

常総市公共交通活性化協議会 (第2回会議要旨)

■開催:平成20年11月27日(木) 午後2:00~3:40 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, 沼尻委員, 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 高橋委員, 常総警察署 住谷委員, 関東鉄道 武藤委員, 協栄観光バス(株)中川委員, (有)三妻タクシー 松村委員, 下村委員, 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 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2回)会議次第
・常総市公共交通活性化協議会 第2回会議出席者名簿
・福祉循環バスの利用状況(資料1)
・自治体における公共交通の運行について(資料2)

■内 容

- 議案第1号 福祉循環バスの運行状況について
- 議案第2号 コミュニティバス, 予約型交通の概要について
- 議案第3号 当市で実施していくべき公共交通について
- 質疑応答 (◆:委員, ⇒:事務局)

◆ 予約型交通が運行されることになれば, 高齢者の方の利用が多くなるように思う。

玄関先から目的地まで送迎してもらえるならば, 乗りあわせで運行するのだから, 多少の時間的な問題については仕方ないと思う。

運行デマンド型交通を実施している他市町村では, 年齢制限はどのように設定しているのか。

⇒ 年齢制限についてはそれぞれで, 市町村によっては高齢者に限定した運行を実施しているところから, 小学生のスクールバスとしての利用まで認めているところもある。

事務局案としては, 年齢制限を設けるよりも, 利用者を無料会員登録制にして運行したいと考えている。

◆ 運行日については, 土・日・祭日も運行する考え方か。

⇒ 他市町村の例では, 日祭日は利用者が少ないために平日を主として運行していることが多いようで, 土曜日については運行を行っているところと行っていないところがある。

◆ 料金については, 運行距離に応じた料金体系となるのか。

⇒ 一つの方法として, 市内をいくつかの区域に分けて, それに伴った料金体系を設定する考え方もあると思われる。

◆ これは福祉循環バスの代わりなので, 福祉タクシーということになるのか。

⇒ 事務局で提案している予約型交通はタクシーではない。

タクシーといった表現をすると、一般のタクシーのように好きな時に乗って好きなところへ送迎してもらえる感覚になってしまうが、この予約型交通は、ある程度の運行時間も設定されているほか、同一時間帯の予約であれば車輦の定員までは乗れるだけ乗せて目的地へ送迎する運行方法なので、誤解を受けないように予約型交通といった表現で説明させてもらっている。

◆ ドライバーやオペレーターは市の職員が行うことになるのか、また、人件費はどこから捻出するのか。

⇒ 他市の例では、商工会や社会福祉協議会が運行主体となって、臨時職員やシルバー人材センターの方にお願いしているところも多い。

市が直営で運行するのか事業者さんに委託するのかでも違って来るが、人は雇うことになると思う。

◆ 市民の方に広く利用してもらうには、運行内容を明確にして、名称もデマンドという表現ではなく、市民の分かり名称を付けて運行しなければならないと思う。

⇒ 市民への周知といった部分ではご指摘のとおりで、築西市や桜川市でも立上げ当初は、なかなか市民に理解してもらえなかったと聞いている。

運行に際しては徹底したPRを行うと共に、名称について市民がひたし易い名称にしたい考えである。

◆ この協議会の中では、もう予約型交通で進めていく方針で決定しているのか、コミュニティバス運行の検討の余地は無いのか。

⇒ コミュニティバスを否定しているわけでないが、市内の統一意見としては、予約型交通の方向で進めたいということで説明している。

事務局でコミュニティバスと予約型交通経費について試算してみると、コミュニティバスの場合、現在福祉循環バスが運行している計7ルートで、日・祭日を除いた1日4便で運行設定すると、年間1億円程度の運行経費が必要となる。

予約型交通の場合、運行日を同一に設定し、車輦6台で市内全域を1日8便の運行した場合、年間約5千万円の経費が必要であるとの試算が出ている。

常総市は縦長なので、ルートを設定する場合にも距離が大変長くなるほか、人口の集中している集落をカバーしていくことになる。

そうなると複数の路線が必要となり、それだけの車輦と人件費も必要となる。

予約型交通の試算が半額といっても、バスと違って車輦の乗客人数が少なくなることもあるので、利用者が伸びてくれば当然車輦もふやさなければならない問題もあるが、利用が増えるということは市にとっても公共交通を運行する意味があると思われる。

以上の理由から、財政面の負担を踏まえて市が出した結論が予約型交通であったが、この会議の中でコミュニティバスの検討の余地が無いといったことではない。

◆ 福祉循環バスは料金を取っていないので持ち出し一方であるが、コミュニティバスになるとある程度の収入も見込める。

採算性が悪化したから便数を減らし、便数を減らすとまた利用者が減るといった悪循環について、なぜ利

用者が減ったかといった逆転の発想で、利用方法を促進すると方策をとらないとデマンドになっても同様の現象が起きる可能性がある。

映像だと運行時間が8時から5時ということであるが、夜間の運行は考えていないのか。

市内限定の運行になると思うが区域はどうするのか。

古河市の例だと総和町と三和町の商工会で運行しているが、古河市街地には乗り入れできない不便な状況もあるようだ。

対象年齢について、高齢者等に限定してしまうと一般の市民が利用できない。

利用目的を限定してしまうと利便性が低下する。

コスト的には安価になっても、デマンドになった場合、委託先の車両購入や設備投資等も含めて試算したのか。

資料にあるメリットの中で事業者の空き車両を有効活用とあるが、実際空き車両で対応できるのか。

⇒ 古河市の場合、旧古河市で以前から福祉循環バスを運行していたため、合併後に旧総和町と旧三和町がデマンド型交通を開始した。

古河市の旧市街地には民間の路線バスが走っていることから、民間事業者と競合しないよう、市街地への乗り入れをさせていないと思われる。

常総市で公共交通を運行する場合も、関東鉄道さんの広域的な路線については無視することは出来ないため、競合しないような方法を検討してほしい。

◆ 空き車両については、弊社の場合、実際の話としてまる1日空いている車両は無い。

どの会社でも仕事の状況によって増車・減車できる体制をとっていると思われるので、車両についてはぎりぎりの体制で営業していると思われる。

仮に予約型交通を弊社で行うことになった場合、確実に増車して対応することになる。

◆ 常総市の基本的な姿勢としては、コミュニティバスよりもデマンド型予約の方向で進めたいと理解させてもらって間違いないか。

19年に施行された再生事業法の補助制度を活用してデマンド交通への移行を考える場合。

① 法定協議会については、再生事業法に関する法定協議会と、もう一つ道路運送法に基づく法定協議会がある。

運送法による法定協議会とは区域運行についてが対象となるので、路線を定めずに運行するデマンド交通はこれに該当すると思われる。

② デマンド方式とは、既存の路線バスの路線と整合性をとることが必ず必要になる。

③ 再生事業法では、連携計画の策定事業費として100%の補助金が交付されることになっているが、手を挙げるところが多く実際には60%程度しか補助されなかった。

来年度についても前回同様に50~60%の補助範囲で考えた方がよいと思われる。

④ 連携計画を作るだけで1年、その計画を翌年以降3ヵ年で実施していくとなると1/2の補助となる。

⑤ 車両の増車についても1/2の補助が適用できるが、その資産については法定協議会の資産となる。

運送車両法の規定から、車を動かす者は必ず運行前点検等が必要となるほかいろいろな制約がでて

くるので、法律上運行するものが所有者にならなければならない。

⑥ 名義が事業者さんであっても、その資産の台帳等々は法定協議会で作らなければならない。

以上のことを含めながら、デマンド型へ移行するのかを議論されたい。

公共交通がこんなに衰退したのはどの地域でも同じで、アンケートをとっても、必要であるという回答のほか便数を増やしてほしいといった意見が必ず出されるが、果たして乗りますかというに乗らない。

こういった部分の意識改革についても連携計画に盛り込んでいただけるとよいと思う。

◆ この協議会の決定事項を受けて、来年度の市の予算に計上しなければならないと思われるが、どこまでの結論を出さなければならないのか。

福祉循環バスは、集計を取ってみると多くの人が利用されているようだが、現実的には空気を運んでいるといった批判を受けている、デマンド型交通の場合、各家庭から目的地まで運んでもらえるのは、交通弱者に手を差し伸べるといった考えでは非常にいいものであると思える。

⇒ 運輸支局の方から説明のとおり、この事業を展開するためには、市の財政事情の面からも是非ともその補助制度を活用したいと考えているので、早めに結論を出して方向性を決めないと、事業者さんにもあたれない。

◆ 今の段階では、予約型交通にした場合にどれくらいの方が利用するのかといったことはまだ判らないが、今後高齢化が進む中では、基本的には利用者が増えてくるのではないかと思われる、しかし、こればかりはやってみないとわからない。

あまり誰もが利用できることになると、タクシー事業者を圧迫してしまうので、その辺のうまく仕分けをしながら検討しなければならない。

◆ 水海道地区では、だいたい福祉タクシー券を利用されているようだが、石下地区ではそのタクシー券の存在を知らない人が多いが、どのような方法で知らせているのか。

◆ 市のお知らせ版等でお知らせしている。

19年度からは石下地区の方にも利用いただけるようになり、数値的にはだいたい石下地区の方も利用されていると思われる。

石下地区の助成券の申請は、石下の総合福祉センターが窓口となっている。

◆ 守谷市は人口密度が高いのでコミュニティバスを運行できているが、常総市の場合、需要の水準から比較すると、広い割りに人口密度が低いといった状況もあるので、低密度に対応できる公共交通が必要である。

◆ 他市の状況では、コミュニティバスからデマンド交通の方へ移行しているところが多くなっているようだが、今の福祉循環バスは無くなる考えでいいのか。

⇒ 他市の例では、新たな交通方法を導入する場合、一定期間既存の交通方法と並行して試行的に運行して、最終的には以前のものを取りやめるところが多いようだ。

市としても二通りの運行を行っていくことは厳しい状況なので、当市においても福祉循環バスの方は廃止といったことになると思われる。

◆ 並行して運行する期間とはどれくらいか。

⇒ その辺は協議会の中で議論されていくことになると思われるが、他市の例だと3ヶ月程度をみているようだ。

◆ 弊社としては、別のシステムが入ってくると既存の路線の方にかぶってきってしまうので、その辺を検討して頂きたい。

また、公共交通の施策として、路線バスの方に乗っていただく方策も考えて頂くことをお願いしたい。

他市ではコミュニティバスからデマンドの方に移行してきているとのことだが、実際にコミュニティバスからデマンドに移行した市町村の反応はどうか。

⇒ 新たな公共交通を取り入れることで、関東鉄道さんの路線バスを駆逐することも危惧される。

現在当市で運行している関鉄バス路線は、実際には隣接市を結ぶ広域路線となっており、主に高校生の通学に利用されているので、行政側としても当然無くすことは出来ないと理解している。

公共交通にとって完璧は無く、予約型交通であれば万全の交通施策でない。

デマンド交通に移行した市町村の反応は、予約型交通にして良かったとまでは言っていない。

◆ 地図に運行する現段階で想定される3つ・4つ区域が載せられないのか。

⇒ 現段階では、お願いする事業者さんも決まっていなくて、区域を決定することは難しい。

当初は事務局案として、市内を3つの区域に分ける方法も考えていたが、他市では市域が広いことから、区域分けしたことで逆に車輛の手当てが出来なくなってしまうとの話を聞いている。

◆ デマンドを行う場合に一番問題となるのが基地局の問題だと思う。

社協さんや現行のタクシー事業者さんがやるということも考えられるが、事務局の方で具体的な策があったら教えてほしい。

⇒ デマンド型を実施している近隣市では、殆どがタクシー事業者さんをお願いしているようなので、まずはタクシー事業者さんにあたるのかなと考えている。

道路運送法の許可さえ取ってしまえば、4条免許をお持ちの貸し切りバス事業者さんも、運行可能であると思うので、各方面から参入していただければと思っている。

◆ この再生事業法にエントリーするには、2月・3月が公募の時期とお考え顶きたい。

もう直ぐ12月ですので、残りの1・2か月で連携計画の最終的なスタイルについて考え方を集約しなければならぬので、もう少し具体的な計画を持っていただいて、それを一年掛けて調査をし、本格的な運行を実施するといったスキームをもってほしい。

私は運輸局の企画調整といった部門で再生事業法の支援を行っているところであるが、運行については運送法に基づいた輸送監査といった部門が別にあるので、そちらの部署も今後会議に参画させていただくとよいと思う。

運送法に基づく法定協議会であれば、運行の許認可が通常の申請よりも2ヶ月ほど許認可が早くなるといったメリットがある。

⇒ 今運輸局さんの方から提案があったように、この会議は20人で組織されているが、委員の皆様の異論が無ければ、次回より輸送部門の方も参画していただきたいと考えるがよろしいか。

◆ (異議なしの声あり)