

令和8年度 第2回土浦市地域公共交通活性化協議会 議事録

1 日 時

令和8年7月28日（火）13時30分から

2 会 場

土浦市役所本庁舎3階301・302会議室

3 会議内容

（1）報告事項

- ①令和8年度第1回協議会の主な意見と回答について
- ②令和9年度地域内フィーダー系統補助金認定申請の差替えについて

（2）協議事項

- ①路線バスの廃止について
- ②土浦市地域公共交通計画の改定について

4 出席者

○委員 16 名（敬称略）

区 分	氏 名	組織名・役職名	当会役職	出欠
利用者	佐 野 光 男	土浦市まちづくり市民会議 議長	監事	出席
	矢 口 蕃	土浦市高齢者クラブ連合会 副会長		出席
	井 上 圭 一	土浦市手をつなぐ育成会 会長		出席
	松 本 定 芳	土浦市重症心身障害児(者)を守る会 会長		出席
	小 坂 博	土浦商工会議所 副会頭	副会長	出席
	小 嶋 理 恵 子	土浦市女性団体連絡協議会		出席
学識経験者	岡 本 直 久	筑波大学システム情報系 教授	会長	出席
事業者	植 村 健 春	東日本旅客鉄道株式会社 土浦事業本部事業推進部 マネージャー		代理出席
	廣 瀬 貢 司	関東鉄道株式会社 常務取締役		出席
	西 津 芳 則	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店 支店長		出席
	横 山 恭 教	特定非営利活動(NPO)法人まちづくり活性化土浦 理事長		出席
国	羽 生 真 人	関東運輸局 茨城運輸支局 首席運輸企画専門官		出席
県	伊 藤 豪 人	茨城県 政策企画部 交通政策課 課長		出席
	石 川 紀 元	茨城県 土浦土木事務所 道路整備第二課 課長		代理出席
	草 野 明 彦	茨城県警察本部 土浦警察署 交通課 課長		出席
市	小 林 勉	土浦市役所 副市長		出席

○事務局

土浦市 都市政策部 部長

土浦市 都市政策部 都市計画課長

土浦市 都市政策部 都市計画課 室長

土浦市 都市政策部 都市計画課 主任

土浦市 都市政策部 都市計画課 主事

飯泉 貴史

齋藤 仁志

岩本 裕志

下村 一成

佐々木 亨

○傍聴者：0 名

5 会議内容

(1) 報告事項

①令和8年度第1回協議会の主な意見と回答について

委員からの質問・意見等なし。

②令和9年度地域内フィーダー系統補助金認定申請の差替えについて

委員からの質問・意見等なし。

(2) 協議事項

①路線バスの廃止について

委員：自家用車からバスへの移行や運転免許の自主返納は高齢者にとってハードルが高い。自主返納しやすい仕組みづくりや、利用者へのアンケート調査を行うべきでは？

事務局：直接のアンケート調査はしていない。まずは地元運行協議会などと協議を進めている状況である。

委員：資料にある「つちまるバス」のバス停からイオンモールまでの直線距離は260mとあるが、最短で行けるバス停からの実際の距離と徒歩時間はどのくらいか？案内できると良いのでは。

事務局：近くにある「かのう整形外科」停留所、または北側の「小山田公民館」からだ、実際は1キロちょっと離れており、歩くには現実的ではない距離である。

会長：一番近い鋭角な場所にバス停を新たに1つ作って「ここから歩いて1キロ」と案内する工夫も考えられる。

委員：イオンの中を歩いて健康づくり（ウォーキング）をする人もいる。1キロだから非現実的と切り捨ててのではなく、選択肢として徒歩時間の目安を提示するのも健康増進の観点から良いのではないか。

事務局：ご指摘の通り、選択肢の1つとして徒歩ルートを示せるとは思う。

委員：「つちまるバス」を運行する協議会は、隣接するつくば市への乗り入れを望んでいるのか？また、それは物理的・制度的に可能か？

事務局：地元からは「つちまるバスでイオンに行けるようにしてほしい」という声が多数上がっている。他自治体（つくば市）のコミュニティバス相互乗り入れについては、相手方の活性化協議会で承認が得られれば可能。今後、ルートの検討や実際の試走を行い、時間的・物理的な検証を進めていく。

会長：平均乗車人数が3.2人（1便に3人しか乗っていない）という路線を維持するのは困難である。つちまるバスへの乗り継ぎでイオンモール土浦へ行けるといった代替ルートの案内を、乙戸の住民や電車利用者に丁寧に行うべきである。

会 長：土浦協同病院への代替ルート（霞ヶ浦広域バス等）を利用する場合、料金は変わらないという理解でよいのか？

事 務 局：手元に資料がないため、後ほど確認する。

※関鉄路線バス（土浦駅～協同病院）：370 円

霞ヶ浦広域バス（土浦駅～協同病院）：370 円

千代田神立ライン（神立駅～協同病院）：300 円

会 長：路線バスの廃止についてについてお諮りする。

本件は原案の通り可決するものとしてよろしいか。

委員一同：異議なし。

②土浦市地域公共交通計画の改定について

会 長：アンケートに「相互乗り入れなど生活圏の隣接する自治体との連携」とあるが、土浦市内で生活サービスは完結するはずである。わざわざ他の自治体へ行く必要があるのか、どういう意図か？

事 務 局：行政の境界線（行政区）付近に住む市民にとって、隣接する他市の市街地の方が近いケースが多く、以下の具体例がある。

鳥 山：近いのが阿見町であるため、通院（阿見の医大）や買い物（阿見のスーパー等）は阿見町側を利用している。

乙戸南：買い物は「中村のスーパー」に行くか、つくば市の「イオン」に行くかという選択になり、地区長からも「買い物はイオンに行きたい」という強い声がある。

天川・永国台地区（桜ニュータウン近隣）：つくば市下広岡に近く、相互に商業施設（土浦市中高津、つくばセンター、並木ショッピングセンターなど）を行き来する実態がある

このように「土浦市民だから土浦市内でしか買い物しない」わけではなく、実態に合わせた柔軟な連携が必要。

委 員：人口減少を食い止め、子供を育てやすい環境を作るために「マタニティタクシー」等の妊婦支援をさらに手厚くするべきでは。

会 長：そもそも助成額「2 万円」という根拠で足りているのか？

事 務 局：制度開始から利用者は増えたが、現在は頭打ち。子育て世代への支援について、マタニティタクシー単体で支援すべきか、他の支援と統合すべきかは、現在子ども政策の担当部署で検討中である。

会 長：「他の支援と一緒に検討する」などと言っているから進まない。マタニティ支援は独立して充実させるべき。石岡市のように産婦人科が少ない地域では 4 万円でも足りないという声もある。本当に 2 万円で足りているのか常にモ

ニタリングし、利便性を高める（チケットを 1000 円単位にするなど簡素化する）べき。

委員：重度障害者タクシーの助成額や利用状況が右肩下がり（減少傾向）だが、要因は何か？また、今年度国が創設した「観光フィーダー補助」を土浦市の観光路線に活用できないか？

事務局：重度障害者タクシーについては、対象者の人数に変化はないが「申請数」自体が減ってる。詳しい要因は担当部署でもまだ把握しきれていない。

観光フィーダーは過去に補助の対象から外れたキララちゃん A コースでの申請を検討した。しかし、関東運輸局より「新規性」の要件が厳しく認められないとの判断があり、現在は別の方法を検討中。

会長：観光フィーダーの要件に「イベント（花火大会など）」は使えないのか？土浦市の観光客 150 万人の半分は花火大会であり、イベント利用ができると助かるのだが。

委員：運行路線への補助自体にイベントかどうかは関係ないが、観光庁などの他の補助金は「一発のイベント」よりも「普段から継続して来てもらうためのコンテンツ」への補助が多い。交通の維持には観光データや防犯・教育など横断的なデータを収集・反映していくことが重要だと思う。

委員：乗り合いタクシーの稼働台数は現在何台か？また「予約が取りづらい」という不満の原因は何か？

事務局：20 年前に複数社で始まった事業であるが、現在は「神立ハイヤー（1 社）」が担っており、基本は 4 台体制。予約困難の理由は利用者の大半が午前中の「通院」目的であるため、その時間に予約が集中すること。2 日前の受付開始と同時に電話が殺到し回線がパンク、つながった段階ではすでに予約枠（4 台分）が埋まってしまっているという状況。お断り率は推定 5%～10%

委員：ピーク時の需要に対して 4 台だけで十分なのか？市が予算やドライバー確保を支援して台数を増やすことはできないのか？

事務局：ピーク時は 4 台では足りないのが現状で、市としての支援は今後の検討課題。また、長距離（例：荒川沖から協同病院など）のダイレクト輸送が効率を下げているため、最寄りの「交通結節点（駅や主要バス停）」までの運行に絞れば回転率は上がるが、自宅から目的地まで行きたい利用者にとっては不便になる。運行条件については事業者との調整が必要である。

会長：昔は利用者数が 2 万人（平成 27 年度）あったのに、現在は約 9000 人にまで下落している。なぜこれほど利用者が減ったのか？データに基づき、旧態依然とした電話＋メモによる予約受付システムに問題があるのではないのか？AI 予約システムの導入は検討しないのか？

事務局：急減した要因にはコロナ禍の影響もある。（5 台から 4 台に減らしたことによる影響が大きい）のりあい率（1 便あたりの乗車人数）は令和 5 年 1.43

人、令和 6 年 1.43 人、令和 7 年 1.35 人。現在の予約運用はオペレーター 2 名による「電話受付+手書きメモによる配車組み合わせ（アナログ対応）」であり、ドライバーヘルートを指示する配車システムは導入されているが、AI システムの導入はコスト面と、現在の需要規模の面から今後の検討課題としたい。

会 長：SWOT 分析において「子どもの送迎が仕事（勤務）の制約になっている」とある。土浦市役所自身のフレックスタイム制の利用状況はどうか？また、市内企業へフレックス勤務を推奨するなどの働きかけ（交通側からの発信）はできないか？

事 務 局：土浦市役所にもフレックスタイム制度はあるが、実際はごく一部の職員しか利用していない。

会 長：それではフレックスが定着していない。大都市の混雑緩和のように、交通分野から「フレックス勤務の推進」を市内企業等へ発信していくことも両面で重要である。

事 務 局：9 時～5 時勤務以外の職種（飲食店勤務など）では適用が難しかったり、フルタイムを望みつつパート勤務にしている方もいるため、交通分野としてどこまで踏み込めるかは今後慎重に検討する。

委 員：バス路線に系統番号（ナンバリング）を導入するメリットは何か？初めて来た人やスマホを使いこなせない高齢者には、それだけで解決するわけではないのでは？直接案内してくれる相談窓口なども必要。。

事 務 局：土浦駅からは数十系統のバスが出ているが、ナンバリングにより主要ルートの識別が容易になる（例：つくばセンター行き＝11 番、野田団地経由＝11 の D）。スマホが使えない方には、駅改札を出て正面の「観光案内所」で対面案内を行っており店舗や施設が「何番系統に乗って、〇〇で降りてください」と視覚的に案内しやすくなるメリットもある。

委 員：ナンバリング自体は非常に分かりやすいが、事業者のコスト・改修負担が大きい。効果（利用者がどれだけ増えるかなど）を定量的に測るのが難しいため、誰がどの程度費用負担するかが最大の課題である。

会 長：計画書のゴールを「系統番号の実現」とガチガチに規定するのではなく、「ユーザーフレンドリーな情報提供・路線案内を目指す」とし、5 年間の中で最適な技術を議論していくのが良いのでは。

委 員：「ボランティア輸送（民間ボランティアによる移動支援）」において、金銭（運賃・対価）のやり取りは法律上認められるのか？

事 務 局：純粋な「運賃」としての対価は受け取れないが、実費相当分（ガソリン代など）を支払う形であれば、国の許可なく実施できる仕組みである。茨城県北地域やつくば市桜ニュータウンなどの狭いコミュニティで実施例がある。

委員：「ボランティアで人を乗せている時に事故が起きたらどうするのか」が一番の不安。任意保険の年齢・運転者制限などもあり、ボランティア輸送は簡単には進まないのではないかな？

事務局：事故対応や補償が最大の懸念になるのは事実。先行事例では「行政が自動車保険の費用を支援・負担する」などのカスタマイズを行っている例もあり、導入の際はしっかりとした保険の仕組みを整える必要がある。

委員：乗り合いタクシーが衰退した歴史（事業者が採算割れで撤退、現在は1社のみ）や、混乗バス（企業の送迎バス等の一般開放）の実現ハードルを考えると、こうしたボランティア輸送等の複雑な改善議論を重ねることにどれほど実効性があるのかな？

会長：混乗バスは免許の違いや席数不足（学生・社員で満員になる等）で結局失敗するケースが多い。40ページに多種多様なアイデア（広告型バス停など）が盛り込まれているが、こうした実現性の低いものに市役所の限られたリソース（労力）を割くべきなのか甚だ疑問である。今真っ先にやるべきなのは、猛暑の中で汗だくになりながらバスを待っている人たちのために「バス停の待合環境（日よけ・ベンチ等）の改善」を行うこと。優先順位をしっかりと考えてほしい。

委員：今回の提案は議論が非常に盛りだくさんで飛躍している（広告式バス停など）。まずは、一度「現行計画の評価・振り返り」をしっかりと行い、各委員の意見を持ち帰って整理した上で、次の計画案に進むべきではないかな？

事務局：本日提示した4つの取り組みは、次回（9月）に向けた「現行施策の評価・存廃（続けるか、見直すか）」の認識合わせとして取り出した。次回に向け、ご指摘の通り一度現行の振り返りをしっかりと行い、中身のある整理した施策体系を提示できるようにしたい。