協 議 会 会 議 記 録

会 議 名 称	第1回 上里町地域公共交通活性化協議会
日 時	平成30年6月19日(火) 午前9時30分～午前11時55分
開 催 場 所	上里町役場 3階 301会議室
会 長 副 会 長	○須 長 正 実 上里町総務課長 ○山 下 睦 己 上里町区長会長
出 席 委 員	○田 村 好 郎 上里町老人クラブ連合会長 ○大 島 登志彦 高崎経済大学 経済学部教授 ○栗 原 夏 樹 朝日自動車株式会社 常務取締役 ○鈴 木 貴 大 株式会社協同バス 代表取締役社長 ○川 越 佑 貴 一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 業務部(※代理出席) ○福 島 康 弘 協同観光バス労働組合 書記長(※代理出席) ○青 木 宏 之 国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局首席運輸企画専門官 ○式 守 宏 之 埼玉県本庄県土整備事務所道路部 道路環境担当部長(※代理出席) ○畦 地 英 樹 埼玉県企画財政部交通政策課 主査 ○富 田 吉 慶 上里町まち整備課長 ○飯 塚 郁 代 上里町高齢者いきいき課長 ※敬称略・順不同
欠 席 者	○鶴 岡 洋 一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事 ○堀 込 明 子 上里町身体障害者福社会長 ○菊 地 祥 一 本庄警察署 交通課長 ○神 宮 つぐよ 本庄地区タクシー協議会長
傍 聴 者	2名

<p style="text-align: center;">会 議 資 料</p>	<p>1. 開 会</p> <p>2. 委 任 状 交 付</p> <p>3. あ い さ つ</p> <p>4. 議 事</p> <p> (1) 報告事項</p> <p> 報告事項 1 「こむぎっち号」の運行状況及び利用状況について 資料 1</p> <p> 報告事項 2 交通不便地域指定及び生活交通確保維持改善計画認定について 資料 2</p> <p> 報告事項 3 「町内路線バスに関するアンケート調査」結果報告について 資料 3</p> <p> (2) 協議事項</p> <p> 協議事項 1 平成 29 年度上里町地域公共交通活性化協議会事業報告 資料 4</p> <p> 協議事項 2 平成 29 年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出決算報告 資料 5</p> <p> 協議事項 3 平成 30 年度上里町地域公共交通活性化協議会事業計画（案） 資料 6</p> <p> 協議事項 4 平成 30 年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出予算（案） 資料 7</p> <p> 協議事項 5 上里町生活交通確保維持改善計画【平成 31～33 年度分】（案） 資料 8</p> <p> 協議事項 6 「こむぎっち号」の自由降車について（案） 資料 9</p> <p> 協議事項 7 今後の運行形態の検討について 資料 10</p> <p> (3) その他</p> <p> 第 2 回交通会議の開催について</p> <p>5. 閉 会</p>
<p style="text-align: center;">配 布 資 料</p>	<p>○資料 1：「こむぎっち号」の運行状況及び利用状況</p> <p>○資料 2：交通不便地域指定書</p> <p>○資料 3：「町内路線バスに関するアンケート調査」結果報告</p> <p>○資料 4：平成 29 年度上里町地域公共交通活性化協議会事業報告</p> <p>○資料 5：平成 29 年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出決算について</p> <p>○資料 6：平成 30 年度上里町地域公共交通活性化協議会事業計画（案）</p> <p>○資料 7：平成 30 年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出予算（案）</p> <p>○資料 8：上里町生活交通確保維持改善計画【平成 31～33 年度分】（案）</p> <p>○資料 9：「こむぎっち号」自由降車について（案）</p> <p>○資料 10：今後の運行形態について</p>

	<p>程度の通勤時間帯もカバーしており、朝の通勤も、帰りも定時で帰れば利用できるかなという状況で約 150,000 人。それと比較しても町民人口の半分が 1 年間で利用しているというのは、比率から言うとさほど少ないということもないのかなと思う。ちなみに久喜市のコミュニティバスも運行台数が 4 台。こちら 31,000 人ほどで 4 台なので、致し方ないですよと言えるのではと思う。それでもまだまだ使い方が分からないという方がいらっしゃるの、そういう方に乗務員を通じて「ここでこう乗ってこう行けば買い物ができるよ。帰ってこられるよ。」というような案内の醸成には努めていきたいと思う。</p>
議 長	<p>久喜市の例を参考にご報告いただいた。それと比較して上里町の利用人数は決して少なくないということであったが、やはり町民の意見としては「空のバスを運行している」というような意見が良く聞かれるところである。このことについて委員の皆様からご意見・ご質問等あるか。</p>
委 員	<p>今日、こむぎっち号に乗ってこちらの方に向かったのだが、残念ながら神保原駅から乗っていたのは私一人で、貸切状態だった。というのも資料 1 ページの下の方にバスの周知とか利用者増加のための取組ということでやっていきますよという計画を載せていただいているところだが、これは他の市町村でも始めているところではあるのだが、通常は出張とかで来る人っていうのはスマホがあるので、自分の出発地と到着地を入れると「このバスに乗ればここまで何時までにつきますよ」という、値段と概ねの所要時間が検索すれば出ると思う。ナビタイムというアプリがある。そちらの方とかにコミュニティバスの時刻を登録していただければ、例えば浦和からだったら目的地に「上里町役場」と入れれば、時間のタイミングさえ合えば今日のような感じで 9 時 25 分に役場につきたいというと、たぶん今日乗ったルートがすぐに出てくれると思う。今回事務局の方が気を遣ってくれて先に時刻表を入れてくれて、「おいでになるならこの電車に乗り、駅からこのこむぎっち号に乗ってはどうでしょうか？」ということで、ああこれなら間に合うと、バスに乗って行けるんだなと思って乗ったところではあるのだが、そういった形でナビタイムとか乗換案内とかのアプリは出る。その土地に詳しくれば、そういうアプリを見なくてもなんとなく時間等分かるかと思うが、一見さんとか初めて来る人たちも巻き込んで利用者を増やしていくということで、アプリに登録してみたいかなという提案をさせていただく。</p> <p>後はバスまちスポットのことでお願いがあるのだが、浦和の方からこちらに着て、電車が 9 時 6 分くらいに到着するのだが、こむぎっち号の出発時間が 9 時 17 分で、10 分ちょっと駅のところにいた。今日あたりはまだちょっと涼しいから耐えられると思うのだが、もう少し経つとギンギラギンのなかとか雪が降る寒い中とか、ベンチもなかったし、いわゆる上屋とか屋根や風よけもない。駅の中も待てるような状況ではないのかなと思いつつ待った。そういうバスまちスポットの環境とか、例えばベンチを置いてもらうとか、そういうのを少し考慮していただければと思う。いろいろ考え方もあるだろうと思う。ベンチを置いたとして誰がベンチのメンテナンス</p>

	<p>をするのかとか、誰が設置するのかとか、そういう話になってくると思う。県の方が進めているのは、そういうバスまちスポットの環境を整えて、なるべく利便性を上げていきたいと思いますという取組である。例えば今いろんなところで地域公共交通網形成計画を作っている中で、例えば地元の中学校の方にベンチを卒業記念みたいな形で作ってもらい、そういう形でベンチを置いてもらうとかはどうかという意見が出ているところもあるので、そういったものを地元の方と検討して。また地元の方も「自分たちが作ったベンチだ」という意識があれば、どっかから持ってきてポンと置かれたベンチよりは自分たちが作ったベンチという意識があれば違うのかなという風に思う。</p>
議 長	<p>貴重なご意見ありがとうございました。2つの提案をいただいたわけですが、事務局は何かあるか。</p>
事務局	<p>貴重なご意見ありがとうございます。町の方でもバスまちについては、バスまちスポットということでコンビニ等協力して下さるところに声をかけているところではあるが、実際に乗っていただいた方のご指摘としてまだまだ足りないところがあると分かった。そういったところの充実には努めていきたいと思う。</p> <p>また、ナビタイムなどの他の公共交通機関との乗り合わせとかをうまく利用できればより充実した良いものになると思う。そのあたりについても検討したい。</p>
委 員	<p>委員にお伺いするが、確かナビタイムの時刻登録サービスは無料だったか。</p>
委 員	<p>無料である。私がなぜナビタイムを勧めるかということ、今年ナビタイムが県の方に来て、話を聞くと、国の国土交通省の方で路線バスの時刻についても登録してはどうかという取組があり、それには「標準フォーマット」というものがあり、それ用にデータを作らなければならないというのがあるが、ナビタイムはデータだけ渡せばその中でナビタイムがプログラムして使えるようにしてくれるということだった。また、県の方でも毎年2回、夏と冬に市町村担当者をお招きして研修会を実施しているのだが、今年度はナビタイムに来ていただき、そのサービスについて説明していただこうかなと考えている。是非事務局の方にも来ていただきたい。</p>
議 長	<p>ありがとうございました。この件についてはこれでよろしいか。</p>
委 員	<p>異議なし。</p>
議 長	<p>それでは次の報告事項2の「交通不便地域指定及び生活交通確保維持改善計画認定について」、事務局から説明願う。</p>
事務局	<p>事務局から説明させていただければと思うが、報告事項1の(2)「こむぎっちゃん号の利用状況について」、事務局から追加で詳細の説明をさせていただく。</p>

	<p>(資料1 「こむぎっち号の運行状況及び利用状況について」説明)</p> <p>平成28年度は少ないときは月に874人であるなど、1000人前後の利用であることが多かったため、平成29年度は平成28年度に比べて大分利用人数も増えてきていると思う。また、平成30年3月には1日平均54.6人の乗車があり過去最大とあるが、表には無いが、平成30年4月の利用者数全体は1370人で、1日あたり54.8人、直近の平成30年5月は利用者数全体が1391人で、1日当たり51.5人という結果になっている。平成29年度は15,454人で、これは平成28年度の12,452人に比べ、24.1%増加という結果だった。</p> <p>(資料1下部 【バス周知及び利用者増加のための取組】説明)</p> <p>県の取組であるバスまちスポットへの登録について、町内8か所の公共施設を登録したが、平成29年以降はユニクス上里やカインズホームなどの町内商業施設も登録した。資料では町内商業施設は7か所と記載されているが、正しくは9か所であった。申し訳ございませんが訂正をお願い致します。</p> <p>次に、こむぎっち号及び朝日バスを利用してもらうための改良点を掘り起こすため、「利用しない方アンケート」を今年の2月から5月にかけて実施した。このアンケートの正式名称は「町内路線バスに関するアンケート調査」であり、報告事項3で詳しく説明する。報告事項1、(2)については以上となる。</p> <p>議長 運業者である委員から利用者状況についての報告をいただいて、その後の(2)についての説明の案内を飛ばしてしまっていたとのことで、今事務局から追加で詳細説明があった。少し戻ってしまうが、委員の皆様からご意見等あるか。</p> <p>委員 (なし)</p> <p>議長 それでは、意見等無いようなので、このまま報告事項の2に移る。事務局に説明願う。</p> <p>事務局 (資料2 「交通不便地域指定及び生活交通確保維持改善計画認定について」説明)</p> <p>一旦資料2から飛ばして資料8、35ページをご覧ください。こちらの図にある通り、薄い青色の地域が交通不便地域ということで、関東運輸局より指定されている。こちらは国庫補助金に係る生活交通確保維持改善計画の認定を受けた通知である。バスの事業年度が10月1日から9月30日となっておることから、平成31年度の補助金の申請は11月頃となる。</p>
--	--

	<p>また、平成 29 年度認定分までは事前に補助額の内の通知があったが、平成 30 年度認定分からは補助額の内の見直されてしまい、補助対象期間の実績額により算出されることとなった。補助金額が判明した際は協議会で再度報告する。報告事項 2 については以上である。</p>
議 長	<p>それでは報告事項 2 について、委員の皆様からご意見等あるか。</p>
一 同	<p>(意見なし)</p>
議 長	<p>それでは意見等無いようなので、報告事項 3 に移りたいと思う。「町内路線バスに関するアンケート調査結果報告」について、事務局より説明願う。</p>
事務局	<p>(事務局説明)</p> <p>実施方法は、町内の各地域にある地域ふれあいサロンまたは町内老人クラブの集会に直接伺い、その場で調査票を配布・回収しつつ意見の聞き取りを行うという方法をとった。主な移動手段の項目では「8. その他」で「車」と回答した方が 125 人、全回答の 46.2% に上った。次に自転車が 22%、徒歩 15% と、合計約 83% の方がまだ自力で移動手段の確保ができているということなのかと思われる。免許証の有無に関する質問でも 73% の方が免許を持っていると回答している。そのため、大半の方がタクシーや電車、路線バスに頼らずとも移動できていることを示唆していると言えるかと思われる。</p> <p>こむぎっち号の利用状況についての質問に無回答だった方は無効票として扱った。「こむぎっち号を過去に利用していたが今は利用していない」と回答した方が現在利用していない理由についての質問の結果で 3 番目に多かった「行きたい場所にバスが運行しないから」という項目についてだが、担当者としてアンケート実施と同時に聞き取りを行った結果、目的地として隣の市である藤岡の病院や本庄市の総合病院、また、本庄のゆかっこという温浴施設に行きたいという方が多かった印象である。「こむぎっち号を利用したことがない方」が「利用したことがない理由」は、属性の「主な交通手段」についての質問結果と同様に、自分の好きなタイミングで移動できる車や自転車があるので、こむぎっち号を利用しないというような結果になった。</p> <p>「こむぎっち号の最優先課題」についての質問結果からは、待ち時間や乗車時間等、拘束されてしまう時間の短縮を望む声が多いと分かった。また、「利用したことがあるが今は利用していない」方の回答も同様の傾向がみられたため、町民の考えるこむぎっち号の最優先課題は「運行ルート」に関することだと判明した。また、こむぎっち号の情報や利用案内については HP での案内や時刻表・チラシ・掲示物の作製や団体向け説明会の実施等様々行ってきたが、優先的課題の 3 位になってしまったことは事務局として改善すべき課題として捉えている。</p> <p>自由意見は参考資料 3 として配布したが、全 61 件のうち、優先的課題に「その他」</p>

	<p>と書いた方も含めて他の公共交通形態に関する意見は「タクシー」に関するものが11件、「タクシー以外のデマンド（予約）式」が3件、「乗り合い式」が2件、「現行のままで良い」が2件であった。報告事項3については以上である。</p>
議 長	<p>ただいま事務局から説明のあった通り、こむぎっち号を利用してもらうための改良点を掘り起こすこと、及び今後の公共交通に関する町民の意向を調査する目的で実施したということである。事務局の分析にもあったが、結果をどうとらえていくかだと思うが、委員の皆様からこの結果について何かご意見等あるか。</p>
一 同	<p>（意見なし）</p>
議 長	<p>今回のアンケートはサロン等で行ったということで、比較的動ける方、我々の考えと同じような意見の方が多かったのかと思うところである。何か今後の利用者を増やすための参考にとということで、ご意見や質問等いただければと思う。</p>
委 員	<p>今サロンということであったが、それはアンケートをその場で書いていただきながら聞き取りも併せてということか。</p>
事務局	<p>そうである。サロンは集会所等を使ってお年寄りの方が集まっているのだが、その場でアンケート用紙を示し、説明をしながら個々人の回答状況を見て、回答漏れ等あれば聞き取りを行うなどした。</p>
委 員	<p>ただ紙を置いておくという方法ではないということでしょうか。何かの集会の際に時間をとって説明して、「じゃあお願いします」ということか。</p>
事務局	<p>そうである。また、その場で団体の方の許可もいただければ質疑応答なども行った。</p>
事務局	<p>事務局から補足すると、高齢者の方も多かったので、一問一答のような形で丁寧に説明させていただきながら聞き取りも行ったというような状況である。</p>
委 員	<p>質問の内容で気になったのが、「過去に利用していたが今は利用していない」というのは、福祉巡回バスだった時代も含めての過去か。運行を開始してからまだ2年ほどであるから、この質問だと巡回バスも含めてというような理解もできる。その辺を「こむぎっち号」についてだと限定したのか。</p>
事務局	<p>限定させていただいた。こむぎっち号に過去に乗ったことはあるけれども今は使っていないという問いかけにした。</p>
委 員	<p>昔はバスが結構網の目とまではいかないまでも走っていた時代に利用したけれど、</p>

	<p>というようなことではない？</p>
事務局	<p>現在の「こむぎっち号」について、というイメージで、コミュニケーションを取りながら回答していただいている。</p>
議長	<p>この設問で「過去に利用していたが今は利用していない」と回答した方は、こむぎっち号に変わってから1度は乗ったことがある方ということである。</p>
委員	<p>巡回バスの方が高齢者いきいき課の方で運行していた時期が平成27年まではあったので、それと被って解釈されていた方がもしかしていたのではないかと思っていた。過去といってもまだ2年くらいであるし。</p>
事務局	<p>もしかしたら回答者の中にもそのように勘違いなさった方がいたかもしれないが、事務局としては「こむぎっち号」についてであると案内した。</p>
議長	<p>他に何かあるか。</p>
委員	<p>メンバーで変わった方もいるので、昔の話をして恐縮だが、普通こういうアンケートというのは今乗っている方に対して実施するのが普通である。平成28年度6月に利用者向けのアンケートは協議会の承認を得て実施したのだが、そもそも利用している方というのは「満足しているから乗っている」ので、今後「利用していない方」に対してどうなんだという、正直に言えば「なんで乗っていないんだ」ということを聞かないと分からないよねということで、普通のアンケートではやっていない「乗っていない」方あるいは「1度乗ったけど、ちょっと今は乗らないな」という方に対して「なぜ乗らないのか」を聞くという趣旨があるとご理解いただきたい。そのうえで私もうっかりしていた。実施前に指摘出来ればよかったが、「運転免許証の有無」という項目について、平成28年当時はまだ自主返納は始まっていたが、開始からまだ1年半から2年の間に高齢者の方の事故というのが非常に増えている。本庄警察の方も高齢者の自主返納についてすごくアピールをしているところである。そして、この項目では運転免許証を持っているか持っていないかではなく、「運転するか、しないか」を聞くような内容にしておけばよかったのではと考える。もしその1対1でヒアリングもして聞いているのですよということであれば、そのへんで、「持っているよ。だけど運転しないね」という方がどのくらいいたのか。また、「あと1～2年で返そうかな」とか「そろそろ運転やめようかな」という方がどのくらいいたのか。数は出ないだろうが、全体的にどんな感じだったか。</p>
事務局	<p>その件に関しては、聞き取りを行っていた感触というか、その場でいただいたご意見等を総合して考えると、やはり「免許を持っていて、不安だけれどもまだ手放せないし、手放したらどこへも行けないので仕方ないから危なっかしいけど運転してい</p>

	<p>る」という方が大半だったように思う。</p>
事務局	<p>補足で、私もその場にいたのだが、聞きながら伺うのだが、その中で皆さん反応してくれる。「俺はこんなもの乗らねえよ」というようなものから色々ある。その反応に耳を澄まして聞いてみると、自家用車を使う・使わないとかでなく、こむぎっちゃん号に「乗る・乗らない」というだけの、免許証を返すという前提での会話ではなかったような気がする。免許を皆持っているという前提でこむぎっちゃん号に乗るのか乗らないのかという話になっていたと思う。返した時にはまあ乗るでしょうね、というような意見もあった。</p>
委員	<p>また新たな疑問なのだが、集会所等の席で説明しながらということだったのだが、その席で例えば利用している方がいた場合は「答えなくていい」という形だったのか。</p>
事務局	<p>そういう形で実施した。過去に利用していたことがある方というのは「1回・2回等乗ってみて、そのあと使わない」という方だが、「今でも時々乗っている」という方や「日常的に乗っている」という方はその場で回答者からは除外している。アンケート票もその場で、回答途中で判明し次第回収した。</p>
委員	<p>先ほどの運転免許の件、どちらかというと「仕方なく」運転しているということだったが、消極的に、他の手段がないからというふうに受け止めたのだが、公共交通事業者として考えると、おそらく皆さんが「積極的に運転できて、安全に運転できて、低コストで運転できる」のならば、公共交通は一切いらないのだと思う。そういった地域は。でもそうではないので公共交通は必要なのである。これはどんな市町村でもそうなのだが、「今は乗らない。でもいつかは乗るよ。」ということをおっしゃる方が、いつかとはいつなのか。それはその町や市の人口分布とか年齢分布によって違うのだと思う。あるいは先ほど行きたい所として藤岡市内の病院や本庄市が挙げたという報告があったが、確かに他の市町村でも利用の圧倒的多数は病院であったはず。通勤を視野に入れるなら駅が多いのだが、それ以外では病院が圧倒的である。となると、もしかすると実現が可能か不可能かはさておき、もしかしたら本庄の病院、あるいは藤岡の病院、藤岡は遠いからより難しいとは思いますが、そこへの延伸も視野に入れる必要があるのかなど。残念ながら神保原駅まで結節していても、またバスに乗って藤岡に行くというのは考えないと思うので、もしかしたら1日に1往復、「この病院に行く方はこの時間のバスに乗って下さい」という風なものがこの町にとっては必要なのかなという気も少しする。</p> <p>また、過去に利用していたが今は利用していないという人の意見だが、これは最も大切なアンケートだと私は思っているが、この中の回答で非常にもったいないと思うのが、8番の「ルートが複雑で覚えにくいから」というもの。「停留所が近くにない」、これは例えば停留所まで1キロあったらそれはもう物理的に無理であるから使わないのもわかる。「行きたい場所に行くバスがない」、これも先ほどの藤岡の病院まで</p>

	<p>行かない等、これも現状どうにもならない。しかし、「ルートが複雑で覚えにくいから」というのが全体の13%あるということは、ここはまだまだ打つ手があるのかなという風に思う。例えば「わたしの時刻表」や、委員さんが「この電車に乗ってこの時間までにバスに乗れば何時までにつきます」と案内があったから今日ここまでこむぎっち号を利用して会議に来たように、この13%という数字を見て、そういった地道な努力で広めていくしかないのかなという気がした。</p>
議 長	<p>意見があったが、事務局から何かあるか。</p>
事務局	<p>貴重なご意見ありがとうございました。アンケートの分析をして、今できることとできないことの2つがある中で、どう改善していくかというところが重要だと考えている。先ほどご指摘いただいたルートについては、ひとつは「わたしの時刻表」で実行しているが、その他にもナビタイムの登録等、いろいろな視点からルートの周知ということにはアプローチはできると思う。慎重に対応を進めていきたいと思う。</p>
議 長	<p>議長の立場で申し訳ないが、私からも意見したい。先ほど藤岡の病院や本庄の病院への延伸という話があったが、大体どこの自治体でも自治体区域を越えて運行している例はないと思うのだが、補助金を受ける関係上、こういった町外に延伸したコース取りは可能なのか。</p>
事務局	<p>町外に出た場合に補助金等がどういった扱いになるかはまだ検討しておらず、後程確認したい。</p>
委 員	<p>出る分量にもよると思うのだが、比較的、隣接したところに大きな病院があり、そこを利用する人が多いといった場合などは延伸の事例も結構ある。</p>
委 員	<p>コミュニティバスの関係で町外へ区域を越えて運行しているのは、例えば鳩山町や、生越の方とか東松山市とかが区域外運行をしていたと思う。ただその町外の区域では、駅の終点はもちろん停まれるのだが、例えば東松山の人が途中から乗って、というのはまだできていなかったように思う。延伸についての事例はあるが、補助の対象となるのかは分からない。ただ、デマンドでいうと、川島町は町内は500円、町外の川越にある埼玉医大のセンターに行くのは1500円で行けるようにしていたと思う。</p>
議 長	<p>ありがとうございました。まるきり例がないというわけではなさそうなので、事務局で今後調べて対応しておくように。他にこのアンケートに関する質問はあるか。</p>
委 員	<p>私も聞いた話だが、町外に行く場合に、2つの町が連携して、距離ごとに負担金を払って運行するというのが慣例のようで、そうすると例えばこっこの町が一方的にあ</p>

	<p>つちに行くというような、負担金はいらなくても乗り入れさせてほしいということであれば問題はないように思うし、こっこの町も来てもらって不都合はないのだと思う。</p>
議 長	<p>要するに、もし藤岡総合病院が停留所となれば、藤岡市なり病院には停留所設置の協議は必要になるということだが、逆に向こうの方が上里に来るということはあまり想定していなかったが、それも見込めないわけではないということか。</p>
委 員	<p>今度検証運行を始めるが、入間市と狭山市が同じ西武バスであるというのがあるが、狭山市のコミュニティバスを入間市の駅に結節すると、入間市ベルクが狭山市と入間市の境界にあるのだがそこまで乗り入れるという運行をもうすぐスタートする。また、入間市は逆に、自分のところで走っているワゴンタイプコミュニティバスの小さい方を青梅の方や東京都瑞穂町に回して、そちらの人をピックアップして入間市に連れてくるということも行っている。逆にそうやることによって、極端なことを言えばバスの利用者も増えるし、自分のところの地域に来てもらって、お買い物でもしてもらえばお金が落ちるので、全く悪いということにはならない。西部地域については今度所沢市も一体となって、今まではお互い境界線上に行くといきなり境界線上に沿って運行するようにしていたものを、そこを取り払ってお互い便利に行き来できるような形にどんどん動き始めている。</p>
委 員	<p>入間市や狭山市はお互いの会議に出ている。入間の担当者が、狭山市の会議を聞きに行ったりしている。</p>
議 長	<p>アンケートとは違う方向に議論が進んでいるようなので、それらの意見は後程「今後の運行形態」という部分でご意見いただければと思う。特にこちらのアンケートの結果について何かご意見あれば伺うが、もしなければ時間の関係もあるので次の協議事項に移りたい。</p>
一 同	<p>(意見なし)</p>
議 長	<p>それでは(2)の協議事項に移る。協議事項1並びに、協議事項2については関連があるので、一括協議とする。事務局から説明を願う。</p>
事務局	<p>(事務局説明)</p> <p>平成29年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出決算の歳入の表についてだが、合計の列、比較の行が「0」となっているが、「-9」の誤りである。誠に申し訳ありませんが、訂正をお願いいたします。</p>

議 長	平成29年度の監査報告を、監事代表に願う。
委 員	(監事代表説明)
議 長	ただいま、協議事項の1、2および監査報告がなされた。意見質問等あるか。
一 同	(意見なし)
議 長	それでは協議事項1、並びに協議事項2について、承認者の挙手を求める。
一 同	(全員挙手)
議 長	委員全員挙手で、協議事項1、協議事項2については、議案の通り承認された。続いて、協議事項3、並びに協議事項4について、同じく一括協議とする。事務局の説明を願う。
事務局	(事務局説明) 1の「交通計画の策定」については、協議事項5の際に資料8と共に詳しく説明する。また、今年度も年3回程度の協議会開催を予定している。また、今後の運行形態を検討するにあたり、実証運行を期間限定で行いたいと思う。そのため、今年度は他の公共交通の実情調査や町民アンケートの実施を行ったうえで実証運行の実施に向けた検討を行いたいと考えている。今後の運行形態の検討については協議事項7として資料10と共に改めて説明する。 続いて資料7について説明させていただく。 (事務局説明)
議 長	事務局が説明した議案について、意見を受け付ける。
一 同	(意見なし)
議 長	それでは協議事項3、並びに協議事項4について、承認者の挙手を求める。
一 同	(全員挙手)
議 長	協議事項3及び協議事項4については挙手全員で原案の通り承認された。次に協議事項5「上里町生活交通確保維持改善計画【平成31～33年度分】(案)」

事務局	<p>について、事務局の説明を願う。</p> <p>(事務局説明)</p> <p>21ページ「3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」の内容については、昨年度に実施・記載していたものに加え、協議事項6に関する取組として「より自宅の近くで降りていただくよう、フリー降車制度の導入の検討」を計画に盛り込んでいる。また、23ページ「17. 協議会の開催状況と主な議論」の内容を昨年度協議会開催実績に更新し、本日の第1回協議会についても記載した。</p> <p>続いて24ページ「18. 利用者等の意見の反映状況」だが、こちらに平成29年度に実施した利用者アンケート及び利用しない方アンケートでいただいたご意見やご要望について、利用者の利便性向上につながるような方法等について検討していくことを記載している。説明した部分を含め、35ページまでが今回提出が必要な書類である。</p>
議長	<p>ただいま説明のあった協議事項5については、大変ボリュームのある資料であるし、初めてご覧になった委員の皆様には内容がすぐ頭に入ってこないかもしれないが、昨年と違うのは3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」と「17. 協議会の開催状況と主な議論」、「18. 利用者等の意見の反映状況」ということであった。北部ルート、南部ルートについては実績によっては補助金が削減されてしまうかもしれないということで利用促進を図りたいとのことであった。説明に基づき、今後の利用促進に向けた方策を考えていかなければならないとのことで、追加されているということであった。このことについて、委員の皆様からご意見等あるか。</p>
委員	<p>国庫補助金の件であるが、利用人数によっては国庫補助がカットされてしまうかもということだが、どのくらい乗車人数を伸ばせば越えられるのか。</p>
事務局	<p>国庫補助金の要件として、平成30年度から「1往復につき2人以上」という条件が設けられた。これと現状を比較すると、北部ルートがぎりぎりの状態である。2人に達する月もあれば、若干落ち込む月もあるといった推移であるので、落ち込む月が増えてしまうような状況だと補助金をもらえなくなる可能性がある。よって、そこをきちんと平均で1往復あたり2人を超えるように利用促進を図っていきたい。</p>
委員	<p>ということは、現状の数値を倍にするほどではなく、もうちょっとというところなのか。</p>
事務局	<p>その通りである。</p>

議 長	他に何かあるか。
一 同	(意見なし)
議 長	特に質問等無いようなので、また挙手を募りたい。承認する方は挙手を願う。
一 同	(全員挙手)
議 長	挙手全員で、「上里町生活交通確保維持改善計画(案)」については、原案の通り承認された。続いて協議事項の6、「こむぎっち号の自由降車」について、事務局の説明を求める。
事務局	(事務局説明) 38ページには導入予定カ所の地図を載せていただいた。その後、39ページから42ページまでは具体的にどのバス停の付近でフリー降車を導入するかという点で、実際のバス停名と実施区間に色を塗ってある。 今後の動きの表があるが、これは本日の協議会で承認をいただけたと仮定した際のスケジュールである。また、9月1日に導入開始とあるが、協同バスと調整したところ、遅れる可能性があるということだった。その点はご了承いただきたい。 37ページには実際に自由降車を導入している坂戸市の例を記載したが、資料の題字部分で「杉戸市」と誤った表記がされている。申し訳ございませんが、訂正をお願いいたします。
議 長	事務局から説明のあった通り、町民の方からいただいたアンケート等にある意見について、事務局の方でフリー降車という形で検討したとのことである。この件について委員の皆様からご意見等あるか。特に、利用者の代表的な立場である老人クラブ会長や区長会長から、積極的にご意見いただければと思う。
委 員	導入するのは、今この資料を見ると、黄色く塗られた区間の北部ルートと南部ルートのみとのことだが、中央ルートは実施しないのか。
議 長	委員からのご意見ですが、先ほどの事務局の説明を聞くと、安全面という点で実施は難しいということであるか？
事務局	そうである。また、中央ルートは1日乗車人数が50人以上ということで、非常に多いルートである。安全面とダイヤへの影響が考えられる。1日50人が乗り降りする中でそのすべてのお客様が好きなところで降りたいという状況になると、定時運行という方面に影響があると考えられる。事務局としては南部と北部で考えている。

委員	場所はどこでも構わないのか。
事務局	ルート上のフリー降車実施区間内であれば可能。また、区間内でも県道や国道に一部重なる区間がある。例えば信号の交差点の区間等、危険な個所以外の区間で声をかけていただければ。
委員	県道上でも交差点や信号の付近を避ければいいのか。
事務局	県道上では停まることができない。
議長	降りたい人が運転手さんに「ここで降りたいです」と声をかけて、運転手さんがダメと言えばダメなのか。
事務局	基本的にはそうである。県道や国道、及び交差点上は停車できないという基準を設けたうえで、もしその基準上の場所やその他危険な場所で声をかけられた場合はお断りさせていただくことになると思う。
委員	バス停は県道の上にはないのか。調べていないのだが、県道を通っているが県道上にバス停はないのか。
委員	<p>フリー降車を実施できるか否かを判断するのは警察なのだが、本庄警察署の交通課長に県道と国道上は不可と返事されている。市町村道から始めるようにと言われている。まずはこのフリー降車をスタートすること、スタート前に様々こうしてくれああしてくれと意見を言われても先へ進まないという点もあるので、まずは市町村道から許可してくださいということで本庄警察にはご理解いただいている。</p> <p>県道上にバス停があるものもあるが、そもそも路線バスは決められた停留所以外では乗り降りしてはいけないというのが前提である。その前提を破って実施するのは非常にハードルの高いことであるということをご理解いただきたい。イメージとしては車内アナウンスで〇〇から××まではフリー降車ですよというようなアナウンスで、この一覧をいちいち見て利用者の方が判断するというのは不可能だと思うので、アナウンスでお知らせするようにする。</p>
委員	そもそも北部ルートも南部ルートも利用者が少なく、補助金ももしかしたらもらえないかもしれないという中で、フリー降車を導入するのはいいが、PRは広報だけでするのか。せっかく導入したところで利用者がいないのでは成果を上げていくのは難しいのでは。ある程度こちらでも広報に力を入れてやっていく必要があるのではないか。

事務局	<p>もちろん広報で案内していくのと同時に、サロンの方でアンケートを取らせてもらったり、そういったときに「こういうことも始めまして、利便性が少し向上しましたがどうですか？」というように内容を紹介し、広報だけに頼らずにいろいろな方面から周知したいと考えている。</p>
議長	<p>特にフリー降車できる区域の住民の方とかには様々な手段を使ってPRしないと、「じゃあ乗ってみよう」という喚起にはならないと思う。事務局には力を入れていてもらいたい。他にご意見はあるか。</p>
委員	<p>広報の話というか、新たに乘ろうとする人のところなのだが、そもそもバス停じゃないところで乗り降りするというのは警察の判断に委ねられているところがあるのだが、そもそもフリー乗降を認める認めないというのは危ないからであり、その区間の人たちに「バスが急に停まる可能性がある」ということを周知する必要がある。停留所を書いてあるだけでは、そもそも停留所は見ない。さらに言えば、コミュニティバスが通っているところというのは、不便だから自家用車をバンバン使う区域でもある。そういう地域で、バスがバンバン停まるようになるのはそれはいいのかということになる。本当はフリー降車を導入する地区というのは山岳地帯とかが多い。青梅とかそういうところで導入したのがスタート。北海道とか東北とかフリー降車をやっているところが多いが、上里町はそこまで田舎じゃない。</p>
委員	<p>春日部では導入していなかったか。</p>
委員	<p>東京とかでもやっているところはある。昔東京交通とって、渋谷とかそういったところでやっていた。そもそも、そういうところはそんなに車がない。上里はバンバン車が走る。高齢者の方も車に乗っているわけである。それが知らない間にフリー降車が導入されて、バスが停留所以外の場所でいきなりハザードつけて停まるようなことがあって、それで事故とか起こるようなことがあると困るから警察が県道や国道はやめてくださいと言っている。なので、周知は利用者に対する周知という観点ではなく、一般交通の人に対する周知を一生懸命やらないと事故が起きますよ。</p>
議長	<p>今委員から意見があったように、利用者への周知を今まで考えていたが、事故を防ぐためには、ドライバーに向けたサインを出す必要があるとのことである。</p>
委員	<p>田舎の方の事業者は、バスの後ろとかに「このバスはバス停以外でも停まりますよ」というのを書いていたりする。このバスは急に停まるよということを車に書いている。</p>
議長	<p>9月1日の実施に向けてはそのあたりの改善も可能であればお願いしたい。他に何かあるか。</p>

委員	(意見なし)
議長	特にこのフリー降車については、利用の利便性向上ということで、南部ルートと北部ルートの利用者の方に対して、とりあえずできることからしてみたいということでしたが、先ほどのご意見からいろいろと改善点もわかったので、それらを踏まえて事務局には実施していただくということで、ご了承いただける方は挙手をお願いしたい。
一同	(委員13名中12名挙手)
議長	過半数の挙手となったので、この件についても承認とさせていただきます。
議長	それでは次の議題で最後となる。協議事項7の「今後の運行形態の検討について」、事務局の説明を願う。
事務局	<p>現状の「こむぎっち号」は5年間の平成28年の運行開始時に平成33年までの5年1か月の業務期間で契約を締結している。今年で契約期間3年目に入り、契約終了後の平成33年からどういった運行形態にしていくかを検討する必要がある。そのため、上里町では現状の「こむぎっち号」の運行は維持しつつ、平成31年度に期間限定で実証運行をしたいと考えている。実証運行の内容としては、デマンドバス、デマンドタクシー、タクシー補助、現状のこむぎっち号のルートを大きく変更して運行する等、様々な形態が想定される。そこで、まず近年他市町村での採用が増えてきている3形態の概要について資料10にまとめたので説明する。</p> <p>(資料10 「今後の運行形態の検討について」説明)</p>
事務局	今回は3つの事例を提示させていただいたが、これらの例に因らず、様々な例についてご意見をいただきたいと考えている。そのため、今回の協議会では、どの形態で実証運行を行うかという決を採るわけではなく、来年度のため、皆様から色々な案やお考えを教えていただければと思う。
議長	事務局の方から説明のあった通り、時間の許す限り、皆様に様々な意見を出してほしいとのことであった。先ほど他の自治体の例を紹介してもらったが、本日委員の方でタクシー関係の委員が欠席されている中で恐縮だが、町としてこのタクシー補助については考えづらいと思うのだが？私が言うのも恐縮だが、タクシー補助はやらない方向が良いのではないか。
事務局	タクシー補助については、デメリットとして補助金が出ないというものがあるが、

	<p>あくまでもトータルコストの面で比較して、タクシー補助についても住民の利便性向上のために町がお金を負担するということが、コスト的にクリアできれば、候補に挙げてても特に問題はないと事務局としては考えている。</p>
議 長	<p>利用者は限定されてしまうが、一応机上には挙げるということによいか。</p>
事務局	<p>そうである。</p>
議 長	<p>それでは、この協議事項7については、現状の「こむぎっち号」とは違う方式で走らせてみて、その実証運行が悪かったから元の「こむぎっち号」に戻すということではなくて、できればこの協議の場でよく上里町にとってどういう方向であるのかがいいのかよく考えて検討していただき、「その方法で行こう」といった段階で実証運行に入り、まずい点があれば修正して5年間以降実施するということになる。よろしいか。</p>
委 員	<p>我々は路線バス事業をやっている、路線と完全に一致したデマンド交通をやられてしまうと、うちは民間企業であるから当然行政主導の方が安い。バス路線とぴったり沿うように実施されると、バスは撤退せざるを得なくなってしまう。これは各地で起きていることであって、そういうことであるから、区域についてはぴったり重なることの無いようにしていただかないと、公共交通としての維持ができなくなってしまう。我々としては、頑張っただけ維持をしても、結局その地点で100円とか非常に安価な値段でやられてしまうと、撤退せざるを得なくなってしまう。皆さん先ほど補助金のお話を出していましたが、収支がマイナスになると打ち切られてしまう。そうした場合は、自社努力で他のルートの上等で補填するか、撤退するかしなくなってしまう。それについては、ご配慮いただきたい。公共交通を結節点として使って頂くのは全然かまわない。しかし完全に平行なルートとか同じルートで実施されてしまうと、公共交通としては維持できなくなってしまう。ご理解をいただければと思う。</p>
議 長	<p>路線バスの運行という視点からご意見いただきましたが、その他にも何かあれば忌憚なく発言していただきたい。</p>
事務局	<p>今後、事務局としては他の市町村の導入している事例について研究して、上里町にはどういう公共交通が適しているのか検討していく。その中で、もし皆様がお持ちの情報、「こういう自治体ではこういうことをしているんだよ」という情報をいただく場として設けさせていただいた。ここで出た情報や意見について事務局側は次回までに検討し、次回協議会の場で提案をさせていただこうかと考えている。皆さんがお持ちの情報、メリットやデメリット、こういうやり方なら他の色々との整合性がつくとか、様々な面からいただければと思う。ご協力をお願いします。</p>
委 員	<p>今の説明の中で、デマンドバスとデマンドタクシー、タクシー補助と3例あるが、</p>

	<p>このデマンドバスは一口にデマンドバスといっても様々ある。やり方は千差万別とまではいかないが本当にいろいろなパターンがある。基本的にはタクシーに近いものだが。あとは路線バスの中で多少余裕を採ってデマンドを実施するとか。あとはデマンドタクシーとタクシー補助というところでは、デメリットとして予約が取れないとか取りやすいとかはやり方によってかなり違ってくる。深谷市などはもっと予約が取れないという話も聞いている。単にこういう分類ではなく、基本的な案はこの3つなのだろうが、もう少しこう上里町に合ったように。それから先ほど路線バスとの競合地域という話も出たが、町全体でやるのか、地域を区分してやるのか、そのあたりもう少し具体的な話が出ないと進めようがない。</p>
<p>委員</p>	<p>どの方式がいいかという前に、まずこの町での基本となる物差しの様なものを定めておかないと、曲論だが、私が上里町に住んでいて、親が高齢で車の運転ができないねとなったら、この場で言う発言は「365日無料で10分おきに出してくれ」と、「どこもかしこも行けるようにしてくれ」しか言わなくなる。しかしそれは現実的に不可能。今度財政方から言えばまた全然反対の意見で、既存の路線バスやタクシーの関係も出てくる。物差しを持っていないと、真逆の意見同士のぶつけ合いをずっとしていても、そこで「デマンドバスが良いですか、デマンドタクシーが良いですか、タクシー補助ですか」とか言っている、その一つのことを断片的に見るだけになってしまうので、まずこの場所が、何を秤にかけなきゃならないのか。利便を追求していけば定時定路線は不利になっていく。結局撤退になっていく。この町はそれでいいのか。「俺は車の運転ができるから」ではない。デマンドをどんどんどんどん実施していけば、どこの町も予約は取れないという話で、実際そうだと思う。予約が取れなくて、もっと台数を増やせということになる。だけど町として財政的に無理だとなる。デマンドタクシーやめたいという話まで出てきている。そういったこともあるので、この町としての秤がないと、議論の方向性が定まらないなと思う。ある町だと極論の「365日」が意見として出ました。でもこの地域公共交通会議というのは、ある意味「高まっていく住民・市民の要望をどこまでブレーキをかけるか」という役割も必要なのだと思う。だから先ほどのタクシー補助を除外しようとした動きもそういう役割から見た発言かと思う。ある町ではタクシー補助スタイルを導入したところ早々に予算を使い果たしてしまい、てんやわんやになったという有名な話がある。町の方針とか、そののところがよく決めないと、議論のしようがないと思う。</p>
<p>議長</p>	<p>ということでしたが、では今から方針をとということも言えない。私の知る限りでは、当時の福祉巡回バスとして、身体障害者や高齢者の方のための福祉重視のバスということで開始したわけだが、ここへきて公共交通ということで、それ以外の誰でも乗れるという定時定路線のコミュニティバスにしたという経緯があったと思う。そうした中で、デマンドバスは確かに自分の自宅の入り口まで来てくれて、好きな時にすぐに呼べるという誤解もあると思う。だから本当に町民としては、デマンドバスになれば今までの不都合な部分が全部解消されて、夢のような交通形態だと思っている方もい</p>

<p>委員</p>	<p>るのだと思う。そういったことを丁寧に説明しながらどこを上里町の公共交通として考えればいいのかというコンセプトというか、そのあたりを決めないと確かに考えようがないというのは事実かもしれない。だがこの場ですぐに「こうします」と示せるものでもないので、先ほど事務局長から提案があった通り、この場は情報交換の場ということで、方向性は無くなってしまふかもしれないが、出していきながら着地点を探していきたいと考えている。どんな情報でも結構なので、デマンドにしたらこういう不都合がありますよといったような内容でもいい。</p> <p>情報というか、デマンドというものは定義が定まっていない形態で、更にドアトゥードアだったり、エリア全域だったり逆に制限をかけていたり、対象者を年齢で限定したり、一概には言えないのだが、市町村が「デマンド」と定義して運行しているのは、全63市町村中、平成29年度時点で言うと17市町。全体の27%。その前年の数字になるが、デマンドを実施した時の収支率というのは16%。それしか入らないということになる。いろいろな事例があって、先ほどバス業者さんも言っていたように、この路線は本庄駅から神泉まで行く路線で、私も実は必死なのだが、国庫補助の路線として位置付けていて、国土交通省から補助金をいただいて何とか維持しているものになる。言い方は悪いが、2年くらい前までは何とか生活維持路線として認められていれば補助金が貰えていたのだが、昨年度からはシステムが変わって、「生産性向上の取組」という、前年度と比較して収支率が1%以上改善しないと場合によっては補助金が減るということになり、補助金が変わってしまった。上里町にももちろん参加してもらっているが、県と国と市町村と運行事業者でワーキンググループをなんとかやりながら、生産性向上を何とかやっていたらいいところなので、当面、デマンドの運賃をいくらにするかということもあるが、バスよりも安く、ここに出ているような300円とかにしてしまうと、確実にバスに乗る人はいなくなる。それはもう絶対に避けた方がいい。ましてやルートをなぞってしまったら、多少高くてもそっちに乗るのが見えている。他のところでも、バスも通っている鉄道駅もあるところなのに、住民の方や議会の方からの圧力があってエリア全面のフルデマンドをやっているところがあるが、そのバス業者さんは「悪いけど撤退します」と言っている。そうするとバスがなくなってしまう、デメリットで言うと病院でもどこでもいいのだが、デマンドを使って片道そこまで行くのはいいのだが、帰りはどうするのかという問題がある。行き帰りデマンドで予約が取れればいいが、それも時間帯によるが絶対無理だと思う。予約が取れないというのも時間帯の話であって、だいたいこのデマンド導入している地域でも、朝の1便、2便の9時10時頃のデマンドというのはだいたい2週間前くらいから埋まってしまう。そんな中で市町村はヘビーユーザー対応も考えないといけない。回数制限だとか。加えて、既存の路線バスもしくはタクシーに撤退でもされた場合は、登録者以外はデマンドって使えないので、そうすると我々のような観光や出張で来る人は、はっきり言って駅前とか近くに目的地があればいいが、それ以外の場合は目的地までの足がなくなる。そうすると町としてどうなのかなとちょっと心配してしまう。</p>
-----------	---

<p>委員</p>	<p>都合がありここで退席させていただくのだが、その前にいくつか意見を言いたい。私も出張の際にデマンドしかなくて行き場がないということを経験したことがある。それから群馬県内でフルデマンドに近い形でやっている町があって、年齢制限も無しで誰でも利用できるという形態のものがあると私は認識しているのだが、予約が取れないという資料もあったが、その町がそうかということそんなことはない。非常に便利で、タクシーと同じように使えるなと思いきや、じゃあ1日何人乗っているかというところほんのわずかしかなかった。だから結局、車が困る人は自分で運転してしまうし、子供たちの送迎とかも自分で済ませてしまう。いいことづくめかと思ったらほんのわずかな人しか使っていないというそういう町もある。そういったことも踏まえて考えてほしい。申し訳ないがここで退席する。</p> <p>(委員1名退席)</p>
<p>議長</p>	<p>時間の都合もございますので、あと10分くらいの時間を設けてご意見をいただきたい。私の方からバス業者さんに聞きたいのだが、先ほどデマンドになると撤退するくらいのことをおっしゃっていたが、私が疑問に思っているのは、「町内の停留所から町内の停留所へ移動するバス利用者の方はいるのか」という点。バスは例えば上里町から本庄駅に行く方が利用しているのか、あるいは神川町の方が本庄駅まで利用しているのか、町内の人が町内の施設に行くために利用している人はあまりいないように思っているのだが、これは誤りか。</p>
<p>委員</p>	<p>ウェイト的には確かに非常に少ないとは思いますが、日中のほとんど利用のない時間帯に利用される方のうちの一部の方が便利に町内間の移動で使うというのはほんの何人かの利用だと思う。もともと、ほとんど人数的にも空気というかゼロになっている区間があるので。また、先ほど区域という話があったが、例えば病院とか藤岡市へ行くとか、そういう話で、例えばデマンドで本庄駅まで行けるようになったりしたら、駅で降りる方の客層が丸かぶりになってしまう。また、導入し始めると「不便だからもうちょっと区間を伸ばしてよ」ということになる。町内同士での利用はそんなに多くないと思うが、日中の利用の中では、ほとんど空気のような、何人かしか乗っていないような状況の中で、その何人かが奪われてしまうと極端に言えば日中のその時間帯はどうしようかということになってしまう。減便するかどうかということになってくると、何時間に1本という、公共交通の体制が崩れてしまう。先ほど出た生産性向上の話をする、0人の便を無くしたいので。基本的には。</p>
<p>議長</p>	<p>ありがとうございます。つまり、私の認識では、その区間から本庄市まで行くようなデマンドバスを作らなければ、営業には関係ないんじゃないかと思うわけなのだが、その点についてはその認識で良いか。</p>

委員	それだけで見ればそうである。
議長	先ほど委員からお話があったように、運転手さんの感じでは「常連さんが増えている」とのことで、これはひとえに町での免許返納した方への1年間の無料乗車券を配付したりもしているのです、そういうことも影響してきたのかなと思うのだが、定時定路線の魅力というか、意味というのも私としてはあると思っているので、今頭がデマンドに傾いているところもあるのだが、今の路線バス方式も頭に入れながらご意見を出していただければと思うのだが、委員の皆様はいかがか。
委員	資料の確認になるのだが、寄居町の事例の欄の「主な収入・支出」という比較の欄で、デマンドタクシーの収入が467万3千円とあり、支出が2千万円以上あるのに委託料が約260万円というところの意味はどういうことなのか。その隣のデマンドバスの事例は収入が534万5千円で支出が3500万円だから差引してうち委託料が2900万ということになる。
事務局	ここは表記の間違いである。委託料ではなく、最終的な町の負担分ということで約260万円ということになる。表記が誤っていました。申し訳ございません。収入から支出があるが、そこに国庫補助金が入ってきたり、特別交付税が入ってきたりということで変動するのだが。
委員	補助金を使っていることをはっきり表記しないと、浮いた分は業者が負担しているのか、要するに儲かっていないのだから、国庫補助金とかが入ってこの町の持ち出しになっているのであって、この資料だけ見せられたら寄居町の事例は収入400万円しか入っていないのに町は260万円しか入っていないので、事業者が丸被りしているのですか？ということになる。それはおかしいですね。
事務局	申し訳ございません。資料の表記は誤りです。
委員	そういうことではなく、明らかに儲からないですよ、デマンドは。絶対持ち出しの分があるので、それがどこの財布から出ているのか。国なのか県なのかははっきりさせないと、補助金に乗っかるか乗っからないかは分からない。これから実施するものについては。だから最悪、市が丸被りするようなこともある。情報をきちんと出さないと、良いも悪いも判断できない。この資料だけ見たらデマンドタクシーってすごくいいものに見える。市の負担が少なくて、2100万円の支出があるのに市の負担は200万円で済むんだという話になってしまう。そんなこと絶対あり得ない。きちんと情報を出していかないと。私は交通関係の仕事をしているから見たら分かるが、そうでない人に誤解を与える。デマンドは儲からない。絶対に市の財政負担が増える。市なり国なり県なり、それを誰が払うのか、どこの税金が流れているのかをきちんと示さないと、比較も何も無い。あと一言、他の委員の方も言っていたが、デマンドを

導入されている地域、フルデマンドでもどこでもドアトゥードアもOKでとか考えているのだったら、それは絶対に成り立たない。これから新形態の導入を検討する自治体はもっと真剣に考えて、金額とかもそうだが、対象者、年齢制限はどこまでとか、エリア分けとか、既存の路線バスがあって、コミュニティバスがあって、そこからそれでも漏れちゃう地域っていうのに限って導入とかっていう風に最初から方向性を定めて、なおかつその中で誰でもいいわけじゃなく、通勤通学の、普通にお金払えばいい人まで利用できるというものにしないで、65歳以上の年齢で縛るとか、障害者の人だけ使えるとか、そういったどこの人をどういう風に使えるように条件を作るのか。エリア分けとか利用者とか、きちんと考えたうえで市町として財政負担してもやっっていけるのかということ、無尽蔵じゃないので。そういうところを最初にある程度シミュレーションしたうえで議論しないと前途多難なんじゃないかと思う。あと他にも委員が言っていたように、埼玉県内だけでも十数市町村でいろいろな形態のデマンドがある。まさに千差万別なので、同じ市町村内で情報交換しながら良い面悪い面を1か所2か所3か所だけじゃなく、もっと都会の方、もっと田舎の方とかシミュレーションしながらやっていった方がいいと思う。本気でやるのであれば。皆さんに対する情報提供が少なすぎてこれでは何とも言えない。あとはバス事業者さんが言っていた通りで、路線バスをつぶすようなデマンドは国土交通省としても推進していないので、まずは路線バスというか民間事業、民業を圧迫するものではないものを行政にはやっていただく。民間事業者も運転手も不足していて、利用者も減っていて大変な路線バス事業を何とか維持しているわけなので、中だけ見れば乗っていないバスでもトータルで残していく必要がある。日中の時間帯がゼロになっても構わないと皆言うけれども、日中カットをされるかもしれない。バス業者はどこへだって出て行ってやるという状態。運転手も不足しているし、事業者は撤退して儲かるところへ行けばいいのだから。昼間まるつきりすっからかんになって、朝夕しかないバスになってもいいのだったら構わないと思う。私の感覚としては以上である。

事務局

ありがとうございます。

議長

確かにうちの方の補助金は、交通不便地域ということで、公共交通がないということで補助金を受けているはずなので、そういった意味では北本市は補助金が受けられない地域なのだと思う。だから補助金がないのだと思うが、当然そういうことであればバス事業者さんを、言葉は悪いが潰すような交通形態をとれば当然補助金の対象外となろうかと思うので、その辺は考えていかないと、町も業者も利用者も不利益になってしまうということで、十分考えてやっていただきたいと思う。

委員

質問してもよろしいか。

議長

委員、どうぞ。

委員

個別のことではなくて、私も他の自治体の公共交通会議に出席するのだが、何が悪い悪いではなくて、こういうことをそもそも念頭に置いておかないといけないのだということで、まずは一般路線バスとの競合、これは本当に深刻。それから最近言われているのが、生活輸送と福祉輸送は境目を付けた方がいいのではないかとということ。1個1個についての詳しい話はあとで事務局としようと思うが、他にももちろん一般のタクシーとの競合もある。デマンドタクシーならタクシー事業者さんやるよねということで、普通のタクシーが全部デマンドになってしまったら、さっき別の委員さんが言っていたように、そうなってしまった町があるというのも心配。他にも補助金の話が出たが、私は国庫補助とか県の補助とかはないことを前提として計画建てをしなければいけないのではないと思う。これは国だって当然いつまでも財源があるわけではないから、いつ「やめた」といって打ち切られてもおかしくはない話であって、これはないものとして考えるべき、表現は悪いが「あったらラッキー」くらいに思っておくくらいが良いんだと思う。

それから先ほどの定時定路線、バスの必要性という話が出たが、実際に今、電車に乗れない子供が増えている。時刻表の見方が分からないし、切符の買い方も分からない。そういった子供たちが将来に高校生になって、他の町の高校に行こうと思っても行けない。働きにも行けないというのはやはり町にとってよろしいことではない。どんなところにも必ず信号が1個はある。あれは信号の見方が分からなくなるからだと言われているが、それに通じるものがやっぱりあると思う。委員の方が「交通教育」という言葉を使っていたのだが、そういった面でもやっぱり必要なものはある。それから最後に乗務員不足も本当に深刻。平成13年の頃に比べて、平成26年に埼玉県内で大型2種免許を取得した人口は半分に減っている。この先このままのペースでいけば、10年後か15年後かで埼玉県内の乗り合いバスのバス運転手の人口は半分にになってしまう。半分になるということは、当然不採算路線から撤退していくことになる。もうそれは5年後や10年後という、ドラえもんの世界じゃなくて、もう目の前まで来ている。他の自治体で出た話だが、今までの10年というのは、住民の利便性向上を追求してきた、これはバスに限らず行政サービス、あるいは民間サービスも同じかもしれない。利便利便利便とずっと追求してきた。だけれども急に人不足になってくると、今度は効率効率効率と言われ始めている。何が言いたいかということ、今までは市民の方が我慢をしないでいいためにはどうすればいいか。今度からは、どこまでだったら我慢をしてくれるのか。使い古されたような言葉でなんだが、シビル・ミニマムというか、推定ここまでという風なもので考え始めないと。フルのサービスから落としていくのではなくて、「ここだけは絶対になくしちゃいけない」というものから立ち上げていかないといけない時代がもう公共交通については間違いなく来ている。

当社についても然りで、なかなかやはりバスの事業は儲からない。であれば「ここはちょっと儲からないんだよな」というところから切っていくしかないということ。これはもう民間の事業者でもそうだし、実際に埼玉県のとある自治体からも相談されている。「路線バス来てくれないか」と。「いやいや、乗務員がいないので行けませ

	<p>ん」と、「今のお客さんで精一杯です」というくらいのことがもう起きている。だから何でもかんでも無尽蔵ではないということで、それを念頭に置きながら、デマンドバスは赤字で間違いないとさっき委員がおっしゃっていたが、ここに北本市の市民からの意見で「予約が取れない」とある。そもそもが、デマンドバス自体を否定するわけではないが、1日の輸送人数は、1台の車で15人くらいが精一杯である。これ以上は増やせない。物理的に増やせない。ところが、全然バスの肩を持つわけじゃないが、バスはやりようによっては20人、30人、100人と乗せられる。それをもっと掘り下げていく必要があるのではないか。それでどうしても手の届かないところが、個別輸送に近いデマンドというものにやっと手を伸ばしていくという感じでないと、おそらくこのエリア全体での公共交通というのは維持が全くできないということになると思う。何が良い悪いではなく。</p>
議長	<p>ありがとうございます。次にどういう形態でやっていこうかという議論から始まり、重い話になってしまったが、それくらい真剣に考えておいた方がいいですよということでご指摘を受けたということになりました。今年度第1回の会議ということで、報告事項も多くあり、なかなかこの件に関して多くの時間が取れなかったわけですが、今年度はこの点に絞って次回の会議に向けて準備していきたいと思う。次の会議だが、次回は9月下旬から10月上旬ごろを考えている。委員の皆様につきましてはまたご都合をつけていただき、ご参加いただければと思う。次回の会議までに先ほどいただいたご意見を踏まえて検討を重ねて、こういった形でという案を示して、それについて議論いただくという形で行きたいと思う。事務局もそれでよいか。</p>
事務局	<p>はい。</p>
事務局	<p>それでは長時間にわたり慎重審議いただき誠にありがとうございました。閉会の挨拶を副会長にお願いします。</p>
副会長	<p>皆さん、今日は長い間ありがとうございました。私も初めてこういう会議に出て、実際にフリー乗降とか、分からないことも多くあった。今までは自分が1運転者という部分でしか見てなかったし、また1乗車のお客という立場からしか見ていなかったのだが、実際にこういう部分で皆さんと一緒に、運営をしていくにはどういう障害があるんだとか、そういうことを初めて聞いて、やっぱり町民皆で考えていかなくちやいけないんだなと思った。次回の時には自分でも何か意見が言えるような形で、デマンドとかそういったものも勉強していきたいなと思った。もし皆さんの中でもう一つ何か意見等あればお聞きするが、もし無いようだったらここで閉会とさせていただきます。何かご意見等あるか。</p>
一同	<p>(意見なし)</p>

副会長	それでは今日はどうもありがとうございました。 (閉会)
-----	------------------------------------

以上