

平成 27 年度 伊勢地域公共交通会議 第 3 回 議事要旨

■ 開催概要

日時：平成 27 年 8 月 20 日（木）19:00～

場所：伊勢市役所 東庁舎 4-2 会議室

出席者：全 10 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 2 名

一般乗合旅客自動車運送事業者

1 名（三重交通伊勢営業所所長）

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（三交伊勢志摩交通労働組合 執行委員長）

三重県伊勢警察署 1 名（交通官代理）

三重県 1 名（地域連携部交通政策課長）

伊勢市 2 名（市長・都市整備部長）

事務局 4 名（伊勢市都市整備部交通政策課）

■ 議事内容

■ 伊勢市地域公共交通網形成計画の素案について

事務局より、伊勢市地域公共交通網形成計画の素案について、資料を用いて説明。

素案の 7 ページの「2.3. 伊勢市の公共交通の現状」について、根拠となるデータを記載してはどうか。また、遷宮のことを記載してはどうか。

素案の 16 ページの「【公共交通の役割分担】」について、一番上に高速バスを入れてはどうか。

素案の 17 ページの「2.4. 公共交通に関する課題」について、難しいと思われるが、根拠を記載してはどうか。数字がよいが、数字が無理なら意見でもよい。

素案の 42 ページの「平成 27 年度 コミュニティバス運行に関する事業」について、ルートごとの表に、ダイヤ、利用者数の経年変化、少なくとも便数を入れてはどうか。

（学識経験者）

素案の 29 ページの指標「内宮参拝者数の公共交通利用率」について、現状値として平成 24 年度実績を用いていることについて、説明が必要ではないか。素案の 13 ページのグラフについても説明が必要ではないか。平成 25 年 10 月に遷御の儀が執り行われたことなどにより、平成 25 年度及び平成 26 年度が特異であり、減少した分を上昇させるのは難しい。

(市民代表)

素案の 6 ページの「2.2.伊勢市の人口推計と推移」について、地方創生戦略の関係で、単身や高齢者などもう少し詳細な推計があると思われる。

地区みらい会議及び、団地への乗り入れ等の要望箇所数等の地域別のデータを記載してはどうか。こうしたデータに基づいて買い物バスが必要となっている状況を示すこともできる。

指標については、計画期間である 5 年間、PDCA サイクルに基づいて評価を行うためのもの。素案の 27 ページの指標「内宮・外宮の参拝者数」は、これ以外にないと思うが、素案の 28 ページの指標「公共交通の啓発・利用促進イベントの開催回数」は、活動指標であり、例えばイベントの参加人数を何人にする等としたほうがよいのではないか。つまり役所ががんばればできる指標ではなく、マイカーの乗り換えや電気バスの利用により、どれだけ二酸化炭素削減に寄与したか等、ある意味において市民において担う指標があってもよいのではないか。(学識経験者)

素案の 17 ページの「2.4.公共交通に関する課題」について、課題(1)①に対応する施策があってもよいのではないか。

素案の 30 ページの①(1)「公共交通のかしこい使い方とその支援」について、「モビリティマネジメント」を置き換えて「かしこい使い方」としたと思うが、「公共交通を積極的に使うための支援」または「望ましい交通手段を選択するための支援」としてはどうか。

(三重県)

IC カードについて、高齢者のニーズは見込まれるのか。IC カード利用のメリットについて、例えば、動向調査として、病院へ行って、ショッピングセンターへ行ってということの追跡が可能か。玉城町で使用しているような端末はどうか。スマートフォンによる可視化もあるが、バス停での可視化も考えられないか。外出機会の増進は大切なテーマである。(会長)

前回の会議で「かしこい使い方」という表現を提案したが、これまで交通手段については安さと早さが重視されてきたが、そればかりで結果として 1 つの乗り物を使いなさいということになってしまうのは良くない。バランスを重視して、利用する人が責任を持って考えて交通手段を選択する、そちらのほうが「かしこい」という雰囲気ができると思う。

(学識経験者)

障害者差別解消法は前提として社会的障壁なくすということがあり、バリアフリー、コミュニケーションなどが関係する。役所や事業者が、不当な差別をしてはいけないとしている。役所は合理的配慮をしなければならないとされている。事業者は合理的配慮をするように努力することとされている。合理的配慮の例として、例えば、バスにスロープをつけていたら、車椅子の方が来たら乗せる。あたりまえのことであるが、機能があるのにやらなかったら不当な差別となる。計画へは不当な差別をしてはいけないということと、合理的な配慮をするということを盛り込めるのではないか。(学識経験者)

⇒障害者差別解消法の内容については計画に表記することとし、内容については再度諮ることとなった。

計画では「高齢者等」という表現を使用しているが、「等」に含まれる人が偏らないように配慮が必要。例えばベビーカーの子どもは含まれるのか。(市民代表)

⇒計画における子どもの公共交通機関の利用については、通学に使用する人を範囲として考えることとなった。

⇒今回の議論を踏まえ、事務局で計画を修正しながら進めていくこととなった。

■ おかげバスの利用促進について

市民代表委員より、おかげバスの利用促進に係る提案内容について資料を用いて説明。事務局より、おかげバスの協力企業から聞いた意見について報告。

対象者はバスの利用者に特化したほうがよい。おかげバスの走っていないところへのメリットは考えたほうよい。(一般乗合旅客自動車運送事業者)

対象者をバスの利用者に特化する場合スタンプ等が必要。(学識経験者)

他業者との関連を考慮する必要はないか。(市民代表)

モデル事業という手法もある。地域貢献についての考え方は企業によって様々である。(会長)

特定のバス停を利用したことの証明が難しい。(学識経験者)

乗り換えの対応が難しい。
(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)

可能な部分だけでもできないか。(三重県)

社会貢献を重視する企業だからこそ協力してくれるという面もある。(学識経験者)

ご協力いただく企業にとっては、おかげバスをサポートしているというメリットがある。(市民代表)

民間を巻き込むはよいこと。特定の人ということを証明することがネックとなる。
(学識経験者)

朝のラッシュなどを避けて9時～15時頃ならば実現できるのではないか。
(一般乗合旅客自動車運送事業者)

⇒今回の議論を踏まえ、事務局で企画を検討し、ご協力いただく企業とも調整を進めることとなった。