

第 25 回 東海村地域公共交通会議

| | | |
|-------|---------------------------------------|--------------------------|
| 【日 時】 | 令和2年 10 月 19 日(月) 14 時 00 分～16 時 00 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 21 名(うち代理 2 人)／欠席 2 名 |
| | (オブザーバー) | 出席 2 名 |

<配布資料>

- ・ 東海村地域公共交通会議委員名簿
- ・ 東海村地域公共交通会議設置要綱
- ・ 資料 1 公共交通の利用実績【令和2年度】
- ・ 資料 2 2020 年ひたち圏域 MaaS 実証実験に関する商品造成について
- ・ 資料 3 東海村地域公共交通計画(案)について
- ・ 資料 4 東海村の公共交通

1. 開会(企画経営課)

2. あいさつ

(萩谷副村長)

みなさんこんにちは。副村長の萩谷でございます。

本日は、大変お忙しい中、第 25 回の東海村地域公共交通会議に御出席をいただきまして誠にありがとうございます。また、前回の会議は、新型コロナウイルス感染予防の観点から、書面での開催とさせていただき、皆様の御理解と御協力を賜りましたこと、併せてお礼申し上げます。

さて、本会議は、平成 26 年 6 月に前身の委員会から引き継ぐ形で組織したものであり、本村の地域公共交通のあり方について検討を重ね、住民ニーズの把握を努めると共に、変化する社会情勢にも対応し、東海村地域公共交通の整備を進めてまいりました。

しかし、終息がみえない新型コロナウイルスに、公共交通も打撃を受け、今年の 3 月から 6 月の利用者数は激減し、7 月から 9 月で例年並みの利用者数へと持ち直している状況です。今後は、新たな生活様式に対応した運営や利用者数の回復、さらなる利用促進など、これまで以上に交通事業者様と連携した地域公共交通の運営が求められることと実感しております。

そのような中、皆様にも御案内させていただきましたが、8 月 29 日に、「いつもの暮らしの『あし』を考える～公共交通フォーラム 2020～」を開催し、「モネテクノロジー株式会社」様や「日本カーシェアリング協会」様に御講演をいただきました。モネテクノロジー株式会社様からは、デジタル化が進む中、AI 等を活用した交通の新たな形態を御講演いただき、日本カーシェアリング協会様からは、宮城県石巻市での取り組みを例に、地域コミュニティづくりの手段としての交通など、多様な視点から移動の“あし”を考え、今後の地域公共交通の在り方に

について考える機会とさせていただきました。

今年度は、これまで本村の地域公共交通の指針としてきた「東海村公共交通網形成計画」の更新の年となり、令和3年度から新たな計画が始まることとなります。本日の会議では、グループワークを行い、皆様にも「今後の東海村の公共交通」について御検討いただきたいと考えておりますので、積極的な御意見をよろしくお願いいたします。

3. 委員紹介

4. 協議事項

(1) 令和2年度の公共交通の利用状況について

- 「(資料1) 公共交通の利用実績【令和2年度】」に基づき説明(事務局)

【質疑・意見】

(委員) 路線バスは運休している路線もあるが、路線バスの運休期間中、デマンドタクシーは便の調整等した便はあるのか。

(事務局) デマンドタクシーの運休は実施していない。通常とおりの運行を行っていた。

(2) 2020年度ひたち圏域 MaaS 実証に関する商品造成について⇒承認

- 「(資料2) 2020年度ひたち圏域 MaaS 実証に関する商品造成について」に基づき説明(茨城交通株式会社【以下、茨交】)

【質疑・意見】

(委員) 小児運賃も10%割引が適用されるのか。

(茨交) 適用される。

(委員) デジタル化は将来的に便利になっていくことが考えられるが、どのように普及させていくかが課題だと思う。

(茨交) 特に高齢者への普及は課題である。しかし、デジタルデバイスを利用することで、生活全体の利便性がより高まっていくことになるので、少しずつ利用者を増やしていきたい。

(委員) ひたち圏域 MaaS 実証の中で、これまでの利用者の変化が分かるデータは取っているのか。例えば高齢者が増え、若者が増えたなど。

(茨交) 高齢者の利用はほとんどいなかった。主な利用者はスマートフォンを使いこなせる人。特に日立製作所の社員が通勤で利用していた。

(委員) 今回のひたち圏域 MaaS 実証に関する商品造成は、高齢者の利便性を高めるためのもの

なのか、次世代の利便性を高めることを目的としているのか、どちらを目指しているのか。

(茨交) どちらかといえば、将来の利便性を高めることを目指している。しかし、社会全体の利便性を高めるため、現在の高齢者の中で、5年後10年後に利用できる方が少しでも増えることを望んでいる。

(委員) 1日600円で乗れるとのことだが、どのような利用法を想定しているのか。

(茨交) 1回の利用ではなく、複数回の乗車を想定した金額としている。複数回の乗車をする利用方法に慣れてもらいたいという思いもある。

(委員) 高齢者顧客は電子マネーを活用できておらず、店側も対応することが困難だ。色んな方がいるので、電子マネーを活用できていない人への配慮は必要だと思う。そのため活用したいと思っている高齢者には、行政と連携し、スマートフォンを利用した乗車方法等の普及促進活動をしてみてはどうか。

(茨交) スマートフォンを利用した乗車方法など、PRできる場を設けてもらえれば実施したい。今回の商品は、バスを利用する手段が一つ増えるということで、現金での利用方法が無くなるわけではないので、そこは誤解しないでほしい。

(委員) 曜日や時間帯ごとの利用者数データはとれるのか。東海村で今回の商品を導入する場合、利用者の傾向を把握してみることも必要だと思う。

(茨交) どこまで個人情報取得できるかは分からないが、今回の実証実験の結果は、機会を見つけて報告したいと思う。

(3) 東海村地域公共交通計画について

- 「(資料3) 東海村地域公共交通計画(案)について」に基づき説明(事務局)

【質疑・意見】

質疑・意見なし。

- 「(資料4) 東海村の公共交通」に基づき説明(事務局)及びグループワーク

【質疑・意見】

(委員) 東海村の路線バスは比較的南よりの路線が多いが、その利用は何か。

(事務局) デマンドタクシーでは、カバーできない部分を路線バスで補っており、また、現在の路線は、茨城交通株式会社様に運行いただいていることもあり、利用者ニーズが多く採算が取れる路線が引かれている。北側や西側の地域に路線バスを走らせたことがあったが、利用者数が伸びなかった事実もあり、全村的な路線バスの運行は難しい状況である。

(委員) 公共交通は、まちづくりと連携することだが、現在東海村では立地適正化計画は

作られているのか。

(事務局) 今年度策定を進めている。

(委 員) まちづくりと連携した公共交通を整備していくということでよいか。

(事務局) そのとおりである。

【グループワーク】

テーマ 『公助の“あし”と共助の“あし”の在り方について』

○グループディスカッションについて説明(事務局)

- ・出席者を5つのグループに分け、テーマについての意見を付箋に書き出し、グループごとに意見の共有を図り、最終的に全体でグループごとの意見を共有する。

【質疑・意見】

<A グループの意見>

➤公助の“あし”について

- ・路線バスの路線検討(石神, 白方地区の路線)。
- ・路線バスの沿線に住んでいる人は助かっている。
- ・路線バスとデマンドタクシーの役割分担を明確にし、連携していくことが必要。
- ・デマンドタクシーの帰りの便が予約できない。
- ・久慈川沿い地域の公共交通が不足している。
- ・村外との交通連携が必要(村外への移動手段の確保)。
- ・公助の限界と共助の必要性。
- ・公費負担の増加が懸念される。

➤共助の“あし”について

- ・共助の在り方は地域の課題。
- ・免許返納による自家用車の廃車や高齢者の一人暮らしには必要。
- ・超高齢化社会が進み、共助は難しい。行政等のサポートが必要になると思う。

➤公助と共助の共通のキーワード

- ・まちづくりとの連携や都市機能の集約が必要。
- ・立地適正化計画との連携が必要。

<B グループの意見>

➤公助の“あし”について

- ・デマンドタクシーの予約システムの高度化(スマートフォンによる予約)により、予約の電話が繋がらない状況を緩和することができるのではないかと。
- ・限られた予算内で路線バスの運行を見直してほしい。
- ・各病院に行ける送迎バスの運行をしてほしい。
- ・公共交通に限らず、高齢者へスマートフォンの使い方を説明する必要がある。
- ・移動＝車というイメージになる。公共交通だけでは限界にきているのではないかと。

- ・ デマンドタクシーで村外に出たいという声があるが、できること・できないことがあるので、他市町村との連携をする等、考え方を整理する必要がある。
- ・ 村のタクシー助成制度の強化を行ってほしい。

➤ 共助の“あし”について

- ・ 今後は共助の“あし”が重要。
- ・ コミュニティカーシェアリングの導入を検討してほしい。
- ・ コミュニティカーシェアリングの導入には自治会単位での話し合いも必要。
- ・ 共助のルールづくり。無理の無い範囲で利用する。
- ・ 共助の場合の車両問題も課題。

<C グループの意見>

➤ 公助の“あし”について

- ・ 渋滞問題(駆上・原電線)がある。
- ・ 道路の拡張が必要。
- ・ 交通事業者と連携した MaaS の活用や周知が必要。
- ・ 利用者の年齢を考慮した公共交通の運行が必要。

➤ 共助の“あし”について

- ・ コミュニティカーシェアリングの導入で民間事業者が圧迫されるのではないか。
- ・ 誰もが使える公共交通システムの構築が必要。特に高齢者が使えるように。高齢者が利用できれば、誰でも利用できるはず。
- ・ 高齢化が進んでいる地区(竹瓦/石神外宿/石神内宿)は既に互助(近隣での助け合い)で車での移送をしている。

<D グループの意見>

➤ 公助の“あし”について(公助をいかに持続可能にしていくか)

- ・ バスを待つ時間がもったいない。
- ・ 路線バスの本数が少ない。
- ・ バスに乗る習慣がない。
- ・ 北側に路線がないのは、道が狭いこと等の原因があるはず。
- ・ 村内全域に路線バスを走行する事を検討すべき。小型バス導入の検討。
- ・ 持続可能な仕組みを作るためには支出を抑えることも必要。
- ・ 公共交通の維持には、一定の受益者負担が求められる。
- ・ デマンドタクシーは相乗りではなくタクシー方式を実施してはどうか。
例)水戸市が実施している 1,000 円タクシー制度を検討してみてはどうか。
- ・ 今後は高齢者の“あし”をどう確保していくかが課題。
- ・ 高齢者が増加する＝車や免許を持たない人が増加する。
- ・ MaaS の導入は、高齢者等の弱者を切り捨てないような仕組みが必要。
- ・ サロンへ行く足がない。

- ・ 村外へ行く時の足がない。
- ・ 自分が乗りたい時間に都合よく乗り物がない。
- ・ 全村民を対象にした計画にしていけることが大切。
- ・ 普段から公共交通を利用する。
- ・ バスの時刻に合わせた生活をする。
- ・ まずはバスを利用してみる。

➤ 共助の“あし”について

- ・ 福祉有償サービスによる移送サービスは、介助者が必要な人が利用することもあり、協力会員が不足している。
- ・ カーシェアリングの導入を検討してみてはどうか。

<E グループの意見>

➤ 公助の“あし”

- ・ 路線バスの渋滞が課題⇒バスの定時性を確保できない。
- ・ 公共交通の運行状況の見える化が必要。
- ・ 外出が必須の用事には、バスやタクシー等の公共交通を利用する。
- ・ ラストワンマイル(誰もが利用しやすい公共交通の仕組み)の充実。
- ・ 高齢者に対応した路線バスの見直し。
- ・ テレワークや VR の普及により、公共交通は 20 年後不要になる可能性がある。
- ・ デマンドタクシーや路線バスのダイヤ見直しや低運賃化が必要。
- ・ 公共交通で全ての移動を賄うことは不可能。

➤ 共助の“あし”

- ・ 地域の支え合いが重要。
- ・ まちづくりと連携し、地域の活性化につなげる。
- ・ 20 分圏内で移動できるまちづくりが必要。
- ・ 村外への“あし”をつくることで、生活の質が向上する。
- ・ 公共交通を移動手段という役割だけでなく、健康づくりなどの+αの役割を持たせる。

5. 閉会(企画経営課)

- ・ 次回は令和 3 年 1 月の開催を予定している。