

## 平成 30 年度第 2 回四日市市地域公共交通会議 議事録

1. 開催日時 平成 30 年 12 月 27 日(木) 10:00～11:10

2. 開催場所 四日市市総合会館 7 階 第 2 研修室

3. 出席者(いずれも敬称略)

### (1) 委員

三岐鉄道株式会社 取締役鉄道部長	雨澤 隆生
三重交通株式会社 四日市営業所長	尾崎 彰 委員代理
	営業係長兼総務係長 水谷将良
公益社団法人三重県バス協会 専務理事	青木 周二
一般社団法人三重県タクシー協会 代表理事	大西 史人
四日市市自治会連合会 理事	伊藤 頼夫
国土交通省三重運輸支局 首席運輸企画専門官	伊藤 繁明
三重交通労働組合 四日市支部長	伊藤 由幸
四日市市地域公共交通会議 会長 (四日市市都市整備部 理事)	川尻 裕司

### (2) 事務局

四日市市都市整備部都市計画課 課長	伴 光
四日市市都市整備部都市計画課 公共交通推進室 室長	内糸 豊
四日市市都市整備部都市計画課 公共交通推進室	水谷 訓子

4. 欠席委員

三重県地域連携部交通政策課 課長 吉川 行洋

5. 配付資料

- ・事項書
- ・出席者名簿
- ・【資料 1】平成 29 年度デマンド交通社会実験の結果について
- ・【資料 2】平成 30 年度デマンド交通社会実験について
- ・【資料 3】市全域の地図
- ・【資料 4】小山田・水沢・桜地区の地図

6. 会議傍聴者等 なし

7. (1) 開会

伴課長	【開会の辞】
	【資料確認】

【委員紹介】

川尻会長

【挨拶】

(2) 事項に入る

伴課長

それでは、事項書1の「平成30年度デマンド交通社会実験の実施について」に移らせて頂きます。事務局より、今年度の実験内容について、昨年度の社会実験の結果も併せてご報告させていただきます。

内糸室長

資料1をご覧ください。併せて資料3の地図もご覧ください。

昨年度、初めてデマンド交通社会実験を行う際に、地域公共交通会議において報告させていただきました。今年度も引き続き社会実験を行うにあたり、内容を変更したところもございますので説明させていただきます。

過去にコミュニティバスや廃止代替バスの可能性を含めて定時定路線のバスを使用した社会実験を行ってきましたが、利用者数と事業費が見合わなかったことから、予約に応じた運行にしてコスト削減を図り、利便性を向上させることができるデマンド交通について、四日市タクシー協会様のご協力を得て、昨年度、実験を行いました。

昨年度につきましては、2月18日から3月31日までの42日間、タクシーをそのまま活用し、事前に予約するデマンド方式で実験を行いました。事前に登録していただいた方に、500円を割り引く利用券を16枚、8往復分、配付させていただきました。運行時間については、四日市タクシー協会様と話をさせていただき、朝夕は企業への送迎等で繁忙となることから、午前9時30分から午後4時30分までとしました。対象地区につきましては、資料3にお示ししましたとおり、小山田・内部・河原田地区です。昨年度は運行対象施設として商業施設の日永カヨー、イオンタウン泊、医療施設の県立総合医療センター、四日市市立病院、鉄道駅として近鉄四日市駅、JR四日市駅、西日野駅を指定させていただき、対象地区である小山田・内部・河原田地区内の移動も可能としました。実験対象地区を選んだ背景としては、従来から公共交通不便地域、いわゆる公共交通空白地域があるということに加え、実験当時、平成30年3月末で廃止されると言われていた鈴鹿四日市線が通っていること、また、長沢線については当時、平成30年度中に廃止が見込まれていたことから、選定しました。年齢については、75歳以上の方及び65歳以上で運転免許を持っていない方としました。実験の案内は65歳以上の方すべてに送付しましたが、これは運転免許を持っているかどうかを把握することができないためです。

昨年度の実験結果としましては、利用登録者が267人、そのうち実際に利用したのが49人、延べ利用件数は201件でした。多くはありませんでしたが、一定、公共交通不便地域でもタクシーを利用した移動のニーズがあることが分かりました。利用回数が1回から5回の方が最も多く、試しに使ってみたのか、それだけのニーズしかなかったのかなど、詳細な理由は分かりませんが、このような結果となっています。利用目的の割合としては、最も多いのが買い物で

47%、続いて、病院、鉄道駅といった順となりました。利用した方へはアンケート調査と、可能な限りでヒアリングを行っております。また、登録したものの利用登録しなかった方へもアンケート調査を行ったところ、普段の交通手段は家族の送迎が多いことが分かりました。利用者については、普段からタクシーを利用している方が多くなっている反面、利用しなかった方については、他の交通手段がある、500円の割引は少ない、行きたい場所が対象外だったなどの理由があげられました。利用者のヒアリング結果をご覧ください。普段から病院へ行くのにタクシーを利用しているという方、月に数回の方、毎日利用する方などがいました。予約ができなかったという声もありましたが、予約がとれている方は、次の乗りたい日が決まったらすぐに予約をするなど、早い段階で予約していることも分かったことから、予約の仕方の周知も必要だと感じています。加えて、タクシー会社にもヒアリングをしており、ご覧のとおり、稼働率の高い時間帯については6時～9時となり、各社とも1位から3位以内に朝が忙しいという結果になりました。タクシーの運行状況によっては迎車に行けない場合もあるということで、特に市内南西部が挙げられました。また、タクシー会社によっては、70歳以上の方に割引をしている場合もあり、また、障がい者のタクシー利用割引券を持っている場合もあり、これら割引とデマンド交通の利用券と併せて利用したという声もありました。

実験を行う前までは、課題があるとすれば、利用者側の要因があるのではと考えていましたが、タクシー事業者側も運転手の確保が困難であったりすることから、タクシー台数の確保が難しく、配車場所から遠く離れたところは迎車が困難な場合もあるということが分かりました。これらのことから、今年度は運行時間や運行区域等について検討しました。

資料2をご覧ください。左側に平成29年度、右側に今年度の実験内容をお示ししています。併せて資料3、4の地図をご覧ください。

今年度は2月1日から2か月間の実験期間としていますが、タクシーを活用したデマンド方式という点に変更なしです。昨年度は予約を1時間前までとしましたが、今年度は時間を区切らず、事前予約という方式にします。利用券については500円割引で16枚配付しますが、昨年度とは異なり、1乗車につき2枚まで利用できるようにします。運行時間につきましても、予約が取りづらい時間帯があることを前提に、6時から23時までの運行を四日市タクシー協会様にお願いしました。対象地区は小山田・水沢・桜地区としました。タクシーがなかなか行きづらい市内南西部をあえて選んだ理由としては、公共交通空白地域が多いことに加え、この地域で対応できなければ全市的にタクシーを活用したデマンド交通が成立しないため確認が必要と判断したこともあります。地図でお示ししている黄色の円は鉄道駅から800メートル、紫色の円がバス停から300メートルです。公共交通の利用圏域の目安として800メートル、300メートルとしていますが、これを見ていただきますと、空白地域が多い地域でもあり、加えて商業施設や医療施設が多くないところを選定しました。

タクシーがこの地区でどれくらい利用されるのかを実験で把握したいと考えています。加えて、他の公共交通機関を圧迫することを避け、既存の公共交通を維持していきたいと考えていることから、鉄道駅から800メートル、バス停から300メートル以内にお住まいの方は対象外とさせていただくこととしました。そのため、既存の公共交通を積極的にご利用いただきたい、と地元へも説明しているところです。運行区域については、今年度はどこへ行っても構わないということにさせていただきました。昨年度の実験では、特に行きたいところに行けなかったという声がありましたので、今回の実験結果からは、この地区にお住まいの方がどのように移動されたのか、地図に記載するなどし、把握したいと考えています。続いて対象者についてですが、70歳以上の方及び18歳以上で普通自動車運転免許を持っていない方とさせていただきます。普通運転免許を持っていない方は、国の統計を見ると、概ね1割程度となります。公共交通を利用できない方は、高齢者だけでなく、何らかの理由で運転免許を持っていない方も考えられることから、このように対象者を設定させていただきました。利用料金については、1枚あたり500円の割引券を16枚配付しますが、対象地区が中心市街地から遠方であることもあり、1乗車あたり2枚まで利用可能とさせていただきました。2枚使えば1,000円割引、複数人で乗車すれば人数×1,000円の割引にできます。資料4については、実験区域を拡大したものです。

説明は以上です。

伴課長 事項書1「平成30年度デマンド交通社会実験の実施について」は以上となりますが、ご質問等、ございますでしょうか。

E委員 利用券2枚までということだが、往復使えるのですか。

内糸室長 1乗車につき2枚までですので、往復とも2枚利用していただけます。ただ、16枚しか利用券は配付しませんので、2枚ずつ利用すると4往復の利用となります。これで利用率が上がるのか、昨年度と比較したいと考えています。

C委員 昨年度は4300枚くらい配付して、201枚しか利用されなかったということは、4パーセントくらいの利用にとどまったということになる。

内糸室長 もともと公共交通が不便なところは、他に交通手段があるのだと思います。家族の人に送ってもらう、自分で運転する、などの理由があるのかと思います。

しかしながらその様な地域でも一定の需要があることは把握できたと思っています。

H委員 水沢から近鉄四日市まで運賃はいくらくらいになるのか。

伴課長 堂ヶ山町まで市立病院まで5,000円前後くらいとなります。

H委員 2枚で1,000円割引されても4,000円を支払うのはしんどいと思う。だから2枚までの利用とし、夫婦で乗ってもらえれば2,000円割引となるようになっている。桜駅までの移動にして、あとは電車で行ってもらえれば、もっと安く済む。

D委員 前回の実験で、1回利用したら便利だったので複数回利用したという声が多

かったかどうか。

内糸室長 利用者にヒアリングしたところ、そのような声もありました。夫婦で乗って1,000円割引にした方もいたし、普段は子供に頼んで移動していたが、利用券を使って自分で移動したという声があった。普段、自家用車に乗っている方は、運賃が高いという声もありました。

D委員 今回の実験にあたって、周知はチラシを配るのか、それとも説明会か何か行うのか。

内糸室長 基本的には70歳以上の方には案内を送付します。

D委員 今回はそれで結構ですが、次回からは試乗会のような形で、電話をかけるところから実際にやってみて説明した方がいいと思う。電話1回で便利なんだと分かる方もいますし、1回やってみないと不安という方もいらっしゃると思いますので、お願いします。

内糸室長 次回以降の参考とさせていただきます。

H委員 電話番号を大きく示したものを配付するといいかもしれない。

内糸室長 利用方法が一目瞭然となるような、また、電話番号を大きく示したものを用意します。

H委員 高齢者がやってみようというワンアクション起こさせることが大事。

先ほどD委員から提案のあった試乗会などについてですが、模擬電話のようなものを用意して行うような形ですか。

D委員 乗り合いの試乗会でしたので、模擬電話までは用意されていませんでしたが、実際に集まっただいて、どのように利用するのか説明する形です。

H委員 面と向かって説明することが大事ということですね。

F委員 説明会の場で、運賃の話をするようになる。これで2枚まで渡せる、などと見せることが大事。あとは、これくらいの料金でどこくらいまで行ける、という話もする必要がある。

内糸室長 自治会長会議などで地域の代表の方には説明させていただいていますが、実際に説明会を開くことも今後の参考とさせていただきます。

D委員 乗り合いの場合には、乗り合いって何か、といったところから説明されていることが多い。

B委員 運行区域について今回の実験では移動状況を把握したいということで指定施設などを設定していないが、今後は指定していく方針か。

内糸室長 未定です。特定の施設への移動が圧倒的に多ければ、デマンドに活用することもできるし、結節点として活用することもできると考えています。

H委員 今回はあくまで動向が見たいということです。行きたいところがどこなのか知りたいと考えています。特に南の方の人の移動先で鈴鹿市が多ければ、また考えていきますし、施設の種別で指定するのか、個別の病院名で指定するのか等について、検討したいと考えています。サンプルが少なすぎてもデータとして利用できないため、サンプルを増やすために行先はフリーにしています。しかし、公共交通ですので、自由に行きたいところに行って遊ぶのではないと考

えています。そのような自由な移動は福祉面の話になりますので、庁内での調整となります。

B委員 タクシーの補助券を配る、というような内容にとらえられてしまうこともありそうだが、ゆくゆくは考えているということですね。

川尻会長 サンプルが少なすぎても判断できないため、自由度を上げています。繰り返しになりますが、我々が担うのは公共交通ですので、好きなところへ行けるものではないと考えています。

G委員 利用券の配付について、見本を入れていただけると、どのような形で実施したのか分かりますか。

内糸室長 利用券については、現在調整中です。

H委員 昨年度の実験の見本が良い。

伴課長 昨年度の見本が2枚ありますので、回覧していただければと思います。

F委員 高齢者への案内も見てみたい。

H委員 知らなかった、分からない、という方が非常に多い。

E委員 字が小さくて見えない。特に電話番号は大きくしないといけない。

内糸室長 利用者の方へ、今回の実験では何の目的でどこへ移動するのか把握したいので、利用券に記載をお願いしようと考えています。できる限り大きな字で、別紙で分かりやすく使い方をまとめるなど、検討していきたいと思っています。

H委員 あまり大きくても持ち歩きづらいし難しいところである。

C委員 どこに住んでいる誰に配ったか分かるように番号は入れるのか。

内糸室長 利用券に番号と氏名を印字します。

C委員 それでどこの区間で移動したか書いてもらうということですね。

内糸室長 昨年度では降りた場所しか分からず、そこから先、どこへ行ったのかが分からなかったため、今回はそれが分かるよう工夫したいと考えている。

H委員 知りたいことが多いので、あまりに項目を増やすと回収率が悪くなるし、加減が難しいところ。

C委員 事前予約していないと利用できないんですよね。

内糸室長 基本的にはそうです。

C委員 病院のエントランスなどで待機しているタクシーは使えないんですよね。

内糸室長 四日市タクシー協会様のタクシーであれば、待機しているタクシーでも利用できます。病院や駅の乗り場のタクシーは利用可能です。

H委員 説明書きにきっちり書くように。

伴課長 通常のタクシーの利用の仕方の良いということになります。

内糸室長 分かるように記載させていただきます。

A委員 タクシー料金の目安のようなものは配らないのか。桜地区から四日市駅までいくらくらいかかるのかが気になると思う。

内糸室長 目安を示したものの実際の運賃と異なる場合があることを考えると、配付したほうが良いのか悩んだところでした。

A委員 いくらくらい分からないのに踏ん切りがつかないんですよね。

H委員 若干安全目に記載するのも一つだと思う。四日市タクシー協会様と相談したら良い。

C委員 駅にも料金の目安を示している。そのようなレベルであれば示せると思います。

H委員 地区市民センターからたとえば市立病院までならいくら、などと示すのが良い。

内糸室長 四日市タクシー協会様と相談させていただき、作成します。

伴課長 交通状況によって変動する旨の注意書きは十分させていただきます。

伴課長 他にご質問等ございますでしょうか。

それでは、最後に、事項書2「その他について」に移らせて頂きます。折角、委員の皆様にお集まりいただいておりますので、四日市市の公共交通に関するご助言を頂く場にしたいと考えておりますが、なにかご助言などいただけませんかでしょうか。

内糸室長 6月の交通戦略・活性化協議会の合同会議において、バス路線再編に向けた分科会の設置についてご承認いただきました。また、様々な交通に関する課題解決に自動運転が有効と考えておりますので、本市の都市総合交通戦略の後期5カ年の計画に自動運転の導入に向けた実証実験の実施について、位置付けた所であります。現在、2月を目途にバス路線再編の分科会開催に向けて準備をしているところではございますが、委員の皆様から本市のバス路線再編に関するご意見やアドバイスを頂きたいと考えております。自動運転につきましても、関係者の皆様と検討できる場を設けていきたいと考えております。特に、三重運輸支局様については、三重県全体の公共交通を所管されており、公共交通に関して精通していらっしゃることから、他市町の取り組みや事例などを、ご教示して頂ければと考えておりますので、よろしく申し上げます。

F委員 資料を2種類お配りさせていただきました。まずはラストワンマイルについての資料をご覧ください。ラストワンマイルは、バスや電車を降りてからの移動の仕方です。今、モデル地区を選定して実験を行っています。①から④までそれぞれの実験について書かれています。中部運輸局の管轄は、福井県なので、②の福井県永平寺町での実験についてご紹介します。実験は、平成30年11月19日から11月28日まで行いました。実施場所は、永平寺町の京福電鉄永平寺線の廃線跡地の一部で行いました。廃線になり、現在は遊歩道になっているところで実施しました。永平寺の最寄駅から永平寺の門前までです。実施内容としては、遠隔ドライバー1名による2台の車両の遠隔型自動運転の技術検証ということで、遠隔地に1人配置して、その人が2台を遠隔操作で操る形で行いました。沿線沿いの永平寺町の水道の関係の小屋を借りて行ったと聞いています。やりたかったことは、1つ目が複数台を操作すること、2つ目が人を乗せて実施することです。地元の人と観光客を乗せる運用をしました。3つ目のやりたかったこととして、廃線跡で車も通らないことから、2台で擦れ違いを行うこともあります。擦れ違いを制御するところまでの実験を目的に実施

しました。使用した車両は、別途カラーの資料をお配りしましたものをご覧ください。

次にラストマイルの資料の3枚目をご覧ください。茨城県日立市におけるラストマイル自動運転の実験についてご紹介します。ひたちなか鉄道の廃線跡と一部一般道で実験しました。乗客を乗せて行いました。一部手動区間ありと記載がありますが、それは一般道の部分です。やはり横から出てくる人等がありますので、難しいため、手動で行いました。新しい決済システムについての記載については、スマホなどでの支払いについてのことで、決済についても併せて実験を行いました。実験を行った車両は、資料にありますとおり、日野のポンチョで、色々なシステムを付けて実施しました。

今のところ、実験を行っているのは、鉄道の廃線跡が中心で、一般道では手動で行っている段階です。自動運転にはレベルがあり、レベル0が普通の車で、全て人間が操作を行うもの。レベル1がハンドルステアリングと加速のどちらかが自動であるもの、レベル2がハンドル及び加速の両方が自動であるもの人間が同乗していることが前提です。レベル3が特定の場所でシステムが操作し、緊急時は人間が操作するものです。レベル4が、緊急時も自動で操作するものとなります。レベル5はどこへ行っても自動で、究極の段階となります。資料で紹介しているものに、レベル4と書かれていますが、特定の場所で全操作できるが、人間が乗っているということで、現在はこのレベルでの実験を行っている状況です。まず、実験をするのであれば、人が通らないところで行うのが実験のスタートとなります。

H委員 ひたちなか市の廃線跡で行った実験について、交差点は道路法上の道路になりますか。

内糸室長 BRT専用道ではないでしょうか。

F委員 この実験では、交差点が無いところで行いました。交差点があるところだと、横から飛び出して来たりするので、やはり人が乗車しなければならないと思います。

A委員 たしか、この場所はあまり踏切がなかったように思います。ここから少し南に茨城交通があり、茨城県石岡市になりますが、廃線跡でBRTを行っているところがあります。ここでは、交差点にはバスが通る道路に遮断機があり、バスの通行を遮断しています。通常鉄道では道路を遮断しますが、こちらではBRTの方を遮断しています。

H委員 道路交通法同士になると優先順位が異なるんだったと思います。

技術は日進月歩ですので、来年の今頃はもう少し異なる話をしているかもしれませんね。公共交通の会議は今後も引き続き行わせていただきますが、自動運転については今後進んでいくので、このような会議を開く際には、警察にも入っていただけて行っていく予定です。国交省が警察と調整するとは思いますが、このような場で、我々地元の声を直接届けた方が国は動くと思いますので、交通事業者の方々や市民の方々から厳しいご意見や要望を頂ければ、国へ挙げ

伴課長

させていただきます。今後もよろしく願いいたします。

他に何かございますでしょうか。

ありがとうございました。分科会などの開催に向けて参考にさせていただきます。

今後とも、引き続き四日市市都市総合交通戦略及び四日市市地域公共交通活性化協議会、四日市市地域公共交通活性化協議会をよろしく願いいたします。以上で、地域公共交通会議を終了させていただきます。皆様、ご多忙の中、ご出席いただきありがとうございました。

以上