可を取得するには、あまりにもハードルが高い状況でした。当時我々は、法的には余りにも無知で、また、タクシーの運行実務経験も皆無です。ついては、「将来の夢」として暖め、まずは旅客運送の経験を積んでから、新しい公共交通の創出を目指すことといたしました。



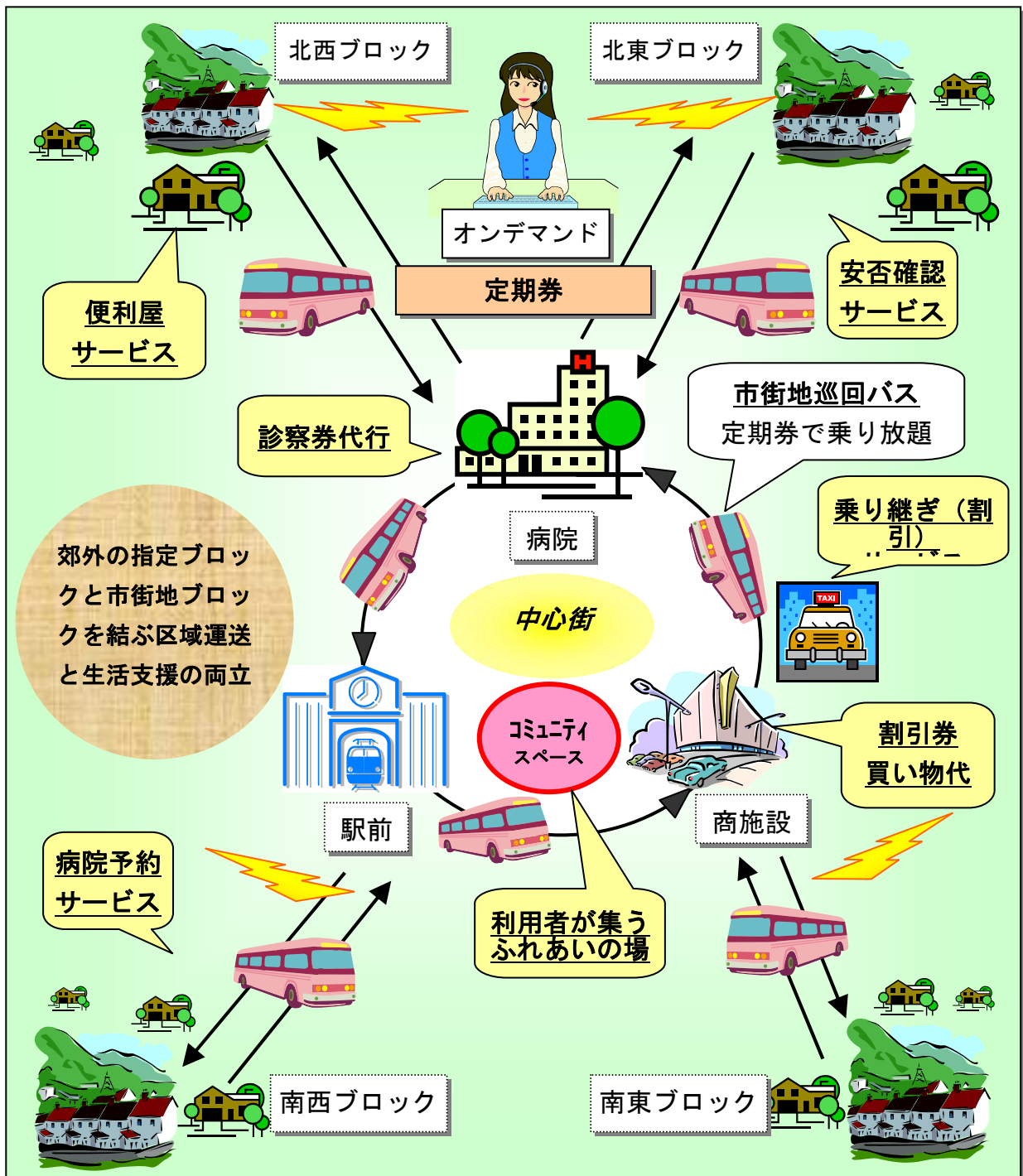
##### ②多治見市新交通システム構想

平成18年に、道路運送法の改正がなされ、新たな形の公共交通が生まれやすい環境となりました。全国各地で「デマンド制乗合方式」の概念が生まれ、実際に小さなバスやタクシーが走り始めました。早速、当社でも「多治見市新交通システム構想」を企画し、多治見市に持ち込みました。

これまでのように、運行を定時定路線の「線」で考えることなく、「点」や「面」で考える概念とし、郊外住宅団地を中心としたゾーンを、多治見市内4つの「ブロック」に分け、ドア to ドアで乗降可能なオンデマンド型の予約乗合式の小型バスを市街地へ走らせるとともに、主要施設が立ち並ぶ市街地では、施設間を終日循環するバスを運行し、その中心に乗合所機能と利用者同士のふれあいの場所、また各種相談窓口を

備えたコミュニティスペースを設けて、「移動」に限らず、各種の生活支援サービスの提供も前提とするという事業構想です。

ただし、これは交通施策ではなく、結果的に「持続可能な社会づくり」の施策として、多治見市に採択をされました。従来の交通施策との大きな違いは、「民が公の仕事を自主的かつ永続的に行なうこと」について、あくまでも「自立前提」で立上げ段階のみ補助金を出すというのが、この施策の特徴です。具体的には、「多治見市新交通システム構想」に基づき、4つのブロックの内、手始めに市之倉町地区を南西ブロックとし、会員制の乗合型予約式デマンドバスを走らせ、3年間限定で運行経費の3分の1を補助するというものでした。

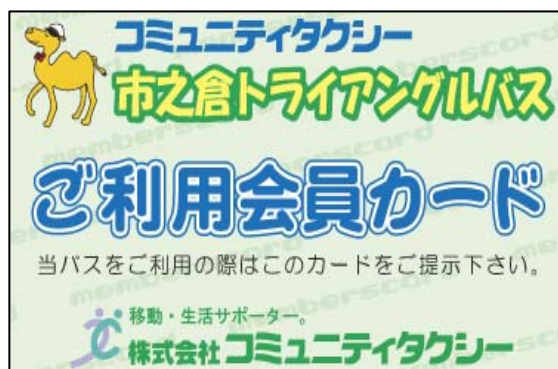


### ③市之倉トライアングルバス

平成19年4月、「多治見市新交通システム構想」の第一段階として、多治見市の南西ブロックにあたる市之倉町に、会員制の乗合型予約式デマンドバスの運行を開始いたしました。当初、バスの「命名権」を売却することを模索いたしましたが、結局、スポンサーが付かず、住民・行政・事業者が一体となって事業を成功させるという思いを込めて「市之倉トライアングルバス」と名付けました。

運行の概要は、下記のとおりです。

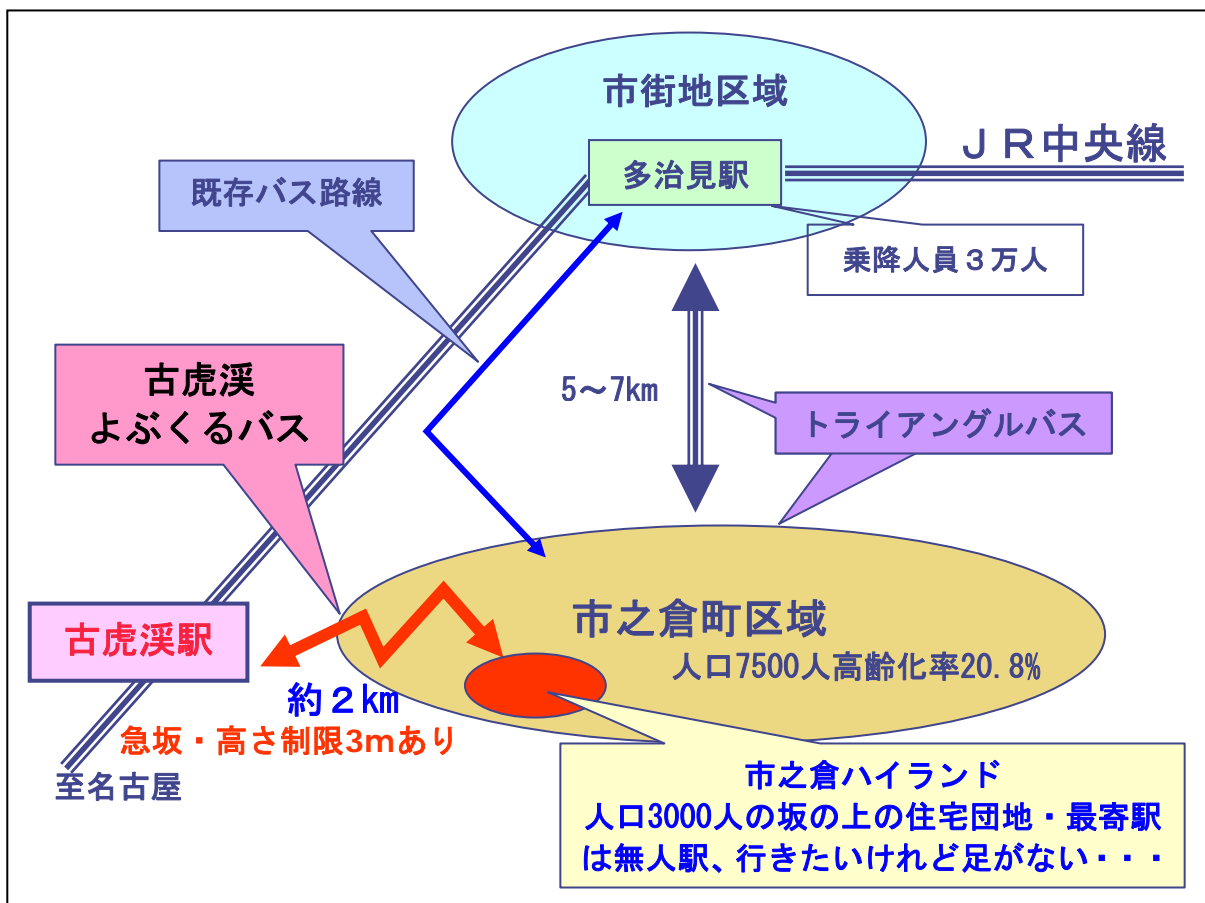
項目	現 行
運行主体	株式会社コミュニティタクシー
許 可	一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行） ※地域公共交通会議の承認に基づく
運行区域	市之倉町全域⇄市街地+大畑町バロー 住宅地と市街地それぞれに区域を限定し、区域外乗降不可。
乗降場所	区域内であれば、どこでも乗降可能
運行形式	事前登録（会員制）による事前予約制乗合デマンド方式
運行時間	午前8時より午後4時
運行日	土日祝日を除く平日（年末年始休業日あり）
運行車両	乗車定員15名の小型バス
会員登録	電話またはFAXで当社に申し込む
予約方法	① 乗車したい時間の30分前までにコールセンターへ電話。 ② 乗車の可否、おおよその迎車時間を折り返し返答。
運 賃	市街地内相互 片道 200円 市街地内 ⇄ 市之倉 片道 800円 月極め定期 10,000円



#### ④補助金打ち切りによる運行廃止の危機

3年間限定で運行経費の3分の1の補助金を受けていた「市之倉トライアングルバス」は、平成20年4月をもって予定通り補助金の打ち切りが行なわれました。当時の運行実績は、1日あたりの乗降者数は約30人ほどで、当然、補助金がなくなり赤字に転落をいたしました。運行事業者の責務として、すぐに運行を廃止する考えは持っていませんでした。むしろ、住民の皆さんにおいて運行廃止に対する危機感の声が高まり、行政とともに今後の方針を検討することとなりました。

実は当社では、かねてより腹案を持っておりました。それは、同町内にあるJR中央線の「古虎溪駅」と、その目の前にある「市之倉ハイランド」という住宅団地を結ぶ、通勤通学者向けの乗合バスの運行でした。多治見市内にはJR線の駅が5つありますが、「JR多治見駅」に一極集中しており、多治見駅が名古屋市への通勤通学利用者を中心に1日あたりの乗降者数が3万人を超える駅であるのに比べ、その隣の古虎溪駅は多治見駅から見て、ひとつ名古屋寄りの駅にも係わらず1日あたりの乗降者数が、わずか800人という利用状況に留まっていた。理由は、快速電車が止まらないなど様々ありますが、路線バスが運行していないことも大きな要因だと考えられました。路線バスは、この市之倉ハイランドと多治見駅を結ぶ1本がありますが、決して利便性が良いとは言えず、通勤通学客は、わざわざ自家用車を利用して古虎溪駅か多治見駅に向かうことも多い状況でありました。たった3,000人程度の住宅団地でありながら、運行が実現すれば想定される利用者の数から、収支は合うのではと思われました。



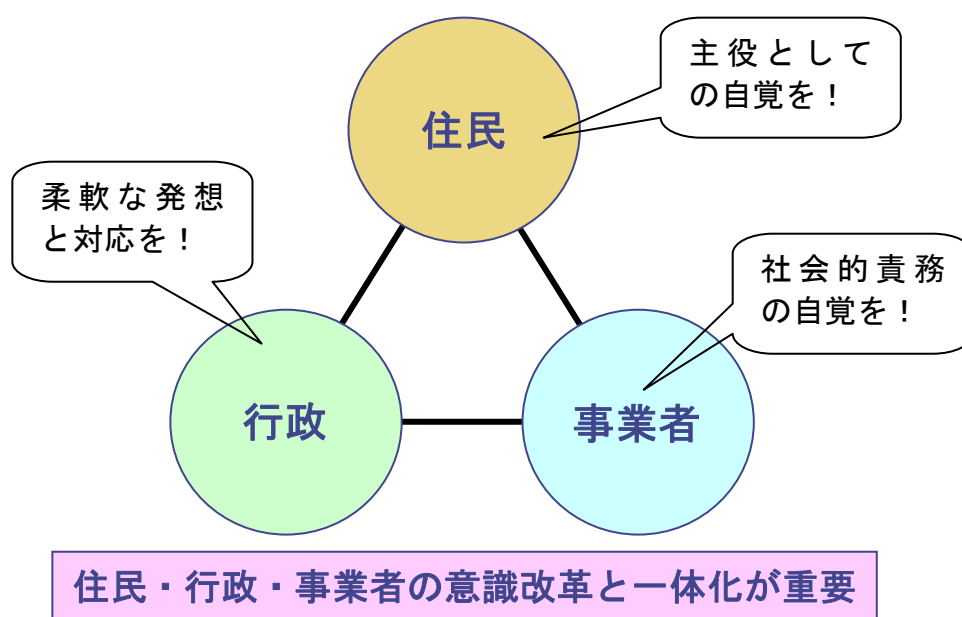
市之倉トライアングルバス&古虎溪よぶくるバス概要図

当社の提案を元に、行政、住民、そして事業者である当社と、古虎溪駅と市之倉ハイランドを結ぶデマンドバス運行の具体的な議論に入りました。行政としても、多治見駅への一極集中を避ける施策は、自家用車利用の抑制による市内の渋滞解消と環境問題の側面からメリットのあるもので、住民の皆さんにとっても新しい公共交通の創出は歓迎をするものでした。ただし、もちろん課題はあり、既存路線への影響、住宅地内での交通安全の確保、また、古虎溪駅手前にある高さ制限3mという高架による車両制限など、問題は山積していましたが、町内で「古虎溪バス運行検討委員会」を発足し、住民、行政、事業者が膝を突き合わせて議論する場を設け、ひとつひとつ解決をして行きました。

### ⑤当事者の意識の変化

従来、行政主導で提供される地域公共交通に対しては、補助金による運行が前提となっており、利用者（住民）にとっては、採算面度外視で安価な運賃設定を一方的に要求する場面が少なくありませんでした。つまり、「市がやるのならタダか100円程度で走らせろ」という意見が一般的でした。また、事業者にとっても、利益確保を求められるのが当然という考え方がありました。しかし、検討会を重ねるうち、「本当に必要なものならば、相応の負担は当然だ」という意見が住民の皆さんから上がるようになりました。問題は、「本当に必要かどうか」という議論であり、誰がどのように費用負担をするかは、後の問題だと言う考え方は、なかには、バスを利用してもしなくても、地域にとって必要不可欠なインフラであるならば、町内会費を充当したり、基金を創設したり、色々な方法があるだろうという意見も出始めました。これは、住民自らが主体となって地域交通を考えるという活気的な意識の変化だと思います。

いずれにしても、住民・行政・事業者のトライアングルが、それぞれ主役の自負を持ち、忌憚のない議論を積み重ね、ひとつの方向に向かっていくという重要性を強く感じた検討会でした。



⑥古虎溪よぶくるバスの運行概要

平成22年11月より実証実験を開始し、平成23年4月より本格運行を開始いたしました。当バスは、市之倉ハイランド団地内を巡回し古虎溪駅を結ぶ会員制の乗合型予約式デマンドバスで、定時定路線型に限りなく近い形態をとっていますが、あくまでも区域限定の不定時不定路線型による許可取得をいたしました。具体的な運行の内容は、下記のとおりです。

項目	現 行
運行主体	株式会社コミュニティタクシー
許 可	一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行） ※市之倉トライアングルバスの事業計画変更（区域拡大）による
運行区域	市之倉ハイランド⇔古虎溪駅 住宅地と駅に区域を限定し、区域外乗降不可。
乗降場所	団地内にミーティングポイントを4箇所、駅に1箇所設置 原則として、ミーティングポイント以外乗降不可。
運行形式	事前登録（会員制）による事前予約制乗合デマンド方式
運行時間	午前6時より午前9時、午後4時より深夜0時
運行日	日祝日を除く平日（年末年始休業日あり）
運行車両	乗車定員37名の小型バス、乗車定員27名のマイクロバス 予備車として、小型タクシー車両
会員登録	電話で当社に申し込むか、 パソコンまたは携帯電話で専用サイトに申し込む
予約方法	会員登録と同じ。
運 賃	住宅団地内 ⇔ 古虎溪駅 片道 200円 月極め定期 一般10,000円 学生6,000円 回数券10枚つづり 2,000円



⑦補助金に頼らない自立型乗合事業のしくみ

同一町内に移動の目的も時間帯も違うふたつの乗物を組合せて、運行車両、ドライバーを兼用することにより、コストダウンを図る。

	市之倉トライアングルバス	古虎溪よぶくるバス
移動の目的	買物、通院	通勤、通学
主な利用者	高齢者	会社員、学生
利用時間帯	昼間	朝、夕～夜

朝	昼	夕～夜
よぶくるバス	トライアングルバス	よぶくるバス



⑧成果と現状の課題

同一町内に「市之倉トライアングルバス」と「古虎溪よぶくるバス」を走らせることで、補助金に頼らない持続可能な公共交通を実現させ、一定の成果を得られたと自負しておりますが、一方の赤字を一方の黒字で補填しているに過ぎません。特に、「市之倉トライアングルバス」については、高齢化に伴い、今後の需要増は見込めるものの、配車効率を向上させなければならない課題を残しております。低コストのデジタル化や運行方法の向上等に取り組み、利用者のニーズに応えながら、真に自立した地域公共交通を目指して行きたいと思っております。

## 5. 今後の取組み

### ①変化に対応できる柔軟な運行体制

地域を支える公共交通は、常に地域の実状とともに変化が求められます。住民のライフスタイルが変われば、求められるものも大きく違ってまいります。ついては、住民・行政・事業者の恒常的な対話と協力体制が必要であり、持続的な取組みをして行くことが重要だと思われまます。特に、我々事業者においては、ニーズの変化に柔軟に対応できる運行体制を準備して行くことに努めて行きたいと思ひます。

### ②他地区での事業展開

あくまでも、市之倉地区での運行は、「多治見市新交通システム構想」の発端事業にしか過ぎません。団塊の世代の多くが、自ら運転できない移動制約者へ変わった時、地域公共交通が機能をしていないと、多くの社会問題が噴出してくると予想されます。引き続き、他地域でも様々な取組みを試み、市内全体で一体化して機能するよう、今後もチャレンジをして行きたいと考えております。

### ③全く新しい地域公共交通への挑戦

これまでの地域公共交通は、路線バス、タクシーといった従来の移動手段の固定概念に囚われがちです。しかし、真に地域にとって必要なもの、また、利用者にとって使いやすい足回りを考えた時、全く新しい発想が求められていくものと考えます。これまでの固定概念に囚われることなく、全く新しい地域公共交通への挑戦を果たして行きたいと思ひます。