

四日市市議会 議員政策研究会
公共交通のあり方を考える分科会

調査研究報告書

平成 29 年 4 月 28 日

目 次

1. 調査研究項目及び手法 P 1
2. 委員名簿 P 2
3. 調査研究の実施経過 P 2
4. 本市の公共交通の概要について P 3～4
5. 本市の公共交通を取り巻く情勢について P 4～6
6. コミュニティバス、デマンド交通の導入事例の研究 P 6～15
7. 本市の公共交通施策の発展に向けて P 15～21
8. 分科会協議のまとめ P 22～23
9. 参考資料 P 24～144

1. 調査研究項目及び手法

(1) 調査研究項目

公共交通の発展について

(2) 調査研究項目の具体的内容

本市では、平成27年度に近鉄内部・八王子線が公有民営方式での運営に移行し、四日市あすなろう鉄道として新たなスタートを切った。当路線をはじめ、近鉄湯の山線や三岐鉄道三岐線といった地域公共交通を活かすためにも、さらなる公共交通の発展を目指して議論していかなければならない。

よって、公共交通の発展についてを研究課題とし、主にコミュニティバスのあり方、デマンド交通のあり方について調査研究することとした。

(3) 研究手法

①基礎調査

本市の公共交通の現状や公共交通を取り巻く社会的情勢について調査を行い、課題点の抽出を行った。

②先進地事例調査

課題の解決に向けた具体的な手法について研究すべく、乗合タクシー・デマンド交通などの新しい公共交通の導入事例について、調査を行った。

③市内タクシー事業者への意向調査

乗合タクシー・デマンド交通の実現可能性を探るため、一般社団法人三重県タクシー協会北勢支部に乗合タクシーに係る意向調査を依頼し、市内に事業所を有する6事業者から回答を得て、その結果を分析した。

④論点整理

上記の調査や委員間での意見交換を踏まえて議論を行い、当分科会協議における論点を整理した。

⑤最終報告書の作成

これまでの当分科会での調査結果や議論を踏まえて、今後の公共交通のあり方についての提言を取りまとめ、最終報告書を作成した。

2. 委員名簿

議員政策研究会 公共交通のあり方を考える分科会（15名）

分科会会長	平野 貴之	分科会副会長	日置記 平
委員	荒木 美幸	委員	石川 善己
委員	太田 紀子	委員	荻須 智之
委員	加納 康樹	委員	土井 数馬
委員	谷口 周司	委員	豊田 政典
委員	樋口 博己	委員	三木 隆
委員	森 康哲	委員	森川 慎
委員	諸岡 覚		

3. 調査研究の実施経過

- (1) 平成28年8月23日
 - ①分科会長の互選について
 - ②分科会副会長の互選について
 - ③当分科会の名称について
 - ④今後の進め方について
- (2) 平成28年9月6日
 - ①分科会の日程変更について
- (3) 平成28年10月14日
 - ①本市の公共交通の現状について
- (4) 平成28年10月26日
 - ①コミュニティバス、デマンド交通について（事例研究）
- (5) 平成28年11月14日
 - ①乗合タクシーに係る意向調査について
 - ②本市での移動支援の事例について
 - ②公共交通に関する四日市市の課題点の把握について
- (6) 平成28年12月9日
 - ①乗合タクシーに係る事業者への意向調査の結果について
 - ②本市の公共交通のあり方について（論点整理）
- (7) 平成29年1月20日
 - ①本市の公共交通のあり方について（論点整理）
- (8) 平成29年3月31日
 - ①分科会協議のまとめについて

4. 本市の公共交通の概要について

(1) 鉄道路線の状況

①市内鉄道路線の概要 【資料 No. 1】

- ・市内の鉄道7路線のうち2路線（JR関西本線、近鉄名古屋線）は市内の臨海部を南北に、ほぼ並行して走っており、本市と名古屋市や津市を結ぶ路線となっている。
- ・残り5路線のうち伊勢鉄道を除く4路線（近鉄湯の山線、あすなろう内部線、あすなろう八王子線、三岐鉄道三岐線）は、市郊外部と都市鉄道の主要駅（近鉄四日市駅、近鉄富田駅）を結ぶ鉄道（支線鉄道）である。

②四日市あすなろう鉄道について【資料 No. 2、資料 No. 3】

旧近鉄内部・八王子線について、四日市市が第3種鉄道事業者となり鉄道施設を所有するとともに、近畿日本鉄道株式会社と共同出資で第2種鉄道事業者となる「四日市あすなろう鉄道株式会社」を設立し、平成27年4月より公有民営方式での運行を開始している。

○平成27年度運輸実績について

- ・鉄道事業再構築実施計画において、運賃値上げ等に伴う逸走率を13.6%と想定している中、平成27年度決算における利用者数は、前年比11.1%の減少となり、見込みを上回る結果となった。
- ・利用者数の内訳は、定期外+12.3%、通勤定期▲10.5%、通学定期▲23.3%

○平成28年4月～6月運輸実績について

- ・利用者数の内訳は、前年度比で定期外+0.4%、通勤定期▲11.5%、通学定期▲15.7%

(2) バス路線の状況

①市内バス路線の概要 【資料 No. 4】

- ・市内には、民間事業者による路線バスが25路線（7系統）、自主運行バスが3路線、NPO法人が運行するバスが1路線運行している。
- ・民間事業者による路線バスは、三重交通株式会社と三岐鉄道株式会社の2社が運行しており、人口集中地域を中心に路線が走っている。
- ・三重交通の路線バスは市郊外部や隣接市町と近鉄四日市駅、JR四日市駅を連絡する放射状の路線網となっており、三岐鉄道の路線バスは、山城駅と近鉄四日市駅、JR四日市駅を連絡するなど、三岐鉄道を補完するように運行している。

②自主運行バス、コミュニティバスについて

○自主運行バスについて

- ・自主運行バス3路線（山城富洲原線、神前高角線、磯津高花平線）は、三重交通や三岐鉄道の路線バスの廃止代替路線として運行している。
- ・平成27年度においては3路線合わせて約4,600万円の市費を投入しており、収支率についてはいずれも30%未満である。

○生活バスよっかいちについて

- ・三重交通の廃止路線について地域住民が運営主体となり、主に羽津地区の公共交通が不便な地域を運行している。
- ・市からは、四日市市市民自主運行バス事業補助金交付要綱に基づき、月額 50 万円を限度に運行経費に対する補助を行っている。また、運賃収入のほか、沿線企業等からの協賛金の出資もあり、平成 27 年度の収支率は 57.1%となっている。

○新交通手段導入のための社会実験について

水沢・桜地区間において、平成 26 年度に無償の、平成 27 年度に有償のコミュニティバス運行の社会実験を行った。平成 26 年度の実験結果については、1 日平均 71.5 人、1 便平均 5.1 人であったが、平成 27 年度においては 1 日平均 11.0 人、1 便平均 1.1 人に減少している。

5. 本市の公共交通を取り巻く情勢について

(1) 市内の公共交通利用者数の推移 【資料 No. 5】

- ・四日市市地域公共交通網形成計画によれば、本市の公共交通利用者は平成 24 年で 1 日 88,200 人であり、平成 13 年と比較して 8%減少している。
- ・交通手段別では、タクシーの近年の減少が大きく、平成 24 年度は平成 13 年度に比べて 3 割程度利用者が減少している。また、鉄道は 4%、バスは 16%減少している。

(2) 移動手段の割合の推移 【資料 No. 6】

市民の代表交通手段は、自動車の割合が年々増加し、平成 23 年では全体の 67%を占め、全国に比べて 20 ポイント高い状況となっている。

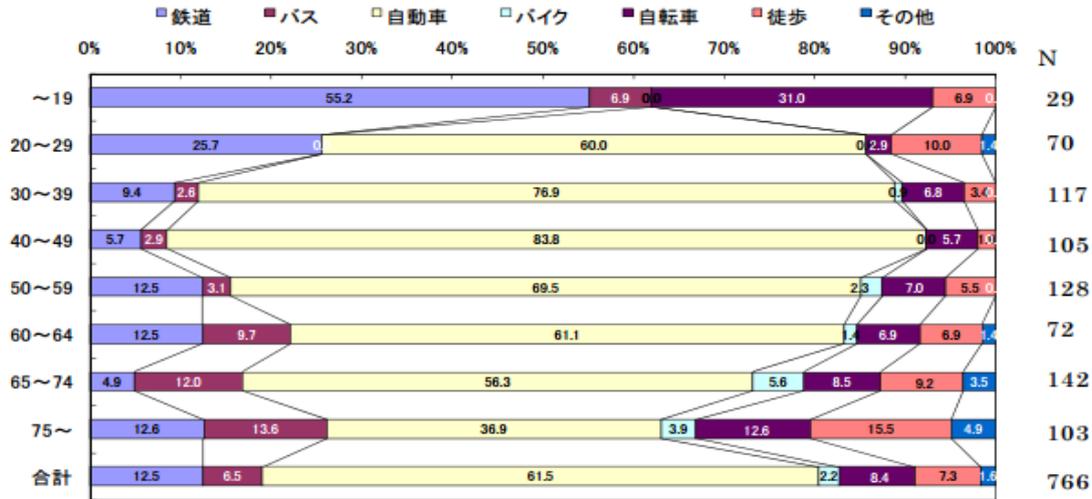
一方、バスと徒歩の割合は年々減少し、平成 23 年では、バスは 1%、徒歩は 12%となっている。

また、地域公共交通網形成計画によれば、市民の 69.8%は自由に使える自動車を持っている一方、自動車免許を持っていない市民は 25.0%、免許はあるが自由に使える車を持っていない市民は 5.2%である。このように、自動車に容易に頼ることができない市民については、その 20.0%が鉄道、18.0%が自転車、17.6%が徒歩、14.7%がバスで移動している。

(3) 本市の移動手段の現状について

①年齢別の移動手段について

平成 22 年実施の「日常の交通実態と公共交通に関するアンケート調査」によれば、自動車利用は、40 歳代をピークに年代が上がるにつれて減少しており、また、60 歳を超えると年代ごとにバスの利用率が上昇している。四日市市における今後の交通環境のあり方について（平成 22 年 3 月・都市総合交通戦略策定準備会）では、今後、一層高齢化が進むことと相まって、公共交通を利用するニーズが徐々に高まるものとの分析がなされている。



年齢別の移動手段

※四日市市における今後の交通環境のあり方について
(四日市市都市総合交通戦略策定準備会 発行) より

②市民の高齢者になった時の自動車利用意向について【資料 No. 7】

地域公共交通網形成計画によれば、「75歳以上になっても自動車を運転していると思う」という75歳未満の市民は41.8%であり、そのうち67.1%は自動車が運転できる間は自動車に乗りつづけたいと意向がある。

(4) 高齢化の進行について

①地区別人口と高齢化率【資料 No. 8】

本市の高齢化率は平成26年10月現在で23.9%であり、平成16年度では、高齢化率が30%を超える地区はなかったが、平成26年度では人口が1万人未満の4地区において、30%を超える高い高齢化率となっている。

②住宅団地の人口と高齢化率について【資料 No. 9】

住宅団地には、平成27年4月現在で、市民全体の20%に当たる6万人が居住しているが、特に開発後、年数を経過した住宅団地では高齢化が進行している。

開発後40年を経過した住宅団地を見ると、平成20年7月時点では、2カ所(高花平、あさけが丘)が30%を超える高い高齢化率であったが、平成27年4月時点では、7カ所(高花平、あさけが丘、笹川、坂部が丘、平津、桜台、三重)で高齢化率が30%を超える状況となっている。

(5) 高齢化社会に向けた社会の動きについて

①道路交通法の改正【資料 No. 10】

75歳以上の運転免許保有者数が増加する中、75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数も年々増加傾向にある。このような中、臨時認知機能検査・臨時高齢者講習制度の導入及び臨時適性検査等に係る制度の見直しを行うため、平成29年3月12日に改正道路

交通法が施行された。

認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為（信号無視、通行禁止違反、進路変更禁止違反等。以下同様。）を行い、リスクが発現した人に臨時に認知機能検査を受けてもらい、その結果、認知機能の低下のおそれが認められた人等には臨時の講習（個別指導を含む。）を受けてもらうこととなる。また、認知機能検査結果が第1分類（認知症のおそれがある者）であった場合、これまでは警察が一定の違反行為を把握した場合に限り、医師の診断を受けることとなっていたが、改正により、これを待たずに、医師の診断を受けることを要することとなった。

道路交通法においては、認知症に該当する者は運転免許を認めないこととされているため、今後、運転免許を返納する高齢者の増加が予測される。

②自治体・企業等における免許返納促進策【資料 No. 11】

先述のように、75歳以上の高齢者に起因する交通事故が増加する中、地方においても、高齢者等の運転免許自主返納の推進に向けた取り組みが進められつつある。三重県においては、民間バス事業者が運転免許自主返納者に路線バスの運賃割引を行っており、愛知県においては、高齢者の運転免許自主返納施策に賛同する企業により、各種割引が実施されている。

また、岐阜県及び静岡県においては、各自治体においても交通系ICカードの交付や、バス、タクシー利用券の交付等、運転免許自主返納の促進に向けた施策が行われている。

③地域における共助の動きについて【資料 No. 12、資料 No. 13】

高齢化の進展に伴い、日常生活の様々な場面において支援の必要な人が増える中、本市においても各地域で共助の取り組みが進みつつある。中でも、ライフサポート三重西、NPO法人下野・生き域ネット、高花平ちょっと手を貸して運動、桜ボランティア協会といった団体では、買い物の送迎や病院への送迎・付き添いが行われており、地域住民自らの手により、高齢者の身近な移動を支えている。

また、京丹後市においては、道路運送法に定める過疎地有償運送を活用し、自家用車をタクシーに見立て、地域住民がドライバーとなって運行するといった取り組みも行われている。

6. コミュニティバス、デマンド交通の導入事例の研究

（1）コミュニティバスについて

本市においては、自主運行バス3路線とNPO法人の運営による生活バスよっかいちが運行されている。また、新たなコミュニティバスの導入を目指して社会実験が行われたところである。【資料 No. 14】

①自主運行バス3路線について

いずれも民間路線バスの廃止代替路線として導入され、行政が民間バス事業者に運行委託して運営している。

○山城富洲原線

- A. 路線概要：三岐鉄道山城駅から下野地区、八郷地区、大矢知地区、富田地区を經由し、近鉄富田駅、天ヶ須賀2丁目までを結ぶ路線。全長20.1kmであり、1日5往復の運行である。三岐鉄道株式会社に運行を委託。
- B. 経費概要：平成27年度は、運行経費16,470,000円に対して収支率は24.1%であり、市からの運行委託料は12,895,200円となっている。

○神前高角線

- A. 路線概要：近鉄高角駅から四日市中央工業高校、イオン尾平店等を經由し、近鉄四日市駅西口までを結ぶ路線。全長11.1kmであり、1日当たり7往復（日祝日は6往復）の運行である。三重交通株式会社に運行を委託。
- B. 経費概要：平成27年度は、運行経費15,798,623円に対して収支率は28.1%であり、市からの運行委託料は12,199,680円となっている。

○磯津高花平線

- A. 路線概要：磯津地内から近鉄塩浜駅、県立総合医療センター、笹川団地を經由し、高花平団地までを結ぶ路線。全長14.6kmであり、1日当たり13往復の運行である。三重交通株式会社に運行を委託。
- B. 経費概要：平成27年度は、運行経費27,538,348円に対して収支率は26.9%であり、市からの運行委託料は21,399,120円となっている。

②生活バスよっかいちについて

地域住民がNPO法人を立ち上げ、民間バスの廃止路線について、三重交通株式会社に運行を委託して運営するコミュニティバス。

- A. 路線概要：大矢知地区から東垂坂、大谷台や四日市羽津医療センターを經由し、近鉄霞ヶ浦駅までを結ぶ路線。
- B. 経費概要：運賃収入のほか、沿線の医療・福祉施設や小売・商業施設から協賛金を得ており、平成27年度は運行経費11,969,333円に対し、収支率は57.1%となっている。また、市から補助金を支出しており、その額は、5,130,000円である。

③水沢・桜地区における社会実験について【資料No.15】

本市では、平成26年度及び平成27年度において、水沢・桜地区間において新交通手段導入のための社会実験を行った。

○平成26年度（無償実験）

- A. 路線概要：水沢地区の宮妻口から少年自然の家、四ツ谷町等を通り、桜地区の桜町西中央公会所、桜地区市民センター、四日市西高校等を經由し、近鉄桜駅までを結ぶ路線。1日往復7便を運行。
- B. 結果概要：1日平均71.5人、1便平均5.1人が乗車。

○平成 27 年度（有償実験）

- A. 路線概要：無償実験の路線から、水沢地区について一部を変更（一部三重交通バスと重複）。主に 1 日往復 5 便を運行。
- B. 結果概要：1 日平均 11.0 人、1 便平均 1.1 人が乗車。

（2）乗合タクシー・デマンド交通について

当分科会では、コミュニティバスに次ぐ手法として、他の自治体において導入が進みつつある乗合タクシー・デマンド交通について調査研究を行った。

①デマンド交通の類型について【資料 No. 16】

一般的にデマンド交通とは、電話などにより利用者の希望（デマンド）を予約受付し、効果的・効率的に運行する輸送形態のことをいう。国土交通省中部運輸局におけるデマンド交通の分類は、下記のとおり。

《運行方式から見た分類》

○オンデマンド型⇒予約があれば路線を迂回する方式

A. 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が、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない。“空気バス”の解消を図ることができる。

B. 迂回ルート・エリアデマンド型

既存の定路線をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。

○フルデマンド型⇒路線に限定せず希望乗車点まで迎えに行く方式

C. 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停等間を最短経路で結ぶ。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。

D. 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場所同士を結ぶドアツードアのサービスを提供する運行方式。

《運行ダイヤから見た分類》

- A. 固定ダイヤ型
路線バスのように定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行する。
- B. 基本ダイヤ型
概ねの発着時刻が設定されており、予約に応じて運行する。
- C. 非固定ダイヤ型
運行時間内に予約があれば、随時運行する。

②他市町における乗合タクシー・デマンド交通について（事例研究）

他市町における乗合タクシー・デマンド交通の導入事例について、委員からの事例紹介も交え、調査を行った。【資料 No. 17～No. 22】

分科会で主に取り上げた事例は下記のとおり（※運行方式の分類については、国土交通省における分類にかかわらない。）。

I) 長崎県長崎市 「乗り合いタクシー」 【資料 No. 19】

- A. 運行方式：定時定路線（一部フリー乗降区間設置）型
- B. 事業主体：行政（市内タクシー事業者へ運行委託）
- C. 事業概要

市域に平坦部の占める割合が少なく、小規模団地の中には大型乗合バスの運行ができない道路幅員の地区もあることに鑑み、「バス空白地域」の解消に向け、9人乗りのジャンボタクシーを活用した「乗り合いタクシー」を計5地区で運行。

D. 特徴

- ・予約にかかわらず、定時定路線で運行しているが、路線の一部に利用者の希望に応じて乗降が可能なフリー乗降区間を設けている。
- ・主に、古い住宅団地等、住宅密集地を巡回し、商業施設や路面電車の電停等を結ぶ路線となっており、一部の地区を除いて概ね30分おきに運行している。その結果として、他の乗合タクシー事例と比べても収支率が高く、1便当たりの乗合も多い状況である。
- ・立ち上げに当たっては、市、県、運輸支局、県警、各事業者で構成される協議会を立ち上げバス空白地区における輸送手段の確保に向けて意見交換。ルート設定に当たっては、タクシー協会等の関係機関と運行ルートとダイヤについて検討、素案の作成を行った上で、定時性の確保のため、地元自治会との協議により基本となる乗降場を指定。

E. 備考

- ・平成27年度において、全路線の運行経費55,898,719円に対し、収支率は84%。行政負担額は8,689,602円。
- ・乗合率は1便平均3.1人。

II) 三重県玉城町 「元気バス」 【資料 No. 20】

- A. 運行方式：自由経路（停留所設置）型
- B. 事業主体：行政（町社会福祉協議会へ運行委託）
- C. 事業概要

現状の民間バス路線が、伊勢市駅から役場までの1路線である状況において、住所・氏名などを利用登録された人があらかじめ決められた玉城町内の乗降場で、乗合率を高めながら運行する予約型バスシステム。

D. 特徴

- ・ジャンボタクシー車両3台（リース車）で運行。
- ・予約に際しては、乗車バス停と目的地を伝える必要がある。バス停については公民館、病院・診療所、公共施設、一般店舗等に設定されており、全169カ所である。
- ・「コンビニクル」というシステムを導入しており、携帯型予約端末（スマートフォン）や公共施設・店舗等設置の予約端末で予約が可能であるなど、ICTを活用した取り組みとなっている。

E. 備考

- ・初期投資としてシステム導入費用500,000円がかかっている。平成27年度の運行経費は19,763,000円。
- ・平成27年度の1日当たりの利用者数は73～75人。

III) 群馬県前橋市 「でまんど相乗りタクシー（マイタク）」 【資料 No. 21】

- A. 運行方式：自由経路（ドアツードア）型
- B. 事業主体：事業者
- C. 事業概要

移動困難者対策や、公共交通不便地域の解消を目的に、市内タクシー事業者10社を運行主体とした市全域を対象のデマンドタクシーを運行。通常のタクシー利用と同様であり、市内利用登録者の乗車の際に、市が利用券の支援を行うという補助事業の形式をとる。

D. 特徴

- ・複数の乗車（相乗り）を基本とし、1人1乗車につき最大500円を支援（1人乗車の場合、メーター額の半額で1,000円まで支援）。したがって、相乗りをすれば、最大5人2,500円までの支援を受けることができる（1人1日2回まで、年間120回までの利用について支援が受けられる。）。
- ・停留所を設けないドアツードア方式。市全域を対象とし、乗車地、降車地のいずれかが前橋市内であれば支援の対象となる。
- ・利用登録制であり、75歳以上の市民は誰でも登録が可能。また、65歳以上の運転免許証を持っていない市民、運転免許証を自主返納した市民も登録の対象となっていることから、運転免許自主返納の促進策としての側面もある。

- ・施策検討時には、全市域にデマンド運行型の公共交通手段の導入を図るという視点から、前橋市全市域デマンド化研究会を立ち上げ、議論。社会実験の際には、利用者アンケートを行うとともに、既存バス路線への影響についても調査を行った。

E. 備考

- ・平成 28 年 1 月（運行開始）から同 3 月までの行政負担額（補助額）は 15,931,700 円。
- ・同時期において、市内の利用登録者数は 10,972 人（利用者数は 26,062 人）。

IV) 静岡県富士宮市 「宮タク」 【資料 No. 22】

A. 運行方式：自由経路（ドアツードア）型

B. 事業主体：行政（市内タクシー事業者へ運行委託）

C. 事業概要

路線バスの廃止代替として導入されたセダン型タクシーを用いたデマンド交通。その後、バスが運行している地域へもエリアを拡大し、公共交通のセーフティーネットとして位置付けられており、バスとタクシーの中間的な第三の交通システムとして機能している。

D. 特徴

- ・会員登録制・完全予約制のドアツードアサービスを行っている。
- ・一般タクシーとの競合を避けるため、乗車エリア（自宅）と降車エリア（街中）を限定しており、降車エリア以外では下車できない飛び地運行を行っている。
- ・同様の理由から、乗車時間帯を午前・午後各 2 便ずつに限定しており、乗り合いを促進している。
- ・乗合タクシーに使用する車両は、夜間は一般タクシーとして活用している。

E. 備考

- ・平成 27 年度において、運行経費 14,655,250 円に対し、収支率は 32.10%。行政負担額は 9,945,300 円。

③乗合タクシーに係る意向調査について【資料 No. 23、No. 24】

乗合タクシー・デマンド交通事業を行うにあたっては、地域のタクシー事業者の協力は不可欠である。そこで、当分科会としては、本市における乗合タクシー事業の実現可能性を探るため、一般社団法人三重県タクシー協会を通じて、市内に事業所を有するタクシー事業者 6 者に対し、乗合タクシー事業に関する意向やその運営状況についてアンケート調査を行った。

I) 調査対象

「一般社団法人三重県タクシー協会 北勢支部」所属のうち、四日市市に事業所を有する事業者。

事業者名	所在地
三重近鉄タクシー株式会社	四日市市久保田1丁目2番23号
名鉄四日市タクシー株式会社	四日市市新正1丁目12番1号
勢の國交通株式会社	四日市市浜田町1番4号
四日市つばめ交通株式会社	四日市市富士町7番1号
新日之出タクシー株式会社	四日市市楠町南川旭21番地の1
株式会社三交タクシー 四日市営業所	四日市市新正3丁目3-6

II) 調査結果の概要

A. 乗合タクシー・運転業務委託への関心・独自調査の有無について

- ・調査対象6社のうち、半数以上の事業者が、他社の行う乗合タクシー・運転業務委託事業への関心を持っている。また、半数の事業者が乗合タクシー・運転業務委託について独自調査を行っている。

B. 乗合タクシー・運転業務委託の実施状況について

- ・2社がすでに他の自治体から乗合タクシー事業を受託している。また、検討したことはあるが実施には至らなかったとする事業者が2社、検討したことはないが、今後相談されれば検討すると回答した事業者が1社、検討したことはないし、参入するつもりもないと回答した事業者が1社であった。

C. 乗合タクシー・運転業務委託参入に当たっての課題について

- ・多くの事業者が、人員及び車両不足、採算性を課題としている。
- ・その他、需要の有無や他の交通事業者との調整、乗客のプライバシー等が課題として挙げられている。

D. 乗合タクシー・運転業務委託参入への検討条件について

- ・市や地域による運行費補助により、採算性を確保できれば参入への検討を可能とする事業者が多い。また、参入に当たっては、市や地域による積極的な働きかけも期待されている。

III) 意向調査結果まとめ

調査の結果からは、多くの事業者が乗合タクシー事業について関心を示し、独自に調査を行っていることから前向きな姿勢であることが読み取れる。しかし、実現に当たっては、主に車両不足や運転手等の人材不足が課題となっており、このことから、路線の設定に当たっては、市や地域の運行費補助による採算性確保が重要な要素となるとの声もある。

(3) コミュニティバス、乗合タクシー・デマンド交通にかかる経費について

①コミュニティバスに要する経費について

一般的に、コミュニティバスの導入に係る経費は、下記のとおりである。

(「地域公共交通づくりハンドブック」国土交通省自動車交通局旅客課発行より)

○コミュニティバスの年間運行経費

	大型・中型バス	小型バス
車両購入費／台	1,500～3,000万円／台	1,400～2,000万円／台
年間運行経費／年	1,300～1,500万円／台	1,200～1,300万円／台

○乗降施設（バス停）整備費

	ポール型
乗降施設整備費／台	3万円～15万円／台

※本市では、四日市市市民自主運行バス事業補助金交付要綱【資料 No. 25】に基づき、月額 50 万円の範囲内で運行経費の半額を上限とした補助が受けられる（生活バスよっかいちに対しては、この制度に基づき運行費の補助を行っている）。このことにより、年間最大で 600 万円の補助を受けることができる。

②乗合タクシー・デマンド交通に要する経費について

乗合タクシーを導入する場合、タクシー会社の車両（乗務員人件費等含む）を借り上げる方式が一般的であるが、ほぼ毎日運行する場合、車両 1 台あたりの年間運行経費は 400～900 万円／台となる（運行時間帯や地域によって異なる。）。

予約制のデマンド型乗合タクシーの場合、事前予約を受け付けるオペレーターの人件費や配車システムの整備費がかかる。配車システムは、その機能によって価格が大きく異なり、限られた集落に対して予約制のデマンド型乗合タクシーを導入する場合、配車システムを導入せず、電話だけで予約を受付けている事例もある。

	乗合タクシー (ジャンボタクシーの場合)	デマンド型乗合タクシー (セダン型タクシーの場合)
車両購入費／台	200～400万円／台	200～400万円／台
システム整備費	(必要なし)	1,000～2,000万円
年間運行経費／台	500～900万円／台	500～900万円／台

※デマンド型乗合タクシーの年間運行経費にはオペレーター人件費も含む。

(4) 乗合タクシー・デマンド交通各運行形態の利点・課題点について

A. 定時定路線（一部フリー乗降区間設置）型

- <利点>・路線バスの及ばない住宅団地の内部や、高齢化の進む住宅地に入り、最寄りの駅やバス停、地域の商業施設や病院等をつなぐ路線とすることで、高齢者の日常的な外出支援に寄与することができる。
- ・タクシー車両等を活用することにより、バス車両では進入できない場所をカバーすることができる。
 - ・高齢者や住宅団地等の住民を主なターゲットとすることにより、ある程度の利用数が期待できる。
 - ・予約にかかわらず定時制とすることにより、利用者の利便を図ることができる。
- <課題>・既存の路線への影響に配慮したルートの設定を行う必要がある。
- ・予約にかかわらず運行することとなるため、乗車のない「空気バス」の発生のおそれがある。
 - ・乗合率が思わしくなかったという社会実験の結果も踏まえ、地域のニーズを十分に把握した上で施策展開する必要がある。

B. 自由経路（停留所設置）型

- <利点>・停留所を複数設置し、停留所間を自由に結ぶことで定路線型とは異なる柔軟な運行が可能である。
- ・停留所間の移動に限定することで、通常タクシー利用との差別化を図ることができる。
 - ・定時定路線では採算の見込めない場合に適用することで、「空気バス」の発生を防ぐことができる。
 - ・最寄りの駅、バス停等から離れた公共施設等に停留所を設置することで、施設利用者の利便性の向上を図ることができる。
- <課題>・需要に応じた運行であるものの、停留所までの徒歩を要し、通常のタクシー利用よりも利便性が低い。

C. 自由経路（ドアツードア）型

- <利点>・ドアツードアのサービスを行うことで、利用者の需要にもっとも柔軟に対応できる運行形態となり、運転免許の自主返納にも寄与すると考えられる。
- ・停留所等までの移動が必要でないため、移動困難者に優しい仕組みである。
- <課題>・固定ダイヤでなければ、利用の態様は個人のタクシー利用と変わらず、通常タクシーの運営を圧迫しないような制度設計が必要である。
- ・利用者の需要にもっとも柔軟に対応できる形態であるため、最初にこの形態を選択した場合、他の形態への見直しが困難となる。
 - ・全域的に実施しようとする場合、過度な財政負担となる可能性がある。また、市内タクシー事業者の保有車両台数や運転手の人数によっては実現が困難となる場合も考えられる。

(5) 新たな地域公共交通の導入に向けた協議体制について【資料 No. 26、資料 No. 27】

地域公共交通会議は、地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じたバス運行の態様及び運賃・料金、事業計画等について、地方公共団体が主催者となり、地域の関係者（地方公共団体、地域住民・利用者、交通事業者、警察・道路管理者、学識者、運輸局・運輸支局等）による合意形成を図る場として、平成 18 年 10 月の道路運送法改正により位置づけられた。

地域での合意形成を経ることにより、路線の新設・変更、停留所の設置や運賃設定等の手続きが簡略・弾力化し、地域の多様なニーズに的確に対応した運送サービスを提供し、活力ある地域社会を実現することができる。

デマンド交通等、地域の新たな交通手段の導入に当たっては、地域公共交通会議で協議を行い、地域での合意形成に努める必要があり、本市においては、今後の公共交通の発展のためにも、当会議のさらなる活用が望まれる。

7. 本市の公共交通施策の発展に向けて

(1) 本市の公共交通施策における課題点

これまでの調査結果を受け、当分科会では、本市の公共交通に関する課題点について、以下の 3 点に整理した。

①公共交通網の補完・強化

本市の公共交通の利用者は長期的に見て減少傾向にあるが、交通弱者のためにその維持存続・利用促進を図る必要がある。既存路線と交通不便地域を結ぶフィーダー路線を設けるなど、公共交通網の補完・強化に臨まなければならない。

②人口減少・高齢化が進む地域への対応

郊外部や臨海部、昭和 50 年以前に開発された住宅団地では、人口減少、高齢化が進んでいる。これらの地域では、全国的に増加する高齢者の交通事故への対策や、買い物・通院など、より身近な生活交通の確保が望まれる。

③交通不便地域の交通手段確保

水沢・桜地区や内部地区で、コミュニティバス運行の社会実験を行ったが思うような成果が得られなかった。交通不便地域の生活を支えるためには、どのような手法が適切か、早期に知恵を集めて次の一手を打たなければならない。

(2) 委員からの主な意見（課題の解決に向けて）

1) 具体的な交通手段を考えるに当たって

①デマンド交通・乗合タクシー各運行形態の利点・課題点について

A. 定時定路線（一部フリー乗降区間設置）型について

・長崎市の乗合タクシーは、住宅地と様々な施設を結んでいることがひとつの特徴となっているが、例えば金堀地区においては住居密集地をきめ細かく走っており、このような

路線の設定も参考になるのではないか。これまでの社会実験について、路線設定に課題があったのではないかという意見が議会においてもあり、これについても新たなアプローチで考える必要がある。

- ・長崎市の乗合タクシーの前提にある平坦部の少なさ、道路幅員の狭さを鑑みれば、本市では桜花台や桜台、あがたが丘等の住宅団地が当てはまると考えるが、既存バス事業者との競合が予想されるため、このまま本市に適用することは困難ではないか。とはいえ、高花平等地等については、バス路線はあるものの利用しやすいとは言えない状況もあり、既存の路線バス事業者等と協議の上で行うのであれば、実現可能性もあると考える。
- ・現在の路線バスは、住宅団地の外周を走っているが、団地の中をくまなく走るバスがなく、買い物や病院に行くのも困難であると聞いている。団地の中を巡るとともに、中心市街地ばかりに向かうのではなく、自分の地域で通院や買い物に使える交通手段が望まれる。こうした取り組みにより免許返納もしやすくなるのではないか。
- ・高花平等の古い住宅団地においては高齢化が進んでおり、近い将来自動車を使用しなくなる人も増えることが予想される。そのような場所を重点的に路線設定することが効率的であると考えており、定時定路線による運行も行いやすいと考える。地区の実情に応じた予約制のデマンド交通の導入と、双方考えることは重要であり、ニーズや統計に基づいた施策を展開すべきである。
- ・地区の特徴によって取り入れるべき交通手段が異なると考える。例えば、住宅密集地については定時定路線、住宅の散在している箇所については予約に応じたデマンド交通を導入するなど、住民ニーズを把握した上で、その地区に合った新しい公共交通の形をとれば、より乗車率が向上するのではないか。
- ・既存公共交通の維持・利用促進という視点も重要であるが、定時定路線の路線バスについては、社会実験についても成果が上がっていない。高齢者の移動手段の確保が社会問題化している現状では、より個々のニーズに対応できるデマンド交通・乗合タクシーのような手法を模索すべきではないか。
- ・他市町のコミュニティバスの事例を見ても、経済的に非効率な“空気バス”が課題となっているところが多く、それを解消するためデマンド交通が導入されていると捉えている。地域で身近な交通手段を求める声はあるものの、いざ運行となれば結局乗らないという事例も見られることから、定時定路線については見切りをつけ、予約に応じたタクシーや大型ワゴン車による運行について検討していく必要があるのではないか。
- ・“空気バス”をなくし、経費を削減する観点からも予約に応じたデマンド交通を導入し、利用のある時間帯のみ運行することが効率的ではないかと考える。
- ・利用ニーズの高い時間帯が分かれば、朝夕の通勤・通学時間のみ定時定路線とし、それ以外の時間帯は予約に応じた運行とする等の複合型の手法も考えられるのではないか。
- ・社会実験において思うような成果が得られなかったことや、民間バスでドル箱路線と言われていた路線について、以前ほど採算が取れなくなっている状況を見れば、定時定路線バスという手法よりも、予約に応じたデマンド交通やタクシーへの利用補助等、他の手段を検討すべきと考える。

B. 自由経路（停留所設置）型について

- ・デマンド交通について、大型ワゴン車等を活用し、停留所を定め、事前に予約があった場合に運行するという事例もあるため、いきなりドアツードアから開始すべきではないと考える。最初にドアツードアのサービスを行った場合、後戻りが困難であり、まずは乗り合いを前提とした事業を行い、それでも乗り合いの割合が少ないという状況が生じてから検討すべきではないか。
- ・現在の路線バスは、主に団地の外周を通過して中心市街地に向かうものとなっているが、ニーズが買い物や通院にあるのであれば、効果に乏しいと考える。しかし、特に三重交通については鉄道路線を持たないため、地域の鉄道駅等を終着点とすることは困難と考える。新しい公共交通を考えるにあたっては、どのようなニーズに応えるのかを踏まえた上で、既存公共交通機関にもメリットのあるものとしなければならない。
- ・定路線とすれば恩恵を受ける人は沿線住民のみである。採算のとれる地域については定路線でもよいが、採算が見込めない地域については路線を定めないデマンド交通が適当と考える。
- ・生活バスよっかいちについては、病院や大型ショッピングセンターと連携し、それらを結ぶことで個々のニーズに応じているため成功していると感じている。地域によりニーズは異なるため、各地域の事情に合わせた交通施策を検討しなければ立ちいかなくなるのではないか。
- ・あさけプラザや楠緑地公園等については駅やバス停から離れた場所にある。今後、免許返納が進み、知人同士での相乗りも難しくなることから、このような利用者の多い公共施設へのアクセスも考えていく必要がある。

C. 自由経路（ドアツードア）型について

- ・前橋市の「マイタク」は、市内タクシー事業者を活用し、市で交付される利用登録証を運転手に提示の上、利用券を手渡せば割引運賃が適用されるというもので、非常にわかりやすく利用しやすい仕組みであると感じた。
- ・前橋市は、乗合タクシーだけでなく、コミュニティバスも並行して運行しているが、その収支はそれほど良くないとのことである。今後、免許返納者の増加も予測されるが、これまでドアツードアのマイカーで移動していた人は公共交通の利用習慣がなく、既存の路線バス等に誘導することは難しいのではないかとこの所感を前橋市の担当者からは聞いている。他の人との相乗りを嫌う声もあることから愛称を「マイタク」としており、個々人の需要に応じて移動できることに加え、知人と相乗りすることも可能となっている。新しい手法を、新しい発想で取り入れることも検討していく必要があると考える。
- ・前橋市では、実際には乗り合い利用は少ない状況ということであるため、実質的には個別のタクシー利用への助成であると考えられる。定時定路線のコミュニティバスを否定するわけではないが、新たなコミュニティバスを走らせても多くの無駄が発生するのではないかと考えるため、それならば個々のタクシー利用に対して少額の補助を行い、移動手段を確保した方がよいのではないか。
- ・小さな「町」レベルであれば近所の知り合い同士で乗り合いにもそれほど抵抗がないと考えるが、都市部では近所同士のコミュニケーションが希薄となっていると考えており、

乗り合いも進まないのではないかと感じている。このことから個々のタクシー利用への支援を行うべきではないかと考える。

- ・これまでのコミュニティバスの社会実験についても、思うような成果が得られなかったことについては理由があるはずであり、まずは行政が住民の潜在的ニーズを把握し、それに対応できるような交通手段の導入を検討することが先決であると考えており、デマンド交通に絞って検討することは危険であると考えている。
- ・ドアツードアであっても、前日の予約等の必要性から結果的にそれほど便利にはならないのではないかと考えていることから、フルデマンドまでのサービスを行うことには疑問がある。住民参加の動きがなければ、効果的な運行の手法は見出せないのではないかと考える。
- ・乗り合いという観点を最初から排除すべきではないと考えるが、市内全域を同様の基準で考えることは難しく、市域を複数にブロック分けし、その中での循環と結節点を考え、制度設計する必要があるのではないかと考える。
- ・デマンド交通導入に当たっては、バス車両、タクシー車両の使用等様々な手法があるが、利便性が高く、料金が低廉となれば民業圧迫となる可能性もある。デマンド交通導入に向けた検討を行う場合は、行政、事業者が忌憚のない意見を交わして議論できる機会を確保していく必要があると考える。行政が先頭に立って進めてほしい。
- ・デマンド交通を考えるにあたっては、民業圧迫への懸念を第一に考えるのではなく、困っている市民を助けることを念頭において検討すべきであり、その中で事業者とよりよい関係を結びながら取り組みを進めるべきであると考えている。

②社会実験の結果を踏まえて

- ・水沢・桜間の社会実験の失敗の原因は、路線の設定を地域に任せた結果、団地の住民が関与せずに作られた路線となったことにあると考えており、異なるルート設定がなされていれば、結果も異なっていたのではないかと感じている。実験手法に問題があり、実際の需要は設定されたルートの外にあったものと考えている。
- ・水沢地区においては、自治会が主になって路線の検討をしたが、実現した路線については民間のバス路線と競合する部分もあった。既存路線のない地区に路線を引いて社会実験を行えば、結果は異なっていたと考える。また、軽トラックの使用で用を済ますことが多いという水沢地区の地域性も一つの要因ではないかと考える。
- ・水沢・桜間の社会実験においては、桜台や桜新町、桜花台を通るものではなく、利用者が目標に達しなかった。桜台等について需要はあると考えるが、そこを通らずして結果が出なかったことは残念であり、現在は路線バスの桜台線についても休止されている状況である。長崎市の事例も参考に、団地の中を周回するようなルート設定で社会実験を行うことが必要であると考えている。
- ・水沢・桜間の社会実験について、平成26年度の無償実験については、主に四日市西高等学校の生徒による短距離の利用であり、27年度に有償となったことにより従来の徒歩通学に切り替える生徒が増えた結果、利用者の減少につながっていると考える。

③住民ニーズの把握について

- ・総合交通政策調査特別委員会においては、住民の意向把握の重要性について指摘し、住民アンケート、グループインタビュー、ワークショップや住民協議会といった手法につ

いて提案しているが、新しい公共交通の検討に当たっては、真に困っている住民がどれだけおり、実際にバス等を走らせた場合にどれほどの利用意向があるのか、そのニーズ把握が何より先に重要である。

- ・これまでの社会実験については、地域から声の上があった場所で行うという姿勢をとっている中、行政が主体的に必要な地域を選別し、そこに対して社会実験を仕掛けることも必要であると考えますが、どの地域にどの程度の需要があるのかを把握することは容易ではない。的確に住民の利用意向を把握できる手法を模索し、それに見合った交通手段を検討することが重要である。
- ・地域での買い物や通院等に使える交通手段がなく不便であるとの声も多く聞いている。例えば楠地区においては、近鉄沿線の住民は比較的買い物等がしやすい環境にあるが、それ以外の地域ではバスがきめ細かく巡っているという状況にはない。市域を複数のブロックに分け、それぞれのブロックの課題を探れば、おのずとどのような交通手段が望まれるのか見えてくるのではないかと。
- ・市長は所信表明の際も、公共交通に対する市民のニーズを把握することから始めると述べている。どれほどのニーズがどこにあり、どのように対応するかということについて、新たな手法を考え、そこから始めていく必要がある。住民アンケートも含め、きめ細かく住民の意向を把握する参考事例を探るべきである。
- ・既存の路線バスは、利用のほとんどが高齢者であり、通勤・通学客はそれほど見かけないことから、新しい交通手段を考えるにあたっては、ターゲットを高齢者に絞ってもよいと考える。
- ・地域では公共交通を求める声はあるものの、蓋を空ければそれほど乗車はないという結果が社会実験においても出ている。このような状況において、市民を公共交通に誘導するためには、どのような方策を取るべきか検討しなければならない。
- ・交通手段の検討に当たり、地域性と目的に配慮することで、乗り合いも増えるのではないかと。

④協議体を活用した議論について

- ・長崎市では、事業開始前において市のみならず、バス事業者やタクシー協会とも意見交換を行っている。本市においても地域公共交通会議や都市総合交通戦略協議会等の会議体はあるものの、社会実験を行うにあたっての活用はされていないことから、市全体の公共交通網を議論するのみならず、もう少しきめ細かい路線設定についても意見交換しながら進めていくべきではないかと。
- ・現在の路線バスについても、多くの路線が赤字となっているとのことだが、市のサポートにより再生できる路線もあると考えている。既存のバス路線について、事業者、市、住民が一緒になって再構築するという観点も必要であると考えます。
- ・地域包括ケアシステム構築の一環として、買い物やゴミ出し等の支援が行われている地域もある。このような点からも、都市整備部単独で検討を行うだけでなく、健康福祉部とも連携し、地域包括ケアシステムとの兼ね合いも含めて検討する必要性があるのではないかと。

2) 既存路線の利用促進について

- ・三重交通バスがＩＣカードを導入し、その利用率は向上していると考え。バス路線を近鉄四日市駅に集中させるのではなく、近鉄富田駅等をコミュニティ・ターミナルとして整備する構想が四日市市都市総合交通戦略に掲げられているが、ＩＣカードを利用したバス利用と、バスからの乗り換えの促進策をとることにより、この構想の推進につながるのではないかと考える。
- ・三重交通バスでは、ＩＣカードを導入しているものの、全国区とは異なるシステムを採用しており、鉄道等との連携は難しいとのことだが、ＩＣカードのさらなる普及により、当該システム導入に係るコストも下がると考える。四日市あすなろう鉄道も含め、ＩＣカードの推進という観点から公共交通の利用促進を働き掛けることが必要である。
- ・新しい公共交通を考えるに当たっては、交通空白地から既存の駅やバス停等を結ぶ支線の整備など、運行形態にかかわらず既存路線の存続と利用促進の観点から検討すべきである。
- ・鉄道・バス間やバス同士の間で乗り換えが不便であるため、公共交通が利用しづらいという意見も聞いている。高齢者等の身体的側面への配慮も含め、乗り継ぎ環境の向上に努めるべきである。
- ・北海道の十勝バスにおいては、事業者が沿線住民の全戸訪問により、どのようにすればバスに乗るかといった点について調査を行った。結果、バスの乗り方自体が分からないという住民もいることが判明し、住民に対してバスの乗り方の説明や目的別時刻表の配布、各種割引等により需要喚起、意識啓発を行った結果、利用者の大幅な増加につながった。こうした事例からも、新しい交通手段の検討とともに、公共交通の利用促進に向けた住民への意識啓発、モビリティ・マネジメントという観点は大変重要であると考え。
- ・下野地区では、市立四日市病院へ向かう路線バスも走っているが、ＮＰＯ法人による通院付き添いの利用も比較的多くの利用がある。路線バスの運賃が高いこともその理由の一つであると考えており、高齢者の運賃が安くなるような仕組みを作るなど、既存公共交通をいかに利用しやすくするかという観点も必要ではないか。
- ・あすなろう鉄道の四日市駅発の最終列車は、津、名古屋方面からの最終列車が近鉄四日市駅に到着するよりも前に発車している現状がある。近鉄側の最終列車に合わせた時刻の設定についても提案していく必要があると考える。
- ・公共交通の利用が進まない理由の一つとして、運賃の額も考えられる。65歳以上の高齢者に対してタクシー利用の補助やタクシーチケットの交付を行うことも免許返納促進に向けた手法の一つとなるのではないか。

3) 住民による共助の取り組みについて

- ・買い物や通院付き添いの取り組み等、地域で行われている共助の取り組みを発展させていくことも一つの手法と考える。
- ・現在団地に住む高齢者は、居住開始時点では、将来的にバス路線の維持・存続が課題となるとは想像していなかったと考えるが、時代の変化とともに、今や鉄道路線の経営も苦しい状態となっている。このような中、地域の団体が行う外出支援の取り組みのよう

に、住民同士での助け合いも必要となっており、住民の自助の意識を醸成するような働きかけも必要であると考えます。

- ・京丹後市京丹後町においては、地域のタクシー会社が撤退したことから、地域のNPO法人が、公共交通空白地有償運送として「ささえ合い交通」の運行を開始した。自家用車をタクシーに見立て、地域住民がドライバーとなって運行を行っているものであるが、将来的には、本市においてもこのような取り組みが必要となるのではないかと考えます。

4) その他の検討すべき事項

- ・公共交通施策を福祉の考え方に立って展開している自治体もある中、本市でも健康福祉部を交えて議論を行っていく必要があると考えます。
- ・住民の利用意向にかなった交通手段を検討することは重要であるが、交通施策は収支にかかわらず福祉事業として展開すべきとの考え方もあり、交通施策をどのようにとらえるか議論していかなければならない。
- ・今後、デマンド交通も視野に入れた社会実験を行うとのことであるが、本市の公共交通施策の完成年度はいつなのか、目標を決めて取り組むべきである。
- ・今までの公共交通は民間事業者任せの部分が多かったが、それでは立ちいかない時代となっており、市民、行政が主体となり、市全体の公共交通網を事業者とともに再生していくなど、公共交通の新しい形を作らなければならない時代に来ていると感じている。
- ・高齢者等の免許返納の促進に向けて、タクシー利用の補助が有効であるとも聞いている。今後、免許返納施策と公共交通施策とをリンクするものと捉え、タクシー利用の補助も含めた交通空白地対策について検討していくべきである。
- ・新たに開館した三浜文化会館について、自主運行バスの磯津・高花平線の延伸によりアクセスの利便性を図るといった手法も有効であると考えます。また、同様に、橋北交流会館へのアクセスについても四日市競輪場のファンバスを活用するといった手法もあるのではないかと考えます。
- ・今後、国体の開催に向けて、霞ヶ浦緑地公園のスポーツ施設の整備が進められており、公共施設の集積地となることから、生活バスよっかいちについて、市からも当公園を路線の中に組み込むよう提案していくことが必要であると考えます。路線の設定に当たっては、行政だけでなく、地域と一緒に協賛を行い、維持・継続できるようなルートの設定に努めるべきである。
- ・以前、民間で高校生にアンケート調査を行ったところ、市内中心市街地での買い物に際しては、LRTでの移動が望ましいとの結果が出たと聞いている。民間、学生レベルでも議論が出ているのであるから、このことについても分科会を機に議論を進めてほしい。

8. 分科会協議のまとめ

当分科会においては、平成 28 年 8 月より 8 回にわたり、コミュニティバスやデマンド交通のあり方を中心に、本市の公共交通の発展に向けた具体的施策について調査研究を進めてまいりました。

本市は、平成 23 年に策定した四日市市都市総合交通戦略の中で、「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」を掲げ、生活圏内の移動手段確保として、利用者や運行頻度が少ない路線や公共交通が整備されていない地域において、高齢者など交通弱者の移動手段を確保するために、病院や商業施設など生活に必要なルートを回る支線バス路線への再編や「生活バスよっかいち」のような地域が参画したコミュニティバスの導入に取り組むとしています。こうした全国的な成功事例が身近にありながらも、定時定路線型コミュニティバスの社会実験においては、1 便当たりの乗車人数は少なく、思うような成果が得られていない状況にあります。

全国的に高齢化が進み、高齢者の買い物や通院等、日常的な移動への支援が喫緊の課題となる中、他の自治体においては、ジャンボタクシー車両等を活用した乗合タクシー・デマンド交通といった手法の導入が進みつつあります。当分科会においては、これらをコミュニティバスに次ぐ手法と捉え、他市町の事例について調査を行いました。また、実現に当たって協力が不可欠となる市内のタクシー事業者に対しても、乗合タクシーに係る意向調査を行い、議論を深めてまいりました。

このような調査研究、議論を踏まえ、当分科会としては、次頁に示すとおり「四日市市の新しい“デマンド型公共交通ネットワーク”の構築に向けた提言」を取りまとめ、この内容を市長へ提言することについて、全会一致で確認を行った次第であります。

この提言は、新しいコミュニティバスのあり方として「地域コミュニティワゴン」、デマンド交通のあり方として「エリア間シャトルタクシー」という二つの手法を、地域の実情に応じて適切に組み合わせることで、あらゆる世代の市民が気軽に使える持続可能な交通ネットワークの構築を目指す考え方を示したものであります。

将来的には、A I（人工知能）による自動運転技術の確立や、自家用車を活用した有償のライドシェア（相乗り）に係る法整備により移動困難者対策が劇的に進む可能性もありますが、行政においては、こうした対策による課題解決を受け身の姿勢で待つのではなく、当分科会における調査研究を参考としていただき、スピード感を持って都市総合交通戦略に掲げる目標の実現に取り組まれることを強く望み、当分科会における調査研究報告といたします。

四日市市の新しい“デマンド型公共交通ネットワーク”の構築に向けた提言
 議員政策研究会 公共交通のあり方を考える分科会

《基本となる考え方》

人口の急激な減少と高齢化が進みゆく中、地方の公共交通は民間事業者の経営努力だけでは立ち行かない時代にきており、特に、高齢者や未成年者など、自家用車に容易に頼ることができない市民が日常生活に必要なサービスや行政サービスを受けるための交通手段の確保が求められています。また、今後増えゆく運転免許を返納した高齢者を支えるための新たな仕組みも必要となります。

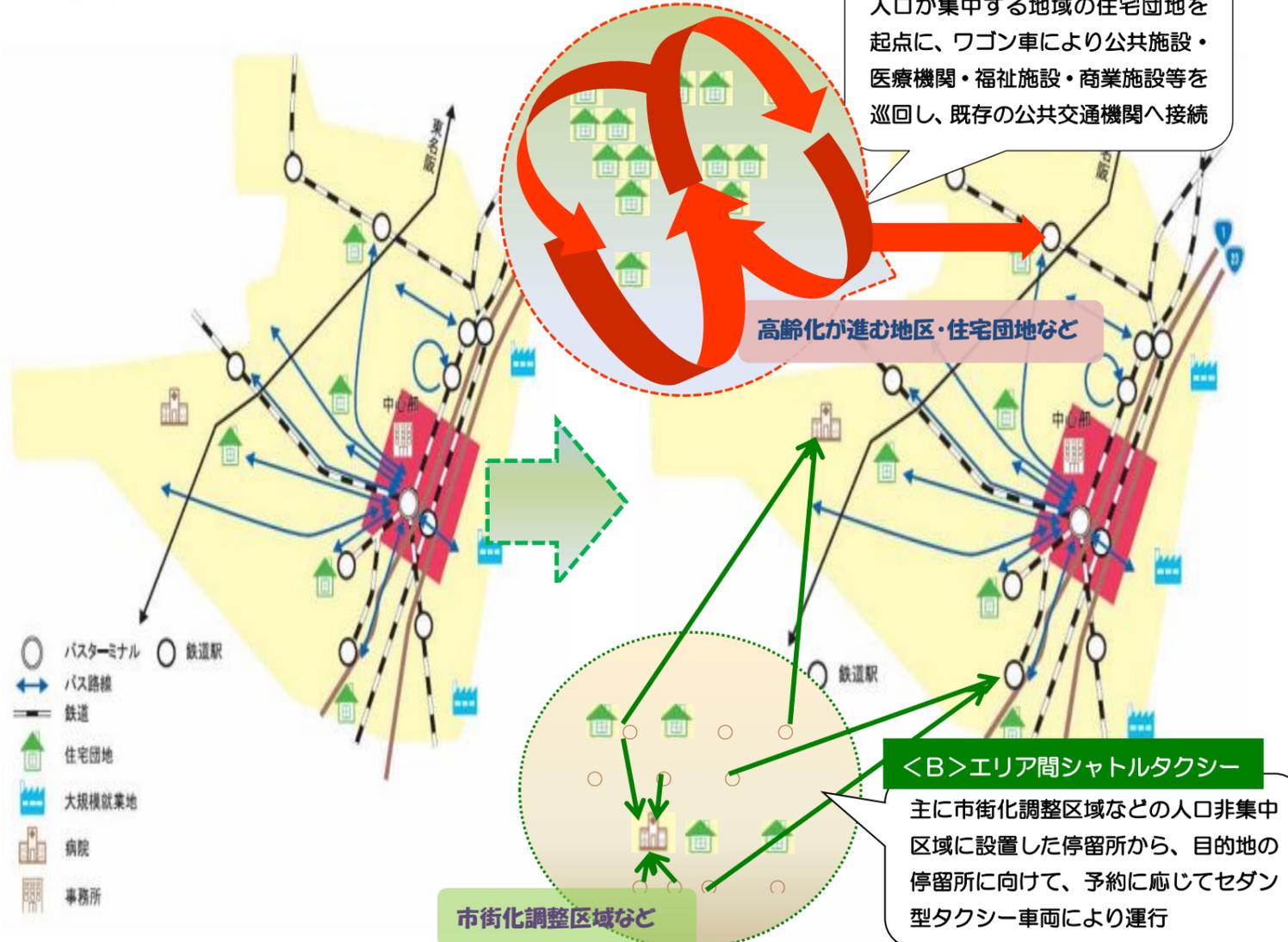
地域の大切な公共交通を将来にわたり維持・確保していくためには、市民とともに、現状の公共交通を取り巻く課題を早急に改善し、持続可能な交通ネットワークを形成するための具体的な取り組みを進める必要があります。

そこで、当分科会においては、市民が、“地域コミュニティワゴン”や“エリア間シャトルタクシー”により公共施設・医療機関・福祉施設・商業施設・既存の公共交通機関等へ無理なく移動し、豊かな日常生活を送ることができるよう、将来のまちづくりを見据えた「デマンド型公共交通ネットワーク」の構築に向けて、提言を取りまとめました。

四日市市デマンド型公共交通ネットワーク

(現在の姿)

(これからの姿)



<A>地域コミュニティワゴン

人口が集中する地域の住宅団地を起点に、ワゴン車により公共施設・医療機関・福祉施設・商業施設等を巡回し、既存の公共交通機関へ接続

高齢化が進む地区・住宅団地など

エリア間シャトルタクシー

主に市街化調整区域などの人口非集中区域に設置した停留所から、目的地の停留所に向けて、予約に応じてセダン型タクシー車両により運行

市街化調整区域など

<A> 地域コミュニティワゴン

①概要

概ね 30 分～1 時間おきの間隔で地域内を巡回する乗合型のコミュニティワゴン。定時定路線を基礎とするが、運行経路の一部に利用者の希望に応じて乗降可能なフリー乗降区間を設置する停留所の一部デマンド型。予約は不要。

②導入検討の対象

- ・高齢化率の高い地域（高齢化率 30%以上の地区や住宅団地）
- ・市街地部の生活交通の確保が必要な公共交通不便地域

③検討内容

現在の路線バスは、住宅団地等の内部をくまなく周回する路線はなく、地域からは、買い物・通院等身近な移動手段を求める声が上がっている。そのため、一定の人口規模があり、高齢者が多く住まう地域においては、定時定路線を基礎として一部フリー乗降区間を設けたデマンド交通の導入が経費の面からも望ましい。既存の公共交通機関との重複を避けながら、住宅団地等の内部を通り、地域の商業施設や医療機関を経由の上、最寄りの鉄道駅や路線バスの停留所へ接続する路線について、具体的に対象を抽出して導入を検討すべきである。

 エリア間シャトルタクシー

①概要

商業施設や公共施設、医療機関、駅等を対象に、停留所を複数設置し、停留所間を予約に応じて結ぶ乗合タクシー。

②導入検討の対象

人口分散地域（市街化調整区域や、市街化区域縁辺部の公共交通空白地域）

③検討内容

居住者の少ない市街化調整区域等においては、定時定路線の運行では「空気バス」が生じる可能性もあるため、予約制のデマンド交通の導入が望ましい。ただし、一般タクシーとの差別化を図るためにも対象となるエリアを限定し、地域住民との協議によりエリア内に複数の停留所を設置し、利用者の予約に応じて運行する仕組みから検討すべきである。

持続可能かつ効果的な制度の設計に向けて

○協議会を通じた住民ニーズの把握と路線の設定

新しい公共交通システムを持続可能で効果的なものとするには、制度づくりや路線設定の初期段階から運行後の利用促進に至るまで、地域住民の主体的かつ積極的な参画が必要である。第一段階として、行政、交通事業者、地域住民等が一堂に会した協議会や地域公共交通会議において、どの地域にどのような需要があるかをまず把握し、その結果を踏まえ、具体的な手法を協議・検討すべきである。

○行政の負担割合の設定

自主運行バス3路線について、現在、運行経費の7割強が公費で賄われている。デマンド型公共交通ネットワークの構築に当たっては、行政はどこまでの費用負担を行うべきか、そのラインを適切に見定める必要がある。

○公共交通施策に係る職員の増員等

平成 26 年度に都市計画課内に公共交通推進室が設置されたが、多種多様な本市の交通施策を総合的に推進するためには現在の職員数では不足するため、その増員が必要である。公共交通施策への予算の重点的な配分も含め、さらなる公共交通の発展に向けて、体制の強化を図るべきである。