

平成 21 年度 伊勢地域公共交通会議 第 1 回 議事要旨

■ 開催概要

日時：平成 21 年 8 月 27 日（木）15:00～

場所：伊勢市役所 東庁舎 4-2 会議室

出席者：全 19 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 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 1 名（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. 伊勢地域公共交通会議に提出する議案について

事務局より、平成 20 年度事業報告・収支決算に関して説明。市民代表より、会計監査の報告。平成 21 年度事業計画（案）、収支予算（案）に関して説明。

- 地域公共交通会議は伊勢市のコミュニティバスの運営主体であるという側面を考えると、単純な事業費の報告だけでなく、運賃や広告費といった項目の収支バランスについて検討する必要がある。参考資料としての配布でも良いので、提示することが望ましい。（学識者）

⇒次回、より詳しい資料を提示したい。（事務局）

- 広告料の徴収方法は、どのような仕組みになっているのか。（学識者）

⇒広告料の徴収については、民間バス事業者に運行業務と併せて委託している。そのため、市からバス事業者への公的資金投入額は、掛かる運行経費から、運賃や広告費収入を差し引いた額としている。（事務局）

- 広告費収入の確保について、市はどのような形で取り組んでいるのか。（学識者）

⇒市としては、沿線の店舗や企業を中心に、広告費の形での協賛をお願いしている。現在は厳しい

経済状況ではあるが、協賛企業各社に今後も継続して協賛していただけるよう、継続をお願いしている。(事務局)

- 伊勢市が、地域公共交通会議が国から受ける補助金の受け皿としてバス事業を運営する形式であることから、事務局より話のあった緊急雇用事業を活用した乗込みアンケート調査などを含めて、バス事業に関する予算等についても、参考資料として配布して欲しい。(学識者)

⇒次回の会議において、平成 20 年度および平成 21 年度の決算・予算など、収支状況に関する資料を提示する方向で検討する。(事務局)

- 地域公共交通会議において今回のような収支決算報告や予算報告を行うのであれば、既に見直し路線として事業が動き始めている現状では、第 1 回の開催時期が遅いのではないかと。
- 開催時期について、もう少し早い時期に行うか、もしくは収支決算等については会長である伊勢市長への決済と各委員への持ち回り決済で確認するなど、収支状況の確認を簡便に行う仕組みを考えることが必要ではないかと。(学識者)

⇒第 1 回の開催時期が遅くなったことについて、次年度以降では可能な限り早い対応を行いたい。また、収支報告など書類手続き上の事項については、会長決済と各委員の持ち回り決済により委員会開催を介さない仕組みを検討したい。(事務局)

2. 平成 22 年度に向けた運行計画について

事務局より、平成 22 年度に向けた運行計画に関して、資料 1 を用いて説明。

- 基本的には利用が少ないルートでの縮小など、費用抑制を中心とした今後の考え方を提案されているが、抑制した費用を、利用者を増やす取り組みに活用するなど、前向きな考え方も必要である。(学識者)

⇒資料では費用抑制を中心とした考え方を主に掲載したが、削減して余剰が出る車両や費用を、さらなる利用が見込まれるルート、住民からの要望の多いルートに充てて利用者を延ばすことについても考えている。個別のルートの検討は、沿線地区で開催する地域検討部会において地元のニーズを聞きながら、具体的な対応策を検討していきたい。(伊勢市)

⇒地域検討部会の中でも、地元の利用状況、ニーズを受けながら、慎重に検討していくべき課題であるので、地域検討部会での議論の報告を踏まえながら、地域公共交通会議としての方向性を検討する。(学識者)

- 本年度はルート縮小・廃止の議論を進めることが中心となるため、乗込み調査においては、利用の少ないルートの利用者の意見を集めることが重要となる。しかし、利用者が少ないルートでは、アンケートの回答者数は限られてくるが、そのような回答者の意見を出来るだけ集めるとともに、その路線の利用を特定することは可能か。(学識者)
- アンケート調査票を配布する際に、調査票や返信封筒に、配布したルートが分かるように調査員が記述してはどうか。(市民代表)

⇒回答者の配布されたルートや利用ルートが分かるように、対応を考えて行きたい。なお、調査員がシルバー人材センターからの派遣のため、調査員の負担が少ない方法にすることも必要である

(伊勢市)

- 利用者数の少ないルートが集まる小俣地区に住んでおり、おかげバスの利用状況を目にしているとほとんど利用者はなく、事業の縮小も仕方ないと感じる部分もある。
- しかし、おかげバスについての情報が乏しいために、利用していない住民も多いのではないかと感ずるところもあり、サービス縮小を実行する前にPRをしっかりと行うなど、利用促進の取り組みも行うことが必要である。(市民代表)

⇒おかげバスは本数が少ないこともあり、他ルートや他交通機関への乗換えなどの際には、十分な情報がなければ、利用がしづらい現実がある。それを補うためにも、ルートや時刻表の詳細や乗継ぎ情報など、「このバスでどこに行けるのか」を明確に伝える必要があるため、PRに関しては別途進めて行きたい。(伊勢市)

- 地域検討部会では、地区の区長だけでなく、例えば老人クラブの役員など、おかげバスを利用する年齢層など、実際の地元利用者の意見を積極的に捉え、今後のルート検討に反映して行くことが望ましい。(市民代表)

- 沿線の利用者割合が低いことだけを捉えて縮小・廃止を議論すると危険な場合もある。
- 民間バス等と上手く共同し、市民の足として機能している地区については、本来問題がないと考えられるが、データの分析上では、例えば市街地を運行する路線の勢力圏人口が高くなり、結果として利用者割合が低くなるルートもある。
- データ分析を行う上で、民間バスや他ルートと重複する地区での勢力圏人口の補正の仕方も考えながら、適切な評価指標となるよう、検討を進めて欲しい。(学識者)

⇒勢力圏の設定については、他ルートや民間バスと併用できる地区での設定方法を中心に、改めてよりよい指標となるよう検討する。(事務局)

- 住民主導型で運行経費を適切に運用するための参考事例として、岐阜市では地区ごとに協議会を設置し、それぞれの協議会が主導でコミュニティバスの運営を行う仕組みを立ち上げ、運用を開始した。
- 基本的な仕組みとして、コミュニティバスを要望する各地区は、年間800万円の助成を受けて各地区それぞれで運行サービスを検討し、利用予測や収支を検討し、実際にバスを運行する。
- ただし、2年間で所定の収支率を達成できない場合は、それぞれの協議会がバス運営を見直し、運賃引き上げ、利用促進の努力等の工夫を行い、所定の収支率を達成しなければ、助成が受けられないという仕組みとなっている。(学識者)

⇒住民主導型で、住民側にも一定の責任を持っていただくための事例として、今後の検討を行う上での参考にしていきたい。(事務局)

- 沿線の企業、たとえばバス利用者が訪れるスーパーマーケット等からの支援・協力を得ることが必要ではないか。(学識者)

⇒バス停の近くの企業について、積極的に協賛をいただけるよう、今後も努力、調整を進めて行きたいと考えている。(事務局)

3. おかげバスのバス停増設に関する要望書について

事務局から、個人医院の入り口直近にバス停設置の要望があったことを報告。要望書は個人名で提出されており、高齢の通院者のためのバス停増設を求める内容。

事務局としては、医院の入り口直近にバス停を設置する場合の車両の進入や駐車場での転回の困難さから、要望書どおりの入口前の設置は難しいと判断し、現行ルートの途中に設置することを検討中であることを報告。

- 高齢者の利用が多い医院であり、近くにバス停を設置したいというのも理解できる。
- しかし、医院の入口や駐車場内でのバス車両の動向には危険もあると感じるため、現ルート上の医院直近にバス停を設置することが現実的ではないか。
- バス停設置によるバスの遅延が気になるようであれば、二見浦海水浴場などの隣接バス停の利用が少ないようであれば、バス停を移動させる形で、代わりに医院の近くに設置してはどうか。
(市民代表)

⇒要望書には900名以上の署名が添付されているものの、現段階では個人からの要望という扱いになるため、地域の方々と相談した上で検討していきたい。(事務局)

- バス停増設に関しては、公共交通会議会長である伊勢市長に一任し、あとは適宜持ち回り会議で承認を得るという形式でも良いのではないか。
- 基本的には、おかげバスの運行目的に合致する要望であるため、積極的な対応をお願いしたい。
(学識者)

⇒入口前のバス停設置は困難であるものの、事務局としてもおかげバスの主旨に沿う要望であることから、積極的に対応を進めて行く。手続きに関しては、地域検討部会を経た上で、各委員には書面にて承認をいただく形で進めて行きたい。(伊勢市)

- たとえば、そこにショッピングセンターがあるからバス停を設置する、というのではなく、「利用者が行きたいから」設置するという方針で進めてほしい。(学識者)

4. 光の街へのコミュニティバス乗り入れのその後,その他について

事務局より、光の街への乗り入れについて、経過報告。運行継続のために設定していた半年間の利用者数を、現時点で達成しているため、当面のバス運行を継続。

また、高齢化が進む五十鈴川沿いの山間地域から、交通手段についての相談があった件について紹介。

- 光の街バス停の月別利用者数について、5月の利用が多くなっているがどのような要因が考えられるか。(学識者)

⇒光の街の住民が、おかげバスを皆で利用するためにイベントを開催したと聞いている。(事務局)

⇒バス停設置の継続の条件をクリアするためであっても、乗車イベントを通じて、地域のコミュニティの活性化やおかげバスへの関心の高まりに繋がったのであれば、よい事例である。(学識者)

⇒バスに乗ることが地域のイベントの一つになると、コミュニティバスとして大変良い方向に進ん

で行くと思う。(学識者)

- 五十鈴川沿いの山間地区については、中心市街からかなり離れた地区に、少数の住居が分散しており、タクシーを利用するには高額な費用がかかると思われる。
- しかし、道幅が狭く、利用も少ないことから、バスによる運行は難しいとも考えられ、具体的な対策を検討し、実行する方法が見当たらない現状がある。(市民代表)

⇒住民の方々の移動方法を聞いたところでは、住民同士でタクシーを乗り合わせて通院するなどしているようである。おかげバスを運行するのは難しく、良い方策を模索しているのが現状である。(事務局)

⇒今後も、そういった地区はどんどん増えていくだろう。公共交通会議としては、市民の交通を確保しなければという認識はある。実態調査および今後の高齢化の動向を考慮して、検討していくほかない。(学識者)

⇒限られた予算の中でおかげバス事業を運営している以上、住民からの要望の全て通すことは不可能であると認識している。しかし、おかげバスの運行理念からは、交通手段を必要とする多くの住民にサービスを提供することも求められており、個別の要望に順次対応するだけでなく、自治体としてどのように判断し、具体的な方策を採るべきか、十分に考えて行く必要がある。(学識者)

医院からの要望書への対応について、事務局提案を基本として調整を進めることで、概ね了承。必要に応じて対応を検討していくこととし、会議を終了。