

# 第 30 回 東海村地域公共交通会議

【日 時】	令和 4 年 6 月 23 日(木) 10 時 00 分～10 時 45 分	
【場 所】	東海村役場 行政棟5階 原子力視察研修室	
【出席者】	(委 員)	出席 16 名(うち代理 3 名)／欠席 8 名
	(オブザーバー)	出席 2 名

## 1. 開会

## 2. あいさつ

### ○萩谷会長

皆様こんにちは。本日は大変お忙しい中、第 30 回の東海地域公共交通会議にご出席いただきまして誠にありがとうございます。今年度は、会議の委員 6 名の方々にご異動がございました。新たに委員になられた方々におかれましては、委員就任にご快諾いただきましたことをこの場をお借りして、お礼を申し上げたいと思います。また、昨年度から会議に参加いただいている委員におかれましても、引き続きお力添えをいただきながら進めて参りたいと思いますのでよろしくお願いいたします。そして今、進行の方からお話がありましたように、事務局の方も顔ぶれが変わっております。役場内でこの 4 月に組織改編の方がございまして、地域公共交通の担当部署が産業部産業政策課に移管されました。後程、委員の皆様を含めまして、自己紹介の時間を設けさせていただく予定でございますのでよろしくお願いいたします。

さて、昨今の地域公共交通をめぐる情勢に目を向けてみますと、少子高齢化や高齢者の免許返納等の増加などから、公共交通は特に交通弱者と言われる方々にとってその重要性が非常に増してございます。一方で、コロナ禍によりまして、行動抑制や新たな生活様式の定着といったものの影響によりまして、本村においても利用者の減少等により、事業の採算が悪化しているという状況でございます。また、デマンドタクシーにおいては、従来からのキャンセル数の高止まりや、満車による乗車のお断わりといったものは、以前よりは若干減ってきてはございますけれども、まだまだ相当数発生している状況など、取り巻く環境というのは厳しさを増しているという認識でございます。今後何らかの対策を改めて検討していかなければならないものと考えてございまして、その際には皆様方からご意見等を賜って参りたいと思っております。本日の会議では、国庫補助事業活用に当たりまして、地域内フィーダー系統確保維持計画の審議を議題上げているほかですね、本村を走るバス、デマンドタクシーの昨年度の利用状況についてご報告させていただきたいと思います。特にデマンドタクシーにおきましては、先ほどお話をさせていただいた事業の採算の状況と、キャンセル問題の解決やさらなる利便性向上の手がかりとするために、利用者の属性について、少しずつ分析を進めておりまして、本会議の議論の活性化のため、そういった点も後程事務局から報告させていただきたいと思います。本日の会議におきましては、本村の地域公共交通が村民にとってよりよいものとなるよう、皆様の関連なご意見

を賜りたいと思いますのでよろしくお願いいたします。簡単ではございますが、私からの挨拶とさせていただきます。

### 3. 報告

#### (1) 公共交通の利用状況について

##### ○事務局

公共交通の利用実績というところで、資料 1-1 から 1-5 を用いてご説明いたします。それでは、まず利用者の数字の動きについて触れていきたいと思います。バスから参ります。お手元に資料 1-2「地域公共交通の輸送実績 月別利用者数等一覧」という名前の資料をご覧ください。

さて、資料右側にありますとおり、現在、茨城交通様に東海村内だけだと 3 つのルートでバスを運行いただいております。東海駅を起点として、茨城東病院まで行くルート、茨城東病院を經由して海浜公園まで行くルート、フローresta須和間や南台住宅を循環するルートがございます。利用者の動向を見ていきますと、コロナ禍前は約 8 万人近くだったのが、令和 2 年度は約 6 万人まで落ち込んだところ、令和 3 年度は 1 万人近く数字が戻りまして約 7 万人となっております。例月の人の動きで見て、令和 3 年度は令和 2 年度と比べるとだいたい 1～2 割ほど増加している、という状況です。先ほど申し上げたルートごとの数字の動きとしては、資料 1-1「公共交通の輸送実績【令和3年度】」の中ほどに「路線バス」という欄がありますが、その下に「フローresta循環線」等々と記載がありまして、そこから資料右を見ていくとあるとおり、前年度比でフローresta循環線は 3 千人増等となっております。

続いて、デマンドタクシーです。資料 1-3「デマンドタクシー「あいのりくん」年度別利用実績」という名前の資料をご覧ください。デマンドタクシーは社会福祉協議会様に委託しまして、平日だと朝 8 時から 5 時まで 30 分間隔・6 台で運行、土曜日だと 4 時まで 4 台で運行となっております。利用者としては 60 歳以上の方々を中心に、コロナ禍前だと 4 万 3 千人だったのが、ここ 2 年は 3 万 7 千人ほどとなっております。キャンセル・お断り件数で見ても、コロナ禍前よりは数字は減ったものの、現在もやはり一定数生じております。資料右下部にあります利用者・キャンセル件数・お断り件数一覧という名前のグラフを見ていただくと分かります。利用ピーク時間帯にはキャンセルとお断り数に一定の相関関係があるのか、その時間に各件数が集中的になってしまう状況です。

次に、例年のご報告に少し加えさせていただくのが、昨今の情勢を受けたデマンドタクシーの収支や村の財政状況、利用者の属性といったところです。特に、利用者は具体的にどういった人が多く利用されているのか分かれば、キャンセル件数一つとっても対策が何か打てて、件数の減少につながらないかな、という考えのもと少しずつ分析をはじめてみました。それでは、資料 1-4「デマンドタクシー補足資料」という名前の資料をご覧ください。構成が 4 つありまして、まずはデマンドタクシーの収支です。その状況としましては、前と比較すると芳しくない。支出は変わらず、収入が減ってきている。収支率という言葉がありまして、支出に対しての収入の割合の

ことですが、14%となっており、一時期 20%近くあったものの、下がってきている状況です。参考までに資料 1-5 で令和 3 年度の詳細な収入と支出の金額を載せておりますが、資料 1-5 下部にあるとおり収入不足分の 46,000 千円ほどが税金によって賄われております。それを利用者数で割り返すとお一人利用されるごとに 1,200 円ほどかかっている。ここが、ちょっと頭が痛いところ。これ以上収支が悪化して利用者一人当たりの税金額が増えていくと、デマンドタクシーはやめてチケット補助等をやりつつ一般のタクシーの利用を推したほうがいいのではないかと、なってしまいます。この事業をやるに当たって、二つ気にしなくてはいけなさそうだな、ということがありまして、一つ目が、ニーズが被っている等もあってタクシー事業者さんを少なからず圧迫しているのではないかとされる面、二つ目が、主に現役世代のあまりデマンドタクシーを利用されない方たちや事業者さんに収めていただいた税金が入っている、という面です。これらを考えると、これ以上収支が悪くなって、利用者の利益や使用料との負担のバランスが崩れてしまうのはまずいのではないかと、いうところがあります。

続いて、東海村の税収です。東海村の税収は固定資産税と呼ばれるもので大半を占められておりまして、その額としては、令和 3 年度としては、税等全体で 130 億円ちょっとあるところ、80 億円も占めている状況です。資料中棒グラフが年々下がっているのが、減価償却といいまして、物の価値は年を経ると下がってくる、価値が下がると税金も下がるというのがグラフ上表れております。令和 3 年度はなぜ棒グラフが伸びたのかというと、村内の事業者さんで大型の設備投資があった、というところで伸びております。平成 26 年度にも同様に設備投資があつて税収が一時的にぐんと伸びましたが、どんどん下がってきている状況です。それで、デマンドタクシーの収支の話と今の話を合わせると、乗車お断り問題等の対応にせよ、安易にデマンドタクシーを増車して解決、とはいけないところ。

次に、デマンドタクシーの実際の配車状況ですが、総運行コマ、平日だと朝 8 時から午後 5 時まで 30 分刻みとすると、19 コマあつて、それに運行台数 6 台をかけて平日 1 日 114 コマ、それに運行日数をかけて…とやっていったのが、総運行コマ数です。それに対して、実際に配車できた回数が実配車数となっております。その消化率でいくと、令和 3 年度で 8 割弱というところ。なぜ、100%ではないのか、というところですが、委託先の社協さんにお聞きしたところ、ドタキャンによる予約不成立・次の配車ポイントが遠く間に合わない。コロナ禍で早く帰る方が増えたため、16:30 便や 17:00 便は平均で 1~2 台での運行となっているなど一概に良い・悪いとは言えない状況のようです。

そして、利用・キャンセルの状況、ということで、利用やキャンセルが多い方、というのはどういった方たちなのか、といった分析をやってみました。まずは、個人ごとに利用とキャンセル回数を散布してみたのが「利用キャンセル回数散布図」となっております。そして、ここから分かるのが、デマンドタクシーの総利用回数は、3 万 7 千回ですが、実際の利用者としては 1100 人程度となっている。利用者によっては 500 回以上利用している一方、キャンセル回数が出出している方たちがいる。キャンセル率で見ても、全体平均 9%以上のところ、図の凡例でいう黄色とか赤色とかの高い割合を示す方たちが相当数いる。といったところが見て取れますね。そのう

えで、利用回数が多い方を見ていくと、200 回程度を境にほぼ障害をお持ちの方々に、大体毎日なごみや絆、まつぼっくりにお出かけをされているようです。200 回を超える方々は 40 名強ですが、全体利用の 3 割を占めており、1 名当たりの平均利用回数が 30 回程度のところなので、利用層にちよつと偏りがあるかな、というところ。また、散布してみると、利用とキャンセルの関係はおおよそ相関関係にあると言え、ここで気にしなくてはいけなさそうなのが、キャンセル数が多くキャンセル率も高い方たちかな、と思われます。次のページがキャンセル数のランキングになりますが、TOP5 の方たちで全体キャンセル数の 2 割を占めている。ということで、社協さんにこういった方たちに可能な範囲でどういったケアをされていますか、とお聞きしたところ、大体往復で予約を取られる方が多く、当日体調が優れない等でキャンセルされる方がいる。以前からドタキャン傾向の方もいるため、予約時にキャンセルとなった場合は可能な限り早く連絡を、といった声かけをオペレーターさんからいただいているということです。今はキャンセル数上位の方たちは 30 分前にはキャンセルの連絡をくれるようになってきているようで、それ以外の方たちのドタキャンが相対的に目立つようになってきている。(ドタキャン自体は多い日で一日 2 件発生しているようです。)キャンセルイコール予約不成立ということではありませんが、他の方の予約申し込みタイミングとキャンセルタイミングが合わない、キャンセルされた枠を他の方に振り替える、ということがなかなか難しい。

そこでさらに考えなくてはいけませんが、キャンセルタイミングの話。1 時間以内のキャンセルが全体の 3 割を占めているということで、こちらにもキャンセルをいつまでにしてもらえれば、振替が可能なのか、というのを社協さんにお聞きしました。それによると、1 時間前には連絡をもらえれば振替はできる。できるけれども、他の方の申込タイミングや運行コース次第では、予約不成立となってしまうとのことでした。そうすると、なるべく早いタイミングでキャンセルの連絡がほしい、ということになる。

最後に、振り返りとして、安易に増車はできない状況と先ほどお話をさせていただいたところですが、高齢者増加や免許返納等情勢を踏まえれば、このままいくと将来的に増車しないと対応しきれないと思われます。ただ、増車していくに当たっては、納税者の負担、利用者の利益と負担、村の財政状況、そういったもののバランスを考えて、まずは運行の効率を可能な限り高めなければならない。そのうえで、適正なデマンドタクシーの料金というものも考えていかないとけない。そういう流れなのかなと思います。そこで、目下、運行効率を高めるための検討課題として、2 点ございます。1 点目は、キャンセル問題。キャンセル数をどう減らしていくか。そして、キャンセルが出てしまっても円滑に他の方に振替ができるよう適切なタイミングでキャンセルを入れてもらうか、というところ。社協さんとも相談して、これ以上キャンセル数が多い個人にどこまでケアというか踏み込めるかは検討しつつ、利用者全員に対して、他の利用者に配慮したキャンセルタイミングについて周知をするというのがワンステップ目かな、と考えています。それでも、ダメな場合は、キャンセルポリシーを作って、抑止力として直前すぎるキャンセルには、キャンセル料を、ということを考えていかなければならないかどうか。いずれにしても、税金で運行しておりますので、障がいの有無とかはもちろん関係なく、他の方が乗車するという前提に配慮を

していただいている方に気持ちよくデマンドタクシーを利用いただけるようにしたいところ。2点目として、これ以上配車効率を上げられるか、でしょうか。実際に配車を担っていただいているオペレーターさんも辞めることがある、人の出入りがあると聞いておりますので、そういった「事業を持続可能にする」ための課題も加味しつつ、配車を AI 化した場合はどうなのか。アルゴリズムと  
いうか、人が配車する場合と AI が配車する場合で最適な運行ルートとの組み合わせといった手順の違いやキャンセルからの振替・ルート再構築の速さ等があつて、AI だと実配車が伸びるか  
どうか、検討していく必要があるかな、と考えております。以上でございます。

## 【質疑・意見】

### ○相巢委員

社会福祉協議会ですけれども、今最後に説明したデマンドタクシー、こちらの方の事務局をしておりますので、説明にプラスアルファということでご説明したいと思います。今年度まず、4 月からエントリーということで、ウェブの登録をしていただきまして、それでウェブから予約ができるよ  
うにということで、こちらの方を図っております。それで、こちらの方は今のところ登録者数は 125  
ということで 6 月 21 日現在ですが、あとは、1 日の平均利用ウェブを使つての利用者ということで、大体 7 件から 8 件くらいあるそうです。なので、大体平均して、1 日が 120 から 30 くらい多  
い時で 150 ですから、そのうちの 7,8,9 という形になります。あと、キャンセル数ということで先ほ  
ど事務局の方から、報告がございましたが、オペレーターの方に確認をとりまして、キャンセル  
数ということで事前に先ほどちょっと説明してくれたように 1 時間ちょっと前、2 時間とか前にキ  
ャンセルがわかつていればいくらでも振り替えることができるので、キャンセル数イコール問題と  
いう形ではない。先ほど言ったようにその時間をどのくらいにするか、そこら辺のところは、キャン  
セル数と対策ということが必要かなと思っています。また、その中で一番問題なのが、ドタキャン  
ですね。もう迎えにいったのだけれども、他のところから家族が(迎えに)来るから、もういいです  
なんて言われて、簡単にドタキャンをする人、こっちが問題だと思います。ですので、そういうドタ  
キャンの数を出してみても、その人たちに対してどのような指導をして、我々の方からその人に注  
意喚起していくということが必要になってくるのではないかなと。なにぶん公共の公金を使つた  
事業ですので、なるべくそういうところのロス、こういうのをなくしていければなと、我々も検討して  
おりますので、どうぞよろしくお願いいたします。以上でございます。

### ○任田委員

茨城交通の任田でございます。バスの方の状況ですけれども、コロナで茨城交通の全体の  
利用者数が令和 2 年度で大体コロナ前の 7 割切るくらいで、令和 3 年度で 75%ちょっと切る  
くらいと、そういう状況だったのですが、東海のバスの利用者数はそこまで悪くありません。  
令和 2 年度で 75%。令和 3 年度で 87%くらいまで戻っている。資料 2 に 4 月 5 月の数字が  
出ておりますけれども、これも 90 から 95%まで戻っておりまして茨城交通全体でいうと、8 割ち  
よつとつていうことですから、東海村の方々はですね、比較的このコロナにおいても、バス利用の

減少が全体からいうと少なかったのかなということで、その辺はよかったかなと思っております。ですから、私どもバスの利用者も完全に戻ることはないだろうと、95%くらいまで戻ればいいほうかなとも思っておりますが、東海村さんのこの状況を見ているとコロナ前の状況に戻るのではないかなという勢いなものですから、その辺は私どもも皆さんと協力しながら、より利用してもらえようにやってまいりたいと思っております。

#### ○舛井委員

ハイヤー組合舛井です。デマンドでやっぱり去年と一昨年と、この(利用者数が)下がっているっていうのは、その施設関係でやっぱり高齢者施設の方から、(外に出て)行くな、とかっていうところ(注意喚起)もやっぱり出ていたと思います。それが少しずつ戻ってくるのかなっていう思いはあるのだけれども、今日ちょっとデータ見ていただいたら、令和2年度よりも3年度も下がっているということで、ここは私の中でも、何かなっていうところは疑問で、ちょうど今説明を受けていました。ここをデマンドタクシーとしては、改善していかなくちゃいけないかなと思うところもありますね。やっぱり、(一般)タクシーの方は東海村の方では順調ではいるのですが、デマンド(タクシー)の方がやっぱりドライバーの方の休憩時間が多くなっているのは確かですね。そこを少し分け合って欲しいかなと思うところがあります。以上です。

#### (2)今後のスケジュールについて

##### ○事務局

資料 2「令和4年度公共交通の輸送実績及び今後のスケジュール」という名前の資料をご覧ください。まず、今時点での今年度の利用者数ですが、単純に月平均で出した値を一年分になおすと、資料右側のとおり、バスはコロナ禍前にだいぶ近づき、デマンドタクシーはちょっと減少、というところ。コロナ禍で人の動きの増減要因というか規則性が見えなくなってしまったので、何ともいえませんが、今後数値を注視させていただきたいところです。

で、すみません本題のスケジュールですが、今年度も本会議の開催を3回程度考えてございます。10～11月に2回目、1月に3回目として、2回目には茨交様におかれまして高萩市さんで実施されているDRバスの事業が進んできているということで、少しその辺りを勉強会という形で勉強させていただけないかな、というところ。3回目には例年どおりになりますが、令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画の評価についてお諮りしたいと思います。以上でございます。

#### 【質疑・意見】

なし

#### 4. 議 題

##### (1)地域内フィーダー系統確保維持計画について⇒了承

#### ○事務局

資料 3「東海村地域内フィーダー系統確保維持計画(案)」をご覧ください。まず、本計画の前提になりますが、本村内で運行いただいておりますバス路線のうち、東海駅東口から茨城東病院のルートがございます。村の中心部から見て、北西は石神外宿、南東は照沼地区まで、交通不便地域ということで、鉄道や他のバスルートのバス停がない。そういうことで、茨交様にバスを走らせていただいている。その運行に当たり、赤字が生じるものですから、一部補填のための国庫補助を申請させていただければと思います。今回その申請に当たり必要な計画をお諮りさせていただいているところです。で、内容として、例年どおりとなりますので、今回変えたところに絞ってご説明させていただきます。資料表紙からめくって 4 枚目の事業の目標値のところ。地域公共交通計画において当初設定してある目標値を年次で置き換えたものになります。コロナ禍で当初との前提がいろいろ覆ってしまって、今こうしてコロナ禍から回復しつつある、ということで目標とする値がどうあるべきかの判断は難しくなってはしまいましたが…。先にご報告してきたとおり、コロナ禍からの回復基調によるものか数字としては戻りつつありますので、目標値はいったんこのままとさせていただきたく思います。で、その他の内容につきましては、例年どおりというところで、説明としては、以上でございます。

#### 【質疑・意見】

なし