

地域生活交通に係る調査特別委員会 摘 録

1. 開 催 日 令和6年9月27日（金） 第2委員会室
2. 出 席 委 員 宇江田豊彦委員長 前田智永副委員長 谷口隆明 徳永泰臣 五島誠 國利知史
林高正議長
3. 欠 席 委 員 なし
4. 事務局職員 山根啓荘議会事務局長 横山和昭議会事務局議事調査係長 植木佳那子議会事務局主事
5. 説 明 員 なし
6. 委員外議員 坂本義明副議長
7. 傍 聴 者 なし
8. 会議に付した事件
 - 1 各グループの調査結果について
 - 2 その他

午後2時19分 開 議

○宇江田豊彦委員長 第4回の地域生活交通に係る調査特別委員会を開催いたします。ただいまの出席委員は6名であります。それから、ともに活動いただいております委員外議員2名の方も参加をいただいておりますので、直ちに会議に入ります。

1 各グループの調査結果について

○宇江田豊彦委員長 この間、地域交通にかかわっては、8月25日にJR芸備線を考える高校生サミットが開催され、また市政懇談会においても、JR芸備線木次線の全国につながる鉄道ネットワークということで、各地でこの内容の懇談が繰り返されております。また、総領自治振興区では独自のアンケート調査ということで、移動支援と買い物についてのアンケートを9月30日を回答期限にして実施されており、市内における生活交通についての議論が進んでいると考えられます。本日は各班の取り組み状況について報告をいただいた後に、今後の方向性について議論をいただければということで、本日の会議を開催してまいりたいと思います。まず各グループの取り組み状況について報告をいただきたいと思いますが、タクシーについての報告を、どちらから。

○林高正議長 谷口さんが東城の調査を行ってくださっているので、それをまず報告してもらえますか。

○宇江田豊彦委員長 谷口委員。

○谷口隆明委員 最初に道後観光タクシーについて、7月8日に1時間ばかり話をいたしました。車両は小型タクシーが3台、9人乗りジャンボが3台、それから小型バスが3台、中型バスが2台、大型バスが2台ということでたくさんあります。今、社員数は運転手含めて7人で、そのうち3人は大型のバスも運転できると。悩みは運転手の確保で、右に書いていますけれども、募集してもほとんど反応がないということで大変困っていると言っておられました。市からの委託については、通学用が小奴可小学校6コースと東城小学校3コースということになっていますが、実は帝釈観光タクシーとい

って、タクシー1台とバス1台で通学をやっていた会社が9月1日でやめると。専属の運転手さんが重篤なコロナにかかって入院され、その代わりの運転手がないことで1台なくなったので、実は東城小学校が9月から4コースになっています。その帝釈観光で2コース持っていたのですが、もう1コースはエクシードタクシーが引き受けています。エクシードは本社が上下で行っていませんでしたが、よく考えたら行かないといけなかったなと思っています。それから営業に占める市からの委託事業の割合は、売り上げベースで22%ということです。コロナ禍以前は大体1億2,000万ぐらい売り上げがあったけれども、コロナ禍で4,000万になり、2023年度はJRの代行運転も含めて6,000万円まで回復したと。ことはまだ伸びるだろうと言っていました。そういう状況でした。それから利用が多いのは、日赤病院への固定客。1万円以上かかるのですがそれでも固定客がおられるのと、それから西城市民病院や東城町内の歯医者への利用が多いと。市民タクシーは小奴可地域からは片道800円から1,100円、八幡地域からは900円で、八幡地域では1人利用でも原則2人以上の立場から2人分の負担をしてもらっているということでした。特徴的なのはそれぐらいです。それと右の事業者としての課題というところに、乗務員不足で、以前は求人を出すとすぐに3人くらいの応募があったが、今は求人を出して3週間たっても誰も来ないと。それからドライブレコーダーやデジタコというのが必要で、バス7台で320万。点呼カメラというのがある、3か月間保存しておかないといけない。それに300万かかり、非常に経費と労力がかかっていると言っておられました。以上のような感じです。4番目に日の出帝釈峡タクシーがあるのですが、ここはプリウスが2台とシエンタが1台、カロラが1台で計4台です。乗務員の関係で、市からの委託は久代と宮原の2コースだけ。もうこれ以上はふやしてもだめということで、本当はやめたところのコースをここにやって欲しかったのですが、とても受けられないということで道後観光とエクシードに行ったということですね。割と小さい営業所なので、小さいなりにいろいろ努力をしながら家族経営でやっておられると。課題は車両の管理、道路環境。通学の道が非常に悪いと。乗務員不足と、タクシーの利用者が減って安定した継続雇用が難しく、朝とか夕方の運転に限ってやらないとなかなか常時仕事がないので、非常に厳しい状況だと言っておられました。

○宇江田豊彦委員長 ただいまの報告について皆さんから御質問ありますか。徳永委員。

○徳永泰臣委員 道後観光タクシーの日赤病院への固定客とかは市民タクシーですか。市民タクシーではなく普通のタクシーですか。

○谷口隆明委員 普通のタクシーです。小奴可とか八幡から町へ行くのは市民タクシーですが、西城市民病院や日赤病院に行くのは普通のタクシーです。当たり前の料金を払う。

○宇江田豊彦委員長 徳永委員

○徳永泰臣委員 市民タクシーで片道800円から1,100円というところですが、これは1人利用が多いということですか。1人利用で2人分払うということですか。

○谷口隆明委員 小奴可の場合は、もう自治振興区でちゃんと2人で乗るようにしているのですが、八幡の場合はなかなか2人ということができないので、1人でも2人分もらっていると。これもどうかと思うのですが、そういう運用をしているということです。ほかでは、1人なら1人分だけもらってやっているところもあるのですよ、帝釈とか。だけれども、八幡についてはそういう厳密な運用をしていると。原則2人なので、1人でも2人分もらっているということです。

○宇江田豊彦議員 委員の皆さんにお願いがあるのですが、議事録を整備する上できちんと一つずつ区

切って発言するようにお願いします。他にありますか。よろしいですか。デマンド交通について報告をいただけますか。五島委員。

○五島誠委員 デマンド交通の件で報告をします。初めに、口和タクシーと比和観光が同じグループということで、一緒に行かせていただきました。口和タクシー、比和観光、それぞれ従業員の方や保有車両について記載しております。実施状況としては、口和についてはデマンド交通が常に全域となっております。以前は北と南で曜日を決めていたのですが、それを排除した関係で、今度は両方がどうしても重なってしまうということになかなか苦慮されていると。利用の主なものとしては、やはり病院関係、地元の国原医院と診療所が多く、今はしていないのですが、土曜日の運行を医院の開設日に合わせてやりたいという考えを持っておられます。比和については、1日2台が時間差で運行しております。スクールバスと生活バスで、特に中学校は生活バスに乗って行かれているところもあります。それぞれ市からの委託事業の割合は80%、92%と、ほとんど市からの委託事業によって売り上げがたっているところがありまして、一般のタクシー利用はほとんど需要がないというのが現状です。課題としては、車両の不具合やタイヤ交換などの負担が大きくなってきていると。法定点検で委託料の中に含まれる部分もちろんあるのですが、3か月点検などについては1回1万円で、そうしたものが積み重なって台数もあり負担がふえてきていると。同じように運転手の高齢化の問題もあります。町内の若い方にも声掛けはされていますけれども、なかなかそうした人材が集まらない状況にあります。それから安全管理の面で、スクールバスでシートベルトがない車両もあるので、そうしたものを早期に対応してもらいたいというお話がありました。最後のところの口和タクシーさんからの御意見で、土曜日の件と、安芸高田市でやられている500円乗り放題の事業がいいなということで、他市町のいい取り組みなども伺いたいと。それから、高野地域にもお邪魔させていただきました。既に副委員長がアドバイザー顧問という形でその協議会に参加されていたのですが、そちらの定例会議に一度お邪魔をさせていただきました。ここでは主に高野地域のデマンド型乗り合いタクシーの見直しを検討されており、地域の方とお話をされながら進めていらっしゃる状況です。そこでアンケートを取られたり、外部の有識者の方との意見交換をされたり、また専門部会というのもつくられて協議をされておりました。構成員については出席者のところを御確認ください。そうした中で、利用が多いのはやはり病院、買い物、それから金融機関関係ということです。道の駅たかのにいろんなバスが来ますので、そこから接続されて庄原に行かれるということもあります。そこがスムーズになるようにというのが、寄せられる意見の中でも多い意見。あるいは夕方になかなか寄るところもないので難しいということと、足が悪い方といえますか、いろんな形で歩くのが困難な方などのための福祉タクシー、それから待ちスペース、休憩ができる場所を求めているらしいです。また、行くのはいいのだけれども、そこから帰りのバスを待ったり、少し離れたほかのところに行かれたりという2次交通といえますか、そうしたものについても要望が出ています。この協議会は高野交通の方にもアドバイザーという形で入っていただいているので、ニーズにできるだけ対応しながら、そういうことを協議し、今、6点見直しをされております。私たちが行ったときは7月の終わりだったと思いますが、そのときにはもうほとんど素案が完成している段階で、来年の1月に新しい運行形態で実施ができるよう、住民の方との説明会などをされていると聞いています。基本的にはダイヤの見直し、先ほどの口和と同じように、分かれていた部分を一緒にしてどちらの曜日でも、どちらの方にも行けるようになります。利用料金も10キロ未満で利用される方が多いということで、現行一律310円

でもらっているのですけれども、住民の方に使っていただくのが安くなる可能性が高いので、価格混載についても検討されておりました。ただ、当時は具体的な運用形態とかがまだ未確定だったので、庄原市から少し待ってくれということで、その後の動きについて把握がまだできていないのですけれども、主には買い物と道の駅たかの等への野菜の集荷のところで、そういったことを実施していきたいというお話がありました。もう1点、今年度、Ma a Sが実証実験から事業に変わった部分のところで、Ma a Sの協議会、商工会議所の本平専務のところにも伺わせていただき、お話を聞いたところです。こちらについては、

○宇江田豊彦委員長 前田委員。

○前田智永副委員長 報告書を上げているのですけれども、こちらに掲載がないのを確認していませんでした。すみませんでした。聞き取りをしたのは7月16日だったと思うのですけれども、実施して1週間後ぐらいに報告書を提出しました。それはもう載せられないですか。もし間に合うようであれば、また最後のあたりにさせていただければありがたいのですけれども。

○宇江田豊彦委員長 もし間に合えばアップしていただけませんかね。先ほどデマンド型交通、Ma a Sも含めて、Ma a Sについては資料が今載っていないので報告いただきませんでしたけれども、今の報告について何か御質問があれば、林委員。

○林高正議長 口和タクシー、比和観光について、運転手が口和で9名、比和で14名と書いてあるのだけれども、年齢はどのぐらいの人ですか。

○宇江田豊彦委員長 五島委員。

○五島誠議員 口和で主に核となってやっただいて川上さんという方がいらっしゃって、話を聞かせていただいた方なののですけれども、その方の同級生ぐらいということで70前後の方が多い。

○宇江田豊彦委員長 他にありませんか。林議長。

○林高正議長 なぜ聞いたかという、どこもすごい高齢化で、70前後といえば若いと思うのです。実際には80ぐらいの人が乗られているところがどうもあるみたい。安全面でどうなのかなという心配があつて聞かせていただいたのですけれども、そういったことは口和と比和については別に心配はないということですか。

○宇江田豊彦委員長 五島委員。

○五島誠委員 同じように心配をされています。次代の運転手の方がなかなかいらっしゃらないということもあつて、川上さんが核となって何とか同級生とかに声をかけてやっているというのが実態です。例えばここで何かがあつた場合に、一遍にもうという可能性が高いです。

○宇江田豊彦委員長 他にありませんか。林議長。

○林高正議長 なんずかんずつながる会は今から変わっていくらしいのだけれども、変わっていく分の話でもいいですし、どういう形で運営しているのかイメージしにくいので、そのあたりをもっと具体的に聞きたいです。

○宇江田豊彦委員長 副委員長。

○前田智永副委員長 現在のお出かけワゴンは、デマンド型のタクシーということで市の委託を受けてやっているのですけれども、例えば月曜日は和南原地域、火曜日は中門田地域とか、4地域に分けていて毎日違うのです。だから、和南原地域の方がお出かけワゴンを利用できる日は週に1度、多くて2度みたいな感じの運行をされているので、それを今から統合、整理をして、毎日どこでも乗れるよ

うにやっっていこうとしています。それをするために全住民にアンケートをとり、特に使ってらっしゃる方には個別に聞き取り調査もして、どうしたら使いやすいか、どうしたら使えるかというので、サロン利用とかも含めて、団体の主催者や利用者、もういろんな方面から聞き取りをしております。これから地域公共交通会議にかけて、来年から実施ができるだろうかという段階です。

○宇江田豊彦委員長 國利委員。

○國利知史議員 デマンドということなので、予約の取り方はどうしているのかというところが知りたいです。あと地域的に人の移動が多いというか、目的地となるのは、僕のイメージですけれども、道の駅たかのとかが行き先に当たるのかなと思うのです。例えばエリアごとに、距離がある湯川からが多いとか、和南原からが多いとか、逆に近い中門田とかは少ないとか、そういう地域差はあるのですか。

○宇江田豊彦委員長 副委員長。

○前田智永副委員長 まず予約の取り方ですけれども、今は高野交通さんが電話予約で前日までに受けた方という対象にしてあります。今、予約の取り方も検討している中で、若い人とか子供のプール利用とかでも使えるようにしようというアンケート結果もあるので、これから公式LINEで予約をとれるように、高野交通さんとやりとりをしているところです。主要な行き先ですけれども、先ほど言われたように、中心部の役場、はしなかや、ATMといったところが多い状況です。その中で、そことは少し離れているのだけれどもサロンの会場に行っている方も実際におられます。そういった方が、例えば10時からサロンが始まるのだけれども、お出かけワゴンを使うと早かったり、間に合わない時間になったりすると。そこを、サロンの開催時間を変えてみるとか、その開催時間に間に合うようにデマンド交通を動かすとか、そういう方法を今、双方の間をとれるように調整しているところです。

○宇江田豊彦委員長 五島委員。

○五島誠委員 エリア等のところなのですけれども、登録者が115名いらっしゃって、そのうち施設に入られたり認知症になられたりということで、利用できる方が61名。その方々にアンケートをとって回答が54名なのですけれども、地域的な傾向でいうと岡大内、和南原高暮の方が多いです。女性と男性の割合で言いますと女性の方が圧倒的に多くて、80代以上が主です。予約の方法についても、アプリ予約ができると回答された方がほとんどいらっしゃいませんで、ほぼ電話予約です。場合によっては電話予約も難しいという方もいらっしゃるということで、基本的に利用頻度は、月に数回というのが多いかなと思っております。

○宇江田豊彦委員長 他にありませんか。坂本委員。

○坂本義明委員 さっきの説明を聞きながら、タクシーの運転手は何人おられるのか、車何台でやられているのかと思う。すごくいるような気がする。最終的に効率よく回すのはわかるのだけれども、今現在どのぐらいの人数で、どういうやり方をされているのかということを教えてください。

○宇江田豊彦委員長 副委員長。

○前田智永副委員長 このおでかけワゴンに対応するために登録してある車両は3台あります。運転手さんは、基本は社長と従業員1名の2名がおでかけワゴンに対応できる人員になっています。そのほかにも小型タクシーとかの普通のタクシー事業もしているので、従業員さんはお出かけワゴンとタクシーで3名、スクールバスも全域やったださっているんで、スクールバスだけに乗られる運転手さんもほかにおられます。

○宇江田豊彦委員長 よろしいですか。坂本委員。

○坂本義明委員 山内の安心タクシーに行ったときに、消防署のOBが運転しているのだと説明されたのです。消防署のOBだからまだ若い。60 ぐらいです。その人が言われるのに、二種免許を取ったり資格を取ったりするのにお金がかかったと。二種を取るのに20 万かかったと話されたのだけれども、そういう面で補助があればいいのになと言われました。いろんなところで年寄りばかりだと言うけれども、そういう役所をやめてすぐの若い運転手、乗ってやろうかという人がいたときの対応として、一つのヒントではないかなと思って意見として言わせてもらいました。

○宇江田豊彦委員長 徳永委員。

○徳永泰臣委員 このおでかけワゴンなのですけれども、これはバス停がある程度決められているのですか。それと待ちスペースのことを話されたのですけれども、そのバス停の待ちスペースなのか、病院とか、はしなかやとか、金融機関とか、そういうところの待ちスペースなのか。

○宇江田豊彦委員長 副委員長。

○前田智永副委員長 ドアツードアが基本なので、個人のお宅の玄関まで迎えに行かれます。到着された地点が、例えば診療所であれば診療所の前まで行きます。そこから社会福祉協議会の方がお手伝いされるということも実際にありますし、はしなかやとか買い物であれば、お店の前まで行って降ろしてもらえます。ただ、帰りのバスの時間は時刻表で運行されているので、何時に行ったら帰りは何時になりますというのがもう決められている状態です。その帰りの時間までに、例えば診療が終わったら、診療所でしたら中に待ちスペースがあるのでそこに座って待っておられるのですけれども、はしなかやであった場合、中にはもちろん座るスペースはないですし、外にもありません。どこで待つのかという課題があります。

○宇江田豊彦委員長 他にありませんか。今データをアップしてくれましたので、この件についても報告をお願いします。副委員長。

○前田智永副委員長 今、アップしていただいたのですけれども、デマンド型Ma a Sについて、庄原商工会議所の本平さんにお話をお伺いしました。日時は7月16日です。商工会議所が単体でやっているわけではなく、Ma a S検討協議会・共創プロジェクトプラットフォームという事業で、国の補助をもらって実証実験という形でやっておられます。現在、Ma a Sの検討協議会は40 団体あるのだけれども、その40 団体みんながみんな実証実験の中で動いていくというわけではなく、定期的にずっと会議をされている団体の数が40 ということでした。平成30年1月の庄原の人口問題をとことん考える民間会議で設立されて、そこから年々、国のさまざまな実証実験をされてきました。今年度実証実験予定とまだ書いてありますけれども、先日始まりましたのが、庄原版ナイトタイムデマンドプロジェクトというものです。共創パートナーとしては商工会議所、備北交通、庄原市、庄原観光推進機構、ほか4社ということでした。夜間のタクシーが今、全くない状況の中で、商工団体、企業の方々を守るという側面もあって、夜、運行開始をされたところですよ。9月から3カ月間の実証実験で開始されました。次のページに移りまして、始めてみたのだけれども、やはり運転手さんを確保するのがなかなか難しいといった中で、地域にもさまざま説明に行かれたようです。お話を伺った本平様を初め、主要なメンバーで、自分たちでまず走らせてみようというところで始められたのですけれども、今後3カ月の実証実験を終えたときに事業を終わらせるという構想は、自分たちは持っていないのだとおっしゃられておりました。ただ、これは実証実験で国からの予算でやっておられるので、自力の

ものだけではなかなか難しく、庄原市にもぜひとも一緒にやっていただきたいということはおっしゃられておりました。あとはごらんいただければと思います。

○宇江田豊彦委員長 この件についても御質問があれば、よろしいですか。

○林高正議長 質問ではないのですが、事業者へのアンケートということで、実は備北交通の本社へも行ってこの話をしているのです。事業者アンケートの備北交通本社を見ていただきたいのですが、坂本さんと私で同って、備北交通の社長と専務と4名で話をさせてもらいました。今のMa a Sの話はほとんどしてないのですが、赤字で書いている部分でちょうど真ん中どころへ、運転手不足。条件面は悪いとは思わないが、とにかく運転手が集まらない。土日・祭日が休めないで若い人たちには敬遠されているということで、備北交通も運転手がいなくてということで相当に苦勞をされているのです。今のMa a Sのお話のときにも、備北交通でタクシーをやったらどうかという話が実は出ていたらしいのですが、とてもとてもそんなことにはならないということで、ああいう形をとられたのであろうと思います。回答3のところにも赤字でそのことを書いていますけれども、木・金の限定で有償運送事業を備北と商工会議所で行うと。ハイエース2台で行うということは、その当時決まっていたのです。それでいろいろ意見交換をする中で、回答5の1番下ですが、まちづくりから考える必要がある。高校生や大学生の利便性を考えるのが1番ではないかということで、備北交通の社長も専務も最後は生活交通というか、そこへ行ったということでございます。Ma a Sとは違ったのですが、関連として備北交通の話をさせていただきました。さらに、皆さんに読んでもらえたらいいのですが、事業者アンケートを消防署、日赤病院、ラ・フォーレ庄原、西城市民病院ということで、事業者に伺って聞き取りをしております。皆さん意外と、タクシーがなくなっても実は困っていないということをおっしゃっている。そのことを皆さんにわかってもらいたいなと。我々はタクシーがなくなると困っていたけれども、実のところ困っていないで、うわさばかりが先行している。この前も議員が一般質問をされており、日赤病院に行っても帰れないようになったとか、そんなことはありはしない。西城市民病院の話も詳しく書いております。ラ・フォーレ庄原も、お客さんがタクシーがなかったら困るでしょうと言えば、大して困っていないからタクシーは夜間ないですという張り紙をしようかと考えているのですよと言われましたので、少し認識が違ったなというのが感想です。以上です。

○宇江田豊彦委員長 坂本委員。

○坂本義明委員 商工会議所のデマンドの中で、安芸太田町が5,000円で乗り放題というのがありました。具体的にどうなのかよくわからないけれども、経営感覚としたら、何もせずにタクシーが遊んでいるのが1番困る。忙しいときだけ忙しくて、後は何もないのが1番困ると思う。例えば経営方法としては、会員を集めて1カ月の乗り放題5,000円というのをつくれば、お金が先に集まって運営するのに都合がいいのではないかと逆に思うのです。そうすれば、それが安いと思えば入るだろうし、高いと思えば入らないだろうし、一つのやり口だろうと思う。1番困っているのが、行って帰るまでしばらく乗り手がない。朝と夕方が忙しいぐらいで間がないから、タクシー業者もタクシーの運転手に払うお金をたくさん出せず、人も集まらない。若い人は特に、安い給料ならこられない。そのあたりがあるのではないかな。それはここだけの話ではなく、経営者との話になると思うけれども。例えば5,000円は1万円でもいいと思う。会員を集めてというやり方をされたら、運営にも回るし、みんなの給料にも補填できる気がする。ここで言う話かどうかは別として。

○宇江田豊彦委員長 國利委員。

○國利知史委員 質問ではないのですけれども、これを利用した者として言っておいたほうがいいかなと思いますので発言させていただきます。このMa a S検討協議会のデマンドの実証実験について、試してみてくださいということだったので、初日に飲みに出てそのまま乗って帰ったのです。僕も正直、山内にいてなかなか夜帰る便がないので、すごく不便だなと実は思っています。例えば会合があったり飲みがあったりしたときに、山内だと8時にJRがあるので、それに乗れば帰れるのですけれども、それより後になったときにどうしようかと。仕方なく飲んだときには歩いて帰ったりしていたので、そういう飲みに出たときとかは非常に助かるなという印象を受けました。アプリで予約をとれるのですけれども、本当にサクサクと会員登録できて予約が取れて、どこからどこまで幾らかかるというのがぱっと一目でわかるようになっているので、すごく便利だなと思いました。ただ、皆さんおっしゃるように課題も多くあります。例えばドライバー不足なのですけれども、本平さんを初め、備北交通の山根さんとか、実証実験ということもあってそういった方々が運行していると。僕ももしこのようにアルバイトがあったらやるかと聞かれたので、その辺も課題だろうと思います。タクシーがなくなった理由で、カスハラがすごくひどくてドライバーが病んでいなくなるということがあったと思います。僕が思ったのは、ルートの中で同乗者が、僕が乗ったときは川北だったのですけれども、川北を1回回って、タクシーだったら裏道を通して山内に行くと思うのですが、ルートが決まっているから1回庄原まで戻って山内に行く。そしたら結構時間がかかるのです。僕は携帯を見ながら酔っぱらっているのでもいいのですけれども、例えばカスハラをやるような人がそこに乗っていた場合に、果たしてどうなのかと。こっちを通れとか、そういう問題も多分出てくるのだらうと。実証実験が始まったばかりなので、3カ月たってどういう結果が出るかわからないのですけれども、課題もあるのかなという印象を受けました。ただ、再々乗りたいなという思いにはなりました。一応報告しておきます。

○宇江田豊彦委員長 坂本委員。

○坂本義明委員 僕は地域交通、鮎の里から出てくるのに乗ったのですよね。ここへくるのは何とかできるのだけれども、帰るのはそれに合わせて計画を立てないといけないので、使い勝手はいいようでものすごく悪い。くるのは僅か200円ぐらいでくるので安いなと思ったけれども、帰るときはどうしようかと。迎えに来てもらわないと帰れないようになる。仕事をして、済んで、すぐ帰れる便があればいいのだけれども、ないのでよね。3時間も4時間も待たないといけない。時間をつぶさないといけないということがあって、やはり乗ってみたいとわからないことがたくさんあるので、みんなも乗る必要があると思う。以上です。

○宇江田豊彦委員長 他にありませんか。五島委員。

○五島誠委員 Ma a Sのところというと、今、話の中心がナイトデマンドプロジェクトに結構限定されていたかなと思うのですけれども、Ma a Sを始められてもう5年目になりました。最初、アプリ利用でいこうと。本来のMa a Sはそういうものだろうみたいなところがあったのですけれども、この庄原版Ma a Sに限って言うそうではなく、結局はアナログでやらないといけない。昨年度からMa a Sステーションというものを庄原駅の備北交通のところにつくられまして、アプリでやれば早いのかもしれないのですけれども、アナログでやっていこうと。それが庄原版Ma a Sの肝といいいますか、逆に言うとそれがないとMa a Sにならないという部分があるので、先進地の視察とかに行かれる際も、そういったところが庄原版というところは、皆さんに知っておいただいたほうがいい

のかなと。ナイトタイムデマンドもそうなのですけども、今後の流れというか、展開として、課題の一つに、ラストワンマイルファーストワンマイルの部分があります。そうしたところで、先ほど坂本副議長もおっしゃっていたけれども、例えばサブスクで月々幾らのタクシーをつくるとか、自家用有償運行のところで会費をみんなで払いながらやっていくであるとか、そうした部分の取り組みは今後必要です。一方で、交通の法律の規制みたいなものも結構ありますので、そうしたものも注視しながらやっていかないといけないなというところが、今後の課題と展望というところであるかなと思います。補足だけさせてください。以上です。

○宇江田豊彦議員 今までの件で何か皆さんありますか。よろしいですか。高校生のＪＲ利用について報告をいただきたいと思います。國利委員。

○國利知史委員 それではＪＲに関して報告をします。宇江田さんと徳永さんと私で、８月９日と２１日にそれぞれ高校に伺ってお話をお聞きしました。夏休み期間中だったということで、後日、高校生と直接お話をする機会をつくっていただきたいと依頼しましたところ、三次青陵高校の高校生さんとお話ができるということで、９月１７日に三次青陵高校に行ってお話をしてきました。まず８月に高校の先生に伺っているのですけれども、西城紫水高校は５５名の生徒のうち１６名、２９％が芸備線を利用しているということです。ほぼ全員、芸備線がなくなると困るという思いを持っておられます。先生が把握している高校生の思い、意見というのは、ダイヤについてが多いとのこと。西城紫水高校に至っては通学便に乗り遅れると、６時間目になると。昼からになるということで、もう休んだほうが良いというようなことになっている。駅についても、この辺は清掃に関してのことですけれども、虫が多い、汚い、臭いということで結構リアルな若い方の意見があると。駅で待つよりは、ファミリーマートにカフェスペースがあるので、そこで時間を潰して帰りの便に乗って帰るとのことです。１両編成なので三次から庄原間は毎朝かなり混んでおり、２両編成にしてほしいという意見があるということです。続いて格致高校ですけれども、格致高校は全校生徒のうち４２名、１５％が芸備線を利用して登校しているということです。こちら三次方面からは７時２５分着と８時１９分着と２本あるのですけれども、８時１９分着の便に乗ると始業時間に間に合わないということで、７時２５分着の１便にかなり生徒が乗っているということです。使用する駅なのですけれども、登校時は三日市駅がほぼ全員。三次方面からは三日市駅。帰りは庄原駅が多い。これはなぜかという、庄原駅には歓談したり勉強したりできる待つ場所があるからとのこと。最近では、今まで三日市の町なかをバスが通っていたのですが、通学の時間は裏道を通って格致高校の裏に着く便を備北交通さんがやられているということで、そちらのバス通学に変えられた方もいらっしゃるということです。格致高校は、私も実際に見て実感したのですけれども、保護者での送迎が非常に多いという状況がありました。続いて庄原実業高校ですが、実業高校は全校生徒のうち２６名、１１％の生徒さんが芸備線を利用しておられます。どこもそうですけれども、朝夕の便が整えば芸備線を利用した通学がふえる可能性があると先生はおっしゃってありました。ここも保護者の送迎が非常に多いということです。実業に関しては庄原駅から少し離れているので、２次交通が便利であれば芸備線で通学する生徒もふえるかもしれないということです。同じく８時２３分、庄原駅着では始業に間に合わないということで、到着時間が少し早ければ授業開始に間に合うという御意見がありました。次のページですけれども、青陵高校です。全校生徒２８５名のうち、福塩線及び芸備線を利用して通学する生徒は１６３人ということで、半数以上がＪＲを利用して通学しているということです。１６３名のうち芸備線の利用は１３１名で、かなり多くの生徒

さんがJR芸備線を利用しておられます。ですので、JR芸備線がなくなれば青陵高校は存続の問題につながるとおっしゃっていました。保護者送迎は21名で、これはほかの学校に比べれば少ない。その理由としては、三次市内から離れているので保護者が塩町まで送って勤務をしに行くと、わざわざ回らないといけないということがあり、保護者の送迎よりJRの通学が多いということになっております。三次高校ですが、三次高校は全校生徒600名のうち77名、12%が芸備線で通学しています。こちらの中学校は240名の全校生徒のうち36名、15%がJRで通っていると。3人の意見が一致したのですけれども、三次高校に関しては補助金が出て利用はふえないのではないかとかということがあります。特に三次に関しては、そのほかの通学の便が便利というか、ほかの地域よりは整っているということで芸備線への関心が薄い。重要と考えられてはいるのですけれども、ほかの学校に比べればそうでもなかったのかなという状況でした。9月17日に三次青陵高校の生徒さんにお話をお伺いし、生徒さんの目線、直の話を聞きました。休日にJRで三次に遊びに行く場合、その便が通学に合わせて設定してあるので早く着き過ぎてしまってお店が開いていないと。何時間も待たなければならないという御意見ですとか、西城に帰る場合には、塩町を5時半の便に乗らなければ西城まで帰れない。次の便は庄原でとまるので、それに乗り遅れたら親に庄原まで迎えにきてもらわないといけないとか、そういう不便なところがあるということです。あとは駅舎に関しても、トイレがよくある真ん中だけ隠してあるようなトイレで外から見えるとか、あとはホームに椅子がない。あるのですけれども、町なかによくあるようなパイプが置いてあるだけで、背の高い人はいいけれども背が低い女性の方とかは、なかなか待つのに不便だということがありました。それらを踏まえ、トータルして下に意見を書いていますけれども、ほとんどの高校で保護者の送迎による通学が多いという事実がわかりました。JR沿線に住んでいる生徒も保護者が送迎している可能性があると思われます。朝の時間帯、上りは2便ありますけれども、先ほど言いましたように、1便はかなり混んでいる。2便は混雑していないということで、この問題に関しては西城紫水高校、格致高校、実業高校も共通して言えることですが、2便をあと10分でも早くすれば間に合うと。その時間帯だけJRさんに早くしてもらえれば、2両にする必要はなくなるのではないかという話になりました。大体そんな感じで、ここに書いていることを見てももらえればわかると思うのですけれども、お話をお伺いしてきました。以上です。

○宇江田豊彦委員長 補足ですが、生徒さんと話をしたときに出了のは、芸備線が運休になる機会が多過ぎると。基本的には欠席扱いにしないということになっているようですが、直前までわからないことが多くて、駅まで行ってやっとわかると。非常に利便性が薄いという御意見もあったところ。今、國利委員から報告をいただきました件について、皆さんから何か御質問があれば。林議長。

○林高正議長 親が送っていくことをとめることはできないのだろうけれども、何かそこに手を打つ方法はないのかなと思う。朝、学校の校門の前が渋滞するぐらい親が送っていくわけですよ。じいちゃん、ばあちゃんも喜んで送ってきているわけではない。そのあたりも検討する必要があるのではないかなと。今のトイレの問題でも、ベンチの問題でも、いくらでも協力できるからという言い方をすれば、考えてもらえるのではないかなと思う。だから、そのあたりを考えてほしいというのが私の意見です。

○宇江田豊彦委員長 國利委員。

○國利知史委員 そういう意見がすごく多くて、どこの学校も、青陵高校以外はそういう状況になっている。保護者が送って行く場合にも運賃や定期券をどっちみち買うのですけれども、定期券が結構高

い。何万円もするというので、それだったら途中で降ろして会社に行く。帰りも拾って帰れば、定期を買わなくてもいいみたいなどころがあるというのが現状ではないかなと思いました。

○宇江田豊彦委員長 他にありませんか。徳永委員。

○徳永泰臣委員 同じく、定期券が高い。半年ぐらいのを買えば5、6万円いるのです。親の負担も相当ありますし、1番困るのは、その上すぐとまる。これが1番困る。JRがないと困る青陵高校と西城紫水高校の生徒さんは、その都度休まないといけない。その辺が1番困るということをおっしゃっていました。

○宇江田豊彦委員長 坂本委員。

○坂本義明委員 朝のぎゅうぎゅう詰めの問題と、1便遅れたら始業時間に間に合わないという時間設定の問題というのは、JR自身が企業努力をしていない。乗ってほしいのなら、それはいろんな面で言ってもらえる必要があるのではないかと思う。乗ってほしいと思っていないかもしれないけれども、今後のことを考えて活動しようと思ったら。それともう一つ、乗らないのなら高くするというのは、逆を行っている。高くするから余計に乗らない。そのあたりの問題もある。人の懷に手を突っ込んでものを言っはいけないのだけれども、乗れるような状況をつくってもらわないと乗れない。今みたいに、例えば車で送ってもらっている人に何とか乗ってくれと言っても、負担の加減の問題がある。そのあたりも堂々巡りになったり、こちらに行ったらこちらがいけなくなったりするのかもしれないけれども、JRに乗ってもらって利益を上げて経営していこうと思ったら、そこらはしっかり言っいけない。それは知らない、これはできないと言うのならやめるしかないから、やめたときにはどうするかという問題になってしまう。これはしっかり議論しないとけないのかもしれない。

○宇江田豊彦委員長 國利委員。

○國利知史委員 今回話をしてみてもわかったことが、今、坂本副議長が言われるように、かなり使いにくい便になっているということ。直接話を聞いて、すぐにでもやろうと思えば解決できるだろうということもわかったので、例えば時間をちょっと早くするとか。それだけでも、1便にしか乗れなかった生徒さんが2便に乗ることができて分散するということも、可能性としてはわかりました。これからどうJRに投げかけていくかというのが問題だと思うのですけれども、そういったところも解決方法かなとは思います。

○宇江田豊彦委員長 坂本委員。

○坂本義明委員 定期券が6万円というのは、県とか市町の補助的なものは全然ないのか。

○宇江田豊彦委員長 徳永委員。

○徳永泰臣委員 モニタリング事業で、4月からですけれども10%、20%、30%という補助は市が出しています。ただ、これは先にくれるのではなく後請求ということです。県はないです。

○宇江田豊彦委員長 この事業は庄原市が独自にやっている事業です。庄原市の生徒さんだけではなく、庄原市へ乗り入れてくれている生徒さん、それから庄原市から通っている生徒さん。1カ月が10%、3カ月が20%、6カ月が30%という形で補助金を出すと。その代わり、利用についてさまざまなアンケート調査に協力をいただくということで、補助金を出すという形なのです。だから、この事業そのものが今からずっと続いていくかどうかはわからないのです。その状況を調査するために、モニタリング事業として実施をしているということです。他にありませんか。坂本委員。

○坂本義明委員 福塩線になるけれども、日彰館高校などのデータは全然ないのか。

○國利知史委員　　日彰館高校は聞いていません。ただ、場所的に言うと、三次から行くのは必ずそちらに乗ると思います。例えば、親御さんが三良坂、吉舎に勤めていて、日彰館に降ろして仕事に行くとするのは、いらっしゃるとは思いますけれどもなかなかなくて、状況的には青陵高校と同じ感じです。もし福塩線がなくなれば、上下高校と日彰館高校は間違いなく困るということは青陵高校の先生が言われていました。

○宇江田豊彦委員長　　それから、芸備線の利用促進の側面で考えるとき、東城高校をどうしようかなと思ったのです。東城高校の調査をどうするか検討したのですが、ほとんどいないということで今回は調査を実施していません。ただ、東城から新見方面へ行かれている生徒さんは何人かおられます。1人とか2人とかいうレベルだと思うのですが、そういう生徒さんもおられて、J R芸備線を活用されているのは間違いない。谷口委員。

○谷口隆明委員　　確かに、高校生の発表会のときに東城から新見高校に行っている子が2人発表していました。

○宇江田豊彦委員長　　今、調査をしていただいた現状はそういうことです。

2 その他

○宇江田豊彦委員長　　今後の調査の方向性、どういう形の調査を実施するのかということなのですが、皆さんから御意見がありますか。我々としても、やはり実感ができるということが一つ非常に大切なことではないかと思いますので、例えばJ R芸備線を活用して移動してみるとか、それからデマンド型交通を利用して國利委員が行われたようなことを我々でやってみる。どのように利便性が確保されているのか、あるいは不便なのかということを実感してみる必要があるのではないかと私個人とすれば思います。そういう機会を持っていくべきなのかなと思うのですが、どうですか。國利委員。

○國利知史委員　　実際すぐできることと言えば、例えばナイトデマンドにみんなで乗る。これは登録してすぐ乗れるものなので、すぐにでもできるかなと思いますし、今ここで話したのですけれども、今度きずなで視察に行くように予定をしています。長野、新潟あたりに行くようになっていて、確定ではないのですけれども、J R大糸線、糸魚川市役所に伺って、大糸線の利用促進に関しての話を聞くとか、あとライドシェアについて、小松市とか、あのあたりの積極的にやられているところの話を聞きに行こうという話もしています。もし一緒に行ける方がいれば、そちらにいてもいいのかなと。特別委員会としてではなく、そういうこともできるかなとは思っています。

○宇江田豊彦委員長　　林議長。

○林高正議長　　今の國利議員のお話ですけれども、すぐにあちらへ行ってしまうのはできませんから、とりあえず私はできるものとして、1日ぐらい弁当を持って、J Rに乗って、地域交通に乗って、デマンドへ乗って、庄原探訪をしてみるのはいかがかなと。前、一般質問のときに調べただけけれども、実はどうやっても一筆書きができない。つながらないのですよ。そういう課題もあるので、聞き取り調査をしたけれども、実際に自分たちの目と足で確認してみる。そうするとまた違った意見も出てくるのではないかなと思うのだけれども、どうですか。はっきり言って1日かかるかもしれない。

○宇江田豊彦委員長　　皆さんにお諮りしたいと思いますが、まず、きずなで視察を実施するのは自由参加で希望者が参加をされるべきだと思います。それから、デマンド、J R等々を活用して庄原市の中

を周遊するという件についても、特別委員会とすれば予算はありませんから、個人の手出しで参加をいただくと。あるいは政務活動費をうまく利用してやっていくしかありません。それも承知で1回企画させていただくということで、検討してみたいと思います。それでよろしいですか。そういうことができるかどうかということも含めて、企画をしたいと思います。それから、きょう調査報告をいただいた中身をポイント的に若干整理したいと思います。共通した特筆すべき課題は何点かに絞られると思います。人的資源の問題、それから道路のような、そういう外的な側面、あるいは採算性、ライセンスにかかる経費の問題、ダイヤの編成の問題ということに収れんされるのかなと思いますが、きょう皆さんに御議論いただいた中身をまとめながら、次の委員会を開催したい。それから、それに合わせて、ナイトデマンドであったりJRであったり、そのほかのデマンド交通を利用して市内を走ってみよう、自分たちで利用してみようという計画を立ててみたいと思います。これは委員長、副委員長に御一任をいただいて計画づくりをしてみたいと思いますが、それでよろしいですか。

〔「はい」 との声あり〕

○宇江田豊彦委員長 ほかに皆さんから全体を通して何かありますか。よろしいですか。それでは次回の開催ですが、今、日程を確定することができませんので、また計画づくり等が進んだ段階で皆さんに打診をさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

〔「はい」 との声あり〕

○宇江田豊彦委員長 では本日の特別委員会を閉会します。御苦労さまでした。

午後3時33分 散 会

庄原市議会委員会条例第 30 条の規定により、ここに署名する。

地域生活交通に係る調査特別委員会

委 員 長