

第26回東海村地域公共交通会議における協議結果及び御意見・御質問について

1 協議結果【委員23名（会長を除く）中22名の提出，不承認なし】

No.	議題	結果
1	(1) 路線バスの新規バス停設置等について	承認
	(2) 新高校生に対するリーフレットの配布（令和3年度入学生）計画について	承認
2	令和2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	承認
3	東海村地域公共交通計画（案）について	承認

2 御意見・御質問

(1) 路線バスの新規バス停設置等について

御意見・御質問内容	回答
緑が丘団地内に設置されるバス停留所の名称について，現在の案では「緑ヶ丘区自治集会所前」となっているが，「緑ヶ丘団地」又は「緑ヶ丘区集会所」というように，できるだけ短い名称の方が地域に浸透しやすいのではないかと。	運行事業者とも協議し，検討いたします。
廃止後の当該地域の生活交通の確保策はどのように考えているのか。	当該地域については，デマンドタクシーでの対応を考えています。

(2) 新高校生に対するリーフレットの配布（令和3年度入学生）計画について

御意見・御質問内容	回答
リーフレットの記載内容について，追記や乗車券の名称変更はできないか。	リーフレットの記載内容や乗車券の名称については，茨城県で決定するものになりますので，御意見としてお預かりし，茨城県に御連絡いたします。

(3) 地域内フィーダー系統確保維持計画の評価について

御意見・御質問内容	回答
地域内フィーダー系統確保維持計画の目標値には，「観光ボランティアガイドの対応者数向上」がある。まちづくりに貢献や隣接自治体等との更なる交流促進が効果的と思われるが，達成状況が資料からは読み取れなかった。集計しているデータがあれば開示してほしい。	観光ボランティアガイドの対応者数は，該当路線の指標とは関連がないため，資料に記載していませんが，下記のとおりデータを集計しております。 <観光ボランティアガイドの対応者数> 平成26年 3,345人 平成27年 3,256人 平成28年 2,987人 平成29年 2,022人 平成30年 2,768人

	<p>令和元年 1,169 人</p> <p>令和 2 年 0 人</p> <p>※令和 2 年は、新型コロナウイルスの影響により未実施</p>
「⑤目標・効果達成状況」欄については、令和 2 年度の補助対象期間（令和元年 10 月～令和 2 年 9 月まで）における達成状況を記載しているということか。また、計画に掲げた 4 項目の目標はそれぞれについて、目標値と実績値を比較できるよう、この欄に数値も記載してはどうか。	<p>目標・効果達成状況については、令和 2 年 4 月から 3 月の状況を記載しています。計画に掲げた 4 項目のうち、該当路線に関連している目標が「利用者数確保」となっておりますので、他 3 項目については記載しておりません。</p>

（４） 地域公共交通計画（案）について

御意見・御質問内容	回答
<p>基本目標の表現が伝わりにくい部分があるので、一部修正してはどうか。</p> <p><修正例></p> <p>○基本目標Ⅰ</p> <p>「快適に利用でき、<u>まちづくりと連携させた</u>・・・」</p> <p>①案 連携させた → 連携した</p> <p>②案 まちづくりと連携させた → 地域の実状に合った</p> <p>○基本目標Ⅱ</p> <p>「<u>上手く連携し</u>、生活の質の向上や楽しみや生きがい・・・」→「<u>緊密に連携し</u>、生活の質の向上及び楽しみや生きがい・・・」</p> <p>○基本目標Ⅲ</p> <p>「地域の交流や社会参加の<u>促進を促し</u>、・・・」→「地域の交流や社会参加を<u>促進し</u>、・・・」</p>	<p>いただいた御意見を基に、修正いたします。</p>
<p>基本目標Ⅲ「人々の交流や社会参加につながる移動手段の拡充」の数値目標に「共助交通の情報発信」の主な取組項目の記載がない。「共助」は行政の範囲外との認識だが、今後高齢化が進む中、「共助」は不可欠である。「公共交通のワークショップ開催」の企画を通じて共助交通を考える情報提供してほしい。</p>	<p>いただいた御意見にもあるように、「公共交通のワークショップ」を通じて、共助交通を考える機会を作りたいと考えております。</p>
<p>計画内に記載されている「移送サービス」の充実については、既に具体的な施策としてイメージされているものか。</p>	<p>具体的に事業展開を図っていくものではなく、既存交通（路線バスやデマンドタクシー）の改善や共助交通を住民と共に考えていくことを想定している。</p>
<p>基本目標Ⅰに「まちづくりと連携させた地域公共</p>	<p>基本目標Ⅰは、既存の公共交通の利便性向上を目指</p>

交通を充実させる」とあるが、どのように連携させるかを主な取組に記載してはどうか。	すものであり、記載した主な取組を実施することで、東海駅を中心としたまちづくりとの連携を図ることを考えておりますので、その内容を記載いたします。
国の手引きでは、公共交通の公的資金投入額が標準指標とされているので、目標値設定してはどうか。	本村では、路線バスとデマンドタクシーに公的資金を投入しています。路線バスについては、運行事業者の運賃収入だけで補えない経費を補助金としているため、路線バスの運賃収入の増加が公的資金投入額の減少につながります。そのため、路線バスへの公的資金投入額を図る指標として「路線バスの運送収入の増加」を設定しております。 また、デマンドタクシーについても、公的資金投入額から利用料を差し引くため、収益が増加することで、公的資金投入額が減少となります。そのため、デマンドタクシーの公的資金投入額を図る指標として「デマンドタクシーの収益率増加」を設定しております。
基本目標Ⅱに「デマンドタクシーによる東海駅の利用割合の増加」とあるが、東海駅には路線バスも乗り入れているため、路線バスとの役割分担を明確にしてはどうか。	本村には路線バスが運行していない地域もありますので、行先での役割分担ではなく、住民の外出機会や村内を自由に移動できる手段を確保するため、村内全域の移動をカバーするデマンドタクシーでの東海駅利用を指標としました。

(5) その他

御意見・御質問内容	回答
デマンドタクシーの利用率を高めるため、デマンドタクシーを 1～2 便増便し、利便性の向上を図ってほしい。	デマンドタクシーの利用率を高める手段としては、車両の増便ということも考えられますが、まずは、「予約が取りにくい」という今ある課題改善に努めるため、ウェブ予約システムの導入を進めて参ります。
デマンドタクシーのお断り件数は、今年度は少ない。無断キャンセルも少なくなっているが、一部利用者がキャンセル受付時間ギリギリに連絡してくる人がいることが、懸案事項である。	デマンドタクシーのキャンセルについては、更なる利用率向上に向けて、改善に努めます。