

# 公共交通の協働・支援の あり方に関する提言書

平成25年11月28日  
日立市公共交通会議

## 目 次

日立市公共交通会議委員名簿、協働・支援のあり方等検討分科会委員名簿	1
1 はじめに	3
2 背景及び目的	4
3 日立市の公共交通を取巻く現状	5
(1) 人口構成	5
(2) 公共交通の利用者数	6
(3) 道路状況	9
4 市への提言	10
(1) 協働・支援の基本的な考え方	10
ア 協働について	10
イ 支援について	14
(2) 行政支援について	15
ア 移動手段確保策について	15
イ 利用環境の整備について	15
ウ 利用促進施策の推進について	16
エ 効率的な支援について	16
(各交通モードの成立条件)	17
5 おわりに	20
6 参考資料	21
・日立市公共交通会議、協働・支援のあり方等検討分科会の開催状況	
・日立市公共交通会議設置要綱	
・協働・支援のあり方等検討分科会設置要綱	
・日立市公共交通会議協働・支援のあり方等検討分科会会議記録（第1回～第4回）	
・日立市公共交通会議会議記録（関連部分のみ）	

# 日立市公共交通会議委員名簿

平成25年10月現在

No.	選出区分	選出団体、役職等	氏名	備考
1	鉄道管理者	東日本旅客鉄道株式会社水戸支社 企画部長	佐藤 浩美	
2	一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	日立電鉄交通サービス(株) 交通事業部事業部長	仲野 徳寿	
3	一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	日立市ハイヤー協会会長 茨城県ハイヤー協会理事	川崎 健輔	
4	市民又は旅客の代表	日立市コミュニティ推進協議会 副会長	西村 ミチ江	副会長
5		日立地区交通安全母の会連合会 会計	村上 ひとみ	
6		日立市高齢者政策推進会議委員	小室 正行	
7		(株)日立製作所日立事業所 総務部長	有馬 喜代貴	
8		(一社)日立市勤労者協議会 事務局長	小野 正昭	
9		茨城県高等学校PTA連合会 日立商業高等学校PTA副会長	池田 和法	
10		日立市交通バリアフリー連絡協議 会委員	有賀 絵理	
11		公募委員	高野 たい子	
12		公募委員	滑川 純子	
13		公募委員	山下 由加	
14	福祉有償運送を行っている特 定非営利活動法人	NPO 法人ふれあい坂下 理事	野村 精志	
15	日立商工会議所会頭又はその 指名する者	日立商工会議所交通運輸業部会 部会長	大弥 則行	
16	国土交通省関東運輸局茨城運 輸支局長又はその指名する者	首席運輸企画専門官(輸送監査)	久米 正夫	
17	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	日立電鉄バス労働組合執行委員長	鈴木 広幸	
18	茨城県日立警察署長又はその 指名する者	交通課長	仁瓶 正	
19	茨城県知事又はその指名する 者	企画部企画課交通対策室長	國松 永稔	
20	学識経験者	茨城大学工学部都市システム工学 科准教授	山田 稔	会長
21	日立市長又はその指名する者	企画部長	豊田 泰二	
22		保健福祉部長	吉原 昌志	
23		都市建設部長	仙波 義正	
24		産業経済部長	石田 伸博	
	監査委員	会計管理者	松本 光弘	

## 協働・支援のあり方等検討分科会委員名簿

平成25年3月現在

No.	選出区分	選出団体、役職等	氏名	備考
1	一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	日立電鉄交通サービス(株) 交通事業部事業部長	仲野 徳 寿	
2	一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	日立市ハイヤー協会会長 茨城県ハイヤー協会理事	川崎 健 輔	
3	市民又は旅客の代表	日立市コミュニティ推進協議会 副会長	西村 ミチ江	分科会長
4		日立地区交通安全母の会連合会 書記	村上 ひとみ	
5		日立市高齢者政策推進会議委員	小室 正 行	
6		公募委員	齋藤 邦 夫	
7		公募委員	高野 たい子	
8		公募委員	滑川 純 子	
9	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者	首席運輸企画専門官(輸送監査)	大森 勝	
10	茨城県知事又はその指名する者	企画部企画課交通対策室長	國松 永 稔	
—	学識経験者	茨城大学工学部都市システム工学科准教授	山田 稔	オブザーバー
11	日立市長又はその指名する者	都市建設部長	仙波 義 正	
12	臨時委員	椎名観光バス(株) 統括部長	大藤 順 一	
13	臨時委員	(株)日立製作所電力システム社 日立事業所総務部庶務課長	水出 浩 司	
14	臨時委員	高鈴台団地公共交通を考える会 事務局長	百瀬 義 広	
15	臨時委員	中丸路線バス維持検討委員会 委員長	福士 邦 彦	
16	臨時委員	青葉台・堂平路線バス検討会議 会長	谷口 正 俊	
17	臨時委員	(福)日立市社会福祉協議会 事務局長	有馬 克 也	
18	臨時委員	日立市企画部企画調整課長	今橋 徹 也	
19	臨時委員	日立市保健福祉部高齢福祉課長	鈴木 智 教	

## 1 はじめに

日立市は、昭和30～40年代の高度経済成長期に人口が大きく増加し、その急速な人口増加に対応するため、山側丘陵部の住宅団地開発を進めることで市街地が拡大されてきました。また、山側丘陵部の住宅団地開発時に同じ世代の労働力が流入し定住したため、今後、急速に高齢化が進むことが予想されます。

このような中、自家用車の普及により、公共交通である路線バスの利用者が年々減少し、地域住民にとっては欠くことのできない生活交通であるにもかかわらず、運行経費を運賃収入で賄うことが困難な不採算バス路線の減便や廃止が進められてきました。

利用者の減少により赤字となり、赤字のために減便され、減便によりさらに利用者が減少するという悪循環に陥ると、そこから抜け出すのは容易ではありません。

また、便利で使いやすいバスサービスの提供は、バス路線維持の必要条件ではありますが、利用者が減少している中、全てのバス路線を同じサービスレベルで維持することは不可能だと思われます。

地域住民にとって欠くことのできない生活交通を維持するためには、本当に必要な路線を取捨選択し、地域住民のニーズにあった利便性の高いバスサービスを提供することが必要になります。それには、地域住民、交通事業者、地域企業、行政などの関係者が、バス路線の維持は、地域にとってどれほど重要なことであるかを充分認識した上で、お互いに連携し合い、それぞれの役割を果たすことが重要です。

持続可能な公共交通体系を構築し、住みなれた地域の中でいつまでも安心、安全に生活することができるよう、私たちがここにまとめた提言が、公共交通の維持確保にいかされることを心から期待します。

平成25年11月28日

日立市公共交通会議

会長 山田 稔

## 2 背景及び目的

- (1) 平成14年の改正道路運送法の施行により、赤字路線バスの廃止、減便が加速する状況を踏まえて、平成15年8月「日立市公共交通のあり方を考える会」が設置され、「日立市における公共交通維持に関する基本方針（提言）（平成18年1月）」がとりまとめられました。

この基本方針（提言）は、公共交通を取り巻く環境が悪化する中で、特に公共交通が存在しない地区における移動手段の確保を目的に、地域が費用と責任の分担に基づき主体となって運営する「地域公共交通」の導入を柱としていました。

- (2) その後、「日立市公共交通のあり方を考える会」の後身である「日立市公共交通会議」（以下「本会議」という。）が平成19年2月に設置され、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「日立市地域公共交通総合連携計画」を策定（平成21年3月）し、中里地区におけるデマンド型乗合タクシー事業の起ち上げや、山側団地におけるパートナーシップ事業として路線バス利用促進策などに一定の成果を上げてきました。

- (3) しかしながら、市内公共交通の柱となる「路線バス」の利用者減少に歯止めがかからず、市街地における日中便の維持確保さえ困難な状況となったことから、平成24年3月、本会議において「日立市公共交通総合体系計画」（以下「計画」という。）を策定しました。

この計画は、将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築を基本理念とし、市内路線バスの「幹線・支線化」や「地域特性に応じた交通モードの選択」などを掲げるほか、「関係者の協働・連携の強化」や「行政の支援基準」による公共交通の維持確保等を重要施策に位置付けました。

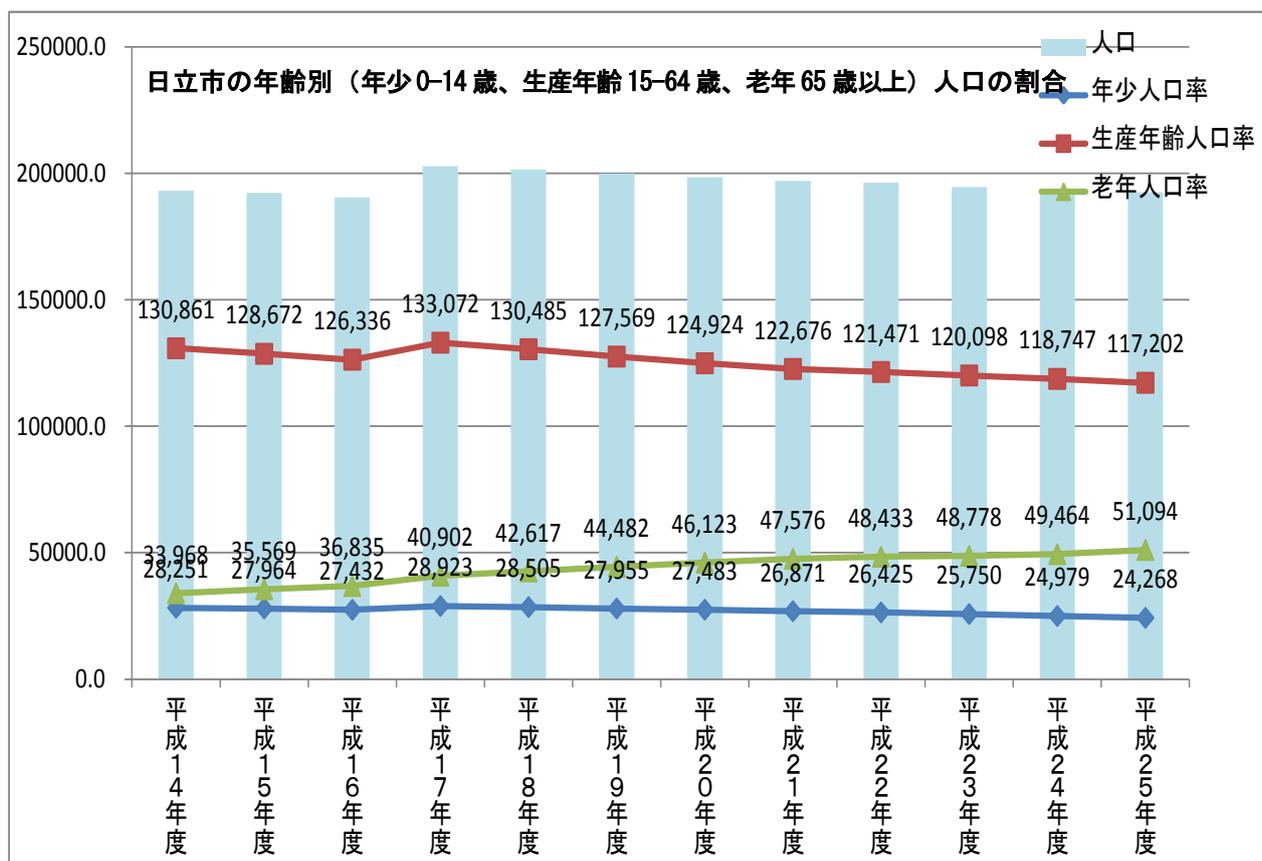
そこで、この計画に位置付けた市内公共交通の健全かつ適正な維持確保を早急に図るため、「協働・支援のあり方とその具体的な施策」について提言するものです。

### 3 日立市の公共交通を取巻く現状

#### (1) 人口構成

日立市における人口の年齢構成は大きく変化してきており、一般に「働き手」とされる生産年齢人口（15～64歳人口）は、今後更に減少していくことが見込まれています。

一方、老年人口（65歳以上人口）が総人口に占める割合は、年々1%程度増加しており、国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」によると、日立市の老年人口は2040年（平成52年）には、およそ40%となると見込まれています。

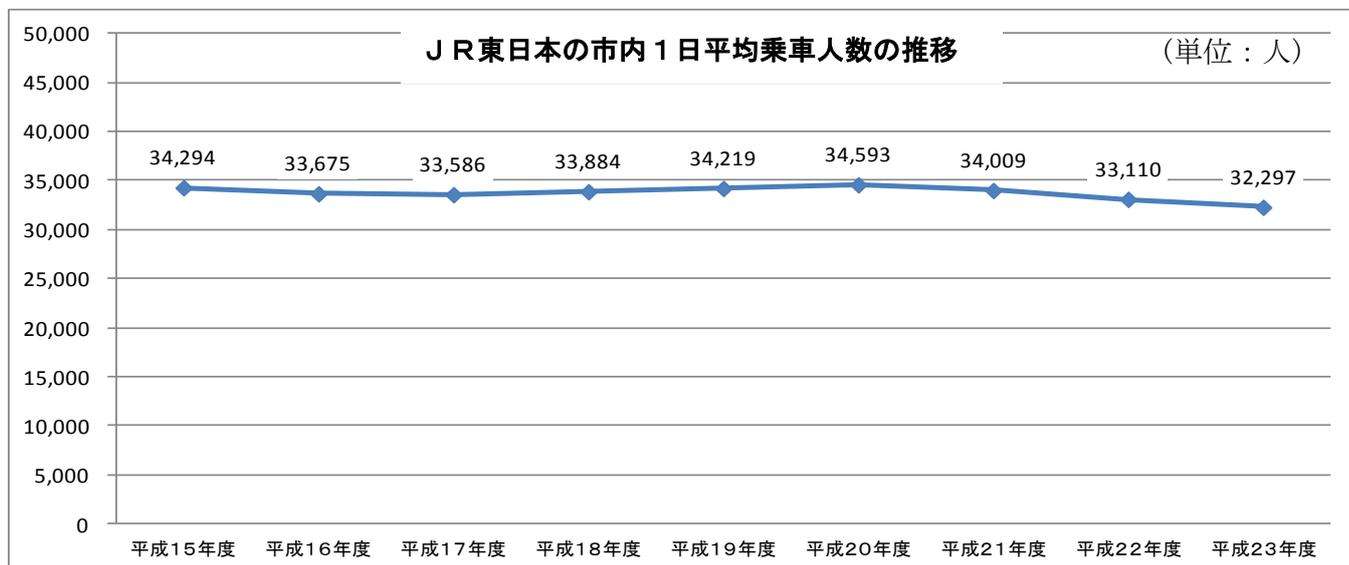


出展：住民基本台帳人口（日立市）

## (2) 公共交通の利用者数

### ア 鉄道の利用者数

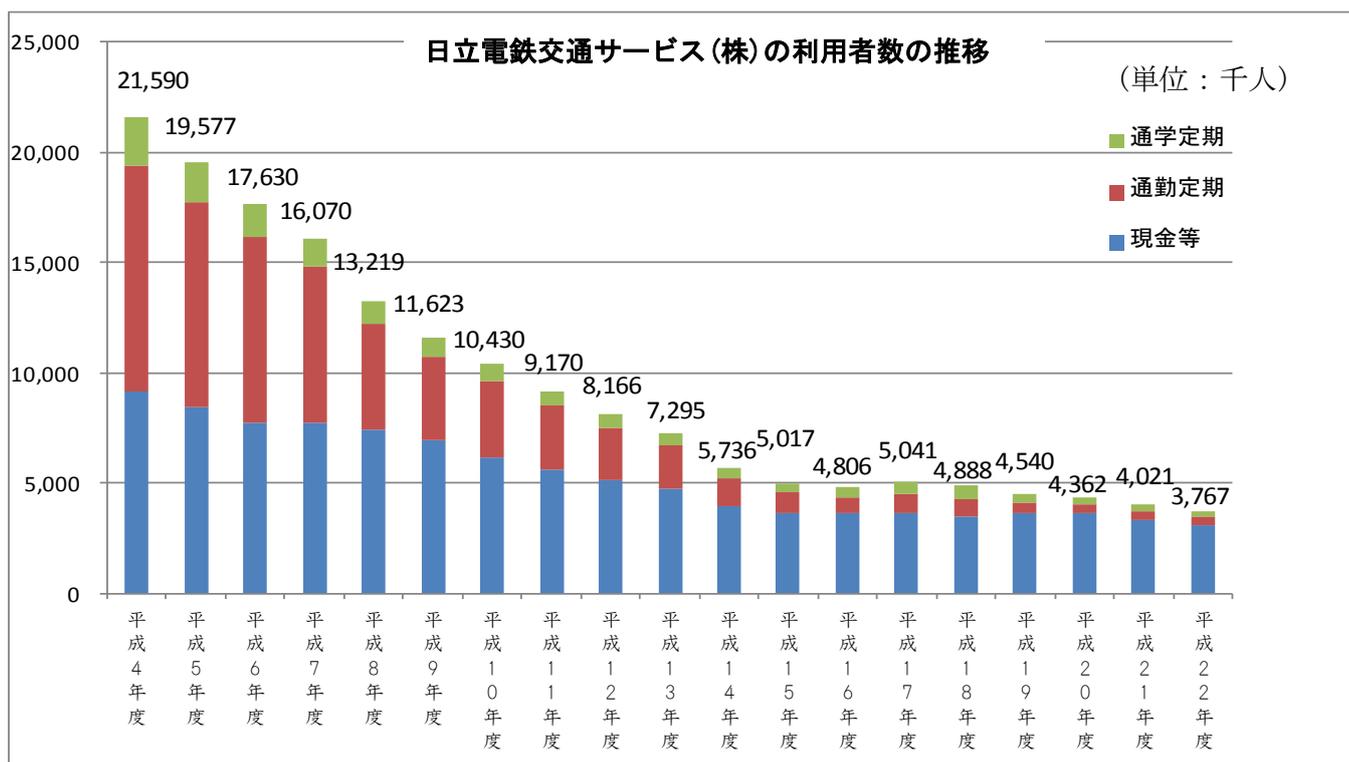
J R東日本の市内1日平均乗車人数は、ほぼ横ばいで推移していますが、平成20年度以降は約2%程度減少しています。



出展：日立市の統計（日立市）

### イ 路線バスの利用者数

路線バス(日立電鉄交通サービス(株))の乗車人数は、平成4年度からの20年間で約17%に減少しています。



出展：日立電鉄交通サービス(株)

## ウ 路線別収支状況等

平日の昼は、山側団地を運行する路線の営業指数が200以上となっているものが多く、全体でも145で赤字となっています。

【平日】 朝昼夜：始発出発時間基準、朝…始発から8:59まで(約3時間)、昼…9:00から15:59(7時間)、夜…16:00以降(約5時間)

No.	区分	運行回数(回)/日				乗車人員(人)/日				収支(千円)/日				営業指数(収入100円に対する経費)(円)			
		朝	昼	夜	計	朝	昼	夜	計	朝	昼	夜	計	朝	昼	夜	計
1	【国道幹線①】下台原	11	27	20	58	332	518	359	1,209	19	-12	6	13	72	111	92	95
2	【国道幹線②】大沼社宅	18	15	26	59	405	373	511	1,289	35	8	26	69	65	90	79	77
3	【国道幹線③】南高野団地	18	26	26	70	386	353	406	1,145	-2	-29	-14	-45	103	136	116	119
4	真弓線	4	5	5	14	59	40	34	133	1	-12	-12	-23	94	204	210	153
5	太田線	16	15	21	52	284	119	242	645	23	-30	-11	-18	76	179	113	108
6	久慈浜線	6	1	7	14	87	2	55	144	-5	-3	-9	-17	129	782	176	155
7	久慈浜循環線	1	5	1	7	7	22	2	31	-3	-12	-1	-16	331	399	307	379
8	中央線	20	32	24	76	507	448	461	1,416	27	-29	-1	-3	72	131	101	101
9	バイパス	14	22	24	60	248	257	259	764	8	-9	-15	-16	85	115	126	110
10	旧国道	27	42	29	98	455	502	429	1,386	11	-29	-2	-20	89	128	102	107
11	大みか工場	6	0	4	10	162	0	30	192	19	0	-2	17	40		143	56
12	日研	5	0	4	9	148	0	74	222	21	0	7	28	35		58	43
13	山崎工場	3	0	1	4	68	0	18	86	6	0	1	7	53		55	54
14	市内国道・海岸	13	16	8	37	195	179	70	444	-7	-47	-17	-71	117	223	216	176
15	真弓ヶ丘	12	17	25	54	217	116	249	582	15	-17	-11	-13	66	172	120	110
16	金沢団地	5	6	12	23	101	27	105	233	9	-6	-4	-1	53	219	122	103
17	塙山団地	7	7	11	25	68	48	54	170	-2	-6	-12	-20	115	164	211	160
18	中丸団地	4	4	9	17	58	37	48	143	3	-8	-7	-12	68	219	177	144
19	堂平団地	22	28	36	86	397	362	434	1,193	15	-33	-19	-37	80	148	123	116
20	成沢団地	9	10	10	29	184	73	101	358	8	-20	-7	-19	75	250	141	130
21	日病・城南台	10	32	10	52	73	178	60	311	-8	-30	-9	-47	166	196	193	189
22	高鈴台団地	8	11	16	35	90	55	96	241	0	-16	-12	-28	100	263	172	167
23	東河内	5	7	8	20	52	37	49	138	-4	-19	-20	-43	123	270	229	197
24	メモリアル病院	1	1	0	2	2	4	0	6	-1	-1	0	-2	217	417		285
25	高校	2	1	0	3	10	8	0	18	0	0	0	0	109	70		92
合計		247	330	337	914	4,595	3,758	4,146	12,499	188	-360	-145	-317	81	145	116	112

印：200以上

土曜日全体の運行回数は平日の57%ですが、乗車人員は平日の39%になっています。

【土曜】 朝昼夜：始発出発時間基準、朝…始発から8:59まで(約3時間)、昼…9:00から15:59(7時間)、夜…16:00以降(約5時間)

No.	区分	運行回数(回)/日				乗車人員(人)/日				収支(千円)/日				営業指数(収入100円に対する経費)(円)			
		朝	昼	夜	計	朝	昼	夜	計	朝	昼	夜	計	朝	昼	夜	計
1	【国道幹線①】下台原	7	28	15	50	114	492	213	819	-4	-23	-20	-47	117	122	142	127
2	【国道幹線②】大沼社宅	8	14	10	32	41	300	132	473	-17	-2	-11	-30	286	103	136	128
3	【国道幹線③】南高野団地	8	18	9	35	112	274	111	497	-13	-21	-13	-47	155	136	153	144
4	真弓線	2	6	4	12	16	40	17	73	-4	-15	-12	-31	166	216	294	225
5	太田線	8	10	9	27	70	69	56	195	-9	-21	-21	-51	134	198	217	178
6	久慈浜線	2	0	2	4	4	0	4	8	-5	0	-5	-10	691	651	671	
7	久慈浜循環線	0	4	0	4	0	17	1	18	0	-10	0	-10	420	451	246	438
8	中央線	8	30	16	54	95	384	184	663	-8	-29	-19	-56	139	136	147	139
9	バイパス	7	29	15	51	61	207	95	363	-6	-33	-19	-58	143	173	186	172
10	旧国道	11	39	19	69	109	385	160	654	-12	-40	-25	-77	152	149	171	155
11	大みか工場	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
12	日研	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
13	山崎工場	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
14	市内国道・海岸	1	7	1	9	3	46	4	53	-3	-17	-3	-23	568	287	445	317
15	真弓ヶ丘	5	25	13	43	40	130	65	235	-4	-33	-18	-55	145	228	236	215
16	金沢団地	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
17	塙山団地	2	7	4	13	9	39	14	62	-2	-6	-5	-13	210	183	292	212
18	中丸団地	2	8	3	13	10	21	10	41	-2	-10	-3	-15	192	352	285	298
19	堂平団地	9	21	14	44	64	226	112	402	-17	-31	-26	-74	242	172	217	196
20	成沢団地	4	8	4	16	20	40	19	79	-9	-19	-9	-37	354	364	344	357
21	日病・城南台	0	13	3	16	0	58	13	71	0	-15	-4	-19		254	260	255
22	高鈴台団地	2	11	10	23	6	42	29	77	-2	-12	-12	-26	308	263	326	291
23	東河内	2	5	3	10	14	27	12	53	-3	-13	-9	-25	163	249	287	234
24	メモリアル病院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
25	高校	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
合計		88	283	154	525	788	2,797	1,251	4,836	-120	-350	-234	-704	166	159	183	166

印：200以上

日曜祝日全体の運行回数は平日の50%ですが、乗車人員は平日の27%になっています。

【日曜・祝日】 朝昼夜：始発出発時間基準、朝…始発から8:59まで（約3時間）、昼…9:00から15:59（7時間）、夜…16:00以降（約5時間）

No.	区分	運行回数（回）/日				乗車人員（人）/日				収支（千円）/日				営業指数（収入100円に対する経費）（円）			
		朝	昼	夜	計	朝	昼	夜	計	朝	昼	夜	計	朝	昼	夜	計
1	【国道幹線①】下台原	7	28	15	50	74	367	164	605	-13	-49	-31	-93	184	162	186	171
2	【国道幹線②】大沼社宅	8	14	10	32	23	207	97	327	-21	-22	-19	-62	510	148	188	185
3	【国道幹線③】南高野団地	8	18	9	35	69	202	87	358	-22	-35	-18	-75	246	179	198	196
4	真弓線	2	6	4	12	5	26	12	43	-7	-20	-14	-41	504	331	421	380
5	太田線	8	10	9	27	36	48	35	119	-21	-28	-27	-76	267	299	355	304
6	久慈浜線	2	0	2	4	4	0	4	8	-5	0	-5	-10	667		633	649
7	久慈浜循環線	0	4	0	4	0	9	0	9	0	-12	0	-12	652	789	1,030	792
8	中央線	8	30	16	54	69	287	133	489	-13	-48	-29	-90	187	177	199	185
9	バイパス	3	15	7	25	25	112	49	186	-3	-16	-8	-27	155	162	167	162
10	旧国道	11	39	19	69	79	329	120	528	-18	-53	-33	-104	211	178	227	194
11	大みか工場	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
12	日研	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
13	山崎工場	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
14	市内国道・海岸	1	7	1	9	4	36	3	43	-3	-18	-3	-24	411	348	494	366
15	真弓ヶ丘	3	14	7	24	16	70	34	120	-4	-19	-10	-33	206	236	239	233
16	金沢団地	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
17	端山団地	2	7	4	13	5	28	10	43	-3	-8	-6	-17	387	252	409	304
18	中丸団地	2	8	3	13	6	17	7	30	-2	-10	-4	-16	304	428	410	399
19	堂平団地	5	14	10	29	33	133	73	239	-9	-22	-20	-51	251	185	239	210
20	成沢団地	2	6	4	12	11	27	15	53	-4	-15	-9	-28	298	406	445	394
21	日病・城南台	0	13	3	16	0	45	12	57	0	-17	-4	-21		318	279	310
22	高鈴台団地	2	11	10	23	5	30	22	57	-3	-14	-14	-31	400	362	422	389
23	東河内	2	5	3	10	7	21	9	37	-6	-14	-10	-30	320	292	361	315
24	メモリアル病院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
25	高校	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	合計	76	249	136	461	471	1,994	886	3,351	-157	-420	-264	-841	248	198	234	215

印：200以上

出展：日立電鉄交通サービス(株)

以上のような状況から、

日立電鉄交通サービス(株)では、「乗合バス事業経営改善計画」により、収支改善に取り組むことが予定されています。

乗合バス事業経営改善計画の概要（平成25年10月策定）

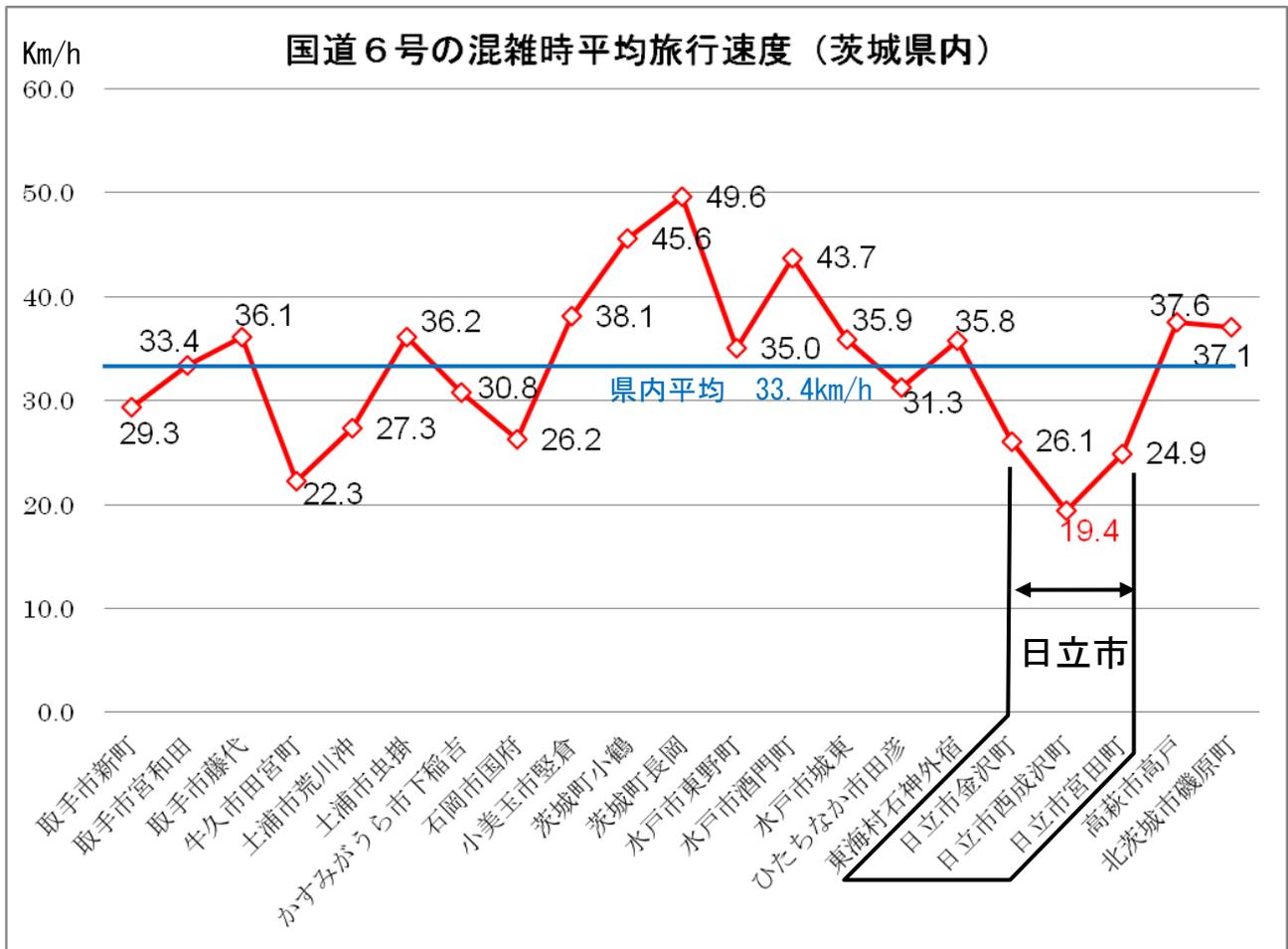
- 1 計画期間 平成25年度～平成29年度の5年間
- 2 計画目標 5年間で赤字額を40%縮減
- 3 計画の考え方

ア バスサービスが低下しないように、平日の不採算路線を原則減便せず収支を改善させる。

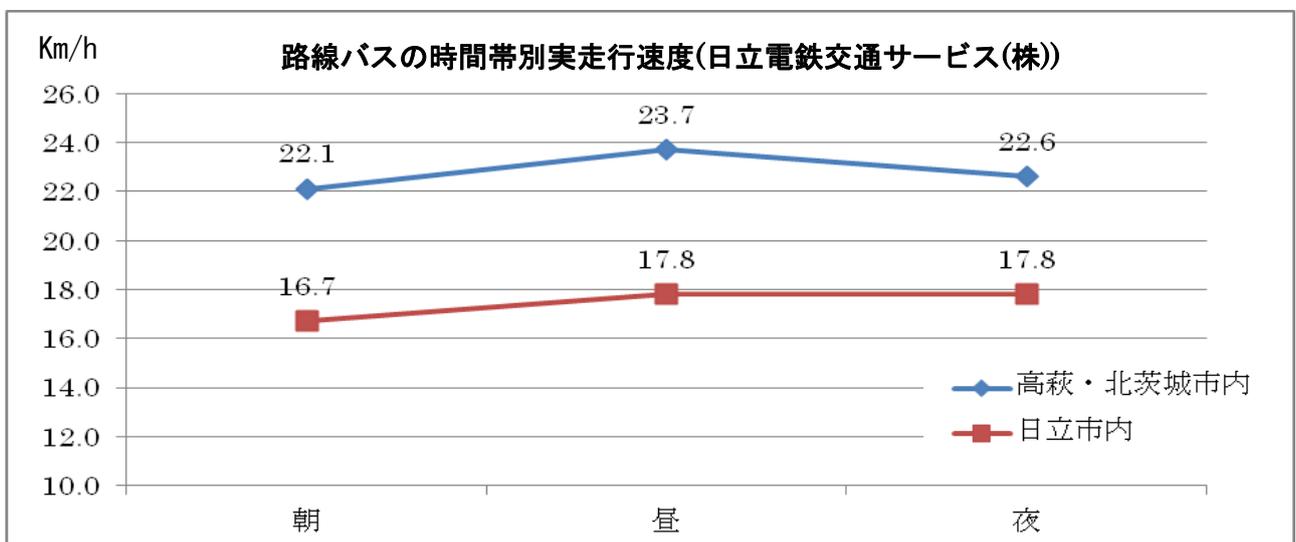
イ 併せて、利便性と収益性のあるバス路線への見直しを進めて収益を改善させる。

### (3) 道路状況

日立市は、南北に細長い市街地がJRの駅を中心として形成されており、海と山に囲まれた狭い平地に人口が集中しているため、南北幹線道路では交通渋滞が発生しています。そのため、幹線道路を運行する路線バスの定時性確保が課題となっています。



出展：H22 交通センサス



出展：日立電鉄交通サービス(株)

## 4 市への提言

### (1) 協働・支援の基本的な考え方

持続可能な公共交通体系を構築し、市民の移動手段を確保していくために、協働・支援のあり方等検討分科会が出された意見を踏まえた基本的な考え方は以下のとおりです。

#### ア 協働について

市内の公共交通を確保維持していくにあたっては、交通事業者、市民、事業所、市などの各主体がそれぞれの役割を果たし、協働、連携の強化を図ることが必要と考えます。

#### 【主体別役割分担】

No.	主 体	役 割
1	交通事業者	(1) 交通事業者としての責任ある運営・運行 ア 利用者サービスの向上 利用者ニーズを踏まえ、利用者から魅力的だと思われる運行サービスを提供するほか、高齢化で要望が多いノンステップバスや待合環境の整備など、利用者の利便性を高めるサービスの向上 イ 経営改善の努力 公共交通の運行を維持するため、経費縮減など経営改善の努力 (2) 協働、連携の取組への協力 ア 運行データの積極的な提供 関係者の協働を図るため、運行に関するデータ（収支や乗車人数）等の積極的な提供 イ 利用促進活動への協力 地域等が取組む公共交通利用促進活動への積極的な協力

No.	主 体	役 割
2	市民（地域）	<p>(1) 公共交通の積極的な利用 公共交通を自分たちで守るという意識の向上と積極的な利用</p> <p>(2) 公共交通の取組への参画、協力</p> <p>ア 公共交通の各種施策に対する参画 パートナーシップ事業や新たな公共交通の創出検討などへの積極的な参画</p> <p>イ 公共交通確保維持に向けた費用負担の検討 新たな公共交通の創出や地域公共交通の確保維持に向けた費用負担への理解</p>
3	事業所	<p>(1) 公共交通の積極的な利用 従業員の公共交通の積極的な利用推進</p> <p>(2) 公共交通の取組への参画、協力 エコ通勤の主体的な取組みや従業員への公共交通取組の周知</p>
4	市	<p>(1) 総合的な公共交通施策の実施・支援</p> <p>ア 市民の移動手段確保策検討 すべての市民が移動機会を得て、自由な社会活動ができるように、自家用車を運転しない方などの移動手段確保策の検討、実施</p> <p>イ 利用促進に向けた啓発 市民の意識を変容し、クルマに頼りすぎない生活に変わるような公共交通利用促進の啓発や、交通事業者が実施する情報発信への支援</p> <p>ウ 地域が考える地域内公共交通の導入支援 パートナーシップ事業や新たな公共交通の創出など、地域が主体となって検討する地域公共交通の導入などへの支援</p>

No.	主 体	役 割
		(2) 公共交通の環境整備 ア 公共交通環境整備への支援 B R Tやバスベイなどの公共交通環境の整備や交通事業者が 実施する待合環境整備への支援 イ 道路環境の整備 交通渋滞で路線バスの定時性が損なわれないように、道路環境 の整備継続

また、交通事業者については、各交通モードのメリットを活かし、相互に連携を図りながら、適切な機能・役割分担により、市民にとって効率的で利便性の高い移動手段を提供していく必要があります。

### 【交通モード分類】

#### ◎不特定の利用（複数利用）の交通モード

交通モード			特徴	一人あたり輸送コスト	役割			
					対象者	輸送量	輸送エリア	主目的
BRT			バス事業者により運行される都市内バス		全市民	大	市内広域	通勤通学生活全般
乗合バス (4条)	路線バス	幹線	バス事業者等により運行される乗合バス		全市民	中	市内全域	
		準幹線			地域住民	中	駅勢圏	
	地域バス	支線			団地住民	中・小	駅以外結節点	
乗合タクシー (4条)	定時定路線	支線	定員10人以下の小型車両を利用した乗合タクシーサービス	定員乗車の場合	一部地域住民	小	コミュニティ内	日中利用
	デマンド式		複数利用者の希望に応じ経路・ダイヤを適宜設定して運行する乗合タクシーサービス		一部地域住民(会員)	極小	コミュニティ内	
過疎地有償運送 (79条)			過疎地の交通不存地域域の住民を対象とした、自家用車の有償運送サービス	規模により増減	特定地域住民	小	駅以外結節点	

◎特定の利用（個別利用）の交通モード

交通モード	特徴	役割			
		対象者	輸送量	輸送エリア	主目的
乗用タクシー(4条)	一対一の契約により利用者を送迎するタクシー(不特定多数が乗合せる乗合とは異なる)	業務エリア 住民	極小	全市域等	生活全般
福祉有償運送(79条)	身体障害者等の移動制約者を対象とした、自家用車の有償運送サービス	登録住民	極小	地域	介護輸送等
スクールバス、病院送迎バス、企業バスなど特定のものに限る輸送(43条)	特定者(施設利用者等)を対象とする交通サービス	特定住民	小	特定エリア	施設利用
住民組織による会員制貸切バス	会員を募り貸切費用として運行するサービス	登録住民	小	過疎集落等	日中利用
ボランティア輸送(無償輸送)	輸送費を無償とするボランティア輸送サービス	一部地域 住民	極小		
地域住民間のマイカーの相乗り	住民間のマイカー相乗り、送迎				
地域主体のタクシー相乗り(インフォーマル)	住民間の乗用タクシーの同乗利用				

なお、高齢化の進展により、路線バスなどの公共交通に一人で乗車できない高齢者が増えています。今後、そのような高齢者の移動の確保も、福祉的な視点で検討していく必要があります。

## イ 支援について

市民の移動手段としてどうしても必要となる最低水準の移動機会は、市が交通事業者に支援をして確保することが必要と考えます。

### 【分科会での主な意見】

No.	項目	意見等
1	維持すべき移動手段の水準	(1) パートナシップ事業に取り組んでいる諏訪地区では、昼間の高齢者の移動手段を確保したいと考えている。 (2) 午前2回、午後2回の1日4回が、市民の移動手段の最低水準である。 (3) 日常生活の足となる平日のバスはできるだけ維持すべきであり、土日の若干の減便は、現時点では致し方ない。
2	バス事業者への支援	(1) 平日の昼や土日は利用者が減少しており、これ以上バス事業者を経費的な負担を強いるのは難しい。 (2) バス事業者がどんなに頑張っても収支改善には限界がある。市が何か策を考えなければならない。公共交通が運行することによる波及効果という観点からも、市は市民が必要とする最低水準の運行支援を行うべきである。 (3) バス事業者も商売なので、赤字の場合は運行しないというのが基本だと思うが、更なる経営改善計画を進めながら、どうしても必要なものについてのみ、市からの支援で運行したほうが良い。
3	その他	(1) バスだけでなく、タクシーを活用するなどいろいろな方策を検討する必要がある。 (2) 高齢者の利用を増やすために、高齢者の運賃低減策を検討する必要がある。

## (2) 行政支援について

市内公共交通の利用状況を鑑みると、交通事業者の経営努力による独立採算制が基本とはいえ、交通事業者のみの努力では限界にきており、一定のサービス水準を落とさずに持続的な公共交通の運行を行うためには、行政の関与が不可欠と考えます。

ここでは、持続可能な公共交通体系を構築し、市民の移動手段を確保していくために一つの考え方を提言します。

### ア 移動手段確保策について

高齢化が進展する中、日常の生活に必要な市民の移動機会の最低水準を1日4往復（平日の午前9時台～午後3時台）とし、**4往復分の運行赤字相当額を市が交通事業者に支援**することにより、市民の移動手段を確保することが必要と考えます。

（十王地区市民生活バス路線確保対策事業と同内容）

なお、運行支援にあたっては、人口密度が低く一定の需要が見込まれない場合などの地理的条件を考慮し、運行回数を減らすなど需要に応じた対応をする必要があります。また、当面の間は、日常の生活に必要な市民の移動機会を平日とし、土日の移動機会については今後検討していくことが必要と考えます。

### イ 利用環境の整備について

交通事業者が実施するバス停留所の待合環境整備（バリアフリー含む。）などについては、利用者である市民の利便性が直接高まるものであることから、

**施設整備に係る経費の1/2に相当する額以内の額を市が交通事業者に支援**し、高齢者などの利用者サービスの向上を図ることが必要と考えます。

#### ウ 利用促進施策の推進について

市民（地域）や事業所などにおいても、公共交通を自らが守るという意識を高めるとともに、公共交通施策に対して協力する姿勢づくりが重要となります。

そのため、交通事業者が実施する利用促進のための各種PR、啓発活動などの

**ソフト事業に係る経費の1/2に相当する額以内の額を市が交通事業者に支援**し、

関係者の協働を一層推進させることが必要と考えます。

なお、各種PRや啓発活動は、交通事業者だけでなく地域住民の主体的な取り組みが重要となりますので、パートナーシップ事業に取り組む地域などへの積極的な支援を引き続き行う必要があると考えます。

#### エ 効率的な支援について

上記アの移動手段確保策の支援にあたっては、運行回数のほか、需要に応じた運行形態など、**他の交通モード（乗合タクシーなど）と経費や利用者数などを比較**し、もっとも効率的な方法を検討する必要があると考えます。

（各交通モードの成立条件 次ページのとおり）

各交通モードの成立条件（例示）

運行形態	定義	成立条件
ア 路線バス（一般路線）	交通事業者の独立採算により、あらかじめ設定された経路を定期的に運行するバス	<p>① <b>1キロ当たりの運賃収入が</b>地域キロ当たり標準経常費用（※）以上                      （※国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の申請に係る標準単価で平成26年度の北関東ブロック群馬、栃木、茨城は283.54円/km）                      （※日立電鉄の平成24年度実績単価は344.37円/km）</p> <p>② <b>1キロ当たりの運賃収入が約258円以上</b>                      パートナシップ事業を実施（運賃収入10%アップで地域キロ当たり標準単価以上）</p>
イ 路線バス（補助路線）	交通事業者が運行するバスで、収支悪化により存続が困難なもののうち、平日9時台から15時台の概ね4便（往復）にかかる運行経費の赤字分を市が一部補助し、あらかじめ設定された経路を定期的に運行するバス	<p>① 年間収支が赤字路線</p> <p>② 平日9時台から15時台の<b>4便（往復）にかかる運行赤字額が110円/km以下</b>                      （キロ当たり収入が235円以上）                      （赤字額が111円以上の場合は乗合タクシー）</p> <p>③ <b>1日当たりの乗車人数が約85人以上</b>                      （乗合タクシーの乗車人数は82人/日）</p>
ウ 地域バス（定時定路型）	上記イの路線バス（補助路線）の運行便数以上のサービスを地域が希望した場合に、運行経費の一部を地域が負担し、あらかじめ設定された経路を定期的に運行するバス	<p>① 平日9時台から15時台の<b>4便（往復）以上の運行サービスを地域が望み、その運行赤字分の一部を地域が負担</b>                      上記イの②、③と同条件</p>

運行形態	定義	成立条件
エ 地域バス（デマンド型）	上記イの路線バス（補助路線）の運行便数以上のサービスを地域が希望した場合に、運行経費の一部を地域が負担し、利用者のデマンド（需要・要求）どおりに不定経路を運行するバス	上記ウと同条件で、 ① <b>地形や道路状況を勘案し、定時定路線より効率的な運行ができる場合</b>
オ 乗合タクシー（定時定路型）	あらかじめ設定された経路を乗車定員10人以下の車両で定期的に運行するタクシー	① <b>バス路線が運行していない地区</b> ② 平日9時台から15時台の <b>4便（往復）にかかる運行赤字額が111円/km以上</b> ③ <b>1日当たりの乗車人数が84人以下</b> ④ 利用者一人当たりの行政支援額が165円以下 （複数人以上の利用でタクシー料金の半額程度支援 660円×1/2÷2人=165円）
カ 乗合タクシー（デマンド型）	あらかじめ設定された区域を乗車定員10人以下の車両で利用者のデマンド（需要・要求）どおりに不定経路を運行するタクシー	① <b>バス路線が運行していない地区</b> ② 平日9時台から15時台の <b>4便（往復）にかかる運行赤字額が111円/km以上</b> ③ <b>1日当たりの乗車人数が84人以下</b> ④ 利用者一人当たりの行政支援額が165円以下 ⑤ <b>地形や道路状況を勘案し、定時定路線より効率的な運行ができる場合</b>
キ 過疎地有償運送	過疎地域において、NPO等が実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して行う輸送サービス	① <b>タクシー等の公共交通機関によって十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合</b> ② <b>1日当たりの乗車人数が11人以上</b> （運賃を300円とした場合に乗合タクシー運行経費の実績額80万円以上となる人数）

運行形態	定 義	成立条件
ク その他 地域主体のタクシーの相乗り	利用者を事前に募り、乗用タクシーの料金を人数で割り、各自平等に負担することで運行するタクシー	① <b>1日当たりの乗車人数が32人以下</b> (セダン型の場合乗客4人×8便(4往復)=32人)
ボランティア輸送	無償の輸送対価で、自家用車によるボランティアとして行う輸送サービス	同 上
地域住民間のマイカーの相乗り	地域の住民間で声を掛け合い、買い物などにマイカーを相乗り利用する方法	同 上

※ この運行形態に限らず、地域に合った独自の運行形態が成立する場合があります。

## 5 おわりに

最後に、日立市公共交通会議では、市の公共交通のあり方に関する事項について、専門的に調査又は検討を行う「協働・支援のあり方等検討分科会」を設置し、4回の分科会会議の中で真剣な議論を重ね、その結果を提言書として取りまとめました。

日立市が目標としている将来都市像「生活未来都市・ひたち」の実現を目指し、この提言書を真摯に受け止めていただき、持続可能な公共交通体系の維持確保に取り組まれることを期待します。

## 6 参考資料

### ○ 日立市公共交通会議協働・支援のあり方等検討分科会の開催状況

平成24年度

- 【第1回】 日 時 平成25年3月5日（火）  
場 所 日立市消防本部 3階講堂  
議 事 (1) 分科会設置の目的等について  
(2) 市内の公共交通の状況について  
ア これまでの取組について  
イ 市内の状況について  
ウ 路線バスの運行状況について

平成25年度

- 【第2回】 日 時 平成25年5月31日（金）  
場 所 日立市保健センター 4階機能訓練室  
議 事 (1) 交通事業者の実態について  
(2) 市内各路線の評価について  
(3) 市民が必要とする移動手段の頻度について

- 【第3回】 日 時 平成25年7月30日（水）  
場 所 日立市消防本部 3階講堂  
議 事 (1) 日立電鉄交通サービス(株)の経営改善計画の骨子について  
(2) 市の支援策について  
(3) 移動手段の最低水準（1日4便）を確保するためのメニューについて

- 【第4回】 日 時 平成25年9月26日（木）  
場 所 日立市保健センター 4階機能訓練室  
議 事 (1) 日立電鉄交通サービス(株)の経営改善計画について  
(2) 公共交通の協働・支援のあり方に関する提言書（案）に  
ついて

○日立市公共交通会議の開催状況（分科会関連会議のみ）

平成24年度

- 【第5回】 日 時 平成25年1月24日（木）  
場 所 日立市産業支援センター 大研修室  
議 事 (1) 坂下地区乗合タクシー「みなみ号」のルート変更について  
(2) 塙山学区の実証運行について  
(3) 分科会の設置について

平成25年度

- 【第3回】 日 時 平成25年10月30日（水）  
場 所 産業支援センター 大研修室  
議 事 (1) 日立電鉄交通サービス(株)の経営改善計画（案）について  
(2) 公共交通の協働・支援のあり方に関する提言書（案）に  
ついて  
(3) 塙山学区の実証運行の結果について

# 日立市公共交通会議設置要綱

## (目的)

第1条 日立市公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）（以下「活性化及び再生法」という。）及び日立市公共交通総合体系計画（平成24年3月策定）（「以下総合体系計画」という。）に基づき、市における需要に応じた市民の生活に必要なバス、自家用有償運送等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図るため、市の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項、市の公共交通のあり方に関する事項、「活性化及び再生法」第5条に規定する地域公共総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する事項、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づく生活交通ネットワーク計画等の作成、協議に関する事項及び地域公共交通の運行計画等に関する事項の協議並びに総合体系計画等に位置付けられた事業の実施、協議及び連絡調整を行うため設置する。

## (用語の定義)

第2条 この要綱における用語の意義は、次のとおりとする。

### (1) 地域公共交通

公共交通不存在地区又は公共交通不便地区において、地域が公共交通以外に移動手段を持たない高齢者等の交通手段を確保するため、費用と責任の分担について事業者及び行政と協力し、運行する公共交通をいう。

公共交通不存在地区とは、おおむねJR駅からの距離が1km以上、かつバス停からの距離が300m以上の地区をいい、公共交通不便地区とは、おおむね8時台から16時台の1日当たりの運行が4便未満の地区をいう。

### (2) 地域

市内に居住する市民によって構成されたコミュニティ、団地自治会、町内会等の市民団体をいい、一定の区域を表す「地区」と区別して用いる。

## (事務所)

第3条 交通会議は、事務所を茨城県日立市助川町1丁目1番1号に置く。

(事業)

第4条 交通会議は、第1条の目的を達成するため、次の事業を行う。

- (1) 総合体系計画等の作成及び変更の協議に関する事
- (2) 総合体系計画等の実施に係る連絡調整に関する事
- (3) 総合体系計画等に位置づけられた事業の実施に関する事
- (4) 前3号に掲げるもののほか、当会議の目的を達成するために必要な事

(協議事項)

第5条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 市の実情に応じた適切な旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 自家用有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 市の公共交通のあり方に関する事項
- (4) 地域公共交通の運行計画等に関する事項
- (5) 総合体系計画の作成及び変更に関する事項
- (6) 生活交通ネットワーク計画等の作成及び変更に関する事項
- (7) 公共交通の利用促進に関する事項
- (8) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(会議の構成員)

第6条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 鉄道事業者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (4) 市民又は旅客の代表
- (5) 福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人
- (6) 商工会議所会頭又はその指名する者

- (7) 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者
- (8) 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
- (9) 茨城県日立警察署長又はその指名する者
- (10) 茨城県知事又はその指名する者
- (11) 学識経験者
- (12) 日立市長又はその指名する者

(任期)

第7条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠により委嘱された委員の任期は、前任者の残任期間とする。

- 2 初年度における委員の任期については、前項の規定にかかわらず、平成21年3月31日までとする。

(会長及び副会長)

第8条 交通会議に会長1人及び副会長1人を置き、委員の互選によって選出する。

- 2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第9条 交通会議の会議（以下、「会議」という。）は、会長が招集し、会長がその議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開催することができない。
- 3 会議の議事は、出席委員の過半数で決定し、可否同数の場合には、議長が決定する。
- 4 会長は、必要に応じて、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を求め、意見を聴くことができる。
- 5 前4項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果)

第10条 会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第11条 交通会議に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じて交通会議に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第12条 第4条及び第5条の各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ交通会議に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第13条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、日立市都市建設部公共交通政策課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第14条 交通会議の運営に関する経費は、日立市からの負担金、補助金、国からの補助金、繰越金その他の収入をもって充てる。

(監査)

第15条 交通会議に監査委員を2人置く。

- 2 監査委員は、会長が会議の同意を得て会議委員の中から1人、知識経験を有する者の中から1人を選任する。
- 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第16条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第17条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であったものがこれを決算する。

(守秘義務)

第18条 委員は、職務上知り得た情報を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(その他)

第19条 この要綱に定めるもののほか交通会議の運営等に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成18年12月26日から施行する。

附 則

この要綱は、平成19年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成19年12月4日から施行する。（第1条（目的）及び第3条（協議事項）に「活性化及び再生法」及び「活性化及び再生法」に規定する「総合連携計画」の策定に関する事項を追加）

附 則

この要綱は、平成20年3月25日から施行する。

附 則

この要綱は、平成20年7月30日から施行する。第6条（会議の構成員）に「福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人」及び「福祉有償運送の利用者」を追加）

附 則

この要綱は、平成21年5月12日から施行する。

附 則

この要綱は、平成23年5月24日から施行する。（第1条（目的）、第4条（事業）及び第5条（協議事項）に「生活交通ネットワーク計画」に関する事項を追加）

附 則

この要綱は、平成24年5月16日から施行する。（第1条（目的）、第4条（事業）及び第5条（協議事項）を「総合体系計画」に関する事項に改正）

## 協働・支援のあり方等検討分科会設置要綱

### (趣旨)

第1条 この要綱は、日立市公共交通会議設置要綱第12条に基づき、日立市公共交通会議（以下「公共交通会議」という。）の協働・支援のあり方等検討分科会（以下「分科会」という。）に関して必要な事項を定めるものとする。

### (所掌事務)

第2条 分科会は、公共交通会議の会長（以下「会長」という。）の指示を受け、公共交通会議設置要綱第5条に掲げる、「市の公共交通のあり方」に関する事項について、専門的に調査又は検討を行うものとする。

### (組織)

第3条 分科会は、会長が指名する委員をもって組織する。

2 会長は、必要に応じ臨時委員を指名することができる。

### (分科会長)

第4条 分科会に分科会長を置く。

2 分科会長は、会長の指名するものとする。

3 分科会長は、分科会を代表し、会務を総理する。

4 分科会長に事故があるときは、分科会長の指名する者がその職務を代行する。

### (会議)

第5条 分科会の会議（以下「会議」という。）は、会長の指示により、又は分科会長が必要に応じて招集する。

2 分科会長は、会議を主宰し、会議の議長となる。

3 会議は、分科会を構成する委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

4 分科会長は、必要に応じて会議に関係者等の出席を求めることができる。

5 分科会は、必要に応じて関係する分科会と合同の会議を開催することができる。

(報告)

第6条 分科会長は、分科会の協議及び調整の経過及び結果について、公共交通会議に報告するものとする。

(庶務)

第7条 分科会の庶務は、会議の事務局において処理する。

(その他)

第8条 この要綱に定めるもののほか必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成25年1月24日から施行する。

## 会 議 記 録

会議名称	日立市公共交通会議 第1回 協働・支援のあり方等検討分科会
開催日時	平成25年3月5日(火) 14時～16時
開催場所	日立市消防本部 3F講堂
議長氏名	西村 ミチ江 (分科会長)
出席者 (名簿順)	仲野 徳寿、齋藤 邦夫、高野 たい子、滑川 純子、大森 勝 (代理泰間氏、牧瀬氏)、山田 稔 (オブザーバー)、仙波 義正、大藤 順一、水出 浩司、百瀬 義広、福士 邦彦、谷口 正敏、有馬 克也、今橋 徹也 (代理高野氏)、鈴木 智教
欠席者 (名簿順)	川崎 健輔、村上 ひとみ、小室 正行、國松 永稔
事務局	都市建設部次長 菅原 誠一 公共交通政策課長 赤城 正敏 外5名
式次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 開 会</li> <li>2 分科会長あいさつ</li> <li>3 議 事 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 分科会設置の目的等について</li> <li>(2) 市内の公共交通の状況について <ol style="list-style-type: none"> <li>ア これまでの取組について</li> <li>イ 市内の状況について</li> <li>ウ 路線バスの運行状況について</li> </ol> </li> </ol> </li> <li>4 その他</li> <li>5 閉 会</li> </ol>
配布資料	<p>日立市公共交通会議 協働・支援のあり方等検討分科会 座席表</p> <p>日立市公共交通会議 協働・支援のあり方等検討分科会 (委員名簿)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・資料1 協働・支援のあり方等検討分科会設置要綱</li> <li>・資料2 日立市公共交通総合体系計画の骨子フロー</li> <li>・資料3 分科会の進め方について</li> <li>・資料4 市内公共交通のこれまでの取組について</li> <li>・資料5 市内 (中心市街地、山側団地、十王地域、中里地域) の状況について</li> <li>・資料6 区間別・時間帯別の運行本数・輸送量・収支状況について</li> <li>・参 考 日立市公共交通総合体系計画 (新委員のみ)</li> </ul>

発言者	内 容
事務局	<p>1 開 会</p> <p>では、定刻になりましたので、ただ今から、日立市公共交通会議分科会を開催いたします。</p> <p>冒頭に、市都市建設部長仙波より、一言、ご挨拶申し上げます。</p>
都市建設部長	<p>本日はご多忙のところ、日立市公共交通会議分科会にお集まりいただき、誠にありがとうございます。</p> <p>震災から2年がたちまして、様々な復興事業を進めておりますが、来年度は震災復興計画の最後の年になりますので、更なる復興を目指して事業を進めていきたいと考えております。</p> <p>また、昨年4月からスタートしました日立市総合計画の推進につきましても、「生活未来都市・ひたち」の実現に向けて頑張っていきたいと考えております。</p> <p>本日参考資料として配付させていただいた3月25日から運行するBRTにつきましては、今後、日立市の交通体系の中で大きく活躍してくれるのではないかと考えております。</p> <p>昨年度1年かけて議論していただいた、日立市公共交通総合体系計画で、幹線と支線に分けて従来の公共交通を維持していくという大きな方針が示されたところではありますが、本日の分科会で具体的にどのような方策で、どのような基準でこの支線を維持していくかということを議論していただければと思います。</p> <p>分科会の開催にあたりまして、皆様から快く会議に参加をいただきまして、ありがたいと思っております。</p> <p>皆様から忌憚のないご意見をいただいて、よりより公共交通のあり方をまとめあげていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。</p>
事務局	<p>ありがとうございました。</p> <p>暫時、進行のほうを務めさせていただきます、本会議の事務局であります公共交通政策課の赤城でございます。よろしく願いいたします。</p> <p>本日の分科会は、新たに委員の就任をお願いした方がいらっしゃいますので、ご出席の委員の皆様を座席順にそってご紹介いたします。</p>

	<p>(出席者紹介)</p> <p>本日の予定ですが、会議次第にありますように、議事として(1)分科会設置の目的等について と (2)市内の公共交通の状況について、を予定しております。</p> <p>本日は、第1回目の会議なので資料をご覧ください、次回以降、協議を行うにあたり、みなさんで意見交換をしていただく予定ですので、よろしくお願いいたします。</p> <p>では、開会にあたり、西村分科会長から一言ごあいさつをいただき、併せて、ここからの進行は西村分科会長にお願いいたします。</p> <p>2 分科会長あいさつ</p> <p>皆様、あらためましてよろしくお願いいたします。</p> <p>本日はパートナーシップ事業に取り組んでいる地区、これから取り組む地区の代表の方に来ていただいております。</p> <p>また、交通事業者さんや日立市の関係者などにも参加いただいておりますので、それぞれの思いや役目をしっかり確認しながら会議を進めていきたいと考えております。大変難しい会議になると思われませんが、笑いのでるような会議にしていきたいと考えております。</p> <p>よろしくお願いいたします。</p>
分科会長	<p>3 議事</p> <p>(1) 分科会設置の目的等について</p> <p>はじめに、分科会設置の目的等について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>(事務局説明)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・資料1 協働・支援のあり方等検討分科会設置要綱</li> <li>・資料2 日立市公共交通総合体系計画の骨子フロー</li> <li>・資料3 分科会の進め方について</li> </ul>
分科会長	<p>それでは、委員の皆様の方で、ただいまの説明及び資料につきましてご質問やご意見などありますか。</p>

委員	<p>利用者数に応じた基準という説明がありましたが、潜在需要についてはどのように考えるのでしょうか。</p> <p>便数が少なかったり、乗り方がわからなかったりするために、本当は利用したくても実際に利用しない方をどう捉えるのでしょうか。</p>
事務局	<p>潜在需要も含めて基準を検討していきたいと考えています。</p> <p>また、基準を導入する場合は、パートナーシップ事業に取り組んでいる地域が前提になりますので、潜在需要を含めた地域のニーズを吸い上げた上で、適正な基準を協議していきたいと考えております。</p>
委員	<p>公共交通総合体系計画の骨子フローですが、役割分担というところに事業所という記載があります。パートナーシップ事業は地域、交通事業者、行政の3者と認識していましたが、事業所を含めた4者になるのでしょうか。</p>
事務局	<p>ここに記載しているパートナーシップ事業は広義のものになります。基本的に地域に導入していくのは地域、交通事業者、行政の3者になりますが、企業の通勤者向けに、事業所とパートナーシップを導入できないかと考えております。</p>
委員	<p>事業所には学校も含まれるのでしょうか。</p>
事務局	<p>学校も含まれます。</p>
分科会長	<p>その他何かありませんか。委員なにかありますか。</p>
委員	<p>私の地域では、昨年2月から実証運行を実施して4月から本格運行に移行しました。</p> <p>現在のところ利用者数の目標値は達成していますが、今後利用者数が減少したら、どういふことをすればよいのかと思案しています。</p> <p>また、市内のバス路線を幹線と支線に分けるといふ説明でしたが、地域で実施したアンケートでは直接目的地に行きたいという回答が多かったため、乗り継ぎが簡単にできるようなシステムを作る必要が</p>

分科会長	<p>あると思います。</p> <p>私の地区で実施したアンケートでも、直接目的地に行きたいという声が多かったです。乗り継ぎが簡単にできる結節点についてもみなさんと議論したいと考えています。谷口委員なにかありますか。</p>
委 員	<p>私の地区では検討が始まったばかりで、先日アンケートを配付したところです。高齢化が大変進んでいまして、どうすれば、高齢者に対応したバスの運行ができるかという課題があります。</p> <p>全般的には、バスの利用者を増やすにはどうしたらよいかと考えています。</p> <p>特に、幹線と支線という考えは、大きな力になるのではないかと考えています。</p> <p>昨年実施した路線バスのアンケートでは、土日の運行拡大や常陸多賀駅方面への運行、遅い時間の運行などの要望がありました。そのような要望に幹線、支線化で対応できればと期待しております。</p>
分科会長	<p>委員なにかありますか。</p>
委 員	<p>私の地区では公共交通に関する取組が5年目に入っておりまして、啓蒙活動をどうしていくかということに頭を痛めています。</p> <p>これから5年10年経てば、限界集落のような地域になることが予想されます。バスが走っていない地区の住民をどうしていくかということが今後の課題だと捉えています。バスだけでなく、タクシーを活用するなどいろいろな方策を検討する必要があると思っています。</p>
分科会長	<p>ありがとうございました。実際に取り組を行っているところでは、様々な課題が見えていると思いますので、次回以降の機会に議論していきたいと思います。</p> <p>ほかに何かありませんか。</p>
委 員	<p>利用者が減少している中、これ以上バス事業者さんに経費的な負担を強いるのは良くないと思います。</p> <p>例えば、市民のファンドを作ったりして、経費的な負担を軽減させ</p>

分科会長	<p>る仕組みづくりなどを検討しても良いと思います。</p> <p>ほかに何かありませんか。</p> <p>なければ、次の議事に移りたいと思います。</p> <p>市内の公共交通の状況について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>(事務局説明)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・資料4 市内公共交通のこれまでの取組について</li> </ul> <p>本日は、これまでの取組の中でパートナーシップ事業に取り組んだ3地区の代表の方がいらっしゃいますので、課題等のコメントをいただけたらと思います。</p>
分科会長	<p>パートナーシップ事業に取り組んだ中丸団地、高鈴台団地、諏訪学区の方で、こんな課題があるよということがありましたら、ご発言をお願いします。</p>
委 員	<p>日中の路線バスをスーパー経由にして運行してもらっていますが、便数が4便しかないため、運行時間の間隔が開きすぎています。</p> <p>そこで、店内にバスの待合スペースを作ってもらえるようにスーパーにお願いしています。そのような取組が必要と考えています。</p>
分科会長	<p>ほかに何かありませんか。</p>
委 員	<p>私の地区では、路線バスのルートを団地内を循環するように変更して、フリー乗降にしてもらいました。</p> <p>また、買物と病院と駅を行き来できるように、1日500円で一定の区域の乗降りが自由にできる料金を設定してもらったり、最終便の時間を遅くしてもらったりしました。</p> <p>これらは地域のアンケートで出された意見を盛り込んだものですが、今後は乗車データを分析して、より深く検討していきたいと考えております。</p>
委 員	<p>買物と病院と駅を行き来できるようにという説明がありましたが、全便をそのような運行にしたのでしょうか。</p>

委 員	<p>バス路線は別々になりまして、チケットを買えば、団地と病院と駅を乗り継ぎできるということです。</p>
分科会長	<p>地区内だけでなく、ほかの地区のバス路線をうまく乗り継げるようにするという事も検討していく必要があると思います。</p> <p>ほかに何かありませんか。</p>
委 員	<p>年々バス利用者の数が減少している傾向があります。</p> <p>イベントなどを開催すると関心が高まりますが、日中バスを利用している人は大変少ないので、その時間帯をどうするかということが課題であると捉えています。</p> <p>また、学区として取り組むと、バス路線に近い人と遠い人と意識の差がありますので、今後の課題と捉えています。</p>
分科会長	<p>住民を盛り上げていって持続することの大変さを諏訪学区から学べると思います。</p> <p>住民の気運をどうやって高めるのかということが今後の課題かもしれません。</p> <p>ほかに何かありませんか。</p>
委 員	<p>1年前に実施したアンケートでは、温泉に行きたいとか、遠くのショッピングセンターに行きたいなどという意見がありました。</p> <p>団地間で調整して40人ほど集まれば、1週間に1度くらい運行してもらいたいという事も検討していきたいと考えています。</p>
分科会長	<p>なにか面白いアイデアが出てきそうです。</p> <p>ほかに何かありませんか。</p>
委 員	<p>運転免許が無いと、遠くのショッピングセンターや温泉などは誰かに頼らないと行けません。</p> <p>市内の温泉などは自家用車で東京方面から直接宿泊施設に来て、そのまま自宅に帰る方が多いと思います。</p> <p>市内の来街者を増やして活性化させるためにも、施設と連携してバス利用者を増やすようにすれば、良いのではないのでしょうか。</p>

分科会長	<p>観光地などに観光バスではなく、路線バスで行けるようにしても良いのではないかと思います。</p> <p>この会議では日常の足という視点で議論していますが、観光など他のセクションと連携を図るようなことも必要なのかも知れません。</p> <p>次の議事に進みたいと思います。</p> <p>イの市内の状況について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>(事務局説明)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・資料5 市内（中心市街地、山側団地、十王地域、中里地域）の状況について</li> </ul> <p>引き続き、ウの 路線バスの運行状況については、日立電鉄交通サービスさんと、椎名観光バスさんからご説明していただきたいと思います。</p>
委 員	<p>(日立電鉄交通サービス説明)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・資料6 区間別・時間帯別の運行本数・輸送量・収支状況について</li> </ul>
委 員	<p>(椎名観光バス説明)</p> <p>十王地区の状況について説明します。</p> <p>もともとJRバスが運行していた路線が廃止になりまして、それを引き継いで運行しています。</p> <p>利用状況はかなり厳しいですが、市の支援がありますので、なんとか地域密着型という方針で運行を継続しています。</p> <p>時間帯別の運行頻度ですが、午前8時台までが約24%、日中が約55%、16時台以降が21%で、日中の高齢者利用が大変多い状況です。</p> <p>観光地への路線バスで行けるようにというご意見がありましたが、市内の温泉に行く場合、十王地区からは便利な時間帯に運行していますので、今後連携が図れればと考えます。</p>
分科会長	<p>ただいまの説明に関して何かご質問等ありますか。</p>

委員	<p>路線バス事業者さんの赤字額を見て、どうやって会社を運営できるのかと驚きました。</p> <p>観光バスのような不定期便と、路線バスをうまく運営して、何か効率的な経営ができるような方策はないのでしょうか。</p>
委員	<p>会社としては、路線バスが一番大きな赤字になります。</p> <p>観光バスについても当社は赤字です。高速バスは黒字の事業ですが、路線バス、観光バスの赤字分をカバーするほどではありません。</p> <p>バス事業以外の事業で、バス事業の赤字分を補てんしていきまして、会社として何とか運営している状況です。</p> <p>観光バスと路線バスの運営ですが、大学受験の試験会場と駅を結ぶ不定期便を臨時便として運行したり、紅葉の時期なども観光地まで臨時便としてシャトルバスを運行しています。</p>
分科会長	<p>実態が垣間見えたような気がします。</p>
委員	<p>紅葉の観光地は自家用車の渋滞がひどいので、シャトルバスを運行したと聞いています。市内の観光地でもそのような取組をしたほうが良いと考えます。</p>
オブザーバー	<p>資料6のような形で交通事業者さんから資料を提供していただけるのは大変珍しいと思います。</p> <p>この資料6は支線の状況ですが、これに記載していない幹線のみ運行している路線はあるのでしょうか。</p>
委員	<p>一つだけあります。日立駅から小木津駅を經由して十王駅まで行っている路線はすべて幹線を運行していますので、記載していません。</p>
分科会長	<p>ほかに何かありますか。</p>
委員	<p>先日の諏訪学区のシンポジウムであった乗車人数と収支の話しを確認したいと思います。</p>

委員	<p>現在のバス利用者は、1 便当たり 13 人で、これが、1 便当たり 15 人になれば、収支が取れるというお話でしたが本当でしょうか。</p> <p>その通りです。一人平均の運賃と運行本数を考慮するとそのようになります。</p>
委員	<p>全体の利用者数は年々減少しているのでしょうか。</p>
委員	<p>震災前はずっと年平均で 3～4% 減少していました。ひどい時は 10% 減少した時もありました。</p> <p>しかし、昨年 10 月からの 3 箇月のデータを見ますと対前年度と同じくらい乗車していただいています、大変珍しい 3 箇月でした。</p>
分科会長	<p>ほかに何かありますか。</p>
委員	<p>資料 6 の大甕工場の利用者数をみると、朝の利用者が 175 人で、夜の利用者が 29 人になっています。</p> <p>バスで帰れない人が多いということは、利用者のニーズを捕まえきれていないのではないかと思います。</p> <p>また、高齢者の移動手段という視点は問題として挙がっていますが、子どもの視点も加えないと、将来バスの乗り方を知らない大人が増えることになると思います。</p>
委員	<p>朝と夜の利用者数の差ですが、この資料は目的地別で分類をしています。</p> <p>大甕工場を経由する路線がほかにありますので、29 人は他の路線を利用している可能性があります。</p> <p>ニーズを把握するためには、別な分析が必要になりますので、社内で検討したいと思います。</p> <p>また、帰宅時間の対応ですが、以前、茨城県と連携して深夜バスを運行しましたが、利用者が増加したことはありませんでした。</p> <p>運転員の勤務時間の関係上、夜遅い便を運行するためには新しい運転員を雇用する必要があり、残業時間拡大以上の経費が増加するため、慎重に検討したいと考えています。</p>

委 員	<p>資料を見ると朝の路線バスは黒字で、昼間の便が赤字です。</p> <p>これは地域と利害関係が同じであると考えます。</p> <p>つまり、地域は、昼間の高齢者の移動手段を確保したいと考えておりまして、昼間の利用者が増えていけば、交通事業者も助かるし、地域も助かると思います。ここを今後この会議で検討していきたいと考えます。</p>
分科会長	<p>ほかに何かありますか。</p>
委 員	<p>交通事業者への補助金はどのような内容で交付しているのでしょうか。補助金はインセンティブ（やる気を起させるような刺激）があるのでしょうか。</p>
事務局	<p>補助金にインセンティブはありません。運行赤字分を支援しています。具体的には、交通事業者さんから路線の廃止申し出があったもので、市民にとって必要な路線であると市が判断したものの運行赤字分を支援しているというものです。</p>
委 員	<p>交通事業者は、がんばっても報われない制度ですね。</p>
事務局	<p>実は、昨年12月にもうやっていけないということで日立電鉄交通サービスさんから市に運行支援の要望書が提出されました。</p> <p>そこで、既存の補助制度の見直しを含め、行政の支援制度はどのようなものが良いのかということはこの分科会で議論していきたいと考えております。</p>
オブザーバー	<p>非常に重要な問題で、国の補助金制度でも交通事業者さんにできるだけ頑張ってもらえるようにするという方向で議論していますが、具体的に交通事業者さんががんばるとはどういうことかということで、議論がとん挫していると聞いています。</p> <p>日立市は、市民、交通事業者、行政がパートナーシップという関係で事業をやっているの、だれがどこをがんばってほしいのかという議論を詰めていけるところではないかと思っています。</p>

	<p>具体的には、広報は誰がするのかとか、車両の質はこれで良いのかなどという必要なところを議論していけると考えています。</p> <p>それをやらないとバスの質がどんどん悪くなって、利用者が減少し、赤字が増えるということになってくるおそれがあると思われま</p> <p>あす。</p> <p>ある程度税金を投入しても利用者が便利になるという部分の、中身を議論していくことが必要と考えてます。</p> <p>是非、そういうことの支持が得られるような仕組みを作ればと思います。</p>
分科会長	<p>次の会議で議論しなければならないことがたくさん出てきましたが、ほかにご意見等がなければ、次に議事に進みたいと思います。</p>
分科会長	<p>4 その他</p> <p>その他の事項として事務局から何かありますか。</p>
事務局	<p>事務局から情報提供</p> <p>(1) BRT（新交通導入事業）の運行開始について情報提供</p> <p>(2) 次回の会議開催予定（5月）について事務連絡</p>
分科会長	<p>5 閉 会</p> <p>予定されておりました議事を終了しましたので、事務局にお戻しします。</p>
事務局	<p>本日は、大変活発なご議論をありがとうございました。</p> <p>次回の会議では、各路線の評価や市民が必要とする移動手段の水準を議論していただく予定ですが、これが決まれば、行政支援の水準も決まってくるものと考えております。</p> <p>また、今回の資料では、高齢者の移動実態というところが足りませんでしたので、次回の会議には、日立市社会福祉協議会さんや市の高齢福祉課などからご意見をいただいて資料を作成し、各委員さんに会議の前に資料のご説明をしたいと考えています。</p> <p>以上をもちまして、日立市公共交通会議を閉会といたします。ありがとうございました。</p>

## 会 議 記 録

会議名称	日立市公共交通会議 第2回 協働・支援のあり方等検討分科会	
開催日時	平成25年5月31日(金)9時30分～11時30分	
開催場所	日立市保健センター 4階機能訓練室	
議長氏名	西村 ミチ江 (分科会長)	
出席者 (名簿順)	仲野 徳寿、川崎 健輔、小室 正行、齋藤 邦夫、高野 たい子、 滑川 純子、仙波 義正、山田 稔 (オブザーバー)、 大藤 順一、百瀬 義広 (代理黒澤氏)、福士 邦彦、谷口 正俊、 有馬 克也、今橋 徹也、鈴木 智教	
欠席者 (名簿順)	村上 ひとみ、久米 正夫、國松 永稔、水出 浩司	
事務局	都市建設部次長 田所 保行 公共交通政策課長 赤城 正敏 外5名	
式次第	1 開 会 2 委員紹介 3 議 事 (1) 交通事業者の実態について (2) 市内各路線の評価について (3) 市民が必要とする移動手段の頻度について 4 その他 5 閉 会	
配布資料	日立市公共交通会議 協働・支援のあり方等検討分科会 座席表 日立市公共交通会議 協働・支援のあり方等検討分科会 (委員名簿) ・資料1 椎名観光バス(株)の実態について ・資料2 日立電鉄交通サービス(株)の実態と課題について ・資料3 乗合バス路線別状況 ・資料4 市民が必要とする移動手段の頻度について ・参 考 市内路線バスの運行状況について	
発言者	内 容	
事務局	1 開 会  では、定刻になりましたので、ただ今から、日立市公共交通会議 分科会を開催いたします。	

	<p>本日も山田先生にオブザーバーとしてお越しいただいています。  よろしくお願ひします。</p> <p>本日の予定でございますが、会議次第にありますように、  議事として</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 交通事業者の実態について</li> <li>(2) 市内各路線の評価について</li> <li>(3) 市民が必要とする移動手段の頻度について</li> </ul> <p>のご協議をお願ひしたいと考えております。</p> <p>では、開会にあたり、西村分科会長から一言ごあいさつをいただき、  併せて、ここからの進行は西村分科会長にお願ひいたします。</p> <p>引き続きまして、本会議の設置要綱を事務局からご説明申し上げます。</p>
分科会長	<p>2 分科会長あいさつ</p> <p>本日は、バスを利用するのに当たり、どのくらいの運行頻度があればよいのかということ、皆さんから御意見を頂戴しながら協議して、次に繋げていきたいと考えています。</p> <p>また、利用者の意識を変えることのむずかしさを実証運行を通して痛切に感じているところです。その辺も含めて、今後どうしていくのかを、考えていかなければならないと思っています。本日は忌憚のないご意見を頂戴したいと考えていますのでよろしくお願ひします。</p>
分科会長	<p>3 議事</p> <p>それでは、議事を進めさせていただきます。</p> <p>交通事業者の実態について、事務局から説明をお願ひします。</p>

事務局	<p>(事務局説明)</p> <p><b>参 考</b> 市内路線バスの運行状況についてを説明</p>
分科会長	<p>続いて、</p> <p>椎名観光バス(株)さんから説明をお願いします。</p>
委 員	<p>(椎名観光バス(株)説明)</p> <p><b>資料 1</b> 椎名観光バス(株)の実態についてを説明</p>
分科会長	<p>続いて、</p> <p>日立電鉄交通サービス(株)さんからから説明をお願いします。</p>
委 員	<p>(日立電鉄交通サービス(株)説明)</p> <p><b>資料 2</b> 日立電鉄交通サービス(株)の実態と課題について</p>
分科会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>ただいまの説明で、ご意見、ご質問等ありますか。</p>
委 員	<p>椎名観光バス(株)さんは利用者数が増加していますが、何か対策をしているのでしょうか。利用者が増えた理由は何でしょうか。</p>
委 員	<p>今まで、日中の便は、走ればよいというような風潮がありました。</p> <p>しかし、住民の意見を細かく聞くと、高齢者は病院を掛け持ちすることが多いというような声があり、病院を掛け持ちしやすいようなダイヤに変更したところ、1 昨年当たりから少しずつ利用者が増えてきたということがあります。当社は地域密着型の経営を目指しており、</p>

分科会長	<p>利用者の意見を聞きながら、できるだけ利用しやすい運行を目指した結果なのではないかと考えています。</p> <p>ほかにご意見等ありませんか。</p>
委 員	<p>参考資料と資料1では、椎名観光バス(株)さんの利用者数が違いますが、なぜでしょうか。</p>
委 員	<p>参考資料は十王地区と高萩地区の利用者数であり、資料1は十王地区だけの利用者数になります。</p>
委 員	<p>十王地区と高萩地区全体としては利用者が減少しているが、収支が改善しているのはなぜでしょうか。</p>
委 員	<p>運行本数を減らしながら、使いやすい、乗ってもらえるダイヤに見直したことなどが大きいと考えています。</p>
委 員	<p>路線バスはどこに行くのかがわかりにくいので、乗らないということがあります。</p> <p>行先をしっかりとPRするような取組が重要ではないでしょうか。</p>
委 員	<p>日立駅前の情報プラザで日立電鉄交通サービスさんがチケット等を販売していますが、椎名観光バスさんも日立駅情報プラザでPRできるようにしてはどうでしょうか。</p>
委 員	<p>日立電鉄交通サービスの系統数は増加しているが、これはどのよう</p>

<p>委員</p>	<p>な意味でしょうか。</p> <p>また、系統数が増加しているにもかかわらず、収入が減少しているのはなぜでしょうか。</p> <p>系統数は、バスの通り方の数であり、運行本数ではありません。</p> <p>日中の利用者ニーズに応えるため、朝夕と日中の通り方を変えており、そのために系統数が増加しています。</p> <p>パートナーシップ事業などで、朝夕と日中の通り方は違う方が良いという声がありますので、系統数が減少することはないと考えています。</p>
<p>事務局</p>	<p>椎名観光バスの資料にあります、市補助金について補足させていただきます。</p> <p>椎名観光バスはスクールバスの役割を担っている部分もありますが、基本的には、平日の日中4便を確保するというで補助をしています。</p>
<p>委員</p>	<p>系統数と路線数は別になるという説明がありましたが、日立電鉄交通サービスの路線数はいくつあるのでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>路線数とは、系統を目的地ごとに当社が束ねたものであり、定義があいまいですが、現在25路線に分類しています。</p>
<p>委員</p>	<p>実際に路線数は減少しているのでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>過去と比較すれば、減便、廃止をしているので減少しています。</p>

委員	<p>赤字になったから補助するということでは、やる気が出ないのではないのでしょうか。交通事業者が頑張った分、報われるような補助制度ができたらいいと思います。</p>
オブザーバー	<p>赤字になったから補助するというのでは、交通事業者のやる気が出ないというのは全国的に議論されています。</p> <p>この会議では、交通事業者から人件費をどう削減したとか、どのよう に経費を削減したとかいう資料が提出されていますので、その中身 を見て、もっと補助したほうが良いとか、交通事業者がもっと頑張る 部分があるとかを、議論していただいたほうが良いと思います。</p> <p>こういう状況に対して、交通事業者に対してどういう補助の仕方が 良いのかということ議論する資料は出ていると思いますので、それ を前提に議論をしていただければと思います。</p>
分科会長	<p>それでは次の議事に進みたいと思います。</p>
分科会長	<p>(2) 市内各路線の評価について、日立電鉄交通サービスから説明をお願いします。</p> <p>(日立電鉄交通サービス説明)</p>
委員	<p><b>資料3</b> 乗合バス路線別状況を説明</p>
分科会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>ご質問、ご意見等ございますか。</p>

委員	<p>平日の日中に営業計数200以上の路線が10本あり、減便せざるを得ないという説明があったが、高齢者の買い物利用は日中の時間帯である。日中の時間帯を減便すると、高齢者が困ると思うので、なんとか日中の便を確保するような方法を検討してもらいたい。</p>
委員	<p>青葉台・堂平団地で実施したアンケートを集計して、住民から様々な要望が出されましたが、路線別の状況をみると、ビジネスとして成り立たせるには、大変難しいと感じました。</p>
委員	<p>10年後、20年後を考えると補助金などの何か対策をしていかなければならないと思います。</p> <p>しかし、補助金は我々市民の税金ですので、マイカー利用の方からすると、乗りもしない路線バスにどうして補助金を出すの？という意見も出されるのではないのでしょうか。</p> <p>今後は、市民に意識を変えてもらうような方法が大事になってくると思います。</p> <p>年間パスポート乗車券などを検討して、バスに乗りたくなるような意識を市民に持ってもらうことが重要と考えます。</p>
委員	<p>資料を見ると、経営者としては、すぐ廃止という判断になりかねない数字だと思います。</p> <p>しかし、住民としてはなんとかバスを残してほしいという思いがありますので、交通事業者、住民、行政の3者で考えていく大きな課題だと思います。</p>
委員	<p>経営として考えれば赤字なのでやめますというのは当然だと思います。</p>

	<p>ます。しかし、世界的なレベルで考えると公共交通は「まち」のインフラなので、税金で維持するということが多くあります。</p> <p>日本は今まで右肩上がりの経済で進んできたので、事業者が商売として成り立ってきましたが、そういう時代ではありませんので、みんなを支えるという考え方に変えないと事業者だけでは無理だと思います。</p> <p>公共交通でみんなが動けば、商店街も儲かるだろうし、高齢者が歩けば、健康になって医療費が下がるだろうし、送迎をしているお母さん達だって、自分の時間ができて働きに出るかもしれないし、「まち」全体の経営という視点で考えて公共交通は大事なんだよというような考え方が大事だと思います。</p>
委 員	<p>パートナーシップ事業では、それぞれの地域で路線バスを無くさないようにということに取り組んできましたが、市全体として公共交通をどうしていくのかということを考えなければならないと思いますので、この会議は非常に重要だと思います。</p>
分科会長	<p>それでは次の議事に進みたいと思います。</p>
	<p>(3) 市民が必要とする移動手段の頻度について、事務局から説明をお願いします。</p> <p>(事務局説明)</p>
事務局	<p><b>資料4</b> 市民が必要とする移動手段の頻度について説明</p>
分科会長	<p>ありがとうございました。</p>

	<p>ご質問、ご意見等ございますか。</p>
委員	<p>市内の公共交通ネットワーク化とは具体的にどのようなことでしょうか。</p>
事務局	<p>需要に応じて、路線バスや乗合タクシーなどを運行し、それぞれの交通を乗り継げるようにすることで、市内のどこにでも出歩けるようにするという事です。</p>
委員	<p>路線バスだけでなく、バス停までクルマで来るとか、自転車で行くとかも含めてネットワーク化を考えると良いと思います。</p>
分科会長	<p>ほかに何かありますか。</p>
オブザーバー	<p>赤字の実態や路線ごとの収支の中で、これからやれそうなことはご意見をいただいたと思いますので、事務局のほうで後日まとめてもらいたいと思います。</p> <p>何がしかの補助は必要で、どういう使い方にしたらよいかというご議論はいろいろあったのですが、もしかすると、額としてどのくらいの補助が必要だという議論を次にやっていかなければならないと思います。</p> <p>資料に人口一人当たりの支援額というものがありますが、日立市として今すぐ支援することもできるとは思いますが、上手く使えるかということこれから考えなければなりません。</p> <p>補助金で無駄にバスを走らせてもダメだし、実験的なことを大がかりにするのも面白いですけど、ダメだったときの次の手をどうするか</p>

	<p>ということもありますので、そういった点をこれから皆さんと一緒に考えていくというところに進んでいくと思っています。</p> <p>今回の移動手段の頻度で午前2回、午後2回の1日4便という水準が示されましたが、平成18年に提言した時には、どこを4便走らせるのかという議論がありました。</p> <p>当時は、地域のニーズを把握して、きめ細かくルートを設定した場合に4便あればよいのではないかという議論でしたが、今回、市内全域を考えた時に、ニーズをきめ細かく把握できるのかということを考えなければならないと思います。</p> <p>また、今までパートナーシップで路線バスを残そうと頑張ってきた地域がありますが、市が支援して路線バスを残すとなった場合に、パートナーシップを実施した地域を優先するのか、それとも何もしていない地域を優先するのかということもこの会議で議論したいと考えています。</p>
委員	<p>公共交通総合体系計画で幹線と支線という考え方が示されていたが、支援についてどう考えればよいのでしょうか。</p>
事務局	<p>先ほどの1日4便という水準は、支線部分の最低水準と考えています。この最低水準は市として守らなければならないのではないかとこの提案です。</p> <p>また、市の支援に関しては、パートナーシップ事業を実施した地域を優先に考えています。</p>
オブザーバー	<p>幹線は交通事業者が独立採算で維持するという考えでしたが、本日の資料で、土日は幹線も危ないという状況ですので、どこかで対策を</p>

委員	<p>考えていかなければならないと思います。</p> <p>市の支援で支線を維持していくにしても、どのような形で運行したらよいかということ、具体的に各地域の住民と市と交通事業者で検討することが大事だと思います。</p>
委員	<p>どのような形で運行したらよいかと一緒に、どこに行くのか、いつ来るのかを利用者にわかるような仕組みを考えると良いと思います。また、地域住民の意見だけでは、ほかの地区から来た人がその地域に行けないというようなことにもなりますので、開かれた情報を検討していただければと思います。</p>
分科会長	<p>その他何かありますか。</p> <p>たくさんのご意見をいただきましたし、山田先生からも次の進む方向をコメントいただきましたので、次の機会に議論していこうと思います。</p> <p>次の議事としてその他ですが、事務局から何かありますか。</p>
事務局	<p>委員の皆様で何か情報提供がありましたらお願いします。</p>
委員	<p>最近乗車したバス車内にバス川柳というものが表示してあり、大変面白かったのですが、日本バス協会が全国的に実施しているのですか。</p>
委員	<p>日立電鉄交通サービス独自のPR事業として実施しています。</p>

<p>委 員</p>	<p>バス車内の川柳として面白いと思ったので紹介しますと、</p> <p>「増えてますバスの乗り方知らない子」</p> <p>「バスが来た今日もあの子に会えるかな」</p> <p>大変ほほえましい内容ですので、是非PRしていただきたいと思います。</p> <p>また、BRTに関してですが、幼児や小学校低学年の子どもが興味を持つようなことを実施して「あれに乗りたい」という気持ちになってもらうのが一番なのではないかと 40 代のビジネスマンが話していました。</p> <p>BRTの開通式典では、地元の小・中学生が多数参加していましたが、この子どもを出発式でバスに乗車させてあげたいと思いました。</p>
<p>分科会長</p>	<p>ありがとうございました。ほかに何かありますか。</p>
<p>委 員</p>	<p>おさかなセンターの外壁も青一色でなく、おさかなの絵などの楽しい絵が描いてあると、PRとして良いと思いました。</p> <p>また、会議終了後に事務局から議事録の確認を依頼されますが、発言の内容確認だけでなく、議論のポイントについて、後日、意見を提案できるような方法にあらためてもらった方が良いと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>了解しました。</p>
<p>分科会長</p>	<p>5 閉 会</p> <p>予定されておりました議事を終了しましたので、事務局にお戻しします。</p>

事務局	<p>本日は、大変活発なご議論をありがとうございました。</p> <p>次回は7月下旬ごろ開催したいと思います。</p> <p>以上をもちまして、日立市公共交通会議を閉会といたします。ありがとうございました。</p>
-----	--

## 会 議 記 録

会議名称	日立市公共交通会議 第3回 協働・支援のあり方等検討分科会	
開催日時	平成25年7月31日(水) 14時～15時50分	
開催場所	日立市消防本部 3階講堂	
議長氏名	西村 ミチ江 (分科会長)	
出席者 (名簿順)	仲野 徳寿、川崎 健輔、高野 たい子、滑川 純子、 久米 正夫 (代理 牧瀬氏)、國松 永稔 (代理 山浦氏)、 山田 稔 (オブザーバー)、仙波 義正、大藤 順一、百瀬 義広、 福士 邦彦、谷口 正俊、有馬 克也、今橋 徹也	
欠席者 (名簿順)	村上 ひとみ、小室 正行、齋藤 邦夫、水出 浩司、鈴木 智教	
事務局	都市建設部次長 田所 保行 公共交通政策課長 赤城 正敏外5名	
式次第	1 開 会 2 分科会長あいさつ 3 議 事 (1) 日立電鉄交通サービス(株)経営改善計画の骨子について (2) 市の支援策について (3) 移動手段の最低水準 (1日4便) を確保するためのメニューに ついて 4 閉 会	
配布資料	日立市公共交通会議 協働・支援のあり方等検討分科会 座席表 日立市公共交通会議 協働・支援のあり方等検討分科会 (委員名簿) ・資料1 経営改善計画の骨子について ・資料2 市の支援策について ・資料3 移動手段の最低水準 (1日4便) を確保するためのメニューに ついて ・参 考 前回の分科会後にいただいた意見	
発言者	内 容	
事務局	1 開 会 では、定刻になりましたので、ただ今から、日立市公共交通会議 分科会を開催いたします。 本日の会議出席者は別紙名簿のとおりですが、急遽、齋藤委員から	

欠席とのご連絡をいただいております。

また、会議資料は事前に郵送させていただきましたが、お手元にございますでしょうか。

前回の分科会終了後にいただいたご意見も、参考資料として配付させていただきます。

本日も茨城大学山田先生にオブザーバーとしてお越しいただいております。よろしくお願いいたします。

本日の予定でございますが、議事として3つございます。

1つ目は、日立電鉄交通サービス(株)の経営改善計画の骨子でございます。前回の会議で非常に厳しい経営状況であるというお話がありましたが、市内の公共交通を確保していくために日立電鉄交通サービス(株)さんが経営改善計画を策定しておりますので、その骨子についてご説明していただき、皆様からご意見をいただくということと、

2つ目は、それらを含めまして、市の支援策のあり方についての検討と、3つ目は、移動手段の最低水準を確保するためのメニューの検討でございます。

では、開会にあたり、西村分科会長から一言ごあいさつをいただき、併せて、ここからの進行は西村分科会長にお願いいたします。

## 2 分科会長あいさつ

皆さん、大変お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。いよいよ、この分科会で協働や支援のあり方についての協議に入っていきますが、忌憚のないご意見をいただければと思っております。

よろしくお願いいたします。

## 3 議事

それでは議事に入ります。議事(1)日立電鉄交通サービス(株)経

分科会長

分科会長

事務局	<p>営改善計画の骨子について、事務局は説明をお願いします。</p> <p>(1) 日立電鉄交通サービス(株)経営改善計画の骨子について</p> <p>こちらは、日立電鉄交通サービスさんが経営赤字額を縮減するために、策定を進めている計画でございます。これにつきましては、日立電鉄交通サービスさんに資料のご説明をお願いしたいと思います。</p> <p>よろしくお願いたします。</p>
委員	<p>(日立電鉄交通サービス説明)</p> <p><b>資料1</b> 経営改善計画の骨子についてを説明</p>
分科会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>ただいまの説明で、ご意見、ご質問等ありますか。</p>
委員	<p>大変難しいテーマだと思っております。</p> <p>この資料を見ますと、平成14年に大幅な路線の見直しや人件費削減を行っておりますが、それでも結果として3000万円の赤字になっています。</p> <p>また、今回の経営改善計画の収支計画を見ますと、計画に取り組んでも7500万円の赤字になるというものになっていますが、計画の目標として、赤字でも良いという考えでしょうか。</p>
委員	<p>赤字を無くすという考えであれば、不採算路線の廃止・減便を進めるということになりまして、採算の取れる路線のみ運行すれば、赤字にならないということになります。</p> <p>しかし、公共交通を担ってきた当社としては、できるだけ地域の路線バスを維持したいという考えで計画策定を進めておりまして、結果</p>

<p>委員</p>	<p>として、赤字がゼロにはならないということです。</p> <p>会社として赤字縮減の取組のほか、パートナーシップ事業での地域の皆さんからのサポートや、市からの公的支援をいただいて、市内の路線バスを維持したいという考えです。</p> <p>電鉄さんが会社としてどのくらいの体力があるかということになると思います。体力があれば、このくらいの赤字でも大丈夫ということになると思います。</p> <p>土日の路線は多少減便するが、平日は減便しないという方針はありますがたいですが、例えば、平日をどのくらい減便すれば、会社として成り立つというビジョンなのでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>バス事業者のコストは階段状に発生します。</p> <p>1人の運転員を出勤させてバス1台を運行すると8時間運行できますが、その8時間を超える運行が必要の場合は、2人目2台目のバスが必要になります。</p> <p>つまり、1人が運行する8時間内であれば、増便、減便してもコストは変わらないということになります。</p> <p>昼間の収支率が悪いので昼間の便をやめようとする、8時間分の仕事をやめることになっていきますので、朝の便もやめないとならないということになります。</p> <p>そのようなことから、赤字をゼロにしようとする場合は、昼間の赤字が多い山側団地線などは全便廃止になるというようなことになっていきますので、当社としてはできるだけやりたくないという考えです。</p>
<p>委員</p>	<p>8時間運行する運転員の管理についても、難しいでしょうけどメスを入れないといけないかもしれないですね。</p>

<p>委 員</p>	<p>朝の通勤、通学時間帯は、運転員が最大出勤しています。</p> <p>朝出勤した運転員を昼間一旦解放しまして、夕方再度出勤して8時間勤務しているものが約半数です。残りの半数が朝から午後まで勤務しています。</p>
<p>分科会長</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>ほかに、ご意見、ご質問等ありますか。</p>
<p>委 員</p>	<p>資料7ページの推進事項に高齢者定期券の見直しとありますが、すでに取り組んでいるのでしょうか。</p>
<p>委 員</p>	<p>現在、65歳以上を対象に、1箇月6500円で全線乗り放題という定期があります。</p>
<p>委 員</p>	<p>今後、バス利用者を増やそうとしたら、高齢者の利用を増やすようなことが必要だと思います。1箇月6500円は少し高いような気がします。もう少し安くして高齢者の利用が増えるような取組みをお願いします。</p>
<p>分科会長</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>ほかに、ご意見、ご質問等ありますか。</p>
<p>委 員</p>	<p>高齢者向けの「にこにこ定期券」は通常の乗車券を買うよりお得だという声を聞きますが、PRが足りないと思います。</p>
<p>委 員</p>	<p>もっとPRをしたいと思います。</p>

分科会長	<p>意外と知らないという方も多いのではないのでしょうか。</p> <p>毎日どこかに出勤するような方は1箇月6500円で安いでしょうが、週に2、3回の外出だと高いような気がします。</p> <p>ほかに、ご意見、ご質問等ありますか。</p>
委 員	<p>資料の確認ですが、資料4ページのNo.7久慈浜循環線は運行回数が0回で乗車人員が1人とあります、さらに運行回数が0回でも営業指数の数値がありますがどのようなことでしょうか。</p> <p>また、資料1ページに乗合バス全路線とあるのは日立市以外の路線も含めているのでしょうか。</p>
委 員	<p>乗合バス全路線には北茨城市、高萩市、常陸太田市などを含まれています。また、資料4ページの数値については確認します。</p> <div data-bbox="427 1169 1353 1482" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>後日電鉄確認</p> <p>BRTが3月25日から運行したため、久慈浜循環線の欄に、BRTの運行状況（3月25日～3月31日）の数値を記載した。</p> <p>そのため、365分の7日分のBRTの数値が記載されている。</p> </div>
委 員	<p>各山側団地線の状況をみると、朝は利用者が多く、収支も良いというところもありますが、帰りの時間帯は利用者が少なくなります。</p> <p>定期券の利用であれば、帰りの時間帯もある程度利用されると思いますが、実態としてどのようなことがあるのでしょうか。</p>
委 員	<p>団地線に限らず、朝、バスを利用している方が、帰りはバスを利用しないという状況が多く見られます。</p>

<p>委 員</p>	<p>朝は決まった時間に出勤等していますが、帰りの時間は分散しますのでバス以外で帰っていると推測しています。</p> <p>また、定期券ではなく、バスカードの利用者が多いので、帰りも必ずバスに乗ると言うことが無いのではないかと推測しています。</p> <p>最終バスは何時頃まであるのでしょうか。</p>
<p>委 員</p>	<p>22時台のバスもありますが、多くは21時台になります。</p> <p>また、路線によっては、もっと早い時間帯で終了しているところもあります。</p>
<p>委 員</p>	<p>通勤でバスを使っていますが、帰りの便は19時台で終了するので、帰りはバスを使えない状況です。</p>
<p>分科会長</p>	<p>ほかに、ご意見、ご質問等ありますか。</p>
<p>委 員</p>	<p>現在の状況では、バス事業者の頑張りだけでは限界があると思います。市は、事業者が言う採算性だけではない効用を考慮して、策を考える必要があるのではないのでしょうか。</p> <p>高齢者の場合でしたら、公共交通が無いと、外出しなくなるために体力気力が弱まり医療費が増えることになったり、無理して運転すれば交通事故を起こしたり、ということにつながります。公共交通がある効用をもっと広く捉え、公共交通会議から市の他の部署にも働きかけ、支え方・補助金の出し方を工夫するといったと思います。</p>
<p>分科会長</p>	<p>市の支援策という次の議事にも関連しますので、事務局から説明を</p>

	<p>お願いします。</p>
事務局	<p>(事務局説明)</p> <p><b>資料2</b> 市の支援策についてを説明</p>
分科会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>ただいまの説明で、ご意見、ご質問等ありますか。</p>
委 員	<p>生活に必要な移動機会ということで平日の4便を支援するという説明でしたが、土日の移動機会がレジャーであったとしても、小学生などが乗ってみるというチャンスは土日しかないと思いますので、将来のお客さんにバスに親しんでもらうということを疎かにしないほうが良いのではないのでしょうか。利用者が少なくなって、減っている状態をどうするかという話ではさみしいので、増やしていくような策を考えていった方が良くと思います。</p>
事務局	<p>先ほども電鉄さんから、土日の利用者が減少して今の便数を維持するのは厳しいというお話がありましたが、データをみると土日の移動機会を担保していくのは市としても厳しいと考えております。</p> <p>しかし、土日のバスが全く無くなるというわけにも行きませんので、日立電鉄交通サービスさんと今後協議していきたいと考えております。</p> <p>また、小学生がバスに親しんでもらうということは重要な視点だと思っておりますので、小学校でのバス教室を市内全校で実施できるようにしていきたいと考えておりまして、土日にバスを運行して小学生に利用してもらうのではなく、小学校でのバス教室でバスに親しんでもらいたいと考えております。</p>

	<p>また、今の状況で平日のバスを残していくということになりますと、土日の若干の減便は、現時点では致し方ないと考えております。</p> <p>その分、商観光施策との連携や土日の実態を電鉄さんと協議しながら進めていく必要があると考えております。</p>
分科会長	<p>ほかにご質問等ありますか。</p>
委 員	<p>関係者の連携が重要だと思います。</p> <p>市民、地域としては、公共交通の積極的な利用というのが一番の取組となってきますが、なかなか難しいところがあります。自分たちの生活スタイルをバスに合わせるということが必要だと考えております。</p> <p>なぜなら、電鉄さんも商売として行っていますので、バスが赤字の場合には運行しないというのが基本なのではないかと思えます。</p> <p>そして、どうしても必要なものについてのみ、市からの支援で運行するものと考えます。基本は黒字化を目指さないと、商売ですので長続きしないと思えます。</p> <p>しかし、青葉台・堂平で実施したアンケートではもっとバスを運行してほしいというような要望が大変多く出されています。</p> <p>例えば、病院に行きたいという要望があっても、1箇月や2箇月に一度の通院なので1日当たりに換算すると8人程度になります。そのような需要でバスが必要なのかという議論を地域住民間で行う必要があると考えています。</p> <p>生活のスタイルをバスの時刻に合わせるという意識に変わるような話し合いをこれから青葉台・堂平で進めたいと考えております。</p>
分科会長	<p>ほかにご質問等ありますか。</p>

<p>委 員</p>	<p>2点質問があります。</p> <p>1点目は、関係者の連携ということで、事業所の役割という記載がありますが、市が働きかけた時に事業所の反応はどのような感じでしょうか。</p> <p>2点目は、公共交通事業者としての役割として、いわゆる営業活動はどのようなことを行っているのでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>いままで、市内の事業所へ働きかけてきた中では、事業所の周辺に駐車場になるような遊休地が発生しておりまして、従業員が自家用車で通勤したほうが企業としては通勤手当が安く済むので通勤形態の転換が難しいという話がありました。</p> <p>しかし、本日は欠席ですが、日立製作所さんから分科会委員に入っ ていただいている理由としては、通勤者を増やすことが電鉄さんの経営基盤を安定させるということにおいて、最たるものと思っております。BRTの利用も含めて各事業所と利用促進を進めたいと考えております。</p>
<p>委 員</p>	<p>日立製作所の関連企業には、企業実績カードというものを導入してもらっておりまして、市内の大手事業所は、ほぼすべて導入してもらっています。企業実績カードとは、バスに乗っていただいた記録を元に1箇月分を後で精算するというものでございます。</p> <p>主な工場の利用数を見ますと、震災前は年間26万人でしたが現在は33万人に利用者が増加しまして、1社1社まわって営業した結果が出てきたものと考えております。</p>
<p>委 員</p>	<p>時刻表等の作成であれば、茨城県活性化会議の助成金も活用できますので是非ご検討いただければと思います。</p>

分科会長	ほかに何かありますか。
委 員	企業城下町である日立市ですので、事業所にどんどんPRしたほうが良いと思います。
委 員	<p>市内の施設や病院のホームページを見たのですが、バスを利用する場合の案内が少ないと思いました。</p> <p>最近はお出掛けの前にホームページを見る人も多いと思いますので、主だった企業や施設のホームページに、路線図や時刻表などのバスの案内掲載をお願いしたほうが良いと思います。</p>
分科会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>ほかに何かありますか。</p>
オブザーバー	<p>いろいろな意見が出ておりますが、土日をどうするかという議論が途中になっているような気がします。</p> <p>今回の資料でも土日については何もやらないわけではなく、継続的に検討するということですが、先ほどの日立電鉄さんの説明では、土日を何とかしたいということですので、2、3年後をどうするかというビジョンを話し合ったほうが良いのではないかと思います。</p> <p>もちろん平日については、4便を確保することを最低限ということで全市的に広げていくということですが、パートナーシップ事業に取り組んでいる地区をどうするかということがあると思います。</p>
分科会長	パートナーシップ事業に取り組んでいる皆さんは、多くの住民の声を聞いていると思いますが、土日の運行や、平日の最低水準4便につ

委員	<p>いて、何かご意見はありますか。</p> <p>土日の運行をどうするかということについては、まず、住民の方が土日にどこに行きたいのかというニーズを把握する必要があると思います。土日にお稽古ごとで多賀駅方面に行きたい、などという声を聞きますが、需要としては少ないので、バスを運行するほどではありません。どれくらいの方がどこに行きたいのかを把握したいと考えております。</p>
委員	<p>中丸団地では、パートナーシップ事業として団地内を循環してスーパーを経由する便を平日4便運行しています。経由するスーパーは土日にセールを行う場合があるので、土日もスーパーを経由する便を運行してほしいという声は聞いていますが、いまのところ平日だけで手一杯で、土日まで検討する余裕がありません。</p>
委員	<p>高鈴台団地では、団地の途中で運賃が上がるため、乗車促進活動を行う上で課題となっています。団地としては均一料金を設定してくれれば仲良く乗車促進活動ができると考えています。</p> <p>また、乗車率を上げたいというのが団地自治会の願いですが、日立駅周辺に魅力的な場所が無いということも課題であると考えています。</p>
分科会長	<p>ほかに何かありますか。</p>
委員	<p>買物に行きたい時間帯はほぼ同じだと思いますので、この時間帯だけとか、この曜日だけとか決めてバスを運行して、それに合わせた生活をしてもらうことが必要なのではないのでしょうか。</p>

委員	<p>実は今運行しているバスで買い物に行けるのですが、自分の行きたい時に、行きたい所へバスを運行してほしいという要望もあがってきます。</p>
委員	<p>一人ひとりの要望を聞いていたら、常にバスを運行していなければならないということになります。</p>
委員	<p>行先を絞ってしまって、それに合わせた生活をするような発想も大事だと思います。</p>
委員	<p>先日、水戸の京成百貨店への買物バスツアーの案内がありましたが、そのようなことが市内でも可能かどうか市や交通事業者に確認したいと思います。</p>
委員	<p>複数の団地で要望を取りまとめて、月に1回買い物ツアーのようなものやっていくというようなことも大事だと思っています。</p>
委員	<p>路線バスと貸切バスの中間のようなものが必要かもしれません。</p>
分科会長	<p>土日の便をどうするかということについてはどうでしょうか。</p> <p>埴山学区では、日曜日のバスを無くしてもいいんじゃないかというような乱暴な意見もありました。</p> <p>まだ年齢が若いのでクルマのほうが便利であるという意見が大半です。その方たちは、土日に家族で出掛ける時はバスではなくクルマを使うという方ですので、地域としては土日にバスが無くなることを覚悟するということがあるのかもしれない。</p>

分科会長	<p>どのくらいまで土日が減便されても大丈夫なのか、地域として探る必要があるのかもしれませんが。</p> <p>それでは次の議事に進みたいと思います。</p> <p>議事（3）移動手段の最低水準（1日4便）を確保するためのメニューについて、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>（事務局説明）</p> <p><b>資料3</b> 移動手段の最低水準（1日4便）を確保するためのメニューについてを説明</p> <p>ありがとうございました。</p> <p>ただいまの説明で、ご意見、ご質問等ありますか。</p>
委 員	<p>資料1に戻っても良いでしょうか。</p>
分科会長	<p>どうぞ。</p>
委 員	<p>資料1の収支計画では、計画に取り組んだ5年後も赤字が7500万円ですが、これで大丈夫なのでしょう。</p>
委 員	<p>決して赤字でも良いということではありませんが、平日に減便しないという方針を進めると、ここまでしか赤字が縮減できないということになります。</p>
分科会長	<p>最後に全体を通して何かありますか。</p>

オブザーバー	<p>土日の運行について皆さんのご意見を聞いていると、路線バスで出掛ける部分とイベントとかの貸切バスで街なかに出掛ける部分と、一緒に考えたほうがよいのではないかというようなことがありましたので、一つの方向性として考えていく余地があると思いました。</p> <p>資料3は、それぞれの地域で経費等を試算してどのような交通を選択していくのかということがありますので、もう少し具体的な事例をそれぞれの交通モードに記載したほうが良いのではないかと思います。</p>
分科会長	<p>ありがとうございました。</p>
委 員	<p>土日の運行に関連して、日立市には神峰公園という観光資源がありますので、学校の長期休みなども含め路線バスで行けるようにしてはどうかと思います。さらに、神峰公園の駐車場は無料なので、有料化を検討して、バスでいったほうが得だと思われるようにしたほうが良いのではないかと思います。</p>
分科会長	<p>5 閉 会</p> <p>予定されておりました議事を終了しましたので、事務局にお戻しします。</p>
事務局	<p>本日は、大変活発なご議論をありがとうございました。</p> <p>次回は9月中旬ごろ開催したいと思います。</p> <p>以上をもちまして、日立市公共交通会議を閉会といたします。ありがとうございました。</p>

## 会 議 記 録

会議名称	日立市公共交通会議 第4回 協働・支援のあり方等検討分科会	
開催日時	平成25年9月26日(水) 14時～16時	
開催場所	日立市保健センター 4階機能訓練室	
議長氏名	西村 ミチ江 (分科会長)	
出席者 (名簿順)	仲野 徳寿、村上 ひとみ、小室 正行、高野 たい子、滑川 純子、 久米 正夫、國松 永稔、山田 稔 (オブザーバー)、仙波 義正、 大藤 順一、水出 浩司、百瀬 義広、福士 邦彦、谷口 正俊、 有馬 克也、今橋 徹也 (代理高野氏)、鈴木 智教	
欠席者 (名簿順)	川崎 健輔、齋藤 邦夫	
事務局	都市建設部次長 田所 保行 公共交通政策課長 赤城 正敏外5名	
式次第	1 開 会 2 分科会長あいさつ 3 議 事 (1) 日立電鉄交通サービス(株)の経営改善計画 (案) について (2) 公共交通の協働・支援のあり方に関する提言書 (素案) について 4 閉 会	
配布資料	日立市公共交通会議 協働・支援のあり方等検討分科会 座席表 日立市公共交通会議 協働・支援のあり方等検討分科会 (委員名簿) ・資料1 乗合バス事業経営改善計画 (案) ・資料2 公共交通の協働・支援のあり方に関する提言書 (素案) ・参考1 前回の分科会後にいただいた意見 ・参考2 高野委員から要望された資料	
発言者	内 容	
事務局	1 開 会 では、定刻になりましたので、ただ今から、日立市公共交通会議分科会を開催いたします。 本日も山田先生にオブザーバーとしてお越しいただいています。 よろしく申し上げます。 本日の予定でございますが、会議次第にありますように、	

	<p>議事として</p> <p>(1) 日立電鉄交通サービス(株)の経営改善計画(案)について</p> <p>(2) 公共交通の協働・支援のあり方に関する提言書(素案)について</p> <p>てのご協議をお願いしたいと考えております。</p> <p>また、前回の分科会終了後にいただいたご意見と、高野委員からお願いされたデータの資料を、参考資料1、2として配付させていただいておりますので、ご覧いただければと思います。</p> <p>よろしく申し上げます。</p> <p>では、開会にあたり、西村分科会長から一言ごあいさつをいただき、併せて、ここからの進行は西村分科会長にお願いいたします。</p>
分科会長	<p>2 分科会長あいさつ</p> <p>皆さん、お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。本日は分科会として提言に向けた最後の議論になると思いますので、活発なご議論をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。</p>
分科会長	<p>3 議事</p> <p>それでは議事に入ります。議事(1)日立電鉄交通サービス(株)経営改善計画(案)について、事務局は説明をお願いします。</p>
事務局	<p>(1) 日立電鉄交通サービス(株)の経営改善計画(案)について</p> <p>こちらは、日立電鉄交通サービスさんが経営赤字額を縮減するために策定を進めている計画でございます。前回の会議では、計画の骨子について皆様からご意見をいただきました。今回、計画の全体像が案として電鉄さんから示されましたので、日立電鉄交通サービスさんに資料のご説明をお願いしたいと思います。</p>

<p>委員</p>	<p>よろしくお願いいたします。</p> <p>(日立電鉄交通サービス説明)</p> <p><b>資料1</b> 乗合バス事業経営改善計画(案)について説明</p>
<p>分科会長</p>	<p>丁寧な説明ありがとうございました。</p> <p>ただいまの説明で、ご意見、ご質問等ありますか。</p>
<p>委員</p>	<p>計画を見ると、サービスの向上という項目が多く、利用する側としてはありがたいと思います。しかし、この計画を実施すると経営は黒字になるのでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>結論としては黒字にならないと思います。</p> <p>乗務員の接遇向上やわかりやすい時刻表、バスの乗り方教室などを実施して、利用者が増えてほしいと願っていますが、経営が黒字になるまではいかないと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>増収策というテーマが一番大事だと思います。そのため、山側団地などで取り組んでいるパートナーシップ事業などに期待したいと思います。</p> <p>また、乗車人数を増加させるためには発想を変えることが必要になるのではないのでしょうか。今は自家用車でレジャーに出かけていますが、高齢になって運転できなくなったときに、バスでレジャーに出かけられるようなことができないのでしょうか。</p> <p>1日30,000円の経費が掛かっているとしたら、運賃1000円で30人を集め、バスで行きたいところに行くような発想の転換も大事だと思います。そのためには、各団地一体となって取り組んでいくことも大</p>

委員	<p>事だと思えます。</p> <p>パートナーシップ事業に取り組んでいる4つの地区で、住民の方々からいろいろな場所に行きたいという要望は出されます。</p> <p>その要望にすべてお応えするのは難しいですが、できるだけ対応していきたいと進めてきています。</p> <p>結果として、4つの地区すべてで対前年度100%以上の乗車率となっていますので、地域のみなさんの意見を取り入れたバス運行計画の見直しや、地域のみなさんと一体となったバスの乗車促進活動は、今後も展開していきたいと考えています。</p> <p>ただ、レジャーの運行形態を考えると、事前に運行ルート、運行時間の許可をもらう乗合バスを活用することは難しいところがあると思います。</p> <p>また、団地間での連携は今後の検討課題と考えております。</p>
委員	<p>高齢化が進んでいる状態をどう捉えるかだと思います。高齢化が進んで困ったと思うのか、高齢者が増えて何かビジネスチャンスがあると思うのかだと思います。</p> <p>路線バスも今までの形態にしがみついているとはいえないと思います。レジャーの移動手段ということではなく、各団地の住民が連携し、利用者の規模を大きくすることで、住民が望むような運行が路線バスでもできるように検討してはどうかということです。</p>
分科会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>ほかに、ご意見、ご質問等ありますか。</p> <p>小学校でのバス教室や夏休みの小学生50円運賃など、子どもを持</p>

<p>委 員</p>	<p>つ親として大変ありがたいです。</p> <p>しかし、学校の生活指導で、小学生だけで学区外に出てはいけないということがあります。</p> <p>そのため、せっかく小学生 50 円運賃を実施しても、バスで外出してはいけないと思う親もいるのではないのでしょうか。</p> <p>学校との連携も重要だと思います。</p> <p>また、中学生は部活動で午後 6 時ごろ下校しますが、帰り道にバスを活用するようなことを検討してはどうでしょうか。</p> <p>中学生のバス利用が定着すれば、バスの状況も変わってくるのではないのでしょうか。</p> <p>事例として、諏訪小学校での取組みがあります。</p>
<p>事務局</p>	<p>高台に潮見台団地というところがありますが、そちらに住んでいる低学年児童の下校が大変だという話が地域からありまして、学校近くにバス停を新設して下校のみバスを使うということを実施しています。3 年ほど経過しており、児童だけでバスを利用して下校していると聞いています。</p> <p>堂平団地なども高台なので、中学生の下校は大変だと思います。堂平・青葉台団地でパートナーシップ事業の検討をしていますが、その中で、中学生の下校手段検討も取り組んでいきたいと考えています。</p>
<p>委 員</p>	<p>電鉄さんの経営改善計画で、私も大事なことは増収対策、利用者を増やせるかどうかだと思います。もちろんコストカットも重要ですが、コストカットには限界があります。</p> <p>資料 2 の路線バスの利用者数をみると、平成 4 年は利用者の約 6 割が通勤、通学定期です。</p> <p>県内の鉄道会社やバス会社のデータを見ると、定期券利用客をどれ</p>

だけ確保できるかが経営に大きく影響していると思います。

定期券利用者は乗っても乗らなくても料金を払ってくれますので、公共交通事業を経営する側からすれば、定期券利用者数は事業を継続していけるかどうかの試金石になっていると思います。

日立電鉄さんの平成22年度の定期券利用者のデータを見ると、定期券利用者が2割もなく、市町村が実施しているコミュニティバスとほとんど変わらないような割合だと思っています。

定期利用者がこんなに減少しているにもかかわらず、なぜそのままなのでしょう。地域の方がバスを必要としないとなると、やはり、バスを運行することは無理なのだと思います。地域の方がバスを必要とするのであれば、定期券を買う必要があるのだと思います。

街のにぎわいのために、誰も乗っていないバスでもいいので走らせたいというのは、商工業の活性化という視点からは良いのかもしれませんが、公共交通の議論ではないと思います。

福祉的な部分やまちづくり的部分を公共交通と一緒に議論してしまうと、成り立たない公共交通機関を無理に成立させようとする事にならざるを得ないと思います。

市内の各事業所に働きかけて、公共交通に戻ってもらうようなことが必要なのではないでしょうか。そうすることで、渋滞もなくなりますし、渋滞がなくなれば、バスの定時性もあがります。

公共交通政策としてバス利用者を増やそうとすると、そのような働きかけしかないのではないのでしょうか。

企業実績定期券の拡大という推進事項がありますが、もし今の定期券の料金設定が高いのであれば、定期券の割引率をもっと高くするべきだと思います。割引率も含めて、どうしたらバスに乗ってもらえるのかということを考えないとならないと思います。

また、住民の方々を見ても、一家に3台も4台も自家用車があって、

バスは利用しないという方も多いのではないのでしょうか。

バスを利用しないという方々に無理してバスに乗ってくださいというのは、難しいことだと思います。

本当にバスを必要とする方々に、どのようなバスサービスを提供していったらよいのかということ、市だけでなく市民みんなで議論できないかと思います。そういった点で、パートナーシップ事業は良い事業だと思います。

無理も1日くらいはできるでしょうけども、1年間、10年間、20年間という長い期間で公共交通を考えると、無理するのではなく、日々の中で公共交通について考えるモビリティマネジメントのようなことが市民に浸透すれば良いのではないかと思います。

モビリティマネジメントとは

1人1人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向、たとえば過度な自動車利用のライフ・スタイルから「かしこく」クルマと公共交通機関や自転車などを利用するライフ・スタイルに変化する方向に、自発的に変化することを期待するもので、コミュニケーションを中心とした交通施策

オブザーバー

やはり、通勤でバスを利用する方をどうやって確保していくかということが、バス事業全体の採算という視点からすると、大変重要だと思います。

今回の経営改善計画を見ると、バス会社と市内企業が通勤に関してそれなりの動きをしますとあります。

企業に公共交通の方を向いてもらって一緒に考えていこうという動きはこれまでありませんでした。まずは少しでも公共交通に関心を持ってくれる方を増やしていくという段階だと思いますので、これが

ら何をしていくか考えていけば良いと思います。そういった意味で、企業と一緒にやっっていこうという方向性は、もっとはっきりさせたほうが良いのではないかと思います。

地域とのパートナーシップ事業についても同じような状況です。

バス利用者数は減っていませんのでそれだけでも効果はあると思いますが、赤字ではなくなるというところにはなっていない状況です。今は地域の中で公共交通を考える人々の輪を広げていこうという段階だと思います。

ですので、電鉄さんが経営改善計画でがんばっていくので、地域のみなさんもすこし公共交通について考えてみてくださいということの説明した時に、地域のみなさんから見て効果的なのかどうかという点もご意見をいただいたほうが良いと思います。

また、土日のバスが減便されることや収支の状況などの情報を地域に提供して、危機的な状況であると理解してもらう市民を増やしていくことなどを行うタイミングだと思います。

市民、企業の方にこのような実態を知っていただき、引き続き関心をもってくれる方々を増やしていくということを、当面取り組んでいく必要があると思います。

高鈴台団地を運行しているバスは、昼間イトーヨーカドーを経由するような運行経路にしていますが、イトーヨーカドー前停留所の利用者が増えています。

増えているところを考慮して、食料品店や病院など、利用が伸びそうなところの停留所を増やす方が良いと思います。

東町に住んでいますが、イトーヨーカドーまで徒歩でいっています。東町にバスの車庫がありますが、そこからはバスに乗車できませ

委 員

委 員

委員	<p>ん。高齢者にすれば短い距離でもバスを使えば助かるのではないのでしょうか。</p> <p>先ほど、レジャー目的は路線バスでは難しいというご意見がありましたが、将来どのようなまちにしたいのかということが大事だと思います。高齢化が進んで毎日が休日のような方が増える中で、レジャー目的を除くと市民の目的地は病院くらいになってしまうのではないのでしょうか。</p> <p>バス会社さんからすれば、補助金をもらいながら努力してギリギリのところまで運行しているので、レジャーまではカバーできないというのは当然なのですが、市としてはそのような方針でよいのでしょうか。</p>
事務局	<p>レジャー目的の移動を考えないということではないです。</p> <p>BRTはレジャーを含めた周辺まちづくりを考慮しながら検討していますが、それに関連して路線バスも検討していくこととなります。</p> <p>いままで、乗合バスの議論をしてきましたが、レジャーのような目的地の場合は乗合バスによる運行よりも、貸切バスの運行形態のほうが良い場合もあると思います。市外へのレジャーについては電鉄さんのほうで希望者を募集して貸切バスを運行したり、市内のレジャーについてはネットワーク化や案内、PRなどを進めて乗合バスを運行するなどの使い分けで進めていきたいと考えています。</p>
分科会長	<p>資料18ページにある需要に応じた路線やダイヤの見直しなどは、そのようなことを考慮していくのではないかと期待しています。</p> <p>黒字になっている路線でも、黒字だから今のままで良いということ</p>

事務局	<p>ではなく、今使っている方がずっと乗り続けてくれるようなことが必要だと思います。</p> <p>それでは、次の議事に移りたいと思います。議事（２）公共交通の協働・支援のあり方に関する提言書（素案）について、事務局から説明をお願いします。</p> <p>（事務局説明）</p> <p><b>資料 2</b> 公共交通の協働・支援のあり方に関する提言書（素案）について説明</p>
分科会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>ただいまの説明で、ご意見、ご質問等ありますか。</p>
委員	<p>行政支援という項目で、１日４往復分の赤字相当額を市が支援するというのが基本だと理解しましたが、資料１６ページにある交通モードの成立条件は、１日４往復分ということと連動しているのでしょうか。</p> <p>連動しています。</p> <p>例えば、路線バスの成立条件で１日当たりの乗車人数が８５人以上とありますが、１日４往復分の支援となると、片道１便当たり１０．６人の乗車になり、多いような気がします。</p> <p>これは８５人に届かない部分を補助するということでしょうか。</p> <p>また、乗合タクシーの乗車人数が８２人とありますが、どのような意味でしょうか。</p>

事務局	<p>市が支援をして路線バスを運行する場合の経費と、乗合タクシーを運行する場合の経費と乗車人数の境界を例示したものです。</p> <p>日立市で実施している乗合タクシーの利用者数の実績として1日82人ということがありましたので、路線バスと乗合タクシーの成立するめやすとして例示したものになります。</p>
委員	<p>補助を受ける方からすれば、成立条件が厳しいような気がします。</p> <p>地域の住民が支援を受けて自分たちの地域に便利な公共交通を導入したいと考えた時に、このような成立条件でよいかどうか、もっと住民と議論した方が良くはないのでしょうか。</p>
事務局	<p>この資料は、バス路線を1日4往復維持する場合の赤字額を税金で支援する場合に、より効率的な交通を地域が選択するめやすとして例示したものです。</p> <p>例えば、地域が1日4往復分のデマンド方式乗合タクシーを導入したいという場合に、利用者などの需要が満たしているかどうかを判断するための例示になります。</p> <p>ですので、地域の状況に応じた交通モードは検討しますが、あくまで、1日4往復分を税金で支援する場合に1つの交通モードだけではないという意味になります。</p> <p>地域にとってどのような交通モードが効率的で効果が高いのかを今回の提言を踏まえて、市が研究していきたいと考えています。</p>
委員	<p>資料10ページの各主体の役割分担と見ると、事業所や市民などの役割として、公共交通の積極的な利用とあります。</p> <p>先ほども、無理に公共交通に乗ってくださいと言っても、難しいというご意見もありましたが、乗ってもらうための運賃施策も必要なの</p>

事務局	<p>ではないでしょうか。</p> <p>例えば、通勤定期についても、ほとんどの企業が週休2日制で、通勤定期を購入するよりは、使った分だけの実績払いのほうがお得だということがあるのであれば、通勤定期の割引率を見直して利用者を誘導するようなことが必要だと思います。</p> <p>また、交通事業者応援団を作ったりして会費を払って入ってくれた方はお得な運賃にするとか、1日乗り放題券を販売するとか、乗らなきゃ損だよねというような工夫をする余地があるのではないのでしょうか。</p> <p>14ページから15ページに「市が支援し」とありますが誰に対して支援するのでしょうか。</p> <p>交通事業者のみの努力では限界にきており、行政の関与が不可欠と考えるという内容ですので、「交通事業者へ市が支援する」と追記します。</p>
委員	<p>推測ですけど、以前、市内の事業所の多くは通勤定期券を現物支給していましたので、山側団地などからの通勤定期利用者が多かったのだと思います。</p> <p>しかし、平成7年ごろに現物支給を手当支給に切り替えて自家用車通勤が普及し始め、事業所周辺の遊休地も駐車場化を進めてきたということが通勤定期利用者減少の背景にあると思います。</p> <p>通勤定期の割引率が高くなっても、利用する側のシステムだったり、個人の感情だったり、バスを利用しないという流れになっています。</p> <p>事業所としても、ノーマイカーデーの社員への呼び掛けや、渋滞緩和のための通勤時間帯の分散など、提言書に記載されている役割は実</p>

	<p>施しています。</p> <p>これからも、路線バスにできるだけ乗ってもらえるようなことや、できるだけ日立市に住んでもらえるようなことへの働きかけは事業所としても必要だと考えています。具体的には、できるだけ路線バスに乗ってもらうように斡旋していくしかないと思っています。</p>
分科会長	<p>先ほどありました、バスに乗ってもえるような運賃施策についてはどうでしょうか。</p>
事務局	<p>交通事業者の役割として記載してあります、「利用者ニーズを踏まえた運行サービスの向上」に運賃施策も含まれていると解釈していますが、運賃については交通事業者の考え方が大きいと思いますので、後ほど交通事業者と調整したいと思います。</p>
委 員	<p>交通事業者の考え方が大きいとは思いますが、もっと市も責任を持ってほしいと思います。</p>
オブザーバー	<p>このような整理をすると「利用者ニーズを踏まえた運行サービスの向上」に運賃施策も含まれていると解釈できると思いますが、利用者ニーズを踏まえているかどうかの判断は利用者になりますので、交通事業者が一方的に考えただけではダメだと思います。</p> <p>そのあたりが上手く動いていくような工夫を今から考えていくことが必要だと思います。</p>
委 員	<p>事業所が週休2日になった時に、定期券の割引率は見直しました。</p> <p>通勤以外の定期券については、高齢者用の乗り放題定期券、通学者用の区間限定1,000円定期などを実施して、利用者の呼びこみを行って</p>

<p>分科会長</p>	<p>います。</p> <p>経営改善計画の25、26ページにある夏休み小学生50円運賃や通学・高齢者用定期の見直し以外に、通勤定期などの運賃施策に取り組む場合には、市など関係機関の後ろ盾がないと取り組むだけの余力はないと思っています。</p> <p>「利用者ニーズを踏まえた運行サービスの向上」という部分に、もう少し表現を追加することで、先ほどの御意見を反映できるかもしれませんので、検討してくれますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>交通事業者と協議しながら、表現を追加できるように検討したいと思います。</p>
<p>分科会長</p> <p>委員</p>	<p>ほかに御意見等ございますか。</p> <p>市によっては、後期高齢者に対して医療費が安くなったり、温泉施設を無料にしたりとか行っているところがありますが、バスの運賃を市が後期高齢者に支援することはできないでしょうか。</p> <p>電鉄さんが実施している高齢者用定期券の半額を市が助成することができれば、高齢者の利用が増えるのではないのでしょうか。</p>
<p>分科会長</p>	<p>提言書に盛り込んだほうが良いということでしょうか。</p>
<p>委員</p> <p>事務局</p>	<p>提言書には盛り込まなくて良いと思います。</p> <p>椎名観光バスさんが運行している十王地区の路線バスは、合併前の旧十王町からの施策として定額200円運賃のうち、70歳以上の方</p>

<p>委員</p>	<p>を対象に半額の100円助成しています。そのようなことや高齢化率を踏まえまして、今後検討していきたいと思います。</p> <p>先日、自治会の会議で交通事業者の収益がどのように変化しているのか知りたいという意見がありました。</p> <p>自分たちで地域の交通を守っていく意識を高めようとした場合に、もう少し細かいデータがないと意識が高くなれないということでした。もっと、PRや利用状況などきめ細かくわかりやすい情報を住民に提供したほうが良いと思います。</p> <p>また、高齢者用定期券は、地域限定で使いやすい定期券を販売できないのかという意見もありました。</p>
<p>分科会長</p>	<p>高齢者用定期券などいろいろなサービスが提供されていますが、市民に知られていないという感じがします。交通事業者の責任なのか、市民がもっと知る努力をしなければならぬのかわかりませんが、もう少し広報関連に力を入れたほうが良いと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>先月の市報で公共交通のPR記事がありましたが、シリーズで継続して掲載しても良いのではないのでしょうか。</p>
<p>分科会長</p>	<p>全体を通して広報や市民に知らせることが少ないかもしれません。その辺も含めて市は協議をしてもらいたいと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>資料9ページに市内の道路は渋滞しているとありますが、通勤者のバス離れは、渋滞でバスの到着時間が読めないということも大きな要因だったのではないのでしょうか。</p> <p>先の長い話になるのですが、バスの利用を増やすために、道路状況</p>

<p>分科会長 委員</p>	<p>を良くするというようなことを提言に盛り込んだほうがよいのではないのでしょうか。</p> <p>事務局は検討してください。</p> <p>提言書の主体別役割分担に、市民、事業所、市の公共交通利用推進ということが記載されていますが、交通事業者の役割にも利用促進に取り組むということが読み取れるような表現を記載したほうが良いのではないのでしょうか。</p> <p>また、運輸局としてお力添えできるようなことがあれば、何なりとご相談いただければと思います。</p>
<p>分科会長</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>そろそろ予定の時間でございますが、よろしいでしょうか。</p> <p>提言書の修正については、会長と事務局で後日調整させていただきます。</p>
<p>分科会長</p>	<p>5 閉 会</p> <p>予定されておりました議事を終了しましたので、事務局にお戻しします。</p>
<p>事務局</p>	<p>本日は、大変活発なご議論をありがとうございました。</p> <p>分科会長からありましたように、提言書の修正については分科会長、会長と調整して日立市公共交通会議に議案として提出したいと思えます。</p> <p>ちょっとよろしいでしょうか。</p>

<p>オブザーバー</p>	<p>日立市公共交通会議に議案として提出する前に、パートナーシップ事業を実施している各地域の分科会委員は、できれば一度地域で提言の内容などを議論していただいたほうが良いと思います。</p> <p>それを踏まえて日立市公共交通会議で議論したいと思います。事務局で調整してください。</p>
<p>事務局</p>	<p>各委員に議事録の確認を郵送しますので、その時に追加の御意見があれば事務局までご連絡していただければと思います。</p> <p>また、地域からのご意見も併せて確認し、それを踏まえて、会長、分科会長と提言書の内容を調整したいと思います。</p> <p>最後になりますが、分科会としては本日が最終となります。</p> <p>長い間ご協力いただきましてありがとうございました。</p> <p>以上をもちまして、日立市公共交通会議分科会を閉会といたします。ありがとうございました。</p>

## 会 議 記 録

会議名称	平成25年度 第3回日立市公共交通会議
開催日時	平成25年10月30日(水) 14時～16時30分
開催場所	日立市産業支援センター 大研修室
議長氏名	山田 稔(会長)
出席者(名簿順)	佐藤 浩美、仲野 徳寿、川崎 健輔、西村 ミチ江(副会長)、 小室 正行、有馬 喜代貴、池田 和法、有賀 絵理、高野 たい子、 野村 精志(代理川崎氏)、大弥 則行、久米 正夫、鈴木 広幸(代理 児玉氏)、仁瓶 正(代理小須田氏)、國松 永稔、山田 稔(会長)、 豊田 泰二(代理今橋氏)、吉原 昌志、仙波 義正
欠席者(名簿順)	村上 ひとみ、小野 正昭、滑川 純子、山下 由加、石田 伸博
事務局	都市建設部次長 田所 保行 公共交通政策課長 赤城 正敏 外3名
式次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 開 会</li> <li>2 会長あいさつ</li> <li>3 議 事 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 協議事項 <ol style="list-style-type: none"> <li>ア 日立電鉄交通サービス(株)の経営改善計画(案)について</li> <li>イ 公共交通の協働・支援のあり方に関する提言書(案)について</li> </ol> </li> <li>(2) 報告事項 <ol style="list-style-type: none"> <li>ア 塙山学区の実証運行の結果について</li> <li>イ エコフェスひたち2013でのPRについて</li> </ol> </li> </ol> </li> <li>4 閉 会</li> </ol>
配布資料	日立市公共交通会議(平成25年度 第3回)座席表 日立市公共交通会議(委員名簿) <ul style="list-style-type: none"> <li>・資料1 乗合バス事業経営改善計画(案)</li> <li>・資料2 公共交通の協働・支援のあり方に関する提言書(案)</li> <li>・資料3 塙山学区パートナーシップ事業の状況について</li> <li>・資料4 エコフェスひたち2013での公共交通PRについて</li> </ul>
発言者	内 容
会 長	(中略 提言書関連箇所のみ) それでは次の議事に進みたいと思います。 協議事項のイ 公共交通の協働・支援のあり方に関する提言書(案)

事務局	<p>について、事務局から説明をお願いします。</p> <p>(事務局説明)</p> <p><b>資料2</b> 公共交通の協働・支援のあり方に関する提言書(案)についてを説明</p>
会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>この提言書は10ページから12ページに考え方が記載されていて、14ページから16ページが具体的な支援の方法が記載されています。</p> <p>どこのバス路線でも支援されるわけではなく、支援額が過大にならないように効率的な方法も検討するということになっています。</p> <p>これについてご意見等ありますか。</p>
委員	<p>高齢になり、バスに乗れなくなった市民が増えています。いつの時点で公共交通から高齢福祉に切り替えるかの議論が必要と思います。</p> <p>今後、日立市ではバスに乗れなくなる人が一気に増えると思われるのですが、市は対応策を検討しているのでしょうか。</p>
事務局	<p>今回の提言書では、基本的にはバスに乗れなくなる前の方を対象にしていますので高齢者対策は薄いと思います。ただし、効率的な支援をするため、各地域の実情に応じた検討をすることになっておりまして、その中で高齢化が進んだ地域の検討を進めたいと考えております。</p>
委員	<p>具体的にいつ頃から検討を進めるということはまだないのでしょ</p>

事務局	<p>うか。</p> <p>まだ、具体的にはありません。</p>
会 長	<p>パートナーシップ事業を進めれば、地域住民から早い段階でバスに乗れない高齢者の対応をどうするかという声が出てくるとおられます。</p> <p>地域の中でバスに乗れない高齢者を重視する段階に来ているのか、若しくは、もう少し通勤者のバス利用を重視したほうが良い段階なのか地域によって状況が違ってくると思われるので、今回はそこまで踏み込んでいないということです。</p>
委 員	<p>今はバスに乗らないけれど、将来必要になるかもしれないという世代に、公共交通の重要性を考えてもらうためにも、もっと市民の役割を明確にしたほうが良いと思います。</p> <p>がんばった地域に手厚く支援するという姿勢にしないと、市民は何もしなくても良いということになると思います。</p> <p>そのため、提言書の16ページに、頑張る地域にはもっと支援するという文言を追加したほうが良いと思います。</p>
事務局	<p>パートナーシップ事業で住民が乗車促進に取り組んだ結果、バスの便数が増加したり、コミュニティの活動が活発になったりなどの成果がありましたので、引き続き、パートナーシップ事業の成果やその後の状況などのPRや地域の拡大を検討していきたいと考えています。</p> <p>また、提言書にはパートナーシップ事業などへ積極的に支援したい旨を記載したいと思います。</p>

委員	<p>今回の「公共交通の協働・支援のあり方に関する提言書」のように、地域と行政が一緒になって公共交通を確保するための模索をするという取組を行っている団体は全国的にもまれで、非常に素晴らしいことだと思います。</p> <p>そこで、公共交通について一度考えていただきたいのですが、はじめに便利なバスが運行していろいろなところに自由に行けるようになったので「まち」ができたのではなく、鉄道会社やバス会社などの公共交通に関わる方が需要に応じて利便性を高めてきた結果として、今の公共交通があるのだと思います。</p> <p>そのような流れが変化して人口減少や高齢化などが進む中、どうすれば地域の公共交通を確保できるのか、地域の活性化が失われないのかなどは、地域にいる方が検討することが一番重要だと思います。</p> <p>また、公共交通を拡大させることと、都市の活性化とは等しいわけではありません。</p> <p>都市の活性化は商工施策や農業施策、福祉施策などの様々な要因があって活性化するものです。</p> <p>公共交通をどう活性化させていくのかということは、乗降客や移動者の目線だけで議論したほうが良いと思います。いろいろなことを考えすぎると何もできなくなってしまいます。</p> <p>公共交通の活性化は、利用者の状況を考慮してある程度できるところで検討しないと実現する見込みのないものになってしまう恐れがあります。</p> <p>人口が減少している中、公共交通の活性化を進めるにはコンパクトシティー化を検討する必要があるという意見が茨城県公共交通活性化協議会の勉強会でありました。</p>
----	---

<p>委員</p>	<p>コンパクトシティー化を推進する具体的な方策はまだありませんが、茨城県は平地が広く公共交通網だけで地域全体を便利にするのは難しい市町村もありますので、マイカーと公共交通を織り交ぜながら検討したほうが良いと考えています。</p> <p>地域の活性化と公共交通の活性化を一旦切り離して、この会議では、できるところからやるという議論をしたほうが良いと思います。</p> <p>日立市都市建設部としては、まちづくりという観点で日立市をどのように活性化させていくのかなど様々な課題があります。</p> <p>そのようなことをすべて一緒に議論してしまうと、先ほどのご意見のとおり理想だけの話になってしまうと思います。</p> <p>まずできることからやるということで、より良い公共交通が日立市にできるように、この会議を中心に進めていきたいと考えています。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>ほかに何か質問等ありますか。</p>
<p>委員</p>	<p>日立電鉄交通サービスさんの経営改善計画で非常に厳しい状況だということがわかりました。</p> <p>私の子供は小学校に路線バスで通学しています。</p> <p>数年前に子供がバスに乗車しているときにバスが追突されるという事故がありました。その時は運転手さんが子供達を安全な場所に移動させるとともに、すぐ代替のバスが来て遅刻せずに登校することができました。ありがたく思っています。</p> <p>また、子供がバス料金を支払うときに数十円不足するということがありましたが、運転手さんからやさしく「この次に払ってくればい</p>

	<p>いよ。」という声をかけていただいたと聞いています。</p> <p>人を育てるだけでなく、子供も育ててくれるようなバス会社なので是非がんばってほしいと思います。</p>
会 長	<p>ありがとうございました。</p> <p>ほかに何か質問等ありますか。</p>
委 員	<p>先ほど、高齢者の移動手段確保という話がありましたが、実際にバスに乗れるのは70歳代後半までくらいだと思います。</p> <p>最近では80歳代の一人暮らしの方が認知症になるというケースが大変多くなっています。</p> <p>そのような方は一人でバスに乗ることができませんので、移動手段をどうやって確保すればよいのか考えていますが、なかなか良い案が出てきません。</p> <p>また、日中運行しているバスを見ると、一人か二人しか乗っていません。経営は大丈夫なのか心配しています。この経営改善計画でいろいろな取組みを行い、がんばってほしいです。</p>
会 長	<p>バスを使えない高齢者の移動手段を考えなければならないということは、今回の提言書には書いていませんが、おそらくいろいろなところで課題となっていると思います。</p> <p>それぞれの地域で取組んでいる情報を整理するなどして、今後この会議で議論していきたいと考えています。</p> <p>ほかに何か質問等ありますか。</p>
委 員	<p>交通事業者にとって大変ありがたいご意見ありがとうございます。</p>

	<p>昼間のバスは利用者が大変少ない状況です。</p> <p>昼間の運行本数も需要に合わせて減らしてきていますが、収支は改善されない状況です。</p> <p>昼間の運行本数をこれ以上減らさないで、市民のサービス水準を維持していくためには、提言書で議論しているような支援が必要と考えています。</p>
会 長	<p>分科会長何か意見等ありますか。</p>
副会長	<p>交通事業者、市民、行政のそれぞれの役割があると思いますが、一口に市民と言ってもある程度のグループと考えたほうが良いと思います。日立電鉄交通サービスがいろいろな事業やPRを行っていても、知らないという意見が多く聞かれます。</p> <p>交通事業者が一生懸命取組んでも、市民一人ひとりまで伝わる体制が無いということだと思います。</p> <p>実証運行を実施した地域では、地域内に組織した検討組織から各住民にお知らせできるという強みがあると思います。</p> <p>市民といっても実際には自治会やコミュニティになると思いますが、そのような組織が市民一人ひとりまで声をかけていくことが大事だと思います。</p> <p>日立電鉄交通サービスの経営改善計画を聞いたとき、身を切られるような思いがしました。</p> <p>そこに自分が身を置けば大変なことだろうと思いますので、市民としても役割を担うべきだろうと思い、今回提言をまとめさせていただきました。</p>

<p>会 長</p>	<p>いくつか修正のご意見をいただきましたが、それを踏まえて今回最終の提言書としてご了解いただけるでしょうか。</p> <p>バスを使えない高齢者の移動手段をどうするかというご意見がありました。今回の提言の範疇ではありませんが、課題として認識しているという文言を記載したほうが良いと思います。</p> <p>16 ページにも地域への支援を追加したほうが良いと思います。</p> <p>今後のスケジュールとして事務局から何かありますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>ただいまのご意見を修正した後も、ご意見等あれば事務局までお申し付けいただきたいと思います。</p> <p>また、提言書の最終的な確認は、会長に一任するという事でご承認いただければと思います。</p>
<p>会 長</p>	<p>もしこの場で言い足りないことがあれば、後日事務局に伝えていただき、私と事務局で最後の検討を行いたいと思います。</p>
<p>委 員</p>	<p>15 ページで赤字相当額の支援ですが、赤字分だけでなく事業者ががんばってプラスにすれば、そのがんばった分が事業者に入るような支援はできないのでしょうか。</p>
<p>会 長</p>	<p>支援の考え方として、事業者のやる気ができるような支援があってもよいのではないかというご意見ですが事務局から何かありますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>基本的に運行赤字相当額は前年度の決算額になると思います。</p> <p>今までの流れからすると行政が支援するのは、運行赤字額というのがスタンダードだと考えています。</p>

	<p>支援の使い道については今後検討していきたいと考えていますが、支援の算定式については赤字相当額としたいと考えています。</p>
委 員	<p>交通事業者が頑張っても、補助金が減らされるだけでは頑張れないのではないのでしょうか。</p>
事務局	<p>考え方は非常にわかりますが、支援するのは税金になりますのでそこまでの表現は今のところできない状況です。</p>
会 長	<p>状況が変わっていけば見直しということもありますが、とりあえずのスタートはこの提言書の内容でご了解いただいたということによろしいでしょうか。</p>
全 員	<p>「はい」</p>
委 員	<p>提言はいつごろする予定でしょうか。</p>
事務局	<p>本日の会議以降、議事録の確認と合わせて追加のご意見を各委員からいただきまして、それを会長に確認していただいた後、11月下旬ごろに会長から市長へ提言書を提出する予定です。</p> <p>その後、各委員に確定版の提言書を郵送させていただく予定です。</p>
山田会長	<p>それでは、次の議事に進みます。</p> <p>(以下略)</p>