

主題 令和4年度 第3回つくばみらい市地域公共交通会議

- 日 時：令和4年10月20日（木） 午後2時～午後3時10分
- 場 所：つくばみらい市役所伊奈庁舎 2階 会議室 1、2
- 出席委員：秋山義継会長、古谷隆夫副会長、武藤成一委員、田中正利委員、國下裕司委員
仲野俊二委員（代理：赤木祐道氏）、寺田明弘委員（代理：富山勝彦氏）
松本譲二委員（代理：飯島宜昭氏）、野村俊光委員（代理：八木岡道孝氏）
海老原弘委員、豊島美智子委員、島崎邦雄委員、池田和美委員、北澤盛次委員
神達隆樹委員（代理：小島隆氏）、渡来真一委員、伊藤和浩委員 以上17名
- 欠席委員：富山和之委員、小川一成委員、澤島政志委員、服部 透委員、山野井周一委員
東ヶ崎裕二委員、 以上6名
- 事務局：都市建設部 飯泉部長
都市計画課 成嶋課長、藤倉課長補佐、堀越係長、小松主事
㈱アルメックVPI 内山上席コンサルタント、和田コンサルタント、中島コンサルタント
- 傍聴人：1名

- 次第
- 1. 開会
- 2. 会長あいさつ
- 3. 議題

<報告事項>

- (1) コミュニティバスお試し乗車の実績について
- (2) 公共交通利用実績（令和4年4月～9月）について
- (3) コミュニティバス小絹ルートの見直しについて
- (4) 地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の結果について

- 5 閉会

- 会議要旨

<議題>

報告事項

- (1) コミュニティバスお試し乗車の実績について
コミュニティバスお試し乗車の実績について報告した。
- (2) 公共交通利用実績（令和4年4月～9月）について
公共交通利用実績（令和4年4月～9月）について報告した。
- (3) コミュニティバス小絹ルートの見直しについて
コミュニティバス小絹ルートの見直しについて報告した。
- (4) 地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の結果について
地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の結果について報告した。

● 会議録

- 1 開会（午後2時00分）
- 2 会長あいさつ
- 3 議題

報告事項

- (1) コミュニティバスお試し乗車の実績について
コミュニティバスお試し乗車の実績について報告した。

<質疑等：なし>

- (2) 公共交通利用実績（令和4年4月～9月）について
公共交通利用実績（令和4年4月～9月）について報告した。

<質疑等>

委 員：資料2によると、令和4年度の小絹ルートの実績は、令和3年度の実績に比べて若干下降傾向にある。この辺りについて検証や原因は把握しているか。

事 務 局：小絹ルートの見直しについては、本会議の議題（3）にも上げており、我々としても課題として捉えている。ルート再編を実施した令和2年度から数えると今年度は運行3年目に突入している。その中で、地元自治体からは小絹ルートの使い勝手に関する意見やそれに伴うルート改正の要望の声なども上がっている。我々としても、そうした利用者の要望に沿う形にしていかなないと利用実績も向上しないと考えている。詳細については、次の議案（3）の時に説明する。

会 長：これまでの流れから推測すると、利用実績には各ルートによる居住密度の違いも表れているように思う。居住密度が高い地域では、利用実績も高めになる傾向があり、居住密度が低い地域では利用実績が低めになる可能性があることも考慮しておかなければならない。

本来は、関東鉄道のような民間が運営する路線バスを交通網の中に十分に取り組み、利用者がきちんと料金を支払い、事業者が儲かる仕組みが整っていれば問題はない。しかし、それらが現状としては難しい状況であり、地方自治体がある程度関与した上で交通網を形成していかなければ、市民を含めた公共交通の利用者から利用機会を奪ってしまう。費用をかけて公共交通を整備していることもあり、色々な交通資源があることを自治体からも利用者に対して積極的に発信していかなければならない。

委 員：コミュニティバスや病院バス、デマンドタクシーを運行するにあたり、つくばみらい市としての負担はどのくらい掛かっているのか。

会 長：大変よい質問である。やはり、自治体の財政からどのくらい支出があり、それが公共交通にとって適正な支出となっているかどうかは検討していかなければならない。実際のところ、この点に関する議論は非常に難しい。いくらでも費用を掛ければ掛けるだけ公共交通がよくなるとは限らない。財政の中の負担として、どの程度までならば議論の可能性があるかといったことを考慮し、無尽蔵に費用を投入することを考えてはならない。適正な財政支出の中で、利用者の満足度を得られるかというところになってくる。

事務局：先程の質問について回答する。各事業によって年度等での推移はあるが、コミュニティバス、病院バス、デマンド乗合タクシーの合計で約1億4千万円程度の運行経費が掛かっている。

委員：承知した。改めてではあるが、コミュニティバスの運行台数や規模感がどのようになっているのか伺いたい。

事務局：コミュニティバスは全部で5台あり、各地区を7ルートに分けて運行している。

委員：利用人数の減少が見受けられた小絹ルートについては、どこか別の場所と抱き合わせで運行しているのか。

事務局：地区間東、地区間西、板橋・みらい平の最終便（第9便）と通勤ライナーと板橋・みらい平ルート（第1～8便）を運行する車両については、それぞれ1台の中で複数のルートを跨いで運行をしている。地区間南、谷井田、小絹の3つのルートについては1台ずつで運行している。

- (3) コミュニティバス小絹ルートの見直しについて
コミュニティバス小絹ルートの見直しについて報告した。

<質疑等：なし>

- (4) 地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の結果について
地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の結果について報告した。

<質疑等>

会長：アンケート調査等を踏まえ、つくばみらい市のこれからの地域公共交通を考えると、市としてどこまで財政負担ができるかが1つのポイントになってくる。少子高齢化がさらに加速し、市の財政は厳しくなることが予測される一方で、様々な公共交通需要は存在し続ける。そうした中で、つくばみらい市の交通資源を最適な交通体系として作り上げ、それがどの程度まで許容範囲となってくるのかを考えていかなければならない。アンケート調査の中には、「公共交通は民間経営で行うべきであり、財政負担すべきではない。」という声も上がっていた。この回答から推測すると、日頃から自家用車を利用し、現段階では、公共交通の必要性を感じていない市民もいることが伺える。しかし、そういった市民の方々も、将来は公共交通の利用者になる可能性もあるため、公共交通に対して税金を負担することは大切であるということを知らせなければならない。現在においては、公共交通の民間経営が成り立たなくなったために、様々な交通資源を投入することになっている。そのため、これらの交通資源を活用にするにあたっては、無駄な面がないように運用を考えていかなければならない。交通政策は、すべての自治体によって異なる。交通弱者には様々な層が存在し、世代によって求めているニーズも異なる。全てが満足することは難しいが、そうした中でも、利用者がほどほどに満足していく交通体系づくりについてどのような形がよいかというところを委員と共に考えていきたい。また、交通ニーズについては、市内に留まらず、市外にも繋がっていくため、自治体の垣根を越え、連携する地域間でも交通体系を整備していく必要がある。

4 閉会（午後3時10分）

● 配布資料

【資料1】コミュニティバスお試し乗車の実績について

【資料2】公共交通利用実績（令和4年4月～9月）について

【資料3】コミュニティバス小絹ルートの見直しについて

【資料4-1】地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の結果について

【資料4-2】地域公共交通の課題等