

会議顛末書(要旨)

								記録者		蛭原 皓貴		
供覧	会長		部長		課長		補佐	G	L		G	員
件名		令和4年度 第4回龍ヶ崎市地域公共交通協議会										
年月日		令和5年1月24日(火)										
時間		午後2時00分から午後3時10分										
場所		龍ヶ崎市役所 5階 全員協議会室										
出席者		<p>【出席】 16人(随行2名) 國下委員, 寺田委員(代理:富山氏), 蛭町委員(代理:鈴木氏), 直井委員, 北村委員, 武藤委員(代理:白鳥氏), 中島委員, 野澤委員, 小菅委員, 板谷委員, 上野委員, 小幡委員, 吉野委員, 落合委員, 佐藤(昌)委員, 佐藤(真)委員</p> <p>【欠席】 澤島委員, 池田委員</p> <p>【事務局】 都市計画課 仲村課長, 寺田副参事兼課長補佐, 平沢課長補佐, 記録者 ランドブレイン株式会社 太田氏</p> <p>【傍聴】 1人</p>										
会議内容 【会議次第】		1. 開会 2. 議事 3. その他 4. 閉会										
内容 (主な意見)		<p>※ 別添資料に基づき本協議会を開催した。</p> <p>【事務局】 1 開会 ○会議資料等の確認。 ○定数の過半数出席により, 本会議が成立した旨を報告。(龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例第6条第2項) ○本日の議事録署名人は, 市民公募の上野委員と龍ヶ崎市商工会の佐藤(昌)委員を指名。</p> <p>2 議事</p>										

【板谷会長】

会議次第に従い議事の進行をしてまいります。

それでは、議事（１）『令和５年度新入生を対象としたコミュニティバス割引チケットについて』でございます。事務局から説明をお願いします。

（１）令和５年度新入生を対象としたコミュニティバス割引チケットについて

【事務局】

○資料に基づき説明

【板谷会長】

ご説明ありがとうございました。ただいまの説明につきまして質問ご意見等があれば、挙手のうえご発言ください。

私から２点ほど質問させてください。

まず、別紙１の最後に、お試し乗車の利用実績の推移というのがあります。これをみると、コロナ禍に入ってから、少し新入生が減ったにも関わらず、利用枚数は増えている状況となっておりますが、その要因等がもし分かれば教えていただきたいというのが一つ目です。

それから二つ目は、これまで高校生に対するリーフレットの配布ということでしたが、今回、中高一貫校も含まれるとのことですが、これは今年度からということですか。それとも去年からやっていたのでしょうか。

【事務局】

利用実績についてですが、資料から拝見している限りですと、令和２年度から、実施期間が前年の２６日間から４９日間と倍程度に増えているということと、あと配布している高校の数が１２０校から１４５校に増えており、そういったことが増加の要因に繋がっているのではないかと思います。茨城県様、こちらの認識で間違いないでしょうか。

【寺田委員代理：山浦氏】

その通りです。

ちなみに、令和３年度からコミュニティバスにも用途を広げたりしています。その時はコロナと重なったので、少し減っているということです。

【板谷会長】

分かりました。

あと、中高一貫の方は今年度からということによろしいですか。

【寺田委員代理：山浦氏】

中高一貫については、特に直してないと思うので、ずっとこの形でやっていたと思っています。

【板谷会長】

私の記憶で知っている限りですが、一般の高校と多少入学に関わる手続きの時期が違うかもしれないと思っており、適切に入学予定者の手元に届くように工夫をいただければありがたいと思います。中高一貫も何校もあると思いますので、それぞれ調整いただければと思います。私からという話でもないのですが、龍ヶ崎市の場合は、竜ヶ崎一高だけだと思いますが、よろしくお願ひしたいと思っています。

特にご質問等ないようでしたら、議事（１）については、資料のとおり承認でよろしいでしょうか。

～異議なし～

【板谷会長】

異議なしとのことですので、議事（１）「令和５年度新入生を対象としたコミュニティバス割引チケットについて」につきまして、資料のとおり承認いたします。

続きまして、議事（２）『地域公共交通確保維持改善事業、事業評価について』事務局から説明をよろしくお願ひします。

（２）地域公共交通確保維持改善事業、事業評価について

【事務局】

○資料に基づき説明

【板谷会長】

ご説明ありがとうございました。

ただいまの説明につきまして質問・意見等があれば、挙手のうえ発言ください。

【板谷会長】

乗合率の実績が24.2%ということで、色々なことを鑑みるとやむを得ないと思っております。一方で、それだからA評価でいいかというところでもないで、B評価にすることでこれもやむを得ないと思っております。要は対策をいろいろ試みた結果として感染拡大をおそらくしていないだろうと思うので、乗合をされた方々同士での感染等は確認されてないと思います。エビデンスを集めるのは難しい話ではありますが、何かそういう話が1件もなかったとかいうことをどこかに記述していただくことはできますか。或いは、実は1件2件発生してしまっている可能性もあるかもしれませんが、その辺りいかがでしょうか。

【事務局】

乗合タクシーを利用することによって新型コロナウイルス感染症に感染したとかそういったお話をいただいたことは、1件も今のところありません。

ひとえに、佐貫タクシー様、布川交通様に運行していただいている中で、消毒などの対策を徹底していただいている結果ではと認識しているところです。

【板谷会長】

安全安心の運行にご努力いただいているということで、大変良いことだと思っており、この辺りもきちんと評価に入れた上で、国の方に報告いただけると良いのではと感じますが、細かいところについてはお任せいたしたいと思います。

その辺りも含めてではないですが、先ほど茨城運輸支局様からの質問ご意見に関しては、国からのご意見ですのでぜひ伺いたく思っております。

【事務局】

茨城運輸支局様から、チャットで意見があり、実際に本局に提出する際には、別紙2と別紙3に加えて、パワーポイントで作成するポンチ絵と参考資料として公共交通体系図等の提出をお願いしますというところで、一言ご連絡いただきましたので、こちらの方も準備した上で、関東運輸局様の方には提出するようにいたします。

【板谷会長】

この場で、指摘をいただきましてどうもありがとうございます。作成と提出をよろしく願いいたします。

【佐藤（昌）委員】

先ほど会長からもあった話ですが、目標乗合率30%、実際に24.2%。コロナ禍ということもあり、色々大変だろうと思っております。

大変いい事業だと思いますので、現在、事務局の方で、コロナ禍なので、このような施策のまま、乗車率とかの変化を見ていきたいのか、もしくは、新たに便を増やしたり減らしたり、あと路線みたいな、そういう何か新たな施策を考えているのか、お聞きしたいと思います。

【事務局】

乗合率に関しては、with コロナということで、今年度から経済等の両立ということで国の方も進めているという中におきまして、今のところは状況を注視しているというような状況でございます。

さすがに乗合率を増やしましょうというアナウンスも、昨年まではなかなかできない状況ではありましたが、今後は、少しずつそういった周知活動などもできたらなと考えているところでございます。

便数の増加に関しましては、この後説明させていただきますが、今後オンデマンド交通の実証実験を進めていく考えもございますので、そういったものも含めて最適な公共交通ネットワークの構築を進めていければと考えております。乗合タクシーに関しては、すぐその便数を増やすとか、目的地を増やすというような結論には至っていない状況です。

【寺田委員代理：富山氏】

別紙3で地域の交通の目指す姿として、龍ヶ崎市は分散する4つの市街地とその周辺の集落部分から成る都市構造を有していて、お互いその市街地同士とか市街地とその周辺地域を結ぶ公共交通の充実が必要となるとあります。コミバスが方面別に運行され、地域間の移動というか、ここに書いてあるような機能は既に有しているのか、有していないからこそ、こういったもので補完しないと目指す姿が実現しないのか、その辺の関係性を教えてもらえればと思います。

【事務局】

路線バスや鉄道がある中で、さらに市でコミュニティバスを運行させていただいているという状況にありますが、そのコミュニティバスについても、その停留所まで比較的距離があったとか、高齢者や障害者などにとっては、移動がなかなか難しいという方も当然おられますので、そういった停留所までの移動距離がある、ある意味、公共交通空白地域になるような方を救済するという言い方は適切ではないかもしれませんが、そういった補完するという意味合いで、乗合タクシーは運行しているという状況です。

【寺田委員代理：富山氏】

そうすると、今コミュニティバスでもこの4つの分散する市街地には行けるのはいけるということですか。

【事務局】

乗継ぎにより移動することができます。4つの地域を循環で回るところまでは至っていますが、交通結節点で乗り継ぎをすることによって、4つの住宅地間が移動可能となっています。

【事務局】

まず、龍ヶ崎市の基本的な公共交通のネットワークの考え方として、市の西側にJRが走ってます。そこから関東鉄道竜ヶ崎線が佐貫市街地と龍ヶ崎市街地を南部で結んでいます。それがまず基幹交通の一つです。その他に北竜台市街地と済生会病院などがある龍ヶ岡市街地を、基幹交通として関東鉄道路線バスが結んでいます。これをメインとした上で、その他、その4つの市街地を循環させるようにコミュニティバス循環ルートで、両方向から回れるようになっています。その4つの市街地それぞれの交通結節点から、各集落地の方に走るよう

にコミュニティバスの枝線を構成しているようなネットワークとなっています。それでも足りない所、空白地域となってしまうところを補完するために、このタクシーを使って、空白地域を埋めていこうというところになっています。今年度、計画策定している公共交通計画の中でも改めて、公共交通空白地域を0%のまま保っていこうと目標設定をしているという考え方です。

【板谷会長】

公共交通のカバー率は、路線バス等だけで100%というわけにはいきませんので、これは補完する形で、バスも利用できる方々にも使っていただけるような形で運行しています。利用実績をみても、特に70歳以上の方だけで全体の7割程度を占めていることから、高齢の方で、バス停まで時間がかかるような方々を中心に利用されていると思っています。

乗合率については、やはり知らない人同士が乗り合うことは、このご時世ではやはり大変かとは思いますが、利用実績自体は、令和2年度から3年度にかけて再度増加傾向になっているので、現状でのサービスレベルでも、ニーズに合っている部分が多いだろうと私は理解をしています。評価については今回AとBということで提案されていますが、これが問題ないかどうかというところを、まず確認していただきたいのですが、このあたりいかがでしょうか。

もっと厳しくやるとか、もっと例えば30分に1本とかサービスレベルを上げていくべきだという話があれば、それは当然、意見として伺わなければなりません、どうでしょうか。

【上野委員】

目標・効果達成状況がBとなっていますが、評価を3段階にするとか4段階にするといった評価の仕方は決まっていると思いますが、この場合は、ABCのBなのか、ABCDのBなのか、評価の基準等基本的なことを教えていただいたうえで、妥当かどうかとについて判断をしたいと思いますので、その辺を教えていただければと思います。

【事務局】

ABCの3段階であり、適切に実施されたとか一部実施に至らなかったとか、或いはもう完全に実施できなかったというような3段階とになります。

目標の達成状況については、完全に達成できたとか、一部において達成できない、今回の我々の方のBと、あと全く達成できないということでCになるという考えです。

【板谷会長】

他にご質問ご意見等ないようでしたら、議事(2)については、先程の指摘があった箇所を修正した上で、また運輸支局様からの指示のあった書類を付け加える形で資料を作成いただいて提出するという方

針を進めてもよろしいでしょうか。

～異議なし

【板谷会長】

異議なしとのことですので、議事（２）につきまして、この条件の下で、資料のとおり承認といたします。

続きまして、議事（３）『龍ヶ崎市地域公共交通計画について』事務局から説明よろしく申し上げます。

（３）龍ヶ崎市地域公共交通計画について

【事務局】

○資料に基づき説明

【板谷会長】

ご報告ありがとうございました。ただいまの説明につきまして質問ご意見等があれば、挙手のうえご発言ください。

特にないようですので、議事（３）につきましては、説明いただいたとおりのやり方で、引き続き進めていただくということをお願いしたいと思います。

続きまして、議事（４）『A I オンデマンド交通実証実験について』事務局から説明よろしく申し上げます。

（４）A I オンデマンド交通実証実験について

【事務局】

○資料に基づき説明

【板谷会長】

ご説明ありがとうございました。ただいまの説明につきまして質問ご意見等があれば、挙手のうえご発言ください。

まずは、茨城運輸支局様からチャットで、ご質問いただいておりますので、そちらについて事務局から読み上げの上で回答いただけますようお願いいたします。

【事務局】

茨城運輸支局様から２点質問を頂いております。

まず１点目は、車両２台に加え、事故や故障等に対応するため、予備車は用意されないのでしょうか。２点目は、障害者割引等の運賃割引は設定されないのでしょうかという内容です。

運行自体は２台で想定しているところですが、あともう１台、予備としてシステムの方を設置する予定です。

【事務局】

実証実験中に関しては、基本２台と考えていますが、車両の故障等

を踏まえると、もう1台予備車両として用意しておくのが妥当という
ような認識をしています。いずれにしても、その辺も踏まえて検討さ
せていただきたいと考えております。

あと、障害者割引については、実証運行中は、割引の方はまだ考え
ておりません。300円の均一料金で実証実験をやってみようと考えて
います。

【板谷会長】

他に、ご意見ご質問ありましたらお願いいたします。

【寺田委員代理：富山氏】

別紙5の3ページに、実証実験の目的調査内容ということで、既存
公共交通等の代替可能性とありますが、ここで言う既存公共交通の中
にコミュニティバスとか乗合タクシーも含まれるのかどうかというの
が1点と、あと、その代替可能性というのをどのような形・方法で図
るのかというイメージが湧かないので、何かそのやり方について、我
々もそういう面を検討していかなければいけない面もありますので、参
考までに聞かせていただければと思います。

【事務局】

まず、既存の公共交通の代替可能性を検証するというについてです
が、まずコミュニティバスからどれぐらい転移するのかについて調査
していきたいと思っています。

特にこちらは、八原線、長戸・白羽線、大宮線、シャトルバスが運
行しているエリアとなりますが、利用があまり多くないという状況な
ので、利便性などを比較して、どれぐらいの転移があるのかとか、新
たな需要を創出することができるのかとか、そういうところを見てい
きたいと思っています。

乗合タクシーについては、行き先、目的地自体は限定されています
が、自宅から乗れるという利便性がありますので、オンデマンド交通
と比較しながら、どちらの方が利便性があるのかなど実際の利用者
にアンケートを取って検討していきたいと考えています。

【小幡委員】

A Iの停留所ですが、9頁の停留所は稲敷市内ですが、北相馬の方
は全然網羅されていません。

面積的には稲敷の方が大きいですが、このエリアの隣にある取手
市・利根町・河内町では、それぞれコミュニティバスを運行している
ので、龍ヶ崎のコミュニティバスと近隣のコミュニティバスを組み合
わせることで、一つの交通網ができるのではと思いますが、そういう
ことをやってみてはいかがでしょうか。

いろいろ意見を聞くと、不便だから乗らないとか、待つのに30分以
上かかるという声を聴きます。前回も私は言ったのですが、高齢者や
障害者の人たちがそんなに待ってられるかということなのです。そう

ると利用しません。

評価もいいのですが、いろいろな面で、実際に委員の方で各コースを乗ってもらって、どれだけ待ち時間があるのかとか、問題があれば考えていくという流れを踏むと、より使いやすくなっていくのではないのでしょうか。そうすると、まっすぐに行くと成田線に繋がる、常総線にも繋がる、それから牛久にも繋がるというような形になります。

せっかくこういったすばらしい計画のもとでやっていますので、市民が利用できるようなものに変えてもらいたいと思います。例えば、今のところは、教育センターの方には、車椅子の子はいませんが、これから車椅子だとかいろいろな問題を抱えた子供たちが利用するようなことも考えられるので、例えば教育センターに近いところはいいですが、竜ヶ崎南高校などもしっかりフォローしていただければと思います。せっかく運行するので、そういう市民も利用できるような形にはしてもらいたいと思います。

【板谷会長】

A I オンデマンドに限った話ではなく、公共交通全般として、もう少し利便性を上げていった方がいいのではないかという話で、私の印象としてはもう少し利用しやすいものにするという観点からも、今回のA I オンデマンド交通については、実験の趣旨を考えると、それなりに改善しそうな感じもするのですが、事務局として何かお答えいただけることありますか。

【事務局】

今回は、初めての試みとして市の東部エリア、土浦竜ヶ崎線、千葉竜ヶ崎線の県道を境にした地区で実証実験を考えているところです。

実証実験の結果、非常に好評であれば、将来的に拡大していくことも可能ではと考えています。ただ、バスや鉄道などの既存の公共交通機関に大きな影響を与えないように、慎重に進めていきたいと考えているところです。

【板谷会長】

私からも、公共交通の本質に関わる話でしたので少しだけ追加しますが、本来、移動したい時に、移動したい場所に移動できるような交通機関が望まれてるのは全くおっしゃる通りです。できる限りそれに近い形で、公共交通機関を整備すべきだと私も思っていますが、一方でそれをやろうとすると果てしなくお金がかかるという実態があります。そのため、効率的にやっていく必要があります。

そういう中で、1日利用者数が10人に満たないような路線もどうしても発生してしまうというのも、現実問題としてあります。

バス停留所を作ると、どうしても、待合施設がないので、雨の日は傘を差して立ったまま待ち、晴れた日には暑い中で、何もいないところ待つということになるので、利用されない方が多くなるのもある程度やむを得ないところです。龍ヶ崎市では、かなり工夫をいただい

ていて、バスが来るまでの待合施設を少しずつ整備していただいています。

本数はなかなか増やすことができません。運転手もなり手が多くないというのが実情としてあります。

一方で、タクシータイプの運送なども含めて、色々な方の移動ニーズに応えていこうということで、協議会では少しずつそういったものを計画の中に落とし込んでやっているところですが、なかなかうまくいかないところもあります。少しずつ改善をしていますので、他の委員の皆さんも含めて、ぜひ意見いただくとともに、より良くしていくための意見については、積極的にご発言いただけるとありがたいと思います。

私からも、質問させていただきたいところがあります。

1 番目ですが、この実証実験、面白い試みでぜひやっていただきたいと思っておりますが、既存公共交通との代替可能性を検討することは将来的には、例えばコミュニティバスの路線の内容を見直し、乗合タクシーを今後どうしていくかというところにも絡めた検討を、AI オンデマンドの実験を行った場合には、その結果を踏まえて議論していくということによろしいでしょうか。

【事務局】

その通りでございます。

【板谷会長】

それともう一つは、そこそこお金のかかる提案をいただいているということで、7 枚目のスライドで、導入に係る検討に際し審査委員会を設置するということだそうです。

審査委員会の構成員は、市役所の内部のみで構成員を構成するというのですが、公平性など問題なく審査することができるでしょうか、外部の目が必要ないでしょうかというのが 2 番目の質問になります。いかがでしょうか。

【事務局】

龍ヶ崎市の場合、プロポーザルを実施する上で、決まったルールが今のところありませんが、その所管の部長、課長に加え、この事業に関係してくると思われる財政課、企画課、社会福祉課、商工観光課の課長に、審査していただいて決めていくという流れで進めているところです。

そうした中でも、会議に学識経験者やその他関係者に出席をいただいて、意見を伺ったりすることができるようになればと考えています。

【板谷会長】

私の意見としては、外部の目は入れた方がよいと思います。可能な限り、私のように協議会の会長などをやっているような立場ではな

く、本当の第三者の方に入っただき、かつA I オンデマンド等について、知見をお持ちの方をお招きして、出てきたプロポーザルの内容を、審査解説していただいて、その上で評価審査していただくというのが良いのではと思っています。

率直に申し上げて、A I オンデマンドについては若干専門的な要素もあります。その中で、各部局の長の皆様のみで、審査いただく時にどこが基準になってくるかという、金額だったり、近隣市でやっているかどうかなど、その辺りが重視されそうな気がします。せっかくプロポーザルを実施するので、もう少し幅広い視点から審議いただいた方が、前向きな結果が出るのではないかとということで、会長からの意見になりますが、ご検討いただければと思います。

【佐藤（昌）委員】

料金ですが、資料を見ますと、コミバス、昼間割引、また乗合タクシーなどを勘案して300円ということですが、この金額は費用対効果とかいろいろあると思いますが、オンデマンド実証実験の段階の金額であるのか、それともある程度算出して、大きな変化がなければ引き続きこの金額で行きたいのか、その点についてお聞かせください。

【事務局】

バスとタクシーの利便性からすると、その中間的なモードの交通機関となりますので、料金もその中間ということに設定していますが、概ね1日50人利用していただくと、大体2割が受益者の負担で8割を市の負担という形になります。1日80人程度利用していただければ、3割が受益者負担で、7割が市の負担という形にはなってくると考えています。実証実験の結果によって、もし本格運行に移行した時に運賃をどうするのかについては、その結果を見て、コミュニティバスが200円というところもありますので、検討していきたいと思います。

【上野委員】

確認ですが、実証実験は東部エリアでやりますが、本格運行はこの範囲ではないところでも運行するということになるのでしょうか。

【事務局】

その通りです。

【小幡委員】

既存のバスやタクシーがつぶれてしまうと困ります。

そのため、運輸関係としてこの辺までは妥協できる、市の方もこちら辺だったら妥協できる、市民もこちら辺だったら妥協できるというような形で、やはりその社がつぶれてしまったら、いくら計画を立てても、運行できなくなってしまうわけです。

そのため、市や運輸会社も共存していくようなシステムで、審議の

できる人をメンバーに入れて考えていただくと嬉しいです。やはり、運輸会社のほとんどがお手上げということになると、陸の孤島になってしまいますので、そのあたりも考えていただくと嬉しいと思います。

【板谷会長】

プロポーザルの選定方法に関わる意見と理解していますが、もし何かコメントありましたらお願いします。いかがでしょうか。

【事務局】

A I オンデマンド交通に関しても、地域公共交通協議会に諮り、今のように意見をいただいていると認識していますが、当然、協議会委員として、地元の交通事業者も入っており、その中で、意見をいただいて、実証実験などに反映させていければいいと考えているところです。

地元の交通事業者として、佐貫タクシー様、平成観光様、関東鉄道様もいらっしゃいますので、忌憚のないご意見を引き続きいただければと考えているところです。

【事務局】

今の事業者様から頂いた意見や、会長からもご意見のあったとおり、公共交通は、簡単に民間の競争に割って入ってはいけないと事務局としても思っているところです。

そのため、こういった事業者が参加できる会議体を作って、その中で会議を揉んでいく、そのステップの一つとして、本日このように出させていただきました。もちろん、この時点で意見をくださいというわけではなく、この報告に至るまでも、交通事業者とは話をさせていただいています。そういう過程を経て、計画案を出させていただきます。

まずは、龍ヶ崎市のコミュニティバスが抱えている問題として、議会でもよく言われているが、「空気を運んでいるだけではないか」「無駄ではないか」と結構言われますが、自分は決して無駄ではないと思っています。ただ、ある程度財政的な制約がある中で、それを最適化するためにどうすればいいかというところで、今意見があったように、「コミュニティバスを利用するのに待てない」ということにも着目しています。

オンデマンドバスは、自分が行きたい時に予約を入れます。自分が主体で予約を入れた時に何分待てるのかということも見ていきたいと思っています。

利用者が少ない地区において、A I オンデマンドの利用が十分にあるとなれば、そういったところの経費は削減してもいいのではないかと思います。その削減した経費について、違った利用の仕方も検討していきたいと思っています。

まずは、実証実験をやらせていただいて、その結果を見ながら料金

設定とか、このエリアについて2台で足りるのか、どの位なら利用者は待てるのかということを見ていきたいと思ってます。

【板谷会長】

やはり新しいシステムを導入しますので議論は白熱しますが、概ね意見は出尽くしたかと思えます。

他に、意見・質問等ないようでしたら、議事（４）につきましては、資料の通りに進めていくということにしたいと思えますが、いかがでしょうか。

～異議なし～

【板谷会長】

それでは、異議なしということですので、議事（４）のA I オンデマンド交通実証実験については、資料の通り承認といたします。

本日の議事事項は、以上となります。今回いただいた貴重な意見を踏まえながら、事業を進めていきたいと思えますので、委員の方においても、引き続きご協力お願い申し上げます。

最後に、その他として、事務局から何かあれば、説明よろしくお願ひします。

3. その他

【事務局】

○事務局からの連絡事項

- ・ JR 東日本水戸支社主催の駅長対抗いばらきの魅力総選挙
関東鉄道竜ヶ崎駅とJR龍ヶ崎市駅がグランプリを獲得
- ・ 次回の協議会協議会の日程
2月21日（火）午前中で調整中
正式には、改めてメール等にて通知

【板谷会長】

その他、委員の方から何かありましたら、ご発言お願いします。
特になければ、本日の会議を閉会します。

4. 閉会

令和5年 月 日 議事録署名人

令和5年 月 日 議事録署名人