

第3回検討会の議事の要旨

〈平成17年2月25日 員弁庁舎会議室〉

～バス交通コンセプトに関する事務局説明を終えて～

【座長】

事務局が示したバス交通コンセプト基本方針及び結節駅の想定に関してご意見を伺いたい。

【委員】

示された結節駅に更に2駅追加して頂きたい。一つは三岐線の梅戸駅であり、梅戸駅から大泉駅につながる路線となるようにして頂きたい。もう一つ、三岐線伊勢治田駅を結節駅として、阿下喜駅に向かう路線が必要だと思われる。この2つの結節駅追加で大安町から員弁川を跨いで員弁町への交通が確保され、また大安町から阿下喜周辺の病院などへ三岐線を利用した通院などが可能となる。

【事務局】

今回示した結節駅想定案は、桑名・四日市へ向かう鉄軌道との連結を主旨としている。現在も大安町の福祉バスは阿下喜方面へ直接向かっており、今後の路線選定でも必要だとされれば存続することになる。

【座長】

説明で示された鉄軌道への人の流れと実際のバス路線は必ずしも一致しない。バス路線については来年度以降に計画されるので、その際に有効な路線となるよう検討が必要だ。前回まで候補とされていた楚原駅は道路幅の狭さなど物理的な制約があり結節駅として適していないとの説明があったが、この点でご意見あれば頂きたい。

【事務局】

今回示した結節駅の他の駅については、今後行われる実施計画の段において、実際にその駅を経由する、あるいは時間帯によっては経由するなどの検討を地区ごとで行うようにしたい。

【座長】

事務局で提案された結節駅は、例えば北勢線活性化の事業などと連携して駅前整備を進めてゆくこととなる。この場では事務局が示した4駅（阿下喜・大泉・三里・大安）を結節駅と想定することで進行を先に進める。

～バス交通コンセプト概要に関する説明を終えて～

【座長】

市の一体感を得るための交通、あるいは市域内を円滑に移動できる交通という側面から利用対象者や運行形態、利用者の負担など説明してもらったが、この説明に関して委員の皆様にご議論頂きたい。

【委員】

利用者に1コイン(100円)を負担頂くとのことであるが、地域の活性化あるいはまちづくりという観点から、地域通貨制度を導入してその通貨でバスが利用できるようになるような仕組みを検討してはどうか。

【事務局】

現段階で地域通貨に関する検討はしていない。全国には商店街と連携したバスの利用方法や鉄道と連結したバス料金体系など事例があるので参考にしながら今後検討したい。

【座長】

説明では今回のバス交通を「市が運行主体」としていたが、実際に市によって運行することを意味しているのか。それとも一般的に他の自治体が行っている「運営主体」あるいは「計画主体」といった位置づけなのか。

【事務局】

市が直接運転手を雇用するような、いわゆる直営でバス交通を運行するという意味ではない。今後市民と協働して実施計画を進め、実際にバスが運行されていくと考えており、市がバス交通に関して人を雇用する、あるいはバス車両を購入するなど現段階においては決定された方針はない。全国の他の自治体ではバス事業者に運行を委託する例が多いと聞いている。

【委員】

利用者の負担を1コイン(100円)と決めてしまうのではなく、限られた財政の中で市民の皆さまにもご負担いただきながら交通面のミニマム保証をするという前提で、具体的な路線選定やその際の費用を配慮した適正な負担を求めていく、という表現が今のコンセプト段階ではいいのではないか。実際には民間のノウハウの活用などにより全体費用を減らしつつ、市の財政負担そして利用者の適正な負担のバランスを持った運賃設定が必要ではないか。

【委員】

利用者負担が1コインとなると、北勢線も三岐線も要らなくなってしまうのではないか。鉄道運賃と見合った料金設定が必要だと思う。北勢線も何十億の税負担で運行されているが運賃は高い。バス交通が税負担で1コインならば鉄道も料金を安くするべきだとの意見も出るだろう。バスは鉄道に結節し、また市域内交通としてどこへでも行けるとなると、1コインという料金はお互いの交通を奪い合い、両方生き残れなくなってしまうのではないか。バスとしての機能、鉄道としての機能をもっと明確にする必要がある。

【事務局】

他市を例にとると、1コイン制度を実施しているが、一定の地域を越える距離を乗ると2コインのところもある。当市においてもそういう設定は可能と思われる。1コインと固定せずに、1コインあるいは2コインといったわかり易い料金体系を導入するという形にコンセプト案を修正したい。

【座長】

事務局原案では利用者負担を1コイン(100円)有料と固定しているが、委員の意見を反映して、各地域での実施計画時に料金(1コインか2コインか)について検討する機会が持てるよう報告書をまとめること。

利用者負担の他にコンセプト項目として挙げられている利用対象者やバス車両などについてご意見あれば伺いたい。

【座長】

コンセプト案にはバス交通に関する市民との協働が謳われているが、協働は実施計画において行われるとあり、実際の運行が開始された後の協働について触れられていない。運行開始後に運営側、運行側そして利用者に関係性がなければ、今までどおり自分たちのバスという意識は生まれない。運行開始後も住民との協働によってバス交通を育てていくという仕組みが必要である。コンセプト案には運行後の協働を示唆するべきではないか。

【事務局】

実際に乗車利用して頂く地域の方々の代表者や、バス交通自体を利用して頂く商店街の方々の協力は不可欠である。バス停留所の配置や維持など住民との協働で行っていく。

【委員】

現行、三交バス(阿下喜～桑名)が路線バスとして運行しているが、今回のバス交通コンセプトではこの路線バスを廃止すると考えているのか。

【事務局】

バス事業者の路線は市のバス交通と関係はない。しかし、市のバス交通がバス事業者と競合してはならないと考える。鉄軌道との連携と同様に、事業者のバス路線にバス停を通じて円滑に連結することは今後検討することはあっても、市のバス交通によってバス事業者の路線が廃止となることはない。

【座長】

バス事業者の現行のバス交通は市外へ向かう路線であり、鉄道同様に市のバス交通とうまく連結するようにすべきである。

今回コンセプトを提案しているバス交通は、現在バスを使い慣れている利用者のみを対象としているわけではなく、むしろ今までバスを利用していない方々に利用して頂くべきものであろう。従って現在のバス交通に不足している、特にソフト面の機能をコンセプトに盛り込む必要があるのではないか。バス停留所やバス車両に関して目につきやすいデザインを施すことも大切なことではあるが、バス時刻表の文字の大きさや設置される高さなど、利用者に対して優しいバス停となるようバス交通コンセプトとして取り上げて頂きたい。

【委員】

コンセプト案のバス交通利用目的の説明において、「特定の福祉施設へのアクセスは当該施設送迎車や福祉有償移送事業車によることを想定してコミュニティバスの主たる利用目的には想定しない。」とあるが特定の福祉施設に市のバス交通は回らないと解釈してよいか。

【事務局】

今回コミュニティバスの利用目的の1つとして、福祉・医療へのアクセスを挙げている。

この利用目的を極端に拡大解釈すると、全ての福祉施設あるいは医療機関を通らなければならなくなる。実際、バス経路策定段階で施設に対する配慮はするが、全ての箇所を回るのではない。また基本的に施設に福祉業者などによる送迎が実施されていれば大きな意味での利用目的とは想定しない。

【委員】

アンケートの結果を見ると大型店への買物利用者が多いことがわかるが、この大型店をつなぐようなバス交通が、いなべ市全体の方向性と一致しているのか。利用者にとっては大型店への移動は便利かもしれないが、いなべ市の全体計画や方向性がはっきり定まっていないう段階にバス交通体系のみを議論し整備を進めてよいのだろうか。

【委員】

今後作成される、いなべ市総合計画に今回のバス路線コンセプトが基本構想として盛り込まれるのか。

【事務局】

総合計画の基本計画の中には、交通網の整備によるコミュニティの形成を掲げる検討をしている。いなべ市の方向性とバス交通施策が一致していなければならないことは当然であると考えている。今回利用の目的には買物だけではなく福祉・医療なども掲げており、実施計画の段階においては市全体の総合的観点からのバス交通だけではなく、地域の身近なバス利用についても議論を深める必要があると認識している。

【委員】

コミュニティバスを全市域で運行するとのことであるが、バス車両として何台必要だと考えているのか。

【事務局】

今現在いなべ市全域で何台必要になるか把握はしていない。現行の自主運行バスや福祉バスを仮に一对一でコミュニティバスに移行した場合、路線数として十数本になるが、その路線の運行本数や、運行が巡回か一方向化で車両数は変化するため現段階では判らない。

今回のコンセプトでは、コミュニティバスの全市域展開を検討することを掲げさせて頂いている。しかしながら、全市域で一度に展開することは難しく、どこかの地域を先行して検討し、実施計画・実証運行を通じて採算性や利用頻度などを把握する予定である。その結果を基に、他の地域における展開の可能性を判断し、徐々に全市域に広げていくと考えている。その広がった結果が10路線になるか8路線になるか、今の段階では判らない。

【委員】

今回のコンセプト案を受けて今後詳細な計画が実施されるとのことであるが、その実施計画においても、途中に住民の意見を聞くあるいはアンケート実施する予定はあるのか。またコミュニティバスの利用目的は福祉医療と買物へのアクセスと説明されたが、例えば藤原町にある博物館や自然に触れることや、駅にある図書館を利用しやすくするなどの教育あるいは文化面における利用も考えてはどうか。日常ではなくても、幼稚園児たちがコミュニティバスを利用してどこかへみんなでお出かけするような機会をつくることで、親子み

んなでコミュニティバスの存在を知ってもらい、親しんでもらうことを考えてみてはどうか。

【座長】

バスは定期的な利用の他にも、季節による利用や昼間空いている時の活用方法など考えることが重要だと思う。実際の活用方法については、今後の展開の中で更にアイデアを出して頂き、みんなで育てるバスとなることが理想だと考える。

【委員】

全市域で段階的に展開するとの説明があったが、その際費用対効果を分析することが重要ではないか。コミュニティバスとして利便性を重視するのは当然であるが、財政面に対して市としての見通しはあるのか。今後実施計画を進めてゆく段階で、費用に対する効果を分析できる能力あるいは現段階での計画を市は持っているのか。今回のコンセプト案では表面的すぎて内容が判らない。例えば、北勢線とのソフト面での連携による利用促進などは、現実にバスが北勢線に集結している現在においても実施されておらず、北勢線の利用者数は減少している。もっと具体的な計画を細かなデータを分析して、財源も含めて示さなければならない。このような計画では市に財政負担だけがかかる。

【事務局】

財政の問題は全ての根底であることは承知している。今後の実施計画を踏まえた実証運行においては採算性の検証も目的の一つである。実証運行によって、市民の皆さんがコミュニティバスの意義とその赤字分のバランスを理解して頂けるかどうかを、市のバス交通全体ではなく一本一本の路線に対して検証していく予定である。

【座長】

コミュニティバスの計画に住みみんなが参画し、バス交通を育てていくという感覚がないと利用者の増加につながらない。これからの努力が必要だ。

【委員】

現在のバス事業者が運行しているバス路線があるが、利用者は多くない。ここに新しいコミュニティバスが導入されたら一層利用者が減ってしまうのではないか。コミュニティバスと既存の路線バスがそれぞれ機能をはたすような工夫が必要ではないか。

【座長】

市域内移動だけを対象としたコミュニティバスは、市外への移動手段となる鉄道や事業者の路線バスとの連携がないと機能しない。既存路線バスとの連携も考慮すべきであろう。

【委員】

コミュニティバスや福祉を目的としたバスの採算性が悪いのは当たり前だと思う。採算が取れないからバスは要らないというのではなく、これから策定する10年間の総合計画に盛り込んでいってもらいたい。市民が気楽に乗って行きたい所にいけるバスという考えは非常に大切だと思う。

現行の路線バスとコミュニティバスが競合することは問題だ。これらは通勤通学の時間

帯とそれ以外の時間帯で分けて運行するなど、市と事業者とが十分協議して解決して欲しい。

現行の大安町の福祉バスが、利用者も少なく採算性も悪いとしても廃止するわけにはいかない。今回のコンセプト案をたたき台にして、より効率的なバス施策をいなべ市全体で計画してもらいたい。

アンケートの回答の中で、バスは必要だと答えた方が全てバス利用者になるわけではない。意見と実態には食い違いがある。これら財政に関する問題も含めて様々な角度から総合的にバス交通を実施に向かって進めて頂きたい。

【座長】

コンセプト案には新コミュニティバスの鉄道との連携についての記載はあるが、既存の事業バス路線との連携についての記載が欠落している。事業バス路線とは競合するのではなく、鉄道と同様に円滑な連携を行う重要性を加えて頂きたい。

【委員】

北勢線に関する調査や本調査において、行政には期限があるだろうが市民に期限はない。本調査の期間が短く、議論を行うというより提出物のための検討会になっているように感じている。市民との協働を行うのであれば十分な時間を持って意見を煮詰める仕組みが必要だ。期限どおりに予定されていた内容までの結論を得ていかなければならない仕組みが問題ではないか。

また財政面での問題に関しては、議会においても提案し十分議論して頂きたい。

【座長】

本調査はコンセプトを確立した後、実施計画そして実証実験という段取りで進むことになっている。十分な議論が必要であることは理解するが、作ってみて、試してみようという中で徐々に形を作っていく手法もあり、今回はそのやり方で進んでいると認識している。もちろん同時に市民に対して情報を公開していくことも重要である。

【事務局】

本調査の今後の予定は、これまでの3回の検討会の議論を踏まえ、とりまとめた報告書を国土交通省へ提出するとともに、各委員に、いなべ市バス基本構想として報告する。

また、アンケート結果では員弁町地域のバス交通に対する要望が強く、また他地区ではなんらかの既存のバス交通が存在していることから、平成17年度の実施計画は員弁町地域を先行して行うことを議会に提案する予定である。

今回の創発調査の報告書等は市のホームページ上にて公表する予定であり、また各委員の了解が得られれば、本調査の委員会名簿と検討会の議事の概要についてもホームページ上で公開する予定である。ただし地域の委員会であるため、議事概要には発言者個人名は公にしない方針である。

バス車両のデザインや愛称などの募集についても検討していくつもりである。

【座長】

委員会名簿および議事概要についてのホームページ上の公表を了解する。

報告書作成に関しての今後のスケジュールはどうなっているのか。

【事務局】

今回の検討会の議論を踏まえて作成する。各委員には報告書を配布することで本調査の最終報告とさせて頂きたい。

【座長】

報告書作成の扱いについて事務局の案を了解する。

～経済産業省中心市街地活性化室から、経済産業省が実施する創発調査について説明～