

議 事 録

- 1 名 称 令和5年度 第2回 石岡市公共交通政策会議
- 2 開催日時 令和6年1月24日（水）午前10時から午前11時50分まで
- 3 開催場所 石岡市八郷総合支所 101～103会議室
- 4 出席した者の氏名
金井委員、塩畑委員（代理）、櫻井委員、吉澤委員、中村委員、
宮野委員、針谷委員、青柳委員、前田委員、岡本委員、國下委員、
寺田委員（代理）、加藤委員、土田委員、木下委員、青木委員
（オブザーバー：深作課長補佐（小美玉市）、石塚課長補佐
（かすみがうら市）、田村主任（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
社会福祉協議会事務局 鈴木次長、石井主任）
- 5 議 題
 - ・石岡市地域公共交通計画について
 - ・令和5年度地域公共交通確保維持改善事業評価について
- 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
 - ・会長挨拶
 - ・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16名出席）
 - (2) 議事
 - 会長
まず、本日の会議の議事録署名人を指名させていただきます。B委員とY委員ということでお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いたします。

本日は2つ審議事項がございます。まず一つ目の継続審議中の「石岡市地域公共交通計画について」、事務局より御説明をお願いいたします。

■事務局

私のほうからは、石岡市地域公共交通計画策定に当たり、前回開催しました第1回地域公共交通政策会議の中でいただきました御意見や御指摘に対する対応方針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、お配りしております資料2-1の内容となります。それでは御説明させていただきますので、よろしく願いいたします。

まず、0委員から前回のアンケートの意見に対して市はどんなフォローをしたのかを知りたい、会長から現行計画の7章に書かれている施策をどれくらい実施できたのか、失敗したのかを挙げてよい。可能であれば、現行計画の80ページに示されている施策1-1、1-2から3-5までの中で、それぞれできたこととできなかったことを整理して次の計画づくりをスタートさせるのが望ましいのではないかと御意見や御指摘をいただきました。こちらの対応方針につきましては、地域公共交通網形成計画における施策の達成状況は資料2-2のとおり、一覧表で整理しました。時間の都合上内容につきましては割愛させていただきますので、後で御確認ください。

続いて、Y委員からA I 乗合いタクシーの導入効果についての分析結果があるとよい、会長から乗合いタクシーの支出に対する運賃収入の回収率が10%もできていない。乗合いタクシーのシステムに課題があるように思える。他の自治体では、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ところもある。乗合いタクシーは、市がサポートしながら実施している施策であると思うため、次回の会議で乗合いタクシーについて、追加的な解説あるいは目論見を説明していただきたいとの御意見や御指摘をいただきました。こちらの対応方針につきましては、今回の会議で運行主体の社会福祉協議会より、乗合いタクシーの概要や今後の方針を後ほど詳しく御説明いたします。

続いて、木下委員から昨年導入した観光周遊バスについて、ぐるりんバスは1便に1人乗っているかどうかという状況であった。現在の結果だけでなく施策を踏まえて人数が変わったことが分かるような資料があるとよいとの御意見をいただきました。対応方針といたしましては、施策状況を踏まえて、増加理由や利用人数を資料2-3のとおり作成いたしました。

こちらが、資料2-3のとおり観光周遊バスの比較表になりまして、年間利用者数の推移になります。図は、平成21年4月から運行を開始し、令和3年度に廃止した石岡ぐるりと令和4年4月から新たに運行開始した石岡やさと観光周遊バスの年間利用者数を示しています。石岡ぐるりの年間利用者数は平成28年度が最も多く470人でした。石岡やさと観光周遊バスにつきましては、令和4年度の年間利用者数は3,959人でございまして、大幅な利用者の増加が見られます。要因につきましては、石岡ぐるりんは運行日が観光シーズンのみで、春は4月から6月、秋は9月から11月の期間に土日祝日のみ運行を行っていましたが、石岡やさと観光周遊バスからは1年間毎日の運行に変更されたことや、令和3年4月から茨城県フラワーパーク

のリニューアルオープンをしたことが挙げられます。

続いて、Y委員から路線バスの羽鳥・小幡・板敷線は1日7～8本しか出ていない小さな路線だが、この中で運行路線の経路が変わったところ、パセオパルケという団地のほうに方向を変更したことによる効果があればよいとの御意見をいただきました。こちらの対応方針につきましては、板敷線のバスルートを令和4年度からパセオパルケを通るルートに変更し、年間利用者が増加しています。内訳といたしましては、令和3年度の年間利用者は11,474人、令和4年度の利用者数は13,438人で、1,964人増加しています。また、計画書にもこちらの内容を反映しております。

続いて、代理のS委員から計画目標の目標（2）公共交通に対する市民の満足度について、目標値が3.0に設定されており、以前は2.71であったが、最後の調査結果では2.76である。何がよい、何が不満だったかが分かるとよい、との御意見をいただきました。こちらの対応方針につきましては、平成30年度から令和2年度に実施した市民満足度調査の公共交通に関する主な意見を抽出いたしまして、次の3つを挙げました。①コミュニティバスや循環バスの運行を含めた路線の拡充や増便等をしてほしい。②タクシー、路線バス、乗合いタクシーの運賃補助をしてほしい。③高齢者の運転免許返納後の施策に関する要望でございました。

続いて、代理のS委員から鉄道の運行本数の平日のダイヤは、23時台の1本が土浦止まりではなくて我孫子止まりではないかとの御指摘をいただきました。こちらにつきましては、グラフの表記を我孫子止まりに修正し、計画書に反映しました。

前回会議で出た御意見や御指摘に対する対応方針の説明は以上となります。

続いて、後ほど御説明するとお伝えいたしました乗合いタクシーの概要や今後の方針につきまして、運行主体の社会福祉協議会より御説明いたします。

■社会福祉協議会

社会福祉協議会から乗合いタクシー運行事業の概要及びシステムの現状、対応の内容について、担当から資料を基に説明させていただきます。

それでは、資料2-4に沿って説明させていただきます。まず「1 乗合いタクシー運行事業の概要について」になります。

「1 事業の目的」は市内の交通不便地域の解消、移動制約者の移動手段の確保を図ることを目的としております。

「2 事業の内容」は（1）運行エリアは石岡市全域になります。そのほか、特例として羽鳥駅、神立駅、石岡循環器科脳神経外科病院、カインズホーム石岡玉里店、地域還元施設みらい交流館へのアクセスも行っています。（2）運行時間帯は、8時15分から18時までとなっております。（3）車両台数は9台です。（4）運行休業日は土・日、祝日、年末年始となっております。（5）利用料金については、表のとおりとなっております。

続きまして、乗車実績と主な降車場所になります。乗車実績につきましては、平成30年は利用者数36,698人、1日当たり150人に対し、令和4年は利用者数31,994人、1日当たり132人と減少傾向にあります。（2）主な降車場所につきましては、自宅を除いて商業施設への利用が

多いことが分かります。

続きまして、「2 乗合いタクシー事業の収支について」。令和4年の収支につきましては、表に記載されたとおりでございます。

続きまして、「3 現AIシステムの現状と今後の対応について」。AIシステムの導入までの経緯ですが、配車の効率化、受付人数の向上、オペレーター業務の負担軽減等を図るため、令和5年3月1日より現AIシステムを導入しております。

次に、現AIシステムの概要。下の表をご覧ください。表に旧システムと新システムとありますが、新AIシステムの表記は現在使用するシステムの改良となっております。

まず運行時間ですが、旧システムでは時間便に対し、現在のAIシステムでは随時運行便に変更になりました。料金については変更はありません。予約方法につきましては、現システムから電話予約のほかWeb予約も可能になりました。運行車両についても場所の変更はありません。

次に「3 現AIシステムの課題」になります。①利用者からの御意見として、予約が取りづらい、受付センターへの電話が繋がらない等が挙げられます。②タクシードライバーからの御意見として、システムの地図の精度が悪い、システム上の到着時間に比べ実際の運行時間が遅れることにより、休憩時間が少なくなってしまう等が挙げられます。③受付センターからの御意見として、電話とシステムが連動しないため、本人確認に時間を要する。以上が主な課題となっております。

最後に「4 新AIシステム導入について」になります。利用者等の利便性を向上させるため、令和6年4月より新AIシステムの導入を予定しております。システムの内容については、現システムよりも地図機能が向上します。システムと電話が連動しており、オペレーターの負担軽減につながります。現システムでは配車はAIが全て行うが、新しいシステムはオペレーターによる配車の調整が可能となります。現在のシステムの課題改善について都市計画課さんと協議し、新しいシステムのほうに向けた準備を行っているところでございます。

以上になります。

■事務局

続きまして、現在策定を進めております石岡市地域公共交通計画の素案の内容について御説明をさせていただきます。お配りしている資料1「石岡市地域公共交通計画（素案）」に基づいて御説明させていただきます。

まずは、目次をご覧ください。計画書は9章で構成しております。第1章は「計画の位置づけ」、第2章は「地域及び公共交通の現状」、第3章は「公共交通の利用実態、ニーズ」、第4章は「上位・関連計画」、第5章は「石岡市における公共交通の課題」、第6章は「基本理念と方針」、第7章は「施策事業と実施主体」、第8章は「計画の達成状況の評価」、第9章は「推進方針」となっております。本日は時間の関係上、前回御説明をしました第1章、第2章及び第4章の内容については説明を省略させていただきまして、主に第3章のアンケート調査の結果及び第5章から第9章までの本市の公共交通の課題、施策等について御説明をさせ

ていただきます。

まずは40ページをご覧ください。「第3章、公共交通の利用実態、ニーズ」となります。

まずアンケート調査の概要でございますが、今回は市民向け、公共交通利用者向け、乗合いタクシー利用者向けの3種類のアンケート調査を12月に実施しております。それぞれの配布枚数、回答件数、回収率につきましては表に示したとおりとなっております。なお、アンケートの集計結果でございますが、別途資料3をお配りしております。時間の関係上全ての説明はできませんので、後ほどこちらの内容を御確認いただければと思います。よろしく願いいたします。

今回は、素案の中で示しているアンケートの中でも、課題を検討するに当たってポイントとなった結果を御説明させていただきます。41ページをご覧ください。

まず、市民アンケートの集計結果でございます。回答者の属性の年齢につきましては、60代、70代の回答の割合が多くなっております。運転免許については約8割の方が普通自動車免許を保有している状況でございます。

続いて、42ページをご覧ください。公共交通機関に対するニーズということで、まず路線バスについて説明させていただきます。

路線バスの利用頻度につきましては、約9割の市民が路線バスにほとんど乗らないと回答しております。利用しないと回答した方の理由につきましては、自分で自動車等を運転できると回答した方が最も多く見られました。この結果からも、自動車の運転ができるかがバスの利用を左右する大きな要因であることが分かります。

43ページをご覧ください。続いて、乗合いタクシーに対するニーズでございます。市民の約9割が乗合いタクシーについて制度を知らない、登録していないと回答し、約4%の方が利用していると回答しております。さらに、利用している人の利用頻度は約半数が年に数回、約2割の方が1か月に数回と回答しており、毎日利用するといった方は0人となっております。乗合いタクシーを利用する理由を見ると、自宅から直接目的地まで行ける、運転免許がないといったものが多く見られました。一方で、登録・利用しない理由を見ると、路線バスを利用しない理由と同様に自分で自動車等を運転できるという理由が最も多く見られました。

続いて、44ページをご覧ください。外出時における現在の移動状況及び将来の移動に対する不安について聞いたところ、現在の移動では買物、通院等いずれの目的においても7割以上の方が一人で十分できると答えた一方、10年後の将来については買物・通院などの移動において半数以上の方が不安があると回答しております。現状は一人で移動できますが、将来的には一人で移動することに対して不安のある方が多く、将来的にはこれらの方の公共交通のニーズが高くなるのがうかがえる内容となっております。

45ページをご覧ください。こちらは、鉄道やバスといった公共交通利用者に向けて石岡駅や高浜駅で配布したアンケート結果の内容となっております。回答者の属性はこちらのページに記載しているとおりでございます。

46ページをご覧ください。まず鉄道、JRの利用傾向についてでございます。JRの利用頻度はほぼ毎日、目的は通勤で利用されている方が最も多く、利用区間は石岡駅・高浜駅利用者

ともに東京方面に移動、または東京方面から移動している人が多く見られました。次いで、土浦駅や笠間駅との移動も多く見られました。

47ページをご覧ください。鉄道に対するニーズについてでございます。鉄道のサービスに対する満足度を5段階評価で聞いたところ、④始発時刻に対する満足度が比較的高く、一方で②朝夕の通勤・通学時間帯の運行本数、③日中の運行本数に対する不満が比較的高い傾向となっております。

48ページをご覧ください。続いて、路線バスについてでございます。利用頻度につきましては、先ほど説明した市民アンケートでは9割の方がほとんど乗らないと回答しておりましたが、ここに掲載している結果は駅で配布をしておりますので、ほとんど乗らないと回答した方は7割程度で、ほぼ毎日乗ると答えた方も10%近く見られました。利用すると答えた方に利用目的を聞いたところ、約5割の方が通勤と回答しており、一定の人数があることがうかがえます。また、路線バスのサービス内容の満足度につきましては、⑦運行時刻の正確性、⑩屋根や椅子等のバス停待合環境、⑧バスから鉄道への接続性については比較的高い満足度となっております。一方で⑤終発時刻、②朝夕の通勤・通学時間帯の運行本数、③日中の運行本数につきましては比較的不満と回答した方が多い傾向となっております。

49ページをご覧ください。最後に、乗合いタクシー利用者のアンケート結果についてでございます。回答者の属性はこちらにお示ししておりでございますが、年齢については70代、80代の回答が多い状況となっております。

50ページをご覧ください。先ほど市民向けのアンケートでは、乗合いタクシーに登録・利用していると回答した方は全体の4%で、利用頻度は年に数回と回答した方が約半数でしたが、こちらは利用者にお聞きしておりますので、利用頻度は1か月に数回と回答した最も方が多く、ほぼ毎日利用している方も1割程度いらっしゃいました。利用目的では通院、買物が多く見られました。利用する理由は、自宅から直接目的地まで行ける、運転免許がない、料金が安いといった理由が挙げられ、通院や買物目的で免許のない方からのニーズが一定数あることがうかがえます。

51ページをご覧ください。一方で、利用していて困ったことにつきましては、土日祝日に運行していない、予約が取りにくいといった理由が多く挙げられ、利用者の6割の方についてが、予約が取れなかった経験があると回答しており、これらに関する改善のニーズがあることがうかがえる内容となっております。

52ページをご覧ください。最後に乗合いタクシーのサービスに関する満足度の質問でございます。特に満足度が高い項目としては、⑨予約受付の開始時間、⑬電話受付時や運転手の接客となっております。一方で、不満に感じていることとして先ほど御説明した利用して困ったことの結果と同様でございますが、③の運行曜日が挙げられております。

ここまで御説明した市民や公共交通利用者、乗合いタクシー利用者の声も踏まえ、第5章で公共交通の課題を設定しております。

続きまして、65ページをご覧ください。「第5章 石岡市における公共交通の課題」について御説明させていただきます。

統計データによる現状分析と先ほど御説明したアンケートの集計結果を踏まえて課題を5つ設定しております。まず1つ目に高齢化に伴う公共交通のニーズの高まりでございます。

前回の会議でも御説明いたしましたが、全国的な傾向同様、本市においても65歳以上の高齢者の割合が高い傾向にあり、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計では2045年には46.6%に達する見込みとなっております。高齢者が増加するにつれ、自分で運転できる方が減少し、公共交通のニーズが高くなることが考えられますが、先ほど御説明した市民アンケートでも約9割の方がほとんど利用しないと回答しており、利用しない理由として自分で自動車等を運転できると回答した方が最も多く見受けられました。

一方で、近年の高齢者ドライバーの交通事故の増加を受け、運転免許を自主返納する高齢者の方が増加しており、今後も運転免許を返納する高齢者の数は増加していくことが予想されます。したがって、今後も高齢者の移動を確保していくことが重要になってくると考えられることから、課題の一つとして設定いたしました。

67ページをご覧ください。続いての課題として、都市拠点と地域生活拠点の移動の確保を挙げております。前回の会議でもお伝えしたとおり、本市は市域の約80%が農地・山林で構成され、主な市街地は石岡駅を中心に広がっております。一方で柿岡地区や小幡地区、園部地区などにも一定の人口集積が見られることから、これらの地域と鉄道駅を結ぶ公共交通のネットワークが重要になると考えております。各地域を結ぶ役割は路線バスが担っておりますが、新型コロナウイルスの影響をきっかけとして路線バスの利用者が大幅に減少しており、バス事業者の経営を圧迫したことから、今後幾つかの路線の廃止も予定されております。居住エリアが広範囲に分散している石岡市において、都市拠点と地域生活拠点を結ぶ移動手段の確保は大きな課題となっているところでございます。

68ページをご覧ください。続いての課題は多様化する移動ニーズへの対応でございます。性別、国籍、年齢、障害の有無など、異なる要素や特性を持つ多様な人々が共存する社会の在り方、ダイバーシティが求められております。交通サービスにおいても、先ほど述べた高齢者に加え障害者、外国人などに対してバリアフリーや多言語対応等について柔軟できめ細やかな対応が求められているところでございます。またICTの進展、働き方改革、新型コロナウイルス感染症の蔓延を契機として既存の働く場所にとられない働き方、在宅やコワーキングスペースでの労働が増加し、これまでとは違う通勤スタイルも見られるようになってまいりました。今後は、ますます移動する人々の行きたい場所や移動したい時間、目的が多様になってくることが考えられます。

本市では路線バスで補えない移動ニーズに応えるため、社会福祉協議会により市全域で乗合いタクシーの運行が行われております。令和5年3月からは、先ほど御説明があったとおりAIシステムの導入が行われるなど、サービスの充実向上が図られております。

こちらは乗合いタクシーの利用者数の推移でございますが、平成25年度時点では1日当たり181人の利用が見られましたが、令和4年では132人となり、近年減少傾向となっております。先ほど御説明したとおり、市民を対象に実施したアンケート調査では、乗合いタクシーの登録制度を知らない人と制度を知っているが登録をしていない人が約9割を占めており、乗合いタ

タクシーを利用しない理由として自分で自動車等を運転できるというものが最も多い結果となっております。しかしながら、10年後の移動について不安を抱えている方も多く、今後の高齢化の進展、路線バスの縮小等を見据えると、乗合いタクシーのような多様な移動ニーズに応える公共交通は今後重要になってくることが推測されてまいります。引続き乗合いタクシーの予約システムや利便性の改善を図るとともに、乗合いタクシーに乗ったことがない人には、まず乗合いタクシーの利便性を知ってもらう必要があると考えております。

続いて、70ページをご覧ください。4つ目の課題といたしまして、周辺都市から石岡市への移動利便性の維持でございます。第2章のほうでも記載しておりますが、石岡市に市外から通勤・通学目的で来訪する人は小美玉市、笠間市、かすみがうら市から来る方が多く見られます。一方で、市外に通勤・通学目的で向かう方は土浦市、小美玉市が多く見られております。また、東京都や千葉県などに向かう方も多く見られております。これらの多くの人は鉄道を利用して移動していることがうかがえます。鉄道につきましては、新型コロナウイルスの影響で石岡駅、高浜駅の乗客数が減少したものの、市民のみならず来訪者にとっても石岡市の社会経済活動を支える重要なものであることから、引き続き鉄道をはじめとする周辺都市と石岡市をつなぐ公共交通機関の利便性を維持していくことが重要と考えております。

最後に5つ目の課題となりますが、観光客が周遊しやすい移動環境の提供でございます。石岡市を観光で訪れる人の数は、令和元年度は年間1,400,000人となっております。新型コロナウイルスで令和2年度は落ち込みましたが、直近の令和4年度には約1,180,000人まで回復いたしました。今後も観光入込客数が回復することが推察されるため、市内の観光拠点を結ぶ移動サービスのニーズが高くなることが考えられます。観光拠点を結ぶネットワークは、特に入込客数の多いばらきフラワーパーク、やさと温泉ゆりの郷、風土記の丘などを結ぶネットワークが重要となっております。引き続き、これらの観光拠点を結ぶ石岡・やさと観光周遊バスの利便性やサービス向上を図っていく必要があると考えております。

続いて71ページをご覧ください。ここまで石岡市の公共交通に関する課題を御説明いたしましたが、ここからは課題を踏まえて、本計画における基本理念と方針について御説明させていただきます。

先ほど挙げた5つの課題を踏まえて、本計画の基本理念を「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」といたしました。本計画では、上位計画の石岡市総合計画基本構想で示された将来像・基本理念、誰もが輝く未来へ共に創る石岡市の実現を見据え、人口減少、少子高齢化の進展する中にもあっても市民、交通事業者、国・県等と連携・協働し、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通体系を構築していくものとして位置づけてまいります。

さらに、この基本理念に沿って本計画で達成すべき3つの基本方針を掲げております。一つ目が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、二つ目が地域の多様な移動ニーズを柔軟に支える公共交通、三つ目がまちづくり・観光振興等の地域戦略に寄与する公共交通でございます。

続いて、74ページをご覧ください。こちらでは公共交通体系の将来イメージ図を示しており

ます。本市では、立地適正化計画などにおいて多核連携型の都市構造を目指しているため、中心拠点である石岡市街地と地域拠点である柿岡市街地、南台・東石岡周辺、高浜駅周辺を結ぶ路線バス等を基幹交通と位置づけております。図の中の青の線が市内と市外を結ぶ広域的な移動を担う鉄道や高速バス、ピンクの線が石岡市街地と各地域拠点を結ぶ基幹的な路線バス、黄色い線が地域内の移動を確保する路線バス、緑の線が地域内の移動や交通空白地域の解消を補う乗合いタクシーを示しているところがございます。

75ページをご覧ください。先ほど御説明した基本方針を踏まえまして、各事業につながる施策を設定しております。3つの基本方針に応じて、記載のとおりそれぞれ施策を設定しております。

一つ目、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では、広域交通の機能強化、幹線交通の機能維持、補助交通の機能維持・充実、交通結節点の整備を挙げております。二つ目、地域の多様な移動ニーズを柔軟に支える公共交通では、バリアフリー化の推進、運行情報提供の充実、周知・広報活動の実施、意識醸成による利用促進、通勤・通学者への支援策を挙げております。三つ目、まちづくり・観光振興等の地域戦略に寄与する公共交通では、他分野と連携した利用促進、広域連携の推進、新たな交通技術・サービスの導入検討を挙げております。

76ページをご覧ください。これらの施策をさらに事業として示したものがこちらの表となっております。ここからは各施策に対する個別の事業について御説明させていただきます。

77ページをご覧ください。まず、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施策となります。1-1 広域交通の機能強化の①鉄道の利便性向上につきましては、広域的な公共交通の利便性向上ということで常磐線の快速電車の延伸、全列車の東京駅・品川駅乗入れ、つくばエクスプレスの茨城空港までの延伸などについて各同盟会や協議会で要望活動を継続してまいります。また、パークアンドライド用駐車場の維持・充実や高浜駅周辺整備事業の推進についても検討してまいります。

78ページをご覧ください。②高速バスの維持・充実につきましては、高速バスは鉄道と並び市内と市外を結ぶ広域的な移動を担う公共交通機関となっておりますので、東京方面への接続について維持・充実を図ってまいります。現在、石岡BS付近でのパークアンドライド用駐車場が整備され、交通手段として自家用車が多く利用されております。今後も高速バス利用者の利便性を向上させるため、適切な管理運営を行うとともに、駐車場が不足する場合には駐車場の拡充を交通事業者へ要請してまいります。

79ページをご覧ください。1-2 幹線交通の機能維持の①柿岡市街地を結ぶバス路線の機能維持につきましては、中心拠点である石岡市街地と地域拠点である柿岡市街地を結ぶ路線バスは多核連携型のコンパクトな都市づくりを支える基幹的な公共交通軸となるため、このつながりを維持するために交通事業者と連携して現在の路線バスのサービス水準を維持しつつ、定時性・速達性を重視した運行を継続するものでございます。

80ページをご覧ください。②南台・東石岡周辺及び茨城空港を結ぶBRT路線のサービス維持につきましては、先ほどと同様、地域拠点である南台・東石岡周辺や茨城空港を結ぶBRT

路線についてバス専用道やBRT専用駅前広場等の質の高い交通基盤の適切な維持管理を図るとともに、交通事業者協力の下、高い運行サービス水準の維持を図ってまいります。また、沿道住民等との協働による利用促進の継続、茨城空港へのアクセス路線としてのさらなる普及等を推進いたします。

81ページをご覧ください。1-3 補助交通の維持・充実の①乗合いタクシーの見直しにつきましては、令和5年3月から乗合いタクシーにAIシステムの導入が開始されたことにより利便性の向上につながっていることから、今後もサービスの充実を図ってまいります。一方で、近年利用者が減少していることから、今後の利用動向を注視しつつ乗合いタクシーの運行区域の見直し、代替する移動手段の導入も視野に入れ、検討を進めていきたいと考えております。

82ページをご覧ください。②廃止代替路線の見直しでございます。こちらは板敷山羽鳥線の利用者数が低迷している現状を踏まえまして、今後の運行の在り方について検討してまいりたいと考えております。

続いて、83ページをご覧ください。③次世代交通システムの推進につきましては、新たな移動手段であるグリーンスローモビリティが高齢者や子育て世代の移動支援、観光振興、環境負荷の低減等、様々な効果が期待されていることから、活用に向けた取組みを推進いたします。本市では令和3年度に南台地区・ばらき台地区、令和4年度に中心市街地地区、令和5年度には柿岡市街地地区において実証実験を実施しており、今後も実現化に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。

84ページをご覧ください。1-4 交通結節点の整備の①バス停付近の利用環境整備の推進につきましては、バスの利便性を向上させるため、石岡駅等の交通結節点においてバスの待合所等の維持管理を図ります。また、自転車を活用したまちづくりを目指す石岡市りんりんタウン構想と連携し、バス停付近に駐輪場を整備いたします。また、②交通結節点における乗継利用時の優遇措置の継続につきましては、交通結節点における乗継利用時の負担を軽減するため、乗継利用者に対する優遇措置を実施しておりますので、引き続き割引制度の活用を図ってまいりたいと考えております。

85ページをご覧ください。続きまして、2つ目の方針である地域の多様な移動ニーズを柔軟に支える公共交通に関する施策となります。

まず、1つ目の施策である2-1 バリアフリー化の推進についてでございます。①バリアフリー対応車両の導入促進につきましては、現在一般路線バスでのバリアフリー化が進んでおり、市内を走行する一般路線バスの全車両がノンステップバス、ワンステップバスとなっております。今後導入する車両についてもユニバーサルデザイン車両を導入してまいりたいと考えております。②交通バリアフリー教室の開催につきましては、高齢者や障害者等、移動に様々な困難を抱える方が安心して公共交通機関を利用し、自立した生活を送ることができる環境づくりのための取組みとして実施するものでございます。具体的には、市内の小学校において児童に高齢者や障害者等が感じる不便を体験できる機会を提供し、高齢者や障害者等への理解促進とこころのバリアフリーの理解を深める機会を創出することを考えてまいります。

86ページをご覧ください。2-2 運行情報提供の充実につきましては、路線バスや乗合いタクシーにバスロケーションシステムの導入を検討いたします。バスロケーションシステムは全国の自治体で導入が進んでおり、リアルタイムに利用者がバスの位置情報を把握することができるようになり、利便性が向上いたします。

87ページをご覧ください。2-3 周知・広報活動の実施につきましては、ホームページ、広報紙での周知・広報活動を挙げております。これまでも本市では広報紙やホームページ等で公共交通に関する情報発信を行ってまいりました。引き続き誰もが容易に公共交通を利用できるよう、利用促進を図るために周知・広報活動を継続してまいります。

88ページをご覧ください。2-4 意識醸成による利用促進につきましては、モビリティマネジメントの実施を挙げております。過度の自動車利用がもたらす弊害や公共交通に関する情報提供を充実させることで市民の公共交通に対する利用意識を醸成いたします。実施に当たっては、公共交通機関の再編の状況も踏まえながら、取組例に挙げておりますようにターゲットを見据えながら効果的な対象・手法を選定したいと考えております。

89ページをご覧ください。2-5 通勤・通学者への支援策につきましては、記載のとおり3項目を挙げております。通勤者特急券購入費補助制度、通学者定期券特急券購入費補助制度や遠距離児童、生徒通学費の保護者に対する補助金交付制度、新高校生に対するリーフレット及びバスお試し乗車券配布制度となっております。引き続きこれらの事業を実施してまいりたいと考えております。

90ページをご覧ください。続きまして、3つ目の方針であるまちづくり・観光振興等の地域戦略に寄与する公共交通に関する施策でございます。

まず、1つ目の施策である3-1 他分野と連携した利用促進の①福祉・交通安全分野と連携した利用促進策につきましては、公共交通の利用促進と高齢者福祉・交通安全の双方のメリットにつながる取組みを挙げており、高齢者の運転免許返納に対する公共交通機関利用の優遇制度の検討、石岡プラチナ応援券での乗車券購入制度の周知に取り組んでいくこととしております。

91ページをご覧ください。商業・観光分野と連携した利用促進策につきましては、公共交通の利用促進と商業・観光の双方のメリットにつながる取組みを挙げております。中心市街地の店舗とコラボした企画券、イベントの検討、観光巡回車、石岡・やさと観光周遊バス等の周知、案内、観光イベント時の公共交通の利用促進に取り組んでいくこととしております。

92ページをご覧ください。3-2 広域連携の推進の①市外病院への通院ニーズに対応するための検討では、土浦協同病院等、市外の病院への通院ニーズが高いことから、市外病院への通院ニーズに対応するため、近隣自治体との連携も含めた公共交通での対応を検討いたします。

②広域観光を支える公共交通の検討では、新たな観光客の玄関口と期待される茨城空港を活用した広域観光ルートの形成等、都心と本市、近隣自治体を結ぶ広域観光への対応について既存公共交通の活用や新たな公共交通サービスの導入可能性を検討いたします。推進に当たっては第2次石岡市観光振興計画との連携を図ってまいります。

93ページをご覧ください。3-3 新たな交通技術・サービスの導入検討では、新たな交通技術、サービスに関する情報収集、導入可能性の検討を挙げております。近年、こちらの表に示すような様々な交通技術・サービスが登場しており、全国の自治体で導入の検討が始まっております。技術の進展に伴い、今後はこれらのほかにも様々な技術、サービスが登場することが予想されてまいります。本市においても、これらの技術・サービスに関する知見や法制度、実証実験等の動向を、適宜、幅広く収集し、柔軟に取り入れられるよう、有識者、関連事業者、市民等と連携して導入可能性について検討してまいります。

ここまでの各基本方針に対する施策と事業の内容でございます。

続いて、94ページをご覧ください。第8章では、ここまでに示した基本方針の達成状況を評価する指標を3つお示ししております。評価指標はいずれも本計画の終了年次である令和10年度を目標としております。なお、達成状況の評価に当たっては、毎年公共交通政策会議において実績データ、アンケート調査データ等を用いて達成状況を評価し、進捗状況を管理してまいります。

まず1つ目は市内公共交通利用者数でございます。こちらは鉄道の乗車人数、かしてつバスの利用者数、代替バス利用者数、乗合いタクシー利用者数、及びそれらの利用者を合計した主な市内公共交通機関の利用者数を挙げております。課題の部分でも御説明したとおり、本市においてはマイカー依存が高く人口減少も進んでおりますが、各施策を実施することで、いずれの利用者数についても現状を維持することを目標といたします。

2つ目は公共交通に対する市民の満足度でございます。毎年実施している市民満足度調査の公共交通に関する満足度につきましては、令和2年度の現状値が2.76となっておりますが、各施策を実施することで点数の中位水準となる3.00となることを目標といたします。

3つ目は高齢者の買物目的の外出頻度です。今回実施したアンケート調査では、65歳以上の高齢者の外出頻度は平均週2日程度となっております。今後本市ではさらに高齢化が進行してまいります。各施策を実施し高齢者の移動を公共交通が支えることで現在の水準を維持していくことを目標といたします。

最後に、95ページをご覧ください。第9章では、公共交通施策を推進し基本方針及び目標を実現していくための推進方針についてとなっております。本計画の推進に当たっては、石岡市公共交通政策会議を中心に、施策や事業実施の推進及び評価、進捗管理、施策間の調整等を行ってまいりたいと考えております。公共交通政策会議の運営は、こちらに示す推進方針のとおり進めることを基本とし、各年度において事業評価・検証等を行ってまいります。

素案の説明は以上となります。御審議のほど、よろしく願いいたします。

■会長

それでは、今、非常に多数の項目を御説明いただきましたが、どこからでも構いません。皆さんのお気づきになったところから御質問いただいて、御議論いただければと思います。

それでは、いかがでしょうか。御質問、御意見いただければと思います。

■B委員

資料2-2の地域公共交通計画における施策の達成状況です。一覧でこのような形になっているようですが、これは今度の新しい素案に、これを総括して反映させていくということなので、個別に一個一個説明ができればいいのですけれども、この中で特によくできた点とか、ここは難しかったという総括的な説明だけいただければと思うのです。ポイントの施策だけでもいいのですけれども。

■事務局

お答えをいたします。

記載のとおり、実施中のものは既に行っているということで、特に効果的というか、実施中ということで我々は達成状況としては評価しているのですけれども、全体として若干一部は未着手、例えば2枚目の「幹線交通の機能強化」における「柿岡市街地を結ぶバス路線の機能強化」といったことは、ここに記載のとおり新型コロナの影響もあって実着手となっているものもあります。今後の課題としては次の計画にこれらも反映した上で、次の計画では未着手にならないように変更していきたいと思っていますけれども、あとは予算の都合で一部実施中というのがありますので、私としては全体的に、本来であれば未着手がないのが一番と思いますが、そういったことを今後の課題として捉えています。

今後の展開ですけれども、未着手が先ほども言いましたけど出ないようにすると、これも現計画の達成状況を踏まえて調整していきたいと思います。

■B委員

ありがとうございます。なかなか進まない部分もあるかと思います。逆に、よくできたところというのはどうですか。計画どおりに進んだとか、例えばバリアフリーについてはどうですか。

■事務局

例えば、板敷山から羽鳥駅を結ぶ代替路線については、令和4年度に一部運行ルートを見直したことによって利用人数が増加しているため、そこに関しては成果がありました。非常によくできたという語弊があるかもしれないですが、成果があったのかなと考えています。

■B委員

ありがとうございました。あともう1点ですけれども、先ほど説明していただいた資料1の素案で、説明いただいていたのが今までの達成状況で、76ページ以降が今後の施策だと思います。基本的には今までやってきた施策を継続しているのもあると思います。この施策の中で今回総括した実施状況に加えて、新しくした内容とか重点的に取組んでいくところ等、何か変わったポイントがあれば教えていただければと思います。

■事務局

ほんの一例ですけれども、86ページのバスロケーションシステムは、今回の計画から新しく取り入れた施策となっています。いろいろなところで今バスロケーションシステムがあると思いますので、必要かなということでも今後の目標として上げて取り組んでいきたいと考えております。

■B委員

ありがとうございました。できれば、次回策定のときは現在の達成状況をこの素案と同じような形で総括していただいて、新しい素案の中でそういう新しい事業や、削除した内容などを説明していただけるとありがたいと思います。

■事務局

今御指摘がありましたとおり、資料は工夫して分かりやすく書かせていただきたいと思います。

■Y委員

よろしく申し上げます。

アンケートも、それからこれからの素案ということで非常に細かくまとめ上げてすばらしいなというように思います。御苦労されたのかなということで感謝したいと思います。

色々あるのですが、その中で特に、最初に少し言いたいのは、92、93ページの中でこれからの検討事項ということで、車両のシェアリングだとかライドシェアとか、これは今、日本全体の中でも話題になっていることですが、これから検討していくとのことでした。これはもう本当に検討していきたいなと思うのですが、状況として高齢化とかいろいろなそういうものというのは相当な勢いで進んで、人口減少も進んでいるという状況なので、これから第2次、第3次の面でも具体的な策というのは出てくるようにするとは思いますが。これは早急に、現状の特に八郷地域における交通インフラの大変さ、年寄りがますます多くなってますます移動できなくなる状況というのはものすごく今急がれています。この辺なども早急に対策を立てたいなというように思っております。

それから92ページに広域観光のことが出ておりますが、2年後には上曽トンネルが開通するというので、これは、八郷だとか石岡ということではなくて、観光もそうですが、広域を考える必要があると思うのですね。そういうことで、せっかくそういう利便性があるけど、広域地域で連帯した形での公共交通というのを考えていく必要があるのではないかなということですね。

それからもう1点は、91ページになります。観光巡回だとかイベント時の公共交通の利用促進ということで出ておりますが、この辺なんかも考えていかなければいけないなと思います。例えば石岡のお祭りでは、昨年3日間で523,000人の観光客が来たということで、人数が復活しました。これをさらに増やして観光入込数を増やしたいというような方向というのを

おるわけです。それらの一番のネックというのは公共交通の問題になります。それで、観光の中で話されているのは公共交通、車だとかそういうだけではなく、それをしまっておくところになります。駐車場だとかそういうようなことも含めた形での公共的な形で考えていく必要があるのではないかと思います。

先ほど言いましたように、お祭りや何かで人数を増やしていくには駐車場が必要だと思います。その駐車場も現状としてもういっぱいであれば、例えば近隣のところに止めてJRとかバスを使う、シャトルバスを使うとかいうようなことが考えられます。これはここで議論する問題ではないかもしれませんが、駐車場については、こういうようなところでそういう立場で考えていく必要があるのではないかなと感じます。

今トンネルの話をしました。あと6～7年後には今度複合施設ができると聞いております。その複合施設は利便性のあるところで、外からお客様が来るということだけではなくて、そういう複合施設を使えるような形に、いわゆる公共交通を使って、八郷だとかそういうところからその施設までどうのように移動できるかみたいなこともこれからの課題として考えていく必要があるのではないかと思います。トンネルや複合施設については石岡市の施策として行われている部分と公共交通との関係をもう少し分析して、こういうようなところに載せたほうがいいのではないかなと感じました。雑駁ですが、いろいろ感じたことを発言させていただきました。以上です。

■事務局

ありがとうございます。まず最初に、1番目に御意見いただいた3-3の新たな交通技術・サービスの導入検討ですけれども、今都市計画課で実施しているグリーンスローモビリティも本格運行に向けた実証を進めております。これも新たな交通といえばそういった部類に入ってくるのかもしれませんが、国で自動運転のバスとかの対策がやられているので、今後我々のほうで導入できるようになった時点で施策に入れておいたほうがより効果的に取り組めるのではないかなということで、93ページの3-3については挙げさせていただいております。

続いて御指摘いただいた3-2の広域連携につきましては、アンケート等でも市外の病院への通院ニーズに対応する御意見も多かったことから、引続き目標を達成する施策として進めていきたいと考えております。

続いて最後の3-1の他分野と連携した利用促進でお祭りの話もありましたけれども、一例を申し上げさせていただきますと、関鉄グリーンバスさんに御協力いただいて、BRTをお祭りのときに臨時で増便しまして、公共交通の利用を促し来ていただくような施策も現在やらせていただいております。

駐車場につきましては、整備するスペース等もございますので、今あるものも生かしつつ、公共交通、先ほど増便といったことも併用しながら取り組んでまいりたいと考えております。

■P会長

Y委員が御指摘された、新しい施設だとか新しい道路とかトンネルについてですが、この話

はどうしますか。

■事務局

新しく検討している複合文化施設も庁内の担当部局のほうで今現在基本計画を策定しておりまして、具体的な建設地の絞り込みなども行われている状況でございますので、その場所が決まり次第、我々の計画とタイアップというか、複合的にできる施策があれば取り組んでまいりたいと思います。

あと、令和7年度中に開通の上曾トンネルですけれども、市外からの集客が見込めるものでございますので、都市計画課としてもそれにつながる道路を今併せて整備している状況でございます。この計画にその道路整備は載っておりませんが、それらも一緒に含めて複合的に進めていきたいと考えております。

■会長

今の複合施設の話は、立地適正化計画的に言うと都市機能誘導区域に造られるわけです。だから、ある意味ではそこに手厚く交通サービスをしてあげば、どこにできようがとか変なところに造るわけではないので、都市機能誘導区域以外のところに造るわけではないので、都市機能誘導区域を手厚く交通サービスしていきますよというような対応であれば問題ないと思いますが、そういう認識でよろしいですか。

■事務局

はい。御指摘がありましたとおり、立地適正化計画の施策の一つとして複合文化施設も含めた西口のいろいろな施設の整備、交流施設とか駐車場なども整備しております。複合文化施設も石岡の中心市街地のほうで候補地を考えているようでございますので、立地適正化計画に沿った都市機能誘導区域内の誘致計画建設で進めている状況でございます。

■会長

ありがとうございます。そのほか御意見はありますか。

■E委員

アンケート結果があったかと思うのですが、前回の計画をつくったときのアンケートと比較できるようにということで、恐らく同じような形態でのアンケートを取っているのかなと思います。なかなか日程的に厳しい中で十分な比較ができていないのかなとは思いますが、前回と今回で同じ項目での数値、割合とか、そちらの変化があったもので把握しているものがあればお願いしたいと思います。それで、もしまだ比較ができていない状況であるとすれば、その比較を基に今後行っていく施策、継続される施策もあるかと思うのですが、それにどのような影響があるかということを考えて事業を進めていただいたほうが良いと思います。

前回よりも例えば改善しているものとか悪化しているものがあれば、それに関わってくる施

策内容をどのような形で修正していったほうがいいであるとか、そういったものについても、全てが施策イコールではないと思います。人口減とか高齢化とかコロナとか、なかなか明確に分析できないところはあるかと思うのですが、前回と同じ項目にしたのであれば、比較をした上で施策を今後進める中で検討いただければと思います。

■事務局

アンケートにつきましては40ページに記載のとおりで、昨年12月に行い、集計は今日お示しさせていただいておりますが、比較の表はまだできていない状況です。

アンケートをやったから終わりということではなくて、95ページの推進方針にありますように、毎年度ごとに見直していく予定でございます。この辺も比較が終了次第、こちらで随時見直しながら計画のほうは適宜進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

■E委員

よろしくお願ひします。

■会長

ありがとうございます。その他いかがですか。

■S委員

私のほうからは3点ございまして、まず一点目が83ページの関係です。

過去にグリーンスローモビリティを市内の複数の箇所にて実証をされたということで、こちらについても今後検討を進めてまいりますということで書かれています。過去に実施したグリーンスローモビリティの実績を踏まえて、町中で実施した例などがあるかと思いますが、それぞれよかったところとか、実用化に向けた実現に向けた課題とか、あとは実現化の度合いで、やれそうだと、少しここはもう少し考えたほうがいいかなとか、そのあたりのお話みたいなものがあれば教えていただきたいというのが1点目でございます。

2点目ですけれども、89ページです。これは手前どものほうで提供させていただいているリーフレットの素材なのですが、少し古いものなので、この前の夏に実施した水色調になっているものがございまして、そちらを後ほどお送りさせていただくので差し替えていただければと思います。

3点目が、91ページの関係です。これは観光施策と言うとあれですが、先ほど木下委員から上曾トンネルが開通するという話で広域連携の話がございました。これは思いつきの部分なので何ともあれですが、昨今路線バス自体も自由化以降、路線がどんどん縮小している中で広域路線というのがだんだんなくなってきております。いつかははっきりと覚えておりませんが、水戸駅と日立駅の間を昔日立電鉄さんというバス会社がやっていた路線がございまして、茨城交通さんだと思いますが、復活運行みたいな形で、1日限りでツアーみたいな形でやったとい

う話があったかと思えます。

これはアイデアベースですけれども、それを考えると、昔昭和の時代だったと思うのですが、上曽峠を通過して石岡から下館まで路線バスが行っていたかと思えます。そういったものは、例えば上曽トンネルが開業するのであれば、そのタイミングで観光イベントみたいな、いわゆる鉄道で言うイベント列車みたいなものですが、そういったものを路線バスでツアーみたいなものやってみるとか、そういったことなども打てると、バスマニアさんもいらっしゃるので、喜ばれる施策になるかもしれないなというところもあります。そういった、昔こんなところにあったよみたいなものがあれば、使えそうなものをイベントで使ってみるとか、そういうことをやってもいいのかなと思いました。

以上、3点でございます。

■事務局

まず1点目の、グリーンスローモビリティです。令和3年度は御指摘のとおり、南台とばらき台地区の団地で18日間行い、1,021人御利用がありました。令和4年度は石岡駅西口の中心市街地で78日間実証を行いまして、1,787人の御利用がございました。令和5年度は旧八郷の柿岡市街地で60日間実証を行いまして、553人の方に御利用いただいた状況でございます。

南台、ばらき台は団地なのですけれども、そこは、10人乗りの運行車両を国からお借りして運行をさせていただきました。18日間と非常に短かったのですが、利用人数が1,000人ということで、これは効果があったのかなと思っています。

令和4年度に実施した石岡の西口につきましては、4人乗りのカート型の車両を運行させていただきました。これも約1,800人弱の御利用をいただいたので、成果があったのかなと思っています。柿岡地区につきましては、我々が想定していたよりも利用人数が少なかったので、グリーンスローモビリティは柿岡地区には向いていなかったのかなということも課内では話していました。

今後本格導入に当たっては、4人乗りのカート型では密になるということもありますし、お一人乗っていると、少し乗りづらい部分もあると思いますので、車両は10人乗りにするかということも含めて検討していく必要があるのかなというように思っております。

今現在、令和4年度の実施については、国の交付金も活用しながらやらせていただいておりますが、そういった運行費用として市の財源も課題の一つとして挙げられております。まず地区をどこにするかということと、車両、あと財源、なるべく国の交付金等も活用していきたいと思っていますので、それらが本格導入に向けた課題であると認識しております。

89ページのリーフレットについてはありがとうございます。御提供いただければ、差し替えさせていただきたいと思えます。

3点目の、イベント時の運行バスですけれども、御指摘のとおり上曽トンネルができれば非常に有効な施策の一つだなと感じておりますので、これにつきましては商工観光課と協力して検討してまいりたいと思えます。

■S委員

ありがとうございました。グリーンスローモビリティの話になりますが、団地の中だけだと、スーパーとかそういう施設があるのかどうか分からないのですが、デマンドタクシーとの兼ね合いですみ分けが難しいのかなというところもあると思います。例えばすぐ近くにスーパーがあつてそこまで出せるとなると、例えば団地の人たちが日常の生活、ばらき台なんかも大分古い団地になってきているのかなというようにお見受けしているので、住民の方で高齢の方もいらっしゃるのかなと思うと、そういった形で、ある種一つのコロニーみたいな形で回せると、それなりに団地の中での移動手段として使える可能性があるのかなというように感じました。

以上でございます。

■事務局

説明が漏れてしまって大変申し訳ございません。グリーンスローモビリティは居住地域と商業施設とか公共施設などを結ぶような感じでコンパクトなルートを設定しておりますので、住居と近くの商業施設を結ぶような状況でやらせていただいている状況です。

■S委員

ありがとうございました。

■会長

今御案内にあった83ページで今後も実現化に向けた検討を図ります、と書いてありますが、どういう条件がそろえば実現化するのでしょうか。

■事務局

今御説明させていただきましたとおり、まだ具体的には運行地区を絞り切れておりませんので、引続き実証をやっていきたいと考えております。それが本格導入に向けた課題の一つということと、今は市の単独費だけでやらせてもらっていますので、その辺、財源の確保のめどが立てば本格的な導入に結びつくと感じています。

■会長

今日の資料2-2の中にも、予算がないからできなかったという施策が散見されますが、予算に縛られず、計画には必要な施策をきちんと明記したほうがよいと思います。これを見たら市議会の方、市の代表の方々が予算をつけなければいけないねと思っていただければいいので、実現化しないと困る、グリーンスローモビリティをやらないと困るといった、文章にさせていただいたほうがよいと思います。

頑張りますというのは大事ですが、そこの辺の意味で言うと、83ページが一つの例ですが、検討しますということでああ、検討させておけばいいやと思わせる部分もあるので、その文

章をもう少し工夫していくべきです。1-1から始まっている細かい施策も、そこに何をします、何が必要で、というようなアピールの文章に変えていただくと、読まれ方というか、市民に対する響き方に変わってくるのだらうというように今日思った次第です。

■事務局

消極的に捉えられるような書き方をしてしまったことは申し訳ございませんでした。今先生から御指摘があったように、本当に取り組んでいくという姿勢を見せるような文章に修正させていただきますと思います。

■会長

同様ですが、例えばホームページで掲載していますというような話とかそういうものもありますが、高齢化が問題だと言っているときに、ホームページで掲載してやった気になっていたら駄目だと思います。ほかの町のウェブサイト利用率なんかを見ても、やはり高齢者の方々はコンピューターを使わないですし、ホームページを見る習慣もないです。やはり広報紙あるいはガイドブック、公共交通マップ、いろんな紙媒体に掲載すべきだと思います。今さら紙媒体と言われるかもしれませんが、石岡市の置かれている問題はこうで、高齢者の方々が交通に困っているわけですから、そこは紙でということはベースに考えたほうがいいのかと思います。広報だけではなくて、いろいろな取組・周知の方法ということに対してそういう書き方をさせていただきたいと思います。

それと、細かい文言ですけど、これは88ページに利用意識を醸成という言葉で終わっているところが幾つかあります。これも、何か一回やって醸成した人がたまたま数人いたから大丈夫と思われると困るので、もう少し具体的に何ををもって利用意識が醸成されたかということを考えれば、何をやらなければいけないとか、そういう具体的な取組みが書き込めるはずで、例えば小学生、高齢者には乗り方教室をやりますと書いていますが、そのほかのところは利用意識を醸成しますという記載で終わっております。その先の具体的な取組を書き込むべきだろうと思います。

今日土浦市さんはオブザーバーで来ていらっしゃいますけど、無理を言って、いつも1年に1回は公共交通マップを書き換えていただいて全戸配布をしていただいています。結構な量を配布していただいていますので、ぜひ紙媒体は重要だなというふうに思います。

そのほか、いかがですか。

■Q委員

茨城運輸支局の国下です。まず、85ページの2-1 バリアフリー化の推進で②に交通バリアフリー教室の開催とありまして、これは国ですけれど、バリアフリー教室を進めていますので、センターで御相談もさせていただいているのですが、今年度も水戸市さんの小学校11校で実施ということで、運輸支局でもやり方は分かっておりますので、一緒にやっていければと考えております。

少し気になるのは下の実施年度で、検討段階が令和8年度ぐらいまで続いておりまして、その先から実施ということを検討されているということですけど、もし言っていただければこちらのほうで調整しますので、早めにやっていただければというふうに考えております。

それと、先ほどから補助金の話も出ているかと思いますが、国でも次世代の交通システムの補助金とか観光の補助金とか色々ありまして、募集がかかればまた国からも周知があるかと思えます。まずその辺も検討していただいて、ぜひとも活用していただければと思いますので、よろしく願いいたします。

■事務局

ありがとうございます。交通バリアフリー教室につきましては、昨年お話をいただきまして、計画では点線の書き方になっているのですが、来年度から御協力させていただいて取り組んでいきたいと考えておりますので、85ページのほうは修正させていただきたいと思えます。

あと補助金につきましては、引続き御相談させていただければと思いますので、よろしくお願い致します。

■会長

ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

■S委員

細かいことで恐縮ですが、89ページを見て、1点気になりまして。今日JRさんがいらっしやらないみたいですが、特急定期券の関係で「定期券用ウィークリー料金券」と括弧書きで入っているのですが、たしか今度廃止になったと思えますので、そこを確認していただけたらと思えます。以上でございます。

■事務局

申し訳ございません。確認させていただきたいと思えます。

■会長

そのほか、いかがでしょうか。

■Y委員

細かいことなのですが、82ページの廃止代替路線の見直しということで、先ほどの報告の中で、パセオパルケを通ることになって乗車人数が増えたとの報告がありました。これは大変うれしいことだと思うのですが、そういうことも含めて検討しますというふうに書いてあるので、そのほかのところでも路線変更も含めて検討して、二度目、三度目の廃止にならないようにしていただきたいと思います。せっかく廃止になった部分を代替ということで運行して、それ

でも地域で乗る人が少ないということの中で、この検討の中で、何で乗らないのかみたいな調査なんかもあるとよいと思います。あとこれは老婆心なのですが、パセオパルケに変更して時刻が変わっていないので、私もなるべくバスに乗りたいと思ってバスに乗るようにしていますが、バスの羽鳥駅着とJRの羽鳥駅から発車する時間がどうも修正されていないのではないかなという感じがあるので、この検討の中にそのようなことも含めていただければと思います。細かい点で申し訳ないのですが、利用が本当に今ちゃんとうまくいっているのかどうなのかというようなことも考えてくれればと思います。

■会長

本当に鉄道とバスの結節点は非常に大事ななので、ここはチェックしていただいて、情報提供もしていただければと思います。

そのほか、いかがでしょう。

それでは、私からよろしいでしょうか。

気になるのは、乗合いタクシーの件で前回にも多少情報を加えていただきましたけれども、例えば50ページに今回のアンケートで乗合いタクシー利用頻度という項目があります。これは乗合いタクシーを利用している人に聞いていると、割と毎日乗っている人が多いのだと思う中で、片や、市民アンケートを実施すると全然知らないし、あるいは予約が取れないみたいな人が多いところはどうも、これもほかの市なんかでも起こっていることですが、ごく一部の人のための乗り物になってはいないかという懸念があるのですね。都合のいい時間に、要は予約の仕方のコツをつかんだ人だけが、もう毎週のように予約ができていて頻繁に使えているのだけれども、たまたま使いたいと思った人が全然うまく予約が取れない。こういうことがAIを改良したとして本当にうまくできるかどうか気になります。

特に、今日の御説明で新しいAIの中では触れられていませんでしたが、予約確認がどうも手間取るみたいな話を書いてありました。改良案の中にはそこが触れられていなかったのも、少し大丈夫かなということを書きました。資料2-4に書いてあります。

あと、今日は資料2-3で観光周遊バスの話がありました。資料にはないですけども、時刻表を拝見すると、このダイヤでどういうパターンで巡るとフラワーパークとゆりの郷も行って、何時には帰ってこられるという提案あるいは周遊のパターンの提案みたいなもの、モデルケースとかそういうのを示してあげるともう少し利用しやすいのかなと思います。時刻表だけ示して自分で考えよう、みたいなものではなくて、ここここに行きたい方にはこういうパターンがありますよというような見せ方ができると思いますので、それがあれば、もう少し認知も広がって使ってもらえるのではないかなと思った次第です。

今日お示しいただいた公共交通計画というのは今年度の成立を目指していると思うのですが、この後の段取りを教えてくださいければと思います。

■事務局

今後のスケジュールでございますが、本日の会議で御検討いただいた意見の修正を踏まえま

して、今後パブリックコメントを実施してまいります。それを受けて2月にもう一度最終で会議を開かせていただきまして、そちらで御承認をいただきましたら3月に提案して策定を完了するという流れになってまいります。

■会長

そうしますと、今日いただいた御意見・御指摘を修正して完成して、もう一度皆さんには一通り見ていただきますか、それとも、もうそれは省略しますか。

■事務局

今日御意見を資料に反映・修正させていただいて、次回の公共交通政策会議は2月13日に開催予定でございまして、この間にパブリックコメントということになります。スケジュールが非常にタイトになってきますので、また御協議をいただきたいのですが、修正した資料をもう一度会議に諮るとなると、皆さんにお集まりいただく手間もございまして。またスケジュール的にも厳しいと感じておりますので、修正した資料を会長に確認させていただいて、パブリックコメントにかけさせていただくということで御了承いただければ、そのような形で進めさせていただければと思っております。

■会長

私もそんなに時間ないですが、予定としては今週中ぐらいには修正が終わるということですか。

■事務局

はい、先生の御都合に合わせて修正させていただきたいと思います。

■会長

いや、パブリックコメントだと、2週間ぐらいは公開していますよね。2月13日とおっしゃったので、並行して1週間から2週間ですね。1週間公開でもいいですけど、その辺は市のルールとしてはどうなのですか。

■事務局

特に何週間以上やりなさいという規定はないのですが、最低2週間以上、他部局の例ですと3週間程度はやっている状況でございまして、我々としては、希望なのですけれども、策定に向けたスケジュールが大変タイトなものですから、今回は2週間程度にさせていただきたいというふうに考えております。

■岡本会長

そうすると26日までに修正を完成していただいて、29日から各方面に募集するということで

すね。これで2週間確保できますね。よろしく申し上げます。

それでは議題の1番については終わろうと思いますが、よろしいでしょうか。

■各委員

特に意見なし。

■会長

それでは、議題の2番ですね。資料5になりますが、御説明をまずお願いします。

■事務局

続きまして、令和5年度地域公共交通確保維持改善事業評価について御説明させていただきます。お手元の資料5「令和5年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について」をご覧ください。

石岡市地域公共交通計画の策定において、国の地域公共交通確保維持改善事業補助金を活用しております。つきましては、補助金実施要領に基づき当会議にて事業評価をしていただく必要があるため、評価シートの内容を御説明させていただきたいと思っております。

初めに、1ページ目について説明をさせていただきます。①事業の結果概要についてです。

地域特性の把握と分析については、市の現状として地区別の人口、人口密度、生活関連施設、観光施設等の分布状況等を整理し、併せて上位関連計画の整理を行い、地域特性の把握を行いました。

②公共交通の現状把握と分析については、前回計画の施策や目標値の評価を行うとともに、移動実態、公共交通の利用状況等の分析を行い、本市の公共交通における課題整理を行い、現状把握を行いました。

③住民アンケート調査については、市民の移動ニーズを把握し計画内容に反映するため、市民アンケート、公共交通利用者アンケート、乗合いタクシー利用者アンケートを実施しました。

④協議会の運営補助については、今年度に石岡市公共交通政策会議を3回開催し、運営の補助を行います。

⑤計画書の作成については、関係者との協議の内容や成果を踏まえて公共交通計画書として取りまとめます。

⑥打合せについては、委託業務の進捗管理や情報共有を行うため、市と委託業者との打合せを実施しております。

以上6項目について、②事業実施の適切性については、一部今後実施予定の内容も含まれますが、適切に実施されているものとさせていただきます。

また③計画等の策定等に向けた方針については、令和6年3月に石岡市地域公共交通計画策定予定とさせていただきます。

次に、2ページ目をご覧ください。右側は石岡市の概要となります。面積が215.53k㎡、人

口が71,524人、15歳未満が7,222人、65歳以上が24,173人、高齢化率が33.8%となります。

協議会の開催状況については、今年度3回を予定しており、記載の内容となっております。

次に、本市の公共交通の概況・地域の特徴についてです。

本市における公共交通網は、JR常磐線、路線バス、スクールバス、高速バス、タクシー、デマンド型乗合いタクシー等により形成されています。本市は、平成17年10月に旧石岡市と旧八郷町が合併して誕生した市で、面積が215.53k㎡、茨城県のほぼ中央に位置しており、北部から西部にかけては筑波山が連なり、南東部には霞ヶ浦が広がる自然豊かな地域となっております。

次に、地域の抱える問題点・計画策定調査の必要性についてです。

本市では、路線バスと乗合いタクシーの役割分担ができておらず、市内全域を運行している乗合いタクシーについては長距離移動の需要が増えたことで乗合率の低下が発生しております。また、路線バスについては、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少に歯止めがかからず、現在の公共交通を維持するため行政負担が年々増加している状況です。市民の貴重な移動手段となる公共交通の維持・確保のため、効率的な公共交通体系を構築することを目的として、上位計画である石岡市総合計画や関連計画である石岡市立地適正化計画との整合を図りつつ、公共交通のマスタープランとなる石岡市地域公共交通計画を策定いたします。

また、市の現状として、地区別の人口、人口分布、生活関連施設の分布状況、公共交通の利用者状況等の整理・分析を行うとともに、公共交通政策会議を開催しながら、持続可能な交通体系の構築に向けて公共交通事業者との調整を図る必要があります。

また、市民の外出行動や公共交通の利用実態、運行システムの評価、改善要望を把握するために、市民意識調査等の定性的調査も行う必要があります。

最後に、アピールポイントとなります。公共交通に関する市民意識について、無作為抽出した高校、16歳以上の市民2,000人を対象とした交通実態調査を行うことに加え、市内を運行する公共交通利用者1,500人を対象とした公共交通利用者アンケート、乗合いタクシー利用者を対象とした利用者アンケートを実施し、市民の移動実態や移動ニーズを把握しました。

また、アンケート用紙を郵送する方法に加え、Webアンケートを実施し、アンケートの回答率を上げるように努めた点となります。

以上の内容で評価シートを関東運輸局に提出させていただきたいと考えておりますので、御承認のほどよろしく願いいたします。

以上となります。

■会長

ありがとうございました。本年度この公共交通計画を作成するにあたり、補助金をいただいておりますので、しっかりと実施できたということの評価して提出するという書類が資料5になります。

内容について何か御質問等ございますでしょうか。

私から1点、これはこういう書式なのかもしれないのですが、①事業の結果概要、以下、横

の項目が②、③になっておりますが、①の下が①地域特性の把握と分析、以下②、③と記載されております。それはどちらかを(1)と変えたほうがよいと思いますが、それは大丈夫でしょうか。

もう一つは、①の中の④協議会の運営補助と書いてありますが、この会議は交通政策会議という名称であり、協議会というのは何に当たるのでしょうか。

■事務局

お答えいたします。まず初めの①、②、③に対して各項目も①～⑥の表記になっておりまして、こちらについては様式ではなくてこちらで振り分けたものになります。なので(1)等で修正をさせていただきたいと思っております。

④の協議会の運営補助の部分ですけれども、協議会につきましては、こちらの石岡市公共交通政策会議を協議会としております。

以上となります。

■会長

ほかの市では公共交通協議会というような名前が目にするものですから、少し混乱するかなと思っておりますが、分かりました。ありがとうございます。

そのほか、いかがですか。

■各委員

特に意見なし。

■会長

それでは以上で2つの議題が終わりましたので、進行を事務局に戻したいと思っております。皆様、活発な御意見をいただきましてありがとうございました。

■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2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。