

令和4年度

第4回鮫川村地域公共交通協議会会議録

<開催概要>

■日 時：令和5年1月31日（火） 13：30～15：00

■場 所：鮫川村役場 正庁

■出席者：[鮫川村地域公共交通協議会委員] 出席17名

[事務局]6名

総務課：渡邊課長、矢吹係長、宇佐見主査

■配布資料：鮫川村地域公共交通計画（素案）

1. 開会

2. 会長あいさつ

【事務局】

定刻なので、次第により進めます。本日、全体の進行を進める鮫川村役場総務課の渡邊です。お願いします。ただ今から、令和4年度第4回鮫川村地域公共交通協議会を始めます。初めに、本会の会長である鈴木副村長からあいさつをお願いします。

【会長】

副村長の鈴木です。本日は雪という足元の悪い中、そして非常に寒い中、貴重な時間をいただき本会に出席いただいたこと、心よりお礼を申し上げます。本日は第4回の協議会です。前回の第3回は12月11日に行われました。そのときに皆さんの顔を拝見してから1カ月半がたっており、時の流れの速さに驚くばかりです。本日は、皆さんの手元に地域公共交通計画の素案を配っています。こちらの素案は、これまでに住民の皆さんによるワークショップや、皆さまからの貴重な意見、あとは、われわれが4月に全村民対象にアンケートを行っているので、その結果を取りまとめたものがこちらで、計画の素案を作成しています。ページをめくっていただくと、2ページ目に基本理念、基本方針があります。基本理念は、地域のつながりを支える持続可能な地域公共交通を進めるです。方針については後ほど事務局から説明しますが、5つの柱を立てながら、村民の皆さんがこの村で持続可能に生き続けて、生活し続けていけるように、われわれが計画を考えて実行に移します。そのために本日に集まった皆さまから、専門的知見からさまざまな忌憚ない意見をいただき、この計画をより良いものにしていきたいと考えています。計画は今と未来の村民の生活がかかっている大事なものです。ぜひ皆さまの意見を聞かせてください。本日はよろしくお願いします。

【事務局】

次第の3番、協議に入ります。会議の議長を会長にお願いします。

【事務局】

次第の3番、(1)の鮫川村地域公共交通計画素案について、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

ただ今より、鮫川村地域公共交通計画の素案を説明します。まずは開いて目次をご覧ください。大きく計画の目的、基本理念、基本方針、役割と方向性、計画の目標、目標を達成するために行う事業及び実施主体、目標を達成に向けたマネジメント、課題、章立て、参考資料という形で構成をしています。前回に協議会の骨子を提示した際に、取り巻く課題や、課題を踏まえた基本的な方向性や取組の方向性について協議をしました。この計画素案は、それらを踏まえて、行政の方々と具体的にどのような形で目標設定をしていくか、その目標を達成していくために、具体的にどのような事業、取組を実施して、それはいつまでに、どこが主体となって実施をしていくのかについて、協議、確認、調整をして計画素案という形で提示しました。今回の会議等における指摘等を踏まえて、この計画素案を修正した上で、今後のプロセスに図っていく形で進めていきたいと考えています。

1 ページ目から簡単に概要を説明します。1 つ目に、計画の目的を記載しています。地域公共交通の計画は、そもそもどのようなものなのかについてです。これは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が平成 19 年に公表されていますが、それに基づく計画です。地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿を明らかにした上で、地域の取組との関連や整合を確保する、地域公共交通の基本計画の役割を担うものです。この計画に基づき取組を計画的に推進することで、地域の公共交通を有効に活用し、かつ今後 5 年、10 年、20 年と持続可能な公共交通の形成を図っていくものです。次に計画の目的です。地域が目指す将来像を実現する上で公共交通の果たすべき姿、役割をまずは明らかにします。その上で地域住民の生活と移動を支援しつつ、持続可能な公共交通を実現するための方針、目標、施策体系を示すマスタープラン的な位置づけとして、公共交通計画を策定します。位置づけとして、まずは村の最上位計画として振興計画があります。これを上位計画と位置づけた上で、地域が目指す将来像の実現に向けて、当該計画の定める基本的な考え方等を位置づける形で、この計画は策定されるものということを 1 ページ目に記載しています。

2 ページ目を開いてください。鮫川村における公共交通の基本理念と基本方針を記載しています。基本理念は冒頭でも説明しましたが、基本的には村の上位計画である振興計画の将来像を実現していくために、今後はどのような交通体系を構築していくかが計画の趣旨です。村の将来像は、つながりで支え輝く村づくりと設定しています。これらを踏まえて、つながりを特に重視して、地域のつながりを支える持続可能な公共交通の実現を理念として設定しています。基本方針についてです。これは前回の骨子の中でも説明した、1 から 5 の基本方針で設定しています。簡単に説明します。

まず 1 は、交通不便地域の解消に向けた移動手段の確保です。2 は、既存交通資源の有効活用による公共交通サービスの充実です。3 は、公共交通利用者の維持・増加に向けた情報発信の充実です。1 と 2 で移動手段を確保すると同時に、利用者の維持・確保に向けた取組も充実していかなければいけないため 3 を設定しています。4 は、各交通体系間の連携による

利用者主体のサービス提供です。5 は、だれもが使いやすい交通環境の整備です。それぞれの基本方針を設定しています。計画対象地域は基本的に鮫川村全域です。本計画の期間は来年度、令和 5 年度からの令和 9 年度までの 5 カ年計画です。基本的に 5 カ年計画の中で実施、検討、実証、本格運行の取組と位置づけています。

3 番は、公共交通の役割と方向性です。基本的に本計画の対象となる、また関連する公共交通についてです。まず地域と村外の地域間を連絡する交通は、幹線バスと鉄道の二つがあります。幹線バスは地域内外の拠点間を連絡して、通勤通学や、買い物、通院等の日常生活の移動だけではなく、多様な目的の移動を支えます。これに該当する路線は、路線バスの福島交通が運行する塙・鮫川線等の 2 路線と、村営バスの、あおぞら号の 3 つの路線が対象です。また、近隣に駅があります。当然、こちらの鉄道も鮫川村の地域間交通として重要な路線なので、村内から最寄り駅、周辺自治体の最寄り駅までのアクセス向上を図ることも重要と認識しています。また、地域内の交通を支える支線交通として、既存のスクールバス、近隣自治体を拠点として運行しているタクシーに加えて、後述で詳しく説明しますが、地域として新規に、デマンド交通の運行実施に向けて取り組んでいきます。さまざまな地域内の移動を支える交通として、地域の全域と交通拠点、行政拠点、医療施設、商業施設等の移動を支える交通として、デマンド方式で実証を行いながら運行していきます。こちらの交通を新たに地域内交通として位置づけています。

4 ページは、それを体系化した図です。基本的に、地域の幹線道路を路線バスという広域的な交通が運行しています。地域の拠点を連絡する形で、村内全域にデマンド交通や既存のスクールバスを通じて、村内外の移動を支えています。この 2 つの交通を連絡する拠点として役場等を交通結接点とし、公共交通が利用しやすい環境の整備を進めていきます。4 番は計画の目標です。

【会長】

大事なところなので、ここで止めます。説明ありがとうございました。1 番から 3 番まで、1 ページから 4 ページまでです。基本理念と基本方針、公共交通の役割と方向性は、それぞれとても大事なところです。今までのところで、皆さんから質問や意見があればお願いします。なお、4 ページは地域拠点です。真ん中に卵のような拠点があります。地域拠点が村役場等となっていますが、村役場とトレーニングセンターを想定しています。皆さんから何か意見等がありますか。

【委員】

3 回目の会議は欠席したので、よく分からないことがあります。デマンド交通とタクシーの違いについて、端的に言うとなどのような違いですか。

【事務局】

簡単に概要を説明します。デマンド交通は、路線バスとタクシーの中間だと思ってもらえるとイメージしやすいと思います。具体的に、普通の路線バスは、バス停に行って時刻表に応じて来るので、バスに乗り込んで目的地のバス停で降りる形です。デマンド交通は予約制

です。タクシーを呼ぶときと同じです。乗りたいと言えば、その交通が家の前や家の近くの幹線道路沿いまで来て、目的地まで送る形です。普通のタクシーとの違いは何なのかというと、1つは乗り合いで運行します。例えば同じ時間帯に3件の予約が入ったとすると、Aさんの家、Bさんの家、Cさんの家に寄りながら、Aさんの目的地、Bさんの目的地、Cさんの目的地という形で運行します。基本的には、決まった路線を運行しないことが大きな特徴です。2つ目は、予約がないときに運行しません。路線バスは一度、決めると時刻表に従って必ず運行しなければいけませんが、デマンド交通は予約があるときのみ運行します。そのため路線バスとタクシーの中間のような交通と捉えてください。

【委員】

乗り合いということですが、1人では予約ができませんか。

【事務局】

いえ、できます。当然1人でも乗ることができます。ただし、同じ時間帯に予約があった場合は、車両のボリュームに応じて2人以上の乗り合いを実施します。例えば、最も小さな普通のタクシー車両でも運行することは可能です。その場合、運転手を除くと最大の乗車人数が4人なので、仮に6人の予約があった場合は、先着順で予約をずらしてもらいます。もしくは複数のデマンドで移動することはあります。当然、1人でも利用することは可能です。

【委員】

料金は幾らですか。

【事務局】

料金は交通事業者等との調整をする必要があります。どうしてもこの交通は、通常の路線バスと競合してしまう可能性があります。そのため路線バスの利用者を引き込んでしまっただけでは、意味がありません。その辺りの料金の調整があります。運行エリアの調整もありますが、料金も既存の公共交通の料金を踏まえて、最終的に設定すると思います。

【委員】

分かりました。ありがとうございます。

【会長】

最近AIやデジタル技術との親和性が良いといわれています。うちの村で導入するかはまた、後日議論するということで、これを活用した場合ですと、予約が集まったときに、どのルートで運行すれば最短で行けるのかが分かります。その意味で、デジタル技術を使うことが大きな流れになっていきます。

【委員】

ありがとうございます。

【会長】

その他はありますか。では最後にも伺うのでそのときにご質問ください。引き続き説明をお願いします。

【事務局】

引き続き説明します。5 ページの計画の目標です。基本方針ごとに目標を設定しています。まず目標値の考え方です。1 つ飛ばしますが、取組実施による公共交通への影響です。取組を実施することによって公共交通にどのような影響を及ぼすかについて、目標を設定しています。それに伴う地域への波及について、公共交通の利用に関わる地域自体が、どのような形で変化をしていくのかについて、確認が可能となるような目標を設定しています。それに加えて、計画に基づく取組状況も重視して目標を設定しています。これは今後、この計画に従って 5 カ年で取組を実施していきます。当然、地域や各交通事業所等の協力を仰ぎながらですが、行政が主体的に取り組んでいくものが多いです。後述で説明します。行政が今後の 5 年間で取り組むに当たって、どのような形でいつまでに何を目標に取り組みばよいのか、しっかりと分かる計画の目標設定をしていく意向があります。今後 5 カ年間で行政が何をしっかりと取組んでいくかが、分かりやすく計画として見るができるようにする意図があります。計画に基づく取組状況も考慮しながら目標値設定をしました。

各目標値は、基本骨子に対応するとともに、それに準ずる形で、上位・関連計画で設定されている目標値などと整合を図りながら設定します。このアウトプットは地域の上位計画の実現にあるので、それらの目標値と整合を図りつつ目標値を設定しました。それに従い以下の目標値を立てています。どのような形でいつまでに何を実施していくのか、しっかりと目標として分かるように設定しているので、指標値も入れ込んでいます。

1 つ目、交通不便地域の解消に向けた移動手段の確保です。交通不便地域の移動手段について、将来的に公共交通カバー人口という指標で設定しています。左側の図を振り返ってもらくと、拠点の周りに既存の路線バスの線があり、その周りに黒丸があります。少し分かりにくいかもしれませんが、黒丸がバス停から歩いて 500 メートルの圏域です。地域を見てもらうと、鮫川村の幹線道路の路線バス停・沿線のみが、歩いてバス停に行ける地域になります。それ以外の大多数の地域は、歩いてバス停に行けるエリアを公共交通がカバーしていません。要は交通不便地域です。この不便地域を少しでも解消していくことを、目標値として設定しています。この目標値は 100 パーセントです。村内の全てのエリアを、何かしらの公共交通でアクセスを可能にします。具体的な取組は後述しますが、交通不便地域をなくすことを目標として設定しています。

2 つ目が、既存の交通資源の有効活用による公共交通サービスの充実です。既存交通の一つは、あおぞら号の利用増加です。現状は 5600 人強の利用も、利便性向上により最低限で 1 割程度は伸ばしていきます。こちらは取組系の指標ですが、交通事業者との継続・定期的な協議です。現状は都度の協議になっているものを、定期的な情報共有、取組の検討等を含め、

毎年 3 回程度を実施していくことを目標値に設定しています。3 つ目は、情報発信の充実です。現状は都度の発信を定期的に実施していない状況です。これも取組系の指標ですが、最低限で 1 取組は実施して、行政が先頭に立って利用促進に向けた情報発信を進めていくこと目標にしています。

4 つ目は、利用者主体のサービス提供です。公共交通利用や乗り継ぎ利用の促進で、こちらでも取組系の指標です。既存の公共交通を利用してもらう、乗り継いで利用してもらうソフト的な取組について、行政が先頭に立って進めていきます。こちらの目標も取組で設定しています。5 つ目は、だれもが使いやすい交通環境の整備です。1 つが交通結節点の形成です。冒頭に会長から説明がありましたが、交通結節点はバス待ちを含めて、交通を利用しやすい拠点として交通結節点を形成していきます。役場とトレーニングセンターの 2 カ所で整備をして、運営していくことを目標にしています。あとは、免許返納の促進です。免許返納の取組数を増やすことを設定しています。繰り返しですが、行政がどのような取組をいつまですればよいのが明確になるように、取組系の目標も重視しながら目標値を設定しています。

目標達成に向けて、具体的にどのような取組を実施していくかについて整理しているのが、6 ページ以降は、各取組に紐づく形で、具体的に何を実施するのか、どこが主体となって、いつまでに実施するのかについて記載しています。6 ページは一覧表で整理しています。7 ページ以降に具体的な内容を記載しているので、7 ページ以降の内容に沿って説明します。

まずは基本方針 1、交通不便地域の解消に向けた取組です。先ほども説明しましたが、各地域から拠点へのアクセスを確保する新規交通、デマンド交通を運行することを具体的な取組として設定しています。現状、公共交通が運行していない地域を対象に、役場をはじめとした地域拠点へのアクセス向上を図ります。もう 1 つは、路線バスの地域間交通への乗り継ぎの利便性を高めることを目的として、新規交通を運行すると具体的に設定しています。こちらは先ほどから申し上げているように、デマンド方式による運行を基本とします。ただし即運行ではなくて、実証運行で地域の皆さまの乗ってみた感想や具体的なニーズ、改善の意見などの確認・検証をした上で、本格運行につなげていきます。具体的に言うと、来年度は、どのような形で具体的に運行するかの詳細を検討した上で、まずは実験的に実証運行をします。その結果を踏まえて、令和 6 年度下半期をめどに具体的な運行につなげていく形を想定しています。こちらの運行により、既存のバス停が遠い地域内に住んでいる方など、だれでも公共交通を利用できる環境を整えていきます。

2 つ目が、デジタル技術の最新技術を活用した運営手法の検討です。こちらでも来年度すぐとは想定していませんが、昨今の公共交通では、先ほど会長が示されたように、AI や ICT 技術等の新規技術を活用して運行効率化、最適化を図っています。結果的に運営費用等も抑える運行が、都市部・地方部を問わず、実際に実証運行や本格運行をしており、年々、広がりを見せています。さらに交通系の決済をキャッシュレスで実施するような取組、交通系 IC カードの実施をしています。あと、将来的に自動運転の活用があります。地域の運転手不足への対応等も踏まえ、最新技術について地域特性や需要、住民のニーズ、費用負担の兼ね合いも出てくると思います。それらを勘案しながら、導入に向けた検討を本計画の期間内に始めます。まずは導入に向けた検討です。どちらに親和性が高いかについて検討する取組に位置づけています。

8 ページを開いてください。基本方針 2、既存の公共交通機関を有効活用していく基本方針を設定しています。1 つ目は、スクールバス運行維持と運行方法の見直しです。地域内の小中学校への通学対応で運行しているスクールバスについてです。まず現計画の中では、継続的な通学支援は引き続き実施をしていきます。その上で、現在はスクールバスの対象である児童生徒数が年々、減少している状況も踏まえて、一般客の混乗利用が可能なのかについて検討します。児童生徒だけではなくて、地域の高齢者など一般客の混乗運行を模索することにより、今ある支線交通を補完して、地域の移動の利便性向上を図るための検討を進めていきます。こちらでも検討を実施し、必要に応じて実証運行で効果を確認した上で、本格的な実施に進めていきます。

2 つ目は、村営バスあおぞら号の日中運行など、村外へのアクセスニーズの対応に向けた見直しです。現状、鮫川中学校から磐城棚倉駅間を運営する村営バスあおぞら号は、通学の対応でリレーしています。基本的には朝・夕の 2 往復です。臨時便で昼間の時間を運行するときもありますが、基本的には朝・夕の 2 往復を基本とした運行です。一方で、地域住民から、今の時刻では早過ぎるとの声があります。7 時台の運行では利便性が悪くて、買い物利用が可能となる時間帯に運行できないかという要望が、アンケートやワークショップで多数寄せられています。今後、このような地域ニーズを踏まえ、運行ダイヤの見直し、日中便の増便等の運行を見直します。こちらは幹線交通に位置づけられているので、幹線交通を充実化していき、磐城棚倉駅方面へのアクセスも改善をしていきます。

3 つ目は、路線バスの運行改善に向けた見直し検討です。鮫川村では、福島交通が運行する路線バスとして 2 路線が運行しています。こちらでも利用者数や利用状況、どこのバス停で乗る、乗らないなどのニーズ、地域ニーズ、交通事業者の意見等を踏まえて、路線バスの運行改善に向けて検討していきます。こちらでも目標値を設定していますが、交通事業者との協議を定期的に開催して、情報共有や運行見直しの検討を進めていきます。検討、交通事業者との協議をした上で、改善の調整等がついたものは適宜、運行見直しを実施していきます。まずは事業者と定期的に話をして、今はどのような状況になっているかの情報などを共有して、行政と交通事業者等で改善案を検討した上で、調整がついたものを見直ししていきます。

基本方針 3 です。公共交通利用者の維持・増加に向けた情報発信の充実です。既存の路線バス、新たに運行するデマンド交通の利用促進は、公共交通の維持・改善を図るだけではなくて、利用促進の取組も積極的に実施していかなければいけません。両面で進めていく必要があります。

1 つ目は、公共交通マップの作成展開です。右側に既存の公共交通マップがあります。小さいですが、このような形で図面を作っています。路線図と時刻表です。正直に言うとその情報は古く、最新の時刻表を反映していません。あとは分かりやすさについても、高齢の方々に見てもらうことを考えたときに、本当に見やすいのかについても課題があります。新たにデマンド交通も運行するので、各種公共交通の運行ルート、運行ダイヤ、バス停がどこにあるのか、どのような形で利用していくのか、料金などの情報を網羅した公共交通マップを、基本の公共交通マップをベースにしつつ新たに作成して、展開を図っていきます。また、各交通の運行見直し、1 年に 1 回、路線バスの時刻表の展開がある可能性が相当に高いため、新規交通の運行や新たな運行改善などの見直しが図られた際は、速やかに情報を更新してい

きます。交通マップも地域住民に行きわたるように配布します。主要施設への配布や提示、ホームページ等の公開も含め、多様な展開を図ります。まずは地域にどのような公共交通があるのかを、住民に伝える取組を実施していくのが1番目です。

2番目は、乗り方教室を含む直接PRによる利用促進です。情報発信は積極的に実施をしていきますが、それに加えて運行状況や利用方法は、広く住民に周知をしていく必要があります。それが公共交通の意識醸成にもつながっていくと行政は考えています。例えばチャレンジスクールは、児童対象とした社会講座です。あとは、地域のお祭りやイベントのように地域住民が多く集まる機会、場所、イベントを活用して、行政の積極的な利用PRの実施、このような形で乗ることができるといった乗り方教室の実施などで、公共交通利用の直接PRを積極的に展開し利用促進を図ります。今までのような形ではなくても、行政が先頭に立って利用促進を図っていきます。

3番目が、広報を活用した利用促進PRです。公共交通マップや乗り方は直接PRしますが、なぜ公共交通が必要であるか、公共交通を地域で支える意義等を含め、行政で定期的に発行・配布されている『広報さめがわ』で定期的に公共交通に関する情報発信を実施することにより、意識醸成や利用促進を図っていきます。こちらも適宜、実施し、情報発信をしていきます。繰り返しですが、まずは情報を網羅したツールを作成して、そのツール等を用いて直接PRを実施していきます。さらに広報等を加えながら、適宜、定期的に公共交通に関する情報を発信します。地域にとって公共交通の役割などを発信する機会を、単発ではなくて繰り返し実施することにより、意識醸成、利便性促進を図ります。それを行政が積極的に展開していく形で、基本方針3を設定しています。

基本方針4は、公共交通体系間の連携によるサービス提供です。公共交通利用によるインセンティブの導入で、これはソフト的な対策により維持・確保を図りました。積極的に乗ってほしいという利用促進を図ると同時に、インセンティブも準備して地域の公共交通利用につなげます。具体的に、例えば地域の商業施設と連携した企画乗車券の検討・実施です。これは公共交通事業者との協議がありますが、路線バスの体験乗車券や乗り継ぎ利用です。デマンド交通と路線バスを乗り継ぎ利用すると、デマンド交通の料金をサービスする割引乗車券です。各種インセンティブを準備することによって、それぞれの公共交通の利用促進、及び公共交通間の乗り継ぎ利用の促進を実施します。これは、各事業者間で具体的なインセンティブ内容の調整を実施した上で、本格運行の前に実証運行で地域のニーズを確認しながら、本格運行につなげていくという取組を実施します。

基本方針5は、だれもが使いやすい交通環境の整備です。一つ目は交通結節点におけるバス待ち環境整備です。冒頭でも話しましたが、役場とトレーニングセンターの2箇所を地域間交通と地域内交通の支線交通を接続して、乗り継ぎの拠点となる交通結節点として位置づけます。バスを待っている間は雨風をしのげるように既存の待合を改善しながら、座ってバスを待つことができる環境の整備、バス停の移設や新設、施設内の待合場所の整備、乗降の整備など、バスを快適に利用できる拠点として、2箇所について環境整備を図っていくのが1つ目の取組です。

2つ目は、パークアンドライドの導入です。交通結節点の2カ所についてですが、地域住民には交通結節点までデマンド交通で利用してもらい、その後に路線バスを利用してもらう

のが最も理想的であり、行政が高齢者に準備する交通の仕掛けです。鯨川村の高齢者の方々は自動車利用も多いです。自営やその他で自動車を利用する環境が進んでいます。そのような方々については、少しでも自動車利用から公共交通に転換できるような仕掛けをするために、パークアンドライドの駐車場を整備します。例えば、今までは白河や石川などに行くときに長距離の運転で懸念が生じるような方でも、取りあえず交通結節点までは自分の車で行き、その後の長めの移動は路線バスを利用してもらう形を一部でも取り込むようなことができれば、利用促進と地域における、高齢者の安全安心の向上も図ることができます。ただ返納していただくのではなくて、一部でも長距離運転は避けることができる仕掛けづくりとして、パークアンドライドも導入していきます。

3つ目が、免許返納を対象としたソフト施策の導入です。基本的に、既存の免許返納を実施された方が、スムーズに免許返納が進められることです。元気な高齢の方は自動車を運転していただいても構いませんが、本当は返納をしたいけれど、移動が不安だから返納をしたくてもできないような方々が、免許返納に速やかに移行できるような取組として、公共交通、移動について支えてあげることが必要不可欠です。公共交通で一番の問題は、運賃負担が出てくると思うので、運賃軽減に向けたソフト施策です。村営バスあおぞら号や新たに運行する新規交通の運賃軽減も、そうです。あと、これも公共交通事業者との調整がありますが、例えば路線バスの定期券補助の運賃軽減策です。それらを含めて、免許返納がしやすい環境整備で、ソフト施策の導入を実施します。こちらは次年度以降に速やかに検討して、調整がついたものから適宜実施していきます。

最後の4つ目は、共助による支え合いの仕組みの検討です。今まで説明した各種取組は、基本的な公共交通を主体とした移動支援と、それを支えるソフト対策です。それと並行して、公共交通確保による移動確保と併せて、住民同士の乗り合いによる移動の確保を進めます。住民を中心とした地域コミュニティの共助によって移動を支える取組です。行政では、これも目指していく必要があると考えています。特にまち・ひと・しごと創生総合戦略では、共助の仕組みも重要と位置づけられています。それを踏まえて、ただ共助してほしいというのでは、コミュニティがある所とない所で差が出てくると思います。例えば、運転可能な地域住民、村内外に用事があって自動車移動をする地域の住民の方々と、村内外に用事のある高齢者や免許返納者、移動する人と移動したい人をうまく結びつけるようなニーズマッチングの手法などもこの5カ年で検討していき、公共交通による移動確保と併せて、共助によって支え合う仕組みの検討も進めていきます。このような取組を実施することにより、公共交通の維持・確保、持続的運行を可能にする取組を、今後5カ年で実施していきます。

【会長】

ありがとうございます。6ページから13ページまで説明してもらいました。ここまでの、皆さまから質問や意見等があればお願いします。

【委員】

2点あります。新しい交通手段としてデマンド交通は、交通事業者が運営していく内容だと思いますが、交通事業者の見通しは立っていますか。

【事務局】

事務局から答えます。デマンド交通の交通事業者の見通しは立っていません。形態等について詳細を検討して、協議会の中で運用形態を明確に提示し、交通事業者を募集して手を挙げる事業者がいらない場合も想定しています。その際は協議会を開かせていただき、提案します。

【委員】

ありがとうございます。今のところ見通しは立っていないとのこと。分かりました。私の会社は交通事業者としてスクールバスを運行しています。スクールバスの運行について、あおぞら号と同じように村営でできると思っています。そちらのほうが効率よく車両を回せると思います。スクールバスの運行も、あおぞら号と同じような形での運行はできませんか。

【会長】

ありがとうございます。鮫川運送にはスクールバスを運行していただき、ありがとうございます。今後の形態に関して、利用者の数も含めてあらためて見直しが必要だと考えています。その意味でも公共交通協議会があるので、その件についても検討していきます。

【委員】

ぜひお願いします。

【会長】

是非知恵を出し合って、検討できればと思います。他に補足があればお願いします。

【事務局】

補足です。ワークショップで診療所巡回バスの意見が出ました。公共交通計画には、診療所巡回バスは福祉バスと定義付けをして、今回の計画であらためて何かを記載していることはありません。ワークショップや協議会でも診療所巡回バスの話はありましたが、福祉バスという定義で、どこかに補足を入れます。あと、共助による支え合いの仕組みについて、ワークショップでとても意見が出て、とても良い案だと思っていました。協議会で行うことについては、まずはデマンド交通の検討とスクールバス等の検討が一段落してからにしたいと思います。

【会長】

事務局から2点ありました。皆さまから質問や意見等があればお願いします。

【委員】

新たなデマンド交通についてです。現状から言うと、新しく加わる運行方法だと思います。例えばデマンド運行を行う事業者がいらない場合は、基本的に現状の村の公共交通運行は何も

変わらないと思います。そのため、より抜本的な見直しが必要だと思います。変わらずに令和9年までいくと、さらに高齢化が加速すると思います。もう少し具体的に村が主体となって進めるのかということですが、交通事業者だけで進めるのはなかなか難しい内容だと思うので、村が中心となって抜本的に見直さなければいけないと、これを見てさらに感じました。

【会長】

ありがとうございます。確かに未定の状況です。ご心配いただいたとおりで、見つけることができなかったときはどうするのかという問題を抱えています。ただし、今回の計画に記載したのは、住民の皆さんからのリクエストがありましたので、そこを中心に組み立てました。ニーズはどうなのかという話があるので、まずは計画を作らせてもらいつつ、あくまでも計画なので2月以降に見直しを図りながら、適切な手段・方法を検討した上で、皆さんと共有しながら作っていきけるとよいと思いました。まずはその点について進めてまいります。計画を作ったのでこれで終わりではなくて、実情や社会情勢もあります。それらも併せて、マイナーチェンジを繰り返しながら進めることが必要だと思います。

【委員】

他市町村に住んでいる者として、鮫川村の現状がよく分かりました。現状はスクールバスやあおぞら号が運行されており、路線バスもあります。この三つについて、鮫川運送の社長が言われたように新たにデマンド交通が入ることから、私も率直に、4者は今後うまくすみ分けがなされていくのかという印象を持ちました。仮に重なるところがあるのであれば、例えばスクールバスとデマンド交通を一体化して考えることです。費用も含めると、それが現実的だと思います。確かにサービスを向上させるためには、さまざまなものがあれば良いですが、無駄が出てくるだろうと、素人判断ですが感じました。既存のものに新たに加えるのではなくて、加えたものと既存のものを、どのようにうまくマッチングさせるかが大事だと感じています。

【会長】

貴重な意見をありがとうございます。確かに人口減少が来年以降も進んでいきます。その際にどのように維持していくのか、新しいサービスについて、どのようにつくっていくのが課題だと思っています。その辺りについて事務局から、バス会社と新たなデマンド交通のすみ分けができていくなど、同じ方向性の事例はありますか。

【事務局】

基本的に、すみ分けと連携の二つがあると思います。すみ分けは必須です。これは事例を挙げるわけでもなくて、競合関係になってしまっただけいけないというのが前提にあります。地域内でデマンド交通が運行するエリアはここ、地域間の路線バスが運行で支える路線区間はここという形で、まずは、すみ分けを実施します。その上で、両者がある地点で乗り継ぎ利用ができることです。長時間待つことなく乗り継ぎ利用ができるような連携によって支えていくのが、基本的なスタンスです。特に鮫川村の場合は、路線バスのルートとバス停から

一歩外れてしまうと、途端に公共交通の利用をしなくてもできない地域住民の方が数多くいます。人口ベースでいうと、7割近くの方がバス停に歩いて行くには遠い所に住んでいます。アンケートの調査等を踏まえると、まずはこのような方に対して交通手段を確保してあげなければ、地域としての公共交通が成り立ちません。デマンド交通の需要を踏まえると、20、30人が乗ることも想定しにくいです。あとは、地域の道路体系も大型車が入りにくい道路環境なので、デマンド交通を準備することを設定しています。

実施主体は調整等を踏まえながら決めていくと思います。この計画として、まずはそこを準備しなければ地域の足の確保にはつながらないことが、設定の基本的なベースとしての考え方です。

【会長】

ありがとうございます。

【委員】

すみ分けをしないという方法ありませんか。

【事務局】

事務局としても、そこはさまざまな話をしてきました。ヒアリングでも行政に報告をしたときに出てきました。その交通資源についても、行政がどこまでできるのかについて、人員等も踏まえながら検討していく必要があると考えています。行政が実施していくことは変わらないので、どこまでリソースを割けるかを踏まえながら、考えていく必要があります。そこについては、来年から急に変わるのではなくて、徐々に進めていく中で切り替えていく形になると思います。

【会長】

今の話は資料の3ページをご覧ください。すみ分けについては、地域間交通で村の外への移動、地域内交通で村の中の移動を担うものとして、路線バスと鉄道があり、地域内交通ということで、今あるのは、スクールバスとタクシー事業があります。その中でどのように組み合わせしていくかです。あとは地域内交通を一体化してしまうことも、一つの方法としてあると思います。実証実験などを行う中でも、そのようなことを踏まえながら今後の取組を進めていきます。

【事務局】

行政としても、全ての運行事業者が別々に運行していることについて課題感があります。後ろに課題を載せています。路線バスを運行する交通事業者、スクールバスを運行する方などに加え、補助的な手段ですが診療所巡回バスもあります。全ての運行事業者が別々に運行していて、それぞれの連携が図りにくい状況になっているのは、確かに地域の大きな課題です。その解消に向けた取組も、運用手法の検討の中で進めていきます。もしかすると、それをより分かりやすく書いていく必要があると思います。

【会長】

ありがとうございます。その他にありませんか。先に進みたいので、14 ページから説明をお願いします。

【事務局】

最後ですが、目標達成に向けたマネジメントです。これは5カ年の計画ですが、ここに書いている趣旨は、5カ年をかけて評価する形ではなくて、毎年しっかりと評価をしていきます。1年間を通じてどのように取組をして、立てた計画に基づいて実施し、問題や課題があれば計画に反映していきます。これを1年間で評価をしつつ、計画最終年度で総括として評価する進め方です。マネジメントの実施主体は、協議会を含めた行政です。あとは、地域住民や交通事業者と連携しながら進めていきます。そのことを14ページ、15ページに記載しています。

順番は前後しますが、16ページについてです。計画の構成上、このような形で整理をしますが、課題です。これも基本的に前回の骨子案で確認いただいた内容について、あらためてデータを踏まえて整理したものです。簡単に説明します。課題1は、交通不便地域の存在とサービス水準の不均衡・格差の是正です。この図面を見てください。先ほどと同じ説明ですが、路線バスに沿う黒丸が、公共交通の利用圏域です。おおむね500メートルです。このように不均衡の是正という課題があります。以下の形で課題1から課題4があります。課題1は交通不便地域の存在とサービス水準の不均衡・格差の是正、課題2は少子高齢化に未対応で地域ニーズとミスマッチの公共交通サービス、課題3は利用者減少への対応が不十分であること、課題4は公共交通間の連携不足と既存交通の活用というように課題を設定しています。これらの課題をベースに、基本方針以降、地域の実現に向けた目標設定、基本理念・方針、役割・方向性、目標と設定しています。説明は以上です。

【会長】

ありがとうございます。資料の最後までいきました。最初からもう一度、見直していただき、皆さまから意見等があればお願いします。

【委員】

デマンド交通の件は、既存のバスなどの路線にとっても影響してきますし、タクシー会社との関係もあります。その部分も含めて慎重に検討する必要があると思います。

【委員】

私からは、デマンド交通について、地域住民の皆さまの意向を取り入れることになっていると思います。まずは手順があります。基本的に、まずは引き受ける事業者を探します。タクシー会社やバス会社ですが、タクシー会社は私たちの所にいないと思います。10月からの実証運行ということですが、今は1月後半です。実際にこれを道路運送法に基づく実証運行を行う場合に、手続き関係の部分もあります。あとは運賃について、まさに公共交通協議

会で、皆さんの意見で決めていく必要がありますし、運送形態も、まさに新年度になって会議を開催して、皆さんで決めていく必要があります。地域公共交通計画を策定して、デマンド交通は一つの目玉だと思います。早急に、運行の引き受けをどうするかについて検討していただいたほうがよいです。

あとは自家用有償旅客運送で、白ナンバーで人の旅客を運送する制度もあります。例えば自治体が車を購入して、それを貸与する形態もあります。あとは個人の車両を借りるような形態もあります。どうしても、中山間地で運送を引き受けてくれる事業者がいない地区も存在しています。そのときに NPO 法人やその地区の自治体で運送を行う形態もあります。人の運送を考えると、基本的には事業者から入ってきてほしいです。あとは事故防止の観点が非常に大事です。運送の安全は最上位にあるので、安全性を踏まえて先ほどの検討に入ってもらいたいです。以上です。

【委員】

私は、意見というか思ったことについてです。今後 5 年間のこの計画を遂行していく中で、これから検討や実証を行っていくと思います。今、実際に公共交通機関を利用されている方、村営バスを使っている方に利用していただくのはもちろんですが、アンケート結果にもあったように、圧倒的に車を使っている人が多い中で、そのような人たちにあえて使っていただくためには、実際に何かを使っていただき、これであれば使える、ここは直してもらわないといけないという、できるだけ多くの生の声を吸い上げることが必要だと思います。仕掛けの方法やインセンティブがあると思うので、できるだけ、普段は使っていない方に使ってもらえる仕掛けを考えていただけると、より実効性のある計画になっていくと思います。以上です。

【委員】

初めてこの会議に出席しました。結論から申し上げますと、免許返納のソフト対策について計画されていますが、他町村では既に何年も前からあります。私の地元である福島市でも、さまざまなサービスを行っていると聞いています。積極的に導入していただき、高齢者による事故防止のために進めていただけると、返納される方や家族も考えてもらえると思うので、ソフト対策の導入を進めてもらいたいです。以上です。

【委員】

私はバスの運転をしています。パークアンドライドについて、今回は鮫川村役場駐車場とトレーニングセンター駐車場で考えているということですが、バス停の利用者で、バイクや自転車でここまで来る方が結構います。そのような方がバイクの免許返納をすると、交通手段がなくなってしまいます。このような地域はどうしても山間部で坂道が多いので、今度はそれに向けて電動アシスト自転車の利用を促すような形で、バス停まで何とか自分の力で来てもらえるようにしたほうがよいと思います。以上です。

【委員】

一つ分かってもらいたい現状があります。福島交通でもそうだと思いますが、これからはドライバー不足にますます拍車がかかっていく時代です。1人が1台を運転して1本化することが理想ですが、少ない中でその人に効率的に運転してもらうのがベストだと思います。先ほど言ったすみ分けではなくて、一つにできないのであれば、ドライバーをさまざまな形で共有したほうが、これから先に向けての本当の協議になると思います。

【会長】

ありがとうございます。非常に大事な視点だと思います。われわれも人手不足を確認しています。そこを解消していかないと、そもそも運行すらできない状況になってきます。遠い将来に自動運転があるかもしれませんが、GPSが入りにくい山間部では厳しい現状かと思います。そこも含めて、小さい鮫川村ならではの計画を実行していきます。ありがとうございます。

【委員】

地方の現状では、高齢になっても自分で頑張って運転しなければどこにも行けません。そこは鮫川村も石川も一緒だと思います。先ほど警察の方が言われたように、安心して返納できるような社会をいち早くつくっていかないと怖いと感じます。高齢者が返納したときの足を、いち早く確保してあげることです。あとは、他市町村に負けないような村のサポート体制を、市民政治的な面で抜本的にしてあげるのがいいと思います。以上です。

【委員】

福島県立修明高校では、あおぞら号を運行していただき、生徒も利用させてもらっています。ただし、少子化に伴い利用者の減少も考えられるので、このように通学以外の方法でも活用してもらうことによって、存続を図って頂けるのはありがたいと思います。このような形でぜひ以降も継続して、さまざまな活用方法について、今後は学校として協力できることがあれば取り組んでいきたいと思っています。

【委員】

障害がある方については、鮫川村にこれから何十年と生活する中で、自家用車を運転することが不可能です。障害がある方は免許を取るのが非常に難しく、ほとんど取ることができない状況です。その中で私たちのグループホームなどで生活している方が、これから何十年も生活していくに当たって、買い物などをするときはどうしても歩きになってしまいます。例えば吉野家の牛丼を食べに行きたいときなど、バスなど使って村外やさまざまな所に行きたいこともあります。どのように行けばよいのかが分かりません。活用するものがないのが現状なので、そこでデマンド交通があれば非常にありがたいと思います。会社に勤めて給料をもらっているわけではないので、それほど金銭面でも余裕がありません。低賃金についても考えてもらいたいです。

【委員】

高齢者を支援している立場から、免許返納について、どうしてもマイナスな印象が伴ってしまうので、免許返納を行った人も、自由に移動が出来る環境が整うような制度ができるとよいです。

【委員】

この会合に関わってから、ワークショップに何回か参加しました。その中で、さざり荘の関係です。村民をさざり荘に行けるようにしなければいけないことが、ワークショップの中でも出ていました。昨年度の11月から、さざり荘で無料送迎バスを始めましたが、利用している人は少ないです。実際にデマンド交通が始まった場合に、どれぐらいの方が利用されるのか、何人に乗ってもらえるかの不安があります。デマンド交通は村内で運行する方向のようですが、ワークショップの中では隣町のスーパーなどへ直接行きたいという声が多かったと思います。デマンド交通で交通事業者と連携がうまくいって利用者が望むような運行ができるかが、成功の鍵だと思います。以上です。

【委員】

課題となると交通弱者です。この際に知識を出してもらって、皆さんのさまざまな取組を聞き、鮫川村ではどうするのかということがあります。われわれ高齢者について言うと、これからの生活は、医療機関に接続する交通機関が最も大切だと思います。大きな町であれば、町自体に病院等があるのでよいですが、われわれが病気になると近隣市町ではなくて中核都市、具体的に言えば、白河、須賀川、郡山、いわきのような大都市にある病院に行かなければ、治療を受けることができません。それと、そこまで行く体力があるかです。それから、公共の交通を利用しても、例えば須賀川に行く場合は石川行バスに乗りたいですが、そこまで乗り換えができるかです。逆にわれわれは乗りたくても体力がなくて私はそれができないと思います。弱者です。まずはそのようなことを、どうするかです。あと、デマンド交通にしても、われわれ年金受給者が、それにお金が出せるかです。それに対して行政がどれぐらいの費用軽減ができるかになると、会場から会場まで車で調整をどうするかです。

それと、これからの高齢者の免許返納について計画に書かれています。われわれも、そのような計画がなくても、ここで計画している様に村が変われば返納はしてもよいと思いますが、自分で足の確保をするような計画だと、返納はなかなかできません。それと共助の話がありました。われわれは今、元気で免許証を持っていますが、家族のだれでも乗せます。これは老人会の集まりのことです。村内の集まりに参加をするにしても、乗せること自体は家族が主体です。われわれはそれに一緒に乗って行って、楽しみたいと考えますが、問題が起きたときの補償をわれわれはできません。村で補償がないとわれわれの補償とかがありません。そのようなときの補償があるのであれば、気を付けながら近隣の高齢者は乗りたいと思います。それらを考えた共助であれば、われわれも共助ができると思います。

年寄りなので、それなりにお金がかかる話だと思いますが、それを考えた提案をしてもらえると、共助できることは行うことを考えています。補助という観点も大切にして物事を考

えてほしいです。これが私からのお願いであり、われわれ高齢者からのお願いだと思います。

【委員】

考えてみましたが、自分の親も年を取ってきました。免許があっても車は運転しません。自分の両親は通院していますが、私自身が丈夫で運転して乗せていきます。

自分が年を取って運転ができなくなったときに、自分も含めて公共交通が頼りです。年金で生活するので、先ほど話があったように経済的な問題もあります。デマンド交通のようなものをできるだけ早めに進めてもらって、実施してもらえるとよいと思います。

【委員】

私も中心から1キロメートルから10キロメートルの所に住んでいて、このような集まりがなければ、今までは交通手段について考えたことがなく、車が当たり前だと思っていました。自分の年を考えると、これから先に免許を返納すると行動範囲がだんだんと減ってくると思います。私どもの地域について、今は私と同じ年代の人たちがいますが、それ以上の75歳、80歳の方々がまだ健在です。何かがあるたびに、子どもやだれかの世話にならなければ出てくることができない状況が多々あると思います。このような集まりに出て初めて知ったことがあります。私もここに住んでいるからこそ、これから便利になってほしいと思います。学識者の方々などから、さまざまな知恵を貸していただき、私たちが鮫川村に一生、住むことができるような考えができればよいと思い、私もだんだんと、この集まりが楽しみになってきました。どうぞ知恵を貸してください。

【会長】

ありがとうございます。貴重な意見をありがとうございます。まさに今回の地域公共交通協議会は、皆さんと一緒に考えて、まず協議会として、この村の交通をどのようにするのかを考えたいので、われわれ一人一人が、実行に移すためにはどのようにすればよいかを考えます。それを行うためには、われわれに知恵がないところを、それぞれ専門の立場の方から助言や意見をいただきます。皆が全てに納得しないかもしれませんが、皆が良いと思ってもらえるものを、まずは作っていきます。それを作るために実証実験などを入れながら、来年から進めていきます。本日いただいた意見は、計画に参考にできるものがあれば入れて、進めていきたいと考えています。

その他で、次回の開催について事務局からお願いします。

【事務局】

皆さん、ありがとうございました。本日の意見を基に、素案を修正します。計画から1カ月以上、遅れていますが、令和5年2月6日から2月17日の2週間、素案についてパブリックコメントを実施します。2月21日にパブリックコメントの意見を反映した案を、皆さまにこの場で提案します。次回は2月21日火曜日、午後1時半にここで開催します。内容は、計画の編成と令和4年の決算予定と報告、令和5年の予算案についてです。以上です。

【会長】

ありがとうございます。次回開催は伝えたとおりです。本日は一通り終わりました。その他、何かあればお願いします。なければ事務局に返します。ありがとうございます。

【事務局】

長時間にわたり慎重な意見をいただきありがとうございました。パブリックコメントを受けて、2月21日に決定をします。皆さんは年度末を控えて忙しい時期になると思いますが、ご協力をお願い申し上げて、本日の会議を終了します。

【一同】

ありがとうございました。

3. 閉会

以上