

第1回 飛島村公共交通バス検討委員会を開催

- 日時:平成27年12月18日(金)10:00~12:00
- 委員:法定協議会の下部組織
学識経験者、議員、区長会長、老人クラブ、西部臨海企業連絡協議会、
交通事業者(バス・タクシー)、村職員
- 主な協議事項
 - ・飛島公共交通バス利用実績
 - ・バスロケーションシステムについて
 - ・自己評価について
 - ・利用者アンケート調査の実施について

- バスロケーションシステムについて、村議会において、導入すべきとの意見があり、委員会にて検討を行った。
- バスロケよりも、運行サービスの強化、ICカード化の対応など、他の対応を優先すべきとの意見あり。
- 形成計画を策定して1年を経過していない段階で、計画に位置付けていないバスロケを導入するのは時期尚早。
- 継続協議事項として確認した。

○バスロケーションシステムについての主な意見

- 久野村長
 - ・この問題は以前から議論があった。昔は、議会ですべてほしいとの要請があった。当時のシステムは高かったため、投資は時期尚早と判断した。
 - ・今回の議会で、再度、導入すべきとの意見があった。この質問の回答として、前向きに検討したい。審議会で議論すると答弁した。当時の導入コストよりも非常に安くなった。維持費も100万円未満になってきたので、検討すべき事項として、議題とした。
- 飛島村老人クラブ連合会会長
 - ・バスロケーションシステムよりも、運行サービスなど他にお金をかけるべきではないか。
- 飛島村議会議員
 - ・システムの導入は、議論して、計画に盛り込まなかった。やめることに合意した。議論を復活させるためには、理由が必要。状況が同じままでは、説明ができない。
- 飛島村老人クラブ連合会会長
 - ・ICカード化の方が、乗降がスムーズになる。(運行の)時間管理はそちらでできるのではないか。
- 伊豆原会長(愛知工業大学客員教授)
 - ・投資を伴うものについて、どちらを先行すべきか。交通計画のなかでは、導入を想定していない。ICカード化の導入でも、計画には見込んでいない。どちらにしても、計画に盛り込んでいないため、議論すべき。
 - ・ある程度の投資を認めて欲しいということを整理して、住民に確認する必要はないか。もう少し議論しないとイケない。
- 久野村長
 - ・今回は結論を出すよりも、検討課題として残しておく。
- 伊豆原会長(愛知工業大学客員教授)
 - ・検討課題として残しておきましょう。愛知運輸支局にも、相談協議しておくべき。法定協議会で、議論を続けることを示してほしい。
- 飛島村議会議員
 - ・計画から1年たってみて、確認すべきことではないか。あわててやるべきではない。時間をもってじっくり確認していこう。
- 久野村長
 - ・すぐに導入するとは考えていない。指摘の通り、議論をきちっと行って、来年度丁寧な議論を継続しよう。
- 伊豆原会長(愛知工業大学客員教授)
 - ・この問題は、継続課題として残すという形で整理しておきたい。

● 三重交通のBus Vision

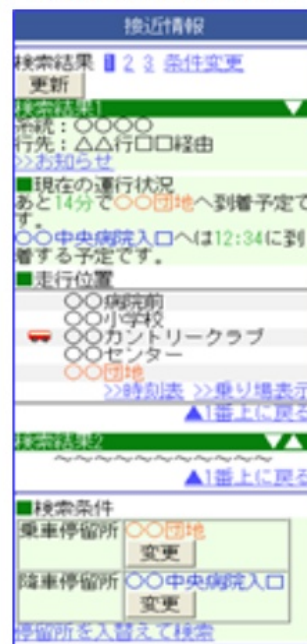
(製品製造主体 = 株式会社リオス)

○ 三重交通の路線バスでの導入事例(四日市・鈴鹿・津地区)



○ 携帯版の接近情報(例)

バス接近情報(携帯版)



車載GPSによる、バス車両の位置情報の案内システム
 ・三重交通では、四日市・鈴鹿・津地区の路線バスで導入
 ・停留所の接近情報を携帯電話・PCにて、入手する。

<特徴>

- メリット
- ・ランニングコストは、安価となってきた。

懸念事項

- ・携帯端末から情報収集する形式のため、高齢者には抵抗感があるかもしれない。

○ 概算事業費

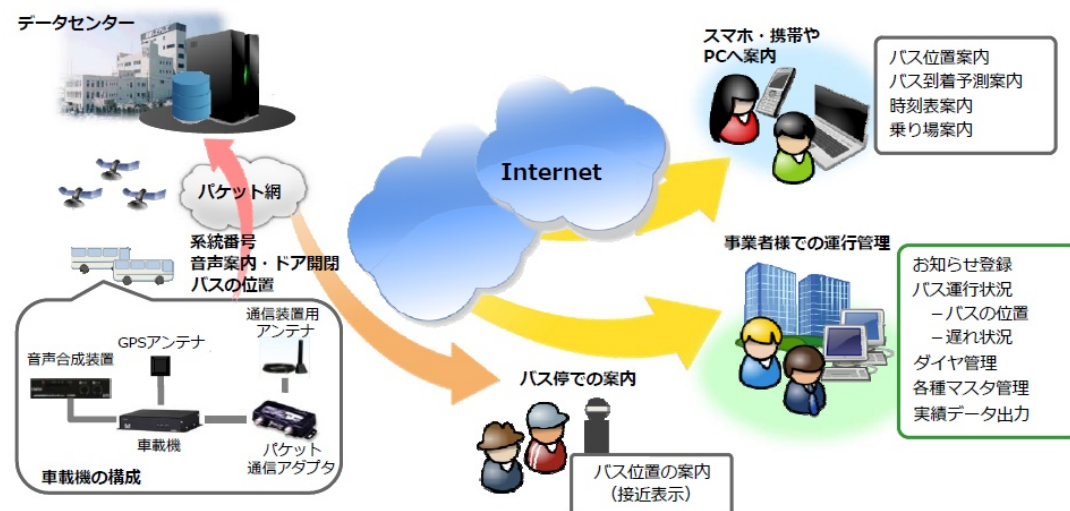
<イニシャルコスト>

- ・車載機: 9台分
- ・通信機: 9回線
- ・初期設定等
- 合計: 金5,369,760円

<ランニングコスト>

- ・月額基本料
- ・管理ID利用料
- ・通信サービス利用料等
- 合計: 金54,432円/月
(年間653,184円)

○ システムイメージ



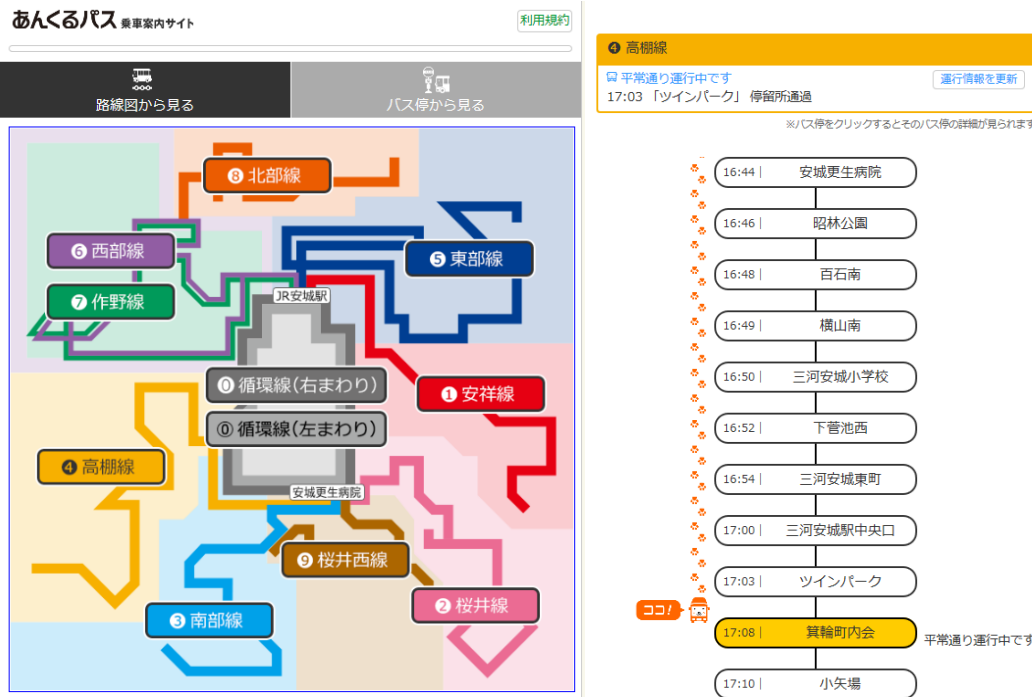
○ サービスプラン

サービスの比較	主な機能	サービス例① バス位置管理	サービス例② 停留所通過 状況も管理	サービス例③ ダイヤの遅れ 状況も管理	サービス例④ 停留所表示機 へ情報配信
バス事業者様の 運行管理	GPSによるロケーション管理	✓	✓	✓	✓
	停留所の通過状況管理		✓	✓	✓
	ダイヤの遅れ状況管理			✓	✓
バス利用者様の 運行案内	パソコン・携帯へバス位置の案内		✓	✓	✓
	遅れ、到着予測の案内			✓	✓
	停留所表示機へ情報配信				✓
マスタ登録	車両情報の登録	✓	✓	✓	✓
	路線情報の登録		✓	✓	✓
	ダイヤ・配車情報の登録			✓	✓
	停留所表示情報の登録				✓

● 安城市 あんくるバス 運行情報サービス

(製品製造主体 = ITSアライアンス株式会社)

- インターネットを経由した運行情報の提供画面



- ディスプレイ表示機

- ・ JR安城駅前、安城厚生病院の2箇所に設置
- ・ 複数ルート of 接近・通過状況を表示



- 停留所表示機

- ・ デンパーク1箇所に設置
- ・ 2ルート of 接近・通過状況のみ表示



< 特徴 >

- ・ 平成26年10月1日より導入した比較的新しい導入事例
- ・ 確保維持改善事業(地域協働推進事業)補助金を活用(補助率:最大1/2、事業期間:2カ年)
- ・ 導入目的 = 大幅な路線再編を行い、新路線の周知手段として導入を決定

○ メリット

- ・ ランニングコストは、安価となってきた。
- ・ ネット(携帯端末)とディスプレイ・表示機の両方で情報提供。

懸念事項

- ・ ディスプレイ・表示機での情報提供は、一部箇所のみ(設置箇所を増やす分だけイニシャルコストが拡大)(ディスプレイ:1基100~150万円、表示機:1箇所50万円前後)

○ 概算事業費

< イニシャルコスト >

- H26年度 = 約676万円(税抜き)
 - ・ 車載機:190万円
 - ・ ディスプレイ:250万円
 - ・ 停留所表示機:44万円
 - ・ ソフトウェア:72万円
 - ・ 工事費等:120万円
- H27年度 = 約331万円(税抜き)
 - ・ ディスプレイ等の追加
- 合計:金1,007万円

< ランニングコスト >

- ・ 保守委託費等
- 年間:87万円(H27年度見込み)

< 備考 >

- ・ 車両数:11台(予備車:4台除く)

ITSアライアンス(株)が行うバス情報提供サービス

利用者の料金:本サービスの利用料金は無料。但し、利用者のパソコンや携帯端末にかかるプロバイダ費、通信費等は別途必要。サービスはGPS(全地球測位システム)を用いたバス位置情報提供システム。

● 論点1 = バスロケーションシステムの導入レベルをどうするか？

○ バスロケーションシステムは、導入機能により「初期投資費用」の水準が異なる。

1) 最小限のサービスレベル = 携帯端末で運行状況の情報を入手

投資規模 = 初期投資：約500万円、運営費：年間70～80万円前後

2) サービス向上 = ディスプレイや停留所表示機の導入により現地で情報入手

投資規模 = 初期投資：ディスプレイ1基100～150万円、停留所表示機：1箇所50万円前後

● 論点2 = バスロケーションシステムの検討以前に、導入検討の必要性が考えられるサービス機能が無いか？

1) 料金清算の向上 = 「ICカード化」

- ・料金清算における「ICカード」の導入。降車時の運賃精算がスムーズになり、定時運行が行いやすくなる。
- ・三重交通の路線バスでは、今年度中に全域で対応。導入費用 = 1台あたり100万円程度。

2) 停留所環境の向上 = 「停留所の風・雨除け・ベンチ・照明・駐輪場」等の設置

- ・設置する場所の地権者（道路管理者等）の了解が必要となる。臨海部では一部設置要請あり。

● 論点3 = 運行サービスそのもののレベル向上を検討する必要があるか？

1) 蟹江線・名港線の増便

- ・早朝の時間帯が満車状態。
- ・早朝の時間帯に、1便増加しなくてよいのか。（増便経費 = 1便あたり、100～200万円程度）

2) 海南病院通院支援タクシーのダイヤ増強

- ・病院出発の最終便：現状15：00発
- ・午後の予約診療の利用者から、ダイヤの延長要請の声がある
- ・ダイヤの増強の必要が無いか。（増便経費 = 1便・1台あたり、約2000円）

法定協議会におけるバスロケーションシステム等の協議経過

- 住民アンケート調査結果 = 「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」と回答。
（新たな税金投入を招かない範囲で、事業改善をしていくべき）

- 平成27年4月に策定した「飛島村地域公共交通網形成計画」においてもバスロケーションシステムの導入は掲載していない。