

## 議 事 録

- 1 会議の名称 平成 29 年度第 3 回水戸市都市交通戦略会議
- 2 開催日時 平成 30 年 3 月 23 日（金） 午前 10 時 00 分から午前 11 時 50 分まで
- 3 開催場所 水戸市議会臨時庁舎 2 階 全員協議会室
- 4 出席した者の氏名
  - (1) 委員  
(名簿順) 茨城大学工学部都市システム工学科 金 利昭  
茨城大学工学部都市システム工学科 熊澤 貴之  
東日本旅客鉄道（株）水戸支社総務部企画室 小川 郁夫  
鹿島臨海鉄道（株） 鈴木 哲也  
茨城交通（株） 任田 正史  
関東鉄道（株） 本多 佳夫（代理）  
ジェイアールバス関東（株）水戸支店 宇野 亮浩（代理）  
（一社）茨城県バス協会 澤島 政志  
（一社）茨城県ハイヤー・タクシー協会 鬼澤 秀通  
公募市民 米倉 彩乃  
公募市民 鹿倉 榮  
国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所 岩崎 史明（代理）  
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 富澤 雄一  
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 山本 篤利（代理）  
茨城県企画部交通政策課 蛭原 皓貴（代理）  
茨城県土木部都市局都市計画課 大森 智（代理）  
水戸市市長公室 武田 秀  
水戸市建設部 猿田 佳三  
水戸市都市計画部 村上 晴信  
水戸商工会議所 三上 靖彦（代理）  

※代理出席 7 名, 欠席 4 名
  - (2) 事務局 **【水戸市市長公室交通政策課】**  
課長 須藤 文彦, 課長補佐 大嶋 実, 係長 小林 雅史, 主幹 小林 健典
  - (3) 関係課 **【水戸市都市計画部市街地整備課】**  
課長補佐 久木崎 隆, 主幹 宮本 次男
- 5 会議次第
  - (1) 開 会
  - (2) 議 事  
議案第 2 号 平成 30 年度事業計画

議案第3号 平成30年度予算

- (3) 都市・地域交通戦略推進事業について
- (4) その他
- (5) 閉会

6 配布資料

- (1) 平成29年度第3回水戸市都市交通戦略会議資料
- (2) 水戸市公共交通基本計画 実施プログラム
- (3) 内原駅南口周辺地区整備について
- (4) バス停における積極的な交通コミュニケーション導入による「無駄なバス停車」の改善可能性
- (5) 公共交通マップ

7 内容

	<p>※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。</p>
	<p><b>1 開会</b></p>
会長	<p>はじめに、本日の出席者数について、事務局から報告をお願いします。</p>
事務局	<p>本日は、定数24名中20名の委員の皆様に出席又は代理出席をいただいております、出席者数が委員の過半数となっております。</p>
会長	<p>事務局報告のとおり、出席者数が過半数となっているため、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。</p> <p>次に、本日の会議について、会議の内容から、冒頭から終了時まで公開としようか。</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、本日の会議は公開とします。</p> <p>また、本日の議事録署名人については、本人出席の委員を指名することとし、名簿の順に従い、___委員、___委員を指名させていただきます。</p>
	<p><b>2 議事</b></p> <p><b>議案第2号 平成30年度事業計画及び</b> <b>議案第3号 平成30年度予算</b></p>

会長	<p>それでは、議事に入ります。</p> <p>まず、議案第2号「平成30年度事業計画」及び議案第3号「平成30年度予算」については、関連する内容なので、一括して御審議いただきます。事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>[会議資料1～6ページに基づき、事務局から一括して説明]</p>
会長	<p>それでは、質疑に入ります。</p> <p>まず、議案第2号の平成30年度事業計画について、実施プログラムがお手元にあると思いますが、重点施策が①から⑳まであり、それぞれに実施時期が記載されております。それに基づいて、平成30年度にどのようなことを実施していくかということになるわけですが、特に「①バス路線の再編」、「②都市核と拠点間を結ぶ交通ネットワークの強化」については、平成29年度もバス路線再編の協議、検討をしていただいて、平成30年度は内容を具体化していかなければいけないという状況にあります。会議資料の4ページには、それ以外の重点施策の事業内容が記載されております。昨年12月22日に全体会議を開催し、平成29年度の経過報告といたしまして、再編の協議経過、国道50号のバス専用レーンのカラー舗装工事・取締りの強化、モビリティ・マネジメントの実施状況等について報告がありました。それらを踏まえて、平成30年度にどのようなことを実施していくかということになります。</p> <p>これから、平成30年度の事業計画と予算について、質疑をお願いするわけですが、まず最初に私から確認としてお聞きしたいのですが、会議資料の2ページと3ページに、第1次再編の検討対象系統として、赤塚駅方面、東部工業団地方面、千波方面の記載がありますが、赤塚駅方面の24系統について、茨城交通とジェイアールバス関東の内訳は何系統ずつでしょうか。</p>
事務局	<p>24系統のうち、22系統が茨城交通、残りの2系統がジェイアールバス関東になります。</p>
会長	<p>同様に、東部工業団地方面はいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>12系統のうち、6系統が茨城交通、残りの6系統が関東鉄道になります。</p>
会長	<p>千波方面はいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>9系統のうち、7系統が関東鉄道、残りの2系統が茨城交通になります。</p>
会長	<p>バス路線の再編につきましては、平成28年度から関係するバス事業者と水戸市で協議を続けていただいているという報告が、昨年12月の全体会議の際にありま</p>

委員	<p>した。バス事業者にお聞きしたいのですが、赤塚駅方面、東部工業団地方面、千波方面とありますが、検討の進捗状況をお聞かせ願えればと思います。茨城交通はいかがでしょう。</p> <p>赤塚駅方面については、水戸駅から大工町間の本数が多いので、そこをもう少し間引いて、その分を郊外に回せないかということ当初は考えていたのですが、利用状況を調べてみると、赤塚駅を通過して、その先まで乗車している方が、予想より多かったため、赤塚駅で分割して、赤塚駅と水戸駅間の本数を郊外に回す案につきましては、利用者の利便性を考えると、現時点では難しいと感じております。ただ、河和田団地方面については、多少整理できるのではないかと感じております。</p> <p>千波方面については、現在、一部渋滞区間がありますので、そこをうまく回避し、少しでも定時性を確保できないか検討をしております。</p>
会長	<p>ジェイアールバス関東はいかがでしょう。</p>
委員	<p>我々の系統は2系統で、一つは赤塚駅北口に入っている系統、もう一つは赤塚駅南口に入っている系統になります。現在は、赤塚駅北口に入っている便がほとんどで、南口に入っている便は日中2便だけですが、南口に商業施設が多く立地している傾向がありますので、今後は南口に重点的に入れる方向で進めていきたいと考えております。乗降調査等の詳細な調査は、まだ行っておりませんので、それはこれから進めていくこととしております。また、我々は姫子地区の利用者を主体としておりますが、利用者が年々減少傾向にありますので、姫子地区の利用者の確保が、これからの課題となっております。</p>
会長	<p>関東鉄道はいかがでしょう。</p>
委員	<p>東部工業団地方面の第1次再編ということで、水戸駅北口を經由して、県庁バスターミナル、ときわ台団地、千波方面に向かっている路線になります。水戸市から提示された再編案では、南口にシフトできないかということでしたが、利用状況を見ると、酒門付近など、北口に向かう途中での利用や、少ないながらも水戸駅を通過して、その先の大工町や千波方面に向かう利用もありました。当初は、既存路線の本数を減らして、南口にシフトできないか検討したのですが、そのような利用者の利便性を考慮すると、バス離れをさらに加速させてしまうのではないかと考えております。そのため、既存路線は現在の本数を維持した上で、新規に南口発着の路線をつくる方向で、現在、水戸市と検討をしているところでございます。それに当たりまして、問題点がいくつかあります。まず、現在南口には、バスの待機場所が確保されておられません。また、酒門町交差点は朝夕のラッシュ時間帯に交通渋滞が発生しており、距離が近くなるとはいえ、速達性が確保できないのではないかと、という心配があります。そのようなところ、現在、水戸市と調整しているところで</p>

	<p>す。</p> <p>千波方面の払沢・本郷循環線については、道幅が狭いため、中型バス指定の路線となっております。大型バスと中型バスの混在がある中、ダイヤを編成しておりますので、そのような路線を再編するのは難しい面もありますが、路線環境を見ながら検討していきたいと考えております。また、市役所新庁舎が完成するということもありますので、市役所を経由しながら、南口に入っていくような系統をつくることもできるのではないかと考えております。水戸駅を通過して偕楽園方面に向かう利用の状況について流動調査や乗降調査等を行いながら、現在、水戸市と調整を進めているところでございます。</p> <p>会議資料の2ページ、3ページの3方面の図を見ると、確かに長大路線があり、それが定時性の確保を難しくしているのではないかと、方面別に分割した方がいいのではないかとこのように考えるのは自然ではないかと思えます。しかし、個別具体的にみると、利用者の利便性を考える必要があるということ、路線環境として、渋滞や待機場所の問題を解決する必要があるという御意見がありました。利用者の動向については、以前に詳しい調査などを行っていると思えますので、その調査結果を使いながら、ある程度予測できるのではないかと思えます。</p> <p>また、路線環境については、バスレーンの整備や渋滞の解消策をある程度実施しないと、バスの定時性が確保できず、利用者が逃げていくということもあると思えます。原則論では、このようにした方がいいということがありますが、それを実現するには、条件や状況を整えないといけないということだと思えます。事務局としては、その辺はどのように考えておりますか。</p>
<p>会長</p>	<p>公共交通基本計画に基づく実施プログラムにおきまして、第1次再編の期間を平成30年度までとして、事業を進めさせていただいているところです。平成28年度中に再編実施計画を策定し、それに基づき、再編の作業を進めていくというのが、当初の予定でしたが、再編実施計画の策定作業が、平成29年度までの2か年にまたがり、現在実施をさせていただいているところです。この3方面の再編について、市から具体的な再編案をバス事業者に提示し、それぞれ御検討いただいているという状況であります。</p> <p>協議の中で、御意見として頂いておりますのが、さきほどの御意見にも出てまいりましたが、既存の利用者の利便性の確保をどのように考えていくのかということが大きな課題としてあります。少ないながらも、この長大路線の起点から終点まで乗車される方もいらっしゃる中で、単純に分割することを前提にしていいのかという大きな課題があります。また、バスの走行環境や、拠点となる場所での待機スペースの確保につきましては、会議資料の2ページの重点施策の表の中で、3番目の項目になりますが、水戸駅南口及び赤塚駅南口の既存の駅前広場の中に、予算は多くはかけられませんが、バスの待機場所を整備していくということで、市の予算を確保しているところです。バス事業者にとって、充実した、満足のいく整備内容に</p>

	<p>し、投資効果をきちんと出さなければいけませんので、具体的な整備の方法につきましても、引き続きバス事業者と協議をさせていただいて、このような整備内容であれば再編ができるという環境を作っていきたいと考えております。引き続き、バス事業者に御協力を頂きながら、少しでも再編の作業を進めさせて頂き、当初の目標としておりました平成 31 年 4 月からの運行開始ができるように、スケジュールを逆算して、きちんと進めていきたいと考えております。</p>
<p>会長</p>	<p>全体的な御意見を頂く前に、バス路線の再編が重点施策の中でも重要な項目だと思いますので、これに関して、皆様から御意見や御質問などがありましたらお願いします。</p>
<p>委員</p>	<p>さきほど、バス事業者から、既存の利用者への配慮ということで、今まで1本で乗っていたものを分割することにより、バス離れが起きることを懸念しているという御意見がありました。バスの乗り方をはじめ、バスの環境を一気に変えることで、水戸のバスが大きく変わったということを見せることにより、一時的には環境が変わってバス離れという懸念があるかもしれませんが、一気に変えることで、そのような懸念は払拭できるのではないかとこの考え方もあります。例えば、バス路線を分割することについては、乗り継ぎをどのようにするかということ、きちんと示すことにより、その辺の不安は解消できるのではないのでしょうか。</p> <p>このように、イメージを変えていくような取組みを一つ一つ実施していくことで、バス離れという懸念を払拭できるのではないかと思います。効果的だと思っているのが、会議資料の4ページにある「⑫バス停留所の見直し」や「⑱都市景観や利用者に配慮したバス停留所施設の設置」です。例えば、バス停のデザイン、ベンチのデザイン、時刻表の提示方法、バス停における広告物のデザインなどを一新していくことで、大きくイメージが変わってくるのではないかと思います。バス車両を新規に導入するのは、お金が掛かってしまいますので、広告業者から資金を得て、ラッピングバスを導入していくということもイメージを変えることにつながると思います。このように、一つ一つイメージを変えていくような取組みを実施しながら、バスの路線再編を実施していけば、バス離れをそれほど心配しなくても大丈夫なのではないかと思います。新しいバスの環境を作っていくことで、好感を持ってもらうという考え方もあると思うので、バス停のデザインについても、再編と同時に考えていってもいいのではないかと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>そのような様々な工夫をすることにより、例えば、乗り継ぎをスムーズにすることで、乗り継ぎがあったとしても、それを負担に感じさせないような工夫もあるのではないかとこのことだと思います。このようなことも是非再編の協議の中で検討していただきたいと思います。</p> <p>このような考え方や取り組み方に関して、茨城運輸支局からアドバイスなど何かございますか。</p>

委員	<p>バス路線の再編ということなので、基本的には利用者の動向やニーズ調査をした上で、再編していくのが基本になってくると思いますが、それにあわせて、さきほどお話がありましたが、バス停のバス待ち環境の改善にも取り組んでいけたらいいのではないかと考えております。実は、関東運輸局では、バス停のバス待ち環境の改善に着目しまして、先日「バスまちワークショップ」を開催しました。第1回目の開催ということで、関東運輸局管内の各運輸支局の最寄りのバス停の状況を調べ、工夫したバス待ち環境を提供している好事例を集めて紹介いたしました。バス停のバス待ち環境の改善について、関東運輸局としても着目し始めましたので、その辺もあわせて実施していただけたらいいのかなと考えております。</p>
会長	<p>バス待ち環境の改善とバスロケーションシステムのような案内を組み合わせれば、バスを使うくらいの足腰のある方であれば、1回の乗り継ぎはそんなに苦にならないのではないかと思います。現在のように、定時性が確保されず、バスが団子状態で来るというような状況と、乗り継ぎすること、どちらが利用者にとって良いのかというのを、利用者にもよく考えてもらうことが必要だと思います。私も全国様々などどころに出張などで行った際に、バス路線の再編がうまくできたところで、実際にバスに乗ってみると、乗り継ぎはそんなに気にならず、むしろさっと乗れてスムーズに走っていることにありがたみを感じることがあります。全体としてのメリットや便益を考えて進めていただければと思います。</p> <p>他にいかがでしょうか。</p>
委員	<p>再編しようとするとなんか課題があるということですが、ウーバーのように、公共交通機関という形でなくても、多くの方がスマートフォンで気軽に自分の移動手段を選ぶという方法もありますので、再編により発生する課題を、このような様々な方法でどう解決するかということを考えて方がいいのではないかと感じます。再編できないことが、バス離れを起こす一番の原因になってしまうような気もするので、みんなが使いやすいように再編するときには発生する課題は、現在新たに始まっている様々な方法で解決できるのかどうかを、並行して検討すると何か答えがあるのではないかと感じております。</p>
会長	<p>現在は乗り継ぎなしの直通で行くことができ、それが良いと思っている利用者は、再編により乗り継ぎが発生すると、バスを利用しなくなってしまうかもしれないが、そのような利用者は別のシステムで救済して、それ以外の、再編のメリットを感じる多くの利用者のために再編を行うという、一つの重要な考え方だと思います。重点施策に「新たな移動手段の導入」がありますが、そのようなものも含まれていますか。再編により不便になるという利用者の方にばかり気が向いてしまっていますが、そのような人は、もしかしたら少数かもしれなくて、多くの人や都市全体にとっては、再編のメリットが大きいたら、不便になるという利用者は、別の</p>

事務局	<p>方法で救済するという考え方を、現在、事務局では持っていますか。</p> <p>会議資料の4ページになりますが、「⑥新たな移動手段の導入」を事業として掲げております。</p> <p>水戸市の区域を大きく三つのエリアに分けるという考え方で、公共交通基本計画を策定しており、一番中心にある中心市街地のエリアを「エリアⅠ」としております。その周辺の既成市街地のエリアを「エリアⅡ」、さらにその外側の郊外部、市街化調整区域のエリアを「エリアⅢ」として、三つのエリア区分を設けているところです。</p> <p>「エリアⅠ」、「エリアⅡ」につきましては、比較的、既存の路線バスの環境が充実しておりますので、それを再編することによって、路線バスがより使いやすい環境を作っていきたいと考えております。郊外部の「エリアⅢ」につきましては、中心部で運行の効率化を図ることにより、余剰することになるバスを郊外部に再配分するという考え方もありましたが、路線バス以外の新たな移動手段として、既存のタクシーを活用した移動手段の導入を、現在、試験的に進めているところです。水戸市の場合は、既存の交通手段が全くないという状況ではなく、路線バス事業やタクシー事業という既存の交通資源がありますので、それをより使いやすく再編成していくという考え方を持っております。</p>
会長	<p>他にいかがでしょうか。</p>
委員	<p>再編により、料金体系はどうなるのか気になりました。距離制なので、同じ路線でいけば、300円区間であれば300円になりますが、乗り継ぐと再度初乗り運賃が発生してしまうというのが、現在の料金体系だと思います。ICカードの導入が進んできておりますので、その辺をうまく活用し、300円区間であれば、乗り継いでも、料金は300円になるということも検討していいのではないかと思います。</p> <p>また、現在は定時性が確保されていないので、自分が乗りたいバスが、今どこにいて、あとどれくらいで来るのかが分からない状況です。それが分かるようになると乗り継ぎもしやすくなるのではないかと思います。</p>
会長	<p>乗り継ぎが発生した場合の料金まで検討が進んでいるかということはあると思いますが、デメリットが生じないような工夫はされますよね。</p>
事務局	<p>運賃の見直しにつきましては、施策番号⑬として重点施策に位置付けております。再編の中で路線を分割することになった場合、2区間乗った際の運賃が、分割前より高くなってしまいうということでは、それを選択する人はかなり限られてしまいますので、現在の再編の作業の中でも、運賃も必要な検討要素として加えた上で、検討を進めていきたいと思っております。</p> <p>ICカードの導入により、乗り継ぎをした場合に割引になるというサービスを、</p>



	<p>茨城交通はすでに実施しておりますが、それは割引であって、同額や安くなるということではありません。定期券の場合、関東鉄道はＩＣカード導入後も紙の定期券ですが、定期券の区間内であれば、１回降りても通しで乗っても運賃は変わりません。そのような条件を把握しながら、利用者に不便が生じないよう工夫していきたいと考えております。</p>
<p>会長</p>	<p>さきほど、バス事業者から意見のあったバスの待機場所の確保や渋滞の回避についても、再編と併せて検討していくということによろしいですか。</p>
<p>事務局</p>	<p>はい。</p>
<p>会長</p>	<p>再編については、引き続き協議をお願いしたいと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>路線を分割することについて、少し応援の意見を言いたいと思います。私の子供が４月から高校に進学しまして、国道５０号沿線の自宅から水戸工業高校まで通学することになりました。自宅から水戸工業高校まで乗り継ぎなしで行ける路線はなく、分割されているのが当たり前という状況です。乗り継ぎなしで行けていたものを分割すると、利用者が逃げてしまうのではないかというお話がありましたが、自宅と高校が一つの路線でつながっている人は運が良い人だと思います。水戸駅で乗り継がないと絶対に水戸工業高校まで行けないという人は、バスの路線図や時刻表とにらめっこをしながら来るわけです。そのときに、直通ではなくても、定時性が確保されていたり、乗り継ぎがスムーズだったりすれば、とても嬉しいと思います。自宅から水戸駅までは、茨城交通のバスがたくさん走っているので良いのですが、水戸駅南口から水戸工業高校に向かうバスはとても少なく、水戸駅南口から南方面に向かうバスも少ない状況ですので、他の路線を再編することにより、こちらの路線が増えれば、もっと利用すると思います。今までは親に送迎してもらって通学していた人が、バスの乗り継ぎがあったとしても、定時性が確保されたり、本数が増えたりすれば、バス通学になるだろうと考えております。自転車も含めて、どのように通学するか、現在かなり悩んでいます。他の高校に通学する友達も、バスや自転車を含めて、かなり悩んでいるのではないかと思います。</p> <p>また、東部工業団地方面の１２系統につきまして、大工町から県庁方面のバスに乗ることがありますが、１０分遅れは当たり前という状態です。そのため、たとえ乗り継ぎが発生したとしても、定時性が確保されていた方が嬉しいと、いつも思っております。</p>
<p>会長</p>	<p>バス路線の再編を中心に御意見を伺ってきましたが、他に御意見や御質問がある方はおりますか。</p> <p>再編については、障害や心配もあるかと思いますが、今のままで良いのか、今のままでバスの利用環境は良くなるのか、むしろバス離れが進むのではないかと、そう</p>

	<p>したら水戸の魅力がどんどん下がり、観光客も来なくなる、このような悪循環に陥るのではないかと考えます。少し全体のことを考えて、再編をしたらどうなっていくか、正のスパイラルに入るのではないか、心配もあるが、それは考え方、工夫の仕方次第で何とかなるのではないか。全体のことを考えて、バスの利便性や魅力を向上させていく方向に進んでいただきたいと思います。路線環境などの課題について、水戸市でも検討いただけるとのことですので、引き続き、バス事業者には御協力をお願いしたいと思います。</p> <p>それでは、会議資料の4ページに記載のある他の重点施策や予算も含めて、何か御意見や御質問などがありましたら、お願いいたします。</p> <p>よろしいでしょうか。昨年12月に開催された全体会議でも説明があったように、バス専用レーンの規制、モビリティ・マネジメント、バスマップなど、様々な取組を進めていただいておりますので、引き続き、進めていただきたいと思います。</p> <p>それでは、議案第2号及び議案第3号につきましては、承認してよろしいでしょうか。</p>
委員	[異議なしの声]
会長	<p>異議なしとのことなので、承認することとします。</p> <p>議事は以上となります。</p>
	<p><b>3 都市・地域交通戦略推進事業について</b></p>
会長	次に、次第の「3 都市・地域交通戦略事業」について、事務局から説明をお願いします。
事務局・関係課	[会議資料7～10ページ及び「内原駅南口周辺地区整備について」に基づき、事務局、___委員、関係課から説明]
会長	今回の位置付けのところから説明頂きましたが、本件についてもこの会議からご意見を頂いて、事業を進めるに当たっての役割を担いたいと思います。東日本旅客鉄道は何か意見ありますか。
委員	南口広場ということで、鉄道利用者に限らず、一般の方にも使いやすい広場にして頂きたいと思います。また、二次交通であるバス、タクシーが利用しやすい広場にして頂きたいと思います。
会長	この検討は、関係者の方々が色々決めて頂いている、という所で心配ないとは思

	<p>いますが、せっかく本会議で御意見頂く場がありますので、これに関しても意見を頂ければと思います。ちなみに、「※検討中のため、決定されたものではございません。」と記載がありますが、決定はいつ頃になりますか。</p>
事務局	<p>現在、基本設計を実施しているところです。色々な御意見を頂きながらある程度固めまして、庁内で合意形成を図り、今後決定してまいります。</p>
会長	<p>決定したら、機会を見つけて、示して欲しいと思います。</p> <p>交通機能という点で、駐輪場が200台ありますが、この動線の作り方でよくある事例が、歩道から入るような動線になってしまっている、という事です。原則自転車は車道を走るものなので、歩道を走るような動線を作らないよう工夫して頂きたいと思います。また、拠点としての駅のデザインを工夫して頂きたいと思います。水戸駅の南口を見て残念だと思うことは、駅の玄関口なのに、玄関という感じがしません。玄関口のような、人を迎えるようなデザインを考えて頂きたいと思います。</p> <p>他にいかがでしょうか。</p>
委員	<p>私どもは北口の方にそんなに本数はないですけどもバスを入れております。こうやって、南口の方にバス乗り場も含めてできると、南口に入れた方がいいのであればそちらに入れてより利便性も高めることができると思います。あるいはもしかしたら新しい路線も出てくる可能性があります。バスの乗降場が一か所という事で、できましたらオレンジで囲まれている中でもう一台、自動車やタクシーが邪魔にならないようなところに、バスの待機スペースを設けていただけたらより使い方がフレキシブルになるのではと思います。あと雨除けのシェルターの設置は重要であると思います。できれば冬の寒いときに囲まれたような空間があるとより利用者にとっては良いのでは、と思います。</p>
会長	<p>他にいかがでしょうか。</p>
委員	<p>南北自由通路ができますと、改札口はどこに設置されますか。真ん中に移動してくるのでしょうか。</p>
関係課	<p>真ん中かどうかはまだ分かりませんが、橋上に移動させます。</p>
会長	<p>他にいかがでしょうか。</p>
委員	<p>市が事業主体となってやるところと、JRが主体となってやるところと、駅舎の自由通路というところがあるので、主体が色々あると、デザインが合っていないところがあって、そういった事例も他のところでたくさんあります。デザインの調整ということも、考えた方がよいものができるのではないかと思います。例えば、</p>

	<p>自由通路は JR が、南口広場は水戸市が、それぞれ整備するかもしれませんが、シェルター等設備を一体的に見て、デザインを統一すると、見え方が変わります。駅は顔になりますので、その町に来た時の印象を変えていきますので、主体の違うところの設計・デザインを最後に統合して調整する場面を取り入れてもらいたいと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>他にいかがでしょうか。ここは皆様からの意見を参考に進めていただくという事で、利便性の高い、南口広場を作っていただけたらと思います。ではこのまま進めて頂きたいと思います。</p>
<p>会長</p>	<p><b>4 その他</b></p> <p>最後に、その他といたしまして、私の大学の研究室の学生が研究いたしました「バス停における積極的な交通コミュニケーション導入による『無駄なバス停車』の改善可能性」について、私から皆様に報告させていただき、御意見をいただきたいと思ひます。</p>
	<p>[スライド資料に基づき、金会長から説明]</p> <p>まず、茨城交通はいかがでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>バス事業者からすると、このように合図をしていただけるということはあるがたいですが、建物の陰で待っている方もいらっしやって、たまたま見逃してしまうことでクレーム発生の基となる場合があります。なので、運転手が確認できる場所でお待ちいただいて、明確に合図していただけるということであれば非常に歓迎します。</p>
<p>会長</p>	<p>関東鉄道はいかがでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>お客様が一人であれば、合図を出しやすいと思いますが、二人、三人となってくると、難しいと思ひます。しかし、定時性の確保のためには有効であり、バスの運転手としても、これをしていただいた方が助かると思ひます。一方で、お客様サービスの面で、バスが停まらずに通過してしまったというような苦情は、現在でも多くあり、傘を差している方や、物陰に隠れて待っている方もいらっしやいますので、やはりそういったところで心配な部分はあると思ひます。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。明確に乗らないという事が分からないと間違いが起こってしまうかな、と思ひます。私は、急いでいる場面で、無駄なバス停車が多い場合などには、合図があればいいと思ひることがあります。いかにも乗りそうにしているのではなく、乗らないならば合図を送るなど、利用者も、バスのことを考えた方が</p>

委員	<p>よい、と思っています。調べてみますと、徳島において、交通コミュニケーション導入の取組み事例があり、横浜の高校でも、同様の取組みを行っているところがあるようです。台湾では、もっと機械的な交通コミュニケーションが行われているようであり、我々としても、皆でバスのことを考えた行動について考える必要があるのではないかと考えているのですが、いかがでしょうか。</p> <p>私がバスを利用する時の経験をお話ししますと、バス停の標識の傍に立って待っている時に、違う方面のバスが来たら、バス停から離れることで運転手に合図を送っています。一つ、私が気になることは、行き先がどちらか確認するのは、バスの頭のところに書いてある行き先を読まないと分かりません。そうすると、近づいてこない、自分が乗るバスかそうでないか認識できません。その認識できる距離と運転手に送る合図とのタイミングが合うのか、というところですね。それからもう一つは「乗らない」という合図をどのようにするのでしょうか。その合図が皆さんの共通認識として広まっていけば、行いやすいと思います。人によってやり方が違うと思うので、その辺りが共通ルールというか、エチケット的に広まると、合図を送りやすいのではないのかな、と思います。</p>
会長	<p>「バスに乗らないのに停まっていたくのは申し訳ない」という意識は利用者で持っている人も少なくないと思います。何かやりやすいような、積極的なコミュニケーションをとることができれば、メリットがあるのではないかと、ということですね。</p> <p>他にいかがですか。</p>
委員	<p>バスの行き先の表示が見える、見えないという点もありますし、方面別に、色を分けるなど、バスの行き先表示が分かりやすくなるよう、工夫しないといけないと思います。また、現在、今は長大路線があるので、あちこちに行くバスがあり、いろいろなものが通るから、無駄なバス停車があるわけで、もし長大路線をなくすという事になれば、そのバス停の目の前を通るバスは限られるので、無駄なバス停車も減るのではないかと思います。</p>
会長	<p>他にいかがでしょうか。</p> <p>ないようなので、本日の会議は以上となります。進行を事務局にお返しします。</p> <p><b>4 閉 会</b></p> <p>[閉会のあいさつ]</p>

上記に相違ないことを確認します。

**議事録署名人**

公募市民（利用者等）

---

公募市民（利用者等）

---