

第1回会議等での意見とその対応案

第1回会議等での主な意見	意見に対する対応案
<p>平成15年の巡回バスは1台あたりの平均乗車人員が2.2人であり、これでは少なすぎるということで廃止した。</p> <p>今回は、平均乗車人数の目標を何人にするのか？</p>	<p>実際にバスが運行していない本町において、初年度から目標数値を設定するのは難しいと考える。</p> <p>平均乗車人数という一辺よりも、バス停カバー率、乗降者数・収支率の推移、利用者満足度の3指標から総合的に評価・判定したい(連携計画p41参照)</p> <p>何らかの数値目標を想定するならば、事業が定着するべき計画期間の5年後の収支率について、中部運輸管内の平均値が23%であるため、これを上回る水準を設定するのが適当ではないかと考える。</p>
<p>市街化区域内での運行ということであるが、高齢者を想定するのであれば、むしろ市街化調整区域に居住している場合が多いのではないかと？</p>	<p>サービス対象者の立地状況を詳細に分析するために、65歳以上の老年人口の分布状況を確認した。(資料1-1参照)</p> <p>市街化区域内での分布が多く、先に市街化区域を中心とした地域公共交通の導入が望ましいと考える。</p>
<p>平成15年度の運行では主に公共施設を巡回するバスとしており、そのために乗車人数も少なかったのではないかと考えている。</p> <p>福祉や買い物支援等、何を目的にするかによって利用者像は大きく変わってくるため、それに合わせた路線としなくてはならない。</p>	<p>ご指摘の通り。</p> <p>サービス設定の考え方(連携計画p31)で定めているように、武豊町の拠点エリアと基本的な目的施設(駅、商業施設、病院、銀行、郵便局、保健センター、町民会館、役場等)へアクセスできるようにルート設定している。</p> <p>また、利用者像は、昼間時に、自動車にて外出できない移動制約者を対象としている。</p> <p>(資料1-2参照)</p>
<p>バスのない現時点ではタクシーが住民の足となっている。タクシー会社にヒアリング等を行い、住民がよく利用する場所を聞いてみるのがいいのではないかと。</p>	<p>昨年度の検討時に、町内の交通事業者に対して、事業プランを提示しヒアリング調査を行った。</p> <p>カバーすべき施設等に対して路線が確保されていると概ね評価して頂いている。</p>
<p>現在の運行計画ではいわゆる「定時定路線型」の運行になっているが、予約制の運行等は検討しなかったのか。</p>	<p>庁内プロジェクトチームにおいて、8つの運行パターンについて比較検討し、予約制についても議論した。予約制は気軽に利用しづらいとの意見もあり、相対的なサービスレベルと事業費、事業の認知性等から、報告書にある定時定路線型が最も望ましいと判断した。(資料1-3参照)</p>
<p>この事業が進んだ場合、バスとタクシーが競合してしまう可能性がある。競合の結果タクシー事業者が撤退することになっては町民の皆様にも不便をかけることになるため、配慮いただきたい。</p> <p>バスの車両について、運行事業者が購入するのは厳しいように思う。</p>	<p>上述の町内の交通事業者のヒアリング調査において、当該事業に対する参画意向等についても併せて確認した。</p> <p>その際には、特に競合による撤退を危惧する意見はなく、逆に事業参画の可能性(意向)があることを把握している。</p> <p>また、バス運行があっても、タクシーの特徴であるドアトゥドアを選択する町民がなくなることはなく、バスとタクシーは競合というよりは別な交通事業であると考えます。</p> <p>車両の調達方法については、試行(実証)運行の段階で、町として車両を購入することは現実的ではないと考える。</p> <p>ただし、計画書にも記載したが、交通事業者との調整の中で、事業者の理解が得られない場合は、町が確保することも念頭においている。</p>
<p>そもそも、なぜ自家用車の利用者が増えて、バスの利用者が減ってしまったのか、その点を整理する必要があるのではないかと。</p>	<p>自動車の利便性にはかなわない。資料1-4の統計にあるように、公共交通による輸送人員はほぼ一定で、自動車輸送が急増したのは全国的な傾向である。</p> <p>地域公共交通の存続には、住民の理解が必要不可欠であ</p>

	り、実証実験やフォーラム等による情報発信を通じた対応を行っていききたい。
<p>前回資料3：事業計画スケジュール 交通事業者の選定の考え方等について本協議で協議していただきたい。</p> <p>愛知県タクシー協会における地域公共交通会議への要請・要望は次の通り。 (資料1-5)</p> <p>交通事業者は、武豊町内に本店(支店)若しくは営業所など事業施設(武豊町に事業所税等の税金を納入し、地域に貢献している事業者とする。)を有する事業者とすること。</p> <p>1社単独ではなく、数社での運行を可能とすること。</p>	<p>まず、事業者選定については、運行事業は本会議から町への委託事項であり、町が行う。よって、本会議での協議事項でないと思う。</p> <p>については、交通事業者の選択肢が多い都市部では可能であろうが、町としても広く事業者に参加して欲しいと考え、当該要望を受け入れることは、事業者を排除することになり、受け入れられない要請・要望であると思う。</p> <p>については、今回の緑・赤・青ルートのコミュニティバスは、一体的運営によることで合理化・効率化を図る必要があり、逆に複数社の運行では、運行管理者の配置、予備車両の扱い、時刻表の作成、利用促進活動などの面で合理化・効率化が図れない。事業規模からみても1社単独で対応すべき事業であり、要請・要望は受け入れられないと思う。</p>
<p>前回資料3：事業計画スケジュール ・どのような運行が利用者にとって望ましいのか考え、その内容を実行に移すのに、どの事業者が適切かを判断すべき(事業者選定は計画の承認後とすべき)</p>	<p>前出のとおり、事業者選定は、本会議ではなく武豊町が行う。</p> <p>武豊町としては、連携計画の内容に対して協議会で概ね了解できていれば(特段の反対意見がない状況)事業者の選定手続きに着手できると判断している。</p> <p>なお、平成22年度当初の事業化のためには車両調達の間を確保したいこと、計画内容について交通事業者と事前に調整しておきたいこと等から、本会議での計画承認前に事業者選定を行う必要があると考えている。</p>
<p>前回資料4：連携計画20頁導入車両 導入車両の調達について、地域公共交通活性化・再生総合事業を有効に活用すべきであり、総合連携計画に車両導入を追加すべきであると思う。</p>	<p>前述したが、車両の調達方法については、試行(実証)運行の段階で、町として車両を購入することは現実的ではないと思う。</p> <p>なお、交通事業者が車両調達を行う場合でも、車両調達経費を含めた運行経費として勘定すれば、活性化再生総合事業の補助対象となり得る。</p>
<p>前回資料4：連携計画20頁導入車両 車両の定員について、「ジャンボタクシーでなくバス車両を導入する」としているが、バス車両・ジャンボタクシーのどちらにすべきかアセスメント評価を実施すべき。また、県タクシー協会としては、次の理由によりジャンボタクシーでも厳しい状況になると考えている。</p> <p>乗合バスが撤退した地域(路線)で想定される利用者数の算定根拠等が示されていない</p> <p>平成15年の試行運行でも利用人員は2.2人/便と聞いている。</p> <p>実態と乖離した車両計画とすべきでない</p>	<p>は、別紙1-6で試算を行ったところ、事業定着時には、1便当たり15人程度の潜在利用者が見込まれる。</p> <p>前回の試行運行は3か月という短期間であったため、住民に周知ができないまま、事業定着前に試行運行を終えてしまったこと、また、公共施設への移動を主眼においたものであったことも低乗車率の要因でもあると思う。</p> <p>今回の試行運行は買い物や通院など生活の足として運行することを主眼としており、5年間という連携計画の中で、十分定着を図り、事業促進策を打つことで前回以上の利用を見込む。</p> <p>は、実態としては確かに厳しい状況ということは想定されるものの、下記の理由からバスが適切と判断した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスが運行していない本町では、実態が分からないから試行(実証)実験を行うことで実態を把握したい ・バリアフリー法を念頭に、気軽に乗りやすい車両で車いす対応としたい ・バスとしての認知性(目立つ車両)を期待したい ・別紙1-7の試算では1便当たり15人程度の潜在利用者が見込まれ、将来的には利用増加する可能性がある

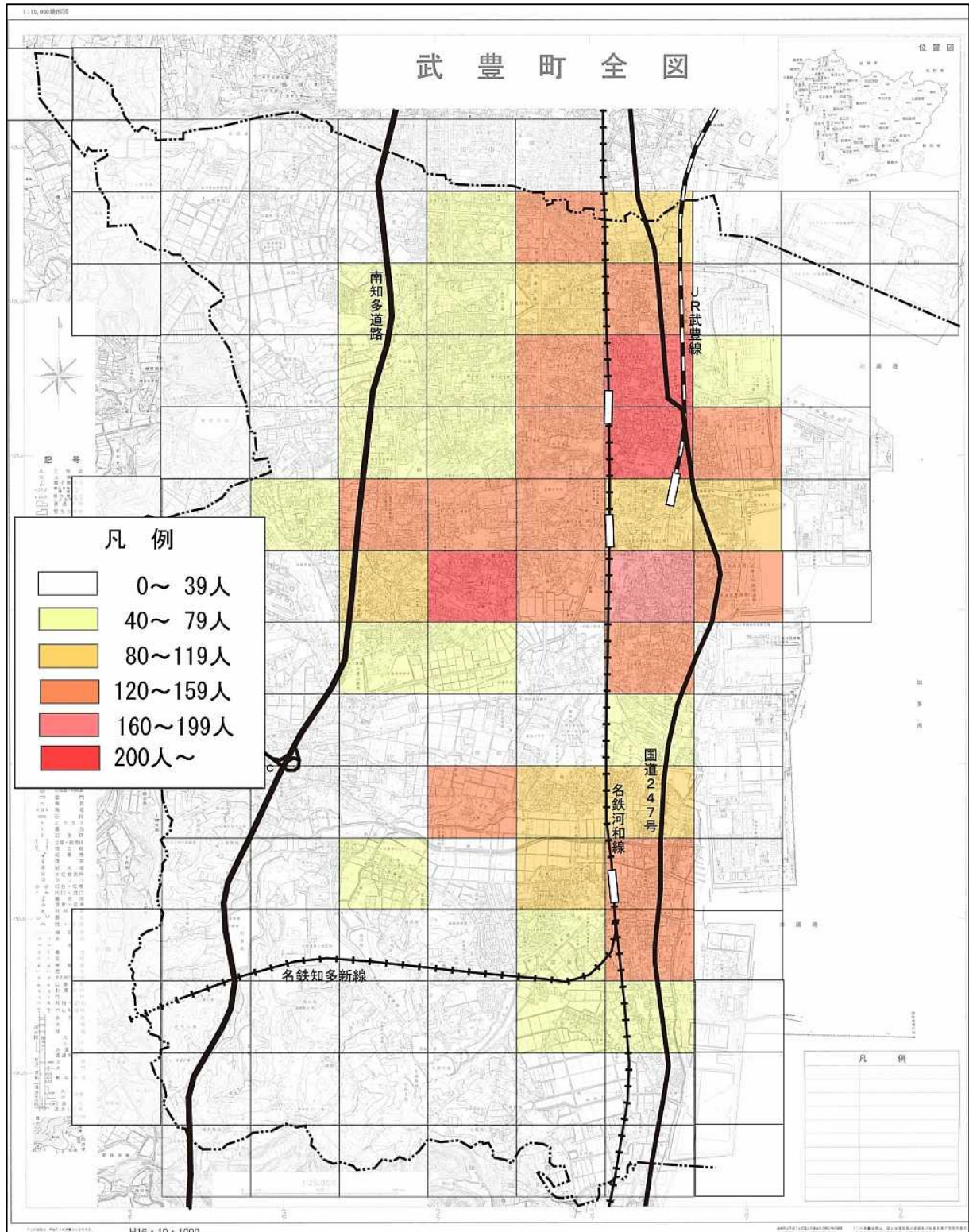
<p>利用者数の変化に耐えられるようにマイクロバスにするのではなく、どのような車両を使用するかは、利用者数を想定した上で決定すべきもの。まずは割安なジャンボタクシー等から始め、実際の状況をみながら、大きな車両を検討すべきではないか。</p> <p>車両の調達、事業者が調達する方式では事業者にリスクが伴う。補助金の活用や関係者全体での所有のような形が望ましい。</p>	<p>町としての考え方は、上述のとおりであり、活性化再生総合事業の補助を活用して、試行運行の段階からバスを導入したい。</p> <p>また、車両の調達方法については、前述したが、試行(実証)運行の段階で、町として車両を購入することは現実的ではないと考える。</p>
--	--

65 歳以上の人口分布

平成 17 年国勢調査による 65 歳以上（老年）人口の分布状況を確認した。

地区別人口の人口分布よりもむしろ、JR 及び名鉄の鉄道沿線・国道 247 号線沿線に集中した人口分布を示しており、概ね都市計画法上の「市街化区域」内に分布している。

基本ルート案でカバーできる範囲での分布であると考えられる。



サービス設定の考え方と基本ルート案

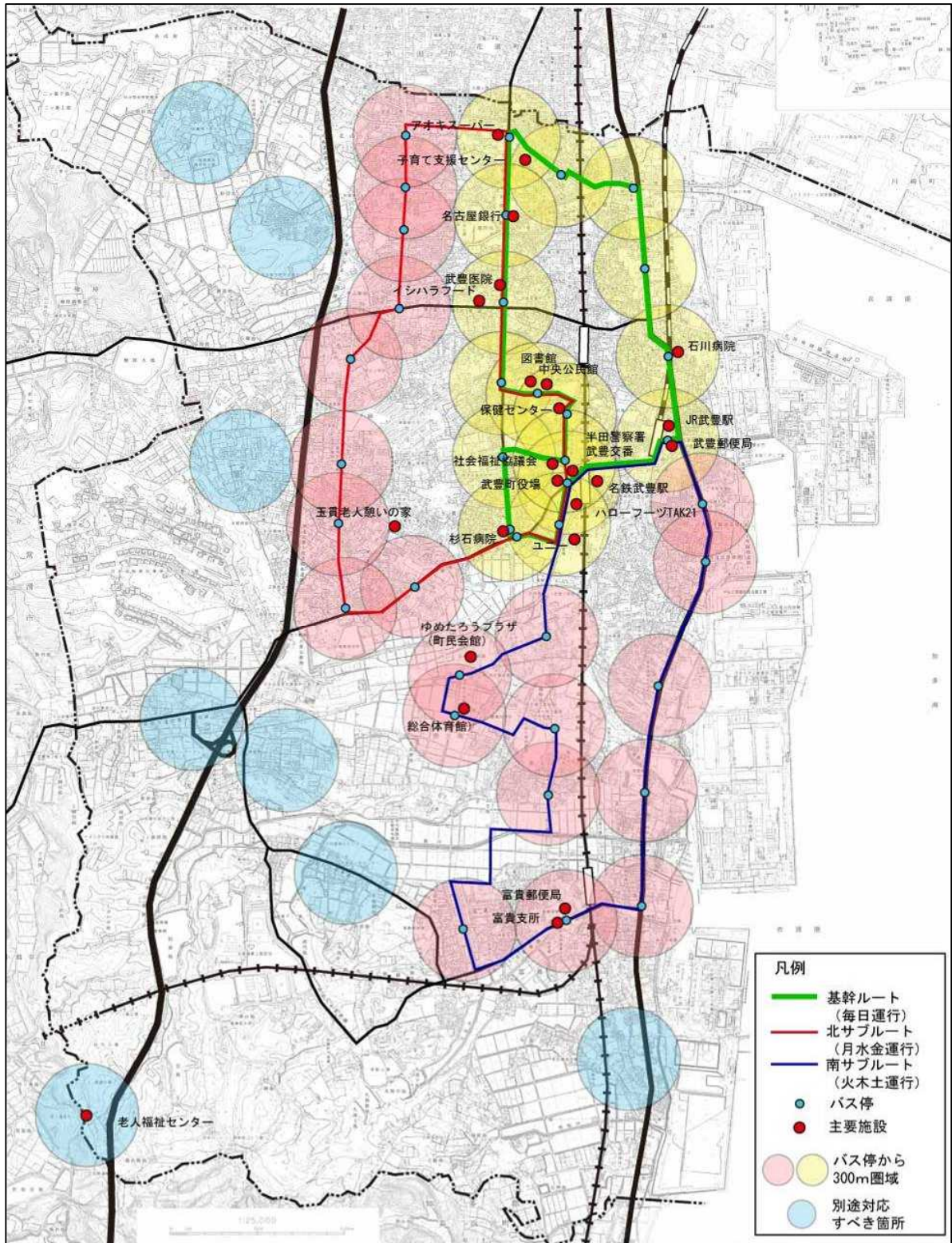
3. 地域交通（コミュニティバス）のサービス設定の考え方

(3) 武豊町の拠点エリア・基本的な目的施設へアクセスできるサービス提供

公共交通サービスの導入に当たり、そのルート設定については、目的地となる主要施設を抽出し、それら施設にアクセスできるように設定する。

基本的な目的施設としては、「鉄道駅、スーパーマーケット、病院、銀行、郵便局、図書館、保健センター、総合体育館、町民会館、役場」を想定する。

5. 基本ルート案



考えられるコミュニティバスの導入プラン比較

先行的に実施されているコミュニティバスの導入パターンから、武豊町において導入が考えられるプラン案を整理した。サービスレベルにより大きくプラン内容が異なる。

アンケートでの要望と投入できる財政規模をふまえ、検討すべきプランを選定したい。

No	プラン1	プラン2	プラン3	プラン4	プラン5	プラン6	プラン7	プラン8
ターゲット	町民フルカバー ・移動制約者 ・通勤、通学者	町民フルカバー ・移動制約者 ・通勤、通学者 バス停遠隔者除外	移動制約者 通勤、通学者除外	移動制約者 通勤、通学者除外 バス停遠隔者除外	移動制約者 通勤、通学者除外	スクール目的 ・児童中心、混乗 (小学校のみ)	福祉目的 ・老人福祉センター利用者	移動制約者 ・要介護者、身障者 タクシー券の配布
運行時間帯	朝～昼～夕～夜	朝～昼～夕～夜	昼・夕のみ	昼・夕のみ	昼・夕のみ	朝・夕限定	昼・夕のみ	-
ネットワーク	フルカバー	線力的カバー	フルカバー	線力的カバー	フルカバー(低密度)	なし	なし	なし
ルート (運行頻度)	定時定路線(1本/h) 予約乗合タクシー	定時定路線 (1本/h)	定時定路線(1本/h) 予約乗合タクシー	定時定路線 (1本/h)	定時定路線(低密度) 予約デマンド	定時定路線(1本/日)	定時定路線(1本/日) (or 予約デマンド)	-
車両	車両2台 予約乗合タクシー	車両2台	車両2台 予約乗合タクシー	車両2台	車両2台(実質1台) ・1台:定時定路線 ・1台:予約デマンド	車両4台 ・4小学校に各1台	車両1台	-
目的地	主要施設	主要施設	主要施設	主要施設	主要施設	小学校	老人福祉センター	-
運賃	1乗車:100円 タクシー利用等乗継時 追加100円	1乗車:100円	1乗車:100円 タクシー利用等乗継時 追加100円	1乗車:100円	1乗車:100円	児童以外の住民混乗時の み100円	無償	タクシー初乗り分
サービス レベル	最良	良	普	普	やや低	低	低	低
概算事業費	約7千万円	約6千万円	約5千万円	約4千万円	約4千万円	約2千万円	約1千万円	約5百万円
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・最もサービスレベルの高い形態。 ・固定利用が見込まれる通勤・通学を対象。 ・定時定路線、予約乗合タクシーの併用により、交通空白地帯が無くなる。 ・固定利用があるため、ある程度の運賃収入が見込まれる。 ・昼間の利用が少なく、全く利用されない便が生じる可能性がある。 ・運行時間帯から、2交代運転となり事業費(人件費)がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベル高い。 ・固定利用が見込まれる通勤・通学を対象。 ・冗長的にならない効率的なルート設定をすると交通空白地帯が一部発生(バス停からの遠隔者の利用は難しいため)。 ・固定利用があるため、ある程度の運賃収入が見込まれる。 ・昼間の利用が少なく、全く利用されない便が生じる可能性がある。 ・運行時間帯から、2交代運転となり事業費(人件費)がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベルとしては一般的な水準。 ・通勤・通学利用時間帯をカバーしていないため、固定利用率が低い。 ・定時定路線、予約乗合タクシーの併用により、交通空白地帯が無くなる。 ・全く利用されない便が生じる可能性があり、無駄の多い事業との指摘を受けやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベルとしては一般的な水準。 ・通勤・通学利用時間帯をカバーしていないため、固定利用率が低い。 ・冗長的にならない効率的なルート設定をすると交通空白地帯が一部発生(バス停からの遠隔者の利用は難しいため)。 ・全く利用されない便が生じる可能性があり、無駄の多い事業との指摘を受けやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベルとしては運行密度が低下するためやや低くなる。 ・通勤・通学利用時間帯をカバーしていないため、固定利用率が低い。 ・定時定路線を1台で運行するため、運行本数が低下する。 ・予約デマンドで概ね全町的にカバーできる一方で、利用待機時の経費負担に無駄が生じる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・学校教育事業として実施する系形態。 ・利用者を限定しており、住民に対するサービスとは言いづらい。 ・スクール利用を最優先としているため、ルート設定に制約がある。住民の交通行動に適したルート設定ができるとは限らない。 ・毎年利用する児童の存在によりルートが変更され、ルートは定着しない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・老人福祉センターまでの交通手段を確保した福祉事業として実施する形態。 ・利用者を限定しており、住民に対するサービスとは言いづらい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動制約者に対するタクシー券の配布をもって、公共交通の整備は行わない形態。 ・福祉事業として実施。
懸念材料	<ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線と乗合タクシーの連携が求められるため、一括して対応できる事業者が確保できるかわからない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート設定に対し、交通空白地帯を減らそうとすると冗長的で時間がかかる路線となる。交通空白地帯の発生により、公平性が担保されない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線と乗合タクシーの連携が求められるため、一括して対応できる事業者が確保できるかわからない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート設定に対し、交通空白地帯を減らそうとすると冗長的で時間がかかる路線となる。交通空白地帯の発生により、公平性が担保されない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約デマンド運行は、利用されないだけ無駄が生じる。 ・常時1台が走行しているだけで、住民の目視機会が少ない(認知度低い)。 	<ul style="list-style-type: none"> ・スクール優先で、住民向けの公共交通サービスとは言えない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・限られた施設利用者向けのサービスで、全町民向けの公共交通サービスとは言えない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通サービスの提供ではないため、根本的な対応措置とはなっていない。

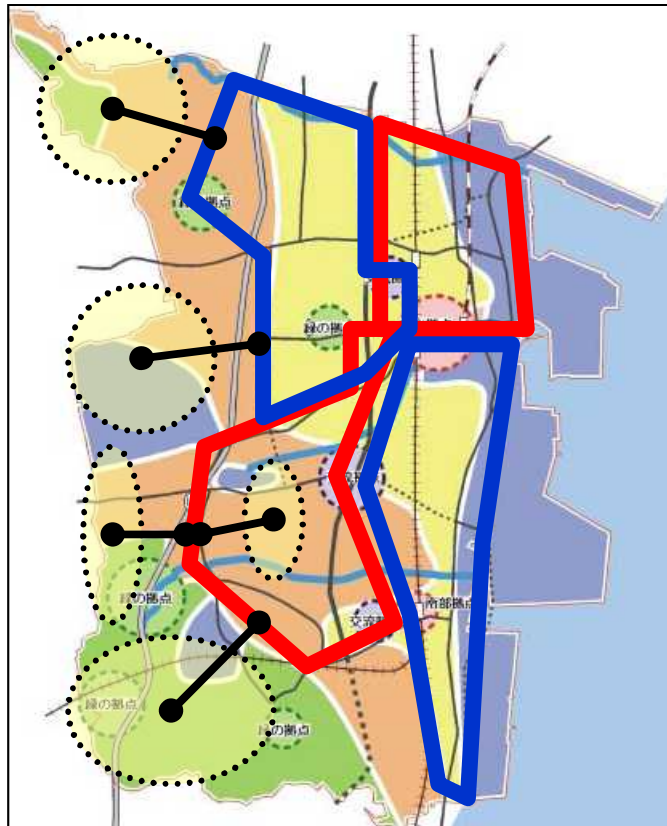
概算事業費=具体的な積算ではなく先行事例等をもとに設定している。道路運送法第3条1イ一般乗合旅客自動車運送事業の許可事業者が実施する場合は一般的に高額となるケースが多いため、ここでは3条1イ事業者によるケースを想定。

運行パターンイメージ

プラン1

フルカバー / 全日運行

朝	昼	夕	夜
---	---	---	---



プラン2

路線 / 全日運行

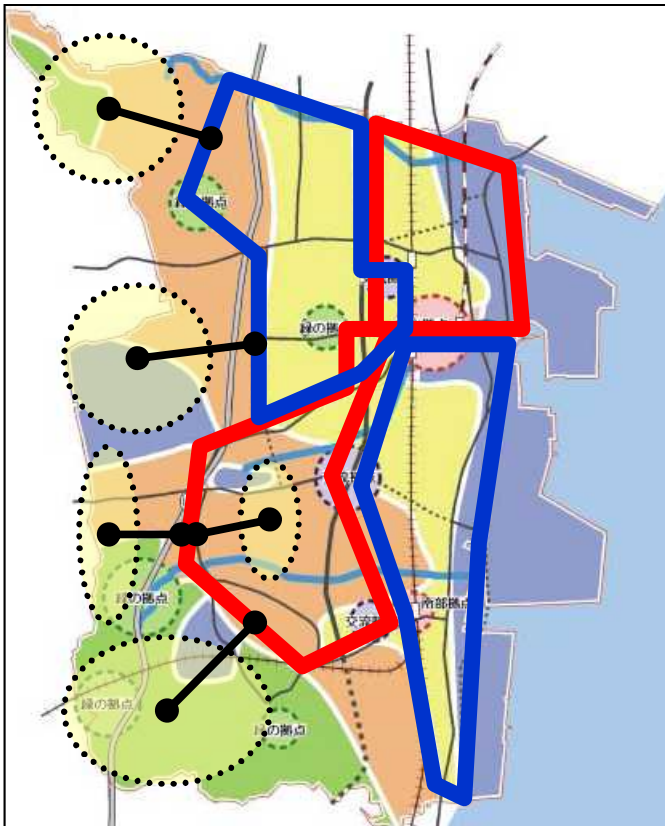
朝	昼	夕	夜
---	---	---	---



プラン3

フルカバー / 昼のみ運行

朝	昼	夕	夜
---	---	---	---



プラン4

路線 / 昼のみ運行

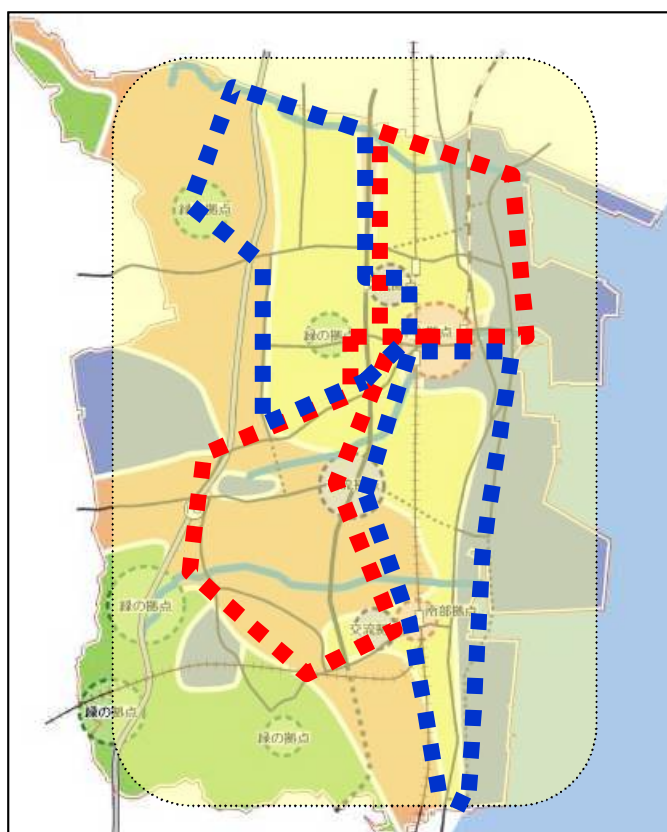
朝	昼	夕	夜
---	---	---	---



プラン5

低密度路線 + カバー / 昼のみ運行

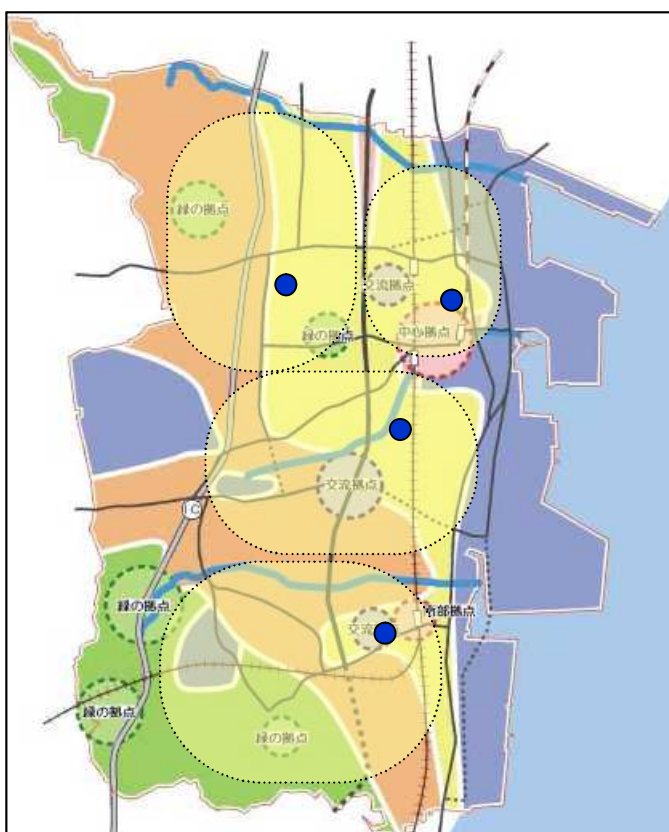
朝	昼	夕	夜
---	---	---	---



プラン6

スクール混乗

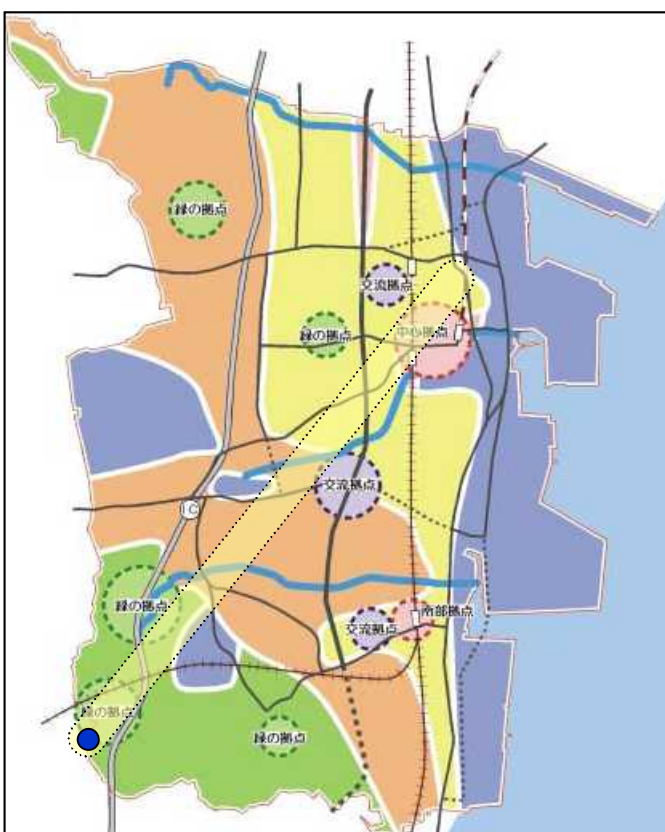
朝	昼	夕	夜
---	---	---	---



プラン7

福祉目的

朝	昼	夕	夜
---	---	---	---



プラン8

タクシーチケット配布

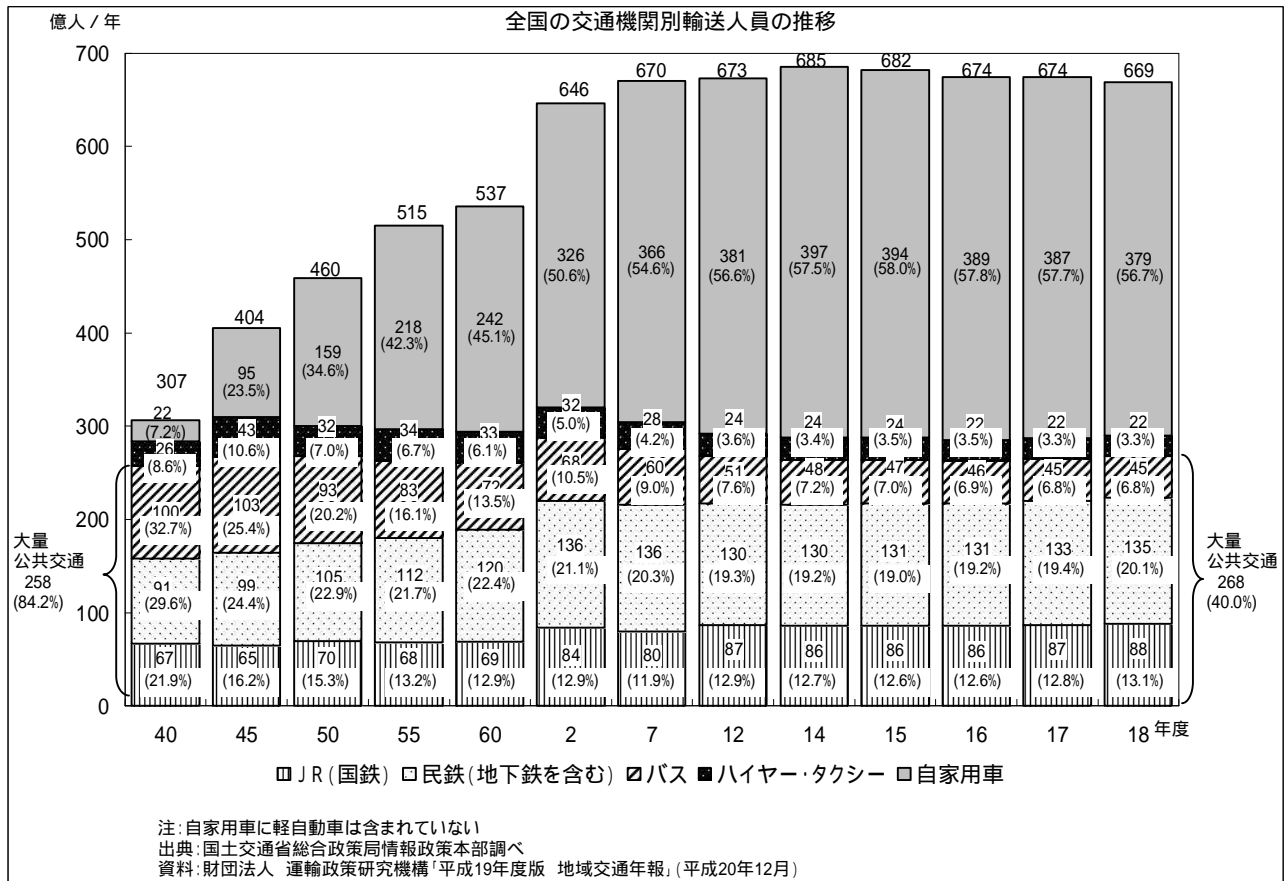
朝	昼	夕	夜
---	---	---	---



全国の交通機関別輸送人員の推移

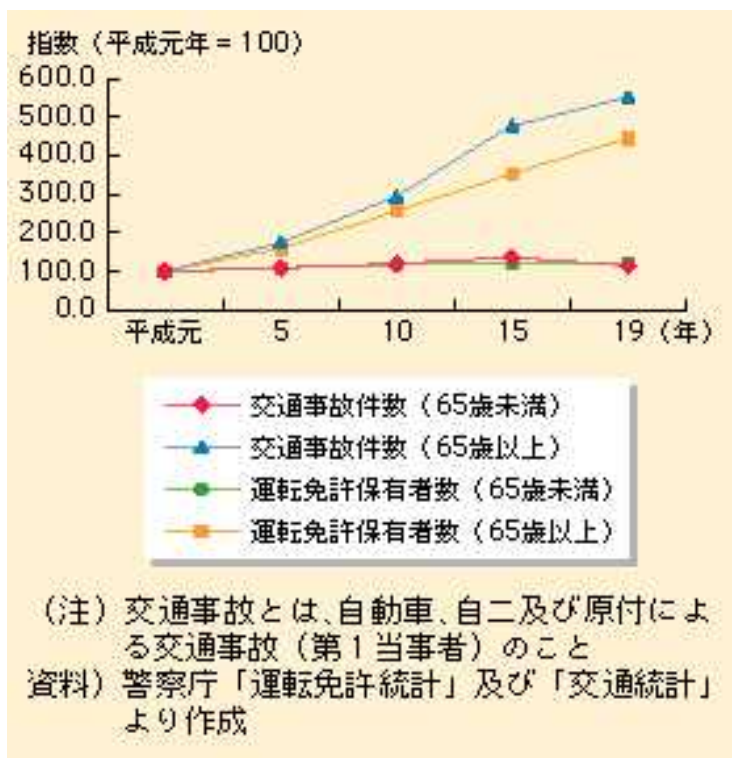
(億人 / 年)

交通機関	年度												
	40	45	50	55	60	2	7	12	14	15	16	17	18
JR(国鉄)	67	65	70	68	69	84	80	87	86	86	86	87	88
民鉄(地下鉄を含む)	91	99	105	112	120	136	136	130	130	131	131	133	135
バス	100	103	93	83	72	68	60	51	48	47	46	45	45
ハイヤー・タクシー	26	43	32	34	33	32	28	24	24	24	22	22	22
自家用車	22	95	159	218	242	326	366	381	397	394	389	387	379



交通事故件数と運転免許保有者数の推移

- ・ 65歳以上の交通事故件数、免許保有者数が増加している。



資料: 国土交通白書 2009

「地域公共交通会議」等に関する要請・要望事項について
愛知県タクシー協会

平成19年7月30日
愛知県タクシー協会

「地域公共交通会議」等に関する要請・要望事項について

各支部（各ブロック）ごとに「地域公共交通会議」の開催、あるいは計画（予定）がある場合には、各支部において愛知県タクシー協会として関係市町村並びに「地域公共交通会議」に対して、「地域住民の生活に必要な乗合旅客輸送の確保等について」の具体的な要請・要望事項等については当協会が策定した「地域公共交通会議等への対応について」で定める「当協会の基本的な対応策」、「具体的な取り組み」に基づき要請等を行うとともに下記に定める内容についても併せて要請等を行うこととします。

記

1. 事業計画（使用車両）について

事業計画（使用車両）について、ジャンボタクシー車両の至は15人未満のバス車両を使用車両とすることを原則とする。

2. 運行主体の選定について

運行主体の選定については、国土交通省で示されたガイドライン（地域住民の生活交通を確保するための輸送サービスの運行主体の選定に関する考え方）に基づき、次の要請を行うこととします。なお、これら要請については、独占禁止法との整合を図ることも併せて求めることとします。

- (1) 運行主体は、当該地域公共交通会議を主宰する市長村内に本店（支店）、若しくは営業所など事業施設（運行主体が当該市町村に事業税等の税金を納入し、地域に貢献している事業者とする。）を有する事業者とすること。
- (2) 1社単独ではなしに、数社での運行を可能とすること。

3. 運行計画について

運行時間は、原則として地域住民の生活に真に必要な時間帯（午前8時30分から午後5時30分の間）とすること。

4. 地域貢献（活性化）への配慮について

タクシーは、ドア・ツー・ドアのサービスが可能で日常生活にかかすことのできない交通機関として「安全で安心してご利用いただける」タクシー輸送サービスの提供とともに次に掲げる地域貢献等を実施しております。このタクシー事業に更なるご理解を頂きまして、地域活性化の観点からタクシー顧客（通院、スーパーの買い物）離れにならないように「地域公共交通会議」に配慮を求めることとします。

〔タクシー事業で実施している地域貢献策等〕

- ・ 廃棄物の不法投棄、水道管の漏水、道路の損壊、ひとり暮らし高齢者の安否確認、災害時情報提供などの通報制度
- ・ 防犯パトロール（監視タクシー等）タクシーの運行

武豊町におけるコミュニティバスの潜在利用者シミュレーション

潜在利用者の推計の考え方
 ・利用者ターゲットは、市街化区域内の65歳以上の居住者と設定。
 ・その内、80歳以上については、住民アンケート調査から運転免許を放棄する割合が高いことから、「80%」が潜在利用者と想定。
 ・65～79歳については、運転免許を放棄する割合を「25%」程度に想定し、潜在利用者と想定。
 ・運転免許を放棄したこれら潜在利用者が、「週1回・上下線の2回」を利用するとして、バスに乗る回数を算定。
 ・年間の運行本数(月～土曜日運行)を積算し、1便当たりの潜在バス利用者数を算定。
 ・これより、1便当たり15人程度の潜在コミバス利用者が存在すると推計される。
 (65～79歳の25%が、80歳以上は80%が自動車からコミバスに転換すると想定した場合)

No	式	項目	推計値	単位	備考(推計根拠等)
a		武豊町の65歳以上の人口(実績)	6,461	人	平成17年12月1日人口
b		武豊町の80歳以上の人口(実績)	1,282	人	平成17年12月2日人口
c		武豊町の65歳以上にしめる80歳以上人口の割合	20%	%	
d		対象地域の65歳以上人口	4,089	人	平成17年国勢調査・Market Analyzerより算出
e	d*c	対象地域の80歳以上人口	811	人	運転免許を放棄する年齢:住民アンケート調査より80歳と設定
f	e*0.8	対象地域の80歳以上でコミバスを利用するであろう人口(潜在利用者)	649	人	放棄割合 80% 運転免許を放棄するであろう割合
g		対象地域の65～79歳人口	3,278	人	
h	g*0.2	対象地域の65～79歳人口で免許を放棄すると想定される人数	819	人	放棄割合 25% 運転免許を放棄するであろう割合
i	f+h	対象地域のコミバスを利用するであろう人口(潜在利用者)	1,468	人	
j	i/d	対象地域内65歳以上に占める潜在利用者の割合	36%	%	
k		潜在利用者が年間にバスに乗る回数	152,723	延回/年	週 1回利用すると想定 (アンケート:買物利用週2～3回) 年 52週 1度に 2回利用(上下線利用)
l		バスの運行本数	9,984	本/年	緑ルート 16本/日 赤ルート 8本/日 青ルート 8本/日 小計 32本/日 年間 9,984本/年 週6日運行×52週
m	k/l	1便当たりの潜在コミバス利用者数	15	人/便	