

議 事 録

- 1 会議の名称 令和3年度第1回水戸市都市交通戦略会議全体会議
- 2 開催日時 令和3年7月30日（金） 午前10時00分から午後12時15分まで
- 3 開催場所 水戸市役所4階 政策会議室
- 4 出席した者の氏名
- (1) 委員
- (名簿順) 茨城大学 金 利昭
茨城大学工学部都市システム工学科 熊澤 貴之
鹿島臨海鉄道（株） 角田 英樹
茨城交通（株） 任田 正史
関東鉄道（株） 武藤 成一
関鉄グリーンバス（株） 長津 博樹
ジェイアールバス関東（株）水戸支店 宮内 章一
（一社）茨城県バス協会 川上 敬一
（一社）茨城県ハイヤー・タクシー協会 服部 透
水戸市住みよいまちづくり推進協議会 堀井 武重
公募市民 米倉 彩乃
公募市民 荒川 祐太
公募市民 関根 秀隆
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 牧瀬 成博
茨城県政策企画部交通政策課 富山 勝彦（代理）
茨城県土木部水戸土木事務所 磯野 健寿（代理）
茨城県土木部都市局都市計画課 白戸 元文（代理）
茨城県警察本部水戸警察署 阿部 靖雄
水戸市市長公室 小田木 健治
水戸市建設部 有金 正義（代理）
水戸市都市計画部 加藤 久人
茨城交通労働組合 岡山 昌弘（代理）
関東鉄道労働組合 池田 正人
- ※ 代理出席5名、欠席3名
- (2) 事務局 【水戸市市長公室交通政策課】
課長 川上 悟，課長補佐兼係長 佐藤 倫子，
主事 伊藤 大貴及び主事 根本 浩徳

5 会議次第

(1) 開 会

(2) 議 事

報告第1号 令和2年度事業計画

報告第2号 令和2年度決算

(3) その他

ア 茨城MaaS共通基盤の構築と公共交通運行データ利活用推進について

イ 路線バス「偕楽園線（弘道館経由）」の新設について

ウ 令和3年度の1,000円タクシーの導入について

エ バス路線第1次再編の効果検証結果について

(4) 閉 会

6 配布資料

(1) 令和3年度第1回水戸市都市交通戦略会議全体会議資料

(2) バス路線第1次再編検証結果報告書

(3) 第1次再編詳細資料

(4) 令和3年度第1回水戸市都市交通戦略会議全体会議 出席者名簿

(5) 座席表

7 内容

	※ 水戸市都市交通戦略会議規約第7条第1項に基づき、会長が進行を務めた。
	1 開 会
会長	はじめに、本日の会議の出席者数について事務局から報告をお願いします。
事務局	本日は、定員27名中24名の委員の皆様にご出席又は代理出席をいただき、出席者数が定数の過半数となっております。
会長	事務局から報告がありましたとおり、出席者数が定数の過半数となり、水戸市都市交通戦略会議規約第7条第2項の規定を満たし、本会議は成立しています。 次に、本会議につきまして、会議の内容から、冒頭から終了まで公開としたいと思いますが、よろしいでしょうか。
委員	[異議なしの声]
会長	ありがとうございます。では、本日の会議は公開といたします。 次に、議事録署名人を指名させていただきます。名簿の順により、___委員及

	<p>び___委員， よろしくお願ひします。</p> <p>2 議 事</p> <p>報告第1号 令和2年度事業報告 報告第2号 令和2年度決算</p>
会長	<p>それでは， 議事に入ります。</p> <p>まず，「報告第1号 令和2年度事業報告」と「報告第2号 令和2年度決算」は関連しておりますので， 一括して審議したいと思ひます。 よろしいでしょうか。</p>
委員	<p>[異議なしの声]</p>
会長	<p>では， 一括して審議させていただきます。それでは， 事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>[会議資料1～9ページに基づき， 事務局から説明]</p>
会長	<p>ただいまの決算報告について， 監査結果の報告をお願いします。 監事2名を代表して， ___委員から， 御報告をお願いします。</p>
___委員	<p>会議資料9ページを御覧ください。 令和2年度水戸市都市交通戦略会議の収入， 支出決算に関する会計監査の結果について御報告申し上げます。 関係帳簿及び証拠書類に基づいて監査した結果， いずれも適正に処理されていたことを報告します。</p>
会長	<p>ただいま事務局から報告がありました2件について， まず私から確認したいのですが， 会議資料8ページの決算について， 約107万円余って， そのうち約97万円を水戸市に返納したとのことですが， 余った大きな理由は， 「バスMAP」の印刷がなかったこと及び会議の開催回数が予定より少なかったことによるということでしょうか。</p>
事務局	<p>はい， その通りでございます。</p>
会長	<p>会議資料4ページ「【施策番号⑯】モビリティ・マネジメントの実施」について， 「路線バス乗り方教室」の実施を見送ったとありますが， これ以外に実施を見送った事業はございますか。</p>

事務局	<p>主な事業といたしましては、ほかに見送ったものはございません。</p>
会長	<p>前半の方は、事業報告ということで、基本計画に基づいて実施いただいたことの報告でしたが、それ以外に会議資料5ページでは、新型コロナウイルス感染症による影響ということで、バスの運行本数の見直し状況や、交通事業者への支援状況について記載しております。</p> <p>全国各地で、交通事業者の経営状況は非常に厳しいものとなっております。一方で、MaaSやシェアリングといった新しい交通のサービスも出てきております。</p> <p>今、都市構造やまち自体が大きく変わる時期であると感じております。その中で、交通は、重要な要素の一つとなっております。従来の積み残しもあるところですが、それだけではなくて、新しい時代へ移行していかなければいけない状況にあります。</p> <p>ということで、厳しい状況にあるとは思いますが、バス事業者の方に、昨年度のバスの状況を振り返りつつ、今後についてどのような考えをお持ちなのか御報告いただきたいと思っております。</p>
委員	<p>弊社の状況を申し上げますと、路線バスは去年の4月から5月にかけて新型コロナウイルス感染症が流行したことにより、学校が休校になったため、収入が半分以下に落ち込みました。</p> <p>そこから少しずつ回復傾向にはあるものの、現在でも、収入は新型コロナウイルス感染症が流行する前の75パーセント程度となっております。一方、経費はあまり減っていないので、今まで路線バスの赤字が更に膨らんだ状況です。</p> <p>路線バス事業での赤字を高速バスや観光バスで埋め合わせをしていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、東京への利用者が減少しているため、収入は新型コロナウイルス感染症が流行する前の10パーセントから15パーセント程度となっております。貸切バスも20パーセント程度にとどまっており、弊社の経営は非常に苦しい状況が続いております。</p> <p>そのような中で、先々を見越して動いているところではございますが、それらがすぐ成果として現れる状況ではございません。目の前の経営状況の改善に四苦八苦しているところでございます。国、県及び市から補助金をいただきましたが、十分ではないというのが正直なところです。まだまだ感染症の流行はとどまることなく、先の見通しが立たない状況でございます。</p>
会長	<p>収支は新型コロナウイルス感染症が流行する前の75パーセント程度ですか。</p>
委員	<p>路線バスに関してはその通りでございます。そこから回復はしておりません。</p> <p>要因として、まず高齢者の外出回数が減ったことが考えられます。現在新型コロナウイルスワクチン接種が進んでおりますが、外出の自粛は続いております。</p>

<p>_____ 委員</p>	<p>また、学生も、自転車や保護者の送迎に移行してしまいました。路線バスよりも自家用車の利用が増えたことで、通勤・通学時間帯の交通渋滞が悪化しており、路線バスの運行ダイヤが乱れている状況です。これにより、利便性が低下するという、悪循環に陥っております。</p> <p>路線バスについては、_____ 委員からの御説明の通りでございます。昨年よりも利用者は回復したものの、今年度の予算は2019年度の25パーセント減となっております。</p> <p>高速バスについては、2019年度の70パーセント減となっております。高速バスについては、必ずしもすべてが黒字というわけではないものの、運賃が高いため、大きな収入源となっております。収入が大きく減少していることもあり、現在、銀行からの借り入れも増え、財政面は非常に厳しい状況となっております。</p> <p>昨日、たまたま関東運輸局を訪問し、都内の状況を伺いました。東京都内であっても、2019年度の80パーセントまでは回復しているものの、それ以上の回復は厳しい状況です。そのため、茨城県では、なおさら厳しい状況が続くのではないかと懸念しております。</p> <p>このように、輸送需要が回復しない見込みの中で、弊社ではどうすれば新たな需要を展開できるか考え、TMライナーで貨客混載を始めました。しかし、収入の割合から言うと、仮にこの事業を拡大しても、財政面の厳しい状況は変わらないと思っております。</p> <p>通勤・通学の際の需要は、2019年度の水準に戻りつつあります。定期外かつ日中のお客様、例えば高齢者の方の、病院や買い物目的での利用が大きく減っているということなので、こちらの回復が見込めない限り、バス事業の厳しい状況が続くのではないかと想定しております。</p>
<p>会長</p>	<p>全国的に同じような経営状況ということでしょうか。</p>
<p>_____ 委員</p>	<p>はい。そのように聞いております。</p>
<p>_____ 委員</p>	<p>弊社もほかのバス事業者様と同様に、路線バスの利用者は、2019年度の7割程度までしか回復しておりません。利用者の多くが、通学目的もしくは昼間時間帯での通院目的の利用者ですが、コロナ禍の中で敬遠される方も多く、元には戻っていない状況でございます。</p> <p>また、弊社では、茨城空港へのアクセスを目的とした、石岡駅及び水戸駅からの路線バスを運行しておりますが、新型コロナウイルス感染症の影響により、航空便においても国内線は減便、国際線はいまだに全便運休となっているため、空港へ向かう路線バスの利用者も回復しておりません。</p> <p>弊社は、これまで、密にならないように、ほぼ減便せずにバスを運行してまい</p>

<p>委員</p>	<p>りましたが、新型コロナウイルス感染症の影響が長引いている中、経営的にも非常に厳しい状況です。今後、ダイヤの見直し等も考えなければいけないと思っておりますが、先ほど____委員からありましたように、朝・夕の時間帯は、高校生が今乗っている中で減便すると密になってしまい、更に敬遠されてしまうのではないかという懸念もあるので、非常に悩ましいところでございます。</p> <p>弊社の水戸支店におきましては、現在高速バス及び貸切バスのみ運行しており、路線バスは運行しておりません。したがって、水戸支店としてのデータをお示しすることは難しいため、弊社全体としてお話しさせていただきますと、高速バスに関しては、利用者数は新型コロナウイルス感染症が流行する前の30パーセントとなっております。</p> <p>そのほかの路線バス等を含めても、まだ100パーセントには至っておりません。95パーセント程度となっております。弊社は関東近県に17支店及び2つの営業所を持っておりますが、いずれの支店、営業所でもこのような状況が続いております。そのため、去年から弊社でも新たな感染症対策を実施いたしました。例えば、今まで出発時及び業務終了時の点呼に紙を用いていましたが、全支店、営業所でIT化いたしました。</p> <p>更に、現在、一部の支店及び営業所で、実証実験という形で非対面点呼を実施しております。これは、テレビ電話を通して点呼を行うものであります。</p> <p>そのほかにも、コロナ禍で、なかなか病院に行けない高齢者の方のために、長野県で医療Ma a Sを実施しております。医療施設の機械を積んだワゴン車に看護師を乗せて、高齢者の患者の家を巡回し、主治医の先生とテレビ電話で問診を行い、看護師が指示に従って医療行為を行うという取組でございます。利用状況等がコロナ禍の前に戻ることは難しい状況でございますので、今後もいろいろなものに少しでも挑戦していきたいと考えております。そのほかにも、現在実施を予定している事業もございますので、形になった時には御報告申し上げたいと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>タクシー業界の収入は、対前々年と比較しまして、50パーセントから60パーセント程度となっており、大きな減少となっております。それから、ウェブ会議をはじめとするリモートワークによる旅客の減少は、かなり大きいと感じております。このような情勢の中、国交省の特例制度の活用や、資金の借り入れで経営を維持しているという状況でございますが、このような状況が続きますと、やがて廃業する業者がでてくるのではないかという危機感を抱いております。そのような中でも、各市区町村のデマンド交通、水戸市の1,000円タクシー等は、昨年4月及び5月の大幅に需要が減少したときも、運行を継続しておりましたので、引き続き地域の足となるべく、自治体と連携した事業を模索していきたいと考えております。</p>

<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。新型コロナウイルス感染症の影響により、将来的に公共交通の発展が停滞するとは、私は考えておりませんが、当面は影響があるのではないかと思います。先ほど、____委員から、学生は、自転車や保護者の送迎に移行してしまったとの発言がありましたが、実際に渋滞は悪化しているのでしょうか。</p>
<p>____委員</p>	<p>交通事故の状況ですが、2019年から2020年にかけて、人身事故の件数及び死者数は大幅に減少しており、今年も同じような傾向でございます。これが一概に新型コロナウイルス感染症の影響かはわかりませんが、いずれにしても減少傾向でございます。</p> <p>一方、物損事故は増加しており、総数でいうとあまり増減はみられないため、そこまで渋滞は悪化していないと感じております。</p>
<p>会長</p>	<p>公募委員の皆様は、今年一年の公共交通の状況を振り返っていかがでしょうか。</p>
<p>____委員</p>	<p>交通事業者様から、定期外の利用者が減っているとございましたが、まさにその通りだと実感しております。私の家族も、定期券を購入した者は公共交通を利用しておりますが、そのほかの者は外出する機会が相当減っております。バスや電車が安全といわれても、行った先が安全かどうか分からないという状況もあり、この感染拡大状況が改善しなければ動けないというのが実情です。しかし、その中でもいくつか明るいニュースもあったと思います。今回梅まつりのときに、フリーきっぷを割引価格で販売していたと思うのですが、4月上旬までライトアップを実施していたためか、多くの来場者がおり、東門が大変混雑しておりました。フリーきっぷの割引期間で3月21日までだったのですが、そのような来場者のために、割引期間を拡大していれば、かなり影響があったのではないかなと思いました。</p> <p>また、苦肉の策かもしれませんが、関東鉄道様が6月に路線を新設したので、様々な方から反響があったと思います。事業者様は大変なことと思うのですが、これらは明るいニュースであり、このようなニュースがあると良いと思えました。</p>
<p>____委員</p>	<p>ただいま、交通事業者様から厳しい実情について伺いました。会議資料の中でも、その影響を受けて運行本数を減少していると記載がございました。前回の会議だったと思うのですが、小学校の通学バスに使われている路線を廃止するという話もあり、今後、地域の子どもの通学に影響が生じるのは残念であると思います。バス事業者様の経営状況もございますが、市民の影響、子どもたちの影響が最小限になるように、自治体のバックアップをどうするのか非常に気になっております。</p>

委員	<p>私は大学生ですが、大学では現在もリモートでの講義が半分、対面での講義が半分という状況です。特に、茨城交通様の影響は大きいと思うのですが、大学生においても、新型コロナウイルス感染症の影響により、大学から学生に、夏季休業期間に入っても不要不急の外出はしないよう通知されております。このまま、部活動等を含めた通学者が回復しない状況で、バス事業者様は利用者数の確保が厳しいところだと思いますが、大学で対面による講義を受けたいと思っていますので、バス事業者様におかれましては、ある程度のバスの台数を運行していただきたいなと思います。</p>
会長	<p>交通事業者及び公募委員の皆様から御意見を伺いましたが、そのほかに、御意見、御質問等ございますでしょうか。</p>
委員	<p>[意見なし]</p>
会長	<p>それでは、報告第1号及び第2号は承認してよろしいでしょうか。</p>
委員	<p>[異議なしの声]</p>
会長	<p>異議なしとのことなので、承認することとします。 議案については、以上でございます。</p>
<p>3 その他</p>	
<p>(1) 茨城Ma a S 共通基盤の構築と公共交通運行データ利活用推進について</p>	
会長	<p>続きまして、「茨城Ma a S 共通基盤の構築と公共交通運行データ利活用推進」について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>[会議資料10ページに基づき、事務局から説明]</p>
会長	<p>ただいまの説明に対して、プロジェクトの代表事業者様である、茨城交通様から補足説明はございますか。</p>
委員	<p>この事業は、今年度、茨城県が実施する「茨城県DXイノベーション推進プロジェクト事業」の一つでございます。関東鉄道様をはじめとする交通事業者とともに応募し、この度採択されました。「Ma a S」とは、3、4年前から交通の分野で広まってきた概念でございます。人が移動するときには、一つの交通手段で移動が完結するというのは難しく、目的地まで複数の交通手段を利用して移動しますが、その度に運賃の支払いや運行情報の検索をしなければならず、人の移動に関するハードルの一つとなっておりました。それをシームレス化し、人の</p>

	<p>移動のハードルを下げて、移動を活性化しようというのが「Ma a S」の考え方でございます。例えば、出発地からいくつかの交通手段を乗り継いでいく場合でも、運賃が一括で支払える、あるいは、それぞれの公共交通の乗継状況を情報や運行データが一括で見えるような環境を実現するものでございます。バスの分野では、特に水戸市は、関東鉄道様のグループと弊社のグループが併存しており、例えば、運行情報を見るときも、複数のバスを利用するときは、それぞれのバス会社のホームページを確認しなければならず、運賃もその都度払わなければならないという状況であります。</p> <p>このような状況を改善し、運行情報も一括で確認でき、運賃の支払いも、一括で済むような環境を実現していくことが「茨城Ma a S」という考え方です。一番冒頭の表題で「共通基盤の構築」とあるのですが、それを実現していくためのプラットフォームを、今年度、当該事業を用いて構築する予定でございます。その中で、会議資料10ページの「③ データ利活用推進に係る実施予定事業及び目標」に記載のとおり、いくつかのサービスを付随させてまいります。例えば、共通チケットの販売や店舗との連携等をこの基盤を基に実現していこうと考えております。</p> <p>また、デジタルサイネージとは、バスの現在地や到着予定時間等をリアルタイムで表示するものですが、今は日立駅への設置を考えております。</p> <p>茨城交通では、3月から「バス位置情報サービス」によりリアルタイムで路線バスの位置情報等の提供を始めました。いずれ、関東鉄道様も同様のサービスを始めると思います。今は、水戸駅のバス状況が、バス事業者ごとに表示されている状況ですが、この基盤を作っていくことによって、統合して表示させる仕組みが可能になります。</p> <p>また、人の移動に関するデータを取ることができるため、各自治体が公共交通に係る計画を作成する際に必要なデータを提供することも、この「茨城Ma a S」の目指すところですが、最終的には、路線バスや鉄道だけではなく、コミュニティバス、カーシェアリング等の予約にも対応できるようにしたいと考えております。</p> <p>そのため、今年度はまず基盤を整備し、そこにサービスをいくつか導入して発展させていくというのが本事業でございます。</p>
<p>会長</p>	<p>大変、実現が待ち遠しく感じます。</p> <p>お聞きしたいのが、様々なサービスの実現を進めていくとのことですが、例えば、現在は乗り継ぐ度に運賃を払わなくてははいけません、このような基盤が完成すれば解消できるということでしょうか。</p>
<p>____委員</p>	<p>2回運賃を払わなくてははいけない現状を解消できると考えておりますが、シミュレーションを基に、どのようなサービスを導入できるか、検討していくこととなると思います。</p>

会長	技術的には可能になるということによろしいでしょうか。
____委員	はい、可能でございます。
会長	それから、施策を実施した際のODデータも収集できるということでしょうか。
____委員	はい、その通りでございます。
会長	これはいつ完成する予定でしょうか。
____委員	基盤を今年度中に完成させ、そこに順次サービスを追加していく予定ですが、ODデータについては、この基盤を活用したサービスの利用者数によって、データの有効性が変わってくるので、まずはできる限り多くの方に利用いただけるように、サービスを周知していこうと考えております。
会長	利用客の移動データが確保できることは素晴らしいと思います。
____委員	今まではデータを収集しようと思っても、データの抽出、分析に手間がかかっておりましたため、基盤を整備することで容易に抽出ができると考えております。
会長	そういったことが実現できるという点でこの事業の実現は非常にいいと思います。
____委員	昨年度、国交省及び経済産業省の事業により、全国で52地域が「スマートモビリティチャレンジ」の実証地域に選定され、関東鉄道様は土浦市を中心に、弊社でも、日立市を中心に事業を実施しましたが、エリア限定のサービスとなっております。このように、県全域にまで広げるといえるのは、今まで他の事例を聞いたことがなく、そういう意味でも、実現したいと考えております。
会長	Ma a Sという、非常に便利なサービスが交通だけではなく、まち全体でできるといえることが非常に大きいと思います。 更に、基盤整備により、ある程度の施策を実施するためのデータがそろえることは非常に大きいと思います。今年度中にその基盤がある程度完成することは、非常に喜ばしいと思います。 ほかに御意見、御質問等ございますか。
委員	[特になし]

会長	<p>では、進捗がございましたら、御報告いただきたいと思います。</p> <p>(2) 路線バス「偕楽園線（弘道館経由）」の新設について</p>
会長	<p>続きまして、「路線バス『偕楽園線（弘道館経由）』の新設」について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>[会議資料11ページに基づき、事務局から説明]</p>
会長	<p>ただいまの事務局の説明について、茨城交通様から補足説明はございますか。</p>
____委員	<p>偕楽園と弘道館の両方を訪れた人のデータを持っていないため、需要がどれくらいあるかは申し上げにくいものの、梅まつり期間のフリーきっぷが大体梅まつり期間中だけで10,000枚から12,000枚の売上となっております。その中で、偕楽園に直行する方の数割程度が、弘道館へのアクセスに御利用いただければと考えております。</p>
会長	<p>都市型のエリアの交通や回遊を考えたときに、弘道館は徒歩でもいけないこともなく、シェアサイクルの導入も選択肢の一つとしてあるだろうとも思いますし、観光地では、より小さい乗り物を導入しているところもあります。事務局としては、都市型の観光地の回遊をどのように考えておりますか。</p>
事務局	<p>今回、この「偕楽園線」については、本市から茨城交通様にお願いするということで、新設することとなった経緯がございます。観光に特化した周遊バス、特に「フリーきっぷ」と組み合わせた乗降が自由なものも、水戸市において有効なものと考えております。</p> <p>一方で、会長がおっしゃるように、シェアサイクル等の話もございましたが、バス停だけではカバーできない部分、例えば、特定の飲食店等へのアクセスを補完する機能として、バスを一次交通としてとらえ、二次交通としてシェアサイクルを導入する方法についても、有効なものだと考えております。</p>
会長	<p>都市型の観光や、まち中の回遊を目的とした移動手段を検討するにあたり、全国に様々な事例がございます。それらの適正についても検討しながら、様々な手段の一つとして考えると良いと思います。</p> <p>そのほかに、御意見、御質問等ございますか。</p>
____委員	<p>このバスのいいところが、よくわかりません。まず、水戸駅北口から南町までの間を、弘道館や税務署前に迂回しただけのように見えます。更に、水戸駅と弘道館はすごく近いので、歩いて行けると思うのですが、そこを歩いて行かずに</p>

	<p>170円でバスに乗るか疑問です。最初に弘道館を見て、次に偕楽園を見るという方は利用しやすいと思いますが、偕楽園を見た後に、弘道館を見る人は、水戸駅に戻ってきてから歩いて弘道館へ向かうこととなります。会議資料に記載されている運行ダイヤでは、午後は運行されていないので、そのような方がバスに乗るか疑問です。</p>
会長	<p>需要を見ながら、また、利用者からの御意見を伺いながらダイヤ等を適宜変更していくということだと思っておりますが、茨城交通様はいかがですか。</p>
____委員	<p>今この状況の中で、運行経費はなかなか増やしづらいため、現在、偕楽園へ運行している路線バスの運行ダイヤのうち、数本を弘道館経由とした事情がございます。そのため、実際に運行してみて、御意見を利用者の方や観光関係の方からいただくと思うので、そのときに、運行方法等について検討して参りたいと考えております。</p>
会長	<p>そのほかに、御意見、御質問等ございますか。</p>
委員	<p>[意見なし]</p>
会長	<p>なしということですので、次へ進めさせていただきます。</p>
	<p>(3) 令和3年度の1,000円タクシーの導入について</p>
会長	<p>続きまして、「令和3年度の1,000円タクシーの導入」について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>[会議資料12ページに基づき、事務局から説明]</p>
会長	<p>タクシー事業者様の方で、1,000円タクシーに関して、利用者の反応等はございましたか。</p>
____委員	<p>おかげさまで、事業者の立場としては、安定収入となっているため、大きなメリットとなっております。</p> <p>また、1,000円タクシーの存在を、徐々に広めることができていると思います。最初に1,000円タクシーを導入した国田地区につきましては、今ではドライバーがトイレ休憩できないくらい忙しいというときもあると聞いております。一方、導入したばかりの地区は、利用者が少ないため、これから浸透していくことを期待しております。</p>

	<p>利用者の方に数多く知っていただいて、乗っていただくためにも、指定目的地等を見直すことも一つの方法ではないかと考えております。</p>
会長	<p>ただいまの____委員の説明では、地区によっては、1,000円タクシーが浸透していないところがあるということでしょうか。最初に導入した国田等、浸透している地区は評判も良くなってきて、利用者も確保できているけれども、ここ最近導入した地区では、利用者とその良さがまだ浸透していない、ということでしょうか。</p>
____委員	<p>はい、そのように考えております。</p>
____委員	<p>私の友人、1,000円タクシーが運行されている地区に住んでいるものの、まだまだ周知がされていないと思います。様々な地区からタクシーで病院や、買い物へ向かうことができるのでしょけれども、山根地区では、廃校を利用した、高齢者のリハビリ施設が最近できたという話を伺いました。そのようなところは指定目的地になるのでしょうか。</p>
事務局	<p>旧山根小学校である「ヤマネ&リリースクエア」については、おっしゃる通り、山根地区住民を除き、指定目的地には含まれていないというのが現状でございます。今後、指定目的地とするかについては、検討させていただきたいと思っております。</p>
会長	<p>普通のタクシーと違い、目的地が限定されているということですね。そのほかに、御意見、御質問等ございますか。</p>
委員	<p>[意見なし]</p>
会長	<p>なしということですので、次へ進めさせていただきます。</p> <p>(4) バス路線第1次再編の効果検証結果について</p>
会長	<p>続きまして、「バス路線第1次再編の効果検証結果」について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>[別冊資料「バス路線第1次再編に係る効果の検証結果報告書」及び参考資料「第1次再編詳細資料」に基づき、事務局から説明]</p>
会長	<p>今まで、水戸市の公共交通基本計画において、2016年度から2023年度までの実施プログラムが記載されており、2018年度までを第1次再編として進めていま</p>

事務局	<p>したが、この資料の中で気になったことは、9ページに、方針2及び方針4はそれぞれ「第1次再編の対象としなかった。」と記載されておりますが、なぜ第1次再編の対象としなかったのですか。</p> <p>「水戸市地域公共交通再編実施計画」をお持ちの方は、2ページを御覧ください。この中で、「市内を運行するバス路線201系統のうち、実施計画では45系統を路線再編の検討対象とし、基本計画における五つの再編方針のうち、方針1及び方針3に基づき、9系統について、路線の新設や変更を実施することとしました。」と記載しております。これは、バス路線再編の協議を事業者と進めていく中で、3方面の中から系統を絞っていったのですが、その中で、実現可能なものを選択した結果、方針1及び方針3に基づいて実施することとなったためでございます。</p>
会長	<p>なぜ我々がこの実施計画を作ってきたかという、現状の水戸の公共交通は、定時性や利便性もさることながら、都市構造的な面でも問題を抱えているためでございます。例えば、国道50号の水戸駅から大工町間では非常にバスが多く走っており、中には乗客が全く乗っていないようなバスもあります。この状況について、市民からもたくさん御意見をいただきました。更に、水戸駅には北口と南口が両方ともターミナルとなっておりますが、通常両側にターミナルがあると、北の方に向かうときは、北のターミナルを、南の方に向かうときは南のターミナルを使うというように方面別に路線が設定されますが、水戸市の場合には南口から北方面へ迂回している系統も多く、路線が長大になっており、定時性を損なう一因になっております。このように、個別の大きな問題があり、それを解決するため、基本計画において、別冊資料2ページに記載されている通りのバス路線再編の方針を設定しました。大きくは、まず、北方面へ向かうバスは北口発、南方面へ向かうバスは南口発とするような「方面別の路線の設定」及び『『幹線・支線運行』と『直行運行』を組み合わせた路線の設定』になります。これらは、過去の経緯から、実現するには大変な部分もあると感じています。別冊資料9ページの「方面別の路線設定」の中で、「北方面には、商業施設や公共施設、学校等が集積していることから、南方面から北方面へ直行する系統に需要がある。」と記載されておりますが、私は、それは当たり前だと思います。今まで、南方面の方々が、北口まで直通できていたにもかかわらず、南口での乗り換えが必要となった場合、不便に感じるのは当然です。なので、そこが著しく不便にならないように、許容範囲内で抑えないといけないとは思いますが、以前よりも不便になったからと言って、それが悪いわけではございません。比べるのは、利便性ではなく、それによって、路線の整理や国道50号を運行する路線バスの本数が減少し、都市構造全体として、再編前と比べて問題が改善されているか、というところでございます。そのため、別冊資料4ページ「特記事項」の欄に、「運行本数が7本減少したことで、水戸駅から大工町間の重複の解消につながった。」と記</p>

	<p>載しておりますが、先ほど申し上げた様々な水戸市のバスの問題や都市構造的な問題からすると、このように全体としての運行本数を減らして、国道50号の運行を少しでも効率化して、バス、自転車、歩行者、自動車等の交通手段ごとに、適切に割り当てる必要があります。そのような成果を上げることによって、定時性の向上に貢献することになると思います。そのため、再編前後の当事者の利便性が良くなったか悪くなったか、という話もちろん大事ですが、もう少しマクロに、都市全体として良くなっているのか悪くなっているのか、というのが、再編の大きな見方ではないかと思えます。当事者である既存のバス利用者の利便性のみを見て、第1次再編の効果を述べると、当事者としては不便になることは当たり前です。ただ、それが著しく支障となる場合は、代替手段を用意しないとイケないと思えます。乗継があるからいやだという意見に関しては、私は利用者のわがままで思えます。</p> <p>そのため、評価について、当事者から見た評価と、都市全体や長期的に見たときの評価が必要であると思えます。長期的に見た、都市構造全体としての効果は、一つのシステムを組み替えただけではもちろん現れません。それは、ある程度の再編が進んだ段階で現れます。短期的に、1、2本再編したとしても現れないものです。</p> <p>それでは、国及び県から、事務局の報告並びに国及び県の事例を踏まえて、水戸で今まで数年かけて実施したバス路線の再編について、アドバイスをいただけないでしょうか。</p>
<p>____ 委員</p>	<p>路線バスに関しては、新型コロナウイルス感染症が流行する前から、需要が芳しい状況ではなく、感染症の流行により、急激に収入が更に落ち込んでいる状況は、茨城県のみならず全国的に同じ状況でございます。そのような中で、国としても補正予算等で事業者を支援しているところですが、利用者は依然として回復しておりません。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。国庫補助金の活用を検討する際には、ぜひ、市も相談して、アドバイスをいただくようお願いいたします。</p>
<p>____ 委員</p>	<p>公共交通がもともと厳しい状況の中、新型コロナウイルス感染症が流行してしまいました。そのような中で、これまでのようなやり方では立ち行かない部分もございますし、こういう細かい改善によって、大きな需要を見込めるかというとなかなか難しいのかなと思えます。</p>

<p>会長</p>	<p>来年、茨城県の方でも交通計画を策定する予定ですが、いろいろな交通手段が誕生してきておりますし、大きな視点で策定する必要があると思います。まだ具体的な内容は申し上げられませんが、水戸市様の取組も参考にしながら検討を進めてまいりたいと思います。</p> <p>今までの過程もバス事業者様と協議しながら進めてまいりましたが、様々な経緯の中で、バス路線の再編は大変な作業であると感じております。別冊資料10ページに、第2次再編に向けた課題が記載されておりますが、実現するために多くの課題を解決する必要があります。しかし、それを理由に、再編を断念してはいけません。はじめにあった問題が解決しなければ、水戸の公共交通や路線バスの現状は変わらず、ますます悪くなってしまい、不便な都市構造は変わりません。それではよくないと思います。</p> <p>新型コロナウイルス感染症が流行する前は、様々なところへ学会や出張に行っておりましたが、以前と比べて、各地の地方都市のバスは確実に便利になっております。京都市は、以前はバスを利用することがありませんでしたが、路線が再編され、バスでの乗継は不便ではなくなっております。金沢市もそうです。新潟市は、市役所に結節点を設置し、バスロケーションシステムも整備したため、円滑な乗継が可能となりました。このように、各地では様々な取組により、バスを利用しやすい環境になっております。一方、水戸市を見ると、水戸駅から茨大前まで向かう際、人々は整列されずにバスを待っており、バスに乗りたくなくなってしまう。</p> <p>確かにバスの乗継の不便な点はいろいろあるものの、現在の状況を改善しなければ、このままでは水戸市自体が衰退してしまうという懸念がございます。別冊資料10ページに記載されている課題は分かるのですが、何とかして変えていかなくてははいけません。</p> <p>本日は、第1次再編の検証結果を報告いただきましたが、第2次再編に向けた課題は、委員の皆様が宿題としてそれぞれ対応策について考えていただく、ということによろしいですか。</p>
<p>事務局</p>	<p>第2次再編をどうしていくかは、今後本会議の中でも議論していただくこととなります。別冊資料10ページに記載のとおり、様々な課題がございますが、これらを取り除かなければ、第2次再編が円滑に進まないため、先に整理しなければなりません。また、コロナ禍が収束した後、正しく効果を把握できるような状況になってから、実際の実証実験等の施策を始めていくとか、そのような点含めて、委員の皆様と協議させていただきながら再編を進めていきたいと考えております。</p>
<p>会長</p>	<p>バス路線の再編について、バス事業者様はどのようにお考えでしょうか。</p>

<p>____委員</p>	<p>交通結節点での乗継が、再編の方向性となっておりますが、乗り継ぐように再編すると、利用者は不便に感じるため、必ず乗客数は減ります。乗継させることによって、メリットを享受する人も一部いらっしゃるかもしれませんが、それによって利用者が回復するまでにかなりの時間がかかります。その間、収入が減ることになります。そこをどのように埋め合わせをするか、ということが課題となってくると思います。また、会長がおっしゃるように、都市構造全体としてとらえるのであれば、公共交通だけの、社会性や事業性等の損得ではなく、都市構造全体の中での損得という中で、どのようにカバーしていくか考える視点も必要なのではないかと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>まさに、まち全体として考える中で、土地利用と交通という二本柱で一体とならなくてはいけないと思います。また、乗継に関しては____委員のおっしゃるとおり、乗継の設備とかサービスを完全にしなければならぬと思います。利便性の低下を極限まで低減させるためには、サービスをしっかりと整備する覚悟がないとできないと思います。しかし、そうすることで、中心部のバスや道路がすっきりするのであれば、利用者も納得し、ある程度許容していただけるのではないかと思います。</p>
<p>____委員</p>	<p>少々切り口が異なるかもしれませんが、地域のアンケート調査では、系統には多い方がいい、運賃は安い方がいい、どこにも行ってほしいと、当然ですが回答されます。私としては、公共交通が成立するかどうかは、ネットワーク、便数及び運賃の三つの要素がかみ合わないと、うまくいかないと思っております。</p> <p>別冊資料10ページの内は理想的ではありますが、____委員の御説明のとおり、「茨城M a a S」の基盤構築による収集可能となるODデータを基に分析していただいて、どういうことが可能なのかということを見極めた中で、第2次再編に向かっていければと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。私も最後に言おうと思っていたのですが、やはりデータで見て議論する必要があります。行政側も何か施策を考えるときに、根拠となるデータを可能な限り示す必要があります。また、この会議自体は、本音を交えて、また、市民の声も含めて公共交通を議論していただきたいと思います。</p> <p>本日、これまでの検証結果について、事務局でまとめていただいて、ありがとうございました。</p> <p>バス路線の再編の効果を考えるにあたり、根拠となる資料を示すことは難しいため、評価のやり方については、枠組みをきちんと整理し、データとともに十分検討いただければと思います。</p> <p>次の第2次再編に向けて、ここに書いてある課題や、あるいは、世の中や公共交通に係る制度の変動も踏まえて、これから、委員の皆様で協議していただきたいと思います。</p>

<p>会長</p>	<p>4 その他</p> <p>その他，特に何かございますか。</p>
<p>副会長</p>	<p>利用促進に関連するお話なのですが，梅まつり期間中に，屋根のないバスが走っておりました。たくさんの観光客が乗車しており，それが街中を走っていると，公共交通のイメージが大きく変わるということを見せてくれました。このようなことはとても大事なのではないかなと思います。</p> <p>昨年度は新型コロナウイルス感染症の関係で，負担金を水戸市に返還したというのは仕方ないと思うのですが，本年度もなかなか施策が進まない状況であるため，このようなバスの乗り方のイメージを変えるような，楽しい仕掛けもモビリティ・マネジメントの一つとして考え，そういったところに助成をしていくという方法もあるのではないかと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。そのような点も，事務局で検討いただければと思います。</p> <p>それでは，本日の会議は以上とします。進行を事務局にお返しします。</p> <p>5 閉会</p> <p>[閉会の挨拶]</p>