

平成22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22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23年2月18日（金）

14：00～

場 所：尾鷲市役所2階会議室

- 1 開 会
- 2 会長挨拶
- 3 ふれあいバスの改善方針等について
- 4 平成23年度事業計画（案）及び当初予算（案）について
- 5 事後評価について
- 6 その他
- 7 閉 会

○委員出席者

役 職 名	氏 名	団体名	備考
会 長	横田 浩一	尾鷲市 副市長	
副 会 長	谷口 昇	区長会 会長	欠 席
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	田崎 祐一	九鬼区長	
	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	
	石井 康男	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	
	野村 秀海	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 松野専門官
	豊田 幸広	尾鷲警察署交通課長	
	中西 清司	三重県政策部交通政策室長	欠 席
	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	
	大西 信也	三重県尾鷲建設事務所長	代理 濱田室長

○事務局

尾鷲市市長公室

開会：午後2時00分

1 開会

(議長)

皆さんこんにちは、定刻となりましたので、ただいまから平成22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よろしくお願いいたします。

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。よろしくお願いいたします。

(事務局)

皆さんこんにちは本日はよろしくお願いいたします。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、事前に送付させていただいております「会議次第」、「尾鷲市地域公共交通活性化協議会委員名簿」、「資料1 ふれあいバスの改善方針について」、「資料2 平成22年度 市政懇談会 各地区要望一覧表（コミュニティバス関連）」「資料3 ふれあいバス（尾鷲地区）時刻表」、「資料4 平成23年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会事業計画案」「資料5 平成23年度 尾鷲市地域公共交通活性化協議会予算（案）」、「資料6 尾鷲市地域公共交通活性化協議会」と記載のある資料のほか、「資料7 須賀利地区の陸路運行の検討について」となりますのでご確認ください。不足、不備等がございましたら、お申し付けくださいますようお願いいたします。

(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番目に会長挨拶となっておりますが、会長の横田副市長が公務の都合で遅れてくるということなので先に3番目の議題から進めさせていただきます。

3 ふれあいバスの改善方針等について

(議長)

それでは、会議次第に従いまして、「ふれあいバスの改善方針等について」、事務局より説明をお願いします。

(事務局)

それでは、「ふれあいバスの改善方針」につきまして、プロジェクターを用いまして、説

明させていただきます。

まず、「ふれあいバスの改善方針」について説明させていただきます。こちらは、昨年の第1回協議会において、ご承認いただきましたふれあいバスの改善方針、課題整理であります。簡単に説明させていただきますと、ふれあいバスの尾鷲地区につきましては、路線数が多く複雑であるため、改善方針といたしましては皆さんに分かりやすい路線を作っていこう、路線の簡素化を図っていこうという考えでございます。そして、八鬼山線・ハラソ線につきましては、午後の便で尾鷲に行った場合、帰りの便が一時間後に出発してしまうので尾鷲地区にいる滞在時間が短いというものでした。そのため、滞在時間の増加を図るため3便目のダイヤを変更するという方針を考えております。そして同路線で、通勤利用者にとって、最終便の時刻が遅いため仕事を終えてから、バスの時間まで待ち時間があるというような課題がございました。そのため、尾鷲高校の通学生徒の利用状況を調査し、影響がなければ最終便を30分程度早めるというものでした。最後に八鬼山線ですが、午前7時台のJR上り列車に接続していないということでしたので、JR上りの7時台の列車に連絡可能なダイヤを編成していこうというものです。さらに、始発便・最終便を古江地区に変更していこうという方針でございました。

しかしながら、昨年11月からの市政懇談会で市長、副市長、担当の者も一緒に回らせていただきました。ここで資料に戻らせていただきますが、お手元の資料2の平成22年度市政懇談会各地区要望一覧表（コミュニティバス関連）をご覧ください。昨年の11月から各地区で市政全般に対するご意見をいただくため、各地区を回りました。ふれあいバスに関する意見もいただきました。こちらが、要望内容と対応内容をまとめた資料になります。便数の増加や料金の値下げなど、実現が困難な要望もございますが、実現可能なものにつきましては、赤字で記載がございます項目について、今回、改善方針に追加しております。

詳細につきましては、後ほどご覧ください。

それでは、スクリーンに戻らせていただきまして、市政懇談会での意見を踏まえた修正箇所といたしましては、最終便を30分程度早めるという方針を削除し、八鬼山線・ハラソ線、両線の乗換えが可能なダイヤを編成するとともに、その利用料金を設定することを加えております。第1回協議会時点での改善方針ですが、最終便の時刻が遅いため、仕事が終わった後の待ち時間が30分以上あるという課題がございましたので、尾鷲高校の生徒にアンケート調査をして、影響がなければ最終便を30分程度早めるという事にしていましたが、こちらは新しい改善方針から削除させていただきました。これについては後ほど説明させていただきます。

それでは、個別の改善方針について説明させていただきたいと思っております。

まず、ふれあいバス尾鷲地区について説明させていただきます。皆さんもご覧になってお気づきだと思いますが、系統が複雑なため利用者にとって非常に分かりにくいという意見がございました。そのため、これまでの利用実態を踏まえまして、極端に少なかった路線を廃止し、系統数を縮小することによって利用者にとって分かりやすい路線を構築する

というのが一つ目の改善方針であります。次に八鬼山線の改善内容についてですが、現行はJR下り列車と接続するダイヤを編成しておりましたが、古江・早田地区から7時台のJR上り列車に接続してほしいという意見が多く寄せられておりました。そのため、始発便の三木浦地区からの出発ではなく、古江地区からの運行にし、また7時台のJR上り列車に接続可能なダイヤを編成するというものです。

もう少し詳しく見てみますと、始発便のみ三木浦地区からの出発ではなく、古江地区から運行しJRにも連絡可能な運行形態をとっていきたいと考えております。八鬼山線のJR上り列車に考慮したダイヤ変更についてですが、今までは三木里駅を7:00に出発し早田を通り、九鬼駅に7:30に到着していました。そうしますと、JR下り7:49発には乗車可能でしたが、JR上り7:19発には乗車出来ないというダイヤでした。見直し案では、古江を6:32に出発し三木里駅に6:40に到着することにより、JR上り線7:14発に乗車可能になり、そして三木浦・早田を通して九鬼駅に7:10に到着することにより三木浦・早田地区の方もJR上り7:19発に乗車可能になるようにダイヤを編成するというのが二つ目の改善方針になります。

八鬼山線及びハラソ線の3便目のダイヤ変更につきましては、例として八鬼山線の3便目を上げさせていただきます。まず、三木里駅を14:08に出発し、尾鷲市病院前に15:05に到着します。この折り返しが尾鷲市病院前を15:57に出発し輪内地区に戻るという運行をしておりましたが、これだと、運行間隔が50分しかありませんので、尾鷲地区での滞在時間が短く、買物などをする時間がないという意見を多くいただきました。そのため、八鬼山線、ハラソ線の尾鷲地区への3便目の運行時間について、現行より30分から1時間程度早めることで、尾鷲地区での滞在時間の増加を図りダイヤを変更していくというものでございます。

次に八鬼山線及びハラソ線の最終便のダイヤ変更についてであります。現行では瀬木山を18:55に出発しています。ですが、利用者アンケートで、最終便の時刻を早めてほしいという意見がございました。これは主にお仕事をされている方で就業時刻が18:00ごろになりますので、バスに乗車するため1時間ほど待っているのもう少し時間を早めてほしいという意見を伺っております。そのため、バスの時間を30分程度早めるというのが前回の協議会の中で承認されていましたが、市政懇談会後に尾鷲高校にご協力いただきまして、九鬼・早田・輪内地区から尾鷲高校にふれあいバスで通学している生徒の方を対象に最終便を30分程度早めることによる通学生徒の影響を調査する目的でアンケートを行っております。

最終便を30分早めることについて利用者全体で41.7%の方が問題あることがわかりました。また、問題があると答えた生徒の部活加入状況ですが、60%の生徒が部活に加入しており、尾鷲高校の通学利用者にとって、特に部活に加入している生徒にとっては、最終便を早めることによる影響が大きいことがわかりました。そのため、最終便は現行のままの時刻で運行することとしております。

次に市政懇談会の意見も踏まえまして新規で改善方針に加えたものであります。八鬼山線及びハラソ線の連絡についてであります。

現行の八鬼山線とハラソ線は、市街地への移動やJR等の連携を前提にダイヤを編成しているため、両路線の連絡が十分にできておりませんでした。市政懇談会では、数地区から両線の乗り継ぎを要望する意見を伺いました。

そのため、まず、その改善のため、八鬼山線からハラソ線に乗換えが可能なダイヤを編成いたします。

これは、小脇や名柄の方々が八鬼山線で三木里駅へ向かい、その後、ハラソ線に乗換えが可能なダイヤを編成するというものです。

これにより、名柄、小脇、三木里地区等では、市街地までの移動時間が短縮されるという効果があります。

また、その際の料設定ですが、乗換え時に限り、三木里から市街地までの利用料金を300円に設定することで、同じ市街地までの行く際に乗換えによる料金格差が生じないこととなります。これにより例えば現在八鬼山線で、小脇・名柄の方が市街地まで行く場合は500円であります。八鬼山線からハラソ線に乗り換えるルートを通る場合において、小脇から三木里駅までの料金200円に、三木里駅から市街地までの乗換え時の料金300円を加えると、八鬼山線の利用料金と同額の500円となります。

次に、ハラソ線から八鬼山線への連絡についてですが、先ほどと同様になりますがこれによって南輪内地域と北輪内地域を結ぶことが可能になりました。

以上がふれあいバスの改善方針についてですが、資料3に、これらの改善方針を踏まえた時刻表を作成しております。黄色の部分が今回、修正を行った箇所でございます。

改善方針では上げておりませんが、紀北作業所の向井分場から、通所時間の8時30分・17:00頃に限り、夢古道まで運行ルートを延長してほしいとの要望があったため、この見直しにあわせて、変更しております。

以上が簡単ではございますが、ふれあいバスの改善方針についてであります。

(議長)

ただいま、事務局より説明がありました。横田会長が見えましたので挨拶をいただきましたと思います。

(会長)

皆様、こんにちは。冒頭遅れまして申し訳ございませんでした。

先にご説明していただいていると思いますが、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10月から11月にかけて、市内13地区におきまして、資料2にもまとめさせ

ていますが様々なご意見をいただきました。今回反映出来るもの、出来ないものがございますが、なるべく市民の皆様のご意見に沿えるような形で運行していけるように考えております。日頃行政並びに、公共交通にご協力いただきましてこの場をお借りしてお礼申し上げます。どうかよろしく申し上げます。

(議長)

ありがとうございました。

それではただいまご説明いただきましたふれあいバス改善方針等について、ご質問、ご意見等ございましたらよろしく申し上げます。

(委員)

先ほどアンケート結果で、帰りの時間を30分ほど早くしてほしいという意見があったとご説明いただきました。

尾鷲高校生徒の皆さんからアンケートをとった結果が資料11.12ページに載っていますが、11ページを見ると、最終便を30分程度早めることについて、調査対象者が12名となっています。そして、ハラソ線のダイヤの変更については、部活加入者の60%が反対しているという結果になっているという二つの説明がありました。

3人のために30分早めることを取り消すというのはいかがでしょうか。

(事務局)

事務局からご質問にお答えします。

12ページの表につきまして、全体で問題があるのは5人であるということですが、その中で3人が部活加入しているという意味合いでございます。

ただアンケートの対象者は12人ですが、通学という意味では大事にしたいと考えております。一方では30分早めてほしいという要望がありますが、それは学生数よりも少なく2～3名の要望でありました。そういう意味では、客対数の多い高校生の部活の方をより優先して採用したいという考えでございます。

(議長)

説明いただきましたが、いかがでしょうか。

(委員)

10ページに利用者アンケートで、最終便の時刻を早めてほしいという意見があったとありますが、これは社会人も含めた話ですか

(事務局)

乗車している方に聞き取りアンケートした結果で、社会人の方の意見です。

(委員)

高校生を大事にしたいという説明がありましたが、60%、40%といいますと大きな差に見えますが、乗車客対数でいうと2人や3人ですのでその辺で要望を取り消されるのはどうかと思いました。

(議長)

よろしいでしょうか。他に意見はございますか。

(委員)

要望一覧表の中で、九鬼地区の低床バスは導入できないかという要望があり、対応内容が道路事情から現状では難しい旨を回答とありますが、どういう道路事情で難しいのですか

(事務局)

九鬼地区では現在八鬼山線という路線が走っていますが、低床バスのワンステップバスというものになります。ノンステップバスという車両までは坂道などの道路事情で現状では導入できない状況です。

(委員)

今事務局からの説明の通りですが、以前、三木浦のほうで311号と三木浦に入っていく道路で県と市のほうで道路改良していただきました。そのため以前は段差が2段のツーステップバスでしたが、去年の一月から段差が1段のワンステップバスに変更させていただいております。もう1つ段差のないノンステップバスという車両もございますが、それはまだ先ほどのご説明いただきました内容の通り導入できないという現状でございます。

(議長)

ありがとうございます。他にいかがでしょう。

(委員)

資料3の時刻表についてですが、紀伊松本～尾鷲駅間で尾鷲駅に7:45分着で、JRが7:32分と7:37分ですが、これは改良しない理由などありますか。

(事務局)

この時刻を早めてしまうと、お仕事に行かれる方や病院に行かれる方がいらっしやいますし、利用者の実態としてそちらの方が多いのが現状です。通院や通勤の利用者の方を中心にダイヤを組んでいるという現状でございます。

(議長)

他にありませんでしょうか。それでは、「ふれあいバスの改善方針」について、お諮りさせていただきます。「ふれあいバスの改善方針」について、ご承認いただけますか。

(「異議なし」の声)

(議長)

ありがとうございます。「ふれあいバスの改善方針」については、原案のとおり承認いたします。

4 平成22年度事業計画（案）及び予算（案）について

(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23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)

それでは、「平成23年度事業計画（案）について」、及び「平成23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。

お手元の「資料4 平成23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の会議の開催につきましては、ふれあいバスの改善、また本格運行に向け、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。

2から4では、3路線の実証運行を継続し、平成23年7月を目途に路線・ダイヤ等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、ダイヤ等の改善に合わせて、本年6月の尾鷲市広報に掲載が可能なよう交通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、本協議会の

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23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「資料5 平成23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1,034万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75万8千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、実証運行等に係る地域公共交通活性化・再生総合事業補助金957万9千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1千円、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、会議運営費につきましては20万7千円を計上しております。

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、6,600円を支給するものであります。（計4回開催）

旅費に4万2千円、これは委員の費用弁償であります。

需用費の6千円は消耗品費であります。

同じく2目、事務局費は2万6千円を計上しております。

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945万3千円、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。

以上が、「平成23年度事業計画（案）」及び「平成23年度予算（案）」についてのご説明でございます。

よろしくご審議いただきますようお願いいたします。

資料の修正がございます。資料4の尾鷲市地域公共交通パンフレットの作成ところで、「広

報おわせに掲載」とありますが、「広報おわせに折込み」に正しい表記でございます。申し訳ございません。

(議長)

ありがとうございました。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。

(委員)

資料4の6番に情報提供とありますが、これは議事録的にHPへ掲載するのですか、それは固有名詞が出ますか。出来れば避けていただきたいと思います。

(事務局)

わかりました。

(議長)

そのようにさせていただきます。よろしいでしょうか。

(議長)

他にありませんでしょうか。それでは、「平成23年度事業計画(案)」、「平成23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23年度事業計画(案)」、「平成23年度予算(案)」について、ご承認いただけますか。

(「異議なし」の声)

(議長)

ありがとうございます。「平成23年度事業計画(案)」、「平成23年度予算(案)」について、原案のとおり承認いたします。

5 事後評価について

(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)

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、お示しいたします「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、資料6の尾鷲市地域公共交通活性化協議会と記載のあるものをご覧下さい。ページをめくっていただき、2ページをご覧下さい。

こちらの別紙2につきましては、3ページ以降の事後評価内容を集約した資料となりますので、本日はこちらの資料に基づき、説明させていただきます。

まず、協議会の開催状況等についてであります。「昨年に、ふれあいバスの改善方針を法定協議会で定めたほか、本年2月には、市政懇談会における意見や地元高校のアンケート結果をもとにふれあいバスの路線、ダイヤ等の改善について、審議を諮る予定である。また、事業の進捗状況については、初年度からの3路線の実証運行を継続事業として、実施しており、2年度目の実証運行では、利用者の増加とともに収支率の向上といった成果も上げている。」と回答しております。

次に事業の昨年からの改善点につきましては、「実証運行2年度には、具体的な改善は実施されていないが、昨年度に実施したアンケート調査や乗降調査を踏まえ、ふれあいバスの改善方針を定めるとともに、昨年10月から11月にかけて実施した市内13地区における市政懇談会において、改善方針についての意見を求めた。また、ふれあいバスの見直しによる地元高校への影響を調査するため、高校生利用者に対しアンケート調査を行っており、これらの調査結果をもとに、実証運行3年度にあたる来年度の夏頃を目途に路線やダイヤ、料金等を見直す予定である。」と回答しております。

事業の具体的な成果では、「周辺地域から市街地への直通運行について、地元高校への通学を確保するための路線を構築したことで、実証運行開始後、尾鷲高校入学者の増加が見られたほか、今年度においても定期券利用者も月平均12.1人が利用している。また、通勤定期についても最も多い月で4人（月平均で2.5人）が利用されているほか、回数券利用者の増加（前年度比5.8%増）が確認されており、収支率向上や通院の確保以外にも通勤・通学などの移動手段を確保するという目標を達成するために具体的な成果が上がっている。」と回答しております。

次に今後の課題等では、「ふれあいバスの実証運行実績については、全体収支率（平成22年4月1日から12月31日までの実績）が42.6%と実証運行の初年度より向上しているものの、目標数値まで達していない。個々の問題点としては周辺地域から市街地への直通運行については、収支率が概ね50%程度と初年度と比較し向上しているが、昨年に実施した市

政懇談会の意見のなかで、JRとの連絡強化のほか、ふれあいバス路線間における乗り継ぎや乗り継ぎ時の利用料金等の要望もあり、本年の夏頃を目途に路線、ダイヤ、乗り継ぎ料金等を見直していく。また市街地循環型バスの実証運行については、周辺地域から市街地への直通運行2路線と比較すると収支率が17.5%と低調であるため、系統の簡素化を図り、わかりやすい路線に見直す予定である。」と回答しております。

最後に自己評価のポイントですが、「市内13地区において市政懇談会を実施し、ふれあいバスの実績やアンケート結果等を踏まえたふれあいバスの改善方針について意見を求めた。また、市政懇談会での意見のほか、ふれあいバスの見直しによる地元高校の影響を調査するため、高校生利用者に対するアンケート調査を実施し、最終的な改善内容等を定め、法定協議会に諮る予定である。このことから、利用者の増加や収支率向上を図るための改善とあわせて、路線、ダイヤ等の修正による影響を最小限に抑えるため、地域関係者からの合意が得られるよう意見聴取を行った。」と回答しております。今回がこれにあたっております。

次ページ以降では、事後評価表のほか、参考資料として市政懇談会説明資料のほか、ふれあいバス3路線の輸送実績等を添付しております。後ほど御覧下さい。

以上が「事後評価について」の説明でございます。

(議長)

ありがとうございました。今年度の動きについての総括になると思います。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。

6 その他

(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。

(委員)

皆さんもご承知だと思いますが、1月21日の今年の新聞でデマンド方式のバスの記事が載っていました。

デマンド方式というのは需要に対する方式のようで、阿山町地域というところで実験的にデマンド方式バスを導入するということと、そしてすでに玉城町ではデマンド方式が実

証されています。

デマンド方式について新聞を見ると、利用者から予約を受け付けて運行するような形になっているそうです。こういったものを導入すれば費用的にも安く上がり、需要にもあってくるのではないのでしょうか。

(議長)

デマンド方式について、何かご検討されたこともあると思いますが、事務局はいかがでしょうか

(事務局)

それでは、デマンド方針に関連してお手元の「資料7 須賀利地区の陸路運行の検討について」をご覧ください。

すでに紙面等でご存知の方も多いかと存じますが、須賀利地区におきまして、平成21年12月に「須賀利地区にバス運行を実現する市民の会」から「安心とより安全で安定したバス運行の実現」等を求める署名が提出されました。

これを受け、須賀利巡航船有限会社の役員会のほか、市政懇談会や地区懇談会など、バス運行について検討するため、意見交換会を行っております。

一重に須賀利地区のバス運行と申しましても、資料にごございますように、単に須賀利地区から尾鷲地区を結ぶ路線だけではなく、運営主体や運行形態、料金設定など多様な手法があります。これらの情報を整理し、地区と共有しながら、地域特性に合わせた地域が望む運行を実現していくため、今後も継続して意見交換会を実施してまいりたいと考えております。

なお、今後、地区との意見交換会等におきまして、バスの運行内容等が具体化したしましたら、本協議会にお示しし、ご審議いただきたいと考えておりますので、よろしく願います。

(議長)

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。

(委員)

ただいま須賀利地区の陸路運行について色々な方式で検討のほうは進められていると思います。

先ほどデマンドの話が出て、デマンドを導入すれば費用が安くなるという意見でしたが、三重県内、自治体がデマンド方式をどのように取り入れていくかということになります。

玉城町については、現在無償で福祉政策として行っていますが、これをそのまま福祉政

策で行っていいのかと言われれば、出来ません。なので、お金をとる形で行わなければいけません。

しかし、現在自家用自動車で玉城町は行っていますが実際導入し、運行していくのであれば自家用自動車では出来ません。全てタクシーで運行しなければいけません。

デマンド運行については、確かに費用は安くなりますが、これを導入するにあたって誰が一番反対するかと言いますと、住民の方で特に高齢の方が多く、理由は予約が面倒だという意見が多いです。

今までバス停に行けばバスに乗車できていたのに、予約をして呼びこまなければいけないというのが、ハードルが高い部分だと皆さん思っていると思います。

このハードルが高い部分は、皆さんのコミュニケーションと理解、ある程度双方で助け合うという部分が住民の中でできれば、デマンド方式が非常に有効に活用できると思います。

実際、他県でデマンド方式が成功している例があります。もし、デマンドを導入されるのであれば、必ず地域の住人が理解、納得できるような制度をとっていかないと、予約を受け付ける側のタクシー事業者の方、管理者、実際利用される方も大変になってしまいます。そうならないように、皆さんが一緒になって意見を出し合いながらハードルを下げられるのかを考えていただけたらと思います。

(議長)

ご説明ありがとうございます。今後この意見を踏まえて検討していくということですね。他にご意見はございますか。

(事務局)

今回の改善方針に基づいてダイヤ案を示させていただきましたが、3月にJRのダイヤ改正が行われます。それに伴いまして、若干の時刻修正がございます。それにつきましては直近の協議会にご報告させていただくということですのでよろしいでしょうか。

(議長)

JRの改正に伴うダイヤ改正については、次回以降の協議会で報告いただきます。よろしいでしょうか。

他にご意見はございますか。

(委員)

以前の協議会でも要望させていただきましたが、ふれあいバスを活用したいという人がいます。どこでも乗り降りできるという制度は以前に難しいというお話でしたが、例えばバス停まで遠いのでタクシー的な動きはできないのかという意見もいただきます。これは

道路交通法上、問題があり、バス停でないといけないのですか。

(豊福議長)

ご説明いただきたいと思います。

(委員)

即答は出来ませんが、タクシー方式が一番いい方法だと思います。しかし、車体の大きいバスが頻繁に止まるとなると道路交通にも影響がでてきます。

(委員)

バス事業者からバス停の申請を出していただいて、バス停を設置等について、検討していきます。

(委員)

バス停を立てるのではなく、バス停のないところで停まってほしい

(議長)

自由乗降区間ということですね

(委員)

地域によってはフリーバス停というものがありますが、頻繁に止まるわけではないと思います。ある程度の空間があつてのフリーバス停ではないでしょうか。交通量が多いところなどでは、頻繁に止まっていると交通にも影響がでてきますし、問題も出てきます。

バスを安全に止めるには、安全な場所を確保して止まるというのが本来事故防止になります。

紀北町の方でも路線を変更したいという要望がありましたが、バス停の設置の関係など色々な問題が出てきました。そういったともありますので、今の正規のバス停以外にフリーバス停を設けるのであれば、正規の施設を設けたほうがバス運行側にとっても安全上問題ないと思います。また詳しく調べてみたいと思います。

(委員)

いたるところで止まっていただきたいのではなく、路線上で話です。

(委員)

路線上の話であっても、できるだけ安全なところに停めたいということがありますので、降りたい、乗りたいという方の気持ちも分かりますが、安全に乗り降りするほうが懸命だ

と思います。

(委員)

交通課長の方からご説明していただいた通りになりますが、一応バスというのはバス停が決まっていますので乗降していただくものになります。そのためには、事前に交通課や道路管理者の意見をいただきまして、安全確認をしてバス停を設置させていただいております。

ただ、一部の地域にはフリー乗降制度というのがあります。そこはほとんどの所がマイクロバスで、交通量も非常に少ない閑散な地域です。例えば、横断歩道の付近では止まらないなどいわゆる危険な場所、安全確保の確保ができない場所ではフリーとはいえ止まることはできません。しかし、安全確保ができるのであれば、区間を限定して行っている地域があることはあります。

ただ、このふれあいバスの3路線について、特に市街地では無理だと思いますし今後の検討課題になってくると思います。

特に乗っていただくのは、フリー区間があってもバス停に来て待っている方がほとんどで、逆にバス停があった方が安心感があるという考えもあります。降りる時には、家の近くで降ろして欲しいなど自己申告に基づいて、問題が無い場所であれば降ろすことが可能というのが実際の事例だと思います。

(委員)

資料6の全体収支率を見ますと、尾鷲の18.5%という低い数字を計上していることから、少しでも多くの人に乘っていただけるような、高齢者の気持ちを考えていただけるような方針をとっていただきたい。輪内地区や九鬼地区などは交通量も少なく止まることは可能ではないでしょうか。

(委員)

先ほどお話いただいたフリー乗降の問題は非常に事故の発生が多いということなので、道路管理者や警察や地域住民の方、運輸支局等も協議しながら話を進めていくことだと思います。

一方で100メートル、200メートル先のバス停まで遠いという話も確かにあります。その流れの中で先ほど言いましたデマンドというのは一つの手だと思います。

デマンドというのはあくまでドアツードアという形になってしまうとタクシーになってしまいますのでそういうわけにはいきませんが、ある程度の乗降区間を定めて当然バスとは違うものなので細かいところまで入っていきます。それはデマンドのメリットなのでそれを逆にとり、デマンドは面倒だけどこういったメリットがあるのだと、地域住民がどのような交通サービスを必要としているのかが非常に重要になってくると思います。

フリー乗降を導入したが止めてしまったというところもあります。地域として本当に必要なかどうかを考えていく一方で、フリー乗降以外に小回りの利くデマンドなどについてもぜひ考えていただきたいと思います。

(議長)

ありがとうございました。私も以前フリーバス乗ったことがあります、それは区間が定められた道の広いところだったと思います。

いかがでしょうか。

(委員)

田舎なので出来ると思いますが

(議長)

その辺の可能性についても少し検証いただけるといいのではないかと思います。

(議長)

その他に質問はございますか。

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。

開会：午後3時10分