

会 議 録

会議の名称		令和元年度第2回守谷市地域公共交通活性化協議会		
開催日時		令和元年11月19日(火) 開会：午後2時 閉会：午後3時30分		
開催場所		市役所 議会棟2階 全員協議会室		
事務局(担当課)		都市整備部 都市計画課		
出席者	委員	鈴木(榮)会長, 亙理委員, 田尻委員, 寺田委員, 佐々木委員, 渡辺委員, 青木委員, 鈴木(勉)委員, 久保田委員(代理:寺門氏), 武藤委員(代理:塩入氏), 服部委員, 片山委員(代理:渡部氏), 渡辺委員, 古谷委員 以上 14名		
	市職員	坂本課長補佐, 中村係長, 野元主事, 小山技師 以上 4名		
公開・非公開の状況		<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部公開	傍聴者数	5名
公開不可の場合はその理由				
会議次第		1 開会 2 会長あいさつ 3 議事 (1) 報告事項 報告第1号 守谷市デマンド乗合交通の利用状況について 報告第2号 モコバスの利用状況について (2) 協議事項 協議第1号 公共交通網の再編に向けた現状の課題と対策について 4 その他 5 閉会		
確定年月日		会議録署名		
令和元年12月5日		会 長 鈴 木 榮		

審 議 経 過

1 開会

2 会長あいさつ

3 議事

(1) 報告事項

●報告第1号 守谷市デマンド乗合交通の利用状況について

●報告第2号 モコバスの利用状況について

【事務局から説明】

○意見・質問等

佐々木委員：デマンド乗合交通は、予想より利用が増えて価値があったと思う。徐々に増えているのは良い傾向だと思う。この中で、大体問題点が分かってきていると思うので質問させていただく。

1つは、利用の多い時間と曜日が見えてきている中で、対応を考えているかということ。また、担当部門としては、どう評価し対応していくのか。要望件数の多いところを重点的に対応する等も1つの方法であると思うが、具体的にいつごろまでにどういう対応を考えているのか。

もう1つは、実際の運行の中で乗合が発生しているのか。

古谷委員：事務局の前にお答えさせていただく。1つ目については、次の協議事項でお示しするので、それを聞いた上で意見を伺いたい。

乗合が発生しているかということ、乗合はあまり発生していない。守谷市は、面積が小さく、短い距離の運行が多い。目的地に対し、遠回りしてまで乗合をすることはないため、一般的な長距離を運行するデマンドのイメージにはなっていない。ただ、乗合が発生していない訳ではなく、傾向として発生しづらいということである。予約は基本的に先着順なので、後から予約する方は同じ時間に予約できない。前後の時間が空いていれば、時間をずらした予約を提案するが、その時間も空いていない場合、お断りしている。

青木委員：時間が重なった場合には、乗合となることを前提として計画をしたのではないか。例えば、10時に予約が埋まっていて、さらに10時に予約したいと電話があったときには、その時間は予約が取れないが、乗合によって20分後なら予約できるというように理解しているのだが、そういった認識でよろしいか。

古谷委員：その場合、お断りの件数には入っていない。乗合は、時間と目的地が近い場合に発生する。時間帯が合っても、目的地の方向が全く逆の場合には、乗合を行っていない。全く時間の合わない方や、乗合ができない方をお断りの形としている。

渡辺委員：デマンドを運営している渡部代理に伺いたい。現場ではどのような

形で動いているのか。売上が少ないというところも含め、市議会で昨年視察に行ったところでは、1日最大500件運行していた。オペレーションの現場を見たが、3人くらいで運営していたが手際が良かった。

古谷委員：それは運行距離の問題と、車の台数の問題と、どういう車両を使っているのかという問題があると思う。

渡部代理：現場からの意見を申し上げると、非常に厳しい中でやっている。利益がないということだが、ドライバー不足が深刻で、普段のドライバーが休みのときには、私も代理で何度か運転をしている。乗合については、数字には出てきていないのかもしれないが、意外とある。古谷委員の言うように、ルートによっては、あえて乗合するよりも、先に降ろしてから次の方を乗せる方が早いということもある。ドライバーは、守谷市内の地図が全部頭に入っているので、状況に応じて臨機応変に対応しているため、どの予約が入ってきても対応できているように思う。

また、お客さんを乗せる時間だけでなく、迎えに行く時間もあり、現状の予約状況でもドライバーは非常に無理をしていると思う。予約状況によっては、午前中トイレも行けず、走りっぱなしでお昼に休憩がある。それが正午から午後1時までだが、1時に予約があったときには、準備も含め事前に迎えに行くので1時間休めない。午後も同様である。

どの業界もだと思うが、人材不足で人がいない。デマンドを運行しているタクシー会社でも、ドライバーはほとんど60歳以上で、70歳近い人が1日フルで動いている。オペレーターの方も最初はお互いバタバタしていたが、今では大分慣れてきてスムーズになってきている。

資料の内容について、運行時間の拡大を要望とのことだが、今でも高齢のドライバーが朝8時から午後5時までずっと運転しっぱなしという現状。経営者の立場としては、ドライバーから、こんなにきついのかという苦情も多い。また、小川交通は2人、守谷タクシーは3人、関鉄県南タクシーは2人のドライバーを出しているが、通常のタクシー業務をやらずにデマンドを運行しているので、これ以上ドライバーを増やすとなると本業に支障をきたす。現場もバタバタの中で何とかやり繰りをしているという実情もあるので、台数を増やしてほしいと言われても車両は何かできるかもしれないが、人材確保ができない。今の負担の多い中で運行時間を拡大しても、いつ事故が起こるか分からないので、稼働させるのは難しいと思う。

佐々木委員：資料からデマンドの乗車場所で一番多いのが自宅で、降車場所は自宅以外には病院や商業施設である。例えば、みずき野地区から第一病院へ時間帯を決めて乗合で運行するというように、それぞれの地区から目的、降車場所だけを決めた便を出すことはできるのか。

渡部代理：話し合いでは可能かもしれない。もちろん現状では無理である。理由として、デマンドの車両として、定員4人のセダン型の会社のタクシーを使用しているため、人数に限られる。ワゴンタイプであれば、あと1～2人は乗れるかもしれない。また、利用者の方が一番喜んでいて、ドアツードアで利用できることである。利用者の声として、バス停からしか使えなかったものが、自宅まで迎えに来てくれて、目的地まで行けるので、非常にありがたいと言っている。その部分を変えない方がよいと思う。65歳以上の方や障がい者手帳をお持ちの方がメインなので、利用者のことも考えて、事務局とも議論を重ねていく方向が良いのではないかと。

鈴木会長：事務局と知恵を出してやってみれば良い。データを見てみると、傾向として、みずき野地区のデマンド登録状況が少し低いように思う。みずき野地区については、モコバスのバス停を細かに配置しているが、こちらも利用が少ないのではないかと。

古谷委員：みずき野・松並青葉ルートだが、みずき野から出発して、松並青葉地区を回ってみずき野に戻るといったもの。みずき野で買い物に困っているような利用者からすると、松並青葉のヨークベニマルを利用できるので、もう少し検証が必要だと思ふ。また、松並青葉地区は駅に近すぎるのではないかとこの意見もあったが、データを見ると利用している。移動に車を使わなくてもよいという感覚の住民が多いのではないかと。主婦の方や、子どもにも需要があるのではないかと。

鈴木会長：松並青葉地区の状況は分かったが、みずき野地区については、地区内を細やかに配置しているので、その部分は、しっかり検証しないと行けない。

渡辺委員：先ほどの渡部代理の話で、デマンドでは乗合もあり、オペレーションも効率が良くなってきたとのことだが、さらに予約が増えたときに、人員確保が難しいことから、単に増車をするという訳にはいかないと分かった。増車ではなく、車種をセダンからワンボックスに変更することで、高齢者にとっては、乗入れが楽になり、乗合の人数が増えても対応できるため、効率的にはならないかと。

渡部代理：今、小川交通としては、スライドドアの車の導入を考えている。緑ナンバーのタクシー車両として導入を考えており、デマンドでの使用を予定している。導入はするが、他の業種と違い、タクシー会社はお金がないので厳しい状況である。

古谷委員：全タクシー会社に本当に色々考えていただいているが、人員確保が一番のネックとなっている。ワゴン車タイプも検討したが、市の地理的条件や乗合状況を考慮すると、ワゴン車の定員まで乗合するような状況が考えづらい。乗りやすいということで、スライドドアの車両程度がちょうど良いのではないかと。繰り返しになるが、タクシー会社には本当に努力していただいているのが現状であり、このような問題を解決するために、事務局としても対策を検討させていただ

いている。負担を軽減し、なおかつ利用者に使いやすいものを検討したい。

寺田委員：ドライバーが少なくて困っているということだが、運転代行会社は、市内にも多くあるのではないか。運転代行の方に、デマンドの運行をアルバイトのような形でやってもらうことはできないか。ドライバー不足の解消になるのかもしれない。

渡部代理：運転代行は、タクシーとは業務が違うので、役割によって、二種免許を持っている方と持っていない方がいる。お客様の車を運転する方は二種免許が必要になる。また、運転代行をやっている方は、基本的には夜型と聞いているので、昼間のデマンドもやって、夜代行も働くというのは厳しいのではないか。

寺田委員：運転代行をやっている方は、夜しか仕事がないので、昼間は何かアルバイトを探している方も多くいるようだ。そういった方を雇っていただければありがたい。

渡部代理：紹介していただきたい。

田尻委員：デマンドの利用者は1日当たり1台の車両で17名程度だが、最大限乗せるとどれくらいまで可能になるのか。

事務局：過去にあった最大の利用は60件で、1台当たりだと20件であるが、相当過密な運行となっている。ドライバーの負担を考えると、20件が続くようであれば緩和しなくてはいけない問題だと思う。

渡辺委員：今の状況がほとんどベストな状態だという理解でよろしいか。

渡部代理：ベストかどうか断言できないが、予約の取り方でもう少し円滑にできる可能性はある。オペレーターは、運行している3台の位置を把握できるため、システムでの組み合わせに手を加えることも可能かもしれない。ドライバー側は、タブレットに前日までの予約一覧が表示され、当日の予約分が上乘せされてくる。配車の振り分けは、システムでの自動振り分けとなるが、他の会社のタクシーの予約と組み合わせの方が、より効率的なのではないかというときもある。この部分はこれからの課題なのではないか。

古谷委員：ベストかどうかは、協議事項でお話させていただきたい。

鈴木(勉)委員：他の市町村の例を見ると、オペレーターは1年程経験するともっと効率的になってくるといことが何件かある。本当に上手くベストな状態になるのには、もう少し時間が必要だと思う。目的地が集中しているところを乗合にできるようにすれば、乗合率ももう少し上がるのではないか。この統計では、平均として、平日と祝日を合わせたものなので、ピーク時がどうなのか分からない。ピーク時のデータも出していただければさらに議論が深まる。

●議案第1号 公共交通網再編に向けた現状の課題と対策について

【今後の方向性について意見を伺うという形で事務局から説明】

○意見・質問等

寺田委員：別紙2の資料の中で、障がい者の利用は年齢制限を撤廃してほしいとあるが、これは既に廃止したものではないか。

事務局：意見については、4月からの累計になっており、9月までの間にこういった意見があったため記載させていただいた。10月からは年齢制限を撤廃している。

亘理委員：別紙2のモコバスに関する要望は、全て運行を充実させてほしいというものだが、それが合計で300件以上になっている。この要望は、課題①の「バス路線が廃止され、不便という意見が多い」という部分に集約されているのか。

事務局：そういった内容である。

亘理委員：300件というのは、件数としてかなり多いと思う。是非重要視して検討してほしい。

田尻委員：デマンドを利用している方に事前に意見を伺っているが、土曜日・祝日の運行台数を削減し、平日の運行台数を3台から4台へ増やすというようなことには、やむを得ないのではないかと意見をいただいている。

佐々木委員：バスについて、関東鉄道様に伺いたいですが、取手駅西口への路線バスのルートは、以前は現在のモコバスのルートであった。住民としては、以前のルートで運行してもらえるとありがたい。モコバス路線がなくなった場合、買い物難民ということが心配である。保健センター前バス停の隣にスーパーがあり、利用している方は多い。路線バスとモコバスのルートが重複しているとは思っていない。以前のルートに戻してもらうことは可能なのか。

塩入代理：バスルートについては、守谷市の事務局と調整しながらやらせていただいている。新たな課題として検討の余地はあるが、タクシーの課題でも出たように、バスにおいてもドライバーの人員不足の課題がある。その辺のすり合わせをしながら少しでも地域に貢献できるようにやるのが一番なので、当社担当部署と路線の構成を色々と探りながらやっていきたい。

鈴木(勉)委員：正午から午後1時までの運行要望が多いとのことだが、増車した場合の1台分を、その時間帯に充てるのか、昼休みをずらして充てるのかということになるが、そういった検討なのか。

事務局：タクシー事業者様との協議になるが、休憩時間を30分ずつずらしていただく等の協議ができればと考えている。

服部委員：高齢者の割合は、現在4人に1人であり、今後3人に1人というように超高齢社会が訪れるのは間違いないと言われている。さらに昨今の高齢者の事故報道からも免許返納がうたわれている中で、高齢者が移動したい場合、身内や知人に車に乗せてもらう以外は、公共交通機関になる。高齢になるほど目的地までの到達度は好まれる。バス停まで行くのは大変だということ。デマンドの課題の中で、現状は予約が多く、時間的な余裕がないということを知って非常に心

配している。無理な状況が続くと事故につながり、取り返しのつかない事故となる場合がある。どう解決していくかという点、増車しれないが、増やすためにもドライバーを雇用する必要がある、人材不足という現状。できるできないは別として、案の提案をさせていただく。

デマンドに必要な二種免許の取得は、取得費用が結構かかるので、これを補助金等で出すのはどうか。高齢者ドライバーの方も多く、茨城県では平均 70 歳くらいなので、65 歳以上の方がタクシー業界を支えているような形になっている。タクシー業界は年収約 300 万円という賃金の問題もあり、デマンドのドライバーには歩合給に加え、固定給を出し、固定給の部分について補助という案もある。デマンドのドライバーは特別にする等、経営していただければ雇用も可能かもしれない。また、二種免許取得の補助をしたドライバーが、待遇の良い方へ転職しないよう、ある一定の金額でずっと運転してもらえればよい。まして、市の仕事なので使命感もあるのではないかな。

新たなドライバーとして一番考えられるのは、女性ドライバーである。ある一定以上の金額だと、普通のアルバイトをするよりも高い給与であり、使命感というものを加味できれば、デマンドを違う形態にしていけるのではないかな。現状では限界があるので、打開策として提案させていただいた。

渡部代理：以前は水戸の免許センターでの一発試験しかなかった。現在二種免許は教習所で取得でき、教習所での取得がほとんどである。取得金額は、約 25 万円～30 万円であるので、補助金という話が出たのではないかな。

昔は 60 歳に定年になって、二種免許を取ってタクシードライバーをやろうかなというパターンであったが、現在は定年が 65 歳に延びたことで、疲れたからもういいやとなっているのではないかな。また、女性ドライバーの活用は、子どもが中学高校生に上がった、または子育てが終わったお母さんたちを、昼間だけ勤務できないか、ということでも考えたことがある。デマンドにすれば、午前 8 時から午後 5 時までの勤務で昼休憩もある。5 時に終われば帰ってから夕飯の用意もできる時間帯ではないかな。利用する高齢者の方も女性が多いので、女性ドライバーは喜ばれるのではないかな。

車両の問題としても、茨城県南地区のタクシー車両は台数規制があり増車できない。デマンド用は許可を取っているのだから、タクシーではできない乗合ができるし、台数の規制を受けない。

市外への運行については、例えば、みずき野から J A 取手病院や医師会病院ということだと思うが、降ろすだけでなく、迎えに行くことにもなるので、守谷市内での送迎の時間が取られてしまう。運行時間の拡大については、現在の 8 時開始はちょうど良いと思ってい

る。5時、6時などの早朝は通常のタクシーを使ってくださいとの話である。

1時間前までの予約が不便とのことだが、オペレーターによって何とかなるかもしれない。しかし、人によって毎日行っている訳ではないかもしれないし、慣れるまでは1年くらいかかるということなので、長い目で見ていただければと思う。

鈴木会長：色々な事項が相対しての話であるから、全体的な中で十分検討してもらう必要がある。

古谷委員：この協議事項は、統計や要望意見を入れた中で、良し悪しはあるが、事務局としてはこのように考えているというものである。委員の皆様には、指摘事項や追加事項があれば是非意見をいただき、今後の検討材料にしたい。課題解決のために提案をお願いします。

渡部代理：市内でも車椅子のまま乗車できる福祉タクシーがあるが、デマンド車両として増車を考えられないだろうか。障がい者が利用できるようになったので、乗りやすいのではないか。

鈴木会長：無理な話ではないかもしれない。色々調査していただきたい。

古谷委員：デマンドは福祉タクシーとは目的が異なる。もちろん福祉タクシーを利用している方がデマンドを利用するのは問題ない。デマンドは1人で乗り降りできる方が対象であるのが、福祉タクシーは介助が必要な方が利用する。現状で棲み分けができていると思う。この協議会の中で福祉有償運送についてやるのが一般的だが、守谷市の場合は福祉部門が先行したので、分けている。最終的にはこの協議会で一括することも検討している。

田尻委員：高野地区の場合、人口15,000人に対し、高齢者が3,000人で約20%の割合であり、毎年増えている。デマンドの登録状況も高く、同様に増加が見込まれる。そういった状況の中で、モコバスを高野地区にも回るように配慮してほしいという意見は根強くある。バスルートの見直しが難しいのであれば、デマンドを少し増やしてほしいという意見もある。しかし、今日の話を知ると難しいように思う。免許返納者も増えており、モコバスもデマンド増車も難しいのであれば、高野地区は限界になってしまう。デマンドの利用が増えたことで、1人当たりの費用も減少していると思うが、経費としては負担額が大きい。デマンドを増車することが難しいのであれば、高齢者へ向けたタクシー利用券の交付等も検討していただきたい。

佐々木委員：福祉に係るタクシーをこの場で議論することも検討しているというが、それ以外の日常生活に関わることを行政全体でカバーしてもらうということが必要だと思う。交通に焦点を当てると、目的地に行き帰るとのことだが、テクノロジーの変化によって目的地が自分のところに来てくれるという時代が目の前に来ている。目的地に行かなくていいということは、そこに行く交通手段を考える必要がなくなってくる。行政として色々なメニューを利用者のところに

用意できるインフラを作ることも必要だと思う。今後公共交通を考
えるときには、高齢者が目的地に行かなくてはいけないという発想
自体が変わってきているのではないか。そういう広い視野と長期的
なビジョンで交通手段を考えていただきたい。

古谷委員：田尻委員へ確認だが、タクシー利用券のようなイメージでよろしいか。

田尻委員：そうである。

古谷委員：佐々木委員のおっしゃるような時代になってくると思うが、コミュニ
ケーションの場や、外出機会の創出としての交通もある。デマンドの
利用状況から、病院以外にも大型ショッピング施設の利用が多いこと
からも見て取れるのではないか。外出していただくことで、高齢者の
健康の増進等にもつながるので、移動手段としてだけでなく、この辺
りも合わせて検討すべきと思う。

4 その他

事務局：次回の協議会の開催については、1月頃を予定させていただく。

5 閉会