

第3回米沢市地域公共交通活性化協議会 会議録（要点筆記）

1 日 時 令和3年1月22日（金）10：00～11：10

2 場 所 置賜総合文化センター 203研修室

3 出席者（詳細別紙）

（委員）青柳秀夫委員、安部徹委員、今村元一委員、植野みどり委員、大河原真樹委員、河田亜依委員（オンライン出席）、黒須敬子委員、小林秀一委員、佐藤佳奈江委員、佐藤博昭委員（代理出席 加藤知美首席運輸企画専門官）、鈴木正幸委員、清野美喜男委員、高澤由美委員、手塚剛委員、成田未帆委員、山口玲子委員、山田記子委員、渡部克美委員（代理出席 山口高宏課長補佐）

※欠席者：阿部進一委員、佐藤文俊委員、長沼雅博委員

（オブザーバー）山形県みらい企画創造部 酒井達朗総合交通政策課長

（事務局）遠藤企画調整部長、吉田都市整備課長、

総合政策課：森谷地域振興主幹、富取地域振興副主幹、相田地域振興主査、菊地主任、佐藤主任

（委託事業者）株式会社ケー・シー・エス 東北支社

石田グループマネージャー、吉松技術主任、伊藤技師

（全員オンライン出席）

4 会議録

(1) 開会 司会：富取副主幹

(2) あいさつ 副市長

本市のブランド戦略に係る米沢市役所の取組として、庁内でプロジェクトチームをつくり、5班に分かれてプレゼンをした。その中で実現出来そうなものが何かないのかと模索しているが「市民全員が、日にちを決めて、ノーマイカーデーをつくろう。そのときに、公共交通機関を使って移動しよう。その中にちょっと遊び心もあって、夕方から乗ったらお酒がついている『酔い（宵）バス』をつくったらどうか」という提案があった。

今、市長が職員に日ごろから話しているのが、「つきぬけた提案、超絶提案をしない」普通の提案では駄目だということ。本協議会でも、本当に突き抜けた御意見大歓迎なので、忌憚のない御意見をお願いしたい。

(3) 議事

規定に則り、大河原会長が議長になり、議事に入る。

① 地域公共交通計画の策定に向けた各種調査の進捗状況について

事務局及び委託事業者が資料1から資料3により説明

委員等 資料2の2ページの左上のグラフ、上が国勢調査、下が国立社会保障・

人口問題研究所となっているが統一することはできなかったのか。例えば平成22年と平成27年の数字が、若干違う。

事務局 これまで人口がどう推移していったかという実績を国勢調査の数値で、今後人口がどう推移していくかという推計値を国立社会保障・人口問題研究所の数値で表している。それぞれ違う調査で出ているものなので、違う集計結果を一つにということは想定していなかった。

会長 だとすれば、上の方は国勢調査で2015年前後なので、下の調査については、2020年から出せば、混乱もないかと思うがどうか。

事務局 誤解のないような表記に修正する。

委員等 資料2の3ページの米沢市の地域公共交通ネットワークの現状で、乗車密度と輸送量について、現状でどれぐらいを目指したほうがいいのか。

事務局 まず平均乗車密度とは、「起点から終点まで平均して常時バスに乗車している人数」のこと。1便1キロあたりに車内に常時何人乗っているかという数字になる。境値はだいたい5になる。2だとすれば、2人の方が乗っているが、資料のように1.8や1.4だとすると、バスなのに1便に2人も乗っていないということになる。

次に、輸送量とは、平均乗車密度が1便というのに対して、この輸送量は1日1キロ当たりの平均乗客数を指す。平均乗車密度×便数で算出でき、1日ここからここまで何人乗っているかという数字になる。ジャンボタクシーの定員は9人ぐらいなので、10以上はバス車両が必要になる。資料を見ると、特定のところは3とか4とか6などになりジャンボタクシーでもいいのではないかという見方ができてしまう。国としては複数の市町村をまたぐ路線バスに対して補助金を出している。その輸送量の要件が15以上となっている。

委員等 少し補足すると、KCSの説明のとおり、輸送量が15というのがいわゆる大きな路線、長い路線、市町村をまたぐような路線の要件となる。小さな乗合タクシーとかコミュニティバスになると、1日2人という乗車密度があればと言われている。乗っていないからといって意味がないわけではなく、短い距離の利用者がたくさんいても乗車密度は下がる。乗車密度は下がっているけれども利用が少ないわけではないという場合がある。つまり、単純に短い距離のところにたくさん乗っているのに、短くした方がいいのではないかという課題はあり得るということ。国庫補助というのは大きな路線から小さな路線につながっていくというシステムになっているので、大きい路線で1つの国の補助金が採択されないと小さな路線に補助金が出ないという問題がある。それで輸送量を気にする市町村は多い。ただ、今米沢－仙台線という大きな高速バスが走っていて、これは確実に輸送量15人をクリアできるもので、今、県としては市町村と一体になって国の補助金採択を目指している。道の駅米沢と米沢駅につながるものであれば、比較的今後利用できるのではないか。

どちらかというと乗合タクシーの方が1人に近くなってくればタクシーでいいのではないかという話になってくると思う。アンケートはとてもしっかりとっており非常に良いと思う。特にアンケート結果を見る上での参考として、公共交通においてアンケートをどう使うかという話をしたい。事務局に聞きたいのだが、行き先要因なども書かれているが、これはどこから行くかもとれているということによいか。どこの病院に行ったかということがあると思うが、当然、その人がどこに住んでいるかもわかっているか。

事務局 はい。

委員等 そのことを前提において、いくつかのアンケートで運賃が高いという回答があった。公共交通でアンケートをする中でこういう回答があったからこういう路線を走らせようと思ったら、利用が全くなかったというのがよく起きる。要は一応こういうのも実現したらいいかなと思って書いておいたという回答と、これが本当に欲しいという回答と2種類ある。一般的には、日本の公共交通において運賃はあまり影響しないと言われている。バスの運賃が150円下がったからといって、バスに乗ろうとはあまりならない。ただ、アンケートで回答すると、みんな運賃を下げてほしいと答える。

例えば、資料3-2の6ページ左側の方だが、運賃を下げてほしいという回答が19%あり、乗り継ぎを改善してほしいというのが4.9%（バスと鉄道）と18%（バスと他のバス）ある。この回答をした人がさっき言った病院の移動とか、買い物でどういう移動をしているのか、この人がどこの乗り継ぎに困っているのかというのがわかってくるはず。このパーセンテージをどう見るかというよりは、それによって、どの乗り継ぎを改善すればニーズがあるのかということがわかってくるというような、そういう使い方をすると意味が出てくるので、あまりアンケートの数字を見るのではなくその先を見てもらえればと思う。

もう一つ気になったのが、多分まだこれからと思うのだが、高齢者の移動や高齢化率も大変捉えられている。バス・鉄道だけでなく、実際には福祉のNPOサービスである程度対応できているところもあると思うし、またそういったところを組み合わせることによって、より効率的な話ができると思っている。やはり公共交通は専門の事業者以外のニーズがどこにあるのか、あるいは、使えそうなことはどこにあるのか、スクールバスが余っていないか、あの地区はNPOが迎えに来るがこの地区にはない、だとか、こういった声を吸い上げることもこの協議会の1つの形かと思う。特に米沢はスクールバスが非常に多い地域だと聞いているので、そういった活用は一つあるかと思う。

最後に1点だけ、先ほど運賃があまり公共交通に影響しないといわれていると言ったが、1番影響する運賃はタクシー運賃。基本的にタクシー

運賃は高いと言われている。アンケートでも結構タクシー運賃は高いということがあった。ただ、もう少し踏み込んでいただきたいのはこれが本当に高いのか、高いと思われているのかということは調べたほうがいいと思う。本当に高いのか何となく高いと思っているのか、あるいは、例えばガソリン代であるとか、マイカーのコストとタクシーのコストを比較して本当に高いと判断しているのかといったことを調べればどこにどういう活用策を打てば、タクシーが使いやすくなるのかが見えてくるのではないかと思う。そういったところも参考にして見てもらえればと思う。

委員等 資料3-4の裏のページだが、米沢市の地域公共交通ネットワークの現状が示されており、全体的にわかりやすいと感じた。だが、オブザーバーからも話があったが、バスや乗合タクシー、鉄道以外の交通がどうなっているのか、あるのかないのか、わからないところがあり、その点どうなのか。

新しい地域公共交通計画では、鉄道やバス、タクシーだけではなくて、地域にある全ての輸送手段を総動員して、足を確保していこうとされているので、例えば福祉有償運送であったりスクールバスであったり、こういったものが、バスに代わって導入されていてそれが地域の住民にとって重要な足となっているのであれば、交通計画の中に必要性や、役割といったものをしっかり位置付けていければいいと思う。市役所でも交通だとか教育、福祉というのは分かれているかと思うが、それぞれでバスを走らせているところもあるので、そこは連携して一体的にこの計画の中に落とし込んで皆で協力しながら育てていければいいと思う。

もう1点、これは事務局になるかと思うが、資料3-4の裏のページに公共交通でカバーされていないエリアというものもあるが、例えば今後、乗合タクシーの導入を検討しなければならないエリアや、路線バスから乗合タクシーに転換するエリアとか、または乗合タクシーは運行されているが、もっとエリアを拡大しないといけないとか、そういった今後の予定があれば聞きたい。

事務局 公共交通計画をつくる中で、再編すべきというものが出てくればそこで方向性を示して取り組んでいきたいと考えている。また、現行の乗合タクシーのエリア等については、現状の枠組みの中で運行しやすい、あるいはできるだけ利用いただけるような変更は随時行っていきたい。

委員等 再編にあたっては、国の補助が出ていないという問題もあるかと思うが、幹線補助が発生すれば、今後この部分に関しても補助系統に該当してくる可能性があるということなので、再編を検討する際には相談してほしい。補助がもらえるようであればもらった方が良くと思う。

事務局 補足だが、資料1のところで残された調査で、公共交通に関する実態ニーズ把握調査のうち、8番の施設・団体等調査では、民間の観光施設や

福祉団体に話を聞きながら、活用可能な輸送資源があるかどうか、公共交通についてどんな連携の仕方があるのかについて聞く予定だ。また 9 番の庁内ヒアリング調査では、輸送手段をこう組み直せばいいのではないかということや、米沢市の色々な政策の中で公共交通をどう位置づけ、どう利活用していくかということについて、一緒になって考え、まとめていくような流れとなっている。

② 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（一次評価）について

事務局が資料 4 により説明

→委員からの意見質問なし

→承認

(4) その他

事務局より今後のスケジュールの説明

(5) 閉会

以上