志賀　あしの会

特定非営利活動法人志賀地域暮らしの足を考える会
略称　NPO志賀あしの会
滋賀県大津市木戸1346 番地の9
メール　shiga.ashi@gmail.com
発行責任者　林正敏
TEL・FAX　077-575-1118

大津市地域公共交通活性化協議会、８人で傍聴しました

1. 志賀地域のりあいタクシー事業試験運行の予算決定

総　額	4,104,000 円
第一タクシー委託料	1,764,000 円
事業費(モネ)	2,000,000 円
消耗品費	80,000 円
印刷製本費	150,000 円
通信運搬費	90,000 円
雑費	20,000 円

5 月 31 日の協議会に報告された予算は、表に示すとおりです。事業費(モネ)が新しい項目です。これは私たちの要望として出てきたのではありません。モネ・テクノロジーズ(株)が開発した、スマホアプリを用いる予約システムや運行管理システムを導入するための費用です。志賀地域のりあいタクシー事業の利用者の 90%は地域在住の高齢者で、登録者では約 75%が高齢者です。大津市は従来の電話予約に加えて、この新しい予約システムで、観光客・登山客・若年層にも利用者を拡大していくとしています。そして将来はさらに、MaaS へ発展させることを検討していく、とのことです（モネ社、MaaS については、裏面に解説）。

いままで大津市は、いろいろな事業を可能な限り圧縮してきました。支所・公民館問題でも、予算がないからという理由で地元の要望にも関わらず統合するという第2案(小松・木戸両支所廃止を含む案)が進行中です。ところが、志賀地域のりあいタクシー事業の運行経費よりも多額の予算が突然ついた、ということです。これについては協議会の委員からも、大津市の施策の方向性は疑問だと、かなり厳しい意見が出されていました。

2. 志賀地域のりあいタクシー事業の収益率目標が「50%以上」に

試験運行開始以来、収益率の目標は「25%以上」となっていましたが、最近の収益率は 40%を越えてきています。そこでさらに一層の目標引き上げとなりました。

私たちは、利用者の声を何よりも大切にし、地域の「あし」についての要望をできるだけ汲み取り、利用しやすい光ルくん号になるよう大津市とも協議を進めて行きたいと考えています。

会員のみなさんからの声を、お近くの理事や NPO の協力者に是非お寄せください。

私たちの NPO は、みなさんの会費と寄付金で運営しています。個人の方からの寄付や、「暮らしの足を考える会」のバザー収益の一部をいただいて、それでも少しの赤字という現状です。

会員のみなさん、2019 年度の正会員年会費 500 円（賛助会員は一口 500 円）の納入を、どうぞよろしくお願いします。

のりあいタクシー『光ルくん号』をもっと便利にして、さらに生活を豊かに

私たちは、スマホで予約もいいけれど、移動サービス自体の改善を要求していきたいと考えています。私たちの願いの一部です。いろいろな声を寄せて下さい。

1. 曜日の拡大
   火・水・金に拘らず拡げていく。観光客を視野に入れると全部の曜日が望ましい。
2. 一日の運行回数の増加
   現行の 14 便から、北向き・南向き共にすべて1時間おきの 18 便にすると観光客にも分かりやすい。
3. グループ割引の導入
   現行では、何人一緒に乗っても割引きがないが、大幅な割引き制度を導入してグループ利用(例:ご夫婦や友人と一緒)の拡大を図る。
4. 停留所の増設
   観光客・登山客が利用するには、現行の停留所では対応が不十分である。
5. 季節に応じた臨時便の新設
   例:桜便(4 月)、もみじ便(11 月)、お墓参り便(お彼岸とお盆)
6. スマホの利便性を活用して、買い物や医療機関からのお帰り便について、時間の変更が簡単にできるような仕組みを導入する。

モネ社、MaaS とは・・・そして大津市の関わりは？

(表面の解説記事となります)

大津市が 2019 年 2 月に覚書を交換した、モネ・テクノロジー(株)はトヨタとソフトバンクが出資してできた新会社です。2018 年度より、スマホで予約できる相乗り配車サービスの実証実験が始まっています。2019 年の 2 月から 3 月にかけて、東京・丸の内でトヨタ車 2 台を用いたビジネスマン向け実証実験と、トヨタ車 1 台を用いたワーキングパパ・ママ向け実証実験が行われました。さらに自治体と連携して、豊田市、横浜市福山市で実証実験がなされています。現在大津市のように連携しているところは 17 自治体で、協議中が約 150 自治体に及んでいます。日野自動車やホンダとも資本・業務提携を結び組織を大きくしています。

MaaS は Mobility as a Service の略で、「移動のサービス化」という意味です。まだ日本国内で MaaS とよばれる本格的な運行がされているところはありませんが、大企業を中心に将来の移動サービスを大きく変えるものとして研究が進められています。

今回の活性化協議会での大津市担当者の説明では、MaaS は総務省、国土交通省、経済産業省で少しずつ違った概念が提唱されていますが、当市では経済産業省の考え方に基づいて進めていきたい、とのことです。

現　状		経済産業省の考える MaaS
移動サービスを単体として捉える この考えでは十分な需要がなければ収益機会は限定的で収益化は容易ではない	➡	地域全体の中で、多様な経済活動(医療・買い物・公共サービス・観光・物流・エネルギー) と移動サービスが連携し、つないでいくことで収益機会を拡大させ、収益性を確保する