

# 平成 21 年度 伊勢地域公共交通会議 第2回 議事要旨

## ■ 開催概要

日時：平成 21 年 12 月 11 日（木）15:00～

場所：伊勢市役所 東庁舎 4-2 会議室

出席者：全 16 名

学識経験者 1 名（四日市大学教授）

市民代表 3 名

一般乗合旅客自動車運行事業者

2 名（三重交通伊勢営業所所長、三重県旅客自動車協会伊勢支部長）

一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車運転者が組織する団体

1 名（三重交通労働組合執行委員長代理）

中部運輸局三重運輸支局

1 名（首席運輸企画専門官代理）

三重県伊勢警察署 1 名（交通第一課長代理）

三重県 1 名（三重県政策部交通政策室長）

伊勢市 2 名（市長、産業観光部参事）

事務局 4 名（伊勢市産業観光部交通政策課）

## ■ 議事内容

### 1. 平成 22 年度のコミュニティバス運行に向けた運行費用の検討について

事務局より、平成 22 年度のコミュニティバス運行に向けた運行費用の検討に関して、資料 1 を用いて説明。

- おかげバスの利用者は通院と買い物の利用が多いと思うが、実際に通院と買い物で利用する人数はどのくらいか。協賛収入に関して沿線企業等の協力を得ていくことを考えた場合、実際の人数を把握して、バスへの広告掲載がどの位の人に見られるのか、伝えることが必要と考える。

- 市民一人あたり年間 1,500 円の負担という金額を考えると、妥当な額と言えるのではないか。おかげバスが無いことを考えたとき、仮に自家用車を利用して移動したとすると、燃料費や維持費などでそれなりの費用がかかるし、高齢になるほど危険も出てくる。（市民代表）

⇒通院、買い物の利用に関しては、実際的人数としては把握していないものの、本年度や過年度のアンケート調査の結果では、大半の利用者が、通院、買い物に利用している実態が分かっている。

このような実態を伝えながら企業協賛等を募っていく。（事務局）。

⇒協賛企業の確保については、現状では企業側にとって協賛するメリットについて十分伝わっていない可能性があり、協賛の判断が難しいようである。（事務局）

⇒企業は路線バスや電車に広告に掲載をしており、それぞれに広告費を支払っている状況にある。

この中でおかげバスへの協賛をお願いする形となるため、他交通機関との競争になる上に、企業にとっても負担が発生する。企業の負担が軽減でき、また乗客に対してもメリットが生じるようなやり方を考えることが必要である。(議長)

- 国からの支援は平成 22 年度で終了予定であり、支援が無くなった状況では、伊勢市が単独でおかげバスサービスを提供することになる。その状況を考えると、利用者への影響が少ない曜日やルート、ダイヤの運行を縮小するなど、平成 23 年度以降を見越した対策を今のうちから考え、バスサービスを継続するための仕組みを考えることは必要である。(学識者)

⇒国からの支援は次年度で終了することになるが、バス事業は継続していくことが必要であることから、国からの支援が受けられなくても継続できるよう、サービスのあり方、経営の改善に向けた対策を検討していきたい。(議長)

- おかげバスへの車内車外広告については、実際にどの程度の宣伝効果があるのか把握できない現状にある。例えば協賛している店舗で使える割引チケットを車内で配ることで、企業側も顧客の増加や宣伝の効果を実感できる上に、おかげバスの利用も増える可能性がある。単に企業広告を掲載するのではなく、企業側と連動した企画を立ち上げ、協賛の成果が明確に分かるような仕組みが重要である。(市民代表)

- 誰も客が乗っていない空バスで走っている状況を見ると、市民も無駄を感じてしまうし、企業も協賛の効果が無いと感じてしまう。運行費の抑制の必要性はあるが、それに先立っておかげバスの周知、利用者増を図り、空バスを出来る限り無くす必要がある。(市民代表)

- おかげバスの路線、バス停については、運行当初から利用者の利便性を考慮して、スーパー等の目的施設近くに設置するように配慮している。しかしながら、スーパー等の企業側は残念ながらコミュニティバスを積極的に販売促進に役立てようとしていない状況にある。沿線企業と連携し、互いに支えあう関係をつくる必要がある。(市民代表)

⇒ご指摘のとおり、企業と連動してバスと店舗等の利用が増えるような企画を考え、ともに支えあう仕組みを考えることは必要であり、検討を進めていきたい。(議長)

⇒過去に市内の商店街において、バス乗車割引券の配布や、バス利用での商店街のポイントカード導入を検討、実施したことがあった。しかし、残念ながら利用が少なく、効果に対して事務費がかさむ実態があり、結果的に打ち切ることとなったことがある。(事務局)

- 専用の割引券の作成、発行など費用が掛かる仕組みでなくても、例えば現在各店舗が行っているスタンプカードのスタンプをバス利用時にも押しもらえるなど、運転手の方の手間などを考えると難しいかもしれないが、費用をかけなくても実現できる方法もあるのではないかと。(市民代表)

⇒運行事業者との調整を図りながら、安全な運行の確保など、バスサービスの基本的な部分に前提にしつつ、継続的に実施できる方式を考えていきたい。(事務局)

- 過去のアンケート結果等を見ると、乗車目的の多くが「通院や買い物である」というデータがあり、これに注目して協賛企業の確保を図ることも、持続的に運営して行くためには重要なことである。(中部運輸局)

⇒現状では、地域の公共交通を支えるという社会貢献の一環として、おかげバスに対して協賛する企業が多いが、残念ながら協賛企業数が減りつつある状況にある。今後、おかげバスの広告メディアとしての価値を高め、協賛のメリットが生まれるような企画を検討していく。(事務局)

- 路線やダイヤの削減を行う前に、市民の意見を汲み取り、利用が増えるような対策を検討し、実施して行くことが必要であると思う。運行開始からしばらくたった今でも、まだおかげバスを利用したことがない、よく理解していない市民も多い。このような市民にも乗車してもらい、意見を挙げてもらいなど、利用者ニーズを把握し、利用を増やすための対策を行うことが必要ではないか。(市民代表)

⇒運行費を抑制するための方策を検討することの必要性はあるが、その一方で、利用者ニーズを的確に把握し、もっと利用していただけるサービスを提供することも必要であり、そのための対策を検討し、講じて行きたい。(事務局)

## 2. バス運行に関わる新たな要望への対応方針運行計画について

事務局より、バス運行に関わる新たな要望への対応方針に関して、資料 2 を用いて説明。

- おかげバスは路線バスと同じ車体を利用しているため、民間バスと見分けが付きにくく、非常に紛らわしい。車体全体のデザインを変えるなど、一目で見分けが付くように工夫をすべきではないか。(市民代表)
- 「おかげバス」という名前がついているため、民間バスとデザインが同じ現状では、とくに観光客の方が、おかげ横丁に行けるバス、と勘違いをしている状況である。(市民代表)

⇒専用デザインの車両を確保することは難しいかもしれないが、例えば車体前面や側面におかげバスと書いた旗やマグネットシールを貼るなど、見分けがつくようにするための工夫は必要である。(議長)

- 地元からの「鹿海・朝熊ルート of 最終便の時間変更」の要望に対して、現在の最終便の時間が地元要望によって変更した結果であり、今のダイヤから変更しないとしている。しかしながら、最終便のダイヤは児童の帰宅のための役目が強いため、各方面に帰宅する児童数の変動に応じて、毎年要望が変わる可能性があり、対応が必要な可能性もある。改めて地元利用者の意見を聞きながら、再考してはどうか。(市民代表)

⇒ご指摘を踏まえて対応を再考する。(事務局)

- 二見内科近辺へのバス停設置に関しては、道路幅員など物理的な条件に関して詳しくチェックしておく必要がある。(中部運輸局)

- 他自治体の事例では、路線バス導入が難しい地域ではデマンドタクシーを導入しており、現在では住民のライフラインとなっている。高麗広地区へのおかげバス導入は難しいと見られるため、デマンドタクシーの導入を検討してはどうか。(中部運輸局)

- バスサービスは基本的に路線、ダイヤを固定して運行するため、利用が少ない時間帯や地域ではどうしても無駄な部分が出てくる。しかし、タクシーサービスであれば、必要な時間、地区にサービスを提供することができ、本当に交通手段を必要としている人だけにポイントを絞ったサービスを提供することができる。その点では、デマンドタクシーによるサービス提供が適した地区もあるのではないかと(三重県旅客自動車協会)

⇒デマンドタクシーの導入に関しては、昨年度から導入に向けた検討を進めている。現時点では導入の是非について判断が出来ないが、高麗広地区への試験的な導入の可能性を含めて検討を進める。(事務局)

- 利用者の利便性の向上を考えると、バス停以外での乗降できるようにフリー乗降制の導入はできないか。(市民代表)

⇒フリー乗降に関しては、バス停以外での停車による追走車の追突、乗降客の道路横断など、安全性の観点から制約が厳しく、バス停の設置でも様々な制約条件がある現状では難しい。(事務局)

- 高麗広地区については、バスによるサービスは困難な状況であり、サービスを提供するとすればデマンドタクシーの導入を中心に検討せざるを得ないのではないかと(学識者)
- 有償ボランティアによるサービスは、地区内に自由に自家用車が使える人が少ない状況では難しいかもしれないが、持続的な公共交通サービスの提供の側面では、可能であれば導入できると良い。(学識者)
- おかげバスが運行している他の地域においても、利用者が少ないなど持続的なサービス提供が難しい場合は、デマンドタクシー、有償ボランティアによるサービスなど、別な手法による公共交通によりサービスにも期待したい。(学識者)

⇒有償ボランティアによるサービス提供は、全く交通手段の確保できない過疎地や、特殊な機器、技術等を有する福祉移送など、限られた条件下においてのみ導入できるものであり、本地域の現状からすると導入は難しいと考える。(中部運輸局)

⇒交通弱者への対応等、福祉面からの検討を行う必要がある。また、地域部会との情報共有を行い、細やかな対応を進めていくべきであろう。(議長)

- 総務省が定住自立圏構想の考え方を地域公共交通に当てはめれば、市外の周辺地域と中心市街地を結ぶバス路線を設置するなど、これまでのおかげバスの枠組みを越えて利便性の高いルートなどを作ることができる。将来的には定住自立圏構想に関する事業メニューの検討や、他の自治体の導入事例を参考にしながら、より広範な公共交通のあり方についてもあわせて検討してはどうか。(学識者)

次回会議は、1月下旬の開催を予定し、詳細については追って連絡することです承を受けた。

以上