

第3回さぬき市公共交通検討協議会

- 1 日時 平成23年2月2日(水) 14:00~15:30
- 2 場所 さぬき市役所4階第2委員会室
- 3 出席者 [委員] 十河孝男 堀尾全一 頼富 勉 岩崎喬士 山下美穂子
 山本孝広 上野尚昭 今村卓史 中桐義人 笈 崇弘
 植田俊也 山本 泰(代)多田 十河信二 和田浩二 吉原正和
 多田隆生(代)堀 穴吹靖昭 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] 2名
- 4 議題 (1) 路線再編及び新たな運行形態の仕組み検討について
 (2) 今後のスケジュールについて
 (3) その他
- 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)	(挨拶)ただ今から第3回さぬき市公共交通検討協議会を開催いたします。まず、はじめに大山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)
(事務局)	(情報公開についての説明)
(事務局)	第1回の検討協議会において、協議会の事前に分科会を実施すべきとのご意見があったため、第2回及び今回(第3回)については、事前協議を行っている。 (これまでの検討協議会等の内容説明)
(事務局)	次回以降の事前協議については、タクシー事業者の方にもご出席いただきたいと考えている。
(会長)	(挨拶)
(事務局)	(今後の検討課題についての説明)
(会長)	さぬき市コミュニティバスの全体的な課題としては、「利用者の利便性維持」、「財政支出の削減」、「地域にあった運行形態の検討」が挙げられている。 先日の事前協議で、経費削減の目標値についての話があったが、ご意見をいただけないか。
(委員)	この検討協議会のメンバーが同じ方向を向いて今後の検討協議会を進めていく必要があるため、事前協議に出席されていない方で今後の検討課題について納得できない等のご意見がある場合は、この場で言ってもらいたい。
(会長)	バス事業者として、どの様に経費を削減していくかという考えがあるか。
(委員)	利用者が多い路線に関しては現在同様バスを運行して、利用者の少ない地域に関してはタクシー等で対応していくべきであると思う。 必要最低限のサービスはどの程度かを明確にする必要があると思う。
(会長)	バスの次の受け皿としてタクシーの利用の話があるが、費用対効果の面と併せて大型バスに数人しか乗っていないということに関しての市民の厳しい目があると思うが、タクシー会社の立場としてどの様に考えているか。
(委員)	地域交通としてコミュニティバスを維持していこうと考えた場合、地域の人々の協力する姿勢が絶対に必要であると思う。
(会長)	バスの代わりにタクシーで対応する場合に、現在のタクシー会社は担当する地区がそれぞれ分かれているが、その点についてはどうか。
(委員)	現在の担当する地区だけではなく、さぬき市全体を各タクシー会社が当番制で順番に対応していくべきであると思う。

(会長)	各タクシー会社はデマンドバスに準ずる車両をお持ちなのか。
(委員)	各会社ともジャンボタクシーは1台所有している。 ただし、それをデマンドタクシーとして利用した場合に、ジャンボタクシーが使えなくなってしまうため、利用者の少ない路線の場合には通常の車両を利用することも考えている。
(会長)	事前協議にタクシー事業者の方にもご参加いただきたい理由として、全体の検討協議会では言いにくいコストの問題、地域の問題について深く議論していきたいということがある。 さぬき市として、いつまでにいくら経費を削減するといった希望があるか。
(委員)	来年度の秋頃にはコミュニティバスとデマンドタクシーを組み合わせた形で実証運行ができたらと思っている。 その中で運行経費を多少なりとも削減し、利用者の利便性も向上できたらと考えている。
(会長)	先程の質問をした意図としては、例えば300万円の経費削減は多いのか少ないのか、1000万円の経費削減は多いのか少ないのか、3年というのは長いのか短いのかそういった点についてお聞きしたかった。
(委員)	その点については、平成23年度から実証実験していく上で明確にしていきたい。 ただ、ピーク時に15万人いた利用者が人口減少等で減っていきいているので、お金だけで判断できない部分もあろうかと思う。
(会長)	先日の事前協議でも目標値を設定しなければ方法論が明確にならないといった意見もあったが、どうお考えか。
(委員)	目標があったほうが、検討を進めやすいと思う。 金額的な目標もある程度設定した方が、実証運行をする上でも成果が分かりやすいと思う。
(会長)	この検討協議会で一致している意見は2つあって、1つ目は建設中のさぬき市民病院を1つの核として路線を設定していきたいということと、2つ目は国道沿いの東西方向と比べて、南北方向(志度～長尾方面)のつながりが弱いということが挙げられる。 そのことについて、病院関係者としてどうお考えか。
(委員)	本年8月には完成予定であり、12月頃からは新しい病院で診療を開始できる予定である。 その際に現在の病院がある場所が駐車場となるが、コミュニティバスを常時駐車できるように4台分のスペースを確保したいと考えている。 さぬき市民病院は位置的にもさぬき市の中心にあるため、各地区からの中継地点として活用していただけたらと考えている。
(会長)	せっかく莫大な資金を使って病院を新しくしているため、コミュニティバスの見直しと併せて病院のサービスもこれまで以上によくして、さぬき市民病院の利用を促していく必要がある。 次回の検討協議会までに市としての経費削減の目標値を設定していただきたい。
(事務局)	先日の事前協議でコミュニティバス見直し(案)を提示しており、現在バス・タクシー事業者に対し運行費用を試算してもらっているため、国の予算の動向も勘案して収支の予測をし、早めに検討協議会で示せたらと考えている。
(会長)	目標がないと事業計画にならない。 デマンドタクシーを導入したらどれだけ経費が削減できるかを示す必要がある。 3年、5年計画を立て、出費を極力減らし、収入を増やすようシミュレーションしていき、達成できる目標値を決めるべきである。
(委員)	コミュニティバスの路線を見直し、デマンドタクシーを導入することには賛成である。 そのためには、デマンドタクシーの運行費用を含め経費を試算する必要がある。
(会長)	タクシー事業者の経営の状態、設備状況を勘案して、時間または距離あたりでの費用で運行していただくかはこれからの協議の中で決めていく必要がある。 また、現在タクシーを利用している客が全てデマンド利用にならないよう棲み分けをしていく必要がある。

	教育委員会の立場で何か意見はあるか。
(委員)	今後の検討課題の中にもスクールバスの項目があるが、現在学校再編の計画も策定して4年目になり、再編計画自体は10年計画のためそろそろ中間年ということで見直しをしていく必要がある状況である。 そのため現時点では、教育委員会としてのご返答ができない。
(委員)	現在のスクールバスの運行はどうなっているのか。
(委員)	現在小・中学校の遠距離通学者を対象にスクールバスを運行している。 中学校は長尾中学校から多和地区、小学校は津田小学校と鶴羽地区、志度小学校と末地区、富田小学校と南川地区で運行しており、大川バスに委託しているものと、教育委員会が車両を購入して運行のみを別会社に委託しているものもある。 今回コミュニティバスの運行を見直すことにより、時間帯やルートが合えばコミュニティバスを利用することが可能になるのではないかと考えている。 ただ先程も言ったように学校再編について中間年での見直しを考えないといけない時期であるため、それから先のことについては今の段階でははっきりと申し上げにくい状況である。
(委員)	利用者の負担増の検討とは、どの程度の料金値上げを考えているのか。
(事務局)	利用者の負担増については、今後単価を設定するときに協議をしていかなければならないと考えている。 現在料金200円でコミュニティバスを運行しているが、デマンドタクシーを導入した場合と同じ200円で行くのか、例えば300円にするのか。また、観光路線である多和路線については、土日は観光客ばかりなので料金を5~600円にして収入を上げるといことも1つの案として考えている。
(委員)	私は高齢者として負担増は厳しいと思うが、後に残される負担を考えると高齢者でもある程度の負担増はやむを得ないと考えている。
(会長)	社会福祉協議会の観点ではどうか。
(委員)	社会福祉協議会は地域福祉を推進するための事業を行っており、高齢者の方や地域の方の生活や交流するための1つの手段としてのコミュニティバスが縮小していくことに賛成できる立場にはない。 ただ、市の財政事情であるとか、現在のコミュニティバスが地域福祉にうまく活用されているかを再検討した上で、新たなスタートとしてこのような形になったという説明責任を果たす必要がある。 事前協議の中で市が目標値を設定し、それに向かっての方針を示されるのであれば、途中経過の報告もしやすいし、ご協力下さいといったアナウンスも市民の皆さんにしていけるのではないかと考えている。
(会長)	社会福祉協議会のネットワークを使って、市民の方々の協力と知恵をいただきたいと考えている。
(委員)	先程も話にあったように新しくできる市民病院を中心として、主要な拠点を結ぶというのが青写真としてあるとするならば、そういったことを前面に出して、乗り継ぎ割引を行って利用者の負担軽減を図る等の方針を示してもらえると発言がしやすい。
(会長)	乗り継ぎ券を発行することによって、これまで往復800円かかっていた方が400円になると、とても利便性が高まるが運賃収入は減る。 この場合増客をしなければ収入が減るということを我々は十分認識する必要がある。 交通事業者としての意見はどうか。
(委員)	我々も運行費用を削減するために、ワンマンでの運行をしたり、運行本数を減らしたりということがあがるが、朝晩のピーク時には利用者が多いため、昼の利用者が少ない時間帯に運行本数を減らしても、職員が待機する時間帯が発生するだけである。 そのため、デマンドタクシーに代えて短い時間運行したとしても、人件費は同様にかかるため、経費を減らすことはそう甘い話ではないのかなと思う。 とにかく目標値を設定する上で、デマンドタクシーによってどのくらい経費を減らせるか、例えば利用する何週間前かに予約をして運行するといった場合にはどのくらい安くでき、予約がないときでもいくらか費用が発生するのか等、そのあたりの前提条件を決めないことには議論ができないと思う。

	市民病院を拠点とするのであれば、最寄りの駅として神前駅があるため、うまく連携していけたらと考えている。
(会長)	JR で志度から神前に行って、そこから市民病院へ行ったときに、コストとしてはどうなるのか。
(委員)	ある区間の利用に対して、割引をしたという事例はこれまでにはないため、料金の割引等はなかなか難しいと思う。
(会長)	割引券を発行するのも1つの手段として有効であると思うので、別のところで支出を減らせるよう検討していく必要がある。
(事務局)	市内には JR、こども電が走っているため、そのあたりとの連携はいかにして利便性を図るかというのは、協議をしていく必要がある。 お互い割引券を発行すればうまく行くのか等は、今後議論していく必要がある。
(委員)	数値目標を設定することは大事なことである。 ただ、7000 万円あまりの運行経費がかかっている、実際の運賃収入などが 2000 万円ぐらいしかないというのは、民間の事業会社では到底あり得ない。 行政が運行しているコミュニティバスというのは民間事業者とは違うのだろうが、ちょっと無理があるのではないかと思う。 効率化を図る方策というのは色々あると思うので、時期と数値目標を掲げていくべきであると思う。
(会長)	コミュニティバスを利用している立場としてはどうか。
(委員)	時間帯によって利用者の違いはある。 便によっては1人しか乗っていない場合もあり、そういう場合には小さいバスでいいのではと思うが、朝のピーク時等利用者が多い便もある。 また、志度小田線は大串を回るので、市民病院から 45 分もかかるため、体調によってはタクシーを利用している。 これまでバスを利用していた方が入院したり、亡くなったりして、利用者がどんどん減ってきている。 だからといってバスがなくなると私たちは困るので、利用者は主張ばかりするのではなく、協力していかなければならないと思う。 前回、自治会負担の話があったが、小田の自治会の中でコミュニティバスを利用している方は少ないため、自治会に負担金を出してバスに乗せてもらうというのは耐え難い。 乗る側として、気兼ねする必要はないのかもしれないが、赤字を出しているというのは心苦しいので、経費削減に向けた見直しはしてほしい。
(委員)	数値目標化することは非常に重要であると思う。 成功とは何かという話があったが、利用が増えて赤字が削減されることであると思う。
(委員)	実際にバスに乗っている人は少なく、委員の中でも2人程度である。 そのため、利用している人の意見を集約するために各自治会が意見をまとめ、自治会長に持ってきていただき、それを踏まえた上で検討協議会で議論するのが乗る方の意見が明確になっていいのではないかと思う。
(会長)	コミュニティバスが走り始めた当初はもっと利用者が多かった。 しかし利便性が低いため、どんどん減ってきている。 それに加えて少子化、高齢化といった社会情勢もバスを厳しくしている一因といえる。 利用者が少ない地域にバス路線が必要かという議論ももっとしていかななくてはいけない。 数値目標を出した上で、場合によってはそのような地域はバス路線を廃止するといった勇気も必要だと思う。 以前コミュニティバスが走っていたが、利用者減少により現在廃止となっている南川の例もあるため、そのあたりを今後議論していかななくてはならないと考えている。

(委員)	<p>全体方針については、資料内でよく整理されていると思う。 生活交通としてどこまで確保する必要があるのか、その一方で収支についてはどこまで見直すことができるのかという点が重要であると思う。 そういった観点で見直していただくことはいいことではないかと思う。 今までの議論とは若干違うが、広域交通との連携という部分は、県としても重要な点であると考えている。 市民病院を核として、そこから放射線状にコミュニティバス路線を設定するという事は非常に大事なことだとは思いますが、広域公共交通との連携も考えていただいて、どれだけ相乗効果生まれるかを考えていけたらと思う。 最後に、現在交通基本法ということが議論されていて、国のほうで地域交通に対し予算を確保するという方針は示されているが、実際は現段階においては県・市に対してどの程度の財源が確保してもらえるのか、まだ明らかになっていない部分であるので、なかなか議論が進まない1つの要因ではないのかなと思う。</p>
(会長)	<p>総務の政策課として、今議論している目標値等に関してはどう思われているか。</p>
(委員)	<p>行政としては、利用しやすい公共交通を確保するということが最も大事なことである。 空のバスが走っていることということが1つの問題の例として挙がっているが、利用しない市民からある程度認めてもらうことも必要であると思う。 またコミュニティバスの見直しをする上で、利用されている方全員が満足することは無理だということは認識されていると思うが、できるだけ満足度を上げて、2/3以上ぐらいが満足する案を考えていただければいいかなと思う。 また、お金の話も出たが、福祉の点をどこまで配慮するかといった部分があって議論をややこしくしていると思う。 収入が不明確な部分はあるが、市長が政策的な判断で公共交通としてこのラインまでは費用がかかっても必要だというものを決定し、あとは市としてどこまで持ち出すのかといった話をすればいいと思う。 また、コミュニティバスとデマンドバスを組み合わせで運行した場合に、これだけ費用がかかるから利用者負担でといった冷静な判断をした方が長続きすると思う。 それと市民病院の話が出たが、見直しをすることでバスが頻繁に発着することになるのであれば、病院の方からお金をもらうという発想も考えてもいいのではないか</p>
(委員)	<p>今後は具体的な案を出した上で話をした方が、議論が進むのではないかと思う。</p>
(委員)	<p>この協議会は、地域の交通をどう考えようかということで開催しているので、少なくともコミュニティバスに一回ぐらいは乗って意見を持って来てほしい。 そして問題点等を考えた上で議論しないと、乗ったことないから私わかりませんということでは、話が前に進まない。 時間のあるときに乗ってみて、ああいうところがおかしいのではないかといった意見を持ち寄っていただきたいのと、利用者の少ない路線を廃止した後にどうするのかといったところを皆で知恵を出し合って良い方法を模索したいと考えている。 それとJRとことでの連携の話があったが、高松に行くまで途中の停車時間が長いから、そのあたりも見直していただきたい。 個々の事業者だけで物事を考えるのではなく、香川県、さぬき市全体で考えていってほしい。 さぬき市で公共交通について考えていることが、周りの市町村にも広がってほしい。 さらに、いかにバス車両の稼働率を上げるかを考えていかななくてはならない。</p>

(委員)	<p>今の運行の中で、市民が協力をしてバスに半分、最低でも 1/3 程度乗っていれば、この会は必要ない。</p> <p>ただそこに使いにくさとか色々な問題があるので、今の費用のままで利便性を最大限に上げるという考え方も 1 つあると思う。</p> <p>今現在の方針は、市長がおっしゃったように費用の削減が目標としてあると思うので、その中で利便性をいかに高めていくかということを実体的に見つけていくということが必要である。</p> <p>市民の協力がどうしても必要であり、何かの時にはバスを利用していくという姿勢も必要である。</p> <p>今は車を利用しているから必要ないが 10 年後車に乗らなくなったら必要になるのは目に見えていることであるので、自分の問題として公共交通を考えていくことが大事である。</p>
(会長)	それでは、(2) 今後のスケジュールについての説明をしていただきたい。
(事務局)	(今後のスケジュールの説明)
(会長)	<p>今後は路線の問題、デマンドとどう組み合わせっていくかということについて、もっと具体的な議論を検討協議会でしていかななくてはならない。</p> <p>事前協議についてもうまく活用していきたい。</p> <p>さぬき市としてどうありたいかということをもっと示すべきであり、それがなければ全てのことが中途半端になってしまう。</p> <p>お金をかけることができる限度というものを、国とか県とかから下りてくるお金も含めて、決めていかなければならない。</p> <p>社会福祉協議会、老人会、自治会を含め市民の皆さんがもっと自分たちの問題として、バスがなくなるかもしれないという危機感を持って考えていくべきであると思う。</p> <p>そのためにはどうなったら成功かということをしかりとした時間と金額設定においてやっていくべきであると思う。</p> <p>そういうものを市として明確なビジョンを示さなければ、この会の意味合いも薄れてくる。</p> <p>何度も言っているがこれが出てこないようであれば、市の公共交通を運営している当事者としてはとても問題がある。</p>
(委員)	費用対効果というのは重要であると思うが、目標値としてすぐに具体的な金額が出せるかどうかはわからない。
(委員)	<p>目標値としての数値は示していくべきであると思う。</p> <p>コミュニティバスに関しては、路線も金額もそのまま利便性を上げて利用者を増やすという良い方策があれば問題ないが、おそらくそれは無理である。</p> <p>どこかを削りながらも、その中で最大限利便性を高めていく方法というのを今探しているところであるので、その目標を立てるためにも金額は必要である。</p> <p>それによりこの路線は削らないといけないというような意見が出てくると思う。</p>
(委員)	<p>じっと待っていてどうしようかと思っていても前に進まないの、できるだけ打合せをして人の意見を聞く機会を持ったらどうか。</p> <p>あまり話し合いの間隔を空けずに、今使っている金額が正しいのか皆で検証するべきである。</p>
(委員)	先ほど申し上げたのは、市が具体的な目標金額提示し、それが絶対であるというような設定はおそらくできないという意味合いである。
(会長)	<p>長くバスを運行するためにはタクシー事業者、大川バスに対し協力いただけるようお願いしなければならない。</p> <p>例えばコミュニティバスを半分デマンドタクシーにしたら大川バスの収入は減るということを了解いただく必要がある。</p> <p>そういう痛みの伴うことを今から色んな議論をしながらやっていかなければならない。</p> <p>この時間帯はバスを運行しないといった場合に、年間 500 万円、1000 万円減りましたという数字が出てきて、それが多いのか少ないのかを判断するために目標値は必要である。</p>

(事務局)	<p>資料内に記載しているスケジュールに、目標値の設定というものがある。</p> <p>本年度については連携計画の策定ではなく、その前段の方針設定について市民の方、交通事業者の方と行うことを主体として考えていた。</p> <p>よって連携計画の策定は平成 23 年度に実施することを予定している。</p> <p>平成 23 年度の早い時期に目標値の設定をしておきたい。</p> <p>例として、公共交通の利用者を前年度と比べて %アップさせる、財政負担を前年度と比べて %ダウンさせるといった目標が考えられる。</p> <p>また平成 24 年度以降に施策の事後評価・検証という項目がある。</p> <p>これは設定した目標に関する検証が義務付けられている。</p> <p>実際に運行し検証をすることで、悪ければ見直してよければ続けていくということができる。</p> <p>そのため、目標値に関しては来年の早々に皆さんと相談した上で設定する必要がある。</p> <p>ただし、金額のみの目標値を設定すると、利用者に対して全く考えてないのではないかということになるので、バスの利用できる地域がどのくらい広がった、利便性が向上することによって通院する方がどのくらい増えたといったことも目標の1つとして考えられる。</p> <p>計画する上での目標値の設定は国の基準で義務付けられているため、当初計画策定の中では会長をはじめ分科会の方々と一緒に議論していかなければならない。</p>
(会長)	<p>来年度の5月の検討協議会で目標値を設定するのか。</p>
(事務局)	<p>そのように予定している。</p> <p>その前に事前協議を開催し、目標値について協議したいと考えている。</p>
(会長)	<p>私は現在の金額はとても容認できないので、極力経費を減らし、その中で利便性を向上させ利用者増により収入が増えるようもっと努力するべきであると考えている。</p> <p>そのために実際利用している方、以前利用していた方の意見を聞き、協議会の中で各委員が提案することも必要なのではないか。</p> <p>意味のある協議会になるよう、今後とも協力いただきたい。</p>
	<p>(閉会)</p>