

第 27 回 小山市地域公共交通会議 議事要旨

■開催の概要

1. 日 時：2017. 01. 17（火） 14:00～15:30
2. 会 場：小山市役所 3 階 大会議室
出席者：永井 副会長
[委 員]：高橋、西根、田中、佐山、吉光寺、川又、海老沼、大山、生沼、鉢村、川中子、西原
[委員代理]：西堀（山本委員）、須賀（曾條委員）、福島（大橋委員）、駒村（栗田委員）伊勢（嶋田委員）（以上 計 18 名）
3. 議 題：（1） 国庫補助事業に係る事業評価について
（2） デマンドバス予備車両の追加について
（3） その他 小学生向け公共交通利活用促進副読本について
4. 報告事項：（1） デマンドバスの主要施設の追加について
（2） その他 ①第 6 回おーバス絵画コンテストについて
②乗り継ぎアプリの供用開始について
③新市民病院への運行状況について
④扶桑団地バス停の移動について

■議事要旨

●開会・挨拶等

大久保会長が欠席であるため、永井副委員長よりあいさつがあった。また、永井副委員長に議事進行が委嘱された。

●議 題

（1） 国庫補助事業に係る事業評価について

事務局より、資料 1-1、1-2 に基づき、平成 28 年度運行状況について、以下のとおり説明があり、質疑応答を経て諮問後、原案の通り進めていくことが了承された。

【資料 1-1 地域内フィーダー系統確保維持事業等の主な変更点など】

- 平成 28 年 1 月に新市民病院の移転に伴う 3 路線の再編、平成 28 年 4 月に桑市民交流センター開設に伴う羽川線の一部路線変更を行った。
- （平成 28 年 4 月 1 日時点）小山市内人口：166,575 人 高齢化率：22.6%
- 定量的な目標—路線型：利用者数 1,410 人／日（うち補助対象は 655 人／日）
デマンド型：利用者数 60 人／日
- 収支率 —路線型：60%、デマンド型：10%
- 目標効果の達成状況—収支率：平均約 52%（路線により、最高 78%～最低 24%）

[主な質疑応答]

- （委 員）補助対象になっている路線となっていない路線は？また、補助金を受けている路線と受けていない路線の差異は何か？
- （事 務 局）別添 1 の資料にあるのが補助対象路線であり、④城東中久喜線、⑤土塔平成通り線、⑥大谷中央線、⑦思川駅線、⑧道の駅線、⑩間々田東西線である。その他の路線は補助対象外路線である。
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では、補助対象外となっていたのは、基本的に鉄道から半径 300m の範囲内にある路線であったが、範囲外でも規定の収支率を上回る路線は実質的に赤字があっても対象外とされていた。

→ (事務局) また、郊外部を含めた市内各地域(デマンドエリア)の運行は、当初コミュニティバス(路線型)であったが、現在はデマンドバスに切り替わっており、補助対象となっている。

法改正により、デマンドバスにおいては年間稼働率が30%未満の路線は補助対象外とされている。例えば「㉓-2 中・穂積地区エリア」は、H28実績が19.4%であるため補助対象外となる。

その後地域公共交通確保維持改善事業に移行した際に補助対象であった路線については引き続き補助対象となっている。

以上の理由で、補助対象になる路線と補助対象外となる路線が分かれている。

(委員) 経緯がやや複雑であるが、当時は、公共交通が行き届いてない路線が補助対象となり、行き届いている路線は補助対象外となったようだ。そして、補助対象外となっている路線は、運行状況が一定基準外であることのほかにも、色々なケースがあるということである。また、公共交通事業の費用の内、補助金の割合はどの程度か?

→ (事務局) 国の補助対象には、運行距離や運行日数等の基準があり、補助金の上限は決まっている。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づくH22年度の補助金は1000万円であった。その後2800万円まで増えた時もあったが、徐々に減少しており、昨年と今年度の補助額は1300万円となっている。

(委員) 全体で見ると経費や補助の割合はどの程度になっているか?

→ (事務局) 概ねの数値となるが、公共交通事業全体での経費が約2億円である。その内1億円が市費であり、その中には国からの補助金1300万円を含んでいる。残りの1億円が収入である。

(委員) 雨天時の利用者増により乗車できない人に対する対策は、現状ではどうなっているか?

→ (事務局) 「⑤土塔平成通り線」と「⑥大谷中央線」でそのような状況になっていたため、一昨年前からより大型の車両で運行し利用者増に対応している。具体的には、「③高岳線」に57人乗りのバスを導入し、高岳線で使っていた34人乗りのバスを「④城東中久喜線」に導入し、「④城東中久喜線」で使っていた27人乗りのバスを「⑥大谷中央線」に導入している。

それでも乗り切れない利用者への対応として、事業者(大山タクシー(有))が臨時的にタクシーを配車することとしている。

(委員) 「②間々田線」の「西堀酒造前」バス停の近くの駐輪場に屋根を付けてほしいとの要望があった。

→ (事務局) サイクル&バスライドの観点での要望であると思う。バス停に近い事業者、店舗等に、駐輪場をご協力いただいている。また、基本的には元々屋根が付いている駐輪場をお願いをしている。

「西堀酒造前」の場合は、西堀酒造に屋根の設置についてお願いをし、可能であれば対応する方向で考えたい。

(委員) 実際、サイクル&バスライドの駐輪場は全体で何ヵ所あるのか?

→ (事務局) 民間7ヵ所、公共8ヵ所、合計15ヵ所である。駐輪場に屋根がかけられるよう、駐輪場の管理者には個別にお願いしている状況であり、増やしていきたいと考えている。

(委員) 今後の補助金の増減等の方向性や動向はどのようになっているか? 今後、資金がなくなったからといって、削減する方向となるのは避けていただきたい。

→ (事務局) 公共交通は生活の足であり、特に交通弱者が利用し、福祉的な一面もあるので、地域の足として確保・維持する方向で、可能な範囲で経費を削減する努力をし、利用しやすいバス路線の充実を目指している。

また、各市町村で公共交通事業を行っているが、小山市では収支率50%程度と県内では優良となっている。当初は収支率10%の時もあったが、高齢化が進む中でデマンドバスを含むバスの利便性が路線再編等により市民に浸透し、収支率が伸びており、自治体が行う公共交通事業の中ではうまくバランスが取れてきている。

→ (委員) 補足となるが、トータルの収支率は県内では小山市が一番であり、平成26年の収支

率実績は4割強である。一方、県内の市町村の収支率平均は2割程度である。また、県内の公共交通事業には平成26年度で合計20億円の補助金が使われている。(国、県、市合算)

経費を削減する努力も大事である一方で、市民にバスを利用してもらわないと、バスが維持できなくなることを理解してもらうことが重要であり、若い世代の方々も、高齢者になるとバスに乗る必要に迫られることもあるということを、より多くの人に認識してもらうことが課題である。

(委員) 路線バスの全体としての利用者数の推移はどのようになっているか?

→ (事務局) 市内全体の利用者数は、去年は約60万人であったところ、今年は62万人を超える見込みとなっている。尚、毎年5月に作成する計画書に、年度の運行状況や各路線の収支や利用者数を再度ご提示させていただきたい。

(委員) 高齢者による車の運転事故が問題となっているが、公共交通などの移動の選択の余地がないと、その件数は減っていかないと思う。今後は、個人のことやコミュニティのことを鑑み、バスの水準がどうなれば良いか考えていく方向性となるのではないのか。これから、公共交通事業の頑張りどころだと思っている。

(2) デマンドバス予備車両の追加について

事務局より、資料に基づき、デマンドバスの予備車両の追加について、説明があった。その後、了承された。

○利用者増加により、予約に対応できない事例が発生していることから、以下の予備車両を1台追加することで対応を行う。

・車名及び型式：トヨタ ABA-YXS10、乗車定員：6人

<大山委員より補足>

○同日、同時刻に新市民病院に行くことを希望する人が多くなっていること等、様々な状況に少しでも多く対応するため、予備車両1台追加を要望するものです。

(3) その他 小学生向け公共交通利活用促進副読本について

事務局より、資料2に基づき、小学生向け公共交通利活用促進副読本について、説明があり、質疑応答を経て諮問後、了承された。

○栃木県は車依存社会であり、公共交通を利用する機会が少なくなっていることから、少しでも興味を持ってもらうべく、無料券が付いている副読本を毎年作成している。

<伊勢委員より補足>

○毎年5月末までに小学校2年生全員を対象に配布しており、授業で使ってもらい、子どもの頃からコミュニティバスに慣れ親しんでいただくことを目的としている。

また、できれば、同乗する大人の運賃は必要であるが、子どもに無料券を利用してバスに乗ってほしい。尚、この無料券については運賃に関する事なので、運輸局への申請が必要となる。

[主な質疑応答]

(委員) バス事業者として、バリアフリー教室のほかに、県内の小学生に対し、バスの乗り方教室を行っており、バスを校庭に入れさせていただき、乗車体験をしている。そういった取り組みについては市と協力し、続けていきたい。

(委員) どのくらいのペースで体験教室を行っているか?

→ (委員) 宇都宮市内が中心に行っており、今年度は7、8校で行った。

(委員) 素晴らしい副読本であるので、大人にも配ってほしい。混雑時にお年寄りに席を譲り

合うこと等の助け合いの姿勢が必要だと思う。運転手が声掛けをしても良いと思う。

→ (委員) 大人向けのイベントとして、バスを利用すると、お酒を1杯サービスとなるようなイベントを行っても良いと思う。

(委員) 小学校2年生だけ無料になるのか。

→ (委員) そうです。

→ (委員) 県内の子どもは日常的に車移動することが多いので、自分の街のことをあまり知らない子どもが多いと思われる。そのことから、市内にどんなものがあるのかを知る意味でも公共交通が重要になってくるとと思われる。

●報告事項

(1) デマンドバスの主要施設の追加について

事務局より、資料3に基づき、以下の通り説明があり、質疑応答を経て諮問後、了承された。

- ①生井桜づつみが平成28年10月3日(月)より生井・寒川エリアの主要施設に追加
- ②小学生の帰宅の足としてのデマンドバス導入に向けて、デマンドバスエリア内の小学校をデマンドバスの主要施設に追加するための検討に入っている。主な課題は以下の4つである。
 - 1) デマンドバスのエリア外から通学している児童への対応
 - 2) 利用者が増えることを鑑み、現在のデマンドバスの体制で充分であるかの検証
 - 3) スクールバスを運行する絹義務教育学校との調整
 - 4) タクシー事業者との調整

(2) その他

- ①第6回おーバス絵画コンテストについて
- ②乗り継ぎアプリの供用開始について
- ③新市民病院への運行状況について
- ④扶桑団地バス停の移動について

[主な質疑応答]

- (委員) (1) -②の件、タクシー業界の合意を得た上で、デマンドバスを導入してほしい。また、エリア外とはどのくらいの距離のことを指すのか？
- (事務局) 例えば、デマンドエリア外である喜沢から、桑絹エリア内の羽川小学校に通学している一部の児童が対象となる。基本的には、デマンドエリア内の小学校が対象となる。小山市内にある全小学校が対象になるわけではない。また、デマンドエリア内にある学校は郊外に位置しており、概ね小規模校である。週に1、2回程度、下校時刻が揃わず、1人で交通量がある道路や危険な所を歩かせるのは不安であることから、デマンドバスが利用できないかという意見への対応である。確かに、デマンドバスはタクシー運行にとって影響があるものである。事業者と協議していきたい。
- (委員) 実績として、下校時にタクシーの需要はあるか？
- (委員) 地方によっては、確かに需要はあり、タクシー会社とPTAが契約しているケースがある。例えば1時間単位で配車し、児童何人かを乗せることがある。デマンドバスが対応できない場合でも、タクシーは対応可能である。相談していただければ、可能な範囲で対応できる。
- (委員) タクシー会社で対応可能であれば、タクシーの導入も検討しても良いと思う。また、一部の地域だけで下校時の配車対応をするわけにはいかないと思うので、市全域では、どのくらいのニーズがあるのかを調査して把握することが重要であると思う。
- (委員) 基本的にデマンドバスは高齢者対応のサービスであると思う。夜にお酒を飲んだ帰りや、ゴルフ場に行くのに使う人もいるが、本当にデマンドバスを使いたいという人との棲み分けを行うことが大事である。また、タクシーの収益減が危惧される問題でもある。
- (委員) デマンドバス等の公共交通が充実すればするほど、タクシーが受ける影響は大きくなる。タクシー業界の収益が大幅に下がることがないように、お互いがバランスよく小山市の公共交通を支えられれば良いと思う。行政、市、バス業者、タクシー業者、市民の五者がうまく連携して良い方向に進んでいけば良いと思う。

→ (委員) 一番難しい問題である。但し、デマンドバスをより充実させることは、公共交通の潜在需要を掘り起こすことや、シェアを増やすことに繋がることだと思う。
また、自動車から公共交通に人を呼び込むことは難しい問題ではあるが、重要な課題であるとも思う。今後も、現実的な意見も出していただきながら、議論を進めていくのが良いと思う。

●閉 会

(事務局) 皆様の意見を踏まえて、より良い公共交通を目指し、市民の皆様にご利用いただける施策を行っていきたい。ありがとうございました。

(以 上)