

第 22 回白河市地域公共交通活性化協議会概要

日 時	平成 30 年 3 月 15 日（木）午前 10 時～11 時 40 分
場 所	市役所本庁舎地下第 1・第 2 会議室
掲載資料	○会議資料 ・協議（1）白河市地域公共交通網形成計画の策定について ①パブリックコメントの実施結果 ・報告（2）白河市循環バス日曜・祝日等試験運行の実績について （3）白河市循環バス 1 日乗車券の試験販売の実績について
■内容 《委嘱状交付式》 副市長より今回新たに就任した白河警察署 松本靖則委員に対し委嘱状を交付 《会議》 1. 開会 2. 会長あいさつ 圓谷光昭会長（副市長）よりあいさつ （会議成立報告） 設置要綱第 9 条第 2 項の規定により、本日の会議に過半数となる 21 名の出席をいただいていることから、会議が成立していることを事務局より報告。 3. 協議 （議長選出） 設置要綱第 9 条第 4 項の規定により、会長が議長を務めることとなっていることから、圓谷会長が議長となることを事務局より報告。 （1）白河市地域公共交通網形成計画の策定について・ ①パブリックコメントの実施結果・・・別紙資料により事務局説明 → <u>質問、意見等なし</u> ②白河市地域公共交通網形成計画（最終案）・・・内容については、前回会議で説明済のため、大きな変更点のみ説明 ・(P9) 高齢者の占める割合を示した図について、字単位からメッシュ単位へ変更。これにより、高齢化率の高い地区が市内に点在していることがより分かりやすくなっている。 ・(P30～31) 上位計画である総合計画について、先日、平成 30 年度からの後期計画が策定されたため、現在掲載している前期計画の内容から、別紙資料のとおり後期計画の内容に差し替えする。 ・(P63～65) 計画の目標設定について、前回会議において目標値の設定が少し低いのではと	

の指摘があったため、計画書に位置づけている施策と連動した指標や目標値に変更。
P63の「地域拠点の鉄道利用者数」及び「白河市循環バス・小規模需要対応型交通システム利用者数」は、総合計画後期計画の目標値と整合が取れた数値に変更。

- ・来年度から計画に位置づけた施策等に取り組んでいくこととなる。来年度は、主に事業実施のための検討、協議となるが、その具体的な内容については、新年度の次回会議において説明予定。

○主な意見等

- ・P74にある白河・大信庁舎線について、「昼の時間帯を中心とした増便」とあるが、ここを「運行時刻の見直しなど」に変更いただけないか。増便となると、乗務員不足により対応が困難であるため、運行時刻の見直しで対応したいと考えている。

P79のバスの乗り方教室等の開催について、当社では、申込みがあり次第、随時実施しているため、計画書にあるスケジュールを「随時実施」と変更いただきたい。(長田委員)

→ 現在、大信庁舎線は、1日3往復の運行となっており、生活路線として利用するには本数が少ないという地域の声をいただいている。本路線については、大信地域と市街地を結ぶ重要な路線でもあるため、生活路線として利用いただくために「増便」という記載にしているところである。前回会議においても、交通事業者の乗務員不足の話はいただいているため、表現については、「増便等」と含みを持たせるなど、福島交通と協議の上、対応させていただきたい。

バスの乗り方教室について、福島交通で随時乗り方教室を実施していることは承知しているが、本計画に位置づけた施策は、乗り方教室のほか、公共交通を利用したお出かけイベント等の実施も想定しているため、このような記載としている。記載方法を検討し、のちほど福島交通に確認させていただく。(事務局)

- ・P81に観光と公共交通を組み合わせた福島交通の事例が掲載されているが、当社も白棚線を活用したツアーの実施について地道に頑張りたいと考えている。(藤岡委員)
- ・当社は厚生病院の送迎を請け負っている。マイクロバス等も所有しているため、市からの要請があれば貸切や特定輸送等で少しでも貢献したいと考えている。(高橋委員)
- ・タクシー事業でも行き届かないというか、市街地から離れると料金も高くなってしまうのでなかなか大変かと思う。循環バス運行エリアの中でも移動に困っている方がいるので、そういう部分でご協力させていただければと思う。(鈴木(靖)委員)
- ・タクシーの助成とあるが、もう少し助成額を増やしていただけると助かる。東から市街地、小野田地区から厚生病院まで行くと5,000円ちょっとかかるので、お客さんも大変である。(渡邊委員)
- ・路線再編の絡みになると事業者から必ず乗務員不足の話が出ており、国や上部団体の日本バス協会も問題視している。運転手の雇用に関して、若年層などにどうやったらバス業界に入ってもらえるかなど検討していただいて、協会としてもそういったところを

応援したいと考えている。(宍戸委員)

- ・運転手不足の話は各地であがっている。運転手だけでなく整備士も不足している状況である。では何ができるのかというところで、現在、国では、高等学校への学校訪問というかたちで、運転手等の確保に努めている。

網形成計画については、活性化再生法が基になっており、計画に記載すべき必要事項が決まっているが、事前に拝見したところ、概ね基本方針に合致しているので、引き続き今日出された意見を踏まえ最終的に確認したいと考えている。

P87にもあるとおり、今後、PDCA サイクルとして、事業を実施したら計画期間内または毎年これを検証しながら、さらに上を目指して次の事業につなげるといったかたちになるので、こういった点を引き続き協議会で検討していただき、より良いものをつくっていただきたい。(牛渡委員)

- ・私はタクシーの乗務員であるが、高齢化に伴うドライバー不足で、ライドシェアや貨客混載といった運送業者が人を運ぶケースもあり、我々の生活も死活問題で毎日闘っている。タクシーは昔から公共交通とは言われているものの、何か取り残されているような感じである。若い世代のドライバーが入らず 65 歳以上が主で、白河の場合、平均年齢が 62 歳となっており、安心・安全でお客様を運ぶのがかなり難しい状況である。今後も高齢化がどんどん進んでくるので、タクシーを公共交通の本当の意味合いとして位置づけるための何か良い案の検討をお願いしたい。(中野委員)

- ・利用者の立場から、実車を配備するにあたって、費用対効果は当然考慮しなければならないが、そこに考慮しながら空白地帯がないように、1 日何便もでなくて良いので、特に白河市の西側を重点的にカバーしていただきたい。また、合併した地域においてもくまなく行けるようなかたちで対応していただければと思う。(河野委員)

- ・先ほどから色々出ているが、運転手不足も非常に深刻な問題であり、さらには人口減、増収も見通せず、路線廃止も相当出てくるのではないか。そうすると利用する側としては、空白地がさらに進むのではと危惧している。その辺の対応として、何とかうまい方法がないかと考えている。(矢内委員)

- ・公共交通がなくなったら大変だという話は聞いていたが、実態調査の結果等を見ると、大信地域は非常に利用者が少ない状況である。しかしながら、利用している方にとっては、なくてはならないバスだということも感じた。運行しているのは分かっているが、自分の車で移動するのが当たり前なので、地区ごとの集まりの時などにバスをピーアールして利用促進につなげられれば良いのでは。そろそろ運転免許を返納しなければならぬ方など、身近にバスを利用しなければいけない方のお話を聞く機会があれば、もっと実情に沿ったものが実施できるのではないかと感じた。(庄司委員)

- ・我が家の前に棚倉線の釜子バス停があり、今まで全く興味がなかったが、バス停の時刻表を見たら、朝昼晩の 3 便しか走っていないことが分かって、これでは意識がないと利

用できないと感じた。便数を増やすとそれだけ経費がかかり難しいとは思いますが、それを意識づけるというのも一つの方法かと考える。

また、釜子から白河駅まで行くのにいくらかかるというのが皆分からないと思う。私も分かっていなかったが、地域協議会でその話になったときに、500円ぐらいであれば利用するのにということであった。バスはどうしても高いイメージがある。高校生の通学も家の人が送ったほうがよいとなっているのは、バスの定期券を買うのに何万にもなってしまうのが要因の一つだと思う。朝は利用者が多いので、安くできるのかなと思ったりもしている。運賃が利用者にとって一番のネックになっていると思う。便数は、高校生を運ぶのであれば、朝と夕方、高齢者は病院に行くには無料の送迎バスがあるので、バスで行く意識は低いのでは。バスにしてもタクシーにしても、運賃が最初に気になるところである。そこを何とか安く市街地まで行けるとなれば、利用者はもっと増えてくるのではないかと思う。(我妻委員)

- 道路管理者の立場で参加しており、当事務所は国道4号を管理している。特にハード面の話は具体的に出てはいないが、公共交通を活性化する上で計画期間中に道路のハード面で課題等があれば、本協議会でご意見をいただければ公共交通に関する支援等していきたいと考えている。(板垣委員)
- 私も道路管理者の立場で参加させていただいた。国道4号以外の3ヶ条国道と県道を管理している。国道事務所と同じように、ハード面の整備が必要なことがあれば対応していきたいと考えている。ソフトとハードは一体とよく言われるが、意外とハード先行型が多いところがある。今回まとめられた施策は、主にソフト事業のため、来年度以降、実効性が高い施策が展開されると思う。やれるものからやるとか、確実なものからやるようになると思うが、数が多いので、その辺この協議会を通して協力しながら取組んでいきたいと考えている。(鈴木(博)委員)
- 人事異動に伴い、本日初めての出席となるが、高齢者対策等、大変充実した会議だと感じた。運転免許自主返納した時に経歴証明書を発行できるが、それをお持ちの方の特典をまとめた一覧があって、協議会の事務局であればお渡ししても構わないと本部に確認を取ったので、後ほど提供したい。タクシー助成券やバスの割引等、各市町村でアイデアを出し合った施策が掲載されているので、こちらも参考にしながら進めていただけたらと思う。(松本委員)
- 先月、身内が厚生病院に入院したが、看護にあたる者、見舞いに来る者の足、それぞれ厚生病院の送迎バスを利用する話が出た。その時、大信に運行している路線が厚生病院も経由していることを初めて知った。日ごろ、すべて自家用車で用事を済ませている者にとって、公共交通というのがややもすると関心が薄くなってしまう。公共交通に莫大な予算がつき込まれていることもこの協議会で知ったし、利用率を上げるということは人口が減少するこの先においては難しいところもあるわけだが、これだけの予算がかかっている、あるいは、利用率が低迷しているなど、広い意味で市民に啓もうする必要がある。(安田委員)

- 表郷は NPO 団体がジェイアールバス関東の協力をいただき、毎年金山バス停の駐車場でイベントを開催し、その中で公共交通の大切さを訴えている母体がある。公共交通の大切さや重要性は、行政や交通事業者任せのものではなく、住民が積極的に関わっていかねばいけないということを啓もうする必要がある。そのためには、商工会や行政としてのピーアールはこれからもやっていっていただきたい。

計画書 P86 に今後のこととして実施主体間の連携による計画の推進と記載されている。表郷は地域巡回バスが運行されているが、なかなか利用者がいない。原因は様々あると思うが、今後は、地域住民の役割として、ここに書いてあるとおり、地域共助の理念のもとに、地域住民が計画に積極的に参加することが大切だと思う。NPO 団体が積極的なボランティア活動をやっているのだから、例えば、住民による住民のための足になるような法の整備やお金の問題もあると思うが、準公共交通のような扱いや、NPO が動きやすいような環境づくりにこの協議会や行政が関わっていただきたいなと強く感じた。次年度は、地域住民へのピーアール活動も含めて、どういうことが必要なのか、また、できるのかを提言したいと考えている。(緑川委員)

- P53 に「公共交通の利用が不便な地区への対応」とあるが、大信地域もこれにあたると思う。地域の実態やニーズに応じた適切な移動手段の確保が求められるということが記載されており、その下に、持続可能な新たな交通システムの導入が必要とあるが、今回の会議の中では、何がよいかということまでは述べられていない。大きく分けて、地域拠点を結ぶ交通網と、地域内で走る生活拠点を軸とした交通の 2 つに分けられると思う。今、地域のバスが運行されているが、それだけでよいのか、また、タクシーを利用したものがよいのか、あるいはデマンド交通のようなものがよいのか、利用する人に応じた取り組みが会津地方や他の自治体で行われている。次の方向性のようなものが、具体的なかたちで地域の中に取り込んでいければよいと考える。どうかたちにできるかが重要である。(塩田委員)

- 中島、泉崎、あるいは石川、棚倉などと白河市の拠点となる中心市街地を結ぶ主要道路等の交通網が弱体化すると、まち全体が冷えてくるのではないかと提言したい。栃木県とは県が違くと情報も入ってこないもので、いくら近くにあっても濃い経済圏にはならない。交通網は、住民の生活の基盤があって、それが経済圏に結びついてくるのだと思っている。なぜこんなにさびれた交通網になってしまったのか。原点を考えると、昭和 40～50 年代をみると、その時代の若者がいっぱいいたわけで、ここ 30～50 年の間に車が普及した。便利が何十年も続いてくると、車が安価なものとなり、公共交通に乗らない文化ができてしまった。交通網が衰退し、車社会が繁栄していった一番の要因と考える。弱者は公共交通に乗る条件がある。遠くの人ほど条件が合わない。街なかで用足しに来るにはタクシーだと 5,000 円ほどかかってしまう。公共交通では 1,300 円ぐらいか。自分の車だと、500～800 円程度である。経済コストを考えれば、安価な自分の車を利用することになってしまう。一番危惧するのは子どもたちである。学業を学ぶ子どもたちに公共交通機関が見放されてしまったところに一番の問題がある。地方に住む人たちにとって、親としても子どもの教育にかかる費用というのが相当な負担になっているので、そういった観点からすると公共交通機関の信頼を取り戻すためには、そう

いったところを重点的に網羅しないと、本来の利便性の高い交通機関にはならないのではないか。(高橋委員)

- ・計画の最終案に関しては、前回皆さんから色々出された意見をほとんど取り入れ、まとめていただいていると感じた。特に、目標値の設定については、前回の会議で少し寂しい設定との指摘があったが、最新案ではかなり書き込んでいただき、随分見直しをしていただいたと思う。前のバージョンと比べると、活字を大きくしたり、見やすくしているように感じた。皆さんからも特に大きな意見はなかったかと思うので、概ねこのようなかたちで良いのではないか。

皆さんの意見にコメントさせていただくと、タクシー利用の話やピーアールが必要だということや、NPOの活用、広域的な対応などの話題が出たが、基本的には、そのあたりの話もこの計画には書き込まれているので、あとは皆さんの意見を踏まえて、来年度以降、いかに実施していくかということがポイントになる。特にタクシー利用に関しては、バスというのは幹線機能を担うので、まんべんなく空白地域を回るというわけにはいかないので、そこを補うのがタクシーである。高齢者の分布に見るように、ほぼ全市域を通じて高齢者がいるので、ここはタクシーないしNPOなど住民の皆さんに頑張ってもらって時代が来るのだと思う。市が早速来年度からタクシー補助をやるという報告がこの後あるようなので、バスとタクシー、住民の皆さんの力をバランスよくとっていくことで、なるべくコストのかからない、高齢者の皆さんの所得にもあまり負担のかからないようなかたちの公共交通といったものが今後考えられると思うので、これを国や市に任せるのではなくて、住民の皆さんに自分たちのことだということを認識いただくことが大事だと思う。そこもあわせて、本協議会で今後も議論できればよい。

来年度から検討・協議が中心となっているが、国の計画だと「再編実施計画」というものがあるが、その計画の策定の見通しはどのようになっているのか。(吉岡副会長)

→ 来年度は、網形成計画に基づき、路線の再編に向けた協議、検討を進めるほか、ソフト事業のうち実施可能なものから取組むこととしている。再編実施計画の策定にあたっては、広域的な取組みなどが求められることから、白河市単独というよりは、西郷村や棚倉町等、結びつきの強い地域と協議し、共同で策定できるかどうか可能性を探ってまいりたい。(事務局)

- ・白河市地域公共交通網形成計画の最終案について委員の皆さんにご確認いただいたということよろしいか。(圓谷議長)

→ 異議なし

4. 報告

(1) 地域内移動支援事業について

新年度予算について現在市議会で審議中であるが、来年度、地域内移動支援事業としてタクシー運賃の一部助成を予定。事業概要(案)について、別紙資料により事務局説明。

○主な意見等

- ・タクシー料金は基本的にバスより高いことが多いので、市が助成しようとする趣旨はと

てもよいことだと思う。他の実施事例と比べると、気になる点がいくつかある。

1点目は、運転免許自主返納者は今回対象とならないようであるが、何か意図があるのか。他の事例だと、自主返納者に対してタクシー利用を補助する例が比較的多い。

2点目は、タクシー事業者との関係になると思うが、3割助成は端数が出てしまうため、10円未満の切捨て等の手続きが入ってくるのは好ましくないのでは。

見た感想としては、何が平等かという考えに通じるが、遠距離の1,000円以上は3割で近距離1,000円以内は5割という基準になっているが、遠距離の方ほど料金が高くなるので、補助率を上げてよいのではという考えもある。今回は逆の発想になっており、理解しがたい点がある。先ほど、住民の方にタクシー補助が必要という話も出ていたので、できれば、近距離、遠距離関係なく5割の補助率としたほうが、運転手も計算しやすく、制度の運用としてやりやすいのではないかと思う。市の予算の都合もあるので、私の感想としてお話をさせていただくが、あまり補助が少ないと、申請が減ってしまって、せっかく制度を設けてもあまり利用者がいないという事例が他の自治体でもあった。

3点目は、利用可能なタクシー会社の特定化をしたほうがよい。市内のタクシー会社という限定の仕方が一般的である。例えば、遠距離で市内まで乗ってきたので、そのタクシー会社に利用券を渡して、タクシー会社では何のことか分からないといったことになるので、利用条件の中に、地元のタクシー会社利用に限るなど、制限を設けたいほうがよい。以上3点、私の感想としての意見である。(吉岡副会長)

→ 自主返納者も申請時点で免許を有していないということであるので、対象として考えている。(事務局)

→ 自主返納者は75歳以上とは限らない。40歳でも50歳でも自主返納する方はいる。そういった方は対象になるのか。(吉岡副会長)

→ そういった方は今のところ対象とはしない考えである。(事務局)

料金の端数については、初乗り料金から距離と時間に応じて90円単位で運賃が加算されるため、合計金額と助成額の早見表を作成することで計算の手間は省けると考えている。

利用可能なタクシー会社については、市内のタクシー会社3社を考えている。

3割と5割の設定については、今回、実証実験の中で考えていきたいのが、例えば、遠くの方が直接街なかまでタクシーを利用するケースが多いと思うが、我々としては、既存の鉄道やバスなどの公共交通があるので、できればそれらを利用してほしいという考えからの設定である。直接タクシーで街なかに来るのではなく、最寄りのバス停や駅までタクシーを利用し、バスや電車に乗り換えて移動してもらいたいということや、商店に関しても地元の商店を利用してほしいとの考えから、地域内の移動を半径2キロ程度と想定し、それであれば1,000円以内でおさまるのではないかということで、近距離利用の助成率を加算しているものである。全体の補助率が3割では低いのではないかというご意見もある。予算との兼ね合いもあるため、実証実験を行う中で色々と考えていきたい。(事務局)

- ・75歳以上の免許を持たない方を対象に実験をやられることは良いことだと思うが、やっていたいただいた後に、色々検討されると思うが、その時に、自主返納をして運転経歴証明書を持っている例えば65歳以上の方ということで条件をつけると、自主返納をされた方

で60代であればまだ若手なので、色々と動く際に補助があればすごく便利であるし、条件が緩和されるのはよいのかなと感じた。先ほどお話したように、県内各市町村の一覧があるので、それらも参考にしながら取組んでいただければ合理的かと思う。(松本委員)

- 近い遠いに関係なく、初乗りの510円を助成することで一本化したほうが、ドライバーの立場としては分かりやすくよい。(中野委員)

→ 他の自治体の例などを見ると、初乗り運賃分にあたる500円券を交付するケースもあるが、何を持って平等かという部分はあるが、乗った距離に応じて計算をしていくほうが、遠くから乗った人、近くから乗った人も含めて、ある程度バランスが取れるのではないかということで、補助率というかたちでまずは実施してみたいと考えている。実験であるため、色々なご意見を踏まえて幅広く検証を行っていきたい。(事務局)

→ どのような課題があるのかはやってみないと分からない部分もあり、改善すべき点は改善して取組んでいきたい。各自治体で事情が異なる。公共交通が全くない地域もあれば、白河のように比較的あるところもある。そういった中で、制度組み立てたものであるが、これをずっと継続して行うわけではないので、実験の結果を受けて課題を洗い出し、さらによいものにしたいと考えている。(圓谷会長)

- 利用条件の範囲に、飲食や食事等の遊興目的は利用できないとなっているが、どうやって証明するのか。高齢になっても外食したいという欲求はあるわけなので、そんな時にタクシーを利用できれば便利だという思いがあるのに、それを制約するのは難しいのではないか。(高橋委員)

→ 利用条件の範囲については検討させていただく。利用者に詳しく聞くわけにも行かず、判定は難しいと思うが、明らかに遊興目的に利用することがよいのかという意見もある。(事務局)

→ たとえそうであっても年齢制限もあるわけだから、広く網羅したほうがすっきりするのでは。(高橋委員)

→ この文言はタクシー補助をやっている自治体の多くが入れている。市民からの税金を財源とするわけで、タクシーを利用して飲みに行って、公的な補助を使えるのかといった市民からの批判も出かねないということがあって、文言としては入れているが、チェックのしようがないというのが実情である。実際のところは、建前としてこういう利用の仕方であるということになるかと思う。(吉岡副会長)

- 実施期間について、平成30年度内の6ヶ月程度とあるが、詳しくはいつ頃からになるか。また、利用の流れで、利用登録は市役所窓口とあるが、本庁舎以外の各庁舎でも申請は可能なのか。実施時期の告知はどのようにするのか教えていただきたい。(我妻委員)

→ 現在のところいつからと決まっているものではなく、事業者との調整等もあるため、実施時期が決まり次第、広報紙やホームページ、回覧チラシ等で周知させていただく。申請窓口については、現在のところ、本庁舎に限らず各庁舎でも対応したいと考えている。(事務局)

→ 免許を持たない方は申請にタクシー等で来るようになるのか。それとも、対象者本人はいなくても、代理人だけでも申請は可能なのか。(我妻委員)

→ 現在のところは、委任状等の書類は要することになると思うが、代理人だけで申請可で考えている。(事務局)

→ 郵送でも可能なのか。(我妻委員)

→ 詳細はまだ検討中のため、決まり次第、案内させていただく。(事務局)

・他地域でよく問題になるのが相乗りである。利用券を持った方が2人以上乗車した時に、利用券を2枚使えるのかどうか。(吉岡副会長)

→ 現在の案の中では、1乗車につき1枚のみの利用と考えている。相乗りはしていただいて構わないが、利用者間で料金の割合は話していただくことになると思う。(事務局)

→ 先ほどから話題になっているとおり、現在ドライバー不足が問題になっており、相乗りを促進しようとする動きもあるので、その辺も勘案していただければと思う。(吉岡副会長)

(2) 白河市循環バス日曜・祝日等試験運行の実績について

昨年6月から実施している循環バス日曜・祝日等試験運行の2月末までの利用実績について、別紙資料により事務局説明。

予算については現在審議中であるが、新年度についても試験運行を実施する予定となっている。

○主な意見等

→ 質問、意見等なし

(3) 白河市循環バス1日乗車券の試験販売の実績について

循環バス日曜・祝日等試験運行の実施とあわせて、1日乗車券を試験的に販売したもので、その実績について別紙資料により事務局説明。

○主な意見等

→ 質問、意見等なし

5. その他

・白棚線を活用した春の観光ツアーについて、ジェイアールバス関東(株)白河支店の藤岡支店長から、別紙チラシにより開催告知。

6. 閉会