

令和8年度第1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8年4月24日（金） 14：30～15：50

【場 所】 茨城県庁11階共用1101会議室（Webexによるオンライン併用）

【出席委員】 出席17、欠席2

会場出席（12）

岡本会長、伊藤委員（木名瀬委員代理）、楢崎委員、萩原委員、古賀委員（任田委員代理）、服部委員、白鳥委員（登嶋委員代理）、飛田委員、吉田委員、高橋委員（寺田委員代理）、柿本委員、羽生委員

オンライン出席（5）

竹林委員、沼倉委員（池田委員代理）、篠崎委員、富川委員（高橋委員代理）、伊藤委員（大館委員代理）

【事務局】 茨城県政策企画部交通政策課 岡本課長補佐、梅原、菊地、濱崎、後藤

【次 第】

1 開会

2 議事

（1）計画の目標と達成状況について

（2）「茨城県地域公共交通計画に係る地域間幹線系統の新規位置付けの考え方」の改訂について

（3）「いばらきモビリティ再編支援事業」の概要・進め方について

3 報告事項

（1）地域間幹線系統の見直し協議について

（2）地域の交通課題の解決に向けたワーキングチームの開催実績について

4 閉会

【協議結果】

- ・第1号議案 計画の目標と達成状況について 承認
- ・第2号議案 「茨城県地域公共交通計画に係る地域間幹線系統の新規位置付けの考え方」の改訂について 承認
- ・第3号議案 「いばらきモビリティ再編支援事業」の概要・進め方について 承認

1 開会

2 議事

議事（1）計画の目標と達成状況について

○事務局

(資料説明)

○委員

1つ確認ですが、評価目標⑥の GTFIS の進捗率 89%というのは、何を分母・分子として計算しているのですか。

○事務局

2025 年度実績値から策定時の数字を差し引いた値を、2025 年度目標値から策定時の数値を差し引いた値を割り返した数字となっております。

○委員

評価指標②の県内の公共交通利用者数について、全体的に「横ばい」との報告ですが、まだ、実際にはコロナ前の水準に戻りつつある地域もあれば、減っている地域もあるはずです。どの地域が増えていて、どこが減っているのか、地域別の傾向が分かれば今後の参考に教えていただければ。

○委員

事業者の認識としては、利便性向上により収支はコロナ前に戻りつつありますが、一方で運転手不足による減便などの影響も数字に表れている可能性があります。この 43 百万人の根拠については持ち合わせておりません。

○委員

次年度に向けて、経年比較ができるようなデータの整理をお願いします。

○委員

計画策定期間が「10 年」となっている自治体（茨城町など）がありますが、今の時代、10 年は長すぎませんか。

○事務局

網形成計画策定の坂東市については、計画期間を 10 年（R2～R11）で策定しているものです。計画期間が満了していないため、現行網形成計画となっております。

○委員

計画で 10 年はいかがですか。

○委員

原則 5 年になります。

○委員

3年や5年で状況は変わります。手段も変わるし高齢化も進む。柔軟に見直すべきです。令和10年度に策定を予定している自治体については、町の総合計画（令和10年度策定予定）に合わせて策定予定となっております。

○委員

総合計画を待つのではなく、先に交通計画を作って、後から総合計画に合わせて改訂するという進め方もあるはずだと、ぜひアドバイスしてあげてください。

○委員

評価指標④・⑤について、今後の方向性が同じ内容となっておりますが、問題ないでしょうか。

○事務局

記載誤りとなります。正しい数値に訂正いたします。

○委員

評価指標③の最終目標値について、18市町村が妥当なのか今後検討をお願いいたします。

議題（2）地域間幹線系統の新規位置付けの考え方の改訂について

○事務局

（資料説明）

○委員

④に「一般会計予算に見合う規模の支出」とありますが、自治体の財政状況の予算額に見合う規模というのは、具体的にどの程度の比率を指すのですか。明確な数値やラインを示さないと判断に困りませんか。

○事務局

具体的な支出比率については、明確なものは提示しない見込です。市町村によって人口規模やコミュニティ交通の運行状況が異なっているため、一律に定めることはできないと見込んでおまして、平均値より下回っているため認めないということではありません。例えば、支出割合が低い場合には、地域間幹線見直し協議の事例のように、利用促進や収支改善の取組や地域間幹線系統以外の支援のあり方などを関係者間で協議していく

ことを条件として付していくことを検討しております。

○委員

支出比率が低くても、他の取組と併せて総合的に認めるケースもあるということでしょうか。

○事務局

系統毎にみて、市の支出が少ないと判断することは非常に厳しいと、それ以外のところでも市町村が支援しているところがありますので、当初の④の条件は厳しすぎるという見解に立ち返って、今回見直したところです。改定後の④の条件について、ご指摘どおり、明確な基準を定量的に示すことができず申し訳ございませんが、そこについては、市町村毎のパターンがありますので、今後、市町村・交通事業者とよく議論をして進めていきたと考えております。

○委員

つまり、これまでの「1系統ごとの厳格な負担」から、自治体全体の交通施策を「プラスアルファ」として評価して、ハードルを下げるという理解で良いですか。

○事務局

その通りです。市町村の負担が過大にならないよう配慮しつつ、維持すべき路線を計画に位置づけられるようにします。

○委員

例えば、これまで幹線系統に対する負担でみていたところを、幹線系統のほかにデマンドタクシーへの支出についても評価するという認識でよろしいでしょうか。

○事務局

市町村の公共交通全体に対する支出でみていきますので、そういう認識で問題ございません。

○委員

これまで市町村が負担していた部分の補助金額が減るという認識でよろしいでしょうか。

○事務局

これまでどおり、平均乗車密度が5人未満の路線については市町村の負担はお願いするものになります。

○委員

今後新たに新規系統を位置付ける際に、市町村サイドとしてもこういった条件なら認めてもらえる、認めてもらえないのか、要件がすごく曖昧なので、明確なラインとはいわないまでも、ある程度の方向性を定めていってもらえるという理解でよろしいでしょうか。

○事務局

なるべく早い段階でみなさんにお示しできるように進めてまいります。

○委員

輸送量の計算方法について教えていただきたい。

○事務局

平均乗車密度×1日あたりの運行回数となっております。

議題 (3) いばらきモビリティ再編支援事業について

○事務局

(資料説明)

○委員

資料にある事例について、①牛久市の事例でデマンド交通の取組と③下妻市との公共ライドシェアの取組が掲載されているが、被ってしまっているようにみえます。また、④の大洗町の500円タクシーについては、75歳以上を対象としたタクシー助成制度なので、交通不便地域の事例ではなく高齢者対策になると思うので修正をされた方がよいと思います。牛久市さんでもデマンドタクシーを見直されたいとお話も聞いておりますので。

○事務局

確認のうえ、修正したいと思います。

○委員

下妻市のライドシェアについて、伸び悩んでいるところなので、このまま掲載していいのかなと思うところではありますが。つくば市のライドシェアも厳しい状況。県内の乗合型タクシーでうまくいっている事例はないと思うが。大洗町の500円タクシーは高齢者限定となっている。色々な分野を見せるのはよいが、良い事例とは言い難い。どういう位置付けで事例紹介をするかという点で少し修正が必要と思います。

○事務局

確認のうえ、修正したいと思います。

○委員

モバイルビッグデータの購入について、市町村毎に個別に購入するのか、県が一括購入して広域的に検討されるのか伺いたい。

市町村が個別に買うと高いですが、県が広域的に一括購入してシェアすればコストを抑えられるし、市町村の外側の移動データも分析できて効果的ではないかと考えます。

○事務局

ありがとうございます。44 市町村全てのデータを購入するものではなく、隣接する複数の自治体をまとめてコーディネートする方が効率も良いので、その方向で検討します。

○委員

3 ページの②について、コミュニティ交通整理について、手を挙げた市町村のみが対象なのか。せっかく公共交通の事例やデータ、制度の情報提供をまとめるのであれば、みなさんに共有いただければと思います。各運輸局単位でまとめられるのであれば、こちらでも協力いたしますので、何かあれば聞いてください。

○事務局

成果物等、今後市町村全体に共有していきたい。

○委員

イメージですが、個々の自治体が県と 1 対 1 で進めていくのか、あるいは、間にコンサルタントが入ってまとめてやっていくのか。どちらのイメージか。

○事務局

県がコンサルタントと委託契約し、それぞれの市町村をサポートしていくというイメージ。相談内容等を精査のうえ、同様の課題内容であった場合は、そこは一緒にまとめていくなど、調整していきたい。

○委員

3 ページ (1) 支援内容について、朱書きになっている意味を伺いたい。また、②コミュニティ交通再編について、既にコミュニティ交通を導入している市町村を指していると思うが、路線バスの廃線に伴い交通手段がなくなってしまった地域に対する、新たなコミュニティ交通の導入等の検討については、支援対象外となるのか伺いたい。

○事務局

朱書き箇所は、強調した箇所となっている。既存のコミュニティ交通だけが対象ではなく、路線バスの再編についても対象となる。ただし、全くの交通空白地へ新たな交通モードを導入するとなると、国補助の活用が見込める場合があるので、その場合は国の支援制度の活用をお願いしたい。

○事務局

国の本省では色々の支援制動がありますので、市町村の困りごとによりますが、国の制度では新規導入の支援メニューは多く見受けられる。ただ、コミュニティ交通導入後の見直しに際しては、国の支援メニューは少なく、県ではその部分に支援を手厚くしていきたいというのが、この制度のポイントとなる。

○委員

資料 3 ページにマンパワー不足とありますが、自治体では想像以上に深刻な状態。自治体の人事や人材育成の方法もあると思うが、自治体によって方針が違うでしょうから難しいところもあると思うが、例えば、土浦市やつくば市のように頑張っている自治体との人材交流で学んでいくということも、長い目では必要なんだと思う。今回はこういう形での支援ではありますが、ボトムアップ的な支援のあり方もありますよ、ということも周知して行ってほしい。もちろん県に出向に来てもらうという方法もありますね。

○委員

総額 2 千万円というのは少なすぎる気がします。

○事務局

決して多くはない金額ですが、今年度は調査・検討がメインとなりますので、次年度はより多く予算を確保していきたい。

○委員

良い効果ができれば、より多くの予算確保につながると思いますので頑張ってください。

3 報告事項

報告事項（1）地域間幹線系統の見直し協議について

○事務局

（資料説明）

○委員

今般、見直し協議のなかで当社の 2 路線が廃止することになってしまいました。特に下江戸線については、水戸市様、那珂市様と以前から利用促進をやっていたが、利用者数は増えなかった。また、乗務員不足もあり処遇改善は図っているところだが、経費に上乗せされることや、燃料高騰の影響もあり、経費の増加に続いていくことから、やむなく廃止せざるを得ない状況となった。現在、関係市町村のご理解のもと、協議を進めて参ったところですが、今後につきましても、少子・高齢化の進展を背景に、高齢者の乗車は増えていない傾向が続く中、特に乗合バス事業は厳しい状況となっている。一方で、貸切バス事業では企業輸送等が増加しており、収支率の良い事業にシフトしていかなければならないという事情もございます。そのためにも、このような会議の場において、色々と議論しながら、バス事業者は当然ながら汗はかきますが、市町村、県、国の支援がなければ公共交通は廃れていくこととなりますので、今後ともご支援のほど、よろしくお願ひしたい。

○委員

古河駅東口～友愛記念病院までの系統について、友愛記念病院は古河市内となっているが、地域間幹線系統の要件として問題ないのか。

○事務局

市町村を跨ぐ要件が、平成 13 年度時点の旧市町村単位となりますので、旧古河町、旧総和町を跨いで運行する路線となっている。

○委員

了解しました。

報告事項（2）地域の交通課題の解決に向けたワーキングチームの開催実績について

○事務局

（資料説明）

○委員

オンラインで開催したのですね。オンラインならより多くの自治体が参加できるというメリットはありますね。生で現地を見ながらという開催方法も是非検討してみてください。

○事務局

承知いたしました。

4 閉会

以上