

平成25年度第2回小松島市地域公共交通会議
(議事要旨)

日 時：平成25年10月2日(水) 13時30分～15時45分

場 所：小松島市役所 4階 大会議室

出席委員：松村委員、徳田委員、植田委員、関本委員、吉岡委員、鈴木委員、佐伯委員、
井手委員、宇山委員、木村委員

欠席委員：川尻委員、宮武委員、阿部委員、吉本委員

会議次第： 1. 開会

2. 議題

(1) 生活交通ネットワーク計画の報告について

(2) 地域間幹線系統確保維持の必要性について

(3) 路線再編後の状況等について

(4) 小松島市営バス事業に関するアンケート調査について(案)

(5) 地域公共交通会議設置要綱の一部改正について(案)

3. 閉会

【会議の概要】

1. 13時30分 開会。

2. 小松島市地域公共交通会議設置要綱第6条に基づき会長が議長となり、議事の進行を執り行った。

(会 長)

それでは、議題1としまして「生活交通ネットワーク計画について」事務局から報告を願います。

(事務局)

6月5日に開催しました第1回小松島市地域公共交通会議にてご審議いただきました「生活交通ネットワーク計画」は、委員の皆様からいただいたご意見を加筆修正等させていただき、国土交通大臣に申請し、その後、この計画の認定と補助額の認定(資料1)について国より通知をいただいています。今後は、事業者が本年10月1日から来年9月30日まで本計画に基づき運行することになります。

(会 長)

前回の議論では地域内のフィーダー系統を維持するというので、具体的には運行系統3路線、目佐和田島線、それから小松島立江線、田浦線それらについて維持するというので計画を立て、補助が得られるということになっております。随分と議論をした上、単に補助を得るのではなく、事業者の経営改善の努力、お客さんのサービス向上に努めることを約束した上でこういった形で認められているものと思われまますので、事務局についてはその議論の経過のとおり予算への反映をお願いできればと思います。この点について何かございませんか。

【意見なし】

(会 長)

それでは、次の議題に移りたいと思います。

まず、議題2「地域間幹線系統確保維持の必要性について」審議したいと思います。事務局から説明をお願いします。

(事務局)

【資料2「地域間幹線系統確保維持の必要性について」説明】

(会 長)

座席定員を教えてくださいませんか。在来車とノンステップ車座席定員はいかほどですか。

(E 委員)

どちらも立席含めて51席です。椅子の数はノンステップ車で20席程度、在来車で26席です。

(会 長)

座って乗るとノンステップ車で20人、在来車では26人くらい乗ることができるということですね。これを踏まえて今のノンステップ化率はどうか。

(E 委員)

28%です。

(会 長)

これを平均的に使うと、幹線は50%を実現する場合には幹線へ優先的にノンステップバスを回す。

この場合に、幹線の方に人が多く乗るのに座席が少ないという二律背反の問題がありま

す。本来であれば、座席の多い在来車を幹線に回して輸送効率を上げる手法がありますが、国土交通省の案に基づいて徳島県でつくられた幹線系統計画では、幹線のノンステップ化率を上げなさいと指導がなされている。小松島市の立場からすると、徳島県はこのような案を出してきたにしても、今の財政力ではできないということになりかねない。この辺を考えていますか。

(E 委員)

車両は幹線につきましては、減価償却補助金において、5年間で最大1,500万円の補助を国と県からいただく仕組みになっております。だいたい事業者の負担は5年間で350万円くらいになっています。

(会 長)

それでも(負担は)大きいですね。補助率を上げてもらわなければ。

(E 委員)

小松島市の場合は別途交付税措置がありますので、ノンステップバスと一般車両の差額につきましては、8割が交付税措置され、その(約)300万円については市から補助をいただき、公営企業は負担0円になっています。

(会 長)

企業側の負担が仮に小さいのであれば、ノンステップバスに更新するというのは3年計画で32%上げるので、5台くらいですか。

(E 委員)

現状、13両保有しており、そのうち5台がノンステップバスになっています。

(会 長)

これは単純にノンステップバスの保有台数のことを指しているのではなく、幹線で走っている便数で計算されているのですね。

(E 委員)

細かい補助要件があり、補助を受けた車両については幹線を70%以上(50%)走ることが求められ、満たさない場合は補助を打ち切られます。50%か70%は手元に資料がないのははっきりとは覚えていませんが、できるだけ幹線を走らせるようにしています。

(会 長)

それはそうですが、これは若干の努力で3年のうちにペナルティを受けなくても済みそ

うですか。

(事務局)

そういうことになります。市からの持ち出しが伴うこともありますが。

(会 長)

ではこの幹線の維持計画に係る目標と必要性のとおり、ミクロの目で見ると小松島市の事業者としても何とかこれに従った形でやっていくし、補助金もいただけるものはきちんといただくという立場ですよ。

(B 委員)

そうは言っても難しい。ノンステップバスを買う場合は、1,500万円の補助がつくと。ただ、バス全体で仕上げたら1,800万円程度要する。この差額が事業者の負担になると。バスが使える年数が17年から18年程度。これを過ぎれば非常に修繕費がかかるといって、県にお願いしても、すぐによい返事があるわけではない。車の更新には時間がかかるのが現状だと思います。

(会 長)

よいアドバイスありがとうございました。

県が示した案をいかに達成するか。補助金に甘えるのではなく、地域の活性化や必要な人にきちんとサービスを提供していますよということをデータで論証する。そういったことを踏まえながら、頑張っているのですからよろしくという姿勢が必要になってくるのかなと思います。

計画が実現できない場合、罰則あるのですか。

(事務局)

報告はしますが、目標を達成できなくても補助額が下がるものではないという認識でございます。

(会 長)

お金はいただけるけれども、行政機関どうして行政指導があるということになりますか。

当会として工夫できることやアイデアがあるとすれば、地域住民の合意を得つつ、計画的な幹線の運行を行う。購入した車両を幹線に回すよう県から指導があれば、そのように運行することで目標に近づけていけるのかなと思います。

【国外でのバスの話】

整理をしますと地域間幹線系統の補助について、それぞれの事業体で平成26年度から平成28年度まで目標を設定するわけですが、この目標達成の可能性は若干の努力が必要になるが、現状と大幅に乖離した数値ではないと確認できたこと。それから、これに向けてどういった取り組みをしていくかのアイデアも出ました。そういうところで議題2については、以上ということにしたいのですが、よろしいですか。

【異議なし】

(会 長)

では、議題3の「路線再編後の状況等について」審議したいと思います。路線再編後の状況について委員に説明をお願いいたします。

(D 委員)

【資料3 「路線再編後の状況について」説明】

※資料3に記載された路線再編の目標

1. 必要な人に必要なサービスの提供に向けて、マイカー利用ができない、お年寄り等の移動の手段の確保を目指します。
2. 公共交通による、市役所・学校・病院などへのアクセス性の確保を目指します。
3. これまでの懸案事項であった市内公共交通空白地域の解消を目指します。

(会 長)

失礼かつ厳しい話になりますが、10月の路線再編から1年になりますが、路線を再編することで何を目標としてサービスを行ったか踏み込んだ検証が出てきていない。すなわち、路線を再編することで若干でも収支を改善しようとしたことは分かりましたが、本当に必要な人に対してサービスを提供しようとする、車に乗れる人が減ってしまっても仕方がないことかもしれない、でも車に乗れない人やよく利用されている人に対してサービスを改善したかどうか。交通空白地域の改善についての「3番」これはいいですが、路線を引いたわけですから。

本当のところのお年寄りなどよく利用するところに路線が走ることにより改善をしたことの効果についての検証がこの資料からは分からない。もしこの再編が上手くいかなかったら、ダイヤ改正をしてもっと目標に近づけないといけないのかもしれないし、また違う要素を加えないといけないのかもしれないが、このあたりの目的は達成したのでしょうか。

(D 委員)

「1番」と「2番」は同じような説明になりますが、特に田浦線は、競合路線です。田浦から老人優待券をご利用されて、日赤や市役所、近いルピアへ買物に行かれるお年寄りの方の利便性を排除してしまうことになるので、田浦線に関しては、競合しているにもか

かわらず、このまま確保するということが再編時の議論でございました。

(会 長)

この議論が出てきたとき、なぜ公共交通として維持すべきかのテーマになりまして、徳島市バスであれば市民病院へ行く場合でもお年寄りに乗っていないが、なぜか。「いや、私の券ではただで乗れない。市バスが来るのを待っている」という。時間があれば待つのもいいかもしれませんが、本当に必要な人へのサービスを公共が維持すべきなのかどうかについて、もう一度考えるべきであります。また、もっと別の方法がないか考えないといけない。

この数式は合っていますか。現金収入といわれるのは、「一般乗合の収益と、定期券・回数券で分けた」というものでいいのでしょうか。

(D 委員)

そういうことになります。

(会 長)

現金収入の指標と、定期券・回数券の収入を分けて指標化を分けて計算するようになる。となると、定期券等はリピーターです。よその回数券をもっているかもしれないが、とりあえずリピーターという認識になります。定期券は同じ路線を走っているのであれば別の事業者を利用しているかもしれないが。現金収入は単発になります。

どっちを重視するのか。公共交通として子どもさんの通学定期券、車を使うことがいやな人、高校生、こういった方々を重視するのであれば、逆の表になるのです。資料3では、現金収入を重視して抽出して検証されているわけですけど、実際は定期券・回数券で売上げが延びる。こういった人たちに（サービスを）確保しているのが公共交通の役割なのですね。一般企業でしたら逆に現金収入を重視すべきと思うのです。そこらへんはきちんと検証をしていく必要があるでしょうし、指標がある意味、「2番」の指標になると思うのです。

それからすると、定期券や回数券は比較的減少が少なかったというのは、多少甘い評価ではありますが、「2番」は実現に近づきつつある。

あと、優待券と学校バスは、優待券の利用率を調べれば、お年寄りの使用状況が分かる。

確かに事業そのものの検証はできていますが、何のために事業をやり、何のために再編をしたのかのそういうような少し踏み込んだ路線再編の評価というには、その検証がこの資料では厳しいかもしれない。また機会を改めて検証はしておくべきです。

OD 調査の調査結果は現在集計中ですか。

(D 委員)

早くて今月中旬になります。

(会 長)

その結果から普段使われている人たちがどういう状況か分かります。これを踏えて路線再編の効果を見ていく必要がありますし、逆に路線再編は効果があったのか、目的を達したのか、目的を達成できなかったら次はどうすべきなのかというところまで考えないといけない。

他に何かご意見ございませんでしょうか。

(B 委員)

現金収入が減ったのは利用者にとって不便になったからですが、定期券が思ったよりも減っていないということは共通乗車があるからです。現金収入には価値が出る。定期券・回数券に減少がありながら、現金収入ほどは減っていないのは共通乗車があるからと思います。

(会 長)

この評価も共通乗車制度もありますので、少しデータの読み方にバイアスかけて見ないと路線再編の効果を検証するのは難しいのかなと思います。

路線再編になって乗られましたか。

(A 委員)

小松島市には優待券があるのでそれを利用したいが、時間的に（このような）会に出席する場合は時間の都合がつかず、徳島バスを利用する場合があります。

再編成の時に、田浦線など乗り継げる路線もあり、路線再編には良い面も悪い面もあるのかなと思います。

(会 長)

市内の有名渋滞地に変化はないですか。いかがですか。

(H 委員)

統計的なデータは持ち合わせていませんので、回答は差し控えさせていただきます。

(会 長)

渋滞が長引いたりしますと、バスユーザーから乗用車ユーザーに大幅に移動したということなのですが、そういうこともないですか。この路線再編によって大幅な乗客流出はないのでしょうか、データの的にはこういったところも見ていかないといけないのかと思います。

そのほか、ないようでしたら15時まで休憩といたします。

《前半終了》

《後半開始》

(会 長)

運輸事業については計画を作成し路線を再編しましたが、ある意味、行政手法なのですが、このままでいいのか仕事を引き受けて考えるところでもあります。皆様のご意見をいただきながら少しでも改善策を考えていく必要は重々感じているところです。冒頭申し上げましたように、国の補助金をいただいて運営するのですが、45%対55%。45%は誰が払っているのかでしょうか。

(E 委員)

45%は小松島市と関係市町村になります。

(会 長)

残りの55%は補助金ですね。それは残りの55%はわれわれも払っているし、ひょっとすると東京で稼いだ方が払っているかもしれません。公共性の議論はあちらこちらでされますが、税金を使ったサービスの利点というのは何処まで許されるのか、大きな命題になっていくと思います。大きな政府、小さな政府というのでは単純に収まらない。バスのサービスは「ユニバーサルサービス」で、国のオプションなのですね。車に乗ればそれでいいのですか。そういうのを踏まえて考える時期にきていると思います。

これをデータとして把握するために事務局に「小松島市アンケート調査について」ということで準備をしてもらいました。

では、どのような経緯でこれを実施するのかを事務局に説明していただきたいと思いません。

(事務局)

【資料4「小松島市営バス事業に関するアンケート調査(案)」について説明】

※アンケート概要

- ・対象地域：市内全域
- ・調査対象者：平成25年10月1日を基準日として本市に住民票のある方、
- ・調査対象数：4,000人
- ・抽出方法：基準日に15才以上の調査対象者を無作為抽出
- ・調査方法：郵送による調査票の送付・回収
- ・調査期間：10月中旬頃から2週間程度と想定
- ・設問構成：全9問

(会 長)

平成26年3月に向け方向性を考えていこうということ。とりあえず、平成23年に一度調査をしているのですが、その後、路線再編をして類似項目で調査を行おうとするのですが、ここであらわれるのは路線再編によって市民の方々がバスに対してどのように思いが変わったかということでございます。

それと、OD調査の実際の数字や経緯を合わせると市バスの経営について何か改善できる要素がないのかをあぶり出すことが可能だと思います。それを目的として平成23年度調査を行ったわけですが、経営分析等を見ても良い状況ではなく、予断を許さないものでございます。

では、市バスを維持するのであれば誰の負担によるか。現状バスがあるので、いらぬとはみんな言わないでしょう。使っている方もいますのでそれは間違いないと。

もし仮に全くなくなった場合、だれが病院に送るのか。その手段は市民一人ひとりが確保しなければなりません。そのような生活になります。ではそうならないための代替案は、小型化やデマンド、タクシーに似たような形で希望があるときにだけ走らせるものなど。また、穴吹駅から出ているバス、コミュニティバスのようなスタイルもあります。

それでも、きちんとここで専門的に見ないといけないのが公共規制です。バスは安全な乗り物でないといけない、人を運ぶわけですから。もう一つ、公共交通としてのクリームスキミングは認められません。ラッシュ時や朝晩の通勤通学の時だけのダイヤは認められない。公共交通だから禁止されています。このような規制もある。

さらに、公共交通として防災上の役割もあります。いざという時の公共交通のあり方も考えないといけない。ある意味、起こるかどうかわからない不確実な事にお金を投与するかどうか、哲学にもつながります。

ここで委員の皆さんにも色々な意見も聞くことは大事ですが、市民の皆さまにも伺いましょうと。1億円あれば何かできそうですね。でも他の事業に回すのはこの議論ではありません。

そのようなことを踏まえて設問を設定していただきました。アンケートの項目を見ていただいたと思いますが、こういう項目があればという事でしたらご意見をいただきたいと思えます。

(会 長)

前回の目的に路線再編がありましたので、どこのバス停で乗るのかを知る必要があったので、住む町単位になった。校区ではどうか。数が少ない町だと一人しか答えないことも想定されます。人口密度の低いところで、サンプル抽出の結果帰ってきたのが数通しかなかったとしたら。

(事務局)

確かに人口が少ない地区はありますが、どの地区から何処へ向かうか把握したいですし、

前回と比較する意味でもこのような設問で行きたい。

(E 委員)

「民間事業者が運行する」というものがあるのですが、過疎路線については民間事業者は全国的にも路線を撤退しているのです、この選択肢は難しい。もう一つは問8、ほとんどのバス路線は公営・民営にかかわらず市からの税金を受けていますが、これを使わないとする選択肢は不可能に近いですが、いかがでしょうか。

(事務局)

他市等の状況で過疎路線の話だったのですが、現実的にはそのように運行しているところでございますので、選択肢の一つとして残したい。問8-3は、実際には繰入金がありますので、公的に税金を投入すべき場合はそれをおこないますが、そうでない場合は利用者負担などを求め、具体的には運賃の値上げですが、それも考え方一つなのでこのまま残したいと思います。

(B 委員)

このアンケートの必要性は感じますし、バスは必要と回答があるかもしれませんが、前回も言いましたが、どこのバス会社でも四国平均キロあたり280円でやっている。小松島市では500円いっている。鳴門市では民間タクシー会社等に移管しましたが280円、徳島市では7から8路線を委託しましたが270円でやっている。ですから、小松島市さんも汗をかくべきです。バスを残す限り500円もかかっているなぜの残せるのか。市民の目で見ても、何故ということになる。他市並に経費を削減し、汗をかいてほしいと思います。

(会 長)

その指標として、ここに出ている経営分析には単価が考えられますが、その指標だけでは議論できないというのが正直な感想です。走っている経営環境が全く違う、広域でやるのか、人口も小松島市と徳島市では密度が違いますし。この数字の違いに拘るのには私自身は疑問がございます。

(B 委員)

収入だけですよ。1キロいくらですよ。

(会 長)

この数値は厳しい環境であればあるほど上がってしまうものです。行政規制もかかっている。また、その議論はもう一つの要素が出てくる。経費を下げるといのは何を下げるとなる。はっきり言いますと人件費となる。それが今の世の中のルールと言えそう

るのかもしれませんが、現実にそれができるかどうか。

(B 委員)

現実、鳴門市は全面撤退しておりますが誰も解雇をしておりませんし、徳島市の場合は職員数の自然減を待って民間委託しております。小松島市も民間委託のようなことをやっていますが、これに対してどういう効果があったのかそこが気になります。

(会 長)

将来的なあり方の議論なのですが、切り分けて委託してきた経緯があります。10年くらい見てきたが、努力はしていると思います。

(E 委員)

小松島市営バスは、小松島市と徳島市が走っていますので四国でも有数の渋滞路線であります。キロ当たり単価の議論だけになりますと、田舎を走るほど実車走行キロをどんどん延ばすことができ、当然キロあたりの単価は安くなるという側面もあるので、キロ当たりの議論はあまり車が走っていない地域と都市部とを比較してこの議論をするのは厳しいものがあります。小松島は都市部で路線が完結していますので、キロ当たり単価だけの議論はいけないのかなと思います。

(B 委員)

それに反論させていただきますが、徳島市の大神子線で言えば、徳島大神子線（団地が入っている）、徳島から入田など徳島に向けて走る路線も270円でやっておりますので、それらと比べても他の市がバスを残すためにかなり汗をかいているのに、小松島市が汗をかいていないとは言いませんが、他市と比べてどうなのかなと感じます。そうしていかないと、なかなか市民に対して説明しにくいのかなと。他市が270円で、なぜ小松島市はとなるが、そこが気になった部分です。

(会 長)

数値というのは比べるのが容易で、大小が出てきます。バスの議論を引き受けて長いのですが、確かに効率良くやらないといけないのは間違いがない。

色んなバス政策があるのでしょうか、色んな数値の見方がある。路線毎の収支計数なんてデータも出てきますし、賃金の問題も出てくる。

単一の数字だけに拘って説明しますと、ひょっとしたら木を見て森を見ないということになってしまうかもしれません。説明するときには色んな状況がわかるように正確にお伝えするのが大事なのかなと思います。

そんなところで、平成25年も調査をすると、再編した結果が不便になったというものが出るかもしれません。(私は)徳島市バスのユーザーですけど、やはり不便になった。ず

いぶん時間がかかるようになった。そういう意味で（不便と）出てくるかもしれません。
確認ですが、前回とサンプルは同じですか。

（事務局）

平成23年は3,000名を無作為で抽出方法は同じです。
平成25年は4,000人です。平成23年は乗降調査の折に手渡ししています。

（会 長）

乗降調査は9月に行っているの、これと同じくらいにしようとするものですかね。

（D 委員）

前は3,275人を対象とし、車内275人で、3,000人でした。

（会 長）

ユーザーが多いとバイアスがかかるのですが、それならいいかと思います。これで調査するというのがいいですか。

ご異議がないようですのでそのように致します。

続きまして、議題5の「地域公共交通会議設置要綱の一部改正について」について、事務局から説明をお願いします。

（事務局）

【資料5の「地域公共交通会議設置要綱の一部改正について」説明】

（会 長）

私としては報告を受けて承認する事案でその承認結果を提出する事案を想定しています。具体的にこれが発生するかはわかりませんが、そうした場合に便利と考え事務局に案を受けた段階でそう考えましたが、起こった場合書面を作成してもらい、賛否をもらい、取りまとめ報告をするというものです。

【異議なしの声】

（会 長）

それでは改正案のとおりとさせていただきたいと思います。

以上で本日の議題についての審議はすべて終了いたしました。今後の予定の確認を事務局からお願いしたいと思います。アンケートはいつまででその報告はどうするかお願いします。

(事務局)

本日はお忙しい中、長時間にわたりご審議いただきまして、ありがとうございました。市営バスは、平成24年10月路線を再編してから1年が経過しておりますので、今後は小松島市運輸事業基本計画や小松島市議会からの提言書、また9月に運輸課が実施しておりますOD調査やアンケート調査の結果、また本日いただいた皆さまの貴重なご意見を踏まえ、来年の3月までにバスのあり方・方向性を示すように検討していきたいと考えております。

公共交通会議のあり方につきましては、事務局また運輸課のみで決めることができるものではなく、十分な内部協議を行いたいと考えております。次回開催については、現時点において未定ではございますが、日程等が決まり次第、文書等でご連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。

3. 閉 会