

# 平成30年度 第3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31年2月19日(火) 午前10時00分～午前12時10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) 地域公共交通網形成計画(案)について(協議)
  - (2) 平成32年度(2020年度)からの運行方法について(協議)
  - (3) 地域公共交通網形成計画策定等今後のスケジュールについて(報告)
  - (4) コミュニティバス停留所の名称変更について(協議)
  
- 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) 地域公共交通網形成計画（案）について（協議）

- 事務局より報告

#### ○委員

P80から説明があったが、前回の公共交通会議で説明があったかわからないが、形成計画のP1に、立地適正化計画について記載があるが、立地適正化計画は現在策定中ということであるが、いつごろ策定されるのかを、まず教えていただきたい。これは整合性をとるということで非常に重要なことだと思う。

P81の事業1で、3行目にスクールバスが出てくるが、これは一般の方もスクールバスに乗れる一般混乗を検討されているということで記載されているのか。

P83～84に、利用しやすい車両ということで、ユニバーサルデザインタクシー車両の記載が少しあるが、今現在、国・県で補助制度があり、近隣の掛川市でも独自に補助制度を持っているが、菊川市として何か補助制度を考えているのか。

P87に、非常に大事なことで、形成計画に入れていただくことはありがたいことである。運転手の確保の実施ということで記載されており、実は運輸支局でも、ジャストラインと共催でバスの乗務員の乗車体験を実施している。もう行政がここに関わっていかねばならない状況となっており、網形成計画の中に盛り込んでくれたことは、いいことだと思っている。形成計画ではこれから検討ということであるか、今現在検討していることがあれば教えてほしい。

#### ●事務局

立地適正化のスケジュールは、現在、都市計画課が所管となり、本年度から取り組みを始めており、平成32年度には原案を策定完了する予定で進めているところである。今協議頂いている公共交通網形成計画の方が先に策定される状況となっているので、このような表現となっている。

2点目のP81のスクールバスについての表現の部分について、現時点ではスクールバスへの混乗は検討していない。

3点目のP84の利用しやすい車両の整備についての菊川市の取り組みについての質問だったと思うが、現時点では菊川市独自のユニバーサル車両を導入することへの補助制度は検討していない状況である。こちらについては、国や県の補助制度を活用してということに記載している。

4点目のP87の運転手確保について、現時点で具体の案については明確には持っていない。本日机上配布したチラシをご覧いただきたいと思う。こちらは市の労働の部局の方で行っている菊川市女性就労支援事業として、女性のための合同説明会を、先日16日に開催したものであるが、こ

ういったところに公共交通事業者に出展頂くとか、今後具体的に検討していきたい。また、市のイベント時において、車両の展示等も可能かどうかも考えておりますので、調整していければと考えております。

○委員(学識経験者)

今の4点目のことに関連するが、今後就職活動に、交通事業者の出展をお願いするということだが、これまではそういう実績とかはないのか。

●事務局

2月16日の女性のための合同企業説明会では7社が参加しており、公共交通事業者の参加はなかった。

○委員(学識経験者)

これからこれをしていくに当たって、新たに協力をいただくことになると思うが、計画のP87に実施主体に、バス事業者、タクシー事業者、菊川市と記載されているということは、事業者も積極的にご協力いただくことになるが、そのあたりはどうでしょうか。これは法定計画なので、記載されていることにはご協力いただく方がいいと思うが、事業者としてどうか。

○委員

運転手の採用に関する件について、会社としても人材確保の面もあるが、必ずしも実施できるかということになると、当然通常の勤務もあるので、事前にいつどこでどういう内容等についてお知らせ頂ければ、調整し協力できるのではないかと考えている。

○委員

申し訳なかったが、この件については知らなかった。もし機会があれば、車両の出展等ぜひ協力したいと思う。

○委員(学識経験者)

この計画は、関連されている皆さんがやるという計画なので、行政だけでやるものではないので、是非協力を頂ければいいと思う。

もう1点、最初の副市長の挨拶で言われた、外国人の割合が県内で一番高いということを知らなかったが、それは菊川市の特色に、これからもなっていくと思うので、その当りのことについて外国人ということで明記はされていないが、多様なユニバーサルとかに関係すると思うが、具体的に明記して力を入れてやっていくとしてもいいのかなと思う。「多様な」という言葉でやると、担当者が変わった時に「多様な」の所に外国人が入っているかどうか解釈が変わってくる可能性もあるので、明記していれば、外国人についても積極的に対応していくことが、後任の方にも伝わりやすいと思うので、外国人と明記してもいいと思うが、その辺はどうか。

●事務局

外国籍の方が多くいることは菊川市の特徴ということは十分承知している。同じ課の別の係で多文化共生として様々な事業も進めているところであるが、利用者として、活用していただくということが一番大きな点と思っている。

P80の基本的な方針の③わかりやすい公共交通の情報提供があり、この情報提供の中で、マップ等の言語の所は検討していける余地はあると思っておりますので、今後進める中で検討していきたい。

○委員

先ほど先生から発言のあった外国人のこともあるが、当然旅行者、訪日旅行者の件もあるが、外から来た人も使ってもらわないと、公共交通が維持できないという面もあるので、是非外から、市外から来られる方の目線も取り入れてわかりやすい公共交通ということも入れていただければと思う。

●事務局

P12に市の観光交流客数の推移を示しているが、下のグラフの2016年度で353,000人であり、県下でも低い状況である。なかなか観光で来ていただくような歴史的史跡等がたくさんあるというわけではないので、少ない状況ではあるが、利用者確保の意味で、外から来られる方にとって利用しやすいということは考えていきたいと思うので、今後事業を実施する中で検討していきたい。

○委員

P87 運転手確保策で、「多様な主体と連携し公共交通事業の魅力や社会的な重要性を周知するための確保方策について検討する」とあり、地域住民に対する乗り方教室を開催している等広報しているが、どのくらいの頻度で開催しているのか、教えてもらいたい。

ニーズ調査として、P58の地域意見交換を実施したようだが、他に、こういうことを開催したり、地区への出前講座をどのくらいの回数開催しているのか。

●事務局

今年度は、出前行政講座を4回実施しており、主に年配の方を対象としたサロンの方と調整して、こちらから出向いて、バスの乗り方や時刻表の見方を説明させてもらっている。

○委員

4回では広報したということにはならないような気がする。各地区で出前サロンはやっていると思うが、表に出てこないサロン等への呼びかけ等はやっているのか。

社協以外にも地区で色々な講座をやっているのだから、そういう集まりの所まで出向いて説明とかしているのか。要望があった所だけ説明をしているのか。

●事務局

P80に、評価指標の「乗り方教室参加数」として現状値84人として記載している。質問の主旨として、呼ばれていくだけでなく、もっと積極的に広報するべきだということだと思うが、今回の4回はこちらから開催をお願いして、出向いている。なかなか待っていても、広報する機会がないので、来年度からも引き続き、押しかけて広報するように考えていきたい。

○委員

サロンをどこでいつやっているのかは、多分把握していないと思うので、それぞれのサロンを開催しているグループがあるので、社協等を通じて呼びかけをしたらどうか。民生委員を通じてもできるのではないかな。そうやって利用促進を図るのは一つの手がかりになるのではないかな。

●事務局

今年度4回実施したものは社協を通じて、代表者と調整して行っている。今後も乗車率を伸ばすような努力ということで、次年度もやっていきたい。

○委員

先ほど、副市長や先生からも話のあった外国人について、前回の会議で平川地区でもそういうアナウンスをしたらどうかという意見は出ている。事務局にお願いしたいのは、前回の会議で出た意見に対して、盛り込むべきことは判断して、よく検討して盛り込むべきことは盛り込むようにして、みんなに分かるように提供してほしい。

次に、会議の進行に関して、冒頭で(1)が報告から協議に変わったが、いきなりマクロ的に入るのではなく、この計画は、市民アンケートがベースとなって、コンサルの意見、会議での意見、市としての考え等々を踏まえて作成されていると思う。

そういう意味で、まず、市民アンケート調査の結果をもとに作成することに、委員の同意をとることが、まず一つ。次に、アンケート調査の中で、意見要望等も種々出ていると思う。その内容については、今回の素案から案が変わった中で、各実態調査のそれぞれのまとめとして記載があり、そういう内容の検証。

その検証が、確実に計画に反映できているのかの確認。それについての改善が盛り込まれている

かどうか。それが最後に説明のあった、改善のプロセスのPDCAだと思う。  
だから、そういうことを検証したうえで、この会議は、報告から協議になるという進め方をしないといけないと思う。

その中で、個々に問題があることについて、委員の皆さんから意見を頂いて、それをどう反映するのかということをやすべきという形にしないといけないと思う。

最後に、進行に関して、PDCAに関わる話になっている。PDCAが、この表によると、単年度単年度でPDCAが回るようになっていて、全体では7年くらいになっている。そうではなくて、個々の課題に関して、単年度で回せるものにしては回し、個々の課題に対してPDCAが回らないと、改善にならないと思う。7年あるから7年先にまとまればいいのものではない。やはりこの案がまずいのではないかと思う。

地域の代表として会議に出ている以上、もし地域で聞かれたら責任をもって答える立場にあるという風に自覚している。

そういう意味で、この資料は、意見を反映する改善計画としては、計画の内容をもう少し掘り下げる必要があると思う。それぞれに対して、改善点を明確にして、その改善プランを作るということをやらないとまずいのではないか。それで目標が達成できるのか。

最後に、それぞれの目標とは、%表示となっているが、定量的に結果が確認できるのがあるべき姿だと思うので、人数なのか費用である。一番問題は、市の財政にも補助とかやっているので、逼迫した状況がどうなるのかという試算をつけないとまずいのではないか。

#### ●事務局

前回の協議内容についての反映の説明がなかったことについては、今後、会議を開催する際に、議事録を踏まえてご報告を設けて進行の方をさせていただきたいと思うので、次回から改善させていただきます。

アンケートを踏まえた協議の内容ということについては、資料内容としては、前回からアンケート調査結果については報告させていただいている。限られた時間の中で、協議いただくため、一つ一つのアンケートを分析して、この場で協議していただくことが本来かもしれないが、事前に配布している中で意見をいただきながらこの会議を進行するような流れで進めてきたので、ご了解いただければと思う。

また、P89のPDCAサイクルについては、図では7年間でPDCAを回すほかに、毎年PDCA回していくような形で、PDCAのチェックの機能として、本公共交通会議がチェックすると考えている。委員の方に短いスパンで何度も集まってもらうことは非常に難しいことだと考えているので、市の担当の方で、数値等は把握できるので、そちらについては自己評価をしながら、PDCAを日々回していくことが、事業を推進する上で必要だと思っているので、引き続き実施していきたいと思うが、現時点で、皆さんに数字としてわかるものとして、広報菊川の最終頁に、コミュニティバスの利用者数については、毎月公表させていただいている。そちらをご覧ください、ご意見等賜れば大変ありがたいと思っている。

目標値についてP80に記載しており、目標ごとに目標値を設けている。定量的な評価がいいということで、P80の一番右側に、「利用しやすい交通手段の確保されたまち」と思う市民の割合と併せて、コミュニティバスの1日当りの利用者数として数字で示している。それぞれの目標ごとの目標値は、アンケート結果を踏まえた数字となっている。こちらも先ほど説明したP90の評価スケジュールの表で記載しているように、2024年で関連調査評価方法として利用者数の実績の整理、公共交通に関する市民アンケート調査、バス利用者利用実態調査で数値を図り、定量的に比較して評価していきたいと考えているので、指摘のとおり定量的な評価が重要だということは十分認識した上で、そのような形で評価をしていきたいと考えている。

#### ○委員

細かな内容があったり、これだけの人数がその都度都度集まったりするのも大変なので、できればワーキンググループ的に、それぞれの階層・問題に沿ったグループで並行してやることも手だと思う。この回の資料では、事業者の要望、アンケートも全て記載されているので、そういうことで有効なグループとして検討できるのではないかと考えている。そういうことをぜひ並行して考えていただければありがたい。

公共交通として、市民アンケート調査の中では色々広範囲にわたって、無作為ではあるが、とくに勤労者・高校生に関しては、鉄道・バス輸送をメインに絞る。そうすると、その他のコミュニティバスに関していえば、それ以外の交通弱者など運転ができないとか車がない方を対象としてある程度絞り込んだ対策として考えていいのでは。

●事務局

出前講座を実施する際には、柴田委員からの意見を踏まえて実施していきたいと考えている。コミバスは交通弱者だけでなく、今現在河城地区では小学生も利用しているので、一概には交通弱者だけのコミバスとは言えないと思う。

○委員

公共交通は、様々な機関が重複しており、各々が営業活動をしている。双方が win-win となる形を作るのが、最終的なイメージだと思う。そういう意味で、ある場面では交通の利用について切り分けることも必要なのではないかと思う。

今回の案の中には、例えばコミュニティバスは、駅に乗り入れているという話があったり、そういうはずではなかったのではないとかいろいろな意見が出ているが、そういう所を双方にメリットが出るような運行を考えるということは、ここに集まっている関係の皆さんが、それぞれ生活をかけている方だと思うので、そういう形にしていただければありがたいと思う。これは要望である。

●事務局

事務局としても、路線バスの客を奪ってまでも、コミバスをやるわけではなく、市民の皆さんが移動に困らないというコミュニティバスを運営しながら、交通事業者のそれぞれの役割の中で、やって頂きたいと考えているので、そこは役割分担を明確にしながらかけているところは、委員の指摘のとおりであるので、その方向性で進めさせていただきたいと思う。

○委員

スケジュールについての話が出たが、例えばP81から事業1～12までであるが、矢印が1本あるだけで、これでできるのかできないのか不安。できないのではないか。非常に長い7年間の計画なので、地域支援課では細かいスケジュールがあるのかもしれないが、たとえば、事業1のコミュニティバスの再編があって、再編内容検討が2019年にあるとあって、2020年以降実施するというスケジュールだが、再編内容の検討の中には、乗り継ぎ環境の改善とか料金体系の改善とか何項目もある。それが本来なら、乗り継ぎ環境の改善をいつまでにやる、料金体系の改善をいつまでにやるということがあはずである。それがトータルして再編内容の検討ができる。できた順から優先順位をつけ、順次実施して、PDCAを回して、これがよかったか、悪かったとか、もう少し替えた方がいいかというのを回すのだと思う。企業は、そういうやり方をやる。だから、1つの項目の中に、やることはたくさんあるので、よーいドンではやれないことが難しいから、期限を設ける。

事業5、6は、検討も実施も一本の矢印となっているが、こんなやり方なら誰でもできる。いろいろやることがあるので、この場では細かいところまで検討ことは難しいと思うが、資料としては、そういうものを一覧表にして方策展開できる図を作って進めていくというやり方をやれば、目に見えるので、何をいつまでにやらなければいけないのかが分かるので、そういうやり方をやってもらえれば、もっとわかりやすくなると思う。

●事務局

委員の言われているとおり、この矢印には色々なことが含まれていることはその通りである。ただし、紙面の関係もあるので、計画の案においては、こちらのような表現になってくるが、先ほどから話が出ていた毎年行うPDCAの中で、それぞれの事業の取り組み内容とか、出た成果については、この公共交通会議で諮りながら、報告していきたいと考えている。その際は詳細な資料を、こちらから提出させていただきたいと思う。そういう風に進めていきたいと思う。

○委員

今の意見は、いい意見だと思って、私も見落としていた。確かに、検討と実施が一本の矢印となっ

ていると、非常に分かりにくく、いつまで検討して、いつから実施するのが分かりにくいと思う。事務局からも説明はあったが、同じ年に検討して実施する場合もあれば、数年かかるものもあるので、2段書きにできないのか。

●事務局

一部、2段書きにしているところもある。橋本委員から話のあった事業の5、6やそれ以外でも、検討した結果、必ずしも実施できると判断できるものばかりでもないと思う。また、市だけでなく、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者と協議した中で進めていかなければならないものもある。検討・実施を2段で明確に書けるのが一番すっきりするが、なかなか現時点こういった表現になっていることに理解いただきたいと思う。

○委員

この計画が策定された時に、平成31年度は、この事業はどこまで検討するのかなど、年度当初の会議に、今年度の方針みたいなものを示して進めていくのか。

●事務局

来年度の公共交通会議をどのように進めていくかは、まだ案を作っていないので、参考にさせていただいて、そのようなことを検討していきたいと思う。

○委員

冒頭、会長から話のあったハート&ハートが継続できないという話であったが、公共交通は民間の営利目的があって、弱者のためのサービスがあったが、その中で、ボランティアで継続できないということは非常に残念だと思うと同時に、そういう時に、社協が行っている福祉有償サービスと無償であるがデイサービスがたくさん車両を持っている。公共バスの福祉的などところと社協等との話し合いをやってほしい。もしここが1つなくなるということは、公共交通バスにも影響すると思う。逆になくなったところを公共バスでどうやって補完できるのかということも検証することもあると思うし、逆にそういうところに補助金を出してやるということなどいろいろなことが考えられる。

是非、社協が担っている福祉サービスのことで話があったら、意見交換して、情報を共有して、公共サービスが最小の費用で最大の効果を上げるようにしていただければ、ありがたいと思う。

○会長

菊川市の社協でも交通弱者に対応しなければいけないという問題意識は、前から持っていた。19年度中には何とか。今、社協では小地域で、例えば河城地区や西方、内田、加茂の地区単位で小地域福祉を進めている。社協にいるコーディネーターがリーダーシップをとっているが、そういう単位でないと、なかなか細かいところまで目が届かない。そこに問題意識を持ってもらって、社協を中心に、買い物ツアーとか、病院の送迎とか、利用者に若干の負担金があるが、その輪を広げていけたらいいなあと考えている。是非各地区のそういう取り組みについて皆様方にもご協力いただいているので、よろしくお願ひしたい。

○委員

土日祭日の運休の理由を聞きたい。

●事務局

コミュニティバスは、主に通院とかで利用されている方が多い。土日祭日を運行したとしても利用者が見込めないだろうというところから、土日祭日は運行をしていない。

○委員

見込みの話であれば、実際試験的に、1ヶ月とか3ヶ月くらいPRをして土日祭日の運行をやってみて、結果的に少なければやめるという判断はできないのか。通勤がないからとかという判断では甘いのでは。

●事務局

菊川市の傾向として、核家族が多いこと、1人当りの自動車保有台数が高い地域であり、土日祭日になると、自動車を持っている家族の送迎がやっていると認識の中で、今まで土日祭日の運行を控えていたのが現状である。

○委員

土日需要はあると思う。全ての路線をやるのではなく、的を絞って、5年間とかではなく、例えば1年目はこのコース、2年目はこのコースというように、実際にやって判断したらいいのではないかな。少ない利用を取り合うのではなく、工夫してやったらどうか。土曜日曜やれば経費が掛かるので、全部やるのではなく、データを得るためにやる価値はあると思う。できるのであれば短期間でもお願いしたい。

○委員

P38にコミュニティバスの利用状況等があり、利用目的として通院50%、駅の利用が32%というデータがあり、これは市民アンケート調査の結果であるが、こういった結果からみても土休日運休としていると思う。

ただし、コミュニティバスの全体利用を増やす意味では、粗方の個人病院では、土曜日の午前中はやっている所の方が多いと思うので、土曜日の午前中の半日を特化して新規需要に取り組む。落合委員から提案のあったように、ウィークディは仕事等で忙しく、買物は週1日にまとめて土日に買い出しするようなパターンが多いと思うので、そういう客をコミュニティバスの新規開拓として取り込むという目的では、土日に時間帯を絞り込んで買物客を取り込むというのも有効な話かもしれない。チャレンジしてみる価値はあるような気もする。ぜひその辺も考えていただきたい。

○委員(学識経験者)

重要な意見だと思う。やってみる前に、これまでのアンケートの自由意見でそういう意見があったかどうか、これからサロン等に訪問する中でそういう意見がどのくらいあるのかを経て、結構あるので短期でやってみようということになると思う。そういう意味で重要な意見である。ただ、この場でやるかどうか決め切るのはかなり難しいと思う。検討していくことは重要だと思う。

●事務局

土日祝日へのサービス拡大ということで話をいただいているが、サービスを拡大することは、経費が増大すること、また現状の中で運転手不足の問題もあることを踏まえると、安易には進められるものではないということで慎重にならざるを得ないというのが正直なところである。ただ、先生からも話があったとおり、これまで取ったアンケートの分析をしたり、サロン等へ出向いた時の意見を反映しながら、検討できればしていくということで、今後検討していきたいと思う。

○会長

多分時間も経ったので、次にも議題もあるので、議案1についてはこの辺でよいか。公共交通網形成計画(案)に則って進めていくということで了解していただけるか伺いたい。

○委員

本日出た質問や意見等を踏まえて進めるということであればよい。

○会長

パブリックコメントはこれからなので、それに向かってこの形で進めていくということで、皆様の了承を得られたらと思ってよいか。

○委員一同

【承認】

(2) 平成32年度（2020年度）からの運行方法について（協議）

●事務局より説明

○委員

タクシー券の利用について、積算の試算額は、市役所の一方的な判断だと思うが、75歳以上とか年齢に制限をつけることはわかるが、その人たち全員に配るとのことか。これは人数分配するという試算でよいか。

コミュニティバスの利用者数とかをみると、タクシー券を申請者がいないのでは。その配布方法を、例えば民生委員の協力を得て、この人はタクシー利用券が必要かを本人申請と合わせて申請してもらい配布するとした場合、自分はいらないという人はたくさんいると思うが、それは勘案していないということから、この方法が金額的に高くなっていると判断していると思う。その辺の配布条件を検討することはしないのか。

いない人も多くいると思う。その当りも考慮しないのか。

●事務局

資料の案4で試算したのは、旧町時代に実施していたやり方をそのまま今の75歳以上の人口で試算した。

条件をどう設定するのかについては、今協議いただいているのは公共交通についての会議であり、広く市民の方に利用してもらうにはどうするのかという公共交通を検討するという場なので、利用条件を設定することについては検討しなかった。先ほど、資料のP2で類似制度の有無の内容で説明したとおり、タクシー券をコミュニティバスに統合する際には、やはり必要と思われる方については、制度を残した形で移行してきたので、こういう所の利用条件を絞っていくに当たっては、福祉の制度とも役割分担しながら検討すべきではないかと考えている。

○委員

経費についての考え方、コミュニティバスにしようが、オンデマンドにしようが経費が掛かることは明確である。

コミバスを100円に設定した理由は知らないが、その金額をどう定めるのかということもあったかと思うが、タクシー券で全ての買物難民が救われるとは思わないが、公共交通制度のあり方を考える時に、支給の仕方の検討も踏まえた中で、なおかつコミュニティバスの方が優位だということであれば、コミュニティバスを継続して、オンデマンド型にするかどうか検討するのも方法だと思う。そのことが全然タクシー券は採用しないということが進めていくということなのか。

●事務局

公共交通として考えたのは、どなたでも利用が可能だということ、最初に考えることだと思う。また先ほどから意見があったとおり、市内にいる方も乗れる、いつでも乗れたりする、そういうことが便利な公共交通機関を考えたい。タクシー券については、ある程度利用者が限定されてしまうので、誰でも乗れるという部分からは考えていない。ある程度福祉的に移動困難者の支援が必要であれば、違った制度もあるので、市の庁内検討委員会の中でも、そこは一つ線を引いて、公共交通と実際に困っている方と分けて考えるべきではないかということで意見がまとまっている。

○委員

一般的にと言いつつも、今までの色々な経緯の中で、対象者が自ずと絞られるようなコミュニティバスの運行になりがちであるが、是非これから作る案に関しては、万人が利用できるような内容を考えていただければいいと思う。

タクシー券も有効だと思う。そこで、最終的にはお金の話になると思うが、市の財政も苦しい中で苦慮されているようなので、今自治会等で各世帯からある一定の費用を徴収している。たとえば、運転手や車両維持などの固定費がかかり大変だと話もある。そういうことで、例えば世帯から50円とか何某らを、今後徴収して公共交通に役立てるといったような考え方は、今のところないということか。

●事務局

今の制度としては、利用者負担を原則と考えている。広くという意味では、今市民から市民税を収めていただいているので、この中で考えるということで、利用者負担が原則と考えている。

○委員

これからは高齢社会になるというのは、何かの話の中では必ず出ることである。高齢者人口は増えていく。これからは、60歳以上は3人に1人という時代になっていくことは、目に見えていくわけである。そういう中で、7年後は今よりも高齢化社会は進むと思う。世帯から徴収する、受益者負担ではないということも踏まえて、この計画と並行してやっていくべきではないか。それには、当然自治会の世帯の皆さん、自治会の協力も事前に調整が必要だと思うが、そういう話は今からやっていくべきだと思う。そうした中で、いずれかは自分たちもそういうものに頼るようになると思う。そういう時に明るく、気持ちよく使えるような仕組みを作るのは大事ではないかと思っているので、ぜひ検討いただければありがたい。

○委員(学識経験者)

今の意見には賛成。すぐにできる訳ではないが、そういう事例が多くあり、サポーター制度として、例えば毎年1,000円負担するが、その分乗車券がもらえる。単純な負担ではなく、乗ろうと思えば、その1,000円分を利用して乗れる。乗らなくてもサポートする。

三段階の負担主体があって、1つは乗る人が払うのが受益者負担、税金は、乗る可能性はないが全員で負担する。その真ん中が地域サポートで、地域で乗る可能性はあるかもしれないが、今は乗っていない、あるいは家族は乗る、受益者負担と税金の中間的なところにあるもの。そういう意味で、将来に利用する可能性があるから、このバスを維持したいという意図で、サポート制度を設けることは結構ある。

自分としては、検討してもいいのではと思う。7年間あるので、必ずやるというわけではなく、検討はしっかりやる必要はあるのではと思う。

●事務局

公共交通を維持するには経費が掛かるということは、委員の方は十分周知している中で提案だったので、検討していきたいと思うが、先ほどの資料1で説明した中で、バス停のネーミングライツや企業広告の導入についても説明させてもらった。運行費用を賄うために、広く市民の皆さんからのサポーター制度も1つの案かと思うので、それ以外の収入確保についての検討もしていきたいと思っている。

○委員

資料のP2について、第3案のコミュニティバスとデマンド交通の2つの組合せで、一番下の⑧事業(委託者)で、コミュニティバスとデマンド交通を分けた場合、どういうメリットがあるのか。

コミュニティバスと別の会社になった場合、デマンドの予約の担当や方法はどうなるのか。

●事務局

第3案のコミュニティバスとデマンド運行は分けるということについて、分ける理由は、デマンドとして場合、利用者が必要とするときのみ運行するので、人件費・燃料費を削減することができることから、事業者を分けることを考えている。

●事務局

デマンド運行を検討したいと説明した資料のP7、8にある利用状況で、1便当たり1人を切っている。そうすると、現在のコミュニティバスの車両定員が10人乗りで運行しているが、大きい車両は必要がなくなる。

案2の⑧で記載しているとおり、新たに予約システムを構築して、それを運営していく場合、他の自治体を参考にとすると、システム構築だけで1,000万円程度、それを毎年使っていくだけで200万円程度掛かってくるので、新しいシステムを導入する方が、コストが非常に高い。

現在、予約で運行するのは、タクシー事業者が実際にやっている。利用者が1人以下で、予約シス

テムを持っているということを考えると、デマンド部分については、タクシー事業者にお願いすることも可能ではと想定する中で、コミュニティバスの大きい車両10人乗りで運行するものと、小型車で回れるところについては、分けて委託する方が現実的ではないかということで、このような表現としている。

2つ目の質問については、今の回答に含んでいると思う。

○委員

委託する場合は、入札になると思うが、コミュニティバスを運行している業者が、自ら車両を小さくするか、自らの費用をもって予約の方法を構築するようなことがあれば、頭から事業者を替える考えことはないかと理解しているのか。

●事務局

今のコミュニティバスの車両は市所有となり、事業者のものではない。現行事業者とも意見交換したが、今後デマンドとした場合、デマンド運行に対応することはできないという意見を聞いている。そういう意味で、現行事業者以外にあるのかどうかは、市の方でも確認して、今後進めていきたいと考えている。

○委員

改めて、切り替えの時は、再入札してということで、現行事業者も参加するとは思いますが、新規参入もあると思うが、それはわからないということでしょうか。

●事務局

はい。

○委員

これまでにコミュニティバスを運行している間に、これだけ誰も乗っていない状況とか、1人しか乗っていない状況だったのに対して、利用促進策をやってきたのか。

他にも、モビリティマネジメントについて、検討や実際にやっていたのか。

今後の運行方法の方針の中にモビリティマネジメントを入れてもらえたらと思う。

実際に、デマンド交通にしたからといって、利用者が増えず、経費が減るだけ。結局利用者がいなければ、経費が削減されたということは、市としてはいいかもしれないが、それでは本当の公共交通といえないのではないかと疑問に思った。みんなに使ってもらえる公共交通にするべきではないと思った。

●事務局

利用促進策として、これまで菊川市コミュニティバス時刻表の冊子を全戸配布しており、また押しかけが少ないかもしれないが、利用が少ない路線を対象に、乗り方教室をサロンと調整して実施している。

●事務局

それ以外にも、今年の秋ぐらいから、グーグルと提供して、グーグルの地図にバス停の位置を表示させたり、駅すぱあとで、バスの時刻も検索できるような対応もさせてもらって、できるだけ多くの皆さんに利用いただけるような取り組みは進めている。

また広報菊川でも、利用促進の意味を込めて、現在の運行状況を踏まえた特集記事を掲載したり、そういう取り組みもしている。

利用を増やすためのモビリティマネジメントの視点を入れることは、P9の案には入れてなかったが、検討していきたい。

○委員

バスの現状を広報に載せたということであったが、P5～8にあるグラフみたいな感じで、今は1人しかとか乗っていないようなことも紹介しているのか。

●事務局

広報は、月の全体の利用者数を、今年と前年の利用者数を掲載しており、各コースの便別の利用者数は載せていない。

○委員

危機感ではないが、このままでは公共交通がなくなるよというところを見せるように、工夫していただかないと、ただ利用者数を載せているだけでは、数字を見て終わってしまう。やはり、このままではというところを、表現として入れていくべきではないかと思う。

●事務局

広報菊川に掲載したのは、実は今年度が初めてで、昨年度までは掲載していなかった。喚起をするという意味を含めて特集頁を組ませてもらった状況である。記事については、紙面の限りもある中で、どれだけの情報を載せていけるのかということはあるが、市のホームページも活用しながら、公表していく、情報提供していくということについては、今後も取り組んでいきたいと考えている。

○委員

デマンド運行については、これだけは覚悟しておいてほしい。デマンド運行をやると、これは周知が非常に大変で、どこの市町でも非常に苦労している。本当に汗をかいてもらわないと、なかなか周知できないということを承知のうえで、検討してもらいたい。

○会長

議題2について、資料P9にある2020年からの運行方法について(案)について、今後この内容で進めていってよいか。

○委員

第4案のタクシー券について課題として残すということではないか。

●事務局

第4案については、公共交通としては別と考えて、福祉施策として検討はするという認識でいる。

○委員

公共交通からは除くということによいか。

○委員(学識経験者)

第3案は、減らすだけでなく、西方・沢水加コースで便を増やすということもセットとなっている。ネガティブな議論があったが、それが書いてなかったのが、書いた方がよい。減らすだけではよくないので、西方の所では、西側東側両方を回っているために、時間がかかっているが、1台増やすことにより、時間が少なくなり、増便し便利になり、一方でデマンドのところもあることがセットだと思う。ここに、増便することも書いた方がよい。

○会長

それは追加することでよいか。先生が言われたようなことも書き込んだ内容で、進めてよいか。

○委員一同

【承認】

(3) 地域公共交通網形成計画策定等今後のスケジュールについて (報告)

●事務局より説明

○委員

スケジュールの確認だが、4月のパブリックコメントを受けて、5月の公共交通会議の中で策定という説明であったが、パブリックコメントの回答もすることになるので、ただ、反映するだけではないと思うので、回答についても公共交通会議の場でも議論されるのか。

●事務局

5月下旬の公共交通会議で、パブリックコメントの公表をして、7月中旬の会議で公共交通網形成計画が策定されるというスケジュールである。

○委員

地域への説明は、どういう内容を説明するのか。内容だけ教えていただきたい。パブリックコメントで出た意見とそれに対するアクションの説明と公共交通網形成計画(案)として説明するのか。個人的には、決定した内容を説明して、ご協力・ご理解いただく方がいいような気がする。それが7月中旬に決定であれば、そのあとの方に地域への説明、さらには一本化できた説明になると思う。何か別の考えがあるのか。

●事務局

時期未定ということで、最初に説明してしまったが、公共交通網形成計画が出来上がったという報告は必要かなと思う。先ほど、国交省の方が言われたように、新しい路線に変更していく過程で、地元住民、特に今考えているのが奈良野コースとか今後変更をせざるを得ない場所については、なるべく早めから住民の皆さんに説明に伺いたいと考えている。

○委員

地域説明は、平成31年度中で時期未定で、入る位置が7月下旬の下に入ると思えばよいか。

●事務局

基本的には、固まったものしか報告できないと考えているので、時期未定というのが5月下旬と7月の間にあるが、計画を確定して、コミュニティバスの再編案もおおよそまとまってきたところで、説明していくような流れでないと、皆さんに説明するものがない。そういう流れで進めさせていただく。31年度中で、時期未定である。

○委員

先ほどの事業1から12までの進捗状況について、時々は状況を聞かせてほしい。

●事務局

この場にて、報告したい。

○会長

これは、報告事項なので、このようなスケジュールで行くということで、よろしくお願ひしたい。

(4) 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

○委員

地元ではないので、わからない。自分としては問題はない。

○会長

名称変更は、これでよろしいか。

○委員一同

【承認】

○会長

長い間ご苦勞様でした。

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しする。

●事務局

公共交通会議2年間で、今年度で任期切れということで、ご協力の方ありがとうございました。

来年度からまた、引き続き引き受けていただく方もいると思うが、今後とも、公共交通に関して協議をお願いしたい。次の委員については、個別に相談させていただきたい。

事務局からの連絡は、以上である。

本当2年間の任期であったが、熱心な協議ありがとうございました。また、引き続き、お願いするようなことにもあるかと思うが、ご快諾頂けるようお願いしたい。

委員の方より、全体を通して、何かあるか。

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