

令和2年度第3回常総市公共交通活性化協議会 会議要旨

■開催

令和2年11月17日（火）午後2：00～3：20 常総市役所市民ホール

■出席

委員：原田委員（女性団体じょうそう事業委員会）、秋場委員（常総地区交通安全母の会連合会）、倉持委員（市議会）、遠藤委員（市議会）、◎鈴木委員（筑波大学）、鈴木委員（茨城運輸支局）、牧瀬委員（茨城運輸支局）、酒井委員代理（県交通政策課）、大郷委員（常総警察署）、宮島委員（関東鉄道株鉄道部）、武藤委員（関東鉄道株自動車部）、相山委員（株アイヤマ観光）、松村委員（三妻タクシー）、谷田部委員（関東労組）、浅野委員（市商工会）、細谷委員（市社会福祉協議会）、宇都宮委員（筑波キングス・ガーデン）、小林委員（市長公室長）、吉原委員（保健福祉部長）、小島委員（産業振興部長）

※◎：議長

随 行：岡野係長（関東鉄道株自動車部）

事務局：小林市民と共に考える課長、渡邊補佐、江面係長、大崎主任、富山主幹、鈴木主事（記録者）

柴田主事（市社会福祉協議会）

城平氏（株ケー・シー・エス）

■内容

議案第1号 地域公共交通計画の策定について

- ・計画書（素案）について
- ・前回意見の対応状況について

■協議内容（◆：議長、●：委員、▲：事務局）

開会 午後2：00

【議案第1号】計画書（素案）について

- 評価はどのように行っていくのか。
- ▲ 年度ごとに数値を確認し、PDCAを回していくことを検討している。

- コミュニティバスとデマンドの併用においては役割分担が必要かと思うが、バスは需要が見込める地域や立地適正化計画で定める拠点を結び、デマンドはそれ以外の地域をカバーするというイメージか。
- ▲ お見込みのとおり。コミュニティバスは拠点となる水海道市街地と石下市街地から医療・商業・観光施設等をピックアップし、それらを結び、デマンドは補完するということで考えている。
- デマンドは便利である。バスとの役割の違いを明確にし、競合しないように運行計画を立てていただきたい。
- ◆ 別紙1を見ると、2つの拠点は常総線で接続している。それらとその他の拠点等を結ぶのがバス、その網から外れている地域はこれまでどおりデマンドで補完するということ。

- 計画書の記載について、4つ質問がある。P27について、デマンド利用者が減少傾向にあり経費も減少しているが、本来は利用者が減れば経費が増えると思うがどうなのか。P29について、総合計画における2017年の現状値の単位は間違っていないか。P43について、アンケートの回収率は想定どおりか。P85について、現状値はコロナ前にするかコロナ禍を踏まえたものにするのかで先行きが変わるが、どう考えているのか。
- ▲ P27のデマンド利用者の減と運行経費の減については、平成30年1月から高齢者免許返納支援事業により運賃収入（利用券販売）が増えたこと、また令和元年9月に予約システムを更新したことにより固定費が削減されたことが要因。
- 利用者の動向とは関係ないということか。
- ▲ お見込みのとおり。P29については、87.9「%」ではなく「人」が正しい単位である。P43のアンケートの回収率については、30%前後を見込んでいたため、高かったという印象。P85の指標についてはコロナ禍の現状をベースに設定したいと考えている。
- ◆ アンケートは全体や地区別で見てもある程度信用できる回収率だと思う。

- スケジュールについて伺いたい。令和4年度中から新たな運行体制になるということによろしいか。
- ▲ P72のとおり、令和3年度は運行計画、令和4年度途中から実証運行開始というスケジュールを想定している。
- 諸々の調整や検討があることは理解しているが、半年程度の前倒しは検討できないか。
- ▲ 令和4年10月を想定しているところである。現在策定している地域公共交通計画は、市の公共交通全般を考える基本計画であり、今年度中にまとめる。そして来年度から、コミュニティバスであれば何台の車両でどのようなルートをどこにバス停を設置してなどの検討と、車両の発注、ラッピングデザインや名称の募集等の準備がある。特に車両については購入を検討しているため、国の補助を活用したいところ。さらに許認可等の手続きを考えると令和4年4月からの運行というのは厳しく、10月からというのが具体的なスケジュールである。次回協議会ではそれらのスケジュールをお示しできればと考えている。
- 補助金の獲得は前提として、少しでも前倒しできるようにお願いしたい。

- 再編イメージ図を見ると、従来の福祉循環バスと同じとしか思えない。目新しいものではない。水海道・石下で運行していたバスを元通りにするだけなのだから、ノウハウがあるわけで何をすればよいか検討できる路線のはず。それほど時間をかける必要があるのか。いちばん大切なのは、高齢化が進む常総市でいち早くバスを運行させることで、立派な計画を作ったところで市民はピンとこない。また、前回の協議会で市外の病院へアクセスする方法はないか、タクシー助成券やデマンドの市外運行等を提案したが、計画では従来の路線バスを活用するとしている。いまある移動手段が整理されていないように感じるが、いかがか。
- ▲ 先ほども申し上げたが、本計画は基本計画とお考えいただきたい。また説明させていただいたP68のとおり、現在の公共交通にコミュニティバスを加えた6つのモードをどのように組み合わせて市内の公共交通網を構築するかがテーマである。コミュニティバスについては何も具体化しておらず、以前の福祉循環バスとルートが同一ということではない。新たな路線設計では、毎日同一のルートを運行することで認知度が高めたり、フリー乗降区間の設定など新たな取組みも検討しなければならないし、路線バス事業者やタクシー事業者、福祉事業者との役割分担も加味しなければならない。これは現在の交通政策の基本的な考え方であるので、ご理解いただきたい。
- デマンドについては「福祉目的ではない」ということで運転手が介添えしてくれない。通常のタクシーであれば対応してくれる。こういった点を改善せずに新たにコミュニティバスを加えても市の予算がなくなっていくだけ。ここはいったん見直すか、さらなる工夫を検討いただかないと納得できない。いち早くということで「運行させようで考える」ということはできないのか。一日でも早い運行は議会の総意。かつてのルートで運行し、見直していくということとはできないのか。財源がネックなら補正予算を取ればよい。議会は反対しない。これだけ提案しても令和4年10月というのは変わらないのか。
- ▲ まずデマンドについて、廉価なタクシーというイメージを持たれがちだが、免許が異なるため一対一の対応ができないことをご理解いただきたい。そういったことも周知していくことも必要かと思う。またコミュニティバスの設計についてだが、デマンド利用者のODデータ等も活用しながら路線を設計できればと考えている。導入するバスの台数によっては、デマンドを減車することも検討しなければならない。今後の公共交通への財政投資も庁内で議論したが、税収減が見込まれる現状において補正予算の活用は疑問である。
- 以前運行していたのだから、予算規模は想定できるはず。デマンドはシステム費が高額であり、バスのほうが安価。民間事業者が所有している車両を活用できないのか。そうすれば準備に時間はかからないと思うが、どうなのか。
- ▲ 当時は車両を借り上げていたが、昨今はバリアフリーの観点から基準を満たした車両が必要だと考えている。早期運行について鋭意努力する気持ちは我々にもあるが、現実的なスケジュールを組んでいる。ご理解いただきたい。
- ◆ 次の議題の内容も含まれているようなので、事務局から説明いただいたうえで議論できればと思います。

【議案第1号】前回意見の対応状況について

- バスは購入しなければならないのか。また、市外医療機関へのアクセスは徒歩が多く含まれている。通院する方は病気で歩けないのだから、デマンドで送迎することはできないかという提案をしている。福祉目的という新たな運行で。タクシーでは往復で数万円かかるので、半額だけでも補助してほしいというのが市民の声である。
- ▲ バスについては、定員30人程度の小型を想定しており、事業者に相談したところ購入が前提ということだったと記憶している。
- 新車を購入するのが望ましいが、予算や国補助の時期などの問題がある。当社にある予備車を使うなら比較的安く、早く運行を開始することも考えられる。ゆくゆくは新車の購入を見据えたかたちで。
- ▲ バスについては、あらためて相談させていただきたい。また新しい取組みについては、資料ではその他施策としているが、たとえばタクシー助成券や既存の路線バスの増便も検討できるので、各事業者と協議していきたい。また、市民が行きたい医療機関に当該自治体のコミュニティバスが乗り入れているなら、それに乗車していただければよいし、相手方の自治体にとっても悪くないことだと思う。今後、施策の実施に向けた計画を踏まえ、目的地への多様なアクセス手段の調査やそれらの周知も行っていきたい。

- 前回の会議後、職員にコミュニティバスの運行が予定されていると話したところ、反響がよかった。だが私が思うことは、いまのデマンドも予約が取りづらいなどの課題があるわけで、何かうまいっていない。コミュニティバスも、目的がしっかりしていないと利用されないと思う。外出の主な目的は買い物か通院であり、当施設も社協と連携して支援しているが、行政の対応がかみ合っていない。できるなら、何かを実施するにあたっては、市役所内はもちろん議会も協力し、困っている市民の生活がよくなるようにしてほしい。バスであれば、外出できない市民が知らない・利用できないでは支出が増えるだけである。そうならないようにPRし、市民の意識も変えていく必要がある。
- ▲ ご意見ありがとうございます。公共交通は、欧米先進国では過度な自家用車依存から脱却するために重要なものという認識になっている。一方で当市は自動車保有率が全国有数であり、依存度の高さがうかがえる。そのため、公共交通網を整備するとともに利用促進を図ることは重要である。デマンドも10年以上運行していても、全く知らないという市民もいる。PRの難しさを感じているところだが、モビリティマネジメントの取組みも検討していきたい。

- 私は当協議会が発足された時から参加しているが、大半の委員は入れ替わっている。当時は福祉循環バスをどうするか、デマンドを導入するかという議論がされており、市職員がバスに乗車し調査して、利用者がいなかったという結果だったので廃止しデマンドを導入したと記憶している。本日は、いち早くコミュニティバスを運行してほしい、当時のように運行すればよいという意見が出ているが、それでは当時と同じような結果になるのではないかと思っている。また市民への認知度向上や意識改革という

点では、デマンドは運転手が介添えしてくれないという発言があったが、なぜデマンドには介添えを求めて、バスには求めないのかという話になる。事業区分は一般乗合旅客自動車運送事業で同じ乗合の交通手段である。「デマンドはタクシーだろう、どうして介添えしてくれないのか」といった苦情は過去にもあったが、むしろ「デマンドは乗合で、他に利用者があるからひとりだけのために対応できない」ということを説明し、市民の意識を変えるべきではないか。運転手はやりたくないのではなく、やれないからやらないのである。通常のタクシーであれば言わずとも介添えするが、デマンドの場合ではある利用者の対応をしたがために、他の利用者から苦情が出る可能性もある。「やってもらって当たり前」だと思われているので、こういったことを、我々委員や事務局、市議会議員が周知していかなければならない。コミュニティバスについても、早期の運行を期待する気持ちは理解するが運行計画について精査する時間は必要だと考える。

- 私が望んでいるコミュニティバスは、従来より小型で狭あいな道路も運行できて市民がすぐに乗車できるようなイメージで考えている。
- 福祉循環バスについてだが、先ほどの発言では利用者がいなかったとのことだが、買物や通院で一定の利用者がいたことは事実である。当社で請け負っていたのでわかるが、政治的な判断でデマンドに転換したのである。また介添えについてだが、路線バスでも車いすの方が利用する際は運転手が補助する。まったく介添えしないわけではないので、発言を改めさせていただく。
- デマンドの介添えについては一般質問でも取り上げられており、議員らは理解しているつもりである。ただし、福祉循環バスからデマンドへ転換する際の説明は、ドアトウドアで乗降できることをアピールし、議会としても納得した。しかし実際はドアトウドアではないといった苦情もあり、事務局と利用者で認識が食い違っている。だから何度も言っているが、もう少し運行区域を広げたり、自力で乗降できない方も利用できるようにするなど、改善する気はあるか。通常のタクシーや福祉輸送もあるが、経済的な問題が大きいからデマンドでできないか。見直さない限り、財政負担が増えるだけ。市民の意見や事業者の意見を反映させた交通網を構築しなければならない。
- コミュニティバスの検討は、民間事業者が撤退した地域や公共交通が存在していない地域に運行することが多い。そのことからいけば、黒字になるなどありえないことで、黒字になれば民間事業者の路線としてやっている。収支率など期待できるものではない。社会インフラとして、自治体がどう整備すべきかが課題であると思う。
- ▲ まずは市内の公共交通をいまより充実させ、利便性の向上を図る施策等を行ってまいりたい。
- 赤字が当然だとしても、どれだけ利用していただけるかといったことをこの協議会で検討していかなければならない。事務局だけにまかせるのではなく、活発な意見を出してよいと思う。また、デマンドの市外運行についてだが、先ほどの事務局の説明で厳しい予算ではコミュニティバスを導入すればデマンドも減車せざるをえない。そうなったうえでデマンドを市外まで運行すれば市内が手薄になる。コミュニティバスで対応できればよいが、そうはいかない。だから市外へドアトウドアの移動を求めている

なら、デマンドではなく通常のタクシーをご利用いただくのがいちばんであり、料金の問題があるなら助成券を発行するなどしたほうがコストも抑えられるのではないかと。それに何事市外へ求めるのではなく、市内でまかなえるまちづくりや医療体制づくりも重要だと一市民として思う。ちなみに隣接自治体のデマンドがきぬ医師会病院に乗り入れているが、月に4、5人しか利用していない。運行にあたって担当者と協議した際には「多くの市民が要望している」とのことだったが、実際は議員の意見で数値的根拠はなかった。結局、試験運行を開始したが利用者が少なくてもやめられないでいる。そういうことに予算を割くのではなく、市外の医療機関に通院せざるをえない市民への施策を組み立てておくほうがコスト的に安く済むと思う。

- 市外への医療機関の多くは、市内医療機関の紹介状があって通院しているのだと思う。ニーズが少ないのであれば、助成券や運賃補助、それなりにニーズがあって時間帯が合うならデマンドということも検討していただきたい。乗り入れ先のコミュニティバスとの接続といったことも考えられるので、やはり施策を実施しながら考えてほしい。うまくいかないなら適宜見直す、そのためにこの協議会がある。現行のスケジュールでよいとは思わない。

■ その他

- 土浦市でMaaSに関する取組みを開始しているが、次は常総市でという想定でいる。コミュニティバスが導入された際には、鉄道・バス・タクシーまた近隣自治体のコミュニティバスとMaaSで連携できるような案も計画に取り込んでいただけるとありがたい。
- ◆ 交通手段が増えることはよいことだが、乗り継ぎの手間も増えるのでいかに組み合わせ周知するかが重要である。ただ増やすだけでは議事であったとおり財政負担が増えるだけ。MaaSという言葉だけが先行しないよう、他地域を参考にしながらよい事例を作っていただきたい。

閉会 午後3：20