

会議顛末書（要旨）

								記録者		小山 友吾	
供覧	会長		部長		課長		補佐	GL		G員	
件名		令和5年度 第3回龍ヶ崎市地域公共交通協議会									
年月日		令和6年1月22日（月）									
時間		午後2時00分から午後3時40分									
場所		龍ヶ崎市役所 5階 全員協議会室									
出席者		<p>【出席】16人（随行3名） 國下委員、寺田委員（代理：山浦氏）、野島委員（代理：大山氏）、直井委員（代理：廣引氏）、澤畠委員（オンライン）、池田委員、北村委員（代理：稲葉氏）、武藤委員（代理：森作氏）、中島委員、野澤委員、小菅委員、板谷委員、上野委員（オンライン）、小幡委員、吉野委員（オンライン）、落合委員、佐藤（昌）委員、佐藤（真）委員</p> <p>【事務局】 都市整備部 橘原次長、都市計画課 仲村課長、北島課長補佐、蛭原主幹、記録者</p> <p>【傍聴】1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】</p> 1. 開会 ○会議資料等の確認。 ○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、茨城運輸支局の國下委員と龍ヶ崎市商工会の佐藤（昌）委員を指名。 2. 議事									

【板谷会長】

会議次第に従い議事の進行をしてまいります。

それでは、議題（１）『令和５年度龍ヶ崎市地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について』でございます。事務局から説明をお願いします。

（１）令和５年度龍ヶ崎市地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について

【事務局】

○資料に基づき説明（別紙１・２、参考資料１・２）

【板谷会長】

ただいまの説明につきまして質問・意見等があれば、発言いただきたいと思っております。

【寺田委員代理：山浦氏】

⑤の目標の乗合率ですが、他市町村の場合、１便当たりの利用者数が１．２人というように、利用者数を運行便数で割った数値で設定されています。その場合には何人ぐらいになるのか参考までに教えてください。

【事務局】

乗合タクシーの目標に関して、参考資料１の事業の目標で龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の利用者数の目標である２，５００人が従来から設定されていましたが、参考資料２にありますとおり、目標人数を超えており、目標値としての意味をなしていないというご指摘をいただきまして、現在のような形で設定させていただいているところです。

乗合率に関して、何人を超えれば、３０％を超えると一概に言えるものではありませんが、参考資料２にありますとおり、実績が５，０００人となっております平成３０年及び令和元年につきましては、２人以上の利用率が３０％を突破しておりますので、この人数に近い値に回復してくれば、乗合率の方もある程度の回復が見込めるのではと考えているところでございます。

【板谷会長】

一般的には人数で出すことが多いので、人数で出していただくと比較しやすいというところはあるかと思います。一方で、市としての評価ですので、我々の求めている内容が基準として出せていれば良いと思いますが、せっかくのご意見ですから、是非ご検討いただくとありがたいと思っております。

【佐藤（昌）委員】

⑥の事業の今後の改善点で、コロナ後の利用者数増加については未知数ということですが、現状の利用について教えてください。

【事務局】

例年と比べますと、本年度は利用者が減少しています。運行事業者の皆様を確認させていただいたことあるのですが、特段の理由が見つからず、例えば週に複数回ご利用いただいているヘビーユーザーの方が、入院された等の理由で使わなくなると、利用者数が大きく減少しますので、そういった可能性があるのではないかと、というところまでしか分析できておりません。

【板谷会長】

そのあたりを踏まえて未知数という表現を使われたということかと理解しておりますが、全国的にもコロナ前の利用者数に戻っている事業者、路線というのは少数で、大体9割前後まで回復して、それ以上については、今年や来年の状況を見ないとわからないと言われるところが多いです。今後どのくらい戻ってくるかというのを見ていきたいというところかと思えます。

【池田委員】

⑥の事業の今後の改善点で、乗合タクシー事業の負担増加による一般タクシー事業の圧迫が浮き彫りになったという記載があり、他の公共交通機関との役割分担を明確にしながらとありますが、事業者の負担という点で、乗合タクシーに車を出すから一般タクシーの運行ができないのか、一般タクシーの乗客が乗合タクシーに移っているのか、そのあたりがわからないのですが、事業者負担にならないようにやっていただければなと思えます。

【事務局】

現在ドライバーの方も限られている中で、乗合タクシーと一般タクシーが運行されている日中の時間帯に関しましては、両方の予約が入る可能性があります。そのような中で乗合タクシーを優先していただいている部分もごございます。もちろん、お客様としましては、一般タクシーと乗合タクシーと選択肢が二つありますので、乗客が分散するというところもあると考えます。

【板谷会長】

事業環境が異なってきたというところがあって、事業者の皆様への負担が増しているかと思えます。現状のままやれるのであれば、現状維持でよいかと思えますが、状況が厳しくなってきた際には柔軟に制度を変更していくことについても、協議会で今後議論していく必要があるかもしれません。

他にご質問ご意見等ないようでしたら、議題（1）については、提案とお認めということによろしいでしょうか。

～異議なし～

異議なしとのことですので、議題（１）につきまして、資料のとおり承認いたします。

続きまして、議題（２）『AI オンデマンド交通実証実験 中間報告について』事務局から説明よろしくをお願いします。

（２）AI オンデマンド交通実証実験 中間報告について

【事務局】

○資料に基づき説明（別紙３、参考資料３）

【板谷会長】

ただいまの説明につきまして質問・意見等があれば、発言いただきたいと思います。

【板谷会長】

一般タクシー、乗合タクシーと同じ時間帯に予約が入ることが多々あったはずだと思います。やりくりに苦労しているという話は事業者様からありましたか。

【事務局】

乗合タクシーに関して、現在、通常の一般タクシーを運行している中で、空いている方が担当する形をとっております。AI オンデマンド交通の方は１日借上げ形式で、若干運用形態が違っているところがございます。負担感に関しては、実際に運行を行っていただいております布川交通様にお伺いしたいと思うのですがいかがでしょうか。

【小菅委員】

一般タクシー、乗合タクシー、AI オンデマンド交通を運行いたしております。徐々にAI オンデマンド交通が浸透してきた反面、乗合タクシーの利用者が少なくなっている印象です。一般タクシーは急いで乗りたいという方、足の不自由な方が利用されて、時間に余裕のある方は乗合タクシー、乗降場所まで行ける方はAI オンデマンド交通を利用されています。人手に関しましては、事業所でスケジュールを決めており、運転士が急病の場合はサブの者が入るなどして対応していますので、特段問題は起きていません。

【板谷会長】

実験開始からまだ３ヶ月ぐらいですが、住民の方々にはAI オンデマンド交通の特性も含めて理解し、使い分けをしていただいている印象だとすると、事前の周知が効いている、適正な運営をやっているということ非常にありがたいと思います。

【落合委員】

別紙３の８ページのキャンセル状況で、ノーショー（予約者がこない）が２割を占めているということですが、その場合は予約のキャン

セルで済みますが、逆の場合、予約したけれども、タクシーがこなかった等の対応の仕方や事務局の方にお客様からで電話がかかってきたりする場面があるかと思いますが、そういう点についての課題などあれば事務局から皆様にお知らせいただければと思います。

【事務局】

運行を開始した11月に関しては、利用者や乗務員の方々が若干操作に不慣れな部分もあり、予定していた時間よりも車両の到着が遅れるといったこともありました。現在は、乗務員の方もある程度端末の操作等にも慣れ、そういった部分での遅れはなくなってきています。一方で、予約が多く重なると、複数のお客様を乗り合いにするため、ルートが遠回りとなり、運行時間も長くなりますので、当初の予定到着時間より遅れてくるというシステムになっています。この点について、周知を図っていくというのが1つ。また、効率的なルートが設定できるというのがシステムのメリットの1つでございますので、より多くの方を乗せていけるようなシステムを構築していくのが今後の課題になってくるかと考えております。

【板谷会長】

中間報告ということですので、改めて最終報告をいただけるということ。その際にまた、何かご質問ありましたらお願いしたいと思います。

続きまして、議題(3)『コミュニティバス再編(令和6年9月)について』事務局から説明よろしく申し上げます。

(3) コミュニティバス再編(令和6年9月)について

【事務局】

○資料に基づき説明(別紙4、参考資料4)

【板谷会長】

ただいまの説明につきまして質問・意見等があれば、発言いただきたいと思っております。

【佐藤(昌)委員】

別紙4のシャトルバス廃止に伴う代替手段の検討の中で費用対効果、シャトルバス1人当たりの運行経費5,639円、これに対して、乗合タクシー運行経費976円ということで、行政負担を考えていくと、どの位のメリットが出るのでしょうか。

【事務局】

こちらの数字は、実際の市の負担額になっております。また、現在、シャトルバスに関しては、年間約1,500万円の経費が掛かっているところでございます。

今回、シャトルバスの運行を終了することで運行を行わなくなる期

間は、今年の9月から来年の3月31日までとなりますので、非常に大まかではありますが、年間の経費の半分程度の金額が、市の経費として削減できると考えているところでございます。

【板谷会長】

改めて趣旨を整理しますと、本年8月限りで今日配布されている、龍ヶ崎市コミュニティバス路線図の中でシャトルバスのみ廃止したいというのが、事務局からのご提案でございます。廃止の理由としては利用が少なく、掛けている経費に対して相応の効果が見込めない。別の手段を使ったほうが効率よく運べるのではないか、という趣旨でございます。比較的利用の多い便については、別紙4の3ページで利用実績の方ご覧いただくと、年間で200人以上の方が利用している停留所がわかるようになっていきます。そもそもバスで運ぶ人数ではないのですが、この方々が廃止された後に代替の交通機関が確保できるかは大事なところで、他のコミュニティバスのルートで、時間が多少ずれるところもありますが、概ね代替が可能、また、乗合タクシーもあるということで、その点を鑑みて、今後、バス事業者の運転士不足等の問題も生じる可能性が高いということを考慮した時に、廃止をしたいという趣旨でございます。

【中島委員】

平成観光自動車株式会社で運行しているシャトルバスですが、明らかに利用者が少ないところはあったので、ある程度致し方ない点はあるのですが、仮に、倍の人数が乗っていたら廃止にならなかったのかという基準はあったのでしょうか。あまりにも経費が掛かり過ぎているから廃止になったのか、その点について教えてください。

【事務局】

シャトルバスは乗継の利便性を向上させるためにスタートした路線ではありますが、他の移動手段での代替が可能と考えています。当初目指していた水準よりも、かなり利用者が少なくなっているという点を踏まえ、今回廃止という形をとらせていただいております。また、その他の路線に関しましても、また次の議題ではあるのですが、来年4月に改めてバランスを整えたいと考えております。特段、この水準を下回ったから廃止というものではありません。

【板谷会長】

ご質問いただいた趣旨として、何かしらの基準があって、基準を下回ったら見直しを検討して、廃止ないし改善が必要だという手続を踏んでいくのが筋ではないのかという内容かと思えます。本来計画の中で評価の際に数値目標等を設けている市町村もあるのですが、我々の計画では路線ごとで細かく何人利用したら、存続という形では設定しておりません。次の計画までにこの辺りをどうするかは少し検討しても良いかもしれないと感じています。次の案件もありますが、今後、

同じようにコミュニティバスの路線を存続できるとは限らない状況になりつつありますので、ある程度、外から見たときに何人ぐらい乗っていたら引き続き運行してもらえるとというように、住民の方々にも理解していただけるようにする必要もあるかと思えます。

【佐藤（昌）委員】

利用者の面からすると、あったものをなくすということは非常に不便さを感じると思えます。代替措置等の事前周知について、十分に検討して欲しいと思えます。

【事務局】

代替として、従来時間が掛かってしまいますが、コミュニティバスの乗り継ぎや、乗合タクシーの利用により目的地までアクセスすることはできるということを周知していきたいと考えております。

【板谷会長】

道路運送法上では廃止をする場合には、6カ月前手続ということになっております。早めに周知していただけるように改めてよろしくお願いしたいと思います。

他にご質問等ないようでした議題（3）については、提案とおりでよろしいでしょうか。

～異議なし～

それでは議題（3）につきましてご承認いただいたものとしたします。

続きまして、議題（4）『コミュニティバス再編（令和7年4月）について』事務局から説明よろしく申し上げます。

（4）コミュニティバス再編（令和7年4月）について

【事務局】

○資料に基づき説明（別紙5）

【板谷会長】

ただいまの説明につきまして質問・意見等があれば、発言いただきたいと思えます。

【上野委員】

今後のAI オンデマンド交通の本格運行を行う・行わない場合の例ですが、令和6年9月のシャトルバス廃止も踏まえて、令和7年4月の再編に進めていきたいという解釈でよろしいでしょうか。

【事務局】

令和6年9月に運行内容の一部を変更する理由として、コミュニティバスの運行協定が切れるタイミングで、本来であれば、すべての路線の見直しを図るというスケジュールを想定しておりました。一方で、現在実証実験を行っておりますAI オンデマンド交通について、慎重に検討を行う必要があることから、令和7年4月に、実証実験の結果を踏まえた上で、より効率的で利用しやすい公共交通を実現するための準備期間として、このような全体のスケジュールを設定したところです。

【寺田委員代理：山浦氏】

2点質問がございます。まず1点目ですが、2024年問題の運転士不足を踏まえた見直しが必要かと思えます。バスの台数について、どこまで可能かを踏まえて検討を進めていかないといけません。決定はしたけれども、運転士不足でバスが回せなくて走れませんということにもなりかねないので、運行事業者と検討を進めていただければというのが1点でございます。

2点目ですが、路線図を見ると関東鉄道バスとコミュニティバスがバッティングしている区間が多いなという印象があります。この路線がコミュニティバスとして一番いい形だと言われればそうなのかもしれませんが、見直すにあたり、バス資源の有効活用を考えると役割を整理して、関東鉄道バスとコミュニティバスの担うエリアを分けられればと思いますが、その点について教えてください。

【事務局】

まず当市の交通状況ですが、市の西側にJR常磐線が走っており、そこから伸びるように関東鉄道竜ヶ崎線が東側に抜けて、またJR龍ヶ崎市駅から各種路線バスが市の東部に抜けているといった形になっています。その中で、市のコミュニティバスが、既存の路線でカバーできないエリアをカバーしております。

一方で、現在、実証実験を行っているAI オンデマンド交通については新たなものですので、これも検討に加えたうえで、市全体の公共交通を最適化していきたいと考えております。

また、1点目の運行事業者で何人まで運行に回していただけるのかといった点に関しましては、現在、たたき台としてお示ししている段階ですので、今後、調整を重ねていきたいと考えているところでございます。2点目の路線の重複に関しましても、引き続き協議をさせていただきたいと考えているところでございます。

【寺田委員代理：山浦氏】

バスの台数の部分について、他市のコミュニティバスでは確保が難しく見直しを迫られているような例も伺っております。そのあたりについては運行事業者と情報交換を取って進めていただければと思います。

【板谷会長】

実態に即した対応をお願いしたいということかと思しますので、情報交換・協議しながら無理のない範囲の計画となるように調整いただけるようお願いいたします。その他、ご意見ありますでしょうか。

【野澤委員】

現在、コミュニティバスの運行をさせていただいています。先ほどの再編内容で事業者から見ると、現状の枝線に循環が入ってきたりして、今度の再編によって、路線がかなり変わってくるような状況も見えます。私たちは令和元年に参入させていただいた中で、専用車両を使っているものですから、10年位の使用を想定しており、5年目の再編は大変でやむを得ないことかもしれませんが、現行の運行事業者を大事にしてもらうという考えをもって進めていただかないと、確保している運転士も配置できないような気がします。今まで運行してきたコミュニティバスを減らして、AIオンデマンド交通と循環ルートで穴を埋めていくという形にも取れますので、よく検討をしていただきたいと思います。

【事務局】

本日お示しさせていただいた内容は、最初のたたき台でございます。事業者との調整はしておらず、事務局としてこのルート案はいかがなものかということで示させていただきました。今後の意見交換というのは当然必要なものと思っております。持続可能な公共交通が今後重要になってくるのは認識しておりますので、公共交通に限らず、人口減少等やむを得ない状況の中で、利便性を下げずに費用対効果を効率化していけるのかという非常に難しい問題であると考えているところでございます。本来、令和6年9月に向けて再編を進めなければいけなかったところですが、新たな技術であるAIオンデマンド交通の導入検討をしておりますので、その辺とのバランスを踏まえて半年間、再編の時期を延長させていただいたというような状況でございます。地域公共交通協議会で全体の合意形成を図っていければなと思いますので、今後とも貴重なご意見よろしくようお願いいたします。

【野澤委員】

現状のコミュニティバスを活用してもらい、ルートの見直しも進めていただきたい。AIオンデマンド交通ができたから、コミュニティバスの本数や台数を減らすとなると、当時、令和元年に運転士を確保した中でどういう形でルートをやっていくかと検討して始まったことから、車両は違って運用してもらうということも一つの材料として、検討していただきたいと思います。

【板谷会長】

他市町村でもコミュニティバスの撤退申し入れが結構な割合で出てきているというのが実態です。龍ヶ崎市でもどうなるかわからない以上、見直しはしますということかと思えます。それをどういう方向に

するかというのは、現実にならなっているかを把握した上でやっていたかといけないので、運転士も確保している、車両もありますという方々に対して、仕事をなくしますということになってしまうのは、よろしくないと思っております。地域で交通輸送を今まで引き受けていただいている事業者の方々に不利益なことが起きるのを放っておいて大丈夫ですということは、私の立場からは絶対にありませんので、そういうことについてあまりご心配いただかなくてよいかと思います。一方で、見た目の路線は減る可能性があります、そもそもコミュニティバスだから1時間に1本、2時間に1本でいいということではなく、同じ路線であっても、例えば30分に1本、20分に1本来てくれば利便性は飛躍的に高まるわけです。余裕があり、利用される頻度も高そうな路線であれば、路線数が多少絞られても、頻度を上げれば十分に車両も使えますし、運転士さんにもちゃんと働いていただけるような環境になります。一方で、運転士が足りず減便になると、例えば、日曜日はコミュニティバスを全便運休といった状態になってきます。なるべくそうならないように調整をしていきたいとこういう趣旨でございますので、忌憚のないご意見をお話いただいて大変ありがたいと思っております。今後も、事務局と情報共有を積極的になさっていただくと悪くない方向に向かっていき、かつ、地元の皆様にも、十分お役に立てるような路線がつかれるのではないかと思いますので、ぜひご協力を引き続きよろしくお願いしたいと思います。

【小幡委員】

利用者の代表として意見を言いますが、コミュニティバスは利用者にとっても大切な移動手段です。コミュニティバスを廃止する市町村もある中で、交通の便がなくなることから70～80歳が免許返納をせず運転をされているという状況があります。龍ヶ崎市の問題だけでなく近隣市町村と協力していくことが肝要だと思います。また、AI オンデマンド交通の運行時間ですが、運行時間が8時30分から17時となっています。この内容で利便性が確保できているのか、今後計画を練っていただきたいと思っております。

【板谷会長】

ご意見ありがとうございました。なかなか公共交通としても、本数や路線を無限に増やせば全部解決とするわけにいかないもので、100%は中々作れないところではあるのですが、できる限り多くの皆さんの利便性が高まるように準備していきたいと思っております。

その他いかがでしょうか。

本件につきましては、本日初めて示した図ですが、関係機関と調整をしていないというご説明をいただいておりますので、今後詰めながら、次回の協議会で事務局から詳細な内容でご説明をいただくということで予定されているということだそうです。その際にも改めてご意見をいただければと考えるところでございます。

続きまして、『その他』について、事務局から説明よろしくお願い

します。

3. その他

【事務局】

○事務局からの連絡事項

・コミュニティバス運行無料（令和5年11月23日）の結果について

・一般路線バスの減便を伴うダイヤ改正の実施について

⇒説明：関東鉄道株式会社 森作営業課長

・次回の協議会協議会の日程

3月末で調整中

正式には、改めてメール等にて通知

【板谷会長】

その他、委員の方から何かありましたら、ご発言をお願いします。

【中島委員】

AI オンデマンド交通の本格運行の決定は何月位ですか。

【事務局】

3月から複数回に亘って協議会を開催し、AI オンデマンド交通の本格運行の可否のほか、コミュニティバスの再編内容について協議をいただく予定となっております。その中で決定していくようになります。

【中島委員】

目標というか、何月位までに、というのはありますか。

【事務局】

再編のスケジュールから逆算すると、令和6年6月頃までには何らかの結論を出していく必要があると考えております。

【板谷会長】

その他、委員の方から何かありましたら、ご発言をお願いします。

特になければ、本日の会議を閉会します。

4. 閉会

令和6年 月 日 議事録署名人 _____

令和6年 月 日 議事録署名人 _____