

会議顛末書（要旨）

								記録者		委 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2回龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会											
年 月 日		令和8年5月21日（木）											
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】10名（随行：4名） 羽生委員、伊藤委員（代理：坂本氏 随行：中泉氏）、室田委員（随行：渡邊氏、富田氏）、廣瀬委員（随行：野村氏）、板谷委員、上野委員、磯貝委員、福田委員、市野委員（代理：田中氏）、谷口委員（代理：犬伏氏） 【事務局】 都市整備部 橘原部長 都市計画課 秋山課長、小山室長、仲村係長、記録者 【傍聴】4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。 ○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分科会設置規程による。） ○本日の議事録署名人は、公募市民の上野委員と関東鉄道株式会社の廣瀬委員を指名。 2. 議事 【板谷会長】 会議次第に従い議事の進行をしてまいりますので、よろしくお願いします。 それでは協議事項（1）『関東鉄道竜ヶ崎線の現状について』、事務局から説明をお願いします。											

【事務局】

○資料に基づき説明

- ・次第 協議事項（１）関東鉄道竜ヶ崎線の現状について
- ・別紙１ 地域公共交通利用促進計画策定時利用者アンケート
曜日等別利用状況
- ・別紙２ 市議会全員協議会での質疑応答
- ・別紙３ 広報龍ヶ崎『りゅうほー』令和８年５月号抜粋
「竜鉄はいま、大きな転機にあります」

【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。

【福田委員】

別紙１の利用者アンケート曜日等別利用状況について、配布期間は２週間程度ですが、期間中の曜日の偏りが見られるので、連休があるかどうかなども併せて配慮が必要かと思います。また、回答日が「不明」の件数も多いので、回答日を記入する項目を設けてはどうでしょうか。

属性、年齢、利用目的にもばらつきが見られますので、クロス集計も行っていくべきかと思います。

居住地区別の内訳を見ると、龍ヶ崎地区に次いで市外の利用が高い結果となっていますが、具体的な出発地を把握した方が良く考えます。

【事務局】

曜日の偏りにつきましては、ある程度の期間を設けた上で、そのうちの特定の日に市職員が立ち会って聞き取りを行ったことから、今回は特に金曜日と土曜日が多い結果になっていますが、次回アンケート調査を行う場合には考慮したいと思います。

また、曜日不明の回答ですが、アンケート用紙には回答日を記入いただく欄を設けましたが、配布期間中は、竜ヶ崎駅等でアンケート用紙を置いて、紙もしくはインターネットから回答をいただいております。

紙で回答いただいた方の中には、記入日の記載が漏れてしまった方が一定数いたため、記入欄の位置などについては改めて検討したいと思います。

市外の具体的な出発地についても項目を設けておりましたが、回答が多岐にわたってしまうことから、今回は「市外」としてまとめております。クロス集計についても、今後アンケート調査を実施するようになった際には、ご意見いただいたような様々な項目で、集計をかけていきたいと考えています。

【板谷会長】

利用者の状況を客観的に調査する場合には、調査日を1日と決めてその日の利用者に対してアンケート調査をすることで、曜日不明等の問題は防ぐことができます。またアンケート調査を行う際は、イベント等の影響の少ないと思われる秋頃の平日や土日の1日を選択して実施するというのが、都市交通の調査における一般的なやり方になります。

今回の場合は調査方法が異なりまして、多くの方からアンケートの回答をいただいて、利用目的やニーズの有無について多くの意見を収集したいという意向で実施した調査になっています。利用目的別に分析できれば良いという形で作成・実施したと思っておりますが、今後はより精緻な分析が必要であろうということもありますので、改めての調査が必要かと考えていますが、今回の調査である程度の利用状況が把握できたことについては嬉しく思います。

また、回答者数及び目的別に分類するとサンプル数が少なすぎるかと思しますので、平日と休日、不明の3つに分けたグラフで比較していただくと良いかと思えます。

利用頻度に関しては、頻度の多い順から少ない順に並べ替えた上で公表していただいた方が良いと思います。また、居住地区別の利用状況についても、集計結果が細かく分かりにくくなっているもので、地図に落とし込んでいただいたり、大きな地区でまとめていただいたりするとより見やすくなると思います。市公式HPの公表の際にはこのような集計にしていきたいと思えます。

【羽生委員】

次回アンケート調査を実施する際には、調査項目案を作成していただいて、分科会や協議会を通じて意見を出し合っても良いかと思えますので、そういった協議の場を設けていただくようご検討をお願いします。

【事務局】

今後調査を行う場合には、市内部や委員の皆様からご意見をいただく機会を作れるよう努めてまいります。

【板谷会長】

調査自体は分科会設置前に実施したものですので、現時点では報告として速報的に出していただいたと認識しています。

次回調査を行う際には、その方法と項目について、事前に協議していきたいと思えますのでよろしくお願いいたします。

【福田委員】

土日の市外から利用される方が減少しており、週末に観光目的で市外から龍ヶ崎市に来る人は少ないのではと考えます。商店街などとも連携し、龍ヶ崎市の観光地としての価値を高めていければと思います。

す。

前回の協議会で、秘境駅は魅力があるといった話題が出ていましたが、現状としては観光活用や施設価値といった周知が少ないのではと考えます。

【事務局】

観光利用を狙いとして、龍ヶ崎市としての観光資源の生かし方の検討や発掘などに取り組んでいくことが非常に大事だと思います。少し大きな話になる部分もあろうかと思いますが、良い方法を検討できればと思います。

【板谷会長】

福田委員のご意見のとおり、平日の利用は通学、通勤がかなり多くなっています。

都市型の場合、朝方の通学を目的とする高校生に利用が偏るといった利用状況になると、鉄道としての役割が終わりに近づいているように思いますが、竜ヶ崎線はそのような状況ではないと推察します。

そのため、通勤や通学をする方々にとって竜ヶ崎線は生活に欠かせない存在であると感じたところです。

また土日についてはご指摘のとおりですが、地域公共交通活性化協議会で様々な取組を実施しており、イベントの開催等でも利用状況は変わってくるのではと思っています。

龍ヶ崎市の中心部に魅力的な観光スポットが多数あるかという点と厳しいところではありますが、今後の工夫次第で龍ヶ崎市に対する見方は変わってくると思います。

地域が違いますが、東海地方では、利用の少ない駅から散歩コースを駅に設置することで「歩く」楽しさを情報発信して、利用の促進を図っている事例があります。休日には散歩コースに行きやすいよう便利な列車を運行させるなどして、実際に利用が増加したという事例もありますので、参考としていただく価値はあるかと思います。

確認なのですが、市広報紙「りゅうほー」に竜ヶ崎線に関する記事を掲載して以降、市民からの反応やご連絡、感想などはありましたでしょうか。

【事務局】

電話やメール等を通じてのご意見は、都市計画課には届いていないのが現状です。

また、板谷会長からもあったように記事を読まれない場合もあるということでしたが、朝方は若年層の通学利用が多いとの結果が見えている一方で、こうした若年層は市広報紙を読むという習慣がないのではないかと思います。別の手段などを活用しながら、竜ヶ崎線の現状を知っていただけるような機会を設けていく必要があろうかと思い

地域の方々が自分たちの問題として考えてくださることが前提として必要だと思いますので、より伝わりやすい方法を検討していくべきかと思います。ぜひご検討よろしくお願いします。

【福田委員】

磯貝委員や板谷会長のご意見に近い内容ではありますが、市議会議員からの意見として、分科会等で協議した内容は全員協議会へ報告していただきたいというご意見が挙がっていますので、報告をする際は、新聞等メディアに公表する際の媒体やシリーズ化の有無、誰に向けてどの程度伝えるかといったルールを明文化した方が良いのではないかと思います。

また、若年層への訴求という観点で、市公式のInstagramやTwitter等がある場合は、うまく発信することで情報が届きやすくなるのではと思います。若年層の通学利用が多い中で、こうした方々に現状が届かないまま議論が進むのはどうかと思います。

いずれにしても、市民の皆さんに説明する場を設けることで、今後どのような運行形態になるかは別として、反対意見や説明不足といった不満は出にくくなると思います。

【事務局】

まず、ルールの明文化といった点につきましては、どのような方法が良いかというところを内部で検討させていただきたいと思います。いずれにしてもより多くの方への周知という目的はぶれないようにしながら、方法を考えさせていただければと思います。

若年層への周知として、若年層に訴求効果の高いと思われる市公式SNSといった手段も今後検討していきたいと思います。また、説明の場というところも、引き続き皆様のご意見等もいただきながら検討させていただきます。

【板谷会長】

SNS など様々な媒体で伝えていくか否かというのは検討するところかと思います。現在の議論は、活性化を目的として人を集めるために行うものではなく、市民の皆さんに関心を持っていただき、自分ごととして考えていただくのが大切だと考えております。ぜひ事務局でもご検討をお願いします。

【福田委員】

実態把握の調査について、クロスセクターという名称をつけるかどうかといった意見があり、また今回の資料ではその調査項目をどうしていくかといったお話があったかと思います。

また、代替手段の可能性を検討するとの説明がありましたが、今後実施予定の調査結果を踏まえてその後の方向性を議論していくのか、それとも調査と並行して方向性を決定していくのか、どちらで考えましょうか。

【事務局】

クロスセクター効果分析調査については、この後ご説明をさせていただきますが、資料に基づきますと8ヶ月程度は要するという内容になっています。

例えば、来年度当初から調査に着手した場合、年度中盤～後半に調査結果が出る見込みです。その後に代替手段をどうするかという議論を進めるとなりますと、議論の期間が十分に確保できない場合も想定されますので、調査の前に結論を出すということではありませんが、クロスセクター効果分析調査と並行しながら、考えられる手段によっての課題や手法等を議論させていただきながら、最終的に調査結果や皆様から意見等を踏まえて今後の方向性を示していければと思っております。

【福田委員】

医療、福祉、教育など、クロスセクター効果分析調査に必要と思われる項目を絞って、簡易的な調査でも実施して正確なデータが出た後に方向性を検討していかないと、想定の利用者を大幅に見積もってしまう、現実と乖離してしまうといった状況が発生してしまうかと思えます。

その点についてはどのようにお考えでしょうか。

【事務局】

調査結果が出ればより正確な数字が出てくるとは思いますが、先ほど申し上げたスケジュール感もございますので、どこまで正確な数字を出せるかというところは別にして、試算や見込みといったところを元にしながら、手段や方法についても並行して議論ができればと思っております。

また、調査結果が出た段階では、それを踏まえて最終的な金額や利用者の見込み、収支等について反映させていく必要があらうかと思えますが、方向性を決めていくまでの期限やスケジュールを踏まえますと、ある程度並行しながら議論を進めていき、皆様からご意見をいただきつつ、手段や検討の中身を詰めていければと思います。

【板谷会長】

分科会の趣旨として、関東鉄道様から検討の場が必要であるというご指摘をいただいて、維持するための方策を検討する場ではなく、維持するかどうかまで含めて議論をしていく場であるため、結果として費用が高すぎるといった結論になる可能性があります。

直感としては、バスよりは鉄道を維持した方が良さそうな印象があります。また、様々な代替案がありますので、利用状況などを総合的に踏まえながら、代替案別にどの程度費用感に差があるのかといった話や、運転士や車両の確保といった課題もありますので、実際に実行することが可能であるかどうかを検討しないといけないと思います。

その中にクロスセクター効果分析調査のような、鉄道の利用状況だ

けでなく、幅広く比較することが必要になりますので、可能な限り客観的に実施していただければと思います。

また、今後のスケジュールが若干見えないところがあります。議員の皆様からのご指摘にもあったとおり、どの程度の期間で結論に行き着くかという話もありますので、2027年度までの大まかなスケジュール感を示していただいた方がいいかもしれません。

例えば、今後どの程度分科会を開催するのか、その間の調査はいつ行うのか、クロスセクター効果分析調査の検討や代替案の検討はいつ行うのかといった年間のスケジュールのようなものをご提案いただければと思います。

その他、ご意見等ございませんでしょうか。

よろしければ、続きまして現状把握に向けた調査の項目について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

- ・別紙4 利用実態の把握等に向けた調査項目の整理

【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。

資料のとおり、基本的には全項目の調査をすることによって、現状把握から協議会の開催まで持っていくといった流れではありますが、我々としては1年間で基礎調査にあたる部分の調査結果を出していきたいということだと認識しています。

調査については、ある程度の財政支出が伴いますが、実施可能な状況なのか、あるいは補助等が必要なのか、このあたりについてはいかがでしょうか。

【事務局】

まだ内部でも予算の確保時期でないため、具体的な見通しはお答えできかねますが、担当レベルでは財政部門ともクロスセクター効果分析調査の内容や費用感の見込みなどを共有しています。

一方で、板谷会長からもありましたように、1年目に記載させていただいたような調査を行うとなった場合でも、多額な費用が掛かる見込みがございますので、国の補助制度である再構築調査事業をまずは活用させていただければと考えています。

【板谷会長】

再構築調査事業の活用に当たっては、補助申請などに期限があるかと思いますが、そのあたりの認識についてはいかがでしょうか。

【事務局】

昨年度の状況として、概ね年末頃に次年度の活用意向についての調査があったと認識しています。その後具体的に調査を実施するとなれば、補助金活用に向けての申請を提出するという事で、年度末から年度当初にかけての要望への回答や補助金の申請を行っていくことになろうかと考えております。

いずれにしましても、クロスセクター効果分析調査を実施する場合、契約やその他手続きも入ってきますので、4月1日以降一定の期間を経てからの着手になると見込まれます。

【板谷会長】

利用実態等の調査については、今年度の実施と考えていましたが、そのようなお考えではないのでしょうか。また今年度に調査を実施するためには必要な予算を確保する必要もあるとも認識していたのですがその点はいかがでしょう。

【事務局】

調査の実施時期については、資料の内容を基本に来年度としておりますが、費用も大きく、市のみの予算で実施するには難しいので、国の補助金を活用させていただきたいという考えがございます。市内部としても、通常ですと7月から8月にかけて、次年度に実施を見込んでいる大きな事業についての照会があり、それに基づいて予算の要求や査定といったプロセスを踏んでいく流れがございますので、来年度当初から、調査を実施、年度途中で結果報告やその後の協議をさせていただきたいといったスケジュール感を考えているところです。

【板谷会長】

今年度に調査を実施して、その成果を元に議論を行った上で今年度中に竜ヶ崎線をどうしていくか方針を決めるということになりますでしょうか。

今年度中に実施することとしてはどのようなことがあるのか、調査を実施していかないと、議論を進めていくことも難しいと考えていたのですが、いかがでしょうか。

【事務局】

今年度につきましては、代替手段や上下分離を行った場合の精査という部分でより詳細を詰めていく必要があると考えています。また、どこまで情報を詰められるかというところもございますが、進捗状況等を分科会や協議会などで適宜報告させていただくような動きが主になろうかと思えます。

【板谷会長】

調査実施後に検討をするような流れになると思っていたので、ご説明いただいたスケジュール感では2年目の後半にかなり議論を詰めな

ければならず、忙しい議論になるかと思います。また、実態が正確に分からない状態で議論をする場合、概念的な議論になりがちだという懸念もあります。

結論が出せない中で、意見の言い合いを１年間続けることは勿体なく、鉄道を維持する場合、仮にバスで代替する場合、どの程度の費用が必要になるかシミュレーションとして先に試算して、利用者の方々に精緻なアンケートを行い、「もしバスに代替したらどのくらいの頻度で利用していただけますか」等を聞いてみても良いかと思います。

こうすることで、正確な数字が把握でき、金銭の見積も精緻なものになってくるかと思いますので、ある程度議論の方向性をはっきりさせていけるのではないかと考えます。

【事務局】

今回ご提案している１年目の調査費用の面で、市の単費ではなかなか難しいところがあり、今のところ国の補助制度の活用を考えておりますが、通常であれば今年度中に申し込みを行い、令和９年度に採用、調査ということで、現時点でのスケジュール案をお話させていただきました。

今回急遽、分科会の開催や調査の実施といった話も出てきたところで、仮に補正の対応ができるかどうかといったところも、まだ県や国の方とも調整できておりませんが、可能であれば補正対応というののも考えられる手法の１つであると思っています。

しかしながら、現段階では通常の流れとして、来年度当初または本年度末に補助制度の要望させていただいてということで進めさせていただきたいと考えております。

【板谷会長】

スケジュール的に少し大変だなという印象を持ちましたが、少々認識不足があったかと思います。

クロスセクター効果分析調査を実施していった方が良いという話は関東鉄道様からも聞いた話で、調査の実施には同意いたしますが、今年中に調査ができないのであれば、費用や事務的負担などの課題がいくつもある中でもできることはやっていきたいと思います。

結局のところ、クロスセクター効果分析で何を調査するのかというと、医療、商業、交通安全、教育、定住促進、観光、福祉、財政、建設、環境、防災、地域コミュニティといった分野を国が示していますが、要はこうした他の分野に対して、交通の状況が変わることによる影響がどの程度あるかということを項目ごとに検討するというものです。全ての項目を実施するとしたら大変ですが、調査したとしても見込んでいた結果が出るという性質のものでない場合もあります。どれだけ費用をかけるかではなく、利用状況を十分に把握できるかどうか重要だと考えます。

先ほど交通調査についての一般的な方法を申し上げましたが、通常のパーソントリップまで行うか否か等、実施内容を明確にして、例え

ば100%に近い回答率を求めるような調査をしていくということで、調査の方法や調査票の内容まで当分科会で吟味した上で、秋頃に実施するという風にして、その代わり回収後の取りまとめ等については最低限のやり方にするなど、費用を抑えて実施する方法も考えられるかと思います。利用者の状況と利用意向が把握できれば、それ以外のところは来年度に回すということでも何とか議論が進められるのではと思いました。

こうした資料がないと、議論がなかなか進まないのではという懸念があります。スケジュール感の見通しを次回示していただきたいと申し上げましたが、こうした調査の方法まで含めて事務局でご検討いただければと思います。

また、2年目に向けては、再構築調査事業の活用予定があるということであれば、必ず補助金が活用できるよう申請していただき、準備や進め方を今年度の中で整理していくということではいかがでしょうか。

【上野委員】

来年度に本格的な議論や調査をすることになると思いますが、その前にできることとして、調査項目や代替手段の検討も含めて、様々な項目が出ています。一方で、いつまでに調査の内容を検討するのか、来年度の調査やそれに向けた申請、予算の確保などはいつ行うのかといったスケジュール感が見えてきていないように思います。

実際、竜ヶ崎線を代替手段で運行させた場合の費用感などのシミュレーションや、調査に基づく費用の試算は可能であろうと思います。そのあたりを比較できる状態を作って、調査結果を踏まえた後で、竜ヶ崎線のあり方が見えてくると思いますので、まずはスケジュールや項目を明確に落とし込んでいただいた上で今後の検討の流れを示していただければと思います。

【事務局】

スケジュールに関しましては、皆様からのご意見のとおり、これまで今後の予定や実施内容について、明確にお示しできていなかった部分ですので、今後そういった資料もご用意させていただければと思います。

【福田委員】

スケジュールを作成する際は、ガントチャートという手法の活用を検討していただければと思います。

【事務局】

皆様になるべくご理解いただけるような形で出ささせていただければと思います。

【板谷会長】

私も同じようなイメージを持っていましたが、過去に本協議会で地域公共交通計画を策定した際にも、ガントチャートの月に別で分類したチャートを作成し、何月までに実施するかという形で示していただいたことがあります。

今回は実施していく内容自体が流動的であると思いますが、このようなスケジュール感で実施したいというような意思表示でも良いと思いますので、事務局から出していただいて、その資料を基に我々が意見を出していくといった形が良いかと思います。

【羽生委員】

一点目として、今後のスケジュールについてですが、当然ながら鉄道のあり方によっては、地域公共交通計画に影響してきますので、議論を進めていくにあたって計画の内容などについても並行して考えていく必要があると思います。また、スケジュールに余裕のない中での議論が見込まれますので、そういったところも見越して対応をお願いできればと思います。

二点目として、鉄道が仮になくなってしまった場合、他の手段は何かあるのかを考える必要があります。この後の説明に繋がってきますが、費用や判断基準といった部分も大切ですので、今後の議論の中で示していただきたいと思います。

三点目として、合意形成のあり方についてですが、先ほどの市広報紙にありましたような鉄道の切迫性のようなものを、実際に竜ヶ崎線を利用されている方がどの程度感じていただけるかというのは重要であり、今後もし廃線するとなった場合、「知らなかった」となると驚かされてしまいます。市公式ホームページに掲載されると伺いましたが、例えば、個別に利用が多いお子さん等には、今後このようなやり方になりますということを事前にお話しするなど、少し丁寧に共有していただけると良いかと思います。

【事務局】

地域公共交通計画に関しては、ご意見いただきましたように並行して内容を確認し、今後の状況を踏まえて対応させていただければと思います。

また、代替手段の内容につきましては後程ご説明しますが、手法や費用感についてもお示しいたします。

周知としては、利用者の皆様、市民の皆様に漏れなく情報が行き届くことは難しいところもありますが、なるべく漏れのないように対応いたします。

【磯貝委員】

今回の調査項目には、代替手段の検討も含まれているのでしょうか。

【事務局】

今回資料として出した項目の中には、代替手段の検討等は含まれておりません。まだ今後の方向性が決まっていない状況ではございますが、もし代替手段により運行するとなれば、主体となり得る市や運行事業者が詳細を検討していくことになるものと考えたためです。

こうした検討を調査会社に委託しますと、どうしても費用が嵩んでしまいますので、現在の案の中には含めておりません。

【磯貝委員】

つまり、代替手段の検討については、調査項目に入らないという認識でよろしいでしょうか。

【事務局】

今後の検討の中には当然入ってきますが、調査会社に委託する内容の中には入っていないということでご理解いただければと思います。

【磯貝委員】

その調査をしてどこまで見通しとして出てくるものなのでしょうか。

【板谷会長】

調査の目的として、仮に鉄道が廃線になったときの影響がどの程度あるかという実態を知りたいわけです。

その影響が甚大で、多額の費用を補助してでも鉄道を残す価値があるか否かというのを知りたいので、ある程度深掘りする調査をしないといけないということになります。そうした時に、鉄道を残すか、廃線するかという二択ではなく、現在竜ヶ崎線を利用されている方々が今後もスムーズに移動できるようにするために、他の手段も考えられるので、他の手段にした場合にはどうなるかという点についても、事前に検討しておく必要があるということです。

そのため、実際に利用している方々がどのような意向で利用していて、車を使わない理由はあるかどうか、バスに代替しても現在と同様に利用してくださるのかどうかということまで含めて把握しないと詳細な検討ができないということです。

また、利用できないという人はどの程度かわかりませんが、通常、鉄道からバスに転換すると、利用者は3分の2から半数程度になる場合が多くあります。これがどのような事情によるものかは十分把握できておりませんが、鉄道だから利用している方がいるというのは他の地域でも同じことです。

こういった現状を事前に把握しておかないと議論できないと思いますし、今後の予定としても、調査は知見のある業者に委託を出していただいて、市としてもそれに向けて必要な予算を計上していくことになろうかと思います。

【磯貝委員】

疑問に思っていたのですが、今までのアンケートの中で利用者や年代等の実態がかなり把握されてきたこともあり、竜鉄を守っていく上でこれ以上の調査は必要なのかと感ずるところがあります。

【板谷会長】

例えば、沿線の方々に意見を聞かないまま廃止を決め、その議論の進め方について問題はなかったかと問われた際に、市として責任を取れるかどうかという話になります。

そういうところまで視野に入れた議論をするのであれば、費用対効果の話もあるため必要以上に細かく調査すれば良いという訳ではありませんが、聞くべきところにはきちんとアンケートを実施しなければなりません。ある程度詳細な情報は出していただいた方が良く、そのために市に対して一定の支出をお願いしたいと申し上げたところです。

結局のところ、皆様が納得できるかどうか重要であり、鉄道を残す場合には、多額の費用をかけて残すことになるので、それで良いのか、また廃止する場合は、今までの利用者が本当に廃線で良いかどうかということについても議論、検討が必要です。

竜ヶ崎線のあり方について、市民や利用者から事前にある程度ご意見を聞いて、状況を把握しておかないといけませんので、調査は必要であると思います。

調査結果を踏まえて、今後のあり方について議論しなければいけませんので、来年度に全部調査を行うとなると、調査の結果が出てくるのが、来年度の後半になります。その後の2～3ヶ月の検討で本当に結論が出せるのかどうか、心配していたところです。

今回の議論の内容は重いと思っています。仮に廃止になった場合、議員の方からの意見にもありましたが、衰退している印象を外に与える可能性はあります。そういったことも含めて、検討の中での調査結果に加えて廃線等の影響まで含めて議論するとなると、現在出てきているデータだけでは不十分かと思っています。鉄道をあまり意識していない、鉄道に関しては考えていなかったという住民の方々にはこれを機会に考えていただかないといけませんし、竜ヶ崎線に対する意思を示していただきたいと思っております。

【磯貝委員】

これが解決の方向になるとは思いますが、ふるさと納税を大事だと思っているような方々の力が借りられればと思いますし、私は市民として関わられたので残して欲しいと思います。また、1つの運動のような、竜ヶ崎線は本当に大事だよねという世論が、沿線の人に毎日でも伝わるような取組をできないかと思っています。

そのような中で、今後実施するであろう調査結果を元に議論、検討するというのはどうなのでしょう。

【板谷会長】

例えば費用便益比のように、評価するための指標は様々ありますが、調査結果が出たからといって、その指標や数字の結果によって廃線を決めるというやり方はいたしません。

調査結果としての数字やヒアリング調査を考慮に入れる可能性は十分ありますが、多くの方々の意見や利用用途等を踏まえて、当分科会で意見を出し合い、今後の方向性等について、最終的に意見を集約して分科会としての意見を出していくということです。調査の結果次第で存続または廃線という話はありません。

考え方としては、議論するために必要なデータ等の前提条件を皆様が知った上で議論するということです。

【福田委員】

先ほどご説明があったように、廃線ありき存続ありきということではなく、様々な意見を出し合い、最終的に方向性を決めていくことになるので大きな問題はないかと思います。

調査の実施に当たって多額の費用がかかるのは先ほどの議論から理解できますが、どこからどこへ移動するといったOD調査は、BRT転換、ルート再編、ダイヤ変更のどれを検討する場合にも不可欠な基礎データだと思いますので、できれば実施していただきたいと思います。

また、庁内関係部署を対象としたアンケートという記載もありますが、庁内関係部署だけではなく、医療、福祉、教育などの外部機関を含まないと、外部機関の利用実態把握できず過小評価になってしまいます。

竜ヶ崎線沿線住民を対象としたアンケート調査について、次回は具体的に沿線の範囲が確認できるよう地図と併せて資料として出していただければと思います。また、郵便によるアンケートは回収率が低くなってしまう懸念があります。加えて、高校、大学のWebアンケートについても、どこの高校、大学を対象にするかという具体的な内容を詰めていく必要があります。

また、アンケート調査の内容によって費用感も大きく変わってきますので、その内訳など詳細も示していただきたいと思います。

【事務局】

まだ詳細を詰められる段階ではありませんでしたので、具体的なアンケート調査の範囲については今後検討していきたいと考えています。

またOD調査については、実施した場合とそうでない場合の両パターンのご提案をいただいておりますので、その点も参考にさせていただきます。

利用実態等調査1年目の欄のアンケート調査の内訳について、調査会社からいただいた参考見積がございますが、どこまで出せるかというところは、確認をさせていただいた上で、また何らかの形でご報告

をさせていただければと思います。

【板谷会長】

OD調査は出発地と到着地を測る調査で、ただ単に何人乗車しているかといったような調査ではなく、一人一人がどこからどこまで移動したかを調べた方がよいという話になります。

本気で調査を実施すると多額の費用がかかりますし、調査対象者の方々の負担も大きくなりアンケート調査の回収数が減る場合があります。一長一短ありますので、どのように実施するかは、今後検討した方がよいと思います。

こうした点も含めて、アンケート調査を実施する場合、対象者や内容をまとめていただけるとありがたいと思います。また調査対象として、大学や高校、医療機関なども入ってきますので、竜ヶ崎線を利用していると思われる、もしくは竜ヶ崎線が廃止となった場合に影響が大きいと思われる箇所については、ヒアリング調査を実施した方がよいかもしれません。

そういった手間をかけてでも聞く価値があるところがどの辺りになりそうかといったところについて、事務局で心当たりのある地域をいくつか出していただけると見積もしやすいと思います。また、この程度の範囲に対して、何ヶ所くらいのアンケートを実施したいというような仕様を調査会社に出していただけると、より見積が明確になるかと思います。

予算が限られるということであれば、予算内で収まる内容で、どこまで行えば良いか、分量的・質的な最低限はないので、皆様がこれだけやれば良いであろうという納得感があれば良いのではないのでしょうか。

どの程度の予算制約あるのかまでは把握できておりませんが、事務局でご検討いただいて、こういった内容でどうかということを少し踏み込んで次回の分科会でご提案いただければと思います。

その他、ご質問等よろしいでしょうか。

続きまして、路線の維持、また代替手段による運行などの検討状況について、事務局からご報告をお願いいたします。

【室田委員】

○資料に基づき説明

- ・当日配布資料 関東鉄道竜ヶ崎線の現状
- ・当日配布資料 (みなし) 上下分離を実施した場合

【事務局】

○資料に基づき説明

- ・別紙5 BRTによる代替運行の検討
- ・別紙6 コミュニティバスによる代替運行の検討

【廣瀬委員】

○資料に基づき説明

- ・ 当日配布資料 バス路線の再編について

【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。

【福田委員】

今後の動きとして、アンケート調査を次年度に実施して、それまでの間に代替手段の運行などを詰めていくと説明があったかと思いますが、BRT の検討にあたって、物価高騰や人件費、その他費用の高騰等の考慮や、専用道を整備する場合に今の鉄道敷を転用できるかどうか、そのほか権利関係の整理なども必要かと思います。

参考資料として提示されている日立市の経路は、関東鉄道竜ヶ崎線より路線距離が長いので、竜ヶ崎線に置き換えた場合には更にコストが高くなるのではないかと思います。

併せて、PTPS（公共車両優先システム）の個数や設置箇所、管理費など細かく項目別に示した方がいいと思います。また、維持費や運行費、車両維持、運転士確保などに要する費用なども出していただけたらと思います。

PTPSを導入しても渋滞の影響を多少は受けると思うので、定時制がなくなることによって利用者数にどのくらい影響するのかという想定も必要かと思います。

コミュニティバスによる代替手段の検討は、運転手が確保できない場合に、40便運行できるのかという前提が崩れてしまうかと思いますが、採用で新しく入社した方の育成に関する費用は含まれているのでしょうか。また、所要時間が変わることによって利用者数にどの程度の増減が見られるかについても予想できたらと思います。

また、コミュニティバスと鉄道の運賃設定が異なりますので、その点も整理が必要と考えます。

【事務局】

維持費等を含めた運行経費の詳細ですが、どの時期にどこまで踏み込んで数値が出せるかという点については今後詰めさせていただきたいと思います。

また、コミュニティバスによる代替については、先ほど廣瀬委員から運転士の現状についてご報告があったように、便数の確保に必要な人員を賄えるのかという議論も必要になってくると考えています。

運転士の育成コストにつきましては、参考として、コミュニティバスの運行経費として、燃料費や人件費のほかに一般管理費という項目がありますので、その中で見ていただいているものと認識しています。

運賃につきましても、コミュニティバスが現在1乗車100円で運行

しているところ、竜ヶ崎線の代替として運行するとなった場合、これまでの竜ヶ崎線の運賃と、バスに代わる場合運賃との整合性というところも重要になると思いますので、今後の議論の中で、どうしていくべきかというところは改めて協議していければと思っています。

【上野委員】

BRT実現の可能性についてはある程度検討されるものと思っていますが、一つの案として、自動運転の技術がかなり進化していますので、そういった手法を採用した場合のランニングコストを含めた費用も参考にいただけると良いと思います。自動運転を導入して今後運行していく場合、最初は大変かもしれませんが1つの案として検討するのもメリットがあると思います。

今の線路を活用した形になると思うので、通常どおり運転手がついて運転する場合と、自動運転する場合というのも検討して良いと思いますいかがでしょうか。

【事務局】

自動運転に関しましては、ご意見いただいたように乗務員の負担軽減や必要人員の削減というメリットがあると思います。

一方で、全国的に徐々にレベル4の自動運転導入されている自治体も増加している中で、まだ本格運行への移行には一定のハードルがあると思いますので、どういった形で導入されているか、補助制度を活用する場合どういったものがあるかなど、情報収集させていただきながら、状況によって検討させていただきたいと考えています。

【板谷会長】

日立市では自動運転の実験中なのでもう少し情報が取れると思います。自動運転の導入を検討される場合にはぜひ参考にしてください。

【市野委員（代理：田中氏）】

BRTの検討資料の中に、1km当たりの事業費に関する記載があります。物価高騰は考慮しないという数値になっていますが、仮にこの数値が表に出てしまった場合は、取り扱いには注意をする必要があると思いますが、この資料は公表されるのでしょうか。

【板谷会長】

資料は原則公開ですが、ご意見のと通りの配慮も必要かと思います。

内容によって非公開でも良いと思いますが、特にコミュニティバス代替やBRT代替の関連資料については、条件を設定して精緻な内容にするには様々なことを考慮しないといけない段階だと思いますので、これらの資料については公表しても良いのではというのが私の考えですがいかがでしょうか。

【事務局】

資料の中では物価高騰等を考慮していないという点も含めて記載しており、公開については問題ないかと考えておりますが、今いただいたご意見を踏まえて内部で検討させていただきます。

【板谷会長】

ご意見のとおりとも思いますが、改めて公表して良いかという点についてご検討をお願いいたします。

過去のものによればこういった金額が考えられますといったことが分かるように検討していただければと思います。

【福田委員】

根拠のない情報発信は、市民の混乱不信を招くのでデータが揃っていない状況で公表するのはどうかと思います。

また、関東鉄道様に質問ですが、バス運転手に関するデータを出していただけていますが、これは増員支援の方法などについても当分科会で議論したいということでしょうか。

【廣瀬委員】

議論したいというわけではなく、今の弊社の状況を知っていただきたいということです。

また、採用については取り組んでおりますので、そのあたりは皆様にバス事業の現況を知っていただきたいということになります。

【板谷会長】

要は、バスに転換すると言っても簡単ではないということです。特に運転士の確保は全国的な課題でして、運転士を確保することがコストカットにつながるかという点と必ずしもそうではありません。そういったご説明をいただいたと私は認識しております。

BRT検討資料の中では、専用道の整備と一般道の活用ということで算出しておりますが、茨城県内では日立市の他に鹿島鉄道のBRTの事例があります。距離的にも竜ヶ崎線と近い部分がありますので、ぜひこちらも調べていただきたいと思います。

コミュニティバス代替、BRT代替については、前提条件を決めた上で諸々の費用を算出し、また既存の資料や数値を使って算出することであればそれでも良いと思いますので、整理していただいた上で次回資料として出していただけると、混乱も抑えられるかというのが私からの意見です。

改めての検討が必要かなと思っていたものに対して、今回非常に貴重なデータを出していただけています。また代替手段の検討というのは、何か資料が出たからといってこれにしますという話ではありませんので、実際にやってみたらどうなったということは出席者の中でまず共有する必要があると思います。事務局には宿題を出して恐縮ですが、資料の精緻化を進めていただけるとありがたいと思います。

	【板谷会長】 その他ご意見等よろしいでしょうか。 まだ方向性を決定できる段階ではございませんので、改めて交通協議会の場で検討状況を報告していきたいと思います。 では事務局から連絡事項などありましたらお願いいたします。 【事務局】 ・報酬支払い 6月5日（金）予定 ・次回開催予定等のご案内 未定 ・交通協議会（第1回）開催のご案内 6月下旬 【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 _____