

令和 8 年度第 2 回土浦市地域公共交通活性化協議会の 主な意見と回答について

1. 報告事項

①路線バスの廃止について

No.	主な意見	回答及び（その後の）対応
1	つちまるバス（乙戸南循環）の地元協議会は、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？	イオンモールつくばへの乗り入れは地元からの要望。 つくば市へ乗り入れはつくば市の活性化協議会で承認が得られれば可能。 今後、ルートやダイヤ等の検討を進める。
2	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？	手元に資料がないため、確認する。 →土浦駅西口～土浦協同病院間の運賃 廃止となる路線：370 円 代替路線：370 円 で同額である。

②土浦市地域公共交通計画の改定について

No.	主な意見	回答及び（その後の）対応
1	マタニティタクシー単独の施策として充実させるべきではないか。	こども政策課（担当部署）と調整し、計画書への記載内容を検討する。
2	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？	対象者の人数に変化はないが申請数が減少している状況。 →助成の条件として、自動車税の減免を受けている人は対象外となっているため、申請数が減少していると思われる。
3	観光フィーダーの補助を、観光目的の路線に活用してはどうか	現状として適用可能な路線はないが、活用方法の検討を継続的に行っていく。
4	市民アンケートの意見は今後の計画策定や改善にどう反映されるのか	アンケート結果を踏まえて施策を検討していく。

5	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？	現在は4台体制。予約困難の理由は利用者の方が大半が午前中の「通院」目的であるため、その時間に予約が集中すること。
6	利用者数が大きく減少しているのはなぜか。 予約断り件数や乗合率など、状況を説明できる詳細なデータを分析して今後の在り方を議論すべきである。	急減した要因にはコロナ禍の影響もあるが運行台数の減の影響が大きい。 →利用状況及び減少要因について別紙（資料3）p22～参照
7	系統番号のナンバリングは誰がコストを負担するかという問題もある。 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。直接案内してくれる相談窓口なども必要。 ナンバリングの導入自体をゴールとするのではなく、「ユーザーフレンドリーな情報提供」を目指すという柔軟な方向性で記載してはどうか。	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・案内が容易になるもの。 土浦駅改札前の「観光案内所」ではバスの案内をすることが多いとのことで、行先案内がしやすくなるメリットもある。 計画書上の記載方法について検討する。
8	「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？	運賃は受け取れないが、ガソリン代など実費相当分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。
9	交通空白地対策やボランティア輸送などに市役所の労力を割く前に、猛暑の中でのバス待ちの環境改善など、既存の利用者の利便性向上を優先して取り組むべきではないか。現行施策の継続可否について改めて全委員の意見を聞いたほうがよいのではないか。	交通空白の現状（空白地区や時間帯空白等）を整理した上で、ボランティア輸送の位置づけについて検討する。 現行施策について委員アンケートを行い、計画に位置付ける施策を検討する。 →委員アンケート結果別紙参照