

議 事 録

- 1 会議の名称 平成 27 年度第 2 回水戸市都市交通戦略会議交通体系部会
- 2 開催日時 平成 27 年 11 月 6 日（金） 午後 3 時 00 分から午後 4 時 40 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 茨城大学工学部都市システム工学科 金 利昭
(名簿順) 茨城交通（株） 火口内 宏一
関東鉄道（株） 本多 佳夫
関鉄グリーンバス（株） 長谷川 貞仁
（一社）茨城県バス協会 澤島 政志
水戸市住みよいまちづくり推進協議会 大関 茂
公募市民 米倉 彩乃
公募市民 根本 貴彬
公募市民 野原 香里
国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所 飯田 寛之
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 飯塚 正芳（代理）
茨城県土木部水戸土木事務所 原部 修一
茨城県土木部都市局都市計画課 横山 孝夫（代理）
茨城県警察本部水戸警察署 鈴木 優
水戸市市長公室 長谷川 昌人
水戸市建設部 大森 幹司
水戸市都市計画部 黒澤 純一郎
水戸商工会議所 深谷 邦夫

※代理出席 2 名, 欠席 2 名
 - (2) 委託事業者 【一般財団法人計量計画研究所】
技術営業部長 鈴木 紀一, 主任研究員 秋元 伸裕,
研究員 高砂子 浩司, 研究員 稲原 宏, 研究員 蛭子 哲
 - (3) 事務局 【水戸市市長公室交通政策課】
課長 須藤 文彦, 課長補佐兼係長 大嶋 実,
主幹 村石 俊弘, 主幹 小林 健典
- 5 会議次第
 - (1) 開 会
 - (2) 議 題
 - ア 施策体系及び重点施策の事業概要について

- イ 水戸市公共交通基本計画の内容について
 - (ア) 水戸市公共交通基本計画の構成，概要について
 - (イ) 公共交通体系の構築に関する基本方針について
- (3) その他
- (4) 閉 会

6 配布資料

- (1) 平成 27 年度第 2 回水戸市都市交通戦略会議交通体系部会資料
- (2) 水戸市公共交通基本計画検討資料
- (3) 公共交通体系の構築に関する基本方針（案）

7 内 容

	<p>※水戸市都市交通戦略会議規約第 9 条第 4 項に基づき，部会長が進行を務めた。</p>
部会長	<p>1 開 会</p> <p>【部会長あいさつ】</p> <p>資料に目を通したところ，いよいよ交通体系部会の本題に入ってきたと思いますので，本日は，より活発なご議論をよろしくお願ひします。</p>
部会長	<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，委員定数 20 名中 18 名の出席又は代理出席をいただいています。</p>
部会長	<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>また，本日の議事録については，水戸市ホームページ上での公開の前に，各部会委員様宛に送付の上，ご確認いただきたいと考えておりますので，よろしくお願ひします。</p>
部会長	<p>2 議 題</p> <p>(1) 施策体系及び重点施策の事業概要について</p> <p>[部会資料 1 ～ 4 ページに基づき，事務局から説明]</p> <p>それでは，事務局から説明がありました「施策体系及び重点施策の事業概要」について，一つずつ確認していきたいと思ひます。</p> <p>まず，2 ページの「⑩運行情報を提供するシステムの構築」を重点施策として新たに追加することについては，よろしいでしょうか。</p>

<p>部会長</p>	<p>(「異議なし」の声あり)</p> <p>異議なしとのことですので、追加することとします。</p> <p>次に、3ページの重点施策「④バス専用レーンの規制徹底」の実施時期について、平成28年度から実施となっていたものが、1年間の検討期間を設け、平成29年度からの実施に変更となっています。現実的なことを考えての変更だと思いたいで、こちらについてもよろしいでしょうか。</p>
<p>部会長</p>	<p>(「異議なし」の声あり)</p> <p>異議なしとのことですので、変更することとします。</p> <p>最後に、重点施策「⑥新たな移動手段の導入」の実施時期について、平成28年度は検討期間としていたものを、1年前倒しをして、平成28年度から実証実験の実施に変更となっています。こちらについてもよろしいでしょうか。</p>
<p>部会長</p>	<p>(「異議なし」の声あり)</p> <p>異議なしとのことですので、変更することとします。</p> <p>重点施策について、何かご意見等がありますか。</p> <p>ないようなので、次の議題に進みたいと思います。</p> <p>(2) 水戸市公共交通基本計画の内容について</p> <p>① 水戸市公共交通基本計画の構成、概要について</p> <p>[資料「水戸市公共交通基本計画検討資料」に基づき、事務局から説明]</p>
<p>部会長</p>	<p>事務局から説明があった資料は、計画全体の方向性を示しているものですので、文言等の細かな修正ではなく、このような視点が足りないのではないかとといったご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>分かりやすい公共交通について、共通のサインシステムを導入する等、市外や県外から来られる方にもやさしい公共交通にするということを念頭においてほしいと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>2ページについて、上位計画や関連計画との関係性がもう少し分かりやすくなると感じました。現在策定中の水戸市中心市街地活性化基本計画の中には、公共交通基本計画の内容がどの程度記載されるのか教えてください。</p>
<p>事務局</p>	<p>2ページの図「上位・関連計画との関係」では、水戸市中心市街地活性化基本計</p>

<p>部会長</p>	<p>画と連携しながら取り組んでいくことを示しています。現在策定中の中心市街地活性化基本計画に位置付けられる予定の内容は、公共交通の利便性向上及び利用促進という全般的なことから、国道 50 号の有効活用、バス等の運行情報を提供するシステムの構築等があります。今後も、関連計画との整合を図りながら、計画策定作業を進めていきます。</p> <p>関連計画との整合を図ることはもちろんですが、記載内容がどの計画と関連しているか分かるような記載の仕方も検討してみてください。</p> <p>他にいかがでしょうか。</p> <p>ないようなので、次に進みたいと思います。</p> <p style="text-align: center;">② 公共交通体系の構築に関する基本方針について</p> <p>[資料「公共交通体系の構築に関する基本方針（案）」に基づき、計量計画研究所から説明]</p>
<p>部会長</p>	<p>それでは、計量計画研究所から説明がありました「公共交通体系の構築に関する基本方針（案）」について、ご意見等をいただきたいと思います。いかがでしょうか。</p>
<p>部会長</p>	<p>では、私から質問ですが、国の資料や他都市の事例等を見ると、公共交通ネットワークの再編は、さきほどの説明にもあったように、幹線と支線に分けるというやり方をよく目にしますが、水戸市の現状から見ても、このような形がふさわしいのでしょうか。</p>
<p>計量計画研究所</p>	<p>今回提示した将来の公共交通ネットワークのあり方は、拠点に着目しており、バス交通実態調査の分析結果や水戸市都市計画マスタープランにおける拠点としての位置付け等を参考に、拠点の候補地として設定したものです。このようなところに移動の目的地があるということで、これらを結ぶとするならば、提示したようなネットワークになるというものです。利用者が多いところは、幹線としての位置付けが必要になると思います。</p> <p>まずは案として提示したものです。実際には、拠点に行く目的や時間帯等により拠点の位置付けが変わってくるかもしれませんし、すべての路線を拠点で切らずに、例えば通院目的など、一部の路線は直行させる必要があるかもしれません。拠点で乗り継ぐに当たっては、ただバス停が並んでいけばよいということではなく、快適に乗り継ぐことができる、乗り継ぐと運賃が割り引きになるなど、利用者が乗り継ぎに抵抗を感じないようなサービスも併せて考える必要があります。拠点としてふさわしい整備を実施すれば、機能するのではないかと思います。</p> <p>また、将来の公共交通ネットワークは、計画に位置付けただけでそのままということではなく、実際の利用状況や今後のまちづくりに応じて適宜見直していく必</p>

	<p>要があると考えています。</p> <p>今回提示したネットワークは、これが正解ということではなく、これから議論するに当たり、最初のたたき台となる案を示したものです。</p>
部会長	<p>都市計画マスタープランや立地適正化計画等、都市計画の視点から見ていかがでしょうか。</p>
委員	<p>都市計画マスタープランに位置付けている拠点との整合は概ね図られていますが、県庁と赤塚駅を結ぶ支線の中に設定されている日常生活拠点は、具体的に何かイメージがあるのでしょうか。</p>
事務局	<p>運動、レクリエーション機能の拠点として、ケーズデンキスタジアム水戸を想定しています。現時点では、日常生活拠点として考えられるところをできるだけ多く図示していますが、東部工業団地等の産業系の拠点やケーズデンキスタジアム水戸などが乗り継ぎの拠点となるのかは、議論の余地があると思います。また、現在、定住自立圏構想の関係で近隣市町村と協定締結に向けた協議を進めているところですが、例えば、茨城町には総合病院である水戸医療センターがあり、水戸市外に拠点を位置付けるという考えもあるかと思います。</p>
部会長	<p>拠点の考え方について、バス事業者からは何かありますか。</p>
委員	<p>水戸駅を跨ぐバス路線については、すべて水戸駅で乗り継ぎとなるのでしょうか。</p>
事務局	<p>現在、水戸駅を通過してその先へ向かうバス路線がありますが、それらすべてが水戸駅で乗り継ぎということではなく、何本かは直行運行を認めるなど、バス路線の状況に応じて考えていきたいと思っています。</p> <p>また、県庁周辺や緑岡高校など、水戸駅より南側の施設に路線バスで行く際に、現在は、水戸駅北口からバスに乗る必要があるという分りにくさがあるので、バス路線の再編に当たっては、南方面に向かうバスは南口を発着とするような整理をしたいと考えています。</p>
委員	<p>基本方針（案）10ページについて、茨大周辺ではなく、大工町にターミナルを設け、水戸駅から大工町間はシャトルとし、大工町から各方面へ乗り継ぎをしていくようなネットワークもあるかと思いますが、大工町に拠点は設けないのでしょうか。</p>
事務局	<p>水戸駅から大工町間は、距離が約2kmと短い区間になっており、短い区間の中で水戸駅と同等規模の乗り継ぎ拠点を設けるとなると、大工町に水戸駅北口の駅前広</p>

	<p>場と同じくらいのスペースを確保する必要があると想定されます。茨大周辺であれば、大工町で方面別に枝分かれした後なので、より少ないスペースで乗り継ぎ拠点の整備が可能ということで、現在は茨大周辺を想定しています。</p>
委員	<p>まだ決定した訳ではないですよ。</p>
事務局	<p>まだ決定した訳ではありません。市の北西方面の乗り継ぎ拠点としては、茨大周辺を想定していますが、そこを拠点とすることによって、どのような影響が出るのかを分析する必要があると考えます。</p>
部会長	<p>本日は専門部会であるため、決定の場ではありません。様々なご意見をいただき、必要な議論をしておきたいので、積極的なご意見、ご指摘をお願いします。</p>
委員	<p>バスからバスへの乗り継ぎはハードルが高く、今の利用者はあまり望んでいないと思うので、これから実施するバス利用者アンケート調査の際に、乗り継ぎに関する利用者の声を聞いてほしいと思います。</p>
部会長	<p>バスからバスへの乗り継ぎは、確かに抵抗があるように感じます。 乗り継ぎを成功させるためには、何が必要でしょうか。また、他都市の成功事例はありますか。</p>
計量計画研究所	<p>一番大きなポイントは、待たずに乗り継げることだと思います。また、運賃に対する施策も重要になってくると思います。 成功事例としては、盛岡市の松園バスターミナルがあります。市の中心部との距離が適度であり、ここで中心部に直行するバスに乗り継ぐことで、移動時間の短縮が図られています。また、ここには人が集まるということで、乗り継ぎ拠点を整備した後に、周辺に商業施設が立地しました。乗り継ぎが便利になることで、新たな拠点が生まれた事例です。 乗り継ぎをしてもよいと考えている人はどういう人なのか把握することが大事だと思います。</p>
部会長	<p>現状のままで乗り継ぎをさせるのは難しいので、そういった工夫が必要になると思います。拠点の整備をしっかりと実施したところがうまくいくということだと思います。 他にいかがでしょうか。</p>
委員	<p>三つ意見があります。一つ目は、現在、県では、水戸市と連携して、中大野中河内線という環状線の整備を実施しているところですが、将来の公共交通ネットワークを考えるに当たっては、バス路線に環状線の導入も検討してほしいと思います。</p>

事務局	<p>二つ目は、市外から多くの方が訪れているということなので、市外との連携にも力を入れてほしいと思います。三つ目は、確認になるのですが、重点施策の「①バス路線の再編」と「⑥新たな移動手段の導入」の関係について、3年間の実証実験を踏まえて、バス路線の第1次再編を実施するという理解でよろしいのでしょうか。</p> <p>「①バス路線の再編」のスケジュールにつきましては、平成28年度に地域公共交通再編実施計画を策定し、平成35年度までに実施する再編の全体的な内容を固めていきます。その中で、早期に実施すべき部分につきましては、第1次再編として平成29、30年度の2か年で実施し、その効果を検証しながら、平成32年度から第2次再編を実施するという流れを想定しています。</p> <p>「⑥新たな移動手段の導入」につきましては、乗り継ぎ拠点までの移動手段を確保し、そこから幹線に乗り継ぐことで中心部までのアクセスを可能にするという方針のもと実施する考えであります。乗り継ぎ拠点はバス路線の再編とセットで考える必要がありますので、そういった点では「①バス路線の再編」と関係はありますが、スケジュールについて直接的な関係はありません。</p>
委員	<p>基本方針（案）11ページの方針3の表につきまして、路線バス「水戸駅北口～大工町～県庁バスターミナル」は、水戸駅から県庁まで乗る人は少なく、目的に応じて途中下車している人が多いのではないかと思います。所要時間、距離、乗車密度の指標だけで直行運行の方がよいという結論を導き出すことは、あまり適切でないと感じるので、見直した方がよいと思います。</p>
事務局	<p>比較対象としてよりふさわしい路線を探し、表現を改めていきたいと思います。</p>
委員	<p>乗り継ぎについて、利用者の立場から考えると、大工町は近すぎるとは思いますが、大工町でも幹線同士の乗り継ぎが考えられるので、大工町の乗り継ぎ環境の整備は必要ではないかと思います。</p> <p>現在バスを利用している人からすると、乗り継ぎが発生するのは不便に感じるとは思いますので、同じ距離を乗った場合は、乗り継ぎがあってもなくても同じ運賃にする必要があると思います。乗り継ぎ割引では足りないと思います。</p> <p>また、現状のバス路線を分かりやすくするためには、バス路線の再編が必要だと思います。</p>
委員	<p>特に市の中心部に関しては、いかに自動車利用を抑制し、公共交通の利用を増やすかが、水戸市都市交通戦略会議の最大目的ではないかと思いますので、そういう方向で考えてほしいと思います。</p>
部会長	<p>自動車利用の抑制について、市の考えはいかがでしょうか。</p>

事務局	使いやすい、分かりやすい公共交通にしていくという基本方針のもと、まずは、公共交通を利用できる環境づくりを先行して実施していくという考えです。
委員	基本方針（案）の内容は、計画本編のどこに入ってくるのでしょうか。
計量計画研究所	検討資料の 31 ページの(1)、(2)及び 34 ページに反映されます。
事務局	今回は、交通体系部会で重点的に検討する内容を「基本方針（案）」という形で、別冊にして示しています。最終的には計画書の本編に統合されます。
部会長	公共交通体系の構築について、今後の進め方を教えてください。
計量計画研究所	交通事業者や利用者の声を聞きながら、必要に応じて修正していく考えです。具体的にどのバス路線から再編していくか等は、来年度に検討していくこととなりますが、先行して再編する路線の効果を検証しながら、全体に広げていくというやり方を想定しています。
委員	自宅近くにバス停がない人もいますので、パーク＆ライド用駐車場を設け、そこから中心市街地に公共交通で行けるようにすれば、中心市街地の駐車場が不要となり、その土地が店舗等に有効活用され、中心市街地の活性化につながると思います。
事務局	パーク＆ライド用駐車場の整備につきましては、現在のところ、重点施策に位置付けていませんが、重点施策以外は実施しないということではありませんので、引き続き、検討していきたいと思います。
部会長	本日皆様からいただいたご意見は、計画への反映に努め、次回の水戸市都市交通戦略会議に計画の素案として提出していきたいと思います。 本日は、長時間にわたり、お疲れ様でした。