

## 議 事 録

- 1 名 称 令和7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7月30日（水）午前10時から午前11時25分まで
- 3 開催場所 石岡消防本部 3階会議室
- 4 出席した者の氏名  
今橋委員、中山委員、箕輪委員、浅田委員、神谷委員、  
中村委員、廣瀬委員、藤澤委員、前田委員、岡本委員、  
柿本委員、小菅委員、伊藤委員、加藤委員、岡安委員、  
篠原委員、木下委員、森委員（代理）、小林委員、山口委員  
（オブザーバー：大野課長、大槻主事（小美玉市都市建設部都市整備課）、  
君崎課長補佐（かすみがうら市都市建設部都市整備課）、  
齋藤課長（土浦市都市政策部都市計画課）、  
細谷課長（つくば市都市計画部総合交通政策課）  
（事務局：都市建設部 金井理事、萩原次長  
都市計画課 幕内課長、澤田課長補佐、原田係長、  
糟谷主任、坂本主幹）
- 5 議 題 ・石岡市地域公共交通計画に係る各事業について  
・その他
- 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20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。中山委員と山口委員にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の審議事項は、石岡市地域公共交通計画に係る各事業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 石岡市地域公共交通計画に基づく各事業についてをご覧ください。  
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事業を一覧で示したものです。

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については、鉄道の利便性向上、高速バスの維持・充実、施策 1－2 幹線交通の機能維持として柿岡市街地を結ぶバス路線の機能維持、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、施策 1－3 補助交通の機能維持・充実として乗合いタクシーの見直し、廃止代替路線の見直し、次世代交通システムの推進、施策 1－4 交通結節点の整備として、利用環境整備の推進、交通結節点における乗継利用時の優遇措置の継続がございします。

次に、基本方針 2 の地域の多様な移動ニーズを柔軟に支える公共交通、施策 2－1 バリアフリー化の推進については、バリアフリー対応車両の導入促進、交通バリアフリー教室の開催、施策 2－2 運行情報提供の充実としてバスロケーションシステムの導入、施策 2－3 周知・広報活動の実施として HP、広報等での周知・広報活動、施策 2－4 モビリティ・マネジメントの実施としてモビリティ・マネジメントの実施、施策 2－5 通勤・通学者への支援制度として各種の定期券購入補助制度がございします。

次に、基本方針 3 のまちづくり・観光振興等の地域戦略に寄与する公共交通については、施策 3－1 他分野と連携した利用促進として福祉・交通安全分野と連携した利用促進策、商業・観光分野と連携した利用促進策、施策 3－2 広域連携の推進として市外病院へ通院ニーズに対応するための近隣自治体等との協議、観光産業を支える公共交通の利用促進、施策 3－3 新たな交通技術・サービスの導入検討として新たな交通技術・サービスに関する情報収集、導入可能性の検討がございします。

以上の施策における各事業の令和 6 年度の事業報告および令和 7 年度の事業計画について詳細を資料 3 以降で御説明させていただきます。

次に資料 2 地域公共交通計画施策進捗管理表をご覧ください。

こちらの資料は、資料 1 で御説明させていただきました、地域公共交通計画に位置付けた各施策の概要と、各年度の進捗状況を一覧で示したものでございします。

詳細な内容について次ページの資料 3 をご覧ください。

まず初めに、1－1 広域交通の機能強化についての鉄道の利便性向上について御説明いたします。鉄道の利用状況についてです。こちらでは J R 石岡駅、J R 高浜駅の利用者数を表で掲

載しております。新型コロナウイルスの影響で利用者数が減少しましたが、近年、石岡駅、高浜駅ともに回復傾向にある状況です。

次に、市営駅東駐車場の利用状況についてです。市営駅東駐車場については面積が 6,900 m<sup>2</sup>、駐車可能台数が 272 台となっております。利用状況について表で掲載しております。令和 3 年については、駅の利用者数と同様に、新型コロナウイルスの影響で利用者数が減少しましたが、それ以降は回復傾向にある状況です。

次に、令和 6 年度事業報告です。利便性向上に向けた要望活動の実施として、令和 6 年 7 月 26 日に本市が加入する茨城県常磐線整備促進期成同盟会、茨城県県南常磐線輸送力増強期成同盟会、常磐線東海道線乗り入れ推進協議会の合同により、J R 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、特急列車の停車本数の増便等でございます。各団体の概要についても資料に記載しておりますので、ご覧ください。

次に、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、継続して市営駐車場の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。

次に、令和 7 年度の事業実施計画です。利便性向上に向けた要望活動の実施として、本年度も 7 月 24 日に茨城県常磐線整備促進期成同盟会等による要望活動を実施いたしました。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として、引き続き市営駐車場の適切な運営、維持管理の実施をしていきます。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、施設老朽化による施設設備等更新の検討を行っていきます。

次に、高浜駅周辺整備事業の推進につきましては、令和 4 年度、令和 5 年度に実施をした調査結果をもとに、今後の整備方針について検討を行っていますが、財源の確保や整備上の課題が多いことから、令和 7 年度においては、ワーキングチームを立ち上げる等関係部局と協議を進めながら、事業の推進に向けて取組んでいきます。

次に、高速バスの維持・充実についてです。令和 6 年度の事業報告でございます。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。また、高速バスの石岡停留所を利用している人数の推移について表に記載しております。令和 4 年度から令和 6 年度において同程度の人数的の方が利用しており、乗車降車を合わせると令和 6 年度は 27,158 人が石岡停留所を利用しております。また、市では高速バス専用の無料駐車場を設けており、定期的に利用状況や目的外駐車の調査を実施しています。令和 7 年度につきましても、引き続きバス事業者による高速バスの運行維持を図っていきます。また、高速バス利用者向けの無料駐車場について、継続して利用状況や目的外駐車の調査を実施していきます。

次に、1－2 幹線交通の機能強化についてをご覧ください。

柿岡市街地を結ぶバス路線の機能維持についてです。まず林線、小幡線の 1 日あたりの利用人数につきましては、令和 2 年度から令和 6 年度にかけて少し減少しております。また、小幡線については令和 5 年度をもって廃止となっております。また、現在の運行本数については、令和 7 年 3 月現在で平日往復 41 便となっております。本線については、柿岡市街地と石岡市

街地を結ぶ主要な公共交通としての役割を担っていますが、利用者の減少により、廃線となる区間も生じてきている状況です。令和7年度につきましても、引き続き利用の促進を図っていくとともに、運行事業者と今後の運用について、協議を進めていきます。

次に、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いてです。かつてつバスの1日あたりの利用人数につきましても、令和2年についてはコロナの影響で茨城空港行きのバスも含めまして利用者が大きく落ち込みましたが、それ以降については徐々に回復傾向にあります。現在の運行本数については令和7年3月現在、平日往復73便となっております。令和6年度については利用促進策として、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。令和7年度につきましても、引き続き沿線自治会との協働によるイベントの実施や、石岡駅周辺で実施されるイベント時の案内等により、利用促進を図っていきます。

次に、1-3補助交通の機能維持・充実についての市内公共交通の状況について、乗合いタクシーをご覧ください。

乗合いタクシーの状況について御説明いたします。概要については記載のとおりとなります。

次に、年間利用者数についてです。運行開始時は4万4千人程度の利用者がおりましたが、徐々に減少傾向となっております。直近で言いますと、令和2年度にコロナの影響で利用者が落ち込みましたが、その後徐々に回復傾向にあり、令和6年度は34,173人の方が利用しております。

次に、収支状況についてです。運行経費は年々高くなっております。こちらについては車両の燃料費の高騰、人件費の高騰等が理由にあります。

次に、令和6年度利用状況をご覧ください。利用者をそれぞれの属性でグラフにしております。（1）の性別ごとの利用者の割合としましては女性が多いことが分かります。（2）の属性別については大人の利用が大半ではありますが、若干数子どもも利用していることが分かります。（3）の時間帯別については9時代の朝の利用が1番多いことが分かります。

次に、主な乗降場所をご覧ください。自宅を除くと商業施設での乗降が多く、ジャンル別で見ると、市内にある大型のスーパーが上位5位を占めております。また、福祉施設、医療機関、公共施設等についても一定の利用者がおり、主な乗降場所は表のとおりとなります。令和7年度につきましても、令和6年度に行ったAIシステムを変更したことにより、利用者数が増加していますので、引き続き利便性の向上に向けて事業主体である石岡市社会福祉協議会とともに、サービスの充実を図っていきます。

次に、市内公共交通の状況について、代替バス（板敷山羽鳥線）をご覧ください。運行事業者は関東鉄道様となりますが、市で運行経費を補助している路線となります。概要については資料に記載のとおりとなります。

次に、年間利用者数をご覧ください。こちら平成26年度から徐々に減少傾向にありますが、直近については令和5年度が11,480人であるのに対して令和6年度が12,819人と若干増

加しております。収支状況につきましては、燃料費高騰、人件費の高騰等が理由で運行経費が年々上がっております。

次に、13 ページの利用状況をご覧ください。こちらは各バス停ごとの乗降状況について、令和4年から令和6年の調査結果をもとに一日あたりの利用者数の平均値をグラフに表したのになります。平日の上りについては大増下宿で乗車する人が多く、降車場所については恋瀬小学校前、または羽鳥駅が多いことが分かります。休日については降車するバス停は羽鳥駅のみになりますが、平日休日ともに乗降者がいないバス停も見受けられました。14 ページをご覧ください。下りにつきましては、平日休日ともに羽鳥駅で乗車する方が多数を占め、それぞれのバス停に降車していることが分かります。

令和7年度につきましては、これらの利用状況のとおり、利用者数の低迷や利用者のいないバス停もあることから、今後の運行の在り方について、関東鉄道様と協議を進めて参ります。

次に、15 ページの次世代交通システムの推進をご覧ください。石岡市では令和4年度から6年度にかけてグリーンスローモビリティの実証実験を行ってまいりました。グリーンスローモビリティとは時速20km未満で公道を走行できる電動車両を活用した移動サービスになります。令和4年度については石岡駅西口地区を4人乗り車両で運行し、78日間で1,787人の利用がありました。令和5年度については柿岡市街地を4人乗り車両で運行し、58日間で553人の利用がありました。令和6年度については令和4年度のルートから新たにイベント広場を経由地点に追加し、10人乗り車両で運行を行いました。71日間で1日8便の運行を行い、合計1,018人の方が利用されました。16 ページについては、その他エリアを2分割にした際のそれぞれの利用者数、時間帯別の利用者数を記載しておりますので御確認をお願いいたします。令和7年度についてはこれまでの実証実績等を踏まえ、運行時期や運行地区等の条件の比較検討を行う必要があることから、効果検証を行ったうえで、本格運行の必要性について関係部局と検討を実施していく予定です。

次に、18 ページの交通結末点の整備についてをご覧ください。利用環境整備の推進についてです。こちらについては、石岡駅バスターミナルに隣接する場所に待合所を設置し、バス利用者の利便性の向上を図っています。また、令和6年4月からあんしんステーションが共用開始されました。こちらにあわせて1階部分に駐輪場を設置し、駅利用者の利便性の向上を図っています。

次に19 ページの交通結末点における乗継利用時の優遇措置の継続になりますが、こちらについ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実施しておりますので、引き続き活用を推進していきます。

次に、20 ページのバリアフリー化の推進についてをご覧ください。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、関東鉄道様等の御協力をいただき、令和6年12月13日に小幡小学校の4、5年生を対象に開催しております。こち

らは小学生が実際にバスを使用して車椅子での乗降体験や高齢者の疑似体験を行うことでこのバリアフリーを学ぶことを目的としています。21 ページをご覧ください。令和 7 年度についても秋頃を目安に児童を対象とした交通バリアフリー教室の開催を予定しております。

次に、2-2 運行提供の充実についてです。バスロケーションシステムの導入になります。こちらについては昨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、バスが現在どこを走っているかがリアルタイムで分かることで、利便性の向上が図られたところでございます。

次に、22 ページの周知・広報活動の実施についてをご覧ください。HP、広報紙等での周知、広報活動になります。令和 6 年度については市HPを活用し周知、広報を行いました。

また、令和 7 年度については公共交通マップを作成いたします。こちらについては市内公共交通機関である JR 常磐線、高速バス、路線バス、乗合いタクシー、個人タクシー等の運行区域が一目で分かるような地図のほか、バス乗り場の案内や運行事業者の情報等を併せて掲載する予定です。30,000 部の作成を予定しておりまして、市広報紙を用いた市内全戸配布、公共施設等へ備付けを行う予定です。配布については令和 8 年 3 月を予定しております。

続きまして、23 ページのモビリティ・マネジメントの実施についてですが、市民の公共交通に対する利用意識を高めるために、次のようなことを進めてまいります。

まず、地域の小学生や高齢者を対象としまして、バスの乗り方教室をバス事業者と協力し、実施していきます。小学生については、先ほど御説明しましたバリアフリー教室と合わせた開催を検討したり、高齢者を対象とした教室についても、事業者と開催に向けて協議を進めて開催したいと考えております。

次に、地域住民や企業従業員につきましては、昨年度は川又地区にて、乗合タクシーの乗り方講座を実施させていただきましたが、本年度においても、まちづくり出前講座等の場を活用し、公共交通について理解を深めてもらい、利用促進を図っていききたいと思います。

次に、こちらは県の政策となっておりますが、来年 4 月から新高校生になる中学校 3 年生を対象に、令和 5 年度からバスのお試し乗車券を配布しております。本年度においても、すでに配布済ですが、市内中学校 5 校において 565 部を配布しております。

続きまして、24 ページの通勤・通学者への支援制度について、御説明いたします。

まず、通勤者特急券購入費補助成制度及び通学者定期券特急券購入費補助制度についてですが、こちらは市の人口創出課にて実施しております。概要としましては、電車を利用した通学、通勤する方を対象としまして、定期券や特急券の購入費用の一部を補助する制度となっております。令和 6 年度は通学者の定期券補助については、325 件の交付、特急券については 46 件の交付、通勤者の特急券補助については、57 件を交付している状況です。新型コロナウイルスの影響を受け、件数が減少した時期もありましたが、近年は増加傾向がみられる状況となっております。通学においては、東京都がもっとも多く、通勤においても東京都が多い結果となっています。令和 7 年度の事業計画についてですが、本年度においても、下記の通り予算を確保しておりますので、引き続き、通勤、通学者への支援を実施していきます。

次に、遠距離児童、生徒通学費の保護者に対する補助制度についてです。こちらは、概要に記載のとおり、バスを利用して通学する児童生徒に対する補助制度で、教育委員会教育総務課にて実施をしております。学校別でみると、小学校においては、府中小学校、東小学校、恋瀬小学校の児童が、中学校においては、石岡中学校、八郷中学校の生徒がバスを利用して通学していることが分かります。令和7年度においても、下記のとおり予算を確保しておりますので、引続き支援を行ってまいります。

続きまして、27 ページの他分野と連携した利用促進についてですが、まず、福祉・交通安全分野と連携した利用促進策について御説明いたします。高齢者の運転免許証返納に対する優遇制度につきまして、現在のところ、市において実施していない状況となっております。こちらにつきましては、今後、近隣自治体の事例等を参考にしながら、担当部局と連携し、実施に向けた検討を進めてまいります。

また、その他の福祉、交通安全分野の優遇制度といたしまして、市コミュニティ推進課にて実施しております踏み間違い防止装置整備費補助金がございます。こちらは、市内に居住する高齢者に対しまして、安全運転意識の向上、交通事故の防止及び事故時の被害軽減を目的とし、踏み間違い防止装置の整備に要する費用の一部を補助するものとなっております。実績としましては、下の表のとおりとなっております。令和7年度におきましても、担当課において補助制度を継続し、高齢者の事故防止に努めてまいります。

続きまして、妊産婦のタクシー利用補助金について御説明いたします。こちらの事業は、子育て応援課にて実施をしているものとなっております。概要としましては、妊産婦の健康診査、出産及び産科受診のために医療機関へタクシーで通院した際の料金を一部補助する内容となっております。実績としましては、令和4年度が9件、令和5年度が4件、令和6年度が8件となっております。なお、補助金の上限額ですが、タクシー乗車1回につき、10,000円となっており、1回の妊娠につき4回利用可能となっております。令和7年度においても、引き続き、担当課において補助を実施し、妊産婦への補助を行ってまいります。

続きまして、29 ページになりますが、買い物支援実証事業について、御説明いたします。

こちらの事業についてですが、令和6年度までは当課にて実施をしておりましたが、令和7年度からは高齢福祉課にて実施をしております。事業の概要としましては、移動手段がなく生活必需品の購入が困難である市民の利便性を向上させるため、株式会社カスミと包括連携協定の中の取り組みの一環として、買い物不便地域において、移動販売車による対面販売を実施しております。令和6年度の事業実績は下記のとおりとなっております。事業期間は、令和6年4月1日から令和7年3月31日までの365日間です。販売時間は、午前10時から午後4時までで、1箇所あたりの販売時間は約15分となっており、販売場所は、市内46か所にて実施をしております。客数、売り上げ金額の実績としましては、年間合計の利用客数が8,914人となっており、1日平均ですと、37人となっております。売り上げ金額については、年間合計で17,994,779円となっており、1日平均ですと74,667円となっております。内訳については、

下記の表のとおりとなっております。令和7年度においても、担当課で予算を計上しておりますので、引き続き支援を実施し、公共交通の補完をしていきます。

最後に、石岡プラチナ応援券での乗車券購入制度の周知についてですが、こちらにつきましては、乗合タクシー利用のしおりへの制度内容掲載や、市窓口での配布、ホームページでの周知を行い、制度内容等について周知を行っているところでございます。

続きまして、31ページの商業・観光分野と連携した利用促進策について、御説明いたします。

利用促進策の1つ目といたしまして、中心市街地の店舗とコラボしたイベントを実施しております。令和6年度は、石岡駅に隣接するステーションパークにて、いしおか市場を年3回開催し、電車、バス等の公共交通機関を使用しての来場を促すことで利用促進を図りました。本年度につきましても、駅周辺でイベントを実施することで、公共交通機関の利用促進を図ってまいります。

2つ目としまして、観光巡回車石岡・やさと観光周遊バスの周知案内を実施しております。石岡・やさと観光周遊バスは、石岡駅からフラワーパーク等の市内観光スポットを結ぶ路線バスとなります。石岡市観光協会が事業者となり、土日・祝日に1日往復計11便を運行しております。利用者数においても、ここ3年間で右肩上りとなっており、令和6年度については年間で6,295の方が利用をしている状況です。主な降車場所と人数については、下の表のとおりとなっております。令和7年度においても、観光周遊バスの運行を継続実施し、石岡市観光協会のホームページ等に情報を記載し、周知、案内を図っていきます。

続きまして、3つ目となりますが、観光イベント時の公共交通機関の利用促進についてです。

市内では年2回、春と秋に石岡ふれあいまつりを実施しております。イベント当日は、会場までの無料シャトルバスを運行しており、バスの利用促進を図っています。また、春に開催されるふれあい祭りでは、かしてつバスの無料券を配布し、利用促進を図っているところです。令和7年度においても、事業計画のとおり、継続して公共交通の利用促進を図っていきます。

続きまして、33ページの広域連携の推進についてについてとなります。

まず、市外病院への通院ニーズに対応するための近隣自治体との協議についてですが、こちらにつきましては、現時点で公共交通利用による市外病院への通院要望は少数であることから、引き続き利用状況を注視しながら、検討していきたいと思います。また、観光産業を支える公共交通の利用促進ですが、茨城空港等を活用し、広域連携による市内の観光資源をつなぐ、既存公共交通や新たなサービスによる観光周遊ルートの確立に向け、関係部局と協議を進めてまいります。

最後に、3-3新たな交通技術・サービスの導入検討についてですが、こちらにつきましては、今後の可能性の検討に向け、情報収集を行っていきたいと思います。自動運転バスやライドシェアサービス等新たな交通技術やサービスが登場しておりますので、他自治体での取り組み等に注視しながら、可能性について調査研究を進めていきます。

以上で事務局の説明を終わります。



■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ください。資料 28 ページの妊産婦タクシー利用補助金ですが、1 回の妊娠につき 4 回しか利用できないのは少ない気がします。他の市町村では 10 回利用できるところもあるようですが、いかがでしょうか。

■事務局

妊産婦タクシー利用補助金の回数につきましては、確認できていない部分がありますので、宿題として、次回までに御回答させていただければと思います。大変申し訳ございません。

■会長

よろしく願いいたします。是非、増やす方向で制度を変えることも検討していただければと思います。

■M 委員

29 ページに買い物支援実証事業とありますが、非常に良い取組みだと思います。また、カスミとの包括連携協定とありますが、これは、石岡市とカスミとの包括連携協定でしょうか。最後に、他の市町村も同じような取組みがあるのか、事業がいつから始まっているのかについても分かれば教えてください。

■事務局

こちらは石岡市とカスミとの間での包括連携協定です。令和 4 年 10 月 1 日に協定を結びまして、令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 年間は、実証事業として運行に係る費用の一部を補助しながら行っているものでございます。それ以降は、カスミが独自で運行をしていく流れになっております。石岡市だけでなく、他の自治体においても同じような協定を結んで実施していると伺っております。

■会長

私もつくばに住んで居ますが、近所に週 1 回、移動スーパーが来ているのを見かけます。

つくば市についても、協定を結んでいると思います。なので、カスミは色々な市町村と協定を結んで実施されていると思います。

■K 委員

御説明ありがとうございます。9 ページの乗合いタクシーについてお伺いしたいのですが、令和 6 年度に A I システムを変更したことにより、利便性の向上が図られ、利用者数が増えているということですが、遡ると平成 25 年が 1 番多くて、そこから直近の令和 6 年は 1 万人ぐ

らい減っています。コロナの時期は利用者が減少しましたが、世間的にみても利用者がコロナ前までの数値に回復している中で、市の乗合タクシーの利用者数については、回復していない点が気になります。当然、人口減少等の色々な問題があると思いますが、こういった分析をしているのか、具体的な内容を教えてもらいたいです。それから、このシステムを導入して利用者が1万人減った分を回復できる見込みがあるのかについても、お考えをお伺いできればと思います。

#### ■事務局

乗合いタクシーにつきましては、運行開始時は時間便といいまして、1時間おきに何台かで運行をしておりました。最初は珍しさがああり、利用者が多かったのですが、段々落ち着いてきて緩やかに減少した傾向になっております。またシステムについては社会福祉協議会と業者が契約をし、使用しておりますが、令和4年の段階で時間帯のシステムを使用している自治体が少なくなり、流れとしてAIシステムになっていきました。当市も令和5年度にAIシステムを導入したことにより、WEBでの予約が可能となりましたが、利用者の大半が高齢者のため、電話での予約が多い状況です。このシステムはお客様から電話が掛かってくると、オペレーターがわざわざ個人情報を確認しなければならないという不便な部分があったり、お客様からは予約が取りにくいというお声を頂いていました。令和6年度についてはAIシステムの見直しをしたことにより、電話と受付システムが連携して、本人確認の時間が削減できました。運転手からは地図が見づらいという御意見も頂いておりましたが、そちらも改善され、大幅に苦情が減りました。そのようなこともあり、若干ではございますが利用者数が増えている状況でございます。

#### ■K委員

ありがとうございます。システムの利便性を高めることにより、元々沢山使っていた方がいるので、そういった方が戻ってきたら良いですし、さらに新たな利用者が増えるように、周知活動をしっかり続けていただければと思います。

もう1点ですが、31ページの観光周遊バスになります。観光協会が主体で行っていて、すごく良い取組みだと思いました。国でも、交通空白の取組みをやっていて、基本的には地域の足、生活の足をしっかり確保していきましょうと言っております。一方で、観光の足もしっかり確保していきましょうという中で問題点として、駅に行ったら観光ルートがありませんという点や、観光ルートはありますが、周知がしっかりされていなくて利用できていない場合があります。石岡・やさと観光周遊バスは主要な観光スポットにいくルートを運行していると思いますので、利用者も令和4年度からどんどん伸びてきております。今後もさらに周知活動をしていただければと思います。よろしくお願いします。

## ■Q 委員

石岡に来た観光客がフラワーパークへ行く場合、石岡・やさと観光周遊バスを利用することにより、土日中心の運行とはなりますが、不便な場所にあるフラワーパークにも行けるようになりました。当初は、利用者が少なかったこともあり、観光客以外の一般の人の意見も聞いて、乗降する場所を増やしました。当初は観光地しか乗降できなかったのですが、観光地以外にも30～40箇所ぐらいの場所で乗降できるようにしました。そのようなことが理由で利用者の人数が増えたと聞いております。

そのため、観光面も大事ですが、同時に利便性を生かしていくためにも、乗らないから路線を廃止するというではなく、どうやったらたくさんの人が乗ってくれるかを、視点を変えて考えていくことも大事だと思います。

## ■会長

それぞれの観光スポットは観光客の滞在時間が違うはずですが、例えば、フラワーパークに2時間滞在したとして、ちょうど2時間後にバスが来るようにダイヤを工夫することにより、帰りのバスがちょうど良い時間に出ている工夫をされているところがあるように思います。時刻表を拝見しても、そういう配慮をいただいていることが分かりますし、それで利用者数を伸ばしていると思います。さらに言えば、高齢者が増加しているため、平日にも運行することも利用者を増やす1つの方法かと思うので、是非、御検討いただければと思います。

## ■I 委員

15ページの補助交通の機能維持・充実のグリーンスローモビリティについて伺います。令和6年度の石岡駅西口地区の実証実験に、当会議の委員をしていることもあり、乗ってみました。ゆっくり走って環境に良いのは分かりますが、これは何のために走っているのかが、少し分からなかったです。確かに国分寺や公園に行ったりしますが、観光面を考えるともう少し遠くのフラワーパークに行かないといけないと思います。また、1便平均1.8人ということで途中でお客さんも全然乗ってこなかったですし、次の便も乗りましたが全然乗ってきませんでした。その前の年の柿岡市街地での実証実験も見かけましたが、1便平均0.5人と全然乗っていません。この実証実験の評価を市ではどう考えているかを伺いたいと思います。

## ■事務局

グリーンスローモビリティの目的でございますが、電気自動車を活用した小さな移動サービスでございます。速度については20キロ未満で走ることを前提としております。具体的には高齢化が進む地域での地域内の交通の確保や、環境に優しい公共交通の普及を、同時に進めることを目的としております。令和6年度の場合、市内の比較的、住宅が多い石岡駅西口地区を中心に、資料の図に記載のあるスーパーや銀行を中心に回るようなルートで実証実験を行いました。今後については、今年度については一旦中止させていただき、令和4、5、6年度に

実施した実証実験の結果をもとに、運行方法や時期、運行地区等の条件を比較検討しながら、必要性について考えていきたいと思っています。

#### ■会長

実証実験の期間ですが、令和4年度は78日間、令和5年度は58日間、令和6年度は71日間と期間限定であるため、イベント的になってしまっていると思います。生活に役立ててもらおうとするには、やはり1年ぐらいは持続的にやっていただいた方が良いと思います。イベントにならないやり方を御検討いただければと思います。

#### ■L委員

資料を見させていただいた中で、3ページに鉄道の利用状況について書かれており、JR石岡駅のコロナ前とコロナ後の、定期利用と定期外の利用者数が掲載されているところがあります。一般的には定期利用者は通勤通学者、定期外が観光客と判断しておりますが、比較した場合に2018年は5,667人、2023年は4,925人と実際にかなり減少しているところがあります。そういったところを鑑みると、平成18年に合併してから人口が1万人ぐらい減っていると思いますが、現状の人口推計に対して鉄道の利用者の減少の幅は、かなり落ち込んでいるように見受けられるということを感じたところでございます。

次に7ページ目の幹線交通の機能維持についてですが、バスの幹線に関しては令和2年と比較すると、かなり落ち込みが激しい箇所があります。最後に9ページの乗合いタクシーについても、どんどん落ち込んでいる状況があり、収支状況の運行経費に関しては、令和元年度が6,5000万円、令和6年度が7,800万に膨れ上がっている現状があります。これらについては人口減少に伴って、鉄道、バス、乗合いタクシーの利用者の下げ幅が少し大きくなっているのが細かく分析していただいたことから分かります。資料に記載のあるとおり、色々観光系のイベント等も行われていると思いますが、その辺りを石岡市がどのようにお考えであるかを参考にお伺いしたいと思ったところです。

#### ■事務局

少し私の個人的な意見が入ってしまう部分もありますが、直近で新型コロナの流行がありましたので、そこで生活様式の変化があり、それもきっかけとなって、徐々に公共交通の利用者が減っているのかなと感じております。

乗合いタクシーについては、先ほども触れさせていただきましたが、やはり徐々に利便性の悪さを感じてきて、利用者が減っているのかなと思っております。しかし、先ほど御説明させていただきましてとおり、我々も公共交通の利用促進を図っていきたくて考えておりますので、事業者と協力しながら、各種施策に取組み、利用者を増やしていきたいと考えております。

#### ■L 委員

ありがとうございます。事務局がこういった状況を理解しているところがあるので、今後は別途何らかの利用促進を図る施策を考える必要性があるのかなと思っています。例えば、かしてつBRTの利用者は現状伸びており、新聞にも書かれておりますが、今後茨城空港の利用者を増やしていきたいという県知事の取組みもありますので、そういったものの活用を検討してもいいかと思います。先ほど観光協会からお話が合ったフラワーパークに関しては、関係者との連携であったり、観光系の路線の今後の発展や基幹路線になるような位置付けとするということも考える必要性があると思います。実際にそういったところをどのように取組みされるかについても、今後御検討していただければありがたいと思っております。

#### ■事務局

ありがとうございます。観光分野と連携した利用促進については、商工観光課や観光協会と連携して利便性向上を図っていききたいと思います。茨城空港におけるBRTの利活用につきましては、石岡市だけでなく、小美玉市や茨城県も関係してきますので、連携し取組んで参りたいと思います。

#### ■Q 委員

乗合いタクシーについて色々と御意見やお答えがありました。毎回当会議の中で、乗合いタクシーについて発言させていただいているわけですが、乗合いタクシーが始まった当初は担当部署が違い、観光客や一般の方も乗合いタクシーに乗れたと思います。それが何年か経たないうちに担当が福祉関係に動いたという中で、基本的には市外の方は乗合いタクシーに乗れなくなり、石岡市民のためだけというような形になりました。当初は、登録方法や予約が取れない等の問題がありましたが、AIの導入で利便性を図ったことでその辺りのことが随分改善されて利用率が増えたことは非常に良いことだと思います。しかし、現状、市外から来た観光客は乗合タクシーを利用できないため、観光に来てフラワーパークに行きたいときは個人タクシーを使うしかありません。石岡駅からフラワーパークまで個人タクシーを使うと、5,000円を遥かに超える費用が掛るので、観光客の方々が、金額を聞いた途端に行くことを躊躇される可能性もあります。観光周遊バスは、土日だけの運行のため、平日は運行していません。そのため、乗合いタクシーについて、条件付きででもいいので、何らかの形で観光客が利用できるようにしていく必要がこれからあるのではないかと思います。石岡市は、宿泊施設が駅周辺に圧倒的に多いです。そこから色々な施設に行く時に、個人タクシーを使うとなると大変です。そこで乗合いタクシーが利用できると良いと思います。費用対効果の問題もあると思いますが、今後色々一考していく必要があるのかなと思います。観光協会も考えていきたいと思いますが、こういう場でも考えていただければと思ひまして、発言させていただきました。

## ■事務局

乗合いタクシーを運行している自治体の中で、太子町は、観光客をターゲットにしていると伺っております。しかし少し現段階では難しい部分もありますので、まずは調査させていただきまして、次に繋がるように検討させていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

## ■会長

ありがとうございます。乗合いタクシーの話題になったので私からも発言させていただきます。9ページから始まる資料は人数をベースとしたお話ですが、乗合いタクシーなので、必ず1組のお客さんが乗っているわけではありません。そこに相乗りという形で別の方も乗っていくわけなので、乗合いの成立率や空席率が分かれば良いと思います。空席率は少ないほうが良いので、運転手を含めて5人、お客さんが最大4人で乗っている状態で運行していれば、それなりの収入が得られるわけです。そのため、そういう空席率等の状況が、AIシステム導入前よりどう改善されたかという指標等についても、これから取るようにした方が良いと思った次第です。乗合いをする人が増えると、当然乗車場所を複数経由しないといけなくなるため、目的地に着くまでに時間がかかると苦情を言う利用者もいらっしゃいます。しかし、乗合いタクシーはそれが理由で料金が安価なのだと思います。

## ■S委員

33ページの内容になりますが、今のところ市外病院への通院要望が少数というお話です。しかし、実際は土浦協同病院や県の中央病院に市内から行っている人はかなりいると思われます。そのような人は、自家用車や電車、親戚の人に頼むであるとか、色々工夫してどうにか行っているような状況も多分あるのではないかと考えております。どれくらいそういう方達がいるのか分かりませんが、乗合いで何人か一緒に連れていってあげられる制度があれば、本当にありがたいと考えております。医師会でも、いずれそういうアンケートを各病院に送って聞いてみるのも、1つの手段だと資料を見て思いました。少し検討いただければと思います。

また、石岡駅は、電車・バス等の公共交通の中心だと思います。その石岡駅が、人が待つて居られる場所が少ないのではないかと以前から考えております。待合室が小さすぎるし、喫茶店等の小休憩できる場所がほとんどありません。そういう場所があると利用しやすいのかなと少し考えております。

もう1つ、石岡は観光で色々なところがあります。八郷地区にはの果樹園もありますが、石岡は歴史のまちと謳っております。しかし、歴史のまちとして使われていることはほとんどない状況になっております。市長にも別ルートで、歴史のまちをどうにか活用してもらいたいと訴えておりますが、そういうことを利用しながら、市内の観光を活性化できればありがたいなと考えております。

#### ■事務局

まず市外の病院につきましては、料金をどうするかという問題があります。乗合いタクシーは15台で運行させていただいておりますが、それでも予約がかなり逼迫している状態で、1台を病院にまわしてしまうと、病院専用になってしまうといった問題も考えられます。これも他の自治体を例として参考にしながら課題とさせていただければと思います。2点目の駅の待合所につきましては、東口のバス乗り場にはエアコン付きの待合所がございますが、御指摘の通り設置が少ない状況でございます。駅については場所の確保という問題もありますので、これも少し課題とさせていただければと思います。

観光につきましては、繰り返しになりますが、観光担当と検討しながら進めて参ります。よろしく願いいたします。

#### ■会長

はい、ありがとうございました。

#### ■Q 委員

小林委員から観光の話が出ました。石岡の駅周辺は土日も含めてですが、最近観光客が歩いているのが少ないという問題がありますが、せっかく来られた観光客の方が、休めるベンチもなければ、喫茶店もないということは観光協会も頭を悩ませております。石岡市の観光協会だけではなく、市にはまちづくりに関する部署があります。そういうところと一緒にどういうふうにするのか検討していければと思います。それから、歴史のまちをどうしたら良いのかについても話し合いをして、即実現できる内容があれば、観光協会としても市長に意見を伝えていきたいと思っています。是非皆で考えていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

#### ■事務局

申し訳ございません。先ほど乗合いタクシーについては15台で運行していると説明してしまいましたが、正確には9台の間違いでしたので訂正させていただきます。

#### ■会長

他の市の事例ということでしたので、お伝えいたします。病院へ通院される方が乗合いタクシーを利用する場合、行きは時間通り予約が取れますが、帰りについては、診察が何時に終わるか分からないため、予約が取りづらいとの話を聞くことがあります。そのため、初めから自分の車で行くということになってしまいます。帰りの足をどう確保してあげられるかについて、どのようなシステムを作ってあげられるかというところに知恵を出さなきゃいけないと思います。そこが大抵の自治体で悩んでいる所だと思っています。病院で送迎バスを出してくれる等

の取組みもあるでしょうし、病院から一般タクシーを利用した場合の割引制度等についても、色々と御検討いただければと思います。

他にも私からいくつか申し上げておきたいことがあります。都市計画課が、この会議を仕切っていらっしゃるんですが、観光の話が時折出てきておりますので、観光の担当の方も、是非この会議に出席いただきたいなと思います。また高速バスについてですが、石岡の停留所は、観光客は多分使わないと思います。高速バスで石岡に行こうとは思わないと思います。もし利用者を増やしたいということであれば、そこも考えたほうが良いと思います。利用するにあたり、急な階段を上り下りしなきゃいけないので、私なら使いたくないと思いながら、いつも水戸行き的高速バスを利用しています。

次に 18 ページです。駅バスターミナルと中心部の整備のお話でしたが、本来色々なバス停からお客さんが集まってきているため、そういう方の最寄りのバス停の整備についても、これからは言及していかなくちゃいけないと思います。危ないバス停は沢山ありますし、バス停によっては、雨天時に車からの水しぶきがかかるような状況の箇所もあります。こういったところは是非改善していかなくちゃいけないと思いますので、ターミナル中心部だけをやれば良いと思わないでいただきたいと思います。

それと、免許返納者への補助を検討しますというお話があると思いますが、私は、色々なところで疑問を投げかけております。免許返納者だけを優遇するのではなく、高齢者全員を優遇すべきだと思っております。高齢者による事故が多いから、高齢者ドライバーの免許返納を促すというのであれば、それは安全をつかさどる部局がやるべき話です。公共交通の部局が考えるのは、高齢者の方にどうやって公共交通を使ってもらい、幸せな生活を送ってもらうかだと思うので、免許返納者だけを優遇する政策については、僕はいつも疑問に思っております。

それと最後になりますが、公共交通マップの作成が、令和 8 年の 3 月を目途に完成するということについてです。令和 8 年 3 月を目標にすることは良いのですが、大抵 JR のダイヤ改正は 3 月ですのでそこを見越して無理に 3 月にしなくても、4 月に間に合えばくらいで良いと思います。また、中身について、こういう場で議論する必要はないでしょうか。皆さん、今日も活発に御意見いただいているように、それぞれ御関心もあると思います。本当にマップに掲載予定のこの情報で十分なのか、足りないのか、過度に与え過ぎなのか等を議論する場を作っていただきたいと思います。私からは以上です。

## ■I 委員

4 ページの石岡のお祭り時の特急列車運行本数増便については実現するのでしょうか。常磐線だと、土浦で開催されているかすみがうらマラソンで、臨時特急が出たりしていたと思います。

石岡のお祭りについてもあれだけ人が集まるのであれば、臨時特急が出ても良いのではないかと思います。



#### ■H 委員

イベントが開催されるに当たりましては、御利用状況を考えまして、弊社といたしましては、増便、臨時列車等の対応を行っているところでございます。必ずしも皆様の御期待に答えられるような施策になっていないのは重々承知をしておりますが、会社全体としては、普通ダイヤと調整しながら、増便等を考えておりますので、御理解いただければと思います。

#### ■事務局

会長から御意見いただいた件につきましては、地域公共交通計画所管の都市計画課だけでなく、庁内の様々な部署に協力していただいて施策に取り組んでいるものもございます。頂いた御意見を共有させていただいて、御説明が必要なときは会議にも出席していただくように情報共有させていただきたいと思います。

また、公共交通マップにつきましては、お忙しいところ大変申し訳ないですが、内容について会長に御相談させていただきながら、会議の場でも内容について御協議していただけるように進めて参りたいと思います。以上でございます。

#### ■会長

ありがとうございます。12月か1月ぐらいには会議を開くことができれば良いのかなと思います。

その他御発言もないようですので、ここで質疑を終わりにさせていただきたいと思います。続いては「その他」といたしまして事務局から御説明をお願いします。

#### ■事務局

その他といたしまして、関東鉄道株式会社様より、バス路線再編及び事業所再編についての御報告をしていただきます。よろしくお願いいたします。

#### ■G 委員

関東鉄道の廣瀬でございます。路線バスの廃止について、説明させていただきます。まず、廃線の理由といたしましては、利用者の減少や運転士不足等多くの課題を抱え、大変厳しい経営を迫られております。運転士不足につきましては、2024年4月に運転士の労働時間の上限規制が強化されたことにより、更に深刻化しており、対応のために大幅な減便を余儀なくされたところでございます。弊社ではこれまでに、運転士の待遇改善を目的とした関東グリーンバスの吸収合併や運賃改定等、運転士確保のための取組みを強化して参りました。未だ解決には至っておらず、今後も運転士の採用のみで対応していくのは困難という条件のもと、バス事業の健全化を図るために、一步踏み込んだ対策が必要であることから、需要に見合ったバス路線の再編や運行目線での営業所立地の最適化等の輸送効率化策を実施することといたしました。本趣旨を踏まえ、石岡市内のバス路線につきまして慎重に検討した結果、下記の路線につつま

しては、利用者も大変少なく、今後も増加の見通しが見込めないことから、やむを得ず廃止させていただくことといたしました。御利用のお客様には大変御迷惑をおかけすることになりますが、御理解のほど、よろしくお願い申し上げます。

実施日は2026年4月1日（水）を予定してございます。廃止対象路線は2路線ございます。まず、石岡土浦線です。廃止区間はヒルズガーデン美野里から石岡車庫、八間道路から下稲吉、下稲吉十字路から清水南になっております。利用者の多くはつくば国際大学東風高校の生徒のため便は神立駅に集約し、中貫から土浦駅は現状維持で運行させていただきます。次にかしてつバス（石岡鉾田線）です。廃止区間は玉造中学校前から鉾田駅になっております。茨城空港を起点とした運行に再編していきたいと考えております。

廃止路線の収支状況でございますが、収支率は半分以上となっております。廃止停留所の乗降客数も平日1便当たり石岡土浦線については2.8人、石岡鉾田線については1.9人になっております。現在、関係部署に説明を行っているところでございます。

関東鉄道からは以上でございます。

#### ■事務局

続きまして、茨城県交通政策課様より、地域公共交通経営改善支援事業について御説明をいただきます。よろしくお願いいたします。

#### ■M委員

茨城県交通政策課の伊藤です。茨城県地域公共交通経営改善支援事業についてでございます。こちらは令和7年度茨城県で、新たに立ち上げた事業となっており、物価高騰や運転士不足の影響を受ける中で経営改善に取り組む交通事業者に対し、DX・GXの活用による経営改善やバス運転士確保の更なる取組を支援するものでございます。大きく2つございまして、1つ目が公共交通DX・GXの経営改善支援事業で3億7000万円ほど予算を確保しております。補助対象は乗合バス事業者及びタクシー事業者、県内地域鉄道事業者となっておりDXによる事業効率化やGXによる省エネ化に係る経費の2分の1を、それぞれ上限を設けて、補助するものでございます。2つ目がバス運転士緊急確保事業で1800万円ほど予算を確保し、バス会社に運転士の採用広報に係る経費の2分の1を10万円を上限に補助するものでございます。まだ受付しております。バス事業者は、県のバス協会にお問い合わせいただいて、それ以外のタクシー事業者等は交通政策課にお問い合わせいただければ、色々と対応できますので積極的に応募いただければと思っております。

#### ■会長

ありがとうございました。

以上で本日の議事は終了となります。進行を事務局にお返しします。

#### ■事務局

以上をもちまして、令和7年度第1回石岡市公共交通政策会議を閉会したいと思います。委員の皆様、本日は大変お疲れ様でした。