

令和 8 年度 第 3 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 10 月 13 日（火）14 時 00 分から

2 会 場

土浦市総合福祉会館（ウララ 2）4 階 講義講習室 1・2

3 会議内容

（1）報告事項

- ①令和 8 年度第 2 回協議会の主な意見と回答について
- ②路線バス廃止のお知らせについて

（2）協議事項

- ①土浦市地域公共交通計画の改定について

4 出席者

○委 員 19名（敬称略）

区 分	氏 名	組織名・役職名	当会役職	出欠
利用者	下 村 利 充	土浦市地区長連合会 顧問兼副会長	監事	欠席
	佐 野 光 男	土浦市まちづくり市民会議 議長	監事	出席
	飯 岡 世 津 子	土浦市交通安全母の会 理事		欠席
	矢 口 蕃	土浦市高齢者クラブ連合会 副会長		欠席
	塚 田 哲 生	土浦市新治商工会 副会長		出席
	柴 崎 康 裕	土浦市小中学校PTA連絡協議会 実行委員長		欠席
	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	土浦グローバーネット		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		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
	金 塚 大 輔	土浦地区タクシー協同組合		欠席
	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
	古 賀 重 徳	一般社団法人 茨城県バス協会 専務理事		出席
	川 上 悟	一般社団法人 茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事		欠席
	池 田 正 人	関東鉄道株式会社 労働組合 執行委員長		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
	柿 本 憲 治	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		代理出席
	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 都市計画課長

土浦市 都市政策部 都市計画課 交通政策室長

土浦市 都市政策部 都市計画課 交通政策室 主任

土浦市 都市政策部 都市計画課 交通政策室 主事

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2回協議会の主な意見と回答について

会 長：のりあいタクシーについて、定時ダイヤ（1時間ごとの便設定）で運行していること自体が、車両を遊ばせる（待機時間を長引かせる）原因になっているのではないか。例えば8時発の便で8時20分に利用者を送り届けた後、次の9時発まで車両が待機状態になっていないか。

事 務 局：1便あたり4台で運行しているが、1台の便の中でどれだけ予約を組み合わせられるかが運行効率に直結する。便ごとの詳細な実稼働状況までは分析できていないため、運用の効率化が可能か今後検討したい。

会 長：他の自治体では、定時便による待機時間のロスを解消するため、運行ダイヤを設けない運用に見直した事例がある。さらに、相乗りを効率的に成立させるためにAI予約・配車システムを導入した自治体もある。いずれも土浦市では未検討と思われるため、早急な検討をお願いしたい。

②路線バス廃止のお知らせについて

委 員：廃止となる路線のバス車両の大きさはどうなっているのか。利用者が少ない路線であれば、以前のキララちゃんバスのような中型や小型の車両を走らせることはできないのか。

事 務 局：車両の大きさについて、以前は利用の少ない路線に中型等を走らせる方が効率的ではないかと考えたこともあった。しかし事業者へ確認すると、車両の大小にかかわらず運転手の人件費は変わらない。車両規格を複数保有すること自体が運行管理や整備の負担となり、事業者側のメリットに乏しい実態がある。土浦駅前を見ても大型車両が中心となっており、人件費が変わらないのであれば同一規格の車両で運用する方が効率的であると考えている。

委 員：車両の大きさによって燃費はどの程度違うのか。ガソリン代・燃料代も高騰しているが、他に代替できるエネルギー等の取り組みはあるのか。

委 員：大型と中型で燃費は大きくは変わらない。大型バスでリッター3キロ台、中型でも4キロ台程度である。燃料費そのものが高騰している実情もある。代替エネルギーとしては電気バス（EVバス）の導入を進めているが、現在は電気代も高騰しており、軽油代と比較しても運行コスト面で大きな差異が出ない状況である。

委 員：車両の耐久性や耐用年数はどうか。電気バスと従来のディーゼル車でどちらが長く持つのか。

委 員：電気バスは導入から日が浅く、実環境下でどの程度まで稼働できるか検証を重ねている段階である。ディーゼル車であれば20年程度の耐久性がある。

委 員：ディーゼル排ガスによる大気汚染等を考えれば、電気バスのように将来世代が良い環境の中で生活できる体制を築いていく必要がある。単なる議論にとどまらず、国内外の先進事例を踏まえた具体的な環境対策の提案を期待した

い。

委員：バス路線が廃止されると、タクシー会社の売上や利益が上がるのではないかと。身近でもバスがなくなって通院にタクシーを使わざるを得ない人が実際にいる。実態はどうなのか。

事務局：今回廃止となる2路線については、土浦駅～土浦協同病院線には霞ヶ浦広域バス等の重複路線があり、引き続き路線バスでの移動が可能である。荒川沖駅～イオンモールつくば線についても、つちまるバス（乙戸南地区循環）をつくば市側へ乗り入れできないか関係自治体等と調整を進めており、代替交通の確保を図っている。そのため、バス廃止によってタクシーへ利用が一気に流れてタクシー会社が潤うといった構造にはならない見通しである。

委員：代替路線が確保されていると分かり安心した。利益の上がらない路線を漫然と維持するのではなく、いかに代替手段でカバーするかというアイデアを出すことこそ本協議会の役割である。高齢者の免許返納対策を含め、交通弱者を救うための施策をしっかりと考えてほしい。

（２）協議事項

①土浦市地域公共交通計画の改定について

委員：資料6ページの交通ネットワーク整理において、霞ヶ浦広域バスと千代田神立ラインの記載が見当たらないが、これらは路線バスとして整理されている認識でよいか。また、現在実証運行を行っている公共ライドシェアはコミュニティ交通に含まれるのか、位置付けを伺いたい。

事務局：霞ヶ浦広域バスおよび千代田神立ラインは市町村境を跨ぐ地域間輸送を担っているため、路線バス（基幹的交通）として整理している。公共ライドシェアについては、補助的交通というよりも地域ニーズに応じて補完する「その他の交通」として位置付けている。

委員：路線ネットワークを維持していくにあたり、国の地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統・フィーダー系統補助）の活用が重要となる。フィーダー系統補助を活用している路線の位置付けや必要性について、次期計画書の中で改めて明記していただきたい。

事務局：補助金受給の要件上も位置付けの明確化が必要であると認識している。計画書本編においてフィーダー系統の位置付け等をしっかり記載し、次回以降提示できるようにしたい。

委員：目標値において、コミュニティ交通の利用者数を現状の約2.5万人から4万人へ増やす計画となっているが、新たな路線を増やす予定があるのか。

事務局：つちまるバスについては、現在運行中の3ルートに加え、もう1地区への新規導入を図ることで4万人への増加を目指している。資料4ページでお示した残存する交通空白（居住誘導区域内）を優先して検討していく。

会長：資料4ページの木田余東台や中高津など、人口密度が高いにもかかわらず空白となっている地域は、過去にバス路線が存在したが定着せず撤退した経緯

があるのか。

事務局：木田余東台は土地区画整理事業により整備された住宅地であるが、過去に路線バスが運行されていた経緯はないと記憶している。神立の工業団地へ抜ける道路は整備されたが路線バスは通っていない。中高津については谷津の入り組んだ地形で住宅地が密集している一方、地区中央を国道6号バイパスが縦断している道路構造・地形的制約があり、公共交通が導入しづらい環境にある。

委員：交通空白の図を見ると、中川市長の時代からキララちゃんバスやつちまるバスが導入されたことで空白地域が大幅に解消されてきた経緯が分かる。並木・板谷や神立、中高津といった地区は道幅が狭く入り組んでおり、大型の基幹交通を拡充するのは困難である。ワンボックス車両によるコミュニティ交通（つちまるバス等）を増やしていく方が土浦の道路事情に合致している。高齢者は時刻表を覚えて定時運行を利用する傾向が強いため、空白解消に向けてつちまるバスの導入を計画通り進めるべきではないか。また、乙戸南の次の導入候補地区はどこを予定しているのか。

事務局：居住誘導区域内はある程度の輸送量を担える定時定路線のコミュニティ交通が効率的であるため、その整備を基本としつつ、カバーしきれない部分をのりあいタクシーで補完していく方針である。導入順序としては、現行計画に基づき、次は「並木・板谷地区」を予定していた。運転手不足等により乙戸南の導入が昨年度まで遅れた経緯があるが、状況を見ながら次期地区の検討を進めていく。

委員：計画目標（KPI）について、深刻な運転手不足が続く中でコミュニティ交通4万人という目標が達成可能か慎重に見極めていただきたい。また、のりあいタクシーの1万人目標についても、運行効率の観点から「乗合率」などの指標設定も考えられるのではないか。さらに、国のガイドラインに示されている標準指標である「収支率」や「公的資金投入額」（総額や住民・利用者1人当たり）について、事業効率や持続可能性を評価する観点から計画目標やモニタリング指標に位置付けられないか。

事務局：のりあいタクシーの1万人目標は、過去の実績や今後の運行改善を見込んで設定した数値である。乗合率については、どのような施策で改善できるかを詳細に分析した上で検討したい。収支率については、最終的な目標値に掲げると目標未達時に路線の存廃問題へ直結する懸念があるため目標KPIからは外した。ただし、持続可能性を把握する上で収支率は各交通モードで必ずモニタリングしていく方針である。

会長：資料22ページの実績を見れば、のりあいタクシーは4台運行時に1.5万人を達成していた時期がある。達成可能であるならば、目標値は1.5万人に設定してもよいのではないか。

事務局：過去に1.5万人を超えていた背景には車両が5台であったことや熟練オペレーターによるところが大きいと思われる。現行体制で同等の水準を目指すに

は予約配車システムの導入等が必要となるため、現状分析と検討を進めた上で、必要に応じて目標値の見直しを考えたい。

会 長：その運行改善の分析は今年度中の計画改定作業に間に合うのか。

事 務 局：本年度中に行うか、計画期間5年間の中で進めるかを含め検討中であるが、可能な限り早期に取り組みたい。

委 員：コミュニティ交通の目標4万人について、現状の約2.5万人から引き上げる根拠（新規路線新設等）が計画書上で分かるように記載してほしい。また、バス停留所の上屋設置について、荒川沖駅東西広場等の整備を進めていただき感謝申し上げる。新設する上屋については、バスのサイドミラーが接触・支障しないよう柱の位置関係等に十分配慮していただきたい。また、EVバス導入だけでなく、自家用車から既存の路線バスへ転換すること自体が大きなCO2削減・SDGs貢献につながるため、利用促進が環境負荷低減に資する点も広く発信してほしい。

事 務 局：目標値の根拠については、計画書本編の実施計画の中で新規路線導入等の詳細を具体的に記載する。上屋設置についてはバス事業者と連携し、車両運行に支障のない構造で調整を進めている。公共交通利用によるCO2削減効果についても積極的に周知していきたい。

会 長：バスに乗車する際に傘を差さずに済むよう、乗降口までしっかりカバーできる張り出し屋根の構造を検討していただきたい。

事 務 局：土浦駅は歩道側とバス乗降側の2段階で屋根を設ける構造となっているが、柱がロータリー側に寄りすぎて車両接触の危険があった。事業者と協議を重ねて適切な配置としたい。

委 員：施策3のサイクル&バスライドについて、想定している主な利用者層（ターゲット）は具体的にどのような層か。

事 務 局：主にバス停まで保護者が自家用車で送迎している学生（高校生等）を想定している。駐輪場や上屋が整備されれば自転車利用への転換が期待できる。加えて、自ら自転車に乗ることができる高齢者の利用も想定している。

委 員：視覚障害者への接遇・車内案内について要望したい。他地域では降車時に段差があることを運転手がアナウンスしてくれるが、土浦ではそうした案内が見られない。社内教育を徹底していただきたい。

委 員：車内において視覚障害者への案内やアナウンスが適切に実施できているか、社内の運行実態を確認し指導を徹底したい。

委 員：施策体系の中に一般タクシーの活用が十分に位置付けられていないのではないか。また、デジタルサイネージは必要な情報が表示されるまで待たねばならず使いづらい面がある。生成AIに質問した方が迅速に回答が得られる時代である。新しい案内技術の検討状況はどうなっているか。また、新たな仕組みを作るだけでなく、既存の一般タクシー事業者を活用した支援（タクシー運賃助成等）も検討すべきでは。

事 務 局：のりあいタクシーの運行改善にあたっては、既存のタクシー事業者との連携

や運行形態の見直しも選択肢として視野に入れている。デジタルサイネージについてはハード整備だけでなく、GTFS やオープンデータの整備が前提であり、AI 活用は、自治体・事業者の Web サイト情報が生成 AI 等でも正確に読み取れるような構造化を進めることが本質的な課題である。利用者が使いやすい情報提供手法を追求していきたい。

会 長：駅前広場や改札口に行かなければ運行情報が分からないという課題に対し、どこにいてもスマートフォン等で容易に情報が得られるインターフェースの開発に注力すべきである。高齢者にも使いやすい土浦市公式の公共交通案内サイトの構築が求められる。

会 長：計画全体を通じてやや消極的な印象を受ける。将来にわたって公共交通を維持するためには、土浦駅前広場への一般車進入禁止（トランジットモール化）や公共交通優先の徹底など、強い危機感を持った踏み込んだ施策を掲げてもよいのではないか。市民の意識改革を促すモビリティ・マネジメントが必要である。TX（つくばエクスプレス）の土浦延伸を目指す上でも、公共交通が充実した先進都市としての土浦市を示すべきである。予算等の制約はあるだろうが、高い理想を提示した上で市民や市長の選択を促すような、もう一段トーンの高い攻めの計画を目指していただきたい。

事 務 局：いただいた意見を踏まえ、継続事業の具体的な記載を含めた実施計画を整理し、次回 12 月の協議会においてパブリックコメントに向けた計画書（素案）としてお諮りしたい。