

# 平成29年度 第2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30年1月15日(月)

13時30分～15時30分

場 所 指宿中央公民館(2F)第2会議室

### 1. 新たな交通体系構築に向けた委託事業の進捗及び市民アンケート結果等について

#### 【質疑応答・意見交換】

	主な意見・質問	それに対する意見・回答・対応など
1.	市民アンケートの年齢層は？	(調査・分析委託業者) 市民アンケート配布については、各小学校区の年齢層の人口按分で配布した。また、回収結果としての年齢層は38ページのとおりであり、高齢者が約半数という回収結果になっている。
2.	46ページに、市民アンケート結果として、買い物の頻度があるが、具体的な施設名までは調査していないのか？	(調査・分析委託業者) 実際にアンケートしているが、現在集計中であり、本日提示していないだけで、最終的な報告書ではその結果を掲載予定である。
3.	路線バス4路線の乗降客数の推移などは捉えているのか？	(調査・分析委託業者) そういったデータについては、2ページの「調査フロー」にあるとおり、本日中間報告している「3. 市民ニーズの把握」とは別に、「4. 市内循環バスの運行状況の整理」の中で、別途データ調査結果を最終報告書で示す予定である。
4.	あくまでアンケートだが、58ページにあるとおり、公共交通は「今もこれからも必要ないと思う」という回答が5%あるが、具体的にどういった理由でそう思うのかまでわかるか？	(調査・分析委託業者) 理由まで記載してもらったアンケートにはなっていないので不明だが、若い方であれば必要ないと回答しているケースもあったり、高齢者の場合は

		家族と同居していて必要性を感じていないという方もいると思う。
5.	「地域の特性やニーズに応じた公共交通」を望む声が多い結果となっている。また、開聞地域については、買い物（や病院）が開聞地域内で済ますことができている割合が他地域より多い結果になっている。開聞Aコープがあるということが1つの大きな理由だろうと思う。	—
6.	自治会長アンケートの回収率が、市民アンケートの回収率とほぼ同じであるということについて、驚くとともに、我々自治会長の団体として反省しないといけないと思った。	—
7.	公共交通の利用の現状と、もし、将来自家用車に乗れなくなった時とではアンケート結果も変わってくるのだが思う。（公共交通が）必要かと聞かれると必要と答えはするが、今は、利用はしないということだと思うので、それを今後どう検討していくかということだろうと思う。	—
8.	5ページの自治会長アンケート結果の「利用できる公共交通がないと回答した自治会」には、昔はあったけど、結局、皆が利用しないのでなくなった自治会もある。	—
9.	市民アンケートに関する結果、40ページに免許返納について、返納した人が4%と回答があるとおり、実際に返納している人は少ないと思うが、現在、免許を所有しているが、今後返納して交通手段がなくなる人が多くなっていく可能性が大きいと思う。	(調査・分析委託業者) 毎年の返納率を公表している自治体が少なく、現在、手元にデータ等を持っていないが、単年度の結果を見ると、地方都市では、多くの自治体において、まだ返納率が低い状況にある。

	<p>そういった視点から、他の地方都市における免許の返納率の推移データなど参考になるようなものはあるか？ 急激にあがっていくのかどうかなど。</p>	
10.	<p>高齢者の自動車事故が多く、警察などは、条件を提示して返納をできるだけ進めていると思う。公共交通が充実していれば返納しても良いという人もいうと思うが、地方では、畑に行くのに軽トラックがないということもあってということもあるのかもしれない。</p>	<p>(調査・分析委託業者)</p> <p>公共交通の充実が先なのか、免許返納が先なのか、ということについてだが、公共交通を充実させても結局利用しないということもあるので、市民の意識向上と、公共交通を市民が利用しやすい方向への改善を、両輪として考えていかないといけないと思う。</p> <p>例えば、開聞地域については、ある程度、開聞地域内で移動しているという実態がわかったので、開聞地域内を移動できる公共交通手段があれば市民の利便性が高まり、それに合わせて、市民の意識を変えていくことが必要だと思う。</p>
11.	<p>デマンド交通についての必要性などのアンケート結果があるが、実際、免許返納が進むと思うので、一步踏み込んだ具体的なデマンド交通にあり方の提案がいるのではないかと思う。</p>	—
12.	<p>他の自治体で、免許返納の際に、公共交通の（割引）チケットを交付されるようなしくみがあるようだ。そういったことをすれば免許返納ももっと進むと思う。</p>	<p>(事務局)</p> <p>免許返納の関係は、危機管理課だが、返納すれば補助するという取り組みは各自治体始まってきている。返納者が増えると公共交通の利便性向上もしないといけないので、そこをうまく今後やっていかないといけないという声が出ている。</p>
13.	<p>免許返納の相談を、帰省時期によく受ける。その際の話で、買い物でバスに乗って行く時は良いが、帰りに荷物</p>	—

	<p>の関係で体力的に無理だという声をよく聞く。いくら便数を増やすなどしても、そういった部分が解決されないと利用しないと思う。</p>	
14.	<p>今後の方向性の部分だが、地域性、人口密度、高齢者数などを踏まえて、1つの公共交通ということではなく、バス、タクシー、デマンドなどを組み合わせ合わせた利用方法で、利用の少ない地域ではデマンド交通で週何回かというような形の方が良いのかなと思う。</p> <p>今後の方向性として、地域毎の特性に合わせた提案があつて良いのかなと思う。</p> <p>通勤・通学者にとっては、便数が増えると利便性が高まるし、田舎は週に何回かデマンドタクシーが来てくれれば使いやすくなるだろうし、逆に定期的にバスが来ても使わないだろうし、予算も含めて総合的に考えていかないといけないのかなと思う。</p>	<p>(事業担当課)</p> <p>アンケート結果からも地域毎に特性が異なるので、各地域の特徴を捉えた対応をしないといけないと感じる。</p>
15.	<p>免許返納と一人世帯、いわゆる交通弱者については、今後10年間で、年齢構成からすると、急激に増えてくるだろうと思う。</p>	—
16.	<p>デマンド交通について、どれくらいの負担(料金)なら利用するかというアンケート項目がある。答えている人は、その人が住んでいる地域と目的地との距離を想定して回答している関係で、人によって、遠方と近場では、回答している「負担して良い負担(料金)」は変わってくると思うのでこの結果だけで一概に一律これで良いということにはならないと思う。今のイッシーバス(市内循環バス)は一律料金であるが、デマンド交通の料金については、</p>	—

	ある程度、距離に応じた段階的な料金体系が必要ではないかと思う。	
17.	<p>通学でイッシーバスを利用しているのはおそらく山川高校生だと思う。他の高校（指宿高校・指宿商業）についても、例えば指宿商業高校生は、最寄り駅から距離があって歩いているのを見かける。学校も生徒が減ってきているので、その部分がバスでカバーできるのであればというのも考える。</p> <p>バスとJRどちらの定期券が安いのかよく聞かれる。</p>	<p>（事業担当課）</p> <p>一方で、JRについては、JR赤字路線の見直しなどがここ最近も新聞で取り上げられており、先には存続という話になってくる。JR（路線や便数）がなくなるということ自体、大きな損失でもある。</p> <p>JRの利用促進を図っていかないといけないというところがある中で、バスのサービスを向上するとJRの利用が減るということで、そのバランスがなかなか難しいところである。</p>
18.	<p>駅の近くに住んでいる生徒達は別だが、例えば、摺ヶ浜の生徒達は、傘をさして雨に濡れて指宿駅に行くよりも、摺ヶ浜からイッシーバスを利用する山川高校の生徒が多いように見受けられる。そのほうが便利だし、お金も安いしということ。</p> <p>イッシーバスだけ利用する生徒と、山川駅までJRで来た生徒も山川駅で乗せて高校まで行っている。</p> <p>また、豪雨などの時にJR運行が止まる時に、イッシーバスが助かるという話も聞く。</p>	<p>（他の委員からの追加意見）</p> <p>イッシーバスは、山川駅構内まで入って乗せており、乗り換えの生徒は歩かなくて良い。</p> <p>イッシーバスを利用する生徒は、バス停までの移動手段として自転車を使う生徒がいて駐車場所が必要ということもあって、例えば、バス停がある市役所まで自転車で行って停めてという利用の仕方をしている。</p>
19.	<p>（アンケート結果から）開聞地域が唯一コンパクトに、地域内で買い物が成り立つ感じがある。これは、A・コープがあるというのが前提だと思うが、このA・コープのお客さんで、開聞地域が隣接する南九州市の市民は、JR開聞駅を利用して来てくれているのだろうか？</p> <p>指宿の商業圏に、JRとイッシーバスとうまく組み合わせて隣町の人を買</p>	<p>（他の委員からの追加意見）</p> <p>南九州市穎娃町の人からしたら、A・コープを利用する場合、近いのは開聞駅だが、穎娃高校近辺や、枕崎市、A-Zの方に気持ちは向いており、指宿方面にはあまり買い物には来ない。</p> <p>何故、山川地域が指宿地域での買い物が多いかというと、お母さん方が働いている場所が指宿地域だから。だから、山川港・山川地域に店が建たない。</p>

	い物に来て少しでも指宿の公共交通も店も利用してくれれば良いなと思う。	買い物指宿地域で済ませて自宅に帰る。買い物も保育園の場所も同じ感じ。
20.	山川地域については、境にあるニシムタに来る人が多いが、それはほぼ車で来るケースだと思う。	—
21.	買い物の核が開聞地域内にあるということであれば、開聞地域を1つのコンパクトな地域内交通拠点として将来作っていくということは、考え方としてはできると思う。	—
22.	公共交通を利用する際の、買い物の時の荷物の問題についてさきほど意見があったが、施設内に雨よけできる待合所があれば、利用しやすいと思う。ニシムタとか。	(事業担当課) 医療センターなどは、敷地内にバス停があつて、椅子もある。そういうイメージですよ。  (進行役：副市長) 公共交通機関を中心にアンケートしているのですが、マーケット、商圈調査はしていない。そういった視点も加えて今後検討していただきたいと思います。
23.	山川高校の場合は、校内までバスが入って乗降している。指宿商業高校の場合は、駅から少し距離があるので、駅から降りて道路横断してゾロゾロ歩いている。交通の不便や事故の危険性もあると思うので、指宿商業高校も同じように、JRとの課題はあるが、通学の時間帯だけ、バスが指宿商業高校の校内まで入ってというような形であれば、通学時間帯だけでバス利用が増えて、JRへの影響はそんなに無いのではないかと思う。	(事務局) 指宿商業高校(校内)行きのバス停を設けると、相当数JR利用から客数は離れると思われる。そうすると、JRの利用促進で存続をということへの影響とのバランスが難しい。JRの本数の見直しも利用頻度を基に線引きしてきている。  (他の委員の追加意見) JRの乗降客が減るようなことを、市が別な公共交通として考えるというのは、市全体としてはデメリットが大きすぎて、バランスを考えないとい

		<p>けない。J Rの利用促進を図ってJ Rの存続を確保するのが大事だと思う。J Rとイッシーバスとの連結を良くして両方利用促進する方向性だと思う。</p> <p>(調査・分析委託業者)</p> <p>高校へのヒアリング調査の中では、雨でJ Rが止まって休校になることが多々あり、高校としてもあまり望ましいことではないということであった。本来であれば、代替の交通手段が何かしら確保できれば良いのだろうと思う。J Rと連携して代替バスが走るような体制が可能かどうかについては、今後、検討協議の余地があるのかなと思った。</p> <p>(他の委員の追加意見)</p> <p>昔、J Rがバスを持っていた時は、J Rが止まったらJ Rバスでということがあったが、今はないから。</p> <p>(他の委員の追加意見)</p> <p>山川高校は、施設的に中でロータリーになっているから、校内にバスが入りやすい構造だが、指宿商業高校や指宿高校は、とてもじゃないが、交通が激しい場所なので校内に乗り入れるのは難しいと思う。</p>
24.	<p>デマンド交通の料金、運行頻度を考えた時に、例えば、500円の割引タクシーチケットを週2回積算で月10枚を渡し、乗り合わせるともっと安くなるのか、そういうチケット配布制とかを考えてみてはどうかと思う。</p> <p>アンケート結果では、1,000円までなら負担するという意見が多いようになっているが、実際は乗り合わせ</p>	<p>(他の委員の追加意見)</p> <p>他の自治体では、例えば、1人1000円の負担で、5人と乗って、運賃との差額を行政が後から負担するというやり方がある。そういうやり方だと予約して利用しやすいと思う。</p> <p>(事業担当課)</p> <p>イッシーバスは、1人だけの乗車で</p>

	<p>るなりして1人500円くらいがボーダーラインになってくるのだろうと思う。</p>	<p>も満員でも1人200円運行だが、提案にあるように、地域の方々にも協力してもらって、乗り合わせで少しでも良いのかなと思う。</p> <p>利用しやすく、且つ、できたら市の負担も少なくしないと、少子化が進む中で持続ができないので、いくらかの負担をいただきながら運用していく方向性で検討していきたいと思う。</p> <p>開闢地域は、Aコープ、宮菌病院、徳州会病院を中心に、また、川尻地域も巻き込んで、コンパクトな地域交通体系ができるのかなとアンケート結果からも感じたところである。</p> <p>現在、鹿児島交通とイッシーバスで重複している路線もある。イッシーバスの方が200円で安いという理由で利用している場合もあり、民間を邪魔してしまっているような箇所があるのも現実もあり、おかしなことになっていることも認識している。</p> <p>利用者も少なくなってきた一方で、もう1つの大きな問題として、バス運転手の人材確保が深刻である。鹿児島交通さんにも地域で運転してもらえるように、今後、タクシーと組み合わせていかないと、10年後20年後は非常に厳しくなってくると考えている。</p>
25.	<p>デマンド交通は、普通のタクシーみたいに、1人乗ってというのではダメで、何人か乗り合わせていくことで、本人の費用負担という面からも、運行費用負担という面からも良い。何人かで乗り合わせていった方がお徳だということを認識してもらって、誰かに声をかけて探してみつけていくということが大事なので、コミュニティ内での情報共有が日頃からあることが大事で</p>	

	<p>ある。本人がパートナーを探して利用するように促すこと、お徳感を市民で共有できるようなしくみが大事だと思う。</p>	
--	--	--

※ 上記意見も踏まえながら、今後の委託業務（提案）や、新たな交通体系構築に生かしていくこととする。

## 2. その他

### ① 次回以降の予定について（事務局）

- ・ 委員の任期は2年間、本年3月31日をもって終了する。
- ・ 5月以降、各団体に再推薦依頼予定である。
- ・ 本懇談会において、委員からの要望もあり開催してきた交通部会については、来年度以降、直接の事業担当課である商工水産課において、別に、新たな交通協議会を立ち上げる方向で調整中であり、本懇談会は、全体会（6月頃）のみの開催とし、交通部会は終了予定である。
- ・ 新たに商工水産課で設置を予算計上も含めて検討している、指宿市公共交通会議（仮称）については、共生ビジョンの「新たな交通体系構築事業」に掲げる事業計画の1つでもあり、年2回程度の開催で、委員構成としては、交通体系に関する学識経験者、道路管理者、警察、交通事業者の代表、地域代表の方々などに入っただく予定であり、本懇談会交通部会の構成団体もその中に含まれている。その中で、新たな交通体系のあり方を検討していきたいと考えている。本日、今年度、調査研究報告を委託しているものの中間報告をしたが、来年度の第1回で、最終報告と、山積している課題について、委員の皆様で協議していただきたいと考えている。
- ・ 来年度以降の指宿市公共交通会議（仮称）のスケジュールとしては、新たな巡回バスのバス停の設置、デマンド型交通の体系、料金、様々なものを含めて協議していく予定である。そのうえで、早ければ、平成32年度からは、新たな交通体系で進めていきたいと考えている。