

平成 28 年度 第 2 回かすみがうら市地域公共交通会議 会議録

1 日 時 平成 28 年 6 月 23 日 (木) 10 時 30 分から 11 時 40 分

2 場 所 かすみがうら市役所 千代田庁舎 2 階 第 1 会議室

3 次 第

(1) 開会

(2) あいさつ

(3) 議事

議案第 4 号 かすみがうら市生活交通確保維持改善計画について

議案第 5 号 かすみがうら市地域公共交通再編実施計画にかかる再編事業計画 (案) について

(4) その他

(5) 閉会

4 出席者

かすみがうら市	市長(会長)	坪井 透	
関東運輸局茨城運輸支局	首席運輸企画専門官	勝家 省司	代理
茨城県企画部企画課交通対策室	室長	塙 伸一	代理
茨城県土浦土木事務所	道路整備第二課長	飛田 貢	
茨城県土浦警察署	交通課長	木村 昇	代理
関鉄グリーンバス(株)	代表取締役	荒川 安男	代理
関鉄観光バス(株)	営業統括部長	渡邊 敏克	
(有) 千代田タクシー	代表取締役	染谷雄一郎	
(有) 美並タクシー	代表取締役	臼井 忠	代理
霞ヶ浦交通(株)	代表取締役	島田 豊	
(有) 鶴観光バス	代表取締役	鶴町乙比古	
(一社) 茨城県バス協会	専務理事	澤島 政志	
関東鉄道(株) 労働組合	書記長	池田 正人	
かすみがうら市議会	議長	藤井 裕一	
かすみがうら市区長会	会長	額田 源衛	
かすみがうら市老人クラブ連合会	会長	藤井 藤吉	
かすみがうら市PTA連絡協議会	会長	平野 勝利	
かすみがうら市商工会	会長	真藤 実男	
エンゼルハート会	理事長	古川 清	
土浦市	都市整備部長	久保谷 秀明	代理
行方市	市長公室長	大久保 雅司	代理
かすみがうら市	市長公室長	木村 義雄	
かすみがうら市	総務部長	小松塚 隆雄	
かすみがうら市	保健福祉部長	金田 克彦	

5 欠席者

関東運輸局茨城運輸支局	首席運輸企画専門官	飯塚 正芳
(有) まゆ観光	代表取締役	大橋 孝一
(有) 神立観光	代表取締役	斉藤日出夫
(一社) 茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	鬼澤 秀通
筑波大学大学院システム情報工学研究科	准教授	谷口 綾子
かすみがうら市	土木部長	渡辺 泰二
かすみがうら市	教育部長	飯田 泰寛

6 議事内容

議案第4号 かすみがうら市生活交通確保維持改善計画について

【議長】 議案第4号「かすみがうら市生活交通確保維持改善計画について」を協議します。事務局より説明をお願いします。

【事務局】 一資料に基づき説明—

【議長】 ただいま説明のありましたことにつきまして、質疑等はございませんか。補助申請に係わる手続きの内容でした。

(意見なし)

【議長】 無いようですので、承認いただいてよろしいでしょうか。

【全員】 異議なし。

【議長】 それでは、議案第4号は承認していただきました。

議案第5号 かすみがうら市地域公共交通再編実施計画にかかる再編事業計画(案)について

【議長】 次に、議案第5号「かすみがうら市地域公共交通再編実施計画にかかる再編事業計画(案)について」を協議します。説明をお願いします。

【事務局】 地域公共交通再編実施計画につきましては、前回会議で策定にあたっての調査内容を協議いただきました。今回は再編事業計画(案)について協議をお願いしたいと思います。公共交通網形成計画では、4つの施策を再編実施事業に位置付けました。この中で、新規事業となる神立駅アクセス路線の新設と神立駅アクセス路線と連動させて運行計画を見直そうと定めているデマンド型乗合タクシーの再編の2つは早期に方向性を固める必要があるため、この点について説明し、協議させていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

【委託事業者】 一資料に基づき説明—

【議長】 ただいま神立駅アクセス路線とデマンド型乗合タクシーの運行について説明がありました。時間の問題や料金の問題等があると思っております。質疑等はございませんか。

【エンゼルハート会】 当初デマンド型乗合タクシーを含めて400円で運行していましたが、評判が悪かったため、200円にして欲しいとお願いし、現在の200円になった経緯があります。土浦市のキララちゃんバスで、100円の運賃を150円に値上げしたのは理解できますが、200円値上げして400円にすると元に戻り大変なことになると思っています。

【事務局】 今のデマンド型乗合タクシーの料金は基本的に400円です。年齢による割引で200円にしております。今いただいたご意見のように高齢者に対する問題もありますが、新しいシステムといたしましては、新しいデマンド型乗合タクシーと神立駅アクセス路線バスを相対的に考えています。現状はこの料金設定にしたいと考えておりますが、今いただいたご意見を参考にし、検討させていただきます。

【エンゼルハート会】 400円にしたときは批判が大きかったです。値上げによりあじさい館に行く回数を減らした人がいました。以前燃料計算をしたところ最低でも700円の運賃をもらわないと採算が取れないという結果が出ました。以前にも提案しましたが、軽自動車のタクシーがあると良いです。切り返しもできないような道の狭いところがあります。どのように考えているのでしょうか。

【事務局】 運賃の話について、昨年度地域公共交通網形成計画を策定する過程でアンケート調査を実施しています。その中で、どのくらいの料金設定ならば乗りやすいかという回答をいただいています。その結果も踏まえまして400円と設定しました。大変重要な問題なので、今後の目標とさせていただきます。

【エンゼルハート会】 苦情が出たときに対策はするのでしょうか。あじさい号で2600万円の赤字が出た時に考え直し、運行を止めました。しかし乗る人が多かったため、200円という運賃をこの会議で提案しました。土浦市のキララちゃんバスのように50円くらいの値上げであれば良いと思っております。

【議長】 検討させてください。

【(有)千代田タクシー】 霞ヶ浦地区を2地区に分けていますが、どのようにして分けたのでしょうか。旧中学校区の考え方はないのでしょうか。

【事務局】 あじさい館をポイントとした場合、旧中学校区で分けるとやや難があります。例えば、志士庫地区から神立駅に行きたい場合、逆方向のあじさい館への移動が生じ、市民の方

に違和感をもたれてしまうのではないかと考え、位置関係を重視したエリア設定としました。

【茨城県企画部企画課交通対策室】 運行していく中で、半年や1年経った後に利用者数等の振り返りをする予定はあるのでしょうか。

【委託事業者】 ただ今のご意見の意図は、運行を開始してからデータを取りつつ運行実績を見て運行改善を図るのかどうかという趣旨でよいでしょうか。

【茨城県企画部企画課交通対策室】 そうです。いつ頃から実施するのかが分かると、この会議に参加している方もイメージが湧きやすいと思います。

【委託事業者】 今回は大きな改革再編となります。最初から最適解となるかはわかりません。まずは実証運行としてスタートし、半年から1年間の利用状況を見て、その間ニーズ調査も行い、継続的に改善していくことが必要と考えています。

【議長】 随時検討しながら進めていただきたいと思います。神立駅アクセス路線案1、2についても意見を聞きたいと思います。

【事務局】 資料では案1、2を示していますが、これに拘らず車両数やダイヤについてこれ以外の意見もいただきたいと思います。

【老人クラブ連合会】 私は神立駅の近くに住んでいるので、駅はいつできるのかと周りで話になります。神立駅の工事が完全に終われば、人の移動も多くなると思いますので、この対応をお願いします。

【事務局】 当会議におきましても神立駅の重要性には重きを置いています。神立駅アクセス路線も神立駅を通ります。工事の完成を見据えながら、利用者に利用しやすい交通網を作りたいと感じています。

【議長】 神立駅の橋上化、神立駅西口の2.1haの区画整理は平成32年を目途に進めています。ご協力をよろしくお願いいたします。

【区長会】 霞ヶ浦地区を2地区に分けるといっていますが、利用者に利便性があるようにやってもらいたいと思います。今までは学校区ごとに分けていました。今回の分け方の理由は理解できませんが、仕組みを利用者にわかりやすく説明、あるいは見極めしていただくようお願いします。

【事務局】 区分けは難しい問題だと思います。デマンド型乗合タクシーを出来るだけ効率的に運行したいと考えています。限られた狭いエリアで運行することで効率の良い運行ができます。このことを説明しながら、市民の皆様にご理解いただけるよう進めていきたいと考えております。

【関東運輸局茨城運輸支局】 バスとデマンド型乗合タクシーの両方について意見があります。1つ目は、神立駅アクセス路線について、網形成計画策定時にもお話はあったと思いますが、今一度なぜこの路線を走らせるのかを説明いただきたいと思います。ターゲットはどういうところを想定しているのかを確認したいと思います。まだ決まっていないと思いますが、運行事業者の想定があれば教えてください。なぜ確認したいかということ、広域路線バスが行方市から土浦市にかけて走っています。今回の神立駅アクセス路線は路線が重複しています。乗車人数等に見合ったものか、なぜこの路線なのかについて説明していただきたいと思います。運賃について、神立駅アクセス路線は初乗り200円ということですが、広域路線バスは対キロ制で、おそらく初乗り160円で運行しています。同一区間の利用で異なる運賃が発生する点についてどのように考えるかを確認させてください。駅の東側では関鉄観光バスの路線と重なります。そのあたりの調整をどのように考えているのか教えてください。2つ目はデマンド型乗合タクシーについて、7ページに運行区域を3地区に分けて運行と書いてあります。現行は霞ヶ浦地区と千代田地区の2地区となっています。運行事業について運行事業者の方で運行区域が決められています。運行区域を分けた理由があれば教えてください。乗合事業の許可に営業区域内すなわち運行区域内に営業所を設置することという要件があります。場合によっては東地区と西地区の2か所に営業所を置く必要があり事業者の負担になると思います。地区を分けた目的を教えてください。乗り継ぎは地区をまたぐ運行はできないという書きぶりがありました。霞ヶ浦東地区から神立駅に直接行けなくなると思います。12ページではJR神立駅西口が最も利用が多いとなっただけで、霞ヶ浦東地区の方は直接行けなくなると大変不便になると思います。西地区と東地区の利用の内訳や、救済方法のイメージをお話しいただきたいと思います。

【事務局】 バス路線の必要性について、網形成計画の調査においてデマンド型乗合タクシーに限らず、定時定路線型の信頼できる公共交通の移動手段が求められているという指標を取り込んだ形です。そこで市内隈なくバス路線を導入することは財政規模から考えにくく、どこにコースを設定するかを検討しました。その際に一番ポイントとなったのは後背人口であり、人口が多く張り付いているところがバスを維持していくことが可能とされるエリアではないかと考えました。また、人口が集中しているエリアは市民の移動ニーズが高いエリアと重複おり、そこが神立駅周辺とされたものです。さらに、デマンド型乗合タクシーの利用について千代田地区では稼働率が上がって予約が取りにくい状況です。デマンド型乗合タクシーとの連動も一つのポイントとしながら、この両立について検討しました。霞ヶ浦地区を2つに分けた理由については、神立駅アクセス路線の導入にあたり新規路線の利用促進を検討する必要があるため、あじさい館より東側の地区では新たなバスを使って千代田地区へ移動してもらう考えのもと、霞ヶ浦地区は2つのエリア設定をしました。しかし、エリア毎に委託を分ける訳ではなく、霞ヶ浦地区運行業務として1本で委託したいと考えています。このため、事業の効率化を図るための運用としてエリア分けをするものですので、営業所をそれぞれに設けることを条件にするものではありません。

【委託事業者】 デマンド型乗合タクシーの霞ヶ浦西地区と霞ヶ浦東地区における神立駅西口までの利用の割合について、資料には載せていませんがバックデータとして集計しており、西地区から約4割、東地区から約6割がJR神立駅東口まで行っているという実績になっています。東地区から駅に行く方が多いという実績になっています。仮に霞ヶ浦地区でどこからでも駅に行けるようにすると、運行距離の長い霞ヶ浦東地区から神立駅までの予約が現行通り多くなることが想定されます。今回はデマンド型乗合タクシーの運行のスリム化を図りながら、神立駅アクセス路線といかに連携するかを考え、このような区域分けをしました。バスの運賃について、一部既存の広域バスと重複する区間があり、その区間で料金体系の異なるバスが運行するというご指摘については、ご指摘の通りですので、今後検討していかなくてはならないと思います。広域バスについては土浦から行方市までの路線で距離が長いので、対距離制運賃は当然だと思います。それに対しまして、神立駅アクセス路線は利用者にとってわかりやすい運賃設定として均一料金が適切だろうと考えています。デマンド型乗合タクシーとの乗り継ぎ割引を考慮したとき、15ページにも記載していますが、200円券の10枚綴り回数券で運賃を支払えるということも踏まえて運賃を設定しました。運賃についても精査検討していく必要があると考えています。

【議長】 運行本数については研究し、進めてまいりたいと考えています。今回は大きな再編計画ですので、ぜひより良い計画、運行になるよう会議をしながら進めたいと思いますので、ご協力をお願いします。以上で議事は終了します。

【事務局】 次回の開催は10月を予定しています。以上で平成28年度第2回かすみがうら市地域公共交通会議を終了とさせていただきます。