

平成31年度 第1回下野市地域公共交通会議 会議録

	平成31年4月4日（木）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、山中委員、渡邊委員、原委員、笹川委員、坪内委員、太田委員、清家委員、関口氏（清家委員随行）、鈴木氏（谷委員代理出席）、森戸氏（柴委員代理出席）、矢吹委員、塩田委員、保坂委員、荒川委員、小矢島委員、鉢村委員、川中子委員、江面委員
欠席委員	なし
傍聴者	なし

次第

1. 開会
2. 委嘱状交付
3. 市長あいさつ
4. 会長・副会長選任
5. 会長あいさつ
6. 議題
 - (1) 下野市地域公共交通網形成計画について
 - (2) 2019・2020年度計画について
 - (3) 報告事項
 - 1市2町公共交通広域ネットワークについて
 - (4) その他
7. 閉会

○開会

(会長) ○委嘱状交付

代表して、宇都宮大学長田委員へ委嘱状を交付。
(広瀬市長より長田委員へ委嘱状を交付)

○市長あいさつ

(市長) 平成31年度第1回地域公共交通会議ということで、ただいま代表して長田先生に委嘱状の交付をさせていただいた。皆様につきましては、委員をお引き受けいただき厚く御礼を申し上げます。

本市においては、平成23年度11月からデマンドバスを運行している。最初は高齢者の方や障がいを持った方等、いわば交通弱者のとい

(市長) う思いで始まったが、最近ではお子様を持つ若いお母様をはじめとした 60 歳以下の若い方々にもご利用いただけるようになってきたと考えている。

2020 年度以降のデマンドバスの運行については、車両やエリア等の課題があるので、より良い公共交通体制の成形を図るために委員の皆様には様々な見地・立ち位置からご意見をいただき、また、本市における将来を見越した中での公共交通というものに対して、新しいシステム等を作り上げていきたいと考えている。

会議の中においては、2020 年度に終了となる下野市地域公共交通総合連携計画にかわって、新たに下野市地域公共交通網形成計画の策定に向けて進めていく予定になっている。皆様方には様々な課題について検討していただきたい。

今回、壬生町・上三川町と連携して、JR 石橋駅を中心とした広域連携の交通網を進めさせていただくということで動き出した。

また、県南部においては他市からの要望等もあり、いろいろな動きの中で地域が抱える課題として、高齢者による交通事故の減少を求めするために、足になるもの、公共交通というものの重要性を改めてもう一度、別の角度からでも、またストレートに正面からでも見ていかなければならないと考えている。

今回、移動しやすい環境の整備ということで進めていく。下野市は皆様もご存じのとおり栃木県で一番面積が小さい市であり、その中に基幹鉄道である JR の 3 駅を持ち、また、現道の 4 号・新 4 号という非常に交通の太い動脈を持っている地域であるが、その地域においてすら、交通弱者、交通難民になってしまう恐れのある地域が、ぽつぽつと見受けられる。そういうことに対して新たな考え方をもち、そしてまた、今度は 1 市 2 町の連携の中で動き出しているが、隣接する自治体それぞれがデマンド等様々な形で公共交通を運行しているので、それらとの連動性や連携等を踏まえた上で考えていかなければならない時代に入ってきたのではないかと思う。

下野市の地域公共交通網形成計画ということで、交通網について皆様方から様々なご意見をいただき、そして未来に向けて地域における公共交通の形成に進んでいきたいと考えているので、よろしく願い申し上げますとさせていただきます。

〈市長退席〉

○委員自己紹介

○職員自己紹介

○会長副会長選任

会 長 宇都宮大学助教 長田委員
副会長 社会福祉協議会 山中委員 を選任

○会長あいさつ

(会長) この会議は、日常的な地域公共交通をどうしていくか、この先の公共交通をどうするか、という2つのミッションがある。

本日は、下野市地域公共交通網形成計画と直近2年間の計画をどうしていくかという議題がある。皆様の忌憚ないご意見をいただきながら進めていきたいと考えているので、よろしく願います。

(事務局) 資料確認

会議成立報告

(会長) 議事録署名人選任

名簿No.2番 若林委員、名簿No.8番 笹川委員を選任

なお、会議録については、発言した委員の名前を伏せた形で後日ホームページにて公表することになっているので、ご了承願う。

議題1【下野市地域公共交通網形成計画について】

議題2【2019・2020年度計画について】

事務局説明（関連ある内容のため併せての説明）

●質疑なし

議題 3【報告事項・1市2町公共交通広域ネットワークについて】

事務局説明

(委員) 午前6時から午後8時までで1時間に1本程度の運行ということだが、需要や輸送人員を概ね予測、設定のうえダイヤを組んだと思うが、輸送人員の推定の根拠を伺いたい。

また、3年間の実証運行後本格運行ということだが、トリガー方式的なものも考えているかについても教えていただきたい。

(事務局) 実証運行の利用人数については、国庫補助の関係等もあるのだが、3年間で最終的には1便あたり最低でも7名ほど乗っていただくものと想定している。ただ、どれほどの利用人数になるかというところは正直なところ分からない部分も大きく、そのための実証運行でもあるので、運行開始後1年2年でPRをしっかりやっていきたい。同時に、壬生町・上三川町双方との考え方の違いがあって、調整しきれていない部分があるので、検討してなるべく多くの方に利用していただける形にしていきたい。

トリガー方式については、具体的な協議をしていない。1日77名乗れば国庫補助を受ける上での目標達成となるが、それも含めて、事業継続の判断基準となる利用人数等については、事業者の決定までに県の交通政策課も交えて協議し、設定していきたいと考えている。

(委員) 補助ありきで始めるというのは問題がある。補助を受けられなくなったらその後どうするのかも考えなければいけない。運行開始してからPRをしていくのではなく、開始前からPRして、運行しながらも継続してやっていくというものを前面に出してやっていった方がよろしいと思う。

(事務局) 事業者決定後、運行開始前に1市2町の全世帯を対象としたチラシ配布を計画している。委員がおっしゃるように、「補助金ありきの運行」ではなく、多くの方に利用していただけるようにPRに努めながら1市2町で進めていきたいと思う。

(委員) 2系統あるのだが、車両台数は何台で考えているのか。

(委員) また、循環についてはどのくらいの時間がかかるのか、導入する車両はどのくらいの大きさの車両を考えているのかを教えてください。

(事務局) 時間については、現時点では午前 6 時 30 分から午後 8 時までで、1 時間に 1 往復、石橋駅から上三川町を回って石橋駅に戻り、おもちゃのまち駅から獨協医大に行くという形を考えている。

車両については、新規購入は難しいので、バス会社の 56 人乗りのバスをお借りして、事業者の安全運転管理もあると思うので、朝 1 台、3 時過ぎから 2 台で運行する体制を考えている。

(委員) 時間が 60 分くらいかかると思う。交通渋滞などを考慮していくと、ある程度余裕を持って設定した方がいいのではと考える。

乗車定員については、56 名ほどとお話しがあったが、中型車両あたりで考えてもいいのではないかと感じた。そのあたりを検討してほしい。

(委員) 石橋駅から上三川町のゆうきが丘団地の循環経路は利用者が多いから運行するのか。上三川町と協議するのなら、上三川町役場まで走らせないといけないのではないかと思うのだが、運行経路はどのように決めたのか。

(事務局) お手元の資料の運行経路の地図にピンクの線で示している民間の既存路線があるため、バス事業者から、その経路を避けてほしいという話があった。そのため、上三川町でアンケート調査を実施し、ゆうきが丘団地で需要が多く見込める結果となったことから、そちらを通る経路としたい旨の申し出が上三川町からあった。

委員のおっしゃるように、上三川町役場等を通る経路も検討したが、実証運行の中で、あくまでも石橋駅を起点として、コンパクトになるべく多くの人員を運ぶという考え方で上三川町とも協議してこのような経路となった。実証運行の中でゆうきが丘団地の利用がなければ、経路についても検討していくことになると思う。現段階では上三川町の申し出もあってこの経路を決定し、今回資料をお示ししたことをご理解いただきたい。

(委員) 小金井駅は何もルートに入らないのか。

(事務局) 広域連携バスについては、石橋駅からおもちゃのまち駅までの東西の移動手段がないというのがきっかけで、県の実証運行のコースに入れていただくよう要望した経緯がある。人をコンパクトに運ぶことを念頭に、石橋駅からおもちゃのまち駅までを繋ぐ経路で進めている。

この広域連携バスは県内で最初の広域連携事業なのだが、今後新たな類似事業が進んでいく動きが出てくることもあるかと思う。実証運行の実施後について、事務局案として決められていないが、そのような時に、例えば自治医大や小金井駅などから繋がりのある路線も出てくるかもしれない。現時点では小金井駅からのバイパス的な物は未定だが、広域連携バスの実証運行が始まれば、そういう議論も出てくるかと思う。今後、調整、工夫して少しでも多くの方が乗れるような公共交通の形を検討して進めていきたい。

(委員) 資料3「1基本的な考え方」に「1市2町では経済や文化、医療などの密接な関係がある」とある。医療については、地図上に病院名があるのである程度分かるが、経済と文化についてはどのような住民ニーズがありえるのか。資料2に住民ニーズ調査を実施する記載があるが、どんな設問を住民にするのかをお聞きしたい。

(事務局) 設問内容については重要な案件になるので、コンサル事業者を選定し、相談の上設定していきたいと考えている。石橋・自治医大・小金井駅周辺住民や、企業に勤めている方、高校に通学している方等へのアンケートを実施し、意見等を広く収集することを考えている。設問内容等は現時点では具体的な案は示せないが、今後の会議で示していく予定である。

(委員) 具体的なものでなくても良いので、文化や経済といった部分で例示してほしい。

(会長) 経済では、日常の買い物をどこでしているか等の経済活動を、文化活動については、休日にどのようなところへ行くか等ということから見えていくのかと思う。

(委員) 運賃は今後調整とあるが、一般のバス路線の基本的な運賃と比べて、それより高くするのか安くするのか。

(事務局) 運賃は初乗り 160 円、最大 430 円程度と、既存のバス会社の運賃基準で進めている。

(委員) そもそも交通というのは何のためにあるのか。移動手段を持たない人、その中心となる交通弱者のためにあるものだと思う。これから調査するという話があったが、そのコンセプトの焦点はどこに当てるのか。それによって調査項目が決まってくると思う。文化や経済等いろいろあると思うが、弱者というところに視点を当てないとそれがぼけてしまう。高齢者や障がい者等が公共交通を担う。そういう方は、買物のための移動手段と、自助努力、つまり自分でできることは自分でやるということが必要だと思うので、そういうところに焦点を当てて調査をしてほしい。

一人暮らしの方が一番困るのは買い物だと思う。最近は通販でもいいではないかという話があるが、高齢者の場合は自分で選ぶということが重要になる。しかし、市内の大手スーパーに行くのに公共交通では行けない。そういうところにバスを運行させた方がはるかに良いのではないか。条件がいろいろあって簡単ではないと思うが、そういう道を探る必要があるのではないか。

基本的に高齢者が増えている。30%くらいになっているのではないか。病気が多くなる、一人暮らしも増えている、そういう状況を見ると、こういうルートで良いのか。国庫補助の話があったが、むしろこういう時期にこそいろいろな実験をしたらいいと思う。国庫補助がつくうちにこそいろいろな挑戦ができると思う。だからこそ、この経路の決め方がよく分からない。どうしてこういう経路になったのか。

資料3の冒頭に空白地帯とあるが、市の境界線あたりに住んでいる方はどうするのか。獨協医大病院も自治医大病院も特定機能病院だが、獨協医大病院にバスが通ったからそれでいいという話にはならない。自治医大にかかりたいということもあるのだから、獨協医大病院だけで済む話ではない。

そういうことも踏まえて調査内容を決めていかないといけないし、そういう人のために試験的にやって決めた方が良いと思う。

それで本当の意味で空白地帯を埋める、経済や文化、医療などの密接な関係があるということが生きてくると思う。この資料では、そのあたりのところが鮮明に伝わってこない。調査をするのであれば是非そういうことも考慮して調査していただいて、ニーズに合うような形

でやっていただきたい。民生委員の方など、一人暮らしの高齢者のこともよく知っている方もいらっしゃる。調査すればいい情報がたくさん集まると思う。

(委員) 実証運行のバス路線のことと、デマンドバスがこの中に走っているということが、この地図でははっきり分からない。

実際には下野市内ではデマンドバスが3路線で運行している。そのことも分かるように、地図の中に書いていただかないといけないと思う。例えば極端なことを言うと、自治医大病院の近隣に住んでいる人が、どうしても獨協医大病院に行かないといけないとなった時には、デマンドバスを利用して石橋まで行って、石橋からこの実証運行のバスを利用すれば行ける。今までは石橋駅まで行ってもそこから獨協医大に行けなかった。例えば自治医大周辺に住んでいる人は、JRで小山、両毛線で栃木、東武線でおもちゃのまち駅という手順で行かないと獨協医大病院には行けなかった。そういうことを考慮すると、ある程度は便利な生活路線の一つにはなると思う。

以前に会議で発言したが、下野市内に住んでいて壬生の福祉施設を利用する方等のことを考えれば、ある面で非常にいいと思う。

新たに委員になった方に、デマンドバスのそのあたりの状況をお知らせしていただかないと、これから先進行もだんだん難しくなってくるのではないかと思うが、いかがか。

(事務局) 広域バスについては1市2町で協議し、県交通政策課のご助言をいただきながら、今回報告事項として資料を出させていただいた。先ほど委員からご指摘があったとおり、市デマンドバスの運行区域等についての説明が不足していた。

そのあたりについては次回の会議でもう一度資料を出させていただく。連携バスについてはご説明したとおりに進めさせていただきたい。

実証運行の中で今後のことを検討していく予定であるが、1市2町の意見を統一して進めていることをご理解のうえ、交通会議でもご助言をいただきたいと考えているので、よろしく願います。

(委員) 今回網計画を作るということでネットワークが重要になってくる。その意味からすると、委員がおっしゃったように、デマンドの、見直しという言葉が適当か分からないが、そういうことも併せて、どうい

うシステム、ネットワークを組むかということで検討を進めるという理解でよろしいか。

また、デマンド交通については、下野市内でも運行しているが、上三川町と壬生町でも運行している。そういう意味ではこれもまた包括的に見れば、全部影響が出てくる部分だと思う。

今は下野市の公共交通会議なのだが、今後の進め方として、1市2町の合同での公共交通会議のようなものを立ち上げるのか、それともそれはそれぞれの市町でやっていくということなのか、分かっていることがあればお話しいただきたい。

(事務局) 広域連携バスとデマンドバスはリンクするかということだが、これは当然交通網形成計画の中でリンクさせていかなければいけない。どういうふうにリンクさせて、ネットワークを作っていくかを考えていかなければならないので、今後会議の中で資料を用意して、皆様に議論していただければと考えている。

また、1市2町の公共交通広域ネットワークについては本日お示しした資料のように検討を進めている。コミュニティバスとデマンドバスをリンクして検討を進めるかという件については、議論はしていない。連携できるものについては連携していきたいと考えているが、委員がおっしゃるような、全体的な、包括的な会議を立ち上げる予定は現時点ではない。

(委員) デマンド交通にしても下野市は下野市で限られた台数、乗務員の範囲で動かしている。これは上三川町も壬生町も同じだと思う。今後の検討にはなるのだろうが、3つのエリアを1つにして、今動いている3つの団体をどうやって動かすかという発想となると、もう少し違う動きができる可能性がある。同じ台数、乗務員でも違う動きができるかもしれない。そういうことも可能性としてはあるということを、記憶の中にとどめていただいて、そういう検討もやろうと思えばあり得るということを確認していただければありがたい。

議題4【その他】

(事務局) 次回会議は6月を予定しているので、よろしく願います。

(会長) 以上で本日の議題は終了とする。

閉会