

第2回さぬき市公共交通検討協議会

- 1 日時 平成22年11月30日(火) 13:30~15:50
- 2 場所 さぬき市役所3階301会議室
- 3 出席者 [委員] 十河孝男 堀尾全一 頼富 勉 山下美穂子 山本孝広
 上野尚昭 今村卓史 中桐義人 寛 崇弘 植田俊也
 一宮軌善(代)山崎 山本 泰(代)河本 十河信二 和田浩二 吉原正和
 多田隆生(代)山下 穴吹靖昭 山本貞信 石原紀子 工藤衛一
 齋藤 弘 松岡三千子
 [事務局] さぬき市長大山茂樹 都市計画課長橋本安由 同課副主幹藤井 浩
 同課係長松岡 崇
 (株)福山コンサルタント森谷淳一 中谷俊文
 [傍聴人] 1名
- 4 議題 (1) 基礎調査報告及び基本方針について
 (2) 今後のスケジュールについて
- 5 会議の内容は次のとおりである。

発言者	意見概要
(事務局)	ただ今から第2回さぬき市公共交通検討協議会を開催いたします。まず、はじめにさぬき市長よりごあいさつ申し上げます。
(市長)	(挨拶)
(事務局)	(委員紹介及び配布資料の説明)
(事務局)	(情報公開の説明)
(会長)	(挨拶)
(事務局)	(資料説明)
(会長)	先日開催した事前協議にて、コミュニティバス見直しについて専門家の視点で検討いただいている。
(委員)	さぬき市民病院に直結している 志度寒川津田線の利用が少ないため、複数の目的で利用できるバス停が必要なのではないかと考えている。 経費の2/3以上は人件費となっているため、市内循環線と 志度小田線の始発・終発を一律減らすことで、人件費を抑えることができると考えている。 エコ通勤を推奨していくことで、通勤者の利用を考慮しダイヤを設定することができると考えている。 病院利用については、病院側で利用時間が分散するよう調整できないか。 JR志度駅前の南側のロータリーを有効に利用できないか。 利用の少ない路線については、タクシーでの対応をすべきではないかと考えている。
(会長)	バスが空で走ることのないよう見直しをする必要があると考えている。 さぬき市民病院として、コミュニティバスへの期待度、必要性はどう考えているか。
(委員)	病院への直行便の利用者が少ないため、コミュニティバスがさぬき市民病院へのアクセス手段として十分に認識されていないのではと思う。 病院までの手段は、コミュニティバスに頼るだけでなく、病院側としても独自のサービスを考えていく必要があると考えている。
(委員)	空で走っているコミュニティバスを見直す視点として、利用者を増やすことと便数を減らすことが考えられる。 利用者を増やすためには、市役所の方が通勤で利用したり、高松へ車で通勤している方に利用してもらうことが考えられる。 また、免許返納を推進する施策を実施することも考えられる。 コミュニティバスの見直しについて、事務局案と大川バス案のどちらかを基本に考えるべきではないか。
(会長)	市役所までの通勤手段として、コミュニティバスを利用することに関してどう考えているか。

(委員)	現在、年1回エコ通勤をすることとなっている。 ただし、ダイヤの関係もあり、コミュニティバスを利用する方もいるが、自転車やJR利用の方も多い。
(委員)	行きはバスで行けても、帰りのバスがないということがある。今回の見直しでそのあたりが改善されれば、利用することができると思う。
(会長)	誰のためのコミュニティバスか、何の目的のために利用してもらうのかを明確にしておく必要がある。
(事務局)	今のコミュニティバスは全てを主要施設を網羅できるようにルートを設定しているため、ダイヤや運行本数等に弊害が生じている。
(委員)	香川県内の他市町村でも同様の問題が生じている。 誰のためのコミュニティバスであるかを明確にするのは重要であると考えている。
(会長)	大川バスに関しても、地域の補助金を受けないと運行できない状況になっている。自家用車利用に利用者が流れているのが、大きな原因である。 数年後を見据えて、運行形態を考えていく必要がある。
(委員)	四国はマイカーの所持率が高いため、バス利用が少ない傾向にある。 さぬき市として、大型バスを運行する区間、交通弱者に対するサービスをする区間を明確にする必要がある。 乗合タクシー等は、過疎地のコミュニティ内での移動を想定しているため、ジャンボタクシーのような乗車スペースの少ない車両で知らない人と長時間乗り合わせるのには、利用者に負担をかけることとなる。
(会長)	バス路線が廃止された地域の意見をお聞きしたい。
(委員)	南川地区では以前はバスがあったが、誰も乗らないため廃止されることとなった。南川地区の方は80歳を過ぎても車を利用している状況であり、運転できるうちは車に乗りたいと考えている。
(会長)	コミュニティバス路線がある地区については、該当する自治会の負担額を多くすべきとの意見もあるがどのように思われるか。
(委員)	非常に難しい問題である。 今は車に乗っていても、将来的には何らかのバスは絶対に必要である。近所の方との乗合タクシーを利用するということが将来的な形となるのではないか。 市が負担するだけでなく、バスを利用する方が多少の負担増を覚悟する必要があると考えている。
(委員)	さぬき市に若者が戻ってきもらえるようなまちづくりをしていく必要がある。 受益者負担の原則は守っていくべきだと思う。
(委員)	コミュニティバス路線がある地区の自治会の負担が増えるのはやむを得ないと考えている。
(委員)	現在利用している立場からすると、利用者だけに負担を強いるのは辛い状況である。 バス路線が廃止されると困る住民がいる地域については、地域全体で考えていく問題であると考えている。
(委員)	合併してから数年が経ち、ちょうどコミュニティバスを見直すいい機会ではないかと思う。 デマンドバスについては、実証実験を早急にしてみるべきであると思う。例えば、休日のみで試験的に導入してもよいのではないか。
(委員)	現在、公共交通は全く利用していない。周辺の高齢者も自家用車で病院や温泉に行っている方が多い。やはり、自家用車での移動に慣れてると、一日に数本しかないバスを長時間待つことは難しい。
(委員)	大窪寺へ行くバス以外は休日運休となっており、休日に仕事がある方は利用できない状況にあるし、休日の学校行事、イベントでの利用ができない状況にある。必要なときだけでも臨時運行できないか。
(委員)	コミュニティバス路線がある地区の自治会負担を増やすという考えが本当によいのか、悩んでいる。 高齢者の多い南川地区は、バス路線がなくても生活できており、高齢者＝バス利用者でないということがわかる。

	<p>バス利用者は、免許を持たない、または車を持たない学生及び高齢者に限られている。このことから、車を運転できる方にわざわざバス利用に転換してもらうのは難しいのではないかと考えられる人を想定し、バスの運行を合理化していくべきである。</p>
(委員)	<p>現在コミュニティバスを利用している方、利用していない方に関わらず、今のバスには不満を持っているため、見直していく必要があると言える。</p>
(会長)	<p>コミュニティバスの代わりにジャンボタクシーを運行すると仮定した場合、どのくらいの運行費用が必要になるのか。 また、同じ目的地へ行く、または帰る方を一緒に輸送することは可能か。</p>
(委員)	<p>デマンドタクシーを運行することは可能であるが、現在のコミュニティバス路線全てを網羅することは不可能である。 幹線となる路線はコミュニティバスで対応し、支線としてタクシーで対応するということが経費削減に繋がると考えている。 ただし、デマンドバスでドア・ツー・ドアのサービスをしてしまうと、タクシーと同等のサービス水準となってしまう、現在のタクシー利用客を取られることになると思う。</p>
(会長)	<p>市から補助を受けずに、デマンドタクシーを運行することは可能か。</p>
(委員)	<p>市からの補助がないと、運行するのは難しい。 現在、9人乗りジャンボタクシーは1時間7,300円で貸し出している。 市からの補助を含め、利用料金をいくらに設定するかが重要になってくる。</p>
(委員)	<p>他地域の例として、幹線バス路線の停留所にタクシーが待機しており、乗り継ぐサービスが行われている。 デマンドタクシーについては、コミュニティバスの代わりに長距離のルートを走行するのではなく、近場のみの輸送のみでよいのではないかと考えている。</p>
(委員)	<p>高齢者は自宅からバス停までの移動が辛いという方も多いため、ドア・ツー・ドアのサービスを山間部だけでなく、市街地でも行っていただけると考えている。</p>
(会長)	<p>コミュニティバスは一時間いくらの費用がかかっているのか。</p>
(事務局)	<p>例として、志度小田線であれば、年間1,050万円の費用がかかっており、運行日数約240日、1日の運行時間約12時間とすると、一時間あたりの運行経費は約3,600円となる。</p>
(事務局)	<p>(地域公共交通に必要な経費について説明)</p>
(会長)	<p>デマンドバスを運行した場合、ドア・ツー・ドア等のサービス水準が上がれば、利用料金がコミュニティバスの料金よりも高くても利用する方は多いのではないかと考えている。</p>
(事務局)	<p>民主党政権になってから地域公共交通活性化再生総合事業が廃止となり、実証運行ができるかどうか不透明な状況である。これまでと同じような制度があれば、今年度に基本方針を決定、次年度以降に連携計画を作成しながら実証実験を兼ねるといった要求を国に提出し、早急の実証運行ができれば利用動向を把握することができる。</p>
(委員)	<p>地域公共交通活性化再生総合事業が廃止となったが、それに代わるものができるのであれば、ぜひさぬき市も応募していただきたいと考えている。これにより許可がおりれば、次年度以降に実証運行が可能となり、金銭的な面でも協力ができると思う。</p>
(事務局)	<p>他地域では、自治会に回数券を買っていただきバスの維持に協力してもらっているところもある。 また、デマンドバスのシステムについては、導入時に多大な費用がかかるが、現在タクシー会社が利用しているシステムを利用しても十分対応できると考えている。 デマンドバスを導入するためには、エリアを決めないと予約が別地域に集中した際に、車両が不足することとなるため、エリアの設定は非常に重要である。 利用されていない方は、実際に車が運転できないときのことを考えていただきたい。 また、他地域では実証運行の中で、市役所の職員に強制的に通勤利用してもらうということをしているところもある。実際に利用してみることで課題が明確になり、どうすべきかを考えるきっかけになると思われる。</p>
(委員)	<p>利便性を下げずに経費を削減できる方法を検討するべきである。</p>
(委員)	<p>現時点で利用者が非常に少ないため、今後利用者を増やしてコミュニティバスを維持</p>

	<p>していくという方針は難しいと考えられる。どのような人が何のためにコミュニティバスを利用しているかといったニーズを再度整理し、効率的な運行を検討していくべきであると考え。</p>
(委員)	<p>地域の足を確保するという事は前提である。現在利用している方に特化して効率的な運行を検討することも大事であるが、利用者を増やしていくといった視点も必要ではないかと考えている。</p> <p>さぬき市にはJR、ことでんがあるので、このような広域公共交通と連携していくことも重要である。</p> <p>結節点で時間をうまく活用できるということも重要である。</p> <p>また、乗り換えによりコミュニティバスが利用しやすくなるような付加価値を付けることで、コミュニティバスを存続することに繋がると思う。</p>
(委員)	<p>市民全員が納得できる金額を市で負担し、残りは利用者が負担すべきであると考えられる。</p> <p>一度バスをなくしてしまうと、新たに構築するのは非常に困難である。このことから、維持するためには多少の待ち時間が長くても我慢するといったことも必要になってくると思う。</p> <p>また、市としては交通弱者の意見を代弁していく立場にあると考えている。</p>
(委員)	<p>コミュニティバスを利用する方は、高齢者の車を運転できない方の利用が多いということで、福祉の意味合いが強いのではと感じている。このような場合、費用対効果は度外視で検討することも必要なのではないか。</p> <p>今回の住民アンケートでは、バスを利用しない方の意見も含まれているため、バスの利用者の意見を今後反映していくべきであると思う。</p>
(委員)	<p>遠距離の通学に対しては、スクールバスを運行している。</p> <p>それ以外については、父兄の送迎が主になっている状況であると思う。</p>
(委員)	<p>厳しいかもしれないが、利用者を増やし、ピーク時の15万人程度の利用を確保できるよう努力していきたいと個人的には考えている。</p>
(会長)	<p>まず第1に、利用の少ない始発・終発時間を短くし、運行時間を効率化することは重要であると思われる。</p> <p>次に、デマンドバスを導入し、現在と同じくらいの費用でよりよいサービスを実施できたら利用しやすくなると思う。</p> <p>市役所の方が不便で利用しにくいと思うようなコミュニティバスを市民に押し付けるのではなく、もっと熟慮していくべきであると考え。</p> <p>また、例えば回数券の購入等によって、自治会にもっとコミュニティバスの維持に参加する意識を持っていただきたいと考えている。</p>
(委員)	<p>コミュニティバスの乗り継ぎ券は現在検討中である。</p>
(会長)	<p>乗り継ぎ券の発行は、収入を減らすことにはなるかもしれないが、利用者の増加には繋がるため、進めていきたいと考えている。</p>
(事務局)	<p>第3回検討協議会を来年1月に実施する予定である。</p>
	<p>(閉会)</p>