第３回　小松島市地域公共交通会議　議事録

【日　　時】 平成２６年２月７日（金）　午後１時３０分より

【場　　所】 小松島市役所　４階　大会議室

【出席委員】 川尻委員、徳田委員、植田委員、関本委員、吉岡委員、鈴木委員、

　　　　　　 山下委員（佐伯委員代理）、宮武委員、井手委員、阿部委員、宇山委員、

　　　　　　 今岡委員（吉本委員代理）、松村委員（会長）、木村委員

【会議次第】　１．開会

２．議題

（1）小松島市営バス事業に関するアンケート調査結果について

（2）小松島市営バス事業の今後の方針について

（3）その他

３．閉会

【会議概要】

1. １３時３０分、開会

【木村副市長から路線移譲の方針表明等について報告】

1. 議題について協議

【事務局】

では、次第に記載しております議題に移りたいと思います。これからの議事の進行につきましては、会長にお願いをいたします。

　よろしくお願いします。

【会　長】

　本日は大変気温の低い中、お忙しいところご足労をいただきまして、誠にありがとうございます。

　まず会の開催に先立ちまして、学者の目と言ったら大変おこがましいかと存じますが、他の地区の様子のご報告をしたいと思います。

一つは、バスでお金を取れなくなっている事態が起きているということをご報告したいと思います。これは、徳島のような人口のまばらなところではなく、東京の話になります。東京の日本橋をご存じだと思いますが、東京駅から少し海側に出たデパートや銀行などがいっぱい集まっている。もう一つはフジテレビ、台場がありますが、台場は鉄道が二路線ございまして、二路線の駅が少し離れているのですね。その間にお台場というところは埋め立て地に作りましたから大きなビルがいっぱいある。そこで、バスがいるんですよ。すなわち、東京駅から日本橋に行こうと思ったら、一旦、地下鉄を三区間乗り継がないと行けない。だから、三越百貨店というところがあるのですが東京駅から遠い、お台場というところは駅が二つあって、ちょっと歩くのにはしんどい。海に近いから風も強い。そういうところではバスがいるんですよ。歩いていくには遠いですから。どういうバスを走らせたかというと、無料なんです。誰が負担しているかというと、デパート、地区のビルのテナントの人、公共団体。この公共団体と言うのには少し区役所もお金を出す。そういった仕組みで、小さなバスを循環バスとして走らせています。

それから、これは台湾のバスをこの間もご紹介いたしました。新幹線のリムジンなんてあり、他にもありました。地下鉄リムジンなんてものもあるんですよ。地下鉄の駅に行くまで無料で走らせると。どこから走らせるかといえば、観光地から走らせる。観光地と地下鉄の間は無料になる。どこが負担するといえば、観光地の入場料に含まれている。無料というのはあれですが、負担がそっちになる。これは海外の話になりますが、日本でもそういう事例がある。バスを走らせ、人が動くことによって利益を得る人たちが割り勘で負担しましょうと、そういう発想のものが増えてきています。それから、無料までいかなくても１００円でどうですかと。これは仙台市や福岡市なんかでそうですが、そこは地下鉄が走っている。ターミナル駅までバスがやってくるわけです。そうしたら、地下鉄と路線が競合する。この競合する区間は１００円にしましょうと。それで、地下鉄の駅から郊外に行くと整理券方式になる。そこから１５０円、２５０円と上がっていく。そういうふうな仕組みになっています。

結局、二番は今日の議論につながりますが、交通にはモードがあります。自動車交通、電車交通、飛行機、船と。色んなモードが勝手に動いたらあまり調和できないということになるので、今後また考えていかなければならない課題となっていくのかなと思います。

　全然条件が違うので先進地としての事例にはなりませんが、こういうことも考えながら今日の会議を進めていきたいと思います。先進地ではない、自分たちのことは自分たちで考えるということになるかと思います。

　では、１番の議題で、市民の意識をアンケートにとっていただいていますので、お手元の資料１により事務局による説明をお願いいたします。

【事務局説明】

1. 調査概要について

調査目的、調査方法、回答結果について

1. 集計結果について（主要項目）

《単純集計》

・公共交通の利用状況について

・路線再編後の路線バスの「満足度」と「優先度」について

・バスの利用目的について

・バスの利用時間帯について

・バス運賃の支払い方法について

・どの駅を利用しているかについて

・小松島市運輸事業基本計画とその評価について

・小松島市営バス維持のための税金を使用していることについて

・バス事業の必要性とあり方について

・現行バスの路線（３路線５系統）の将来について

《クロス集計》

・公共交通の利用状況とバス事業について

・公共交通の利用状況とアンケート対象の属性について

・バスの利用状況と主な利用路線とアンケート対象の属性について

・バスの利用状況と利用目的とアンケート対象の属性について

・バス利用者の主な運賃支払方法とバス事業の必要性について

・バス利用者の主な運賃支払方法とバス事業のあり方について

・小松島市営バス維持のための税金を使用していることとアンケート対象の属性について

・バス事業の必要性とアンケート対象の属性について

【会　長】

　ありがとうございました。

今、路線移譲という言葉が使われているわけでございます。私の聞き漏らしかも知れませんが、市長さんの方針としては事業を廃止するということを表明された訳ですよね。それと、路線移譲という言葉が結びつかない。

【事務局】

　市長が申し上げた件につきましては、現在公営企業として市営バスを運行することで一般会計からの多額の税金が使用されているということで、公営企業としての形態のバスについては廃止しますということになり、ただし市民の足は守るということで、この路線については引き続き民間の方へ移譲しまして、公営企業としては廃止しますが、バス路線としては続けていくという方針でございます。

【会　長】

そういう文脈なのですね。

【F委員】

　次の今後の方針というところで説明があるかと思います。

【会　長】

　それであればそこでお話しを伺うとして、アンケートの結果をいくつか要約をしますと、やはり年齢層によって考え方がかなり違います。バスユーザーが市内の特定の地区、特定の年齢層の方が利用されています。それを具体的にいいますと、列車から遠いところにユーザーが集まります。線路がないところに交通手段を求めているのが分かります。それから、市民の皆さまの考え方としましては、二つまとめますと、走っていれば自分もいずれバスに乗りたいという方がいるということと、それからお年寄りは買い物や通院の足として重視していることがわかります。隠れているのが、これは１５歳以上の方が対象になっていますが、高校生からはあまり返事（回答）はなかったのですか。

【事務局】

　１０代につきましては、回答率２．８％でございました。

【会　長】

　答えがもらえなかったけれど、通学の足として使っていることは間違いがないといえるかと思います。

その中で、費用負担の問題なのですが、前回も報告しましたが、東京都の都バスでさえ単体でない。黒字でなく、地下鉄から補填がされていると。努力をしても限りがあるいうことですが。それに対して一般からの予算の負担というのは少し思いとどまる必要があるという意見がやや多いと言えるのかなと思います。

では、アンケートの内容についてそうは読めないよという意見がありましたらお願いします。

　　　【意見・質問】なし

　では、次、調査結果を受けての市の行政当局の取組方針についてお伺いしたいと思います。議題２について説明をお願いします。

【事務局説明】

《小松島市営バス事業の今後の方針について》

１.これまでの経緯

２.基本的な考え方

３.具体的な取組方向

４.今後の取組について

【会　長】

　この地域公共交通会議の大きな目的というのは、一つは利用者の目線、一つは行政の効率的な運用のあり方、あるいは実際にそれに携わっている専門的な方々のご意見、そういったことを総合して取りまとめたうえで、自家用車に奪われているのが現状でありますが、市民生活のこれまで基盤であったバスのあり方を考える会議であります。その流れの中で、大きな基盤であります市営バスの経営そのものから手を引いて、民間のバス事業者に譲り渡そうと、移し譲るというわけですね。そういったことを考えていますよという話でございました。いかがでございましょうか。ご不明な点などございましたら聞いていただければと思いますが。

【N委員】

　民間移譲ということは、民間委託というような形になんですよね。その場合、経費的なものはどのくらいを見込まれているのでしょうか。

【会　長】

　その前に、専門家以外の方もいますので。今、たとえばいろんな形で路線が変わっていますよね。徳島市の場合ですと、川内地区というのですか、あそこの地区で変わった色のバスが動いています。それからずっと西のほうへ走っていくバスはそういった形になっていると思います。そういった形態がとられるのか、あるいはどういった形が移譲というのですかね。経営をそっくり委ねるのか、その言葉がまだはっきりしないので、まずそこから伺ってお話をしたいと思います。よろしくお願いします。

【事務局】

　委託ということでございましたが、事業主体は民間のほうへお願いするということで、市営ではなくなるということでございますので、委託というよりは補助という形態になるのかなと。事業費につきましては、それもプロポーザルの中の項目となり、現時点ではお答えすることが難しいのですが、プロポーザルの中で協議するということになるのかなと思います。

【会　長】

　運営をするのが民間の事業者で、それに対して市が一定割合の補助金を出していくという考え方ですかね。

【事務局】

そうです。

【会　長】

　そういった形になるそうです。

委託は市が運営するけれど運転手さんやバスの整備などの仕事を契約でお願いしますということになる。それはとらないので移譲だということですね。

　よくわかりました。お金についてはこれから積算していくということですね。

　他にお気づきの点がありましたらどうぞ。

【H委員】

　専門的なことは私はよくわかりませんが、先般、行政のほうからいろいろ説明を受けまして独自で運行するのは大変だなと感じていたのですが、私は老年期に達していますので、この度やはり、バスの運行はどうしても必要だなと。今、委員さんおっしゃられたように、委託であるとか、それの補助であるとか、そういう紛らわしい言葉は把握しかねるのですが、今後ともいい方向での専門的なご説明をいただければ有難いなと思います。

【会　長】

　アンケートを見ても皆がいらないと言っているわけではないという現実を見ていかないといけないと思います。この会議には私は列車で来ましたので、バスを使ったわけではないのですが、公共交通というのはやはりユーザーがいる。そしてそのユーザーが一定程度お金を払い負担をした上でどうやっていくのか考えるのが基本かと思うのですよね。

【I委員】

　アンケートを見てもバスは必要ということでありますから、こういう形で小松島市さんが取り組んでいる。私も市民なんですが、一番言いたいことは、現行の水準を守って民間委託した時にどれだけ経費が浮くのか。これが変わらないのであれば市バスのままでいいではないかとなるかと思いますが。さっきの話でまだ金額がわからないということでありますから、今の段階では言えないわけですが、これから市民に話していく中においては民間委託することによってこれだけの経費が削減されますよと、利用者にとって不便にならない委託ですかね。結局、経費を削減するため民間委託したけど、終わってみたら利用者にとって不便になったということでは意味がないかと思いますので、やはり経費の削減と、利用者にとって不便にならないということを考えてやっていってほしいと思います。

【会　長】

　ありがとうございました。

　たとえば老人パスですね。同じ市の組織であれば一枚いくらで渡してもいいと思いますけどね。変な言葉ですけど、掴み金の類という気がしたりもするわけなんですよね。もし、委託するのであれば回数券方式にして、たとえばお年寄りが乗ったら予め市役所から送っていく分を料金箱に整理券と一緒に入れると。その整理券と一緒に入れた分を月に一回精算して市から渡す。そうしたら掴みではなく、実質の運賃負担を老人の分として市が払ったという方式が可能になりますよね。そういったことを考えて、お年寄りのご家庭には券がなくなったら、市役所に電話してもらい融通してもらうといった工夫をしていくということも一つの方法かと思います。そうしますと、契約関係ですから明確に経費の精算ができたりする。ここに書いているのですが、将来バスと鉄道がリンクした形で人を運ぶことを考えていかないといけませんが、小松島市のバスの大きな問題は、港があった頃のことをずっと引き摺っている。委員さんからお話があったとおり、車掌がドアからはみ出して徳島まで乗っていかないといけないくらい小松島港にフェリーで人が着いて、そういう需要があった。それが今はないわけですよね。完全にお商売の道具ではなくて、生活の足になっているんですね。生活の足でしたら、生活の足として生きていく交通を考えていただかないと。そうしたら、その生活の足であればもう少し工夫してJRにどうやって乗り継いでいくんだとか、どこからの意見かはわかりませんけど、「幹線系統とフィーダー系統の乗り継ぎが悪い」と、確かにホームページにバスの時間の見直しと乗り換えについて出ていましたけど、そういった工夫もしていけるような方策も大事だと思います。

【L委員】

　敬老優待券事業の問題なんですが、パス券でしたらぱっと見せたら降りられます。回数券方式になりますと、一旦立ち止まり、カバンを開いて、財布の中から回数券を切り出して、運賃箱に入れて、またそれを戻して、カバンの中に戻し、それから降りるという形になり、降車時間が倍以上かかり、なおかつ何回も動作をし、車内事故の危険が高まるということで、回数券方式は現役の世代でしたらさっと出していけるかもしれませんが、敬老優待券は回数券方式の場合、特にご高齢の方にお願いすることになりますので、交通安全上とか、時間について問題があるのかなと思います。

　それからフィーダー系統の乗り継ぎにつきまして、この間、幹線を整備して乗り継いだら良いという意見が徳島新聞に出ておりましたが、やはりわれわれ田舎者ですから、都会なら地下鉄乗り継いで目的地に向かうのが当たり前ですが、我々の場合はドア・ツウ・ドアとなっておりますので、一旦乗ったら乗り換えせずに、自分の目的地まで行くことに慣れておりますので、乗り換えの場合、お金の問題は別にして「不便になった」という意見がたくさんあります。

事例を言えば高速バスがそうなのですが、淡路島は昔からフェリーに乗って大阪方面まで行っておりまして、橋が架かり高速バスができたときに大阪行きっていうのがないんですね。淡路島の人は高速舞子まで行って、そこから電車に乗り換えて各方面に行くということになる。徳島においては、昔は徳島バスさんでも高速舞子行きというバスがありましたが、徳島は舞子に乗り、乗り換えして各方面に列車で行くのではなく、やはり時間がかかっても大阪に行くという便数が多いものですから、乗り換えというものに我々慣れていないということがありますので、特にご高齢の方が乗ることから不便になるのかなと思います。

【会　長】

　逆に私は舞子で乗り換えるのですが、都会人なのでしょうかね。

乗り換えの面、安全面も考えながら、一般会計から湯水の如く支出できるわけでもないでしょうからお金のバランスも考えながらやっていくということになるのですが、やはり、制度を作るときに十分意見を反映させられればなと思います。

【I委員】

　阿南市とか那賀町で回数券方式となっており、徳島市の場合、先ほど違うバスが走っているという話がありましたが、それはこのバスは老人無料券でも乗れますよと。今、大神子まで来ていますが、徳島バスと徳島市バスとの間のように（色が）なっている。それは徳島バスが走っているけれども、徳島市の老人の方も乗れますよということであのような色になっています。

【会　長】

　市民病院まで多くの老人がバスを待っていますよね。

今でも私、バスによく乗るのですが、お年寄りが老人パスを出して、１００円玉を運賃箱に入れる方が多いですよね。「寄付です」と。無料なので入れなくてもいいのですが、でも寄付される。いろんな方がいらっしゃいます。私以外全員、お客さんが敬老パスだったこともあります。

進めていきましょう。資料２について、気になることはたくさんあります。たとえば、３年間に限って路線を確保するような契約を結ぶことになっていますが、高齢社会は今以上に進んでいきます。果たして３年間で大幅な見直しができるのかどうか。あるいは、そのバッファーの期間に何か新しい工夫ができるのかどうか。そういったことも考えていかなければいけないのだろうなとも思います。

他にお気づきの点がありましたらお願いします。よろしいですか。

では、この交通会議の位置づけなのですが、新聞報道ですでにお気づきの方もいらっしゃるかもしれませんが、地域交通全体を体系化するような国の支援策なんかもこれから考えられていく段階です。まだまだ全然不確定な情報が多くて動けないのですが、こういった会議を活用しましてユーザーの皆様、行政の方、あるいは運行事業者の方、そういった方々の意見の調和を図っていきたいと思っております。

　では今日はこの方向性が出たということで、市の行政当局にも十分にユーザーの立場を考えた今後の計画を立てていただくということをまとめにしたいと思います。

　それでは、そういうことでお返しいたします。

【事務局】

　以上で小松島市地域公共交通会議の審議はすべて終了いたしました。

　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、誠にありがとうございました。

　これから路線の移譲を行うに当たりましては、市民の皆さまからいただいたアンケートへの回答や取組方針、また、本日いただきました委員の皆さまのご意見等を踏まえながら進めて参りたいと存じます。

　本日はありがとうございました。

1. １４時４５分、閉会