

平成30年度 第2回稲敷市地域公共交通会議

- (1) 日 時 平成31年1月25日(金) 14:00~16:00
- (2) 場 所 稲敷市役所3階331会議室
- (3) 出席者 別紙のとおり
- (4) 内 容

1. 開会 事務局 大湖

- ・開会に先立ち、事務局を代表して挨拶(事務局 高山副市長)

以下の議事(2~5)については、設置要綱により金会長が議事を進行。

2. 稲敷エリア広域バスについて

- 1) 県南地域公共交通確保対策協議会の協議結果 (資料1-1)
- 2) 平成30年度地域公共交通確保維持改善計画の事業評価(案) (資料1-2)
- 3) 平成31年度地域公共交通確保維持改善計画の変更(案) (資料1-3)
 - ・資料に基づき説明。(資料1-1:事務局 糸賀、資料1-2~1-3:事務局 久保木)
 - ・異議なく議案承認。

【質疑応答】

Q:江戸崎総合高校ではスクールバスが出ています。(中山委員)

A:説明が不十分で申し訳ございません。存じあげております。スクールバスについては阿見町、美浦村を経由する北側のルートと、竜ヶ崎、河内町を経由する南側のルートがあるのですけれども牛久第二中学校周辺だけが、ぽっかりと空いていたのでここを稲敷エリア広域バスで、カバー出来ないかという意味でこの地域はスクールバスが入っていないという言葉を使わせていただきました。申し訳ありません。(事務局 久保木)

Q:先ほどの県南協議会の協議結果ありますよね。それと次の平成30年度の事業評価があつて3つ目に31年度の計画というのですかね。だから資料1-1と資料1-2、1-3の関連をもうちょっとはっきりと教えて欲しいのですが。(金会長)

A:分かりにくくて申し訳ございません。資料1-1で協議会のバスが3つあったものが2つ廃止になり、1つになったという事をご報告させていただいて、資料1-2、1-3で1本残すものについて評価をして来年度の計画を国の方に出すために資料2、3をご承認いただいて補助金が受けられる様にさせていただきたいという事になります。(事務局 糸賀)

Q:最初の方の資料1-1、県南の協議会では江戸崎牛久ルートは廃止にはなったけれど、それでは困るから続けましょうという事でいいのですよね。(金会長)

A:3本を1本という事と阿見ルートと牛久ルートという発着点が同じ所がありましたのでそれを1本化にまとめる事はどうなのでしょう。という協議は勿論ございました。(事務局 糸賀)

Q:そこで決まったのは牛久市と稲敷市の共同負担で存続するという事は協議会で決まったという事でいいのですか。(金会長)

A:その通りです。説明不足で申し訳ございません。ただこれから、実際の予算につきましてはそれぞれの市議会のほうで承認をされて正式決定する運びにはなります。(事務局 糸賀)

Q:よくわからないのが、県南の協議会で決める事だけ決めて、全部その名前でやってくれればいいのかあるこの辺の書面はこの稲敷市の公共交通会議ですよね、出して、その辺が自分の決めてきた責任に対してその書類を出すなら分かるのだけれど、そうではない

ところで決まったところを受けてどこの責任を持ってこの会議で承認して決めていくのかというのがちょっと分かりにくいというところがあるのですが、後で教えて下さい。先ほど最初に申しあげたのですが、県が指導している事ですね。この辺をもう少し補足していただけますか。(金会長)

A : 県の交通政策課の岡崎と申します。よろしくお願いたします。まず地域協議会のほうなのですが、生活圏が広域化する中で市町村の区域を超えた攻撃的な移動ニーズに対応する様な公共交通のあり方について、県が4つの地域に協議会を設けて検討を重ねてきたというところを県南地域で言いますと、こちら稲敷エリア広域バスについて3ルート運行しましょうという事で29年2月から実証運行しているというところがございます。こちらの運行については地方創生推進交付金という国の地方創生の予算を活用しまして県が2分の1ですね国費も入って県、市、関係する市町村でその運行する経費というのをまかなってきたというところがございます。当初ですね、目標、先ほどもお話がありましたが、牛久市のコミュニティバスで便あたり8人ぐらい乗っているというところで、そちらと同じくらいにしていきましょうという事でそういう目標を掲げてやって来た所なのですが、でも実際先ほども事務局の方からありました通り特に高校生の通学需要の取り込みが中々難しかったというところで実際が2人前後にとどまっていたというところで徐々に増えはいるのですが費用対効果というところもありまして、今後継続的にやって行けるのかどうかというところで、こちら県南の協議会の方で協議を重ねまして今回3ルートの内、引き続き運行したいと言う牛久さんと稲敷さんのこちら江戸崎牛久ルートだけを残して残りのところはですね、他の市町村の方は、なかなか財政負担が厳しいというところでこちらは廃止したという様なお話でございます。こちら資料1-1についてはその様な経緯で決まったところなのですが、資料1-2と1-3についてはですね、地方創生交付金が当初2年度分だけ貰ってやっていたのですが、そちらについては平成30年は使えないという事になり、別に国土交通省の補助事業の方に採択してもらって、国の補助金を受けながら運行支援を行っているところがございます。その辺の説明が分かりづらかった部分があるかと思うのですが、一応その様な経緯で資料1の方が協議結果という形で今回こちらの協議会の方にお示しさせていただいているというところがございます。(岡崎委員)

Q : 今、皆様のところで、ご承認いただきたいのは資料1-2、1-3を国の方に提出するという事ですか、そこのところをご了解を求めれば良いという事ですね。全体通してご質問、意見お願いしたいと思います。(金会長)

A : 稲敷市政策調整部の宮本と申します。質問ではなくて補足説明させていただきます。資料1-1は5市町村と茨城県でつくっていた確保対策協議会でまさしく報告させていただいた結果。1-2と1-3というのは地域内フィーダー系統、この補助金はこの事業をやるにあたって稲敷市が負担金を伴うのですが、稲敷市がこの負担金を確保するために稲敷市がこの補助金を得るという事でございます。牛久市さんは今回このフィーダーは満額になっている事情はあるのですが、2市町村で不足分を補うのですが、稲敷市はその補う事に対してその補助金を申請しようとそれを審議していただくという事で、市の公共交通会議で了解いただくという事になっております。分かりづらくて申し訳ないのですが、1-1はその協議会での結果。1-2、1-3はそれを受けて稲敷市が国に対して財政支援をもとめるという事で補助金を申請する評価と計画でよろしいかという事でお願いするものがございます。(宮本委員)

Q : 大体わたしも整理つきました。皆さんの方から全体を通してのご意見とか、ご質問、それからこの国の方に出すという事になっている2つの資料ですね。これで問題ないかです

ねご意見いただきたいと思います。では平成 30 年度この計画の事業評価。今、案となっておりますけれどもこれと 31 年度の改善計画の変更とこれも案となっておりますけれども、案をとって国に提出するという事でご了解いただきたいと思います。よろしいですか、はい。それでは承認いただいたという事で進めさせていただきます。次第 3 ですが、稲敷エリア広域バス結節路線についてという事で事務局から説明お願いいたします。(金会長)

3. 稲敷エリア広域バス結節路線について

1) 桜東バス(江戸崎～佐原駅)のダイヤ改正(案) (資料2-1)

2) 美浦村デマンドタクシーの稲敷市役所乗り入れ(案) (資料2-2)

- ・資料に基づき説明。(資料2-1:事務局 石川、資料2-2:美浦村企画財政課 石川)
- ・異議なく議案承認。

【質疑応答】

Q: 今2つありましたけれども、1つずつ伺っていきたいと思います。最初は桜東バス、江戸崎佐原線のダイヤ改正という事でしたけれども、これについてはよそからの要望というのと桜東バス事業所さんとの協議も進んでいるという事ですよね。関係者の方の合意が既に得られているというところでのダイヤ改正ですけれども、これに関してご質問、ご意見、あるいは事業所さんの方から何かあればという事ですけれどもいかがでしょうか。(金会長)

Q: これについては、桜東バスさんのダイヤ改正案についてはこの通り実施していただくという事でご了解いただいたという事で進めさせていただきます。では先ほどの美浦村のデマンドタクシーとこれは最初のところで広域バスが廃止に見直しされたという事に伴うデマンドタクシーの市役所乗り入れという事ですけれども、これに関してご質問、ご意見ありましたらお願いいたします。(金会長)

A: 先ほど2の結果報告で利用率が現在2.5という事で、非常に低いという事で、やっぱり利用率、多くの人に利用していただくような公共交通にというのは必要だと思います。美浦村さんも色々な事情があって阿見町さんとか元もと市町村がのって茨城県がそれに主導して成り立っていたのですが、やっぱり行政上の破綻であったり、財政負担であったり色々あったと思います。公共交通の利用という事を一例で私、実際使っている人のお話聞いて一緒にバスに乗りました時の使い方をご紹介します。そのおばあちゃんは、東地区から桜東バスで大正バスまで行くのだと言って乗っておいりました。そこから合同ハイヤーさんにタクシー利用券を貰っているのだから合同ハイヤーさんから眼医者さん迄行くのだと、これを月に何回か私こんな使い方していると言う話でした。そもそも議論はあるのですが個人的には非常に上手な使い方しているなど、公共バスで行ける所まで行って、そこからタクシー利用券使って。まあ自分自身も不足分を自己負担するだけ、これだと1000円かからないのだと言う話をしておいりましたので、利用者側もそういう知恵を使っている。でも今回、美浦村さんの要望デマンドタクシー、苦勞して運行されていると思うのですが、そういう事で、エリアバスを利用する事で乗り継いで利用したいということだと思います。そういう事例もあるという事でご紹介させていただいた次第でございます。(宮本委員)

Q: お互いに協力し合っていてですね、プラスになって行けば良いと私も思いますし、稀にですが、この場合は全然問題はないですけど、混雑している様な人口が沢山いる様な混雑している所だと、こういう乗り入れバスの問題ですよね。そういう立ち寄る時の場所があるか、と

かね問題になったりしても停まっていく場所もないじゃないか。みたいな話が出てくる時が混雑している都市部だとあるので、ここでは問題ないと思いますし、不都合がおそらくないのですよね。プラスにはなっても不都合はないのではないかと思います。これもご提案の通り、ご要望の通り、実施しているという事でよろしいですか、はい。これもその通り実施していただきたいと思います。ありがとうございました（金会長）

4. 新交通システム導入検討分科会について

1) 東地区における協議の経過報告（資料3-1）

2) 今後の進め方について（資料3-2）

- ・資料に基づき説明。（事務局 久保木）
- ・異議なく議案承認。今後、委員より頂いた意見も踏まえて実施していくこととした。
- ・路線の存続要件に関して、フィーダー補助要件と照らした場合の妥当性については、後日、茨城運輸支局の担当委員（本日は代理出席）より事務局を通じて回答していただくこととした。

【質疑応答】

Q：凄いい内容ですね。聴いていて色んな事が分かって良いものだなあとと思いますし、私はこの厚い資料3-2の36、37ページの所を自由意見で書いている所を見ていましたら、非常に死活問題ですかね。かなり厳しい状況の方達、特に通学ですとか、一部、車の運転が出来ない、利用出来ない高齢者の方とかこれは大変な問題だなと改めて分かったところがあります。整理しますと最初の前半の方は、今、分科会で進めている検討内容のご報告という事ですが、これを今は東地区ですけれども、他にこれから各地区を進めていく場合にはこういう様な検討を同じ様な形でやっていきますよ、という事ですよ。検討されてデータも取って色んな事が分かってくる事ですが、最後の方にありましたのが、検討に際して今後の進め方と資料3-1ですけれども、最後のところに今後の進め方で名称の変更とかスケジュールが出ていて、特にご反対が無ければこの様な形で進めたいという事務局の考えが披露されたという事になります。今日はこれで何か決をとるとかという事ではなくて、大きくはご報告をいただいたという事ですので、ご意見、ご質問、アドバイスを頂いて、それを踏まえて分科会を更に進めていただくという事でよろしい訳ですよ。もうちょっと大きな流れで整理していただきたい。稲敷市の公共交通に関しては網形成計画。稲敷市の地域公共交通網形成計画というのが、平成28年12月冊子で作られましたと、これが基本計画。その後翌年の平成29年10月に稲敷市地域公共交通再編方針詳細版という様な29年10月に出ていて、これが先ほどの形成計画のより具体的な内容がここに示されているという事です。この方針に沿って今、検討がなされているという事。検討の仕方については今年度最初の5月の時に分科会方式でこういった形で丁寧にやっていきますと言う事で始まったと。そういう事でよろしいですかね。その辺で何かちょっとあれば補足いただきたいのですが。今の通り元々の今まで承認いただいていた網形成計画から再編方針という形の流れの中にずっと載っているという事でよろしいでしょうかね。（金会長）

A：はい、網形成計画の頃から考え方は変わっておりません。具体的に説明しますと稲敷市は鉄道駅がありませんので外へ出掛ける時には、まず鉄道駅までどう行くかというのが大きく議論されます。そういった意味で常磐線にある、土浦、ひたち野うしく、龍ヶ崎、佐貫駅にアクセスする。南側の成田線佐原駅には現在アクセスがありますので、神崎駅については具体的に検討すると記載がありました。そこを実際に検討して実現に向けて動いていくという考え方になっています。また地域内交通に関してもここについては、網形成計画の時には検討していくという内容だったところが、具体的になりつつあるという事です。

すみません資料でご説明が1点漏れていた所がありますので補足させていただきます。厚い方の資料の最後のページ41ページをご覧ください。こちらが先ほどアンケートで分かった移動のニーズですが、ここを具体的に下の様なイメージにしていくというのが現段階です。青い矢印が桜東バスの路線が走っていて、この路線にアクセス出来る様にワゴン車交通を走らせる、結節させるという様なイメージを今のところ描いています。まあこの通りになるとは限りません。ここから先は住民の皆様の意見というのが優先になりますので、例えば曜日を変えても可という事だったので例えば緑は何曜、黄色は何曜日、という事で交互に運行しながらこの住民の足を確保する。移動のニーズが多かった江戸崎、西代、神崎、佐原への移動手段を確保するという風に具体的に考えていきたいと思っております。以上です。(事務局 久保木)

Q : 最初に東地区という事ですけども、東地区代表の方がご出席されていると思うのですが何かこの辺に関してご自身とか、これに参加した住民の方とか何か様子とかありましたらお願いいたします。進め方とかそういう事に関して、上手くいっていますか。住民の方から見て今まで十分話して、こういう様な進め方でよろしいでしょうか。とそういう事です。(金会長)

Q : 進め方については、今までの通りでいいかなと思っています。アンケートの結果ですね、いざ関心がある様で結果、回答率が15%というのが私も知らなかったのですが、話題にはなっているけれどもそれほど関心がある人ばかりでも無いのかなという感じはしています。ただ関心がある人にとって切実な問題であるというのは間違いないかなとは思っています。やり方としては、今までの通りのやり方で良いのではないかなと思っています。(松葉委員)

Q : 今ありました通り、私も最初見た時、大事なバスの問題にしては回答率が少ない。15%というのは少ないと思いましたが、先ほど紹介した形成計画の時のアンケートでも、バスをもっとピシッとしていくべきだということ、もう要らないのでは、みたいな意見も結構あったりして。バスがそれほど必要とされていないのなら、それでもいいけれど。これからもそうですか。とそこの所がいつもずっと気になっている所です。30分ぐらい時間がありますので皆様からご意見、ご質問、あるいはアドバイスとか、こういう事も考えられるのではないかな。こうしたらというのも頂いてそれを受けた形でまた、分科会の方で色々詰めていただきたいと思います。いかがでしょうか皆様の方から(金会長)

Q : 2、3、質問させていただきます。桜川についても桜東バスとリンクする事については参加させてくれと言ったけど拒否されました。桜川地区でやる場合に桜東バスさんに関係する所は、桜東バスさんに参加して一緒に検討するのかその辺についてお聞きしたい。東地区のアンケート結果、神崎線ですか、神崎線をワゴン車で運行するという話は、どういう計画、仮にワゴン車で運行する場合にどういう形でやるのか。そういう変更をいつ、どういう経緯なのか。実はわたし数年前から小型化に関しては要望しているのです。それについてどういう理由でなったのかをお聞きしたい。それから、神崎線について従来は江戸崎神崎線を結ぶ路線があった、戦前からあった。そういう意味で非常にリンクしてくるのか、桜川地区と東のワゴンタイプのバス。その辺についてお聞きしたい。(富澤委員)

A : 順番にご回答します。まず桜東バスが桜川地区も走っていてそこの桜川の意見の反映の仕方という事ですが、これは現在、検討しているのは東地区の中だけを走っていた十余島線の話をする段階でしたので東地区のみで行っておりました。今度の春からは桜川でも同じ様な議論を始めます。その場合には125号線を走っている桜東バスの話というのもリンクしてきます。そこの話をこの春から実施したいと考えています。よろしいでしょうか。続いて神崎線をワゴン車でやるか、どうかという話ですが。アンケート結果で高校生が22名乗るという段階でワゴン車は不可能だと感じています。普通の中型バスのサイズが必要

かなと思っています。これも実際走らせて本当に乗るかどうかは分からないのですが、乗るかもしれない所をワゴン車でいきなり出来ないので、一旦は全員が乗れるバスで走らせると考えています。桜川地区の内部の話という事であれば、今度の春からの意見交換の中でどこが小型化できるのかどこはいっぱい乗るからバスでなければいけないのかそういう話をしていきたいと思っています。(事務局 久保木)

Q：大型も小型も同じ経費だからやらないと言う話だった。それをどういう理由で出来るのかお聞きしたい。(富澤委員)

Q：今まで小型化を提案してきたのに、それまでは小型化という話は全然出てこなかったのに、いつから小型化が出てきたのか。そういう事ですね。(金会長)

A：まず、ワゴン車の導入を初めてこの場でお話したのは、1年半前の再編方針を審議いただいた時です。需要がない路線バスを廃止して、ワゴン車の交通を導入したいといったところが発端ではあります。まずそこに至る経緯として自家用有償運送の制度であると言ったところが徐々に他市町村でも事例が出てきて、稲敷でも出来るのではないかと考え始めたのが経緯になります。以上です。(事務局 久保木)

Q：私3回、4回も質問している。もしそうであれば、私ずっと出ているのだからその話してくれても良いのでは。6、7年前からしているけど拒否されてきた。逆にね、民生委員さんと区長と一緒に色々防災等について協議会やってくれないかという話で今進めている話の段階なのです。区長会と民生委員で分かれる様な方向は反対したいと思うのですがいかがでしょうか。(富澤委員)

A：富沢区長さんから、長く委員を務めていただいて小型化の話も、私ども確かに受けさせていただいております。そう言った事を念頭に今回究極的な考えを方針の中で決めて、そう言った進め方の中に基本ベースに富沢区長さんのご意見もいれながら進め方をしてきたという事で、そうであれば一言話があるべきだろうという点については、全くその通りなのでちょっと配慮不足で大変申し訳ございませんでした。また、区長会、民生委員さん、それから色々な今後の会議の進め方については、齟齬がない様な進め方をしていきたいと思っておりますのでどうぞよろしくお願い申し上げます。(高山委員)

Q：私の方から後の資料3-2なのですけれども、16ページに今検討中ではある、その辺に存続条件の考え方。国の補助申請のために1便あたり2.0人必要とかね。2.4人をボーダーラインとすると業者負担は3割と。こういう要件を順次、他の路線にも適用していきたい。という事なのです。皆さんにご意見お聞きしたいのは、この辺の考え方はこれでよろしいでしょうか。通常こういう様なところでいいのでしょうか。あるいは公費7割負担とか、その辺の所ですよね。それで大丈夫ですか。これがこの桜東バス神崎線だけではなくて、この考え方と順次、他にも適用しますよみたい事が書かれていたので、ちょっとその所はその様な考えで大丈夫かどうか、その辺について皆さんの考えをお聞きしたい。ちょっと気になっているのが4つぐらいあるのですけど。ここに出てきて何年も経ちますが、非常にやはりちょっとした特徴があるという所で、特徴の1つがスクールバス。あるいは通学。子供達の通学をどう考えるか。という事ですね。学校の統廃合というのがあると。これについて、今まで議論の中で発言の中で聞いているのは、統廃合にあたってはスクールバスが前提になっている事もありましたし、先ほども言った様に通学は本当に子どもの事考えると絶対必要だねと思う。そのためにはやはり何とか確保しなければいけないだろうと。スクールバスと路線バスとの棲み分けというか考え方、その所はきちんとしていかなければならない。路線バスは走らせたけれども、スクールバスが走っているから、ほとんどそっちに乗っちゃったという話も沢山ある訳で。で、どうしていくかというのをきちんとしないといけないなど。今はスクールバスというのがかなり優先で、その後路線バス、公

公共交通どうするか、という考え方。でもそれもある面やむを得ないのかなあと思っているのが1点。それから2点目が高齢者という事で最初に副市長さんからもご発言がありましたけれども、免許返納ですよ。高齢者は今何をやっているか、どういう風に動いているかとなった時に、高齢者で運転されている方も結構いらっしゃる様な感じもしています。それを黙って見ていてそれを前提として、こういうバスのネットワークというのも考えて良いものかどうかそこですね。この辺は後で警察さんの方から免許証返納の状況とか、あるいはですね、この地区で高齢者さんの交通事故というのが大きな問題は起こってないかとかですね、それとの関係もありますし今後どうするかとこの辺はピシッと考えてなくてはいけないなという事と。後は3点目が、会社のバス、企業バス。普通の会社だとか、教習所だとか。色んな所が私的にバスを出している。そこにあるから利用出来る人は良いのだろうけど、だから路線バスは成り立たない。4点目が財政負担。3割が運賃で国の7割が公的負担、市の持ち出しがいくらなのか、いま公的なものが1億3千万ぐらいあって、それが私の記憶では10年前から2倍くらいにどんどん増えてきていると、かなりどんどん時系列に増えている。福祉関係も含めて市の財政負担といったところから考えたときにどこまで耐えられるか。どこまで公共交通で負担可能なのか、考えているのか、そここのところをはっきりしておかないと。確かに不便だからというよりも、死活問題だからどうしようもないが、それに対してバスをなんらかの形で公共交通をやっていくのは分かるのだけど、そんなにいつまでも出せるのか、非常に気になる。それを考えて採算ライン、基準ですよ。利用者負担が3割とか、2.4人をボーダーラインとするとかいうのだけれども、そっちの方からもこれが妥当か。というチェックをしておかないといけないと思う。今後、検討する時にもう少しその辺の公共交通の具体的な考え方を整理しつつ進めていただきたいと思う。何か今の私の意見を参考にどういう事でもよろしいのでご意見、ご質問、あるいは進め方に対するアドバイスをお願いしたいと思います。(金会長)

Q：霞ヶ浦交通の松本です。東地区のミニバスですね。小さいバスを運行する様な計画をもっているという事ですが、今のバス料金の様に人数が乗れば良いですよ、10人ぐらいでお客様が5人ぐらいしか乗らない時に200円、300円貰って採算とれないですよ。相当、市で負担してもらわないと運行する業者は動けない。そういう計画を立てても最終的に金銭的にやり繰りがつくのか疑問です。(松本委員)

Q：そういうご質問ですね。恐らく今後色々な事を具体化して、今はまだ計画なのでこういう事だと考えている。実際にはそういう所も詰めた上での実施という事になると思うのですが、その辺事務局確認していいですか、ご発言でそういう心配があるという事なのですが、今後の進め方でそういう事も念頭に一番大事な事として踏まえていただきたいと思うのですが、事務局の考えを(金会長)

A：そうですね。一担当としていくらだったら良いとか、悪いかという話は差し控えたいと思います。お金の面に関しては財政担当の方で市の全体のお金をどうやり繰りするかという話と、議会の方でどう予算を審議するかという話が一番重要になってきますので、そちらに委ねるとして。我々としてはどうやってなるべくお金がかからずに、なるべく皆さんに満足できる公共交通を用意していくかという所を皆さんと協議しながら、納得いただけるものを作っていきかないと考えています。その中で補助金を活用するであるとか、最低限の部分は利用者の方で払って下さい。とかそういったところをお願いしながら、なるべく充実した公共交通を用意したいという思いでやっております。すみません。具体的な回答にはなっておりませんが、よろしく願いいたします。(事務局 久保木)

Q：市からの財政負担というのがあるならば、今言われた市長なり、あるいは議会なり、条件というのですかね。それをきちんと聞いた上でやらないと破綻してしまいますよね。だか

らそういう形で持っていけないといけないと思うのですが、その辺は。(金会長)

A: 公共交通を将来的に持続的に維持していくというのは財政の問題で避けて通れない話でございまして、我々もその点一番考えなければいけない所だと思っております。稲敷市が進めている公共交通の歴史もございまして、一挙に色んな事を変えようというのは、まず難しいだろうという事があって、今議論いただいている様な小型化を進めていくべきではないかとかいう今の全体パイの中でやれる効率化というのを、まずは図っていくべきだろうというのが第1のステップと考えております。それに伴って利用者のニーズ、例えば児童、生徒が通学バスを求めているというニーズが高いのか、あるいは福祉の面で高齢者の買い物なのか、医者への通院なのかとか、色々な重要が異なってくると思いますので一律に全体バス事業、公共交通にいくらいくらという話ではなく、福祉サイドであれば一定の市の財源を持ち出すという事も必要になってくるのだと思いますので、そこは内部で詰めさせていただき、またこういった場でご議論をいただければという風に思っております。(高山委員)

Q: 運輸支局に聞きたいのですが、16ページで国の補助金申請あたりは1便あたり2.0とか、こういうのは国の補助金もずっとこれで頂けると考えて良いのかということをお聞きしたい。他にここで書いてある1便あたり2.4人を5だとするとか、利用者負担3割、公費7割、こういう様な基準で考えていきたい。この辺の考え方というのは常識的なところなのか。この辺でいいですか。(金会長)

A: 茨城運輸支局の皆川の代理で参っております、高見と申します。こちらのフィーダーの補助につきましましては、担当の方がもう一人の首席の方になります。企画調整の方で担当しております、正確なお話、他自治体ではどういった状況になるかという様な情報が私の方に入っていないので、数字の方の提示を差し控えさせていただきたいのですが、この辺り支局に戻りましてから、担当の企画調整の方に確認をとりまして、改めて事務局さんを通じまして、どういった数字で他の自治体様がどう取り組まれているか情報提供をさせていただきたいと思っております。(高見委員)

Q: 是非お願いいたします。県ではどの様なお考えですか(金会長)

A: 利用者運賃収入が3割というところなのですが、他の市町村のコミュニティバスですね全体平均しますと大体3割ぐらいというのは数字としてはあります。目安としてはそこを取るか取らないかという判断はあろうかと思う。市町村が運営するコミュニティバスであるという目安の一つになりうるのであろうかと思っております。(岡崎委員)

Q: 皆さんいかがでしょうか。ご意見、ご質問、もうちょっとこういう風に考えたらとか、今は特にどっちに決めるとかではなくて、皆さんのアドバイスを頂いてですね、今後分科会で検討し、その分科会で検討しているものを段々他の地区にも適用していくというか、一般的な稲敷市の考えにしていくと、そういう進め方になっています。いかがでしょうかアドバイスがあったらお願いいたします。(金会長)

Q: 幾つかありますけれども、こういうコミュニティバスに関してはまず、採算はとれません。ですから民間の事業として通常やるのは難しい。ところが今、交通政策基本法が出来て以来、地域の人達の足の確保というのは各自治体の中で非常に大きな問題。そこを支えていけないといけない。公共の福祉という考え方で行政がお金を補てんしているというのが今のところですね。儲かるなら、民間だってやってくれますからね。一番大きいのは稲敷の市民の皆さん公共交通に乗るといふ事がない時代に来ちゃった。ずっと自動車で来ちゃったから。だけど今になって今度は足がないと動けなくなったという時代になってきましたので、そうするとここをもう一回ライフスタイルを変えないとなる。本当ひとつずつ丁寧にやっ行って行かないといけないという事になっています。私も分科会に出させていただき

ましたけど、稲敷市は今までこういう丁寧に地域の人達とお話を伺うとか事業所さん達のお話伺ったという事が、あまり経験がなかったとお聞きしています。今、行政が地域の人達は足どうするかという事を考えていかなければいけないので、数値出ていますけど、栃木県だったら20%ですよ。80%は公費負担じゃないとやっていけない。民間じゃとても出来ませんから。でも、無くていいのですか、そういう訳にはいかない。先ほども小型化のお話出しましたが、どうしても車両ありきみたいな感じで動いちゃったり誰が運行するのか事業所ありきでやったりしますが、でも今は色々なケースがありますので事業所さんにお預けしているととても難しい部分に関しては事業所さんに負担をかけずに行政がサポートせざるを得ない。という様なやり方もある。ですからそれは地域の人達がどういう風を選択していくかという事を丁寧に聞いていかないと難しいと思います。今やっと丁寧に始まったところだという風に考えていただいた方がいいのではと思います。(為国委員)

Q：進め方としては非常に丁寧ですので事業所さん側と協議しながら、ただ協議の中で乗らないとできないよという話し。ただ一方で公的な負担というのも入れぬということがある訳でもない。その辺も考えつつ進めていただきたいと思います。うっかりしてもう一つ議事も残ってました。よろしければここで一旦切らせていただいて先に進めさせていただきたい。この件に関しては幾つかご質問もできましたし、懸念事項というか考えていただきたい事項も出てきましたのでそれを踏まえた形で進めていただくと、進め方の変更に関しては変更してやって頂いてよろしいという事でお願いいたします。最後にタクシー助成券制度の現状の課題について事務局の方からお願いいたします。(金会長)

5. タクシー助成券制度の現状と課題について (資料4)

- ・資料に基づき説明。(事務局 糸賀)
- ・タクシー会社の休業に伴う空白地への対応について、引き続き検討していくこととした。

【質疑応答】

Q：休業になったという事ですけど、休業したところの代わりに別のところで引き受けてくれればいい訳ですよ。この辺のところをどう考えるか、というのでタクシー関係業界の委員の方いらっしゃってますけど、この問題どう考えますか。(金会長)

Q：大根根タクシーの林と申します。これは法律に則っっている問題なので仕方ない事なのですが、この中で金江津タクシーは、交通法ではこっち方面も動ける会社。ただ稲敷郡なので出来ないのですが、このぐらいは金江津さんも使える様に出来ないものかなと。実は私ども河内町の方からお話がきまして、今年度から河内町の利用券で河内のお客を乗せるという協定を結びましたので、金江津タクシーの方もできればそういう事にさせていただければと思います。(林委員)

Q：2 ページですね、いくつかの規制があるという事で2つ、道路運送法、助成券の規制という事で両方決まっているという事ですけども、恐らくこういう要綱が決まっているという事は別に何か不都合な事が起こらないように安全と運行を確保する様に規制があると思うのですが、その時には恐らくこういう様な事は想定されていなかったのではないかと思います。休業した所が代わりにどこかが運行できるという事だったらいいけれど、それが出来ないとなった場合に利用者の要望がある様に、川を超えて近くのところだって別にいいのでは。普通に我々の利用者の方から考えれば不都合がないと思うのですが。この辺、運輸支局さん駄目ですか、こんなのは変えればいいのではないかと思います。特例で。(金会長)

A：今、茨城県の県南圏の常南観光さんはたぶん鹿行の交通系に属するということで、交通

系ごとに営業区域というのをつくっているのですが、地域ごとに需要と供給の一致という所もありまして、そこは厳格に定めているというところ。例えばこの会議の中で千葉県の営業所が千葉にしかない事業所さんが稲敷市内の乗降をともに行うような運行というのは行ってもいいよというのは言い難いところなのですが、例えばそのこのフォロー。発着のいずれかが稲敷市内にあればいいという事なので、そこをどういう風に考えてどういう風にフォローして、まあフォローの仕方というのものもあるかと思うので、柔軟な助成の運用等を考えられるのではないかと考えられますが、現況、法令で定められている事については言えないので、そのことだけご了承いただければと思います。(高見委員)

Q：稲敷市の助成券が利用できるタクシー事業者さんが利用者の要望の通り、利用者の要望が市外のタクシーも利用できる様にしてほしいと。もっと柔軟な利用ができるようにしてほしい。稲敷市さんにあるタクシー業者さんの方で、それはいいよと言って、あとは市外の事業者さんがやってくれるよと言えば、できて良さそう。時代にあわない規制というのはやめた方がいいとわたしは思うのですが。法律は法律としてあるのかもしれませんが、そのへんは上の人に言って裏の手を考えていただくと。そういうところが運輸支局の腕の見せ所。利用者がこれだけ困っていて誰が考えてもおかしいよねという事ですよ。何かできる手を考えてほしいと思う。何かご意見ありましたら。時代にあわない法律はいっぱいある。それは変えていかないと駄目。事務局の方でいただきたい意見はありますか。(金会長)

A：ご意見ありがとうございます。法律を変えることは出来ませんので、法律の範囲内で、この場で協議するという事も大変難しい話でありますので、これからこういった方向に向けて、また先ほどの東地区の小型化の車とあわせながらこれからも検討していきたいと思っておりますのでまたよろしく願いいたします。(事務局 糸賀)

Q：市民の人の要望、困っている事はごもっとも。この辺は工夫というか、ひねり出して救ってあげる方向でお願いをしたい。(金会長)

6. その他

・次回会議の日程について説明。人事異動に伴う後任への引き継ぎについて依頼。(事務局 大湖)

7. 閉会 事務局政策企画課 大湖

(以上)