大洗町地域公共交通計画

2024年３月策定
2026年６月改定
大洗町

目次

序章　計画の策定にあたって 1
1. 計画策定の目的 1
2. 計画区域 1
3. 計画対象 1
4. 計画期間 1
5. 計画の位置づけ 2
6. SDGs（持続可能な開発目標）との関係性 2
第1章　地域及び地域公共交通の現状 3
1. 大洗町の概況 3
2. 上位関連計画で踏まえるべき事項 3
3. 人口 5
（1）国勢調査人口の推移 5
（2）年齢層別人口と高齢化率 6
（3）人口分布 7
（4）エリア別の人口増減 8
（5）高齢化の状況 9
4. 観光 10
（1）観光入込客数 10
（2）観光客の来訪手段・移動手段 11
（3）観光振興策 12
5. 地域公共交通の状況 14
（1）交通特性 14
（2）公共交通の状況 17
6. 地域公共交通網と利用者の状況 29
（1）町内循環バス（海遊号・なっちゃん号） 29
（2）路線バス 31
（3）公共交通利用が想定される主要な施設の分布等 33
7. 運転免許保有者の状況と地域公共交通利用等外出支援策 35
（1）運転免許保有者数の傾向 35
（2）地域公共交通利用等外出促進に向けた各種支援 36
8. 技術の進展状況 40
第2章　町民・利用者のニーズ 42
1. 調査の概要 42
2. 町民アンケート調査 42
（1）目的 42
（2）実施概要 42

(3)町民の公共交通のニーズ……43
(4)町民の移動に関する現状……47
(5)公共交通の利用頻度……49
(6)現状の公共交通に対する評価……51
3. 観光客アンケート調査……53
(1)目的……53
(2)実施概要……53
(3)回答者の特性……53
(4)観光客の移動状況……54
(5)観光客の公共交通ニーズ……55
4. 公共交通利用者ヒアリング調査……58
(1)目的……58
(2)実施概要……58
(3)公共交通利用者ヒアリング結果……59
第3章　公共交通に関わる課題……64
1. 大洗町の公共交通に関わる特性……64
2. 公共交通に関わる課題……65
課題1　将来に向けた交通体系の構築……65
課題2　まちづくりと連携した地域内交通……65
課題3　移動者のニーズに対応したサービス水準の確保……65
課題4　観光振興のための交通サービスの充実……65
課題5　近年、導入されつつある新たな技術・制度の活用……66
課題6　公共交通の利用しやすい環境づくり……66
課題7　持続可能な公共交通事業……66
第4章　基本的な方針と目標……67
1. 目指すべき将来像……67
2. 公共交通が果たすべき役割……68
3. 取り組みの方向性……69
(1)公共交通で町民の生活を支える……69
(2)高齢者等の交通弱者の移動性を確保する……69
(3)公共交通で観光の魅力を向上させる……69
(4)利便性・安全性・事業性・環境負荷の軽減に資する新技術活用……70
(5)乗り換えしやすい環境づくり……70
(6)協働で利用したくなる公共交通をつくる……70
4　目標と数値目標……71
第5章　公共交通施策……72
1. 施策体系……72
2. 公共交通施策の実施位置……73

3. 公共交通施策 74
(1)町民向けの公共交通施策 74
(2)観光客向けの公共交通施策 75
(3)町民・観光客双方向けの公共交通施策 76
第6章 計画の推進方策 79
1. 推進体制 79
2. 大洗町地域公共交通会議の役割 79
3. 計画の達成状況の評価方法 79
4. 公共交通の運行に伴う補助事業の活用 80
5. 実施工程 83
6. アクションプログラム 84
(1)社会実験による検証 84
(2)施策のパッケージ化 84
参考資料 85
1. 策定経緯 85
2. 策定体制 86
3. 規約 88

序章　計画の策定にあたって

1．計画策定の目的

大洗町では、鹿島臨海鉄道株式会社による大洗鹿島線、茨城交通株式会社による路線バスや町内の移動を支える町内循環バス、複数の交通事業者によるタクシー及び株式会社商船三井さんふらわあによるフェリーなどが運行されています。これらの多様な交通手段により、町民の移動、観光客の移動を支える公共交通を確保、維持してきました。

しかし、本町の公共交通の利用状況をみると、新型コロナウイルス感染症の影響により、以前の水準まで回復しておらず、また、長期的な人口減少による利用者数の落ち込みなど、公共交通の持続可能性が大きな課題となっています。

こうしたなか、国においては、地域の関係者の共創を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進める観点から、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が 2020 年 11 月に施行され、自動運転を始めとする移動・交通に関する技術進展や規制緩和により、全国各地で多様な交通サービスが生まれ、地域ニーズにあった移動サービスを構築する時代になりつつあります。

このような背景を踏まえて、多様な交通手段を効率的に組み合わせ、また、新しい技術やサービスの導入、住民共助による移動支援の取り組みなど、多くの町民や訪れる観光客が自家用車に過度に頼らずとも移動できるよう、町全体での移動性を向上させることを目指すため、今後の本町の公共交通に関する基本的な方針と目標、目標達成に向けた施策を示す計画として、マスタープランとなる「大洗町地域公共交通計画」を策定します。

2．計画区域

原則、大洗町全域を対象区域とします。

3．計画対象

本計画では、本町で運行されている町内循環バス、路線バス、鉄道、タクシーを対象とします。なお、国土交通省の方針では、地域公共交通計画は、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取り組みを推進しています。そこで、本計画では、徒歩や自転車などを含め、幅広い移動サービスを対象として、基本的な方針、目標、公共交通施策を位置づけます。

4．計画期間

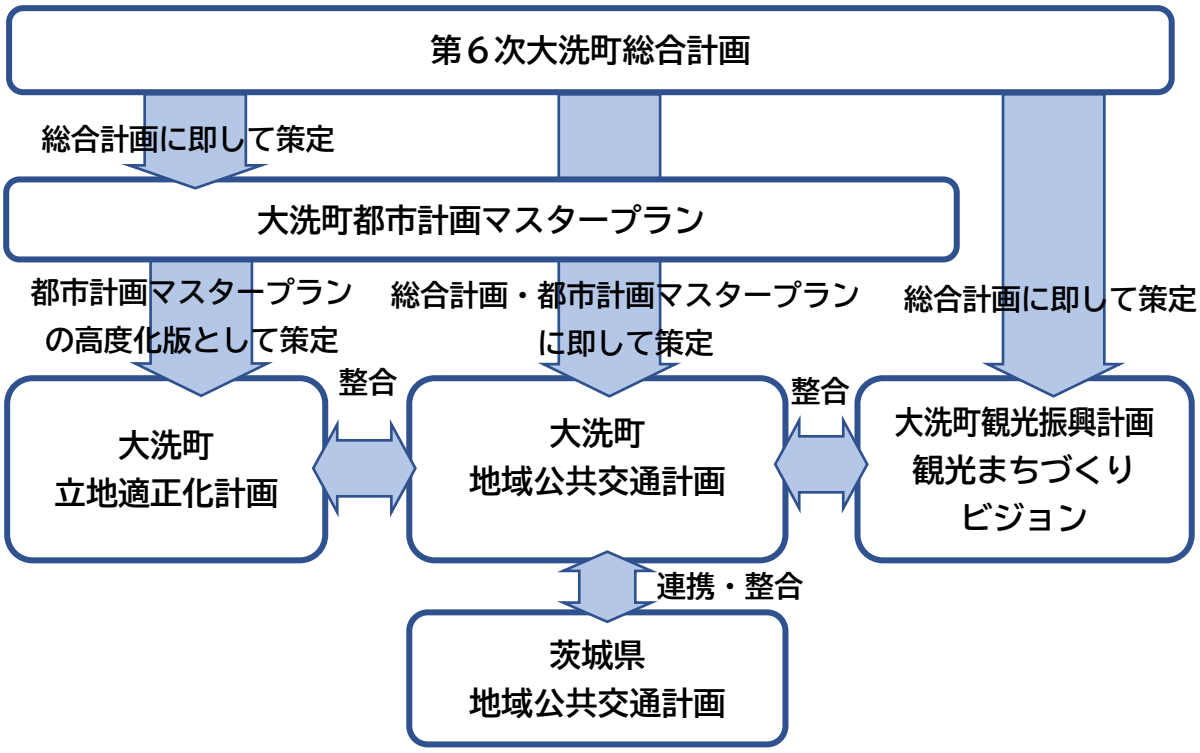
本計画の期間は、2024 年度から2028 年度までの5年間とします。

なお、計画期間内であっても、公共交通を取り巻く環境の変化などに応じて計画の見直しを検討します。

５．計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）」に基づく「地域公共交通計画」として策定し、本町の公共交通に係るマスタープランとして運用していきます。

なお、本計画は、第6次大洗町総合計画、大洗町都市計画マスタープラン、大洗町立地適正化計画、大洗町観光振興計画観光まちづくりビジョン、及び茨城県地域公共交通計画の上位・関連計画と整合を図り、策定することとします。



６．ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）との関係性

SDGs とは「Sustainable Development Goals」の略で、2015 年 9 月に国際連合で採択された 17 のゴールと 169 のターゲットからなる包括的な目標です。

2030 年を達成期限とし、「誰一人取り残さない」という理念のもと、世界の貧困をなくし、持続可能な世界を実現することを目的としています 。

本計画では、SDGs のゴールを見据えて計画を推進し、SDGs の達成に向けて取り組みます。

第１章　地域及び地域公共交通の現状

１．大洗町の概況

大洗町は、茨城県太平洋沿岸のほぼ中心に位置し、東は太平洋に面し、北は那珂川を境にひたちなか市、北西は涸沼川を境に水戸市、南西は汽水湖である涸沼をはさみ茨城町、南は鉾田市と接しています。

1985 年には、水戸市から鹿嶋市までを結ぶ鹿島臨海鉄道大洗鹿島線が開通し、また同年に首都圏と北海道を結ぶカーフェリーが就航したことにより、陸・海を結ぶ交通結節点となりました。

また、1996 年に町域と近接して東水戸道路水戸大洗インターチェンジが開設、2010 年には近隣に茨城空港が旅客運用を開始するなど、県下随一の観光入込客数を誇る観光産業と海洋資源を中心とした地場産業が融合する町として発展を続けています。

２．上位関連計画で踏まえるべき事項

上位関連計画の記載のうち、本計画の策定において踏まえるべき事項をまとめると以下のとおりです。

●生活利便性と観光・交流に資する交通

総合計画や都市計画マスタープランでは、住民の生活利便性と観光・交流の推進の双方をまちづくりの方向性として示している。

生活交通、観光交通としての交通サービスが必要になっている。

●人口減少への対応

総合計画では、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計値を参考に分析し、2040 年における人口目標を約 1.2 万人と掲げている。（2020 年国勢調査人口：15,715 人）

人口減少が進む中で、移動ニーズの変化、公共交通の必要性・持続性等を検証し、将来を見据えた交通体系のあり方を検討する必要がある。

●都市構造、機能誘導に合わせた交通ネットワーク

都市計画マスタープランでは、大洗駅や既存商店街を含む中心拠点、その周辺の都市化を促進する区域、そして、都市化を抑制する区域が示されている。また、立地適正化計画では、中心拠点や都市化を促進する区域を中心に、都市機能や居住を誘導することを定めている。

中心拠点・都市化を促進する区域での公共交通の利便性向上・維持とともに、中心拠点と集落地の連携強化のための交通ネットワークが求められている。

●公共交通に関する取り組み

上位・関連計画では、以下のような取り組みを示している。

〇既存公共交通機関の維持
〇インバウンドへ対応する広域交通の充実
〇観光客の移動に資する地域内交通の充実
〇公共交通結節点の改良
〇公共交通の利用促進
〇公共交通の情報提供
〇デジタル技術を活用した利便性の向上
〇バス停のバリアフリー化
〇大洗駅の整備
〇港湾施設の整備
〇ひたちなか大洗リゾート構想を視野にいれた交通ネットワークの充実
〇新しい交通サービス（デマンド交通や自動運転技術等）の検証
〇環境に優しい車両の導入についての検討
〇他分野との共創

●広域的な移動を支える鉄道や広域幹線バス路線の維持･確保

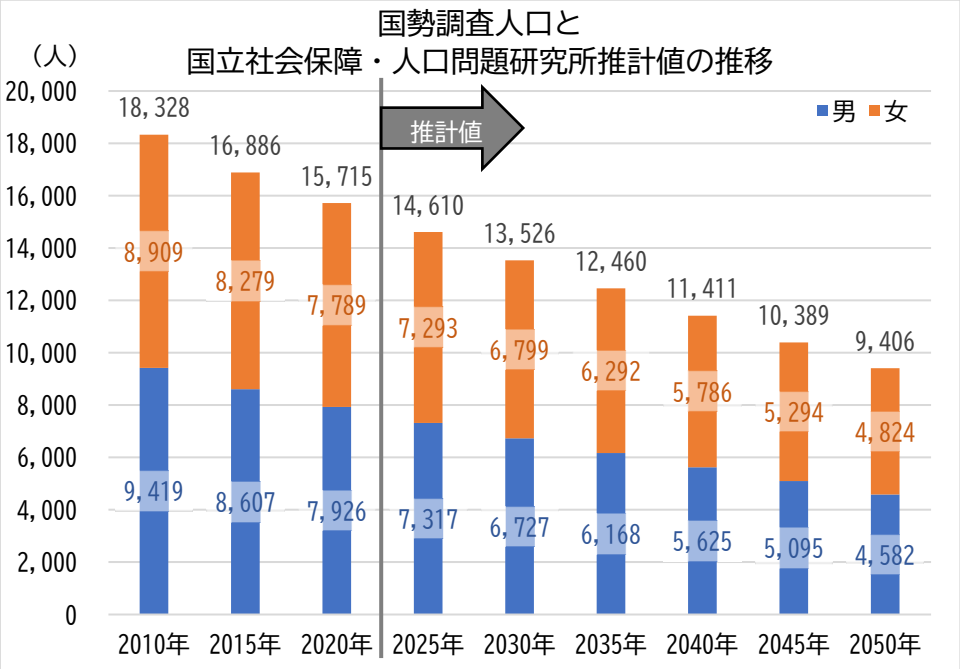
茨城県地域公共交通計画では、広域的な移動を支える鉄道や広域幹線バス路線の維持・確保が基本的な方針として示されており、地域公共交通確保維持事業による補助制度を活用し、運行を確保・維持する路線として、茨城交通の茨大前営業所～アクアワールド大洗～那珂湊駅の路線が示されている。

３．人口

（１）国勢調査人口の推移

最新の国勢調査によると 2020 年の人口は 15,715 人であり、2010 年の人口 18,328 人と比較すると、10 年間で 2,613 人減少しています。

また、国立社会保障・人口問題研究所が公表する「日本の地域別将来推計人口（2023 年推計）」によれば、2040 年には人口は 11,411 人（対 2020 年比△27.4%）に、2050 年には 9,406 人（対 2020 年比△40.1%）まで減少すると推計されています。

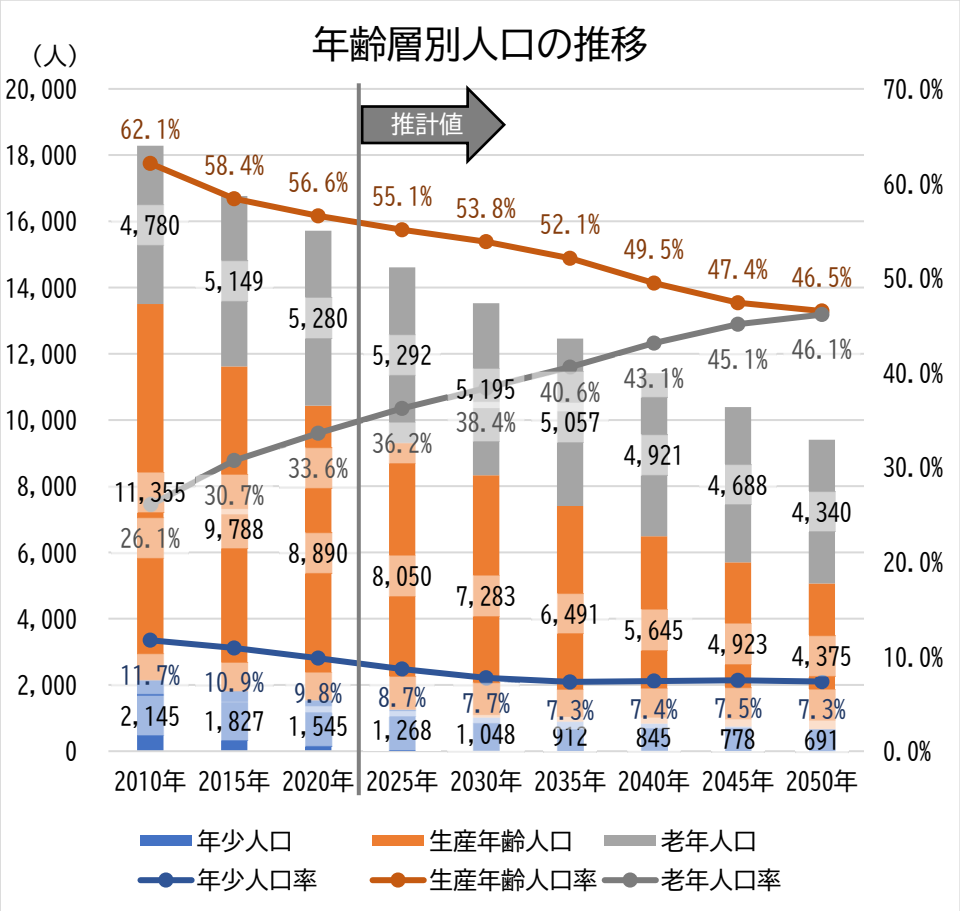


資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2023 年推計）」

（２）年齢層別人口と高齢化率

最新の国勢調査における年齢層別人口をみると、年少人口（0～14 歳）については、10 年間で 600 人減少しているのに対し、老年人口（65 歳以上）は、500 人増加しており、少子高齢化が進んでいます。

また、国立社会保障・人口問題研究所が公表する「日本の地域別将来推計人口（2023 年推計）」によれば、年少人口（0～14 歳）、生産年齢人口（15～64 歳）の割合は減少するのに対し、老年人口（65 歳以上）の割合は増加し、2035 年には 40%を超えると推計されています。

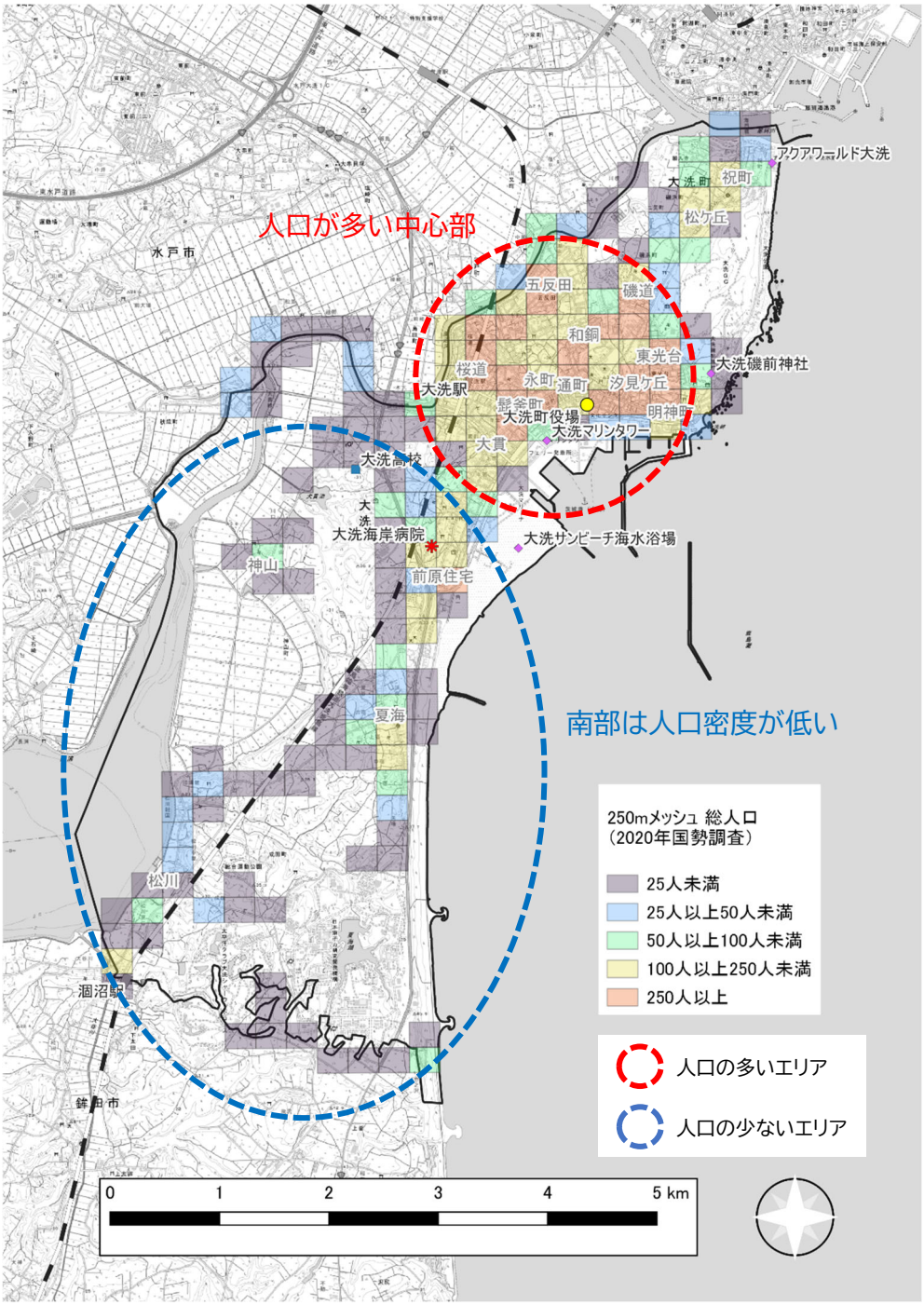


資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2023 年推計）」

（３）人口分布

国勢調査における約 250m 四方メッシュの人口を参照すると、大洗町の人口は町の北側に多く、特に大洗駅東部に人口が集中している地域があります（この一帯を以下「中心部」とします）。一方で南部は集落が点在していますが人口が少なく、農地やゴルフ場、原子力施設等居住のない場所もあります。

＜人口分布＞



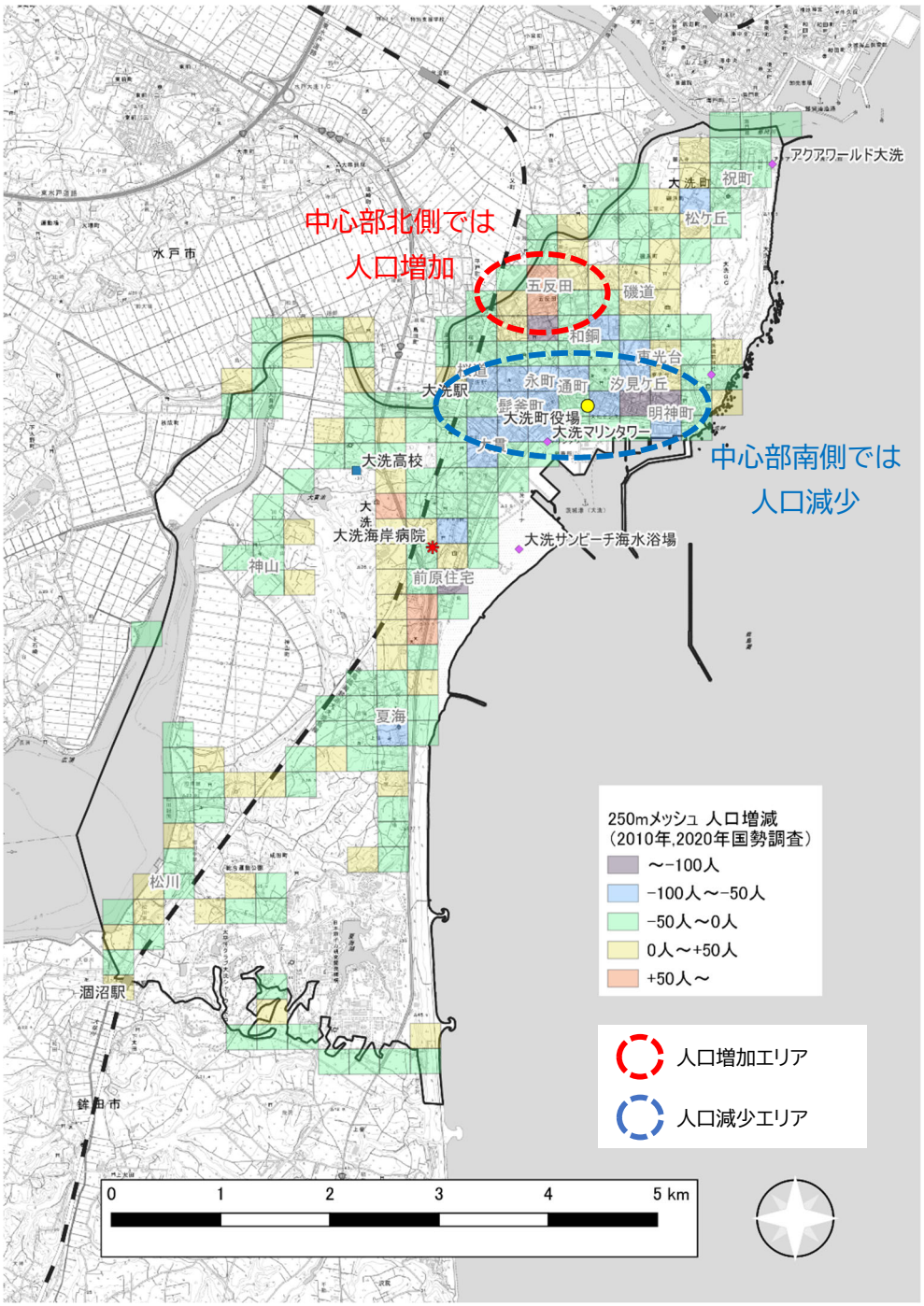
資料：2020 年国勢調査

※人口が 0 人のメッシュは表示していない。

（４）エリア別の人口増減

国勢調査における約 250m 四方メッシュの人口について、2010 年から 2020 年までの 10 年間の人口増減を見ると、中心部の特に南側で人口が大きく減少しています。一方で中心部北側では人口が増えている地区があります。

＜人口増減分布＞



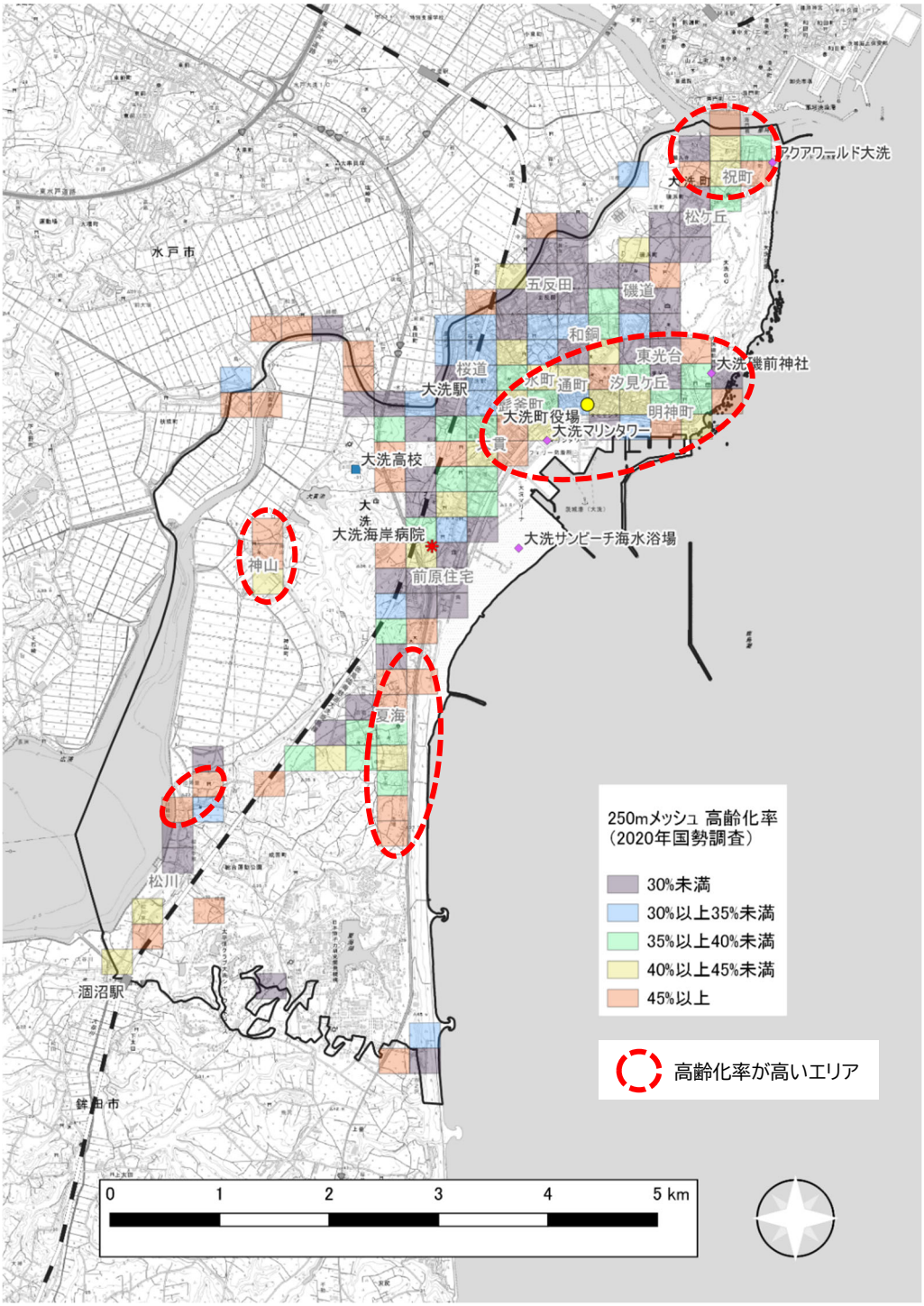
資料：2010 年国勢調査、2020 年国勢調査

※2010 年、2020 年ともに人口が 0 人のメッシュは表示していない。

（５）高齢化の状況

国勢調査における約 250m 四方メッシュの高齢化率（総人口に占める 65 歳以上人口の割合）を見ると、中心部では南側で比較的高齢化率が高いです。また、北部や南部には高齢化率が高い地区が見られます。

＜高齢化率の分布＞



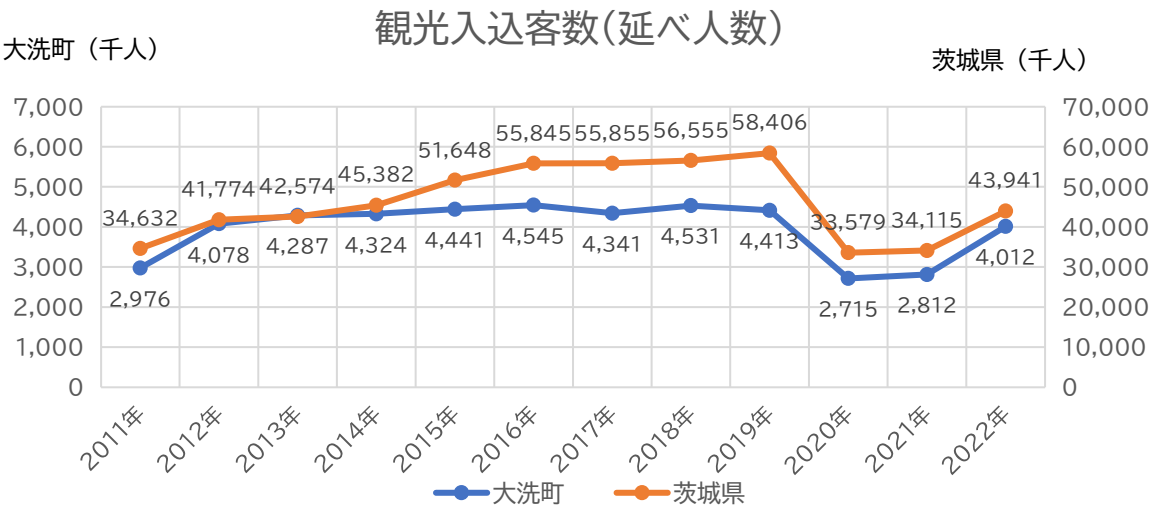
資料：2020 年国勢調査

※人口が 0 人のメッシュは表示していない。

４．観光

（１）観光入込客数

2019 年までは約 440 万人で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、2020 年、2021 年は約 280 万人に減少しています。2022 年は約 400 万人に増加しました。

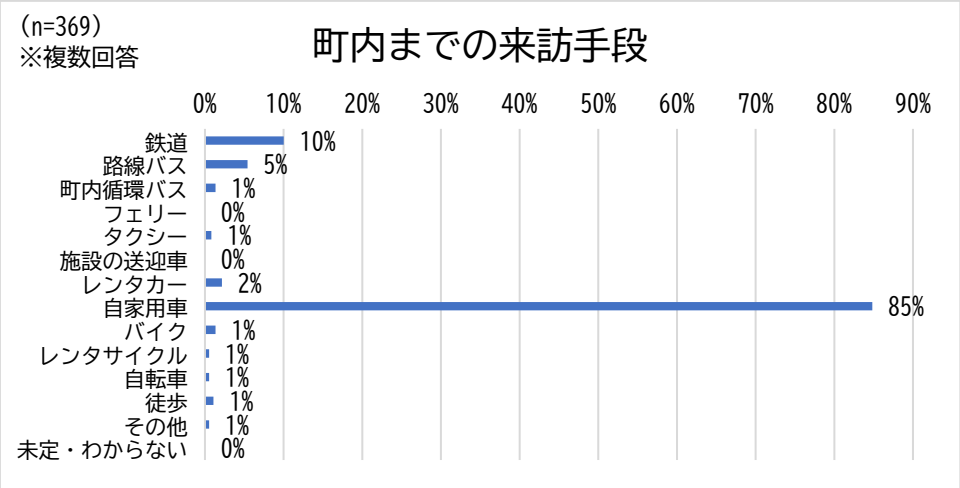


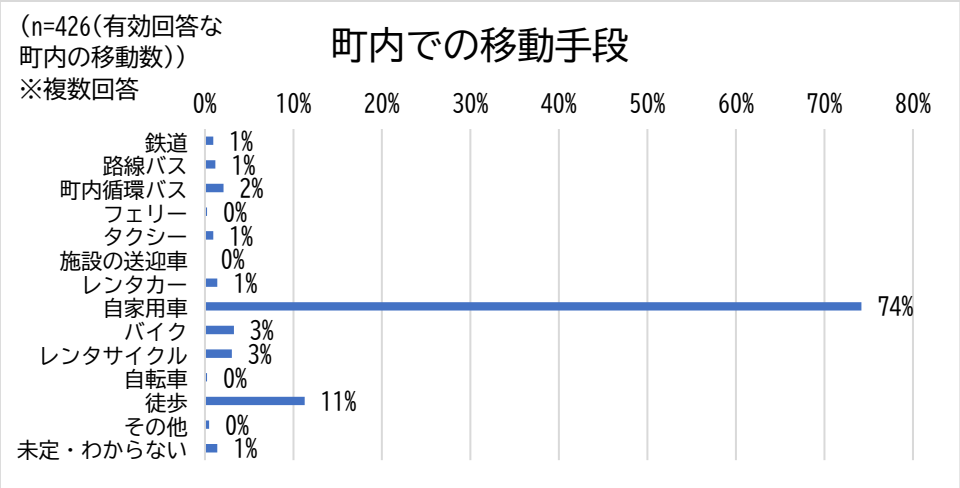
出典：茨城の観光レクリエーション現況（観光客動態調査報告）
※国体参加者数及びゴルフ場利用者数を除く。

（２）観光客の来訪手段・移動手段

「大洗町地域公共交通計画観光客アンケート調査（2023 年 10 月）」によれば、町内までの来訪手段は、自家用車が 85%と最も多くなっています。自家用車以外では、鉄道が 10%、路線バスが 5%となっています。

また、町内での移動手段は、自家用車が 74%と最も多く、自家用車以外では、徒歩が 11%と比較的多くなっています。





（３）観光振興策

●大洗町観光情報交流センター「うみまちテラス」

大洗町観光情報交流センター「うみまちテラス」は、大洗駅に隣接して 2020 年 9 月 10 日に開設した観光案内拠点です。観光案内、レンタサイクルの貸し出し、観光コンシェルジュ厳選のお土産品販売等を行っています。

＜大洗町観光情報交流センター「うみまちテラス」＞



出典：大洗観光協会ホームページ

●レンタサイクル

うみまちテラスで、電動アシスト付の自転車を貸し出しています。Type ミニベロ車両は、近隣市での返却も可能としています。

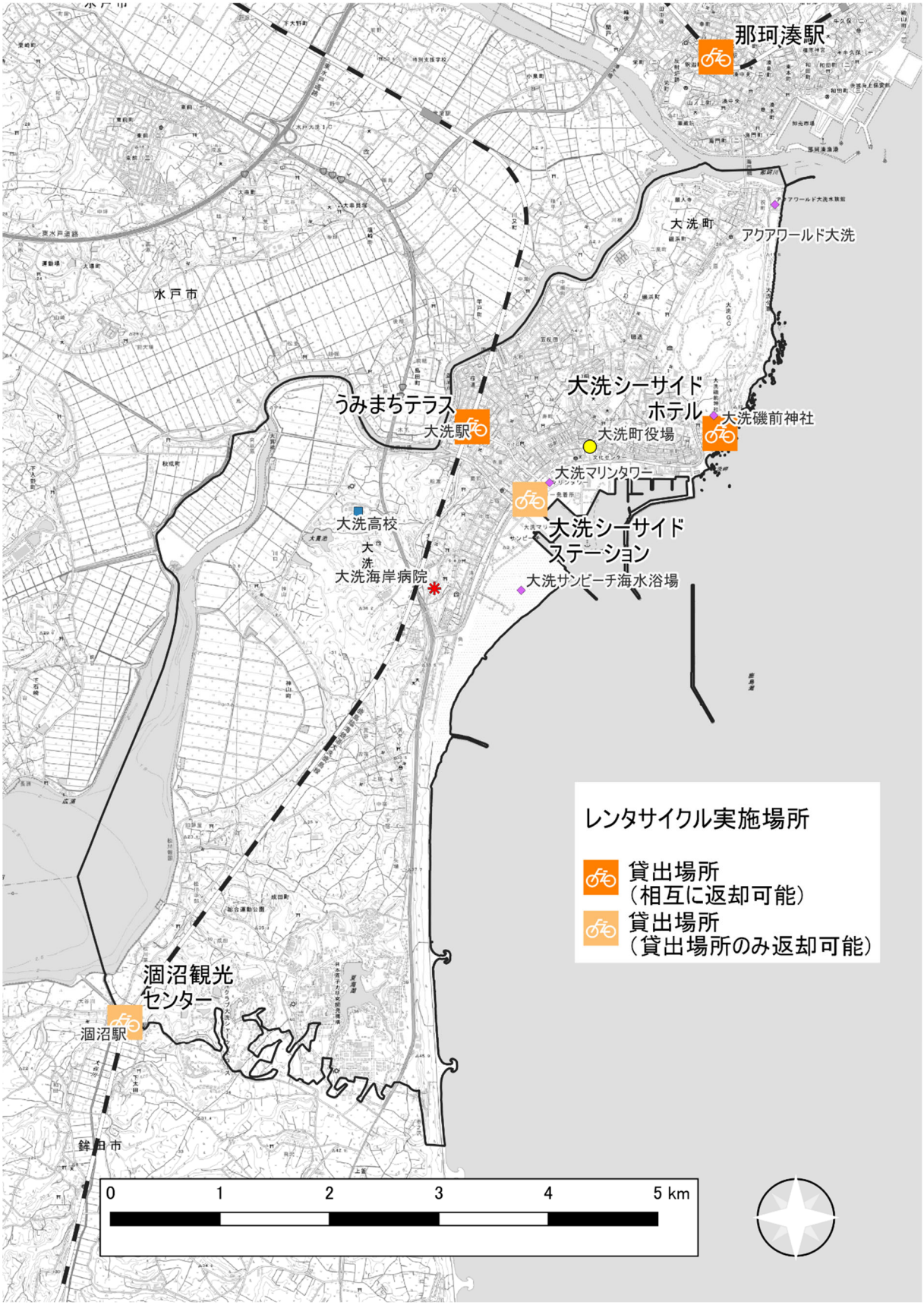
また、大洗シーサイドステーション、鉾田市涸沼観光センターでもそれぞれレンタサイクルを実施しています。

＜うみまちテラスで実施しているレンタサイクル＞

	Type ミニベロ	Type E-bike
利用時間	9:00～17:30	9:00～17:30
車種	電動アシスト付き自転車 	E-bike 
返却場所	大洗町：うみまちテラス・大洗シーサイドホテル ひたちなか市：ひたちなか海浜鉄道那珂湊駅	大洗町：うみまちテラス

出典：大洗観光協会ホームページ

＜レンタサイクル実施場所＞



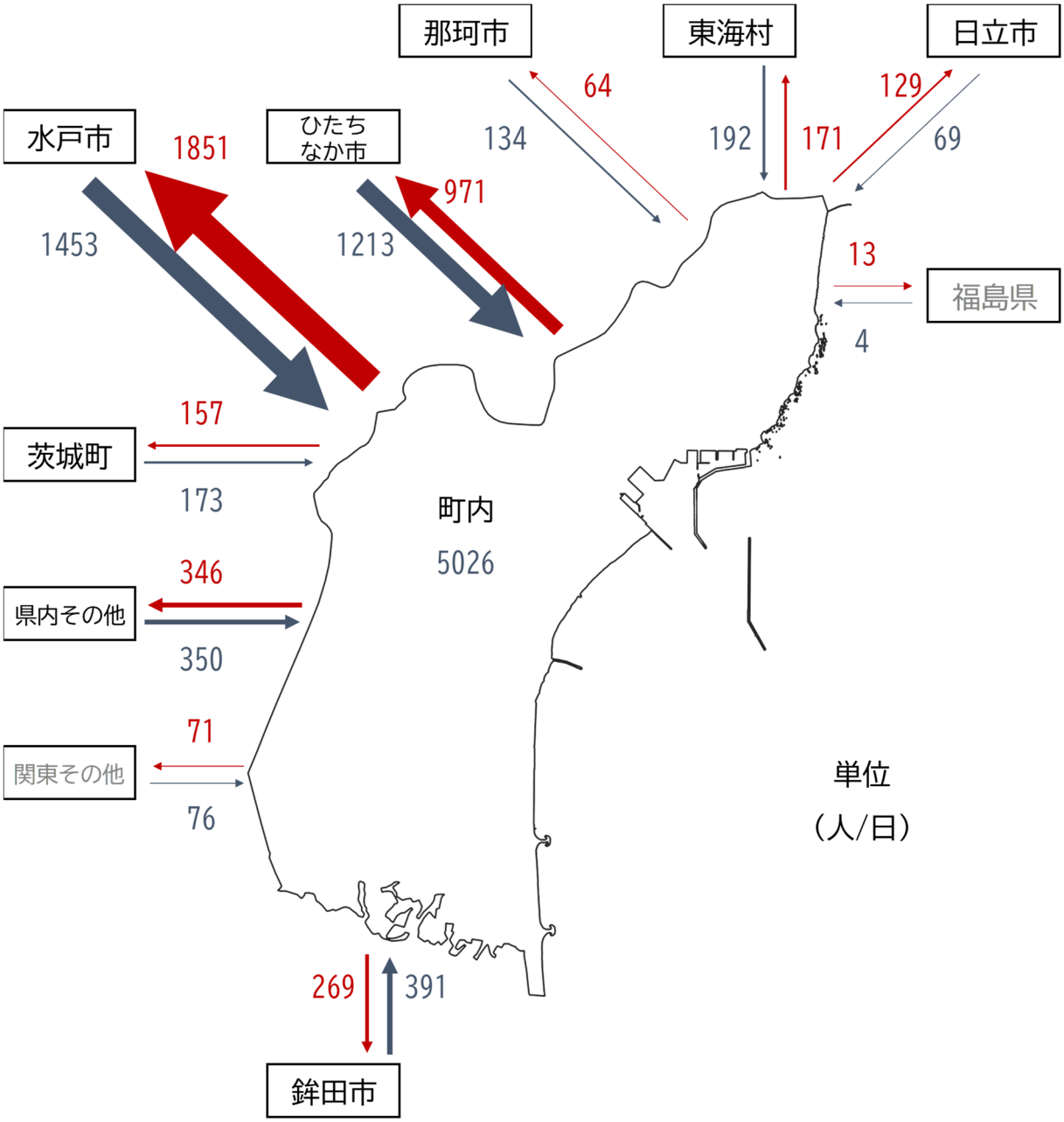
５．地域公共交通の状況

（１）交通特性

①国勢調査に基づく通勤・通学の市町村間移動の状況

周辺市町村との通勤･通学での移動は、水戸市が最も多く、次いでひたちなか市が多くなっています。一方、茨城町や鉾田市は隣接しているものの移動は多くありません。

＜通勤・通学の市町村間移動の状況＞

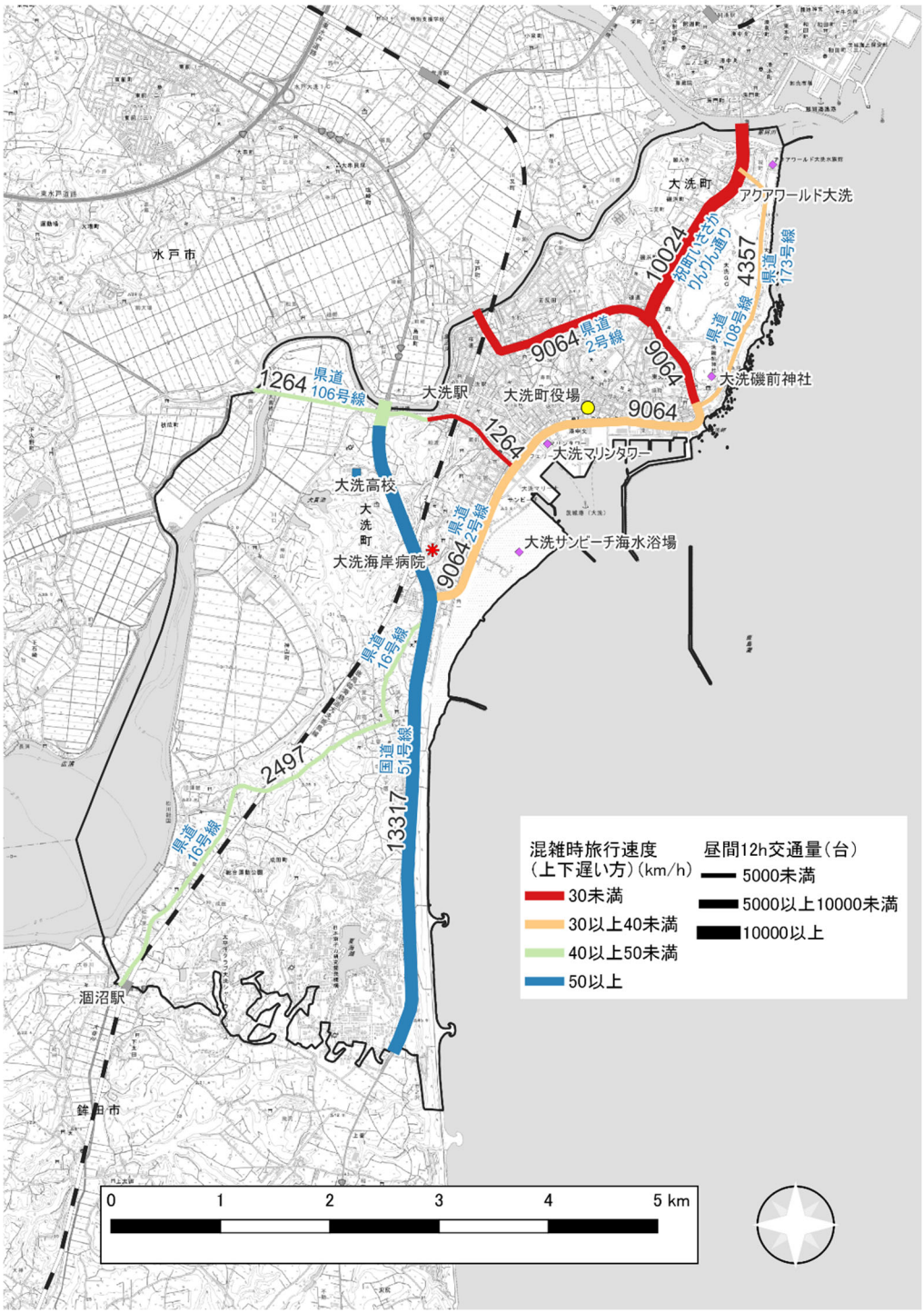


2020 年国勢調査を基に作成

②道路の交通量・混雑状況等

大洗町では南部を南北に走る国道 51 号線に加え、町の北側を走る県道2号線および都市計画道路曲松祝町線の交通量が多くなっており、町の北側において道路混雑が見られます。

＜主な道路の交通量・混雑状況＞

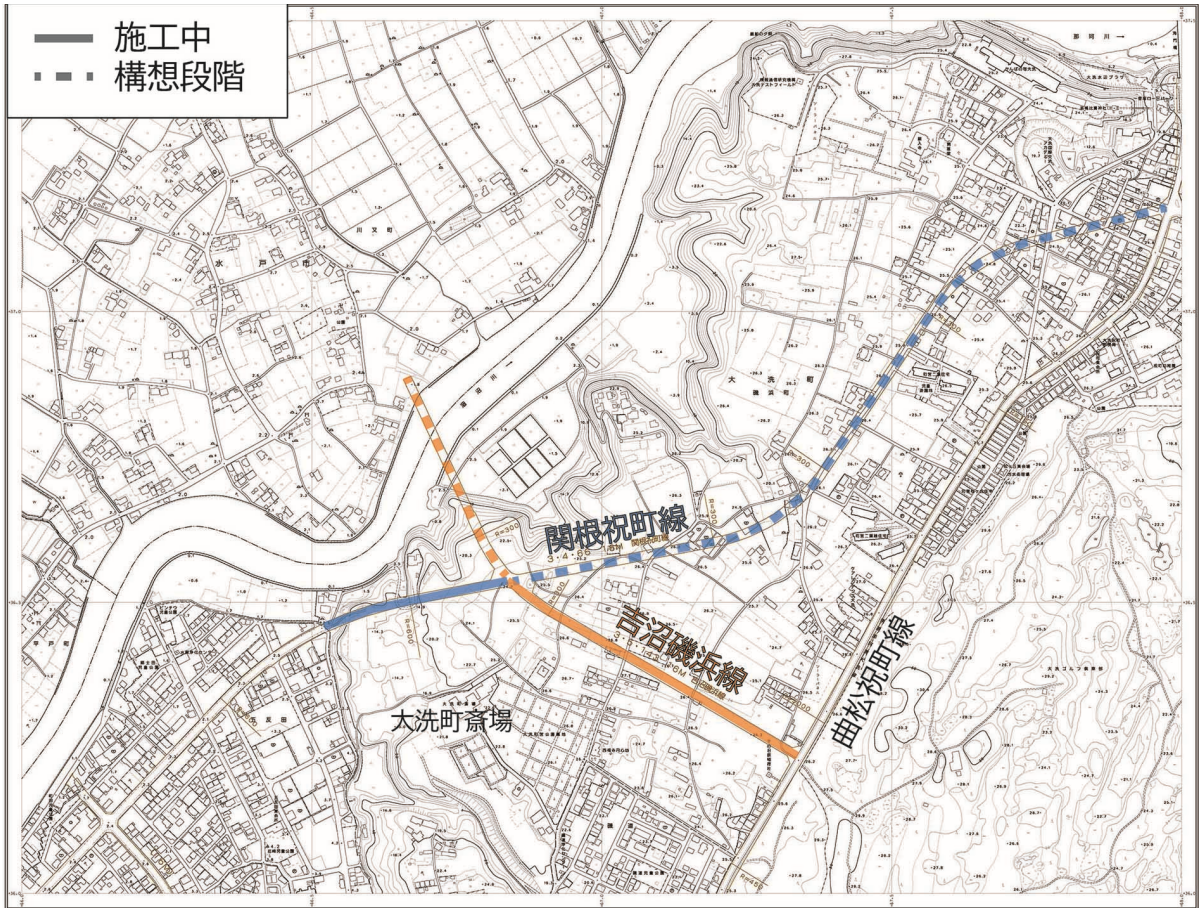


2020 年度道路交通センサスを基に作成

③新たな道路整備の状況

町斎場の北側から都市計画道路曲松祝町線へと繋がる都市計画道路関根祝町線・吉沼磯浜線の道路整備を進めています。関根祝町線の320m、吉沼磯浜線の600mが施工中です。幅員は16m（2車線）です。

＜都市計画道路　関根祝町線・吉沼磯浜線＞



大洗町都市計画図を基に作成

（２）公共交通の状況

①町内で運行されている公共交通

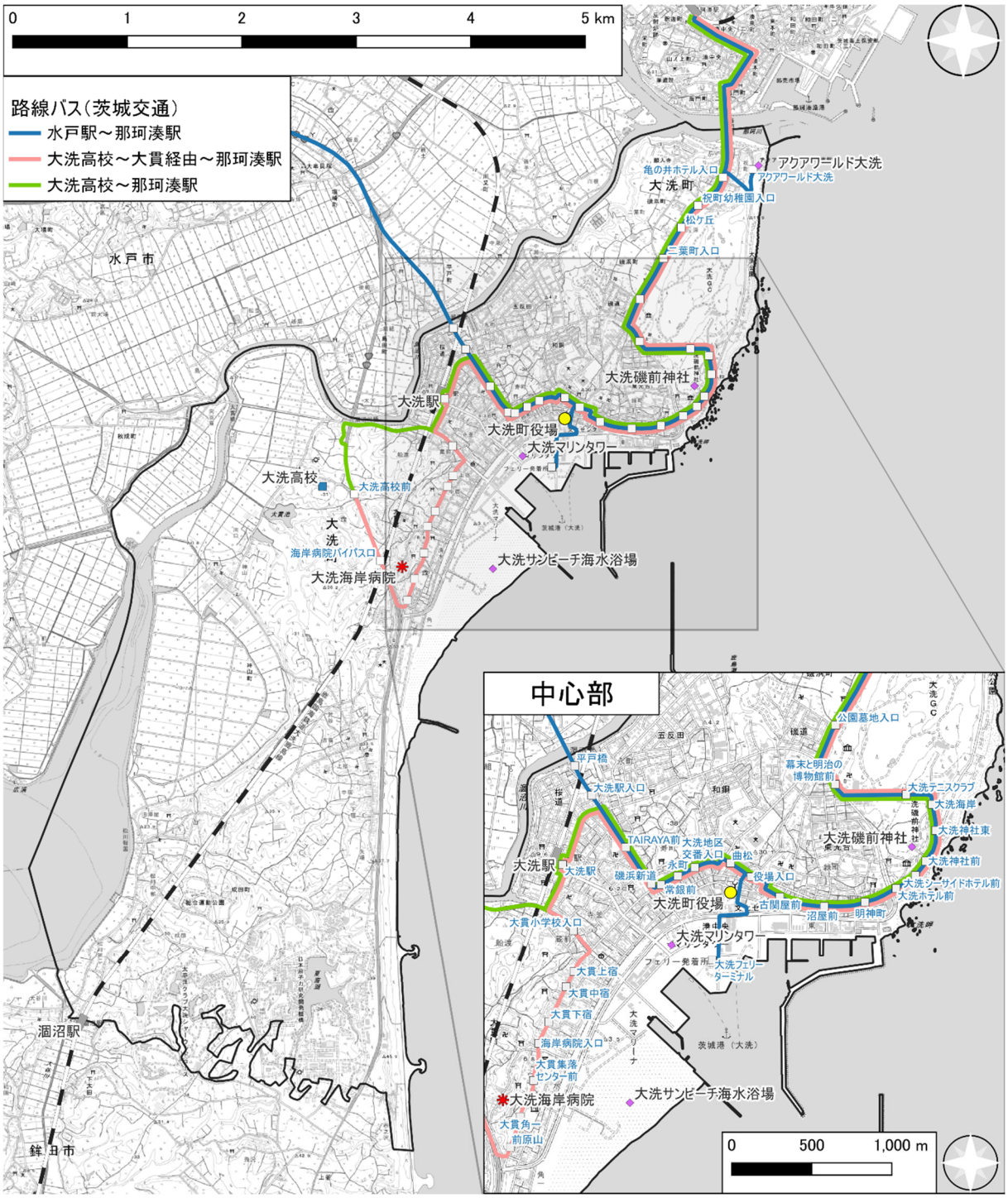
大洗町内で運行されている公共交通は下表のとおりです。

種類	概要
鹿島臨海鉄道 大洗鹿島線	町を南北に走り、北は水戸市、南は鉾田市、鹿嶋市に至る鉄道路線。町内には中心部に大洗駅が位置するほか、町南端の鉾田市との行政界付近に涸沼駅が位置します。
路線バス （茨城交通）	町中心部から北部を3系統走っており、水戸市及びひたちなか市那珂湊方面を結んでいます。
町内循環バス 「海遊号」 「なっちゃん号」	大洗町に訪れる観光客や町民に親しまれる足として、「海遊号」が町中心部から北部を3ルート運行しており、加えて町南部の夏海・松川・神山方面に「なっちゃん号」が運行しています。
タクシー	複数の事業者が町内でタクシーを運行しています。
高速バス成田空港線 （茨城交通）	茨城交通が運行する日立駅と成田空港を結ぶ高速バスが大洗駅に乗り入れており、成田空港と直結しています。
高速バス「みと号」 （茨城交通）（運休中）	高速バス「みと号」のうち、下記のフェリーに接続する形で水戸駅から大洗フェリーターミナルまで延伸して運行する便がありましたが、2024 年現在は運休となっています。
商船三井さんふらわあ	大洗港と北海道・苫小牧港を結ぶカーフェリーが週 12 往復運航されています。夕方便は観光での利用が、深夜便は貨物輸送を主とした利用が想定されます。

また、「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号）」では、市町村の役割として地域の輸送資源の総動員に向けて、関係者と積極的に取り組むとしています。

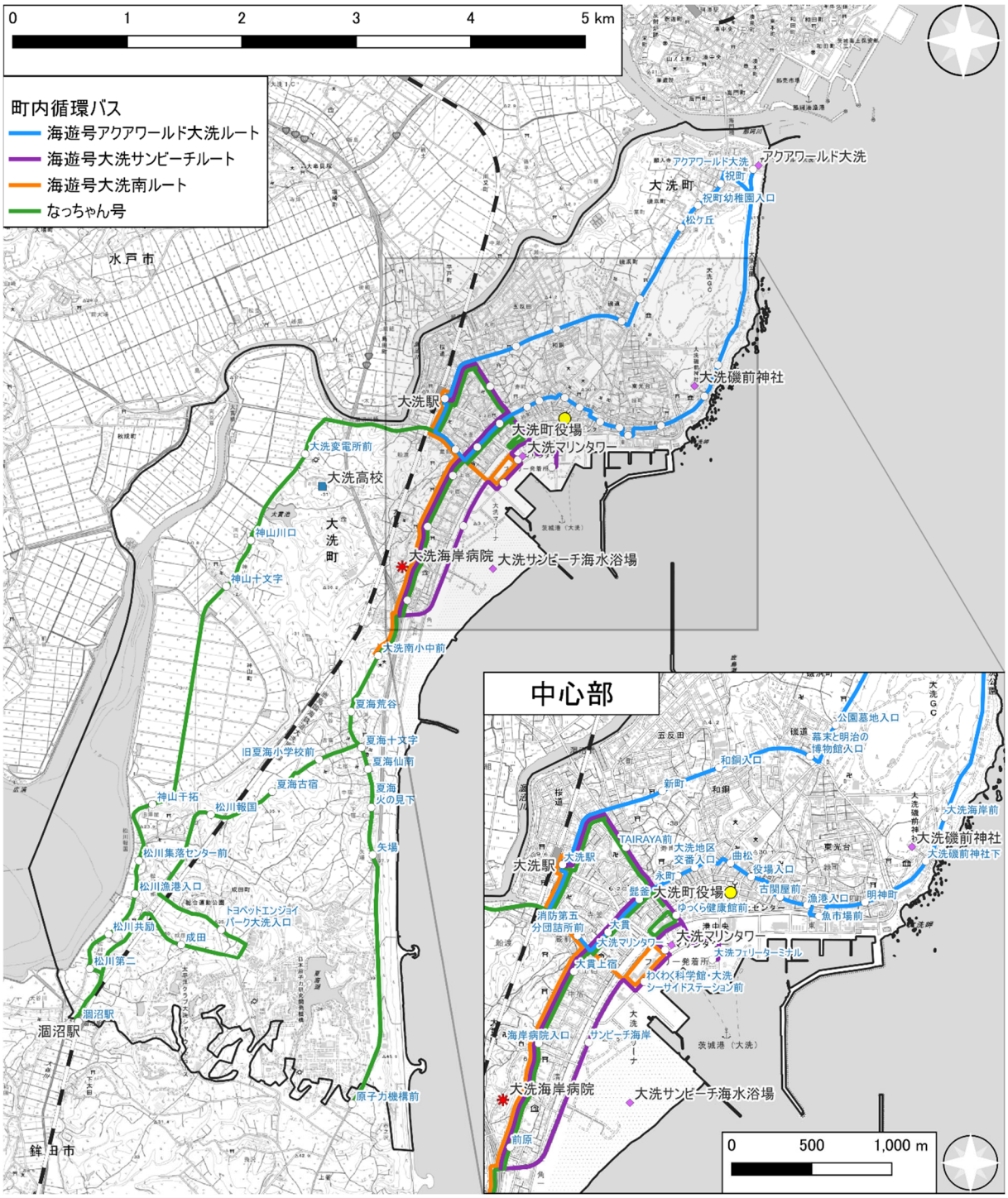
なお、町外に近接して位置する東水戸道路水戸大洗インターチェンジに、東京駅、羽田空港を発着する茨城交通の高速バスが停車しています。

＜路線バス路線図＞



茨城交通株式会社の資料を基に作成

＜町内循環バス路線図＞



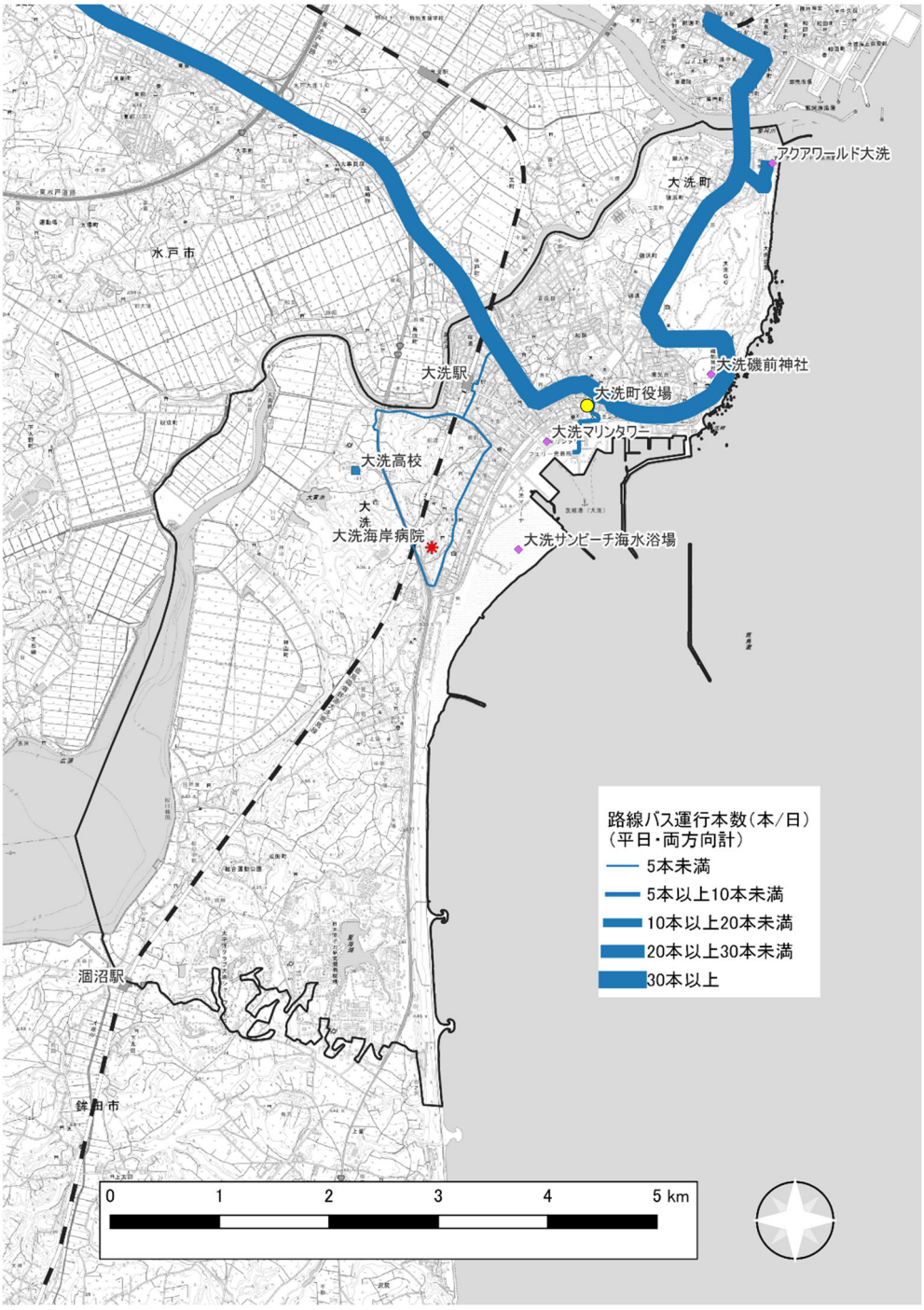
大洗町の資料を基に作成

②各公共交通の運行本数（2023 年現在）

鹿島臨海鉄道大洗鹿島線は、水戸方面は毎時1～2本程度で1日 36 本、新鉾田・鹿島神宮方面は朝夕毎時1～2本程度、昼間2時間に1本程度で1日 21 本の運行本数となっています。

路線バスの運行本数を以下に示します。水戸駅と那珂湊駅を結ぶ系統が片方向毎時1～2本程度運行されており、アクアワールド大洗を経由する便も多いです。

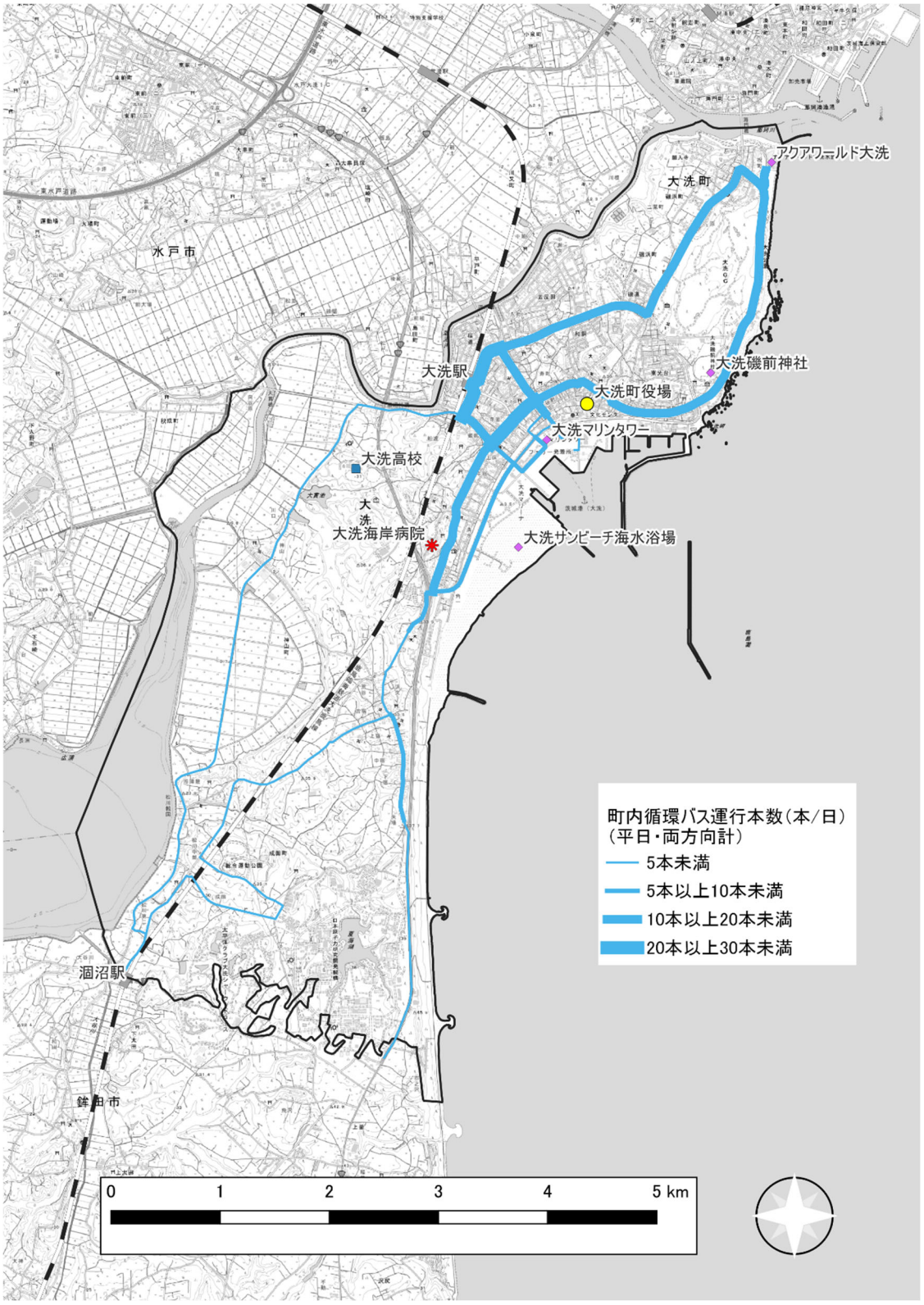
＜路線バスの運行本数＞



茨城交通株式会社の資料を基に作成

町内循環バスの運行本数を以下に示します。アクアワールド大洗ルートをはじめとして、中心部から北部を走る本数が多いです。

＜町内循環バスの運行本数＞

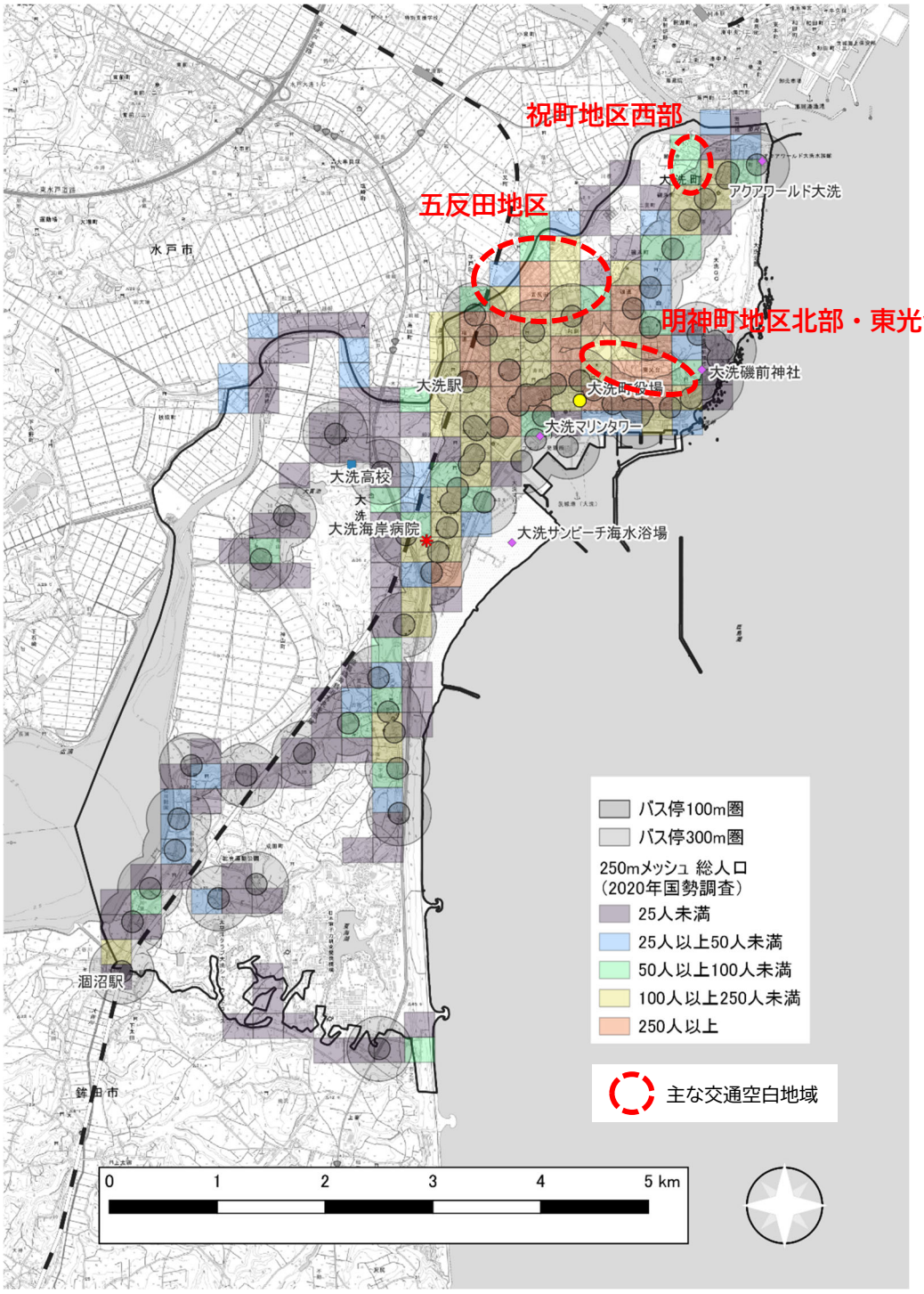


大洗町の資料を基に作成

③公共交通サービス圏域

公共交通サービス圏域として、路線バス及び町内循環バスのバス停からの徒歩圏である 300m（一般的な指標）と 100m（高齢者を想定）を示します。300m 圏において人の居住のある場所を多くカバーしていますが、町の中心部から北部に人口が比較的多いにも関わらず圏域外となっている場所があります。

＜公共交通サービス圏域＞

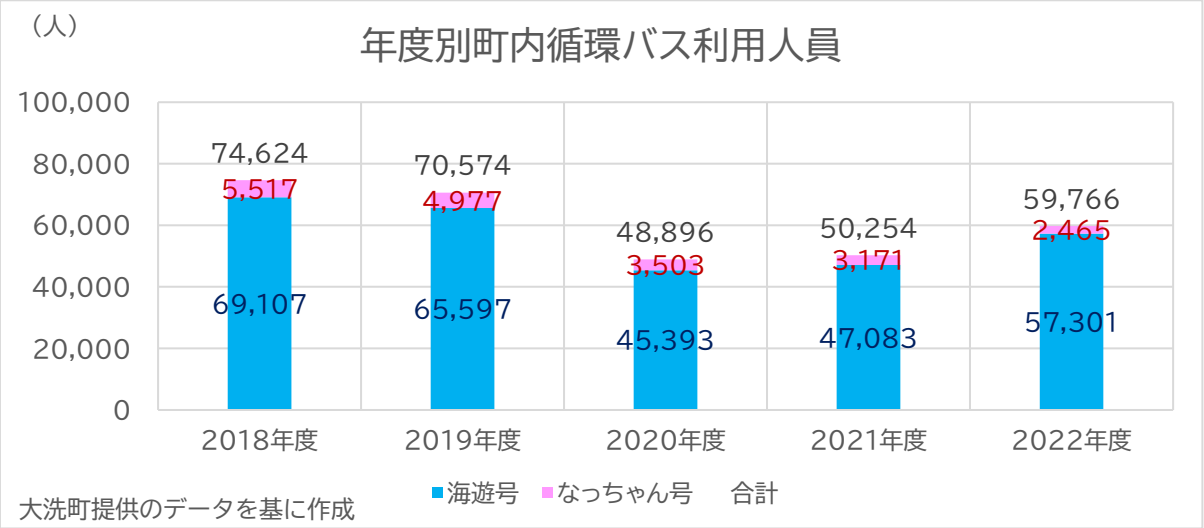


バス停圏についての参考文献：バスサービスハンドブック（土木学会）

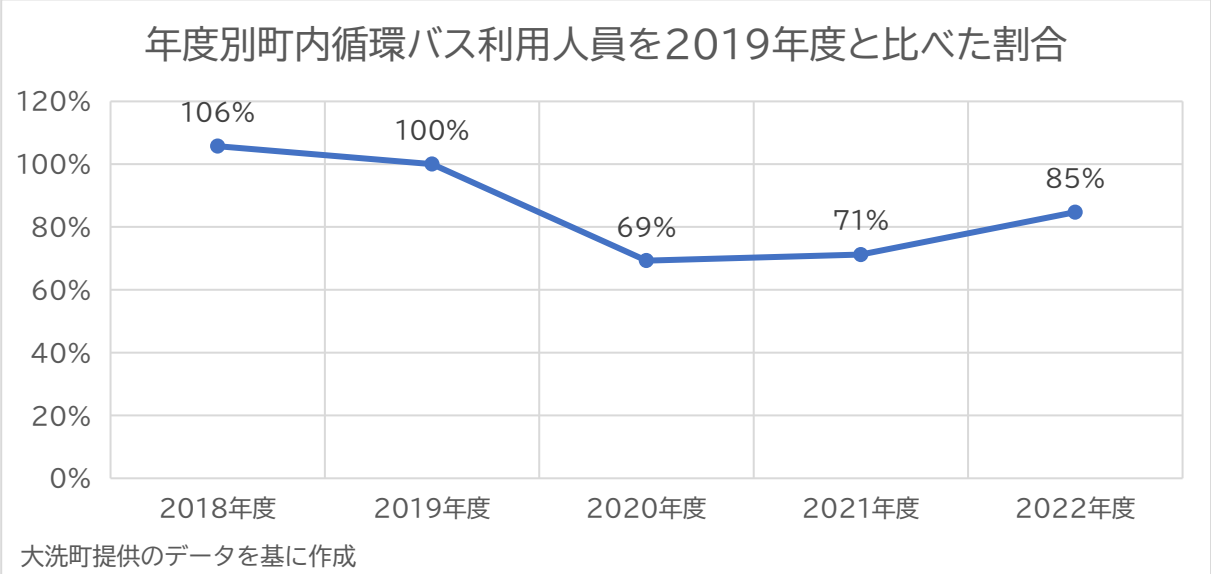
④町内循環バス（海遊号・なっちゃん号）の利用者数の推移

2022 年度(2022 年4月～2023 年3月)の町内循環バスの利用人員は、海遊号が 57,301 人、なっちゃん号が 2,465 人、合計 59,766 人です。

新型コロナウイルス感染症の影響により、2019 年度と比較すると、2020 年度は 69%、2021 年度は 71%、2022 年度は 85%に減少しています。



大洗町提供のデータを基に作成

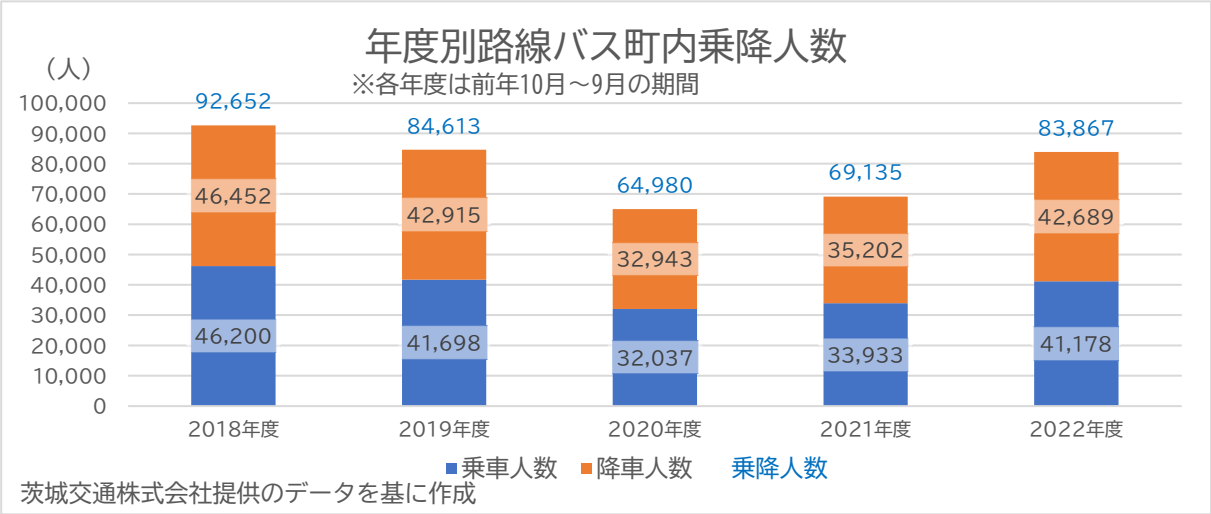


大洗町提供のデータを基に作成

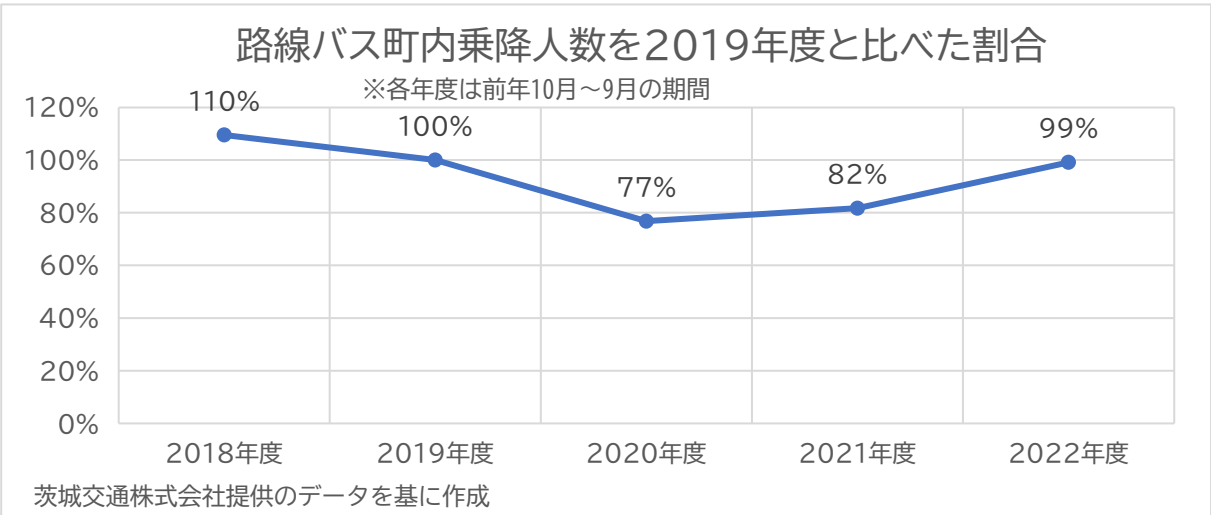
⑤路線バスの利用者数の推移

2022年度（2021年10月～2022年9月）の路線バスの町内乗降人数は、乗車が41,178人、降車が42,689人で、合計83,867人です。

新型コロナウイルス感染症の影響により、2019 年度と比較すると、2020 年度は 77%、2021 年度は 82%に減少しましたが、2022 年度には99%に戻っています。



茨城交通株式会社提供のデータを基に作成

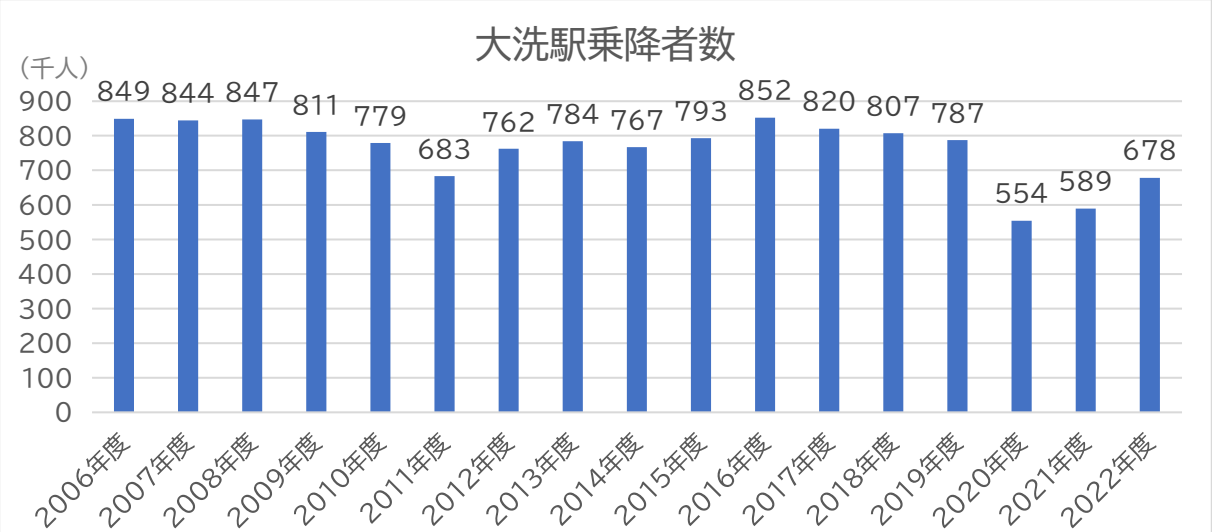


茨城交通株式会社提供のデータを基に作成

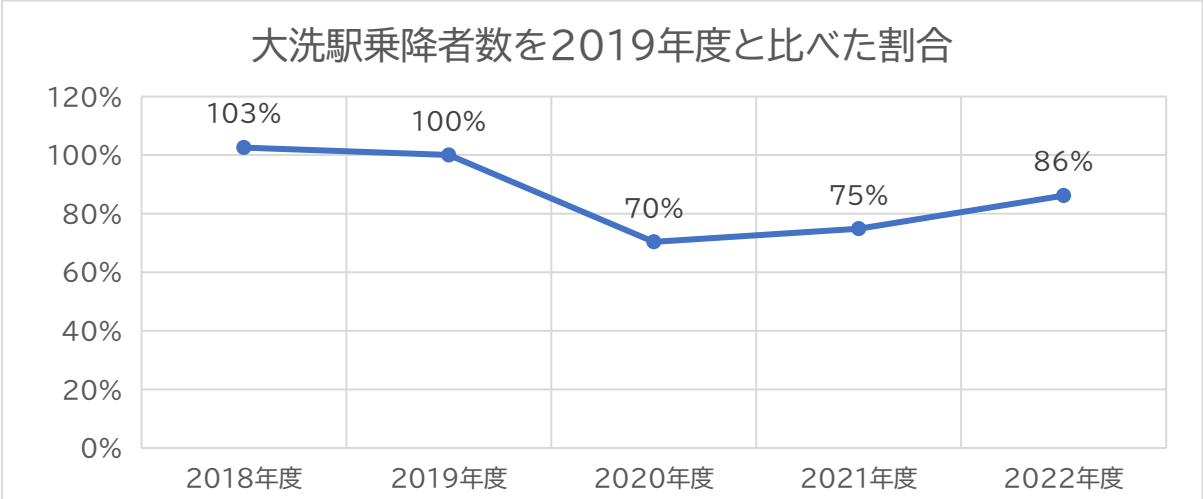
⑥鉄道駅の利用者数の推移

鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の大洗駅における、2022 年度の乗降者数は 67.8 万人です。

新型コロナウイルス感染症の影響により、2019 年度と比較すると、2020 年度は 70%、2021 年度は 75%、2022 年度は 86%に減少しています。



鹿島臨海鉄道株式会社企画開発部で作成したデータを基に作成



鹿島臨海鉄道株式会社企画開発部で作成したデータを基に作成

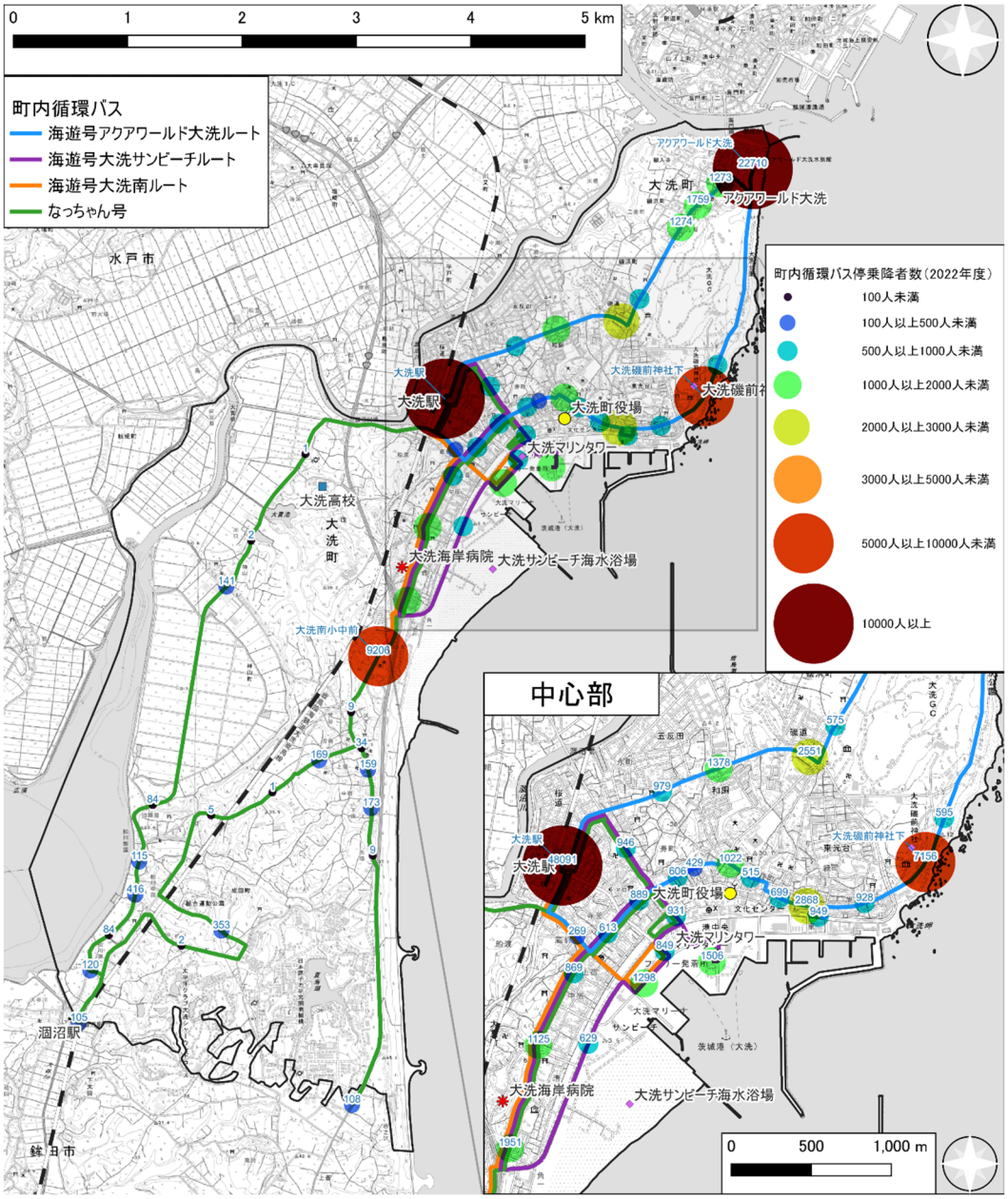
⑦バス停別乗降者数等の現状

1）町内循環バス（海遊号・なっちゃん号）

町内循環バスのバス停別乗降者数は、大洗駅、アクアワールド大洗、大洗南小中前、大洗磯前神社下が多く、観光客や通学生の利用が想定されます。中心部から北部に年間乗降者数 1,000 人以上のバス停もあり、生活利用も想定されます。一方で「なっちゃん号」のみが停車するバス停はいずれも年間乗降者数が 500 人未満となっています。

なお、「海遊号大洗南ルート」「なっちゃん号」は大洗南小学校へのスクールバスとしての役割も担っています。

＜町内循環バスのバス停別年間乗降者数＞

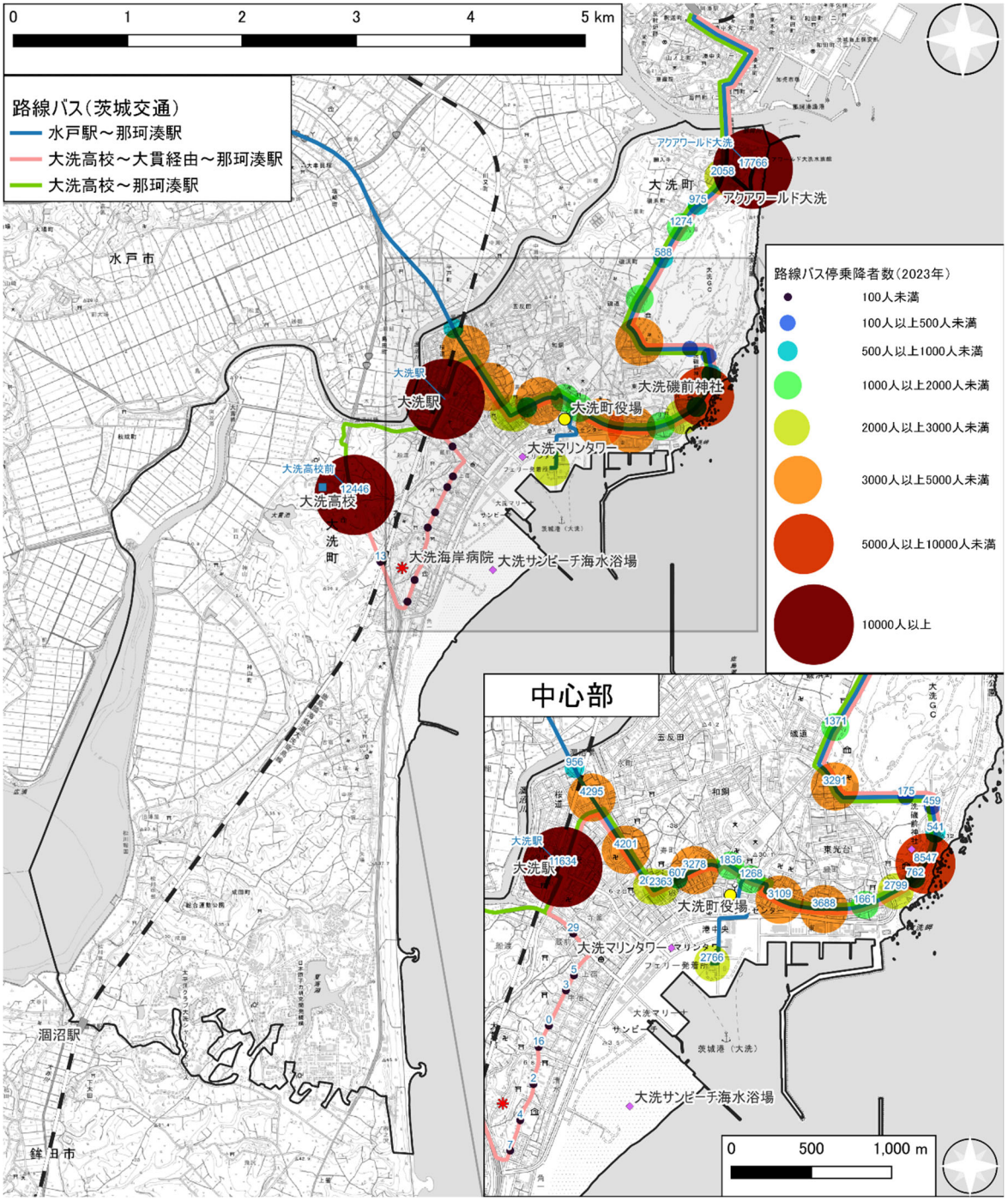


大洗町提供のデータを基に作成

2)路線バス

路線バスのバス停別乗降者数は、大洗駅と大洗高校前が多く、通学生の利用が想定されます。アクアワールド大洗と大洗神社前も多く、観光客の利用が想定されます。その他では、水戸駅～那珂湊駅の系統で利用の多いバス停が多く、生活利用も想定されます。

＜路線バスのバス停別年間乗降者数＞

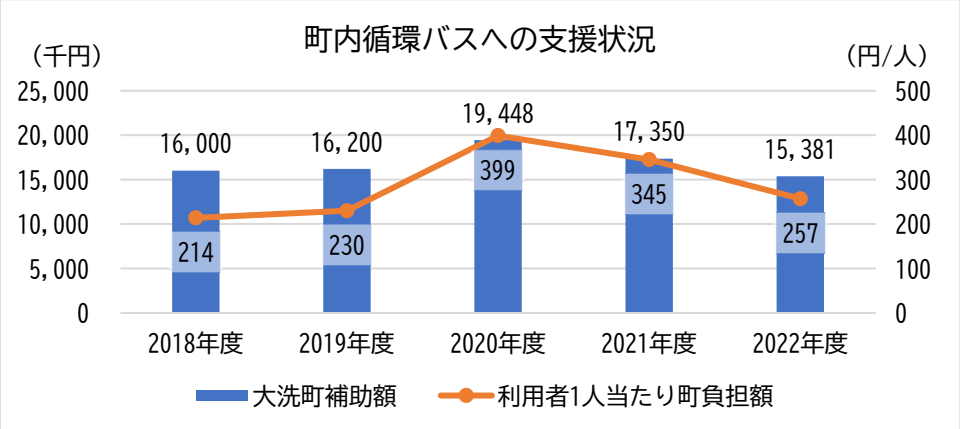


茨城交通株式会社提供のデータを基に作成

⑧地域公共交通への支援

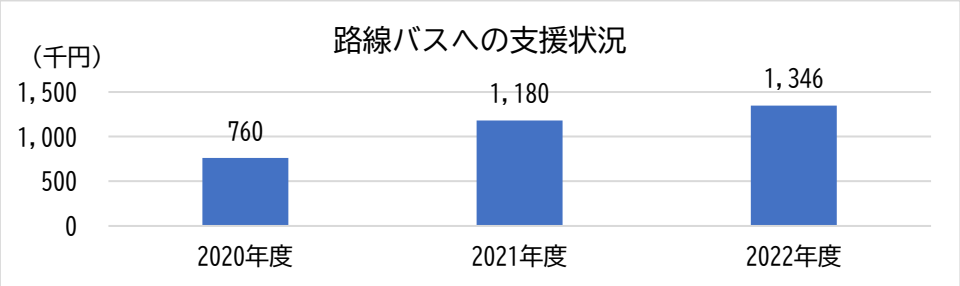
1)町内循環バス(海遊号･なっちゃん号)

本町では、町民や観光客の移動手段及び児童の通学支援など町内の交通手段を確保するため、町内循環バス(海遊号･なっちゃん号)の運行費用を事業者に対し補助しています。



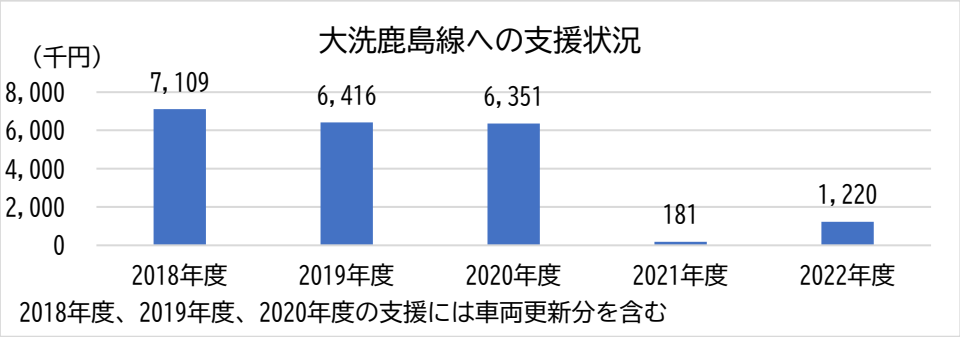
2)路線バス支援事業

日常生活に必要な広域的移動手段を確保するため、茨城県及び沿線市町で事業者に対し、協調支援を行っています。



3)大洗鹿島線支援事業

安全で安心な輸送を確保するため、茨城県及び沿線市町で車両の重要部検査や車両修繕に対し協調支援を行っています。



６．地域公共交通網と利用者の状況

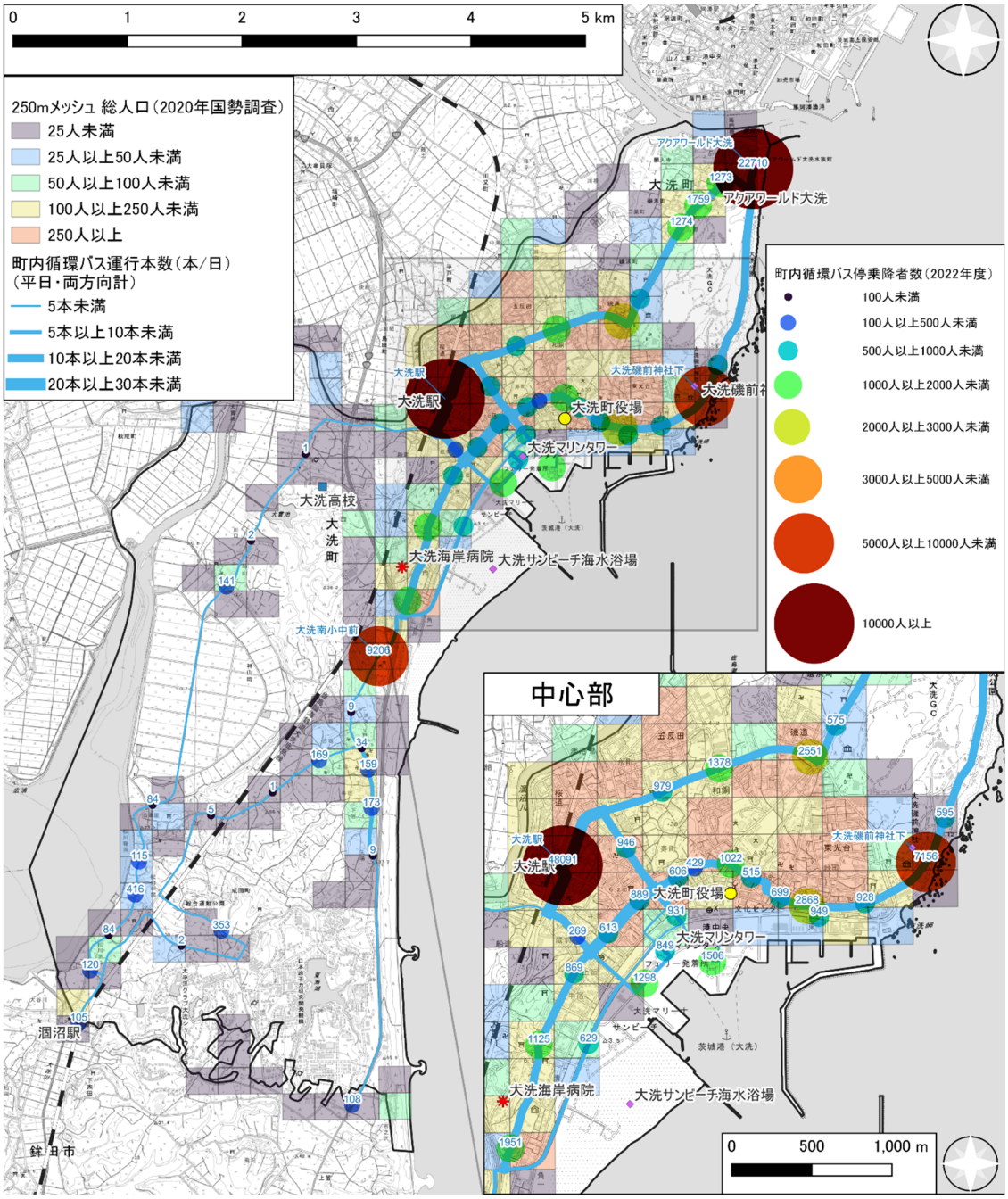
（１）町内循環バス（海遊号・なっちゃん号）

①町内循環バスのバス停別乗降者数と総人口

町内循環バスは概ね沿線人口に応じた本数が運行されていますが、中心部で人口が多いものの町内循環バスが通っていない地区が見られます。

また、町内循環バスのバス停別乗降者数をみると、南部の人口が比較的多い場所で利用が少ないバス停も見られます。

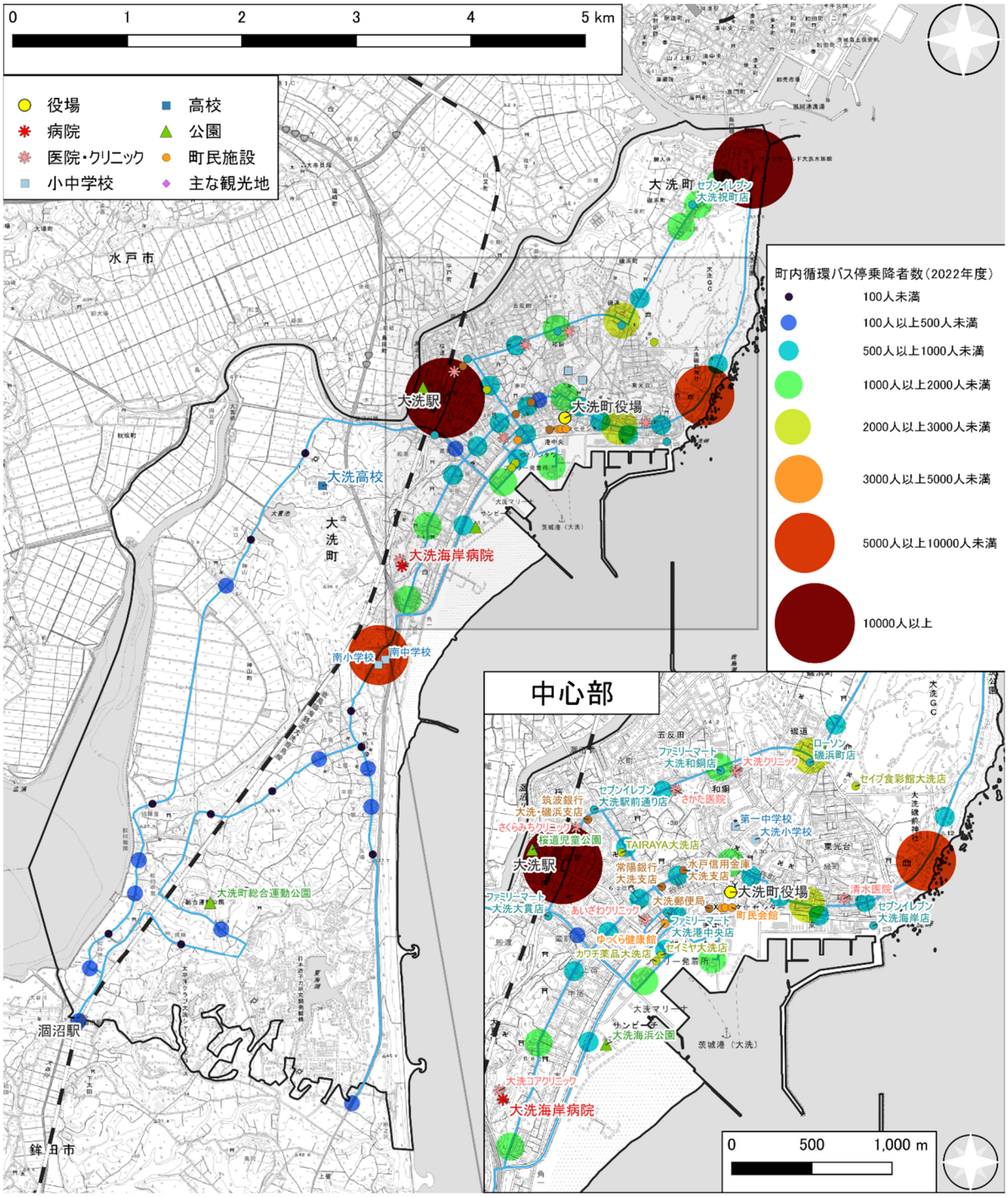
＜町内循環バスの運行本数・バス停別乗降者数と総人口＞



②町内循環バスのバス停別乗降者数と主な生活関連施設の分布

町内循環バスのバス停別乗降者数と主要な生活関連施設の分布を重ねて見ると、施設が多い中心部で乗降者数が多くなっています。

＜町内循環バスのバス停別乗降者数と主要な生活関連施設の分布＞

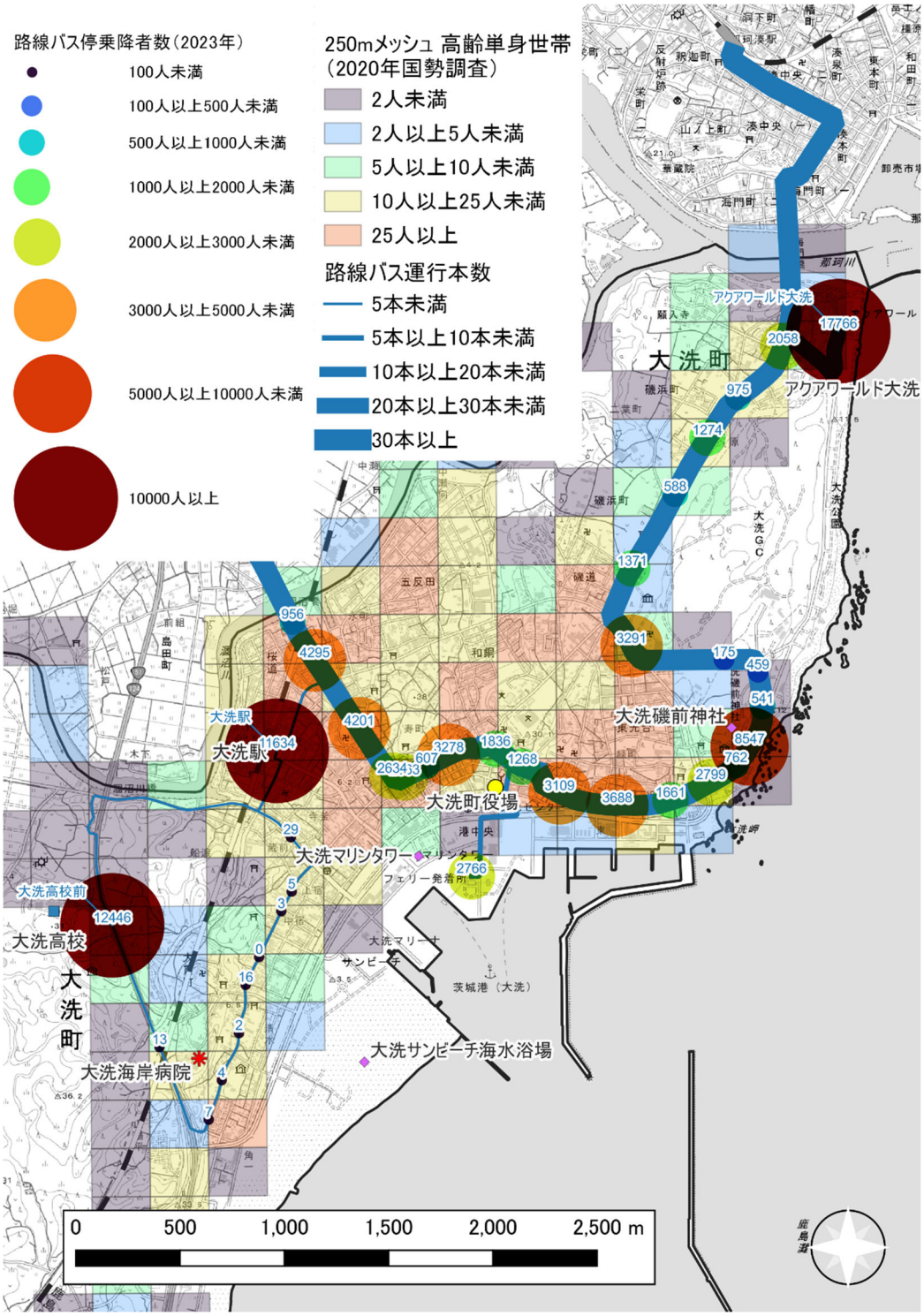


（２）路線バス

①路線バスのバス停別乗降者数と総人口

路線バスの運行本数･バス停別乗降者数と総人口を重ねて見ると、人口が多い場所にあるバス停の乗降者数が多くなっていますが、人口が比較的多い場所でも、路線バスが通っていなかったりきわめて本数が少なかったりする地区や、ほとんど利用されていないバス停が見られます。

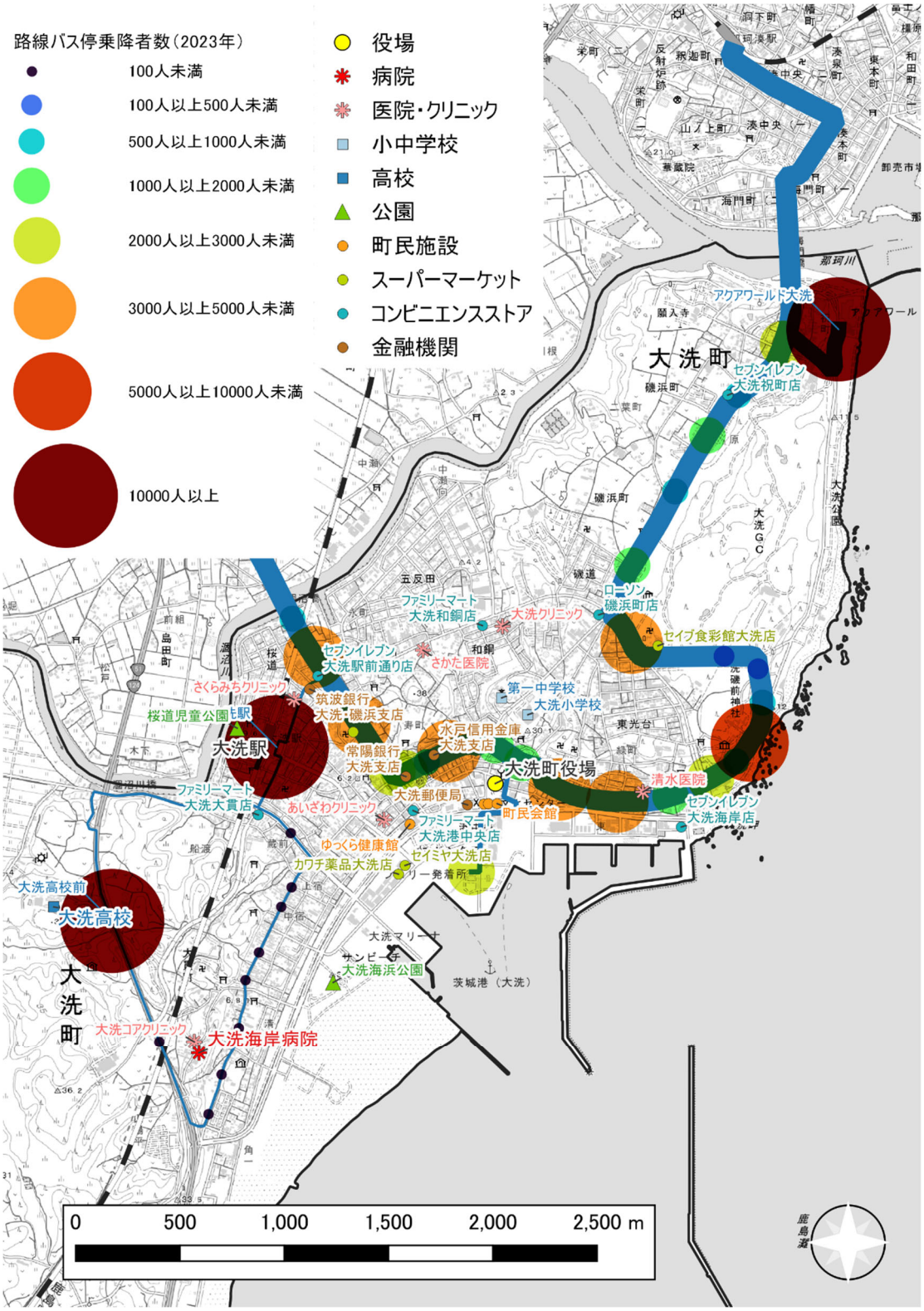
＜路線バスの運行本数・バス停別乗降者数と総人口＞



②路線バスのバス停別乗降者数と主な生活関連施設の分布

路線バスのバス停別乗降者数と主要な生活関連施設の分布を重ねて見ると、施設の多い中心部で乗降者数が多くなっていますが、最寄りのバス停が無い施設も見られます。

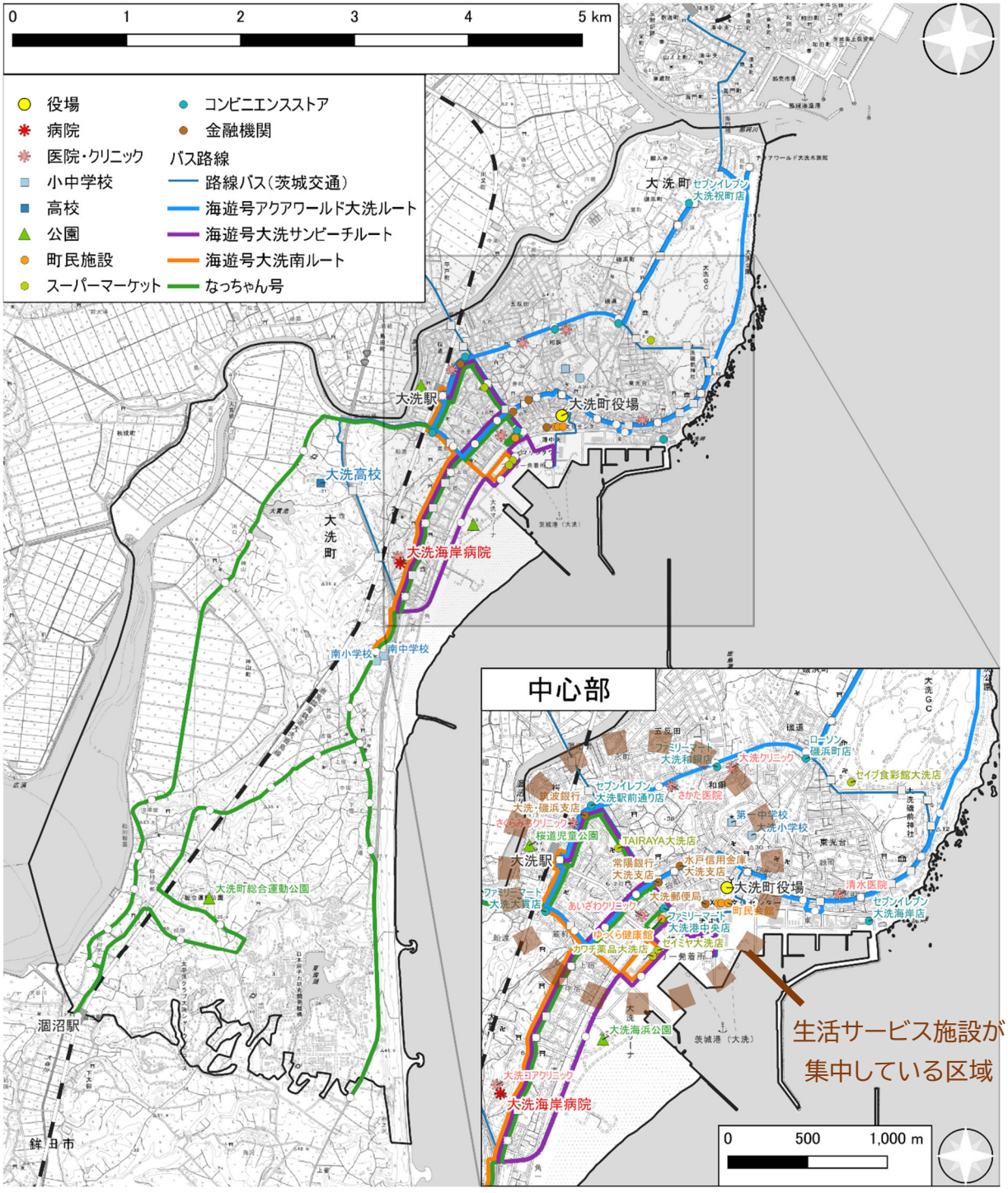
＜路線バスのバス停別乗降者数と主要な生活関連施設の分布＞



（３）公共交通利用が想定される主要な施設の分布等

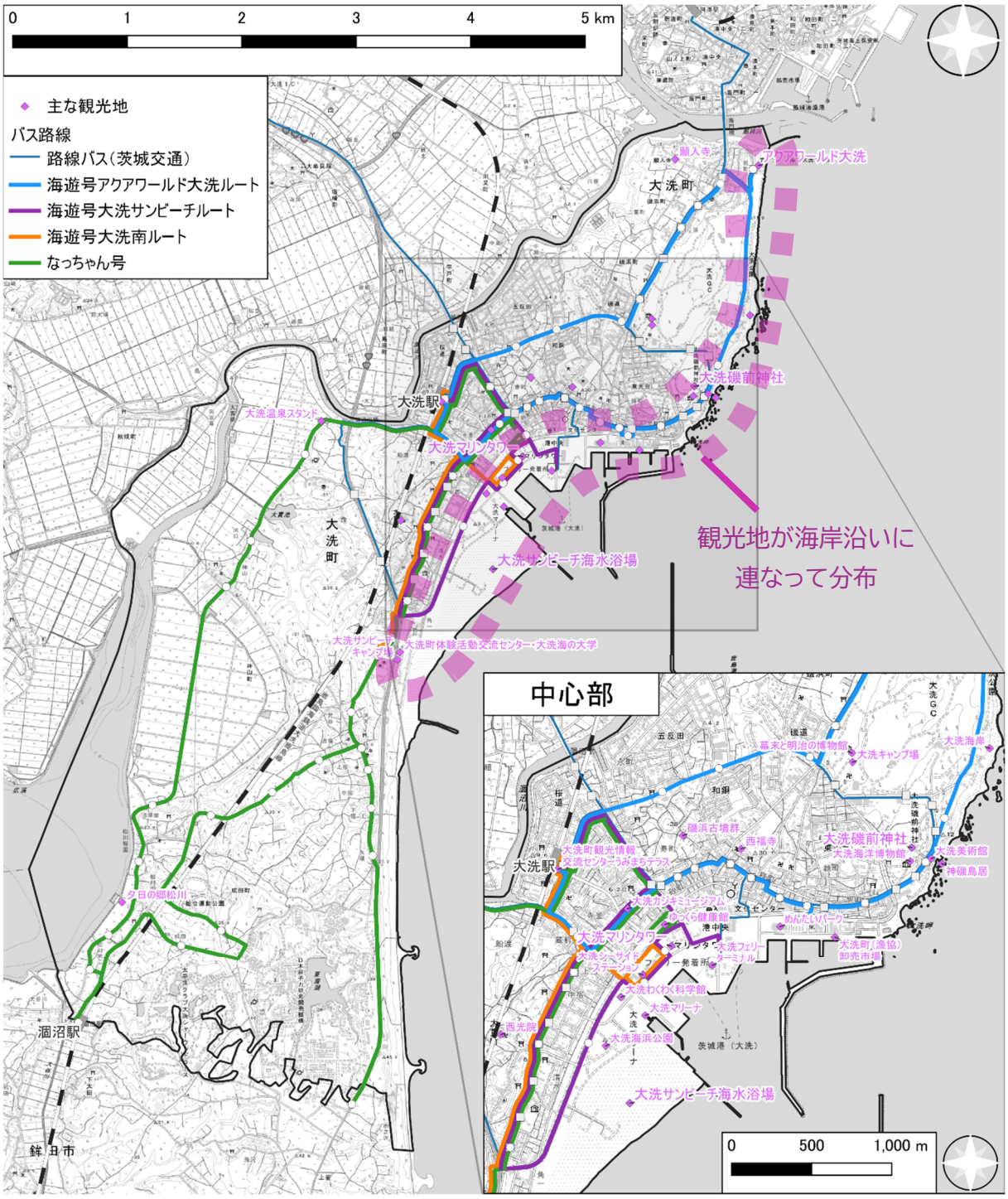
大洗町の主要な生活サービス施設の分布を示します。町役場、医院・クリニック、スーパーマーケット、金融機関、駅が中心部に集中しています。なお、町内循環バスは駅に向かって全ルートが乗り入れていますが、施設によっては一部のルートでしか行くことができなかったり、バス停が離れたりしています。

＜主要な生活サービス施設の分布＞



大洗町ガイドマップに基づく大洗町の主な観光地を下図に示します。海岸沿いに多く線状に観光施設が連なって位置していることがわかります。なお、バス路線は途中で系統が分かれており、また運行経路が海岸線から離れている場所がある（例：めんたいパーク～古関屋前バス停約 300m）など、観光地をバスで周遊しにくい状況となっています。

＜主要な観光地の分布＞



７．運転免許保有者の状況と地域公共交通利用等外出支援策

（１）運転免許保有者数の傾向

2022 年の町民の運転免許保有者数は、10,818 人となっています。5 年前の 2018 年と比較すると、総数、16～24 歳、25～64 歳の運転免許保有者数は減少傾向にありますが、65 歳以上については保有者数が増加しており、今後も高齢運転者が増える傾向にあります。

このため、加齢等に伴い運転に不安を感じている場合や病気等に伴う身体機能の低下により運転に支障ある場合への支援が必要となっています。

	総数	16～24 歳	25～64 歳	65 歳以上
2018 年	11,245 人	711 人	7,456 人	3,078 人
2022 年	10,818 人	696 人	6,773 人	3,349 人
増減率	▲3.7%	▲2.1%	▲9.2%	8.8%

資料：茨城県警察交通白書

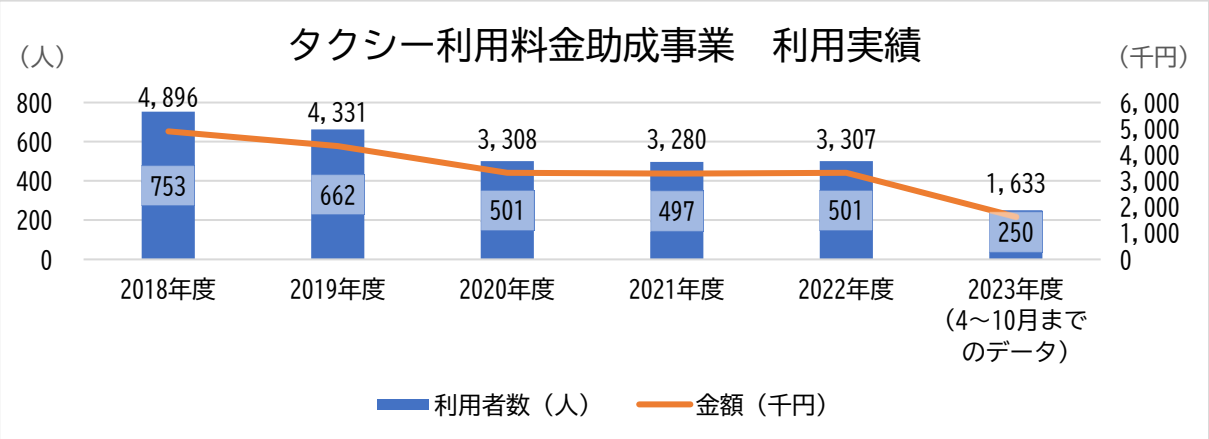
（２）地域公共交通利用等外出促進に向けた各種支援

①タクシー利用料金助成事業

大洗町では、病院等への通院のため、タクシーを利用する際、年 48 回分タクシー料金の一部を助成しています。

対象・該当者	身障手帳1・2級、療育手帳 ・A、精神手帳1・2級の該当者
申請・提出先	町長
手数料・自己負担・利用の期限など	1回の乗車につき 660 円までを助成（利用券として交付）。超過分については自己負担。
備考	自動車税の減税をうけている方は除く。 町指定のタクシー会社のみ利用可能。

2019 年は年間 662 人の利用がありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により減少し、現在は年間およそ 500 人前後利用されています。

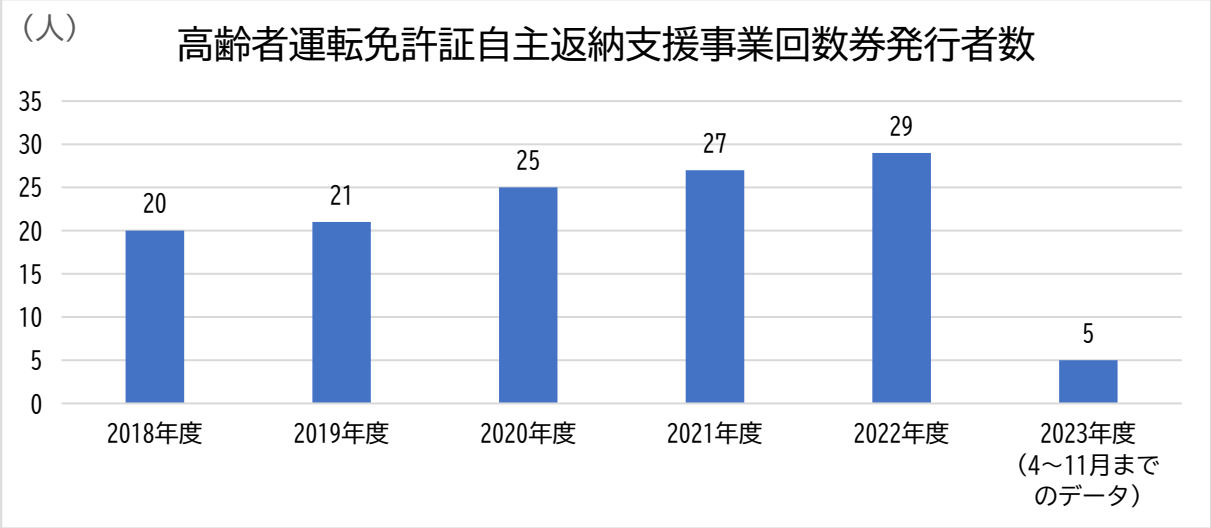


②大洗町高齢者運転免許自主返納支援事業

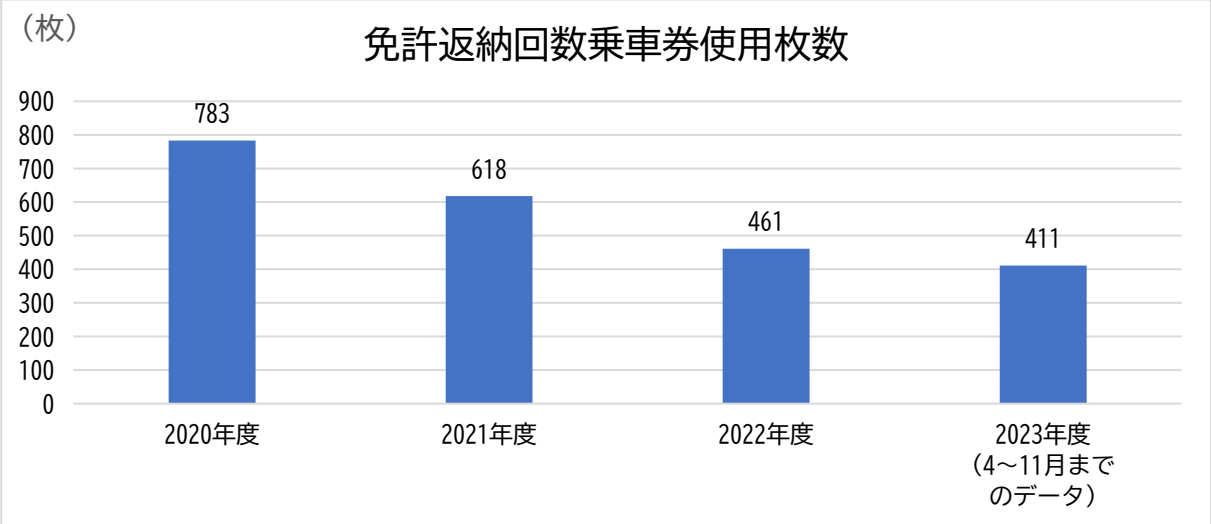
大洗町では、近年増加傾向にある高齢者の交通事故を減少させるため、運転に不安のある高齢者の運転免許の自主返納を支援する大洗町高齢者運転免許自主返納事業を実施しています。

対象・該当者	本町の住民基本台帳に記載されている者で、次のいずれかに該当する者。 (1)自主返納をしたときに満 65 歳以上の者で、運転免許証を自主返納してから 6 箇月を経過してない者 (2)満 64 歳の者で、誕生日の 1 箇月前から前日までに自主返納した者
申請先	町長
支援内容	大洗町循環バス「海遊号」及び「なっちゃん号」の大洗町運転免許自主返納専用回数券を交付。 交付冊数は、10 冊(1 冊は、100 円の回数券 11 枚の綴り)。 回数券の有効期限は、決定通知の日から 1 年間。 回数券の交付を受けられるのは、1 人 1 回。 回数券の再交付は、いかなる事由においても行わない。

2018 年 4 月から大洗町高齢者運転免許自主返納支援事業を開始し、2023 年 11 月までに 127 人に大洗町運転免許自主返納専用回数券を交付しました。制度開始から 2022 年度までは増加傾向にあります。



大洗町運転免許自主返納専用回数券の使用枚数は減少傾向にありますが、年間 400 枚以上利用されています。

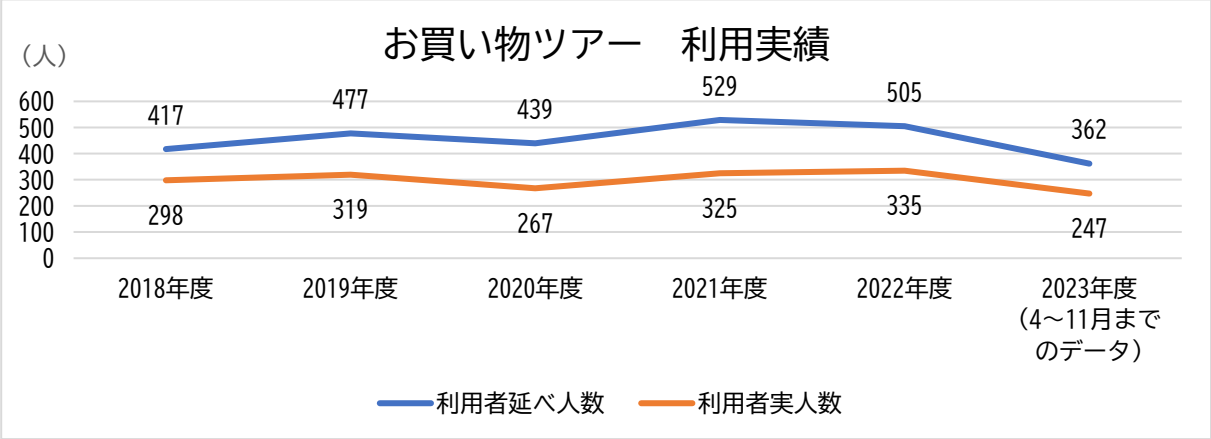


③お買い物ツアー

社会福祉法人大洗町社会福祉協議会では、2018 年 4 月より、町内に住む一人暮らし高齢者・高齢者のみで暮らしている世帯で生活必需品の買い物にお困りの方に対し、町内外の商業施設に送迎する買物支援対策事業「お買い物ツアー・シルバーほっと大洗」を実施しています。

対象者	町内に住む一人暮らし高齢者・高齢者のみで暮らしている世帯で生活必需品の買い物にお困りの方 店舗内外の移動がご自身で可能な方（車の段差の乗り降りが可能な方） 買い物を行う際の金銭管理がご自身で可能な方
登録先	社会福祉法人大洗町社会福祉協議会
実施日	毎月第2・4水・金曜日　午前、午後それぞれ実施
費用	無料（ただし、買物にかかる実費は参加者の負担）
備考	行先は予め回ごとに指定（1回あたり1～4施設） 参加は1人月2回まで

お買い物ツアーは年間延べ 500 人前後、実人数で 300 人前後利用されています。



８．技術の進展状況

近年、技術の進展や規制緩和により、全国で様々な移動サービスが生まれ、提供されています。これらの交通サービスの状況を整理します。

＜新技術を活用した交通サービスの例＞



また、環境に優しい車両については、現在以下のようなものが実用化されています。



＜電気バス（EV バス）＞

電気を充電した蓄電池の電力でモーターを動かすことによって走行します。普通充電、急速充電するための充電施設で蓄電池に充電します。走行時は CO2 や有害ガスを出しません。

グリーンスローモビリティに分類される小さな車両から、路線バスの規格における小型、中型、大型にあたる車両まで、各地で導入されています。



＜燃料電池バス＞

車載の水素と空気中の酸素の化学反応を利用して、燃料電池で発電し、その電気でモーターを回転させて走ります。排出されるのは水素と酸素の化学反応による水のみです。また、クリーンで再生可能なエネルギーを利用して水素を製造すれば、CO2 排出量はゼロになります。

大型路線バスで実用化されています。

参考：国土交通省「電動バス導入ガイドライン」

第２章　町民・利用者のニーズ

１．調査の概要

町民や観光客の移動状況、公共交通に対する市民ニーズを把握するために、以下の調査を実施しました。

①町民アンケート調査
②観光客アンケート調査
③公共交通利用者ヒアリング調査

２．町民アンケート調査

（１）目的

「大洗町地域公共交通計画」を策定するにあたり、2022 年度「大洗町地域公共交通基礎調査業務」のデータから整理された課題の検証、および今後の方向性を明らかにするため、町民アンケート調査を実施しました。

アンケート調査結果から移動実態とニーズ（潜在需要）を把握した上で、現行の公共交通のサービス状況に照らし合わせ、改良の可能性を分析し、具体の交通施策につなげることとします。

（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。

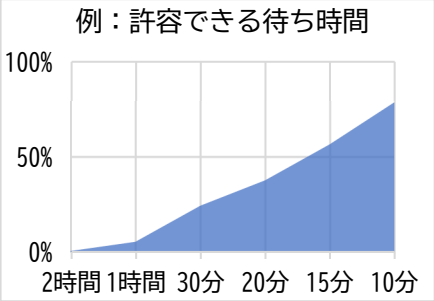
※若年層（15～29 歳）については、抽出の母数となる人口が少ないことなどにより、票数が少なくなり、信頼度が低くなっています。

（３）町民の公共交通のニーズ

①サービス水準のニーズ

調査の結果、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。町外の外出先は、通勤、通学、レジャーにおいて、水戸市が多いことがわかりました。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の充実・強化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*	セイミヤ大洗店・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%）

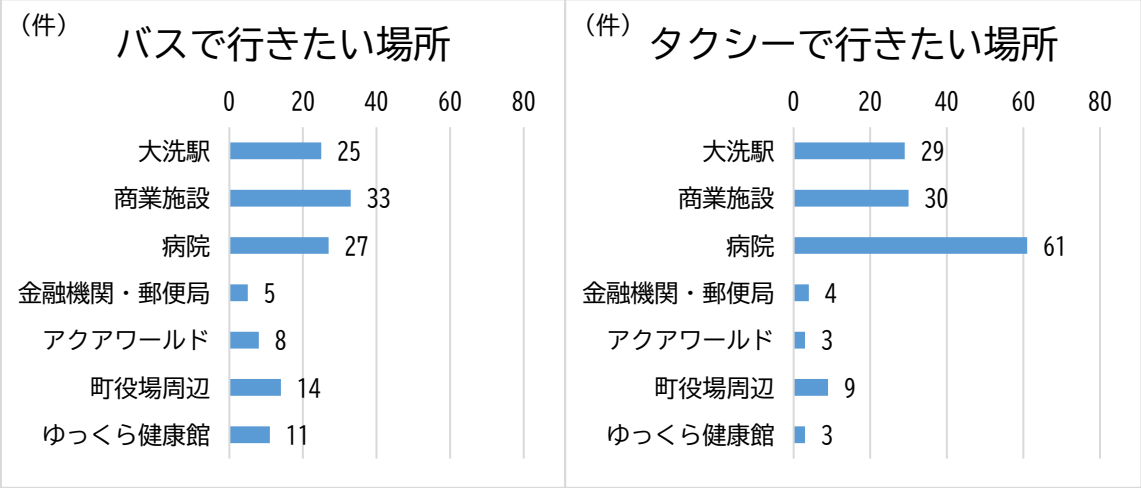
※その他県内：水戸市、ひたちなか市、鉾田市、茨城町、東海村、那珂市を除く茨城県内市町村

*は複数回答

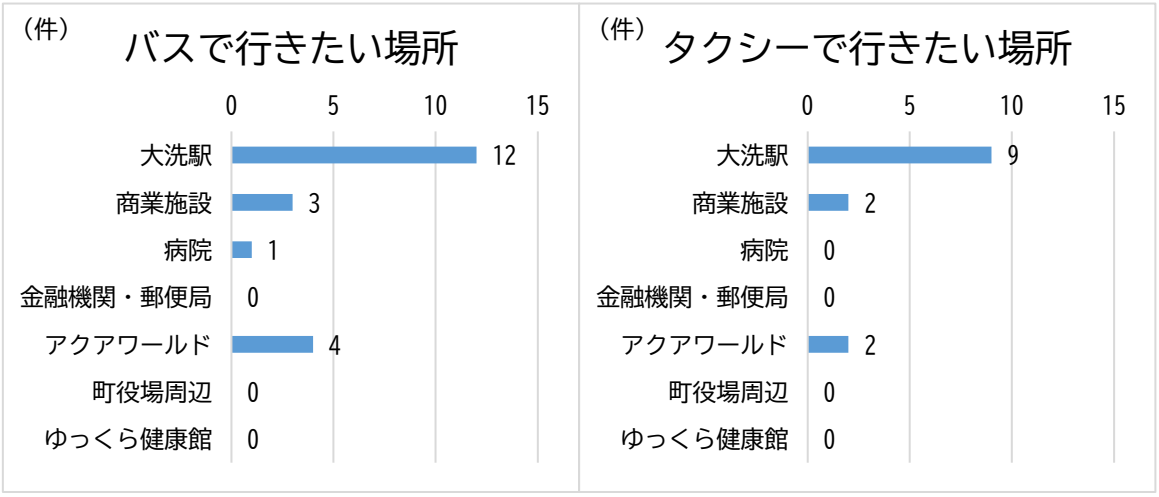
③高齢者・若年層のニーズ（公共交通で行きたい場所）

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＞



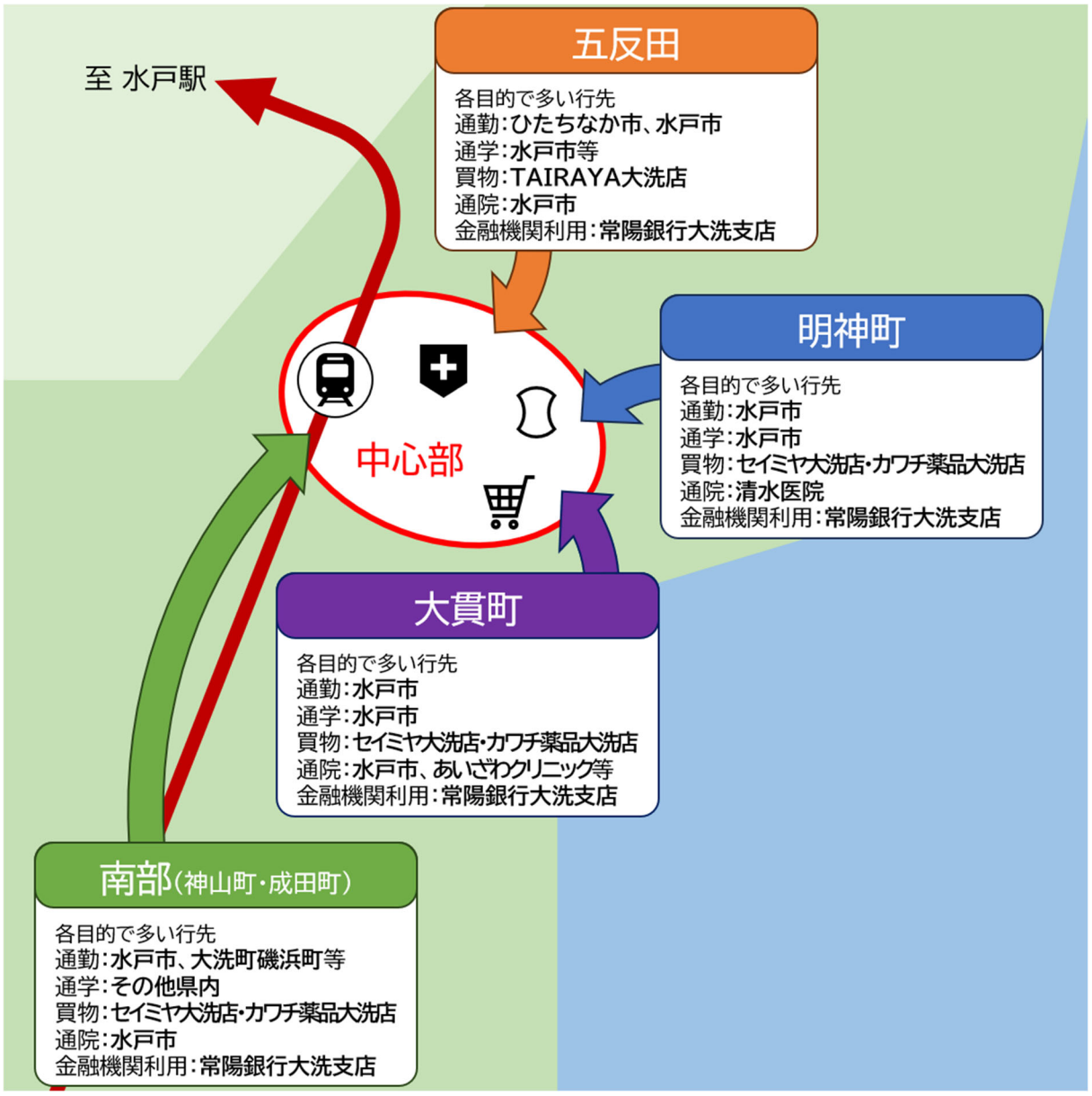
＜若年層の各公共交通で行きたい場所＞



④課題のある地区のニーズ

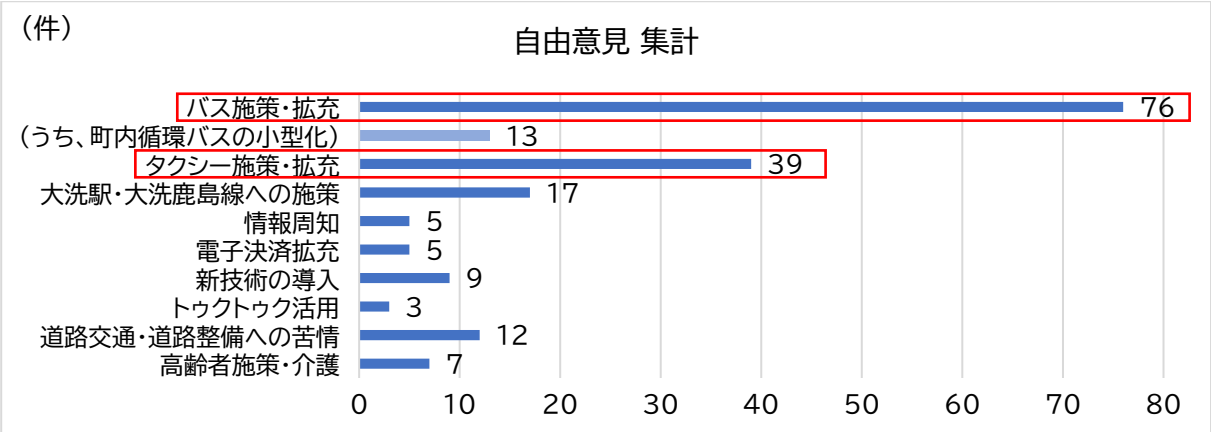
アンケート結果から地区を抽出し、バスの通っていない新市街地である五反田、道が狭隘でバスの乗り入れが難しい明神町、高齢化率の高い大貫町、人口密度が低く高齢化率の高い南部（神山町・成田町）をピックアップして各地区別に行きたい場所のニーズをみると、下図のとおりとなります。

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といえます。



⑤自由意見

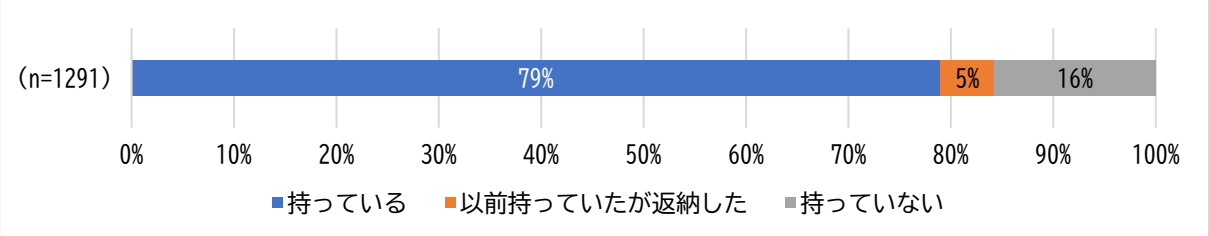
自由意見のうち主なものを集計すると、バスに関する施策や拡充を求める意見が 76 件、タクシーに関する施策・拡充を求める意見が 39 件と多くなっています。



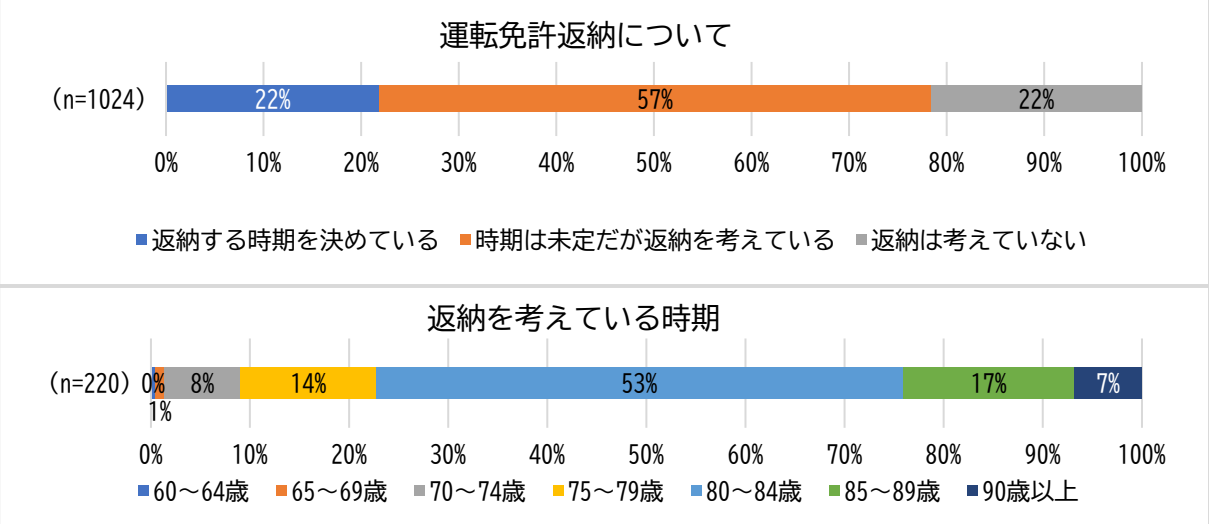
（４）町民の移動に関する現状

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聞くと、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。

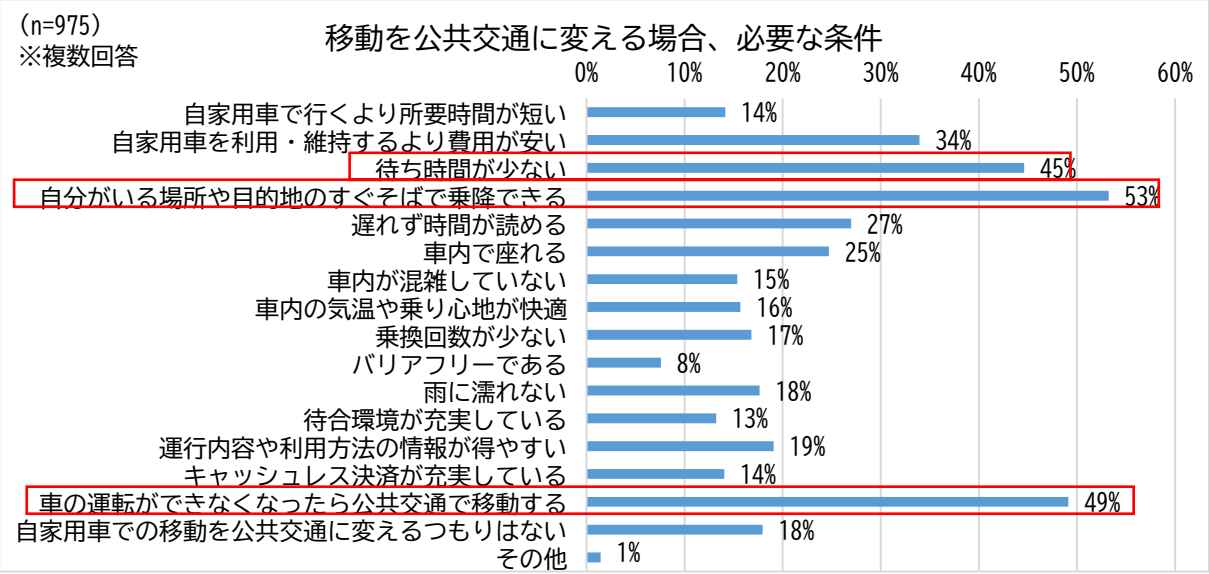


運転免許を返納した回答者や持っていない回答者の交通手段をクロス集計すると、自家用車により送迎してもらうことが最も多くなっています。次いで徒歩や自転車の利用が多くなっています。

所持状況	１番目に多い交通手段	２番目に多い交通手段	３番目に多い交通手段
返納した（主に高齢者）	自家用車（家族・知人等による送迎）（46%）	徒歩（21%）	自転車（7%）、施設の送迎車（7%）
持っていない（主に若年層）	自家用車（家族・知人等による送迎）（30%）	徒歩（21%）	自転車（13%）

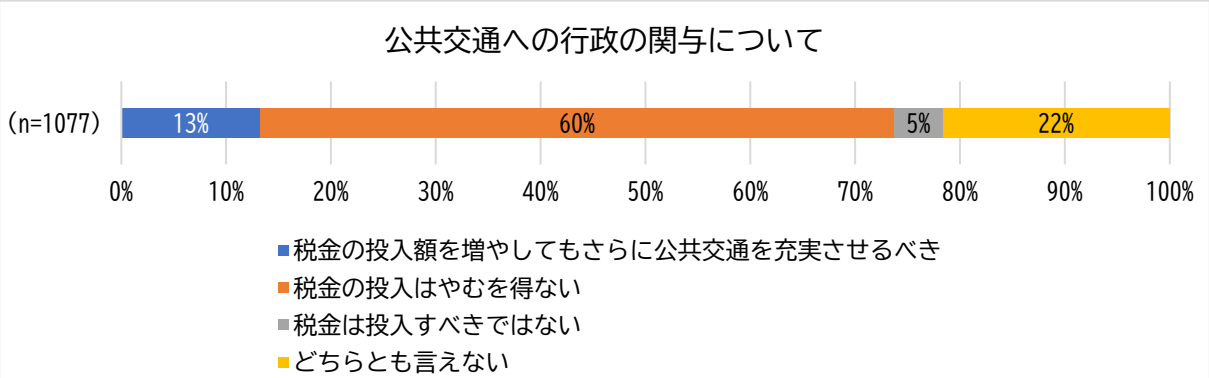
②移動を公共交通に変える場合、必要な条件

自家用車で行っている移動を公共交通に変える場合に必要な条件は、「自分がいる場所や目的地のすぐそばで乗降できる」「車の運転ができなくなったら公共交通で移動する」「待ち時間が少ない」「自家用車を利用・維持するより安い」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

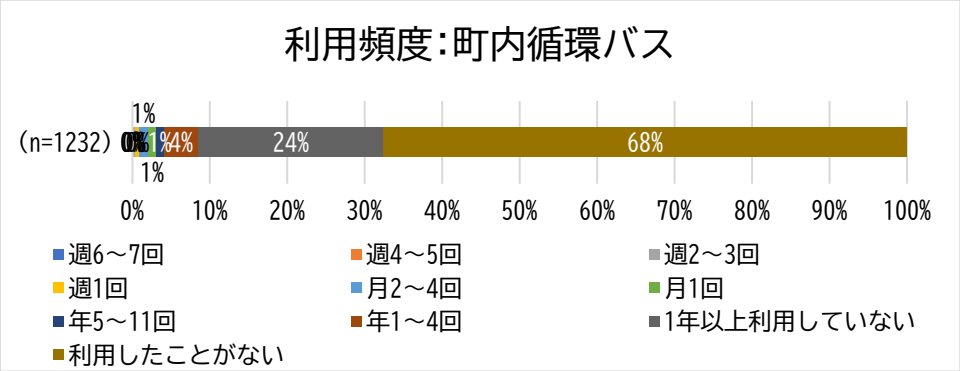
公共交通を維持するために町が金銭的な負担をすることについて、税金の投入はやむを得ないと回答する人と、税金の投入額を増やしてもさらに公共交通を充実させるべきと回答した人の合計は73%となります。公共交通の維持に関して、行政が関与することが妥当であると考える人は多い状況です。



（５）公共交通の利用頻度

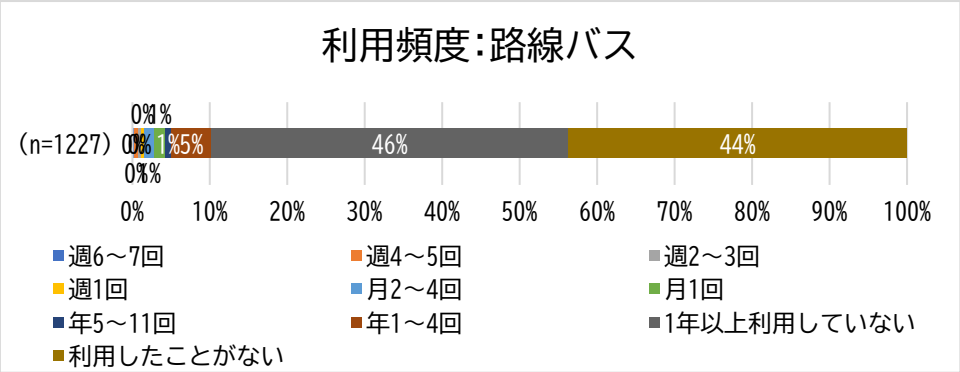
①町内循環バス

町内循環バスの利用頻度は、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%と多くなっており、年 1 回以上利用している回答者は約 8%となっています。



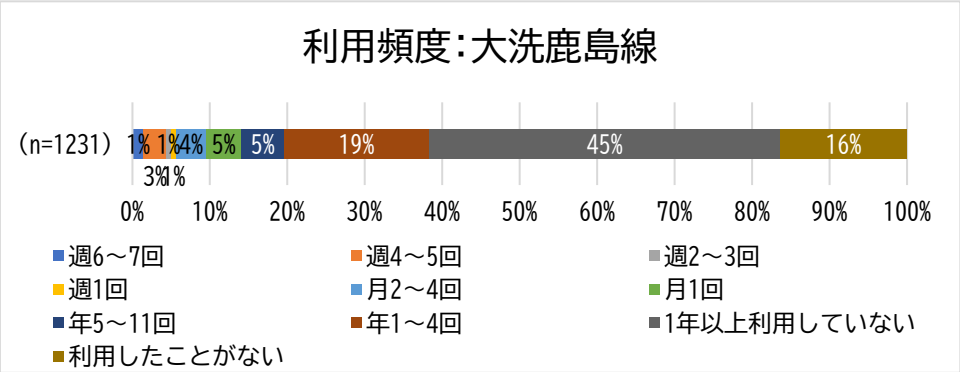
②路線バス

路線バスの利用頻度は、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%と多くなっており、年 1 回以上利用している回答者は約 10%となっています。



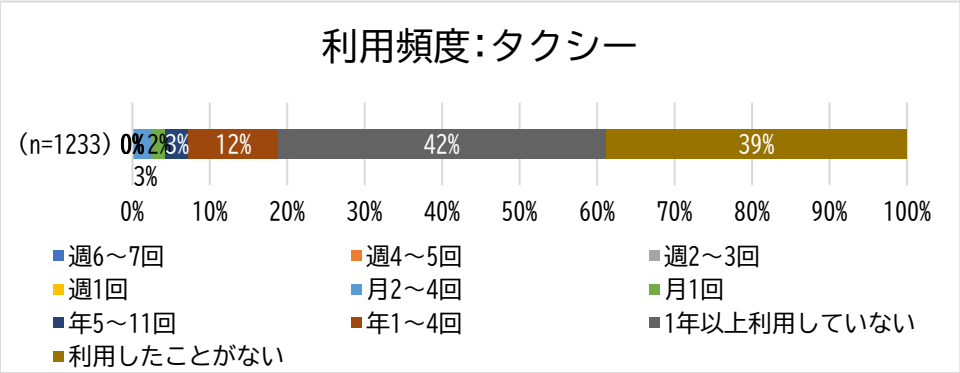
③大洗鹿島線

大洗鹿島線の利用頻度は、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

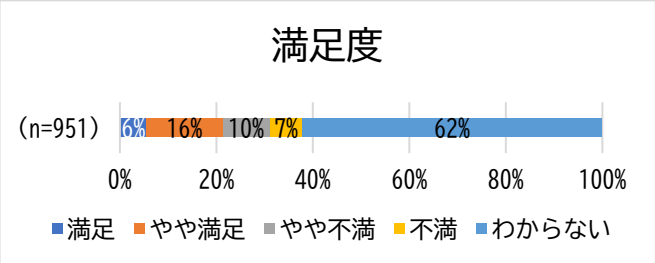
タクシーの利用頻度は、1年以上利用していない回答が 42%、利用したことがないという回答が 39%と多くなっています。利用している回答の中では、年 1～4 回が 12%と多くなっています。

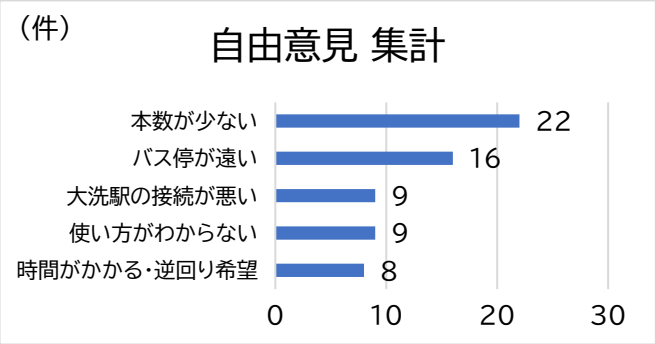


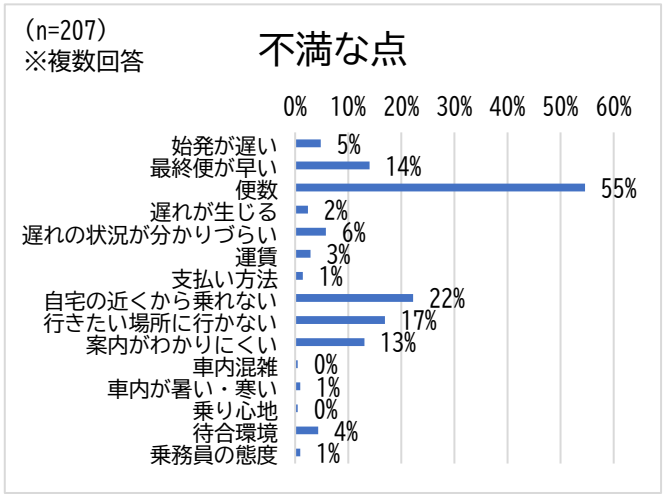
（６）現状の公共交通に対する評価

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。

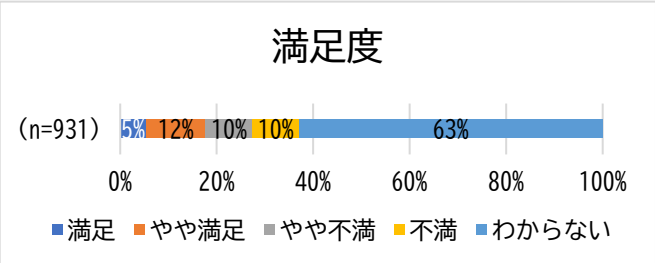


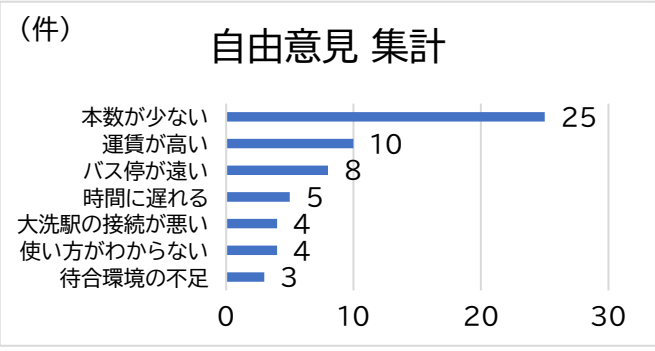


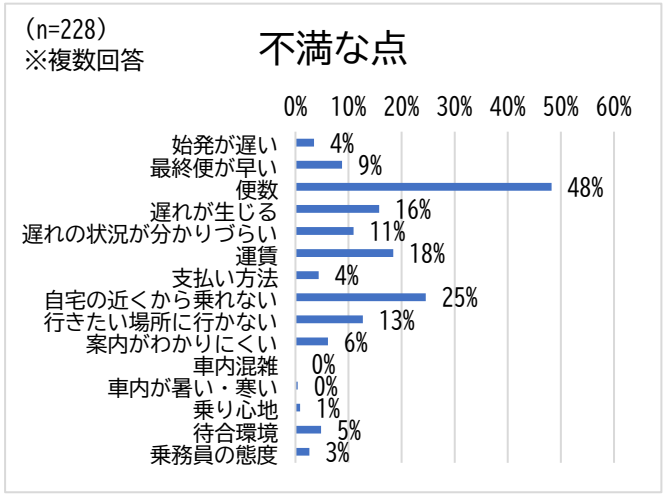


②路線バス

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。

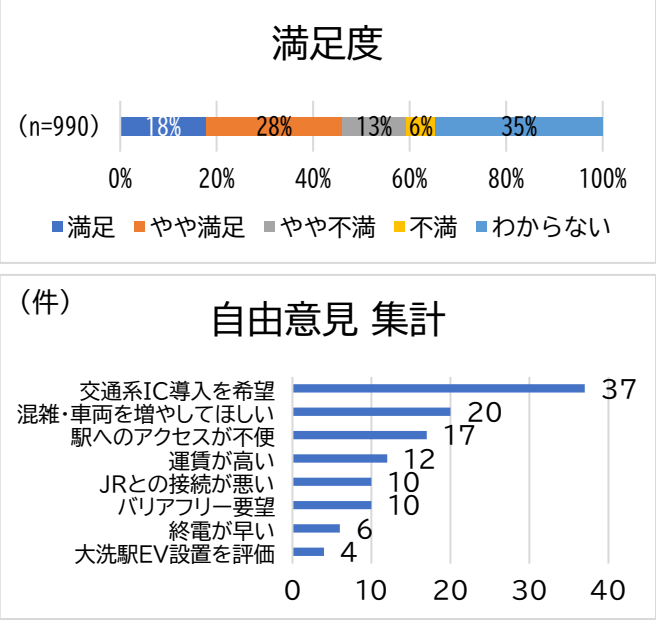


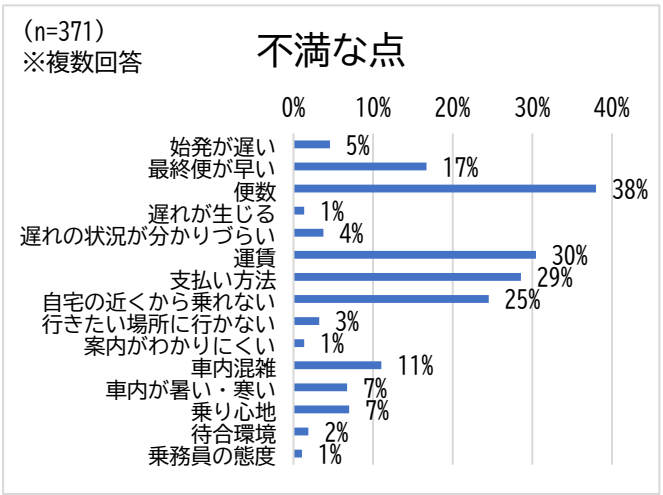




③大洗鹿島線

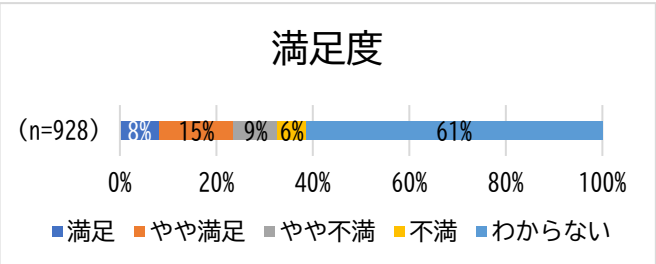
満足度は、満足・やや満足の方がやや不満・不満より多くなっています。不満な点は、「便数」「運賃」「支払い方法」の回答が多くなっています。自由意見では、交通系 IC 導入を希望する意見が多くみられました。

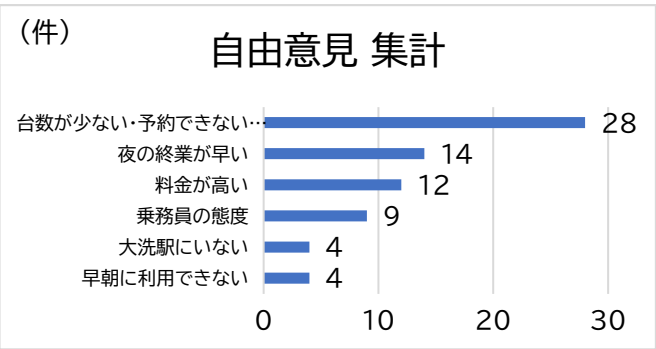


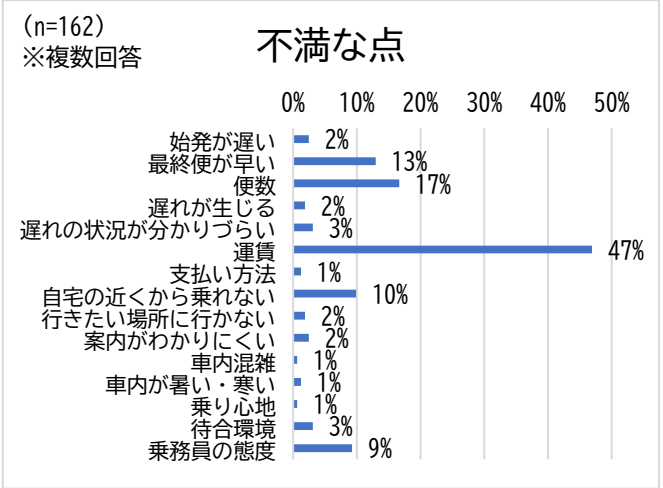


④タクシー

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。







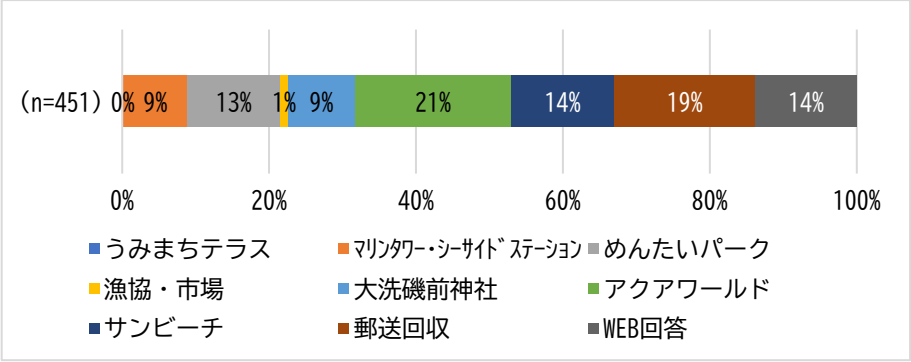
３．観光客アンケート調査

（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	・うみまちテラス　・大洗マリンタワー・大洗シーサイドステーション ・かねふくめんたいパーク大洗　・大洗町（漁協）卸売市場周辺 ・大洗磯前神社　・アクアワールド ・大洗サンビーチ海水浴場
配布数	1,552 票
回収数	451 票
回答場所の割合	
信頼度	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%】

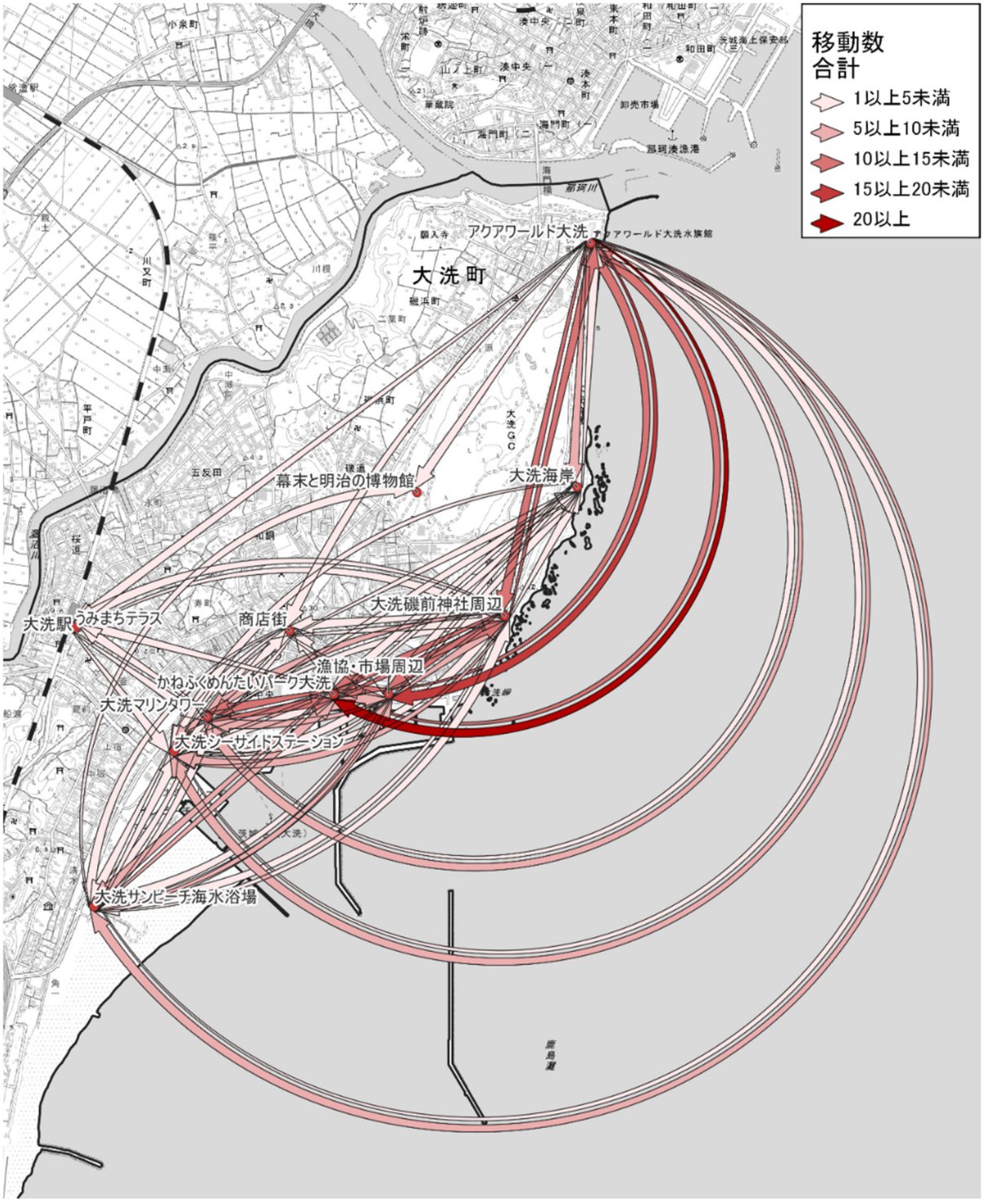
【信頼度】は、統計的な分析による信頼度の割合です。信頼度が高いほど推定の精度が高いことを意味し、一般的には 95%以上が目安となります。

（３）回答者の特性

回答者の交通手段に関する特性としては、町内までの来訪手段の 85%、ならびに町内での移動手段の 74%が自家用車と回答されており、自家用車の利用率が高い実態があります。一方で公共交通（鉄道、バス、タクシー、フェリーの合計）の利用率は、町内までの来訪手段で 18%、町内での移動手段で 5%に留まっています。

（４）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。

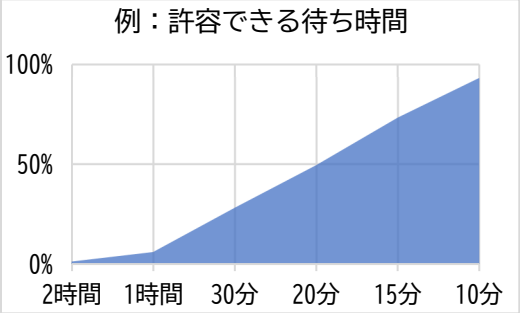


（５）観光客の公共交通ニーズ

①サービス水準

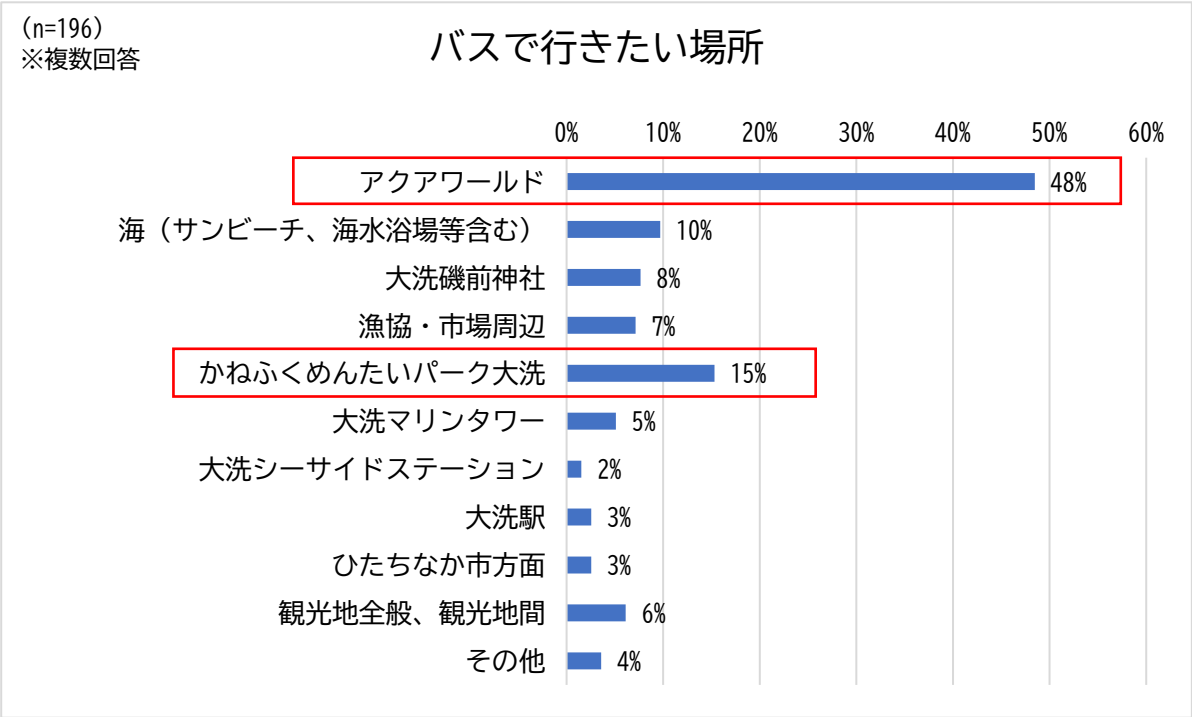
調査の結果、約5割の人が許容するサービス水準を整理すると、以下のとおりとなります。

	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



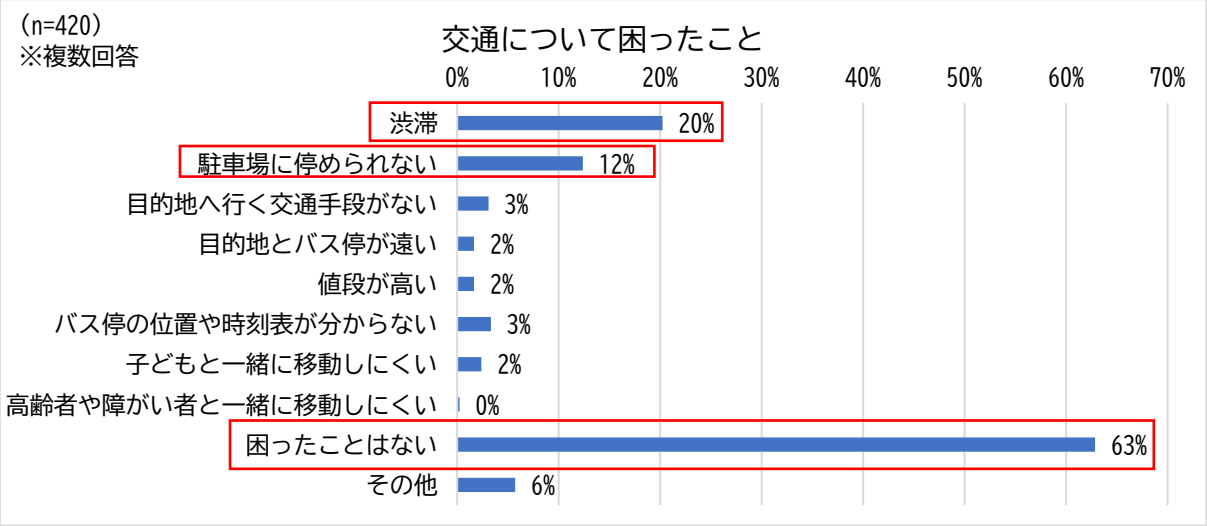
②公共交通で行きたい場所

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。



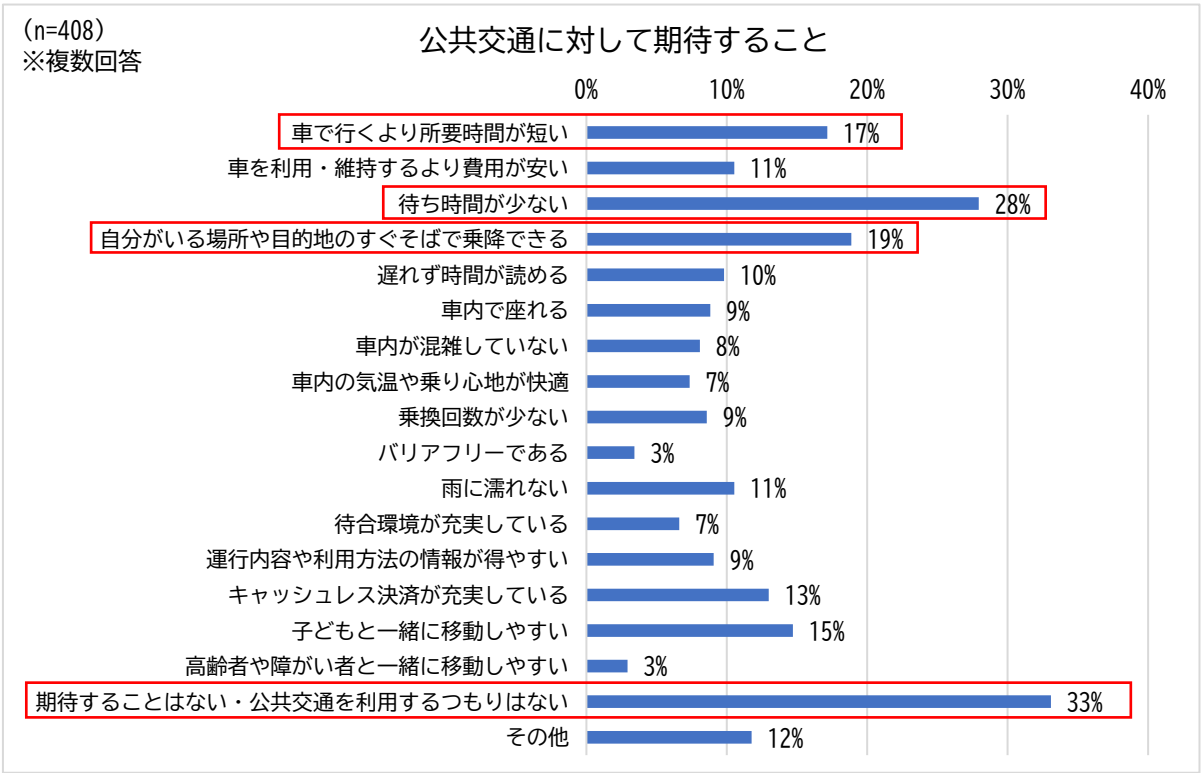
③大洗町の交通について困ったこと

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。回答者は自家用車利用者が多く、公共交通を利用していない回答者の意見が多く反映された結果であると想定されます。



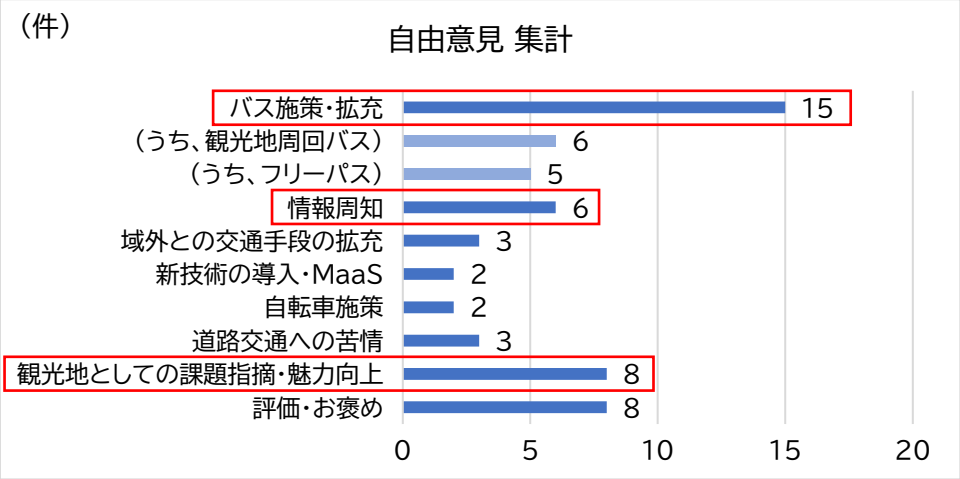
④公共交通に期待すること

公共交通に期待することとしては、「待ち時間の短縮」「自分がいる場所や目的地のすぐそばで乗車できる」などバス停の配置の工夫や便数の確保に対する期待値が高くなっています。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、次いで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．公共交通利用者ヒアリング調査

（１）目的

「大洗町地域公共交通計画」を策定するにあたり、大洗町内の高齢者、子育て世代、訪日外国人の代表者にヒアリングを実施しました。

（２）実施概要

日時	2023 年 2 月 27 日	
ヒアリング対象	高齢者	● パークゴルフ参加者（パ） （公共交通利用が少ない） ● 上宿集会所サロン参加者（上） （公共交通（なっちゃん号）利用が多い） ● 職場で高齢者と接する機会が多い方（職）
	子育て世代	● 交通安全母の会の方 （中学生の子がいる）
	訪日外国人	● 国際交流員（スペイン・イギリス出身の方）

（３）公共交通利用者ヒアリング結果

①利用状況

バスについては、高齢者の一部が町内の移動に日常的に利用しています。鉄道については、高齢者、学生、訪日外国人いずれの層も大洗駅から水戸方面へ利用している方が一定程度います。タクシーについては、高齢者が必要に応じて利用しています。

高齢者	● 鉄道やバスの利用頻度は月1回以下。（パ） ● 日常的に「なっちゃん号」を利用。生活に必要なためコロナ前後関係なし。（上） ● 「なっちゃん号」は駅までであるため、そこから水戸に行く際に鉄道を使う。駅は大洗駅を利用し、涸沼駅は使わない。（上） ● 公共交通で水戸まで行く際には、時間が合えば路線バスを使うこともあるが、基本的には鉄道を使う。（パ） ● 以前は水戸に飲みに行った帰りに鉄道を使うことはあったが、コロナ禍後はそれも無くなった。水戸も車で行く。（パ） ● タクシーは必要があれば料金に関係なく使う。（パ） ● タクシーは自宅に呼ぶのではなく外出先からの帰りに使うことが多い。自宅に呼ぶと迎車料金がかかる。（上）
子育て世代	● バスを使うのは高齢者が多く、小中学生は少ない。 ● 水戸に行く際、自分は車だが、中高生は駅まで自転車でそこから鉄道を利用。 ● 水戸にバスで行く人はまれ。鉄道の人がほとんど。 ● 水戸駅から常磐線に乗り換えていく通学生（佐和、勝田、茨城キリスト教学園（大甕）など）が多く、大洗駅 7:10 発の列車を使っている。水戸周辺に通学する人は大洗駅 7:33 発の列車を使っている。 ● 東京に行くのに水戸大洗 IC の高速バスを使ったことがある。
訪日外国人	● 普段大洗鹿島線は利用しているが、バスは使わない。

②移動に関して困っていること、困っている人

高齢者が困っていることが多く、具体的にはバスの本数やタクシーの台数の少なさが挙げられています。

高齢者	● 昔は茨城交通の路線バスが 20～30 分に1本あったが今は1時間に1本しかないので使いづらい。（パ） ● 「なっちゃん号」の本数が少ないことに困っている。（上） ● バス停まで行くのが大変。（上） ● 高齢者が必要な施設の前にバスが停まらず少し離れた所にバス停があるため、高齢者がバス停から歩く必要がある。駅周辺の医療機関や筑波銀行、郵便局など。（職） ● タクシーが混んでいて来ないときがある。以前よりタクシーが減った。（上） ● タクシーを利用しようと電話しても、目的地までワンメーターだと断られてしまう。自宅から医者に行く際等に使えない。（パ） ● 自分の移動に関して困っていることは特に無い。飲酒した際はタクシーを呼ぶか運転代行を頼むため公共交通を使わなくても困っていない。（パ） ● 移動に困っているのは高齢者がほとんど。（職） ● 祝町に住んでいる人がパークゴルフ（大洗海浜公園）に来られない。バスがあれば来られる（パークゴルフの道具は施設に預けてあるのでバスに乗ることはできる）。（パ） ● 明神町の住民に困っている人が多い。（パ）
子育て世代	● 中学生が困っていることはあまり無い。コンパクトな町なので、自転車と、必要に応じて鉄道で用が足りている。
訪日外国人	● 鉄道は乗りやすいと来た時に感じた。英語のアナウンスや表記もある。 ● バスは分からない。バス停には日本語表記だけなので読めない。 ● 大洗に来て車が無いと移動しづらいと感じた。 ● 自転車を列車に載せられないのが不便。スペインでは可能だった。

③普段の移動について

高齢者でも自家用車を利用し続けている方が一定程度います。中高生や訪日外国人の方は町内の移動に自転車を利用しています。

高齢者	● 車を持っている人は公共交通を使うという発想が無い。（パ） ● 自動車の運転は 80 歳くらいまでと考えてはいるが、更新のタイミングが来ると結局更新してしまう。（パ） ● 次の免許更新までは乗るつもりでいる。（上） ● 免許更新はしたがもう運転したくないので乗っていない。（上） ● 自転車は乗らない。（上） ● 町で貸しているシニアカーは等級の高い介護認定が必要なため使えず、購入するのは高い。（パ） ● シニアカー利用者はいたが、道路を走っているのが車から見て邪魔だと言われ乗るのをやめた。また、利用してみたが道路の傾斜や凹凸が走行に不安定でやめた人もいる。（上） ● シニアカーを利用している人は1人知っているが、脳梗塞の後遺症のため。町中で坂が急な場所はシニアカーでは下りが怖くて厳しい。（職） ● 買い物は港周辺のスーパーマーケット等に行く。10 時のバスで行き、帰りはバスが無いのでタクシーを使う。（上） ● 買い物は昔から行き慣れている店に行く人が多い。中心部のスーパーマーケットやゴルフ場そばのスーパーマーケットなど行く店が決まっている。最近の人や夏海方面の人は店が決まっておらず、港周辺のスーパーマーケット等に行く人もいる。（職） ● 明神町の県道の内側（東光台など）の人は坂を下りて明神町バス停を利用することが多い。（職） ● 社会福祉協議会がお買い物ツアーをワゴン車で行っている。（職）
子育て世代	● 中高生は大洗駅まで自転車で行っている。（上） ● 小学5～6年生で初めて鉄道で水戸に行くようになり、中学生からは常磐線で町外の大型店舗に遊びに行くようになる。
訪日外国人	● 大洗は、道は細いが夏以外は車も多くないので、自転車で走りやすい。

④公共交通のバリアフリーの必要性

バスやタクシーにバリアを感じている高齢者がいます。また、バスに日本語の表記しかない点が指摘されています。

高齢者	● バスの乗降時の段差は今のところバリアには感じていない。（上） ● 足が悪い人はバスの乗降時に段差が高く大変。（パ） ● 介護タクシーは事前予約制なので急に病院に行く必要が生じた際には使えず、普通のタクシーは車椅子で乗れないため、家族が会社を休んで送迎している。普通のタクシーを車椅子対応にしてほしい。（上）
子育て世代	―
訪日外国人	● バス停に日本語だけでなく、せめてローマ字を併記してほしい。

⑤スマートフォンの利用について

高齢者はスマートフォンを利用していない方が多いです。

高齢者	● スマートフォンは利用していない。操作は分からない。（上） ● 高齢者はスマートフォンを持っていない人の方が多い。（職） ● スマートフォンは所持していても電話としてしか使っていない。アプリは使っていない。（パ）
子育て世代	● ―
訪日外国人	● 欧米の人は、経路検索は Google マップで行っている。鉄道は検索に出るがバスは出て来ないものもある。

⑥公共交通の改善要望・アイディア等

バスと鉄道、駅について改善要望が挙げられています。

高齢者	● 自宅の前の道をバスが通っているので、バス停間の自宅前に停まってほしい。手を挙げたらどこでも停まって乗れるようにすれば利用が増えるのではないか。（上） ● 高齢者は買い物にはシルバーカーを押していき、荷物をそこに入れている。バス停ではそれに座ってバスを待っている。シルバーカーをバス、タクシー、鉄道で使えるようになると良い。（職） ● 「なっちゃん号」は乗客が少ないのでもっと小さい車両でも良いのではないか。（上） ● 「なっちゃん号」を土日にも走らせてほしい。催しがあるのは土日なので平日のみの現状では行くことができない。（上） ● 買い物から帰る時間のお昼ごろに「なっちゃん号」が欲しい。バスが 10 時ごろ、12～13 時ごろ、夕方くらいの 3 本あると良い。（上） ● 公共交通の維持に町が予算を使うことには賛成。（上）
子育て世代	● 大洗鹿島線は朝夕の通学ラッシュの混雑が酷く、乗り切れなかったこともあると聞く。増発か増結をしてほしい。 ● 鉄道やバスで Suica を使えるようにしてほしい。 ● 駅の駐輪場が足りないのではないか。放置自転車も多い。
訪日外国人	● インバウンド目線だと駅にバスの案内があるかが気になる。バスで Suica が使えるかどうかや路線図、時刻表などがあれば使いやすくなる。 ● バス停に二次元コードを設置してスマートフォン上で多言語案内するアイディアは良い。二次元コードはコロナ以降ヨーロッパでも広まっている。 ● フリーWi-Fi が駅に無い。隣のうみまちテラスにはある。知り合いは来日時ポケット Wi-Fi を借りている。フリーWi-Fi が駅や観光スポットに欲しい。 ● 観光案内所であるうみまちテラスへの案内が駅構内に無いので、あるべき。レンタサイクルやフリーWi-Fi があるので移動や情報収集の基地になる。 ● WEB に町内の観光地について多言語で短い案内文があれば、外国人からすると旅行に来やすい。1つのサイトにまとまっているものが良い。 ● 商店街は好き。カフェがチェーンではなく地元の人の個人経営のお店なのがアットホーム、チャーミングで良い。訪日外国人にはいかにも日本らしい、田舎的な良さが受けるので、商店街を残していきたい。

第３章　公共交通に関わる課題

１．大洗町の公共交通に関わる特性

大洗町の公共交通の現況における特性を図に整理しました。

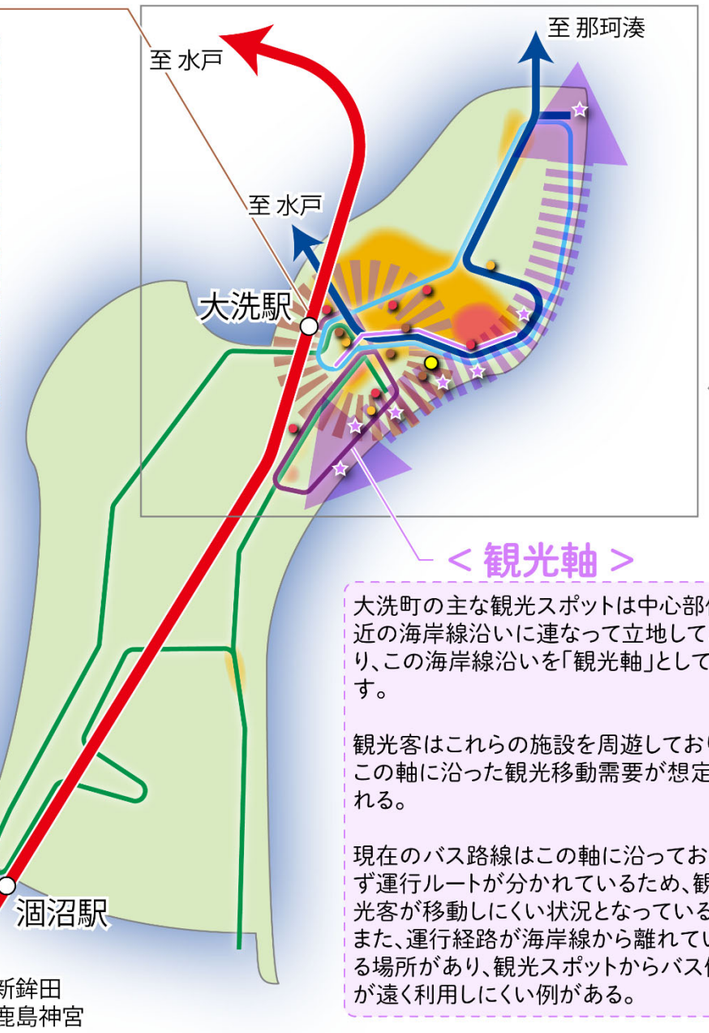
＜生活サービス域＞

町役場、医療機関、スーパーマーケット、金融機関、駅といった生活に必要な施設が集中する区域を「生活サービス域」として示す。

中心部の西側にあたり、町内各地からの住民の生活移動需要が想定される。

駅には町内循環バス全ルートが乗り入れているが、その他の施設は一部のルートでしか行くことが出来ない場所がある。また、バスが通っていても施設とバス停が離れている例がある。

南部では町内循環バス「なっちゃん号」が各集落を巡回しているが、平日朝夕のみと本数が少ないため、午前中に買い物に行った帰りにバスが無い等生活移動に利用しにくいという意見があった。



＜観光軸＞

大洗町の主な観光スポットは中心部付近の海岸線沿いに連なって立地しており、この海岸線沿いを「観光軸」として示す。

観光客はこれらの施設を周遊しており、この軸に沿った観光移動需要が想定される。

現在のバス路線はこの軸に沿っておらず運行ルートが分かれているため、観光客が移動しにくい状況となっている。また、運行経路が海岸線から離れている場所があり、観光スポットからバス停が遠く利用しにくい例がある。

拡大

主な交通空白地域の状況

五反田地区

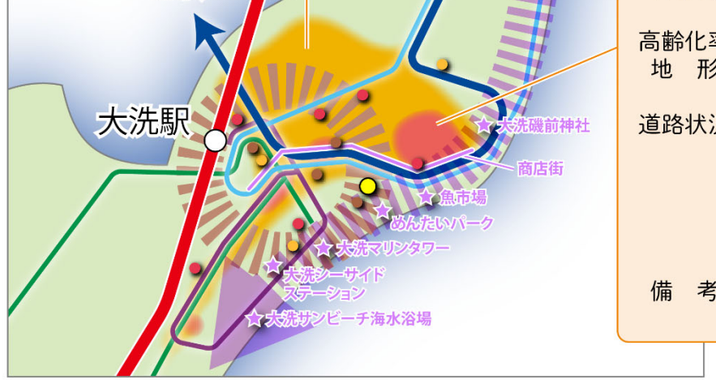
高齢化率　…低い（人口が多いため、高齢者数は一定程度多い）
地　形　…平坦
道路状況　…住宅街の中は道が狭いが、地区の中央を幅員16mの都市計画道路が通っている
備　考　…区画整理による住宅地で、人口が増えている

祝町地区西部

高齢化率　…やや高い
地　形　…若干起伏がある
道路状況　…狭隘路が多いが、バス通りから西へ入り願入寺の前を通ってから北へ抜ける幅員7m程度の道がある
備　考　…五反田地区に繋がる都市計画道路の構想がある

明神町地区北部・東光台地区

高齢化率　…高い
地　形　…海岸段丘に位置し、高低差が大きい
道路状況　…北側の東光台は区画整理により二車線になっているが、南の明神町側は狭隘路や急坂が多い
備　考　…明神町は人口が減少傾向にある



鉄道（大洗鹿島線）
主な路線バス
主な町内循環バス
町役場
医療機関
スーパーマーケット
金融機関
主な観光スポット
人口が多いエリア
高齢者が多いエリア

人口の状況

中心部は人口が多い一方、中心部南側において特に高齢化と人口減少が進んでおり、また高齢単身世帯も多い。
中心部北側の五反田地区では住宅地が形成され人口が増加傾向にある。
北部には祝町、南部には夏海、松川、神山といった集落があり、いずれも高齢化率が高い。また、南部は人の居住が無い農地などが広くあり、人口密度が低い。

バス停の利用状況

乗降者数が突出しているバス停は、駅、学校、観光施設で、通学や観光の利用が多い。
中心部のバス停は乗降者数が比較的多いが、コロナ前と比較すると約5～6割まで減少している。
南部のバス停は乗降者数が少なく、通学時間帯の利用が多くなっている。

２．公共交通に関わる課題

第1章公共交通の現状、第2章町民・利用者のニーズを踏まえて、公共交通に関わる課題を整理しました。

課題１　将来に向けた交通体系の構築

大洗町では、人口減少傾向が続いており、将来人口も減少すると推計されています。

人口が減少する中で、これまでの町内循環バス、路線バス、鉄道といった一定の利用者数があることで成立する公共交通を、担い手の確保も含め、今後も維持できるかが大きな課題となります。

このため、将来を見据えて、大洗町にあった交通体系のあり方を検討する必要があります。

課題２　まちづくりと連携した地域内交通

大洗町では、立地適正化計画に基づき、コンパクトなまちづくりを進めています。

現在の公共交通サービス圏域は、居住のある場所を多くカバーしていますが、一部人口が比較的多いにも関わらず、バスが運行されていないなど圏域外となっている地区があります。

町民アンケート調査結果では、交通弱者である高齢者、若年層とも公共交通で行きたい場所として大洗駅を望む声が多いことから、人の移動を支える交通まちづくりのあり方や、将来の都市構造に照らし合わせた公共交通のあり方を検討する必要があります。

課題３　移動者のニーズに対応したサービス水準の確保

アンケートやヒアリングで把握した町民のニーズでは、町内循環バスについて、ニーズとサービス水準の乖離があることがわかりました。

町内循環バス「海遊号」は運行開始から 20 年が経過し、「なっちゃん号」は 15 年が経過するなど、環境や利用者のニーズに対応した交通サービスを提供していくことが必要となっています。

また、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を整理し、これに対応した交通サービスを提供していくことが必要になっています。

課題４　観光振興のための交通サービスの充実

県下随一の観光地として成長を続ける大洗町では、今後も、観光振興は大きな柱となります。新型コロナウイルス感染症の影響で観光客数は減少しましたが、観光客数を回復させるため、公共交通を利用した周遊性の向上や大規模な駐車場から観光施設をつなぐ移動手段の確保、インバウンドへの対応など、町内の交通サービスを充実させることが必要です。

また、首都圏や空港等からの広域的な交通ネットワーク、サービスの充実など、観光客に向けた利用促進を図る必要があります。

課題５　近年、導入されつつある新たな技術・制度の活用

大洗町における公共交通は、日常生活の移動、観光客の移動とあわせ、高齢化や自動車運転免許返納等、自家用車を利用できない人への対応など、地域の社会経済活動に不可欠です。

しかしながら、人口減少等による利用者の落ち込みや、乗務員不足問題など、公共交通事業者の多くは厳しい経営状況となっています。

鉄道、バス、タクシーといった公共交通事業者相互の連携とあわせ、近年、全国で多様な交通サービスとして導入されている自動運転等の新技術や、公共交通のDX（デジタルトランスフォーメーション）を踏まえて、大洗町に適する交通サービスがあるかを検証し、必要に応じて導入していくことが求められています。

課題６　公共交通の利用しやすい環境づくり

公共交通の利用者を増加させるためには、移動しやすさとあわせて、利用したくなる環境づくりが必要になります。

駅やバス停において、公共交通へ乗りやすいことや、快適に待つことができるなど、利用者の視点に立ったサービスの向上が重要です。

更には、鉄道とバス、バスと自転車等の交通機関間の乗り継ぎのしやすさや、乗り継ぎ時間も快適に待つことができる乗り換え施設の充実なども求められています。

課題７　持続可能な公共交通事業

公共交通は、人口減少やモータリゼーションの進展等による長期的な利用者の落ち込みに加え、新型コロナウイルス感染症の影響、乗務員不足の深刻化など、厳しい経営状況が続いています。

こうした状況を踏まえ、町民の生活サービスに関する視点、観光振興に関する視点、更には利用者負担や財政負担を含めた公共交通のあり方を検証し、地域の関係者の連携、協働による協創を通じ、利便性・持続性・生産性の高い公共交通ネットワークへの再構築（リ・デザイン）を進めていく必要があります。

第４章　基本的な方針と目標

１．目指すべき将来像

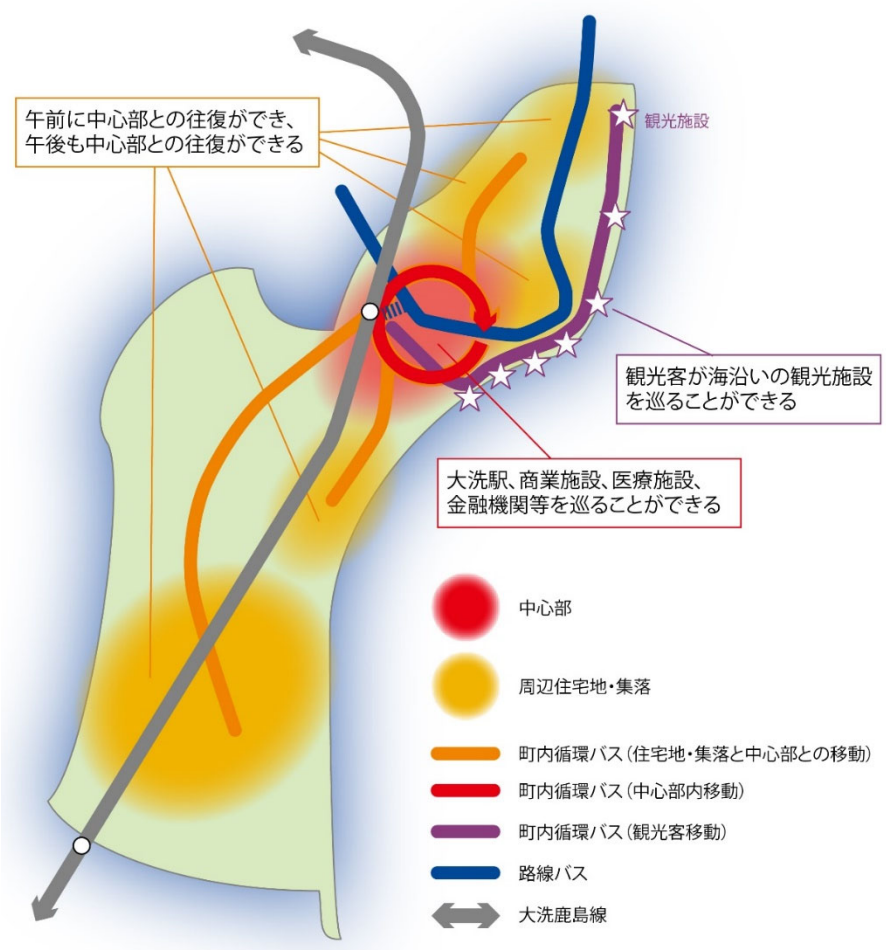
人にやさしい公共交通体系

○町民が利用したくなる公共交通体系

町民アンケートや利用者ニーズを踏まえ、公共交通ネットワークの利便性を高めるとともに、目的地の選択の自由度を向上させることで、安全性、快適性、速達性、SDGs等の多様な視点から、自家用車に頼りすぎず、町民が利用したくなる公共交通体系を目指します。

○観光が楽しくなる公共交通体系

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、様々な二次交通を活用しながら、海沿いの観光施設や商業施設、商店街などを数多く来訪でき、公共交通を利用すること自体が観光の一環となるような楽しい公共交通体系を目指します。



２．公共交通が果たすべき役割

町民等の移動を支える社会基盤

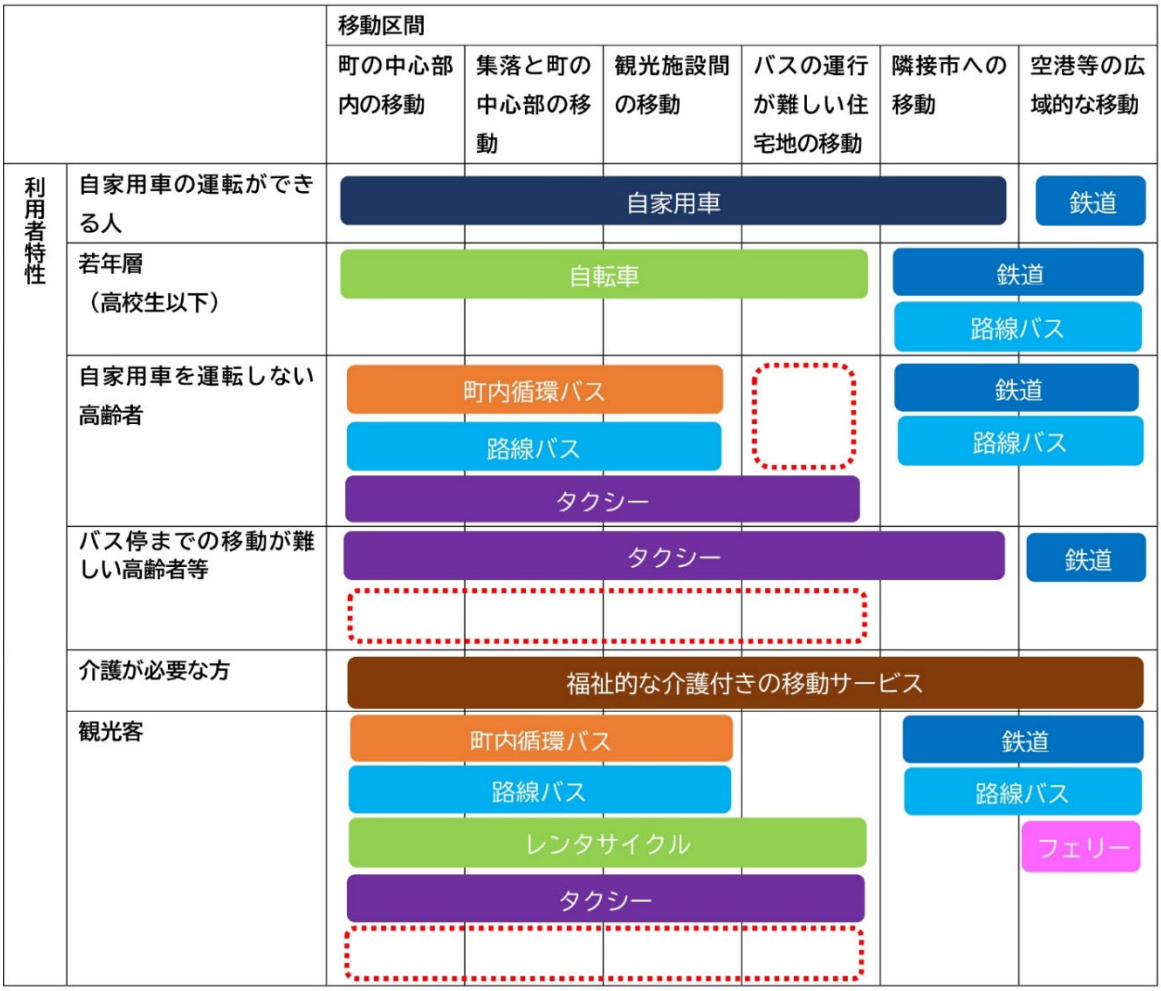
我が国では、かつて、鉄道やバスなどの公共交通機関は民間の交通事業者の収益事業として実施されてきました。しかしながら、近年、公共交通利用者の減少、乗務員不足、制度改正などを要因として、路線の縮小などが進んでいます。これらは交通事業者の努力だけでは、維持、拡充していくことは難しいと言えます。

大洗町でも、既に町内循環バスを運行していますが、今後も町民等の移動性を確保する上では、自治体が関与していくことが求められます。また、町民等が公共交通に親しみをもち、支えていく意識も必要です。そこで、大洗町においては、公共交通を町民等の移動を支える社会基盤と位置づけ、交通事業者と協力して維持･確保･改善に努めることとします。

自家用車利用が多い大洗町において、公共交通の役割は、自家用車等の個人的な交通機関（パーソナルな交通）との役割分担･共存が必要になっています。全ての人が公共交通を利用することは現実的ではないので、公共交通のターゲットを設定し、取り組んでいくこととします。下の図に示すように、公共交通が果たすべき役割を設定します。

＜公共交通の役割分担＞

□ 新たな交通サービスの可能性を検証



３．取り組みの方向性

目指すべき将来像、公共交通の役割を踏まえて、6つの取り組みの方向性を設定します。

大洗町では、総合計画において、持続可能な開発目標（SDGs）との関連性を図りながら、政策や施策に取り組んでいくこととしています。本計画においても、取り組みの方向性において、SDGsの 17 のゴールとの関連性を整理し、公共交通政策を進めていくこととします。これらの取り組みを進めることで、SDGsの「すべての人に健康と福祉を」、「エネルギーをみんなにそしてクリーンに」「産業と技術革新の基盤をつくろう」、「住み続けられるまちづくりを」、「つくる責任つかう責任」に貢献することを目指します。

（１）公共交通で町民の生活を支える

町民が生活する上では、移動手段を確保することが重要です。町民の生活圏を考慮し、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、全体として利便性を向上させ、子ども、高齢者、障害者、外国人等、町民の誰もが日常生活において自由に移動できるよう、公共交通で町民の生活を支えるまちづくりを目指します。

これに向けて、町内循環バスの再編を進めるとともに、鉄道や路線バスの交通事業者と協議しながら、連携を図っていくこととします。



（２）高齢者等の交通弱者の移動性を確保する

今後、高齢者の運転免許返納が進むことで、移動の自由が制限され、外出機会の減少など、高齢者が健康を損ねるリスクもあります。このため、今までどおり自由な移動ができる環境を確保することが重要です。

元気に歩いて、鉄道やバスを活用していただくことを前提としますが、外出機会を確保するため、既存の公共交通を補完する新たな交通サービスの提供を目指します。



（３）公共交通で観光の魅力を向上させる

観光客アンケートから、「待ち時間が少ないこと」や「すぐそばで乗降できる」など公共交通に期待する声に応えることが重要です。

そのためにも、公共交通で訪れる観光客のために、観光周遊の実態に即した公共交通を提供するとともに、公共交通を利用することで新たな観光情報が得られるなど、公共交通自体が観光資源となるような取り組みを進めます。

大洗駅や大洗港等の玄関口となる交通結節点と町内を巡る公共交通ネットワークの充実を目指します。



（４）利便性・安全性・事業性・環境負荷の軽減に資する新技術活用

近年、技術の進展や制度改正により、新しい移動手段が増えています。

このような技術の活用により、町民や観光客の利便性、安全性が向上し、かつ、交通事業者の経営面の改善、あるいは、環境負荷の軽減などの効果が期待されています。

自動運転やパーソナルな交通サービス、EVバス、MaaSなど、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。



（５）乗り換えしやすい環境づくり

複数の交通機関の乗り換え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。

交通結節点で、乗り換えの時間帯が長くなったり、情報不足になったりすると、各種公共交通が運行されていても、全体として不便になってしまうことがあります。

そこで、交通結節点での乗り換えを快適にするため、また誰もが乗り換えられるユニバーサルデザインにするために、交通機関相互の連携により、誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通情報の提供や、公共交通を待つ環境の改善などを進めます。

また、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ることから、利便性･安全性の向上を図ります。



（６）協働で利用したくなる公共交通をつくる

地域公共交通のサービス水準を向上させて利用者を増やす取り組みには限界があるため、利用者が公共交通に親しみを持ち、公共交通の利用自体が外出の楽しみになるような工夫が必要です。

大洗町の公共交通について、町民や観光客等が理解し、積極的に利用してもらうような取り組みが必要です。

公共交通を利用することのメリットや、公共交通を持続していくために町民等の協力が必要になっていること、SDGsのためには移動手段として公共交通が有効であること等、公共交通をみんなで維持していく意識の醸成や利用促進を進めます。



４　目標と数値目標

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	数値目標と算定方法	目標値	
		2022 年度 （現状）	2028 年度 （計画期間最終年度）
目標①　町内循環バスの利便性向上 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。 このような取り組みにより、町内循環バスの利便性向上を目標にします。	**数値目標①　町内循環バスの利用者数 7.1 万人／年** 町内循環バスの利用者数は、コロナ禍前の 2019 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 2019 年度と同等の利用者数の 7.1 万人／年を目標とします。	6.0 万人／年	7. 1 万人／年
目標②　全町的な公共交通での移動性確保 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の解消に取り組みます。 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。	**数値目標②　公共交通不便地区の解消** 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。	2023 年度 （現状） 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	2028 年度 （計画期間最終年度） 公共交通不便地区の解消
目標③　公共交通に関する意識の向上 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。 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。	**数値目標③　公共交通の満足度 10%ＵＰ** 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。 計画期間の最終年度の 2028 年度に、2023 年度に実施したアンケート調査を実施し、2023 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。	2023 年度 （現状） 町内循環バス　22% 路線バス　17% 大洗鹿島線　46% タクシー　23%	2028 年度 （計画期間最終年度） 町内循環バス　32% 路線バス　27% 大洗鹿島線　56% タクシー　33%

第５章　公共交通施策

１．施策体系

	公共交通の課題	取り組みの方向性	公共交通施策
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）公共交通で町民の生活を支える** 町民の生活圏を考慮し、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、全体として利便性を向上させ、町民の誰もが日常生活において自由に移動できるよう、公共交通で町民の生活を支えるまちづくりを目指します。	**①　町民の生活に資する町内循環バスの再編** 町民のニーズに即して、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	**（2）高齢者等の交通弱者の移動性を確保する** 運転免許返納後の高齢者の移動性の確保や、外出機会を確保するため、既存の公共交通を補完する新たな交通サービスの提供を目指します。	**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。
			④新たな交通サービスの提供 従来の公共交通サービスに加え、地域のさまざまなニーズに対応するため、地域の輸送資源を総動員し、持続可能なサービスの確保を図ります。
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	**（3）公共交通で観光の魅力を向上させる** 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資源となるような取り組みを進めます。	**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。
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	**（4）利便性・安全性・事業性・環境負荷の軽減に資する新技術活用** 本町の課題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。	**⑥自動運転等の新技術による公共交通の機能向上** 新技術の導入や新制度を活用し、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。
	（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、接続性の改善や安全性の向上など、公共交通を利用しやすい環境づくりが必要	**（5）乗り換えしやすい環境づくり** 複数の交通機関の乗り換え地点となる大洗駅等の交通結節点は、乗り換えを快適にするために、交通機関相互の連携により、誰もがわかりやすい公共交通情報の提供や、公共交通を待つ環境の改善などを進めます。また、バス停についても、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** 接続性の改善、情報案内、待合環境の強化を図ります。
			⑧バス停の改善 待合環境の改善や交通安全上問題と思われるバス停の解消を進めます。
	（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	**（6）協働で利用したくなる公共交通をつくる** 公共交通を利用することのメリットや、公共交通を持続していくために町民等の協力が必要になっていること、ＳＤＧｓのためには、移動手段として公共交通が有効であること等、公共交通をみんなで維持していく意識の醸成や利用促進を進めます。	**⑨公共交通の情報案内** 公共交通の情報を一括して提供する媒体を制作します。
			⑩利用促進策の継続的な実施 意識醸成のための利用促進キャンペーン等を継続実施します。

２．公共交通施策の実施位置

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

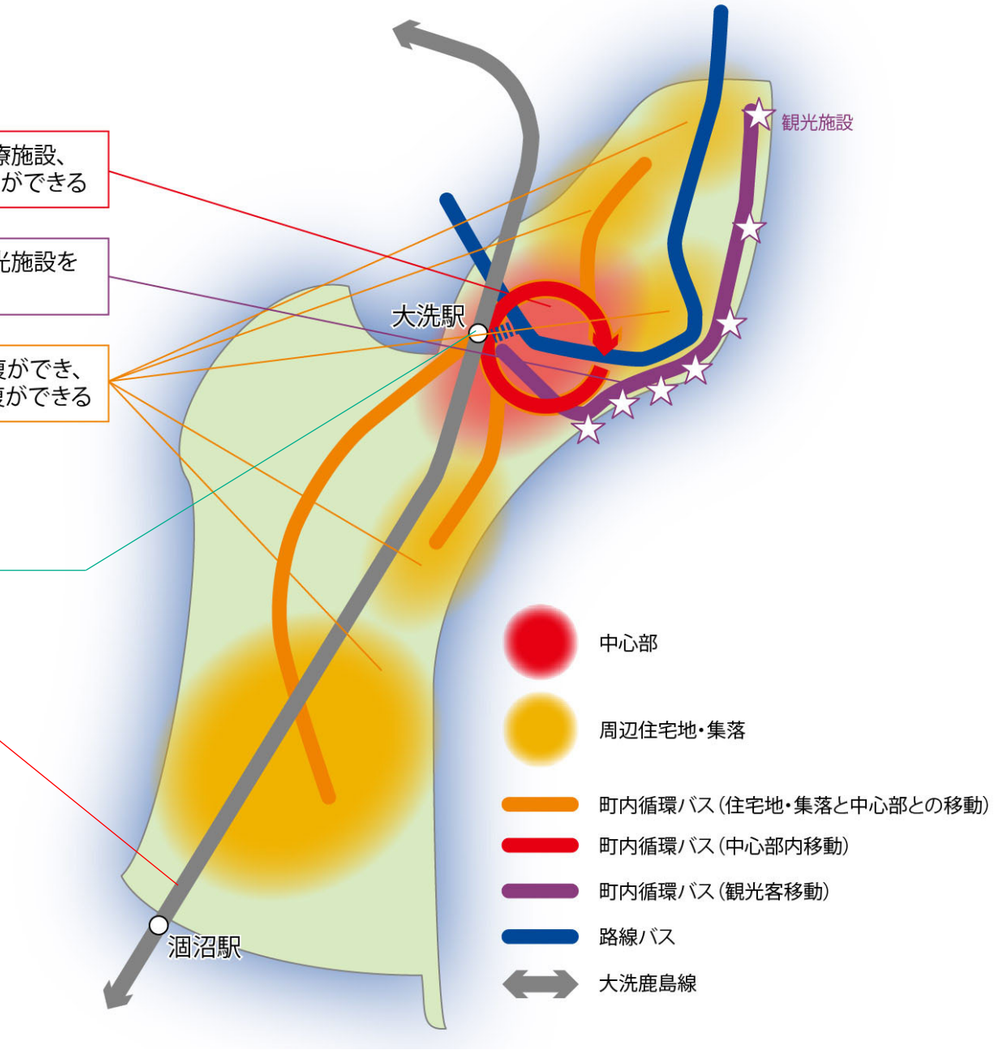
⑩利用促進策の継続的な実施

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、
午後も中心部との往復ができる

日常生活の移動性が確保された公共交通体系



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・観光客双方向けの公共交通施策

３．公共交通施策

（１）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	大洗町と交通事業者は、町民アンケート調査の結果や町民の生活圏を考慮し、ニーズに即して、公共交通ネットワークとなるよう町内循環バスの再編と利用増進に取り組みます。 また、町は交通事業者と連携し、環境にやさしく、誰もが乗車しやすい車両の導入などを検討し、町民が利用したくなる公共交通体系を目指します。
実施主体	大洗町　交通事業者
スケジュール	2024 年度～2025 年度　事業計画、再編 2026 年度　新たなルートによる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、町内循環バスと路線が重複する区間もあることから、それぞれの役割分担、連携を図りながら、大洗駅への乗り入れ等、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	2024 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	大洗駅並びに鹿島臨海鉄道大洗鹿島線は、公共交通のなかでも最も利用者が多く、「地域の足」として重要な役割を果たしています。 このため、町民アンケートにおける要望を踏まえ、交通事業者と調整しながら、改善できることを提案していきます。 また、持続可能な運行を確保するため必要な運賃の見直しの協議などにも取り組んでいきます。
実施主体	交通事業者
スケジュール	2024 年度以降　協議

④新たな交通サービスの提供

施策内容	従来の公共交通サービスに加え、地域のさまざまな移動ニーズにきめ細かく対応するためには、地域の輸送資源を総動員し、持続可能なサービスの確保を図る必要があります。 例えば、タクシーを活用した新たなサービス等を導入するなど、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	2024 年度　事業計画、新たな交通サービスの提供

（２）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	観光客アンケートを踏まえ、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、また町内循環バスに乗車すること自体が観光の楽しみの１つになるように、再編します。 あわせて、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	2024 年度～2025 年度　事業計画、再編 2026 年度　新たなルートによる町内循環バスの運行

（３）町民・観光客双方向けの公共交通施策

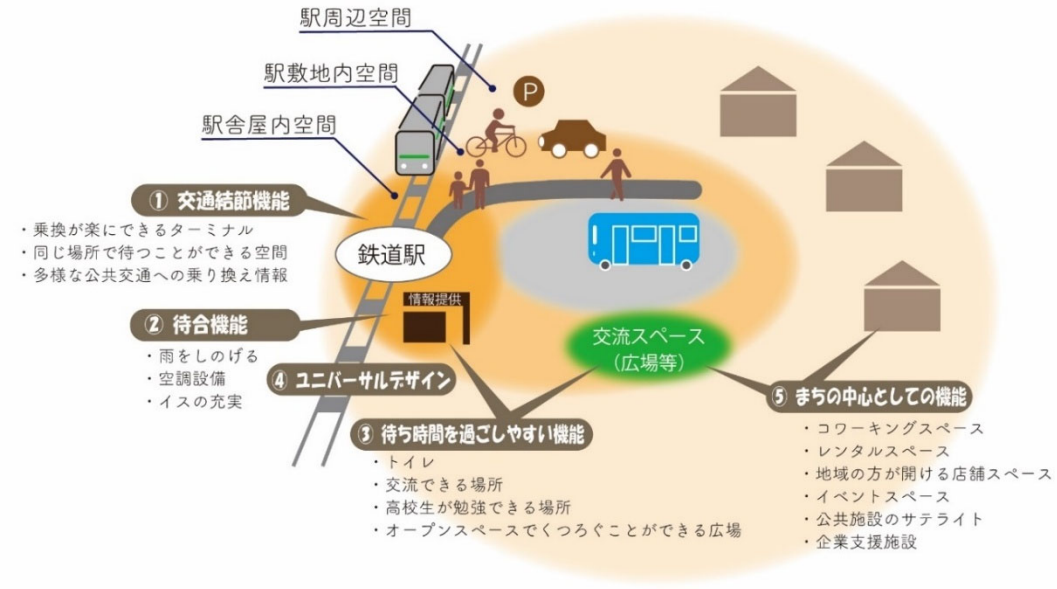
⑥自動運転等の新技術による公共交通の機能向上

施策内容	近年、我が国では、自動運転バスをはじめとする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（自動車の相乗りの需要をマッチングさせるサービス）の導入の検討も始まっています。 こうした新技術の導入や新制度の活用について、さまざまな利用形態における大洗町での有効性を検証し、具体化をしていきます。 また、電気自動車や電気バスが普及しつつあることから、環境負荷の小さい車両の活用を検討し、町民が利用したくなる、観光が楽しくなる公共交通を目指します。
実施主体	大洗町地域公共交通会議
スケジュール	2024 年度以降　調査・研究

⑦大洗駅の交通結節機能の強化

施策内容	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。 待ち時間を含め、乗り換えを快適にするため、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するとともに、さらに必要な事項を整理していきます。
実施主体	大洗町　交通事業者　大洗観光協会
スケジュール	2024 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	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ることから、町は、交通事業者と協力し待合環境の改善等を進めるとともに、最寄りの停留所が設けられている事業者や医療機関等とも連携して待合環境の改善策について検討します。 　また、2020 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きており、2023 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。
実施主体	大洗町　交通事業者
スケジュール	2024 年度以降　協議

＜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	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し、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す取り組みを進めていきます。 あわせて、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にも取り組みます。 こうした取り組みは、大洗町地域公共交通会議及び交通事業者が主体となり、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。
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	2024 年度　事業計画 2025 年度以降　実施

⑩利用促進策の継続的な実施

施策内容	大洗町地域公共交通会議及び交通事業者が主体となり、公共交通の実態を知ってもらう取り組みや公共交通の利用促進策を具体化し、継続して実施することで、公共交通に乗ること自体が外出の一部となり、外出の楽しさを感じてもらえるように意識を醸成します。
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	2024 年度　事業計画 2025 年度以降　実施

第６章　計画の推進方策

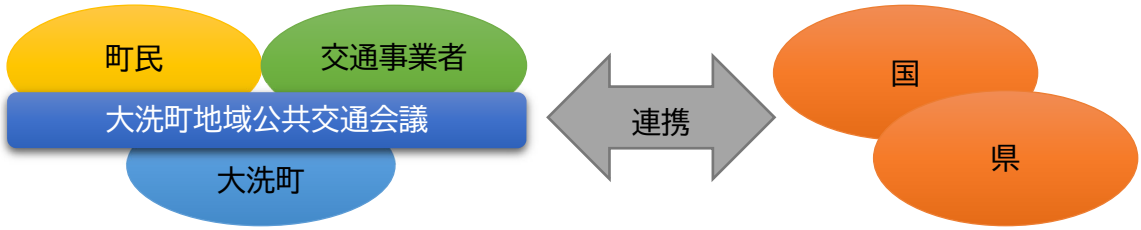
１．推進体制

利用者である町民等や、交通事業者などの関係機関が本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。そのため、大洗町及び大洗町地域公共交通会議が中心になって本計画の周知を進めます。

また、本計画に基づく公共交通施策は、まちづくりの一環として町民、交通事業者、大洗町及び大洗町地域公共交通会議等の関係機関が連携・協力して進めます。

さらに、国や県等との関係機関との連携・協力を図りながら本計画を推進することとします。

＜推進体制＞



２．大洗町地域公共交通会議の役割

大洗町地域公共交通会議は、地域公共交通計画の検討・協議に加えて計画策定後の施策の実施状況・達成状況の評価の実施主体としての役割を担うものです。

また、交通事業者など関係機関の連携・調整を行う機関として機能します。

さらには、情報提供や利用促進等に係る施策の実施主体として機能します。

３．計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況は、毎年度、大洗町地域公共交通会議で公共交通施策の実施状況を検証します。あわせて、数値目標の達成状況を確認し、目標年次の達成の見通しを検証します。

計画期間の最終年度である 2028年度においては、計画目標（数値目標）の達成状況の評価と要因分析を行い、施策や目標を見直し、本計画の更新を行うこととします。

４．公共交通の運行に伴う補助事業の活用

公共交通施策(1)①町民の生活に資する町内循環バスの再編、及び、(2)⑤観光客の利便性に資する町内循環バスの再編に基づき、令和8年 10 月より以下のとおり町内循環バスの再編を実施します。

町内循環バスの再編等、地域公共交通施策の実施にあたっては、大洗町の予算と合わせて、地域公共交通確保維持事業を始めとする国や県の補助金を活用しながら、効果的な施策実施を行っていきます。

＜補助系統に係る事業及び実施主体の概要＞

		路線・系統	ルート	事業区分	運行態様	事業主体	補助事業の活用
路線バス		５０系統路線バス	茨大前営業所～アクアワールド・大洗～那珂湊駅	４条乗合	路線定期運行	茨城交通㈱	幹線補助
		大洗高校前～那珂湊駅路線バス	大洗高校前～大貫上宿～大洗駅～那珂湊駅				なし
		大洗高校前～那珂湊駅路線バス	大洗高校前～大洗駅～那珂湊駅				
町内循環バス		祝町ルート	祝町～五反田～大洗駅	４条乗合	路線定期運行	大洗町（運行は茨城交通㈱に委託）	フィーダー補助・車両購入費補助
		磯浜ルート	大洗駅～TAIRAYA 前～セイミヤ前～大洗町役場～東光台～五反田～大洗駅				
		磯浜ルート	大洗駅～TAIRAYA 前～大洗町役場～東光台～五反田～大洗駅				
		観光ルート	大洗駅～アクアワールド・大洗～大洗駅				
		大貫ルート	大洗駅～TAIRAYA 前～セイミヤ前～大貫上宿～前原山～セイミヤ前～TAIRAYA 前～大洗駅				
		大洗南小学校ルート	大洗駅～大洗南小中前～大洗駅				なし
		大貫・神山・成田ルート	大洗変電所前～涸沼駅～矢場～大洗南小中前～TAIRAYA 前～大洗駅				
		大貫・神山・成田ルート	大洗駅～TAIRAYA 前～大洗変電所前～涸沼駅～矢場～大洗南小中前～TAIRAYA 前～大洗駅				
		大貫・神山・成田ルート	大洗南小中前～矢場～涸沼駅～大洗変電所前～TAIRAYA 前～大洗駅				

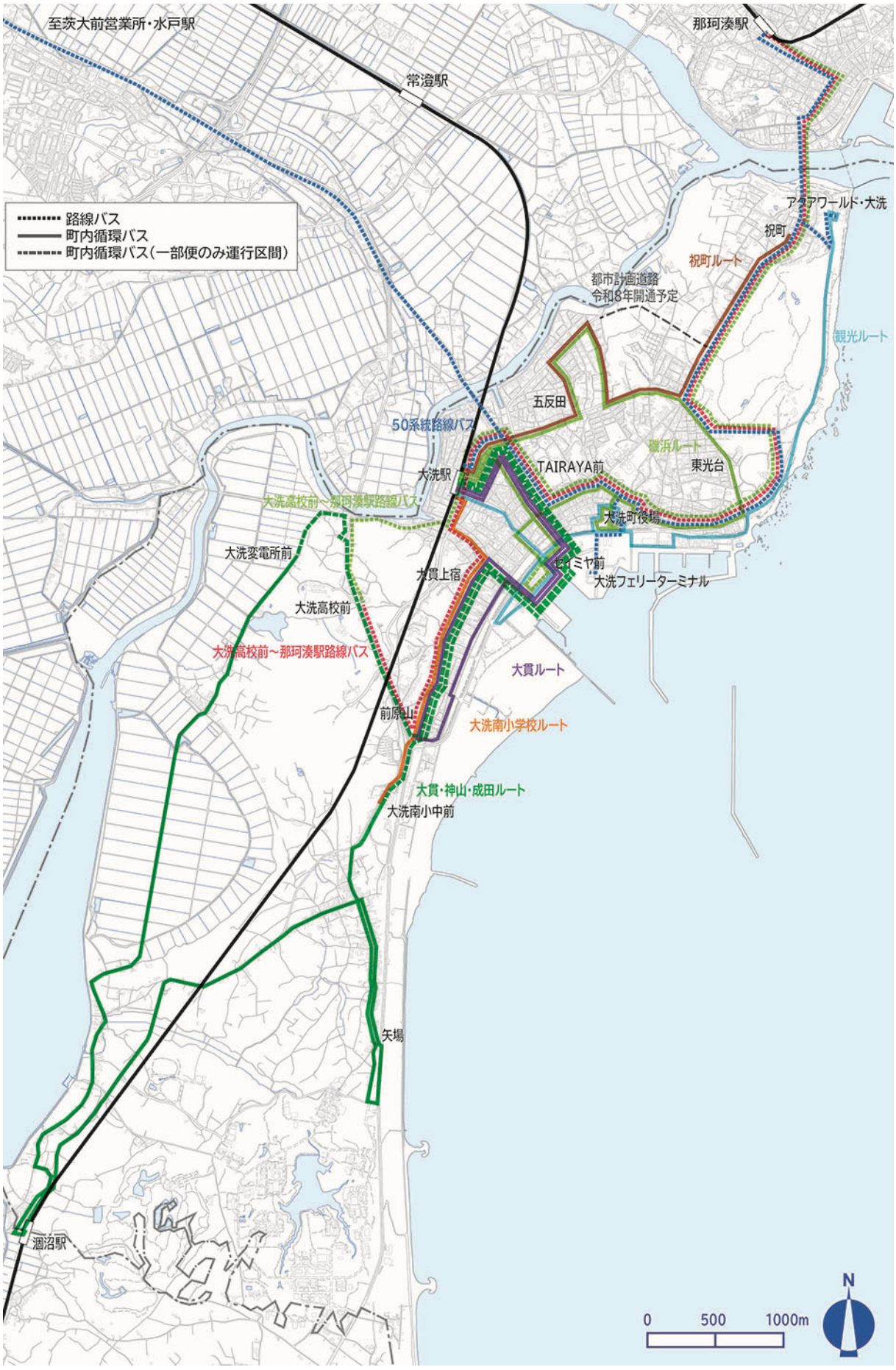
下表に記載する各路線については、目的に記載のとおり、地域住民の日常生活に必要なバス路線の存続が危機に瀕している地域において、自家用車を自らが運転できない移動制約者等の交通手段を確保するために維持確保が必要な路線です。しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業による補助制度を活用し、運行を確保･維持する必要があります。

＜地域公共交通確保維持事業［地域間幹線系統］の補助を受ける路線＞

	路線・系統	ルート	主な利用目的及び補助の必要性	確保・維持策
	５０系統路線バス	茨大前営業所～アクアワールド・大洗～那珂湊駅	沿線市町（ひたちなか市、大洗町、水戸市）の水戸市内への通勤・通学、買い物、通院等の移動手段として必要である。	引き続き、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、水戸市、ひたちなか市と連携しながら、市内交通との連絡、利用環境整備、利用促進に取り組み、持続可能な運行を目指す。

＜地域公共交通確保維持事業［地域内フィーダー系統・車両購入費補助］の補助を受ける路線＞

	路線・系統	ルート	主な利用目的及び補助の必要性	確保・維持策
	祝町ルート	祝町～五反田～大洗駅	町内での町民の通勤・通学、買い物、通院等の移動手段として必要である。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助・車両購入費補助）を活用し、鉄道や路線バスとの接続、利用環境整備、利用促進に取り組み、持続可能な運行を目指す。
	磯浜ルート	大洗駅～TAIRAYA 前～セイミヤ前～大洗町役場～東光台～五反田～大洗駅	町内での町民の通勤・通学、買い物、通院、公共施設利用等の移動手段として必要である。	
	磯浜ルート	大洗駅～TAIRAYA 前～大洗町役場～東光台～五反田～大洗駅		
	観光ルート	大洗駅～アクアワールド・大洗～大洗駅	沿線町民の移動手段を維持するために収入が見込める観光施設を含んだルート設定にしており、町内での観光客の大洗駅、観光施設等の観光周遊利用、及び町民の買い物、通院、公共施設利用等の移動手段として必要である。	
	大貫ルート	大洗駅～TAIRAYA 前～セイミヤ前～大貫上宿～前原山～セイミヤ前～TAIRAYA 前～大洗駅	町内での町民の通勤・通学、買い物、通院、公共施設利用等の移動手段として必要である。	


至茨大前営業所・水戸駅
常澄駅
那珂湊駅
路線バス
町内循環バス
町内循環バス（一部便のみ運行区間）
アクアワールド・大洗
祝町
祝町ルート
都市計画道路
令和8年開通予定
観光ルート
五反田
50系統路線バス
磯浜ルート
TAIRAYA前
東光台
大洗駅
大洗高校前～那珂湊駅路線バス
大洗町役場
大洗変電所前
大貫上宿
セイミヤ前
大洗フェリーターミナル
大洗高校前
大洗高校前～那珂湊駅路線バス
大貫ルート
前原山
大洗南小学校ルート
大貫・神山・成田ルート
大洗南小中前
矢場
涸沼駅
0
500
1000m
N

５．実施工程

公共交通施策は、下表の工程により推進します。

	実施工程（年度）				
	2024 年度（令和６年度）	2025 年度（令和７年度）	2026 年度（令和８年度）	2027 年度（令和９年度）	2028 年度（令和 10 年度）
①町民の生活に資する町内循環バスの再編	事業計画 再編		新たなルートによる町内循環バスの運行		
②路線バスの連携・利便性向上	協議		協議が整い次第運行		
③大洗鹿島線の維持・利便性の向上		定期的に協議			
④新たな交通サービスの提供	事業計画	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	事業計画 再編		新たなルートによる町内循環バスの運行		
⑥自動運転等の新技術による公共交通の機能向上	継続的に調査・研究（他地域の導入事例等を調査）				
⑦大洗駅の交通結節機能の強化	定期的に協議（交通機関間の連携を確認）				
⑧バス停の改善		継続的に協議（順次、改善）			
⑨公共交通の情報案内	事業計画	実施			
⑩利用促進策の継続的な実施	事業計画	実施			

６．アクションプログラム

公共交通施策は多岐にわたり、財源の確保や関係機関との調整が必要な施策もあることから、併行して全てを進めることは困難です。

より効果が高く、導入の準備が整った施策より、優先順位をつけ、以下に示すような戦略をもって、取り組んでいくこととします。

（１）社会実験による検証

運行に関わる施策を実施する際には、一定の社会実験期間を設けて、検証や試行を繰り返し、より効果が得られる状況で、本格導入ができるように進めます。

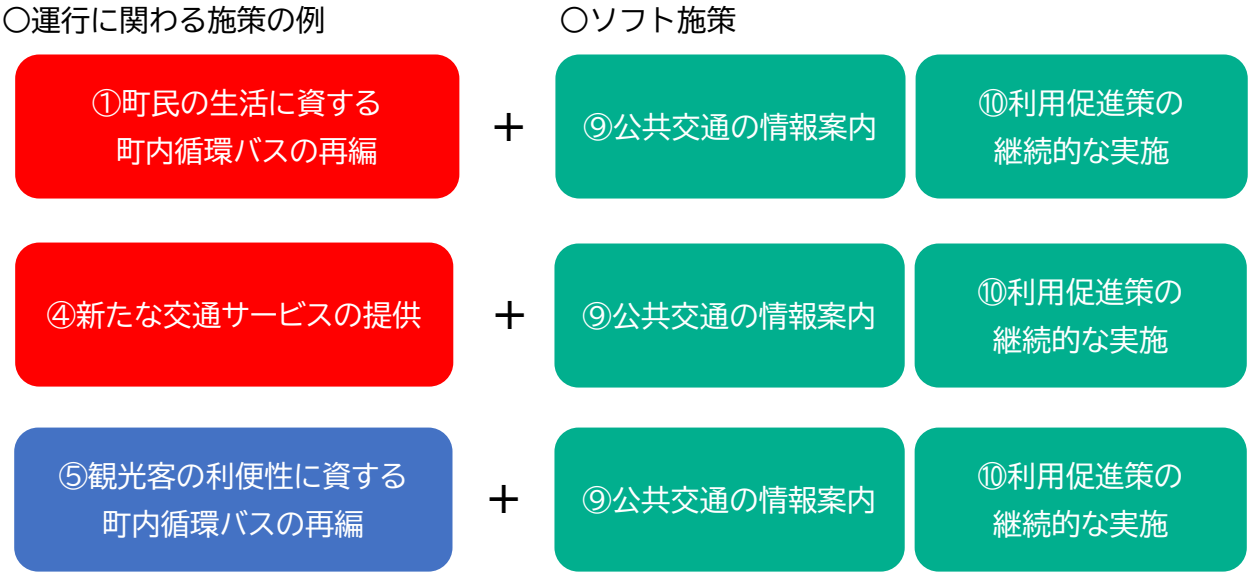
社会実験に際しては、評価基準を設けて、検証・判断を行いながら、本格導入の事業計画を作成していくこととします。

（２）施策のパッケージ化

個々の施策を進めるという視点よりも、公共交通の運行に関わる施策と、情報提供や利用促進に関わるソフト施策を組み合わせることにより、より高い効果が得られると考えます。

運行に関わる施策を実施する際には、情報提供とターゲットを絞った利用促進策を実施し、理解を得て、運行を開始することとします。

＜運行に関わる施策とソフト施策のパッケージ化のイメージ＞



参考資料

1．策定経緯

本計画は、以下のような経緯で、策定及び改定しました。

年	月	内容
2022 年 （令和4年）	11 月	令和4年度第 1 回地域公共交通会議 ・地域公共交通計画策定に向けた基礎調査の実施について
2023 年 （令和5年）	1 月	令和4年度第 2 回地域公共交通会議 ・地域公共交通計画策定に向けた基礎調査の経過について
	2月	公共交通利用者ヒアリング調査実施
	3月	令和4年度第3回地域公共交通会議 ・地域公共交通計画策定に向けた基礎調査結果の報告 ・地域公共交通計画の策定スケジュールについて
	6月	令和5年度第1回地域公共交通会議 ・地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の実施について
	7月	町民アンケート調査・観光客アンケート調査実施
	12月	令和5年度第2回地域公共交通会議 ・アンケート調査結果の報告 ・計画の基本的な方針・施策及び目標（案）について
2024 年 （令和6年）	1月	令和5年度第3回地域公共交通会議 ・地域公共交通計画素案の審議
	2月	パブリック・コメント実施
	3月	令和5年度第4回地域公共交通会議 ・パブリック・コメントの結果報告及び地域公共交通計画最終案の審議 大洗町地域公共交通計画策定
2026 年 （令和8年）	3月	令和7年度第1回地域公共交通会議 ・大洗町地域公共交通計画の改定案について
	4月	パブリック・コメント実施
	5月	令和8年度第1回地域公共交通会議 ・大洗町地域公共交通計画の改定について
	6月	令和8年度第2回地域公共交通会議 ・大洗町地域公共交通計画の改定について（修正） 大洗町地域公共交通計画改定

2．策定体制

本計画は大洗町地域公共交通会議での協議を経て、策定しました。

＜大洗町地域公共交通会議委員＞　　令和4年度

区分	所属	役職	氏名
大洗町副町長	大洗町	副町長	関　清一
町民又は利用者の代表	大洗町議会	議長	飯田　英樹
	大洗町商工会	会長	山戸　章弘
	(一社)大洗観光協会	会長	大里　明
	(福)大洗町社会福祉協議会	会長	國井　豊
学識経験者	茨城大学	教授	山田　稔
一般乗合旅客自動車運送事業者	茨城交通(株)	執行役員・水戸オフィス運輸部長	飛田　潔
一般乗用旅客自動車運送事業者	(株)ひまわり交通	代表取締役社長	吉川　勝弘
	(株)グリーン交通なか常陽	代表取締役社長	松金　律子
鉄道事業者	鹿島臨海鉄道(株)	代表取締役副社長	栗田　茂樹
(一社)茨城県バス協会	(一社)茨城県バス協会	専務理事	澤畠　政志
(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会	(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	服部　透
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者	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
		首席運輸企画専門官(輸送担当)	仲野　俊二
茨城県政策企画部交通政策課長又はその指名する者	茨城県政策企画部交通政策課	課長	寺田　明弘
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	茨城交通労働組合	執行委員長	菅原　康弘
町長の指名する町職員	大洗町福祉課	課長	小林　美弥
	大洗町生活環境課	課長	大川　文男
	大洗町都市建設課	課長	岡村　正巳
	大洗町商工観光課	課長	長谷川　満
	大洗町学校教育課	教育次長兼課長	高柳　成人
道路管理者又はその指名する者	茨城県水戸土木事務所	水戸土木事務所次長兼道路整備第一課長	磯野　健寿
茨城県水戸警察署長又はその指名する者	茨城県水戸警察署	水戸交通官兼交通第一課長	石井　仁志
その他の交通会議が必要と認める者	商船三井フェリー(株)	大洗支店長兼港務監督	中島　雅彦

＜大洗町地域公共交通会議委員＞　　令和5年度

区分	所属	役職	氏名
大洗町副町長	大洗町	副町長	関　清一
町民又は利用者の代表	大洗町議会	議長	飯田　英樹
	大洗町商工会	会長	山戸　章弘
	(一社)大洗観光協会	会長	大里　明
	(福)大洗町社会福祉協議会	事務局長	小林　健
学識経験者	茨城大学	名誉教授	山田　稔
一般乗合旅客自動車運送事業者	茨城交通(株)	執行役員・水戸オフィス運輸部長	飛田　潔
一般乗用旅客自動車運送事業者	(株)ひまわり交通	代表取締役社長	吉川　勝弘
	(株)グリーン交通なか常陽	代表取締役社長	松金　律子
鉄道事業者	鹿島臨海鉄道(株)	代表取締役副社長	栗田　茂樹
(一社)茨城県バス協会	(一社)茨城県バス協会	専務理事	澤畠　政志
(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会	(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	服部　透
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者	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
		首席運輸企画専門官(輸送担当)	仲野　俊二
茨城県政策企画部交通政策課長又はその指名する者	茨城県政策企画部交通政策課	課長	寺田　明弘
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	茨城交通労働組合	執行委員長	菅原　康弘
町長の指名する町職員	大洗町福祉課	課長	小林　美弥
	大洗町生活環境課	課長	大川　文男
	大洗町都市建設課	課長	岡村　正巳
	大洗町商工観光課	課長	長谷川　満
	大洗町学校教育課	教育次長兼課長	深作　和利
道路管理者又はその指名する者	茨城県水戸土木事務所	水戸土木事務所次長兼道路整備第一課長	見澤　正勝
茨城県水戸警察署長又はその指名する者	茨城県水戸警察署	水戸交通官兼交通第一課長	平根　英一
その他の交通会議が必要と認める者	(株)商船三井さんふらわあ	大洗支店長兼港務監督	中島　雅彦

3．規約

大洗町地域公共交通会議規約

令和3年12月14日制定

（目的）

第１条　大洗町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図るため、必要となる事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「計画」という。）の作成及び実施に関する協議を行うために設置する。

（事務所）

第２条　交通会議は、事務所を茨城県東茨城郡大洗町磯浜町 6881 番地の 275　大洗町役場内に置く。

（事業）

第３条　交通会議は、第１条の目的を達成するため、次の事業を実施する。

(1)地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項

(2)町運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項

(3)計画の作成及び変更に関する事項

(4)計画の実施に関する事項

(5)計画に位置付けられた事業の実施に関する事項

(6)交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(7)前各号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要な事項

（組織）

第４条　交通会議は、会長1名、副会長1名、監事2名及び委員をもって組織する。

（会長及び副会長）

第５条　会長及び副会長は、委員の互選によりこれを定める。

2　会長は、交通会議を代表し、その会務を総理する。

3　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

（交通会議の構成員）

第６条　交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから町長が委嘱し、又は任命する。

(1)大洗町副町長

(2)町民又は利用者の代表

(3)学識経験者

(4)一般乗合旅客自動車運送事業者

(5)一般乗用旅客自動車運送事業者

(6)鉄道事業者

(7)一般社団法人茨城県バス協会

(8)一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会

(9)国土交通省関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者
(10)茨城県政策企画部交通政策課長又はその指名する者
(11)一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
(12)町長の指名する町職員
(13)道路管理者又はその指名する者
(14)茨城県水戸警察署長又はその指名する者
(15)その他の交通会議が必要と認める者
2 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、特定の職により委嘱又は任命された委員の任期は、当該職にある期間とする。
3 前項の規定にかかわらず、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。
(会議)
第7条 交通会議の会議(以下「会議」という。)は、必要に応じて会長が招集し、議長となる。
2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
3 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を求めることができる。
5 会議は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。
6 前5項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。
(書面による決議)
第8条 会長は、会議が次のいずれかに該当するときは、書面により委員の可決を求め、その結果をもって会議の議決に代えることができる。
(1)会議において事前に委員から書面による決議の了承を受けているとき。
(2)緊急の決議を要し、かつ、会議の招集又は成立が困難なとき。
(3)前2号に掲げるもののほか会長が軽微な事案と認めるとき。
2 書面による決議は、委員の過半数からの書面による回答をもって成立するものとする。
3 書面による決議は、前項の規定による書面により回答した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
4 会長は、書面による決議を行った場合は、その結果を書面により速やかに委員に報告するものとする。
(協議結果の尊重義務)
第9条 交通会議で協議が整った事項については、交通会議の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。
(守秘義務)
第10条 委員は、職務上知り得た秘密をほかに漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。
(幹事会)

第 11 条　交通会議に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ交通会議に幹事会を置くことができる。
2　幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。
（分科会）
第 12 条　第 3 条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ交通会議に分科会を置くことができる。
2　分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。
（事務局）
第 13 条　交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。
2　事務局は、大洗町まちづくり推進課に置く。
3　事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
4　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。
（経費の負担）
第 14 条　交通会議の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。
（監査）
第 15 条　交通会議に監事を2名置く。
2　交通会議の出納監査は、委員の互選により定めた委嘱する監事によって行う。
3　監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。
（財務に関する事項）
第 16 条　交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。
（交通会議が解散した場合の措置）
第 17 条　交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。
（委任）
第 18 条　この規約に定めるもののほか、交通会議の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。
附　則
1　この規約は、令和3年12月14日から施行する。