

## 第 2 回 さぬき市公共交通検討協議会

1. 日 時：平成 23 年 10 月 31 日（月） 14:00～

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 中山 宏 岩崎喬士 山下美穂子  
 吉原正和 上野尚昭 今村卓史 中桐義人 笥 崇弘  
 植田俊也 佐野 満(代)山崎良太 山本 泰(代)河本明久  
 高島健一 白井章男 向井健二 六車 均 多田隆生  
 穴吹靖昭 石原紀子 工藤衛一 齋藤 弘

[ 事務局 ] さぬき市長 大山茂樹 都市計画課係長松岡 崇 同課主査田中和樹  
 (株)福山コンサルタント 森友雅彦

[ 傍聴人 ] 1 名

4. 議 題：( 1 ) 国庫補助金の交付決定について  
 ( 2 ) 予算補正について  
 ( 3 ) 公共交通の見直し計画について

[ 配布資料 ] 議事次第

さぬき市公共交通検討協議会 委員名簿

さぬき市公共交通検討協議会 出席者名簿

配席図

資料-1：平成 23 年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金

( 地域公共交通調査事業 ) 交付決定通知書

資料-2：平成 23 年度 収支補正予算書 ( 案 )

資料-3：コミュニティバス見直し案

5. 会議の内容は次のとおりである。

( 1 ) 国庫補助金の交付決定について

発言者	内容
( 会長 )	当初の申請予定から、実証運行分の約 1,000 万円が対象外となっている。実証運行ができないのは、大きなハンデではあるが、この点を今後、どのように対応するかについては、幹事会でも検討を進めていきたいと思う。議題 1 については、このような決定になったという報告で済ませていただいきたい。
( 各委員 )	異議なし。

( 2 ) 予算補正について

発言者	内容
( 会長 )	市の予算が 200 万円のマイナスとなっているのは、先ほどの実証運行が対象外となったためと考えてよいか。
( 事務局 )	実証運行にあてる部分が減額となっている。
( 委員 )	今後、実証運行はできないと考えなければいけないか。
( 会長 )	本当に必要であれば、幹事会等において、方法論や費用の問題を検討する予定である。また、今後の公共交通の見直しにより、運行経費の減少ができれば、その減少分を実証運行費用として、市から補助してもらうことも考えられる。
( 委員 )	了解した。

(3) 公共交通の見直し計画について(1/4)

発言者	内容
(会長)	現在の市民病院の進捗状況とコミュニティバスに対する期待度について、ご意見をいただきたい。
(委員)	現在建設中の市民病院は、10月末に引き渡しが行われる予定で、開院は1月30日に向けて調整している。 コミュニティバスは、志度・寒川・津田線を見直し、市民病院への直行便を検討していただいております、ありがたいと思っています。 現在、開業医との連携を深めていく中で、第二次機能を高めていこうとしている。開業医からの紹介患者が一番多いのは長尾地区。その次に志度地区、津田地区、大川地区となっている。地域連携に向けて力を入れており、開業医をまわって意見をうかがっているが、その中で、志度地区の開業医の意見として、「紹介しようと思ってもアクセスがないので紹介が難しい。」という事をよく言われる。それを解消するためにも、(上記の案について)ぜひ実現していただきたい。
(会長)	今回の見直し(案)について、専門的な観点からのご意見をうかがいたい。
(委員)	最もコストがかかる時間帯が最も利用者が少ないということから、朝早い便と遅い便を削減するという案は、有効であると思われる。 小田線の大串温泉経由を1便だけ減便するという案であったが、個人的にはもう少し減らせるのではないかと考えている。 志度・寒川・津田線の病院アクセスについて、デマンドタクシー2台で運行するという説明でしたが、北山・鶴羽線の1台も含め、合計3台で運行計画をたてた方が効率的ではないかと考える。 市内循環線は次回の検討ということであるが、今回の見直し案だけでもかなり効果が期待できると思う。
(会長)	今回の見直しの中で、大型バスをジャンボタクシーに変更し、経費を削減しようとしているがこの点についてはいかがですか。
(委員)	見直し案では、運行経路・便数の見直し、車両の見直しについて提案されているが、こちらの内容については良いと思う。 志度から津田の便、志度から市民病院の便の二つの形態があり、良い案だと思う。また、先ほどのご発言にあった3台で運行するという案についても良いと思う。 さらに、減便については、中間を削られるよりも、朝から昼の3時ごろというのが、仕事的にも効率が良いと思う。
(会長)	さぬき市内の移動手段としてタクシーの役割が大きい中で、今回の見直し案については、「民業圧迫」についても配慮した、お互いが相容れる案として、近づいてきているのではないかと思います。その点についていかがでしょうか。
(委員)	正直、今回の見直しでデマンド形式でなくなったのは安心した。 大型車両からジャンボタクシーに変更することで、車両が小さくなる事によるコスト削減が図られることは間違いないと思う。 地元の方の意見がデマンド形式以外を求めているのであれば、まずその方向で実証実験をするしかないと思う。
(会長)	利用者の立場からのご意見をうかがいたい。
(委員)	利用者の立場としては、「利便性が良く、回数も多く」というのを希望している。 「行きは良いが、帰りの便がないためタクシーを使わざるを得ない」という意見を多く聞く。1便でも多く運行していただきたい。 ただし、今回のように議論をして、このように計画が決まるのであれば、いたしかたないという思いもある。
(委員)	さぬき市の現状を踏まえると、ある程度の削減は必要だと思う。 ジャンボタクシーについては、老人にとって乗りやすく、狭くないか。
(委員)	現行のコミュニティバスも低床型車両ではないので、乗り込み自体の差はないと思うが、屋根の高さがバスの方が高いので、中は多少不便になるのではないかと考える。
(会長)	現在、利用者目標を「10万人」と設定しているが、この10万人は人口の約3%程度の利用によるものである。 確かに利便性の悪い地域の方のために、コミュニティバスや、デマンド・ジャンボタクシーなどを活用して利便性を高めることは、社会的に重要な役割であるが、経済的な観点も必要であると考えます。その点を積極的に考慮することにより、年間4,500万円の赤字についても、大きく変えられるのではないかと考える。

(3) 公共交通の見直し計画について(2/4)

発言者	内容
(委員)	先日、小田地区・北山地区などで地元の方の意見をうかがい、利便性向上に対するニーズについては十分理解できたが、限られた予算の中で、お互いどこまで歩み寄れるかを考えていかないといけないと思う。 反面、自分がもし、歩行も困難になった際に、買物や病院にどうやって行くかということ考えると難しい問題である。
(会長)	「福祉」という観点からのご意見はいかがですか。
(委員)	就労支援という形で障害者の社会参加の訓練で、コミュニティバスを活用している。コミュニティバスは公共交通ゆえに全ての人に満足してもらうには経費がかかると思うが、福祉・医療・教育・商業関係の一体を含めて市内の循環路線を(胴体として)充足し、手足を伸ばすような感じでデマンド等の公共交通サービスを展開して欲しい。また、乗り継ぎ関係で、見やすい時刻表等を作成し、弱者の利用環境を改善して欲しい。さらに、バスだけでなく、道路行政関係、例えば、歩道の拡幅や確保を国県市に要望していただくのも一つの方法としてあると思う。
(会長)	「バス利用者が人口の約3%」という事についてはいかがですか。
(委員)	もっと利用頻度が高まれば、という思いもあるが、過去のデータ等を分析し、朝晩の乗客の少ない時間帯を減便するという計画はいたしかたないと思う。
(会長)	運輸行政の立場から、今回の見直し案はいかがですか。
(委員)	サービスとして行うのであれば、この程度の見直しは仕方ないと思う。始終便をカットすることにより、経費を抑える事は確実にできると思う。 現在、利用者数の目標を「10万人」と掲げているが、現状については、10万人が9.5万人に減っている。これを「10万人」にする施策を1つ1つ見ていかないといけない。サービスが低下すると、必ず、思った以上に利用者は離れるので、利用促進についても公共交通全体で考えていくことが必要ではないかと思う。
(会長)	JRについては民営化に伴い様々な施策が行われてきたと聞いている。 昔は全ての駅に駅員を配置していたが、現在は志度駅だけ。 「人件費の削減」と「サービスの提供」という、相反する課題に挑戦されているが、今回の見直し案についてはいかがですか。
(委員)	公共交通機関というのは、「大量輸送」という事で、はじめて収支構造上の有意性がでくる。利用者が増えている時に収益を確保するのは容易であるが、利用者が減っている中で収支を改善し、それに見合った削減策を展開することは難しい。 痛みを伴うが、収支を改善しようとするならば、今回の見直し案のような計画になることは、しかたないと思う。 JRとしては、乗り継ぎ等の利便性を確保しながら「コミュニティバスの効率化」に貢献できたらと考える。
(会長)	公共交通事業者の皆さまには、コミュニティバスの見直し案や増客するための施策等について、今後も、専門家から見た厳しい意見を、事務局に提案していただきたいと思う。
(各委員)	了解した。
(会長)	教育の立場から、今回の見直し案はいかがですか。
(委員)	来年の3月に多和小学校が閉校となり、4月から長尾小学校に統合される。 児童輸送ということでスクールバスを検討している。(小中学生あわせて20名程度。)新たにスクールバスを購入する予定であるが、朝の1便については、多和地区の交通弱者の方も(いっしょに)長尾まで輸送できないかと検討を行っている。 また、大川中学校の統合が終わった後に、将来的には大川町の小学校幼稚園の統合の計画もある。山奥の方にも生徒・児童がいるため、ジャンボタクシー等の輸送手段を考えなければいけないという新たな問題も出てきている。
(会長)	多和地区の小中学生を搬送するための予算を別途たてるのであれば、コミュニティバスを多和の小学校近辺に朝から配置させて降りてくる方法を検討できないか。そうすれば、スクールバスとコミュニティバスとの垣根が外れ、利用する人の利便性も高まり、メリットがあると思う。 スクールバスとコミュニティバスとを別々に考えるのではなく、縦割り行政に横串を刺して、「オールさぬき市」として、交通弱者の移動手段確保について、色々な知恵を出していただきたい。

(3) 公共交通の見直し計画について (3/4)

発言者	内容
(委員)	実際、朝の早い時間に大窪寺からおりてくるお遍路さんは多い。夜泊まって、朝おりてくる。おそらく旅館の方が停留所まで送ってくれるという話をされていた。7時半に大川バスの本社を出発するので、小中学生の通学と時間が合うかどうかの確認はしておいた方が良くと思う。
(委員)	今回の見直し案は、「第一次」的なものであって、まず、持続性・経済性・効率性を高めるという観点は良いと思う。ただし、一番大切なのは、市の税金を使っているということ、市民の方からの声、「高齢になって歩行が困難になったり、車が運転できなくなったりした時にどうするか」という不安を解消することが重要だと思う。「コミュニティバスに乗りたくても停留所が遠いため利用できない」という意見もある。次の段階では、今利用できない方の声も幅広く吸い上げて、どうやったら利用してもらえるか。車両の大小・経路等も考えながら幅広い方に利用していただき、収益も高めていければと考える。
(会長)	「幅広い」のは二つあって、現在の路線について時間帯などを詰めていく方法と、路線を増やしていく方法とがある。どちらかといえば、どちらをイメージされていますか。
(委員)	私は、人が利用する所を運行すれば良いと思う。路線を見直せば、もう少し乗ってくれる方も増えるのではないかなと思う。人が乗ってくれる路線を選んだ方が効率的だと思う。
(委員)	先ほど、「サービスが低下すると、思った以上に利用者は離れる」というご意見がありました。離れた人はどこへ行くのでしょうか。
(委員)	違う輸送手段を選択するようになるかも知れない。また、外出しなくなる可能性も考えられる。
(委員)	以前、市の職員さんの通勤にコミュニティバスを使って欲しいという話もあったが、大きな変化は見られていない。この件についても引き続き協力をお願いしたい。
(委員)	県警では、「高齢者交通安全アドバイザー」という方を雇って、高齢者の家を一軒一軒まわり「なぜ免許返納制度を受け入れないのか」アンケートを取っている。その中で「危険なのは分かっているが、利便性が悪いので、公共交通には転換できない」といった回答をされている。これらの人々をうまく取り込めば、コミュニティバスの需要にできるのではないかな。手を上げたらどこでも止まるサービスや、車の維持費よりもコミュニティバスを使った方が安いという情報の提供、また、1年間の乗り放題パスなどを出したら利用してくれるのではないかなと思う。多少不便であっても、「安い」という点をアピールできれば、ある程度の方はコミュニティバスを利用してくれるのではないかなと思う。現在は利用者が少ないため減便するといった「負のスパイラル」になっているが、利用者が増えれば増便や路線延長などの「正のスパイラル」になるのではないかな。
(会長)	免許返納の具体的な事例はあるか。
(委員)	高松西署管内(綾川町)では、免許返納をしたらコミュニティバスに無料で乗り放題という特典をつけ、一気に返納者が増加したという事例がある。よって、必ずしも需要がない訳ではないと思う。
(会長)	タクシーの方で、返納したら何か特典はないのでしょうか。
(委員)	タクシーでも、県下で免許返納者に対する運賃割引(1割)を行っている。警察に行けば、証明書を発行してもらえる。
(委員)	高松市でも、免許返納をされた方には5,000円相当のイルカカードをお渡ししている。何かインセンティブがあれば、免許返納に踏み出しやすいのだと思う。
(会長)	土木の立場から、ご意見はいかがですか。
(委員)	コミュニティバスの利用者が、免許を持たない若年者が、運転を諦めた高齢者の方が多いことを考慮すると、「無料バス」的な施策を導入しなければ、経済観念の細かく強い方を取り込めないのではないかなと思う。それにより赤字になっては問題であるが、定期券的なものがあつた方が良いのではないかなと思う。
(委員)	免許返納制度で、返しても良いのだが、免許証は身分証明書になるため、返納しない方も多いのではないかな。

(3) 公共交通の見直し計画について(4/4)

発言者	内容
(委員)	返納すると、1,000円かかるが身分証明書を発行している。(期限は6カ月)
(会長)	返納費用をコミュニティバスの方でみたり、無料バスを発行するなど利便性を高めておいて、老人会などに免許返納を働きかけることも必要かもしれない。
(委員)	コミュニティバスとジャンボタクシーの委託料を見ると、小型化により経費削減が図られるようであるが、昼間の人数の少ない時間帯だけ、小型の車両を運行するといった細かい設定は難しいか。
(事務局)	委託業者との調整・相談にもなるが、人を雇って運行するため、朝と夕の前後の時間帯(拘束時間)を削った方が経費としては下がる方向にある。
(委員)	収入の方で、「今回は国の補助を受ける要件が難しい」という話でしたが、そこを、なんとかして国の補助を獲得できる様にはできないでしょうか。
(事務局)	今回のさぬき市のケースが、国の補助要件とうまく合致しなかったため、補助を受けるのは難しいと判断した。
(委員)	<p>国の補助金の制度について、従来は「幹線」の部分だけしか補助金は無かったが、今は「幹線」を担う路線が少なくなり、そこをデマンドやフィーダーといった「支線でつなく」という観点から、市内を走るバス等に対しても新たに補助を設けていった。</p> <p>今回、国の要件と合致せず、補助金を使いづらいとのことであったが、今後も柔軟に対応できる場合もあるので、相談していただき、ぜひ国の補助も活用して欲しい。</p> <p>現在、香川県の65歳以上の高齢者の割合は25%になっている。高齢者に起因する事故も増えており、安全面からみても公共交通機関に転換してもらうことは一つの施策であると思う。ただし、それに対するサービスも十分でないため、今後の課題である。</p> <p>補助金で実証運行ができればよかったが、3ヵ月という期間では、どの程度の効果があったのか判断が難しい。まんのう町の事例でも、1~2年のスパンで運行してみないと本当の課題が見えてこなかった。</p> <p>実際に運行してみて、少しずつマイナーチェンジするといった考え方も良いと思う。</p>
(会長)	<p>我々はデマンドに期待したが、地域の声を聞くと「いらない」という声が多かったため、今回はその意見に応じて対策をすすめているが、人口が減少するさぬき市において、デマンドは1つの方向性としてあるのではないかと考える。</p> <p>幹事会においても、既存路線があるところにデマンドを提案するよりも、バスが走っていない地域にデマンドを新たに提案するののも一つのやり方ではないかと検討している。</p>
(委員)	<p>一人の乗客のために大型バスが走るというのは無駄だと思うが、利用者は利用者と考えた上で案を出して頂いてありがたいと思う。</p> <p>地域の利用者との会話の中で、「デマンド」という言葉が分かっていない部分もあるのではないかと。また、利用者が一方的に意見を言うだけでなく、ある部分は妥協することも必要であることは、皆で話し合っている。</p>
(会長)	今回の見直し案で、バスからジャンボタクシーに変更することで約1千万円近くの赤字が削減できている。これを学習しながら、さらに進めていく方法を検討していけば良いと思う。
(委員)	なぜ今回、デマンドが地域に受け入れられなかったのでしょうか。
(会長)	<p>説明の仕方が複雑といった所も理由としてあるが、導入するにあたっては、それなりの初期投資も必要になる。</p> <p>また、利用者としても、「登録する・予約する」という手間がかかる、「降りる所が決まっている」などマイナス的な要素に対する不安感もあったのではないかと。</p> <p>さらに、携帯電話の使い方に対する不安があったことも、今回、デマンドの導入に至らなかった理由ではないかと思う。ただし、本当に必要であれば、1つずつステップを踏んでクリアしていけば良いと思う。</p>
(委員)	市役所で、コミュニティバスをなぜ使えないのか。お年寄りが増えてはいるが、利用者は減っている現状を踏まえ、市役所の職員がシミュレーションで利用してみてもどうか。実際に利用して、細かい見方をしないと、利便性は高められないのではないかと。自分がどうなると便利になるかを考え、取り組んだ方が良いと思う。
(会長)	<p>皆さんには運行実態調査の中で税金を使っているという認識を持ってもらいたい。</p> <p>また、バス運行と補助の現状について、市の執行部、議会にもっと提言して欲しい。</p> <p>実証運行についても、決まったら年間ずっとやりつづけるのではなく、もっと柔軟に対応し、3カ月に1回位見直しをする。このあたりを踏まえてやっていただきたい。</p> <p>できるだけ早くさぬき市のコミュニティバスの健全化に対してご協力いただきたいと思う。</p>

(4) その他

発言者	内容
(委員)	この会議で話し合うために、市のデータを基にして、稼働率を上げたり、需要の掘り起こしをしたり、何らかの方法で、今のルートにこだわらず、別な方法に一石を投じるような案は考えられないか。
(事務局)	資料-3の14ページに今年度の実施メニューをあげている。 利用者を一度に倍増させることは難しいが、現在の無駄を無くし、様々な可能性を取り込みながら、少しずつ利用者を積み上げていく。信頼を回復することで「負のスパイラル」から「正のスパイラル」に変えていくことが必要だと考える。 今年度は、生活交通ネットワーク計画の策定をする予定になっている。運行ルートやダイヤの見直しだけでなく乗り継ぎ割引や鉄道との連携等も検討する予定である。 その中で、市民病院と連携したサービス向上については利用者増加のための重要な施策として取りあげていきたいと思う。
(委員)	津田小学校はスクールバスを走らせているが、朝と夕の送迎の間、車両はどうしているか。利用していないのであれば、有効活用はできないか。
(会長)	温泉公社などにも有効活用できるバスがあるのではないか。 個別に検討するのではなく、「オールさぬき市」として考えれば、改善できる場所は山のようにあるのではないか。 さぬき市の有形・無形の資産を、しっかり活用していただきたいと思う。 よろしくをお願いします。