

# 平成 20 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 20 年 7 月 14 日（木）15:00～

場所：伊勢市役所 東庁舎 4-3 会議室

出席者：全 17 名

学識経験者 1 名（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（観光交通部参事）

事務局 4 名（伊勢市観光交通部交通政策課）

## ■ 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、地域公共交通活性化・再生総合事業計画に基づく、平成 20 年度事業計画、事業予算及び地域公共交通会議規約（設置要綱等）の改正に関して説明。

- デマンド方式の導入とのことだが、この方式はどのようなものか。（市民代表）

⇒デマンド方式とは、事前の予約を受けてバス・タクシーを運行する方式。乗客なしの“空バス”をなくすことで、効率性を高めていく。

- デマンド方式について、周辺の自治体等での事例はあるか。（学識者）

⇒周辺自治体の事例では、大台町や津市（一志町）などで、導入された事例がある。

⇒（委員補足）デマンド方式については、ダイヤ等の時間的な条件と、路線・バス停等の面的な条件の扱いによって、いろいろな方式がある。大台町の事例では、電話で予約のあった便のみ運行する形式であり、呼ばないと来ない仕組みで運行している。（三重県）

- デマンド方式の導入・検証に関して、現状のバス路線を維持したまま別の地区に新たに導入するのか、現状の路線をデマンド方式に切り替えるのか、どのように考えているか。（三重交通）

⇒本年度の検討の中で、現行の9ルートに加えて運用するのか、現行路線の一部を切り替えるのか、導入路線の検討を含めて、今後の地域公共交通会議において議論したい。

⇒ただし、現行路線の中でも、利用実績に比べて運行経費が掛かる路線が存在することも事実としてあり、デマンド方式への切り替えによって少しでも経費を抑える方法はないか、考えている。

- 収支予算の説明の中で、西部・東部エリアの7路線に関して、予算約6,000万円に対して、補助金1,500万円となっているが、補助率1/4に関しては上限があるのか。(旅客自動車協会)

⇒補助率に関しては、申請時では1/2補助だったが、多くの自治体が補助金の申請を行ったことから、結果として1/4になったと聞いている。

⇒(委員補足) 今回の補助に関しては、全国の自治体から多くの申請を受け、全国的にはほぼ1/4補助となった。ただし、純粋なコミュニティバス運営のみのケースは1/4補助が大半だが、特殊な地域交通運営のケースでは、1/4以上の補助の事例もある。(運輸支局)

- 今後の施策例の中で、“運賃無料の日”の検討があるが、実際にどのくらいの費用がかかり、新規利用者の取り込みにもどの程度効果があるのか。現状を考えれば、現利用者が無料で乗れるだけで、広報等の新規利用の呼び込みをしなければ、あまり効果的ではないのではないか(市民代表)

⇒“運賃無料の日”の費用に関しては、本来発生する1日の運賃収入が発生しない分、市からの持ち出しが増える、という考え方となり、大幅な支出が発生する事業にはならない。ただし、指摘の通り、新規利用者の取り込みに関しては、本事業単体では大きな効果が得られない可能性があるため、他イベントとの連携等を視野に入れ、詳細を検討していきたい。

⇒(委員補足) 三重交通では、9月20日の“バスの日”に、利用料金を半額にするなどの取り組みを行っており、通常時に比べて利用が増える。半額でも利用増の実績があり、その点では利用者増の効果はあるのではないかと(三重交通)

- “運賃無料の日”の効果を高めるため、伊勢市でのイベント時や、バスの日など、他のイベントや交通機関との連携を考慮する必要があるのではないかと(学識者)
- いせトピアでのイベントや、沿線商業施設との連携を含め、総合的なイベントの一環として“運賃無料の日”を展開してはどうか。広報等についても、イベント等のチラシに折り込むことでより効果的に出来るのではないかと(市民代表)
- 新たな利用を促すのであれば、伊勢のおおまつりや、野口みずきさんのイベントの時に、バスを無料にすると、自分たちも利用したいと考えるのではないかと(市民代表)
- おかげバスの利用を促すということであれば、バスの日“民間バス半額”と合わせて行くと、おかげバス無料の印象がぼけてしまうのではないかと。限られた予算の中で広報するのであれば、バスの日以外で、他イベント等と連携して行うほうが、より効果的と考える。(旅客自動車協会)

⇒“運賃無料の日”に関しては、より効果を発揮できるタイミングを見極めながら、実施を検討していきたい。また、この取り組みは、利用者増に向けた施策の一例であり、これ以外にも効果的な取り組みがあれば検討したい。

本年度の事業計画、事業予算及び規約の改定等、事務局からの提案事項に関して、承認を頂いた。

## 2. 市民アンケート調査の結果と市民意向を踏まえた路線評価について

事務局より、市民アンケートの結果報告及び、路線評価に関して、資料1を用いて説明。

- おかげバスに関しては運行当初から、利用の実態や地域へのバス路線の必要性などを踏まえながら、現在の全9路線の見直しを行う方針となっていたと思う。今後のおかげバスの持続的な運行を見据えれば、運行後の路線を評価し、サービス改善や見直し・縮小などの対策を検討するための方向性を検討しておくことは重要である。
- 伊勢市の地域公共交通会議は、他自治体の会議と異なり、路線の設定や評価の考え方、見直しの方向性など、地域交通に関するあらゆる事柄を、1つの会議で検討するため大変ではあるが、今後の伊勢市の地域交通を充実させるため、十分な議論を進めていきたい。(学識者)

- 評価指標にある利用者数に関しては、大人も子どもも一律1人としてカウントしていると考えてよいか。鹿海・朝熊ルートでは子ども利用が大半など、路線によって利用者特性が異なるのではないか。(市民代表)

⇒利用者のカウントに関しては、大人、子ども、高齢者などを含め、一律1人としてカウントしている。日々の運行実績のデータは、これらの利用者区分別には整理できないため。

⇒運賃収入に基づく、利用者1人当たりの平均支払額では、1人あたり120円程度の支払いとなっており、実際の利用状況も勘案すれば、ほぼ高齢者の利用が中心を占めているものと考えられる。

- 地域ごと、路線ごとにみれば、利用状況等に関しては細かな相違点がある。一定の評価基準で評価した後で、個別の路線の検討を行う際には、それぞれの特色を踏まえながら、個別にサポートしていくことが必要である。(学識者)

- おかげバスの収入源として、路線沿線の企業や関連企業などから収益を得る仕組みを検討することも必要ではないか。時刻表や路線図、バス停などに広告を掲載するなど、運賃収入以外の副次的な収入源を確保できるのではないか。(市民代表)

⇒現状では、協賛企業からの協賛金を受けて、費用の一部に充当している。また、おかげバス車両に協賛企業の広告を設置している。協賛企業の確保に向けた提案として、検討していきたい。

- 小俣地区のバス路線では、明野ルート以外は、評価が低い傾向にある。利用者が少ない実態として、アンケート結果での「いきたい場所にいけない」などの、そもそもの路線設定の問題があるかもしれない。例えば、病院に関しては、大病院ではなく地元の診療所へのアクセスニーズが高いのではないか。(市民代表)

⇒小俣地区の路線に関しては、おかげバス運行開始直後から、地元診療所等へのアクセス手段として利用しやすかった、旧小俣町コミュニティバス(いちごバス)の運行ダイヤに戻してほしい、との要望があった。

⇒昨年度において、運行ダイヤに関しては見直しを行い、ある程度の対応を行ってきた。今後の利用の経過を見ながら、必要に応じて路線の見直し等を検討していく必要があると考える。

### 3. おかげバスの光の街区への路線設置の要望書について

事務局から、民間バス路線が縮小・廃止される光の街区からの、おかげバス路線設置の要望書に関して説明。

事務局提案として、廃止路線のこれまでの利用実績や、財源逼迫の現状、現行路線の見直し検討の動きなどを視野にいれ、新たな路線の設置・運行に関しては行わない方向で提案。

- 光の街区のバス路線に関しては、1日4本の運行で利用者は1名あるかどうか（二見地区の小学校通学）という利用実態。民間バス事業者として、運行継続に向けた色々な施策をうったものの、利用改善は進まず、年間800万円程度の赤字が発生していた。
- 地区住民の方が利用していただけでない実態の中で、今後も運行を続けていくことに関しては非常に困難な状況に来ている。（三重交通）

- 今回の光の街区からの要望書については、当案件だけの問題ではなく、今後の路線設置の要望に対して、本会議での対応の方向性を定める可能性のある案件である。
- これまで検討してきた路線設置、評価、見直しなどの考え方との整合性を、どのように図るかを含めて検討すべき課題である。（学識者）

- 限られた財源の中で、優先順位が高い地区に対して9路線のバスを運行している実態を考えると、要望があったからといって、即座に新たな路線を設置することは難しいのではないかと。
- 光の街区のこれまでのバス利用実績からして、署名どおりの利用に繋がるとは考えにくい。路線の設置を行わないとする事務局提案でよいのではないかと。（旅客自動車協会）

- 今回は光の街区からの要望への対応となるが、バス離れの進む現状から考えると、民間事業者として可能な限り運行継続の努力は続けるものの、路線によっては撤退せざるを得ない状況もないとは言えない。
- 今回の案件は、今後の地域公共交通のあり方に大きく影響する可能性があり、十分な協議をしていきたいと考えている。（三重交通）

光の街区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。