

平成 24 年度 第 2 回事業総点検（外部点検）会議録（要旨）

平成 24 年 8 月 10 日 14 : 30 ~ 16 : 30

小俣総合支所 第 1・2 会議室

■会長

それでは、よろしく申し上げます。今回はバス交通政策の点検とその政策に関連する 3 事業の点検となります。それでは 3 事業の担当課の皆様、事業説明をよろしく申し上げます。

●交通政策課長

よろしく申し上げます。それではバス・交通政策につきましてご説明申し上げます。バス・交通政策は交通政策課が担当いたしますコミュニティバス運行事業と、路線バス運行維持事業及び、教育委員会・教育総務課が担当しますスクールバス運行事業の 3 事業となります。

先ず、事業群全体につきまして、ご説明申し上げます。近年のバスを取り巻く現状ですが、国土交通省の三重県の運輸状況平成 22 年度版によりますと、県内の乗合バスの輸送人員は、平成 2 年度の 6,331 万 6 千人に対して、平成 21 年度は半分以下の 2,824 万 4 千人まで落ち込んでいる状況にあります。自家用車の利用の進展とあいまって利用者が減少し、利用者の減少に伴い運賃収入による採算確保が困難となっています。その結果、運行事業者は、路線バスの路線の廃止や減便などを進めてきています。市としましても、財政厳しい状況の中、国や県の補助金を受けながら、公共交通であるバスの運行維持に取り組んでいるところです。

次に、伊勢市が取り組んできましたバス事業に関する過去の経過をご説明申し上げます。

コミュニティバス導入の経緯としましては、路線バスの利用者が減少傾向にある中、平成 17 年の合併を迎え、それぞれ旧市町村間で交通に関する行政サービスに相違が見られました。旧伊勢市では、平成 18 年度末まで 75 歳以上の高齢者に民間路線バスの無料フリーパス・寿バス券を配布していました。また、旧小俣町では、福祉バスとして町内 5 系統で運行し、運賃は 100 円としていましたが、図書館カードがあれば無料で乗車することができました。旧二見町と旧御薮村では、バスに関する事業は行われておりませんでした。

このように、旧市町村間に公共交通サービスの相違が見られ、民間路線バス網も各地区間で偏りがあり、利用可能な地域にも偏りが生じている状況でした。

これらの公共交通サービスの違いを出来るだけ解消し、公平なサービスの提供が出来るようにするため、「伊勢地区新市バス等交通システム検討委員会」を設置し、検討してきました。平成 17 年 10 月 13 日に、検討委員会からバスの考え方、ルート案、運行本数、運賃等サービス水準が伊勢地区合併協議会に対して報告され、その後、庁内での検討、関係機関との調整、地域説明会等を経て、その結果を踏まえ、伊勢地域公共交通会議において運行計画案を協議、そして計画案が承認され、平成 19 年 4 月から市内 9 ルートでコミュニティバス おかげバスの運行が開始されました。

なお、伊勢地域公共交通会議といたしますのは、道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、住民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する

ため、国、県、市、学識経験者、市民代表、交通機関で構成する組織として設置されたものであります。

次に、路線バスにつきましてご説明します。玉城線は、平成16年度から県の第3種生活路線維持費補助金の適用を3年間受けて運行を維持していましたが、平成19年度からの運行につきましては、沿線自治会から存続の要望を受けたため、玉城町とも協議し、廃止は難しいとの判断を行い、県の市町村自主運行バス等維持補助金の適用を受けながら、赤字相当額を伊勢市と玉城町と距離按分により補填し、路線の維持を行っているところです。

沼木線は、昭和63年度から県の第3種生活路線維持費補助金の適用を3年間受けて運行を維持していましたが、地域住民をはじめ児童の通学にも利用されているため、減便等の経費節減を行いながら、平成3年度からは運行目的別に赤字相当額を教育委員会と交通政策課で距離按分により補填し運行を行っているものです。

次に、スクールバスにつきましては、高麗広地区及び横輪・矢持地区の遠距離通学児童生徒に対し、通学上の安全を確保するため、行っている事業です。高麗広地区につきましては、市が直営で市のマイクロバスをスクールバスとして運行しているものです。横輪・矢持地区では、三重交通の路線バスである沼木線をスクールバスとして利用するため、運行費用の一部を負担しています。

現在のバス運行状況につきましてご説明します。コミュニティバスの運行につきましては、バス車両による御菌ルート、辻久留・藤里ルート、本日乗っていただいた明野ルート、鹿海・朝熊ルート、二見ルート、東大淀・日赤ルートの6ルートと、タクシー車両による予約制となるデマンド運行の栗野ルート、湯田・新村・元町ルート、小木・田尻ルートの3ルート、合計9ルートを運行しています。

次に、不採算路線である路線バスの運行維持につきましては、玉城線は、伊勢市駅前から玉城町役場の間を10往復の20便を運行しています。

沼木線につきましては、伊勢市駅前から床ノ木間を3往復の6便を運行しており、赤字相当額を補填して運行を確保していますが、6便の内、床ノ木～沼木中学校前までの4便は、スクールバスとして利用しているため、教育委員会と交通政策課でそれぞれ距離按分して負担しています。

次に、スクールバス運行事業につきましては、高麗広地区では市の公用車を直営で運行していますが、通学以外の時間につきましては、教育委員会内の他の事業に活用しているところです。横輪・矢持地区につきましては、先程ご説明しましたが、路線バスである沼木線をスクールバスとして利用しているところです。

今後の展望につきましては、自家用車の利用の進展に伴いバス利用者が減少し、また、高齢化により移動手段を持たない、いわゆる交通弱者が今後も増えることが予測されることから、バス運行の必要性は高いと思われませんが、継続していくには利用者の増加を図りつつ、運行ルートの見直しなどの効率化についても併せて検証していく必要があります。

スクールバスにつきましては、小中学校の適正配置に伴う通学区域の見直しにより、スクールバスの再編が予想されます。

社会的需要につきましては、民間による公共交通が利用者減を理由に撤退する動きが加速

しており、市民の交通手段を確保するための行政負担が増大しています。また、高齢化の進行により、交通弱者の増加が予想され、益々公共交通への依存が高くなると考えているところです。スクールバスにつきましても、小中学校の適正配置に伴う通学区域の見直しにより、スクールバスの再編が必要となると考えているところです。

次に、公平性につきましては、民間のバス路線や駅が近くでない、いわゆる公共交通の空白地の解消のため、平成 19 年 4 月からコミュニティバスを運行するとともに、新たな公共交通の空白地を増やさないため、既存の路線バスの維持を行っています。また、スクールバスでの送迎の必要な児童生徒に対し、通学上の安全を確保しています。

業務改善につきましては、コミュニティバスは、平成 19 年の運行開始以来、バスによる定時・定路線での運行を行ってききましたが、利用率の低い 4 ルートを 3 ルートに再編し、タクシーによるデマンド運行を平成 23 年 8 月から導入し効率化を図っています。また、利用者へのアンケートの実施や地域での検討会の開催により、市民のニーズを把握し、運行内容に反映しています。

民間委託につきましては、コミュニティバス及びデマンドの運行は、民間委託を行っており、路線バスにつきましても、民間により運行されています。なお、高麗広地区におけるスクールバスは、市直営により市の車両を嘱託職員が運転しています。

それでは、一つ目の事業でありますコミュニティバス運行事業についてご説明申し上げます。コミュニティバスの目的は、民間のバス路線や駅が近くでない、いわゆる公共交通空白地を解消し、自らの移動手段を持たない高齢者等の交通弱者に対し、病院や商業施設等への移動手段を確保することを主な目的としています。

運行開始後は、利用状況等について検証を行うと共に、沿線自治会との検討部会を開催し、意見を聞きながらルートやダイヤの改正を行っているところです。これまでの主な改正としては、平成 21 年 4 月に、路線バス・大淀線の廃止に伴い東大淀・日赤ルートを追加し、市内 10 ルートでの運行を行いました。平成 22 年 4 月からは、正月 3 が日を全便運休とし、辻久留・藤里ルート 0.5 便と、鹿海・朝熊ルート 1 便の増便を行っています。平成 23 年 8 月からは、利用者の少ない栗野ルート、湯田・新村ルート、小俣元町ルート、小木・田尻ルートの 4 ルートについて予約制によるデマンド運行を導入し、湯田・新村ルート、小俣元町ルートは統合し、湯田・新村・元町ルートとして効率化を図っています。また、平成 24 年 1 月からは、伊勢赤十字病院の移転に伴い、御菌ルート、東大淀・日赤ルートに対して、病院に乗り入れを設け、そのほかについてもダイヤ改正を行っています。平成 24 年 4 月からは、辻久留・藤里ルート 0.5 便の増便と、デマンド運行の小木・田尻ルートを伊勢赤十字病院までルート延長するとともに、2 便の増便を行い、現在に至っているところです。約 70%の方が 65 歳以上の高齢者で、ほとんどの方が通院や買い物に利用しています。しかし、利用目的の特徴的なものとしては、伊勢市駅、宇治山田駅に乗り入れをしている辻久留・藤里ルートでは、通勤での利用も比較的多く、また、鹿海・朝熊ルートでは、四郷小学校の児童が、雨の日や高学年がクラブ、学習会で遅い日等に児童が利用しているため、児童の利用が全体の 3 割程度を占めています。利用者数は、平成 19 年度は 58,422 人、平成 20 年度は 60,029 人、平成 21 年度は 68,932 人、平成 22 年度は 77,004 人、平成 23 年度は 74,964 人の方々にご利用

用いただいています。平成 23 年 8 月から平成 24 年 3 月までのデマンド運行の利用者数は、2,870 人となっております。平成 19 年度から平成 22 年度までは増加傾向にありましたが、平成 23 年度は 8 月からデマンド運行を導入したこともあり、平成 22 年度とくらべて約 2 千人の減少という結果になっています。デマンド運行を導入した他の市町の事例を聞きましても、デマンド運行の導入当初は、どこも利用者が減ると言われており、そのため、広報いせ、ケーブルテレビでの広報活動や、総合病院、ショッピングセンターで利用相談会を開催して、利用方法を説明したり、ご意見をお聞きしたりする機会を設けるなどの利用促進を図っているところです。

おかげバスの運行に係る経費について、運行は三重交通株式会社に委託をしており、委託額は運行経費から運賃収入と広告・協賛収入を精算により差し引いた額となります。また、平成 23 年度から国の補助制度が改正され、コミュニティバスの運行を請け負った運行事業者に直接、国から補助金が入ることになりましたので、運賃収入や広告・協賛収入に加え補助金も精算により委託額から差し引いた額で最終、契約をしています。

次に、タクシー車両によるデマンド運行につきましては、三交タクシー株式会社に、各ルート 1 便・1 台あたりの単価で契約しています。ダイヤを設定しておりますが、利用者からの予約のあった便だけを運行し、予約のない便は運行しないので、いわゆる空バスを走らせることもなく、経費の削減を図るものです。3 ルート同額で 1 便・1 台あたり、平成 23 年度は 2,610 円、平成 24 年度は 2,430 円で契約を行っています。バス及びデマンドの運行に係る委託額を平成 22 年度から 24 年度で比較してみますと、平成 22 年度は、10 ルートでバス運行をしており、委託額は 92,050,405 円です。平成 23 年度は、4 月から 7 月末までが 10 ルートでバス運行し、8 月からは 6 ルートでのバス運行と、4 ルートを 3 ルートに統合しタクシー車両による予約制のデマンド運行をしており、委託額はバス運行が 78,690,706 円、デマンド運行が 4,854,978 円で、合計 83,545,684 円です。なお、バス運行の委託額は、国から直接運行事業者に入る補助金 5,062,000 円を運賃収入と同様に精算しておりますので、前年度と比較するため、補助金の精算前の委託額となっております。平成 22 年度の委託額と比較しますと、デマンドを導入したことにより 8,504,721 円の経費が削減されたこととなります。平成 24 年度は、6 ルートでのバス運行の当初委託額が 75,742,000 円、デマンド運行 3 ルートの年間見込み額が 8,236,242 円で、合計 83,978,242 円となります。平成 23 年度に比べ約 43 万円の経費増となりますが、これは、おかげバスの辻久留・藤里ルートを 0.5 便追加したり、伊勢赤十字病院の移転に伴い御菌ルート、東大淀・日赤ルートのルート延長を行ったり、デマンド運行の小木・田尻ルートを伊勢赤十字病院まで延長し、4 便から 6 便に増便したことに伴う運行台数の増加を見込んでいることによるものです。事業総点検・事業説明シートのコミュニティバス運行事業の事業費推移をご覧くださいますと、財源内訳として市の一般財源の欄がありますが、これは事業費から国・県の補助を差し引いた額となります。国の補助も平成 22 年度で対象期間が終わったものや、また、平成 23 年度から制度改正されたものもあり、平成 24 年度の補助額が減少したことに伴い市の一般財源が増加しており、平成 24 年度の市の一般財源は、運行事業者に直接入る平成 24 年度の国の補助内定額 21,944,000 円を引きますと、約 6 千 8 百万円の見込みとなります。デマンド運行の導入した効果ですが、路

線評価を事業の効率性から見る指標として、おかげバスの利用者1人を運ぶためにいくらかかっているのかを表しています。青色が22年度、橙色が23年度の実績です。右のグラフですが、運行9ルートのが平均が、平成22年度が1,199円で、平成23年度はバス運行とデマンド運行を含めた平均が1,022円となり、1人あたり177円安くなっています。デマンド運行のルート別に平成22年度と23年度を比較してみますと、栗野ルートは3,184円が1,736円に、湯田・新村・元町ルートは3,896円が1,623円に、小木・田尻ルートは1,372円が1,703円となり、栗野ルート、湯田・新村・元町ルートにおいては、事業効率性が改善されていることがわかります。なお、小木・田尻ルートにおいては、331円増加していますが、これはデマンド導入当初、利用者が減少したことなどにより1台の車両に乗る人数＝乗合率が低くなったことによるものではないかと考えているところです。平成23年度のバスルートで、利用者1人あたりの税金投入額で最も安い効率的なルートは、辻久留・藤里ルートの683円で、最も高いルートは、御菌ルートの1,479円となります。デマンドを導入したことにより、利用者1人を運ぶのに係る経費についてはバスルートに近づいており、事業の効率性は図られたところです。バス事業を取り巻く環境は、冒頭にも申し上げましたとおり、非常に厳しい状況にありますが、高齢化により移動手段を持たない、いわゆる「交通弱者」が今後も増えると予測されますことから、コミュニティバス運行の必要性は高いと考えております。しかし、継続していくには、利用者の増加を図りつつ、運行ルートの見直しなどの効率化についても併せて検証していく必要があるものと考えています。

次に、二つ目の事業であります路線バス運行維持事業の概要についてご説明申し上げます。玉城線の平成23年度の運行状況は、市の委託費が658万6千円で、利用者数は3万1千人です。玉城線は、1日10往復の運行があり、コミュニティバスに比べ効率的であり、利便性が確保されているため、利用促進を図りつつ運行を維持していくものです。沼木線については、平成23年度の運行状況は、市の負担額が1,183万8千円で、利用者数は1万9千人です。教育委員会と交通政策課の按分につきましては、通学時間帯の床ノ木から沼木中学校までの4便を教育委員会が負担し、それ以外を交通政策課で負担しています。

沼木線は、床ノ木と伊勢市駅の1往復と床ノ木と沼木中学校の2往復のみの運行であるため、現在、沼木地区の住民で組織する沼木まちづくり協議会の中にミニバス委員会を設置して地域のバスについて検討を行っており、今後は、スクールバスとしての機能も含め、沼木線の有り方についての整理が必要となります。以上、コミュニティバス運行事業と、路線バス運行維持事業についてご説明をさせていただきました。

続きまして、教育総務課のほうからスクールバス運行事業につきまして、ご説明申し上げます。

●教育総務課長

失礼します。引き続いてスクールバス運行事業について私からご説明申し上げます。教育委員会3つ目の事業、スクールバス運行事業ですが、スクールバス運行事業は遠距離地区から通学をします児童生徒の通学上の安全を確保するため高麗広地区、これは進修・五十鈴中校区の山の方です。内宮さんの奥になりますが、こちらの地区と沼木の横輪、矢持地区こちら

の2地区で運行をしています。まず高麗広地区のスクールバスですが、平成24年度、現在、進修小学校で3名、五十鈴中学校で1名の児童生徒が対象となっていて、これは2家族ですが、そのうちの1家族、進修小学校2名の児童の送迎を行っています。沼木の横輪・矢持地区の利用状況ですが、現在、上野小学校の児童が8名、沼木中学校の生徒1名の児童生徒が通学に利用しています。高麗広地区のスクールバスの運行の経緯ですが、こちらには高麗広分校というのが進修小学校の分校であったのですが、昭和49年度に進修小学校の方に編入統合されております。その49年度から料金の一部負担を行い、53年度からは市が全額負担をしています。その後、昭和59年度からは民間委託、三重交通による通学バスを運行し、平成6年度からは、先程来、交通政策課長の方から説明がありましたが、市の所有のマイクロバスを市が嘱託職員等を雇用しまして運転を行い、バスの方の運行をしています。高麗広は山の中にありまして、内宮の方からずっと進修、五十鈴中学校に下りていきます。高麗広から進修までの距離が7キロ、現在、中学生の利用はありませんが、進修から五十鈴中学校までは1.4キロ、総距離8.4キロのルートです。今度は横輪・矢持地区のスクールバスの運行の経緯です。こちらは矢持小学校という単独の小学校がありましたが、こちらの矢持小学校が上野小学校に統合されました昭和53年度から路線バスを利用して、その料金の一部負担を市の方がしていましたが、昭和60年度から三重交通の方にスクールバス運行業務を委託し運行しています。先程の交通政策課の説明にもありましたが、平成3年度からは運行目的別に赤字相当額を教育委員会と交通政策課で距離按分をいたしまして、補填し運行をしています。

社会的需要ですが、学校の統合による経緯で、こういったバスの遠距離通学の子どもさんに運行しておりますが、徒歩で登校できないそういった遠距離に居住する児童生徒の通学上の安全を確保することにより、学校教育の充実に資することを目的とする、社会的需要についてはそういう観点が必要であると認識しています。

公平性については、高麗広地域、横輪・矢持地域から登校する児童生徒は、先程申し上げましたように、大変少ないですが、この地域には他の公共交通機関がございません。徒歩での通学は、とうてい先程申し上げたような距離で無理ということから、進修へのマイクロバスや民間委託によるスクールバスを運行して、児童生徒の送迎を行い、保護者の負担軽減を図っているところです。

業務改善ですが、まず、市直営のマイクロバスは高麗広地区の児童生徒の登下校送迎以外、空き時間には小俣総合支所の3階に教育支援センターというのがございまして、不登校の児童生徒が通っているのですが、その児童生徒が沼木の環境がいいということで、子どもたちをだんだん癒していこうというNEST（ネスト）という施設があるのですが、そこに子どもを通わしています。それから進修小学校、五十鈴中学校、今は五十鈴中学校はありませんが、進修小学校まで送った子どもさんのあとは小俣の支援センターまで通われる子どもは、市役所の方にその子どもが集まって、そこから、ここの3階の支援センターまで通っている状況で、毎日そういった子どもを送迎しています。さっき申し上げた沼木の方には、火曜日、金曜日に送迎もしています。そういった使い方をしておりますので、効率的な運行を図っているような状況です。また今後、マイクロバスの更新という問題が出てきます。既に16年

経っていきまして、走行距離が14万キロという状況で毎年車検が必要な車両になります。整備等は行っていますが、そろそろ更新時期に来ているのではないかと考えています。バスの維持運営経費の削減を見込んだ車体の購入も検討していきたいと考えています。教育委員会としてはこの子どもたちの通学用以外に教育委員会全体での利活用というようなことでも、効率化を図っていきたいと考えておりますし、先程ありました沼木の方の学区に関しましては沼木の地区の地域住民の動き、民間との共同というふうな視点からも、現在、業者に委託をしているのが、よく社会関係資本という言葉が出ていますが、地域の皆さんの方をお願いをして、地域の皆さんの方で地域のお子さんを見守っていただけるような環境が整えるのであれば、そちらの方も今後、模索して交通政策課と引き続き連携しながら取り組んでいきたいと考えているところです。

最後に民間委託につきましては、三重交通に既に民間委託をしている状況ですが、地元との協働という視点からも新たな展開を模索していきたいと考えています。教育総務課からは以上です。

■会長

両課からの説明をいただきました。ありがとうございます。引き続き委員方々から質問をしていただきます。最終的には3つの事業を合わせた政策全体の点検にしていきたいと思いますが、個々の3つの事業を説明いただいていますので、個別の事業についての質疑応答の時間を取りたいと思います。

■委員

デマンドルートで小木・田尻ルートについて事業効率性が下がったのは、乗合率が減ったからというご説明いただいたと思いますが、これはどうして減ったのですか？

●交通政策課長

バスは空でも走っているわけですが、デマンド運行は電話で予約し、「私はここのバス停から乗ります。」という少しめんどうくさい手続きが必要です。周知が悪いかもしれませんが、デマンドに変更すると、「わざわざ手続きをするなら、もういい」というような雰囲気は他の市町でも見受けられ、利用は必ずと言っていいほど減ると言われていました。我々としては維持のところまで、以前の水準まではもっていききたいと考えています。以前のお客様が乗っていただけたとなれば、これで十分効果はあるかなと考えています。

■委員

平成24年度はまだあまり日にちも経ってないのですが、改善傾向にはありますか？なければ結構ですが、デマンドの予約にそういった手間がかかり、住民が不慣れということがネックになっていると考えますか？

●交通政策課長

月で比較しておりますので、まだ8月ですので、7月まではバスとの比較になってしまいます。お客様の利用の数に合わせてバスを小さくした、経費を小さくしたという格好になって、それ以上バスを走らせても期待できないと。私も全てを聞いた訳ではありませんが、利用者に聞かせていただきますと、「電話をかけて知らない人が真隣に座られますので、ちょっと嫌がられるような雰囲気もあり、最初は非常に抵抗があったけど、今となると100円でタクシーに乗れてお得感がある」というような声があります。それがいいのか悪いのか別として、そのような雰囲気に慣れていただくことが、我々としては、使っていただけるいいのではなからうかと思えます。

■委員

他の地区ではそんなに減っていないのに、なぜこの地区だけ減ったのか、特殊な原因があったらと思って聞かせてもらったんですが。

●交通政策課担当

デマンド3ルートの利用人数で特に小木だけが特別に減ったというところはありませんが、ただ1人あたりの乗車運賃ですので、1台に何人乗っているかでその乗合率が1台で1人だけなのか、2人、3人なのかという辺りも少し影響しているのかなというところでは。

■委員

コミュニティバス乗車実績について、月別と年間の実績がありますが、これは年間で75,000人弱、月6,000人強となっていますね。これは延べ人数ですか？

●交通政策課長

延べ人数です。

■委員

そうすると6,600回という意味ですね。何人の方が利用されているというのはわかりませんか？

●交通政策課長

はい。回数になります。

■委員

例えば月に6回ぐらい平均して乗られるのであれば、1000人の方が利用対象者という形になります。そうすると、デマンド運行導入の効果のグラフで、1人あたりの税金投入額は、23年度の方でいくと1,022円、これは74,964回かける1,022円の税金が負担されたということですか？

●交通政策課長

単純にいくとそうなります。

■委員

そうすると1回あたり税金は1,022円と、それに各自の負担がある方は負担額ですね。税金というのは市の財源ですか？国の補助金も入っていますか？

●交通政策課長

国の補助金は除いて、市単独の負担額です。

■委員

伊勢市だけのですね。わかりました、ありがとうございます。

■委員

数値目標のところ、82,000人と書かれていますが、利用者が82,000人になるとかなり財政的には楽になるのでしょうか。

●交通政策課長

はっきり申し上げて、そういうことはないかと思います。普通の目標であると赤字解消ということになりますが、このおかげバスそのものの存在が三重交通の赤字路線で、あきらめられたところを走らせている路線です。プロがやって運営してできないことを市が介入してもなかなか赤字解消には至りません。しかも高齢者を相手にという状況ですので、赤字解消にはなりません。従って徐々には増やさないといけないと、一気に増えないだろうと考えています。利用人数を増やすという意味から、我々の指標に届くような数字としたところも正直あります。

■委員

デマンド方式の場合ですが、これはタクシー会社との契約になっていますね。1便いくらの契約ですね。

●交通政策課長

はい。

■委員

予約がないと運行しないのですか。

●交通政策課長

はい。

■委員

1便あたりの契約は、どこからどこまでを運行した時を想定して契約されたのですか。

●交通政策課長

想定でいくと、例えば栗野ルートでいくと、1便から5便までありますが、この5便のうち、どれか1便を想定して、1便内のどこかで動けば2,400円の経費がかかるということになります。

■委員

たとえば途中から途中まででも2,400円払うのですか。

●交通政策課長

はい。全部通っても2,400円かかる。例えば（コース途中の）図書館から（コース途中の）バス停まででも2,400円かかり、一周しても2,400円という契約になっています。

■委員

その算定は少しおかしくないですか。当然、その業者さんにとっての経費は変わりますよね。たとえばこの全ルートを運行した時と本当に1区間のみを運行した時では、業者の経費は全く違いますよね。

●交通政策課長

いわゆる出来高精算という形になると、やはり金額が上がっていくような感じがしまして。と言いますのは1便でもあれば、その時間を運転手とタクシーは空けておかなければならない、待機させとかなければならない。去年は2,600円でしたけれども、今年は入札の結果2,400円に下がりました。これは、そんなに利用がなかったということで、実態がわかってきたということです。全便の予測をして、平均の距離を想定して入札を行っているので、全部の距離を一周すると逆に言うと2,400円で行けないと。

■委員

その辺のデータはどのように捉えているのですか、実績として。

●交通政策課長

これもまだ1年前からのことですので、実績というと去年の8月からのデータしかありませんが、走行距離の実績を元に仕様書で契約をしています。

■委員

ご存知と思いますが、玉城町で元気バスというのをやっていますね。あれは完全デマンド方式ですよ。

●交通政策課長

はい。

■委員

結構このシステムは乗車率が上がっているんですよ。

●交通政策課長

はい。

■委員

この方式の方が費用的には効率がいいように感じます。伊勢市のデマンド方式はルートと時間が全部決まっていて、なかなか利用しにくいという点が多分に見えます。玉城のデマンド方式は時間に関係なくて、前後の予約を統計的に出して、その時その時で運行を決めていくというやり方をするので、経費的にも安く上がるような気がします。その辺の検討はどうされているのですか。

●交通政策課長

よく元気バスとの比較をされますが、利用率が高いと点について、当然ながら元気バスは無料ですので、比較されると我々も辛いところはあります。伊勢市があのようなケースで果たしてできるだろうか思っています。玉城町は地域が非常に小さく、全てが完結します。例えば伊勢市の場合、例えば旧小俣町地区あるいは北浜地区のある一定の地区を囲んでの連絡だったらできるだろうと思いますが、けども全市に回れば、例えば朝熊から電話が入り、柏町からも電話が入った場合、それをどのようなコースにするかという非常に広域に渡るので、運用面でまねはしにくいだろうなと思っています。ただ非常にシステムとしては、我々もいいシステムとは認識をしております。

■委員

伊勢市全部を考えると非常にやりにくいのですが、リンクポイントをどこかに作っておいて、輪で繋げていくというやり方をすると、また全然違った運行の仕方ができるのではないですか。おかげバスにしてもリンクがありません。ここで降りて、次にどれに乗ってどう行ってしまうというのがなく、ルートが決まっているので行くところが決ってしまう。お年寄りに聞いてみると、一番困るのはショッピングセンターへ行った後、停留所から自宅まで距離がある。そうすると買い物をした荷物をどうやって持って帰るかというのが非常に難点となります。そこで利用率が上がらない。自家用車に頼るという形になって、利用率が上がらないということが、見えてきます。その辺の改善というのはリンクポイントを作って小さいサークルの

中で回しながらリンクをさせていくというやり方をすると、結構広域でもいけるのではないかと思います。

●交通政策課長

はい。確かに当初、おかげバス導入の時に、そのようないろんなルートで検討されましたが、最終的に市民も含めたルート決定が今の基本にあります。たとえば、ある人は伊勢市駅へ行きたい、駅へ行きたい、ある人は病院に行きたい、ある人はショッピングへ行きたい、というのを全て可能にはしにくい部分であります。やはりコンパクト化すると、そこは今おっしゃられるように見えてくるのかなとは感じるころではあります。

■委員

結局、利用率をどのように上げるかということになってきます。今、実際問題として、利用率は低い訳ですよ。そうすると経費がかかる。そうすると減便をする。ルートを変更する。そうすると非常に使いにくい方向へと、どうしても悪循環になっている気がします。正直言うと、おかげバスは今のままなら、なくてもいいんじゃないかと思っています。今の利用率、ほとんどおかげバスを見ていると乗車しているケースはほとんど見えません。乗っていても3人とか4人です。あの車を3、4人のためにあの距離を走らせるというのは非常に非効率で、経費倒れになってしまいます。結局そういうところから路線バスも廃路線というふうになっていって、やむを得ずおかげバス方式で経費を投入してやっているということになって、その投入した経費の効率化というのはどうしても考えなければいけません。その時にやはり、路線が決っていて、時間が決っていたらデマンドでも何でもありませんよ。要するにそのバスの便に乗りますか、乗りませんかという話です。

●交通政策課長

そうですね。休む便を作るか作らないかということによって。

■委員

要するに運行するかしないかの振り分けをするだけの話であって、極端に言うと減便と同じ考え方になってくるわけです。そうするとデマンドでも何でもなく、ただ、今日はこのバスに乗っていかうかと思った時に電話をかけるという話であって、常にそこにありますよということではありません。その辺の考え方で、玉城では初期投資は約600万ぐらいですよ、アプリの作成とインターベースの設置で。伊勢でこの初期投資で間に合うのかどうなのかというのはよくわからないですが、地域が広いので、それを細かいループでやっていったら、その600万がいくつかかるのかという話になってきますが、バスの経費は別として、だいたい経費が月に7、8万円ぐらいになってきます。システムを運用していくのにだいたいそれぐらいの費用になると、費用効率はいいと思います。

●交通政策課長

そうですね、確かに運転手もシルバー的な人を雇ったりとか、条件が非常に揃っているということがあります。

■委員

そうですね。逆に伊勢市だったらそういう人材はもっと豊富にいると思いますし、そういうことを考えると、もうちょっと抜本的なやり方の変更を考えないと、おかげバスはまた廃路線になっていくじゃないのかなという気がします。タクシーであるがゆえにちょっと使いにくいという部分があるし、玉城町の場合はスマートフォンを無料で貸し出しています。

●交通政策課長

その辺が大きいと思っています。

■委員

それもちよっと大きいかなと思っています。今、お年寄りの方でも携帯を持ってらっしゃるので、アプリのダウンロードは市役所の方に来たらしてあげればいいわけで、そういう意味では使い方はそんなに難しくないですね。押して、押して、電話が出てきて、そこで予約するとこれで終わりという感じになっています。結構使いやすいシステムになっています。その辺の検討もされて、抜本的な何か改善をされたほうが良いと思います。現在、結構な費用がかかっています。この費用をかけるのであれば、抜本的に改善された方がいいと思います。

■会長

今の委員のご発言は業務改善にかかることだと思います。効率化を図るのに、どういう手続きを踏んで議論をされていくのかというのを確認させていただきたいのですが、今、玉城町との元気バスとの比較、システム等の比較との話をいただきまして、そのようなことは今後どういうタイミングで、どういう会議体で話し合われて、どのように予算に結びつけていくのかを、簡単に説明してください。

●交通政策課長

玉城町の元気バスについては、国の補助を受けて開発されたシステムであり、非常によく比較されますが、対象区域が非常に広いということから、伊勢市の場合はずぐにまねできないだろうと認識しています。スマートフォンを配ったり、いろいろな付加的なこともあり、無料ということもあり、利用率を含め、比較は非常に辛いものがあります。これまでは玉城町から教えていただいたりしておりますが、今すぐにこのおかげバスを元気バスのような形に変えるという検討は現在のところはしておりません。検討についても、比較の内容は把握したという程度でございます。今後、研究をということであれば、玉城町にいろいろ教えていただきながら研究していかないかなければとは思いますが、今の地域の検討部会だとか、あるいは先程申しました公共交通会議の中では、あまりそういう意味での議論は出てきており

ません。これまでそういう公共交通会議の場でそのテーブルに載せて議論はしたということはありません。

■会長

会議としては公共交通会議というのは。

●交通政策課長

伊勢地域公共交通会議といいまして、法律で決められています。その会議の許可がないと運行ができないようなシステムになっています。

■会長

これは年度が区切られているわけですか。平成19年1月29日までと書いてありますけれども。これはおかげバスの運行前ですか。導入後はそういう話し合いの場は？

●交通政策課担当

導入後は、年に3回か4回、市長が会長となり、有識者である大学の先生などが出席されます。基本的に利用者促進、人数を増やす策を議論します。もちろん警察も出席されますので、危険等に関する細かいことも議論される時もありますが、おかげバスをなくするという議論ではなく、どうしたら安全な運行ができるか、ダイヤは例えば近鉄のダイヤ改正に伴ってそれを合わせとか、運輸局から運輸支局の方からもメンバーに入っていただいていますので、我々の至らないところをご指摘いただくこととなります。一言でいえば利用促進向上のための会議で、承認をいただかないと補助金が交付されません。

■委員

利用者の声はどのように聞かれているのですか。

●交通政策課長

利用者の声は、利用者そのものはアンケートをとるという形になります。今年考えていますのは、利用者に加えて、利用者以外の市民からのアンケートもとりたいと考えています。また、各ルートの沿線の自治会長が集まった会議の意見。それから老人会等の説明会での意見、バス停を動かして欲しいとか、そのような意見になりがちですが。利用者から声はそのような形でとっています。

■委員

二見ルートは4本ありますが、往復で8本です。光の街に停まるのは片道1本、帰りが2本で、全然使い道がありません。さらに、バス停が結構遠いです。「何で使わないの？」という話になった時に、「使い道がない」となってしまう。

■会長

個別のルートの問題点の話ですので、これは社会的需要の話に結びつきますね。

■委員

結局、ひとつの例であって、そのような使いにくさというのが非常に利用率が上がらない大きな要因だと思います。

■会長

そういう苦情等をどう吸い上げるかという工夫が必要になります。今は要するにアンケートを使っているということですか？

●交通政策課長

路線バスと競合しないというおかげバスの条件がありますので。二見町については路線バスが走っていて、路線バスがあると、例えば自宅の近くにおかげバスが来てもらえないというような意見があるのは承知していますが、どうしても競合しないという条件がありますので。

■委員

四郷地区には、やはりおかげバスがありますが、非常に使いにくい。一番問題なのは停留所と自宅に距離があるというのが、一番の阻害要因になります。評価の中では業務改善と公平性のところになるのかと思います。

●交通政策課長

路線バスと比べておかげバスのバス停はある程度、地元の意向を確認しながらセットをしていますが、今後も、それについて不満は出てくるかと思います。不便さということになると、便数の少なさ、行っても帰ってこられないといったところに決定的な弱さがあるということで、それを便利にしようとしても、民間事業者が運営できない赤字路線のところを、便利にしようと思うと難しいところがあります。便数を増やしている路線はありますが、増やしている路線についてはそれなりに利用の高い路線です。今後は路線を増やすよりは、やはり利用が増えるところしか増便できない状態です。

■委員

バスの運行時刻を見ると、辻久留・藤里ルートについては始発が6時50分で、通勤の時間にリンクさせたような時刻設定になっていると思います。そういったこともあって、辻久留とか藤里の通勤の利用者が多いという結果が出ています。やはり時間設定で早い時間から走らせれば、通勤の人も利用できるんじゃないかと思います。他のルートを見てみると7時40分とか、9時過ぎとかになっています。始発時間、終発の時間についての見直しは考えられてないでしょうか。

●交通政策課長

はい、地域からのお声があれば、まず一旦、たとえばそのルートで5便あれば、その5便の中で1本利用の低い便を抜かしてもらえるか話し合いをさせていただきます。利用が高いということが確実であれば、話に乗りやすいですが、「遅い時間があつたらいいよな。」とか「朝、早かつたら乗るよな。」というようなどころだけではなかなか踏み込みにくいところがある現実です。

●交通政策課担当

辻久留・藤里地区についてはですね、以前は路線バスが走っていたという経緯がありまして、地区の方がバスに乗るという習慣がついていたということもあります。おかげバスを走らせる前に地区に入った時に、地区の方がわりと積極的にダイヤ設定についてもいろんなご意見をいただいて、その中で特に朝の通勤に使う方が多いという意見があつたことから、特にこのルートについてはこの早い時間を設定したという経緯があります。

■会長

ニーズを引き上げる方策としてアンケートをとるという話をしてもらっていますが、区長さんに年に3回話を聞いて、その地区のニーズを取りまとめるということをされているのですか。それはどういう形ですか。

●交通政策課長

公共交通会議を開く前に、各地区を3つのブロックに分けて、そのバス停のある町の町会長、代表の方に寄っていただいて、それぞれ意向や意見を聞きます。ダイヤの改正だとか停留所の移転の話が中心になります。

■委員

やはり、こういう事業は大切な事業で、収益とは関係ないところで、どのあたりが許される範囲かということが課題だと思います。公共バスがあつたのに、地域から公共バスがなくなっていった、それを行政の方でカバーする大事な事業だと思います。一方で事業の中で、何人の人がこれによって救われるかなというのは把握すべきです。また、利用者の方が減っていますが、将来的にどれくらいの方が対象として増えてくるということも把握すべきです。というのは70歳ぐらいの方ですと車の運転をされるとは思いますが、今はいいけれどもだんだん乗れなくなります。このような事業がなくなれば、無理してでも車に乗られる方が出てきて、これはこの事業の収益以外で、他の一般の方がその道路を車を運転されるなり、そういった無理をされたシルバーのドライバーの方のことで公共的に、被害等が出るということもあります。この事業の収益だけでは図れない部分がきっと出てくると思います。その潜在的な見込みがどれくらいあるか、将来的にこの地区にどのぐらいの人がいて、今は運転できるけども将来的に運転できなくなる人はどのくらいいるのだろうかといったことも含めて考えたほうがよりいいのではないかと思います。おかげバスの利用目的には買い物とか医療関

係がおもに出てきます。買い物でいきますと、最近はそういう独居老人宛にデリバリーをするスーパーが増えてきていますが、そういったサービスと競合するのではなく、情報を掴みながら必要性を図っていく、さっきの話と逆行するかもしれませんが、そういうサービスがないことが前提でおかげバスは始まっていると思います。でもそのようなサービスが始まっているので、それはそれで考えていく必要があります。あと病院への停車ですが、これは停まる場所からは何にもいただいてないんですね、協賛して下さいとか、広告を出して下さいとか。

●交通政策課長

はい。

■委員

たとえば病院へ市民を運ぶわけですから、賛同していただけたところに、協賛していただけたところには停まりますが、そうでないところは停まりませんといったくらいでもひよっとしたらいいかもしれません。あるいは介護の方ですごく最近、伊勢は介護事業の方が増えていると思いますが、その送り迎えとをしているケースが多いので、介護事業の、バスと介護事業では人を運ぶのに認可の問題で壁はあると思いますが、同じ地域を走ってですね、介護の方は運んでいて、それ以外の方は運んでいないというのは無駄な部分もひよっとしたらあると思います。認可の問題は難しいのはわかっていますが、連携もひよっとしたらできるかもしれません。おかげバスは存続されるべきだと思いますが、いろんなことを柔軟に考えていただいて、公共性を高めていただくというのは非常にいいことなのかなと思います。

●交通政策課長

ありがとうございます。

■会長

多くのご指摘をいただいたので整理させていただきます。まず、事業目的と目標にかかるところになると思いますが、3事業全部合わせて事業目的が、交通弱者への交通手段の提供というのが目標です。スクールバスに関しては児童生徒、コミュニティバスと路線バスはバス停が遠いとか車を持たない高齢者の方になると思いますが、交通弱者へどれだけ交通手段を提供できるかというのが目的である場合に、目標としてスクールバスはされていますけど、達成目標として利用率100%というのを挙げられていますけれども、同じように交通弱者だけが潜在的にどれくらい人口に含まれていて、それをどの程度この事業で網羅できるのかというのが目標としてあるべきだと。82,000人というそういう具体的な数字ではなくて。

■委員

そうですね、まず把握の仕方が回数ではなくて、何人の方が救われているのか。把握の仕方

が大事だと思います。その延長線上の中で、今の収益とか利用人数だけでなく、将来、交通弱者になられる方がどれだけいるか把握することで、その救済の場というか受け皿、これがあれば無理をして運転をしなくて済むという考える人も多くなるかも知りません。把握の仕方は、今回はどれくらい利用してもらったかということじゃなくて、ちょっと把握の仕方を変えられたりとか、将来の予測を入れられたりしたらどうなのかなという、事業の存続の価値の中で。

■会長

目標設定について。

■委員

そうですね。今の利用どうのだけじゃなくて、将来的なことも展望も含めて、公共性というのを図られたらどうなのかなと思います。利用人数がどんどん減っていますけど、今、減っているからダメなのかということではないかもしれません。今の状況の把握の仕方では、これがあるべきかどうかという議論するにも、将来どれだけのニーズが出てくるかというのにも、あまりわかりません。

伊勢を見ていると市内の中心部にライフラインがしっかりしていて、公共施設もあって、主要近鉄駅もあるのに、郊外に若い人達がどんどん家を建てていく。行政が管理すべきところが間延びしてきている。行政サービスを提供するのにどんどんお金がかかっているのではないかと思います。ただ現実として住んでみえる方がみえて、それを今の段階で切って公共性が失われるというのは最終的な判断だと思います。それを継続するのはどれくらい将来まで必要なかなという、どれくらい潜在的なものがあるかなということ把握していかないと、今これだけ利用があるのでどうでしょうかというのでは、なかなか価値が図れないという気がします。結局、不便なところの方を救済されるのは非常にいいことですが、ある意味、経済の合理性からいくと阻害している部分があるので、非常に難しい事業だと思います。そういう意味で将来を含めて考えていかないと、なかなか事業の価値というのは図れないと思います。

■会長

社会的需要の把握というところで、交通弱者の数を人口にして何人ぐらいが対象となるのか。そういう把握が必要だと、それも将来的に予測できることはあると思いますので、そういうのをしていただいた上で、事業のあり方について検討していただくと。そういった社会的需要の把握の仕方についても一回見直していただきたいということですね。

■委員

はい。それと民間の動向を把握していただいて、民間とのタイアップも考えていただきたい。

■会長

デリバリーや介護事業との連携は業務改善の中で考えるということですか

■委員

はい。

●交通政策課長

言われることはよくわかりますが、現在、人数の把握はバスの運転手に降りた人をマークしていただいています。路線バスはそういうことをしていません。おかげバスなのでできる、反対に残念なところはあるのですが、数えられる運転手に余裕があるということです。月遅れで情報をもらうのですが、誰が乗ったかということまで、というのはちょっと、どういう方法があるかなと。

■委員

そのへんは方法論としては多分あるとは思いますが、今すぐは申し上げられませんが、ただ正確に何人じゃなくても、おおよそ何人というのは可能だと思います。一人あたりにいくら税金がかかるとるかというのは大事だと思います。

●交通政策課長

よくわかりますが、我々のバスの方から言うと、延べで300回、300人の300回か、100人の3回ずつ乗ってもらっても結果として一緒です。

■委員

それは違うと思います。一人の人が極端な話、毎日10回ずつ乗っても、10人の人が1回ずつ乗っても、同じという考え方になりますよね。それは違うと思いますよ。それは公共性という意味では違ってくると思う。収益という意味では一緒ですけども。採算の問題で、たとえば1回いくらで何回乗ってくれたら儲けになるかというのでしたら、おっしゃるとおり。赤字ですから一人の人にどれくらい、公共性がどれだけの人にこの税金が寄与しとるかという部分なので、それはぜんぜん違うと思います。

●交通政策課長

はい。

■委員

この事業を全然否定するものではなく、むしろ賛成はさせていただいています。ただ存続される中で、説明していただく中でそういったことを把握されたほうが事業の存続ということに対して、皆さんの理解が得やすいと思いますし、主体となってみえる部署の方に改善とかいろんなものがしやすくなるのではないかと思いき提案をするわけです。

■委員

ありがとうございます。

■委員

委員のご意見の中で介護施設との連携、これはちょっと難しいかもしれません。

■委員

難しいと思います。それはあえて分かって申し上げているんですけども。

■委員

ちょっと送迎をする、施設が送迎をするか、家族さんが送迎をしないといけないのは、介護保険法の方で決まっています。ですから、逆にご家族の利用度を上げるという形では寄与できるかと思いますが。

■会長

病院から協賛をいただくというのがありましたが、先程乗せてもらった時、スーパーを通りましたが、スーパーからの協賛は。

●交通政策課長

個別に言うところある医院は、医院の前に停めるお願いをしに行った時、先生は「そのコミバスに乗ってくる人は誰もいない」と「しかし、市の言うことなので協力しよう」とこういうようなことを言われて快く協賛していただいた経緯はあります。スーパーの話ですが、スーパーも大企業さんはしております。大きくいうとスーパーは3つ、4つか、中への乗り入れはぎゅーとら様とベリー様とイオンラパーク様というようなのがありますが、現在、協賛をいただいとるのはぎゅーとら様ということで理解はしていただいております。

■委員

いいことですね、そういうふうなことで民間とコラボすると。民間が独居老人の山の方までデリバリーをしようという時代なので、ニーズはあると思います。

●交通政策課長

先程の協賛してもらえないから、バス停をやめるといのはなかなか市としてはしにくい部分です。先程、医院の話をしてしまいましたがそういうチャンスのところについては、これからもさせていただきたいと思っております。

■委員

利用者が少ないので、企業側からしたら、「そんなことまでしてもらわなくてもいい」というのが実態やと思うので、利用者の方が増えれば違ってくると思います。収益を考えていかれ

るのであればそういうこともひとつの案であるということでの提案です。

■会長

業務改善の一環として、利用促進のために民間との協働を図る、こうしていただきたいと。社会的需要については議論をいただきましたし、業務改善はかなりいろんなご意見をいただきました。公平性については、全市民が交通手段を等しく持つべきだという発想で、特に交通手段に恵まれてない交通弱者に対してこの事業を設けることで公平さを考えていると、問題になるとしたら地域格差は出てくるとは思います。少し気になったのは、合併前後で配慮されたのうかがえますが、伊勢市と小俣町でされていたのを合わせられた時に、この間の格差はもう解消されていると考えていますか。

●交通政策課長

格差が解消された理由は、路線バスは別として地域でこういうバスが通ってなかった、つまり、市の施策としてのバス事業がなかったのを合併後、全市的な事業にするということで、大きなレベルでの格差は少なくなったと、細かい地域で洩れているところもまだあるかとは思いますが。

■会長

今、おかげバスが走っているところについては年3～4回意見を伺う機会を設けられているのですね。

●交通政策課長

はい。

■会長

走ってないところについては、意見をもらっていますか？

●交通政策課長

走っていないところについては意見をもらっていません。

■委員

おかげバスが通ってないところの意見をどうやって吸い上げていますか。おかげバスを通して欲しいというような要望は。

●交通政策課長

それは、町（自治会）要望として我々の方に来ます。たとえば路線が通っていても、もっと細かく通って来てくださいとの要望も出てきております。ルートもこうしっかりと書かれて、「こういうようなルートで走らせてください」というような要望です。今のところはそのよ

うなことが要望として上がっています。

■会長

通ってないところの要望が上がってくる手段がちゃんとあるので、公平性は保たれていると。

■委員

市からの働きかけはないですよ。要望を出さないと。

●交通政策課長

はい。先程も申しましたが、今年、これまでは利用者に対してアンケートをとっていた傾向があったのですが、いわゆるおかげバスを使っていない市民に対してもアンケートが必要じゃないかということで、どこまで完璧なアンケートになるかわかりませんが、今年は試みようと考えています。

■委員

沼木のまちづくりでは、住民によるバスの運行を考えているらしいですね。将来的な方向としては市がルートを決めるというよりは、そういったまちづくり委員会などにまかせていく考え方はありますか。

●交通政策課長

今のところは、考え方というよりは地元がそういう考えを持ってきたという段階です。もう少し細かく言いますと、まちづくり協議会というのが設立され、先程のお話じゃないですが、路線バスが自分たちの思ったところに行かないので自分達で自主運行をする、マイクロバスを市から用意してくれたら、自分達で時刻も決めてダイヤも決めるということです。最初の初期投資だけ面倒みてもらえたら、運転手は自分達の町の人ですということです。顔見知りの方が安全ですし、ただし、完全に地区外の人に乗ろうと思うと、ちょっと乗れないのかなと思います。路線バスの廃止を条件に、市としてその話を受けるかどうか、これからの市の考え方で整理をしていきたいと考えています。もちろん市だけでなく三重交通や先程の公共交通会議でのご意見いただき、決定をいただかないといけませんが、まずは市の考え方を整理していきたいと思います。

■委員

それを市の方でうまく地域間の調整をやっていけばいいルートができるような気もします。

●交通政策課長

そういうような部分で連携をとれば可能性はあります。ただ、我々が今考えるのは、それが何年もつかということです。例えばその運転手が何人いるのか、何年運転してもらえるのかと、継続性があるかと、こういうところも我々としてはやはり担保をとりたいと考えてし

まいます。市が事業をすれば少なくとも継続性については安心していただけるという気はしております。地元の今の考え方は、ガソリン代程度はとって、自分達で運営したいというイメージです。

■会長

これは民間委託の項目になるかもしれませんが、まちづくり組織の方でそういう話が出た時に、まちづくり組織に対して民間委託する可能性もあるのですか。

●交通政策課長

まちづくり組織で運営をして行きたいということですので、路線の廃止、スクールバスの援助の廃止で浮いた金をそちらに回すという考え方です。市から委託まではいかないとは思いますが。

■委員

自主運営に対する補助というイメージですか。

●交通政策課長

はい、そういうイメージです。

■会長

スクールバスの方は委託ですか。

●教育総務課長

地域の方が自主運行していく中で、地域の子どもなので何とか一緒に面倒をみようという話であれば、わざわざお金を出して我々がお願いする必要があるのか？ということになります。地域の方でそのようにおっしゃっていただけるのであれば、もうそれに乗っかっていかせていただきたいというのは我々の考えです。

●交通政策課長

それも含めての市のバスを預ける、購入するという判断になるのかなと思います。

■委員

地域の方が子どものスクールバスのような要因まで含めてやるのか、対象をだれにするかによつてきます。

■委員

高麗広の関係ですが、これ業務改善としてマイクロバスの高麗広の登下校以外の活用は、教育関係しかやっていませんよね。

●教育総務課長

現時点では、そうですね。

■委員

将来的にはもっと広げるというのも考えられますか。市のマイクロバスですから。

●教育総務課長

一応、教育委員会の方の視点だけでこれまでは考えていたのですが、たとえば交通政策課とも話をしていきたいと思います。今は限定して子どものスクールバスという前提で運行しておりますから、何かあった時の対応を整備はしておりません。交通政策課とも相談して、相乗りというような形でやっていくのであれば、今後、研究をさせていただきたいと思います。

■委員

将来的にはそういった余地もあるということですか。検討されているということですね。

●教育総務課長

はい。ただ正直、このスクールバス運行事業だけで見れば、4人しか子どもがいない中で、15人のバスを運行しています。15人のバスをこの我々のスクールバス運行事業が主体というよりも、今は教育研究所の事業が主体になって、主従が逆転しています。スクールバス運行事業だけにすれば、たとえばタクシー券を配った方が安くすみます。もっとコンパクトな車で運行した方が効率がいいと思います。まずは教育委員会の中での事業整理、連携をしたあとで、さらに交通政策課や他部署との話し合いになっていくのかなという考えを持っています。

■委員

これも将来的にも継続する必要がありますか。

●教育総務課長

統廃合の話も先程出ておりましたけれども、こちらでも学校の再編によりまして通学区域が変わってきますと、やはり遠距離通学児童生徒というのはたくさん出てきます。そのことを踏まえ、全体的に整理をしていく必要があるのかなと思います。

■委員

就学前児童の数も減っていますが、持続性っていうのはどう考えますか。

●教育総務課長

行政の役割として、保護者に全て通学をおまかせするという事なのか、義務教育だから行

政の方で手立てを講じてもらいたいというご意見もいただいています。遠距離通学しかも統廃合という経緯で、近くに学校があったのに遠くなってしまったというふうな経過できていますから、やはり手立てを講じていくのが、セーフティネットというか、行政のある意味、非効率な部分でも、果たしていかなければならない部分だと思います。その中でも効率的な手法を選んでやっていくべきなのかなと考えています。

■委員

未就学児童、学校の数というのはあと何年ですか。

●教育総務課長

高麗広はもう少ないです。少なくはなっております。今後、なくなっていく可能性も考えられます。

■委員

そうですね、その辺を将来的に見据えてどういう部署と連携をとっていくかということですね。

●教育総務課長

おっしゃるとおりです。

■会長

今、高麗広だけの話でしたが、今後、統廃合でまた同様のケースが生じる可能性はあるというわけですね。

●教育総務課長

はい、ございます。

■会長

行政の役割をどういうふうに果たすかというところですね。

●教育総務課長

はい。

■会長

公平性ですかね。既存の通学圏が確保されなくなった時、どう行政がどう保障するかという。

●教育総務課長

今の私共の考え方は、統廃合によって一定の基準を越えた遠距離通学になられた方に対して

は、市の方で全額措置をさせていただこうという考え方でいます。

■会長

その中で事業のあり方をまた点検していただくと。個別の事業についてはだいぶご意見いただきましたし、多分、この3事業で共通するところでかなりご意見いただいているのですが、改めてこの点についてというご指摘がございましたら最後に、もう時間が限られてきましたのでご発言いただきたいと思います。政策全般として、この点が見落とされているのではないかというのがありましたらご指摘下さい。老人乗合バス運賃助成金は昨年点検したので、今回、対象外になっていますが、基本的にはこの政策の中に含めて考えてもうたらいいかと思います。

他にもしございませんでしたら、これで終わりにしたいと思います。