

令和元年度 第4回下野市地域公共交通会議 会議録

	令和2年1月29日(水) 午前10時00分～午前11時30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、鈴木氏(谷委員代理)、矢吹委員、高梨氏(塩田委員代理)、保坂委員、荒川委員、小矢島委員、鉢村委員、川中子委員
欠席委員	山田委員、柴委員、江面委員
傍聴者	2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

(2) フィーダー補助金事業評価について

(3) 公共交通副読バスのこども無料券の対象拡大について

(4) 下野市地域公共交通網形成計画の骨子について

(5) その他「地域公共交友網形成計画」から「地域公共交通計画」への名称変更等

3. 閉会

○開会

資料確認

(会長) 議事録署名人選任

名簿 No.5 番 山中委員、名簿 No.16 番 保坂委員

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18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】

事務局説明

意見なし

議題 2【フィーダー補助金事業評価について】

事務局説明

- (委員) 6 ページのデマンドバスの経費の推移と利用状況について、3 台のバスが平成 30 年度に年間を通じてどのくらいの距離を走ったか。延べ走行距離を教えてください。
- (事務局) 正確な数字は今すぐには回答できないが、昨年度末で 30 万 km を超えていたと記憶している。
- (委員) 3 台の合計か、全ての車両が 30 万 km を超えていたのか。
- (事務局) 1 台あたり 30 万 km を超えている。
- (会長) 30 万 km という数字は、購入してからの走行距離ということで間違いないか。
- (委員) 要するに、資料に提示されているサービスを実施している日数や時間に対応した数字ということか。
- (事務局) この 30 万 km は平成 23 年度から始まったの距離になるため、年間の正確な走行距離数は今すぐに出ない。
- (委員) これらの数字は、収支を考える上で非常に大事な数値だと思っているのでぜひ教えてほしい。
- (会長) 走行距離は事務局で調べ、整理しておくように。
1 ページの補助対象事業の概要で「合併前の旧行政区～～～エリア分けし、」と 2 ページの目標・効果の達成状況「今後～～」と「アピールポイント」の文章が明朝になっているためフォントを統一すること。
- (事務局) 承知した。

議題 3【公共交通副読バスのこども無料券の対象拡大について】

事務局説明

(委員) 副読本のデザインはまだ印刷段階でないのであれば、現行路線バスの中にゆうがおバスが載っていないと思うので載せて欲しい。

(委員) まだ、印刷段階ではないので、これから追加する。

(委員) 予算は県か市のどちらが出すのか。また、どのぐらいの予算を出しているのか。

(委員) 県が毎年予算を取って出している。正確な数字は今すぐ出せないが大まかに年間 100 万円くらいになる。

(委員) この取り組みは行政がやるべきことなのか。親の仕事ではないのか。行政はそこまでやるのか。考えて欲しい。そこまで行政がやるほど余裕があるのか。他に行政がやることがあるのではないのか。政策の選択として、限られた予算の中で何を優先するか考えて欲しい。

議題 4【下野市地域公共交通網形成計画の骨子について】

事務局説明

(会長) 網形成計画で基本方針が出ているが何年の計画になるのか。

(事務局) 計画期間は 5 年を考えている。

(委員) 本資料は、交通網形成の基本方針となっていると思うが、目標達成するための具体的な実施政策をまずまとめたほうがいいと思う。これまでの会議でも意見が出ていたように、デマンドバスの運行形態の見直しだけではなく、タクシー利用も公共交通として扱うよう意見が出ていたと思う。タクシー会社は人材の確保が困難とのことだが、現実にはタクシーの空き時間などを利用して、小型車両の運行をすれば 1 時間の運行本数も少し変わるのではないのか。計画の中では、初めに具体的な

施策を記載し、そこから公共交通の環境が良くなり、目標が達成されていくという示し方が良い気がする。

(会長) 資料の作り方として、トップダウンで落としていくか、ボトムアップで作り上げていくかという示し方がある中で、今のお話しはボトムアップでみんなの出来ることを作り上げていくという記載が望ましいとの意見かと思いうので、参考とさせていただきます。

(委員) 参考資料を見ると、MaaSや自家用有償旅客輸送の記載がある。例えば、東南アジアではすごく使い勝手が良い **Grab** といったサービスや **Uber** のようなサービスが導入されている。海外のように規制緩和はされないと思うが、本市において公共交通の維持、市民の足の確保に市民自身が参加していないことが課題だと思う。市民が担い手になれば、持続可能なサービスが可能になると思う。資料 2 の利用状況をみてわかることは、平成 30 年で予算 2500 万円のうち収入が 400 万円となっており、2000 万円を税収で負担している。2000 万円を 365 日で割ると一日に 5 万 5 千円程度である。事業者を使おうとするから歪み生まれ、このまま運行していても収支の部分では、改善していかない。市民の力を使って、我々、困っている人間が自ら立ち上がらなければ、持続可能にならない。市民の力で出来ると思う。例えば 60 歳を迎えて、あと 5・6 年は運転ができる中、ボランティアとしてドライバーに参加して、自分が運転できなくなったら、今度は誰かに運転してもら側になれるようなことができれば、安心して本市に住むことが出来ると考えている。最近では、MasS という素晴らしい考え方が浸透しつつあるので、住民の参加も加味して考えて頂きたい。

(会長) 難しい内容だが、先に参考資料を説明した方がいい。

事務局より参考資料説明

(会長) 今後、網形成計画自体が変わるかもしれない中で、自家用有償旅客輸送や MasS といった考え方がでてきている。

(委員) 市民目線では、何が課題でどのような方法がいいのか、また、その方法を比較して採算性の評価をして政策を選択するボトムアップの方が分かり易く、親しみ、馴染み易いと思う。

交通問題は、採算ベースか非採算ベースに分かれる。事業者は採算ベースでないと成り立たないのでそれでいいと思う。自力で移動手段を確保出来ない交通弱者に対して、支援していくのが行政の役割だと思う。少子高齢化のなか、免許を80歳以上は返す風潮があり、人生100歳と言われ、一人暮らしが増え、障がい者等の弱者に対してどう対応していくか考えることも、この会議の中で議論する目的の1つではないかと考える。公共交通を考える上で必要な視点であり、行政側でも考えてほしい。

収支の観点で議論するのであれば、非採算ベースのものはやめた方がいいのだが、採算ベースだけでは賄えない部分が出てくる。例えば、自家用車有償旅客輸送などは先進的な町では、那須町等様々な市町村でボランティアが取り組んでいる。非採算ベースの方が問題であり厳しい状況である。年を取って必要なものは、病院と買い物であり、これに対するケアをどうするか。例えば、商工会議所や社会福祉部門、商業施設と連携して取り組んでいるところもある。

運転手が人手不足だという話もあるが、高齢化で免許をもっていて時間に余裕がある人に目を広げて何かボランティアはできないのか。

コンパクトシティとなると駅前にマンションを立てなければいけないような発想に駆られるが、先祖の土地や墓を抱えている中で住居を移すことは難しい。都会では簡単にできることなのかもしれないが。

(委員) コンパクトシティはまちだけが発展すればいいものではない。地方の駅から遠い人達も生活者の一人であるので、計画の中ではより広くサービスが行き渡るよう考えて欲しい。

フィーダーやMaaS、シームレス化等は、専門の方にとって、一般的に使われている言葉ではあると思うが、一般の市民の方にとっては、難しい言葉になるため、極力、分かり易い日本語を使って表現するようにして欲しい。

将来の交通網イメージには壬生駅、石橋駅、自治医大駅、小金井駅から栃木駅方面に行くようになっているが、現在は真岡方面にも路線バスが走っており、小金井駅は小山市内から「おーバス」が運行されている。高齢者だけに着眼せずに生活者目線でみると、東京にも出やすい立地であるため、夜間帰宅した際の移動手段を確保するという観点では、例えば、住民はタクシーの一律料金等で値段を決めることができれば、帰宅時も気持ちよく利用できる。また、他地域で導入が進んでいる地方通貨を使った仕組みの可能性も考えて欲しい。

(会長) 地域通貨の話題は地域ポイント等が他の自治体でも検討されている。また、マイナンバーカードと連携したポイント制度も始まるようなので、こうした考え方も盛り込むことができるといい。ご指摘頂いた、2ページの小金井駅への「おーバス」の接続を既存バスとして図に入れること。

(事務局) 承知した。

(委員) 持続可能な交通を維持するにあたって、根底に安全第一を担保にしなければいけない。安全第一というのは、昔は二が生産、三は品質があり、生産第一にすると事故が起り、品質第一にすると生産が落ちる等、試行錯誤しながらやってきて、安全を担保にしなければいけないというのが第一になり、それが安全第一の言葉の由来だと聞いている。タクシー事業者としては、ライドシェアといった問題も今後でてくるものと考えているが、下野市における公共交通に関しては、安全と安心を大前提として考えていかなければいけないと感じた。

(委員) 資料1の2ページの説明で、担い手不足と同時に民間事業者圧迫と言っていたが資料に無いのはどういう意図なのか。

(事務局) 前回の事業者様から頂いた情報を入れさせて頂いた。新聞報道等でもタクシーの初乗りは1km740円のところを1.1kmで500円になることも考慮して付け加えさせて頂いた。また、「圧迫」という言葉については、タクシー事業者との勉強会の中で、デマンドバスはタクシーと近い性質があり、デマンドバスの方が料金も安いことから、デマンドバスを充実させ過ぎると利用客がタクシーからデマンドバスに流れてしまい、経営に影響するような可能性もあることを事業者側で懸念されていたため、こうした言葉を入れさせて頂いた。

(会長) 資料4に対する意見の回答票の締切は、2週間後の2月12日(水)とする。

議題5【その他】

(委員) タクシー運賃に関して発言があったので、少し情報共有をさせて頂く。タクシー協会の方では、運輸局に運賃改定を申請している。現状タ

タクシーの運賃が2km初乗り740円に対して、改定後は、1.1km、500円で申請をしている。現状の事後の運賃が281mで90円だが、改定後は267mで100円と値上げの予定となっている。値上げ理由は、現在のタクシードライバーの年収は308万円と、他のバスや大型免許ドライバーが450万円という情報を踏まえるとタクシードライバーの労働環境を改善しなければいけないとの思いと、乗務員不足が改善されないとの考えがある。実質値上りとなるが、高齢者の方や荷物を持った方のチャイ乗り等の移動の時には500円で乗れるという利点もあるため、ご理解頂ければと思う。

(委員) 商工会として、地域14名の方に集まって頂き、公共交通に対する意見をまとめた。連携バスは、石橋駅を発着するため、旧石橋町から一部住民の交通の利便性向上に資しているが、バス路線から外れる市民の交通サービスの提供になっていない。市民に対する行政サービスが不公平ではないか。行政サービスの公平性を保つ観点からも従来からあるデマンドバス運行の充実をお願いしたい。例えば、1つ目として、朝夕の運行時間の拡充として、朝7時便と18時便を新たに設けたらどうか。2つ目は、バス台数の拡充として、エリアに1台ずつという考えに捕らわれず、過去の利用状況に応じて台数を増やしたらどうか。3つ目は、利用地域の拡大として市外へのアクセスも一部認め、インターパークといった商業施設へのアクセスを可能にしたらどうか。最後に、デマンドバス運行の業者選定にあたっては、地域に密着した業者を選定した方がよいとの意見であった。参考としてほしい。

(事務局) 次回の会議日程は3月を予定する。

(事務局) 以上で本日の議題は終了とする。

閉会