

令和2年 8月 5日

第3回北区地域公共交通会議
書面表決結果

書面表決結果			
議題	同意	不同意	結果
議題1 各地域のルート案の検討（抽出）方法について	25人	0人	可決
議題2 各地域のルート案の導入優先順位について	25人	0人	可決
議題3 新規路線の運行継続・見直しに関する考え方について	25人	0人	可決

・各議題への委員からのご意見・事務局の考えについては次のページをご覧ください。

第3回北区地域公共交通会議 各議題への意見について

議題1. 各地域のルート案の検討（抽出）方法について

意見内容	事務局の考え
7つの地域毎に原則行いながら、必要に応じて2地区以上にまたがることは考えてもいいかと思う。この作業は最終段階でもよろしいかと考えている。（例実証運行後）	原則は各地域内でルートを完結させる考えですが、本会議にて決定したルートの選定方法に従った結果（ターミナル駅へのアクセス）として、路線が2地区にまたがる可能性があります。
地域を運行する公共交通に影響がない範囲でルートの検討をしてほしい。	ルート案を選定する際には、既往のバス路線との重複を極力さけて選定してまいります。
現状の分析だけでなく、将来の地域的成長戦略に基づくルートも考えてもらいたい。	今回の検討では現状におけるデータを基にルートを選定しております。将来的に地域の状況が変動した場合には、再度路線の見直しを検討してまいります。
ルート・経由地の設定においては、利用者の多い場所を想定されておりますが、国土交通省の定めるコミュニティバス導入ガイドラインに沿った設定をお願いしたい。 ルートの起終点をターミナル駅と想定していますが、ターミナル駅周辺の交通混雑による運行頻度の減少・定時制の確保や、バス停から駅までの歩行条件等を鑑みた際に、ターミナル駅への乗り入れが利便性向上につながるかは検討の余地があると思う。	ルート・経由地の設定においては、国土交通省の定めるコミュニティバス導入ガイドラインを十分に考慮して設定いたします。 ターミナル駅へのアクセスを検討する際には、駅周辺の交通状況を考慮してルートを選定いたします。また、ターミナル駅のバス停については、バス事業者等と調整し、無理のない範囲で設置いたします。

議題2. 各地域のルート案の導入優先順位について

意見内容	事務局の考え
採用結果に既存バス路線の重複割合が反映して無いように思う。	資料4のp.10「⑩既存バス路線との重複割合」の通り、路線バスの重複を考慮してルートを設定いたします。
鉄道駅の延べ利用者人数が多い駅を高評価とし、ターミナル駅までのアクセス時間が短縮される場合を高評価するとされているので、基本的には鉄道との乗継を想定されていると思うが、その場合は、高齢者のバス停からの歩行時間も含めて、時間短縮になるか検討した方が良いと思う。 既存路線バスとの重複割合を指標とされているが、この重複の定義は完全一致なのか。あるいは空白と同じで200m以内に路線がある場合は重複となったりするのか？	資料4のp.5「②ターミナル駅へのアクセス性」「②-1 アクセス時間の変化」の通り、バス停からターミナル駅までのアクセス時間考慮してルートを設定いたします。 既存路線バスとの重複の定義は完全一致としております。新規路線の200m以内に既存路線がある場合は、資料4のp.5「①当該地域における公共交通機能の向上などが必要な区域の解消率（面積）」において、考慮いたします。

議題3. 新規路線の運行継続・見直しに関する考え方について

意見内容	事務局の考え
見直しを行うことには同意するが、収支が悪くても3年くらい運行してから考えるべきだと思う。	資料4のp.15「(4) 運行継続・見直しのルールの流れ(案)について」の通り、実証運行で、目標(50%)の達成できなかった場合でも、当面の目標(40%)を達成している場合は、運行方法の見直しや利用促進策を講じながら、実証運行を継続いたします。その結果、収支率向上の傾向が見られた場合は、本格運行に移行しますが当面の目標(40%)を達成できない状況が、連続3年間を超過した場合は、休廃止の手続きを行ってまいります。
コロナ等でバス会社も、乗客が減少しています。そのことを考慮の上、検討してほしい。	既存バスの運行に極力支障がないルートを考慮のうえ検討してまいります。
持続可能な交通体系を維持するためにも、運賃は路線バスと同額であるべきと考えます。実証運行が開始され、収支率が良ければ問題ないですが、良くない場合に休廃止等の意思決定ができない可能性も危惧します。基本的には原案でよろしいかと思いますが、実証運行4年間(1+3年)において、50%に達しない場合は5年満了で休廃止等、数字基準を設けておいた方が良くと思います。	資料4のP10「視点③」の「⑫年間支出の対収入比(収支率の想定)」にて、仮ルートの収支計算時に新規路線の運賃をKバスと同額の100円として設定していますが、実際の運賃については今後、本会議にて決定してまいります。ご指摘の数字基準については、資料4のp.15「(4) 運行継続・見直しのルールの流れ(案)について」の通り、実証運行で、目標(50%)を達成できなかった場合でも、当面の目標(40%)を達成している場合は、運行方法の見直しや利用促進策を講じながら、実証運行を継続いたします。その結果、収支率向上の傾向が見られた場合は、本格運行に移行します。当面の目標(40%)を達成できない状況が、連続3年間を超過した場合は、休廃止の手続きを行ってまいります。

その他自由意見

意見内容	事務局の考え
該当箇所(資料p.15) 実証運行で目標50%が未達成、40%以上であったので1年継続。収支率の向上の傾向があれば本格運行に行こうとあるが、50%を達成していない場合でも本格運行となるのか。	収支率が50%に達していない場合は、本格運行とは致しません。資料4のp.15「(4) 運行継続・見直しのルールの流れ(案)について」の通り、実証運行で、目標(50%)の達成できなかった場合でも、当面の目標(40%)を達成している場合は、運行方法の見直しや利用促進策を講じながら、実証運行を継続いたします。その結果、収支率向上の傾向が見られた場合は、本格運行に移行します。当面の目標(40%)を達成できない状況が、連続3年間を超過した場合は、休廃止の手続きを行ってまいります。
新規路線の考え方について 新規路線は現在のKバスの路線と接続させるという考え方なのか。	新規路線のコミュニティバスについては、現在のKバス・既存路線に接続する考えではなく、新しい路線の設定を検討してまいります。