

第 6 回 可児市地域公共交通協議会 議事要点録 概要

【日 時】 平成 21 年 10 月 30 日 (金) 午後 2 時 ~ 午後 3 時 30 分

【場 所】 可児市役所 4 階第 1 会議室

【出席者】 協議会委員 16 人、代理委員 2 人、欠席委員 1 人、事務局 3 人

1 会長あいさつ

【あいさつ要旨】

地域公共交通協議会は前回は 5 月に開催し、デマンド運行方式の実証実験を了解していただき、現在実施中である。次回の協議会は 12 月に開催する予定であったが、今回の協議会は実験の中間報告と協議していただきたい案件があるので開催した。

【その他】

会長のあいさつの後、会議要点録署名者として中島幸雄委員と福田泰尚委員の指名があった。また、今回新たに委員となった小川委員と牧野委員に委嘱状を交付した。

2 実験の検証期間の運行形態及び川合・土田線の運休期間の延長について

3 報告

資料 1、資料 2、資料 2 補足資料、資料 3、資料 4 に基づき事務局から説明し、さつきバスの川合・土田線の運休期間を平成 22 年 3 月まで延長し、その間はデマンド運行方式の「電話で予約バス」の運行を継続することとなった。

(主な意見)

【発言者】 委員 事務局

実験の中間報告について

さつきバスと比べて利用者が減っているため原因を精査する必要がある。

利用者は 9 月期で 6 割、10 月期で 8 割であり、徐々に浸透している。運行のしくみ、便数、バス停は良いが、運賃と運行曜日が今後の検討課題と考えており、デマンド運行方式の方が将来性があると感じている。原因については現在アンケート調査を行っており、その結果からさつきバスの新しい運行形態の案をつくっていききたい。

デマンド運行が 41.7% しか稼働していないのは問題があったからである。

川合土田線とデマンド運行の稼働率はベースが違うので比較することに意味はない。

お年寄りの生活パターン、移動パターンは大体決まっており、便数や選択肢を増やしても乗る時間帯は同じであることが確認できた。

川合・土田線の収支率が示されていないので、デマンド運行の収支率と比較できない。公共サービスの一端を担っているため収支は余り重視すべきでない。

必要な需要に対してデマンドでバスを配車することによって支出を減らしている。経費節減効果があってサービス水準は落ちていないのでよいと思う。

さつきバスの単価は 1 キロ 295 円であり、24 日間で 99 万 1,200 円となる。「電話で予約バス」は 18 万 9,000 円であり 80% 減となる。さつきバスの経費に比べてデマンド

運行の経費は 80%減となる。

乗合率と 1 便当たりの乗車人数では意味が異なる。

今後は 1 便当たりの乗客数と表現する。

電話の締切時間を 15 分前まで短縮可能であるなら、なぜ最初からされなかったのか。

利用者が 1 日 10 人であれば時刻表どおりに走ることができる。

予約の受付作業は、バス停、人数、利用時刻を聞き、必要車両数を決め、車両に乗降箇所と人数を伝えるまでが一連の作業であり、IT を利用すれば作業を 20 秒から 30 秒以内にできる。

川合・土田線の運休期間の延長について

3 か月でデマンド運行から川合・土田線に戻すのではなく、デマンド運行を延長し、皆さんの意見を聞いてデマンド運行の実験を改善すれば良い。

今回のヒアリングでは、12 月から従来の川合・土田線に戻すのではなく、デマンド運行の継続を望む声が地域から寄せられた。川合・土田線の運休期間の延長は運輸局への手続きが必要であり、協議会の決定をいただきたい。

実験の改善について

利用者が減っている要因を探り、実験を改善する必要がある。

根本的な改善を図るべきで、利用者の立場で考えるべきである。利用しやすいのは、誰もが、自由にいつでも、分単位で予約できるデマンドバスで、このサービスができれば 300 円も高くないと思う方が増えるのでないか。デマンドでバスの予約をするのが面倒だと思う方は、そのサービスが大したサービスじゃないのにわざわざ電話するのは面倒というのが根底にある。

改善の具体的な内容は事務局の方へ別途提案し、事務局の方で、そういう形でできるならそれもやってみようかということならば、実験することにはどうか。

アンケートを 11 月の半ばぐらいから回収し 12 月にかけて原因を探り検証する。今回は改善案を議論するには材料がない。12 月の協議会で検証の報告をし、今後の改善点を協議・決定したい。

改善は周知が重要で時間がかかるものである。

改善には運輸局へ届出が必要で運賃協議など手続きに 1 か月かかる。データを分析して決定し、その上で手続きを踏み、住民に説明する時間が必要となる。

市全体の公共交通について

デマンド運行区域を市全域へ水平展開できず、運行区域を分割するのは効率が悪くなり人手がかかる。

市内全域を 1 回 300 円で移動できるのは公共交通全体のバランスから疑問が残る。本来は、鉄道や路線バスを上手に使い分けていただき、バランスのあるサービスの内容と受益者負担、いわゆる運賃が要ると考える。市の中心部まで来るのは 1 回の乗車で来てい

ただけるように確保したい。そこから先へ行くときは乗りかえて 2 乗車分を払っていただくのが公共交通全体のバランスから望ましいと考えている。

西部線は利用が多い。西部線を小型のタクシーとかジャンボタクシーにしても全員が座り切れないので、西部線についてはマイクロバスによる今の運行形態でもよいと思う。

行政のサービスレベルについて

コミュニティバスの経費がかかることと利用者が少ないことはどこでも抱えている問題であるが、廃止は住民の足を奪うことになるので、こういったサービスレベルを維持するのか、そのために経費としてどこまでが許容範囲かというサービスレベルをどこに置くかを定め、それに見合った方策を皆さんで検討していくのが一番いい方法である。市民の税金を少なくし、最大限のサービスができる形を確立できることを願う。

その他

経費の削減はサービスの低下につながるおそれがある。乗務員は乗客の安全を第一に労働している。市民サービスだけでなく、乗務員、企業の側の立場も考えていただきたい。

4 閉会

本日の協議会では非公開部分はないことを確認し、協議会を閉会した。