

一ノ宮地区実証実験の疑問と、今後の提案

2021年6月16日

鈴鹿市民のコミバスをよくする会

会長:辻井 良和 / 電話 059-386-0529

鈴鹿市江島本町 31-36

(1)一ノ宮地区実証実験の検証

一ノ宮地区乗合ワゴン車実証実験が1月25日から3年間の予定で開始されました。

2月から5月の乗車人数は、1日当 8.1 人、1 便当 1.35 人とお聞きしました。

三重交通に委託している運行経費は、1日当 55,000 円と公表されているので、1人1回乗車に 6,700 円以上の経費がかかっています。運賃 200 円を引くと1人1回乗車に 6,500 円の税負担になります。

これは、当初見込み 1 便 1 人以上の利用人数ですが、1 日に数名の利用しか見込めない運行システムに、1日当 55,000 円の経費をかける実証実験がなぜ行われるのか？大きな疑問です。運行システムの抜本的な見直しがもとめられています。

【参考】1人1回税負担：西部Cバス 410 円、南部Cバス 690 円

玉城町「元気バス」670 円、相模原市「乗合タクシー」2,100 円

(2)2つの疑問

①「地域住民が主体になって」の考え方の疑問。

「一ノ宮地区実証実験」の広報などを見ると、「地域自らが乗合輸送の必要性やルート等の運行内容について検討し導入」など、「地域住民が主体になって」検討してきたことが強調されています。しかし地域住民が、1 日 55,000 円の経費がかかり数人しか利用が見込めないシステムを検討するのでしょうか？一ノ宮地区での「乗合タクシーアンケート」では、住民はまったく関心を示しませんでした。それがどうして三重交通に運行委託する「路線バス方式」になったのでしょうか？

地域住民の要望を聞いて協力を求めることは大事なことです。そもそも公共交通の充実、基本的な人権である交通権の保障と市民生活を豊かにするという、地方自治体の責務です。地域が主体になって考えて行政が援助するのではなく、行政が主体になって考えて地域の理解と協力を得ることが公共交通政策をすすめる基本ではないでしょうか。

※地域住民が主体となった地域づくり協議会の話し合いや活動の中で、外出困難者への

支援が議題になり、助け合い活動の中で様々な「外出支援」が進められています。助け合い活動の外出支援は、公共交通ではありません。公共交通の整備は行政の仕事です。

②「実証実験」の車両と運行方法の疑問。

一ノ宮地区乗合ワゴン車実証実験で驚くことは、乗車定員 11 名の大型ワゴン車を新車購入し塗装もして三重交通に運行委託していることです。これでは実証実験の内容が限られてしまい、購入車両自体が無駄になりかねません。

実証実験では、どの大きさの車両がいいのか？どのような運行方法にするのか？など、様々な実験をするのですから、車両はリースで行うのが一般的です。また、運行委託するにしても委託先は公募にすべきです。

(3) アンケートなどに見る市民の声にどう応えるか。

3月26日開催の「鈴鹿市公共交通会議」で、策定途中の「鈴鹿市地域公共交通計画」の前半部分の素案が示されました。

その中で、「公共交通空白地域」に対するこれまでの考え方、駅やバス停から1キロメートルとしていたのを、駅から300メートルから800メートル、バス停から300メートル以遠との方向性が示されたことは歓迎すべき内容です(300メートルは徒歩5分の計算)。

また、利用者ニーズの把握・市民アンケートで、バスを利用するための許容条件として、「バス停までの距離は徒歩5分まで、運行間隔は15分まで、1回当たりの利用料金は200円までが、それぞれ9割をしめる」という市民の声が示されたことも注目されます。

この市民の声をどう実現するか？英知を集めて検討する行政の姿勢が問われます。

※鈴鹿市は人口約 20 万人ですが、市街地が分散している町です。人口集積の低い地域を、路線定期型交通で対応しようとした場合、長距離で無駄の多い運行ルートとなる上、全ての居住地をカバーできないなどの問題が生じます。路線バス方式では市民の声に答えられません。それに代わるのがオンデマンド交通ですが、今回の高岡・一ノ宮など限られた地域内での運行では、多くの利用は見込まれません。なぜなら公共交通で行きたい所はもっと広範囲だからです。かといって市内全域を1つのオンデマンド交通エリアとすることも現実的ではありません。人口1.5~2 万人程度の地域を1つのオンデマンド交通エリアとすることが効率的だと言われています。

(4) コミバスの会の提案

鈴鹿市民のコミバスをよくする会は、アンケート活動で市民の皆さんの声を聞き、鈴鹿市に適した公共交通を提案してきました。2つ程度の行政区を運行地域とするオンデマンド交通と、それらを結ぶ定時運行の中央環状路線の組合せです。

- ・オンデマンド交通は、デイサービスの送迎車両を想像してください。地区市民センターにワゴン車を2～3台配置し、電話予約で運行地域内をどこへでも送迎します。

- ・乗車運賃無料を提案しています。1乗車100円200円より、無料にすると利用人数が2倍3倍に増えます(2020年、春日井市での実証実験など)。低額の運賃を徴収しても運行経費に占める比率は低く、無料にして多くの市民が何回も利用するほうが行政サービスの向上と地域の活性化を促進します。運行経費は大手交通事業者に委託でなく自主運行すれば経費を抑えられます。

- ・会の提案にもとづくコミバス要望署名12,113筆を、昨年2月に市長に提出しました。

① 石薬師地区住民の半数の署名

コミバスの会の提案を石薬師地区で具体化した「企画案と要望書」及び「賛同署名」を、昨年10月に市長に提出しました。1ヶ月間の期間に人口6,200人の地区で2,874筆(住民の46%)の署名が集まり、20の自治会のうち16の自治会長も署名されました。予算も含めた具体的な運行計画を示しており、いまずぐ実行できる内容となっています。

② 一ノ宮地区で実証実験を行うなら

高齢者人口の多い一ノ宮地区でも早期の公共交通の充実が求められています。コミバスの会の提案を一ノ宮地区で具体化すると、概ね次のようになります。

- ・運行エリアは、長太を含む一ノ宮地区と箕田地区(合計人口19,600人)を運行地域とするオンデマンド交通。1週間から30分前までに電話かスマホで予約。

- ・ワゴン車(ハイエース)2台リース、コンビニクル(運行予約システム)利用

- ・朝8時30分から夕方5時まで運行。日曜と年末年始は運休。

- ・運行経費は月約100万円。(現在の実証実験は月当115万円)

※一ノ宮地区での運行にあたり市議会答弁などで、3年間同じ運行形態でなく有料・無料、路線型・デマンド型などの実証実験を行うと述べていますが、購入した車両と現在の運行地域にこだわるなら、利用者の大幅増加にはならないと予想できます。