

第 25 回移動支援分科会開催報告

21.11.27.
分科会主査 八木英樹

開催日時	11月23日(火) 10:00~11:30
参加者	東京大学・高齢社会総合研究機構(IOG): 大方先生、学生1名 鎌倉市役所: 1名、町内会: 6名(町内会館での対面とZoomの併催)
掲示資料	・検討課題 ・「デマンド交通チョイソコひさえだ」企画書

議題. 本地区でチョイソコ事業化を検討する際の課題(公的補助に頼らぬ松山市久枝地区をモデルに)

1. 利用料金、運行エリアについて

○久枝地区の場合、協賛事業者 57 社の協賛金があり、会員（乗り放題）は月額 3 千円を実現。本地区では、協賛事業者獲得の見通し難から、月額 5 千円で 100 人の会員募集を想定。月額会員（ゴールド会員）のほかに、利用の都度、定額（片道大人 300 円、子供 150 円）を支払うシルバー会員を設ける案。

- ・会費 5 千円は感覚的に高い。2～3 千円が妥当ではないか。5 千円で 100 名集められるか不明。
- ・運行エリアがごく近隣に限定されていることを考えると、5 千円は高いと感じる。
- ・月額 5 千円は避けて、必要な都度、利用料を払う者が増えるのではないか。
- ・大船や藤沢までタクシーで往復すると 4 千円近くかかる。自家用車の維持費はもっと高い。この点を理解してもらえれば 5 千円は受け入れられるのではないか。
- ・大船や藤沢まで運行エリアを広げると、既存の交通事業者との競合となるため審議会で認可が困難。チョイソコはあくまでラストマイルの移動補完サービスという位置づけで考えるべき。

2. 運営主体と協賛事業者

○久枝地区はネットヨタ瀬戸内が事実上の運営主体となっている。本地区でそれに代わる協力企業をどう選定し働きかけを行ったらよいか。また運営における町内会の役割は？

- ・ネットヨタ瀬戸内やアイシンさんの話では、協力企業はカーディーラーに限定する必要はない。
- ・久枝地区は特殊なケースではないか。当町内会の場合は住民主導型でやる以外難しいかもしれない。
- ・例えば湘南モノレールにとっては、チョイソコは深沢駅、町屋駅までの集客ツールとなる可能性があり、この点をアピールすれば事業協力者になってもらえるかもしれない。
- ・簡単なパンフレット等を作り、病院やスーパーマーケットなど大口の協賛事業者や運営主体の候補に提案して、反応を確かめてみたらどうか。

3. 実証実験について

○鎌倉市からの助成金が期待できる場合、短期間の無償の実証実験を行いたい。それが難しければ、実証実験は困難。ネットヨタ瀬戸内は次のプロジェクトでは無償の実証実験は行わない予定。

→鎌倉市職員より

- ・介護保険の制度で何か利用できるものがないか詳しく調べたい。

- ・高齢者の移動支援という位置づけで、交通政策担当や福祉担当などとも、今後どういった支援ができるか議論していきたい。

4. 収支見込について

○久枝地区の実績を参考にすると月に約80万円の収入を確保する必要がある。

- ・月会費を3千円にするか5千円にするかは、収入の大きな柱である協賛事業者からの協力金に依るところが大きい。そこが読めないと話が前に進まない。
- ・支出の中で最大費目は運転手の人件費。ボランティアに頼ると長期的な継続は難しくなる。
- ・グリーンスローモビリティの導入事例では、地域住民がボランティアで運転手を務めている。面白そうなので自分も運転手をやりたいという人も多いようだ。楽しそうにやっていたら、担い手も続いていくのではないか。
- ・取り敢えずボランティアベースで始め、その後他の地域にも広めて行政を動かしていくやり方が、実現性があるのではないか。
- ・チョイソコ事業はグリーンスローモビリティと違い、うまく仕組みを作れば行政からの補助金に頼らず運営していける。これが大きな魅力の一つでもある。

5. 次回の予定

高齢化や丘陵地の住宅街という共通の課題を抱えるNPOタウンサポート鎌倉今泉台から、当町内会と移動支援についての意見交換をしたいという申し出があった。

年内に開催したいとのこと。12月中旬を目処に先方と日程を調整し、追って連絡する。

以上