

第1回さぬき市公共交通検討協議会

- 1 日時 平成23年5月26日(木) 14:00~16:00  
 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 吉原正和 山下美穂子 岩崎喬士  
 頼富 勉 上野尚昭 今村卓史 箕 崇弘 植田俊也  
 山崎良太 山本 泰:(代)多田 仁 高島健一 白井章男  
 六車 均 向井健二 和田浩二 穴吹靖昭 多田隆生  
 石原紀子 工藤衛一 齋藤 弘 松岡三千子 石原紀子  
 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 同課主査田中和樹  
 同課係長松岡 崇  
 公共交通アドバイザー森谷淳一  
 [傍聴人] 1名  
 4 議題 (1) 組織等の改正について  
 (2) 平成23年度事業計画について  
 (3) 公共交通の見通しについて  
 5 会議の内容は次のとおりである。

発言者	意見概要
市長	平成23年度の第1回公共交通検討協議会にお集まり頂きありがとうございます。今日の検討協議会では、以前から、市長がどの程度であればお金を使って良いのかをはっきりしなくては議事が進まない、という話しを担当課長の方からは聞いております。この後、事務局から説明があると思いますが、まずは、今使っている経費を減らすような形の中で、一部コミュニティバスの路線をデマンド形式に変えるという提案を事務局からさせて頂きたい。すぐに実現できるとは考え難いが、一度はやってみる、実行してみるという視点も重要ではないかと考えています。さぬき市も158.9k㎡と市域面積が広いものですから、すべてに満足という公共交通は難しいかもしれません。実施の結果を見て、良ければ続け、悪ければ変えるという考えで望みたい。さぬき市の将来における公共交通網を指し示すような方向に向うことをお願いしたい。非常に難しい問題を、短時間で協議して頂くことに対し、皆様にまずお詫び申し上げます。これで、開会の挨拶とします。
事務局	ありがとうございました。市長は所用がありますので、これで退席させて頂きます。(議事に入る前に委員の変更、出席者について報告、会議資料の確認がある。)
事務局	協議会の開催に際し、5月20日に事前協議を行った結果についての報告がある。 【内容】資料については、本日の協議会資料と同じ資料で協議を行いました。そして、以下の点について合意を得たことを報告します。 ・市民病院を中心とした運行体系の見直しと利用促進策の重要性 ・市内南北方向の人の流れに見直しの重点をおく事
事務局	それでは議事に移ります。会長お願いします。
会長	事務局説明をお願いします。
事務局	資料に基づいた説明を行う(議題1、議題2)
会長	事務局から説明がありましたが、国から今の所はP9にあるけれど1500万円もらい、市から225万円を頂いて運用し、事業をまわしていくというようになると思います。それから、幹事会の位置づけなのですが、事前に協議したのは、これだけの人数で協議をするのが難しいからで、どっちかということこの場はある程度幹事会で決まったことを報告及びそれぞれの立場の中でご意見を頂けたらという形になりますけれども、それについてご意見があります方は、ご質問なりご意見を頂けたらと思っております。

発言者	意見概要
会長	今から1年間かけて本当にコミュニティバスを有意義なものにしていくということについて、本当にたくさん関係があるというか、いろんなところで関係がある皆様にご協力いただけたら、今喘ぎながら運行しているコミュニティバスもかなりしっかりした状態で運行できるのではないかと考えています。 土木事務所としてはじめて参加されたわけですが、いかがでしょうか。
委員	我々の仕事が道路の整備、道路の新設など道路整備に関する仕事ですので、バス路線など非常に高度な判断が必要だと感じています。
会長	警察の方の立場から、いわゆるこの交通という大きい繋がりの中でいかがでしょうか
委員	要はそのバス停に至るまでにいかに安全に来ていただくか。横断歩道や色々な路側帯とかを考えなければいけない。バス停を設置する場合に協議等をしていただいたらそれがかまわないと思います。
会長	最近のニュースで、昨年交通事故死の中で高齢者の方が過半数を占めているというのですが、さぬき市の場合はいかがですか
委員	さぬき市の場合、今年残念ながらお一人の方が亡くなっております。その方は高齢者の方ですが、高松市の方と東かがわの市の方が長尾付近で衝突し、77歳の後ろに乗っていた男性の方が亡くなっているというような状況です。高齢者には反射材を渡しておりますので、歩行者の事故というのはほとんどありません。
会長	コミュニティバスの運行に関しては、いわゆる交通弱者といわれる運転のできない方が利用されていると思います。老人クラブから何かご意見ございますか
委員	これまで言ってきた部分でそんなに特にというのはいないですけどね。
会長	過疎地というか所謂交通機関が電車もない、JRもない、バスもないコミュニティバスもないところも結構ありますよね。
委員	高齢者にとっては今のバスがあったらよいのですが、そうは言っても財政面ということがあって、どうしても無理かなという感じがしていますよね。
会長	連合自治会の方で何かありませんか
委員	自治会の方で利用がどの程度かということに関しては、状況を報告はさせていただいているのですが、バスに関しては総論賛成、各論反対という状況です。コミュニティバスが走っていることに関して反対賛成さまざまな意見があります。個々に聞いてはまとまらないと思うのですが。
会長	今までバス利用者は10万人程度いました。でも昨年は10万人きりました。で、みなさんにお集まりいただいた中で、現実的に10万からどんどんどんどん下がってきている。ピークは15万人だったんですよ。しかも10年も前の話ではなく、数年前まで15万人乗っていたのが、あっと言う間に少なくなった。このような状況が続くとしたら、悪くすると5万人くらいになってしまう。これではとてもじゃないが、市民の足としての役割は果たせないのではないのかなと、色々進めているんですけど、こういった中で今回は少し事前協議でこういった話はさせていただきましたけれど、病院というポジションからこういうことは基本的な柱として考えていかなければならない。病院としてはこんなことは協力していきたいということがありますか
委員	今はこの資料を中心に見ておいてもらえればと思うんですけど、病院としましては、東西については強化されるのですが、南北の志度から山手までの一番山のところが一番ネックになっており、南北の流れを注視する必要があると思います。そして津田からの流れ、そこをどう強化していくかというのが柱となります。あと、見方によっては市民病院を中心とした運行が可能であれば、具体的には、朝は8時半頃から来院者が集まり、それ以降は30分ごとに各地域から集まって来る。来るのは10時半頃までがピークだと思います。また帰りは12時半でそこからまたピークが始まりますけど、できればその動向に合わせていただきたい。それには制約があると思うので、協議会の検討内容を受けるような計画であるならば、病院としてはそれを補完する形で無料の送迎バスであるとか、病院独自のものを合わせてやる必要があるのではないかと院内でも議論をしているところです。

発言者	意見概要
会長	病院の方のポジションで南北の流れが全く弱いとおっしゃっていたけれど、これらを含めてご意見いただきたいと思います。
委員	今日新しくでた話なのですが、病院サイドからみたコミュニティバスに提案があるのですが、現在の計画にプラスして運行するとすると、具体的に走らせるとして費用的にはどうなるのでしょうか
委員	当然病院事業負担で運行する事になると思います。
委員	病院負担っていったってさぬき市ですよ。そしたら財布は一緒じゃないですか。それだったら、全体を含めてどの形がベターなのか、ベストなのかというのを考えた方が良くはないのでしょうか。他に車両の転用ということも可能になってくる。実際やるとなると燃料もかかります、人件費もかかります。それをさぬき市の病院独自でといったところで、最終的には市が、患者さんが負担することになる訳ですよ。
会長	このような運行の事例はあるのですか
委員	事例は全国にあります。
会長	今おっしゃったことは、病院が公共交通を利用して来ていただいた患者さんに対して補助をするか、もしくは病院サイドがなんらかの補助をして交通機関そのものをさらに導入するだとか、そういうことですか
委員	導入ではなくて、この計画でどういう風に運行ダイヤを作成するのか、その設定はまだ確定はしていませんが、それで患者の利便性に即したダイヤが組めればいいですけど、組めない場合はそれを補完する形で病院が運行することも必要ではないかという議論がみんなにあるということで、まだやろうと考えている段階です。
会長	さぬき市民病院が新しくできているわけだけれど、その時に大事なのは来る時よりも帰りの便なんですよ。来る時はいろんな人が送って来るのだけれど、帰りは時間がわからないじゃないですか。ここで帰れば1時間ですむけれど、ここで帰れば2時間も3時間もかかったということもある。だから帰りが読めないということも結構あると思う。そうすると迎えに行く人たちがとりあえず通勤や通学の時に限って乗せていって、帰りはバスで帰るということもあると思う。帰りのバスというのは結構重要だとも思うのですが。その辺りを病院サイドのご意見としてお聞かせください。
委員	病院バスの運行をどの様にするかではなく、それが我々の進もうとしている方向に何かの形でのっかっているのか、そうじゃなくて全く別の話になるのか、検討していかなければならないと思うのですが。
会長	デマンドという言葉がかなり出ているのですが、要はトータルとして赤字をこれ以上増やすわけにはいかんと市長が言っているわけです。当たり前のことだけれど、タクシーのデマンドというポジションはどのように活用したら市として負担が少なくなるのか。
委員	車両は随分小さいですから、安い単価、1日あたり2万円前後で運行できるという思惑はあります。それと年間どのくらい利用するかにもよって変わると思う。まあ大も小もあるけれど、運行経費をどのようにしていくか、自宅まで迎えに行くのか、場所を決めるのか、予約だけで行くのか、そうではないのか等どのような方法を採用するか、によって費用は変わってまいります。事業の詳細が決まっていますので、何とも言えない。
会長	安くなるならいいのですが、今タクシー業者がさぬき市で今何社ですか
委員	ジャンボの保有も含めて全部で6社あります。その6社の方が参加をしたいと言っております。
会長	タクシーと今いわれているデマンドはどうちがうのですか。タクシーはその地点まで行って、例えば病院まで行きますよね。デマンドはどうするのですか。
委員	デマンドは始点と終点は決める必要があります。その間は先ほどもおっしゃっていた2通りがあります。時間を決める、それから経路を決めるとか、それから予約だけ運行するというのもありますから。

発言者	意見概要
委員	その方法論の所で大分意見が分れるところです。これでいくという具体的な話が出てくれば対応はできますが、中々今の状態では難しいと思います。よく言われているのが電話を受けて、自宅か自宅近くまで迎えに行くか。というのが多いと思いますけれどね。最近の傾向として。
会長	デマンドとタクシーとで一線を引けるのか、引けないのかということどうなんですか
委員	ある程度は引けるけれども、超えることもあるなど厳しいものはあります。それでも、今まで利用していなかった方が、利用してくれるケースも生まれます。これは、やってみないとわからない部分があります。
会長	今2万円くらいと言っているけれど、大川バスさんに今頑張って運行していただいているのだけれど、実際に昼間乗っている方はほんの「パラ」。「パラパラ」ならいいのだけれど、「パラ」だという話がありましたね。「パラ」というのは市の財政から言うと、大川バスのやり方がとてもまずいからとか、サービスが悪いからということでは決してないと思うのだが、なかなかみなさん初めての方もいらっしゃると思うのだが、今の運行形態とかそういうことについて、もうちょっと現状はこうだけどうすべきだということをもう少し考えていただきたいなという点でどうですか。
委員	一番最初にこのルートを決めるときに、計画した中で市内循環という赤い線で書かれたバス路線の資料があります。これは恐らく乗る人が少ないだろうと。ぐるっと遠回りしていくので、恐らく乗らないだろうと思っていました。大窪寺の方から志度に行くのも、まあまあそれはある程度あるとして、循環線は人が少ないだろうと思っていたが、今の所循環は逆転というか、循環の方も結構乗り手がいる。案外他の方の利用者が少ない。今回なんらかの方法でダイヤの変更であるとか、目的地であるとか、検討して入れていくのだと思うのですが。実際やってもかまわない、ということがありますので、恐らくこれがいいだろうという予測のもとにやってみようというところもあるし、案外こんなコースでどうかなというところもあると思います。ある程度ここを目的地にしましょうというさぬき市民病院の考え方を集約していったら、かなりいいのができるのではないかと思います。
会長	四国運輸局からデマンドといわゆるコミュニティバスが苦戦している中でのデマンドという形について少し説明を下さい。
委員	国土交通省で道路輸送を担当している者ですが、タクシーとバスの違いということですが、乗合行為ができるかどうかということです。路線バスでは不特定多数の方が乗られて一人一人お金を払うという形式ですけれど、タクシーと言うのはいわゆる一つのグループなんですね。ですから乗っていただく方というのは、同じグループの人を乗せている。つまり乗合行為はできないということなので乗合のデマンドタクシーというのは、その乗合行為ができるタクシーだということになります。フルデマンドになってくるとドア・ツウ・ドアでほとんど運べる形になります。しかし、それをやるとどうしてもタクシーと一緒にしてしまうので、遠いところに行くときすごく非効率になってしまって、料金は安いんですけど、台数は限られてくると思うので、人を運べないという状況になってくる。そのためある程度時間とか路線を定めて走っているデマンドが多いという状況になっています。バスと言うのは路線で走ると思うが、デマンドでいわれているのは、その区域内を走るということです。路線というのはあくまでも線としての移動なので、デマンドは移動というのを線でおさええている鉄道とか幹線のバスとかあると思うのだけれど、そこにアクセスする交通機関の形にしていきたいと思います。今、さぬき市の計画を見させていただいたら、海側の方は鉄道があり問題はないと思いますが、内陸部の方は人口的にも集中していない区間にあたり、ただニーズはあるのだと思うんですね。それを補完するために、面的に鉄道や幹線バス網にアクセスするルートを作ろうという計画なんだと僕は認識していますが、それで良いですか。
事務局	そういうことで計画を作らせていただきたいと思っています。

発言者	意見概要
会長	議事の1番2番に関してご意見いただきました。次3番に行きたいと思うのですがよろしいでしょうか
事務局	議事3の説明がある。
委員	ちょっとお聞きしたいのだけど、なぜこの津田方面のバス利用がこれほど落ち込んでいるのか何か把握している部分がありますか
事務局	ただこれは推測なのですが、我々が思っているのは、結局乗られている方が高齢化されたり、お亡くなりになって、今度新しく乗られる方は免許を持っているかたが対象（お年寄）になってくるので、なかなかその免許返納をしないで公共交通を利用していないというのが一番大きな原因かなと思っています。それともう一つあるのは、お金をもらってなかったと思います。当初は無料であった。それが平成19年までは、無料であったから、その当時は15万5千人の利用があったのですが、お金をもらっていなかった方（無料利用）が8万7千人いらっしゃったんです。それを200円とるようになったため、出かける機会を2回から1回にしたとかそういうのはあると思います。大きい要因はその位かなと我々は把握しています。
委員	無料だったんですか。100円ではなかったのですか。
事務局	申し訳ありません。100円です。100円を200円にしたんです。資料6に沿って資料の説明を行います（資料6の説明）。
会長	今かなりつつこんだ数字が出てきています。それに関して、料金体系及び収支に関して、今日香川県の方から、県内のその他のコミュニティバスとかデマンドとか走らせているところと比べて、さぬき市の方向と現状を、またデマンドとコラボすることによって収益を改善しようとしていますが、その辺に対する意見をお願いします。
委員	状況に応じてですね、デマンドと組み合わせるとするのは非常に先見性があるのかなと思っています。どの地域もコミュニティバスを、路線バスを含めてなんですけれども、ビジネスとして成立する余白は残っているのですが、そうはいいながらも、20年前30年前と比べますと公共交通を利用する方々は随分減ってきているのはどこも同じでして、さぬき市に限らない状況です。そういう意味では、弾力的にデマンドという手段を考えることは非常に良いのではないかと思います。もう一点なんですけれども、市内での移動目的、病院ですとか通勤・通学もしくは買物みたいなのを十分に精査していただき、試行錯誤していただくことが非常に重要なかなと思っています。地域内だけでなく当然琴電さんですとか、JRさんですとか、幹線・鉄道とどのように組み合わせていくのか、というところも、重要なポイントだと思いますので、市内だけで完結するのではなく、交通ネットワークというのは外部とのやりとりを経て初めて双方の、外から入られるお客様もいらっしゃいますし、中から外に出て行く方もいる、双方繋がっていますので、そういう視点も必要なのかなと感じました。
会長	今ちょうど幹線という言葉が出たので、JRから来られている方がいるので、ご意見の方を頂きたいのですが。
委員	いろいろ制約もあったと思いますけれども、本数が少なく、本州側からダイヤが決まる状況では柔軟に対応する事は難しいと思われれます。結局のところできたダイヤに合わせるしかないということになります。 目標といたしまして、便利で使いやすくということと、持続可能なということで、持続可能なというのは経済的な目標として、収支率が30%ということに評価はできるのですが、では利便性に関しましてどの様な評価になるのか、どのように思われているのか？そして細かい話になりますけれども、市の循環線について4万5千人に増えている根拠はどのようにお考えですか。教えてください。

発言者	意見概要
事務局	4万5千人に増えているものに関しましては、志度小田線が逆に減っていると思うのですが、これがJRさん・琴電さんを利用してこられる徳島文理大の学生は、今は志度小田線の利用として整理しています。それが年間約2万人程度いらっしゃいますので、それが志度小田線をデマンドにいたしますと、市内循環線の方を展開させないと回らないということで、循環線の利用者が4万5千人になっています。
会長	琴電からはいかがですか。
委員	私は複数回この会に参加させていただきましたけれども、今回初めて利用者数の目標を挙げて10万ですとか、あと経費の方は中期的には10%と、数字が出てきているのは色々わかりやすく見た目にもいいと思います。それと1点利用促進策という中で、手前みその話で恐縮ですけど、お金はかかりますけれどもICカードを利用するとか、そういったものが利便性向上ツールとして中期的には考えていくのもいいんじゃないかと。やはりお客様の利用カテゴリーに応じたきめ細やかな対応など色々なことができますし、利用状況の把握もすごく楽にできますので、お金が若干あるならば考えていってもいいのではないかと思います。
会長	初期投資が結構かかるのではないかと思います。
委員	そうですね、基本的に私たちがもっている仕組みがありますので、それに乗っかっていく形になればそんなにべらぼうに高い事にはならないと思います。
会長	例えば目安としてですよ、例えば10万人ががんばったら1千万円ちょっと動くわけじゃないですか。この程度のお金の動きで何とかできますか。
委員	その程度あれば何かできると思いますよ。 それともう1点見て思ったのが、休日に志度多和線というのは、見直しをしてもずっと同じような形で残しておくというようなことですかね
事務局	今考えているのは志度多和線については、さぬき市のメインの観光になりますので、これを当初から観光客と一般の住民の方を分けて、観光客の方は、じゃあ高くもらってもいいんじゃないかなということだったんですが、中々それを区別するのが難しい。その方法や手段がなかったの、それなら土日は動かして、市民の方も観光客の方も500円の設定でもらったら良いのではないかという話です。
委員	あえてここに残しておられたのですが、120日間で6000人ということですが、これ損益がペイできるというイメージではないですか
事務局	そうではないです。
委員	わたくしどもも高松の街中から人を運んできたりしていますので、こういったのをもうちょっと志度寺なら86番、長尾寺なら87番、大窪寺なら88番ともう少しPRすることで、もう少しお客さんを増やす、3倍くらい増やすのは可能ではないかと思います。うちの社員でも大窪寺に行くのにコミュニティバスがでているの知らない人がいるので、そんなもんです。そういうところはPRしていけばいいと思います。お客さんが増えるかもしれません。
事務局	どちらにしても来られる時に、JRで来られるか、ことんで来て、大窪寺行かれるか結構問い合わせありますので、お互いに勉強させていただいたら、お互いに相乗効果があるのかなと思います。
委員	PRとかでしたら私どもも協力はできると思います。
事務局	是非お願いしたい。
会長	絶対的な収支のバランスの問題。それから促進策をすることによって、人数の推移も含めてね、かなりシビアに見ていきたいと思うので、引き続きよろしくおねがいします。この収支の中で大きな要素になってくるだろうと思うのですが、デマンドが300円となっていますが、そんなもんですか。 300円は安いと思われる方も、高いと思われる方もいると思いますが。

発言者	意見概要
会長	安ければ安いほどいいというかたもいらっしゃるのですが、デマンドはここで初めて登場しているわけです。デマンドであれば、限りなく近所のバス停まで来て、そこまではでかけていって、「市民病院頼む」と言ったら市民病院行くわけじゃないですか。利便性がものすごく大きいと思うんですね。 利便性が大きい反面、タクシーにとってはものすごくマイナス要因があるような気がするんですけど。
委員	300円・200円の数字の根拠を教えてください。
事務局	デマンドはコミュニティバスより利便性があるかもしれないが、タクシーよりは利便性が悪いと。ということで、先ほども言いましたように、小田地域の旧路線バスの料金を参考にすることで、考えています。それと後、タクシー協会の方で標準の料金表があるじゃないですか。料金表にあてはめさせてもらって、計算しました。例えば大空口から志度駅までがまっすぐなんですけど、8.7kmあって、ジャンボタクシーなら3,780円という料金になる。それで中型タクシーなら2,480円、という数字が出ましたし、それから釜居谷から津田がまっすぐで7kmありまして、これがジャンボタクシーで2,780円、中型タクシーで2,030円、そういうことも加味し、利用人数で割振ると300円～500円が妥当な数字かなと。ということで300円に設定をしています。
会長	今の計算では、割り算が目一杯（1車輦に満員の利用者がいる）のせているんですよ。一般的に言うと半分くらいと思っておかないと、いかんと思うんですよ。1回も乗らんといかんというわけにはいかんじゃないですか。だから現実的には半分というのが妥当とすると600円超え～500円くらいと思うのだけれど。デマンド300円の説というのはどうですか。
委員	見た瞬間は安いと思っていたんですけど、その前にちょっと途中聞き漏らしたかもしれないですけど、減免者の定義はどういうことでしょうか。
事務局	これは、公共交通で半額料金となる子供や障害者等の考えに合わせています。
委員	返納者というのが案としてでていましたけれども、乗られなくて年齢の高い方というのは含まれないのですか。
事務局	今はないです。平成19年までは、一応老人の方は100円という設定にしています。
委員	平成20年から激減していることが非常に気になります。しかも減額対象者が下がっているということは、利用者ですよ、これは、利用者の減額対象者層が減っているということですよ。詳しいことはよくわかりませんが、安いなと思いました。
会長	法的な問題とか料金的な問題とかはいかがですか。
委員	仮になんですが、今の話というのはバスの延長線ですよ。どこかで言われたことですが、一番困っておられるのは、バス停まで行けない、バス停からどうするんだ、というところもどこかで加味していかないといけないのかな、というようなことが頭の隅に残っています。だから仮にこのデマンドという形になれば、ドア・ツウ・ドアという形になるかどうか、恐らくそこを期待したいと思うのですが、それじゃあデマンドを走らせない4路線ですか。こども老人は病院に行きたいのだけれど、病院へはバスに乗っていきます。あるいは病院から帰ってきてバス停を降りてから、じゃあ、どうしようかと。というところが最終的にはひっかかってくるのではないかという気はしている。そこまでも、市の医療交通として考えるかどうかなのか、というところが残ってくるのかなあと思います。
会長	事務局、どうですか
事務局	今言われたように、どこまで踏み込んで行くかと言うことで、じゃあそれは公共交通で担える範囲なのか、じゃあそこまで公共交通は福祉として担わなければいけないのか。それは福祉の分野で考えるところであるのかなと思います。だから私は、ここでは公共交通としてのある程度の位置づけをしていただいて、タクシー事業者さんとの兼ねあいもあるのですが、我々が今考えてたのは、小田地区・津田地区から直接市民病院に行くのではなくて、その面的な話で、小田地区の面の方を公共交通の集約となる志度までは、それまではデマンドですよ。

発言者	意見概要
事務局	そこからは乗り継いで、コミュニティバスなり他の公共交通を利用してくださいよというような範囲で考えました。直接、例えば小田から市民病院まで行きますと、時間的にもけっこうかかると思いますので、ある程度このデマンドの考え方をしますと、やはり30～40分くらいは範囲内のルート設定でないと、効率も悪いしということで、今の段階ではそういうふうに考えています。
会長	もっと言えばデマンドは資料に斜線を引いていますけど、オレンジの線と青の線が引いてあります。これが考えられている地域だと思います。ただ、場所にもよるのだけれど、例えばその大きいショッピングセンターとか病院とか駅とか、鍵になるところに対して、バスの路線の終わった所から呼んで、例えば志度の駅に行きたいのですが、というようなことができるかどうかが一つ。それと、例えば近所の人たちがどこかに行って遊びに行かないかという場合もデマンドを活用できるのかどうか、どこかに出かけるので兄弟が頼むとかいうのはお願いできるのか等、さまざまなケースがあります。
事務局	今までの議論も踏まえて我々も考えていたのですが、前にドア・ツウ・ドアにしたらタクシーへの営業妨害になるということもございました。それと例えば小田でいきますと、釜居谷までずっと延々といきますと、時間もかかるし場所を特定できない状況が想定されます。そこで、これは我々の使っている今のバス停ではなくて、集落単位程度でよく入るバス停を決めていただいて、それと目的地をどこまで行くのか、友達の家まで送ってくれとかそういうことでなくて、目的地を公共施設、病院、買い物、ただその時にちょうど我々が困っていたのが、例えばマルナカをバス停にしたら、一般商店はどうなるのかとか、そういうこともあるので、その辺り目的地をどこにするのかを決める必要がある。ただすべて決めていくのではなくて、ある程度目的を決めたところまでのデマンドもある。津田地区についても一応そういうことで考えていました。ただ津田については北山地区ですと、真ん中に幹線道路が走っているので、今の路線バスからなかなか集落まで入っていけないという問題もあります。ということである程度バスをジャンボタクシーなんかに変えて地域の人たちが必要な時間帯にデマンド形式で走らせるという方法もあるのかなと、今2通り位の方法で考えております。
会長	わかりましたか
委員	わかります。ただ昨今のマスコミなんかに取り上げられているのが、買物難民だとか、何だとかという表現が多いのですが、結局何が問題かというところ、病院からの帰り、自宅までの帰りをどうするのというところにひっかかりがある。お年寄りに対し最終的には色々考えてもらってありがたいけれども、家まで帰りたいという話が出てくるのは、見えますよね。事務局がおっしゃることもわからないこともないのですけれど。
委員	やっぱりデマンドについての形は先ほどの、時間の決まりがあるなし、ルートの決まりがあるなし、その組み合わせによって全然サービスの程度が違ってきますよね。先ほども話があったけれど、デマンドになったからといって我々が300円も高い金を払わなければいけないのかという意見は当然出てきそうな気がする。その100円の差に何のサービスがあるかということです。コミュニティバスと全く同じ形態でデマンドが走るとしたら、お客さんからしたら全く意味がないですよ。そこでそのサービスをどんなふう提供していくかと言うのは大事なことです。恐らく300円払う人は400円の価値はあるけれども300円は安いくらいのものでないと納得しないと思うんですよ。その辺のデマンドの組み合わせ方というのは色々あると思うから、これからしっかり討議していかないと、ポーっとした感じでね、これ1回やってみようかという程度ではだめなような感じはしますね。それと先ほど気がつかなかったけれど、減額者にお年寄りが入っているのかと思っていたが、入っていないですよ？この差が6000人くらいあるわけですよ。100円から200円にしてお客様が減って収入も減ったわけでしょう？200円にしたにも係らず収入も減ったわけですよ、結果的には。

発言者	意見概要
事務局	運賃収入は料金を改定したことによって、460万が750万になっています。
委員	利用料金が100円から200円になったためではないのですか。
事務局	コミュニティバスはH20年では利用料金が100円であって、65歳以上の方は無料だったんです。それを老人の方も負担して頂きたいということで、じゃあ200円にしましょうと。ただ200円に上げた時に、これは大きな値上げになるからということで、この当時定期券の発行はできないのかとか、そういうこともあって、回数券の割引率を高くしました。回数割引率の乗車券の割引率を33.3%にしていますので、今一回乗車が200円ですけれども、133円くらいの料金になっています。
委員	減免者というのは全部無料ではないのですか
事務局	H19年まで8万7千人は無料です。 2万8千人については、これは一部で学校の行事で保育所の校外学習があったり、小学校の校外学習の時にこれは減免で無料にしているのがはいっていますけれども、ほとんどの方が減額者、つまり公共交通の半額の料金、100円の料金の方なんです。
委員	これは乗客の推移だけ見ると、ここで言うところの減免者というのが、19年に8万7千人だったのが、20年に2万8千人に減っていますよね。それ以外の方は逆に増えているんですよ。6万8千人が9万人に増えているわけですよ。これに違和感があってお聞きしたんですが。
事務局	ただそれが増えているのは、無料だった方が料金を払うようになってから、8万7千人の方がそちらに変わっていますので、逆に全体的には減っていると思います。
委員	収支比率を31%に改善するといっているけど、さぬき市民病院が、病院がバスを出すようになったら、目標は無理になってくるのではないか
会長	これはまた別サイドから見直します。今のデマンドのあり方だけけれど、今少し見えているのは、出かけて行くときは目的地を定めてくださいよと。帰るときは、例えば駅とか、病院とか、買い物の所とか、商店街とかに行きますよということですよ。帰るときはキーになるところから近くになるところまでということですよ。それで利便性が高まるかということが1点、今までは幹線のバスだから幹線を通らなければならなかったが、もう少し細いところに行けるということですよ、利便性を考えると。家まではちょっとできないが。
委員	県内にまんのう町という所で乗合タクシーというのをやっているんですけど、まんのう町というのは、乗合タクシーが最初の段階では家まででした。ただ目的地ということになると、商店や病院や役所であるとか、そういうところにしか行きませんということなので、さぬき市さんも多分そういうこと前提でやられてるのではないかなと。全部目的地や好きなところに行けるということだと、タクシーと同じですし、車両の台数に制限があるので、色々な人の需要には答えられなくなってくるので、明らかに効率上色々な人を乗せながら運んでいくという意味では車両もかぎられているので、そういう風な形式を取られた方が合理的なんじゃないかなと思います。いわゆる公共交通なので、線でないところを面で結んで、次に線の部分を活性化させるという目的もあるので、いわゆる線と面をつないで公共交通をどんどん活性化させていくと。で、例えば今自家用車で目的地まで運転されている部分を、今まではアクセスができなかったのが公共交通を使っていないという需要も掘り起こせるかもしれない。この取り組みはあくまでも調査事業なので、ある程度目的を絞って、ここで一定の効果なりなんなりが得られれば、他に波及していく可能性もあるし、地域は公共交通の全体というの、利用の利便性というものも高まっていくと思うんですが。

発言者	意見概要
委員	まずは調査事業ということ念頭に於いて、実証運行していかねばならない。その成果を数字として出して貰って、検証していくという作業を次年度以降やっていただく。実際に対象となる事業、とりあえず運輸局では私ですけれど担当して、交通弱者さんや年配の方については市で議論していただく必要があると。そしてどんどん利用してもらう。というような方向性でいいんじゃないかなと私は思っています。
会長	要は利用者を増やすということが大事ですが、それについて何かありますか
委員	長尾地区などの会合でいろいろ話をさせていただいていますが、利用者についての温度差は相当あると思います。バスの利用について、特に社協の方ではですね、現実的に利用されている方というのは病院までの交通、それから障害者の就労支援施設各4箇所がありますが、そちらの方利用がありますし、県の東部への養護学校への通園、その辺の利用が結構あると。それとまた、障害者の関係でございますが、社会参加ということで、障害者の方に介護ヘルパーの方々と一緒に公共施設を利用するというような時に利用をさせてもらっています。そういった中で今議論にあった、300円・500円の問題ですが、デマンドは津田の場合が300円、志度の場合は400円、平均として300円にしたという根拠のお話がありましたけれども、同じするならばもう少し差はあった方がいいんじゃないかと思えます。福祉の面では支援・救助をどう考えるかによると思えますが、この度の災害を考えて見ますと、やはり自助、共助という話もありますけれど、やはり最終的には自立によるのではないかと思いますので、やはり福祉と公共交通の関係でもあると思えますけど、一定の面では費用負担をお願いした方がいいんじゃないかなと思っております。
会長	ありがとうございました。女性団体の方にも協力していただきたいと思うのですが、女性といっても若い方と年がいった方がいらっしゃるけれども、車の運転ができる方できない方、その辺りも含めていかがですか。
委員	今運転ができていても、すぐにお願ひしないといけない方が婦人会の方もかなりいて、本当にこのバスがないと困るというのがみなさんの願ひです。デマンドが300円、200円というお話ですけど、小田からでてきた場合は、市民病院に行くために必ず乗り継ぎをしないとイケない。この辺では、今まで200円だったのが300円になってまたこっちにもという具合でいくらか負担が増えるようになります。さらに、バスの路線があったのになくなるという地域に配慮して欲しい。デマンドの場合もできたら公共交通に乗っているんだからいままでのバスとあまりかわらないような運行の仕方をして欲しい。それから福祉のことを考えたら家の方まで送ってほしいと言う人はいますけれども、他地域でバスが走っているところでは家までは入っていないのだから、デマンドの方も交通の状況からいって今まで通りのような運行の仕方の方がいいんじゃないかと私自身は思えます。全体の公共交通のバスを本当に盛り上げてなくならないようにしていくという方向にもっていかねばならないと思っております。
会長	19年の時に8万7千人の方にお金を頂くようになって、当然苦しい思いをさせてしまったかと思えますが、お年寄りの方がずっと増えていくと同時に市の負担が増えたため、決断されたのだと思うのですが、デマンドの利便性がよくなっていくと共に利用者が増えるのが一番いいかもしれませんね。
委員	今までのバスの停留所はすこし少ない。デマンドにする場合にはもう少し場所を多くするとか、そういうふうにしてある程度利用者の負担を軽くしてあげたいのではないかと思います。
会長	山からもう少し下まで降りて川くらいまで来て、そこから上がって行って、各駅まで行く。そういうことですね。家までいかななくても下のところまでいったら、あれだけ坂があるのだから利便性も高まるのではないかなと私も思っています。
委員	そういうことです。その利便性が高まっただけ100円多くもらうという考え方もある。

発言者	意見概要
会長	公募委員の方、いかがですか
委員	せっかくデマンドになっていますけれども、ここから小田の人だったら、ここから乗り換えてさぬき市民病院へ行こうとしたら、また乗換えが必要になりますよね。だったら私の方ではもう少し値上げしても直接病院へ行けたら病院の利用価値もあがると思う。志度で乗り換えする時、高松にも行ったりするのではないかと思うんですよ。私は市民病院にっていますけど。これに乗って直接行けないと分ったらどうするか迷うと思います。
会長	せっかく便利で志度の方に来ているのに、また 20 分～30 分待って、ちんたらちんたら 40 分～50 分かけて行って、市民病院へ行くのは大変ですよ。
委員	ちょっと他から聞いた話なのですが、よその地区で、私は直接 TV を見ておらず、聞いた話なんですけれど、市役所の方でバスの予約ができるんですね。明日市民病院へ行きたいと、他の人も市民病院へ何時頃行きたいという電話が市役所の担当の方に入る。そこでタクシーを回してここで何人乗る、ここで何人乗るというのを、路線を関係なく加減をして市民病院の方まで行くとか、そういうのを市役所の方で全部伝言を聞いて、タクシー会社の方に何時にどこまで行きたいというのが結構便利だというお話がありました。TV で言っていたらしいのですが、私は見ていないですけど。そういうのは市役所で全部予約をしているようです。
会長	多分今事務局が考えているのは、タクシーの方で受付のセンターを設けて、そういうのを受付しながらなんとか運行したいと基本的に思っている。
事務局	今言われたのは、恐らく何千万かかけてシステムを入れられて、そのシステムによって電話がかかってきた分の配車システムというのがあるんです。それをタクシー会社の方もモニターを持っていて、そういうことでやられていますので、それをすると初期投資がすさまじく高く、それプラス年間通してメンテナンス料金が何百万とかかるので、今の段階で考えているのは、できればタクシー無線に合わせてそのソフトを入れないで運行できないかなど。この前他市に視察に行った時に、デマンドの入れ替えに 1 億円くらいかかるけど、それをどうしようかと言われていましたので、そういうシステムをいれるとそういうのもできますので。
委員	お金のかかることですから
事務局	それこそまんのう町なんかはシステムを入れているのですが、電話をしたら家が画面にできるようになっているんですね。家のマークのこういう電話のようなものが。それを何時の便というのは瞬時に、商工会の方が委託されているのですが、商工会には 3 人のオペレーターの女性がおりまして、入力したらシステムでこう行くにはこういうふうに戻って行って下さいねと出るようになっています。 結局はデマンドで予約するとなると電話をかけていただかないといけないのですが、果たしてお年寄りの方が、毎回毎回電話をかけることが本当にできるのかどうか。そのあたりを若干心配しています。
会長	基本的には知恵の問題ですよ。今交通弱者と言われている人も、携帯電話も随分変化しているんですよ、ものすごくわかりやすい。1 番は長男、2 番は嫁さんとしてその番号の中に入れてもらったらいい。そういう工夫はやっぱりやっていかないといけない。
委員	確かにそうだと思いますね。携帯でなくても電話でもそれはできますからね。それはいいとして、デマンドは小田にも通っていますね。一応やってみてもらって、いい方向へもっていかないと、ここで討議しても実際にどうなのかというのはわからないし。一つ広報さんをお願いしたいのは、さぬき市がどんなことをやっているのかというのをコンピューターで紹介しなくては、このホームページは見てみるとあまり載っていない。すごく寂しいです。だからさぬき市の PR はどんどんしてもらって、それから大窪寺やいろんな所に行けるじゃないですか。そんなのを広報さんちゃんとやっていただいたら。インターネットですぐできるのですから。

発言者	意見概要
会長	インターネットでできるんですか
委員	ありますよ。他のホームページを見るといろんなイベントもあるし、いろんなことをやっている。県なんか観光協会もあります。そうじゃなくてその中にほりこんでもらったので良いのではないかと思います。広報もあるのではないかと思いますけど。
委員	観光協会ではなくて
委員	ではなくさぬき市のホームページです。
会長	みなさん大変忙しいところせっかくお越しいただいているのだから色々なポジションで、どのように協力してコミュニティバスを盛り上げていこうかということをお越しいただいているので、仲間だと思っているので、一つ教育委員会それからそれぞれ福祉の方からとか少しずつご意見をいただきたいのですが。
委員	教育委員会の管轄ですと、中学校のスクールバスがあります。これは、今現在大川バスに委託しています。来年多和小学校につきましては閉校ということになっていますので、マイクロバス1台投入してスクールバスを運営するような方向で現在は考えています。コミュニティバスの利用につきましては、昨年度私も参加させていただいているのですが、やはり運行の時間帯とか、中学生の帰宅時間の関係、部活とか全部色々あって、コミュニティバスの利用については難しい面が今までであったというのが現状でした。今回デマンド交通という話ですが、みなさんおっしゃられた通り、ルートとか時間とかが重要なポイントだろうと思います。これから何年かやってみて、執行までになんとか一番ベターな方法でいくのがよいのだろうと思います。
会長	バスの場合は路線がぴしっと決まっている。時間も決まっている。でもデマンドというのは時間の自由度があるので、学校で何かがあってことでんの駅までとか色々なことをするときにはとても便利だと思うので、是非考えてみてください。これから学校の統廃合というのはとても大きな要素なので、要はスクールバスであろうと、コミュニティバスであろうとデマンドであろうと、市が運行していることについて違いはないと思う。その辺の立場をもっと立て切りではなく、横切りをいれることで随分利便性は高まってくると思うので、是非一緒に考えましょう。子育ての方からはいかがですか。
委員	子育て支援課のほうですが、どちらかという小さい子供さんを相手にしておりますので、保護者の方がマイカー等々で来られるのであまり関係ない部分はございますが、一部放課後児童クラブという事業をやっておりまして、これは小学校1年生～3年生の子供さんを対象にしておりますが、子供さんが放課後児童クラブに行くために一部の地区だけですけれど、実はコミュニティバスを使わせていただいております。今の経路の中のある一部分の経路だけという活用になっておりますが、中々今のコミュニティバスでは時間の制約がありまして、当然放課後児童クラブは学校が終わってということになりますので、学校が終わるのは日によって若干時間も変わるということになりますので、その辺りの取り扱い等で色々と苦慮しているというような所は一部にはあります。
会長	ですから夏場や冬場なんかの時には、おおいに活用していただいて。デマンドなんかはかなり自由度もありますので、例えば子供さんに限ってということだったら、デマンドに限らず例外を設けながらやって、タクシーというわけにはいかないじゃないですか。デマンドであればある集落のところではやればすごく利便性も高まって、防犯の面でもすごくいいと思う。是非よろしくおねがいしますというところです。政策方面からはいかがでしょうか
委員	今回こういった形で具体的な見直し案がでてくるというのは素晴らしいことだと思っております。ただ公共交通という位置付けの中でコミュニティバスを続けている。これは当たり前なことなのですが、本来の公共交通というのは経済性の中で誰でもいつでも利用できるという安心があるので、コミュニティバスに関しては、市の一般財源を投入してやっていますので、公共交通であってまたは市民サービスであるという位置づけというのが当然だと思います。

発言者	意見概要
	<p>それを考えた場合にコミュニティバスがどうあるべきかということも考えなければならず、わたくしどもの課としては、政策課ですけれども、今年度市の事業体系を決めていきます総合計画の見直しを進めるんですけれども、そういった中で昨年度市民アンケートをお願いしたんですけれども、その中かなりの方から自由意見をいただいております。その中で特にコミュニティバスであるとか、交通の問題とかにはかなり意見が寄せられています。何かといいますと、1つにはコミュニティバスを効率化しとか乗りやすくしてほしいというのと、もう一つは先ほど委員の方も言われていましたけれども、年をとって免許も返さなければいけないという時に、移動できなくなってしまうと。そういった不安を持っている人が多いと思うんです。そういったことで市の責任で、そういったものをお返しできる形、それをコミュニティバスとデマンド交通で補っていかなければならないので、経費を抑えることは大事ですけれどもせっかく税金も使っているのですから、経費を抑えると共に収益を改善することで、市民の方がそれぞれ安心してらせる形での体系をつくっていくことが大切だというふうに思っています。今回のデマンド交通を試行的に実施して、それがどういった形になるか議論すべきところだと思いますけれど、それをもっと全体に広めていくとか、どういった形で最終形を目指していくのか、そういったことを考えていく必要があるのではないのかと思っています。以上です。</p>
会長	建設経済部としては、どうですか
委員	<p>私初めてなのであれなのですが、今日の会議の目的と言うか趣旨といいますか、今は図面でもおわかりのように、津田地区・小田地区にデマンドを導入しようとしています。導入するにあたり、エリア・地域でいれたらよいのか、ルートで入れたらよいのか、という辺りは本来この会議で決めていただいたほうがいいのかと思います。ルートでいけば時刻表ができますが、地域で行くには無理があるだろうと。ということで、先ほど会長もおっしゃったように、老人の方の携帯の普及率を高めたりとか、色々手法は多々あるのだろうけれど、そういった細かいところは、次回の8月辺りに検討していただくということで、本日については線なのか面なのかということについては決めていただいた方がよいと思います。資料のP3の公共交通の見直しと言うページの、目的欄の真ん中のデマンドバスを2台入れるというところに、所謂見直しの多くの柱の、大きな重要な柱のひとつになるかと思っておりますので、このカッコの中が2台(2ルート)と表記すべきか2台(2地域)と表記すべきかそれぞれの各委員さんの意見をまとめていただけたら有難いと思います。繰り返しますが、地域になると時刻表もつくりづらくなるので、所謂電話でのアクセスというのが必然的にそのようになっていくのかなと。そういった部分が決定してくと、次回8月にはそういった技術の中で詳細の部分がさらに事務局から示していただけると。というふうに私なりに考えております。</p>
会長	<p>私はデマンド、コミュニティバスも含めてですけど、市の職員さんの利用がとても低いと聞いています。だからコミュニティバスの運行のまずさ、ルートも含めてまずさというのもある。でもデマンドになったら利便性は高まると思うんですよね。市役所の人たちのノーマイカーデーは、年に1回と聞いているんですけど、もう少し回数を増加することによって、特に課長さん方はもっともっと活用させていただけるようになればもっと違ってくると思う。それが何かというのは、私たちが抱えている交通体系そのものがもっとみなさんに一番よくわかっていただきたい、不便さというのをわかっていただきたい。それから、その不便さが何を生んでいるかというのは、人、利用者離れで収入が入ってこないという色んなことを引き起こして、「なんだ、あのバスは」ということになっている。せっかく大川バスさんに協力いただいているわけだから、みなさんがよくなることをするには、少なくとも市を背負って頂いてる幹部のみなさんが、もっと活用して頂かなければいけないということです。そのバス券を買って頂いて、何とかうまく活用するというのが、是非リーダーシップをもとに考えていただいたら、多分私はうまくいくとおもうんですよね。</p>

発言者	意見概要
	これだけ利用があるのだったらどこどこもできるのではないかとこのところ発展する事がとても重要な事ではないか。時間もきましたので、今日、結論はでないと思いますが、幹事会のほうでもっともっとその辺りを揉んだ中で協議したいと思います。それができればこれだけ人を集めてやった価値がありますね。
事務局	前回事前協議の中でお話しまして、会長も含めまして幹事会の中で、本当に掛値なしの数字で具体的に議論をしよう。その中で色々な意見をもんで、その結果について協議会の中でいくつかの案をだしてそれを聞いていただこうということで、委員の中でみんな理解できて来ていただいております。それと会長さんの方から市役所だけではなく、ちょっと空気を変えてみて、そこで新たな気持ちで打合せをすることも必要じゃないかと言う話でもしましたので、そのようなことを重々やりながら、これ以降協議会ではより細かな具体的な話を提案していきたいというふうに思っておりますので、みなさんよろしくおねがいいたします。
会長	それと幹事会のメンバーをみなさんもう一度周知してください。
事務局	幹事会のメンバーについて、説明がある。
会長	今発表いただいた方が幹事会のメンバーです。ですからいろいろなところで、うちの会社でやってみるといふ色々な所で市役所から離れたところで幹事会を開きながら、一つの方法を見つけていきたい。そしてもっともっと意識の高いものにしていきたいと思っています。みなさんには幹事会が頻繁に開かれているということをご理解いただいた中で、ご意見がございましたらそれぞれの幹事会のメンバーにこんなことを協議してくれとか、こんな意見がありますよということをご伝達いただいたら、なお幹事会そのものが内容のあるものになるかと思っておりますので、ご理解いただきたいと思います。では時間になりましたので、終わりたいと思います。ありがとうございました。
事務局	今会長が言われましたように、幹事会の方でもう少し詳しい内容を詰めて、次回発表させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたらと思ひます。
委員	あまり間を空けないで次の幹事会をしましょう。
事務局	それではありがとうございました。