

## 地元・事業者ヒアリング結果

## 1. 地元ヒアリング

西小倉 1) 対象：西小倉自治連合会役員

日時：H25.12.8(日)PM8:00 約 60 人、H26.1.20(月)PM8:00 約 30 人

場所：西小倉コミュニティセンター

2) 対象：障害者団体 約 15 人

日時：H25.12.24(火)PM2:00

場所：西小倉コミュニティセンター

3) 対象：名木自治会役員 約 15 人

日時：H26.1.10(金)PM7:00

場所：名木西集会所

槇島 対象：槇島絆の会会員等

日時：平 H25.12.3(火)PM7:00 約 15 人、H25.12.11(水)PM7:00 約 20 人

場所：槇島コミュニティセンター

明星町 対象：明星町自治会住民

日時：H25.12.12(木)PM1:30 約 25 人、H25.12.15(日)PM7:00 約 15 人

場所：明星町集会所

## 西小倉

## 1) 西小倉自治連合会

主な意見要旨		市の考え
1	市が公共交通を何とかしていきたいという覚悟なら、近隣市のように行政が赤字負担して走らせたらい。	人がほとんど乗っていないバスの赤字補てんは難しい。
2	事業者は利益を確保しておいて、市と地元だけが赤字負担するというのはおかしい。	事業者に赤字を出してまで走らせていただくことはできません。ただこの制度は事業者の選択肢は広がり、経費節減につながると考えます。
3	現在の近鉄小倉～文化センターまでの路線はどうなるのか。	実証実験は路線短縮、ダイヤ等の工夫で収支改善が図れるのではないかという実験で、期間は1年限り。市が委託料をバス事業者に支払い実施しています。現在までの結果として乗客数は伸びず、このままいくと存続は困難です。

4	バス車両を使って実証実験が続けられないなら、タクシー車両で続けてほしい。	他の地域では今日説明した制度を使おうと取り組んでおられ、H26年度からはこの制度を動かしていきたい。並行して今年度行っている実証実験を続けることはできません。
5	例えば砂田でこの支援策を始めても、収支を上げるためには、途中でバス停を作らざるを得ない。その町内会も協力しましょうとなればよいが、できなければ不公平になる。	明星町線も明星町の方の利用は7割程度です。しかし、沿線の住民や観光客にもっと利用してもらえば自治会の負担が減るといった意見もありました。
<p>(その他意見) ・地元でこの制度について話し合いをするには時間が必要。26年度も引き続き小倉線の実証実験を続けてほしい。</p> <p>・制度を作るときは、誰のための制度なのかを考えながら作ってほしい。</p>		

## 2) 障害者団体

主な意見要旨		市の考え
6	実証実験路線の利用者が少ないのは、便数が少なく使い勝手が悪いからと考える。	便数を増やすとその分経費も増えます。行きたいところ、時間をすべて満たすことは難しいです。
7	自治連合会など現在の西小倉地域での取り組み状況はどうなのか？	受け入れ窓口ができた段階。連合会へは1月にもう一度説明会を開く予定です。
8	実証実験が終わり、4月からバスの無い空白期間が生じると非常に困る。何とか残せないのか。	平成26年度から新制度の予算化を目指していますが、空白期間が生じることは予想されます。市役所方面は近鉄大久保を經由でバスを利用するという方法もあります。
9	障害者はバス停へ行くのも大変。乗り換えが多いと移動が困難である。	今回の施策は誰でも使える移動手段を作ること考えています。これでカバーできない移動困難者をどうするかは交通施策、福祉施策どちらでどのように対応するのかさらに検討が必要と考えます。
<p>(その他意見)</p> <p>・障害者団体が求めているとなると肩身が狭い。みんなが乗りやすいものにして。</p> <p>・市が何とかしようとしていることは一定わかったが、これ以上不便にならないようにしてほしい。</p>		

3) 名木自治会

主な意見要旨		市の考え
10	以前のバスは遅れることが多く、1時間に1本程度だったので使いにくい。また、大久保駅止まりだと他のバスに乗り換えたら料金が倍かかる。	この施策では、運行計画は採算性を考えながら地域で決めることとなります。しかし、既存のバスより利便性は低くなる可能性があり、既存バスで利用が進まないのでは、新たな交通でも利用者が増えない恐れがあります。
11	名木でこの支援策を考えたとき、途中のバス停の自治会が参画してもらえないと不公平感がある。	明星町でもすべての利用者が明星町自治会の方というわけではありませんが、沿線の住民や観光客にもっと利用してもらえば負担が減るという意見もありました。また、どうしても不公平感を解消したい場合、会員の方は安く利用できる工夫なども必要と思われる。
12	一度、アンケート調査してみてもどうか？	もし、この施策の活用のため本格的なアンケートをする場合は、我々も一緒に考えますので相談して下さい。
<p>(その他意見)・宇治市も積極的な施策を考えられたと思う。          ・今後どうするか自治会で検討が必要。</p>		

槇島

主な意見要旨		市の考え
13	一年目は乗るか乗らないかわからない。試験運行期間の収支が悪い場合、市が負担してくれないのか？	十分な議論による周到な計画を練り、アンケート等を実施して周知を徹底した上で実施しなければなりません。収支が悪くなる可能性を充分減らしてから実施するべきと考えます。
14	26年4月から支援策を利用できるとして、徳洲会病院の移転に合わすなら、27年4月メドに進めればいいのか。	27年4月にこだわらず、運行開始は地域内での熟度を高め、準備が出来れば行うでよいと考えます。
15	地元住民、行政が負担するのに事業者は負担しないのか？黒字化すれば、事業者の自主運行となるのか？	事業者に赤字を抱えてまで運行はしてもらえません。黒字化できれば自主運行の可能性はあります。

16	それぞれの地域が違う事業者を使うことは可能なのか。	地域毎に事業者を選択していただくことになるので可能です。
17	運行経費がわからないと何人乗ったらいいかわからない。目標が必要。	具体的な路線やダイヤがないと事業者も見積もりができないと思いますが、車両1台で運行するよう考えるのが経費的には安く済みます。
18	バス停設置やダイヤを更新するときなどの経費の負担は？	ダイヤを更新するときの作業は事業者をお願いする必要があると考えますが、バス停を新規に設置する経費については検討します。
19	利用促進を進めたり、クレームを聞いたり、地元が主体となったら運営の経費が必要になると考えられる。事務局が必要では？経費を支援することを検討してほしい。	地元で専任の事務員を置いているケースは聞いたことがありませんが、利用促進のチラシの印刷等の費用については意見を参考に検討します。
<p>(その他意見)・宇治市も思い切った施策を示してきた。委員会に置いても事業者もおおむね賛同していた。この施策は住民に負担がかかる。いかにこの施策の内容を住民に周知していくかが重要。</p> <p>・現在のメンバーでは地域的な偏りがある。各地域の代表を集めて考える必要がある。</p>		

### 明星町

主な意見要旨	市の考え
20 現行ダイヤは使いづらい。	今後、運行計画は採算性を考えながら地域で決めることとなります。地元意見をダイヤに反映していくことは可能です。
21 便数を減らすと乗れない。1,000円以下で行ける範囲ならタクシーを利用する。アルプラザまでバスがあれば乗るが。	ある程度、便数・目的地を絞り込まないと経費が抑えられません。意見集約しないといけない。またバスを守るという意識があるなら、バスの時刻に合わせて行動するという必要も必要です。
22 明星町だけでなく、広域的な利用促進により収入を増やす工夫も必要。	現在も明星線は3割程度が明星町以外の利用者です。ご意見の通り、全体として収入を増やすことで地元負担を軽減できます。
23 地元負担については、できるだけ多くの住民に賛同してもらえよう呼びかけて進めるべき。	今は車で移動できても将来は必要となるかもしれません。また、家族が必要としているという方であれば協力していただけるのではと思います。

24	収支率が悪化しても、宇治市は補助を打ち切らないのか。	市は最低 1/2 の補助はします。ただ地元負担が大きくなるので、運行経費を下げる工夫は必要と考えます。
25	バス事業者に適正利潤分を経費計算から抜いてもらうなど、事業者にも協力してほしい。	話し合いは必要ですが、事業者に利潤無しの経費でやってもらうのは難しいと思われます。
<p>(その他意見)・不動産の評価へ影響するので、バスはそのために必要。</p> <p>・国民健康保険のように掛け金を皆で負担するような発想が必要。</p>		

## 2. 事業者ヒアリング

時期：平成 25 年 12 月 3 日～12 月 10 日

対象事業者：タクシー事業者 6 社

(宇治市内に事務所がある又は宇治市周辺でジャンボタクシーを所有する事業者)

	主な意見
制度の策定に関する事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新規に乗合運行が行われると、タクシーの利用者が減るので、やってほしくないのが本音。しかし、交通事業者としてできることは協力したい。(3社)</li> </ul>
事業への参画について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・営利団体であり、赤字をしてまでは参画できない。(6社)</li> <li>・乗合の許可は現在持っていないが、制度の内容次第では許可を取って参入したい。(2社)</li> <li>・車両については現在保有台数が少ないが工夫すれば対応できると思うので参画は可能。(2社)</li> <li>・ジャンボタクシーの保有車両が少なく、宇治までは積極的に事業をする考えはない。(1社)</li> <li>・乗合に参入すると車両を専用に用意する必要がある。観光シーズンはそちらに回したい気持ちもあるが、安定した事業が見込めるという考え方もできる。(2社)</li> </ul>
運行経費	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ジャンボタクシーの運行経費算出は時間制の運賃(1時間当たりの運賃)が基本。ただ、便数が少なく、運転士の休憩時間として見る、あるいは乗合の業務と一般のタクシー業務とで運転士をうまく割り当てるなどの工夫ができれば1日の経費を安くできる可能性はある。(2社)</li> <li>・運転士の最低賃金は守る必要があり、過度に経費を安くすることは難しい。(1社)</li> <li>・乗合許可要件をどこまで求められるか、それにより経費が変わるので事業者を選定するときは明確にしてほしい。(1社)</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元が一部負担する制度のようだが、地元が負担金を集められなくなった場合はどうするのか具体的に示してほしい。(2社)</li> <li>・乗合の廃止には6か月要するが地域公共交通会議の開催により1カ月で廃止することが可能なら、赤字額にもよるが会社として検討する。(3社)</li> <li>・事業者の創意工夫や努力により赤字を改善できた場合の事業者に対するメリットを作ることができれば事業者にインセンティブが働くのでは?(1社)</li> </ul>