

第3回金ヶ崎町地域公共交通会議議録

○日 時：令和元年12月23日（月）10：00～11：30

○場 所：金ヶ崎町役場 大会議室

○出席者数（地域公共交通会議委員）：25名のうち19名出席（1名代理出席）

出席者については、別紙出席者名簿を参照。

○公共交通会議内容

1. 開 会：

- ・進行：高橋課長
- ・第3回金ヶ崎町地域公共交通会議の開会を宣言。
- ・本日の出席委員について別紙の出席者名簿のとおりである旨を説明。

2. 挨拶：

- ・会長である小野寺副町長より挨拶
（省略）

3. 報 告

- ・以降、会長の小野寺副町長が進行
次第3の報告について

（1）金ヶ崎町地域公共交通網検討分科会の開催結果について

- ・事務局が資料1に基づき2回開催した分科会の検討内容及び委員からの意見等について説明
- ・説明終了後に質疑を求めた結果、質疑無し
- ・質疑無し。

4. 協 議

- ・次第4の協議について
- ・協議（1）金ヶ崎町地域公共交通網の将来イメージ（案）について
- ・事務局が資料2に基づき説明
- ・説明終了議に質疑を求めた結果、以下のとおり質疑等有り

| 質疑者・回答者 | 内 容 |
|--------------|---|
| 【質問】 質問者A | 南北線はどのような路線を指しているのか。 |
| 【回答】 事務局 | 資料6ページ目になりますが、北線は西部から北部地区を含めて北線として います。具体的には、町内から西小学校を經由し更に西側まで真っすぐ走 っている道路より北の区域を運行することになります。バスは2台投入しな がら運行したいと考えており、路線は1路線ではなく複数路線とし、広い地 域をカバーしていきたいと考えています。次に、資料7ページ目になりますが、 南線ということで北の区域を除いた南側の区域で、路線数は複数になり ます。こちらもバス2台程度投入しながら運行するようなイメージになりま す。 |

- ・質疑・応答終了後

協議（１）金ケ崎町地域公共交通網の将来イメージ（案）について

- ・出席委員より異議なしで承認

協議（２）金ケ崎町地域公共交通網形成計画骨子（案）について

- ・委託業者であるKCSが資料３に基づき説明
- ・事務局より金ケ崎町地域公共交通網形成計画骨子（案）について概要のみの説明になりましたので、後程資料を再度確認していただき意見がありましたら、別紙の「意見書」に記載のうえ令和２年１月１０日（金）までに提出をお願いします。
- ・説明終了後に質疑を求めた結果、以下のとおり質疑有り

| 質疑者・回答者 | 内 容 |
|--------------|--|
| 【質問】 質問者B | ６ページの評価指数の現況値と目標値について、計画されている“街なか循環線”という目標値というのはどこに入っていくのですか。 |
| 【回答】 事務局 | “街なか循環線“自体の目標値はありませんが、６ページの田園バスの利用者数という項目で反映させていきたいと考えています。街なかで人口が多い場所を運行させるというところではあるが、西側の人口減、町全体での人口減もありますので、増やすというのは難しいと考えています。現状、極力減らないように利用していただくというところで記載させていただいた。 |
| 【質問】 質問者B | 田園バス利用者が 21,268 人の現況に対して、20,000 人以上という目標は妥当な数字なのか。 |
| 【回答】 事務局 | 20,000 人と設定している数値は、７年後に５％程度の減に留めたいといことがありますが。この数値は、先ほど説明した戸口輸送の導入などにより、目標の数値の見直しも必要となると考えられるため、数値については精度を高めていきたいと考えています。 いずれにしても人口減少という課題がある中、利用者数を増やすというのは難しいというのが現時点ではあります。 |
| 【意見】 質問者B | 人口減少は分かります。そうするとやはり利用者、バスを利用する施設等をサポートしても減る傾向には間違いないんですね。個人的にはたくさん利用してほしいわけです。そういう気持ちで目標数値として記載されているのかなという思いがあったので、もちろん予想ですので、これは誰も分からないと思いますが、考え方をお聞きしたかった。了解しました。 |
| 【質問】 質問者C | 27 ページにある“公共交通の利用促進 — 便あたりバス利用者数 — 路線バス — 1 往復あたり 10 人（片道 1 便あたり 5 人）以上利用されていることを目指す”と書かれています。この片道 5 人というのは、当町に来るバスは奥州市からここまで来ますが、奥州市を出発してからここまで来るのに 5 人ということですか。それともこの町内で乗り降りする人数が 5 人ということか。そこがよく分かりません。極端に言いますと、水沢を出発する時に 5 人乗ってれば、水沢の中心部で乗った 5 人は 5 人とも降りて、それでもその 5 人になるのか確認したい。 |
| 【回答】 事務局 | 現時点の数字は金ケ崎町の利用者という限定はしていません。全く本町に関係のない方が 5 人乗るということも否定していないというところです。但 |

| | |
|-----------------------|--|
| | <p>し、便ごとに乗降調査をさせてもらったが、やはり本町の中で利用者が少ないという事実があります。路線全体から見ても1便に1人とか2人しか乗っていない部分もありましたので、それぞれの便でこういう事ができるように利用促進が出来ればというところがあります。</p> |
| <p>【意見】 質問者C</p> | <p>この質問の延長になりますが、6ページにもこの人数があります。おそらく同じことだと思いますが、上から2つ目ですが、現況値160人、目標値152人と記載がありますが、今の岩手県交通の現状を言いますと、現況1日160人、行った、来たという見方をした場合、この半分の80人です。しかも、北上方面・水沢方面ということで、行った来たという見方で単純に割り算しますと40人ということになるかと思えます。非常に利用が少ないです。その中、なぜ運行出来ているかと言いますと、今は国の補助があるからです。国と県からの補助金をもらって運行しています。この補助金も間もなくいただくことができなくなるということになります。恐らく今の状態で運行出来なくなるだろうと思っています。その中、経路変更とかもそれはそれで良いですが、経路変更を行う中、時刻表は今の便数そのまま経路が変わるだけだろうとこういうことではなくて、曜日等も含め、恐らくマイナス方向でのダイヤ改正というのが予想されます。</p> |
| <p>【質問】 質問者D</p> | <p>スクールバスの混乗化について、そうした場合、今児童生徒は6キロ、5キロという制限があると思うが、これは撤廃され、全員乗れるという解釈で捉えてよろしいでしょうか。</p> |
| <p>【回答】 事務局</p> | <p>基本的には、現状の距離制限は残ると考えており、撤廃とはなりません。地域の方もスクールバスに乗れる区間の方が乗るような運行イメージです。</p> |
| <p>【質問】 質問者D</p> | <p>例えば一般住民も6キロ以上離れていないと乗れないということですか。</p> |
| <p>【回答】 事務局</p> | <p>その様になります。</p> |
| <p>【回答補足】 事務局</p> | <p>若干補足説明をさせていただきます。現況の公共交通は、町内を月曜日から金曜日まで1日4便を6路線運行しています。一方、同じ様に児童・生徒を乗せるスクールバスも月曜日から金曜日まで運行しています。その田園バスとスクールバスの路線が結構重複しておりますので、それを上手く出来ないかということがあります。それが1点あります。</p> <p>次に、町民アンケートを含め実施した内容を見ますと、田園バスを利用している方々のほとんどは通院と買い物のためです。通学という方は非常に少数ということで稀になります。また、通院と買い物に毎日利用するというものではなかったという結果が出ております。それは、2日に1回、3日に1回、1週間に1回であったりするという結果がアンケート結果で示されております。</p> <p>一方、街なかの方々でも買い物に行きたくても中々お店まで行けないという要望もありました。現在の田園バスは、3台の車両で平日、毎日定時で運</p> |

| | |
|-----------------------------|--|
| | <p>行しています。朝の1便を8時前からスタートしています。3台のバスで6路線を運行していますので、7時台、8時台であったりするが、いずれその時間帯に田園バスは運行しています。同様にスクールバスもそういう時間帯に運行しているので、スクールバスの朝の中学校まで来るバスについて、一般の方々も乗せることができないかというのがあります。それが実現すると田園バスの1便目に利用している車両が空くため、その時間帯に街なかを巡回するようなバス路線を新設できないかということになります。</p> <p>例えば児童・生徒の中でスクールバスに乗れない方々も街なかの巡回バスに乗って、小学校とか中学校に行くことが可能になるのではないかと。一方で、委員から質問があったとおり、スクールバスの朝の1便の混乗は、スクールバス自体乗れる方々の距離数が決まっています。今は机上で計算している中では若干空白が出る可能性があるため、スクールバスの乗れる範囲を、冬の暫定的なところで出来ないか検討しているところです。それは、まだ結論は出ておりませんが、そうすると空白地域が非常に狭まってくると考えています。更に、日中の便になりますが、先ほどアンケート結果で説明したとおり、買い物・通院の方が毎日ではないということで、南北線という表現としておりますが、南側エリアと北側エリアで分けて交互に運行します。例えば、月曜日と水曜日が南側エリア、火曜日と木曜日が北側エリアで2台のバスを投入して日中運行できないか。このような運行ができた場合、今より細かく対応できないかというのが今回の運行イメージになる。まだイメージ図になりますが、具体的な運行も検討いたしますし、今後、説明もしますがまた分科会で検討していきたいと考えているところです。</p> |
| <p>【質問】 質問者E</p> | <p>事業形態は、現在、スクールバスと田園バスを1社ずつで運行を行っているが、このままの状態で作る予定にあるのか。私的な意見だが、実証運行や混乗を考えた場合、逆に1つにまとめて1社で運行を行った方が色々な面で検討や見直しが行いやすいのではないかと。</p> |
| <p>【回答】 事務局</p> | <p>先ほど補足の説明がありましたとおり、今後、詳細な内容については、事業者にも委員になっていただいておりますので分科会で協議をしていきたいと思っております。現時点で、事業者を選定しているわけではありません。</p> |
| <p>【質問】 質問者F</p> | <p>2点質問・意見をします。1つ目は、この計画、骨子案について見やすさ・分かりやすさの観点でどうなのかと思います。この計画は、1ページの役割にも書いてありますが、町が中心となって公共交通事業者と協議をしながら町民の主体的な参加をいただいて作成する。最終的には、町民のための計画だと思います。利用者の利便性を上げるには、「公共交通をどうしていくか」ということも計画だと思います。その中に、町の財政状況や効率性とか生産性とか色々なものに取り組んで計画を作るとは思いますが、この計画を町民の方が見た時に見やすさという点でどうなのかと思います。例えば文字の大きさであったり、文言の表現であったり、図であったり、もっと表を引用するなど。そもそもの構成からどうなのかなど。あと、分かりやすさとしても、</p> |

| | |
|----------------------|--|
| | <p>内容が理解しやすいのか、そういった意味も含めてちょっとじっくり考えてみても良いのかなと思います。</p> <p>2つ目、先ほど現況値に対し、令和8年の目標値という説明が6ページと27ページでありましたが、後日の効果検証をする上でも、把握する上でも定量的な目標の設定というのは必要だと思います。仮に定量的な目標値を設定できない部分については、将来何年までにどういうふうな形にしていくという定性的な表現もやぶさかではありませんが、定量的な目標設定が必要だと思います。この目標値の根拠を明確にさせていただく必要があります。27ページに目標値の考え方と書いてありますが、この考えもどうなのかと。先ほど田村乗合部長からも意見が出されましたけれども、他の自治体でも言わせてもらっていますが、この会議で作った計画について、中間の検証や最終的な7年後に現在の委員何人が残っているか。役職の変更などにより色んな新しい委員が入ってきた際、この目標値は何を基に作成したのか。当然、社会状況であるとか経済状況で色々な変化というのはあると思うが、当時こういった理由で目標を設定してきたんだというのが分かるように作っていただければと思います。</p> <p>以上2点についてとなりますが、先ほど補足として分かりやすい説明がありました。分科会での議論を踏まえてということですが、設置要綱を見ますと、分科会は協議事項を深掘りするための分科会だと思いますので、その分科会の考えであるとか方向性も、多分この計画の取組や考え方というのを踏まえたうえでの分科会の協議だと思いますので、そういった協議経過も丁寧に計画の方に盛り込んでいただければと思います。最後になりますが、1月10日までに骨子案の意見募集と書いてありますので、その時にまた意見をさせていただければと思います。</p> |
| <p>【回答】 事務局</p> | <p>2つの意見をいただいたと思っています。いただいた意見については、整理をさせていただき、この後の次第5のその他で説明を予定していましたが、今後も分科会と第4回地域公共交通会議も開催する予定としています。今回は計画の骨子案ということで計画部分だけ盛り込んだ中身になっておりますので、これまで調査した結果などを踏まえながら、住民の皆様に分かりやすい計画としていきたいと思っています。</p> <p>今時点で修正というのは難しいため、第4回地域公共交通会議に向けて修正等を加えていきたいと思っています。貴重なご意見ありがとうございました。</p> |
| <p>【質問】 質問者G</p> | <p>小学校・中学校の学校の立場も踏まえながら確認させていただきます。</p> <p>3ページの田園バスの1つ目の丸の所に“生活や学生の通学を支える軸として考えていく”という文言が入っていますが、この“学生”というのは高校生以上のことだけを対象として考えているのですか。先ほどの質問にもありましたが、私は分科会の中でも話しをしましたが、乗れる小学生・中学生と乗れない小学生・中学生という不公平感を是非無くしてほしい。そういう話をしましたが、計画書の中にそのことが触れられていないので、その確認を</p> |

| | |
|---------------------|---|
| | <p>させてほしい。それが1点。</p> <p>それから、先ほどお話がありました。6ページの最後の年代別の公共交通利用回数ですが16歳から19歳と限定するのが先ほど関りがあってそれ以下の子供達はないのか確認したい。それと回数と年代とはどういうふうに見れば良いのですか。年間に16歳から19歳が228.3回乗りました。1人で乗るのでしょうか。228人が1回でも乗れば良いということなのでしょうか。その辺の見方が良く分からないので、目標値と設定するのであれば先ほどもありましたが、どうしてその様に設定したのかという数値の根拠もきちんとしないとまずいのではないかと思います。今答えられないのであれば、確認を是非していただいて、次回までをお願いしたい。</p> <p>いずれ混乗するということになると朝の混乗の部分はそういう方向に進めるにあたって、先ほど他委員からも質問があったスクールバスの距離数を残すとなった時の不公平感を是非無くすようにしていかないと、乗れない子供達、循環バスに乗りたいという子供達も出てくるはずである。学校の近くを通って行くとなれば、当然乗りたい子供もいる。片方は料金を支払う、片方はスクールバスだから無料である。そうなった時、理解がいただけるのでしょうか。公共交通としてスクールバスを含めた時に様々な問題がこれから出てくる様な気がしますので、是非その不公平感がないもって行き方をお願いしたい。よろしくをお願いします。</p> |
| <p>【回答】 事務局</p> | <p>1つ目のスクールバスとの混乗について、今時点では、概要であり今後詳細の部分は詰めなければいけない部分が沢山あります。年明けになります。具体的な案を提示させていただきながら、分科会で協議していきたいと考えています。町内で初めて実施するということもあり、実際に実施して難しい部分や良い点というのが出てくると思いますので、意見交換をしながら詰めていきたいと思っています。より良い方向になるように考えていますので、今後もよろしくをお願いします。</p> <p>2点目の6ページ目の“年代別公共交通利用回数”については、基本的には27ページの所に記載している通り、公共交通を1週間に5日以上利用することを目指すということで、1人当たりの年間利用回数となっています。</p> |
| <p>【回答】 事務局</p> | <p>6ページにそれぞれの年代ごとの現況値がありますが、公共交通ですので鉄道・路線バス・田園バスのどれぐらいの利用頻度があるかということアンケートで聞いております。それを各世代1人当たりに換算した数字がこれになります。これは、1年間で1人当たり片道何回か公共交通を利用してほしいというのが元々の指標の定義になります。</p> <p>ちなみに16歳から19歳で15歳未満は指標が無い理由は、実際資料のベースであるアンケートを15歳以下は対象としていないため、現時点の指標を算出出来ないというところがあります。</p> <p>15歳以下については、必要性について検討をしたいと思っています。</p> |
| <p>【質問・意見】</p> | <p>公共交通ということでしたので、田園バス以外も多分16歳から19歳とい</p> |

| | |
|----------------------|---|
| <p>質問者G</p> | <p>うのはほとんど JR の利用であって、県交通のバスも含めて中々バスの活用はないと、私はその様に思っています。卒業生のご父兄からも JR に接続ができるような田園バスがないと、そういう不満があって使えていないという現状もあると思います。今回そこも含めながら是非検討をしていただきたいと思っています。これは意見ですのでお願いします。</p> <p>この228回というのは本当に JR を使って通学している高校生の数だと思います。今回の論議になっているバスについては、中々そこまでの回数はいかないし、いけないと思います。そこをバスに乗せたいとなればやはり時間帯を是非考えなければならないと思いますし、朝の混乗のスクールバスで駅まで行っても高校生は間に合わないと思います。</p> |
| <p>【回答】 事務局</p> | <p>6 ページに記載のある数値については、大変申し訳ないですがバスだけではなくて公共交通というところで数値を示させていただいています。ご意見のとおり JR の利用者数が多いため、このような数値になっています。あと駅の乗り入れというところについても、田園バスの朝便で金ケ崎駅から出発する便もありますが、いずれバスの利用者数を増やしていきたいと考えていますので、岩手県交通とも協議していきたいとも考えていますが、現時点では具体的な案を持ち合わせておりませんが検討していきたいと思っています。スクールバスへの混乗については、中学校に 8 時 15 分、そのあと駅に行くということから町外の高校への通学利用は難しいですが、金ケ崎高校付近も通る運行を考えることが出来ますし、そういった意味では金ケ崎高校への生徒は十分間に合うのではないかと考えています。今後も検討を重ねていきたいと思っていますのでよろしくお願いします。</p> |
| <p>【意見】 質問者G</p> | <p>朝は混乗だが、金ケ崎高校の生徒を乗せても 8 時 10 分でも遅いと思う。具体的にできればもっと詰めなければいけないと思いますが理想は高く中々難しいのではないですか。</p> |
| <p>【意見】 質問者H</p> | <p>前回の資料にもあった通り、高校生がバスをたくさん利用するのかというと、その実態は全くありません。町内の人が自転車で通ってる人も相当いると思います。その人達がこの数値目標に則って自転車通学を辞めてバスで通学するというのは恐らく無理な話である。やはり自転車で通学することになると思います。JR も含めてこの人数でこれから増やしていこうという話からいくと、なんか変な感じで、町内の中学校の生徒が他の自治体の高校に沢山通えばこの数値が上がってくると、そういう図式です。それはどうも目標の所がしっくりこない。JR に乗って隣の自治体の高校に沢山通ったらこの数値の目標が達成された。みんなしっくりしないと思います。</p> |
| <p>【回答】 事務局</p> | <p>今質問にありました通り、JR だけの利用を踏まえ、この年代を考えると朝の通学・帰りの下校に利用するというのは、確かに町外の高校に流出してるというところでもあまり好ましくない数値になると思います。将来的な町にとってどういう方向性が良いのか検討させていただき、記載したいと思っています。貴重なご意見ありがとうございました。</p> |

- ・ 質疑・応答終了後
- ・ 会長より協議（２）金ケ崎町地域公共交通網形成計画骨子（案）について、意見がある場合はこの場でなくても意見書に記載して1月10日まで提出を依頼。
- ・ 計画骨子（案）について、別途意見書の提出された場合は、その内容も踏まえることとしますが、概ねこのような内容で進めるということで出席委員より異議なしで承認

5. その他

- ・ その他（１）金ケ崎町地域公共交通網形成計画策定に向けた今後について
- ・ 事務局より資料4に基づき、今後の地域公共交通会議、分科会の開催日程について説明
- ・ 説明終了後に質疑を求めた結果、以下のとおり質疑あり

| 質疑者・回答者 | 内 容 |
|---------------|---|
| 【質問】 質問者 I | 分科会は開催するのですか。検討・協議に応じて開催するとありますが。 |
| 【回答】 事務局 | 分科会の開催も予定しております。具体的な開催日については、分科会委員の皆様の手配を確認し決定する予定としています。 |

- ・ JR 東日本から春のダイヤ改正の内容について説明
- ・ 町へ直接的影響する内容として、春のダイヤ改正により快速アテルイが金ケ崎駅・六原駅にも停車する
- ・ 他の発言無し

6. 閉会

- ・ 商工観光課長が第3回金ケ崎町地域公共交通会議の閉会を宣言。