

平成28年度 第5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5回 潮来市地域公共交通活性化協議会
開催日時	平成28年12月22日(木) 14:30~16:00
開催場所	潮来市立中央公民館 3F 研修室
出席者	<p>澤畠委員、鬼澤委員、長津委員、廣瀬委員(代理:渡邊委員)、小峰委員、武藤委員(代理:橋本委員)、飯塚委員、塙委員(代理:永井委員)、池田委員、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、柿崎委員、寺田委員(代理:土子委員)、大久保委員(代理:阿部委員)</p> <p>(委員数:19名)</p> <p>事務局:潮来市総務部秘書政策課 塙課長、崎岡課長補佐、澤口主幹</p>
欠席者	<p>勝家委員、岩本委員、大堀委員</p> <p>(委員数:3名)</p>
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会 2. 会長挨拶 3. 協議事項 <ol style="list-style-type: none"> (1) 潮来市の地域公共交通網整備における基本的な考え方について (2) 潮来市地域公共交通網形成計画(素案)について 4. その他 5. 閉会
会議における主な決定事項	<p>協議事項(1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料1のとおり承認された。 <p>協議事項(2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料2の内容を基本とし、指摘のあった事項等については事務局にて検討後、計画案を作成することで承認された。
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 埜 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

年の瀬の大変お忙しい中、潮来市地域公共交通活性化協議会平成28年度第5回会議にご出席いただき感謝申し上げます。本年度第5回目の会議ということで、協議もいよいよ大詰めとなって参りました。本日の協議事項は、前回の会議においても貴重なご意見を数多くいただいておりますが、そもそも潮来市が公共交通施策をどのように推進していくべきかという内容と本協議会のミッションである潮来市地域公共交通網形成計画の素案に関する内容となっております。網形成計画の素案につきましては、本日の協議会にてご協議をいただいた後、計画案を作成のうえ、来年2月を目途としてパブリックコメントを実施する予定となっております。

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致します。

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) 潮来市の地域公共交通網整備における基本的な考え方について

・事務局より資料1について説明後、以下の質疑応答があった。

委員：資料1のP4の「参考1 コミュニティ交通の導入状況」において、潮来市は「循環バス・福祉バスなど（無料）」に○印がついているが、P5の「参考2 地域公共交通に対する公費等の負担額」は空欄になっている。「循環バス・福祉バスなど（無料）」を運行しているのであれば、公費の負担が発生するのではないか。

事務局：潮来市において運行されている循環バスは「道の駅 いたこ」が運行しているものであり、直接的に潮来市が運行しているものではないため、公費の負担は発生していない。

・以上の質疑応答後、資料1のとおり承認された。

(2) 潮来市地域公共交通網形成計画（素案）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：鹿行北浦ラインについて、資料2の中で国の補助金をもらいながら運行していくというような記載があるが、今後もずっと補助金をもらいながら運行するのか。それとも、ある程度の年数を定めて運行するものなのか。

事務局：鹿行北浦ラインは、平成28年5月に運行を開始したものであり、その時点では地方創生加速化交付金を財源として半年間にわたり実証実験という形で運

行していた。現在は、半年間の実証実験の期間を終了し、国土交通省からの補助金を活用して運行している状況である。現時点では、運行の期限は定めておらず、今後も継続的に運行できるように進めている状況である。

委員：継続的に運行すると言っても採算面が懸念される。鹿行北浦ラインは、乗車率が極めて低く、今後、利用者増を図るための協議を行方市と鹿嶋市と行うとあるが、補助金が支給されなくなった場合でもバス路線を継続していくのか。また、西浦側の新規路線バスについても同様の懸念がある。また、水郷潮来バスターミナルのハブ化構想について記載があるが、地元の商店街等としては、JR潮来駅周辺を中心市街地に人が来てもらいたいと考えている。先日、潮来市の方にも「あやめ一丁目町商店街」の方から要望書が届いたかと思うが、近年は、水郷潮来バスターミナルに人が集まるようになったため、JR潮来駅周辺に人が集まらない状況になっている。JR潮来駅周辺に人を誘導するような有効的な手立てについて、皆様の知恵をお借りできないものか。地元の商店街等としては、人口の多い香取市、神栖市、鹿嶋市等から来訪者を呼び込みたいと考えている。行方市との結びつきについては、明記されているが、鹿嶋市、神栖市などからも、来訪者を呼び込むようなバス路線は考えられないのか。

事務局：鹿行北浦ラインについては、半年間の実証実験の期間を終了し、平成28年10月21日からは、国土交通省より補助金の支給を受けて運行しているところである。運行の継続については、一定期間（一年なのか二年なのか未定）の中で検証する作業は必ず必要なことであると考えている。事業効果等を確認しながら、ダイヤの改善をはじめ各種の利用促進策を検討していく必要があると考えている。「あやめ一丁目町商店街」からは、潮来駅から東京駅までの直通の高速バスを運行してほしいという旨の要望書をいただいております、高速バス事業者へ実施の可否を相談しているところである。今後も高速バス事業者と協議を行い、特別便（あやめ祭り期間中等）の運行等の可能性についても検討していきたいと考えている。鹿行北浦ラインについては、現在、一日8往復しており、JR潮来駅も経由しているが、乗車人数が低迷していることもあり、JR潮来駅周辺を中心市街地の活性化に繋がってはいない状況である。今後、西浦側の新規バス路線等により、行方市方面からの来訪者が増加することも期待される。また、鹿嶋市、神栖市等と潮来市を結ぶバス路線については、茨城県が事務局を務める「鹿行地域公共交通確保対策協議会」において、鹿行地域全体の広域的なバス路線のあり方等について議論されている。潮来市としては、資料2のP77の位置図において青点線で示しているような、香取市方面、鹿嶋市方面、神栖市方面等と潮来市を結ぶ広域的なバス路線の導入についても、今後、協議・調整していきたい。

委員：鹿行北浦ラインについて、潮来市、鹿嶋市、行方市と協議のうえ、平成28年12月1日にダイヤ改正を行った。ダイヤ改正後の平均乗車人員（12月20日まで）をみると、大野駅～潮来駅方面が1.56人、潮来駅～大野駅方面が1.30人、上下線合わせて1.43人となっており、11月の平均乗車人員1.12人よりも若干改善している。現在も引き続き、PRに努めており、鹿

島臨海鉄道の各駅にも鹿行北浦ラインのダイヤ改正のお知らせを貼っていただいている。また、関鉄ポケットやフリーペーパー等を活用して、水戸方面、大洗方面からも利用客を呼び込めるように取り組んでいるところである。鹿行北浦ラインは、5月からの運行であったため、通学者の利用が少ない状況であったが、来年度からは通学者の利用も増やしていきたいと考えている。資料2のP75に新規路線バス利用者の目標値が325人/日以上と示されているが、運行本数、運行時間帯等の設定は、どの程度を想定されて算出した数値なのか。運行本数等によって利用者数に差がでると思うが、325人/日は、非常に高い目標値となっているのではないか。

事務局：新規路線バスの利用者数は、運行便数等を考慮して予測したものではなく、第4回協議会で示したとおり、「高校生アンケート調査」、「市民ニーズアンケート調査」の結果を基に算出したものである。運行便数が多ければ、利用者も増えるという可能性はあるが、現段階では考慮はしていない。

委員：目標値の算出方法については、了解した。新規路線バスについては、運行ルート、運行便数等の詳細は、今後、検討されるということによいか。

事務局：今年度、公共交通網形成計画を策定し、来年度に再編実施計画を策定する予定である。路線バスの運行ルート、バス停位置、運行便数等については、来年度に策定する再編実施計画の中で、詳細を決定していくものである。

委員：バス事業者の内情としては、ドライバーの成り手も少なく、人手不足の状況である。また、新規バス路線についてもある程度の利用者が見込め、持続性の期待できる路線でなければ開設が難しい状況である。新規路線の規模が大きくなるようであれば、ドライバーと車両の手配も難しくなるので、早めに計画を策定していただきたい。

委員：「道の駅いたこ」が運行している循環バス及び「関鉄観光バス」が運行している佐原駅発着系統の路線バスの利用者数を教えてほしい。

事務局：「道の駅いたこ」が運行している循環バスについては、第3回の協議会で報告しているが、平成27年度の状況で、1日当たり70.13人（8.77人/便）となっている。

委員：佐原駅発着系統の利用者数については、資料がないため、詳細は回答しかねるが、現在の運行形態としては、昼間の時間帯に潮来車庫から県立佐原病院間を1往復のみ運行しているため、往復利用がづらい状況であり、利用者数は少ないと思われる。

委員：県立佐原病院に通院する際、昼頃に潮来市内を出発して、帰宅時には、電車を利用しなければならないので不便だという声がある。

委員：資料2のP2～5において、人口分布、高齢者分布を整理されているが、使用しているデータが平成22年国勢調査のデータとなっている。最新値である平成27年国勢調査のデータを使用すべきではないか。また、商業施設が運行している送迎バスと連携するとの記載があるが、工業団地においても企業バスを運行していると思うが、そちらの調査はしていないのか。工業団地等でも送迎バスが運行されているのであれば、「商業施設の送迎バス」や「高校スクー

ルバス」と同様に調整が必要ではないか。

事務局：現在の所、工業団地等が運行している企業バスの存在については、把握していない。また、企業からは、水郷潮来バスターミナルで下車してからの二次交通の整備を要望する意見をいただいている。

事務局：市区町村毎の人口等については、平成27年国勢調査の結果が公表されているが、メッシュ人口については、未公表であるため平成22年国勢調査のデータを使用している。

委員：「資料2-差替」のP79において、「導入コスト及び運営コストが安く、民間タクシー事業者の活性化にも資する一般タクシー利用補助によるシステムを導入する」とあるが、導入コスト及び運営コストが安くなるシステムとは、現時点でどのようなものを考えているのか。資料2のP78に「計画目標2 高齢者等にも利用しやすい持続可能な交通システムによる公共交通空白地域の解消」とあり、利用者は高齢者が主体になると思われるが、若い人でも運転免許証を保有していない方がおられるが、こういったシステムを想定されているのか。

事務局：資料2に記載している「システム」とは、交通システムを指しているものであり、コンピュータ等のシステムを指すものではない。コストが安くなるというのは、一般タクシー利用補助の場合には、新たにデマンド交通の予約システム等を購入する必要がなく、初期費用を節約できるという意味である。また、第4回の協議会でフィーダー交通の利用者数の予測結果を報告したが、潮来市で想定される利用者数であれば、デマンド交通を導入するよりも一般タクシー利用補助の方が安くなるという結果であった。利用者については、ご指摘の通り、高齢者の利用が大半を占めるものと想定している。

委員：一般タクシー利用補助の内容としては、公共交通空白地域に住んでいる方が鹿行北浦ラインや新規路線バス及びJR潮来駅、JR延方駅を利用する際に潮来市内のタクシー事業者のタクシーを利用してもらい、その際にかかった料金の一部を潮来市が負担するということでよいか。

事務局：一般タクシー利用補助の内容はそのとおりである。現時点では、市内のタクシー事業者に協力していただくことを想定しているが、補助額や補助方法等の詳細は決定していない。

委員：今後、詳細を検討していくということか。

事務局：詳細については、今後、検討していく。

委員：潮来市は、自家用車の保有率が高い状況であり、高齢者の事故も懸念される。例えば、運転免許証を返納すれば、タクシーや公共交通を無料にする等の仕組みがあれば、将来的に良いと思う。タクシードライバーの高齢化も進んでおり、運転手の人数も不足している。5年先という計画だと、現在の市内のタクシー事業者が6社から3社になる可能性もある。タクシー業界は、将来的にどうなるか不安である。

委員：資料2のP75において、新規路線バスのうち、「市内循環部」と「レイクエコー～潮来市内」の2つの区間の利用者数を合計しているが、個別の区間毎

に記載すればよいのではないか。

事務局：現段階では、運行形態をどのようにするか詳細に決定していないため、2つの区間を合計した利用者数を記載している。

委員：区間別に利用者数を記載した方が分かりやすいのではないか。

事務局：事務局内で協議の上、適宜、修正したい。

・資料2の内容を基本とし、指摘のあった事項等については事務局にて検討後、計画案を作成することで承認された。

・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、鹿行北浦ラインの現状について、資料を用いて説明があった。
- ・事務局より、次回会議（第6回会議）の開催はパブリックコメント実施後とし、日時は改めて連絡する旨の発言があった。

5. 閉会

16:00に閉会した。