

平成29年度 第1回指宿市共生ビジョン懇談会(交通部会)

主な意見概要

日 時 平成29年5月29日(月)
15時00分～16時00分
場 所 大会議室A・B

1. H29年度新たな交通体系構築に向けた調査・分析委託内容(案)について

【意見・質疑】

	主な意見・質問	それに対する意見・回答・対応など
1.	全体会において、「イッシーバス全体の利用人数は前年対比94.1%で、指宿地域は微増だが、山川・開聞地域は減少している」という報告があったが、イッシーバスの各地域別の利用増減状況について教えて欲しい。	<p>イッシーバス路線のうち、(山川地域の)尾下・鰻・成川線は、H26年度が3,777人(6.1人/便)、H27年度が3,611人(5.8人/便)、H28年度が3,027人(4.9人/便)と減少している。</p> <p>また、(開聞地域の)開聞・徳光・成川線は、H26年度が9,540人(15.2人/便)、H27年度が8,589人(13.7人/便)、H28年度が7,542人(12.1人/便)と減少している。</p>
2.	全体会において、共生ビジョン24ページ「地域間幹線系確保維持補助金」について、「H28年度は6路線中3路線に補助したが、H29年度は1路線のみの予定」という説明があったが、他の2路線は補助対象外になったということか。	<p>本補助金については、複数都市(自治体)をまたぐ地域間幹線系統路線のうち赤字見込み路線が対象となっている。</p> <p>本市を通る地域間幹線系統路線は、全部で6路線あり、そのうち複雑な計算式により、H28年度赤字路線と算出された路線が3路線(①なのはな館～指宿駅～颯娃(東大川)、②山形屋～山川栈橋線、③指宿～喜入～知覧武家屋敷)であったが、H29年度は1路線のみ(山形屋～山川栈橋線)が赤字見込み路線となったということであり、他の2路線は利用が増える見込みで対象外になったということである。</p>

<p>3.</p>	<p>イッシーバスについて、例えば畠久保から市街地まで乗ってくる場合、長時間乗車していないといけない状況にある。もう少し短時短のルートにして、市街地を回る循環バスが別にあって乗り換えて行けるというような形ができれば高齢者の利用も増えるのではないかと思う。</p>	<p>畠久保からセントラルパークまで約2時間かけて運行している。乗客も運転手も大変だと思っている。現在のルートが長すぎるという点や、路線バスと平行して走る路線もあるということもある。</p> <p>例えば、山川地域だけを回って山川駅や山川庁舎などの地域拠点にバスが着き、その地域拠点から市街地をつなぐバスがあるなどといった色々な組み合わせも考えられると思う。</p> <p>今回、ルートを短くして乗り換えて利便性を高めるなど、乗客・運転手両面で持続的に運行できるような提案も含めて、検討していきたいと考えている。</p> <p>今回の委託における、運行現状の課題把握とその課題に対応できる提案を踏まえて、あるべき方向性を検討していきたい。</p>
<p>4.</p>	<p>現在、イッシーバスは中型バスで運行しているが、もう少し小回りが利く小型バスに変えれば予算削減で便数を増やせたりするのではないかと思う。</p> <p>委託を通して、地域の特性を踏まえた提案がなされることになっているが、例えば、小牧地域では、イッシーバス（市内循環バス）と、（要請があった場合に運行する）デマンド交通と組み合わせた提案などがされるイメージか。</p>	<p>例えば、池田の畠久保など遠いところからの利用は、数名の方という状況にあると思う。そうなると、デマンド交通やタクシーを使って必要がある時に遠くまできてもらい、また、イッシーバスと連携していくという提案も出てくると思う。</p> <p>あるいは、軽ワゴン車を市が購入するなどして自治会に貸与し、自治会で運用してもらってコミュニティバスも1つの方法であろうし、今のイッシーバス利用者が少ない地域はバスを小型化するなど様々考えられると思う。利用形態に合わせてあり方については考え、可能であれば便数や運行日の増もできないかと考えている。</p>
<p>5.</p>	<p>予算をかければいくらでも利便性を向上することはできると思うが、予算</p>	<p>現在、イッシーバスには年間約1,500万円かかっている。利便性を向</p>

	<p>についてはどのような考えか。</p>	<p>上すれば、交通体系維持に係る金額も上がることも想定される。その中で、どうしてもバス（交通）は持続していかなければならないと思っているので、財政的な部分も含めて、維持していくことができ、効率的な形態を考えていきたい。</p> <p>具体的な予算については、今後、検討していく。</p>
<p>6.</p>	<p>コミュニティバスについて、南薩地域などでの導入事例があるのか。</p>	<p>ない。新潟県などでは、自治会にワゴン車を貸与し、コミュニティで協議会を作って運行しており、それも1つの方法だと思う。</p> <p>ただし、コミュニティにおける担い手確保問題もあり、どこまで持続可能かというところもあるので、導入にあたってはその見極めも必要だと感じている。</p>
<p>7.</p>	<p>実施するアンケートや聞き取りについて、利用率向上を図る視点も踏まえた実施方法・内容にするのか、対象者とアンケートの中身についてわかっている範囲で教えて欲しい。</p>	<p>アンケートなどの詳細については現在、検討中である。</p> <p>不特定多数を抽出してアンケートを実施するというのではなく、現在バスを利用していない方も、こうだったらバスを利用するといったような前向きな提案や意見が集約できるような工夫をしたアンケートや聞き取りのとり方・内容にしていきたいと思っている。</p> <p>また、なかなかアンケート記入までしてもらうのが難しい高齢者に関しては、集まる場所や機会を捉えて出向き、受託事業者・市一緒になって聞き取りを行っていきたい。</p> <p>平成26年度に行ったアンケート項目に新たな項目も盛り込み、変化も含めて把握できると考えている。</p> <p>一方、運行事業者へのアンケートについては、運転手の問題（確保・運行</p>

		環境) や、走りやすい場所そうでない場所、既存民間路線との関係など、具体的に課題や解決策をあげてもらえるような形を考えており、そのアンケート結果を踏まえた聞き取りも考えている。
8.	<p>予算とどこまで折り合いをつけていくかということになると思う。</p> <p>中型バスに15名程度が乗っているうちは中型バスが適正であって、人口や利用者減に伴って小型化していく。また、バス停まで歩いていくのが大変という交通弱者が増えてきて、小型車ならもっと自宅の近くまで行けるという流れの中で、デマンド交通が自然発生していく。</p> <p>デマンド交通は、何人か事前に予約が入って、予約が入った場所を回る。複数人数の乗り合い形態で利用されているうちは良いが、聞いたところによると、(導入自治体の例では) 1人2人での小単位利用が多いようだ。デマンドをするのであれば、乗り合いを促進することが必要だと思う。1人で利用すると結局高くつく。近所と乗り合わせていくようなコミュニティの中での働きかけがあるとデマンド交通は成り立ちやすいと聞いているので、是非、持続可能な提案の中で、できるだけ乗り合いになるような方向付けもお願いしたい。</p>	<p>現在、尾下・鰻・成川線が4.9人/便の利用状況であり、大きな車両は不要な状況にある。デマンドで乗り合わせてタクシーを使うということも考えられる。いずれにせよ、乗る人がいる以上はその交通は守りたい、ただ無駄はしたくないという気持ちもあるので、(デマンド交通を導入するにあたっては) 市民協働課パートナーシップ推進係とも連携をとりながら、可能な限り、複数利用を促すような地域コミュニティのあり方についても勉強させて欲しい。</p>
9.	<p>バスもタクシーも、一見不特定多数の人が利用しているように数字上見えるが、都会と異なり地方では、利用者は特定の方である。同じ人は同じ曜日・時間に利用しているのが実態だと思う。そういう方々が意識的に乗り合いを心がけてもらえれば、(デマンド交通も)</p>	<p>利用される方が限定されているとすれば、我々自治公民館(自治会)の立場としても、今後、交通弱者への対応策として、乗り合いの推進に協力していかないといけないと思う。</p>

	成り立っていく部分もあるのかなと思う。	
10.	<p>タクシー営業所への問い合わせで、高齢者免許返納も含めて、目的地までの路線や時刻表などの交通全般に関わる相談を受けることが多い。全て把握して対応することは困難であり、どう対応すれば良いか。</p> <p>また、高齢者免許返納に対するタクシー等利用割引などの補助はないか。</p>	<p>免許返納に関わる部分については所管として危機管理課も考えられるが、交通全般の相談・問い合わせだと思うので、商工水産課商工運輸係で対応させていただきたい。</p> <p>免許返納者への割引制度などについては、最初からバス等を利用し続けている方々との公平性の面もあり、現在のところ補助についてはないところである。</p>
11.	<p>指宿市街地には、タクシーは常時いる。山川地域には、山川タクシーとハニー交通で、山川駅前に数台待機している。開聞地域には、営業所がない。指宿岩本には、アロハ交通が1台待機していたが、退職により待機がいない状況である。</p> <p>山川地域も一時期、造船タクシーさんが辞めようかという時期があった。それを鹿児島島のハニー交通が買って今に至っているという経緯がある。</p> <p>例えば、朝早くやバスがいない時間帯に1台でも地域内にタクシーがいると、住民の方は生活に助かると思う。是非、山川地域にタクシー営業所が存続できるようにしていかないといけないと思っている。</p> <p>イッシーバス等の隙間を埋める交通機関としてはタクシーしかない。イッシーバスが増えれば良い部分もあればそれによって不便をこうむる部分は出てくるので、人口減少と交通のバランスも大事にしながら、新たな交通体系構築については作って行って欲しい。</p>	(他に特に意見なし)
12.	観光客に関して、特に、池田湖、開聞	皆楽来館の送迎バスはない。

	<p>駅、開聞の皆楽来（みらくる）館、そうめん流しについて、交通機関がなく、タクシーを依頼されても、（開聞地域には営業所がなく距離が離れているために迎車メーターを倒して向かう関係で、料金がかさみ気の毒で）非常に困るケースが多い。</p> <p>皆楽来館には送迎バスなどはないのか。開聞駅で下車してからの交通手段がない。</p>	<p>今回の調査・分析委託の中では、観光拠点路線にも配慮した提案も検討することになっている。観光客視点での空白地帯含め、アンケートなどで把握し、観光との可能な連携についても検討できればと考えている。</p>
13.	<p>免許を持った個人タクシーが、空白地帯を埋めるような掘り起こしの可能性についてはどうか。</p>	<p>（指宿市タクシー協会 会長）</p> <p>都会においては、個人タクシーの許可が下りるが、指宿のような地域では国の許可はおりない。個人タクシーでなくてもタクシー会社の新規参入も許可はおりない状況である。</p> <p>外国では、ライドシェアと言って、自家用車所有者が登録し、スマホでどこからどこに行きたいと入力すると、ヒッチハイクのように登録者とのマッチングがされて拾って乗せるという仕組みがあるが、日本では白タク行為にあたり違法である。国内では、バスもタクシーもない地域において、特区として、形態が認められているという状況である。</p>

※ 上記意見も踏まえながら業務委託を進め、中間報告について、次回（12月頃）行うこととする。