

1. 第15回協議会にて出された意見

協議事項	論点等	発言者	コメント
<p>コミュニティバスの支払方法の改善について</p>	<p>運賃先払いへの変更を決定</p>	<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年1月より先払いする方向で調整していく (参考:平成30年1月実施後の声) ・利用者からは、変更に伴うクレーム等なし ・乗務員からは、乗車時に運賃をもらうか乗車証の提示を求める降車時のアナウンスが不要になった、運賃の確認が楽になったとの声あり ・スムーズな乗降と運賃収納を実現
<p>平成31年度以降のコミュニティバスの運行形態の在り方</p>	<p>ルート・停留所の見直し</p>	<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が少ないエリアの存在 ・乗車実態のない時間帯の存在

平成31年10月以降のコミュニティバスの運行形態の在り方

1. 第15回協議会にて出された意見

協議事項	論点等	発言者	コメント
平成31年度以降のコミュニティバスの運行形態の在り方	ルート・停留所の見直し	奈良運輸支局中井氏	・環状線ルートの見直しに当たっては乗っていただく対象者を絞った上で、そのニーズを確認すべき
		奈良運輸支局中井氏	・時間帯の見直し、停留所の新設・廃止の際にはその条件を設けるべき
		朝岡総建委員長	・環状線ルートの1周に要する時間が長過ぎる。ゆうあいステーションのようにニーズの高い施設には必ず止めるようにして、2路線に分けるなどの方策を検討すべき
		朝岡総建委員長	・高田市立病院玄関までの乗入れを検討すべき

平成31年10月以降のコミュニティバスの運行形態の在り方

1. 第15回協議会にて出された意見

協議事項	論点等	発言者	コメント
平成31年度以降の コミュニティバスの運 行形態の在り方	免許返納者への優 遇策	西井議長	・高齢の免許返納者へ の優遇策を検討すべき
	通学利用	事務局	・教育委員会は怪我・ 病気時に限り利用を認 めている ・通常利用のためには 教育委員会・学校の理 解が必要
	通学利用	奈良運輸支局中井氏	・スクール利用に当たっ ては市全体の交通需要 を勘案し、スクールバス を導入するのも含め 検討していくべき
	デマンド交通導入	民生児童委員連合会吉 川会長	・現状ルートだと高田市 立病院へのアクセスに 時間がかかるとの意見 があり、同アクセスへの デマンド交通の採用を 検討すべき

平成31年10月以降のコミュニティバスの運行形態の在り方

1. 第15回協議会にて出された意見

協議事項	論点等	発言者	コメント
平成31年度以降のコミュニティバスの運行形態の在り方	デマンド交通導入	奈良運輸支局中井氏	<p>・デマンド交通は一度導入すると止められない。既存の交通でカバーできない地域に対して導入すべきもの。また、デマンド交通は走っていない時間帯も費用が発生(見えないコスト)</p>
		奈良県タクシー協会葛城支部 吉川代表	<p>・デマンド交通導入はタクシー業界に打撃となる。また、市の財政負担も大きくなると考える。将来補助が打ち切られても止めることができず、市単費で継続していくことを覚悟するべき</p> <p>・葛城市のような小さな市で7つも鉄道駅があるのは恵まれている。デマンド交通が導入されている地域は概して田舎</p>

平成31年10月以降のコミュニティバスの運行形態の在り方

1. 第15回協議会にて出された意見

協議事項	論点等	発言者	コメント
平成31年度以降のコミュニティバスの運行形態の在り方	検討アプローチ	寿連合会山下会長	<ul style="list-style-type: none">・まずは地域住民の声を聞いて欲しい・地域住民向けなのか、観光客向けなのか、人口密集地向けなのか、考え方をまとめて欲しい

平成31年10月以降のコミュニティバスの運行形態の在り方

2. 運行形態見直しに当たって

・市が運行する地域公共交通の位置付け:交通空白地帯における交通弱者のため

・交通空白地帯

- ✓ 路線バスの撤退等により、既存公共交通機関へのアクセスが困難な地帯

・交通弱者

- ✓ 運転免許証を持たない高齢者への配慮(特に独居の方。マイカー所有家庭でも送迎はいつでもできるわけではない。)
- ✓ 高齢者ドライバーの危険性

・留意事項

1:既存公共交通機関(路線バス・鉄道・タクシー)との連携

- ・幹:路線バス・鉄道・タクシー
- ・枝:コミュニティバス(環状線の輪が大き過ぎる。)
- ・葉:ミニバス(現行は「全大字を庁舎と繋げる」ということが至上命題。土日も庁舎に停留。幹・枝との十分な連携や市民のニーズに寄り添ったものかは疑問。)

2:交通弱者のニーズ(公共施設、商業施設、病院等)を的確に掴む

等

平成31年10月以降のコミュニティバスの運行形態の在り方

3. 新運行形態調査の方向性(案)

- ・財源：現行の委託料予算の水準を上回らないことを原則
- ・地域公共交通の位置付けや留意事項を踏まえた、利便性及び効率性の追求
- ・環状線・ミニバスに分けて見直しを検討

(参考1) デマンド交通の特性

(参照)『超高齢化・人口減少時代を支える交通サービス デマンド交通とタクシー活用 ―その計画策定と運行と評価 ～ブームに流されず、地域の実情に合った生活交通とするために～』(鈴木文彦著 地域科学研究会)

1. デマンド交通:『予約のあった時のみ運行する交通』だが、形態は多様

1:「定路線型」

路線バスやコミュニティバスのように所定のバス停等で乗降を行う

2:「迂回ルート・エリアデマンド型」

定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる

3:「自由経路ミーティングポイント型」

運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス定等間を最短経路で結ぶ

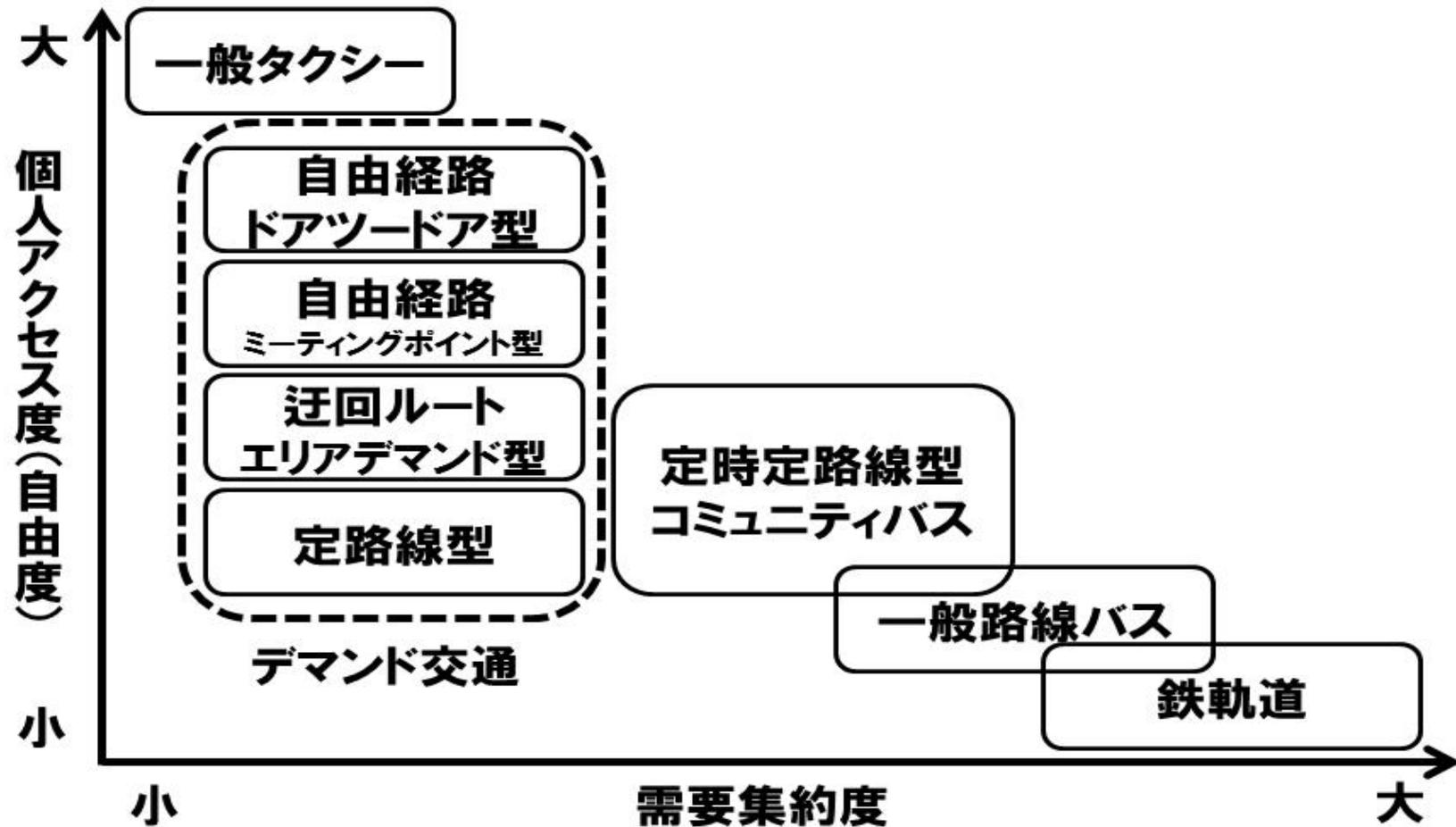
4:「自由経路ドアツードア型」

運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する

(参考1) デマンド交通の特性

1. デマンド交通:『予約のあった時のみ運行する交通』だが、形態は多様

(公共交通における需要と自由度の関係)



2. デマンド交通増加の背景

1: 人口の分散と移動需要の小規模化

2: 高齢者の徒歩(バス停へのアクセス)の限界

3: 狭隘道路・急な坂道などの地域条件

4: より小規模かつフレキシブルな交通手段の要請

5: 効率的な仕組み構築の必要性

3. デマンド交通の特徴

1:バス(定時定路線型乗合交通)とタクシーとの中間的位置付け

2:利用者の需要に対応した運行による乗合交通

4. 国の制度・支援メニューの充実

- **2006年:「不定時不定路線」が乗合交通として許可・支援対象に
(2006年度道路運送法改正)**
- **2008年:総務省「定住自立圏構想」による人口減少社会における
「人の流れの創出」といった考え方(ある程度の集約を図りながら
ネットワークを構築し、きちんと人々が生活できるようにする)**
- **2008～2010年度:地域公共交通活性化・再生法に基づく総合
事業による計画策定と実証運行への支援**
- **2011年度～:「地域公共交通確保維持事業」においてフィーダー
系統の支援メニューとしてデマンド交通が位置付け**

(参考1)デマンド交通の特性

5. デマンド交通の趨勢

- 1970～1980年代はバス車両を使っでのデマンド輸送が中心
- 現在は乗合タクシーとしてのデマンド交通が中心
- 2006年道路運送法改正後、不定時不定路線が乗合交通としての許可対象となり、指定エリア内での自由経路型を採用するケースが大半
- 導入の動機は「路線バスの廃止」が最多、次いで「空気を運ぶ定時定路線型バスの代替」
- 市町村が事業主体になり、タクシー事業者に運行委託する仕組みが一般的
- 赤字は市町村負担(一時的には国補助利用)、運賃は100～500円の定額が主流だが、ゾーン別運賃設定を行っているところもある

6. デマンド交通の予約システム

1: 電話予約

2: コールポスト方式(※)

※停留所等にボタンが設置され、バスに乗車しようとする利用者がボタンを押すことにより、無線等で利用客の存在がバスに連絡され、当該停留所に向かう。

3: ICT活用方式(コンビニクル(※)等)

※東京大学と順風路株式会社の共同により開発されたオンデマンド交通システム。事業者の運行方針・運行条件などの設定に合わせ、顧客からのニーズに合わせた最適な運行経路を自動的に示すことができ、オペレーターの負担軽減に資するもの。初期費用:50万円程度(説明会費用別)、運用費用:10万円/月(サーバ使用料、車載器3台+予備車1台の場合)

7. デマンド交通の課題

- 1:乗合率が非常に低い(1人乗車のケースが多い)**
- 2:利用者の心理的抵抗感(予約の煩雑さ、1人で乗ることの申し訳なさ)**
- 3:通勤・通学・決められた時間内に移動しなければならない場合は不向き**

7. デマンド交通の課題

4: サービスレベルを上げればコストがかさむ

(例)新潟県三条市

- ・市内全域をデマンド交通のエリアに指定
- ・全体で600箇所以上の停留所(ドアツー・ドアに近い)
- ・地元タクシー会社4社が対応し、各社が個別に予約受付
- ・利用者は出発停留所と到着停留所を指定して予約
- ・料金は2人以上で乗れば全域200～300円／人
(1人だと最大1500円程度)→市民にとっては「安いタクシー」
- ・地元タクシー事業者の活用により、新規投資は無いが、乗合率が20%弱
- ・市が一定の契約により各社に赤字費用を補てん(利用が増えるほど市の負担が増える)

7. デマンド交通の課題

5: タクシー業界への影響

・タクシーは究極のデマンド交通

(例)長野県富士見町

- ・路線バス廃止をきっかけに全域をデマンド乗合タクシーに切り替え
- ・タクシー事業者と契約する際に、タクシー事業者にとっては原価を割るような安い運行委託費で契約(委託費の計算において、検討をしっかり行わず、他自治体に右にならえで採用)
- ・デマンドタクシーを走らせることにより、本来のタクシー需要が食われ、受託していたタクシー事業者が撤退
- ・町としては中止するわけにいかず、元々路線バスを運行していたバス事業者が小型の車両をわざわざ用意して事業を引き取った

(参考1) デマンド交通の特性

8. デマンド交通事例紹介

地方公共団体名	デマンド交通の取組内容
1 新潟県上越市	一定の地区まで定時運行し、末端部は予約(降車)がある場合のみ運行する方式を多数採用する上越市域のバス
2 北海道帯広市	定時定路線をベースとし、迂回ルートでのデマンド区間を組み合わせ、末端部ではフレキシブルに対応
3 岩手県雫石町	全便ルートとダイヤを決め、利用者はそれに合わせて予約、町内のポイント(町役場他3か所)にはセンター直結の電話も用意
4 山口県山口市藤木地区	朝夕は通学利用があるため定時定路線運行し、日中便はデマンド。デマンド便のルートは一部自由経路型
5 東京都桧原村笛吹(うずしき)・上平地区	一定エリアをフリーでデマンド運行する。路線バスのダイヤに合わせてあらかじめダイヤを設定し、時間指定で予約を受ける。経費を勘案し月・水・金曜日運行
6 千葉県南房総市	一定のエリア・時間帯を設定し、セダン型タクシーを一般タクシーと共用して運用する。7市町村が合併したことにより、公共交通を統一するために導入
7 兵庫県小野市	コミュニティバスでカバーできないニーズ向けに各バス停から公共施設までの異動を担う。前々日までに要予約。 ターゲットは団体。申込みは最低6名必要。利用は、6～36名。小型バスになる場合もある
8 島根県邑南(おおなん)町	・路線バスも走らず商店もない高齢週略向けに、中心部を結ぶデマンド交通に買物代行機能を加えた実証実験を実施 ・平成23年緊急雇用対策事業・単年

(参考2)本市における高齢者向け優遇措置及び福祉運送サービス

サービス名	サービス内容
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・70歳以上の方は半額 ・福祉施策の観点から、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳、戦傷病者手帳などを所有している障がい者及び各手帳に基づく介護人1名は無料
福祉タクシー券	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券の配布を身体障害者手帳1・2級又は療育手帳A・A1・A2の所持者を対象。年間に24回を限度として、葛城市と契約したタクシー業者のタクシー初乗り分の基本料金を助成 ・対象者に対する発行率は60%程度。(重度の方は車いすでの移動になり、タクシーの利用に適さない。)
介護タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・訪問介護分野において、通院等で指定訪問介護事務所の訪問介護員等が運転する車両による輸送において、一部の事務所による輸送に対して、福祉タクシー券の利用が可能であったり、障がい者料金割引の適用が受けられたりする
寺口・いきいきセンター間の直行便	<ul style="list-style-type: none"> ・大字寺口・いきいきセンター間を市民の要望に応じ、市公用車にて往復。月1回程度の利用実態
ゆうあいステーション送迎サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・ゆうあいステーション施設を有料利用する団体客に対して、同ステーション所有車にて、往復送迎を実施