

会 議 録

会議の名称		平成 29 年度第 4 回つくば市公共交通活性化協議会		
開催日時		平成 30 年 3 月 29 日 開会 9:30 閉会 11:30		
開催場所		つくばイノベーションプラザ 3階 大会議室		
事務局（担当課）		都市計画部総合交通政策課		
出席者	委員	石田委員、塙委員（代理：岡崎様）、荒井委員、瀬戸下委員、吉本委員、鬼沢委員、武藤委員（代理 本多様）、寺門委員、松原委員、斎藤委員、安部委員、星野委員、沼尻委員（代理塚本様）、田中委員、大澤委員、高巢委員、一色委員、宮崎委員、小原委員、小田倉委員、栗原委員、長島委員		
	その他	なし		
	事務局	上野次長、中澤課長、中山課長補佐、細谷係長、山下主査、倉持主任、渡辺主任		
公開・非公開の別		<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部公開	傍聴者数	3名
非公開の場合はその理由				
議題		<ul style="list-style-type: none"> ●平成 29 年度第 3 四半期つくバス・つくタク利用実績について ●公共交通の利用に関する調査について ●道路・公共交通体系及びT X沿線整備調査特別委員会について ●交通体系の改編について ●今後のスケジュールについて 		
会議録署名人	—	確定年月日	平成	年 月 日

様式第 1 号

会 議 次 第	1 開会
	2 挨拶
	3 議題
	報告案件 1 平成 29 年度第 3 四半期つくバス・つくタク利用実績 について
	報告案件 2 公共交通の利用に関する調査について
	報告案件 3 道路・公共交通体系及び T X 沿線整備調査特別委員会 について
	議案第 1 号 交通体系の改編について
	4 今後のスケジュールについて
	5 閉会

<審議内容> ○：委員 ●：事務局

1. 平成 29 年度第 3 四半期つくバス・つくタク実績について

●事務局：当日資料に基づいて、平成 29 年度第 3 四半期つくバス・つくタク
利用実績を説明。

○委員：特に意見・質問なし

2. 公共交通の利用に関する調査について

●事務局：当日資料に基づいて、公共交通の利用に関する調査結果を説明。

○委員：アンケートの対象になっているつくタク利用者がどれくらいいる
のか。

●事務局：自宅利用登録を行っている方に発送しており、自宅利用登録者の
総数は、約 4000 人である。

○委員：アンケートをして、回答した内容が何かに反映されればやる気は出るが、結果の報告がなければ、どのように反映されるか分からない為、結果のフィードバックが必要である。

○委員：資料2の11ページの「公共交通の運営に協力できること」の中で、「協力することは考えていない」と回答している人がかなりいるが、「自ら公共交通に乗る」等のような直接的に協力するということはないが、税金を投入に反対しているわけではないということか。

●事務局：その通りである。

3. 道路・公共交通体系及びTX沿線整備調査特別委員会について

●事務局：当日資料に基づいて、道路・公共交通体系及びTX沿線整備調査特別委員会開催結果を説明。

○委員：この委員会はこれから何回か開かれるのか。

●事務局：年1回は通例として開催されているが、交通の改編は重大事項の為、開催を依頼して開いていただいた。その他議会に関しては、全員協議会という本会議とは異なる場で説明を予定している。

○委員：市議会の方に、議論してもらうのは我々にとってありがたい。年一回は定期的を開いていただければありがたいと思っている。

4. 交通体系の改編について

石田会長)

○委員：資料4 13ページの既存路線バスの運賃補助について、主な検討手法として時間帯の検討とあるが、仮に終日補助をするとすると、通勤・通学定期を利用している方もおり、そことの整合性等もあるので、運輸支局に指導を仰ぎながら調整していったければありがたい。

●事務局：運輸支局と調整を図っている。

○委員：定期券より安くなるということか。

○委員：設定の仕方によってはそうなる。

○委員：フィーダー路線について質問と意見ですが、19ページに小田シャトルの場合は、朝夕各1便が経由していると思うが、今検討しているものは、中間時間帯に運行するとあるが、どの程度が経由するものなのか。

また、フィーダー路線の名称について、こういうものをフィーダーと呼んでいいのか、これが定着している言葉なのか。もし、そうでなければ、もう少し市民の方になじみのある言葉にすればよいのではないか。

●事務局：まずフィーダー路線という名称について、国交省が定義しているフィーダー路線とは少し異なる部分があるかもしれないが、
資料4 19ページにフィーダー路線の例として掲載している小田シャトルの事例は、12番バス停から14番バス停にいき、そのまま13番バス停に同じバスで行って、また14番に戻ってくる形で、フィーダー路線としている。ただし、14番バス停で乗り換えて、13番バス停に行くものをフィーダーとしているものもあるようである。

○委員：わかりやすさは極めて大事なので、良い名前を考えてほしい。

思い付きだが、拠点直結型と地域循環型などです。いろいろあると思う。

○委員：資料4 20ページ以降のシャトル別の再編案について、率直に全部やっていくとすると、財政負担が相当かかると思う。

資料3の議会特別委員会での意見では、事業費について、新規路線

への投資による費用負担増はやむをえないといったご意見があったようだが、そういったところを含めて、バスを新たに走らせるといくらかかり、収支率をこの程度と予想すると、財政負担としてこれくらいになる、というような情報を地区別の説明会で示し、市民に路線を支えることを訴えることが大切である。

○委員：資料4 21ページから続く表をみていくと、例えば、バス停増設で便利にしたいということで、「間隔2分の1の場合」という記載があるが、これは最大で間隔を2分の1にするという話であり、増設しても時刻表通りに運行できるということを前提にした、目安の話と受け止めている。

実際には、地域の方にも使っていただくということで、設置場所を地域と協力して検討し、完了したところからバス停を作っていくということだと理解したい。一様に倍に増やすという話にはならないと考える。

○委員：ダイヤの見直しについては、細かく調整をしていって合理的になるとよいが、反面シンプルなわかりやすさが失われていく。今のつくバスは30分間隔、1時間に1本といったシンプルさが使い勝手をあげているように思うので、注意していただきたい。

特に北部シャトルについて、大型バスは、折り返し便があれば必要は低いと記載があるが、それは話が逆であると考えており、大型バスの導入ができないから折り返し便で凌ぐということではないか。導入のための施設整備についてもお願いしたい。

まちづくりの関係で、支線型やフィーダー線は乗っていただけのような期待が持たれるが、なかなか難しい。つくタクとつくバスの乗り換えについても当初は期待していたが、現実には厳しい。乗り換えを

どうスムーズにやってもらえるかということが大事。ついでに用足しができるような工夫が必要で、つくタク停留所のファミリーマー
トとの連携など、今ある施設を利用して、ATMがある、雨風をしの
げることは最低限確保するなど、結節点の整備を行わない限り、
乗り継ぎは難しいので、努力していただきたい。

○委員：市民アンケートの結果を見ても、バス停の近さは重要視されている
ようなので、バス停の増設はよいのではないかと思う。ただし、
バスの直行性と速達性も大事なので、運行時間とバランスをとること
が大切だと考える。

また、資料4 P11の中で、バス停圏域カバー面積や人口の記載が
あり、300mがこの資料では基準となっていて、新規路線により、65
歳以上人口で3.1%数値が上昇するとなっているが、イメージ的に
どのような形で変わるのか教えて欲しい。

●事務局：図の青い丸が、現在の路線での300mのカバー圏域であり、隙間に
なっているところはカバー圏域として含まれていない。赤い線が
新規路線検討案であり、その線上において、ある程度人口が集積
した所にバス停を置いた場合の試算で、どの程度数値が上昇する
かということが、3.1%の意味である。

○委員：資料4 P21以降にシャトル別の改編素案が言葉で示してあり、
参考資料にそれを図面としたものが示されている。ただし、現行
路線の記載がないため、差異がはっきりわからない。
これからされていく作業だとは思いますが、どこをどう変えたいのかと
いうことを記載してほしい。また、文字での説明においても、現状
と改編内容を併記したほうがわかりやすい。

○委員：資料4 P2について、広域移動の幹線交通として、関東鉄道常総線

が入っていることに違和感がある。高速バスがここに入ってくるのではないのか。

●事務局：つくバスの改編に関する資料については、もう1度活性化協議会で素案の内容を示し、ご検討していただく予定です。ご指摘のあった表については、内部で精査をしており、あくまでも検討過程であるため、委員の皆さまの意見を反映していく。

また、関東鉄道常総線については、この図は平成28年4月に策定した「つくば市公共交通網形成計画」の当初の考え方を基本にしているということで掲載している。

違和感はあるかもしれないが、市内から市外へ路線バスで結節しているということで一定の役割があるというご理解をいただければと思う。

○委員：資料4 P32の住民主体の交通とはどういうサービスなのか。

次に、タクシー利用料金助成制度はよいと思うが、一般のタクシーでは、相乗りが認められない「乗用」という免許でおこなっているが、一方でつくタクは「乗り合い」というバスと同じ免許になっている。

今後は、一般乗用のタクシーではどうやって相乗りを認めるか。今、東京では、実証実験として、相乗り相手を探し、事前確定運賃で運行するアプリを活用した事例がある。

最後に、つくバスのプランもそうであるが、今回の素案は、労務の提供について、現状と同程度、もしくはそれ以上を前提としているようだ。ただし、タクシー業界の運転者不足は深刻であり、今後は、縮小することを前提に、どう生産性を上げてどうやってサービスを維持するかということを検討していただいたほうが、よろしいので

はないか。自動運転などの導入も検討するべきではないか。

- 事務局：昨年の7月に地区懇談会でもお伝えしてきましたが、地域の方自らが運営し、それを行政がサポートするという事例が各地で成功している。地区の懇談会でも説明して、反応を見てみたが、手を挙げるところがなかったため、引き続き調整をしていく。

タクシー利用料金助成制度の事は、事業は保健福祉部が所管しており、相乗りについては今後勉強させていただく。

労務問題について、バスについても新規路線導入にあたり、乗務員問題などは厳しいものがあるので、運行事業者と調整していきたいと考えている。

- 委員：免許返納対策について、免許返納時の公共交通に関するメリットはあるのか。

つくタクの配車システムのトライアルは、結果がよく出れば続けてほしい。せっかく市の税金を使っているのだから、例えば、もっと予約の方法などがわかりやすくなれば、もっと利用される頻度が増えるのではないかと思う。

タクシー利用料金助成について、高齢者タクシー券は以前の24枚から12枚になったのはなぜなのか。

- 事務局：免許返納については、返納時に申請があれば、免許の残った有効期間に応じて、つくバスもしくはつくタクの回数券を用意しており、どちらかを選べる仕組みになっている。つくバスつくタクのみだけでなく、路線バス利用者も市民には多いので、そちらも検討していく。

つくタクの予約のトライアルについて、アンケート結果などから予約がしづらという意見があることがわかり、それを今回改善

していきたい、実際に 1 割程度利用が増えており、トライアルの更なる改善の余地があるか検討していく。また、電話回線の増設も検討する。

タクシー利用料金助成については、現在、高齢者は年間 12 枚、障害者は年間 24 枚、障害者の方で人口透析のため一定以上通院している方が年間 72 枚という内訳になっている。アンケート結果を見ると、実は申請者が全部使い切っているわけではないことがわかっており、この点の工夫が必要である。

○委員：資料 3 の議会特別委員会開催結果の中で、利便性向上としてつくタクの新規顧客の獲得が書かれているが、現在の運用の工夫の内容についてお聞きしたい。

●事務局：つくタク運用の工夫について、新規顧客が課題ということは、実利用者数をみても、一部の人が何度も使っているような形になっているため、新しい人に使ってもらうことは必要だと考える。

○委員：つくタクの利用実績として、利用者の 8 割が高齢者で、また、全体として午前中利用が多いということであれば、午前中の時間帯だけ増便することはできないか。

●事務局：今回のつくタクの改編の検討点として車両数があるが、まず運用の工夫により改善して、空いている座席を埋めることが大事と考えている。現在の運用の工夫でもある程度結果出していけると思う。

○委員：財政関係について、つくタクは大きな市の負担があるが、アンケート結果では、値上げしても良い層もある。値上げはどのように考えているのか。

●事務局：まずは、利用を増やして収入を上げたいと考えている。現状で値上げをしたとしても根本的な解決にはならないと考えている。

○委員：運用の工夫のトライアル速報について、以前よりお断りの件数が増えているが、利用者も増えている。この原因はなにか。

●事務局：新しい方法では、予約が入った時点ではルートをその場で組まないため、電話での応答時間が短くなったことが考えられる。それによる受電数が増えていることが考えられるのではないか。

○委員：つくタクは、ある種の限界を迎えつつあり、労働者問題もあれば、財政負担もある。ここ2、3年サービスの改善をしてきたが、その方法は、台数を増やす、オペレーターの数を増やすなど、主力はお金を使って解決するという方向で進んでおり、サービスは確実に改善するのだが、市の持ち出しが増えるので、この方向性の改善はいつまでも続けられない。

つくバス、地域循環型等の細かいサービスをどのようにしていくか、そこには福祉との関係もあり、相当大きなビジョンを示さないといけない。その素案を今日示していただいた。時間がなかったので十分議論ができなかったかもしれないが、大きな反対はなかったので、原則的にこの方向性をもとに進めていく。

ただ、大きな構想を描いて、準備ができたことから徐々に実施していく態度がよく、特につくタクに関しては大きな改革を行わなければならないのではないか。

また、実績としての利用者数も興味あるが、バスがどういうサービスをしているか、混雑や遅延、利用層の縮小等、今日実績として提出されていない重要な情報などもあると思うので、精力的に検討

様式第1号

をお願いしたい。

5 今後のスケジュールについて

資料5に基づいて今後のスケジュールを説明

6. 閉会