

日時 2022/2/21 (月) 15:00~17:15

場所 東かがわ市引田公民館3階ホール

■議事次第

3. グリーンスローモビリティ実証運行の結果報告について

<日常生活コース利用者アンケート>

○資料1にて事務局よりアンケート結果を報告

会長) グリスロが運行されていたのは月水金の日中時間帯で、仕事がある人は使えない状況であったことを確認したい。おそらく若い人は無理して乗らないといけない状況であった。こうしたことをふまえて事務局としては今回の実証運行は想定したような結果であったか

事務局) ご指摘の通り、時間帯的に若い方が利用できない状況であったが、高齢者が利用の中心になるとははじめから考えており、想定内であった。

委員) 利用されていないアンケートは必要なかったか。

会長) この後の報告で出てくると思う

<観光コース利用者アンケート>

○資料2にて事務局よりアンケート結果を報告

委員) 期間が短かい中、県外の方の利用があった気がする。県外にもPRはできていたのか。

事務局) 周知はSNSや市のHP。アンケートで情報源を聞いたが、現地で見るという人が多かった。もともと、引田地区で観光を予定していた方が利用したという印象。

会長) 自分は尾道でたまたま同じようなグリスロを利用をした。尾道ではいつも乗れるわけではなく、タイミングが良くないと乗れないと言われた。

委員) 後半の観光コースでは人が載っていると思った。コースが同じルートを走るの、同じ人しか乗らないという話もあった。子供の交通安全等にも使えるのでは。ラッピング等でかわいい雰囲気になれば特に観光には適した車両ではないかと思う。

副会長) 引田の町を走らせるのは面白いと思った。いくつか質問、まず、資料2の4ページの間⑨でグラフの表記がおかしいのではないか。次につばさ交流センターは横に駐車場があるから自動車での利用者が利用しやすいように乗降場所にしたのか。60歳代と40歳代の利用者の特徴はどうだったか。住民向けアンケート調査では運賃の下限が100円だったが、観光利用者の運賃は500円とした理由は。

事務局) グラフ表記は記載誤り、内容に差はないが公表時には訂正する。つばさ交流センターについてはお見込みのとおり。60歳代の利用者については安戸池の管理者によると安戸池に観光に来た高齢の夫婦連れが多かったと聞いた。40歳代は同年代の知人どうしでの利用が多かったと聞いている。料金については、観光向けは観光客に地域にお金を落としてほしいとの意図もあり日常生活向けより高めの設定とした。

<地域住民アンケート>

○資料3にて事務局よりアンケート結果を報告

副会長) 10 ページで「運行への協力」の回答があるが、高齢者の方が地域からの寄附の回答率が減っている。意外な傾向のように思うがその点は。

事務局) あくまでも推測にはなるが、高齢者の方が個人で寄付すると回答した割合が高いことから高齢者の方が問題意識が高く、自分でなんとかしなければという思いがあるのではないか。

会長) データだけを見て決めつけるのは避けたい。できれば今後も補足的にヒアリング等をしていく必要があると思われる。引田地区は細い道が多い一方、車が便利という意見もあり、同じ地区内でも状況が異なっているように思った。

委員) 車が便利というのは想定していた通りだと思うが、結局これが多いのかどうなのかは全体と比較しないとなかなか判断が難しいように感じた。

会長) 困っていたら何かしらアクションを起こしているはず、ただし、困りごととはなかなか認識しづらいというのもある。自由記述でいろんなご意見をいただいているので、皆さんにご確認いただき、今後の参考にしていきたい。

<関係団体ヒアリング>

○資料4にて事務局よりヒアリング結果を報告

会長) 2 ページの表の悪かった点で、追い越しで40m/h出ないとという意見があるが、引田のまちなかの道は比較的細い道が多い。今回のコースはそういった道以外に比較的車どおりの多い道もあったがルートの安全性等も含めて警察の意見も聞きたい。

委員) 引田のまちなかの細い道は追い越しできる状況にないと思うが、安戸池に向かう道などは比較的車どおりも多い。車が通る片側1車線以上の道では中央線が黄色実践であれば追い越し禁止であるため、そうした経路は設定しないように事前に事務局と調整していた。低速車では農耕車が追突されるという事故も全国的にあるので注意が必要。

事務局) ヒアリングでは一部の区間(安戸池に向かう道など)を想定したご意見だった。また、自分で運転しても、後続車を確認しにくい状況にあったためそうしたため後続車がスピードを出す状況では追越車両に危険性を感じることもあったと思う。

会長) ボランティアであっても人を乗せて走るという行為にはプレッシャーを感じるもの、そうした検討も必要。

<実証運行総括>

○資料5にて事務局より総括を報告

会長) 関係者からももう少し詳細を聞いてみないとわからない部分もあるが、引田地区が抱えている問題が見え隠れする状況にあると思う。潜在的なニーズはあるように感じる一方、担い手の確保は難しいということなので、深刻な問題である。

委員) 運転士の話があったが、観光面では引田であれば施設の運営者からボランティア運転士を出してもらおうということも考えられるように思う。そうした検討も必要。

委員) グリスロはこれで終わってしまうのか、継続していくのか、事務局はどう考えているか。

事務局) グリスロの車両の特性上、生活交通としてはあまり適していないと考えている。一方で観光

利用としては検討の余地はあると考えている。

会長) 市の財政支出に頼らない手法もある。費用を地域で完結してしまえば、いろんなことができるのではないかと思う。料金負担の回答でネガティブな意見が多かった点が少し気になっている。町内会費のような形で費用負担する方法もある。高齢者は加齢に伴い支払いの抵抗感もあるようなので、すべてダメというわけではなく、この結果から模索していく必要があると思う

事務局) 今回の調査結果から、高齢者を中心とした住民が困っていることが分かった。やり方についてはいろいろとあるので、引き続き検討していきたい。

副会長) 今回非常に詳細なアンケート結果が示されて、大変勉強になった。高齢者が買い物に使っていたということがわかった。今後もっとこうした人が増えると思うので、今回の調査を通じて、こうしたサービスを利用する層がいることがわかったというのが前進であったと思う

会長) これで終わりではなく、グリスロ実証運行の結果を参考に他の施策にもつなげていく必要がある。

4. 今年度の取組と来年度の予定について

○資料6にて事務局より説明

委員) 各指標の年、年度の表記について計画は21年度からとなるのであれば20年度の指標はあくまで参考値で初年度の数値は21年度のものにならなければならないのではないかと。

事務局) 年と年度については各団体からデータをいただく際に、団体ごとに年(1~12月)での集計や年度(4~3月)での集計、また年度も団体の企業年度により時期の場合があるなど、状況がことなっている。昨年度に計画を策定した時点で最新のデータをも基準として、1年目の指標はその1年後の数値、というようにそれぞれ現時点での最新の数値を入れている。

会長) 運輸支局の意見も伺いたい。

委員) 指標の考え方としては評価時点で最新の数値で特段問題はないと思われる。

事務局) 資料には分かるように注記を入れて対応する。

会長) 2ページの収支差が改善した点について、大川自動車から補足いただければ。

委員) コロナ禍で利用者が減少し収入も減少している。同様に貸切や観光の需要も減っており、貸切は対前年度5%程度という状況で、運転士の時間外収入や賞与が大幅に減少した。これが来年度も続くことはないと思うが、国や県の補助が増えたこともあるが、支出が減少した要因が大きく、事業収支が改善したという状況ではない。

会長) 数字のあやで結果的にこのようになっており、決して喜ばしい状況ではないということである。タクシー事業者はどうか。

委員) 平成29年と令和2年を比べると、3割以上売り上げが減少している。補助をもらっているが、令和2年度は年間で数百万円の赤字がでている。運転士の手取り収入も2~3割減少しており、運転士確保も困難になりつつある。運転士の空き時間を見ながら市の事業にも協力していきたい。輸送実績が減っているため、それを増やしていければよい

会長) 想像であるが、病院への通院でタクシーを使う方は基本的に車を運転できない人である。グリスロでも話をしたが、車の運転がしんどい時にハイブリットでもいいからタクシーを利用してくれれば、運賃が高額になるという点についてフォローができれば。

5. その他

会長) この協議会はできれば来年度以降も 3 回は実施してほしい。

以上