

第3回 かしてつ沿線地域公共交通戦略会議 議事録

日時：平成21年7月17日（金）午後2時00分～午後4時30分

場所：府中地区公民館

出席：委員名簿の通り

1. 開 会 事務局長

2. あいさつ

◆会 長 前回皆様方にご承認いただいた、かしてつ沿線地域公共交通総合連携計画が本年4月1日付けで国の認定をいただくことができました。また、5月15日付けで国に申請いたしました地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金につきましても国に認めていただくことができました。先般、バスや附帯施設、利用促進活動等の基本となるデザインコンセプトの検討作業に進むことができ、これもひとえに皆様のご尽力の賜物と深く感謝申し上げます。

本日の会議でございますが、利用促進のための基本デザイン等の検討と、バス専用道にかかる構造や交差点の所有方法、バス停等の設置の考え方についてお示しすることとしておりますので、皆様方の忌憚のないご意見を賜りたいと存じます。

◇座 長 会長の田口部長の話にもあったように、色々な国の助成を頂いて、詳細設計という段階に入ってまいりました。これも皆様のご努力とご支援のおかげと感謝しております。ところが、プロジェクトものになるとよくおこりがちですけれども、ステージが後ろのほうにいくほど実現することが自己目的化して、ここは難しいからこうしようとか中身が貧弱なものになっていくということがままございます。

このような新しいシステムは、思い切ったサービスレベルの向上とかイメージのチェンジが必要なものです。何のためにやっていくかという原点が再認識されないと、えてして失敗に終わる可能性があります。原点は何かと考えると、これからの地域に定着できる公共交通のあり方を、かしてつという資産を、線路敷だけではなく、皆さんの生活になじんでいた、愛されていた、かしてつというイメージをどう活用して、いい公共交通を成立させるかということだと思えます。そのためには、現実的な妥協というのは必要ですけれども、志を高くもって、本当の目的は何なのか、どういうのを目指したいのかという思いを新たにして、今日も議論していただければと思います。

3. 議 題

(1) 基本デザインについて

- ・基本デザイン決定フローについて（別紙資料1）事務局より説明。

【質疑】

- 委員 決定フローでは第4回戦略会議が10月とのことでした。全体事業計画スケジュール（別紙資料2）の10月を見ると試運転などが始まることもあると思いますが、このスケジュールとの関連はいかがでしょうか。このフローに基づいてバスは走る訳ですが、間に合うのでしょうか。
- 事務局 ご質問は実証運行の部分かと思いますが、これでスケジュールを進めていくのに次回にはデザインを決定していきたいというのが事務局の考えでございます。
- 委員 資料2の10の運行では、デザインは全く別のものが走るということでしょうか。
- 事務局 ご指摘されている資料2の10は運行計画のことで、ダイヤに重きを置いているとお考えいただければと思います。デザインはバス購入のほうに影響があるとご理解いただきたいと思います。
- 委員 市民からの意見聴取ということで、沿線の方の意見を聞きながらという説明がございましたが、具体的にはどのような方法をお考えですか。旧玉里地区の沿線住民はこの件について話を聞いたことがないと言っています。何かの機会を通して説明しながら意見を聴取していただければと思いますが、いかがでしょうか。
- 事務局 具体的には関鉄グリーンバスの代替バスの中にアンケート用紙を置かせていただきまして、それを投函していただくことを考えております。併せて、かしてつバス応援団につきましては、銚田までのかしてつ沿線の高校が入っておりますので、その方たちも含めできるだけ多く意見を聴取できればと思っております。また、その他広報媒体を使いながら周知を図っていきたく考えています。
- 事務局 周知が良くなされていないというご指摘については、確かに疎かであったかと痛感しております。これから具体的な話がでてまいりますので、今後事業化がなされていくなかで、沿線地域の方々にも必要に応じて説明会を行っていくなどして、利用促進を図る意味でも積極的な説明に力をいれていきたいと思っております。
- ◇座長 意見募集について、有効なものにしていいただければと思います。

- ・バスのロゴ，グラフィック，形状，道，バス停，バスターミナル等のトータルデザインについて，デザイナーの小阪淳氏より説明。

【質疑】

- 委員 先生にひとつだけ持っていたきたいのは，歴史的視点です。先生のロゴの「か」の字を見たときに，私は筑波山と霞ヶ浦だと思いました。そのようなイメージもお持ちいただければと思いますが，ここは常陸国の国府があったところであり，鹿島の方からやってくるかしてつ路線というのは筑波道ですから，正面に筑波山が見えております。ですから，茨城空港に来た方たちがバスの正面に筑波山が見えるということをぜひお考えいただきたい。（デザイン上の）筑波山の傾きの方向が違うものですから，気になりました。
- 小阪氏 バスの中での音声のインフォメーションの中に歴史的なものや四季のうつろいなど，イレギュラーなインフォメーションを盛り込めれば面白いのではないかと思います。私はまだ両市の歴史的イメージがつかみきれていない部分があるので，ぜひともご協力いただければと思います。
- 委員 ひとつだけ確認したいのは，車両制限令の高さ制限は考慮されてデザインされているということでしょうか。
- 小阪氏 車両の構造的な話というのはつめてやった訳ではないのですが，二階建てバスなど背の高いバスが存在することを考えると，あのような形状もボリューム的な意味合いではクリアできるのではないかと考えております。
- 委員 制限令をオーバーすると一般道を通る時に許可を取らなければいけないので，その数値を確認されたほうが良いと思います。
- ◇座長 バス車両の保安基準も結構厳しいですよ。若干気になるのは，実現するときにお金がかかる話ですので，そのあたりも今の段階では深くわかりませんが。
- 小阪氏 例えば，バスを5台用意するのであれば，1台だけ斜め屋根でも良いと思います。今日斜めのバスに乗れたというプレミアム感が演出できますし，ガジェットに応じて色々なソリューションが考えられると思うので，それは合わせていきたいと思います。
- 委員 全面ガラス張りのままで案が通るとして，お年寄りの方であれば景色をみてくつろげると思うのですが，高校生も乗っていますので，もし悪ふざけをしてガラスを割ったなどといった場合にはどうするのですか。
- 小阪氏 バットで作為的に割るというのでは割れるかもしれませんが，強化ガラスの強度は日々上がっていきまして，強度的にかなりタフになっています。公共物でもガラス率の高い建物があるので，リアリティのある話だと思います。

- 委員 バス停に周辺の地図が必要となりますので、それについても一案をお願いいたします。北が上の地図でなくて、路線で見てすぐわかりやすい地図にしてください。それから、市の了承は得ていますが、紫陽花を植えたいと思っています。また、これは市や県の了解は取っていませんが、駅前に蛍を飛ばそうということも考えております。(説明にあったバスターミナルの) 森の中であれば大丈夫と安心したところでございます。
- ◇座長 決定のフローの中で、どういう形で今のプレゼンテーションの内容をおわかりいただけるか。ホームページで本当に大丈夫だろうかと思うんですね。
- 小阪氏 リスキーに思っていたのは、デザイン単体で見せた時に木を見て森を見ずに判断されることが多く、色々な人の意見を聞けば聞くほどデザインのクオリティが上がるとは限らないので、どうすれば良いのか非常に難しい問題だと思います。
- ◇座長 小阪さんはじめデザイナーの皆さんには負荷をかけることにはなりますが、今のような説明をストーリー付きでしていただかないと、本当のところはわからないと思うんです。今ここにおられる方はほとんどの方が感心されて、お金がかかって大変だけれども、できればいいなと思っておられると思うんですね。それだけの力を持ったものだと思うんですけども、それが本当にホームページで伝わるのか心配でございますので、ご配慮いただければという思いが強くなりました。
- 事務局 小阪先生と意見調整させていただき、できるだけ今回のコンセプトについて一般の方が見てもわかっていただけるような周知方法について考えていきたいと思えます。
- 委員 実物模型とまではいかないまでも、何分の1でもよいので、画像よりは模型などで市民が見えるところで説明されることもあれば良いと思えます。
- ◇座長 デザインコンセプトにつきましては、今日ご提示いただいたものを基本として、色々な基準に適合するものかどうかなど細部を進めていただければと思います。決定フローについても工夫をしていただくということで、みなさん了承していただいたものと思っております。

(2) 全体事業スケジュールについて

- ・「かしてつ沿線地域公共交通総合事業計画(案)」について、事務局が説明

【質疑】

- 委員 ひとつ気になるのですが、今回のバスの実証運行の最終的な事業者の選定に関しましては、もう決定ということになったのでしょうか。

- 事務局 運行事業者については、まだどのような選定をするのかということは決定されておきませんが、できれば次回の10月の運行計画のなかで進めていけたらと考えております。
- 委員 3月から運行をはじめるとなると、いろいろ逆算して手続きのことを考えますと、少なくとも年内には決定してある程度方向性がでてこない、時間的に間に合わないということが発生してまいります。また、運賃に関してはどのようにお考えでしょうか。特別に通常のバス運賃とは異なって例えばワンコインで乗れるなど、政策的な運賃を設定される予定があるのかどうか、教えていただけないでしょうか。
- 事務局 関係する会議では、料金について今までよりも少し安くできないかななどの意見はでておりますが、それらについての調整は次回以降ということでご理解いただきたいと思ひます。
- ◇座長 手続き的にはぎりぎりどのくらいまでですか。
- 委員 3月1日からというお話ですと、11月の中頃には申請しないと危ないかもしれませぬ。
- 委員 南台地区の区長会として5月21日に市の企画課と都市計画課で来ていただきまして、かしてつのでめ方についてご説明いただいたところですが、戦略会議として今後地域住民に対しての説明会はどのように考えておきますか。
- ◆会長 これらの事業の中身が固まった段階で、早い時期に地元にご説明に入りたいと考えておきます。本事業は単にバスを走らせるということだけにとどまらず、地元の参加をいただくという市民参加型のサポートの体制をきちんと作り、地元の方々の理解、協力、意見を取り入れながら進めていきたいと考えておきます。時期につきましては、4回目の内容がどのように固まるのかということも踏まえながら検討させていただこうと考えておきます。
- ◇座長 固まるという言葉の意味に関わるんですけども、かちかちに固まってしまつては参加しても意味がない、かといつてぐずぐずで形にならなければ説明会を開いても仕方ないので、開催のタイミングというのは極めて重要だと思ひます。運行の許認可手続きを考えると時間的余裕がありませんので、そのなかで最大限良い検討ができるような工夫をしていただくということにさせていただきたいと思ひます。

(3) バス専用道の設計について

- ・「道路の設計」, 「バス停, バスシェルター, 駐輪場の設置」について (別紙資料3)、事務局より説明

【質疑】

- 委員 資料の3のところですが、赤い丸が新設されるバス停と私は解釈したのですが、四箇村駅から小川のほうに向かいます、玉里北小前とか玉里辻とか田木谷とかの黒丸の停留所はなくなるということでしょうか。
- 事務局 誤解を招いてしまったのかもしれませんが、石岡駅から四箇村駅まで専用道を通して赤い丸のバス停を使って運行され、四箇村駅からは国道355号に出まして、従来のバス停をそのまま使うことになります。
- 委員 私は小川に住んでいるので小川駅からバスに乗って商業高校まで行くんですが、ダイヤというのはすごく変わるわけですよね。バス専用道路というのは普通のバスよりも早いですが、今国道を走っているバスの時間帯と合わせることはできるのですか。国道からバス専用道路に乗り換えをしなくてはならなくなりますよね。
- 事務局 バスを乗り換えるわけではありませんので、四箇村駅から先は国道に接続してそのまま走るといことです。新しいバスのルートは石岡駅から四箇村駅まで来たら355号を走って小川駅まで走って行くというようになります。
- ◇座長 専用道になると355の渋滞に巻き込まれないので速く行けるし、きちんと決まったわけではないですが、1時間に6本ですから10分刻みでバスが走るようになりますので、石岡商業までちょっと歩くことになるかもしれませんが、通学は便利になると思います。
- ◇座長 石岡駅への取り付けでは事務局はCの東側案ということで、県道を使った場合の渋滞が心配だというご懸念を示されましたけれども、例えば常磐線への乗り換えを考えると、特に上りホームへの乗り換え客は階段を上がって下がって、また上がって下がらないといけない訳で、西口バスターミナルと比べてサービスの低下になる訳でちょっといかなものかと思うのですが、そのへんはどうかのでしょうか。
- 事務局 自由通路を将来的には使うということで検討しているということをございまして、例えば他の駅では、自由通路が使えなくなるときに暫定的に乗り換え跨線橋に簡易的な開札を設けるとい事例もありますので、そのような事例も踏まえて、乗り換え跨線橋にアクセスできるような方法についても今後検討していきたいと思っています。その場合については、当然JR石岡駅の工事の状況とか計画とかと整合をとっていくこととなりますが、その場合はここでいう構内案3（構内西側案）の方法が採れれば、二回上がって下がってということがございませので、バスの利用者にとってもいいですし、東側からの利用者にとっても、（工事中に）自由通路が使えなくなると、こちらから回避するような形になりますので、それらも踏まえて検討していきたいと思っております。

- ◇座長 いろいろと問題がでてくると思いますが、それはJRさんとよく協議をお願いしたいと思います。将来的には石岡駅の橋上化という計画はあるんですよね。それまでの暫定的措置ということになるのかと思いますけれども、そこまでお客様に不便を強いるというのはいかがなものかと思いますので、そのへんは考えていただければと思います。
- 委員 石田先生から石岡駅のお話が出たんですが、国道が混むというのは朝大変混むと思うんですが、バスの持ってきかたとして、朝は混むから東側につけるけれども、日中交通量が少ない時は西側につけるなどといったことはできるのでしょうか。
- 事務局 事務局で考えていたのは、日中はCの東側、混雑時にはBの②（構内東側）という案が併用できると混雑回避ができるかなと話し合いをしました。西口につきましては、現在の最短ルートでは大型が入っていきませんので。
- ◇座長 西口の場合はどこから355にまた戻ってくることになります。物理的に踏切は通過できないので、踏切解消・改良が必要になるわけです。その工事を大々的に行うか、相当前から355に上がって今と同じルートで西口に入ってくるようになります。そういうことから、あまり時間帯で分けてやるということは投資の効果が十分に発揮できないという可能性がでてきますので、あまり得策ではないという気がするのですが。何か良いアイデアがあれば教えていただければありがたいです。
- 事務局 もうひとつの案としまして、東側に一回入ってもらって降りていただいて、さらに水戸側に線路と平行して行きまして、県道にT字路でぶつかり。
- ◇座長 それは事務局できちんと議論したうえでの話ですか。あまり思いつきで言わない方がいいですよ。
- 委員 今A（西側案）、B（構内案）、C（東側案）と3つの案が出ておりますが、事務局は東側のC案ということで、本来自由通路にエレベーターをつけて、ほぼ真ん中で西に東にお客様が自由に歩けるのが良いのかと思いますが、西側の案というのは利便性から考えるとよろしいと思うのですが、JRの踏切とその先の道路の間隔の関係から難しい。事務局からでました東側のC案については、小川方面から来まして、県道石岡つくば線を右に曲がりまして、石岡一高の前を左に曲がると、そこのところは今の上のままではバスが曲がれないので隅切りが必要になってくると思いますが、特に夕方は非常に混みますので、定時制は確保できません。朝も場合によっては石岡一高の前で山王台方面に車が繋がっている場合があるので、定時制確保は難しいものがあるかと思いますが。そうなるとう必然的にJRの中（構内案）でやっていかななくてはならない。①（東側構内乗入案）と③（構内西側案）はかなりの工事費用がかかるとなれば、必然的に②（構内東側案）の案でいくしかないかと。これも平行移動160mと書いてあ

りますので利便性の確保とはいかないかもしれませんが、渋滞の影響を受けないで定時制を確保できるとなれば、それしかないと思います。それから先ほど伺いました東口に寄ってお客様を降ろして、それから西口に行くという案ですが、お客さんが乗っている時間が長くなるのでそれでは東口で降りてしまうと思います。そうすると、B案の②（構内東側案）しかないと思います。

- 事務局 ご意見として伺いまして、確かにC案（東側案）についても例えば隅切り等を行う必要がございますし、B案（構内案）についても一番実現可能性が高いものが②（構内東側案）ということでございますけれども、先ほど先生からご指摘いただきましたように、できるだけ利便性を高めるということを目指すということで、できれば跨線橋にアクセスがあるとか、そういうことについても今後検討しまして、できるだけ利便性が高い方法を探るということにさせていただきます。

- ◇座長 色々な条件が関係してくると思うんですね。石岡駅の改良の話もありますし、どれくらいのお客様がJRに乗り換えられるのかとか、JRさんとの協議の話とか、工事費とか、比較できるくらいの案の検討を重ねたうえで決するというので、今、急な結論は出せないと思うんですね。現在での判断がしうるだけの精度を持ったデータを作っていただいて、決めていければと思いましたが、それと、道路の設計についてですが、費用節約の点から車道幅員については3mを基本とするということですが、すれ違いができるように交差点部やバス停、待避所等を確保するというので、有効幅員6mを考えるということですが、有効幅員4mと6mの比率というのは第一期の工期の中だと、どのくらいの割合になっているのでしょうか。

- 事務局 用地の幅員としてはかなりあります。ただ、幅員の中に道路だけではなくて、例えば側溝を入れていくということになりますので、純粹にアスファルトの舗装した部分ということになりますと、一部とれないところもございます。割合につきましては、詳細にやっておりますので次回の協議会の中でお示しできるかと思いますが、基本的な考え方といたしまして、定時性・速達性をもったバス専用道ですので、待ち時間が無いようなことを踏まえまして設計を進めていきたいと思えます。

- ◇座長 先ほど小阪さんからのプレゼンテーションで、あまり人工物を増やしたくない、花と緑に囲まれたバス専用道というコンセプトがありますので、比較してどちらの考えがより良いのか、定時性・速達性も大事だけれども、トータルデザインも大事ですので、それらが比較考慮できるような資料を作っていただければと思えました。

- 委員 石岡駅に話を戻してよろしいでしょうか。私も第3案（東側案）には反対です。信号待ちだけでも何分とたってしまうので、そこで待っている車にバ

スが影響されてしまうということには反対です。それから、市役所の人が入っていて、なんで2案（構内案）と3案（東側案）の中間の案が出てこないのか不思議なんです。この間に市営の駐車場があります。これはまるまる市の土地ですから、そこを潰してバスを入れてくれないのか、利用者からすると市役所の人間を考えない政策だと思ふ次第です。小阪先生の森の駅そのものになってくるので、私はBルートには賛成です。

それから、3番の駐車場の問題ですが、南台としましては、石岡+1060という駐車場は無理だと判断します。これは現場をご覧になったのでしょうか。ここは住宅地のど真ん中で、行き止まり道路がかしてつの路線にぶつかっているとこでして、その道路勾配は急こう配でとても車椅子の人は使えません。自転車を置く余裕もないですし、そのようなところにバス停を置かれては迷惑だと思います。住民にとっては近くて便利かもしれませんが、実際に使おうとするとかなり無理がありますので、石岡+1060については自治会長としては反対です。

それから、BRTを使っていただくためには沿線住民の方たちの利用が必要になります。そのためには、支援路線をBRTのルートで受け止めなければいけないのですが、その配慮が無いのではないのでしょうか。支援システムが無いとできない訳だから、南台駅だとか、運動公園駅だとかに沿線住民を持ってくる小型バスが良いので、運行ができるようなサポートシステムを作って頂くということも必要ではないかと考えます。

●事務局 逆に教えていただきたいのですが、石岡+1060のバス停なんですが、急こう配ということですが、住宅地の中にありますので、歩いていくという方を考えると便利だろうと思ひ、設定しました。逆に、ここが無いと南台の方まで行くか、駅の方まで行くかいずれかになってしまいます。石岡+900と書いてある所はちょうど交差点になっていまして、かなり急こう配になっているということで、こちらについても地形的には厳しい状況なのかなと思います。そういうことを総合的に考えますと、行き止まりの道路なんですけれども、歩いていく人にとってはあったほうが良いのかなと、条件的には厳しいですが、あえて設定しております。

○委員 現在、石岡駅に歩いてあるいは自転車で通う人たちは石岡+900を通っている訳です。そこに自転車置き場があるなら、そのまま使える訳ですから、そのほうが利用者からすれば使いやすいと思います。石岡+1060につきましては、両隣4mくらいを挟んで住宅が建っている訳ですから、その後ろは農地で道もないような農道がくつついるだけですので、ちょっとそこは無理ではないかと考える次第です。測量が始まる場所ですので、実施設計も含めてご配慮いただければと思います。

- 事務局 再度調査して、もう一度検討させていただきたいと思います。
- 委員 現在の学校のバス停なのですが、今のバス停は学校にすごく近くて便利です。たぶんBRTになったときのバス停は前の駅を再利用するのだと思うんですが、前の駅に戻すと面倒くさがってしまう人たちが増えてしまうと思うので、なるべく学校に近めのほうが高校生にとっては良いと思います。
- 事務局 確かにその通りでございます、ご意見をうかがって、なるべく近い箇所に作るということについても検討していきたいと思います。
- 委員 デザインなのですが、私たちかしてつ応援団には、かしてつバス君というキャラクターがいます。今回のバスのデザインとかを見ていると、かけはなれている感じで、ショックを受ました。このキャラクターは私が作ったんですが、今後使われることはないんでしょうか。
- 小阪氏 僕たちが提案しているのはデザインのベーシックの部分です。その上に色々なターゲットに対して訴求力のあるデザインを、キャラクターであるとかグッズであるとかの展開が可能だと思います。そういうデザインはあるターゲットに対して訴求力がありますので、そのような部分で使って行ければと思っています。
- ◇座長 だいぶ予定の時刻を過ぎておりますし、他に無いようでしたら、このへんでディスカッションを終了したいと思います。よろしいですか。今日は道路の設計につきまして、基本的にはこれでいいんでしょうけれども、トータルデザインの問題、バス停の位置の話とか石岡駅への乗りつけの話とか、事務局の方向性で決定するというに至っていない気がいたしますので、これについては、データを取りそろえていただいて、次回に議論したいと思いますのでよろしく願いいたします。

4. その他

BRTの安全性・利便性の向上に資する施設の実験的な導入検討例（別紙4）について
 関東地方整備局都市整備課より説明

次回第4回の戦略会議では今回まとめた課題点を示していくことを事務局より説明し、
 午後4時30分散会

凡例：◇座長 ◆会長 ○委員 ●事務局・説明者
