

(株)ライトレール (<http://www.LRT.co.jp>) の目指すもの

平成 17 年 12 月 16 日 起業

平成 18 年 9 月 30 日 加筆

代表取締役の阿部 等は、J R 東日本に 17 年間勤務して平成 17 年 4 月末に退職し、**将来は鉄道会社**を興すことも念頭に、同年 12 月に交通コンサルティングの会社を設立しました。

個人・社会いずれにとっても多数の交通問題があり、その解決は**更なる道路の建設や自動車の性能向上によっては為しえず**、鉄道系のサービス改善を進めることが肝要と考えます。そして、自動車に過度に依存した交通体系や生活様式に対する疑問の声が強くなりつつあるものの、現実には、全国において、多くの地方鉄道が活用され切らないまま次々と廃止され、L R T (次世代型路面電車) の実現が切望されながら具体化が進みません。

そこで、**交通問題の解決**を目指し、7 年間の準備の末に起業しました。**“個別”交通システムを“所有”するのではなく、“共用”交通システムを“利用”する社会の実現を提案します。**

J R 東日本在職中の経験や得た知識・人脈を活用しつつ、2 つの事業計画『多額の税金投入を要しない鉄軌道事業の実現』『レンタサイクル・放置自転車撤去・駐輪場ビジネス』に取り組んでいます。詳細は、次ページ以降及び『設立趣意書』をご覧ください。

代表取締役 阿部 等 (平成 17 年 12 月 16 日就任)

昭和 36 年 8 月 30 日生、昭和 60 年 東京大学 工学部都市工学科卒、昭和 62 年 同大学院 修士課程修了、昭和 63 年 同 博士課程中退

昭和 63 年 J R 東日本入社、平成 17 年 退社、その間に保線部門を中心に鉄道事業の多分野の実務と研究開発に従事、鉄道設計技士(鉄道土木)及び技術士(建設部門)の資格取得、日本鉄道施設協会及び J R E A から優秀賞等を受賞、業務外で様々な交通事業プランを作成し一定の評価(大前研一のアタッカーズビジネススクール、ニュービジネスプランコンテスト、かわさき起業家選抜)、鉄道活性化・L R T 実現に関わる関係者との人脈も構築、平成 15 年 N P O 法人交通ビジネス研究会 副理事長(現在も)

取締役 ^{おさみつ}山田長満 (平成 17 年 12 月 16 日就任)

昭和 22 年 10 月 1 日生、昭和 46 年 日本大学 商学部卒、平成 17 年 慶應義塾大学大学院 商学研究科修士課程修了

昭和 47 年 税理士登録、昭和 52 年 山田長満会計事務所 所長(現在も)、昭和 61 年 日本起業家協会 理事長(現在も)、昭和 61 年 株式会社経理バンク 代表取締役(現在も)、平成元年 山田奨学会 理事長(現在も)、平成 5 年 東京地方税理士会 初代支部長、平成 9 年 川崎商工会議所 議員就任(現在も)、平成 15 年 株式会社ケイエスピー 代表取締役社長(現在も)、平成 16 年 川崎商工会議所 副会頭(現在も)

取締役 細川信義 (平成 18 年 9 月 30 日就任)

昭和 16 年 3 月 21 日生、昭和 40 年 早稲田大学 第一理工学部数学科卒、昭和 47 年 神戸大学 経済学部 第 課程卒

昭和 40 年 浴場業経営、昭和 48 年 等松青木監査法人(現在監査法人トーマツ)入所、昭和 53 年 公認会計士細川信義事務所 所長(現在も)、平成 8 年 監査法人アイ・ピー・オー 代表社員(現在も)、平成 9 年 エンゼル証券株式会社 代表取締役社長(現在も)、平成 13 年 エンゼルキャピタル株式会社 代表取締役会長(現在も)、平成 15 年 N P O 法人エンゼルホットライン 専務理事(現在も)

監査役 ^{ていぞう}溝口禎三 (平成 17 年 12 月 16 日就任)

昭和 28 年 3 月 30 日生、昭和 50 年 東京経済大学 経済学部卒

昭和 51 年 三枝会計事務所入所、昭和 58 年 税理士登録、昭和 63 年 溝口税理士事務所 所長(現在も)

多額の税金投入を 要しない鉄軌道事業の実現

(株)ライトレール

平成17年12月16日

1. はじめに

- クルマへの過度の依存を改められねば、人類は滅亡
 - 各人が**個別**交通システムを**所有**
共用交通システムを**利用**
- 民でできることは民で！
 - 交通サービスの生産・販売主体は、自由な経済活動を許された民間に
- 鉄道会社を興したい！

1

2. 交通問題の解決 (1)

- 交通問題
 - 道路渋滞、大気汚染、交通事故、通勤地獄、公共交通の衰退
- 原因はクルマへの過度な依存
 - 空間利用が非効率
 - エネルギー利用が非効率
 - 環境負荷が大きい
 - 交通事故が頻発

2

3. 交通問題の解決 (2)

- 交通システムの**所有** **利用**
 - 効率的な空間利用
 - 効率的なエネルギー利用
 - 小さな環境負荷
 - 高い安全性
- 利便性や幸福度を犠牲にせずに交通問題を解決

3

4. 民主導の交通事業の展開

- **共用**交通システム
 - 鉄道、LRT、デマンドバス、乗合タクシー、レンタサイクル、カーシェアリング
- ツールは出揃っており、求められるのはビジネスモデル
- 時代の趨勢は
 - 規制緩和、構造改革、官業の民間開放

4

5. 運輸政策の改善提案 (1)

- 事業者は利潤最大化の価格設定権を与えられていない
 - 赤字で廃止された岐阜路面電車の通学定期が、サービス低下した代替バスの半額以下???
- 事業者へ利潤最大化の価格設定権を与え、交通弱者へは利用補助等
 - 官と民の役割分担を明確化

5

6. 運輸政策の改善提案 (2)

- 最大の競合商品であるクルマが受益に応じた費用負担をしていない
 - 集客施設等の駐車場が無料or格安
- クルマへ適正に費用負担させ、交通サービス間の競争条件を公正化
 - 駐車場料金の適正化
 - 道路整備への一般財源投入の減額
 - 環境負荷分の本人負担 = 環境税

6

7. 運輸政策の改善提案 (3)

- 鉄道・軌道運転士の免許基準が高く、他産業と比べて人件費が高騰
 - 赤字で廃止された岐阜路面電車の運転士人件費が、代替バスの倍以上??
- 鉄道・軌道運転士の免許基準を、安全担保を条件に緩和
 - バス会社等へ運転業務を委託

7

8. DMVを活用したビジネスモデル (1)

- DMV(デュアル・モード・ビークル)
 - JR北海道開発の線路・道路兼用車
 - 在来の鉄道・軌道車両と比較して大幅に低価格かつ高性能
 - 線路外の大規模施設へ直接乗入れ
 - 運転操縦、特にブレーキ操作が簡易
- 地方鉄道・路面電車の経費を革命的に低減させ、かつ利便性も向上

8

9. DMVを活用したビジネスモデル (2)

- 新たなビジネスモデルで低コストに在来路線を大幅にサービス改善
 - 利用者を増やし、地方鉄道やLRTを民主導で健全経営
- 運転士免許基準の規制緩和
バス会社等へ運転業務を委託
 - コスト減と同時に、地場企業と連携してバス路線を再編し収益性を向上

9

10. ビジネス展開

- 内閣府へ規制改革要望を提出
 - 鉄道・軌道事業を民間ビジネスとして展開できる条件を整える
- 地方鉄道再生やLRT実現が望まれる路線の事業計画作成
 - 岐阜路面電車再生、池袋LRT、いすみ鉄道・銚子電鉄の経営改善、札幌路面電車近代化、宇都宮LRT

10

11. 提案者のプロフィール

- 経験
 - 東大都市工学科で交通計画を研究
 - JR東日本に17年間勤務して退職
- 今後
 - 個別交通システムを**所有**せず、**共用**交通システムを**利用**する社会を作りたい
 - (株)ライトレールにて事業展開

11

レンタサイクル・ 放置自転車撤去・ 駐輪場ビジネス

(株)ライトレール

平成17年12月16日

1. 池袋の状況

- 放置自転車ワースト1
 - 豊島区が自転車税を導入予定
- 豊島区自転車等駐車対策協議会
 - 『自転車等の駐車対策に関する総合計画』審議中
- 駐輪ニーズに応えるには
 - 高地価な場所への駐輪場整備を要す

1



豊島区・放置自転車問題



朝日新聞

平成17年
11月8日

2

2. ECOサイクル

- 地中に自転車を8層144台保管
 - 直径7m、高さ11mの円筒を埋込み



(株)技研製作所
のHPより

3

<h3>3. 駐輪場のコスト</h3> <ul style="list-style-type: none"> • ECOサイクル1棟当り <ul style="list-style-type: none"> -設備投資1億円 + 地代相当4000万円 -地代を含めると他方式はもっと高額 • 駐輪場とすると <ul style="list-style-type: none"> -8000円/人・月(本人負担 + 公的補助) -現行、多額の税金投入と機会費用により本人負担2000円/人・月 <p style="text-align: right;">4</p>	<h3>4. レンタサイクル</h3> <ul style="list-style-type: none"> • 朝8時頃 <ul style="list-style-type: none"> -池袋の住人が自転車に来て都心へ • 朝9時頃 <ul style="list-style-type: none"> -郊外の人が自転車でサンシャインへ • 夕方6時頃 <ul style="list-style-type: none"> -自転車を返して郊外へ • 夜8時頃 <ul style="list-style-type: none"> -池袋の住人が自転車で自宅へ <p style="text-align: right;">5</p>
<h3>5. レンタサイクルの良さ</h3> <ul style="list-style-type: none"> • 自転車とスペースをシェアリング • スペース144台分で <ul style="list-style-type: none"> -自転車350台、会員500名 • 3000円/人・月で成立 <ul style="list-style-type: none"> -自己負担2000円 + 補助1000円/人・月 -区にとっても、より有効な税金投入 • 池袋のみで2~3万名の会員見込み <p style="text-align: right;">6</p>	<h3>6. 放置自転車撤去ビジネス</h3> <ul style="list-style-type: none"> • レンタサイクル需要喚起には <ul style="list-style-type: none"> -放置自転車の徹底的な撤去が不可欠 • 現行の区実施では <ul style="list-style-type: none"> -保管手数料5000円で引取り率が低く、保管スペース不足で撤去徹底できず • 保管手数料を短期は格安とすれば <ul style="list-style-type: none"> -引取り率が向上し、保管スペースが生まれ撤去の徹底が可能 <p style="text-align: right;">7</p>
<h3>7. 駐輪場ビジネス</h3> <ul style="list-style-type: none"> • 放置自転車の撤去徹底には <ul style="list-style-type: none"> -駅直近の他に小規模駐輪場を各所に • 本年春に道路法が改正 <ul style="list-style-type: none"> -歩道上への駐輪場設置が可能に • 各所へ小規模な駐輪場を整備 <ul style="list-style-type: none"> -無人で料金徴収できる装置を設置 -1円/分をカード支払いとし顧客管理 <p style="text-align: right;">8</p>	<h3>8. ビジネス展開</h3> <ul style="list-style-type: none"> • 3点セットで区へビジネス提案 <ul style="list-style-type: none"> -レンタサイクル・放置自転車撤去・駐輪場ビジネス • 時代の流れは、官業の民間開放 <ul style="list-style-type: none"> -駐輪場の指定管理者制度は前例あり • トリプルウィンを実現 <ul style="list-style-type: none"> -良質な駐輪サービス・税金投入の減額・民間ビジネスとしての自立 <p style="text-align: right;">9</p>
<h3>9. ビジネスの展開状況</h3> <ul style="list-style-type: none"> • 今までの展開 <ul style="list-style-type: none"> -豊島区へビジネス提案し打合せ継続 -協議会中間まとめに関連の記述 -(株)技研製作所とも交渉中 • 今後の展開 <ul style="list-style-type: none"> -設備投資せず、小規模で事業開始 -有望性を確認できたら設備投資 <p style="text-align: right;">10</p>	<h3>10. 提案者のプロフィール</h3> <ul style="list-style-type: none"> • 経験 <ul style="list-style-type: none"> -東大都市工学科で交通計画を研究 -JR東日本に17年間勤務して退職 • 今後 <ul style="list-style-type: none"> -個別交通システムを所有せず、共用交通システムを利用する社会を作りたい -(株)ライトレールにて事業展開 <p style="text-align: right;">11</p>

設立趣意書

平成 17 年 12 月 16 日
株式会社ライトレール

1. 目標は交通問題の解決

我々の目標は、道路渋滞・大気汚染・交通事故・通勤地獄・公共交通の低利便性や衰退といった交通問題を解決し、さらには交通を通して地域の活性化に貢献することである。交通問題の多くは、現代社会の生活がクルマに過度に依存していることが原因である。クルマは、多くの場面で便利な交通手段だが、空間利用が非効率・エネルギー利用が非効率・環境負荷が大きい・交通事故が頻発といった問題点を持つ。しかし、だからと言って我々の生活様式を江戸時代に戻す訳にもいかないし、発展途上国の発展を引留める訳にもいかない。

クルマへ過度に依存した交通体系や生活様式から脱却するには、交通システムの“所有”から“利用”への転換を図るべきである。各人が“個別”交通システムを“所有”するのではなく、“共用”交通システムを“利用”できる社会を実現する。それにより、効率的な空間利用・効率的なエネルギー利用・小さな環境負荷・高い安全性を達成し、人々の利便性や幸福度を犠牲にすることなく交通問題を解決することを目指していく。

2. 求められるは民主導の交通事業の展開

“共用”交通システムとしては、鉄道・LRT（次世代型路面電車）・航空・船舶・バス・デマンドバス・タクシー・乗合タクシー・カーシェアリング・動く歩道・レンタサイクルその他、人類が既に獲得したテクノロジー、選択肢は多々ある。そして、それらを活用して交通サービスを生産・販売する主体は、自由な経済活動を許容された民間事業者とすべきと考える。なぜなら、規制または保護されると、良質サービス提供や最新テクノロジー導入のインセンティブが不十分となり、高いパフォーマンスの経営を期待できず、良質な交通サービスが実現されにくいからである。

時代の趨勢は、規制緩和・構造改革・官業の民間開放・小さな政府といったキーワードが象

徴するように「民でできることは民で！」である。公共交通事業は、企業会計としては赤字でも社会的便益を考慮した費用便益分析で黒字なら、税金を投入して存続あるいは新設すべきという議論がある。しかし、無節操な税金投入は、事業者のモラルハザードや政治家の我田引鉄を招き、社会的に好ましい結果とならないケースが多い。社会的目的を達成するのに必要な公的資金は投入し、しかし民間事業者の企業努力の芽を摘まず、また過剰投資を生まない仕組みとして、民主導の交通事業の展開が求められていると考える。そして、それを実現する条件は「官」から降って来るものではなく、現場やマーケットやテクノロジーを知っている「民」が構想・提案・行動して自ら勝取るべきである。

3. 事業展開を妨げる運輸政策の問題点

現行の運輸政策では、全産業分野ともに規制緩和が進む中、交通事業も民間企業の自由な経済活動という建前になっている。しかし、交通事業の枢要である鉄道・軌道事業に関して、実態として自由な経済活動が妨げられている点が大きく3つある。

- (1) 事業者は利潤最大化の価格設定権を与えられていない
- (2) 最大の競合商品であるクルマが受益に応じた費用負担をせず、競争条件が不公正
- (3) 鉄道・軌道運転士の免許基準が高く、他産業と比べて人件費が高騰

(1)は、民の自由な経済活動の根幹を侵害するものであり、特に通学定期の高率割引が鉄道・軌道事業の事業性を著しく損なっている。(2)の典型として、官民ともに集客施設等の駐車場が無料または格安な一方、公共交通での来訪者は交通費を自己負担している。(3)の具体的数値として、同じ運輸業界であるバス・タクシー・トラックと比較して単位運行時間当りの運転士人件費は数倍である。ただ、タクシー・トラック業界が適正とは言いがたく、その中間に適正解があろう。

(1)(3)に関連するが、廃止された岐阜路面電車の通学定期運賃がサービス低下した代替バスの半額以下、運転士人件費が代替バスの倍以上だったという事象には疑問を感じざるを得ない。

4. 運輸政策の改善提案

我々は、交通事業が真に自由な民による経済活動となり、地域や場面に応じた最適なテクノロジーが活用され、効率的な経営の下、良質な交通サービスが提供されて交通問題が解決される社会とするため、中央及び地方の政府に対し以下を求めていく。

- (1) 事業者へ利潤最大化の価格設定権を与え、交通弱者へは利用補助等
- (2) 最大の競合商品であるクルマへ受益に応じた費用負担をさせ、競争条件を公正化する
- (3) 鉄道・軌道運転士の免許基準を、安全担保の仕組みに応じて適正化

(1)に関して、現行の運賃認可の実態は鉄道・軌道が交通機関の中で独占的地位を占めていた時代と変わっていない。特に地方では交通機関分担（市場占有）率が数%と市場支配力を失っており、事業者へ低運賃を強いる政策的根拠は薄れた。一方、学生・高齢者・身体障害者等へ多額の負担を求めることは社会的に望ましくないため、政府の仕事として利用補助すべきである。その際、交通事業者のモラルハザードを招かぬよう、交通弱者へ補助しその使い道は本人に任ずることとする。その他、「市場の失敗」を回避するための政府の役割を明確化し、都市から地方への所得再分配や参入障壁引下げによる競争環境の維持等のための公的支援は実施する。公的支援としては道路占用費免除・設備投資補助・撤退時の原状回復費免除等を想定する。(2)は、駐車場料金の適正化・道路整備への一般財源投入の減額・公債発行による高速道路建設の取りやめ・環境負荷を費用換算した本人負担等である。(3)は、運転操縦の簡易化・操縦ミス時のバックアップシステム導入を条件に規制緩和する。

5. DMVを活用した新たなビジネスモデル

我々は、JR北海道が開発中のDMV（デュアル・モード・ビークル）すなわち線路・道路兼用車両が、地方鉄道・路面電車の経費を革命的に低減し、かつ利便性も向上できるのではな

いかと注目している。DMVは、在来の鉄道・軌道車両と比較して大幅に低価格かつ高性能で、さらには線路外の大規模施設へ直接乗入れられ、また運転操縦、特にブレーキ操作が簡易である。

DMVを活用した新たなビジネスモデルにより、多額の経費を要せずに在来路線を大幅にサービス改善し、利用者を増やして健全経営とできる可能性がある。特に、運転士の免許基準が規制緩和されれば、バス会社等へ運転業務を委託できることとなり、コスト減と同時に、地場企業と連携して並行バス路線を合理的なネットワークに再編し、採算性を大幅に向上できる。

6. 経営の進め方

4.の(1)～(3)の内容を整理して「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」において応募し、政府へ様々な運輸政策の変更を要望している。その際、具体的案件における政策変更の効果、すなわち交通利便性の向上・多額の公的補助を要さない民間経営の実現等を明示し、社会の理解を得ていく。具体的案件とは、岐阜路面電車再生・池袋LRT・いすみ鉄道経営改善・銚子電鉄経営改善・札幌路面電車近代化・宇都宮LRT等である。(1)～(3)の全てを理想的に実現できなくとも、少し実現できるだけで交通事業を民主導で展開できる余地が生れる。そして、小さな成功を積上げてより大きな政策変更への機運を盛上げ、段階的に理想を実現していきたい。

その他、交通システムの“所有”から“利用”への転換の発想に基づき、レンタサイクル事業に取り組む。具体的案件は、放置自転車問題の解決を迫られている池袋におけるビジネス展開であり、放置自転車撤去及び駐輪場管理とセットでの事業展開を目指している。

鉄道・軌道事業に関しては、当初はコンサルティング業務に特化し、具体的案件の事業化の目途が立った時点で、その地場の資本も入れた事業会社を設立する。放置自転車対策関連事業に関しては、初期投資もそれほど多額でないことから、早期の事業化を目指す。

DMVに関して、JR北海道と一般的な意見交換はしているが、現時点では正式の提携関係の構築等をしていない。

代表取締役 阿部 等 経歴書

平成 17 年 12 月 16 日

昭和 36 年 8 月 30 日生まれ、44 才

昭和 49 年 3 月 大田区立新宿小学校卒業

昭和 52 年 3 月 私立武蔵中学校卒業

昭和 55 年 3 月 私立武蔵高校卒業

昭和 56 年 4 月 東京大学 理科 1 類入学

昭和 60 年 3 月 東京大学 工学部 都市工学科卒業（新谷・太田研究室、都市交通計画専門）

卒業論文「鉄道の運賃とサービス水準に関する研究」で、大都市鉄道の非ピーク時における運転頻度向上は 1 人当り数円の負担増で実現可能なことを示した。3 年間で自動車を 6 万 km 運転し、渋滞・駐車場不足・交通事故の心配等、身を以て自動車交通の限界を体験。

昭和 62 年 3 月 同 修士課程修了（新谷・太田研究室）

修士論文「鉄道における高負担・良質サービスの提供可能性に関する研究」で、鉄道利用者は着席や時間短縮といった良質サービスに対し実現するに十分な高い支払い意志を持つことを示した。在学中に、情報処理技術者第 1 種の資格を取得。JR の発足時だったが採用がなく、4 月より博士課程に進学し、交通に関する研究をさらに継続。

昭和 63 年 3 月 同 博士課程中退

JR グループの採用が始まり、大学院は中退。

昭和 63 年 4 月 JR 東日本入社 本社 人事部 人事課（配属前の研修）

新会社発足後の第 1 期生として入社。

昭和 63 年 4 月 東京圏運行本部 総務部 人事課（実際の勤務先は研修先の現業機関や研修所等）

東京エリアで、各種現業機関の業務内容把握のため、現業部門実習。

昭和 63 年 8 月 秋田支店 工務部 施設課 保線計画係

保線部門の業務内容習得のため、支店内の保線区を管理統括する部署で非現業部門実習。

昭和 63 年 10 月 東北工事事務所 主任技師（土木 2）付

建設工事部門の業務内容習得のため、山形新幹線計画の係で非現業部門実習。

昭和 63 年 12 月 東京圏運行本部 中野保線区

軌道工事の設計・積算及び線路検査データの集計・評価。

平成元年 6 月 東京圏運行本部 施設部 保線課 運転輸送係

工事間合確保のための関係箇所との調整及び計画、工事関連の運転報手配。

日本鉄道施設協会「鉄道工事の作業安全に関する研究」に工事間合確保をテーマに応募して選拔され、50 万円の助成金を受け報告書を作成・提出。

平成 3 年 2 月 東京地域本社 運輸車両部 輸送課 輸送指令

輸送障害発生時の運転整理の計画及び指令、その他輸送指令業務。

平成 4 年 2 月 安全研究所 車両運動グループ

脱線現象解明を目的に、車両走行試験の実施及び車両運動シミュレーションの研究。

平成 5 年 6 月 （出向）鉄道総合技術研究所 内田研究室（軌道管理）

曲線通過速度向上のための軌道管理手法、曲線での軌道変位と車両運動の関係の研究。

平成 7 年 4 月 長野支社 工務部 施設課 保線技術係

各現業区の軌道管理業務の技術指導及び高速走行試験への軌道の立場からの参画。

平成 8 年 2 月 長野支社 長野保線区 軌道工事助役

軌道工事の計画策定・工程管理・設計積算指導・契約立案、請負業者事故防止指導。

在職中に、鉄道設計技師（鉄道土木）の資格を取得。

平成 10 年 4 月 安全研究所 保守作業グループ

保線作業の安全性向上のため、列車運行と保線作業を分離するためのシステムの開発。

開発したシステムの概要をまとめ日本鉄道施設協会懸賞論文「鉄道施設における情報技術の活用」にグループ応募し、優秀賞を受賞。

同じく J R E A 誌へグループ投稿した『IT を活用した新しい線路閉鎖の仕組みの構築』が第 39 回 J R E A 賞（平成 11 年度の掲載論文約 100 編の最優秀）を受賞。

平成 12 年 4 月 事業創造本部 新規事業グループ

J R 東日本の経営資源と IT を活用したビジネスを企画・推進。

平成 13 年 7 月 東京支社 施設部 保線課 A T O S（東京圏運行管理システム）P T

A T O S の保守作業管理機能に関わる関係箇所との調整、現業区及びパートナー会社指導。

平成 13 年 12 月 同 副課長

在職中に、技術士（建設部門）の資格を取得。

平成 14 年 2 月 東京支社 施設部 保線課 線路保安グループリーダー

保線の事故防止に関わる調査、ルール改廃、現業区及びパートナー会社指導。

平成 17 年 4 月 J R 東日本 退社

以上、交通事業に関する多分野の実務と研究開発に携わり、様々な経験を積み、豊富な知識と人脈を構築した。

一方、業務外で、社外の起業スクール等に通いつつ、交通に関する様々な事業プランを作成し一定の評価を得た。

平成 11 年 2 月 大前研一のアタッカーズビジネススクール第 6 期にて大前賞を受賞

事業計画：鉄道を骨格とした交通事業（環八上空を活用したエイトライナーの事業計画）

平成 11 年 11 月 第 6 回ニュービジネスプランコンテストにて最優秀賞を受賞

事業計画：最新技術によるタクシー配車システムを活用した乗合タクシー事業

平成 14 年 11 月 第 10 回かわさき起業家選抜にて日本起業家協会賞を受賞

事業計画：川崎駅東口地区での路面電車運行

さらに、各地の鉄道活性化・L R T 新設等に関するセミナー・活動等に個人の立場で参加し、各分野の関係者との人脈も構築した。対外的信用度を高めて活動の基盤を固めるべく、平成 15 年 4 月に N P O 法人交通ビジネス研究会を設立して副理事長に就任し、活動をより活発化した。

岐阜路面電車の立地条件・施設状況等を調査・分析し、時代環境も踏まえて民間ビジネスとして健全経営可能とするビジネスプランを作成し、その再生に向け自ら事業へ取組むことも視野に入れている。また、池袋駅東口地区での L R T 実現の可能性を調査し、道路整備状況・移動ニーズ・地元首長のリーダーシップ等から実現可能性が充分高いと判断し、同じく自ら事業へ取組むことも視野に入れている

さらには、全国の L R T 実現及び地方鉄道活性化に向け、D M V（J R 北海道が開発中の線路・道路兼用車）がその救世主になり得ると考え、調査・分析を重ねている。基本的考えは以下の通り。

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">(1) D M V は、従来の鉄軌道車両と比較して車両購入費・保守費・運転士人件費を大幅低減し得る(2) 地方鉄道や L R T において、低コストに高い利便性（増発、速達性、集客施設乗入れ）を実現(3) 小さな政府が希求される時代潮流の中、民主導による鉄道の活性化・地域貢献増大を実現 |
|---|

平成 17 年 12 月 (株)ライトレール (<http://www.LRT.co.jp>) を設立し代表取締役社長に就任

事業目的は、交通に関するコンサルティング及び短期立上げを見込める放置自転車対策関連事業