

令和4年度第4回つくばみらい市地域公共交通会議

- 日 時：令和4年11月22日（火） 午後2時～午後2時45分
- 場 所：つくばみらい市役所谷和原庁舎 2階 会議室 1、2
- 出席委員：秋山義継会長、武藤成一委員、田中正利委員、澤島政志委員、國下裕司委員
仲野俊二委員（代理：赤木祐道氏）、寺田明弘委員（代理：富山勝彦氏）
海老原弘委員、豊島美智子委員、島崎邦雄委員、神達隆樹委員、伊藤和浩委員
以上12名
- 欠席委員：古谷隆夫副会長、富山和之委員、小川一成委員、服部 透委員、山野井周一委員
松本讓二委員、野村俊光委員、東ヶ崎祐二委員、池田和美委員、北澤盛次委員
渡来真一委員 以上11名
- 事務局：都市計画課 成嶋課長、藤倉課長補佐、堀越係長、岩上主事、小松主事
㈱アルメックVPI 内山上席コンサルタント、和田コンサルタント、中島コンサルタント
- 傍聴人：1名

● 次第

1. 開会
2. 会長あいさつ
3. 議題

<協議事項>

- (1) 地域公共交通計画の素案について
- (2) コミュニティバス小絹ルートの見直しについて

<報告事項>

- (1) JAとりで総合医療センター病院バスの運行について

5 閉会

● 会議要旨

<議題>

協議事項

- (1) 地域公共交通計画の素案について
地域公共交通計画の素案について説明し、承認された。
- (2) コミュニティバス小絹ルートの見直しについて
コミュニティバス小絹ルートの見直しについて説明し、承認された。

報告事項

- (1) JAとりで総合医療センター病院バスの運行について
JAとりで総合医療センター病院バスの運行について報告した。

● 会議録

1 開会（午後2時00分）

2 会長あいさつ

3 議題

協議事項

(1) 地域公共交通計画の素案について

地域公共交通計画の素案について説明し、承認された。

<質疑等>

委員：コミュニティバスについて質問する。東栗山、城中、足高集落といった地区は、現在、定時運行している路線が少なく、他の地域に比べて交通網が手薄になってしまっているように感じるが、何か理由があれば教えていただきたい。

事務局：コミュニティバスのルート設定については、以前から同様の意見を頂戴している。運行する上でまず念頭に置いていることは、バスが安全に通れるかどうかという点が基準になっている。バス停についても、道幅や、ある程度利用者がまとまって乗降できる場所への設置を検討している。また、市内全域を限られた台数、ダイヤで回すかということも考えた上で現行のルートになっている。今回、アンケート調査等を実施したため、次回の再編に向けて委員のご意見も参考にしながらルート設定を考えていきたい。

委員：承知した。補足にはなるが、旧谷和原村と旧伊奈町が合併する以前、谷和原村では、現在のコミュニティバスのような役割としてワゴン車を走らせていた記憶がある。その後、市町村合併を機として、旧伊奈町で実施されていた「バス」を用いた形に統一されたように思う。私が生まれた東檜戸地区は、最初からコミュニティバスのルートから外れていた。このように、コミュニティバスのルート設定から外れている場所では利用者はそもそも利用できない。

確かに、アンケート調査等からわかるようにコミュニティバスの利便性向上に向けた努力の様子は伺える。しかし、最初から谷和原方式のような小回りの利く運行方法を切り捨ててしまい、ルートに含まれない細かなエリアへはいかないという点については、やや変則的ではないだろうか。

私は、現在デマンド乗合タクシーを利用している。デマンド乗合タクシーの場合は、自宅までタクシーが来るので本当に助かっている。一方でバスの場合は、最寄りのバス停まで辿り着くのが大変な方々が多いのではないかと感じるが、この点についてはどのように考えているのか。コミュニティバスを運行するにあたっては、根本的にはやはり細かいところにも行き届くような施策をしないと力が及ばないのではないかと考えている。

先述のワゴン車での運行方式の話に戻るが、他市の事例を紹介したい。私は、旧伊奈町時代の公共交通の研究をしていた際に、福島県の南相馬市へ視察に赴いた。南相馬市では、市内の交通手段として、ワゴン車を使用した送迎システムを商工会が担っていた。小規模の病院や介護の輸送等はほとんどそのワゴン車を用いたシステムが利用されていた。

つくばみらい市の場合、最初から「輸送手段＝バス」の視点が強いように感じている。コミュニティバスの利用者はまだまだ少ない状況で、それをなんとか改善したいと思い、こうした質問をさせていただいた。

会長：今の質問にあったように、つくばみらい市には様々な交通資源が存在している。

交通サービスは即時財であるため、まずは需要と供給が一致しなくてはならない。また、利用者に対してそれだけの利用率があるかどうかという点も検討しなくてはならない。今後は、委員のご意見にもあったように、小さい交通手段で運行できる方法も将来的には対応していかなければならない。

さらには、先程の事務局からの説明のように AI 等を活用した交通の DX(デジタル・トランスフォーメーション)も視野に入れていかなければならないと考えている。それらに対応するためには、若い方も高齢者もデジタルを活用しながら、これから登場する新技術を含めた交通資源を活用し、交通空白地域に居住している市民の方々も不便を感じないような取り組みを進めていく必要がある。

現状としては、委員のご意見にもあったような公共交通に対する不便の声や「なぜあそこのエリアはいかないのか。」といった疑問もあるかとは思いますが、今後さらに交通手段の在り方が変化し、公共交通もまちづくりの 1 つとして捉えられるようになるだろう。そうした中で、誰もがどこにいても住みやすい公共交通の在り方を検討するためには、様々な社会情勢や技術の変化に合わせて柔軟に考えていかなければならない。

現状では、疑問等もあると思うが、それらをカバーできるようなつくばみらい市の交通体系が出来上がってくると思うので、ぜひともそうした点をご理解いただきたい。また、他の先進的な地域もあると思うが、ほとんどの地域で委員の質問のような点が出ており、そうした点については、今後もこうした会議の中で 1 つ 1 つ精査し、解決していきたい。

委員：配布資料の表現方法についてご意見を申し上げたい。箇所としては資料 1 - 2 交通計画の素案 69 ページである。69 ページ上の“2. 公共交通ネットワーク”の下部に記載がある<各公共交通の位置づけ>の欄にパーソナル交通の表記がある。そちらの“性格”の欄に「徒歩及び自転車、シニアカー、電動キックボード等の歩行を補完する」という言い回しがあるが、ここでは「歩行を補完する」という表現になっている。同様の流れで見えていくと、71 ページ中央部“③ パーソナル交通の普及”に対する説明では「公共交通を補完する」といった表現になっている。82 ページ“⑥ パーソナル交通の環境づくり”の表の中にある“目的”に対する説明も「公共交通の補完」という表現になっている。「歩行を補完」というと唐突に出てきたような印象を受けるため、文言を統一したほうがよいと思う。

事務局：ご指摘いただいた 69 ページの表現を修正したい。シニアカーなどは、法律上では歩行補助用具となっており、記載するとすれば「補完」ではなく、「補助」が適切であった。他ページと似つかわしいワードとなっていたため、誤表記となってしまった。補助という表現についても最適かどうかを確認し、資料の再整備を進めたい。

委員：関係先との調整について確認したい。コミュニティバスのルートの中には、守谷市に乗り入れている路線もあると思うが、今回の交通計画の策定に伴い守谷市との調整は進めているのか。

事務局：守谷市様への乗り入れルートは、現在も運行している。今回の計画策定に基づき、ルート再編を考えていくのはこれからまだ先の話である。ルート再編に至るまでは、現状の乗り入れルートを引き続き運行していく。今後、ルート再編に向けて検討する際には、当会議にご臨席いただいている委員の皆様にご意見をいただき、その際に、乗り入れルート継続等のご意見があれば、その時点で守谷市様とルート等の調整を進めていく形になる。

会 長：公共交通というのは、つくばみらい市のみならず、他の自治体と連携した対策等を含めて、利用者の交通移動の需要を満たすところに繋がってくる。ゆえに、他の自治体との調整をこれからは積極的に行うべきであり、今後こうした会議を設けたりしながらやっていければと思う。

事 務 局：交通計画の素案について、今後のスケジュールを補足で説明する。この後、本日の意見を踏まえて、庁内の協議のもと素案の修正を実施する。その後、12月12日からパブリックコメントを1カ月間実施する。12月17日には、市民説明会を開催し、そこでの意見等を含めて最終案をまとめていく予定である。

- (2) コミュニティバス小絹ルートの見直しについて
コミュニティバス小絹ルートの見直しについて説明し、承認された。

<質疑等>

会 長：交通サービスは、やはり需要と供給の一致が原則である。利用者の利用状況を把握し、無駄のない運行体系を常に考えてやっていかなければならない。立派な時刻表が完成したが、利用者に対していかに周知しているかという点も大事になってくるため、様々な角度から利用者に知らせていく必要がある。
先程と同様にはなるが、今後はまちづくりの一環として公共交通を考えていかなければならない。その中では、政策的に取り組まなければならない点もあり、課題は多岐にわたる。そのためには、やはり DX(デジタル・トランスフォーメーション)を用いて、どのような世代の方も様々な機器を使いこなし、誰もが取り残されない社会を築いていく必要があり、そうした社会の枠組みの中で公共交通を捉えていかなければならない。今回のように1つの会議が終わったからではなく、他の会議等での優れた意見や案を組み合わせることで公共交通のあり方を考え続けてほしい。

報告事項

- (1) JAとりで総合医療センター病院バスの運行について
JAとりで総合医療センター病院バスの運行について報告した。

<質疑等>

なし

その他意見

委 員：どのような計画でもそうであるが、特に交通計画は利用者がある初めて成り立つものであり、利用者が少なければ計画倒れになってしまう。したがって、この計画の中にも記載があるように、情報提供と利用促進が、ある意味肝になってくるのではないかと考えている。具体的な案としては、交通計画の素案の85ページに記載がある MaaS 事業やバスの乗り方教室等などが挙げられる。我々もバス乗り方教室を開催しているが、子供の頃からバスに乗らないことには、大人になってからもバスにはあまり乗らなくなってしまうため、こうした施策は非常に重要であるといえる。
一方で、モビリティマネジメントも同様に重要なポイントになる。アンケート調査を否定する訳ではないが、アンケート方式であると、どうしても「あればよかった」などといった傾向になりがちである。一度モビリティマネジメントを実施し、利用促進を高め、その上で交通計画を作り直すことも必要になってくるのではないかと感じている。よって、モビリティマネジメントの項目も施策に盛り込むことも検討してほしい。

会長：新しい技術がどんどん投入され、アナログ的なものからデジタルなものへと切り替わっていき、交通手段の在り方が変わりつつある。今、委員からお話があったとおり、今後そういう手法を使いながら、市民の方に公共交通を利用いただくための周知を図っていくことが重要である。全ての要望に応じていくことは不可能であり、何がつくばみらい市にとって足りていないのか、どこが重要なのかを精査しながらやっていかなければならない。

若い方々は、公共交通に対する関心が低いが、将来、公共交通のありがたみが分かってくるものである。そういった方々の利用可能性を保証することも重要である。そのためには、財源が限られている中で、貴重な財源をより有効に使っていかねばならない。委員からお話があったとおり、いい計画ができて終わりではなく、必ずその内容に即したようなことができて初めて計画が意味を持つてくるので、ぜひそういったところも検討していただきたい。

今回この資料を拝見すると、非常に先進的な内容が多く入っているが、これを実現するとなると大変大きな負担がかかる。中には、利用者1人1人の利用負担の中でやらなければならないものもあり、それについては、細かく説明をしていかなければならない。本来であれば、民間バスがきちんと整備されているのが1番ではあるが、営業収益の関係もあり、縮小・撤退が続いてしまっている。それらを防ぐためにも、安全教室や乗り方教室等のバスの在り方を考えるような教育を小さい頃から行っていくことが重要である。そうした内容や今回いただいた指摘事項を踏まえて、検討していただければと思う。

4 閉会（午後2時45分）

● 配布資料

【資料1-1】地域公共交通計画の素案について（概要版）

【資料1-2】地域公共交通計画の素案について

【資料2】コミュニティバス小絹ルートの見直しについて

【資料3】JAとりで総合医療センター病院バスの運行について