

# 起案用紙（委員会記録伺）

(1号)

議長	副議長	委員長	事務局長	局長補佐	係長	担当	文書取扱主任
/							
起案日	平成30年1月16日			処理区分	<input type="checkbox"/> 重要 <input type="checkbox"/> 至急 <input type="checkbox"/> 例規 <input type="checkbox"/> 公示 <input type="checkbox"/> 議案 <input type="checkbox"/> 秘		
決裁日	平成30年 月 日			保 存	<input type="checkbox"/> 永 <input checked="" type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 即廃		
登録番号	30四 議 第18号			公 開		非公開理由	
分類番号	04 - 02 - 01			<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 一部公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 時限非公開 ( 公開 )		四万十市情報公開条例第9条に該当 ( )	
簿冊番号	04 - 03						
委員会名	<b>総務常任委員会</b>			会議年月日	平成29年11月15日（水）		
				会議時間	9時58分～12時25分		
出席委員	委員長	宮本博行		委 員 酒井石			
	副委員長	谷田道子					
	委員	宮崎努					
	委員	平野正					
	委員	今城照喜		欠席委員			
	委員長	上岡正					
その他	議長	矢野川信一					
	委員外議員	西尾祐佐					
執行部出席者	総務課長	成子博文					
	総務課長補佐	岡本寿明					
	地震防災課長	桑原晶彦					
	企画広報課長	田能浩二					
	企画広報副参事	朝比奈雅人					
	企画広報課政策推進室長	岡本康雄					
事務局	事務局長	中平理恵					
	総務係	橋田五月子					
記 録							
平成29年9月定例会において、継続調査となった所管事項の調査のため委員会を開催しました。							
その概要については以下のとおりです。							

■委員長挨拶により開会

●はじめに「まちバスの運行状況等について」企画広報課長から説明を受け調査を行った。

【説明：田能企画広報課長】

従前、市街地は循環バスということで路線型の運行をしていたが、平成12年に国の実験事業等を利用しIT技術等を使ったまちバスということで不定期の路線型、デマンド型、予約型のバスシステムに変更した。運行エリアは、市街地内の移動を確保するため、公共施設や商業施設をつなぐ公共交通として中村市街地・具同・古津賀地区の一部を営業区域としている。中山間地域や周辺地域から街中に訪れた人は、このまちバスを街中の回遊、買い物、通院に利用している。365日の運行で、利用者は年間約1万人程度、単純に1日平均にすると現在は30人前後の利用となっており、平成19年からは一定増加傾向がみられるというところである。運行事業者の高知西南交通株式会社が一般乗合旅客自動車運送事業として運行しており、委託ではなく、赤字であるため、欠損部分は市から補助金を交付している。運行形態はバス停を指定して路線が指定されるもので、運行時間は午前8時から午後6時まで、途中運転手の休憩時間等もあり予約で運行している。待ち時間は約10分から15分程度の運行を心掛けているが、バスの位置や予約状況によっては30分程度待ってもらう場合もある。運賃は大人200円、子ども100円、障害者、その他割引制度の規定がある。運行車両は、平成12年当初は中型バスを使っていたが、効率化ということで現在は10人乗りのワゴン車で運行している。運行経費は、経常経費として運転手の人件費、燃料費などを含めて約1千万円程度かかっている。それに対する運賃収入が約200万円程度、差し引き800から900万円程度の損益で、同額を市が補助している。これ以外の経費として予約・配車等を行っているシステムの通信費・保守料として年間50万円程度を市の直接の費用として支出している。

【質疑：谷田委員】

公共交通、デマンド交通についてアンケートを行ったと思うが、住民アンケートの実施状況、その中で寄せられた声、今現在まちバスを運行している中で住民が改善してほしい意見も住民懇談会の中でもこの何年かの中で出されてきているので、そういったことも踏まえて認識している現状についてお願いします。

【答弁：田能企画広報課長】

一昨年調査した実際に利用している人の中村まちバスに対するアンケートによると、満足度は全ての人々が普通以上の満足との回答である。運賃の負担はどのくらいまで可能かというアンケートでは、現在200円であるが、300円から400円程度は負担しても良いという意見があり、バス停間での運行をバス停以外のできればフリーで乗降したいという意見が出ている。

利用者の意見ではないが、かつら山団地、安並団地、丸の内ハイランド、佐岡、角崎、相の沢団地、不破、古津賀、入田上、古津賀第2団地といったところからエリア拡大の要望が

ある。

**【質疑：谷田委員】**

拡大して欲しいという住民の要求があるが、どこが問題でどうなっているのか。

**【答弁：田能企画広報課長】**

大きく分けると二点ある。バス停型からエリア型にするためには、運輸局へのバス停の届け出（バスの停車位置）の関係や市街地にバスが自由に止まることになると、市街地の交通の障害になる危険性がある。現在、中山間で走っているデマンドバスは、事前に利用者を登録して、その利用者の乗車位置を把握したうえで運行している。しかし、まちバスは広く市内に入ってきた人に利用してもらうもので、予約システムでバス停やバスの位置から自動で運行経路を算定して運転手に運行内容をセンターから伝えるようになっており、これをフリーにするとそのシステムが機能しなくなる。タクシーのように無線で位置を連絡するアナログ型にする必要があり、オペレーターの配置の問題などの課題がある。このまちバスは、市街地の回遊を目指したものであるため、市街地の公共施設や病院など利用が考えられるバス停での乗車にしている。中山間のデマンドバスは、事前に予約をして運行するため効率的であるが、まちバスは、まちに入った人が自由に予約し、できるだけ早く乗車して目的地に行きたいという要望もあるので、待ち時間を少なくしており、エリアの拡大となるとバスの2台体制が必要となり、その運行経費の増が一つの課題である。

もう一つはハイヤー・タクシー組合との関係がある。平成12年にこのまちバスを導入するときも当初は実験事業で導入し、実験ということでハイヤー・タクシー組合と協議して了解を得て開始したが、いつまでこの実験を続けるのかという指摘のある中、本格運行に踏み切ったわけである。運賃200円でエリア内を移動できるということで、営業の競合や営業の圧迫があることを市も認識しており、毎年協議の場を設けているが、エリアの拡大には難色を示し、反対という声が上がるのが実情である。これまでも市街地のバス停の場所を増やすことや不破上町、安並方面など徐々にエリアは伸ばしているが、一気に伸ばすという協議はまだ整っていないところである。

**【質疑：谷田委員】**

今後、住民の要求も含めてどういう方向で運行していこうとしているのか。

**【答弁：田能企画広報課長】**

市長の二期目の公約にも高齢者の生活の利便性対策を掲げており、高齢者も含めた交通の利便性の確保は必要である。中山間のデマンド交通は、四万十市地域交通活性化協議会を設立し、バス交通事業者、ハイヤー・タクシー組合、高知県、運輸局、区長などで議論をし、公共交通の総合連携計画を作ったうえで各交通事業者の理解のもと、デマンドバスの導入や若干まちバスエリアの拡大をした経過がある。周辺の地域からエリア拡大の要望も出ているが、個々のエリアごとの議論ではなく、まちバスエリアを含めて市内の特にバス交通を中心にした公共交通のあり方には、再度こういった全体的な議論が必要であると考えている。地域公共交通総合連携計画は、平成31年度までの10年間で実施計画になっており、こ

れを見直す時期にもなっている。国の方でもコンパクトシティの流れがあり、来年度、再度この計画の見直しを含め、地域公共交通の形成計画を策定する方向になっている。地域活性化協議会は毎年開催しており、この協議会を母体にして来年度地域公共交通の形成計画の策定を行う予定にしている。その中の全体的な見直しをする中で、まちバスのエリアの拡大についても議題にあげていきたいと思っている。それが実現できるかどうかというところであるが、現在、まちバスの運行事業者である西南交通は、大型の2種免許をもったバスの運転手の確保が厳しい状況になっているので、路線を今まで通り担っていけない場合もあるという話もある。そうであれば、例えばの話であるが、まちバスの運行事業者をハイヤー・タクシー組合にお願いして、ハイヤー・タクシー組合としてまちバスを運行し、そのうえで周辺地域もカバーしてもらうことができないかという私案は持っている。ただこれは交通事業者や協議会の中で話し合いながら考えていきたいと思っている。

**【質疑：上岡委員】**

デマンドバスで来て、まちバスを呼んで、しばらく待って目的地に行かなければならないので、まちバスとデマンドバスの使い勝手が悪いという意見を聞くが、なぜ利用が上手くいかないのか。

**【答弁：田能企画広報課長】**

デマンドバスを導入するときも同様の意見が出た。一番の利用層は通院で、特に高齢者である。中山間のデマンドバスを利用する人には、目的地まで延長することは可能かもしれないが、下田、有岡、八束などの路線バスを全て特定の場所へもっていくことは無理であるし、それをすると路線という考え方は無くなり、極端に言えば市全域をどこでも行くということになってしまう。市の考え方としては、街中での移動手段はまちバスでカバーしているので、一旦街中の拠点まで入ってもらい、当然、乗り継ぎという行為は必要になるが、まちバスを乗り継いで目的地に行くということを考えてもらいたい、そういった考えである。

**【質疑：上岡委員】**

まちバスやデマンドバスも市が西南交通に委託をしているので、西南交通の路線バスとの整合性を考えなくてもいいのではないか。

**【答弁：田能企画広報課長】**

まちバスやデマンドバスも委託か補助かの違いはある。住民の要望としては十分理解はできるが、四万十市として公共交通をどう考えるか、どうカバーするかである。デマンドバスは、街中から延長して目的地まで行くが、他の方面から街中に入ってきた人は、まちバスに乗り換えて目的地まで行くというのではなく、市内に来た人は等しく街中の移動はまちバスでお願いしたいという考えに基づくものである。タクシーであれば目的地まで行くのは可能であるが、公共交通として路線で運行する以上は、その路線を指定して運行する全体の公共交通の利便性を考えて組み立てを行っている。

**【質疑：上岡委員】**

話は充分理解はできる。一斉に市民に良くしていくことができれば一番良いが、予算も限

られていることであるし、徐々に広げていくという考え方もあると思う。まず、デマンドバスの利便性を良くしてはどうかと思うが、それについてどう思うか。

**【答弁：田能企画広報課長】**

市民の公共交通において全て等しく同じ条件になっていないことは十分理解している。可能であれば、その地域の利便性を高めるのも一つの考え方ではある。中山間から入ってきて目的地に直接いけるのは最高の利便性であるが、目的地まで行く移動手段を確保していないわけではないという認識は持っている。予約して、再度バスを待って、乗り継ぐ不便はあるにはあるが、そこは享受してもらいたい。都市部であれば乗り継ぎがあり、そういった意識や公共交通の組み立ては難しいことを理解してもらいたい。

**【質疑：上岡委員】**

病院に行くのは、弱者である。病院や病院のあるエリアに拡大し、弱者の利便性を高める考えはないか。

**【答弁：田能企画広報課長】**

公共交通でカバーできる限界があると考え。全ての利用者が一番利用しやすい姿を構築するのであれば、四万十市全域をエリア型のデマンドバスにすればいいわけであるが、それは市民を対象とした公共交通で、それプラス周辺の地域からの移動や観光客の移動といった路線のバスも必要である。デマンドにすれば利用者登録の予約制になるので、通常の観光客や通勤、通学者は定時の定路線の方が利用しやすい。路線型とエリア型をどう組み合わせていくかは、相当の課題だと思う。

**【質疑：谷田委員】**

バス停からバス停ということになっていくと、バス停から買い物の荷物を持って自宅まで4、5百メートルから1キロメートル近くを歩いて帰る場合、その間のタクシーの利用は、時間的にも財政的にも難しいが、そういった街中ではないところへは改善の余地があるのではないかと思うがどうか。タクシー業界とのこともあり、今後計画の見直しをやっていくとのことであるが、そのことも合わせて検討してほしい。

**【答弁：田能企画広報課長】**

中村区長会から高齢者で数百メートルも歩けない人もいるので、バス停ではなく、自由に乗降できるようにという意見ももらっている。外出の支援がいる人や自力で外出できない人を全て公共交通でカバーはなかなか難しいので、福祉タクシーといった福祉サイドの施策としてカバーするなど、そういった利用の方法も考えてトータルで考えなければならぬという話はした。

**【質疑：今城委員】**

運行経費も1千万円弱を市が年間補助金を出している。エリアの拡大や利便性を考えた検討を今後するのであれば、料金を上げることも並行して検討すれば市民も納得するのではないか。運行を維持するのは大切なことであるが、経費の面を考えるのも大事ではないか。

**【答弁：田能企画広報課長】**

現在まちバスは 200 円で、中山間のデマンドは距離的なものもあるが、300 円から 500 円の料金を設定している。まちバスの料金 200 円も来年度計画の中で値上げを考えていかなければならないと考える。料金体系は基本的に乗合ということで、一つの車両に何名か乗り合ってトータルで 1,000 円程度の料金収入を得るという考えである。ただ、乗合になっていないマンツーマンの利用が多いのも事実である。利用促進が不十分と言われればそれまでであるが、市民に利用してもらえるよう乗り方教室等を行っている。車に乗れるうちは車を使うということが意識として根強くある。

**【意見：上岡委員】**

料金を上げるのであれば、同時にエリアの拡大も合わせてすべきと思う。

**【答弁：田能企画広報課長】**

それも含めて検討する考えではある。街中と中山間地域との最大の違いはタクシーの利便性がいかにどうかである。ワンメーターで移動ができる街中とそうでない中山間との利便性に差があるということはわかってもらいたい思いはある。

**【質疑：宮崎委員】**

話を聞いていて違和感がある。議員の要望は福祉で、課長は公共交通の話をしているが、利用者は高齢による交通弱者であれば、これは福祉施策ではないか。公共交通としてこれを行うのになぜ市の職員が通勤で利用することはできない 8 時半（8 時）からの運行になるのか。公共交通と先ほどから言っているが、本当に公共交通として施策を考えているのか、福祉施策の一環としてとらえているのか。

**【答弁：田能企画広報課長】**

公共交通と福祉施策、これは悩むところである。高齢者、交通弱者の移動を公共交通が一端は担っており、できるだけ公共交通もそういった人が利用しやすい環境を整えるのは当然だと思っているが、費用も含めて公共交通で最大限、まんべんなくカバーするのは厳しいだろうと思っている。ただ、そのカバーできない部分は、福祉施策としてカバーできる部分があるだろうと思う。例えば、福祉タクシーや福祉タクシーチケットなどのマンツーマンの移動手段もあるが、マンツーマン型の交通と公共交通を上手く兼ね合いをとっていく必要があると思っている。まちバス導入の最大の目的は、市街地内の移動を目的としたものと認識している。毎日の通勤・通学に予約のいるまちバスを利用するのは不効率であり、特に中村高校への通学への手段は路線でカバーしている。

**【質疑：宮崎委員】**

要望は福祉として交通弱者をどうするかと言っており、課長は公共交通の話をしており、両方の話がバラバラで違和感がある。大量の人間を大量輸送することでコストを落として利便性を図っていくことが公共交通だと思うが、市役所職員で公共交通を利用して通勤している人は何人いるのか。

**【答弁：田能企画広報課長】**

正確には把握していない。市としても月 1 回のエコ通勤デーを設けて公共交通の利用を

促進したりしているが、実際に利用している人は、ほぼほぼいないのではないか。例えば、前日に飲酒して、翌日バスや汽車で来ることはあるが、通常は車、自転車等の通勤がほぼ全員だろうと思っている。

**【質疑：宮崎委員】**

まちバスを含めて公共交通を発展させていくというのであれば、そこを考えるべきと思う。高齢者がバス停まで歩けないという話が出ていたが、市の職員も通勤でバス停まで歩かない、若い者がバス停まで歩かないのに、年を取った者が歩けるわけがない。公共交通を発展させるというのであれば、当然利用者を増やしていくべきで、市役所、農協、四電などの大きな事業所への働きかけを含めて、たくさんの方が使う、バス停まで歩く、乗り継ぎは当たり前前ということになれば公共交通も発展していくと思う。今の状況の利便性が悪く使う人が少ないので、エリアを縮小するというのは、公共交通の考えと真逆だと思う。今後、公共交通をどうしていく考えなのか。まちバスは福祉なのか、公共交通なのか、中途半端で違和感がある。四万十市は公共交通についてどういう考え方を持っているのか聞きたい。

**【答弁：田能企画広報課長】**

まちバスは公共交通なので、広く一般の乗合バスである。基本的には一般を対象としているが、四万十市も含めて地方都市の高齢化の問題がある。対象は一般であるが、実際に利用しているのは高齢者層が多いのは現実である。そういった中で、利用する人や高齢者層からもっと公共交通の利便性を良くして欲しいという要望がきていると思っている。ただ、市の考えとして整理しているのは、あくまで公共交通は一般を対象としている。当然まちバスも高齢者だけでなく、土日は小中学生が買い物に利用しており、そういったことも考えれば、福祉寄りの公共交通であって、福祉サイドから考えた移動手段ではない。ここはグレーではあるが、その線引きはする必要はある。

市の職員にも利用周知や各団体にも声掛けをしてはいるが、やはり全体の意識として車の利便性が高く、ここの意識を変えるのはなかなか難しい。強制的に市の職員はこの日は公共交通を利用しなさいという取組ができないわけではないが、今はエコ通勤でということ周知をしている。市として取り組んでいくべきことではあるが、なかなか広がらない実情は理解願いたい。

**【意見：宮崎委員】**

公共交通と捉えるのか福祉と捉えるのかあやふやなところがある。公共交通の将来像をどう捉えていくかを、まちバス、デマンドバス、西南交通のバス路線、くろしお鉄道も含めた全体として、5年後、10年後の公共交通がどうあるべきかを個々の議論でなく、高齢化も含めて考えてもらいたい。

●次に「第48回衆議院議員総選挙等の報告について」総務課長から報告を受けた。

**【説明：成子総務課長】**

投票率はそれぞれ小選挙区が60.83%、比例代表が60.80%、最高裁判官国民審査が

60.61%で、いずれも前回の衆議院議員の選挙と比べて約3ポイントアップしている。今回の特徴は、期日前投票の理由が風水害等によっても大丈夫ということで、投票者数の約4割に当たる人数が期日前投票を行っており、この数字は前回の2倍である。

投票所入場券の誤発送の原因は、四万十市からの転出者のうち、転入先で投票権が確定したにもかかわらず、四万十市の投票権を抹消していなかったことによるものである。この誤発送は、その対象者から問い合わせがあったことにより発覚したものである。確認を行ったところ19名が該当となったが、二重投票の事実はなく、対象者への対応として、本市での投票権を抹消し電話連絡と速達郵便にてお詫びの連絡を行った。今回の要因は基本的な確認作業のミスであるが、二重投票というあってはならない事態を引き起こすものであることから、再度二重チェック体制で臨み、再発防止を講じていく。

台風21号により、勝間小学校と勝間川地区集会所の2つの投票所の時間を繰り上げて対応した。投票終了後、投票所の管理者が投票箱を運搬する経路となる勝間沈下橋が冠水する状態となったため、川沿いのう回路を通ることになったが、狭隘で危険な道路で雨も降り続けていることから、急遽県の選管とも協議し、市の選挙管理委員会を開催して通常6時までを4時までに変更し、2時間繰り上げて対応したものである。

投票所入場券の到着が遅いのではないかという声があった。基本的に入場券は公示日に郵便局に持参し、配達する手続きを取っている。今回約3万通の郵送が必要で、郵便局の中では3日間かかるとわかっているが、公示日が10日の火曜日で翌日の水曜日から期日前投票が可能であるが、投票が可能日の3日後に最終的に届いたものである。入場券は、法令に基づき公示日以降に速やかに交付をしなければならないとなっており、県内11市の対応は、室戸市、安芸市を除き全て四万十市と同じ対応をしている。入場券は投票の啓発に十分効果があり、投票所における本人確認もスムーズになるため、今後市の選管としても送達について検討していきたいもので、12月の選挙管理委員会でも議論することを考えているところである。

**【質疑：宮本委員長】**

入場券は、室戸市と安芸市は事前に配ってくるのか。

**【答弁：成子総務課長】**

室戸市は公示日までには到達するような形をとっている。安芸市は公示日以降に配達をしてくださいという形をとっており、四万十市より1日手前に配達している。おそらくどこの市町村も全地域に配られるのは、3日程度かかっているのではないかと。

**【意見：宮本委員長】**

法律的にできるのであれば、投票率を上げるためにも前の週の金曜日までに忙しいだろうが、ぜひやってもらいたい。

前回の選挙でも何かミスがあった。他にも議案の差し替えであるとか、2、3人でダブルチェックあるいはトリプルチェックがあれば防げることにミスがあるのは、市の職員の質を問われる。選管だけでなく、もっと庁舎全体が緊張感をもってやるべきではないか。庁舎

全体で考えてもらいたい。

**【答弁：成子総務課長】**

入場券の発送については、ここでもらった意見は次の選挙管理委員会の中で活かしていきたいと思う。資料のチェック体制も総務課としてもきちんと強化していくことは必要なことと十分認識したうえで対応していきたいと思う。

**【質疑：上岡委員】**

転入、転出の事務はどのようになっているのか。誤発送はどこがどうミスをしたのか。

**【答弁：成子総務課長】**

投票権は、選挙基準日の3か月前までに住民基本台帳に登録されている者であること、異動先に転入手続きが行われない場合は、住民異動の手続きから4か月を過ぎるまでは異動先に登録されている。選挙管理委員会から照会をかけるが、その部分のチェック漏れである。本当に基本中の基本の部分であり、申し訳ない。

●続いて「全国一斉緊急地震速報伝達訓練実施時の不備について」地震防災課長から報告を受けた。

**【説明：桑原地震防災課長】**

11月1日にJアラートを介して緊急地震速報の伝達訓練を全国一斉に行ったが、訓練用の緊急地震速報の内容が防災行政無線、IP告知端末等で放送できなかった。Jアラートは、通常、関係のない訓練放送等の誤報防止のため、ほとんどの市町村が訓練の前日に訓練電波を受信する設定変更作業を行っている。誤報とは、例えば四万十市の場合は火山噴火の訓練放送や他市町村で訓練時に不具合があり再訓練する際などに関係のない市町村に流れる訓練放送などである。Jアラートの設定変更の手順は本市の機器の場合、Jアラートを通常モードからメンテナンスモードへ切り替えて変更作業を行い、今度はメンテナンスモードから通常モードへ切り替えるという作業をパソコン上でやっている。また、変更作業中の誤報を防止するため、メンテナンスモード中はJアラートで受信した内容が放送されない仕組みとなっている。今回の訓練放送ができなかった原因は、訓練前日に電波の受信ができるよう、保守管理業者でもあるメーカーとJアラートの設定変更作業を行ったが、その際にメンテナンスモードを、訓練電波が受信できる通常モードに切り替えることなく、作業を終了したことによるもので、作業終了後、これらの切り替えが必要であることについて、メーカーの説明がなく、この作業を行った職員も必要性を認識していなかったものである。今後は、課の職員全員が設定変更作業を行えるよう、訓練に努めるとともに、必ず複数の職員で作業の確認を行うことを徹底し、写真を用いた作業マニュアルの作成やシステムの学習会などを行い、作業手順を確実に実施・確認できるようにした。

**【質疑：上岡委員】**

保守点検会社の業務には、年間どのくらい支払っているのか。

**【答弁：桑原地震防災課長】**

おおむね 60 万円程度である。

**【質疑：上岡委員】**

通常火山噴火などは、関係ないので切っているということだが、通常はミサイルが来た時などは鳴らないのか。

**【答弁：桑原地震防災課長】**

それらについては、全ての項目の情報伝達を受けられるようにしている。訓練時のものだけ差別化を図っている。

●次に「四万十市まち・ひと・しごと創生総合戦略の進捗状況について」企画広報課長から説明を受けた。 一小休一 一正会一

●次に「四万十市議会における災害発生時の対応要領等の作成について」協議を行った。

広島市議会の対応要領をベースとした内容で進め、各会派に持ちかえり、3月議会前の閉会中の総務常任委員会で決定することとした。

■委員長報告の作成を正副委員長に一任し委員会を終了した。