

第二回大河原町地域公共交通協議会議事録《会議録（概要）》

■日 時：平成23年9月27日14時から16時まで

■場 所：大河原町役場大会議室

○出席者

委員：21名

（欠席者5名大沼 浩雄委員、佐藤 真弓委員、吉野 義男委員、半田 俊逸委員、藤本 俊一委員）

事務局：4名

企画財政課：加藤 正明、井上 泰伸、木村 淳一、佐藤 圭一

協同組合地域活性化フォーラム（コンサルタント）：奥山修司、白石 奈々子

○配布資料・・・の資料を公開

i *大河原町地域公共交通協議会第2回協議会 次第

ii *資料1 アンケート調査結果

iii *資料2 年齢層別、地区別のクロス集計結果

iv *資料3 バス・デマンド比較資料

v *資料4 アンケート調査結果報告資料

vi まちなか再生総合プロデュース事業 資料

■第2回協議会 ※規則第6条により、会長（町長）が議長となり進行。

議長：第二回の公共交通協議会にご出席頂きまして誠にありがとうございます。前回開催より3ヵ月近く間隔が空きましたが、アンケート調査とその集計作業及びヒアリング調査とその取りまとめなど時間がかかる状況があったことによるものでございます。今日はアンケート結果の報告をさせていただきますと共に他の自治体との比較と、町の特色や抽出される課題についても分析をさせてお話をさせて頂く予定です。アンケートの回収率が比較的高くなっており、また、自由意見の書き込みが非常に多かったということからしても政策的にもまちづくりの要という話を前段させて頂きましたが、新しい公共交通システムの構築につきましては、町民の大きな関心事ということが改めて認識されたという思いでいます。

導入するシステムについての共通理解が生まれることを大いに期待するところであり、町民バスの運行とデマンド交通システムとの比較資料等を作成しておりますので、他の町づくり政策との整合性というのも考慮して頂きながら結論を導くことができればと考えているものでございます。

話は少し変わりますが、9月の議会定例会議におきまして、まちなか再生総合プロデュース事業というものがあります。その補助決定に基づいて組んだ補正予算が議決を頂いています。

このまちなか再生プロデュース事業というのは、経済産業省所管の地域総合整備財団、通称ふるさと財団によるまちづくり交付金事業として作られているものであります。中心市街地活性化の対応もなかなか前に進んでいない状況ですので、このような議論と関連付けて協議会が進行すれば、この事業が持つ意味も更に大きいものになると思います。まさに政策的に町づくりの要と位置づけることに繋がっていくものと期待しているところです。

まちなか再生プロジェクトに関しましては会議の最後に説明があります。

今後とも町民の皆さんの大きな期待に応えることができますよう、委員の皆さんと共に真剣で活発な議論を進めさせて頂きたいと考えるものでございます。

今日も最後まで宜しくお願い致します。

事務局：事前資料として資料1と資料2としてアンケート結果の生の数値をお送りさせて頂きましたが、それをもとに本日配布させて頂きました資料4のほうでまとめていますので資料4でご説明させて頂きます。

- (1) 住民アンケートの集計結果について：資料4、及び資料1「新しい地域交通導入についての自由意見（特徴的な意見の抜粋）」の説明。（内容省略）
- (2) 課題の把握：（内容省略）

議長：続けて他の自治体との比較、あるいは特色、抽出された課題について奥山先生の方からご説明お願い致します。

奥山：私の方から3点ご説明を致します。

大河原町の場合、行政面積も小さい。アンケートの交通手段のところ、高齢者の交通手段として自転車、徒歩の割合が高い。このような自治体のひとつの特徴は、地域で捉えたときに、必要だという地域と必要でないという地域が大きく二局に分かれてしまうということ。どうしても行政の場合、行政区全体、出来るだけ多くの方々が利用するという地域公共交通を考えるにあたって、かなり難しい面があるのではないかと思います。これは大河原町に関わらず、地理環境、道路が狭くて狭隘な地域と、他人の地域はさて置いて、自分のところは今のところ大丈夫という意見がどうしても多くなっていくことに繋がってきます。徒歩、自転車が多い地域の地域交通を導入した結果どのようなことが起こっているかと言いますと、利用人数が低い状況で推移する可能性が有るということです。奇譚のない私の意見ですが、どんな交通手段

を入れようとも多くの人に乗って行政政策が褒められるというそんな簡単なものはありません。相当な腹づもりで、地域としてこれだけのアンケートをして、こういう意見の下でやるんだというしっかりとした決め事を行なっていく必要があるのではないかと思っています。

2点目に私が非常に気になったところは、買い物の行き先のところで、個人の商店が非常に少なく出ています。他の地域で高齢者に的を絞ってアンケートをしますと、結構善戦をしているのが地域の個人の商店です。残られている商店はこれまでの人間関係、あるいは痒いところに手が届くような地域密着のサービスをしているという商店が残ってきていますので、案外アンケートを取りますと個人の商店が、一定程度支持されているというデータが出てきています。それが大河原町の場合は、これが非常に低い値が出てきています。これが交通を導入した後どのようなことが考えられるかという、主な目的は病院、帰りに買い物といったときに、病院と買い物で分断する。逆に言うと行き先を異にして、違うエリアに移動するという方もいらっしゃるのではないかと。となれば、利用者の次の要望というのは、目的地から目的地へ、できる限りピンポイントで動きたいという方々がいる。乗換えが多い場合は苦情が殺到する、ひとつの素地がこのデータで見て取れます。運行後も事務局は大変な思いで、改善、地域の大河原町に合った地域交通を作っていくかざるを得ないのかなというデータとして非常に注目をさせて頂きました。

3点目は、アンケートに答えて頂いた方の3割強が自由意見に書き込むというところは私も初めてでした。行政面積が小さい。「(現在)自分たちはあまり困っていない」という一つの層がいて、この人たちの理解を得なければ地域交通は導入してもらえないんだという強い思いがこのアンケートの中に訴えられているのではないかという気がします。このような意見を見させて頂いて思うのは、完璧なものがあれば、その地域にすぐにこのシステムをという形でご紹介できるのですが、悲しいかな全てに万能に役に立つ地域交通はない中で、このような意見を汲んで地域がどのような交通を選んで、これは万全で無い故に、また色々な地域特性、先ほどのような問題がありますので、これは改善改良を繰り返して、我慢の上に大河原町の地域交通を根付かしていくしかない。これはデータを見させて頂きまして、つくづくそのように感じました。特に他の地域と比べて特徴的な3点についてご説明をさせて頂きました。

議長：アンケートの調査結果とヒアリングの調査に関して、そして他の自治体との比較特色、抽出された課題という観点から3点奥山先生にご指摘を頂きましたが、ここで皆様のご意見、ご質問をお伺いしたいと思います。

委員：現在大河原町では、重度心身障害者に対しましてタクシー利用助成を 500 円でやっています。タクシーの初乗り料金は 650 円ですが、交通弱者である身体障害者、知的障害者、運転免許返納者に関しては会社で 1 割の 650 円から 70 円を引いて、更に助成券で 500 円も引いて 80 円で利用できるようになっていきます。

先ほど先生からもお話があったように、(新しい公共交通が) だいぶ難しいなら、このようなものをバスも含めて交通弱者に拡充して、500 円という金額を下げても、一般町民が申請して、ある基準に沿って町の方が認定して配布するのほひとつの方法ではないか考えています。

公共交通ですから、税ですね。税というのは公平に配分すべきです。国の補助も税金ですから、税金は国民や民間企業からの税収ですから、官は極力民間企業を圧迫すべきではないというのが基本的な考えです。

資料 3 には予算が載っていましたが、国から認可を受けているタクシーの貸切料金は 30 分 3800 円です。デマンド交通は 1 時間 2500 円となっている。

町民バスとかデマンド交通以外で検討してはいかがかと思えます。

奥山：私に関わってきた地域でのこととお話をさせていただきます。

重度心身障害者のタクシーチケットに関しましては、確かにワンメータでは低料金になりますが、私たちがヒアリングした中ですと、タクシー券を利用しても 1000 円以上であれば、実質 500 円以上の負担があり、度々利用する訳にはいかないという意見もありましたので、全てワンメータで利用できるわけではないということで議論を進めないといけないと思います。他の地域で公共交通を新しく導入されているところは、特に 75 歳以上にタクシー券を配布しているところが、限定した交通政策ではなくて、地域公共、利用者を限定しないで走らせたいという形で移行されている地域が多くなってきている。タクシー券の割引などを廃止するという地域が増えている。

逆にこの地域で、割引制度を重視した場合にどのようなことになるのかを検討しましょうということであれば、色々な制度がありますので、それを行政としてどう考えるのかを提案することも出来るかと思えます。

この後の問題とも関係してきますが、各交通事業者が届けられている料金は、実車ということが前提ですので、常に実車して 8 時間走られているのかということです。

実車した場合はその料金を取られるということですが、デマンドの場合は続けて何時間も借り上げるということですので、この料金は全国のデマンドの借り上げ料金 2000 円～2650 円の中の高めの数字ということで使わせて頂いている。

別な方法としては、各タクシー会社が運輸局に届けられております輸送の記録にもとづいてここで事業を行なっている方々の実車率に応じた 1 日の売上収入を基準に金額を弾くというのが他の地域でやられている方法もあります。

議 長：タクシー会社の業者のみなさんには、これから議論していく新しい公共交通システムについて、(デマンド乗合型も) 考えられるという想定で事前に説明を申し上げていると思います。

町が政策的に位置づけて議会の予算措置も頂きながらスタートを切った協議会ですので、ご意見は非常に貴重なものとして受け止めながら、ご指摘頂いた点には回答を添えさせて頂くということで、アンケートもしくは課題の抽出について先に進ませて頂いてよろしいでしょうか。 《了解》

委員：第一回の公共会議では、デマンド交通ありきではないということでしたが、今の話だとデマンドありきということですか？

議 長：アンケートの結果を説明させて頂いて、なおかつ奥山先生からご指摘を頂いたような点を説明させて頂いて、これからどのような公共交通システムであったらよいのかということについて議論していただき、方向づけして頂くということでありまして。この時点でデマンド前提ということではありません。

委員：(前の意見は) 全く別な政策もあるのではないかといいことだと思いますが、私もそれに同感です。

(新しい公共交通は) 既存の公共交通に多大な影響を与えることになると思います。一般会社だと輸送人員が下がると雇用を担保できなくなる。官の場合は税金を投入出来るかもしれないが、そうすると今まで公共交通を支えて民間で一生懸命働いている皆さんの雇用に影響が出てきます。

共存共栄するなら素晴らしいと思いますが、既存のタクシーもバスも関係なくニーズがあればデマンドタクシーを走らせるということであれば、デマンドタクシーは活用されるかもしれないが、タクシーやバスに乗るはずだった輸送のお客様が乗らなくなる。その部分の企業の受け皿があるのであれば、デマンドは素晴らしいと思います。

議 長：第一回の会議の時点から、住民のみなさんにとっても、町づくりの方向にとっても、民間の交通事業者の方々の新たな活路としても高い満足が得られるようにこの議論を進めていきたいと申し上げています。ですので、雇用が崩れるということにはならないと思いますが、もちろん貴重なご意見として受け止めさせていただきます。

奥 山：誤解を解いておいて頂きたいのですが、“公共交通に関して、地域で支払われるお金は増える(公共交通利用者のパイが広がる)”というお話をしているのです。この地域では、公共交通のニーズがあるで、そこに行政がお金を投入しようという話をしている。この地域で交通事業者に渡るお金は減らさないように話が進んでい

るということを共通認識を持って頂きたい。どこかの事業者が損をするということではなくて、それをどの事業者が取られるかはこれからの話で、どこかの事業者にお金が入る。事業者は地元のプロの事業者という大前提になるので、4条免許を持っている方全て誰もはじかれない。

2点確認して頂きたいのは、地域の交通事業者を食えないようにするような委員会ではない。その分お金を多く払われる仕組みをつくりますよ、その仕組みを作るのであれば、地域の人たちにプラスになるように議論をしていきたいと思いますという委員会です。どの業者を外に置こうという話は全く行われていません。ということ共通認識として持って頂きたい。

委員：福祉的な面があるかもしれないが、それは全く別の話だと思います。

町として公共交通機関、活性化するにはどうしたらいいのか、「あし」に困っている人がどうしたらいいのか、その場合、利用者が誰もいないとか、タクシーやバス会社と対立する関係でなく、両立させるにはどうしたらいいのか、この町にはどのような交通機関がいいのか、どうやったら長続きするのかという観点で議論しなくてはいけない。(デマンドタクシーと町民バス) 両方できたら素晴らしいなと思いました。町民バスの路線を見てこの路線で一日中回っていると夢のようだなと思いました。

議長：先程の奥山先生のお話のとおり、交通事業者の方に苦労を強いるモノではない。町づくりとして地域全体にプラスになるものを作っていく町の政策として活性化に繋げて行きたい。そのような共通認識に立っていただきたいというのが私からのお願いです。

委員：地域公共交通協議会には大きな視点で考えて参加しました。地域の環境を考えるための主軸になる公共交通環境を考える会議だと思っています。

公共交通機関は一部分で、様々なことがここから出発して、地域環境をしっかりしなくてはいけない。地域のふれあいの視点を忘れないようにして、改良に改良を重ねていく必要性が有ると思う。

商店街や病院の努力なども並行してやっついていかないと狭い範囲の公共交通となってしまう。環境を広く考える視点が必要。

議長：色々な視点で広くとりこめるような事業、作って終わりということではないと共通認識頂けたと思います。進化させて、ここに住まう人にもっとやさしく伝わっていくものにどんどん改良していくということをみなさんに前提として考えていただく。広く捉えて進めていくべきだというご意見とと思います。

他になければ次に進みます。

町民バスとデマンド型との比較について説明をお願いします。

(3) 導入システムの比較、検討

事務局：資料3により概要を説明

議長：客観的な比較をした説明となったわけですが、ご意見ご質問があればお願いします。どういシステムで行くのが決まらなと前に踏み出せないの、どのシステムがよいのかというは決めさせて頂きたいということです。

委員：本当は両方あれば一番いいと思ひます。それが難しければ、町民バスがいいと思ひ。ただ、この路線図、停留所については再考する必要があると思ひます。バス停があると町の活性化に繋がる可能性が高い。障害者や要介護の方は、福祉サービスやボランティアサービスなどを利用して、個別に対応するのもいいのかなと思ひ。バス停まで1キロあると遠いので、路線は検討する必要がある。歩くというのも大切で、対象者を一般の人に含めるのであれば、尚更町民バスも良いのではないかと思ひます。

委員：どっちもいいが、それは難しいと思ひますので迷っています。路線バスが走ったら楽しいかなと思ひけれど、本当に利用する人がいるかというのが問題。地域の方の声を聞いて、どれだけ利用者がいるのかを掴まないで走らせると大変なことになる。時間がかかっても大河原独自の利用しやすく、役に立って長続きするということを目指して、バス利用するような地域の人たちの声を聞いてみないと感じています。

議長：同時に二つのシステムをスタートさせることは難しいとご理解ください。また、スタートしても見直しをしながら発展させていかななくては行けないので、どちらが弾力的に対応できるのかという問題もあります。現在困っている人がいて、将来個別に対応するとしても現在スタートするにはどうしたらいいかが議論されなくては行けない。大元の基本的な考え方の中で共通できる部分があれば、この公共交通システムでスタートをするという考えに立ってご意見を頂ければと思ひます。

委員：確かにバスを走らせるのも良いと思ひますが、何人乗るのかなと。過去宮交さんが駅から走らせたバスが誰も乗る人がいなくてやめている。そうすると今回はデマンドの話煮熟めて、自分の目的地に直接行くことができる、料金に関してはどれくらいになるのか、というのが最初の出だしではないかと思ひます。

委員：アンケートは貴重な意見があるので、もっと早めに欲しかった。会議を回数増やしてもしっかり煮詰めた。今日決めるとなると急ぎ過ぎだと思います。

議長：タイムスケジュールありきとは考えていません。スタートしたらこの会議は終了という訳ではないですし、どういうスタートを切ればよいかということのを頭に置いてご意見を頂ければと思います。

委員：町の活性化のためには市民バスの方がいいと思う。バス停があつてそこでバスを待つという多少のタイムロス、多少の不便の中でコミュニケーションをとるのが、商店街、地域の発展になる。待ち時間の中でちょっと買い物していくかとなる。目的地から目的地へ点で繋いでしまったらそこには何も残らない。

委員：私もできれば（バス）と思いますが、本当に乗ってくれるかどうか。一回出発させてだめだったとなったら取り返しが付かない。デマンドの場合は若干の修正が利く。だから安易にデマンドというわけではありませんが。
本当に利用する人がいるのか、時間帯や乗る人のニーズがどのような所にあるのか、時間がかかってももう少し地域の人が本当に利用するもの、町のためになるものを作ってほしい。

委員：商店街の活性化というのは、これまでも行われてきたこと。安易に活性化というのは問題。
どちらが将来的に柔軟性があるだろうかと考えると、デマンド交通システムの方が導入後も市民の意見を取り入れて色々な方向性について柔軟に対応できるのではないかと。町民バスにしてしまうと停留所など、固定化してしまつて変えづらい。
まずはデマンド交通システムを導入するのがよいかと私は考えます。

議長：私は今回のアンケート結果に多くのヒントが現れていると思う。
「直接目的地に行ける」「料金が安い」「自宅まで迎えに来てくれる」これが最大のニーズ。これはバスに果たして人が乗るのかという答えになっている気がする。

事務局：今回「直接目的地に行くことができる」「料金が安い」「自宅まで迎えに来てくれる」このニーズをどのようにしたら満たすことができるのかということを考えている。角田市で市民バスを走らせていて、その後デマンドに移行した。いくら市民バスを走らせても利用する人が少なく、角田市でもこの3つのニーズに答えるためにデマンドを選んだ。このことは参考にしてほしい。

奥山：乗るか乗らないかの調査は、多くの自治体でさせて頂きました。大河原の場合、具体的に〇〇から〇〇までの便を作ったら乗りますか？と尋ねなければ、本当に乗るかどうかは分からない。そうなると、全ての地域の方々が、例えば中核病院に行きたい場合、乗り換えが必要と分かった時点で7割の人は利用しない。

アンケート結果の「直接目的地にいきたい」「自宅まで迎えに来て欲しい」というのはなぜ上がってくるのか。1度でも乗り換えが入ると利用しない人が7割を超える。精査するには、具体的にどこからどこまでなら乗りますか？というのをヒアリングするしかない。

バスの利用者は74、5歳がピーク、デマンドは80歳を越えた頃が利用者のピークになります。アンケートに答えた多くの方は、(現在、まだ)ほとんどデマンドやバスに乗らない。ほとんど自転車、自分で運転、家族の送迎などを利用しているから、将来にしか使わないとなる。

町民バスがよければ、徹底的に地域で乗れるようにする。デマンドの場合もどういう工夫が必要なのかを考えていく。地域に根ざす努力が一番大事だと思う。

議長：まだご意見頂けてない方、どなたかご意見どうぞ。

委員：もしも車がでたら、一番先に利用させて頂くのは私かなと思います。買い物とか薬屋さん、病院だけでなくでなく、町や公民館主催のイベントに参加したいと思うので、是非「あし」が欲しい。地域のみなさんともお会い出来ると思うし、脳を活性化させるのにもよいと思います。

ゆうゆう学園教室に4、5年参加させてもらっているが、参加者が年々減ってきている。一昨年からは送迎バスがなく、送迎バスをやめたから来られない人もいる。

デマンドかバスかどちらがいいかは分からないが、いろんな意見を聞いて時間をかけていいんじゃないかなと思います。

議長：他にご意見はございますか。

委員：バスの利用は、乗車率がつかめない。コスト面でも乗車率の良いデマンド型が将来いろんな形で見直しすることができる。比較的高齢者でも利用できる。

アンケートからもこういったほうがいいのかと思っています。

事務局：自宅から目的地まで行けるのが、お年寄りにとっては最大の利点なのかなと思います。またデマンド型だと空で走るということはない。

宮交さんなど公共交通とバッティングしないような考え方で進めて頂くのがいいの

かなと思います。

議長：どちらかといえばバスという方々は、デマンドがだめだということでしょうか？

委員：デマンドは交通空白地を走って頂いて、既存の路線や公共交通と共存共栄の形のデマンドが良いと思います。

委員：デマンドでも何でも、声かけが大切「何時に一緒に行きましょう」と。一人で利用するのではなく、地域みんなで、友達を誘いながら。乗り合いなんだからと町民のみなさんに宣伝してやればなんとかなるのではないかと思います。

委員：現在の営業環境が変わるのは大変だけど、活性化のために、実を結ぶような形になって欲しいと願っています。

議長：急ぐべきではないというお話もありましたが、結論が出せないというのは困りますので、ご意見を集約させて頂き、方向としてデマンドシステムで行くとさせて頂きたいのですが、いかがでしょうか？

委員：今の時点でスタートするとしたらデマンドもやむを得ない。

議長：これから、また様々な町づくりの視点の議論、まちなか再生事業などの議論、いろいろと求められてくることとなります。様々なご意見について無視して進むということはあってはいけなくて強く感じました。いろいろなところで立ちかえっては、耳を傾ける工夫をしながら、デマンド交通システム導入によりスタートを図るということで集約させて頂きたいと思います。皆さんよろしいでしょうか。《了解》

(4) その他

事務局：・地域公共交通システム先進事例視察について
・まちなか再生総合プロジェクト事業の説明

次回の大河原町地域公共交通協議会開催予定日：10月20日(木)