

# 議事録

件 名：令和元年度第2回さぬき市地域公共交通会議

日 時：令和元年11月1日（金）午前10時～正午

場 所：さぬき市役所3階302会議室

出席者：紀伊会長、尾崎委員（会長職務代理）、佐藤委員（代理出席）、六車委員、松本委員、頼富委員、村上委員、溝渕委員、岡林委員、木村委員、近藤委員（代理出席）、佐々木委員、灘井委員（代理出席）、藤本委員、間島委員、宮崎委員、元山委員

事務局：（都市整備課）津田課長、満濃主幹、津村副主幹

傍聴者：4人

配布資料：資料1 各種実態調査の結果概要等について  
資料2 さぬき市コミュニティバスの再編に向けた方向性について  
資料3 田面地区デマンド型乗合交通実験運行利用人数一覧  
資料4 さぬき市社会福祉協議会報告書（さんさん在宅支援サービス事業）  
資料5 他市における移動支援の取組紹介  
参考資料 さぬき市の現況概要

---

## 【次第】

### 1 開会

### 2 会長挨拶

### 3 議題

#### （1）市民アンケート調査の結果概要等について

事務局：資料説明【資料1、資料3】

会 長：市民がよく行く場所といったOD結果などは現在集計中とのことだが、7種の調査結果の概要は把握できたかと思う。今の説明に関し、ご質問ご意見をいただきたい。

委 員：デマンドタクシーの費用はどうするのか。

事務局：走った距離によるメーター料金で精算する。乗客の方は、アンケート記入を条件に今回は無料にしている。

委員：アンケートで料金についての設問を入れるのか。

事務局：今回のサービスにはいくらくらいが適当か、という趣旨の設問を入れる。

会長：日常の交通手段は車が多いとのことだが、年齢によって少し構成は違うと思う。今のところそういった傾向があるのか。

事務局：自動車運転免許返納者は65歳以上が主であるため、返納という事は乗っている可能性は高いと思われるので全年代的に自動車に乗っている方は多いのではないか。

会長：ということは公共交通を使う割合は高齢者ほど多くなると言える。そういった結果が出てくると高齢化が進むと困る人も増えてくるといったことを見越しての再編になるだろう。

## (2) さぬき市コミュニティバス再編に向けた方向性について

事務局：資料説明【資料2、参考資料】

会長：ありがとうございました。今後の方向性という事ですが論点も多岐にわたっていていろいろな対応をとらなければならない。ルートやダイヤの再編成に際して、公共交通の現状を踏まえ、課題を見つけ、その課題解決に向けてどうするかという整理が重要。それに関して事務局案を補足するような意見をいただきたい。

まずは、現状と課題、将来的な困りごとについて補足意見をいただきたい。課題の対応策については現状と課題の意見が出そろってから話し合いたい。

はじめに、高齢化が進む中、福祉事務所や社会福祉協議会には、移動支援に関する市民からの意見や要望がいろいろ届いていると思うがいかがか。福祉事務所に届いている主な意見を紹介いただきたい。

委員：参考資料の30ページにもあるように、高齢者・障がい者の方に対するタクシー助成制度を設けている。社会福祉協議会の独自のサービスとして資料4の2枚目にある、さんさん在宅支援サービスもある。タクシー助成制度については1枚500円の助成券を16枚つづりで1回乗車につき1枚利用するといった形で申請者にお渡ししている。申請者は200名程度。使用率は半分ほど。有効期限の問題などでそういった使用率になっている。もう少し利用しやすい方法がないか、と検討している。そのほかにも、さんさん在宅支援サービスや、介護保険で利用できる買い物支援や通院支援制度もあるが、対象者を自家用車で送迎できないためか、利用は進んでいない。

事務局：欠席委員の代読として資料説明【資料4】

会長：状況等を紹介いただいたが質問はあるか。タクシーが重要な交通手段である一方、制約的なところもあると思うがご意見をいただきたい。

委員：運行・運用のあり方で詳細を詰めていくということだが、行政の財政運営から考えて、つまりは無駄な支出をとまなわないように、ということもあるだろう。市民レベルの考え、使いたい時に使えるということをベースに考えると、利用側にどれだけの制約条件を協力してもらうのか。

すべてのニーズを十分に満たすのは不可能。そういった中、財政を抑えながら市民の協力を得ながら最低限のサービスを確保することが大切。行政側の中身をどう改善するかではなく、いかに市民に新しい利用のルールを理解してもらうかを議論しないと問題は解決しないのではないか。どこまで行政が、市民の満足度の平均値を高めるために市民の協力を得るかもセットで進めてもらいたい。そうしなければ結果、財政支出の軽減という解決には至らないのではないか。

行政が担当するものと社会福祉協議会が担当するもの、だれを対象にしたものにするのかすみわけをしっかりと設定しなければ中途半端になる。市民調査等をやっていたらうたえで無駄の出ないように検討していただきたい。

会長：非常に貴重な意見をありがとうございます。確かに、さぬき市の中でも色々な方がいらっしゃるのでもそれぞれに対応した対策をとることが大事であると思う。それについて大まかに整理されているのが資料2であると思うので、それぞれに対して必要なものを提供できるサービスは違ってくる。現状を見直していくことが再編には不可欠。なおかつ、路線ごとの乗車人数等を見て対応した見直しも大切。一方で、切り捨てにならないような対策も重要。これからますます求められるのは、地域コミュニティがどれだけ自分事と捉え、行政と対策を考えていけるか。今までのように行政のほうからではなく、地域のほうから働きかけてもらう。地域と対話をする中で効率的で効果的な対策が見出せるのではないか。

委員：このテーマに限った話ではない。全てにおいて市民がどこまでリカバーし、どこまで行政に頼むかという線引きができるのがよい。

委員：一例として寒川庁舎でさぬき市共通商品券の引き換えが行われていたが、コミュニティバスの費用400円をかけたまではいけないという意見があった。実際、引き換え者は多かったのか。

委員：販売の場所に対してはいろいろな議論があったが、子育て世代、住民税非課税世帯が多く対象となっていたため、それが購入時に分かってしまうのが嫌なのではないかと思い、福祉事務所のみとした。開始2週間は土日・夜間も販売したが、原則としては福祉総務課で交換している。商品券も、使うときに（通常の商品券と）差異の分からないようなデザインにする等配慮した。非課税対象者は事前の申し込みが必要で手続きが複雑なこともあり、引換券の利用は全国的にも3割ぐらい。さぬき市はそれより少し多い程度。申し込みは12月末まで受け付けている。

委員：細かいことはわからなかったが、交換に行くのに不便だという意見はあった。

- 委員：販売中にもそういった意見がありましたが、先ほど説明した事情がある。
- 委員：そういったときにこそコミュニティバスが利用されるかと思ったが、現実には400円必要で、そのためだけに行くにはもったいない。
- 委員：仮に、生活弱者の方が日常生活を送るための費用として一定額を補助として金券のようなもので渡すような形式とするなどやり方はあるのではないかな。
- 会長：課題と方向性、実現する手段は今後議論する必要があると思う。ほかの地域の事例があれば紹介いただきたい。
- 委員：資料2のコンパクトシティについての文章に関してだが、さぬき市はコンパクトシティ化構想を打ち出しているのか。
- 事務局：さぬき市としては出していない。ただ、将来的な視点で考えたとき、市の全体まで巡らせるのは難しくなることが想定されるので、現在検討中の立地適正化計画、都市計画マスタープランの流れも踏まえて検討すべきであろうという考えで記載している。あくまで将来的な視点で書いている。
- 委員：高松市ではできるかもしれないが、さぬき市のこの状況でコンパクトシティという言葉が出てくると大変なことになるかもしれない。現在のさぬき市では削ったほうが市長等の発言と整合性がとれるのではないかな。
- 会長：全体的な観点から見て、何か意見はあるか。
- 委員：資料1を見て思うのは、おそらくさぬき市はそれぞれの公共交通を個別に計画してきたのではないかな。資料4を見ても、誰が会員なのか分からないし、誰に向けての話なのか分からない。地図上で見るとコミュニティバスは路線的には網羅されているが、時刻表的には網羅されておらず、利用しにくい。
- そのような状況の中、資料1の17.19ページを見ると鶴羽循環線の利用がほぼない状態。13ページではほとんどの人が「困ることはない」という回答であることから問題ないように見えるが、外出困難者にとっては、非常に困った状況になっているのではないかな。コミュニティバスが今までどのような目的で運行されてきたのかを踏まえ、今後、検討するにあたって、コミュニティバスの目的を明確にしたほうがよい。さぬき市の上位計画を目指すために、公共交通をどのように活用させるかについて明確化する必要がある。
- 車を使える、というのはアンケートの被験者の主観でしかないのが怖い。それに対してどう考えるのか、どう外出支援をしていこうというのか、それともとにかくコミュニティバスを走らせるだけなのか。
- 民間企業ではできないから行政支援が入っていると思うが、税金を使えるからと言ってすべての公共交通サービスが楽に運営できているわけではない。そのあたりも含めどう考えるか。

- 会 長：目的を明確にしたほうがいい、といったご意見かと思う。コミュニティバスだけではなくほかの交通もどう整備するのか。
- 委 員：運転免許証の自主返納者の年齢はどのくらいであるのか。
- 委 員：2日に1人くらいが返納している印象。私より年上の方が、返納する親を連れて来ることが大半。自分だけで（返納に）来るのは月に1人ほどである。
- 委 員：さぬき市の人口構成との比較はどうなっているのか。いずれの将来像を踏まえると、また変わってくるのではないか。
- 委 員：それが事務局の提案するコンパクトシティなのではないか。
- 事 務 局：そういったこともあるがそこだけに集約するわけではない。参考資料10ページにあるように人口構成は高齢化率が上がり、人口は減っている。免許返納に関しては、平成30年では233人。そのうち230人は65歳以上の方。もともと持っていない人もいたので正しいデータではないが2020年17,604人の高齢者のうち230人の返納となればごく少数の返納率となっている。
- 委 員：高齢者は減る。人口が減り高齢者の割合が増えるだけ。通勤通学時間帯の需要が出てくる。他はまばらになってくる。どこに高校を作るか都市計画と合わせることも大切である。
- 会 長：あくまでこの会議は現況の交通ネットワークをどうするか、10年後20年後を考えるとすると交通計画が必要になってくるが交通計画を決める会議ではないので、どこまで再編に当たって考えないといけないかは整理しがたいが、10年20年先までは考えていきたい。
- 委 員：MaaS（マース）などによって法制度が見直されていく。たとえば、タクシーの料金体系は今、地域一律になっているが柔軟になるだろう。資料5にあるような互助の動きは全国でも起こっている。今までの住民コミュニティでの顔同士のマッチングではなく、マッチングアプリが導入されている所もある。そのように色々な動きが出てきている中で法は変わっていくと思う。交通会議の決定事項を重要にしなから、住民がいつまでも暮らしていけるような地域になるのが重要である。
- 会 長：制度も変わっていくといった話であったが制度について何かあるか。
- 委 員：新しい情報があれば提供していきたい。公共交通は、独占禁止法の関係で料金は地域で一律になってしまう。あまり現場では情報が活かされていない。
- 会 長：将来的には柔軟な連携ができるかもしれないが、ただちにではない。ただ、可能になったときに対応できる体制は必要である。
- 委 員：アンケートの中にデマンドタクシーの説明をつけているが、誰でもわかるような説明のいらぬようなネーミングにするほうがよいのではないか。
- 委 員：運行上、エリアを網羅するほうがいいのかもしれないが、実際は難しいのではないか。世帯数が少ないところはエリアから外し、その代わりに移動販売車などに出向

いてもらう。しかし、民間だと世帯数が少ないと商売にならない。少ない世帯の地域にもバスを通すコストの代わりにその民間事業者に補助を出すことで大きな赤字にならないようにする。頻繁に買い物に行かなければならない人を少なくする環境を整えるのもよいのではないか。

委員：移動販売では「とくし丸」での事例がある。「とくし丸」では車両を買い取って、スーパーと連携するような仕組みをとっている。ただ重要なのは、そのような仕組みをどのように取り込むか。どこを狙っているのか、その目的を何とするか。いきなり連携はできないから、このように関係者が顔を合わせる場を作り続けることで、連携が生まれるのではないか。

会長：移動販売など（買い物の）手段はたくさんあるが、どの手段が適切かは地域ごとに違うし、地域の人が何を求めているのか丁寧に聞きながら決める必要がある。路線の再編はこの機会にやる必要がある。一方で常に見直していく作業も必要。そのような体制も整備できるとよい。

委員：デマンドタクシーの呼び名について、市議会ですいぶん前から議論されているので、市民にも案内定着していると思う。

会長：大まかな方向性としてはこのままでよいと思う。本日の意見を踏まえて再編に活かしてもらえばよい。

### **（3）今後のスケジュールについて**

事務局：第1回会議で配布したスケジュールをもとに、1月10日の10時から第3回目の会議を開きたい。今回のご意見を踏まえ、コミュニティバスとしての路線の案をいくつか皆様に提案させていただき、方向性をだしていきたい。近くなったら正式に案内する予定である。

会長：開催日が近くなったら事務局から正式な案内があるので出席願います。

## **4 事務連絡**

## **5 閉会**