

第4回長野県安曇野地域における公共交通システムの構築に関する検討会 会議概要

1	委員会名	長野県安曇野地域における公共交通システムの構築に関する検討会
2	日時	平成18年10月30日(月) 午後1時30分～3時30分
3	会場	堀金総合支所 301号会議室
4	出席者	奥山委員、秋山委員代村上委員、小林壮委員代吉沢委員、小林忠由委員、小岩井委員、耳塚委員、樋口委員、藤原委員、尾台委員、二木委員、鎌崎委員、小林忠孝委員、米倉委員、会田委員代赤田委員、黒岩千委員、岡村委員、水谷委員、斉藤委員、宮崎委員、曲淵委員、黒岩豊委員、土肥委員、堀田委員、三澤委員、久保田委員、小林善委員、八木委員代橋本委員、浅見委員
5	国出席者(委員以外)	熊井首席運輸企画専門官、高橋運輸企画専門官
	市出席者(委員以外)	飯沼企画政策課長、猿田企画担当係長、上條企画員
	NTT出席者	矢沢、天田、青木、小林、石垣、我孫子
6	公開・非公開の別	公開
7	記者	1人
8	会議概要作成年月日	平成18年11月14日

協 議 事 項 等

1 会議の概要

- (1) 開会 (熊井首席運輸企画専門官)
- (2) 挨拶 (奥山教授)
- (3) 議題 (事務局)
 1. アンケート調査結果の追加分析について
 2. 第3回委員会での調査要望事項について
 - ① 遠距離通学児童生徒の実態について
 - ② デマンド交通システム「うららカー」利用状況について
 3. 地域の意見集約について
 - ① 三郷地域課題要望聞き取り内容まとめ
 - ② 11/19開催予定 (対象：穂高地域の住民)
 4. 「0」次案に向けての討議
 5. その他
- (4) 閉会 (熊井首席運輸企画専門官)

2 協議概要

1. アンケート調査結果の追加分析について (事務局より説明) …資料 1-1,1-2,1-3,2

<資料 1-1「住民アンケート調査結果追加分析 (問5 最寄駅までの移動手段追加分析)」>

- ・ 第3回検討委員会にて質問のありました、通勤時におけるタクシー利用(7.4%)の分析結果の回答です。
- ・ 自宅から最寄り駅までのタクシー利用(居住地別集計)にて、穂高有明地区の方が19.3%と件数が多く、穂高地区が市全体に占める人口比率が33.0%であるが、タクシー利用の比率が人口比率よりも上回っている。穂高地区は、タクシー利用率が高いと想定される。
- ・ 三郷地区も同様に人口比率を上回っているが、明科地区では人口比率よりも低い結果であった。
- ・ 男女別の比率は、女性が65.8%とアンケート全体の男女別比率とほぼ同様の傾向である。
- ・ 年齢別集計では、アンケートが65歳以上の方が対象であったこと、及び70歳以上の方の回答が多かったことから、通勤時の利用ではなく、日常のタクシー利用と想定される。
- ・ 80歳以上の方が約40%近く利用されている結果であった。
- ・ 最寄の駅別集計では、JR豊科駅、穂高駅が多い傾向があった。
- ・ JR穂高駅、有明駅が、穂高の人口比率に対して利用頻度が高い傾向が見られた。

- ・ 行先別の集計では、松本市、穂高地区が多い結果であった。行先が穂高地区に対してタクシーに限定しない場合では、11.5%であったが、タクシー利用時は22.3%と倍増している結果であった。
- ・ 以上の移動傾向をまとめると、穂高有明地区在住の女性が、JR 穂高駅、有明駅にタクシーを利用し、穂高地区、松本へ通勤（移動）していることが多い利用傾向であった。
- ・ 通勤先市町村では、全サンプル数では松本市が54.4%の利用であるが、タクシー利用時には41.5%と減っている傾向がある。穂高地区への場合は、全サンプル数では11.5%であるが、タクシー利用時は22.3%と増加している特徴があった。

<資料 1-2「住民アンケート調査結果 問3 自由記述整理」>

（現在運行している交通施策についてのご意見、ご要望の自由記述）

- ・ 第3回検討委員会では、自由記述回答をそのままご提示させていただいたが、今回はカテゴリ別、地域別に整理を図りました。
- ・ 自由記述の回答は784件であった。
- ・ 特徴的な点は、堀金地域が現在の施策に対して不満、否定的な意見(6件)よりも継続を望む意見、他好意的な意見(20件)と大幅に上回っている傾向があった。

<資料 1-3「住民アンケート調査結果 問7 自由記述整理」>

（新しい交通システムの構築についてのご意見、ご要望の自由記述）

- ・ 資料 1-2 と同様に、カテゴリ別、地域別の整理を図った。
- ・ 自由記述の回答は931件であった。

<資料 2「観光アンケート調査分析 観光実態調査追加分析」>

- ・ 資料 2 は、第3回検討委員会の資料提出分に市内宿泊地からの観光アンケート調査約300件を追加し、再分析を行った結果です。
- ・ 主な修正点は下記の箇所であった。
 - 7) 問 5.安曇野への旅行目的が、前回結果では「観光施設見学」が多かったが、今回では「自然鑑賞」が多い結果であった。
 - 8) 問 6.安曇野の訪問地（訪問予定地）が、前回結果では「安曇野アートヒルズミュージアム」が第2位、「安曇野ちひろ美術館」が第3位であったが、今回では逆転した結果であった。
- ・ 全体として今回約300件追加し分析したが、上記修正箇所が主なところで、残りの結果はサンプル数、項目ごとの割合が修正されているが、大幅な内容の変更は無かった。

座 長：資料 1-1 については、前回意見として出された、最寄り駅までのタクシー利用率が高いという分析結果です。資料 1-2,1-3 については、住民に対する自由記述を地区毎、大きな項目別に記述をまとめたものです。資料 2 については、最終的な観光アンケート調査分析で約300件追加し若干修正があったものです。

以上までの資料に対して質問、ご意見がありましたらお願いしたい。 無し

2. 第3回委員会での調査要望事項について（事務局より説明）・・・資料 3,3 追加説明資料,4

① 遠距離通学児童生徒の実態について

<資料 3,3 追加説明資料 遠距離通学児童生徒スクールバス運行状況(平成 18 年度)>

- ・ 遠距離通学児童生徒についての資料を教育委員会からお聞きする中で、次回示して欲しいという意見を元に、資料 3 と資料 3 追加説明用資料を説明いたします。
- ・ 資料 3 は安曇野地域における遠距離通学児童生徒の状況を一覧表で示している。
- ・ スクールバスへ乗車する基準としては、概ね学校から4km以上離れていることとしている。これまでの経過から運行されているのが資料 3 の表です。
- ・ 豊科地域では、南小学校、東小学校が対象となっている。南小学校では、つつみ原地区40名、飯田・真々部地区85名、東小学校では大口沢地区1名が対象となっています。
- ・ 穂高地域では、穂高北小学校が宮城・立足・豊里・狐島地区で55名、穂高南小学校が、牧地区で登校21名、下校26名が対象となっています。

- ・ 三郷地域では、三郷小学校へ小倉地区 110 名が対象です。
- ・ 明科地域では、明南小学校が、平・吐中地区 7 名、上押野地区 24 名。潮沢地区では、明北小学校へ 17 名、明科中学校へ 8 名。陸郷地区では、明北小学校へ 29 名、明科中学校へ 13 名が対象となっています。
- ・ 堀金地域では対象者は 0 名です。
- ・ 以上を地図化したものが、資料 3 追加説明資料です。
- ・ 地図の訂正があります。豊科南小学校の遠距離通学者対象数が 55 名から 125 名へ、たつみ原地区・飯田地区・真々部地区(55 名)から 125 名へ訂正願います。

② デマンド交通システム「うららカー」利用状況について

<資料 4 デマンド交通うららカー利用状況について>

- ・ 前回検討委員会で意見のありました、デマンド交通「うららカー」の利用状況をもう少し詳細な資料を提示して欲しいという要望がございましたが、資料 4 にて説明させていただきます。
- ・ これまでの利用の実績につきましては第 1 回検討委員会にて提示させていただいております。
- ・ 資料 4 P1 うららカー利用実績表では平成 16 年 10 月運行開始から平成 18 年 9 月末までを一覧表にしてあります。
- ・ 道路運送法上の事業形態としましては、21 条 2 項により運行していたが、前回の説明でもありましたが、法律改正により現在は新 4 条の運行事業者として運行継続しています。
- ・ 雪の降る冬の時期の利用が多い。この時期に利用者が伸びる傾向があります。
- ・ 最近の直近の 1 年間で整理した結果、1 回以上利用された人数は 880 名、平均 19.5 回の利用であった。この中で、最も利用された方は、343 回、次点の方が 325 回、1 年間で 24 回以上利用された方は、880 名中 192 名であった。
- ・ P2 地区別登録率では、堀金地域 9 地区あるが、地図上円グラフの大きさが人口比率となっています。人口の多い地区は、下堀、上堀と続いています。登録者数では上堀、田多井地区の登録者が多い。登録率で 50%を超えている地区は、岩原、田多井、小田多井である。堀金地域以外でも、吉野、成相地区も含まれる。これは、堀金地域に通われている方も利用しても良いというルールになっている。(通勤利用)
- ・ P3,P4 は、地区別登録者利用率で、岩原、田多井地区の利用率が高いことがわかります。
- ・ P5 は、地区別登録世帯利用率では、登録者利用率と同様に岩原、田多井地区が多く、58%を超えています。成相地区では 1 名の方が使われているため、100%となっています。
- ・ P6 は利用場所ランキング乗車 TOP20 です。ナイトラインも含まれますので、トップは JR 豊科駅で 1,608 回、病院（日赤）・医院、商店・スーパー（サティ、ベイシア）と続いています。
- ・ P7 は利用場所ランキング降車 TOP20 です。こちらも、病院、JR、商店となっている。
- ・ 日赤が乗車では 1,157 回に対して、降車では 1,504 回となっている。この差約 300 回が、買物・薬局等への移動している実態があります。
- ・ P8,9 にあります、ランドマークは電話帳のタウンページの分類とほぼ同じです。P8.9 では、どちらの場所にどちらから電話をいただいているかを示しています。「会員」は、会員登録されている方、「病院」は、病院から電話をいただいている場合です。
- ・ P10,11 では、降りられる地区に対して、乗車地区を示しています。
- ・ このようなデータが残っているのが、このシステムの大きな特徴です。
- ・ P12 では、男女別利用率ですが、全体の 85%が女性の方であり、下堀、倉田地区では女性の割合が 90%を超えている。
- ・ P13 で、年齢別利用率ですが、圧倒的に 70 歳以上の方の利用率が多いことがわかります。全体での利用率は、60 歳代が約 9%、70 歳代が約 43%、80 歳代が約 36%となっています。地区別では、例えば岩原 10 歳代が 6.7%とありますが、ナイトライン等を利用される方の数字が含まれています。20 歳代からありますが、60 歳代で 4.7%、70 歳代、80 歳代で 40%の方が利用されている実態がわかります。

座 長：児童生徒のスクール送迎についてのデータ説明と、資料 3 の追加説明資料とすることで地図上に落とししていただいた説明がありました。続いて、うららカーの利用状況の説明がありました。以上 2 点について、質問、意見等ありましたらお願いいたします。 無し。

3. 地域の意見集約について（事務局より説明）・・・資料 5

① 三郷地域課題要望聞き取り内容まとめ

<資料 5 三郷地域課題要望聞き取りまとめ>

- ・ 前回、報告していますが、それ以降 3 回行っていきます。
- ・ 合計で 226 名参加をいただき、ご意見をいただきました。
- ・ 傾向としては大きく前回の報告と変わることは無いが、全体では移動手段について不便を感じているというご意見を多くいただきました。
- ・ 現在運転免許をお持ちの方、今は運転できるがもうすぐ 80 歳になってくるため、必ず送迎できるシステムが必要になってくる。免許は持っているが、危険なため日赤等に行く時は家族にらせていってもらっているというご意見が中心でした。
- ・ 他の地域での利用の状況について、「ぐるまるくん」「うららカー」のご意見をいただいています。
- ・ 現在、三郷地区では福祉バスが運行しているが、そのご意見も多く頂いた。主に、「フェインビュー室山」保養施設とか病院で豊科、松本へ出かける方もいました。
- ・ 出かける時の時間は合わせられるが帰りの時間が合わない。現在の運行日では病院の予約と合わない等、お困りのご意見がかなり出ている。
- ・ 以上が追加意見のまとめたものです。

② 11/19 開催予定（対象：穂高地域の住民）

- ・ 穂高地域でのワークショップの開催についてですが、これまではワークショップという形式をとらずにご意見等をお聞きする機会を設けると言う説明をさせていただきました。老人クラブ役員の皆様の会合とか、民生児童委員の皆様の会合等でご意見をお聞きする機会をいただきました。穂高地域につきましても、市全体で、豊科地域、明科地域等地域ごとに行ってきましたが、穂高地域でも 11/19(日)に開催することが決まりました。
- ・ 11/19(日) 午前 9 時から正午までの間、穂高地域で募集し、穂高支所大会議室で行います。他の地域でも参加の要望がありましたら、定員 30 名で行っていますが、拒むことはいたしませんので、多くの皆様からご意見を聞き、市の施策へ反映していくための参考にしていきたくと考えています。

座 長：地域の意見集約について、三郷地域課題要望聞き取りまとめについての整理、11/19 の穂高地域における意見集約について、ご意見、質問をお願いいたします。 無し。
それでは、本日の討議「0」次案に向けての説明を受け、討議を行いたいと思います。

4. 「0」次案に向けての討議について（事務局より説明）・・・資料 6-1,6-2

- ・ 経過等につきまして説明をいたします。これまでのアンケートに基づいて市民の皆様がどのような動きをしているかをまとめてわかり易い資料にしたものを用意しました。また、資料 6-2 としまして、これからの議論を進める中で現状分析がまだ、不十分でなかったかといった点で、うららカーを始め、ぐるまるくん、市営バス等市内を走行している現在の公共交通についての実態調査が出来ていないというご指摘を頂きました。そこで 10/24、当日は雨模様の日で普段乗っている実数よりも乗りにくい状況であったとは思いますが、一斉に調査をさせていただきました。具体的には、市営バス、循環バス（スクールバスも含む）、ぐるまるくんについて、事業者様に協力をいただく中で終日同乗し、ご利用目的、ご利用回数を直接ヒアリングさせていただきました。うららカーにつきましては、データが蓄積されていますので参考に添付させていただきました。
- ・ 資料 6-2 について、修正箇所があります。P4 欄外の塩沢線を潮沢線へ、P8 欄外下段の北号 10:40 便の高齢者 5 名を 6 名へ、合計 6 名を 7 名へ、P16 利用頻度の人数「週 3 回

～4回」の(3人)は「月2～3回」の枠へ(3人)と修正願います。

<資料 6-1 安曇野市新公共交通システム 0次案検討資料>

- ・ アンケート集計結果より動線の状況を地図上に記載してあります。
- ・ 矢印の色分けにて、各地域への動線を示しています。
- ・ 修正箇所、豊科地域の域内動線の通院 47.4%を 60.7%へ、買物 41.6%を 73.4%へ修正願います。

<資料 6-2 安曇野市公共交通利用人数調査 (平成 18 年 10 月 24 日調査)>

- ・ 10/24 に乗降車調査を実施しました。資料は、各便での停留所毎にまとめてあります。
- ・ 市営バス潮沢線(スクールバス運行)ですが、白坂口→明科駅前では、6:37 便に峰方授産所前で 1 名中学生が乗車し、明科駅まで乗車しています。16:23 便では利用者 0 名でした。明科駅前→白坂口では、6:20 便は利用者 0 名、16:06 便では明科駅で 1 名乗車、学校前で小学生が 15 名乗車し、最高で 16 名乗車区間がありました。
- ・ 市営バス潮沢線・白坂口→明科駅では、7:09 便で最高 14 名乗車していました。7:49 便は 1 名、8:50 便は 4 名の乗車であった。午後便では利用者がかかなり少なく、12:14 便で 1 名乗車のみであった。全体で、上り便では午後が少ない結果であった。
- ・ 市営バス潮沢線・明科駅前→白坂口では、6:55 便に 1 名乗車のみであった。午後の便では、12:00 便、13:30 便でそれぞれ 2 名、17:30 便が多く、明科駅で 7 名乗車、18:30 便では通勤利用で 1 名の利用であった。
- ・ 市営バス犀川線ですが、上條医院前→明科駅前では、9:35 便では最高 6 名乗車がありました。11:25 便、14:26 便ではそれぞれ 1 名の乗車、16:55 便は利用者 0 名であった。明科駅前→上條医院前では、9:20 便の乗車数は 0 名、11:13 便、16:40 便でそれぞれ 2 名乗車、14:11 便では 1 名の乗車であった。利用状況は、毎日利用されるのは通勤者 1 名のみであった。
- ・ ぐるまるくん北号ですが、9:00 便で全乗客数 10 名、車内最大乗車時は 8 名の乗車があった。日赤、JR 豊科駅でほとんどの方が降車している傾向がある。15:05 便では、高齢者 1 名の乗車であった。10:40 便では、日赤病院からの乗車が多く、車内最大乗車時は 5 名であった。13:15 便では 3 名であった。
- ・ ぐるまるくん南号では、9:00 便は豊科駅前周辺及び日赤での降車が多い傾向がある。通勤利用者が 4 名、毎日利用者が 3 名あり定期的利用者が存在している。10:40 便では湯多里山の神の利用者が多いと想定される。
- ・ ぐるまるくん利用者状況では、南号の乗車数が北号の 2.5 倍近い 52 名の乗車があった。また、通勤者の利用では毎日が 7 名、週 3～4 回が 10 名であり、固定的に乗車される方がいる状況であった。
- ・ 明科循環バス・矢の沢方面①では 9:25 便 4 名、10:35 便乗車数 0 名、11:45 便では 6 名が乗車している。矢の沢方面②では 13:45 便で 2 名の乗車があった。
- ・ 明科循環バス・塩川原方面①では 10:05 便 2 名、11:15 便 1 名、13:15 便 2 名の乗車があった。塩川原方面②では 14:30 便の利用者はなかった。
- ・ 明科循環バス・生野方面では 10:23 便 3 名、13:33 便 1 名の利用者があった。以外の時間では利用者が無かった。
- ・ 明科循環バスでは、通勤者の利用が多かった。また、ある程度定期的に特定の乗客に利用されている傾向がある。
- ・ うららカー利用状況ですが、午前中は豊科方面への移動が多く見られた。利用者数は、68 名、ナイトラインは 5 名の利用者があった。利用状況、乗車理由ですが、通勤が 1 名、通学 3 名、通院 17 名、買物 2 名、自宅戻り 40 名(5)、その他 10 名で計 73 名という状況でした。利用頻度では、月 2～3 回が多く 21 名、月 1 回が 18 名、毎日利用が 14 名であった。

座 長：資料 6-2 の日頃見られていない細かなデータ説明ですが、実態調査時に使う表です。停留所毎に何人の乗車で通過したかというデータを基に作られた利用状況です。バスに乗っ

て、利用頻度、利用目的をヒアリングしている。調査は1日ですが、1日の実態がわかるということは、365日の行動を推測する上で出発になるデータである。もし、この日が異常値であれば、日常的ではどういう利用があるのかを修正していけばよい。全体の資料についての確認をしていただきたい。

宮崎委員：デマンド交通うららカーについてですが、利用実績が60～70名前後であるが、導入前の予測から見てどうか。

事務局：実際に運行を2年間する中では最初はほとんど乗らない状況があった。その状況は、話を聞く中では予測はしていた。現在の数値がほぼ予測に近い数値となっている。

宮崎委員：ナイトラインは低調に思えるが、こちらは予測に比べてどうか。

事務局：導入に当たっては地域の皆様から2つの大きな要望があった。

① 治安の状況が悪い中で高校生の送迎をお願いしたい。

② 他の皆様からも夜の運行の要望があった。

導入にあたり高校生の皆さんにアンケート調査を実施した。全体では1/4家族が送迎している実態がある。その数字に比べればまだまだ少ない状況である。最高で13人の利用があった。また、10/6には10名の乗車があった。冬になればまだまだ伸びる傾向はあるが、思っている数字には届いていないのが実態である。

最初の質問にもありましたが、最初は伸びないのは、いくら広報等でPR、説明会等を行ってもなかなか伸びない。一番伸びる最大の理由は、使われた人が良かったと言って口コミで広がるのが、全国的に見ても伸びる傾向であると思います。

宮崎委員：明科地域のスクールバス運行は一般でも乗車できるような形になっているのか。

事務局：その通りです。ただ車を走らせるよりも利用できる方については、通常の料金を頂きスクールバスへ乗車できるようになっています。

宮崎委員：明科地域では、スクールバスへも一般の乗車が出来るという形で行っているということで、今までの町村の考え方もよりますが、安曇野市としてはスクールバスと一般が共有するというのをどのように考えていますか。

事務局：交通政策の担当の考え方になりますが、今までは一般的にはスクールバスを一般の人を併用でといった考え方は少なかったと思われます。実際に運用する時間帯、路線が違っていたという点が実態であるため、そこまで踏み込んで考えていなかったと思われます。

岡村委員：スクールバスの運行状況で資料を出してもらっているが、豊科南小学校ではつつみ原地区で40名とあるが、防犯上の理由で4km以下でも対象としていったほうが良いのではという傾向が出てきている。今後の運行で、そういう傾向を加味する必要があり、意識しておく必要があると思われる。以前は、つつみ原の一部の地域を除き大半は入っていなかった。

齊藤委員：老人クラブの関係で出席している。説明をいただき、高齢者の利用に対して非常に関心があるのではないと思われる。無い方については、これからどういう風にこの問題に対して意見を引き出して、交通網の問題に対処しているかがこれから非常に大事であると思う。ここに出席されている委員の皆さんは、全員が自分の車で来て何処へでも行ける。しかし、75歳以上の女性で、運転免許を持っていない方の声がもう少し表に出てくる必要がある。穂高地域でタクシー券640円もらっているが、病院に行くだけしか使えない。何のためにこのタクシー券をいただいているのか。一番大事なことは、老人になっても病院へ行かず、元気で地域で活躍したり自分を磨いてもらったり健康でいられること。何処へでも出かけ、勉強し、何かあるときは自分で出席をし、自分を磨いていかなければならない。今回データを出していただき、前向きに進んでいっている。こういうことが一番大事であると思われる。

座長：次回に向けての大事な検討会ですので、お一方ずつ今までのデータを見ていただいた感想でも結構です。お願いいたします。

米倉委員：アンケート結果から、うららカーが旧町村の方からも好意的に受け取られているので、うららカーをベースとしたシステムで良いのではないかと思います。

赤田委員：バスの車両が大きすぎるため、もう少し小さくしても良いのではないかと。

- 黒岩委員：穂高地域では北小学校で 55 名とスクールバスが多い。こういう時代ですのでしっかりとやって欲しい。バスについては、一般の方も使える形を考えていかなければと思う。バスを 1 日利用する、しないのバランスがあるため、もう少し PR をして欲しい。
- 岡村委員：前にも意見を出したが、利用している車両と実利用者の合理的な設計が必要ではないか。スクールバスも含めて費用を 1 億 2300 万円位出している。この額を上回ることは許されないということを前提で考えなければならない。地域性はある程度残した形で、完全に一本化してしまわなくても良いのではないか。
- 水谷委員：データは地域だけの状況であるが、安曇野市になり他地域へ買物に行く、通院、金融機関へ行く、他の機関を利用するために駅へ行く等、そういうことを重点的に考えていく必要がある。利用者を多くするには出来る限りきめ細かく停留所を多くする。但し、時間がかかる。もう少しデータを詳細に検討していろいろな方法を考えていかなければと思う。
- 斉藤委員：車を運転できない方へ対し思いやりのある発案を是非お願いしたい。
- 宮崎委員：膨大なデータを頂き、だいぶ実態が見えてきたと思う。1 点は堀金のデマンド交通は、有明と穂高駅とかのエリアがはっきりしている地域ではデマンド交通が有効だと思う。もう 1 点は全体のアンケート結果からみると結構ばらつく部分もあるため、明科、豊科、穂高、三郷の中心部では循環バスも検討する必要があるかと思う。スクールバスも防犯上の問題もありますし、制限を緩くして、時間帯で共有できる形もあると思う。他の市外（池田町）から穂高地域へ乗り入れているバス等のデータがあれば、また、アルプス公園へのシャトルバスとの共有も可能かという判断もあるのではないか。
- 曲淵委員：現在の利用されている公共交通について説明して頂き、そういうシステムを作った時に、いかに気軽に乗れるか、いかに利用率を上げるかが大きな課題である。我々は、気軽にいつでも何処でも乗れる物を期待するのですが、実際は必ずしもそうではないかと思う。穂高有明地域でタクシー利用者が多いのは、別荘に見える方の数値かなと思う。
- 小林委員：明科地域潮沢線沿線に居住しているが、データから潮沢線の利用率が低く、見ているのも空で走っていることが多い。原因は、潮沢線の路線が沢の中心部を通っている。居住地は、バス停から歩いて 30 分、3~4km 奥で高齢者が多い。そういう点から、バスよりもタクシー利用が早いため、この結果ではないか。統計（アンケート）を取るときは、問 7 の他の要望事項を知らないで回答している部分がある。明科では懇談会を行ったが、アンケートの後、デマンド交通を知り、年配の方は関心、期待を持って羨望している状態です。
- 鎌崎委員：堀金ではデマンド交通を始めたが、最初はあまり利用していないと説明があった。しかし、高齢者の方は合併してもデマンド交通をやめないで欲しいという要望を持っている。会議の中でデマンド交通をもっと皆様に理解していただいて進めていって欲しい。
- 二木委員：アンケート調査結果が膨大のため、家でゆっくり勉強させていただく。公共交通調査の中で、病院へ行くのか、買物に行くのかを聞き取り調査をして欲しかった。明科の調査で、中学生が 1 名しか降りなかったとか、下校時にいなかったという結果が出ているが、公共交通の役目がなされているかが問題である。こういった点を我々も研究していかないとと思う。
- 尾台委員：資料から穂高地域の実態が見えてきた。穂高地域ではこれまで堀金、明科のような公共交通が無かった。高齢化社会という背景から、交通弱者の足を考えていかなければならない時期にきている。しかし、資料だけでは計り知れないが利用者の希望という点、費用の面を考えていかなければいけないと思う。行政の財政面ではどのような支援を考えているか、今後明らかにされるかと思えます。それによって、システム構築の方向が見えてくるのではないかと思います。
- 藤原委員：現行のシステムの利用者が少ないという話は聞いていたが、データにより利用者の低さ、少なさにびっくりした。やはり利用しやすいシステムが必要だと思う。例えば、豊科地域のぐるまるくんの利用者に聞きますと、毎日運行しなくてよい。週 2 回でよいから 1 日の運行回数を多くして欲しい、時間帯も利用者の要望に沿う形でやって欲しいという話が沢山聞かれました。資料にもあるように、通院する方、買物、金融機関を利用する方がほとんどではないか。そういう方の目的に会うようなシステムを考えていかなければと思う。
- 樋口委員：安曇野市社会福祉協議会です。福祉の立場であります。今年、道路交通法改正ということでタクシー事業者様にご理解をいただいて、福祉有償輸送サービスを実施している。明科

地域に限定し、通院で1,000円ということで実施し大変好評であると聞いている。地域公共交通とは違うので、2つに分けていかないといけないと思う。その中では、堀金のデマンド交通的な部分がよいのかなと思う。財政面の支援、また利用しやすいシステムが大変大事であるため、そこらへんを基本に考えていくことではないかと思う。

耳塚委員：タクシー事業者の意見です。タクシー利用券の充実をしていただきたい。時間的に利用される方がまばらですので、出たい時利用が出来るタクシー利用券の充実がありがたい。堀金でデマンド交通を実施させていただいていますが、17年度のデマンド交通の利用者が16,000件ということで、タクシーの利用者が16,000回減らされた。しかし、日本の人口の高齢化により1人で4.5人を相手にするような交通システムを作っていくといけないと考えられる。それは、デマンド交通が有効的であると思う。先ほど宮崎委員からも意見が出ましたが、デマンドについては中心街から離れた方と、市街地に住んでいる方と別の輸送を考えていかないといけない。バスを時間で乗っても乗らなくても走らせるという時代ではない。地球環境の意味からもそうだと思う。タクシー会社として切ない面もありますが、全体としてはデマンド交通が有効的かと思う。スクールバスについては、遠距離通学が4kmで厳格にコンパスで線をひいている。隣の家の子は良くて、隣の家の子は乗れないということがあります。子供の安全性からみてスクールバスを充実させて、乗りたい子は皆乗せるのが良いのではないかと思う。3.9kmの子は歩かないといけなくて、4kmの子はバスで通学する。今年、穂高西小学校で冬期間スクールバス運行を行うが、今回は朝乗ったところまで送っていく。自分のうちの玄関から10m歩くだけで学校へ行ける。しかし、往復7.8km歩かないといけない子もいることから、不公平が生じるようになり、父兄から不満が出てくるのではないか。スクールバスが希望者は全部乗せるといった充実した形をとったほうがよいと思う。

小岩井委員：3本の柱で検討いただきたい。1.デマンド交通の研究。2.スクールバスを含む路線バスの研究。3.合理性を追求する点であれば、スクールバスを行った後路線バス（ぐるまろくん等）の運行にはいる。そういう合理性を見て抱き合わせの運行で経費を削減していただく。タクシーのほうが利便性が良い地域も資料の中にある。合理的にする部分と、タクシー券を出していただく地域、デマンド交通が適正な地域もあると思う。堀金ではデマンド交通は成功したが、豊科ではデマンド交通が適正であるかどうか疑問であると思う。地域特性に合った3本の柱で考えていただければと思う。

小林委員：バス事業者として、それぞれの器でTPOが必ず違う。高齢化の中でエリアが広くなれば広がるほど、戸口から戸口という輸送形態の中で、一番大きな器を持っている事業者としての見解がある。市町村合併による5町村のそれぞれのエリアに適したTPOの輸送形態を考えていく必要がある。その中の集中、集合体のHUB的な地域間移動の器は大きい方が良い。デマンド交通に相応しい地域か、戸口から戸口のタクシーに相応しい地域、器の大きなものが相応しい地域とか、輸送形態の中で3種類の相応しい輸送形態を論議していくべきではないか。今回の新交通システムの中で新安曇野市様の中で、5つのエリアの中心的なHUB的な要素が必要としたら、その辺の論議もしていかななくては。合併以前の各エリア毎の5エリアだけのお話でしたら、その分の相応しい交通形態を生み出せるのではと思うが、新市としての全体的構想の中で中心的なものも必要ではないかと思えます。高齢化社会の中で福祉、公共性という中で、民間の医療関係の事業者も個人で、無償であると思うが、病院の搬送迎を行っている地域もあると伺っている。幅広い、他部門での情報収集も必要になってくるのではないかと思う。大型商店が、顧客確保のために無料の歓送迎バスを動かしていくような時代が来るかもしれない。そういう分では、いろいろな交通網が、沢山のエリアに幅広くあったほうが好ましいと思う。

吉沢委員：アンケート調査、検討資料が興味深い資料である。アンケートの中身を拝見すると、地域の方は利便性の向上につながるシステムを望まれることになると思う。アンケート等いろいろお話を伺う中で、堀金地域のデマンド交通の維持を求める意見が多いということで、一つの方向性のヒントになっていくのではないか。今後の地域にシステム導入していく上で運行経費面が当然出てくるが、利便性の向上という点と、運用の経費、合理的な運行等両方の観点をすり合わせし、検討していく必要があるのではないかと思う。

座長： 委員の方々に次回の11/27(月)に向けての事務局の一定の案提示に向けて、様々な意見を出していただきましたが、出来るだけ反映させていく形で、複数案になると思うがご提示さると思います。それに向けて、私のほうから話の整理として幾つか分けたほうが良いのではと思う事項があります。

1 点目、観光については別途切離し、単年度で終わる議論ではないため、別途作業部会なり、違う視点での情報収集をさせていただき、年明けの最終委員会等で報告させていただく。これについては、この委員会で結論を出すのでは無く、これからの行政、特に観光産業で立国していくような日本全体の流れもありますので、そちらは別途切離して進めさせていただきたいというのが1点目です。

2 点目は、今日お配りした動線6-1資料の中で、松本方面への移動というデータが一定程度出ている。先ほどの資料に、市域内での動線網、幹線もあるがデータの的には圧倒的に一つの大きな束になっているのが松本方面への動線です。私自身として、データが物語っているものに素直に耳を傾ける、という基本的な考えを持っています。今回はこれを切離して考えさせていただけないかと思っています。これも様々な考え方があり、ここも便利なのよという面もあります。データを絞り込んでいくと、高度医療機関、病診連携の中でこれから益々2008年最後の医療費改定も含めて、新しい仕組みも動き出すやも聞いている。先程の個人病院が送迎をやっていることもあるかと思っています。これは別途切離して、松本方面への足をどうするのか、またこの地域には鉄道も通っていますので連携も含めて別途検討していく。これから何処までこの検討委員会で方向性についてご提示できるかは、行政と相談し、進捗について報告させていただく。それほど簡単に案は出来ないと思います。

安曇野市域内での移動について、合併後の新公共交通システムの提案を次回行う。一番大事なことは、公共という名の下に一定程度の支出を持って成立する。私は、1/2原則を申し上げているが、理由は利用している人の負担が、利用していない人の負担を等しい状態へ持っていくのが当たり前と思っている。1/2を目標にしていくのが、これからの公共交通においてあるべき姿ではないかと思っている。今の行政が支出しているお金を減らすことを目論んでいくのであれば、基本方針なり基本理念、考え方を行政としてしっかり持つことが非常に重要ではないか。次回の0次案、1次案の提示には、行政のしっかりしたスタンスが同時にセットにならないと、その0次案、1次案自体が崩れやすい物になっていくことも考えられるので、一定程度の行政の考え方を示していただければと思っている。それは、この地域独特の生活路線バスを含めて、路線バスが入っている割合が少ない、また既に廃止になっている。そういう中でこの地域独特のタクシー券というものを、かなり幅広くばら撒いている状況が散見される。日本全国探しても、こういう地域はまれだというのが現状である。この当たりの考え方、これを続けられるのか、財政支出のたがをはめるのかどうかをしっかりと、行政は行政なりの、公共交通の公共なりのしっかりした指針を持ち込んでいただきたい。それを受けて、通勤、通学の利用状況や、うららカー「ナイトライン」を手探りで動かしていて、他の地域でも要望は強いが実際に動かすと、家族の送迎以上に勝るものはない、という形でデータが上がらないのが実情であると思われる。こういうときには、両質の調整と同時に、一番は価格、乗り方が一つ重要な調整としてあります。つまり、事前定期という形で非常に安い定期を買っていただく。乗る意思＝支払いという形で、まずは先に清算を済ます、という方法をとれば、かなりの利用に結びついていくというデータもあります。乗り方も含めて、今後提案していくことが重要ではなからうかと思っています。これについては、距離に厳格にというのは、文科省のほうを向いて行政サービスを決めている、という非常に悪しき慣習だと思います。そのため私は徹底的に利用者の視点に立った形で、サービスを積み上げていきたいと思います。スクールを今後どう考えていくか、ここには一切登場していない幼稚園の送迎というものはどうあるべきなのか。これは、今までどおり幼稚園対応は各父兄対応でよいものなのか。本来、小学校と中学校は登校時間を分けるべきものなのに、何故一緒に送らなくてはいけないのか。これは、幼稚園を入れると、一緒に送るということが非常に利用者の視点をなくす、時間帯を分けて送るということもスクールでは非常に重要な視点だろうと思っています。こうなってきますと、地区を細かく分ける、あるいは車両の利活用を様々

に組み合わせしていく、といったことも可能になってきますので、スクールについては一定程度行政の考え方を聞いた上で、どういう運行の案が考えられるかということも、次回提示させていただきたいと思っています。

日中については、特に運転をしない後期高齢者、女性の方を中心に、一定程度の利用が見込まれ、要望がある。この中で一番大事なことは、巡回バスは本当にこの人達のニーズを満たすのかということ。他に地域で、巡回バスからデマンド交通に切り替える所がものすごい数に上ってきている。乗換えということが、通常本当にスムーズに負荷をかけなくて出来るということをどう演出できるのか。そのことに繋がっていかない限り、利用者の視点から利用者を増やしていくということは、非常に難しいと思っています。アクセサリとして動かす交通が、本当に地域で必要なのか、ということも含めて様々な案を提示させていただきますので、その選択は地域の方々が自ら地域の足を工夫していくという立場に立って、次回以降1, 2回はじっくりとそれらを踏まえて議論していかなければと思っています。

私のほうから、次回の委員会に案を提示するに当たっての、一つの線引き、いくつかのポイントを説明させていただきました。

その他に、次回に向けて何かこういう点もというものがございましたらお出しいただきたい。

宮崎委員：システムの件ではないのですが、毎月1回という形で1ヶ月毎に会議を行っていますが、前回の会議から時間が空いてしまいます。HP上では議事録は公開されているのですが、次回の資料をいただく時に、前回の議事録も一緒に入れていただき、それを確認しながら次どう考えるかという形にしていただけると、整理しやすくなると思います。是非、議事録も追加していただきたい。

事務局：添付させていただきます。

座長：その他ありますでしょうか。 無し
それでは、長時間にわたりましたが、議題について「5.その他」につきましては、事務局に返して進行をお願いいたします。

事務局：次回について

第5回検討委員会 平成18年11月27日(月) 堀金支所、13:30から行います。

次回までに、資料、議事録の送付をさせていただきます。

以上で、第4回検討委員会を終了いたします。長時間にわたりありがとうございました。

以上