

# 常総市公共交通活性化協議会 (第1回会議要旨)

■開催:平成20年10月30日(木) 午後2:00~3:45 市民会館2階会議室

■出席: 委員 飯塚委員, 野村委員, 吉田委員, 秋場委員, 尾上委員, 沼尻委員, 鈴木委員, 県・交通対策室大塚委員, 常総警察署 武田委員, 関東鉄道 峰委員, 県西タクシー協会 松村委員, 下村委員, 中川委員, 小林企画総務部長, 鈴木保健福祉部長, 久松社会福祉課長, 寺田介護福祉課長

事務局 総務企画部 企画課 中村課長, 小林係長, 坂巻主事, 小林主事

■配布資料: ・平成20年度第1回会議議案書

- ・常総市公共交通活性化協議会 第1回会議出席者名簿
- ・常総市公共交通活性化協議会規約(案) 別紙1
- ・常総市公共交通活性化協議会役員事務局案 別紙2
- ・常総市公共交通活性化協議会事務局規程(案) 別紙3
- ・常総市公共交通活性化協議会財務規程(案) 別紙4
- ・福祉バス利用者に対するアンケート調査(聞き取り調査)報告書 別紙5
- ・生活交通手段に関するアンケート調査報告書 別紙6
- ・常総市の公共交通を取り巻く現状について 別紙7

■内 容

- 議案第1号 常総市公共交通活性化協議会規約(案)について
- 議案第2号 役員の選任について
- 議案第3号 常総市公共交通活性化協議会事務局規程(案)について
- 議案第4号 常総市公共交通活性化協議会財務規程(案)について
- 議案第5号 常総市の公共交通を取り巻く現状について
- 質疑応答 (◆:委員, ⇒:事務局)

◆ 社会福祉事業費の年間800万円というのは, 福祉タクシーの初乗り料金ことか。

⇒ 福祉タクシー助成事業費につきましては, 全てを今回の公共交通に合致させるのではなく, 障害者等の利用者については存続させる方向で考えている。

◆ 福祉循環バスは水海道地区も石下地区でも殆ど利用者がいないように見受けられるが, 今は殆どの家庭では日中若世代の人が不在であるので, 日中の高齢者の足として今後も何らかの方法で公共交通を存続してもらいたい。

◆ 配布いただいたアンケート調査を見てみると, 福祉循環バスのニーズが少なくなっている傾向

があるようだが、しかしこれを廃止するというのではなくて、何らかの代替策として今のサービスの維持を図っていくことが必要であると思われる。

- ◆ 新しい公共交通の体系として、市民のためのシステムと考えているのか、或いは市外から常総市に来る人が利用できるようなシステムを含めて考えるのか。

⇒ 現段階では常総市内にお住まいの方を対象とするという方向で考えているほか、スクールバスについても協議の対象としない考えでいる。

- ◆ 他市から水海道駅まで来て、常総市内の魅力あるところに行きたくても一般的な交通機関が殆ど無いので、折角いいものをアピールしようとしても満足いくPRができない状況となっている。

⇒ 市内には公共交通をはじめ民間タクシー事業者さんもいらっしゃるので、民業を圧迫しないような視点からも新しい公共交通策を検討していかなければならないと考えている。

- ◆ 茨城県内の状況は、44市町村の内コミュニティバスとデマンド型交通をそれぞれ16市町村ずつ運行している状況で、幾つかの市町村では両方の運行しているところもあり、県内では30幾つかの市町村で公共交通対策を実施している。

公共交通対策の方法として、主に中心市街地のまちづくりの活性化を視点に公共交通の推進を図っているところは、時間を決めて運行するコミュニティバスを選択しており、福祉的な部分をカバーしていく視点で公共交通方策を推進していく市町村では、デマンド型の乗合タクシーを選択しているところが多い傾向にある。

同じ市の中でも中心地ではコミュニティバスを運行して、周辺地域においてはデマンドを運行するといった方法をとっているところと、どちらか一方を選んで実施しているところがあるが、地域性もあるので地域の実情を踏まえて検討するとよいと思う。

- ◆ デマンド交通は連絡を受けてから迎えに行く方法のようだが事務局はどこで行うのか。

⇒ 他市町村の例では、運行主体は市で行い、商工会や社会福祉協議会に人を配置して予約の受付等を行っているところが多い。

- ◆ 人件費もかかってくるが利用者も期待できるということですね。

⇒ 費用の面においても需要に応じた適正な対応が可能であり、利用者に応じた対応が可能となる。

- ◆ 自宅付近は福祉循環バスのルートから外れていることもあって、家でも近所の高齢者も福祉タクシー助成券を利用させていただいているが、現在の福祉タクシーの利用状況はどの程度あるのか。

- ◆ 福祉タクシー助成事業は、最初は身体障害者の方を対象に実施していたが、市内の高齢化率が高いということと、高齢者の交通弱者等の問題もあって、現在では80歳以上の高齢者も利用対象として事業を行っている。

高齢者の福祉タクシー助成券の利用は、過去5年間のデータによると合併以前は毎年1,000人強の申請であったが、合併後のH19年度以降は1,500人程度の方が申請されている。

助成対象となるタクシーの初乗り料金は、現在660円と710円の業者さんがあるが、19年度の実績では延べ人数(高齢者及び障害者の合算)で14,670人の方へ助成して、決算額が9,682,870円、今年度の上半期(4月～9月まで)状況は、延べ1,660人から申請がありうち高齢者が1,522人と、

昨年一年間の高齢者の申請よりも増えている状況で、延べ8,262人・545万円強の支出となっており、全体的にも前年よりも伸び率が高い状況です。

また、助成券申請者のうち障害者の方は150人前後ですので、申請者の90%以上は高齢者の方の利用であると考えられる。

⇒ この協議会は、基本的には公共交通をお考えいただく協議会であり、利用者の利便性についてが第一に検討すべき事項であるが、行政側としては、利便性の高い公共交通の運行が、地球規模で問題となっているCO2の削減等の環境問題においても効果的であるといった考え方も必要であると考えているので、今後検討においては、CO2や安全安心の問題といったいろいろな観点から問題を捉えていかなければならないと思う。

市が提供する公共交通で市内全域全てをカバーすることはできないし、市内には関鉄さんやタクシー事業者さんもありますので、共存していくといったことも非常に重要なことであると考えている。

- ◆ 空気を運んでいるといったお話があったが、空気を運ぶリスクがなければ、当社も止めてはいない。利用があれば幾らでも増便するし、そのような手立てもします。

市側の考え方として、公共交通の無いところをそのまま切り捨てることはできないというのがこの協議会の目的でもあるでしょうから、当社がこれまで運行してきたサービスについての情報提供もしてまいりたいと考えている。

- ◆ 事業者側から見ると筑西市や桜川市でもデマンドタクシーの運行によって、やはり一般のタクシー利用者が減少傾向にあるといった問題も現実的にはあるようだ、しかし、高齢者が20%を超える常総市の抱える現状においては、福祉循環バスに代わる方法としてこのデマンドタクシーの運行は、市内の高齢者にとってメリットとなるのではないかと思われる。

デマンド交通の場合は、目的地への到着時間が確実でないことのデメリットにより、運転手が利用者から苦情等を受けるといったこともあるようなので、運行の実施に至っては、市民の方々にシステムについてよく理解していただくことも重要になってくると思われる。

また、デマンド交通の運行にあたっては、オペレーターの人件費のほか、システムの導入に伴った初期投資に何千万もの経費がかかるそうなので、そういった初期投資を抑えるためにも、事業者が使用しているシステムを利用する方法や、事業者等によるNPOを立ち上げて運行する方法も検討できるのではないかと思う。

- ◆ 今日の会議の前に、障害者団体の中でこの問題について意見を聞いてみたが、大半の方が有料でもいいのでバスの運行を継続してほしいとのことだった。

できればどこでも乗車できるような方法で、なるべく経費のかからない方法で公共交通の運行を存続してもらいたいと思う。

- ◆ デマンドタクシーにすると危惧されることは定時制の問題で、公共交通の利便性とは、必要なときに利用できるといったこともありますので、そのあたりも慎重に考えていかなければならないと思う。

- ◆ 有料でもいいので、思った時に利用できるバスがあればいいと感じている。

また、市外から来る人たちも利用できるようなバスであるといいと思う。

バスの中に広告等を掲示することによって、広告収入を期待する方法もあると思う。

- ◆ 高齢者の交通事故といった視点で現状をお話しさせていただくと、全国・全県的に見ても高齢者の交通事故は多発している状況で年々増加傾向にある。

運転免許証の無い高齢者で、主に自転車や歩行者が事故の当事者になっておりますので、利用しやすい公共交通を作り上げ、利用していただくことによって高齢者の交通事故も減少していくのではないかと思います。

高齢の方はちょっとした接触等でも大きな怪我となるので、高齢者にとって利用しやすく、交通空白区域をもカバーできる公共交通の運行方法を検討していければと考えている。

- ◆ 全国的な交通事故の死傷者数については、それほど減っていない状況のようですが、常総市内の状況はどうか。
- ◆ 全体的な事故数または死亡事故については、減少傾向にあるが、重傷者数や高齢者の占める割合については高齢化社会を反映してか増加傾向にあるので、このような面からも、公共交通は是非とも残していただきたいと考えている。
- ◆ 高齢者の運転中の事故についてはどうでしょう。
- ◆ 高齢者の運転中の事故については、今日は細かいデータを持っていないので詳しい話ができないが、運転当事者の事故については横ばいか増加傾向にあると思う。

やはり高齢者は、車を乗っていない時の交通弱者としての事故が非常に多い状況なので、その点も含めて今後検討していかなければならない問題であると思われる。

以 上