

議 事 録

- 1 名 称 令和7年度 第2回 石岡市公共交通政策会議
- 2 開催日時 令和8年3月27日(金) 午前10時から午前11時35分まで
- 3 開催場所 石岡市役所 2階201・202会議室
- 4 出席した者の氏名
今橋委員、中山委員、吉澤委員、箕輪委員、浅田委員、神谷委員、山口委員、廣瀬委員(代理)、上田委員、藤澤委員、星野委員、前田委員、岡本委員、柿本委員、小菅委員(代理)、伊藤委員、加藤委員、篠原委員、木下委員、森委員(代理)、山口委員
(オブザーバー：大野課長、佐川主任(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)、下村主幹(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
都市計画課 幕内課長、澤田課長補佐、原田係長、中村主任、坂本主幹)
- 5 議 題
 - ・石岡市地域公共交通計画の事業評価について
 - ・令和7年度事業報告について
 - ・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21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。D委員とK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。

本日一つ目の議事事項は、石岡市地域公共交通計画の事業評価についてです。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 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の1日平均の3項目につきましては、令和4年度および前年度比と比較してもおおむね現状維持を保っております。こちらの要因としてはコロナ過については利用者は減少傾向でありましたが、新たな生活様式が定着したと同時に鉄道の利用者増加が徐々に定着してきたため、前年度と比較しても現状維持となっていると考えられます。

次に、代替バス利用者の1日平均につきましては、令和6年度は前年度より増加しており、徐々に回復傾向が見られております。

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6年度は令和5年度より増加しております。こちらについてはA Iシステムの導入により、利便性の向上を図った結果だと考えております。

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も、おおむね現状維持を保っております。

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りますが、テレワーク等を用いることによる新たな生活様式の変化や人口減少に伴い、利用者数の著しい増加は見込まれないことから、引き続き現状を維持していく必要があると考えます。

次年度においても公共交通利用者の増加を図るため、バスの乗り方教室等のモビリティ・マネジメントを実施することで、公共交通機関の利用促進に向け取り組んでまいります。

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、利便性が向上しているため、引き続き各種施策の実施及び情報発信等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結果を元にしており、次のアンケート調査は、計画最終年度の令和10年度に実施する予定でございます。また来年度以降ですが市民アンケート調査とは別に公共交通利用者アンケートの実施の手法等についてを検討を進める予定となっております。

資料1の説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

■会長

ありがとうございました。ただいま事務局から説明があったことにつきまして、御意見、御質問等ありましたらお願いします。

■H委員(代理)

地域公共交通計画の評価等の御説明をいただきましたが、その点でお願いがございます。下から2番目の「公共交通に対する市民の満足度の増加」の達成状況・分析において令和4年7月に石岡駅バスターミナルが完成したと記載があります。素晴らしいバスロータリーが完成し、弊社もバスの発着において非常に便利なのですが、1点だけございます。石岡駅の玄関口であるこのバスロータリーには非常にたくさんの乗り場がございます。その中でバス乗り場の案内が非常に分かりにくい箇所がございます。駅の階段から下りてきた箇所に案内の掲示が出ている箇所がありますが、分かりにくい部分がありますので、可能であれば表示の見直しをお願いできればと思います。よろしくお願いたします。

■事務局

御意見ありがとうございます。バスターミナルの待合所に掲示板がございます。そういった箇所を活用して御案内できればと考えておりますので、関東鉄道さんにおかれましては引き続き御協力よろしくお願いたします。

■会長

本日皆さんのお手元に公共交通マップが配られています。その中に石岡駅東口バスターミナルの図が掲載されております。これだけ見ると乗り場はシンプルに見えますが、実際は分かりにくいのですね。

■H 委員(代理)

現地だと階段やエスカレーターから下りてからの案内所には掲示されておられません。バス乗り場の時刻表には何番乗り場というのが記載されておりますが、分かりづらいという声がありましたので、誰もが見やすいように掲載していただきたいと思う次第であります。

■会長

他自治体ですが水戸駅も少し分かりにくいですね。つくば駅は逆に何番線の数字の自己主張が強くて分かりやすいです。駅からバス乗り場へ向かう人が圧倒的に多いと思うので、そういった方達に向けて、1番2番3番がどこに配置されていて、どこに行けるバスなのかが分かるものが掲示されていれば良いと思います。設置を是非検討いただければなと思います。

■会長

そのほかにいかがでしょうか。

■N 委員

御説明ありがとうございます。今回の評価が令和6年度の評価ということでしたが、令和7年度が終わる3月のこのタイミングで令和6年度の評価をするのは少し遅いのかなと思います。今のタイミングで令和7年度の評価というのは難しいと思うので、できれば次年度の夏くらいか5月だか6月辺りにやっていただくと良いのかなと思います。

■事務局

御指摘ありがとうございます。令和8年度になりましたらなるべく早い時期に一度開催させていただいて、令和8年度の計画と令和7年度の事業の報告をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

■会長

できればそこで出た御意見を予算要求に反映させていただき、令和9年度予算で取り組みができるようお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

そのほかにいかがでしょうか。

■S 委員

大したことはないのですが、観光案内所に訪れる外国人の問い合わせとして、空港に行くバスはどこでしょうかというような案内が1番多いです。なので駅を西口から降りて周辺をうろろしている人向けにバスターミナルの案内があれば良いのかなと思いました。無理であれば仕方ないですが、現状はそういう状況です。以上です。

■事務局

先ほどの関東鉄道さんと結構重複するところもあるかと思うのですが、案内については検討させていただきたいと思います。

■会長

インバウンドの問題ですから場合によっては観光部局の方々の御助力も必要になるかと思えます。委員から問題提起がありましたように外国人もいるということ認識のうえ、協議を御検討いただければと思います。

■P 委員

御説明ありがとうございます。私からは空港の話も出たので少しお話させていただきます。資料の評価結果の中でかしてつバスの利用者数が記載されております。現在はBRTということで、線路跡地を利用した運行になっているかと思えます。そこで関東鉄道さんの感覚的で良いのですが、並走する国道355号の交通状況と比べて走りやすさや運行のしやすさ等の専用道を走るメリットやBRTとして運行していて、どのくらい効果があると感じているのでしょうか。

■H 委員(代理)

鹿島鉄道が廃線になったのはおよそ20年前という風に理解しております。当然ながら鹿島鉄道が廃線になった中で、代替手段としてバス輸送を行っているということではありますが、当時は国道355号の慢性的な渋滞でバスの運行ができなかったという課題となっておりました。その課題を解決するためにBRTとして2年後に運行が開始されました。その中で今のかしてつバスは石岡駅から鉾田、小川駅方面に運行しております。道路の渋滞は慢性的に発生しますので、BRTの運行は非常に有効的な運行だと理解しているところでございます。なので今の運行が一番適していると考えております。

■P 委員

ありがとうございました。茨城県では私のセクションとは別になりますが、茨城空港を拡張していくビジョンを持っています。我々交通政策課でも考えていきたいと思っておりますので、また色々と御相談させていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

■会長

今後については小美玉市において、小川駅から茨城空港まで区間を延長する予定はないのでしょうか。

■小美玉市（オブザーバー）

現行ではBRTにしていくという計画はございません。またそのことについての協議等も行っていない状況です。

■会長

まだ構想もないのでしょうか。

■小美玉市（オブザーバー）

ありません。

■会長

これからもっと便利にしていく方針を県は示しているので、空港までのアクセスが良くなると良いなと思っております。

■S 委員

BRTに関して発言させていただきます。茨城空港ではないのですが石岡運動公園を使うイベントで今年の5月に石岡ふれあいまつりを開催いたしました。約2万人くらい集まるイベントです。また、4月の中旬過ぎに大相撲の開催も予定されていると聞きます。会場まで行く路線としてBRTをふれあいまつり実行委員会でも利用させていただいております。なにしろ会場周辺には駐車場が少ないというのと、混雑する課題があります。そこで関鉄さんと相談して便数を増やしてもらったり、割引をしてもらったり、市の色々な実行委員会としては大変重宝させていただいております。

■会長

ありがとうございました。私から乗合いタクシーについて2点ほど教えてください。資料の下から2段目に「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」とありますが、乗合いタクシーは予約制だから別にロケーションシステムは必要ないのではないかと思います。それと、「AIシステムの導入により利便性の向上を図った結果、利用者が増加している」と記載されておりますが、AIシステムを導入するとどのような利便性が向上するのか具体的に教えてください。よろしく願いいたします。

■事務局

バスロケーションシステムについては、通常の路線バスのロケーションシステムと同じように、大体どの辺りを走行しているであったり、何分くらいで到着するかという目安を利用者が確認できるように導入させていただいた経緯がございます。またAIシステムを導入したことにより、今までは電話の予約が主でありましたが、インターネットでも予約できるようになりました。また、運行を委託しているタクシー事業者から全システムが分かりにくいという声も頂いておりました、その辺りも含めてシステムを入れ替えたことにより、利便性向上に繋がったと考えております。

■会長

乗合い率が増えたとかそういうデータはありますか。

■事務局

A I システムを導入する前は時間便で運行しておりました。その時は時間便でしたので乗合い率が出ておりましたが、A I システムを導入してからはルートがなくなりましたので、現状乗合い率は出せないといった状況になっています。

■会長

システムで出せないのでしょうか。それとも乗合いがされてないということですか。

■事務局

乗合い率がシステム上で出せないと聞いております。

■会長

それはおかしいのでシステムの事業者に出せるはずだと言ってみてください。違う利用者が同じ空間に乗っている時間を出していただければ良いだけのはずです。

■事務局

運行事業者が社会福祉協議会なので、確認をしてみたいと思います。

■会長

高いお金を払ってあまりデータ出でこないのでは意味がないと思います。どうぞよろしくお願いいいたします。

それでは他に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えます。続いて二つ目の協議事項は「令和7年度事業報告について」です。はじめに事務局から説明願います。

■事務局

「資料2 令和7年度事業報告について」をご覧ください。こちらの資料では地域公共交通計画に位置づけた各施策の本年度の実施内容について御説明させていただきます。

1 ページ目をご覧ください。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きましては、今年度におきましても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、令和7年7月24日にJR水戸支社に対して要望活動を実施しました。要望内容は中距離列車の通勤、通学時の本数増便、特急列車の停車本数の増便等でございます。

次のページをご覧ください。施策 1 - 2 幹線交通の機能維持につきましては、県が位置づけている地域間幹線系統として、柿岡市街地を結ぶ林線に負担金を支出しています。こちらは地域間幹線系統で収支が赤字となった路線の中で、平均乗車密度が 5 人未満の路線については県から補助を受けることができ、その補助金の半分を市町村が負担することとなっております。今年度については林線が該当したため、県がバス事業者へ交付する補助金の一部を、市において負担することで、バス路線の維持に努めました。参考に令和 6 年度までの利用状況を掲載しておりますが、利用者数については若干ずつ減少している状況ですので、引き続き県および関東鉄道様と協力しながら路線の維持に努めてまいりたいと考えております。

次のページをご覧ください。施策 1 - 3 補助交通の機能維持・充実として、今年度の乗合いタクシーの利用状況について御報告いたします。運行時間帯としては平日の 8 時 15 分～18 時となっております、今年度については令和 7 年 1 月 31 日時点で 29,423 人となっております。また、1 日あたりの利用者数としては 145 人と前年度よりも増加傾向にあります。それに伴い、運行収入も増加していますが、人件費や物価の高騰により運行経費も上昇している状況ですので、来年度以降、運行手法の見直しを検討できればと考えております。

次のページをご覧ください。板敷山・羽鳥線（石岡市代替バス）の利用状況について御報告いたします。運行本数としては平日休日ともに板敷山～羽鳥線を 6 往復（12 便）となっております、今年度については 1 月 31 日時点で 11,749 人となっております。また、1 日あたりの利用者数としては 38 人と前年度よりも増加傾向にあります。また、運行経費についても年々増加傾向にあります。

次のページをご覧ください。関東鉄道さんで運行している板敷山羽鳥線について、市では「石岡市代替バス運行事業補助金」を運行会社へ交付し本路線の機能維持を図っておりますが、人件費や物価の高騰により運行経費が上昇傾向にあり、利用者数においては低迷していることから、今年度におきまして、運行便数及び運賃について見直しを実施しました。また、バス運転手の労働環境改善の観点から、バス運転手の勤務時間を短縮することも見直しをした理由となります。変更内容としては 6 往復 12 便で運行していた便数を利用実態調査の結果、グラフのとおり最終便 1 往復の利用者が少ない傾向であったことから、最終便を減便し、1 日 5 往復 10 便といたしました。また、運賃につきましても関東鉄道株式会社が運行する一般路線バスと運賃を同水準とするため、表のとおり初乗り 190 円から最高 560 円に改定を行いました。こちらについては道路運送法の規定に基づき乗合旅客運行の形態等を協議する石岡市地域公共交通会議、バス路線等の運賃に関する事項を協議する石岡市地域公共交通運賃協議会に諮り、協議の結果、承認をいただいております。

次のページをご覧ください。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、施策 2 - 1 バリアフリー化の推進につきましては、本年度も市内小学校において、交通バリアフリー教室及びバスの乗り方教室を実施しました。バスへの乗り方や降り方を学ぶとともに、ノンステップバスを使用した「車いす体験」や「高齢者疑似体験」をとおして、高齢者や障がい者の感じる不便さを体験し、「心のバリアフリー」の理解創出を図りました。本年度は令和 7 年 11 月 27 日（木）に石岡市立小幡小学校の 5 年生 11 名を対象に関東運輸局、茨城県バス

協会、関東鉄道さんと協力して開催いたしました。実施内容はバスの乗降り方法の説明及び体験、車椅子を使った乗降り体験、器具を用いた高齢者体験になります。開催状況の写真を掲載しておりますのでご覧ください。

次のページをご覧ください。体験を終えた児童の主な感想としましては、車椅子を動かすのが大変だった、介助している人が大変なことが分かった等の感想を頂きました。今回の教室を通して、多様な人々が暮らしやすい社会を作るためには、公共交通を乗る際も「お手伝いしましょうか？」等の声かけを一人ひとりが行うことが重要であるということ、児童の皆さんには学んでもらえたと思います。

次のページをご覧ください。施策2-3周知・広報活動の実施についてです。本年度は市内の公共交通を網羅的に整理した公共交通マップを作成いたしました。こちらは交通計画に基づき、公共交通の利用促進を図るため、誰もが容易に公共交通を利用できることを目的に作成しております。令和8年4月1日号の市報と併せて、市内全戸配布、また駅や公共機関への備え付けも予定しております。

掲載内容については概要面とマップ面の2面となっており、概要面については関東鉄道さんが運行している路線バスおよび高速バスの情報や時刻表、乗合いタクシーの情報、市や関東鉄道さんで行っている公共交通関係の各種支援制度、一般タクシーの情報、またこちらのマップは高齢者の方が多数使われることも想定されるため、スマホのグーグルマップを用いた路線バスの乗り方の案内等を掲載しました。マップ面については市内路線バスのルート図、系統一覧および石岡駅バスターミナル図、高速バスが停車する石岡駅バスストップの図、主な施設へのアクセスについて、またこちらのマップについては専用アプリでの配信も予定しておりますのでこちらの概要を記載しております。マップについては参考として本日資料と併せてお配りしておりますので後ほど御確認ください。

次のページをご覧ください。施策2-4モビリティ・マネジメントの実施についてです。茨城県公共交通活性化協議会と連携し、市内中学校に在学する3年生を対象にリーフレット及び路線バスへ現金100円で乗車することができる「バスお試し乗車券」の配布を実施したのになります。配布先としましては市内の公立中学校5校となっており、あわせて20名の方に利用していただきました。またバスの乗り方教室につきましても先ほど御説明した交通バリアフリー教室に併せて、関東鉄道さんの協力のもと小学校児童を対象に実施しております。

次のページをご覧ください。施策2-5通勤・通学者への支援制度についてです。遠距離児童及び生徒への通学費補助を所管課である教育総務課で実施しております。こちらについては通学距離が小学校にあつては4キロメートル以上、中学校にあつては6キロメートル以上で、バス通学児童生徒を有する保護者に対して、通学費の一部を補助する内容となります。今年度については前年度までとは異なり4カ月毎の申請でなく、年間を通しての申請方法に変更されております。年度末に申請者が増えることが想定されますが、3月1日時点で45名から申請があり、金額は1,026,000円となっております。

次のページをご覧ください。通勤・通学者への特急券補助・通学者への定期券補助になります。こちらについては人口創出課で実施しており、特急券については石岡駅又は土浦駅から柏

駅以降の特急券に対する手当を除いた金額の1/2（月額上限額：16,000円）、定期券については石岡駅を起点とした定期券に対する手当を除いた金額の1/3（月額上限額：3,000円）を補助しております。今年度については令和8年1月31日での件数のみとなりますが、定期券が358件、特急券については通学者が46件、通勤者が57件となっており、年々件数が増加している状況となります。

次のページをご覧ください。施策3-1他分野と連携した利用促進として妊産婦へのタクシー券の補助についてです。こちらについては子育て応援課にて実施しており、妊産婦を対象に、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の一部を補助しています。自宅から市外の医療機関間の往路及び復路にかかるタクシー料金を乗車1回につき、10,000円を上限に運賃を補助するものであり、今年度については1月31日時点で3件、53,700円を補助しております。

次の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として石岡ふれあいまつりにおいてシャトルバスの運行およびかしてつバス無料券の配布を行いました。今年度については春のふれあいまつりは来場者数18,000人に対してシャトルバスの利用者が1,139人、かしてつバス無料券利用者は455人でした。無料券利用者については年々増加傾向にあります。秋のふれあいまつりは来場者18,200人に対してシャトルバスの利用者は207人でした。

最後になりますが今回見込みとして報告させていただいた今年度の公共交通機関の利用者数、補助金利用者数等については次回、令和8年度の会議の際、令和8年度の事業計画とあわせてご報告をさせていただきます。なお、令和8年度第1回公共交通政策会議につきましては令和8年6月下旬頃に開催予定とさせていただきます。以上で説明を終了いたします。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。ただいま事務局から説明があったことにつきまして、御意見、御質問がありましたらお願いいたします。

それではみなさんがお考えのうちに2点ほど確認させてください。施策3-1の他分野と連携した利用促進についてです。妊産婦へのタクシー券の補助ですが、この補助の内容が1回の妊娠につき4回まで利用可能ということですが、この4回は4往復ということでしょうか。それとも2往復ということでしょうか。もし2往復なら足りるのかなと思ってしまいますし、10,000円で大丈夫かなと思うのですがいかがでしょうか。

■C委員

まず検診であったり出産とかの場合を想定しますと、検診は往復の利用が考えられますが、例えば流産の可能性があったりだとか、出産の場合は日のうちに行って帰ってくるということはほとんどないです。往復で使うとなると2回になってしまいますが、片道であれば4回ということで、定期健診や普通受診、または出産後のおおむね1か月後までにお子さんと一緒に受診する1か月健診で使うことを想定したような内容となっております。

また1万円で足りるかという点についてですが、足りない場合もありますが、これまでの実績を見ますとおおむね多い時でも3分の1以下となっており、数100円であったりとか多くても1,000円程度というような状況です。1回の使用における最高金額ですが、令和7年度の場合の実績ですと11,480円でした。ですのでおおむね費用はまかなえていると考えております。平均の場合、令和7年度は1回あたり7,883円です。しかしタクシーの信号待ちの時間であったり、通った道によって金額の変動が大きいこともあります。または4回まで使えるところ3回だけ使用して、あとは自分の車であったりとか家族の車で行ってしまいう方が多いです。また、来年度からは4回で4万円という上限に変える予定です。例えば1回あたり11,000円出た場合に、残りの1,000円は自己負担でしたが、11,000円まで出るように改善をいたします。

■会長

もっと改善してほしいと思った次第です。4回でいいのかなと思ってしまいます。つくば市はたくさん使用できたと思います。

■つくば市（オブザーバー）

タクシー券の回数については後で確認してお答えいたします。つくば市ではつくタクという乗合いタクシーがございます。実はこのつくタクも妊産婦に対しては乗車代を半額にして、なおかつ病院やクリニックをポイントとして御利用いただけます。

■C委員

少し補足をさせてください。つくば市さんの場合ですと、市内にそういった病院があると思います。石岡には市内で出産できる場所がないので、ほとんどが市外への利用になるという状況です。また自家用車の保有台数の状況等から申請をしてもほとんどの方が自家用車または家族の車での送迎になります。平均の利用回数としましてもここ数年で少ないときは1.6回、多い年でも3.3回ということで4回未満に収まっている実態となります。

■つくば市（オブザーバー）

今お調べした中では、妊産婦タクシーの利用費助成として電子チケットにて実施をしております。枚数につきましては補助金額としては20,000円ですが2,000円を10枚、それから4,000円を5枚、5,000円を4枚と分けて配布をしております。先ほどお話がありましたように、つくば市内にはそういう病院とかクリニックが多いのもひとつの理由かもしれません。

■会長

ありがとうございました。他にいかがでしょうか。

■N委員

何点かございまして、まず乗合いタクシーの見直しについてです。詳細については6月とい

うお話でしたが、先ほど会長からもあったようにデータをある程度揃えて御説明いただきたいなど思っております。交通計画策定時に乗合いタクシーの課題を皆さんに聞いたところ予約が取りにくいという話がありました。それが先ほどA Iで取りやすくなったというお話でしたが、それが解消されているのか確認を取るべきだと思います。予約を取れたのと断った場合が多分あると思います。そのあたりの断り率みたいなものを示していただきたいと思います。希望する人が実際に使えてるのかということは重要なことと思っております。実態として今どうなっているかというのを確認するという意味では、次回の会議でしっかり分析結果を示していただくとありがたいです。

2点目はバリアフリー教室の関係になります。私も参加しておりましたが関東鉄道さんのバスの乗り方教室を、通常はバリアフリー教室のみのところを一緒にやっていただきました。参加している児童にとっては勉強になったと思います。こちらについては来年度以降も実施するのかを確認させてください。

3点目は公共交通マップの関係になります。凄く良くできているという印象があります。の中でどうしても難しいのだろうと思いますが、時刻表がQRコードで掲載されていると思います。我々はQRコードでも大丈夫だと思いますが、高齢の方々に対しては少し時代に逆行してしましますが、時刻表の紙バージョンを発行したりというのも必要なのかなと思います。それはそれで費用が掛かってしまうと思いますが、そういった配慮もやはり必要なのかなと思います。

最後は2-5通勤・通学への支援制度についてです。遠距離児童通学費補助ということで、令和7年度から4か月ごとの申請ではなく、年間を通じての1年定期の補助になっているのかなと思います。単純に人数を見ると減っているように見えてしまいますが、これは人数が減ったのか、補助額が3か月ごとの補助と1年通じての補助で額が変わったことにより、使い勝手が悪くなり減ってしまっているのでしょうか。その辺りが分かれば教えていただきたいです。

■事務局

まず、乗合いタクシーの見直しにつきましては、御意見をいただきましたのでしっかり社会福祉協議会さんと連携して分析させていただいて、次回の会議で報告させていただければと思います。

続いて2点目のバリアフリー教室ですが、令和8年度につきましても実施する方向で予算取りをして、引き続き御協力を頂きながら実施したいと考えております。

3点目の公共交通マップにつきましては、我々も策定するうえで時刻表を載せるか載せないか非常に悩みました。しかし予算の都合上、時刻表の改定に合わせて毎年更新するのが非常に難しい現状もございましたので、苦渋の選択としてQRコードにて掲載いたしました。その中で二次元コードの使い方という内容を掲載しております。高齢者の方にも分かりやすく見られるような工夫はさせていただいているところでございます。

■F 委員

遠距離児童・生徒の通学費補助についてです。令和7年度については先ほど事務局から説明があったように申請を年間を通して1回の申請ということにしております。しかし全体の補助の対象者は昨年度と同様に80名から90名はいます。実際の補助金の支払いの手続きを済ませているのが3月1日時点で45名ということです。年度末になるにつれて申請が随時あがってきておりますので、結果的には昨年度と同様の人数になると考えております。

■Q 委員

乗合いタクシーの追加で実態としてどのような状況かをお話します。実はA Iシステムも2代目のA Iシステムでして、最初のA Iシステムと比べるとやはり性能が上がっています。まず第一に苦情が圧倒的に減りました。その理由として利用者の履歴が保てるようになったというのがひとつあります。以前は電話が鳴ると名前から住所まで全て聞かなくてははいけませんでした。新システムは電話番号で全部、地図も表示されますし、要は受付時間が短くなりました。それまでは電話をしてもなかなか繋がらないという苦情もありましたが、受付時間が短くなったことによって、苦情が減ったということでございます。

また、運転者側ですがナビの地図情報が飛躍的に細かくなりました。住宅地図の情報も参照できるようになりました。A Iの配車の優秀性もあって、1日あたり10人利用者数が増えているというのは、乗合い率も上がっているということだと思います。数値の方も精査していただければと思います。

■会長

元々ずっと電話でしか予約を取っていなかったのを、WEBでも予約できるようになったというお話がありました。要はWEB予約ができるようになったからそちらを利用する人が増えて電話する人自体が減っている可能性もありますよね。なので電話が繋がりがやすくなっているのかもしれないです。そういう数字も出していただくと次回以降また議論できると思います。また、通学補助の話になりますが、例えば高校生は朝はお父さんやお母さんが送るけれども、帰りは部活があったりとかで日によって帰る時間が違います。お父さんやお母さんがそれに合わせて仕事を切り上げられないから帰りは公共交通機関で帰ると思いますが、帰りのみの定期は無いはず。そういうことをバス会社さんも御検討いただいたり、補助の体制があったりすると、公共交通機関を使う高校生や中学生がもっと増えてくるのかなと思う次第です。アイデアにはなりますが、関連部局の方々は御検討いただければと思います。

■L 委員

事務局とオブザーバーの関係市町村の市にお伺いしたいと思います。以前は石岡でもコミュニティバス走ってましたけど、利用者が少なくなったことが理由で廃止になったと思います。周辺の小美玉市、かすみがうら市、土浦市、つくば市の4市はコミュニティバスが走っていると思いますが、乗合いタクシーは運行していないのでしょうか。また、石岡の場合は今後もコ

コミュニティバスは諦めて乗合いタクシーのみを運行するのでしょうか。その点をお伺いします。また、会長にお伺いしたいのですが、全国的にコミュニティバスの普及率と乗合いタクシーの普及率はどのくらいなのでしょう。

■事務局

委員がおっしゃるとおり、当市でも以前はコミュニティバスを運行しておりました。しかし、御利用される方が少ないので違った形で交通手段を提供するという事で、乗合いタクシーを始めた経緯がございます。現時点につきましても、コミュニティバスをこれから運行しようという計画は今のところございません。

■会長

オブザーバーの皆さんも一言頂ければと思います。

■小美玉市（オブザーバー）

小美玉市です。コミュニティバスは現在運行しております。乗合いタクシーにつきましては運行しておりません。検討も現在行っていない状況です。

■かすみがうら市（オブザーバー）

かすみがうら市です。コミュニティバスにつきましては現在のところ運行はしておりません。乗合いタクシーにつきましては十数年前から運行しておりまして、地域性とかを鑑みまして乗合いタクシーにて充実させていくという方向がございますので、次年度以降は台数を1台増やしながら運行していくという状況でございます。

■土浦市（オブザーバー）

土浦市です。コミュニティバスは運行しておりまして、乗合いタクシーにつきましては高齢者限定で行っているところでございます。

■つくば市（オブザーバー）

つくば市です。コミュニティバスの運行は行ってございます。また、同様に乗合いタクシーも運行しております。この理由につきましては、最初は循環型のコミュニティバスを走らせていましたが、TXの駅等がありますのでそこに直行性を持たせた路線再編を行いました。そうすると循環型で回っていたところにどうしても移動の空白ができてしまうことがありました。そのため改編をした平成23年の時に乗合いタクシーも併せて運行を開始して、現在に至ります。

■P委員

私からも御説明させていただきます。石岡市周辺の状況はそのような状況ですが、県全体の状況をお伝えできればと思います。詳細な数字はこの場にありませんが、どちらかという県

南の市町村さんはコミュニティバスを比較的運行されております。逆に北のエリアになりますと乗合いタクシーが多くなる傾向があるという認識でございます。県全体の傾向としてはそのような感じだと思います。

■会長

先ほどつくば市さんからあったように、1番上に民間のバス路線という乗客の運賃で賄える路線があり、それでは補えない箇所があればコミュニティバスを運行し、さらに補えない、人がまばらに住んでいるようなところはタクシーでカバーしようということだと思います。そのやり方の1つが乗合いタクシーという、予約をして安い運賃で乗れるタクシーです。ただそのやり方ができる箇所は実はタクシーの運転手さんがたくさんいらっしゃる箇所です。タクシーの運転手さんが少ないところも実はこの周辺にもあります。例えば市の中に運転手さんが7人しかいないところもあります。そういう状況になってくると、今度は運転手さんの生活を支えなくては行けないという思惑もあります。また、一括定額タクシーのような、乗合いシステムではなくて1回乗ると3,000円まで補助するようなやり方を行っている自治体さんもあります。全体的に茨城県内を比較すると乗合いタクシーはあまり収益性がないです。ほとんどの市町村がかけた費用の10分の1も回収できていない。これは非常に厳しい問題で、そこに対して首長さんがそれでもお金を出すぞと覚悟を決められるところと、そうでないところがあります。そこに対しての考え方で自治体さんが何をやるかが決まってくるんだらうなと思います。また都市計画の話からすると、人々の生活に足る行政サービスや買い物サービス、市民が暮らす住宅がコンパクトになっている街を目指すというようにこれから少しずつ時間をかけて街を変えていかなくては行けないと私自身は考えています。

■L委員

余談的な話になりますが、乗用車とかタクシーは定員が決まっています。バスも決まっていますが、バスとか電車で満員以上乗せて運行しているという話が昔ありました。その時の国鉄の回答が笑い話みたいな回答でした。今でも都市部を走ってる電車は1両定員が150人のところ2倍近く乗ってますよね。なんで150人で止めないんだと思ったら当時の国鉄はお客が勝手に乗ってくるから止めないという解釈だったみたいです。

この辺のバスはそんなに混んでないから問題はないと思いますが、そういう話がありました。

■会長

商売をする側としては費用をかけたくなくて、たくさんお金を払ってくれるお客さんがいらっしゃるのであれば乗車率200%、250%で走らせた方が収益性は高いです。ただ、ひとつはそのサービスの悪さによって路線から離れてしまう人たちが出るものだから、鉄道会社はそういった人達を離れさせないように、車内は空いて快適に通勤できますよというようにサービスを一生懸命高めています。こういうところを目指すことが、首都圏で起こっている色々な私鉄の競争に繋がっていると思います。

■L 委員

この辺りだとつくばエクスプレスは相当お客が増えていますよね。車両も8両にするとか聞いたことがあります。

■会長

元々8両を目指して、駅の構造も8両に対応できるように設計されているというお話を昔の鉄道建設公団の方から伺ったことがあります。今は6両ですが朝のピークの時間帯は上りも下りもたくさん乗っているの、うまくいっている鉄道だろうと思います。それでもやはりそれから8両化するにあたり、この間運賃も上げてしまったのでその分をどうやって賃金に還元していくかという話です。

■L 委員

つくばエクスプレスの延伸の話になりますが、運行会社は秋葉原から都心の方に向かう方は乗り気でしたが、つくばから土浦とか石岡の辺りへの延伸は乗り気ではなく、計画が延びたらしいですけどどうなのでしょう。

■会長

客観的な事実だけ申し上げると、秋葉原から東京までの延伸は国が決めた政策答申に書いてあることです。これも十分な費用に見合う収益、便益があるかというチェックはしなきゃいけないです。そういうことを今取り組み始められている段階だと伺っています。つくばから伸ばすという話はどこにも実は公式には書いていないです。茨城県の中で伸ばしたいねという話がある段階です。まずは私は第一弾だと思っていますが、まずは土浦まで伸ばしてみましようということを推進していくと県が決めた段階だというふうに私は認識しております。

■P 委員

少しPRになってしまいますが、つくばエクスプレスの県内延伸に関しましては、会長が仰ったように県で高唱的に発表をしているところでございます。L委員につきましては、色々とお聞きしたい点がございましたらいつでも説明に伺います。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。

■S 委員

少しお聞きしたいのですが、石岡市の乗合いタクシーは現状だと住民しか利用できないのが現状だと思います。茨城県全体でもやはり同じような状況なのでしょう。いわゆる観光客を含めた外部の人が乗合いタクシーに乗るということは可能なのでしょうか。石岡市の現状を考

えたときに特に八郷の方ですが、交通インフラが圧倒的に悪いです。観光客の方が石岡駅で降りて八郷の方に行きたい時に交通インフラも全然ありません。タクシーで駅からフラワーパークまで行くと片道で5千円以上かかります。そういう状況を考えたときに、より観光客を呼び込んだりとかという部分に利用できないものなのかなということのを常々考えております。その辺りを確認させていただければ思い、発言させていただきました。

■事務局

石岡市としては現状、乗合いタクシーはあくまで公共交通を補助するものとして運行させていただいております。交通不便地域の解消と移動手段の確保を目的として社会福祉協議会さんに運行いただいております。観光目的となりますと乗車する14日前から予約できますが利用にあたっては事前に登録をしなければならない現状もございます。現状としてはなかなか観光目的で使うのは難しいのかなというのが現状だと思います。

■P委員

せっかくなので県からも少し補足させていただきます。乗合いタクシーは各市町村さんで色々試行錯誤をしながらやっておられますが、市民限定という使われ方が多いと思います。しかし、太子町ではたくまるという乗合いタクシーがありますが、こちらは町外の方も自由に使えますし、観光で訪れた人も自由に乗ることができます。その辺りの情報については是非今後石岡市さんとも共有していきたいと思っております。

あとは観光以外にも市内の企業に訪問するような方等についてもどういったら移動しようという声を多く各地で聞きますので、そういったところも課題なのかなと思います。

■会長

石岡市もですが乗合いタクシーは基本ワゴン系だと思います。ですが、例えば土浦市さんはこのワゴンでバスと称してコミュニティバス走らせており、マックス8人しか乗れません。それを定時運行していますが、こういうやり方も1つはあるのかもしれないね。JRの発着に合わせて駅を出るようなタイプで、皆さんを目的地まで連れていくようなタイプもあり得るかもしれない。また、時々ローカルな観光地に行くと観光タクシーなるものがありますね。1時間でいくらか、3時間でいくらかという時間貸しは運行するにあたり、特別な免許とかは必要になるのでしょうか。場合によっては運転手さんとお客さんだけの契約なのかもしれないですが、そういう方法はあるのでしょうか。

■P委員

いわゆる観光タクシーというのは、観光地を回るにあたり、タクシー会社がルートを設定して認可を受けるというものです。時間借りよりも安く設定でき、営業的割引みたいな意味合いがあります。タクシー会社さんがやるぞと決めていただかないと運行できないというところがあります。

■会長

そのほか、いかがでしょうか。

他にないようですので、最後に私から1つお伝えさせていただきます。乗り方教室、バリアフリー教室についてはお子さんに色々勉強していただく機会を作っているのですが、これは継続してほしいと思います。しかし先ほどもお伝えしたように、公共交通やバスに乗ってもらうという観点でいうと、ひよっとしたら高齢者の方々にバスの乗り方を教えてあげる機会も必要ではないかなと思います。老人会のようなものがあれば、イベントのひとつとしてバスの乗り方教室を開催するというのも検討いただければと思います。

それでは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「その他」といたしまして、事務局より説明があるようですのでよろしくお願いたします。

■事務局

その他といたしまして資料3「公共交通機関における運行本数等の変更について」をご覧ください。市内公共交通において、令和8年度から変更になる案件についてご報告させていただきます。まず路線バスについてです。路線バスについては資料のとおり、石岡土浦線の区間廃止、かしてつバスの運行ルート見直し、市内路線の時刻表の改正がございます。

次に石岡市代替バス（板敷山羽鳥線）についてです。こちらは資料2でもご説明させていただいたとおり、運賃の値上げおよび減便がございます。

次のページをご覧ください。石岡・やさと観光周遊バスについてです。運行時期の見直しが予定されております。現行では年間を通して土日祝に運行されておりますが、閑散期を除いた4月～12月に変更を予定しております。また1日乗り降り自由で利用することができる1日フリーきっぷの値上げが予定されており、1,000円から1,300円となる予定です。

次に茨城空港へのアクセス向上策として、茨城空港利用促進協議会さんと関東鉄道さんにて石岡駅から茨城空港への直行バスの実証運行が来年度予定されております。こちらについては実施時期や運賃およびルート等の詳細が確定次第、来年度の交通政策会議にてご報告させていただきます。

最後に詳細な内容を関東鉄道のH委員(代理)様よりお配りした別紙の資料を用いて御説明いただきます。よろしくお願いたします。

■H委員(代理)

承知しました。まず説明の前に今の現状、関東鉄道の現状について御説明させていただきます。弊社、自動車事業の現状なのですが、自動車事業の最大の課題は輸送の原動力となる運転手不足でございます。弊社は県南地域から県西地域を路線バスならびに高速バス、貸切バスを運行しています。従業員数が653名おりますが、その中で路線バス、高速バスや貸切バスを運行する中で、充足率が8%不足しております。8%といいますと46名不足というところで

ざいます。弊社においても、賃金体系の見直しや入社試験制度の充実などの待遇改善を実施しているところでございますけれども、なかなか運転手不足というものが解消できないというところでございます。全国的に騒がれている運転手不足においても、弊社においても乗務員の平均年齢においては56.6歳という年齢層でございます。昨年より1.8歳上回っているという状態でございます。新規採用においても、40代50代の運転手が入ってくるという状態の中で、年齢層が高まっている状態の中で、今後5年度10年後、路線バスが維持できるかというのが非常に危惧しているところでございます。

また、事業においても収支構造の変化について説明させていただきますと、一般の乗合いバスは当然ながら色々な御説明がありましたけれども、少子高齢化やマイカー依存型の社会の進展によって利用者が減少の一途をたどっている状態でございます。また、近年の物価高騰ならびに人件費の高騰などで運行経費が非常に上がっている状態でございます。弊社においても全路線の運行、一般路線バスの運行の7割は赤字です。そのような状況の中で一般路線バスの赤字の補填を高速バスだったり、貸切バスの利益で補う収支構造になっておりました。しかし運転手不足もあり、2019年度と比較しますと高速バスにおいても約8割の運賃収入に留まっているところでございます。貸切バスの運行においても当然ながら運転手不足等々ございまして、新規受注並びに既存の契約を手放さざるを得ない状況まで至っております。

また、持続可能な公共の構築に向けてですが、運転手不足というところが特に2024年問題で騒がれております。運転手の働き方改革です。長時間労働、拘束時間等の制限がある中で、その法令に則って乗務員も重視しなければならない状態でございます。その中で、弊社関東鉄道においても、各種つくば市様のコミュニティバスだったり、定期路線バスにおいても減便または廃止を行っているところでございます。

また、弊社においても2024年の3月に、消費税改定以外において27年ぶりに運賃改定を行いました。運転手の人件費、収支構造の健全化に、経営を安定させることも含めた中で、実施しているところでございます。

以上のことから、当社の交通網の部分を有効に活用して公共交通を持続可能にするとともに需要に基づくバス路線の改善、最適化が必要なのかなと考えます。また、コミュニティバス等とも併用して運行することもあるとか、各自治体と連携して路線バス的一种ということに努めて頂きたいと思っております。

それでは資料の説明をさせていただきます。バス路線の区間廃止のお知らせとなっております。まず、石岡駅からかすみがうら市、土浦市を通っている、土浦行きの路線でございます。こちらの一部分の石岡市—かすみがうら市の区間、土浦市の区間において、減便、廃止をするような形でございます。またBRTの路線、石岡駅から新鉾田まで運行しているところではございますが、新鉾田から玉造駅間の利用者がやはり極少ということも含めまして運行区間としては石岡駅から茨城空港ならびに小川駅の運行ということで区間の廃止となったところでございます。

資料の2ページです。かしてつバス、茨城空港連絡バスの4月1日以降の時刻改定はこちらのとおりでございます。今後、茨城県の方からもお話がありました、石岡駅から茨城空港の運

行につきまして、飛行機のフライト時間の延長なども色々ございまして、変わっていく部分もあるかと思いますが4月1日からのBRTの運行状況を掲載させていただいております。

また、石岡駅から林、柿岡車庫までの路線については、当然ながら小学生や学生さんたちの移動の手段として使用されているところではありますが、一度全便運行時刻や運行回数を変更し、運行を行うところがございます。また、柿岡車庫から中貫、土浦駅行きは平日4便ほど走っていましたが、学生さんや通勤の足は何とか残そうという考えの下に2往復の運行を死守したというところがございます。その他、ヒルズガーデン美野里の区間は全面廃止となっております。

次は事務局からも報告がありました、板敷山羽鳥駅線についてです。乗務員の拘束時間、この業務を行うために14時間40分かかります。働き方の観点から見ますと、運転手が働ける拘束時間が15時間未満、14時間の勤務は週3回までという決まりがあります。毎日毎日走るものなので、運転手が不足している中で継続していくことが難しいです。そのため利用者が1番少ない最終便を石岡市さんとの協議の中で削減させていただいたということがございます。当然ながら今まで利用されている方に不便が生じていることも認識しているところではありますが、やむを得ず削減させていただいたところがございます。また、板敷山羽鳥駅線についても、今まで運賃の金額が初乗り170円という金額ではありましたが、初乗り運賃を190円とさせていただきまして、運賃の改定とさせていただきたいと思っております。

最後になります。S委員からも問題点の指摘があったと思っております、観光周遊バスにおいても収支構造が非常に赤字の路線でございます。特にフラワーパークにおいては春バラ、秋バラが見れる、4月、5月、6月、10月、11月、12月の時期は非常に来訪者が多く来られるところでございますが、それ以外の時期はなかなか利用者が少ないという状況がございます。収支構造として赤字の解消が難しいと、関係各所の皆様も非常に優先的に使っていただいているところではありますけれども、なかなか収支構造が厳しいという状態の中で、今までフリーきっぷが1,000円で販売されていたところ、運賃を1,300円に上げさせていただきます。観光周遊バスにおいては、つくばエクスプレスのつくば駅からフラワーパークに赴きたいという御意見がございますが、なかなか定期的な路線バスの運行ができないという状態でございます。簡単でございますが御説明させていただきました。よろしくお願いたします。

■会長

ありがとうございました。なにか御意見等ございましたら伺いたいと思っております。

まずは私からになりますが、今日初めて気が付きましたが、観光周遊バスのバス停は高速バスの乗り場にもあるんですね。高速バスでやってきてそのままこの周遊バスに乗れるのでしょうか。

■事務局

はい。乗れます。

■会長

東京から来た人が石岡駅経由じゃなくても観光地へ行けるということをどこかでアピールできると、もっと首都圏からお客さんを引っ張ってこれると思います。必ずしも石岡駅だけじゃないぞということですね。そのほか、いかがでしょうか。

－特になし－

■会長

特に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7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。