

総務文教委員会記録

令和6年5月8日（水）
15時24分～17時06分
全員協議会室

【委員】 芦谷委員長、沖田副委員長、村武委員、岡本委員、永見委員、西田委員

【議長・委員外議員】

【執行部】

（地域政策部）田中地域政策部長

（まちづくり社会教育課）河上副参事、稲田公共交通係長

【事務局】 松井書記

【議題】

- 1 【取組課題】 地域交通について
- 2 地域井戸端会について（委員間で協議）
- 3 その他

【別紙会議録のとおり】

【会議録】

[15 時 24 分 開議]

○芦谷委員長

ただいまから総務文教委員会を開会する。出席委員は6名で定足数に達している。それではレジュメに沿って進める。

1 【取組課題】地域交通について

○芦谷委員長

本日は、当委員会の取組課題である地域交通について理解を深めたいと考えており、執行部から地域政策部長を始めとする3名に出席いただいている。まずは担当課から浜田市が実施している交通施策について説明いただき、その後委員から質問や意見をいただきたい。

○まちづくり社会教育課副参事

(以下、資料を基に説明)

○芦谷委員長

今の説明について委員から質問があればお願いします。

○沖田副委員長

敬老福祉乗車券について、毎年この時期に販売窓口である本庁、各支所、まちづくりセンターに多くの方が来られる。冊数も人数もすごいので、担当課は販売に手を取られて大変だろうと思う。一番の課題として、マイナンバーカードにひも付けて券を販売する仕組みづくりが必要だろうと思う。敬老福祉乗車券は金券なので1枚ずつ名前を書くが、これだけでもかなりエネルギーが要らしている、事前予約制で名前を印字しておくだけでもかなり事務量は減らさると思うが、担当課はどう考えているか。

○地域政策部長

おっしゃるとおりである。この春も本庁1階に特別窓口を設けて販売したが、やはり時期が集中して購入者が殺到する日もあった。金券に名前を書くのも時間が掛かるため、大変混雑する 때가毎年ある。

特に、昨年度までの乗車券は昨年度末が使用期限だったので、実は令和5年度の交付冊数は前年度よりも若干減っている。やはり期限が1年しかないので買い控えがあったのかなと思う。それが今回、令和6年度になってまた新しい期に入ったということで、この4月は想定よりも相当多く販売があった。

ご指摘のあったマイナンバーカードとひも付けるかどうかは別にしても、デジタル化は何らかの形で検討していくべき課題だと認識している。そうすれば、例えば券の印刷や発行方法についても相当省力化できる部分があると思うので、自治体DXなどいろいろな場面があるが、単独になるか何かとセットになるかは分からないが、事務の軽減にもつながるので、市としては考えていきたい。

○村武委員

敬老福祉乗車券はまちづくりセンターでも販売されているが、センターの職員から、かなり負担が大きいという話を聞いた。金券に名前を書かなければいけないし、あと何冊買えるのかと尋ねられた場合、担当課に電話で確認するといったやり取りもかなり時間が掛かって負担があると聞いたが、そのあたりは担当課としてどのように認識しているか。

○地域政策部長

まちづくりセンターで販売を行って、事務手続がその分増えたという声は我々も聞いている。なるべく負担の軽減をとということもあり、年度当初の購入者の殺到を回避するために、4月はまちづくりセンターでの販売を取りやめて、5月1日から行っている。

事務量を軽減していくことは非常に大事なことだと思う。デジタル化などは進めていかななくてはいけないと思いつつも、利用者が使いやすいようにするのが一番だと思っているので、今すぐに事務軽減のためのデジタル化はなかなか難しいかもしれないが、まちづくりセンターには、敬老福祉乗車券がまちづくりにも一役買っているということを理解してもらい、進めていけたらと思っている。

○村武委員

簡単にできるように考えてもらいたいと思う。まちづくりセンターで敬老福祉乗車券を販売することは、地域の方にとっても買いやすいのですごく良いと思うが、まちづくりセンターの役割もあるので、限られた職員でこれをやっていくことがあまり負担になってはいけないと思う。多分センターによって買いに来る人数にばらつきがあるとは思いますが、そこを考えてもらいたい。

○まちづくり社会教育課副参事

私もこの4月にまちづくりセンターに販売に歩かせてもらった。まちづくりセンターによってはその日にわざと行事を入れて、敬老福祉乗車券を買って事業にも参加してもらおうというような流れをつくっているセンターもあった。高齢の方はまちづくりセンターで売っていると伝えると特に喜ばれるので、そういった市民の喜びとセンター職員の苦労とをうまく調整しなければいけないとは思いますが、センターにねぎらいの言葉を掛けながら、何とかあまり負担のない範囲でやってもらいたい。

まちづくりセンターとはまたいろいろな機会に話をしながら、なるべく負担が軽減されるように、ただ、それを活用して、買いに来たらついでにこういったものもできるといった仕組みも一緒にできたらと思っているので、まちづくりセンターでの販売については今後も継続していきたい。

○岡本委員

浜田市バスマップを見ると、浜田市内の移動に使える路線バスは、石見交通などの民間路線バスのほかに生活路線バスしかないのか。

○公共交通係長

路線バスについては、おっしゃるとおり、民間の路線バスと市が運行している生活路線バスの2種類である。

○岡本委員

バスマップは分かりやすいと思うが、例えば石見交通のバスが、路線ごとに何時にどこへ着くという一覧表が市民に配布されていたと思う。市はバスの運行時間に関する表などの掲示は考えているか。私は片庭町に住んでいて、最寄りのバス停にはバスの発着時刻表が貼ってあるが、あれと同じものがワンペーパーで各お宅に配られている。バスマップを出す市として、それに近い資料を出す予定があるか、それともそんなことは考えていないのか。

○公共交通係長

民間路線バス業者が出している一覧表に似たものを市が出す予定は今のところはないが、各路線に時刻表を用意しているので、それらを複合的に組み合わせて考えていただくのが現状である。今後そういった声が強くなれば、どういう出し方になるのか、特に三隅地域は路線が複雑になっているので、何枚にもなると掲示しづらくなったり字が小さくなったりといろいろなことが想定されるので、もしその辺がクリアできるならばそういったことも検討はしていきたい。

○地域政策部長

先ほど敬老福祉乗車券のときにも話があったが、現在、浜田市だけでなく全国のバスで、乗りたい停留所から行きたい停留所までの時刻表やコースを検索できるアプリもある。鉄道では有名なアプリがいくつかあるが、バスにも同様のものがある。今後DXなどに取り組んでいく限りは、どちらかというところとそういったものをできるだけ使ってもらえるように考えていきたい。紙を配布するような方法はできるだけ考えたくない。おっしゃるように、バス停ごとにそうした掲示は行っている。年配の方が多く利用されることもあり、やはり紙のほうが良いというような声があればまた考えていこうと思うが、現行は身近な停留所から生活圏域の動きが主だと思うので、決まった停留所に時刻表がある環境で今は使っただけにしていると思う。ほかから時刻表を配ってくれというような声は、今のところ我々に届いている状況ではない。

○永見委員

生活路線バスについて、各地域でそれぞれのバス路線を運営してもらっているのは理解できるが、生活路線バスは地域ごとの路線であり、その接続というのは今の段階ではないのか。例えば金城は、旭浜田路線で高校生の送迎を朝晩やってもらっている。高齢者は、金城の中では生活路線バスで移動できるが、旭やほかの地域に行く路線がないので、接続の便利が悪いという声があるので、何か考えがあれば聞かせてほしい。これは金城だけでなくほかの地域も同じではないかと思うが、旧自治区間の移動の接続について考えを持っているか聞かせてほしい。

○公共交通係長

各路線の接続だが、ダイヤ設定に関してはできる限りいろいろなことを想定して、各地域と本庁、各支所が連携しながら検討している。例えば金城路線と旭浜田路線の接続の時間のすり合わせも、ケースによっては行っている。ただ、いろいろな目的で使われるバスなので、利用者一人一人の思いに合致しない部分もあるが、通勤や通学

など多くの方が利用する時間帯はなるべくすり合わせできるように、各支所とも調整している。

○永見委員

例えば、旭の国保診療所へ通院するのに、生活路線バスを使った移動がなかなか難しいという話をしばしば聞くが、浜田旭路線の状況はどうなっているか。日中に通院に利用できる状況はどうか。

○公共交通係長

現在の旭浜田路線については、朝は1往復、夕方は2往復出ているが、おっしゃるように日中の便がなかなかないため通院が難しいという声も確かに聞いている。各地域の細かいニーズについては、例えばあいのりタクシーを利用するなどの方法で対応いただければと考えている。

○村武委員

説明のあった内容は理解できたが、始まった年度が違っており、そのときの状況や地域によって今の方法になっていると思う。今の五つの交通方法が必要だと思っているからやっているのだろうが、それぞれ課題があると思う。ここの部分をもう少し整理していかなければいけないといった考えはあるか。

○地域政策部長

当然、毎年見直しを行っている。生活路線バスは、去年、石見交通の有福線が廃止になり、この4月から新たに市の生活路線バスを走らせているが、その一方で、予約型乗合タクシーも含め、一部は非常に利用が少なくなっており、地元とも協議して廃止するケースも出ている。次回の総務文教委員会で令和5年度の状況を説明する予定で、今日配った資料は令和4年度の利用者数などだが、浜田の予約型乗合タクシーのうち、三階長見線と櫛田原線の二つは非常に利用が少ないため、この4月から廃止にした。できるだけ守っていきたい路線ではあるが、利用者数があまりにも少ない場合には別の方法を考えてもらうことになると思う。こういった見直しは毎年やっていきたい。

○芦谷委員長

ほかに質疑はあるか。

(「なし」という声あり)

では、一旦この説明に対する質疑を終わり、地域交通の問題全般について意見や質疑があればお願いします。

○西田委員

敬老福祉乗車券を各まちづくりセンターで販売していて、そこを回ったとのことだったが、センターによって距離感が違うので、いろいろな課題や声を聞かれたと思う。私が聞いたのは、交付冊数が1年度につき15冊あるいは距離によって20冊までということだが、例えば三隅のまちづくりセンターから浜田へ出掛けるのは距離が近いが、井野や黒沢になると乗車券を同じ20冊買っても距離が倍以上違うので券がすぐなくなる。もう少し細かいニーズに対応した乗車券の販売を、冊数もだが、もう少し細

かくという声をすごく聞いているので、その辺の考えを聞きたい。

○地域政策部長

コロナを経て、昨年、地域の様々な声を伺い、購入できる冊数を増やした。これは年度当初の補正でさせてもらったが、引き続きその冊数で令和6年度当初予算に上げて継続することとしている。この半年間で5冊増やした分はこの3月までという使用期限だったので、また新しい期が始まってこの1年の状況を見たいと思う。来年、再来年と販売は毎年やっていくが、どれくらい必要なのか、どこまで財政的な措置ができるのかということもあるので、そのあたりについては状況を見ていきたい。

○まちづくり社会教育課副参事

実際に販売に回って話を聞くと、確かに委員がおっしゃるように距離的な問題もあるが、一人一人の生活実態、要するに病院にすごく通う人や、買い物はタクシーでないと移動できない人など、生活環境や身体状況によって冊数がかなり変わる。今は8キロで線を引いて区分しているので、隣の方は20冊買えるのに私は15冊ということがあるかもしれないが、それを距離以外のことで細分化するのはなかなか難しい。まだ元気でバスを使うから冊数はそんなに要らないという人もいれば、近くでもタクシー通院に往復何千円掛かるといふ人もいる。申し訳ないがそこまで見るのはなかなか難しいので、当面はこの形で線を引かせてもらいたい。

○西田委員

その辺はよく分かるので、個々に皆違うので、そこはもう少し柔軟に頭に入れてもらいたい。

また、去年までの券は期限までに使ってしまわないとだめだということに対していろいろな声を聞いた。なぜ3月までに使い切れなければいけないのか、お金を出して買ったものがたまたま使い切れなかったが、期限を切られたことにかなり声を聞いた。期限を切れなければいけなかったのか。

○公共交通係長

令和5年度末で使用期限が切れたことについて、市民からもかなり問合せをいただいた。過去2回、新型コロナウイルス蔓延の状況によって外出予定だったのに出られないといったことも踏まえて、持っているものは使ってもらえるように期間を延長したが、昨年からは外出制限もなくなったので、事業の区切りとして、財政的なものも含めて区切りを設けている。券にも令和6年3月と使用期限を記しているし、大体の方は確認して購入いただいているところもあったので、個人の都合で外出しにくかったということもあると思うが、今回は延長なしで使い切ってもらおうよう措置した。

○西田委員

期限があることも最初は説明があったのかもしれないが、高齢の方々はそれを忘れてしまうし、広報でも通知はしているが、字が小さくて読んでいないとか、高齢者なりのいろいろな理由があるので、その辺も含めていろいろ考えてもらいたい。

○岡本委員

昨年度の地域井戸端会で、地域の交通は民間事業者が撤退するなど必ず問題に

なってくるが、私は当時総務文教委員ではなく、把握できていなかったもので、言われるがままで答えられなかった。今年度は地域井戸端会で公共交通について聞いていくので、実態を知りたいので質問する。

例えば瀬戸ヶ島町の周辺では石見交通の路線バスに人が乗っていない実態もずっと把握していたが、それを地域に説明する際に、地域の人々の半分以上は理解しているが、今後それを使おうと思ったときに使えないのではないかという話をされたときに、係長からあいのりタクシーの説明を受けて納得されたという事例がある。私は、地域の実態を執行部が把握しているのかを聞きたかった。今後いろいろな路線の廃止を考えていかなければいけないと言われたが、住民の利用状況などを把握した上でそういう方向付けをしようとしているのか確認しておきたかった。それをもって地域に行き、執行部はもうこういうことを確認しており、あとは地域の皆が使うか使わないか、皆がどうサポートするかが問題だということと言わんとするため下準備の話を執行部から聞いておきたかったというのが私の意図である。

○地域政策部長

予約型乗合タクシーについては毎年状況を報告しているが、1年間の利用人数というのは、延べ数十人であっても実態は一人だったりする。例えばその方が亡くなったり入院した時点でゼロになるので、そのあたりの実態は当然調べた上で、廃止については地域の了解も得ながら進めている。

生活路線バスについては市の直営で、ある程度状況が把握できるので、廃止の段階では当然検証もするし地元と協議もするが、民間のバス路線についてはなかなか我々も実態を把握しづらい。廃止が決まった有福線については、その後のことを考える必要があるので一定期間は調査してくれとお願いして、その間石見交通は人を雇って、乗客がどこから何人乗ったといった調査をされた。なかなかDXも進んでない状況があるので、人的な動力が要る調査になる。それをずっと求めるわけにはいけないので、民間については把握できていないが、市の直営のものはできるだけ参考にしていきたい。

○永見委員

私は生活路線バスのニーズ調査について質問したい。地域井戸端会でもこの話が出ると思うが、利用者の声を聞いている状況を聞かせてほしい。

○公共交通係長

各地域の利用者の意見は、大枠については、策定した地域公共交通計画の中で、無作為ではあるが市民にアンケートを取り、利用の有無、利用しているならどういった手法を取っているか等、項目に分けて質問して状況をつかんでいる。細かい部分では、各地域において必要に応じて、例えばサロンなど寄り合いがあるところに出向いて交通の状況を伺った地域もある。ただ、全庁的にそれを進めているわけではなく、ケースに応じてだが、折に触れて利用者の意見は伺っている。

○永見委員

大体分かった。今年の春はダイヤを改正したのか。

○公共交通係長

一部の地域においてはダイヤの見直しを図っている。

○永見委員

住民の意見を伺いながら、反映されたところもあるという理解で良いか。

○公共交通係長

はい。

○永見委員

もう1点、あいのりタクシーは今、各地区まちづくり推進委員会単位で取り組んでもらっている。例えば隣り合ったまちづくり委員会の住民が同じタクシーに乗る事例もあると聞くが、そういう場合どうするのか。

○公共交通係長

あいのりタクシーの運行については先ほど説明があったとおり、まちづくり委員会を事業主体としている。これは各地域の課題など、現状に応じた細かい対応をしてもらえるということで、まちづくり総合交付金を原資に活動を展開してもらっている。それは福祉関係なども含めてだが、交通に関してもまちづくり委員会として各地域のニーズを捉えて、運行計画を立てて実行してもらおう。この事業は令和3年10月から実施しているが、各地域でそういった実践をしてもらっている。

委員ご質問の事例だが、補助金の上限額をまちづくり委員会単位で設けており、あくまでそのまちづくり委員会で運行したものに対する補助金として交付しているの、そこにほかの地域の方が来て補助金の枠を消化するのが良いかどうかは、各まちづくり委員会の判断になると思うが、各地区の方が利用されることを前提として補助金を交付している。

○永見委員

市へ報告する場合は、それぞれのまちづくり委員会が報告する形で精算する方法ということで、例えばAとBのまちづくり委員会で自己負担額が変わってくる可能性もあるが、それはどのように扱っているか。

○公共交通係長

実例として、複数のまちづくり委員会から同一の運行に対しての補助申請は出していない。一申請の中で地域外の方が乗っているかということも、実際こちらも住所地まで確認はしてないし、どういった方に使ってもらうか、どういった方に声を掛けるかという運行自体はまちづくり委員会に任せている。もしそういったケースが出た場合についても、事業実施主体は各まちづくり委員会になるので、同じタクシーを使うことが現実的にできるのかどうかという話になると思うし、目的地が同じでそれぞれに車を出すのは当然可能だが、同じ車両で二つのまちづくり委員会からのオーダーを受けて運行するというのは実例がないので、もしそういった場合は別途相談させてもらいたい。

○村武委員

私もあいのりタクシーについて聞きたい。まちづくり委員会で実施するのは分か

るが、地域ニーズの把握はまちづくり委員会の中で話し合っただけで把握するのだと思うが、運行計画の検討は年間を通しての計画を立てるのか。例えばサロンが月に1回あり、参加者が大体これくらいの人数だからこれくらいの利用になるといった計画もあると思う。年度当初の段階では予定が立たないこともあると思うので、運行計画についてもう少し説明してもらいたい。

○公共交通係長

運行計画については、実際に今申請して運行してもらっている状況でも、通院や買い物、地域の行事などいろいろな用途で使われる。1年を通してでも結構だし、複数か月の計画をして、例えば第何何曜日にどこ地区からどこ方面へ運行するといった計画を立てている地域もあるし、本当に単発で、これから先1か月後くらいに皆で買い物に出掛けるので申請するケースもある。計画というのがこの4月から6月の3か月間で、いつ動くか分からないがどこ方面に行くというのは、住民のニーズを聞きながら計画を立てる地域ももちろんある。サロンを何月何日にやるので皆に来てもらおうと決めて声を掛けて募って実施する。声掛けした結果、誰も利用しない場合もあるが、申請自体はしてもらい、実績として利用がなかったと処理することもあるので、まずはこういった目的でいつ利用したいかを考えてもらえればと思う。

○村武委員

ということは、年間を通して出すこともできるし、その都度出す方法もある。計画というよりも、今度こういうことで使いたいという申請のような形なのか。

○公共交通係長

補助金という位置付けになるので、補助金交付申請という事務的な言い方になるが、申請してもらおう。その前段で、あいのりタクシーを運行していくにはどうしているかというのは地域の皆で話し合っただけで、何日に通院するような便を作ってみようといった計画を立てて、皆にチラシを配るなり個別に連絡するなりして募集して運行するようなケースもある。どういった目的で運行したいかをまず計画として立ててもらい、それに基づいて補助金申請をするという流れになる。

○村武委員

まちづくり委員会の中でそういった話合いをするということか。

○公共交通係長

いろいろなケースがあるが、ある地域では全体の役員会を開いて計画を立てているし、年間を通してまちづくり委員会の動きの中で行事が決まっているので、このときには申請しようというところもあると思う。何にせよ委員会単位で補助金の上限額も決まっているので、中で合意を得て使ってもらおうよう投げ掛けをしている。

○村武委員

タクシー会社に支払うお金はまちづくり委員会が1回立て替えて、後で市からまちづくり委員会に入ってくると聞いた。その場合、まちづくり委員会はどの程度お金を持っているか分からないが、最初にまちづくり総合交付金が振り込まれるのでそれを使ってくれということだと思うが、だんだんほかの事業に使ってお金が少なくなっていく

くる。そこはどう考えるか。

○公共交通係長

基本的には実績で確認して補助金を支払うやり方になる。立替払いはまちづくりに使ってもらおうよう交付している総合交付金なので、年度の後半にいくにつれて残高が厳しくなってくる委員会も当然あると思うが、基本的には実績で払うことを前提として各まちづくり委員会をお願いしている。いよいよ原資がなくなれば個別に相談を受けるが、原則としては先に総合交付金をまちづくり委員会へ交付しているので、うまく工夫して使ってもらい、補助金が出たら補填するという方法をほとんどのところでとってもらっている。全く原資がない任意の団体なら概算払などの方法もあるが、まちづくり委員会を事業主体としているところはそういったやり方である。

○村武委員

まちづくり委員会でも、あいのりタクシーについて知らない人がいる。こういった場面であいのりタクシーの話をしているのか。

○公共交通係長

各地域のまちづくり委員会の単位で連絡会もあり、そういったところで、この事業は令和3年10月から始めているが、導入のときから各委員会へ周知している。また先般も、各地域で寄り合いがあるときに個別で説明させてもらった。ホームページには載せており、新たに各まちづくり委員会に周知はまだしていないが、これまで導入からずっと周知はしている。我々も現場に出て話を伺うこともあるので、もう少し目に触れるようまちづくり委員会に改めてお知らせしていきたい。

○西田委員

あいのりタクシーの制度は地域の実情やニーズに合っていて、まちづくり委員会に委託してやるのは良いと思う。周知がまだ十分でないので、各まちづくり委員会が実績を積んで地域の中でだんだん広がっていき、利用しようという意識の醸成がなされるよう、みんなでこの事業を育てていく観点が必要だと思う。協働のまちづくりという観点からいっても、まちづくり委員会がやることを行政が後押ししていく形が非常に良いと思う。

それから、通学定期券購入費補助制度を継続していくとのことだが、例えば佐野地区の小学生は三階小学校に通う。行きはバスがあるが、帰りは6時くらいまで公共交通の便がないので、スクールバスがあると良いという声も聞いた。これも保護者によっていろいろな意見があるが、地域によって便の有無に違いがあるので、細かく状況を把握してもらいたい。

民間路線バスは、廃止になれば廃止になったなりにいろいろな対策ができる。浜田市が補助しているが、国や県の補助の兼ね合いもあるので、石見交通自身はどういう考えを持っているのか。市の補助がなくても国や県の補助があれば良いのか。収支が悪いところや輸送量が少ないところは正直言えば廃止にしたい考えを持っているのか、それとも少しでも継続しながら補助金をもらうほうを望んでいるのか。その辺は市として石見交通と腹を割った本音の話合いが今後必要ではないか。

○公共交通係長

通学に関する定期券の購入制度については、高校生を対象に行っている。小中学生については各学校からのスクールバスを配車しているので、恐らく登下校には問題ないと思うが、イレギュラーな時間については個別で対応となる。高校についても、石見交通の今市線が廃止になる際に、今までの利用が少ないからというのも当然要因だと思うが、併せて各学校にも浜田から旭への帰りの便についてどうかと声を聞いたときにも、多くは夕方、日中の便は構築していない。現状も人数的にはかなり少ないニーズになる。交通にお困りの方については何かしらの便をと考えてはいるが、今の状況から1便増やすというのも事業費のことも考えて構築しているので、よほどニーズが固まって出るようなら考えてはいきたい。

○地域政策部長

石見交通の考えだが、そもそもどう考えているか直接聞いたりしてはしていないが、浜田市の補助が要らないといった話はまずないと思う。というのも、市の補助は実際に石見交通で掛かった経費のうち、国と県の補助が入った残りを市の補助が埋めるという赤字補填の形になっている。これはよくよく考えると、どうやってももうけにはつながらないのだが、市の補助がないと赤字がそのまま残ってしまうので、市がそれだけ支援していくことは当然考えられると思う。

もう一つ、有福線が廃止になったが、ほかの路線と比べて輸送量などの実績は悪いほうではなかった。ただ、非常に路線が長く、この4月からの乗務員の配置が困難だった。以前とは交通における問題が大きく変わってきているということが実態としてある。以前はとにかく利用者を伸ばさなければならなかったが、それ以前に乗務員が確保できないと路線を維持することができない状態になってきているので、これは県でも各市町村の課長を集めてプロジェクトチームを作っているが、メインのテーマとして乗務員不足の対応をどうするかを考えているので、今後そういった動きが出てくると思う。

最初に言われたあいのりタクシーについては、私も良い制度だと思っているが、むやみにこれを延ばすよりも、本来は地域公共交通として市のバス路線や石見交通の路線があり、その隙間を埋めるというか、自由度が少ないところに計画を立てて埋めるものだと思っている。したがってあいのりタクシーをどんどん膨らませるよりも、基本的には公共交通を使ってもらう。公共交通がない空白地域や、便数があまりなく事業をやるのに都合が付かないところを補完する制度だと思っている。さらにそこに敬老福祉乗車券で個人の負担を抑えていく。近年は少しずつ金額も冊数も増やし、制度自体も膨らませてきているが、これが全てを賄うような制度ではないと個人的には思っている。

○沖田副委員長

自分もそう思っている。あいのりタクシー制度のメリットとデメリットという話で、メリットは先ほど係長が言われた。確かに細かいニーズに対応できるという面では良いシステムだと思う。しかし、まちづくり組織が地域交通の全てを担うのは荷が

重すぎる。言い始めたら切りがないくらいいろいろなことがあると思う。人口規模、立地条件、まちづくり組織が立ち上がってないところもある。そういう格差や不公平は生じていると思う。

浜田市には今、生活路線バスや予約型乗合タクシー等のいろいろな施策があるが、組み合わせが大事だと思っている。例えばあいのりタクシーは一つのまちづくり委員会につき80万円で、地区によっては目と鼻の先で二つの組織が80万円の予算を持ってそれぞれが動くといった非効率的なことが発生する。

私は、なぜ地域政策部が地域交通を担当しているのか、地域交通は地域交通独自の部と専門の予算を持ち、きちんと運行を確立していくべきではないかと思っている。今の事業をある程度精査して、どこかの時期で行政主導の地域交通を確立していくべきではないかと思う。今のままでいくと、予算が重複して無駄が出ているようにも思えるがどうか。

○地域政策部長

地域公共交通計画は策定したばかりで、これはこれで一つの形だと思っている。ただ、冒頭でDXのことに触れたが、今は時代が変わってきているところだと思う。新聞では大都市などでのライドシェアが話題になっているが、東京や京都など一部の観光地中心の考え方により国で始まっているものである。ちなみにこの公共交通計画を作る際に国の運輸局から委員として加わってもらっており、会議の中でもライドシェアについて話題に上がったことがあるが、国から来られた方は、国交省でまだ示せるものがないとずっと言われ、この計画には上げることができなかった。やっと始まったのが国の一部で、特に観光地を主体として始まったところである。これが広がっていくのか、それとも浜田市のような地方でも実際に有効なのかは、今の時点ではまだ判断できないが、一つ言えるのはタクシー会社が主導で、地域に住む人と契約する形で代わりに運転手をやってもらう。今は繁忙期だけで始まっているが、結局人が必要な事業になってくるので、本当にこの地方でもそうした人材が見つかるのか疑問ではある。

一応計画はできたが、特にDXの部分もライドシェアのような仕組みも、今非常に動いているところだと思うので、そうしたところをしっかりと見極めながら、浜田市に合うものを考えていく必要性はまさにおっしゃるとおりだと思う。

部署については、正確に県内の市町村を確認したわけではないが、部の単位で交通を担当しているところはほぼないのではないかと。企画部門やまちづくり部門が、浜田市の場合は地域政策部として一緒になっているが、他の市においてもなかなか部まではいってない。浜田市においては現在まだ係である。昨年度までは大学と交通が同じ係だったが、大学の部分をよそに移管して交通だけにして、係ではあるが今回課長級の副参事を迎えて体制を少し強化したつもりである。今後は多分、部まではいかないと思うが、交通問題が大きくなる一方であれば、やはり課レベルの組織は必要になってくると思う。その際にはもっと広く、例えば今は産業経済部で萩・石見空港を扱っているが、そうしたところも含めた組織も考えられるかもしれない。機構にすぐに

反映する段階なのかどうか、まず今回は少し体制を強化するという事で今の体制を組んだので、これである程度様子を見て、必要であれば増員や課への昇格を、そのときの状態を見て考えていきたい。

○芦谷委員長

それでは出尽くしたかもしれないし、まだまだあるとも思うが、今日は各委員から質問を出してもらったので、執行部にはもう一度目を通してもらって、また今後議論をする場を設けるのでよろしくお願いします。

ここで執行部は退席される。

(執行部退席)

2 地域井戸端会について（委員間で協議）

○芦谷委員長

まず私がまとめた資料を見てもらいたい。議会広報広聴委員会からの要請があり、総務文教委員会の報告事項としてまとめた。こういった内容で地域井戸端会の冒頭に総務文教委員会の報告を行うが、場合によっては省略したり、項目によっては膨らませてもらったりして、各会場で説明してほしい。

○岡本委員

地域井戸端会の進め方を議会広報広聴委員会である程度統一したのではないかとと思う。総務文教委員会が最初に説明し、福祉環境委員会、産業建設委員会と続くが、これは同じような形態で説明するのか、個人のパフォーマンスに委ねられているのか、議会広報広聴委員長である村武委員に考えを聞きたい。

○村武委員

基本的には、総務文教委員会ではこのように言おうと今まとめてもらっているが、ほかの委員会も同じように委員会の中でまとめてもらうので、どの会場でも基本的には同じことを各委員から言ってもらうことになっている。

順番は総務文教委員会、福祉環境委員会、産業建設委員会になる。時間は3委員会で10分なので、委員会当たり3分くらいになる。

○岡本委員

説明した内容について質問を受ける時間はあるか。我々のテーマは公共交通の内容だが、全体で話をするのか、それともワークショップのような形で分かれてやるのか。去年はワークショップで分かれた記憶があるが、同じ形なのか。全体の流れも含めて聞いておきたい。

○村武委員

今日、この委員会の前に議会広報広聴委員会があり、その中で流れについて委員に伝えた。この後資料などを皆に配付すると思うが、まず各常任委員から現状報告をするが、それに対する質問は基本的には考えていない。去年も恐らくなかったのではないか。会場によってはもしかしたら違うかもしれないが、基本的には報告をこちら

から一方的にする形である。

その後、常任委員会の各テーブルを作り、テーブルごとにそのテーマに基づく意見交換を考えている。ただ、その会場の参加人数によって、例えば1人や2人など、三つのテーブルに分けられないときは、三つのテーマについて全員で意見交換するところもあるかもしれない。人数によるが、できれば三つに分かれたほうが、時間内にしっかりそのテーマについて話し合うことができるので良いと思う。その後自由テーマについての意見交換が40分ある。その後にテーマごとに議論の概要を各テーブルから発表してもらう時間が10分間あり、最後に全体のまとめをやって終わる。

○芦谷委員長

地域井戸端会の冒頭で、来場者に今日のテーマを説明するののか。

○村武委員

会議の冒頭に、これから地域井戸端会を始めると言ってもらうので、そこで各常任委員会のテーマを話してもらったほうが分かりやすいとは思う。

会の流れについては皆に配信する。委員は会場に早目に集まると思うので、その際に少しミーティングしてもらう形なのではと思っている。

○芦谷委員長

地域井戸端会の中でどういったところに向けて話をまとめる方向になるののか。テーマが重く幅広いので、大変な気がする。

○村武委員

それは総務文教委員会から出してもらったテーマということか。テーマは各常任委員会で決めたので、例えばこの中でこういうことについて聞こうということであれば、今日この場で話し合いをしたほうが良いと思う。

○芦谷委員長

各会場に総務文教委員は一人しかいない。ほかの委員会との兼ね合いもあるだろうが、この場で腹合わせする必要があるか。それとも各委員の判断でほかの委員会との話し合いの中で適宜やってもらおうということが良いか。

○沖田副委員長

確かに抽象的なテーマだと思う。地区によっていろいろなことを言う人がおられると予想される。先ほど説明を受けたような地域交通を今利用している中でこういうことはどうかという意見もあれば、そういう仕組み自体がないからやってほしいという意見もあると思う。具体的な各論めいたことはなかなか決めにくいと思うので、今の移動に不便はないかといった体で入っていけば良いのではないか。

○岡本委員

地域井戸端会の大きな目的は、重いテーマを投げ掛けるのではなく、こちらから交通について、自分の移動に悩みがあれば聞かせてほしい、私は聞いて帰るつもりなのでぜひ聞かせてほしいと、また私が意識しているのは、皆の地域で高齢によって免許を返納した人がどのくらいいて、今後それが増えるのか、それとも地域交通が担保されないなら免許は残してでもやっていきたいのか、その辺の考えも聞きたい。そう

いった日常の困り感に触れていくスタンスでやれば、それほど難しくはないように思う。市民から提起された問題を持ち帰るスタンスで行けば、石見交通がやらないなら何とかせよという声については、市としてはもうデータを持って計画を進めており、公共交通は難しいが浜田市が運営しているものについては実態も把握しながら変化してきているということを伝えながら、実態を聞いて帰るスタンスで良いと思う。私はそのスタンスで行こうと思っている。

○芦谷委員長

ほかにないか。

(「なし」という声あり)

執行部と話をしながら、ある程度状況も把握できたと思う。地区によってはいろいろな質問が出る可能性がある。今日の話聞いて説明できることはしっかり説明し、地域の実情や声を把握して帰る。場所によって人も違うので、臨機応変に対応して、地域井戸端会が成功だったと言えるような締めをして帰るようにしてもらいたい。

3 その他

○芦谷委員長

ほかに何かあるか。

(「なし」という声あり)

以上で総務文教委員会を終了する。

[17 時 06 分 閉議]

浜田市議会委員会条例第65条の規定により、ここに委員会記録を作成する。

総務文教委員会委員長 芦谷 英夫