

第 49 回小山市バス交通整備検討委員会 議事要旨

■開催の概要

□日 時：2019.06.11 15:00～16:30

□会 場：保健福祉センター 旧たんぼぼ園

□出席者：永井（委員長）、大平、高橋、阪田、山口忠保、国分、大出、柿崎、大橋、片柳、山口裕也（谷委員代理）、大久保（以上、委員） 計 12 名

□議 事：

- (1) 平成 30 年度運行状況について
- (2) 小山市生活交通確保維持改善計画について
- (3) マイナンバーカードを活用した割引定期の発行について
- (4) 間々田東西線及び渡良瀬ラインのパステル前バス停の新設について
- (5) 消費税の増税に伴うおーバス運賃への対応について
- (6) その他

□報告内容

- (1) デマンドバス主要施設の追加について
- (2) マイナンバーカードを活用したエコ通勤割引制度の実施について

■議事要旨

1. 開 会

事務局より、新任の委員についての委嘱があった。

2. 委員長あいさつ

3. 議 題

(1) 平成 30 年度運行状況について

資料 1 に基づいて事務局より説明があり、質疑応答の後、了承された。

○路線型で運行されている路線では、利用者数が前年より 8%増加した。特に市民病院線、城東中久喜線、土塔平成通り線における増加率が高く、土塔平成通り線では、増便の効果もあり前年比 111%増と最も多い増加率となった。

○デマンドバスでは、便数は少ないものの各エリアにて利用者が増加している。

○駅東循環線を除いた 12 路線とデマンドバスの実績を合わせた収支率は 42%であった。

[主な質疑応答]

(委員)

利用者が増えたにもかかわらず、収支率にあまり変化が見られないのはなぜか。

→ (事務局)

大谷中央線・土塔平成通り線の分離独立運行に伴う車両の購入や、間々田東西線、思川駅線で発生した車両故障に対する修繕費などの費用の増加によるものだ。

(委員)

今後の見通しはどのように考えているのか。

→ (事務局)

車両購入に関しては特に大きな出費となるため、極力中古車両の購入で対応しており、今後も継続する方向で検討している。

(委員)

車両の購入費を運行业者と市で折半しているのであれば、運行业者は安価で車両を導入できているのか。

→ (事務局)

その通りだが、運行业者にとっては半額負担でも厳しいと聞いている。

(委員)

そもそも、運行业者が半額を負担するというのは適切なのだろうか。

(委員)

最初は運行业者が全額負担していたが、負担が大きすぎるということで現在の形態となった。また、予備車の維持管理も必要なので運行业者は負担が大きいと感じているようだ。市でもバス車両を所有していたはずだが、活用しているのか。

→ (事務局)

市では2台所有していたが、1台は故障により廃車、残る1台は定員が少ないため定期運行では使用が難しく、有効な活用法が見出せずにいる。

(委員)

その1台は現在どこで管理しているのか。

→ (事務局)

思川駅線の車両と同様に運行业者が管理している。

(委員)

資料にある運行経費には、車両の購入費も含まれているのか。

→ (事務局)

車両購入費は、半額を業者が負担し、残りの半額は減価償却費として5年間、費用に計上している。

(委員)

車両故障に伴う修繕費は運行経費に含むのか。

→ (事務局)

含まれている。

(2) 小山市生活交通確保維持改善計画について

資料2に基づいて事務局より説明があり、質疑応答の後、了承された。

- 基本目標として、運転免許返納を行った高齢者へのサービス実施、全線定期券の導入が加わったほか、情報コーナーの設置を小山駅にて実施、エコ通勤時おーバス割引制度の創設が進んでいる。
- 令和元年における目標を達成すべく、今後の見直しとして以下の3点を検討している。
 - ①羽川線の利用者増に伴う車両の大型化及び増便
 - ②コミュニティバスの観光利用の推進
 - ③全ての路線について運行状況を調査し、ダイヤの適正化を図る

[主な質疑応答]

(委員)

運転免許返納者へのサービスについて、これまで車を運転せずおーバスを利用してきた高齢者は不公平に感じるのではないかと。そういった方々にも、何かサービスを検討した方が良いのではないだろうか。

→ (事務局)

本事業は、近年高まりつつある交通安全対策の重要性を鑑みた生活安心課によって行われている事業であり、交通事故の抑止を目的としていることを市民の皆様にご理解頂きたいと考えている。

(部長)

実際に、これまでサービスを運用する中でそのような苦情等は受けているのか。また、運用開始から現在まで無料券はどのくらい交付されているのか。

→ (事務局)

不公平感を訴える意見も数件受けているが、サービスの実施に至った経緯を説明してご理解を頂いている。交付枚数については、生涯無料のものは平成 30 年末時点で約 516 枚交付している。なお、それ以前の有効期限付のものは、平成 29 年度 107 名に配布している。

(部長)

補足すると、本サービスは市民生活部門の事業であり、無料券交付によるコミュニティバスの減収分は市民生活部から補填する。

(委員)

他の自治体で、同様の施策を先行して実施しているところはないのか。

→ (事務局)

県内では鹿沼市のみである。

(委員)

これまでは無料券に有効期限を設けていたことで、その後のおーバス利用促進に向けたインセンティブとなっていたが、生涯無料にすることでその効果も得られなくなった。そして運賃を無料にすることによる負担は、最終的には税金から補填されることになる。現在はまだサービスの利用者が少ないが、将来的に無料券利用が増えると免許返納者と免許未取得者との格差についての不満は高まるだろう。

(永井委員長)

生活安心課の事業であるために事務局とは別の判断であったということか。

→ (事務局)

その通りだ。

(委員)

違う部署で予算計上したということだ。

→ (事務局)

高齢者が運転免許を返納するきっかけ作りとしては効果があると考えている。

(委員)

その点についても有効期限付で充分であり、生涯無料にする必要はなかっただろう。生涯無料にすることによって、免許未取得者との差が非常に大きくなってしまった。

(委員)

不公平感を取り除くためには、将来的には 65 歳以上の高齢者全員を無料にすることも検討する必要があるのではないか。

→ (事務局)

そうならざるを得ないかと思う。

(委員)

そうなると、市の負担も年々大きくなってしまう。その対策も検討していかなければいけないのではないか。

(委員)

例えば、バス利用促進で高齢者の健康面の向上、医療費の削減といった、収益以外の面でも効果が得られるのではないか。

(委員)

そういった効果も踏まえて、高齢者全員の運賃を無料にした際の試算を出してみるべきだ。そして算出された試算などを考慮して事業を提示し、市の負担についての議論を進めていくべきだ。幸い、小山市は比較的高齢化の進行が穏やかで、財政状況も周辺自治体よりは余裕があるため、方針の転換はまだ容易な方かと思う。

→ (事務局)

了解した、検討する。

(委員)

今後の見直しの内容としてコミュニティバスの観光利用を挙げていたが、どの路線で検討しているのか。

→ (事務局)

1つ目は、いちごの里や道の駅思川へのアクセス路線となっている道の駅線だ。実際に、いちごの里のピーク期間では観光利用で利用者数も大きく増加している。2つ目は、栃木ゴールデンブレイブスの試合会場へのアクセス路線となっている城東中久喜線だ。この路線では、試合開催に合わせて臨時便を運行している。

(委員)

昨年開催されていたDCキャンペーン期間中には、何か特別な対策は行っていたのか。

→ (事務局)

期間に併せて、道の駅線に臨時便を運行した。そのために経費が増加している。

(委員)

観光利用を増やすためには、PRも重要になるかと思う。ちなみにDCキャンペーンはもう終了したのか。

→ (事務局)

6月末まで実施している。

(委員)

観光利用を促した結果、日常の足として利用している市民が利用できなくなるようなことはないだろうか。

→ (事務局)

道の駅線などは元々の利用者が少ないので、観光利用が増せばむしろ路線維持につながる。

(委員)

オフシーズンを含めた通年の利用者を増やす対策はないのか。

→ (事務局)

今後の利用者数などを見ながら検討していきたい。

(委員)

観光客が利用し易いようなPRなどの工夫は行っているのか。

→ (事務局)

DCキャンペーン中はJR東日本でPRを行っているほか、小山駅の自由通路にある情報発信コーナーでもPRを行っている。

(委員)

小山駅の情報発信コーナーはあまり目立たない。PRの方法については再検討の余地があるのではないか。

→ (事務局)

了解した、今後も積極的にPR出来るよう検討する。

(3) マイナンバーカードを活用した割引定期の発行について

資料3に基づいて事務局より説明があり、質疑応答の後、了承された。

○市内におけるマイナンバーカードの普及・利活用促進を目的として、マイナンバーカード利用者限定の割引定期券の発行を検討している。

○割引定期券は一般用と学生用の2種類を発行、マイナンバーカードを収納できるビニール製の袋の表面に種別や有効期限などの必要事項を記入し、利用する方法を検討している。

○定期券としての割引率は、通常の定期券よりも高いものに設定する予定だが、割引率については本会議での協議を参考にして検討する。

○関東自動車からは同意を得られなかったため、駅東循環線、新市民病院・東口循環線を除く11路線が対象とする。

○割引定期券は全線共通なので売り上げは、購入時に利用者が申告した利用路線の収入として計算する。

○10月以降の発売を検討している。

[主な質疑応答]

(委員)

定期券には偽造防止ホログラムを記載するとあるが、利用時はこれを機械的に読み取るのか。

→ (事務局)

利用時は運転手が目視で確認する。

(委員)

不正利用の危険性が高いのではと思うが、その点は大丈夫だろうか。

→ (事務局)

現在発行している定期券も紙製のものであり、利用時も同様に運転手が目視しているので問題ないかと考えている。

(委員)

その点については高齢者割引についても同様のことが言えるが、完全に防ぐのは難しいだろう。

(委員)

将来的に問題が生じる事も考慮して、不正防止については特に考慮して頂きたい。

→ (事務局)

了解した。

(委員)

今回の議題に関連して、報告事項にも関連する内容のものがあるので、先に説明頂きたい。

→ (事務局)

了解した。

(※事務局より報告事項(2)マイナンバーカードを活用したエコ通勤割引制度の実施についての説明が行われた。)

(委員)

行政では市長を筆頭にマイナンバーカードの普及・利活用促進を進める方針にあり、今回の提案についてもその意見を踏まえたものだろう。

→ (事務局)

割引定期券の割引率について、事務局では1ヶ月定期を50%、3ヶ月定期を70%としてはどうかと考えている。

(委員)

現行の定期券の利用率はどの程度なのか。

→ (事務局)

全利用者の2.5%、収益では10%に留まっている。

(委員)

現行の定期券の割引率では、市民があまりメリットを感じないのではないと思う。まずは割引率の協議の前に、本定期券の実施について意見のある委員はいるだろうか。

(委員)

実施の是非を判断するためには、本定期券による効果をどの程度想定しているのか。わからないと判断できないのではないか。例えば、資料にあるようなバスの利用頻度にも影響があるのだろうか。

→ (事務局)

まず定期券の利用者数を増やす効果はあるかと思う。また、マイナンバーカードに関しても県内17%に留まっている普及率の向上が期待できる。

(委員)

マイナンバーカードを収納する袋として定期券を発行することだが、それ以外に費用がかかることはないのか。

→ (事務局)

定期券の発行にはかからないが、高い割引率を設定することによる運賃収入の減少は考えられるだろう。ただ、この定期券によって、買い物などで高齢者の日常的な外

出の機会が増えれば良いと考えている。

(委員)

関東自動車運行の路線以外であれば、この定期券で利用できるのか。

→ (事務局)

その通りだ。現状でも乗継券を活用することで割安でおーバスを利用することは出来るが、そのために非常に多くの乗継ぎ券の発行と処理が運行業者の負担となっている。

(委員)

例えば、需要が高い新市民病院との往復で、関東自動車の運行するバスが利用できないのは不便に感じるだろう。関東自動車運行の路線も利用できるように交渉するべきではないのか。

→ (事務局)

先方との協議の結果、同社運行の路線については補助が運行不足額の2/3に設定されていることもあり、収入増にならない今回の提案に対しては同意を頂けなかった。今後も粘り強く交渉を続けたい。

(委員)

関東自動車が運行している路線は収支率がいい路線なので、他の路線と同条件で補助を出しても大きな負担増にはならないだろうから、再度交渉してはどうか。

→ (事務局)

その方向でも協議したが、同意は頂けなかった。しかしこの定期券にはマイナンバーカードの普及という目的もあるため、一先ずは11路線のみ対象としてスタートする方向で検討している。

(委員)

マイナンバーカード普及という観点からも、最も効果が高いのは駅東循環線や新市民病院・東口循環線ではないか。

(山口忠委員)

乗車率や収支率を考えるとそうではないかと思う。

→ (事務局)

引き続き関東自動車との交渉を続ける。

(委員)

割引率について、一般用よりも通学用の定期券の割引率を上げてはどうか。通学用定期は長期休暇などとの兼ね合いで購入のタイミングが難しいと感じる利用者が多く、敬遠する利用者もいるだろう。また学生の利用を促進することで、同時に学生の保護者方が一緒にマイナンバーカードを作るきっかけになるのではないか。

(委員)

6ヶ月定期や1年定期は発行しないのか。

→ (事務局)

おーバスの定期券は紙製なので、紛失時に再発行することが出来ない。期間の長い定期券は紛失時のリスクが高くなるので検討していない。

(委員)

紛失しづらい素材にする事は出来ないのか。

→ (事務局)

紛失した定期券の不正利用や、換金される危険性もあるので検討していない。

(委員)

カード自体はマイナンバーカードを提示することになるので、それなら紛失する危険性はないだろうか。

(委員)

あるいは、日常的にあまり使わないカードなので紛失するということも考えられる。

→ (事務局)

今後はマイナンバーカードの利活用の場面も増えていくと考えられるので、持ち歩

くようになると考えている。

(委員)

学生が使用しているパスケースのような、紛失しないような対策を別途施す必要があるのではないかと。

→ (事務局)

現行の定期券の利用者も各々ケースに入れるなどして利用しているようなので、問題ないかと思う。

(委員)

利用者に任せるのではなく、定期券と併せて対策すべきだ。

(委員)

マイナンバーカードに限らず、一般の定期券やICカードでも紛失した際のショックが大きいので、何か対策できれば良いのではないかと思う。

(委員)

マイナンバーカードを紛失した際の再発行や、紛失したカードの利用停止などの手続きは出来るのだろうか。

→ (事務局)

事務局では把握していない。定期券の形態については、今回はマイナンバーカードと一体となるような形で提案したが、購入時にマイナンバーカードを提示することで購入できる紙製の定期券とする方法もある。どの方法が適切かは今後検討する。

(委員)

一般用と学生用の割引率は分けるべきということでは異論はないだろう。また、紛失の際の対策を講じるのであれば、やはり6ヶ月定期や1年定期なども発行した方が良いのではないだろうか。

→ (事務局)

頂いた意見を参考に、次回の公共交通会議で提案し、10月の実施を目指す。

(委員)

本会の総意として、「紛失しにくい工夫、紛失時の不正利用への対策、6ヶ月及び1年定期の設定、一般用と学生用とで割引率を分けた形を検討して頂きたい。

→ (事務局)

了解した。

(4) 間々田東西線及び渡良瀬ラインのパステル前バス停の新設について

資料4に基づいて事務局より説明があり、特に質疑応答はなく了承された。

○間々田東西線・渡良瀬ラインの沿線上に位置する障がい者支援施設パステルや、その近隣住民の利便性向上を目的として、新停留所「レストラン みゆぜ・ど・ぱすてる」の設置を提案する(名称は仮称)。

○運用開始は10月1日を予定しており、バス停新設にあたっては、社会福祉法人パステルがおーバスサポーターまたは同停留所のバス停オーナーとなる予定だ。

(5) 消費税の増税に伴うおーバス運賃への対応について

資料5に基づいて事務局より説明があり、特に質疑応答はなく了承された。

○本年10月の消費税率改定にあたって、おーバスでは特に運賃の改定などを行わずに運行を継続する方向で検討している。

○本提案の検討にあたって、県内外の自治体にアンケート調査を行った結果、70%以上の市町が運賃改定をせずに運行する方針を掲げていることなどを参考にした。

5. 報告事項

資料に基づいて事務局より以下の説明があった。

(1) デマンドバス主要施設の追加について

○渡良瀬ラインの運行開始に伴い新設された停留所のうち、デマンドエリア内に含まれる以下の停留所をそれぞれのエリアの主要施設に追加する。

間々田東部・大谷中南部エリア：磯の宮

寒川・生井エリア：旧思川入口、上生井、白鳥、下生井小入口、西生井、なまいふるさと公園

(2) マイナンバーカードを活用したエコ通勤割引制度の実施について

○前回の検討委員会にて検討したエコ通勤実施者に対するおーバスの割引制度を、マイナンバーカード所有者を対象として実施する。

○当初想定していた利用回数等の集計は、事務が繁雑になるので行わず、交付枚数を以て本制度の実績とする。

[主な質疑応答]

(委員)

デマンドバスの主要施設というのは何か。

→ (事務局)

デマンドバスで目的地とすることが出来る地点のことだ。主な公共施設や商業施設、バス停留所などである。

(委員)

つまりこれは新たにバス停を新設するというのではなく、追加されたバス停を起点としてデマンドバスが利用できるということか。

→ (事務局)

その通りだ。

(以 上)