

会議顚末書（要旨）

								記録者	本 匠				
供覧	会長		部長		次長		課長		補佐		係長		G員
件 名		令和 8 年度 第 1 回龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会											
年 月 日		令和 8 年 4 月 13 日（月）											
時 間		午前 10 時 00 分から正午まで											
場 所		龍ヶ崎市役所 5 階 第一委員会室											
出席者		【出席】11 名（随行：6 名） 羽生委員、柿本委員、伊藤委員（随行：菊地氏、中泉氏）、室田委員（随行：渡邊氏、富田氏）、廣瀬委員、板谷委員、上野委員、磯貝委員、福田委員、市野委員（随行：田中氏）、谷口委員（随行：犬伏氏） 【事務局】 都市整備部 橘原部長、廣田次長 都市計画課 秋山課長、小山室長、仲村係長、記録者 【傍聴】3 人											
会議内容 【会議次第】		1. 開会 2. 議事 3. その他 4. 閉会											
内 容 (主な意見)		【事務局】 1. 開会 ○会議資料等の確認。 ○分科会委員の紹介。 ○定数の過半数出席により、本会議が成立した旨を報告。 （龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例第 6 条第 2 項） ○本日の議事録署名人は、公募市民の磯貝委員と関東鉄道株式会社の室田委員を指名。 2. 議事 【事務局】 会議次第に従い議事の進行をしてまいりますので、よろしく願います。 それでは議題（１）『龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会について』											

て』、事務局から説明させていただきます。

【事務局】

○資料に基づき説明

- ・次第 議題（１）龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会について
- ・別紙１ 龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会 規程
- ・参考資料１ 龍ヶ崎市附属機関の会議の公開に関する条例

【事務局】

ただいまの説明につきまして、質問・意見等あれば、ご発言をお願いいたします。

【上野委員】

当分科会において協議した内容は、地域公共交通協議会に報告していくような位置づけであるという認識でよろしいでしょうか。

【事務局】

ご認識のとおりです。

【伊藤委員】

当分科会の委員に市職員は含まれないのでしょうか。

【事務局】

当分科会においては、皆様に闊達な意見交換をいただきたいという考えもありますことから、市は事務局ということで参画させていただいております。

地域公共交通協議会で市は委員として参加しておりますが、実際のところ、質疑等に対しては事務局から回答等させていただくこともございますので、当分科会においては事務局という立場を取っているところです。

【伊藤委員】

市としての考えを伺うこともあるかと思いますので、その際はご発言をよろしくお願いいたします。

【事務局】

その他、ご意見等ございませんでしょうか。

よろしければ、続きまして議題（２）『分科会長の選出について』に移らせていただきます。事務局から説明させていただきます。

【事務局】

○資料に基づき説明

- ・次第 議題（２）分科会長の選出について
- ・参考資料２ 龍ヶ崎市地域公共交通協議会委員名簿

- ・参考資料3 龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会出席者名簿
- ・参考資料4 龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例

【事務局】

ただいまの説明につきまして、質問・意見等あれば、ご発言をお願いいたします。

【室田委員】

事務局から腹案はありますか。

【事務局】

事務局といたしましては、交通協議会でも会長を務めていただいております、板谷先生に分科会長もお願いしたいと考えております。いかがでしょうか。

～異議なしの声～

【事務局】

ありがとうございます。では改めまして、板谷先生よろしく願いいたします。ここからの進行につきましては、板谷会長をお願いいたします。

また、一点補足にはなりますが、委員の皆様がご発言される際には、挙手をお願いいたします。また、オブザーバーとしてご参加いただいております関東運輸局様におかれましても、「分科会長の指名・承認」により発言が認められることとなっております。

板谷会長よろしいでしょうか。

【板谷会長】

オブザーバーの発言について承認いたします。

【事務局】

ありがとうございます。では改めまして板谷会長、よろしく願いいたします。

【板谷会長】

ではここから進行を務めさせていただきます。よろしく願いいたします。

早速ですが、議題の3つ目『関東鉄道竜ヶ崎線の現状について』、まず事務局からご説明をお願いいたします。

【事務局】

○関東鉄道竜ヶ崎線の位置づけについて説明

- ・次第 議題（3）関東鉄道竜ヶ崎線の現状について

	・当日配付資料 1 龍ヶ崎市公共交通計画一部抜粋（公共交通ネットワークイメージ） ・当日配付資料 龍ヶ崎市都市計画マスタープラン一部抜粋（拠点と軸） ・当日配付資料 公共交通に関するアンケート調査 【室田委員】 ○資料に基づき説明 ・別紙 2 関東鉄道竜ヶ崎線の現状について 【板谷会長】 ありがとうございます。 今後、竜ヶ崎線については様々な角度から議論をしていくことになり、その場として分科会を設置しておりますが、前提として現状での利用実態について、輸送人員の推移は長期的に減少傾向にあり、コロナ禍以降、回復傾向にはあるもののピーク時ほどは戻っていないということが理解できます。 例えば、朝夕の時間帯で乗り切れないほどの需要があるのか、また年齢層あるいは性別といった利用者の属性はどうかといった情報は把握しておいたほうが議論を進めやすいと思います。 そういったデータをお持ちでしたらご提供いただきたいところですが、データがない場合には、調査を実施して、利用実態を明らかにしていく必要があると考えます。この点について、関東鉄道様で把握しているデータがありましたらご説明をお願いいたします。 【関東鉄道】 ○資料に基づき説明 ・当日配付資料 2024 年年間竜ヶ崎線利用者数及び割合 【事務局】 ○資料に基づき説明（補足） ・当日配付資料 地域公共交通に関するニーズ把握 【板谷会長】 ただいまの説明につきまして、質問・意見等あれば、ご発言をお願いいたします。 【磯貝委員】 竜ヶ崎線の今後に関しては大きな課題であると感じていますが、竜ヶ崎線を利用して竜ヶ崎駅に到着した際、駅員から挨拶をいただくことがあり、温かい雰囲気を感じています。経済効果としては表せませんが、こうしたところも配慮していただければと思います。 【板谷会長】
--	--

	竜ヶ崎線を利用する方からの満足度は低くないと感じています。また、駅構内の雰囲気として、都内の路線では中々見られないものがありますし、利用者のこうした満足度を金銭換算することは難しいですが、判断基準の一つとしては当然入れていく必要があります。 このような意見は、アンケート調査の際に利用者からいただくことであろうかと思いますが、共有いただけるものはありますでしょうか。 【事務局】 地域公共交通利用促進計画を作成した際に、竜ヶ崎線の利用者向けアンケート調査を実施いたしましたが、その中では運行本数の増加や運賃の値下げといった意見、要望を多くいただきました。 このアンケートを実施した際には、改善のご要望や利用促進に関するアイデアといった項目を設けましたが、竜ヶ崎線への思いや愛着といった項目は設けておらず、このような声は拾いきれていないところがございます。 その中でも「過去に行ったイベントが楽しかった」や「竜ヶ崎駅前でイベントを実施していただければ景気も良くなり、活性化につながるのではないか」といったご意見をいただいております。 【板谷会長】 利便性に対する意見も多い中で、竜ヶ崎線の魅力が増すようなアイデアをいただいております、良い調査をしていただいていると感じます。 【福田委員】 竜ヶ崎線の土日祝日の利用はどの程度あるのでしょうか。 【室田委員】 土日祝日も、通勤・通学の利用者が大半を占めていますが、平日の利用者の概ね半数程度であるのご理解いただければと思います。 【福田委員】 地域公共交通計画策定時に実施した公共交通利用者アンケート調査は、コロナ禍に実施したものと思われます。その後、新たなアンケート項目を設けて再度実施されたことはあるのでしょうか。 【事務局】 地域公共交通計画策定時の項目と全く同じということではありませんが、令和7年度の地域公共交通利用促進計画策定時に、再度利用者アンケートを取らせていただき、利用状況や利用目的のほか、利用者の属性、お住まいの地域等の項目を設けさせていただきました。 【市野委員】 公共交通利用者アンケート調査の中で、配布日が金曜日と土曜日に
--	---

設定されていますが、曜日別の集計や分析はされているでしょうか。

【事務局】

現時点で持ち合わせているものがないので、確認できる資料がありましたら後日共有させていただきます。

【市野委員】

平日もしくは土日祝日では利用者の属性も異なるため、曜日別の集計を行うことで分析等がより有用になると思います。

【板谷会長】

どの路線でも共通して言えることですが、曜日によって利用者の属性は異なりますので、丁寧に議論を進めていくためには、より細かい情報を集約する必要があるかと思います。

【上野委員】

クラウドファンディングや車両のラッピング等を活用して資金を募るといようなお考えはありますでしょうか。

【室田委員】

車両のラッピングについては、竜ヶ崎線に限らず収入源の確保という観点から広い範囲で営業活動を行っているところですが、営業距離が短い路線であるため広告の効果が期待しにくく、受け手がいないのが実情です。

また、クラウドファンディングにつきましては、他事業者で活用している事例があることは認識しておりますが、継続的な赤字経営であることや持続的に事業を維持するための資金調達には限界があることなどがありますので、現時点でクラウドファンディングを活用する予定はございません。

【板谷会長】

以前、龍ヶ崎市に関連する事業として、龍ヶ崎 MaaS という取組で、クラウドファンディングで資金を募って実施した経緯があります。

また、クラウドファンディングの先進事例を見ますと、鉄道を維持するための金額は相場が高く、1,000 万円という金額でも維持費としては足りないということもあり、うまく言った事例があまり見えてきていないという状況がありますので、過度な期待はできないかと考えます。

また、ラッピングについても、費用対効果が見込めないと受けていただける企業が現われてこないのが実情としてあります。

鉄道については、車両内外に広告を掲載することもありましたが、近年、広告効果が低下していることも踏まえますと、従前の手法ではこれまでのような効果が期待できない状況になってきていると思われる

ます。

【柿本委員】

龍ヶ崎市のネットワークイメージによると、バスと鉄道が平行して運行しているように見受けられます。バスから鉄道に利用者を流せるような共通定期券等を作成しても良いのではないかと感じました。

地域全体の交通を考えていく中で、どの時間帯にどれだけバスが運行しているかというような現状を分析していただけると、より充実した議論につながるのではないのでしょうか。

【板谷会長】

現在、竜ヶ崎線と並行して運行している路線バスの運行本数も少なくなっていますが、その中でもバスを利用している方は相応の理由があつてのことと思われまので、定期券等の導入によって竜ヶ崎線の定期的な増収にはつながりにくいのではないかと思います。

一方で、バスを廃止すればいいという訳ではなく、バスでの移動に需要を感じている方も一定数いることを踏まえた上で、集約の可能性についても今後検討していく必要があるかと思います。

【伊藤委員】

北海道でも JR の路線の存続について協議をしている事例がありますので、こうした他自治体の事例を参考に、どのような議論が行われているかを研究する必要があるかと思います。

また、分科会員の皆様それぞれがどのようなお考えをお持ちなのかというのも重要だと考えます。例えば関東鉄道として、運賃を上げれば解決できるとお考えなのか、また国や県などの費用負担が増えれば維持できるのか、さらには市として竜ヶ崎線に求めている位置づけなど、市として竜ヶ崎線をどのように考えていくかも重要であると考えます。

市と関東鉄道が議論の中心になろうかと思います。市民からの意見、国や県の意見など、様々な立場・観点から意見を出し合い、議論していく必要があると思います。

市民にも了解を取っていかねばならないと考えますが、他自治体のアンケート調査では、現状の収支状況といった内容も入れている事例があります。市でも厳しい財政状況であるという現状を市民の方々に訴えながらアンケート調査を実施することも必要かと思ひます。

【板谷会長】

本会議は意思決定する場ではなく、市が分科会員に入っていないのは忌憚のないご意見を交わしていくという狙いがあるためと認識しています。

意思決定としては地域公共交通協議会の場で行うことになろうかと思ひますが、同協議会には市も委員として入っていますので、市の意

見としてはそちらで表明していただければよいのではないかと考えます。

また、これまで鉄道路線の経営が厳しくなったと表明される鉄道事業者は他の地域でしばしば見られるようになっていきます。鉄道を維持できる状態ではないので撤退しますという発言をされる事業者が多くいますが、関東鉄道様としては、竜ヶ崎線は地域のために重要なインフラとして認識していただいております、可能な限り維持する方向を模索しているという姿勢であると認識しておりますが、このような認識でよろしいでしょうか。

【室田委員】

竜ヶ崎線の存続や廃止をありきで議論するつもりはなく、現在の事業形態で竜ヶ崎線を維持するには限界であるため、鉄道を維持する場合はどうすべきか、あるいは鉄道の代替となり得る公共輸送はあるのかどうかという議論を広くさせていただきたいと考えております。

【板谷会長】

事業者様の考えとして、廃線ありきではないという認識が確認できましたので心強く感じております。

また、市の考えとしても、維持するつもりはないといった前提はなく、どういった方法が市にとって一番良い方法かを議論する場として分科会を立ち上げていただいたと認識しておりますが、このような認識でよろしいでしょうか。

【事務局】

ご認識のとおりです。

我々としても、廃線ありきや存続ありきという考えではなく、委員の方々の意見や協議会を通して今後の方向性を検討していければと考えております。

【板谷会長】

市としてこうした考えがある中で、茨城県様や国土交通省様にご参加いただいておりますが、各種制度の活用方法や、それらの実施の必要性などについても様々なステークホルダーの皆様のご協力をいただきながら考えをまとめていきたいと考えています。

鉄道の維持に費用をかけていって良いのか、鉄道として維持していくべきか、また輸送人数を考慮すればバスということになるかと思いますが、代替手段により移動手段を確保していくこととどちらが良いのかというのはある程度検討した上で意見交換していかなければいけないと考えています。

代替手段の検討に関しては、現状のままでは維持することはできないとご報告いただいておりますので、近年の再構築事業の参考事例を踏まえて、どのような手法が考えられるかといった観点からも議論をしたいと思います。事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

○資料に基づき説明

- ・参考資料5 新たなモビリティ（BRT）の利用環境の整備

【板谷会長】

ただいまの説明につきまして、質問・意見等あれば、発言いただきたいと思います。

【磯貝委員】

鉄道を利用する人数も限られている中で、まち全体として鉄道の位置づけをどのようにしていくか、まちをどのようにしていきたいかを併せて考えていく必要があると感じました。

また、秘境駅について興味がありまして、秘境駅と呼ばれる駅はどのように運営されているのか参考までに教えてください。

【板谷会長】

集落の人口減少や山間部のダム建設の終了等によって秘境駅となったものが多く、他の駅で得た運賃収入や自治体の負担により維持、整備を行っているものと認識しています。

入地駅については、利用者数もそう多くないのが実情ではありますが、だからといって廃止ということにはならないのではないのでしょうか。

秘境駅は観光としての魅力もありますので、こうした観点から利用者の増加・増収につなげることを目指している事例はあろうかと思います。

【上野委員】

竜ヶ崎線の利用者について、通勤・通学での利用が多く、その他の時間帯の利用は少ないという現状が見られるかと思いますが、まずは利用してくれる人を増やさないと維持存続は難しいのではないかと思います。

利用促進や公共交通を利用してもらえるよう竜ヶ崎駅周辺などでイベントを開催するとか、目的地になり得る施設を設けるとか、そういったまちづくりとの連携や施策の検討も必要であると考えます。

【板谷会長】

どのようなやり方で佐貫～竜ヶ崎市街地間の移動手段を確保するかはしっかり検討していかなければなりません、併せて公共交通を利用する理由を創出することが重要であると考えます。

他の地域で利用の多いバス路線は、概ね大型ショッピングセンター等を経由しているものです。こうした路線があることでリーズナブルに、そして自分の行きたい場所に行けるという状況になり、公共交通の利用につながります。

鉄道やバスのいずれにしても、利用を増やすためには旧市街地をより魅力的あるものにしないといけないですし、市内施設で駐車場が不足しているという状況などについても、このままでいいのかという考えを市民の皆様に聞いていく必要があるかと思います。

アジアのいくつかの国では、ガソリンの給油制限が設けられているほか、ヨーロッパでは、ガソリン 1L あたり 300 円といった価格が設定されている国もあります。こうした時勢を踏まえますと、現在自家用車を利用している市民の方々も公共交通を利用せざるを得ない状況になる可能性も考慮しつつ、どのような調査を実施していくかを検討していく必要があるのではないのでしょうか。

【福田委員】

アンケート調査についての意見として、公共交通を利用しない方々に対しても、利用しない理由などの調査を行ったほうが良いと考えます。

【板谷会長】

なぜ公共交通を利用しないのかを確認することは重要であり、作成者側で乗らない理由をある程度想定した上でアンケート調査を作成した方が良いと考えます。

例えば、龍ヶ崎市の玄関口である JR 龍ヶ崎市駅に移動するまでの交通手段として、あえて竜ヶ崎線を使うかどうかというところがありますが、アンケート調査を実施することで、車で移動されている方が車以外の交通手段を利用しないのはなぜかという理由が見えてくると考えます。

また、竜ヶ崎線沿線に住んでいないために鉄道を利用する機会がない方についても、鉄道を維持するためには多額の支援金が必要となり、一部費用を税金から負担させていただきますという考えに納得していただけないと、市の政策としてはよろしくないのではないかと思います。

その他、仮想的市場評価法という手法も例示されていますが、これはいくらぐらいなら路線の維持や代替手段の運行にかかる費用を負担してもいいと思うかを調査するものです。こうした調査を行うことで、その方々にとっての対象物の存在価値が把握できるようになります。聞き方によっては評価が低くなってしまう可能性もありますが、私としては実施してもよいのではないかと考えています。

こうしたアンケート調査等を取りまとめる形として、端的に赤字・黒字で判断するのではなく、多面的に評価を行うクロスセクター効果分析という調査がありますが、こうした調査を活用しながら、様々な観点から検討していく必要があると考えます。

ただクロスセクター効果分析については、できるものなら実施した方が良いとは思いますが、実施しなくてもよいのではと思うところもあります。その理由として、対応できるコンサルタント事業者が少なく、費用が割高になってしまう傾向がありますので、こうした点も含

めてどのような調査を行っていくべきかを検討していく必要があると感じています。

BRT については、茨城県の先進事例が日立市と鹿島鉄道があります。鹿島鉄道は廃線から 3～4 年後に線路敷をバス専用道にするという形で整備されています。BRT は明確な定義がなく、鉄道と同程度の質の高いサービスを提供できるような環境を整えたバス路線を広く BRT と表します。必ずしも線路敷を BRT の専用道路に全て変える必要はなく、どのような手法を取れば鉄道と同程度で運行可能なのか等について、試算してみる価値はあるのではないかと思います。

その他、ご意見等よろしいでしょうか。

では、今後の在り方を検討していく上でどういった情報や調査が必要かという点について議論していければと思いますが、この点について事務局からご説明お願いいたします。

【事務局】

○資料に基づき説明

- ・別紙 3 竜ヶ崎線の今後のあり方の検討に関するスケジュール（案）
- ・参考資料 6 クロスセクター効果の算出ガイドライン
- ・参考資料 7 その他調査手法（一例）

【板谷会長】

ただいまの説明につきまして、質問・意見等あれば、発言いただきたいと思います。

【羽生委員】

交通計画の中で鉄道自体がどのような役割を果たしているのか、ネットワークという視点で議論されていくべきかと思います。

また竜ヶ崎線の利用者は駅を目的地として移動しているわけではないと思われますので、その先の目的地としてどのような移動をされているのか、また竜ヶ崎線がなくなってしまった場合に誰が困ってしまうのか、誰を救うべきなのかを考えながら議論を進めていく必要があると思います。

【板谷会長】

龍ヶ崎市の公共交通のハブは JR 龍ヶ崎市駅で、そこを基点として市内各所に路線バスが複数路線運行されていますが、その中で最も需要が多く、バスでは輸送しきれないような利用のあったところが竜ヶ崎線という位置づけになっています。

竜ヶ崎駅のハブとしての機能は、JR 龍ヶ崎市駅や佐貫駅と比較しますとかなり弱く、本来であれば鉄道の終点駅からバスに乗り継ぎ、その先の目的地に向かうというような利用が多いのですが、龍ヶ崎市

に関してはそういった利用が少数ではないかと思われます。

竜ヶ崎駅は河内町や稲敷市などへの移動のハブとしての機能を持たせるべきと思いますが、実態として自家用車で移動される方が多いことから、こうしたハブとしての機能が少し弱いように思います。

また、確認は必要ですが、竜ヶ崎線の利用者の多くは、竜ヶ崎駅から徒歩もしくは自転車圏内への移動を目的とする方が大半を占めているのではないかと考えていますが、これを良しとするかどうかは別の議論として考えていく必要があります。

一方で、竜ヶ崎駅より先の旧龍ヶ崎市街地の発展についても議論する価値はあります。龍ヶ崎市には、路線バスで移動できる場所と移動できない場所がありますが、移動できない場所の中でも集客力を持っている場合がありますので、こちらも検討を進めていければと思っています。

【谷口委員】

鉄道は公共交通機関として市民の移動を担っていますが、運行事業者のみの運営では存続は厳しく、様々な地域から同様の相談を受けています。その中で、鉄道を残すために自治体やその周辺の方々がどのような移動手段をイメージしてまちづくりをしているのかというところを優先的に考えなくてはならないところだと思います。

そうした中で、皆様からのご意見をいただきながら、国としてもできることがあれば協力していきたいと考えています。

【板谷会長】

金銭面のほか、鉄道の使い方や位置づけ、必要性について議論した上で、今後の方向性を考えていかなければとのことでしたが、私としても同じような考えでおります。

今後、調査等を実施したいと思っております。クロスセクター効果分析は必要とも感じていますが、クロスセクターという名前は出さずに実施しても良いのではないかと考えています。他の事例では複数市町村が関係することも多く、精緻な調査結果に基づいて議論を進めていく必要があったのだらうと思われますが、竜ヶ崎線は市内完結路線であるため、意思決定が複雑化するわけではありませんし、鉄道が廃止された場合にどのような影響がありそうかといった点については、議論しながら一定の条件を定めつつ調査をしていく必要があると思います。

その他、参考資料8について、事務局からご説明ありましたらお願いいたします。

【事務局】

○資料に基づき説明

・参考資料8 地域公共交通再構築調査事業

【板谷会長】

調査を実施する場合の支援制度については活用していくべきであろうと思います。また、調査項目としても、詳細な利用状況の把握のほか、利用しない方や市民の方々を中心に調査項目等を調整していく必要があるというところは認識の共有が図れたかと思います。また、まちづくりの観点からも議論をしていく必要があるだろうといった意見があったところです。

竜ヶ崎線の場合は、通学の割合は25%とあまり高くはありませんが、通学時の竜ヶ崎線の利用状況はどうか、その他の交通手段はどの程度利用されているのかといった実態が分かると、今後の協議の参考になるかと思います。

【廣瀬委員】

通学利用で見ますと、やはり竜ヶ崎駅方面への朝の時間帯に需要が集中しています。これをバスで輸送するとなると相当なドライバーの確保が必要となるため、現状のドライバー不足を考えると難しいように思えますが、今後も協議検討してまいりたいと考えております。

【板谷会長】

最も利用の多い時間帯では、100人を超える利用が見えています。これをバスに転換するのは直感として難しいのではと思いますが、この点についても精査していく必要があろうかと思います。

地方に様々な鉄道路線がありますが、特定の時間帯にバスでは賄えないほどの需要が集中することが鉄道を残す大きな理由になっており、竜ヶ崎線についてもこの状況が続いていると認識しています。

【福田委員】

バス運転士の募集にどの程度の広告費を出していますでしょうか。

【室田委員】

一定額を出してはいますが、あまり大きな額ではありません。

【板谷会長】

その他ご意見等よろしいでしょうか。

ではここまでいただきましたご意見を踏まえて、引き続き情報収集や整理を事務局・関東鉄道様にお願いしたいと思います。

本日の議題事項は終了になりますので、以上で議事を終了させていただきます。

では最後に事務局から何かご報告などありましたらお願いいたします。

【事務局】

- ・全体の振り返り
- ・報酬支払い

	4月24日（金）予定 ・次回開催予定等のご案内 5月中旬～下旬頃 【板谷会長】 その他、委員の方から何かありましたら、ご発言お願いします。 特になければ、本日の会議を閉会します。 4. 閉会
令和 年 月 日 議事録署名人 _____ 令和 年 月 日 議事録署名人 _____	