

平成30年度 第1回 地域公共交通会議議事録

日時：平成30年6月28日（木） 午後1時30分～

場所：有田市役所4階 市長応接会議室

（出席委員） 田代利彦、衣川勝己、長尾尚佳（代理：中嶋、岩野）、嶋田淳、高垣太郎（代理：上平）、安東完爾（代理：中村）、田村政博、大西裕之、木村誠治、上田昌弘（代理：西居）

（欠席委員） 森田正志、中本満、宮本修、北村修、森下清司、西村芳通

（出席事務局職員） 嶋田経営管理部長、大松経営企画課長、吉野まちづくり係長、南村まちづくり係副主任

（議 事）

協議事項 副会長の選任について

議案第1号 平成29年度決算の承認について

議案第2号 平成31年度地域内フィーダー系統確保維持計画の承認について

報告事項 有田市の公共交通に関するアンケート調査結果について

1. 開会（事務局）

ただいまより、平成30年度第1回有田市地域公共交通会議を開催いたします。本日はお忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。

本日は過半数以上の委員さんにご出席いただいておりますので、本会議設置要綱第5条第2項により本会が成立いたしましたことをご報告いたします。

それでは、まず始めに田代会長よりご挨拶よろしく願いいたします。

2. 会長挨拶

改めまして、こんにちは。会長の田代です。

本日はお忙しい中、有田市地域公共交通会議にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。また、日ごろより市政運営にご理解、御協力を賜っておりますこと、この場をお借りしまして厚く御礼申し上げます。

さて、委員の皆さまにおかれましては、日ごろよりデマンドバスの運行を初めとする本市の公共交通の維持・発展にご尽力を賜り、誠にありがとうございます。

デマンドバスの運行を開始してから、11年目を迎えております。

その間、様々な課題もありましたが、委員の皆様方にご協議、ご検討いただきまして、地域内フィーダー系統確保維持計画に基づく計画的かつ効果的な事業実施を行っているところ です。

本日は、平成29年度決算も含め、今後の当会議の運営や地域公共交通機関のあり方などについて、活発にご協議していただくよう、よろしくお願い申し上げます。

最後に、会議のスムーズな運営にご協力いただきますようお願い申し上げます、簡単ではございますが挨拶とさせていただきます。

3. 委員紹介（事務局）

それでは、新年度となりまして、委員様方におかれましても、職場の人事異動等により委員の交代がございました。この度新たに4名の方に委員にご就任いただきましたので、議事に入る前に、事務局より委員様全員をご紹介させていただきます。

（委員紹介）

委員様におかれましては、今後とも当会議の運営にご協力の程よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、本会議設置要綱に基づき会長に議長をお願ひし、議事に移らせていただきます。

田代議長よろしくお願ひいたします。

4. 議事

それでは、議事に移らせていただきます。

本日の議事は、協議事項1件、議案2件、報告1件でございます。

それでは、協議事項「副会長の選任について」を事務局より説明願ひます。

（事務局説明）

副会長につきましては、連合自治会 前会長の橋中様にご就任いただいておりますが、連合自治会での役員改選に伴い委員を交代されたため、現在副会長が不在となっております。

本会議設置要綱第4条では、「副会長は、委員の中から選任する」こととなっておりますので、委員の皆様のご協議により選任いただきたいと思います。

説明は以上です。

（田代議長）

説明が終わりました。それでは、副会長の選任を如何取りはからいましょうか。

（事務局一任の声）

（田代議長）

事務局一任との意見がありますが、如何でしょうか。

もし、ご異議がなければ事務局に一任いただけますか。

（異議なし）

(田代議長)

ありがとうございます。それでは、事務局より提案願います。

(事務局)

それでは、事務局案で恐縮ですが、これまでの例に倣いまして、本日は欠席されておりますが、中本連合自治会長にお願いしてはいかがかと思っております。

(田代議長)

中本連合自治会長とのことですが、如何でしょうか。

(異議なし)

(田代議長)

それでは、中本連合自治会長に副会長をお願いしたいと思います。

あいにく本日は欠席ですので、事務局から改めてお伝えするようお願いいたします。

それでは、つづきまして、議案第1号「平成29年度決算の承認について」を事務局より説明願います。

(事務局説明)

議案第1号「平成29年度決算の承認について」をご説明させていただきます。

資料の1ページをご覧ください。当会議の平成29年度決算報告ということで、歳入といたしまして、有田市からの負担金39,432円となっております。2.の繰越金につきまして、29年度はありませんので、0円となっております。また、3.諸収入といたしまして広告料収入等で165,000円となっております。以上、歳入合計で204,432円となっております。続きまして、歳出といたしまして、1.運営費の会議費で39,000円、事務費といたしまして432円、2.事業費としまして、先ほどの広告料収入等の165,000円を事業者の中紀バスさんに支出しております。3.予備費はありませんでしたので、歳出合計といたしまして204,432円となり、歳入・歳出同額となっております。それから、バス運行に関する国庫補助金は、事業者の中紀バスさんが直接申請をして、直接中紀バスさんに入りますので、それ以外の経費、当会議の運営経費の決算報告ということになります。

また、資料の3ページにデマンドバスの平成29年度収支実績も参考につけさせていただいております。収入につきましては、運賃収入で1,963,000円、国庫補助金が29年度下半期分で2,856,000円、30年度上半期分で2,708,000円、合計7,527,000円となっております。支出につきましては、運転手の人件費で6,304,014円、一般管理費人件費で2,083,242円、燃料代1,174,604円、バスの修繕費1,571,700円、車両使用料6,480,000円、合計17,613,560円となり、差し引き10,086,560円の赤字となっております。先ほど説明しました当会議から支出しています広告料収入につきましては、これ以外の経費、利用促進にかかる経費や事務費に充てられております。

ご質問、ご意見等をいただく前に「要綱第10条第3項」の規定に基づき、2名の監事様に監査して頂いておりますので、竹中監事よりご報告をお願いいたします。

(監査報告)

(田代議長)

ありがとうございました。監査報告が終わりました。

平成29年度有田市地域公共交通会議の決算について、ご質問、ご意見等ございませんか。

(質問、意見なし)

(田代議長)

ご質問、ご意見がないようですので、議案第1号「平成29年度決算について」は承認されました。

それでは、引き続き、議案第2号「平成31年度地域内フィーダー系統確保維持計画の承認について」説明をお願いいたします。

(事務局)

それでは、地域内フィーダー系統確保維持計画の概要から説明いたします。バスの運行経費に対する国庫補助金を活用するためには、本計画を法定協議会である当会議で策定、承認をいただいて、国土交通省に提出しなければなりません。

フィーダー系統とは、バスの停留所、鉄道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統をいいます。地域間交通ネットワークとは、複数の市町村間にまたがる公共交通網のことであり、有田市デマンドバスは、JR箕島駅で鉄道と乗り継ぎできるようにしております。

また、31年度の意味ですが、この計画は平成30年10月から平成31年9月までの運行分となっており、国の予算では、平成31年度予算から補助金が支出されるためです。

続きまして、計画の内容について説明いたします。資料の5ページをお開きください。

まず、1. 目的と必要性では、高齢化率が高くなってきている本市において、高齢者を始めとする交通弱者の方たちの買い物や通院などの交通手段として、低運賃で乗車できるバスの運行が必要不可欠であり、そのために、この計画を安全で安心して利用できる公共交通機関の存続と市の活性化を図るための計画として、行政のみでなく地域住民及び交通事業者等が一体となって総合的に推進していくものとして位置づけております。

2. 定量的な目標・効果ですが、公共交通空白地域の解消、年間輸送人員の前年度並みの維持というようにしております。また、事業の効果といたしまして、マイカーなしでも通院や買い物が出来、快適に暮らせる地域をつくることで、高齢者等の外出が容易になり、社会参加の促進や、高齢者による交通事故の防止が期待されるとしています。

次に、資料7ページの3. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体については、1点目は、これまでも継続的に取り組んできておりますが、時刻表の配布や広報等によりデマンドバスについて広く周知をおこなうことを挙げております。また、2点目として、現在市立病院で、免許返納された高齢者が外来へ来られたときに、デマンドバスの回数券1枚をお配りしてございまして、今後も継続する予定です。3点目として、後ほどご説明させていただきますアンケート結果や実績等を踏まえて、より効果的な利用促進策の検討と、

持続可能な公共交通のあり方を模索するとしております。

次に、4. 運行系統の概要及び運行予定者については、別表1のとおりとしており、資料13ページから15ページがその別表になります。

現在AコースとBコースで停留所の回り方がそれぞれ3パターンずつございまして、合計6系統となります。右から2番目の列には、先ほど説明しましたが、すべての系統でJR箕島駅と接続していることを記載しており、補助基準に適合していることを表しています。

7ページにお戻りください。計画の5.には費用の負担者として、「有田市と運行事業者が、両者の協議の上で、実績運行経費から国庫補助金額を差し引いた差額分を負担する」としています。しかし、予算も限られているため、今のところ不足する額については事業者が負担するというようお願いしています。

次に8ページ、12.地域の概要ですが、別表5のとおりとあります。16ページをお開きください。ここでは、直近の国勢調査人口を用いることになっておりますので、平成27年の国勢調査人口を使っています。有田市は市域全域が半島振興法に基づく半島振興対策実施地域となっておりますので、交通不便地域の人口は全人口の28,470人が対象人口となります。これを基に算定式から計算した結果、4,391千円が国庫補助上限額となります。算定方法の詳細資料については、25ページから26ページに付けさせていただきます。なお、これまでは財政力指数によって算定式が決まりましたが、今回から人口密度によって算定式を決定するようになっております。平成27年の国勢調査結果では、有田市の人口密度は1平方キロメートルあたり771.8人でしたので、算定式は①の人口密度120人以上のものを使用しています。

また、9ページにお戻りください。17.協議会の開催状況と主な議論では、平成19年4月1日に当会議が設置されてからの会議の開催状況と議題等を11ページまで記載しています。

18.利用者等の意見の反映状況では、住民代表として連合自治会から3名の委員さんに参画していただいていること、その他意見を聞く体制が整っていることを記載するとともに、必要に応じてアンケート調査等を行っていることを記載しています。

17ページ以降には、路線図、時刻表、国庫補助上限額の資料、27ページから29ページに直近3年度分の利用者数の資料を付けさせていただきます。

また、昨年度の取組としまして、民生委員の方々が高齢者の家庭を訪問される際に、31ページから33ページのように、地区ごとに停留所や時刻表をわかりやすくしたチラシを859部配布させていただきました。このことについて、併せてご報告いたします。

チラシを配布した秋以降、利用者数がやや改善していますが、年間を通じては利用者が減少しており、数字としては明確にはなりません。これに加えまして、配布いただいたときの様子などを民生委員の皆さまにアンケートをした結果が30ページとなります。

元々デマンドバス自体はご存知の方が多いようですが、チラシの内容はおおむね理解いただけたようです。少しはご利用いただける方がいたようですが、停留所まで歩けないなどの事情があつて、それだけで利用者が大きく増加するとはいかない模様です。

ただし、わかりやすく広報していくこと自体には概ねご賛同いただけておりますので、配布方法等を再考した上で、引き続き取り組んでいきたいと思っております。

以上で、説明を終わらせていただきます。

(田代議長)

事務局より、平成31年度地域内フィーダー系統確保維持計画や国庫補助上限額の算定式の変更、また、昨年実施した広報活動とそれに関する民生委員へのアンケート結果について説明をいただきました。

このことについて、委員の皆様方からご意見を頂戴したいと思いますが、何かございませんか。

(衣川委員)

補助対象系統の乗車人員に関する要件について、平成29年度では1運行あたり1人以上でしたが、平成30年度から1運行あたり2人以上と厳しくなっています。

事務局にご用意いただいた資料に記載されている乗車人員の目標数を計画運行日数で割りますと、最も少ないB-1系統は、1運行あたりおよそ2.07人となります。

なかなか大変ではありますが、1日1人でも乗っていただくと実績は上がります。チラシの配布などを通じて、地域の方々に1回でも2回でも乗っていただくことが非常に重要になりますので、引き続き取り組んでいただくようお願いします。

(田代議長)

ありがとうございます。

事務局は理解していると思いますが、より一層頑張っていかないと、補助対象外になってしまうということですね。

このことについて、何かございませんか。

(事務局)

衣川委員からご指摘いただいたことについては、事務局としても把握しております。

PR等に努め、1人でも2人でも乗車いただけるように取り組んでいきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

(嶋田委員)

私は宮崎地区の連合自治会長をしていますが、宮崎地区では公民館前を通る市道7号線がメインの道路となっていると思いますが、こちらをデマンドバスが通行しないのはなぜですか。変更していくわけにはいかないのですか。

(田代議長)

ありがとうございます。

今のご意見について、事務局から説明願います。

(事務局)

現在、宮崎地区を通過する路線については、かつて路線バスが運行していた経路であり

まして、嶋田委員のおっしゃるとおり、現在の幹線道路とは異なります。

現状としては、元々利用者が多かった区域を優先せざるを得なかったところで、今後変更していくにあたっては、どちらを通るほうに需要が多いかを見定めて、今おっしゃっていただいたようなことも検討していきたいと思います。

(嶋田委員)

山側の地区のほうにお年寄りが多く、幹線道路沿いの住宅地には若い世帯が多いからということですね。

私が住んでいるところは幹線道路に近いですが、今後買物難民になることもあるかと思い、ご意見させていただきました。ご検討だけでもしていただければ。

(田代議長)

ありがとうございます。

十分検討させていただきます。

他にご意見、ご質問はございませんか。

(意見、質問等なし)

(田代議長)

それでは、議案第2号「平成31年度地域内フィーダー系統確保維持計画について」ご異議ございませんか。

(異議なし)

(田代議長)

ご異議がないようですので、議案第2号「平成31年度地域内フィーダー系統確保維持計画について」は承認されました。

それでは、引き続き、報告事項「有田市の公共交通に関するアンケート調査結果について」を説明願います。

(事務局)

このアンケート調査は、交代された委員もいらっしゃいますが、1月の会議でご討議いただいたとおり、今後の公共交通の見直しを検討するにあたり、市内全域の住民を対象として実施したものです。

4月におこなった調査結果をまとめましたので、ご報告させていただきます。

「有田市の公共交通に関するアンケート調査 報告書案」をご覧ください。

まず、1ページに実施内容と回答状況を記載しております。対象は16歳以上の住民とし、住民の少ない地区においてもある程度の精度を保てるよう、地区毎に数を決めて合計2,000人の方を無作為に選び、調査票を郵送しました。

回答件数は913件で、概ね想定していた回答率となっています。

2 ページは回答者の内訳です。性別については、女性が6割、年齢については61歳以上の方が5割強と、回答者の属性は若干偏る結果となりました。

3 ページには自身の運転状況についての結果を記載しています。およそ8割の方は自身で運転されており、運転しない方は2割、不安を抱えながら運転をしている方は極少数となりました。

年齢別では、30歳から70歳の方は9割以上が運転しており、70歳を超えると運転する方の割合が減少、80歳を超えると運転をしない方が多くなります。

4 ページでは、運転に不安がある方と運転をしない方について、日常的に送迎してくれる家族や知人の有無を記載しています。結果、送迎も受けられない方が57人おり、市内全体では1,600人程度、移動が困難ないわゆる「交通弱者」が存在するものと考えられます。なお、年齢でみると、その7割が71歳以上の高齢者でした。

5 ページからは、電車の利用状況に関する調査結果です。まず、利用状況としては、運転するかいないかに関わらず、およそ半数の方が電車を利用しています。6 ページの利用状況と合わせると、不定期の買物、食事、旅行の際に利用される方が最も多く、通勤や通学で日常的に利用している方がそれに続いています。

7 ページでは駅までの移動手段を記載しており、地区によって差がありますが、およそ半数は自家用車やバイクで移動しています。バスで駅まで移動される方は、残念ながらごくわずかでした。

8 ページは、電車を利用しないと答えた方に対し、その理由を尋ねたものです。大多数は自動車等で移動するため、自身が移動する必要がないと答えた方とあわせると、9割は電車を利用する必要自体を感じていないということになります。それ以外では、駅までが遠いことが最も多く挙げられました。

9 ページからは、バスの利用状況についての調査結果です。

まず、デマンドバスを知っているか尋ねたところ、9割が知っているとの答え、程度の差はあると思われそうですが、認知度は高いと考えられます。しかしながら、利用される方はそのうち7%に限られました。

10 ページに移りまして、運転状況別に見ますと、運転しない方のほうが利用割合は高くなっていますが、交通弱者の方でも6割は利用していないことがわかりました。

その下では、利用される目的を記載しており、通院が最も多く、駅までの移動、買物・食事がそれに次ぐ結果となりました。

11 ページは、利用しない方も含めて、停留所までの距離を尋ねたものです。結果、徒歩5分圏内に収まっている方は7割強で、地区によっては1km以上バス停がない方が1割を超えました。

12 ページは、利用しない方について、その理由を尋ねたものです。

バスを利用する必要自体がない方は8割で、電車に比べると必要は感じるけれど利用しないという方が少し多くなります。その理由としては、利用したい時間にバスがないことが最も多くあげられました。

13 ページでは、交通弱者に絞ってバスを利用しない理由を記載しています。こちらは7割以上が必要性を感じながら利用していない結果となり、その理由としては、停留所が遠いことが最も多くなりました。

その下は、デマンドバスを知らなかった方に対し、今後利用するか尋ねたものです。7割の方は利用しないと答えましたが、2割の方は停留所と時間帯が合えば利用すると答えました。

14ページから16ページは、今後、運行時間や停留所の検討をする際に参考とすべく、項目ごとに交通手段と時間帯、主要な行き先を尋ねたものです。外出時間については、いずれも午前中に集中するものの、行き先によってピークに1時間程度のばらつきがあり、帰宅時間についてはさらにばらつきが大きくなる傾向があります。

行き先については、買物は大手スーパーや量販店でまとまっているものの、通院については個人医院に分散している傾向があります。

17ページは、どの程度歩行可能かを尋ねた者です。全体としては、7割以上の方が5分以上歩ける結果となりましたが、70歳を境に徒歩での外出が困難になっていきます。

19ページは、最後に自由にご意見を記入いただけるように設けた設問ですが、309人の方がご自身の意見を述べられました。非常に数が多かったので、ご意見を分類して、まとめています。最も多かったのが、自分が今利用していなくても、高齢者のため、または将来運転できなくなったときのために公共交通を確保・充実してほしいというもので、公共交通に関しては市民の方が多くの関心を寄せていることが伺えます。

それ以外では、運行本数や停留所の増加など、利便性の向上を求めるものが多く、タクシーや自由乗降など、ドアツードア運送を求めるものも多く見受けられました。

市全体としては、マイカー移動が主流で、電車と比べてもデマンドバスの利用は一部の方に留まっているのが現状でありました。

一方で、公共交通の確保・充実には、利用の有無にかかわらず強い関心が寄せられていることがわかり、また、交通弱者の方にも十分にリーチで来ていないことも明らかになりました。

今後といたしましては、アンケート結果と利用実績、これまで寄せられてきた要望などを照らし合わせ、運行についての改善点や利用促進の方法を、費用対効果も含めて運行事業者様と協議し、その方向性を改めて本会議に諮りたいと考えております。

以上でご報告を終わります。

(田代議長)

ありがとうございます。

ポイントに絞ってではありますが、事務局よりアンケート調査の結果について説明いただきました。

初めて報告を受けて、この場では出にくいかもしれませんが、お気づきの点があればお願いいたします。

デマンドバスについて見ますと、9割以上の方がご存知だけれども、実際使うかというところ1割に満たないと。利用される方の目的としては通院が一番多いですが、このあたりは利用者層の拡大によって変わってくるかもしれません。

ただ、今後本市においては益々高齢化が進み、免許を返納される方も増えると思われま

す。そういったときに、交通弱者が困らないよう、デマンドバスを初めとする公共交通が手を差し伸べなければならないと思います。

また、委員の皆様からご意見をいただくのはもちろんですが、高齢者に対する取組は様々なところで実施されておりますから、そういったところへ出向いて、情報を収集することも必要かなと思います。

1点事務局に確認したいのが、今後運行事業者と協議の上、方向性を検討していくということですが、ひとつの区切りとして、期限を定めませんか。

委員の皆様からは随時ご意見をお寄せいただければと思いますが、本会議で報告させていただく時期を決めておいたほうがよいのではないですか。

(事務局)

今回、アンケート結果がこのような形になって、それ以外にも日ごろ住民の皆様から寄せられている声なども併せて、今後の運行のあり方を協議していきます。

本会議については、例年2回開催しております、可能であれば、次回、1月開催予定の会議で、運行事業者との協議結果についてご報告させていただきたいと思います。

(田代議長)

では、それまでに協議内容についてまとめておいてください。

また、委員の皆様方におかれましては、今回のアンケート結果を踏まえて、ご意見などございましたら、7月中を目途に事務局にお寄せいただけると幸いです。

(木村委員)

単純な疑問ですが、コース設定については、箕島駅を中心としてのご説明いただきましたが、乗降客数の違いまではこの場ではわかりませんが、宮原駅がコースから外れているのはなぜですか。

(事務局)

市内ではJR駅は3駅ありまして、初島駅、箕島駅、宮原駅となっており、このうち最も乗降客が多いのが箕島駅です。

このため、デマンドバスの運行に関しては箕島駅を結節点としています。

住民からのご要望として、宮原駅に停留所を設置してほしいというご意見はあります。

(高垣委員代理)

実は、以前は停留所を設けていました。7、8年くらい前だったと思います。

しかしながら、ご利用される方がほとんどいらっしゃらなかったのも、コースから外れたという経緯があります。

今回のアンケート結果の中でも、時間帯や停留所についてのご意見を多数いただいておりますが、費用の限りもあり、2台で市内全域を運行している都合上、どうしても利用の多い地域を中心に運行せざるを得ないというのが現状です。

運行を開始して10年以上経過していますので、今後変更はあると思いますが、現状に至っている経緯についてはご理解いただきたいと思います。

(木村委員)

駅前までバスが侵入できないのかと思いましたが、そうではないということですね。今後利用の拡大を図る中で、お考えいただければと思い、ご意見させていただきました。

(田代議長)

宮原、糸我地区の方が、電車で通勤、通学されるとしたら、箕島駅まで行かず宮原駅で乗車されるでしょうから、乗客数にも影響があるかもしれません。

費用対効果も考慮する必要がありますが、課題として研究していきたいと思います。

(上田委員代理)

アンケートの中で、「高齢者や老後のために公共交通が必要」というご意見を多数いただいたということですが、すごくよくわかります。

有田警察署には下津町からも運転免許証の返納に来られる方がよくいらっしゃいますが、下津町の方は優遇制度がないので運転経歴証明書は不要とおっしゃる方が多いのに対し、有田市の方は9割以上が運転経歴証明書の申請をされるので、ありがたく思っています。

しかし、先日、運転免許証の更新手数料が値上げされた時に、運転経歴証明書の申請手数料も1,000円から1,100円に上がったんですよ。

これだけ運転免許証の返納を勧めている中で、値下げどころか値上げされるということで、非常に残念に思っています。

自治体や住民団体等でご不満がありましたら、お声を上げていただければと思います。

(田代議長)

ありがとうございます。

高齢福祉担当部署とご相談させていただきます。

他にご意見等ございませんか。

(意見、質問等なし)

(田代議長)

それでは、先ほども申し上げましたが、後日でもご意見等ございましたら、随時事務局へお寄せいただければと思いますが、今後の方向性の検討にあたっては、7月中にご連絡いただければ幸いですので、よろしく願いいたします。

これで、予定しておりました議事はすべて終了しました。

委員の皆様方には、様々なご意見を賜りましてありがとうございます。

今後、いただいたご意見を踏まえまして、今後の改善策を検討していきたいと思います。

それでは、これもちまして、平成30年度第1回有田市地域公共交通会議を終了させていただきます。皆様、お忙しい中ご出席いただき、また本会の進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。

5. 閉会