

学 校 名	佐賀大学		
学部・学科名	経済学部(経済学科・経営学科・経済法学科)		
チー ム 名 (個人参加の場合は任意)	SAGA's RIDE SHARE	エントリーNo.	44
携帯電話番号	- -	E-mail	
チームの紹介(任意項目) 私たちは、佐賀大学のインターフェース科目である佐賀 SDGs グローカルアクションⅢ・Ⅳにおいて、観光ビジネスプランの作成に取り組んできた。このチームは、「SAGA サンライズパーク」に注目し、地域活性化と交通問題解決に向けてのプランを作成した。 1. 取り組みテーマについて(なぜこのテーマに取り組んだのか) バス、タクシーに次ぐ、新たな交通手段として「RIDE SHARE」サービスを提供する。 【現状及び課題認識】 今年 5 月に SAGA サンライズパークがオープンし、6 月開催の B'zコンサートの経済波及効果は 3 億 8600 万円と地域経済に大きな効果をもたらした。毎月様々なイベントを開催し、佐賀の活性化に貢献している。その一方で、課題も生じている。それは駐車場問題である。SAGA サンライズパークの駐車可能台数は約 1350 台あるが、ここにはアリーナのイベント来場者用の駐車場はない(原則、イベント関係者のみ利用可)。周辺に有料駐車場はあるものの、各駐車場の駐車可能台数は一桁台が多く、合計しても 100 台に満たない。そのため、病院などの周辺施設にも影響が生じており、交通渋滞も発生している。このことから、SAGA サンライズパーク側は「パーク＆ライド」という SAGA サンライズパークとイオンモール佐賀大和・福田間のシャトルバスの運営を行っている。しかし、これは事前予約が必要であり、ルートと時間が決まっているため、利用者視点で考えると利用しづらいのではないかと考えた。 以上のことから、私たちは駐車場問題解決のため、別の交通手段として「RIDE SHARE」を提案する。			
 ↑ SAGA サンライズパーク https://saga-sunrisepark.com/arena/(閲覧日: 2023/10/26)		 ↑ 周辺駐車場 https://www.navitime.co.jp/maps/aroundResult?lat=33.27624388888889&lon=130.29326888888889&category=0805001&type=spot&radius=2000(閲覧日: 2023/10/26)	

2. 課題解決に向けた新たなアイデアについて

駐車場を新たに建設することは土地の確保が困難であるため、私たちは兵庫県養父市の事例に着目した。

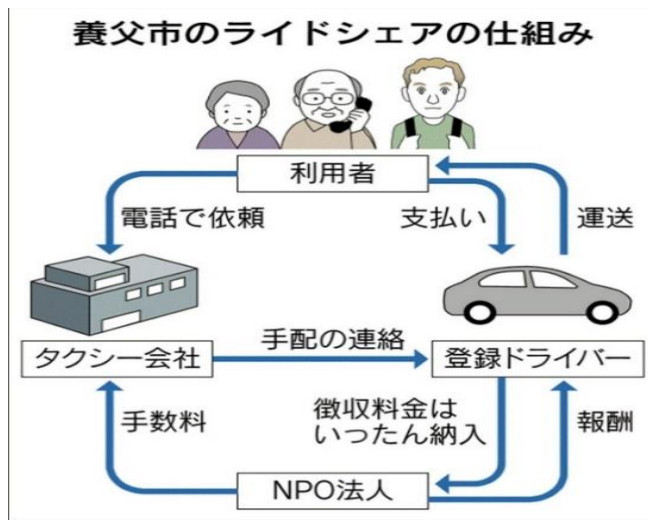
【参考事例】

兵庫県養父市

ライドシェアを日本で行うことは道路交通法により原則として認められていないが、タクシーがほとんど通っていない山間部の地域限定とし、国家戦略特区を利用して実施している。

タクシー業界や、国会で安全性や責任の所在の曖昧さなどにより反対されているため、ドライバーは特別に許可を得た人のみで、登録ドライバーは 17 人からスタートした。

料金は、通常のタクシーの 6.7 割程度で社内に料金早見表が設置されている。



↑ 日本経済新聞「ライドシェア」関西で広がる 兵庫・養父で 26 日から

<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO30941200U8A520C1LKA000/> (閲覧日 2023/10/26)

この事例を参考として、私たちは駐車場問題解決に向け、SAGA アリーナを中心とした半径 10km 圏内を利用特区とするライドシェア事業を提案する。

タクシー業界への配慮として、SAGA アリーナでのイベント開催時のみライドシェアを利用可能とする。

佐賀県庁と佐賀県バス・タクシー協会が協同で運営を担う官民連携事業として提案したいと考えている

3. 九州や地域社会への影響について

地域社会への影響について、四つの効果が考えられる

第一の効果は、交通渋滞の解消や、近隣施設への無断駐車への抑制が期待できることだ。これは私たちが最も期待する効果であり、上手くいけば駐車場の問題を気にすることなく SAGA アリーナで様々なイベントを開催することができ、地域の活性化を図ることができると考えている。

第二の効果は、市民(運転者)の収入になることだ。佐賀県では東京などと比べて自家用車を所有している家庭が多い。よって、空き時間にライドシェアを通して多くの佐賀県民が収入を得ることができると考えている。

第三の効果は、駐車場問題やタクシー不足で困っている他の施設に対するモデルケースとなるということだ。すでに記述した通りライドシェアは日本の道路交通法により認められていないため、今回のケースが成功し、その有用性が認められれば、他の地域で困っている方々の役に立てると私たちは考えている。

第四の効果は、ライドシェアが事業化すれば自動車の走行車数が減少するため、排気ガスの総排出量が減少するということだ。環境保全に繋がり、SDGsにも沿っていることから様々な方々からの支援を賜うことができると考えている。

4. 事業化に向けたビジネスモデルについての具体的な紹介

『RIDE share(ライドシェア)』

このサービスは、車の空いた座席を活用し、他者と利用料を負担し合うことで交通費が節約できるため、安価な交通手段の提供ができる。ターゲットは、SAGA アリーナ利用者のみ、運用日は SAGA サンライズパークのイベント開催日のみとし、SAGA アリーナ半径 10km を利用可能圏内とする。また、トラブル防止等の観点から、既存の「SAGA サンライズパークアプリ」を活用し、ドライバー・利用者、共に登録制で利用可となる。そして、佐賀県バス・タクシー業界、佐賀県庁が連携し、サービスを行う。

【料金】

基本料金(固定費(運用費・ガソリン代等)+運営団体の収益)+ドライバーの利益(各自で設定)

・車種によって料金設定を変える。

SDGs の観点から環境に配慮した車は安く設定する。

高級車は「特別感、非日常感を感じたい」と言った理由で利用希望の方がため、高く設定することも可。

・ドライバーと利用者間での金銭取引は禁止(料金は全てアプリ通し)

【ドライバーに関して】

佐賀県民限定とし、ドライバー所有の車で運用する。好きな時間にドライバーとして働くことができる。

〈お客様を乗せる際の条件〉

・ドライバーとして働く前

タクシー会社で研修を受ける。

ドライバーの利益額(100m あたりの料金)を決めてもらう。

・ドライバーとして従事する際

お客様を乗せる前には、必ずアルコールチェックを行う。(アプリ使用)

【アプリに関して】

・ドライバーの顔写真、また運用車の写真を必ず掲載する。

・利用者のドライバー評価制度の導入

【ドライバー・利用者への告知方法】

・各関係団体の HP、TV、SNS、ポスター を用いる。また、行政からもアプローチしてもらう。

5. 事業化後の目標、継続可能性や将来のイメージなどについて

SAGA アリーナでイベントを開催するたびに利用されるため継続可能性は高いと考えられる。他地域でも活用してもらえるようにライドシェアのモデルケースの一つにする。反響を呼べば、規模の拡大等を検討したい。

＜記入上の注意＞

・各項目の文字数の制限はありませんが、計画書全体で最大A4用紙片面3枚以内に収めてください。

・各項目の詳細説明のため概要図・グラフ・画像などの挿入や添付も可と致します。

なお、解像度に画像が荒くなる場合がありますので、使用するフォントや写真等には留意下さい。