

令和5年度第2回大洗町地域公共交通会議

日時：令和5年12月7日（木）午後1時30分から

場所：大洗町役場 3階 第1・2会議室

次第

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 協議事項

（1）町民・観光客アンケート結果について

（2）計画の基本的な方針・施策及び目標（案）について

4. 閉会

大洗町地域公共交通会議 出席者名簿

構成員

	所属	役職	氏名	随行者	備考
1	大洗町	副町長	関 清一		会長
2	大洗町議会		(欠席)		監事 議長 飯田 英樹
3	大洗町商工会	会長	山戸 章弘		監事
4	一般社団法人大洗観光協会	会長	大里 明		
5	大洗町社会福祉協議会	事務局長	小林 健		【代理】 会長 國井 豊
6	茨城大学	名誉教授	山田 稔		副会長
7	茨城交通株式会社	執行役員 水戸オフィス 運輸部長	飛田 潔	那珂湊営業所長 田所 満	
8	株式会社ひまわり交通	代表取締役社長	吉川 勝弘		
9	株式会社グリーン交通なか常陽	会長	鬼沢 正光		【代理】 代表取締役社長 松金 律子
10	鹿島臨海鉄道株式会社	代表取締役副社長	栗田 茂樹		
11	一般社団法人茨城県バス協会		(欠席)		専務理事 澤畠 政志
12	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	服部 透		
13	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	國下 裕司		
14		運輸企画専門官 (輸送担当)	玉村 翔太		【代理】 首席運輸企画専門官(輸送担当) 仲野 俊二
15	茨城県政策企画部交通政策課	課長補佐	山浦 俊一	主査 佐藤 健宏	【代理】 課長 寺田 明弘
16	茨城交通労働組合		(欠席)		執行委員長 菅原 康弘
17	大洗町 福祉課	課長	小林 美弥		
18	大洗町 生活環境課	課長	大川 文男		
19	大洗町 都市建設課	課長	岡村 正巳		
20	大洗町 商工観光課	課長	長谷川 満		
21	大洗町 学校教育課	次長兼課長	深作 和利		
22	茨城県水戸土木事務所	次長兼道路整備第一課長	見澤 正勝	主任 森野 裕貴	
23	茨城県水戸警察署	交通官兼交通第一課長	平根 英一		
24	株式会社商船三井さんふうらわあ	大洗船客予約センター長	山本 優太		【代理】 大洗支店長兼港務監督 中島 雅彦

事務局

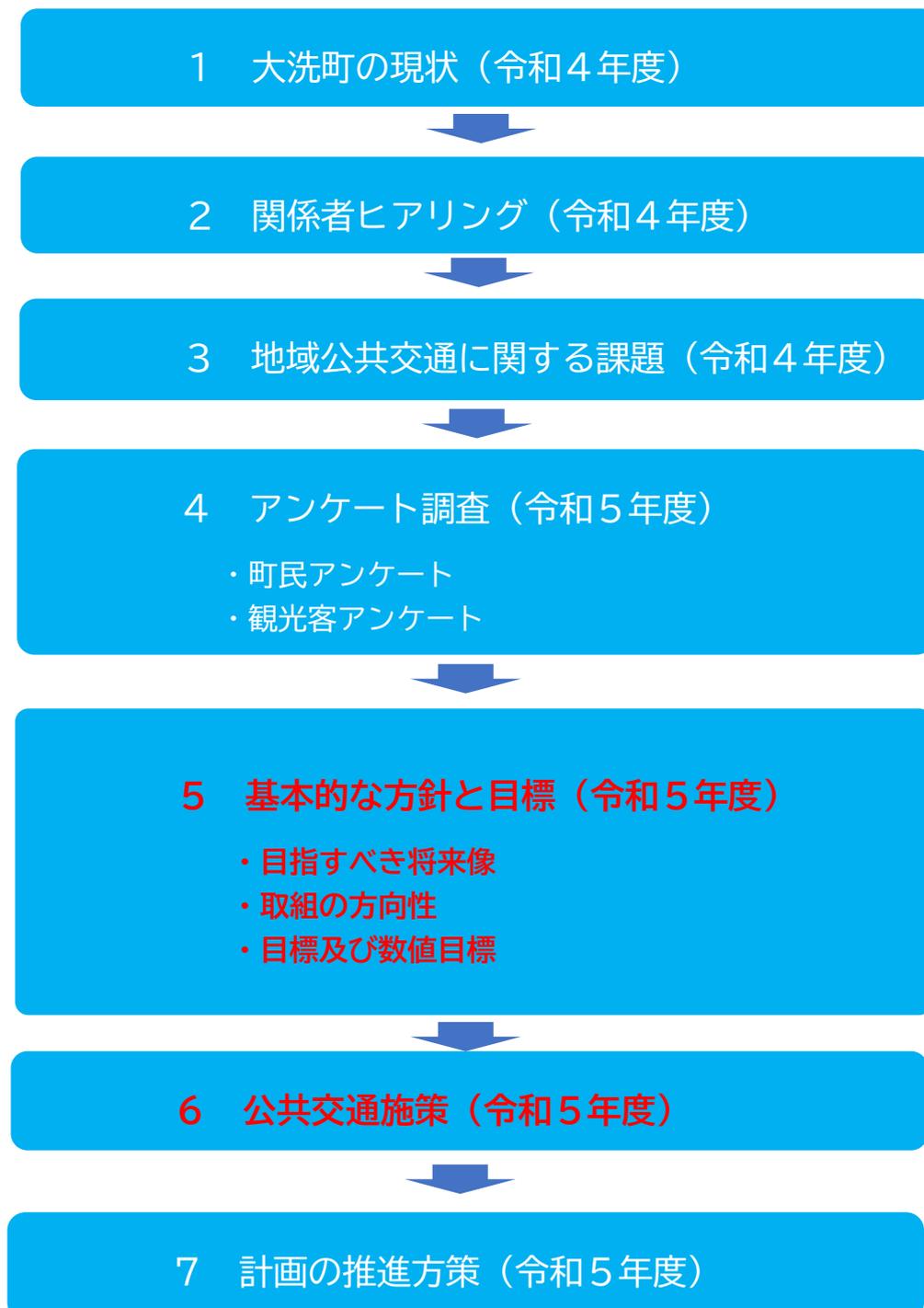
所属	役職	氏名	備考
大洗町 まちづくり推進課	課長	海老澤 督	事務局長
	係長	菅谷 規広	
	主任	深谷 雄司	

令和4年度は、大洗町の現状の整理、関係者ヒアリング等を実施し、地域公共交通に関する課題を整理しました。令和5年度は、資料2のとおり、町民アンケート、観光客アンケート等を実施しました。

これらの調査結果を踏まえて、本日の会議では、基本的な方針と目標、公共交通施策について、協議いただきます。

また、今後の流れは以下の通りです。

- ・ 1月中旬 第3回地域公共交通会議：地域公共交通計画素案を審議
- ・ 2月中 パブリックコメント実施
- ・ 3月中 第4回地域公共交通会議：地域公共交通計画策定
- ・ 令和6年度以降 各施策の事業計画、実施



1 町民アンケートの概要

(1) 目的

町民の移動の実態及び意向を把握し、大洗町地域公共交通計画へ反映させるため、町民アンケートを実施しました。

特に、公共交通を検討する上では、高齢者層への対応が重要であると考え、1世帯に2票ずつ配布し、1枚は家族のうち最も高齢の方に回答してもらうこととしました。

その結果、1,305票を回収することができました。

(2) 実施概要

実施時期	2023年7月19日(水) 郵送発送 (回答者には夏休み前の日常的な状況について回答するよう要請)
配布数	3,300世帯 6,600枚 15歳以上の町民からランダム抽出し配布 1世帯に2票配布し、宛名の人物と、世帯の中で高齢の方に回答してもらうよう要請(配布形式上1人世帯にも2票配布されています)
回収数	1,305票(うちWEB回答211票)
信頼度	15歳以上人口14,613人に対し、回収数1,305票【信頼度99.9%】
年齢層別の信頼度	若年層(15~29歳) 人口2,173人に対し、回収数109票【信頼度71.5%】 中間層(30~64歳) 人口6,944人に対し、回収数457票【信頼度97.3%】 高齢者層(65歳以上) 人口5,496人に対し、回収数734票【信頼度99.6%】

【信頼度】は、統計的な分析による信頼度の割合です。信頼度が高いほど推定の精度が高いことを意味し、一般的には95%以上が目安となります。

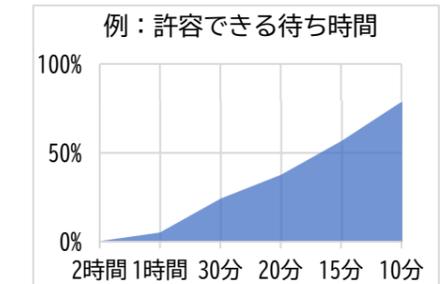
※若年層(15~29歳)については、抽出の母数となる人口が少ないことなどにより、票数が少なくなり、信頼度が低くなっています。

2 町民の公共交通のニーズ

(1) サービス水準のニーズ

公共交通のサービス水準の許容値を回答してもらいました。この結果から、約5割の人が許容するサービス水準を整理すると、以下のとおりとなります。

	バス	タクシー
運賃	200円	1,000円
運行時間帯	8時~17時	8時~19時
待ち時間	15分	-
バス停までの徒歩時間	10分	-



(2) 移動先のニーズ

町内の日常生活における外出先は、大洗駅周辺の市街地内(中心部)にある商業施設、医院、金融機関等の生活サービス施設が多い状況です。市外では、通勤、通学、レジャーにおいて、水戸市が多いです。この結果を踏まえると、町内の住宅地・集落から中心部にある生活サービス施設、あるいは、水戸市への移動の玄関口となる大洗駅、路線バスのバス停を結ぶ交通サービスが必要になっています。

外出目的	1番目に多い外出先	2番目に多い外出先	3番目に多い外出先
通勤	大洗町内(37%)	水戸市(27%)	ひたちなか市(15%)
通学	水戸市(46%)	その他県内※(23%)	ひたちなか市(15%)
買物*	セイマヤ大洗店・カワチ薬品大洗店(43%)	TAIRAYA 大洗店(28%)	セイブ食彩館大洗店(23%)
通院	水戸市(29%)	あいざわクリニック(19%)	大洗コアクリニック・大洗海岸病院(12%)
金融機関利用*	常陽銀行大洗支店(44%)	大洗郵便局(13%)	筑波銀行大洗・磯浜支店(11%)
レジャー	水戸市(37%)	ひたちなか市(29%)	ゆっくら健康館(19%)
その他	大洗町内(41%)	水戸市(39%)	ひたちなか市(11%)

※その他県内:水戸市、ひたちなか市、銚田市、茨城町、東海村、那珂市を除く茨城県内市町村 *は複数回答

(3) 高齢者・若年層のニーズ(公共交通で行きたい場所)

高齢者が公共交通で行きたい場所としては、大洗駅、商業施設、病院が上位に挙げられました。一方で、若年層からは、大洗駅を望む声が顕著となっています。

<高齢者の各公共交通で行きたい場所>



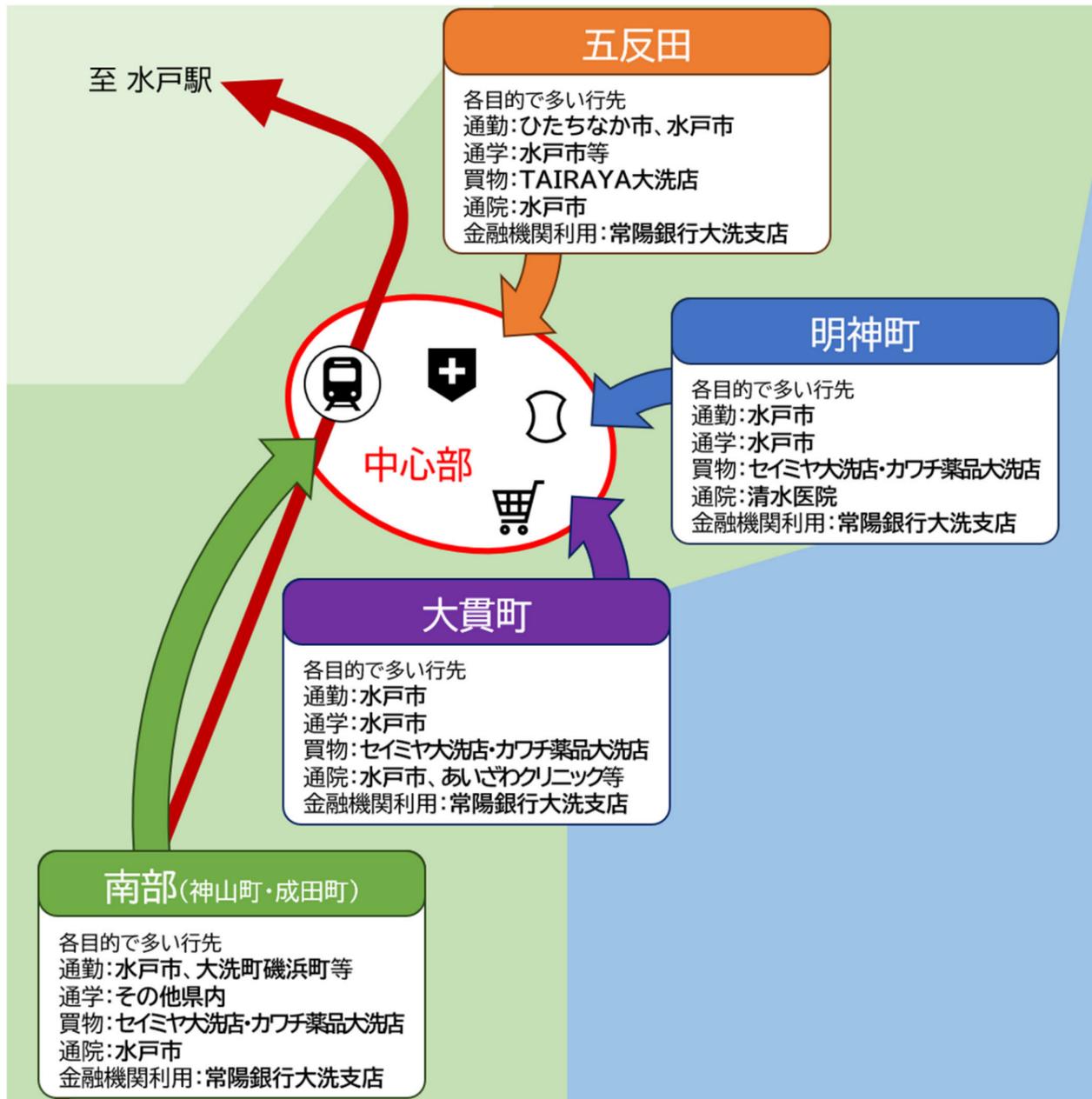
<若年層の各公共交通で行きたい場所>



(4) 課題のある地区のニーズ

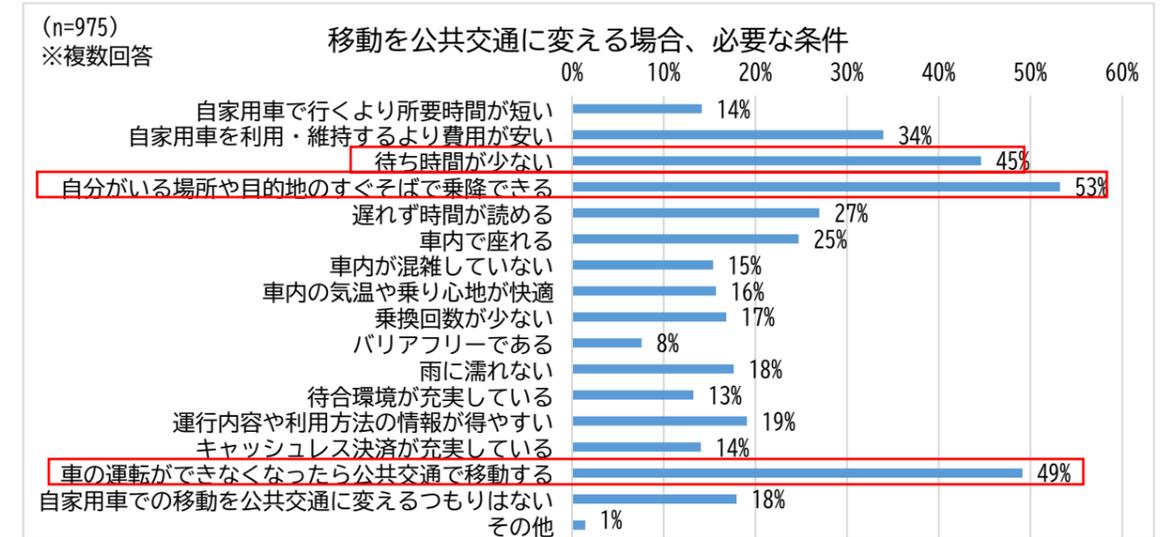
課題のある地区として、バスの通っていない新市街地である五反田、道が狭隘でバスの乗り入れが難しい明神町、高齢化率の高い大貫町、人口密度が低く高齢化率の高い南部（神山町・成田町）をピックアップし、各地区別に行きたい場所のニーズをみると、下図のとおりとなります。

いずれも大洗駅周辺の市街地（中心部）にある施設へのニーズが高いです。



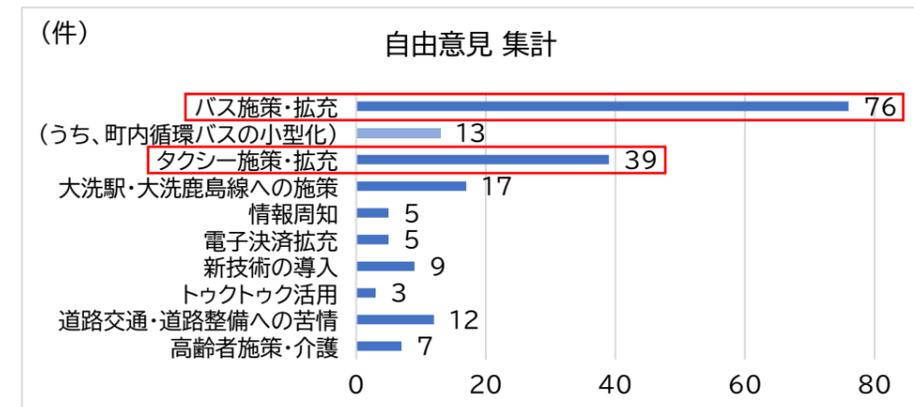
(5) 有効な利用促進策

公共交通の利用を増やすために必要な条件として、運行ルート、運行便数に関するニーズが高くなっています。また、車の運転ができなくなったら公共交通に転換すると回答している人が多くなっています。



(6) 自由意見

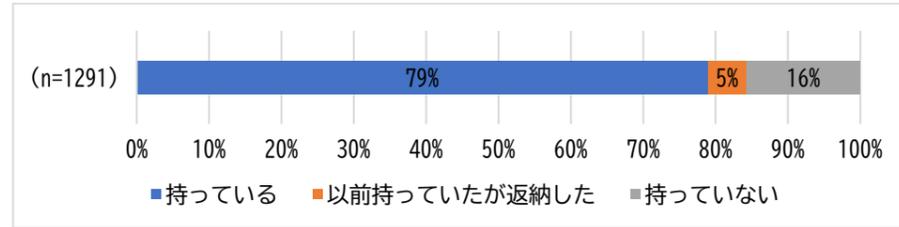
自由意見のうち主なものを集計すると、バスに関する施策や拡充を求める意見が 76 件、タクシーに関する施策・拡充を求める意見が 39 件と多くなっています。



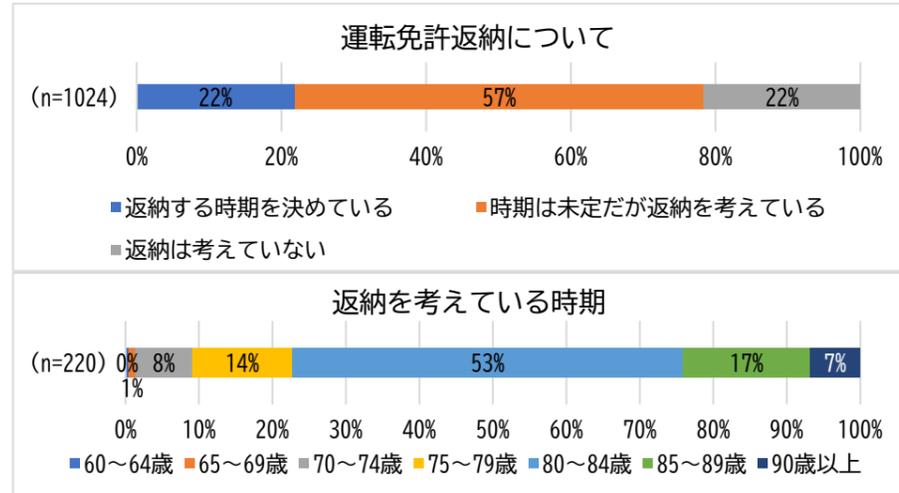
3 町民の移動に関する現状

(1) 運転免許の状況

アンケート回答者の 79%が運転免許を所持しており、21%が所持していません。

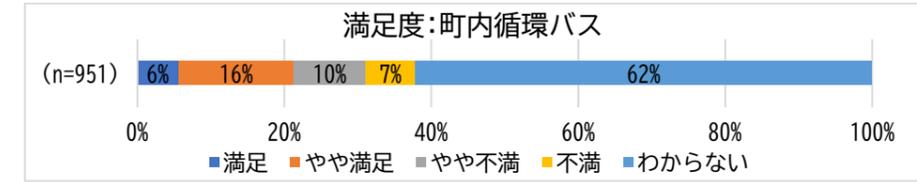


運転免許返納の考えについて訊くと、合計 79%が返納を考えています。返納する時期を決めている回答者の中では、80～84 歳で返納しようと考えている回答者が 53%と最も多くなっています。

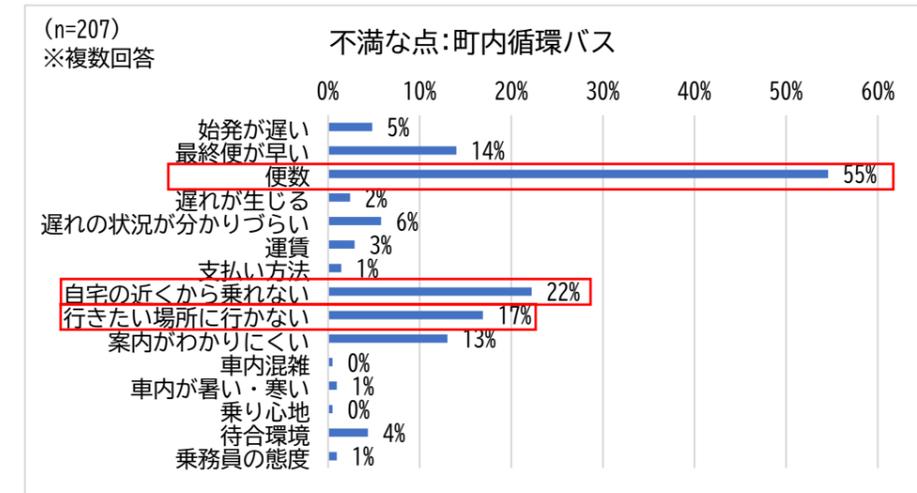


(2) 町内循環バスの現状に対する評価

町内循環バスに対する満足度は、満足・やや満足が合計 22%となっており、やや不満・不満より多くなっていますが、わからないという回答が 62%と多くなっています。

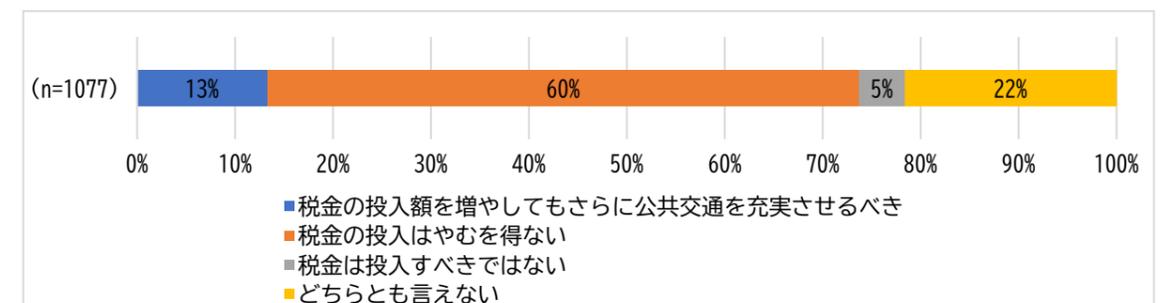


町内循環バスに対する不満な点は、「便数」「自宅の近くから乗れない」「行きたい場所に行かない」の回答が多くなっています。



(3) 公共交通への行政の関与について

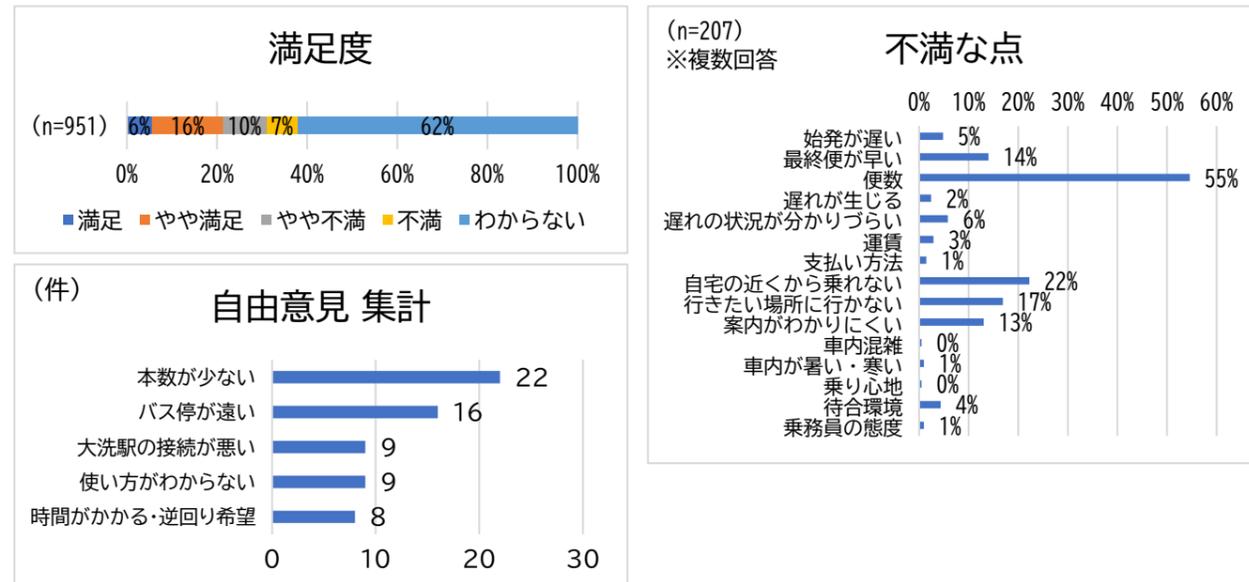
公共交通を維持するために町が金銭的な負担をすることについて、税金の投入はやむを得ないと回答する人と、税金の投入額を増やしてもさらに公共交通を充実させるべきと回答した人の合計は 73%となります。公共交通の維持に関して、行政が関与することが妥当であるとする人は多い状況です。



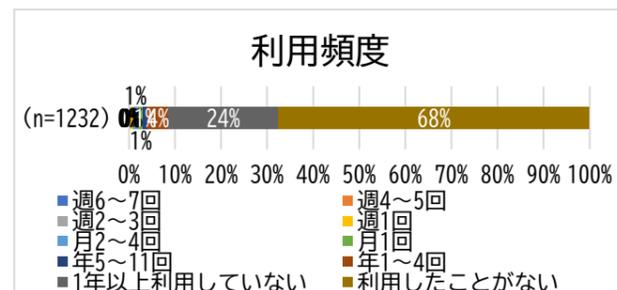
4 現状の公共交通に対する評価

(1) 町内循環バス

満足度は、満足・やや満足の方がやや不満・不満より多くなっています。不満な点は、「便数」「自宅の近くから乗れない」「行きたい場所に行かない」の回答が多くなっています。自由意見では、本数が少ないという意見が多くみられました。

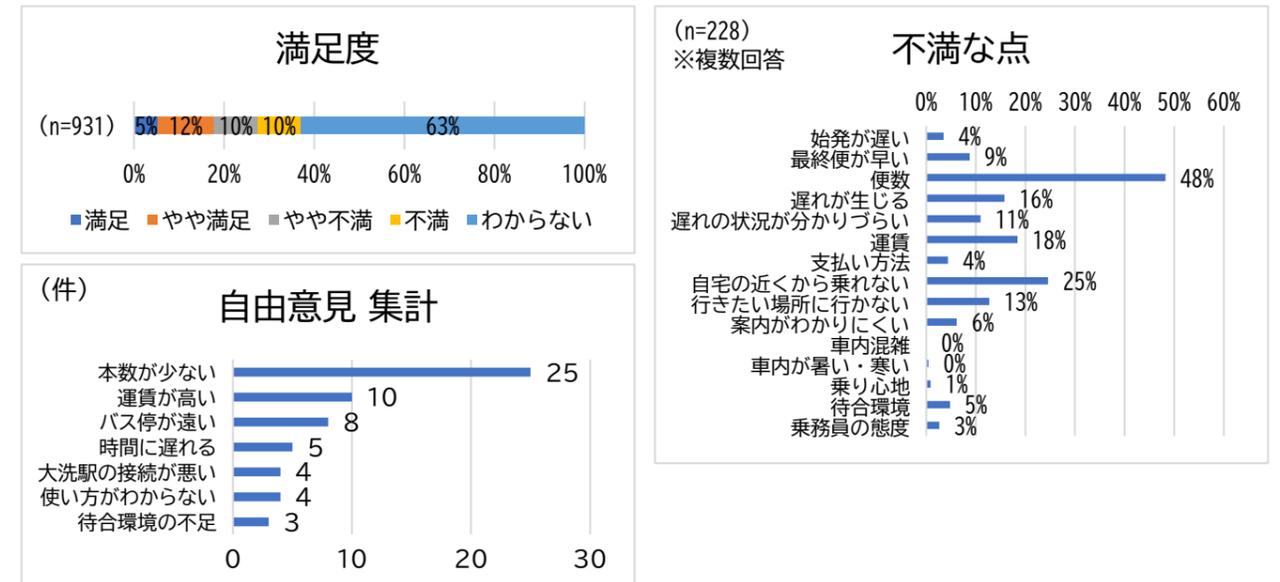


利用頻度は、利用したことがないという回答が 68%と最も多く、次いで1年以上利用していない回答が 24%と多くっており、年1回以上利用している回答者は約 8%となっています。

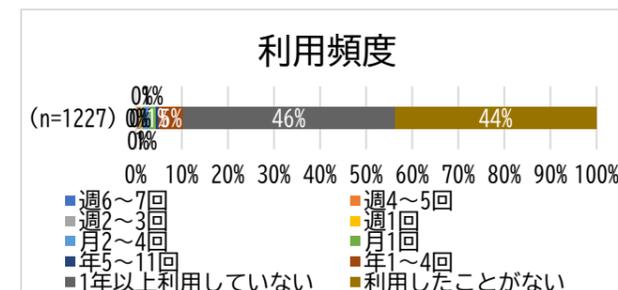


(2) 路線バス

満足度は、やや不満・不満の方が満足・やや満足より多くなっています。不満な点は、「便数」「自宅の近くから乗れない」「運賃」の回答が多くなっています。自由意見では、本数が少ないという意見が多くみられました。

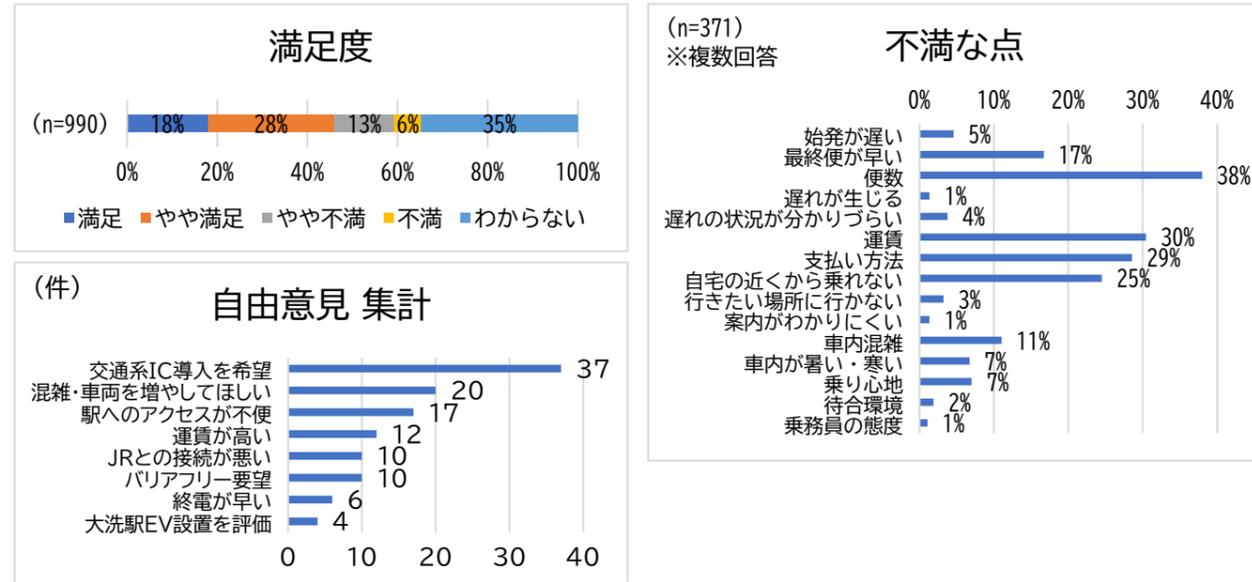


利用頻度は、1年以上利用していない回答が 46%、利用したことがないという回答が 44%と多くっており、年1回以上利用している回答者は約 10%となっています。

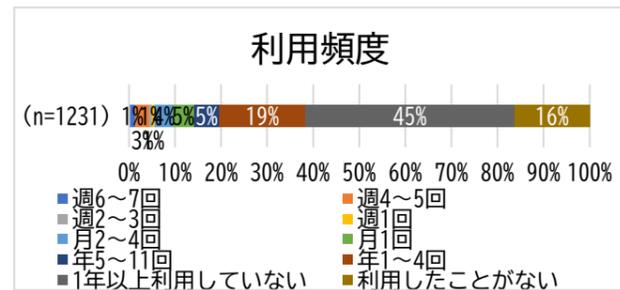


(3) 大洗鹿島線

満足度は、満足・やや満足の方がやや不満・不満より多くなっています。不満な点は、「便数」「運賃」「支払い方法」の回答が多くなっています。自由意見では、交通系 IC 導入を希望する意見が多くみられました。

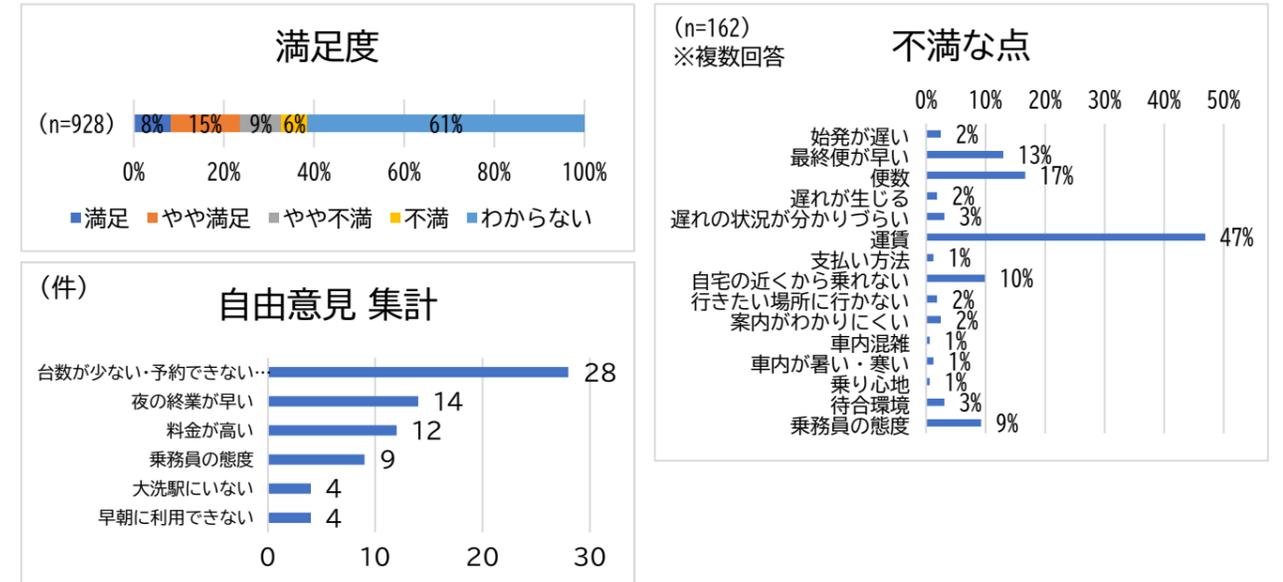


利用頻度は、1年以上利用していない回答が 45%と最も多くなっています。利用している回答の中では、年1~4回が19%と多くなっていますが、利用頻度の高い回答者もみられます。

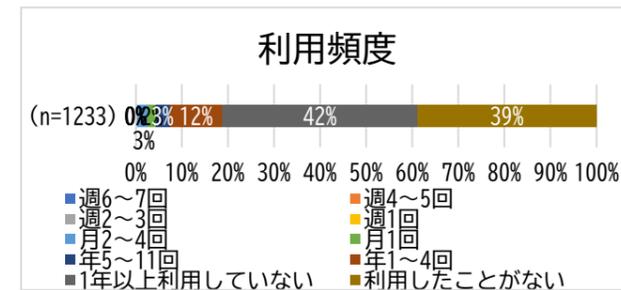


(4) タクシー

満足度は、満足・やや満足の方がやや不満・不満より多くなっています。不満な点は、「運賃」「便数」「最終便が早い」の回答が多くなっています。自由意見では、台数が少ないという意見が多くみられました。利用頻度は、1年以上利用していない人や利用したことがない人が多いです。



利用頻度は、1年以上利用していない回答が42%、利用したことがないという回答が39%と多くなっています。利用している回答の中では、年1~4回が12%と多くなっています。



1 観光客アンケートの概要

(1) 目的

観光客の移動の実態及び意向を把握し、大洗町地域公共交通計画へ反映させるため、観光客アンケートを実施しました。

2日間で、町内7か所の観光施設で配布・ヒアリング調査をしたところ、451票を回収することができました。

(2) 実施概要

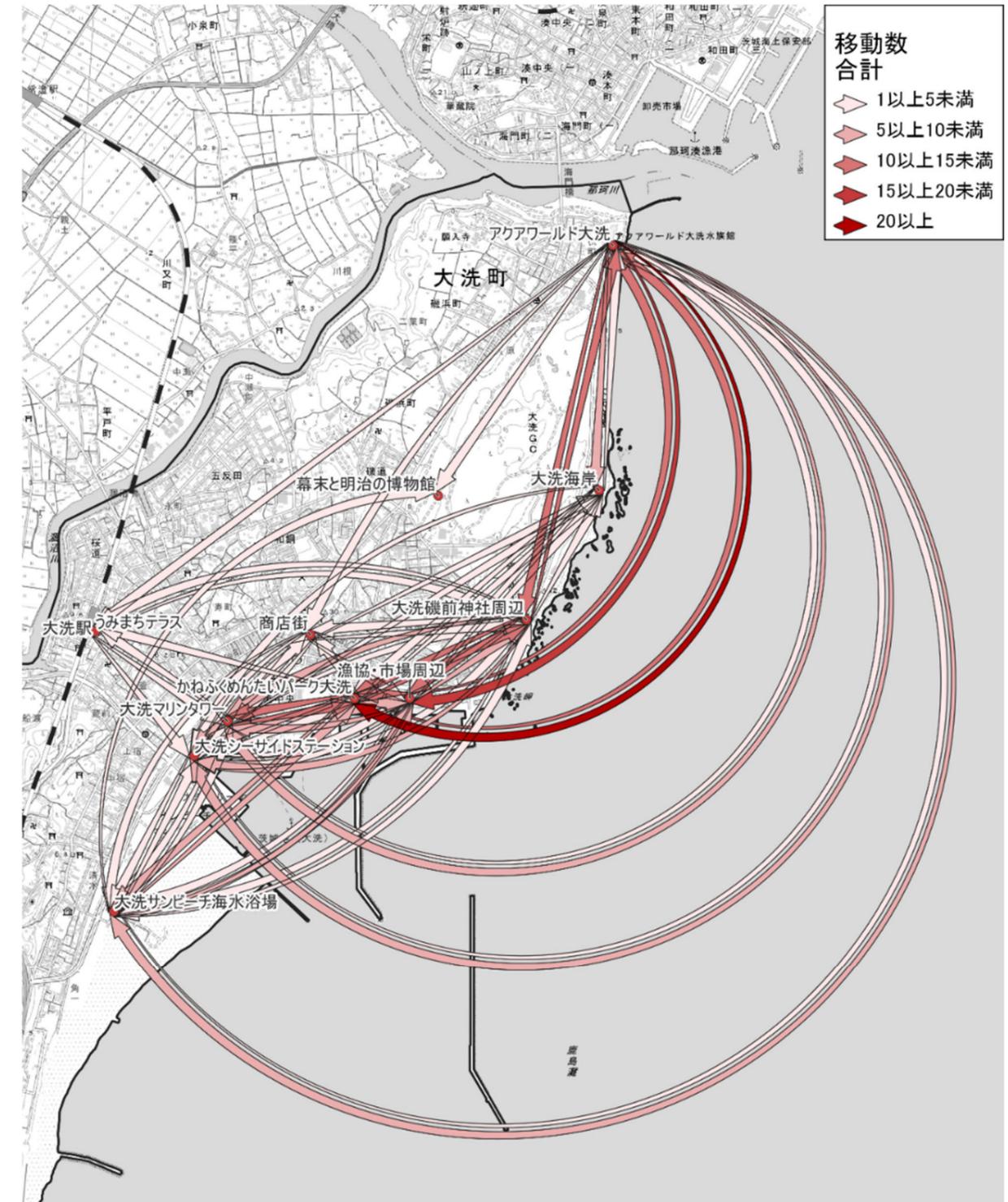
実施時期	2023年7月22日(土)・23日(日)
調査場所	<ul style="list-style-type: none"> ・うみまちテラス ・かねふくめんたいパーク大洗 ・大洗磯前神社 ・大洗サンビーチ海水浴場 ・大洗マリンタワー・大洗シーサイドステーション ・大洗町(漁協)卸売市場周辺 ・アクアワールド
配布数	1,552 票
回収数	451 票
回答場所の割合	<p>(n=451) 0% 9% 13% 1% 9% 21% 14% 19% 14%</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ うみまちテラス ■ マリンタワー・シーサイドステーション ■ めんたいパーク ■ 漁協・市場 ■ 大洗磯前神社 ■ アクアワールド ■ サンビーチ ■ 郵送回収 ■ WEB回答
信頼度	<p>年間入込客数 4,216,200 人 ÷ 365 日 × 2 日間 = 23,102 人を母集団とする。 23,102 人に対し、回収数 451 票 【信頼度 96.8%】</p>

【信頼度】は、統計的な分析による信頼度の割合です。信頼度が高いほど推定の精度が高いことを意味し、一般的には95%以上が目安となります。

2 観光客の移動状況

観光客の町内での移動区間を図化しました。移動量が多いほど、赤色を濃く表示しています。多くの観光客は、海沿いの観光施設間を移動していることがわかります。

海沿いの観光施設間を移動しやすい公共交通が求められます。

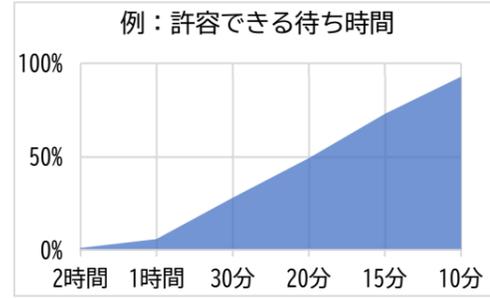


3 観光客の公共交通のニーズ

(1) サービス水準

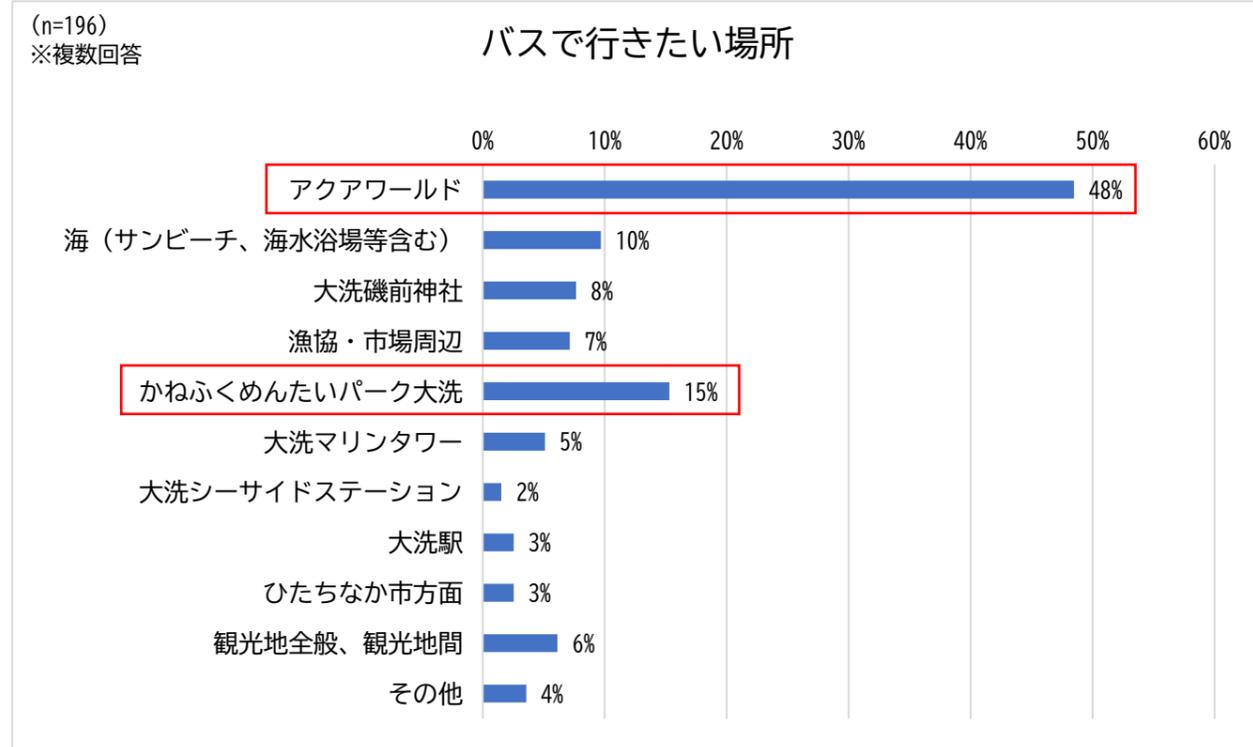
公共交通のサービス水準の許容値を回答してもらいました。この結果から、約5割の人が許容するサービス水準を整理すると、以下のとおりとなります。

	バス
運賃	300円
運行時間帯	8時～18時
待ち時間	20分
バス停までの徒歩時間	10分



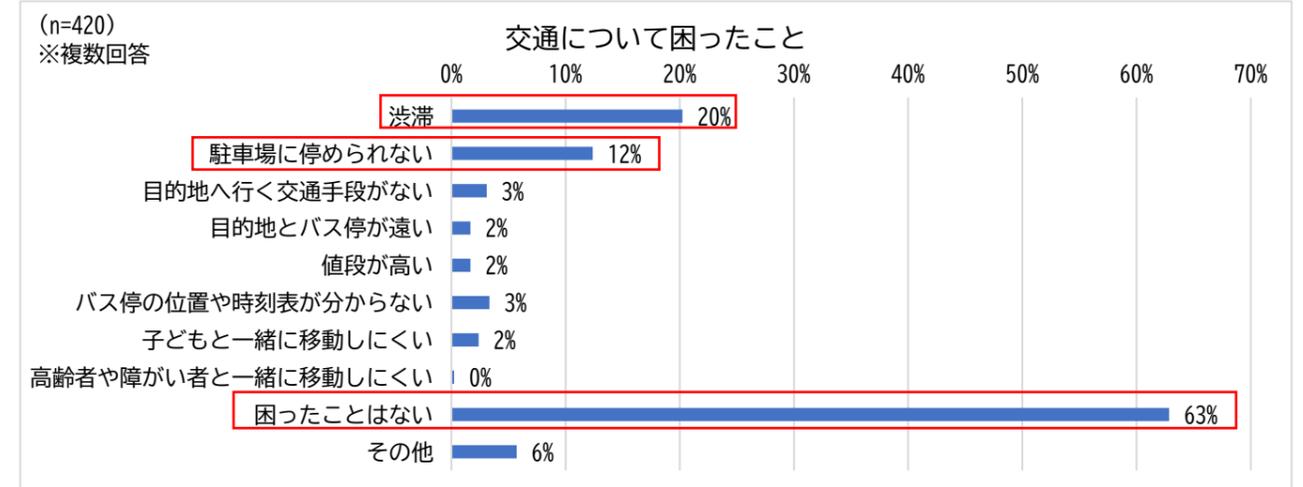
(2) 公共交通で行きたい場所

公共交通で行きたい場所としては、現状の観光客が多い、アクアワールド、かねふくめんたいパーク大洗など、海沿いの観光施設が多く挙げられました。



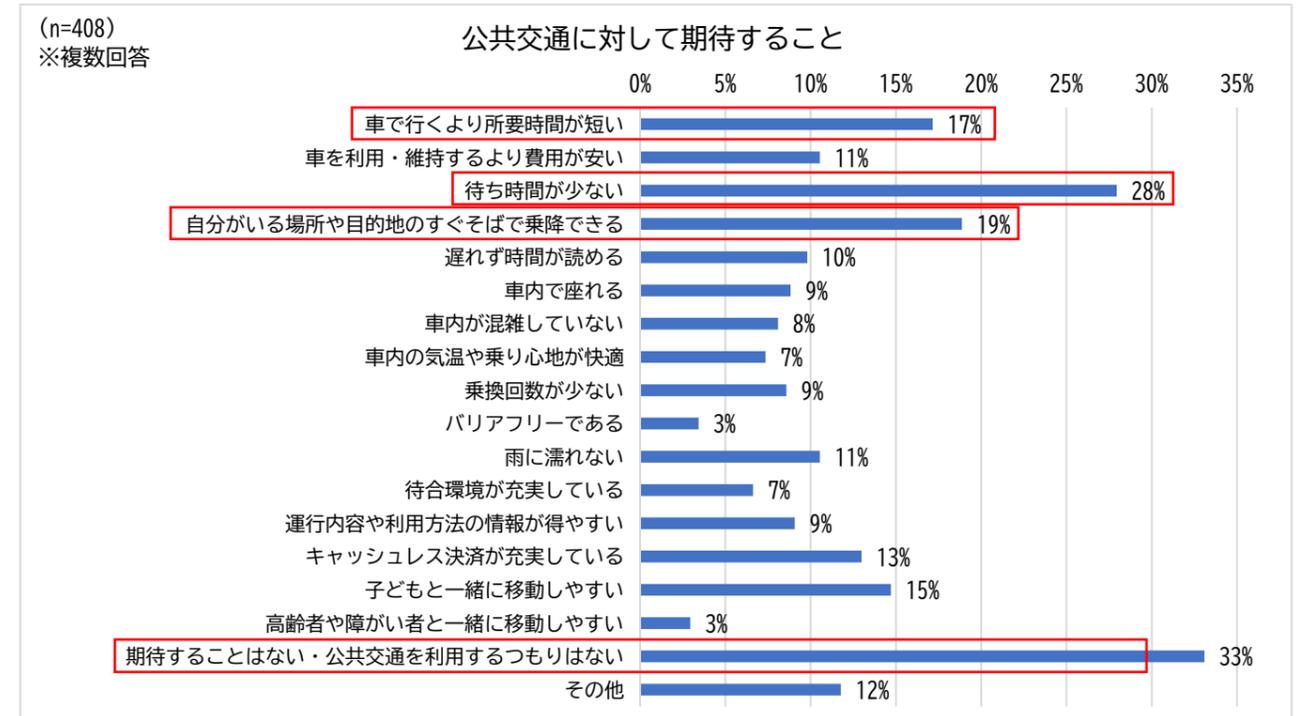
(3) 大洗町の交通について困ったこと

旅行先としての大洗町の交通について困ったことは、困ったことはないという回答が63%と最も多くなっています。次いで渋滞が20%、駐車場に停められないことが12%と多くなっています。



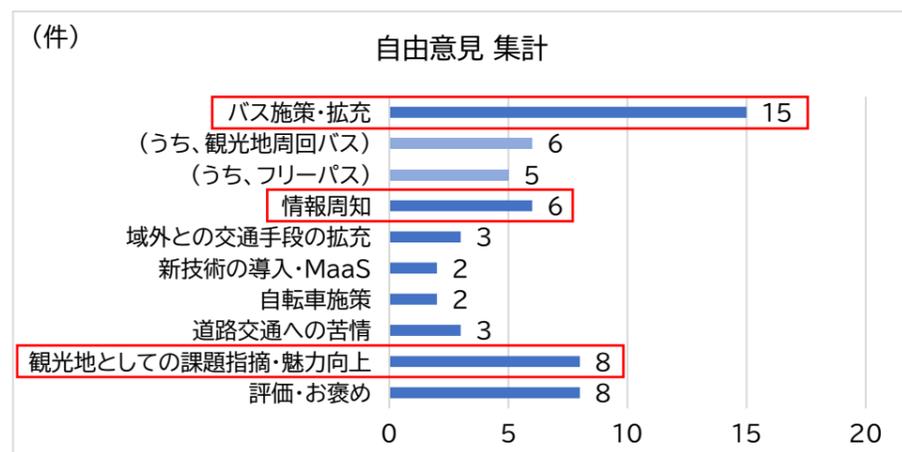
(4) 公共交通に期待すること

バス停の配置の工夫や便数の確保、速達性の確保が利用促進策として考えられます。一方、「期待することはない・公共交通を利用するつもりはない」という回答が33%を占めています。



(5) 自由意見

自由意見のうち主なものを集計すると、バスに関する施策や拡充を求める意見が15件と最も多く、情報周知を求める意見が6件と多くなっています。また、交通に関することではない観光地としての課題の指摘や魅力の向上についての意見が8件ありました。



4 観光客グループ別の特性

(1) 子ども連れグループの特性

子ども連れグループは、来訪施設数が少ない傾向があります。公共交通に期待することについても、子どもと一緒に移動しやすいことが重視されています。

	平均来訪施設数
子ども連れ(n=167)	2.0
全体(n=400)	2.3

「公共交通に期待すること」で多かった回答(複数回答)	
①	子どもと一緒に移動しやすい(28%)
②	待ち時間が少ない(25%)
③	自分がいる場所や目的地のすぐそばで乗降できる(20%)

※「期待することはない」「その他」を除く

(2) 高齢者連れグループの特性

高齢者連れグループの来訪施設数は全体と同程度です。公共交通に期待することについては、なるべく歩かずに乗降できることが重視されています。

	平均来訪施設数
高齢者連れ(n=43)	2.4
全体(n=400)	2.3

「公共交通に期待すること」で多かった回答(複数回答)	
①	自分がいる場所や目的地のすぐそばで乗降できる(23%)
②	待ち時間が少ない(18%)
③	遅れず時間が読める(13%)

※「期待することはない」「その他」を除く

1 公共交通施策の体系

大洗町の現状、関係者ヒアリング、町民・観光客アンケート結果を踏まえ、公共交通施策の体系を以下の通り整理しました。

	公共交通の課題	取組の方向性	公共交通施策（案）
町民向け	(1) 将来に向けた交通体系の構築 人口減少等の社会経済情勢の変化を踏まえて、大洗町にあった交通体系の再編が必要	(1) 町民の生活を支える公共交通ネットワーク 町内循環バス、路線バス、鉄道等の公共交通機関が、連携・役割分担し、全体として町民の日常生活において利便性の高い公共交通ネットワークをつくります。	①町民の生活に資する町内循環バスの再編 路線バスを補完する公共交通として、町内の住宅地と大洗駅、商業施設、医療機関、金融機関を結ぶ路線に再編します。
	(2) まちづくりと連携した地域内交通 立地適正化計画に基づくコンパクトなまちづくりなど、市街地と周辺部等の都市構造に合わせた交通ネットワークが必要	(2) 高齢者等の交通弱者の移動性の確保 身体的な理由によって、既存の公共交通では、外出等が難しい高齢者等へ新たな交通サービスを提供します。また、高齢者の運転免許返納後の移動性を確保します。	②路線バスの連携・利便性向上 路線バスについて、大洗駅への延伸等、町内の住宅地、主要な施設と大洗駅の移動ができるよう協議をしていきます。
	(3) 移動者のニーズに対応したサービス水準の確保 地域に応じた移動性や、高齢者の身体的な特性など、きめ細かく移動者のニーズに対応した交通サービスの提供が必要	(3) 観光客にとって魅力のある公共交通サービス 観光客が楽しく町内の観光施設を巡ることができ、公共交通を利用すること自体が観光の1つの魅力となるような公共交通サービスを提供します。	③大洗鹿島線の維持・利便性の向上 運行時間帯、混雑解消などの工夫により、町民のニーズに対応した改善について協議をしていきます。
観光客向け	(4) 観光振興のための交通サービスの充実 観光客の利便性確保のための公共交通ネットワークや移動手段の確保が必要	(4) 新たな交通サービスの提供 需要が少ない地域、バス利用が困難な高齢者等、バスの運行が難しい狭隘道路の地域等の町民の移動性を確保するため、新たな交通サービスを検討します。	④新たな交通サービスの提供 需要が少ない地域、バス利用が困難な高齢者等、バスの運行が難しい狭隘道路の地域等の町民の移動性を確保するため、新たな交通サービスを検討します。
町民・観光客双方向け	(5) 近年、導入されつつある新たな技術・制度の活用 公共交通に関する新技術や新たな制度が普及しつつあることを踏まえ、新技術等の活用の検討が必要	(5) 観光客の利便性に資する町内循環バスの再編 観光客のニーズや観光施設の意向を踏まえ、大洗駅や大洗港等の町外からの玄関口となる交通結節点と町内をつなぎ、海沿いの観光施設を巡ることができるようルートを再編します。	⑤観光客の利便性に資する町内循環バスの再編 観光客のニーズや観光施設の意向を踏まえ、大洗駅や大洗港等の町外からの玄関口となる交通結節点と町内をつなぎ、海沿いの観光施設を巡ることができるようルートを再編します。
	(6) 公共交通の利用しやすい環境づくり 駅やバス停等において、公共交通を利用しやすい環境づくりが必要	(6) 新技術等を活用した公共交通の利便性・事業性の向上 新しい技術や、新しい制度を積極的に活用し、公共交通の利便性、事業性を向上させます。	⑥自動運転等の新技術による公共交通の機能向上 AI、自動運転、パーソナルな交通サービス、MaaS、ライドシェア等の、大洗町の課題の解決策として活用できる新技術を調査し、将来に向けて、導入可能性を検証していきます。
	(7) 持続可能な公共交通事業 利用に応じた公共交通サービスの提供に加えて、公共交通を知ってもらうための情報提供や、積極的に利用してもらうための利用促進による持続性の確保が必要	(7) 交通結節点の機能強化 複数の交通機関の乗換地点となる大洗駅等の交通結節点は、町民や観光客の町外への玄関口となっています。バス停についても、徒歩や自転車からバスへの乗り換えによる交通結節点となっています。これら駅やバス停の利便性・安全性の向上を図ります。	⑦大洗駅の交通結節機能の強化 時刻表の連絡、情報案内、待合環境の強化を図ります。
		(8) 公共交通の利用促進 町民全体で公共交通を維持していく意識の醸成や、利用促進を進めます。	⑧バス停の改善 待合環境の改善や危険なバス停の解消を進めます。
		⑨公共交通の情報案内 公共交通の一括情報を提供するサイト、マップをつくります。	
		⑩利用促進策の継続的な実施 意識情勢のための利用促進キャンペーン等を継続実施します。	

2 目指すべき将来像

日常生活の移動性が確保された公共交通体系

○町民の日常生活が送れる公共交通体系

高齢者が、公共交通で、周辺住宅地・集落から中心部へ移動でき、中心部内の商業施設、医療施設、金融機関、交通結節点等を巡ることができ、かつ、町民が大洗駅から町外へ移動できる公共交通体系をつくります。

午前のうちに中心部との往復ができる、あるいは、午後から出かけても返ってくる事ができるサービス水準を目指します。

○観光客の利便性が確保された公共交通体系

観光客が大洗駅や大洗港フェリーターミナル等を玄関口として、海沿いの観光施設を数多く来訪できる公共交通体系をつくります。

①町民の生活に資する町内循環バスの再編

②路線バスの連携・利便性向上

③大洗鹿島線の維持・利便性の向上

④新たな交通サービスの提供

⑤観光客の利便性に資する町内循環バスの再編

⑦大洗駅の交通結節機能の強化

●全域に関わる公共交通施策

⑥自動運転等の新技術による公共交通の機能向上

⑧バス停の改善

⑨公共交通の情報案内

⑩利用促進策の継続的な実施

大洗駅、商業施設、医療施設、金融機関等を巡ることができる

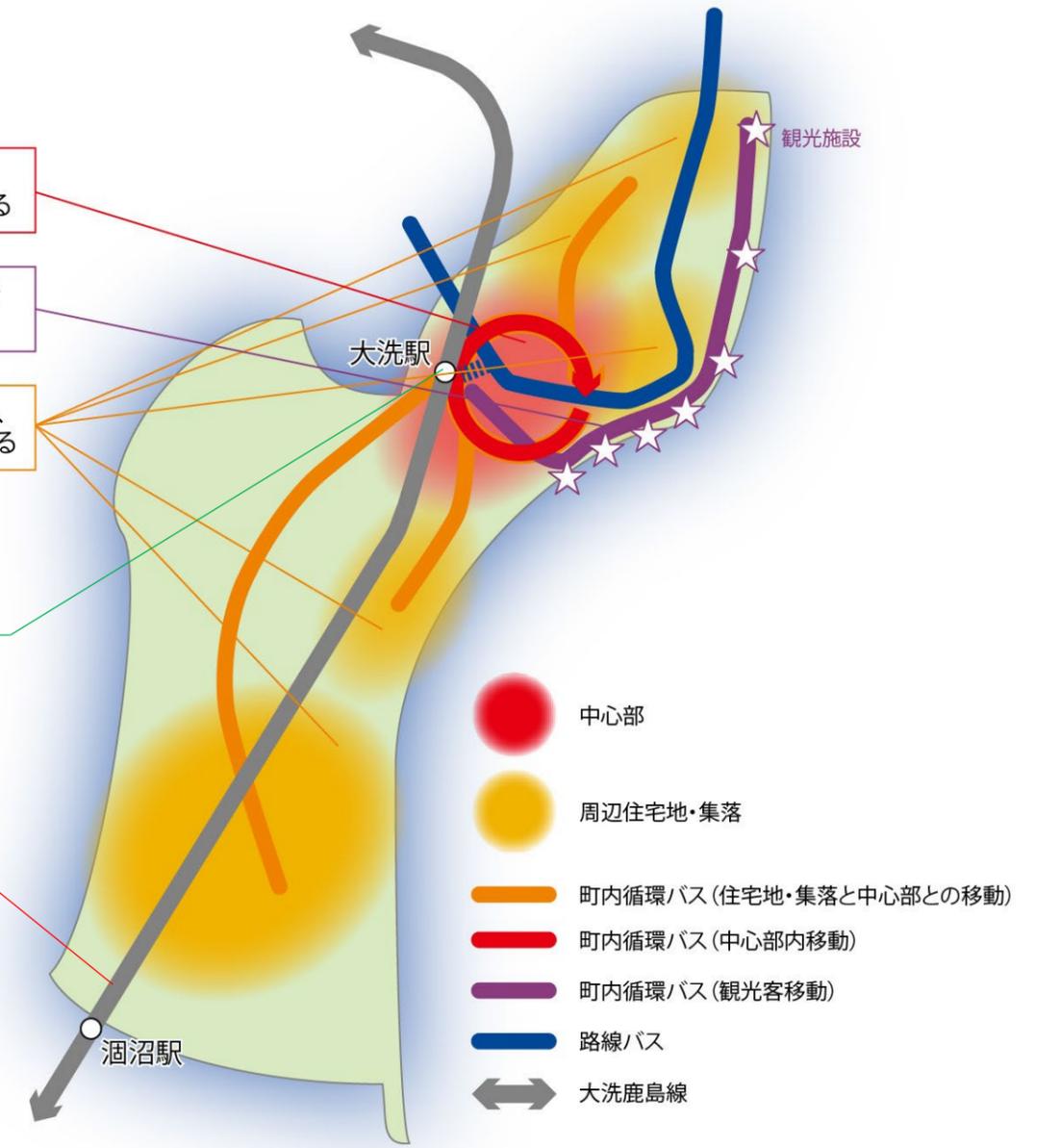
観光客が海沿いの観光施設を巡ることができる

午前に中心部との往復ができ、午後にも中心部との往復ができる

町民向けの公共交通施策

観光客向けの公共交通施策

町民・観光客双方向向けの公共交通施策



3 公共交通施策（案）

I. 町民向けの公共交通施策

① 町民の生活に資する町内循環バスの再編

施策内容	路線バスを補完する公共交通機関として、住宅地と大洗駅及び商業施設、医療機関、金融機関等の町民の日常生活に関連する施設を巡ることができるように、町内循環バスを再編します。
実施主体	大洗町 交通事業者
スケジュール	令和6年度 事業計画、再編 令和7年度 新たな町内循環バスの運行

② 路線バスの連携・利便性の向上

施策内容	茨城交通の路線バスは、町内の観光施設や住宅地と水戸駅を結ぶ路線となっています。一方で、町内循環バスは、住宅地、観光地、大洗駅を結ぶ路線となっています。これらが重複する区間もあるので、役割分担、連携を図っていくことが重要です。 大洗駅への乗り入れ等、交通事業者と調整をしながら、改善できることを提案していきます。
実施主体	交通事業者
スケジュール	令和6年度以降 協議

③ 大洗鹿島線の維持・利便性の向上

施策内容	町民アンケートによると、大洗鹿島線について、「便数」「運賃」「支払い方法」「自宅の近くから乗れない」「最終便が早い」「車内混雑」等の改善が求められています。 また、交通系ICカードの導入、混雑しているので便数を増やしてほしいという要望がありました。 交通事業者と調整をしながら、改善できることを提案していきます。
実施主体	交通事業者
スケジュール	令和6年度以降 協議

④ 新たな交通サービスの提供

施策内容	南部エリアなど、人口密度が低いエリアでは、町内循環バス等の便数を増やすことが難しく、移動性が低下しています。 また、人口密度は高いですが、道路が狭隘のために、バスの運行が難しいエリアがあります。 さらには、町民アンケートによると、80歳以上になると、バス停まで移動し、待ち、バスに乗ることが、身体的に難しい方々が増えることがわかりました。今後も、そのような年齢層の方が増えていきます。 町民アンケートの結果では、高齢に伴う運転免許返納の意向を持っている方が多くいました。返納後の移動性を確保することが求められます。 これらの方々の移動性を確保するために、例えば、タクシーを活用した新たなサービス等を検討し、交通事業者と協力して実現していきます。
実施主体	大洗町地域公共交通会議
スケジュール	令和6年度 事業計画、新たな交通サービスの提供

II. 観光客向けの公共交通施策

⑤ 観光客の利便性に資する町内循環バスの再編

施策内容	観光客アンケートでは、「大洗町の交通について困ったことはない」「公共交通を利用するつもりはない」という回答が多くみられましたが、多くの観光客が海沿いの観光施設間を移動していたことから、町内循環バスの1つの路線で海沿いの観光施設を巡ることができるように、町内循環バスを再編します。 また、大洗鹿島線、路線バス、高速バス、フェリー等の広域的な公共交通と連携し、観光客がシームレスに移動できる公共交通サービスの提供を実現していきます。
実施主体	大洗町 交通事業者 大洗観光協会
スケジュール	令和6年度 事業計画、再編 令和7年度 新たな町内循環バスの運行

Ⅲ. 町民・観光客双方向への公共交通施策

⑥ 自動運転等の新技術による公共交通の機能向上

施策内容	<p>大洗町では、観光地を巡る交通サービスとして、シェアサイクル、トゥクトゥクが導入され、多くの方々に利用されています。</p> <p>一方で、近年、我が国では、自動運転バス、グリーンスローモビリティ、電動キックボード、AIを活用したデマンドバスなどの新技術を活用した交通サービスが導入されつつあります。また、ライドシェア（自動車の相乗り制度、スマートフォンのアプリを使って優良でマッチングし、一般人が乗客を送迎する制度）の導入の検討も始まっています。</p> <p>新技術や新制度を活用して、既存の交通網の利便性や安全性を向上させることや、高齢者等の移動性・安全性が確保されたパーソナルモビリティ（次世代型車いす等）の普及について、大洗町での有効性を検証し、具体化をしていきます。</p>
実施主体	大洗町地域公共交通会議
スケジュール	令和6年度以降 調査・研究

<うみまちテラスでのトゥクトゥクのレンタル事業>



<先進事例：茨城県境町の自動運転バス>



<先進事例：グリーンスローモビリティ>



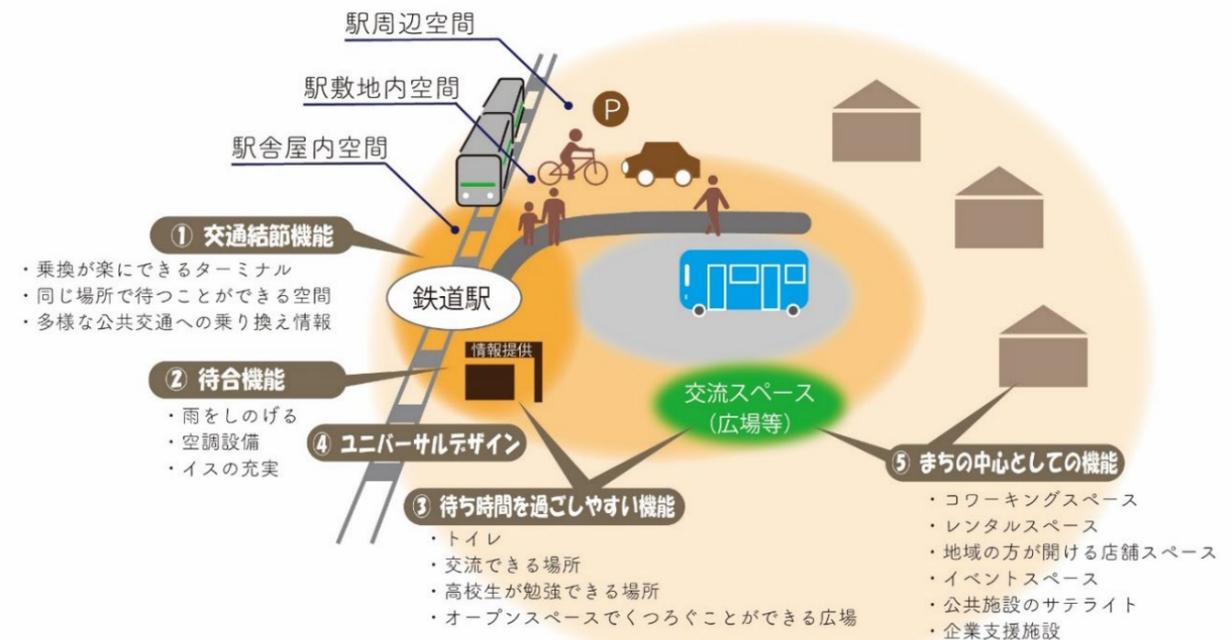
<先進事例：ソニーとヤマハが開発した低速自動運転車>



⑦ 大洗駅の交通結節機能の強化

施策内容	<p>町内循環バスの再編や新たな交通サービスの提供等に伴い、これまで以上に公共交通機関が結節することになる大洗駅・駅前広場は、町民、観光客の双方の移動において、重要な交通結節点となります。各交通機関間での時刻表の整合などの乗換利便性向上、バリアフリー、情報案内、待合環境を確保していく必要があります。</p> <p>駅前広場とともに、大洗駅、うみまちテラスとの連携により、町民、観光客の双方の利便性を強化していきます。</p> <p>近年の大洗駅、駅前広場の改良により、交通結節機能が向上しました。今後も、交通結節機能について検証し、さらに必要な事項を整理していきます。</p>
実施主体	大洗町 交通事業者 大洗観光協会
スケジュール	令和6年度以降 協議

<大洗町の交通結節点機能のイメージ>



⑧バス停の改善

施策内容	<p>バス停で快適に待つことができる環境づくりは、バスの利用促進につながります。例えば、雨に濡れないための上屋がありますが、全てのバス停に設置されているわけではありません。バス停のバリアフリー化も望まれます。</p> <p>また、自宅からバス停まで自転車で来て、バスで目的地に向かう町民に対して、自転車置き場を用意することも考えられます。</p> <p>さらには、令和2年に国土交通省は全国を対象に交通安全上問題と思われるバス停留所を指定しました。大洗町では指定されたバス停について関係機関の対策を行っており、令和5年7月末現在で1か所（公園墓地入口（下り）：茨城交通の路線バス）が残っています。今後も、交通事業者と協力して、バス停の改善を進めていきます。</p>
実施主体	大洗町 交通事業者
スケジュール	令和6年度以降 協議

<先進事例：バス停への駐輪場設置>
(栃木県宇都宮市)



<バス停周辺の座れる場づくりのイメージ>
(東京都世田谷区)



<先進事例：コンビニと連携したバス待ち環境>
(熊本市)



<公園墓地入口バス停（下り）>

交通安全上問題と思われるバス停留所のBランクに指定されています。



<バス停留所の安全上の優先度判定について>

- 【Aランク】
 - 過去3年以内に停車したバスが要因となる人身事故が発生しているバス停留所
 - バスがバス停留所に停車した際に横断歩道にその車体がかかるバス停留所
- 【Bランク】
 - Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に横断歩道の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所
 - Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点にその車体がかかるバス停留所
- 【Cランク】
 - A又はBランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所
 - A又はBランク以外で、地域住民等の意見や各都道府県の実情に応じて抽出したバス停留所

⑨公共交通の情報案内

施策内容	<p>公共交通の情報を得やすくすることにより、公共交通の利用を増やしてもらう取組を進めていきます。</p> <p>鉄道やバスの路線や時刻表、タクシー事業者の連絡先などの公共交通情報を一元的に把握することができるホームページをつくることや、マップ・パンフレットを用意することなどが考えられます。また、障害者や外国人など、多様な利用者にとってわかりやすい情報提供をすることが必要です。</p> <p>大洗町地域公共交通会議が主体となり、公共交通の情報案内の具体策を検討し、実施していきます。</p>
実施主体	大洗町地域公共交通会議 交通事業者
スケジュール	令和6年度 事業計画 令和7年度以降 実施

<先進事例：牛久市の取組事例>

牛久市では、市のホームページ内に、公共交通のポータルサイトをつくり、一元的な情報提供を実施しています。

また、公共交通の全ての情報を掲載した公共交通マップを作成し、配布しています。



⑩利用促進策の継続的な実施

施策内容	<p>将来に向けて、公共交通を身近なものとして意識、活用してもらい、持続していくことが必要になっています。</p> <p>小さいころから公共交通を知ってもらい、大人になってからも利用してもらうために、小学校等でのバスの乗り方教室等を実施する自治体もあります。また、イベント等において、ブースを出店し、公共交通の利用促進キャンペーンを実施している自治体もあります。</p> <p>大洗町地域公共交通会議が主体となり、公共交通の利用促進策を具体化し、継続して実施していきます。</p>
実施主体	大洗町地域公共交通会議 交通事業者
スケジュール	令和6年度 事業計画 令和7年度以降 実施

<先進事例：国土交通省が開催したバリアフリー・バスの乗り方教室の様子（千葉県八街市）>



車いす体験



バスの乗り方教室



出典：国土交通省ホームページ

4 目標及び数値目標

3つの目標を設定します。これらの目標について数値目標を設定し、5年間の計画期間において、毎年度、達成状況をモニタリングしていきます。

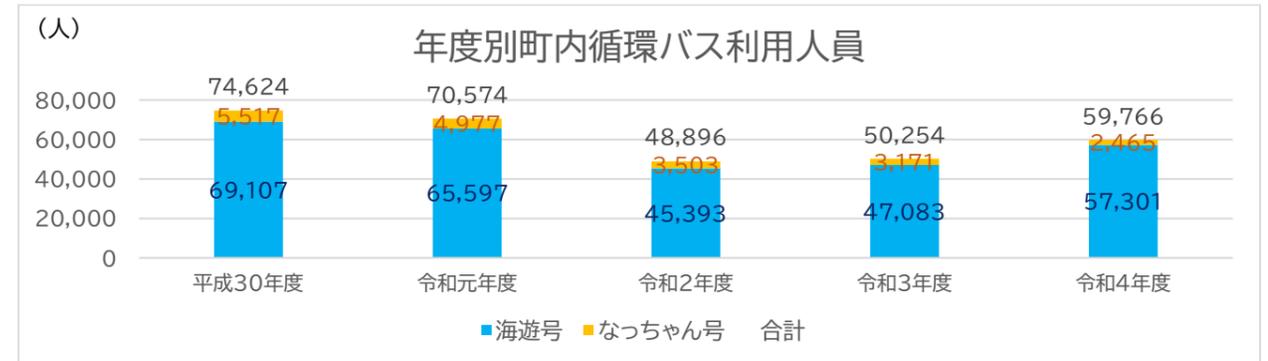
目標	数値目標	目標値																	
<p>目標① 町内循環バスの利便性向上</p> <p>町民、観光客ともに利便性を向上させるために、町内循環バスのルート再編や多言語化等を実施していきます。</p> <p>このような取組により、町内循環バスの利便性向上を目標にします。</p>	<p>数値目標① 町内循環バスの利用者数 7.1 万人／年</p> <p>町内循環バスの利用者数は、コロナ禍前の令和元年度は、約 7.1 万人／年でした。人口減少等を要因として、公共交通の利用者は減少する傾向にありますが、公共交通の利便性向上により、5年後の計画期間満了時に令和元年度と同等の利用者数の 7.1 万人／年を目標とします。</p>	<p>令和 4 年度 (現状)</p>	<p>令和 10 年度 (計画期間最終年度)</p>																
		<p>6.0 万人／年</p>	<p>7.1 万人／年</p>																
<p>目標② 全町的な公共交通での移動性確保</p> <p>町内循環バスや新たな交通サービス等により、これまで公共交通の利用が難しかった、あるいは、運行頻度が低く不便であった地区がありました。</p> <p>これらの地区において、公共交通で移動できる環境づくりを目標とします。</p>	<p>数値目標② 公共交通不便地区の解消</p> <p>公共交通での移動が困難、あるいは不便な地域を対象に、公共交通の導入、サービス水準の向上を図り、利便性を向上させることを目標とします。</p>	<p>令和 5 年度 (現状)</p>	<p>令和 10 年度 (計画期間最終年度)</p>																
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>公共交通不便地区</th> <th>理由</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>祝町地区西部</td> <td>交通空白地域</td> </tr> <tr> <td>五反田地区</td> <td>交通空白地域</td> </tr> <tr> <td>明神町地区北部・東光台地区</td> <td>交通空白地域 狭隘道路地区</td> </tr> <tr> <td>南部地区</td> <td>運行頻度が低い</td> </tr> </tbody> </table>	公共交通不便地区	理由	祝町地区西部	交通空白地域	五反田地区	交通空白地域	明神町地区北部・東光台地区	交通空白地域 狭隘道路地区	南部地区	運行頻度が低い	<p>公共交通不便地区の解消</p>						
公共交通不便地区	理由																		
祝町地区西部	交通空白地域																		
五反田地区	交通空白地域																		
明神町地区北部・東光台地区	交通空白地域 狭隘道路地区																		
南部地区	運行頻度が低い																		
<p>目標③ 公共交通に関する意識の向上</p> <p>町民等が公共交通のことを理解し、積極的に公共交通を利用することを目指します。</p> <p>公共交通に関する情報提供やキャンペーン等の利用促進を進め、町民等に公共交通に関心を持ってもらい、意識の向上を図ります。</p>	<p>数値目標③ 公共交通の満足度 10%UP</p> <p>公共交通に関する意識の向上を評価するために、町民アンケートにおいて、各交通機関の満足度について、満足、やや満足と回答した人の割合を評価指標とします。公共交通に対して関心が高まり、かつ適正な評価のもと、満足度をアップすることを目指します。</p> <p>計画期間の最終年度の令和 10 年度に、令和 5 年度に実施したアンケート調査を実施し、令和 5 年度と比較し各交通機関の満足度を 10%アップすることを目標とします。</p>	<p>令和 5 年度 (現状)</p>	<p>令和 10 年度 (計画期間最終年度)</p>																
		<table> <tbody> <tr> <td>町内循環バス</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>大洗鹿島線</td> <td>46%</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>23%</td> </tr> </tbody> </table>	町内循環バス	22%	路線バス	17%	大洗鹿島線	46%	タクシー	23%	<table> <tbody> <tr> <td>町内循環バス</td> <td>32%</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>大洗鹿島線</td> <td>56%</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>33%</td> </tr> </tbody> </table>	町内循環バス	32%	路線バス	27%	大洗鹿島線	56%	タクシー	33%
町内循環バス	22%																		
路線バス	17%																		
大洗鹿島線	46%																		
タクシー	23%																		
町内循環バス	32%																		
路線バス	27%																		
大洗鹿島線	56%																		
タクシー	33%																		

参考資料

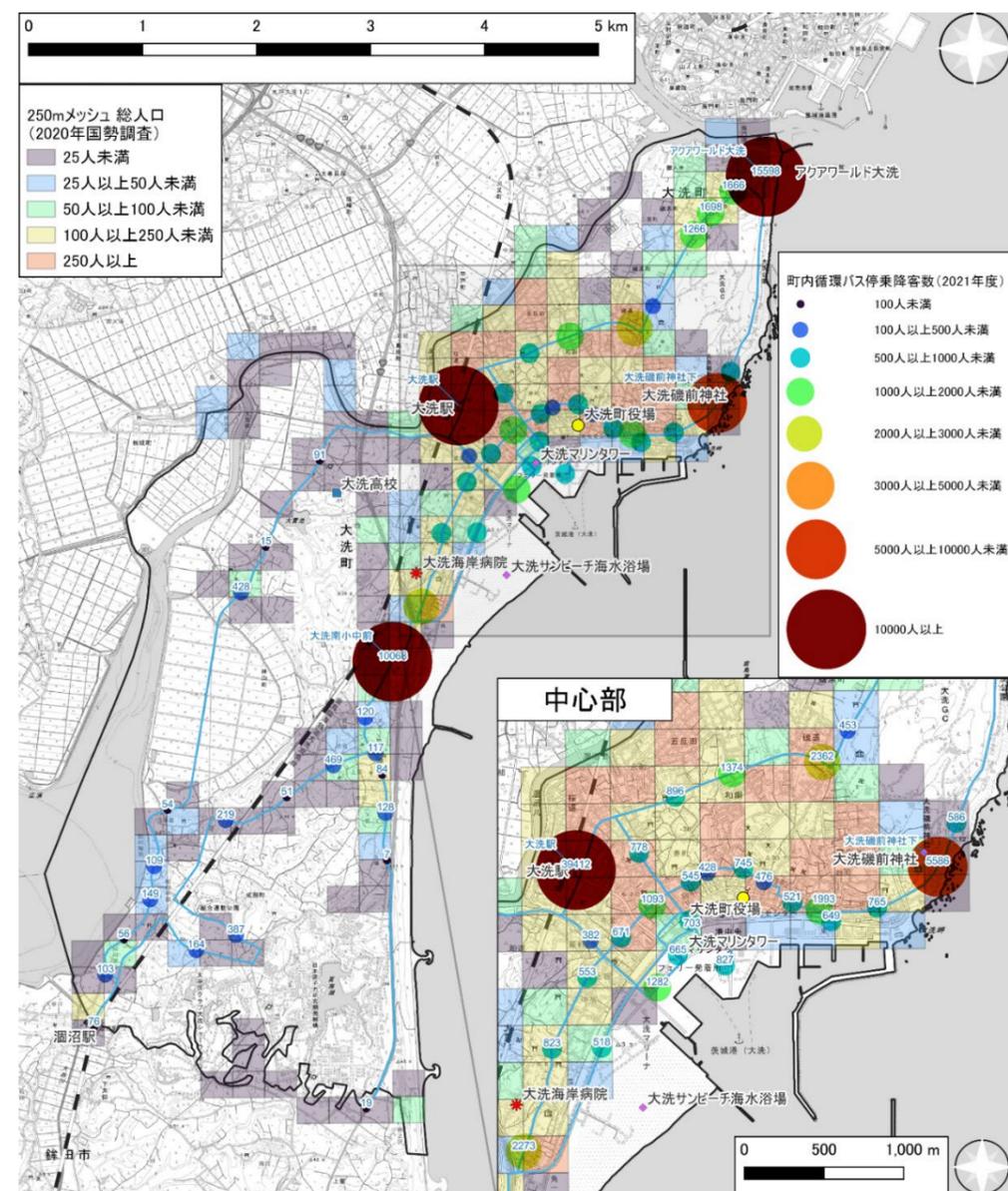
目標①についての参考資料

目標	
<p>目標① 町内循環バスの利便性向上</p> <p>町民、観光客ともに利便性を向上させるために、町内循環バスのルート再編や多言語化等を実施していきます。 このような取組により、町内循環バスの利便性向上を目標にします。</p>	
▼	
数値目標	
<p>数値目標① 町内循環バスの利用者数 7.1 万人／年</p> <p>町内循環バスの利用者数は、コロナ禍前の令和元年度は、約 7.1 万人／年でした。人口減少等を要因として、公共交通の利用者は減少する傾向にありますが、公共交通の利便性向上により、5年後の計画期間満了時に令和元年度と同等の利用者数の 7.1 万人／年を目標とします。</p>	
▼	
目標値	
令和 4 年度 (現状)	令和 10 年度 (計画期間最終年度)
6.0 万人／年	7.1 万人／年

<年度別町内循環バス利用人員>



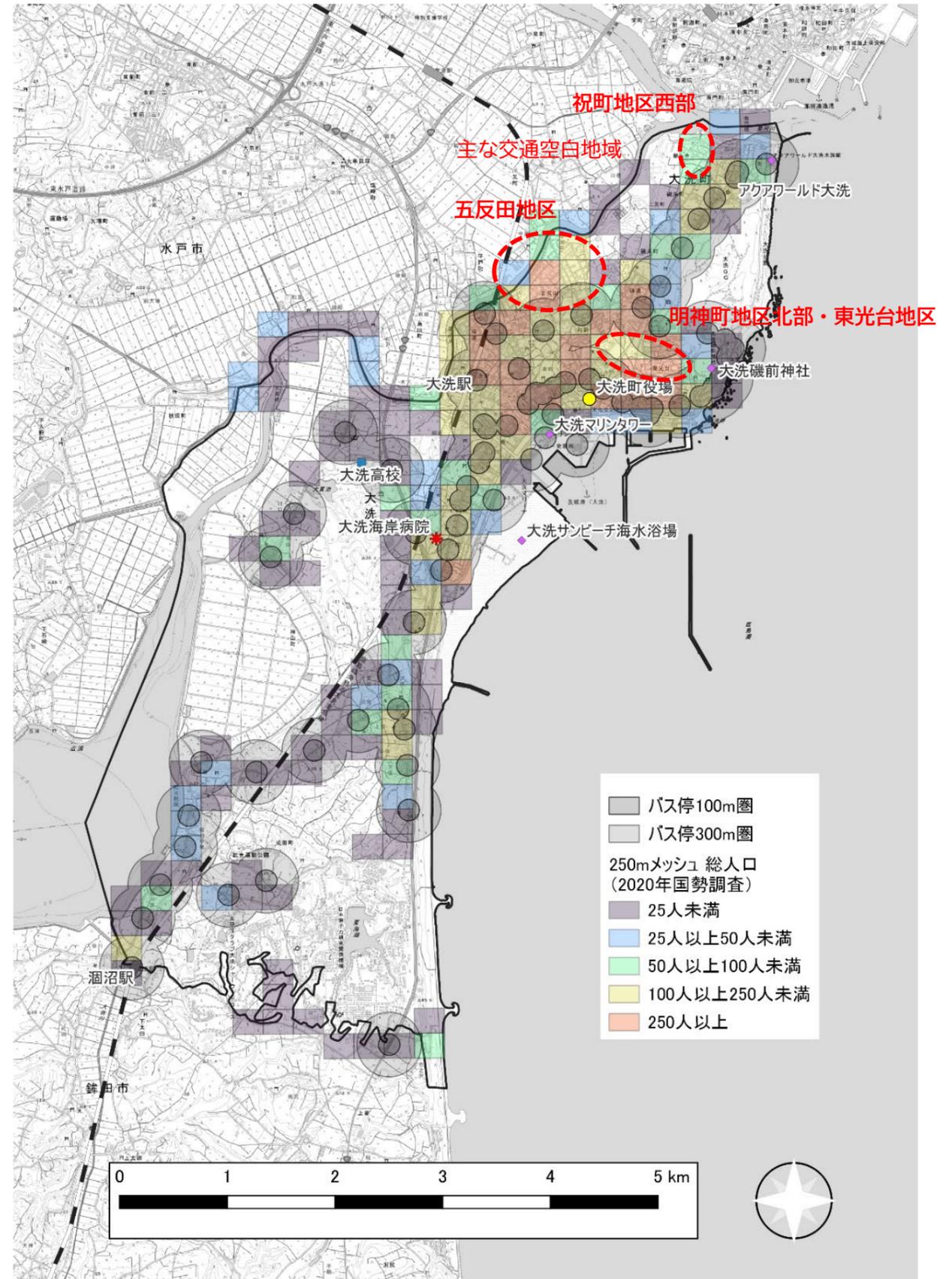
<現状の町内循環バスのバス停別乗降者数と人口>



目標②についての参考資料

目標											
<p>目標② 全町的な公共交通での移動性確保</p> <p>町内循環バスや新たな交通サービス等により、これまで公共交通の利用が難しかった、あるいは、運行頻度が低く不便であった地区がありました。これらの地区において、公共交通で移動できる環境づくりを目標とします。</p>											
▼											
数値目標											
<p>数値目標② 公共交通不便地区の解消</p> <p>公共交通での移動が困難、あるいは不便な地域を対象に、公共交通の導入、サービス水準の向上を図り、利便性を向上させることを目標とします。</p>											
▼											
目標値											
令和5年度 (現状)	令和10年度 (計画期間最終年度)										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">公共交通不便地区</th> <th style="width: 70%;">理由</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>祝町地区西部</td> <td>交通空白地域</td> </tr> <tr> <td>五反田地区</td> <td>交通空白地域</td> </tr> <tr> <td>明神町地区北部・東光台地区</td> <td>交通空白地域 狭隘道路地区</td> </tr> <tr> <td>南部地区</td> <td>運行頻度が低い</td> </tr> </tbody> </table>	公共交通不便地区	理由	祝町地区西部	交通空白地域	五反田地区	交通空白地域	明神町地区北部・東光台地区	交通空白地域 狭隘道路地区	南部地区	運行頻度が低い	公共交通不便地区の解消
公共交通不便地区	理由										
祝町地区西部	交通空白地域										
五反田地区	交通空白地域										
明神町地区北部・東光台地区	交通空白地域 狭隘道路地区										
南部地区	運行頻度が低い										

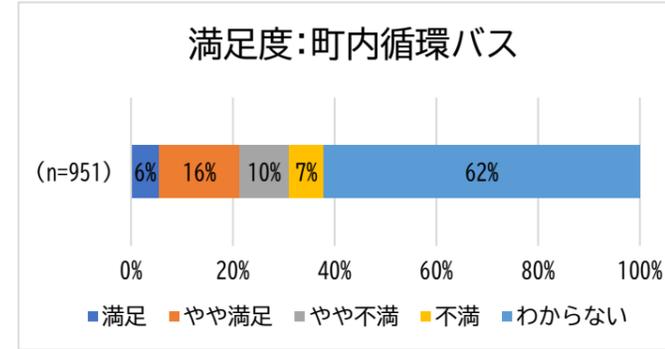
<公共交通サービス圏域>



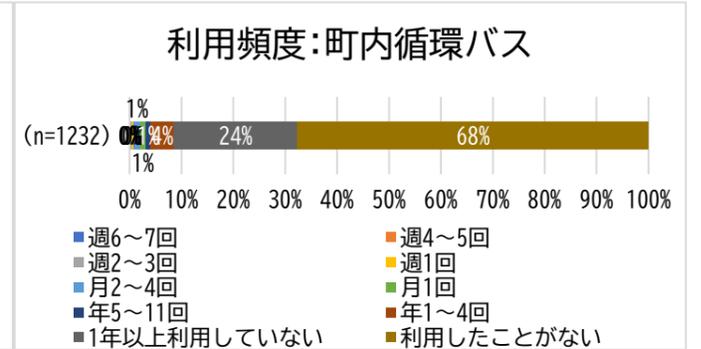
目標③についての参考資料

目標																	
<p>目標③ 公共交通に関する意識の向上</p> <p>町民等が公共交通のことを理解し、積極的に公共交通を利用することを指します。</p> <p>公共交通に関する情報提供やキャンペーン等の利用促進を進め、町民等に公共交通に関心を持ってもらい、意識の向上を図ります。</p>																	
▼																	
数値目標																	
<p>数値目標③ 公共交通の満足度 10%UP</p> <p>公共交通に関する意識の向上を評価するために、町民アンケートにおいて、各交通機関の満足度について、満足、やや満足と回答した人の割合を評価指標とします。公共交通に対して関心が高まり、かつ適正な評価のもと、満足度をアップすることを目指します。</p> <p>計画期間の最終年度の令和10年度に、令和5年度に実施したアンケート調査を実施し、令和5年度と比較し各交通機関の満足度を10%アップすることを目標とします。</p>																	
▼																	
目標値																	
令和5年度 (現状)	令和10年度 (計画期間最終年度)																
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 50%;">町内循環バス</td><td style="width: 50%;">22%</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>17%</td></tr> <tr><td>大洗鹿島線</td><td>46%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>23%</td></tr> </table>	町内循環バス	22%	路線バス	17%	大洗鹿島線	46%	タクシー	23%	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 50%;">町内循環バス</td><td style="width: 50%;">32%</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>27%</td></tr> <tr><td>大洗鹿島線</td><td>56%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>33%</td></tr> </table>	町内循環バス	32%	路線バス	27%	大洗鹿島線	56%	タクシー	33%
町内循環バス	22%																
路線バス	17%																
大洗鹿島線	46%																
タクシー	23%																
町内循環バス	32%																
路線バス	27%																
大洗鹿島線	56%																
タクシー	33%																

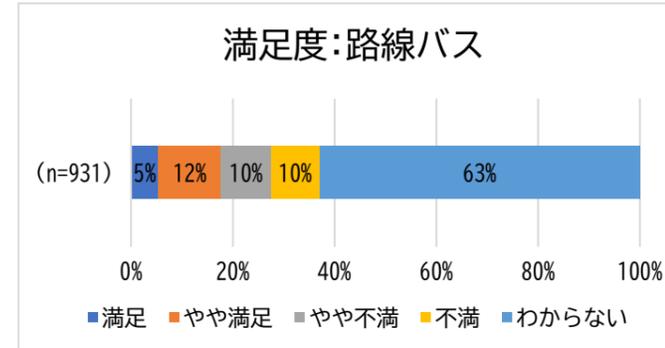
<町内循環バスの満足度>



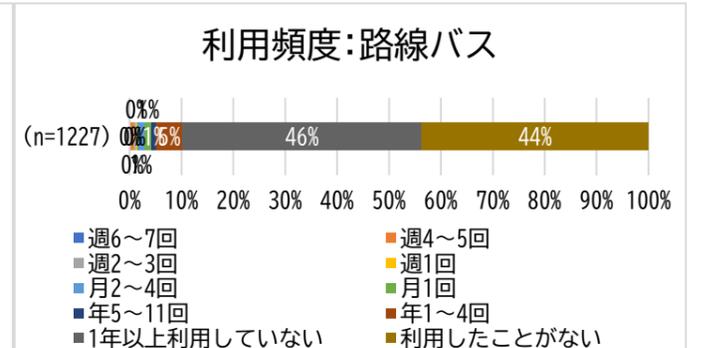
<町内循環バスの利用頻度>



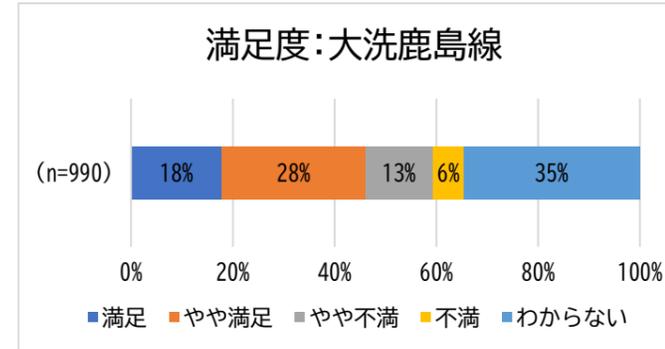
<路線バスの満足度>



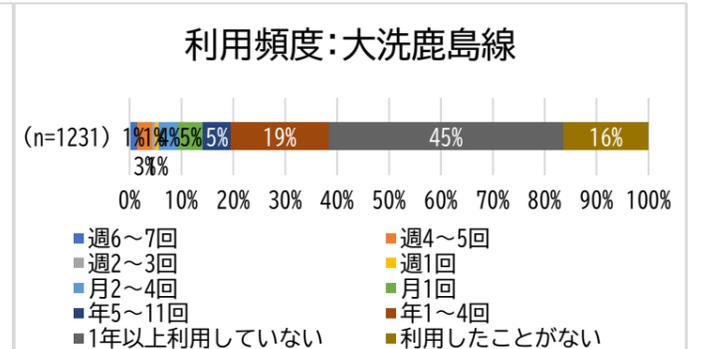
<路線バスの利用頻度>



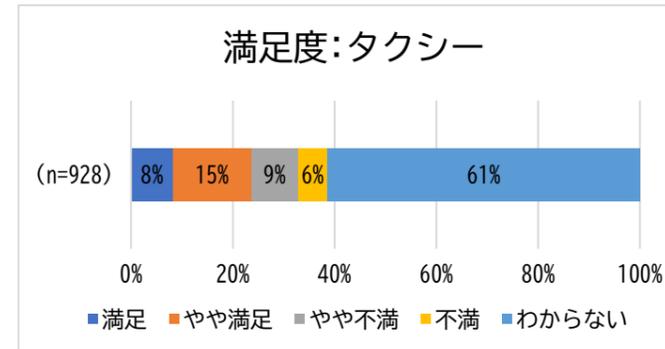
<大洗鹿島線の満足度>



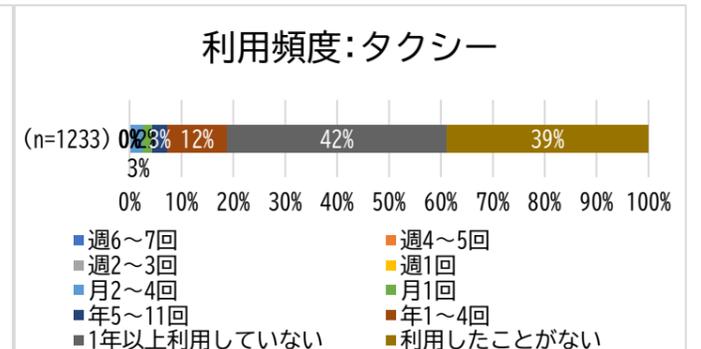
<大洗鹿島線の利用頻度>



<タクシーの満足度>



<タクシーの利用頻度>



地域公共交通計画の構成（案）

序章 計画の策定にあたって

- 1 計画策定の目的
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画区域
- 4 計画対象
- 5 計画期間

第1章 公共交通の現状

- 1 大洗町の概況
- 2 上位関連計画で踏まえるべき事項
- 3 社会経済情勢
- 4 公共交通の状況
- 5 技術の進展状況

第2章 公共交通に関するニーズ

- 1 町民のニーズ
- 2 観光客のニーズ

第3章 公共交通に関わる課題

第4章 基本的な方針と目標

- 1 目指すべき将来像
- 2 公共交通が果たすべき役割
- 3 取組の方向性
- 4 目標と数値目標

第5章 公共交通施策

- 1 施策体系
- 2 公共交通施策

第6章 計画の推進体制

- 1 推進体制
- 2 計画の達成状況の評価方法
- 3 公共交通の運行に伴う補助事業の活用
- 4 実施工程

参考 国が示す地域公共交通計画の記載事項

【地域公共交通計画の構成例】

はじめに

- ・計画作成の趣旨及び位置付け
- ・計画の区域
- ・計画の期間

1. 地域の現状等

- ・地勢・地理
- ・社会状況・経済状況

2. 上位・関連計画の整理

- ・総合計画
- ・都市計画マスタープラン
- ・立地適正化計画
- ・観光圏整備計画
- ・その他の関連計画

3. 地域旅客運送サービスの現状等

- ・地域旅客運送サービスの整備状況
- ・地域旅客運送サービスの利用状況、利用者の意向等

4. 地域旅客運送サービスの役割と課題整理

- ・地域旅客運送サービスの役割
- ・地域旅客運送サービスの課題整理

5. 基本的な方針

6. 計画の目標

7. 目標達成のための施策・事業、資金調達計画、関係者相互間の連携

8. 計画の達成状況の評価

参考資料

- ・法定協議会の構成員・開催状況
- ・地域の現状、地域旅客運送サービスの現状等の詳細整理結果の紹介
- ・目標・数値指標・目標値設定の根拠 等

出典：国土交通省

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 実践編

② 地域公共交通計画(本体)の記載イメージ

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画(本体)において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等について設定する必要があります。これまでの補助計画のように補助事業についてのみ記載するのではなく、**地域公共交通計画の各記載事項の中に溶け込ませた形で記載**する必要があります。

ここでは、地域公共交通計画(本体)での記載イメージを紹介します。**チェックポイント**  に留意して作成してみましょう。

～ 記載イメージ：「××市地域公共交通計画」において補助系統を位置付ける場合 ～

法定の記載事項における補助関連の記載事項

地域公共交通計画における法定の記載事項	補助関連の記載事項
①基本的な方針 ・ 地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統について、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載(幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定) Step 1 Step 2
②区域 ・ 住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定	補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置付けや役割を明示 Step 1
③目標 ・ 定量的な目標(利用者数、収支、行政負担額等)を設定し、データに基づくPDCAを強化	地域公共交通全体の定量的な目標・数値指標・目標値を設定(個別の補助系統に関する目標は別紙に記載) Step 4
④目標を達成するために行う事業及びその実施主体 ・ 地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載 Step 3
⑤計画の達成状況の評価 ・ 事業実施後、設定した具体的な目標に基づき、適切にPDCAを運用するための評価方法等について記載	地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載(個別の補助系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載) Step 4

※上記はあくまでも例示です。

出典：国土交通省

地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット