

令和元年度 第3回下野市地域公共交通会議 会議録

	令和元年11月14日(木) 午前10時00分～午前11時40分
開催場所	下野市役所3階 303会議室
出席者	長田委員(会長)、山田委員、山本委員、笹川委員、坪内委員、太田委員、関口氏(清家委員代理)、渡邊氏(谷委員代理)、矢吹委員、塩田委員、保坂氏(保坂委員代理)、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	若林委員、山中委員、渡邊委員、原委員、柴委員
傍聴者	1名

次第

1. 開会
2. 議題
  - (1) 前回交通会議でのご指摘と対応方針について
  - (2) 計画の位置付けについて
  - (3) 各種調査結果について
  - (4) 下野市を取り巻く公共交通の現状と課題について
  - (5) その他
3. 閉会

○開会

資料確認

(会長) 議事録署名人選任

名簿 No.4 番 山本委員、名簿 No.10 番 太田委員

なお、下野市地域公共交通会議条例第6条第2項の規定に基づき、出席者16名で会議成立

議題1【前回交通会議でのご指摘と対応方針について】

事務局説明

(委員) 基金とはどういう意味か。基金をつくることを前提として、ふるさと納税が入ってくるという趣旨か。それとも基金をつくりつつ、かつふるさと納税をそこに入れていくという趣旨か。

(事務局) 基金を立ち上げるためにふるさと納税を利用させていただくかについては、これから検討を始めるという段階である。

(委員) 基金については、そこへ行く前にむしろ、収入と支出（利用料と経費）の実態を先に出してもらわないと検討がつかない。実績は出しているのか。

(事務局) デマンドバスの収支は、委託先の関東交通から毎月出されており、統計を取っている。こちらを参考にして基金の創設について検討したい。

(委員) その結果、必要かどうかという判断がある。収支の実態は、会議の場では披露されないのか。

(事務局) 前回の会議において、利用状況として内訳の統計資料を提示している。

(委員) 収入側、支出側それぞれの項目、例えば支出であればドライバーの人件費・ガソリン代等、収入側も一律運賃ではなく区間毎に異なる。そういったことを反映してはっきりさせなければ、利用料とコストを合わせることはできない。

(会長) 収入・支出については、見せ方を事務局と議論したいと思う。

## 議題 2【計画の位置付けについて】

### 事務局説明

(委員) 観光振興計画の具体施策にある“痛チャリ”とはどういう意味か。

(事務局) アニメキャラを前面に描かれているような“痛車”というものがあるが、その自転車版である。

(会長) 計画期間がそれぞれ異なるので、補足しておくこと。

### 議題 3【各種調査結果について】

#### 事務局説明

- (委員) サンプル数の扱いはどうなのか。例えば資料 3 の 9 ページ右下。複数回答で N=75 とあるが、母数は 1,500 くらいのオーダーであり、その結果を結論としてよいのか。このような点が散見される。また、ファクト、課題、対策が混在しているので、切り分けていただきたい。また、多い・少ないという言葉を使っているが何と比較してそう言えるのか不明。
- (事務局) 最後まで回答されていないものもありサンプルが確保できないところもある。多い・少ない等の表現は、見直したい。
- (会長) 調査ものの結果の出し方は難しいが、納得いただけるものをまとめられるよう事務局とも相談して進めたい。
- (委員) 黄色の文字は見えにくいので、資料作成時には留意していただきたい。
- (事務局) 改善する。
- (委員) 路線バスの調査は学生を対象としたとのことだが、学生は宇都宮在住であったりする。実際の生活者を対象として調査してほしい。  
自身でも全バスに乗ってみたが、電車で行く場合との時間・料金の関係等、実態として調査をきちんとしたうえで、路線バスを考えていただきたい。
- (事務局) 調査自体は、調査員を学生が担っただけであり、調査対象はバスに乗ってきた方全員である。高齢者や外国人含め、全員対象とした。
- (委員) 上三川～ゆうきが丘までバスを走らせたこともあるが、廃止となったと運転士より聞いた。また、調査結果で「上三川へ行く便がない」とあるが、実際は上三川まで行くことはできるので、行くことができない、ではなく、行くためにどのような対策をすればよいかに着目して検討していただきたい。

(会長) 承知した。

(委員) 高校を1つしか対象にしていらないが、東武線で栃木方面の学校へ行く学生も多い。高校生は運転免許も持っていないので、ある意味で交通弱者である。調査前に指摘したが、調査には限界があるが、民生委員は高校生がどのように通学しているのか等、すべて把握しているので聞いてみてはどうか。また、石橋駅の辺りが少ないと調査結果があったが、駅へ行く人しか利用しないので当然である。本当は病院や買い物等、様々なところへ行きたいはずである。今回のような基本的な調査は必要ではあるが、その調査結果をきめ細やかに肉付けをしていくべきと思う。

(会長) 今回報告した調査は下野市を着地として調査しているが、下野市に住んでいて外に出ていくという動きも捉えなければならないので、そのあたりは考えていきたい。

#### 議題4【下野市を取り巻く公共交通の現状と課題について】

(委員) アンケート調査については、マクロで出したデータであり、細かくミクロで考えるというのは全体を把握してからの段階と解釈したい。事業者としての実情として、9人乗りワゴン車で1時間に1便。9人乗車すると1人5分乗り降りにかかるとすると、20～30分の間にそれぞれの人の目的地に行くというのは、物理的に難しい部分がある。利用者を増やすといった観点から考えると、そこをまず改善しないといけない。運行便数というより、車両の形態そのものから踏み込んでいく必要がある。ワゴン車1台で1時間に1エリアを多くの人を乗せて移動するのは難しく、1台あたりの利用者数が3～4人という結果がでていますが、これ実状というより限界に近い数字になっているところもある。車両そのものの議論もこれからお願いしたい。それでもすべてを賄いきれないと思うので、鉄道・バス等すべてのものが今後、MaaSという世界の中で連携して移動手段となるので、長期的な展望を考えながら、公共交通としての在り方もこれから議論が必要かと思う。

また、乗務員不足などの人件費を考えると、安い運賃で移動するのは利用者にとってはありがたい話だが、事業者として、維持・人件費

がランニングコストには入ってくる。時間に重きを置く方、運賃に重きを置く方、様々なニーズに応えるのはどの交通分野なのかということも議論していただきたい。

(会長) 車両の話、運賃の話、MaaS の話を上手く網形成計画に反映できればと思うので、引き続き議論させていただきたい。

(氏) 先ほどのご発言に対する確認であるが、車両を 9 人乗りワゴン車で運行しているが、むしろ車両そのものを小さくセダンタイプのタクシー等にして、適正なダイヤがある程度保障されるようにダウンサイジングということも視野に入れておられるという理解でよいか。

(委員) この公共交通会議を始めた当初、ワゴン車を入れる場合時間的な問題はやはりあった。やはり広いエリアを 3 台で回り、5~6 人乗車してしまうと高齢者では特に時間がかかる。ドア to ドアであると、自宅へ着いてからトイレ行くというお客さんもいる。そうすると乗車 3 人であっても 5 分待つとそれだけで 15 分経過してしまう。1 時間単位で運行すると、非常に時間がかかりダイヤが間に合わなくなってしまふ。アンケート調査結果の待ち時間が長いというのは、そういったことで待ち時間が長くなる。また、ワゴン車は狭い道を走ることが難しい点もあり、小回りの利くセダン型にして待ち時間が少なくなるということであれば、ワゴンからセダンに見直した方がいいのかと考えている。台数的には増やすという方向がいいと考えているが、ドライバーの確保が難しい。タクシードライバーの平均年収は非常に少なく、若い世代が子育てしながらタクシードライバーをやるのは難しいということもあり、労働条件も改善していかなければならないと考えている。現在、運賃の改定を国交省へ要求しているが、乗務員を確保しなければ将来、公共交通機関としての使命を果たせなくなる、あるいはタクシー事業者が地元になくなってしまふことも考えられるということも皆さんにご理解いただけるようお願いしたい。

(委員) 利用者へのサービスを考えると細分化もあると思うが、オペレーター側で見ると、対応しきれなくなり、逆にご迷惑をおかけしてしまう部分もあるかもしれない。先ほどあった人件費の問題でローコストになると人集めもできなくなってしまう。サービス向上に努めなければならない部分もあるが、人員確保、業務の効率化等、様々なことを考

えて上手く調整したいと思う。様々な隠れたニーズ洗い出すにあたり、我々としてもどう対応できるかも併せてご配慮いただければと思う。

(委員) 真岡線で深夜に便がないという意見があったが、深夜を走ることによって効率が悪くなり他のダイヤに影響が出てくるということも考えられる。そこも一つの検討材料にしていただきたい。

また、資料3の路線バスで行きたい場所で1位インターパークという意見があるが、過去に下野市からではないが、雀宮駅から路線バスを出していたことがあったが、収支が悪く撤退なった経緯がある。意見としては検討材料となるのであろうが、過去にこのような経緯があると路線を引けないという現状もある。タクシー事業者と同様、バス事業者も人材不足が深刻で、長時間労働の中で人材確保が非常に困難である。バス自体を走らせることは物理的には可能だが、マンパワーが足りず思うようにいかないのが現状。このような事業者の状況も踏まえ、網形計画を策定していただければと思っている。

(委員) どの協会も労働力不足で、労働条件を改善していかなければ、現状路線を維持するだけでも非常に困難で、補助をいただいても運行ができない可能性が近い将来やってくると思われる。例えば、1路線を3人の運転手で回す場合、1人減れば1時間あたりの運行回数も減ることになる。将来的な話も含め、自動運転、外国人人材の活用、他の手段もあるのかもしれない。交通事業者・行政・利用者の連携で、いかに今の路線を維持していくかを考えれば、乗っていただいて維持していくのが重要なことだと思う。このような会議の中で、乗ってもらう方策(MM)に力を入れていくということも重要だと思うので、利用者の意見を聞きながら、連携してやっていきたい。

(委員) 上三川の役場から石橋まで出したが、乗る人が少なく結局無くなったという話であったが、実際そうだろうと思う。ゆうきが丘まで出したバスもいずれ乗らなくなり廃止となるのではないかと運転手も言っていた。ゆうきが丘の住宅を見てみて感じたが、高齢化しており、当時は若いので車に乗っていたが乗れなくなっていると思われ、そういう人たちが乗れるような状態を考えないと廃止になってしまうのではないかと思う。石橋、自治医大、小金井とJRがあるので、その3つのJR・デマンドバス・路線バス、そして生活者が乗るということ

考えた街づくりを考えなければ、乗る人も乗らないのではないかと思う。また、例えば東武まで車で買い物に行くと、入れないので電車で行く。そうすると帰りは荷物があり帰れない。東武までバスがあるということがわかったので、今度はバスで行ってみようかと思っている。そうすれば、石橋まで行って一駅で戻れるが、それが石橋ではなく自治医大までもし走ってくれていると、生活はしやすくなる。単独ではなく連携を考えて、生活者がいかに乗りやすいかを考えていただきたい。先ほども申したが、高校生も様々な学校へ行っているので、一つの学校だけを対象とせず調査してほしい。まちづくりとしても下野市のまちをアピールするならば、下野市に来てもらいたいというのを考えたうえでの計画を立てるのがいいと思う。

(会長) 連携を考えていくための計画がこの網形成計画なので、皆さんと議論しながら進めていきたい。

#### 議題 5【その他】

(委員) 資料が届いたのが一昨日であったが、それでは事前に読めない。もう少し余裕をもってもらえるとありがたい。

(事務局) 次回の会議日程は1月下旬を予定する。

(事務局) 以上で本日の議題は終了とする。

閉会