

第1回いわき都市圏総合都市交通推進協議会

1 日時 令和2年9月29日(火) 10時15分～12時30分

2 場所 いわき産業創造館企画展示ホール

3 出席者

「いわき都市圏総合都市交通推進協議会」委員名簿

No	区分	所属	氏名
1	学識経験者	独立行政法人国立高等専門学校機構 福島工業高等専門学校 都市システム工学科 教授	齊藤 充弘
2	一般旅客自動車 運送事業者等	公益社団法人 福島県バス協会 専務理事	穴戸 紳一郎
3		一般社団法人 福島県タクシー協会 いわき支部 支部長	門馬 成美
4	貨物自動車運送事業者 が組織する団体	公益社団法人 福島県トラック協会 いわき支部 支部長	鈴木 健仁
5	一般乗合旅客自動車 運送事業者	新常磐交通株式会社 取締役 乗合部長	門馬 誠
6	高速道路管理者	東日本高速道路株式会社東北支社 いわき管理事務所 副所長	奥野 俊
7	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社水戸支社 企画室長	小川 郁夫
8	商工業	いわき商工会議所 議員	山崎 建見
9	公共交通機関 利用者代表	いわき市行政嘱託員連合協議会 副会長	長久保 徳雄
10		福島県高等学校PTA連合会いわき地区 会長	鈴木 康弘
11		いわき市社会福祉協議会 副会長	越智 春子
12	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	常磐交通労働組合 執行委員長 (バス運転手代表)	大滝 忠洋
13		株式会社報徳バス タクシー事業部 (タクシー運転手代表)	城島 隆一
14	国	国土交通省東北地方整備局磐城国道事務所 副所長	零石 敏見
15		国土交通省東北地方整備局 小名浜港湾事務所 副所長	渋谷 賢治
16		国土交通省東北運輸局福島運輸支局 首席運輸企画専門官	越戸 直
17	県	福島県いわき地方振興局 次長	助川 浩一
18		福島県いわき建設事務所 主幹兼企画管理部長	馬場 靖
19		福島県小名浜港湾建設事務所 次長	箱崎 寿文
20	公安委員会	福島県警察本部いわき中央警察署 交通第一課長	松崎 郁郎
21		福島県警察本部いわき東警察署 交通課長	石井 隆浩
22		福島県警察本部いわき南警察署 交通課長	菅野 智昭
23	市	いわき市総合政策部 部長	大和田 洋 代 柴田 光嗣
24		いわき市文化スポーツ室・観光交流室 特定政策推進監	渡邊 一弘
25		いわき市土木部 部長	根本 英典
26		いわき市都市建設部 部長	高田 浩一

アドバイザー

1	学識経験者	独立行政法人国立高等専門学校機構 福島工業高等専門学校 ビジネスコミュニケーション学科 教授	芥川 一則
2	学識経験者	福島大学 経済経営学類 准教授	吉田 樹

- ・事務局：都市建設部都市計画課
- ・その他：報道機関関係者等

4 配布資料

資料1：委員名簿

資料2：協議会設置要綱

資料3：第1回会議資料

資料4：地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する法律について

資料5：地方都市における公共交通政策の課題

資料6：乗合タクシー「アクアマリンパーク号」の運行形態の変更について

参考資料1：いわき市内における交通政策等に係るこれまでの取り組み

参考資料2：パーソントリップ型調査表（案）

参考資料3：（別紙）意見照会様式

5 概要

I 委嘱状交付式

- 1 開式
- 2 委嘱状交付
- 3 市長挨拶
- 4 閉式

II 第1回会議

- 1 開会
- 2 委員及び事務局紹介
- 3 会長・副会長選任
- 4 協議事項
 - (1) 協議会の役割等の確認
(事務局（いわき市都市計画課）)
 - (2) 地方の都市交通を取り巻く社会情勢の変化等の確認
 - ア いわき都市圏における交通政策の動向等
(いわき市都市建設部 高田部長)
 - イ 地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する法律等の概要
(国土交通省東北運輸局福島運輸支局 越戸主席運輸企画専門官)
 - ウ 地方都市における公共交通政策の課題
(福島大学経済経営学類 吉田准教授)
 - (3) いわき都市圏の新たな都市交通体系（目標のイメージ）について
 - (4) 乗合タクシー「アクアマリンパーク号」の運行形態の変更について
(柗磐城タクシー)
- 5 その他
- 6 閉会

6 会長・副会長選出

- ・委員の互選により会長に齊藤委員を選任し、会長指名により副会長に高田委員を選任

7 議事内容

(1) 協議会の役割等の確認

- ・資料説明：事務局より資料3 P1～8説明
- ・質疑（○：委員 ⇒：事務局 ➡：会長 ➤：アドバイザー）

○ 今回の話は重要だが、内容は難しいものだと思う。

皆が理解していただけるよう、会議の進め方を検討していただきたい。

⇒ 次回以降は事前に資料の提供や説明の機会を設けるなど工夫できるように考えていきたい。

➡ 短期間で理解するには難しい内容もあると思う。後日ご意見をいただく機会も設けているのでご活用いただきたい。

(2) 地方の都市交通を取り巻く社会情勢の変化等の確認

- ・資料説明：

ア いわき都市圏における交通政策の動向等

（高田委員より資料3 P9～16説明）

イ 地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する法律等の概要

（越戸委員より資料4説明）

ウ 地方都市における公共交通政策の課題

（吉田アドバイザーより資料5説明）

- ・質疑（○：委員 ⇒：事務局 ➡：会長 ➤：アドバイザー）

➤ 交通調査の内容について、ETC2.0がどれだけ普及しているのか、普及率が低ければデータが荒くなるのではないか。

○ 業務の中で当該データは活用され始めている。ある程度は普及してきているという考えでいいと思う。

➤ 車種の偏りがある場合がある。今回分析したいこととETCを使ったデータ分析がマッチするかどうかについて議論の必要があると思う。また意見交換の場を設けさせていただきたい。

○ 路線バスのようなマクロな公共交通と、きめ細かなミクロな公共交通の整合性をどうとっていくか非常に重要な問題だと考えている。ミクロな部分がマクロをたたくようになってしまうと市民に大きな影響が出てくるのが懸念される。

これまでの公共交通は最大公約数的な考え方でやってきた。サービス性の高い公共交通の在り方と、ある程度妥協せざるをえない在り方、この辺が大きく問われると考え

ている。

- いわきの場合特徴的なのは、自治体合併によりいわき市ができており、例えば泉から小名浜を経由していわき駅までといった足の長い路線が多い。それぞれ泉、小名浜、平にしても核がはっきりしている。核を結ぶ路線は基本的に路線バス化になる。その路線バスが担う部分をどうやってわかりやすくするかが重要である。
小さな交通とは違った位置づけであるが、並行して考えていく必要があると感じる。

- まちなかのマイクロな交通をグリスローモビリティ（以下グリスロ）が担えないかと考えている。グリスロがなければどのような交通手段を選んだか、というアンケート結果では、タクシーもしくはバスを利用したという意見はほとんどなかった。グリスロがなかったらそもそも街に出なかったかもしれない。新しい多様性のある公共交通としてデマンドの重要性・可能性をグリスロで感じた。

グリスロのような公共交通は、バスの運行に関する法律に抵触するのか、事業者はある程度限られてくるのか。

- 公道を走れるグリスロであれば、バスやタクシーとして運行しているケースもたくさんある。この会議の中で、実際にそれをどのように行っていくのかということを経験しながら作っていくことになると考えている。

ただ、グリスロは長い距離を走ることには向かない。市内のどこでもうまくいくわけではない。どういうところで活用できるかは議論が必要と考えている。

- 当事業は、8月から11月の夏の期間に開催している。市民の方に反響が多く、1か月未満で1000人を超えるほど多くの方に乗っていただいた。オフシーズンも踏まえて、気候の寒い時期も実証実験を行い、データをとっていきたい。
- 沼津の場合は3月から始めた。沼津駅から沼津港までの路線バスとして結んでいる。路線バスとしての運行になっているので、天候が悪いときは、一般の車両が代わって運行し、実質通年運行できるようになっている。ただ冬の間でも1本くらいは走らせてほしいという意見があるので、こういった取組であれば馴染めるのか沼津で試しながらやっていく方針である。

- 当協議会では、もっと具体的な課題について協議をする必要があると思う。いわき市の公共交通が抱えている課題は何なのか、そのような課題を取り上げて、その課題を解決する施策について話し合いをすることが大切ではないか。公共交通利用者は小さい子供や高齢者が多い。そういう方々の買い物や通院などの移動手段として公共交通が盛んになるよう協議をしていきたいと思っている。

➡ この後、そのような形で進めていきたいと考えている。

(3) いわき都市圏の新たな都市交通体系（目標イメージ）について

- ・資料説明：齊藤会長より資料3 P17 説明
- ・協議（○：委員 ⇒：事務局 ➡：会長 ➤：アドバイザー）

- 公共交通は、多くの学生が利用している現状がある。例えば、バスを利用する学生が多いが、乗降に時間がかかるため、車が渋滞してしまう場所が多くあり、改善が望まれていると考えられる。
- 定時性の問題については、朝夕渋滞になり厳しいダイヤもある。交通規制等含めないと解決できない問題である。今後も真摯に受け止め改善に努めたい。
- 路線バスの抱えている大きな悩みはドライバー不足と、少子化・人口減少と認識している。
- 当会議では、中山間地域の方々の移動をどう確保していくのかということを考えていきたい。
- 重要幹線道路である鹿島街道ですれ違う車は、皆 1 台に一人である。車の使い方が非効率的だと思う。行政や各企業で乗り合わせをして効率よく乗るなどの対策も必要ではないかを感じる。
 - 過去に市の職員がバスの定期券を発行してバスで乗り合わせて通勤し、車の渋滞を緩和する政策をしていたように記憶しているがどうか。
 - ⇒ 現在は実施しておりません。
 - 身近なところから取り組んでいくことも必要ではないか。
 - これまでもいろいろな施策、実証実験をやっているが、本格運用に至ったものはいくつあるのか。もう少しこれらを有識者から指導していただき見直しできるものは実装化して行ってほしい。
- 鉄道についてもコロナがあって、鉄道離れが進んでいる。今回のコロナで新しい生活様式ということで、ポストコロナを見据えた厳しい状況に置かれている。その中で、自家用車は大きな脅威である。
- 「市場」という考え方を忘れてほしくない。制度があっても市場がなければ実現は困難である。以前行ったアンケート調査では、通学時間である朝のバスを無料にしても学生はバスに乗らないという結果がでている
 - 例えば、スケジューリングコストでそれ以上の時間がかかると自家用車を使うようになる。それが市場ということである。計画は、社会全体の経済状況を捉え、考えていく必要がある。
- 公共交通を使っている人が誰なのかがわかれば計画を立てやすいのではないか。市などで利用者を調査していけば対象者が分かると思う。そういったところから検討していただきたい。
 - ➡ 今年度交通実態調査を実施する予定なので、そこで対応したい。

<交通実態調査について>

- ・資料説明：事務局より資料3 P18～21説明
- ・質疑（○：委員 ⇒：事務局 ➡：会長 ➤：アドバイザー）

- 本日のメンバーで分科会など専門的に分かれて勉強会等を行う予定はないのか。
⇒ 詳細はまだ決まっていないが、協議会とは別に、交通事業者、道路管理者からなる部会を開催していく予定である。交通利用調査も合わせて調査結果の分析なども踏まえて細かい計画について策定していく。
- 今いわき市で一番解決しなければならない交通問題は何か。先生方にお聞きして、これから勉強したい。
 - ➡ 実態をまず様々な観点からの調査によって把握し、現状・課題を再認識した上で対応していくことになると思う。まずは次回の協議会で皆様の目でいわき市の課題を確認することが重要である。
 - きちんと実態のデータを見て、どのような課題や観点があるのかを皆で共有することが重要である。
いわき市が他の町の公共交通計画と異なるのは、都市交通マスタープランと同時策定という点がある。公共交通計画という核論と、都市交通マスタープランという総論の進め方に検討が必要と感じる。
第2回協議会にて取り組みの方向性の合意形成後、課題や政策のテーマに則した幹事会などを組織立てしても遅くはないかもしれないと考える。

(4) 乗合タクシー「アクアマリンパーク号」の運行形態の変更について

- ・資料説明：(株)磐城タクシー事務局より資料6 説明
- ・協議（○：委員 ⇒：事務局 ➡：会長 ➤：アドバイザー）

- 変更後のルートについて、常磐支所から松柏館前を通るルートを設定しているが、山道を通るため、遠回りしているが、なぜ当該ルートを設定したのか。
⇒ 当初のルートを設定した地域公共交通会議において、既存の4条路線と重複し、路線バスと乗合タクシーが競合するため、県道14号線を通らないルートを設定していた経緯がある。（磐城タクシー）
- 初めて提案されたルートを見たが、路線バスへの影響については、今この場で判断するのはデータ等がないため困難である。しかし、今回提案されたルートは、当初設定したルートを踏襲しているため、既存のバス路線と一部重複しているが大きな影響はないと考えている。
事務局は、今回提案された乗合タクシーの事業変更などの議題がある場合には、事前の説明や関係者間での協議をする場を設けるなど事前調整をお願いしたい。
⇒ 今後は、協議会の提案事項について、関係事業者への事前説明や協議を行っていく。

➡ 協議事項(4)「乗合タクシー「アクアマリンパーク号」の運行形態の変更」について、本協議会において、協議が調い、原案のとおり同意が得られたものと決定することに異議はないか。

○ 一同、異議なし。

➡ 異議がないものと認め、原案のとおり協議が調ったこととする。

8 その他

・次回の協議会開催は、今年度末を予定している。

以上