

令和7年度第4回常総市公共交通活性化協議会 会議要旨

■開催

令和8年2月17日（火）10:00～11:45 常総市役所議会棟2階大会議室

■出席

委員：坂巻委員（女性団体じょうそう事業委員会），篠崎委員（自治区長連絡協議会），草房委員（常総地区交通安全母の会連合会），尾上委員（身体障がい者福祉協議会），高橋委員（シルバークラブ連絡協議会），中村委員（市議会），石塚議員（市議会），◎鈴木委員（筑波大学），柿本委員（茨城運輸支局），小菅委員代理（茨城運輸支局），伊藤委員代理（県交通政策課），藤原委員代理（常総工事事務所），前島委員（常総警察署），室田委員代理（関東鉄道(株)鉄道部），廣瀬委員代理（関東鉄道(株)自動車部），古賀委員（一般社団法人茨城県バス協会），相山委員（(株)アイヤマ観光），松村委員（茨城県ハイヤー・タクシー協会，(有)三妻タクシー），谷田部委員（関東鉄道労働組合），浅野委員（市商工会），細谷委員（市社会福祉協議会），小淵委員（副市長），小林委員（市長公室長），川沼委員（総務部長），秋葉委員（福祉部長）

※◎：議長

事務局：神達都市計画課長，坂巻課長補佐，佐賀主査兼係長，田村主事（記録者）

■内容

【報告】地域公共交通調査等事業について

【協議】公共交通の再編案について

■協議内容（◆：議長，●：委員，▲：事務局）

開会 10:00

【報告】地域公共交通調査等事業について（資料1）

▲：配布資料に補足して，計画策定に関し今後の進め方について投影資料でご説明する。次期地域公共交通計画は国交省のアップデートガイダンスに基づいて作成する予定であり、今回の報告内容は、計画書のうち参考資料のような部分となる。スケジュールとしては、協議会は次年度も4回程度開催予定であり、第1回（6月）に骨子案、第2回（9月）には素案をお示しする。関係者協議を経て第3回（12月）に再度協議会にお諮りし、パブリックコメントを実施後、第4回（令和9年2月）で最終的に計画案の承認をいただく予定で進めていく。

- ◆： 資料１ P37までの基礎資料は、計画書の前半部分に相当するものか。
- ▲： 国交省のアップデートガイダンスに沿った形で、計画書は30ページ程度でのとりまとめを考えており、今回の調査結果は計画書の本編ではなく資料編として想定している。
- ◆： 資料１でいうと、P38からの「ニーズの実態・課題の整理」が計画書では先にきて、P37までの基礎資料部分は後ろになるということか。
- ▲： ご認識の通りです。
- ： アップデートガイダンスの中でもデータ分析を推進しているところであるが、資料１ P38に「ＪＯＹＢＵＳは「利用者のニーズ」、ふれあい号は「どの時間帯のどのエリアからどのエリアへの需要に対してリソースが不足しているのか」を明らかにするとあるのは、今年度の成果に加えて次年度も引き続き調査を行い、利用者のニーズをさらに掘り下げるという理解でよいのか。
- もう１点は周辺自治体との連携について、自治体間の移動は重要であるが１自治体だけでは解決が難しいので、国交省でも連携を推奨している。現時点で今後の方向性などがあれば教えていただきたい。
- ▲： ２点ともこの後の協議事項で詳しく説明するが、１点目については次年度も検討を継続する。ＪＯＹＢＵＳは、アンケート結果（資料１ P23）から、利用者が最も重視するのは運行本数であることがわかったため、そのニーズを満たすよう見直しを行う。ふれあい号は昼休憩の時間帯に時間的空白が生じており、現状の３台体制ではニーズに対する供給が難しい。AIオンデマンドシステムの導入により効率化されお断り件数は減ったが、一方でタクシー事業者の負担の増加も課題と認識している。交通空白地区を指定して何か検証をしていければとも考えている。
- ２点目の広域連携については、現状、路線バスの維持が難しくなっているが、地域にとって重要な資源であるためルートを持続していく考えのもとで近隣市との連携を検討している。現在はつくばみらい市のコミバスが水海道駅に乗り入れており、４月から坂東市のコミバスが乗り入れる予定となっている。つくば市とも連携を進めていければとも考えている。
- ： スケジュールについては、協議会やパブコメ後の修正に時間を要し、後ろ倒しになることがよく見受けられるので、整った項目から協議会に示してほしい。
- ： ＪＯＹＢＵＳの現在の問題点を解決しないまま計画だけが次の段階に行くことを懸念している。市民の意見は反映されるのか。
- ▲： 今までのご要望等について何もせずに計画だけを策定するという決意ではなく、大事なものは政策だと思っており、ご意見や利用状況を受けて再編の検討をしていく。本来であれば計画策定後に再編を実施していく流れとなるところだが、ふれあい号もＪＯＹＢＵＳも大変厳しい状況であるため、計画策定を待たずに、まずはできるところから再編をしていくような形で考えている。
- 具体的には次の協議事項で詳しくお話しするが、今年の秋に、ＪＯＹＢＵＳは利用状況があまり伸びていないルートを休止し、現在の13ルートを４ルート程度に集約することを考えている。併せてふれあい号は１台増車できるように検討を進めている。

- ◆： 課題の中で常総線について言及されていないが、広域幹線軸であるため、課題1の中で位置付けていただくようお願いしたい。

【協議】公共交通の再編案について（資料2）

- ： JOYBUSは時間通りに来ないため利用をやめたという声も聞く。そうした市民の声に対しての改善なく、利用者数が少ないからとルートを削減するのみでは、再編しても想定ほど利用が増えないとまた無くなってしまうのではないかと心配している。また、大きな道を通るルートだけになってしまうと、高齢者はそこまで行けないのでさらに利用が遠のいてしまうのではないか。

- ▲： 事業開始時は可能な限り市内全域を回る方針で13ルートを設定したが、実際に運行する中で、ある程度利用されているエリアと全く厳しいところがあり、3台で全域を回るルート設定の維持は難しいため、比較的利用の多いところを重点的に走るよう見直しを考えている。バスの特徴は一度に多くの方を運ぶ大量輸送であり、その特徴を活かすため、利用が多いところへの集約と、広域的な路線を考慮した位置付けの整理を考えている。

ふれあい号は利用者の86%が70代以上の高齢の方で、最も多い行き先であるきぬ医師会病院でも利用者数は1日あたり6人であり、その他の場所は1日に2人未満となっている。こうした状況から高齢者の利用に関してはバスの車体で地域を回るよりも、ふれあい号のタクシーの車両で賄う需要だと考えており、バスを集約する代わりに、ふれあい号を1台増車することを検討している。

- ： バスの利用者が増えるように、目的に応じて4ルートに変えることは大変良いと思う。また、ふれあい号の料金については現在250円だが、仮に500円となると往復1000円となり、70歳以上の方が通院などに使うには高いと思う。

- ▲： 令和6年度現在、県内44自治体のうち30自治体がデマンド交通を導入しており、デマンド交通の料金体系については、30自治体のうち27自治体が当市と同様の定額制であり、その他には、距離に応じた料金とする距離制が1自治体、出発地のエリアと目的地のエリアに応じた料金とするエリア制が2自治体ある。定額制の自治体の中では当市の250円が一番安く、一番高い自治体では700円である。今後、様々なご意見をいただきながら検討して参りたい。

- ： 以前にも言ったが、市民にはバスの乗り方があまり知られておらず、乗り方さえわかれば利用者が増えると思っている。たとえば、鉄道で小絹まで行き、そこからJOYBUSに乗ってあすなろの里に行けば一日遊べるということが知られていない。そういったことがわかる冊子を作ってほしい。

料金は事業開始当初から変わっていないので、金額の変更はやむを得ないと思うが、250円が500円になると倍なので、市民は急に高くなったと感じると思う。ふるさと納税でいただいた寄付なども予算として活用できたらいいと思う。

- ▲： 現在のJOYBUSは曜日別運行であり、利用できる曜日が限定されていることから、利用例の周知が実施しにくいところがある。皆様の移動手段の選択肢の1つとなるためには、毎日ある程度の

水準で運行する必要がある、今回の再編に至った。まずは供給体制を整えたうえで、様々な交通手段を組み合わせた案内をしていきたい。

●： JOYBUSの利用者数は三妻小学校児童の利用分を除くと相当少ないと思うが、休止判断の基準とできるほど各路線の利用者数に差はあるのか。

▲： バスが本来持つ特性を活かせる運行を目指し、利用者がいるところをまずは重点的に走らせていきたい。ご指摘の通り現在は三妻小学校児童の登下校利用が一番多い状況であり、それに次ぐ利用者数となっている日曜日小絹駅ルートを運行継続の対象とした。また、豊岡町の横曽根地区から水海道駅の区間での利用が毎回見られているため、豊岡・菅生ルートと内守谷・坂手ルートのうちから短い区間を設定している。

石下駅周辺のルートはなかなか厳しい状況ではあるが、その中でも利用がみられるところでこのルート案を設定した。将来的につくば市方面を考えた際に現在の路線バスのルートとあまり変わらない形で考えている。

●： 広域連携は行政でやらなければならないことだとは思いますが、民間路線バスが利用者の減少や運転士不足により廃線となっている状況で、コミバスとして市でまた運行するのはどうなのかと思う。

また、ふれあい号は、自分で運転できず歩くのもやっとという状況で病院や買物等の最低限の外出のために利用している方も多い。件数が増えて運転手の負担も大きくなっている。バスとは違ってドアツードアで利用できるのも、全く別物としてはっきりと区別をつけていただきたい。

三妻小に関しては、バスのダイヤに合わせて下校時に子供たちが長時間待機する状況も続いている。元々利用していた路線バスが廃線になったのだから、スクールバスを利用できるように教育委員会との連携をお願いしたい。

▲： JOYBUSとふれあい号の利用者ターゲットを分けているのはまさにその考え方であり、バス停への移動や待ち時間が厳しい高齢者等にはふれあい号を利用して頂きたいと考えている。

ふれあい号は運転手の労働環境の緩和を図りながら、利用者の利便性の向上を目指す。今回は試験的に1台増車し、さらに必要性が見込まれればさらに増車も検討していきたい。

JOYBUSは利用者が多い市街化区域や用途地域などの人口密集地をつなぐインフラとして、最低限1時間1便をとれるような状況を目指す。当市は鬼怒川で東西が分断されており、鉄道は東側を通っているので、西側の密集地から東側の中心地や常総線に繋いでいく考えで大きくかじを切りたい。利用対象者を絞って様々な手段を提供し、うまく公共交通を使っていただけるよう周知も併せて実施していきたい。

◆： 今の話は立地適正化計画とも深く関係するので今後も資料で示してほしい。

●： 4ルートしか残さないことはもう決定なのか。

▲： 決定ではなくあくまでも事務局案であるが、これをベースに細かいところの調整をしていく形で考えている。

- ：例えばデイサービスの送迎車などで、JOYBUSとふれあい号の間のような感じで、幹線道路だけでなく地区内にも入れてある程度自由度のある交通手段があれば理想的なのではないかと思う。
 - ▲：そのような事例も全国にあり、福祉輸送車両が空いている時間帯のデマンド化や、HONDAのAI自動運転など様々な交通手段の導入を検討していけたらと考えている。
 - ：これで終わりではなく、こういった手段をとにかく試験的にやってみて利用状況を確認していく。また一方でふれあい号の料金の改定についても、エリア制などを検討し、様々な施策を組み合わせで進めていく必要がある。今回の案についても、まずは1歩前に進むための提案としてご理解いただきたい。
 - ◆：他にご意見がなければ、承認ということでよろしいか。
- ⇒ 承認

その他

- ◆：道の駅常総からつくばセンターへの路線バスが今年度末で廃止になることを受け、それを補完するために、つくば市のコミバスにおいて今年4月からバス停「グッドマン常総2」が新設される。それに伴い先月運賃協議が実施され、本協議会からは市民の代表として篠崎委員にご協力いただいた。

閉会 11:45