議 事 概 要

会議名	第19回 海津市地域公共交通会議
日時	令和元年11月14日(木) 14:00～15:30
場所	海津市役所 西館1階 大会議室
出席者	委員22名 事務局4名 (株)テイコク2名
傍聴人	1名
議題等	報告1 各種調査結果について 議題1 課題を踏まえた海津市公共交通網の基本方針について その他

協議・報告事項

【報告1】 各種調査結果について

○事務局から説明 (資料1-1から資料1-4に基づき説明)

- ・資料1-1 市民アンケートの結果の概要
- ・資料1-2 駅ヒアリング・車内アンケートの結果の概要
- ・資料1-3 住民意見交換会の概要
- ・資料1-4 コミュニティバス乗降データ・デマンド交通乗車ログ集計結果の概要

○委員からの質問・回答、意見等 (→事務局回答)

- ・デマンド交通の1年のうちにたくさん使われる方がいるため予約が取れないとありますが、どのような方が使われるのか公開できないですか。全然使っていない人からすると、何でそんなに使うのか、どのように使われているのか教えていただきたい。

→事務局から追加資料 補足を配付

1日1回以上利用している特定の利用者数は29名で、年間総利用数の延べ人数の約64.9%を占めている。属性については、60代から90代の女性、20代から40代の男性・女性が利用している。29名のうち約十数名が就労施設への通所のために利用している。

【議題1】 課題を踏まえた海津市公共交通網の基本方針について

○事務局から説明 (資料2-1から資料2-3に基づき説明)

- ・資料2-1 海津市公共交通における現状把握のまとめ
- ・資料2-2 課題及び基本方針の整理
- ・資料2-3 海津市公共交通の今後の方針

○委員からの質問・回答、意見等 (→事務局回答、⇒他委員回答)

- ・資料2-2の基本方針Ⅲ「住民が主体的に参画するための仕組みの構築」の中で、住民主導による移手段として、「社協と連携」という話がありましたが、現在、石津地区と下多度地区の社会福祉協議会が輸送サービスを行っていますが、石津地区と下多度地区では方式が異なりますので、いろいろ研究し、ただ「車が走り出せばそれでいい」ではなく、下多度地区は何かと問題点が多く、運転される方はボランティアでやってい

ますので、そういう点も考えて、これから決められるときには考えに入れられたほうがいいのではないかなと思います。

→それぞれの地区社会福祉協議会で事情はあるということですので、確認しながら詰めていきたいと思っています。

- ・アンケート等を見ていて、デマンド交通の不満が非常に多いですけども、1年間の間に何か取り組みを、すぐに応急策をとらないと利用できなくて不満になって、公共交通の話題になっていない。

これから何年かかけて計画しますが、何が問題なのか、特定の人が利用しているからということであれば、その特定の人をコミュニティバスに誘導ができないとか、社協等の輸送に変えられないかというような手を打たない限りは、「無駄なものだ」というような書かれ方が非常に多いので、本当は「デマンド交通を使ってみて良かった」ということが書かれなきゃいけない。

比較になるが、隣の養老町では、利用者がもっと多く、問題が起きたらできることからすぐに取りかかるということをやっている。そういうことをやらずにいくと、もう限られた35.1%は取れないから当てにならないという結果になるので、利用すれば皆さんがご理解いただいて台数を増やすことも必要だと思うし、もっとやり方を変えたらどうかという意見が出てくるのですけれども、今のままだと、何かすぐに動かなきゃいけないのではないかと思いますので、ご参考までに示唆します。

→現在、内部での検討を関係部署と行い、話し合っておりますので、できるだけ早く対応させていただきたいと思っています。

- ・デマンド交通の利用者についてですが、ある特定の施設へ通っている人たちが特に使われているという解釈でいいですか。

→市内就労施設への通所手段としてデマンド交通を利用しております。

- ・委員である福祉部長にお伺いしますが、通所施設へ通う場合、通常はその施設が送迎される。介護施設だと介護の事業所に送迎してもらうとか、保育園だと保育園、幼稚園のバスを利用しています。通所施設にお願いはできないのでしょうか。

⇒施設が送迎をしなければいけないという決まりはないですので、お願いすることではできるかもしれませんが、サービスとしてやっているところもあります。その事業所の職員、その配置によってはどうしてもできないというような状況でデマンド交通を使ってみえるというふうに把握しております。

- ・デマンド交通を使うようにと、施設のほうで推奨しているのですか。

⇒推奨しているかどうかというのは把握しておりませんが、使える状況にあるので使っているということだと思います。

- ・すぐできることからやっていかないといけないと思うのですけれども、他にもアンケートに書いてあった「お千代保稲荷のバス停が見えづらい」とか「駅に駐車場を作るのは

どうか」というのがあるので、早く整理して、次回、今年度はこんなことをやりたいと、駅に駐車場を作ると本当にどのくらい増えるのかというような調査をするのか、やってみてどうなのかとか、そういうやれることと、やってみるために調べないといけないこともあると思います。

今の通所の問題も、値段を上げたら誰も文句を言わないようになるかもしれないし、増やせるかもしれない。色々な手があると思うので、早く分けて議論をして、次回はもう少しそれが明確になるように、ぜひステップアップしていただきたいと思います。

あともう一つ、将来の海津市の人口がどんどん高齢化し、減っていくという中で、海津市はこれからどうなっていくか、そうなったときに公共交通はどうあるべきというのが今回の議論だと思うのです。住民の意見だけでなく、会議に参加されている有識者の方も、皆さん全員こんなふうなのがいいのではないかというお言葉が聞けたら、もう少し方向性が変わってくると思うのですけれども、データについて良い悪いではなく、本当は高齢者の問題が一番大きいので、「根本的な解決はないか」とか「名古屋に通勤できるように何かやれ」とか「それが一番大事なのではないか」とか、住民の意見は今の身のまわりのことなので、もう少し高所からの見解で皆さんから意見を聞いたほうがいいのではないかと思います。

→「やれるところからやる」そういったことの対応につきましてはやはり時間等を要することもございます。先ほど申しましたように、関係機関とも調整しており、今後詰めてまいりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

- ・今後、上位計画との調整を含めてということですが、基本方針Ⅱのところには、「岐阜県他自治体」という言葉はないのですけれども、既に岐阜県内の他市町との連携は十分なのかなと思ったのですが、引き続きということであれば、基本方針には書いていただきたらと思ひました。

→ご意見ありがとうございます。今後、皆様にもお諮りしながら調整していきたいと思っております。よろしくお願ひします。

- ・2045年には50%が高齢者となり、免許も返納しなければなりません。そういう人たちのことを考えて、最後のところの「特化交通の基本的な考え方」、これはすごくいいと思ひます。ただ現状を見ますとデマンドバスが3%しか利用していないというデータで出ましたので、そのところを濃くしていくか、学生にとっては朝夕、そういうところを重点的にする。小さい車で一番利用のあるところを各地区くまなく回るような方式に、年寄りのためには考えていただけるとありがたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

→地区別意見交換会でも同様の意見が出ておりました。過去の経緯等やそういったことも踏まえまして参考にさせていただきます。

ただ財政なり、利用者等の実態の把握とか、いろいろ事前の調査や確認しながらやってみりたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

- ・課題の中で「社会情勢」という項目に、「深刻な運転手不足」となっていますが、今日

スイトトラベルさんが来ていますので、その深刻な運転手不足を具体的にお話ししてもらえますか。

⇒「深刻な運転手不足」ということですが、大手の運転手さんを退職された方が弊社へ来ていただくというケースが多かったのですけれども、そちらも運転手が足りないという現状があるようで、さらにこちらとしては運転手が少ないという現状で、運転手の確保が第一というような状況です。

- ・デマンド交通は普通運転免許の2種でも運転できる車種が走っていると思うのですが、大型2種の運転手にとられる理由というのを教えてください。要するにバスの運転手が大型2種でなければいけないと、そうじゃなくて普通2種の運転手を採用されるようにしたら、もう少し運転手不足が解消されるのではないかという私の思いですけれども、いかがでしょうか。

⇒コミュニティバスとデマンド交通の運転手を分ければその可能性としては増えるかと思っておりますが、現実、普通2種の業務で弊社ではタクシー業務もやっております、どちらも募集はしておりますが、なかなかどちらも集まらないという現状があるところを見ますと、そもそも運転業務に携わる方が少ないのではないかという状況になっております。

→市としまして、今月の市報に「運転手さん募集」ということも掲載させていただきましたので、またご存じの方がおられましたらご推薦等していただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

- ・鉄道についてお伺いしたいのですが、コミュニティバスはバスロケーションシステムがあります。あれに似たようなことを養老鉄道さんでも設置していただけると。この間、運休とか時間遅れがありましたけれども、そういったときに無人駅だといつまでたっても来ないということで困る人がたくさんいると思うのですが、そのようなことはお考えじゃないですか。

⇒検討はまだしておりませんで、できるかどうかの検討はさせていただきます。簡単にできるかどうかわからないのですけれども、どういった形でできるかというのを検討させていただきたいと思っております。費用面とかそういったところも含め、可能性を探てみたいなと思っております。今のところは、これぐらいのご回答しかできないということでございます。

- ・コミュニティバスのバスロケーションシステムは相当難しかったのですか。

⇒開発する会社がございましたので、そちらのほうに相談させていただき、何社かありましたけれども、その中で「BUSGO！」を採用しました。

- ・バスロケーションシステム自体がよくわからないので、何のために、どういうメリットがあるか、簡単に説明していただければありがたいのですけれども、会話についていけなかったです。

⇒バスロケーションシステムというのは、お客様がスマホ等でバスが今どこを走って

いるかわかることで待ち時間や遅れを確認できるということで導入させていただいております。

- それはデマンドバス用につくったということですか。

⇒バスロケーションシステムは定時路線バスのみです。

- まず1点目は、今日の議論の一番初めに出てきた特定の利用者にデマンドバスの利用が偏ってしまっているところの問題で、今日の数字等を見させていただいてもかなり衝撃的な問題かなと思っております。非常にざっくりと計算すると、約60数%が利用をされている。それが4,000万円の経費で、そのまま簡単に計算してしまえば2,500万円です。それを1人あたりに計算すると、もちろんその29名の方の中にもものすごく使われている方、使われていない方がいらっしゃるの、本当はそのまま放り込んではいけないかもしれませんが、大体1人90万円弱、年間二百数十日ですと1日1人4,000円という値段になるわけです。これがはたして、公共交通をやろうとしているこのサービスにおいて、そういった使われ方をされているのがいいのかどうか。もちろんそういう方にサービスをすべきではないという意味ではなくて、ここで議論している公共交通というものを定義する、そういうものをカバーするようなものと言うべきなのか。それとも、今日の議論にあったように、社協さん等々に手伝っていただきながら、いわゆる福祉目的としての交通として考えるべきなのかということ、どちらかということももちろんこの会議での議論もありますし、あるいは市役所の中での部署間の議論もあるかと思いますが、今のよう数字がありますし、もう少し細かいデータがありますから、もう少し緻密に計算できると思いますので、それをベースにご議論いただければと思います。

資料2-3においても、利用者の特定化、あるいは適材適所と言ったりしますが、そういった形で分けていきたいというのは、賛成です。賛成ですけれども、きっちり分けてしまうというのがかえってよくないところもあり、そこはバランスだと思いますので、少し検討をいただければと思います。

そういったところの特定利用者のところの問題ですが、資料の見え方が特化しているような気もしてまして、それ以外の一般の高齢者の方が困っている問題がもしかすると見えなくなってしまうような気もします。そういう意味でも、分厚いので全て見れていませんが、この特定利用者の問題を少し置いた上で、ほかに何か問題はないかという視点でも、もう一度データを見ていただいたほうがいいのではないかなというふうに感じております。

デマンド交通の経緯を考えますと、もともとは幾つかのゾーンに分けてやろうとしていたのですが、その利用がうまくいかなくて、やはり利便性で考えて市全体をゾーンにしましょうということで進めているのですけれども、やはり初めのほうの統計データで、海津市の移動距離が5キロということで、ほかのところと比較しても長い。それは間違いはないというふうに思っています。そういう意味で、もう少し先ほどの特定利用者の問題が解決するとすれば、再度ゾーンニングの議論の可能性はないかなと思いました。それは「すべき」というわけではなくて、「やれそうかどうか」というこ

とを、せっかくデータがたまっていますので、それをベースに検討していただく必要があるのではないかなと思います。ぜひそうしていただきたいと思います。最後は、やはりすぐやらないといけないもの、優先度が非常に高いことと、できること、その軸でしっかり整理していただいて、できることからどんどんやっていくような形での計画のつくり込みをぜひお願いしたいと思います。

- ・デマンド交通とかコミュニティバスが充実しても、高齢者はなかなか免許を返納するということが難しい。例えば田んぼがある人だと草刈り機を持っていかなきゃいけないし、柿の剪定をするために脚立を持っていかなきゃいけない。そのためにどうしても免許を返納するという方向で持っていくのは難しいと思う。

けれども、コミュニティバスやデマンド交通で利用できる移動については、そちらを選択してもらえそうなキャンペーンのようなものはするべきだと思う。

市の職員さんたちがいますので言いますけれど、先日、私は図書館に行って帰ろうと思ったらバスの時刻表がない。インターネットで帰りのバスの時刻表を調べました。この西館に入ってくる時も、バスの時刻表がない。市の公共施設ではバスの時刻表を貼る、あるいはこうやって皆さん会議に出ているので、市議会議員さんもいますので、「議員さんたちも議会のあるときはバスを利用してくださいね」という働きかけを文書の案内のときにつけられて、より多くの方に利用してもらおう。より多くの方に利用してもらおうということは、一つには地球環境にやさしいということ、21世紀のキーワードは「地球環境」。

それからもう一つは、利用してもらうことによって、市の財政が少し軽くなる。経常収支比率93.6%だと思いますけれども、これは100万円の給料がある人のうち93万6,000円がもう使い道が決まっているという、本当にせっぱ詰まった状態で、人間だったら動脈硬化という状態ですので、できるだけ利用者を増やして経費を削減する方向に持っていけたらどうかと思います。

- ・基本方針を議論していたのですが、その後、打ち合わせして次回出すというような話だったと聞いていたのですけれども、違いますか。

→次回の公共交通会議には具体的な8年間の計画を文章化したものをお示ししたいと思っております。その8年間の計画を次回お示しするに当たって、現状の課題や今後の海津市の公共交通をこのように進めていくという基本的な方針に基づいて8年間の計画を策定することを進めてよろしいかということで、今回お諮りしているところでございます。

○原案どおり承認

その他

○事務局からの連絡事項

- ・次回の公共交通会議は1月下旬を予定。
- ・次回の公共交通会議の前に専門部会を開催予定。

○委員からの質問・回答、意見等

- ・「すぐにできることはやったほうがいいよ」という意見があったと思うので、それはぜひ次回、案に出してもらいたい。今後の8年間の計画だけを議論すると、すぐやらなければいけないことがどこかへ行ってしまうのでお願いしたいと思います。

閉会