

平成25年度富里市地域公共交通会議（第2回）会議録

日 時	平成25年8月20日（火） 午前10時～	場 所	富里市役所 本庁舎3階第3会議室
出席委員	石橋規委員，相川直雄委員，池田和弘委員，村上亮委員，高田敏秋委員，寒郡茂樹委員，佐々木努委員，丹さく子委員，今村泰弘委員（山崎一也氏代理出席），鶴澤尚夫委員，篠崎秀樹委員，高中正明委員（飯田健二氏代理出席），中野善敦委員		
欠席委員	長谷川英利委員		
事務局	佐々木総務部長， 総務部企画課：大竹課長，相川副主幹，篠原主査補，池田主査補		
内 容	<p>1. 開会</p> <p>2. 議題</p> <p>（1）さとバスの第1次評価と第2次実証運行計画について【事務局説明】</p> <p>「質疑・意見」</p> <p>【委員】 フリー降車の区間というのはどの辺なのか。</p> <p>【事務局】 今のところ事務局で想定しているのは、一番利用者の多い南平台地区である。バス停も一箇所の増設を兼ね中央部分に増設をするが、基本的には南平台の北から南までのいわゆるメイン通りの区間を考えている。しかしながらフリー降車となると当然警察との協議も必要になると思うので、今のところそのように考えているという状況である。また今後警察と協議をさせていただいた上で、交通事業者さんともご相談させていただきたいと考えている。今のところは南平台地区だとお考えいただきたい。</p> <p>【委員】 交通事業者でも一時フリー乗降が流行していた事がある。しかし乗車時のトラブルがあり、その後フリー降車はどうだろうと考え、それを認めていただいた経過がある。しかし今はその様な自由というよりも、バス停を増やして対応していただくかたちをとっている。</p> <p>これは規制課の考え方もあるだろうが、我々の考える安全運行とは、次で（降車を）お願いしますと言われ、そこで止めなければならないとなると、その区間でスタートしたとしても、徐々にエリアが拡大していくわけである。その様な状況下において安全運行を心掛けるのであれば、出来ればバス停を増やして対応する事をお願いしたいのが、交通事業者としての考え方である。</p>		

【事務局】

委員からご説明のあった状況であるが、事務局として一点だけ確認をさせていただきたい。

例えば、バス停を細かく設置する事を求める時に、そのバス停の区間的な指摘や指導などは特にあるのだろうか。

【委員】

通常の路線バスでは、概ね 300m に一箇所設置する方針でスタートしたが決まりなどは無い。

従って住宅がかなり点在している箇所などで 100m 以内に住宅があるようならば、そこで停車するかたちをとっている。よってバス停の設置で対応ができるのであれば、ぜひそちらでお願いしたいと思う。

バス停があるという事は、そこを通行する一般の方々はバスが通れば当然止まらるだろうと予測が出来るため、そちらでお願いできれば幸いである。

【委員】

先ほどの話の続きであるが、バス停からバスが発車する際に運行を妨げてはならないというルールがあり、フリー乗降の場合はその様な事において安全上の問題があるとの意見が出ると思う。よって、安全な箇所であればフリー乗降をする事は可能であるが、ここで止めて欲しいと言われ危険な箇所に停車してしまうと、運行の安全性の問題がある。従って、区間を短くしてバス停を設置する事が安全な運行への一番の手であると思われる。道路交通法で守られているがゆえに安全である部分もあるので、そこも考えて区間を設定していただければと思う。

【事務局】

今のご意見の主な所としては、バス停については交通法規上守るべきものがあるが、フリー降車区間での降車についてはその様な守りが無いと言う事だろうか。

【委員】

そうである。

どこで守るかという話になる。バス停に停車している車両に対して、他の運転手が認識できるのかである。

ただ単に左に寄って出たのか、それともバスの乗降中でそこから発進するのかという境目がフリー乗降には無い。今はどこもフリー乗降を導入していないだろう。恐らく我々の管轄内でも、行っている箇所はまずないのではないか。

【委員】

これはどこでも降りられるようにするのか。また、基本的に降りる場所の交通量は見られるのか。

【事務局】

先ほどもお話をしたが、従前の さとバスも設定はあった。だが当然幹線道路上においての設定はしていない。

もし仮に今回は設定をするという事になれば、交通量の比較的少ない地域であり、かつ利用者数の多い所を想定している。事業者さんと警察からご意見を頂いたので、基本的にはバス停の増加という方向で考えている。

【委員】

p.9 の往復利用であるが、56.7%が往復利用されておらず、また帰りの時間も合わないという事で少々時間帯をずらす様だが、この時間帯が合わないとは時間帯を把握した上での設定であるのか。出来れば往復利用して貰った方が良いと思う。

【事務局】

資料の p.15 をご覧頂きたい。

現在運行しているのは、内回りも外回りも変更後の濃いオレンジ色の部分である。

内回りでは11時台のダイヤ後は午後2時になり、外回りでは11時台前の6便から午後1時くらいまでの間が約2時間空いてしまう。

8割の方が以前より さとバスを利用しているとの結果だが、例えば、従前の市役所回りの施設である福祉センターや公民館などに行く場合に、さとバスをご利用していた方もいた。その方々からの意見では、午前中に目的の施設に向かいお昼前に帰宅しようとしてもバスが無いとの意見が多い。そこで、午前中または午後の単位である程度の帰りの便を確保するという事が今回の主目的である。

従前のさとバスの便は、量は少なかったがその辺りの配慮はある程度されていた状況であり、今回の変更後の便においては、酒々井駅や富里バスターミナルまで距離を延長し、接続する高速バスや鉄道駅へのアクセスを主眼にしたダイヤを組んだため、増便はしたが結果的には中間のダイヤが間延びしてしまった。この辺を改修したいという意味合いで、夕方の便を前倒し、昼間の便を充実させたいと思って案を出している。

【会長】

他に意見はあるか。

それでは議題の(1)については、先ほどいただいたフリー降車については充分ご協議をいただいた上で説明のとおり進めることでよろしいか。

【委員】

一同承認

(2) デマンド交通の第1次評価と第2次実証運行計画について【事務局説明】

「質疑・意見」

【委員】

第2次実証計画案の内容についての事業所の考え方の話をさせていただきたい。

まずダイヤ上の増便であるが、こちらについては、ご要望の時間帯があればその時間帯に設定する事は可能であるため、それなりに対応させていただきたいと思う。

次に予約受付時間の短縮についてだが、実際の時刻が各停留所で決まっている状況において、現行では1時間前の予約が30分前に変更になると、既に運行している便に急きょルートを変更する様に運行指示を出さなければならない。実車中に運行指示を出す事は安全上の問題もあるため、予約受付時間は現行の1時間前で対応させていただきたいと思う。また、増便が可能になればお客様の選択肢も増えるという事であり、ご理解いただければありがたい。

そして、フリー降車区間の採用についてだが、先ほどのバスの話があった様に、バスはルートを走るがデマンドの場合は必ずしもルートを走行する訳ではない。

当然短絡で走行しても構わないという事であるため、結果としてご自宅前などお客様の指定する場所になってしまう可能性がある。お客様のその様な利用状況から考えると、前の運転手は行ってくれたが、今回の運転手は行ってくれないなどのトラブルになる可能性も考えられる。この点についても先ほどのバスと同様に、停留所の増設等をしていただく事で対応させていただきたい。

先ほどの成田行き方面や予約の煩わしさの解消について、今後はおお客様のご要望を承っていきたいという方向になれば、今の対応では難しいだろう。我々は成田市で運行させていただいているが、オンデマンド交通システムを導入しなければ全てに対応する事は難しいと思われる。これまでお客様からのお問い合わせ等も見てきたが、自己都合で連絡される方が比較的多いようである。成田市の場合は70歳以上という制限があるが、富里市の場合は登録者という事で年齢制限をされていない事を考えると、単に安価なタクシーとなってしまう可能性があるのではないかと。従って、それはご配慮いただきたい。

【事務局】

委員のご提案であるが、ダイヤの増便については可能性があるという事で承らせていただきたい。

予約の時間については、安全運行管理上に支障があるのではないかとという趣旨でご提案いただいております、こちらについては再度協議をさせていただき、安全第一を重視で進めさせていただきたい。そしてフリー降車については、先ほどのさとバスとは若干ニュアンスは違うが、安全法規上の部分では同様であると理解しており、かつ停留所の増設という事でご提案をいただいたため、それを踏まえて再度事業者様やこちらからもプランを出させていただき

ればと思う。

【委員】

デマンドの場合、福祉サービスや行政サービスという面があると思うが、この場合、行政がどこまで金を掛けられるのかという事もある。市の財政が苦しいため、赤字で無制限に運行をする事はあり得ない。

資料の p.3 に利用者数とあるが、行政側としてはこれがどのくらいならば運営が続けられるのか。利用者負担とその割合はどの辺りに線を引いているのか。

そしてその目標に対し p.33 でこれから変更する課題があるが、それぞれの課題でどのくらいの増員が見込めるのか。その様な腹積もりは行政側では何かお持ちだろうか。その数値設定が非常に大事だと思う。みなさんいろいろな問題点を分析しそれぞれ対応をするのであるから、どのくらいの利用を見込めるのか。このサービスを継続していくためには最低何人の人員が必要であり、現状では十分足りているのかいないのかなど、その辺の考え方を伺いたい。

【事務局】

目標設定のあり方についてであるが、このような公共交通の場合では、その趣旨等においての目標の設定は特にしていない。というのは事業に関する投資的な予算はおよそ 3000 万であり、その中でなんとかやりくりをしていく。

これは年間で自治体が負担をするものだが、その中でこの地域には公共交通が必要であろう。ということで投資をし、p.3 にあるような結果が出ていますし、また、実証運行でのデマンドの利用率が下がっている状況を改善していきたいという考え方である。冒頭でおっしゃった様な福祉サービスの分野は、公共交通とは別の視点からの自治体・行政の取り組みであると思われる。先ほどの成田市の様に明快に 70 歳以上と取り組みをされる事は、それはひとつの自治体のあり方だと思う。しかし富里としては、あくまでも公共交通を民間事業者の及ばない部分の補完として捉えているため、その経緯・経過の中で予算を投資的に使わせていただいているという取り組み姿勢である。

【委員】

公共交通とおっしゃっているが、デマンドの場合は通院などいわゆる福祉の面が強いのではないか。それに対する行政サービスとして、現在のデータでは市の負担額が 250 万くらいである。

この金額でゴーサインになるのだろうか。

【事務局】

再度お答えする。まさにご指摘の部分はある。今回初めて 4 月からさとバスにおいてデマンド交通が開始した。この実証運行を検証した結果で、通院などの目的や年齢構成が明確になり、つまり利用者の実態が分かってきたと言う事である。

すると、利用者に特化したかたちで行政サービスを行なう場合と、あくまで

もこの地域の面的な公共交通のあり方として考えるという二面性があると思う。恐らくこれから第2次の実証運行を行う事で、さらにデータは集まってくるだろう。それを活かしながら本格運行に向かうのだが、そこでご指摘のあったターゲットとして明らかになった部分の対応をどうするのかである。それは引き続き課題として本格運行になった後にも残るだろう。公共交通だけではまかないきれない部分のサービスをどうするのかという事が、次の段階の課題になると思われる。

【委員】

私もみなさんと議論をして思ったが、成田は福祉政策という観点から70歳以上という制限をしたオンデマンド交通をし、非常に上手くいっていると耳にしている。

現状ではやはりオンデマンドであるから、その名前の通りオンデマンドでなければならないと思う。すると、やはり利用者の方がどの様に考えているかが一番大事であり、そのボトムアップからこの運行計画を始めるべきだったのではと思う。現状の中で利用者数の減少や運行計画が合わないなど、また予約に関する問題などの利用しない理由がこれだけ出てくると、やはり根本的に変えた方が良いのではないだろうか。

先ほど面的な部分の公共交通の必要性を説かれたが、私はそれだけではなく、やはりもう少し福祉という部分を考え、ある一定の部分に絞った中でのサポートの方が行政サービスとしても分かり易いのではないかと思う。今回の第2次実証には間に合わないかも知れないが、第3次の中ではもう少しボトムアップし、実際に使っている方々に何が必要なのかと言う事から考えて欲しい。予算的なものもあり、出来ないことは出来ないで仕方が無いが、その部分をもう一度ご検討いただきたいと思う。

【事務局】

委員のご提言であるが、今後の重要な課題という事で捉えさせていただきたいと思う。

公共交通の実証運行の結果について、第1次にてこれほどの方向性が見えた事に正直驚いているが、第2次も引き続き実施させていただきたいと思う。そして第2次でも同様の検証をさせていただく事で、さらに明快なある意味地域性が見え、デマンド部分とバス部分の特性が分化してくるのではないかと推測をしている。その時に、自治体行政としてどの様にサービスをしていくのか。ターゲットは明らかになってきているのでさらなる次のステップを踏めるかどうかの本格的な検討をさせていただきたいと思う。

【委員】

デマンド交通のアンケート調査だが、登録者数が413人で有効回答者が205人という事であるが、これは実際に利用していても回答してくれないという事なのか。

【事務局】

デマンドについては登録制になっており連絡先はすべてわかるため、往復郵送をさせていただいた後の有効回答がおよそ半分である。

【委員】

なぜ回答が少ないのか。この413人が全員利用しているわけではないのか。

【事務局】

400名の登録者がいらっしゃるが、ご回答いただけた方は約半分である。その200人の中でもとりあえず登録はしているが、今現在は必要性を感じていないと言う方もいる。とりあえず登録しなければ予約もできないシステムのため、何かあった時のための登録という方も半分いる。ご回答いただけなかった残り200人が実際に利用しているかどうかはわからない。

【委員】

検証はよくできていると思う。

【事務局】

アンケートの中で、自由に「改善点についてどうしたいか」という意見もいただいているので、そこについてはある程度集約できていると思う。

【委員】

後はお金と福祉の絡みである。本来は公共交通であるから、福祉を代わりに務めろと言う事は、それもひとつの意見としてあるだろう。

【委員】

他にもいろいろとアンケートを基に検討され、p.33の2次実施運行計画案などは素晴らしく良く立てられていると思う。例えば、フリー降車区間の採用などは良い事である。だが降車は良いが問題は乗車である。

p.31のアンケートの停留所に関してだが、3つの箇所停留所が欲しいと言う意見が出ている。と言う事は結局乗る場所を沢山作れば利用者は多くなるのではないかと思う。

この場合はたった3つであるため3つくらいなら増やしてもいいのではないかと思う。今後はどんどん増やす事により利用者は多くなる。そして更に降りる所が自由になれば更に利用者が増え、赤字が黒字になる。フリー降車が採用されたのだから、乗車箇所を3つだけ増やしていただければ良いのではないか。例えばp.24のルートにおいて、浩養小学校と香取神社の真ん中辺に二重堀交差点があるが、この二重堀地区はバスが通っていない所なので二重堀の人がバスを利用するにはその十字路に停留所が無いと使えないだろう。

他の箇所の記載は無いが、他にもその様な箇所は多々あるのではないか。今後、そういった所に停留所を設けていただくよう、今後の課題として停留所をもっと増やす事を考えていただきたい。

【事務局】

プランとしてまとめさせていただいたところで、先ほど事業者様から交通法規についてご提言・ご提案をいただいたため、フリーの降車について少々難

しいと考えている。それは安全性や事業の運行管理という面でストレスが出てくるからである。これについては先ほどの議論にて事務方としても再度協議させていただきたいと考えている。

加えて停留所については、もっと細かく設けても差し支え無いのではないかとご提案もいただき、更に具体的なご提案もいただけたので、それはきちんと第2次の実証の中に入れられる様に、再度検討をさせていただきたいと思っている。

【委員】

先ほどのフリーで降車すると交通安全等の問題理由があるため、出来るだけ停留所に止まっていたいただきたいとの意見があったが、これはさとバスや大きなバスの話であり、例えばデマンド交通の小さな車両やタクシーなら可能ではないかと考えたのだが、やはり小さな車両でも不可能なのだろうか。

【委員】

まず、安全な場所での乗り降りという事を前提としてバス停を設定する。ところが、ここで止めてくださいと言われ停車した場所が危険な場所である場合も出てくる。従って安全な運行という事であれば、きちんとした安全な場所で乗り降りしていただいた方が、利用者にも安全である。

降りた所が危険でそのまま車にぶつけられてしまったとなれば、オンデマンド交通を行う意味が無くなってしまう。怪我をしないという面でも、安全な場所で乗り降りしていただくのが最善である。

確かに利用者側から見れば、自宅近くの方が利便性は良いだろう。ただ、利便性以外にも命の問題やいろいろな事を考える必要があり、安全に運行するにはどうしたら良いのかという事も考えていくべきである。

小さな車両だから大丈夫などでは無く、カーブの先で停車している状況が見えない事もある。利用者はそこで降りたいから止めて欲しいと言うが、そこで停車してしまうと後ろから来た車両から死角になり事故を起こす可能性がある。やはり安全な所にバス停を増やし、安全に乗り降りしていただくのが良い。

少々不便にはなるが、停留所の区間を少し短くすれば対応出来るのではないかと思う。やはり安全第一であり人の命が第一である。

事故が起これば保証問題になるなり、他の問題も出てきてしまう。よって安全以上に優先するものは無いのではないか。

【委員】

納得はいかないが、その様な事だと思う。

【委員】

ご存知かも知れないが、今月の3日の新聞に、デマンド交通や福祉タクシーなどの事業者を個人営業でも認める方向で国は方策を立てようとしているという記事が載っていた。国が来年にでも個人営業も認める方向で道路輸送法を改正するようである。

【事務局】

承知しているかどうかといわれれば、承知していない。

【委員】

個人事業者の営業を認めるという事は、ハードルを下げようとしているという事である。個人事業者を認めると同時に事業登録も国交省から市町村に落とすと記載があった。この様な時に行政側から案に対しての要求事項などは無いのだろうか。富里市として何か腹案は無いのか。あるいは国会に要望書や要求書を提出するなど、その様な事は考えてらっしゃらないのか。

【事務局】

冒頭にて承知していないと申し上げたのでお答えしづらいのだが、ただ、この公共交通会議の性質上、今おっしゃったデマンド・福祉タクシーの個人事業者認定とは、福祉の分野の案件であると理解している。

公共交通の中で個人事業者にその様な門戸を開く事は、あり得ないと思う。それは分野として福祉に特化した政策なのではないかという印象を持っている。

【委員】

福祉であるため我々の問題で無いという事では無く、国は現在のデマンド交通や福祉タクシーの規制が厳しく個人事業者が入れない状況であるから、登録認定までを市町村に下げる事でより加入し易くしようとしているのだらうと認識している。公共交通だから福祉は知らないという事では無く、これは両方とも絡んでいる問題だと思う。福祉も公共交通も共に不自由な方へのサービスではないだろうか。知らなかった事は仕方が無いが、地方分権の流れの一つの策として国が動こうとしている事を行政側が知らないとは、これまた情報不足なのではないかと思う。

【事務局】

情報不足かどうかということについては、それは情報不足だらう。その辺は反省させていただくしかない。

しかし、公共交通と福祉政策とはかみ合う所もあるが、基本的にはきちんと公共交通体系というものを考えていく必要があるだらう。その中で、利用者を調べた結果その実態として明らかになってきた部分がある。その明らかになってきた部分にどの様なサービスを提供していくのかと言う所で初めて福祉の政策としての視点が出てくるわけであり、あくまでも基本にあるのは、この富里という市の地域の中の公共交通のあり方であり、そこから議論と思考の展開がなされるべきだらうと考えている。

【委員】

事業者登録を地方に移管する事になれば、下手をするとみなさんの責任になる可能性がある。行政側の受け皿にならなければならない部分もあるだらう。その様なところに地元として何か要望などを出す余地が無いのだろうか。その様な事を積極的に利用し、公共交通や福祉サービスも両方を兼ねる。はっきりと仕分けが出来る問題でも無いだらうから、何か知恵を出しもっと

市の負担を少なくして、うまく運営していけるような考え方が無いのだろうか。

【事務局】

その点については柔軟に充分に対応して検討したい。

【委員】

今、委員からお話があった国の委譲についてだが、これはまさに今、政府から国交省が委譲について協議しなさいと言う話を受けていると新聞報道で見ている。中身については公共交通では無く自家用車で行なう福祉の有償運送について自治体に委譲をしていただきたいとの要望が全国の知事会から政府に向けて出ている。

まさしく市の事務方がおっしゃる様に、公共交通と自家用の福祉の有償運送とは、車を使って人を運ぶという点については変わり無いが、非常に似て異なるものであるという状況である。また、現段階では政府から各省庁に地方分権・地方委譲について指示がなされているところで、国交省の正式な見解としては福祉の有償運送・自家用の有償運送については、地方委譲について前向きに検討すると公言した段階である。従って、いつ頃に委譲があるのか、そして全国の自治体すべてに委譲するのかなどが決まっているわけではない様である。

【委員】

デマンドについてであるが、p. 33にあるように、2次の実証運行計画案にいろいろな施策がある。

フリー降車等については事業者さんと事務局さんで検討するという事であり、予約受付期間についても同様である。

右側の四角の中にデマンド交通の使い方に関する説明会の実施とあるが、これは人口等に比して登録者がまだまだ400人強であり、少なくともこの沿線人口の何%かは登録者として増やしていきたいという事だと思う。よって、実証運行計画案の中に登録者の増加という事も目標として入れていただくのが良いと思う。ご検討をお願いします。

【事務局】

登録者の増加という事で承らせていただきたい。

【会長】

他に意見はあるか。

それでは議題の(2)については、事業者の方と詰めていただくという事で進めることでよろしいか。

【委員】

一同承認

4. その他

【委員】

デマンドはタクシーのような乗用車を使用した実施例はあるのだろうか。

他で聞いた事が無いので調べてくれるとありがたい。

【事務局】

これは要望として承ればよろしいのか。

【委員】

もしあるのならば知りたいと思う。デマンドといっても、酒々井などはデマンド交通に 4000 万円も掛かっている。富里は実際に出動した回数に応じ経費が発生するという事で他の自治体ではどのようなものがあるのか。

【事務局】

富里の経緯経過は委員のみなさんご承知の通りであり、いろいろあるとは思
う。

さとバスから俗にいわれるデマンド、オンデマンドという様な形態も確かにあるというのは承知しているが、さとバスの従来運行の形態を残しながらデマンド形態を取り入れた時どのような結果が出るのかを知るため、まずは実証運行を実施しようという事でご審議いただき、ご報告させていただくという事であると思う。

事業者さんにはだいぶご理解をいただいております、実運行の部分のみでの経費発生というかたちを採らせていただいている。それは委員がおっしゃった酒々井とは少々方式が異なる所であると思う。

完璧にすればシステムすべてを導入したり、車をすべて借り上げたりなどの経費増は否めない。よって、その様なご指摘はまさにその通りだろう。

周辺に同じ様な事例があれば調べさせていただく。

【事務局】

次回の開催予定だが、今のところ 11 月中旬頃を予定している。こちらで先ほど説明をさせていただいた今後行なう沿道アンケート調査の内容案についてご提示をさせていただき、ご協議いただければと思っている。

アンケート調査の日程などの関係上、若干早まる可能性もある。現状では 11 月中旬を予定しているが、日程が決まり次第ご連絡をさせていただくので、よろしく願いたい。

5. 閉会

以上