

会 議 録

会議の名称	第4回白岡市地域公共交通市民検討会議
開催日	平成24年12月19日(水)
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403
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、市村春樹委員、吉川すみ子委員、角田由美子委員、森木清次委員、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	新井文雄委員
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 資料2 道路運送法の事業区分 資料3 NPOと地域公共交通 資料4 北本市デマンドバスの運行

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	1 開会 田辺総合政策部長の司会進行により会議が開会した。
佐々木会長	2 挨拶 佐々木会長から挨拶が行われた。
事務局	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 事務局から資料の確認、資料1、2及び3についての説明が行われた。
佐々木会長	ただ今の事務局の説明について、意見をいただく前に、A委員から専門的見地から補足又は解説等お願いしたい。
A委員	今回が4回目の会議であるが、前回までに、導入する公共交通について、誰がサービスの対象であるか、何のためであるかの意見を交わしてきた。 今回のねらいとしては、様々な運行の方法がある中で、白岡市の実情に合わせて、どのような方法が良いか、誰が担うのが良いかといったところを議論することである。 今回は非常に重要な回だと思うので、皆さんの意見から方向性が見えたら良いと思う。
佐々木会長	事務局の説明とA委員からの補足を踏まえて、何か意見等はあるか。
B委員	東部4行政区で通勤・通学の時間帯を含めたデマンド交通の試験運行をしていると聞いたが、この資料では「朝晩の通勤・通学者は原則除外」となっている。東部4行政区では、資料2

C 委員	<p>の黄色の部分の方法で運行しているということか。</p> <p>まだ運行はしていない。現在、検討している段階である。</p>
B 委員	<p>理解した。もう1点、今回の広報しらおか12月号に、「公共交通の市民検討会議」の記事があり、「交通弱者に対する公共交通サービスの検討の流れ」となっている。この違いについて、市はどのように考えているのか。</p>
田辺総合政策部長	<p>この会議は「白岡市地域公共交通市民検討会議」である。</p> <p>何度か説明させていただき、第2回会議で議論していただいたが、対象者を交通弱者に絞って、過去に運行していた循環バスのように使われないバスではなく、交通弱者の方に真に役に立つような公共交通にしていこうという流れになっていたと思うので、今回の広報しらおかではそのような表現をさせていただいた。会議の方向性とブレはないと考えている。</p>
D 委員	<p>B委員の言うように、混同する部分があるように思う。</p> <p>資料1に基本的な考え方とあるが、その中で「ニーズ（要求、注文）に応じた利便性の高いサービスの提供」とある。公共交通を導入する際には、需要の予測と導入後の評価が必要だと考える。導入後何年かごとに評価をして、悪い点を見直すことが必要である。</p> <p>また、需要予測をすることで、運行形態や事業費も決まってくると思う。100人程度の利用であれば、NPOが運行するとか、現在は法律に縛られて不可能だが、社会福祉協議会の車を使用するとかが考えられる。現実的には特区の申請などが必要だとは思いますが、法律を外して、例えば特区にしてもらえば、不可能ではない。中規模の利用が見込めるのであれば、地域の交通事業者に委託して行うとか、大規模に利用が見込めるのであれば、路線バスにする手段もある。これらが基本だと考えている。</p> <p>二つ目に、「コストを重視した無駄のない持続可能なサービスの提供」とある。ある程度予算が限られているため、なるべくコストは低く抑えた方が良いと感じている。</p>

B 委員	<p>また、「朝晩の通勤・通学者は原則除外」とあるが、コストを考えると、朝晩は利用者が多いため、コストを低く抑えられる。過疎地で運行する場合には、通勤・通学者を入れた方が、コスト的には大分抑えられて運行できると思う。コストとニーズの重要性を考えて進めた方が良い。</p> <p>朝晩も対象にすべきではないかという意見であったが、通勤・通学者を入れると、交通弱者という考え方から外れてしまう。コストの面ばかり考えるのではなくて、「交通弱者に対する公共交通サービス」であることと、交通不便地域に住む方たちをどうするかということが重要ではないか。</p>
D 委員	<p>交通弱者を一括りにしているのがまず問題であり、本当はそこを整理する必要がある。「福祉施策ではない」とあるが、交通弱者への支援などは、ある程度の福祉施策にもなる。そこが混同している。</p> <p>朝晩の通勤・通学者を除外して良いのかという問題も、ニーズを考えるとどうなのか。先ほどの社会福祉協議会の車の利用も、年々減少している。ニーズの調査、需要予測をすることが必要だと考える。</p>
佐々木会長	<p>コストとニーズを調査した方が良いのではないかという意見だが、事務局からお願いしたい。</p>
田辺総合政策部長	<p>おっしゃるとおり、コストとニーズが一番重要であると考えている。「朝晩の通勤・通学者は原則除外」については、朝晩全く走らせないと決定したわけではなく、通勤・通学者のためのバスを市で走らせるのは、税金の使い方として非効率であるというくらいの意味合いにとっただけだと思います。</p> <p>公共交通がなく、生活に不便を感じている方に、一定の利便性を市として提供するという意味で、全員の方へのモビリティを提供するというのは不可能であるため、一つの考え方として、ここでの議論も踏まえながら、こういう表現としている。そこで、どういったやり方がもっともコストが低く、需要が見込まれるのかということを議論させていただきたい。</p>

佐々木会長	<p>田辺部長の言うとおりの議論を進めていきたいと思うが、よろしいか。</p>
D委員	<p>ニーズ調査は、行うということで理解してよいか。</p>
田辺総合政策部長	<p>既に簡単な調査については行っている。以前説明させていただいたが、不便を感じている人が3割程度、地域によっては5割以上の方が不便を感じている。</p> <p>どういったサービスを提供するか、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー利用券の3つを挙げたが、白岡市にとってどれが最適かという方針が決まれば、それに合わせてさらに詳細なニーズ、料金設定によっても利用状況は変わると思うので、具体的に走らせる段階になれば必要になると思う。</p> <p>コミュニティバスを走らせるにしても、何台も用意をして、何路線も確保ができればよいが、コストが合わないので、市が税金を使って運行させるに当たって、どこが一番良いラインなのかというのを、細かい調査なりをして決めていくのだが、なかなか一度に決めるのは難しいので、毎年度見直しをしていくといったことを制度設計の中で決めていかなければならないと考えている。</p>
佐々木会長	<p>そういったことで進めていきたいので、ご理解いただきたい。ほかに何か意見はあるか。</p>
田辺総合政策部長	<p>意見がなければ、事務局より補足をしたい。資料1の2ページ目に、コミュニティバスとデマンド交通とタクシー利用券それぞれの説明を載せている。</p> <p>この検討会議で、このやり方が良いといったご提案をいただきたいのだが、今のところ事務局としては、交通弱者が使いやすいという点、コストもなるべくかからないよという点を考えると、デマンド交通が一番良いのではないかと考えている。</p> <p>路線バスでは、なかなか細かいニーズに対応できない。路線の設定が難しく、昔のように空気を運ぶバスになりかねない。また、初期投資も大きいというデメリットがあると考えてい</p>

	<p>る。</p> <p>タクシー利用券は、この中では一番安く上がるのだが、本当に75歳以上の独居者だけでよいのかとか、妊婦の方はどうするのかとか、完全に福祉の問題になってしまうため、線引きが難しい。また、一人あたり48枚で良いのかという問題もある。やればやるだけ批判も出てくる上、無駄遣いと言われる要素も出てくると考えられる。</p> <p>真に必要な方にサービスを提供するという意味では、デマンド交通が白岡市のような規模のところには合っていると考えている。</p>
佐々木会長	<p>ただ今、費用や利便性など、諸々の面から、デマンド交通が一番市には合っているのではという話があったが、それについて、何かご意見があればお願いしたい。</p>
D委員	<p>デマンド交通もコミュニティバスも、費用は結構かかる。デマンド交通は、見た目は良いと思う。</p> <p>しかし、久喜市では、デマンド交通に1億2千万円もかけていて、菖蒲方面に行くバスでは、2、3人しか乗っていない。</p>
E委員	<p>久喜市の会議に出ているためお伝えすると、久喜市では、旧久喜市内でしかデマンド交通は動かしていない。現在、菖蒲方面、鷺宮方面へのバス路線の延伸や、菖蒲地区、鷺宮地区、栗橋地区にデマンドバス導入の検討をしている段階である。</p>
D委員	<p>久喜市の会議資料を見たのだが、デマンドバスは、菖蒲地区には行っていないのか。</p>
E委員	<p>菖蒲地区を回っているのは、既存の路線バス又はモラージュ菖蒲で出しているバスなので、デマンドバスは旧久喜市内のみとなっている。</p>
D委員	<p>理解した。また、デマンド交通には様々なやり方があると思われるため、こういった公共交通事業を始める際には、あまり大きいところから入ってしまうと、システムの更新料などが</p>

年々かかるため、小さいところから入るべきである。バスの台数についても、1台から始めて、評価をしながら、増やす必要があれば増やしていくやり方が良いと思う。

また、資料3にある「生活バスよっかいち」は、ある程度理想的だと考えている。NPOがなぜ必要かというところ、これから高齢化社会が進んでいくため、行政の力だけでは小回りがきかない部分が出てくると思う。そのため、NPOを行政が支援していくという形が望ましい。四日市では360万円の補助金で運行している。ここでの運賃は100円だが、300円とっている自治体もある。また、ここでは企業から協賛を得ている。これはある程度小回りがきいて、実務的な形だと思う。

白岡ではNPOが9団体あり、2団体はある程度まちづくりのための活動をしているようだが、白岡では公助、共助、自助という中の、共助の面が弱いと思う。この公共交通が、NPOを育てるきっかけとなれば、将来に役立つと思う。NPOにも成功・失敗があるが、失敗しても損害が少ないため、NPOが一つでも育てば十分だと考えている。白岡でNPOを育てることと、将来のためにNPOが必要ではないかということ、市の財政は、これからかかる費用の方が大きいと思われるため、公共交通はよく考えた方がよい。

佐々木会長

D委員より、NPOが不足しており、将来的に必要ではないかという意見であったが、これについてはどうか。

田辺総合政策部長

おっしゃるとおりだと思う。コミュニティバスの場合は、小型とはいえ、バスはある程度投資額が大きくなるし、1台だけではカバーしきれないところも出てくる。委託にするにしても会社も限定されるので、そういう点ではデマンド交通の方が、小規模から始められるなどのメリットはあると考えている。1台ではなかなかカバーしきれないから、始めは2台でやるとか、やり方はあると思う。ニーズと財政負担の折り合いをつけるということで、デマンド交通の方がやりやすいと考えている。

事業主体については、NPOで成功している例もいくつかあると思う。事例として挙げている、「生活バスよっかいち」

については、民間バスの代替ということで、地域住民の方々が中心となって始められたものであり、自分たちの集落を守ろうという意識が強くて成功している例かと思う。

市内全域でやるとなると、ある程度責任を持ったNPOが必要となる。NPOが良いとか悪いとかいうわけではないのだが、すでにしっかりとしたNPOがあり、任せられれば良いが、公共交通の運行と同時にNPOも育てていくとなると、非常に不確定要素も多いと思う。将来的なコストも含めて、どちらが安くあがるのかを見る必要があるので、それはケースバイケースで色々と検討していけたらと思っている。

例えば、公共交通導入をきっかけに住民の意識が高まって、市ではできない細かい部分を、地域から起きてきたNPOがやってくれるとなれば素晴らしいことだし、NPOが育て、市がやってきた部分を引き継いでいくという流れができれば一番理想だと思う。ただ、NPOを行政主導でつくるということは、失敗してしまうケースであると思う。住民から活動が起こってくれないといけないと思うので、育てるきっかけを蒔く必要があるとは思っているのだが、バス導入と同時に、NPOがうまく引き受けてくれるかということ、非常に不確定要素が多いと考えている。

市ができるのはごく一部であり、すべてのニーズは賄いきれないと思うので、足りない部分は地域の皆さんに、なんとか努力してくださいといった働き掛けをできたらいいと思っている。

住民の私たちも、自分たちで意識をもってやっていく必要があると思う。高度成長の時は、予算をいくらでもつけられたと思うが、これからは負債を背負わなければいけないので、そういう意味では共助という点で、行政でも考えて、育てていく姿勢を持ってもらいたいと思う。

小規模で実施できる上、細かいニーズに応えられるため、コミュニティバスよりもデマンド交通の方がよいのではないかという説明があったが、ほかに何かあればお願いしたい。

D 委員

佐々木会長

E 委員	<p>用語についての話だが、デマンド交通に関しては、基本的には自宅から大きな施設へ行くという考え方になると思う。</p> <p>コミュニティバスに関しては、地域によっては小さい車をバス路線のように走らせるケースもある。例えば、東伸団地から駅まで行くルートなどが考えられる。</p> <p>デマンド交通になると自宅まで行くイメージになるため、コミュニティバスに近い走らせ方をして、車両はセダンタイプの小さい車というようなイメージも出てくるので、コミュニティバス一切排除というよりは、バスを小さくするという考え方もあると思う。</p>
田辺総合政策部長	<p>今のご提案のとおり、そういったやり方もあると思う。事務局の考えとしては、デマンド交通の方が、予約すれば自宅まで行って、乗合で行きたいところまで行けるということで、交通弱者への対応としては、よりサービスが高いと考えている。</p> <p>ただ、コストを重視して、路線バス型で普通の乗用車を走らせたり、時間とバス停を決めて走らせるなどすると、コストは抑えられるけれども、逆にサービスは少し落ちてしまうのではないかと、それは痛しかゆしのところである。</p> <p>小さいエリアに限定すると、路線が限定されてしまうため、すべての市民の方を対象にするとはならないのではないかと懸念もある。</p>
佐々木会長	<p>今回のテーマからすると、交通弱者にとっては、バス乗り場まで行くのは大変なのではないかと思う。</p>
B 委員	<p>特に、今のように寒い季節、又は暑い季節に、バスを待っていないといけない。交通弱者に対しては、デマンド交通の方が良いと思うし、私個人としてもそう思う。</p>
D 委員	<p>バス停まで行くのが困難な人とは、どのような人を考えているのか。車いすの人などか。</p>
B 委員	<p>車いすの人もあるが、車いすの場合は特殊な車を使用する必要があるし、ヘルパーのような資格をもった人の同乗も必要と</p>

F 委員	<p>なる。</p> <p>車いすの人には別の方法があるので、ここでは前に決めた交通弱者の枠で話を進めてはどうか。</p>
D 委員	<p>以前、車いすの方も含めて交通弱者としたため、こういった意見も出てくる。しかし、車いすの人などの停留所に来られない人には、介護タクシーや社会福祉協議会の出している車など、方法は他にもある。</p>
F 委員	<p>そのような人を車に乗せたり降ろしたりするのは大変であるため、別で考えた方がよい。</p>
田辺総合政策部長	<p>交通弱者という言葉自体に定義がないため、いろいろと議論になってしまうのだが、今までの議論を踏まえると、交通手段がないために日常生活に不便を来している方、つまり少し交通手段があるだけで買物ができる、福祉サービスではないが、ちょっとした移動の手段があれば助かる方を援助していこうという方針である。</p>
G 委員	<p>デマンド交通が良いと思う。北本市の例があるが、活発にやられているので、白岡もこのようになったら良いと思う。</p>
B 委員	<p>北本市に住む友人と話をしたのだが、まず北本市は、人口が7万人いて、大きな団地がある。吉見町の方から来るバスがあり、団地を循環するバスがあり、また、鴻巣から来るバスもあるので、路線バスが充実している。デマンド交通は、利用している人が少ないと聞いている。</p>
事務局	<p>事務局から資料4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も踏まえて、何か意見があればお願いしたい。</p>

D 委員	<p>E 委員に伺いたい。タクシー会社が委託などでやる場合もあると思うが、1,500万円以下で運行することは可能か。</p>
E 委員	<p>条件やシステムをどう入れるのかななどによる。我々タクシー会社が持っているシステムは、お客さんがどこにいるのかを把握するだけのシステムであるため、システムを組み替える必要がある。</p> <p>また、確実に一人が張り付く必要がある。北本市の業者に聞いてみると、やはり一人を完全に雇って、システムも入れて、予約を取ると機械の方で順番を並べ替えてくれるらしい。東大で研究されたシステムであるようだが、それもいい値段がするらしい。システムを組むのが一番難しいと思われる。</p>
D 委員	<p>今のノウハウでタクシー会社では機械なしである程度予約を組めるのか。</p>
H 委員	<p>E 委員とほぼ同意見なのだが、配車のシステムを持っているからやってくれというのは無理である。システムを一緒にしてしまうと、本来のお客さんに迷惑がかかるので、ついでにやるようなことはできない。</p>
E 委員	<p>委託を受けられないのではなく、オペレーションシステムとしては難しいということである。委託を受けるとなると、一人を雇って、別の電話番号をつけて、事務所の横でやるような形になるため、どうしても人件費はかかってしまうことになる。</p>
D 委員	<p>1,500万円以下と聞いたのは、前のコミュニティバスは1,500万円の委託費で廃止になったためである。</p>
E 委員	<p>やり方によると思う。</p> <p>色々な意見を聞いて思ったのは、白岡の公共交通で一番問題なのは路線バスが無いことだと思う。今1本しかないので、単純に路線バスを増やせば大分違うと思う。ということは、路線バスに代替するものをまずつくった方がよいのではと思う。デマンド交通も大事だが、例えば東伸団地までの路線を一本つく</p>

C 委員	<p>るなどが考えられる。東伸団地から病院などに歩いて行ける方は結構いるのか。</p> <p>様々な人から意見を聞いているが、バス停ではなくて自宅まで来てくれるとありがたいという方が多い。バス停に歩いて行くのは困難な方もたくさんいる。東伸団地に限って言うと、デマンド交通がベターだと思っている。</p>
E 委員	<p>歩けるということが前提であれば、まず幹をつくり、その先の枝葉がデマンド交通となるべきだと思う。幹となるコミュニティバスを通して、その行けないところをデマンド交通で補うというやり方が良いのではないかな。</p> <p>もう一つは、先日、日立市に行ってきたのだが、日立市も同じようなことをやっており、そこでは既存のバスを育てようとしている。撤退するという話が出たので、「それは勘弁してほしいので、その代わりに乗車率を上げます」という住民の方の熱意で、旗を立ててバスを使おうという活動などをしており、そういうことも必要なのかなと思う。</p> <p>既存のバスルートをいかにうまく使って、乗車率を上げていくか。逆に考えると、今まであった岩槻まで行く路線がなぜなくなっただかということ、乗車率が悪かったからである。その乗車率が悪くなった理由は何かということをも根本的に考えないと、おそらくデマンド交通をやったとしても、なかなか難しいと思う。</p> <p>どちらにしても乗車率を上げないといけないという状況がある。デマンド交通も大事で良いとは思っているのだが、幹となる路線をつくっても良いのかなという意見である。</p>
D 委員	<p>需要を熟考して、あとは住民の意識だが、NPOも住民の意見が入る。始めに言ったが、あちこちにつくると、また空気を運ぶような状態になると考えられる。確かに1本の幹を、東伸団地ならそこで1本つくって、そこを充実させることも一つの方法であると思う。利用が少なければ即廃止も含めて検討すべきである。</p>

I 委員	<p>路線バスの話が出たが、私の住んでいる柴山には路線バスが通っている。朝晩は確かに利用者がたくさんいるが、日中はガラガラ状態で走っている。ということは、1本の路線を確保しても、交通弱者対策にはならないような気がする。もう1本、篠津を通っているが、これの利用もほとんど通勤での利用のようである。</p>
E 委員	<p>私が思うのは、東部地区とか、又は通勤者の方のフォローができていると考えるのならば、通勤を除外するという事も考えられると思う。通勤のことまでフォローした場合は、既存の路線バスを利用する人が減ってしまう。柴山から蓮田へ行くルートの人が減ってしまえば、必然的にその路線バスはなくなってしまう。そういうところも考えていけないといけないと思う。既存のものをフル活用した上で、足りないところをデマンド交通でという考え方だと思う。</p>
D 委員	<p>企業の論理から考えると、走らせる必要がないと思う。住民が地元で買い物をするとか、地元で路線バスに乗るとかいうことが必要だと思う。</p>
佐々木会長	<p>A委員、これまでの意見を聞いてどう思うか。</p>
A 委員	<p>幹という話があったが、今、路線バスが残っているところは幹として考えられるところだが、無いところについては幹として育たなかったところだと思われる。そういうところをどうすべきかという、自助努力とするか、デマンド交通にするということも考えられるかもしれない。又は、可能性だけの話だが、朝晩は定期バスとして、日中はデマンド交通にするというやり方も考えられる。非常に難しい場所ではあるが、工夫のしがいがあるように思う。</p>
佐々木会長	<p>A委員の意見を聞いた上で、ほかに何か意見はあるか。</p>
J 委員	<p>一回目の切り口として、交通弱者を対象とすることが、ある程度のベースとなっていると思うのだが、あまり通勤者などを</p>

	<p>考慮していくと、判断が難しくなってくる。</p> <p>今日のテーマに対して、冒頭の事務局の説明や、田辺部長の説明を聞くと、自然とこの方向性が定まってきた。幹が必要などの考えを入れると定まらなくなってしまうので、デマンド交通をどう我がまちに合うように、ニーズに沿うようにという検討に絞っていった方が、煮詰まってくるのではないかと思う。</p>
佐々木会長	<p>J委員から、デマンド交通を軸に考えていったらどうかという意見があったが、その方向で進めていくということではいかか。</p>
D委員	<p>デマンド交通の中でも、始めはあまりお金をかけないで、小さなエリアから始めるべきだと思う。</p>
B委員	<p>大きなところではなく小さなところから始めるとはどういうことか、もう少し具体的に説明してほしい。</p>
D委員	<p>予算はあまりかけないこと。一番問題となっている地域から始めること。そこで試験的に運行して、問題点を見つけていけば良い。その後、問題点を解消しながら、広げていくのであれば広げていく。白岡市の現状を見ると、必要のない場所に広げる必要はないと考えている。</p>
B委員	<p>理解した。市はどのように考えているのか。</p>
田辺総合政策部長	<p>デマンド交通でという意見をいただいた。また、あまりお金はかけない方向でということだが、デマンド交通にもいろいろなやり方があると思う。E委員の言う路線バスに近いやり方も考えられる。</p> <p>お金のかけ方と利便性をどう折り合いをつけるか。初期費用を抑えるという点では、北本の課題にもあるが、結局、一人乗車になっているという現実があるため、最初はハイエースのようなものではなくて、普通の乗用車1、2台で始めるとか、最初は乗降場所を試行的にある程度設定して行うとか、いろいろ</p>

	<p>なやり方が考えられる。</p> <p>なるべくコストはかけないようにするという中で、本格運行までの間に、どう動かすのかという議論に移っていくということになるため、その時はまた、我々で提示させていただいて、どのようなサービスレベルが適切かという議論をしていただきたい。車は何台が適切か、システムはどうするのか、事業主体はどこにするのかなど、いろいろなパターンを提示して、議論していただくことになる。</p> <p>今回は費用負担、利用者負担などを議題に挙げる予定となっているが、総コストなども提示した上で議論していただいて、サービスの水準を決めていただくことになると思う。やり方によっては、デマンド交通もコミュニティバスも費用負担は変わらないので、より良い方法を議論していただければと思う。</p>
E 委員	<p>先ほどの北本の例で、一人乗車が多い理由としては、ある程度時間が自由だということが挙げられる。例えば、駅への到着時間を設定して、それを基に回るという方法もあるので、いろいろな方法を検討することができると考えている。</p> <p>NPOに関しては、日立市の山奥の方でやっていた。温泉地のようなところで、その区長さんが中心となって人を集めてやっていたので、この先続くかなと大分心配されていた。小さな集落だけでもそのような状態である。</p> <p>デマンド交通は白岡市全体を見てもらう必要があると思われるため、NPOを育てていくのは大事だが、それを待つのはなかなか厳しいように感じる。デマンド交通で決まるのであれば、あとはどのようなデマンド交通を選択するかということになるため、いくつか出してもらって、そこから考えるのが良いと思う。</p>
A 委員	<p>片や路線バスという堅いもので、片やデマンド交通という非常に柔らかいものであり、その間のどの辺とするのかという議論になる。</p>
J 委員	<p>資料1のタクシー利用券の75歳独居人口の500人は実数なのか。また、福祉タクシー券の配布者は実数なのか。</p>

事務局	<p>まず、福祉タクシー券の対象者については、昨年の実績が300人となっている。75歳以上の独居者数については、平成23年度で500人弱であったため、今回、およそ500人と設定している。</p>
J 委員	<p>65歳以上の健常者でまだ運転される方もおられるし、アバウトな数字になってしまう。タクシー券を配布する際のチェックする方法はあるのか。</p>
田辺総合政策部長	<p>タクシー券が一番手間がかからなくて分かりやすいやり方だと思いつけているが、ご指摘のとおり、実際の運用は非常に難しくなってくると思う。</p> <p>福祉のサービスを受けられている方には、既にガソリン補助などを行っている。それには当てはまらないが、非常に不便を感じている人の定義がまず難しい。75歳以上の独居の人に配ったとしても、本人が使うとは限らないので、タクシー会社にもチェックしていただく必要があると思う。実際始めると手間がかかるし、どこで線を引くか、どうチェックしていくかを考えると非常に難しいので、実際に運用するには検討すべき点が多くあると思われる。</p> <p>おっしゃるとおり、まだ運転されている方もいるであろうし、全員に配ると膨大な金額になると思う。なかなかリアルな絵が描けないのかなと思う。このため、タクシー券は難しく、デマンド交通等の方が良いのではないかとということで、先ほどご提案させていただいた。</p> <p>もらえる人ともらえない人とで、非常に不公平感が強く出てしまう。福祉の補助のように運用するのであれば、タクシー券は有効だと思われる。その場合には、納税者の方が納得できる、この人たちに渡すのであればやむを得ないといった人に絞って、厳密な運用をする必要があり、タクシー会社の協力も必要となる。</p>
J 委員	<p>デマンド交通の方向ということで、選択肢に近づいてきたのだが、我々も次の会議の席では、一人一人が意見や希望を出せるように勉強して臨む方が良いと感じた。</p>

	<p>また、次の議題が公費負担や利用者負担となっているので、その辺も我々の宿題として、持ち帰った方がよいかと思う。</p>
田辺総合政策部長	<p>大変有り難いご指摘である。今日の議論の中で、一つの方向としてデマンド交通で進めさせていただくということで、次回の議論については、どこまで利用者に負担を求めて、どれくらいの税金を投入するのか、どのレベルのサービスを提供するのかということが大きなテーマになる予定であるため、ご意見をいただけたらと思う。</p>
D委員	<p>ランニングコストがどれくらいかかるのか、出していただきたい。</p>
田辺総合政策部長	<p>承知した。ランニングコストを含めた総コストを提示する。</p>
J委員	<p>資料1の「弱者に優しい」、を「利用しやすい」という表現に変更してほしい。「優しい」では印象が異なるように思う。</p>
田辺総合政策部長	<p>ここでは福祉施策まではいかないが利用しやすいという意味で、このような表現となっている。使いやすいという意味に捉えていただければと思う。</p>
J委員	<p>もし、事務局の方で資料を用意していただければ、我々もかみ砕き方が早いと思う。</p>
佐々木会長	<p>では、事務局には資料をよろしくお願ひしたい。</p>
K委員	<p>話がそれてしまうかもしれないが、白岡市では路線バスがほとんどないが、蓮田市では相当通っている。路線バスが通せるのかどうか、費用が高くてだめなのか、一度バス会社と話し合うことはできないか。企業との話し合いも必要だと思う。</p>
	<p>蓮田駅には1日に何便も走っている。蓮田の西城の方では朝から乗客がたくさんいる。それだけ利用者がいるのだから、バス事業者に、人口が5万人いる白岡で、おいしい部分が全くな</p>

B 委員	<p>いとは思えない。</p> <p>蓮田市の椿山に長年住んでいたのだが、蓮田駅は西口がロータリーに変わった。岩槻行きのバスでは、国道122号線に出るのに、バス会社の方が旗を振りながらでないと曲がれなかった。それで開発を進めて、今では良い道になった。あの道を通って、岩槻方面に行く。それから東口の方にも、バス停がちゃんとあり、今では伊奈方面にも行くようになっている。蓮田は岩槻にも、伊奈にも、菖蒲にもバスが出ており、何便も出ているのは、西口も東口もロータリーをしっかりと整備したことだと思う。ロータリーをきちんと整備しないと、路線バスは無理だと思う。</p>
田辺総合政策部長	<p>最近では企業に掛け合うということはないが、以前は何度も足を運び、バス会社と交渉をしてきた。結論としては、採算に合わないという回答である。</p> <p>蓮田駅に向かう通勤者の需要などがあるから、バスが走っているのだと思うのだが、白岡にはなかなか後背地がないと言うか、まとまったロットがないので、路線バスとしては採算が合わないと聞いている。最近では聞いていないが、状況は変わっていないと思われる。</p> <p>通勤者を見ると、新白岡駅では、一日数百円で車を駐車できるため、車の方が安くて便利だという形にはなってしまうのかなと思う。現状ではバス路線の増加は難しい。</p>
佐々木会長	<p>たくさんのご意見をありがとうございました。今回の会議では、デマンド交通を基本として考えていくことで決まったと思うので、よろしくお願ひしたい。</p>
事務局	<p>(2) その他</p> <p>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	4 閉会 田辺総合政策部長から挨拶が行われた。
<p>議事の内容・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。</p> <p>平成 年 月 日</p>	