

審議会等の会議の記録

会 議 の 名 称	令和5年度第1回伊勢崎市地域公共交通会議
開 催 日 時	令和5年5月1日（月） 午前10時00分から午前12時00分まで
開 催 場 所	伊勢崎市役所東館5階第1会議室
出 席 者 氏 名	【委員】 下城委員、根岸委員、石倉委員、佐藤委員（代理）、新井（良）委員、大谷委員、難波委員、清水委員（代理）、中西委員、松村委員、監物委員、石原委員、須永委員、新井（正）委員、鈴木委員、鷺巣委員（代理）、岩崎委員、池田委員、市川委員、大島委員、佐羽委員、田中委員（代理） （欠席） 南雲委員、閑野委員、馬場委員 【事務局】都市計画部長、都市計画部副部長、交通政策課長、交通政策課交通政策係職員3名
傍 聴 人 数	1人
会 議 の 議 題	※下記『会議における議事の経過及び発言の要旨』参照
会 議 資 料 の 内 容	※下記『会議における議事の経過及び発言の要旨』参照

会議における
議事の経過
及び発言の要旨

1. 開 会

2. 会長あいさつ

3. 自己紹介

4. 議事

(1) 協議事項

・【議題】コミュニティバスあおぞらのダイヤ改正等について
事務局より、コミュニティバスあおぞらのダイヤ改正等について説明を行う。

○改正概要

東シャトルバス…朝・夕方の渋滞にあわせてダイヤ改正。

東西シャトルバス…伊勢崎駅方面行を1便増設。

南部シャトルバス…朝・夕方の渋滞にあわせてダイヤ改正。

伊勢崎駅北巡回バス…朝・夕方の渋滞にあわせてダイヤ改正。

伊勢崎駅南巡回バス…道路改良工事により、太田町へ迂回。

宮郷・名和連絡バス…バスの始発を市民病院北から伊勢崎駅南口へ変更。

赤堀・あずま連絡バス…4便から3便に減便。

あずま・境連絡バス…国定駅周辺のルートを最適化。

境島村シャトルバス・境南巡回バス…運行経路をそれぞれ変更し効率化。

■質疑応答

(会長) 本件改正によって、JR・東武の両ダイヤにあわせた改正になっているかと思われませんが、ダイヤ改正にご尽力いただきましたバスの運行を行っている会社さんからご意見伺います。

(委員) 現在のダイヤから、道路状況による遅延・運転手の休憩を30分確保する必要性の観点から、ダイヤ改正に協力した次第であります。

加えて、7番(南巡回バス)の道路拡幅工事に伴うルートの変更、11番のルートの効率化で利便性の向上・電車との結節性の向上が見込めるかと思われします。

(委員) 今回の改正のように、時間が迫っている場合や休憩時間が短くなってしまうと焦った運行になってしまうので休憩時間の確保は必要かと思います

(委員) バスが早く来すぎた場合に、時刻表より早くバスが行くことはないのでしょうか。

(委員) バスの運行について、ダイヤについても時間調整を行っておりまして、余裕を持った運行を行うことで遅すぎる運行にならないようにしております。

(委員) コロナが5類に移行するにあたり感染対策はどう行なうか？

(委員) 運転手含め社内としてはマスクの着用を継続しています。また、出勤時の体温測定等も継続している次第であります。

(委員) 11番の路線を使用したい高齢者のために、バス停を増設してほしい。

(事務局) 境町・剛志駅付近のバス停の増加について、実車を用いて検証し、道幅の関係で剛志駅周辺にバス停を増設することはできませんでした。

そこで、新しい公共交通のあり方について検討したものを、本会議の後半でお伝えさせていただきます。

(委員) スマーク周辺の道の渋滞が激しいが、スマーク行のバス

は時間通りに運行できるのか。

（委員）１日土日含め１１本運行しておりますが、桐生県道の中で、殖蓮小から渋滞が始まり、１０～１５分遅延することもあります。また、道路構造上仕方ない点もあります。

また、スマークから伊勢崎駅に向かう方も遅延してしまう箇所もあり、利用者の方に不便をかけてしまうこともあります。ご理解いただいているところです。

（委員）スマーク周辺についてはイベント等があると大幅に遅延してしまうので、本件ダイヤ改正で対応できるようにしていきます。

（会長）スマーク周辺につきましては、伊勢崎駅からあおぞらバスと群馬中央バスが、境方面からもあおぞらバスが通っている現状であります。今後さらに改善できる点がありましたら、逐次ご報告をお願いします。

（委員）バス停の時刻表が風雨にさらされ見づらくなっているの、ダイヤ改正に伴い差替えてほしい。

（会長）ダイヤ改正時に差替える箇所等と思うので、事務局の方で対応してもらいます。

■議案の承認

（会長）今回のダイヤ改正案につき賛成の方は拍手をお願いします。

賛成多数により可決。

（２）協議事項

・【議題】デマンド交通の実施に関する検討について

事務局より、デマンド交通の実施に関する検討について説明を行う。

■質疑応答

（委員）タクシーを利用した運行形態をとることで、買い物をして荷物が多く停留所まで行くのが困難な交通弱者の新しい交通手段になってよいと思います。

加えて、現在タクシーでのチケット方式だと、運転手にチケットを渡してそれを落としてしまう人が多くあるため、マイナンバーカードであればなくしにくいだろうと思われます。

一点、追加の報告として、燃料費の高騰に伴い、今年の夏ごろから説明資料にある料金表より料金が上がるかと思われます。現在メーターごとに９０円加算されていますが、それが１００円加算になるかと思われますので、伊勢崎市の作成資料より航続距離が減ることをご承知おきください。

（会長）値上げになった場合については、別途検討いたしますが、長距離になれば伊勢崎市が負担する割合が減っていくという方式は変わらないということでしょうか。

（会長）はい。

（委員）事務局の意向として、短距離の利用の方が市の負担割合が大きいことから、短距離の移動はデマンド、長距離は別の公共交通機関との併用を促すという形になるのかと思われます。

（委員）マイナンバーカードを利用するとなると前橋市と共通しているところではありますので、導入にあたっては将来的にMaeMaasと同様に、GunMaasにつなげられる形であるとよいと思われます。

す。

（委員）現状のタクシーに、補助金を出すという形でのデマンド、なおかつ一人で乗降ができる方たちを対象としているのかと思われる。

範囲は伊勢崎市内に限られるということでしょうか。

また、別紙表の4,000円以上の金額が記載してありますが、特にどこまで行けるということで制限は設けないということでしょうか。

（事務局）はい。

（委員）今回のこのタクシーはデマンドに当てはまるのか、それとも貸切タクシーとして通常のタクシーの延長としておこなうのでしょうか。そもそも乗合タクシーとすると、メーターで精算する場合に途中で乗った人の精算はどうするのかという問題がありますがどうでしょうか。

（会長）方式としてはタクシー会社に補助金を支払う形になるかと思われます。

伊勢崎市の場合、今までのタクシー券などもやっていましたが、それをデマンド交通として変えていこうという動きがあったのではないかと思います。

（委員）他市でやっている区域内での運行がいわゆるデマンド交通に当たりますが、名称等については柔軟に考えて、区域内で運行するものに限定されず、デマンド交通という名称が使えるのかと思われます。

（委員）区域いくらで計算できるものであればデマンド交通になるかと思われます。500円で二人乗れば250円など金額請求が行われますし、三人で乗ればいくらという額を請求できるというものです。

支払をタクシー事業者に行う補助金という形なのであれば、デマンドという形式に当てはまらないと思うのですが。

（委員）概要と全体像が提示されているだけだと思いますが、名称についてもこの形式で行えるのかは確認させていただきたいと思います。

（事務局）おっしゃる通り、他市さんの記載としてもデマンドと使わず、ホームページ等でもマイタクの紹介ページはひらがなで「でまんど」と記載されております。本市としても、どのように本件を表記するかは検討させていただきます。

（委員）他市の事業はデマンドではないので、市民周知の際に名称等は再度考える必要があるかと思われます。

（委員）私も、別紙資料の中にデマンドについての説明があり、記載内容と合致しないので先ほど質問させていただきました。

（会長）名称については再度検討が必要となるのですが、他市さんの事業を参考にして新事業をおこなうという大まかな方向についてはこれでよろしいでしょうか。

（委員）事業内容について、運行範囲を伊勢崎市内と定めた理由と、料金設定について事務局がどういった理由で決定したのか伺いたいです。

（事務局）他市町村にいった場合に、当該市町村の協会の了解を得る必要がありますが、事業を始めてみないと全容の説明ができないというのがあります。

今回の制度が固定というのではなく、市民の声を聴いて、よりよいものに変えていきたいというのがあります。

(会長) 他市町村に行きたい場合には通常のタクシーとして利用してもらうか、別の公共交通機関を利用してもらうということよろしいでしょうか。

(事務局) その通りです。ただし、今回の会議が確定的なものではありませんので、煮詰めていきたいと考えています。

(会長) 名称や詳細な箇所は今後詰めていく必要がありますが、本事業をタクシー協会等と協力して新事業として立ち上げるという方針で進めてもよろしいでしょうか。

■議案の承認

賛成多数により可決。

■補足説明

(委員) 話し合いを聞いていく中で、伊勢崎市は広く平らな地形の中で、公共交通を考えるのは難しいと感じました。ラストワンマイルという考えが増えている中、移動に係るコストがかかるのが現状だとも思います。伊勢崎市残念ながら縦割りの中相互の連携が難しい中、市民の生活を交通面でどう位置付けていくのが大事だと感じました。

自家用車の動きがどうなっているのか、おおきいイベントがあった場合に、渋滞の原因は主に右折車両があるなど考えられる中、渋滞を起こさないよう一般車を制限するなどしつつ、DXが叫ばれる中、デジタル方面でアプローチして、ハード面での拡充は抑える流れになっていくのかと考えております。

地域の移動に関して駅等を中心として、個人交通一辺倒にならないよう、市町村から行動の変容を促していく必要があるのかと思います。

コストを考えると、区域運行のデマンドタクシーを運行していくのは難しいと思います。本事業は家から駅・バス停、もしくは短距離の目的地を主な目的とした事業だと考えています。タクシーの移動は決して料金が高すぎるものではなくリーズナブルなものであると思うので、積極的に施策を市民が使えるような働きかけをしていくのが重要なのかと思います。

(会長) 群馬県の公共交通計画について、一言お願いいたします。

(委員) 昨年度群馬県としても街づくり計画を策定し、同時に地域公共交通計画を策定しました。伊勢崎市にも同様に街づくり計画の策定をお願いしたいですし、その際には協力させていただきます。

5.その他

今年度秋口に、第2回目の会議を開き、協議事項(1)とダイヤ改正時期に関する詳細な説明と、協議事項(2)の具体案を提示することを説明した。

6.閉会