

大子町地域公共交通計画

大子町

令和5年3月

目 次

第1章 計画の概要.....	1
1.1 計画策定の背景及び目的.....	1
1.2 計画の位置付け.....	2
1.3 計画の対象.....	3
1.4 計画の期間.....	3
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題.....	4
2.1 地域の特性.....	4
2.1.1 人口動態.....	4
2.1.2 人の動き.....	7
2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況.....	9
2.1.4 自動車保有状況.....	15
2.1.5 高齢者の自動車運転.....	16
2.1.6 観光来訪者.....	16
2.2 地域公共交通の現状.....	17
2.2.1 既存の地域公共交通網.....	17
2.2.2 地域公共交通の状況.....	19
2.2.3 地域公共交通の運営状況.....	35
2.3 町民アンケート調査.....	36
2.3.1 町民アンケートの実施概要.....	36
2.3.2 主な調査結果.....	37
2.4 公共交通を取り巻く現状・課題の整理.....	54
第3章 計画の基本方針と目標.....	55
3.1 計画の基本方針等.....	55
3.1.1 基本方針と計画目標.....	55
3.1.2 各公共交通の基本的な考え方とそれぞれの役割.....	57
3.1.3 既存公共交通の機能.....	58
3.1.4 町民、交通事業者、行政の役割.....	60
3.2 基本方針・目標・目標達成に向けた施策・事業の一覧.....	61
第4章 目標達成に向けた施策.....	62
4.1 施策・事業の実施内容.....	62
第5章 目標の評価指標と計画の進行管理.....	72
5.1 目標の評価指標.....	72
5.2 計画の推進.....	74
5.2.1 推進・管理体制.....	74
5.2.2 進行管理.....	74
5.2.3 多様な関係者との連携・協働.....	74

資料編.....	75
1. 大子町地域公共交通会議設置要綱.....	76
2. 大子町地域公共交通アドバイザー設置要綱.....	79
3. 大子町地域公共交通会議委員名簿.....	80

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景及び目的

急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や移動手段に関する国民の選好の多様化等の社会経済情勢の変化に伴い、地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にあります。また、近年、地域公共交通を担う運転者不足が深刻化していることや、高齢運転者による交通事故の社会問題化に伴い、高齢者の運転免許証の自主返納が進んでいるため、安心して運転免許証を自主返納できるよう、高齢者が利用しやすい地域旅客運送サービスを確保する必要があることなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっています。

こうした地域公共交通に対する社会的要請に的確に答えるため、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、路線、ダイヤ及び運賃の見直しや、新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員しながら、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、施行されました。

本町の公共交通は、常陸大子駅周辺を中心として、JR水郡線が南北に運行しているほか、各地域に向けて放射状に、路線バス、町民無料バス（みどり号）、A1乗合タクシーが運行されています。

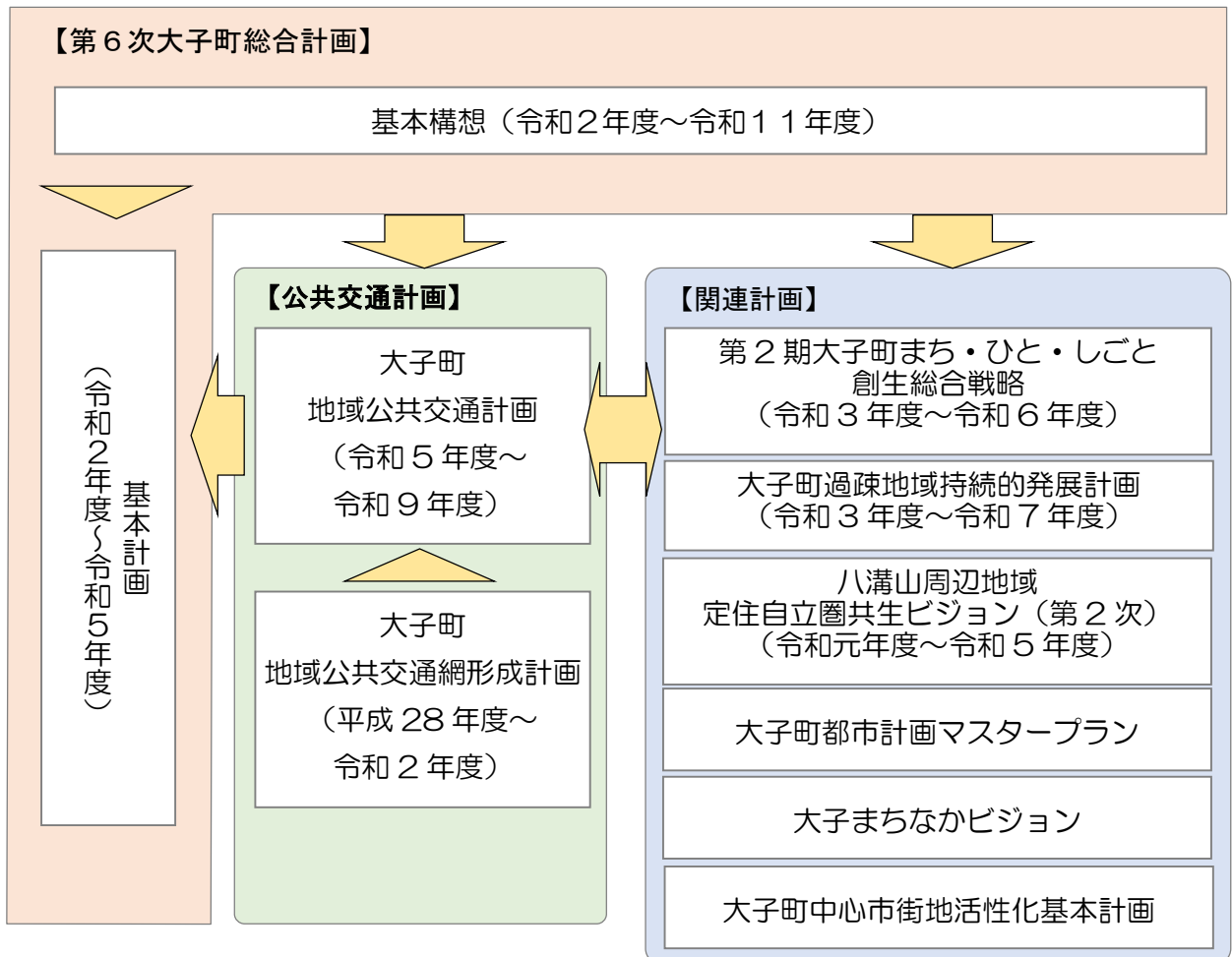
これに加えて、東京都へのアクセス手段である高速バスや施設等による送迎事業、スクールバスが運行しているほか、タクシー利用助成事業を実施しています。

地域におけるこうした公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者が減少し、交通事業者を取り巻く環境が厳しい状況となり、その維持が大きな課題となっています。また、今後人口減少が見込まれるなど、公共交通を取り巻く環境は大きく変化してきており、医療・福祉・商業などの都市機能を有するエリアと、郊外部の居住エリアを公共交通でつなぐことにより、まちづくりと連携した快適な町民生活を維持する必要があります。

こうした状況を踏まえ、町行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本町にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、公共交通政策のマスタープランとなる「大子町地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「第6次大子町総合計画」や関連計画などとの整合を図るとともに、地域公共交通を取り巻く課題を解決するための、公共交通政策のマスタープランとして策定します。



※令和5年度以降、「立地適正化計画」の策定を予定しています。立地適正化計画策定の際は、地域公共交通計画との整合性を図り、コンパクトプラスネットワークにより、コンパクトなまちづくりを推進します。

1.3 計画の対象

本計画の対象区域は、大子町全域とします。

ただし、大子町と他市町村を結ぶ公共交通として、鉄道、高速バス、路線バスが運行されているため、広域的なネットワークのあり方等も含めて、検討していきます。

また、本計画においては、従来の公共交通サービスに加えて、福祉輸送及びスクールバスなど、地域にある多様な輸送資源の有効活用についても、併せて検討していきます。

1.4 計画の期間

本計画の期間は、「大子町総合計画」の目標年次との整合を図り、令和5年度から令和9年度の5年間とします。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

■本計画と主な関連計画の計画期間

(年度)

年度	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
大子町総合計画 基本計画	令和2年～5年		令和6年～令和9年			
大子町 地域公共交通計画	計画 策定	令和5～令和9年（5年間）				

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

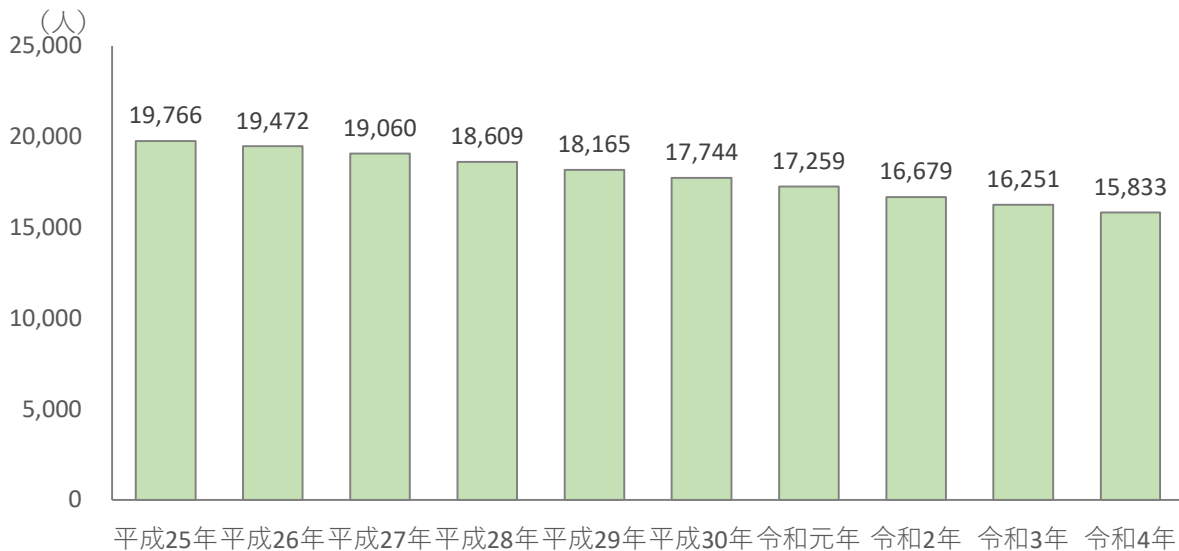
2.1 地域の特性

2.1.1 人口動態

(1) 人口推移

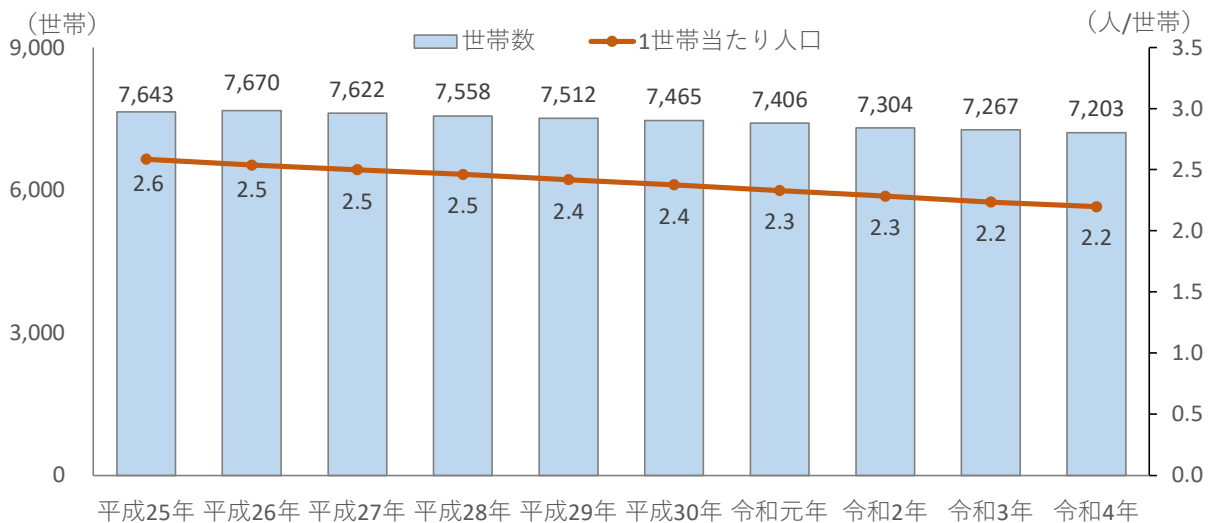
本町の人口は、令和4年4月1日現在で約16,000人、世帯数は約7,200世帯となっています。令和4年の人口は、5年前の平成29年に比べて、約2,300人減少しており、世帯数は平成29年に比べて約300世帯減少しています。令和4年時点の1世帯あたり人口は2.2人となっています。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月末現在）

■世帯数及び1世帯あたり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月末現在）

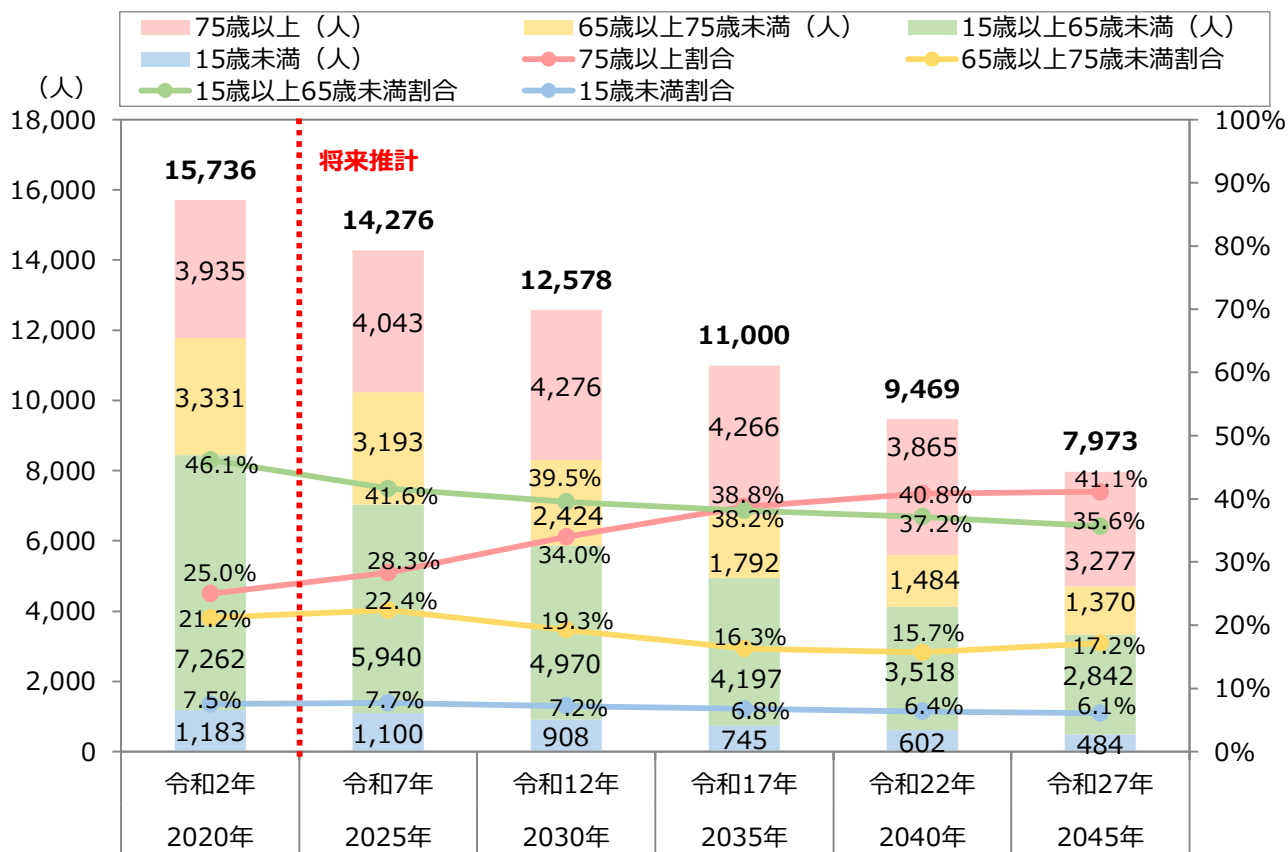
(2) 人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本町の人口は、令和2年の約16,000人から令和27年には約8,000人にまで減少することが見込まれています。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年の7.5%から令和27年には6.1%にまで減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は46.1%から35.6%に減少、65歳以上の老年人口割合は46.2%から58.3%にまで増加する見込みとなっています。

■人口の推計（目標人口）

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満（人）	1,183	1,100	908	745	602	484
15歳以上65歳未満（人）	7,262	5,940	4,970	4,197	3,518	2,842
65歳以上（人）	7,266	7,236	6,700	6,058	5,349	4,647
65歳以上75歳未満（人）	3,331	3,193	2,424	1,792	1,484	1,370
75歳以上（人）	3,935	4,043	4,276	4,266	3,865	3,277
総人口（人）	15,736	14,276	12,578	11,000	9,469	7,973
15歳未満割合	7.5%	7.7%	7.2%	6.8%	6.4%	6.1%
15歳以上65歳未満割合	46.1%	41.6%	39.5%	38.2%	37.2%	35.6%
65歳以上割合	46.2%	50.7%	53.3%	55.1%	56.5%	58.3%
65歳以上75歳未満割合	21.2%	22.4%	19.3%	16.3%	15.7%	17.2%
75歳以上割合	25.0%	28.3%	34.0%	38.8%	40.8%	41.1%

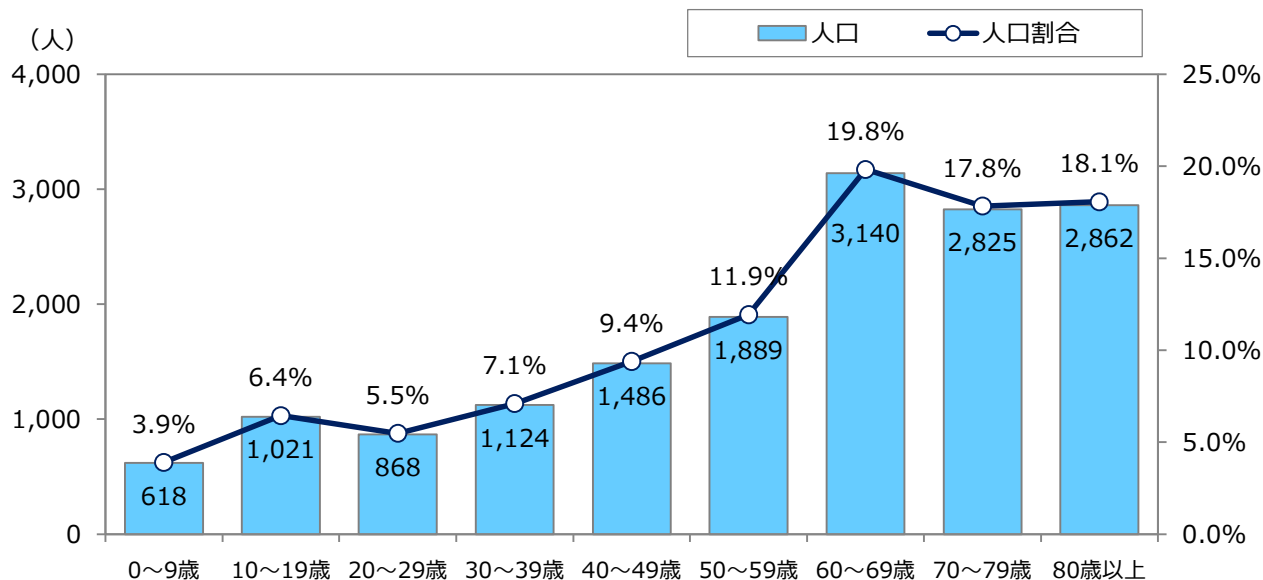


資料：国立社会保障・人口問題研究所

(3) 年齢別人口

令和4年1月末現在の年齢別人口を見ると60歳代が約3,100人、70歳代が約2,800人と多くなっており、60歳以上の人口は、全人口の55.7%となっています。

■年齢別人口

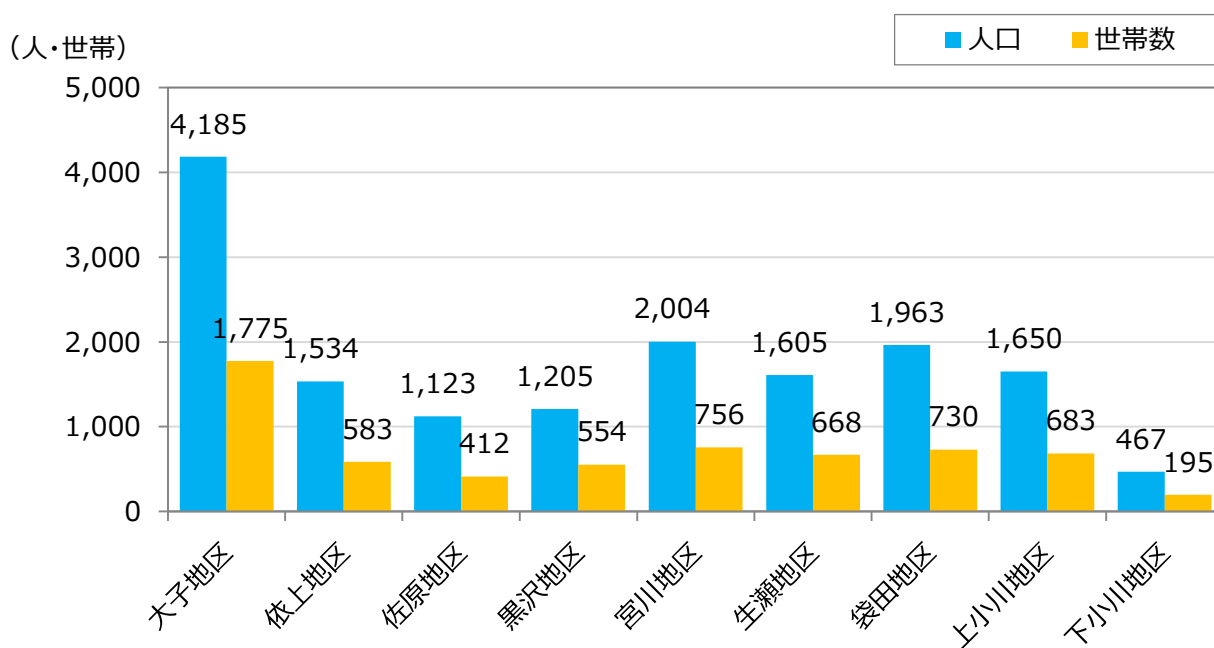


資料：住民基本台帳（令和4年1月末現在）

(4) 地区別人口

令和4年4月1日現在の地区別人口を見ると、大子地区が約4,200人と最も多く、次いで、宮川地区が約2,000人、袋田地区が約1,900人となっています。

■地区別人口



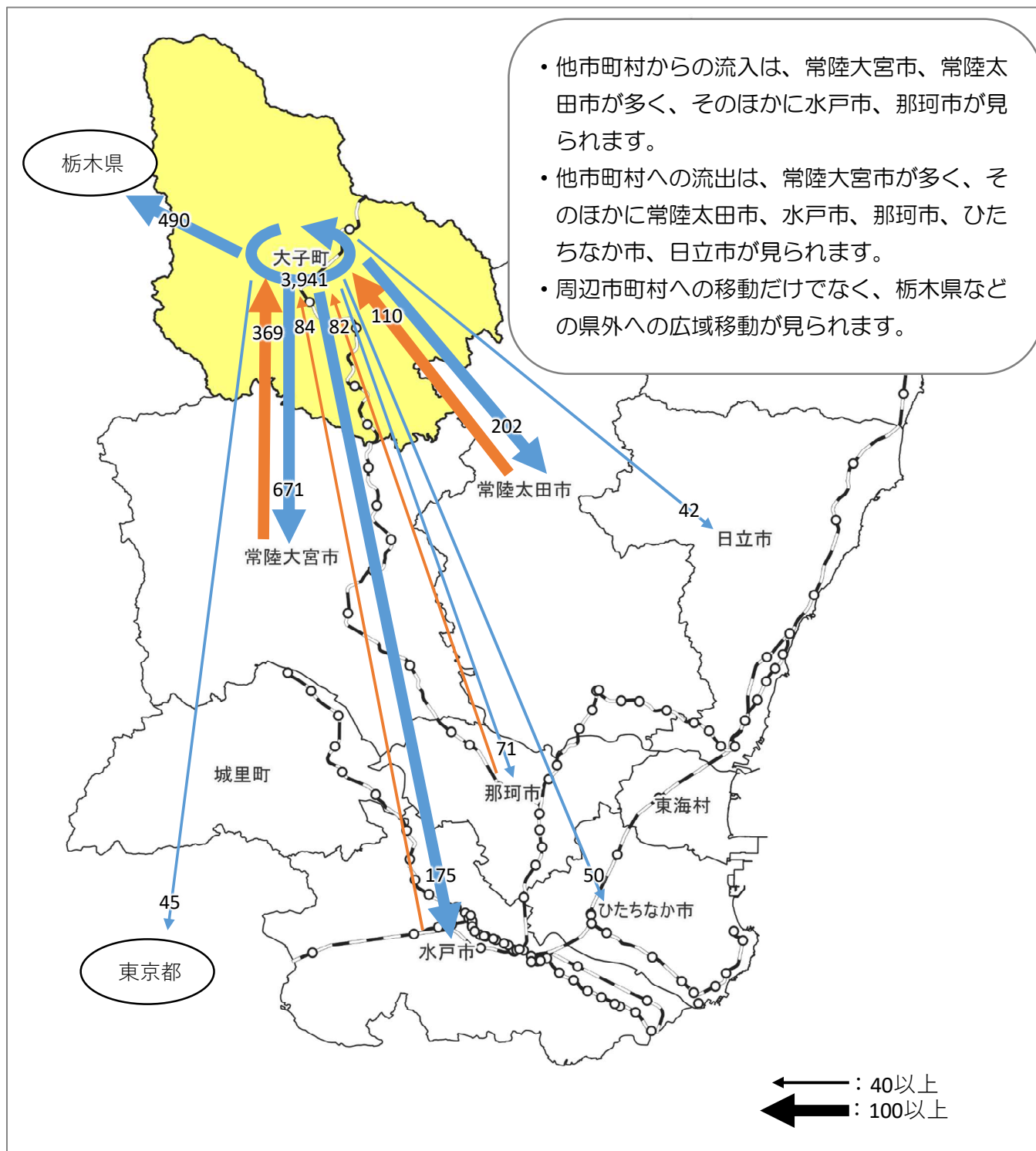
資料：国勢調査（R2年）

2.1.2 人の動き

(1) 通勤目的の人の動き

常陸大宮市、常陸太田市、水戸市などの周辺市との移動が見られます。また、栃木県との広域移動が見られます。

■通勤目的における人の動き

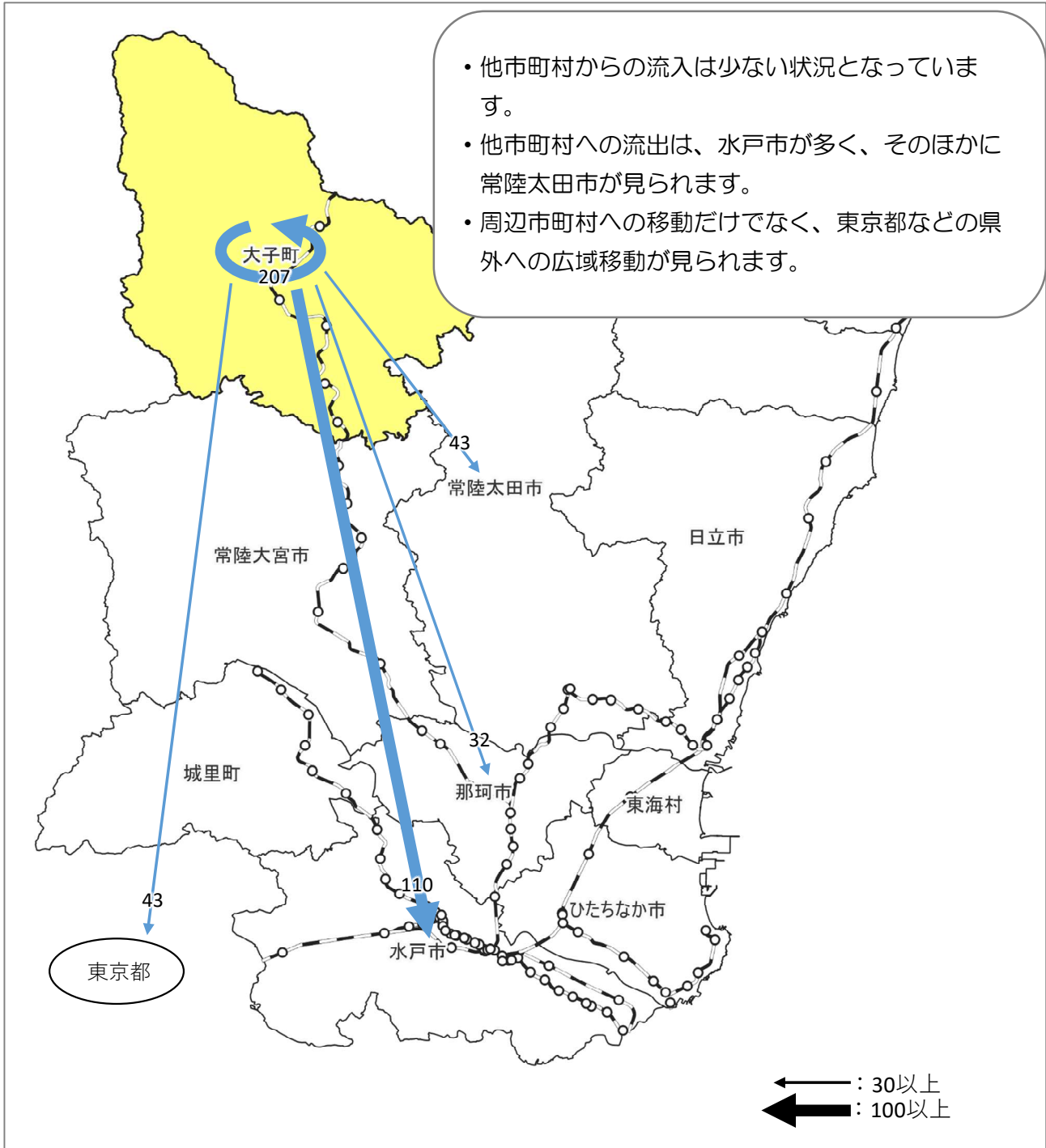


資料：国勢調査（R2年）

(2) 通学目的の人の動き

水戸市、常陸太田市などの周辺市との移動が見られます。

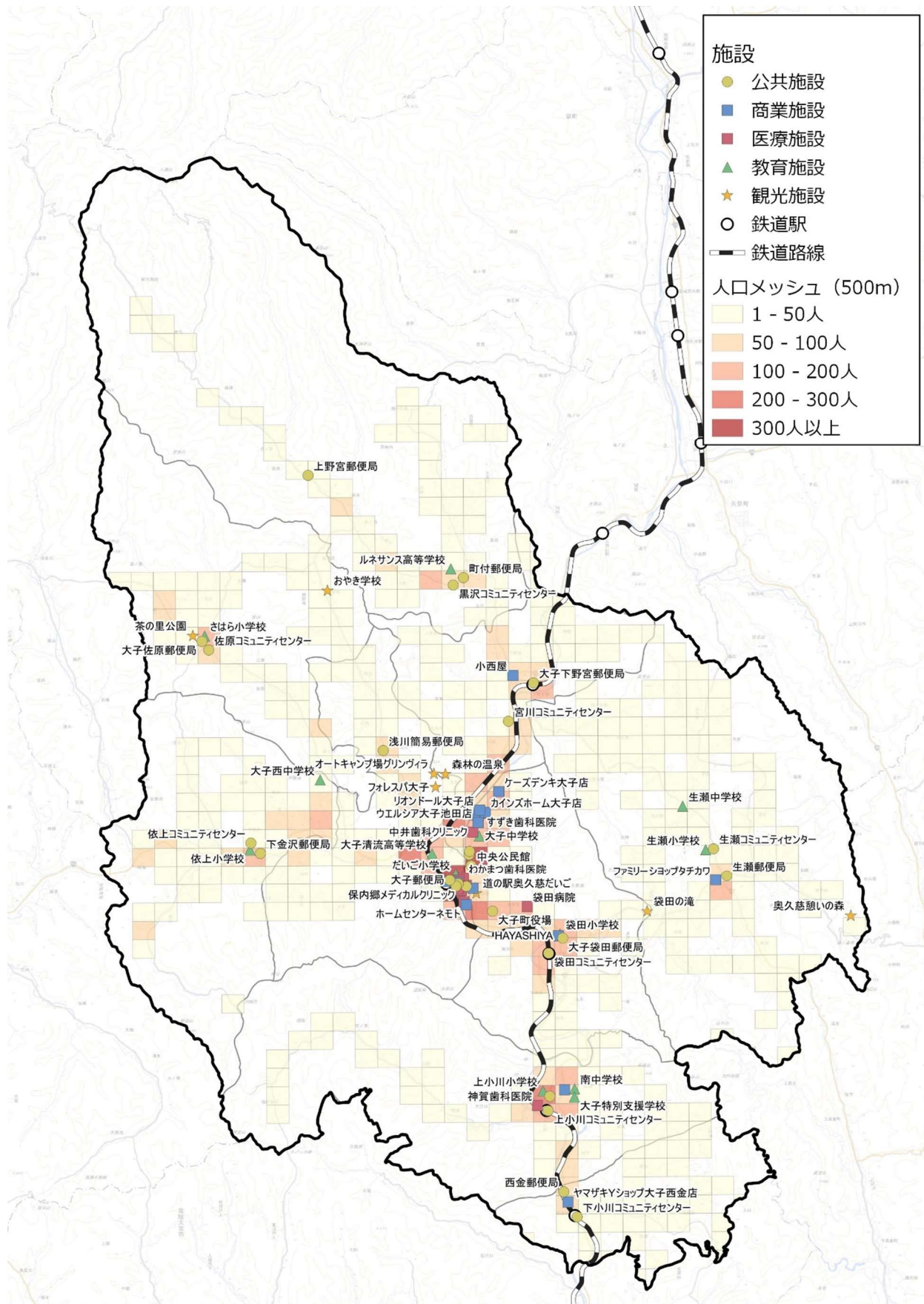
■通学目的における人の動き



資料：国勢調査（R2年）

2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況

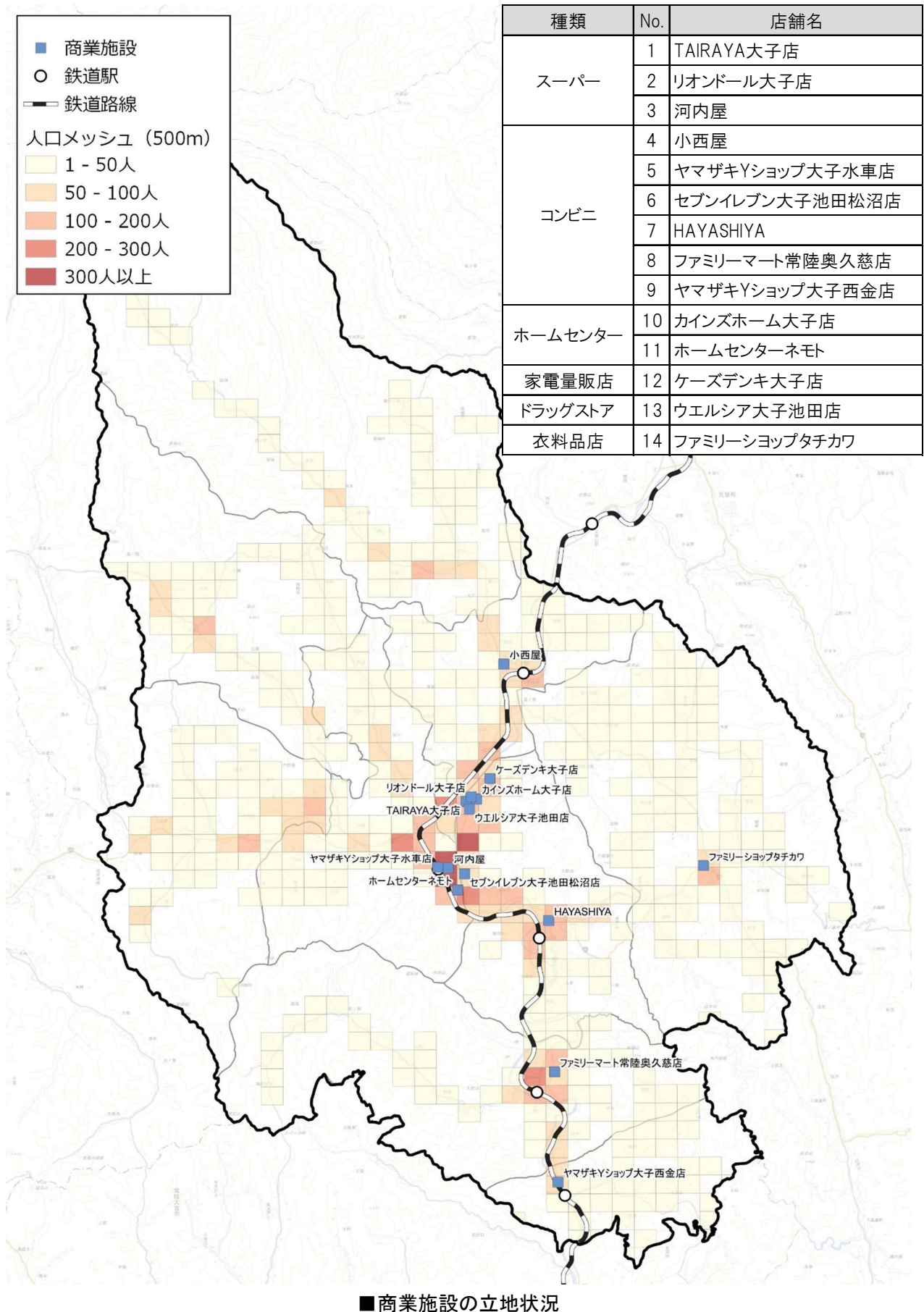
(1) 概観



■施設等の立地状況

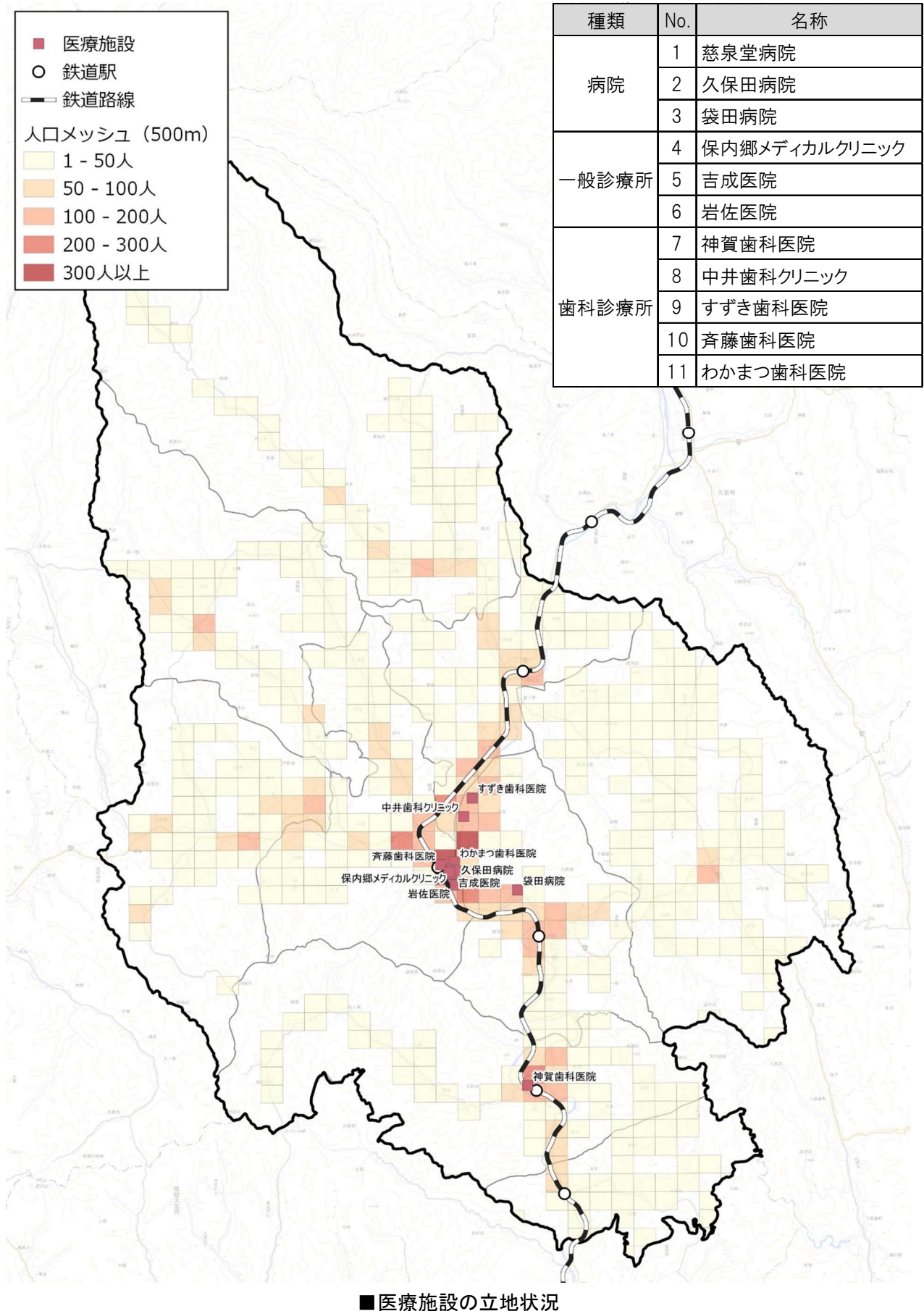
(2) 主な商業施設

商業施設は、大子地区に多く立地しています。



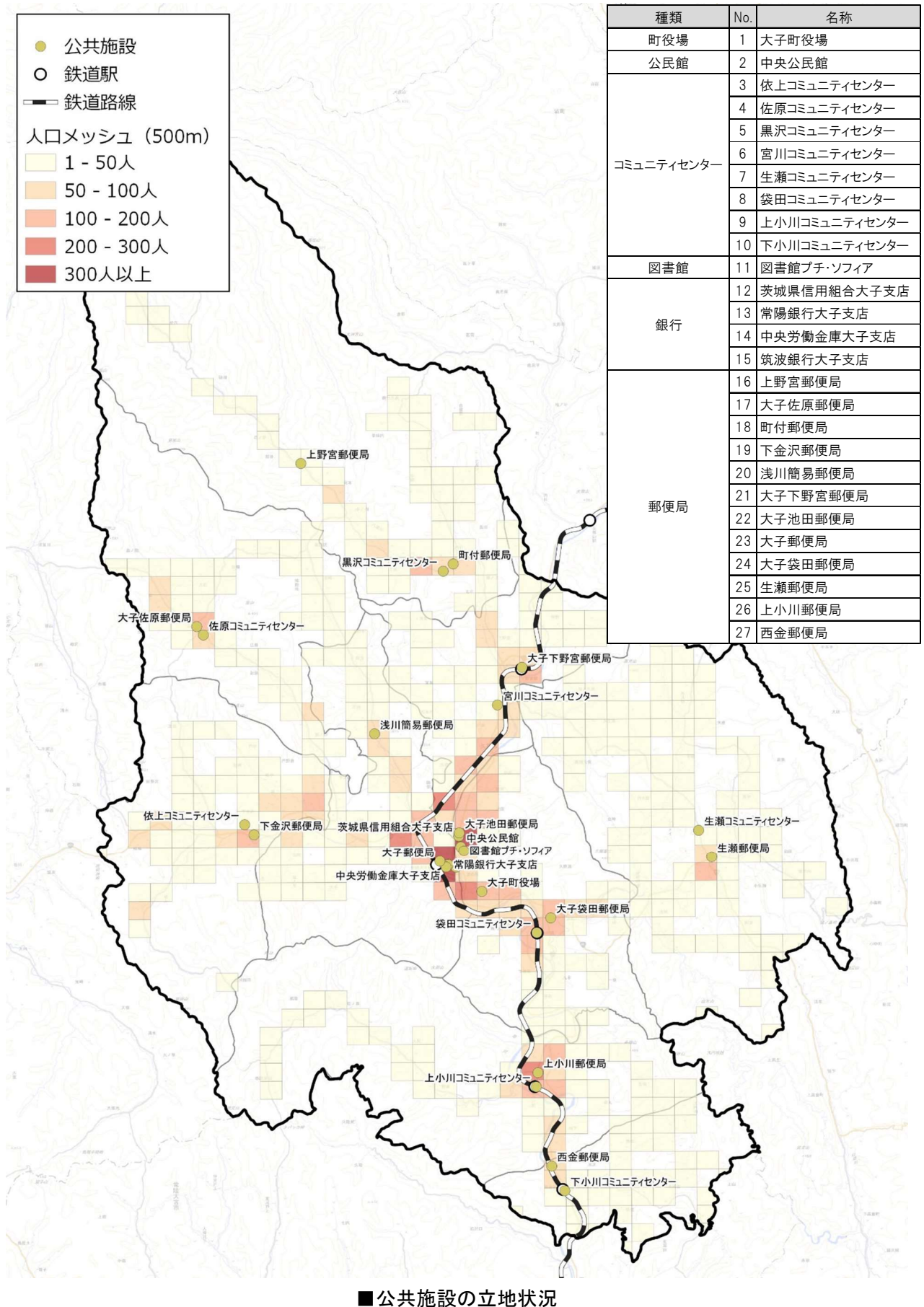
(3) 主な医療施設

医療施設は、大子地区に多く立地しています。



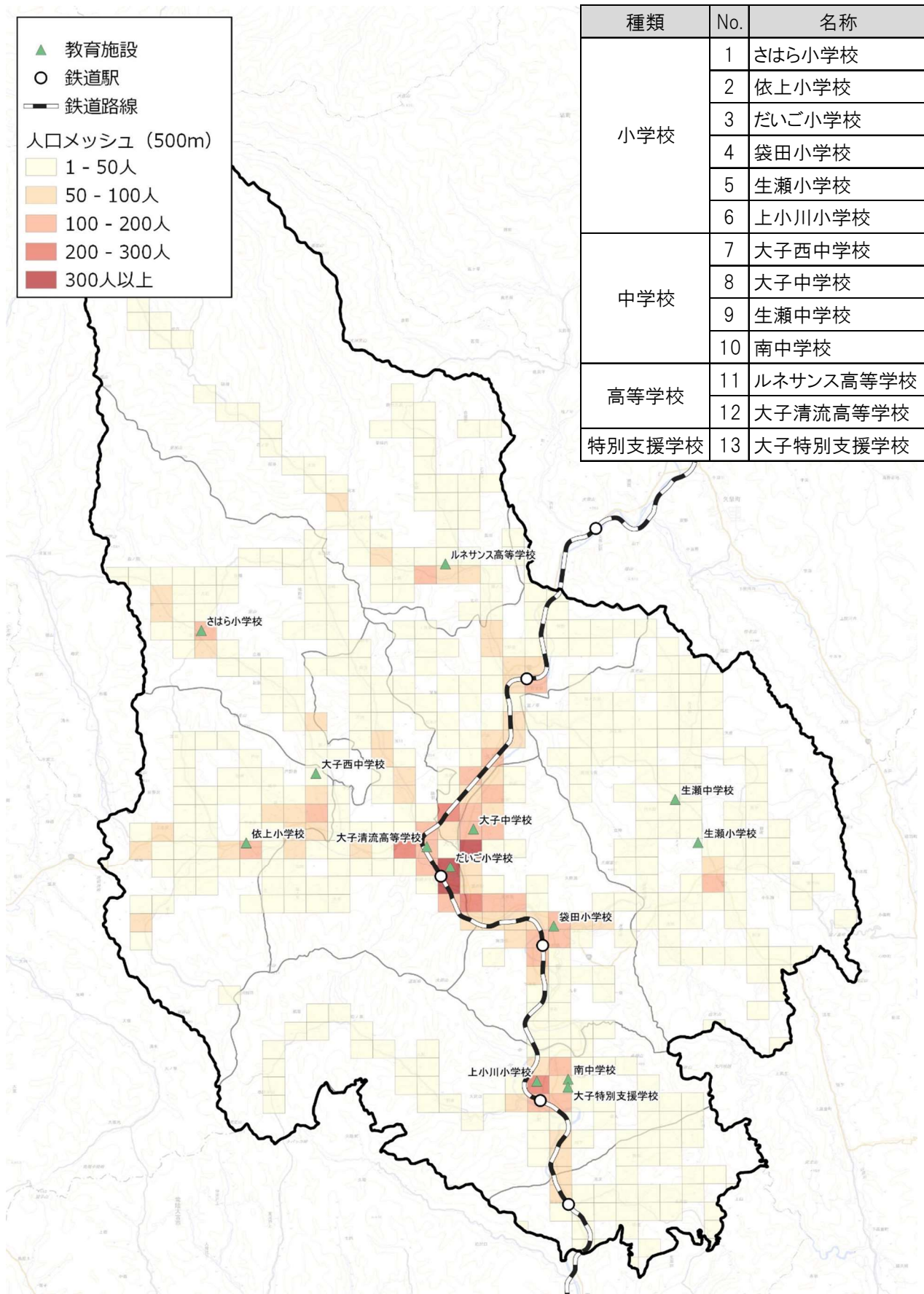
(4) 主な公共施設

公共施設は、大子地区に多く立地しています。



(5) 主な教育施設

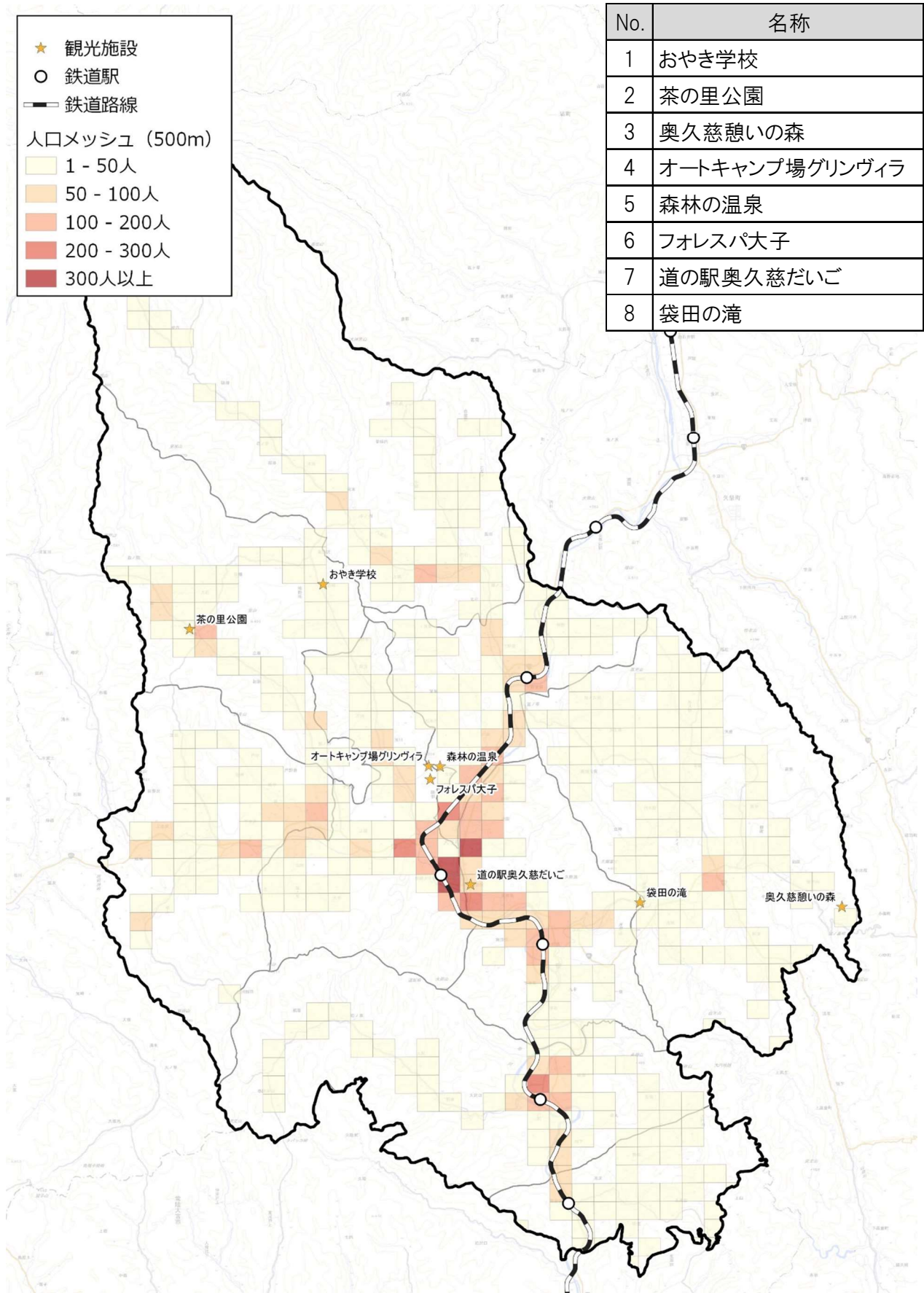
教育施設は、各地区の中心地に立地しています。



■教育施設の立地状況

(6) 主な観光施設

観光施設は、大子地区に多く立地しています。



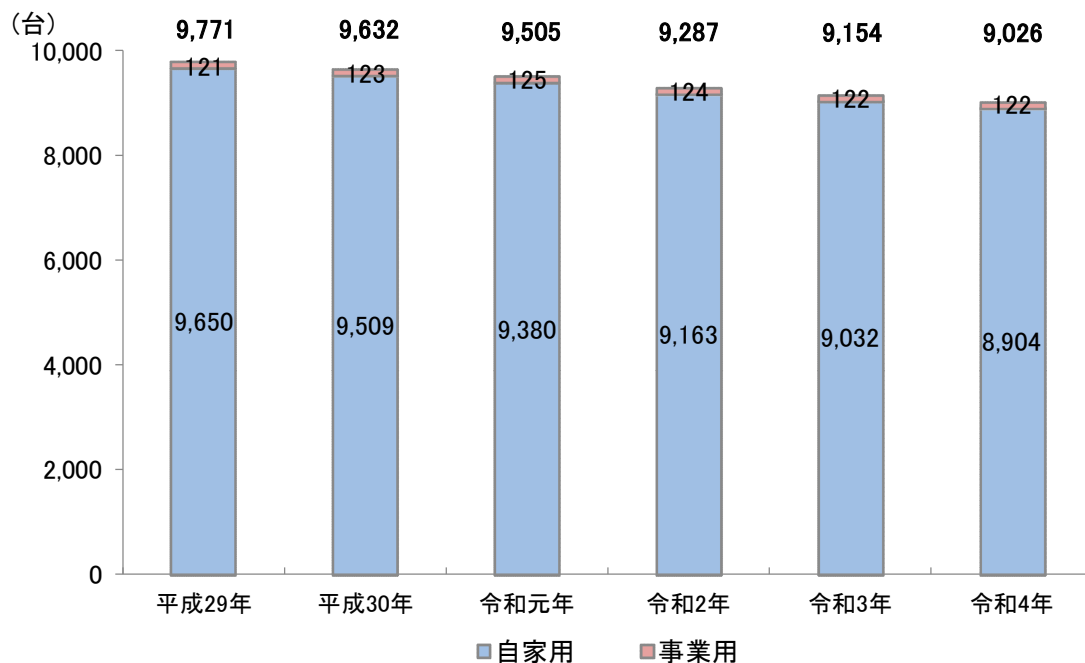
■ 観光施設の立地状況

2.1.4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は減少傾向にあり、令和4年3月末現在では約8,900台となっています。

1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和4年3月末現在で約1.2台となっています。県全体における1世帯当たりの自家用車保有台数は約1.4台となっており、県全体と同程度にあり、自動車依存が高い状況となっています。

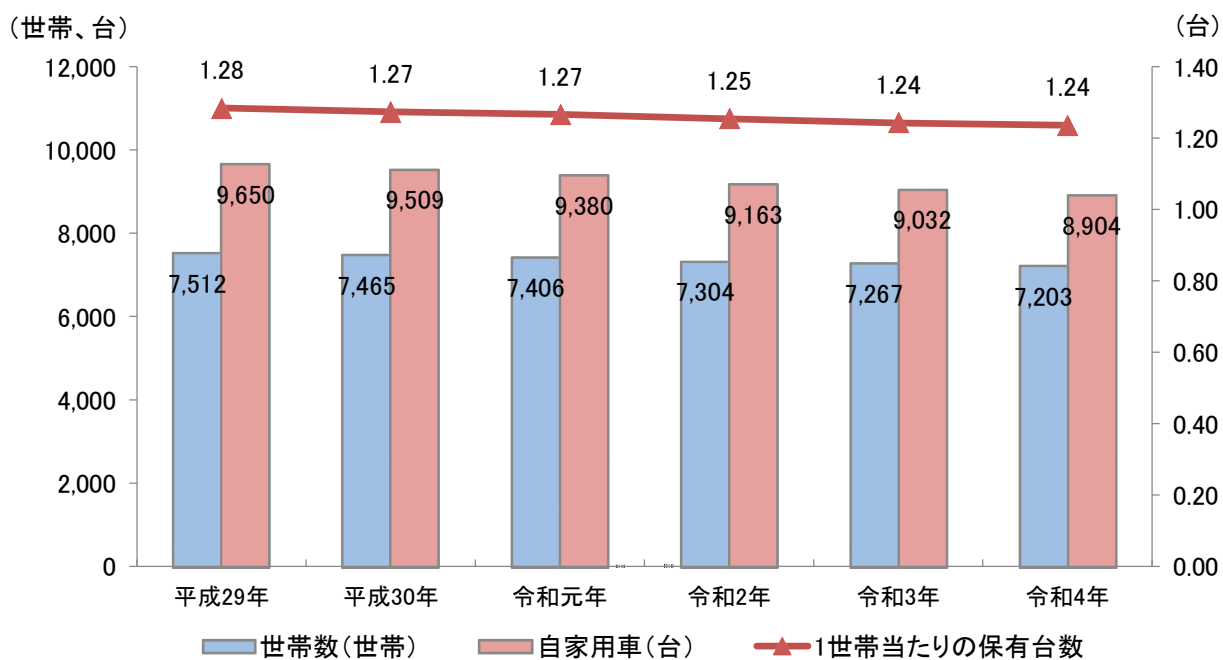
■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報

※各年3月末現在

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



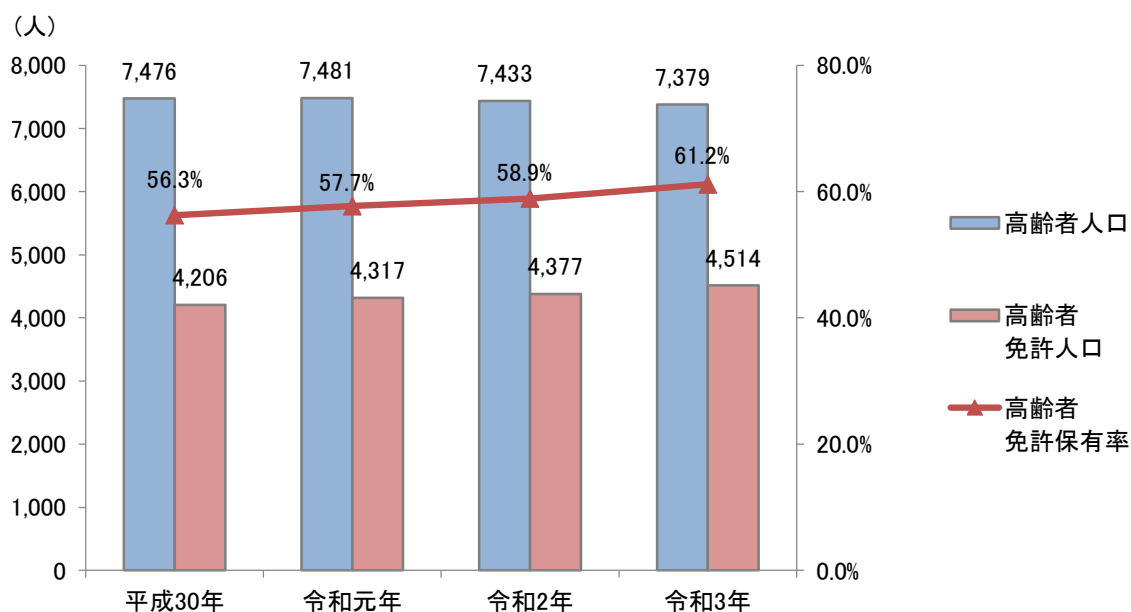
資料：関東運輸局統計情報

※各年3月末現在

2.1.5 高齢者の自動車運転

令和3年における65歳以上の高齢者の自動車運転免許保有率は61.2%となっています。県全体における高齢者の免許保有率は26.9%となっており、本町は高い保有率にあります。

■高齢者（65歳以上）の免許保有状況の推移



資料：茨城県警交通事故関係統計・分析

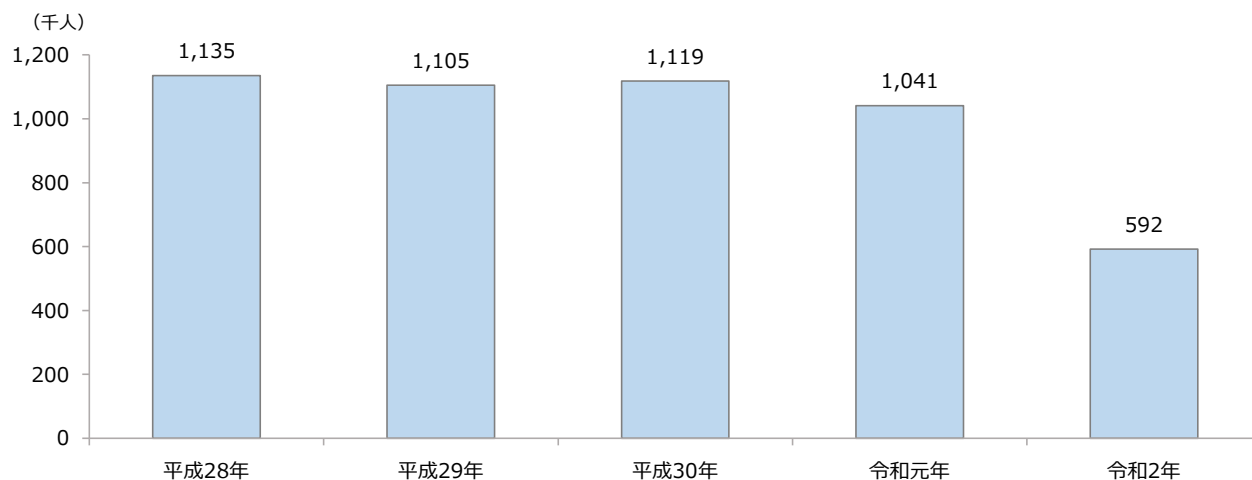
※各年12月末現在

2.1.6 観光来訪者

観光入込客数の推移を見ると、減少傾向となっており、令和2年は約59万人と4年前の平成28年に比べて、約54万人減少しています。

公共交通の利用者も令和2年以降減少しており、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、観光入込客数が減少していると想定されます。

■大子町の観光入込客数の推移



資料：茨城県観光入込客統計調査報告書

2.2 地域公共交通の現状

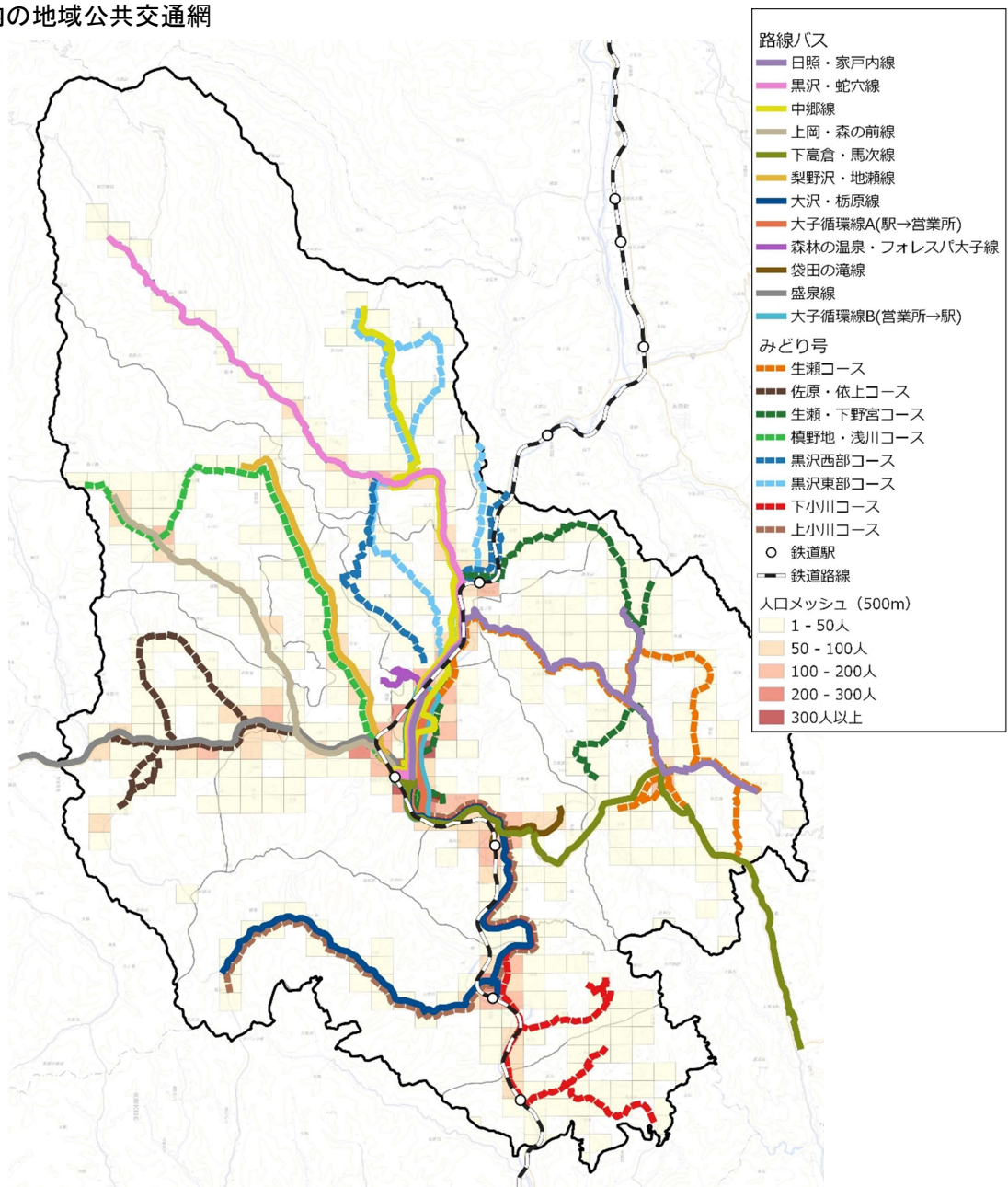
2.2.1 既存の地域公共交通網

本町の公共交通は、常陸大子駅を基点として、町を南北に縦貫する鉄道（JR水郡線）、広域を運行する高速バス、町内各地と連絡する路線バスと町民無料バス（みどり号）、その他スクールバスなどが運行しています。

また、自動車を運転できない高齢者や障がい者の交通支援として、タクシー利用助成券の交付や通院送迎サービスを行っています。

そのほか、1年間の実証実験を経て、令和3年10月からAIによる配車システムを活用した乗合タクシーの本格運行を開始するとともに、令和4年度は、那須塩原駅、常陸大子駅間を運行する路線バス「奥久慈おでかけ快速バス」の実証実験を行うなど、公共交通の利便性向上に向けた取組を推進しています。

■大子町の町内の地域公共交通網



■ 大子町の地域公共交通の運行概要

種類	路線・コース	運行事業者	運行日	運行便数	運賃など	利用条件
JR 水郡線	水戸～ 郡山	JR 東日本	毎日	常陸大子～ 水戸間 14.5 往復	常陸大子～ 水戸間 1,170 円	-
高速バス	大子営業所 ～東京駅	茨城交通	毎日	3 往復	大子営業所～東京 駅間 2,850 円	-
路線バス (廃止路線 代替バス)	21 系統 11 路線 (盛泉線含 む) 1 路線 (盛泉線)	茨城交通	毎日	各路線により 異なる	各路線により 異なる (最高料金： 880 円)	-
町民 無料バス (みどり号)	8 コース	大子町 【委託】 茨城交通	月・火・水・ 金	各コース 週 1 回 1 往 復	無料	-
AI 乗合 タクシー	指定乗降 場所間	大子町 【委託】 茨城交通 滝交通	【町民】 月・水・金 【観光】 土・日・祝日 【夜間】 金・土・祝日 の前日	【町民・観光】 9:00～ 17:00 【夜間】 17:00～ 23:00	【町民・観光】 300 円/回 【夜間】 500 円/回 ※減免あり	-
タクシー 利用助成 事業	-	大子町 【委託】 茨城交通 滝交通 トリム 古谷アクト	毎日	-	利用料金の 1/2 又は 3/4 (免許返者) を助成 (月 4 枚、年最 大 48 枚交付)	自動車を保有し ていない又は運 転できない方で 下記のいずれか を満たす方 ・満 65 歳以上 ・身体障害者手 帳等の交付を受 けている。等
スクール バス	8 路線	大子町 【委託】 茨城交通 滝交通	登校日	-	無料	・対象学校への 通学距離がおお むね 4 キロを越 える児童・生徒 ・大子中学校に ついては、旧黒 沢中学校学区か ら通学する生徒
障害者等 通院送迎 サービス事業	-	袋田病院 慈泉堂病院 吉成病院 保内郷 MC 久保田病院	各病院による	各病院による	無料	通院する障がい 者及び高齢者

2.2.2 地域公共交通の状況

(1) 鉄道

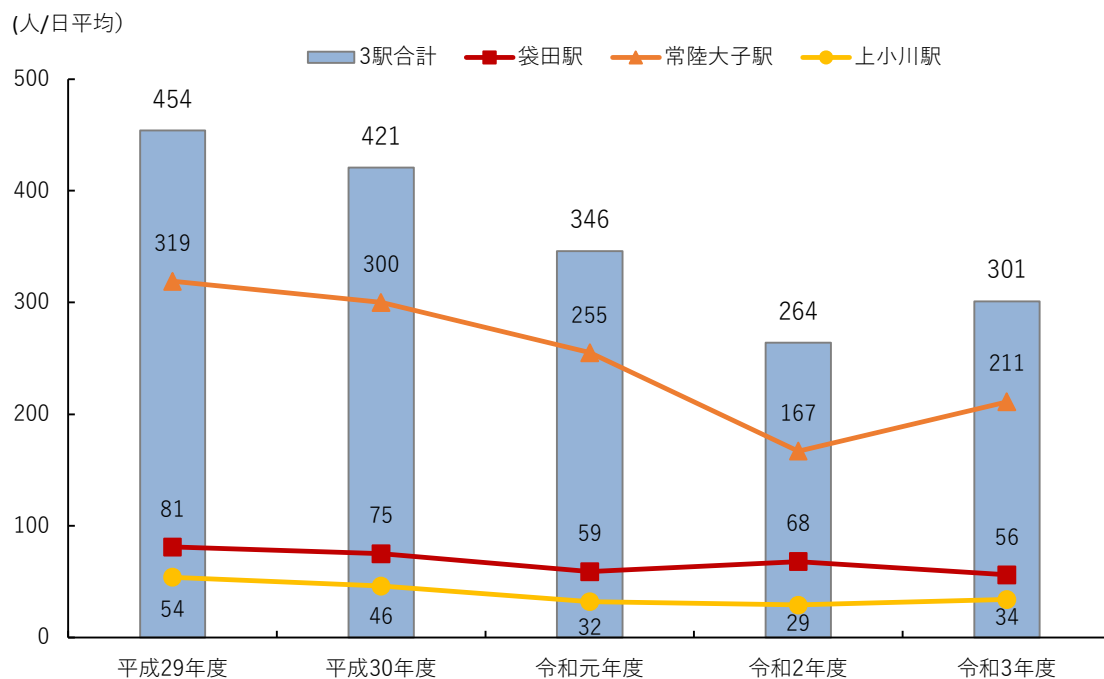
1) 運行概要

JR水郡線が、南北を運行しており、町内5駅のうち2駅（下野宮駅、西金駅）は無人駅となっています。

2) 利用状況

令和3年度の1日平均乗車人員は、常陸大子駅が最も多く211人、次いで、袋田駅が56人、上小川駅が34人となっています。

■鉄道駅別1日平均乗車人員



資料：東日本旅客鉄道（株）

(2) 路線バス

1) 運行概要

路線バスは、常陸大子駅周辺を起点に、各地区に接続しています。

また、町への新たなアクセス方法を開拓するため、那須塩原駅、常陸大子駅間を結ぶ路線バス「奥久慈おでかけ快速バス」の実証的な運行を令和4年度から実施しています。

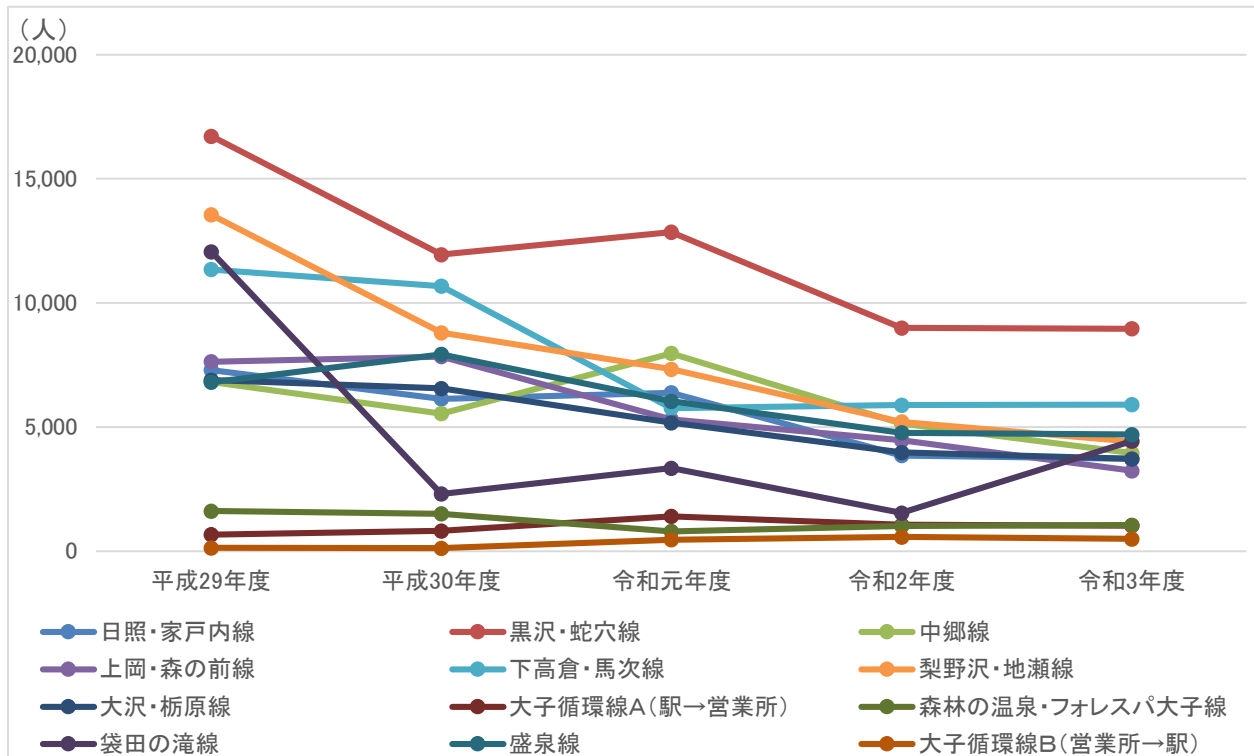
2) 利用状況

路線バスの利用者数の推移を見ると、平成29年度に比べて減少傾向にあり、特に令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大きく減少しています。平成29年度と比較すると、路線バス全体の利用者は半分程度となっています。

(単位：人)

路線名	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
日照・家戸内線	7,300	6,138	6,382	3,853	3,721
黒沢・蛇穴線	16,713	11,947	12,855	8,993	8,962
中郷線	6,820	5,541	7,965	5,136	3,946
上岡・森の前線	7,630	7,839	5,304	4,467	3,237
下高倉・馬次線	11,349	10,678	5,762	5,885	5,901
梨野沢・地瀬線	13,547	8,802	7,332	5,204	4,415
大沢・栃原線	6,888	6,552	5,174	3,974	3,716
大子循環線A(駅→営業所)	665	810	1,400	1,061	1,028
森林の温泉・フォレスパ大子線	1,611	1,500	791	1,015	1,046
袋田の滝線	12,063	2,301	3,340	1,538	4,434
盛泉線	6,806	7,928	6,036	4,768	4,699
大子循環線B(営業所→駅)	127	117	459	570	492
合計	91,519	70,153	62,800	46,464	45,597

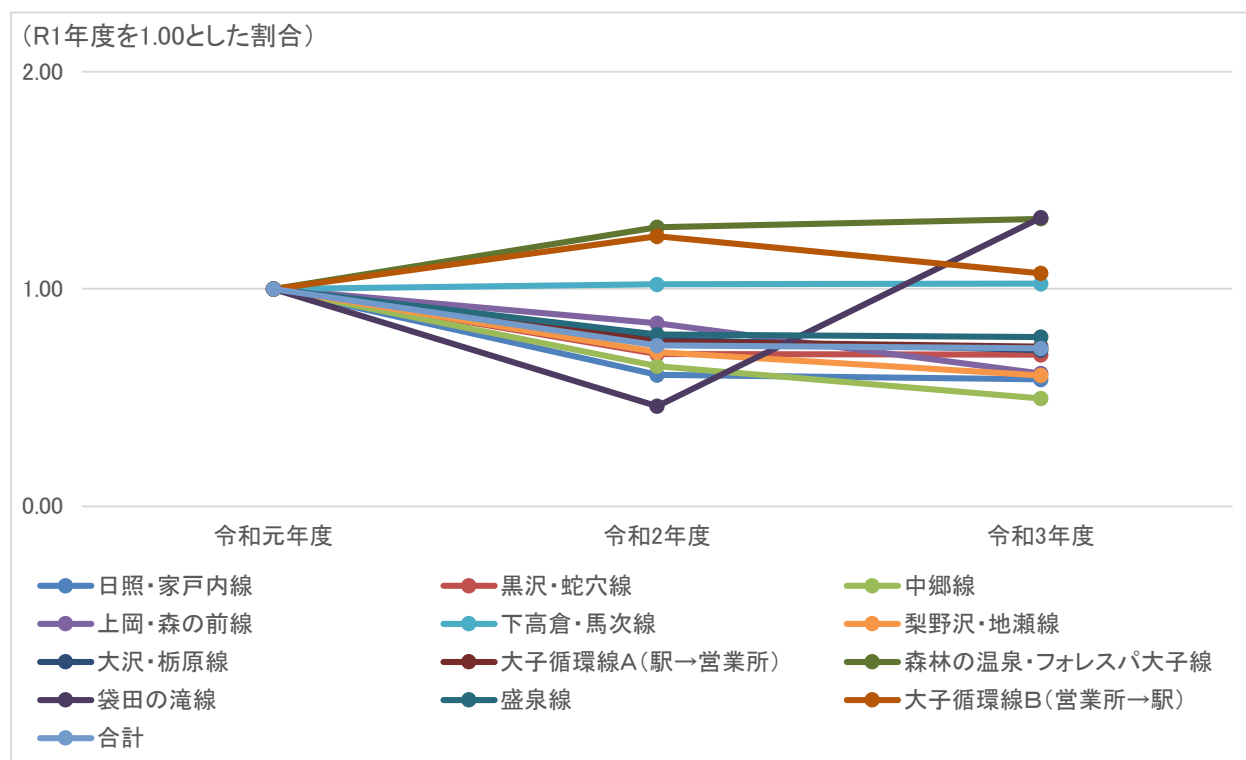
※各年度は10月～9月で集計。H29年度の場合、H28年10月～H29年9月の集計。



新型コロナウイルス感染症拡大の影響を分析するため、令和元年度からの変化率を路線別に見ると、「森林の温泉・フォレスパ大子線」「大子循環線 B」などの市街地周辺のみを運行している路線、「袋田の滝線」「下高倉・馬次線」以外は、利用者の減少が大きくなっています。

(単位：R1 年度を 1.00 とした割合)

路線名	R1 年度	R2 年度	R3 年度
日照・家戸内線	1.00	0.60	0.58
黒沢・蛇穴線	1.00	0.70	0.70
中郷線	1.00	0.64	0.50
上岡・森の前線	1.00	0.84	0.61
下高倉・馬次線	1.00	1.02	1.02
梨野沢・地瀬線	1.00	0.71	0.60
大沢・栃原線	1.00	0.77	0.72
大子循環線 A (駅→営業所)	1.00	0.76	0.73
森林の温泉・フォレスパ大子線	1.00	1.28	1.32
袋田の滝線	1.00	0.46	1.33
盛泉線	1.00	0.79	0.78
大子循環線 B (営業所→駅)	1.00	1.24	1.07
合計	1.00	0.74	0.73



(3) 町民無料バス（みどり号）

1) 運行概要

町民無料バス（みどり号）は、大子町役場を起点に、各地区に接続しています。

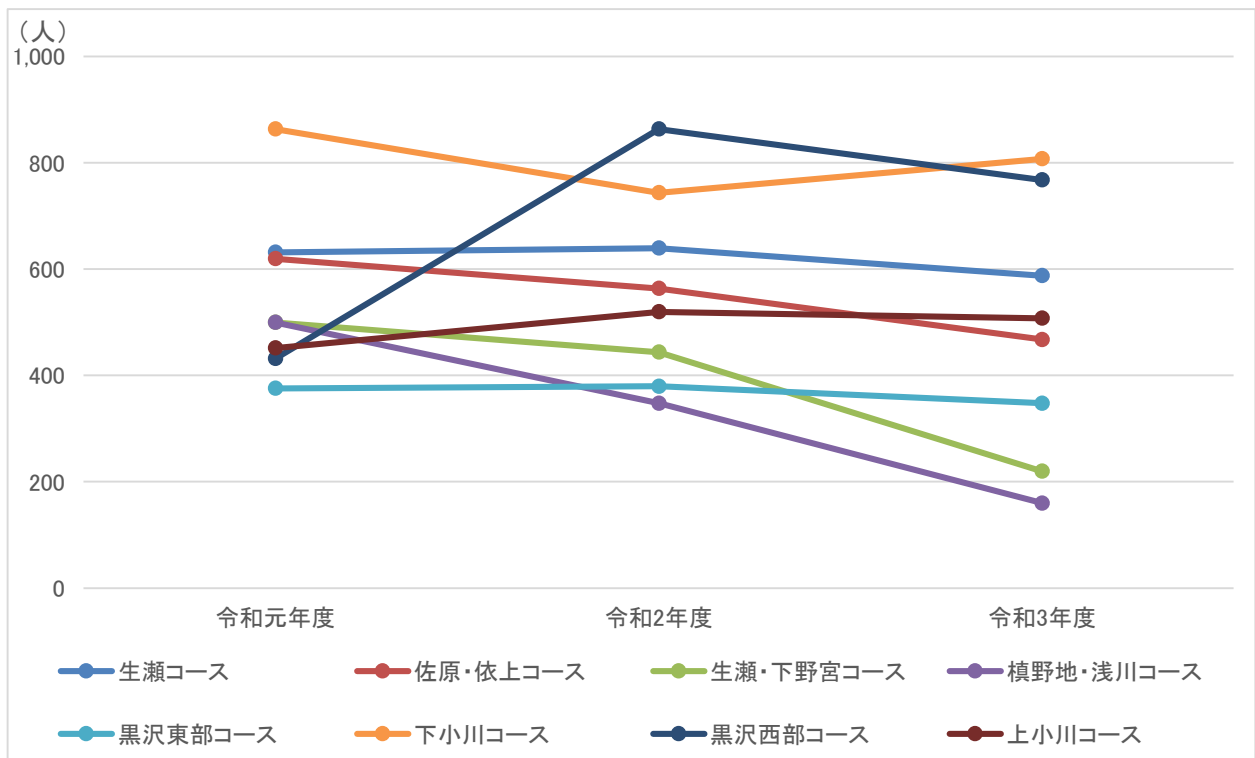
2) 利用状況

みどり号の利用者数の推移を見ると、令和2年度は減少が見られないものの、令和3年度は、令和元年度、令和2年度と比較すると、減少しています。

(単位：人)

路線名	R1 年度	R2 年度	R3 年度
生瀬コース	632	640	588
佐原・依上コース	620	564	468
生瀬・下野宮コース	500	444	220
槇野地・浅川コース	500	348	160
黒沢東部コース	376	380	348
下小川コース	864	744	808
黒沢西部コース	432	864	768
上小川コース	452	520	508
合計	4,376	4,504	3,868

※各年度は、4月～6月の3ヶ月間を年間換算して集計。



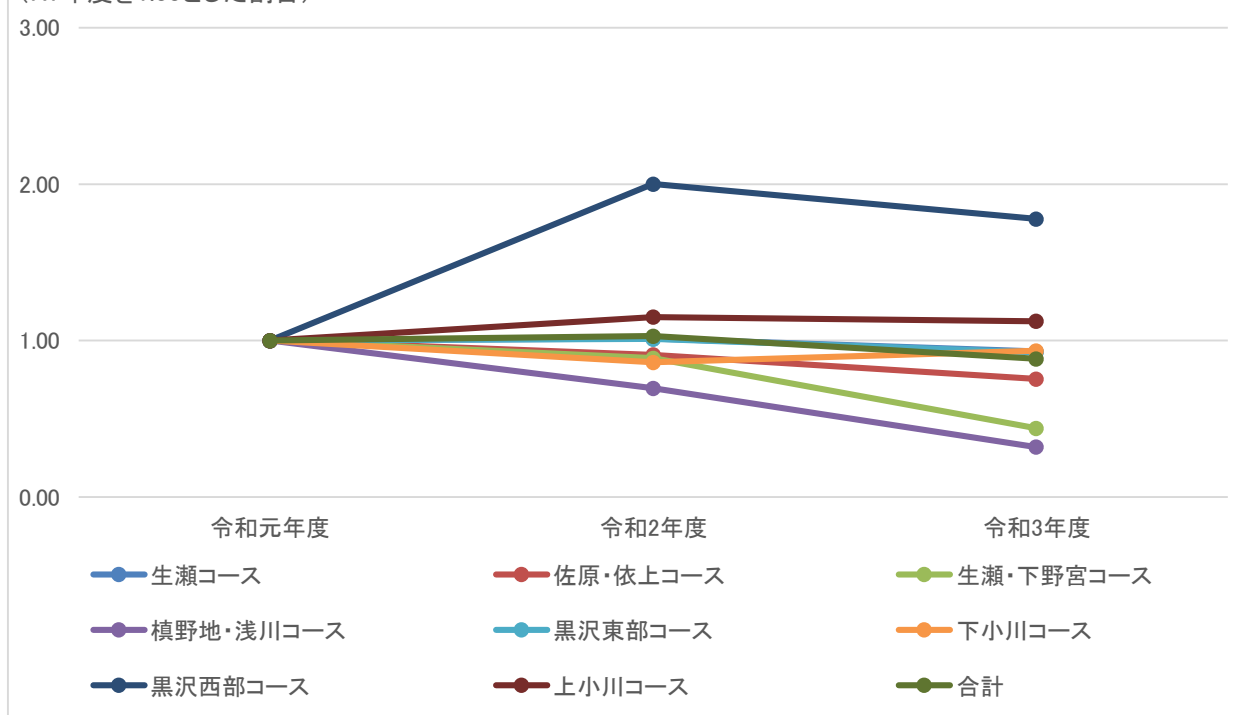
新型コロナウイルス感染症拡大の影響を分析するため、令和元年度からの変化率を路線別に見ると、「黒沢西部コース」が増加、「生瀬コース」「黒沢東部コース」「下小川コース」「上小川コース」などは横ばい、「生瀬・下野宮コース」「槇野地・浅川コース」は大きく減少となっています。

全体的に路線バスと比較すると、路線バスは令和元年度を1.00とした場合、令和3年度は0.73となっており、みどり号は令和元年度を1.00とした場合、令和3年度は0.88となっている。みどり号の方が路線バスに比べて減少幅が少なくなっています。

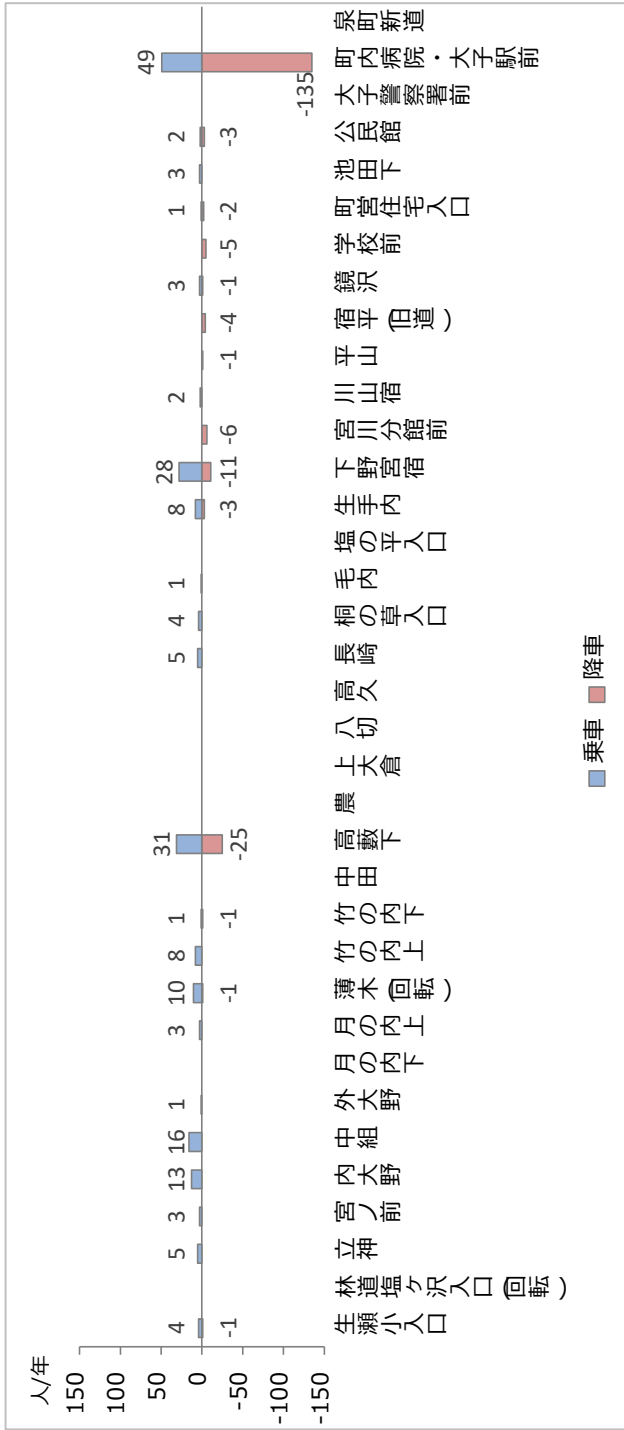
(単位：R1 年度を 1.00 とした割合)

路線名	R1 年度	R2 年度	R3 年度
生瀬コース	1.00	1.01	0.93
佐原・依上コース	1.00	0.91	0.75
生瀬・下野宮コース	1.00	0.89	0.44
槇野地・浅川コース	1.00	0.70	0.32
黒沢東部コース	1.00	1.01	0.93
下小川コース	1.00	0.86	0.94
黒沢西部コース	1.00	2.00	1.78
上小川コース	1.00	1.15	1.12
合計	1.00	1.03	0.88

(R1年度を1.00とした割合)



【生瀬・下野駅一ス】



【瀬野地・浅川一ス】



(4) AI 乗合タクシー

1) 運行概要

A I (人工知能) による予約・配車システムを活用し、効率的な輸送を可能とする乗合タクシー方式によって、町民の生活に係る移動手段の確保を目的とした「町民A I 乗合タクシー」、町内の観光地から観光地等への移動手段を確保する「観光A I 乗合タクシー」、夜間に町内飲食店を利用する際の移動手段確保と町内飲食店の活性化を目的とした「夜間A I 乗合タクシー」を運行しています。

実証運行は、令和3年9月まで行い、利用状況等を評価した結果、大子町にとって必要性が高いことが明らかとなり、令和3年10月以降、有料化及び一部運行内容を変更して、本格運行を開始しています。

■ A I 乗合タクシー運行事業の運行内容

【町民向け】

項目	内容
運行日時	月曜日、水曜日、金曜日（祝日、年末年始運休） 9:00～17:00
運行地域	町内の指定乗降場所間
料金	1人につき1回300円 （未就学児：無料。小学生、障がい者及び介助者：100円/回）
予約	インターネット専用サイトまたは予約受付専用電話からの予約 前日の0時～運行終了時間（17時） ※電話予約は、当日の8時30分～運行終了時間（17時）

【観光向け】

項目	内容
運行日時	土曜日、日曜日、祝日（年末年始運休） 9:00～17:00
運行地域	町内の指定乗降場所間
料金	1人につき1回300円 （未就学児：無料。小学生、障がい者及び介助者：100円/回）
予約	インターネット専用サイトからの予約 前日の0時～運行終了時間（17時）

【夜間向け】

項目	内容
運行日時	金曜日、土曜日、祝日前日（年末年始運休） 17:00～23:00
運行地域	町内の指定乗降場所間
料金	1人につき1回500円 （未就学児：無料。小学生、障がい者及び介助者：200円/回）
予約	インターネット専用サイトからの予約 前日の0時～当日の22時

タクシー乗合A乗降場所マップ

※乗降場所は、赤い印/緑の印/青の印/紫の印/黄色の印です。

84.09.30

- 1 赤い印: 赤い印
- 2 緑の印: 緑の印
- 3 青の印: 青の印
- 4 紫の印: 紫の印
- 5 黄色の印: 黄色の印

観光おすすめ乗降場所

- 利用料金 運行日時**
- 1 赤い印: 300円 (乗降1回 乗降10回 100円) 7:00 ~ 17:00 (予約受付 前日18:00 ~ 17:00)
 - 2 緑の印: 300円 (乗降1回 乗降10回 100円) 7:00 ~ 17:00 (予約受付 前日18:00 ~ 17:00)
 - 3 青の印: 500円 (乗降1回 乗降10回 200円) 7:00 ~ 20:00 (予約受付 前日18:00 ~ 17:00)

※年末年始は運行しない場合があります。
※乗降の回数は、予約時指定より10分程度減らす場合があります。

- 1 赤い印: 赤い印
- 2 緑の印: 緑の印
- 3 青の印: 青の印
- 4 紫の印: 紫の印
- 5 黄色の印: 黄色の印

- 1 赤い印: 赤い印
- 2 緑の印: 緑の印
- 3 青の印: 青の印
- 4 紫の印: 紫の印
- 5 黄色の印: 黄色の印

- 1 赤い印: 赤い印
- 2 緑の印: 緑の印
- 3 青の印: 青の印
- 4 紫の印: 紫の印
- 5 黄色の印: 黄色の印

- 1 赤い印: 赤い印
- 2 緑の印: 緑の印
- 3 青の印: 青の印
- 4 紫の印: 紫の印
- 5 黄色の印: 黄色の印



市街地
拡大図

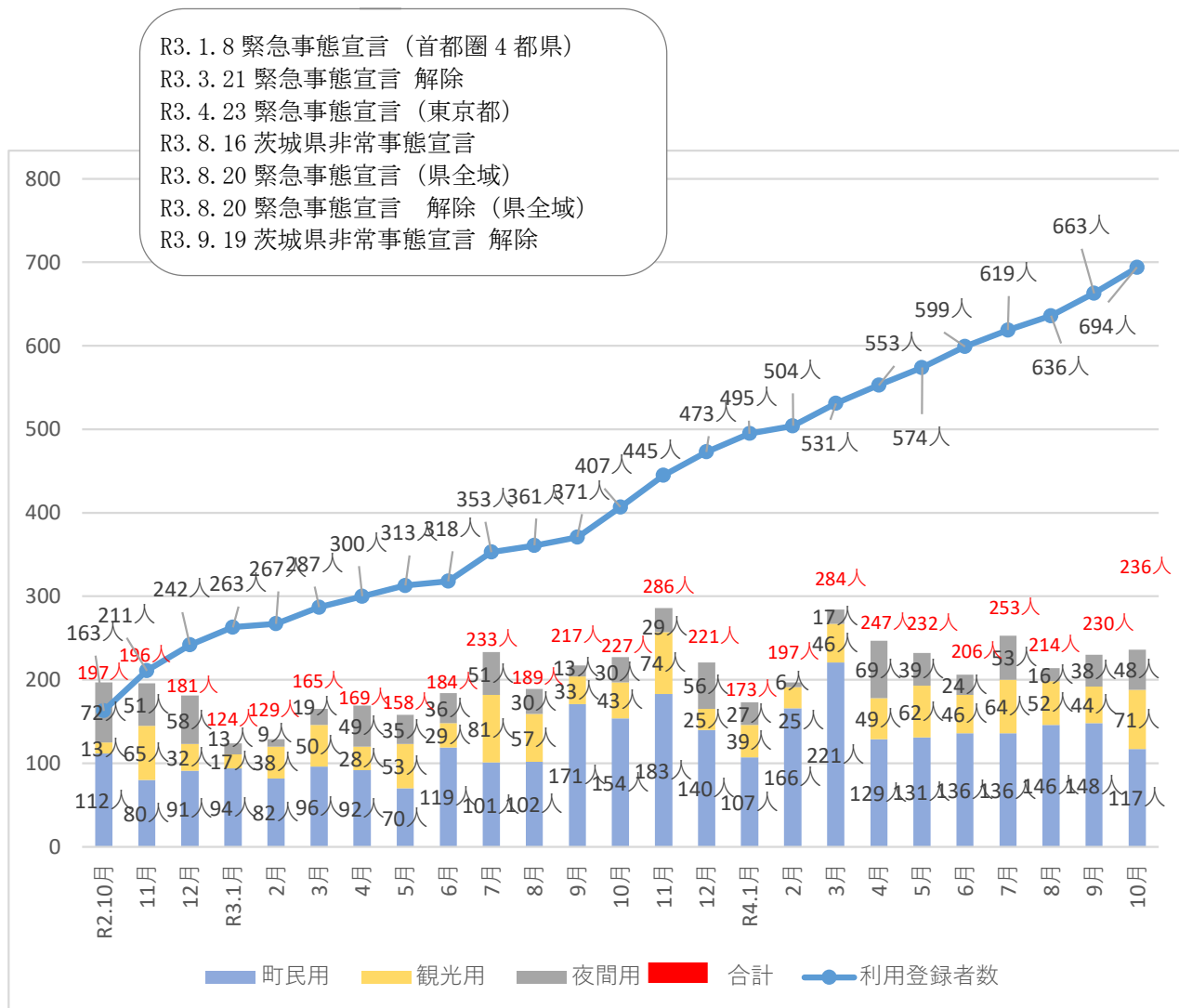


2) 利用状況

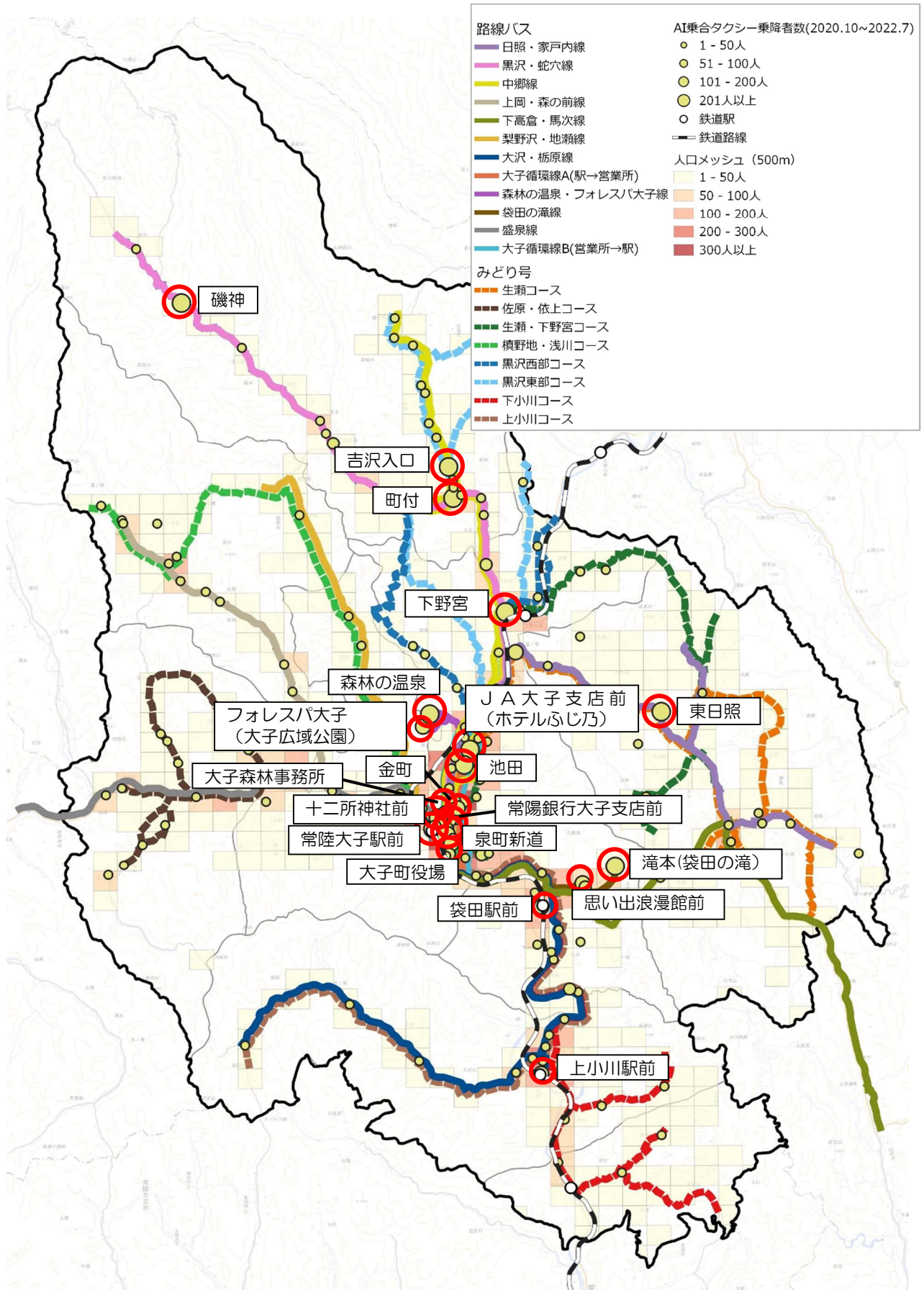
令和2年10月の実証運行開始後、緊急事態宣言などの影響により、月による変動が見られるものの、利用者数は増加傾向にあります。

令和3年10月の本格運行開始後は、12月は観光需要が閑散期のため利用者が若干落ち込んだものの、令和3年11月は、令和2年10月からの運行開始後で、最も利用が多くなっています。

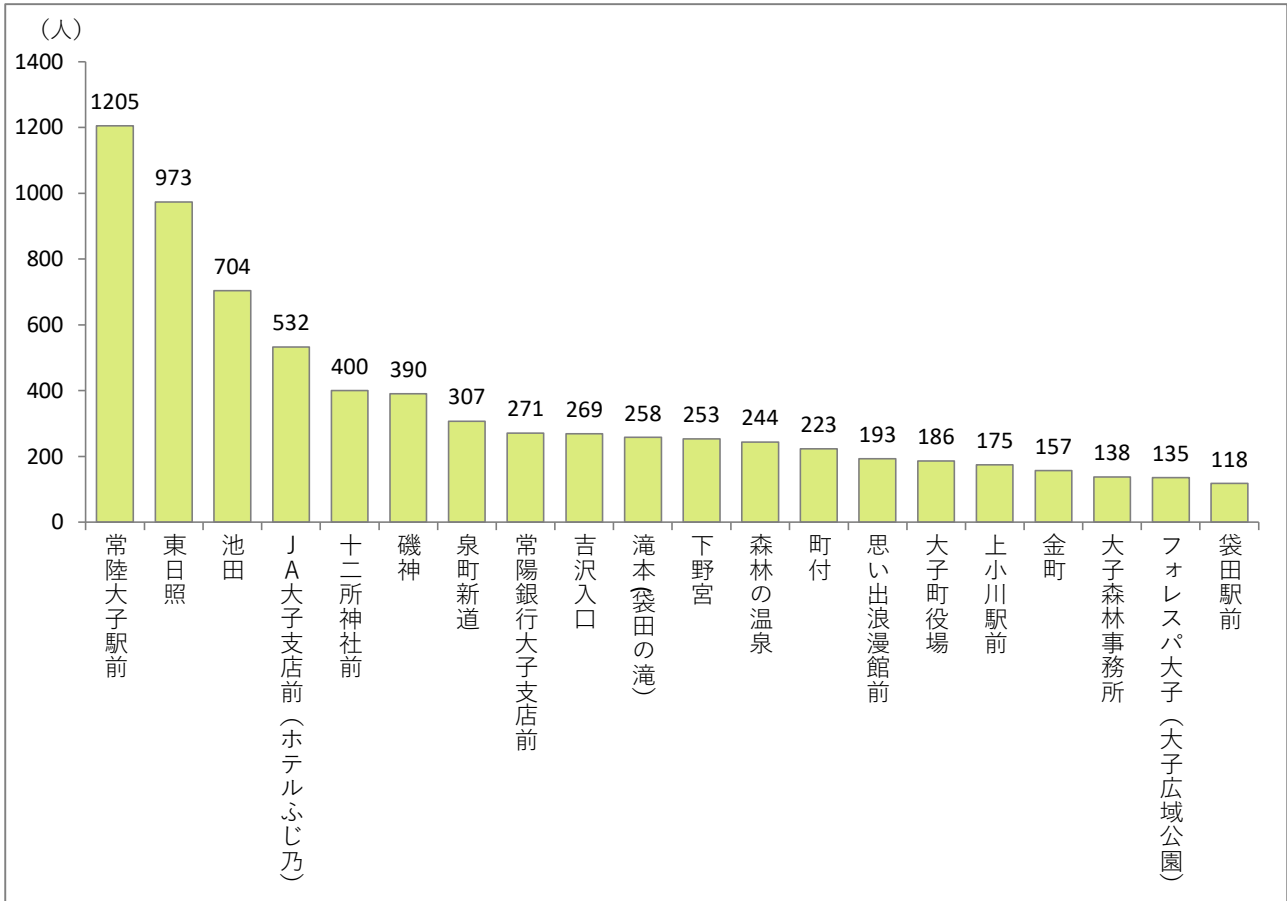
令和4年4月以降、200人～250人で推移しています。



■大子町の町内の地域公共交通網とAI 乗合タクシー乗降者数



■AI 乗合タクシー乗降場所別の利用状況



※利用者の多い上位 20 箇所を抜粋

(5) タクシー利用助成事業

1) 運行概要

自動車を運転することができない高齢者や障がい者を対象に「タクシー利用助成券」を交付しています。

町民であり、かつ現に居住している自動車を保有していない又は自動車を所有しているが運転できない町民で、下記のいずれかに該当する方が対象となります。

<2分の1助成>

- ①満65歳以上の方
- ②身体障害者手帳の交付を受けている方
- ③療育手帳の交付を受けている方
- ④精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方
- ⑤自立支援医療費を受給している方
- ⑥障害年金を受給している方
- ⑦特別障害給付金を受給している方

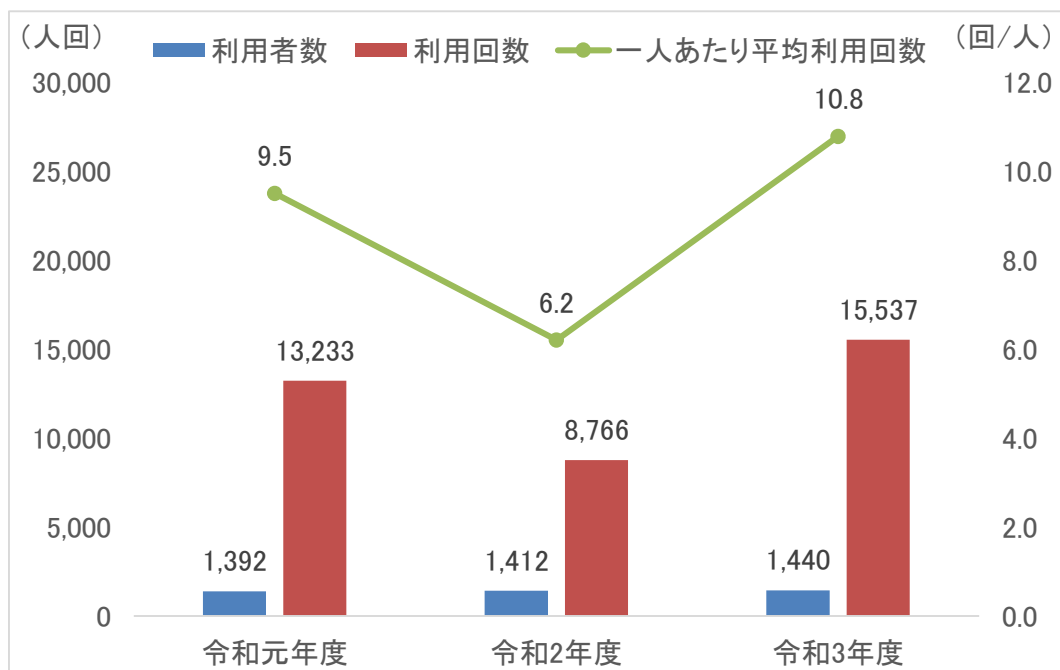
<4分の3助成>

- ⑧上記①～⑦のいずれかに該当し、なおかつ全ての運転免許証を自主返納している方

2) 利用状況

令和3年度に、利用回数及び一人あたり平均利用回数が増加しています。

要因としては、新型コロナウイルス感染症拡大の経済対策として、一律で3/4助成券を交付していることが影響していると考えられます。



(6) スクールバス

1) 運行概要

町内の小中学校へ遠距離通学する児童・生徒を対象にスクールバスを運行しており、令和4年度時点で、8路線を運行し、1路線最大34名が利用しています。

(7) 障害者等通院送迎送サービス事業

1) 概要

障がい者や高齢者を対象に、通院時の無料送迎サービスを医療機関において実施しています。

2) 実施者（補助事業者）

①袋田病院、②慈泉堂病院、③吉成医院、④保内郷メディカルクリニック、⑤久保田病院

3) 送迎サービス対象者

- ①身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第15条第4項の規定により身体障害者手帳の交付を受けている者
- ②茨城県療育手帳制度実施要項（平成6年3月22日障福第272号茨城県福祉部長通知）に規定する療育手帳の交付を受けている者
- ③精神保健及び精神障害者福祉に関する法律（昭和25年法律第123号）第45条第2項の規定により精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者又はそれと同等の障害を有する者
- ④65歳以上の高齢者

4) 利用実績

（単位：人）

実施者	R1	R2	R3
袋田病院	2,607	1,905	2,037
慈泉堂病院	824	2,723	4,244
吉成医院	526	678	640
保内郷 MC	943	902	1,074
久保田病院	5,200	6,200	6,500
合計	10,100	12,408	14,495

2.2.3 地域公共交通の運営状況

地域公共交通を維持するための補助金等の町の支出は増加傾向にあり、令和3年度時点で、約2億円を支出しています。

(単位：円)

No.	事業名	令和元年度	令和2年度	令和3年度
1	路線バス運行補助	30,554,000	32,734,000	36,879,000
2	廃止路線代替バス運行補助	10,786,000	11,312,000	12,240,000
3	みどり号	15,452,014	17,101,667	16,771,656
4	A I 乗合タクシー	—	9,298,546	24,310,706
5	タクシー利用助成券	15,347,430	11,447,674	27,969,955
6	スクールバス	80,853,438	92,718,683	92,283,328
7	通学定期補助	3,820,470	3,435,890	2,786,770
8	障害者等通院送迎サービス 事業補助	2,850,000	2,950,000	3,050,000
	合計	159,663,352	180,998,460	216,291,415

2.3 町民アンケート調査

2.3.1 町民アンケートの実施概要

日常生活における移動ニーズや公共交通の利用実態、問題点・課題、利用に係る意向、公共交通のあり方に対する考え方などを把握するため、「町内公共交通に関するアンケート」を実施しました。

町民の年齢構成を考慮して無作為抽出した町民 1,000 人を対象に、アンケート票を郵送配布し、郵送回収またはインターネットでの回答により回収しました。

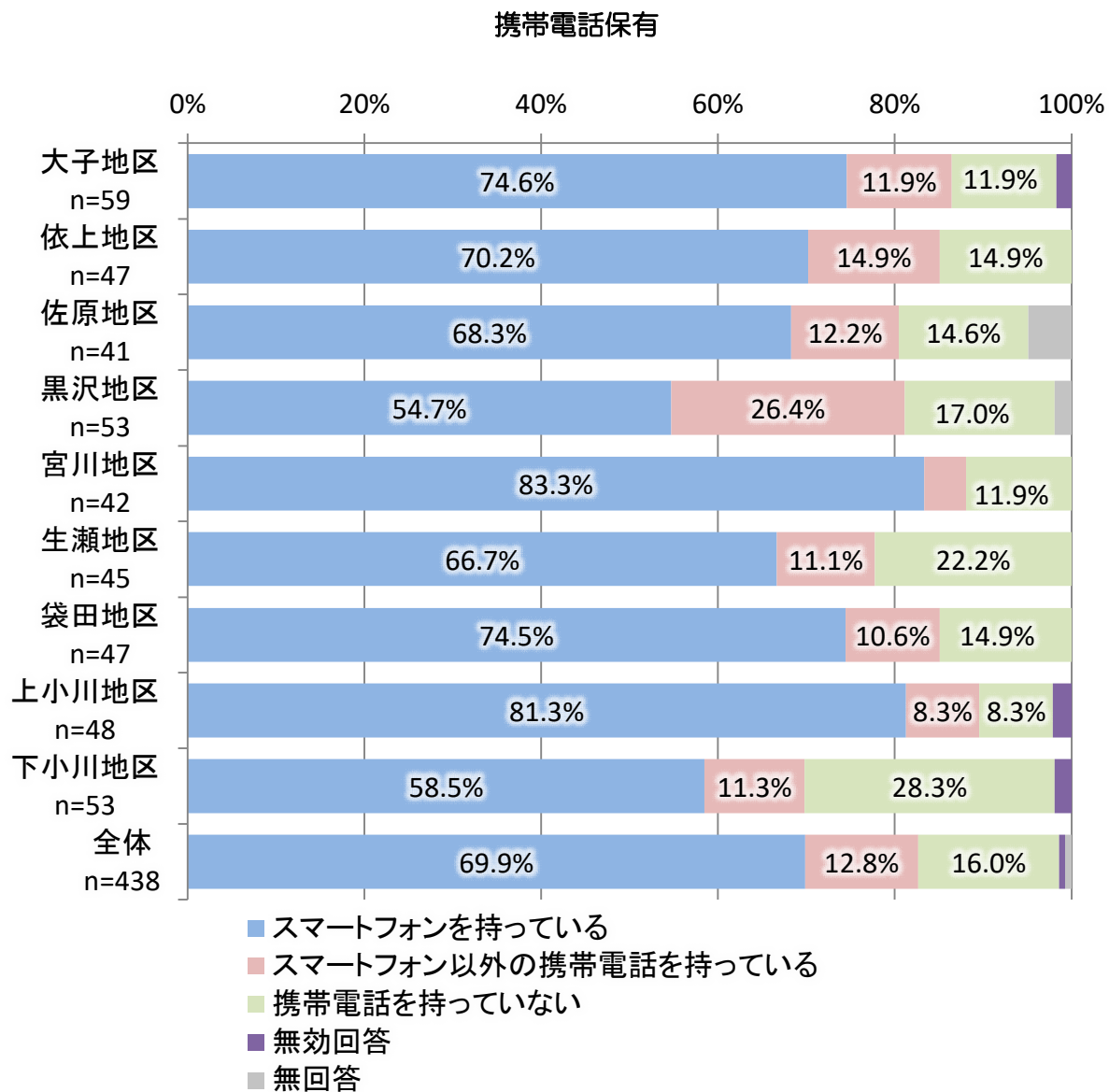
アンケートは 438 人から回収し、回収率は 43.8%となりました。

項目	内容
対象者	町在住の町民 1,000 人
実施方法	郵送配布、郵送回収またはインターネットでの回答
実施時期	令和 4 年 12 月 10 日（土）～12 月 31 日（土）
調査目的	<ul style="list-style-type: none">・日常生活における外出状況・公共交通の利用状況・公共交通の満足度・公共交通全般に対する意識 など
配布数	1,000 票
回収数	438 票
回収率	43.8%

2.3.2 主な調査結果

(1) 携帯電話の保有について

携帯電話の保有は、「スマートフォン以外の携帯電話を持っている」が12.8%、「携帯電話を持っていない」が16.0%となっており、約3割はスマートフォンを保有していない状況となっています。



※回答割合の5%以上を表示

携帯電話保有

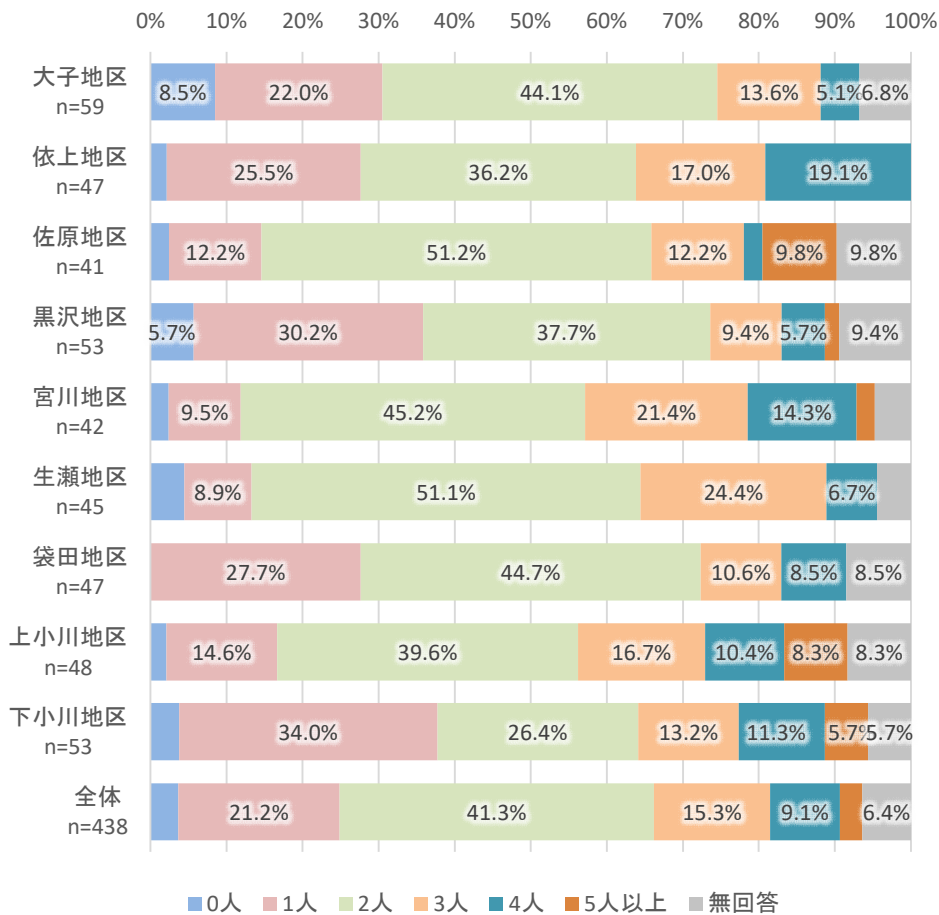
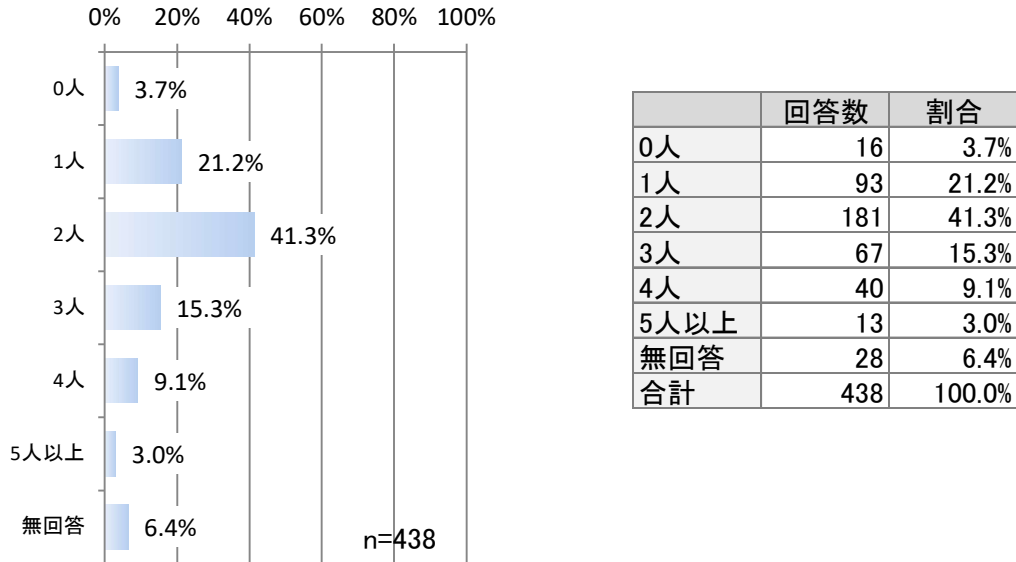
	携帯電話保有					
	スマートフォンを持っている	スマートフォン以外の携帯電話を持っている	携帯電話を持っていない	無効回答	無回答	合計
大子地区 n=59	44	7	7	1	0	59
依上地区 n=47	33	7	7	0	0	47
佐原地区 n=41	28	5	6	0	2	41
黒沢地区 n=53	29	14	9	0	1	53
宮川地区 n=42	35	2	5	0	0	42
生瀬地区 n=45	30	5	10	0	0	45
袋田地区 n=47	35	5	7	0	0	47
上小川地区 n=48	39	4	4	1	0	48
下小川地区 n=53	31	6	15	1	0	53
全体 n=438	306	56	70	3	3	438

大子地区 n=59	74.6%	11.9%	11.9%	1.7%	0.0%	100.0%
依上地区 n=47	70.2%	14.9%	14.9%	0.0%	0.0%	100.0%
佐原地区 n=41	68.3%	12.2%	14.6%	0.0%	4.9%	100.0%
黒沢地区 n=53	54.7%	26.4%	17.0%	0.0%	1.9%	100.0%
宮川地区 n=42	83.3%	4.8%	11.9%	0.0%	0.0%	100.0%
生瀬地区 n=45	66.7%	11.1%	22.2%	0.0%	0.0%	100.0%
袋田地区 n=47	74.5%	10.6%	14.9%	0.0%	0.0%	100.0%
上小川地区 n=48	81.3%	8.3%	8.3%	2.1%	0.0%	100.0%
下小川地区 n=53	58.5%	11.3%	28.3%	1.9%	0.0%	100.0%
全体 n=438	69.9%	12.8%	16.0%	0.7%	0.7%	100.0%

(2) 世帯人数のうち日常的に自動車を運転する人数について

世帯人数のうち日常的に自動車を運転する人数が、「0人」が3.7%と少ない割合ではあるものの見られます。

世帯人数のうち日常的に自動車を運転する人数



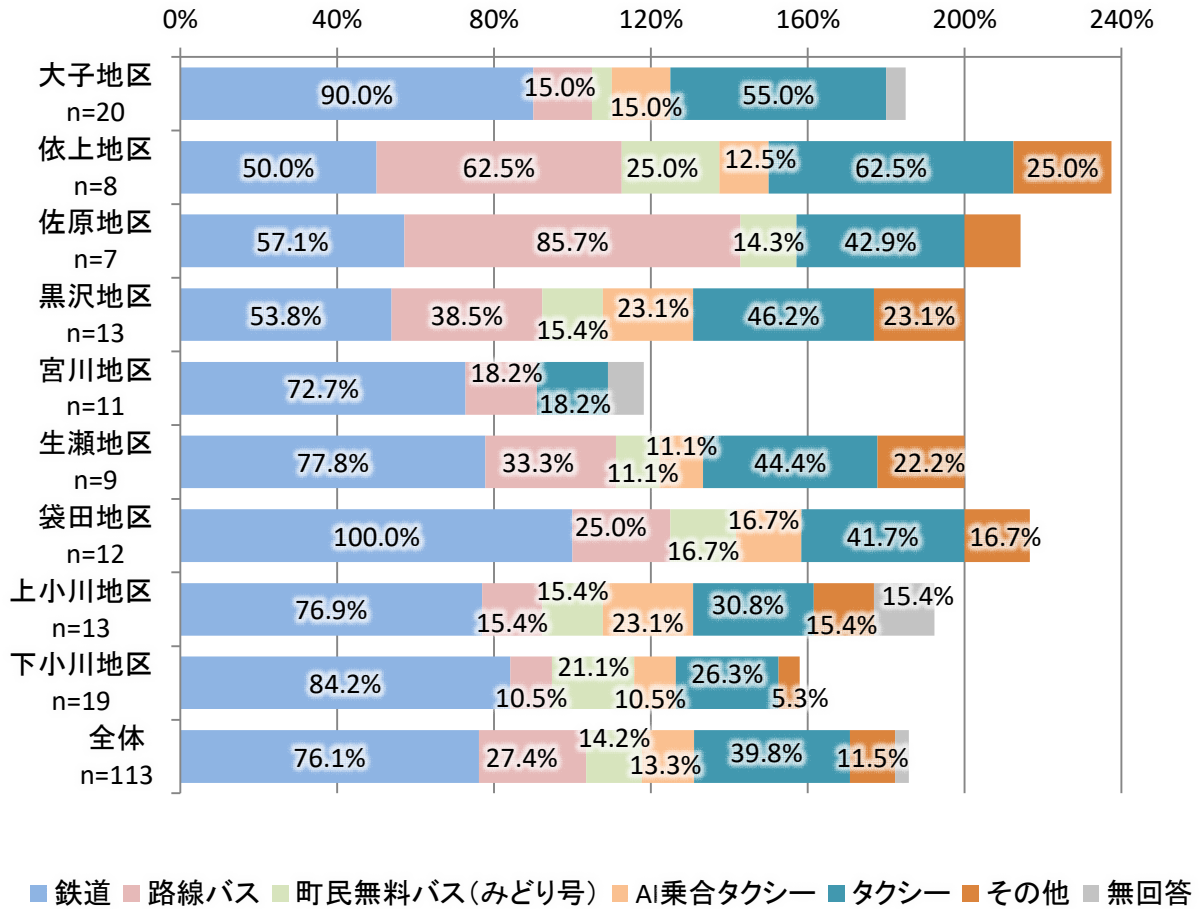
※回答割合の5%以上を表示

(3) 利用している公共交通について

利用している公共交通は、「鉄道」が76.1%と最も高く、次いで「タクシー」が39.8%となっています。

地区別にみると、「鉄道」は袋田地区と大子地区が他の地区に比べ高くなっています。また、「路線バス」は佐原地区と依上地区が他の地区に比べ高くなっています。

利用している公共交通



※回答割合の5%以上を表示

利用している公共交通

	利用している公共交通							
	鉄道	路線バス	町民無料バス(みどり号)	AI乗合タクシー	タクシー	その他	無回答	合計
大子地区 n=20	18	3	1	3	11	0	1	37
依上地区 n=8	4	5	2	1	5	2	0	19
佐原地区 n=7	4	6	1	0	3	1	0	15
黒沢地区 n=13	7	5	2	3	6	3	0	26
宮川地区 n=11	8	2	0	0	2	0	1	13
生瀬地区 n=9	7	3	1	1	4	2	0	18
袋田地区 n=12	12	3	2	2	5	2	0	26
上小川地区 n=13	10	2	2	3	4	2	2	25
下小川地区 n=19	16	2	4	2	5	1	0	30
全体 n=113	86	31	16	15	45	13	4	210

大子地区 n=20	90.0%	15.0%	5.0%	15.0%	55.0%	0.0%	5.0%	185.0%
依上地区 n=8	50.0%	62.5%	25.0%	12.5%	62.5%	25.0%	0.0%	237.5%
佐原地区 n=7	57.1%	85.7%	14.3%	0.0%	42.9%	14.3%	0.0%	214.3%
黒沢地区 n=13	53.8%	38.5%	15.4%	23.1%	46.2%	23.1%	0.0%	200.0%
宮川地区 n=11	72.7%	18.2%	0.0%	0.0%	18.2%	0.0%	9.1%	118.2%
生瀬地区 n=9	77.8%	33.3%	11.1%	11.1%	44.4%	22.2%	0.0%	200.0%
袋田地区 n=12	100.0%	25.0%	16.7%	16.7%	41.7%	16.7%	0.0%	216.7%
上小川地区 n=13	76.9%	15.4%	15.4%	23.1%	30.8%	15.4%	15.4%	192.3%
下小川地区 n=19	84.2%	10.5%	21.1%	10.5%	26.3%	5.3%	0.0%	157.9%
全体 n=113	76.1%	27.4%	14.2%	13.3%	39.8%	11.5%	3.5%	185.8%

利用している公共交通（その他）

	回答数	割合
家族の車	2	15.4%
高速バス	2	15.4%
病院無料バス	1	7.7%
無回答	8	61.5%
合計	13	100.0%

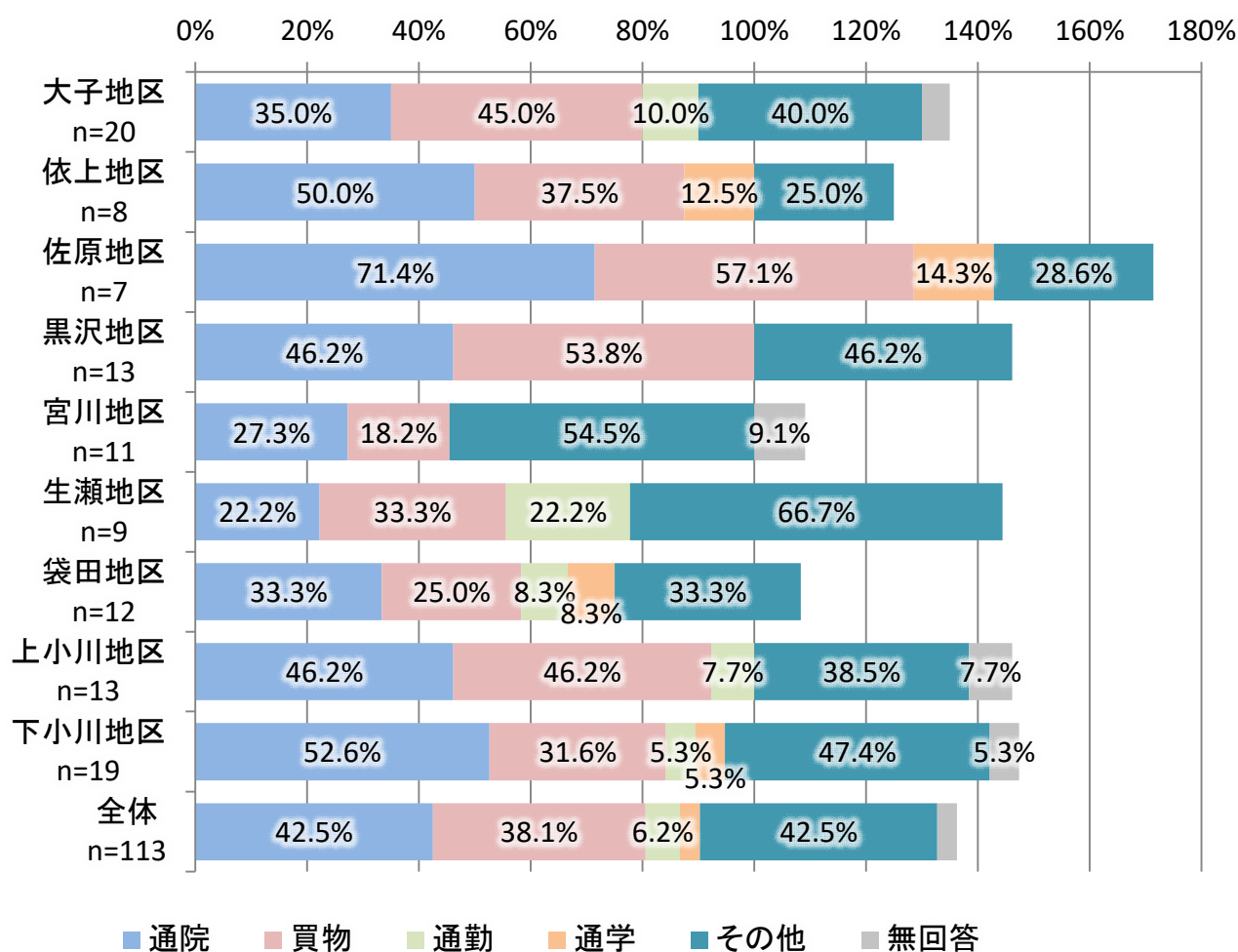
(4) 公共交通の利用目的について

公共交通の利用目的は、「通院」が42.5%と最も高く、次いで「買物」が38.1%となっています。

地区別にみると、「通院」は佐原地区と下小川地区が他の地区に比べ高くなっています。

また、「買物」は佐原地区と黒沢地区が他の地区に比べ高くなっています。

公共交通の利用目的



※回答割合の5%以上を表示

公共交通の利用目的

	公共交通の利用目的						
	通院	買物	通勤	通学	その他	無回答	合計
大子地区 n=20	7	9	2	0	8	1	27
依上地区 n=8	4	3	0	1	2	0	10
佐原地区 n=7	5	4	0	1	2	0	12
黒沢地区 n=13	6	7	0	0	6	0	19
宮川地区 n=11	3	2	0	0	6	1	12
生瀬地区 n=9	2	3	2	0	6	0	13
袋田地区 n=12	4	3	1	1	4	0	13
上小川地区 n=13	6	6	1	0	5	1	19
下小川地区 n=19	10	6	1	1	9	1	28
全体 n=113	48	43	7	4	48	4	154

大子地区 n=20	35.0%	45.0%	10.0%	0.0%	40.0%	5.0%	135.0%
依上地区 n=8	50.0%	37.5%	0.0%	12.5%	25.0%	0.0%	125.0%
佐原地区 n=7	71.4%	57.1%	0.0%	14.3%	28.6%	0.0%	171.4%
黒沢地区 n=13	46.2%	53.8%	0.0%	0.0%	46.2%	0.0%	146.2%
宮川地区 n=11	27.3%	18.2%	0.0%	0.0%	54.5%	9.1%	109.1%
生瀬地区 n=9	22.2%	33.3%	22.2%	0.0%	66.7%	0.0%	144.4%
袋田地区 n=12	33.3%	25.0%	8.3%	8.3%	33.3%	0.0%	108.3%
上小川地区 n=13	46.2%	46.2%	7.7%	0.0%	38.5%	7.7%	146.2%
下小川地区 n=19	52.6%	31.6%	5.3%	5.3%	47.4%	5.3%	147.4%
全体 n=113	42.5%	38.1%	6.2%	3.5%	42.5%	3.5%	136.3%

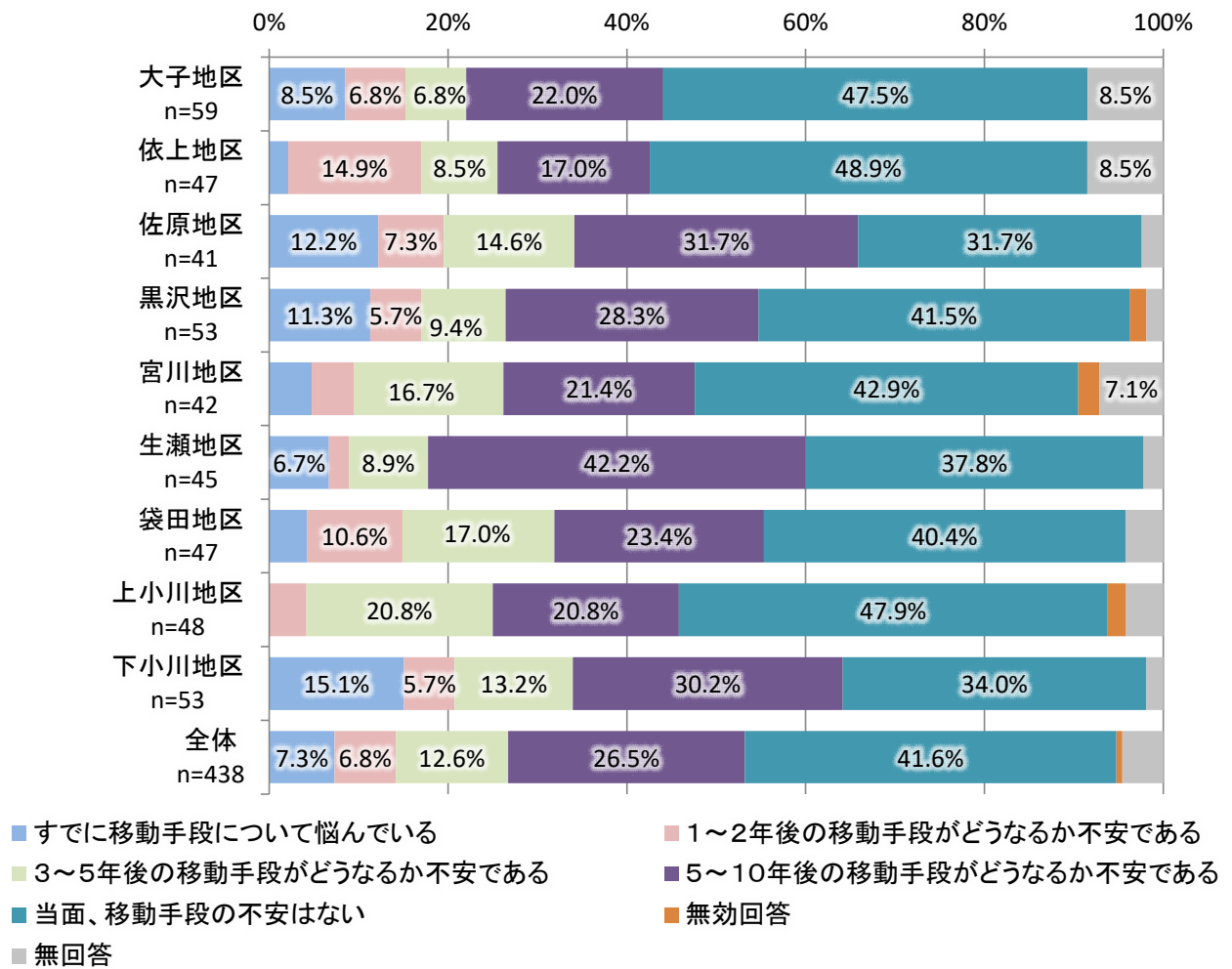
公共交通の利用目的（その他）

	回答数	割合
旅行・遠出	9	18.8%
知人・家族の家に行く	7	14.6%
飲み会・食事	6	12.5%
仕事	5	10.4%
私用	5	10.4%
自家用車が使用できない時	2	4.2%
病院から自宅へ外泊	1	2.1%
無回答	15	31.3%
合計	50	104.2%

(5) 移動手段への不安について

移動手段への不安は、「すでに移動手段について悩んでいる」が7.3%、「1～2年後の移動手段がどうなるか不安である」が6.8%となっています。

移動手段への不安



※回答割合の5%以上を表示

移動手段への不安

	移動手段への不安							
	すでに移動手段について悩んでいる	1～2年後の移動手段がどうなるか不安である	3～5年後の移動手段がどうなるか不安である	5～10年後の移動手段がどうなるか不安である	当面、移動手段の不安はない	無効回答	無回答	合計
大子地区 n=59	5	4	4	13	28	0	5	59
依上地区 n=47	1	7	4	8	23	0	4	47
佐原地区 n=41	5	3	6	13	13	0	1	41
黒沢地区 n=53	6	3	5	15	22	1	1	53
宮川地区 n=42	2	2	7	9	18	1	3	42
生瀬地区 n=45	3	1	4	19	17	0	1	45
袋田地区 n=47	2	5	8	11	19	0	2	47
上小川地区 n=48	0	2	10	10	23	1	2	48
下小川地区 n=53	8	3	7	16	18	0	1	53
全体 n=438	32	30	55	116	182	3	20	438

大子地区 n=59	8.5%	6.8%	6.8%	22.0%	47.5%	0.0%	8.5%	100.0%
依上地区 n=47	2.1%	14.9%	8.5%	17.0%	48.9%	0.0%	8.5%	100.0%
佐原地区 n=41	12.2%	7.3%	14.6%	31.7%	31.7%	0.0%	2.4%	100.0%
黒沢地区 n=53	11.3%	5.7%	9.4%	28.3%	41.5%	1.9%	1.9%	100.0%
宮川地区 n=42	4.8%	4.8%	16.7%	21.4%	42.9%	2.4%	7.1%	100.0%
生瀬地区 n=45	6.7%	2.2%	8.9%	42.2%	37.8%	0.0%	2.2%	100.0%
袋田地区 n=47	4.3%	10.6%	17.0%	23.4%	40.4%	0.0%	4.3%	100.0%
上小川地区 n=48	0.0%	4.2%	20.8%	20.8%	47.9%	2.1%	4.2%	100.0%
下小川地区 n=53	15.1%	5.7%	13.2%	30.2%	34.0%	0.0%	1.9%	100.0%
全体 n=438	7.3%	6.8%	12.6%	26.5%	41.6%	0.7%	4.6%	100.0%

(6) 公共交通の今後のあり方について

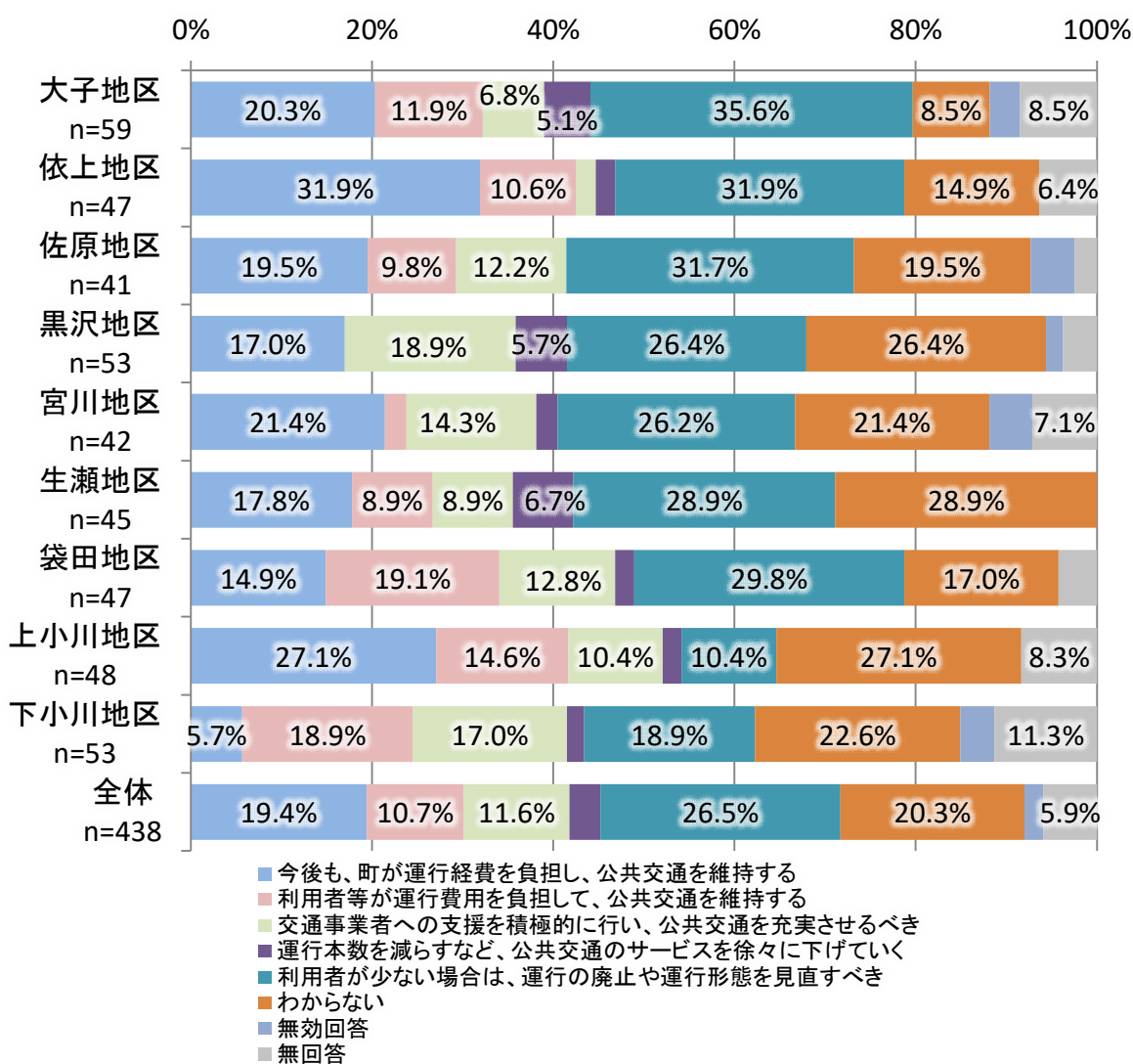
公共交通の今後のあり方についての考えは、「利用者が少ない場合は、運行の廃止や運行形態を見直すべき」が26.5%となっています。

一方で、「今後も、町が運行経費を負担し、公共交通を維持する」が19.4%となっています。

地区別にみると、「利用者が少ない場合は、運行の廃止や運行形態を見直すべき」は大子地区と依上地区がほかの地区に比べ高くなっています。

「今後も、町が運行経費を負担し、公共交通を維持する」は依上地区と上小川地区がほかの地区に比べ高くなっています。

公共交通の今後のあり方についての考え



※回答割合の5%以上を表示

公共交通の今後のあり方についての考え

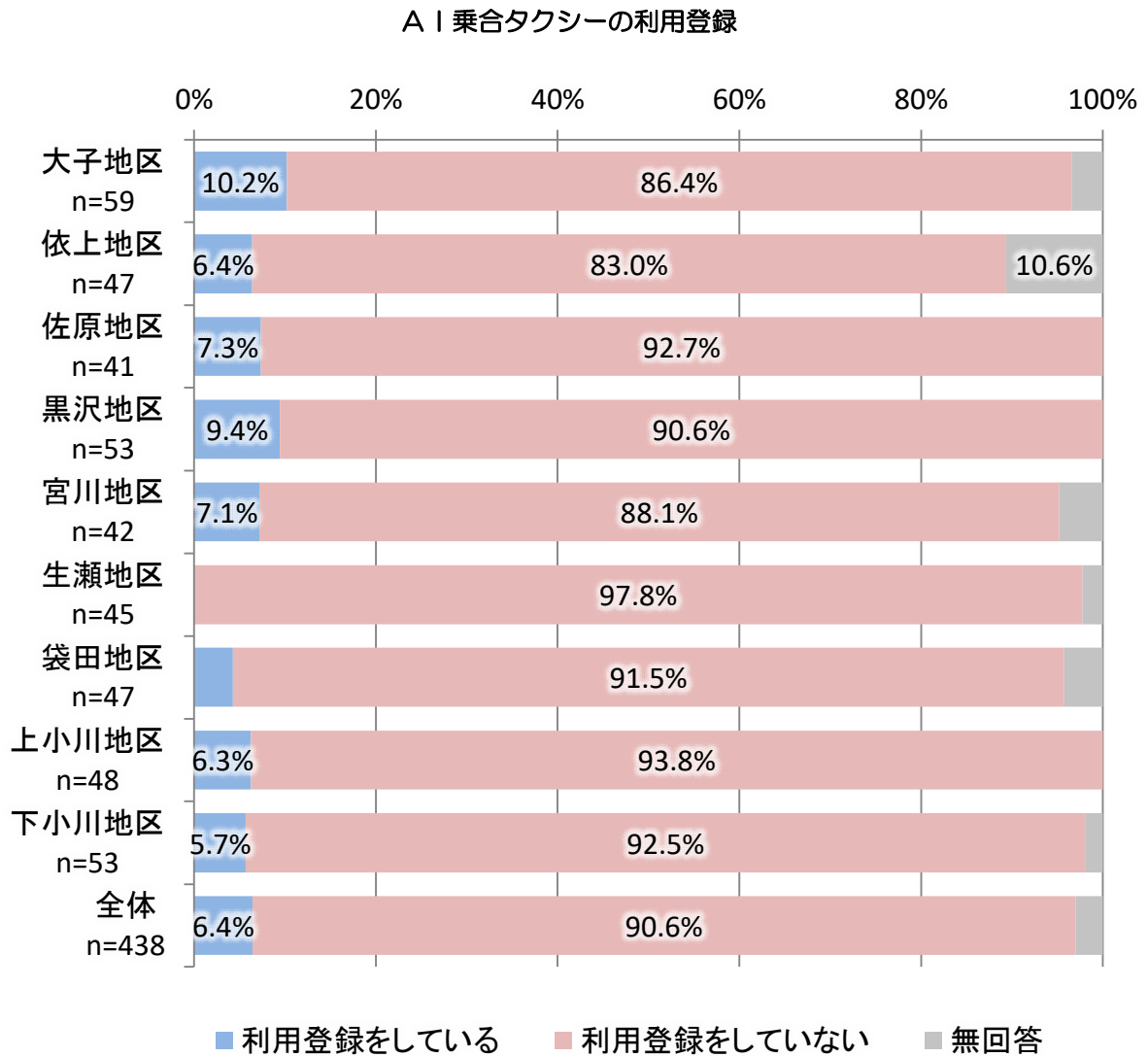
	公共交通の今後のあり方についての考え								
	今後も、町が運行経費を負担し、公共交通を維持する	利用者等が運行費用を負担して、公共交通を維持する	交通事業者への支援を積極的に行い、公共交通を充実させるべき	運行本数を減らすなど、公共交通のサービスを徐々に下げていく	利用者が少ない場合は、運行の廃止や運行形態を見直すべき	わからない	無効回答	無回答	合計
大子地区 n=59	12	7	4	3	21	5	2	5	59
依上地区 n=47	15	5	1	1	15	7	0	3	47
佐原地区 n=41	8	4	5	0	13	8	2	1	41
黒沢地区 n=53	9	0	10	3	14	14	1	2	53
宮川地区 n=42	9	1	6	1	11	9	2	3	42
生瀬地区 n=45	8	4	4	3	13	13	0	0	45
袋田地区 n=47	7	9	6	1	14	8	0	2	47
上小川地区 n=48	13	7	5	1	5	13	0	4	48
下小川地区 n=53	3	10	9	1	10	12	2	6	53
全体 n=438	85	47	51	15	116	89	9	26	438

大子地区 n=59	20.3%	11.9%	6.8%	5.1%	35.6%	8.5%	3.4%	8.5%	100.0%
依上地区 n=47	31.9%	10.6%	2.1%	2.1%	31.9%	14.9%	0.0%	6.4%	100.0%
佐原地区 n=41	19.5%	9.8%	12.2%	0.0%	31.7%	19.5%	4.9%	2.4%	100.0%
黒沢地区 n=53	17.0%	0.0%	18.9%	5.7%	26.4%	26.4%	1.9%	3.8%	100.0%
宮川地区 n=42	21.4%	2.4%	14.3%	2.4%	26.2%	21.4%	4.8%	7.1%	100.0%
生瀬地区 n=45	17.8%	8.9%	8.9%	6.7%	28.9%	28.9%	0.0%	0.0%	100.0%
袋田地区 n=47	14.9%	19.1%	12.8%	2.1%	29.8%	17.0%	0.0%	4.3%	100.0%
上小川地区 n=48	27.1%	14.6%	10.4%	2.1%	10.4%	27.1%	0.0%	8.3%	100.0%
下小川地区 n=53	5.7%	18.9%	17.0%	1.9%	18.9%	22.6%	3.8%	11.3%	100.0%
全体 n=438	19.4%	10.7%	11.6%	3.4%	26.5%	20.3%	2.1%	5.9%	100.0%

(7) AI 乗合タクシーの利用登録について

AI 乗合タクシーの利用登録は、「利用登録をしていない」が90.6%、「利用登録をしている」が6.4%となっています。

地区別にみると、全ての地区で「利用登録をしていない」が8割以上となっています。



※回答割合の5%以上を表示

A | 乗合タクシーの利用登録

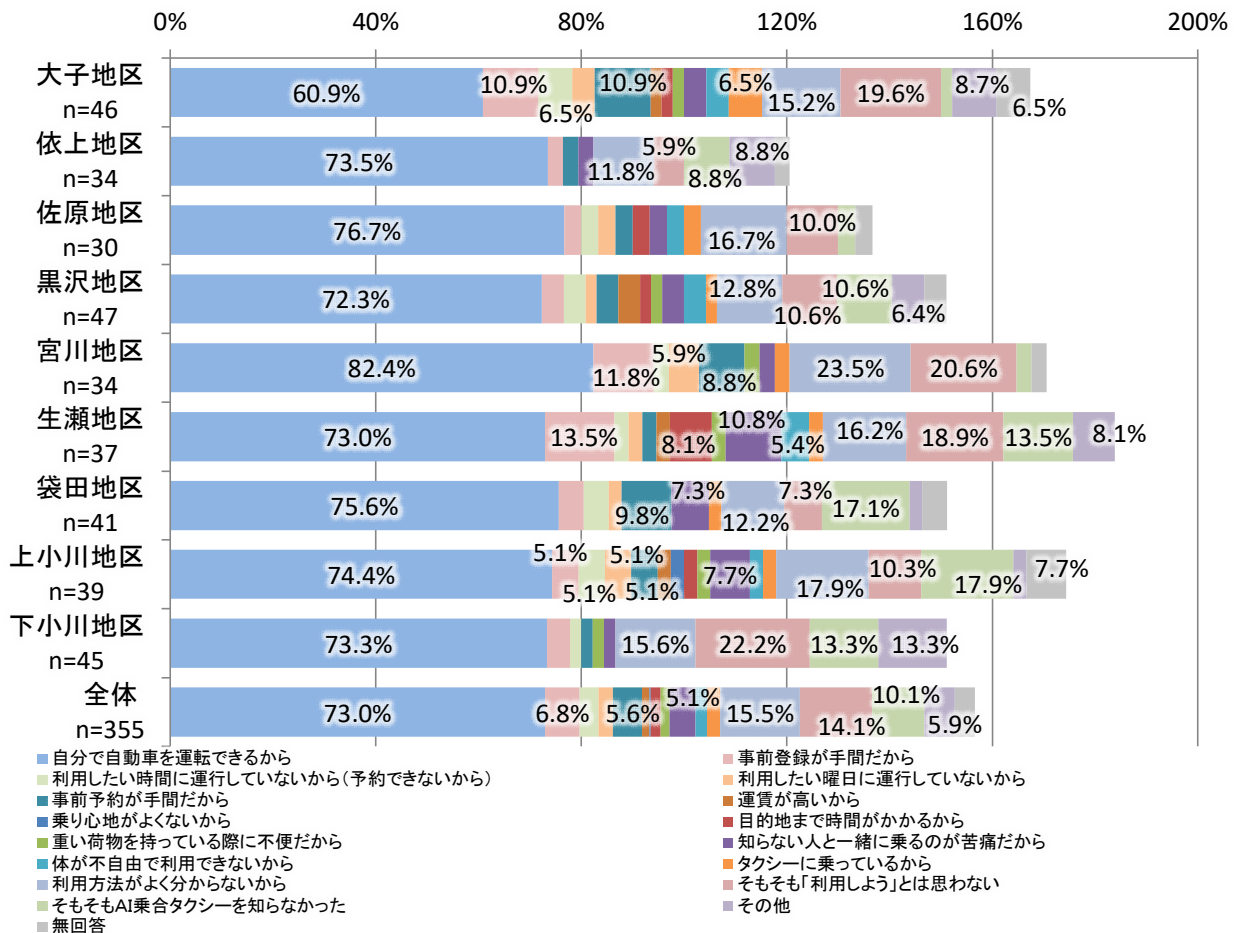
	AI乗合タクシーの利用登録			
	利用登録をしている	利用登録をしていない	無回答	合計
大子地区 n=59	6	51	2	59
依上地区 n=47	3	39	5	47
佐原地区 n=41	3	38	0	41
黒沢地区 n=53	5	48	0	53
宮川地区 n=42	3	37	2	42
生瀬地区 n=45	0	44	1	45
袋田地区 n=47	2	43	2	47
上小川地区 n=48	3	45	0	48
下小川地区 n=53	3	49	1	53
全体 n=438	28	397	13	438

大子地区 n=59	10.2%	86.4%	3.4%	100.0%
依上地区 n=47	6.4%	83.0%	10.6%	100.0%
佐原地区 n=41	7.3%	92.7%	0.0%	100.0%
黒沢地区 n=53	9.4%	90.6%	0.0%	100.0%
宮川地区 n=42	7.1%	88.1%	4.8%	100.0%
生瀬地区 n=45	0.0%	97.8%	2.2%	100.0%
袋田地区 n=47	4.3%	91.5%	4.3%	100.0%
上小川地区 n=48	6.3%	93.8%	0.0%	100.0%
下小川地区 n=53	5.7%	92.5%	1.9%	100.0%
全体 n=438	6.4%	90.6%	3.0%	100.0%

(8) AI 乗合タクシーを利用しない理由について

AI 乗合タクシーを利用していない理由は、「自分で自動車を運転できるから」や「そもそも「利用しよう」とは思わない」が高くなっている一方で、「利用方法がわからない」が15.5%、「そもそもAI 乗合タクシーを知らなかった」が10.1%となっています。

AI 乗合タクシーを利用していない理由



※回答割合の5%以上を表示

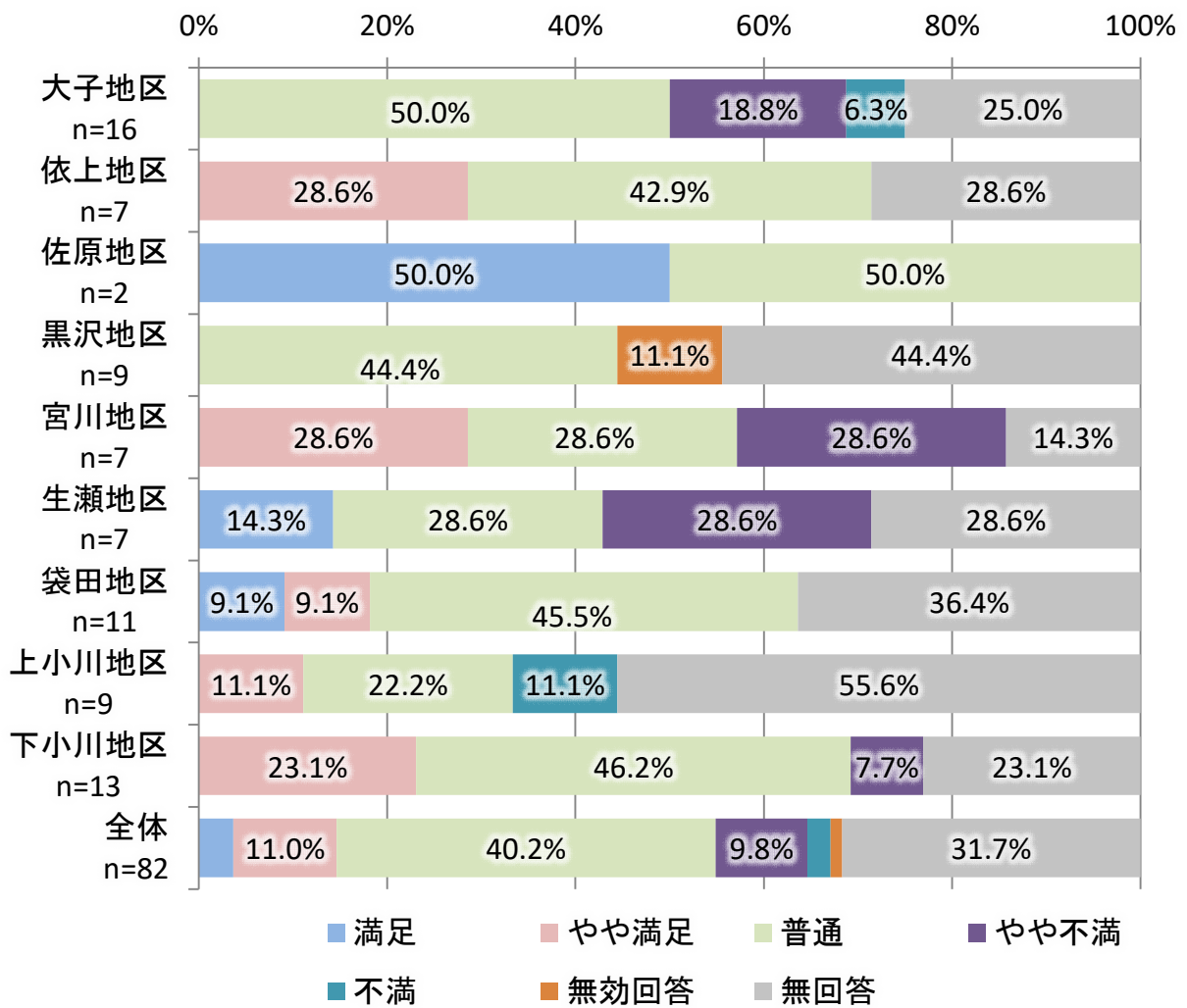
A I 乗合タクシーを利用していない理由

	AI乗合タクシーを利用していない理由																合計	
	自分で自動車運転できるから	事前登録が手間だから	利用したい時間に運行していないから(予約できないから)	利用したい曜日に運行していないから	事前予約が手間だから	運賃が高いから	乗り心地がよくないから	目的地まで時間がかかるから	重い荷物を持っている際に不便だから	知らない人と一緒に乗るのが苦痛だから	体が不自由で利用できないから	タクシーに乗っているから	利用方法がよく分からないから	そもそも「利用しよう」とは思わない	そもそもAI乗合タクシーを知らなかった	その他		無回答
大子地区 n=46	28	6	3	2	5	1	0	1	1	2	2	3	7	9	1	4	3	77
依上地区 n=34	25	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	4	2	3	3	1	41
佐原地区 n=30	23	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	5	3	1	0	1	41
黒沢地区 n=47	34	2	2	1	2	2	0	1	1	2	2	1	6	5	5	3	2	71
宮川地区 n=34	28	4	1	2	3	0	0	0	1	1	0	1	8	7	1	0	1	58
生瀬地区 n=37	27	5	1	1	1	1	0	3	1	4	2	1	6	7	5	3	0	68
袋田地区 n=41	31	2	2	1	4	0	0	0	0	3	0	1	5	3	7	1	2	62
上小川地区 n=39	29	2	2	2	2	1	1	1	1	3	1	1	7	4	7	1	3	68
下小川地区 n=45	33	2	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	7	10	6	6	0	68
全体 n=355	259	24	13	10	20	5	1	7	6	18	8	9	55	50	36	21	14	556
大子地区 n=46	60.9%	10.9%	6.5%	4.3%	10.9%	2.2%	0.0%	2.2%	2.2%	4.3%	4.3%	6.5%	15.2%	19.6%	2.2%	8.7%	6.5%	167.4%
依上地区 n=34	73.5%	2.9%	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%	11.8%	5.9%	8.8%	8.8%	2.9%	120.6%
佐原地区 n=30	76.7%	3.3%	3.3%	3.3%	3.3%	0.0%	0.0%	3.3%	0.0%	3.3%	3.3%	3.3%	16.7%	10.0%	3.3%	0.0%	3.3%	136.7%
黒沢地区 n=47	72.3%	4.3%	4.3%	2.1%	4.3%	4.3%	0.0%	2.1%	2.1%	4.3%	4.3%	2.1%	12.8%	10.6%	10.6%	6.4%	4.3%	151.1%
宮川地区 n=34	82.4%	11.8%	2.9%	5.9%	8.8%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	2.9%	0.0%	2.9%	23.5%	20.6%	2.9%	0.0%	2.9%	170.6%
生瀬地区 n=37	73.0%	13.5%	2.7%	2.7%	2.7%	2.7%	0.0%	8.1%	2.7%	10.8%	5.4%	2.7%	16.2%	18.9%	13.5%	8.1%	0.0%	183.8%
袋田地区 n=41	75.6%	4.9%	4.9%	2.4%	9.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.3%	0.0%	2.4%	12.2%	7.3%	17.1%	2.4%	4.9%	151.2%
上小川地区 n=39	74.4%	5.1%	5.1%	5.1%	5.1%	2.6%	2.6%	2.6%	2.6%	7.7%	2.6%	2.6%	17.9%	10.3%	17.9%	2.6%	7.7%	174.4%
下小川地区 n=45	73.3%	4.4%	2.2%	0.0%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	2.2%	2.2%	0.0%	0.0%	15.6%	22.2%	13.3%	13.3%	0.0%	151.1%
全体 n=355	73.0%	6.8%	3.7%	2.8%	5.6%	1.4%	0.3%	2.0%	1.7%	5.1%	2.3%	2.5%	15.5%	14.1%	10.1%	5.9%	3.9%	556

(9) 公共交通の満足度について

総合評価についての満足度は、「満足」「やや満足」を合わせた回答が14.7%となっており、「不満」「やや不満」を合わせた回答が次いで「不満」が12.2%となっています。

公共交通についての満足度



※回答割合の5%以上を表示

公共交通についての満足度

	総合評価についての満足度							
	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無効回答	無回答	合計
大子地区 n=16	0	0	8	3	1	0	4	16
依上地区 n=7	0	2	3	0	0	0	2	7
佐原地区 n=2	1	0	1	0	0	0	0	2
黒沢地区 n=9	0	0	4	0	0	1	4	9
宮川地区 n=7	0	2	2	2	0	0	1	7
生瀬地区 n=7	1	0	2	2	0	0	2	7
袋田地区 n=11	1	1	5	0	0	0	4	11
上小川地区 n=9	0	1	2	0	1	0	5	9
下小川地区 n=13	0	3	6	1	0	0	3	13
全体 n=82	3	9	33	8	2	1	26	82

大子地区 n=16	0.0%	0.0%	50.0%	18.8%	6.3%	0.0%	25.0%	100.0%
依上地区 n=7	0.0%	28.6%	42.9%	0.0%	0.0%	0.0%	28.6%	100.0%
佐原地区 n=2	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
黒沢地区 n=9	0.0%	0.0%	44.4%	0.0%	0.0%	11.1%	44.4%	100.0%
宮川地区 n=7	0.0%	28.6%	28.6%	28.6%	0.0%	0.0%	14.3%	100.0%
生瀬地区 n=7	14.3%	0.0%	28.6%	28.6%	0.0%	0.0%	28.6%	100.0%
袋田地区 n=11	9.1%	9.1%	45.5%	0.0%	0.0%	0.0%	36.4%	100.0%
上小川地区 n=9	0.0%	11.1%	22.2%	0.0%	11.1%	0.0%	55.6%	100.0%
下小川地区 n=13	0.0%	23.1%	46.2%	7.7%	0.0%	0.0%	23.1%	100.0%
全体 n=82	3.7%	11.0%	40.2%	9.8%	2.4%	1.2%	31.7%	100.0%

2.4 公共交通を取り巻く現状・課題の整理

地域及び地域公共交通の現状	
<p><人口動態></p> <ul style="list-style-type: none"> 令和4年4月の人口は約16,000人となっており、今後も人口減少は続く見込みとなっており、令和27年には人口は約8,000人にまで減少することが見込まれています。一方で、75歳以上の人口は、令和12年まで増加していくことが見込まれており、移動手段の確保が必要となる交通弱者は増加していくことが見込まれます。 	
<p><人の動きと町民ニーズ></p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤目的と通学目的で若干の違いは見られるものの、大子町内の移動だけでなく、町外への移動も見られます。一方で、町外から町内への流入も見られます。 通勤目的においては、県外（栃木県）への移動も多く見られます。 	
<p><人口と主要施設の分布></p> <ul style="list-style-type: none"> 人口は、常陸大子駅周辺に多く居住しているものの、郊外部にも居住しています。 商業施設、医療施設、公共施設、教育施設は、常陸大子駅周辺に多く立地しており、常陸大子駅周辺域へのアクセス確保が求められます。 	
<p><まちづくり></p> <ul style="list-style-type: none"> 大子まちなかビジョンを策定し、防災力の強化、JR常陸大子駅周辺の中心市街地の活性化などによる交流人口増加などの賑わいづくり、大子町役場新庁舎や駅などの拠点間連携強化、町内外の交流促進を推進しています。 	
<p><自動車保有状況、高齢者の自動車運転></p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用車の保有台数は減少傾向にあり、令和4年3月末現在で約8,900台となっています。1世帯当たりの自動車保有台数は、令和4年3月末現在で約1.2台となっており、県全体の約1.4台以上と同程度であり、自動車依存が高い状況です。 高齢者の免許保有率が高い状況にあり、令和3年現在で約61%となっており、高齢者の自動車保有率も同様に高い状況です。 	
<p><観光来訪者></p> <ul style="list-style-type: none"> 観光入込客数は増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少していますが、年間100万人以上が訪れているため、鉄道駅からの二次交通の確保が求められます。 	
<p><地域公共交通と利用状況></p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道は、常陸大子駅が1日あたり約200人の利用となっており、本町の重要な交通結節点となっています。その一方で、常陸大宮駅以北は、輸送密度（人/日）が1,000人を下回っており、路線の維持に向け、利用促進などの取組を進めていくことが必要となっています。アンケート結果を見ても、JR水郡線の存続を求める声が出ています。 路線バスは、利用者が減少傾向にあり、平成29年度と比較すると、路線バス全体の利用者は半分程度となっています。 町民無料バス（みどり号）は、利用者が減少傾向にあります。 AI乗合タクシーの利用者は、令和2年10月の実証運行開始後、月による変動が見られるものの、利用者数は増加傾向にあります。アンケート結果を見ると、「利用方法がよくわからない」「そもそもAI乗合タクシーを知らなかった」などの回答が見られ、引き続き、周知PRが必要となっています。 タクシー助成事業は、新型コロナウイルス感染症拡大の経済対策として、一律で3/4助成券を交付したことなどの影響もあり、一人あたりの利用回数が増加しています。 	
<p><地域公共交通の運営状況></p> <ul style="list-style-type: none"> AI乗合タクシーや奥久慈おでかけ快速バスなど新たな公共交通モードの導入、実証を進め、利便性向上を図っています。 新型コロナウイルス感染症拡大や物価・燃料価格の高騰など社会情勢の影響を受け、公共交通の維持に係る行政、交通事業者の負担が増加しています。 大子町では、令和3年度時点で、約2億円の補助金等を支出しています。 	

課題1：人口減少・少子高齢化に対する対応

- 人口減少や自家用車の普及等により、公共交通の利用者数が減少傾向にあり、公共交通の維持確保が困難な状況となっています。
- 高齢化が顕著な本町においては、高齢者等の交通弱者の生活交通の維持確保へ向けた継続的な取組が必要となります。
- 以上のことから、人口減少・少子高齢化に対応する持続可能かつ有効な公共交通網のあり方について検討を行う必要があります。

課題2：地域の実情に応じたメリハリのある地域公共交通網の形成

- 公共交通は、高齢化の進行等により、その重要性が年々増している一方、人口減少や自家用車の普及等により、利用者数の減少傾向が続き、その維持が大きな課題となっています。
- 本町においては、路線バス、町民無料バス（みどり号）、AI乗合タクシー、スクールバスなどの維持に係る大子町及び交通事業者の負担額が増加しており、公共交通の維持が非常に困難な状況となっています。
- このようなことから、本町の公共交通の維持確保を図るためには、一体的な公共交通の再編や運行方法等の見直し、新たな公共交通システムの検討、利用促進などを行い、本町にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成する必要があります。

課題3：超高齢社会に対応した安全・安心な外出環境の確保

- 今後、高齢化が進行していく中で、自動車運転免許証の返納等により、公共交通を必要とする人が増え、既存の公共交通サービスでは対応しきれなくなる可能性がある一方、現状は自家用車への依存率が高く、高齢者の免許保有率及び高齢者が関係する交通事故の割合は高い水準にあります。
- 以上のことから、公共交通サービスの拡充等により、自家用車を保有していなくても、高齢者等が安心して外出できる環境を整備する必要があります。

課題4：モード間の役割分担及び連携による地域公共交通の利便性向上

- 通勤・通学など外出目的に応じて、日常生活圏が町外まで拡大しています。鉄道、路線バス、AI乗合タクシーなど、各モードの特性に応じて、モード間での役割分担及び交通結節点の整備を行い、新たな公共交通の運行システムも含めて、地域公共交通の利便性向上につなげていくことが必要となります。
- 特に、高齢者と同様に交通弱者となる学生については、JR水郡線を利用した通学が多く見られることからモード間の役割分担により、地域公共交通全体の利用者増につなげていくことが必要となります。

課題5：わかりやすく、使いやすい地域公共交通の実現

- 公共交通の利用者数が減少している中、本町にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、維持していくにあたっては、公共交通の更なる利用促進の取組が必要となります。
- そのためには、公共交通を利用しやすい環境の整備やモビリティ・マネジメントの取組等を行い、町民にとってわかりやすく、使いやすい公共交通を形成する必要があります。

第3章 計画の基本方針と目標

3.1 計画の基本方針等

3.1.1 基本方針と計画目標

地域公共交通を取り巻く課題や本町が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえて、大子町地域公共交通計画の基本理念と基本方針を以下のように決めました。

また、基本方針に沿った計画の目標、目標を評価するための評価指標について、下記のとおり設定します。

～基本理念：目指すべき公共交通の将来像～

～自家用車を使わなくても生活できる外出環境の持続可能な提供～

基本方針1：本町にとって最適な地域公共交通網の形成

地域の拠点となる市街地が常陸大子駅周辺に形成されており、また、これら市街地の周辺に集落が広く分散している本町の地域特性に対応し、集落から市街地までの地域間移動など、これら公共交通ネットワークの維持確保・充実を図るため、路線バス、町民無料バス（みどり号）、AI乗合タクシー、タクシー利用助成事業、スクールバス等の一体的な路線再編、効率的な運行方法等の検討及び見直し、各公共交通機関の連携により、本町にとって、持続可能かつ有効な公共交通網の構築を図ります。

■計画目標①：地域公共交通の利用圏域の拡大及び利用者数の減少傾向の改善

各公共交通機関の緊密な連携のもと、本町にとって持続可能かつ有効な公共交通網を構築し、町民等の日常生活における移動手段を確保することで、地域公共交通の利用圏域の拡大及び減少傾向にある公共交通利用者数の減少割合の改善を目指します。

⇒評価指標：公共交通利用者数、AI乗合タクシー乗降所数

■計画目標②：地域公共交通の維持に係る町負担額の増加抑制

本町にとって持続可能かつ有効な公共交通網の構築を図ることで、近年増加傾向にあった地域公共交通の維持に係る町負担額（町が事業主体となり運行する公共交通に要する財政負担額及びその他の公共交通の維持に係る運行補助金等の合計）の増加抑制を目指します。

⇒評価指標：地域公共交通の維持に係る町負担額

基本方針 2 : 誰もが安心・便利に利用できる公共交通サービスの提供

人口減少や自家用車の普及等により、公共交通の利用者数が大幅に減少し、公共交通離れが進行していることから、公共交通の利便性の向上及び利用促進を図り、地域に愛される公共交通に育てることが重要となります。

また、近年では高齢化の進行により、高齢ドライバーの交通事故が増加していることから、公共交通を利用しやすい環境を整え、高齢者等の公共交通の利用促進を図ることは、交通事故防止の観点からも重要となります。

そのため、利用環境の整備や公共交通に関する周知・啓発等の取組を行い、誰もが気軽に安心して利用できる、わかりやすく、便利で利用しやすい公共交通サービスの提供を目指します。

■計画目標③：地域公共交通の町民満足度の向上

地域公共交通を利用しやすい環境を整備することで、利用者の満足度の向上、公共交通の利用促進及び高齢者等の運転免許証の返納促進を目指します。

⇒評価指標：公共交通に対する満足度、計画期間中の利用環境の整備箇所数

基本方針 3 : みんなで支える公共交通の実現

地域公共交通は、移送サービスを担う社会インフラであることから、そのサービスは将来にわたって維持確保していく必要があります。地域公共交通を持続させていくためには、交通事業者の自助努力や行政の支援のみならず、地域に住む一人一人が公共交通に興味と愛着を持ち、その利用促進に主体的に関わるなど、地域全体で公共交通を支えていくことが必要となります。

そのため、各種体験イベント等の実際に公共交通に触れる機会を創出するモビリティ・マネジメントの手法を取り入れ、町民、交通事業者、行政等の協働による積極的な利用促進を図ります。

また、本町の目指す公共交通を実現させるため、PDCAサイクルに沿った各種公共交通施策の立案・実施、効果検証、改善策の検討など、公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを町民等との協働により行っていきます。

■計画目標④：モビリティ・マネジメントの推進

町民一人一人が、公共交通に興味と愛着を持ち、「公共交通は、みんなで創り、守り、育てるもの」という意識を持って、その利用促進に主体的に関わっていくためのきっかけづくりとなる取組の展開を目指します。

⇒評価指標：計画期間中のモビリティ・マネジメントの実施回数

3.1.2 各公共交通の基本的な考え方とそれぞれの役割

公共交通の基本的な考え方と公共交通の機能及び役割を以下のとおり整理し、持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。

類型	基本的な機能	求められる役割	現状の 主な公共交通	再編後の 主な公共交通
広域幹線 ネット ワーク	町内と町外を 結ぶ広域的な ネットワーク	周辺都市等への移動手段 を確保し、本町の広域的 な交流を支える幹線軸で あり、公共交通網の骨格 を担うネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 ・高速バス ・路線バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 ・高速バス ・路線バス
地域間 ネット ワーク	市街地と地域 を結ぶ ネットワーク	広域幹線ネットワークを 補完する支線軸として、 拠点間を繋ぎ、都市機能 連携の軸となる地域の主 要ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・町民無料バス (みどり号) ・タクシー 利用助成事業 ・AI 乗合 タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・町民無料バス (みどり号) ・タクシー 利用助成事業 ・AI 乗合 タクシー ・新たな交通 システム
市街地内 ネット ワーク	市街地内の移 動を担う ネットワーク	居住地や主要施設が集中 し、町民等の活動の拠点 となる市街地内におい て、多様なニーズ、多数 の利用に対応可能な、き め細かいネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・タクシー 利用助成事業 ・AI 乗合 タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・タクシー 利用助成事業 ・AI 乗合 タクシー ・新たな交通 システム

3.1.3 既存公共交通の機能

前項の公共交通ネットワークの基本的な考え方に基づき、下記のとおり既存公共交通を機能別に分類します。

再編後の公共交通の全体像は、地域特性にあった形に公共交通を変化させていき、需要があまり見込めないエリアは、定時定路線型の路線バスや町民無料バス（みどり号）の運行から、デマンド型のAI乗合タクシーやタクシー利用助成事業にシフトしていくことを想定しています。

また、市街地における町民の近距離の移動や観光客の移動など、需要が見込める部分については、新たな交通システムを導入していくことを想定しています。

これらにより、地域公共交通の維持に係る町負担額は再編前と同水準を維持しつつ、公共交通利用者からの運賃収入を増やしていくことを目指します。

■現状

類型	主な公共交通	機能
広域幹線ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 ・高速バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都及び水戸市方面等への広域的な移動を担う ・定時定路線を基本とし、多くの人を運ぶことができる
	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道等の広域交通との交通結節点に接続し、町域を跨いで周辺市町と本町を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする
地域間ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・町民無料バス（みどり号） 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域と市街地を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする
	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用助成事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・ドア・ツー・ドアの小人数の輸送を担う公共交通 ・自由経路ドア・ツー・ドア型の運行形態のため、移動の自由度が高い
	<ul style="list-style-type: none"> ・AI乗合タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域と市街地を結ぶ公共交通 ・会員登録制のデマンド型乗合タクシー ・運行形態は自由経路ミーティングポイント型
市街地内ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地内の移動を担う公共交通 ・定時定路線を基本とする ・広域幹線及び地域間ネットワークの機能も有する
	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用助成事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地内の移動を担う公共交通 ・ドア・ツー・ドアの小人数の輸送を担う公共交通 ・自由経路ドア・ツー・ドア型の運行形態のため、移動の自由度が高い ・地域間ネットワークの機能も有する
	<ul style="list-style-type: none"> ・AI乗合タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地内の移動を担う公共交通 ・自由経路ミーティングポイント型の運行形態で、移動の自由度が高く、夜間の時間帯も利用可能（AI乗合タクシー） ・地域間ネットワークの機能も有する

■再編後

類型	主な公共交通	機能
広域幹線 ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 ・高速バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都及び水戸市方面等への広域的な移動を担う ・定時定路線を基本とし、多くの人を運ぶことができる
	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道等の広域交通との交通結節点に接続し、町域を跨いで周辺市町と本町を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする
地域間 ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・町民無料バス(みどり号) 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域と市街地を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする
	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー 利用助成事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・ドア・ツー・ドアの小人数の輸送を担う公共交通 ・自由経路ドア・ツー・ドア型の運行形態のため、移動の自由度が高い
	<ul style="list-style-type: none"> ・AI乗合 タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域と市街地を結ぶ公共交通 ・会員登録制のデマンド型乗合タクシー ・運行形態は自由経路ミーティングポイント型
	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな交通システム 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域と市街地を結ぶ公共交通 ・市街地の賑わい創出、観光地への移動手段として機能する公共交通
市街地内 ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地内の移動を担う公共交通 ・定時定路線を基本とする ・広域幹線及び地域間ネットワークの機能も有する
	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー 利用助成事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地内の移動を担う公共交通 ・ドア・ツー・ドアの小人数の輸送を担う公共交通 ・自由経路ドア・ツー・ドア型の運行形態のため、移動の自由度が高い ・地域間ネットワークの機能も有する
	<ul style="list-style-type: none"> ・AI乗合 タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地内の移動を担う公共交通 ・自由経路ミーティングポイント型の運行形態で、移動の自由度が高く、夜間の時間帯も利用可能 ・地域間ネットワークの機能も有する
	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな交通システム 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地内の移動を担う公共交通 ・市街地の賑わい創出として機能する公共交通

3.1.4 町民、交通事業者、行政の役割

本町の公共交通を維持確保・充実させていくためには、町民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、協力して取り組むことが必要となります。

(1) 町民の役割

利用されない公共交通を維持していくことは困難であることから、地域に住む町民一人一人がこれを認識し、利用促進に向けた各種取組に主体的に関わり、積極的に公共交通を利用するなど、公共交通を支える役割を担う。

また、公共交通の再編に関する施策、利用環境整に関する施策、利用促進に関する施策について、町民や利用者の目線から効果検証を行ったり、施策展開のアイデア出しを行うなど、利用しやすい公共交通の実現に向けた協力を行う。

(2) 交通事業者の役割

交通事業者は、安全かつ安定した運行を維持確保し、公共交通の利便性の向上に取り組むほか、利用者へのきめ細やかな情報発信、公共交通関連施策に対する専門的な知見を提供する役割を担う。

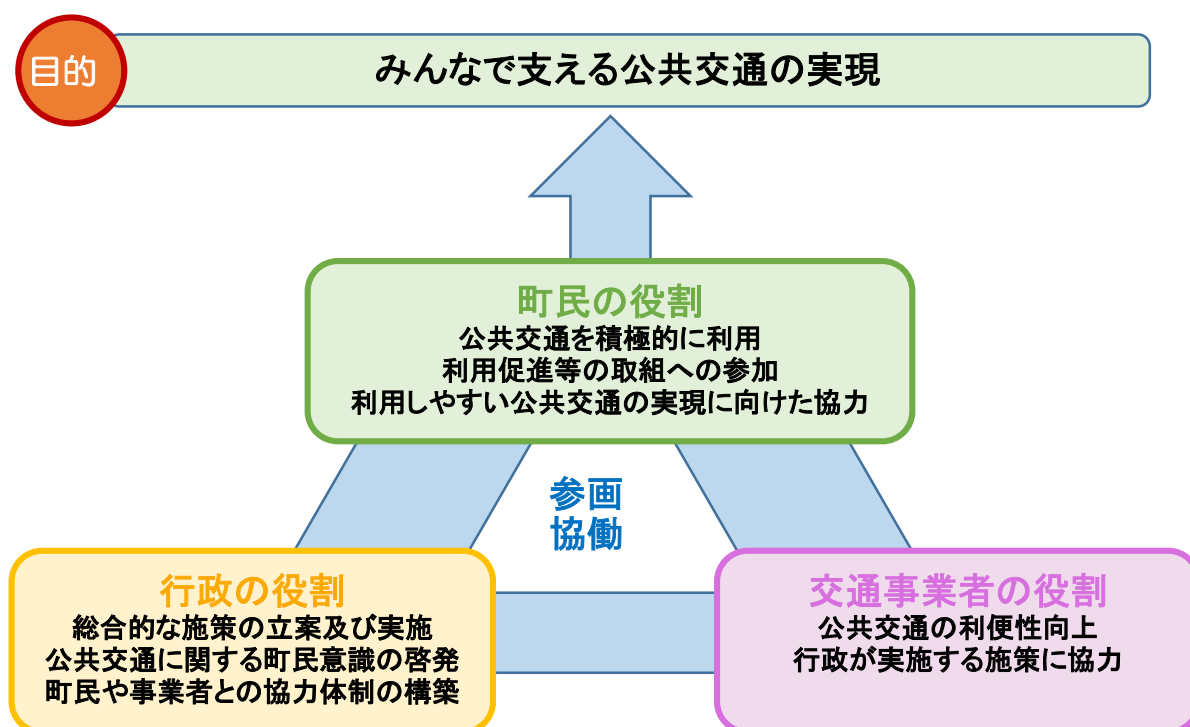
(3) 行政の役割

町は、町民や交通事業者等の意向を調整し、地域公共交通を将来にわたって維持確保できるよう、まちづくりにおける各種施策と連携して、公共交通に関する取組を行う。

公共交通に関する取組を行う際は、町民と協働で施策展開を行うなど、協力体制の構築に努める。

国及び県は、財政的な支援のほか、地域公共交通政策に取り組む町に対して、広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導、助言等を行う役割を担う。

▼町民、交通事業者、行政の連携イメージ



3.2 基本方針・目標・目標達成に向けた施策・事業の一覧



第4章 目標達成に向けた施策

4.1 施策・事業の実施内容

施策① 持続可能な公共交通網の維持確保・充実

事業①ー1 地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編

- 本町の地域特性に対応した持続可能かつ有効な公共交通網の形成を図るため、鉄道、高速バス、路線バス、町民無料バス（みどり号）、タクシー利用助成事業、AI 乗合タクシーなどの一体的な路線再編や運行の効率化など、公共交通網の再編を行います。
- 各交通モードの具体的な再編内容については、アクションプランとなる「太子町地域公共交通再編計画」を別途作成しており、再編計画の中に記載しています。

＜太子町地域公共交通再編計画の主な記載事項＞

- 公共交通の再編方針、取り組む公共交通再編事業、交通モード別の再編内容、公共交通再編事業により見込まれる効果、財政負担額の推移など。

交通モード	再編の方向性
鉄道 高速バス	■現状維持 ・官民連携した利用促進等を行い、現状の運行サービスの維持を目指す。
路線バス	■縮小 ・利用者が少なく、通学利用として機能していない路線については、休廃止の可否を検討する。 ・通学利用者の少ない路線については、AI 乗合タクシーへの移行を検討する。
町民無料バス （みどり号）	■縮小 ・ルート別に見て、利用者が少ない区間については他のルートとの統廃合などを含めた効率化の可否を検討する。
タクシー利用 助成事業	■拡充 ・新型コロナウイルスに係る臨時措置として実施している助成率引き上げの恒常化や、配付枚数の増加を検討する。
AI 乗合タクシー	■拡充 ・町の公共交通の基軸に位置づけ、縮小する交通モードの受け皿として運行台数や運行日数の拡大を図る。 ・生活利用及び観光利用の増加を図るため、利用促進の取組を行う。
新たな交通 システム	■新規 ・観光客を対象とした新規路線バスの運行や常陸太子駅周辺の市街地の回遊性向上に向けた小さな交通など、新たな交通システムの導入を検討する。

事業①ー2 新たな交通システムの導入検討

- 常陸太子駅周辺の市街地における賑わい創出、観光地への移動手段確保の観点から市街地の回遊性向上に向けた新たな交通システムの導入を検討します。

事業①-3 広域移動手段の維持確保・充実

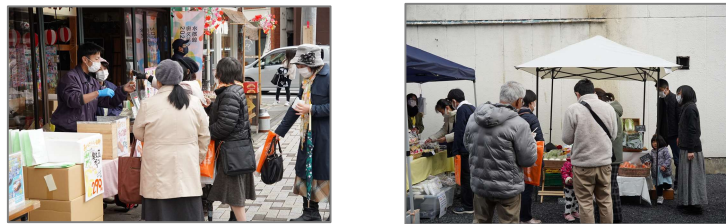
- 本町と町外を結ぶ広域的な幹線ネットワークである鉄道及び高速バスについて、サービス改善及び利用促進に係る要望活動や連携を継続的に実施し、広域移動手段の維持確保・充実を図ります。
- 特に、JR水郡線については、現在の厳しい状況を踏まえ、以下に示すような利用促進策に取り組んでいます。引き続き、事業者、県、沿線自治体と連携して利用促進に取り組んでいきます。

○企画列車運行時の駅でのお出迎え・お見送り



【常陸大子駅での実施の様子】

○企画列車運行に合わせた駅周年でのイベントの開催



【駅前マルシェ開催の様子】

○サイクルトレインの運用

水郡線では、常陸大子駅を含む指定駅において、自転車を押したまま車両に乗車することのできる、サイクルトレインを運用しています（土日祝のみ）。



【サイクルトレインの利用の様子】

○水郡線に乗ろう帰省割引事業補助金（令和4年度）

水郡線の利用促進を目的とし、年末年始等において、東京方面又は仙台方面から水郡線を利用して帰省する若年層に対し、運賃の一部を助成しています。

○県、沿線自治体と連携した利用促進の取組

県及び水郡線の沿線自治体で構成する水郡線利用促進会議において、水郡線児童絵画展など利用促進に係る取組を推進しています。

事業①-4 地域における輸送資源との連携検討

- 地域住民が主体となり、各地域に必要な公共交通のあり方を検討し、地域自らが移動手段を確保する取組を行政がサポートする体制の構築について検討を行います。
- 地域における多様な輸送資源（スクールバス、障がい者等通院サービス事業など）との連携による公共交通の維持確保について、調査研究を行います。

◆スケジュール

交通モード	実施主体	スケジュール					
		令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
鉄道 高速バス	町 交通事業者	利用促進策の継続					
		運行維持及び充実について協議（随時実施）					
		評価・検証 ※毎年実施					
路線バス 町民無料バス （みどり号）	町 交通事業者	再編内容及び可否の検討	利用状況分析、必要に応じた運行内容の変更				
			縮小・適正化に向けた再編実施				
		評価・検証 ※毎年実施					
タクシー利用 助成事業	町 交通事業者	支援内容の見直し	計画全体の再編内容を考慮した支援内容の変更				
		評価・検証 ※毎年実施					
AI 乗合 タクシー	町 交通事業者	周知 PR 活動 再編内容の検討	利用状況分析、必要に応じた運行内容の変更				
			拡充に向けた再編実施				
		評価・検証 ※毎年実施					
新たな交通 システム	町 交通事業者 その他関係者	調査・研究、調整・協議					
		実施できる交通システムを順次展開					
		評価・検証 ※毎年実施					
その他 地域における 輸送資源	町 交通事業者 その他関係者 町民	調査・研究、調整・協議					
		実施できる取組を展開					
		評価・検証 ※毎年実施					

施策② 公共交通サービスに関する情報提供の充実

事業②-1 誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成

- ・利用者目線でわかりやすく、本町の公共交通を網羅した総合的な公共交通マップ等を新たに作成し、町民へ配布するとともに、町内主要施設に配架することにより公共交通の情報提供の充実を図ります。なお、作成にあたっては、公共交通の利用方法を記載するなど、きめ細かな情報提供に努めます。
- ・公共交通マップ等については、町民だけでなく、インバウンドを含む観光客等の来訪者も活用できるよう、観光地の場所や公共交通を利用しての観光地までの行き方等の情報を併せて記載し、観光情報との一元化を図ります。
- ・公共交通マップ等については、紙媒体だけでなく、スマートフォンやタブレット等でも閲覧できるよう、デジタル化を行います。

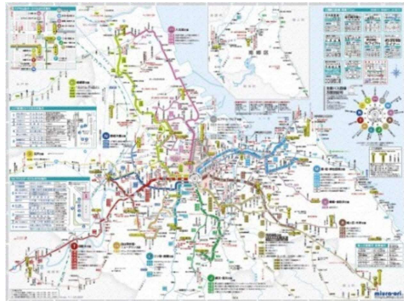
事業②-2 ICT導入に向けた検討

- ・バスロケーションシステム、ICTアプリの活用、ICTを活用した電子媒体での情報提供に向けたオープンデータ化、地域公共交通全体の検索・予約システム、キャッシュレス化、MaaS等の最新技術を取り入れた取組について、インバウンド対応も含めて検討を行います。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成	町交通事業者	公共交通マップ作成	再編に応じてバージョンアップ			
		評価・検証 ※毎年実施				
ICT導入に向けた検討	町交通事業者	調査・研究、調整・協議				
		実施できる取組を順次展開				
		評価・検証 ※毎年実施				

【事業②-1の取組事例】



【総合的な公共交通マップ】
(青森県八戸市)



【ポケット時刻表】
(静岡県藤枝市)

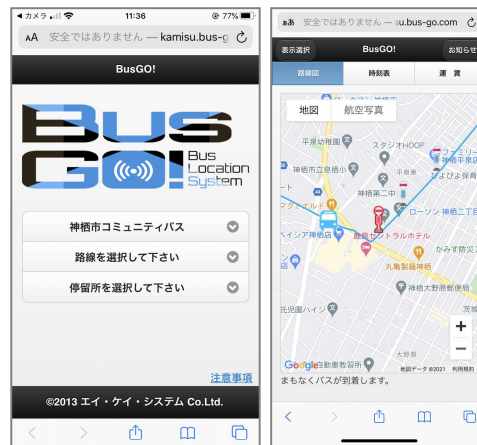


【公共交通の使い方】(茨城県常陸大宮市)

【事業②-2の取組事例】



【公共交通案内サイト】
(茨城県神栖市)



【バスロケーションシステム*】
(有限会社エイ・ケイ・システム)

対象地域	公共交通の新たな社会サービス	
<p>循環バスルート 水素ステーション(案) 筑波大学 筑波大学附属病院 つくば駅 (筑波大学及びつくば駅周辺地区)</p>	<p>「キャンパスMaaS」</p> <ul style="list-style-type: none"> バス停の代表点に設置される顔認証を可能とするサインエジポストを活用したバス乗降時のキャッシュレス決済の実証実験、AI活用による人流予測 匿名化した移動実態調査等を実現する「つくばモデル」アプリの開発 乗車待機時間を最小化するバス運行の最適化支援システムの設計検討 <p>(乗降時の顔認証による決済)</p>	<p>「医療MaaS」</p> <ul style="list-style-type: none"> バス乗降時の顔認証による病院受付、診療費会計処理サービス <p>(バス移動と統合された病院受付サービス)</p>
	<p>「つくばモデル」アプリ活用による交通弱者の乗降車支援、シェアサービス</p> <p>(交通弱者のための安全な移動)</p>	

【他地域のMaaSの概要】(茨城県つくば市)

施策③ 公共交通に関心を持ち気軽に利用できる環境の充実

事業③-1 施設等との連携も含めた待合環境の改善

- 施設と連携した待合スペースの設置、施設敷地内へのバスの乗り入れなど、待合環境の改善に関して、施設等と連携協議を行い、利用しやすい公共交通の環境整備に努めます。
- 利用者目線で、誰もが迷うことなく気軽に利用できるよう、JR常陸大子駅等の主要な交通結節点における待合環境の充実を図るため、行き先や乗継等の情報提供を行うタブレット端末やデジタルサイネージ等の設置について検討を行います。
- 地域が主体となって行う待合環境の整備に対して、関係する規制や許可等について助言を行うなど、必要な支援を行う。また、学校との連携についても検討します。

事業③-2 ラストワンマイル環境の整備検討

- 交通結節点以降のラストワンマイル交通の環境を充実させるため、パーク・アンド・ライドに限らず、サイクル・アンド・ライド、キス・アンド・ライドなどについて検討を行います。

事業③-3 バリアフリーに配慮した環境づくり

- 公共交通の利用者の多くが、高齢者、障がい者、子ども及び妊産婦等の移動制約者であることを踏まえて、誰もが安心して公共交通を利用できるよう、バリアフリー対応車両への更新を進めます。

事業③-4 運転免許証自主返納の促進に向けた検討

- 運転免許証自主返納者を対象とした優遇制度について、新たなインセンティブ付与など、より免許返納の促進につながるような施策等について協議・検討を行います。

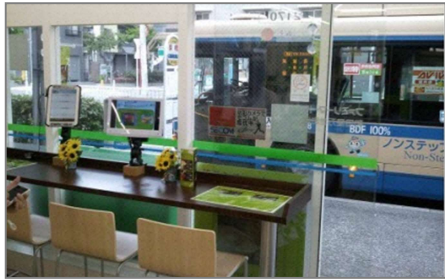
◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
施設等との連携も含めた待合環境の改善	町 交通事業者 町民	実施箇所や実施内容の検討				
				実施（必要に応じて見直し）		
		評価・検証 ※毎年実施				
ラストワンマイル環境の整備検討	町 交通事業者	実施箇所や実施内容の検討				
				実施（必要に応じて見直し）		
		評価・検証 ※毎年実施				
バリアフリーに配慮した環境づくり	交通事業者	車両更新時に、バリアフリー対応車両を導入				
		評価・検証 ※毎年実施				
運転免許証自主返納の促進に向けた検討	町 交通事業者 警察	返納促進策の検討		返納促進策の実施 （料金施策や定額フリーパス施策など）		
		評価・検証 ※毎年実施				

【事業③-1の取組事例】



【公共交通情報相互提供システム】
(埼玉県三郷市)



【商業施設と連携した待合スペース】
(神奈川県横浜市)



【商業施設に整備したバス利用者専用の駐輪場】
(茨城県神栖市)

【事業③-2の取組事例】



【サイクルアンドバスライド】
(埼玉県蓮田市)

【事業③-3の取組事例】



【UDタクシー車両】
(静岡県静岡市)

【事業③-4の取組事例】

65歳以上のドライバーの方へ

平成28年10月開始 **八街市高齢者運転免許証自主返納支援事業のご案内**

最近、「運転に自信がなくなった」「家族から心配を言われた」ということはありませんか？八街市では、高齢者の交通事故の減少を図るため、運転免許証を自主返納した65歳以上の方に対し、八街市内循環バス(登録ふれあいバス)の回数乗車を交付します。

対象者
対象者(次の①から②までのすべての要件に該当する方)
①八街市に住民登録されている方
②運転免許証の自主返納時に満65歳以上の方
※運転免許証を自主返納した日から起算して6か月以内(窓口)で申請してください。

支援内容
ふれあいバス(の回数乗車券) 5枚(11,000円相当)の交付
※支援は1人につき1回限りです。

手続きの流れ
1 警察署、または運転免許センターで運転免許証の自主返納手続きをして、運転免許取消通知書の交付を受けてください。
※詳しい申請方法は警察署にお問い合わせください。☎043-484-0110
2 窓口(八街市役所企画課)で申請のうえ、回数券の交付を受けてください。
※申請に必要なもの(運転免許取消通知書)・印鑑

お問い合わせ 八街市役所 総務部 企画政策課 ☎043-443-1114

【運転免許証自主返納支援事業】
(千葉県八街市)

FAX:029-301-2848

高齢運転者運転免許自主返納サポート事業 募集要項

茨城県生活福祉課生活文化課安全なまぶすの推進室 宛て

【募集要項】
募集期間:平成28年10月1日～平成29年3月31日
※応募資格:茨城県に在住の65歳以上の高齢者(募集要項を参照)※募集要項を参照してください。

募集要項

①応募資格
年齢:65歳以上
性別:男性・女性
住所:茨城県内に在住
②募集期間
平成28年10月1日～平成29年3月31日
③募集要項
募集要項を参照してください。

④お問い合わせ先
茨城県生活福祉課生活文化課安全なまぶすの推進室
〒305-0854 茨城県水戸市東区南町1-1-1
TEL:029-301-2848 FAX:029-301-2848

【サポート事業の協賛事業者募集】
(茨城県)

常陸太田市

運転免許証自主返納支援のご案内

返納後の皆様のお出かけをサポートします!!

運転免許を自主返納した方を対象に、**3年間**支援を行います!!

○対象者 (下記の条件をすべて満たす方)
①常陸太田市の住民登録台帳に記載されている方
②平成28年10月1日以前にすべての運転免許を自主返納された方

○支援内容(1年分)(下記から一つを選択)
①市内路線(2ICカード) 10,000円分(満75歳以上の方 5,000円分)
※満75歳以上の方、市高齢者バス利用促進制度の適用により(大連貸付)申請
※6か月、5,000円分のICカードで10,000円分の利用価値と切り替わります。
②市内タクシー等利用券 10,000円分

○申請書の提出
①警察署・運転免許センターで運転免許を自主返納
②市役所企画課(市庁舎3階)で支援の申請をしてください。
※申請に必要なもの
・運転免許を返納する際に交付される「申請による運転免許の取消通知書」
※必ず「運転経歴証明書」
・年齢を証明できる身分証明書(パスポートをお選びの満75歳以上の方)

・希望する支援内容から一つを交付します。

○支援期間(毎年、申請をお断りしませ)

・3年間

お問い合わせ先:常陸太田市福祉課生活文化課(常陸太田市役所企画課隣)
TEL:0294-72-3111(内線311) FAX:0294-72-3092

【運転免許証自主返納支援制度】
(茨城県常陸太田市)

施策④ 公共交通の利用に向けた意識啓発

事業④-1 モビリティ・マネジメントの実施

- ・過度に自動車に依存することなく、多様な交通手段を適度かつ賢く利用する状態への転換を促すため、以下のモビリティ・マネジメントの取組を展開します。
- ・路線バスやAI乗合タクシー等の公共交通を利用した買物体験ツアーや食事体験ツアー等を企画し、公共交通の利用の機会を提供することで、公共交通に対する意識啓発を促し、公共交通の利用促進を図ります。
- ・各種イベントの開催時や町の広報誌等において、地域公共交通に係る積極的な情報発信を行い、町民の公共交通に対する理解を深め、町民意識の醸成を図ります。
- ・「クルマのみ」から「クルマ時々公共交通」への意識啓発を促すチラシの作成・配布、ノーマイカーデーの実施、転入者へ配布するモビリティ・マネジメントキットの作成、高校の新入生等へのお試し乗車券配布など、多様なモビリティ・マネジメントの取組について、実施に向けた検討を行います。

事業④-2 公共交通乗り方教室の実施

- ・公共交通に対する理解を深め、将来的な公共交通の利用を促すため、高齢者や小学生を対象に、公共交通の乗り方教室を開催します。

事業④-3 地域等との協働による利用促進

- ・交通事業者と観光施設等が連携した企画切符の継続販売に加えて、新たに健康増進や地域コミュニティの維持・創出につながる企画乗車券等の検討を行います。
- ・町民や各種団体等と連携し、公共交通の再編、利用に関する情報提供・環境整備、利用促進などの各種施策について、町民・利用者目線から見た効果検証や具体策に関するアイデア出しを協働で行います。地域等との協働に向けて、サポーター制度やモニター制度の創設などを検討します。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
モビリティ・マネジメントの実施	町 交通事業者 町民 その他関係者	実施している取組の継続				
		検討・協議		再編内容を反映した新規取組の実施		
		評価・検証 ※毎年実施				
公共交通乗り方教室の実施	町 交通事業者 町民	実施している取組の継続				
		検討・協議		再編内容を反映した新規取組の実施		
		評価・検証 ※毎年実施				
地域等との協働による利用促進	町 交通事業者 町民 その他関係者	実施できる取組、実施できる地域から順次実施				
		検討・協議		新規取組の実施		
		評価・検証 ※毎年実施				

【事業④－1の取組事例】



【買物バスツアー】（静岡県湖西市）



【公共交通利用促進リーフレット】
（茨城県）



【モビリティウィーク&カーフリーデー】
（福岡県福岡市）

【事業④－2の取組事例】



【バスの乗り方教室】（茨城県神栖市）



【高齢者への出前講座】（静岡県藤枝市）

【事業④－3の取組事例】



【公共交通利用者への運賃補助】
（神奈川県小田原市）



【バスパック】
（青森県八戸市）



【企画乗車券】
（エスパルスドリームフェリー）

第5章 目標の評価指標と計画の進行管理

5.1 目標の評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

目標	評価指標	現状値 (令和4年度)	目標値 (令和9年度)
地域公共交通の利用圏域の拡大及び利用者数の減少傾向の改善	公共交通利用者数 (路線バス、みどり号、AI乗合タクシー)	52,003人	52,000人
	AI乗合タクシー乗降所数	330箇所	380箇所
地域公共交通の維持に係る町負担額の増加抑制	地域公共交通の維持に係る町負担額	216,292千円	216,000千円
地域公共交通の町民満足度の向上	公共交通に対する満足度	14.7%	19.7%
	計画期間中の利用環境の整備箇所数	—	5箇所
モビリティ・マネジメントの推進	計画期間中のモビリティ・マネジメントの実施回数	—	10回

■目標値設定の考え方

評価指標	目標値設定の考え方
評価指標① 公共交通利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス、町民無料バス（みどり号）、AI 乗合タクシーの利用者数は、現在、52,003 人となっています。今後、人口は減少していくことが見込まれていますが、公共交通の利便性を向上させて、町民一人あたりの利用割合の増加につなげることで、現状維持を目指します。
評価指標② AI 乗合タクシー乗降所数	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年9月20日時点で、AI 乗合タクシーの乗降所数は330箇所となっています。今後、町の公共交通の主軸としてAI 乗合タクシーを推進し、利用圏域を拡大するため、毎年10箇所程度の乗降場所の増加を目指します。
評価指標③ 地域公共交通の維持に係る町負担額	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年度末時点において、地域公共交通全般に係る費用として約216,292千円を負担しています。今後、地域公共交通の再編を行い、利便性を確保しつつ、費用の増加を抑えることで現状維持を目指します。
評価指標④ 公共交通に対する満足度	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年度に実施した町民アンケート結果をみると、公共交通利用者の公共交通全般に対する満足度は、「満足」及び「やや満足」を合わせた割合が14.7%となっています。 公共交通の利便性を向上により、+5%の上昇を目指して、19.7%を設定しています。
評価指標⑤ 計画期間中の利用環境の整備箇所数	<ul style="list-style-type: none"> 令和6年度以降、公共交通の再編を実施していくことを予定していますが、拠点等において、5箇所程度、公共交通同士の接続強化、情報発信などの整備をすることを目指します。
評価指標⑥ 計画期間中のモビリティ・マネジメントの実施回数	<ul style="list-style-type: none"> 毎年、1年に2回程度、モビリティ・マネジメントに関する取組を実施していくことを目指します。

5.2 計画の推進

5.2.1 推進・管理体制

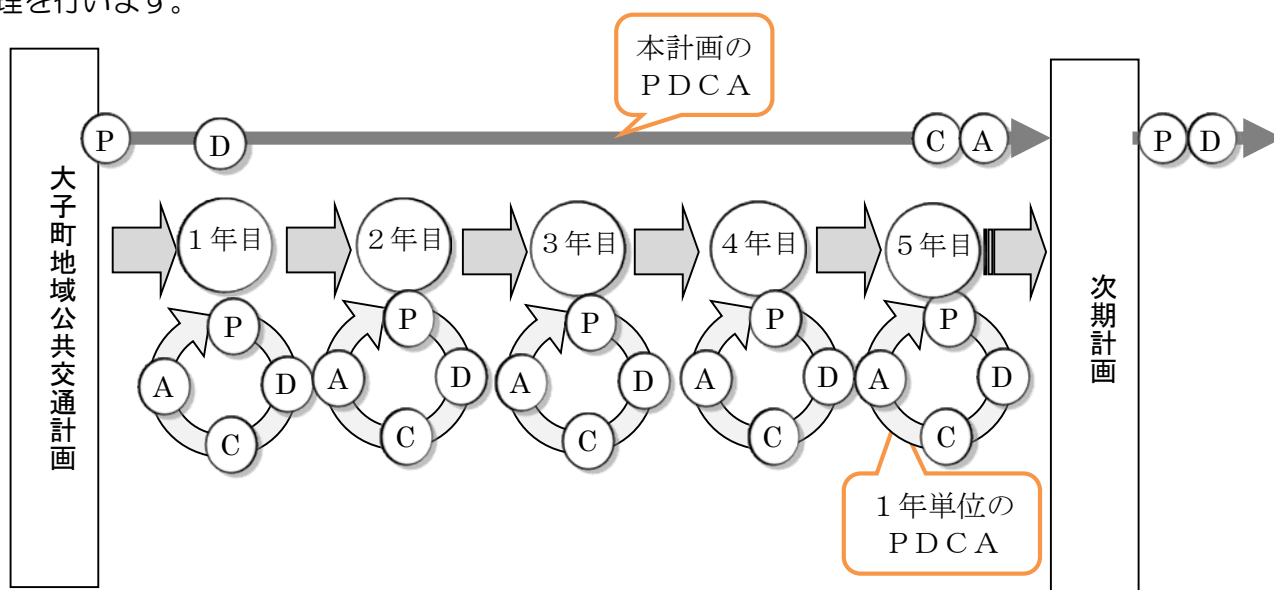
地域公共交通会議において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役割
地域公共交通会議	町民、交通事業者、警察、国の交通施策担当者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。

5.2.2 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進行管理を行います。



5.2.3 多様な関係者との連携・協働

本計画を進めるにあたり、本町の目指す公共交通の実現に向けて、町民、交通事業者、行政等が連携・協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能かつ有効な公共交通網の構築を目指します。

資 料 編

1. 大子町地域公共交通会議設置要綱

平成24年6月6日

告示第38号

改正 平成26年3月28日告示第19号

平成26年9月18日告示第49号

平成27年3月16日告示第13号

令和元年6月21日告示第65—6号

令和4年3月30日告示第37号

(設置)

第1条 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バス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な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「交通計画」という。)の作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うため、大子町地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を置く。

(平27告示13・令4告示37・一部改正)

(所掌事務)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (2) 交通計画の作成及び変更の協議に関する事項
- (3) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (4) 交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (5) 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

(平27告示13・令4告示37・一部改正)

(組織)

第3条 交通会議は、委員20人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、町長が委嘱する。

- (1) 町長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者
- (4) 一般社団法人茨城県バス協会の代表者
- (5) 一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会の代表者
- (6) 町民の代表者
- (7) 関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者

- (8) 県の関係行政機関の代表者
- (9) 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
- (10) 道路管理者、茨城県警察、学識経験者その他の交通会議が必要と認める者
- (11) 教育委員会関係者

(平26告示49・平27告示13・令元告示65—6・一部改正)

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 前項の規定にかかわらず、特定の地位又は職により委嘱された委員の任期は、当該地位又は職にある期間とする。

3 委員は、再任することができる。

(会長、副会長及び監査委員)

第5条 交通会議に会長、副会長1人及び監査委員2人を置く。

2 会長は、町長又はその指名する者をもって充てるものとし、副会長は、委員のうちから会長が指名する。

3 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

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

5 監査委員は、交通会議の会計監査を行う。

6 監査委員は、前項に規定する監査を実施したときは、その結果を会長に報告しなければならない。

(平27告示13・一部改正)

(会議)

第6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、その議長となる。

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、会議に委員以外の者の出席を求め、その意見若しくは説明を聴き、又は必要な資料の提出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、議題、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。

(協議結果の取扱い)

第7条 会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第8条 交通会議の庶務は、まちづくり課において処理する。

(平26告示19・一部改正)

(経費の負担)

第9条 交通会議の運営に要する経費は、大子町からの負担金、国からの補助金、繰越金その他の収入をもって充てる。

(平27告示13・追加)

(財務に関する事項)

第10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。

(平27告示13・追加)

(交通会議が解散した場合の措置)

第11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。

(平27告示13・追加)

(委任)

第12条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(平27告示13・旧第9条線下)

附 則

(施行期日)

1 この告示は、公布の日から施行する。

(委員の任期の特例)

2 この告示の施行後、最初に委嘱される委員の任期は、第4条第1項の規定にかかわらず、平成26年3月31日までとする。

附 則(平成26年告示第19号)

この告示は、平成26年4月1日から施行する。

附 則(平成26年告示第49号)

この告示は、平成26年10月1日から施行する。

附 則(平成27年告示第13号)

この告示は、公布の日から施行する。

附 則(令和元年告示第65—6号)

この告示は、令和元年7月1日から施行する。

附 則(令和4年告示第37号)

この告示は、令和4年4月1日から施行する。

2. 大子町地域公共交通アドバイザー設置要綱

令和元年6月21日

告示第65—5号

(設置)

第1条 持続可能な公共交通網の形成及び地域特性に応じた地域公共交通政策を推進するため、町及び大子町地域公共交通会議に対し専門の見地から必要な意見又は助言を行う大子町地域公共交通アドバイザー（以下「アドバイザー」という。）を置く。

(委嘱)

第2条 アドバイザーは、地域公共交通について見識を有する者のうちから、町長が委嘱する。

2 アドバイザーの任期は、1年以内とする。

3 アドバイザーは、再任されることができる。

(職務)

第3条 アドバイザーは、次に掲げる事項について必要な意見又は助言を行うものとする。

(1) 地域公共交通計画等に関する事項

(2) 前号に掲げるもののほか、町長が必要と認める事項

(守秘義務)

第4条 アドバイザーは、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いたあとも同様とする。

(報償費の支給)

第5条 町長は、アドバイザーが第3条に規定する職務に従事したときは、予算の範囲内において報償費を支給するものとする。

(庶務)

第6条 アドバイザーに関する庶務は、まちづくり課において処理する。

(補則)

第7条 この要綱に定めるもののほか、アドバイザーの設置に関し必要な事項は、町長が別に定める。

附 則

この告示は、令和元年7月1日から施行する。

3. 大子町地域公共交通会議委員名簿

No.	氏名	区分	所属	備考
1	赤津 康明	町長又はその指名する者	大子町副町長	会長
2	飛田 潔	一般乗合旅客自動車運送事業者	茨城交通株式会社 執行役員運輸部長	
3	滝 栄司	一般貸切（乗用）旅客自動車 運送事業者	有限会社滝交通 専務取締役	監査
4	竹之内 利幸	一般貸切（乗用）旅客自動車 運送事業者	有限会社ドリーム 代表取締役	
5	古谷 時二	一般貸切（乗用）旅客自動車 運送事業者	古谷ケアタクシー 代表	
6	澤畠 政志	一般社団法人茨城県バス協会 の代表者	（一社）茨城県バス協会 専務理事	
7	服部 透	一般社団法人茨城県ハイヤー・ タクシー協会の代表者	（一社）茨城県ハイヤー・ タクシー協会専務理事	
8	椎名 久	町民の代表者	大子町区長会副会長	副会長
9	竹内 美礼	町民の代表者	大子町交通安全母の会 連合会副会長	監査
10	藤田 佳弘	町民の代表者	大子町老人クラブ 連絡協議会副会長	
11	渡辺 修	町民の代表者	大子町身体障害者 福祉協議会副会長	
12	國下 裕司	関東運輸局茨城運輸支局長 又はその指名する者	関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官	
13	仲野 俊二	関東運輸局茨城運輸支局長 又はその指名する者	関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官	
14	寺田 明弘	県の関係行政機関の代表者	茨城県政策企画部 交通政策課長	
15	菅原 康弘	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	
16	廣島 靖則	道路管理者，茨城県警察，学識経験者 その他の交通会議が必要と認める者	茨城県大子警察署 地域交通課長	
17	梶山 茂美	道路管理者，茨城県警察，学識経験者 その他の交通会議が必要と認める者	茨城県常陸大宮土木事務所 大子工務所道路管理課長	
18	山崎 仙一	教育委員会関係者	大子町教育委員会事務局長	
	山田 稔	大子町地域公共交通アドバイザー	茨城大学教授 工学博士	オブザーバー

※令和5年3月現在

大子町地域公共交通計画

発行年月：令和5年3月

発行：大子町

編集：大子町地域公共交通会議事務局

住所：〒319-3521 茨城県久慈郡大子町大字北田気662番地

電話：0295-72-1131

FAX：0295-72-1167