

平成30年度 第2回下野市地域公共交通会議 会議録

	平成30年11月5日(月)午後2時00分～午後3時25分
開催場所	下野市役所2階 203会議室
出席者	長田委員(会長)、若林委員、山田委員、山本委員、小口委員 渡邊委員、大島委員 稲見委員、高瀬委員、関口氏(栗田委員代理出席)、森戸氏(益子委員代理出席)、中村氏(黒岩委員代理出席) 矢吹委員、塩田委員、小堀氏(保坂委員代理出席)、荒川委員 小矢島委員、鉢村委員
欠席者委員	川中子委員
傍聴者	3名

次第

1. 開会
2. 会長あいさつ
3. 議題
 - (1)議事録の確認について
 - (2)デマンドバスの運行の課題について
 - ①デマンドバス運行の課題検討について
 - ②デマンドバスの利用状況等について
 - (3)運行形態のメリット・デメリットについて
 - (4)その他
4. 閉会

○開会

(会長) ○会長挨拶

本日は第2回の公共交通会議で、「デマンドバスの運行」と「運行形態のメリット・デメリットについて」と議題が2つある。慎重なご意見をいただきながら進めたいと思う。

(事務局) 資料確認

(会長) 会議成立報告

議事に入る前に、議事録署名人を選任する。

名簿No.7番 大島委員、名簿No.17番小矢島委員のお二方をお願いしたいと思うがよろしいか。

(議事録署名人決定)

議題1【議事録の確認について】

事務局説明

時間の都合上、校正等ご指摘箇所があれば、11月16日(金)までに事務局まで連絡をお願いします。

(会長) 2～3分程度時間をとるので委員の発言が正しいかどうか見ていただきたい。

(会長) 3ページの議事録署名人決定の部分で、「名簿No.6」が「N06」に、「No.16」が「N16」になっているので修正願う。

それでは他にお気づきの点があれば、11月16日(金)までに事務局にご連絡をお願いします。

議題2【デマンドバス運行の課題について】

事務局説明

●質疑

(委員) 確認なのだが、現行の連携計画が終了する平成32(2020)年度までは1ページ目の最初の文章にあるように現行の車両を使い、H33(2021)年度に策定する地域公共交通網形成計画に盛り込めるよう、車両等について検討していくという理解でよろしいか。

(事務局) おっしゃるとおり、平成32(2020)年度までは連携計画にある形で運行していきたい。平成32(2020)年度に連携計画が終了することから公共交通網形成計画を策定したいと考えているので、それにあわせて、今までのデマンド交通の形も含めて、新たな内容を踏まえながら検討していきたいと考えている。

- (委員) エリア分けのことについてお聞きしたい。
- (会長) 3つのエリアに分かれているが、JR 宇都宮線を境に赤（国分寺エリア）と青（南河内エリア）がせめぎあっている場所がある（別紙2「下野市デマンドバス運行エリア図」参照）。特にこの辺りをどうするかということを考えていきたいということが先ほどの課題の中にあった。
- (委員) 2ページの利用状況について伺う。
先ほどの説明で南河内エリアの利用者が多いということなのだが、中身をよく検討してみると、平成27年度は石橋エリアが7,700、国分寺エリアが6,800、南河内エリアが14,800で、確かに南河内エリアの利用者が他エリアの倍という状況だが、これが平成29年度になると、南河内エリアの利用者がわずか二年間で3分の1くらい減少している。これはどのような要因があるのか分かっているのか。
- (事務局) 平成28年度までは南河内エリアでのふれあいサロンに参加する高齢者の多数の方が定期的にデマンドバスを利用していた。しかし、その他の利用者がその曜日、時間帯に利用できないということがあり、平成29年度から社会福祉課が専用のバスを出すようになった。そちらにかなり多くの方が乗っていただくようになったので、その分減少したと考えられる。
- (委員) 3ページの上段、1市2町による広域連携による交通ネットワークについて伺う。現在の状況はどのようになっているか。
- (事務局) 下野市・壬生町・上三川町の1市2町で、石橋駅を中心として上三川町と壬生町の独協医大に向かうように進めてきたが、今年度も県の交通政策課に調整等をしていただきながら協議を行っている。
現在、経路や停留所、全体の費用の見込みなどを出して検討している。
経路については、石橋駅を起点に、文教通りを通過して独協医大に向かうコースと、国道4号線を通り上三川町内を回って石橋駅に戻るも

(事務局) のの2経路を協議し、1市2町で了承したところである。また、バス停や時刻表の問題など詳細について検討している。

次回の会議の際にはもう少し具体的な内容でご報告していきたいと考えているので、ご了承いただきたい。

(委員) もう少し話をさせていただくと、一番困るのは壬生町に行くこと。自分は南河内地区の民生委員をやっている、妻が壬生町の福祉施設に入所したという高齢者の方から次のような話をされた。

妻が入所した施設に行く必要があるのだが、高齢で車の運転ができない。そうすると、その施設に行く方法は、JRで小山に行き、両毛線に乗り換えて栃木、東武線で壬生へ行くというものが一つある。もう一つ宇都宮市を経由する方法もあるが、JR宇都宮駅と東武宇都宮駅が離れているから非常に行きにくい。しかし、どうしても行かなくてはならないというので、今のところタクシーを使っていると言う。そうすると、その費用が非常にかかる。

それで早く何とかしてもらえないかという要望があったのでお聞きした。

(委員) 今後のことについてもよろしいか。

今の話の中で思ったのが、下野市の障がい者のことになるのだけれど、福祉タクシー利用券というものがある。これは壬生町のタクシー事業者も加わっている。しかし、壬生町の福祉券は壬生町のみでしか使えない。下野市と壬生町の境目あたりに住んでいる壬生町の住民の方は、下野市の福祉券、下野市のタクシーを使えないという状況にある。これは利便性を考えると両方使えるようにした方がいいと考えている。

もう一つ、いろいろな課題があるが、情報提供というか私がいろいろ見聞きしている中で、奈良県と大阪府にある市の事例をお話する。

そこは実際に8年デマンドバスを運行しており、下野市とだいたい同じくらいの歴史がある。人口が3万と8万なので、総人口が下野市とは若干違うのだが、この公共交通会議で出ている議題と同じように、やはり利便性の問題等いろいろな問題が発生したので改善したことがあったそうだ。

(委員) 内容は、タクシー利用券という形で個人に対して24枚を交付し、基本料金を行政から補てんするというもの。何故そういうことになったかという、病院にかかる時間帯等は利用者が集中する。デマンドバスは下野市の場合も同じで、ワゴン車3台に同じ時間帯に集中するので受け入れきれない、運びきれない部分がある。その部分が私共タクシー事業者に回ってきているというところはあるが、そういう方たちは300円でデマンドに乗れなくて高いタクシーを使っているのではと話している。

だから、やはり公平性を保つためにも登録制度で補助制度を使った形でやっている。高齢者だけでなく、障がい者や母子健康手帳を持っている方、未就学児等も登録しているとのこと。実際に利用者の状況は、7月～9月で利用率が48.6%で、デマンドを使っていた時よりも前年同月比で3倍になり、利用回数も8倍になったというようなことが新聞に出ていた。

下野市のデマンドにおいても今後の課題として、利用者数や利用率等を増やすということもあると思うが、それには一つの施策になるのではないか。

また、大阪市では市内の飲食業のクーポン券を使ったシステムを実施している。外食や飲食のクーポン券を補助の中に加えながら、高齢者の移動や街の活性化に向けて、そういったものをセットにして対応しているということも聞いている。

いろいろな施策はあると思うのだが、現状の3台のワゴン車での運行では、これ以上運びきれないのではないかという課題もあるかと思うので、そのようなことも今後検討していただければありがたいと思う。

(会長) 現行計画では難しいと思うが、次の網形成計画では、そのようなこともメニューとしても組み込めるかと思うので、引き続き協議をしていければと思う。

(委員) 車両の件やエリアの件、広域連携の話等、最終的に網計画の策定というところに進むと思う。いろいろ課題や年次も出てきているので、そのような時間軸とこれから進めていくべきものが分かるロードマップのようなものを作ってくださいと、検討するのに委員の方は見やすいのかと思う。

(委員) 今後そのようなものがあれば、課題も明確になり、いつの時期に何をやるのかということも分かりやすいので、非常に検討しやすくなるかと思う。

(事務局) スケジュールなどについては今後検討させていただき、いつまでに何をやるというのを分かるような形で次回会議でお示しできればと考えている。

本日お配りした課題は、今までの交通会議で議論されている中で、大きく分けたものなので、今回いただいたご意見や先進事例等の中で取り入れられるものは取り入れ、少しでも多くの方に乗ってもらえるような公共交通を目指して今後進めていきたいと考えている。

議題 3【運行形態のメリット・デメリットについて】

事務局説明

●質疑：なし

(会長) 運行の課題についてと運行形態別のメリットデメリットが材料として提供されたので、今後事務局から案が示された際にはまたこちらを見ながらご意見を次回以降頂けたらと思う。

議題 4【その他】

(事務局) 先日デマンドバス運行の課題検討ということで出させていただいたところだが、参考までに現運行会社の関東交通から、この課題の中でこういう部分があるということをお話していただければ、より内容が見えてくるところがあると思うのでお願いできればと思う。

(委員) デマンドバスのメリット・デメリットということによろしいか。

(事務局) 課題としての現行の運行と車両についてもお願いしたい。

(委員) 車両については資料にあるとおかなりの距離を走行している。平成 32 (2020) 年度まで使用したいという話はいただいているが、実際その時になってみないと動くかどうかは分からないというのが正直なところ。比較的大きな故障や修理というものは今のところ発生していないが、例えば発電をするダイナムやミッション、そのようなものは入れ替えをしている。ただ、新しいものだと経費が掛かるので、安い形での入れ替えとなっている。

以前お客様が乗っている時に急に動かなくなるということがあり、その時は代替車を出してお客様を目的地まで送り届けたのだが、そういうご迷惑がかかってしまう可能性がある。

同じ時期に 3 台購入したものなので、このような不具合は、一台で起きると他の 2 台もいつ起きるか分からないので残り 2 台も併せて今までは対応してきた。ただ、本当に大きな故障が起こらないとは限らないので、その経費的なものは市の方である程度大目には積算しておいていただいた方が良いのではという話はさせていただいている。

車両についてセダン型の移行の問題等の記載があったが、下野市内にはタクシー業者が全部で 6 業者あるので、各社でいろいろな考え方をお持ちだと思う。セダン型であれば、すべての事業者で持っている。どの事業者でも運行自体はできると思う。しかし、実際に車両や乗務員等を捻出できるのかどうかという問題になってしまう。デマンドとはまったく話が違ってくるのだが、タクシー業界は非常に高齢化が進んでいて、非常に乗務員の確保が難しく、本業の方が疎かになってしまうのではないかと話もあちこちで最近聞こえてくる。そういった問題も含めて考えなくてはならない。

エリアについては運行が始まる時にも話をさせていただいたのだが、その時はきちんと旧 3 町で分けるということでスタートした。線路で分けるという案も出させていただいた記憶もあるのだが、東西で分けるよりも、元々の住んでいる場所で分けた方が利用者には分かりやすいということになった。

今、その流れで 7 年経っている。エリア自体を変えるというのは、現在使っている方に対してどうなのかという思いはある。それならば、例えば東北線西側の国分寺地区の住民の方は直行扱いにする等、

(委員) 運行方法の中で変えていくような形で対応していけばいいのかと考える。

メリット・デメリットについてだが、資料には記載がないが利用者が最大のメリットと感じているのは安いところだと思う。安いから乗るという言葉はよく聞く。それでもどうしても時間指定で乗りたいというお客様はいる。そうするとこちらもタクシー会社なので、普通のタクシーをご利用くださいと案内はする。そうすると、もちろんタクシーを使うお客様もいるが、タクシーは高いだろうと言うお客様もいる。そういうことから利用者の最大のメリットは安さなのだろうと思う。

コミュニティーバスとの比較であえて書かなかったのかもしれないが、そういったところがあると思う。

デメリットは、やはり先ほど事務局からも話があったが、デマンド交通は不便な乗り物だと思っていただけると良い。

デマンドバスは、こちらの前に宇都宮で始めたのがスタートだったのだが、関東交通の代表の考えで「デマンドは便利な乗り物にしようじゃないか」ということでスタートした。

一度得た便利なものというのは、2回目からはそれが当たり前になってしまい、そうすると、もっと便利なものを望むのが人間の習性なので次から次へとああしてほしいこうしてほしいと出てきてしまうというのが正直多くなってきている。

実際にこういうお願いをしていいのか分からないが、デマンドバスは「不便だけど安い乗り物」や「交通機関が他にないので、ある一定のところまでは目をつぶって乗りましょう」、というところでお話ししていただけるといいと思う。

コミュニティーバスとデマンドバスの比較ということで記載がなされていると思うが、このコミュニティーバスというのはデマンド型ではないということで良いか。中間のデマンドの路線型というものもあるので、そういったところで予約が必要だったり必要でなかったりがあるのだが、そういったものも、もし検討するのであれば、良いのではないかと思う。

(委員) 今コミュニティーバスの運行の検討の話が出てきたが、市内循環バスが平成24年まで走っていて、それに代わって現在デマンドバスが運行しているという状況で、また次にコミュニティーバスをという話に戻ってきた。

しかし、利用者がどういう交通を望んで、この市の中ではどういうものが最適なのか、利用者、地域の声というものをよく聞かないと、本当の一番乗りやすい市民の乗り物にはならないと思う。費用も掛かるが、地域に深く入って行って、地域の声をよく聞いて、何が良いのかというのをよく検討しないと、これは乗らないから次はこれとしていったら行政だけの流れで終わってしまっていて利用者の存在がなくなってしまう。そこは利用者の意見が一番重要だと思うので、地域に密着してどんな交通が良いというのを決めた方がいい。今後検討していく中では地域の意見を一番大事にしてほしい。

(事務局) 来年以降交通網形成計画を作っていく中で、最低限アンケートは実施しないといけない状況であり、そのアンケートも、例えば実際の利用者の実態や今後長年利用していくと考えられる地域の方にターゲットを絞って実施する等の方法が先進事例であるので、アンケート結果と実情がかい離しないように研究していく必要があると認識している。実際に運行を開始したときに多くの方に乗っていただけるようなものにしていくために、来年度以降進めていきたいと思うので、公共交通会議の中でもいろいろとお示しして、ご意見等伺っていければと考えている。

(委員) デマンドタクシーというのは便利に見えるが、一番便利なのはタクシーである。安い運賃でタクシーを利用するような感覚で皆さんいるので、「時間が待たされる」、「朝早くから夜遅くまでやってくれ」等、要望が出てしまう。タクシーと同じ形態になると、タクシー事業者の方が非常に厳しい状況になり、事業者にとっては経営が成り立たなくなってしまうということもあるので、そこはデマンドバスについても利用者の方に十分周知をしていただきたい。

当初は国の助成金等結構出ているので市の負担等は少ない。ところが徐々に国の助成金は減ってくる。しかしデマンドの料金は何キロ乗っても 300 円と非常に安い。これは市の財政というのを考えていくと持続可能な公共交通というのが成り立たなくなってしまうのではないか。今後は、運賃についても、受益者負担ではないがある程度考えていかないと持続可能な公共交通というのが維持できないのではと考えている。

栃木県では、一部 100 円というところもあるが、約 300 円で統一されているようなところがあるので、その辺も今後検討していく課題な

(委員) のかと考える。委員から話があったが路線バスについても、運行するにあたって柔軟に対応できるような、例えば乗車定員を15人以下の車両にする、運行時間帯などもいろいろな利用客の状況を見ながら判断して決定していく等のことが必要だと思う。

いずれにしても、交通空白地域あるいは高齢者等の足がない方が増えていく。また、障がい者の方が停留所までいけないということもあるので、そのような人たちをどのようにお運びしていくのかという検討もしていかないといけない。ユニバーサルデザインタクシーというものもあるので、そういったものを取り入れていくことも考えていかないといけないと思うので、できることがあれば協力していきたいと思う。

(委員) 現状で、通勤時間等乗せきれないケースが発生しているのか。

(事務局) 特に病院が始まる9時、10時台は、予約が重複すると次の便に乗っていただくようお願いするということがある。

各地区に1台ずつ、1時間に1本と限られた便だとそういうこともあるので、検討していかねばならないと考えている。

(委員) 例えば先ほどの資料でもあったとおり、南河内の方が石橋病院に行くというのが非常に多い。その場合、南河内の車両は空いているが石橋の車両がいっぱいでお断りする、あるいは逆の場合もある。両方空いていないとお乗せできないので、片方が空いていて片方が乗り切れないという場合でもお断りしている。

エリア内の場合は単純に人数オーバーでお断りする。エリア外の場合はどちらかの車両がいっぱいだとお断りするということになる。

(会長) 乗継が出来ないということか。

(委員) そのとおり。

(会長) 以上で本日の議題は終了とする。

閉会