

## 平成29年度村政懇談会 地区自治会質問内容

舟石川・船場地区自治会

質問事項 (題 目)	東海駅西での自転車貸出について
質問要旨 (内容)	<p>東海村は平成31年に行われる茨城国体を目指して、駅西大通りの東海駅から大山台交差点までと、ここから国体の会場である笠松運動公園までの楓通りに自転車専用道路を設ける工事が今年の7月から来年にかけて行います。</p> <p>東海駅は笠松運動公園に近いため、ここを利用する高校生は近隣の市から多数、電車に乗って東海駅で下車し、徒歩やタクシーで行きます。</p> <p>東海駅から笠松運動公園まで自転車専用道路を造ったのに、近隣の市からやってきた高校生たちは、自転車を持ってくることはできないので、今まで通りに徒歩やタクシーで行くことになりましたが、自転車専用道路があると自転車で行きたくなり、駅前駐輪場の盗難が多くなることが想定されます。</p> <p>要望は自転車専用道路の完成時期までに、駅西で自転車が借りられるよう検討していただきたい。(有料にするか無料にするかも含めて)</p>
回答	<p>(企画経営課)</p> <p>駅西広場の再整備については、朝夕の通勤通学時における村民の安全を確保するという方針のもと計画したものでございます。</p> <p>ご要望の「自転車専用道路の完成時期までに、駅西で自転車が借りられるよう検討」につきましては、環境や健康、観光など、自転車の有効活用においては様々な可能性があるものと認識しておりますので、自転車の利用促進という観点から、大変参考になるご意見であると捉えております。</p> <p>まずは既に整備済みの自歩道の活用策を含め、利用ニーズ・効果等について、他市町村の先進事例等を参考に研究してまいりたいと考えております。</p>

## 平成29年度村政懇談会 地区自治会質問内容

舟石川・船場地区自治会

質問事項 (題 目)	路線バスの運行見直しについて
質問要旨 (内容)	<p>村では、通勤・通学における利便性の向上や観光振興・交流人口の増加による活性化を期待し、平成28年4月から4路線で路線バスの運行を開始しました。</p> <p>しかし利用者が少ないことより、平成28年10月には① 東海駅東口～茨城東病院・海浜公園西口線，② 東海駅東口～フローレスタ須和間・南台・緑が丘循環線の2路線に縮小になってしまいました。</p> <p>乗降車場所が駅東口で海浜公園方面と東側方面のみで、当初の運行目的が果たされていないのではないかと懸念。駅西の住民には経由地も無く利便性が悪い。</p> <p>現在東海村は、少子高齢化が急激に進行しているうえに、高齢者の運転誤操作事故対策として運転免許証の返納を推奨しています。</p> <p>このような村の生活状況下において、路線バスの運行について、村の今後の方針を確認したい。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 現状の路線バスの乗車率はいくらか？今後も継続運行して行くのか。</li> <li>2. 路線バスを駅西住民でも利用出来るように、運行経路を検討できないか。</li> <li>3. 空の状態のバスを見かけることが多いので、運行バスの大きさ等の検討の予定は無いのか。</li> <li>4. 地域商店の活性化も考慮して、次のようなバスの運行は出来ないか             <ul style="list-style-type: none"> <li>①東海駅又は役場を経由地とし、マイクロバス等で6コミセン、駅、商店、病院を巡回するようにする。そして複数のバスを組み合わせる別の目的地的に行きたい人は東海駅又は役場で別のバスに乗り換えて、用事を済ませるような運行はできないのか。</li> </ul> </li> </ol>
回答	<p>(まちづくり推進課)</p> <p>まず、本村における公共交通のこれまでの取組と現状についてですが、平成9年7月から無料で利用できる福祉循環バスを運行しておりましたが、「本数が少ない」「停留所まで遠い」「目的地まで時間がかかる」等の要望が多数寄せられ、利用率も伸び悩んでおりました。そこで、福祉循環バスでは解決が難しい課題に対応するため、平成18年4月から、デマンドタクシー「あいのりくん」を導入いたしました。「あいのりくん」は、村民が利用できるドア to ドアの送迎サービスで、村内であればどこでも乗り降りすることができ、平成28年度は年間約41,000人（1日あたり約141人）の方々にご利用いただいております。</p> <p>さらに、「村外への移動手段の多様性」や「村外から訪れたビジネス客・観光客の移動手段の確保」といった新たなテーマを検討するため、平成26年度に、</p>

地域公共交通会議を設置して検討を進めてまいりました。住民や利用者へのアンケート、事業所等へのヒアリングを実施し、民間路線バスの可能性について議論した結果、平成 27 年度から路線バスの実証実験を開始し、その結果を踏まえ、ある程度採算を見込むことができる路線を見定め、平成 28 年度から本格運行化しました。(資料①・②)

路線バスの変遷及び利用状況につきましては、これまで 6 路線を運行し、利用率の厳しい 3 路線はすでに運行を取りやめ、現在 3 路線が運行されております。バス車両の導入につきましては、初期投資の必要がなかった大型バスでの運行となっておりますが、民間交通事業者には、利用可能な小型・中型バスを優先的に配車して欲しいと要望しております。(資料③)

平成 28 年度の利用状況は、年間約 48,000 人（1 日あたり約 132 人、1 便あたり約 3 人）、前年度比約 10,000 人増となっており、新たな移動手段を確保できたのではないかと考えております。(資料④)

平成 28 年度における村の財政負担は、地域公共交通運営費として約 7,300 万円、そのうちデマンドタクシーの運営費として約 5,500 万円、路線バスの支援として約 1,500 万円支出しております。

なお、4 点目としてご提案いただきました具体的な運行案につきましては、いわゆるコミュニティバスの運行をイメージされていると思われませんが、コミュニティバスの運行は村が主体となり、全ての経費を負担する必要があります。平成 16 年度に福祉循環バスを運行していた時の財政負担は 2 台・4 ルートの運行で約 2,300 万円でした。再度、福祉循環バスを運行させるためには、新たに負担が必要となりますので、村といたしましては、引き続き「ドア to ドアで利用できるデマンドタクシーの運営」と「路線バスの支援」を行っていきたくと考えております。

(参考) ひたちなか市で運行しているスマイルあおぞらバス

車両：中型バス 5 台、ワゴン車 2 台／10 ルート運行（平成 27 年度）

市財政負担：約 77,000 千円（平成 27 年度）

いずれにいたしましても、現在の公共交通の体系が最終形とは考えておりませんので、今回頂いたご意見も踏まえ、今後も利用者の声に耳を傾けながら、利用状況を注視し、常に本村にとって最適な公共交通の維持・確保に努めてまいります。

引き続きご理解・ご協力をお願いいたします。