

第 2 2 回総務、産業、建設常任委員会記録

招 集 年 月 日	令和 5 年 8 月 2 2 日 (火)
招 集 の 場 所	議員控室
開 会	午前 9 時 3 1 分
出 席 者	委員長 山岸 三男 副委員長 佐野 善弘 委員 赤坂 芳則 委員 藤田 洋一 委員 櫻井 功紀 委員 前原 吉宏
欠 席 者	
職務のため出席した者の職氏名	議会事務局主事 佐藤 理子 まちづくり推進課長 齋藤 寿 まちづくり推進課課長補佐 芦田 竜司 まちづくり推進課係長 小林 晃太郎 まちづくり推進課主事 佐藤 知也
協 議 事 項	1) 公共交通の在り方に関するまちづくり推進課との打合せ 2) 所管事務調査のまとめについて
そ の 他	
閉 会	午前 1 1 時 5 0 分

2号様式 協議の経過

山岸委員長	皆さんおはようございます。ただいまから第22回総務、産業、建設常任委員会を開催いたします。委員6名そろっておりますので、本日の会議は成立いたしております。 今日はですね、公共交通の在り方に関するまちづくり推進課と打合せということで、まちづくり推進課の皆さんにご出席いただいて、いろいろとお話を聞くということです。もう一つは、所管事務調査のまとめという、二つの会議事項として進めさせていただきます。 それでは早速、委員の紹介はよろしいですね。職員さんの紹介だけお願いします。
齋藤課長	おはようございます。まちづくり推進課は今年度から公共交通を担当するということで、昨年度までは防災管財課で行っていた業務でございます。それにつきまして、いろいろ御意見、打合せという形になりますが、私たちもこれから頑張ってまいりますので、いろいろと御指導いただければと思います。 本日の出席している職員ですが、順番に紹介させていただきます。課長補佐の芦田でございます。
芦田課長補佐	芦田です。よろしくお願いします。
齋藤課長	公共交通担当の係長です。小林です。
小林係長	小林です。よろしくお願いします。
齋藤課長	同じく公共交通の担当をしております。佐藤主事です。
佐藤主事	佐藤と申します。よろしくお願いします。
齋藤課長	最後に課長の齋藤です。どうぞよろしくお願いいたします。
山岸委員長	それでは早速会議に入ります。 これから皆さんからいろいろと御質問やら、お尋ねすることがございますのでよろしくお願いいたします。 それでは早速、私たち常任委員会の今回の研究テーマはこの表題にございます公共交通の在り方についてということで、調査研究で今月、埼玉県久喜市というところに先進地ということで行って参りました。 その中で、もちろん我が町も決して公共交通に関して遅れた進め方をしているわけではなくて、一応デマンドタクシーだとかね、住民バスもかなり早い時期から、小牛田町時代から取り入れて進めております。その中でも合併したことによってかなり南郷地域と小牛田地域の距離が遠い距離にありまして。特に南郷地域は面積が広く、人口密度が低いという地域性がございます。美里町は、南郷地域に関してはデマンドタクシーを採用して、住民の交通の利便性を高めるというふうに進めておりますけれども、私たち常任委員会としてはデマンドタクシーに関して3地区の行政区の皆さんにアンケート調査をさせていただきました。鳥谷坂、下二郷3、小島、この3行政区の皆さんにアンケート調査をさせていただいて、その結果は利用者がかなり少なかったんですね。利用者が少ないってことは

	どういふことなのか分析、話し合いました。利用者が少ないということ、利便性が少々悪いんじゃないかと。どうしてもデマンドタクシーの制度的には地区内しか使えないというところがございまして利用者が少ないんじゃないかと。 久喜市の場合、デマンドタクシーと補助タクシーと巡回バスと3種類で対応されているんですね。人口が15万ですから当然それくらいの一定の対応はされてるんですけども、それでもやっぱり久喜市でもデマンドタクシーに関して一定の区域に分けて進めていると。でも、私ちょっとこれすごいなと思ったのは、区域外にも行ける。要するに、東京へ50キロメートル圏内なんで東京のほうにも行く人がいるんだっていう話聞いてびっくりしたんですね。タクシーで一定の金額は払うけども、それ以外は自腹なんですけども、あと差額は市が支払うという、私がちょっと思わなかったような取組をしているお話もありました。 また、一番私たちが言いたいのは、住民バスの美里線。鹿島台駅から大崎市民病院まで行く路線なんですけど、それに私たち全員乗りました。庁舎から市民病院まで往復しました。いわゆる実証実験をして、乗った乗客に対して聞き取りしまして、よかったと思った点は、結構住民バスに関しては乗っている乗客の皆さんは安くて良いんです、やめないでくださいというような、良い返事をいただきました。年配の方が多いんですけど、私たち常任委員会としては一応、一定の調査、アンケートはやりまして、担当課の皆さんと打合せに至りました。私ばかりしゃべってもうまくないですから、まず課長さんから一番課題なのがデマンドタクシーがちょっと利用者が少ないっていうこともあったので、その点は分析っていいですか、どのように捉えているのか、その辺でちょっと最初にお話しいただければと思います。
齋藤課長	担当課の課長として今御質問いただいた点についてお答えをさせていただきます。 まずデマンドタクシーにつきましては、南郷地域内の運行を基本として、土日を除いて運行しているというところもあります。町のほうでも昨年度行ったアンケート調査ございます。その大枠でまとめたものはお配りしてるんですけども、後で担当のほうから説明をさせていただきますが、端的にデマンドタクシーにつきましては、やはり先ほど、鳥谷坂とか小島とかのほうの3地区で調べたときにお伺いになったような、地域内のみだというところにやはり皆さん、不便を感じているというのはこちらでも把握してるところです。ただですね、今現在としてはそのエリアエリアで走ってる前は、南回り線、それから北回り線、南郷地域で走ってたバスを廃止して、デマンドタクシーを入れたというところがあってエリア限定で今やってるところがありますが、そこについても今後、いろいろご意見をいただきながら検討もしてまいりたいと思っております。 少ない理由については、やはりそのような部分と、もしかすると、ニーズがどの程度あるのかというのもあるので、元々の母数も少ない。大抵の

	方はやっぱり車で移動されるというのが大方で家族のどなたかがいれば、乗せていただく、それが無理な場合に目的とすれば病院、買物ぐらいなのかなというところがありまして、そのニーズについても今後、把握しながらですね、更に良い公共交通を目指していくべきと考えてるところでございます。
山岸委員長	ありがとうございます。 委員の皆さんからも、せっかく先進地に行って学んできたこともありますし、美里町との違いも、久喜市の在り方もいろいろ、総合的に言えば美里町も久喜市も公共交通に対する進め方は同じような進め方してるんですね。同じような課題を私たちも感じてはきたんです。 委員さんからそれぞれ聞きたいことあれば。
櫻井委員	委員長ね、せっかく担当課に資料作ってもらったんだから最初に資料の概略なり、概要を大まかに説明してもらったほうがいいんじゃない。
山岸委員長	わかりました。では、皆さんからの質問に入る前に資料を用意してもらったので、この資料の説明をしていただきますかね。
齋藤課長	はい。それでは本日お配りした資料につきましては基本ですね、昨年度行ったデータを基に昨年度までのデータを取りまとめたものでして、それにつきましては概略を担当の係長のほうからちょっと説明をさせていただきます。
小林係長	それでは御説明させていただきたいと思います。 資料の1ページ目でございます、美里町住民バス等の運行状況についてというところでございます。こちらのほうが上段の表がですね令和3年度の実績となっております、下の表が令和4年度の実績となっております。こちらのほうはそれぞれですね、住民バスの路線ごとに利用者数をまとめた表になっておりまして、こちらのほうが月別のものになっております。こちらのほうを比較をしていただくと、令和3年度から令和4年度に関しましては合計値のところで見いただければというところがございますが、運行日数に関しましてはほぼ242日と、令和4年度が243日に対して利用者数ですね、こちらのほうが各路線別に比較すると令和3年度の美里線であれば、4万265人に対して4万2,683人ですね。次に中埴線については、5,936人に対して令和4年度は6,211人。北浦線は令和3年度で7,414人、令和4年度は8,411人ですね。青生・下小牛田線につきましても令和3年度は7,089人に対して令和4年度は8,218人。不動堂線は9,260人に対し9,696人、合計しますと令和3年度で6万9,964人に対し、令和4年度は7万5,219人となっております、利用者数に関しましてはこちらは令和3年度よりも令和4年度のほうが利用されているというところがございます。 主な要因としましては、新型コロナウイルスですね。こちらの落ち着きが見られたことによる一定の増加なのかなと担当のほうでは分析しております。 次に2ページをお開きいただきまして、こちらが平成20年度から令和

	4年度直近まで利用者数の推移になってございます。こちら合計値で見ますと平成22年度の11万3,057人とか、こちらの数字をピークに年々減少はしているものの、一番は令和2年度を見ていただくと、令和2年度では前年度の令和元年度で8万488人に対して6万7,036人こちらはもう、新型コロナウイルスの影響で利用者数が一気に減ったというようなところでございます。令和2年度、3年度、4年度で見ていきますと、徐々にではございますが、利用者数が回復傾向にあるのかなというところでございます。それに付随しまして1日当たりの利用者数。真ん中の表になりますが、こちらのほうも令和元年度から令和2年度でちょっと落ちるんですが、3年度、4年度では回復傾向にあります。直近の比較、1日当たりの利用者の比較に関しましても、こちら記載のとおりとなっております。 続きまして3ページに移っていただきまして、2ページまでは利用者数の推移をお話しさせていただいたんですけど、3ページからは運行収入の推移ということで、こちらも平成20年度から令和4年度までの運賃収入の記載がございます。こちらも利用者数に付随して運賃収入も動いているような中身になっております。こちらも令和元年度から令和2年度に100万円ぐらい、120万円ほど下がるんですがそこから徐々に回復してるような収入の流れになっております。同じく1日の平均収入も下の真ん中の表と直近の比較も記載しておりますのでこちらのほうもご覧いただければと思います。 ここまでの住民バスの利用者数と運行収入の中身になっております。このままデマンドタクシーについても引き続きご説明させていただきたいと思います。 4ページ目のデマンドタクシーの利用状況というところでこちらのほうでもですね、住民バス同様に令和3年度と4年度の比較がございます。こちらも月別に記載しておりまして、令和3年度の利用人数の合計が一番右下に記載があるとおり、令和3年度で2,382人に対して令和4年度は2,719人となっております。前年度よりも330人ほどですかね、増えている中身となっております。 続きまして5ページ目にお進みいただきまして、こちらはデマンドタクシーが開始になりました平成27年度から直近の令和4年度までの運行日数であったり利用者数の推移、収入合計の推移となっております。こちらも利用者数でいうところだと、平成28年度をピークに徐々に減少していったような流れになっておりまして、こちらも住民バス同様に令和元年度から令和2年度に関しましては利用人数2,621人に対して、2,099人と大体500数十人の利用が減ってたんですが、令和3年度、令和4年度で若干利用人数が回復傾向にあるというところがあります。こちらも住民バスと同様に新型コロナウイルス感染症の影響が落ち着いた影響でちょっと利用者数も回復傾向にあるのかなと分析しております。それに付随しまして、この年間利用者数の一番右から三番目の収入合計に関しましても令和2年度から令和4年度までは少しずつではありますが、収入合計も回復
--	---

傾向にあります。真ん中の表と一番下の表は1日の平均利用者数ですね。下の表に関しましては1日の平均利用者数の3年度と4年度の比較になっております。こちらがデマンドの直近の利用者数と収入合計の流れになっておりました。

今の数字だけの表を棒グラフにしたものが6ページにございます。こちらが住民バス及びデマンドタクシーの利用状況というところで路線別の直近5年間の利用者数の推移になっております。こちらのほうを見ていただきますと、住民バスに関しましてはこちらの美里線が最も利用が多いというところになっておまして、その他の路線は少ない状況となっております。中でも、中埴線は特に利用が最も少ない状況になっているというところでございます。

新型コロナウイルス感染症が落ち着いたというところから住民バスの各路線については、どの路線も若干ではありますが昨年度から増加傾向というところになっております。この表の一番右側がデマンドタクシーの年度別の利用になっておまして、こちらは令和4年度で2,719人の利用がありました、こちら昨年度と比べて337人の増加となっております。

続きまして下の年度別1日当たりの利用者数の推移というところで、1日当たりで見ますと美里線は大体1日当たり150人ぐらいの利用があるのに対し、その他の路線に関しましては50人以下と少ない状況となっております。

デマンドタクシーは1日当たりに換算しますと大体10人程度の利用という状況になっております。

続きまして7ページに移っていただきまして、こちらが住民バスの利用状況、年度別のグラフになっております。下がデマンドタクシーのグラフとなっております。こちらのほうも令和2年度が住民バスもデマンドも一番利用者が少ない状況ではあったんですが、3年度、4年度とだんだん回復傾向にあるというところでございます。

それでは8ページに移っていただきまして、こちらが昨年度の秋に防災管財課で実施した住民バス及びデマンドタクシーのアンケートの比較となっております。こちらの青いグラフが住民バス、オレンジのグラフがデマンドのアンケートの中身となっております。回答があった中身に関しましては、おおむね女性のほうが回答が多い傾向となっております。

続きまして1-2、年齢別で見ますと住民バスに関しましては10代、あとは75歳以上というところが多いというところが特徴かなというところでございます。こちらは10代に関しましては、バスを利用する高校生だったりとか免許を返した75歳以上の方とかそういったところの回答が多いのが特徴となっております。

デマンドに関しましては75歳以上が75.3%ですね。ほとんどこちらの年齢層の方が利用されているという状況となっております。

続きまして9ページ目に移っていただきまして、こちらが1-3、家族形態ですね。こちらこういった家族形態の方がバスであったりデマンドタ

	クシーを利用しているのかというところを分析、集計したグラフになっております。 住民バスに関しましては親と同居している利用者の方が 30.1%と最も多く、デマンドに関しましては子供と同居しているというところの方が 46.6%と最も多い中身になっております。 続きまして、1－4、職業別ではバスに関しましては、学生と無職の方が多く、住民バスを利用しているという傾向がございます。デマンドに関しましては、こちらは 83.6%の方々、無職の方が利用されているというところであります。 続きまして 10 ページ目になります。1－5、主な交通手段というところでバスを利用する方、デマンドを利用する方の主な交通手段に関しまして集計したグラフになっております。こちらに関しましては複数回答可としておりまして、バスを利用する方に関しましてはまず、バスというところで 49.1%。そのほかであと徒歩であったりとか自動車、こちらは家族に寄せられたりとかというところになっております。デマンドに関しましてはデマンドタクシーが主な交通手段というところで 86.3%となっております。 続きまして 1－6、免許返納の有無については、住民バスに関しましては大体の方が免許がない方、また免許返納した方で大体 65.9%の方が住民バスを使うに当たって運転免許がないという方になっております。デマンドに関しましては住民バスよりも高い比率になっておりまして、84.9%の方が免許証返した、または免許がないという方になっております。 続きまして 2－1、利用者頻度というところで、週に何回ぐらい使うかというところを集計したものになっておりまして、住民バスに関しましては、週に 4 日～5 日、または週に 2～3 日、月に 1 回～4 回、そういったところが多い、大体 4 分の 1 を占めている状況になっております。こちらは回答者の多くが学生さんというところから学校の日数に応じた中身の回答になっているのかなと分析しております。次にデマンドの利用頻度でございます。こちらは月に 1 日～4 日。デマンドの利用はほとんど病院、通院とかでの利用があることから、月に 1 回から 4 回の通院が多いためこのような結果となっているのかなと考えられます。 続きまして 2－2、往復か片道かというところで、こちらは主に住民バス、デマンドタクシーともに往復利用、目的地までの往復利用がほとんどとなっております。 続きまして 2－3、主な利用路線というところで、こちらは先ほどのグラフにもあるとおり美里線の利用が多い状況となっております。 続きまして 2－4 利用目的。目的別に見たときに住民バスに関しましては買物、病院、通学、そういったところが主なところとなっております。デマンドに関しましては 9 割近くが病院間というところになっております。 続きまして 3－1 利用満足度。バスとデマンドで見たときに、大体の方
--	--

	がバスで言う満足、ほぼ満足というところで6割近くの方は住民バスに満足いただいているという状況になっております。デマンドに関しましても不満、非常に不満というところよりも、満足ほぼ満足というところでも多くの回答をいただいている状況になっております。 続きまして13ページ、利用の意見というところでこちらは住民バスに関しましては特になしといただいております。あと少数ではあるんですけど、運行時刻の変更であったり、停留所の追加という意見をいただいております。デマンドに関しましても住民バスと同様に、特になしが多くのご回答をいただいております。 続きまして3-3、今後の運行の在り方についてであります。バスに関しましては、値上げをしてもいいので利便性を希望しますというところで28.9%。現行維持、今のやり方を維持してくというところに関しましては35.3%となっております。デマンドに関しましては値上げをしてもいいので利便性をもうちょっと向上させてほしいですというところで56.2%、半数以上の回答をいただいております。 続きまして4-1、コロナウイルスによる影響というところで、こちらでも令和4年度でアンケートした限りでは影響はないというところで、住民バスのほうで影響なしという回答が64.2%、半分以上の回答となっております。デマンドに関しましても影響はないのではないかとというところで、49.3%と約半数の回答をいただいている状況であります。 こちらですね、駆け足でちょっと簡単にはなってしまったんですけど、担当の説明としては以上となります。
山岸委員長	ありがとうございました。 大変詳しく調べられておりましたですね、先ほど私が冒頭に話しましたように、意外と満足度は結構高いかなという印象を持ってるんですね。 今、ほぼ完璧に近い説明をいただきました。各委員さんのほうからお尋ねしたいことありましたら。 前原委員。
前原委員	ありがとうございました。 うちの委員会の中で4月20日に令和4年度のアンケート集計結果というのをいただいたんですね。その補足みたいなものなのかまず確認したいんですけど。（「同じです」の声あり） はい、委員長すいません。失礼しました。 ちょっと比べて見てたんですけども、その中で今、説明していただきました13ページの3-2利用の意見、（バス）ってなってますよね。前回のやつはバスを利用しない人を除いた満足度っていう表現とってたんですよ。それには満足とか、まあ満足とかあったんですね。この場合は特になしとか運行時間の変更とかで、ちょっと設問の仕方が違うなと感じたんですよ。なので、できれば同じ形の設問の仕方のやつで伺いたかったと。まず一つです。ちょっと意見として聞いてください。 もう一つは3-3今後の運行の在り方、バスとデマンド両方ともなんで

	すけども、注意書きとして値上げをしても利便性向上を望むというのが両方とも見られると。これについて担当課としては、今年からなんですけどね、どう思うのかなと。その辺聞きたいと思います。
齋藤課長	そのアンケートの中身はもちろん4年度の運行状況を速報でまとめたものだと思うんですが、ただ、基本的には同じデータを使っておりますので、ちょっと表現の仕方、取りまとめ、こちらも防災管財課で基本はまとめたものを今回お示ししてますし、前は違う形の集計の仕方のもののデータですね。それでちょっと提示させていただく形が違うのですが、基本的には同じアンケート結果から引っ張ってきてますので、ちょっと表現等、簡素化して書いてる部分で多少、違うような形に見えてしましますが基本的には同じデータを使っております。今後、設問の仕方についてもアンケートについてももっと的確に調べられるものを検討し、採用してまいりたいと思います。 それからですね、3-3の値上げしても利便性を求めたいという方が多いというのは私たちも今年度から初めて見て、そうなんだというのは改めて思ったところでございます。どこまで上げてもいいということではないと思いますので、ほかの市町村見ますと、近隣ですと大崎市では1回500円ぐらいの料金いただいてるという事例もありますから、それに比べれば200円、または住民バスも100円で行けるっていうのは格安には間違いないと思います。それをいくらいただければどこまで路線が伸ばせるのか、もしくは本数が増やせるのか。そういうのも含めて今後検討させていただきたいと思います。ただ、利便性といいましても1人1人、多分違うと思うんです。ですので、最大公約数というか多くの方の意見を取りまとめながら、いくらでもいいバス、交通弱者の方の足となる交通手段としてですね、検討してまいりたいと考えております。
山岸委員長	ほかにありますか。 赤坂委員
赤坂委員	デマンドのほうでね、私の地元が関係地域なものですから。この間一応、鳥谷坂と小島、下二郷3でデマンドの利用状況の調査をしたわけなんだけどね。そういう中で、やっぱり利用する人が限られてるので調査する必要ないって話もされたんだけどね。それで、ここの中の集計でそれぞれの地域の割合とかは、ざっとでいいからその辺わかんないですか。
齋藤課長	実はアンケート調査に性別や年齢など、お住まいの市町村だったりあとは行政区だったりを書いてもらうのですが、行政区も本人が把握していなかったり、空欄が多かったり、ない行政区名書いてる方もいるので、かなり精度は低くてですね。私たちも見させていただいたんですが、具体的にどこというのは集計が難しい状況でございます。 ここについても改めて今後の傾向をつかむためには、もう少しアンケート方法も検討してみたいなと思っております。無回答が割とあったり、該当しないように書かれている方もいたりするので。分かる範囲のものを区分したというふうに認識しております。

赤坂委員	先日久喜市に行ってきた公共交通の資料とかももらってきたわけけども、ここのやり方はデマンド交通と「くきふれあいタクシー」の二つ取り組んで。デマンドについては範囲が決められているので、大体1回300円。 ここにも書いてあるように、運賃値上げしてもいいから利便性向上を望むという話からすると、このふれあいタクシーというのは基本的にはここまではこれだけの運賃がかかるけれども、ここから先に行きたい時はプラスタクシー料金実費だよっちゅうやり方なのね。だからそういう事でも良いかどうか検討してみてもらったほうがいいのかな。 うちがそうなんだけど、小牛田の役場まで行きたくても住民バスは佐野の交差点まで行かないと乗れないし、デマンドタクシーは南郷エリアでストップしちゃうから。途中でバスと待ち合わせをするというやり方をとらざるを得ないのね。私が免許を返納したとしてね。だから小牛田まで行ってもいいけど、南郷から小牛田の役場までの料金は別途ですよっていうのでもいいからこれは今後検討すべきでないかなと思うね。 例えば、うちのほうでもう一つは鹿島台とか、矢本に用がある人が多いんだ。だからそうすると、全くエリア外になってしまうのでこれは普通のタクシー使わいんよっていうことなんだろうと思うけども、少なくともまずこの美里町内へのやりくりの中では、早めに検討すべきかなと思うんです。
齋藤課長	今のお話ですね、ここ最近ですと職員が栗原市の今回の公共交通に関する計画のバブコメを公表したという新聞記事を見て、説明を受けてきたんです。 その中で概略ですと、タクシーに対しての補助が出るような形で大崎市に向かえとかそういうようなイメージだと思います。 ただ一つ課題となるものとしては、タクシー業者の方との調整、それがタクシーの専売特許というか、どこまでも行けるということで陸運局にタクシーの登録をした上で営業してるという方たちがいるので、それもその辺の調整をした上で町が補助をするというのも、やってる自治体もこの頃見えてきてるので、多分その久喜市も同じようなイメージなのかもしれないですけど、そういうのも改めてタクシーも公共交通の重要な手段の一つと私たちも認識をしております、地域によってはタクシーがもう廃業してしまう、何とか残さなきゃないとバスや鉄道と同じように、言っている地域も聞こえてきますので、タクシーについてもその特性を考えながら公共交通の一つとして、どのような立ち位置を担っていただくのかというのも今後の検討課題として重要なものだとも認識しております。
藤田委員	ただいまのお話ですね、タクシーもということでもありますけども、久喜では7社登録されて、1社2台、14台のタクシーを利用してもらおうと、こういう手段なんですね。我が町は1台だけでしょ。ですから、スキルも全然規模も違うんですけどね。人口規模も違いますけれども、けれども赤坂委員が言ったようにタクシーで小牛田に行きたい人もいます。そういう

	ことをやっぱり考えれば、その辺を今言われたようなこともやっぱり考えていくべきだなというような感じなんですけどね。 それとね、土曜日の運行をやっているんですよ。これはやっぱり利用者が多い。この中の数字で出てくるけど、土曜日があるといいなってアンケートにも、バスに乗られた方からね。例えば病院とか役所関係は休みですけども。だけれども、買物だったり土曜日もあるといいなっていうのが声があったということだけは、申し添えておきたいと思います。 久喜とは全然スケールが違います。駅が3か所も4か所もあるしね。それ以外にバスもあるし、エリアの中で2台ずつ配置して、そのエリアから別のエリアにつながることもできるんですよ。非常に効率よく、利用できるっていうかね、住民が使えるんだということがあったんです。実際行ってみてね。そこまでいかないにしても、やはりエリアを超えて行けたらってことも考える必要があるなと今思いました。 以上でございます。
山岸委員長	ほかにありませんか。 佐野副委員長。
佐野副委員長	御苦労さまでございます。 住民バス並びにデマンドタクシーですかね。これもやはり利用状況はコロナで大分下がったんですけど、回復している状況なんですけどもね。 今年度もやっぱり少しずつ伸びてるっていうような状況なんだろうかね。大分5月から第5類になりましてですね、平常の状況に戻りつつあると思いますけども、その辺はいかがなものでしょうか。
齋藤課長	今年度に入ってから月の別のデータはちょっと今手元にはないんですけども、感覚とすれば、なおさらコロナの影響による外出を制限されてる方は以前よりは減ってる傾向にあるものと認識しておりますので、少なくとも昨年同様、もしくは更に回復の傾向が期待できるものと考えております。
佐野副委員長	デマンドタクシーとか住民バスの関係で運転免許自主返納支援事業というようなことですね、これは平成30年からですかね。やはり高齢化が進んでるっちなことで免許を返納する方、今後ますます多くなろうかと思えますけれども、その中でこの返納事業っちなのはあまり利用されていないような状況じゃないかなと思えますけど、その辺の返納された方々が住民バスとかデマンドタクシーの利用っていうのは、どういうふうな関係があるかその辺を分析してるかどうかお願いします。
小林係長	平成30年度から始まりました、この運転免許証の自主返納の支援事業というところで、平成30年度から令和4年度までの利用件数の推移を御説明させていただきたいと思えます。 制度の概要を簡単に説明させていただきますと、運転免許証を警察署または運転免許センターに返納すると運転免許返納証明書が発行されまして、そちらをまちづくり推進課に持参していただくと、住民バスの利用券、またはデマンドタクシーのチケット、1万円相当分をこちらのほうで

	支援するという中身になっておりまして、住民バスとデマンドのチケットに関しましては、1割増なので実際は1万1,000円分を支援するという中身になっております。 令和4年度まではこの2種類だったんですけど、令和5年度からタクシー利用に関しましては、1万円相当分の利用を支援しておりまして、こちらは町内の3事業者へですね、南郷タクシー、菊地タクシー、中央ハイヤー、こちらで利用できる券となっております。 30年度から令和4年度までの住民バスとデマンドタクシーの利用件数の推移を簡単にお話しさせていただくと、平成30年度に始まったこの制度で住民バスの利用券を使った方が539人。デマンドタクシーに関しましては222人。令和元年度に関しましては住民バスで1,652人。デマンドタクシーで83人。続きまして令和2年度では住民バスが1,876人。デマンドが69人。令和3年度が住民バスが2,067人。デマンドタクシーが136人。令和4年度の住民バスが2,536人、デマンドタクシーが146人となっております、こちらに関しましては制度が始まってから徐々に伸びている傾向、それだけ免許を返す方が増えているというところが実情かなというところがございます。
山岸委員長	休憩します。
	休憩 午前10時24分 再開 午前10時34分
山岸委員長	再開します。
小林係長	すいません先ほどですね、休憩の前に私が読み上げた運転免許返納の支援事業で読み上げた数字だったんですけど、お配りした資料の一番下の表になっております。
佐野副委員長	先ほど言われた数字は利用者数ですよ。だから、申請者数というのは、例えば令和3年で64人だから、64万円を支給したっちゃうことですよ。だから、これ2,500万円も支給したのかな、すごく多いかなと思ってちょっと勘違いしたんですけどね。令和4年が69件、若干増えてるっていうようなことですね。利用のやつは2,500円とか増えてますけども、返納する方もだんだん増えてきてるから、これに5年からタクシー利用も。やっぱりタクシーのほうがもらう方は多いんですか。
齋藤課長	今年に入ってからタクシーも利用できるよということを広報紙でもお知らせし、やはり前にもらった方が私もタクシーがいいということで、一定の金額単位であればタクシー券にも変更もして差し上げております。やはり、そういうのがなかった時期の人を救うという意味も含めてですね、ほとんど8割9割方の人がタクシー券を希望されているという状況です。
佐野副委員長	ということは、やっぱりニーズがタクシーのほうが高いということなんでしょうね。
齋藤課長	毎月使ったらそれ戻ってくるんですけど、まだ持っていた方が少ないので、徐々に使われているということなので、中には多分お年寄りの方で、せっかくもらえるからもらって、たんすにしまって使っていない方もいるか

	もしれないので、そこら辺はどうしても追えないので。 バスもやはりある程度の人数分の券を回収しておりますので、ある意味有効には使っていただけているのかなと認識しております。
佐野副委員長	わかりました。ありがとうございました。
山岸委員長	ちなみにこれから、前原委員言っていたように 2025 年問題っていうのは、75 歳、私も含めて来年いっぱい増えるわけなんですね。そういう後期高齢者の方から今度免許の返納者も増える。免許返納者が増えるということは申請者も増えるっていうことで、年々予算的に増えてくるかなと思うんですね。 町としては今の段階で返納者に対する券の予算、枠が決めてあるのかどうなのか。
齋藤課長	予算としては 60 万円前後だったと思うんですけども、人数ある程度に 1 万円を掛けるなので、50、60 人分ぐらいはとってあったと思うんで確認させていただきますので。 ただ、それ以外のバス、デマンドの部分については業者さんの支払いのシステムの中で券を発行してて、その券だけをつくってただけでできる理由がございまして、例えば住民バス、デマンドタクシーは毎月、月ごとに町から委託料を支払ってるんですけども、その時に料金を差し引いた残りを払っておりますので、無料で乗った方の分については特段その料金の中で精算できるというか、無料で乗った障害者の方とかと同じような形になっているので、実質予算としては明確に出てこないです。なのでタクシーの部分については別途支払いが出るので、今年度から予算化してございます。 今、金額を確認させていただきます。すみません、運転免許証自主返納者移動支援事業委託料ということで、80 万円置かせていただいております。
山岸委員長	ほかに皆さんからお尋ねしたいことがありますか。 なければこの辺で、聞き取りは終了したいと思います。職員の皆さん大変ありがとうございました。 それでは早速引き続きですね、次の議題に入ります。2) の所管事務調査のまとめについてということで説明させていただきます。 皆さんの御手元に総務、産業、建設常任委員会委員派遣報告書、皆さんからレポートいただいたやつを、私が一応まとめさせていただきました。今休憩を挟んで、一読していただいて、それからいろいろ検討していただきたいと思います。 休憩します。
	休憩 午前 10 時 45 分 再開 午前 11 時 46 分
山岸委員長	再開します。 今、休憩中に皆さんに修正していただきました。修正した報告書は皆さんのメールボックスに入れてもらい、議長へ私から提出します。 よろしいですね。(「はい」、「御苦労さんでした」の声あり)

	休憩中にお話ししましたが、常任委員会から11月1日、2日に開かれる市町村議会議員特別セミナー、市町村アカデミーというところに派遣がありますので、今日この場で出席できる方を確定したいと思いますので、よろしくお願いいたします。 先ほど休憩中に決まりましたので、赤坂委員、前原委員、佐野委員に出席していただきます。 以上でございます。（「次回は」、「この間の会議で決めました」の声あり） 次回は9月1日、金曜日、9時半からです。懇談会の資料をまとめます。 これで総務、産業、建設常任委員会を終了したいと思います。閉会を佐野副委員長お願いいたします。
佐野副委員長	本日は暑い中、まちづくり推進課との打合せ並びに8月2日、3日の所管事務調査のまとめ、大変御苦労さまでした。9月1日に懇談会に出す内容の整理っちゅうことでやりますので、これは委員長がまとめてくるんですよね。そういうことでよろしくお願いいたします。 本日は大変御苦労さまでした。
	閉会

会議の経過を記載して相違ないことを証するため、ここに署名する。

令和5年8月22日

総務、産業、建設常任委員会

委員長