

会議録	
会議名	第8回三豊市地域公共交通活性化協議会
日時	令和3年11月15日（月）10時30分～12時00分
場所	三豊市危機管理センター201・202会議室
出席者	<p>[委員] 15名 宮崎耕輔（会長）、紀伊雅敦（副会長・オンライン出席）、綾章臣、 鴨田嘉史、峰久數俊、南壯憲、鹿兒島康一、萬藤満、齊藤亮、 戸城浩二、藤川泰文、滝口直樹、水尾佑実子（岩崎委員代理）、 手嶋一了、松林宏樹（五領田委員代理）</p> <p>[事務局] 4名 交通政策課（細川課長補佐、金藤主任、田尾副主任）</p> <p>[委託業者] 2名 株式会社地域未来研究所（小野田、義浦）</p>
議事	・三豊市地域公共交通計画（素案）に対するパブリックコメントの回答について

発言者	会議要旨
	<開会>
宮崎会長	1. 会長挨拶
	2. 議事
事務局	三豊市地域公共交通計画（素案）に対するパブリックコメントの回答について <説明>
宮崎会長	意見にある成果指標の算出根拠について、基本的に新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受ける前（2019年度）の水準を目指す」との回答だが、この回答が意見に対して適切であるのかが疑問である。
事務局	意見を提出された方に趣旨を確認したところ、この回答内容で問題ないとのことである。
宮崎会長	No.6 地域協力型の移動サービスに関する質問について、回答はこのままで良いが、この取組を進めるにあたって「地域住民主導で運営する乗り合いサービス」という言葉がひとり歩きしてしまうと地域住民が困ると思う。このため、地域住民から声が上がった時には地域に出向き、地域の課題等を抽出した上で、その地域に見合った移動サービスを検討していきたいと考えている。

手嶋委員	<p>No. 12 コミュニティバスの利用者に関する回答について、計画の姿勢という観点から、コミバスに対する考え方として、免許を持たない学生や高齢者等が対象となっていること、利用者が減少傾向にあることが示されているが、一方で目標値は利用者を増やすというチャレンジングな設定をしている。ニーズが増えていることやまちの活性化のためには公共交通利用者を増やしていく必要があるということも追記した方が良いのではないかと。</p> <p>キャッシュレスについて、鉄道事業者にお聞きしたいが、三豊市のMitoPayのような地域決済サービスが、各地域で導入され始めている。タクシー事業者や離島航路事業者、コミバスでは地域決済サービスが比較的導入されやすいと感じているが、鉄道事業者はどのように考えているのか。現在、徳島県でキャッシュレスの一環として乗り放題QRコードが実施されているが、地域決済サービスを導入するには準備等に時間を要するのか。</p>
南委員	<p>地域決済サービスを導入する場合、社内で周知する必要があるが、様々な地域の地域決済サービスを導入するとなると対応が難しい。できるだけ対応はしていきたいと考えているが、どこまでやるかが問題となる。高知県等のように県単位で行われている場合は、社内周知をどこまで対応していくかというところに課題がある。</p>
事務局	<p>手嶋委員ご指摘の No. 12 の回答については、アフターコロナを見据えて公共交通利用者増加をめざす旨を追記したいと思う。</p>
戸城委員	<p>パブリックコメントと直接の関係はないが、公共交通利用者について、歩行ができる人はコミバスを利用する。歩行はできるものの、シニアカーや車椅子の人がコミバスを利用できるようにはできないか。その点について、市としてどのように考えているのか教えて欲しい。</p>
事務局	<p>コミバスを利用する場合、まずはバス停までアクセスする必要がある。また、車両によっては、車椅子でも利用できるようにしている。しかし、計画でも課題として取り上げているように、家からバス停までのアクセス、いわゆるラストワンマイルが大きな課題であると認識している。自治会など地域内の移動サービスや、自宅からバス停までのアクセスを市だけでフォローするのは難しいと思われる。各地域でそれぞれ状況が異なるので、地域で協議を行い、その結果によっては新しい移動サービスが必要になるのではないかと考えている。</p>

宮崎会長	<p>計画の基本理念に「行きたいときに 行きたいところへ 行けるまち」とあり、これが全市民に対してのメッセージと捉えてしまうと、車椅子の方の話等が出てくる。公共交通というものが、みんなが利用できるという考えは当然あるが、そこはケースバイケースになると思っている。このため、地域と話をしながら進めていきたいと思う。シニアカーでバス停まで行き、バス停にシニアカーを置いてコミバスを利用して買い物に行く事例もある。公共交通で対応できない場合は、福祉部門につなぎ、福祉輸送で対応するかたちとなる。この協議会が公共交通と福祉輸送をつなぐ役割を担うことができればと考えている。そうすれば、計画の基本理念に沿うかたちとなる。</p>
南委員	<p>計画の事業の中で「効率的で利便性の高いモビリティサービスの導入」の実施主体に市民が入っている意図を教えて欲しい。サービスを導入するにあたって、市民の意見を聞くということか。</p>
事務局	<p>全国各地で、県内では観音寺市や多度津町等で、県の補助を受け、地域内における住民主導の移動サービスが導入されており、ドライバーも地域住民が担っている。サービスの詳細は地域内で話し合っ決めて決める必要がある。</p>
南委員	<p>計画の事業概要にその内容も含めた記述にした方が良いのではないか。</p>
手嶋委員	<p>そういう意味で市民を実施主体に入れているのであれば、どのようなモビリティサービスを確保していくことを想定しているのかについて、記述した方が良い。住民主体の移動サービスを導入する場合、自家用有償旅客運送かボランティア輸送、どちらかの方法が考えられる。自家用有償旅客運送の場合は、地域公共交通会議で協議することになる。他方で、ボランティア輸送の場合は交通会議等で協議する必要がない。その結果、どのようなことが起こるかという点、地域において、タクシーより安価な料金の移動サービスが提供されるという状況になる。ボランティア輸送は持続可能性が問われ、最悪なケースでは、タクシー事業者が事業を継続できない事態が発生する。このため、住み分けのために時間帯を区切る方法もあり、その場合は両社の供給能力や共通理解が必要になる。このような移動サービスは、コミュニケーションなくして導入されることは避けなければならない。どう進めていくのか、導入の仕方、合意のあり方等について、十分留意する必要がある。</p>
鴨田委員	<p>先週、タクシー事業者の組合の会議で、ボランティア輸送についてはWin-Winの関係を築くことは中々難しいとの話が出た。ボランティア輸送により 50 円で</p>

	<p>運行する話があるが、タクシーがカバーできない地域で実施されるのであればともかく、拡大解釈されてしまうとタクシー事業が成り立たなくなってしまう。観音寺市では、ほぼ内容が決まった状態でタクシー事業者に話があったと聞いている。県がボランティア輸送を積極的に進めており、それを受けて丸亀市や多度津町が実施しており、観音寺市も実施しようとしている。三豊市でボランティア輸送を検討する場合は、観音寺市のような導入の仕方は避け、事前にしっかりと交通事業者と調整してから進めてもらいたいと思う。</p>
事務局	<p>高齢者や障がい者等のバス停までアクセスできない人への対応は今後の課題であると認識している。2年前に交通政策課が設置されたが、市として「先手の福祉」という概念により市内全域にコミュニティバスが導入されていることから、有効に活用していきたいと思っている。バス停までの移動について、ボランティア輸送のようなサービスは市民の声があってこそ実施できる取組であると考えている。このため、地域に入って直接意見を聞こうとしていたが、コロナ禍で実施できていない状況である。ボランティア輸送については、地域の声や市の方針も含め、交通事業者とも十分に意見交換しながら慎重に進めていきたいと考えている。</p>
宮崎会長	<p>ボランティア輸送についても、本協議会で協議し、対応していくというスタンスを取りたいと考えている。県のボランティア輸送の進め方は、交通会議とは別に動いているため、悩ましく感じている。その結果、不協和音を生んでいる。ボランティア輸送が悪いという訳ではなく、交通事業者が対応できない場合は、時間帯を区切る等によりボランティア輸送を実施することが考えられる。ボランティア輸送は、地域から声が上がったら、地域に出向き、現状や課題を引き出し、交通事業者と意見交換をし、取り組んでいく必要がある。事務局には、公共交通に関係ないと思われる案件でも協議会で取り上げてもらいたい。福祉部局の動きもしっかり捉えて進めていく必要がある。</p>
水尾代理	<p>県としても長寿社会対策課と情報共有を図るよう努めたい。</p>
手嶋委員	<p>国においても、制度説明を含めて部局間の連携が図れていない状態は反省すべき点である。今後、連携を図り、コミュニケーションをとりながら進めていきたいと考えている。</p>
宮崎会長	<p>現場の状況に応じて対応していく必要がある。ボランティア輸送については、協議会でコントロールしていく必要がある。</p>

紀伊副会長	<p>No. 12 公的資金についての回答は真摯に答えられていると感じた。計画の成果指標において、コミュニティバスの公的資金投入額（市民1人あたり）を減らしていくことを市民と共有しながら必要な施策を打っていくことは良い方法だと思う。わかりやすい指標があることで、市民が公共交通を利用しないと公的資金が増えることを理解してもらい、ひとりひとりの行動を見直していくことが市民の役割とも考える。</p> <p>質問だが、市民1人あたりの公的資金投入額は、すべての公的資金を足し合わせたものを人口で除しているという理解で良いのか。収入を増やす、あるいは支出を減らす施策はいろいろあると思うので、引き続き実施して欲しいと思う。サービスに対する正当な対価をきちんと受け取るしくみについて、継続的に検討していく必要がある。</p> <p>もうひとつ質問だが、No. 13 の観光客と市民の料金を分けるべきとの意見について、制度的に可能であるのかについて教えて欲しい。できないことはできないと書いた方が良いのではないか。</p>
手嶋委員	<p>運賃について、一般乗合旅客運送事業においては観光客と市民で分けることは差別的な取扱となるためできない。鉄道では、運賃とは別に特別料金を取っており、そういった特別料金を取ることを考えられる。三豊市において取り組まれている自家有償旅客運送によるコミュニティバスの場合、合理的な理由があり、地域公共交通会議等で協議が整えば、観光客と市民とで異なる料金設定をすることも可能ではある。</p>
宮崎会長	<p>運賃に関する回答については、適宜、事務局で検討してもらいたい。1人当たりの公的資金投入額については、サブスクリプションの考え方、すなわち年間どのくらい支払えば移動サービスを確保できるかを考えるための参考になるとも考えている。</p>
戸城委員	<p>コミュニティバスの運賃支払い方法について、PayPay 等のキャッシュレスサービスは使えるようにならないのか。サービスによってはポイントが付くため、そのポイントも使えるようにしてほしい。</p>
事務局	<p>キャッシュレスサービスは可能であれば進めていきたいと考えているが、例えば PayPay は QR 決済のため、朝夕のピーク時等において運転手1人で対応することは難しく、遅延の原因にもなる。鉄道系 IC カードは導入費が非常に高く、ハードルが高い。</p>

宮崎会長	現状では難しいが、どうすればできるかを考えていきたいと思う。
藤川委員	No. 14 のバスの乗り方教室についてだが、きめ細かく小さな単位でも開催してはどうか。地域住民によっては、バスの運行経路やバス停の位置、出発時間も分からない人がいる。乗り方教室では地域住民の意見を聞くこともできる。開催回数にこだわらずに、地域から希望する声があれば開催してもらいたい。
事務局	バスの乗り方教室開催回数の目標値は最低限の回数という認識であり、回数や対象者にはこだわらず希望があればその都度開催していきたいと思っている。広報紙等で周知には努めているが、バスの乗り方教室そのものをまだ知らない人もいると思うので今後も周知が必要。委員各位にも協力をお願いしたい。
宮崎会長	バスの乗り方教室では、実際にバスに乗るなどの演習をしており、これだったら乗れるかもという声も聞かれる。お声かけがあった場合は事務局に連絡してもらいたいと思う。これまでの意見を踏まえ、パブリックコメントの回答については、事務局で適宜修正等をお願いする。
事務局	パブリックコメントの提出意見及び回答については、12 月中旬頃に市ホームページにて公表予定である。追加で気づいた点等があれば事務局まで連絡をお願いしたい。
事務局	<p>3. その他</p> <p><説明> コミュニティバス・ロケーションシステムの導入について 福祉介護分野・共同送迎サービスのプレ運行実施について 讚・瀬戸（サンセット）シャトルの運行について</p>
手嶋委員	バスロケーションシステム導入とデジタルサイネージの設置について、国交省の新モビリティサービス推進事業の補助を使われるということだが、戦略的にポイントとなる交通結節点等にデジタルサイネージを設置してほしい。デジタルサイネージの設置事例として百貨店や商業施設のカフェスペース等があり、そうすることで待合環境の改善にもつながる。福祉介護分野・共同送迎サービスについて、地域交通事業者もメンバーとして参加するとのことであるが、やり方はいろいろあり、乗合であれば4条や21条、自家用有償旅客運送等の地域旅客運行サービスが考えられる。また、委託事業であれば交通産業や運送事業の発達につながる。どちらも地域旅客運行サービスをどう持続的に確保していく

	<p>かという話と密接に関わってくる。本事業は施設利用者が対象となっているため、地域公共交通の確保に関わってくる話ではないが、将来、どのように地域旅客サービスを確保していくかということに関係してくるのではないかと思う。そういった意味で、情報提供があったことは良かったと思う。</p>
宮崎会長	<p>福祉介護分野・共同サービスの場合、ケアの仕方が利用者によって様々であるため難しいと聞いている。</p>
滝口委員	<p>補足すると、直接、公共交通に関わるかというところは疑問が残るが、人の移動を支えるということでは関係してくると思う。昨年度の実証では社会福祉協議会が運行と運営を引き受けたが非常に大変だったため、今年度の実証では運行については交通事業者に任せる。車両は施設の車両を活用し、不足する場合は交通事業者をお願いする予定である。今回は委託により利用料は無料であるが、持続性を考えると有料にする必要があり、その協議を進めたいと考えている。</p>
宮崎会長	<p>公共交通会議と福祉有償運送運営協議会は別々に開催されていることが多いが、本来は同時開催することが望ましい。現在、公共交通利用者と福祉有償利用者の中層が最も困っている状況にある。福祉有償は公共交通に密接に関係するため、情報共有をお願いしたい。</p>
事務局	<p>本会議において三豊市地域公共交通計画の策定に至った。今後も必要に応じて、協議会を開催したいと考えている。</p>
宮崎会長	<p>協議会は年に3回程度は開催し、委員で顔を合わせた方が良いと思っている。オンライン会議では見落としが発生することもあるため、きちんと顔を合わせて、計画の進捗等を確認したいと考えている。</p> <p>以上で、第8回三豊市地域公共交通活性化協議会を終了する。</p>