



新川沿いの桜

会長 楠 英夫 幹事 楢戸 憲一

- 例会場 L'AUBE kasumigaura
TEL.029-875-8888
- 例会日時 火曜日 12:30~13:30
- 事務局 土浦市真鍋1-2-6 金塚ビル3F
TEL 029-823-4524 FAX 029-869-9006
- ホームページ <http://tsuchiura-south-rc.com>
- Eメール t_minami@lapis.plala.or.jp

2023~2024年度
国際ロータリーテーマ



世界に希望を生み出そう

2024年3月5日 29号
2024年2月27日 第4例会報告



地区 HP



地区行事予定

- | | | | |
|--------------------------|--------|------------------------------|--------|
| 1. 点 鐘 | 楠英夫会長 | 5. 会員卓話 | 勝田達也会員 |
| 2. ロータリーソング斉唱
(奉仕の理想) | | 6. 出席状況報告 | 出席委員会 |
| 3. 幹事報告 | 楢戸憲一幹事 | 7. 点 鐘 | 楠英夫会長 |
| 4. ニコニコBOXの発表 | | 8. ロータリーソング斉唱
(それこそロータリー) | |

溝口哲矢副S A A

(司会進行：山口裕由 S A A)

本日のプログラム

上田淳会員の新会員卓話でございます。

次週のプログラム

3月12日(火)の例会は、東風高校インターアクトクラブの皆さんから活動報告を伺います。

出席状況

会員数	出席数	出席免除	出席率	全員出席卓	3名以上欠席卓	メイクアップ	出席訂正率
名	名	名	%	卓	卓	名	%
87	57	5	68.67	1・2・3	11・12・16 17・18	8	78.31

【会員卓話】

公共交通の利用について

勝田達也 会員



本日は、卓話の機会をいただきまして、誠にありがとうございました。宇都宮市ライトレールの事例、そしてつくば市の公共交通の事例。土浦市の公共交通の事例。そして最後につくば市、土浦市の乗車数、費用などの比較をしてみたいと考えております。まず、宇都宮市です。宇都宮ライトレールLRTは、公共交通ネットワークの基軸となるものであり、JR宇都宮駅東側を優先整備区間として日本初の全線新設により整備をし、地域で発電した再生可能エネルギーで走行する世界に類を見ないゼロカーボントランスポートの実現に取り組んでおります。

また芳賀町はLRTと合わせてバス路線の再編や交通結節点であるトランジットセンターを整備することにより、様々な交通手段の連携強化が図られ、町内の交通環境が向上するとともに、沿線地区においては新たな住宅団地の整備計画の検討や羽賀第二工業団地が新規で整備されることなどを目指しているそうであります。

宇都宮市では、人口減少や少子超高齢社会の進行など社会環境が大きく変化をする中であっても、子どもから高齢者まで誰もが安心して便利に暮らすことができ、夢や希望がかなうまちスーパースマートシティを目指すまちの姿として掲げております。

このまちづくりの土台となるのがネットワーク型コンパクトシティNCCです。NCCとは、これまでの都市の成り立ちを踏まえ、中心市街地に加え、それぞれの地域拠点、産業、観光拠点にまちの機能を集約（拠点化）して、それらをLRTやバスなどの利便性の高い公共交通ネットワークなどで連携した持続可能な都市の姿です。NCCの形成により、どこに住んでいても過度に自動車に頼らずに、各拠点で充実した商業や医療、子育て支援などさまざまなサービスを楽しむことができる、住みよい全国のモデルとなるようなまちを目指しているそうです。これは、それぞれの拠点を、団子だとしたら、それをくしで結ぶような、串団子と呼ばれるようなモデルです。先行事例として富山市は割と早い段階でこれを目指して整備をしております。また、今回の事業費は684億円です、そのうちで、国の補助が約2分の1で、宇都宮市と芳賀町の負担が、約2分の1ということです。軌道関係が611億円、車両関係が73億円の事業です。車両は見た目が、非常にかっこいい車両となっております、黄色の稲妻をデザインコンセプトにしております。宇都宮市というのは非常に雷が多い、まちでこの風土を象徴するのが、夏の日、夕立を知らせる雷だそうです。雷とともに降る雨は河川を豊かにして、稲穂の実りをもたらす恵の象徴として、昔から崇拜されて、雷様と呼ぶそうです。

また先ほども言いましたけども、このLRTの拠点拠点で、そこを軸とした、え、バス路線とかデマンドタクシーとかそういったものが、新しく整備をされているというところです。私も見ましたが、LRTの駅の近くに駐輪場と駐車場がありまして、自転車がたくさん停まりました。自転車でそこまで来て、宇都宮駅の方に行く方、車でそこまで来て、LRTを利用する方というところで、実際利用されている様子が見られました。しかしながら、中心市街地に近いところで、無料の駐車場をやりますと、他の利用をされてしまうということが懸念されているので、まちなかではちょっとやりづらいのかなとおっしゃってました。また、LRTの乗り方は非常に簡単ですね、スマートフォン等をかざしまして乗車のところにタッチして、降りるときに下車のところにタッチをすれば、支払いが完了になります。現金の方の場合は、回

数券を取って支払う方式も残されてはおります。また、公共交通の乗り継ぎ割引制度というのがありまして、バスの上限運賃制度と併用することで、まちなかまで500円以内でどこからでも行けるというような制度も実現しているそうでございます。

実際に乗ってきた映像を見ていただきます。まずは宇都宮東口で羽賀高根沢工業団地行と書いてあるLRTに乗ります。段差がほとんどなく非常にフラットです。動く画像も見ていただいていますけども、揺れがほとんどなく非常に安定した走行をでした。時速は40キロまでと、制限されております。車両はフランスのストラスブルクで走っているものが元だそうできて、ボンバルディアが作ったのを日本の会社が生産してるということです。車両は1両5億円だそうですけど、単体発注になると7億円だそうです。自動車に過度に頼らない施策の背景には、このグラフのように運転者（第1当事者）の免許保有者の死亡事故の割合が19歳までの若者と80歳以上の高齢者他の年代よりも非常に高いことなどがあります。

つくば市の公共交通についてご説明いたします。つくば市の公共交通地図をご覧ください。北は筑波山から南は牛久駅近くまで非常に広範囲をカバーしています。TX各駅と常磐線の牛久駅を拠点としています。民営のバス路線の他にコミュニティーバス、乗り合いタクシーなどが結ばれています。

つくバスはつくばエクスプレス各駅と市内の地域生活拠点等を結ぶ運行となっております。運賃は200円～400円。10系統で、5時55分から23時20分まで336便運行しています。

つくタクは予約制の乗合タクシーで、希望の時間帯を予約することで、自宅近くから目的地の乗降場所まで利用できます。通常のタクシーとは違い、他の方との乗り合わせになることもあります。料金は地区内300円、共通ポイント1,300円。高齢者、障害者、子供、出産支援は半額になります。利用者に年齢制限はありません。また市民でなくても利用可能です。平日9時台から16時台まで利用できます。

つくばね号は筑波地区内を走行する、ワゴン車サイズの定時定路線バスです（乗客8人乗り）。料金は200円。高齢者、障害者、子供、出産支援は半額になります。7時47分から17時50分まで17便運行しています。

その他に福祉目的でのタクシー利用などがあります。

土浦市の公共交通についてご説明いたします。

まずはキララちゃんバスです。会員の横山さんが理事長、大山さんが前理事長でNPO法人まちづくり活性化土浦が関東鉄道に委託をして運行しております。3系統あり、市民会館循環、亀城公園循環、霞ヶ浦循環で各コース約40分～50分で運行しています。各便ともにJR土浦駅前を出発します。運賃は大人150円。小学生半額。誰でも乗車可能。

次に市が関東鉄道に運行委託して運営している、つちまるバスです。こちらはジャンボタクシーくらいの大きさで、令和3年10月から中村南・西根南経由と令和4年10月から右叡地区経由の2系統を運行しています。荒川沖駅西口と東口を起点としイオンモール土浦、霞ヶ浦医療センターとの間を走ります。これまでの中型バスに比較して幅員の狭い生活道路の走行が可能です。運賃は大人200円。小学生100円。小学生80円。誰でも乗車可能。

乗り合いタクシーは、利用者は年会費を支払い会員となり事前に電話で予約しての利用となります。市内をABCDの4地区として地区内と、地区を超える場合の乗車料金に差をつけています。電話で予約して自宅まで来てもらう、乗り合いです。年会費の15,000円の内13,000円を市が助成しています。運賃は600円と地区を超える場合の1,200円。65歳以上とその介護

者が利用できます。

民間が無料で運行しているものとして、じょいふる号があります。

実験実証として、つちうら MaaS グリーンスロウモビリティが神立地区と、おおつ野地区の2か所で運行されました。神立地区は隣接のかすみがうら市も走行しています。また AI デマンドバスも 10 月 2 日から運行されました。実験実証のモデルであり共に料金は無料で誰でも乗車可能。運航は終了しています。

また両市ともに障害者、妊産婦向けの福祉タクシーがあります。対象者や利用料金は若干異なりますが概ね同じようなシステムです。

続きまして両市の上記のバスなどの利用者数、運行事業費、市補助金を比較します。

令和 4 年のデータです。

つくバスは 10 系統で運行しています。行き帰りで 2 便としますと 1 日に 336 便が朝 6 時前から夜 11 時過ぎまで運行しています。利用者は年間で 981,786 人。1 日当たり 2,690 人。運行事業費 5 億 4,045 万円。市補助 3 億 5,097 万円、運行収益 1 億 8,947 万円。1 乗車 1 人当たりの補助金は 357 円収。収益率 35 %。令和 5 年予測は乗車数が 15 ポイント増えそうなので約 40 %。

キララちゃんバスは循環で 1 日に 42 便が朝 7 時 20 分から夜 7 時過ぎまで運行しています。利用者は年間で 103,489 人。1 日当たり 284 人。運行事業費 5,705 万円。市と国等の補助 4,057 万円、運行収益等 1,648 万円。1 乗車 1 人当たりの補助金は 392 円。収益率 28.8 %。令和 5 年予測は乗車数が 15 ポイント増えそうなので約 34 %。

つちまるバスは開始後の日が浅く運行日数が 303 日のデータなので 365 日に補正して比較しています。2 系統で 1 日 20 便が朝 8 時から夜 7 時まで運行しています。利用者は補正換算で年間 17,082 人。1 日当たり 46.8 人。運行事業費 3,597 万円、1 乗車 1 人当たりの補助金は 2,105 円。収益率 8.9 %。令和 5 年予測はわかりません。

AI デマンドバスとグリーンスロウモビリティは表の通りです。無料なので収益率はありません。またデマンド型は利用者数が伸びません。ユーザーにとり使いづらいのかもしれない。

現在の課題は運転手さん不足です。つくバスの運転士が平日 7 人減、土日祝日 18 人減総便数が平日 44 便減（13.9 %減）、土日祝日 104 便減（32.8 %減）通勤や通学のための朝便と夜便を優先し、平日の日中便及び土日 祝日便を減便することで対応（土日祝日ダイヤの作成）します。キララちゃんバスも早朝便は取りやめます。

乗り合いタクシーについては調査中です。

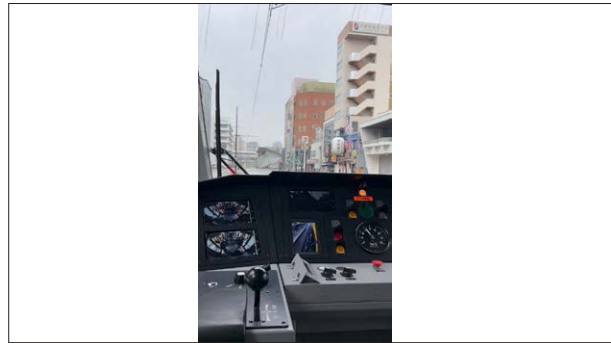
本日はご静聴ありがとうございました。

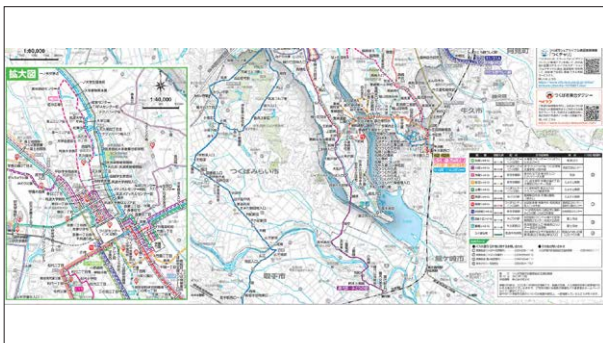
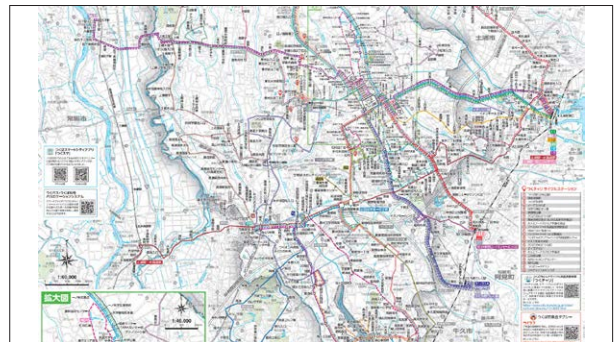
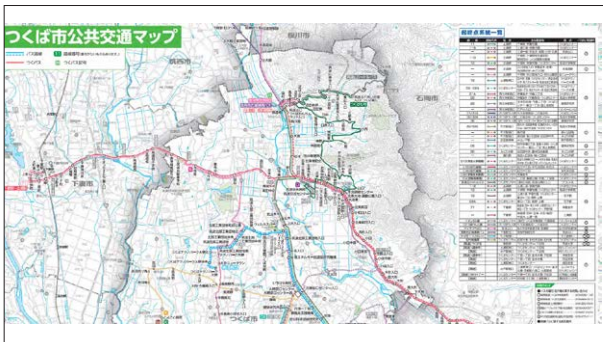
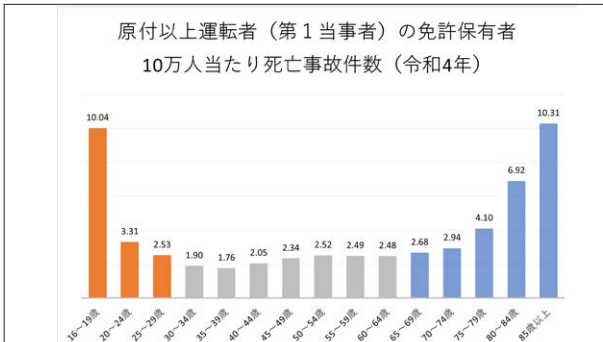
公共交通について

- ①宇都宮市ライトレール事例
- ②つくば市の事例
- ③土浦市の事例
- ④比較

会員 勝田達也







○つくばバスはつくばエクスプレス各駅と市内の地域生活拠点等を結び運行となっております。
 ○つくたくは予約制の乗合タクシーで、希望の時間帯を予約することで、自宅近くから目的地の乗降場所まで利用できます。通常のタクシーとは違い、他の方との乗り合わせになることもあります。
 ○つくばね号は筑波地区内を走行する、ワゴン車サイズの定時定路線バスです(乗客8人乗り)。

つくバス

つくたく

つくばね号

運転手不足問題

つくバスの運転手が平日7人減、土日祝日18人減 総便数が平日44便減(13.9%減)、土日祝日104便減(32.8%減) 通勤や通学のための朝便と夜便を優先し、平日の日中便及び土日祝日便を減便することで対応(土日祝日ダイヤの作成)



GREEN SLOW MOBILITY

実践実験にぜひご参加ください!!
無料

つちうらMaaS
グリーンズローモビリティ実践実験

つちうらMaaSとは、高齢者や障害者や子育て世代の移動手段として、公共交通機関だけでは対応しきれないニーズを補完するサービスです。高齢者や障害者や子育て世代の移動ニーズを把握し、公共交通機関と連携して、移動手段の選択肢を増やします。移動手段の選択肢を増やします。移動手段の選択肢を増やします。

運行期間 7/18(土) ~ 2/29(土)

運行区間 神立駅西口 ~ 神立地区循環・信立地区循環

乗車定員 7名

実証車両 TAIBU NAO-8J

グリーンズローモビリティとは?

グリーンズローモビリティとは、高齢者や障害者や子育て世代の移動手段として、公共交通機関だけでは対応しきれないニーズを補完するサービスです。高齢者や障害者や子育て世代の移動ニーズを把握し、公共交通機関と連携して、移動手段の選択肢を増やします。移動手段の選択肢を増やします。移動手段の選択肢を増やします。

GREEN SLOW MOBILITY

実践実験にぜひご参加ください!!
無料

つちうらMaaS
グリーンズローモビリティ実践実験

つちうらMaaSとは、高齢者や障害者や子育て世代の移動手段として、公共交通機関だけでは対応しきれないニーズを補完するサービスです。高齢者や障害者や子育て世代の移動ニーズを把握し、公共交通機関と連携して、移動手段の選択肢を増やします。移動手段の選択肢を増やします。移動手段の選択肢を増やします。

運行期間 7/18(土) ~ 2/29(土)

運行区間 神立駅西口 ~ 神立地区循環・信立地区循環

乗車定員 7名

実証車両 TAIBU NAO-8J

グリーンズローモビリティとは?

グリーンズローモビリティとは、高齢者や障害者や子育て世代の移動手段として、公共交通機関だけでは対応しきれないニーズを補完するサービスです。高齢者や障害者や子育て世代の移動ニーズを把握し、公共交通機関と連携して、移動手段の選択肢を増やします。移動手段の選択肢を増やします。移動手段の選択肢を増やします。

神立駅西口地区循環

(停留所: 5-0 神立地区循環バス、6-0 信立地区循環バス)

運行区間: 神立駅西口地区循環 (5-0 ~ 6-0) 信立地区循環 (6-0 ~ 5-0)

運行時間: 7/18(土) ~ 2/29(土)

乗車定員: 7名

実証車両: TAIBU NAO-8J

グリーンズローモビリティとは?

グリーンズローモビリティとは、高齢者や障害者や子育て世代の移動手段として、公共交通機関だけでは対応しきれないニーズを補完するサービスです。高齢者や障害者や子育て世代の移動ニーズを把握し、公共交通機関と連携して、移動手段の選択肢を増やします。移動手段の選択肢を増やします。移動手段の選択肢を増やします。

路線	区間	運行時間	乗車定員	実証車両
神立駅西口地区循環	5-0 ~ 6-0	7/18(土) ~ 2/29(土)	7名	TAIBU NAO-8J
	6-0 ~ 5-0	7/18(土) ~ 2/29(土)	7名	TAIBU NAO-8J
信立地区循環	6-0 ~ 5-0	7/18(土) ~ 2/29(土)	7名	TAIBU NAO-8J
	5-0 ~ 6-0	7/18(土) ~ 2/29(土)	7名	TAIBU NAO-8J

GREEN SLOW MOBILITY



福祉タクシー比較

	土清市	備考	つくば市	備考
障害者	500円×50分、2枚まで	身体障害1-2級 知的障害CA-A 精神障害1級	500円×36分、3枚まで	身体障害1.2.3.4級 知的障害CA-A-B 精神障害1-2級
高齢者	500円×40分	2万円 乗り合いタクシー	500円×36分、9枚まで 上限3000円×16回	人工透析は×3枚 2万円
高齢者	600円/1週	11,000円/台費補助・実費2000円	500円×24分	

No.		運行回数 (回)	乗用者数 (人)	運行日数 (日)	1日当たり (人)	運行事業費 (万円)	市補助金	その他補助金	運行単価	運行補助率
1	つくばバス	316	981,786	365	2,690	5億4,045	3億5,097		1億8,947	357円
2	キララちゃん 循環	42	103,489	365	284	5,705	2,938	1,119	1,648	392円
3	つもよるバス	20	14,189	303	46.8	3,597万円	3,331	0	266万円	2,347円
4	AIデマンドバス	-	217	80	2.7				0	0
5	グリーンカーモビリティ	※7	2,359	132	17.9				0	0
6	グリーンカーモビリティ	5	28	96	0.3				0	0

※12/20より日6回の運行
 ※No.3～4はR6.1月末時点の数値
 ※①年度末に員数金の清算を行うため、事業終了後に(株)関東鉄道で(実損)
 ※② (Mas5員数) 2,394万円その他、デジタルチケット等他事業の経費も含む
 つくバス及びキララちゃんは今期前年比15%ポイント上昇見込み 運賃割合予測 つくバス約40% キララちゃん約33%
 R6つくバスは運転率不足のため減産 予算も抽小
 R6キララちゃんバスは早割優待やめ

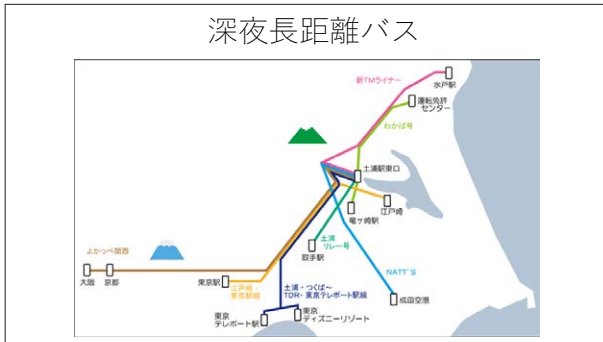
つくバス・つくばタクシー実績

つくバス	令和4年度		令和5年度	
	予算	実績	予算	実績
利用者数(人)	-	861,784	-	847,249
運行回数(回)	643,621,259	649,493,000	649,624,400	274,812,500
乗客運賃収入(円)	133,676,215	139,479,761	178,844,271	110,639,727
広告運賃収入(円)	411,845,544	560,979,900	374,779,273	164,171,000
経費(円)	621,616,000	-	376,789,000	-

※運行経費が減少するため、令和5年度は運行回数、乗客収入とも減少見込みです。

つくばタク	令和4年度		令和5年度	
	予算	実績	予算	実績
利用者数(人)	-	18,789	-	37,094
運行回数(回)	129,193,247	127,493,504	124,524,400	-
乗客運賃収入(円)	11,900,000	6,833,900	11,600,000	-
広告運賃収入(円)	147,809,241	147,809,241	152,024,400	152,024,400
経費(円)	147,804,000	-	153,075,000	-

※上記はセキセイキャブファクトリーの(株)関東鉄道(株)「環状線」「つくば線」であり、つくば運行のためには、このほか、運行経(乗客運賃、乗客プラットフォーム)やシステム利用料など追加の経費がかかります。
 つくばタクの運行事業開始は令和4～5年度の3年間で、運行回数は3年内順次増加と見込んでいます。
 令和4年度予算案発表前に、契約が成立し、内訳が確定し令和4年度当初予算を上回ったため、令和5年度、6年度に運行経費を多く負担しています。
 つくばタクは、令和5年度から乗客運賃(予約を1日あたり1日1行増やす)のため、運行経費が増加しています。
 つくばタクは、内訳などには乗客運賃で先払いし、年度末に実績精算するため、令和5年度の運行経費及び乗客運賃収入は、開示確定していません。



のりあいTAXIは分析中です
 ご清聴ありがとうございました。

【訂正】

2/13, 比企紀代美様の卓話原稿の記載内容に誤りがありましたので、次のように訂正をお願い致します。

はじめから5行目「1kgのお肉を作り出すためには10kgの塩が必要」→「10kgの飼料」
 ご迷惑をおかけしました事をお詫び申し上げます。