

令和6年度第1回坂東市地域公共交通会議 議事録

1 開催日時

令和6年6月24日（月） 午後2時00分～午後4時00分

2 開催場所

坂東市役所3階大会議室

3 会議次第

(1) 開会

(2) 会長挨拶

(3) 報告事項

報告第1号 市内公共交通の利用状況等について

報告第2号 運賃協議分科会の設置について

報告第3号 中学3年生に対するバスお試し乗車券付きリーフレットの配布について

(4) 協議事項

議案第1号 コミュニティバスの再編案について

(5) その他

(6) 閉会

4 出席者

山口会長

委員：21名（うち代理出席4名） 欠席者：3名 ※別紙名簿のとおり

事務局：5名

5 議事要旨

(1) 報告第1号 市内公共交通の利用状況等について

・事務局から、市内公共交通の運行状況や利用状況について報告した。

→ 意見等あり

(2) 報告第2号 運賃協議分科会の設置について

・事務局から、運賃協議分科会の設置について説明した。また、直行坂東号の運賃設定については、今後、上限認可制度による扱いとすることについて報告した。

→ 意見等なし

(3) 報告第3号 中学3年生に対するバスお試し乗車券付きリーフレットの配布について

・事務局から、茨城県公共交通活性化会議が実施する「中学3年生に対するお試し乗車券付きリーフレットの配布事業」の対象路線に直行坂東号を追加することについて報告した。

→ 意見等あり

(4) 議案第1号 コミュニティバスの再編案について

- ・事務局から、コミュニティバス再編についての検討状況と今後の方向性（運行便数を確保するためルート短縮や廃止等を検討していくこと）について説明した。
→ 意見等あり
- ・委員からの意見等も参考に検討していくことを前提に、事務局提案の方向性について承認された。

6 議事発言内容

(1) 報告第1号 市内公共交通の利用状況について

- | | |
|-----|--|
| 事務局 | (資料1により内容を説明) |
| 会長 | ・内容について意見や質問等があればお願いしたい。 |
| A委員 | ・資料の7ページのデマンドタクシー市内便の「目的地別利用者数」について質問である。医療機関への利用については、行きの利用者数に対して帰りの利用者数が少ないが、何か理由はあるのか。 |
| 事務局 | ・医療機関については、診察等が何時に終わるか分からないことがあるため、帰りは別の移動手段を利用する方が一定数いると思われる。また、商業施設への利用については、医療機関とは逆で、行きの利用者数に対して帰りの利用者数が多い状況となっている。これは、行きは病院まで利用した方が、帰りは付近の商業施設で買い物等をして、そこから帰るという利用をされている方もいるためと思われる。その2点が理由として考えられる。 |

(2) 報告第2号 運賃協議分科会の設置について

- | | |
|-----|-------------------------------------|
| 事務局 | (資料2により内容を説明) |
| 会長 | ・内容について意見や質問等があればお願いしたい。 → 意見等無し |

(3) 報告第3号 中学3年生に対するバスお試し乗車券付きリーフレットの配布について

- | | |
|-----|---|
| 事務局 | (資料3により内容を説明) |
| 会長 | ・内容について意見や質問等があればお願いしたい。 |
| B委員 | ・この事業の趣旨は何か。 ・また、先ほどの利用状況を見ると、児童・生徒の利用が多い。児童・生徒に対する周知を深めるということであれば、中学3年生だけ対象にすることに疑問を感じる。中学3年生は、その時期にあまり出掛けないと思うので、1年生や2年生も対象に含めた方が良いと思う。その分事業費は増えると思うが。 |
| 事務局 | ・この事業については、茨城県公共交通活性化会議にて実施するものであるが、対象者は、高校の受験を控える中学3年生としている。 |

令和4年度までは、新高校生を対象に実施をしてきたが、令和5年度からは、中学3年生を対象に夏休みの期間に実施している。

1年生や2年生も対象にしてはどうかというご意見については、茨城県公共交通活性化会議の事務局である茨城県の交通政策課に伝えたいと思う。

B委員

- ・趣旨については、理解した。
- ・対象を受験生以外にも広げることについては、ぜひ検討していただきたい。利用する側の意見としては、受験生は夏が一番重要なので、公共交通を使わない可能性が高い。親が送迎してしまう。1年生や2年生の方が利用する可能性は高い。1年生から3年生までを対象にした方が、PRの効果が出ると思う。

会 長

- ・C委員は、この意見についていかがか。

C委員

- ・ご意見いただいた内容は、よく理解した。当該事業については、高校受験等これからの進路を考えていくうえで、公共交通を使って遠方の学校にも行けることを理解してもらいながら、進学後も通学等で公共交通を使ってもらいたいという趣旨で、中学3年生の夏休み期間を対象に実施することとしている。ご意見は一つの検討提起として考えていきたいと思う。

B委員

- ・中学3年生の夏休みは、既に進路が決まっていたりする。学校選定の時に公共交通での通学をPRするのであれば、もっと早い時期に実施した方が効果的だと思う。中学3年生の夏休みは一番効果が無いように思う。

事務局

- ・自転車通学だと保護者の方も色々と心配事もあるでしょうし、通学手段は高校を選択するうえで重要なことかと思う。ご意見については、茨城県の交通政策課と共有する。

(4) 議案第1号 コミュニティバスの再編案について

事務局

(資料4により内容を説明)

会 長

- ・内容について意見や質問等があればお願いしたい。

D委員

- ・前回の会議において、コミュニティバスは何のために始まったのか、原点に立ち返るということを話した。今後、運転免許返納等により交通弱者となる高齢者も増えるので、そういった方々の移動手段をどう確保していくかという課題に対応するため、コミュニティバスの運行が始まったと私は理解している。あまり間口を広げて、あれもこれもやろうとするのは良くないのではないか、とその時に申し上げた。
- ・今回の再編案については、この計8ルートの内容で大体決まったということか。

事務局

- ・前回の会議で示した再編案2(計8ルート)で検討を進めていたが、それだと予定していた運行便数が確保できない。運行便数が少ないと、結果として利用いただけない可能性が高く、現実的ではないと考える。なので、先ほど申し上げたバス停の削減やルートの短縮をしたうえで、改めてどれくらい

の運行便数を確保できるのかを検討しているところである。それが確保できれば、この再編案2の方向で行くことも考えているが、確保できない場合は、ルートの数自体を絞っていくという視点もある。そういった状況にあるが、委員の皆様のご意見をいただけるとありがたい。

D委員 ・守谷・工業団地ルートについては、現在、回送で移動している区間を実走に変え、朝と夕方それぞれ1便ずつ運行する計画かと思うが、実際に守谷駅や工業団地を発着する時刻は何時なのか。

事務局 ・前回会議の資料に添付した素案においては、朝の便については、守谷駅発が6時35分、つくばハイテクパークいわい着が7時18分、坂東インター工業団地着が7時40分となっている。夕方の便については、坂東インター工業団地発が17時34分、つくばハイテクパークいわい発が17時55分、守谷駅着が18時39分となっている。この運行時刻については、以前に各工業団地の企業を対象に実施したアンケート結果を基に、需要の多かった時間帯に発着するように計画している。

D委員 ・朝と夕方それぞれ1便だけで有効活用ができるのか疑問である。工業団地に勤めている方は、その殆どが運転免許を持っていると思われるし、この時間帯だけで守谷駅から乗って通勤するという事は現実的ではないように思う。

・観光周遊ルートについてもそうであるが、交通弱者の移動を基本とした考えではなく、要望があれば何でもコミュニティバスを運行して対応するという考えについては、それはそれで良いが、その分の財源や輸送資源が到底足りないのではないかと。間口を広げると、中途半端な形になってしまい、結果利用されない。もう少し間口を狭めて、本当に交通弱者と言われる方を救うような形にしてもらった方が良いと考える。

・回送を実走にして工業団地に運行するという考えも解るが、利用されなければ意味が無い。外国人の方が、毎日、自転車で通勤している姿を見ているが、そういった方たちも交通弱者である。休日は、楽しみにして野田市に行くバスに乗っている。市内でも相当消費をしていると思う。そういった方がいなくなったら、農業や工業も衰退していくかもしれない。コミュニティバスに限らず、水海道や守谷や野田方面に行くバスに、輸送資源を振り向けていく方が良いのではないかと考える。

事務局 ・守谷・工業団地ルートについては、確かに、朝と夕方1便ずつの運行なので、実用性の面で十分ではない可能性はある。ただし、工業団地への運行についての要望もいただいているなかで、まずは実証運行として試してみて、利用状況を見ながら改善していくという方向で考えている。利用が少なければ、廃止することもありうる。

・今回、様々な要望があるなかで、それに対応すべく、現状より多いルート数で計画したが、想定していた運行便数を確保できない状況となった。それに対応していくには、利用の少ない区間を削減したり、ルート数自体を絞って

いくことになるが、交通弱者を救うという観点においても、どこのエリアに重きを置いていくかを考える必要がある。デマンドタクシーも運行しているなかで、コミュニティバスも市内を広く運行することは現実的ではない。人口の多いエリアや今後居住を誘導すべき市街地等を中心にバスを繋いでいくという方向性が考えられる。

- ・観光周遊ルートについては、観光客だけではなく、市民も利用できるような形で運行することも考えられる。
- D委員
・限られた資源のなかでやらなければならないので、基本方針をしっかりと決めていかないと間口がどんどん広がってしまう。そこが心配である。事務局もご苦労が多いと思うが、そういった基本方針をしっかりとしたうえで検討いただきたい。
- ・工業団地にバスが通っていないから企業が来ないということは無いと思う。市としては、工業団地に企業を誘致するための施策として実施することだと思えるので理解できるが、基本的にコミュニティバスを何に使うのかという意味をよく受け止めていただけるとありがたい。
- 会長
・間口を広げることに懸念があるということであったが、これについて意見等はあるか。
- B委員
・2024年問題でドライバーが足りないということは、観光業界も物流業界も全く一緒で、由々しき問題である。工業団地へのルートや観光周遊ルートについては、私が提案した部分もあったと思うが、先ほどD委員がおっしゃったように、本来のコミュニティバスの意味を再度見直していただいて、それに沿う形で、運行するところと運行しないところを検討してもらった方が良く思う。
- 会長
・しっかりと検討を進めていきたい。他にご意見はあるか。
- E委員
・現在、市として企業誘致に非常に力を入れているのは事実である。また、全国的にも人口減少や少子高齢化が続いていくと考えられるなかで、市内に住む小中学生等にも公共交通に目を向けてもらおうということで、全県下で先ほどの中学3年生を対象にしたバス乗車券を配布する取り組みも行われている。本市としても、その若い世代が、就業や学業で一旦この地を離れるという現状があるが、その後に戻ってきやすい環境をつくるのも行政の役割と考えている。工業団地には、近隣にも誇れる全国展開をしている企業も立地いただいているので、市としては、そういった市内の就業場所をこれからも確保していきたい。また、この地で育った方だけではなく、市外の方にもそこにお越しいただきたいという思いもある。
- ・茨城県においては、企業立地に関して全国でも随分順位を上げているが、近隣では下妻市や常総市も企業誘致に力を入れている。両市とも、TX等が接続する「つくばセンター」へ路線バスが運行されており、行政が主体となって、行政界を超えた公共交通の運行に一步踏み出しているという実情もある。

会 長
F 委員

・市内を運行する民間の路線バスについても、重要な公共交通の軸である。それらも有効活用しながら、交通弱者だけではなく、市外からの交流人口も取り込める計画としていきたい。鉄道駅の無い本市にとって、公共交通はブランドの一つという考え方をすれば、どうしても無くしてはいけないものであり、拡充したいという思いもある。本日皆様からいただいたご意見も十分に考えたうえで、この方向性をさらに精査していきたいと思う。

・F 委員、何か意見等はあるか。

・皆様から出たご意見については、それぞれごもっともだと思う。

・再編案1が無理で、再編案2にしたが、それでも運行が難しい。そういった状況のなか、さらに議論を活発にするには、具体的にあとどれくらい減らさないと実行できないのか具体的な数字を示していただく必要があると思う。特に、土日の運行にも人員を割かなければならないとなると、平日の運行にも影響する可能性がある。

・バス停の数を減らしても、運行距離が変わらないのであれば、運行時間の短縮にはあまり繋がらないと思う。むしろ、利用を活性化するには、バス停は減らさない方が良い。

・今回の再編案は、長区間のルートが多く、市内のサービスに重点を置いている印象は無い。ベルフォーレがある区間のバス停もかなり減っている。運行距離が長い路線ばかりだと市街地内の移動を確保するのが難しいと思われる。それをデマンドタクシーで全部カバーできれば良いが。

事務局

・コミュニティバスを運行する本来の目的については、運行当初と現在では、大きく環境が変わってきている。当初は、できるだけ多くの方が利用できるように、民間路線バスを補完する形で、細かく各地域を巡回するように運行していたが、その後、民間路線バスが廃止や減便となった経緯等もあり、軸となる公共交通機関が当時より薄くなってきている。なので、そこを行政がコミュニティバス等で担っていく必要があると感じている。

・ベルフォーレ周辺のバス停の廃止については、市民の立場になって優先順位を考えると、やはり目的地として重要なのは病院と買い物である。ベルフォーレ等にも行ければ便利であるが、必要不可欠なのは、病院と買い物である。そういった視点でも考えていきたい。

・間口は広げ過ぎないほうが良いという意見については、我々としては、今申し上げたような形で、間口は狭めているつもりである。現時点では、ルート等について関東鉄道さんと協議中であるが、その結果によっては、さらに狭めなければならないという可能性はある。

・守谷・工業団地ルートについては、なぜ今回間口を狭めなかったかという、要望をいただいていることもあるし、行きと帰りの回送をうまく利用することにより、住民の方へのサービスも確保したうえで運行できるところにある。

・観光周遊ルートについては、年間に40万人以上の来館者がある自然博物

館から市内の他の観光地等に誘客できないかという意見を、ここ数年において各方面からいただいている。それを実現できないかということで考えたのが、今回のコミュニティバスによる観光周遊ルートの運行である。

- ・我々としても、坂東市にとってどのような公共交通がベストなのか、正直分らないところがある。皆様のご意見をいただきながら、今回の再編を進めていくが、この案で確定（しばらく見直さない）という訳ではない。あくまで実証運行のような形で短いスパンで検証しながら運行してみて、それぞれの目的が達成できない場合には、ルートやダイヤを見直すという前提でやっていきたいと考えている。

会 長

G 委員

- ・G委員から、何か意見はあるか。
- ・再編案の運行ダイヤ等については、コミュニティバスを運行させていただいている当方と事務局にて現在調整中である。その結果は、次の会議でお示しできるのではないかと思う。4月からの改善基準告示が改正されたこともあり、当方も運転士不足がまだまだ厳しい状況にあるなか、事務局におかれては、現状、このような案でご検討いただいている。当方としても、なるべくサービスレベルを上げる努力はしていきたいと考えているので、事務局としっかり調整していきたい。

F 委員

- ・事務局の回答については理解した。最適な解を見つけるのが、すごく難しい問題だと改めて感じた。ただし、運行してみて利用が少なければ、その都度見直すというのは結構時間が掛かるので、できることは事前にやっておいた方が良い。例えば、ダイヤの案ができれば、工業団地の企業にも見てもらって、どれくらいの利用が見込めるのかを予め確認するなど。できることはいくつかあるので、その努力は惜しまないでいただきたいと思う。

D 委員

- ・事務局から、自然博物館は年間に40万人以上の来館者があるという話があったが、自然博物館ができた時にも、その来館者をいかに商店街の方にも誘客するかという話しを何回かした経緯がある。しかしながら、観光バスの仕事をしている私としては、その難しさも感じている。まず、自然博物館に来る主な客層としては、平日は、(遠足や校外学習等で来る)小学生である。おそらく、その小学生が来館者の大部分を占めるのではないかと思う。大体は、10時くらいに博物館に到着して、14時くらいまで滞在する。昼食もそこで食べる。休日については、子連れの家族が多い。目的は自然に親しむという一点である。そういった人たちは、商店街の方まで足を伸ばしたり、国王神社等も見に行こうという感覚の人は少ないと思う。もし自然博物館が鉄道駅に隣接していたならば、こういったバスに乗って市内を周遊してみようという気持ちにもなると思うが。古い考えかもしれないが、観光周遊ルートに関しては、そもそも需要が少ないのではないかと思う。

H 委員

- ・D委員のおっしゃることもよく分かる。商工会としても、自然博物館が出来た頃から商店街の方へも誘客しようということで、色々考えてきたが、中々来ていただけない実情があり、苦勞しているところである。観光周遊ルート

- については、土日に限るということなので、私としては、やってみてもいいのではないかと思う。運行開始は、いつ頃を予定しているのか。
- 事務局
- ・来年度の4月を予定している。
- H委員
- ・私は自然博物館の近所に住んでいるが、土日は車が並ぶくらい来客がある状況も見受けるが、その殆どは子ども連れの家族である。そういった方々のなかには、商店街の方へも足を運んでくれる人もいると思うので、まずは一度やってみていただけるとありがたい。
- 会 長
- ・議案第1号については、いただいたご意見を参考に今後検討していくことを前提に、承認ということによろしいか。
- (「異議なし」の声)
- ・それでは承認とする。

(5) その他

- 事務局
- ・次回の会議は、10月頃を予定している。引き続き、よろしくお願ひしたい。

坂東市地域公共交通会議委員名簿（令和6年度第1回会議出欠）

別紙

委員任期：令和5年12月19日～令和7年12月18日

（順不同・敬称略）

| No. | 区分 | 所 属 等 | 役 職 等 | 氏 名 | 備 考 |
|-----|-----|-----------------------|-----------|--------|----------------------|
| 1 | 1号 | 関東鉄道株式会社 | 常務取締役 | 廣瀬 貢司 | |
| 2 | | 茨城急行自動車株式会社 | 総務部長 | 伊藤 友己 | 代理：参与 川崎 和夫 |
| 3 | | 株式会社昭和観光自動車 | 代表取締役社長 | 小林 昭仁 | |
| 4 | 2号 | 中山観光自動車株式会社 | 取締役会長 | 中山 茂 | |
| 5 | 3号 | 有限会社ナガツマ交通 | 代表取締役 | 長妻 凡夫 | |
| 6 | 4号 | 一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会 | 専務理事 | 服部 透 | 欠席 |
| 7 | 5号 | 一般社団法人茨城県バス協会 | 専務理事 | 澤島 政志 | |
| 8 | 6号 | 坂東市商工会 | 会長 | 上坂 理一 | 代理：副会長 富山 満 |
| 9 | | 坂東市区長会連合会 | 会長 | 根本 理和 | 【新】 |
| 10 | | 坂東市シニアクラブ連合会 | 会長 | 針谷 勇 | |
| 11 | | ばんどう市女性団体協議会 | 会長 | 服部 恵子 | 欠席 |
| 12 | | 坂東市交通安全母の会 | 会長 | 染谷 あすか | |
| 13 | | 坂東市社会福祉協議会 | 事務局長 | 松崎 和人 | |
| 14 | | 坂東市連合民生委員児童委員協議会 | 理事 | 相野谷 洋子 | |
| 15 | 7号 | 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 輸送担当 | 首席運輸企画専門官 | 小菅 達也 | 【新】 代理：運輸企画専門官 峯岸 拓也 |
| 16 | | 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 企画担当 | 首席運輸企画専門官 | 橋本 弘行 | 【新】 |
| 17 | 8号 | 関東鉄道株式会社労働組合 | 執行委員 | 田中 正利 | |
| 18 | 9号 | 茨城県境工事事務所道路管理課 | 課長 | 渡辺 佳映 | 【新】 |
| 19 | | 茨城県境警察署交通課 | 課長 | 木村 寿吾 | 欠席 |
| 20 | | 筑波大学システム情報系 | 教授 | 鈴木 勉 | |
| 21 | 10号 | 茨城県政策企画部交通政策課 | 課長 | 鹿内 秀樹 | 【新】 代理：副参事 根本 泰論 |
| 22 | 12号 | つくばハイテクパークいわい連絡協議会 | 会長 | 前山 諭 | |
| 23 | | 坂東インター工業団地連絡協議会 | 会長 | 内山 喜一郎 | |
| 24 | 会長 | 坂東市 | 副市長 | 山口 誠 | |
| 25 | 11号 | 坂東市企画部 | 部長 | 青木 栄 | |

＜条例第3条に基づく区分＞

- 1号 一般乗合旅客自動車運送事業者
- 2号 一般貸切旅客自動車運送事業者
- 3号 一般乗用旅客自動車運送事業者
- 4号 一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会の代表
- 5号 一般社団法人茨城県バス協会の代表
- 6号 市民又は利用者の代表
- 7号 茨城運輸支局長又はその指名する者
- 8号 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表
- 9号 道路管理者、茨城県警察、学識経験を有する者
- 10号 茨城県職員
- 11号 市長が指名する市職員
- 12号 その他市長が必要と認める者