

■平成30年度 第2回我孫子市地域公共交通協議会兼第1回交通会議 要録

会議の名称	第2回我孫子市地域公共交通協議会兼第1回交通会議
開催日時	平成30年10月22日(月) 14:00~15:50
開催場所	我孫子市役所 議事堂 第1委員会室
出席委員	20名 藤井委員、柏崎委員、会澤委員、靱山委員、篠崎委員、井上委員、吉崎委員、豊島委員、児島委員、深澤委員(安藤委員代理)、秋元委員、渡邊委員、飯塚委員、倉田委員、橋本委員、青木委員、長谷川委員、三澤委員、森委員、南川委員
欠席委員	4名 今井委員、小川委員、早川委員、吉村委員
事務局	古谷建設部長、宮本交通課長、高倍主幹、甲田主査長 吉岡主任、佐々木主任主事
公開の状況	公開
傍聴者	0人
説明員	今井タクシー有限公司 福井部長 日本大学理工学部交通システム工学科 星野研究責任者

議 題

- (1) アイバス改正について【交通会議議題】
- (2) ユニバーサルデザインタクシー導入支援について

報告事項

- (1) あびバス・ふれあいバス利用状況について
- (2) 地域との意見交換会について

①座席表(当日配付)

②我孫子市地域公共交通協議会委員名簿(当日配布)

③平成30年度第2回我孫子市地域公共交通協議会兼第1回交通会議 次第

④平成30年度第2回我孫子市地域公共交通協議会兼第1回交通会議 資料

⑤新木地区ワークショップ資料(当日配布)

⑥図柄入柏ナンバー及びご当地ナンバーに関するパンフレット

⑦アイバス時刻表

■会議要録

- ・新委員の紹介を行う。
- ・監査委員に篠崎委員を指名する。

(会長)

議題（１）アイバス改正について、今井タクシー有限会社の説明を求めます。

(今井タクシー（有） 福井氏が資料に沿って説明)

(会長)

続いて、事務局の説明を求めます。

(事務局 資料に沿って説明)

(委員)

資料7ページ中の3. 適用する期間又は区間その他条件を付す場合にはその条件について、旧ルートが平成30年1月30日までの運行となっています。1月31日は木曜日となっていますが、運行はどうするのでしょうか。

(事務局)

大変申し訳ございません。正しくは1月31日までとなりますので、書面を発行する際に修正させていただきます。

(会長)

他にご意見ご質問等がありますでしょうか。

無ければ、議題（１）アイバス改正についてご承認いただけますでしょうか。

(「異議なし」という声があがる)

(会長)

続いて、議題（２）ユニバーサルデザインタクシー導入支援について、事務局の説明を求めます。

(事務局 資料に沿って説明)

(会長)

それでは、只今の説明について、ご意見ご質問等がありましたらお願いします。

(委員)

ユニバーサルデザインタクシー（以下「UDタクシー」という。）について、電動車椅子の乗車は可能でしょうか。

(今井タクシー児島委員)

車両によって異なりますが、乗車可能な車椅子に制限はあるものとなっています。ジャパンタクシーの車両であれば、乗務員が手押しでスロープを使用して乗車するため、スロープの負荷という部分で重さの制限があります。日産のものであれば、電動式のリフトを使用して引っ張り上げるものとなっていますので、その辺での違いはあるかと思えます。

(会長)

今井タクシーでは、どちらの車両を導入していますか。

(今井タクシー・児島委員)

弊社では、ジャパンタクシーを導入しています。業界でも約9割がジャパンタクシーを導入しています。

(委員)

現状では、全ての電動車椅子での乗車は難しいとのことでしょうか。

(今井タクシー・児島委員)

その通りです。

(委員)

先日、テレビで拝見したのですが、車椅子乗車可能にするために、20分～25分くらいかけて乗務員が車両を変更していましたが、実際にそれくらいかかるのでしょうか。

(今井タクシー・児島委員)

乗車口の路面の高さによってスロープを1枚使用するか2枚となるかで異なりますが、車椅子でそのまま乗車できるようにするためには、慣れている乗務員でも15分程度要するものとなっています。ただし、広い乗車口で手摺なども多く設置されていますので、車椅子を降りて乗車がしやすいものとなっています。利用者によっては、車椅子を折りたたんでも使いやすいということで、ジャパンタクシーを指名される方もいらっしゃいます。

(委員)

都内のタクシー会社で、UDタクシーの乗車を拒否したという事例を伺いました。

私が調べたところ、スロープは200kgの耐用があるとのことでした。電動車椅子がどの程度の重さか分からないので、乗車拒否の件がどういった事情で発生したのかは何とも言えないのですが、資料中に我孫子市がこのUDタクシーを普及していくために、本協議会の事業として支援を展開していくとされています。より利用者が使いやすくしていくためには、金銭的な支援の部分とはともかく、ドライバーの研修というところが大きなウェイトを占めるのではないかと考えています。国の補助制度では、ユニバーサルドライバー研修の受講を条件としていますが、我孫子市としては、導入支援を行うにあたり、研修の受講をどう考えているのかお聞かせいただきたい。

(事務局)

検討段階ではありますが、我孫子市の支援制度は、国や県の補助との協調支援というかたちで展開したいと考えています。そのため、新車両を導入し、市の支援を受ける事業者は必ずユニバーサルドライバー研修を受講していることとなります。なお、市では新車両導入支援以外に、現行車両のUDタクシー仕様への改造も支援対象にしたいと考えています。こちらについては、研修が義務化されていませんが、タクシー協会では、様々な研修を実施しているので、そういった部分を活用いただき、只今委員から説明のあったような乗車拒否が発生しないよう適正な運行ができる制度にしていきたいと考えています。

(委員)

UDタクシーを導入すると、運転手も大変になり、車椅子の方の送迎だけでは、事業者としてもタクシー事業の運営が難しくなるのではないかと考えます。導入に関わる支援だけで無く、市として、維持管理運営に係る支援を実施していくお考えは無いでしょうか。

(今井タクシー・児島委員)

UDタクシーは福祉限定の車両ではありませんので、通常は一般客などを対象に運行します。車椅子の方の利用が無くても営業に支障は無いものとなっています。なお、UDタクシーは、広い車内で大きな荷物を持つ方にも乗りやすい仕様となっていますので、障がいをお持ちで無い方からも利用しやすいと評価を受けています。

(事務局)

市内には、リフトなどを設置した車両で運行する福祉タクシー事業者や福祉有償運送を行う団体もあります。電動車椅子の方や移動に制約がある方については、タクシー事業者だけでなく、福祉タクシー事業者などの利用を案内していくことで、移動手段を確保していけるものと考えています。

(会長)

他にご意見ご質問等がありますでしょうか。

無ければ、議題（２）ユニバーサルデザインタクシー導入支援についてご承認いただけますでしょうか。

(「異議なし」という声があがる)

(会長)

議題については、承認いただきました。現在、平成31年度の予算編成時期となっておりますので、事務局においては、本承認に基づき適正な予算編成を行うようお願いします。

続いて、報告事項に移ります。報告事項（１）あびバス・ふれあいバス利用状況について、事務局の説明を求めます。

(事務局 資料に沿って説明)

(会長)

只今の説明について、ご意見ご質問等がありますでしょうか。

(委員)

新木ルートについて、猛暑で利用者が減少したとの分析を聞くと、やはり我々の地区は高齢者が多いということが分かります。

(会長)

新木地区は市内でも高齢化率がトップクラスとなっておりますので、そういった事情もあるかと思えます。

(会長)

他にご意見ご質問等がありますでしょうか。

無ければ、次の報告事項に移ります。報告事項（２）地域との意見交換会について、事務局の説明を求めます。

(日本大学 藤井委員・星野研究責任者が資料に沿って説明。)

(会長)

只今の日本大学の説明について、ご意見ご質問がありましたらお願いします。

(委員)

只今説明のあった静岡県裾野市の千福が丘地区のボランティア輸送に関してですが、資料中にボランティア輸送のデメリットとして、利益を得ることができないため持続可能な運営が困難という記載があります。これについて、コーディネイターが予約に応じて手配をしているように見えますが、行政はここに参加しているのでしょうか。

(藤井委員)

この千福が丘地区は、1980年代に東急が開発した少し丘の上にある住宅団地となっています。そのため、市街化区域ではありますが、飛び地となっているようなところですが、開発当時に周辺にある工業団地などで働く世代の転入が進み、一気に人口が増加した地区となっています。30年～40年経過し、その世代が一気に高齢化したことで、現在23%の高齢化率となってしまいました。さらに5年後の高齢化率は40%と予想されており、地区にお住まいの方は、そういった部分で危機意識を強く持っている状況となっています。地区内の交通は、通勤世代が減少したことで、バスの本数が減少し、日中2便のバスが残っている状態となりましたが、それも今年度中に廃止される予定となっており、来年度には地区からバスが無くなる状態となってしまいます。バス会社としても、ドライバーの確保が難しい状況となっており、その辺の理由からもバス継続が難しいものとなっています。

この地区には、学生や通勤の方のために、早朝の通勤通学時間帯に行政が乗合タクシー2便を運行しています。本来であれば、バスが無くなった時間帯で、行政側が乗合タクシーを展開したいのですが、他のコミバス路線に比べて、行政側の赤字補填額が非常に大きくなっているということで費用面から限定的なものしか導入できない状況となっています。

また、裾野市の場合は、三島市と御殿場市に挟まれた場所となっており、現在、市同士を繋ぐ幹線軸にあったバスが撤退し、それにコミバスを充てなければならず、個別地区に行政からの手厚い支援を行うことが難しいものとなっています。そういった背景から、千福が丘地区では、自分たちができることは自分たちでやろうという意識を持ち、委員会を立ち上げ動きだしたという形です。現在、国交省では、燃料費などかかった経費については、実費費用として徴収できるという解釈を示しています。この解釈について、この地区で実践しようとしたのですが、ボランティア輸送となりますので、各自が所有する車両が異なります。例えばクラウンの方もいれば、軽自動車の方もいます。車両によってガソリンの使用量が異なり、実費徴収の方法を導入することが難しいものとなりました。こういった議論を経て、この地区では、車が運転できる間は、自己負担でボランティア輸送していき、自分が運転できなくなったときは、次の世代にお願いするという形式でボランティア輸送を行うこととし、燃料費などの実費徴収については無しとしました。この地区では、現在、18名の方が無償でボランティア輸送に協力したいとの意向を持っています。この方たちには、国交省が主催する運転に関する安全講習会又は地域の裾野警察に来ていただいて実施している安全講習会に参加することと、自らタクシードライバーが加入するような保険に加入することを義務付けています。この2つを満たした方が地域の交通をフォロ

ーアップしています。また、せっかく18名の方が活動に参加しているのに利用者が特定の方には頼まないという事態にならないように18名のドライバーが順番にドライバーの空き時間に合わせ、配車し利用者の要望に対応しています。このボランティア輸送は、本年4月から開始したものとなっていますが、来年、路線バスが無くなった後、全日で実施できるのかということが現在の課題となっています。私自身も地域の委員会に参加しながら、現在、地域でフォローアップの方法を模索しているところです。

(委員)

コーディネイターはボランティアですか。それとも行政の職員ですか。

(藤井委員)

コーディネイターも含め、全て住民のボランティアです。お察しのとおり、コーディネイターの業務が一番大変です。そのため、副の担当者と2人で車両の配車をしているところです。現在は、社会福祉協議会など地区の組織の中で、一体でできないかということを探しているところです。

(委員)

資料中、市原市のバスの収支率が8割となっていますが、並行してタクシーでの事業も実施しています。これは収支率に関係があるのでしょうか。

(藤井委員)

市原市は、コミバスとタクシー事業を両方実施しています。コミバスは「あおバス」という名称で運行しています。市が欠損補助を行って運行していましたが、収支率が良いため、今年の10月から民間路線バスに戻りました。もう一つ、「コスモス南総バス」というものがあるのですが、そちらは収率がもう少し悪いため、市が欠損額の1/2を補填しています。1/2を上回った欠損については、地域と利用者が補填する仕組みとなっています。年間1人2,000円程度集めて負担し、子どもたちの通学などの移動の足を確保している状況となっています。タクシーを利用したデマンドについては、市津地区で実施していますが、こちらは1日1台借り上げ方式ではなく、利用があった部分に補填していくという形式となっているため、通常のデマンド方式よりも割安に実施できるという方式となっています。

(委員)

裾野市の件については、ボランティアが18名と大変素晴らしいものと考えます。私も担当する地区で輸送ボランティアを実施しているのですが、運転を行う担い手がない状況となっています。事業実施にはボランティアの養成や確保というところが難しいと考えられるのですが、その辺についてはどうお考えですか。

(藤井委員)

ご指摘のとおりです。只今説明した千福が丘地区でも今後のコーディネイターの担い手というところと、現在は18名いますが、5年後にはその方たちの一部も40%の高齢者の中に入ってくるという課題があります。現在、安全講習会などのドライバーの負担部分を地域で賄うことができないかというところは、検討を進めているところです。まだ始まったばかりですので、1～2年の内は大丈夫かと思いますが、現体制で何年続けていけるということがありますので、この11月にドライバーの方に、あと何年続けられるかということに関してアンケートを実施することを予定しています。ただし、今後の課題の根本は、只今の委員質問のとおりと考えています。

(委員)

裾野市のドライバー18名の年齢構成はどうなっていますか。

(藤井委員)

最高齢でも65歳となっていて、最も若い方だと40代の方もいます。各世代で空いている時間も違いますので、各々の都合に合わせコーディネイターが配車していくこととなります。先ほど説明させていただきましたが、今後実施するアンケートでドライバーがどれくらいの年齢まで運転ができるのか。また、利用者が何歳のドライバーまでなら安心して送迎をまかせていけるのかということも11月に伺っていきたいと考えています。他市の事業となりますが、おもしろい取り組みですので、今後も皆さまに紹介していきたいと考えています。

(委員)

先ほど保険に関して説明をいただきましたが、事故を起こしたときの対応などについて詳細が分かりましたら教えていただきたい。

(藤井委員)

ドライバー側は、タクシードライバーが加入するような保険に加入することと、安全講習を受講することを強制的に義務付けています。利用者については、利用登録してもらうときに保険制度の内容を説明し、確認してもらった上で登録してもらっています。利用者は、万が一の事故については、利用した車両の保険対応になることを同意してもらった上で利用してもらうこととなります。そういった形で運用している状況となっています。

(委員)

場合によっては、2つの保険に加入するというのでしょうか。

(藤井委員)

既に加入している保険を見直してもらい対物や対人、同乗者への保障内容について、一般タクシーと同程度の保障内容までに引き上げてもらい運用しています。

(会長)

他にご意見ご質問等ありますでしょうか。

無いようですので、次の項目に移りたいと考えています。

藤井先生ありがとうございました。来月は並木地区での意見交換会を実施することですので、引き続きよろしく申し上げます。

続いて、その他となりますが、長谷川委員よりお願いがあるとのことですのでよろしく申し上げます。

(長谷川委員 図柄入り柏ナンバーについて資料に沿って説明。)

(会長)

只今の説明に関して、千葉運輸支局 飯塚委員から補足がありましたらよろしく申し上げます。

(千葉運輸支局・飯塚委員)

只今、長谷川委員の説明にもあったとおり、フルカラーの図柄入りナンバープレートにつきましては、1枚当たり1,000円以上の寄付金を求め観光振興や交通安全などに充てられるものとなります。地域の皆様の協力によって、そういった分野に活用されるものでありますので、本日ご参加の皆様には、ご自身での検討いただくとともにお知り合いの方にも是非勧めいただき、合わせて観光や公共交通施策について考えていただければと思います。

(会長)

只今、説明いただいた図柄入りナンバープレートに関して、ご意見ご質問がありましたら申し上げます。

(委員)

図柄入りナンバープレートと希望ナンバーは併用できるのでしょうか。

(千葉運輸支局・飯塚委員)

図柄入りナンバープレート申請時に希望ナンバーを合わせて申請いただければ可能かと思えます。

(会長)

その他に皆様からご意見ご質問等ありますでしょうか。

無いようなので、只今をもちまして第2回我孫子市地域公共協議会兼第1回交通会議を閉会します。本日はお忙しい中、ありがとうございました。