

様式第1号

会 議 録

会議の名称		令和6年度第2回つくば市公共交通活性化協議会		
開催日時		令和6年(2024年)9月9日 開会 10:00 閉会 12:00		
開催場所		つくば市役所本庁舎2階 会議室 201		
事務局(担当課)		都市計画部総合交通政策課		
出席者	委員	岡本委員、鹿内委員(代理:長谷川様)、橋本委員、小菅委員(代理:峯岸様)、前田委員、上田委員、土肥委員、新階委員(代理:小笠原様)、松橋委員、大原委員、澤畠委員、服部委員、大貫委員、廣瀬委員、富田委員、北島委員、仁平委員、長委員、竹内委員、貝塚委員、鈴木誠委員、谷田部委員、大澤委員、張元委員、野澤委員、坂本委員、玉田委員、宮崎委員、小原委員、富田委員、大里委員 ※松橋委員、玉田委員はオンライン参加		
	その他 (オブザーバー)			
	事務局	根本次長、細谷課長、上田課長補佐、横田係長、井崎主任、宮本主事、根本主事		
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 1名
非公開の場合はその理由				
議題	(1) 審議案件 ・案件1 デジタル田園都市国家構想金(TYPES)を活用した自家用有償旅客運送事業について (2) 報告案件 ・案件1 6-7公共交通政策点検・評価業務及び交通計画策定業務委託について(状況報告)			
会議録署名人	—	確定年月日	令和	年 月 日
会議次第	1 開会 2 挨拶 3 議題 (1) 審議案件 1件 (2) 報告案件 1件 ※各案件項目は「議題」のとおり 4 その他 5 閉会			

<審議内容>○：委員 ●：事務局

・審議案件1 デジタル田園都市国家構想金(TYPES)を活用した自家用有償旅客
運送事業について

●事務局：デジタル田園都市国家構想金(TYPES)を活用した自家用有償旅客運送事業について説明。

○委員：国土交通省で7月に「交通空白解消」本部が立ち上がり、公共ライドシェアと日本版ライドシェアの二つを中心に「交通空白」を解消していく流れとなっている。今回の事業は公共ライドシェアの模範になると思っている。この制度を始めるにあたり、ドライバー募集、利用者への周知が重要だと考える。システムができて利用者もわからない状態では意味がなく、何よりそれではドライバーが集まらない。

また、桜ニュータウン、筑波山エリアともにエリアや乗降ポイントが設定されていることから、苦情やトラブルが出てくる可能性があるため、その辺りの周知もお願いしたい。

1点お聞きしたいのだが、現在構築中のAI オンデマンドシステムは4市（つくば市、土浦市、下妻市、牛久市）以外の自治体にも横展開は可能か。

●事務局：実証実験の概要や開発するシステムの仕様等は、デジタル田園都市国家構想交付金事務局に成果物として提出し、他自治体に横展開される予定である。他自治体は4市と同じく利用料や使用料を払って今回開発したシステムを利用するだけでなく、成果物を利用して新しいシステムを構築することも可能である。

○委員：システムを取り入れたい他の自治体にとっては、開発費用をかけずに利用料のみでシステムを利用できることは非常に魅力的である。期待している。

○委員：ドライバーはタクシーの待合所やタクシープールを使うことは可能か。使える場合、タクシードライバーには暗黙の了解があるかもしれないが、ドライバーとトラブルになる可能性がある。一方で、タクシーの待合所を使えない場合、近隣住宅やコンビニの駐車場等で待機するドライバーが現れ、トラブルが発生する可能性がある。

●事務局：運行前に予約を受注した場合のみ運行するという形でサービスを提供する。ドライバーがどこかで待機し、予約が入ったら行くという形ではなく、例えば利用日の前日にドライバーが予約を受けるかどうかを判断し、当日は指定時間、指定場所へ自家用車で向か

い、利用者を目的地で降ろしたところで終了という形になる。そのため、基本的に待機場所は必要ないと考えている。ただし、全員がそのような形で運行すると、全ての予約に対応しきれない可能性があるため、ある一定の時間帯を拘束して運行するドライバーを確保することも考えている。そのようなドライバーに対しては今後待機場所を検討する必要があると考えている。

○委員：当日予約はできないと理解してよいか。

●事務局：当日予約も可能だが、基本的にドライバーは自宅で予約を受け、自宅から予約場所に向かう形になる予定である。

○委員：大学生のドライバーも視野に入れているというところだが、懸念点としては、稼ぎたい人が利用者の取れそうな場所に行って待機するということが考えられる。

●事務局：今後の検討課題とする。

○委員：デジタル田園都市国家構想ということで、周辺自治体との連携が重要になる。つくば市の場合は隣接の常総市やつくばみらい市との連携も重要になると思うが、今回、つくば市、牛久市、下妻市、土浦市の4市で座組をしたのはどのような観点からか。ドライバーは、具体的にどのような人をターゲットにしているのか。また、予約をしたら必ず乗れるのか。

●事務局：4市で実施することとなった理由について、デジタル田園都市国家構想交付金は自治体の行政区域を超える運送サービスの提供に取り組むことが申請の条件であり、つくば市に隣接している自治体でかつドライバー不足による地域公共交通の不足という同じ課題をもつ自治体に声をかけて、この4市でともに実施することになったという経緯である。

想定ドライバーについては、本業がある人は本業の勤務時間帯に従事することは難しい。主なターゲットとして定年退職した人が考えられる。また、桜ニュータウンエリアからつくば駅まで家族を送迎している人が、普段の送迎の中で今回の自家用有償の利用者を乗せるという乗合ができたかと考えている。それ以外にも地域の事業者（ホテルなど）の協力を得られれば、さらにドライバーが集まってサービスが充実するのではないかと考えている。実際に予約が成立するかどうかについては、やってみないとわからないところではあるが、できる限りドライバーを集めないと、予約をしてもマッチングできない状況になってしまう。最初にもご

様式第1号

意見を頂いた通り、まずは周知を行って、ドライバーを必要分集めていきたい。

○委員：家族を乗せていく途中で利用者を乗せるという話があったが、家族のような申し込みしていない人もその車に乗せてもよいということか。

●事務局：予約システムの配車方法については現在調整中のため想定ではあるが、事前予約という形で前日のある時間に一旦予約を締め切り、配車アプリが乗合のルートを作成し、ドライバーに通知する仕組みである。家族は乗せてもよいと考えているが、その家族を利用者として予約させるか、家族は予約の対象外とするか等、詳細を検討中である。決まり次第改めて報告する。

○会長：家族を乗せてもよいとするならば、利用者が予約時に空席がいくつあるかをきちんと把握する必要がある。

●事務局：家族を乗せるのであればその分定員が減るため、システムに反映する必要があると考えている。

○会長：大人が3人であれば、3人分の料金を払うことになるので、通常のタクシーの方が安くなる可能性もある。

●事務局：わかりやすさを重視して1人1回600円と設定した。場合によっては通常のタクシーのほうが安くなることもある。

○会長：市民がどのような場面でどのような使い方ができるかをわかりやすく解説してもらえるとよい。例えば桜ニュータウン区域外の人土浦のイオンモールに行きたいときには一度つくば駅まで行く必要がある。

○会長：桜ニュータウンエリアの運送区域について、土浦駅に行けないのはなぜか。

●事務局：桜ニュータウンから土浦駅までの路線バスがあるためである。減便はあったがバス路線自体は存在するため、交通空白との説明が難しく、実証実験の運送区域からは外している。

○委員：利用者とドライバーのマッチングについて、ドライバー側の都合でマッチングが成立しない場合のセーフティネットはどのように考えているか。また、桜ニュータウンエリアの運送区域について、学園並木の指定乗降ポイントはショッピングセンターのバス停のことか。

- 事務局：御指摘の通り、ドライバーがその都度予約を受けて利用者とマッチングするというシステムであるため、予約を受けるドライバーがおらずマッチングが成立しない場合が想定される。都度予約を受けるドライバーとは別に、シフト制でその時間帯は予約を必ず受けるドライバーを設定する予定である。これをバックアップドライバーと呼んでいる。それでもマッチングが成立しない場合は、時間帯をずらしてもらうお願いや、他の公共交通機関の案内をする対応が必要になると考えている。学園並木の指定乗降ポイントについては路線バスの「学園並木」停留所付近を想定しているが、詳細な位置は調整中である。できる限り使いやすくわかりやすい位置に設定する。
- 委員：表現がわかりにくいとトラブルのもとになる可能性があるため、指摘した。
- 委員：筑波山口からつつじヶ丘駐車場までが対象地域になっているが、冬の時期は雨、雪、凍結等などによる道路状況に注意する必要がある。ドライバーを募集する際に、四駆の車を持っている、スタッドレスタイヤを装備している等の条件を検討していただきたい。また、講習会の時に、道路事情にあった運転技術の講習を実施してくれると安心である。特に、利用者はほとんどが観光客であり、直前予約の電話が多いと想定される。ドライバーは気象状況が悪い時につつじヶ丘まで迎えに行くこともあるため、危険な状況があり得る。
- 事務局：御指摘の通り、筑波山エリアは冬の夕方から夜にかけて雪が降った場合の凍結等が考えられる。資料1の8ページには運転者に求める基本的な要件を記載したが、スタッドレスタイヤの装備等の条件について検討中である。ドライバーはドライバー適正などを審査したうえで登録する。認定講習だけではなく、必要な研修を受けた上で運転できるように調整する。
- 委員：筑波山の需要のピークは5月と11月だと考える。乗用車で複数配置できれば良いが、ワゴン車が1台あれば手取り早いということも考えられる。事業の対象期間外ではあるが、今年の11月にどの程度の需要があるのかを観察するがあるとよいのではないかと。筑波山はつくば市の観光資源であるため、観光部局と連携して調査を進めていただきたい。

様式第1号

- 委員：事前予約と直前予約について、いつから直前予約が可能で、いつまでが事前予約となるのか。また、ドライバーの要件として、1種免許取得後3年以上経過と記載されており、2種免許については記載されていない。2種免許の受験資格には特例があり、19歳以上でかつ普通免許等を受けていた期間が通算して1年以上あれば、特別な教習を修了すると2種免許も受験できる。特例により2種免許を取得している人は対象になるか。
- 事務局：事前予約の期間は現在調整中である。利用者にとっての予約のしやすさと、システム側の乗合ルートを組みやすさを考慮する必要があり、利用者が使いやすいように調整する。2種免許取得者についても今後検討する。
- 委員：事前予約から直前予約への切り替えのタイミングはいつか。
- 事務局：事前予約から直前予約への切り替えは、前日のどこかのタイミングにする予定である。例えば、前日の昼12時に一度予約を締め切り、システムで乗合ルートを組み、ドライバーに対して照会し、予約を受けるドライバーがいればマッチングは成立となる。マッチングが成立しなかった場合は、バックアップドライバーにオファーをして、それで埋まれば予約が成立する。12時以降に予約が入った場合については、乗合と切り離す必要がある。これは前日であっても直前予約の扱いになる。利用者1人から予約が入るごとにドライバーに対して随時オファーをかけるという流れを想定している。前日の昼12時が適切であるかについては、今後調整が必要である。事前予約の締め切りをなるべく遅くする方が乗合率は高まるが、予約が成立しなかった場合の案内が遅いと、他の交通手段を探すことができなくなってしまう。これらについて自治体間で調整中であり、決まり次第報告する。
- 委員：説明いただいたとおり、できる限り事前予約の方が料金も安いという点が良いと思うが、事前予約を行い、マッチングの結果、利用できなかったとなると自家用有償に対する信頼が下がってしまう。
- 会長：支払方法は何かを検討しているか。
- 事務局：基本的にはキャッシュレスでの事前決済を想定している。ただし、現金支払いの希望もあると思われるため、現金支払いも含めて検討している。ドライバーにとって現金支払いは負担となるため、今後の検討課題である。
- 会長：予約時は3人でも、当日に4人になり追加料金が発生するなど、様

様式第1号

々なケースが考えられる。様々なケースを想定して検討を進めていただきたい。

○会 長：本案件について承認とする。

・ 報告案件1 6-7公共交通政策点検・評価業務及び交通計画策定業務委託について（状況報告）

●事務局：6-7公共交通政策点検・評価業務及び交通計画策定業務委託について報告。

○会 長：つくバスと路線バスの重複箇所の見直しについて、つくバスであれ路線バスであれ、バスの本数が多いことは利用者の安心感につながるため、運行頻度は落とさない方がよいのではないか。つくバスと民間バスが乗客を奪い合っているかもしれないことは承知しているが、引き続き事務局と議論したい。鉄道の場合は、並行路線どうして料金を揃える調整が行われる。

・ 全体を通して
特になし。

・ その他

●事務局：次回の協議会は11月12日13時からを予定。

以上