

令和8年度第1回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会 議事録

開催日時：令和8年6月18日（木）15：00～16：10

場 所：鹿嶋市役所 会議室301

出席委員：出席15（うち2名代理出席）、欠席5（別紙のとおり）

次 第：

- 1 開会
 - 2 あいさつ
 - 3 委嘱状交付
 - 4 委員紹介
 - 5 会長及び副会長選任
 - 6 議事
 - (1) 昨年度の市内公共交通運行実績について
 - (2) 鹿嶋市地域内フィーダー系統確保維持計画（令和9年度）について
計画期間：令和8年10月から令和9年9月まで
 - (3) 茨城県バスお試し乗車券計画案について
 - 7 閉会
-

1 開会

2 あいさつ

栗林副市長

3 委嘱状交付

4 委員紹介

5 会長及び副会長選任

会長及び副会長は委員の互選により選出することとなっている（鹿嶋市地域公共交通活性化協議会設置規則第5条第2項）。選出方法について、委員より事務局一任の発言があり、事務局案を提案。事務局案について異議無しの声により、以下のとおり承認された。

会 長：栗林 裕 委員

副会長：坂本 正和 委員

6 議事

(1) 昨年度の市内公共交通運行実績について

〔事務局から資料1に基づき説明。〕

○委員

資料P2について、鹿嶋コミュニティバスは、バス事業者における経費持ち出しがあるということか。

○事務局

バス事業者様の持ち出しは継続して発生している。

○委員

このご時世、物価高騰等により、乗務員の賃金をあげていかないといけないが、持ち出しが発生していると、この先運行してくれる事業者がいなくなるという不安がある。利益が出るような方向にいかないといけない。大型2種免許を持っている人も少なくなっている中で、公共交通の維持のためには、手をあげる事業者を増やさないといけない。

○事務局

近年の鹿嶋コミュニティバスの収支状況も厳しいと聞いている。市の補助制度の中で2,000万円としているが、市としても中々財政的にできる範囲が決まっている一方で、国から物価高騰に対する臨時交付金を受け、鹿嶋コミュニティバスに限らず、関東鉄道(株)の路線バスや、タクシー事業者に少額ではあるが、別途支援金を交付している。ただ国の財源ありきであり、毎年支援するという約束は難しいが、可能な範囲内で支援していきたい。

○委員

資料P3について、公共交通の公的負担額が減ったが、デマンド型乗合いタクシーの国県補助が入ったことと、運賃改定により改善されたものかと思う。令和7年度実績値が約4,200万円ということで、デマンド型乗合いタクシーのほうの収支は2,000万円くらいが市の持ち出し、鹿嶋コミュニティバスは2,000万の持ち出しだと思うが、認識に相違ないか。

○事務局

認識のとおりである。

○委員

鹿嶋コミュニティバスの利用者数について、コロナ禍以前は約56,000人、現時点では約48,000人で、そこまで利用者数は回復していないが、減ってしまった部分はこういった形で流出したのか。自家用車での移動に切り替わったのか、ほかの要因があるのか。

○事務局

コロナ禍開始の少し前となる平成30年度にデマンド型乗合いタクシーを創設しており、これまで鹿嶋コミュニティバスを利用していた方が、より少人数で移動できる交通手段に移ったという可能性もある。また、コロナ禍による外出控えの習慣がコロナ禍以降も固定化した可能性なども考えられる。これ以上の深い分析はしていないが、デマンド型乗合いタクシーへ切り替えた方については一定数いると考えている。

議長より議事(1)について諮り、報告事項として質疑終結。

(2) 鹿嶋市地域内フィーダー系統確保維持計画(令和9年度)について

計画期間: 令和8年10月から令和9年9月まで

[事務局から資料2に基づき説明。]

○委員

目標値の部分で、現状値を維持するものとなっており、持続可能な公共交通ということで一つの目安となる。一方で、鹿嶋コミュニティバスの事業者の費用持ち出しの話もあったが、既存交通体系に与える影響を考える必要がある。鹿嶋市地域公共交通計画 P17 のタクシー事業者へのヒアリング概要において、運行上の問題・課題としてデマンド型乗合いタクシー利用者増加により、通常のタクシー利用者が減少とあるが、先ほどの〇〇委員の質問にあったようなコミュニティバス利用者への影響もあるのではないかと考える。鹿嶋市で運行されている路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合いタクシー、通常のタクシー、鉄道などの複数の公共交通について棲み分けを考える必要がある。デマンド型乗合いタクシーは鹿嶋市地域公共交通計画の策定前に導入されているので後付けの目標になると思うが、今後の計画更新の際には他の公共交通機関への影響について、体系の整理が必要であるため、協議会の中でも考えていけたらと思う。

○事務局

ご指摘のとおり、デマンド型乗合いタクシーは利用者にとっては多くの場合、通常のタクシーよりも安く移動できることから経済的に利用しやすいと考えられる一方、これまで通常のタクシーに頼らざるを得なかった人などがデマンド型乗合いタクシーに流れたことで、タクシーの本業に一定程度影響を及ぼしている側面もある。これは鹿嶋コミュニティバスへの影響もあるし、鹿嶋市には鹿島臨海鉄道もあるため、公共交通の面から見て、お互いに利用客を取り合いになっている中で、どこまで公的な支援をしていくべきかの見定めが難しい。そういった中で令和7年4月にデマンド型乗合いタクシーの運賃体系を見直したが、茨城県内タクシー料金の値上げも見直しの要因の一つであり、デマンド型乗合いタクシーの運賃を据え置きとする妥当性は社会全体で考えるとどうなのか、市が負担して安く据え置くべきなのか、利用者だけでなく、自家用車等で移動されている方の税負担をいただきながら運行していることを踏まえなければならないと考えている。補足をすると、デマンド型乗合いタクシーは運賃収入だけでは成り立たず、鹿嶋市の一般財源によって支えられている。令和7年度の実績において、延べ利用者数は約15,000人だったが、本市の人口は約64,000人であり、これを年間延べ人数に換算すると約2,336万人となる。2,336万人に対して約15,000人の割合は約0.06%になる。また、鹿嶋市の市税収入は年間約100億円だが、この0.06%という割合に応じて、デマンド型乗合いタクシーに充てられる額を単純に計算すると約600万となる。一方で、デマンド型乗合いタクシーの一般財源負担の令和7年度実績は約2,200万円であり、計算上の許容範囲を大きく超えている。約1,600万円は、デマンド型乗合いタクシーを必要としない方の税負担で成り立っている。そのため、利用者だけで考えるのではなく、利用者以外の方の負担も考慮して公的負担がどの程度許容されるのか、次期計画の目標値も含めてご意見をいただきながら検討していきたい。

○委員

令和7年度のデマンド型乗合いタクシーの年間利用者数は約15,000人だったとのことだが、実利用者数はどのくらいか。

○事務局

令和7年度のデマンド型乗合いタクシーの実利用者数は780人であった。補足すると、利用登録している方は2,400人ほどいるが、そのうち実際に利用しているのが780人であり、この方たちが年間約15,000回利用している。また、その中でも上位30位がその利用回数の多くを占

めている構造になっている。

○委員

この数字について、市として多いと考えるか、少ないと考えるか。

○事務局

公的負担を含む、約4,000万円の歳出を伴う事業であるが、運行の契約上、利用があってもなくても約4,000万円の固定費がかかるため、目一杯使っていただいた方が対コストとしては良い。一方で、乗合いタクシーという性質上、一便当たりの乗車人数が増えれば増えるほど、目的地に到着するまで時間がかかる。利用者の満足度の面から見ると、通常のタクシーと比較して金額が安いと許容されるべきという考え方もあるが、利用者からは、到着時間が遅いこと等についての不満の声もあることが現状。

議長より議事（2）について諮り、異議なしの声により承認。

（3）茨城県バスお試し乗車券計画案について

〔事務局から資料3に基づき説明。〕

○委員

利用率が低迷しており、県の会議でも再考の余地ありとの指摘がある。配布方法や時期等の見直しについては、事業者との調整も考えると直ちには実施できないが、次年度以降、効果的な方法を検討していきたい。また、実際に利用がない場合でも、お試し乗車券はリーフレットの一部として配布しているので、事業周知には一役買っていると考えている。利用率の向上については引き続き検討していきたい。

議長より議事（3）について諮り、報告事項として質疑終了。

（4）その他

○委員

本日デマンド型乗合いタクシーの議論があったが、運行事業者が欠席ということが気になった。

○事務局

次回、定例で開催するのは1月となり、フィーダー系統補助金の実績についての報告となる。その他の議事については未定だが、協議会に諮る案件があれば、お声がけさせていただく。

7 閉会