

会 議 録

会議の名称	第3回白岡市地域公共交通市民検討会議
開催日	平成24年11月2日(金)
開催時間	午後4時～5時30分
開催場所	白岡市役所庁舎4階会議室404
会長の氏名	佐々木操
出席者(出席委員)の氏名・出席者数	嶋田功次委員、磯部春代委員、堀富夫委員、渡邊剛委員、佐々木操委員、長谷川博委員、村尾齋一郎委員、吉川すみ子委員、角田由美子委員、森木清次委員、新井文雄委員、明野真久委員、細井将司委員、尾崎晴男委員
欠席者(欠席委員)の氏名・欠席者数	市村春樹委員
説明員の職・氏名	企画調整課齋藤課長補佐 企画調整課内田主査
事務局職員の職・氏名	総合政策部田辺部長、企画調整課野口課長、齋藤課長補佐、内田主査
その他会議出席者の職・氏名	秋葉清一郎副市長
会議次第	1 開会 2 挨拶 3 会議事項 (1) 当市の実情にあった持続可能な公共サービスの在り方について (2) その他 4 閉会
配布資料	会議次第 資料1 当市の実情にあった持続可能な公共サービスの在り方について

議 事 の 経 過	
発 言 者	議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 決 定 事 項
田辺総合政策部長	<p><b>1 開会</b></p> <p>田辺総合政策部長の司会進行により会議が開会した。</p>
佐々木会長	<p><b>2 挨拶</b></p> <p>佐々木会長から挨拶が行われた。</p>
事務局	<p><b>3 会議事項</b></p> <p>(1) 当市の実情にあった持続可能な公共サービスの在り方について</p> <p>事務局から資料の確認、資料1についての説明が行われた。</p>
佐々木会長	<p>ただ今の事務局の説明について、各委員から意見をいただく前に、A委員より専門的見地から補足又は解説等お願いしたい。</p>
A委員	<p>前回、公共交通の対象者は誰であるべきかという議題で、様々な意見が出た。そこで、高齢者や障がい者、交通不便地域に住んでいる方といった、いわゆる交通弱者が対象であるという認識で一致した。具体的にどこまでが対象者か、という線引きはまだあるものの、公共的に手助けをすべき人の対象が絞られたのは大きな成果だと考える。</p> <p>前回会議を受けて、今回の資料を見ると、「基本的な考え方」が5つある。そのうち2番と3番については、ニーズに 대응するとコストが拡大する、こちらを立てるとあちらが立たなくなるという関係にあり難しいが、白岡市にとって適切どころを見つける必要がある。</p> <p>そこで、本日の議論のポイントとして2点挙げると、一つ目は対象となる交通弱者をどのような場面でサポートすべきかを考えること。もう一つは、市の実情を考えることである。白岡市は東西に長く、公共交通を通しにくいと言わざるを得な</p>

	<p>い。鉄道もバス路線も南北に走っており、それ以外のところにはない。バス事業者が参入するにはそれなりの人口密度が高い場所であるなどの条件が必要となる。平成18年の循環バス運行時を参考にしながら、白岡市に適するものは何なのか、考える必要がある。</p>
佐々木会長	<p>事務局の説明に対して、A委員から補足をいただいた。それも踏まえて、事務局の説明について、何か意見等はあるか。</p>
B委員	<p>A委員のおっしゃるとおり、白岡市は横長の地形となっている。先日、どれくらいの人がバスに乗っているのか見たところ、白岡駅から菖蒲方面へのバスは、篠津を過ぎると空気を運んでいるような状態であった。</p> <p>また、柴山沼の辺りに住んでいる中学生は、白岡中学校までバス事業者によるバスで通学しており、この時代に部活動などをやっている学生もいる中で、送迎バスでの通学はどうかと思う。</p> <p>先日、大山地区の方へ行った際に、どれくらい民家があるのかを見てきたが、実際軒数はどれくらいあるのか教えていただきたい。</p>
事務局	<p>行政区はご存じのとおり、柴山、荒井新田、下大崎の3地区である。それぞれの人口と世帯数は、柴山地区が211世帯、人口626人、荒井新田地区が177世帯、人口358人、下大崎地区が293世帯、人口853人となっている。これは先月10月1日現在の人口と世帯数である。3地区の合計は、681世帯、人口1,837人である。</p>
B委員	<p>荒井新田地区とは、新しくできた122号のバイパスの西側のあたりか。</p>
事務局	<p>はい。</p>
C委員	<p>当市の実情だが、白岡市は厳しい財政状況の中で、住民サービスの増大を目指すということで行政の方はやっていると思</p>

	<p>うのだが、平成24年度の一般会計が121億8千万円の中で、市債は11億8,680万円、公債費が13億2,338万円となっており、借金を返して、予算として使用できるのは、108億円しかない状況である。それを頭にいただいて、前回の交通弱者の意見を事務局でまとめていただいたが、その分析が重要だと考える。</p> <p>そこで、事務局と社協に取材をしたのだが、在宅福祉活動推進事業という運転手付きの移動や輸送を行っているものがあるのだが、利用者は年々減ってきている。利用者の中には、高齢者と介護者と障がい者が含まれる。</p> <p>社協の現場の方に取材すると、住民が自主的に対応をしてきて、自分たちで介護用の車を手配するなど、そういった車両が普及してきたから利用が減ったということも聞いた。この制度が周知されていないこともあると思う。</p> <p>交通弱者として挙げた、高齢者と障がい者と妊婦は、この車を利用できる。価格は市内の人であれば、一日千円となっている。価格が高いようであれば、下げることも可能であると思うため、この制度によって、交通弱者の一部は解決できる問題だと考えている。</p>
D 委員	<p>この事業は福祉有償運送といい、社協に登録されている障がい者及び要介護者を申請した人が対象となるため、一般の高齢者の方は利用できない。車が運転できないというだけでは利用できないし、妊婦の方も利用できない。</p>
C 委員	<p>そのとおりだが、妊婦の方にも利用できるように規約を・・・。</p>
D 委員	<p>規約ではなく、法律で利用可能な人は決まっている。社協が取り決めているのではなく、有償運送の会議の中、もっと言えば国の方で決められているので、社協に変えるように要請しても変更はできない。</p>
C 委員	<p>そうではなく、法律を変えろ、という意見である。</p>
D 委員	<p>理解した。</p>

C 委員	<p>説明不足であったが、身体障がい者と要介護者の一部については、その制度で救うことができる。しかし、年々利用者が減ってきている。そこで、地域交通はどの地区でも困っているという現状を踏まえて、国の法律をある程度変えていただければ、交通弱者の改善になるのではないか。</p> <p>この事業で解決すると、問題は交通不便地域居住者となる。</p> <p>先ほど説明のあった3つの場合について、コミュニティバスは以前運行していた循環バスと同様のものである。デマンド交通は、待機する車両や人員が必要であることなどから、必要経費がバスと同程度かかってしまう。タクシー券は、現在発行しているが、対象ではない人が不正に入手してしまう可能性があるというデメリットも考えられる。</p> <p>そこで、考えられる公共交通の形態としては、一つは前回、E委員より紹介のあったNPO法人で運行する方法で、行政と切り離されることから画期的な方法だと考える。NPOで行う場合には、ある程度のボランティアの確保が必要だと思うが、白岡市には、登録されたボランティアが約260人いる。前回紹介したふじみ野市では登録が約150人で、実際に動いているのは50人程度でうまく回している。</p> <p>組織や人員や資金の援助も必要であるが、ふじみ野市では、埼玉県からの補助金を3年間で450万円もらってやっている。一番財政負担をかけずにできるのはNPO法人か、企業に協賛してバスを出していただくかのどちらかが良いと考えている。</p>
佐々木会長	<p>C委員から様々な意見をいただいた。議論いただきたいのは、公共交通の形態である。どれも一長一短であり、難しいとは思いますが、何か意見等はあるか。</p>
E 委員	<p>前回紹介したが、岡泉、太田新井、彦兵衛第一・第二の4行政区で、新たな公共交通の運行について検討している。これらの地域は交通不便地域と呼ばれる場所である。</p> <p>今年の4月に、4行政区で各世帯を対象にアンケートを行った。その結果を5月の4行政区の会議で全て集計して報告した。彦兵衛第一の地区だけであるが、アンケートの結果として</p>

は、221世帯を対象として、61.2%の回収率であった。

こちらでは、地域で公共交通を運行しようと、現在勉強しながらやっております、かなり進んできている。以前の循環バスの形態では、ここの地区は時間がかかるから利用は望めないと考えられる。会議の中では、移動に不便を感じている人がほとんどであるため、全住民を対象に利用してほしいと考えている。アンケートの中では、駅へ直接、通勤・通学のために行きたいとか、病院や買物、公共施設に行くための足として使いたいという意見があった。

他市町のデマンド交通の例を見ると、だいたい午前8時から午後5時で終わっている。こちらの地区では、午前6時からスタートして午前9時頃までは、通勤・通学対応として、2、3箇所の停留所と駅を結ぶような路線で運行する。9時以降から午後4時くらいまでは、一般の利用される方にオンデマンドの形態で、予約をした方に利用していただく。午後4時から、通勤・通学の帰りの便として運行する、そのような形態であれば、かなり利用されるのではないかと考え、ルート等、逐次検討しているところである。前回も言ったが、モデル地区として運行させていただければと考えている。

B 委員

昨年の6月から実施していると聞いたが、・・・。

E 委員

昨年の6月から実施ではなく検討に入った。

B 委員

モデル地区としての運行は、市の方へ要請はするつもりなのか。

E 委員

要請したいとは思っている。

B 委員

そうすると、午前6時から午後9時くらいまでの運行ということで、この間にどの程度の車両と人件費、ガソリン代など概算で経費はどれくらいかかるのか。

E 委員

8人乗りの車両を2台、5人乗りの車両を2台、軽自動車を2台の計6台で運行を考えている。かなりの金額がかかるた

F 委員	<p>め、それをどうするかが現在の悩みである。車両をリースした場合、維持管理を含めて初年度で3千万円程度かかる見込みである。</p> <p>E委員の話は、この会議ではなく別の会議で話されたらよいかと思う。この会議では、白岡市全体のことを議題としているので、その地区だけで3千万円もかかるのであれば、白岡市全体での運行を考える方がよいと思う。</p>
E 委員	<p>こちらで強制するわけではないが、交通不便地域の問題で動いているため、一つの事例として紹介している。</p>
G 委員	<p>4行政区で、NPO法人を立ち上げてやろうとしているのは承知している。それを行うには、役所にお問い合わせをする場合もあるのだが、彦兵衛だけでなく、そういった課題を抱えている地区は存在するため、どこまでができるのか別の機会に市と相談されるのがよいと考える。NPO法人で運行して、成功している例もあるとは思いますが、成功していない例の方が多いと思われる。決してNPOでのやり方が悪いというわけではないのだが。</p>
C 委員	<p>E委員の言う例も、検討する価値があると思う。初めは4行政区で運行を始めて、それから広げていけばよいと考える。</p> <p>白岡市で不足しているのは、NPO法人で自主的に運営する場合である。確かに、NPO法人でも成功と失敗はあるため、慎重に考えた方がよいと思う。NPOを立ち上げることは県でも勧めている。</p> <p>また、行政の支援によっても、成功と失敗はある程度分かれると思っている。あちこちでやろうとすると失敗するので、始めは4行政区でやってみて、ある程度ノウハウが分かったら大山地区に延ばすなども考えられる。大山地区は、菖蒲モラージュや商店街が近いため、それほど不自由していないように思う。そのため、しっかり実態を把握しないと交通弱者だけでなく失敗する可能性もある。</p>

佐々木会長	<p>色々のご意見が出ており、一部分で始めた方が良いといった意見もあるが、白岡市の実情にあった持続可能な公共交通ということで、まずは市全体を考えてやるのが良いかと思うのだが、事務局はどうか。</p>
田辺総合政策部長	<p>今回提示した資料は、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー利用券ということで、市町村の中で取り組んでいる具体的な取り組みの中の代表的な例を挙げている。</p> <p>NPO法人の活用が盛んに議論されているが、NPOは実施主体の話になるため、ここではあえて取り上げていない。NPO法人を使う際にも、様々な運行方法がある。</p> <p>まずは市の実情に合わせた形で、市が実施した場合には、どのようなやり方が良いのかということで例示させていただいた。コミュニティバスでは、過去の循環バスの失敗をまた繰り返すのではないかと指摘もあるだろうし、デマンド交通は便利だが費用がかかるという指摘も考えられる。デマンド交通まではいかずに、今ご意見の中にあつた、点と点を結ぶだけで良いのではないかとすることも考えられる。</p> <p>またはこれから交通弱者が増えていくのだから、デマンド交通を運行した方がよいのではないかと、あるいは本当に困っている人を限定して、65歳以上の単身世帯に限ってタクシー券を配布すればよいのではないかとといった議論をしていただこうと、資料を用意させていただいた。</p> <p>実施主体や費用のかからないやり方については、また次の機会に改めてさせていただくと、より良い議論ができると考えている。</p> <p>また、補足として、前回C委員より紹介のあつたふじみ野市の例だが、県の福祉施策の一環としてやっている地域支え合い事業の中で、県の補助を活用しているものなのだが、内容としては、公共交通というよりは困った方へのお手伝いという形で行っており、センターで車を1台用意し、それをボランティアの方が使用している。</p> <p>利用状況としては、車1台で月に30人程度だということであつた。この程度のものであれば、当市としても地域支え合い事業等を活用して、できなくはないかと思うのだが、車1台で</p>



A 委員	<p>月に30人程度となると、公共交通としてはどうなのかという懸念が残る。また、ボランティアと使う方のマッチングも難しいと感じる。その辺りをこれから議論していかなければいけないと考えている。今までのご議論をお聞きした上での事務局の感想としては以上である。</p> <p>ちなみに、ふじみ野市ではコミュニティバスが走っており、近々また再編があるようである。</p>
C 委員	<p>ふじみ野市は2面立てでやっている。NPO法人を立ち上げたが、社協がやっているものとか、行政の支援もやっている交通もあるが、全般的に福祉施策を行っているので、白岡市でやる場合には、公共交通で1本に絞れば、もっとできないことはないと思う。</p>
佐々木会長	<p>様々な意見をいただきまして、それぞれ考えがあるかと思うが、事務局の方で説明があったとおり、運行形態についてご議論いただければと思うのだが、どうか。</p>
B 委員	<p>E委員の話を聞いての疑問であるが、午前6時から午後9時までの通勤・通学の利用も含めて運行することだが、最初に、交通弱者とは何ぞやということで、誰のどのような行動をサポートすべきかとの話があった。</p> <p>通勤・通学の人には健常者であるため、対象にするのはどうなのか。交通不便地域だからサポートするということだが、こういった話が出る前は、自転車等で通っていたはずである。</p>
E 委員	<p>自転車であったり、自家用車を購入して奥さんに送迎を頼んだりしているようである。公共交通が確保されれば、交通事故の減少につながったり、経済的負担が軽減したりする可能性がある。アンケートの中でそういった要望があるので、やっぴこうとしている。</p>
B 委員	<p>白岡市の人口が、現在5万800人位だと思うが、これから減少傾向になると思われるが、どうか。</p>

E 委員	私は、人口は微量だが増えていくと考えている。
B 委員	若い方の通勤圏内として、非常に早い電車に乗らないと、白岡まで帰ってこられない。そのため、若い方は都内に住む傾向にある。家族を持てば、緑のあるところに住もうと考える様にはなるが、それほど人口が増えるとは思えない。
E 委員	利便性が良くなると、人の交流も増えるため、人口が減るとは考えていなかった。
田辺総合政策部長	人口についての補足だが、総合振興計画の中では、今後も微増傾向は続くと見込んでいる。ただし、国全体としては減少傾向に転じているため、その中で駅周辺の開発等によって、多少社会増が続くだろうと予測している。ただし、高齢者の占める割合は全国と同様に確実に増えていくと想定している。
佐々木会長	他に何か意見はあるか。
C 委員	<p>先ほど一つの例を挙げたが、二つ目として、企業が協賛してバスを出していただく例もある。企業にも社会貢献する必要があるため、お客様に対しては多少サービスをして良いのではないか。</p> <p>病院や銀行を含め、協賛してもらって、バスを出してもらおう。交渉は難しいとは思いますが、社会的貢献というものが企業にはあるため、そこに訴えて交渉をして出してもらえれば、結構解決する事業もある。</p> <p>行政が借金体質になっているため、未来の人々につけを回すのはどうかと思う。借金が多いまちは、人が減っていく傾向にもある。財政面も考えながら、検討していく必要がある。</p>
佐々木会長	A 委員、企業の協賛によって公共交通が運行しているような事例があればご紹介いただきたい。
A 委員	企業が協賛している中でも色々な状況があるかと思う。前回資料の四日市市が一つのケースであると思う。路線沿線上の企

	<p>業に賛同金を得ながら運行していく例もあると思うが、事例としては多くはない。様々な会議を重ねる必要があるため、簡単な方法ではない。</p>
佐々木会長	<p>今回、公共交通の形態として、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー利用券を出しているのだが、これらについてご意見いただきたい。</p>
H 委員	<p>老人会として意見したいのだが、老人会も高齢化し、自分たちで移動できない人が多くなった。そのため、コミュニティバスを循環まではいかなくても、需要があるときには何か所か停まってもらって移動する手段がほしい。</p> <p>白岡市内で色々な行事があるが、タクシーで来る人も多いため、そういった公共交通ができて、乗り合いで移動できると負担が減ると思われる。</p>
B 委員	<p>費用の負担を見ると、コミュニティバスもデマンド交通もほとんど変わらない。最終的にこの3つの中から選ぶとなるとすれば、タクシー利用券になるのかなと思う。小回りが利いて、戸口から戸口まで移動できるので、タクシーが一番利便性が高いと思う。</p>
C 委員	<p>オンデマンドでも、やり方によっては戸口から戸口までの移動は可能である。</p>
B 委員	<p>オンデマンドは事前登録が必要であって、タクシーであれば、連絡をとればすぐに利用ができるというメリットがある。</p>
F 委員	<p>タクシー券を配布するのは、65歳以上の独居の方だけなのか。対象者には、交通不便地域の方とか障がい者の方とか、妊婦の方とかは入らないのか。</p>
C 委員	<p>65歳以上の独居の方に限定すると、健常者も含まれる。</p> <p>これから高齢者人口が増加していくので、さらに財政負担が厳しくなる。また、若い人からも不満が出ると思われる。</p>

F 委員	<p>誰にあげて誰にあげないのか、線引きが難しいと思われる。</p> <p>以前、循環バスを運行した時は、利用者が少なくて廃止になった。老人会では、何か行事があるときにバスを出してもらえるとありがたい、年に何回かだけ移動の足がほしいということだと思われる。</p>
D 委員	<p>白岡市でやっている行事としては、65歳以上の転倒防止教室等のイベントで乗り合いタクシーを出している。あれは、市から委託があり、何日の何時に誰と誰と誰の家に寄って、旧保健センターに向かうようになっている。</p> <p>法律上では、タクシーは一箇所のところから委託があれば、乗り合いはできる。しかし、走っている途中で人を乗せていくことは、費用の問題ではなく、法律上できない。</p>
C 委員	<p>イベント時はそのような形で対応できるのではないか。</p>
D 委員	<p>コミュニティバスについても、申請が必要ではあるが、市から委託があればタクシー会社で運行することができる。</p> <p>春日部の一部の路線は、タクシーを走らせていることがあった。そうすると、バスよりは費用が少なくて済む。</p>
C 委員	<p>必要な時だけ動かすというのが大切だと考える。</p>
佐々木会長	<p>様々な意見をいただいたが、森木委員、何かご意見あるか。</p>
I 委員	<p>当市の実情を鑑みると、先日の資料のアンケート、財政の問題、対象者の枠も実情に入ってくるし、なかなか選択肢が難しくなってきた。</p> <p>いずれにしても経理として、数字が出てきているので、行政側もこれくらいは出資を検討しているのではないかと思えば、あまりこだわらずに前向きに検討しても良いのではないかと思う。</p> <p>NPOは登録者と依頼者のニーズをマッチさせて割り振るのが煩わしくなるのではないか。最初の2、3か月は意気込んでやっても、だんだん浸透してきて活気が出てくれば良いが、</p>

<p>田辺総合政策部長</p> <p>I 委員</p>	<p>うまくいかないとまた閑散となってくる。2千万円くらいは市も腹をくくって今日は来られていると思うのだが。</p> <p>いろいろと貴重なご意見をいただいた。前回の対象者に関する議論では、誰でもということではなくて、いわゆる交通に困っている方に、福祉とはまた違うサービスを提供しましょうというご意見をいただいたので、では、そういった方々のためになるようなシステムはどのようなものかというのが今回の主旨である。</p> <p>ご意見があったが、大山と駅を結ぶ、又は太田新井と駅を結ぶような路線を市で用意して、あとは細かいコミュニティの中で共助でやっていただく方法もある。それはコミュニティバスの一つの形態だとは思うが、それとは別に、タクシーやデマンド交通といった、きめ細かいことをやる必要があるのかということで、こういった例を提示した。</p> <p>事業主体は、これからの議論だと考えている。例えば、NPOが安上がりだという話があったが、NPOを使ってタクシー並みのサービスを提供しようとする、多大な費用と労力がかかる可能性がある上、そういったことを市がお金を出してやってしまうと、タクシー事業者を潰してしまうことも懸念されるため、簡単にできるわけではないのかなと感じている。</p> <p>市として税金を使って行うサービスは何なのかということ踏まえて、議論していただければと考えている。</p> <p>今までの議論の中で、費用の話が出ているが、2千万円なら出すのかということはお答えできないが、少なくとも前の循環バスのように、1千何百万円をかけたのに、空気しか運んでいないというのは、納税者の方が許してくれないと思う。同じ費用がかかっても、利用者がいて、喜ばれているのであれば、税金を使う意味があると思うので、そういった姿勢を考えていただくことが重要だと思う。</p> <p>利用者がいるのであれば、企業の方で路線バスを運行していると思う。利用者がいないから他の自治体でも赤字を出しながら運行している例が出ているので、そこがジレンマだと思う。</p>
-----------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

佐々木会長	<p>それぞれ一長一短があって非常に難しい問題ではあるので、2時間では解決できない問題かと思う。</p> <p>貴重な意見をたくさんいただいたが、次回に持ち越しということによいか。次回、本日の議論を踏まえて、より具体的な運行方法の資料を事務局より出していただきたいと思う。</p>
田辺総合政策部長	<p>もう少し詰めた、実施主体なども含めた資料を次回用意する。基本的にはコミュニティバスよりも、点と点を結ぶ、より需要に応えられるような、利便性の高い形態を検討していきたい。</p> <p>また、お金をかければかけるだけ、サービスは広がっていくが、どこまでサービスするのか、実施主体はどこかについては、次回資料を提示したいと思う。</p>
佐々木会長	<p>では、次回の資料をよろしく願いしたい。</p>
事務局	<p><b>(2) その他</b> 事務局から次回会議の日程について連絡した。</p>
佐々木会長	<p>これで本日の議題はすべて終了した。</p>
田辺総合政策部長	<p><b>4 閉会</b> 田辺総合政策部長から挨拶が行われた。</p>

議事のとん末・概要を記載し、その相違なきを証するため、ここに署名する。

平成 年 月 日

