

小鹿野町地域公共交通協議会 議事要旨

日 時：令和6年1月16日（火） 13：30～15：40

場所：小鹿野町役場1階 議場

会長 小鹿野町副町長 持田孝史

出席委員 田端伸英、秦野 凌、金子理恵子、関根 肇、黒沢裕幸、森 功、木村英一
相馬 威、浅香 繁、瀬谷匡洋、吉田 樹、鈴木千野、西野利彦、高金和夫
岩田勝政、栗原勇雄、南 徳秀、（加藤恭浩 代理岡村）

欠席委員 関口正明、高原昭、小池芳紀、黒沢朋寿、坂井貴夫、立花信明、村田大樹

事務局 小鹿野町総合政策課副課長 高田行敏

小鹿野町まちづくり観光課副主幹 多比良 寿

■小鹿野町地域公共交通計画（案）について

（委員）

- 街なかには行政機関が集中しているが、小鹿野はバイパスに買い物先が多いため、街なかだけを公共交通のルートとするのではなく、バイパスの方にも通してもらいたい。倉尾などの山間部では、運転できない人も多く、バス停にも行けない人が多い。ハッピーパートナーが予約でいっぱいでは利用できない中、デマンド交通を検討してもらい、地域も連携しながら曜日を決めて病院等へ向かうドア to ドアサービスのシステムを作ってもらいたい。そうすることで利用価値は高まると思う。

（事務局）

- 町としても検討したい。地区と話を進めていきたい。

（委員）

- 高齢者が多いが公共交通を利用して病院へ行く場合に休憩する場所を設けてもらいたい。高齢者が交流できる場が少ないので、そういうスペースがあれば、バスの待ち時間も有効に使うことができるので、ぜひ検討頂きたい。

（委員）

- 基本方針の1つめが「バス路線を中心とした公共交通の確保・維持」となっているが、昨今の運転手不足、2024年問題等を背景にバスの輸送力の確保・維持は難しい状況にあるため、倉尾線の廃止の話はありがたい。
- 小鹿野線は小鹿野町にとっても幹線だと思っているが、そこに資源等を集中させてサービスを向上させることは他の路線の運営のこともあり難しいということは住民にもご理解いただきたい。
- キャッシュレス決済について、現在ICカード利用が9割を占めているが、現金で利用されている方への対応として、新札、新硬貨が出るたびに運賃箱を更新しなくてはならず、そこに大きな投資がかかる点がネックになっている。そのため、今後はキャッシュレスに

していかないといけないということをご理解頂きたい。

(事務局)

- 「バス路線を中心とした公共交通の確保・維持」については、頂いた意見を参考に文言を修正したい。

(委員)

- 基本方針1について、「バス路線を中心とした」とあるが、バスを中心とする施策が考えられていない。WSでも秩父へ行くときのバスについて意見が出ていたが、西武観光バスに頼りきりで良いのか。本来であれば運行維持のために運賃を上げたいが、西武観光バスありきで計画策定を考えるとダメだ。
- 乗合タクシーに関して、77歳以上が無料で利用者のほとんどが77歳以上のため年間収入が900円という状況。財政負担を減らすことを目標としているが、利用者を増加させた場合、町の財政がきつくなってしまう。本当にデマンド交通の導入が良いのか。
- 基本方針1に「だれもが安心して」とあるが、ハッピーパートナーはすでにライドシェアをやっているのに計画内にでてきていない。それでよいのか。
- 施策の3, 4, 5が基本方針2の「都市機能に容易にアクセスできる」にどう対応するのかが良くわからない。

(事務局)

- 小鹿野線に関しては、町としても重要だと認識しているので、計画内で維持していくことをきちんと位置付けていきたい。そうした場合、財政負担も増えてくる可能性もあるため、公的資金導入に関する指標に関しても見直しをかけたい。
- 基本方針2の方針、目標、施策の紐づけについて、キャッシュレスと都市機能への容易なアクセスは再考したい。スクールバスの一般利用については、まちの中心部に学校が統合され、そこへスクールバスが集まるので、この書き方とした。施策の名称との関連がわかりにくい部分もあるため表現方法について検討したい。ハッピーパートナーについても利用促進の記載について追加していく。

(委員)

- 方針と施策の組み方として、基本方針1と2で異なる所があるかもしれない。
- P124の評価のPDCAサイクルの図を掲載するのはNG。ここには、今後協議会で何を話していくのか、年間のスケジュールを記載すべき。9月頃までに次年度に何をやるべきなのか、予算取りのためにもスケジュールを立てておいた方がよい。

(事務局)

- 差し替え対応させていただく。

(委員)

- 本地区では移動ができない人がすでに8世帯存在する。交通弱者が猛スピードで増えてくるため、そういう点を見据えて検討していただきたい。

(会長)

○しっかり考えていきたい。また、交通計画以外でも考えていきたい。

(委員)

○タクシー会社として、将来的に福祉輸送をやっていければと考えている。福祉有償運送であれば2種免許が必要ないので運転手も確保しやすい。女性にももっと参加してもらいたいと考えている。助手席に子供を乗せて、高齢者の介護ができるといった働き口も増やすことができるので、その様な取り組みをしながら町の将来を担ってもらうことを考えている。

(会長)

○町のあらゆる資源を活用して。交通弱者を無くしていきたい。

(委員)

○バス会社の担い手不足を考えると、乗務員の待遇面を改善する必要がある。そのためには運賃を上げて、旅客収入を上げていかないといけない。関東の多くのバスは運賃値上げに踏み切っているが、西武バスは踏みとどまっている状況ではあるが、コロナの影響で満員のバスを避けたり、シェアサイクル、電動キックボードも出てきていて、バス利用者が減っており厳しい環境にある。その中で何が最適なのかを考えている所である。1つの方策として、運賃値上げも可能性としてあることはご理解頂きたい。公共交通だからと言って安易に割引、無料等されてしまうと民間事業者としては厳しい。公共交通は行政サービスでもあるので町に負担してもらうことも考えてもらう必要があると思っている。

(会長)

○WSでも運賃無料などの意見が出ていた。民間事業者との兼ね合いが大事なので、適切な運賃設定が必要。バイクを買うよりも公共交通利用の方が徳だという方向に町民意識を持って行った方が良いので、町としても検討していきたい。

■小鹿野町乗合タクシー運行事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）に係る自己評価について

(委員)

○目標・効果・達成状況がAとなっているが、80%以上の達成でAとなるはずなので、今回の結果だとAにはならないはずである。確認願いたい。

○WSにおいて、乗合タクシーを知らないという意見があったが、今はデマンド方式で時間もフリーのはずなのに、乗り案内に昔の1便、2便といった表現になっているため、その部分は見直してもらいたい。運行便数 633 という数字は何をカウントしたものか。

(事務局)

○便数については、以前の時間帯で人数報告を書いているため1便、2便としていた。評価については再度確認して修正したい。

(委員)

○便で表示するのはおかしいと思う。実際の運行とまったく違う認識になってしまうため注意が必要。一般的には配車回数で数えているので配車回数という表現にした方がよい。

(事務局)

○配車回数に変更していきたい。

(委員)

○乗合タクシーはAIシステムを導入しているので詳細にデータが読み取れるので確認して報告させていただく。

○乗合タクシーの収益が900円/年となっているが、町民以外も乗れる様にできないか。両神も対象区間以外も利用できないかと言われることもある。車両が1台しかないため広範囲をカバーしていくのは難しいかもしれないが、検討してもらいたい。

(会長)

○WSでもPR方法の不足という指摘もあったので、そこも含めて議論していきたい。