

平成30年度 第2回菊川市地域公共交通会議

会 議 録

場 所	201・202会議室(本庁舎)	日 時	平成30年12月17日 (月) 午前10時00分～午前11時55分
-----	-----------------	-----	--------------------------------------

報告事項

- 1 開会 (鈴木地域支援課長)
- 2 あいさつ (大橋会長、赤堀副市長)
- 3 議事
 - (1) 平成30年度第1回菊川市地域公共交通会議の課題について (報告)
 - (2) コミュニティバス停留所の名称変更について (協議)
 - (3) 静岡県生活交通確保対策協議会への申し出事項について (協議)
 - (4) 静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準と取り組み案について (協議)
 - (5) 地域公共交通網形成計画 (中間) について (報告)
- 4 その他

(次頁から議事録を掲載)

議 事 録

1 開会

- 事務局
地域公共交通会議を開催する。

2 あいさつ

- 大橋会長
《あいさつ》
- 赤堀副市長
《あいさつ》

3 議事

- 事務局
これより議題に入るため議事の進行については、菊川市地域公共交通会議設置要綱第6第1項の規定により会長に議長をお願いする。

(1) 平成30年度第1回菊川市地域公共交通会議の課題について（報告）

- 事務局より報告
- 委員
きくがわフィーチャーセンターには、何人くらい参加されたのか。
- 事務局
約25人参加していただいた。

(2) コミュニティバス停留所の名称変更について（協議）

- 事務局より説明
- 会長
このディサービスは、菊川市社会福祉協議会が主催するディサービスであり、何年か前までは東部ディサービスとして行っていたが、4年間ぐらい閉鎖している。社会福祉協議会が運営しているのは中部ディサービスのみであった。中部ディサービスの都合で、今のところに置けなくなったので、中部ディサービスを廃止して、今まで東部と中部2つあったが、今回東部ディサービスがあった場所、「ぎおんの里」のみになった。今、中部ディサービスを利用している方に、年明けの1月5日からこちらに移っていただくことになった。そのため、東部という名前がとれたので、「きくかわディサービスぎおんの里」が正式名称となるので、この施設の前にあるバス停なので、合わせた名前に替えたということである。
- 委員一同
【承認】

(3) 静岡県生活交通確保対策協議会への申し出事項について（協議）

- 事務局より説明
- 委員（学識経験者）
1点目は、2ページ目の菊川市コミュニティバスの各路線についての表で、輸送サービス範囲において、路線沿線の需要と特性等括弧書きで書かれているが、記載しなくてもいいのか。できれば載

せた方がよいのでは。地域公共交通網形成計画(案)では、バス停周辺のメッシュデータも出ているので、計算自体は難しくないのではと思う。これは、補助のために記載しているというもあるが、これをきっかけに、今の状況を理解する意味で整理しておいた方がよいのでは。そういうことで数字を出したらどうかということである。

2点目は、次の項目に萩間線の運行実績が平成29年度まで出ているが、菊川浜岡線はなぜ出てこないのか。これも網形成計画(案)のP18に2016年までの状況が整理されているので、この機会に状況をみんなに知ってもらうことから、出してもらった方がよいと思う。

●事務局

数値等を分析した結果を記載して申し出したいと思う。

○委員

しずてつジャストラインは、菊川市立総合病院経由のことだけを言っているのか。

●事務局

全部含めている。

○委員

P3の計画が、実車キロ、経常費用等、現状と全く同じ数字になっている。計画だから、同じでもいいかもしれないが、普通は、例えば来年度は今年度よりも乗車人数を5%増加させようと計画を立てて、そのうえで検討しないとおかしいのでは。それで、欠損額がどれだけになるのかというのが計画ではないのか。現状と計画が全く同じなのはどうかと思う。

右端に収支改善策があり、そこに経費削減を図るとあるが、計画に全然活かされていない。これは、ちょっとおかしいのでは。

●事務局

まず、実車キロについては、変更するものがないので、そのままの数値とさせてほしい。経常費用・経常収入・欠損額については、今のところ、見込んでいる確実な増とする要因として、河城小学校の児童が利用している倉沢・富田コースは増加することが見込まれるが、それ以外の部分については、現時点で数字として見込めるものがないので、前年並みとして、数字の方は同じものとしている。今、ご指摘いただいたように、改善策についても、事務局としてもやってはいるが、それが何パーセント見込めるというところまでは事業として落とし込めていないので、本日の資料については、まったく同額ということで、載せているところである。

○委員

計画なので、100%達成できるのかどうかはわからない。計画だから入れてもいいのでは。これで全く同じ数字で県に出すのか。それで県の方はOKするのか。

○会長

今、事務局として具体的な数字を持っていない。ご存じのように、だんだん右肩下がりで減っている状態で、現状維持というのは、最低現状維持ができればというところで改善していきたいということだと思う。具体の数字が出さないから、前年度と同じ数字が載っている。

●事務局

利用者数は、平成28年度から29年度は増加したが、収入の方は増加しなかった。というのは、減免の制度があり、手帳を見せたりして利用している人もいる。利用者が増えるからといって、収入が増えることは、現状の中では見込めないところである。事務局として、利用者増の取り組みについては進めていくが、金額に反映できるのかどうかは、非常に見込みづらいところであるので、この数字で、認めいただければ、ありがたいと思う。

○委員

資料の中に、萩間線について平成25年から29年までの運行実績が示されている。コミバスも、これらの数字をもとに、計画の数字は書けると思う。計画なので、予算措置と違うので、このような数字を前提に数字を出して載せても問題はないと思う。数字はコミバスも出せるのではないか。検討いただきたい。

○会長

コミュニティバスも同じような資料があるのでは。

●事務局

資料の方は、萩間線のものなので、コミュニティバスとは違うが、コミバスについても、同じように取りまとめた資料があるので、今いただいた意見を反映して、数字の方はもう一度見直しさせていただきたい。

○会長

金額の方は、経費も増えているので、赤字分は増えているということも前提としてある。しずてつジャストラインの方で何かあるか。

○委員

運行経費・委託金額が増えている。当社として運転手の雇用の方は段階的に進めてはいる。運転手の不足は、全国的に知られているところであり、しずてつジャストラインでも課題である。人件費の増加とともに、当社としてもどうしようもないのが、燃料の問題である。ガソリン・軽油は、国際情勢による変動もあり、とくに上がり傾向となっている。こればかりは当社の方では仕方ないということである。

年々、委託金額が嵩んでおり、運賃も上昇ということについても、理解いただきたい。

○会長

数字については、持っている資料を用いて検討し、違う数字が出てくるということでご理解いただきたい。

○委員一同

【承認】

(4) 静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準と取り組み案について（協議）

●事務局、村松委員（静岡県地域交通課）より報告

○委員

資料4について説明があった内容が、県に上申する内容となると思うが、資料3との絡みはあるのか。提出期限と提出先は同じなのかどうか。

●事務局

資料3は来年の9月末、資料4は来年の1月末までに県に提出することになっている。提出するところは同じである。

○委員

同じところに提出するのであれば、内容は、相互に齟齬がないように、ストーリーは作らないといけないと思う。十数年前から行っている公共交通空白地有償輸送に絡む話だと思う。そういう意味で、補助金は菊川市としても必要なので、資料3に示す3路線については絶対に申請していただかないと困る。さらに、路線を増やして、現在まだ空白地となっている区域をうまく循環できるような方策に当る資金はぜひ確保する努力はしていただきたい。

資料4についても、様式3で出す数字を1月末に上申するわけである。そうすると、先ほどの橋本委員の話にさかのぼって申し訳ないが、資料3の中の来年度の計画の所は、それなりの数字に落とし

込んだ方がよい。落とすと数字としての根拠がとれないということもある。さきほど落合委員も指摘したように、利用している人員の推移は、ある程度統計的にあるので推定できると思う。それをもとに推定する。料金は均一料金と分かっている。わからないのは、0円で乗られる人がどの程度いるのかがネックとなると思う。様式3である程度継続して乗車の利用促進を図るということであれば、計画は計画としておいて、その下段に前年度の実績では、0円で利用される人がどの程度いたから、収支としては前年と変わらないことも考えられるという数字をつくるのが、資料3と資料4の関連性を考えた場合一番妥当ではないか。そういう資料にすべきと思う。

●事務局

資料3の見直しについては、今いただいた意見を反映したいと思う。

現時点で、免除で乗られている人数については、ドライバーが運行しながら乗降客数をカウントしているが、免除と有料と分けてカウントしていないので、免除の方の人数は、把握できていない。そのあたりの数値の取り方については、運行事業者・ドライバーの負担や安全性も踏まえて、今後検討していきたい。

○委員

しずてつジャストラインに聞きたい。運転手不足、燃料高騰など厳しい状況の中で、運行してもらっているが、菊川浜岡線の収支の欠損額が、4年前とほとんど変わらない、もしくは減ってきていることで、大変努力していただいていると思う。この欠損については補助を受けられていると思う。自分たちの子供のころは、高校に行くのにバスを利用していたが、今の若い人に聞くと、家族が送り迎えをしている。なぜバスを使わないのかと聞いたら、「運賃が高いから」ということだった。車で送迎した方がガソリン代とバスの運賃を比較する格段安いということであった。補助してもらっているのであれば、運賃を20年ぐらい前位に安くして、その欠損額が大きくなる分を国から補助してもらおうことで、利用者を増やすという手段はないのか。

○委員

何十年前の運賃というのはどうかと思う。当社の運賃は、菊川浜岡線だけでなく、他の路線も対キロ制としている。他の路線との関連もあるので、現状、運賃を下げてというのは取りづらいところである。難しい。意見として伺っておく。

○委員

運賃について補足させてもらうが、民間のバス事業者は、対キロ運賃制ということで国の方に上限運賃として認可を取ってもらって、経営を行ってもらっている。コミバス等自主運行については、こういった公共交通会議の場で、委員の意見を集約して協議運賃として運行している。バス事業者については、先ほど昔のようなという話があったが、その間に消費税が導入されたり、人件費が高くなるなど厳しい状況で経営を行っている現状がある。消費税が上がった時でも、運賃を上げずに運行してきている。バス事業者の運賃については、ご理解いただきたい。

○委員(学識経験者)

国の補助として、運賃を下げて補助を上げるというのは、国全体で補助していることや補助金もだんだん減少しているので、それをすべての路線でやったら補助金が持たないということもある。一方、地域によっては、コミバスと路線バスとの乗り継いだ場合に、乗り継ぎの運賃が生じないように、路線バスの方の運賃を市が補填するなどをやっているところもある。それも市の財政があるので、簡単にできることではないが、そういう方法もある。そういうことを、例えばここでできないかを考えたりする。もちろん、市の財政にもよるが、国でやるよりも、市の方でやる方が簡単ではないか。

○委員

運賃の件について、しずてつジャストラインの方に、もっと安くしろというつもりはない。しかし、現状として、平田から菊川駅まで片道360円、往復すると720円。毎日、孫を駅まで送り迎えをやるが、1往復約15km、ガソリンで10ぐらいになる。そうすると、140円～150円ぐらいになる。朝晩やっても300円ぐらいで、バスに乗るよりも、半分以下と安い。だからバスには乗らない。そういう人が多いというこ

とも認識しておいてほしい。決して安くしてほしいとは言わないが。
資料4は、しずてつジャストラインのことを言っているのか。

○会長

協議4については、しずてつジャストラインの系統を、県の方に引き続き補助してほしいということのみである。

○委員一同

【承認】

(5) 地域公共交通網形成計画（中間）について（報告）

●事務局より報告（コンサルで報告）

○委員

コミバスの運行の意義を感じており、これを継続していくには、利用者を増やしていくしかない。コミュニティバスを利用されている年齢層をみると、高齢者が多い。

ワークショップで出た意見として、地区内に2か所のバス停があるが、利用したくても2ヶ所とも自宅から遠いという声があり、利用したくても利用できないということである。この計画（案）には、高齢者のそういう意見が入っていない。利用が想定される高齢者の意見を反映したらどうか。利用するための要望を聞いたらどうか。それには老人クラブ等で意見を聞いたらどうか。これからは高齢者が増えていくので、そういう人を取り込むことによって、免許返納が増え、交通事故も減るのではと思う。ぜひ、利用がされそうな年代層の意見を反映したコミュニティバスの運営をお願いしたい。

●事務局

資料のP58に、各地区別の意見交換会の状況について載せている。今意見があったように、今コミュニティバスを利用されている人の意見を聴取したいと考えている。なかなか移動手段に困っている方を1ヶ所に集めて、意見を伺うこと自体が難しい状況の中で、ワークショップを開催してきているが、小笠東地区と、今後開催予定の町部地区・小笠南地区については、高齢者サロンへ出向いて意見を伺い予定もあり、小笠東地区については終了しているが、今後そのような取り組みを進めていきたい。

高齢者の中には、まだコミュニティバスを利用したことがない人もいるので、菊川市総合病院のバス停付近で、実際利用されている方に、この調査結果を踏まえ、もう少し突っ込んだ内容について、もう少し調査してみたいと考えている。

○委員

そういう意見を反映してほしい。

○委員

公共交通、とくにコミュニティバスの利用者として、高齢者が利用しやすい、利用促進をやっていくという話があって、次年度以降の計画に、どういう形で反映されるか形は見えていないが、公共交通なので、市の全ての人に利用していただきたい。なおかつその中で収支バランスが取れればいいと思う。そういう意味で、たまたま高齢者がいて、近未来的には、3人に1人が高齢者という時代になるのは見えているので、言葉上は、高齢者、高齢者と表に出やすい。そういう表現は、この会議ではいいが、資料としては、用途別もしくは目的別にきちんと内容を整理できるような形に作っておいた方がよいのでは。

高齢者は当然病院に行く機会が多いので、病院行きの路線があって、病院線はこう考えようかという発想がないと、市としても、高齢者が増えるといっても、基本的には健康高齢を伸ばそうというのが大前提だと思う。年をとっても自分のことは自分でできるという高齢者が増えれば、市としてもいいわけである。そういう意味で、高齢者があたかも病人扱いのようなことは表記上よくないので、用途別目的別な表現にして、どうやって拡充していくのかという考えを持たれた方がよいと思う。

加茂地域のワークショップで出た意見で、免許返納の特典として半年間ぐらいあるが、免除期間が

短いのではないという話があった。また母子手帳の人も減免の対象にしてもらった方がよいのではという意見もあった。その辺をもう一度、ヒアリングをしていけば、もっと内容が利用しやすい形になるのではと思う。

公共交通の改善を考えようとしているので、自分も試しに1回乗ってみた。市の職員の方は、どういふ形になれば、出勤・退社時に利用できるかということを真剣に考えたことがあるのか。市職員が426人いれば、市職員みんなが公共交通を利用することをやってみようということを始めていかないと、市民にいくら声をかけても無理ではないか。

そういうことで、もう少し足元を見直すことが一番大事ではないかと思う。

●事務局

次回、また資料を提示するが、利用されている年齢区分だけでなく、目的や用途を踏まえた中で、表現の方は工夫していきたい。

今の発言であった、減免が短いとか、対象を母子手帳を持っている人にも広げたらということであったが、そういうところは、経費としてどれだけかけず、収入を増やすかという、コストと効率のバランスを考えながら、考えていきたいと思う。また、提案のあった市の職員の出勤・退社に利用するというについても、内部の方で検討して、ノーカーデーの実施ができるのかについても引き続き、検討していきたい。現状では、勤務状況と市役所前の停留所の時刻があっていないが、そういうところも踏まえて、可能性について検討していきたいと思う。

○委員

短い期間で、アンケート調査・ワークショップをやっていただきありがたい。せっかくいろいろな意見を出しているので、精査し実行できるようにしていただきたいと思う。当然費用も掛かっていると思う。情報収集について一時的なものに終わらずに、色々な機会を通じて、継続的にやっていき、意見を加味していくような形で、地域公共交通は必要ということは絶対なので、なくならないような方策をとって頂ければと思う。

○委員

先ほど、事務局から回答をいただいたが、誤解がないように一言言っておく。市職員がこれを使ってやれということを行っているわけではない。市職員が使えないのか理由は何か。先ほどの回答にもあったが、近くにバス停がない、出勤・退社の時間と時刻表があっていないということがすべてだと思う。そういうことが分かっているのであれば、その点を改善することが、1つの足掛かりに考えなければいけない。あくまでも市の職員にノーカーデーとして、コミュニティバスを1回利用してみろということではない。そういう人たちが利用できる状態になっていますかということである。それであれば、菊川市の総人口のうち、半分は生産人口で、残り半分が非生産人口と考えた場合、非生産人口の半分は未就児、残りは高齢者に当たると考えた場合、生産人口の人は、市職員と同じように使えないということが分かっている。そうすると、残る対象者は、非生産人口の子供たちと高齢者しかいない。本当に、それに特化した公共交通でいいのかということのを改めて考えてほしい。

●事務局

本日、説明したアンケート調査結果でも、公共交通を週5回使われる方は、通勤・通学の方であることは明らかに出ている。通院される方については、毎日通院される方はおらず、買い物で利用される方は、週3,4回の方はいる。利用している方のニーズを踏まえ、路線を作ることにについては、引き続き進めていきたいと思う。

○委員

平川地区でのワークショップでいろいろな意見が出たが、今回の資料には間に合わなく載っていない。出た意見として、土日・イベント時の運行があれば、乗る人が増えるのではないか。運行情報の提供として出た意見は、駅あるいは乗降人数の多い菊川病院等には、運行情報の案内板、お金はかかるが、たとえばタッチパネル、どこへ行きたい、平田に行きたいとした場合、それは何時の便が表示される。コミュニティバスで、他の市で実際にやっているところがある。これはお金がかかるからすぐにはできないとは思いますが、こういうのがあれば便利である。

ドライバーの資質にもよると思うが、平川で出た意見で、高齢者のうまく乗降できない時や大きな荷物を持っている時などに、ドライバーが降りて手助けする。今絶対にやらない。それが法律で決まっているかわからないが、タクシーはやるが、バスはなぜやらないのかわからない。そういうサービスもあったらいいのでは。

場所の関係もあるが、バス停の上屋が欲しい。どの地区のワークショップでも出ている。バスを待っている環境がよくないことを周知しておいてほしい。いずれやってもらえるということであれば、利用者も増えるのでは。

今日の会議の冒頭で、副市長から外国人が増えているということであった。これからオリンピックに向けて、国で決まった外国人受け入れ施策により、外国人の受け入れが拡大する。菊川市は外国人の割合が高く、全人口の5%、平川地区では15%。外国人向けの案内がない。だから、外国人はあまり利用しないと思う。そういう案もあっていいと思う。多いのは、ブラジル人、アジア人が多く、そういう人向けの案内もあっていいのでは。コミュニティバスとは関係ないが、危機管理として防災の案内があるが、掛川市では必ず日本語以外に外国人向けに放送をするが、菊川市では一切やっていない。菊川氏は外国人の割合が高いのに、あまりそういうことを考えていない。

○委員

利用しやすい公共交通網の形成という目標の中で、菊川市コミュニティバスの再編の項目に、「検討に当たっては、利便性や速達性を考慮しつつ」という表現があり、わかりやすいルート設定を検討する。こここのころに、再編の目標があると思う。今までの意見の中にも、例えば市の職員の対応で、路線バスの時刻の関係で利用が考えられないと言われていたが、このことは一般市民にも当てはまると思う。目的地に行く速さについては、今の運行経路には全く考慮されていない。ただある地域からある場所へ行くために、色々な地域を経由してその場所に行くという手法をとっており、利便性は検討されているが、速達性は、全く検討されていない。以前の会議で話をしたが、今はごちゃごちゃなルートであるが、それを放射状の路線にしたらどうかを提案したことがある。たとえば、南地域から病院・駅・市役所に行くために、今はいろいろなところを歩いていくので1時間ぐらいかかっている。病院に行く目的の人達においては、南地域はいろいろ経路しても、そこからはすぐ病院に行くようなルートやダイヤを検討する必要があると思う。

●事務局

情報提供について、菊川市の方で努力していることは、多くの方がスマートフォンを利用されているので、路線バスは公表されているが、コミュニティバスのバス停の位置や時刻が公表できるように、オープンデータを活用した取り組みを進めており、11月からグーグルや駅すぱあとから検索できるように努力している。それ以外のところは、再編を進める中で、検討していきたい。路線の見直しについても、速達性については、限られた台数・運転手の人数でどこまでやれるのか思案するところではあるが、そのあたりについても考えていきたい。

再編の案については、2月の公共交通会議には示せるように進めているので、その時に説明したいと考えている。

○委員(学識経験者)

P78のイメージ図を見てもらうと、各地域で人が住んでいるところを丸で囲み、その地域の間はそれぞれがつながっているというよりは、ある程度真ん中に集約されて線で結んでいる。このことは、まさに、各地域から拠点まで放射状に、あるいは地域から拠点へ、拠点間は、真ん中の幹として走るようなイメージを考えて作られていると思う。そういう意味で、市の方も委員が言われたことを考えていると思う。まだ検討中とはなっているが、そのたたき台として出されたのではないかな。今後もこのことについて議論していけばいいと思う。

情報提供に関しては、P79の実施事業のところに書いてあり、基本的な方針のところ、「3. 市民や来訪者の利用者に分かりやすいサービスを目指す」とも書かれている。4つの基本方針として書くということは、他のことよりも比較的予算をつけていく、努力していくということでここに力を入れていくということの表れだと思うので、そういう意味では、市もそう思っており、そういう方針でいいかというたたき台だと思う。これについても、今後議論していけばいいと思う。

また、さきほど、高齢者だけではないという話があったが、基本方針では高校生についても出てい

ることや、先ほど若い人の人口も増えてきているということがあったが、そちらにも考慮している方針となっていると思う。

そういう風に基本方針を見てもらうと、議論しやすいと思う。

○会長

委員の方で、コミバスを必要ないと思っている方はいるか。今後もコミュニティバスは続けていくという方向で進んでよいか。

自分は、社会福祉協議会に属しており、社会福祉協議会だけでなく、福祉施設で福祉有償運送として、お金は取るが、ボランティアの人を中心に、生活弱者の足代わりということで、各コミュニティ単位で、色々な動きをしてもらっている最中である。これからも、もう少し突き詰めていきたいと考えており、コミュニティの中に、足の不自由な高齢者や、生活困窮者がいた場合、その人の足を確保する観点から、地域のボランティアの人を中心に、福祉施設で持っている車両をある時間だけ貸して、その車を運転してもらい、その人の買い物や病院に行く手助けをしようという動きも進めている。なかなか毎日できないので、そのあたりをどのようにしていくのか検討中である。その人たちの買い物ツアーなどを各コミュニティで進めているが、毎日でないから、「1週間に1回ぐらいはやってほしい」という声はあるが、まだスタッフが育っていないから、そんなに頻繁にはできないが、好評であれば、その輪を広げていきたいと思って、それぞれのコミュニティ単位で活動中である。そちらも含めて、先ほど発言のあった、バス停まで遠くて利用しにくい、足が悪くて何百mも歩けないという人も当然いる。そういう細かいところまで、バス停を増やすことも考えられるが、時間制限内で運行しているので、バス停が増えてしまうと、運行時間にも支障が生じてしまい、なかなか思うようにいかない。今後も、地元から要望のあった所には、バス停を設置するとか、このバス停は利用されていないから、このバス停はいらないとかという話も、今後もこの会議で議論していきたいとは思っている。とりあえず、本当に困っている人に対しては、コミュニティバスだけでなく、地域で支える組織になっていければいいと思う。

委員の方には大変とは思いますが、菊川市全体において市民の利便性を考え、今後どうすればいいのか、また次の会議で議論していきたいと思う。

他に意見がないか。

ないようなので、これで議事を終了する。皆さん、ご協力ありがとうございました。進行を事務局にお返す。

●事務局

その他として、全体を通して何か意見等あれば。

ないようなので、長時間にわたり、熱心に議論ありがとうございました。これをもって閉会とする。

以上