

議 事 録

- 1 名 称 令和6年度 第1回 石岡市公共交通政策会議
- 2 開催日時 令和7年1月15日（水）午前10時から午前11時00分まで
- 3 開催場所 石岡市役所 1階メロディアスホール
- 4 出席した者の氏名
門脇委員（代理）、中山委員、箕輪委員、櫻井委員、神谷委員、
廣瀬委員（代理）、上田委員、鈴木委員、針谷委員、星野委員、
青柳委員、前田委員、岡本委員、小菅委員（代理）、鹿内委員（代理）、
加藤委員、篠原委員、木下委員、高野委員（代理）
（オブザーバー：深作課長補佐、戸塚係長（小美玉市）、仲澤課長
（かすみがうら市）、岩本課長補佐（土浦市）、上田課長補佐
（つくば市））
（事務局：都市建設部 萩原次長
都市計画課 幕内課長、若山課長補佐、青柳係長、
額賀主査、坂本主幹、糟谷主事）
- 5 議 題 地域公共交通計画の事業評価について
- 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19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。E委員とI委員にお願いしたい
と思います。どうぞよろしく願います。

本日の審議事項は、石岡市地域公共交通計画の事業評価についてとなります。事務局より御説明をお願いします。

■事務局

はじめに、資料1の地域公共交通計画の施策の進捗状況をご覧ください。

こちらの資料は、本市の地域公共交通計画に位置付けた各施策の概要と、進捗状況を一覧で示したものでございます。各施策の実施状況について御説明させていただきます。

まず、基本方針1の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、施策1-1広域交通の機能強化、鉄道の利便性向上、利便性向上に向けた要望活動につきましては、令和6年7月に本市が加入する茨城県常磐線整備促進期成同盟会等の団体の合同により、JR水戸支社に対して要望活動を実施いたしました。要望内容は、通勤通学時間帯における中距離列車の運転本数の増発などでございます。

パークアンドライド用駐車場の維持・充実による鉄道利用促進につきましては、石岡駅東側に一般・定期合わせて275台が駐車できる市営駐車場を設置しており、機器の保守点検や除草等の日常管理を実施している状況でございます。

こちらに関しては、補足資料がございますので、別紙でお配りした参考資料の1ページをご覧ください。市営駐車場の利用状況につきましては、新型コロナウイルスの影響で利用が減少していましたが、令和3年度から令和5年度にかけて利用者数の回復が見られている状況です。

また、精算機の老朽化や路面の損傷が目立ってきているため、施設の更新を検討しているところでございます。

高浜駅周辺整備事業の推進につきましては、令和4年度、5年度に整備に向けた調査を実施しましたが、財源確保や整備上の課題も多いため、関係部局と今後の方向性を検討している状況でございます。

こちらは、参考資料の2ページをご覧ください。本事業の課題につきましては、令和5年度に、高浜駅周辺の課題である駅舎のバリアフリー化や駅前広場の整備に向けて、整備案の検討を進めてきましたが、当該地区が浸水想定区域であることや、駅と駅前広場周辺の高低差が大きいことなどの課題があり、段差解消のためのスロープの延長が長くなることや、駅前広場の範囲を超えての整備が必要となってくることなどを考慮すると、駅周辺の一体的な整備などの検討も必要となっている状況です。

また、高浜駅の1日平均乗者数は令和5年度で885人と利用者数が少なく、JRによるバリアフリー化の実施基準となる乗降者数に達していないため、市が全額費用を負担し整備を行うことが想定されるため、財源の確保も課題となっております。

高速バスの維持・充実につきましては、現在、バス事業者3社により運行維持が図られております。市では高速バス専用の無料駐車場を設けており、定期的に利用状況の調査を実施しておりますが、現在、駐車場の不足など見受けられない状況でございます。

1-2幹線交通の機能維持、柿岡市街地を結ぶバス路線の機能維持につきましては、県と市

でバス運行対策費補助金を交付しながら、関東鉄道様により、林線の運行維持が図られているところでございます。

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も、関東鉄道様により路線の維持が図られており、併せて利用促進策として、沿線自治会との協働による石岡南台駅のクリスマス点灯式を実施しております。

1-3補助交通の機能維持・充実、乗合いタクシーの見直しにつきましては、令和6年4月より新AI運行システムが導入されたことで、予約受付時間や、車両の到着時間の短縮が図られました。さらに、電話が繋がらない、予約が取れないといった苦情も減少し、利用人数も増加傾向となっております。

併せて、参考資料の3ページをご覧ください。乗合いタクシーの利用者数につきましては、令和5年度まで減少傾向となっておりましたが、新AIシステムを導入した令和6年度は、増加が見込まれている状況です。

令和6年度に実施した事業改善の具体的な取組につきましては、システムの入替えにより電話受付システムの改善や車両のカーナビの改善などを実施しまして、電話が繋がらない、車両の到着が遅いなどの苦情も減少している状況でございます。

廃止代替路線の見直しにつきましては、板敷山から羽鳥駅間の代替バス運行事業となり、令和5年度の実績で、1日平均31人、1便平均2.6人と利用が低迷しているため、代替手段の検討を進めております。

併せて、参考資料の4ページをご覧ください。代替バスにつきましては、令和4年度にルートを見直し、パセオパルケを経由するルートに変更したことから、利用者が一時増加しましたが、令和5年度の利用者は再び減少しました。要因としましては、利用者数は減少したものの運賃収入自体は増加しているため、定期券購入者が増加し、運賃収入が増加した一方で、定期券利用者のバスの利用頻度が少なかったことなどから、利用者数が減少になったのではないかと推測しています。

令和6年度の利用者数は増加傾向にありますが、代替バスの利用者自体は、1日平均で30人代と少ない状況が続いており、利用実態としては、恋瀬小学校の児童の通学手段としての利用が多いことから、今後は、スクールバスに切り替える方向で、担当部局と協議、検討を進めていく予定でございます。

次に、次世代交通システムの推進につきましては、今年度石岡駅西口地区でグリーンスローモビリティ実証事業を行いました。10人乗りのバス型車両1台で、10月1日から12月10日までの71日間運行し、合計1,018人の利用がございました。

併せて、参考資料の5ページをご覧ください。グリーンスローモビリティ実証事業は、令和3年度から4年間実施しており、運行内容や利用者数などは資料に記載のとおりでございます。

今後につきましては、これまでの利用者アンケートの結果や実証実績等を踏まえ、運行事業費の確保を含めた料金徴収の有無や、運行時期の検討、運行地区などの様々な条件の比較検討を行うとともに、実証運行継続の有無や、本格運行の可能性について関係部局と検討してまい

ります。

1－4 交通結節点の整備、利用環境整備の推進につきましては、交通結節点である石岡駅バスターミナルでのバスシェルター、ベンチ、バス待合所等の整備が完了しており、適切な維持管理等を行っております。

また、路線バスの発着時刻につきましては、関東鉄道様により、昨年3月のJRダイヤ改正に合わせて見直しを実施していただいたところでございます。

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、乗合いタクシーから路線バスに乗り換えた際に合計500円で利用できる割引制度を引続き実施しております。

続いて、基本方針2地域の多様な移動ニーズを柔軟に支える公共交通、2－1バリアフリー化の推進、バリアフリー対応車両の導入促進につきましては、関東鉄道様により、石岡営業所管内の路線バスはノンステップバス又はワンステップバスで運行されており、バリアフリー対応がなされている状況でございます。

交通バリアフリー教室の開催につきましては、茨城運輸支局様や、関東鉄道様などの御協力をいただき、12月13日に小幡小学校の4、5年生を対象に実施いたしました。小学生に、車いすや高齢者疑似体験セットを使用してバスの乗降体験などをしていただきました。

併せて、参考資料6ページをご覧ください。交通バリアフリー教室の当日の様子を掲載しております。参加した小学生からは、「車いすでバスに乗るのは不安でしたが、介助者が声をかけて手伝ってくれた時に安心しました」等の感想を頂きました。参加者の心のバリアフリーの育成につながったと考えておりますので、今後も取組みを継続してまいります。

2－2 運行情報提供の充実、バスロケーションシステムの導入につきましては、今年度、路線バスと乗合いタクシーにバスロケーションシステムが導入され、利便性の向上が図られたところでございます。

2－3 周知・広報活動の実施、ホームページ、広報等での周知・広報活動につきましては、市ホームページに高速バス、路線バス、乗合いタクシー等の情報を掲載しており、引続き見やすいページ作成に取り組んでまいりたいと考えております。

次年度は、市内公共交通の運行情報をまとめた公共交通マップの作成、全戸配布などを予定しており、公共交通の周知や利用促進に努めてまいります。

2－4 モビリティ・マネジメントの実施につきましては、8月に、乗合いタクシーのまちづくり出前講座の実施や、本市の加入する茨城県公共交通活性化会議により、新高校生等に対するバスお試し乗車券付きリーフレットの配布を実施いたしました。

2－5 通勤・通学者への支援制度における各種の定期券購入補助制度、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につきましては、令和5年度実績で、JR常磐線の特急券補助が83件、定期券補助が306件となっております。

こちらの制度につきましては、参考資料にチラシを添付しておりますので、後ほど御確認ください。

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につきましては、令和5年度実績

で、路線バスを利用して通学する遠距離通学の小学生 40 名に補助を行いました。なお、遠距離通学の中学生につきましては、申請がありませんでした。こちらも、参考資料に制度内容のチラシを添付していますので、後ほど御確認ください。

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、3-1 他分野と連携した利用促進、福祉・交通安全分野と連携した利用促進策、高齢者の運転免許証返納に対する公共交通機関利用の優遇制度の導入につきましては、担当部局において制度検討中の状況となっております。なお、高齢者の交通安全対策に関しましては、70 歳以上を対象に、自家用車への後付け踏み間違い防止装置整備費補助金の制度を設けております。

石岡プラチナ応援券での乗車券購入制度の周知につきましては、乗合いタクシーなどにおいて石岡プラチナ応援券での乗車券の購入が可能となっておりますが、乗合いタクシー利用のしおりに制度内容を記載し、市窓口での配布や市及び社会福祉協議会のホームページに掲載し、周知を図っている状況でございます。こちらも、参考資料に制度内容のチラシを添付していますので、後ほど御確認ください。

商業・観光分野と連携した利用促進策、中心市街地の店舗とコラボしたイベントの検討につきましては、石岡駅隣接の石岡ステーションパークにて、中心市街地の商店街が主催するいしおか市場の開催支援を行っております。今年度は、6 月、10 月に 2 回開催したほか、2 月にも開催を予定しております。こちらも、参考資料として、10 月に開催した際のチラシを添付していますので、後ほど御確認ください。

観光巡回車“石岡やさと観光周遊バス”等の周知、案内につきましては、石岡市観光協会のホームページに情報を掲載し、周知・案内を行っております。

併せて、参考資料の 7 ページをご覧ください。石岡やさと観光周遊バスは、石岡駅やいばらきフラワーパークなどの各種観光施設を結ぶ路線となっております。利用状況につきましては、令和 4 年度の運行開始から、年々、増加傾向となっております。観光周遊バスのチラシも添付していますので、後ほどご確認いただければと思います。

観光イベント時の公共交通の利用促進につきましては、石岡のおまつりや、いばらきフラワーパークで実施したイルミネーションである MoonlightRoseGarden2024 の際にバス臨時便を運行するとともに、チラシやホームページにて、利用促進を図ったところでございます。

3-2 広域連携の推進、市外病院への通院ニーズに対応するための近隣自治体等との協議につきましては、現時点で公共交通利用による市外病院への通院要望は市長へのたよりで頂いておりますが、ごく少数のため、引き続き検討してまいりたいと考えております。

次に、観光産業を支える公共交通の利用促進につきましては、先ほど御説明しました、観光巡回車“石岡やさと観光周遊バス”を土日祝日に運行しております。乗車特典として、協力店での割引や特典を用意する等、広域周遊観光の促進に努めているところでございます。参考資料の一番後ろに、協賛店での各種サービス内容のチラシを添付していますので、後ほど御確認いただければと思います。

最後に、3-3 新たな交通技術・サービスの導入検討、新たな交通技術・サービスに関する

情報収集、導入可能性の検討につきましては、他自治体でライドシェアや定額タクシー等の取組みが始まっているため、今後も調査研究を行っていく考えでございます。

資料1の説明は以上でございます。

続いて、資料2の地域公共交通計画の評価等結果の様式をご覧ください。

地域公共交通計画につきましては、根拠法に基づき、毎年度、計画に定められた施策の実施状況の調査・分析や、計画に定めた目標値の達成状況の評価を行い、その結果を国に報告することとなっているため、本様式により評価結果を報告するものでございます。

評価内容でございますが、目標値の上から6項目までは、公共交通機関の利用者数を目標としており、令和4年度時点の利用者数を基準として、令和10年度まで利用者数を維持することを目標としております。

石岡駅の乗車人数の1日平均、高浜駅の乗車人数の1日平均、かしてつバス利用者数の1日平均の3項目につきましては、令和5年度に利用者数の増加が見られました。こちらの要因としましては、近年、新型コロナウイルスの影響により減少傾向となっていた利用者が、コロナ前の水準には戻っていないものの、前年より回復したことが要因であると考えております。

次に、代替バス利用者数の1日平均につきましては、令和5年度は令和4年度より減少しております。代替バスに関しては、先ほど御説明したとおり、令和4年度のルートに見直しにより利用者が増加しましたが、令和5年度は、運賃収入自体は増加したものの利用者は減少した状況でございます。

次に、乗合いタクシー利用者数の1日平均につきましては、令和5年度は令和4年度とほぼ同水準の利用者となっております。

上記5つの項目の数値を合計した主な市内公共交通機関の利用者数の1日平均につきましては、令和5年度は令和4年度より増加しております。増加の要因は先ほど同様、新型コロナウイルスからの回復ではないかと考えております。

これらの公共交通機関の利用者数に対する、評価・次年度に向けた課題や取組みでございますが、一部の公共交通機関の利用者は増加傾向にあるものの、新型コロナウイルスの影響による生活様式の変化や人口減少に伴い、コロナ前の水準まで利用者は回復しないと見込んでおります。

次年度は、さらなる公共交通利用者の増加を図るため、バスの乗り方教室などのモビリティ・マネジメントを実施するとともに、公共交通マップの作成・全戸配布を予定していますので、引続き広報活動に取り組んでいきたいと考えております。

次に、公共交通に対する市民の満足度の増加についてでございます。こちらは、令和2年度の数値が2.76、令和10年度の目標値が3.00、令和5年度は3.25となっており、満足度の数値は増加いたしました。

こちらの要因としましては、令和4年7月に石岡駅バスターミナルが完成し、バス乗り場が東口1か所に集約されたことや、バスシェルターや、ベンチ、バス待合所等が整備され、バスの待合環境が向上したことが要因ではないかと推測しております。

評価・次年度に向けた課題や取組みでございますが、令和6年度から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が導入され、利便性が向上しております。次年度は、さらに公共交通の利便性向上を図るため、公共交通マップの作成をはじめとした各種施策や、情報発信などに努めてまいりたいと考えております。

最後に、高齢者の買い物目的の外出頻度についてでございます。こちらは、令和5年度の数値が週2日、令和10年度の目標値は現状維持となっております。こちらの目標値は、昨年度、地域公共交通計画を策定する際に実施した公共交通に関する市民アンケート調査の数値をもとにしており、次のアンケート調査は、計画最終年度の令和10年度に実施を予定しているため、令和10年度に評価を実施する予定でございます。

資料2の説明は以上でございます。

最後に資料3地域公共交通計画のスケジュールをご覧ください。

こちらは、地域公共交通計画の計画期間である令和6年度から令和10年度までのスケジュールでございます。毎年度、前期に事業計画を立て、事業を実施してまいりまして、後期には事業評価を実施いたします。

公共交通政策会議につきましては、毎年度、事業計画を立案する前期に1回と、事業評価を行う後期に1回、計2回程度の開催を予定しております。

なお、令和10年度は、次期計画の策定準備を予定しているため、3回程度の会議開催を予定しております。

資料の説明は以上となります。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、今御説明いただいた内容について御意見を頂きたいと思いますが、まず最初に私から質問させていただきます。資料1の1-3乗合いタクシーの見直しと廃止代替路線の見直しについての内容になります。バス路線については頻繁に路線を変えてしまうことは、住民の方々に不安を与えてしまうと思うので、あまり変えずに固定し続けるべきだと思います。例えば、少し路線内でバス停を減らすとか、一部のルートを変更するとか、そういう内容であれば良いと思います。いずれにせよ、廃止代替路線については、現在若干ではありますが利用者数が減っているという懸念があります。なのでもう少しそれぞれ細かい分析をする必要があると思います。例えば1便毎の利用者数の推移についてです。朝や夜だけに偏ってしまっているのであれば、昼間の時間帯のバスについては別の役割で利用するという活用する方法もあるかもしれません。

また、先ほども申しましたが、廃止すべき停留所があったり、住民の方がたくさん利用していて、非常に重要度が高い停留所があるかもしれません。

乗合いタクシーについても見直しをする際は現状の状況の分析も踏まえた上で検討するべきだと思います。しかし、いきなりすぐに分析できるわけではないと思うので、データ収集や整理から始めていただき、次年度の会議では分析の途中でも構いませんので、現在の推移として

どのような変化が起こっているのかを事務局から報告してもらいたいと思います。いかがでしょうか。

■事務局

ただいま会長から御意見いただきました、乗合いタクシーと代替バスにつきましては、担当からも説明があったとお見直しを考えております。

乗合いタクシーにつきましては、本年度から新A Iシステムを導入して、利用者が1日当たり10人程度増えている状況です。引続き利用状況等を分析しながら、例えば車両台数の変更等が必要な場合については、事業主体である社会福祉協議会と協議していきたいと考えております。

代替バスにつきましては、現在、恋瀬小学校の児童の通学手段としての利用が多いことから、スクールバスとの統合について担当部局と協議していきたいと考えておりますが、具体的な内容についてはこれからとなります。会長から頂きました御意見を参考にしながら、見直しと併せて分析を進め、次回の会議で御報告できるように、進めてまいりたいと考えております。

■会長

ありがとうございます。小学生の利用が多いというお話でしたが、昼間には安定的にはほかのお客様がいたり、少しずれた時間に通勤や通学する方がいる場合も考えられます。そういった点も分析した上でスクールバスへの変更が望ましいのであれば問題ありませんが、是非その辺りも注意していただければと思います。

■R委員

先ほどの会長の御意見と重複すると思いますが、私自身この代替バスの沿線に住んでいる住民として発言させていただければと思います。

前年度の会議の中でも発言させていただきましたが、路線に乗らない理由、いわゆるなぜバスに乗りづらいのかが分析できる細かい調査をしていただきたいと思います。これは市全体で調査をしても全く意味のないことです。この沿線に住んでいる方限定で調査するにはどうすれば良いかというのは私も分かりませんが、是非調査していただきたいです。

私は柴間に住んでおりますが、自宅から農協の直売所に歩いて行くのは年寄りには無理です。なので1日6往復程しかないバスや乗合いタクシーで何とか調整や工夫をしながら、免許を持ってない方や高齢者は行動をしていると思います。やはり毎日出かけるのは無理なので、1週間分の買い物を1回でする等、苦勞しているということを、私の部落内のお年寄りで何人かが言っているのを聞いております。ほかのところも、瓦谷やパセオパルケ団地に住む方々が利用しているところも見ております。その方々の意見がきちんと反映される調査やアンケートを実施してほしいと思います。

また、先ほどと重複しますが、乗りたいと思っているけど時間が合わず乗れない方もいるか

もしれません。それは個々要求が違うので調整は難しいと思いますが、是非住民の方が利用しやすいようにしていただきたいです。基本的には朝と夕方に、通勤若しくは通学で利用している方が多いと思いますし、すぐに見直しできるかどうかは別として、利用者への調査をしていただきたいです。なので、実際に沿線に住んでる方の意見を聞ける方法を是非考えていただいて、実施してほしいと感じました。以上になります。

■事務局

御意見ありがとうございます。関東鉄道様にも御協力いただきながら、利用実態調査を進めていきたいと考えています。例えば、どのバス停での乗り降りが多い等をしっかり調査した上で、関係部局も含めて見直しを進めていきたいと思いますので、御協力よろしくお願ひいたします。

■会長

2-1 バリアフリー化の推進についてです。交通バリアフリー教室を小学生を対象に実施されたことについてコメントさせてください。

実は子供達の方が柔軟に世の中の色々なシステムに適用できると思っています。適用できないのは実は高齢者の人達です。バスの乗り方が分からないであったり、そういう方がいらっしゃるといふ話を聞きます。先ほど説明があったように、バスの乗り方教室を沿線地域の町内会の方々に声掛けをして開催することも1つのアイデアだと思います。

そういう事例は、確か県内の他自治体でも、高齢者対象で開催していたと思います。是非検討していただきたいと思います。

■事務局

ありがとうございます。計画の施策でも、地域の小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を挙げております。こちらも関東鉄道様をはじめとした関係機関の方々に御協力いただきながら教室を開催できるように、積極的に検討してまいりたいと思います。

■会長

ありがとうございます。もう1点だけありまして、1-4 交通結節点の整備の内容になります。

今日ここに来る前に石岡駅を少し拝見いたしました。東口は立派になっていますし、西口も整備されておりました。バスの時刻表についてですが、関東鉄道さんもJRの電車の発着に合わせて時刻を組んでいただいていると思うので、実はターミナルで長々と待たされることはあまりありません。どちらかという駅ではない普通のバス停のところで、朝夕に少し渋滞がある場合に待たされることが多いと思います。しかしこれはどうしようもないことです。ですが、今は昔よりも夏は暑いし冬は寒いので、各停留所にも風よけや日よけがあると良いなと思うよ

うになりました。私自身も、バスに乗るのがしんどいと思う時があります。劣悪な環境でバスを待つしかないバス停もまだまだあります。なのでこの結節点の整備という施策については、駅の東口の整備は完了していると思いますが、それだけではなく郊外とか駅以外の普通のバス停をどのように改善していったら良いのかという点についても知恵を絞っていただければと思いますので、指摘をしておきます。

そのほかで御指摘いかがでしょうか。

■R委員

ここで議論することではないと思いますが、最近インバウンドで石岡にも海外の方がたくさん来るようになってきました。そのような中で、市内には宿泊施設も少ないですが、ルートインやいずみ荘に泊まっていることが多いです。都内等の近隣の方は交通手段が少ないことを分かっているので車で来る方も多いたと思います。海外等の遠方から来た方が市内の観光地であるフラワーパークを宿泊地から観光したいと思った時に、交通手段がタクシーしかないのが現状です。

現在、乗合いタクシーについては市内在住の限られた人が対象であり、福祉的な活用が多くなっていると思います。

観光分野にはなりますが、そういったインバウンドの方達の利便性を図れるよう、観光対策として、乗合いタクシー等の利用ができるように検討する必要がある時期にきているのではないかと思います。

■事務局

ありがとうございます。

観光対策としての乗合いタクシーの利用は難しいですが、先ほど御説明させていただいたとおり、観光客に対しての公共交通の利用案内として公共交通マップを次年度に作成する予定となっております。

そちらを駅や宿泊施設に設置できるよう、商工観光課とも連携し進めていきたいと思っています。

■会長

ありがとうございます。

参考資料に石岡やさと観光周遊バス時刻表が掲載されておりますので、もう1つ提案させていただきます。

観光する際の推奨ルートを案内へ記載するという方法もあります。フラワーパークへ行って、やさと温泉ゆりの郷へ行き、最終的に何時のバスに乗れば石岡駅へ戻れるみたいなパターンを実際に見せてあげると利用者にとっても分かりやすく興味をもたれるので、そういう誘導の仕方もあると思います。是非、観光協会や関東鉄道様と御検討いただければと思います。

ただ、推奨ルートへの記載の有無で店舗から苦情があったりするかもしれません。しかし、

まずはやってみて利用する方が便利で分かりやすい案内をしていってほしいと思います。

御指摘いただいた観光客を想定した公共交通も大事ですので、観光基本計画を担当している担当部局の方々とも、是非意見調整をしていただければと思います。

■L委員

資料1の中に施策として高齢者の免許返納者への優遇制度を検討しているとありますが、具体的にどのようなことを検討しているのかを教えてください。

私の周り的高齢者達は、ほとんど免許を返納しています。私も、だんだん運転技術が衰えていると感じています。高齢者がスーパーに突っ込んでいるというニュースをよく耳にしますが、それも他人事ではないと思っています。

実際に市内はタクシー会社が少なく交通手段をどうすればいいのか検討がつかない状況ということもあり、私は免許を返納しておりませんが、実際に車の利用時に道路が空いていたり、ほとんどの施設で駐車場が完備されているので困ることがない点も理由にあります。

他市町村では免許を返納すると、タクシー券やバスの優待券を配布していると聞きます。ですので、どのような制度が考えられるのかそれをお聞きしたいと思いますのでよろしくお願ひします。

■事務局

御指摘のありました免許返納者への優遇施策ですが、担当部局においてこういった施策を進めていくか具体的な内容を現在も検討している状況になります。まずは資料に記載のある自家用車への後付け踏み間違い防止装置整備費補助金を継続し、これから更に踏み込んだ施策を検討していく予定だと伺っております。

■会長

私見にはなりますが、免許を持っている人、持っていない人を区別して返納した人だけが優遇されるという施策は、少し違和感を感じます。そこで区別するのではなく、高齢者の方々に、公共交通を使用する機会を作ることで、車が無くても生活できるということを試してもらわなければいけないと思います。なので、公共交通を利用するともらえる優遇措置のような施策を是非御議論いただければと思います。

免許を返納するとバスの回数券がもらえる自治体もあるようですが、大抵は返納した1年目だけ優遇され、2年目からは何もしない自治体が多い気がします。返納した年だけではなく、そういうサービスは最後まで続けるべきだろうと思いますので、高齢者から免許を取り上げることだけが目的にならないよう、注意していただければと思います。

■L委員

余談ですが、最近だと免許を返納した人の方が認知症が進むという説もあります。今までの議論とは矛盾してしましますが、確かに車を運転する際は、法令を守らなければいけないことや事故防止に対する緊張感があります。そのようなことが高齢者にとってはかえって良いのではないかという説もありますので、どちらが良いのかなと考えてしまいます。

■F委員（代理）

資料1の施策1-2のところ、BRT路線のサービス維持という項目がございましたので、発言いたします。

路線バスは会長からのお話にありましたように遅れが出てしまっている場合もあります。しかし最近バスロケーションシステムを導入してバスの通過時間等の情報発信を行っています。スマホを利用して確認することができますので、そういったサービスを是非とも御利用いただければと思います。

また、BRT路線のサービス維持の内容になりますが、専用道の一部の特に南台の周辺付近で陥没してるところがあり、その都度、市にお伝えして修繕をしていただいております。しかし、陥没している箇所を部分的に埋めただけでは何回も走行していると再度穴が空いてしまい、どうしてもバスのスピードをそこだけ落として運行せざるを得ない状況となっております。バスの定時性を確保するという意味でも、地盤から根本的な修繕をすることも御検討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

BRTの路面につきましては、我々も把握している箇所がございますので、順次補修をしていく予定です。今後もお気づきの点がございましたら御連絡いただければ、我々も現地確認させていただきますので、引続き御協力をよろしく願いいたします。

■会長

そのほか、いかがでしょうか。

—特になし—

■会長

はい。ありがとうございます。

資料3に次年度以降のスケジュールも記載されておりました。本日議題の挙げた取組みを令和7年度以降も順次進めていただきたいと思います。私としては公共交通マップの作成に期待しています。取組み内容について整い次第、令和7年度の上半期に再度御報告いただければと思います。よろしく願いいたします。

それでは、以上で本日の議事は全て終了となります。皆さん、活発な御意見をありがとうございました。進行を事務局にお返しします。

■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6年度第1回石岡市公共交通政策会議を閉会いたします。皆様、本日はありがとうございました。