

平成27年度第3回菰野町地域公共交通会議 議事録

開催日時	平成27年12月22日(火) 10時～11時				
開催場所	菰野町庁舎 4階大会議室				
出席委員	18名(うち代理出席3名)	欠席委員	2名	傍聴人	10名
議事次第	<p>1 開会</p> <p>2 協議事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地有償運送の運用及び運送の対価について</li> </ul> <p>3 その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域間幹線系統「四日市福王山線」について</li> </ul> <p>4 閉会</p>				
	<p>1 開会</p> <p>公共交通空白地有償運送実施主体の社会福祉法人 菰野町社会福祉協議会 事務局長 福田 雅文 様と松永 直起 様、実施主管課の健康福祉課 大橋 裕之 課長が協議事項の説明のため、出席していることを報告。</p> <p>2 協議事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地有償運送の運用及び運送の対価について</li> </ul> <p>大橋課長、福田局長から資料1に基づき概要説明</p> <p style="text-align: center;">————— 『質疑・応答』 —————</p> <p>(委員) もし、事故があった場合の損害賠償措置の対策は、どのようにお考えでしょうか。</p> <p>(福田局長) 損害賠償については、資料1の9ページにありますように、車両運送を行うための条件をつけて、車両のリース契約を結ぶ予定であり、その中に自動車保険に加入することを条件としてあり、リース対象車両については、対人、対物ともに無制限の保険に加入する予定であります。それから、人身障害については、5000万とし、賠償するという内容であり</p>				

ます。それから、乗車中以外の部分でトラブル等が発生した場合は、社会福祉協議会の活動保険というのがあり、そちらで対処ができることを確認しているのです。この保障内容を了解いただける方が、利用者として登録していただくこととなると考えております。

(委 員) 自家用車ですと種類もいろいろありますが、自家用有償旅客運送を実施する場合でも保障されるという内容で保険に加入するのでしょうか。

(福田局長) リース会社に確認したところ、その内容で加入するとのことでした。

(委 員) 先ほど会長からのあいさつにもありましたように、「事業者側への影響も含めて検証する」ことを条件にともおっしゃっていましたが、2点あるんですけども、1点目は、事業者側への影響という部分で、菰野町では、(有)尾高がタクシーを運行していますが、(有)尾高がタクシーの発着場所のデータを持っており、それを紙ベースでお渡しさせていただくので、しっかりと既存の事業者への影響というのを検証していただけたらと思います。その際には、できましたら学識経験者の方をいれた形で検証していただければというのが1つ目でございます。

2つめは、運転手の方が5名みえますが、年齢的にどれぐらいなのかということと、その方への対価はどれぐらいなのかということと、予約などの際に(株)リクルートホールディングスのタブレットを利用されるということで通信料などが必要になると思いますが、その対価についても教えていただければと思います。

(福田局長) 利用料金については、公共交通空白地有償運送の対価として、タクシー料金の半額程度の料金設定でという決まりがあります。タクシーを15分利用すると、時間で換算すると1,300円程度になります。また、距離で換算すると町内ですと5キロ以上走ることになり、1,600円～1,700円になります。そしてタクシーの小型の初乗りが630円ということで、中間をとって1,100円となり、その半額以下ということと払いやすさを考慮して、500円に設定しております。

タブレットについては、登録者の方から1か月消費税込みで1,296円の利用料をお願いしたいと考えております。

運転者については、現在、菰野町で進めている小学校区に1つずつ住民助け合いの会を作りましょうという取組をしています。今後、高齢社会になっていく中で、福祉は専門職がやっていますが、専門職がやらな

くてもこなせる内容を住民の助け合いの中で、なんとかこなせないかという事業を進めています。そこで有償ボランティアの会が時間 700 円という単価で報酬を払っています。その単価を利用し、実際の労働対価としては、利用者の乗車時間によって謝金としてお支払するという事で考えておりますので、15 分当たり 175 円ということになります。

運転者の方の平均年齢は 67.5 歳で、最高齢の方は 73 歳、その他の方は 60 代になります。

(委 員) 前回の説明で、地域創生の補助金を活用するということを聞いていますが、通信料などには反映されないということですね。

(大橋課長) そうです。

(委 員) タクシー会社への影響については、データをお渡しさせていただきますので、しっかりと検証をよろしくお願いいたします。

(委 員) 1 年間モデル的に運行して、その影響の評価等について検証していくということでございますけども、検証方法については、いろいろな方法があると思うんですけども、有識者も含めた中で検討委員会の設置も検討させていただきたいと考えておりますし、これらについても運輸支局と協議しながら進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

(委 員) 1 年間の実証実験をしっかりといただくということで、タクシー業界からは、学識者を入れて検証を実施していただければというご意見もありましたので、そのところはよろしくお願いいたしますと思います。

ただ、平成 28 年 6 月に検証するということですが、スタートが 2 月からということで 4 か月という非常に短い期間での検証となり、影響等が現れにくいと思われまますので、データだけを以って判断ということではなくて、バス、タクシーなどのそれぞれの事業者のご意見を聞いていただくとともに、利用者のご意見をしっかりと聞いていただいた上で、検証していただきたいと思います。

検証方法等の検討については、早急に勉強会とかワーキングを設置していただいて、その中に公共交通に精通した学識者の方、地元の事業者など、関係者の方を入れていただいて、検証をする体制を整えていただきますようよろしくお願いいたします。

また、実証実験を通して、菰野町における今後の公共交通のあり方や交通のネットワークの検討もやっていただきたいと思いますので、将来的には学識経験者の方もこういう協議の場に委員として入っていただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

(委 員) 検証をするということですが、あらゆる角度から検証をするということには同感ですが、地域の方、特に利用者の方の意向も十分に汲みとっていただけるような検証をしていただいた方がいいんじゃないかなと思いますので、加えさせていただきます。

(委 員) 資料1の10ページの「5. 実施予定期間」ですが、これは、自家用有償旅客運送の制度で「2年間」となっているのでしょうか。1年間の実証実験で実施することですが、実際には平成29年のいつまで実施する予定なのでしょうか。

(大橋課長) 自家用有償旅客運送の許可をいただいてから、制度上の規定では登録完了から2年間有効期間があるということで、その後、更新をしていくという制度です。ですので、前段としては、登録が許可されてから2年間ということになります。それから許可をいただき、いつから実施できるのかというのを内部で協議したところ、前回の資料では平成27年12月からということでご説明させていただきましたが、もう一度公共交通会議を経てということでありましたので、社会福祉協議会と協議をした上で、体制を整えるのにしばらく時間を要するというので、平成28年2月からということになります。

(委 員) 先ほどご説明いただいたのですが、少し修正事項があります。前回の会議で登録から2年間ということでお話させていただいたのですが、社会福祉協議会は、既に自家用有償旅客運送の福祉有償運送の登録を受けており、新規ではなく変更登録となることから、福祉有償運送の更新登録期間である平成29年9月までの期間となりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

(福田局長) 資料1の10ページに「菰野町のりあい車」となっておりますが、あくまで仮称でありますので、よろしくお願いいたします。

(会 長) それでは、この事業を1年間モデル的に実施して、実施期間中に検証

することとして、ただいまの事務局からの説明を承認してよろしいでしょうか。

————— 「異議なし」のお声 —————

(会 長) それでは、よろしく願いいたします。

3 その他

- ・ 地域間幹線系統「四日市福王山線」について

三重県地域連携部 交通政策課長 福田委員から資料2に基づき概要説明

————— 『質疑・応答』 —————

(委 員) 資料2の1ページの「輸送人員（平均乗車密度）」の中で、平均乗車密度がH26年度は4.1人、H27年度は4.0人となっていますが、輸送人員がH26年度からH27年度で増えているというのは、どういう理由からですか。

(福田委員) 「運行回数」というのは、1日9.6回となっております。それで「平均乗車密度」というのは、大まかにいうと1便当たり何人運んだかというものなんですけども、始点から終点までを通して密度というものを考えますので、ずっと乗る方ばかりじゃなくて、途中で乗って途中で降りる方もたくさんみえるわけですが、それを運行収入などから計算して出しております。ですから輸送人員が増えているというのと平均乗車密度というのは、必ずしも一致しない場合があるということになります。

(委 員) 近距離の利用が多いと平均すると乗車密度としては、少なくなります。収益にも関係します。

(会 長) その他にご意見等ありますでしょうか。

(委 員) 四日市福王山線について一部補足説明をします。菰野町コミュニティバスと四日市福王山線は、路線が一部重複している部分もあります。その中で今回の公共交通空白地有償運送がかかわってきますので、国及び

三重県から補助を受けているこういった路線に影響がないこともないと考えられます。ただ、この数字だけ見ていただきますと、1800万円の赤字なんですけども、国と県から全額補助を受けているわけではないので、事業者も数十パーセントは負担しているということをご理解いただければと思います。

利用者の減少というのはバス事業者としても課題になってはいるのですが、三重交通ではIC乗車券を来春ぐらいに整備し、導入することを11月にプレス発表させていただいております。四日市市や菰野町でも使えるようにIC乗車券を広めようじゃないかということですのでおすすめしております。ただ、菰野町コミュニティバスではIC乗車券は使えないのかという課題はあるんですけども、四日市福王山線ではIC乗車券も使えるようになりますし、学生や高齢者が利用していただく中で、両替の必要性というのが今まで以上に少なくなってくるのではないかと考えています。大手の鉄道会社が導入しているIC乗車券でも三重交通のバスが利用促進の一つとして利用できるように進めていこうと考えておりますので、こういうものが少しでも利用者の乗りやすい環境を整備できるように事業者としても取り組まないといけないと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

#### 4 閉会

(会 長)

ご協議いただきまして、ありがとうございました。

いずれに致しましても、前回からいろいろな意見もいただいております。しっかりした検討をしながら、皆様とともに進めていきたいと考えております。

これをもちまして平成27年度第3回菰野町地域公共交通会議を終了させていただきます。