

# 常総市公共交通活性化協議会 (第5回会議要旨)

■開催:平成21年1月30日(金) 午後2:00~3:25 市民会館2階会議室

■出席: 委員 鈴木委員長, 野村委員, 吉田委員, 尾上委員, 沼尻委員, 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鈴木委員, 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, 関東鉄道労働組合渡辺委員, 水海道商工会下村委員, 保健福祉部鈴木部長, 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, 小林係長, 坂巻主幹  
観察者 社会福祉協議会 滝本次長

■配布資料: ・常総市地域公共交通連携計画(素案)  
・予約(デマンド)型乗合交通の市内旅客自動車運送事業者向け説明会(結果)  
・常総市公共交通活性化協議会(第3回会議要旨)  
・常総市公共交通活性化協議会(第4回会議要旨)

## ■内 容

- 議案第1号 予約方交通の内容について
- 議案第2号 常総市地域公共交通・総合連携計画案について

■協議内容 (◆: 議長 ●: 委員, ⇒: 事務局)

◆: (新任委員の紹介)

公共交通の運行の安全面での助言をいただくといった事で, 関東鉄道労働組合から渡辺さんにご参画いただくことになりましたので一言お願いします。

●: 只今ご紹介いただきました関東鉄道労組の渡辺と申します。

本日は代理出席ではありますが, 労働組合といった立場から常総市で計画をされておりますデマンド型交通の勉強をさせていただきたいと考えております。

また, 私自身も常総市民でありますので, そういった観点からも参画させていただきたいと思いを, 宜しく願いいたします。

⇒: (前回会議内容及び議事要旨3回・4回に従い経過説明)

⇒: (第1号議案について, 「常総市地域公共交通連携計画(素案)」に従い前回会議からの修正箇所を順次説明)

- ・ 前回協議した常総市地域公共交通総合連携計画(案)第3章が, 構成内容の変更により第4章に変更さ

れたことを説明。

- ・ 5, 目標達成のために行う事業及び実施主体

(3) 予約型(デマンド)乗合交通の試験運行(実証試験)とサービス一元化の計画案

ア、「運行エリア区分」の図面の修正箇所を説明。

- ◆：図面の上では3地区といった標記がないので、鬼怒川の東西に別れる部分についても点線の表示した方が分かりやすい。

⇒：「利用対象者」について内容説明。

利用対象者については、これまで高齢者を対象とした福祉的要素の強い公共交通を基本方針に考えてきたが、今回常総市の特色ある提案を検討するにあたって、中心市街地の活性化等の商工観光といった部分にも視野を広げ、市外の方の利用についても市の経済的な効果といった観点から新たに提案として加えさせていただいた。

しかし、この提案は連携計画の基本方針の民間公共交通機関との共存・連携、または市民が安全で安心に移動できる手段の確保といったことから考えると、民間事業者への影響と市民が利用し難くなるといったことが懸念されるため、事務局内部でも賛否両論のある提案であったが、あえて提示させていただいたので、委員の皆さん特に交通事業者の方々に率直な意見を伺いたい。

- ：この提案は市外の方が常総市の何処かを観光したいといった場合にこれで対応するといったことか。

⇒：そのとおりです。

計画書自体が公共交通との連携ということなので、常総線や関鉄バスを利用して常総市に来た市外の方を、水海道駅と石下駅に限定して利用可能にするといった考え方である。

また、この予約型交通はチケットの利用を原則としているので、この案が承認いただければ、チケットの販売についても駅の観光協会等にて1日券等の販売を検討したいと考えている。

- ：市外の方が常総市に来て、市の商店会や観光協会に効果的であればよい事だと思ふ。

- ：デマンド交通になると、利用者の登録をすることが前提になると思われるが、石下駅と水海道駅の下車に限り利用可能ということになると、事前登録はどのようにするのか。

市民でも時間的な余裕が無いなどの理由で、事前に登録がしていない場合もその日に対応できるのか。

⇒：この提案は、県で開催した「コミュニティバスとデマンドタクシー等の効率的運行に関する研究会」時の、先進市の事例紹介の中の石岡市の事例を参考にした。

石岡市のデマンドタクシーは平成18年度から運行しており、石岡TMO計画に位置づけられた第三セクタ

一方式で(株)まち未来いしおかといった会社を設立しそこで運行を行っているようだ。

運行の目的としては、福祉的な交通弱者等の移動手手段の確保といった観点を主眼に置きながらも、まちづくりや商工業の活性化に大きく貢献できる公共交通としても位置づけられている。

登録については、市民の方については事前登録をしてもらっているが、観光目的で市外から来る方々に対しては未登録で何処にでも利用できるような運行形態を導入しているとのことだった。

市外の方への周知については、運行会社のHPや観光協会等に問い合わせのあった方に対して随時紹介をしているらしい。

事務局としては、市外の方の利用に限っては、他の公共交通機関と連携できる水海道駅と石下駅を起点とした利用限定といった条件付で、未登録で利用できる提案をさせてもらった。

- ：この提案は市外の方にもデマンド交通を利用してもらおうといったことと思うが、その影響が具体的にどのくらいあるのかは分からないが、現状では路線バスも厳しいところなので少なくとも影響はあると考えられる。

事務局では路線バスとタクシーとデマンドの分け分けについてはどのように考えているのか、当社もグループではタクシー事業も行っているのですが、お客さんが駅に来てデマンドとタクシーのどちらを選択するのかといった場合、タクシーであるとしても料金が安いといったことになるので、やはりデマンドを利用することになるのかと考えられる。

⇒：現状では運行形態の分け分けまでを考慮したものではない。

市外の方の利用については、登録については未登録で利用していただく考えであるが、予約については市民の方と同様に予約センターに予約していただくと考えている。

- ：第1回の会議で私の方から来街の方は対象としないのかといった質問をさせてもらったが、あの時点ではまだ運行形態がコミュニティバスかデマンドか決まっていなかった状況だった。

バスであれば市民の方も市外の方も利用できると思われるが、今はもうデマンドといったことで進んでいるので、デマンドになってからも市外からの方の利用についてお願いしているわけではないことをご理解いただきたい。

今回の提案では、登録制を原則とするデマンド交通で、登録者と未登録者が出てしまうことになると、オペレーター側でその仕分けが難しくなると思われる。

⇒：この案については、予約型交通といった制約ある運行形態の中での案といったことで、事務局としても少々無理をしたところがあると思っている。

またご指摘のオペレーターの混乱回避といったことも、この提案が採用された場合には課題になってくると思われる。

- ：相対的に見てこの予約型交通で来街者もこれを利用できるといったことは大変素晴らしいことと思われるが、

本来の目的は何であったかといったところに戻って考えてもらいたい。

本来の目的が福祉的な高齢者等の交通弱者への支援であれば、来街者が駅に来て常総市内の名所・旧跡等に行きたいといった場合に、そこで足として利用するのは路線バスかタクシーである。

路線バスもタクシーも状況が厳しいといった現状の中で、市外の方までもこの予約型交通を利用させることは民間事業者として考えさせられる部分である。

今回の予約型交通の本来の目的が、まずは常総市民の利便性といったことを目的とするならば必要は無いのかなと思う。

⇒：今回の予約型交通の実施に当たっては、国交省の地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金に該当させたいと考えている。

その中で、只今協議いただいている市外の方の利用について、この提案が国の補助事業に該当させるために有効な方策であるか、或いは民間事業者の圧迫といったところですぐわないものなのかについて、これまでの委員さんや事業者さんから意見等を尊重しながら、再度事務局で精査・検討し次回会議に報告させていただきたい。

◆：石岡市の場合ほどのくらいの利用があるのか。

⇒：会議の際に伺った話なので詳細については分からなかったが、さほどの利用者はいないらしい。

◆：一括りに市外利用者といったことで括れない部分があって、あまり最初から手を広げる必要は無いと思う。社会実験の中で運行しながら次の方策として、事業に見合った供給を考えていけばよいと思う。

⇒：利用料金(運賃)について説明。

・ 前回の会議で常総警察署の住谷委員から、高齢者の免許の返納制度は名目上免許の返納制度とされているが、制度的には免許の取り消しであるので、高齢者が免許を返納してしまった場合のデメリットについても充分考慮してもらいたいとの意見があった。

それを踏まえて、高齢者の免許返納制度をこの予約型交通の割引として誘導することには問題があるといった考え方から、文書中の「高齢者の免許返納者に対する割引制度」の部分削除して、先に述べた中心市街地の活性化といった観点から、「商店会と連携したポイント制の導入の検討」といった提案に変更させてもらった。

◆：商店会と連携したポイント制の導入の提案についての具体的な考えはあるのか。

⇒：前回の会議から今日までの間に、庁内をはじめ水海道・石下商工会や社協に伺って、新たな提案についての意見交換をおこなってきたがなかなか具体案は出てこなかった。

その中で実現性のあるものとして、この予約型交通をPRの一環として商店会で買い物をしてポイントが貯ま

ったらチケットを1枚進呈するといったキャンペーンを実施し、それを商店会でもうまく活用できないかといった提案をしてみた。

今日の時点では未だ回答はないが、計画書の中では商店会との連携といった記述をさせていただいた。

◆：こういったポイント制を導入している事例等はあるか。

⇒：全国デマンド協議会の事例紹介の中で、愛知県豊田市の小原町で商店会との連携サービスを行っているようだ。

◆：あまり目新しいアイデアにはならないと思われませんが、提案として計画に盛り込むことはできる内容ではないかと思われる。

⇒：運行委託先について、前回の資料では検討中と記載しておりましたが、今回は社会福祉協議会または商工会の予定といったことで記述させていただいた。

運行委託先については、この間に社会福祉協議会と商工会に伺い協議をしているが確定はしていない。

事務局としては、できればどちらかの団体に受けていただければと考えており、今後も引き続き協議していきたい。

●：今回オブザーバーということでこの会議に参加させていただいている。

私共の事業は、高齢者を対象とした事業が多いため、いろいろな事業を実施していく中でやはりお年寄りの足が無く出かけられないといった相談度々ある。

自前の送迎についても道路交通法の関係で乗せられなくなってしまったこともあり、お年寄りの外出機会も益々制限されてきている状況で、何とかお年寄りを外出させる手段を常々思っていたところ、今回市の方でこのような協議をしているといったことなので、本日この会議に参加させていただいた。

⇒：セ、サービス一元化について説明。

こちらについては前回の会議で吉田委員の方から具体的な実証実験・本格運行の他、福祉循環バスの運行期間や福祉タクシー助成券の実施期間を明記した方がよいとの指摘があったので、今回修正させてもらった。

その他（3）に事業計画としてフローチャートを掲載した。

●：委託先について(3)の事業計画の中で、21年度の運行準備とあるが、この段階ではどの辺まで準備されていないか。

その辺を伺っておかないと、運行についての検討するためにどのようなスケジュールで進めていったらいいのか分からないので詳細を伺いたい。

商工会は来年4月に合併して常総市商工会となるが、そこで新たな事業として提案するにしても時期的なものが分からないと検討できない。

市民の足としてこの公共交通は、将来的にはこれから商工会がやるべき事業の一つではないかと職員レベルでのある程度の合意はあるが、実際には役員に決めていただくことになるので、そこまでの間にどのようなスケジュールで事務を進んでいったらいいのか差し支えない程度で教えていただきたい。

⇒：運行委託先についてはできるだけ早い時期に、今年度中又は遅くとも4月頃迄には決めたいと考えている。

オペレーターについては、常駐で2・3名程度の配置したいと考えており、研修等を考慮すると遅くとも1ヶ月前には人員の配置ができていなければと考えている。

◆：試験運行というのは、お客さんを実際に乗せての運行ですよ、その前に社会実験的にモニターを募って運行してみてもどうか。

⇒：今のところ10月からの実証実験のみと考えている。

●：基本的には運行委託先は決定していることが望ましいが、委託先の諸問題があつて決められないといったことで、今年度中に申請をして次年度に採択を受けるといのであれば、協議中であるとしか記載できないのではないか。

申請のために運行委託先を無理やり決めるといったことを考えると、そういう表記でも止むを得ないと思が、詳細については確認して次回に報告したい。

但し、逆の場合で、商工会でも社協でもどちらも降りてしまつては困ってしまうので、今私が申したどちらかという表現はどちらでも可能であるといった意味として考えてもらいたい。

⇒：議案第1号については以上ですが、1月27日に市内の旅客自動車運送事業者に予約型交通の説明会を開催したのでその報告をさせていただく。

(平成21年1月27日に実施した市内事業者説明会の状況について説明。)

●：主たる運行事業者の決定というのは何時になるのか、それに伴って許認可の申請時期の問題も出てくるが。

⇒：1月27日の事業者説明会が第1回目であったため、どの程度の事業者が興味を示してもらえるかの意識調査と、予約型乗合交通の運行を実施する方向で進んでいることへの周知といった目的で開催したため、事業者との具体的な部分については次回以降の説明会で詰めて行きたいと考えており、運行事業者についてもできれば年度内には決定したい。

◆：第1号議案と運行事業者説明会については原案のとおり承認。

⇒：(第2号議案について、「常総市地域公共交通・総合連携計画について」各章ごとの概略を順次説明)

◆：4-2・3・4については予約型乗合交通以外の部分の提案といったことで説明いただいたが、この他に常総市らしさ又は常総市の活性化のための提案といったところで意見がありましたらお願いしたい。

●：公共交通でどのような利用促進があるかといったことですが、公共交通と中心市街地の活性化というのは表裏一体の関係にあつて、富山県で自家用車を使った方と公共交通を使った方が商店街でどのような行動をとるかといった調査を行ったところ、公共交通を使って街に来たの方がやはり滞留時間が長時間であったといった調査結果が出ており、中心市街地活性化のためには公共交通の利用促進は不可欠であることが言える。

水戸駅周辺も最近大型店舗が撤退する等の危機に直面している状況で、2月1日から新たな施策として、水戸駅周辺の映画館が、JRのスイカの定期券と大洗鹿島線・湊線の定期券や往復の乗車券を持って来た家族全員を対象に、500円程度の割引をするといったサービスをするようだ。

常総市の場合にも、たとえばデマンドを利用された方が乗車証明書のようなものを提示すると、施設等の割引が受けられる等の商店街とのタイアップも非常に重要な施策になると思われる。

それ以外に湊線で実施した事例として、子供さんへの公共交通のPRは将来の公共交通の利用においてもとても重要といった発想から、子供さんを全員無料にした事例があった、その日は子供さんは1日無料であったが、子供さんは当然鉄道には1人では乗れないので、同伴の大人の料金から鉄道事業者は収入を得るといったイベントを行った結果、その日に2,000人の利用者があったそうで、何十年ぶりに多くの利用者があり大盛況であったとのこと。

その後同じようなイベントを夏に小学校4年生以下を対象に実施したところ5%位の方の利用者増であった報告を受けており、そういった子供さんや小学生等の公共交通の教育や無料チケットの配布といったことも有効策であると思われる。

◆：イベントやキャンペーンについて事務局案はあるか。

⇒：4-3(4)の連携方法の中で毎月31日を「公共交通利用促進デー」といったことで無料運行日を提案させていただいている。

◆：毎月31日というのは2ヶ月に一度であるが何か理由があるのか。

⇒：2カ月に一度といったことで考えてみた。

●：車輛が6台では足りないと思われるが。

⇒：確かに6台の車輛では足りないと思うので、実際には地域限定で実施するといったことになることが考えられるが、具体的にはもう少し検討していかなければならない。

●：自分達の親の世代が完全に車社会に染まっていて、当然その子供も移動する時は自家用車であるといった認識があって、路線バスの乗り方が分からないといった子供が多々いるといったことが、別の市の会議で話題となったが、そういった勉強といった提案というものの中には無いですね。

⇒：4-2のところの「予約型(デマンド型)乗合交通や公共交通に関するまちづくり出前講座の開催」このあたりで公共交通の重要性などを子供たちにアピールしていけるのではないかと考えている。

その他「小学校でのモビリティ・マネジメントに合わせた公共交通に関する講話」等で広くお子さん達にも公共交通の重要性を理解してもらえる場を作って、小さいうちから公共交通に関してPRしていく必要があると感じている。

◆：バスでもデマンドでもどちらでも選択できる方法を考えるのも一つのアイデアかと思う。

たとえば、デマンド交通の中継地点にバスの時刻表を掲示するなど、何でもかんでもデマンドを利用するといったことでなく、時間が合えばバスを利用できるような仕組みがあってもよいのではないかとと思われる。

また、先程の教育の話も重要で、学校教育の中で公共交通のことを論じることも必要ですし、大学生でもバスの利便性の良さといったことや環境にやさしいといったメリットについてはあまり認識がないようである。

そういったことから公共交通のメリットについても理解してもらうことも重要であると思われる。

その他としてマイカー利用者についても公共交通の積極的な利用を呼びかける方策を考えていければと思う。

●：水海道地区の商工会ではスタンプラリーといったものは行っていないので、利用によるスタンプを活かした連携といったことは現時点では難しいところがある。

石下地区ではスタンプラリーを実施しているようなので、その辺での連携ができればと考えている。

先日別な組織で関鉄さんのパスモの導入に関する協力体制といったアンケートを商工会の会員に配布したが、サービスできるといった回答いただいたところが少ない状況だった。

本当はその辺の連携もできればよいのだが、商店自身もかなり厳しい状況ですのであまりいい反応はない状況で、その辺もう少しPRを行っていれば何らかの参加をいただけるのではないかとと思う。

◆：PRを行うなかで、商店会と連携したPRができれば、更に広がりが出てくると思う。

●：路線バスというのは定時制の確保という意味で、時間の読める公共交通で、デマンド交通のデメリットという

のは時間が読みづらいといったことです。

そこで、デマンドを予約をしたものの定時的に早く帰りたいといった方が出てきた場合に、事前買ったチケットを関鉄さんの路線バスにも利用できるといったことで、定時的に早く帰りたい方は路線バスの方を利用できるといったことができれば、利用者側にとってはチケットで手段を選ばずに選択肢が広がるのかなと思う。

●：そういう施策ができるのであれば、当社としても逆にこれまで路線バスを使われていなかった方も利用いただける可能性が出てくるので、メリットではないかと思う。

◆：これまで路線バスといったものを知らなくて乗らなかった方も結構いると思うので、そういった工夫をすることによって路線バスの利用者の拡大に繋がるかと思う。

●：病院に行く際には、予約の関係もあるので行きは路線バスで、時間に余裕のある帰りはデマンドを利用するといった利用方法とか、その逆も考えられる。

◆：その辺も社会実験で方法といったものを見出せば、民間事業者との連携といったことで強調してPRしていけると思うので、その辺をよく検討していくとよい。

⇒：関鉄さんとそのような協力体制をとれるのであれば、そういった提案も是非載せていきたいと思う。

◆：路線バスばかりでなく、タクシーの方も同じように連携していけるといいと思う。

事務局としては、市民の利用者の意見をいただくような施策は考えているか。

⇒：実際に運行していない中での提案となるとなかなか難しいところもあると思われるので、実証実験期間中に利用者アンケート等を実施し、利用者からの意見や提案といったことも取り入れる一方で、併せて名称についても公募していければと考えている。

⇒：サ「運行開始（認可）までのスケジュール案」にあるように、市でも2月中には公共交通活性化・再生総合事業の申請をしたいと考えており、申請に向けた計画書の策定といったことで本日も協議をお願いしているところだが、次回2月13日開催の第6回会議の場においては、常総市の連携計画を纏めたいと考えている。

この地域総合連携計画については、他の自治体ではその殆どがコンサルタントに委託して策定しているのが実情だが、常総市においては企画課職員が自前で作成していることもあり、内容的にも若干手薄な部分があるかと思われるので、委員の皆様におかれましては、引き続き更なる内容の精査をよろしくお願ひしたい。

以 上