会　　議　　録

<table>
<tr><td colspan="2">会　議　の　名　称</td><td colspan="4">平成２９年度　第３回小川町地域公共交通活性化協議会</td></tr>
<tr><td colspan="2">開　催　日　時</td><td colspan="4">平成２９年１１月７日（火）
開会時刻　午前１０時００分　　閉会時刻　午後０時００分</td></tr>
<tr><td colspan="2">開　催　場　所</td><td colspan="4">リリックおがわ　２階　会議室</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="11">出　席　者</td><td>役職名</td><td>氏名</td><td>役職名</td><td>氏名</td></tr>
<tr><td>会長</td><td>尾崎　晴男</td><td>委員</td><td>田端　健二</td></tr>
<tr><td>副会長</td><td>大山　澄男</td><td>委員</td><td>小林　寛</td></tr>
<tr><td>委員</td><td>矢島　富男</td><td>委員</td><td>小瀧　正和</td></tr>
<tr><td>委員</td><td>藤田　幸也</td><td>委員</td><td>内田　清</td></tr>
<tr><td>委員</td><td>畦地　英樹</td><td>委員</td><td>小久保　文雄</td></tr>
<tr><td>委員</td><td>山口　典夫</td><td>委員</td><td>海野　四郎</td></tr>
<tr><td>委員</td><td>長南　克幸</td><td>委員</td><td>山田　優子</td></tr>
<tr><td>委員</td><td>小熊　和久</td><td>委員</td><td>小川　新一</td></tr>
<tr><td>委員</td><td>堀米　康史</td><td>委員</td><td>安野　育男</td></tr>
<tr><td colspan="2">会　議　の　議　題</td><td colspan="4">(1)　デマンドタクシー本格運行時の運行形態（最終案）
(2)　バス路線の維持・充実について</td></tr>
<tr><td colspan="2">会議の公開又は非公開の別</td><td colspan="4">公開</td></tr>
<tr><td colspan="2">会議の非公開の理由</td><td colspan="4">－</td></tr>
<tr><td colspan="2">傍　聴　人　の　数</td><td colspan="4">１７名</td></tr>
<tr><td colspan="2">発　言　の　内　容</td><td colspan="4">別紙「発言の要旨」のとおり</td></tr>
<tr><td colspan="2">会　議　資　料</td><td colspan="4">別紙のとおり</td></tr>
<tr><td colspan="2">事　務　局</td><td colspan="4">都市政策課 都市政策担当</td></tr>
<tr><td rowspan="2">議事の確定</td><td>確定年月日</td><td colspan="4">平成２９年１２月１４日</td></tr>
<tr><td>記名押印</td><td colspan="4">役職名
会長　　尾崎　晴男　　㊞</td></tr>
</table>

発言者	発言の要旨
	（1）デマンドタクシー本格運行時の運行形態（最終案）について
畦地委員	前回欠席したため、そこの確認も含めてさせていただきたい。路線バスへの影響が懸念されるという意見が出ていた。公共交通網形成計画では、路線バスを維持しながら、デマンドタクシーをやっていく内容だったが、デマンドタクシーの本格運行時に、対象が全域となっている。デマンドタクシーは、本来は路線バスの支線となるものである。実証実験は２地域だけで行っており、それをもってバスへの影響なしと判断してよいものか。また、財源的に続けていけるのか。
事務局	路線バスへの影響はどれだけ出るかわからないが、路線バスの利用者を減らさないように、町として取り組んでいきたいと考えている。500 円という設定は厳しいという意見があったが、デマンドタクシーを必要とする人はデマンドタクシーを、路線バスに乗れる人は、運賃の安い路線バスに乗ってもらうように、利用者説明会の時には、説明しながら登録してもらおうと考えている。年間の予算については、具体的にはまだ決まっていない。実証実験結果に基づく試算は 1,000 万円程度で、近隣自治体の先行事例をみると本格運行では 2 倍程度になっているが、予算は確定ではない。数値はあくまでも実証実験結果に基づく数値であり、予算については今後精査をしながら進めていきたい。
大山副会長	デマンドタクシーの予算の見込みについては、議会への説明もまだ行われていない段階であるため、確かなものを示すことはできないが、想定金額は算出している。バス路線への影響はゼロではないと考えているが、根本的な課題として、人口減少等の要因により利用者が減っている部分があるので、抜本的なバス利用の増加を町として考える必要がある。
畦地委員	県が懸念しているのは、パークヒル路線の運行に県・町が補助している中で、そこに別の事業を入れてしまうと、何のための補助なのかがわからなくなってしまう。東秩父路線についても、国の補助が入っている。国の補助事業スキームも、貨客混載などに取り組んでいるところにインセンティブを与える方向性に変わってきており、どのような取り組みをしているかというよりも、収支の改善等の目に見える形で効果を国に示していく必要があるため、考慮して考えていただきたい。
事務局	路線バスについては、引き続き乗降客が減らないように努力していきたい。
小川委員	国が、介護保険制度の中で高齢者等を送迎していくことを考えていると新聞に出ていた。この制度との整合性は、どのような形になるのか。また、この最終案がどこでつくられたものなのか。前回の協議会で出た意見が最終案に反映されておらず、不安を感じる。
事務局	介護保険制度は認定を受けた方が対象となるものであるのに対し、デマンドタクシーは

	公共交通としての役割となる。
大山副会長	介護保険は認定を受けた人が、介護保険の送迎サービスを使えると認識していたので、デマンドタクシーとの関連は申し訳ないが考えていなかった。あくまでデマンドタクシーの目的は、公共交通空白地域の方の移動を円滑にするためのものと考えている。 この案をどこで作成したかについては、分科会という６名の議員で組織している会で、議論して作成している。前回９月２６日に行われた第２回協議会からのまとめということで１０月１６日に分科会を１回開催し、今回の最終案を出させてもらった。
小川委員	今回示されている最終案に、前回の協議会で出された意見が反映されていない。
大山副会長	前回の協議会では、バス路線の維持・充実の点について不安があるという話が出たので、それを受けてそのあとの分科会で、バス路線の維持・充実について今後どうしたらいいかということで話し合いをした。今日の議事の（２）も該当するわけだが、分科会では、デマンドタクシーによるバスへの影響はもちろんあるが、抜本的なバス路線の維持・充実を、バス事業者を交えて検討しなくてはいけないとなった。バス事業者・町・分科会の委員・県のアドバイスをもらいながら、バス路線の維持・充実の対応について本格的に議論したいと思っている。
藤田委員	運賃についてただし書きがあるが、予測数量の具体的な数字がないと賛成・反対を述べられない。この数字は出ているのか。
事務局	予測数量とは、町の予算という考え方になる。現在、予算要望の時期で、実証実験運行結果に基づく試算を述べさせていただいたが、それをもって予測数量という形でとらえていただければと思う。
藤田委員	町の予算額が少なくなると事業が頓挫してしまうことになるので、違った形にした方がよいのではないか。また、本格運行に向けた準備については事務局に任せていただきたいと説明があったが、どのようなものになるのか。
事務局	まずは町民に対しての説明会の実施、登録者証の準備、広報・回覧の準備など事務的な準備を進めることになる。
畦地委員	仮に年度途中に予算を上回った場合、補正予算で対応していくということでよいか。また、路線バスへの影響が大きくなった場合には、デマンドタクシーを見直す余地があるのか。
矢島委員	予算については、議会に認められなければ執行できないものであるが、一度制度を決め

	た以上は、見直しの項目で書かれている 2 年間はしっかり手当てしていきたいという考えである。2 年間の状況を踏まえて検討するとなると、実質的には 4 年後に見直された形で運行されると思われる。
事務局	路線バスの乗降客数に影響があった場合には、見直しをしていきたい。
会長	見直しの項目にある 2 年という縛りは必要になるのか。迅速に対応しづらいのではないか。
山口委員	先ほどの意見に出ていた新聞記事を読んだが、来年度から市区町村が実施すると記載があった。実際に実施していくことになるのか。
大山副会長	新聞記事には、介護保険の送迎サービスを利用する人の料金を安くするという内容で書かれており、デマンドタクシーとはやっていることが異なる。新聞記事のものは介護保険事業の拡大という性質のもので、国が方針を決めたという段階のものである。まだ国から通知が来ていない状況であるため、情報を収集しながら考えていきたい。
	（2）バス路線の維持・充実について
小熊委員	バスに対する危機感がないのではと感じる。ある自治体では、バスに乗らないと路線が無くなると回覧板で回してくれたり、新規路線を要望された自治体では回転場所を無償で確保してもらったり、沿線の高校ではスクールバスとして輸送をしていた車両を大型化して余剰車両を設けて路線バスにまわしたり、バス会社・自治体・住民が話をしながら路線を作る取組を行っている。ある自治体は、職員は通勤に公共交通を使うとかそういった取り組みをしている。本当になくなったら困るのであれば、みんなで考えないと維持できない。デマンドタクシーの導入とは別で、そもそも経営が厳しく、他路線の利益で投資しているのが実態である。そのあたりをよく理解していただきたい。
大山副会長	町の危機感が足りないという指摘をしっかり受け止めたい。職員で危機感を共有して、さらに対策をしていきたい。≪資料２≫と同じものを庁内検討会議で配り、町としてバス路線の維持ができることがあれば、実行していこうと思っている。事業者の方にも分科会に入っていただき、町とバス事業者、住民も巻き込んでバス路線の維持のために何ができるかを考えていきたい。
藤田委員	今、再編実施計画を作っているところなので、もう一度、公共交通網形成計画策定時に立ち返り、各交通手段の長所を踏まえた上で公共交通を面的にとらえ、デマンドタクシーとバス、それぞれを維持させる形としていただきたい。

畦地委員	路線バスが衰退しないような手立てが確保されるようにやってくれるのであれば良いという意見があったが、その通りだと思う。エリアを限定する、年齢を限定するなどの方策はないか。一度便利になったものを不便にしていくことは、なかなか難しい。
田端委員	東松山市も実証実験を経て本格運行しているが、実証実験運行の時は 500 円均一で運行していた。現在は 500 円、1,000 円、1,500 円の 3 段階で運行している。東松山市の事業者が言っていたが、高坂地区の方は 500 円だったのが 1,500 円になってしまったため、全く乗らなくなったという現象が起きている。利用者は均一運賃でお得感があるが、予算を超えてしまう懸念がある。また、埼玉県の福祉タクシー制度を廃止して、障害者の福祉タクシー券と 75 歳以上の高齢者タクシー券を合わせた、「いきいきタクシー券」を年間 24 枚ほど配っている。このデマンドがはじまると、75 歳以上の高齢者の方は、対象として重複してしまう。バス事業者への配慮と運賃に関しては、分科会において積極的に賛成する立場ではなかったため、協議会の方々にはよく考えていただきたい。
堀米委員	私たちのバス事業も大変厳しい状況にある。東秩父方面の路線については、昨年路線の再編を行った経緯があり、乗務員が不足しているということが問題のひとつである。バスを大型にし、1 日 4 名で対応していたものを 3 名にするなどして、本数や運転手を減らす対処をしながら国や県の補助を受けて運行しているのが、実態である。こうした中でデマンドタクシーが運行するということだが、やはり予算の面で懸念される。1,000 万円～2,000 万円の試算ということで話があったが、その精査ができているのかどうかというのも事前に確認した方が良いかと思う。もし予算が増えた時に、段階的に予算を増やせる施策ができるのか、できないのかという部分も出てくると思う。「デマンドタクシーは、公共交通利用が不便な方を救うための手立てだ」ということに立ち返ると、今後住民への説明の際に、公共交通の利用促進が図られるような周知の仕方をするべきである。
会長	デマンドタクシーは実証実験運行を行い、本格運行では地域を広げていこうという方向になっているが、これについては良いという委員の皆さんの意見になっている。一方で、具体的なやり方と、やり方に応じた副作用に関する指摘が多かったことを考えると、運行形態をもう一度見直した方が良いかもしれないと思わないでもない。また、ただし書きの具体的部分も固まっていないことがあり、バスへの影響もないわけではない中で、維持・改善に向けた取組の話もあるため、ゴーサインを出しにくいかもしれないと考えはじめている。
海野委員	問題は予算の話である。また、「いきいきタクシー券」の形はどうなるのか？そのまま「いきいきタクシー券」が残るのであれば、該当者は初乗りが無料で目的地に行けるので、その方が得である。その問題も発生する。また、路線バスへの影響を考えると、路線は絶対に維持する決意でやっていかなければならない。

事務局	これまで意見をいただいた中でポイントになるのは運賃であり、予算がちゃんと措置できるのかどうかといった懸念である。予算が不明確な中ではなかなか判断がつかないが、これから精査していく。この段階で数字をはっきり言うのは難しいが、維持できるだけの予算は組みたいと考えている。また、「いきいきタクシー券」についてはデマンドタクシーを始めると利用者が重複してくる部分があるので、しっかり整理していきたい。
藤田委員	バス事業者としては、デマンドについて反対しないということで、撤退しないということではないと思う。
事務局	バス会社様とはこれまでに数回協議を重ねている。住民には公共交通の重要性をしっかり周知しながらやってきた。
小熊委員	どうしても維持できなければ撤退はありうるということだが、できれば継続するというのが事業者の意向。そういう形に整えるのが町のやるべきことではないかと思う。
会長	あの時こうしなければ良かったと思わないように、もう一度協議会を開催したいと考えるがいかがか。 ～全委員が了承し、次回協議会において継続検討～