

平成20年度 伊勢地域公共交通会議 第2回 議事要旨

■ 開催概要

日時：平成20年10月1日（水）19:00～

場所：伊勢市役所 東庁舎 5-2 会議室

出席者：全17名

学識経験者 1名（四日市大学教授）

市民代表 4名

一般乗合旅客自動車運行事業者

2名（三重交通伊勢営業所所長、三重県旅客自動車協会伊勢支部長）

一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車運転者が組織する団体

1名（三重交通労働組合執行委員長代理）

中部運輸局三重運輸支局

1名（首席運輸企画専門官代理）

三重県伊勢警察署 1名（交通第一課長代理）

三重県 1名（三重県政策部交通政策室長）

伊勢市 1名（観光交通部参事）

事務局 4名（伊勢市観光交通部交通政策課）

■ 議事内容

1. おかげバスの路線評価手法について

事務局より、おかげバスの路線評価手法について、資料1に基づき説明。

- 今後のおかげバスの見直し検討の中で、資料にあるPDCAサイクルの中には、中心市街地に集約するコンパクトシティの考え方など、都市のあり方の視点がかけているように思う。市民の全員がクルマでばらばらに動くようなまちでは、様々な面でコストが掛かる。
- おかげバスだけで捉えるのではなく、交通全体として、都市のあり方を検討していく視点も必要ではないか。（市民代表）

⇒コンパクトなまちを考えて行くことに関しては、コミュニティバス事業だけでなく、色々な交通システムを考えて行く中で、あわせて検討し、評価する必要があると考えている。

⇒ただし、現状として事業運営にコストが掛かっている状況の中で、アンケートの結果を踏まえると、今回提案した直接的な指標であるコストの面で課題があり、当面の間はこの指標で検討していきたい。（事務局）

⇒この意見は、今後の都市のあり方を考える上では重要な視点である。今後の地域社会において、公共交通が必要であり、昨今の燃料費の高騰や、高齢化の進展とともに、さらに必要性が高まるということの認識は、会議参加者として一致していると考えている。

⇒今回の会議は、地域の公共交通の一つであるコミュニティバスを、以下に維持していくのかを検討しており、資料にあるコミュニティバス事業のPDCAサイクルを取り囲む外側に、コンパクトシティ、スマートシティの考え方が位置づけられるものと考えている。(座長)

路線評価指標について、事務局提案を基本として進めることについて、概ね了承。

2. 試行運行1年間の路線評価とデマンドサービスの検討について

事務局より、試行運行1年間の路線評価とデマンドサービスの検討について、資料2に基づき説明。

- 伊勢市の周辺自治体で、今回のような乗合タクシー型のデマンドサービスの事例はあるのか(座長)

⇒大台町、松阪町の一部、津市一志町などで、導入されていると聞いている。

⇒ただし、各自治体ともそれぞれ方式が異なっており、今回の提案内容とまったく一緒と言うわけではない。(事務局)

⇒大台町に関しては、運行開始前は全くの交通空白地域となっており、バス型、タクシー型など、色々な交通システムを検討した結果、大台町デマンドタクシーとの名称で、運行を開始した。

⇒このネーミングについて若干問題があり、一般の方にとって、タクシーの名称から、自宅前まで来るもの、というイメージをもたれている。デマンドという名前も、高齢者の方にとって分かりにくいものになっているようである。

⇒タクシーには乗合いというイメージが無く、個別に使うものと思っており、利用者が伸びていないと聞いている。(三重県)

⇒松阪市については、メインとなる定時、定路線の幹線路線があり、離れた集落に立ち寄る一部デマンド方式を取り入れており、7月から運行開始している。

⇒その他、三重県として相談を受けている地域では、志摩市磯部地域などから聞いており、利用者が少ないところについて、デマンドでの対応を検討する自治体が増えている状況にある。(三重県)

- 現在考えているデマンド方式については、資料3ページ目右側にある、“デマンド型サービスの時間的/空間的な分類”では、2つめの迂回ルート/バス定間型との理解で良いか。(市民代表)

⇒デマンド型サービスについては、当該表に示した代表的な分類だけでなく、様々な仕組みが考えられ、今回の提案したデマンドサービスについては、空間的な分類では、固定ルート型と迂回ルート型の中間的な位置づけになると考えている(事務局)

- デマンド型サービスの中で、迂回ルート型について、需要のあったバス停に立ち寄るということであれば、需要が色々なバス停であった場合は、時間が大幅にずれてしまうのではないかと(座長)

⇒指摘の通り、需要の状況に応じて時間がずれて行くことになる。そのため、この方式を導入しているバスのダイヤは、迂回を想定して十分に余裕のあるダイヤを組む必要がある。

⇒ダイヤの設定が難しく、効率的でない部分もあり、この方式が地域に適切かどうか判断することが必要である。(運輸支局)

⇒いくつかの自治体で導入された事例があるが、実際に発生した問題として、迂回により遅れる時間を、バスを待つこの人に待ってもらうか、ということがあった。

⇒予約制のバスであったため、連絡体制をしっかり構築し、予約者に対して到着時間を返答できるようにすることで、対応は可能とは思う。ただし、連絡が通じなかった場合にどうするかなど、実際には色々な問題も発生する。(三重県)

⇒他地域での問題を踏まえて、この地域のデマンドサービスとして同じ問題が発生しないように充分配慮して、その先の事業の充実に力を入れて行くことが重要である。(座長)

- 現状で利用者1人あたり1,000円以上かかっている状況の中で、デマンド方式を取り入れていくことについては、必要性があるものと考えている。
- 例えば、表にある“迂回ルート／バス定間型”のような仕組みであれば、昨年度の実績の中で、年間を通じてほとんど利用者がいないバス停も把握されていると思う。このようなバス停については、廃止して、全体的に効率化を図っても良いのではないか。(市民委員)

⇒年間を通じて、1人も利用がないバス停というものは無いが、利用者の多いバス停、少ないバス停という点では、データが集まっている状況である。

⇒今後の見直しを進める中で、バス停ごとの乗降実績を踏まえて検討していく。(事務局)

- 高齢者にとっては、これまでバス停に行けばバスに乗っていた状況に対して、事前に予約するという行為が必要となるため、利用が減ってしまう可能性がある。
- タクシーのようにオペレーションセンターなどを作り、予約者に対して返答するような仕組みも必要ではないか。(市民委員)

⇒本年度においては、実証運行と位置づけており、オペレーションセンターのような返答の仕組みについては、委託する事業者との調整の中で、実現可能な方法を探っていくことになる。

⇒ただし、現状ではこのような仕組みはなく、今後、財源が不足する中で、その方法の実現性を含めて検討していくことが必要と考える。

⇒また、本市のデマンドサービスとしては、現在の財政状況の中で、純粋なタクシーのようにドアトゥードア型のサービスを提供することは難しい。利用される方には、バス停まで出てきて頂く方式を考えている。

⇒基本的には、これまでの同じバス停、バス路線で運行することとして、一方で需要が無いバス停については、ショートカットする方式を考えている。これによって、乗車された方が、目的地まで所要時間が短く到達できるメリットがあると考え。(事務局)

- 最短経路を通過して、目的施設まで早くいけるとのことだが、同じ時間帯に利用者が発生した場合、他の利用者を迎えに行くことになり、目的施設までの時間が計算できなくなり、反対に使用しづらいのではないかと。運行ダイヤにこだわらず運行してはどうか。(市民委員)

⇒費用を抑えるために出来るだけ、乗合いによる利用をしていただきたいと考え、運行ダイヤを固定する方式を検討している。時間を自由にするほど、利用者1人ずつに車両を走らせることになる。

⇒タクシーであれば利用者に対して1台ずつ運行することになるが、バスのように乗合いで利用してもらうことで、余分な車両を運行しないようにする狙いがある。(事務局)

- 今回のデマンド型サービスの提案では、利用者にとって不便な部分だけが目立って、便利な部分が見えてこない。
- 市としては、費用を抑制する方策でデマンドサービスを提案していることは理解しているが、一般市民の方からすれば、利用する気にならないのではないかと。利用したくなるようなメッセージを出して行くことが必要である。(市民委員)

- 経費を削減することを目的とした場合に、利用が不便になってしまうのであれば、利用者がさらに減少してしまう。
- 基本的には、時刻表は残っているという前提でいくと、他の利用者がいない場合にのみ、所要時間が短くなるというメリットはあるが、時間が読めないというデメリットでもあり、利用者にとって結果的に不便なサービスになってしまうのではないかと。(市民委員)

⇒利用の無いバス停はショートカットして、所要時間が短縮できるメリットはあるものの、一方で、時間が読めないというデメリットにもなり、指摘のように利用者サイドにとってメリットが充分でない部分がある。

⇒利用していただくためのメッセージの送り方について、検討して行くことも考える(事務局)

- 経費を抑えるとしても、現在の方式では車両と運転手は確保しておく必要があり、結果として大幅な費用抑制に繋がらないのではないかと。(市民委員)

⇒基本的には、需要の無い運行ダイヤについては、車両を走らせないため、昨年度の実績を考慮すると費用は抑制できるものと考えている。(事務局)

- 利用者が1人も乗らない“空バス”は、昨年度の実績ではどの程度発生していたのか。
- もし、そのような便が発生しているのであれば、非効率的であるため運行しなくても良いのではないかと。(市民委員)

⇒昨年度においては、1ヶ月間に1人も利用していない、という時間帯もあり、1便あたりで考えれば、今回対象となるバス路線では、多くの時間帯で利用者がいない便もあると考えられる。

⇒今回のデマンド方式であれば、需要が無い時には運行しないため、効率的な運行に繋がるものと考えている。(事務局)

- ショートカットの運行に関しては、これまでの事例の中ではあまり見られない方式である。
- 経費の面でみれば、効率性は高まるものとは考えるが、利用者にとっては時間が読めないことは不便だけで、利用者にとっては分かりにくいものとなっていると思う。(運輸支局)

⇒今回の方式によるショートカットのメリットを考えると、年末年始の渋滞などの際に、渋滞箇所を迂回して運行できる、ということがある。バスのように定路線での運行では、渋滞の場合にも経路を変更できず、大幅な遅れが生じることになる。(タクシー事業者)

⇒ショートカットできる、と言うメリットについては、利用者の方にとっては、メリットであり、デメリットでもあり、各々の感じ方に依存する部分になってしまう。(事務局)

- ショートカットによる迂回の是非に関しては、複数の利用者がある場合、利用者視点で行けばバス停で待っているか、車両内で待っているかの違いでしかなく、あまりメリットになりえないのではないか(三重県)

⇒例えば、需要の状況によるが、路線の終わりだけショートカットするなど、色々なパターンが考えられる。現段階では明確な回答は出せないが、ショートカットの考え方を含め、検討する必要があると考える。(事務局)

- 今回の提案については、利用者が少ない路線であっても、何とか存続するための方策として、デマンド型サービスを提案されているのであって、廃止したいがために提案されたものではない、という点は共通の認識として持って置く必要がある。(座長)

- 廃止したいと考えているわけではないが、1年間を通じて全然利用者がいない、という所については、実績を踏まえて縮小する必要があるとは考えている。
- 実際に乗っていると、いくつかのバス停や区間で、必要性がないと思われるバス停があり、需要のあるときだけ迂回するなどの対応でも良い区間はある。
- 効率化のために全ての路線をデマンド型サービスにするのではなく、どこかの地域にバスという形態を残して行くことが必要である。(市民委員)

⇒今回の提案は、全てのバス路線を将来的にデマンド型にするということではなく、非常に利用実績の低い2つの路線について適用したい、というものである。他の路線については、これまでどおりにバス路線の形態を残して行く。

⇒また、迂回によるサービス提供に関しては、これまでの議論で最も問題となっている時間の面で、所要時間の不透明さなど、いくつか想定される問題がある。現時点では、どの方式が適切か分からないという現状であるため、今回、実証運行をしながら、適切な方式を探っていきたいと考えている。(事務局)

- 今後、都市のあり方に連動させていくことも考えると、利用が多いところを中心に幹線経路を作って、バスの利用者を集約させることによって、その周辺が居住するのに適した場所となるなど、都市の集約化にも繋がるものと思う。(市民委員)

- 1日2人以下の今の利用実績からすると、現状のバス路線でも利用者が乗合う状況は少ないものと考えられる。その点では、デマンド化することは充分考えられる。
- ただし、予約する手間が発生することを考えると、導入により一層利用が減る可能性もある(三重県)

- デマンド型サービスのメリット・デメリットについて、無理に整理する必要はないのではないか。現状の利用者が少なく、問題があることをしっかり提示して、不便をかけることになるがサービス存続のために理解して欲しい、ということを説明したほうが、一般市民の方は納得できるのではないか。(三重県)

⇒今回の資料では、委員会資料ということで色々な情報を掲載しているが、一般市民の方に対しては、より分かりやすい形で提案していくことになる。

⇒その際には、ご意見のあった事柄を含め、理解をいただけるような提案をしていきたい。(事務局)

- デマンド型サービスについては、他の事例の中で配車システムなどの初期投資に大きな費用が発生するなどの意見も聞いている。結果的に、これまでの路線型のバスサービスと同じような費用が掛かっているケースもある。
- 今回のデマンド型サービスについては、この点についてどのように考えているのか(バス事業者)

⇒基本的には、高度な配車システムなどは現時点では考えておらず、運行を委託する事業者の有する配車方法や人材を利用して実施する予定としている。(事務局)

- 運行の実績からすると、休日の利用があまりない路線などもあることから、運営の効率化を考える際には、平日のみの運行や、1日おきの運行なども検討する余地があるのではないか。(バス事業者)

⇒運営の効率化に向けて、運行日を減らす考え方はあると思う。今後、継続してデータを収集しながら、適用可能な路線があれば改善策として実施して行くことも検討する。(事務局)

- 通常のタクシー車両が空車となっている時間帯に、乗合いの車両として運用するとのことだが、法規制のなかでは、同じ車両を個人輸送と乗合い輸送とで共用することが可能かどうかは不明。(運輸支局)

(運輸支局に、他地域での事例があるか、ご検討を頂く)

デマンドサービスのあり方について、今後継続して検討していくことで、概ね了承。必要に応じて対応を検討していくこととし、会議を終了。