

議 事 概 要

会議名	第20回 海津市地域公共交通会議
日時	令和2年1月23日（木） 13：00～15：20
場所	海津市役所 西館1階 大会議室
出席者	委員21名 事務局4名 (株)テイコク2名
傍聴人	3名
議題等	議題1 第2次海津市地域公共交通網形成計画（案）について 議題2 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について その他

協議・報告事項

【議題1】 第2次海津市地域公共交通網形成計画（案）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 地域公共交通網形成計画の流れ
- ・資料1－2 海津市公共交通の今後の方針
- ・資料1－3 事業の具体的な内容
- ・資料1－4 第2次海津市地域公共交通網形成計画（案）

○委員からの質問・回答、意見等（→事務局回答、⇒他委員回答）

・71 ページの表について、市民1人あたりの財政支出額が増えていくというのは、公共交通に関わるお金は減らさないという形の認識でよいか。利用者数もあまり変わっていない中で、1人あたりの公共交通の財政支出額386円から260円になっているのはおかしくないか。

2つ目は、57 ページで福祉の部分がこの数値目標に入っていないが、その設定はしなくていいのか。

もう一つは、満足度を50%から30%に下げる、前回も同じようなことをやって結局何もできていない、それに対する施策がこれでは足りないと思うのと、もっと違った指標にしてはどうか。例えば、使っていない人が使うようになる人をこのぐらい増やそうとか、使っている人の中でも便利さがよくなるとかという、もう少し達成可能なものにしてはどうか。

→実際に利用されている方の満足度を基にしたやり方、それからいままで使っていない方で実際にこの計画期間内に利用された方がどれぐらいいるかというのも一つの指標として、出せるのかどうかも含めて考えていきたい。

もう一つの福祉的交通、それから新デマンドにつきましては、福祉的交通の実施事例数ということで、いま3事例あるところを6事例に増やしていくことを目標値の設定としている。表の中の公共交通利用者1人あたりの財政支出額につきまして、平成30年度386円であったものが260円ではなく、1人あたり443円となるので、訂正をお願いします。

- ・増える理由がわからないのですが、財政支出額と一緒に利用者数もほぼ一緒なのに増えるのですか。1割以上増えますが。
→分母たる交通利用者数は、平成30年度、すべての公共交通利用者数は約59万人ですが、令和7年度における目標が52万人ということで、7万人ほど減ると見込んでおります。
- ・公共交通利用者というものがすべての公共交通利用者ということであれば、養老鉄道に対する負担額とか、都市間連絡バスに対する負担額とか、その他公共交通利用者数に対する負担額と分けるべきではないか。
→ご提案の養老鉄道とか名阪近鉄バス、それから都市間連絡バス、それぞれに分けることは可能ですので、全体としてそれぞれ細分して設定するかは検討させていただきます。
- ・現在国は、居住誘導区域という「コンパクトシティづくり」を進められているが、このコンパクトシティづくりをいま海津市ではどのような取り組み方をなされていますか。
→現時点、国の方針のそういう人口減少に対する施策は承知しておりますが、これは非常に大きな問題でございますので、そういったことも踏まえながら、公共交通にしても、各種整備等々も考えていく必要はあるかと思いますが、現時点では、市としてのこの方針に対する明確なものはありません。
- ・いま海津市では、財政の健全化ということで活発に述べられていますが、今回出ていた目標値で公共交通に関わる費用は継続しますよという考え方、これは税収が減るのに継続するということは、公共交通に関わる費用の割合を増やします。でも、それは高齢化だから仕方がないという認識はしているのですが、それが無尽蔵にできるのか、どこかで線を引かないといけないのではないかと。むしろコスト削減をやめたほうが良いというような判断というのもどこかでやる必要があるのではないかと。そうしないとますます悪循環になっていく、コストを減らす、減らせば使い勝手が悪くなるということになると思うので、もっと根本的な見直しをしないと解決しない問題だとは常々思っているで、ぜひ受け取っていただきたい。
各々の施策との乖離がある。各々の施策が本当にそれであって、本当にそういうふうに進んでいるのですか、それはそれでいいのですかという議論がされないと思う。
→他の施策、また上位計画、養老鉄道など、それぞれ検討がなされており、公共交通となりますと、一つの手段としましては、公共交通会議やその下の専門部会、養老線の計画などを確認しながら、そういった施策等とも整合をとる手段があると考えております。
- ・「水晶の湯」の送迎バスの駒野駅延伸、現在シャトルバスは「水晶の湯」の駐車場から「水晶の湯」まで路上で走っているが、これを駒野駅まで延ばすということか。
→現在「水晶の湯」で運行しているバスのお客様を駒野駅まで運んでいただきたいと考えております。

- ・「水晶の湯」と駒野駅の間に「ゆとりの森」があるのですが、それは無料で利用できるのか。駒野駅から「ゆとりの森」で降りる場合は、いまはコミュニティバスになっていますのでお金が要りますが、大丈夫か。駒野駅から「ゆとりの森」でも無料で利用できるということか。

→「水晶の湯」のバスは温泉利用者に特化したもので、福祉施設への乗り入れは、現在考えていない。「水晶の湯」のお客様を駒野駅まで送迎することを考えています。福祉施設のお客様はこれまでどおりのバスのご利用をお願いしたいと思っています。

- ・「ゆとりの森」へは、今度の計画では海津市役所行きのバスに乗れということでしょうか。そこに路線を走らせるという感覚になりますか。

→バスの規格が、線路の下を通過することができない車両があるので、運行する車両や乗り降りの状況を今後検討していきたいと考えています。

- ・3つほどお願いしたいのですが、昨年の夏に行われました地区別の相談会にも出たのですが、皆さんの意見で多いのが、予約が取りづらいということです。私もいろいろな見直しをと言っても、一向に改善されていないようですが、タクシーと併用といっても、値段のことで格差があるので、そういうのも改善の見直しをと思います。

それから、ゾーンを4つに分けてということですが、これはまだ何も決まっていないのでしょうか。

3つ目は、この4月の半ば過ぎには海津温泉がリニューアルオープンされます。それもちょうど加味してみえるのか、お客さんが増えるのではないかと、それに対する対応は柔軟にできるのか。

デマンドに対する予約のことは、何も改善されていないじゃないかと、言われた場合、この公共交通会議はなんなんだという意見が出るような気がしてなりません。もうちょっと柔軟というか、問い合わせ対応をしっかりとお願いしたい。

→予約が取りづらい背景には、通所されている、通勤等に使われているということが一つ大きいのではないかとことは前々からお話しさせていただいております。

これを福祉的な要素で対応していただき、「一見さん」的に使いたいときに使う、そういうことに使えるようにということから、公共交通に特化したデマンドの使い方を考えていくことを検討していきます。

一般の方が使える機会を増やしていきたいと考えておりますので、今後、専門部会の中で利用方法を再構築できればと考えています。

また、ゾーンを4つに分けることをお示しさせていただきましたが、これは一つの考えで、これを即やるということではないのですが、今後検討を進めていきます。

海津温泉につきましては、今年4月にリニューアルされるということについて、特別というものは検討していませんが、利用状況について今後確認をしていきます。

→補足ですが、デマンドの予約が取りづらいという対処方法でございしますが、先ほどのお話とは別に、いわゆるコアなお客様、定期3,000円の乗り放題というようなお

客様がかなりの率を占めているという部分があります。利用頻度が非常に高い人と使えない人が出てくるので、これをどういう形で解消するかということを議論していこうということになります。

デマンドとタクシーとの一体化というのは、デマンドだけの話じゃないので、タクシーは車両が7台あることに対してだと思のですが、このタクシーの車両を「デマンドタクシー」みたいな形で活用できないかを検討していくということです。タクシーの利用という形ではなくて、車両を使うだけで、料金そのものは当然デマンドの料金の中でやっていってはどうかという議論をこれから次年度に検討していきたいと考えています。

- ・公共交通専門部会で議論して上げていくのであれば、会議の際に、できれば「専門部会できょうはデマンドのお話をします」ということを明確にさせていただいて参加できるようにしていただきたい。

→今後そのように開催していきたいと考えています。

- ・先ほどの議論の中でコンパクトシティのお話がありましたが、確かにまちのあり方と公共交通のサービスのデザインの仕方というのは切っても切れない関係にあります。上位計画の中にいま総合計画しかなくて、都市計画的な要素が入ってない。都市計画マスタープランは市ではつくられていないのですか。

⇒県の区域マスタープランは本年度策定しています。それは、県統一のもので具体的なものは出ていません。今後検討していく中で当然策定していかなければならないとは思いますが、現在は県のものです。

- ・総合計画はどちらかというとソフトのところしか書いてないので、まちの形を踏まえた上で、ここを使うべきであるというところについては、書き加えた方がいいのではないかな。

→県との整合性も図り、書き加えます。

- ・海津市は人口減少の問題がひどい。人口減少するから公共交通のサービスが、お金がかかるから縮小するという形のストーリーになっている。これはもともと路線バス屋が、モータリゼーションや過疎化によって利用者が減って、本数を減らして、路線を短くして、運賃高くして撤退していくという流れとよく似ている。

海津市が今後どうしていきたいかというものを、整合していただいて、デマンドは何かもすばらしいような感じに見えるが、デマンドだけではなくて、タクシーをそのまま使うという方法もある。今後の海津市は、特に高校生が激減したら、これは人口が減ったら、まずバスがあり得なくなる。要はお得意さんすら半分以下になるような人数が書いてあるので、そのあたりももう少し精査して、深刻だということからどうしていくかというのをみんなでいろいろ考えてつくっていくのも一つじゃないかなと思う。

- ・桑名市や愛西市と連携した移動手段の実現という中で、愛知県には勝幡駅、津島駅、弥富駅と書いてあるが、実際は稲沢駅とか森上駅も含めたほうがいいので、検討していただきたい。

コミュニティバスが重要な社会的な手段であるという認識のもとに、行政が全面的にサポートするシステムを構築するために十分な調査・検討して、精査されていると、表面的にはそういう感じます。ただ、先ほどいろいろ意見がありましたが、もう少し大局的な見地から全体の今後のことも考えて続けていただきたい。

住民が利便性を十分享受できないということは、ある程度やむを得ないという前提で、地域的役割とか福祉的役割をいかに果たしていくかが大変重要だと思う。しかし、台数的制約がある中で、その役割を公共目的から見て少ない予算で最大の効果が発揮されているか否か、つまり費用対効果を常に検証していくことが重要。

一番重要なのは、今後も住民目線で、特に生活弱者、高齢者等について、移動制約者等についてのコストアップ等については避けられないと思う。

○原案どおり承認

【議題 2】 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

○事務局から説明（資料 2－1・資料 2－2 に基づき説明）

- ・資料 2－1 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価
- ・資料 2－2 令和元年度地域公共交通確保維持改善に関する自己評価の概要

○委員からの質問・回答、意見等（→事務局回答）

- ・デマンド交通の停留所について、できれば1年間は固定してもらいたい
→頻繁に変えるということは運行の混乱にもつながるので、現在、頻繁には変えていませんが、地元の要望がある場合は変更しています。その場合市報等で掲載はしておりますが、言われてすぐ変更するということはございません。

○原案どおり承認

その他

○事務局からの連絡事項

- ・パブリックコメントの実施
- ・次回の公共交通会議は3月11日に開催予定

閉会