

会 議 録

会議の名称		平成２９年度第２回守谷市地域公共交通活性化協議会		
開催日時		平成２９年１１月２日（木） 開会：午後２時　閉会：午後４時１０分		
開催場所		市役所　議会棟２階　全員協議会室		
事務局（担当課）		都市整備部　都市計画課		
出席者	委　員	鈴木（榮）会長，亙理委員，田尻委員，長谷川委員，寺田委員，佐々木委員，渡辺委員，青木委員，富澤委員，塙委員（代理：関氏），多田委員（代理：桜井氏），光田委員，澤畠委員，鬼沢委員，武藤委員，片山委員，田中委員，古谷委員，石橋委員　※随行１名 以上１９名		
	市職員	浅野都市計画課長，高橋課長補佐，長谷川係長，貝塚主任，野元主事 以上　５名		
公開・非公開の状況		☒ 公開 ☐ 非公開 ☐ 一部公開	傍聴者数	２名
公開不可の場合はその理由				
会議次第		１　開会 ２　会長あいさつ ３　議事 （１）協議事項 議案第１号　地域公共交通網形成計画の基本的方針及び目標設定（案）について 議案第２号　地域公共交通網形成計画に位置付ける施策（案）について （２）報告事項 報告第１号　モコバスの利用状況について 報告第２号　時刻表・乗換検索サービス「ナビタイム」へのモコバス情報データ提供契約について 報告第３号　平成３０年度バスブック作成について 報告第４号　路線バス時刻表改正について ４　その他 ５　閉会		
確定年月日		会議録署名		
平成２９年１１月２１日		会　長　鈴　木　　榮		

審 議 経 過

1 開会

2 会長あいさつ

モコバスの運営には、年間 1 億円かかっており、これを削減できないかというのが議会の方からも強い指摘がある。来年から公共交通網形成計画の中では、1 億円を 7, 0 0 0 万円に減額したい。モコバスについては半分の 5, 0 0 0 万円、デマンド等その他の交通機関については 2, 0 0 0 万円を目標とし、その予算の中で組み立てていく。あくまで試算であるので、様々な角度からのご意見等を踏まえた上で最終的な結論にしたい。ご支援・ご協力をお願いしたい。

3 議事

(1) 協議事項

- 議案第 1 号 地域公共交通網形成計画の基本的方針及び目標設定（案）について

【事務局から説明】

○意見・質問等

佐々木委員：来年の 3 月までに網形成計画を策定するということだが、計画策定は行政が行うと考えてよろしいか。

事 務 局：アンケート調査を含め、発注業務として守谷市で行っている。ただし、協議会、分科会に諮った上で策定したい。

佐々木委員：本日出席の市職員の中で市内に住んでいるのは何人か。（3 人挙手）お三方や課長・部長にも伺いたい。この計画は自分たちが利用したい計画なのか、形だけの計画なのか、どちらであるか。市職員も利用したい計画でなければ市民も利用しない。是非市職員も使いたいと思える計画を策定していただきたい。

その上で、満足度に関する目標値について、平成 3 7 年度で 2 6 . 9 % とあるが、この低い目標値で市民が利用したいとなるか。現状も低い。この目標値が正しいとすれば利用者自身が利益を受ける目標として本当に正しいのか。

また、居住地に応じた対応方針の中に、みずき野地区では、「公共交通手段の確保」、「サービスレベルの向上」とあるが、9 月に行われた路線バスの時刻表改正というのはこれと逆のことではないか。バスの本数が 3 分の 1 に減少し、確保というよりサービスレベルが落ちている。このような事例の中で本当に利用者が使いたいものができるか疑問がある。古谷委員の見解を伺いたい。

古 谷 委 員：ご指摘の目標値については、前回の報告書の目標値を踏襲している。目標値についてはこの場で議論していただくのが筋である。佐々木委員のおっしゃるように 2 6 . 9 % では利用者の目線に立っているとは疑問である。少なくとも 5 0 % くらいに持っていければよい。具体的

な数字については、この場で協議していただきたい。

青木委員：私もみずき野の住民であり、時刻表改正の件では問合せが多い。

満足度の目標値について、アンケートは市民全体が対象なのか、バス利用者が対象なのか。

また、モコバスと路線バスでは目的を区別しているのか。

事務局：アンケートは全市民を対象にしている。バス利用者の満足度ではなく、守谷市全体のものである。

古谷委員：事務局の補足として、路線バスは営業路線となり、収支が合う路線となっている。そこでかばいきれない交通空白地帯をモコバスが補う構成になっている。

青木委員：満足度の目標値で、先ほど平成37年度には50%を目指すとのことだが、非常に軽々しい言葉ではないか。守谷市全体で考えた場合、モコバスと路線バスを合わせて50%はかなり難しい数字ではないか。

古谷委員：確かにかなり厳しい数字である。ただ将来のまちづくりを考えると、公共交通を担うものが増えてくるのは間違いない。守谷市は県内でも自家用車の所持数が一番低いという統計データもあり、都市化による車離れ、また高齢化による車離れが予想される。本当に利用しやすいものでなければ利用されない。

青木委員：古谷委員の意見に同感である。今後守谷市で公共交通の重要性が増してくると考えられる。

また、路線バスの時刻表改正については、市の計画とは真逆のことであり、この計画は形式だけでなく実行されるのかということをはっきりさせないと、この計画も机上空論に終わってしまうのではないかと非常に危惧している。

古谷委員：今回のみずき野地区の路線バスの便数削減は、いきなり言われたもので驚いた。時刻表改正の理由は尋ねさせていただいたが、本日お越しになっている関東鉄道さんに聞いたほうが間違いはない。あくまでみずき野の利用者が少ないのではなく、みずき野から先の地区に問題があるとのことのお答えであり、みずき野だけでもどうにか対応できないかという話はさせていただいたが、現在に至っている。

モコバスに限らず路線バスと協調しながら今後の公共交通を考えていく。それで成り立たない部分等は新しい公共交通ということで考えているので、それを含めて路線バスを運営している関東鉄道さんと調整しながら作っていききたい。

青木委員：路線バスの時刻表については、報告事項で説明があるとのこと、そのときにお尋ねする。

ただ、公共交通の確保として、モコバス、路線バス含めて守谷市としての目標を前提として示しておいていただきたい。その上で様々な方策・施策を検討していく必要がある。

会長：みずき野は、守谷市の団地形成の上で、一番高齢化率が高いので、非常に身近な問題として出てきている。他に同様の地区もあるが、地域

で協力し合い、うまく路線を活用しているところもある。地域によって大分差があるので、地域相互を基本に考えていく必要がある。
関東鉄道さんご意見はあるか。

武藤委員：守谷市の方で急に聞いて驚いたということだが、私はそう思っていない。事前に、乗車人数を含めたこのような計画があると示した中で、ある程度の了解は得られていると思っている。また、TX 開業後11年が経ち、日頃の利用実態を見た中で再編整理をさせていただいた。みずき野を通る路線が減便とのことだが、利用実態を見た中で、5人以下の便は廃止となっている。また、昨今の運転手不足やTX 開業後に11年間頑張ってきた中で、やむを得ずこういった事業となった。民間事業者としてもこれ以上耐えられないということでご理解いただきたい。

佐々木委員：民間企業である以上おっしゃることは分かる。
その上で、公共交通網形成計画の策定に当たって、交通網だけを議論しても住みよいまちにはならない。一番最初にまちづくりをどうするか、その中で交通機関がどういった役割を果たすかという形に持っていかなければならない。守谷市はもともとコンパクトシティかもしれないが、その中でも人口の密集地帯や少ないところがあり、そういった地域を押しなべてやっていくのは無理がある。まちづくりのビジョンをしっかりと持ち、その中で交通網の整備をする形にすれば我々も納得できるものになるかもしれない。ビジョンがしっかりとしていれば、市民も取捨選択をする判断ができると思う。

田尻委員：バスの満足度の件だが、路線バスとモコバスを分けてやらないと本当の課題が出てこない。路線バスの満足度だけではもっと高く、モコバスはもっと低いのではないかな。調査の仕方として問題はないのか。

古谷委員：公共交通ということで、路線バスとモコバスを1つにくくっている。ご指摘のように分割してというのも1つの案だが、モコバスが交通空白地帯をカバーするという目的でのバス利用を守谷市は考えているので、モコバスの満足度は路線バスより低くなるのは当然である。

会長：いずれにしても地域の特性がものすごく出ているので、地域ごとに問題を吸い上げていく必要がある。都市計画と関連させてということだが、この協議会はあくまで現状に則した交通網体系を作ることである。

事務局：今年度、企画課から都市計画課で公共交通の協議会を持たせていただいているが、来年度から策定予定の立地適正化計画や都市計画マスタープランと関連させ、公共交通網形成計画を策定させていただく。ここ5年間で福祉・高齢者関係の計画とも調整した上で検討し、路線網等も決めていきたい。

澤島委員：佐々木委員がまちづくりと公共交通を一緒にという話だが、そのとおりである。昔の運輸省、建設省の別々の施策を一緒にして地域公共交通活性化法が新たにできた。その基本はまちづくりにあり、交通と一体としていかなければならない。また、路線バスとコミュニティバス

の役割分担だが、路線バスが走っているところにコミュニティバスを走らせたら路線バスが廃止になってしまう。そういう調整をしながら全体的に見ていていただきたい。

石橋委員：路線バスとコミュニティバスの棲み分けの件だが、コミュニティバスをいつまでも交通空白地帯を走らせるということは、利用客が少ないということで、ずっと赤字のままで市の財政に負担をかけていくことである。コミュニティバスも路線バスと同じ乗降者数が多いところを走らせて収益を上げるということも考えないといけないのではないか。最終的にはどちらのバスも事業者の関東鉄道さんに運賃収入がいくので、利用客を減らすことにはならないのではないか。

澤 畠 委 員：法律の中でも棲み分けをしていて、完全に分離してお互いが生き残り、事業が継続できるようにしている。会長から事業費を削減するとの話があったが、市の財政状況も考慮するとしかたないことである。しかし、事業費を削減すると現状よりはサービスが低下するだろう。また、コミュニティバスの運行経費に対する運賃の差額は税金で賄われているものである。税金で負担しても守谷市の公共交通を守ろうと判断するかどうかがこの協議会の趣旨である。事業費を出せなければ、サービスの低下につながる。

会 長：バスだけを考えた場合、サービスが低下するため、他の交通手段を考えたい。現状としてバスの運行に対し、モコバスの利用があまりにも少なく、費用が多くかかっている。公共交通を充実させるために、積極的にモコバスを利用しようという市民の声があればよいが、現時点では、人が乗っていないバスを走らせているのかという不満の声だけである。この現状を真っ先に解決していく必要がある。いずれにしても関東鉄道さんに協力していただくしかない。

武 藤 委 員：一人当たりの運行経費で見ると、コミュニティバスはどんなに高いところでも1,000円以下である。一方デマンドでは、2,000円～3,000円であるから、コミュニティバスを全てデマンドに置き換えた新潟県三条市の例を見ても、運行経費が増加していることが分かる。その点を考慮し総合的な計画に導入していただきたい。最終的には、コミュニティバス、デマンドどちらにしても赤字部分の行政負担については、交通インフラに対する行政の考え方になる。

佐々木委員：路線バスとコミュニティバスだけを対象とした考え方も限界にきている。税金をかけず、利益を追求しないボランティア的な活動・組織を育成し、それらを組み合わせて交通網を解決していく必要がある。

会 長：分科会でも話は出ているが、そういった意向も踏まえて検討していく。第1号議案賛成でよろしいか。

事 務 局：目標値については、先ほどの意見を踏まえ、値を見直した上で検討するということでお諮りしたい。

【採決の結果、全員賛成により承認】

●議案第2号 地域公共交通網形成計画に位置付ける施策（案）について

【事務局から説明】

○意見・質問等

佐々木委員：施策3のデマンドタクシーについて、利用が少ないと言われているモコバスでも1日500人であるが、近隣市町村のデマンドの利用実績を見ると利用者はさらに少ない。他の市町村と同様のやり方でやっても利用者は増えないだろう。それだけでなく本当に困っている人を助けることができないのではないか。デマンドタクシーを導入する際には、それらの課題を踏まえて施策を具体化していただきたい。

また、計画のスケジュールだが、現実には直面している問題の解決を議論しているので、10年間ではなく、5年間でやっていただきたい。特に施策4については、実際市民から早期対応の声もあるため、優先順位を変更して対応していただきたい。

事務局：市の方でも5年間で行いたいものもあるが、長期ビジョンを含めて提案させていただいている。10年間としているものは、実際長くかかるものや、継続して行わなければならないものもあるため、5年の先を見据えた事業として示させていただいた。

古谷委員：事務局へ質問だが、10年間のスケジュールの頭は平成27年度でよろしいか。

事務局：計画を行っていくのは来年からであるため、平成30年から10年間である。計画の骨子の根拠としては平成27年からということである。

古谷委員：そうすると目標値の最終設定が平成37年ではおかしくないか。10年間というのは長過ぎる。見たところ平成27年度が頭で、平成37年度に向けていくものではないか。

いずれにしても施策4については、佐々木委員のおっしゃるように前倒ししたほうがいいのではないか。

会長：来年から出来る分はやっていくと聞いている。どこまで詰められるかが問題である。デマンドについても従来路線ではない形で工夫していくことが必要であるが、まだタクシー事業者との交渉も始まっていない。

事務局：デマンドについては、他の市町村から利用者が特定の利用者に限られるという話も聞いている。導入する際には、誰もが利用できるように検討し、高齢者のタクシー券等については、福祉サイドの考え方も踏まえて検討していきたい。

片山委員：デマンドは、現在つくばみらい市で守谷タクシー(有)の車両を1台運行しているが、利用者は同じ人が多い。予約制なので、利用後すぐ次の予約を入れてしまうため、他の利用者が利用できないということもある。

つくばみらい市では全部でタクシー車両2台、乗車定員4名で運行している。乗り合いといっても定員まで乗ることはほとんどなく、平均で2名以下である。輸送人員を比較してみるとつくばみらい市で約5、

000人であり、常総市では6台導入や、つくば市ではワゴン車両導入等で輸送人員が増加している。守谷市はコンパクトシティなので、導入するとなると利用者は多く見込まれるのではないかと。デマンドは基本的に他市町村へ乗り入れできないので、他市町村では不満の声もあるが、守谷市では駅や病院等への利用ができる。ただ、現状でも守谷市はタクシーの稼働率は高く、県内でも1日当たりの利用が多い。しかし、その割にタクシーの台数が少なく、市内の研修施設への大人数の送迎を行う際には、他に利用するタクシー車両がなくなってしまう。また、守谷駅の構図上、多数のタクシー車両を停めておく場所もない。

佐々木委員：施策3の例に、自家用車有償運送の導入とあるが、実施する場合、運転者のリスク管理をどうするのか。不特定多数の者を自家用車で送迎するとなると法律上の問題が出てくるが、どう考えているのか。

事務局：今後、地域の課題・要望を整理した上で関東運輸局と調整を行いたい。地域からの要望の吸い上げもまだであるので検討していきたい。

古谷委員：既に地域で課題となっている要件を事務局へ報告していただき、その解決策を検討させていただきたい。計画へ反映させるに当たり、早期解決に向けて動き出すことができる。

佐々木委員：おっしゃることは分かるが、解決が難しい問題へも対応できるのか。「検討したができない」というレベルの問題であっても、計画に記載がある以上、市民は実現を期待する。状況を確認した上でやっていただきたい。

亘理委員：公共交通の協議会において、国交省の基準・手引きの中で、関係部署との連携を図るとあるが、守谷市の場合、事務局として都市計画課であって、高齢者等の分野になると介護福祉課・社会福祉課との連携が必要になる。この協議会の場では連携が分からないが、どのような形で連携を図っているのか。

事務局：公共交通網形成計画を策定する上で、守谷市地域公共交通活性化協議会分科会を開催し、そのメンバーとして保健福祉部長が入って意見をいただいている。

亘理委員：前回の協議会の資料で関連する法律等が記載されているが、現在進行中の高齢者福祉に関する計画も新たに関連するものとして整備され、公共交通網形成計画の中で扱っていくのか。

事務局：福祉関係の計画においても現在策定中であるため、包括システム・ケアシステムの構成委員会等にも出席し、公共交通の考え方、ニーズを意見交換させていただいている。それらの計画を踏まえた上で検討していきたい。

石橋委員：施策2の例として、モコバスAルートを松並地区へ迂回させるとあるが、つくばみらい市のみらい号のように他の市町村のバスと連携し、守谷市内を運行することは可能なのか。

古谷委員：つくばみらい市のコミュニティバスが守谷駅東口に来ているが、1日

の運行本数が非常に少ない。また現状は、つくばみらい市と協力した経緯があり松並に1箇所停留所があるが、増便する等の計画はないので、利便性は高くない。基本的に他市町村をまたいだ交通形態は難しい。現状を踏まえて関東鉄道と連携し検討していきたい。

会 長：第2号議案は賛成でよろしいか。

【採決の結果、全員賛成により承認】

(2) 報告事項

- 報告第1号 モコバスの利用状況について
- 報告第2号 時刻表・乗換検索サービス「ナビタイム」へのモコバス情報データ提供契約について
- 報告第3号 平成30年度バスブック作成について
- 報告第4号 路線バスの時刻表改正について

【事務局から報告】

○意見・質問等

青木委員：バス時刻表の件で、古谷委員からの説明の中で、「突然、関東鉄道さんから変更の通知があった」ということだが、武藤委員からはそうではないということで、関東鉄道が守谷市に通知をしたのはいつごろか。また、時刻表の詳細まで表示した形で通知したのか。

武藤委員：7月26日に通知している。現行の時刻表から変更内容を示したもので、その際乗車人数についても説明している。

事務局：そのとおり報告いただいている。運輸局への申請もあるため、内々ということを受けている。

青木委員：市民に公表できるまでに法的にはどれくらいの期間が必要なのか。

武藤委員：法的には1週間である。

事務局：関東鉄道からは、バス停を含めた公表が9月2日であるとのことを受け、市も合わせて9月2日に公表できるという認識の上で公表した。

武藤委員：法的には運輸規則上1週間前であるので、減便ということもあり、若干余裕を持って掲示させていただいた。

青木委員：毎日路線バスを使っていたが、改正を知らなかったという方が多くおり、大多数が9月10日の回覧板で気付いた。

また、古谷委員の説明での「みずき野のルートは、取手市の部分を含めると赤字になる」とのことだが、我々住民もそう聞いている。不満に思う部分もあるが、関東鉄道もボランティアでやっているのではないので仕方がないところである。

みずき野の住人にとっては、昼間の便数が減少しているため、取手市の部分を含めて採算が取れないのであれば、みずき野地区だけでどれだけ採算が合うのか。その利用実態を見た上で利用者数が少ないのであれば仕方がない。

見えバスが導入されたが、みずき野を通る路線は対象に入っていない。理由は市から説明を受けているが、今後については、関東鉄道と協議

の上、対処していくとの返事も受けている。

武藤委員：誤解を解くために申し上げるが、あくまでみずき野地区での利用実態を見た上で今回の計画をさせていただいた。

青木委員：利用実態から見たダイヤ改正が正しいとして、取手市とみずき野を回る路線を切り離していただきたい。収支で赤字となっている分が少なくなるのではないか。また、見えバスの恩恵もみずき野の住人は味わっていない。

佐々木委員：要するに、みずき野と守谷駅の循環路線としてシャトルバスのような形態でやっていただけないかということ。必ずしも大型バスである必要はない。シャトルバスを出していただく条件として、利用者を増やすことが大きな問題であれば、私もみずき野町内会で仕事をしているので、住民の方々に理解を求めていきたいが、そのような検討をする余地があるか。

青木委員：なぜこの問題にこだわるのかというと、今回の改正で、美園循環は2便だけしか減便していない。美園も後10、20年経てばみずき野のように高齢化してくる。その時に同様に減便ということになれば、守谷市の交通網は崩れてしまう。大変申し訳ないが、住民の立場として意見していると理解していただきたい。

武藤委員：バスの場合は、大型であっても中型であっても経費は人件費が大半であり、燃費部分くらいしかコスト削減にならない。従って、現状は道路状況で走行可能であれば大型で運行している。

石橋委員：守谷駅とみずき野地区、美園地区をつないで周遊する路線を検討できれば利用者は利用しやすいのではないか。路線を変えるのは大変なのか。

事務局：路線バスであるので、守谷市としては、関東鉄道さんをお願いするといった立場で考えている。可能かどうかは、採算性も合わせて関東鉄道さんで協議していただくしかない。

石橋委員：先ほど運転手不足もあるということで、限りあるものを最大限利用していくと、守谷市を周遊させていく方がいいのではないか。

武藤委員：周遊させるためには、運行本数が多くなければ利便性が損なわれる。また、一般的にシャトルバスの形態が一番効率的ではある。

会長：工場等の企業は実際にシャトルバスを導入している。色々な選択肢があるということでやっていく必要がある。現状は関東鉄道さんと協力してやっていかなければならない。利用実態がないのであれば、路線の廃止、減便をせざるを得ない、ということを住民も認識することが必要である。事業者と住民で公共交通を守っていかなければならない。

佐々木委員：企業は継続することを前提に事業を展開しているので、それを尊重した上で、我々も住民として協力することで、共に存続できる道を探していこうという提案を検討していただきたい。

武藤委員：やはり乗っていただかないと、というところなので。お互いにいい方向にできればと思っている。今回の改正については、説明が少なかつ

たと反省しているので、今後については細かく協議させていただく。
次回にはみずき野の乗降データも示させていただく。

田 尻 委 員：デマンドタクシーの実態をもう少し勉強したい。県内でも既に実施している市町村の実績等を判断材料としたいので、資料をお願いしたい。

事 務 局：資料を用意する。

4 その他

事 務 局：先日の台風において、強風の影響でモコバス・路線バスのバス停を事前に倒す対応を行った。モコバスA・Bルートについては、関東鉄道さんにもご協力いただき対応した。

5 閉会