

議 事 録

- 1 名 称 令和5年度 第1回 石岡市公共交通政策会議
- 2 開催日時 令和5年11月20日（月）午前10時から午前11時40分まで
- 3 開催場所 石岡市消防本部 3階会議室
- 4 出席した者の氏名
門脇委員、金井委員、塩畑委員、櫻井委員、吉澤委員、宮野委員、石川委員、針谷委員、青柳委員、前田委員、岡本委員、仲野委員、岡野委員、加藤委員、日下委員、土田委員、木下委員、
（代理）藤岡委員、（代理）中野委員、（代理）山浦委員
（オブザーバー：朝比奈課長（小美玉市）、石塚課長補佐（かすみがうら市）、鈴木室長（土浦市）、細谷課長（つくば市））
（事務局：都市建設部林次長、都市計画課幕内課長、若山課長補佐、青柳係長、富田主幹、坂本主事）
- 5 議 題 会長、副会長の選任について
石岡市地域公共交通計画について
- 6 議事の概要 議事録のとおり
- 7 担当課の名称 都市建設部都市計画課
- 8 議事録
 - (1) 開会
 - ・石岡市都市建設部長挨拶
 - ・出席者が既定の定足数に達していることを報告（委員27名中20名出席）
 - (2) 議事
 - 櫻井部長（仮議長）

会長が決まるまでの間、議事進行を務めさせていただきますので、よろしくお願ひします。

議事に入ります前に、本日の会議の議事録署名人を指名させていただきます。A委員とX委員にお願いしたいと思います。

それでは議事に入ります。一つ目の議事は「会長、副会長の選任について」です。

石岡市公共交通政策会議条例第5条の規定により、会長、副会長は委員の互選となっておりますが、選出方法について何か御意見はございますか。

—事務局一任—

■櫻井部長（仮議長）

事務局一任の声がありました。選出方法について、事務局に一任することに御異議ございませんか。

—異議なし—

■櫻井部長（仮議長）

異議なしとのことですので、事務局案をお願いいたします。

■事務局

会長にP委員、副会長にD委員を推薦いたします。

■櫻井部長（仮議長）

ただいま事務局より出された案について、御異議ございませんか。

—異議なし—

■櫻井部長（仮議長）

異議なしとのことですので、事務局案のとおり決定いたします。

それでは、これ以降の議事進行につきましては、会長にお願いしたいと思います。

よろしくお願いいたします。

■会長

皆さん、おはようございます。

冒頭の御挨拶の中にありましたように、公共交通の利用がコロナ禍の影響もあり、大きな負の影響を及ぼしております。このタイミングで石岡市の公共交通に関する計画のバージョンアップをするということで、市民の皆さんの足として公共交通がいかにあるべきか、皆さんで議論しながらまとめていきたいと思っておりますので、御協力をお願いいたします。

それでは、議事を再開いたします。

議事の二つ目「石岡市地域公共交通計画について」、事務局より説明をお願いします。

■事務局

それでは、現在策定を進めております地域公共交通計画の内容について、御説明させていただきます。前方のスクリーンに映しながら説明させていただきますが、資料はお配りしております資料1の内容となりますので、よろしくお願いたします。

本日の内容は5項目ございますが、初めに「(1)石岡市地域公共交通計画について」計画の目的等を御説明させていただきます。

本計画の目的でございますが、市の交通やまちづくりの現状を踏まえ、地域にとって望ましい姿を明らかにし、公共交通のマスタープランを策定することでまちづくり施策と連携し、広域的な観点・連携等に配慮した交通施策を進めることとしております。

また本市では、平成31年3月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、石岡市地域公共交通網形成計画を策定しており、令和5年度は現行計画の最終年度となっております。令和2年には法改正があり、法に基づく新計画である地域公共交通計画の策定が求められていることから、現在の社会情勢等を反映した石岡市地域公共交通計画を策定するものでございます。

続いて、石岡市の上位計画で示されている将来像・方向性について御説明させていただきます。石岡市総合計画では、将来像として「誰もが輝く未来へ 共に創る石岡市」を掲げております。公共交通については、政策目標4「都市基盤・環境」の中で「選択と集中による効果的な公共交通整備」といった方向性が示されております。具体的な記載としまして、都市部・田園空間のそれぞれの特性を生かした土地利用の推進、都市部と既存集落を公共交通で結び、生活サービス機能へアクセスしやすい環境の整備、その上で、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市機能施設の連携・機能分担、都市部・田園空間それぞれの資源活用や地域活性化などとなっております。

続きまして、計画策定のスケジュールについて御説明させていただきます。今年度内に3回の会議を予定しております。まず、最初の会議が本日となり、ここでは市の現況整理や現行計画の目標達成状況について共有させていただきます。そして、12月実施予定の公共交通のアンケート調査の案について御意見をいただきたく存じます。第2回は、1月の開催を予定しております。アンケート調査の結果を踏まえて実態やニーズについて共有させていただきます。併せて、地域公共交通計画の素案についてお示しさせていただく予定です。その後パブリックコメントを実施し、そこで収集した意見を踏まえて、2月に予定している第3回の会議で最終的な計画案をお示しさせていただく予定でございます。計画自体は年度内での策定完了を予定しております。

続いて、上位計画・関連計画との関連について御説明させていただきます。地域公共交通のマスタープランである本計画は、石岡市総合計画に沿ったものとし、立地適正化計画などの関連計画とも整合を図ってまいります。

こちらは、石岡市の上位計画及び関連計画の適用期間及び本計画との関連性を図で示したものでございます。関連計画の中の石岡市立地適正化計画は、現在見直しに向けた検討を行っており、地域公共交通計画と足並みをそろえて今年度中の改定を予定しております。

続いて、「(2)石岡市の現況について」御説明させていただきます。石岡市の現況を把握するため、記載のとおり6項目について整理を行っております。まず、人口動態でございます。2020年の国勢調査では、市の総人口は約73,000人となっておりますが、国立社会保障人口問題研究所の推計では2045年までに50,000人程度まで減少する見込みとなっております。また、市内の高齢化率は2020年時点で33.5%であり、今後も増加の傾向が見込まれております。

こちらは、市内の人口分布を図で示したものとなります。赤やオレンジの部分が人口の集積が多い箇所となります。市内の人口の約半数が石岡地区に集積しており、次いで園部地区、高浜地区、柿岡地区での集積が見られる状況でございます。

続きまして、土地利用の現況でございます。市内の約80%が、農地・山林等の自然的土地利用となっております。残りの都市的土地利用ですが、石岡駅を中心に市街地が広がっており、市街地の北側には水色で示しております柏原工業団地が整備されている状況でございます。

続いて、市内における商業施設、医療施設等の施設の立地状況でございます。人口が集積している石岡地区、柿岡地区の周辺に、多くの施設の集積が見られる状況でございます。

続きまして、市内における通勤通学の移動実態について御説明させていただきます。

左下の流出の円グラフは、石岡市内から出発した通勤通学の移動先の割合となります。市内に通勤通学する市民の割合は約6割を占めており、市外への通勤通学先としては、土浦市、小美玉市が多く見られております。右下の流入のグラフにつきましては、石岡市内に到着する通勤通学の出発地の割合となっております。市外から市内に通勤通学する人につきましては、小美玉市、笠間市、かすみがうら市が多く見られる状況でございます。

こちらは、先ほどの通勤通学の移動状況を矢印の太さで示した図でございます。青色が流出先、赤色が流入元を示しております。土浦市、小美玉市、つくば市など、隣接する自治体への流出・流入が多く見られる状況でございます。

続いて、市内における通院の移動実態について御説明いたします。左下の流出の円グラフにつきましては、石岡市内を出発する通院先の割合となりますが、市内が約7割であり、市外への通院先は土浦市が多く見られます。また、右下の流入に関しましては、市外からの通院として小美玉市が多く見られている状況でございます。

こちらと同様となりますが、通院の移動状況を矢印の太さで表示した図でございます。通勤通学と同様に青色が流出先、赤色が流入元を示しております。こちらは土浦市への移動あるいは小美玉市からの移動が多く見られる状況です。

続きまして、市内における交通事故死者数の推移を示しております。平成29年から令和元年にかけて減少傾向でありましたが、令和4年におきましては5件の事故が発生しており、そのうち2件は高齢者によるものとなっております。

こちらは、市内における運転免許保有者数と免許返納者数の推移でございます。上の図で、運転免許保有者の総数は減少傾向となっておりますが、65歳以上の免許保有者数は増加傾向になっております。また、下の表にありますように、運転免許の返納者数につきましては、平成29年以降増加傾向となっております。

続いて、本市における観光客数の傾向について御説明させていただきます。市内の年間の観

光入込客数の推移を見ますと、新型コロナウイルスの影響で、令和2年・3年の観光客が大幅に低下しております。令和4年は前年と比べ増加はしておりますが、コロナ前の水準には及んでいない状況でございます。

こちらは、令和4年度の月別観光入込客数となります。9月が最も高くなっており、石岡のおまつり等で来訪する方が多いことが要因として考えられております。

こちらは、令和3年度の市内観光施設の年間入込客数となります。いばらきフラワーパークが約20万人と最も多く、次いでやさ温泉「ゆりの郷」、風土記の丘となっております。

こちらでは、市の現況をまとめております。石岡地区、柿岡地区に都市的機能が集約されていることや、市民の6割が市内に通勤通学、通院していること、また、市外に向かう市民は、土浦市、小美玉市、つくば市に向かう方が多いことなどが挙げられます。

次に、「(3)石岡市内の公共交通の実態」について御説明させていただきます。市の公共交通の実態として、記載の4項目について整理させていただきました。まず、市内の公共交通のカバー状況をお示ししております。人口分布の情報の上に、公共交通の利用圏として鉄道駅から800m、路線バスのバス停から300mの範囲を重ねて表示したものです。石岡駅の周辺では、比較的公共交通が整っている状況ですが、市全体で見ると、公共交通を利用しづらいエリアも多く見受けられる状況でございます。

こちらは、市内の鉄道駅である石岡駅、高浜駅における時間帯別の停車本数でございます。

石岡駅では、朝夕のピーク時において上り方面が1時間当たり6本となっており、1時間当たり1本程度の特急列車も運行されております。高浜駅では、おおむね1時間当たり2～3本の運行となっております。

こちらは、市内2駅の乗車数の推移、参考としまして近隣の神立駅、羽鳥駅の乗車客数の推移を示したものでございます。令和元年までは、2駅合わせて一日7,000人近い乗車数となっておりますが、コロナの影響で乗車客数が減少し、令和4年時点では、約5,400人程度の利用にとどまっております。

こちらは、現在の市内における民間路線バスのネットワーク図を示しております。市内を走るバスは、石岡駅をハブとして複数路線が運行されており、そのほかに高浜駅、羽鳥駅及び柿岡地区を通るネットワークとなっております。

続いて、令和6年度以降の民間路線バスのネットワーク図を示しております。こちらは、市内のバス事業者様から来年度一部バス路線を廃止するとの申出があったため、廃止予定の路線の線を消した図を示しております。皆様にお配りした資料ではバス停の位置の表示が残っておりますが、申し訳ございませんが、廃止予定路線といたしましては、八郷の小幡方面と石岡駅を結んでいた小幡線、石岡駅と高浜駅方面を結んでいた高浜線などとなっております。また、凡例のほうで「かしてつバス一部廃止」ということで表記しておりますが、こちらは現在のBRTを通る系統のほうで廃止されるわけではなく、国道355号を通る系統のほうで廃止される予定となっております。

続いて、現在の1日当たりのバスの運行本数を、線の太さで表示した図となっております。運行本数が多い路線ほど、太い表示となっております。左側の図が平日、右側が休日となつて

おり、石岡駅と柿岡地区を結ぶ「林線」と呼ばれる路線や、一部BRTとして運行している茨城空港方面の路線の運行本数が多くなっております。

続いて、市内の路線バスの輸送人員の推移でございます。令和元年度までは120～130万人台を推移しておりましたが、令和2年度以降コロナの影響があり、100万人程度まで減少している状況でございます。

こちらの図は、路線バスの路線ごとの1日当たりの輸送人員を示しております。令和4年の輸送人員は合計で1日当たり約1,945人となっており、中でも茨城空港連絡バス・かしてつバスの乗車が多い状況となっております。

こちらは、市内のタクシーの輸送人員についてです。年間の実車輸送距離及び輸送人員は、コロナ前から減少傾向となっており、令和4年度の利用者数は185,000人、輸送距離は678,000kmとなっております。

続いて、石岡市において運行している乗合いタクシーについて御説明させていただきます。乗合いタクシーは、利用登録した市民が予約をした上で、自宅等から希望する目的地まで、市内全域を乗り継ぎなしで送迎されるサービスとなっております。料金は、石岡地区内又は八郷地区内での利用は大人300円、石岡地区と八郷地区をまたいだ利用では500円となっております。令和5年3月1日から配車システムが新しくなり、Webでの予約が可能となっております。

こちらは、乗合いタクシーの登録者数及び利用者数の推移となります。左の図の登録者数については、近年6,500人前後で推移しております。一方、右の図で示すとおり、利用者数については年々減少傾向となっており、令和4年度では1日当たり131.7人の利用となっております。

こちらは、乗合いタクシーの地区別の1人当たりの輸送距離を示した図となっております。八郷地区は石岡地区と比べて輸送距離が長く、年々増加傾向となっております。

こちらは、乗合いタクシーの収支状況となっております。運行経費に対する運賃収入の割合は約1割で、残りを市からの補助金で補っております。令和4年度については、運行経費の増加に伴い、市補助金は約6,500万円を支出しております。

続いて、市内で運行されている石岡・やさと観光周遊バスについてでございます。石岡市観光協会と関鉄グリーンバス株式会社との協力により、令和4年度より市内観光施設を結ぶ周遊バスの運行が開始されました。月ごとの乗車人数及び1便当たりの乗車人数は図のとおりとなっております。月によって利用人数のばらつきはありますが、年間を通して約4,000人の利用がございました。

こちらは、公共交通の実態のまとめとなります。コロナの影響で鉄道、路線バス、タクシーのいずれも利用者は減少傾向にあることや、乗合いタクシーも利用者が減少傾向にあること、観光周遊バスについては今後の観光需要の取り込みが期待されることなどが挙げられます。

続いて、「(4) 現行計画の目標達成状況」について御説明させていただきます。現行計画である石岡市地域公共交通網形成計画は、2019年度から2023年度までの5年間を計画期間としており、「市民・利用者のニーズを基に、多様な主体の連携・協働により、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通体系の構築」の基本理念の下、4つの基本方針に沿って3つの

施策の柱を定め、施策・事業の展開を図っているものでございます。

現行計画で目標として掲げていた指標は、表にありますとおり全部で12項目となります。表では、網形成計画策定時の実績値、それから2023年の目標値を掲載しておりますが、次のページ以降で、各指標の達成状況をお示ししております。

こちらは、各指標に現行計画策定時の実績値を青の棒グラフ、現時点の実績値を赤の棒グラフ、計画における目標値を赤線で示しております。まず、基本方針の①日常生活を支える利便性の高い公共交通に関する指標となります。指標①-1市内鉄道駅乗車人数及び①-2BRT路線の利用者数につきましては、いずれも計画策定時の現状維持を目標としておりましたが、2022年度の実績ではいずれも下回っている状況でございます。

続いて、指標①-3中心拠点と柿岡市街地を結ぶバス路線（林線）の利用者数、①-4乗合いタクシー利用者数については、網形成計画策定時よりも上回る目標としておりましたが、2022年度の実績ではいずれも下回っております。指標①-5公共交通に対する市民の満足度につきましては、策定時より微増はしておりますが、目標値である3.0には到達していない状況でございます。

次に、基本方針②多核連携型のコンパクトな都市づくりを支える公共交通に関する指標となります。こちら3つの指標は、いずれも市内バス路線の平日の運行本数の維持や増加を目標としておりましたが、いずれも策定時の運行本数を下回る状況となっており、2023年時点で目標は達成していない状況でございます。

次に、基本方針③まちづくり・観光振興等の地域戦略に寄与する公共交通に関する指標となります。指標③-1中心市街地における歩行者通行量は目標を下回っており、③-2高齢者の運転免許返納件数についても、策定時よりも増加はしておりますが、目標には達しておりません。

こちらは、御説明した評価結果を一覧表で整理したものでございます。達成状況については、一番右の列に記載しておりますが、いずれの指標につきましても未達成という状況となっております。計画の進捗状況のまとめとなりますが、特に路線バス利用者数の減少が大きく、新型コロナウイルスの影響が考えられるものの、それ以外の要因についても把握する必要があると考えております。そのため市民アンケートを実施しまして、詳細な利用実態・ニーズを分析し、公共交通の課題を明らかにした上で、本計画の検討につなげてまいりたいと考えております。

最後に、これから実施する公共交通利用実態・ニーズの把握について御説明させていただきます。今後、市民の移動実態やニーズを把握するために、各種アンケート調査を実施する予定でございます。アンケート調査は3種類あり、案を別紙の資料2-1から2-3としてお配りしておりますので、そちらをご確認いただければと思います。いずれも前回実施したアンケート調査の内容と比較ができるよう、前回の内容を踏襲し、案として作成しております。

資料2-1、市民アンケート交通実態調査につきましては、無作為抽出した16歳以上の市民2,000人を対象に郵送により調査を行うものでございます。回答につきましては、郵送での返送、もしくはWebでの回答となります。調査内容は、日常的な移動の状況や公共交通の利用状況、公共交通サービスの改善点等を伺う内容となっております。資料2-2「公共交通利

用者アンケート」につきましては、市内の公共交通利用者を対象として実施するもので、配布方法としては、石岡駅や高浜駅において電車やバスを利用する方々に対し直接手渡しにて調査票を配布する予定でございます。内容は、主にアンケートを受け取った日の移動状況や鉄道・路線バスのサービスに対する満足度を伺う内容となっております。資料2-3「乗合いタクシー利用者アンケート」につきましては、乗合いタクシー利用者を対象とし、直接調査票を手渡しで配付する予定となっております。こちらは、主に乗合いタクシーの利用状況、サービスに対する満足度などを伺う予定となっております。各アンケート調査につきましては、本日頂いた御意見等も踏まえまして内容を確定し、12月に実施する予定でございます。

事務局からの説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

■会長

ありがとうございました。それでは、今の説明に対して御質問や御議論、アイデア等ございましたら、挙手を頂ければと思います。よろしくお願いいたします。

■0 委員

石岡市の地域公共交通網形成計画というものがありませんでした。私は、こちらの計画はもう終わってこれに基づいて何かをしていくと考えておりました。今度は地域公共交通計画というのがあるということで、何か重複している部分もあるのではないかと見ていたのですが、今の説明で上位計画ということ、過年度の網形成計画に基づいていることが分かりました。

それともう1つは、最初の網形成計画の中で5年近く前にアンケートが行われ、その結果が計画の中で出ています。特に、一般的なそのほかの意見が色々と述べられておりますが、その後のフォローはどうしたのでしょうか。

例えば、要望として土浦の協同病院へ行く直行バスが欲しい、乗合いタウンメイトの土日運行、バスの増便、JRの増便等の意見がありますが、これらに対して市はどのようなフォローをされたのか、それを伺いたいと思います。よろしくお願いいたします。

■会長

それでは、御質問がありましたので、御回答を事務局よりお願いします。

■事務局

石岡市地域公共交通網形成計画の時にも同様なアンケートを実施しており、様々な意見を頂いております。これらを達成するために計画書資料編の第7章お示ししているような施策を立てまして、目標達成のために取組んでいるような状況でございます。

■会長

今の御質問の内容は計画書に記載のある市民からの意見はどう反映したのかというお話になります。計画書の施策が7章から示されています。80ページからいくつかの施策が続いてい

ます。皆様の意見を網羅できるようにこのような施策を行いますと宣言を計画の中でしたというのが、5年前のお話であります。委員の御質問については、非常に重要な御指摘でその施策の何が実現できて、何が実現できなかったかという反省から次の計画は始めるべきだと思います。

今日の説明の中で最終的なゴールの話はありましたが、今ここで7章に書かれている施策をどれくらい実施できたのか、実施できていないものがある場合には素直に挙げていいと思います。もちろん、失敗した場合はそれなりの理由があると思います。できれば、こちらの計画書の80ページに示されている施策1-1から3-5までの中で、どこができていて、どこができていないのかということに基づいて、次の計画づくりをスタートさせるべきと思いますが、事務局はどうお考えでしょうか。

■事務局

ただいま会長からありましたとおり、目標達成するための施策を挙げておりますが、御指摘のとおり、全てを実施してきたわけではございません。大変申し訳ないのですが、実施できていない施策もあります。それを踏まえて、改めてアンケートを取らせていただき、こちらの施策の方針、目標等も改めて設定させていただきます。より良い公共交通の計画を策定したいと考えております。

■会長

ありがとうございます。

■0 委員

4年～5年の間に少子化・高齢化が進んでいるので、それも踏まえてアンケートなども考えていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

■会長

ありがとうございます。そのほか、委員から御指摘いかがでしょうか。

■Y 委員

よろしくお願いいたします。

今報告のあった分析の中で、コロナウイルスに関する内容の報告はありましたが、報告された以上にもっとコロナの影響があると思います。しかし、コロナが明けてすぐにこのような状況が出ていることから、今の結果になっているということではなくコロナの影響との関連を今判断することは早過ぎるのではないかなということが1つです。

それから、色々な対策の中でやってきたということで、プラスの部分やマイナスの部分もあると思います。アンケートをこれから作ることに関わるとは思いますが、今後を考える際に、コロナのことだけではなく、少子・高齢化なども含めて極端に悪くなっている状況であること

を踏まえていかないといけないのではないかと感じます。

そこで新たな施策を考える時に、例えば全国的にA Iシステムを活用した様々な施策が出されたと思います。この石岡市においても乗合いタクシーは、今まで定時運行を中心として進めてきましたが、今年の3月1日からA Iシステムを使った形に変更し試行しています。このように変更したことでどうなったかという分析結果もほしいと思います。

また、全国では、乗合いタクシーだけではなくて路線バスの中にもA Iシステムを使って運行状態を考えていく施策も出ていていると聞きます。この分析の中で示されている現状の乗客数が少ないからそういう要求がないということではなくて、乗りたい時にそのバスが走っていないこととの関連をもう少し分析する必要があると思います。特に、八郷地区は茨城県の中でも大子町に続いて面積の広い地域です。その中で公共交通がこれだけしかないということが、非常に重要だと常々考えているわけです。

特に、石岡からそれぞれ八郷地区に続くバス路線は複数ありますが、南北の路線というのは全く無いわけです。お年寄りや、園部地区からフラワーパークやゆりの郷とかに行きたくても全く行けないという現状についてもどう改善していくかを考えていくべきです。

アンケートについては、前回との関連でこの3つのアンケートを行うことは、重要であると思います。しかし、過疎地域のような交通インフラが整っていない箇所の意見を沢山聞いてほしいです。乗合いタクシーは運行していますが、利用できない人もいることが現実な気がするので、地域の意見も十分に聞けるようなアンケートにしてほしいと思います。雑駁ざっぽくとなりましたが、感じたことを感想として述べさせていただきました。以上です。

■会長

ありがとうございました。事務局からお答え願います。

■事務局

ありがとうございます。まず1点目の、コロナウイルスの判断が2類相当から5類に移行されて間もないため判断が早いのではないかとということですが、今回地域公共交通網形成計画が今年度で終了します。そのため、新たな計画検討を進めていきたいと思います。今後も5年に1回更新してまいりますので、引き続きその辺の状況も含めて見守っていきたくて考えております。

少子・高齢化やA I活用につきましては、委員も御承知のとおり乗合いタクシーでA Iを活用しております。路線バス等につきましては、活用が図れるか否か本日関鉄グリーンバスの宮野委員が来ておりますので、協議等も進めてまいりたいと思っております。

アンケートにつきましては、交通実態調査ということで過疎地域のみを対象にしているわけではなく、今回は無作為に抽出した市民へ平等に実施していきたいと考えております。ただいま御意見を頂きましたので、ほかに何か方法があるかどうか引き続き検討してまいりたいと思っております。

■会長

ありがとうございます。今、御意見を伺いながら2つほど考えました。

まずは、コロナの影響を今判断することは早いのではないかという御指摘になります。

もちろん早いとは思いますが、今年度の9月ぐらいまでのデータと前月、前年、あるいは2019年の9月までのデータについて、半年ですがどれぐらい変化があるのかという基礎情報がないと、石岡の中でどうなのか分かりづらくなってしまうと思います。そこは昨年度分でデータ分析を止めないで、今年度の経過報告みたいな数字があっても良いと思いながら伺っていました。

もう1つは乗合いタクシーです。乗合いタクシーは上手くいっている自治体はほとんどないと考えています。私の判断基準は費用に対する回収率です。その点で考えると、10%も費用を回収できていないシステムは何かが悪いのだと思います。現在のシステムが本当に良いのかを細かく次回にでも説明していただき、何か改善する方向性を見せていただいたほうが良いかなと思います。

初めから乗合いタクシーという形態は諦めて、市民あるいは高齢者の方々にチケットを配っている自治体さんも最近出てきています。そのほうが実はタクシーに乗ってもらえるということで、乗合いタクシーを供給しているタクシー会社さんだけではなく、他会社のタクシーにも皆さん乗りやすくなり、バリアを下げるという意味で効果があるということも出てきています。市が主導的にコントロールしている施策として乗合いタクシーを運行していると思っておりますので、追加的な解説あるいは目論見を次回説明していただければと思った次第です。

■C委員

資料2-1の石岡市交通実態調査についてです。「(18) このアンケートを受け取った午前3時から翌日午前2時までのあなたの1日の動きについて伺います。」と書いてありますが、前の計画書を確認すると、平日の行動記録を取っています。同様にこちらのアンケートも手元に届く日が平日の場合は、同じような動きが取れるのかなと思いました。こちらが過程として金曜日に届いてしまう場合、土曜日や日曜日の行動記録となり、変化が出てしまうと思いました。アンケートを受け取った日をどのように捉えているのか、一応確認をしたいと思います。

■事務局

ありがとうございます。御指摘のとおり平日でないと同様に比較できないと思います。その辺りは今日頂いた御意見を踏まえてアンケート内容を見直したいと思います。12月中に発送予定でございます。なるべく平日にアンケートが着くようにするか又は平日でお答え願いますという文言を追加していきたいと考えております。

■会長

日付を指定してしまうという方法もあると思います。ただ、その時は印刷がその日付となっ

てしまうので、スケジュールの点で厳しさはもちろんあるかと思いますが。是非御検討いただければと思います。

■B 委員

現行計画の目標達成状況を踏まえてですが、先ほども説明がありましたように、公共交通の利用がコロナ禍で大きく減少しているというのが分かります。資料1の45ページについても策定時及び現時点の利用者数、運行本数の目標が設定されています。先ほどの説明のとおり、コロナ禍により大きく減少した影響や人口減少ということもあるかと思いますが少なくなっています。

その中で、資料1の29ページに民間バスネットワークの路線の一部廃止というのが出ております。特に林線の一部廃止につきましては、ふれあいの里や公共施設に寄るような便が一部廃止になるのかなと思っています。

現在、このふれあいの里に、公共施設である八郷と石岡にある保健センターを統合するという検討をしている状況もあります。できればこのような便を継続してもらおうと利用者増にもつながると考えられます。その中で、路線の継続というのを民間事業者に働きかけていただくありがたいかなと考えました。

■O 委員

ふれあいの里とはどこにある施設でしょうか。

■B 委員

ふれあいの里は大砂にある公共施設になります。ひまわりの館も併設されております。

■事務局

ありがとうございます。ただいま御指摘いただいた路線につきましては、今年度関鉄グリーンバスから廃止の申出がありました。関連市町村、関係機関とも協議いたしまして、来年度からやむなく系統路線の廃止ということになりました。そのような計画があり、市として利用者増が見込めるのであれば、引き続き要望等をしていきたいと思っています。その際は、保健福祉部さんの御協力も得ながら進めてまいりたいと思います。御協力をよろしく申し上げます。

■G 委員

4月の下旬に関鉄グリーンバスに赴任をいたしまして、まだ7か月でございますがグリーンバスの会社状況について、せっかくの機会ですので皆様にお話しをさせていただきたいと思っております。

関鉄グリーンバスは、関東鉄道の100%子会社で昨年創立20周年を迎えた会社でございます。コロナの前についても、路線バス自体は赤字でございました。それを、スクールバス、高速バスといった契約輸送バスの収益で埋めて、微々たる黒字を出していた会社でございます。

これが2020年のコロナにより、お客様がさらに大きく減少し3年連続大きな営業赤字を出しています。そういう中で4月の下旬に社長に就任しまして、今期は何とか黒字にしましたが、3年間職員の給料も上げられませんでした。さらには、車両の代替等設備投資も全くできませんでした。それらを改善したいと今強く思っているところでございます。

その中で、資料1の29ページに路線の廃止について、32ページには1日当たりの利用人員が載っています。特に、32ページを見ていただきたいのですが、令和4年で廃止になる小幡線は、1日9名の方しかご利用いただけていないです。1便ではなく1日9名です。そして高浜線においては1日6名で、これはもう路線バスとしては維持できるような状況にはないということで、今年度の3月31日をもって廃止させていただくということでございます。

先ほどお話がありました、ふれあいの里、八郷中学校を一部循環しているバスについても利用者の非常に少ないところでございます。会社の今後の存続を考えますとやはり経費節減をしなければならぬという状況でございます。

ただ、これらの路線を廃止しても路線バス事業が黒字になるわけではございません。状況によっては、さらなる廃止や減便も検討せざるを得ないという状況にあることを是非御理解いただきまして、甚だ僭越ではございますが、今後の公的資金の支援もご検討いただけるとありがたいというところでございます。よろしく申し上げます。

■会長

ありがとうございました。

■0委員

会長に質問がございます。宮野委員から苦しい状況を伺いましたが、これは石岡市だけでなく日本全体の過疎地でそのような状況があると思います。

一番問題になっているのがJRの地方交通線です。例えばJR西日本では山間部はほとんど赤字で朝晩しか走っていないと聞きました。そのような状況で随分廃線もされており、北海道についても同様です。今、国の方でも補助する等色々な意見が出ております。こういうことを日本の政府がどういうふう考えているのかが気になります。

あと小耳に挟んだのですが、ヨーロッパでは公共交通が赤字なのは当たり前だから、国の方で補填するのは常識だというような意見がもう大部分であるそうです。収支を黒字にしようというのは日本だけだということをおある先生の話から伺ったのですが、そういう傾向で正しいのかを会長からもお話を伺えればと思います。よろしく申し上げます。

■会長

ヨーロッパはまさにそのとおりで、ドイツはもうほとんど公営というやり方をとっています。もちろん、日本もそうするかというと、おそらく日本の風土には少し合わないのだろうと思います。

今の日本は過激に人口が減っている状況にあります。都市構造自体が追いついていないのだ

と思います。それはどうしてかという、立地適正化計画というのがこの上位計画の中に入っております。もう少し皆さんに寄り添って住まう、あまり色々なところに散らばって住まないようにしようという発想の計画です。このような将来像を描いているというのが町の将来の姿としてあります。

コンパクトに住むと何が必要なくなるかという、実はあまり移動しなくてもコンパクトに住んだ場所で全ての用事が足りるようになります。こういう世界を目指しているためローカルな交通やバス路線というのはやがてもっと淘汰されていくと思います。逆にいうとそういう場所に人が住んでいないという状況が生まれてくるのだろうと私は思います。今は過渡期で、徐々に徐々に人も減っていくので、ほかのところに行かなきゃいけないという話になるのだろうと思います。

また、2024年問題で挙げられているように、運転手さんの労働時間が減らされていくわけです。減らされると同時にこれからバスの運転手になる人が増えてこなければ、その総労働時間というのはどんどん減っていくわけです。その限られた労働時間というのを適切な場所に割り振っていかなくちゃいけないというジレンマもあります。すぐに全部を自動運転バスにすれば良いかという、障害者の人のケアのために誰か乗らなければならないでしょうし、そういうこともできないので、今色々なことが過渡期ではあるだろうと思います。

ただ、将来的には、本当に必要のないところにはバスが行かないような世界になっており、そこは自動運転の車で何とかカバーしていくような将来像を私自身は1つのアイデアとして頭の中に持っています。

今回の計画づくりの際も、是非市の方針を書き込んでいただきたいと思います。効率的に公共交通を生かしていくのか、効率的な路線を徹底的に投資してそこにお客さんを増やして公共交通を維持していくのか、あるいは、市民の方々には等しくチャンスを与えるのが市の役割で、もう赤字だろうが補填をして何とか維持をしていくという方法にするのかという点です。

改めて、この公共交通網形成計画を拝見すると、コミュニティバスを運営するという部分には踏み込んでいないわけです。民間路線バスをサポートするという立場の計画に留まっているわけです。その中で今後人口が減っていくという御指摘は、バスサービスをどう維持していくのか、公共交通のサービスをどう維持していくのかということをメッセージとして計画の中で示していく必要があると思います。その辺の姿勢はなるべく早めに決定していただければと思います。

■Y委員

資料1の39ページの観光周遊バスについてです。昨年から関鉄さんと協力し新たな形で観光周遊バスを出しました。しかし、この前にぐるりんバスというのがあり、それを昨年からこのような形に変えました。ぐるりんバスというのは、1便に1人乗っているかどうかという状況でもありました。施策という立場から考えると、こういうふうに変えたら人数がこう変わったことが分かるような資料もできればほしいなと思いました。それから、ここで議論することではないと思いますが、例えば観光振興会議でぐるりんバスがフラワーパークまでなので、

イチゴの時期だけでもその先の「いちご団地」の方まで行ってほしいというような要求が出ていることをお伝えしておきます。

また、施策の中でどう変わったのかという判断の内容になりまして、例えば羽鳥・板敷線についてです。こちらは1日7本から8本しか出ていない小さな路線ですが、この中で運行路線の経路が変わっています。これはパセオパルケという団地に方向を変更して今運行しているわけです。そのように運行を変更したことによって、どの程度乗車人数が変わったのかも確認できれば良いと思います。小さな施策であっても、人数がどういうふうに変わったのかを報告されると、随分と変わることが実感でき、会議でも色々な意見を出しやすいのではないかと思います。

■事務局

ありがとうございます。まず、観光周遊バスにつきましては、資料の見せ方を工夫させていただきたいと思います。

羽鳥板敷線のバスルートについては、委員御指摘のとおり、令和4年度からパセオパルケを通るルートに変わっております。それまでは年間約11,000人程度で推移しましたが、変更後につきましては13,000人ぐらいに伸びています。それでも少し乗車人数が少ない状況でございます。こちらについても、資料を分かりやすいように工夫していきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

■会長

私から質問です。この観光周遊バスというのは、資料1の38ページに土日・祝日のみ発売と書いてあります。おそらく発売という意味はチケットを発売するという意味だろうなと思っております。それがどういうチケットになっていて、観光業の取組みとしてどういう工夫をされているのかという点を質問させていただきます。

■Y委員

ぐるりんバスの時には観光ということで、石岡地区からフラワーパークやゆりの郷に向かうような路線だけでした。せっきゃくそれだけの距離を走ることや木内酒造さんの蒸留所ができたということもありまして、もっと細かく駐車場をつくったということが主です。確かに観光であると同時に路線バスの細かいところで止まるような点が大きく変わった内容の1つだと思います。

■会長

これは、例えば1日フリー乗車券のような切符を販売しておりますか。

■Y委員

販売しています。

■会長

値段はいくらでしょうか。

■Y 委員

1,000 円です。

■会長

1,000 円で行きも帰りも、1 日それで乗るようにできるということですね。

■Y 委員

はい。

■会長

私が以前の会議で象徴的に覚えているのは、ダイヤの設定になります。フラワーパークに来る人がどれくらい滞在するのかというのを調べた上で、お客さんの行動をベースとしてダイヤを組むというのが観光バスの基本であるという御意見を差し上げたと記憶しています。今回御配慮をいただいていると確認できました。ありがとうございます。

■O 委員

かつて平成 26 年から 28 年にはフルーツ号が出ており、柿岡からトンネルを通過してつくばセンターまで行けましたが、2 年間で駄目になってしまいました。私はよく乗って神田の方まで行きました。あれは便利だなと思いましたが、意外と客は乗っていませんでした。それと、石岡の駅からつつじヶ丘までの路線もありました。あれも少しは客が乗っていたと思います。蒸留所ができた関係からあそこで乗降している人もいました。そういう路線の計画は今後どうなのでしょう。

■Y 委員

観光協会としては、もちろんそのような計画も考えていきたいと思います。しかし、今言われた部分のつつじヶ丘線等は市の施策というよりは県と関東鉄道で、水戸の偕楽園やフラワーパーク等の市外も含めて観光客が網羅できる形で出された線だと思います。関係はありますが、観光協会の範疇外というふうに考えていただければと思います。

■O 委員

あとは国営ひたち海浜公園に向かう路線に乗ったこともあります。周遊券の方が安いと言われたような気がします。

■Y 委員

はい、そうだと思います。

■岡本会長

ありがとうございます。そのほか委員から御指摘いかがでしょうか。

■S 委員（代理）

私の方から、少し何点か教えていただきたいと思います。まず、全体的なお話として、来月からアンケートを取るということで認識しています。全体のスケジュールを見ますと来月の1月の会議でアンケートの結果が取りまとまった状態で開催するということだと思いましたが、期間的に間に合うのでしょうか。いつ配布をして、いつまでに回収して、いつまでに取りまとまるというその辺りのスケジュールを今一度確認させていただきたいというのが1点でございます。

続いて2点目ですが、おそらく今後、色々新しい計画の中で施策を打っていく部分にもなると思うのですが、資料1の42ページの指標①-5で市民の満足度というのがございます。目標値を3.0に設定された中で5点満点をどういうふうに評価するのかという点です。3.0と設定した中で、元々2.71であったのが現時点では2.76となっております。調査時期がコロナの時期で終わってしまったということはあると思いますが、何が良くて、何が不満だったのかその辺りがよく見えないというところがございます。恐らくアンケートをまた取ると今の計画の中である不満ごととかそういったことが出てくるかもしれません。ですので、何が良かったのか、何が良くなかったのか、それぞれ市民がどのように受け止められているのか、教えていただけるとありがたいというのが2点目でございます。

あと3点目ですが、乗合いタクシーの関係で教えてください。資料1の35ページ以降のところです。今年の3月からAIシステムを導入して配車システムを変えたということで、新たな取り組みをしていただいているところだと思います。その前段として、利用者の状況がコロナに関わりなく右肩下がりできているというところで、利用者が全然増えていない現状があると思います。登録者は大体横ばいですが、こちらの原因として何か考えていることがあれば教えていただきたいと思います。

資料1の36ページを見ると、八郷地区が1人当たりの輸送距離が増加傾向にあるということで、これが要因としてあるならば、何でこういう状況が生まれてしまったのかというところも考えるべきだと思います。例えば旧八郷町の中にあった施設が移転してしまったというような、利用に響くようなことがあったのか分かりませんが、試算として分析されているようなことがあれば教えていただきたいというのが3点目でございます。

最後に細かい話になりますが、資料の26ページ、鉄道の運行本数のところです。これは平日のダイヤですけれども、恐らく23時台というところの1本については、土浦止まりじゃなくて我孫子止まりだと思います。そのあたりもご確認いただければと思います。

■事務局

お答えいたします。まず1点目のスケジュールについてになります。御指摘のとおりかなりタイトなスケジュールになっています。12月初旬にアンケートを配布しまして、12月中に回収は全て終わるような期限に設定しようと思っております。随時、届いたアンケート調査についても集計の方を進めてまいります。次回の1月の会議では、結果を御報告できるような形でご間に合わせていきたいと考えております。

続いて、資料1の44ページに関する満足度調査の方の点数の部分になります。こちらは別の部署でやっている市民満足度調査の中に交通の項目がございまして、5点満点の中での点数づけをやらせていただいているような状況でございます。そのため何が要因で点数が変化したのかということまでの詳細な分析はできていませんが、集計した結果の点数として出たものという形となっております。

続いて、乗合いタクシーになります。人数が減少傾向ということで御指摘をいただいております。市で考えている理由は現行の計画書の26ページにもありますが、乗合いタクシーの運行区域を何度か見直しを行っております。平成19年4月の運行開始時点では4つのエリア分けをしていました。こちらは、エリアを跨ぐ場合に乗り継ぎポイントでの乗換えが必要となっております。それを平成24年10月に4つの区域を2つに統合しました。こちらで八郷地区と石岡地区の大きく分けて2地区になりまして、そこでの乗換えが必要となっております。乗換えポイントは中間地点となるひまわりの館となっております。さらに、27年10月以降、運行区域を2つから1つ変更し市内全域にいたしました。乗り継ぎなしで市内全域を乗れるようになりました。これに伴いまして1人当たりの乗車する距離が伸びているような傾向が見られます。その分予約できる方が少し限られてしまっていますが、そういった部分で利用者が減少していると市では考えております。

最後に、JRに関する23時台の表記ですが、こちらについてはもう一度確認させていただきたいと思っております。御指摘いただきありがとうございます。

■S委員（代理）

ありがとうございました。

■会長

ありがとうございます。そのほかに何かございますか。

■U委員

よろしく申し上げます。計画書92ページの次世代交通システムの推進という項目でお伺いします。実証実験を随分何か所かで実施しているのを拝見させていただいて、こちらが中心的な存在になっていくのかと考えますがいかかでしょうか。現時点の評価をお伺いしたいのと、今ライドシェアというのが結構話題になっておりますが、生活維持という視点でどういった兼ね合いになっていくのかということに興味があります。もし分かれば申し上げます。

■事務局

次世代交通システムについては、現在グリーンスローモビリティの実証実験をこれまでに本年度を含め3地区で行っております。本格導入という議論は内部で調整を進めておまして、現在のところ明確にはお答えできないのですが、密集した地域の中では有効な交通システムであると考えており、引き続き実証化というものを含めて、市内部で協議を進めてまいりたいと思います。

2点目の御質問については、具体的な話はございませんので、今日の時点ではお答えできない状況でございます。

■会長

ありがとうございます。俗にいうウーバーイーツでアジアだとライドシェアです。確かに現地に行くとは安心ではありますが、日本でそのままシステムを持ち込むと色々なところで軋轢が出てくると思います。そういう意味では規制緩和をするべきなのかも考える必要があります。ただ、ドライバーの生活を守るという意味では、あのようなシステムはあまり簡単には入れられないと思います。定着するには少し時間が掛かりそうだと思います。

■E 委員

アンケートの質問項目の関係についてです。全てに性別が入っています。その他や回答しないという項目も配慮で入ってはいますが、前回のアンケートの結果から性別が反映されたような結果にはなっていないので、もしそこまで必要がないのであれば、項目を除いても良いのではないかと思います。そのことによって、今度はアンケートの集計の項目も1つ少なくなりますので、効率的になるのではないかなと思います。5年前と比べて性別に関しての多様性というのが社会的にも認知されていますので、御検討いただければなと思います。

■会長

ありがとうございます。確かに集計は、全ての項目を男女に分けて集計しているわけではありません。もう一度、前回の結果を調べ直して男性・女性というところが決定的に違うような特性があって、それが計画に反映されていれば続ければ良いでしょうし、もしそれがなければ、確かに御指摘のようになくしてしまっても良いと思います。その場合は、いきなり年齢から聞くことになると思いますけれども、よろしいですか。

■事務局

性別につきましては、おっしゃるとおり特にアンケートの集計にも反映されておりませんので、もし今日御承認いただければ、この段階で削除しても良いと考えております。

■会長

削除しない方が良いという御意見はありますか。

—特になし—

■会長

特に意見がないようなので、削除する方向でお願いします。

■N 委員

アンケートについてですが、本校生徒はバスを利用する機会が多いと思います。アンケートの結果を見ると、10代や20代の方が全然答えていないような状況であるのかなと思います。

アンケート内容を確認すると回答してくれるのかと考えた時に10代、20代の人たちが利用者として手元にもらったとしても、答えて郵送までするというのは、面倒くさいからいいやというふうになりやすいのかなと思います。そのため、グーグルフォームを使ってデジタル化とか、そういう関係の形をとっていただいた方が良いのではないかと思います。

例えば、本校の生徒はQRコードを読んでアンケートが答えられるというのであれば、少なからずやる子がいるのかなと思います。本校はほとんどの生徒が関鉄グリーンバスの会社さんにもお世話になっています。こういうアンケートを実施してくれと言われれば協力することも可能だと思います。回答率もちょっと見てみると30%ぐらいの割合です。本当にこれでニーズを把握できているのかどうかという意味合いで考えても、ちょっと把握出来ていないと言われてしまっても仕方がないと思う部分もあります。是非アンケートの取り方を工夫していただきたいです。

■事務局

アンケートにつきましては、先ほども御説明させていただきましたが、QRコードで読み込んでいただいてWebからの回答も可能でございます。年齢に捉われずやっていただける工夫はさせていただいていると思います。よろしくをお願いします。

■会長

石岡市内にある高校生が集中的に答えていただくような働きかけはできないものなのでしょうか。

■N 委員

私の立場だけでは何とも言えないですが、おそらく本校であればアンケートに協力はお願いできて、早く回答してもらえるとと思います。

■会長

もしできるようでしたら、その線の若い人たちの意見もカテゴリーとして収集したいなと思いますので、よろしくお願いします。確認ですがアンケートはいつまでに修正が可能でしょうか。

■事務局

アンケートの修正期間ですが、12月1日までに御意見をいただければこちらに反映させていただきますと考えています。よろしくお願いいたします。

■会長

期間が長いと思います。事務局で検討いただく時間も考慮すると、今週中とかにしておいたほうが良いと思います。

■事務局

申し訳ございません。訂正させていただきます。今週中に御意見を頂ければと思います。よろしくお願いいたします。

■会長

ありがとうございます。一番大事なことは、どういうサービスを市民の皆さんに供給できるか、それを行政としてどういう働きかけができるかというところをアピールするのがこの計画だと思います。基本的なスタンスを早めに決めていただいて、次回の会議で議論させていただければと思っています。具体的には、コミュニティバスに手を出すという方法もあると思います。しかし2024年問題から運転手さん達が確保できる可能性は極めて低いので、難しいかなと思います。そうすると既存のサービス、あるいは運賃を市で補填して、市民であれば1回の乗車運賃を固定する、上限運賃を設定してそれ以上は市が補填する等のやり方もあると思います。どういうふうに行行政のほうで働きかけをするかということも具体的に考えていただきながら、計画案を次回にお示しいただければと思っています。

また、先ほどアンケートについては今週中というお話がありました。そのほか公共交通計画について御意見等ございましたら、事務局のほうにお示しいただければと思います。

ほかに意見はございますか。

—特になし—

■会長

はい。ありがとうございます。それでは質疑は以上とさせていただきます。意見がないようですので、本日の議事を終了させていただきたいと思います。

それでは進行を事務局に戻します。本日は活発な御意見を頂きまして、ありがとうございます。

した。

■事務局

会長、ありがとうございました。

以上をもちまして、令和5年度第1回石岡市公共交通政策会議を閉会いたします。委員の皆様、本日はありがとうございました。