

常総市公共交通活性化協議会 (第3回会議要旨)

■開催：平成20年12月24日（水） 午前10:00～3:40 市民会館2階会議室

■出席： 委員 鈴木委員長，飯塚副委員長，吉田委員，秋場委員，国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 高橋委員，茨城県交通対策室長 大塚委員，常総警察署 住谷委員，関東鉄道 広瀬委員，協栄観光バス(株)中川委員，(有)三妻タクシー 松村委員，水海道商工会 下村委員，石下商工会 中川委員，小林企画総務部長，鈴木保健福祉部長，石塚社会福祉課長補佐，寺田介護福祉課長
事務局 総務企画部 企画課 中村課長，茂木課長補佐，小林係長，坂巻主事，小林主事

■配布資料： ・平成20年度常総市公共交通活性化協議会（第3回）会議次第

- ・常総市公共交通活性化協議会 第3回会議出席者名簿
- ・常総市公共交通活性化協議会規約 新旧対照表（別紙1）
- ・今後の協議事項
- ・今後のスケジュール（案）
- ・常総市公共交通活性化協議会（第1回会議要旨）
- ・常総市公共交通活性化協議会（第2回会議要旨）

■内 容

- 議案第1号 規約の改正について
- 議案第2号 当市で実施していきべき公共交通について

■協議内容 （◆：議長 ●：委員，⇒：事務局）

◆：前回までに皆様から頂いたご意見では第1回目の会議では福祉循環バスの存続といったご意見が多かったようだったが，第2回会議でデマンド型交通のビデオをご覧頂いたことでデマンド型交通のメリットについて認識していただき，昨今の市の厳しい財政状況といった面からも，有料化といったことと併せてデマンド型の予約型交通の方向で皆さんの大まかな合意がされており反対意見は無いのでは思っている。

ただし，デマンド型交通にも幾つかの問題点がある。

一つ目はコースの問題で，市町村合併のこともあって広域的なバスだと，運行日数とか便数を増やさなければならず，どうしても予約型交通と比較して多額のコストが掛かってくる。

二番目は他市との比較で，これだけ低密な地域であると，どうしても車社会にならざるを得ない。

その中でコミュニティバスを運行していくことはやはり厳しい面があるため，予約型交通の事例が

増えてきている傾向にある。

常総市としてもやはり同じようは形で進めていく方が合理的であろうと考えられる。

三つ目は高齢者の問題で、高齢者にとってメリットのある公共交通はやはりデマンドで、必要な時にドアトゥドアで移動できる手段はお年寄りには非常に便利で、便数が限られる福祉バスだと、利用者が停留所まで行かなければならない等の問題から、メリットとしてやはりデマンド型の交通の方である。

四つ目は市町合併ということで、水海道地区と石下地区の相互乗り入れを可能にする手段として、非常に縦長な地理的事情を考えると、バスであるとしてもコストの問題もあるので、デマンド型ということになってしまうかと思われる。

以上四つ位の論点に纏められるかと思われる。

もちろんバスの方が良いといった意見もあると思われるが、総合的に判断するとデマンド型の方で行こうということで、前回までの議論が進んできたかと思う。

地球環境問題の観点からしても、やはり無駄な空気を運ぶバスよりは、必要な時に運行する仕組みの方が地球環境の面から見ても良いといったことが言える。

その外の論点として、具体的にどのような運行形態とか方針にしていくのかといったことで、先ず利用者のターゲットとして市民を優先した場合、観光目的で市外から来た方の交通はどうするのか、前回の会議の中で午前8時から午後5時までの運行といった話もできたが運行時間帯の問題、夜間はどうか、といったことについては今後の検討になると思う。

これまでのご意見・市の事情といったことを踏まえて、デマンド型の交通といったことで検討を進めて行きたいと考えているが如何か。

●：（異議なし）

◆：それでは予約型の交通の具体的な検討といったことで進めてまいりたいと思う。

●：コスト的な点ではどう考えているのか。

⇒：コストについては、大体6台借り上げて他市の状況から比較して6千万円位と想定している。

どこの事業者お願いするかについては、市の方に任せていただくことになると思われるが、市と事業者との折衝になってくると思われる。

●：桜川市に話を伺ったところ、タクシー会社の方で運行するか市の方で運行するのかわによってだいぶ持ち出しが違ってくるそうだが、相対的にはその6千万円の範囲の中で決めていくことになるのか。

⇒：コストについては、運行体制の部分でも検討する課題になってくるが、利用料金にも跳ね返ってくる結果となる。

⇒：「1番運行エリア」については、筑西市では旧行政区域の下館・関城・明野にそれぞれ何台かずつエリア分けして車輛を配置しており、古河市も旧古河市内では独自でコミュニティバスを走らせているが、総和地区と三和地区にそれぞれ車輛を配置している状況である。

他市を考えると事務局案としては、常総市が縦長に長いこともあるので、水海道地区の鬼怒川東地区・西地区・石下地区の3つのエリアに分けて、それぞれに車輛を配置できるようにして進めたいと考えている。

実際に筑西市は実施していく中でエリア分けを廃止してしまった経緯もあるので、その辺は運行しながら状況に応じて見直しも考えられるが、導入当初は先程の3つのエリア分けで配置したいと思う。

エリア分けについては車輛の台数にも関係してくると思われるので、またそれと併せて考えていくことになると思われる。

⇒：「2番利用対象者」については、市町村によって高齢者限定といったことで利用制限しているところもあるようだが、事務局としては、登録制といった方式を導入して、全市民対象といったことで市民については利用制限をしない方向で考えている。

但し、スクールバスの利用については対象外と考えているほか、安全面といった考え方から小学生以下のお子さんについては父兄同伴等の制限を考えている。

◆：具体的には利用するに当たって、事前登録をした際に証明書のようなものを発行するのか。

⇒：他市の事例では、登録した方にはカードを発行し、そのカードを携帯してもらっているようだ。

カードには裏面等に予約センターの連絡先等を記載しておいて、予約しやすいような方法を取り入れているようである。

常総市としても、最初は役所等の窓口で登録していただき、カードを発行するといったことを考えている。

⇒：1番のエリア分けについては、低炭素社会への貢献といったことから、現在、運輸関係や自治体等の部門部門で検討されているところであるので、そういった効率性の観点からも必要ではないか考えている。

2番の利用対象者に付いては、常総市は全国724市の内自家用自動車の保有率が5番目に多い市であることから、公共交通の衰退に拍車をかける状況となっていると思われるが、今後高齢化率が益々高くなる中で交通弱者も増えてくると思われることから、極力制限はかけずに利用したい方には限りなく利用していただくといった考え方である、ただし、小・中学生のスクールバスについては、

6台程度の車輛ではとても対応できませんので、利用目的から除外させていただきたいと考えている。

また、このスクールバスについては、現在市の教育委員会の方で小・中学校の適正化配置審議会を立ち上げて審議をしているので、その結果がどのようになるか分からないが、仮に学校の統廃合といったことになった場合にそれに併せてスクールバスの検討も図ってまいりたいと考えているので、今回協議いただく公共交通の中ではスクールバスを対象としないといったことをご理解いただきたい。

◆：エリアについても利用対象者についても運行していく中で見直しを図っていくことが可能であると思われるので、当初の考え方としてはエリアについては3つに区分したエリアで実施するといったことで進める。

これは実際に運行体制として委託する場合、運輸省等への届出にも影響して来ることと思われるので、それも含めて検討したい。

利用対象者については、予約制といった方法で、スクールバスについては除外といった考え方で進めたいと思うがよろしいか。

●：（異議なし）

⇒：「3番の運行車輛」については、前回の資料2の中で、予約型交通の県内の状況といたしまして、神栖市・笠間市・筑西市が9～10台、古河市が6台で実施しているが、人口的な面から比較して、常総市では6台ぐらいが妥当と考えている。

この辺も実際に運行しながら、足りないようであれば車輛の大型化とか、増車といったことで対応していきたいと考えている。

また、車輛の大きさについては、セダン型車両のほか10人乗り程度のジャンボタクシーの併用を考えているが、この部分については車輛の借り上げ等の問題から事業者との兼ね合いも出てくるが、事務局案としてはセダン型・ジャンボタクシー型をそれぞれ3台づつと考えている。

●：今後の協議事項の中で、運行車輛の形態・種別について、普通のタクシーを利用するのか、もう少し大きい10人程度の乗りのワゴン車を利用するのか、更には20人乗りくらいの小型バスを利用するのか、運行する車輛の種別の検討も必要ではないか。

◆：前回のビデオでは10人乗りだったかと思われたが、友人と一緒に利用ということも想定されるほか、纏って移動させたいといった運営側の考えもあると思うので、小さい車輛では足りないといったことは考えられないか。

●：参考までに、現在運行されている福祉循環バスの乗車状況は、水海道地区で1便当たりの乗車人数が多いところで25人前後、石下地区では多い時で12・3人の乗車で少ない時は3人程度のような。

これは地区によっても違うと思うが、そういった状況を踏まえてどういう車輛がいいのかの検討材料にしていればと思う。

◆：25人というのは、かなりの人数になるかと思うが頻度はどれくらいか。

●：毎日です。

⇒：時間帯によって利用者が偏ってしまうのは、便数が少ないといったことも理由として考えられる。特に朝の病院等への通院に利用される方が多いのではないかと思うが、現在の福祉バスは朝の便が8時台一便に限られているので、それを逃すと今度は昼前位の便まで無いといったこともあるため、どうしても朝の便に集中してしまうことが考えられる。

ただ、その辺は福祉循環バスから予約型交通に移行した際には便数を増やして手厚くするほか、これまで運行間隔が3時間程度あったものを1時間間隔で運行することで、利用者の分散は可能ではないかと思う。

●：季節とか千姫まつり等の行事によって利用者が増えるといったことがあると思われるが、そのような時も同じ時間帯で運行させるのか、または増便させるのとかの方法も考えてみたらいいと思う。

◆：行事があるときはやはり利用者が増えると思うが、上限はどうしても決まってしまうので、それ以上は対応できないと思われ、今のバスと比較してどうかと言うと、それほど変わらないと思われる。

●：対応しきれない時は断ることもあるのか。

⇒：対応しきれない時は、次の便を利用してもらうことになる。

定かではないが、他市では予約が一杯になってしまった時には、次の便の時間を少し繰り上げて対応している所もあるようで、臨時的に増便をすることも可能かと思われるが、その辺は実際に車輛が対応できるかといった問題もある。

行事等については、あすなろの里の秋まつりでは当日街中からバスを運行するといったこともしているが、千姫まつりが開催される日曜日は福祉循環バスは運行していないので、その辺は需要と供給の問題もあるので、今後協議していく運行日との兼ね合いも出てくると思う。

●：これまでの福祉循環バスはコースも決まっていたので、利用したくても利用できなかった方が多かったように思われるが、デマンド交通になると、今まで利用できなかった方もだいぶ利用する方が出てくると思う。

●：確認も含めてだが、再生事業に向けて取り組んでいるのは確実であると思うが、この規約に記載されている連携計画の作成に関する協議といった部分で、先ず1年間を介して事業計画に向けた計画を策定するというのが先ず一つ大きな目的である。

それが終わった段階で、次に翌年から事業計画の実施といった形になっていくというのが、今回の地域再生事業法という大きな柱になっている。

今回常総市がエントリーしようとしているのは、連携計画の策定事業と伺っているので、具体的な部分もさることながら、全体のタイムスケジュール、いわゆる何時頃にこの実証実験を行いながら計画を掲げていくのかというところが先ず一つ大事なポイントになってくると思う。

この協議事項の内容を伺う限りでは、もう事業計画そのものに入ってきてしまっていて、連携計画はどうなのかなといったところを明確にしなければならないので、しっかりとタイムスケジュール的なものを作って、何時頃に実証実験を何ヶ月位やりたい、それを受けて社会実験を終わって利用者がどの位居るのかとか、どういう方が利用しているかといったところを議論していかなければならない。

また、補助金を受け取る主体というのは協議会が事務局となっているので、そこがお財布といったことで確認したい、受け皿が無いと国もお金が出ないので、その辺をもう一度明確にして頂きたい。

今この時点で利用者を制限してしまうのか否かというところで、ちょっと違った形でもいいと思う、あくまでも実証実験に向けてどういう形で取り組んでいくのかといったポイントを押さえてもらって、事業計画の実施では無いということを理解いただきたい。

⇒：連携計画については、それを踏まえて運行エリアの区分とか対象者等の他、これまでの会議の中で常総市の現状といったところも説明しているが、その部分についても併せて文書化して次回の会議に提示したいと考えている。

連携計画の策定については、この会議の中で大枠で決めていただいた内容を事務局側で整理・調整し、その案を最終的に協議会の中でご承認いただければ国の方に提出できるものと考えている。

◆：再生事業ということで、計画を立ててもいきなり実施ということにはならないので、先ず実証実験を考える必要がある。

これについては前回の議論の中で、3ヶ月の試行期間を考えているとゆうことだったと思うが、その試行期間の中で何をやるのかといったことも含めての話と思われる。

たとえば、今の計画を実証実験として試行してみて、その結果をどうゆうふうモニタリングして、実際にこれで実施するのかどうかをチェックするということになる。

⇒：その辺も踏まえて当然計画書に盛り込まなくてはいけないと思っている。

スケジュール的には3月までにこの場で議論いただいたものを計画書として国の方に提出させていただいて、それが無事認定されたら、事業者等の有償運行免許の関係もあるので、来年初頃には予約

型交通の実証運行を実施できると考えている。

実証実験の運行時には、現在運行している福祉循環バスと並行して走らせ、3ヶ月間並行して運行した後は福祉循環バスを廃止して、予約型交通一本で運行するといった形にしたいと考えている。

- ：その実証実験の最中には、現在運行されている福祉循環バスは廃止しないで並行して運行するといったイメージでよいか。

もう一点、この連携計画の補助金の規定では10/10補助されることとなっているが、当方としても大変心苦しいが、現実的には前回採択されたところも実際には半分程度の補助金しか交付されなかった状況も認識いただければと思う。

それと翌年に向けて事業計画となった場合には、茨城県の場合全市町村が1/2補助ということになり、たとえば車を購入しても1/2の補助が出る。

実証実験では車はもちろん購入できないが、事業計画となると車の購入できる、それが1/2ということになる。

ただその時に、非常に大事なのが法定協議会は法人格がないので、所有者になれないことを理解いただきたい。

それは運行する交通事業者等々が所有権はしっかり持っていただく、当然運行の主体となる事業者が、法律で定められている運行前点検等を実施しなければならないので、どうしても車検証上は運送事業者にならざるを得ないことを理解していただきたい。

それに付随して、所有権も使用者さんも交通事業者であって、財産の関与は協議会でしっかりと資産運営をしていくことを頭の隅に置いてもらいたい。

最後に、この協議会が地域の実情に則した輸送サービスということで議論されていると思うので、空白地域・不便のかかっている一般市民の方々に対してのデマンド型で行うというのであれば、制限なしで運行することでも結構だが、ある程度の制限についても議論されるといいと思う。

どこもかしこも今デマンドが流行っており、事実どこの市町村もデマンドを前面に押し出してくるので、連携計画といった意味で国の採択基準が非常にあやふやになってくるということを心配してもらいたい。

デマンドだけであると、他の市町村と並びが一緒になるので、公共交通の活性化といったところでもう一工夫何かできないか、というところでも議論いただくと、採択にも有利であると思う。

たとえば、公共交通の必要性について小・中学生の教育等の中で、意識改革を含めて教材として採用する計画等も含めて、公共交通といったものを学校教育の一環として取り入れる方策など、使わなくなれば当然なくなってしまうということも含めてお子さんとも話し合いの場を作って理解を深めていくことなども計画書の中に入れていくと面白いのではと思う。

正直、今の状況で採択にあたっては単にデマンドだけでは厳しいのかなといったことも最近の印象である。

⇒：高橋委員の言うとおりに、本来の公共交通の理解という下では、本来であれば市の主要な交通機関である常総線についても連携させなければいけないと思っている。

ただ、常総線については、現在取手市から筑西市まで沿線市町村と関東鉄道等々で組織している別の協議会で、今年度補助金を頂いてパスモの導入を進めている。

そのため、常総線を軸とすることについてはこちらの協議会の議題では触れないような形で考えていた、但し、連携計画の方には何らかの形で常総線の連携といったことも含めて、皆さんの意見を踏まえながら計画の中に取り込んでいければと考えている。

前回関東鉄道から意見があったように、民間の路線バスがどこも赤字路線といった状況となっているので、その辺も皆様に意見を頂きながら、バス路線の維持といったことについての方策も計画の中に入れていきたいと考えている。

高橋委員からご提案の小・中学校の教材への導入については、来年度常総線の協議会の方で、市内の小中学生対象とした取り組みを実施する予定になっているようなので、こちらとしては公共交通全般について検討するような形で常総線とうまく連携して行く計画をと考えている。

◆：プラスアルファが必要といったところは私も実感していて、せっかく新しいシステムになるので、これがある意味PRのチャンスでもあると思う。

今までのバスの方にはこういったものが何も無かったと思われるので、今回どのように工夫するかといった新しいアイデアが必要だと思う。

その辺市民の皆さんを含めて、どうやってアイデアを出していくのかといったことも重要かと思う。

いろいろ方法はあるかと思うが、広報紙だけでなく他のPR方法も考えていくとか、連携の話があったが単体のシステムでなく他のことも取り入れた活用の仕組み、乗り換えて利用できるような仕組みについても皆さんで意見を出し合ってもらえれば良いと思う。

⇒：「4番運行システム」については、筑西市・古河市・東海村と、殆どの市町村でNTTのシステム導入しているところが多いようだ。

このNTTのICキーシステムは、パソコンを使用して登録された方の電話番号で相手を特定できるといった、予約を受ける側の便宜を図ったシステムとなっており、カー・ナビゲーションのように依頼先へ迷わず送迎できる他、利用状況のデータを抽出することが可能であることから、実施方法の見直し等において、その利用状況を把握することが容易であるといった利点があるようだ。

NTTのシステムについては前回ビデオにてご紹介したもののものなのであるが、その他として利根町等が利用している無線のシステムもあるようなので、無線のシステムについてもどのようなものであるかを照会したいと考えているが、今のところ事務局としては、できればNTTのシステムを導入したいと考えている。

●：これはリースか、結構高額ですよ。

⇒：大体3千万位かと思われる。

他市ではリースのところもあるし購入しているところもあると思うが、補助金の採択が得られれば購入してもいいと考えている。

●：国交省として現在この再生事業に関しての来年度予算は、およそ60億の予算要求をしているが、うわさでは去年と同額位の補助になるのではないかと危惧するところである。

そうすると、一昨年に採択を受けていて今回事業計画に移る市町村が結構あると考えると、そこでかなり食いつぶされてしまうということで、個人的にはすごく心配している。

そういったところを含めて、前述のように、デマンド一つだけではどうなのか、といったところも心配をしながら進めていかなければならないと考えており、来年度60億は付かないのでは・・・ということがおおかたの予想である。

◆：ちなみにリースですと幾ら位か。

⇒：リースの見積もりは徴収していないので定かでないが、本体に利息を含めた額をリース期間で割った額が年間のリース料になるかと思われ、トータルだと購入するよりも若干高くなると思われる。

ただ問題は、均等払いとなった場合、補助期間が3年ということなので、たとえば5年リースで設定した場合、残りの2年間のリース料は全額市で負担しなければならない問題もあるので、その辺は今後の検討課題となるとと思われる。

●：今年度の申請がものすごく多いと聞いているので、その辺を踏まえると一律10/10というのはとてもじゃないけど難しいというのが、私の感覚で、取れるようにするには、何かしらの一工夫・二工夫してほしいというのが私からのお願いである。

●：車輛は運行会社からの借用になるのか。

⇒：前回の会議でタクシー事業者の方から話があったように、タクシー事業者の中には車輛に余裕のあるところもあるらしいので、その辺は受けていただく事業者との折衝になると思う。

⇒：「5番運行体制」について、実施主体は市が運行主体と考えている。

協議会を設立した時には、補助金の受け皿は全てこの協議会ということになるが、この場合実施主体の市がお金を持って実施することになる。

ただ、市が実施主体といっても、実際には商工会とか社協に委託しているところが多く、中にはN

P O法人が運行を行っているところもあるようで、その辺は前回配布した資料2をご覧ください。

事務局としても、市の庁舎内にはスペースもないため、できれば商工会や社協にお願いできれば一番ありがたいと考えている。

その辺は、近日中に事務局の方であたってみたい。

また、先程コストの件の質問があったが、この部分についても他市の委託料等を参考にしながら事業者と折衝していくこととなると思われる。

◆：以前はNPOといった話もあったと思われたが、その辺はどうか。

⇒：常総市には残念ながら現在お願いができるNPO法人や団体が無いようなので、基本的には商工会や社協等の団体をお願いしなければならないと考えている。

◆：商工会からも参加いただいているので意見を伺いたい。

●：他市では商工会の方で何箇所かやっているところもあるようだ。

話によると桜川市の商工会では、オペレーターを6名ほど雇って午前の部と午後の部に分けてまわしているようだ。

オペレーターについてはそれなりにパソコンの知識のある若い人を雇っているようで、設備等については市が整備して団体に使わせているとのことであった。

人件費等については市の負担で、デマンドに掛かる人件費以外に幾らか上乗せして商工会の方に助成し、商工会の方で源泉徴収や雇用保険と労災等手続きをして給与を支払う他、通勤手当も支給しているとのことでした。

桜川市は三つの町村の合併したところなので、大和地区の商工会にオペレーターを置いて、岩瀬と真壁にそれぞれ配車をしているらしく、タクシー会社が幾つかある中で2社が運行に協力していて、岩瀬地区にはセダンが3台とワゴン車が1台、真壁地区には10人乗りが1台といった配車をしているようだ。

詳細の設備にかかるコストについては市が運行主体であるため分からなかった。

その他古河市の場合は、三和地区と総和地区が商工会を窓口にして運行しているようだが、こちらは商工会に窓口だけを置いて商工会が場所を提供しているだけで、商工会とは関係ないところで運営しており、そこで専属の職員を置いて運行しているようだ。

常総市の商工会は現在、石下商工会と水海道商工会とが来年合併をすることになっており、事務的なものについてこれからすり合せていく状況のため、デマンド交通を商工会で受けられるかどうかは今の時点では何とも言えないが、新しい商工会としての一つの事業として考えられるかどうかは、当然役員等に決めていただくことになるので、今後の検討になると思う。

●：他市の商工会で運営しているとのことですので、もう少しその状況を調査して次回の会議に報告いたしたいと思う。

⇒：「6番利用料金」について、大人と子供の差をつけるか、一回当たりの利用料金を幾らにするか等の問題があるが、前回配布した資料のとおり、これについては各市町村ともバラバラな状況で、大人と子供と二つだけに区分しているところもあれば、大人と小・中学生、3歳児未満や障害者等と細かく分けているところもあるが、料金については出来れば簡単明瞭である方がよいと思う。

他市の状況では、財政的に余裕のある東海村では1回当たりの利用料金が200円と一番安価で、他は大体300円が多く、最近では行方市が500円といった設定をしているようです。

市としては、タクシー事業者等の民間交通事業者の料金設定を考慮すると、あまり低廉に設定して市内どこでも行けてしまうこともどうかとも考えており、タクシーの初乗り料金とまではいかないものの、分かりやすい500円が相当ではないかと考えているところで、その他未就学児を無料、小学生を減額する等については今後検討したい。

⇒：「7番運行時間」については、配布した資料からも東海村・筑西市では1日17便、その他の市は1日8便から10便程度が多いことが分かると思うが、これは運行間隔が1時間か30分かによっても違ってくると思われる。

事務局としては、とりあえず運行間隔を1時間おきにして、運行時間帯を午前8時から午後4時位までと考えているところで、そうなると1日8便から9便になると思われる。

⇒：「8番運行日」については、土・日・祭日、年末年始、お盆の時期はどうするかといったことですが、既存の福祉循環バスが日曜日・祝日等は運行してないので、月曜日から土曜日まで或いは平日のみの運行を考えており、年末年始も運休にしたいと考えている。

一番の課題は土曜日の運行についてと思われるが、現在運行している福祉循環バスの利用者も、統計上は土曜日の利用者が少ない状況もあるので、土曜日をどうするのが今後の検討課題と思われる。

⇒：「9番時刻表」は、運行時間と重なってくるが、午前8時から午後4時の時間帯で1時間間隔と考えている。

予約型交通のメリットでもあるが、予約者の所に何時に行けるかという不確定な部分はあるが、1時間間隔であれば充分カバーできると考えている。

⇒：「10番予約受付時間」について、①平日の予約受付時間を何時までにするのか、②休日や年末年始の受付はどうするのか、③平日の予約時間を運行時間帯と同一の時間帯にするのか、④或いはそれよりも少し短い時間帯か、⑤当日の受付をするのかといった課題があると思われる。

当日の受付有無については、殆どの市町村で当日受付を行っているようだが、受付時間については1時間前か2時間前までに予約してもらうことになると思う。

◆：予約の方はいつから行えるかといった問題はどうか。

⇒：予約を何日前から行えるかについては、今後の検討課題であると思われるが、この件について他市の状況を調査していないので、調べて次回に提示したいと思う。

●：朝の時間帯については問題ないと思われるが、帰りの迎えに行く時間として午後4時といった時間は早くないか、5時位までやっているところは無いのか、予約の時間は4時まででもいいと思うが。

⇒：市内の病院の診療時間と診療受付時間は違うと思うが、その辺の状況を調査して検討したい。

●：他市町村にその辺の状況を伺う時に、今現在のデマンド交通の運行を実施している中で、抱えている課題等についても参考に伺っていただければと思う。

◆：その辺を改めて調べたいと思う。

運行間隔について1時間に1便といった話があったが、状況に応じて例外的に30分に1便とかに繰り上げることも可能であるといった話が前にあったが、そういった理解でよいか。

⇒：その辺は車輛の空き状況もあるので、実施していった余裕があるようならば、臨機応変に対応していかなければならないと思う。

●：予約が無い場合は運行しないということですね。

⇒：運行しない。

●：今、図書館には子供達の本がたくさん揃っているが、空気に本を読ませているような状況で、また石下地区には図書館が無い状態である、土・日の利用として図書館をはじめ体育館やあすなろの里等に子供さん達が行けるようにしていただければと思う。

そうすれば高齢者の病院通いだけのタクシーといった批判もなくなると思われるので、その辺についても検討していただきたい。

◆：先程小学生等を対象とした教材づくりといったテーマがあったが、その辺も何かアイデアとして需要が見込めるのであれば、子供達の為の利用についても検討できると思う。

⇒：この交通会議を立ち上げた理由の一つとして、従来市内で運行されていた民間路線バスが、利用者の減少により路線を廃止せざるを得なくなった代替措置として、平日の高齢者等の交通弱者を対象とした福祉循環バスが現在運行されているが、この福祉バスも便数が少ない上にルートが決まっている等々の理由から、利用者が年々減少傾向となっており、このような状況を解消するための新たな公共交通方策

の検討を目的にこの協議会を設立した。

そのため現段階では第一に高齢者の平日の移動手段を念頭においており、お子さんについては車を運転できる父兄等もおりますので、お子さんのための土・日運行といったことはあまり考えていない。

また、お子さんのみの利用に関しては、どうしても安全面の問題が伴うので、その辺については、今後の利用者の拡大を見込む上での課題になるかと思われる。

●：この方法で運行した場合、地域を一周するのにどのくらいの時間がかかるのか。

⇒：時間が読めないのがこの予約型交通のデメリットですが、たとえば大塚戸地区のグループで同じ目的地へ車輛一杯に予約してしまえば、もうその車輛は他に乗せられないので、まっすぐ目的地まで向かうことになるし、また、大塚戸地区の人、菅生地区の人、内守谷・坂手地区の人を乗せる場合は、それぞれの予約者を迎えに行くことになるので、その分時間が掛かるといったように、予約者とその目的地によってルート自体も違ってくるので、一周がどのくらいの時間が掛かるといったことは言えない。

ただ、バスと違って余計なところは走らないので、場合によっては友人と同じ日に予約して利用すれば、時間が掛からないといった利用方法も考えられると思う。

◆：先程、実証実験という話があったが、実証実験と最終的に運行する実施内容が多少変わってもいいと思う。

ただ、一度実験してやはり止めますとはなかなか言い出せないところで、いきなりいろいろなことをやって実際にはどれを採用するのかということになると、いろいろな不満も出てくると思われるので、最初から手を広げてやることは問題かと思われる。

一応実証実験としてこれをやるといったことと、最終的にはこれを目指しているといったことは多少振り分けて考えておくといいと思う。

たとえば実証実験段階で市民の方が土・日といった意見が強ければ、検討するといったスキームで今後のスケジュールを考えておくといったような。

実証実験とはどの程度のものなのでしょうか、シュミレーショナルな実験なのでしょうか。

●：実証実験はある程度おおきとなる一本線が入ってないと実証実験の意味が無い。

社会実験は基本的にはその計画の基にそれに付随したものをやっていかなければならないので、そこで削ぎ落としていくといったものになる。

こういうことはやったら駄目というよりも、本来はこういった方向で行きたいといったことが基本ラインとなる。

ですから、土・日の運行といったものも少し視野に入れながら、それをアンケート等でカバーしていくといった手法がいいと思う。

今先生が言ったとおり、実際に運行してしまうと、それがいざ本番の時には無かったとかの不満等も

出てくる恐れもあるので、その際にその裏づけとなるアンケート等の意識調査を実施して、やはりいらなかったといった結果を前もって想定するようなスキームがいいと思う。

この協議会に参加されている皆さんは、予約型交通のイメージは大体掴まれていると思われるが、一般市民は全く分からないと思うので、一般市民への周知といったことにもなるので、試行運転を実施した段階でアンケート調査を行い、その結果が本当の意味での市民の意向となると思われるので、そういったことも取り入れていくのも必要かと思う。

⇒：今後の進め方ですが、スケジュールに従って今年度中に連携計画を策定して国の方に提出し、来年秋には実証運行を実施したいと考えている。

そのため、1・2月は月2回の会議の開催を予定しており、少々タイトなスケジュールになると思われるが宜しくお願いしたい。

◆：連携計画の申請の締め切りは何時ごろか。

●：今は未だ具体的な日程は分からないが、2月中下旬を目途に策定してほしいが、出来るだけ早い方がいいと思う。

●：先日石岡の鹿島鉄道跡地関係で関東運輸局の方に、あちらも公共交通活性化連携計画の方の採択を受けたいということで伺ったが、その時関東運輸局のバス担当課長さんから、去年は初年度なので申請等も3月であったけれど、今年はやはり2月中にはというお話をされていた。

その時に具体的に何時といった話ではなかったので、また再度当方からも運輸局の方に確認したいと思うので、このスケジュールに併せて申し込んでいただければと思う。

以 上