

平成21年度
第2回
会議録

尾鷲市地域公共交通活性化協議会

平成21年度第2回尾鷲市地域公共交通活性化協議会

会 議 次 第

日 時：平成22年2月22日（月）

10：00～

場 所：尾鷲市役所2階会議室

- 1 開 会

- 2 会長挨拶

- 3 平成22年度事業計画（案）及び平成22年度予算（案）について

- 4 事後評価について

- 5 尾鷲市公共交通に関するアンケート結果について

- 6 その他

- 7 閉 会

○委員出席者

役職名	氏名	団体名	備考
会長	岩田 昭人	尾鷲市長	
副会長	小川 司	区長会 会長	欠席 会議資料送付
座長	豊福 裕二	三重大学人文学部准教授	
監事	北村 芳文	自治連合会副会長	
	上村 隼右	老人クラブ会長	
委員	佐野 八郎	曾根区長	欠席 会議資料送付
	小原 章孝	三交南紀交通株式会社 代表取締役 三重交通株式会社 南紀営業所長	
	中西 義雄	三重県旅客自動車協会 紀北支部長 クリスタルタクシー株式会社尾鷲営業所長	
	世古 勝幸	三交南紀交通労働組合副執行委員長	
	福田 道雄	国土交通省中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官	代理出席 白木専門官
	谷口 榮二	尾鷲警察署交通課長	
	舘 敏雄	三重県政策部交通政策室長	代理出席 亀井主査
	井田 時生	国土交通省中部地方整備局紀勢国道事務所 尾鷲維持出張所長	
	伊藤 清則	三重県尾鷲建設事務所長	

○事務局出席者

尾鷲市市長公室

開会：午後10時00分

1 開会

(豊福議長)

定刻となりましたので、ただいまから平成21年度第2回尾鷲市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。

本日の会議ですが、規約第8条第1項の規定により、委員の半数以上の出席がありますので、会議が成立しましたことを報告いたします。申し訳ございませんが、会議の進行上、携帯電話はマナーモードの設定をお願いします。

本日、配布している資料につきまして、事務局より連絡があります。

(事務局 塩崎)

それでは、会議資料の確認をさせていただきます。本日の会議につきましては、お手元にごございます「会議次第」、「平成22年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会事業計画(案)」、「平成22年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会予算(案)」、「計画事業に係る事後評価記載様式」、「尾鷲市公共交通に関するアンケート集計結果」となりますのでご確認ください。

(豊福議長)

それでは本日の会議でございますが、会議次第に従いまして進行させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

2 会長挨拶

(豊福議長)

開会にあたり、会長の岩田市長よりご挨拶をいただきたいと存じます。

(岩田会長)

皆様、こんにちは。

本日は、皆様お忙しいなか、尾鷲市地域公共交通活性化協議会にご出席していただきまして誠にありがとうございます。

本日の協議会の開会にあたりまして、皆さまに一言ご挨拶申し上げます。

昨年7月からふれあいバス3路線の実証運行を開始し、すでに7ヶ月を経過いたしました。ふれあいバスの昨年12月末までの全体収支率が39.9%と目標数値を下回っているものの、再編前のバス路線の全体収支率と比較すると5%以上向上しているほか、後ほど事務局からご報告いたします「尾鷲市公共交通アンケート結果」においても、ふれあいバスの認知度が86.2%を占めるなど、地域のバスとして定着しつつあります。

市街地巡回型バスの実証運行につきましては、周辺地域から市街地への直通バス2路線と比較すると収支率が17.9%と低調であることから、収支率と利便性の両輪の向上に

努め、運行を継続させる仕組みの確立が課題となっております。

このような課題を踏まえ、公共交通を維持・継続していくためにもマネジメントサイクルによるふれあいバスの改善に取り組んでいくことが肝要と考えております。そのため、本協議会では、ふれあいバスの改善に向けて、「平成22年度事業計画案及び予算案」のほか、定量的な指標を測る評価手法として「事後評価」及び「公共交通に関するアンケート結果」をお示しいたします。ある意味、公共交通対策は自治体の力量が問われるものです。

今後もふれあいバスの運行の維持・継続はもちろん、市民に親しまれるバスとして、本市の公共交通の発展に寄与していくため、委員の皆様方とともに取り組んでまいりたいと考えておりますので、どうかよろしくお願い申し上げます。

3 平成22年度事業計画（案）及び予算（案）について

（豊福議長）

ありがとうございました。

それでは、会議次第に従いまして、「平成22年度事業計画案及び予算案について」、事務局より説明をお願いします。

（事務局 内山（洋））

それでは、「平成22年度事業計画（案）について」、及び「平成22年度予算（案）について」一括してご説明させていただきます。

失礼いたしまして、座って説明させていただきます。

お手元の「平成22年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）」をご覧ください。

まず、1の会議の開催についてですが、ふれあいバスの改善に向け、尾鷲市地域公共交通活性化協議会を引き続き、随時開催させていただきます。年間計4回を考えております。

2から4では、3路線の実証運行を継続し、平成23年3月を目途に路線の改善を図ることとしております。

5の尾鷲市地域公共交通パンフレットの作成につきましては、路線、ダイヤ等の変更の時期としている平成23年3月を目途に利用者にとってわかりやすいパンフレットを作成することとしております。

最後に、情報提供ですが、引き続き、ふれあいバスについての情報のほか、協議会の会議内容等をホームページにより配信し、情報提供を行うこととしております。

これらの事業は、下段の事業スケジュールのとおり実施してまいりたいと考えております。

続きまして、「平成22年度予算案」について、ご説明させていただきます。

お手元の「平成22年度 尾鷲市地域公共交通活性化協議会 予算（案）」をご覧ください。
表紙をめくっていただきまして、歳入歳出予算は、第1条で歳入歳出予算の総額は、歳入歳出990万5千円と定めております。

次に5ページをご覧ください。

まず、歳入でございますが、1款、分担金及び負担金、1項、負担金、1目、負担金につきましては、尾鷲市負担金として75万7千円を計上しております。

2款、国庫支出金、1項、国庫補助金、1目、国庫補助金につきましては、実証運行等に係る公共交通活性化・再生総合事業補助金914万5千円を計上しております。

3款、繰越金、1項、繰越金、1目、繰越金につきましては、1千円を計上しております。

4款、諸収入、1項、預金利子、1目、預金利子につきましては、預金利子として1,000円、2項、雑入、1目、雑入は、1千円を計上しております。

次に6ページをご覧ください。

歳出でございますが、1款 総務費、1項、総務管理費、1目、会議運営費は20万6千円を計上しております。

節ごとにご説明いたしますと、報酬に15万9千円、これは委員報酬として、1回1委員に対し、6千600円を支給するものであります。

旅費に4万1千円、これは委員の費用弁償であります。

需用費の6千円は消耗品であります。

同じく2目、事務局費は2万6千円を計上しております。

節ごとにご説明しますと、需用費に消耗品費として5千円、役務費に通信運搬費、手数料として4,000円と17,000円合わせて、2万1千円を計上しております。

2款、事業費、1項、事業推進費、1目 事業推進費につきましては、尾鷲市への負担金として901万9千円、2目、広報公聴費は、公共交通パンフレットの作成12,000部にかかる印刷製本費として50万4千円を計上しております。

3款、予備費、1項、予備費、1目、予備費には、15万円を計上しております。

最後に8ページですが、歳出予算の詳細説明書でございます。

以上が、「平成22年度事業計画（案）」及び「平成22年度予算（案）」についてのご説明であります。

よろしくご審議いただきますようお願いいたします。

（豊福議長）

ただいま、事務局より一括して説明がありました。これに関して、何かご質問やご意見

等がございましたらご発言をいただきたいと存じます。

(豊福議長)

他にありませんでしょうか。それでは、「平成22年度事業計画(案)」、「平成22年度予算(案)」について、一括してお諮りさせていただきます。「平成22年度事業計画(案)」、「平成22年度予算(案)」について、ご承認いただけますか。

(豊福議長)

ありがとうございます。「平成22年度事業計画(案)」、「平成22年度予算(案)」については、原案のとおり承認いたします。

4 事後評価について

(豊福議長)

それでは、会議次第に従いまして、「事後評価について」事務局より説明をお願いします。

(事務局 塩崎)

それでは、「事後評価について」説明させていただきます。事後評価につきましては、法定協議会において、事業の実施状況の確認、評価を行い、評価等の結果を中部運輸局に報告するとともに公表することが義務付けられており、今回、委員の皆様にご報告するものであります。なお、今回、お示いたします「事後評価」に基づき、学識経験者等からなる評価・検討委員会において、2次評価が行われ、評価結果等を通知するとともに必要に応じて、事業計画の見直し等の助言をいただくこととなっております。

それでは、「計画事業に係る事後評価記載様式」をご覧ください。まず、1の総合評価についてですが、「公共交通への住民参加意識の啓発のため、地元中学生が作成したバス停及び公共交通パンフレットを作成した。また、問題点の検証、事業の見直しの要否の検討のため、乗降調査を実施するとともに、市民アンケートや広報による周知活動も実施し、当該事業を本格実施するための環境の整備に向けて必要な検討を行った。」と回答しております。

次に2の「計画事業の実施」では、事業計画に基づき、周辺地域から市街地への直通運行及び鉄道へのアクセス路線としての実証運行、公共交通空白地域の解消を目的とした市街地型バスの実証運行などの事業が適切に実施された旨、回答しております。

3の具体的成果の①では、運賃収入の把握はもとより、毎月の利用実態調査等を把握し、事業評価を実施したと回答しております。

②では、周辺地域から市街地への直通運行により周辺地域から地元尾鷲高校への入学者が昨年度7人から本年度希望入学者が19人に増加し、他市の高校から本市の高校への人

口流動が見られたほか、通勤定期利用者も見られたことから、収支率向上、利用者の利便性向上という目標を達成するために適切な事業であるとともに、地域の活性化の寄与にもつながっており、また、市街地型バスの実証運行においては、公共交通空白地域に新たに路線延長した光ヶ丘停留所の利用者数が多く見られるなど、公共交通空白地域の解消の目標を達成するために適切な事業であったと回答しております。

ページをめくっていただいて、4 自立性・持続性の①問題点の検証についてですが、実証運行の全体収支率は、さきほど市長からも説明がありましたが 39.9%であったものの、個々の問題点として、一部の便では平均利用者が 2 人以下となっているものが見受けられた。また市街地型バスの実証運行については、収支率が 17.9%と低調であるため、路線バスの実証運行と同様、収支率向上と本格運行に向けて運行を継続させる仕組みの確立が課題である。と回答しております。

②につきましては、さきほどの回答とほぼ、同じ内容の回答となっておりますので、割愛させていただきます。

次に①の財源の検討についてですが、実証運行の継続について、国費のほか、尾鷲市の財政支出により、実施することとしております。

②では、広報おわせによる「ふれあいバスの情報提供」や公共交通パンフレットの配布などにより、公共交通（特に、バス）は税金で賄われていること、また、公共交通のアンケート回答者の 87.3%がふれあいバスの実証運行を認知していると回答していることなどから、市民のバスに関する関心の高まりが見られ、一定の効果が表れていることについて、回答しております。

③及び次ページの①から④につきましては、昨年度の事後評価等と同様の内容になりますので、割愛させていただきます。

最後の項目の⑤ですが、法定協議会において、運行実績、調査結果等を報告するとともに、翌年度以降に路線の見直しに向けての路線変更の基本的な考え方を示すこととしている。また、路線バスの収支率は運行を継続していくためには重要であるが、高齢者を中心とする交通弱者の移動手段の確保という側面もあることから、収支率のバランスも今後の協議としていきたいと考えている。また、アンケートにおいても、今後のふれあいバスの利用についての設問に対し、60歳以上の方の 26.1%が利用したいと答えており今後、交通弱者の移動手段を確保していくうえで、ふれあいバスの継続は、不可欠であると考えられる。また、今後のふれあいバスの費用負担のあり方についての設問では、税金と利用料金によって賄うと答えた方が 48.9%と最も多く、ふれあいバス継続のための税金投入においても、地域関係者の実質的な合意が形成されたと言える。と回答しております。

次ページ以降では、参考資料として広報おわせへの掲載記事のほか、ふれあいバス 3 路線の乗降調査結果を添付しております。

以上が「事後評価について」の説明でございます。

(豊福議長)

はい、ありがとうございました

ただ今、事務局より説明がありましたが、何かご質問やご意見等がございましたらご発言をいただきたいと存じます。

(上村委員)

老人クラブ代表として出させていただきます。そういうことで高齢者の声として皆さんに聞いていただきたいと思います。実証運行を平成22年度以降も続けることについて、先ほど方針が示されております。

そのなかで、いくつか質問がありますが、実証運行中に住民からの要望があると、受け入れて流動的に時刻など変更できるのか。というのがまず、一点。正式な運行になるとなかなか運行時間を変えることが難しいのではと思ったので。

また、収支率約40%というお話でしたけど、採算上、何%位で税金の投入が必要ないのか、教えていただきたい。

もう一点ですが、利用率の引き上げのポイントは利用料金につきると思います。過日に老人クラブと市議会との懇談の場を持っていただきまして、住民会員からの議会とのフリートーキングの中で要望がありました。ある会長からバスは利用したい、というのは高齢者になると免許を返上します。特に出張所管内は唯一の足である。利用したいが料金がネックであります。例えば九鬼の会長の意見では、九鬼からだとも400円、往復800円。日常的な負担としては大変であるという意見がでました。地元新聞にも載ったのだけど高齢者について無料化はできないのかという、先ほどの収支率とは逆行するような意見も出たものですから。

なんか名古屋の方では無料バスというのが出されていた話を引き合いに出して、そういう意見がありました。尾鷲市の厳しい財政の中で、さらに税金を上乗せしていくは大変だというのはわかるのですが、住民として利用したいという気持ちは重々あるが、お金の問題で九鬼からの往復800円もいるというのは利用したいけど利用できないという意見があった。

参考までにそういう意見があったので。

(豊福議長)

三点ほど出ましたが、よろしく申し上げます。

(事務局 内山)

お答えできる部分につきましてお答えさせていただきます。

まず、今後老人クラブさんが申されたように、バスの形態、時刻などで意見があった場合はどうするのかということです。後ほど公共交通のアンケート集計結果を報告しますがアンケート結果ならびに、今後たとえば「市長への手紙」などで公共交通へのご意見を頂いていますが、そういった意見を踏まえながら、平成23年3月を目途にバスの形態を本協議会において協議していきたいと考えております。ご意見いただければ、アンケートに加えて、参考意見としていきたいと思います。

もう一つの質問は、料金とか税の投入ということかと思いますが、100%の乗車率になった場合には、税の投入なしで利用料金だけで賄えることになります。

(福田委員代理 白木専門官)

名古屋の方の市バスで70歳以上の方は全員無料ということで、バスを運行していたのですが、3～4年くらい前に負担が大きくなり廃止したといった経緯があります。一部負担をして乗っていただくように変わったと聞いております。

(岩田会長)

一方で無料化という話があるが、公共交通を支えていくために、例えば、地区で定期や回数券を購入し、支えていくという現状もありますので、なかなか無料化は難しいのではと思っています。

(豊福議長)

はい、よろしいでしょうか。最後の問題は非常に難しい問題と思いますが、今後引き続き考えていかなければならない問題だと思います。

他によろしいでしょうか。

(福田委員代理 白木専門官)

事業評価関係で最後の項目で、収支率だけではなかなか評価しきれないと説明がありましたが、評価にあたってはバスについて多くの資料があると思います。

全国的にも収支率だけではなくてアンケートなどいろんなものをミックスして評価するところもありますし、単に収支率だけでやる場所もあります。一長一短ではありますが中部運輸局では、評価手法について昨年度取りまとめさせていただいておりますので、参考にして評価していただきたいと思っています。

(豊福議長)

はい、ありがとうございました。他にいかがでしょうか。評価の問題はこのあとのアンケートの結果にかなりかかわってくると思いますので。

5 尾鷲市公共交通に関するアンケート結果について

(豊福議長)

質問がないようですので、それでは、会議次第5の「尾鷲市公共交通に関するアンケート結果について」事務局より説明をお願いします。

(事務局 塩崎)

それでは、「尾鷲市公共交通に関するアンケート結果について」説明させていただきます。

「尾鷲市公共交通に関するアンケート集計結果」の冊子をご覧ください。

表紙にもありますが、本アンケートにつきましては、尾鷲市内在住の15歳以上の1,000人を無作為に抽出し、郵送法により実施しております。

ページをめくっていただき、1ページの項目1の「地区別アンケート回収数等について」ですが、全体で44.6%の回収率となっております。地区別では、須賀利地区が88.9%と最も高い結果となっております。

2のアンケート回答者の年齢ですが、回答者の年齢構成比は、本市における年齢構成比と同程度の構成となっております。年齢別回収率を見ると50歳代から70歳以上の回収率が高く、バスに関する関心の高さがうかがえます。

次に2ページ目をとばしまして、3ページの5.「自動車運転免許について」をご覧ください。回答者の62.9%が運転免許を保有しており、平成22年1月末現在の尾鷲市における免許保有率61.85%とほぼ同数値となっております。こちらは、交通課長の谷口委員から情報提供いただきました。ありがとうございました。

次に6の「自動車等による移動について」では、60.7%の人が自分で自動車を運転しており、自由に移動できると回答しており、家族等に乘せてもらうことで自由に移動できる人の20.9%と合わせると81.6%の人が自由に移動できることがわかります。一方で、「公共交通機関を使用しなければ、移動できない」、また、「他の人にはたまにしか頼めないため、自由に移動できない」と答えた人の割合が16.1%を占め、交通弱者の移動手段の確保の重要性もうかがえます。

次に4ページをご覧ください。

7の「主な外出時間と帰宅時間」についてですが、通勤時間帯にあたる回答が多く、過去に実施したアンケート結果とほぼ、同様のものとなっております。また、ふれあいバス八鬼山線・ハラソ線の2便目にあたる外出時間9時・10時、帰宅時間11時、12時の時間帯も多くなっています。

次ページをご覧ください。

8の「外出する際の主な目的」といたしましては、「尾鷲地区」が全体の約8割を占めています。地域別に見ても全地域において、「尾鷲地区」と回答した人が最も多くなっています。

6ページをご覧ください。

9の「ふれあいバスの認知度」についてであります。

この結果につきましては、さきほどの事後評価の説明の際にも触れましたが、ふれあいバスの実証運行について、「知っている」「ある程度知っている」と答えた方が86.2%を占め、ふれあいバスの認知度の高さがうかがえます。

またふれあいバスを知った手段につきましては、「広報おわせ」と答えた人が全体の半数を占め、ふれあいバスの利用啓発などの一環として「広報おわせ」へ継続的に掲載を続けた効果の表れと考えています。

次に7ページの10「ふれあいバスの利用について」をご覧ください。

ふれあいバスを利用したことがないと答えた人が86.8%を占めています。一方で、地区別の利用率を見ると、九鬼地区、輪内地区は利用率が高く、尾鷲地区は極端に低くなっており、この結果からも利用率の向上に向けた改善の必要性が生じております。

11の「ふれあいバスの利用目的」についてですが、買い物が39.5%と最も高く、次いで通院が32.6%となっています。平成20年に行ったアンケートと比較すると大型商業施設を経由する路線を構築した結果から、買い物の割合が増加していることがわかります。

次に8ページをご覧ください。「ふれあいバスの利用頻度」についてですが、「数回利用したことがある」が51.8%と最も高くなっています。地区別に見ると九鬼地区、輪内地区では、尾鷲地区と比較し、「一週間に2回以上利用する」が多く、「八鬼山線」「ハラソ線」の利用率の高さがうかがえます。

次に13の「ふれあいバスの実証運行による外出回数の変化」についてですが、ふれあいバスの実証運行による外出回数について、「運行前より増えた」が約30%を占め、移動手段として一定の効果が表れています。一方、最も少ない意見ではあるものの「運行前より減った」と答えた方が9.6%いることから、今後、要因等の分析とともにその改善が求められます。

9ページの14の「今後のふれあいバスの利用について」では、これまでふれあいバスを「利用したことがない」と答えた人を対象として、今後のふれあいバスの利用について、伺ったところ、「全く利用しない」「ほとんど利用しない」と答えた人が60.9%を占めています。年齢別に見ると年齢が高くなるにつれ、利用回数が増加していることがわかります。

15の「ふれあいバスを利用しない理由について」であります。自動車・バイク等により移動を行っている人が全体の約80%を占めており、モータリゼーションの進展によるバス等の公共交通の利用率の減少が顕著に表れています。

次に10ページをご覧ください。ふれあいバスの改善の必要性についてであります。「改善が必要」「若干の改善が必要」と感じている人が43%と多く、逆に「改善の必要はない」「ほとんど改善の必要はない」が7.9%と少なくなっています。半数近くの人がふれあいバスの改善が必要と感じていることがわかっております。

17の「ふれあいバスに必要な改善項目」では、ダイヤの改善と答えた人が24.8%と最も多く、続いて「路線」(18.9%)、運行本数(18.1%)となっています。その他の意見といたしましては、グラフの右隣に記載しておりますとおり、「低床バスやバスカードの導入」などといった意見がありました。

次に11ページの「18. ふれあいバスを改善した場合の利用頻度について」ですが、前問のふれあいバスの改善項目で回答した項目が改善された場合のふれあいバスの利用の有無について、「よく利用する」「たまに利用する」と答えた人が55.1%を占めています。一方、25.8%の人は、改善を行っても「利用しない」「ほとんど利用しない」と答えており、ふれあいバスの必要性を感じていないことがわかっております。

19の「ふれあいバスの費用負担のあり方について」ですが、現行のふれあいバスの負担方式と同様の「税金+利用料金」と答えた人が48.6%と最も多くなっています。また、税金や利用料金のほか、地域負担などを求める「別途利用者負担」や「利用料金のみ」が10%程度で、「税金のみ」の運行は3.3%と最も少なく、受益者負担の必要性を感じている人が72.4%と大半を占めています。

12ページには、自由意見として、分類別に代表的な意見を取りまとめておりますので、後ほどご覧下さい。

以上が「尾鷲市公共交通に関するアンケート結果について」でございます。

(豊福議長)

はい、ありがとうございました。

ただ今、事務局より説明があった内容に関して、何かご意見等がありましたら、ご発言をいただきたいと存じます。

(上村委員)

7ページの利用状況をみると、利用したことがないという人が86%と多い。収支率と比較しても、この数字はなぜ低いのかを分析しているのでしょうか。高齢者に限定したアンケートでもよかったのではないのか、ということと、また、調査数が少なかったのではないのかというふうにも思います。

(事務局 塩崎)

利用率についてですが、まず、アンケートにつきまして、標本数1000として無作為抽出で実施しております。例えば尾鷲地区と比較すると輪内地区、九鬼地区では利用率はものすごく高くなっています。1ページの地区別回収率表の地区別の標本数を見てもらうと尾鷲地区が797人に対し、輪内・九鬼がものすごく少なくなっています。これは、無作為抽出なので地区人口が多い方に標本数が偏る結果、このように配分されてしまいます。そのため、尾鷲地区の利用率が極端に低くなっています。戻ってもらって7ページになりますが、

地区別利用状況を見てもらうと尾鷲地区の利用率が 6.3%と低調な数値となっています。これと比較し、輪内・九鬼地区の利用が圧倒的に多いですが、標本数の絶対数が少ないので利用率が全体集計に反映されにくい結果になっています。標本数の配分による数値の偏りがありますが、結局尾鷲地区の人がバスを使っていないことがわかります。いろいろ要因はありますが、例えば輪内・九鬼地区の高齢化率が高いのでバスを必要としている人が多いことや、尾鷲地区はそれほど周辺地区に比べると高齢者の割合が低いので車などの移動手段があると考えられます。ダイヤの改正などをして若干の数値を上げるというのは出来るかもしれませんが大幅に上げるというのは今のところ尾鷲地区では難しいと考えています。

(上村委員)

アンケートのやり方に問題があるのかも。尾鷲地区では病院までへ徒歩や自転車でいけるなど、尾鷲地区は恵まれているといった考え方もある。その結果、バスの利用が少ないのは、当然と思う。不便な地区や高齢者を対象としたアンケートも必要なのでは、無作為では、適正なアンケート結果が得られないのではないのでしょうか。

(豊福議長)

アンケートのやり方について、無作為抽出ではなくもう少しターゲットを絞ったアンケートをやる予定はないのかという質問でよろしいですか。

(上村委員)

はい

(事務局 塩崎)

アンケート調査等を実施するにあたり、県が開催しております「アンケート検討部会」に尾鷲市も参加しています。そのなかで大学の准教授にバスアンケートの実施にあたり、ご助言をいただいておりますが、標本数 1000 以上取れば、誤差は少なくなるといった助言をいただいております。また、九鬼地区や輪内地区の標本数を増やすというのは出来ないのかと。そうすると適正な結果とはならないので、あくまでも無作為にやることで、正確な数値が出るというアドバイスを受けております。

(豊福議長)

尾鷲全体人口比で無作為やると統計、アンケート的にはそうせざるをえないということにそういう風になるのはわかるが、一方で誰が一番利用するのか考えたときに、利用者のニーズをどういう風にくみ取るかというのか考えないといけないことが一方であるので、全体のアンケート以外のところでももう少しターゲットを絞った形はできないかと思ひ

もあります。

(事務局 塩崎)

今回全体のアンケートを示しましたが、今週から来週にかけてバス利用者に限定したアンケートをとりまして、集計後にお示したいと考えております。

(豊福議長)

それがあればもう少し変わってくるのかと思っております。地区別クロス集計しようとしても標本が少ないのでそれを全体の比率に反映できているかという問題はどうしても出てきてしまう。他にいかがでしょうか。

(世古委員)

自由意見の中に 800 円は高いとあるが、7 月前に比べて倍になったことで利用者数自体が九鬼地区で 2800 前後ですが 7 月前と比べてどのくらいの増減があったのでしょうか。

(事務局 塩崎)

ふれあいバス八鬼山線の利用者は、1 月 2000 人前後で推移だったのが今回 2000 人を越える月数が多くなっております。前は九鬼線がありましたので、それがそちらへ全部移行しているのかというところでもないと思いますが、八鬼山線だけを見ると利用者は増えている。

(世古委員)

九鬼地区だけの利用者数はどんなもんですか。

(事務局 塩崎)

すみませんが、また今度お示したいと思えます。

(小原委員)

その他の意見で低床バスの購入が出ているんですけど、

311 号線の三木浦に出入りする道路の段差の問題で、これまで、低床バスの導入が難しかったのですが、昨年末頃に伊藤委員のご協力もあり、道路改良をいただき、正月明けから低床バスを導入させていただいております。ハラソ線はまだですが八鬼山線は導入させていただいております。この場をお借りして、お礼申し上げます。

(豊福議長)

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(世古委員)

アンケートに対して、改善の話し合いは後日行うのでしょうか。

(事務局 塩崎)

はい

(上村委員)

先日から老人クラブ連合会での協議の中で、ふれあいバスは7月から運行を開始し感謝しているといった意見がありました。ふれあいバス時刻表に基づいて運行しているわけで、例えば港まつりなど大きな事業の時に臨時的にバスの運行はできないのか。いろいろ事情もあると思うのですが、可能かどうか。ダイヤ以外に花火の時間に合わせて対応できるのか。ちょっと機会があったら聞いてほしいといった意見がありましたので。

(小原委員)

可能は可能です

(事務局 塩崎)

1台で乗車できなければ追車が必要となる。車両等の配備は、三重交通で対応は可能なんのでしょうか。

(小原委員)

全て対応出来るかというのは。運行費用については市がやっていただいて、収入については市に入ってくる。事業主体さんの判断が前提ですが、そういったいろんな課題がクリアにさせていただくと、臨時便というのはたぶん可能だと思う

(岩田会長)

届出は必要になりますか。

(小原委員)

必要になります。

通常運行のダイヤのなかで、追車等が必要な場合は、届出の必要はないですが、花火などのように決まった時間以外に運行する場合は、届出が必要となります。

(岩田会長)

公平さを考え、ある地区だけを限定してバスを運行することはできません。そうなりと一地区だけやるというのは難しいと考えます。みんながそれを利用できるような形にして

いかなければ、市が実施するのはちょっと適切ではないように思います。港まつりだけ運行するのかといった、多くの課題があります。試験的には可能だと思いますが、多くの問題をクリアする必要があります。限定した地域だけ、限定した催しだけの運行は、現時点では、難しいのではないかとこのように思います。

(上村委員)

市の考え次第ですね

(北村委員)

この場で検討することになるのでしょうか。

(岩田会長)

ここで検討するのか。あるいは違う方向で検討するのか、といったことも踏まえ、今後の高齢者の意見として、検討していきたいと思います。

(豊福議長)

その他、いかがでしょうか。よろしいですか。次回の開催はいつごろになるんですかね

(事務局 塩崎)

次回の開催日程は、まだ確定しておりませんが、7月から9月頃の開催を予定しております。ちょっと期間が空くのですが、こちらでもある程度ダイヤの改正案を模索する必要がありますので、その素案がある程度、出来てから、お示しして協議していただくことになると思います。

(豊福議長)

乗降アンケートの内容はある程度、完成しているのでしょうか。

(事務局 塩崎)

内容としては、ダイヤの改善等に絞り、何時頃の運行にしてほしいかといった設問が中心になります。

(豊福議長)

それも踏まえた形で、素案が示されるということでよろしいでしょうか。

(事務局 塩崎)

はい

(豊福議長)

わかりました

(世古委員)

J Rの改正に併せてバス時刻の改正は行うのでしょうか。

(事務局 塩崎)

私も先週にダイヤの改正がある話を聞いております。三重交通にもJ R時刻の情報が入っていないでしょうか。

若干変わるといことなので乗り継ぎの関係で若干のダイヤ改正はあるかもしれません。

(豊福議長)

他によろしいでしょうか

6 その他

(豊福議長)

質問がないようですので、それでは、会議次第6の「その他」ですが、何かございますか

(豊福議長)

他に質問がないようですので、以上をもちまして、本日の「尾鷲市地域公共交通活性化協議会」を閉会させていただきます。お疲れ様でした。