

平成 30 年度第 3 回菰野町地域公共交通会議 議事録

開催日時	平成 31 年 1 月 7 日（月）15 時 00 分～16 時 45 分				
開催場所	菰野町庁舎 5 階委員会室				
出席委員	24 名（うち代理出席 2 名）	欠席委員	1 名	傍聴人	2 名
議事次第	<p>1 開会</p> <p>2 報告事項</p> <p style="padding-left: 20px;">（1）各公共交通機関の実績について</p> <p style="padding-left: 20px;">（2）菰野町のりあいタクシーの実績について</p> <p>3 協議事項</p> <p style="padding-left: 20px;">（1）地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について</p> <p style="padding-left: 20px;">（2）今後の進め方について</p> <p>4 その他</p> <p>5 閉会</p>				
	<p>1 開会</p> <p style="padding-left: 20px;">事務局から、委員 25 名のうち、24 名（代理含む）が出席しており、会議が成立したことを報告</p> <p>2 報告事項</p> <p style="padding-left: 20px;">（1）各公共交通機関の実績について</p> <p style="padding-left: 20px;">近鉄日本鉄道株式会社から資料 1－1、三重交通株式会社から資料 1－2、事務局から資料 1－3、社会福祉協議会から資料 1－4 に基づき説明</p> <p style="padding-left: 20px;">三重交通四日市福王山線について、4 月から一部の便を近鉄川原町駅に乗り入れる計画を進めている。</p> <p style="padding-left: 20px;">（資料 1－3 について、）1 コース菰野福王山線は減少していますが、2 コース、6 コースは増加しており、合計するとほぼ横ばいとなってい</p>				
(座 長)					

るため、この部分を幹線とした上で、増便したらどうかということ念頭に置いて検討しています。また、朝夕の利用が増えている反面、昼は運行本数が少ないために時間が合わず離れる人や、(身体面等で) 使えなくなった人が多いのかと考えています。

また、8コースですが、もしか大橋が冬季通行止めの場合は、(御在所ロープウェイ行きの) 三交バスが通常コースから迂回し、三交湯の山の停留所を通行しますが、通常時はありません。このような、日中の(三交湯の山から湯の山温泉駅までの) 路線通行がない状況を踏まえた上で、考えていかないとはいけません。

質疑、意見等

(座 長) 資料1-1について、(大羽根園駅、中菰野駅、菰野駅の利用者が) 少しずつ増加している理由はありますか。

(事務局) 町人口が増加傾向にあるのが要因の一つと考えられます。

(委 員) (資料1-1) 近鉄の利用状況について、湯の山温泉の外国人の利用も増えてきていると思うので。最近のインバウンド状況を分かれば教えていただきたいと思います。

(委 員) 具体的な統計を取っているわけではありませんが、そのような利用も全社的に増えてきています。

(委 員) (バスの利用としては、) 外国の方の御利用が増えている実感はあり、特にアジア圏の方の利用が多く見受けられます。多言語対応として、英語表記のチラシを各バス停に設置しています。

(委 員) タクシーを利用される方は、インバウンドとしての利用よりも、企業に勤めてみえる外国の方が国内観光等で移動する際の利用が圧倒的に多いです。

(座 長) 以前は観光で駅からバスに乗車しても、御在所ロープウェイまで(乗り入れる路線がなかったために) 歩く必要があり、1つバリアありました。また、それを英語等でどのように伝えるかという問題もあったと思いますが、直接ロープウェイに乗り入れられるようになって、全体的にプラ

スの要素があると感じています。

また、公共交通全体の利用を増やす目的の中に、当然タクシーも含まれていますので、タクシーの利用状況等についても、ぜひ（報告いただく事項として）資料を御準備いただければと思います。

（２）菰野町のりあいタクシーの実績について

事務局から資料２－１、２－２、２－３、２－４に基づき説明

資料２－１ 乗継人数について、のりあいタクシーからコミュニティバスへの乗継は含まれていないため、実数としては多少増加する。全体の利用傾向として、通院のための利用が多いほか、12月からコミュニティバスが休止となった影響でけやきへの利用が増えている。乗降場所としては、色々な箇所からの利用がある中で、江野区、菰野第一区区内の乗降場所の利用がほぼ無く、乗降場所の見直し等今後の課題も見えてきた。

12月に休止したコミュニティバスの路線利用者数は月平均約600人であったが、のりあいタクシーの12月利用者予想は300人を超えない程度と思われるため、使用しなくなった方がどのような方法を望んでいるのか検討していく必要がある。

質疑、意見等

（委員） コミュニティバスを休止して、のりあいタクシーへ切り替えたことを含めて、町民の方からの評判はいかかですか。

（事務局） （のりあいタクシーを）利用されている方からは評判は良いが、今までコミュニティバスを利用していた方からは、なくさないでほしいという御意見もいただいています。特に料金の部分で、今まで、（保健福祉センター）けやきまで100円で来られていた方が、のりあいタクシーだと300円かかるということがあります。また、（利用するために）予約が必要であることを億劫に感じられているという御意見もございました。

（座長） これまでバスを利用していた方が、予約デマンドにあまり移っていただけでない一方で、（これまでコミュニティバスを利用していなかった方でデマンドに）新しく乗る方が多く、合計すると（利用者数が）下がって

いるという典型的なパターンですね。ただ、バスを利用する方は常連の方が多く、頻繁に乗っている傾向にあると一般的に言われているので、実際に利用されている人の実数としての差は数値程広くないかもしれません。デマンドも一度使いだすと習慣化してくるので、これからどうなるかです。バスとデマンド交通が代替関係とはいかないものの、両方を走らせるわけにはいかないというところが問題ですね。

(委員) 病院へ通院する際に、行きと帰りの予約をしておいても、診察に時間がかかり、(帰りの予約時間に間に合わないため) タクシーに変えられる方や、人に迎えに来てもらう方もいらして、せっかくの予約が予約にならないという話があります。当日の予約について時間変更ができないことは不便と思いますので、考えていただけないでしょうか。

(事務局) 朝の時間帯(8:00~9:00)は前日予約となっていますが、9時以降であれば当日であっても変更していただけます。ただし、のりあいタクシーが1台しかありませんので、予約状況によってはタクシーよりも待ち時間が長くなってしまう場合がある点は、御理解いただきたいと思います。今後の利用状況等によっては、2台目の導入を検討していく必要があると考えています。

(座長) ある程度その日の予約で運行を組んでいるので、予約を取りやめることは容易ですが、当日に時間変更をするのは1台で運行している今の状況だと、希望の時間に入れられない場合があるということです。普通のタクシーと、のりあいタクシーとコミュニティバスをうまく組み合わせるといいですね。

また、利用の多いところがエリアのどこにあるのかもあります。エリアの端にあれば、遠いところから順に乗せて乗り合いをしつつ向かって、戻ることもできます。ですが、例えばけやきは運行エリアの中心部に位置するため、上手く乗り合いが出来ない場合もあります。2台目を増やすのであれば、東西に稼働域を分けるなどしないといけません。最近ですと、そういったことを人工知能が考えて計算できるものがあり、将来的に利用していけば効率化を図れると思います。

3 協議事項

(1) 地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について

事務局から資料3に基づき説明

地域内フィーダー系統に対して国から補助金を受ける条件として、年間の計画を作成し、その計画に沿った事業の実施内容及び改善点について自己評価を行う必要がある。提出期限は1月17日となっている。

(座 長) 補足ですが、資料3 9ページ今後の対応方針の最後の項目は、行きたいところを検索すれば、町内全ての公共交通を網羅した結果が出て、予約が必要なものは予約もできるシステム（MaaS）の検討もしていく必要があるということです。

質疑、意見等

(委 員) のりあいタクシーについて、曜日の拡大を検討いただきたいと思えます。(現在は月曜日から土曜日の運行となっていますが、)障がい者にとっても利便性が高いので、日曜日にも運行いただければと思えます。

(事務局) のりあいタクシーの運行につきまして、月曜日から土曜日の運行とさせていただきますのは、コミュニティバスの運行に合わせて設定したという経緯があります。今後、日曜日の運行につきましては、増加費用も当然必要となってきますので、利用見込みも踏まえた上で検討していく必要があります。

(座 長) 前提として、一人当たりであれば、多く乗車すればバスの方が費用は低くなります。しかし、多いといえるほどバスの利用がなく、本数が少なく行きたい時間に走ってくれないという状況のなか、タクシーと比べると不便な点もありますが、同じ費用でより多くの人を行きたいところへ連れていくことができるデマンドを導入したということなので、単純に費用が安くなるという理由で始めたものではないことを御理解いただきたいと思えます。そういった意味で確認しますが、日曜日に運行するとしたら費用増加はどのように想定されますか。

(事務局) 現状は1台の貸切という形をとっており、月に約26日間運用していま

す。日曜日の運行となると、5日分を加えることになるので、簡単な試算ですが5分の1ほど増加するのではないかと見込んでいます。

(座 長) 今、貸切としているのは、初めは車をどのように配車していくか運用に慣れていない事も考慮した上での考えだったと思います。徐々に慣れてきて、利用が増えて混雑する時間が分かれば、貸切でなく普段はタクシーとして動き、予約があった時だけデマンドとして動く使い方もできるかと思います。他の市町村では、コミュニティバスを日曜日に走らせた場合、(平日と比べて)6割ほどの利用であったと聞いています。実際にやってみないことには何とも言えませんが、利用が少ないのであれば、日曜日は貸切でしないやり方もありそうですね。毎日使えるというのは(利用者にとって)分かりやすいので、費用面で大幅な増額にならないのであれば、10月に至る前に試験的に運行してみるのもいいかと思いません。

それではここで、三重県としても2月に実施される第三者評価委員会において、県と国で補助をされている地域間幹線、当町でいうと四日市福王山線についての評価を受けるということで、三重県地域連携部から追加資料について説明いただきたいと思えます。

(委 員) 地域間幹線系統の実績について、御説明させていただきます。県内に47の複数市町をまたぐ地域間幹線があり、輸送量目標36.4に対し41.2の実績となり目標を達成しました。補助基準は15人で、これを下回ると補助金が受けられません。県内路線で補助基準に限りなく近づいている路線がある中で、実績だけでいうと四日市福王山線は基準を満たしている路線ですが、同時に2,100万円の赤字路線でもあり、今後の利用促進にも積極的に取り組んでいただきたいと思えます。

(座 長) (四日市福王山線は)補助金を受けてはいますが、経費等を踏まえると赤字を全て補填できているわけではなく、何とか維持いただいている路線です。ただ維持するだけでなく、幹線系統として活用していく必要があります。

資料3のフィーダー系統も国からの補助をも受けているものですが、この補助金を受ける条件は四日市福王山線(地域間幹線)と結節している路線であることです。本来は四日市福王山線とコミュニティバスを乗り継いでもらうことが法律の趣旨ですが、そもそも利用数が減少していることへの問題意識、住民の利用者の行きたいところを考え直すことが

大切であると、追加資料の市町意見にも記載されています。

その他、資料3について質問等ありませんでしょうか。御質問がないようでしたら、資料3について、1月17日が提出締切ということで、基本的にはこの内容でお認めし、何かお気づきのところがあれば事務局へ報告いただく方向で異議ございませんでしょうか。

異議なしの声

(座 長) 異議なしの声をいただきましたので、協議事項「**地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について**」、このような方針で進めていくこととします。第三者評価委員会にてコメントが出てくるとお思いますので、事務局は次回の協議委員会にて報告をお願いします。

(2) 今後の進め方について

事務局から資料4に基づき説明

2月に地域懇談会を5地区で実施、その内容を受けて年度内に第4回地域公共交通会議を開催。来年度は網形成計画の策定に向けた協議を進めながら、6月に地域内フィーダー系統確保維持計画の新たな策定期期となるため、網形成計画の素案や今後の運行見直しに向けた協議を行う。その後7月にパブリックコメントの実施、9月に最終協議を行い、10月から運行見直しを行う方針としたい。

(座 長) 大切なところは、9月までに地域公共交通網形成計画を決定し、計画に基づいた路線見直しを10月に行うということです。特に、新しい路線について国からの補助を引き続き受けるためには、6月末が締切となるため、それまでに新しい路線について本数をどうするか等決める必要があります。

質疑、意見等

(委 員) 網形成計画を含めて、今後の方針を検討する際に、住民の生活圏という観点から路線を点検していただきたいと思っています。座長からもありましたが、近隣市町との連携をお考えいただきたいと思っています。現在

県内市町では、コミュニティバスを含め、各市町単独で運行をしている状況です。他県に行くと、共同運行し地域間幹線の認可をとっている事例もございますので、地域間幹線も拡大していきながら、フィーダーも拡大していったら、公共交通網をより綿密なものにしていただけたらと思います。

(座 長)

外出をする時に自動車を所有していれば、全て自動車で済みますが、そうでない方をどうするのかというところから、公共交通を整備する必要がありますが、そのためにこの協議会があり計画があります。委員の皆さんはその担い手となるわけです。そこで、委員の皆さんにお願いしたいことがあります。計画の中で実施主体として、具体的に計画を進めるための項目と携わる人の名前を入れたリストを作成します。これに皆さんのお名前を1か所以上入れていただきたいので、そのために皆さんで何が出来るかを考えてほしいと思います。例えば、住民の皆さんでしたら利用促進のために勉強会を開いていただく、警察の方であれば免許返納促進と併せて返納者へ公共交通について説明の場を作っていただく、道路管理者であれば停留所の整備を優先して進めていただくといった様に、それぞれで出来ることがありますので、率先して御提案いただきたいというのが、次回以降のお願いです。実際にどのようなものか、見てもらうと分かりやすいと思いますので、そういった内容が盛り込まれた他の市町村の地域公共交通網形成計画を、後日事務局を通してお配りしたいと思いますので、よろしく申し上げます。

このことを含めて、質問や意見がありましたらお願いします。

ないようですので、状況によって変わることもあるかと思いますが、基本的にはこの内容で10月に運行見直し等が始められることを目指して進める方針でよろしいでしょうか。

————— 全員の同意 —————

(座 長)

委員全員の同意をいただきましたので、協議事項「**今後の進め方について**」、このような方針で進めていくこととします。

4 その他

事務連絡

(事務局)

地域懇談会を地区ごとに開催させていただくに当たり、特に地区会長の皆様へは日程調整、参加者等も含めた相談をさせていただきたいと思っておりますので、御協力をお願いいたします。

5 閉会

(会長)

長時間にわたり、熱心に御意見賜りまして、ありがとうございます。色々と御説明いただきましたスケジュールに従いまして、今後とも大きな課題のある中で、進めてまいりたいと思っておりますので、御協力の程お願い申し上げます。