

会 議 録

会議の名称		平成 2 9 年度第 3 回守谷市地域公共交通活性化協議会		
開催日時		平成 3 0 年 2 月 8 日 (木) 開会：午後 2 時 閉会：午後 3 時 3 0 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, 長谷川委員, 寺田委員, 佐々木委員, 渡辺委員, 青木委員, 勝家委員, 塙委員 (代理：関氏), 多田委員, 光田委員, 鬼沢委員, 武藤委員, 片山委員, 古谷委員, 石橋委員 以上 1 7 名		
	市職員	浅野都市計画課長, 高橋課長補佐, 長谷川係長, 貝塚主任, 野元主事 以上 5 名		
公開・非公開の状況		☒ 公開 ☐ 非公開 ☐ 一部公開	傍聴者数	2 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) 協議事項 議案第 1 号 守谷市地域公共交通網形成計画 (案) について 議案第 2 号 モコバスのバス停名称変更 (案) について 議案第 3 号 平成 2 9 年度補正予算 (案) について 4 その他 (1) 見えバスの状況報告 (2) パブリックコメント実施について 5 閉会		
確定年月日		会議録署名		
平成 3 0 年 3 月 8 日		会 長 鈴 木 榮		

審 議 経 過

1 開会

2 会長あいさつ

今回の案であるが、1月18日の分科会において議論した内容になり、その意見を踏まえた上での協議会となる。モコバスが現在約1億円の支出をしているところで、市議会からも削減・縮小との強いご意見もある中、1億を5,000万円に削減し、デマンド等の新たな交通で2,000万円程を見込んでいきたい。今回の網形成計画では、改革案が作れるように盛り込んでいく必要がある。次年度に向けての具体的な内容について、方向性を踏まえた上で協議いただきたい。

3 議事

(1) 協議事項

●議案第1号 守谷市地域公共交通網形成計画（案）について

【事務局から説明】

○意見・質問等

佐々木委員：P67で以前はバスとしていたところを公共交通に変更したということだが、公共交通とは具体的に何を指しているのか。P71にある自家用有償運送、デマンドタクシー、自転車の活用とあるが、これが公共交通ではなさそう。公共交通に変更したというのは言葉の遊びか。バス以外に想定しているものは何か。

P70、71の小さな交通の考え方は非常に良いと思うが、P72以降の施策を見ると、小さな交通に関する具体的な記述がなく、あまりにも解離がある。これを平成30年度に調整し、平成31年度に実施していくことであれば期待したいが、そうっていないのではないかと。P72、73の数値目標の中で、数値目標1のモコバスの利用者数が現状の4,000人を5年後に4,200人にすることだが、一生懸命やっても5%しか増えないのか。そんな目標値の事業であればやめた方がいい。同じく数値目標2の満足度についても23%から27%であり、市民の3割弱しか満足のない事業をこれから5年かけてやるのか。私は少なくとも5年後であれば倍増しなければならないと思う。

事務局：佐々木委員の数値目標に対するご意見の中で、我々としても、これから行っていく施策が具体的に見えていないところもある。小さな交通としては、地域発案であることから、現状として具体的な記載はないが、それでも何とか今年中に方向性を付けていきたいと考えている。流れとしては網形成計画の策定後、方針が出てから実行するという認識があり、具体的な施策については、網形成計画が承認されない動きがとれない。また、当初施策実施へ向けた調整時期を2年間としていたが、1年間に前倒しし、なるべく早く施策を実施していくよう

調整させていただいている。

佐々木委員：網形成計画がないと次のステップへ進めないことは分かったが、私はこれに到底賛成しかねる。納得できるところまでまとめていただけるのか。結論はいつ出すのか。再検討していただけるのか。

鈴木会長：分科会を踏まえた話をする、網形成計画とは、今までの流れの中で一貫のものを作り上げていく必要がある。今回の計画策定の上で、大きな課題というのは、大きく物事を変えていき、モコバスだけに頼らない交通手段を考えていくことである。そのような1つの骨格を作った上で、平成30年度については、地区別の意見を踏まえて変えていくということを示している。

佐々木委員：会長のおっしゃったように私も理解している。そういう意味での考え方は非常に良いが、目標値を見てみるとあまりに低い。大きく網形成計画を変えろと言っているのに、施策ではモコバスの再編以外ほとんど何もない。本当にそれでP70、71のコンセプトが実現されるのかと言っている。

鈴木会長：私はこれでできると思う。したがって一番大きな課題は平成30年度にどこまでやれるかということ。現状を示しているのがP72のモコバスの利用者数である。基本的には、路線バスは一定数の利用があり、モコバスは路線バスに乗れないところを補完していくものである。そのモコバスの利用者数が上がっていないということが一番大きな課題として捉えていくしかないだろう。公共交通として、モコバスだけでなく路線バスを含めた全体の交通網の体系の計画を作っていく必要がある。

渡辺委員：P72の目標値が4,000人から4,200人となっているという話だが、路線バスの利用者数は現状維持で、モコバスの利用者数だけを200人増やすということであれば、現状の利用者数から見ても高い目標値だと思う。施策2のモコバス再編成には、モコバスしか記載がないので、そういうイメージなのか。

事務局：数値目標1の目標値を低く設定しているというのは、基本的にはモコバスの削減を行った上で、デマンド等の違った交通手段を導入するということを踏まえているので、路線が少なくなったことに伴い、バス自体の利用者数は少なくなる。ただ、新たな交通手段については、基本的な数値がないため、バスだけの数値であると数値目標1で示したくらいの数値になる。「バス等利用者数」の「等」とさせていただいたのは、バスだけの数値しかない中で、その他の交通手段を含めた利用者数を最終的には評価していきたいからである。

また、路線バスについては計画の中で考えていないのではなく、バス事業者と調整していきたいと思っている。再編を行っていく中で、事業者にお聞きしながら協議していきたい。なお、数値目標3でバス待ち環境とあるが、ハブ的な待ち環境を路線バスの中で作っていければと考えている。それらを踏まえて各数値目標を立てさせていただいて

いる。

佐々木委員：これ以上時間をかけて議論しても結論は出ないだろう。最終的には多数決に従いたいですが、今の説明ではこの計画そのものがずさんであると言っているようなものである。数値を出している以上、指標となる分母と分子をはっきりしていないのはおかしい。

青木委員：前回の議論でもあったが、守谷市の中で公共交通を作っていくビジョンができていないのではないかと。現状の課題を補うためにデマンドに期待しているようだが、失敗したケース、もうやめてしまったケースもあり、期待するものではないかもしれない。守谷市でデマンドが成功するとなると、路線バスはいらなくなり相反することが起き始める。それも踏まえてビジョンを立てていく必要がある。

鈴木会長：全てデマンドでやっていこうという話ではない。公共交通とは、全体的な見方をしなければならない。各地域の特性が強く、全体を見た上での表現が必要となるため、具体的な表現は難しい。小さな交通を大きな交通にしようという訳ではないが、それぞれの地域の中の問題点を把握し、解決する手段を探りながら進めていくことが必要である。ある意味では計画の中身が矛盾しているというところもあるかもしれないが、様々な解決手段がとれる形で網形成計画を作っていかなければならない。

田尻委員：民間で働いてきた者にとっては、もう少し市民の目線に立って、大胆に、具体的にもう少し分かりやすくなれないかなと思っている。市の立場としては、関係機関等へ遠慮されているのではないかと。もっと市民目線に立って大胆に、具体的な案を作って、これでどうだというものを出していただきたい。

小さな交通は市民自らが地区ごとに検討していくものである。非常に良い。こういった施策をやっていくことで会長のおっしゃるようなモコバスの経費を半減していくことも可能になるのではないかと。

鈴木会長：全てうまくいく訳ではないが、実績が上がらないものは根本的に見直す必要がある。一方、現実利用している市民もおり、その意向を無視してすぐ止めるという訳にもいかない。公共交通ということで、公共というものは多少の犠牲を伴うものにならざるを得ない。その意味のたたき台がこの網形成計画である。ご不満もあると思うが、この案の中で採決をお願いしたい。

亘理委員：P 72、77の指摘について、各委員同様にまだ満足できるものではないと思うが、まだ無理があるのではないかと。

目標設定にしても、守谷市の現状は、自家用車の需要があって、バス利用もあるものなので、自家用車利用を減らしてバス利用に移行していくとか、元々交通手段を持たない人を乗せていくとか、中期的な目標を立てていく必要がある。単に利用率だけを見るのではなく、もう少し多面的に見て、本当にバス利用が必要なところに対する達成率等の指標にしていくべき。ただ今回の計画の段階では、具体的なところ

まで示すことは難しく、中期的に考えて方策を出すべき。

鬼 沢 委 員：目標達成の施策について、施策6がない。

事 務 局：ご指摘のとおりであり、訂正させていただく。

【採決の結果、賛成多数により承認】

●議案第2号 モコバスのバス停名称変更（案）について

【事務局から説明】

○意見・質問等

意見なし

【採決の結果、全員賛成により承認】

●議案第3号 平成29年度補正予算（案）について

【事務局から説明】

○意見・質問等

鈴 木 会 長：基本的には高齢者に対する運転免許返納だが、今回は件数が急激に増えている。今後も返納者が増えることに伴い、費用も増えていくが、これから公共交通の予算を削減していこうというときに、予算が増えていくのは矛盾ではないか。経費を見直すべきではないか。公共交通以外の部門で予算措置も可能なのか。

佐々木委員：免許の返納者が増えることは促進していくべきである。あと、免許の返納者が増えたことに対して予算をどこが担当するのか、この両方の議論をするのか。

鈴 木 会 長：経費の話はこの協議会で議論できる。

事 務 局：事務局としては、バス利用促進ということでこの事業を行っているが、高齢者に対する施策となるのか、交通安全的な面での施策なのかによっても予算措置を行うところが変わってくる。利用促進の部分は残しつつ、シルバーパスの一部費用負担等の高齢者対策や、交通安全対策へ移行していくことができるのであれば、経費の削減をしつつ、利用促進を図ることができるのではないかと。

昨年度の協議会で、企画課の事務局からは、段階的に施策を踏まえて変更できないかと提案させていただいた際に、現状と変更なしで行っていくべきだという意見を踏まえて変更しなかった経緯があると聞いている。

古 谷 委 員：現在行っているものは、免許返納の際に、バスの回数券を渡し、バスの利便性を実感してもらい、普段からバスを利用していただくという目的である。施策的に見ると交通防災課の施策である。高齢者の自主返納が本当に増えてきていて、時代的には率先して行うべき事項であるが、最終的には自主返納は交通防災課で促進させて、公共交通活性化協議会では、あくまで公共交通の促進をしていく。

鈴 木 会 長：今はもう普及・促進という時期は終わったのだろうか。そうであれば自家用車からバス路線に切り替えてもらうということだけが残る。合わせて金額についても減額していけばよいのではないかと。

古 谷 委 員： 今後は返納者数が増大していくことも確実であるから、それに対して 2 万円分の回数券で利用促進を行うことに費用負担が耐えられなくなってくる。先ほど説明のあったシルバーパス等を活用し、協議会としての金額負担を段階的に引き下げていけないか。

鈴 木 会 長： 昨年度の協議会の段階では、返納実態を見てもあまり増えていないが、今回は 160% くらいに増加している。普及の時期は終わり、バスに切り替えてもらう形で運用していくことが必要ではないか。次年度から変更するようなことはいかがか。

佐々木委員： 対象者が急激に増え始めるのは 2025 年が 1 つの境目ではないか。現時点ではまだ普及時期であり、あと 2、3 年は続けた方が良い。免許返納に対する予算は必要であり、増やしていい予算である。

鈴 木 会 長： 実際の返納者の年齢層は 70 歳代、80 歳代かな。

古 谷 委 員： 返納者の年齢は様々である。また、本人が自発的にというより家族等の説得により返納するのが現状である。

多 田 委 員： 警察の立場からすると、事業としての自主返納補助というのは、これからの安全性を考える上では、各市町村に是非とも実施していただきたいをお願いをしているところである。警察の立場からはあまり削減が望ましくない。県内各市町村の状況を全て把握している訳ではないが、高齢者の自主返納にまったく取り組んでいないところもあると聞いている。守谷市には、是非こういった施策を県内のリーダー的な形で続けていただければと思っている。

勝 家 委 員： 国土交通省の立場では、第 1 の目標は、高齢者が免許返納をせずに大変痛ましい事故を起こしている現状を減らすということ。それを返納しやすくするためには、公共交通がしっかりしていないといけない。たまたま守谷市の場合は、その両方が合致して、バスの回数券を渡すという形で返納した者に対してインセンティブ（動機付け）を与えている。この回数券の補助があることが返納のきっかけになったかのアンケート等をやってからではないと、回数券の金額減額については判断できないのではないか。

事 務 局： 事例として、既にシルバーパスを持っている返納者の場合、バスを利用する際に回数券は必要ではなくなり、本来の目的にそぐわないものとなる。シルバーパスは購入に当たりある程度費用がかかるので、購入可能な年齢 70 歳以上の返納者に関しては、シルバーパスの補助というのもありなのではないか。

また、今回補正予算を協議会の予算として計上しているが、市の補正予算要望をお願いしているところである。市議会で補正予算の承認が得られた場合の条件付きである。協議会としての予算について会長にも投げかけていただき、全体的に色々なものを踏まえて検討していきたい。警察や国土交通省の立場からの意見もいただき、来年度以降も課題として調整していきたい。市としてアンケートはなるべくやっていきたい。

佐々木委員：継続審議ということで、予算については有効活用を検討していただければ。

鈴木会長：事務局が返納者へのアンケート調査の回答を持ってきてから再度審議を行う方がよい。

渡辺委員：今回の補正は、元々予算を組んでいたものが、対象者が増加したための補正であるので問題ない。しかし、新年度予算としては、別物であり、見込まれる増加に対してやらないというのはどうなのか。

事務局：返納者が増えている背景として、返納事務が交番でできるようになったこともあり、市でも交番に返納の案内を置かせていただいている。この影響もあると思う。

青木委員：公共交通の運行経費に対する経費は、市議会で9,000万円以内という議決をしている。市議会議員の中にはこの免許返納の予算がこの9,000万円に含まれているということを知らない議員もいる可能性がある。表現の仕方を考えた方がよい。

事務局：運行経費補助金という中で9,000万円を計上させていただいている。免許返納については、単体で予算計上しているが、今回の補正も免許返納分ということで上げさせていただいた。内容説明も同様に行う予定である。

青木委員：市議会議員の中では、上限が9,000万円という認識であるから、なぜこれ以上金額が上がるのかという意見が出てくるはずである。この部分については、質問を受ける前に分かるように表記した方がよいというアドバイスである。

鈴木会長：当初予算から実際の経費の差があまりに大きいということで、この問題を提示させていただいた。市議会議員としても賛成意見を持ってもらわなければ困る。

古谷委員：市議会としても、免許の自主返納については行うべきだという姿勢であり、自主返納を促進させる有効な手段であると認識していると思う。市議会議員の皆様には、了解していただいていると認識している。

事務局：協議会として、条件付きになるが、こういった形でお諮りいただければと思う。

【採決の結果、賛成多数により承認】

4 その他

(1) 見えバスの状況報告

事務局：バスロケーションシステム「見えバス」について、今年度末をもって実証実験の終了となる。現在検証を行っているが、利用状況の推移や今後のランニングコスト等の状況から判断させていただいている。来年度については、現状を考慮すると、全路線について見えバスを継続するのは難しいと考えている。モコバスのみ市からの持ち出し費用がない形で引き続き行えないかを、管理会社であるマネジメントシステムと調整している。路線バスの方は継続が難しいところであるが、事

業者と調整を行っていく。もう少しで市民の皆様にはお知らせできるようにする。地方創生事業であることから、市議会の委員会へも報告させていただき、方向性を示せればと考えている。

(2) パブリックコメント実施について

今後の流れだが、各部長等を確認後、庁議に諮らせていただき、この案でパブリックコメントを行う予定である。来年度4～5月辺りには計画を策定させていただく。パブリックコメントの終了後、意見等の状況によって今後の協議会の開催について報告させていただく。何も意見がない場合等は、会長と調整させていただく。

5 閉会