

令和4年度第2回茨城県地域交通政策推進協議会交通計画分科会 議事録

【開催日時】 令和4年9月1日（木） 10：30～11：50

【場 所】 茨城県庁 11階共用 1104 会議室（Webex によるオンライン併用）

【出席委員】 出席 18、欠席 1

会場出席（9）

岡本会長、北村委員、川上委員、出野委員（服部委員代理）、松上委員（白鳥委員代理、小林委員代理）、任田委員（飛田委員代理）、吉田委員、林委員（白戸委員代理）

オンライン出席（9）

安島委員、軽部委員（菅谷委員代理）、青木委員、古郡委員（三浦委員代理）、日置委員（前島委員代理）、大館委員、小川委員（小川委員代理）、松木委員、仲野委員

【事務局】 茨城県政策企画部交通政策課 寺田課長、富山副参事、山浦課長補佐、山田

【次 第】

1 開会

2 議事

茨城県地域公共交通計画について

（1）計画案骨子の概要

（2）地域間幹線系統の維持確保の考え方

3 閉会

---

1 開会

2 議事

（1）計画の概要について

○事務局

（資料説明）

○委員

3 ページの役割分担において、実際は県も市町村も財政支援していただいているのですが、国だけに「財政支援措置」が記載してあって、県と市町村になぜ書かれていないのかという疑問があります。

また、同じ役割分担において、県民と事業所に対するアプローチについて、後の課題と

か方針とかにないような気がします。一番大事なところはここなんじゃないかという気がして、乗っていただくということを引き出していくためにどういうことをやっていくのか、ということがないように思いました。

#### ○事務局

役割分担の中で、県、市町村に財政支援という表現がないというご指摘について、前回指針の役割分担として書かせていただいています。包括的に、地域公共交通の確保維持と書いていますが、ご指摘のとおり、県、市町村においても財政支援をしているところですので、そこを踏まえて記載したいと思います。

もう一つ、県民や事業所の役割が一番大事ではないかのご指摘をいただきましたが、委員がおっしゃるとおり、事業者と行政だけでやっていくことは非常に苦しい状況になってきていますので、今後、企業や県民の方の意識醸成やそのための施策、例えば、取組に関する情報提供とかイベントの実施とか、そうしたことも計画に織り込んでいきたいと思えます。なお、昨年度はイオンモール土浦で実施しましたが、今年 24 日、25 日にイオンモール水戸内原において、乗り物大集合というイベントを実施いたします。

#### ○委員

県には、県民や事業者の方に対して、公共交通のあり方とか大切さとかを知らせる良い手段として月 1 回出している「ひばり」があります。「ひばり」では、果物やお酒の紹介や、県の施設の案内などがありますが、公共交通について出てくることはほとんどありません。具体策の一つになるといいのですが、「ひばり」を活用しアピールしていくというのは大事だと思います。よろしくお願いします。

#### ○事務局

掲載枠の競争率は高いですが、これを載せて欲しいという情報があればなるべく早めに寄せていただいて、載せられるものについては検討していきたいと思えます。

#### ○委員

個々の事業者のことではなくて、全体として、今、公共交通の課題はこういうことであるといった特集のような感じで、2 ページぶち抜きでとか、そうしたことをやっていただくと非常にいいと思えます。公共交通に乗っていない方というのは、公共交通に対する意識はないと思うのです。「公共交通大切だね」ということを引き出していかなければならないと思えます。

#### ○事務局

方法についていろいろ勉強させていただきます。

○委員

以前、ある市では1年間、市報のコーナーを確保して、最初は「こんなにバス利用者が減っています」というデータを見せることから、「こんな取組があります」、「こんなことで悩んでいます」ということを、毎月載せてもらったという事例があります。市町村だと、生活に密着しているので割と読んでもらえるのかもしれませんが、「ひばり」でもこれは大事なことなのだろうと思います。心配されている方も多いと思いますので、シリーズとして確保する方向で動いていただけたらいいかでしょう。

○委員

地域間幹線系統の優先順位をつけてこれをどうしていくのかや、コミュニティバスと路線バスの共存など、いろいろ書かれていることがありましたが、細かい実現のための取組や、自治体のコミュニティバスと路線バスの共存について、県がどういう関わりをして、それが市町村に落ちて、どう具現化していくのかといった道筋は、この計画には含まれないで、次の次元の話ということになるのでしょうか。その辺がないと、計画の実現性がないというか、最終的に地域間幹線系統を分析して、これは広域性がないから切ります、といった端的な議論に陥ってしまうのではないかという懸念が少しありますので、その辺の考えをお聞かせいただけますでしょうか

○事務局

地域間幹線系統の話ですが、まず全体の話として、こういう社会状況の中で、地域間幹線系統のお客を増やす努力は、関係者で一生懸命やらなきゃいけないだろうと思っていますが、そうは言っても、そのままではなかなか難しい面もあるのではないかと考えています。例えば、路線の長い短いだけではなくて、どういうところを通っているか。例えば、ニュータウン中心の路線であれば、30年40年も経てば、ニュータウンの住民が高齢者になり定期のお客ではなくなるとか。そういった中で、果たして今までのやり方を続けられるのかということ、我々としても投げかけさせていただいたようなところ。実際にいろいろな評価をしてみて、弱点があれば弱点を補うための取組をしてみて、「やっぱりこのままじゃ無理だよ」となれば、傷が浅いうちに早めに手を打つ。最後に廃止協議でバタバタするようなことは避けたいと思っていて、評価やそれを踏まえた方向性の打出しについて出させていただきました。

2つ目の路線バスとコミバスの関係については、具体的なことは、我々としても模索しているような段階ではあります。市町村には市町村の考えがあり、住民からの意見に応じてコミュニティバスを持っていきたいという気持ちがあるのは分かります。ただ、運賃や本数も違って、違うものが併存しているのも果たしてどうなのかと。一方で、例えば龍ヶ崎市のように、市内は路線バスもコミバスも一律の運賃にして共存している事例もあります。それぞれの地域とご相談させていただいて、どういう形であればうまく両者折り合いがつかないかなど、事例なども参考にしながら考えていきたいと思っています。計画の中で

はそこまで具体的に書けないかもしれませんが、取り合いではなく相乗効果を発揮できるような形に整理できたらいいと思っています。

#### ○委員

地域間幹線系統は、乗っていないから廃止という方向ではなく、生かしていく方法も検討しつつ、それでも駄目なら、ということで理解しました。

コミュニティバスとの関係ということでは、我々は路線バス運行者でもあり、コミュニティバス受託業者でもあり、市町村に対して非常に苦しい立場でもあります。県において、ある程度、路線の整理や棲み分けについてリーダーシップをとっていただければ。是非ともよろしく願います。

#### ○事務局

路線を曲げるとか切るとか、そういう議論だけではなく、先ほどの事例のように、サービス提供をどうするかということも含めて、どうやって共存や折り合いをつけられるかということもあるかと思えます。確かに、路線バス、コミバスどちらもやっていて板挟みになってしまうということについて、事情は分かりました。市町村もおそらく同じことを考えていらっしゃるかと思えます。その辺りも、交通会議などの場で、機会があればご相談とかご提案とかできればいいと思っています。

#### ○委員

私から7点ほど意見、指摘させていただければと思います。

前回の第1回分科会の際に、まずは、広域交通をどういうふうに考えていくのかということがあって、それから幹線系統などいろいろな交通モードの議論をいただきたいということをお話させていただいたと思います。いただいた計画案を拝見していても、正直、幹線系統の話が中心になってしまっています。鉄道に関しても、国が提言を出していたり、JR東日本が収支の状況を発表されたりしていて、茨城県でも水郡線が厳しい線区として該当していたと思います。鉄道にも課題がある中で、こうした広域交通をどうしていくのかということはこの計画の中で触れていかないと、公共交通として、茨城県はバスを中心にやっていくのかなという見られ方をしてしまうことを懸念しています。

#### ○事務局

ご指摘いただきましたとおり、骨子の中では、鉄道に関する記述がほぼないものになっています。ただ、計画を作る大前提として、バスと鉄道は、広域的な移動を支える主な移動手段であるという認識には全く変わりありません。昨今の赤字ローカル線の収支の公表などの動きもありましたので、その辺りも書き込む形で考えています。

#### ○委員

2点目は46ページ。地域幹線系統補助については、計画との連動化により、地域公共交通計画に位置付けないと補助が出ないのですが、茨城県として、全ての路線の補助を行い、その後にPDCAを回していくということなのか、それとも、ある程度PDCAを回してから位置づける系統を明示していくのか。どちらなのか分からなかったので、教えてくださいませんか。

○事務局

50ページのPDCAサイクルのところに、4つほど手順を記載しています。最初に系統を評価し、この時点における系統の特徴などを踏まえて今後の取組の方向性をそれぞれ分類し、それに基づいて5年間かけて取り組んでいく流れを考えています。年々、市町村と連携しながら取組み、改善策を施しながら、どれだけ改善したのか結果を確認しながら、5年間かけて達成していく段取りを考えているところです。

○委員

スタートの時は、今ある系統については、とりあえず全部載せるというイメージということでしょうか。

○事務局

はい。

○委員

49ページの目標については2点あります。

まず、例えば、収支率や年間利用者数のような数値的なものは、具体的な数字で目標を立てていただきたいと思います。そうしないと、実際に計画がうまくいっているのかどうかということが、なかなか客観的に評価できませんので、ぜひ入れていただきたいと思います。

もう一つ、目標の9つのうち、後半の事業の導入については、どちらかという計画の目標というより、5章の具体的な事業に書くべき話だと思います。やったかやらないかという話なので、目標とは少し違うのではないかという印象を受けました。

○事務局

貴重なアドバイスありがとうございます。ご指摘のとおり、現時点では考えられる目標を項目として列挙したものになっていますので、計画案となる前までには、きちんと数値目標は入れていきたいと考えています。

また、目標の後半5つに関するご指摘については、ご指摘のとおり形にしたいと思います。

○委員

数値目標は 6 章で書くのではないのでしょうか。基本方針に基づいて輸送量を維持していくということを書くのですが、それを客観的にどんな指標で見ていくかというのは 6 章に入るのでは。今ご指摘があったとおり、5 章で具体の施策を並べるので、その結果として出てくることという、順番からすると 6 章と思うのですが、いかがでしょう。

○委員

政策を実施し、その数値が達成できているかということなので、おっしゃるとおり、数値目標としては 6 章の方が自然かと思います。そういう意味では、4 章の基本方針が目標っぽいものもあるので、4 章の目標の一部を、5 章に書いていただくのはいかがでしょうか。

○委員

次は 52 ページです。具体的な事業において「検討をしていきます」と書かれていますが、できれば検討した結果を地域公共交通計画に書いていただきたいというのが本音ですが、スケジュールの関係など、なかなか厳しいところもあるかとは思いますが。それでも、例えば、いつまでに検討する、どういう枠組みでどういう関係者を集めてどのように進めていく、ということについて、できればもっと具体的に書いていただきたいと思えます。

もう一つ、市町村の地公会議で議論していくと記載がありますが、広域交通については、市町村の会議体ではなかなか議論しづらいところがあります。例えば、他県ではブロック部会や地域部会を設置して議論されている事例もあるので、そうした枠組みも考えながら、検討の場についてももう少し具体的に書いていただければと思います。

○委員

最後は、6 章に PDCA サイクルについて記載する自治体も多いので、評価の枠組みや仕組みについて、分科会を開くのか、評価のための組織を立ち上げるのかなど、そういったことも記載できるのであれば記載していただきたいと思えます。

私からの意見は以上になります。

○委員

3 点質問させていただきます。

1 点目ですが、地域間幹線系統について、毎年、県において各系統について、どの停留所で何人乗って何人降りたかの分析をされています。系統一本一本をどうしていくか検討するにあたっては、どこで乗った人がどこで降りたか、OD を把握していただきたいと思えます。例えば、常陸大宮市から水戸市までの系統で、常陸大宮から乗った方が水戸まで乗っているのか、それとも那珂なのか、常陸大宮なのかということが、今の調査だと把

握できないと思います。

茨城 MaaS で、OD を取る基盤はある程度できてきていると思いますので、ぜひ OD 調査をして、利用者がその系統をどう利用しているか把握した上で、丁寧な議論をさせていただければと思っています。

2 点目ですが、他の委員からもありましたが、今回、交通計画を作成した後、個別具体的な施策に関する計画は、改めて設定するのでしょうか。

3 点目ですが、フィーダー系統の話が少し出てきますが、フィーダー系統補助金が今後も継続していくのか、もし情報があれば教えていただきたいです。

#### ○事務局

1 点目のご意見ありがとうございました。どのような形で整理できるか考えていきたいと思っています。

2 点目、個別に実施計画を作るのかということについては、現在のところ、特に予定はしていません。平成 28 年に茨城県公共交通活性化指針を作成した際も、指針に基づいた実施計画や行動計画などは特に作成をしていませんでした。必要な目標を達成するために、新たな事業を実施するなどしてきましたので、今回も、必要性のあるものは事業化を検討していきたいと考えています。

3 点目のフィーダー系統補助は、国の補助制度ですので、国の方に話を伺った方がよろしいかと思っています。

#### ○委員

市で再編を行う上で、フィーダー系統補助がいつまで続くのかということは、大きな焦点ですので、情報があれば教えていただきたいということです。

#### ○委員

予算は単年度主義ですので、補助が継続するかについてなかなか責任をもって言えないところではありますが、地域公共交通の維持確保のための予算は、国交省としても確保に努めていますので、引き続き頑張っていきたいと思っています。

#### ○委員

1 点目については工夫すれば数字は取れるのではないのでしょうか。1 日、2 日調査をして、こういう OD だということが類推できれば、大体大きな傾向はつかめるのだらうと思います。

#### ○委員

茨城 MaaS では、現金で乗り降りする方のデータは取れないのですが、いばっぴなどを利用したデータは事業者に蓄積されているはずなので、そのデータから OD を出す仕組

みはつくれないかと投げかけています。せっかく県のDX事業で整備をしたので、工夫してつくっていただけるといいと感じています。

○委員

ぜひ県の方からプッシュいただければと思います。

○委員

46 ページですが、タクシー事業としては、生活様式の変化の影響が現実的にあります。行動制限の中でリモートワークやweb会議などが浸透して、その結果、感染症による行動制限が解除されつつあっても、整備した設備を活用する企業が多くあると思います。そうすると人が出てこなくなり、旅客の減少に繋がってくるのではないかと、元には戻らないのではないかと意識を抱いています。したがって地域住民に密着した運行に移行していくのかなと受け止めています。

また、交通空白地域の解消について、各市町村の会議で必ず問題として出てくるのですが、地域公共交通を取り巻く課題の中に入っていないような気がします。どこかに含まれるのであればご指摘をお願いしたいと思います。

それから、デマンドタクシーの導入が進んでいますが、ある市では9年間デマンドタクシーを運行したところ2億円の赤字になったのでもう撤退したい、ということがありました。財政的に非常に厳しい状況で、持続可能になっていないという現実があります。これを放置しておく、と、突然、このデマンドタクシーは中止になります、といったことになりかねないので、そうした問題意識を持って取り組んでいくことも入れた方がいいのではないかと考えます。

○事務局

ご指摘のとおり、リモートワーク、web会議などによる旅客の減少ということはあるだろうと感じています。まさに生活様式の変化そのものであると思います。

交通空白地域の解消については、県としても、これまで交通空白地域の解消に向けた市町村の取組を応援する事業の展開を図ってきました。決して交通空白地域の課題がなくなったという認識ではありませんので、課題の中でどのように記載できるか考えたいと思っています。

○委員

デマンドタクシーは、全体的に大体ひどい赤字です。10%も回収できない場合もあります。デマンドタクシーを入れて満足しているところもあると思います。広域という観点からすると、デマンドタクシーは市町村という気がします。デマンドタクシーに対する指針やサポートの限界といった話はこの計画に書いてもいいのかもしれませんが。



○委員

PRになります。1,000円タクシーというものがあります。今までは、タクシーについては、デマンドとタクシー券の2つが公共交通としてのサービスだったのですが、新たに一括定額運賃という選択肢が加わりました。9月からは結城市でも新制度を取り入れることになりました。こうした制度が一つの解決策に繋がるのではないかとということでご紹介します。

○委員

こうしたアイデアも出てきますし、ある自治体では、定額タクシーで赤字、といった話も伝え聞いたりするので、なかなか難しいのですよね。ユーザーにどこまで負担を求めて、公共がどこまで負担するかということが、それぞれの自治体の価値観、基本方針なのだろうと思います。コミュニティバスも、都市計画の基本方針に沿ってコンパクトに中心に住んでいる方々にはサービスを提供し、遠くに住んでいる方々は諦めてもらうというやり方もあるし、全市的にサービス展開するために赤字でも公共がいくら負担してもいいというやり方もあります。どちらがいいという問題ではなくて、それが市のスタンスだろうし、市民が望むことなのだろうというふうに理解するようにしています。

○委員

一括定額運賃制度は始まったばかりなので、少しずつ浸透すればいいと考えています。

○委員

利用促進の話がはじめにありました。交通事業者や自治体が取組を行っていますが、それだけでは足りなくて、県民一人一人が意識を持って公共交通を利用することは非常に重要だと思います。この計画の中にも、企業あるいは県民一人一人に、地域の足の確保や、あるいは脱酸素社会に向けた公共交通の利用など、何かしらメッセージが伝わるようにしていくことは必要だと思いますので、検討していただければと思います。

また、「ひばり」の話がありましたが、特集は競争が厳しくなかなか難しいのですが、例えば、今月はSDGs特集として掲載してしまして、その中で、今すぐできるSDGsとして、通勤・通学はできるだけ自転車や公共交通機関をしよう、と書いています。特集をうまく利用して、公共交通機関の利用促進のPRもしていますので、ご理解をいただければと思います。

他の委員から目標値について話がありましたが、4章の3で全体目標と個別の目標がうまく整理できていなかったと思いますので、よく整理していきたいと思っています。

数値目標を作っていくときに、悩ましいのが、起点をどこにしていこうかということです。全体目標が輸送量の現状維持ですので、利用者数についても維持しているかどうかを数値目標で管理していくことになりますが、コロナの影響で、直近の数値がコロナ前の数値より低くなっていると思います。コロナ前の数値を使うのか、直近の数値を使うのかにつ

いて、よく整理しながら議論をしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

#### ○事務局

県民の意識醸成や環境面からの記載について、計画に盛り込んでいきたいと思っております。

目標については、まだはっきりと整理できていないところがありますが。ここで掲げている公共交通の年間利用者数の考え方については、コロナの影響以外にも、人口減少などの影響で利用者が減ってきている中で、維持をしていくのが精一杯のところだと考えています。令和3年度で利用者数は下げ切っていますので、計画期間5年をかけて、コロナ前の状況に持っていくこともかなりハードルが高いのかなと思っています。この辺ターゲットに今回の計画で目指していければと考えております。

具体的に使う数値としては、国交省の旅客流動統計の数値で、JR や民鉄、乗合バス、タクシーの合計になっています。令和2年度はかなり下がり、令和元年に1億8,200万人だったものが、1億3,900万人になっていますので、何とか元の1億8,000万人くらいのレベルに持っていかないと考えています。地域間幹線系統の数値は、毎年、補助対象系統数が変わってしまい、数値として単純な比較ができませんので、旅客流動統計の数字で管理していけたらと考えています。

#### ○委員

49 ページの具体的な施策に、MaaS の導入が入っていますが、スマホを使うということが高齢化社会の中でまだ馴染んでいないのです。他のDX事業でも、やはりスマホを使いますから、どういった方向で進めていくのか広めていくのか、こうしたことを、次は具体的に示していただきたいと思っております。

また、貨客混載を当社では高速バスでやっていますが、路線バスではなかなか厳しいところがあります。車体の改造だけでもかなりの金額がかかって、それを輸送費、荷物に転嫁するのはなかなか難しい。利用しやすい、入りやすいような仕組を考えていただきたいと思っております。ただ「貨客混載を導入」と言われてもできないということです。これまで、貨客混載の話がいくつかあったのですが、全部つぶれましたのでなかなか難しいのが現状です。こういうやり方でやっていきます、といった施策をお願いしたいです。

#### ○事務局

1点目のデジタル技術に関することについては、委員のご指摘の点は我々も同じような認識を持っています。スマホが普及するなかでも、電話の予約方法があるなど、新しい技術の活用がなかなか難しいところがあります。一方で、一部の市町村においては、行政サービスの展開の面から、少しでもスマホを使ってという考えもあって、高齢者向けスマホ教室の取組が始まっています。また、交通事業者が提供されているアプリケーションソフトも、例えば1回か2回ぐらいで、運賃がいくらとか、何時に出発とか、求めている情報がすぐ取れるよう高齢者向けに操作しやすく改良できないかなど、そういったことも

あわせて考えていただけると非常にありがたいと思っております。

2点目の貨客混載については、委員から、現実としてはなかなか厳しいとのご指摘をいただきました。相手のある話なので、バス会社だけの考えや、運送業者の考えだけで決まるものではなく、マッチングが非常に大事なのかと思っています。例えば、宮崎県西米良村で、宮崎交通の長距離路線バスとヤマト運輸が組んだことが話題になりました。他にも、都市部でも兵庫県の神姫バスなど、貨客混載を積極的に展開し始めている事業者もあると伺っています。こうした事例における仕組みなども参考にして、どういう形であればできるのか。小さく始めて、その後展開するというやり方もあると思います。一緒に考えていければと思っています。

#### ○委員

一緒に考えるための仕組みを作ります、というところをちゃんと明記していただければその後の5年間の活動も考えられるということだと思います。

1点目については、すごく悩ましくて、せっかくバス事業者や市役所の若い職員がいいアプリを作ってきた、委員の高齢者の代表の方が「そんなものを作られても困る」と言われるのですよね。せっかくの取組が、足を引っ張られているというふうに感じてしまいます。怒られるかもしれないですが、先ほどの役割分担の話でもありましたが、ちゃんと勉強して欲しいなと思います。公共交通の使い方、あるいはサービスをどう受け止めるか、受け取るかということも、県民もやはり努力してもらいたいという気がするので、そういうことを書けるといいと思います。

#### ○委員

3章の課題の後半の「サービスの向上」や「モビリティの多様化」は、実は課題ではなくて、ある意味では課題解決のためのツールとして、「こういうのがある」「最近こういうことが出てきた」という話なのです。課題という枠組ではなく、他のいい書き方がいいのかもしれない。

課題については、先ほども話題に上がっていましたが、鉄道の事業継続性が差し迫った問題として茨城県も明示されているわけで、バス事業についても路線の継続性は非常に難しくなっているところはいくつも出てきているのだらうと思います。差し迫った経営の問題や、巡り巡るとサービス供給がどんどん減り、サービスの質の低下も招いている。こういうことは課題としてちゃんと明記しておくべきだと思います。

ご指摘のあった交通空白地域の解消の問題やデマンド交通なども、課題として盛り込むべきだと思います。

広域交通で、困っている人はどんな人だろうと思うと、やはり通勤の方や高校生が本当に困っている人たちの代表例だと思います。通院も、産婦人科がなくなったので隣の市まで行かないと受診できないなど、市町村の状況によっては困っている人はいらっしゃるのかと思います。課題は、具体的にこういう困っている人がいるという書き方でもいいかな

という気がしますので、3章の書きぶりをもう少し変えていただいた方がいいかと思いません。

もう一つ盛り込んでいただきたいのは、先ほど申し上げた立地適正化のような、公共交通あるいは他のインフラもそうですが、もっと効率的に使おうという計画があつて全部に住んでいいわけではないという話と、地域公共交通計画をどう位置づけるのか、どっちがどっちをどうサポートするのかという話なども、基本方針の中に示すべき課題があると思います。

最後に、JRの問題は国の検討会で指摘されていますが、県内で運行している民鉄路線も必ずしも順調な経営ではないと思います。少なからず、すぐ問題として生じてくるだろうと思います。沿線自治体も含んだ活性化策をまず考えないといけなくて、そこには、県のイニシアティブが期待されるころなのだろうと思いますので、そういった内容を盛り込めればよいと思います。引き続きよろしくお願いします。

## 5 閉会

以上