

令和4年度第3回茨城県地域交通政策推進協議会交通計画分科会 議事録

【開催日時】 令和4年9月20日（火） 10：30～12：10

【場 所】 茨城県庁11階共用1104会議室（Webexによるオンライン併用）

【出席委員】 出席18、欠席1

会場出席（9）

岡本会長、北村委員、川上委員、出野委員（服部委員代理）、松上委員（白鳥委員代理、小林委員代理）、任田委員（飛田委員代理）、吉田委員、林委員（白戸委員代理）、國下委員

オンライン出席（9）

安島委員、軽部委員（菅谷委員代理）、青木委員、古郡委員、日置委員（田沼委員代理）、大館委員（伊藤委員代理）、小川委員（小川委員代理）、松木委員（山口委員代理）、仲野委員

【事務局】 茨城県政策企画部交通政策課 寺田課長、富山副参事、山浦課長補佐、山田

【次 第】

1 開会

2 議事

茨城県地域公共交通計画骨子案について

3 閉会

---

1 開会

2 議事

○事務局

（資料説明）

○委員

5-1、事業1-1（2）評価の方法に、機能性評価、生活を支える路線とあって、通学や通院なのですが、通勤は見ていないのでしょうか。やはり事業者としては、通勤、通学がメインで、3番目に通院ですから。子どもたちへのアピールもありますが、会社勤めの方にアピールしなければならないので、入れておいていただいた方がいいのかなと思います。

○事務局

通勤の需要を把握するために、こういった方法があるのでしょうか。

○委員

通勤定期だと会社名が出ているので分かります。これが多い少ない、増えた減ったということは見ていますが、普通のSFを使っている方だと分かりません。日立ですと、日立製作所で特殊な定期を使っているの分かる部分があります。水戸ですと、直接企業に話を聞きに行くというようになってしまうのかなと思います。年度はじめに企業にアピールをしたことがあります、今は行っていませんので、そうしたことも施策の一つとしてやっていければと思います。

○事務局

生活関連施設として、高校や病院を捉えています。こうした施設がそのルートにあるということは確認することができると思います。通勤といった場合に、どのような観点で見るとか、ご意見がもしありましたらいただければと思います。

○委員

生活関連施設というと通勤はちょっと違うような感じもしますが、別の枠として通勤に適した路線をみていただくとか。

○委員

通勤通学に資する路線になっているかは、通勤通学定期券を購入している数で計ることができます。通院については、病院のバス停の乗降客数やルートで計るということもあると思います。こういうことだと思のですが、いかがでしょうか。

○事務局

バスがどこをターゲットにしているかを考えたときに、免許を持たない若い方とか免許を返納した方とか、運転をしない方がバス利用のニーズの中心になるかだと思います。一方で、通勤は車で通うことが十分可能な方かだと思いますので、バスの評価は通勤通学の2つにしばらせていただきました。ただ、県庁でもバス通勤を推進していますし、そうした視点があってもいいかだと思いますので、検討したいと思います。

○委員

よろしくお願ひしたいと思います。工場などと密接している路線もけっこうあります。工業団地などはまとまっているから分かりやすいですが、例えば水戸市内の企業となると漠然としてしまって状況をつかみづらいので、項目から外されてしまったのかなということは分かります。

○事務局

実際、通勤では、駅まで乗り通してそこから電車で目的地に行くこともあり、利用形態

が通学と必ずしも一致しない部分があるのかなと思います。通勤を考慮しないつもりは毛頭ありません。少し言葉足らずの部分があったと思いますので、その辺りについても反映させていただきたいと思います。

○委員

広域バスは、通勤定期を販売しているのですか。

○委員

販売しています。

○委員

このエリアからあのエリアまでどんな乗継をしても行ける、という通勤定期はないわけですか。

○委員

申請の仕方だと思います。

○事務局

通勤の方が、定期を使う割合はどのような状況でしょうか。コロナの影響や時短勤務などもあって、例えば回数券などいろいろな方法もあるかと思います。

○委員

あります。やはり SF のほうが増えているときがありました。今は、コロナもピークから下がってきたので、通勤定期も少しですが回復基調です。

○委員

広域性の 1 人平均乗車キロ程については、そもそもキロ程の短い系統もありますので、割合のほうがいいのではないかと思いました。

もう一つ、機能性で「鉄道駅のない市町村」とありますが、市町村としてしまっているのか気になりました。例えば、土浦駅と筑波山口の系統があります。つくば市には TX のつくば駅がありますが、つくば駅から筑波山口バス停は 20 キロ離れています。これが、駅があるから鉄道をフォローしないということになると厳しいなと思います。

○事務局

確かに、同じ市内でも面積が大きくて鉄道駅が遠く離れている場合、一括りにしていいのかという点は議論があると思います。つくば市に限らず、同じような条件のところもありますので、今回案として示させていただいておりますが、こういった形であればなじむ

のか、考えさせていただければと思います。

平均乗車距離について割合にすべきではないかというご意見については、幹線の中でも10キロ前後の路線も少なからずありますので、いただいたご意見を参考にさせていただきたいと思います。

○委員

「市町村」の部分を取っていただいて、鉄道機能の代替ということであれば、なじむような気がします。そもそも筑波山口と土浦駅を結ぶ系統は、筑波鉄道の廃線後に作った路線でして、鉄道代替で始まっているということもあります。

○委員

評価後の取組にあるバス対策分科会は、全市町村と関係事業者が集まるイメージなのですが、単位的にはどのようにお考えでしょうか。全体だと正直意見が出しづらく、こうした場で、こうしてくださいとかこれをお願いしますとか、なかなか言いづらい部分もあります。バス路線廃止協議では、関係市町村と県、事業者で協議しますが、こうしたさらに小さい分科会のようなものもあっていいのかなと思います。廃止のときだけいきなり集まってやっているような状況ですから、そうなる前に、関係の市町村で集まって話し合いをするのも大事かと思います。

○事務局

42ページに書いてありますとおり、バス対策分科会は、バス廃止協議と同じ枠組みで、関係する交通事業者、市町村、県という組織で考えています。例えば、A系統について考えましょうというときには、Aを運行している交通事業者と沿線市町村と県という枠組みで検討・協議をしていきたいと考えています。

○委員

はっきり聞きたかったところなので聞きました。そこをしっかりとやっていかないと、広域ネットワークの維持はちょっと難しいと思っていますのでよろしくお願いします。

○委員

35ページの事業性評価の需要があるかという評価で平均乗車密度があります。例えば、A市、B市、C市を走る系統でトータルの平均乗車密度が5人を超えている場合でも、細かく分析していくと、A市とB市では全然乗っていないで、C市に入ってきてからお客さんがたくさん乗って、トータルで何とか維持しているという系統があります。それを無視してトータルの平均乗車密度について評価していくと、本当にその地域間幹線系統が必要なのかどうかはわかりにくくなってしまいますよね。前回の会議ではODについて少し話をさせていただきましたが、せめて各市町村の平均乗車密度ぐらいは把握してい

かないと、正しい評価が難しいのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○事務局

バス会社の方にお伺いして恐縮ですが、OD について区間ごとのボリュームは、データとしてすぐ出せるものなのでしょうか。余りにも手間ひまがかかるということになると、評価もなかなか難しくなってしまうと思います。

○委員

手間ひまはかかります。OD も、そういう視点で行っている調査もありますが、どこからどこまでというトリップはとっていないです。手間ではありますが、どこで何人乗った降りたという単純なデータは、路線の中で1回か2回くらいであれば、分析できるのかなと思います。細かくトリップを見るとなるとけっこう大変かなと思います。

○事務局

今回、広域性、機能性、事業性の3つの評価指標案を設定させていただいています。平均乗車密度は事業者としても大事な指標だと思いますが、市町村間でどれだけ乗っているかということは分からないところがありましたので、利用者1人当たりの平均乗車キロとか、現行区分の市町村を跨いでいるとか、そうした点で評価しようと思っているところです。また、ICカードの話もありましたが、そうしたデータの提供が難しいという事情があるので、こうした指標を設定させていただきました。

○委員

平均乗車密度は、市町村ごとではなかなか出しづらいところです。流動として、輸送人員ベースであればご提供できると思いますが、地域間幹線系統を含む条件に当てはまる系統ということだと、かなりのボリュームになるので負担なのかなと思います。

○事務局

個々の市町村で見ると、自市町村の利用状況は大変気になるころだとは思いますが。一方で、例えば乗換えなしで水戸市の学校に通えるとか、そうした広域の役割をどう評価するかという点もあります。水戸市に限った話ではなく、例えば土浦市やつくば市なども同じようなことはあります。周りから人を集めるということで水戸市の昼間人口が増え、経済活動が活発に行われているという部分と、その中で公共交通の利用割合をどう考えるのかという部分もあるかと思っています。もちろん、車庫などの出発時点でお客さんがゼロで出発して水戸市に入ったとたんに乗客が増えるなど、余りにも極端な状況であれば、委員のおっしゃるとおりの部分もあると思います。利用状況の評価する項目もいろいろあると思うので、水戸市にどれだけの人を運んできているのかという点もみながら、どういう形で評価するのがいいのか考えていければいいと思っています。

○委員

水戸市に運んでいるという実態をつかむために OD が必要だという議論をしているということです。現状ではデータがそれぞれ蓄積はされているけれども、分析に手間ひまがかかるといふ話は理解しました。むしろ水戸市としても、そうした環境整備の方に、県と市町村で支援していくということもあるのではないかと考えています。

○委員

交通事業者は、バス停で何人乗って何人降りたかは分かっているのですか。

○委員

全部は分かりません。「この路線を調べよう」となった時だけです。

○委員

バスに乗ったとき整理券を取りますが、その人数と、下りるときに何人払ったかが分かれば、各断面で何人乗っているか分かると思います。あるバス停で何人乗ったか何人降りたか、区間ごとに何人乗っていたかという情報があれば、そのグラフを書くだけでもこの広域バス路線は本当に必要かどうかということが分かりませんか。途中 0 人のところがあれば、その部分をなくして頻度よくやってあげた方がいいだろうし、ということです。

○委員

やらないわけではなく、輸送の改善の場合などに、バス停ごとの乗車人員を調べるようになっていまして、広域の路線を全部やっているかということ、手間になるためやっていない部分があります。調査の結果、てこ入れのためにこの地区にチラシをまいたり、何かやってみたりしていまして、そのときは市町村にもお声掛けしてお願いしています。

○委員

Suica で乗るときは分かるじゃないですか。現金で乗っている人が分からないからどう補完するか。

○委員

IC カード、定期、現金、回数券と大体 4 つに分かれるのですが、定期券は 4 月から IC カード化して、乗り降り時にタッチするので区間がわかります。現金の場合も、運賃箱が釣銭の出るタイプになっていて、整理券にバーコードがついているので、どこで乗ってどこで降りたかは判別できます。それが 1 件ごとで、何万件というデータがあるだけです。それぞれ必要な形式がありますので、そこに整える作業を社員が行います。その手間がなかなか大変ということです。

○委員

1件1件データが出てきます。現金の場合も、属性は分かりませんが、バーコードで乗り降りのデータは出てきます。路線ごとのデータは集められますが、水戸のようにいろいろなところが集まってくると、どの路線を使っている方が分からないところがあります。

○委員

バスごとに出てくるわけではないのですか。

○委員

例えば、大工町から水戸駅の路線はその先でたくさん分かれますから、これが茨城町から来たのか、茨大前から来たのかが分からないということかと思えます。区間では分かるのですが。

○委員

バス停ごとでやっていくとさらに複雑になります。全路線、縦に並べて拾っていくことになります。手間ひまというところでちょっと難しいです。

○委員

そうすると、いろいろご議論があつて、自治体の欲しいデータ、評価するために欲しいデータとそれぞれ思惑がありますが、出せるデータ、作れるデータ、観測できるデータというのがあります。そういうなか、ここを突破しようとしていた事務局の無謀さが分かるのですが、本当にできるかどうか各路線を表に並べてみてください。第1弾として、この計画の中に書き込もうとすると、現時点での表くらいは作らないといけないと思いますが、その表もどこまでつくれるか非常に困難だし、今年度中にできるかも難しいですよ。そうすると、このアイデアは、評価システムをきちんと確立して、毎年度あるいは2年に1回は路線を評価して、改善や廃止の議論も別途やりますと。先ほど委員からご指摘がありました。バス対策分科会でやるのか、あるいは評価分科会を立ち上げてしまうのか。評価分科会を立ち上げてその中で議論して、2年おきのサイクルでやっていきます、という書きぶりでとどめておくとか。ここはまたご議論いただければと思います。

評価、評価と言っているもので、どうしても今ある路線を評価することばかりの気がしていますが、この間も議論させていただいたように、例えば、八千代町から下妻市に伸ばすと助かる人がたくさんいます。新設あるいは拡張という観点をここに載せるときに、どういうことを議論しなければならないかということ想定していただけると、書込みもまた変わってくるかと思えます。次の検討時には、また新バージョンで議論できればと思います。よろしくお願いします。

また、ここに限らず、いろいろなデータの共有や連携をしたいという要望はあるという

ことなので、40 ページのデジタル技術などの部分に反映していただければと思います。

○委員

4 ページで、特定区域内移動を支える交通としてデマンド型乗合タクシーと自家用有償旅客運送が入っていますが、ここにぜひ一括定額運賃タクシー、いわゆる 1,000 円タクシーを入れていただきたいです。今月から結城市でスタートし、順調な滑り出しだということで大変期待しているところです。デマンドと違いまして、市の財政負担がかなり軽減されます。一括定額運賃タクシーの場合は、年齢制限を設けたり、目的地を限定したり、時間も変えたりして、地域に合った交通体系を築くことができると考えています。今は件数が少ないですが、これからどんどん増やしていきたいと考えています。結城市や水戸市などと似たような地形のところは、全国的にどんどん広がっていくのではないかと考えていますので、ぜひ入れていただきたいと思います。合わせて、38 ページ事業 3-1 の参考事例にも入れていただければと思います。

○委員

これは、上限はあるのですか。

○委員

例えば、市が 1 日あたり 2 万円でタクシー車両を借り上げます。それを住民の方に使っていて、その際住民の方が 1,000 円を負担する場合、10 人乗れば市は 1 万円だけ出せばいいということですので、年間の額は決まってきます。

○委員

全部の車両を契約するのですか。

○委員

予算から逆算した台数にします。それ以外のタクシーやバスなどもありますので、銀行や病院など目的地を限定してそれ以外は使えないようにすることもできます。また、年齢も 65 歳以上や 70 歳以上とするなど、これも予算から逆算して調整ができると思います。各市でそれぞれの体系を築いていますので、他地域にも広がっていけばいいと思っています。

○委員

500 円タクシーを行っていた市がありましたが、けっこう財政的には厳しいというような話もありました。広い意味では運賃政策ですよね。公共交通の運賃政策で、運賃をどうコントロールするか。どこに支援を入れて、わかりやすい、使いやすいタクシーにするのかあるいはバスにするのか。



○委員

38 ページ、5-3 の中で、「企業バス等の一般混乗化」という記載がありますが、茨城県内でできそうな事例があるのでしょうか。

○事務局

今のところ実績はないのが実情です。過去にもいくつかの市でご検討いただいたことがありました。ただ、どうしても企業の考え方と地域公共交通への落とし込み方がうまくいかなかったため実現には至らず、別途コミュニティ交通を用意して対応したという事例があります。スクールバスでは、群馬県下仁田町の市町村有償のしもにたバスの事例ですが、スクールバスを日中や夕方の時間帯に一般の方の混乗を認めているというものもあります。こうした事例も参考にしながら、使えそうなものは使いたいということで書かせていただきました。水戸市でも、例えば工業団地などで社員の送迎バスやゴルフ場の送迎バスなどを使いたいということがあれば、ご検討をいただきたいです。

○事務局

水戸市のほうで過去にそういったことをトライした事例はありますか。

○委員

いえ、一般混乗化ということをご存知だったので、県内でそういう事例があるのかを知りたかったということです。

○委員

20 年前からやりたいところはポツポツ声を上げるのですが、お金を取るとなると免許を変更しなければならないので、制度的に大変なのですね。20 年前と変わってなければ、相変わらず同じことになってしまうのかなという気がします。

○事務局

制度として、乗合となると、いわゆる 4 条乗合となって、企業でマイクロバスを走らせているところではハードルが高くなってしまいますので、地域的な状況にもよりますが、有償運送でのやり方もありますので、使える制度を考えていきたいと思っています。

○委員

今後、持続可能な公共交通を保っていくにあたり、担い手というキーワードが足りないのではないかと感じました。

○事務局

ご懸念されているのは、特にその地域に根差した交通の担い手確保について危惧されてのご意見と拝察しました。ごもっともなご意見かと思しますので、計画の方にもその旨書かせていただきたいと思います。

○委員

有償もちろん、路線バス、タクシーなどすべてに関わることと思いますし、また自動運転というキーワードもありましたが、そうしたことも将来の担い手不足の解消につながると思います。公共交通の運転士も含めて、全体的に担い手を確保する取組についての記載をお願いしたいと思います。

○委員

5-3の地域の実情に応じた輸送手段の確保の中で、企業バス等の一般混乗化の話がありましたが、以前、小学校の統廃合などによるスクールバスを貸切バスではなく路線バスでやってみませんか、県から各市町村への投げかけがありました。今、常陸太田市ではほぼスクールバスは4条化しているところですので、企業バスよりは多分実現性が高いかと思えます。

○事務局

城里町でも小中学校の統合に合わせて、路線バスを活用して通学に使っているという話も伺っております。輸送手段の総動員は、バスタクシー以外も含めてということですが、使いやすさという点では、バスやタクシーが一番ハードルの低いところですので、まずはそこで使えるものがないか、難しいときは一步踏み込んで次の手段を検討する。国でも基本的にそのように考えられているかと思えます。こういったことを踏まえて、何が使えるのか、どういう形であればうまくいくのか考えていきたいと思えます。

○事務局

委員からチャットでコメントをいただきました。

目標値設定の考え方について、コロナ前の水準への回復とあるが、事業者としては80%から90%までしか戻らないと考えており、設定が高すぎるように感じる、とのこと。

○事務局

計画を作るにあたって、人口減少などの地域の課題も挙げています。ご指摘のとおり、ハードルが高いという部分も確かにあります。一方で、目標として、8割、9割とする根拠も設定しづらいところもあります。ハードルは高いですが、コロナ前の水準を目指してみんなで頑張っていきたいということで設定させていただければと考えています。

○委員

目標は、8掛け9掛けという議論ではないです。維持確保を、基本方針の1番目に書いたということは、維持しなければいけないということがこの計画の役割なので、コロナ前の水準にする、その意気込みがここに書いてあるのだと思います。もちろん、大変なことはわかります。大変なことから頑張らなきゃいけない。計画を作って終わりではないですからね。

○委員

11 ページの地図に番号があって、16 番をみると、42 ページの表に千波湖とありますが偕楽園だと思います。このリストの中に偕楽園はないのでしょうか。それからラクスマリーナは企業ですよ。観光施設だったら、土浦港と書かなければいけない。県で観光マップを作っているなら担当部局によく伝えてください。リストの後半は道の駅ならサブタイトルを付けたほうがいいと思います。

6 ページの役割分担の茨城県の2項目で、「広域的な交通ネットワークの形成」とあります。意気込みはわかりますが、少し大きく出過ぎているようですので、これは「形成の支援」なのだろうと思います

5章の1の施策1については、書き方をどうするか検討いただいて、次回までにまた新しい案をいただければと思います。

○委員

38 ページの最後、CN ですが、国から市町村のほうにもアクションプランをまとめるよう来ており、担当部署でいろいろと進めているところです。当然、県もいろいろと検討されていると思いますが、「CN 車両の導入の検討」ではなく「推進」くらいの表現ができないかと思います。

バリアフリー化の推進ですが、県としてノンステップバスの導入推進について、今どういった考えなのかお聞かせいただきたいと思います。

○委員

もう少し具体的に、2030年、2050年に向けて今のディーゼル車両をリプレースしていくかということ、事業者と県で連携しながらスケジュールを作って、どうサポートしていくかということを書いてしまえばいいかなと思いましたが、それを推進という言葉に置き換えてもいいかもしれないですね。

○委員

ノンステップバスのほうがより直接的にバリアフリー化の推進と感じていて、水戸市としてはそちらを推進しているのですが、県の方ではどんな感じかお伺いしたかったということです。

○事務局

ノンステップバスの補助については、かつて国、市町村が協調する形で、補助をしていましたが、国のバリアフリー法の前回の目標である70%を達成したということで、補助制度自体は終了となりました。福祉輸送という部分につきましては、福祉有償運送などのサービスの充実という背景もある中で、こういったニーズがどれだけあるのか福祉サイドの状況なども確認しながら今後の方向性について考えていきたいと思えます。

○委員

バリアフリーのマスタープラン的なことを各自治体あるいは県の中でも進めているはずなので、そういう部局に交通の面でどんな貢献できるかという相談をしていただければ、ここにまた別の角度で書けるのではないかなと思います。

○事務局

委員からチャットでコメントをいただきました。

補助制度と計画の連動にあたって、補助対象系統の位置付けと地域の役割について具体的に県計画に記載していただく必要がある。補助系統だけでなく地域における補助事業の必要性についても記載していただく必要があるとのこと。

5 閉会

以上