

会議顛末書（要旨）

							記録者	仲村 堯之												
供覧	会長			部長			次長			課長			補佐			G L			G 員	
件 名		令和5年度 第4回龍ヶ崎市地域公共交通協議会																		
年 月 日		令和6年3月19日（火）																		
時 間		午前10時00分から正午																		
場 所		龍ヶ崎市役所 附属棟1階 第1会議室																		
出席者		<p>【出席】15人（随行2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、北村委員、廣瀬委員、野澤委員（代理：岡野氏）、小菅委員、板谷委員、上野委員、小幡委員、吉野委員、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、小山係長、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、関東鉄道株式会社の北村委員と公募市民の吉野委員を指名。																		
		<p>2. 議事</p> <p>【板谷会長】 それでは議事の審議に入りたいと思います。</p>																		

それでは、議事（１）『運賃協議会の運用について』です。事務局から説明をお願いします。

（１）運賃協議会の運用について

【事務局】

- 資料に基づき説明（別紙１）
- 質疑なし

（２）AI オンデマンド交通実証実験の経過について

【事務局】

- 資料に基づき説明（別紙２、参考資料１・２）

【吉野委員】

予約したにも関わらず乗車予定場所に現れなかった方が一定数いらっしゃったようですが、本格運用された場合には、そういった利用者に対して何らかのペナルティを課すということは考えていますか？

【事務局】

今のところ考えていません。急な予定変更で来られなくなってしまうということもあり得るかと思いますが、それで次回のご利用が不便になってしまうと、利便性にも影響が出てしまいますし、移動手段としての機能を果たせないことにもなりますので、出来る限りお迎えにあがるまでにキャンセル等の対応をしていただくように周知を図っていくこととしまして、ペナルティは設定しない形で運用していきたいと考えております。

【板谷会長】

ペナルティの設定は検討してもよいと思います。ノーショウ、いわゆる指定場所まで迎えに行ってもお客様がいなかったという事案は課題のひとつで、ゼロにはなりませんし、ある程度抑止力が必要だという意見もあると思います。一方で、罰金というような形になってしまうと、利用するハードルが高くなってしまいますので、利用者に気を付けていただくというような趣旨でやっていくということでもよろしいかと思います。

今後、本格運行検討する際にはこれも含めて改めて事務局でご検討いただければと思います。

また、アンケート結果を拝見しまして、想定どおり、または想定以上の結果になっていると感じました。いろいろ懸念点はありましたが、利用は順調だったと受け止めています。特に、幅広い年齢層に利用いただいているというのが、想像とかなり異なる状況で、若い方々も公共交通を必要としている層が一定数あるというところで、ニーズに合った移動手段が提供できていると強く感じました。

一方で、ニーズに答えられていないのは何かというと、一つ挙げられるのは時間帯でしょうか。コミュニティバスの一番の課題は、本数

が多ければ自分が利用したい時間にだいたい移動できるものの、本数が少なくなるとそれができない、という点です。この点がAI オンデマンド交通の場合には、運行時間内であれば予約に応じて運行しますから、代替手段として有力な点となりますが、そもそも利用者が乗りたい時間に運行していないと使いようがないということです。

一方で、運行時間を長くすると、その分費用面での負担も大きくなりますので、本格運行を検討する上でしっかり費用対効果を検討していく必要があると思います。

また、もうひとつは乗降ポイントについてです。これについてはより良いものを目指して改善の努力をしていく必要があると思います。そのあたりが課題かと思いますが、全体的に非常によくできていると感じました。

実証実験が終了になるのが残念ですが、私としては本格運行に向けて計画的に取り組んでいかれるとよいのではないかと思います。

【上野委員】

会長がお話されたように、ある程度想定された結果が出たのかと思います。

本格運行について、費用、コストパフォーマンスの面、また、時間や台数を考慮して判断をされたのかと思いますが、どういったところを見て有用だと考えたのかお聞かせいただきたい。

【事務局】

議事3で詳しくご説明させていただきますが、実証実験の結果、利用者数・登録者数がともに右肩上がりであり、また、待ち時間や乗車時間も短く、利用者からの満足度が非常に高いという結果が出ています。

今回の実証実験は、市の東部地域で実施し、そのエリアのコミュニティバスとの代替が可能かを検証の大きなポイントとして実施いたしました。費用面から見ても改善が見込まれると考えています。

そのほか、実証実験中の最大の乗り合わせの人数と、最大の運行時間を踏まえて試算しても、現状のコミュニティバスの利用者数であれば、AI オンデマンド交通でカバーできるであろうという点を踏まえまして、本格運行が有用であると考えたところです。

【小幡委員】

周辺市町村と協力して新たなバス路線を設定することはできないのでしょうか。

また、アンケートの調査方法について、AI オンデマンド交通の利用者からしか回答を得ていないのか、業者に委託して実施したのかなどについてお答えいただきたいと思います。

【事務局】

アンケートの調査方法ですが、結果報告書④の調査方法の項目に記

載のとおり、いばらき電子申請でのWEB調査を行い、利用の有無に関わらず回答可能としております。また、WEB環境のない方に対応するために、コミュニティバス全路線・龍ヶ崎のるーと車内、東部出張所、八原・長戸・城ノ内・大宮・龍ヶ崎のコミュニティセンターにアンケート用紙を設置、回収を行いました。

また、業務委託は行わず、当市で実施いたしました。

【板谷会長】

龍ヶ崎市民の中で、どのぐらいの方が答えてくれているかというのが重要なポイントだと思います。今回のアンケートはAIオンデマンド交通の周知に併せて、市で直接行っているということで、AIオンデマンド交通に乗る意思のある方、もしくは乗った方を中心にアンケートを取ったということかと思えます。また、それだけですと乗れなかった、知らなかったという方々の意見が全く入らないので、インターネットを活用し、広く意見を収集するという趣旨でやっているの、こういう事柄に意識を高くお持ちの方々に関しては、多くの方に答えていただいているだろうという感想です。

そうしますと、むしろ公共交通に関心がなく、日常的に自動車で移動されている方々の意見があまり入っていない、割合でいうと低めに入っている状況で、実際には自動車で移動されている方々がもっと沢山いるのですが、公共交通を使いたい、また使っていただいているという方々の意見が強く出ているようなアンケートになっている、というのが拝見した印象です。ですので、ご心配されている、利用者以外の意見も取り入れられているのかという点については問題ないかと思えます。

一方で、一回アンケートを取ればいいのかというところではないと思うので、コミュニティバス、乗合タクシーの利用者も含めて、継続的にアンケートを取って、どのように利用されているか把握していくのは大事かと思えます。

また、お話いただいた周辺市町村のコミュニティバスとの繋がりについては同じように問題意識をもっています。市町村の境界でルートを区切る必要は全くないと思いますが、実現させようとする、手続きが複雑なのは認識していますので、ご利用の見込めるところからやっていけばいいと思います。あるいは、接続する場所をきちんと作って、そこまで路線をつなげていけばいいと思います。龍ヶ崎市でもやっていただきたいですし、利根町でも同じような話が出ています。利便性が向上すると思うので、可能なところ、ニーズの多いところから順次検討し、対象にしていくとよいと思っています。

その他よろしいでしょうか。次の議題にも関わってきますので、もしよろしければ次の議題のご説明をいただいた後で、改めてご意見をいただく形をとらせていただきたいと思います。

実証実験が全部終わりましたら、最終結果をまたご報告いただけるかと思えますので、その際は改めてご意見を頂けたらと思います。

続きまして、『議事(3) 地域公共交通の再編案について(令和7年4月)』です。事務局から説明をお願いします。

【事務局】

○資料に基づき説明(別紙3)

【板谷会長】

大きな再編案のご説明をいただきましたが、最後にお話いただいたように、確定事項でご提案ということではなくて、市としての方針をご説明いただき、これについてご意見をいただき、より詳細を詰めていくという趣旨でございます。

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。

【上野委員】

説明にも出てきましたが、持続可能というのが大事で、コスト面と運転事業者の運転手問題が大きいと思っております。要員の確保と、それを踏まえたうえでのダイヤを検討されていると思うのですが、それが一番大事になってきます。コスト面とコミュニティバスを含めた要員確保の維持が大事。これから事業者等検討いただいて、より良いものを作っていただきたいと思っております。

また、要望としては、駒馬台の市民活動センターにもコミュニティバスのバス停とAIオンデマンド交通の乗降ポイントを設けていただければと思っております。

【事務局】

市民活動センターについては、交差点を挟んだ反対側にセントラル腎クリニックさんにAIオンデマンド交通の乗降ポイントを設けているため、ここを見ると徒歩圏内ではあるかと思っておりますが、目的地の目の前まで運んでもらえるということになれば、満足度も高まることかと思っておりますので、乗降ポイントの追加については検討させていただきたいと思っております。

【吉野委員】

コミュニティバスの運行計画再編で、基本運賃が半額の100円になるとあるんですが、もともと100円だったのを200円に上げたのをまたもとに戻すということですが、これはどういう考えでしょうか。差支えない範囲でお願いします。

【事務局】

運行経費については、今お話いただきましたとおり、令和元年9月再編の際に、それまで100円だったものを200円に改定した経緯がございます。一方で基本運賃は100円から200円に改定しましたが、高

齢者や通学利用の方への配慮ということで、定期券の金額はそれ以前から据え置いて運用しておりました。結果として、想定以上に割引運賃を利用される方が多く、運賃収入の増加に繋がらなかったということがこの5年間で課題として見えてきました。

今回の再編案では、コミュニティバス単体で見たときに、東部地域の路線の廃止や、残っている路線も減便になるなど、利用者からすると一部利便性が落ちてしまうという印象を持たれる可能性もあるかと思えます。

また、コミュニティバス全体の運行経費についても、東部地域で運行していたコミュニティバスが廃止になることで、一定の圧縮が図れる見込みも立っているところです。そういった経緯を踏まえたときに、これまでと同様の料金をお客様にご負担いただくのは、なかなかご理解を得難いところがあることから、今回200円から100円への料金改定をご提案させていただきました。

【小幡委員】

教育センターは以前にも要望を出したことがありますので、ぜひ停留所として、設定して欲しいと思えます。

また、免許返納者への移動支援について、定期券を廃止しない方法もあると思えます。その方針は変わらないのでしょうか？

そしてもう一点、警察署や商工会、運送事業者など、様々な業界や団体、事業者の方々と協力しながら、これまでの固定観念に囚われずに地域の公共交通というのを考えていく必要があると思えます。

【事務局】

ご意見いただきました、市民活動センターの隣にある教育センターの追加ですが、乗降ポイントの追加要望が出ることはある程度想定していたところでもあります。この場でお二人からご意見が出たことも踏まえて、内部で検討させていただきたいと思えます。

また、免許返納された方の移動という件につきましては、近年ですと免許の自主返納件数が減少傾向にあると把握していますが、下がってきているとはいえ、それ以前よりは多くなっていると認識しています。AI オンデマンド交通が本格運行となった場合には、自主返納者への支援の一つとして考えていきたいと思えます。

本市の自主返納者への支援としては、コミュニティバスの一年間無料乗車券、または乗合タクシー回数券のいずれかを提供させていただいておりますが、今後はAI オンデマンド交通を絡めた形で、自主返納された方の公共交通への転換のきっかけとして、背中を押せたらと考えております。

また運賃について、定期券がなくなってしまうとご意見がありましたが、この案で確定ということではありません。現在運用している高齢者向け定期券は、コミュニティバス限定、また路線バスとの共通の2種類があります。昨年度の実績では、年間400件程度の販売実績があるのですが、再編前の基本運賃100円の時代はその1/10程度の販

売件数でした。そういった点を踏まえますと、一部ヘビーユーザーの方がいて、その方には定期券が有用であったかと思いますが、裏を返せば他の方は基本運賃 100 円であれば定期券を買うに至らなかったと考え、今回削除した形で提案させていただきましたが、今いただいたご意見のようにそれでも定期券を有用に使われる方がいらっしゃいますので、改めて中身を検討させていただきたいと思います。

最後に、警察署や商工会、その他事業者と連携をというお話がありました。2024 年問題等踏まえますと、ターニングポイントではありませんが、お話があったように、固定概念に囚われたままではいけない時代であると考えておりますので、そういった方々との関係性づくりといったところから、まずは検討していきたいと思います。

【佐藤（真）委員】

そもそもの話として、説明の仕方についていけないように感じます。なかなか知識がない状態で、説明される側は理解している内容を次々と説明されて進んでしまうのが少し苦しく感じます。

自分としても免許返納の時期が迫っていて、これからあちこちに行って勉強したり知り合いと出かけたりとか、自由に動ける車を自分で使えなくなるので、自分で車を持たない生活を築いていかなければならないと思っていたところです。

年齢を重ねた人たちが自分のやりたいことをやっていけるような環境に、龍ヶ崎市がなるといいなと思います。高齢者はこれからいっぱい出てくると思うので、そのあたり優しいまちづくりになるといいなと思います。

【板谷会長】

重要な指摘をありがとうございます。分かっているとつい説明のスピードを上げてしまうのはおっしゃるとおりです。

初めてこの交通システムを見た方がきちんと理解できるように説明いただくというのは、事務局だけでなく皆様にお願ひせざるを得ないところです。分からない部分についてはゆっくり説明いただかないと理解が追いつきません。私自身は専門でやっているバスや鉄道は分かりますが、聞く方によって違うと思います。今回のように大きく改編をする場合には、今回このご意見は極めて貴重で、丁寧な説明というのはそういう部分だと思います。

私は事務局の説明は要点を抑えて説明されていたのでよかったなと思っていたのですが、他の皆さんが良いわけではないと感じた次第です。

【佐藤（真）委員】

各コミュニティセンターなどで、今龍ヶ崎市がどうなっているのか、説明をしていただきたいと思います。公共交通を皆さんスムーズに使えるように説明をよろしくお願ひいたします。

【事務局】

説明については申し訳ありませんでした。限られた時間の中で、つい早口になってしまうことがあったかと思います。改めてみなさんにご理解いただけるよう説明をしていきたいと思ひます。

また、分かりやすい説明というところですが、AI オンデマンド交通を実証運行する際にも、エリア内のコミュニティセンターを使われている方や長寿会の方、民生委員さんにお集まりいただき、具体的な利用方法やアプリの登録も説明させていただいて、各地域で延べ50回程度説明を行ってきたという実績もございます。今回の再編の内容がどのようなになっていくかということについては、準備が整った然るべきタイミングで、しっかり説明する機会を作っていきたいと思ひます。

また、地域の方々からご要望いただいた際には、こちらとしても積極的に説明の機会を作らせていただければと思ひます。

前回の令和元年9月の再編の際にも、文化会館で長寿大学の皆様に対象に、こういった再編をしていきますというようなご説明をさせていただいたこともございます。

今の案ですと、一部コミュニティバスが廃止になってAI オンデマンド交通に転換するという大きな変化もございますので、そういった部分は丁寧に説明させていただいて、市民の皆様に混乱が生じないようにしていきたいと思ひます。

【板谷会長】

先ほどのAI オンデマンド交通のアンケートで年代別の属性が出ていたのですが、性別がなかったの、あれは色々なことに配慮して性別は聞かないことにしたのかと思ひます。一方で、利用者の実態が分からなくなるというデメリットもあります。バスなどの乗合系の公共交通の利用者の統計を取ると、何割とは言いつらいですが、大半の利用者が女性です。そういう方々のご意見を本来もっと取り上げてその声のできる限り応えていくというのが必要だと思ひています。

私はこのような会議に関わるようになって、また龍ヶ崎市以外でも参加させていただいていますが、集まって議論しようとする、出席者の9割以上が男性ということがほとんどです。しかも、若年層がほとんどおらず、中高年の男性ばかりというケースが多く、これだと実際に困っている方のご意見というのがないまま進んでしまうということがあります。これはとても反省が必要かと思ひます。こういったところへの配慮について、極めて貴重なご意見をいただきましたので、ぜひ反映をして住民の皆様に寄り添うような形でご案内、周知を進めていただきたいと思ひます。

【寺田委員代理】

今回の再編に伴い、いくつか確認したいのですが、東部地域のコミュニティバスは廃止する方針でご説明いただきましたが、2台で朝のバス需要が補えるのかというのが一点です。日中は足りるかと思うの

ですが、朝の時間帯にバスに乗っている方がどれぐらいいるか分からないので、例えば朝に利用者が集中してしまうとオーバーフローしてしまうのではないかと懸念があります。

二点目は、今のバスは予約なしで来たバスに乗ればよいという形ですが、今度は予約が必要になります。また誰でも乗れるというところが、事前登録された方となりますので、誰でもどこからでも乗れるというのがなくなってしまうことによる影響もあるかと思えますし、特に市外の方の利用にあたっては不便になることも想定されます。もし影響が少しでもあると思われるのであれば、そこをどうカバーされるのかというのを、今もしアイデアをお持ちであれば教えてください。

三点目は、今回コミュニティバスが大きく廃止になります。2024年問題で、ドライバーの労働時間も考慮して、バスの減便など見直しを行いましたというイメージで書かれているのですが、一方で路線廃止になって使用しなくなったバスのリソースというのでも発生するのではないかと思います。運行事業者も複数社やられているということなので、そのリソースを他にまわす案はあるのでしょうか？2024年問題で共同運行のようなことをするイメージなどもあるのかどうか教えてください。

最後に四点目ですが、現在龍ヶ崎市内に限って言えば関東鉄道株式会社さんの路線バスについて運賃の上限設定（路線バス昼間割引）をされていたと思うのですが、今回のコミバスの減額に伴って、路線バスの運賃の上限も下げるのか、そこについて教えてください。

【事務局】

まず、東部地域の朝の時間帯の需要ですが、今すぐに7時～8時が何人でお答えはできかねますが、確かに朝と午前中、通院買い物での移動というのが主な利用として予想されます。朝の時間帯の通院・買い物等も含め、皆さんの一番の理想は「今行きたいと思うときに、すぐ行ける」ということだと思いますが、やはり即時予約ですと待ち時間が長くなってしまふ等、そういった傾向も見られますので、本格運行をする際には、できる限り事前予約を促して、利用の分散化や事前予約の促進を図っていきたいと思っています。一方で、どうしてもオーバーフローしてしまう事も考えられますが、実証実験をやらせていただいた結果として、全体的にカバーできるであろうという試算もありますので、まずは現行の2台でやらせていただいて、その後の需要を見て、増台も検討させていただければと思います。

続いて、市外の方の利用についてですが、確かにコミュニティバスですと、停留所に来ていただいて、そのまま待っていただければ特に手続きもなく利用いただけるというところがありますが、現在、コミュニティバスの停留所と兼用でAIオンデマンド交通の乗降ポイントとしている箇所については、乗降ポイントである旨の表示として、ポイントごとに割り振られている番号と停留所名を表示しておりますが、それに併せてアプリのダウンロードの案内も掲示をさせていただきます。

また、市外の方がコミュニティバスをご利用になる際に、事前にお問い合わせを頂いてご利用になる方も一定数いらっしゃるかと思います。我々も常々何件か対応させていただいておりますので、そういったお問い合わせを頂いた際には、AI オンデマンド交通のご案内をして、出来る限り市外の方もご利用がスムーズになるようにしていきたいと思っております。

次に、今回の廃止にあたってのコミュニティバスのリソースについてですが、コミュニティバスの車両については運行業者の所有で管理・運行していただいております。今回の東部地域のコミュニティバス廃止によって、車両が一定数使われなくなりますが、現在その車両をどうしていくかはまだ定まっておりません。再編後の運行事業者もまだ定まっていない段階ではありますが、引き続き情報収集や情報交換などを行いながら、良い形を検討していきたいと思っております。

最後に、路線バスの昼間割引についてですが、現在路線バスは関東鉄道株式会社さんのご協力で、市内を8:00-17:00まで上限210円でご利用いただけます。料金については令和元年9月にコミュニティバスの運賃を100円から200円に改定しましたが、昼間割引についてはその前から変わらず提供させていただきましても踏まえまして、今回の再編に併せての改定をする予定はございません。

また、令和元年9月の再編の際には乗継券もサービスとしてご用意させていただきました。路線から他路線へ乗り継ぐ時にその券をご利用いただければ実質無料で乗り換えられますという割引制度ですが、今回200円から100円に改定するにあたって、乗継券も廃止の提案をさせていただきました。

基本的な考え方としては、コミュニティバスを一回乗り継ぐ移動でトータル200円という考えについては再編の前後で変わっていないと考えています。

【寺田委員代理】

今のコミュニティバスで高校生などの定期利用者がいるかと思っております。そういった方はハレーションも大きいかなと思いますので、そういった方の不便が生じないように、配慮いただきながら進めていただければと思います。

【板谷会長】

貴重なご意見でした。予約が必須になると毎日この時間に使わなければならない、という方にとっては、負担が大きくなりますので、そのあたりに関してはしっかり配慮していただかなくてはと思います。

実際にその部分はデータで出ますでしょうか。若年層で毎日利用されているコミバス利用者はある程度把握できていますか。

【事務局】

直近のデータではありませんが、各路線の便ごとの利用者数は把握しております。必ずしも通学利用者ということではありませんが、今

回 AI オンデマンド交通で置き換える想定のお3長戸・白羽線、お4大宮線、お5八原線の令和6年1月分の、一便目の利用者数を順に申し上げます。

お3長戸・白羽線は1便目の利用者数の合計は34人です。1月に関しては、運行日数は29日ですので1日あたりは1人程度になります。

続いて、お4大宮線は1便目の利用者数が36人で、1日あたりは2人程度。

最後に、お5八原線は1便目の利用者数が101人で、1日あたりは3人程度となります。

トータルしても1日あたりの利用者は10人に満たないというのが現状です。

【板谷会長】

デマンドの予約必須の運行形態になったときに、どのあたりに影響がいくかということ、通学できない高校・地域になっていきますので、現状学生さんがいる場合にはこの配慮が重要です。長期的には地域の衰退まで考えなくてはならないと思います。

一方で、地域の現況を考えて、その程度の利用、利用が少ない場合には交通機関を入れる必要はないので、非常に厳しい判断が必要になる中で、今回 AI オンデマンド交通をご提案いただいているという事です。

このあたりについては実態がどうなのかを可能な限り調査を頂いて、導入していく流れでお願いしたいと思います。

【佐藤（昌）委員】

少し重複するかもしれませんが、関東鉄道株式会社さんと龍ヶ崎市で独自に行っている昼間割引についてですが、今回の公共交通の再編の中で変更や継続などの方向性を、改めて確認させてください。

【事務局】

現在関東鉄道株式会社さんに協力いただいている昼間割引についてですが、お配りしたリーフレットにも記載がございます。8:00-17:00までの間、上限210円で乗車いただけるものです。お配りしたリーフレットですと初乗り170円となっておりますが、関東鉄道株式会社さんの運賃改正にあわせて現在190円となっておりますので、その点ご承知いただければと思います。

令和7年4月の再編に合わせた料金ですが、令和元年9月の再編前後でも一回乗継をすれば基本的には市内どこでも行けるという環境をこれまで作ってきたところです。そうした点を踏まえますと、昼間割引の210円という金額もそういった考えと大きな相違はないかと考えておりますので、今のところ令和7年の再編の際もこの点につきましては改定の予定はございません。ただ一方で、関東鉄道株式会社さんの運賃改定もございましたので、この点どういった金額がふさわしい

かというところを引き続き協議をさせていただきながら、制度としては継続させていきたいと思っておりますので、ご理解いただければと思います。

【板谷会長】

運賃については、費用負担に直結する重い問題ですので、きちんと議論して問題なく進めていきたいと思っております。この中でご指摘いただきました関東鉄道株式会社さんの運賃とは別で、コミュニティバスの運賃を設定しているのですが、路線バスは200円を超える運賃になる一方で、コミュニティバスは100円というのはどうなんだという意見もあるわけです。私個人としては値段を下げたほうが利用者は確実に増えますので、基本的には歓迎なのですが、その中で、既存の路線バスの利用者もたくさんいらっしゃる中で、このあたりの公平性についてどうするかはもう少し議論ないし検討が必要かもしれないという事だと思っています。

というのは、値段を下げる対象というのはコミバスの利用者全員でもなくて、例えば高齢者限定でも良いと思っております。高齢者は、運動量が増えることで健康が維持できて長寿につながるなど良い側面もありますので、ぜひ公共交通を利用して外に出ていただきたいと思っております。一方で現役世代はきちんと稼いでいる方たちには応分の負担をお願いするという考えもあります。このあたりについてはなかなかシビアな問題ですので、もう少し検討してもいいのかなと思っております。

関東鉄道株式会社さんの運賃については会社として実施していただいておりますので、ここで議論することではありませんが、そことの関係性についてはきちんと検討したうえで決定するのが本来の在り方かというのが私個人の意見です。

AI オンデマンドを2台で運行するとご提案いただいておりますが、先ほどご指摘ありましたように不足するのではないかと感じております。何が起こるかとお申しますと、予約のマッチングでお待ちいただく時間が長くなる可能性が高いと思っております。この点はやはりアンケートでも20分待たされるとちょっと長いと思われそうです。

先ほどの説明のように、事前に予約していただければきちんとAIが配車してくれて、現状では数分の差で来てくれるという事になってはいますが、利用者の人数が2倍3倍、時間帯によっては4倍5倍になる可能性があります。その時に今までの実験と同じサービス状況が維持できるかという点、私は少し難しいのではないかと感じます。

例えば3台にしたときにどういった負担が生じるのか、費用負担はどの程度になるのか、持続可能性はどうかといったところについてご検討いただけて、そのような案についてご提示いただけたらありがたいと思っております。台数が多いほど費用がかかりますので、詳細にいただけたらと議論、意思決定しやすいかと思っておりますので、よろしくお願いたします。

運賃の件は申し上げたとおりです。地域による公平公正、利用する交通手段による公平公正両方ありますので、100%全員が平等という

ことにはなりません、どのあたりでバランスを取るかという事だと思えます。100円でコミュニティバスの運賃を決定しても良い案ではありますが、他との関係で問題ないかどうかで、先ほど申し上げたようにもう一度ご検討いただけますとありがたいと思えます。

また、停留所、乗降ポイントについては公共交通の利便性を左右する大変重要な論点です。できるところは追加していただきたいですし、運用にあたって危険な個所はないか、利用者の利便性が本当に上がっているかどうか、そういった点について検討いただいて、乗降ポイントの追加設置等についてぜひもう一度ご検討いただくと有難いです。

最後に、龍ヶ崎市外から来られた方がAI オンデマンド交通をご利用いただく可能性についてのご質問もありました。先ほど予約が必須になると通学等については極めて不便になると申し上げましたが、もう一つ大きな問題が、市外から来た方がそれをすぐに使えない、という問題です。

これについても前向きな説明をいただきました。問い合わせただけであればご対応も十分できるという形です。実際にそういったご利用・ニーズがどのくらいあるかということ、他の市町村含めてあまりないというのが実態ですので、最初から市民だけに利用を限定するという事ではなくて、幅広く対応可能であるをご案内いただくだけでもだいぶ違うと思えますので、ぜひその方向でやっていただければと思います。

【事務局】

これまでの実績として、市外の方からの登録についての問い合わせはあまり受けていません。

AI オンデマンド交通については予約型というのがひとつの課題になるのですが、今回の実証実験実施にあたっての説明会で、登録の仕方など説明したのですが、ご高齢の方でも概ねアプリの登録ができました。スマートフォンの機能など、機種の問題でうまくいかないことはありましたが、佐藤（真）委員のお話でもあったように、丁寧な説明を繰り返すことによってアプリの登録はクリアできるかと思えます。大事なポイントは、どうやってまず一回目を使っただけかどうかだと思っています。

【板谷会長】

非常に前向きな説明を頂きありがとうございます。そのほかにご質問などないようでしたら、時間も20分過ぎておりますので、このあたりで議事を終わりにさせていただきたいと思えます。一方で質問などありましたら引き続き事務局ではご意見いただければ受け付けていただくとお思いますのでよろしく願いいたします。

今日のご意見につきましては、改めて龍ヶ崎市としての考えを取りまとめ、次回の協議会で再度ご提案いただくという形を考えているとのことですので、ご承知おきいただけますようお願いいたします。

以上で議事を終了させていただきます。

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ひします。

3. その他

【事務局】

○事務局からの連絡事項

- ・プレスリリース“コミュニティバスの累計利用者数が400万人を達成”について
- ・関東鉄道路線バスの運賃改定について
⇒説明：関東鉄道株式会社 廣瀬常務取締役
- ・竜ヶ崎線の現況について
⇒説明：関東鉄道株式会社 北村常務取締役鉄道部長
- ・委員報酬の支払時期について
3月29日金曜日または4月5日金曜日のいずれか
- ・協議会委員の委嘱期間について
5月末日まで
- ・次回議会開催時期について
4月上旬予定

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、ご発言お願ひします。
特になければ、本日の会議を閉会します。

4. 閉会

令和 年 月 日 議事録署名人

令和 年 月 日 議事録署名人