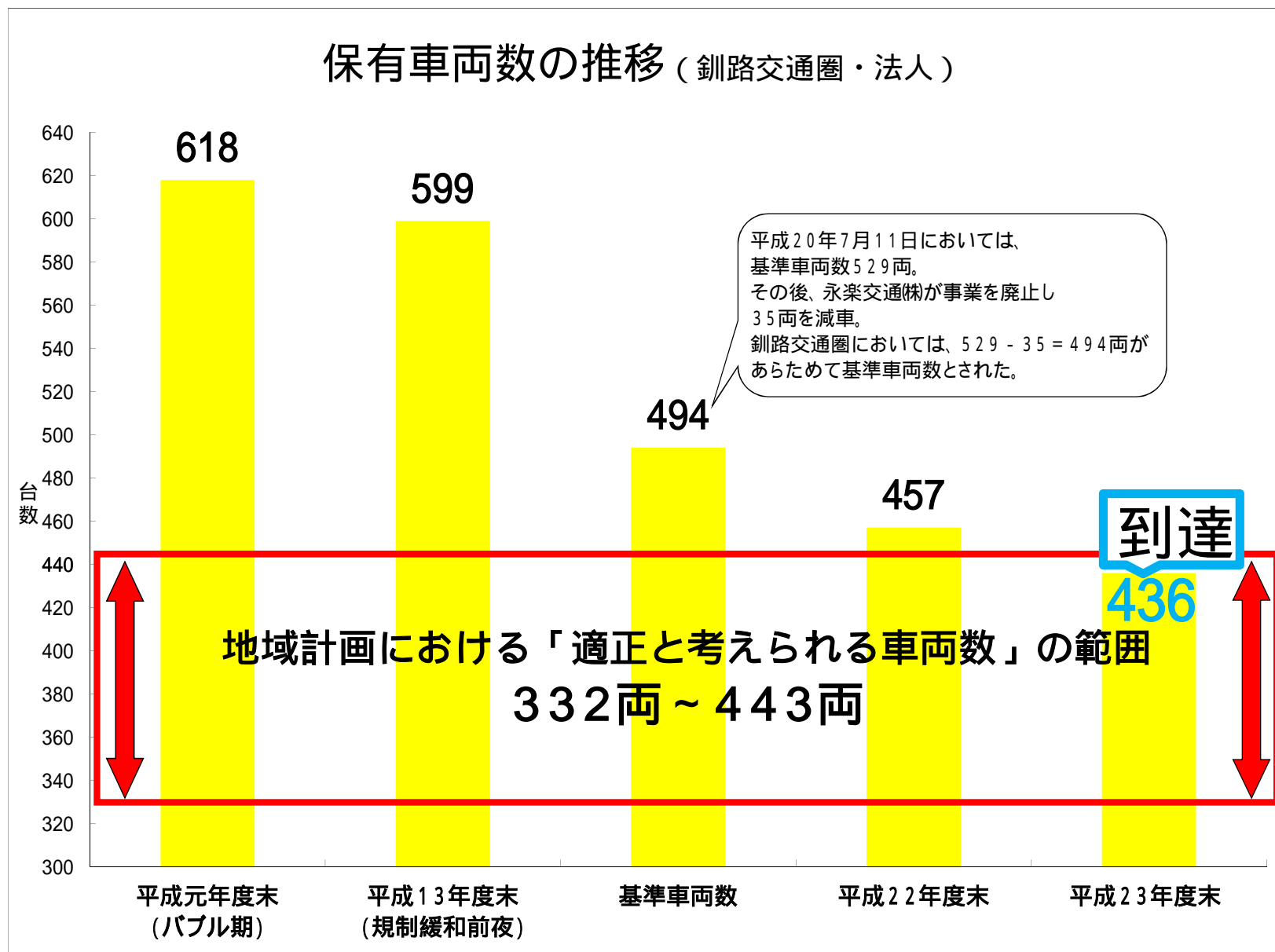


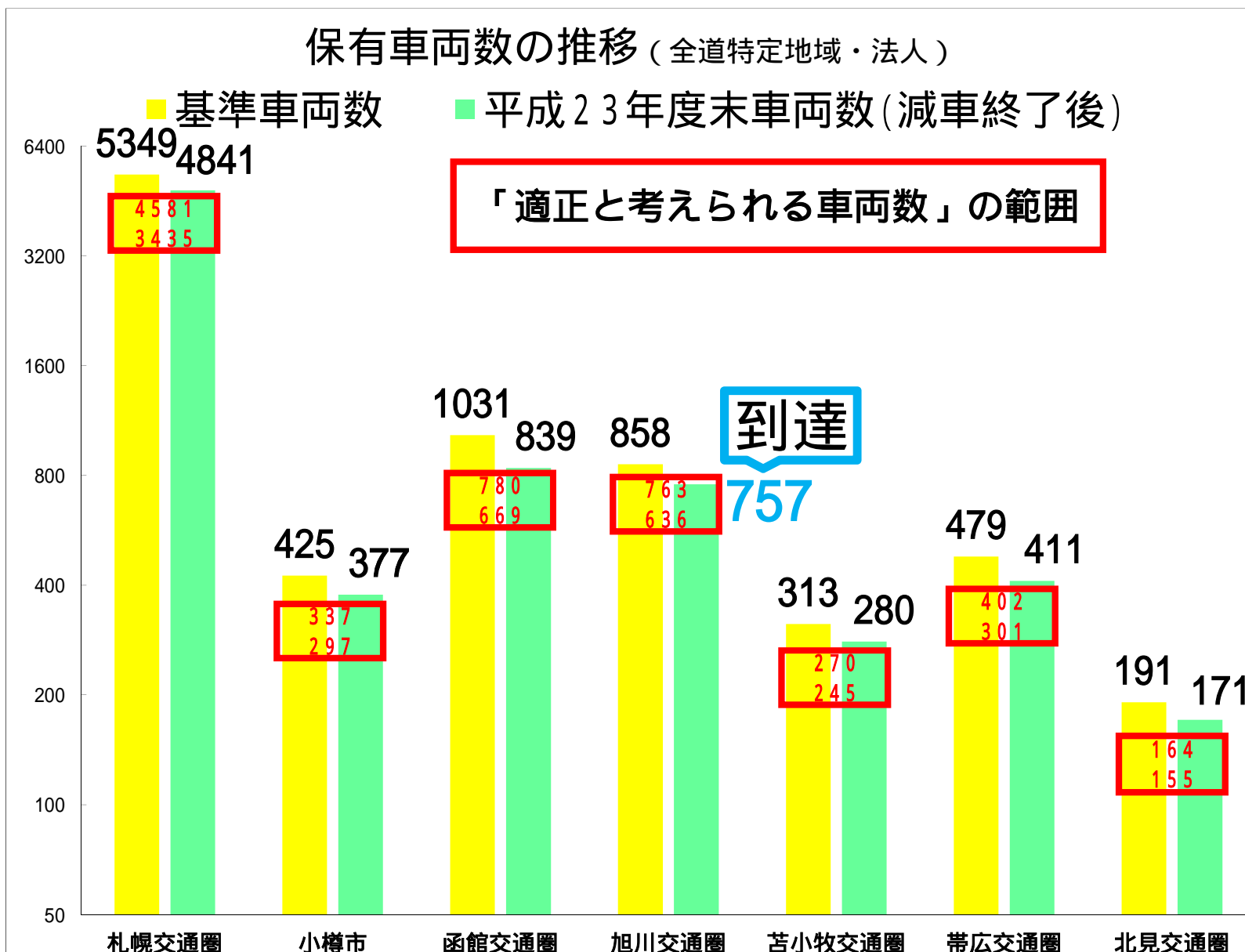
資料 1

特定事業計画取組状況と事業再構築の進捗状況 平成24年1月31日現在

事業者名		認定特定事業計画内容	基準車両数 平成20年 7月11日	完了後車両数 平成24年 3月31日	完了後の 減車率
1	金星釧路ハイヤー(株)	アイドリングストップ運動の推進 タクシーサービスに関するモニター調査の実施	75 ----- 0	67 ----- -8	-10.7%
2	釧路日交タクシー(株)	エコドライブの推進	50 ----- 0	45 ----- -5	-10.0%
3	釧路交通(株)	エコドライブの推進 アイドリングストップ運動の推進	83 ----- 0	74 ----- -9	-10.8%
4	まりも交通(株)	GPS-AVMシステムの導入による効率的配車	35 ----- 0	31 ----- -4	-11.4%
5	(株)小鳩自動車工業	エコドライブの推進	82 ----- 0	73 ----- -9	-11.0%
6	第一共栄交通(株)	福祉タクシーの運行 低公害車(EV・HV)の導入促進 アイドリングストップ運動の推進	107 ----- 0	96 ----- -11	-10.3%
7	釧路北交ハイヤー(株)	自社WEBサイトの開設	62 ----- 0	50 ----- -12	-19.4%
			494 ----- 0	436 ----- -58	-11.7%
8	永楽交通(株)	H21.5.29廃業	35 ----- 0	0 ----- -35	-100.0%
個人	個人タクシー事業者 (組合加盟・74事業者) *非組合員の申請は無し	禁煙車の導入 アイドリングストップ運動の推進 車両費用等の削減 タクシー乗り場及び周辺における美化の促進		67 + 非組 5	



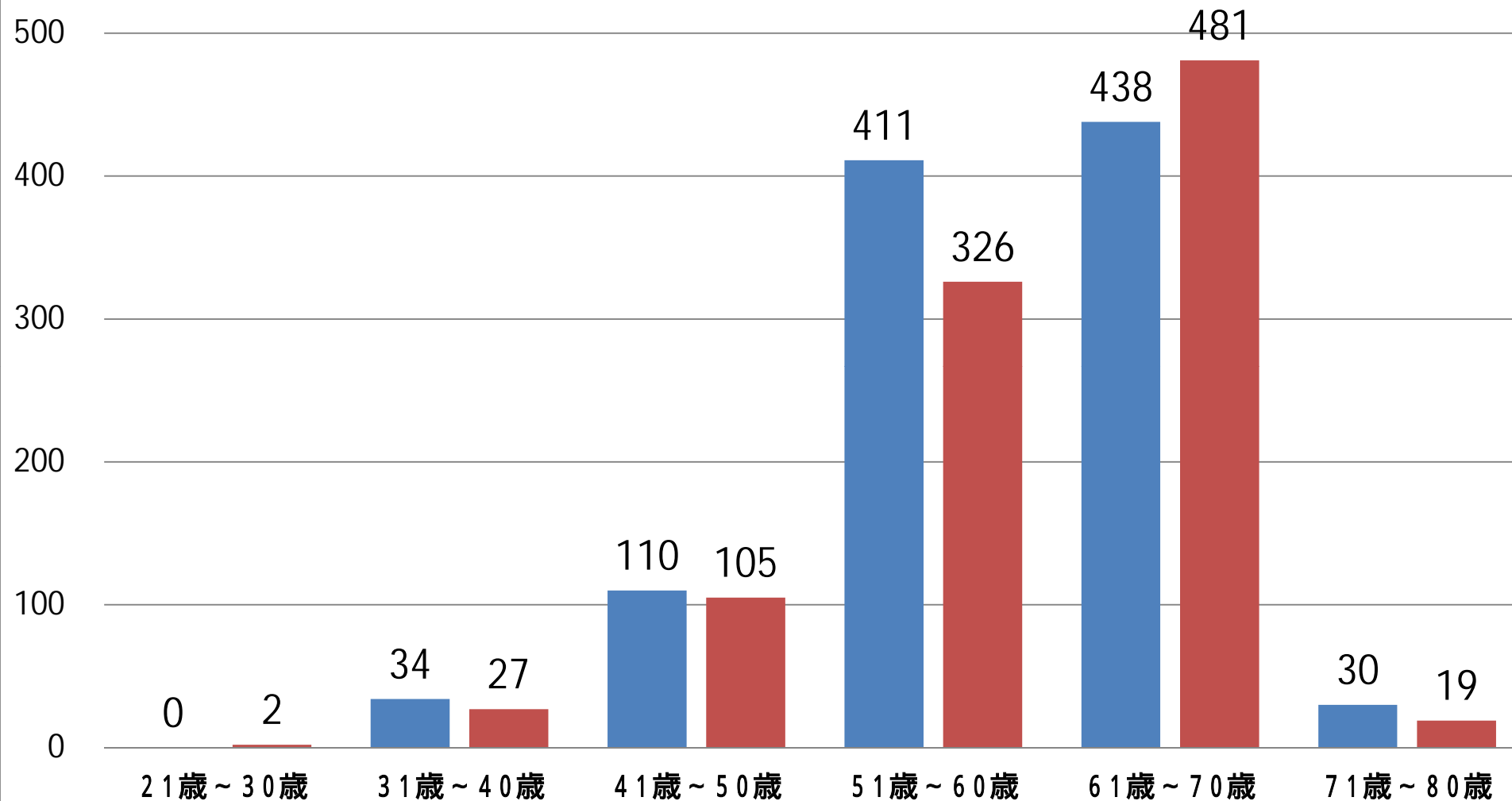
保有車両数の推移 (全道特定地域・法人)



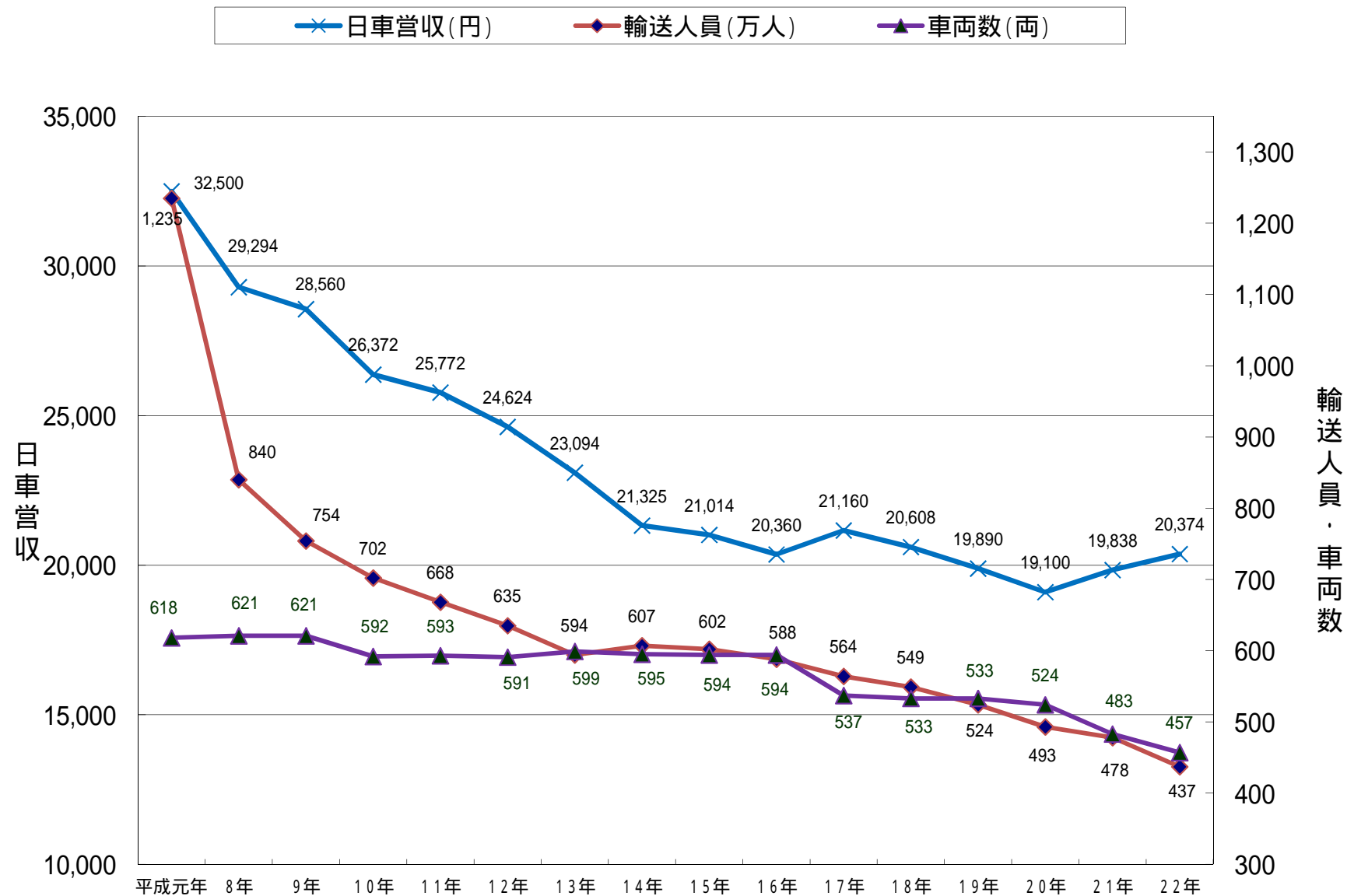
釧路交通圏における運転手年齢構成推移

■ 平成21年12月末現在
法人運転手～1,023人

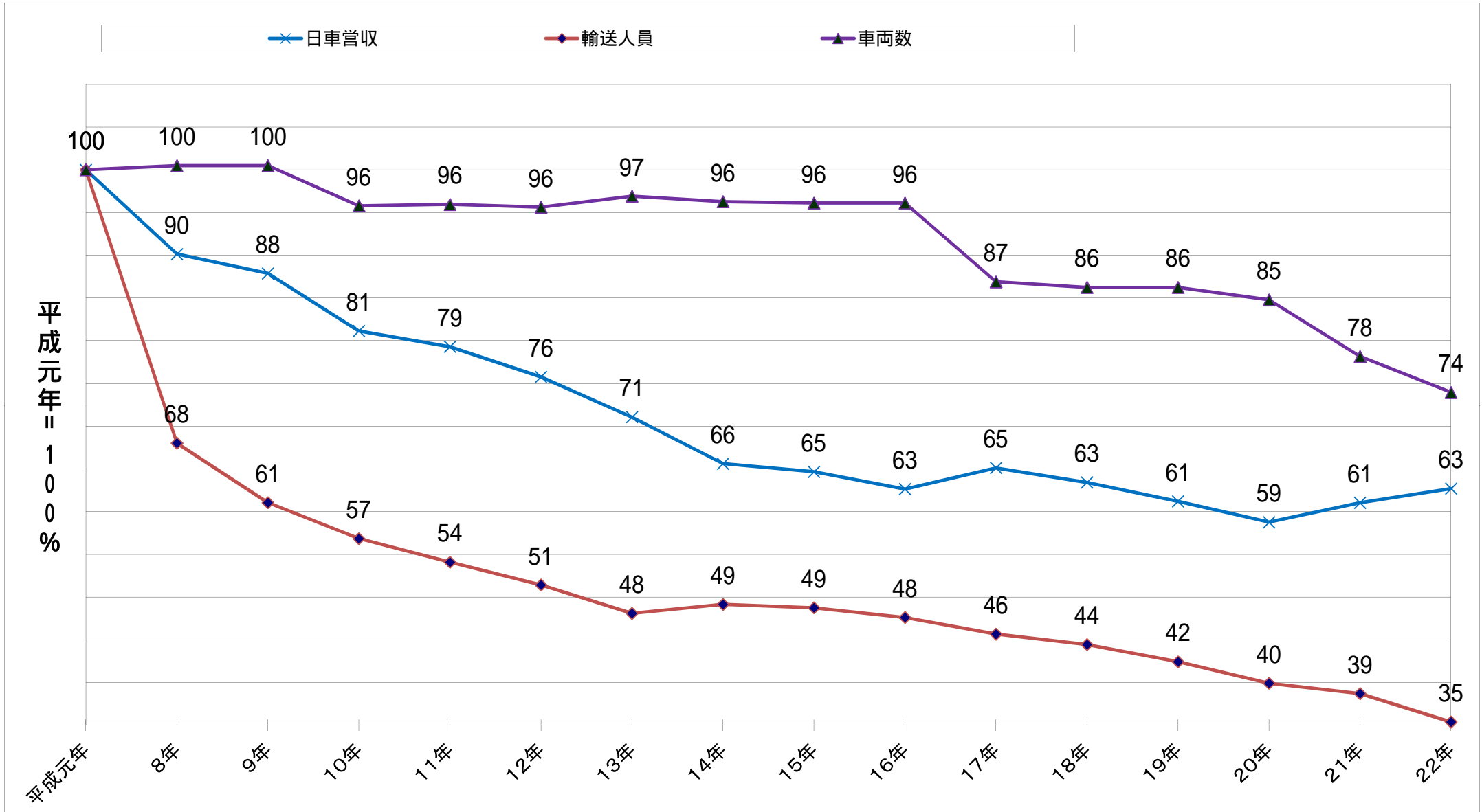
■ 平成24年1月末現在
法人運転手～960人



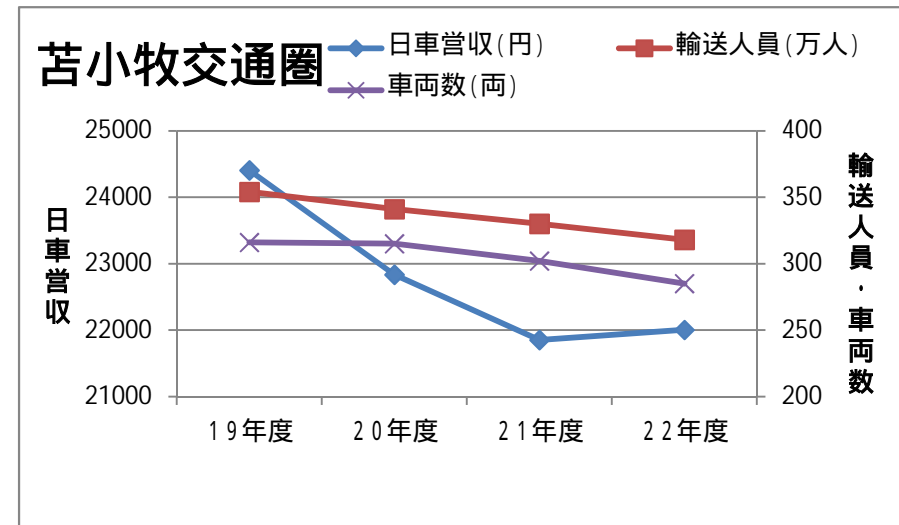
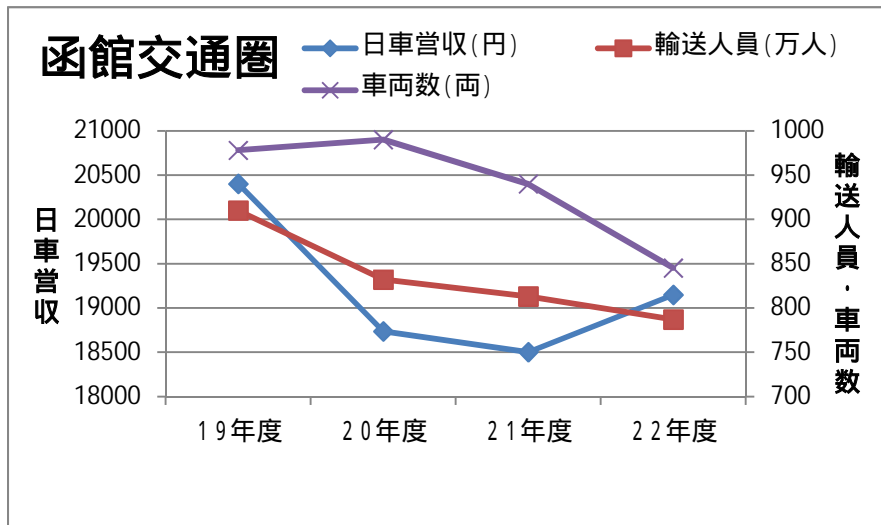
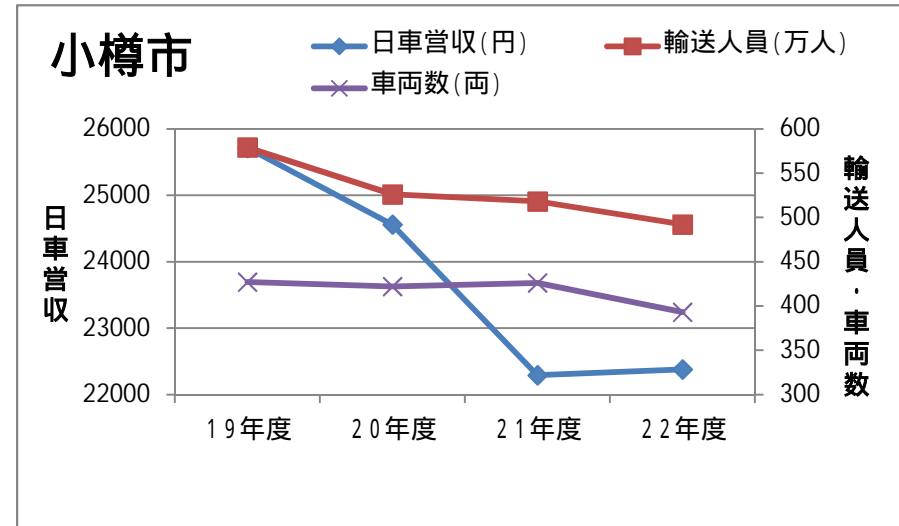
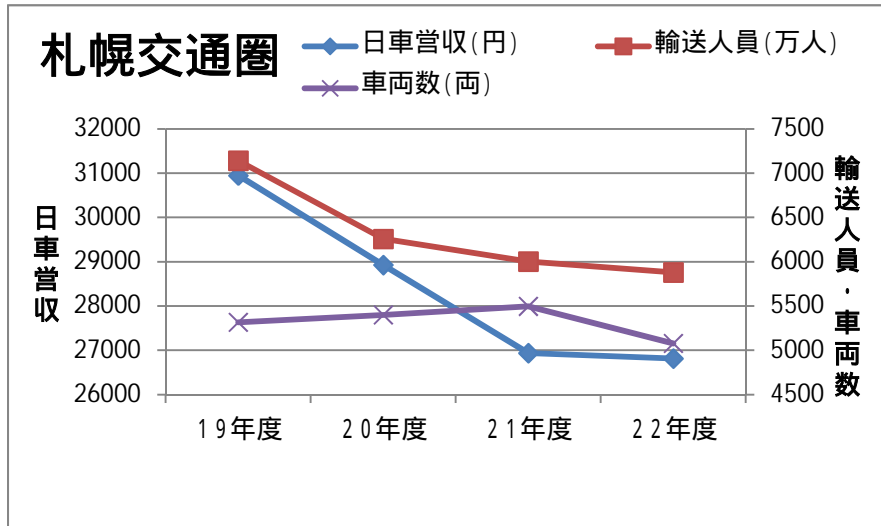
釧路交通圏の法人タクシー日車営収等の推移



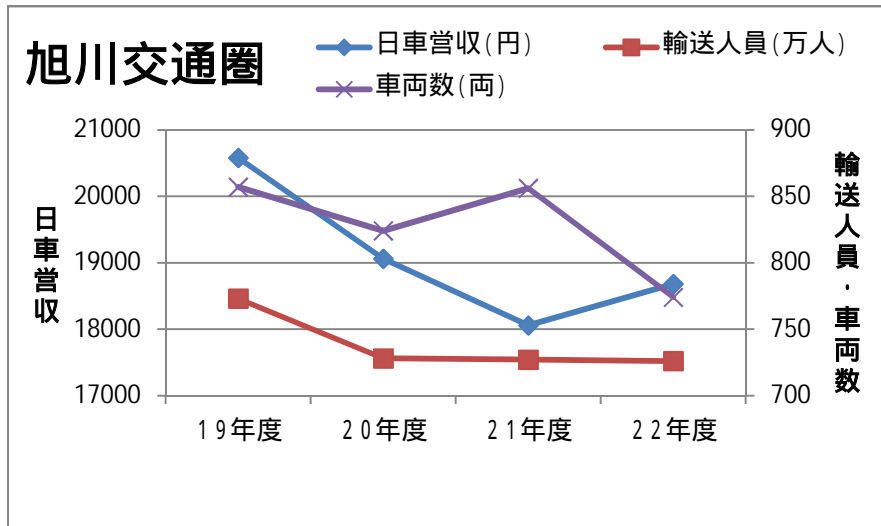
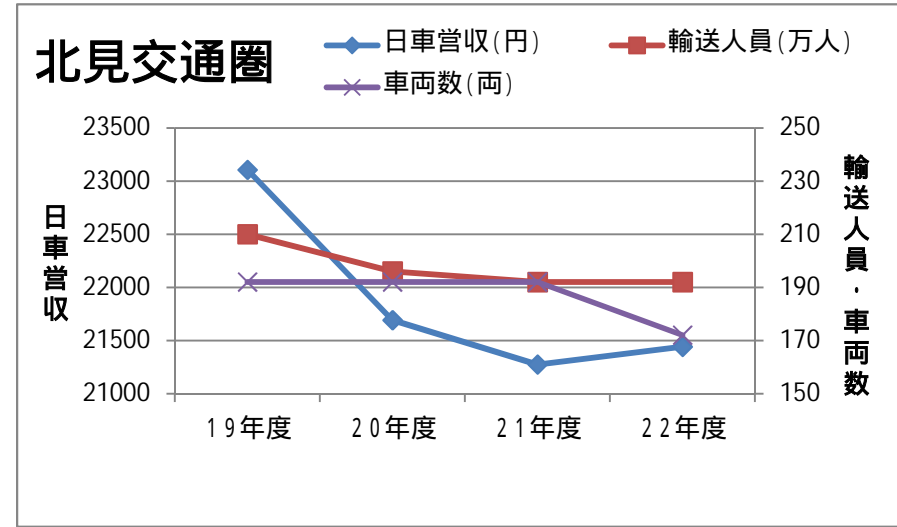
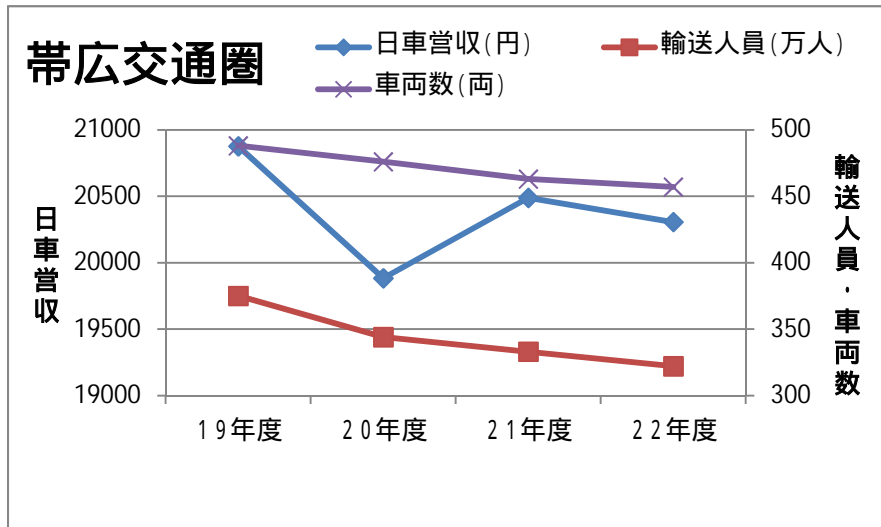
釧路交通圏の法人タクシー車両数等の推移

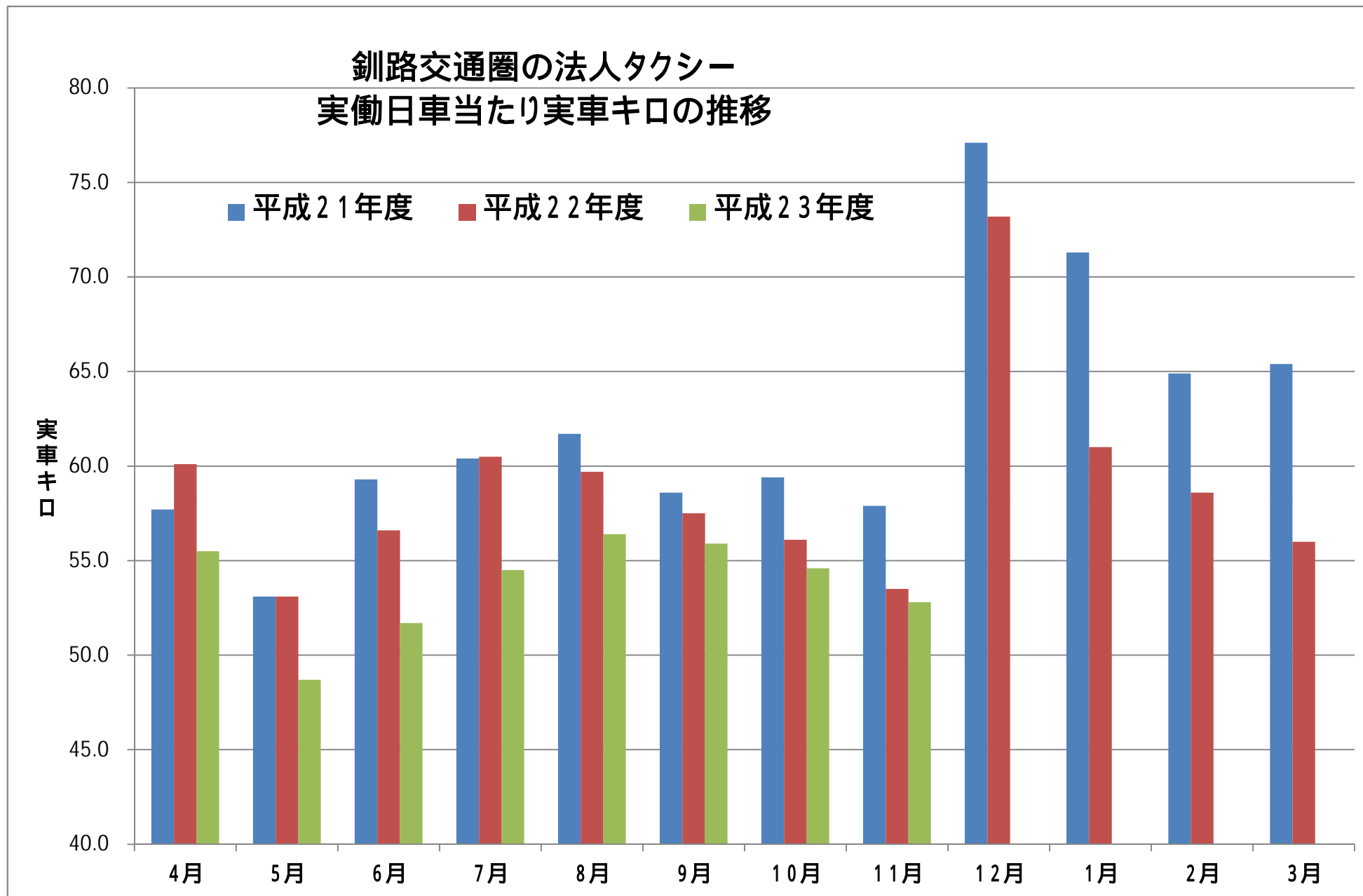


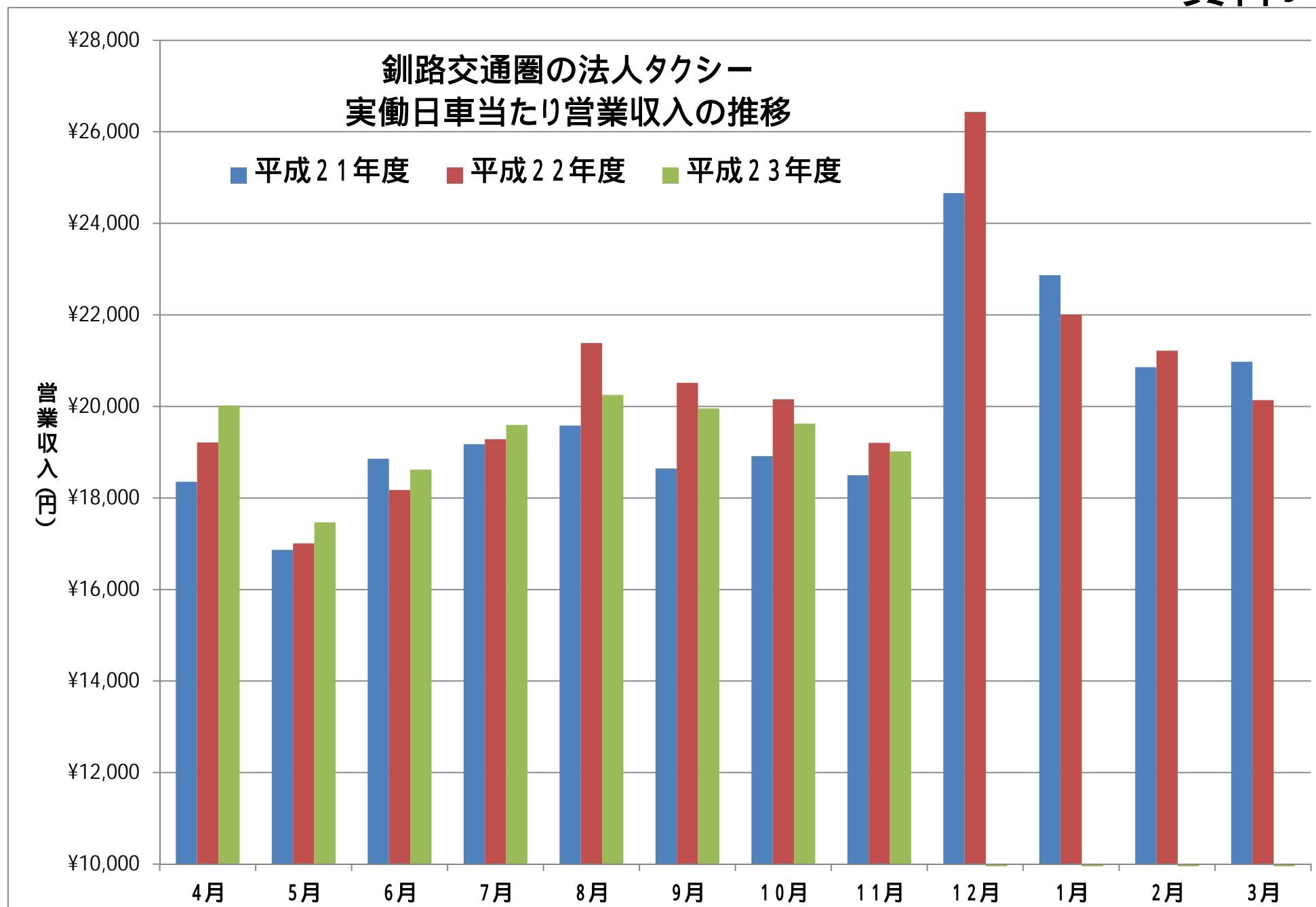
全道特定地域の法人タクシー日車營收等の推移



全道特定地域の法人タクシー日車営収等の推移

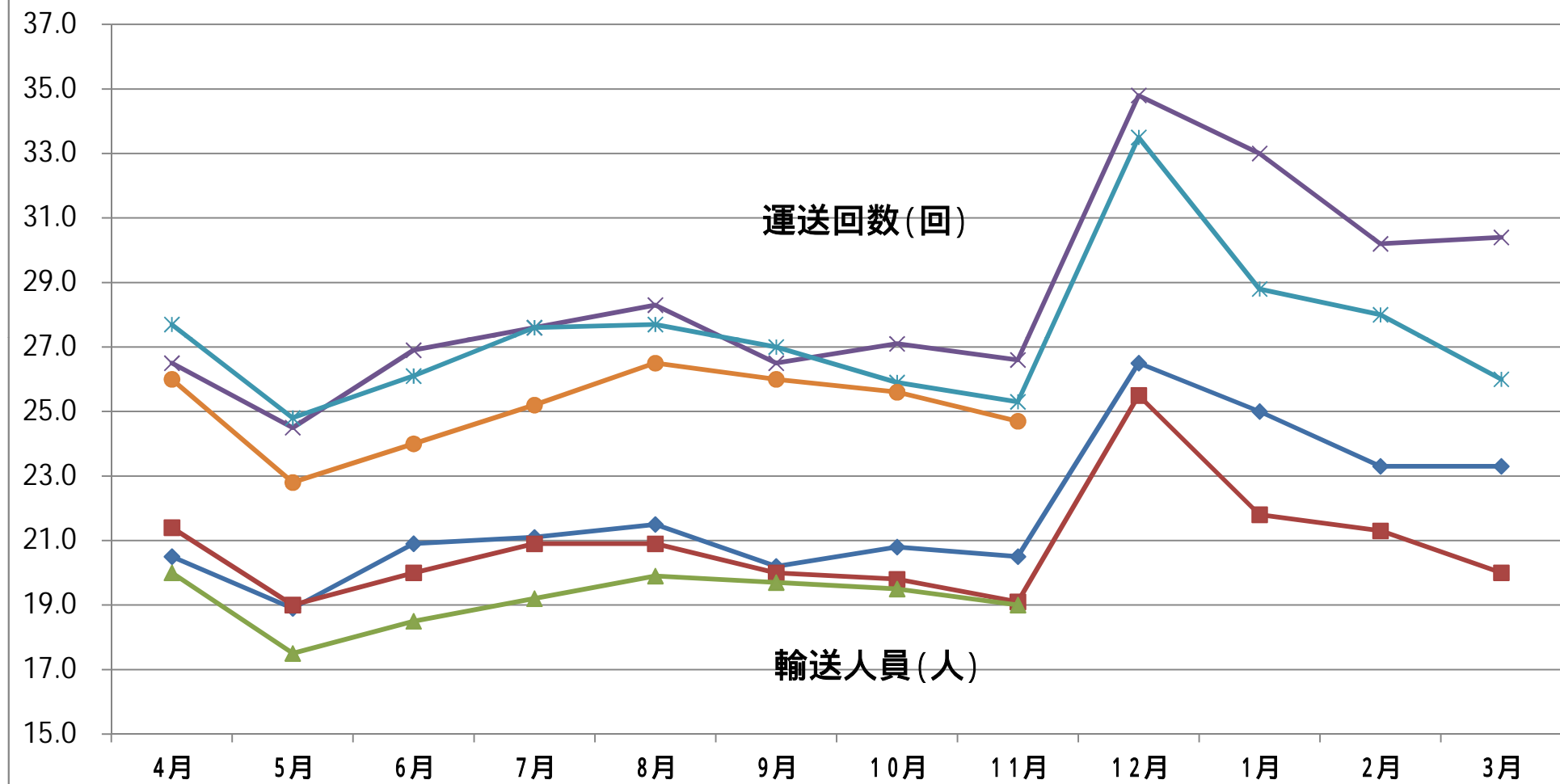






釧路交通圏の法人タクシー 実働日車当たり運送回数・輸送人員の推移

◆平成21年度運送回数 ■平成22年度運送回数 ▲平成23年度運送回数
×平成21年度輸送人員 *平成22年度輸送人員 ●平成23年度輸送人員



EV・HVタクシーの導入状況(平成24年1月13日現在)

* 各運輸支局が把握できた範囲での数値

支局名	EVタクシー	HVタクシー	管内車両数 (タクシー車両数のみ) H23.11.30
札幌	10	214	7702
函館	0	18	1058
旭川	0	6	1416
室蘭	0	7	805
釧路	0	23	651
帯広	1	32	588
北見	0	10	431
合計	11	310	12651

釧路交通圏における安全・運転支援装備の導入状況(平成24年1月31日現在)

	ドライブレコーダー	デジタルタコグラフ	AVM
釧路交通圏 法人タクシー446台 個人タクシー72台 合計518台	123台	295台	227台

ドライブレコーダー

- ・車載カメラにより車両の内外の状況を記録する装置。
- ・事故を始め、「ヒヤリとした、ハッとした」というヒヤリハットの状況や、乱暴運転等を記録することが可能。事故の際には責任の所在を明らかにするために有効である。
- ・カメラの数や位置によっては、車内の状況も記録が可能であり、車内犯罪の抑止にも役立つと言われている。

デジタルタコグラフ

- ・通称「タコ」と言われる運行記録計の一種。運行に関する速度の変化や時間の経過を記録する装置。
- ・従来のアナログ(紙)方式からデジタル(電子)化したことで、記録できるデータの種類が増えており、より正確になっている。さらに、メモリーカードに記録することから改ざんが難しくなっている。
- ・データの解析が素早く正確であり、運行状況の把握が適確にできる。適正な運行管理に役立てることができる。

AVM

- ・人工衛星(GPS)を利用し、タクシー車両の走行位置を随時把握するシステム。車両の存在場所を即座に特定することが可能。
- ・このため、利用者の呼出位置に最も近い車両を配車することが可能。適確で効率的な配車が可能であり、また配車作業が簡素化される。

<資料13>

くしろ そうごう しんこう きょく
釧路総合振興局



『自然の番人宣言』とは

自然の番人宣言は、釧路圏域に住む人が自ら「自然の番人」として不法投棄やポイ捨てに目を光らせ、釧路湿原国立公園、阿寒国立公園、厚岸道立自然公園をはじめとする貴重な自然環境を守り、次世代に引き継いでいこうとするもので、平成18年4月に全市町村が共同で制定しました。

この宣言は道内初のもので、抑止力として法律等の罰則に求めるのではなく、勇気を持って通報する仕組みの徹底や環境教育の充実など、宣言に基づく行動計画の実施によって住民運動として定着させることを目的としており、釧路総合振興局としてもこの宣言の趣旨を支援するため、『自然の番人宣言』推進委員会(*)との連携を図っていきます。

(*)『自然の番人宣言』推進委員会は、釧路総合振興局管内の8市町村の首長で組織している団体です。

その下には各市町村の担当者からなる事務局があり、平成23年度は弟子屈町企画財政課環境室に事務局が置かれております。

なお、各市町村における取組については、以下のホームページからご覧ください。

[釧路市](#) / [釧路町](#) / [厚岸町](#) / [浜中町](#) / [標茶町](#) / [弟子屈町](#) / [鶴居村](#) / [白糠町](#)

事業所・団体による賛同について

平成23年2月28日現在、釧路・根室地域でのべ503の事業所・団体が、「自然の番人宣言」の賛同団体として認定を受け、不法投棄やポイ捨てに目を光らせるとともに、地域清掃活動などの環境行動に取り組んでいます。(賛同団体のうち、釧路総合振興局のホームページ掲載のお許しを頂いた事業所・団体については、「[釧路地域環境宣言広場](#)」に掲載しておりますので御参照ください。今後掲載してかまわないという事業所・団体の方は総合振興局あてお申し出いただきますようお願いいたします。)

事務局では、新たに「自然の番人宣言」に賛同し、活動に参加しようとする事業所・団体を随時受け付けていますので、参加を希望される事業所・団体の方は、所在する市町村の担当部門に御連絡下さい。趣旨、日程等の調整ののち、推進委員会から認定式で賛同団体としての認定書が交付されます。

釧路管内の市町村の「自然の番人宣言」担当部門は次のとおりです。なお、支店など市町村をまたがった複数事業所で同時に宣言される場合は総合振興局が調整しますので、お気軽に御相談下さい！

市町村名	担当部門	所在地	電話番号
釧路市	市民環境部環境事業課	釧路市古川町28番地	(0154)31-4551 (直通)
釧路町	生活環境課	釧路町別保1丁目1番地	(0154)62-2111 (代表)
厚岸町	環境政策課	厚岸町真栄3丁目1番地	(0153)52-3131 (代表)
浜中町	町民課	浜中町霧多布東四条1丁目35番地1	(0153)62-2111 (代表)
標茶町	住民課	標茶町川上4丁目2番	(015)485-2111

		地	(代表)
弟子屈町	企画財政課環境室	弟子屈町中央2丁目3番1号	(015)482-2191 (代表)
鶴居村	総務課	鶴居村鶴居西1丁目1番地	(0154)64-2111 (代表)
白糠町	保健福祉部町民サービス課	白糠町西1条南1丁目1番地1	(01547)2-2171 (代表)
(釧路総合振興局)	保健環境部環境生活課	釧路市浦見2丁目2-58	(0154)43-9152 (直通)

釧路地域「自然の番人宣言」広域連携について

他の地域に先駆けて自然の番人宣言を行った釧路・根室地域では、両地域の広域連携により、市町村や住民、事業者、団体のみなさんが協調して「自然の番人宣言」など地域の取組を啓発しています。

平成23年度は次の取組を行います。

- **釧路地域 環境宣言広場**

釧路・根室地域で環境行動に取り組む企業・団体のお互いの情報交換と環境行動の率先を促進するため、地域の企業・団体の様々な取組を紹介しています。

- **自然の番人による環境行動・学習事業 2011～釧路の海岸線の秋を探ろう**
～ new!!

- 期間:平成23年10月1日(土)～2日(日)
- 場所:ネイパル厚岸(北海道立厚岸少年自然の家)ほか
- 秋の見頃を迎えた釧路海岸線の素晴らしい自然の中で、自然観察、ごみ拾い、地球環境の学習を行いますので、皆様ふるってご参加ください。

「ねむろ自然の番人宣言」調印式について

豊かな根室総合振興局管内の自然環境を守るため、管内の1市4町が次のとおり、

「ねむろ自然の番人宣言」の調印式が行われました。

「ねむろ自然の番人宣言」推進委員会(委員長 長谷川 根室市長)も併せて発足しており、今後、宣言の普及啓発等を積極的に進めていくことになっています。

- 1 日 時
平成 20 年 2 月 1 日(金)14:00 ~ 15:00
- 2 場 所
中標津町総合文化会館(しるべっと)

廃棄物の不法投棄等の撲滅に関する協定締結式について

釧路支庁(現釧路総合振興局)は、管内の廃棄物の不法投棄や野焼き等の不適正処

理の撲滅に向けて、事業者・団体と連携・協力することにより、その未然防止と早期発

見・早期対応を行い、道民の生活環境保全を図ることを目的として、農業、林業、水産

業の3団体と上記の協定を次のとおり締結しました。

また、併せて、3団体による『自然の番人宣言』式も行われております。

- 1 日 時
平成 19 年 12 月 14 日(金)10:30 ~ 11:00

- 2 場 所
釧路総合振興局庁舎3階会議室

3 協定締結団体

- ・釧路地区農協組合長会
- ・釧路地区森林組合振興会
- ・釧勝地区漁協組合長会

4 協定に基づく連携・協力内容

(1)協定締結団体の役割

- ・職員及び会員への不法投棄等撲滅に向けた啓発
- ・不法投棄等を発見した場合の釧路支庁(現釧路総合振興局)への情報提供

(2) 釧路総合振興局の役割

- ・団体が行う職員及び会員への環境教育等に関する支援協力
- ・情報提供のあった違法行為に対する措置



(1) 不法投棄等撲滅協定締結式の状況
る連携

(2) 自然の番人宣言式終了後の関係機関によ
強化の決意を示す握手の状況

(リンク)

[地域における不法投棄の防止など環境保全に向けた行動への取組について](#) (環
境局循環型社会推進課)

デマンド交通とは

以下は「全国デマンド交通システム導入機関連絡会議」のホームページから引用しています。



タクシーの便利さをバス並みの料金で実現するデマンド交通システム。予約に合わせて、自宅や外出先まで車が迎えに来てくれて、地域内の行きたいところまで運んでくれる大変便利なサービス。しかも安い。

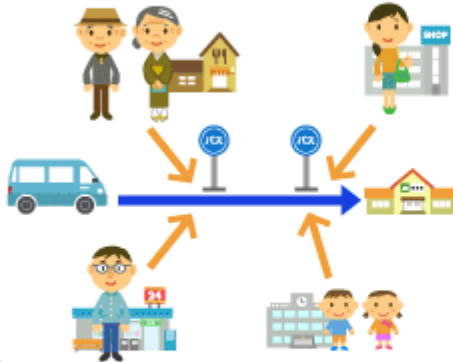
それは、情報センターへの予約の電話から始まります。「乗り合いで、多少遠回りすることもあるけど、その分、おしゃべりしたり、新たな風景の発見があったりして楽しい。」そんな声も寄せられています。

デマンド交通システムの仕組み

Mechanism of demand traffic system

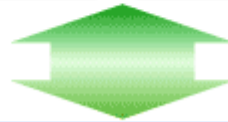
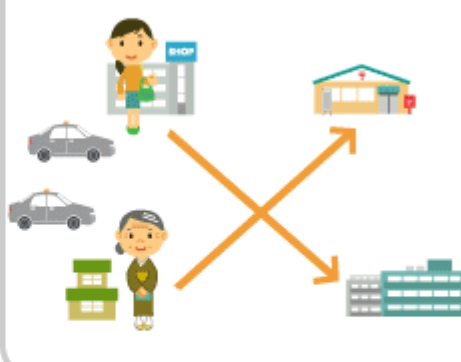
路線バス型交通

- ・路線に合わせて、乗車、降車場所が決まっている。
- ・1回の運行で複数人を乗せて運行するので、利用者の費用負担は小さい。



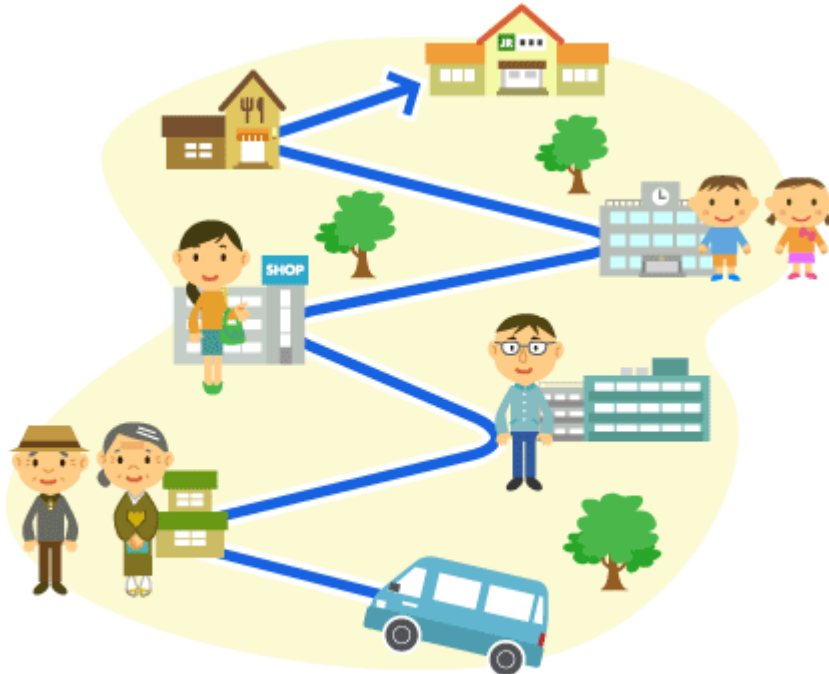
タクシー型交通

- ・住民はドアtoドアで行きたいところに移動できる。
- ・1回の送迎につき、1台のタクシーが運行するので、利用者の費用負担は大きい。



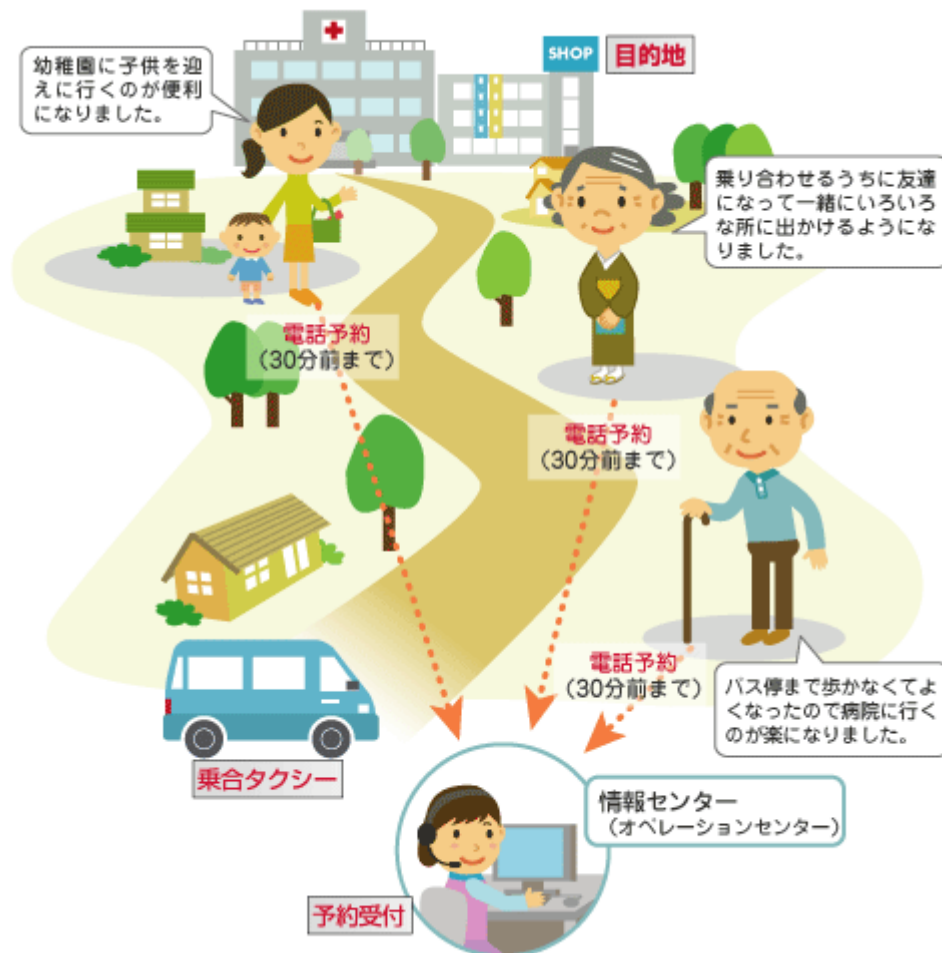
デマンド交通システム

- ・住民はドアtoドアで行きたいところに移動できる。
- ・1回の車両で、複数人を乗せて運行するので、利用者の費用負担は少ない。



サービスのイメージ

Image of Service



デマンド交通システムは、目的地に直行する通常のタクシーとは異なり、他の人も乗り合って目的地に送迎するサービスです。

利用者は「情報センター」に電話で利用時間帯と目的地を告げ、予約をします。車は乗り合う人を時間にあわせて順に迎えに行き、全ての人を目的地まで送ります。料金は低額(例:300円)で交通費の負担も軽く、気軽にご利用いただけます。

設計工学研究室

東京大学設計工学研究室が提案する地域公共交通再生のカタチ

「コンビニクル」

CONVENIENT & SMART VEHICLE

経済的で利便性の高い新しい乗合い交通システム



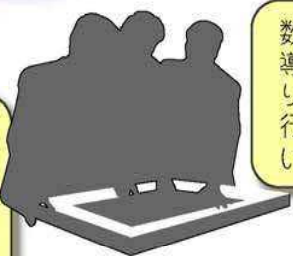
東京大学大学院
新領域創成科学研究科
人間環境学専攻

教授 大和 裕 幸
助教 大和 裕 幸
博士課程 大和 裕 幸
研究員 大和 裕 幸
研究員 大和 裕 幸


いま、何が地域公共交通の問題なのか？

地域の公共交通を取り巻く環境は、厳しく深刻です。
少子高齢化や都市集中化・過疎化が進展する中、問題は非常に根深いものがあります。


よく耳にする自治体の「声」




自家用車は日常生活に切ってもきれないものになっていますが、加齢とともに運転に不安を感じる人も多く、かといって家族や隣人に運転を頼むのは、頼む方も頼まれる方も負担になっているのが現状です。
高齢化が進む中、外出をあきらめる高齢者が増えてきています。



数年前にコミュニティバスを導入しましたが、乗客はあまり増えず、財政難の折り、運行の補助が難しくなっています。




公共交通を「公」だけで維持するのは、非常に困難です。
民間に頼らざるをえない時代になっているのではないのでしょうか？
民間＝地元企業の活用を図るとともに、民間にとっても企業価値の向上につながるよ相乗効果の期待できるシステムが望まれます。




乗り合いタクシーの導入を検討していますが、その維持管理経費だけでも二の足を踏むような金額になると聞いて、悩んでいます。

オンデマンドバスなど、活用できそうな仕組みもありますが、整備に関する負担を考えると具体化への道は険しいものがあります。
「社会実験」という方法もあるようですが、実験の実施が実用化への言質になるようなイメージがあって躊躇してしまっています。



路線バスの撤退が間近に迫っています。
高齢者や幼児など交通弱者の日常の足の確保に関わる大問題です。
しかし、代替りの公共交通手段を計画し、整備する予算のあてなどありません。



地域の公共交通は、住民…特に高齢者などの交通弱者にとって文字どおりの「ライフライン」です。
厳しい財政状況の中でも、絶対に必要な公共サービスですが、長期的展望に立ってその維持・存続の方策を住民に提示できないのが現状です。

このような地方の現状に対応するため、国土交通省や経済産業省などでは、**地域公共交通の再生・活性化に向けて、さまざまな補助事業や制度改革を進めています。**

■「コンビニクル」…私たちの回答です！

CONVENIENT & SMART VEHICLE = 身近で使いやすく、誰もがうなずく納得の公共交通システム！
私たちは、地域公共交通の現状に対応し、問題を解決する画期的なシステムを開発しました！！

利用者にとってのメリットと特徴

● 誰でも予約は簡単、いつでも予約

- ◆ 携帯電話、PCを利用した簡単便利予約
- ◆ 個別の行動特性にあわせた自動予約
- ◆ いつでも予約OK

● ドア・ツー・ドアでいつでも移動

- ◆ 自宅の前から外出先までドア・ツー・ドアで移動
- ◆ 乗客は全員着座、安心安全運行
- ◆ 必要なときにいつでも利用

● 予定の立てやすい確実な交通サービス

- ◆ 独自の手法で確実な運行スケジュール管理を実現
- ◆ 予約時に到着予定時刻を約束
- ◆ 約束したスケジュールを厳守

運営主体にとってのメリットと特徴

● 運用負担・財政負担を軽減

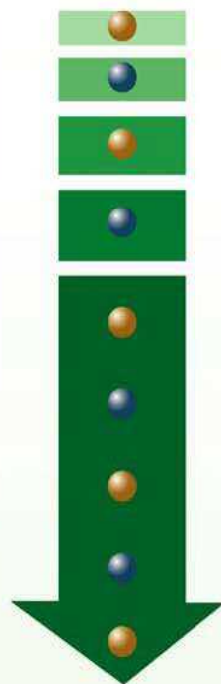
- ◆ 運用者の視点で経済性・合理性を追求したシステム
- ◆ サービス購入型事業で導入費用、運営経費を低減
- ◆ 事業開始後の状況変化にも柔軟に対応

● 利用者ニーズに応じた高度なサービス提供

- ◆ 高度な移動の随意性・定時性・経済性を実現
- ◆ 高度なサービスにより新たな利用者を喚起
- ◆ 地域交通体系全体への改善効果

● 地域にマッチした地域公共交通システム

- ◆ 地域の状況に柔軟に対応した高品位のサービス
- ◆ 既存公共交通との組み合わせによる利用拡大
- ◆ 自治体が支援する公共交通の範囲の明確化



人の移動の活性化＝地域の活性化

- 既存の公共交通網と連携し地域公共交通基盤の確保
- 地域公共交通システム全体の効率の向上
- 地元の運行事業者独自の交通サービスの実施
- 地域における複合的なビジネスチャンスの拡大

「コンビニクル」と他の運行形式との比較

「コンビニクル」の特徴を、路線バス（コミュニティバス）、既存のデマンドバス・乗り合いタクシーと比較しました。既存のデマンドバス・乗り合いタクシー、コミュニティバスも、私たちのオンデマンドシステムを導入することで「コンビニクル」に生まれ変わります。

「コンビニクル」 （オンデマンドシステム）

新たな価値の創造！
innovation

既存のデマンドバス 乗り合いタクシー

路線バス （コミュニティバス）

定時性の確保

- 利用者数によらず、予約時に約束した到着時刻を守るので、待ち合わせや鉄道などへの乗り継ぎに利用できる。

使いやすさの確保

- 予約システムの工夫で簡単操作を実現できる。
- 個人の特性に応じた予約の自動化ができる。

経済性の確保

- サービス購入型の採用で、民間努力による利用者獲得ができ経費削減が可能。
- 複数地域でのシステム共同利用で低コスト運用を実現

私たちの「コンビニクル」システムで、
既存の公共交通システムが生まれ変わります！

- 顧客の要求（デマンド）が増えると、走行距離が長くなり、到着時刻が遅れることがある。

- オペレータを介した予約を行うため、利用者が増えると対応が難しくなる。

- システム購入、維持管理による多額の導入費、運行補助を必要とする。
- オペレータの人件費も必要となる。

- 固定ダイヤ、固定ルートでルートに従った運行を行うため、交通状況の影響を受けやすく、ダイヤ通りの運行が困難な場合がある。

- 固定ダイヤ、固定ルートのため、多様な利用者ニーズに対応するのは困難である。

- 乗客（利用者）が少ない場合は、補助負担が大きい。

運行の特性

❖ 運行時刻と走行経路を顧客の要求（デマンド）に合わせて変更する

- 要求が無ければバスは走らない
- ドアtoドアの利用ができる（少数車両で対応）
- 顧客数が増加すると要求の受付、走行経路選択、配車・運行管理システムが必要になる



❖ 走行時刻・走行経路が決まっている

- 乗客がいなくてもバスは走る（多数の車両が必要）

