

平成19年度 伊勢地域公共交通会議 第二回 議事要旨

■ 開催概要

日時：平成19年12月19日（水）19:00～

場所：伊勢市役所 東庁舎 5-2 会議室

出席者：全16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送事業者

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）

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. 事務局の説明に対する意見

<基準の設定について>

- 今回の事務局の説明では、コミュニティバス運行に関する利用状況、運営費などのデータが掲載されており、コミュニティバスの運行状況が良く分かった。
- 現在、コンパクトシティの必要性がいわれており、高齢化も進む中で、町をできるだけ小さくコンパクト化していく必要があるという意見もある。このような議論も含めて、都市計画全体として広い視点で考えることも重要である。（市民代表）

- コンパクトシティなどの議論に対する指標の一つとして、今回の説明にあった依存度を活用していくことも考えられる。
- ただし、コミュニティバスなど単体の計画だけで対応できないこともあり、住まい方を含め都市計画全体としての問題解決が必要となることもある。（副委員長）

⇒コンパクトシティの考え方については、伊勢市駅前開発などの際、今後の方向性として重要と考えており、貴重なご意見として他事業を含め検討していく。（事務局）

- コミュニティバスは同様であり、市内全ての人に、満遍なくサービスを提供するという事は難しいものと考えておく必要がある。例えば、下水道の整備とコミュニティバスには似たところがあり、下水道整備においては、人が集中している場所には下水道を整備する一方で、人が少ない場所では浄化槽での個別対応をしている。実際、個別対応の方が効率がよい場合も多々ある。
- 今回のアンケートの主旨として、満遍なくサービスが提供できない場合に、どこに基準を設定するかという点について、行政の一方的なものではなく、住民の意見も反映されたものとしての、との意向があるものと認識している。(副委員長)

⇒コミュニティバスを走らせるにあたって、どこまでサービスを提供することが望ましいのか、その基準線なり目標を設定する必要がある。その設定にあたって、アンケートで市民の意向を聞いていきたいと考えている。(事務局)

- コミュニティバスの運営状況の厳しい実態を、アンケート調査に明確に書くことで、サービスを受ける側にも理解してもらうことも必要ではないか。(市民代表)

⇒アンケート調査の中に、運営状況についての金額を提示する形式をとっている。これによって、市民の方にもコミュニティバス経営の現状を理解いただきたいと考えている。(事務局)

<民間経営との共存について>

- (コミュニティバスの意義は十分に認めているという前提で発言させていただくが、)資料1で、民間バス路線との共存とあるが、現在バス路線のない地域に関してサービスを提供するコミュニティバスの場合、その対象エリアは、タクシーの営業エリアと重なってしまう。コミュニティバスとタクシーとの住み分けについて、具体的な方向性としてどのような認識があるか。(三重県旅客自動車協会)

⇒例えば、デマンド方式での運行についてはタクシー事業者の協力を得ることも想定される。現状ではサービス範囲が重なってしまう状況もあるが、今後、重要な検討課題として共存の方向性を探って行きたい。(事務局)

- コミュニティバスの運行については、地域全体の交通バランス中で、何処に、どの程度サービスを提供するか判断が必要であり、住民の意見のみに基づいて判断することについては危険性もある。一元的に判断するのではなく、総合的に考えていく必要がある。(副委員長)

- コミュニティバスの設立当初は、民間バスとの共存共営を図り、現状の交通空白地域にコミュニティバスを走らせるという前提があった。この前提の下で、民間バスの運賃180円を基準にして、コミュニティバスの運賃を200円に決定したように記憶している。この運賃を例えば100円にするとすると、民間バスの利用者が減り、経営が厳しくなって、結果的に交通空白地域がさらに増えるといった悪循環になりかねない。(三重交通)

2. アンケートについて

<利用しない理由に関する追加設問について>

- 問2の後で、コミュニティバスを利用したことがない理由について聞いてみてはどうか。現在、小俣では日赤病院と小俣図書館が拠点となっているが、実際には、日赤病院ではなくて、町内の病院に行きたい人が多く、利用者が減っていると伺っている。
- 高齢者、特に一人暮らしの方にとっては、重要な路線であるにも関わらず、本当に利用したい人が利用できるルートになっていない箇所がある。ルートの再考のためにも、利用していない人に対して「利用しない理由」を聞いておくことが必要と考える。
- 明野ルートについては、買い物、役場、病院といった生活圏がカバーできており、乗車人数も多い。利用されるバスとして、他ルートについても利用者の目的に合わせたルート設定を検討する必要がある（市民代表）。

⇒小俣の地域検討部会でも、日赤病院ではなく、町内の病院へ行けるようにしてほしいという意見を伺っている。見直し案については、このようなニーズを含め、各地域の部会の中で現在検討している。（事務局）

<問5 利用者1人あたりの運行経費について>

- 運行経費を市民にオープンしていくことは、今後のコミュニティバスの改善を検討する中で必要になると考える。
- しかし、問5の率直な感想をいえば、一般市民には難しい設問となっているのではないかと。質問の意味をよく理解せず、安易に一番安い「一人運ぶのに500円までなら許容」という選択肢を選ぶ人が多くなれば、今後のバスの存続の問題にもつながる。
- 運行経費の規模まで市民に問うべきなのかという点は疑問に思う。（三重交通）。

- 運行経費や公的資金負担などの数字は事実として載せるべきと考える。
- 仮にアンケートで現在の経費に否定的な意見が多くなったとしても、廃止の議論に展開するのではなく、コストを下げるための努力や、市民が利用する意識を高めるためのPRの必要性に対して、結果を活用することが必要。
- もっと市民に乗ってほしいという意識啓発のためにも、数字を公開することは必要であるとする。（市民代表）。

- アンケート結果をどのように利用するかの問題である。
- 市民の回答を参考に目標設定を行って、その目標に近づける努力をする、という形での利用の仕方もある。（副委員長）

⇒アンケートの結果一つでコミュニティバスの廃止・縮小につながるわけではない。他の指標や福祉的要素も考慮して総合的に判断していきたいと考えている。（事務局）

- 問5に関しては、「一人運ぶための費用が幾らまでなら許容できるか」という聞き方をし、補足的に「一便あたり平均何人の利用」で採算が合うかということを書いているが、設問を逆にしてはどうか。
- つまり、コミュニティバスに「一便あたり何人乗っていることが妥当か」という設問にしてはどうか。経費の方を補足として書いた方がイメージしやすいのではないか。(副委員長)

- 副委員長の言われる形の方が分かりやすいと思う。確かに、数字を客観的事実としてのせることは重要である。しかし、市民がこの運行経費などを見ても、市の財政規模などを知らない状態では、どう捉えていいかわからないのではないか。
- この設問に関しては、アンケートの結果次第で、コミュニティバス施策を左右する可能性がある。施策の是非を問うようなアンケート設問にしない方が良いのではないか。(三重運輸支局)

⇒様々なご意見を頂いたことを踏まえ、アンケート設問については、再度整理する必要があると考える。(事務局)

<運賃に関する設問について>

- 現在の運賃は200円であるが、市として幾ら負担しているかを公表した上で、利用者にはどれくらい負担してもらおうとよいか、という形で聞けば、良心が働き、現在のコミュニティバスの料金等に対して全面否定をするような回答は出ないと思う。設問の問い方を変えてはどうか。(三重運輸支局)

- アンケート設問の中に、公的資金投入の議論、市民一人ひとりの負担額の議論、乗車人数と運行経費の割合による効率性の議論、利用者負担金額の議論など、様々な要素が入っているように思う。
- 市としては何を聞きたいのか、明確に整理した上で、設問を再興する必要がある。(副委員長)

⇒アンケートの目的としては、方針・基準を決めるにあたって、市民の意見を聞くことにある。市民の税負担によって運行されている中で、どこまでの税負担まで許容されるのか、妥当なラインはどこか、という点について把握したいと考えている。(事務局)

<アンケート結果の反映の仕方について>

- コミュニティバスに対する予算規模を、直接影響するようなアンケートは難しいのではないか。あまり直接的に是非を問うアンケートは控えたほうがよいのではないかと。(三重運輸支局)

- アンケートを行う限り、結果を政策に反映する必要があると思うが、例えば、問5で「一人運ぶ為には500円までなら許容」という現状とかけ離れた回答が最も多くなった場合は、市はどのような対応を考えているのか。(市民代表)

⇒最終的な判断については、効率性に関する指標だけでなく、依存度指標や、その他の実状を加味した上で、総合的に判断していくことになる。(事務局)

- アンケートで市民に問う限り、政策への反映が求められる。
- その点では、問5、問6は、コミュニティバスの廃止につながりかねない設問であり、運行を始めて1年間経たない状況で、このような是非を問うようなアンケートを行うのは早急ではないか。
- 広報、PRの不足によって、乗客が増えていないという可能性もある。第1回目の委員会で意見がでたように、PR不足の部分もあると考えており、まずは利用者を増やすためのPR等を中心に行っていくべきである。(観光交通部参事)

⇒再度、アンケート内容は考えたいと思う。今回の会議にかけて微調整ですれば、年内にもアンケートの発送を考えていたが、もう少し時間をかけて再考したいと思う。(事務局)

3. 検討部会について

⇒資料2に従って、コミュニティバス検討部会の開催状況、議論の進捗状況について説明。

⇒各検討部会については二回目は終了している。一部の部会を除いて、概ねルート変更案などについて了解を得ている。二見ルートと小木・田尻ルートについては東部ルートとして統一する案もあったが、再度検討中である。

⇒来年度については、全体としての事業費は本年度並みとし、現在運行している9路線については、基本的に運行継続の方針としている。(事務局)

- 実際にバスを走らせたことで、スーパーの駐車場内への乗り入れなど、お客様には利用しやすいものの、安全面を考えた場合に問題が見られる箇所も出ている。
- また、明野ルートなど、時間設定が厳しく、スケジュール通りに運行する為にはかなり無理をしなければならない路線もある。そういったこともふまえた改善を検討していただきたい。(三重交通)

⇒重要な問題である。来年春の改正を持って、現状課題を全て改善することは難しいかもしれないが、改善の方向に向けて進めていくので、ご協力いただきたい。(事務局)

- 提示された変更ダイヤについて、部会では決定稿として扱われているのか。(三重交通)

⇒検討部会に対して、本案で確定という形では話していない。これから運行事業者と調整をする中で、現実的な形に修正していくことを説明している。概ねこういう方向で進むとの方針を固めたというところである。(事務局)

- 資料2には、明野の変更ダイヤが載っているが、変更は明野ルートだけなのか。
- 栗野ルートなど他のルートについても意見は出ており、見直しが必要だと考える。現状では、ダイヤが不便な為、行きのバスしか乗れない人がいる。(三重交通 労働組合)

⇒今回は、紙面の都合上、明野ルートを例として載せているが、検討部会では、他ルートに関しても議論しており、適宜、ダイヤの見直しを含めて検討している。(事務局)

- 運行事業者として反省すべき点として、ダイヤ通りの運行が難しい箇所があったこと。ダイヤや走行ルートに関して、少しでも早めに協議を重ねて、今後ダイヤに無理ない運行が可能となるように検討していきたいと考える。(三重交通)

4. その他

<次回会議について>

⇒1月末から2月頭に第三回公共交通会議を行いたい。

⇒次回の会議では、各検討部会からあがってきた見直しルート、今日のご意見を参考に再考したアンケートを提示する予定。(事務局)