

第7回一宮町地域公共交通活性化協議会議事録概要

- 1 日 時 平成21年12月4日(金) 13時30分から14時45分
- 2 場 所 一宮町保健センター3階多目的室
- 3 出席者 別紙出席者名簿のとおり
- 4 配布資料
 - ・第7回一宮町地域公共交通活性化協議会 会議次第
 - ・先進地視察報告(資料1)
 - ・一宮町地域公共交通活性化協議会 第7回協議会資料(資料2)
 - ・地区別潜在需要量算出(参考資料)

5 議事の経過

- 事務局 本日は、運輸局の成田委員、観光協会の森委員が欠席となっております。なお、11月24日にいすみ市の巡回バスと芝山町のあいあいタクシー、ふれあいバスを視察してまいりましたが、参加できなかった方には資料をお手元に配布しております。それでは只今より、第7回一宮町地域公共交通活性化協議会を始めさせていただきます。会長より挨拶をお願い致します。
- 会長 先進地視察に参加の委員の皆様、大変お疲れ様でした。前回の協議会において、アンケート結果より一宮町の公共交通に関する課題が挙げられ、整備方針が決定されました。本日は、先進地視察の報告の後に、新たな公共交通システムの方向性について、ご検討いただきます。よろしくご審議をお願い致します。はじめに、議題1の先進地視察報告について、トーニチコンサルタント(以下、トーニチ)より説明をお願い致します。
- トーニチ 先進地視察報告の説明
- 川上委員 事情により先進地視察に参加できませんでしたが、いすみ市に関しては独自に調べており事情を多少理解しているのですが、質問が2点あります。まず、デマンド交通がうまくいっていない理由としてシステムがうまく使われていないという話を聞いているのですが、これについてどうでしょうか。2点目は、報告では巡回バスの話が中心となっていますが、茂原行きのバスはどのような位置づけなのかを教えてください。

- トーニチ 視察の担当者ヒアリングでは、デマンド交通の詳しい話はあまり出てきませんでした。そのため、デマンド交通については、資料1に記載したとおり、乗合でセダン型の車両を使うとあまりうまくいかない、という話以外は聞いておりません。続いて、茂原行きのシャトルバスは、路線バスのような使い方がされており、非常に利用が多いとのこと、昨年までは黒字であり、今年も収支とんとんで運行しているとのことでした。このバスは、地域住民の方に対する市内のコミュニティとしての位置づけとは大きく異なっており、大多喜周辺から一旦大原に出て外房線を利用するのは距離がありますので、茂原に行きたいという需要に直接対応するために運行されているといえます。もともと路線バスが走っていた場所で運行したという意味合いがありそうなので、路線バスの代替交通手段として位置づけられるのではないのでしょうか。
- 川上委員 シャトルバスは、従来の路線バスの路線と異なっています。2点目は、なぜシャトルバスが利用されるようになったかという点、いすみ市以外では停車しないために早く着くというメリットがあるからではないのでしょうか。
- 佐藤委員 セダン型とはどのようなタイプのものなのでしょうか。
- トーニチ 基本的には、タクシー等で使用されている普通の乗用車になります。
- 川上委員 デマンド交通は、旧夷隅町の山奥で運行されています。山奥なため、無線の電波がうまく飛ばないのも原因と言われています。
- 会長 議題1は採決事項ではありませんので、続いて、議題2の新たな公共交通システムの方角性について説明をお願い致します。
- トーニチ 資料2説明
- 川上委員 デマンド交通の費用に関して、2,700万円と試算されていますが、芝山町が導入している安価なシステムを導入した場合の金額なのでしょうか。
- トーニチ その通りです。ただ、芝山町の場合は、人件費が他の導入事例と比較すると高いということを聞いております。他の事例では、芝山町の経費の6割程度で運行している事例もあるとのことですので、この試算した金額はまだ切り詰める余地があると考えております。
- 川上委員 他事例では、システムがない代わりに人手により運行している等の可能性はあるということでしょうか。
- トーニチ その通りです。

○川上委員 仕事の関係で前回の協議会に参加できず、アンケートの結果についてお尋ねするのは申し訳ないのですが、資料に示されている通勤需要の数字に対して、私は納得がいきません。なぜなら、私は毎朝8時前の特急を利用していますが、定期的に利用される方が、列車の後方の方で20名ほどいらっしゃいます。その内この資料に記載されている利用者は2名しかいないということになります。これはどういうことかという、家族等に送迎してもらっている方が2名ということになり、他の方は自分で自動車を運転していることになります。そういう人たちは、自動車を運転したくないためバスがあれば利用すると思います。そういう需要をどのように拾うかが問題だと思います。東京へ働きに行く利用者は、朝の時間帯はほぼ同じですが、帰りの時間は常に同じ列車を利用する方はほとんどいないため、これらを考慮することで、さらに需要が増えると考えられます。ですが、この資料の中ではこのような需要を拾いきれていないのではないのでしょうか。駅まで自動車を利用されている方、特に東京方面へ行っている通勤者が困っていることは、お酒を飲んで帰るときで、危ないと思いながら車を運転していることです。このような通勤者のうち、どれくらいが公共交通を利用するのかを算出させていただいて、この数値を含めて収支を計算する方法があれば検討していただきたいと思います。

○トーニチ ご指摘の通り、今回お示ししました潜在需要量の算出において自動車利用者を除いておりますので、駅まで自動車を利用している方が不便を感じているということでしたら、潜在需要として認められるため、見直す余地があると考えられます。ただ、通勤・通学輸送をどのように取り扱っていくかはこの先の大きな課題でありまして、p.8の図面を見てお分かりの通り、通勤全体の需要はそれほど大きくはないことが現実としてありますので、駅まで自動車を利用し不便を感じている通勤者を需要に追加したとしても、全体の需要量に対してそれほど大きな影響はないと考えられます。このような通勤需要に対して効率よく新たな公共交通を運行していくこととなると、デマンド交通では対応は難しいといえますので、どのようなシステムで効率運行できるか、または大きな出費を伴わないと対応ができないのかを検討し、次回の協議会において、この辺りの結果をお示ししたいと考えております。

○川上委員 今回の潜在需要量は、アンケート結果からの数値ということですよ。お話いただいたのは、この数値よりもどの程度増えるかということを検討するということですが、多少しか増えないのですか。それを正確に算出する方法はないのですか。

- トーニチ 上総一ノ宮駅を利用されている方で、駅まで自動車を利用されている方は2割程度ですが、再度検討させていただきます。いずれにしても、今回お示しした数値が倍になることはございません。
- 川上委員 場所によっては、倍になる地域はあり得ませんか。
- トーニチ あり得るかもしれません。
- 川上委員 特に海岸沿いの住民は、駅まで歩くのが大変なため自動車を利用する傾向にあると思います。通勤のために、車を2台所有しなければならない世帯も存在します。
- 小松委員 私も前回の協議会に参加できなかったのですが、アンケート結果のことまで把握はしておりませんが、車で通勤している方に関するアンケート項目はなかったのですか。
- トーニチ 自動車を利用されている方についても、不便を感じているか否かの設問はありますので、この設問の回答を用いて自動車からの転換量を把握することができます。今回は、自動車利用者を除いた数値をお示ししております。
- 副会長 これまでの議論の補足ですが、公共交通を利用する最低限の需要を洗い出し、そこから運行システム等を固めていこうという展開でよろしいでしょうか。
- トーニチ その通りです。
- 副会長 そこで自動車からの転換があり得るならば、需要は拡大していきますが、まずは最低限の数値から検討していこうということです。ですから、需要が拡大すると収支が改善することになりますので、資料に示された数値は、一番少なく見積もった場合の需要量であると考えていただければよいのではないのでしょうか。ですので、この数値は确实なところを押さえていると思います。
- 川上委員 コメントですが、私が玉川町長だった場合、公共交通を運行するに値しない数値ではないのでしょうか。ですので、交通弱者の人たちに対して一番効果的にコストを抑えることを考えると、資料に挙げていただいたタクシー補助券のような話になりませんか。もし私がここで公共交通を運行する立場であったら、小湊バスさんもそうかもしれませんが、この数値をみたら路線バスは走らせません。このような金額であれば厳しいですよね。

- 志田委員 先ほどの川上委員の発言で、私が町長であったら路線バスは走らせませんという意見がありましたが、これに対して住民の声をお聞きすると、いままで運行しているにこにこサービスであれば 100 万円単位の赤字で済んでいますので、これをより柔軟にきめの細かい対応で、無償ではなく買物の場合は有償で運行するなどの検討をしていただきたい、との意見が寄せられています。このことに対してはタクシー会社との協議が必要となりますが、いろいろな方のご意見は、にこにこサービスの範囲を拡大し、よりきめ細やかな運行が望ましいとのこと。巡回バスを走らせた場合、資料に示されている通り、約 3,000 万円の経費が全て住民負担となるため、巡回バスを望んでいる方にはこの辺りのことについても考慮していただきたいと思っています。
- 副会長 もう一点確認です。デマンド交通の支出が 2,700 万円とおおよその数字を示されていますが、にこにこサービスもある種のデマンド交通だと言えますので、このサービスの運行形態も念頭に、次回の協議会において収支を圧縮した案を具体的に示していただけるということによろしいでしょうか。
- トーニチ その通りです。我々も 2,700 万円のデマンド交通が一宮町に相応しいとは考えておりません。あまりにもお金がかかりすぎですので、これをどのように圧縮し未来につながる交通システムを構築していくかが最大の課題と考えております。
- 川上委員 コメントですが、現在のにこにこサービスはボランティアで運行している面がありますので、このサービスをどのように拡大していくのでしょうか。現在のにこにこサービスをそのまま町全体に拡大する場合、運転手の経歴等の問題が発生する可能性がありますので、これを含めて検討をしていただきたいと思います。
- トーニチ わかりました。
- 久我委員 定時定路線型交通、デマンド交通、タクシー補助券で比較しておられますが、デマンドが相応しいという根拠はなんでしょうか。

- トーニチ 定時定路線型では、町全体の需要はカバーできないと考えております。理由として、町全体に多くの路線を設定しなければならないこと、一宮町の道路の整備状況ですと定時定路線型の車両が入りきれない地域が発生することが挙げられます。タクシー補助券については、場合によってはデマンド交通より安価になる可能性があります。他の自治体の事例を見ると、利用者を限定している事例がほとんどです。我々としては、公共交通の主な利用者は高齢者になると考えておりますが、最初の段階では利用者を限定しないシステムを検討して行きたいと考えております。また、タクシー補助券の精算方法は、使った金額を役場に行って申請し返還していただくといった手続きが発生しますので、決して利用しやすいものではないことも理由の1つにあります。ただ、システムの決定は委員の皆様ですので、この協議会において議論していただき、タクシー補助券が適しているという結論となれば、タクシー補助券という選択肢は残ると考えております。
- 久我委員 デマンド交通が相応しいという結論を出されていますが、どのシステムにするかの決定は、この協議会の場で行うことではないでしょうか。
- トーニチ その通りです。
- 久我委員 そうだとすれば、デマンド交通を答えとして出されているのはおかしいのではないのでしょうか。また、先ほど川上委員から飲酒運転の話がありましたが、私は飲酒運転は一切しておりませんので、ご発言の訂正をしていただきたいと思います。
- 川上委員 すみませんでした。実際は飲んでいる人もいます。
- 志田委員 そういう発言は慎んでください。
- トーニチ 私どもの資料で誤解を招いているようでしたら、お詫びいたします。この資料はあくまで提案ですので、提案レベルでデマンド交通が相応しいと提案させていただいております。システムの決定は、協議会の委員の皆様であることは誤解しておりません。
- 奈良委員 先進地視察報告の説明で、いすみ市は収入3割という目標を掲げているとのことですが、これは市のほうが支出できる金額のバランスで3割となっているのではないのでしょうか。ですので、協議会でお金を出すと判断しながらも、町からお金を出すこととなりますので、長期的に継続していくことも視野に入れ、どの程度の金額まで出せるかを把握した上で、システム等の検討をしていただければと思います。身の丈にあった交通システムを検討する方法もあると思います。

- 志田委員 住民の方のお話をお聞きしていると、ドア・トゥ・ドアのシステムを要望している方が多くいらっしゃいます。巡回バスを運行した場合、バス停まで歩いていくという感覚の人は少なく、自宅の前から巡回バスを利用できるという感覚を持った方が多くいらっしゃいます。ですので、この辺りのことも考慮して検討していただければと思います。
- 小松委員 川上委員から飲酒運転の話がありましたが、発言の意図としては、飲酒運転している方をなくしたい、ということではないでしょうか。
- 志田委員 この場で、そのような発言をしてはいけないということです。
- 小松委員 実際、飲酒をされて不便を感じている方もいらっしゃいますし、私の場合も主人が飲酒をして迎えにいくときに、隣で赤ん坊を抱っこしながら迎えに来ている人もいらっしゃいますので、こういった家族の負担を減らせていければよいと考えています。
- 白井委員 それは違うと思います。実際は飲酒しなくてもいいわけですから。
- 小松委員 楽しく暮らしていくために、バスが欲しいという願いがあるのではないかと思います。
- 志田委員 そんな夜遅くまで運行することはできませんよ。
- 小松委員 それが現実だと思います。
- 志田委員 8時、9時は難しいと思いますよ。一宮の町は7時になったら人通りがなくなりますので。ですから、このような町に住んでいるのであれば、地域の人とコミュニケーションをとりながら助け合っていくということがベターな解決策だと思います。
- 小松委員 その通りです。
- 白井委員 タクシー補助券の利用範囲はどのようになっているのですか。
- 会長 いすみ市でタクシー補助券を行っています。年齢と利用回数を制限し、町内のみの利用に限っているとのこと。
- 白井委員 福祉タクシーということになるのですね。
- 志田委員 恐らく家族がいない方に限定しているのではないのでしょうか。
- 会長 地域によって利用者の制限は異なっています。
- 川上委員 事前に回数券を購入する事例もあります。
- 白井委員 需要として188人とある程度人数を押さえていますので、利用者層を高齢者に限った場合、タクシー補助券の可能性があるので、タクシー補助券の詳細について伺いました。提案された3つの交通システムも、この需要の大きさを考慮して提案されたと思います。

○久我委員

この提案の中で、バスとの連携を考えた場合、デマンド交通の運行時間を限定する必要があると思います。例えば、役場の始まる8時から17時までしか運行しないとかです。その他の時間帯は、コミュニティの範囲を超えていると思いますので、自分のお金で乗ってもらうことで、ある程度の削減を図ることができるのではないのでしょうか。一方で路線バスの場合、私どもは一宮海岸と大多喜の2路線を運行しておりますが、数字にならないくらいの利用者しかおらず不採算路線です。現在のところ、内部補助、つまり会社全体の利益の中で不採算路線を維持する形で運行しております。特に大多喜路線は、大多喜高校の存続という県からの大きなテーマがありますので、必要最小限の運行をしている状況です。一宮町の場合、営業としてバスを走らせた場合は、誰が運行しても赤字になります。しかしながら、資料に示されている定時定路線型の3路線はバス一台で巡回できますので、今後の検討において、一台のバスである程度運行し、バスで拾いきれない需要に対しては、時間限定のデマンドタクシーを運行するというのはどうでしょうか。また、デマンド交通に、携帯電話が利用できるシステムやGPSを導入するとすると、費用が高くなりますので、日の丸タクシーの無線を利用する方法があります。ただ、無線の利用が多くなると、タクシー会社にも不利益を生じることになります。あるいはタクシー補助券の場合、大多喜町では一回700円未満という上限が設けられており、それを超えた場合は自己負担という仕組みになっています。これにより、タクシーの利用者は増加傾向にあります。65歳以上の高齢者や福祉対象者、事前登録者に利用を限定し、利用目的も限定した制度との併用も考えてみてはどうでしょうか。最初の実証運行ですから、うまくいかなければ止めればよいので、最初からバスはやりません、デマンド交通を運行する、ということではなく、他の仕組みと連携させた計画を検討していただきたいです。町全体を8の字にバスを運行させる場合、距離も長くなく、一周1時間程度運行することができます。ですので、時間帯や利用者がある程度抑えた形でバスを運行することで、町にとっても、バスが走っている町、というステータスを維持することができるのではないのでしょうか。一宮町にバスを運行させることは大変なことですが、一台のバスで5、6回は運行できますので、コミュニティがあるのであればバスを走らせることはできると思います。利用者については、県からデータがでておりますが、例えば、袖ヶ浦市のガウラ号の場合は、1日10～20人になっています。いすみ市の場合も当初は利用者が少なかったと聞いております。実証運行という

機会がありますので、一度試してみることが重要なのではないのでしょうか。

- 佐藤委員 私の提案は、NPO法人を設立し、そこに一宮町の公共交通の運行を委託してはどうか、ということを考えております。想定で収支を試算したところ、支出が年間 2,700 万円程度となり、収入は年間 3,180 万円と黒字になる試算結果が出ております。このために、いろいろアイデアを出してしております。本日、需要となる数値を頂きましたので、その数値を利用して試算し直し、提出したいと思っております。イニシャルコストについてですが、初年度はいくらほど補助金をいただけるのでしょうか。
- 事務局 実証運行については、国の補助事業として半額が補助されることになっておりますが、行政刷新会議での結論として当該事業は廃止という方向性が出されております。運輸局に問い合わせたところ、来年度から直ぐに当該事業が廃止ということにはならないだろうということで、恐らく 1/3 から 1/4 の補助になるのではないかと、ということでした。少なくとも、12 月いっぱいまでに国の予算が出揃いますので、その時点で補助割合が決まるであろうと思います。実際、昨年度は 1/2 の補助を受けた自治体がほとんどだったそうですが、一昨年度いすみ市の場合は 1/3 の補助しか出なかったということです。つまり、補助を申請する自治体の数が多く、予算が限られている状況になりますと、1/2 を上限として、補助割合が低くなる可能性があります。
- 佐藤委員 500 万円程度であれば、間違いなくいただけるということでしょうか。2,700 万円の 1/5 程度です。
- 事務局 あとは、補助金以外に町がどれだけ出せるかということになりますが、これは町で決めることになります。
- 佐藤委員 NPO法人を設立した場合の試算をするために、基本となる数字を知りたいのですが、現段階で町としていくら支払えるという金額はないのでしょうか。
- 会長 現段階で、そこまで詰めてはおりません。
- 久我委員 この場で数字を出すことは難しいのではないのでしょうか。ただ、一般的に言えることは三桁が妥当なのではないのでしょうか。バス一台を土休日運休として運行させた場合、四桁になることはまずありません。ですので、この 2,700 万円という数字はかなり大きいという印象があります。2,700 万円には車両購入費も含んでいると思いますが。
- トーニチ 芝山町の場合は、車両購入費の償還分が含まれております。ですので、その分を差し引くともう少し安くなります。
- 久我委員 5 年償却ですね。

- トーニチ その通りです。
- 事務局 通常、バスを1日運行させると支出はいくらになるのでしょうか。
- 久我委員 資料に県の平均の輸送原価469円と出ておりますが、これはかなり大きな数字です。100km運行すると45,000円となりますが、この辺りを走っているバスは平均の1/3程度ではないかと思います。やはり田舎相場というものがあり、乗務員も正社員ではなく嘱託社員を使用し、コストを下げる努力をしています。細かい数字は出すことはできませんが。
- 会長 実証運行の段階では、デマンド交通ありきではなく、定時定路線型も含めて運行してみるとということが、皆様からのご提案ということでしょうか。
- 白井委員 資料で示されている定時定路線型の3路線は、昔、小湊鉄道がバスを運行していた路線であり、利用者が少なくなり撤退した経緯があるにもかかわらず、再度この様に提案することは、おかしいではありませんか。もう少し利用者のターゲットを絞り旧来のバス路線を改善するほうがよいのではないのでしょうか。車両も小型のもので十分と思います。
- トーニチ バスが通行できる道路、折り返しができる場所を考慮すると、このような路線になります。
- 久我委員 バスを運行するのに難しいことは、町に車庫を持っていれば経費が少なくなるということです。現在でも大多喜と長南から持ってきていますので、運行経費が余分にかかります。それと旧来の路線バスは、通勤者に対応した運行をし、日中はほとんど運行しておりませんでした。このように需要が算出されていますので、やれないことはないと思います。
- 奈良委員 一宮の高校生はバスに乗りませんか。駅から歩くとなると、雨の日などは大変ではありませんか。
- 久我委員 大多喜高校生徒は何名かすでに利用していますが、商業高校の生徒は利用しないと思います。
- 奈良委員 高校生に乗ってもらい、少しでも運賃収入を上げることはできるのかと考えたのですが。
- 佐藤委員 それはアイデア次第だと思います。例えば、高校生パスのようなものを安い料金で発行することで、雨の日だけ乗っても、利用者はもともとが取れるという仕組みにするのはどうでしょうか。
- 志田委員 商業高校の生徒で、夕方17時、18時に帰宅する生徒は非常に少ないです。遅い生徒は、20時頃になりますので、あまりバスを利用しないのではないかと思います。
- 奈良委員 朝の時間帯で、上総一ノ宮駅から商業高校までの区間で100円でも料金が取れればと思ったのですが。

- 森田委員 駅から高校までは、バスに乗っているうちに徒歩で着いてしまうくらいの距離です。
- 奈良委員 一宮学園の利用はどうか。
- 久我委員 一宮学園の小学生は、すでに路線バスを利用させていただいております。
- 小松委員 養護学校の利用はどうでしょうか。
- 志田委員 あそこは決まったバスが既にあります。
- 小松委員 駅から徒歩や自転車で、通学している生徒も見かけますので、学生パスのようなものがあれば、利用するのではないかと思います。
- 会長 佐藤委員がご提案された案については、後日資料を提出していただければと思います。ご提案のシステムは、定時定路線型かデマンド型かどちらでしょうか。
- 佐藤委員 小型バス、デマンド型、タクシー、介護タクシーを組み合わせせております。
- 会長 本日はいろいろな意見が出揃いましたので、これらの意見を踏まえまして次回の協議会を開催させていただきます。併せて、具体的な提案をお持ちの方は、是非事務局に提出していただき、これも含めて次回の協議会でお示ししたいと思います。
- 副会長 作業の確認ですが、トーニチは、デマンド型とバスの計画を並行して詰めていただき、お示しいただくということによろしいでしょうか。
- トーニチ 承りました。
- 事務局 本日はお忙しい中ありがとうございました。佐藤委員のように具体的な案をお持ちの方は、年内までに事務局に提出いただき、次回の協議会で議論できればと考えております。本日はありがとうございました。

以上