

平成 27 年度第 2 回菰野町地域公共交通会議 議事録

開催日時	平成 27 年 10 月 13 日（火） 10 時～ 12 時 20 分（休憩 11 時 10 分～ 11 時 20 分）				
開催場所	菰野町庁舎 5 階第 2・第 3・第 4 委員会室				
出席委員	19 名（うち代理出席 1 名）	欠席委員	1 名	傍聴人	8 名
議事次第	<p>1 開会</p> <p>2 報告事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 菰野町地域公共交通会議設置要綱の一部改正について <p>3 協議事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通空白地有償運送の必要性について <p>4 その他</p> <p>5 閉会</p>				
	<p>1 開会</p> <p>2 報告事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 菰野町地域公共交通会議設置要綱の一部改正について <p>事務局から（資料 1）に基づき説明及び要綱の一部改正に伴い、社会福祉法人木曾岬町社会福祉協議会 松永 浩様を本会議の委員として事前に委嘱したことを報告</p> <p style="text-align: center;">_____ 質疑なし _____</p> <p>3 協議事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通空白地有償運送について <p>協議の前に、中部運輸局三重運輸支局 加藤委員から「自家用有償旅客運送について」の資料（以下、「参考資料」という。）に基づき概要説明</p>				

健康福祉課 大橋課長から（資料２－１）に基づき概要説明

休 憩

『質疑・応答』

(委 員)

先ほど加藤委員から説明していただいた参考資料２ページにもありましたように、自家用有償旅客運送は、「バス、タクシー等が運行されていない過疎地域等」は認められると記載されています。菰野町は平成２年に約３３，０００人であった人口が現在４０，０００人を超えています。人口が増えていることから過疎地域には当たらないと思います。

また、資料２－１の町民アンケートの結果の中で、「交通の便が悪い」との意見がありましたが、有効回答数が３８という一部の意見で本当に交通の便が悪いと言えるのでしょうか。

そして、参考資料２ページで、「バス、タクシー等が運行されていない」と記載されていましたが、コミュニティバスが運行しており、タクシー会社も町内に（有）尾高があります。（有）尾高が運行しているタクシーは、資料２－１に１１台と記載されていましたが、実際には１５台で運行していて、菰野駅と湯の山温泉駅に待機していると聞いていますので、今回の対象エリアである川北へは１０分程度、大羽根園へは５分以内で配車が可能であると聞いています。資料２－１に利用者から「タクシーを依頼しても３０分～４０分くらい待たないと来ない」との声があったとのことですが、朝夕の利用が多い時間帯のことを指していると考えられます。

これらのことを踏まえて「バス、タクシー等が運行されていない過疎地域等」ということについて、論議していただきたいのが１点あります。

また、参考資料５ページに公共交通空白地の必要性の判断手順のステップ２に「既存のバス・タクシーの見直し」と記載されていますが、タクシーやコミュニティバスが運行しており、平成２２年に乗合タクシーの検討をしてから既に５年経過しています。現在（有）尾高に確認しますと、「乗合タクシーを行う」とおっしゃっています。また、１５台で運行されています。まずは、（有）尾高と乗合タクシーの協議して、きちんとステップを踏んだ上で、この会議を進めていただければと思います。

(大橋課長)

まず、公共交通空白地であるかについては、参考資料２ページに「バス、タクシー等が運行されていない過疎地域等」と記載されています。また、３ページに自家用有償旅客運送の種類が記載されており、以前「過疎地有

償運送」との名称であったものが「公共交通空白地有償運送」と改められており、過疎地だけではないと聞いていますので、公共交通空白地であるかについてご議論いただければと思います。

(有) 尾高のタクシー台数については、三重県タクシー協会に確認したところ11台ということで回答をいただいていたので、ご理解いただきますようお願いいたします。

「タクシーを依頼しても30分～40分くらい待たないと来ない」との利用者の声については、時間帯まで確認をできていないので、委員が言われるように、通院の利用が多く混雑する朝の時間帯であることも考えられます。しかし、利用者の具体的な意見として、自宅から近くの病院への通院にタクシーを利用しているが、帰りのタクシーを呼ぶため、病院から電話をするとなかなか来てもらえず、憶測ですが、利用区間に比べ、回送区間が長いため、来てもらえないのではないかとということも聞いています。

参考資料2ページにも「●しかしながら、バス、タクシー事業によっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保されていない場合があります。」と記載があり、この中の「十分な輸送サービスが提供されず」という部分に当たると考えられることから、今回の提案をさせていただいています。

これらのことから、まず「公共交通空白地」に当たるのかを皆様にご協議いただけたらと思います。

(委員) (有) 尾高のタクシーの台数については、社長に確認し、15台とおっしゃっていましたので、直接社長にご確認いただければと思います。

資料2-1の2ページに記載されているタクシーの配置状況について、この資料の内容だと四日市市に比べて、菰野町は非常に少ない印象を受けますが、四日市市は、昼間は企業のお客様が利用されます。また、繁華街があることから夜間の利用もあります。そのため、四日市市は台数が多いのです。タクシーは需要に応じて台数変動するのが実情です。県内のタクシーの台数も需要が減ってきているため、減ってきているのが現状です。そこのところをご理解いただけたらと思います。

(委員) 公共交通空白地というのは、公共交通がないというのが基本であり、県内では、熊野市の山間部で電車、バスがなく、タクシーも来てもらえないかなり山の奥の方で公共交通空白地有償運送を行っており、県内でもその場所くらいです。公共交通がないような山間地というのは県内にもいろいろあるかと思いますが、菰野町の場合は、近鉄電車、三重交通バス、コミ

ユニティバス、タクシーがある中で、町全域を公共交通空白地として捉えているのか。もしくは、今回のモデル地区である川北、大羽根園を公共交通空白地として捉えているのかを教えてください。川北エリアは、資料2-1の3ページに「コミュニティバスも運行しています」との記述があり、大羽根園エリアは、近鉄電車の駅があり、タクシーも来ると思うのですが、町全域であっても、川北、大羽根園であっても公共交通空白地と捉えるのは、私の理解としては、考えにくいと思いますのでその点を事務局にお伺いしたいというのが1点あります。

もう1点は、菰野町では、平成26年10月～平成27年3月の間、福祉有償運送の利用がなかったということが北勢地区福祉有償運送運営協議会で報告されており、その理由として障がい者や介護認定者は、介護タクシーを利用する方がほとんどであると聞いています。介護タクシーが利用できるということは、一般のタクシーも同様に利用できると考えられ、公共交通空白地有償運送を実施するという事に矛盾が生じるのではないかと思いますので、この点についてもお伺いしたいと思います。

また、資料2-1の4ページの「3. 運行規定」に「④利用は予約制とし、配車が出来ないときはタクシー等の交通機関を利用する」とありますが、今回の制度を利用できない場合はタクシー等の交通機関を利用することを前提とした内容であり、私は公共交通空白地有償運送はタクシーなどの公共交通機関が利用できない地域で実施されるものだと理解していますので、公共交通空白地有償運送にはそぐわないものだと考えます。この点についてもお伺いしたいと思います。

(大橋課長)

委員からの1点目の質問につきまして、参考資料5ページに「(例)対象地域内にバス・タクシー等が存在する場合の必要性の判断手順」と記載されていますが、このことから、対象地域内にバス、タクシー等があったら公共交通空白地ではないというわけではないと判断しています。

それから2点目につきまして、福祉有償運送は、重度の障がいがある方または介護認定者が対象となります。公共交通空白地有償運送については、全て健常な方も対象とすることは可能ですが、それら全てをまかなおうとしているわけではなくて、今後高齢者が増えていって、移動手段が見つからない人、タクシーの利用がままならない人、コミュニティバスの停留所まで行くことが難しい人といった人たちを、公共交通空白地有償運送でまかなえないかということで、エリアも対象者も限定した中で提案させていただいています。ですので、福祉有償運送と自ずと対象者は異なってくるものだと考えております。

3点目につきましては、運行規定に「タクシー等」と記載したのは、タクシーやコミュニティバスをなるべく利用していただきたいという思いから記載をしています。以前、(有)尾高の社長と協議をさせていただいた際に、そのような制度で安全な運行ができるのかとの意見をいただき、現状で公共交通空白地有償運送を実施できるのは、既に福祉有償運送を実施している実績もあることから、町内では菰野町社会福祉協議会しか実施できないのではないかとこの考えのもと、事業者を選定しておりますし、この制度が始まるとタクシー利用者が減少するのではないかということが大きな懸念材料であると言っていましたので、この制度が利用できない方は、タクシー等を利用してくださいという内容を提案型で記載させていただいたということをご理解をいただきたいと思えます。

(委員) 最初にお伺いしたどのエリアを公共交通空白地と捉えているかについて、お答えいただけてよろしいでしょうか。

(大橋課長) エリアの指定については、菰野町全域を捉えており、2025年問題と言われてるように今後高齢者の数がますます増えてくるということから、高齢者の団体から自分たちの移動手段をなんとか確保できないかといった要望もいただけており、それらのことから今回提案をさせていただいております。

しかし、今回の実施エリアについては、資料2-1でも説明させていただいているように試行的に実施するというので、2つのエリアをモデル地区として選定しております。高齢者の会合に出席すると5年後、10年後の自分たちが生活をしていくのに移動手段がないということを心配しているという声が非常に多く、対象エリアである大羽根園では高齢化率が30パーセントを超えている地域もあるということで、モデル地区として実施してほしいとの要望をいただきました。

また、川北についてもコミュニティバスの停留所まで移動が難しい、タクシーの利用ができないなどの意見があり、モデル地区として実施してほしいとの要望をいただきましたので、今回はこの2つのエリアに限定して実施したいと考えておりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

(委員) 自分の住んでいる地域でも高齢者の移動手段について、資料2-1のアンケートにあったような意見は聞いています。今回提案があった制度は、参考資料4ページにあるように地域公共交通会議において「実施に対する

合意が調った上で、三重運輸支局長の登録を受ける必要があります。」との記載がありますが、地域の高齢者にとっては、コミュニティバスを利用する、タクシーを利用する、今回提案いただいている制度を利用するという選択肢があたえられるような体制を整えていただいたほうが良いと思います。これらのことから（今回の制度を）運輸支局にて登録していただくようにならないかと思えます。

加藤委員の方から少し付け加えていただけたらと思いますが。

(加藤委員) (利用者の立場からすれば、)移動手段の選択肢があるといいというのはおっしゃるとおりだと思いますが、事業の内容によっては、実施することにより、既存の公共交通を圧迫し、これまで利用していたバスの利用者が減り、減便せざるを得なくなり、最悪路線の廃止ということも考えられ、公共交通を利用できていた人の移動手段も奪いかねないということを十分認識して頂いたうえで、皆様で慎重に協議をいただいて、長い目で見て持続可能な地域の一体的な公共交通の確保がなされるよう検討していただければと考えております。

(委員) 今回の制度は、資料2-1の説明にありましたように申請後は2年ないし3年で登録を更新していく、あるいは管理・監督をしていくとなっておりますので、現状の要求には応えていただきたいと思います。
質問を兼ねて意見を申させていただきました。

(委員) 今回の会議の前に対象となるような高齢者の方の意見を聞かせていただいたのですが、まず、コミュニティバスは、時間が決まっているということと停留所まで出て行くのが難しいとの意見でした。また、タクシーは金額が高いとの意見でした。これらのことから、今回の制度を利用できればという意見が多数ありました。

(会長) まだまだ意見はあるとは思いますが、先に資料2-2の説明をし、その後、再度質疑の時間を設けます。

健康福祉課 大橋課長から（資料2-2）に基づき概要説明

(委員) 今回の制度は、菰野町内限定ということでしょうか。菰野町内であれば、この2つのエリアの方はどこまででも行けるということなのでしょうか。資料2-2の10ページの「3. その他」に「利用者の要請により有料道

路」と記載があり、有料道路を使えば、どこまででも行くことができるのではないかと思いました。利用目的を明確にしないと、現状のバス、タクシーの利用者が、全て今回の制度に移行して行って全てがこういう風な形態に代わっていくのではないかということをお慮しています。先ほど申しあげました利用範囲について、もう一度お聞かせください。

(大橋課長) ご指摘をいただきました資料2-2の10ページにつきまして、様式については、ある程度定められており、これに基づいて申請をするということになっておりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

また、今までの説明のとおり、有料道路を利用するということはありません。菰野町内に限定して運行するということにさせていただきますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

(委 員) タクシーは非常に厳しい状態が続いており、平成14年度は県内で110億円くらいの売り上げがあったのですが、平成26年度で82億円まで減っています。それに併せて台数も減っていきまして、1,633両から1,354両まで減っております。事業者も109から75事業者に減っています。これらの原因としましては、マイカーの運行、コミュニティバスの運行、社会福祉法人による福祉有償運送などが大きな原因だとは思いますが、このようにタクシーが非常に厳しい状況になっている中で、今回のように社会福祉法人による運行が実施されたときに心配しておりますのが、一つの例として、商店街がなくなっていったときと同じようなことにならないのかということです。郊外に大型店舗ができて、中心市街地の店舗がなくなっていくのと同じようなことが菰野町で起こらないかと心配しております。実際、菰野町では、平成25年に三交タクシーの営業所が撤退されました。どんどん縮小傾向になっている中でそれに拍車がかからないのかなということをお慮しております。

そうした中で、先ほど委員から選択肢とのご意見がありましたが、茨城県の稲敷市というところでは、自動車を利用できない方を対象にタクシー利用券というのを発行し、1回の利用で最高700円助成し、年間96枚発行しています。コミュニティバスですと空気を運ぶとの意見もあるわけですが、タクシー利用券ですと必ず利用するわけですから、コミュニティバスと比較してどちらが経費がかからないのかといったことを検討していただいて、皆さんの中でも討議をしていただければと思います。タクシー利用券というのでも普及してきていますので、そういった方法も考えていただければと思います。

(会 長) 事業者側の方からの意見と町民の方からの意見とをそれぞれ聞いてきました。本来であれば、本会議の議決方法は全会一致が原則となっておりますが、「ただし、意見が分かれた場合において、議長がやむを得ないと認めるときは、議長及び出席議員の過半数をもって決するものとする。」となっております。今回につきましては、意見が2つに分かれておりまして、また、加藤委員の説明（参考資料4ページ）で2年（重大事故を起こしてない場合等は3年）ごとに見直しがあるとの説明があり、今回事務局からはモデル地区としての実施であるとの説明がありましたことから、それら全体的な意見を踏まえて、今日は（多数決による）採決を取らせていただき、過半数を上回った場合は、申請をするということにさせていただければと考えていますが、よろしいでしょうか。

(委 員) 参考資料5ページのステップ2の中で、公共交通空白地と判断する中で、「既存のバス・タクシーの見直し」という段階を経るとなっていますが、それに関連して資料2-1の中では、川北ではコミュニティバスが利用したい時間に運行していないという意見があったり、タクシーが希望したときになかなか来てくれないという意見があったというお話なんですけども、そういう意見があったにもかかわらず、コミュニティバスの運行の見直しは難しいと資料2-1の中では書かれています。コミュニティバスの要望はあるけれども（見直しは）難しいというのを判断すること自体をこの公共交通会議の場でデータを出していただいて判断することが公共交通会議の役割であると思っておりますので、そこを事務局からの説明を受けて、（今回の制度を）多数決で決められていいものなのかというところで、感じることもありますので、その点をご意見として申し上げたいと思います。

(加藤委員) 移動の選択肢があったほうが良いという意見は確かにそうなのですが、その前段として既存の公共交通機関を見直して、それに対応できる方策というのを事業者から提案していただいて、判断していただいた上で、それでも自家用有償旅客運送が必要という判断に持っていっていただいた方が皆さんに納得いただけるのではないかとというふうに思いますが、いかがでしょうか。

(委 員) (有) 尾高も乗合タクシーをやるとおっしゃっていますので、そういった提案も聞いていただけたらなあと思っています。よろしく願いいたし

ます。

(大橋課長) 先ほどの委員からの発言にありましたように、(有)尾高はこれから乗合タクシーを始められるのであろうと思いますし、それは選択肢であり、利用が増えればと思います。それは、タクシー会社としての営業努力ではないかなと思ってまして、乗合(タクシー)をやれば町民の方も利用しやすくなるのではないかと思います。ただ、私と(有)尾高の社長とお話をさせていただいた時には、委員が言われましたように、タクシー券を配ったらどうだというご意見でありました。ただ、私たちの根幹にはコミュニティバスがあり、コミュニティバスをなくしてその経費でタクシー券を配るとするのは到底考えにくいということで、その当時はそのようなお話をさせていただきました。その時には乗合タクシーという話はなかったですけども、デマンドについては協議をさせていただいておりました。しかし、今回は財政的な面、福祉施策的な面から提案させていただいておりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

(委 員) 資料2-2の運行では、菰野町には経費は全く発生しないのでしょうか。

(大橋課長) 経費の面についてですが、モデル的にエリアを限定して行う、対象者も限定して行うということになると、実施は平成27年度の後半になるということで、この制度をどの程度周知できるかということも大きな問題であります。ですので、今回につきましては、地域創生の予算をいただきながら運行したいと考えております。したがって、社会福祉協議会が赤字になることはありません。経費については、町の予算で対応したいと考えております。

(委 員) 今後、2年後、3年後は経費が発生するということでしょうか。

(大橋課長) 翌年度どうするかについては、現段階では定まっておきませんので、公共交通施策として予算が必要かどうかを内部で協議し、必要であれば議会に提案し、認めていただけるかどうかということになってきますので、この場で予算があるとかいうことは言及できませんので、ご理解いただきますようお願いいたします。

(委 員) 町の予算が続くかわからない、このサービスがずっと続くかわからない

	ということですね。
(大橋課長)	仮にこれから申請し、三重運輸支局で登録されると2年（ないし3年）ごとに更新があるということなので、その時点で経費的にこの制度ではやれないということになれば、見直しは必要であると思います。
(会 長)	先ほどの説明にありましたように、平成27年度の地域創生の予算があり、今回はあくまでモデルでやるということであります。事業者側への影響や住民の利用状況もやってみないとわからないので、モデルでやってみて、もう一度検証するというのをこの場での約束事とします。その間にコミュニティバスの見直しや事業者側からの提案などもその中に入れた段階で再度皆様と議論をしてみたい。ですから、今回の事務局の提案について、皆様の思いを採決に込めていただければと思います。
(委 員)	2年間というのは、年度なのでしょう、それとも資料2-2の申請書が平成27年12月となっていますが、2年後の11月となるのでしょうか。
(加藤委員)	登録日から2年間です。
(委 員)	公共交通空白地という全国で初めてのことをやるということですから、皆さんにはそのことをぜひ認識していただきたいと思います。菰野町では、現状会員数が少ないので、タクシー会社への影響は少ないかもしれませんが、全国に波及した際に一部でつぶれる会社もあるかもしれないということを認識していただいて判断していただければと思いますので、よろしく願いいたします。
(委 員)	2年間ということなんですが、2年間というより半年とか1年とかもう少し短い期間で状況を判断して考えていただくことはできないでしょうか。登録期間は2年間ですが、検証は一定の期間があれば可能だと思いますので、このことをお願いできればと思います。
(大橋課長)	コミュニティバスの運行見直しに伴い、公共交通会議を毎年実施しなければならぬことを確認しており、現状では、来年の6月までに公共交通会議を開く必要があることから、その会議に併せて皆様にご審議いただくことは可能かと思えます。

(会 長)	その旨を（有）尾高にも説明していただいて、タクシーへの影響も精査することは可能ですか。
(大橋課長)	そのように努めたいと思います。
(会 長)	<p>それでは、採決に入りたいと思います。</p> <p>加藤委員につきましては、申請を受理する側であり、委員の申し出により、採決には参加しないということであります。</p> <p>それでは、事務局案に賛成の方は挙手をお願いいたします。</p>
	議長、加藤委員を除く17名中11名が挙手
(会 長)	<p>17名中11名が挙手をしていただきましたので、申請書を提出させていただくということにさせていただきます。</p> <p>ただし、先ほどご意見いただきましたように、1年間で検証させていただき、皆様とともにもう一度議論させていただきたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。</p>
	<p>4 その他</p> <p>特になし</p>
	<p>5 閉会</p> <p>(会 長) 長時間にわたりご協議いただきましてありがとうございました。</p> <p>これをもちまして平成27年度第2回菰野町地域公共交通会議を終了させていただきます。</p>