

# 常総市公共交通活性化協議会 (第4回会議要旨)

■開催：平成21年1月16日(金) 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, 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局成松委員, 茨城県交通対策室長大高委員, 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, 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, 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, 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4回)会議次第

・平成20年度歳入歳出予算(案)について(別紙1)

・常総市公共交通連携計画(案)第3章<抜粋>(別紙2)

・県内市町村実施状況(乗合タクシー)一覧表

■内 容

●議案第1号 平成20年度歳入歳出予算の認定について

●議案第2号 予約型交通の内容について

■協議内容 (◆：議長 ●：委員, ⇒：事務局)

●：議案第1号「平成20年度歳入歳出予算の認定について」承認

⇒：第2号議案について, 常総市地域公共交通総合連携計画(案)第3章<抜粋>(予約型交通の概要)について資料に基づき説明。

◆：計画書では各地区に2台ずつ配備といったことになっておりますが, どのタイプをどこに配置するといったことは決まっていないのでしょうか。

⇒：図面では全ての車両がセダンタイプとなっておりますが, 各地区ごとにセダンタイプと10人乗りと1台ずつ配備する予定です。

●：運行の許可といったことでその主体はどこになるのか。

⇒：運行の許可は, 基本的には事業者側で取ってもらうことになる。

運行の主体が市や社協等になったとしても, バスやデマンド型の車両を運行するのは事業者であることと,

道路運送法上の細かい規定も出てくるので、事業者側で許可や申請等については行ってもらうことになる。

◆：この時刻表というのは、場所によって変えたりするのか。

⇒：基本的には、同じものを使い何時の便といったことで、運行する車輛を指定してもらうことになる。

●：高齢者が病院等に通院で利用する場合、帰りも利用したいといった場合には、いつ予約を入れればよいのか。

病院等の場合だと帰りの時間が不確定であると思われるが。

⇒：病院等の帰りの利用については、大体の時間が分かっている場合は前もって予約してもらうことになる、仮に予約時間に間に合わなかった場合は必ずキャンセルの連絡をいただいて、別の便を予約していただくといったことになる。

ただ、福祉循環バスと比較すると1時間おきに運行しているので小回りが利くのではないかと思われ、時間帯が偏ってしまった場合は、車輛の空き状況にもよるが、臨時便の運行といったことも可能と思われる。

◆：最終便が一杯になってしまって、積み残しが出るのが懸念される問題と思われるが、それは臨時便の運行等で対応できればといったことになるのかなと思う。

◆：4-1の予約型交通の最終目標として、どういった予約型交通を目標にするのかといったプロセスとして、今運行している福祉循環バスを何時頃まで運行して、予約型は何時から運行を始めて、どのように移行していくかといったことは記載しなくてよいのか。

⇒：その部分については12ページの「サービスの一元化」のところ少し記載しているが、この後のスケジュールといった部分で事務局案を皆様に承認いただいた後、簡単なフローチャート形式で予約型交通の導入時期や福祉循環バスの廃止時期等について示したいと思う。

◆：これまでの内容について、まだ未確定の部分があると思うが、料金等についての意見等、実証実験を実施していく中で見直し期間を設定して、最終的には何年度から本格運行を実施するといったことを明確にした方がよいと思う。

●：12ページの試験運行経費のところ、この計画は3カ年で運行の一元化まで持っていくような形になっているが、そうすると現在運行している福祉循環バスや福祉タクシー助成券は現行どおりやっていくのかどうか、いつ一元化になるのか分からない。

3カ年計画ということになると23年度まで試験運行経費として計上されるのでは、経費はかえって増大して

しまい、サービスもばらばらな状態が続いてしまう。

その辺の計画はどのようになっているのか。

⇒：サービスの一元化のところでは明確な記述ないことから誤解を招いてしまい失礼した。

試験運行経費については予約型交通に関する部分についてのみ概算で明記させていただいたものです、福祉循環バスや福祉タクシーの助成券については、前回も説明したとおり、他市でも交通施策の転換を図ったときには大体3ヶ月程度の並行期間を設けた後に、一方を廃止するといった方法を取っているようなので、本市としても3ヶ月程度予約型交通と福祉循環バスを並行運行して、その後福祉循環バスを廃止といった方向で進めたいと考えている。

これについては一定の周知期間として明確に計画書の中に載せたいと思う。

- ：運行開始と許可のスケジュールについて、今私たちが行っているこの協議会の結果については、3月議会の方に答申すると思うが、この計画書案には9月の議会後の予算化となっており、21年の10月から試験運行開始となっているが、その間福祉循環バスとか福祉タクシーの助成券を何時まで実施していくのか、また、予約型交通の試験運行が一定期間となっているが、できれば試験運転は10月から3ヶ月とか、22年度から本格的に運行するとかの具体案を明確にしないと、ここで審議したものがうやむやになってしまう恐れもあるので明確に記述することをお願いしたい。

⇒：あいまいな標記で無く明確に標記するようにいたします。

有り難うございます。

- ：一番知りたいところは、22年4月から本格運行の実施できるのかといったところかと思う。

⇒：その辺についても21年10月から10・11・12月と3ヶ月間福祉循環バスと並行して運行して、22年度から本格運行の開始といったことで、計画書の中に明確に記述した形で提案したいと思う。

- ◆：計画書の中で明確にしないと、一口に一元化と言っても何を一元化するのがうやむやになってしまうので、是非よろしく願いたい。

- ：予約型交通といったすばらしいシステムを導入して、これまでの方策から移行して一元化するといったことは、常総市としてカラーになるとも思われますので、その辺をはっきりと打ち出してもらいたいと思う。

- ◆：実際に運行するときどこに迎えに来てもらうのかといったことが気になるが、自宅ということになると、場所の特定が難しいように思うが。

たとえば、地区ごとに拠点を設けて集まってもらうのかの方法をとるのか、その辺はどうか。

⇒：この予約型交通の最大のメリットは、自宅の玄関先から目的地までということですが、場合によってはグループでどこか一箇所に集まって利用することもあるかと思う、ITシステムのところでも説明させていただいたとおり、NTTのシステムであれば、ナビゲーションで住所を特定してくれるシステムなので場所の特定といったことでは問題ないと思う。

●：利用規定の中の料金規定について、利用料金が1回500円ということですが、7ページで回数券を導入するといったことが提案されている外に高齢者への免許返納割引といった割引制度の案が記載されているが、現在福祉バスを利用されている方々は低所得者の方も多いたことが考えられる。

そうすると1回の利用が500円で、往復で1,000円の料金を支払うことは大変なことになるので、その辺の割引制度についてももう少し検討して頂いて計画の中に多少でも入れていただければと思う。

⇒：この部分が一番悩ましいところですが、前述のとおり、この交通を利用すると市内全域何処へでも行ってしまうことになるほか、あまり低廉な料金設定をすると民間事業者への影響も考えられることから、あえて500円といった料金を提案させていただいた。

民間交通事業者の方で、高齢者や学生向けの割引はあるかと思うが、低所得者の割引制度はあるか。

●：学生の定期券割引や障害者割引はあるが、低所得者の割引はない。

⇒：民間事業者で無いということになりますと、市で運行するものにだけ低所得者割引を設定していいのかといった問題もあるかと思うが、皆さんからの意見があれば伺いたい。

◆：回数券の割引率は、他市ではどのくらいか。

⇒：大体1割程度かと思われる。

◆：低所得者の設定というのは難しいと思われる。

これは検討事項ということではよろしいか。

指定場所に来なかった場合には行ってしまうということがあったが、どの程度までの時間でしょうか。

⇒：予約していて予定の乗車場所に居ないといったことは、どこの市でも問題となっているようであるが、どの程度の時間まで待っているといったことまでは聞いていない。

◆：21年度の試行運行は10月からといったことでよいか。

先程のPRの経費については、運行準備費に含まれているということか。

⇒：21年度は10月から試行運転を予定している。

運行経費については、システムの導入経費の差金でも賄えるのではないかと考えている。

◆：4章・5章はどのようになるか。

⇒：計画書は、第1・2章でこれまで説明してきた常総市概要と市の公共交通の現状を記載し、第3章で本日協議いただいた市が今後取組むべき公共交通方策といった内容で構成されている。

第3章にはこれまで説明内容の後に、その他として常総線との連携や常総市独自の取組み案を記述する予定になるので、皆さんからのすばらしい提案をお願いしたい。

◆：前回も高橋委員から指摘があったように、予約型交通の実施に向けての提案として、何か常総市としての独自の新しいアイデアがあるとよいと思っている。

たとえば、目標や基本方針の中に市街地の活性化の話が書いてあったり、公共交通としてよりよい公共交通を実現する提案といったことで、また更にいいものになるといった押しが欲しいといったところが私の率直な意見です。

チケットの販売方法も、商店街に人が来てもらえればそれが活性化に繋がるので、商店街に協力をいただくとか、PRについても個人からだけでなく、病院等からも宣伝してもらおうといったやり方等があると思われる。

その他として、やはり最初にこのシステムを理解してもらうために、いかに分かりやすくすることが重要と思われる。

たとえば、10月の試行運転開始時にイベント的なものやキャンペーンを実施するとかの計画も検討してみてもどうかと思う。

●：この予約型交通は石下地区からきぬ医師会病院を往復するのに1時間位で回れるのか。

⇒：それは利用者とその目的地によって違ってくる。

参考までに、実際に石下地区の方は水海道の病院ではなく記念病院等のつくば市の病院に通院されている方が多いようで、中でも記念病院ではかなりの本数の送迎バスが運行されているようで、あまり水海道の病院への需要は余り無いようだ。

●：これからはバスよりもタクシー方式の方が便利なので、今後きぬ医師会等への通院も出てくると思

う。

- ：今の交通手段を考えると、石下地区の方が水海道の病院に来ることは考えられないと思うが、これが走ることで変わってくる可能性はあると思う。

資料の図面があると思われるが、これは申請書に添付するものと思われるが、一般に説明するには少々分かりづらい気がする。

- ：図面にも具体的に2種類の車輛を表示したほうがいい。

- ：車輛もそうであるが、矢印の流れが分かりづらい。

⇒：他市町村ではコンサルタントを入れてこの計画書を策定しているが、当市では当課の方で直営で作成しているため素人的なものになってしまっていることを少々理解いただきたい。

ただし、矢印の表示については説明文等を補足しもう少し分かりやすいものしたい。

- ：この予約型交通は、仮にきぬ医師会病院に行く目的で利用する場合、自宅からきぬ医師会行きの8時の便と帰りのきぬ医師会から自宅までのたとえば11時の便の2回の予約を入れることになり、病院で降りた車はその後何処に行くのかは分からない。

仮に病院で降りた車に別の予約者が9時に天満町に居た場合はそちらの方に行ってしまうといったように、利用者次第で車の運行経路も違ってくるといったことになるので乗ってきた車で帰るわけではない。

その辺はオペレーターがシステムを使って配車計画を振り分けることになる。

- ：そうなるとその車は出発地点に戻らないのか。

⇒：戻らない。

誰が予約するかは分からないので、その時々でお客様の居るところだけのコース一番効率的に走って、無駄なところを走らないといった方法を取る。

その辺はまたシステムを委託する業者が決まったら、業者の方からも詳細な説明させたいと思う。

- ：先般福祉課の方で出された統計を見る限りでは、石下地区のバスの利用者の殆どが福祉センターや買い物に利用しているようで、病院等への通院に関しては殆どの方がつくば市の病院へ通院しており、きぬ医師会や西部病院へ通院している方は殆どいない。

特につくば記念病院の送迎バスは無料であるので、この交通が運行されれば利用する人も出てくるかと思われるが、今のところ居ないのが現状だ。

⇒：本日は提示していないが、計画書の2章で記念病院のバスが充実している等、隣接市の病院の送迎バスが市内に運行されていることも記述している。

◆：他市ではどのような図面を載せているのか。

PRすることを考えてもう少し検討してもらいたい。

⇒：補助金の申請用の図面としては他市でも同じ程度の図面であるが、今後のPRも考えて多少図面の修正をしたい。

●：行政区域外への運行としては、古河市の総和・三和地区の方で特別に隣の市の西南病院まで運行しているそうであるが、料金については通常は300円のところを500円ということを知っている。

⇒：前回の会議で予約型交通といったことで方向付けがされ、今回事務局でももう少し具体的な提案をすればよかったが提示できず申し訳なかった。

前回の会議でも運輸支局の前任の高橋委員から、常総市ならではの特色を活かした公共交通でなければ、補助が受けられないといったご指摘もあったので、その辺についても事務局ばかりでなく庁内の関係各課や商工会等ともより積極的に詰めた形で少しスピードアップして、次回までには常総市の予約型交通についてより具体的な思案を提示させていただき、それについてこの会議の場でよりよいものを採用し、常総市の特色ある予約型交通といった検討がいただけるようにしたいと思うのでよろしくお願ひしたい。

◆：利用者が駅まで来てから利用するといった方もいると思うが、その場合は駅の近くのお店で予約するのか、或いは携帯等で予約するのか。

⇒：お店からでも携帯電話からでも予約は出来るし、利用する時間が前もって分かっていたら事前に予約しておく方法もある。

●：本日事務局より提示いただいた計画書が決定というのではなく、この後いろいろ事務局から提案いただいて最終的にこういった形にするといったことで検討されると思われるが、一点だけ車輛の件でジャンボタクシーとした場合、自宅前まで入っていける車輛を計画されているかといったことが気になった、他の市町村ではせっかくジャンボタクシーを運行したものの、自宅まで入っていけないなどのクレームがあって、結果的にセダン型を採用したといった事例があった。

⇒：常総市内では、ジャンボタクシーが入っていけない場所は殆どないと思う。

●：先程、高齢者の免許返納者に対する優遇制度といった話があったが、つくば市では全く警察の方に相談の無いまま採用していきなり新聞報道されてしまい、県警本部からもどういったことかとの問い合わせがあった事例があった。

常総市では、今は未だ検討課題といったことで問題は無いと思われるが、免許を返納することでその人のデメリットについても充分理解した上で採用しないと、この返納制度は問題がおきやすいので、単なる割引制度としてPRするのではなく注意して検討いただきたい。

免許返納による割引制度といった一方的な良い面ばかり出してしまっていて、免許を返納してしまった場合、常総市管内だけであればこのデマンド交通によって利便性が図られるかもしれないが、いざ市外へ移動する手段はどうなのかといった場合に問題になることが想定されますので、その辺を充分理解した上で検討いただければと思う。

また、我々の方としてもそういった制度をとり入れるのであれば、免許の窓口においても問い合わせ等があると思われるので、対応を図っていかなければならないのでその辺も配慮願いたい。

◆：もし、返納して後で取り消したいといった場合はどうなるのか。

●：それは出来ない。

高齢者の免許の返納制度は、簡単に言うと免許の取り消しと同じで、名目上は免許の返納制度と聞こえはいいが、制度的には免許の取り消しである。

自主返納による取り消しといった扱いになるので、感覚的に簡単に返納といってしまうと、また返してくれるのかといったことになるが、そうは行かない。

確かに、高齢者の事故が増えているので、高齢者の事故防止といった観点から都内などの大都市管内では進めているが、茨城県においては、こういった公共交通も少なくなってきているので、地域性といった部分では難しいところである。

◆：免許を返納しないまでも自家用車を乗らなければいいので、その辺制度設計もできたらと思う。

⇒：12月議会の予算委員会でも、福祉循環バスの見直しについて、少し遅れているのではないかと指摘があったので、進捗を早めたいと考えておりますので、委員の皆様におかれましてはよろしくお願いしたい。

以 上