

## コミュニティバス運行の再編案の市場性について

市では地域公共交通網形成計画を策定中であり、菊川市コミュニティバスについては、これまでの利用実績データ等を踏まえ、全コース・定時定路線型からコミュニティバス（定時定路線型）とデマンド型交通との組合せに変更を検討しています。

今回、本市が求めるコミュニティバスの運行方法、運行の仕様、公募条件等について広く意見をいただき、市場性のある事業案形成や効果的・効率的な運行の導入につなげるため、共創提案を募集しました。

下記のとおり結果をまとめましたので、公表いたします。

### 1 テーマ型共創提案の実施経過

平成31年4月18日（木） 提案募集シート公開

令和元年5月21日（火）～6月3日（月） 個別対話の実施

### 2 提案参加事業者数

8事業者

### 3 主な対話内容

#### (1) 本案件の市場性について

- ・ 自社は乗合の免許がないため路線は組めない。市が予約を取りまとめ、運行し、料金は回数券等で回収してはどうか。
- ・ デマンドの導入に関しては、自社が受託する場合、人件費は運行の有無に関わらず必要になる。
- ・ 人材確保が難しい。
- ・ デマンド運行車両を自社で準備することは難しい。

#### (2) 運行業務の採算性の向上について

- ・ 7時以前も含めて通学需要を取り込む。
- ・ 通勤、通学以外の時間帯をデマンドにすることでコストが抑えられるのでは。
- ・ 利用者数が少ない路線へデマンドを導入することは効果があると思う。
- ・ 福祉運送と公共交通は線を引かないほうが、コストはカットできると思う。
- ・ マイクロと小型車の組合せ。
- ・ 高くてもよいという方が多ければ200円でもよいのでは。人件費（経費）が掛かっていることを理解してもらい必要性もあると思う。
- ・ 電子マネーの対応も可能。クーポン券（10,000円で10,500円分）といった手法もよいのでは。
- ・ 企業から公募により広告を車両へ掲載する。
- ・ 回数券の販売。
- ・ チケット制の導入。（現金を使わない、釣銭の対応を不可にする）
- ・ 利用者への継続的なアンケート調査。
- ・ 収入を増やすためには利用料を上げることもひとつ。

### (3) 公共交通の利用促進について

- ・学生の需要（小笠高校の朝の自家用送迎等）を取り込む。
- ・福祉サイドも自力で乗れる人はコミバスを利用するように意識を統一したらどうか。
- ・定時定路線・デマンド・タクシー券を組み合わせる方法もあるのでは。
- ・市内全域へ常々周知していく。
- ・イベント時の送迎に活用。無料で利用してもらい周知を図る。
- ・回数券の配布。
- ・バス停を病院、スーパー、高校、駅などを利用しやすい場所に設置し、ルートを長くしない（大きく回らない）ものとする。
- ・バス停の場所を変えないほうがよい。
- ・障害者施設などを通じ、障害を持った方へ周知することも重要では。
- ・他の市では10,000円で10,500円のバス券やタクシー券を発行しているところもある。
- ・支払い方法の検討。

### (4) 公募条件について

- ・乗り合いの免許がないため、市が自社のマイクロバスを借り上げて、市で前日までに予約を取りまとめ、運行を指示して、現金ではなく、回数券や定期券により乗車していただくという形であれば参加できる。（借り上げは1日ごとでも可能）
- ・契約期間は1年間では短い。軌道に乗ってきたころに終わってしまう。しかし、5年間では人件費や燃料費の高騰により、赤字になっている実績もある。そういったことを考えると3年間の契約がよいと思う。5年間とするならば、人件費や燃料費について、大きな変動があった場合に見直しをする特約が必要。
- ・運賃収入込みの指定管理者制度による運行のほうがやりやすい。
- ・車両は市で準備してもらいたい。
- ・休憩場所の確保をお願いしたい。
- ・福祉有償運転者講習を受講すれば1種免許でも可という仕様にしてもらいたい。
- ・デマンド運行については、年間を通した雇用の金額込みでないでと応札は難しい。（運行がない場合、その分の経費を抜くということはできない）
- ・乗り合いの免許が必要になる。
- ・乗り合いの運行管理者の試験は年2回しかない。デマンドをやる場合必要になるかを確認してもらいたい。
- ・定時定路線運行とデマンド運行を1本の契約にすることは、事業者のメリットはなく民間同士の連携が必要になるため、デメリットが多い。
- ・デマンド運行の車両を市で用意してくれれば、受託することは可能。
- ・ドライバー不足、2種免許が必要という点が大きな課題。
- ・デマンドのみの委託事業ということであれば、自社としては受託することは難しい。
- ・契約期間は基本的には長いほうがよいが、5年となると社会情勢の予測が難しい。他市町では3年というところが多い。
- ・普通免許というところは事業者にとっては受託しやすい部分である。2種免許の要件については、福祉有償運送運転者講習の受講者でも可であれば、ハードルは下がる。

- ・入札の時期について準備期間も必要であるため、12月、1月頃に実施してもらいたい。本音を言えば12月でも遅いくらい。特に新規で参入を考える事業者は厳しいのでは。

(5) その他の事項について

- ・地域のボランティアによる運行は、リスクが高くやるべきではないと考えている。
- ・運送に関する規制や条件が厳しくなっており、人材確保、安全管理といった面からもコストはかかる。人を運ぶ事業者として、安かろう悪かろうではいけないと思っている。
- ・適正と考える積算額の提案や相談など、協力できることはしていきたいと考えている。このような対話の機会（行政と事業者）は、持ちたくてもなかなかあるものではなかったので、ありがたいと思っている。
- ・利用者は予約手続きが障害になるのではないか。
- ・更なる高齢化社会に向けて運転経歴証明書の交付を受けた方は全員無料にすることで高齢者の事故防止と免許返納への後押しにつながるのではないか。
- ・タクシー券を申請方式にし、バス停から一定以上の距離のある方を対象とするなどの方法も。（タクシー券もやり方次第では有効だと思う）
- ・地域運行は責任の問題もあるし、運転手の高齢化・維持という面からも賛成できない。
- ・デマンドを導入するのであれば、デマンドコースと定時定路線コースが重複しているバス停の扱いを考える必要がある。
- ・デマンドの委託については地域のタクシー業者がメインになるのではないか。
- ・自社では次年度4月からの対応は不可能。
- ・指定管理者制度の導入については、市のプラスにはつながらないと考えるため、賛成できない。
- ・車両を事業者を用意させることも検討しては。
- ・高齢者・免許返納者が利用しやすいものに。特に免許返納者は今後増えていくことが予想できる。利用が少ないからやめるというのはどうか。利用者の目的をきちんと把握する、客層を把握する。1人暮らしの方がどの地域にどの程度いるか。そういった調査をきちんとして、その結果を基にルートを再編しましたというほうが市民の理解を得られるし事業者としてもやりやすい。どのように再編しても批判はされる。データや考えに基づいた説明ができるようにすることが重要。
- ・コミュニティバスはやめるわけにはいかないと思う。
- ・運転手不足は大きな問題である。受託することになれば7人+ $\alpha$ を確保しなければならない。
- ・タクシー券も、友人同士で誘い合って出かけるきっかけになる。

#### 4 今後の予定

民間事業者の皆様からいただいた意見を参考に、コミュニティバス運行の再編案について検討を進めます。