

平成 19 年度 伊勢地域公共交通会議 第一回 議事要旨

■ 開催概要

日時：平成 19 年 10 月 5 日（火）19:00～

場所：伊勢市役所 東庁舎 5-2 会議室

出席者：全 20 名

| | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| 学識経験者 | 2 名（四日市大学教授、中部大学教授） |
| 市民代表 | 4 名 |
| 一般乗合旅客自動車運動事業者 | 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） |
| 中部運輸局三重運輸支局 | 1 名（主席運輸企画専門官） |
| 三重県伊勢警察署 | 1 名（交通第一課長） |
| 三重県 | 1 名（政策部交通政策室長） |
| 伊勢市 | 1 名（観光交通部参事） |
| 事務局 | 7 名（伊勢市観光交通部交通政策課 4 名、 創建 3 名） |

■ 議事内容

1. サービス提供方針、基準の設定について

<基準の設定について>

- コミュニティバスのサービス提供方針や基準を設定するにあたっては、全ての地域において一律に乗客何人以上などの基準を設定することは適切ではない。地域によって人口密度や人口構成等が異なり、それによって発生する乗客人数など目標が異なる。各地域の特徴に留意して、地域別に基準を設定するなどの配慮が必要である。（副会長）

- 単に、乗客が少ない＝路線廃止など、単純な方針で検討を進めることはできない。
- ただし、税金を投入している以上は、空のバスを走らせていては市民が納得できない部分もあり、何らかの基準を決める必要がある。（会長）

- 市議会において、今後コミュニティバスの運行をどのように方向づけていくのかを明示すべき、との指摘がある。
- コミュニティバスの性格からすると、試運行であっても一度スタートした以上は、運行を止めることは難しい。仮に止めた場合、代替の交通機関が求められることになるが、コミュニティバスを代替するような交通機関は現時点では考えにくい。
- 以上を踏まえると、利用の促進を図ることが必要な方策と考えている。(旧伊勢市地区代表)

<経済効果の検討について>

- コミュニティバスを運行することによって得られる経済効果について検討すべきではないか。
- 最近では市民会議などでも、政策の達成状況や効果などを数値で明示することが求められている。コミュニティバス運行の効果についても、数値的に表現すべきであり、これによって運行に賛成する人も増えるのではないか。効果検証のためのデータの1つとして整理しておくことは重要であると考えます。(御菌地区代表)

- コミュニティバスの運行によって、高齢者の運転控えによる事故の軽減や、高齢者や子供の送迎等の時間が空くこと、環境に優しいことなど、色々な効果が期待できる。このような細かな効果を積み上げる形で、直接的な経済効果でなく、コミュニティバスの効果を表現することも可能である。(副会長)

⇒コミュニティバスの利用状況や経営状況などに関するデータ収集や分析は行っているものの、波及効果を含めたコミュニティバス運行による経済効果の算出となると、算出することが困難である。

⇒また、経済効果の算出により、費用対効果の視点での検証が求められるようになりがちであり、コミュニティバス事業を単純な費用対効果として議論した場合、効果が見られない事業と判断される懸念がある。

⇒コミュニティバスは、福祉的な目的から運行を始めた経緯が強く、直接的な経済効果について特に検討はしていない。経済効果の検証は次年度以降の課題としたい。(事務局)

2. コミュニティバスのPR方法・利用促進について

<利用促進に向けたPR展開について>

- おかげバスの利用促進を図るためのPR事業を、積極的に行っていくことが必要ではないか。例えば、「毎月一回はおかげバスで外宮参りを」などの広報や、行きはバス、帰りは歩きの観光ルートの特案など、様々なPR事業を展開することが利用促進に繋がると考える。(御菌地区代表)

- 地元のお祭りなど、地域レベルのイベントにコミュニティバスを利用してもらい、隣町のイベントに参加できるように呼びかけていくことで、コミュニティバスの利用の幅が広がり、需要の拡大が見込めるとともに、地域間の交流促進にも期待できるものと考えられる。(副会長)

⇒コミュニティバスの需要を発掘、拡大するためのPR事業を検討し、展開することが必要と考える。今後、具体的な取組みとして検討していきたい。(事務局)

<利用促進に向けたPR展開について>

- 市民アンケートで調査されたコミュニティバスの認知度について、その高さに感心している。市民のコミュニティバスに対する関心の高さの現われと考える。(副会長)

- コミュニティバスの認知度が高い理由の1つとして、試行運行として9路線を同時に開始したことによる効果ともいえるのではないかと。(会長)

- コミュニティバスの利用促進に関しては、利用者による口コミの効果が最も高いといわれている。行政からのPRに対しては懐疑的な市民もいる。(副会長)

- コミュニティバスの存在は知っているが、「乗ったことがないので使えない」という人は多いと思う。例えば、老人会の試乗の企画を行うなど、コミュニティバスに乗るきっかけ作りとなるようなアクションを起こしてもいいのではないかと。(御菌地区代表)

- 小学校の総合学習などで、コミュニティバス乗車体験などを試みることも利用促進につながると思う。例えば、鈴鹿市のシーバスでは幼稚園児を乗せる企画を行っており、幼稚園児からその親やおじいさん、おばあさん達へと利用が広がっていく効果があった。(副会長)

⇒まず乗車を体験してもらうことは大切だと思う。実際に、いくつかの学校から、コミュニティバスに子供を乗せたいといった問い合わせもきている。学校や老人会に提案する等、PRの方法を検討していきたい。(事務局)

3. ネットワークについて

<三重交通バスとの共存について>

- コミュニティバスの走る路線は基本的に交通空白地域であり、民間路線バスへの影響を出来る限り避けている。
- コミュニティバス運行による、三重交通バスへの乗客数減等のマイナスの影響は見られないが、プラスの影響も現時点では見られない。(三重交通)

- 値段設定等も含め、コミュニティバスと路線バスあるいはタクシーとのすみわけが必要である。(旧伊勢市地区代表)

- コミュニティバスの運行エリア間を民間バスで結ぶことも考えて欲しい。(御薗地区代表)

<コミュニティバス間のネットワークについて>

- コミュニティバスと民間バスのネットワークも重要だが、コミュニティバス路線間のネットワークも必要である。明野ルートなどで、他路線への乗り継ぎが悪いといった苦情を聞いている。(三重交通)

<スクールバスとしての利用について>

- 鹿海・朝熊ルートコミュニティバスは小学生の通学に利用されているが、スクールバスとして走っているのか。(旧伊勢市地区代表)
- 他のルートでも、ダイヤを決める際に近隣学校等と調整を行ったのか(会長)

⇒鹿海・朝熊ルートに関しては、運行前に、学校とも協議して、下校の時間帯に合わせたダイヤ設定を行った。コミュニティバスが走ることによって、スクールバスとしての利用も増え、新たな需要が起こった例と言える。

⇒他ルートについては、辻久留・藤里ルート等で同様の調整を行ったが、児童の数が多すぎるなどの問題があり、実現に至らなかった。(事務局)

- スクールバスとしてコミュニティバスが利用出来るようになって、共働きの親などは送り迎えの負担が軽減されて助かっている。(旧伊勢市代表)

4. 地域公共交通会議について

<部会について>

- 検討部会について補足説明をお願いしたい。(会長)

⇒資料 4 に従って、コミュニティバス検討部会の作業内容、作業単位、開催状況、公共交通会議の中での位置づけについて説明。

⇒検討部会は各エリアによって進展状況が異なる。第二回の会議においてルート変更案などを提示し、検討しているエリアもある。次回の会議では、中間報告という形で検討部会での議論を報告したいと考えている。

⇒評価部会の詳細については、一部エリアでの検討部会の進展の遅れもあり、エリア別に行うか全体で行うかなど、まだ決定していない事項がある。(事務局)

- 検討部会には、コミュニティバスの利用者は参加しているのか。(小俣地区代表)

⇒検討部会の構成員については、バス利用者に依頼することも考えたが、選出の難しさ、会議の時間帯などの不都合により断念した。各ルート沿線の自治会長を中心にお願いしている。自治会長には、それぞれの地域の意見を出来るかぎり集約してもらっている。(事務局)

<地域公共交通会議について>

- この会議で方針を決めれば、それが決定事項となると考えてよいのか。(御薮地区代表)

⇒最終的なバスの運行許可を出すのは運輸局だが、制度の変更によって許可基準などが緩和され、この地域公共交通会議での決定事項が重視されるようになった。(事務局)

- 地域公共交通会議では、バスやタクシー業者等の事業者も含め、関係者が一堂に会して協議を行うもので、決定は原則として全会一致によるものとなっている。(会長)
- この会議の決定の重みを考えると、我々の持つ責任は大きい。(三重県伊勢警察署)

- 従来から運輸局がコミュニティバス運行に関わる事項を決めていたというわけではないが、確かに制度の変更によって、基準の緩和や手続きの簡素化が図られた。(三重運輸支局)

5. その他

<バス停設置箇所について>

- 事務局の資料に、湯田ルートにおける商業施設駐車場への進入による、時間的なロスや事故の危険性等の課題が挙げられていたが、他の商業施設でも記載のような課題がでてくるのか。(旧伊勢市代表)

⇒資料では、商業施設駐車場への進入による課題が見られる一例として、湯田ルートをあげた。実際にトラブルが起こった場所があるわけではないが、同様の課題は他ルートでも発生している可能性がある。商業施設のバックヤードを通ることの安全性と利用者の利便性(サービス)のバランスを個々に検討し、必要に応じて改善していく必要があると考えている。(事務局)

- 商業施設駐車場内のバス停設置に関しては、ドライバーから運行しづらいといった話も聞いている。運行前の会議では、乗客へのサービス重視という観点から、駐車場内のバス停設置に賛成したが、実際に運行すると安全面で問題があるようである。(三重交通)

- 駐車場におけるバスの走行は危険が伴う。車による施設利用者も駐車場内をバスが走ることを予想していないので驚いて急ブレーキを踏んだりするため、バスとの事故だけでなく、車同士の二次的な事故も起こしかねない。(三重交通労働組合)
- まだコミュニティバスの運行が開始したばかりで、駐車場内のバス停の認知度も高くない為に、混乱が起こっているということもあるのではないかと。慣れるまでには時間がかかる。(三重県伊勢警察署)

- 運行前の議論では、バス停設置に当たって、バス待ちや乗り換えの利便性の検討に終始していたが、実際に走らせてみると事故の危険性など予想していなかった問題も発生しているようであり、個々の問題に対し適切に対応すべきである。(会長)

<ダイヤの見直しについて>

- ダイヤの変更が実施されるのはいつ頃になるのか。
- 小俣では、旧福祉バスの時より乗客が減ったが、その理由はダイヤの不便さにあるように思う。例えば、病院が開く時間帯に目的地に着くバスが無い、診察後帰宅する時間帯にバスが走っていない等の苦情を多く聞いている。以前の福祉バスのダイヤに近いものに変更できないか。
- 二見ルートのように、今までバスが走っていなかった地域は助かっているようだが、従来からコミュニティバスがあり、ダイヤやルートなどを変更した小俣エリアに関しては、様々な苦情がでている。(三重交通労働組合)

⇒1月に公共交通会議で承認が得られれば、上手くいけば4月1日からの運行が可能だが、手続きの関係上、少しずれこむかもしれない。来春実施とさせていただきたい。

⇒小俣エリアに関しては、日赤病院を主要な病院の目的地として想定して、バスのルートやダイヤを組んだが、実際は小俣町内の病院への利用が多く、予想が外れた。

⇒以前の福祉バスとはルートも違うので、一概に同じダイヤというわけにはいかないが検討していく。西部エリアの検討部会は遅れており、そういった議題はでていないが、要望の電話などもいただいているので、対応していきたい。(事務局)

<次回会議について>

⇒11月下旬から12月を目途に第二回を行いたい。

⇒検討部会の進捗状況なども中間報告という形で事務局から行う。

⇒予算決定も控えているので、来年度のコミュニティバスの事業規模についても決めていただきたい。(事務局)