

平成 28 年度 第 4 回 潮来市地域公共交通活性化協議会 議事録

会議の名称	平成 28 年度 第 4 回 潮来市地域公共交通活性化協議会
開催日時	平成 28 年 11 月 11 日（金） 14:30～16:00
開催場所	潮来市かすみ保健福祉センター 1 階 多目的ホール
出席者	長津委員、廣瀬委員、小峰委員、武藤委員、飯塚委員、塙委員（代理：仲村委員）、 柏谷委員、塚本委員、高塚委員（代理：藤岡委員）、山野委員、今泉委員、 岡本委員、庄司委員、寺田委員、大久保委員（代理：阿部委員）、 大堀委員（代理：本宮委員） （委員数：16 名） 事務局：潮来市総務部秘書政策課 塙課長、崎岡課長補佐、茂木係長、澤口主幹
欠席者	澤畠委員、鬼澤委員、勝家委員、池田委員、柿崎委員、岩本委員 （委員数：6 名）
会議次第	1. 開会 2. 会長挨拶 3. 協議事項 （1）各種調査の追加検討結果及び基本理念（案）等について （2）地域公共交通ネットワーク（案）について （3）広域連携路線の運行計画変更について 4. その他 5. 閉会
会議における主な決定事項	協議事項（1） ・資料 1 のとおり承認された。 協議事項（2） ・資料 2 のとおり承認された。 協議事項（3） ・資料 3 のとおり承認された。
議事の経過及び発言の要旨	別紙のとおり

【別紙】議事の経過及び発言の要旨

潮来市地域公共交通活性化協議会 埴 事務局長が司会を務めた。

1. 開会

14:30 に開会した。

2. 会長挨拶

公私ともお忙しい中、潮来市地域公共交通活性化協議会平成 28 年度第 4 回会議にご出席いただき感謝申し上げます。本年度第 4 回目の会議ということで、これまで皆様のご協力をいただきながら順調に審議が進んでいる状況です。

本日の議題は、前回の会議にてご指摘いただいた事項の追加検討結果のご報告及び潮来市地域公共交通網形成計画において掲げることとなる基本理念（案）、基本方針（案）及び計画目標（案）、地域公共交通ネットワーク（案）等のご協議、広域連携路線の運行計画変更に関するご報告等となっております。

委員の皆様からの忌憚のないご意見をいただければと存じますので、どうぞよろしくお願いいたします。

3. 協議事項

本協議会規約第 7 条第 2 項の規定により、副会長である今泉委員が議長を務めた。

（１）各種調査の追加検討結果及び基本理念（案）等について

・事務局より資料 1、資料 1-追加について説明後、以下の質疑応答があった。

委 員：資料 1-追加の P 1 に掲載されている通院流動を見ると他市への流動が多くなっているの、市外への通院への対応も念頭において検討すべきではないか。先日も、高齢者が自分で自動車を運転して病院へ向かう際に事故を起こしたことがニュースになっていた。高齢者が自分で自動車を運転しなくても通院できるようになることが望ましいと思う。そういった市外の病院へのアクセス等の視点も含めてバスルートの検討をしていくべきではないか。

事 務 局：ご指摘の点を踏まえ、今後の検討を行っていきたい。

委 員：資料 1 の P 4 に掲載されている商業施設対象アンケートについて、回答された店舗の名称を教えてください。

事 務 局：商業施設対象アンケートについては、今年度、実施した市民ニーズ調査において、買物先として多く回答された 13 か所の店舗を選定したが、個別の店舗名称は控えさせていただきたい。

委 員：資料 1-追加の P 4 に掲載されている計画目標 2 の指標（年間利用者数）は、利用者が少ないと見込まれるため年単位の指標としているのか。年単位だとイメージがしづらいので日単位の指標とした方が良いのではないか。

事 務 局：利用者が少ないので年単位の指標とした訳ではない。日単位で表した方がイメージしやすいのであれば、適宜、修正していききたい。

委 員：資料 1-追加の P 2 に掲載されている「食料品・日用品等の買物流動図」にお

いて、アイモア、セイミヤは記載されているが、利用者が多いと思われる大黒天が記載されていない。アイモアは、来店者の減少やテナント数が減少していると聞いているが、流動数が多くなっているので根拠が知りたい。

事務局：市民ニーズ調査の結果を確認したところ、大黒店についてもアイモアと同程度の回答者数があったが、資料には上位の店舗のみを掲載するという線引きを行ったため、大黒天が記載されていないという状況である。資料に掲載する範囲等を見直して修正したい。市民ニーズ調査において、アイモアと回答される方とカスミスーパーと回答される方の2通りがあった。アイモアについては、それらの両方の回答を足した数で評価をしている。一方で、大黒天についてもほぼ同数の回答が得られており、資料に掲載しても問題ない程度の来客数がある状況である。

委員：公共交通の運行に対して地方公共団体が検討を行う必要があるのか。潮来市、鹿嶋市、行方市の3市で運行されている広域連携バスも利用者数が少ないと聞いているが、新たに路線バスを運行した場合の利用者数、採算性は、考えているのか。潮来市が赤字分を補助するという事になれば、財政圧迫の要因になってしまうのではないか。

委員：公共交通については、基本的には鉄道事業者、バス事業者等の民間事業者がサービスを提供するものである。しかし、近年は人口減少が進んでおり、公共交通の採算性が確保できない地域が増えてきている。一方で、高齢者など、自動車を自由に利用することが出来ない方や近い将来に運転ができなくなる方が相当数存在しており、そういった方々の交通手段を確保していく必要がある。そういった方々の交通手段を確保することを目的として、今から17～18年前に東京都の武蔵野市でワンコインバスが運行された。民間事業者の採算ベースには合わないが、交通手段が無くて困っているような方々の日常の足を確保しようという発想で始まったものである。本協議会についても同様の視点で検討を行っているものと認識している。ただし、交通手段を確保するにしても、財源には限りがあるため、効率よく交通手段を確保していくことを模索するのが本協議会の趣旨であると思う。また、今は運転できても将来的に車を運転できない人が今後は、確実に増えていくので、そういった事態に対して備えを持っておくことも必要である。財政面についても、国等の支援も受けることができるので市だけで負担するものではない。

委員：新たに公共交通を導入した事例や成功例はあるのか。

委員：下妻市、つくば市、土浦市などでも公共交通の運行支援等を行っている。また、龍ヶ崎市では、コミュニティバスを運行するとともに、市内のバス運賃を均一にして、赤字分は市が負担している。

委員：潮来市の活性化を図るためには、人を呼び込むことのできる大型商業施設の誘致が必要だと思う。また、まちづくりという視点からすれば、潮来市には、企業の誘致や土地利用規制の撤廃等が必要だと思う。そういった事項を本協議会で策定する計画にも反映できないのか。

委員：都市計画の観点から見ると、人が低密に居住していると公共サービスの効率が

悪くなり、コストが掛かってしまう。それらを改善するために、国により立地適正化計画という方針が示され、都市計画の見直しを始めた市町村もある。また、都市の立地適正化を図る上では、公共交通の役割も大きく、公共交通サービスが受けられる地域への居住促進を行っている市もある。

事務局：潮来市の主要道路の沿線には、土地利用の規制がかかっている状況であり、それらの規制撤廃については、市でも研究・検討しているところであるが、すぐに規制を撤廃するのは難しい状況である。一方で、企業の方との意見交換等を行うと、潮来市内の公共交通について問われることが多い。潮来市内に通勤してきても、二次交通が確保されていないので、仕方なく、鹿嶋市に家を建てられる方もいると聞いている。公共交通が地域に根付くように、市民の足の確保と交通事業者の負担面についても慎重に検討していきたい。

委員：潮来市の総合計画には、大型商業施設の誘致等を行うことが記載されているのではないか。

事務局：大型商業施設の誘致については、潮来市の総合計画には明確に記載しているものではない。大型商業施設の誘致については、既存の商店街への影響等を考慮してバランスを取っていかなければならないものと考えている。

委員：市民の方が公共交通を身近に利用できるようにするのであれば、ショッピングセンター等が運行しているバスと連携する方法もあるのではないか。公共交通の整備も大事だと思うが、まちづくりの核となるようなものを定め、それを実現するために公共交通を整備していくという考え方が必要ではないか。

事務局：「潮来市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、水郷潮来バスターミナルをまちづくりの核にするという方針が示されており、今回検討している公共交通は、水郷潮来バスターミナルのハブ化を支援するというのが一つの役割でもある。また、民間施設が運行している送迎バス等については、うまく活用していくというのも今後の検討の視野に入れていけばよいと思う。

・以上の質疑応答後、資料１のとおり承認された。

（２）課題等の整理について

・事務局より資料２について説明後、以下の質疑応答があった。

委員：資料２のＰ７において、新規バス路線の収支予測を行っているが、運賃は２００円（市内循環線）、３００円（延方駅～レイクエコー線）の均一料金として考えているのか。また、実際に運行して赤字が発生した場合等には、市の方から補助はされるのか。

事務局：今回の収支予測における運賃については、均一料金という訳ではなく、平均的な乗車距離を想定し、鹿行北浦ラインの料金体系にあわせて設定したものである。

事務局：赤字となった場合の補助については、来年度、公共交通再編実施計画を策定する際に、より詳細な収支予測等を行った上で検討していきたい。

委員：新規路線バスの運行は、民間バス事業者へ要請するような記載になっているが、運行形態等についての議論はまだ行っていないのか。

事務局：民間バス事業者へ要請するような記載になっているが決定ではない。需要予測の詳細が出た段階で最終的に決定していきたい。

委員：資料２のＰ５に記載されているスクールバスの平日利用者数は４万人となっており、一日あたりに換算すると１００人程度となるが、１００人を一度に輸送するには、バスが２～３台必要になるので、必要台数等も精査した上で実現可能性を検討していただきたい。また、資料２のＰ１で潮来市内の地域公共交通網について「地域間幹線系統」と「地域内フィーダー交通」という区分けが行われているが、中心市街地循環線は、地域間幹線系統には該当しないと思われる。新規路線バスの実態に合わせて、「中心市街地」と「その他地域」というような区分で考えた方が良いのではないかと。また、運行ルートの決定にあたっては、通学だけでなく、通院や買物等への対応等も考慮した上で、もう少し検討の余地があるのではないかと。

事務局：「地域間幹線系統」、「地域内フィーダー」という用語については、国土交通省の補助制度の形態に合わせた表現となっているため、新規路線バスの実態に合うような適切な表現に修正したい。また、現在は、地域公共交通網形成計画の段階であり、運行ルートについては確定したものではない。詳細な運行ルートについては、来年度に策定する地域公共交通再編実施計画の中で決定していくのでご指摘の点を反映できるようにフレキシブルに検討していきたい。また、通学者は、毎日の利用が見込めるので、新規バス路線の需要として期待している。今後、必要な車両台数の確認等を行い、情報を精査してご提示したいと思う。

委員：新たな路線バスを運行して赤字となった場合には、具体的には、どれぐらいの金額を補助してもらえるものなのか。

委員：補助の金額については、最大で運行経費に対する赤字の部分の半分を補助する。

委員：現在のタクシー業界は、運転手の不足等や利用者数減などの理由で将来的な不安を抱えており、これ以上、バス路線が増えると廃業の恐れがある。潮来市内の場合、商業施設、医療施設の無料送迎が多い状況である。また、新規バス路線の需要として、スクールバスからの転換を見込まれているが、スクールバスの事業者も困るのではないかと。

事務局：事務局としては、潮来市の地域内フィーダー交通を確保する案としてタクシー補助案が最も適合性が高いと考えている。タクシー補助案については、自治体の負担も少なく、タクシー業界にもメリットがあると思う。鹿行地域は、スクールバスが非常に多いが、保護者にとっては、スクールバスに係る費用が負担になっているという意見も聞く。新たなバス路線の検討にあたっては、利用者の声と交通事業者への影響等のバランスを取りながら検討を進めていく必要があると考えている。

委員：公共交通に対して、市としてどこまで負担を負うかが大きな問題だと思っている。交通弱者に対しては、市として何等かの施策を行わなければならないが、一方で民間事業を圧迫してはならないので、市民のニーズ等を十分に把握した

上で、今後の公共交通の大きな枠組みを検討していきたい。また、本日いただいた意見等を踏まえ、市と民間の役割分担等の在り方等についても検討していきたい。

・ 以上の質疑応答後、資料２のとおり承認された。

(３) 広域連携路線の運行計画変更について

・ 事務局より資料３について説明後、以下の質疑応答があった。

委 員：広域連携路線の運行計画変更により１日フリーパスを導入したとのことだが、定期券を導入した方が良いのではないか。

事 務 局：定期券を導入してはどうかという意見もあったが、現時点では、広域連携路線の運行は平成２９年３月３１日までの運行協定となっているため、今回は定期券の導入は見合わせた。今後の利用者数の状況等によって定期券の導入も考えていきたい。

・ 以上の質疑応答後、資料３のとおり承認された。

・ 協議事項がすべて終了したため議長が解任され、以降、事務局長が司会を務めた。

４. その他

・ 事務局より、次回会議（第５回会議）を平成２８年１２月２２日に予定している旨連絡があった。

５. 閉会

１６：００に閉会した。