

会議顛末書（要旨）

会議顛末書（要旨）										記録者		蛭原 皓貴			
供覧	会長		部長		次長		課長		補佐		GL		G員		
件名		令和5年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会（第1回）													
年月日		令和5年5月15日（月）													
時間		午後2時00分から午後3時00分													
場所		地域福祉会館 大会議室													
出席者		<p>【出席】15人 國下委員（代理：玉村氏）、寺田委員（代理：山浦氏）、野島委員（代理：大山氏）、澤島委員、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、佐藤（真）委員、落合委員</p> <p>【欠席】3人</p> <p>【事務局】 都市計画課 仲村課長、北島課長補佐、櫻井副主幹、記録者 ランドブレイン株式会社 太田氏</p> <p>【傍聴】0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 ○人事異動により新任した委員の紹介 ○事務局4名の紹介。 ○会議の進行については、会長が行う。 ○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地区タク</p>													

シー運営協議会の小菅委員を指名。

2 議事

議事(1) A I オンデマンド交通実証実験の進捗及び今後のスケジュールについて

【事務局】

○資料に基づき説明。

【板谷会長】

ご説明どうもありがとうございました。ただいまの件につきましてご質問等があれば、挙手の上ご発言ください。

【上野委員】

プロポーザル審査の結果、第1交渉権者がネクスト・モビリティ株式会社、次点者が株式会社アイシンのことでしたが、応募があったのは2社だったのでしょうか。

また、第1交渉権者はどのように決定したのか教えていただきたい。

【事務局】

プロポーザル審査については、3社から応募をいただきました。

また、審査に関しましては、それぞれ提案内容をプレゼンテーションしていただき、その内容を審査委員の皆様にご点数をつけていただくというような流れで実施しており、最も高評価だったのが、ネクスト・モビリティ株式会社となります。

【上野委員】

ネクスト・モビリティ株式会社の提案が市として望む形に近いというところで、そちらが第一というところで決めたということでしょうか。

【板谷会長】

審査委員会には私も参加しておりまして、3社から応募があり、それぞれ提案内容の審査が行われました。

提案内容の審査については、市が事前に示した条件に関するもののほか、金額や、企業側からの提案など複数の項目について、委員ごとに点数をつけ、その合計が最も高かった企業が選定されました。透明でないプロセスは私が見るかぎり全くありませんでしたので、信用していただいていた進めていただいて大丈夫かなと私は感じたところでございます。

【寺田委員代理：山浦氏】

今後の事業の展開についてお聞きしたいのですが、運行エリアや車両台数についてのほか、乗合タクシーを今後A I オンデマンド交通に

切り替えていくのかなど、お答えいただける範囲でお願いいたします。

【事務局】

この後の議題でも触れさせていただきますが、運行概要については、次第の4頁に記載しております。

実施期間につきましては10月1日から翌年の3月31日まで予定しているところです。運行時間帯に関しましては、他の公共交通機関、特に一般タクシーへの影響も考慮しまして、日中時間帯に限るということで8:30から17:00を予定しています。車両台数に関しては2台を予定しております。また、故障対応等のため、1台予備車両を設ける想定です。

今後につきましては、実証実験に関しましてはコミュニティバス、乗合タクシーともに運行している中で行い、今後それがどういった影響を与えるのかを実証実験で検証し、今後の当市の公共交通ネットワークを検討する上での判断材料としていく予定となっております。

また、乗合タクシーをA I オンデマンド交通に切り替えていくのか、というご質問については、当市の乗合タクシーは、ご自宅まで迎えに行くサービスとなっており、A I オンデマンド交通は停留所間の移動となる予定です。そういった違いもあることから、市の交通計画、公共交通空白地域ゼロを維持していくという目標を設定している中で、乗合タクシーを完全に無くしていくということにはならないだろうと考えているところでございます。

事務局としましては、むしろ、利用実績で苦戦しているコミュニティバスの長戸・白羽線、大宮線、八原線といったところと、A I オンデマンド交通を組み合わせようという点で、現時点では主眼になっています。

乗合タクシーについては、最終的なセーフティーネットとして継続したいと考えておりますが、検証実験の結果によっては、いろいろな組み合わせを検討していくことになると思っております。

(2) A I オンデマンド交通実証実験の乗降場所（案）について

【事務局】

○資料に基づき説明

【板谷議長】

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ご質問、ご意見等があれば、挙手の上ご発言ください。

【落合委員】

補足説明をお願いしたいのですが、今回の実証実験の特色といいますか、どのような施設を主に乗降場所として設定しているのかについて説明をお願いします。

【事務局】

まず、運行エリア内の医療機関に関しましては、近いところに乗降場所を設置するというところで、現在調整を行っているところでございます。ただし、駐車場が狭いすとか、通りの狭いところにある医療機関もございますので、そういったところは大通りに選定できるように準備を進めているところでございます。

続きまして、商業施設に関しましては、運行エリア内のショッピングセンターにご協力をお願いいたしまして、施設内に乗り入れができるように調整を進めているところです。このほか、ご要望でいただきます、郵便局・銀行に関しましても、現在調整を進めておりますが、こういった施設は駐車場が込み合うので、医療機関同様、施設外に設置する可能性がございます。

【板谷会長】

今回の実証実験については、乗降場所間の移動で、それを予約することになります。

今回の実証実験で危惧しているのは、例えば鉄道とか路線バスと比べて、AIオンデマンド交通と案内をした瞬間に、どんな交通機関なのかわかりづらく、それが使いづらいという評価につながるのではないか、という点です。

半年間の実験で、すごく丁寧な説明をするのも効率としてどうだろうというの少しありますが、説明不足のために、使い方がわからなくなってしまうと、実験の意味が失われがちになってしまうと思います。ですので、こういった乗降ポイントのご案内については、特に地域の皆様にとってわかりやすい形で伝えていただくとともに、乗り方といいますか、そのあたりが伝わるようにして頂きたい、というのが、質問を兼ねた一点目になります。

二点目としては、運行エリアについて、市内全域ではなくて一部の区域に区切って限定してサービスを展開するということですので、エリアが限定されているということについても、改めてきちんと周知をいただいた上で、利用促進を進めていただきたいと思います。

また、資料は市街化区域と市街化調整区域で分けた形となっておりますが、案内の際にはあまり必要ないのではないかと思います。住宅が多い場所や、商業施設等の人が集まりやすいところ、こういったところを中心にポイントを設置していますというところをご説明いただき、委員の皆様、特に市内ご在住の皆様には、実際そこにお住まいになられての、ご知見から、こういう所に乗降場所があった方がいいですとか、こんなに数はいらぬのではないかとといったご意見をいただくと、より良い実験に繋がるのではないかと思います。

私からは各地域内にある住宅から徒歩5分くらいのところに乗降場所があると利用されやすいと思いますが、そういった点のチェックを都市計画課さんの方でご確認いただくとともに、皆様のご意見も聞きながら、決めていければと感じているところです。

【武藤委員代理：白鳥氏】

別紙4の全体図を見ると、3Bから3C、2Bにかけて路線バスと重複していますが、路線バスに与える影響はどのように分析をされているのでしょうか。

【事務局】

A I オンデマンド交通は、運行エリアを東部地域のみとしているほか、運賃を300円とし、運行時間帯も日中のみとしております。日中の時間帯の関東鉄道株式会社の路線バスは、昼間割引により運賃が210円となっておりますので、現在、路線バスを利用している方は、基本的に従来通り路線バスを利用して、市の西部に移動されるのではないかと考えております。

【武藤委員代理：白鳥氏】

ご存じの通り、路線バスはなかなか厳しい状況で、国の補助金を入れながらなんとか維持しているところですので、ご質問させていただきました。引き続きよろしく申し上げます。

【事務局】

龍ヶ崎市の地域公共交通の幹線というのは、北部が龍ヶ崎市駅発の路線バス、南部が関東鉄道竜ヶ崎線だと思っています。

ご意見のあった龍ヶ岡地区の公共交通利用については、龍ヶ崎市駅への通勤・通学とがメインであると考えております。

今回の実証実験については、既存の公共交通との組み合わせを検証するため、まずは市の東部で実証実験を行わせていただき、既存公共交通への影響の有無についても実証実験の中で把握していきたいと考えております。

【板谷会長】

既存の公共交通機関に悪影響を与えずに実証実験を進めていくというのは大前提でございますので、きちんと棲み分けができるようにしていただきたいと思っております。

今回の実証実験では、龍ヶ崎市駅が乗降場所に含まれてはいないので、大きな影響はないのではないかと思います。どちらかというところ今まではバスではなかなか時間帯が合わなくて行けなかったところに行っていただけのような、そういう利用が増えてこないかなど、そういうことを想定しているのではないかと私は思っております、そういう方々が増えてくれば、ある意味実験としては成功と言えるのではないかと思います。

【小菅委員】

実証実験中もコミュニティバスの運行は続けるということですか。

【事務局】

はい。実証実験中も並行して運行を続ける予定です。

【板谷会長】

実証実験後については、実験の結果をじっくり検証して、バスとして残すべきかそうでないかまで大胆に見ていくべきではないかと私は思っているのですが、そのあたりは今後も協議を続けていくことになると思います。

【野澤委員代理：岡野氏】

別紙4の地図を見ると、市街化区域などは乗降場所が密集しており、高齢者などには一見してわかりづらいのではないかと思いますがいかがでしょうか。

【事務局】

例えば、乗降場所が密集してしまうコミュニティバスの停留所は、一部の停留所のみ乗降場所として設定することもできましたが、そうしますとどの停留所が乗降場所として設定されているかわかりづらくなることから、運行エリア内の停留所はすべて乗降場所にする方向で考えています。

今後、乗降場所の名称も検討していきますので、なるべくわかりやすい名称を設定したいと考えております。

また、昨年度実施した先進地の事例ですと、そもそも目印を置かずにアプリ上でのみ乗降場所を明示しているケースもありました。乗客が利用するのは、自宅から一番近い乗降場所と、目的地となる医療機関や商店といった乗降場所と、ある程度絞られるので、最初の一回を丁寧に説明できれば、それほど混乱を招かないのではないかと考えております。先ほど会長からもありましたが、丁寧な説明がやはり重要だと考えておりますので、例えば、コミュニティバス利用者ですとか、病院や商業施設の利用者などを対象に、説明の機会を設けていきたいと考えております。

【板谷会長】

AIオンデマンド交通には多様な形があり、タクシーに近い形態でやっているところもあります。龍ヶ崎市にはどれが一番適しているのかという点も、本来模索すべきところですが、今回はきちんと乗降場所に行って乗るというバスに近い形なので、わかりやすい案内ができるかは大事なポイントとなります。ただ、考えていても進まないところもありますので、ネーミング等も含めて、やりながら改善していくなど、柔軟に進めていただければと思います。

実際の進め方については今度検討していくことになるかと思っておりますので、お気づきの点があれば、事務局にお伝えいただければと思います。

それでは、ほかにないようであれば、本件については、事務局から次回の協議会で改めて最終案をお示しすると聞いておりますので、そ

のように進めさせていただければと思います。

(異議なし)

(3)令和5年度中学3年生向けお試し乗車券付きリーフレットの配布事業への参加について

【事務局】

○資料に基づき説明

【板谷議長】

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ご質問、ご意見等があれば、挙手のうえご発言ください。

【寺田委員代理：山浦氏】

補足説明をさせていただきます。

本事業については、例年、高校の入学生を対象に3月から4月の時期にリーフレットを配布し、バスを使った通学のきっかけ作りをしていただきたいということで、バス会社様の格別のご協力をいただきながら実施してまいりました。

一方で、高校が決まってからですと、進学先に適当なバス路線がないといった声もあり、なかなか主旨に沿った形で使えないという方もいらっしゃいました。

このため、進学先が決まる前の夏休みの時期に、説明会などにバスを使って移動していただくことで、ゆくゆくは志望校に合格しバス通学を、といった、公共交通を使った通学という意識の啓発の一助になればということで、今回、実施時期を変更させていただいたところです。

例年、龍ヶ崎市のコミュニティバスにつきましては、ご協力・ご参加をいただいておりますので、改めてこちらに引き続きご参加をいただければと思ってございますので、ご協議をよろしくお願いいたします。

【板谷会長】

この事業の費用負担はどのようになっているのでしょうか。

【寺田委員代理：山浦氏】

こちらについては、バス会社様の全面的なご協力をいただいて実施しております。

【事務局】

補足としまして、コミュニティバスにつきましては、市が費用を負担することとなります。

【板谷会長】

公共交通に関する政策は、他の自治体でも事業者の皆様に地域のためにご負担いただいているところが多くなっています。

コミュニティバスに関しては、市の方が負担するとのことで、それで問題ないかについてご審議をお願いします。

【武藤委員代理：白鳥氏】

コミュニティバスについては、市の方に負担していただくのですが、一般の路線バスについては、需要喚起につながる事業ということで、事業者負担で実施させていただいています。

実施時期の夏休みとなりますと、学校説明会があります。学校説明会があると臨時バスを出す場合もありますが、こちらはある程度の収益を見込んで出しておりますが、当事業の利用者が多くなると、春休みと比べて影響が大きくなるということもありますので、そのあたりもご理解いただいた上でご審議をお願いいたします。

【板谷会長】

需要喚起のための手段として値下げとなりますが、その時にどんな方がどんな形で使っていただけたかわかる、そういったプラスの面もあります。

個人的な意見としましては、公共交通に慣れていない、若年者の方の利用を促すような施策は、社会全体にいい影響を与えられると思います。

【佐藤（真）委員】

いろいろな施策を検討していただいておりますが、ニュータウンが範囲に入っていないのですね。高齢化がかなり進んできていますので、外出するにもとても不自由で、公共交通が十分に通っているように見えますが、それでも本当に自分の体がしんどくなると、歩くのが並大抵じゃなくなってくるし、どこかに行きたいと思っても、タクシーに来てもらうとそれだけで呼び出し料金がかかってびっくりするぐらいのお金がかかって、頻繁に出かけることができない。買い物や通院に出かけるのも大変ですし、大通りから奥の方に入っていく、それだけで大変でどこにも行けなくなるっていう不便なところですよ。そういうところまで全部網羅するのは大変だと重々わかっていますが、それでも何か実際に出かけなければならない、東京の方にいかなきゃならない、そういう人に話を聞いても、自分の親が住んでいるところ、そこがだいぶ大きな町になりますが、タクシー会社が協力して、700円ぐらいで迎車料金がかからなかったりする制度ができているらしくて、そのぐらいでいけば長山からショッピングセンターまでタクシーで行けるようになるかもしれない。急にそんなひとりひとりのことに対して網羅するってことは大変だと思いますが、私の気持ちとしては頭に入れていて欲しいなど。要望みたいな形ですが。

【事務局】

現在、ご自宅まで迎えに上がる市のサービスとしましては、乗合タクシーがありますが、あくまでご自宅から市内7か所の交通結節点を目的地とし、時間帯も決めて運行しています。

ただ、この事業は一般タクシー事業との共存を図るため、バランスを取りながらこういった形で運行しているところです。

市といたしましても、AIオンデマンド交通といった、新たな取り組みも行っていくしますので、今後も公共交通をどうしていくかという部分に関しましては、当協議会で皆様の意見を頂きながら、進めたいと考えております。

【板谷会長】

貴重なご意見ありがとうございます。困っている皆様がなるべく少なくなるように施策を進めていただきたいと、わたくしも心から願っております。

一方で、ご指摘いただいたように、個別の理想にひとつひとつ応えていくと非常にコストがかかる場所がありまして、ここが知恵と工夫の出どころなのかなと私は感じています。特に、ニュータウンに関しては高齢の方が集まって住まわれている地域が龍ヶ崎市以外にもたくさんありまして、それぞれ課題を持っておられて、既存の事業者さんと共存できるようにやろうとすると、なかなか黒字が出ない、本数が少なくなってしまうというようなこともあって、各自治体で工夫されています。最近では、ゴルフカートを使った非常に低速の自動運転の実証実験などがあります。このほか、地域で運転ができる方々が本当に少しだけお金を頂いて、困っているときに関してのみ使うことができる形で交通手段を提供するというような事業を、タクシー事業者とうまく調整しながらやっている例もあります。

それで、龍ヶ崎市に何があるか、そもそもどのようなことで皆さんが困っていて、いつどのようなところに皆さんが行きたいと思っているかについてきちんと把握できないと、なかなか施策も打てない。

そのあたりについては、次の交通計画を立てるまでの間に、少しそういった意見を各地域で取りまとめながら改善について検討していくということが考えられます。もちろん、予算などもあるかと思いますが、私としても、ご意見いただいて何もしないということはありませんので、今後も検討を続けていきたいと思っております。

3 その他

- 次回の協議会について
- 協議会条例の改正について

【板谷会長】

このほか、委員の皆様から何かありますか。

【小幡委員】

関東鉄道株式会社さんに質問ですが、関東鉄道竜ヶ崎線をJRに乗

り入れることはできないのでしょうか。

【北村委員】

2つ問題があります。ひとつは、車両の仕組みが竜ヶ崎線と常磐線で全く異なること。もうひとつは、それを行うことで、どれだけ利用者が増えるのか、という点です。

【板谷会長】

他市町村の事例になりますが、函館市では、市長に当選された方が今までは新幹線が函館市の端だけを通っていく予定だったところを、ぜひ市の中心部までということを主張されて当選されている。その費用が85億円だそうです。そういう金額がかかってくると政治案件かなという気がしますね。そういうことをやりたいという方がいらして、市長になってそういうことをやっていますぐらいの形にならないと、なかなか金額的な問題が大きくて、難しいかなと思います。ただ一方で、仮に直通運転ができなくとも、この鉄道を活用して人を呼び込むようなことはできないことはありませんので、どちらかというところからはじめていくのがいいのかなと感じています。こんなに人がいるのだから本数増やした方がよいのではないか、より便利にした方がよいのではないか、こういう形になるように、まちづくりを頑張っていくのが前向きかなと思います。貴重なご意見ありがとうございました。

4 閉会

【板谷会長】

それでは、他にないようであれば以上とさせていただきます。皆様、ありがとうございました。

令和5年 月 日 議事録署名人

令和5年 月 日 議事録署名人