会　　議　　録

会　議　の　名　称		平成２９年度第２回小川町地域公共交通活性化協議会		
開　催　日　時		平成２９年９月２６日（火） 開会時刻　午前１０時００分　　閉会時刻　午後０時００分		
開　催　場　所		リリックおがわ　２階　会議室		
出　席　者		役職名	氏名	役職名	氏名
		会長	尾崎　晴男	委員	小瀧　正和
		副会長	大山　澄男	委員	山口　勝士
		委員	矢島　富男	委員	内田　清
		委員	藤田　幸也	監査委員	小久保　文雄
		委員	高橋　貴和	委員	海野　四郎
		委員	長南　克幸	委員	山田　優子
		委員	小熊　和久	委員	小川　新一
		委員	堀米　康史	委員	安野　育男
		委員	田端　健二		
会　議　の　議　題		(1)デマンドタクシー実証実験運行に関する調査結果報告 (2)デマンドタクシー本格運行時の運行形態（案）		
会議の公開又は非公開の別		公開		
会議の非公開の理由		－		
傍　聴　人　の　数		２５名		
発　言　の　内　容		別紙「発言の要旨」のとおり		
会　議　資　料		別紙のとおり		
事　務　局		都市政策課 都市政策担当		
議事の確定	確定年月日	平成２９年１２月１４日		
	記名押印	役職名 会長　　尾崎　晴男　　㊞		

発言者	発言の要旨
	委員交代に伴う監査委員の選出
司会	今回委員の交代がございましたので、ご紹介をさせていただきます。6 号委員の国際十王交通株式会社・小熊和久様、10 号委員の小川町区長会・会長の内田清様、小川町 PTA 連合会・会長代理の山田優子様でございます。また、山岸前区長会長が、協議会の監査委員をされておりました関係で、あらためて監査委員の選出を行いたいと存じます。なお、監査委員につきましては、協議会設置規約第１２条第２項「協議会の監査委員は、委員の中から会長が指名し、協議会の会計監査を行う」となっております。いかがいたしましょうか。
会長	私の方からご指名申し上げるとのことだが、できれば内田様にお願いできればと思うがいかがか。
各委員	異議なし。
会長	では、どうぞよろしくお願いします。
	分科会等の報告
会長	議事に入る前に、5 月 24 日から 8 月 30 日までに計 4 回開催された、小川町地域公共交通活性化協議会分科会の内容と、7 月 6 日に小川町ふれあいバス（タクシー）実現の会との懇談会があった。この件に関して、大山副会長から報告及び説明をお願いしたい。
大山副会長	会長の方からご指名いただきましたので、私の方から分科会についての報告をさせていただく。 5 月に開催された第 1 回地域公共交通活性化協議会の後に、第 1 回分科会を 5 月 24 日に開催し、実証実験結果の検証をしていく計画について議論した。第 2 回は 7 月 5 日に開催し、利用者意見交換会について討議した。実証実験結果の検証をしていく取り組みとして、7 月 11 日と 12 日に利用者意見交換会を八和田地区と大河地区の 2 か所で開催し、3 月の利用登録者アンケートでは確認できなかったことや、利用経験のある方との会話の中でしか感じ取ることができない町民のみなさまの思いを聞かせていただいた。第 3 回については 8 月 8 日に開催し、実証実験運行に関する調査結果や本格運行時の運行形態について議論した。第４回は 8 月 30 日に開催し、3 月の利用登録者アンケート、また 7 月のふれあいバス（タクシー）実現の会との懇談会と利用者意見交換会で出された意見を反映し、本格運行時の運行形態案を作成した。その案が本日提出させていただいたものとなっている。分科会で決定された詳細設定については、後ほど事務局から議事の中で説明があるため、私からの説明は省略させていただくが、委員の皆様には、慎重審議をよろしくお願いしたい。また、先ほど会長から紹介があった、7 月 6 日に実施した小川町ふれあいバス（タクシー）実現の会との懇談会は、1 点目として「住みよい町づくりと福祉・交通対策」について、2 点目としてはふれあいバス（タクシー）実現の会から出さ

	れた「提言」（その 5）をテーマに、参加者から 2 時間近くにわたり質問や数々の貴重なご意見をいただいたが、本日は時間の関係上、すべてをご紹介することはできないため、懇談会のベースとなった「提言」（その 5）の内容について紹介させていただく。なお、私からは懇談会の冒頭にあたり、町は財政的な面や他の施策との調整など、総合的な観点で判断せざるを得ないこともあり、課題によってはストレートに、いただいたご要望やご意見を来年度からの本格運行の制度設計に結びつけられないこともあるということを、また、いただいた提言や懇談会で出た意見については、会長と相談のうえ今回の活性化協議会の議論の参考としたいと申し上げた。「提言」は全部で 10 項目あり、①利用料金は 100 円から 200 円の均一料金とする。②利用直前の申し込みではなく、1 週間前から予約できるようにする。③運行時間を午前 9 時から午後 4 時としていたが午後 5 時まで延ばす。④乗降ポイントの 97 か所をもっと増やすか、希望場所まで行けるようにする。⑤同時間帯利用者を順次乗せていき、4 人が相乗りすれば利用料金は安くなる。⑥デマンドタクシーは一部地域ではなく、全地域で実施を。⑦実証実験地域だけではなく、全町民アンケートの実施を。⑧利用料金を安くするためにも、国庫補助金の確保を。⑨本格運行は来年 4 月ではなく、早期実施を。⑩町民の声をもっと反映させるために、協議会に公募委員の追加を。以上の 10 点につきまして「提言」という形で頂いた。「提言」については以上である。
	議事（１）デマンドタクシー実証実験運行に関する調査結果報告
海野委員	乗合にすることをこれまで検討しているか？事業者に負担が大きい面もあると思うが、過去に議論あったのか？
事務局	運行形態は、初期費用がなるべくかからないようにといった観点で検討してきた経緯があり、個別輸送方式となっている。
山口委員	乗合だと一定の車両数を町で確保する必要があり、財政的に困難な面もあることから、小川町には向かないだろうということだったと思う。
	議事（２）デマンドタクシー本格運行時の運行形態（案）
山口委員	分科会における議論で、特徴的な部分を紹介したい。まず１点目は、利用者意見交換会においては、福祉的な面で移動に困っている人に限定してお金を使っていくべきとの意見がかなり多く出ており、デマンドタクシーを公共交通と捉えていくことが難しかった。従来から腰上では交通手段がなかったため、お互い声を掛け合い乗り合わせて移動することで成り立っていたが、高齢化が進むと今後どうなっていくのかということを確認する必要があるという意見が出ていた。 ２点目は、予約不可についてである。予約に対する住民の方々の要望は多いが、一般の

	タクシー業務もある中で、デマンドタクシーとしても利用することを考えると、予約を可能にすることは無理があるとの議論になった。 ３点目の料金については、従来のようにメーターによって料金を変えるか、それとも一律にするのかと議論になったが、最終的には地域間格差が一番の決め手となった。地域間格差をなくすという点で、一番不便な場所の利用料金が高くなってしまうのは不便を被るし、しっかり考えなければならない。地域間格差をなくすという観点で、料金は一律 500 円にすると分科会で決まった。
海野委員	いきいきタクシー券は今後残っていくのか確認したい。また、500 円から値下げする努力はしていくのか？例えば、商店で買物した場合にポイントがつく制度にし、デマンドタクシーの料金に反映していくシステムなどがあると思う。このような仕組みは相互で向上していくものになると思うので、プラス思考で取り組んでほしい。
大山委員	いきいきタクシー券については、町の庁内検討会議の中で議論中であり、結論はまだ出ていない。デマンドタクシーと重複する部分があるので、そこをどれだけ抑えられるか検討しているところである。
山口委員	分科会では、路線バスや鉄道などと共存していかなくてはならないため、直接的に料金を下げることは難しく、別の角度から利用者に還元される形を考えていく必要があるという議論があった。
小川委員	対象が全域になっているが、相当の利用が考えられる。予算を超えたら値上げする可能性があると言っているが、実証実験をしてない地域を指定することは非常に不安定な予測になるのではないか。実験してない地域は利用が見込めない中で破たんする可能性がある。また、運行日も平日に加えて土日も運行するということは、タクシー会社の負担が大きいと思う。本当に対応できるのかということに不安を感じた。
矢島委員	新年度の予算編成はまだスタートライン手前ぐらいの段階にある。予算については、次年度だけを考えるべきでなく、町の公共交通として取組むものであるため、継続性が重要と考えている。2 年や 3 年で終わるような制度設計ではなく、長く継続していけるようにという中で、実証実験の結果を基にどのくらいの人が利用するのか予想をたて、このぐらいの範囲であれば予算を確保して運行が可能ではないか、という組み上げをしてきたのが経緯である。 庁内の議論も重ねる中で 500 円均一としているので、これで運行していきたいと考えているが、私どもでも同様の懸念を抱えている。実証実験を行っていない地域における利用者数など見えない部分もあるため、利用状況を見ながら料金をしっかり検証し、必要に応じて見直していくことを盛り込んだ中で実施していきたい。

大山委員	同じ税金を納めていただいている中で、住所地によって区別をつけることはできないという考えで全域としている。ただし、全域に広げることで財政面に不安を感じている部分もあるため、大変申し訳ないが、2 年連続で予算の上限を上回った場合、料金を見直すという見直し条項をつけた上で 500 円均一としている。日曜日の運行については、事業者さんにも分科会で対応可能なのかを確認しており、運行事業者ヒアリングのドライバーさんの意見の中にも、日曜日の追加を必要とする意見が出ていた。
田端委員	運行事業者アンケートは、提出締め切りに間に合わなかったためドライバー16 名の回答になっているが、実際は 25 名ほどいる。一般タクシーの日曜日の利用者は少ない状況で、ドライバーは 60 歳代・70 歳代の方が多く、地域活動をしている人もいるため、日曜日に休みを取りたい人もおり、乗務員を減らしている傾向にある。ただし、お客様から運行してほしいという要望が出ていたと乗務員から聞いている。また、500 円均一に対する心配もあり、東松山市の 3 事業者の社長さんに話を聞いたところ、小川町とは逆で本格運行時に料金を値上げしたため、利用者が減った地域があると聞いている。
会長	財政の影響だけでなく、運行事業者や路線バスへの影響など、様々な心配がないわけではない。継続性については、確固たる答えがなかなか出ない中で、結果に応じて必要な料金の見直しはしなければならないということだと思う。
高橋委員	他の協議会にも出席している経験上で意見を言うと、料金については、どんどん下げていくと鉄道や路線バスの利用者が激減するため、値下げには限界があると思う。年末年始の運休については、役場の休み期間と異なることを住民に対して周知しておいた方が良い。
小熊委員	バスの運賃については、平成 3 年以降に消費税の上乗せはあったものの、値上げをしていない状況である。当時軽油の価格が 1 リットル当たり 65 円前後だったが、今は 104 円ぐらいに上がっている。大量に購入するので一般よりは 10 円ほど安くはなるが、それにしても 30 円上がっている。1 円違うだけで年間の金額はかなり違ってくるが、それが継続していくと何千万円という単位になってしまう。このような状況にある中で利用者は減ってきている。また、安全・安心への取り組みもさらに大きなものを求められており、今後も乗務員教育やドライブレコーダー設置などに経費が多くかかってくることが目に見えている。バス事業者はこのような状況にある。 バスが大切だと思ったのは、東日本大震災の時に電車が止まってしまい、移動手段がバスしかなく、様々なところから要請があったものの、余力がなく応えることができなかった。そのような中で国土交通省から連絡があり、原発事故で福島の人たちが大変なことになっているので、その輸送をお願いしたいと頼まれた。放射能の度合いもわからず心配だったが、東北のバス会社が壊滅状態だったため、なんとか頑張るしかなく輸送を行った。福島に行った運転手からは、「利用者から大変感謝された」と聞いた。その時、

	小川町でも電車が動かずバスで移動していた。１日１便あたり６人足らずの利用者という中で、運行を継続させることは難しい。大きなショッピングモールや大学がないと、安定的な運行は困難である。来月から成田空港の新線を運行する予定だが、こういったことを考えて色々やっていかなければなくなってしまうのではないか、という危機感をもっている。運転手については、高齢化していて新たに集まらない状況にある。デマンドタクシーの今の計画では、全地域を対象に時間も拡大して運行する方向になっているが、これを継続的に運行できるのか。路線バスは今後どんどんお金がかかり収入が減るという中で、デマンドタクシーの計画はバランスを考えなければならない。
堀米委員	東秩父村路線・ときがわ町路線を運行しているが、利用者は横ばいで状況としては他の路線と変わらない。実証実験期間中の利用者を時間帯別に見ると、影響は多くはないものの、5%～6%マイナスとなっているところもあり、このデータだけでは判断できないと認識している。そのため、慎重に事業を進めてもらいたい。当初から協議会に参加しているが、公共交通網形成計画の中には、交通空白地域の解消とともに、バスの維持確保も位置付けられている。そういった中では、地域間及び地域内を結ぶバスを維持する上で、対象が全域であることと料金が 500 円均一であることは、路線バスに大きく影響し、バスを利用できる人がデマンドタクシーに転化するのではないかと懸念している。予算の上限を上回った場合は料金を見直すとのことだが、具体的金額には言及しなかったので、予算についても利用者に情報を提供していただきたい。バスを利用している方は引き続き利用していただき、利用が不便な方々は、デマンドを使っていただくことも施策の中に入れてほしい。
長南委員	私どもも平成 14 年に東武バスから譲渡された会社だが、当時は路線沿線に現役の通勤通学の方がたくさんいてかなり潤っていたが、それ以降については、近年若干増えたものの、やはり利用者は少ない状況にある。これから先、小川町駅の高架事業などが始まれば新しい交通のアクセスになり、利用が増えることも想定されるので期待したい。
藤田委員	協議会の意味は、関係者みんなが内容について合意することだと思う。本日の議論を聞いていると、バス会社との合意がまだ不足していると感じるため、内容について調整していただきたいと思う。
小熊委員	先ほどバス事業者の状況をお伝えしたが、デマンドタクシーを必要と感じる人がいることも理解しているため、計画内容に反対する気はない。ただ、厳しい状況は是非知っておいてもらいたい。積極的な賛成ではないということである。
山口委員	バスについての議論が遅れているということで、これまでの協議会や分科会で意見を述べてきた。9 月議会の中でもバスの話が出ていて、「みどりが丘まつり」でバスに親しむ取組を行い、今後はパークヒル等にも広げていきたいという答弁があった。ただし、地

	域との交流に留まってしまうので、もっとバスを利用するという観点では、商工会や町が手だてを考えていく議論をしなければならない。次はこのような議論に入っていくということを確認しなければならないと思う。
藤田委員	デマンドタクシー1 台に 3 人乗ってもらうと町の負担は少なく済むということ、また、利用する側もうまく使ってもらい、長く続くものにしていってもらいたい。鉄道・バスも厳しい状況にある中で、利用者に乗ってもらって育ててもらうことが必要である。公共交通は目的ではなく手段であり、何かの目的があれば移動が生まれる。このような観点も含めて、全体的に取組を進めていただきたい。
大山委員	地域公共交通網形成計画の中にバス・鉄道の維持充実について明記されているが、デマンドタクシーの取組を優先していることもあり、その検討が遅れていることは確かである。町としても、デマンドタクシーが一定の方向性が見えた後には、それらについて重点的に議論していきたいと考えている。
会長	本日の議論を踏まえ、計画素案を基本として進めていくこと、バス・鉄道について議論を進めていくということで次回につないでいきたいと思う。 以上。