

## 令和3年度第3回常総市公共交通活性化協議会 書面協議結果

### 審議の詳細

回答数・・・23（委員25名）

	議題	承認する	承認しない
議案第1号	コミュニティバス運行計画（骨子案）について	22	1

### 主なご意見（要旨）と回答

#### ○曜日ごとにルートを変える運行はいかがか。（承認する）

⇒曜日ごとにルートを変えることで市を広くカバーできると思われませんが、バスは「毎日、同じ道を、同じ時間に、往復している」ことで、市民への効果的な周知が図れると思いますので、水海道ルートと石下ルートの2ルートを定時定路線運行とした検討をしております。

#### ○現在マイカーを利用できるので不便は感じませんが、今回のルート案は市民からの意見や希望を勘案したのでしょうか？移動に不便を感じるようになった場合、このルートでは使い勝手が一致せず、利用することは少なくなると感じます。開始後のルート変更はあるのでしょうか？（承認する）

⇒コミュニティバスにつきましては、「市民の日常生活及び来訪者の移動ニーズに対応する移動手段」とし、地域公共交通計画を策定する際に実施した市民アンケートのご意見や人口分布、施設の立地状況に基づいてルートを検討しております。コミュニティバスで市全域をカバーするのではなく、地域公共交通計画に定めたとおり6つの交通モードを連携・役割分担させて公共交通網を構築するとしております。自宅近くにバス停がない場合、例えばあすなろの里や石下総合運動公園、市役所などの拠点のバス停までふれあい号やご親族等の送迎、またはご自身の運転などで来ていただき、そこからコミュニティバスを乗っていただくという利用方法もあると思います。運行開始後のルート変更は、利用状況や利用者のご意見をいただきながら見直しを図っていく予定です。

#### ○運行計画を見ると水海道地区・石下地区ともに走らない地域が多く、ふれあい号での運行でカバーする必要が生じてくるのが予想されるので苦情が出る前に対応したほうがよいと思う。（承認する）

⇒コミュニティバスで市全域をカバーするのではなく、地域公共交通計画に定めたとおり6つの交通モードを連携・役割分担させて公共交通網を構築するとしております。コミュニティバスを運行する目的、運行ルートや運行時間の趣旨を市民に周知するとともに、運行開始後の利用状況を見ながら適宜見直しを図っていく予定です。

○今回の水海道ルートの子運行は弱者の割合を考へてのことでしょうが、東部地区には何の配慮もなされていません。不公平だと思ひます。東部地区から不満が出る前に何らかの通知（たとえば、今後検討する予定…だとか）を広報などでお知らせする必要があると思ひます。（承認する）

⇒コミュニティバスで市全域をカバーするのではなく、地域公共交通計画に定めたとおり6つの交通モードを連携・役割分担させて公共交通網を構築するとしております。コミュニティバスを運行する目的、運行ルートや運行時間の趣旨を市民に周知するとともに、運行開始後の利用状況を見ながら適宜見直しを図っていく予定です。

○バス停や運行ダイヤ、ルート等のわかりやすいPRが必要だと思ひます。（承認する）

⇒他自治体を参考にしつつ、わかりやすいPRを実践したいと考えております。

○運行計画ではあすなろの里から市役所とあるが、あすなろの里から菅生町、内守谷町、坂手町、豊岡町、水海道駅、きぬ医師会病院、市役所とする。なぜなら交通弱者はどの町内にもいるからもちろん乗せるべきである。石下ルートも各町内や病院、店舗等も廻るようにしてきめ細やかな停留所をつくるべきです。（承認する）

⇒各町内を巡るルートは、ご意見のとおり多くの交通弱者をカバーすることが可能かと思われませんが、地域公共交通計画において6つの交通モードの連携・役割分担を図るとしております。コミュニティバスは鉄道や路線バスに接続する支線軸として機能させることを想定しております。バス停につきましても、市民が利用しやすいように検討してまいります。

○石下ルートは、なぜ石下総合運動公園が起終点なのか。崎房や馬場にも公共交通を必要としている市民がいるので、当該地区もカバーするルートが望ましい。スタートが肝心であり、多くの市民に喜ばれるものを期待する。外国人研修生の方が自転車で通勤しているのて、そのような需要に対応できるとよいと思ひます。通勤・通学に利用できるような運行を期待する。（承認する）

⇒コミュニティバスで市全域をカバーするのではなく、地域公共交通計画に定めたとおり6つの交通モードを連携・役割分担させて公共交通網を構築するとしております。石下総合運動公園は地域の拠点であり、待機・転回スペースを確保できることから起終点としています。外国人を含めた、朝夕の通勤需要に対応できる運行を目指してまいります。

○＜共通＞バス停の間隔が長い区間があるのが若干気になります。コミバスなので集客施設や公共施設の近辺はバス停間隔もう少し詰めて利用しやすくしてもいいと思ひます。二つの路線間の接続は関東鉄道常総線によると思われますが、鉄道とのダイヤ接続や想定される客層として高齢者などを考えると接続を待つスペースづくりが必要かもしれません。

＜水海道ルート＞坂手工業団地付近で県道から外れていますが、県道上にバス停設置が難しいということでしょうか。住宅地のようなので、もっとバス停があってもよいかもかもしれません。

＜石下ルート＞駅より南側の市街地はカバーされておらず、土浦境線沿線は石下駅でつくば～石下駅間の関鉄バスへの乗り換えになるのでダイヤ接続や乗継割引のような施策で一体的な運用ができるといいと思ひます。水海道ルートと比べて短い一方で、北西部でカ

バーされていないように見受けられるエリアがあるので延長が可能ならばの方が良い  
かもしれません。

(承認する)

⇒<共通>バス停につきましては、今回お示しした例に基づき、市民が利用しやすいように  
バス停の設置を検討してまいります。他のモードと接続と待合環境の整備につきましては、  
地域公共交通計画に基づき、検討してまいります。

<水海道ルート>坂手工業団地付近につきましては、道路状況を鑑みて県道から外れての  
バス停設置を検討しております。近辺に住宅が集積しておりますが、安全にバス停を設  
置できるかを検討いたします。

<石下ルート>コミュニティバスで市全域をカバーするのではなく、地域公共交通計画に  
定めたとおり6つの交通モードを連携・役割分担させて公共交通網を構築するとしており  
ます。どちらのルートも市街地と鬼怒川西部地区を結ぶ支線軸として機能させることを想  
定しておりますが、運行開始後の利用状況を見ながら適宜見直しを図っていく予定です。

○今後の検討課題として、運行開始後の利用状況にもよるが、ポリテクセンターへのバス停  
設置を検討いただきたい。(承認する)

⇒運行開始後にルートの見直しを図る際に検討いたします。

○電気バスの導入を検討されてはいかがでしょうか。平日ダイヤ・休日ダイヤを分別し、休  
日は通勤時間帯を運休するのがよいと思います。(承認する)

⇒公共交通は環境負荷の軽減に寄与するものと捉えており、電気バスであればその効果が  
大きくなると期待できますので、導入について検討してまいります。また、休日のダイヤに  
つきましても、市民の利便性を損なわないように運行の効率性を検討したいと思いま  
す。

○会議資料のP9の「4.スケジュール」につきまして質問させていただきたいと思いま  
す。令和4年4月ごろに「関東運輸局への申請」を予定されていますが、これは「利便増進実  
施計画」の認定申請を見込んでいるのか、あるいは認定を受けることにメリットがない等  
の理由で認定は受けず、一般的な道路運送法上の申請をされることを目指しておられる  
のでしょうか。現時点でのご意向を伺えればと思います。(承認する)

⇒現時点では、道路運送法上の申請を検討しており、利便増進実施計画の認定申請につ  
きましては、別途検討しているところでございます。

○新設バス停につきまして、危険バス停にならぬようお願いします。(承認する)

⇒安全性を確保しつつ、市民が利用しやすいバス停設置を検討してまいります。

○運行計画の内容は、市民の希望する公共交通活性化に合致していない

1. 運行計画の趣旨にある「まちづくりに対応した地域公共交通網の構築」の目標を満たしていない。

- 1) 「運行主要経路」は、市民が希望するネットワークを満たしていない。
- 2) 幹線道路の運行は、朝夕のラッシュ時間帯には所要の時間に走行できない。
- 3) 「まちづくりに対応した」きめ細やかな運行経路になっていない。

2. 運行計画の趣旨にある「地域特性に応じた公共交通サービスの提供」の位置づけからは、乖離している。

- 1) 市民の移動形態に対応した研究・配慮が不足している。
- 2) 「あすなろの里」「石下総合体育館」は、移動手段を確保できる市民が利用している。
- 3) 「交通弱者」に対する公共交通利用のサービスに配慮がなされていない。

3. 計画の趣旨にある「公共交通ネットワーク」の形成があいまいになっている。

1) 市内の「鉄道各駅」「ショッピング施設」「大型飲食店」「宿泊施設」にもアクセスが必要である。

4. 計画の趣旨からは、車両台数3台では足りない。

5. まとめ

- 1) 市民が求めている「公共交通」を満たしていない。
- 2) 先進事例の研究が不足している。

(承認しない)

⇒コミュニティバスで市全域をカバーするのではなく、地域公共交通計画に定めたとおり6つの交通モードを連携・役割分担させることとしております。持続可能な公共交通網を構築するため、先進事例を調査しながら、引き続き検討してまいります。