

常総市公共交通活性化協議会 (第8回会議要旨)

■開催：平成21年7月17日(金) 午後2:00～3:15 市民会館3階会議室

■出席：委員 鈴木委員長, 野村委員, 吉田委員, 沼尻委員, 県・交通対策室小林委員, 常総警察署藤田委員, 関東鉄道峯委員, (有)三妻タクシー松村委員, 常総市商工会中川委員, 常総市社会福祉協議会神林委員, 塚田企画総務部長, 秋田社会福祉課長, 古澤介護長寿課長補佐

事務局 企画課 浅野課長, 増田課長補佐, 小林係長, 坂巻主幹, 小林主事

■配布資料：
・常総市公共交通活性化協議会 第8回会議出席者名簿
・常総市公共交通活性化協議会 第8回会議議案書
・常総市地域公共交通総合連携計画
・常総市公共交通活性化・再生総合事業計画認定申請書
・実証運行事業計画(資料1)
・生活交道路線の概要(資料2)
・常総市公共交通活性化協議会(第7回会議録)

■内容 (◇：市長 ◆：議長 ○：委員, ⇒：事務局)

- 議案第1号 委員の変更について
- 議案第2号 平成20年度事業実績について
- 議案第3号 平成20年度歳入歳出決算について
- 議案第4号 平成21年度事業計画(案)について
- 議案第5号 平成21年度歳入歳出予算(案)について
- 議案第6号 予約(デマンド)型乗合交通の運行について
- 議案第7号 赤字路線バスの状況について

【これまでの動向】

⇒：3月26日に, 常総市地域公共交通活性化・再生総合事業計画認定申請書を関東運輸局茨城運輸支局を通して国土交通省に提出。(3月13日の協議内容から若干内容の変更あり)

デマンド交通の予約センターについては, 常総市社会福祉協議会で運行を委託することが決定。

運行に携わる事業者については, 市内タクシー事業者7社で決定。

◆：計画書の変更点は。

⇒：内容を盛り込みすぎということで, 国の指導で一部削除した。

【議案第1号】

⇒：常総市商工会と常総市石下商工会が合併したことにより、これまで2人に就任いただいていたものを1名とする。

オブザーバーという形であった社会福祉協議会事務局長を正式な委員としてご就任いただく。

○：シルバークラブ連絡協議会長が変わったので変更した方が良いのではないかと。

⇒：新しい会長と連絡を取り、次回から変更する。

○：第1号議案承認

【議案第2号及び議案第3号】

⇒：昨年、7回の会議を開催した結果、予約型乗合交通を導入していくということとした。

また、国の地域公共交通活性化・再生総合事業の補助を受けるため、連携計画や事業計画について内容をご議論していただき、その成果として、3月26日には、連携計画と事業計画を国に提出させていただきました。

昨年度の歳入歳出決算については、

歳入 市負担金 59,000円

歳出 会議費 49,000円（謝礼7千円×7回）

事務費 9,912円（協議会会長印作成代）。

残金88円は平成21年度に繰り越し。

○：監査報告 当協議会の歳入・歳出関係の帳簿、証拠書類を審査した結果、適正に処理されていた。

○：議案第2号及び議案第3号承認

【議案第4号及び議案第5号】

⇒：平成21年度の事業計画（案）

- 1 当市の公共交通の活性化等対策の協議及び交通政策の推進を行う。
- 2 常総市公共交通総合連携計画の策定等に関する協議及び実施に係る連絡調整を行う。
- 3 常総市公共交通総合連携計画に位置づけられた事業の実施を行う。
- 4 地域の実情に応じた適切な旅客運送の形態、運賃、及び料金等のほか、道路交通法に基づく一般旅客自動車運送事業に関する協議を行う。

本年度の歳入歳出予算案 50,063,000円

歳入 市負担金 26,884,567円

国補助金 23,178,246円

繰越金 88円

雑入 99円

計 50,063,000円

歳出	会議費	56,000円
	事務費	16,000円
	運行経費	49,990,813円
	予備費	187円
	計	50,063,000円

○：議案第4号及び議案第5号承認

【議案第6号】

◇：この1年、各地区で開催している常総井戸端会議やいろいろな会議の中で、デマンド交通について、たびたび話題として上がっている。福祉循環バスがなくなることを不安視している声もある一方、期待感といったものも伝わってきている。また、6月議会等でデマンド交通の導入について説明したところ、導入に対する反対意見はなかったが、運賃については、もっと安くないかという意見書が提出された。

このことを踏まえ、この予約型乗合交通が、市民の足として利便性の高く、市民にとって優しい交通手段となるために、1回250円、往復500円という料金を提案する。

⇒：（資料1 実証運行事業計画に基づき説明）

- 1 運行エリア区分・・・市内一円
- 2 利用対象者・・・常総市民
- 3 運行車両・・・計6台（セダン3台、ジャンボタクシー3台）
- 4 ITシステムの有効活用・・・予約システム NTTのデマンド交通システム
予約センター 石下総合福祉センター内
- 5 運行体制・・・実施主体 市
運行委託先 常総市社会福祉協議会
- 6 利用料金・・・1回250円（障がい者は介添人1人含む）
- 7 運行時間・・・第1便 午前8時
最終便 午後4時
- 8 運行日・・・月曜日から金曜日の平日
※土・日・祝祭日、お盆、年末・年始は運休
- 9 時刻表・・・朝8時の便から午後4時の便まで1時間おきに運行
※午前8時、午前9時の便については前日予約
※それ以外の便は希望時間の1時間前までに予約
※予約の受付は利用予定日の3日前から
- 10 受付時間・・・午前8時～午後4時
- 11 利用規程の策定及びPR方法等

●利用規程

- ・事前に利用登録する
- ・登録用紙については、広報紙の配布に併せて配る
- ・利用方法は完全予約制
- ・料金については1回250円
- ・チケットの販売場所は市役所のほかコンビニや商店でも販売できるよう働きかけ、販売箇所を広げる
- ・予約時には名前・電話番号・利用日・利用時間・乗車場所・降車場所を告げる

●利用上の注意事項

- ・予約の変更やキャンセルがあるときは速やかに予約センターへ連絡してもらうこと
- ・小学生以下の利用は保護者が同乗すること
- ・予約の受け付けの際は余裕を持って予約してもらうこと
- ・車内での飲酒や喫煙やペットを連れての乗車は禁止する

●PR方法

- ・広報やHPへの掲載
- ・シルバークラブ等の集まりの際にチラシを配布
- ・公共施設・病院等へのポスター掲示
- ・借上げ車両にデマンド交通車両だとわかるステッカーを貼る

●予約センターの設置

- ・社会福祉協議会やNTTと協力して研修やマニュアルの作成などを進める。

○：ジャンボタクシーというのは、何人くらい乗れるのか。

⇒：ジャンボタクシーというのは、9人乗りのハイエースタイプの車両。ただし、1時間毎の運行なので、同じ目的地にみんなで行くという場合を除いては、定員一杯に乗るケースは少ないと考えている。

○：市民が利用しやすい安い利用料金ということで、ワンコイン500円というのはいいと思うが、1回250円と往復500円という説明があったが、周知の際には統一するのか。

⇒：1回250円。

○：例えば、目的地まで行った後、時間があるので買い物に行くのにデマンド交通を利用して、そこから家に帰るという場合、料金面はどういうふうになるのか。

⇒：今のケースでいうと、3回利用しているので750円。

◆：事前の予約なので、急に買い物をするという時に予約ができるかという問題がある。予約が無理な場合、買い物を我慢するのか、他の手段を取るのかということになるが、そういう使いにくさというのはあるかと思う。

⇒：現在走っている福祉循環バスでも、一度降りたら次の便まで2時間くらい待たなければならないので、今とそれほど違いは無いかと思う。

○：今年2月13日の協議会の中で、1回500円という料金については全員一致で可決されているにもかかわらず、議会の中で意見書が出た結果、料金が250円になってしまったということで、それで

この会議はいいのかという疑問がある。ここで可決されたことが、議会で反対されたからといって簡単に覆ってしまうというのはおかしくないか。例えば、三坂地区の人が市街地まで来るのにタクシーだと3,000円くらいかかるところ、デマンド交通の料金が500円だとしても、お客様にとっては大分安い金額で、しかもタクシーとほとんど変わらないサービスを受けられる。そういう観点から、500円という料金を設定して、協議会で決定したのに、それが簡単に覆されるような協議会でいいのか。また、6月に市で運行事業者向けに説明会を実施した際に、500円という料金でもタクシーのお客さんが減るのは目に見えているという意見があったが、さらに250円になると、たとえ30分、1時間待ったとしてもデマンド交通を利用する人が増えてしまう。そうすると、事業者、特に市街地の事業者にとっては大打撃になる。デマンド交通を導入すると、タクシーの利用が減るとというのは先進事例からも明らかであり、さらに料金が下がるということになると、ただでさえ減っているタクシー利用者が、さらに減ってしまう。6月の事業者説明会では、500円なら仕方ないということで、事業者の意見がまとまったのに、それが250円ということになると、事業者からクレームも出てくるのではないかと。そうなったら、また料金が変わってしまうのか。

◇：福祉循環バスの変更という中でデマンド交通が出てきた訳で、無料で行ってきた福祉循環バスとの比較から料金についても考えなければならない、タクシーの初乗り料金とは別に考えなければならないと考えている。福祉循環バスの利用者が、お年寄りなど交通弱者が多いということから、片道500円は高いという結論になった。1回300円や250円という意見が出たが、最終的にはデマンド交通のアピールとして往復ワンコインという考えになり、今回皆さんの前に提案をした。

◆：議会でどのような議論があったのか。

⇒：「福祉バスの運行を取りやめないで欲しい」、「デマンド交通を行う場合には料金を300円程度に値下げできないか」、「料金値下げができない場合には無料になるような優遇措置を考えて欲しい」という提案がされ、それが決議という形で、議会から市に要望書として提出された。

◆：最終的にはどのように料金を決めるのか。

⇒：この協議会の中で議論し、1回500円という料金を決定したので、協議会の意見を全く無視することはできない。市長の考えを皆さんに理解いただき、スタートしたい。

◆：どのくらいの利用者があるかが大きく係わってくるのかと思う。すべての人をデマンド交通だけでカバーするのは到底無理なので、今まで無料だった福祉循環バスの客層がいかにデマンド交通を安い料金で利用できるようにするか、また、新規で利用する人も増えると思うが、それによって今まで利用していた人が利用できなくなるということも避けなければならない。そこをいかに上手く仕分けできるかが重要で、その工夫を運行までに議論を重ねなければならないのかなと思う。その中で250円という料金が安いというのであれば、見直すことも必要でだと思う。今までの議論で片道500円という料金設定をしたのに、それが半額になってしまうというのは安すぎるという意見はごもつともな意見だと思う。

○：この協議会で500円という決定をしたのは、採算面から考えて妥当な金額だということだったと思うが、実際に利用する方は高齢者が多いので、福祉事業の一環だということを考えれば、高齢者の立

場で見ると250円というのは妥当な線ではないか。この協議会は、料金を決定するのではなく、協議する場なのではないか。

⇒：この協議会には決定権はないのではないかという意見が出たが、実際にはこの協議会が決定権を持っており、コミュニティバスやデマンド交通を運行する市町村では、どこでもこのような会議を設置し、ここで決定された事項に基づき国に対して補助金の申請を行っている。

○：事務局から説明があったとおり、この協議会に決定権があるということで会議が始まり、500円という結論が出ていたのにも関わらず、それを今さら覆してもいいのか。福祉循環バスの利用者が漏れないようにということだが、福祉循環バスは時間通りに決まった路線しか動かない、タクシーはドアトゥドアということで、この間には大きな差があったので、福祉循環バスがあってもタクシーの利用者には大きな影響は無かった。しかし、デマンド交通の場合、タクシーとほぼ同じ動きであるため、タクシー利用者が減るのは明らかで、茨城県内のタクシー事業者を見てもどこも利用者は減っている。なおかつ、料金が250円というタクシーの初乗り料金と差を付けることで、利用者からしてみれば料金が安いに超したことは無いのだから、その点から見ても利用者は減ってしまう。事業者説明会の中でも、市街地の事業者は大きな打撃を受けるという話も出ており、そういうことも踏まえて、500円という料金でこの協議会で可決されたはずなのに、それを今さらここで覆してもいいのか。福祉循環バスとの対比で見たということだが、私たちタクシー事業者も色々意見がある中で赤字覚悟で協力するのだから、市全体の公共交通という観点ですり合わせていくべきではないか。

◆：他市の事例なども参考にして決定した面もあるので、きちんとした根拠をもって説明し、料金を決定する必要がある。料金はいつまでに決定すればいいのか。

⇒：10月に運行開始するためには、本日中に決定していただきたい。料金については、ある事業者に250円という料金について話をしたところ、仕方が無いという返事も頂いている。事業者の立場やこの協議会の決定を覆すということに対して納得できない部分もあるかと思うが、何卒ご了承を頂けたらと思う。

○：わかりました

◆：料金というのは一度決定したら変更はできないのか。

⇒：料金の変更については、再度この協議会の中で決定をいただければ変更することは可能。

◆：低廉な料金であれば、利用が殺到することも想定され、そうなることでこのシステムを本当に必要としている人が利用できなくなることもあるかもしれない。そうしたときには、料金、チケットの販売方法、利用資格などを見直すことも必要になってくると思う。運行していく中で、いいシステムにしていくということが重要なのではないか。そういう前提で、当初は1回250円という料金で行くということでご了承いただければと思う。

◆：タクシーの台数が6台に対し、参加する事業者が7社ということであるが、臨機応変に利用状況を見て変えるという考えはあるか。

⇒：市内7つのタクシー事業者が参加することになったが、1日6台しか運行しないため、ローテーションを組んで回していくということも既に話しているのだから、その点については事業者に了承されている

ものと考えている。

◆：予約センターのオペレーターは何人か。

⇒：専従の職員1名のほか、オペレーターを3，4人置く予定。

◆：9時の便も前日予約ということだが、空きがあれば当日予約も可能にはならないのか。

⇒：状況に応じて緩和することも考えられるが、予約を受ける時間などもあるので、当初は前日予約ということで進めたい。

◆：チケットの販売場所は、何箇所くらい予定しているか。

⇒：今のところ、市役所、石下支所、予約センターを置く石下総合福祉センターの3つ。その他想定されるのは、社会福祉協議会の事務所があるふれあい館。現状では、鬼怒川の西側について販売箇所がないため、スーパーやコンビニ等に働きかけて、チケット販売をお願いできればと考えている。

○：議案第6号承認

【議案第7号】

⇒：毎年、県でバス対策地域協議会というものを開いており、その中で、赤字となっている複数市町村にまたがる広域的なバス路線について、国・県の補助であるバス運行対策費補助金というもので補助をしている。

今年度当市が関係している路線

1 猿島バスターミナルから守谷駅西口までの路線

- ・当市では菅生町、内守谷町を通る、30.2kmの路線
- ・平均乗車密度が3.6人
- ・赤字額が年間1,737万円
- ・TX開業の影響で高速バスが廃止になり、代替交通として坂東市の要望で運行が始まった路線
- ・守谷駅から内守谷工業団地までは利用が多いが、そこから坂東市までの利用が悪い
- ・国、県、常総市、坂東市、つくばみらい市、守谷市で補助をしている
- ・あまり利用が伸びないようであれば、負担についても再考しなければならないと考えている

2 水海道駅から岩井バスターミナルまでの路線

- ・主に高校生が通学に使っている13.5kmの路線
- ・平均乗車密度は3.2人
- ・赤字額が年間847万
- ・国、県、常総市、坂東市で補助している
- ・高校生に定期購入を勧めるなどさらなる利用促進策が不可欠だと考えている

3 水海道車庫から土浦駅までの路線

- ・29.4kmの路線
- ・赤字額は958万円
- ・常総市からみどりの駅や筑波学園病院へ行くための足

- ・補助は国・県のみで、市では補助していない
- ・ある程度の乗客はいるが、平均するとそれほど乗車していない状況
- ・少子化やTXの影響で今後乗客が増える見込みは少ないと思われる

このような赤字路線について、広報等で市民の利用促進を図っていきたいと考えている。委員もこういう赤字路線があることを認識し、利用促進を図っていただきたい。

○：補足説明となるが、まず猿島ターミナル～守谷駅の路線については、先ほどの説明どおり内守谷工業団地から守谷駅までは非常に多く利用されているが、内守谷工業団地から坂東市方面がほとんど利用されていない。県自然博物館への利用者がもう少し増えてくればと考えている。水海道駅～岩井バスターミナルの路線については、現在乗降調査を行っているが、利用状況は小学生や高校生の通学がほとんどである。水海道車庫～土浦駅の路線については、みどりの駅から谷田部方面への利用客は多いものの、それ以外の区間はあまり利用客が少ない。水海道駅からの乗客は、ピークである朝の便でも4、5人程度の利用状況である。

◆：バスやデマンド交通について個々にPRするのではなく、公共交通として一体的にPRしていくことが大事だと思う。

○：議案第6号承認

終 了 午後3：15