

## 第7回 北茨城市地域公共交通会議 会議録

会議の名称	第7回 北茨城市地域公共交通会議
開催日時	平成24年9月26日(水)午後1時30分から午後3時00分
開催場所	北茨城市役所 2階庁議室
出席者	別紙1のとおり
委嘱状の交付及び紹介	定期異動等により新たに委員として任命させていただき皆様、副市長より委嘱状を交付させていただきます。委嘱期間は、本日9月26日から、以前に委嘱状を交付した委員の皆様と同じ平成25年3月31日までとなっております。
会議の議題および会議の内容	<p><b>会長挨拶</b></p> <p>皆さん、こんにちは。大変お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。</p> <p>この公共交通会議も第7回となりまして、設置から2年近く経っております。会議では貴重なご意見をいただいております、市巡回バスを補完するためにタクシーがいいのか、そのままがいいのかとさまざまな議論をしていく中で、前回までに市の巡回バスを補完する新たな公共交通サービスということで、「タクシーの利用助成制度」のご意見をまとめたところでございます。</p> <p>それに基づきまして予算要求をし、7月から助成制度を始めたのですが、この後詳しい説明が事務局からあると思いますが、お陰様をもちまして大変好評で、活発にご利用いただいているという状況でございます。</p> <p>今日はその報告と、今後見直す必要があるのかどうか、その辺のご意見を頂戴できればと思っております。それと、今日の議題は、基幹的な公共交通サービスで市の巡回バスがございしますが、利用者のニーズや平成25年度には北茨城は市立総合病院が新築・移転されますので、そこに合わせてどのように見直しをしていくかご議論いただいて、より良い方策を探っていきたいと思っております。</p> <p><b>会議の成立について</b></p> <p>委員18人中、代理を含め12人が出席しているので、会議設置要綱の規定に基づき、本会議が成立したことを事務局より報告</p>

<p>会議の議題 および会議 の内容</p>	<p><b>議題 1 タクシー助成券の実施状況について</b></p> <p>(1) 市民の方への案内について</p> <p>実施を開始した7月の1ヶ月前の6月に広報紙の折り込みチラシとして、全戸配布。目的は、家に車もなく家族などにも頼ることができず、バスの利用にも不便をしている人を対象に、高齢により運転が困難で、運転免許証を返した人の後押しするためと表示した。</p> <p>また、利用対象者・利用日時・利用できる場合・利用券について・利用できる区間を載せた。</p> <p>(2) 申請状況について</p> <p>9月25日現在、2,435名（65歳以上免許非保持者約7,500人の対象者の約3割）が登録している。</p> <p>(3) 登録者の内訳（8月末）</p> <p>男女比は女性が約8割、年齢構成は75歳以上が4分の3を覆っている。申請者は、本人が約半分となっており、他は家族や隣人、ケアマネージャー等が代理申請（基本は本人申請だが、対象者は運転免許を保持しておらず、自分で市役所に来るのは難しい人もいるだろうということから代理申請を可能とした）をしている。</p> <p>(4) 登録者が多い地域</p> <p>登録者が3割を超えている地域及び登録者が高齢化率より高い地域が、大津・平潟・仁井田・神岡地域に集中している。また、磯原駅を中心とした磯原・磯原本町・豊田・下桜井も数的には高い状況になっている。中郷は汐見ヶ丘という団地があり、数値的には高いが周りの数値からするとそれほどではないという状況である。</p> <p>北茨城の最西部である小川・花園は、タクシーに乗るとしても距離が掛かるため高齢化率は高いが、申請者は運賃のことを考えれば低い状況にある。</p> <p>(5) どのような人が申請しているのか</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 65歳以上の要介護認定者が161名のうち、21名の13%が申請。</li> <li>・ 65歳以上の老々世帯2,859名のうち、310名の約1割が申請。</li> <li>・ 65歳以上の生活保護者が124名のうち、26%の約4分の1が申請。</li> <li>・ 全当事者の市税等の滞納者8.7%のうち、約半分の人が2万～3万の価値のあるタクシー利用券より高い金額を滞納している人がいる。</li> </ul> <p>→社会福祉・高齢福祉課のデータを基に調査を行った</p> <p>(6) 利用状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 7月の利用枚数は3,954枚（989人/月）</li> <li>・ 8月の利用枚数は4,960枚（1,240人/月）</li> </ul> <p>想定では、本市のタクシー利用率から人口の約1.3%で、月に100人程度が使っているという状況だった。</p> <p>そこから試算すると、約2.5倍の月に250人、予算にすると年間600万円あれば足りると進めていた。</p> <p>実際は250人の4倍になる月に1,000人、予算的には同じく4倍の2,500万円ほ</p>
--------------------------------	---

	<p>どかかる実情となった。</p> <p>→実際にタクシーを利用している人数の10倍という状況であった。</p> <p>(7) 利用者が増えた理由</p> <p>案内チラシを見てきた人は、ごくわずかだった。本来ならば、車が家庭にあり、家族がいるのならばそちらで済ませてほしかったが、それでももらっておこうという人たちが多々存在した。</p> <p>また、口伝いで広がり、中身のよく知らない人がタダになる券と勘違いしたことによって、噂が広がった。</p> <p>さらに、普段タクシーに乗ったことがなく、今回初めて乗るという人も現れた。せっかくもらったのだから使わないと、という意識があるのか月末になると数値が増え、最後の駆け込みのような状態になっている。</p> <p>一方で、残念な状況もあり、目的地まで行っていけばいいが、タクシーの初乗り運賃のところまでしか乗っていない人もおり、タクシー会社の利益向上まではしていない。</p> <p>買い物や病院に行く場合に使用するものをお願いしているが、パチンコに行くのに使用するということや、券そのものを本人でない人が使用しているという状況もある。</p> <p>本来は巡回バスの補完という形で進めており、利用者がタクシー助成券の方にシフトする予定であったが、あまり変化せず数値的には上がってしまった。</p> <p>補完というよりは、タクシー助成券は市民にとって新たな交通手段となってしまった状況である。</p> <p>(8) 今後について</p> <p>事務局としては続けていきたいと考えている。</p> <p>多々問題がある中で、本当に必要としている人はどのぐらいなのだろうか。また、目的の周知が不十分なこともあり、当初600万円であった予算が多大な金額になってしまったため、維持し続けられるかという問題はあるが、今後も広く利用してもらいたい。</p> <p>一部使用方法を間違っている人もいるため、公平性を保ち、即日交付ではなく写真を添付するなどの方法も考えている。例えば、本人確認をもっと慎重に行う、対象者をさらに限定する(家に車がない人・対象年齢の引き上げ)、初乗り運賃にこだわらず200~300円に設定、税金等の滞納していない人、生活保護者を対象外とする等の検討をしていかなければならない。</p>
議 事	<p>○議長</p> <p>ありがとうございました。今の説明の質問からお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。</p> <p>○委員</p> <p>実際に8~17時以外にタクシー利用券を使っている人は多いのか。</p>

○事務局

改めてタクシー会社に聞いてはいない。タクシー会社との世間話の中で、最近は減ってきたという話から、中には17時以降に使っている人もいたみたいだが、それほどではないのではないか。

○委員

タクシー会社（委員の1人）として説明しますと、ほとんど17時以降というのはないが、あっても18時前後の20時～21時で、深夜以降使うというのは皆無という状況である。朝は、病院に早く行きたいということで、7時ぐらいから利用する人はいるが（かなり少ない）、使えませんかと言うわけにはいかないため使用していただいている。夜に関してはほとんどいない。

○委員

茨城県内でタクシー助成券をやっているのは北茨城市だけだということから、どんな体制で利用されていくのかは非常に重要で関心がある。当初とは想定外の利用者が増加しているということで、今の登録者数約2,300人、月の利用枚数が約5,000枚で、月の上限が4枚となるとさらに伸びる可能性があると思う。公共交通を維持していくため、とは言いながら財政状況もあるのだから、どんな形の提供が一番いいのか考え（福祉サービスでないところもあるため）、いろいろな形で制御していく必要がある。

できれば公共交通を担っているタクシー会社、バス会社を併用して費用の圧縮のモデルができれば、ぜひ他市町村へ提供できればと思う。

○議長

少し絞って意見をいただきたい。

市のスタンスとしては、まずはやってみようということで始めた。市民に好評ということで、今まで出かけられなかったお年寄りが町に出かけるようになったのは、大変いいことだと思う。その中で、委員の方からあったように予算的なものが湯水のように使っているのかということもあるため、継続してやっていくために制度を少し整理する必要があると考えていることも事実である。

資料の今後についてにあったように、スピーディーに交付したいということもあり、即日交付で行っていった。少しチェックを厳しく行っていった方がいいということと、対象を絞る必要があるか否か、あまり絞りすぎるのもいかがなものかと思う。その辺りのご意見を皆さんから頂戴したい。

また、タクシー会社からご協力をいただいている。北部は初乗り700円のところ50円引きの650円、南部は660円のところ50円引きの610円でタクシー会社から50円のサービスをいただいている。

○委員

北茨城の事情に詳しくないが、いろいろ考え方があると思う。

タクシー措置に充たしてオンデマンド交通というものがある。オンデマンド交通の料金設定にあたって、運用行の考え方の一つとして民間のタクシー料金の半額程度というものがある。1回300～500円で県内のオンデマンドを運用している。今回のタクシー助成では初乗り料金を全額補助しているということで、もしオンデマンドのような形で市民に負担を求めるのであれば、半額という制度も1つの考え方ではないかと思う。

あとは、いろいろな制度を利用して、例えばコミュニティバスとタクシー補助で同じ日の中で使用していた場合には、別な形に（料金を考慮）する。そうすればコミュニティバスとタクシーの利用も増えるという、連動した時の割引制度をやっているところがある。オンデマンドからコミュニティバスに乗り換える、オンデマンドに乗って駅に行ったときに割引制度を別に用意する。

生活保護の方は、病院に通う場合には通院送費が出ている。現在、通院送費をどのように支給しているかはわからないが、通院送費の補助を受けているということでタクシー補助から除くということも方策としていいのではないか。

○議長

ありがとうございました。

使った額の半額（上限を決めなければならない）、バスとの乗り換えのときにどう配慮するか。また、生活保護者は除いた方がいいのではという意見。

他に意見はございますか。

○委員

タクシー協会からとしては大変ありがたいが、8月に集まったタクシー券を見たとき、当初予定していた額より多かったため、協会からしても持続可能なのか、行ってはみたけれど費用が払えないのではないかと心配である。

初乗り全額を補助ではなく、200～300円にするというのも1つの手なのではないか。

身体障害者割引を市から依頼されているが、その時にも利用者はこの程度だ、ということを知っているが、実際は4分の1から5分の1しか使っていない状況であった。今回もそういった目論見で行っていたと思うが、逆に利用率が高くなって、予算的にもオーバーしてしまい協会からしても、冷や冷やして見ている。

乗車しているお客さんも、公共施設ではないところに行っているというのものもある。しかし、ドライバーは咎めておらず、不正したからといって使用できませんとも言えない。

初乗りにすると、初乗り料金内の場所にしか行かないというのが実態。本当は、もう少し先まで行きたいのだろうが、初乗り料金内までで降ろしてもらっている。必要で使っているのか、タダでもらえるものはとりあえず使おうとしているのか疑問を感じている。

資料を見てもわかるように、最後の1週間がすごい数値になっている。タクシー券は1カ月ごとに色が違う。月末に使い切ろうと、どこのタクシー会社にも集中している。会社

では巡回タクシーもやっているが、助成券の時間帯（8時～17時）は使用している人が多い  
ため断ってしまっている状態。一般の仕事もしくは観光紹介（現在はほとんどない）、  
今後観光客が来た場合の対応ができるのか心配である。

○議長

初乗り料金内しか使用しない人達の考え方としては、持っていてももったいないから使  
ってしまおうという考え方なのか、大して必要性はないけれどとりあえず乗ってみよう  
ということなのか、本当はもう1km行かなければならないのだけれど、その1km分が払えな  
くて初乗り料金内で降ろしてほしいとなっているのか、その両方なのかもしれない。

○委員

9割以上のお客さんが、初乗り料金内までしか乗らない状態。

○議長

お客さんからの生の声を聞いている話がありますか。

○委員

病院等の待合のところなどで広まっている。

○委員

初乗り料金内まで乗車して、目的地までそこから歩くのですか。

○委員

足が悪くてタクシーを利用する人は、バス停まで歩けないという人が多い。ドア to ド  
アで玄関までタクシーに迎えに来てもらって利用する。ある程度は歩けるという方が多  
い。

○委員

身体障害者割引というものはあるが、介護者の場合はどうなるのか。

○委員

介護を受けていて、身体障害者手帳を持っている人は割引対象になるが、介護者は基本  
的に福祉輸送を使用しているため、タクシー割引を使用せずに格安で使用できる。

○委員

福祉輸送のことをよく知らないなので、知りたい。

○委員

まず、国土交通省の登録を受けた団体に利用者が会員登録をする。その人がその団体の料金設定をしたものに応じて、利用したいということで申請する。

利用者は限られている。身体障害者の手帳を持っている人、介護認定を受けている人、知的障害者等でないと使用できない。

○委員

身体障害者割引とタクシー助成券の併用はできるのか。

○委員

身体障害者割引とタクシー助成券の併用はできない。

○議長

身体障害者割引は若干使用しづらいのか。

○委員

身体障害者割引は重度の身体障害者が受けられる。基本的に1、2級は重かったが、重度身体障害者は一人で出歩けないため、自分で使うのには限界がある。

例えば、全盲の人、ペースメーカーを埋めている人、人工透析の人等で比較的動ける人は使用できるが、他の人は使用できない。

介護者も障害者もそうだが、介護者であれば生活上でヘルパーさんに買い物をお願いをする、障害者も自立支援法でヘルパーさんに買物を依頼する、という別な仕組みもあるため、必ずしも家の外に出なければ生活ができないというわけではない。

○議長

元々は公共交通機関が手薄になっているため、元気で車を持っていない高齢者をどのようにして町に出やすくするかというものだった。

当初の目的は達成されていると思うが、達する勢いが良すぎた。タクシー協会からも心配をいただいている状態であり、財源もあるため、どう公平に行っていくかだと思う。

生活保護者の扱いに、皆さんはどのように考えているでしょうか。事務局からは、生活保護者を抜いたほうがいいのかという意見がありますが。

○委員

実績はあるのか。

○事務局

生活保護者は、そもそも生活弱者でこのような制度の対象となれば、手を挙げてくるだろうという予測はあった。予測通り4分の1の人が使用しているという状況である。

事務局側も生活保護の担当をしている社会福祉課と、これからテーブルを交えようと思っているが、そもそも生活保護者はいろいろなところでの予算にすでに入っているのと、徒歩あるいは自転車というような指導がある状況を考慮すると、タクシーに乗れる経済状態であれば生活保護を受けなくてもいいのではないかと、という議論等を耳にすることもあある。そのようなことを考えるとどうなのかと事務局としては考えている。

○委員

生活保護者は基本的に車を持っていないため、そこをぜひ考慮していただきたい。老々世帯は持っている人は多数いる。要介護者も持っている人はいる。生活保護は申請をする段階で、車を持っていないことが大前提のため年齢を上げるにしてもどうなのだろうか。

○事務局

今回の2,400人の登録者のうち、申請があったのはわずか32名のため、その32名を対象外にしたとしても、予算がどうだとかいう話に追いつかないため、この方々を入れておいても予算的に問題はないが、そもそも論でどうなのかということがあったため、皆さんから意見がほしい。

○委員

生活保護を申請する時点で、その世帯の総収入を出している。そこで車を持っているというのは大問題で、普通はあり得ない。そう考えると弱者なのではないかと思う。

○議長

引き続きご議論をお願いします。その他に意見はございますか。

○委員

32名の人で通院送費を受けている人はどのぐらいいるのか。受けているのであればタクシー助成は必要ないのでは。

○委員

初乗り運賃内で乗車している人が多いというだけで、生活保護者でタクシーが必要になり使用した場合、初乗り運賃外を乗車した時に、どのようにしたらいいのかと考えた方がいいのでは。

○委員

国民年金の満額支給よりも生活保護者の生活は高い。国の方でもこれでよいのかという議論は行われているようだが、実態としてそうだというものがあるため、生活保護者も車がなくて家からお店が遠い人は、タクシーに乗車して買い物に出かけたりする。

○委員

生活扶助のやりくりの中で、タクシーに乗車するのが違法だということまでは言っていない。

バスに乗車するにしても、お金はかかる。ひと月の生活費の中で、光熱費・食糧費がこの程度、タクシーかバスに乗車するかは別として、輸送費がこの程度かかるというのが生活扶助のベースとしてある（公表はされていないが）。

その中で、ある程度輸送費はあるが、毎回あると大変だということで通院送費が認められている。

○議長

事務局の方で、いただいた意見を精査して次に繋げていけるかと思う。

両方の意見がある。元々生活弱者で公共交通機関がないため、タクシー助成券を使用するという意見もあり、通院送費等が出ているわけだから、十分なのではないかという意見もある。実態等を調べながら次の会議にデータを出していきたいと思います。

次に意見をいただきたいのが、税金の滞納者の扱いについて。

滞納者が結構多かったようだが、市の福祉サービスや医療費等で滞納者はご遠慮いただくことが多い。

事務局で滞納者を制御してよいかどうかという案があるが、意見はございますか。

○委員

もし、タクシー補助というのが、公共交通の補完的な機能で大丈夫だということであれば、滞納＝バスやタクシーに乗車できないという計画は、変だと思う。

しかし、財源の話もあるため自治体の考えというのは優先されるべきだと思うが、この制度は何のためにあるのかというのはもう少し議論したい。

市民感情の納得の中で、上手く着地点が見出されればいい。

○議長

他に意見はございますか。

○委員

参考までに、目的外に使用しているというのは、どういうことに使用しているのか。

○事務局

タクシー会社から聞いた話だと、例えばパチンコ屋や遊技場に行くということ。また、電話での問い合わせでお断りしているのは、友達とお風呂に入りに行く、判断が微妙なところだがお花の教室に通ってもいいかということ。

基本的には、衣食住である。病院に通わないと死んでしまう、食べないと死んでしまう、これがないと困る、というところに限定させてもらっているため趣味趣向の部分はお断り

している。

○委員

実際パチンコ屋に行ったという実績はあるのか。

○事務局

実績はないが、タクシー会社との世間話の中でそういうこともあるというのを聞いている。

タクシー会社の運転手さんが困っており、例えばA社だと「この間使ったところは良かったのに、A社は使えないと言うのか」と言われ、口論になる。

そのため、断れないということもあり、先月通達を出した。目的外に使用している、あるいは申請者以外の人を使用している、というような「明らかに」という文言をつけ、発覚した場合は交付番号を付けてもらい月に一度報告するようにお願いした。それによって市の方が電話をし、こういった連絡があるが確かか、そういった場合には返還またはそのような使い方をしないようにと、指導をこれからしようと考えている。

○議長

他に意見はございますか。

○委員

どの程度まで登録者を読んで決めていったのか。今は3割。単純に3,600万円程度市に負担がかかる。当初600万円であったが、その5倍程度かかってしまう。それが30%で5倍だということは、仮にもらえるものは何でもいいやという気持ちになれば、10倍は上がってくるのではないのか。今はもったいないから使用する。人間の心情であれば、そうなる。

今は600万円の予算でいったのが、大きな想定の違いになってきているようだが、早めに市の方のやりくりでき得る金額に定まらないと、無尽蔵に億単位のお金が上がってくるのではないか。それを一億が上限とすれば、全員が使用しても大丈夫だということにするには、初乗りではなく、初乗りの3分の1等にしないと一回申請した方が対象にならないとなっては、非常におかしな話になるのではないか。

○事務局

当初600万円の予算で検証したのが、多くても月に1,000人は超えないだろうという予測であった。それは先ほどもあったタクシーの利用率で予測したというのものもある。

また、タクシーの助成券を行っているところは本市のみではなく、参考にしているのは稲敷市。本市は震災等があったため、稲敷市よりは多いだろうとみた。稲敷市を1割とすれば本市は1.5倍ぐらい、それより多めにした人数で約1,000人という目標で行ったが、実際は膨れ上がってしまった。

	<p>○議長 他に意見はございますか。</p> <p>○委員 稲敷市は、コミュニティバス事業等いろいろな事業を行っていると聞いている。 北茨城市の方はバスの利用が非常に少ない分、タクシーに流れているのではないか。もう少しバスの方の利便性が上がれば、そちらの方にもシフトしていくのではないか。結局は役割分担だと思う。</p> <p>○議長 ありがとうございました。もう一つ議題がございますので議題2に行きたいのですが、一点だけ。手元にタクシー券があるのであれば使っちゃえといったような、緊急性がなくても使用している人もいるのではないかというような意見もある。月末に多いという話もあり、そうになっていくと例えば最初の意見に出た、使用した額の半額を補助することも今後視野に入れて次回までに案を出していければと思う。 本当に必要な人に必要なものが届くような制度を、今日の意見を基に次回までに事務局の方から案を提出していただくようよろしくお願いします。 それでは、議題2の説明をお願いします。</p>
<p>会議の議題 および会議 の内容</p>	<p><b>議題2 市巡回バスの見直しについて</b></p> <p>(1) 問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行距離が長く、目的地につくまで時間がかかってしまう。</li> <li>・ 曜日によって運行状況が異なり、紛らわしさがあつた。 →基本目標には、わかりやすい運行、覚えやすく、説明しやすいルート、毎日同時間の運行等を提案し、ご了解をいただいている。</li> </ul> <p>(2) 新ルートについて (図で説明しながら)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主に、北部拠点(大津)、中部拠点(磯原)、南部拠点(中郷)を中心とする地域</li> <li>・ 各山間部である富士ヶ丘や、関本地区から市街地に来るルート</li> <li>・ 華川地区から磯原</li> <li>・ 磯原町木皿・大塚地区から磯原町の中心部</li> <li>・ 中郷町の石岡地区から磯原の中心部</li> <li>・ 中郷町の日棚地区から中郷の中心市街地</li> </ul> <p>→これらの経路を運行するということでご理解をいただいていた。</p> <p>市巡回バスは、中心市街地を巡回しながら買い物、あるいは病院等にと、便利な体系にしたいと考えている。</p> <p>具体的には、各地区から大きな拠点までに来るバスルートと三つある拠点を連絡できるようなルートを考えられればと提案してきた。</p>

(3) 新・旧ルート比較（図で説明しながら）

問題点：華川・木皿ルートは、曜日ごとにルートを変更しており、複雑になっている。

北部は、県道を通過するルートになっているが、簡単にできればと考えている。

新ルート

- ・各開業された個人の病院や新市立病院の場所を通過しながら行けるルート
- ・各地区を循環できるようなルート
- ・北部だと大津・関南地域を循環できるようなルート
- ・北部と中部を結ぶ縦の動線を創る
- ・磯原と中郷地域を結ぶ循環できるルートを創る

(4) 運行時間帯

具体的な時間については、前回の会議までにご了解をいただいたところだが、一番利用が多い通勤や通学、あるいは病院に行くということも考えると、9時頃までについては、各山間部の地域から町に出てきて、そこで循環しているバスに乗って市内を動いてもらう。そして、夕方各地域に戻るという体系にさせていただくということでご了解いただいた。

タクシー助成が始まったこともあり、日中の時間帯については、タクシー等を利用していただければということで、ご了解をいただいた。

(5) 巡回バス改変までのスケジュール

7月に地域公共交通利用券の開始をさせていただきまして、現在茨城県の高萩工事事務所さんのご協力等によりまして、病院まで行くアクセス道路、北部幹線の延伸の工事等もしていただいております。また、本市としましても新病院の開院も来年度中に行えればと進んでおりますが、ここが仮にリミットとしまして、平成26年度から今皆様に意見をいただいております、新しい巡回バスの運行を始められればと考えております。

来年度につきましては、市巡回バスは概ね3,000万円年間掛かっております。

また、タクシー助成が、概ね2,500万円とこれまでの巡回バスの3,000万円を合わせますと5,500万円が公共交通に関して予算をつぎ込むというような状況です。タクシー助成が本来の補完をできたかというところでは、新たな公共手段となってしまう可能性があるのですが、巡回バスは日中あまり利用が少ないような時間帯があるようですので、その部分を委託先と協議し、その部分を少しでも減らせればと思う。

来年巡回バスの一部見直しをできないかと考えている。

今日は、皆様に巡回バスはそのような見直しを進めた方がいいのか、それとも新たな巡回バスが始まるまで、今の巡回バスをあと1年継続して運行させておいた方がいいのかその辺をご意見いただければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

議 事

○議長

ありがとうございました。それでは、巡回バスのご意見をいただければと思います。日立電鉄さんがいらっしゃいますが、いかがでしょうか。

○委員

タクシー券の現状を聞き、バスの方も大変厳しいなという印象ではある。事務局からもあったが、利用者は少ないというのはある。縮小するのも一案かもしれないが、どの程度までか皆さんのご意見を伺いたい。

○委員

後退した話になるが、巡回バスが上に（山間部）回っていますが、これはおそらく今までに地域の人たちが要望をして少しずつ増えていったのではないか。

○事務局

そうです。

○委員

ということは、ようやく待ちに待って自分たちの暮らしの近くまで巡回バスが回ってくると時間の使い手はいいかどうかは別としても、そういう中で縮小して1本・2本として切るといふに、ある意味では腹をくくってやらないと非常に市民からの反発が出てくるのではないかと思うため、その辺の心情等をどういうふうに解決していくかということと合わせてやっていかなければならないと思う。合理性という問題と二つ相反するようになってしまいが、タクシーよりもこのバスはいろいろな所に入り組んでいっていると思う。最初のスタートだけ見ると。

最もそれを恐れていたら改革はできないが、その辺も大事なことだと思う。

○委員

便利にしていくと今まで乗った人が不便になって、恐らくひらけていっているのですね。ぐるぐる回ってしまって誰かが不便になってしまっている。乗った人が時間ばかりかかって、乗らなくなってしまった。

○委員

利用率のデータはあるのか。

○事務局

利用率は今回載っていない。

○委員

協議するときに利用率がわからなければ、例えば縮小や現状について継続するか判断できない。その辺を踏まえて、今後の利用状況等を調べ、案を出していった方がいいかと思う。

○議長

バスは難しい。路線を増やせば時間がかかってしまうという辛さがある。それがバス停まで遠い人はタクシー券を使用してもらうというような、なかなか理屈と現実はちょっと違うのかもしれない。乗り換えるというのは自分のこととして考えてみても、難しい、面倒くさいというのがある。自分のことに置き換えてみてもうわっと思ってしまう。

○委員

タクシーを使用して医療機関や買い物、公共施設に行く際に巡回バスに乗り換えるというモデルが書いていないため、どう使用したらいいのかわからないのではないかと。例を入れてみては。

○議長

そうかもしれない。次回への検討課題としてお願いします（モデル提示）。

バスとタクシー券を組み合わせることによって、100円でこんなところに行けますというようなもの。

○委員

バス代で、今まで200円のところを半額にして行った例がある。それは使用した客が2倍になっていない。というのは10円、20円分しか乗らなかった場合タダになるわけである。2倍には絶対にならない。わざわざ乗らないでしょう。200円が100円になっても乗らないだろう。2、3割は増えるが。

会社としては2倍になればさらに良いが、変わらない。先ほどもあった使用した額の半額にするのであればいいが、無料だから乗るという考えではないか。500円で100円出すというのであれば乗るかもしれない。

○議長

そうすれば本当に必要な人があぶり出されてくるのかもしれない。本当に必要な人は100円にもなれば、500円補助してもらえれば楽だ、ありがたいと思うかもしれない。

他に意見はあるか。

○委員

存続の話とは離れるが、道路運送法上の手続きの話を見せてもらうと、今あるバスは全部交通会議案件といわれるものだと思うが、そうするとこれを縮小する、路線を変える、

時間を変える、それら全てこの会議の場で決まった後でないといけない。

もし、4月に一部路線を引きますよといったとき、太陽タクシーさんが行っていると思うが、手続き上の事業計画ということで、2か月ぐらい前にはというものがある。もう一回交通会議が発生するのではないか。

#### ○事務局

今日の会議後、11月下旬か12月に今一度皆様にお集まりいただいて、1つは議題1のタクシー助成をどうするかという具体的なご提案をさせていただくと、巡回バスの来年度の縮小云々という話を今私の方でさせていただきましたが、もう1年慎重にこれをせずにやりなさいというような意見が出た場合や、やってもいいよという話が出ればその辺のスケジュールは管理していきたいと思います。

#### ○事務局

補足になるが、来年の市議員の選挙があり若干予算編成等が早まるということもあり、だいたい12月頃にはタクシーの今後の見通しとこれからの巡回バス等の予算をとりあえず決めなければならないということがあります。

そういうこともあり、なんとか次回にはタクシーのより良い方向でこのぐらいの条件を付けてやれば、予算的にはこのぐらいであろうということをきちんと今度は出したいと思います。さらに巡回バスについては、トータルで今現在予想しております3,500万なのですが、プラスしても4,000万ぐらいの金額で差し引きが仮に1,500万、そうするとバスが2,500万というようなかたちになると、このぐらいの路線を減らして運行するような形になる、という試算まで次回には提示し、皆様のご意見をいただきたいと事務局としては考えております。

何分予算に伴うものでありますので、なるべく早い時期に結論をいただきたいと考えております。

#### ○委員

道路運送法で、バスの運行等でいろいろな決まりがあると思いますが、例えば12月に案が出るとはいえ、1回は日立電鉄の方でも精査したい。

例えば来年度になってしまうと思うが、今年と同様に日立電鉄がやらせていただくにしても、一度そこで確認作業を行わなければならないと思う。運行上繋がらないと思うため。

4月となっていますが、その辺にやるときは少し時間の余裕をとっていただければと思う。

また、今の時間帯としてもJRとの接続とのダイヤ改正等の関係もあれば、それも見合わせないといけないのでは。例えば市内で病院に行くだけならいいが、地域の人が電車に乗り換えるという人が中にはいると思うので、絶対にいないというのはないと思う。

○委員

余談で話していた中に、予算が3,000万で地域バスを行っている。地域バスをその倍の6,000万にすれば、タクシー券はなくてもいいのではないか。

それだけの利便性を兼ねれば、せっかく利用券を使用した人から話があるにしても、市全体のレベルアップになり、公共交通の利用度を上げたときに、同じ金額がかかるのであれば、二重にバスを動かしてきめ細かな時間に行くことから、少しは地域のための働きになるのではないかと思った。

○議長

6,000万がどうなのかと言われたときに、今3,000万ということがあった。それで2倍になるよねって言われてしまうと、なるほどという部分もございますので、費用対効果と広く皆さんが恩恵を受ける形にしなければいけないと考えながら行きたいなと思っています。

○委員

このタクシー券は間違いなく増えますよ。

○議長

便利ですから増えますよね。そこでどのようにして、本当に必要な人に行ってほしいかですよね。本当に必要な人であれば、100円でも200円でも払ってでも使用するという前提であれば、初乗りを無料にするのではなく初乗り660円のところを200円にし、400円は市で出しますという形が一番現実的なものかもしれない。あるいはバスっていう部分もあるのかもしれない。

今日いろいろなご意見をいただきましたので、いろいろなバージョンで事務局の方と整理をしていきたいと思っています。

○委員

コミュニティバスの件で、今どこの市町村でもバスは非常に大変で、あまり乗っていただけていないというのが実情としてあります。高齢者の数はどんどん増えているのですが、バス利用者は減っている。

当然車移動者の人もいるし、例えば病院の送迎バスがありいろいろな施策があるので、一概に高齢者が住みにくくなっているかどうかという議論はあるかと思うが、少なくなっていく中で、バス事業としても多少採算性をとりたい。利便性を高めるというのがすごく大事なので、採算性を高めるという意味では日立市やつくば市はバス路線の見直しを大分行っている。

その中で見られる傾向としてはたくさん乗るところと乗らないところを枝葉として分け、幹の部分はたくさん動かして、枝の部分から幹の部分にバスが乗り入れられるようにしている。バスというのはあまり接続というのは考えていないが、バスの乗り換えという

意味で接続を良くしようというのが、今のところ各市町村で取り組んでいるところのトレンドです。ぜひ今回バスが通るところには、当然 JR との接続というのも先ほどの出た意見として当然なのですが、例えば関本線と北部循環線の接続や、やはり内野の接続をよく考えないといけないということと、乗り換えをするときに例えば一回 100 円だとして全区間乗り換えたときに料金をとるのか、2 回目以降は無料にするのか、いろいろなことを考えていただいた方がよい。

しかし、こういう形で、あまりいろいろなところに回ると時間がかかってしまうため、例えば関本線が片道 15 分で行けるとすれば 1 時間に 4 回、往復 2 回行ける。ところが、関本の方からぐるりと回って、30 分コースにしてしまうと 1 往復になってしまう。そうすると内野上は 1 時間に 1 本しか行けないということになって、利用者が減る。

そういうのが今のトレンドであるが、その時にそのバス路線のルートから外れているところに対しての救済、というのをどのようにしたらいいかというのがすごく大事な視点かと思う。

いずれにしてもバスの本数が少なくなると、途端に乗らなくなるというのがある。例えば、1 時間に 2 本、1 時間に 1 本、2 時間に 1 本、3 時間に 1 本、半日に 1 本、1 日に 1 本といった場合にどれだけ乗る人が減るか。1 日に 1 本といたら、基本的に乗らないとなってしまう。今も関東バスさんからバス路線の廃止の話があるが、廃止される路線はほとんど 1 日に 1 本が廃止される。乗る人も 1 日に 1 人か 2 人。それではなかなかバスとしても採算がとれない。それはコミュニティバスも全く同じで空気を運んでいるのは無駄である。その分委託費を払うのだから。

市民の方の利便性ということと、地域の方の利便性を提案して地域の方に納得させるということが大事。押し付けるのではなく。

#### ○議長

ありがとうございました。他にご意見はございますか。

貴重なご意見をいろいろといただきまして、ありがとうございました。先ほど事務局からもありましたように、12 月にもう一度この会議が行われると思いますので、またそれまでに情報等がございましたらお寄せいただければありがたいと思っております。

議題は以上でございます。それでは事務局の方に返します。

#### ○事務局

ありがとうございました。以上で、今回の第 7 回交通会議を閉じさせていただきます。長時間にわたりましてご審議、誠にありがとうございました。

## 別紙 1

## 第 7 回 北茨城市地域公共交通会議 出席者名簿

要綱に掲げる委員	委員所属先	委員名	出・欠 代理出席者
市長が指名する市の職員	北茨城市	副市長 石田 奈緒子	出席
		(新任) 市民福祉部長 神尾 武仁	出席
一般乗合旅客自動車運送事業者 (路線バス事業者)	日立電鉄交通サービス(株)	交通事業部 乗合課長 永沼 人士	交通事業部乗合課 主任 中郡 英寿
一般乗用旅客自動車運送事業者 (タクシー事業者)	茨城県ハイヤー・タクシー協会	(有)磯原観光タクシー 代表取締役社長 荒川 透	出席
一般貸切旅客自動車運送事業者 (貸切バス事業者)	(有)太陽タクシー	取締役 山形 公一	欠席
一般旅客自動車運送事業者及び その組織する団体	茨城県バス協会	総務部長 柴田 文弘	出席
住民又は利用者の代表	北茨城市社会福祉協議会	管理計画課 小野 明俊	欠席
	北茨城市老人クラブ連合会	会長 伊藤 淳一	欠席
	日立製作所北茨城通勤会	事務局長 篠原 浩昭	欠席
	北茨城市校長会	(新任) 中郷第一小校長 根本 進	欠席
	北茨城市連合民生委員児童委員協議会	会長 鈴木 正義	出席
	茨城福祉移動サービス団体連絡会	NPO 法人ウィラブ北茨城 代表 高松 志津夫	欠席
関東運輸局茨城運輸支局長又は その指名する者	関東運輸局茨城運輸支局	首席運輸企画専門官 大森 勝	運輸企画専門官 牧瀬 成博
茨城県警高萩警察署長又はその 指名する者	高萩警察署	(新任) 交通課長 阿部 靖雄	交通課係長 山崎 雄敬
一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転者が組織する 団体が指名する者	日立電鉄バス労働組合	執行委員長 鈴木 広幸	執行委員長代行 児玉 日出海
道路管理者	茨城県土木部高萩工事事務所	(新任) 道路整備第二課長 大森 満	出席
その他交通会議が必要と認める者	茨城県企画部企画課交通対策室	(新任) 室長 國松 永稔	出席
	北茨城市商工会	上遠野 忠浩	会長 大森 廣幸

事務局 (北茨城市まちづくり協働課)	まちづくり協働課長	高星 秀穂
	まちづくり協働課 係長	鈴木 基彦
	まちづくり協働課 主事	磯辺 寛人