

令和3年 網走市議会
総務経済委員会会議録
令和3年4月28日(水曜日)

○日時 令和3年4月28日 午後1時53分開会

○場所 議場

○議件

1. 所管事務調査について

○出席委員(8名)

委員長	立崎 聡 一
副委員長	松浦 敏 司
委員	石垣 直 樹
	小田部 照
	川原田 英 世
	栗田 政 男
	澤谷 淳 子
	山田 庫司郎

○欠席委員(0名)

○議長 井戸 達 也

○委員外議員(0名)

○傍聴議員(6名)

金 兵 智 則
近 藤 憲 治
永 本 浩 子
平 賀 貴 幸
古 田 純 也
村 椿 敏 章

○説明者

副市長	後藤 利 博
観光商工部長	伊倉 直 樹
商工労働課長	北村 幸 彦
観光商工部参事	高橋 優 紀

○事務局職員

事務局 長	林 幸 一
次 長	石井 公 晶
総務議事係長	法師人 絵 理
総務議事係	早 淵 由 樹

午後1時53分開会

○立崎聡一委員長 ただいまから、総務経済委員会を開会いたします。

本日の委員会では所管事務調査についてであります。

それでは、デマンドバス「どこバス」の運行実証実験について、理事者より説明を求めます。

○北村幸彦商工労働課長 デマンドバス「どこバス」運行実証実験の、今年度の概要につきまして御説明いたします。

お手元の資料1号を御覧ください。

1、運行期間は令和3年6月1日火曜日から、令和4年3月31日木曜日までの10カ月間となります。

2、運行時間は、午前9時から午後4時まで、受付時間は午前9時から午後3時45分まででございます。

3、車両は5台体制で運行いたします。

4、運賃についてであります。記載のとおり、AエリアとBエリアに分けており、同一エリア内の移動は、一般利用で片道400円、小学生、障害をお持ちの方は200円としております。

エリアを超える移動につきましては、一般利用で片道700円、小学生で500円、障害をお持ちの方は350円としております。

また、回数券については、65歳以上の方、またはアプリを利用して予約される方は、販売価格3,000円で4,000円分、また、65歳以上で、なおかつアプリを利用して予約される方は、販売価格3,000円で4,500円分の回数券と設定しております。

最後に停留所についてでございますが、本事業は既存の路線バス停留所157カ所と、どこバス専用の停留所、66カ所を追加しまして、合計で223カ所となっております。

参考までに配付しておりますパンフレットでございますが、こちらは住民説明会用に配布しているものでございまして、説明会の中で、例えば、バス停の位置の変更とか、追加とか、そういうことがあった場合ですね、変更となる場合がございます。

最終的なものにつきましては5月末ぐらいにですね、全戸配布を予定しております。

説明は以上でございます。

○立崎聡一委員長 ただいまの説明で、質疑等ございますでしょうか。

○山田庫司郎委員 私が言い出しっぺですから、最初にちょっと何点か、説明いただければと思います。

今説明がありましたように、昨年から実証実験という表現がいいかですが、高台エリアを中心に、実施をしてきた事業です。

今回は、今説明ありましたようにこの地図も見ましても、町なか、向陽地区も含めてですが、エリアが広がる中でですね、車の台数も増やして対応するという事業内容で、今お聞かせいただいたのですが、基本的な考え方は、誰でもがどこでも乗ってですね、車に乗れない交通弱者も含めた交通機関の利用ということが、一つの原点だというふうにちょっとと思いますし、重ねて路線バスも走っている部分もありますし、逆に言うとハイヤーと言いますか、タクシーもですね、いろいろな意味で、事業としてやっている部分もありまして、その辺とのいろいろ整合性は兼ね合いも考えながらやっていかなければならないという部分も、一つあるのかなというふうに思いますけれども、今お聞きかせいただいた部分ですね、これ事業費、今回3,000万円だけ、幾らだけ。

宝くじのやつ補助ももらいながら…調べて来ればよかったですね。

今年度の予算、何千万円かだったと思うのですが、委託をして、昨年と同じ形で運営をするということで、その辺はまずどうなのですか。

○北村幸彦商工労働課長 こちらは昨年と同様のスキームでございまして、予算特別委員会でもお話したかと思うのですけれども、どこバスの運行の総事業費は5,620万円を見込んでおりまして、そのうち市の負担として3,000万円、3,000万円のうち二分の一が宝くじの補助金を活用する予定でございまして。

○山田庫司郎委員 こういう形で民間のお力を借りて運営していくことになるわけですが、まず、私も直接説明会に出ませんでしたけれども、何人かの方にお聞きをしたことはですね、やっぱりエリアを超えて行ったときに片道700円かかると。

この辺がちょっと高くないかなというお話がちょっと出ていたのですが、この700円の設定ですね、根拠はもちろんいろいろ考えられて、出てきた数字だと思いますけれども、私どもとしては、私どもと

いうか私としては、多くの方に実証実験ですから、やっぱり便利なのだということ、まず覚えてもらうということも一つ大事なかなと。

そうなれば利用しやすい料金設定に、そうなると市の持ち出しが増える可能性がきつとあるのかもしれませんが、そんな私は視点を持っているのですが、このやっぱりエリアを超えた場合の700円と、エリア内で400円というこの料金設定が出てきた経過で、説明できる範囲でいいのですけれども、もし御説明いただければとこんなふうに思います。

○北村幸彦商工労働課長 運賃につきましては、昨年実証試験で高台地区、今年、台町、桂町を除く地区でやったわけですが、それは一つのエリアということで、一律300円という運賃設定でございました。

今年度につきましては、市街地区全域ということで、範囲も広がるということで、いろいろ様々検討してきた経過がございます。

その中で、網走バス等といろいろ協議した中でですね、まず、一つのエリア内であれば400円、エリアをまたいだときは700円という設定をさせていただきまして。

いろいろ高いとか、安いとかいろいろ判断はございましたけれども、こちらの運賃の設定につきましては、路線バスよりは高く、タクシーの運賃よりは安いというような間の設定ということとですね、金額を設定するに当たりまして、地域公共交通活性化協議会、こちらのほうで決定というか、そこにタクシー事業者もおりますし、バス事業者、交通事業者も入っている協議会でございます。

その中で、協議というか決定した金額で運行しております。

ただ昨年ですね、一つのエリアで300円ということで、今年実質値上がりしたような感じで、昨年使った方もいらっしやいまして、思われることもございましたので、回数券というものを設定しております。回数券を購入されればですね、一つのエリアは300円で実質乗れる形になります。

また、エリアをまたいだ場合ですね、この割引率を考えますと、700円のところ、525円程度、その金額で乗れるという設定でございまして。

○山田庫司郎委員 そういう意味で回数券を買えばかなり割安になると、説明会でも御説明しながら、されてきているのだなというふうに今思ったのですが、なるほどね。今言われたように、タクシーより

は安い、路線バスよりは幾らか高いけれども、その回数券を買うことによって、利用頻度ももちろんありますけれども、安くなりますよと。

こういう説明の中で、特に説明会の中では、どのような不安とか、不満なんかはなかったのかどうかですが、その辺どうなのでしょう。

もう何か所かやられていると思うのですが。

○北村幸彦商工労働課長 これまでに数カ所で、まだ説明会をやっている中でございますが、昨年実施したところで説明しますと、若干値上がりしたのではないかというお話もございました。

その場合、回数券の御説明をさせていただいております。

また、新たに始める地区につきましては、やっぱり、皆さん興味を持っていただいたらしく、こういう便利なバスはぜひ乗車してみたいとかですね、そういうお話を伺いました。

今回まだ実証実験という段階でございますので、市民の、利用者の方のですね、様々な御意見を聞きながらですね、よりいい形にしまして、本格運行に向けて色々検討していきたいと考えております。

○山田庫司郎委員 やっぱり利用数が増えてくれば、やっぱり幾らか収入が入ってくるということで、次期にはだんだん安くできる可能性もあると。

逆に言うんですね、バスを走らせれば走らせるほど赤字になっていくのだというのなら、これは困りますけれども、やっぱり利用者が多くなれば、それだけその収入があるということで、次にやるときに安くなっていく可能性も含めて、説明会とかで説明しながらですね、ぜひ利用が増えるようにということも、言われているのだというふうに思いますけれども、これは、今回と去年にやった中で、これで本格的に稼働するとなると、来年からももちろんやっていく考え方で実証実験されていると思うのですが、その辺はどうなのでしょう。

将来的なことも含めて。

○北村幸彦商工労働課長 今年につきましては、昨年から拡大して市街地域全域ということと、ちょっとまだ未定なのですが、来年は観光施設も含めた形で、何とかできないかというような考えはございます。

今年度のやっぱり実証実験の中で、利用者がどういう形で利用してくれるか、また公共交通につきましても、ある一定の負担をしていただかなければ、今後もやっぱり維持していくというのは、なかなか

難しいと思います。

その辺を含めまして、金額の設定とかもですね、色々検討してまいりたいと考えております。

○山田庫司郎委員 とりあえず1回、私ちょっと質問を終わります。

また後ほど。

○立崎聡一委員長 他に。

○川原田英世委員 僕も何点か伺いたいと思うのですが、去年から始まって今回は第2段階なのかな、この計画としては。

長い公共交通の変革のときに来ているのだというふうに思います。

大きくは、高齢化に対応した地域の新しい足をどうやってつくっていくのかということと、今日あたりの日経新聞にも出ていましたけれども、自動車5社がICT化で共通の視線に立ってやっていくということで、車自体がMaaSだとか新しい技術によって、大きく変わっていく中での自動運転を含めた大きな転換に合わせて、公共交通の仕組みも変えなくては行けないだろうというような大きな流れの中に乗っかるのが、このどこバスの事業なのだろうなというふうには思っていますが、最終的な目的を誤ってしまっているのではないだろうなと思っています。

そういった中で、今路線バスと、どこバスというのを、今年は並行して走るということになっていくと、どこバスの比重が徐々に高まっていくということになると思うのですが、最初、去年始まる時には、将来的には路線バスをなくして、どこバスに集約化したいというのが最終的な目的だということなどを答弁いただいたのですけれども、その方向性というのは変わりないのでしょうか。

○北村幸彦商工労働課長 今年度実証実験の段階では、路線バスと並行して運行はするのですが、将来的にはやはり当初ですね、やはりどこバスを始めるきっかけとなったのもですね、やっぱり朝の通勤通学の、帰りも含めまして、そこは路線バスである一定の乗車人数はいるのですけれども、日中につきましては、やはり、いわゆる空バスみたいな形で運行していると。

そういう無駄な経費をなくした中でですね、路線バスをなくして、最終的にどこバスだけになればですね、利便性の高い公共交通機関になるのではないかと考えておまして、そういう形で考えております。

○川原田英世委員 わかりました。

やっぱり車に関する視点、公共交通に関する視点というのは、大きく変わってきていますよね。

もう多分数年後には、1人で1台の車を持つという時代はなくなって、多分、共有していくものになってくるのだと思います。

というのは、自動車の稼働率を見たら、所有されている車は、1日の中で数%しかなくて、相当無駄なものを、実は資産として持っているというのは、日本の特有だということも出てきていますよね。

そういう観点でいくと多分、どこバスというのは、今免許を持っている人でも活用しやすいものになっていけば、この町の未来がちょっと変わっていくのではないのかなというところに、そこに寄与して行ってほしいと思っているのですよね。

I T関係の人の仕事ですね、都会からこっちに定住してほしいということで取組もしていますけれども、それは大体自動車免許すら持っていないくて、そういう人たちもやっぱり使えるものにしていくことが非常に大きい、重要な部分だと思うのですが、やっぱりちょっと何点か引かかる部分はどうしてもあります。

期待すると同時に。

それが一つは料金であるのと、それから仕組み上、運用上の、どうもちょっと今回の1回目をやったときに何か無駄が、I C Tを使って効率よくやっていくということなのだけれども、ちょっとどうしてもなんかこう、それになりきれていない部分があるというところと実際に運転している人からも、実際にA Iを使ったシステムなんて、余計なだけで全く使っていないよという意見があったりだとか、ちょっといろいろ聞こえてきていたのですけれども、そういった点で、1回目をやってみての反省点というのはどのように捉えて、今回どのようにそれを反映しようとしているのか、伺いたいと思います。

○北村幸彦商工労働課長 まず、A Iを使った運行でございますが、実質ですね、昨年でいいますと、4カ月の間で959人、1日平均で約7.86人と、この人数であればですね、A Iで最適なルートを表示しながら運行するというのは、実質どうだったのかなというのはありますけれども、今後人が増えてきてですね、たくさん予約が入ってくればですね、そういうA Iを使った最適なルートというのが自動的に出ると思われれます。

そのような形でたくさん利用者が増えてくれば、

そのA Iも活かせてくるのではないかなと考えております。

○川原田英世委員 わかりました。

やっぱり、ではA Iの利便性を活用するまでの利用者数にはなってなかったのですよね、前はですね。

それは今回台数も増やして、面を増やすことによって、A Iの有効性がしっかりと実証できるようになっていけば、また一ついい展開になっていくのかなということなのだと思います。

そこは理解しました。

それであともう一つ、さっき言った料金の部分なのですけれども、同じように公共交通が幾つかある中で、バランスをとって値段設定をしたのだというように思いますし、僕も予算のときには、ほかの公共交通との料金の関わりというのがあると思いますので、十分検討してくださいということは言わせていただいておりますけれども、正直な感想としては高いなというのが率直なことです。

それで、前回よりもさらに上がってしまう、回数券を使えば上がらないよねというけれども、でも率直に見たら上がってしまうのですよね。

高いものが安くなるというのは、市民は受け入れやすいのですけれども、市民というか利用者は受け入れやすいのですけれども、値上がりするというのはなかなか受け入れにくいのが現実です。

そういう状況になってしまったのは、どうしてなのかなと思うのですが、どうなのでしょう、その点で、前回実質300円でやってみたときの市民の反応と、今回、聞き取りをしている中でどのように考えているのか、この設定についても一度ちょっと前回の反省点も含めて伺いたいのですが。

○北村幸彦商工労働課長 運賃につきましては、種々議論をした中でですね、最終的にここに落ち着いているという経過がございます。

高いという意見もあるのですが、やっぱり運行エリアが広がったということが一番の要因でございます、その辺は網走バスさんの収支バランスとかですね、あとタクシーの営業を圧迫しないような形とかですね、様々考えた結果でございます。

こちらにつきましても、実証実験という段階でございますので、今後いろいろお話を聞いた中で、さらに再検討しなければいけないかなとは思っております。

昨年ですね、利用者に対してアンケートを行

ったところですね、不満な点と言えば運行エリアというのがまず一番でした。

あと運行時間、それは朝何時から何時までという時間の問題が44%、運行エリアが67%ですね。

あと料金が10%というところでした。

昨年は初めてやったのとエリアが限られていたということで、まだ運賃についていいか悪いかという判断がつかなかったかなと思っております。

今年度、市内全域でエリアを決めてやるというやり方について、その辺も利用者の方からですね、お話を聞いていきたいと思えます。

○川原田英世委員 わかりました。

もう1点、最終的な最初に言った目的の部分で、やっぱり高齢化に伴って公共交通を見直さなくてはいけないということで、やっぱり公共交通を利用されているのは学生と高齢者だと思えるのですよね。

昼間にターゲットを当てていく、学生が多いのはもちろん通学と帰るときということになって、それ以外の時間帯を埋めるということは、つまりこのどこバスの目的は高齢者がターゲットだということが明確なのですね、そういったことでいくと。

高齢者がターゲットの乗り物で、高齢者のニーズに沿ってこの事業を展開していくのであれば、やっぱりその高齢者の方たちの視点に沿って展開をしていかななくてはいけないと思うのです。

となると、高齢者の方たちがどこに移動するかというと、やっぱり一番多いのは病院ですよ。

なので、例えばピンポイントでもいいから、料金設定をもっと柔軟にしてもいいいろいろな考え方できると思うので、高齢者のためのものなのだという位置づけを、市民もみんな利用してもらうのだけれども、目的は高齢者なのだというをぶれずに、その視点で考えていったほうが僕はいいものになると思っていますので、その視点をずらさないようにしながら、これからの展開も考えていってほしいなというふうに思っていますので、ぜひお願いします。

○立崎聡一委員長 他に。

○松浦敏司委員 今、何人かの委員から質問がありましたけれども、私も、今川原田委員から言われたように、基本は高齢者に対しての利便性という点、それから私も先月、ちょっと今日資料を持ってくるのを忘れたのですが、網走警察署の関係の免許証の返納というのが、年々、相当な勢いで、高齢者の運転免許の返納というのは進んでいます。

それは、詳しくは、このどこバスをやったからどうかというのはちょっとわかりませんが、やはり自分たちが運転に自信がなくなると、大きな事故を起こしては大変だと、全国でいろいろな事故が起きていて、やはり高齢者の皆さん、運転をしないようにしようというようなことの表れだというふうに思うのです。

そういう意味では、今回こういうふうなエリアを広げたという、土台にしたということも非常に評価できるのだろうというふうに思うのですが、やはり今言われた料金という点では、私のところにも相当、400円とエリアを超えれば700円というのは、これは高いという声が届いています。

これは、ただ、今回までは実証実験ということで、実際に本運行する場合は、市がそこにどういう助成をするかということも検討していくのだろうというふうには思うのですが、やっぱり一番大事なのは、高齢者が利用しやすい、そういった運行であり、料金ではなければならないというふうに思うのです。

その辺でやっぱり、今後やっていく上では、その辺しっかり検討する必要があると思うのですが、その辺、伺いたいと思えます。

○北村幸彦商工労働課長 今委員がおっしゃるとおりでございます。

高齢者、今後免許返納した方も増えてくるということもございますので、高齢者の方が使い勝手のいいですね、公共交通機関、どこバスにしていきたいと考えておりますので、実証実験を踏まえた中で、様々な検討していきたいと考えております。

○松浦敏司委員 ぜひ、その辺をしっかりと検討し、よりよい高齢者に利用されやすいようなものにしてほしいと思えます。

終わります。

○立崎聡一委員長 他にございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

なきようですので、この件についてはこれでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

これをもちまして総務経済委員会を終了いたします。

御苦労さまでした。

午後2時17分閉会