

#### 第4回 地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会

平成28年9月30日

##### <岐阜市>

- 連節バスについて、降車時に時間がかかると言われているが、利便性が低下しないよう、何か工夫はしているか。
- 75%ほどの乗客がICカードを利用しており、3つのドア全てを使えば、さほど行列は気にならない状況である。また、今後トランジットモールの社会実験を行い、車外運賃收受の検討を進めるが、人件費が課題である。
  
- コミュニティバスのドライバー不足にどう取り組むのか。
- 乗合バス・観光用貸切バスのドライバーの相互活用で現在は対応しているが、今後7年でドライバーは3割減とも見込まれている中、市民の利便性を損なわないような再編を進めていく。
  
- 連節バスについて、他の自治体にて速達性がないとの指摘を受けたことがあるが、岐阜市の連節バスは急行など速達性を確保する工夫を何かしているのか、またそれでのくらの時短になったのか。
- 岐阜市の連節バスに関しては2種類あり、ひとつは駅・高校・ショッピングモール・大学等に停車する快速運行で、PTPSと専用バスレーンを併用し2～3分の時間短縮となっている。むしろ定時性と効率化が実現されることの意義が大きいと思っている。もうひとつは、多くの市民に利用してもらうために各バス停に停車している。今後はトランジットモール区間において低速で走行することも検討予定。速さについて議論になったことはあまりない。
  
- ICカードで収集したデータの分析は、中小企業にとっては簡単ではないと思われるが、岐阜市ではどうだったか。また、国は分析の手法を標準化する等の方策は考えているのか。
- 岐阜市のICカードはハウスカードであったため、データが扱いやすく分析自体は難しくはない。岐阜市では基本的に市で行っているが、個人の属性情報は全てそぎ落とし、乗降り・乗継ぎ・時間・料金のデータのみを取り扱っている。今の再編段階ではこれでも十分有効なデータである。
  
- 国土交通省自動車局では、昨年度ビッグデータの取扱いに関する検討会を開催し、その重要性に関する認識を共有したところ。今後はその横展開等に取り組んでいきたい。

- コミュニティバスに関して、運営協議会を開催しているとのことだが、地元住民は積極的・建設的に参加しているのか。苦情ばかりになることはないのか。
- 岐阜市民の間では、「公共交通は地域で頑張らないと残らない」が当たり前の認識となっており、各運営協議会では月1回2時間程度、利用促進のための活発な議論が行われている。地域住民が自ら車内広告の契約を取り、収入の足しにするケースも見られる。

#### <鎌田委員>

- 今の自動運転技術は、道路側から制御するのではなく、車両が自律的に動く方向が主流なのか。
- 自動運転の歴史は意外と長く、1996年頃には道路に磁気レールを埋め込む方式で実験が始まり、その後愛知万博でもトヨタが展示を行った。Googleカーを皮切りに車両を進化させる方向へ転換したが、センサー等の費用の高さから実用化に届きにくい。道路等のインフラの自動走行への完全対応化は時間もお金もかかるので、車両のセンサーと路車間通信とをうまく組み合わせて進めてはどうかと考えている。
- 信号からシグナルを出せば良いのではないか。
- 信号管制に関しては特に警察の規制が厳しいかと思う。
- 輪島でのゴルフカートの自動運転だが、乗車時の意思表示はどうしているのか。
- 乗り場を設置し、そこで意思表示を行っている。
- 実験での課題はあったか。
- 車両のナンバー取得のため、シートベルト等が不要となる基準緩和措置を活用しており、そのため時速19kmの速度制約がかかる。後続車の状況確認のため、ドライブレコーダーのカメラを後ろ向きに付けてモニターしていた。走行中、スピードの遅いカートによる渋滞は、次の交差点ですぐ解消することが多かった。
- 自動運転技術は、人手が足りない状況をすぐに救ってくれるものではないように思われる。今後のドライバー減を見据えて、どのように活用していけるのか。
- 一般的に普及させるには多大な時間がかかるため、まずは特区や、輪島のように基準緩和措置を活用してやっていく。そういう特区的なところが今後の牽引力にならないと、なかなか進まないと思う。
- 連節バスのフィーダーのような「小さな」交通に、自動運転の技術をどう活用できると考えるか。
- 現在の制度と技術ですぐやれるのは、低速のもの。輪島においても料金を取らず、「水平エレベーター」のイメージで運行している。

<株式会社みちのりホールディングス>

- グループとして横串を刺したことによる、生産性向上の効果はあったのか。
- 多くの場合、地方のバス会社は運行管理の担当を抱えるので精一杯で、企画・営業・マーケティングの担当がない。多くの会社がバス車両の更新費用に関し、減価償却前の営業利益から資金を捻出できず、設備的に疲弊している。我々はグループとして横串を刺すことなどで、全体の生産性を底上げし、必要な車両の更新はできている。
  
- グループの傘下に入りたいという事業者に対し、どういうポイントを見るのか。
- 積極的に買収しに行くことはしないが、頼まれれば検討する。その場合、改善の余地が大きい会社であれば取り組みやすい。
- その際は、公共性をどれくらい重視するのか。
- 事業者の買収に伴って路線を廃止したことは一度も無い。公共性もあるが、路線を削ると、ネットワーク全体としての価値が大きく落ちるので、事業として好ましいことではない。
  
- 観光事業と乗合バス事業を兼業すると、観光事業でのノウハウを一般乗合バスで新たな観光ルートに活用するといったことも考えられるが、経営計画としてどのように考えているか。
- 地域住民の生活利用と観光利用の混乗は、生産性向上の取組としても重要なので、傘下の全社で、ローカルバス、都市間バス関係なく取り組んでいるところである。
- 全てのバス事業者が観光業をやっているわけではないが、地域交通が観光に積極的に取り組むことで生き延びられるのではないか。
- ほとんどの乗合バス事業者が旅行業を兼業しているが、それは、地域住民のアウトバウンド需要に応えることが中心であった。今後、インバウンドの需要をいかに取り込んでいくかが重要である。
  
- ICカードにはハウスカードと、全国で使えるICカードがあるが、みちのりグループではどちらか。その理由は何か。
- ICカードを導入している福島交通・茨城交通のどちらもハウスカードを使用している。今後導入する栃木県の関東自動車では、ハウスカードを前提としつつ、ICカードの片利用ができるよう検討を進めている。PASMOやSuicaといったICカードは大きなサーバーで管理されているため、ソフトウェアの改修を要するルート・運賃などの変更は、2年ほど前に申請する必要があると聞いた。また、システムへの加入に高額のコストがかかるため、地方のバス事業の収益レベルではカバーしきれない。

- スクールバスと通院バスの路線バスへの統合は、調整がとても難しいのが実情。常陸太田市ではなぜ可能だったのか。
- 常陸太田市と茨城県の決断があった上で、スクールバスについては教育委員会を通して保護者の理解を得られるよう、ルートやダイヤの調整を行っている。無料通院バスについても、運行日を増やしてサービス水準を上げることで、有料運賃となることは市民の方にご理解いただいている。