

## 第5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 11 月 27 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、秋山委員代谷津委員、小林壮委員代神田委員、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、鎌崎委員代宮澤委員、小林忠孝委員、米倉(正)委員、水谷委員代米倉(稔)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、小林善委員、八木委員、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、石垣
6	公開・非公開の別	公開
7	記者	3 人
8	会議概要作成年月日	平成 18 年 12 月 5 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. 穂高地域でのワークショップ開催状況について
  2. 「0」次案に対する検討
  3. その他

- (4) 閉会 (熊井首席運輸企画専門官)

#### 2 協議概要

1. 穂高地域でのワークショップ開催状況について(事務局より説明)・・・資料 1  
<資料 1「穂高地域におけるワークショップレポート」>
  - ・ 平成 18 年 11 月 19 日(日)9:00～12:00 に実施した。
  - ・ 30 名定員のところ、出席者 38 名、スタッフ含め 53 名、6 班構成にて開催した。
  - ・ 将来の方向性ベスト 3
    - [1 班] 1. 予約と乗合出来るバス・タクシーで料金を安く利用する目的別運行  
2. 利用者の多い所は、定期的であってもフリーで停車出来る路線運行  
3. JR への希望・・・①駐車場②各駅停車、追分・柏矢町にも停車③自転車が乗車出来る電車④本数を多く
    - [2 班] 1. 「交通弱者」への配慮の為、市内バスを運行して欲しい  
2. どこへでも行ける安い乗合タクシーがあればよい  
3. 駅への駐車場設置と利用しやすい電車の接続
    - [3 班] 1. 公共交通機関の整備と充実  
2. 市からの利用券の拡大と交通料金低額の実現  
3. 駐車場の整備
    - [4 班] 1. 誰にでも利用し易い、低料金の公共交通の整備  
2. 今あるバスと運行後の公共交通の PR  
3. 駅前.駐車場の充実
    - [5 班] 1. バスの運行確保  
2. 自由に使えるタクシー券を増やして欲しい  
3. 駅・公共施設の駐車場確保
    - [6 班] 1. 駅や病院・役場等を定期的に結ぶバス路線が欲しい  
2. 自宅からバス停への手段として乗合タクシーが欲しい

3.バス料金、タクシー料金は安くしてほしい。障害者等については、特別に配慮して欲しい

座 長：11月19日(日)に開催しました穂高地域ワークショップの議論のまとめでした。  
何かお気づきの点、等ございましたらお願いしたい。 無し

2. 「0」次案に対する検討（事務局より説明）・・・資料 2-1,2-2,2-3,6-1（第4回検討委員会資料）  
<資料 2-1「安曇野地域における公共交通システムの検討会におけるこれまでの調査検討内容」>

- ・ これまで検討会にて調査検討してきた内容をまとめたものである。
- ・ 公共交通システムの検討体制として、アンケートの実施（8/11～8/25、65歳以上と高校生のある世帯を中心に16,328名、50.2%回収）、ワークショップの実施（4回開催）、住民の実態や意見聞き取り（穂高地域2回、三郷地域11回、堀金地域4回）で、ワークショップを含め、1055名を対象に意見をお聞きした。
- ・ 現実の生の声、ご意見、ご要望、現状の調査を行い、データ収集、分析を実施した。
- ・ 検討会は5回目を向かえ、4/10以降29名の委員の方にご参集頂き検討してきた。
- ・ 旧町村別の交通施策の説明。（路線バス等・観光周遊バス・スクールバス・福祉バス・外出支援事業）
- ・ アンケート調査結果から見えてきた課題説明、意見要望集約の説明。
- ・ アンケート分析・各種調査から見えてきた実態の説明。  
アンケート分析による人の動線／通院先及び買物先とその交通手段／路線バス利用状況  
明科「市営バス／循環バス」・豊科「ぐるまるくん」・堀金「うららカー」
- ・ ワorkshopの状況説明（公共交通システムの総合的なあるべき姿）
- ・ 検討会の考え方の説明（4回の検討会を経て）
- ・ 今後の検討会にて 説明

<資料 2-2「安曇野市 公共交通システム 0次案（案-①）」>

- ・ 主な市街地等が無い安曇野市において、デマンド運行による乗合タクシー方式が最も効率的でこの地域にあったシステムではないかと判断させていただき、①案を提案させていただく。
- ・ 明科、穂高、豊科、堀金、三郷地域をそれぞれデマンド乗合タクシー方式で運行する。
- ・ 豊科地域で乗り継ぎ中継ポイント、共通乗り入れエリアを決め、乗り継ぎをしながらそれぞれの地域の連携を図る。
- ・ 明科地域では、アンケート結果等から動線が大きく穂高、豊科に分かれているため、穂高地域内に明科地域の共通エリアを設ける。

<資料 2-3「安曇野市 公共交通システム 0次案（案-②）」>

- ・ 全市一斉のデマンド導入では、事業者の皆様へ急激な影響が出ることも想定されるため、近い将来のデマンド乗合タクシーを見据える中で、地域にも定着し継続希望のある豊科地域「ぐるまるくん」のコミュニティバスを改善し運行する案。
- ・ 穂高地域においても同様のコミュニティバスを運行し、利用状況を見ていく。
- ・ 明科、三郷地域ではデマンド乗合タクシーを導入し、堀金地域でも現状継続としていく。
- ・ 穂高病院や田沢駅などは飛び地までの運行や、共通乗り入れエリアを設けている。
- ・ ①案、②案とも市民の皆様や市内に通勤通学の皆様は誰でも同じ条件で乗れることが基本である。
- ・ デマンド乗合タクシーでは、事前の無料利用登録は必要であるが、誰でも利用できる。
- ・ 地域間の連携が取れた交通体系の整備をとる形で進めたい。
- ・ このシステムの導入により利便性が高まる事になるため、デマンド乗合タクシー利用エリアにお住まいの皆様に対する、一般の高齢者の皆様の外出支援事業は廃止する方向で調整させていただく。
- ・ 前回議論の中で、観光、松本地域への動線については、来年度以降の検討と整理させて

いただいているので、今回の案には載せていない。

- ・ ①案②案とも、具体的な台数、時刻表については、これからの大きな方向性が定まってから関係の皆様と協議、検討していきたい。
- ・ 試行運行の時期は、来年の9月頃を目標としている。
- ・ 出来れば、国の補助事業等をいただきながら、半年間の試行運行は国の事業で、更に半年間の試行運行は市の事業で行い、改善改良を繰り返し、平成20年9月から本格運行を目指したいと考えている。
- ・ 次回は1月頃の検討会を予定している。それまでの間に、皆様、関係機関で協議していただき、次回の検討会で一定の方向性を定めていけるようにしたい。

座長：事務局から0次案の報告があった。今日の検討の主眼は、基本的な方向について、各地域、各団体として参加いただいているので、それぞれの立場から0次案2案提示について意見を頂きたい。0次案2案は、安曇野市全域にドア to ドアの乗合交通システムを展開する基本的な方向性を示している案①、穂高、豊科についてコミュニティバス運行を中心に、明科、堀金、三郷でデマンド運行していく案②、クロスする地域にはデマンド運行を利用できるような形で、地域間移動を保障していく。

この案について、それぞれの立場から意見を頂きたい。その際、確認等あると思います。既存の交通施策との整合性はどうか、一方的に要望ばかりでなく、利用実績が上がれば費用負担が少なくなるが、基本的に地域交通は行政の持ち出しが要望ばかりですと増えていくという方向もある。その当たりの危惧する点、あるいは確認をしておきたい点、次回までに調べる点等を出していただきたい。交通施策は、出来るだけ納得行く形で地域自らが選ぶということです。各地域と言う点と同時に、合併をした安曇野市という市の交通施策という2点から評価していかないといけない。輻輳するが、それぞれの立場でお気づきの点を出し合い、それに基づき、丁寧に議論していきたい。

米倉(正)委員：「0」次案の①にあるような、全てデマンドでやるような形が、現実に利用者のためには非常に良いのではないかと。家から目的地まで行けるというメリットはある。ただ、問題は、うららカーでは南安タクシーさん、安曇観光タクシーさんで車を出していただき運行しているが、全市に広がると車の台数的に可能かどうかである。②ですが、明科―穂高、穂高―堀金、穂高―豊科とかデマンドで旧町境、村境を越えてというものもありますので、これはこれで良いと思う。ただ、車の配車の問題が解決すれば、やはり軒先から目的地まで行ける①が現実には良いのではないかと。

米倉(稔)委員：私も米倉先生のご意見に賛成です。地図を見て感じましたのは、山岳地帯、山麓線、農道、国道というのが描かれていれば、この範囲の状態がわかり、知りたいと思いました。

座長：この辺りは、事務局のほうからデマンドのエリアとか路線という具体的なものはありますか。

事務局：現時点では具体的なものはありません。地域の大きな方向性ということを議論していただきたいと思い提案させていただいています。

座長：こういう風にエリアを取っていただきたいとか、こういうところは変更しなくて良いのではということ、それぞれお考えがあると思いますので、その辺りの情報を事務局へお伝えいただければと思います。

齊藤委員：案①デマンド運行ですが、基本的には100%とはならないが、これから先改善すべき点は改善して、変更して良いという状況が有るようですので、私はデマンド運行を希望いたします。小高地区等でも行っているということですので。案②で運行するコミュニティバスということになると、何処をどう運行するのか、時間を決めて運行するという計画であるのかという点が知りたい。昔バスが走った所、その程度の所を運行するのか、またその停留所まで行くのか、という事も一つの課題になるかと思えます。どちらにしても全体に言えば予算とか補助が関係してくる。基本的には①案をやっていたら良いかと思う。

宮崎委員：この「0」次案ですが、まず基本的な考え方として、②案は域内のデマンドの変わりに既存のバスを暫定的にコミュニティバスとしてという話があったが、そもそも今までも議論の中で、デマンドで要求を満たす部分と、コミュニティバスで要求を満たす部分とは違うという意見もある。それを、ただ継続という点で当てはめるには無理があると感じる。そういう意味で言うと、①案の域内はデマンドを中心として運行するという形が普通であると思う。穂高の地域につきましては、豊科地域への依存度は、他の地域よりも少ない。明科地域は穂高地域への依存度は大きいという面から考えると、明科駅、穂高、豊科が一つの交通の拠点として考えられるのではないか。そういう交通の拠点に、コミュニティバスを走らせ、域内はデマンドで行う考え方の方が自然だと思う。コミュニティバスの位置づけとデマンドの位置づけをもう少しきちんと明確にしたほうが良いと思う。前回にもありましたが、スクールとの共用の形は、今回のデマンドではどういう考えであるか。また、あづみの公園へのシャトルバスであるとか、池田から穂高へ乗り入れている市外のバスであるとかの関連をどう位置づけるのかについて、説明をお願いしたい。私の意見としては、デマンド交通の①案で良いとは思いますが、それとは別に、明科、穂高、豊科において拠点を回るコミュニティバスの考え方も必要であると思う。

座長：宮崎委員から出ました、コミュニティバスとデマンドの位置づけと同時に、スクールバスと今回提案の関係、市外から乗り入れているバスとの整合性は事務局としてはどうか。

事務局：1点目のコミュニティバスが幹線の駅を結んでというご意見ですが、様々な面から検討していますし、検討していかなくてはと思っています。ただ、①案につきましては、そのような駅を連携するものについても、基本的にはデマンド運行で、バスではなくデマンド車両で運行を考えています。スクールバスの関係については、例えば、現在明科地域ではスクールバスが走っていますが、それは、何らかの形で担保しなくてはいけない。その一つの方法としても、①案であればデマンド運行の車両の時間を変更するとか、その時間を運行するとかで対応が可能だと思います。②案でいけば、コミュニティバスを走らせる中での運行が考えられると思います。いずれにしても、全市スクールバスも含めての議論はこれからです。「0」次案の検討を経て将来的に向けての調整になると思う。また、あづみの公園へのシャトルバスは運行していないと聞いている。シーズン中で、臨時的な運行があれば別ですが、3月いっぱい休止と聞いている。池田のバス等の関係ですが、少なくとも今は域外の話まで踏み込んだ議論は、先程の松本行きについても来年度以降という話の中で、という位置づけをしていくつもりですので、今はこの安曇野市内の公共交通をどう考えるかという点でご提案させていただいています。

曲淵委員：この地図の範囲内での理解しかできないが、旧町村の中でデマンド運行の①案が出ていますが、旧町村をオーバーラップする形で、どの程度移動が可能なのかという点。それから、例えば穂高地区から堀金地区へ移動する場合、共通の中継地点へ降りなければいけないという形になっているが、西山の山麓線沿いの外環を巡回するようなコミュニティバスが併用されると、東の方へ降りないで西側での移動が可能になると思う。外側をぐるっと回るコミュニティバスも考えられるのではないか。基本的には住民としては、デマンド運行を望むところです。移動効率を上げる為の方法も必要ではないかと感じた。

事務局：旧町村のオーバーラップとかエリアの話は、案では基本的なイメージとして考えていただければと思いますので、今後の調整の中で検討していただく課題になります。一部コミュニティバスの重複という話もありましたが、今回①、②案を出させていただいたのは、交通施策で色々なご要望はありますが、どちらかの形、整理した形でなければ効率的な運行、あるいは財源も限られた中での運行に成らざるを得ません。今回はたたき台として提案させていただいています。①案の例は、共通乗り入れポイントを中心に、デマンドの乗合タクシーを乗り継ぐという形で全域の連携を取るというお考えでいただければと思います。

小林忠孝委員：①案が採算性、効率性を除いた、利便性においては明科としては良いと思う。先ほど説明がありました、コミュニティバスのぐるまるくんですが、明科地域南部は豊科地域が生活圏になっているため、今後の課題では、塔の原地籍等までコミュニティバスを伸ばしていただく

よう検討していただきたい。

宮澤委員：堀金としては、定着しているデマンド運行が地域住民としても、①案ということで良いと思う。意見、要望等は、全市的な考え方で、地域要望等を踏まえた中で統一した意見も出てくると思う。住民に定着している①案で良いと思う。

二木委員：基本的には、利用者中心に考えることが一番必要であると思う。地域性を考えて、この案を練っていただいたと思う。この案は、今後の地域性が十分生かされているのではないかと思う。②案の地域によってデマンドとコミュニティバスの併用ですが、三郷の場合も小倉地区がありますが、その辺も含めて検討していただきたい。乗り継ぎの問題、エリアの問題ですが、色々な面で混雑とか、交通が麻痺する問題もクリアできればありがたいと思う。この②案は地域性が取れていて良いと思う。

尾台委員：穂高地域では昭和 40 年代までは、東西だけでも 3 本の路線バスがあった。このバスについて要望される方も多いわけだが、穂高地域は広いため、路線バスで全体をカバーすることになると、経費の面で難しいと考えられる。資料 2-3 も良いが、高齢者に利用し易いと考ええると、バス停があっても、そのバス停までの交通手段を考えなければならぬことが発生する。①案のほうが、高齢者には利用し易いと思う。穂高と明科を結ぶ路線が描かれているが、これは大変大事な事である。穂高では、JR を利用する場合、松本方面の中央線と長野方面の篠ノ井線がある。この 2 本を利用することが多い。明科方面へは、どうしても自家用車で向かうことが多い。松本周りで行くと時間がかかるというのが、穂高地域の現状である。この点を資料にある、穂高一明科を結ぶ線を実現していただきたい。

藤原委員：②案の豊科の場合、コミュニティバスぐるまるくんの継続運行となるわけだが、これは、現行のぐるまるくんと同じような運行なのかどうかという事。一つの考え方として、例えば、豊科から三郷、堀金まで回れるようなバスがあれば良い、という声も聞いている。ぐるまるくを、域外まで回れるということが考えられるのかどうかという事。①案のデマンド交通とコミュニティバスを併用するという事は考えられるのかという事。つまり、目的地へ短時間でいきたいという要望と、時間がかかっても仕方ないから少し他地域まで回りたいという両方を聞いているので、その辺について、検討していただければと思う。

樋口委員：資料 6 にあるように通院・買物という数字を見ると、そこをどう対応するかということになり、効率的な運行、利便性等を考え、利用者を中心にとすることでデマンド交通かと考える。試行という形が考えられているので、実際に中継地点がどのように、旧町村の連携がどのようにとられていくのかが若干心配です。

耳塚委員：提示されている①案、②案のどちらが良いかということになると、皆さん①案がよいのではないかという事になる。タクシー会社の立場から申しますと、色々な問題が出てくるという事を皆さんお考えいただきたい。第一に、この安曇野市公共交通システムという事業を、言ってみれば既存のタクシー会社をいじめるというか、事業を著しく阻害するようなシステムを、市が強行に推し進めるということが、タクシー会社としましては、非常にすっきりしない。最初から、会議に出させていただいているときから、悶々としている状況です。このシステムにおいては、昼間の利用の事だけを考えているように思えるが、夜の部、深夜の部、早朝の部はどうなるのか、という事をお考えいただきたい。このデマンド交通が順調に軌道に乗りますと、タクシー会社の屋台骨がまず持ちません。私どものような小さい会社は、5,6 年でいけなくなると思う。今、お客様の利用の割合というのは、私どもの会社では昼間が 8、夜が 2 という比率です。その昼間の 8 の部分が 4 になるわけですから、大変に一般乗用、タクシー業の収入が減ってしまう。昼間の部分が、半分になってしまう。それで、経営が成り立っていくかという事は、皆さんお考えになって頂ければわかるように、タクシー会社の健全な経営は成り立っていかないと。経営がだめになる前に、最初に来ますのは、今タクシーは 24 時間体制で行っているが、24 時間体制が維持できなくなってくる。これは、昼間からずっと 24 時間やって、昼間ぼーとして夜の部分だけやれというのは運転手には酷な訳ですし、今でも駅で 1 時間ぐらい動かない日があるわけです。それが、駅で 2 時間、3 時間詰めっぱなしということになってくると、タ

タクシーなんて収入にならないからやめてしまう人が多くなっていく。夜の場合、酔客だけが利用しているように思うかも知れないが、そのようなことは全くない。夜に病院に行かなくてはいけない人もいる。先達では、この12月に出産を控えた女性の方が、夜中に急におなか痛くなるかもしれないので、私の家を覚えておいてください、という電話を掛けてくる方もいる。こういった対応をどうするのかという面があると思う。デマンド交通で一人が4,5人を相手にするというシステムは、これからも必要になってくることとは思うが、デマンドでもこういう弱点が幾つか抱えている面もあるため、その辺のところも皆さん、十分に頭に入れて取り入れて行っていただきたい。タクシー会社としては、このワークショップの意見にもあったが、タクシー券の充実が一番良いわけですが、どうしてもこういう事業を取り入れて行くことになったら、私達の事業のこと、時間外の部分はどうかと言うことも十分考慮に入れて実施していただきたいと思う。

小岩井委員：タクシー事業者としてみますと、耳塚委員の言うとおりでありますが、第①案が運行されたらと想定するならば、来年度、私どもの事業の半分は要らないのではないかと。あまりにも過激な影響が予想される。5年位先を最終目標としていただくと、毎年研究を重ねながら、運行を考えていただければと思う。タクシー事業者としては、最終的にはデマンドの必要性等は、タクシー事業の乗務員不足等が、5年、10年先には予想もされる。必要性としては十分認識しているが、いきなり来年度から全てデマンドでは、あまりにも過激な検討ではないかと思う。①案②案に限った意見を申し上げさせていただければ、絵で見させていただく限りでは、旧町村の穂高地域、堀金地域という枠の中で運行経路を考えているようですが、安曇野市レベルの中での運行のし易さを考えに入れていただくことで、堀金地域、穂高地域等にとらわれなくてもよいのではないかと。運行の形態としましては、5年先にはデマンド交通になったとしても、今の既存の事業を継続していただきたいと言うのが私どもの意見です。豊科で言えばコミュニティバスとの併用、穂高地域でもコミュニティバスの併用も謳ってありますが、現実問題としまして、現在、穂高駅から中房線の乗合バスという形で運行させていただいている。これは、冬季の雪のための事情により、11月中旬、また、4月ゴールデンウィーク前からの運行になっている。通常の時期は、最終的には中房温泉まで行く。行けないときには、下の地域を回るといった、併用することも穂高のコミュニティバスとして取り入れていただければと思う。デマンド方式の欠点として、費用には枠のあることですから、色々制限はある。無制限の話ではない。安曇野市レベルの中でのデマンド交通の台数は何台といった事でも、運行の形態は変わらざるをえないと思う。例えば、堀金のデマンドが豊科地域で空車になった。その車が合理性を追求すれば、今度は明科へ行く可能性も出てくる。そうすると、センター施設、受け側の色々な問題も出てくる。バス同士の乗り換えは、高齢者には馴染まないのではないかと感じる。コミュニティバスにつきましては、本当に大まかな、三郷、豊科、堀金、穂高、明科をぐるっと回る形、それにフォローできない部分はデマンドをかませるやり方か。それと、デマンドの台数によって、堀金と同レベルの2台ということで、穂高も2台と仮定した場合に、豊里、宮城の奥から、豊科の町まで来たとする、それだけでいったい時間がどの位かかるか。そうすると、利用者には当然制限がかかってしまう。そういう意味で、当面は路線バスの併用でしか仕方が無いのではないかと。このやり方が、一番タクシー会社にとっても、会社内の体制を立て直す時間が5年後ということであれば、何とか時代の流れに沿った経営の方法も考えられるのではないかと。5年後を目安としたデマンド交通、とりあえずはコミュニティバスとの併用と言うことで検討できればと思う。

小林忠由委員：各5か町村でヒアリングを実施した際には、それぞれの町村が以前に持っていた輸送形態があるはずだし、それぞれ該当の住民の皆様が一番自分が利用し易い、乗り易いというのを追求するのは、当然事と思っている。その反面、効率的な運行をするという中で、空のバスが動いているというご指導があるのも事実です。今般の新交通システムの安曇野市様としての方向性としては、必要とする人が、利用する時間帯等で目的地へ向かって速やかに輸送が出来るという面では、やはり小回り性のあるデマンド交通が一番あるべき姿ではないかと、これまでの会議を重ねる中では、個人的に判断させていただいています。両タクシー会社社長様のご意見のように、実施するとか、受委託の中でやる事業者としての意見というのは、それぞれ様々に持ち合っているとは思いますが、今般、向かう新公共交通システムの示唆としては、コアをしっかりとする中で、どんなあり方を明確にしていかなければならないと思う。

今回の新公共交通システムの方向性の中心をどういうところへ置くかということも協議が必要ではなかろうか。これが、万民、住民への全公共性なのか、若干福祉交通というものを考えた交通弱者の方々への提供なのか。その辺の所も検討していかなければ、やはりヒアリングでは、既存の各5か町村の5地区の方々は、自分が一番便利だったらいいよね。と言う答えしか出ないし、アンケートでまとめるとそれになると思う。その辺は、この検討会の中で、主たる目的を何とするための新市の新公共交通システムを構築していこうという所は必要であると思う。新公共交通システムの提供運用時間帯ですとか、利用対象者等々の協議もしていかないといけない。やはり利用者は、自分が行こうと思ったときに、間口から間口、ドア to ドア、自分が乗る所から行きたい所という事が強くなると思うが、その辺は示唆して、方向性を出さないと取り纏めにくいのではないかと。それぞれ5か町村が、土地面積的に広い所から、コンパクトにまとまっている所までが集合になった所までであると思いますので、移動時間分ですとか、輸送ターゲットの度合いですとか、その辺も見ていかないと今のままの話だけでは、絵は大きく実現は厳しいのかなという気持ちです。

神田委員：これまでの議論、皆様の意見、をお聞きする中で、利便性という観点で①案のデマンドが現実性である印象を受けた。今後の検討の中で、乗り継ぎ等の検討は必要であると思う。

谷津委員：私共としましては、地域の皆様のアンケート等を踏まえたニーズに沿った、利用し易い公共交通システムを作っていただきたいと考えております。この地域で議論を重ねていただき、そういうものに沿った交通システムを作っていくべきではないかと考えます。

座長：各委員の立場から意見をいただきました。それで、今日この①案②案のどの方向でと言う事をこの場で決めるのではなく、次回に向けて事務局に要望を出していくと言うことで、この後も一度、皆様方から意見をいただきたいと思う。今、意見を聞かさせて頂きまして、次回に向けてこれだけの絵では到底計り知れない。具体的にこうなるという事がイメージとして伝わらないのではと思う。先程出たように、縦軸、横軸どういう風に移動できるのかとか、もしコミュニティのバスを残すという時にどういう風に運行が違うのか、新たに穂高で走らせる時に、どういう線を考えているのか、これは昔走っていた線と同じなのか、バスと同じなのか、等々に具体的に提示された上でないと、突っ込んだ、ここをこうすればより良いのではないかとわからないのではないかと。次に向けて、個々のこういう所をしっかりとわかるようにしてくれという点を、出して行こうと思う。そういった意味で運行イメージについては、想定される利用者がどういう風に利用されるのかというイメージ。これはもし、スクール運行と絡める、あるいは高校生の朝夕の送り迎えもサービスの一環としてイメージとして持てる様にしようとか、様々な想定される利用者、コミュニティバスのイメージでいきますと、この前のぐるまるくんの乗っている状況等々の数字、これからぐるまるくんを続けていくのであれば、これは利便の向上に役立つとはいえない面もある。こういう風に変えるという提示をしていかななくてはならない。そういう意味で、想定される利用者等を時間帯別に提示していこうと思っている。こういったイメージを、二つの案についてどういう運行イメージをしているのかを提示する。運行間隔、運行便数等運行イメージをできるだけわかり易く提示していきたいと思っている。運行曜日については、土日も含めて、どのように運行するのか、何処まで出せるかは事務局と相談ですが、曜日についても提示しなければいけないと思っている。それは、お金との絡みが出てくる。やはり、要望だけを出しているとこれからの地方財政が立ち行かなくなっていくことは皆様ご承知の通りです。この辺りについては、行政の財政の考え方と関わってくると思う。恐らく、今かかっているお金よりも増えても良いと言う行政は、全国探しても殆ど無い状況だと思うので、皆様方に提示していますが財政支出、それぞれにどういうお金の掛かり方が実際にされているのか。このあたりとの兼ね合いの提示をしていかなければならない。その中で、一つ前々からありますように、タクシー事業者さんの方から、本当はタクシー券が良い、と言うご要望があります。まず今回の施策と一つづれているのは、タクシー券は厚生労働省の支援メニューの外出支援という形での切り口のタクシー券であろうと思われる。それに対する考え方。事業者さんが良くて穂高のように、自由に使えるタクシー券が良い、それを何故実現できないのか、と言う根本的なスタートをしっかりと明示しないと、色々な所で誤解が生じる。今回の交通施策を考えようと、考えまいと、本来タクシーチケットを配っていることが、これからも続けていけるのかということの明確な行政の考え方があるべきだと思う。これから、75

歳以上の医療費の負担も強いていく時代に、75歳以上にはタクシー券が一定程度無料で配布され、それで外出支援がされるということを本当にこれからも続けていけるのか。行政も本当は続けていこうと思われているのか。前々から言っているが、この地域のタクシーチケットの配布の仕方というのは、他の地域に比べて異常です。その所の切り口がしっかりと、説明されるべきであろうと思う。これは、公共交通を考える違うセクションで、ずっと続けていくのであれば、別段そちらで解決したほうが、遥かにタクシー事業者さんも喜ぶわけです。こんなに仮想の財政難の中で、出来るだけ利便性を高めるような二律背反的なことを一生懸命この委員会で議論すると言うことが、本当は余り必要ないのか分かりませんので、この考え方を出していただかないと、到底この地域における公共交通を考える上で、特に既存施策との関係から言いますと、ここが非常に大きなテーマだと思う。これについては、明確に行政としてどういう風に考えられるのか、是非出して頂きたい。これがまず、次回に向けて調整が必要なことである。

2点目ですが、全国30数箇所ですが、明確にタクシー事業者さんが、売上げが極端に落ちてタクシー事業者さんが、立ち行かなくなっていると言う話は実際には無い。これは、タクシーチケットを含めての売上げの話がされているのか、実際のタクシーの売上げが何処まで落ちるのかを心配されているのかは、分けて考えなければいけない。現実のタクシー事業者さんの実車記録、日誌を取られていますので、これを1週間提示いただいて、しっかりと朝車庫を出て夜帰るまでに、どういう配車でどういう売上げを上げられているのかと言うデータをまず出していただく。それが、タクシー券の影響と、デマンドが動くことによってどういう風に利用者が移っていくかという想定は、一定程度できると思っている。多くの場合に、タクシーから明確に移られる方は、ほんの2割前後しかいません。それが、半分減るとというのがどういう根拠で言われているのか、データを基に議論された方が良いのではないかと思います。是非タクシー事業者さんの実車記録、全て動かしている車両を1週間、データを出していただく。うららカーが走る前と、うららカーの日と、現実の直近の1週間のデータをまずベースに持ちながら議論することが大事だと思っている。我々は、既存の事業者をいじめる為にこの公共交通を考える委員会を開いているのではない、というのが大前提である。余りにも、タクシー会社さんが被害妄想的になられているのであれば、これをまず0時点に戻さないと、これから本当の意味で地域の公共交通を事業者さんの協力無しでは出来ないということになる。当然、ここに参加されている事業者さんたちだけではなく、他にも事業者さんはいらっしゃいます。既存事業者だけでなく、新規事業者も含めての議論をしないと、常に地域は止めて、議論せざるを得なくなります。むしろ、こういうサービスをやりたいと言う事業者さんがいれば、その事業者さんとの競争というのは、やはりこれは競争促進という面でも行政はそれを止めることは出来ないのではないかと思います。これは全てのビジネスに言える事。常に入れ替わる可能性は持ってなくてはいけない。やはり、一方の情報だけで議論するよりも、この場で正確に今の数字を、データを持たれた方が良いのではないかと思います。我々、デマンドを動かしている所では、ガソリンが上がったから、どの位影響しているかということは、走行距離に従って入れているガソリンの値段、一年前のガソリンの値段とどういう風に値段が違って来ているかということ、それによって、格差がどれだけ出てきているかという事で、次年度契約で調整するという仕組みをとっている。そのあたりは明確に、数字に基づいて議論されたほうが良いと思う。是非、タクシー事業者さんにはデータの協力をお願いしたい。

3点目ですが、バスについてどういう動かせ方をしていくのが大事になっていく。単にぐるまるくと同じような物を、穂高の方々は本当に望んでいるのか。その時には、誰が利用者と想定されているのかを、しっかりと地域で議論していただかないと、この前と同じように、ぐるまるくの実績データを見ると、人口の割には極端に利用が少ないということになってしまふ。これは地域として①案、②案どれを選ぶかは地域自らが選ぶこととなりますので、こういうサービスの場合にはこういう人達がしっかりと利用していますよ、ということをご提示いただければと思う。先程ありました、穂高の方々は、豊科よりも明科への動線を取って欲しいという事であれば、そちらに便利のように動かしたほうが良い。明科、豊科、穂高の三角をしっかりと動くようなコミュニティバスがあっても良いのではないかとありましたが、これを動かせば、実際にどういう人がどういう頻度で乗るのか、ということが一定程度地域で、想定されながら議論をしていただいたほうが良い。①案、②案をしっかりと持ち帰っていただき、それぞれがイメージできるまで事務局から説明をいただいて、そのイメージ案で、こういう風に動かせばこういう人が乗る、地域でもう一回シュミレーションしていただく。運行のパターンはこ

ういうほうが良い。もしバスを走らせるのであれば、こういうエリアを走っていただきたい。地域のほうから、逆に提案を頂きたい。これは、地域自らが地域の足を考えた、ということですので、改善改良を繰り返していきまず出発点として、地域がどういう想定をして、この交通システムを導入したのかという、出発点が明確に。行政が提示したからそれを飲んだのだ。ということであれば、今までの考え方と全く同じです。それを、もう一度地域に持ち帰って、しっかりと地域から、こういう風に走れば絶対利用するよ、のように詰めていただければ良いのかと思う。

次回、必ずそういう形で、より突っ込んだ議論をしていきたいと思っている。今回は、もちろん数字も含めて、既存の財政支出がどういう風に変わっていくのか、明確に分かるように。決してこの委員会の方々は、今までの財政支出を遥かに上回るような交通施策を議論していたとは、到底思えませんので、数字も含めてしっかりと判断できる最終的な判断が出来るような資料を事務局が出していただけるように、委員長として要望を出していきたいと思う。

残りの時間、各委員、再度次回に向けてこういう形で資料を、先程路線をもっと広域に回してくれないかと、このとき、デマンドも動き、広域も動き、誰がその路線に乗るのか、ということになる。線を広げれば必ず走行距離は伸びます。バス会社は、無料で走ることは絶対にしないと思いますので、走行距離が伸びれば、必ず費用に跳ね返ってくることになる。そういうことも含めて、次回に向けてこういう所を出して頂きたい。

米倉(正)委員：皆さんから良い意見が出されました。デマンドだけで行うか、一部コミュニティバスを取り入れ外枠を行うか、どれも良い意見で取り入れないといけないと思う。タクシー会社さんも、座長が言われましたデータに基づいた議論にご協力いただけるようにと思う。公共交通システムが立ち上がったからの話ですが、半年に1回、1年に一回とか見直して、この路線で良いか、このやり方で良いか、この地域を回って良いか等、真剣な検討をしていかないといけないと思う。利用者の方が積極的に、今回住民アンケートを取ると同じように、これで良いのかということ、意見を拾い上げて真剣に取り上げて検討していかないといけないと思う。

米倉(稔)委員：座長から30数箇所立ち上がっていると言うことですが、その中で安曇野市に最も近い境遇にある所のデータをご用意頂き、参考にしながら練っていくことが良いのではないかと。

斉藤委員：先程タクシー券の件で話があったが、タクシー券を昨年までは75歳以上の方に500円の券で何枚か配っていただいていた、何処へでも行けるようにしてもらえた。老人の皆さんは、何かの会合等にも積極的に参加が出来た。しかし、今年から75歳以上でタクシー券は頂いたが、病院への往復のみ、しかも初乗り料金以上は自分で払う。問題は、病院へ行く時だけで他はだめという事になる。昨年、穂高地域で早春賦祭りを行っていますが、会員の方に行って下さいと言ったところ、十数人の皆さんに行って頂いた。タクシーの相乗りで券を使えた。今年、お願いしたら誰も行ってくれない。何故なら、乗っていくものが無い。病院でしか使えないのでタクシー券は使えない。病院で使えるのはありがたいことだが、施設で勉強するとか、そういう方向付けをして頂かないと、折角頂いた券が使えない。私も幾枚も使っていない。むしろ、そういう費用は、使わない人は渡さない、車を運転できる人へは渡さないとか含めた色々な案を今後考えて頂きたい。そのことが一番大事なことはないか。年寄り勉強をしたり、畑の仕事をしたりが大事なことで、健康に繋ぎつけることが大事なことでと思っています。

宮崎委員：基本的に、域内をデマンドでまかなう事については、ある程度合理性があると思うが、先程の議論にもありますように、スクールバスにかなりお金を使っているということもありますので、域内のデマンドという考え方については、スクールバスをどの様にうまく組み込むかということ、きちんと議論して頂きたいと思う。域内で、今までの既存のデマンドエリアを見ていると、堀金と豊科のように、ある程度エリアとエリアがはっきり判っていて、方向性が決まっている所にデマンドが利用されている形になっている。三郷地域については、ある程度堀金に近い形で運用できると思うが、穂高についてはかなり旧町域が広がっているため方向性も色々多岐にわたっている。果たしてここに、従来のデマンドという形のもので、費用的な面とか運行の面でうまくいくかということについて、具体的な案を出して頂きたいと思います。域外につきましては、乗り継ぎの中継ポイントとか話に出ましたが、既存のJRとかコミュニテ

イバスも含めて、域外の移動をどうするのかという視点から検討いただきたい。

曲淵委員：よく分かっていないので質問します。公共交通システムですから、新しく導入される車とか運転手さんは税金で補填されるわけですが、民間の会社に委託運行されると思われるがその辺はどうなっているのかが理解できなかった。タクシー券はこの会に出るまでであることすら知らなかった。いろいろ交通システムが出来れば市としてお金がかかってくると思うが、その辺の車の運行の仕方、車の利用方法についてよくわからなかった。

小林忠孝委員：私が今一番心配しているのは、①案で、私どもの過疎地を網羅してもらえるのかが、一番心配です。その辺の説明をお願いしたい。これを持ち帰ればいろいろ意見が出ます。その際はよろしくをお願いします。

宮澤委員：市の財政的な面と、業者とのこれからの運行の話し合いを十分していただいて運行開始に向けて業者と議論を充分して欲しい。市としてどの位の財政支援ができるのかが大きな問題である。

二木委員：デマンド運行とタクシー利用券の経費の問題ですが、その比較を検討していただきたい。スクールバスの利用方法について、高齢者や身体障害者が一緒に乗れるような状態ができるかどうか、そこも考えていただきたい。

尾台委員：穂高のタクシー券のことですが、高齢者、障害者の方から利用範囲の拡大、継続を望む声が以前からありました。そのことについてはっきりさせなければ、せっかく作ったシステムがうまく広がっていかないということもあるので、システム構築のためにも、これをはっきりさせた方が良い気がする。それから、前回も発言したが、財政の面でどのような支援がなされるのか、今後も出てくればシステムの構築の検討が進むのではないか。机上の案では、いけないので、もう少し時間をかけて案を練り、試行運行をする中で改良を加えることが非常に大事だと思っている。①案、②案示されたが、どちらも今はっきり申し上げられないと思う。

藤原委員：地域自らが選ぶというお話ですが、想定される利用者は高齢者、しかも女性が想定されるわけですが、皆さんが関心を持っているのが、運行のシステムがどうなるのか、あるいは料金体系はどういう事が考えられるのかがはっきりしないと、方向を見出すことが難しいと思う。

樋口委員：行政としてどういう体制的な裏付けあるかということ。主体は何に置くかということ。社協としまして、福祉有償輸送サービスとの関わりはどのようになっているのかが気になります。

耳塚委員：タクシー券と公共交通のお金の出どころは違うという話があったが、利用者の利便性ということを考え合わせると、それも一つの選択肢ではないかと思う。公共交通システムをやると言う事ですから、そのお金の範囲でそういうことも出来るわけですから、一つの選択肢として検討していただきたい。財政難というお話であるが、財政難であるならば、受益者負担というか、利用者された方からご負担をいただくという形にしなければ、いわゆる商売の基本的なことから、儲からなければ儲かるようにしなければならぬと思う。タクシー会社の被害妄想ではないかという話が出たが、決して被害妄想的なことではない。いままで全国どこでもそうだと思うが、デマンド交通というのは、そのタクシー事業者が持っている事業区域の一定の、特定の部分だけでもってデマンド交通をやっているわけですから、そんなに影響が出てくとは思えません。ただ、この地図に出ているように、ここに出ている地図が私の事業区域の全部です。ここ全域でデマンド交通をやることになれば、いわゆる昼間のタクシー利用は半減すると言っても過言ではない。いずれにしてもタクシー会社も生きてゆける方向をご検討して頂きたいと思う。掘金のデマンドはナイトラインを含め1日13時間運行しています。後の11時間は皆さんどのお考えでしょうか。しかも、土日、祭日は運行しておりません。そこだけタクシー会社にやれというのはかわいそうです。是非24時間含めた話をもう少ししていただきたい。時間外の部分の利用者の運行をどのようにするかについても是非お示しいただきたい。

小岩井委員：先生のほうからタクシー利用券のご指摘をいただいたが、私共としては、タクシー利用券は介護、福祉の部分での利用券ということで、公共交通の方と混同しているわけではない。アンケ

ートを採っていく中で、公共交通の利用者に高齢者や足の不自由な方が多いということで、利用者の方がごっちゃになっていると思われる。公共交通の位置付けと福祉の部分で、何でもかんでも公共交通でやってくれという話があるため、提供する方もそれであればタクシー利用券も選択肢のひとつではないかということの中での提案ということです。

運収等の具体的な数字等という話をいただいたが、今すぐ私の頭の中にある数字で申しあげられる範囲で恐縮ですが、平成8年、9年当時、運収的にはピークを迎えて、その当時から比べて、タクシー運収部門は45%ダウンしています。平成14年に道路運送法の法改正があり、規制緩和ということで新規参入が入りやすくなったため、平成14年までは、なだらかな右肩下がり、平成14年以降は急激な右肩下がり、ここに来て観光面でも天候不順で大打撃を受けています。また、松本を中心とした中信地区の平均の落ち率から見ましても、相当数の落ち幅があるのではないかと。またその辺の数字等は具体的なものを提示していただければ、数字としては出す用意がある。また、デマンドと路線バスの併用について、いったい路線バスは誰が乗るんだと、いうお話をいただいた。私が申し上げたいのは費用には制限があるということですから、デマンド交通は40代、50代の中では第①案的な考え方もあるがとてもそんなレベルではないので、片道はデマンドで乗っていただく、片道は路線バスで帰っていただく、またはタクシーで帰っていただくという、選択肢が増えるのではないかとということです。例えば、豊科地域も当然デマンドでやっていただきたいと思うが、豊科地域から穂高駅までは、路線バスで帰って、そこからデマンドを絡み合わせることで、経費が節減できるのではないかと。ただ問題は、バス同士を乗り継ぐことはお年よりはには無理かと、個人的な感想はある。路線バスだけに乗るという話の中では、選択肢を増やすという位置付けに考えている。

小林忠由委員：一番の主たる利用者、ユーザーさんは高齢になられた交通弱者の方々ではないかと思う。そういう方々についてまわるのは、福祉というような言葉で、その点で各旧5ヶ町村の地場での検討会の中でも、より安価だというお話になるはずだと思う。その辺の中で福祉公共事業として主管の行政サイドで、どの位の運営費用をもって取り組む、というところが事業者との間では、すべての論点となるのではないのかと思っている。新しいシステムで動き始めるからこそは、是非とも多くのお客様、市民の皆様にご利用いただきたいというのが、皆さんの共通点だと思いますので、空の運行をするよりは、沢山のご利用の方に指名いただければ、というような方向性の中、やはり料金ですとか、利用頻度、時間的な問題があると思う。トータルとしてパイがどの位の計画があるのかをどこかで検討しなければと思う。

神田委員：①案と②案があるわけですが、今後さらに議論を深めるためには、費用の他にどの位の間隔でやるのか、また条件を設定しないと比較にはならないと思う。費用的には2案の方が検討が必要なのかと思う。

谷津委員：私のほうからは、先ほど申し上げた以外にはありません。

座長：それでは、まず私のほうからまとめをさせていただきます。今日、活発に意見をいただきました。事務局が議事録を整理すると同時に5つの地区の①案、②案、これがどういう風なイメージを今想定しているのか、出来るだけ個々の地域で、より具体的に分かり易く、理解いただける資料を、早急に事務局で作っていただくということでまず進めていきたいと思う。その時に、色々な多方面から意見が出ていますので、それを出来るだけ汲んだ形で、各地域の①案、②案、その折衷案が出てくると思われるが、早急により運行イメージが分かるようなものを作っていききたいと思う。それをまとめた物が安曇野市の一つの案になりますが、それをまとめていく段に、様々にスクールとの調整、タクシー券との整合性、既存の施策、また事業者にどういう形で協力いただくか、最終的な詰の案件も同時並行的に資料作りという作業を進めていきたいと思う。これは、事務局との日程の相談もあります。後で次回の日程を決めさせて頂いています。その間に、出来るだけ活発に地域で、持ち帰り検討をしていただければと思う。これは正式に意見を聞くような単位を持てるか、日程的に厳しいところもある為、これは事務局にお任せし、鋭意各地区の方々が理解いただけるような資料をしっかりと整理するということが、今、一番大事なポイントである。今日の0次案で提示させていただいたものを、今日様々なお立場から出された意見を

整理させていただいて、各地域の運行イメージを早急に作らせていただきたいと、事務局の方をお願いしたいと思う。その上で、これからは、各委員のお立場もありますし、お気付きの点、確認したい点、ありましたら事務局にどんどん問い合わせをしていただきたい。一番大事なことは、絶対に全ての方が満足出来るような、100%理想的なものはまず作り得ない。その中で、少なくとも、一番大事なことは、この議論をずっと続行するのではなく、やはり一定程度合意がとれる内容で試行をする。試行をした上で、しっかりと定期的な運行をとり司る組織、協議会になるのかわからないが、その場で定期的にチェックをかけながら、しっかりと客観的な立場で検証を繰り返していく。それ以外に地域交通のサービスは生ものですので、必ずどんないいものも腐り始める。どんな未完成のものも徐々に良くしていくことは、必ず地域の努力でできると私は思っている。そういった流れで、進めていくのがいいのではないかと思う。次回、出来るだけ今回の意見を汲んだ形で、最終案のたたき台資料をこの委員会に出ささせていただくということで、今日は締めさせていただきます。その他、次回に向けて何かありますでしょうか。 無し  
それでは、事務局に返して進行をお願いいたします。

事務局 : 今の色々なご意見が出て、先生からも指示を頂きましたが、第6回の委員会の日程について、提案させていただきます。それに向けて、事務局では今出たものを踏まえて努力いたします。

次回は平成19年1月10日(水)13:30～、堀金支所で行います。

皆様方には、7月から、5回の開催にご協力いただきましてありがとうございました。今年の委員会はこれが最後ですが、色々な課題を抱えての最後の委員会でしたがこの委員会での検討が来年に向けて良い実を結びますように本日の委員会を終了させていただきます。ありがとうございました。

以上