

総務産業常任委員会会議録

- 1 日 時 平成30年2月5日(月)
10時00分開会 11時49分閉会
- 2 会議場所 役場3階第1委員会室
- 3 出席議員 委員長：桜井崇裕 副委員長：中島里司
委員：高橋政悦、佐藤幸一、口田邦男、西山輝和
議長：加来良明
- 4 事務局 事務局長：佐藤秀美、係長：宇都宮学
- 5 説明員
 - (1)所管事務調査について
企画課：課長 田本尚彦、課長補佐 寺岡治彦、統計企画係長 石川 淳
- 6 議 件
 - (1)所管事務調査について
・地域公共交通の取り組みについて
 - (2)その他
- 7 会議録 別紙のとおり

委員長（桜井崇裕）：総務産業常任委員会を開会する。今回は「地域公共交通の取り組みについて」の所管事務調査を行う。調査にあたり企画課においては時間を取っていただき、また、資料を準備していただき厚くお礼を申し上げる。

議件（1）所管事務調査について

- ・地域公共交通の取り組みについて（企画課）

委員長：所管事務調査を始める。企画課から説明員の紹介と資料説明を願う。

企画課長（田本尚彦）：（説明員紹介）。今回ご説明をする「地域公共交通の取り組みについて」は、現在実施に向けて準備・検討を進めている内容のご説明の部分と現在既に運行をしているコミュニティバスの見直しの部分、こちらも検討の部分であるがご説明をする。本町の地域公共交通については、現在市街地の巡回を行うコミュニティバスを動かしているが、住民からのご意見、議会の中での質問等で農村部あるいは十勝清水駅の段差についての解消策ということで、いろいろご意見をいただいていたところ。それらの解決のための対応として、今回、新しく農村部の予約型乗合のタクシーの運行と、帯広方面へ1日1往復となるが清水高校スクール線の回送車両を活用した定期バスの運行、この2つを新しく取り組みたいという考え方を持っている。また、コミュニティバスについては、国の補助制度等が年々厳しさを増す中で現行の運転体制では財政的な部分が苦しい状況が見えてくるということと、利用者にとって曜日を分けた運行が利用しやすいのかという視点で現在見直しの案をつくっているところ。これらについては昨年11月の地域懇談会で概略を住民の方にご説明をさせていただいたが、大きくは反対や見直しを求めるとご意見はなかったところ。年が明けて今年1月には、4月からの運行に向けて公共交通機関の関係意見を聴く会議として地域公共交通活性化協議会のほうに考え方の概要をご説明したが、こちらもご意見はなくご了承をいただいたところ。そういった内容について資料に基づき、ご説明をしたいので、よろしく願います。

企画課長補佐（寺岡治彦）：配付資料に基づき説明する。1ページ目、清水町の地域公共交通の現状は、住民の日常の移動手段として公共施設、医療機関、買い物施設などを巡回するコミュニティバスを清水と御影の両市街地で運行。JRの乗降者の利便性を確保するため、運行ダイヤの調整を行っている。

課題として町民が町外へ移動する際には、自家用車による移動以外はJRが唯一の公共交通となる。ただ、JR十勝清水駅のホームでの列車乗降が跨線橋を渡らなくてはならず、高齢者にとって階段などの段差が大きなハードルとなっている。現状、段差のないJR御影駅での乗降をコミュニティバスの接続により対応しているが、一昨年の災害時に帯広方面への無料バスを運行したこともあり、乗り換えの手間のない定期的な路線バスの運行を望む声もある。

一方、市街地郊外の農村部の公共交通はスクールバスの混乗のみであり、利用時間が朝・夕方に限られ、十分な対応とは言えない現状。近年、ドライバーの高齢化による事故などが増加し、高齢者ドライバーの運転免許返納を促す施策が広がるが、自家用車に代わる日常の移動手段が確保されていないため、農村部でもコミュニティバスや乗合タクシーの運行について意見や要望などが上がっている。

コミュニティバスの運行について、国土交通省の地域公共交通確保対策補助を導入し運行している。住民からの要望等を踏まえ、路線の設定や停留所の位置

を決めているが、補助基準の最低乗降者数を確保するためには、一定の対応の整理が必要となる。

平成 29 年度から 65 歳以上の運転免許返納者に対し、1,000 円×12 か月分のタクシー料金助成を実施しているが、遠隔地域の在住者にとってはごく僅かな対応となる。

これらの課題に対応するため 2 ページ目だが、JR 十勝清水駅の段差解消について表の一番右上、清水帯広線バスの実証運行については、一昨年の台風災害時に JR が不通となった際、十勝バス株式会社ご協力のもと、無料でバスを運行していただいた経緯がある。その結果、一定の利用があり、今後も需要が見込まれ、現在十勝バス株式会社が運行している清水高校スクール線の回送を利用し、清水帯広間のバス運行一往復を行うもの。

具体的に、帯広・芽室方面から清水高校生を乗せてくる通学バスの帰りの回送車両を利用し、朝 8 時 20 分に JR 十勝清水駅を出発、羽帯・御影駅を経由し、芽室・西帯広・帯広の医療機関・駅で降車ができる約 1 時間の路線になる。同区間の復路は、夕方 14 時 55 分に帯広駅バスターミナルを出発、各停留所を経由し、JR 十勝清水駅に到着後、本来の運行に戻り 16 時 20 分に清水高校発、清水高校スクール線として運行する。

左側の表は時刻表。朝 1 便、夕方 1 便。例えば、帯広厚生病院に通院する方が乗車する場合、8 時 20 分十勝清水駅出発のバスに乗り 9 時 23 分厚生病院に到着。診察等終了後、15 時 2 分のバス利用により清水に帰宅が可能。清水町民の利用に限定するため、清水町内ではそれぞれ乗降できるが、芽室以降の行きの便は降車のみで、帰りは乗車のみになる。乗車料金はコミュニティバスとの均衡を図るため、町内は全て 100 円に設定。芽室以降は過去に運行していた路線バスの新得線料金と JR 運賃との間を取り、若干だが JR 運賃より高く設定している。4 月 2 日（月）から運行開始予定。1 年間の実証運行を考えている。

3 ページ目は農村地域における公共交通の新たな対策。現在、農村地域に住んでいる方の交通手段として、町のスクールバス一般利用、大多数の方は自家用車による移動が一般的。

課題なのが、現在高齢者のみ、高齢者単身世帯が増加傾向、高齢による運転不安や道路交通法改正による免許停止、スクールバス一般利用が朝夕の片道に限られることなどが挙げられる。

4 ページ目、これらの対策への検討だが、既存の交通手段を補完する新たな仕組み、車を持たない農村部住民の日常の移動確保、広い清水町の区域を効率的且つ効果的に運行する方法、高齢者が日常で利用しやすい方法、運行事業者の初期費用を抑えた負担の少ない仕組みづくり、これらに視点を置き検討した。ポイントは自宅玄関先で乗り降りが可能、利用時間の選択肢がある、目的地に効率的に移動できる、料金の負担が少ない、既存タクシー事業を基にした制度設計、これらは昭和タクシーと協議を重ねた。

5 ページ目は予約型乗合タクシーについて。農村部の自宅玄関先から市街地の停留所を結ぶ。清水と御影を分けて運行。利用希望者はあらかじめ住所・連絡先を登録し、乗車は事前に電話予約をする。同じ時間帯に複数の利用者がある時は、乗り合わせでお願いすることになる。1 回の乗車料金は固定制 300 円を設定している。右側の図は具体的な例、上側の図は、事前登録している 3 名から同じ便に前日までに予約が入った場合。遠い方から順次玄関先までお迎えにあがり、それぞれ指定した停留所へ運行する。負担はそれぞれ 300 円。その下の図は 1 人から自宅までの予約があった場合。予約のあった停留所までお迎えにあがり、自宅玄関先まで送る。この時の費用負担も 300 円になる。

6 ページ目、予約型乗合タクシーは区域を設定した運行を考えている。清水区域は毎週月曜日・木曜日。自宅から清水市街へ向かう便は午前 2 便、それぞれ老人福祉センター・フクハラ・十勝清水駅・役場を停留所とし、役場に到着時間が 10 時半、11 時半と設定している。清水市街から自宅へ帰る便も午後 2 便、

それぞれ出発時間を設定している。その下、御影区域は毎週火曜日・金曜日。それぞれ御影支所・郵便局・診療所・御影駅を停留所に設定している。御影駅に10時半、11時半の到着時間。同じく御影市街から自宅へ帰る便も午後2便。7ページ目の地図は運行区域を分けたもの。青色部分が清水区域、赤色部分が御影区域。

8ページ目は現在常に運行しているコミュニティバス。コミュニティバスは平成22年1月から試験運行を実施し、平成23年11月から利用料金を設定し本格運行を実施。現在、国の補助を受け料金で賄えない運行経費を町と折半している。運行概要だが、市街地中心部のJR駅、医療機関、商業施設、役場（支所）と中心部から離れた住宅地を接続している。十勝清水駅の段差問題の対応として御影駅との接続に対応している。清水市街地・御影市街地相互の往來を確保している。清水市街・御影市街それぞれの区域内移動を優先するため、曜日を分けたダイヤ設定になる。

9ページ目は現行運行している時刻表。左側が清水地区で月・水・木曜日運行。午前3便、午後3便。ただし、午前1便目と午後2便目は御影駅への接続を行っている。右側が御影地区で火・金曜日運行。合計で4便、十勝清水駅から出発し、御影市街を巡回したあと、再度清水方面に向かう路線になる。

11ページ目はグラフの図面。これは平成28年10月から平成29年7月までのデータ。左側に伸びた棒は降りられた方、右側に伸びた棒は乗られた方。左上が8時台の便。青色の点線で囲った部分、朝1番の清水市街東側巡回は、住宅区域、特に東団地・清和の乗車が多く、清水郵便局や十勝清水駅の降車が顕著である。御影駅での降車も多く、JR帯広駅への接続利用もあるかと思われる。右上が2巡目の9時台。赤色の点線で囲った清水市街東側巡回は住宅地域の乗車とスーパー・医療機関・郵便局・駅等の降車利用が非常に多い。その下、青色の点線で囲った部分は清水市街西側巡回、これも住宅地域の乗車とスーパー・医療機関・郵便局・駅等の降車利用が非常に多い。西清水南1条西7丁目の乗車は突出している状況。

左下が3巡目の10時台。まんべんなく利用されている。

右下が4巡目12時台。乗車・降車ともに全停留所まんべんなく利用されている。特にこの時間帯は13時台の十勝清水駅乗車、西清水南1条西7丁目の降車が突出している。

裏面については13時台、15時台午後の便。さほど多くない利用状況。

12ページ目は御影巡回線の乗降状況。朝1番目の8時台の赤点線で囲まれた部分、十勝清水駅といちまるから乗車し、啓仁会病院と御影駅で降車する人が多い。青色の点線で囲まれた部分、御影巡回から清水に向けた時間帯は御影駅と大平団地の乗車が多く、清水のスーパーでの降車が多い。

右側が2巡目の11時台、買い物帰りと見られるスーパーからの乗車と大平団地で降車する人が多い。青色の点線で囲まれた部分、御影巡回から清水に向けた時間帯でも御影駅と大平団地の乗車が多く、清水のスーパーでの降車が多い。

裏面の14時台、青色の点線で囲まれた部分、世代間交流センターからの乗車とあさひ荘での降車は、週1回程度の入浴のため利用していると思われる。

最後15時台、赤色の点線で囲まれた部分、あさひ荘からの乗車と世代間交流センターの降車が多く、入浴者の帰宅利用と思われる。

13ページ目はこれらのデータによる利用傾向だが、清水市街巡回線は1日6便のダイヤのうち午前4便の利用が多く、中でも9時・11時の利用が顕著である。午後の利用はさほど多くない状況。御影市街巡回線は1日4便と小まめな運行ではあるが、一部の利用以外は少ない状況。しかし、清水市街までの利用が一定程度あることがわかる。

利用者を増やすヒントとして、例えば平日毎日乗降できるように、目的地の選択肢が清水市街・御影市街両方の利用者に毎日等しく確保されるように、市街地主要機関と住宅地域をこまめに回り、自宅と目的地の移動時間を短くするよ

う配慮してはなど検討してきた。

14 ページの見直し案として、清水市街と御影市街を毎日運行し、全便共通の巡回とする。ただし、週2回公衆浴場利用などを考慮し、午後の経路を調整している。清水巡回線は1日6巡が4巡に減るものの、毎日運行することで1週間では18巡が20巡になる。御影巡回線は1日実質8巡が4巡に減るものの、毎日運行することにより1週間では実質16巡が20巡になる。清水市街地住民の御影医療機関や御影駅利用や御影市街地住民の清水医療機関や買い物も、曜日を気にせずいつでも行くことが可能になる。

15 ページ目の表左側がこれまでの巡回路線とダイヤ構成。右側が見直し案、毎日清水市街・御影市街を巡回することになる。

16 ページ目は見直し案で不便がないかを具体的に示したもの。「前」がこれまでのダイヤ、「後」が見直し案。例えば、これまで前田クリニックで診療を受ける際、8時51分に到着し診察を受けて10時31分。見直し案は同じ時刻に到着し10時31分とさほど大きく変わらない。その下、御影診療所で診察を受ける際、これまでは9時58分に到着し診察を受け11時38分を利用できたが、見直し案では9時38分に到着し11時22分に乗車、これもそれほど大きく変わらない。裏のページ、清水公衆浴場を利用の場合、これまでは15時に到着し帰りの便が15時45分と45分しか時間がなかったが、見直し案は同じく15時に到着し16時46分の乗車となり、余裕のある入浴が可能になる。その下、あさひ荘の入浴の際、これまで14時58分に到着、15時59分と約1時間だったものが、13時41分に到着し15時38分となり、余裕のある入浴が可能になる。

17 ページ目の表は来年度からの清水町地域公共交通の全体像。清水帯広線バス（清水高校スクール線回送活用）の活用と農村地区予約型乗合タクシーについては、今年4月から1年間の実証運行を行い、本格運行に向け利用状況や利用された方の意見なども伺い、より利用しやすいものにしていきたいと考えている。市街地コミュニティバス改正案については、今年10月からの運行に向け、再度関係機関と協議を行っていきたいと考えている。

18 ページ目は全体像をわかりやすく地図に落とししたもの。緑色の部分はコミュニティバスの運行路線。青色・赤色で塗られた部分は予約乗合タクシーの区域。赤色の太線で清水から帯広まで走っている部分は、清水高校スクールバス回送便の利用経路となっている。

以上、若干説明が長くなったが、来年度の地域公共交通の取り組みについての説明とさせていただきます。

委員長：最初に、実際に行われているコミュニティバスについて意見を伺う。その後、新たに実証期間を設ける農村部の公共交通とスクールバスの回送を利用した帯広方面への利用について分けて意見を聞く。

中島委員：高齢者に対する対策は、正直に言って手厚すぎないか。今はコミュニティバスに限る話である。13ページ下段、「小まめに回り自宅と目的地の移動時間を短くするよう配慮」とあるが、これは違うのではないか。昔、スクールバスの運行について地域から要望があった。軒先まで来てくれという話があった。その人は軒先まで来てもらえばバス停まで行かなくていいから早い。それはその人だけ考えればということ。1番最初に乗ったとき40何分かかると聞いた。それをしていたら1時間以上かかる。全体を考えた時には、決して移動が早くなったとはならない。その辺を議会でも質問していた方がいた。移動するのが大変だという話だが、この辺の取り合いはすごく難しいと思う。この政策だけ見ると、高齢者に対する行政支援というのを根本的に考え変えていかなければ、どんどん増える。基本的に10年先この負担はどうなるのかと、そこを加味しながら住民の意見を聞き取る必要がある。やれることは大いにやるべきだが、将来負担増になった時に、その負担が若い人達に行くのではないか。自分達でやれることは改めてやろうではないか、私はそういう気持ち。どこまでやれるかわからないが今でもそういう気持ち。一定の線を引きというか、高齢者とはいえども

行政政策を理解し、自分の行動をより広げる方法を自分なりに考えてもらう。そういうのもあって然るべき。全体的な話になったかもしれないが、コミュニティバスに関して軒下から玄関までというのはかっこいい言葉だが、高齢社会でだんだん増えてきた時に、行政の負担が本当に大丈夫なのかというまとめで質問とさせてもらう。

企画課長：13 ページには肌触りの良い言葉を書いってしまったと反省はしている。停留所、巡回路線については、これまでの運行の経緯を踏まえ配置をしている。周辺の事情等を考慮し停留所の位置をずらすなどの手直しをしているが、大胆に停留所の数を増やすことはご指摘のように停車する機会が多くなり、利用者にとっては長く乗ることになるので、そこまで極端なことはやってはいない。今回の説明には載せていないが、コミュニティバスで御影の住宅団地地域で、体の不自由な方などが使いにくいところがあるという相談があった。乗降をする時に片側は畑に面していて、片側は住宅。バスを降りる時、どこでも降りていいと言っているが、道路の片側の人しか恩恵がないような路線だった。それを1本住宅地の中にずらし、運行した両側の方が自由に降りられるように全体を見直した。路線を変えても大きな時間ロスにはならず、恩恵を受ける方がかなり広がるようなところは、いろいろ意見をいただき調整している。いろいろ意見に合わせてやりたいところはあるが、ほかの方に支障が増えることはあってはならないので、その辺は慎重に対応していきたいと考えている。

佐藤委員：大変ご苦勞をかけて立派な資料をいただいた。いろいろな意見があると思うが、これから進めていき改善点として見直す点があれば見直していただきたい。このコミュニティバスについては素晴らしい発案だという気もしている。

西山委員：御影地区では大平が1番乗り降りが多く、利用者から私もいろいろ言われたことがあったが、この見直し案を見ると時間もゆっくり取れるし、入浴時間も取れるようになりよかったと思う。

口田委員：補助基準の最低乗降者数を確保する必要があるとの説明を受けたが、今現状の姿はどんな状態か。ぎりぎりなのか。

統計企画係長(石川 淳)：今補助要綱の基準で何人かという話をされたと思う。今現在は、全部の平均にはなるが、1運行に対し1人の乗降が必ず必要。次年度について、もうスタートしているが補助要綱が変わり、1運行2人いなければ補助金が支出されない状況の要綱変更があった。

口田委員：今現在それを満たさない運行はあるのか。

統計企画係長：今満たしていないのは御影巡回便。

企画課長：今説明した部分だが、資料15ページに運行の現状と見直しの色分けしたのがあり左側が現状の運行。補助基準からいくと、1つの車が走って向かっていく方向、回る路線、停まる停留所が同じ場合は1つの路線になるが、例えば逆周りをしたらもう1つの路線、あるいは途中で何か違う停留所を加えたら更にもう1つの路線というふうに、路線の種類が増えていくかたちになる。御影の場合は清水とつなぐもの、つながないもの、逆向きもある。今コミュニティバスの運行は、この表の色分けでは2種類だが、5種類の路線がある計算になる。その内の1つが現在1人ちょっとの乗降でぎりぎり補助該当である。それが2人となると該当しなくなってしまう。今回のダイヤ構成の見直しにより、毎日同じ路線になるので経路が単純化され2種類などになる。今まで1日平均だと5で割っていた分を2若しくは3で割ると、おのずと1日あたりの乗降客数は増えていく。そこも想定し路線の統一というかたちにもっていった。

口田委員：そのとおりだと思う。平日頃あのバスを見ていたら乗っている人がいない。空で走っているのがほとんど。乗る人もいないのに、ただルールに従って走っているだけなので、何とかならないのかというのが率直な意見。バスの路線だから仕方ないのかもしれないが、そこら辺の検討・対策は考えたことがあるのか。

企画課長：従前から利用者数の底上げ、乗ったこともないが乗ろうとも思わないという意見もあると話をいただき、まずは車両がどういった構造になっているか、こう

いう用途に、こういう時間帯だと自宅から乗れるとか、一昨年広報紙でサンプルを利用したらこんな感じという特集記事を組んで周知をした。昨年はお祭りのイベント時にコミュニティバスを会場に持ち込み、中を開放して見ていただき、意外と広い、今度乗ってみようかなという意見もいただいている。実際に中身を見ていただくところから利用が少しでも広がればと思うし、そういう方の利用と口コミによる広がりを期待していきたいと思う。

高橋委員：コミュニティバス、予約型乗合タクシー、清水帯広線の3つが絡んでいる中で気になったのが、農村部の方が帯広に行くのに清水帯広線のバスを利用したい時にスクールバスの一般利用を使うと思うが、帰りまで時間の連絡が取れていない。コミュニティバスも、郊外の方がコミュニティバスで清水帯広線に乗れるかといったら乗れない。その辺の解消はできないものか。役場前にある高速バスの時間帯や一般的に利用するJRとの連絡、その辺が網羅されているかどうか。難しいかもしれないが、少なくとも清水帯広線に連絡できる郊外の人たちの対策も必要ではないかと思う。

企画課長：接続や連絡は非常に複雑で難しいのが実情。コミュニティバスについてはJR御影駅での乗降を視野に、何便かに限られるが調整をしたりしているが、ピンポイントでその時間に合わせるようにとなると、全体の構成がうまくいかない。乗合タクシーについては、地域への説明でも便利だがこれに乗って清水帯広線のバスはつながらないという話があり、現状のスクールバスであれば8時までそれぞれ市街地まで行けるので、それを使って接続していただくのが現在できる対応になると話はさせていただいた。農村部の乗合タクシーの運行調整をしている昭和タクシーも、実はスクールバスの運行で時間帯によって運転業務がそこへ集中しなければならない。その時間帯は実質的に乗合タクシーを使えないので、そこをはずした部分でダイヤを組んでいる。その点については、利用の状況・意見を聞きながらどこまで調整できるか。今いただいた話もとどめておき、何らかの調整ができれば努力はしたいと思うが、なかなか難しい課題だと思っている。

委員長：その他コミュニティバスについて何かあるか。

(なしの声あり)

委員長：私から何点か質疑をする。町長がやっている地域懇談会で、意見は少なかったという言われ方をしたが、何らかのかたちではあったと思う。どういう意見が出ていたか。

企画課長：地域懇談会の説明の中では、農村部地域では農村の乗合タクシーの制度のみ、市街地の懇談ではコミュニティバスの見直しというふうに、テーマを分けて説明をしてきた。コミュニティバスについては、特にここはこうしたほうがいいというような意見はなかった。現状の運行についても、特に懇談会の中では積極的な意見はなかった。

委員長：利用する方はある程度固定されているという意識を持っているが、御影の鉄南あたりはかなり不便。離れた団地などについては中心部の商業施設へ行くにも高齢者は大変。そういう意味でコミュニティバスは大切なものだと思う。週何回とやっていたものが毎日運行すると利用者のニーズが出てくると思う。変わることでより利用していない方も利用しやすくなるよう努力しているが、町の広報紙等で説明があると思うが、なかなか利用しづらい、利用しないことについてどういう考え方をしているのか聞きたい。

企画課長：利用にあたりどう促していくかは、全国的にも知られている十勝バスの取り組みが非常に有名な話で、戸別訪問で利用しない内容をリサーチし対策をしてきた話も伺っている。なかなか戸別訪問とまではいかないが、利用対象となりそうな高齢者の方々には意見を聴きたいと考えている。今回説明した内容について、老人クラブ連合会の理事会での説明機会を打診していて、伺って話をする予定。高齢者が集まる機会等があれば、直接コミュニティバスについて説明をしていきたい。資料にはつけていないが、コミュニティバスの写真や料金箱、

押しボタン、普通の路線バスみたいに乗れるという写真も撮って周囲に貼り付けたものもあるので、乗る前の不安を解消できればと思っている。

委員長：コミュニティバスの質疑については終了する。1年実証運行したいという農村部の予約型乗合タクシー、清水高校スクールバスの回送を利用した清水帯広線バスについて意見を聞く。

西山委員：予約型乗合タクシーについて乗車料金1回300円と設定しているが、各町村でもいろいろな方式をやっていると思うが、300円と決めた根拠を教えてください。

企画課長：先行している例が新聞などでも町村名を挙げて出ているところがあり、その情報等もいただき、どういう料金がいいのか検討してきた。料金を200円から1,000円の間で200円刻みで地域・距離によって料金を定めているところも何箇所あった。そういう地域については、従前路線バスで設定されていた地域割、距離がだいたいイメージできるというところもあり、そこから料金設定を考えていた。一括でやっている自治体もあり、そこは200円である。普通タクシーの初乗り料金が1.4キロまでが550円で乗れる。乗り合いは他人と一緒に乗る不便や違和感というところからいくと、その金額にはならない。ただ、どのくらいのイメージでという時には、半分近くの300円という数字を1つの参考にした。200円のほうがいいのではという話もあるかもしれないが、そこまで料金を下げるとどこかで費用のカバーをしなければならない。利用される方に一定の負担をいただくが、地域差を設けないこととした。地域差を設けない理由は、先ほど話をした先行しているところは市街地の中心部から1番遠い最深部の市街地まで40キロ程度の距離がある。うちのまちは市街地が比較的エリアの中心にあるので、1番奥まったところでも17~18キロ程度でカバーできる範囲。あえて細かく料金を変えるより、単純でわかりやすい設定にし、利用しやすいほうがいいだろうということで、一定料金300円と設定した。

西山委員：昭和タクシーを使う計算でしているが、よその町村はタクシーを使わないで、各地域の住民にお願いし送り迎えをしていただき、あとからその方にガソリン代を支払う方式をしている町村もある。そういう方法は検討したことがあるか。

企画課長：ボランティア的な意向を持った住民の力を借り、経費を最小限でという方法も推奨されるものだと思うが、新しい交通の機能をそういうかたちで事業として起こしていくと、既存の事業者にとっては非常に痛手、耐えがたいダメージになる。成功している他町村も、公共交通全体で民間の事業も入れながらうまく回る状況があるのであれば、なるべくそれを壊したくないとのことで、既存の地元業者を中心に乗合タクシーをやっているという例があるが、町によっては2業者が同じ区域で営業しているところはエリアで分けたりしている。うちの町は地元業者が1業者なので、今回清水も御影も昭和タクシーと考えている。逆に言えば乗り合いに人が集中し、今まで個別に一般利用していた方が利用しないことも出てくるかもしれないが、この事業で事業主もある程度仕事としてカバーできると考えた。

口田委員：清水高校スクールバスの利用と乗合タクシーは考え方については非常に良いと思う。皆さんにいかに利用されるか周知徹底し、理解してもらうかが1番問題ではないかと思う。問題は、病院でも送り迎えをしているから病院の利用者はかなり少ないのではないか。病院と相談をしたことはあるのか。

企画課長：個別の医療機関が送迎をしていることについて、こちらでカバーするというところまでの相談はしていない。病院の送迎にうまく当たるような時間帯でもないと思う。帯広方面については、西帯広から医療機関の送迎車が来たり、医療機関だけではなく近場の乗り降りもしている話も聞くが、それはそれとして、同じ方面だが違う機関に行く方もいると思うので、そういった方のカバーができればと思っている。特に今ある医療機関との調整は行っていない。

口田委員：そこら辺は住民に対する説明でその関係もよく説明し理解してもらうのが大事だと思うので、その点もよろしく願います。

高橋委員：清水、御影の公共施設などの停留所の選定をしたのは地域の人に聞き、多いと

ころになったのか。時間についてだが、2便についてほぼ昼を目指している。この時間に連れてこられて、お昼を食べていけということなのか。この時間帯に清水のまちに来て何か用事をするのは不便ではないか。予約時間が決まっていってというかたちだろうが、10時、11時台、帰りが13時14時台、これで用事が足せるのか。目的によって難しいところがあるのではないか。この辺をこのようにした理由を教えてください。

企画課長：市街地の停留箇所については何箇所かポイントを設け、あとはコミュニティバスで違うところに行く時には使ってもらおう。あるいは高齢者にタクシーチケットも配付しているので、そのチケットを使う方はそれを使ってという方法もある。図面上で距離的に少し離れているが、決めたところに降りてもらい徒歩でそれ以外の用事も足せるような場所と考えればこの辺りかなと。あまりその辺は緻密ではなく大枠な感じ。例えば、老人福祉センターや御影支所は高齢者が活動で集まるような施設になり得るのでそこへ置いてみた。駅もそうだし、駅で降りることにより清水であればスーパーがフクハラ以外でも利用できるなど、複合的な使い回しができそうなところに4か所ほど置いた。もっと細かく停留所を回ってくれないのかという意見もあったが、それをやると便利なようではほかの人の目的からどんどん離れていっても仕方がないので、4か所という少ない数だが整理をした。

時間については、先ほど話した昭和タクシーがスクールバスと保育所の送迎タクシーを事業として引き受けていただいているので、実質的に車を回せる時間帯が9時半から15時くらいまでの間でないと身動きできない。その関係で1番最初の便は役場10時半着となっている。場所によっては9時半頃出て迎えに行き戻ってくる、だいたい3か所回って40分か1時間ぐらいとなると、この時間帯でしかスタートができなかった。午前中については、市街地に来ていただく便を確保するため1時間離し11時半にした。帰りについては1時間、2時間の用足しに若干余裕を持たせて、13時・14時の出発となり、特に食事をしてもらい経済的などは考えていない。

高橋委員：利用するのはほぼ高齢者だと思うが、高齢者の方々は朝早くやってしまいたいことはやってしまいたい。10時に連れてこられては待ってられない方が多いと思う。昭和タクシーの事情もわかるが、ほかの業者も視野に入れた対策がないと、この時間帯で動いても利用者が少ないと思う。それだったら隣のお兄ちゃんに頼んだほうがいいのかねない。せっかくいいシステムをつくっても、この時間帯の運用ではちょっと厳しいと思う。今すぐどうこうなるわけではないし、一応やってみた上でもう少し時間を早められる対策等々を考えていただきたい。

企画課長：これ以外に朝早い便と夕方のもう少し遅い便にはスクールバスの一般利用もある。その利用は少ないが、そういう手段もあるということをもう一度PRをしながら全体的な時間の幅について、いろいろ利用する方にも工夫をしていただければと思う。こちらのほうも1年間事業をやって、この事業は本当に利用が多く、ぐるぐる回るようになれば、お願いする事業者も商いの取り組みになるのであれば、人身体制も検討していただけるかもしれないとの期待も若干持っているので、その辺はうまく利用できるように努力していきたいと思う。

高橋委員：昭和タクシーに依頼し、利用がなくても支払が発生するのかどうか。待機しているだけで料金が発生するのか。

企画課長：一般的に駅に列車が到着する時間に客待ちのタクシーが2台くらいあり、それで客を拾って走るといったタクシーのイメージを持っていたが、実際には周辺のリゾート客から事前に、何か月とか何週間前に予約の依頼が来て車を回すという業務もかなり増えてきているという話があった。今回この業務で乗客が乗らないと手持ち無沙汰になる可能性があり、そのために当日まで運転手の車1台を確保すると予約が受けられないので、それは難しいという話があった。運行がない場合は通常の料金の半額。これは車両も燃料も動かなく固定費がかから

ないので、その分は差し引きをし、運転手の確保は当日まで約束しなくてはならないので、通常の料金の半額相当は欠航便でも補償しようと考えている。ただ、車両の事前予約の受付や運行計画の作成、配車は全部昭和タクシーにお願いしようと思っている。その諸経費はこちらではみないで、運行しない時の補償分も含めて、そういう業務全体をカバーしてほしいと話をしているところ。

高橋委員：昭和タクシーは朝から晩まで運行しているが、ドライバーがいなくてかなり厳しい状況のよう。その中でこの業務も合わせり従業員・経営者の方々も含め、運行上厳しい状況になっているのではないか。労働基準法に引っかかるような運行になりかねない。夜のタクシーもあちらこちらとなると1人しか出られないという状況で、この事業が加わることにより時間外が多くなりかねない。そこに町が絡んでいるのはどうなのかと思うが、その辺は民間の企業がやっていることなので口は出せないかもしれないが、その辺もよく調べて無理のないよう進めていただきたい。

企画課長：この事業を入れることにより一般の方の待ち乗り乗車の部分で若干車が回らない、余裕がないということがあるかもしれない。ただ、1番最初にこの件を検討し相談をした時に、先ほど言ったできる時間帯はどこかという話をしながらこの枠をつくってきているので、その点については可能という話をいただいている。無理をしていないか、いろいろな制度の部分はどうかというところまでの話はしていない。当然そういった無理をした結果により、何らかの事故があっても困るので、その辺は今後いろいろな情報交換をしながら取り組んでいきたい。

佐藤委員：清水帯広線バス（清水高校生スクール線回送活用）ということで、帯広駅及び医療機関に接続となるが、過去にJR十勝清水駅の階段について一般質問をした時に、JR側としては乗降客の多いところから手をつけるというような返答をいただいたが、その後JRとは何か話をしたか。

企画課長：JRとは特に駅の構造について、いろいろ協議をしてきた経過について改めて話はしていない。ただ、今回新たな交通体系をつくって駅の利用に支障がある方を医療機関の玄関先まで行ける車両を運行する事業について、JR北海道釧路支社に話をした。それについてはJRも、公共交通のいろいろなかたちの選択肢が出て、利用者の利便性が上がるのであればそれは望ましいことで、JRとしてそれをどうこう言う立場にはないので、心配しないでくださいという話はいただいているが、駅の段差については特に話はしていない。

中島委員：コミュニティバス、公共交通の補助対象事業で何人以上というのは国のルールで、当然ルールを持たなければ補助は出てこない。補助対象になる範囲を確保しなければならないのは、担当者としてできるだけ補助金をもらおうという考え方は当然だが、利用度を高める意味は何かを聞きたい。民間で走っているのは、結局企業だから利用度を高め収益を上げなければならないのはわかる。コミュニティバスというのは、町民の方で足にいろいろな事情のある方はぜひ利用してくださいというもの。利用していただくための条件を町が付けて利用してくださいというのは、何か本筋と違うのではないか。利用度を高めることに対しては、個人的に抵抗を日頃から感じているが、その辺どう捉えているか。

企画課長：利用度を高めるという表現・意味だが、民間であればお金を積極的に使う必要はないのに使っていただくようポイント2倍など、いろいろな仕組みで消費を上げることがするが、私どもがやっているのは公共交通で、交通の確保ができない方に対応する手段だと思っている。必要な方だけ利用していればいいのではないと思うが、必要としているが仕組みなどがよくわからなく漠然とした怪しげや不安などで歩いて済ませているとか、隣近所の方に心苦しいがお願いして移動しているという人がいれば、そういった方はこちらのほうが便利で気兼ねなく使えるとなれば、そういったところでは利用拡大に取り組まなければならないと思う。当然、仕組みを確保するためには町でもある程度経費を負担し回さなければならない。そういった手段を利用しない方々からもいただいた経

費で回しているところがあるので、より広く活用していただけるような方法として利用拡大は必要だと思う。

中島委員：公共交通に反対しているわけではない。端的に言えば、車の免許を持たないで若い時から自転車でいろいろ行動していた方が、冬場自転車が使えない時に利用する。制度の普及というのはどこまで行ったらOKなのかかわからないが、日々努めていかなければならないと思う。利用する制度さえわかれば自ずと自分で判断をし、一緒に行こうというお友達がいれば別だが、極端なことを言えば民間みたいなPRをしなくても乗ってもらえる。利用度を高めると言ったら人を増やすためにやっているのかとなるが、老人クラブなどいろいろな部分で説明周知して制度の普及を図るといふ部分では私はぜひ必要だと思っており、その辺の課長の考え方がわかった。もちろん時間的なものもいろいろ可能な限り説明をしっかりとしていると思うが、説明で落ちているところはないか十分踏まえた中で、より多くの町民のために細かいところまで説明をして良くしていただきたいと感じた。一層頑張ってください。

委員長：全体通して何かあるか。

中島委員：1ページ目について、議会にも出ていたので無責任になるかもしれないが、運転免許返納者に対して1,000円×12、1か月に1,000円、これはすごく良いことだと思っていたが、改めて全体的に読んでこれはおかしい。なぜかといったら、逆に免許を持って自家用車を持っている方の自己負担はどのくらいあるのか。車1台持って免許持って自分の車で行動をしている人の年間負担はどのくらいになるか。それを全部やめると支出はその分浮く。そこに行政からこういう制度は変な考えである。うちの町ばかりではないが、最近違うのではないかと。実際に自分で計算したことはないが、車を持って税金の支払い、車検があって年平均したら数十万円かかる。それを降りたことにより数十万円の支出がなくなる。公の場で言ったら不適切な言葉になるかもしれないが、運転免許証返納を奨励しているのは行政の責任ではない。自らの命を守るためには免許証を返したほうがいいのではないかという意味合い。自分で守れなくなったら当然降りるべき、返納すべきだと思っている。それを何で行政がそこまでして返納を奨励するのか。一時的なものは多少あってもいいが、この制度についてどう考えていいか思いついてはいないが、何か別な視点が出てこないかということが1つ。

高齢者福祉に対して、寿命が長くなりものすごい負担増が伴ってくる。何年後かはものすごい人数になる。ものすごいというのはありがたいことだが人数はかなり増えるだろう。出生率が下がり高齢者率が上がるというのはどこでもあることだが、企画課長だからあえて言うが、将来の町の負担について、これだけでなく他のことも含めて10年後どのくらい行政が持たなければならないかということを加味した判断をしていただきたい。それでなくても、今出ている子育て支援の関係とのタイアップなど、そういうこと全部ひっくるめて考えてもらいたい。実際に町の財政は今後大丈夫なのか。企画課長は全体を見れるのだから、そういう面も含めて考えてほしい。今一度検討し、将来展望を見据えていただきたい。

企画課長：将来的な人口構成に対する見通しや考え方というのは非常に重要なことだと思うので、その辺については総合計画の実施計画については毎年3年とか短いスパンだが、そういう中にも人口構成によって大きく出てくる影響については、所管課の人たちにもイメージしていただくようなことをしたいと思う。

65歳以上の運転免許証返納の12,000円については、確かに年間車を持って燃料代も持って保険をかけて税金を払うとなると、年間に10万円では足りない、20万円それ以上かかると思うが、それでもまだ大丈夫だろうと無理をして運転をする方がいる。冷静な判断がなかなかできないと思う。あまり無理をしないで判断をしていただくためのきっかけも含め、この制度をしているところもあると思うので、この部分も広く理解をいただき、周りは心配してもまだ大丈夫と

無理にならないように、かといって免許証を取り上げるようなことにもなってはいけないので、その辺の判断を冷静にできるよう考えていきたいと思う。

中島委員：課長が話したとおりでと思う。きっかけをつくるのは大事なこと。余談だが、先日認知機能検査を受けてきた。あの問題の内容をパッと見たときに馬鹿にしているのかと思った。だが、中には書けない人がいる。今何年ですかと言われて書けない人がいる。その後はどうなるのと聞くと、判定結果により病院に行って診断してくださいということになり、そこの判断により免許を更新できなくなる。役所の仕事は当然ルールがありそこで動く。確かにあれが書けなかったら、俗に言う半強制的な部分になるだろう。職権を使わざるを得ない。今課長が言われたのは、まだなんとなくできるが不安が出てきたという人に対してということである。その辺も含め負担が長引かないよう、制度も一時的な部分として考えられるような方向も1つあるかと思うので、再度総合計画実施計画も含めた中で財政負担を考慮しながら検討願えればと思う。

委員長：ほかに委員から何かあれば。

(なしの声あり)

委員長：なければ私から質疑を行いたい。町民の公共交通ということだが、聞いているとどうしても高齢者が主体となるようなかたち。町で喫茶店や食堂でのサロン事業の企画もやっており、それに対し利用しやすいかたちも考える必要があるのではないか。利用者を集める意味では考える必要があるのではないか。高齢者でなかったら乗りづらい雰囲気ではなく、利用しやすいかたちを築いていただきたい。お聞きしたいのは、この3つの事業は3月に予算が提案されると思うが、どのくらいの予算見込みをしているのか。

企画課長：清水高校スクールバス回送便だが、運行にかかる実質的な経費については大体330万円ほどと見込んでいる。平均5人乗っていただければ町の負担が206万円になると考えている。農村部の乗合タクシーについては、実際に毎回運行したとして、その便に1人乗って300円収入を得た計算でいけば町の負担が440万円ほどになるというイメージ。それに対し、実際に利用がなく運行しなかった場合、1便あたり1,400円ほどの補償を考えている。大体半分くらいそういう状況になった場合270万円ほどになる。これは運行した部分と運行しなくて補償した分を合わせて町の負担見込額の計算をしている。

委員長：コミュニティバスの全体は。

統計企画係長：御影のほうがなかなか厳しいという部分を踏まえ、平成30年度予算の金額としては、運行経費が844万円、国の補助が平成29年度の実績だが242万円ほどになり、その差額分を町が補填するかたちになるので602万円くらい。

委員長：「議会報告会と町民との意見交換会」において、議員もコミュニティバスに乗り、いろいろなところを見たらいいという意見も出ているが、できるのであればそういうことは可能か。

企画課長：台数の関係上特別便というわけにはいかないが、通常便にぜひ乗っていただきたいと思う。

委員長：乗るか乗らないかは別にして、これから検討したいと思う。

これで所管事務調査における企画課への質疑は終了して、まとめに入りたいと思う。

【説明員退室 11:39】

委員長：今回の所管事務調査報告について、委員会であった意見等をまとめて報告することでもいいか。実際に他からの聴取をもっと得たり、コミュニティバスに乗って回ってみる時間を取ったほうがいいのか。その辺の皆さんの意見を聞きたい。

中島委員：いろいろ説明を受けて質疑させてもらったので、まとめの内容に入ってもいいと思う。委員長が先ほど言われた実際に体験調査をしてみるかどうかについてはお諮りしていただきたい。それがなければ今日でまとめていいのではないか。

委員長：議会報告会で町民からコミュニティバスに乗ってほしいという意見が出たこともあるが、そういう機会を持つか持たないかという判断だと思うが。皆さんはどうか。

口田委員：乗合タクシーや清水帯広線バスはこれからやろうとしていることなので、結果がどうのこうのでもないし、こういう方法でやるというまとめにしかならないと思う。コミュニティバスには今回は乗らないということでは。

委員長：清水帯広線バスや農村地区予約型乗合タクシーの実証運行を新たに進める部分と、コミュニティバスを毎日運行にするという体制に変わるということ、皆さんから出た意見を総合してまとめとすることではいいか。

(いいとの声あり)

委員長：まとめをどのようにするかということになるが、再度資料を皆さんにもう一読していただき、ある程度それぞれがまとめをしてきて、その後総体的にまとめをするというのはいかがでしょうか。

口田委員：これからこうやろうとしていることだから、それに対して良い悪いとにならないので、委員長がまとめることでいいのではないか。

委員長：それでいいか。

(いいとの声あり)

委員長：副委員長に手伝っていただきながら委員長においてまとめる。ぜひ、この部分については意見として言ってほしい部分があればお願いしたい。

高橋委員：私の意見に関しては一連の質問した事項の答弁についてを中心にまとめてほしい。

口田委員：これからやろうとしていることに対しては賛成する。まずはやってみるべきだと考えているので、その方向でまとめてほしい。

西山委員：高校のスクールバスを利用でき、町民のJRの跨線橋の部分が解消され、少しは良くなると思って期待しているので、そういうことを謳っていただければ。

佐藤委員：委員長に任せる。

中島委員：高齢者福祉の公共交通としてあると思うので、将来の町の負担増についても十分展望した上で、いろいろな政策を取り入れてほしい。

委員長：そういったかたちの中でまとめたいと思う。
今回の所管事務調査を終了する。

議件（２）その他

委員長：そのほか何かあるか。

(なしの声あり)

委員長：なければ3月定例会後も所管事務調査があると思うので、所管の中で調査する事項をそれぞれ考えていただきたいと思う。
事務局から何かあるか。

佐藤局長：前回の全員協議会の中で、執行側からの新年度予算の説明のための全員協議会について2月20日前後くらいで開催するのではないかと話をしたが、若干遅れて議案発送後の2月26日に開催することになった。

委員長：ほかになければ終了する。