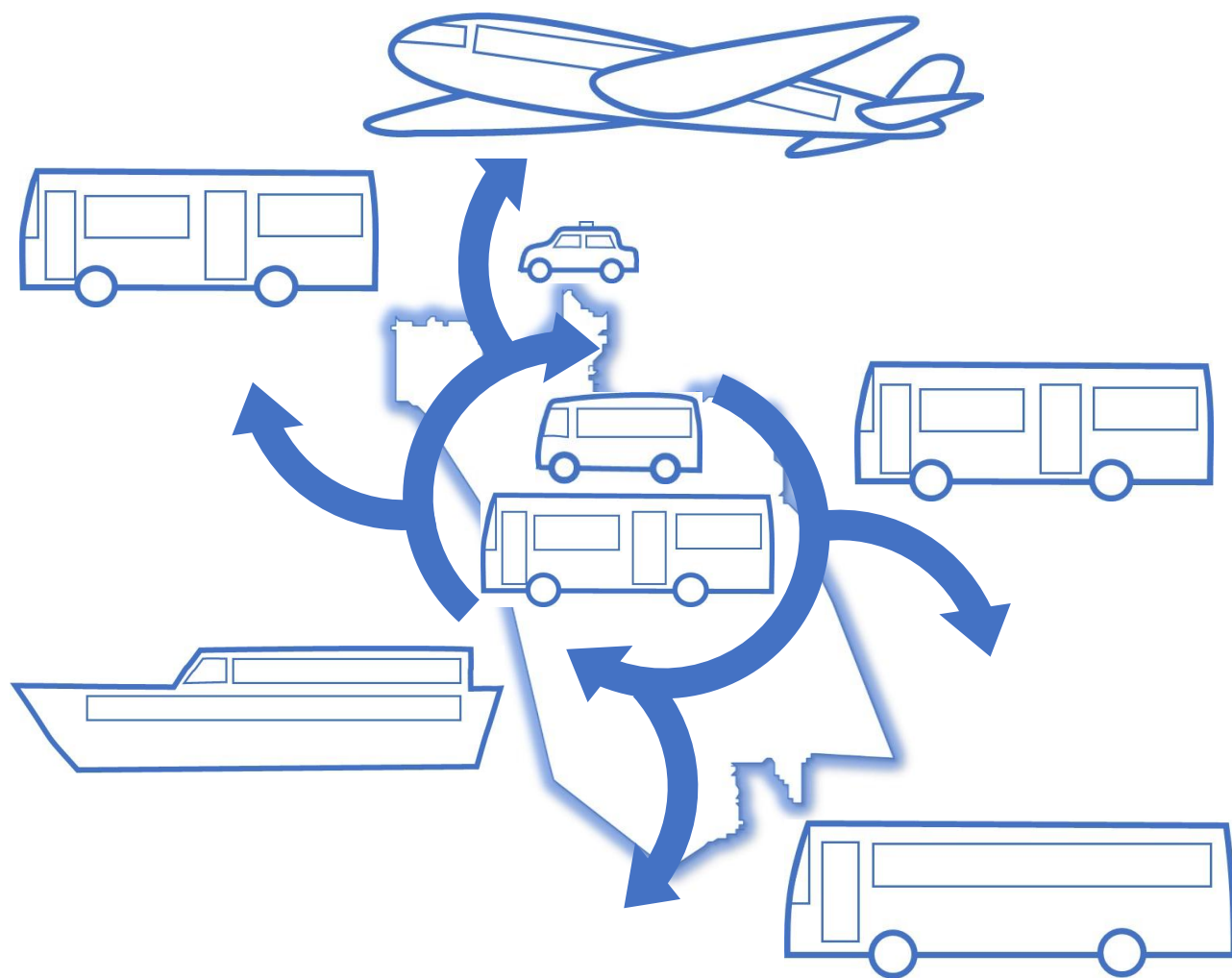


行方市地域公共交通網形成計画



平成 28 年 3 月

行 方 市

目 次

1	計画策定の概要	1
1.1	計画策定の趣旨	1
1.2	計画の区域	2
1.3	計画の期間	2
2	地域概況	3
2.1	地域の現状と将来動向	3
2.2	交通の現状	7
2.3	上位・関連計画	13
3	前計画の検証	16
4	公共交通の利用実態や利用ニーズ	18
4.1	調査概要	18
4.2	市民アンケート調査	19
4.3	路線バス・高速バス利用者アンケート調査	30
4.4	乗合タクシー予約表データ分析	33
4.5	乗合タクシー利用者アンケート	35
4.6	市内事業所従業者アンケート	37
4.7	イベント来場者ヒアリング調査	40
5	地域公共交通に係る問題・課題の整理と基本方針	42
5.1	個別調査結果からわかる現状と問題・課題	42
5.2	問題・課題の整理結果	44
5.3	基本方針	46
6	計画目標と計画事業	47
6.1	施策体系	47
6.2	目標1 「誰もが利用できる公共交通軸構築」によるまちの活性化	49
6.3	目標2 「公共交通利用促進施策」による公共交通利用機会創出	55
6.4	目標3 「各種交通モードの活用」による輸送コストの負担軽減	64
6.5	スケジュール	66
7	進行管理	66
7.1	進行管理体制	67
7.2	進行管理内容	67

1 計画策定の概要

1.1 計画策定の趣旨

本市は、茨城県の東南部にあり、東京都心から約 70 km、県都水戸市から約 40 km の距離に位置しており、東西に約 12 km、南北に約 24 km の長方形に近い形状で、面積は、166.33 km²、霞ヶ浦と北浦を含めると 222.48 km² です。北は鉾田市と小美玉市、南は潮来市、東は北浦を介して鹿嶋市、西は霞ヶ浦（西浦）を介してかすみがうら市に接しています。

本市は、平成 17 年 9 月に麻生町、北浦町、玉造町の 3 町が合併して誕生し、合併当初の人口は約 40,000 人でしたが、平成 26 年 9 月末には約 35,500 人となり、10 年間で約 4,500 人減少しました。高齢化率については茨城県平均の 26.1% を大きく上回り 31.0% となっており、少子高齢化、人口減少が急速に進んでいます。

公共交通は、平成 19 年 3 月に鹿島鉄道が廃線になって以降、路線バスの減便・撤退などが相次ぎました。現在の市内の公共交通は、麻生、北浦、鉾田間においては、途中での乗降が可能な「東関東自動車道高速バス」が往復で 1 日 12 便、石岡、玉造、鉾田間においては、鹿島鉄道の廃線に伴う代替バス「かしてつバス」が運行しています。土浦、かすみがうら、玉造間においては、平成 24 年 6 月から、「霞ヶ浦広域バス」が往復で 1 日 10 便運行しています。また、学校統廃合により小中学校にスクールバス 36 台を運行しています。平成 20 年 3 月に「行方市地域公共交通リレーションシップマネジメント計画」を策定し、平成 20 年 7 月からデマンド型コミュニティバスの運行を開始しました。

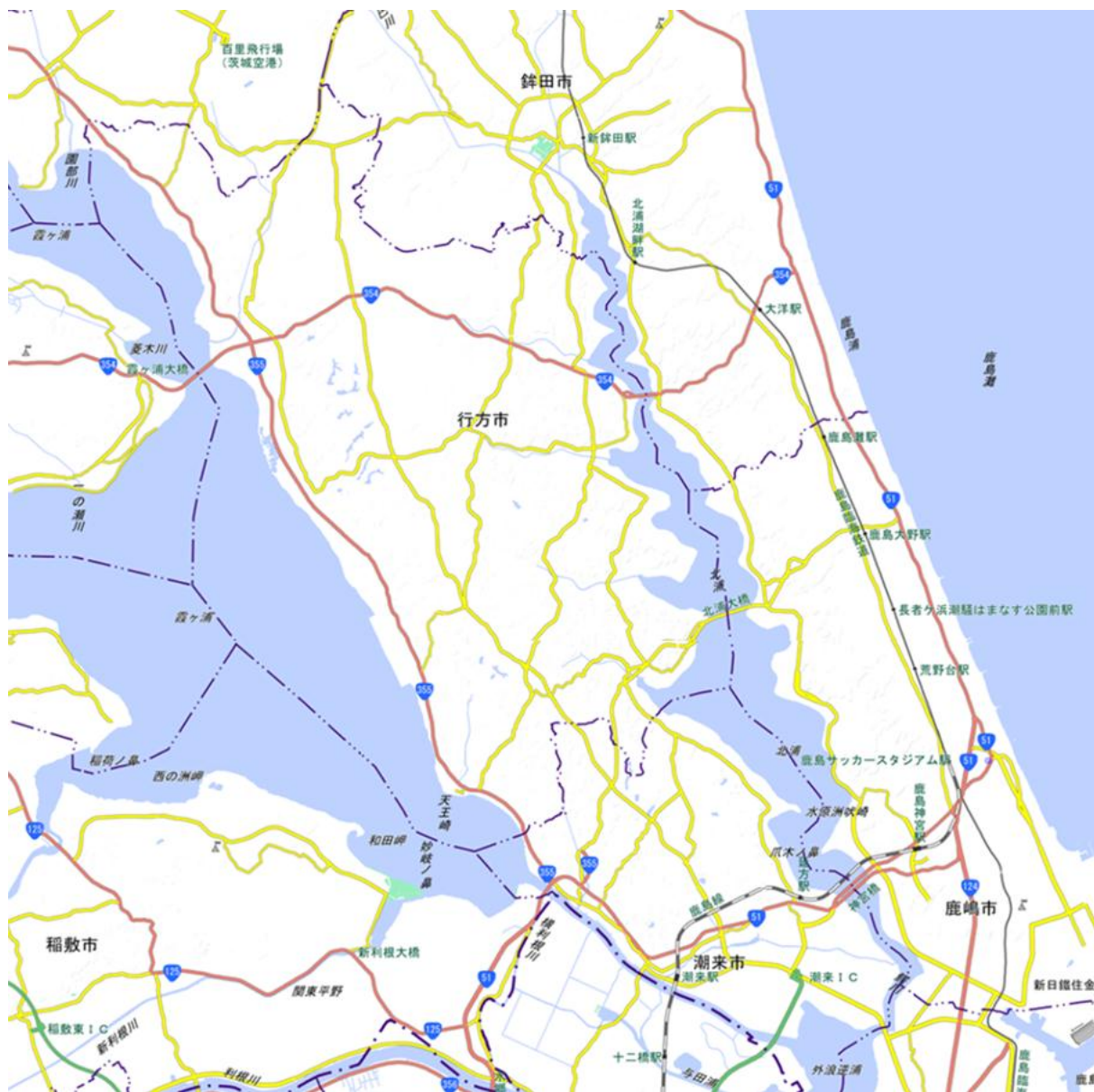
一方、国では、平成 25 年 12 月に交通政策基本法を公布・施行し、平成 26 年 11 月には、地域公共交通の活性化再生法の一部改正を公布・施行しました。これは、市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定めたもので、公共交通ネットワークについて、「コンパクトシティ＋ネットワーク」を推進するため、まちづくりと連携、広域性確保などに配慮した的確な計画を策定した際には、その計画推進に国の各種支援を受けることが可能となりました。

本市においては、市内に鉄道駅等の交通ターミナルがないこと、小中学校の統廃合を進めていること、拠点整備を進めていること等から、新たな視点で公共交通網整備を進める必要が生じたため、「行方市地域公共交通網形成計画」を策定し、国等の支援を受けながら、計画的な公共交通網整備を進めることとしました。

1.2 計画の区域

計画区域は行方市全域とします。ただし、市外の拠点へのアクセスに関しては市外も対象とし検討します。

■行方市位置図



出典：国土地理院ホームページ

1.3 計画の期間

計画期間は5ヶ年間（平成 28（西暦 2016）年度～平成 32（西暦 2020）年度）とします。

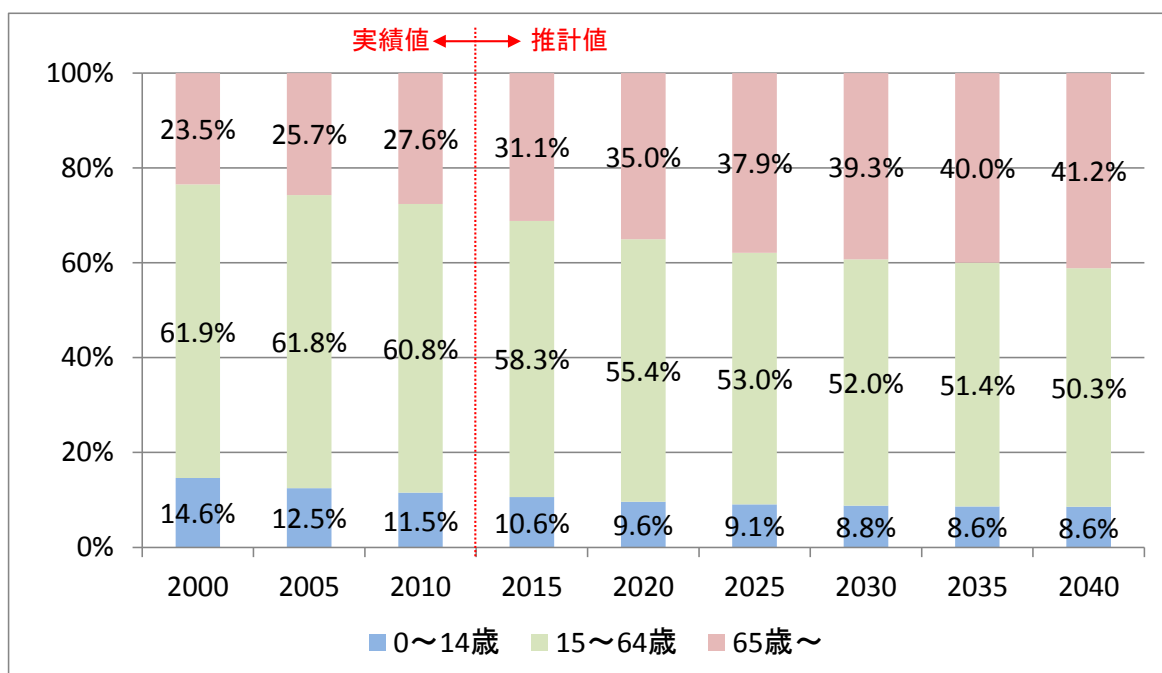
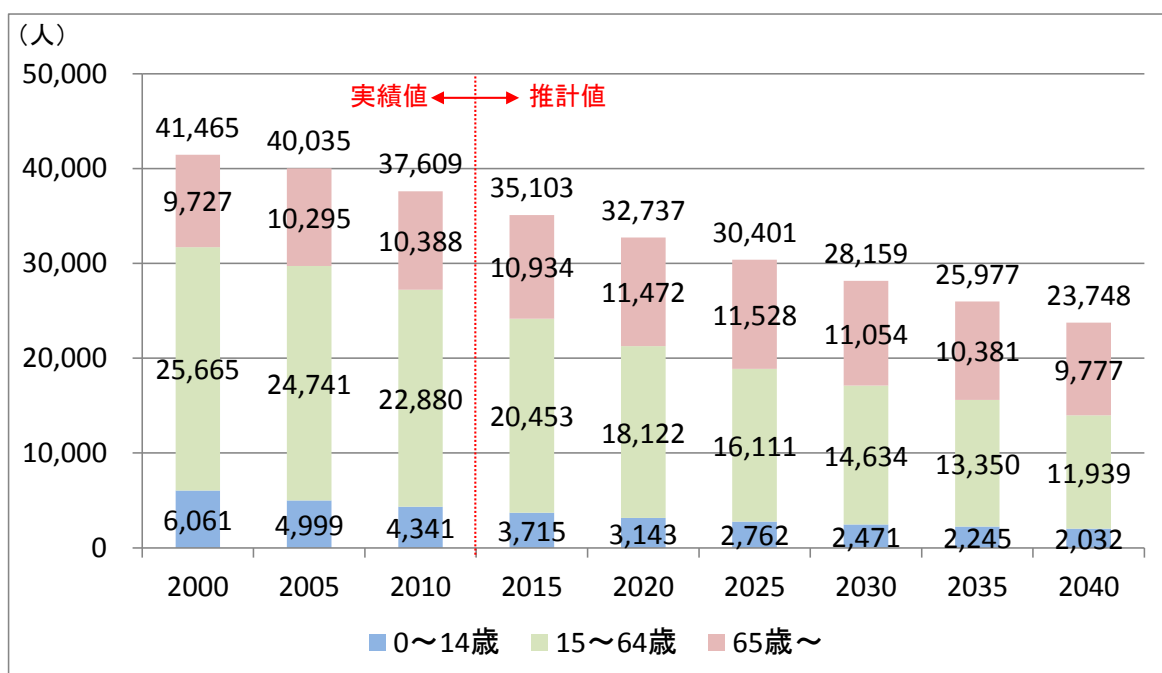
2 地域概況

2.1 地域の現状と将来動向

(1) 人口

行方市の人口は、2040 年（平成 52 年）の予測値が 23,748 人と、2010 年（平成 22 年）の実績値 37,609 人と比べて約 14 千人（37%）減少します。

また、2040 年（平成 52 年）の高齢化率が約 41%、年少人口は 9%と予測されており、少子高齢化が進みます。

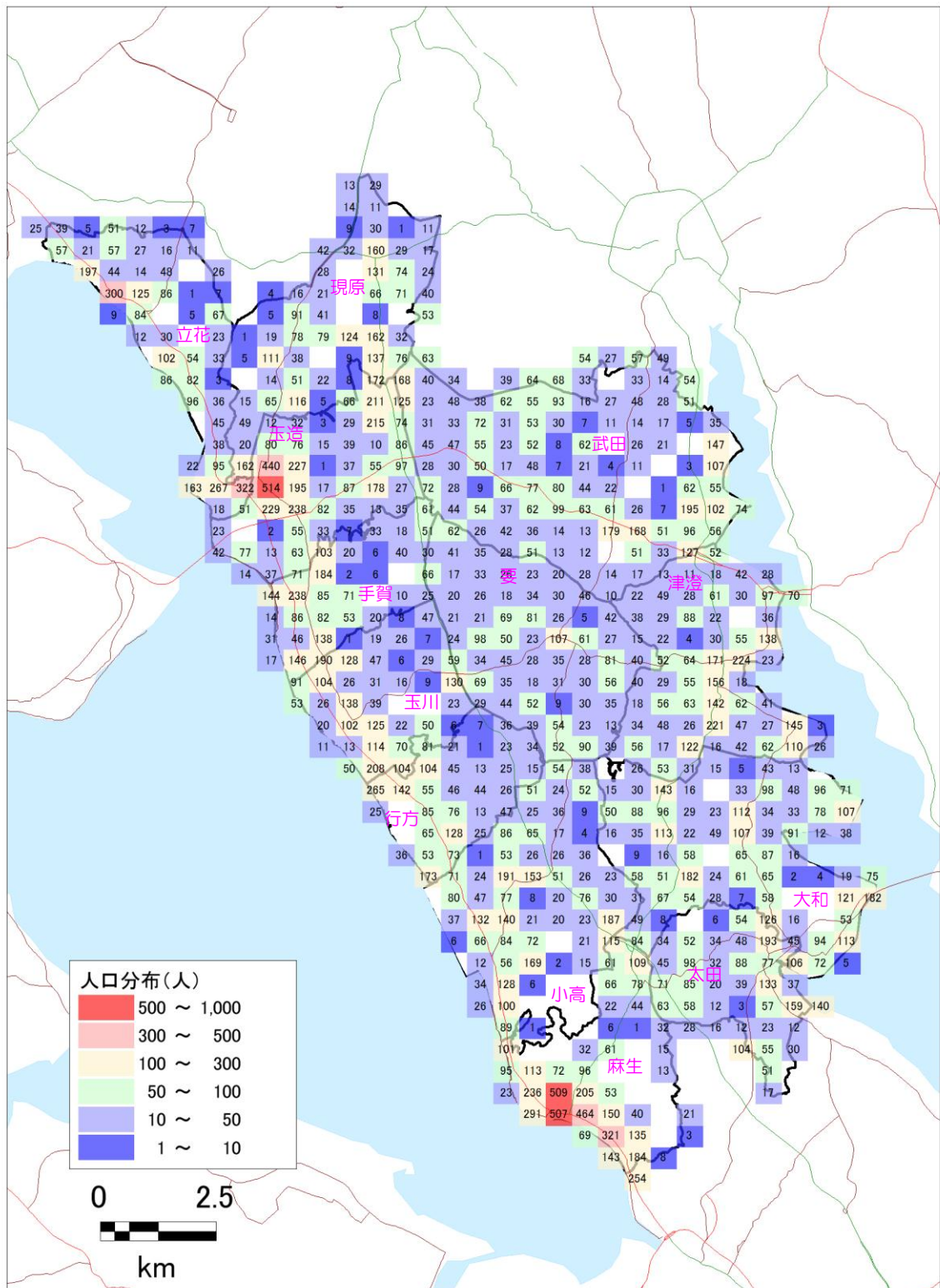


データ：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所より作成

(2) 人口分布

行方市全体の人口密度は 169.1 人/km²（平成 22 年国勢調査）となっています。

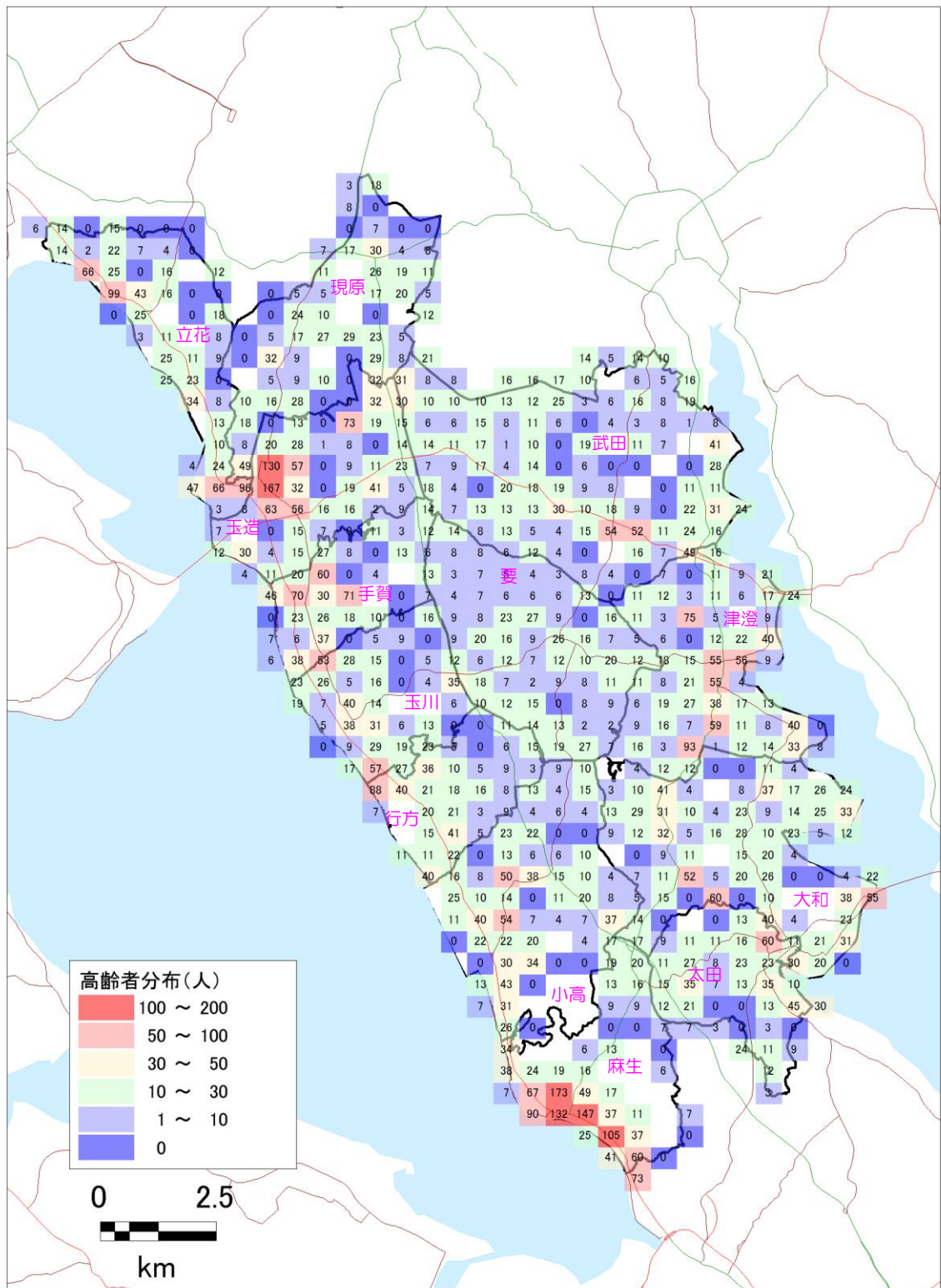
麻生地区や玉造地区では人口が集中している箇所がありますが、人口集中地区の条件である 4,000 人/km²には達していません。



データ：平成 22 年国勢調査（500m メッシュ）より作成、数字は人口を示す

(3) 高齢者分布

人口分布と同様に、麻生地区や玉造地区で高齢者が集中している箇所があります。

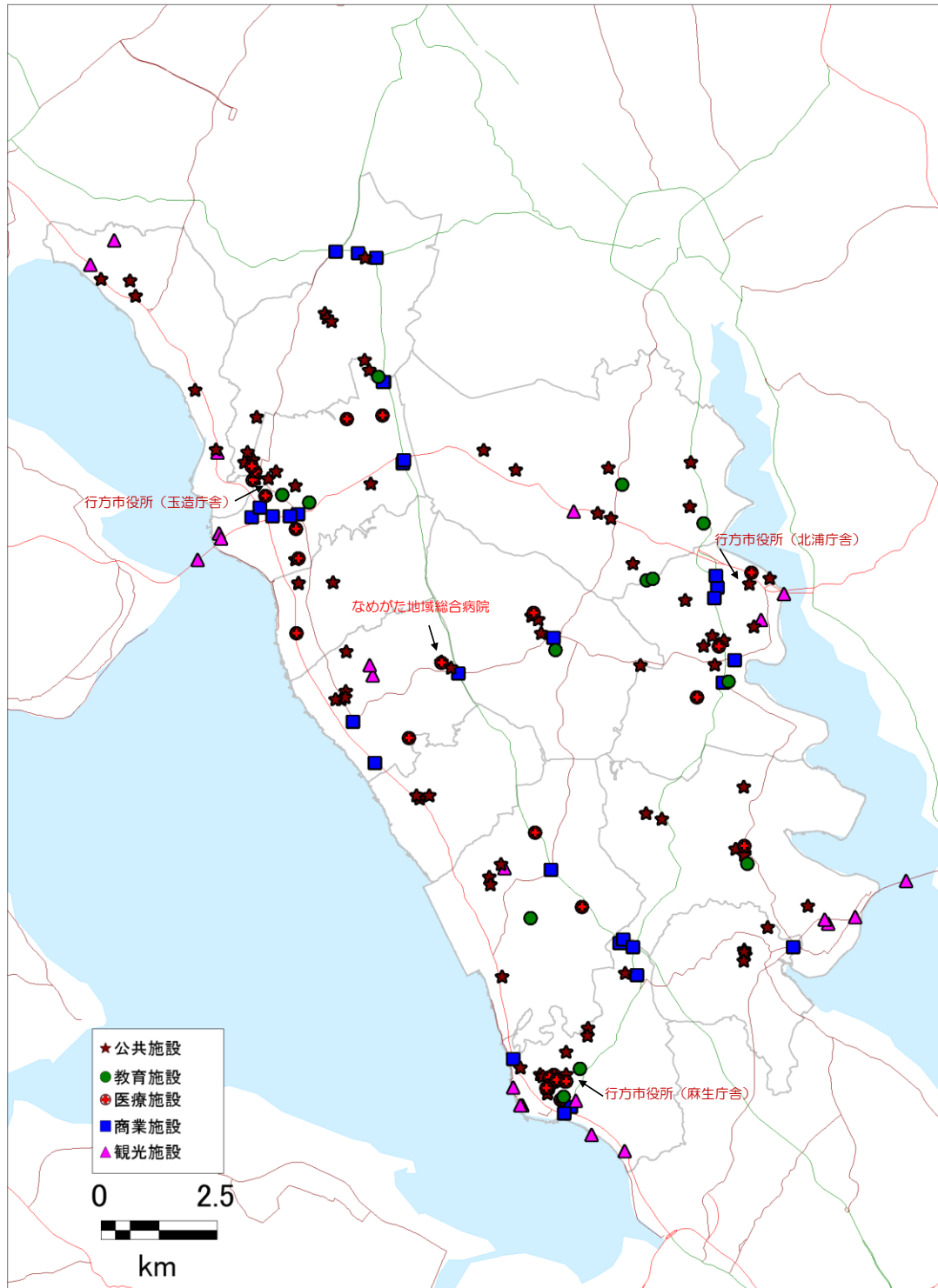


データ：平成 22 年国勢調査（500m メッシュ）より作成、数字は人口を示す

(4) 施設分布

行方市の各種施設は、全体的に麻生地区や玉造地区、津澄地区に集積しています。

公共施設や商業施設は、麻生地区や玉造地区、津澄地区を中心に集積し、医療施設は、市内中心部になめがた地域総合病院があり、教育施設や商業施設、医療施設は地区内に立地していない地区がいくつかみられます。観光施設は、市外縁部（霞ヶ浦、北浦など）を中心に立地しています。

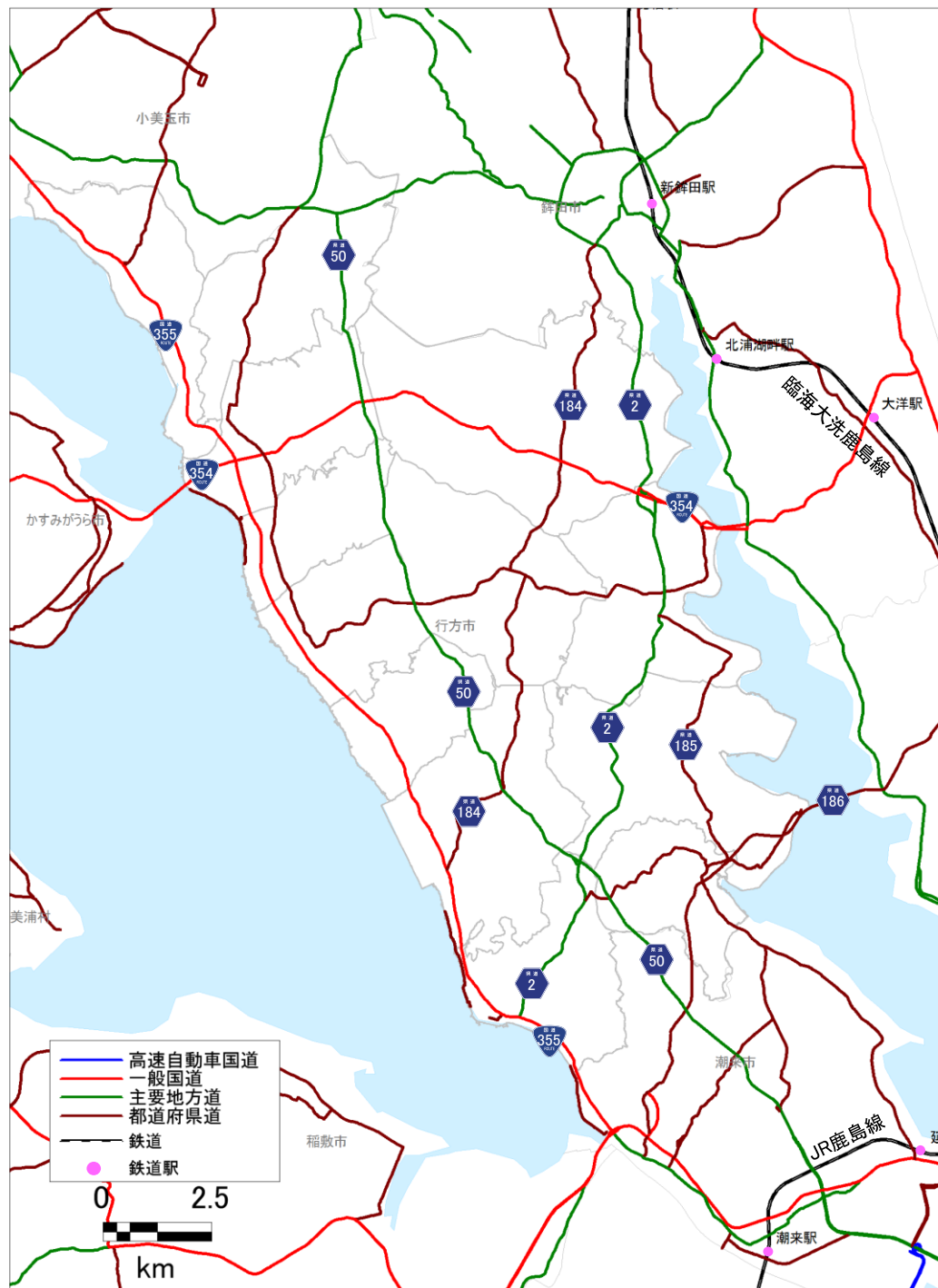


2.2 交通の現状

(1) 道路網と鉄道網

行方市内に高速自動車国道はなく、一般国道として一般国道 354 号と一般国道 355 号、主要地方道として県道 2 号水戸鉾田佐原線と県道 50 号水戸神栖線が走っており、周辺市町村と結ばれています。

また、行方市内には鉄道駅がないことから、市外へアクセスするには、路線バスや自家用車、タクシーなどを利用する状況となっています。



(2) 公共交通網（バス路線・タクシーなど）

行方市のバス路線網は、高速バスが1路線、路線バスが4路線運行している他、スクールバスが市内の小中学校計4箇所で開催されています。平成28年度からは北浦地区で新たにスクールバスが運行される予定で、スクールバスの総台数は46台となる見込みです。

タクシー事業者は、市内に9社（うち4社が乗合許可）あります。本市では、市内を運行する乗合タクシー（行方ふれあい号）を平日に運行しています。



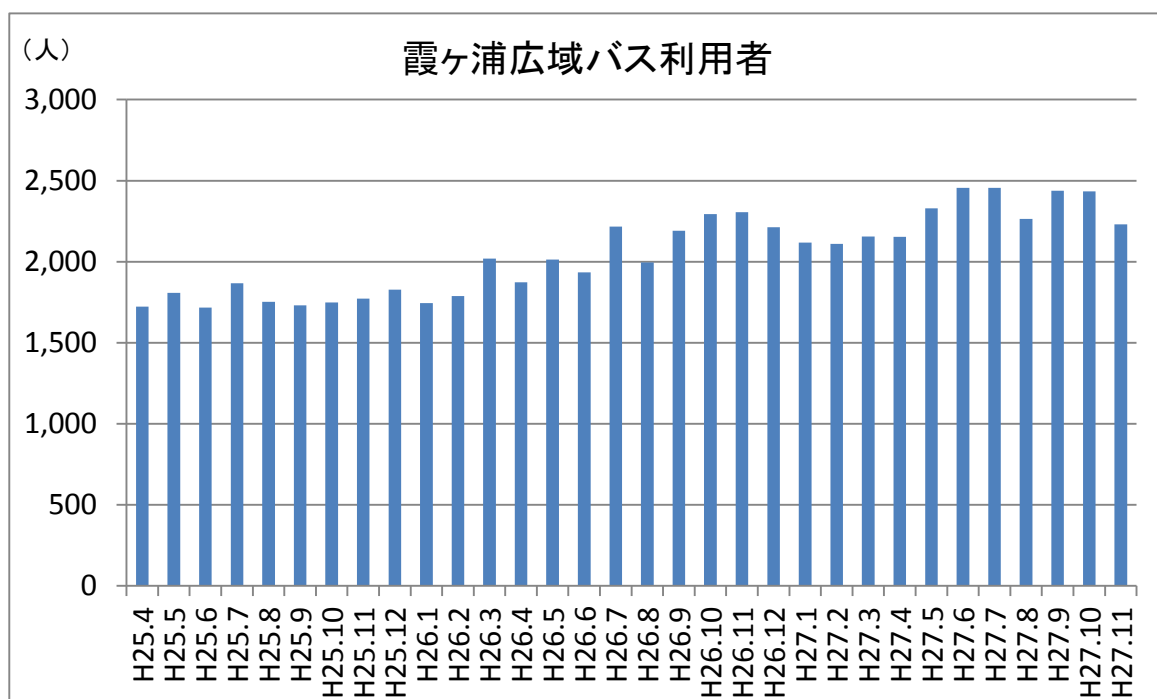
(3) バス運行・利用状況

運行本数は、各路線で約 10 本／日、土日曜・祝日は運行本数がやや少なくなっています。

運行本数	月～金曜	土日曜・祝日
高速バス（鉾田駅～東京駅）	12	12
かしてつバス（新鉾田駅～石岡駅）	10	9
関鉄グリーンバス（鉾田駅～石岡車庫）	10	2
関鉄グリーンバス（新鉾田駅～茨城空港）	2	2
霞ヶ浦広域バス（土浦駅～玉造駅）	10	10
高速バス（鉾田駅～東京駅）	12	12

※運行本数は上下線の合計

霞ヶ浦広域バスの利用者は、平成 25 年度：21,498 人、平成 26 年度：25,418 人と増加傾向にあります。



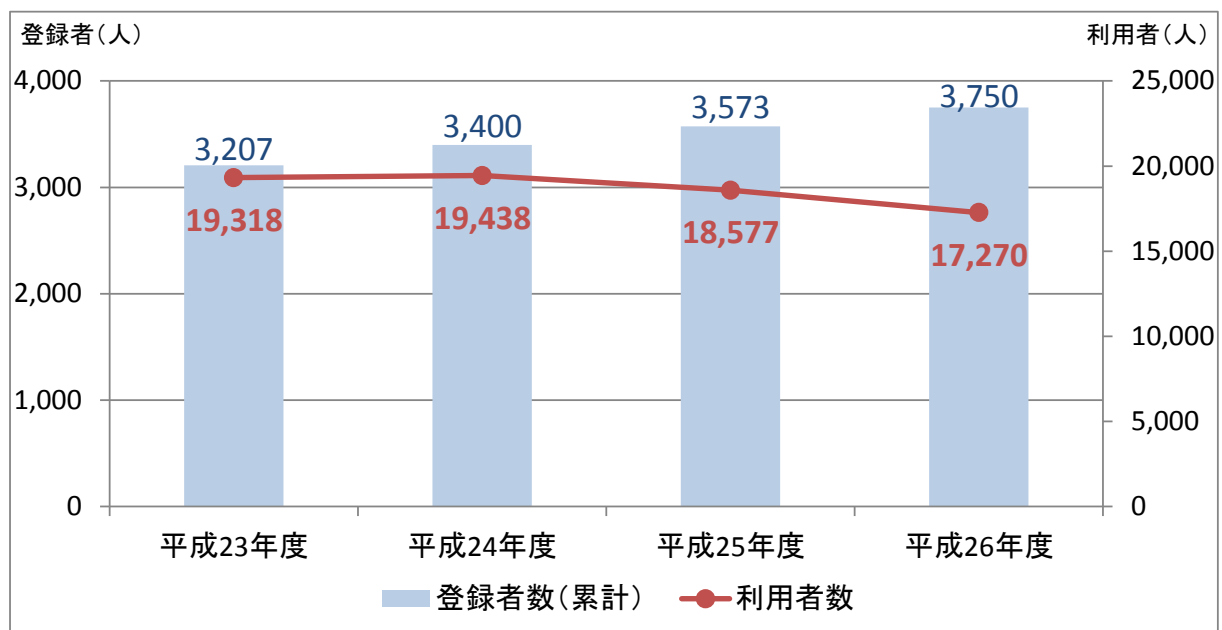
データ：行方市資料より作成

（４）乗合タクシー（行方ふれあい号）運行・利用状況

乗合タクシー（行方ふれあい号）は、行方市内を運行エリアに、平日（祝日除く）に運行しています。

	内容
運行日	平日（祝日除く）
運行時間	午前：8:00、9:00、10:00、11:00 午後：13:00、14:00、15:00、16:00
運行エリア	行方市内のみ
運賃	中学生以上：500 円 小学生以下、障がい者、要介護及び要支援認定者、生活保護世帯：200 円 障がい者、要介護及び要支援認定者の介助者（1 人のみ）：300 円 3 歳児未満：無料
利用対象者	行方市内に住所を有する者
利用方法	利用前に予約が必要（予約受付時間 8:00～16:00）

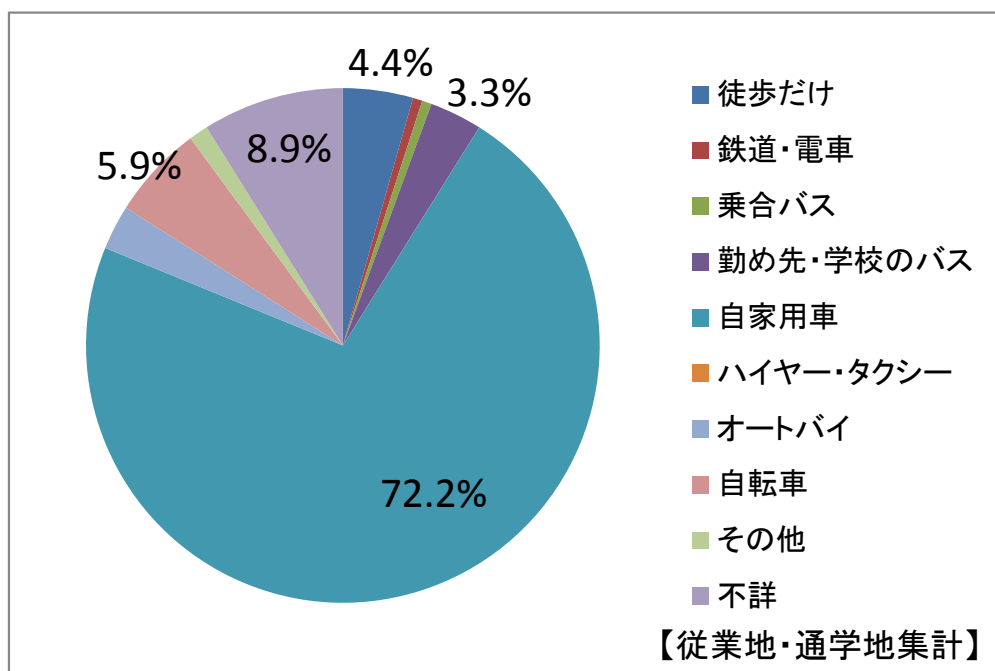
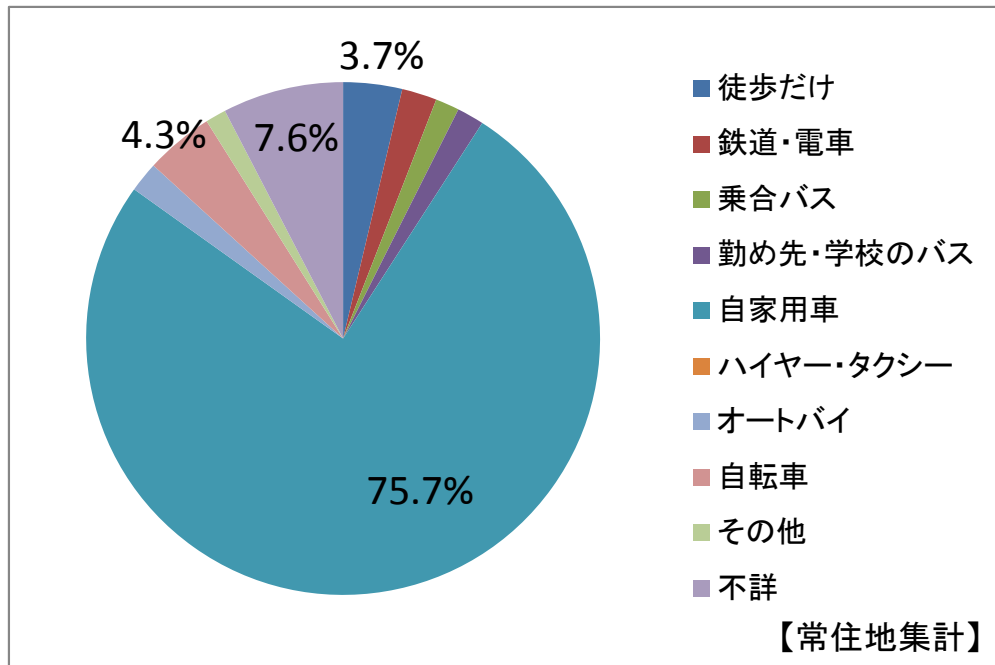
乗合タクシーの利用登録者（死亡者等含む）は増加しているものの、利用者は減少傾向にある状況です。



データ：行方市資料より作成

（５）通勤通学時の交通手段

通勤通学時における交通手段は、常住地、従業地・通学地集計結果ともに、自家用車の利用率が７割以上を占めており、乗合バスの利用率は極めて低い状況となっています。

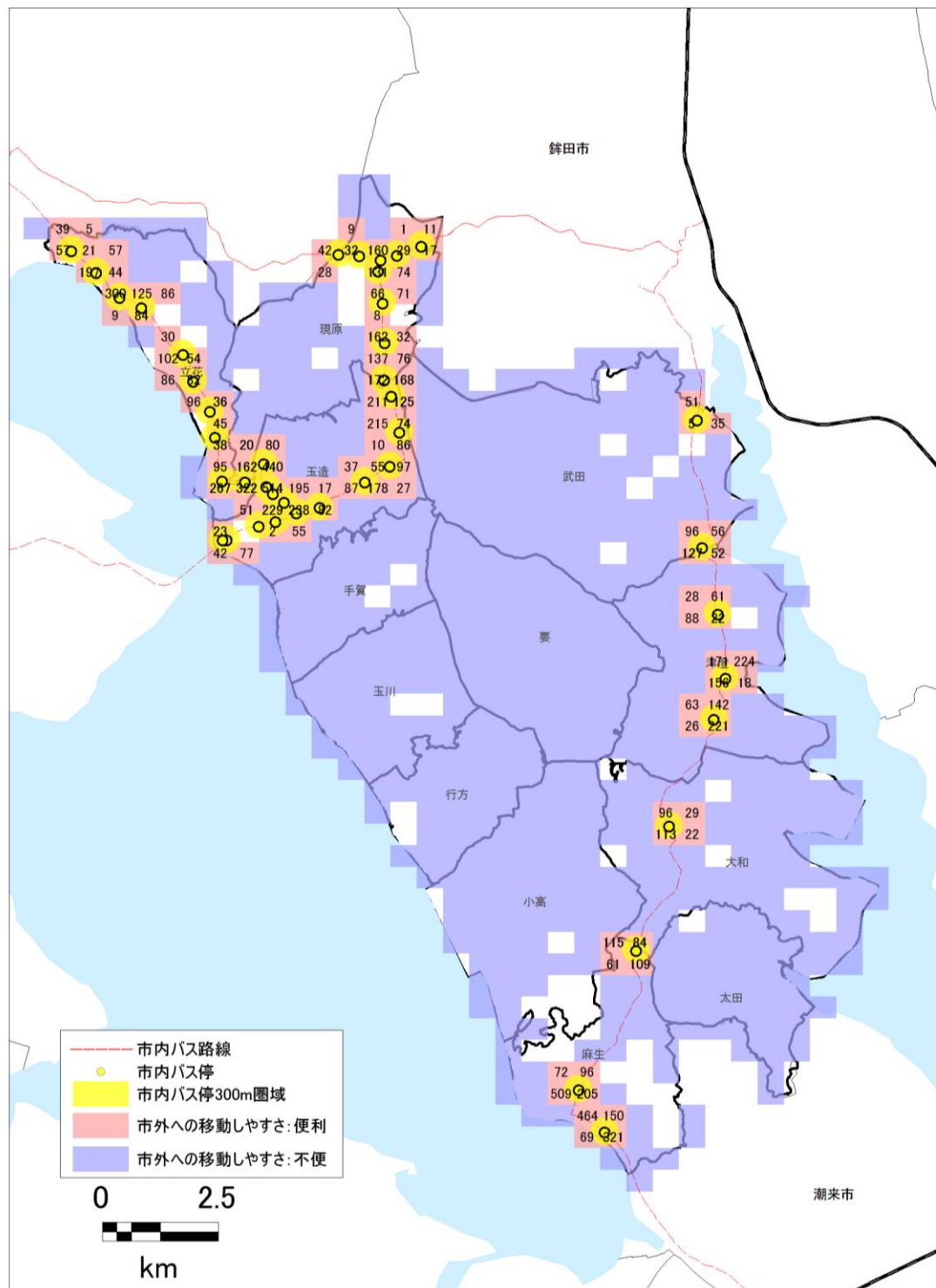


データ：平成 22 年国勢調査（常住地、従業地・通学地集計データ）より作成

（６）市外へのアクセス（モビリティ評価）

行方市は、乗合タクシーが市域内全域を対象に運行していることから、市域内の移動しやすさ（アクセス性）については、地域による差はみられません。

一方で、市外への移動しやすさについては、路線バス、高速バスの運行区間が市内一部に限られていることから不便な地域が多く、バス停から 300m 圏域の人口は 22,430 人（平成 22 年国勢調査）と、行方市人口の 59.6%となっています。



データ：平成 22 年国勢調査（500m メッシュ）より作成、数字は人口を示す

2.3 上位・関連計画

(1) 行方市総合計画（後期基本計画 2012-2016）

行方市総合計画は平成18年度に策定され、計画期間は平成19年度（2007）から平成28年度（2016）までの10年間となっています。平成19年度から平成24年度の5年間の計画期間とする「行方市総合計画 前期基本計画」の計画期間終了に伴い、5年間で達成できなかった施策や様々な課題を踏まえ、新たに平成24年度から平成28年度までの5年間の計画期間とした「行方市総合計画 後期基本計画」を平成23年度に策定しています。

めざす将来像を「誇れる湖と肥沃な台地 笑顔輝くゆめタウン なめがた」とし、以下の6つの政策目標を掲げています。

- ① やさしさあふれる健康福祉のまち
- ② 豊かなこころと、地域文化を育むまち
- ③ 地域資源が輝く、活力に富んだまち
- ④ 人と自然が共生する、ゆとりと潤いに満ちたまち
- ⑤ 快適に暮らせる、住み良いまち
- ⑥ 新しい行方市の地域経営体制づくり

その上で、地域公共交通は、政策目標「⑤ 快適に暮らせる、住み良いまち」の公共交通体系の整備に位置づけられ、地域間交流や文化交流を促進するため、広域バス路線の検討や新たな広域公共交通システムの研究などを進め、市民の生活を支える移動手段の確保が必要であるとしています。

目標指標		
項 目	平成22年度実績	平成28年度目標
路線バス年間利用者数 ^{*1}	197,765人	200,000人
高速バス年間利用者数 ^{*2}	60,071人	65,000人
乗合タクシー年間利用者数	17,660人	20,000人

^{*1} 石岡－玉造・鉾田間と麻生－鉾田間の利用者数合計（参考：石岡－玉造・鉾田192,622人、麻生－鉾田5,143人）
^{*2} 鉾田－東京間の数値（鉾田間開通後）

資料：*1 *2 は関東鉄道株式会社
乗合タクシーは行方市 企画財政課

施策の体系

公共交通体系の整備

近隣公共交通網の維持・充実

広域公共交通の充実

公共交通の利用促進と支援

出典：行方市総合計画 後期基本計画（H24.3）

（２）行方市新市建設計画（変更計画 2005～2025）

行方市新市建設計画は平成 26 年度に策定され、麻生町・北浦町・玉造町の合併による新市を建設していくための基本方針を定めたものであり、当初は平成 17 年度から平成 27 年度までの 10 年間を計画期間と定めていましたが、東日本大震災による特例措置を受け、計画期間を平成 37 年度までの 20 年間としています。

まちづくりの基本理念を①潤いと活力、②やさしさ、③市民主役とし、将来像を「豊かな自然との共生、活力ある人々、こころふれあうまち 行方」と定めています。

本計画では、以下の 7 つの基本方針を掲げており、地域公共交通は、方針 5「快適に暮らせる、住み良いまちづくり」に位置づけられています。

- ① 生涯にわたり、健康で明るく暮らせる安心のまちづくり
- ② 豊かなこころと、地域文化を育むまちづくり
- ③ 地域資源が輝く、活力に富んだまちづくり
- ④ 人と自然が共生する、ゆとりと潤いに満ちたまちづくり
- ⑤ 快適に暮らせる、住み良いまちづくり
- ⑥ 対話とふれあい、心かよう協働のまちづくり
- ⑦ まちづくりを支える健全な行財政基盤づくり

そのうえで、地域公共交通は、道路・交通体系の整備に位置づけられ、公共交通確保対策事業として、地域間のデマンド交通など自家用車を持たない高齢者や子どもたちの交通手段の確保に努めるものとしています。

(3) 行方市都市計画マスタープラン

行方市都市計画マスタープランは平成20年度に策定され、計画期間は平成38年度(2026)までの18年間となっています。都市づくりの理念として「行方市にあるよいものは、大切に守ることですばらしい価値に変化させる、行方市にない必要なものは、周辺都市との相互補完関係で上手に活用する」を掲げ、将来像を「水辺と台地と暮らしぶり自慢の行方市」と自然と共有した快適生活空間づくり」としています。

将来の土地利用計画を下図と定め、路線バスに代わる新しい形態の公共的な交通について試行・検討を行っていくことを示しています。

また、将来的な交通網として「東関東自動車道水戸線」が行方市内を縦断するように計画されており、市内には(仮称)北浦ICと(仮称)麻生ICの設置が計画されていることから、新たな交通結節点を生かしたまちづくりが求められている状況にあります。



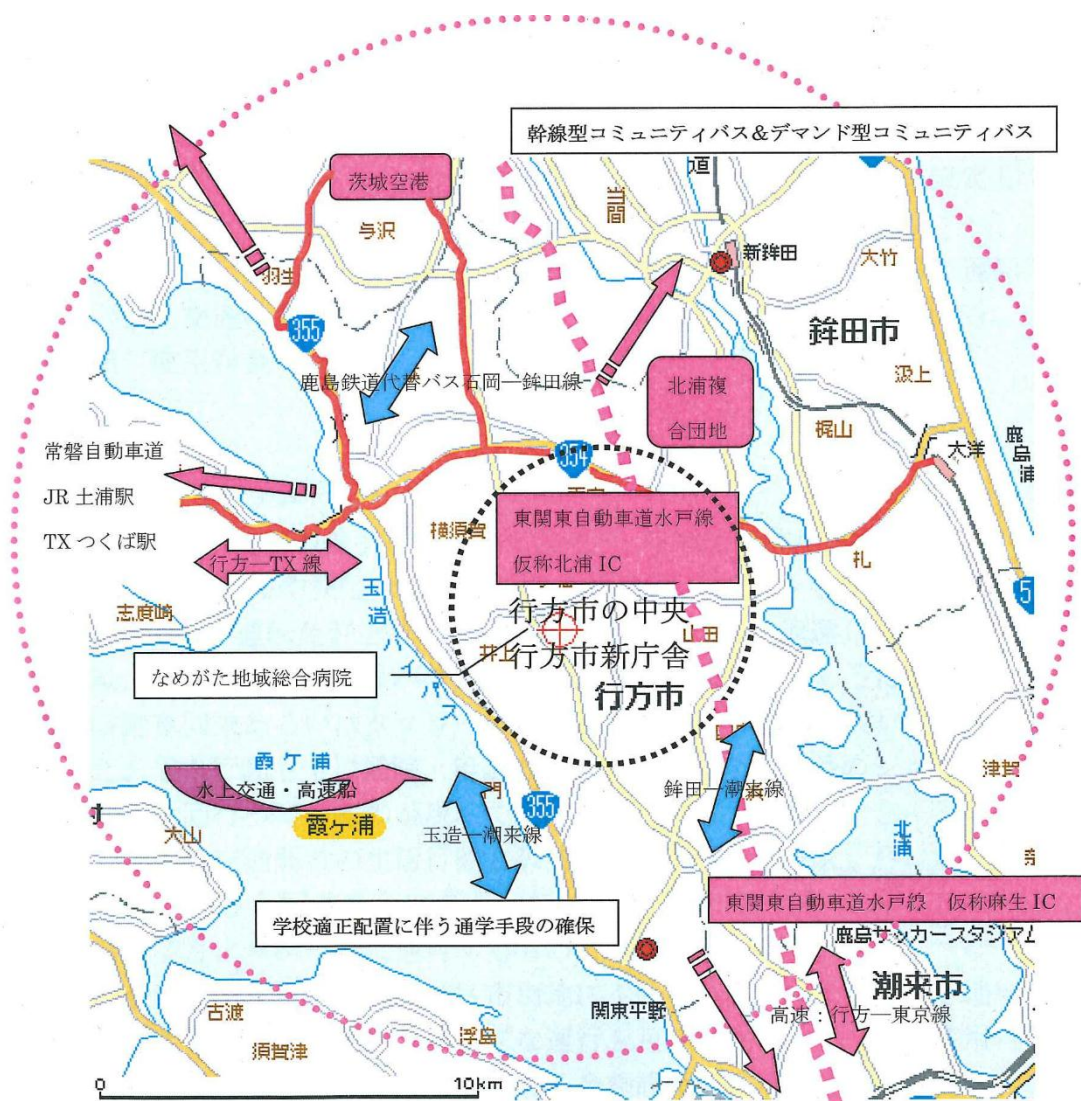
データ：行方市都市計画マスタープラン（H20）に一部加筆

3 前計画の検証

前計画と位置づけられる「行方市地域公共交通リレーションシップマネジメント計画 平成20年3月 行方市」の方針について、現時点での検証結果は次表のとおりです。

全体的には、デマンド型乗合タクシー導入により平日・日中の利便性は向上し、学校の統廃合に対応しスクールバスを導入しましたが、市外とアクセス可能な路線バスが廃止となるなど、市外との結びつきや市内間の結びつきが改善できていません。

■行方市地域公共交通リレーションシップマネジメント計画に示された公共交通の現状と未来



- 既存公共交通の利用促進・維持
- 新公共交通システムの試行運行
- 社会変化に相応した新公共交通アクセスの導入誘導

■交通の将来像の検証

施策名	施策内容	現状評価
1. 既存の公共交通・路線バス等の利用促進と維持		
平成20年度の下記の路線バスの利用促進・維持 ①玉造駅～潮来線 ②玉造駅～土浦駅線 ③鉾田駅～潮来線 ④石岡駅～鉾田線	▲	4路線のうち、市内を南北に連絡していた路線が廃止となり、市北部と土浦、市北部と茨城空港への路線バスが新規運行となった。 左記路線は下記のとおりとなった。 ①玉造駅～潮来線：廃止 ②玉造駅～土浦駅線：廃止 ③鉾田駅～潮来線：廃止 ④石岡駅～鉾田線：石岡から玉造駅まで16往復/日、鉾田駅まで13往復/日、新鉾田駅まで4往復/日 新規運行路線は下記のとおりである。 ①霞ヶ浦広域バス（土浦～玉造駅）：5往復/日 ②鉾田駅～茨城空港：1往復/日
2. 新公共交通システムの試験運行		
A. 幹線型コミュニティバス	循環バスの試験運行	○
B. デマンド型コミュニティバス	デマンド大型乗合タクシーの試験運行	○
3. 社会変化に対応した新公共交通アクセスの導入誘導		
A. 北浦複合団地	北浦複合団地入口への高速バスのバス停設置	○
B. 茨城空港	リムジンバスの運行	▲
C. 東関東自動車道水戸線の鉾田潮来線の都市計画決定	開通に合わせた公共交通整備	—
D. 地区市街地のコンパクトシティと拠点間連絡網の整備	核となるゾーン間の連絡アクセス	△
E. 少子化時代の学校適正化配置計画に基づく再編と通学	学校再編に伴う通学手段確保	○
	市外の高校への通学手段確保	×
F. 広域的な交通課題に対する協議と取り組み	広域的な公共交通維持確保と新たな交通手段の確保	▲
G. 交流観光に公共交通の活用を取り込んだ施策の推進	土浦～玉造・麻生を結ぶ高速船の就航	×

○：対応した △：概ね対応した ▲：不十分な対応 ×：ほとんど対応できなかった

4 公共交通の利用実態や利用ニーズ

4.1 調査概要

行方市の公共交通の利用実態や利用ニーズを把握するため、行方市民、バス利用者、乗合タクシー登録者、市内主要企業従業者、イベント来場者を対象としたヒアリング・アンケート調査を実施し、乗合タクシーについては、予約票データを用いた利用実態の分析も実施しました。

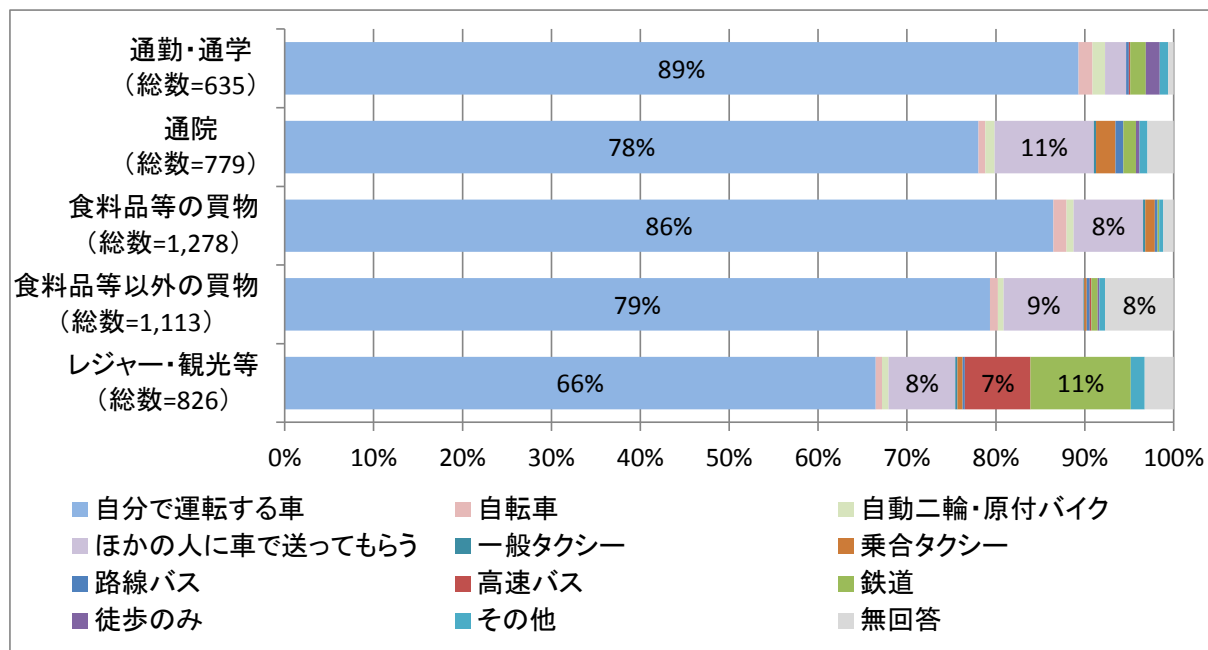
対象	主な調査内容	調査日	回収・回答状況
市民アンケート	- 日頃の外出状況（通勤・通院・買物等） - バス・乗合タクシーの利用、利用意向	H27.8.28～9.14 （郵送配布・郵送回収）	配布数：3,314 回収数：1,394 回収率：42.1%
バス利用者 アンケート (高速バス・路線バス)	- 出発地から目的地までの利用状況 - 各種運行サービスに対する満足度	H27.9.11～9.13 （ヒアリング形式）	回答数：121
乗合タクシー 運行データ	- 利用属性（居住地、性別、運賃） - 居住地別行先 など	H26.10～H27.9	データ数：17,501
乗合タクシー 登録者アンケート	- 利用状況（外出先、目的、利用頻度） - 各種運行サービスに対する満足度 - 路線バス運行時の利用意向	H27.11.9～11.24 （郵送配布・郵送回収）	配布数：450 回収数：264 回収率：58.6%
従業者アンケート	- 普段の通勤手段、出社・退社時間 - 自宅から職場への路線バス意向	H27.11.20～12.7 （訪問配布・郵送回収）	配布数：1,386 回収数：586 回収率：42.3%
イベント来場者 対象ヒアリング	①ふるさと山百合まつり ②行方ファーマーズヴィレッジ ③第2回行方ふれあいまつり来場者 - 当日の出発地、交通手段、来訪人数	①H27.7.18 ②③H27.10.31 （ヒアリング形式）	回答数①：101 回答数②：132 回答数③：106

4.2 市民アンケート調査

(1) 目的別交通手段

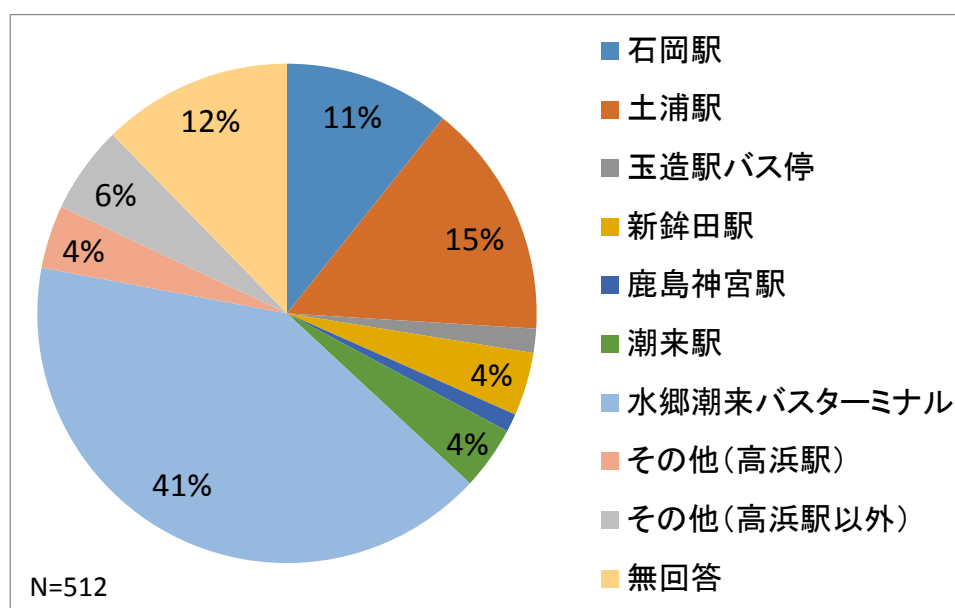
いずれの目的でも「自分で運転する車」の割合が最も高くなっています。

レジャー・観光等では、「鉄道」が11%、「高速バス」が7%と、他の目的に比べて、高くなっています。



(2) 普段利用する鉄道駅等

地区によって最寄りの鉄道駅等を利用していることが考えられ、水郷潮来バスターミナルの割合が41%と最も高くなっています。

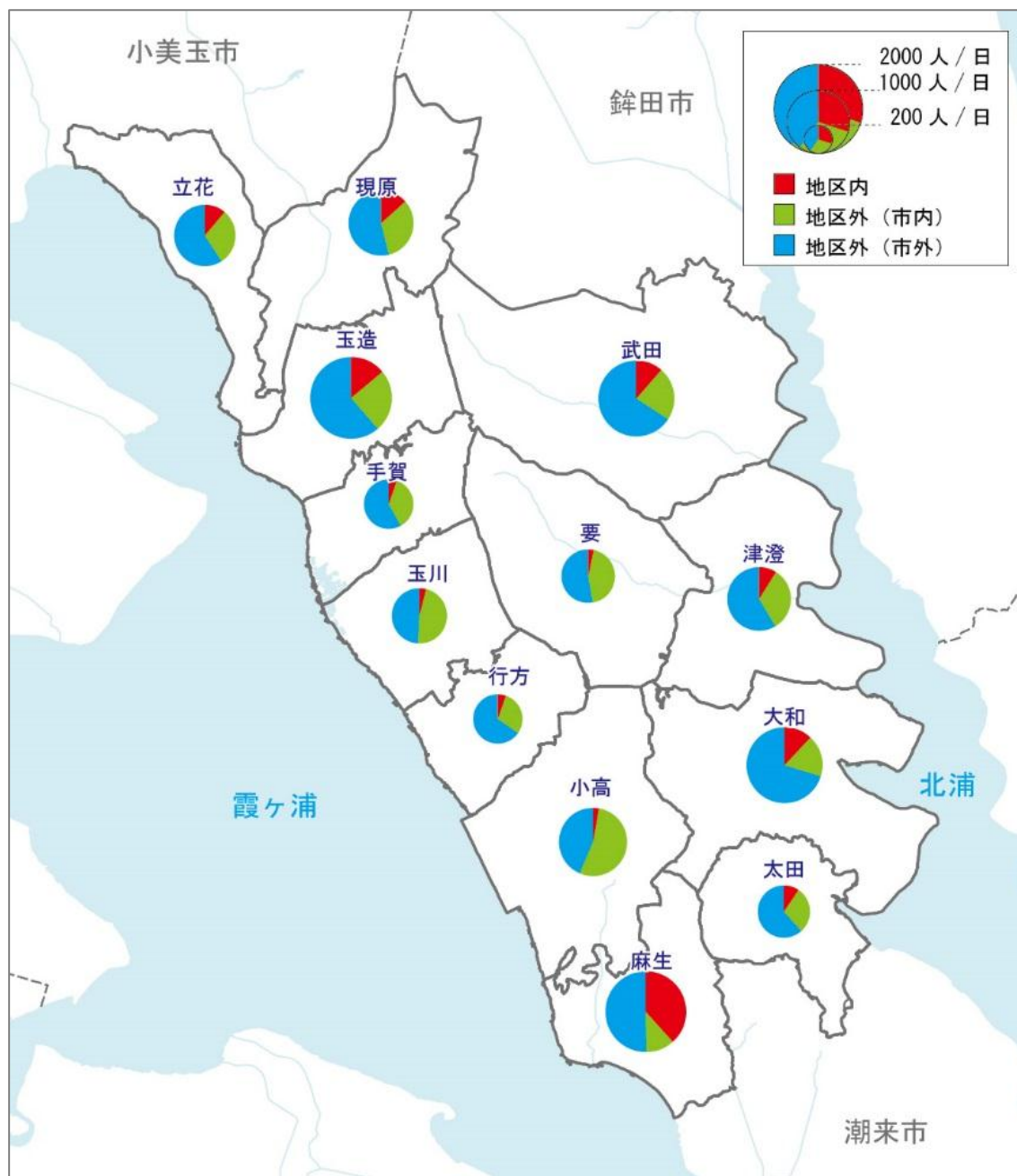


(※3%未満の値は非表示)

(3) 通勤・通学

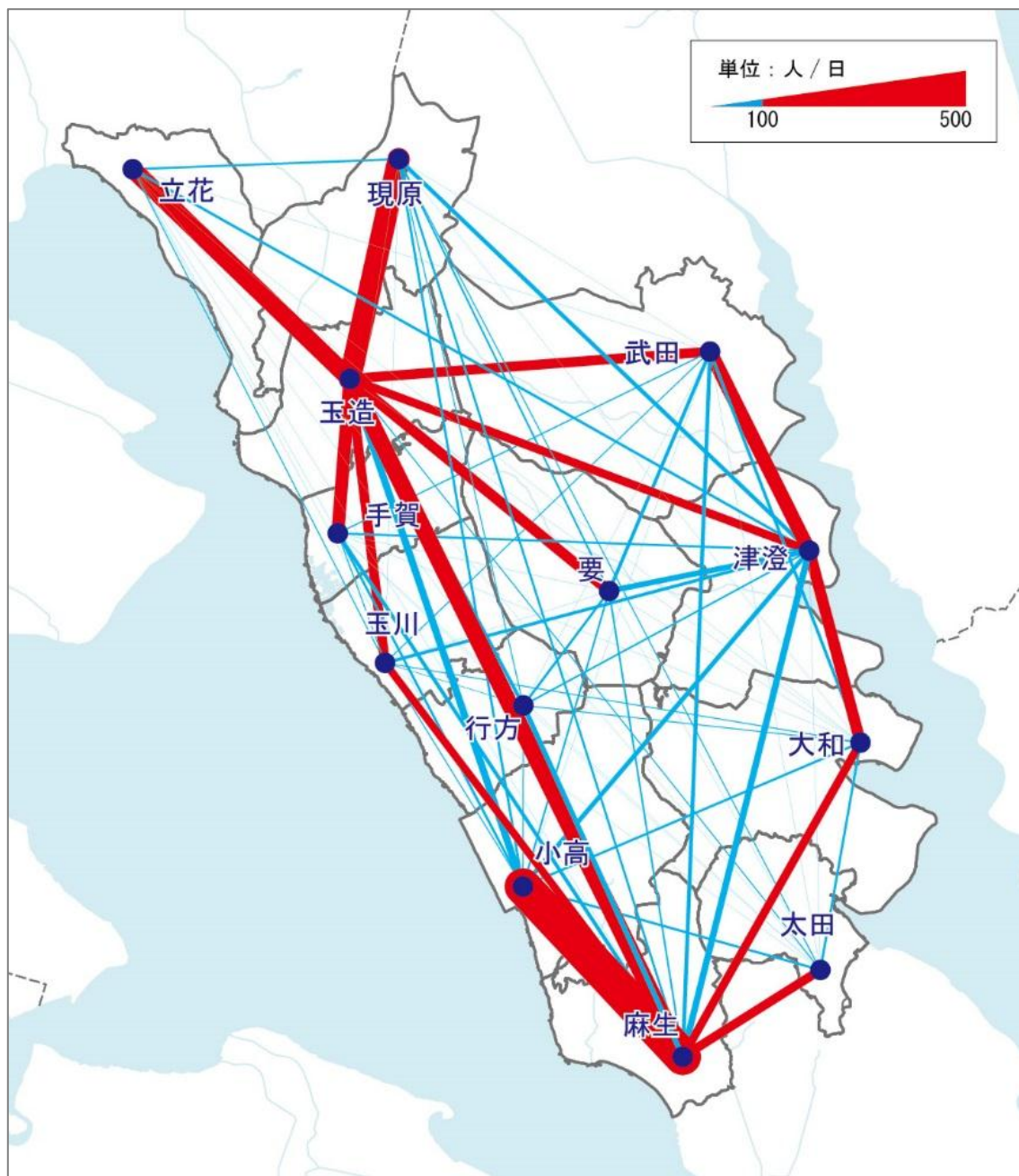
小高地区を除く、各地区ともに市内での流動よりも市外へ流動する割合の方が高くなっています。

【通勤通学・流動割合】

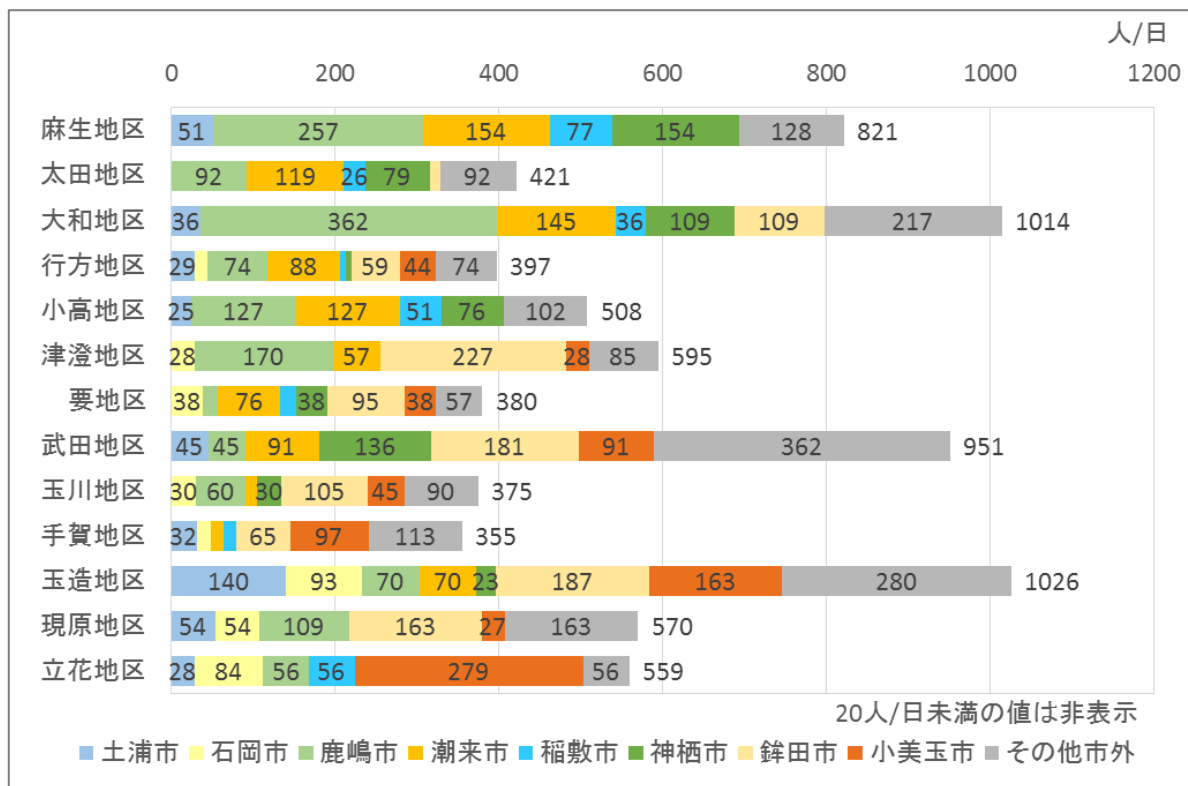


市内の通勤・通学流動は、玉造地区や麻生地区が中心となった流動が多く、市外への流動は、各地区から近隣市への流動が多くなっています。

【通勤通学・市内流動】



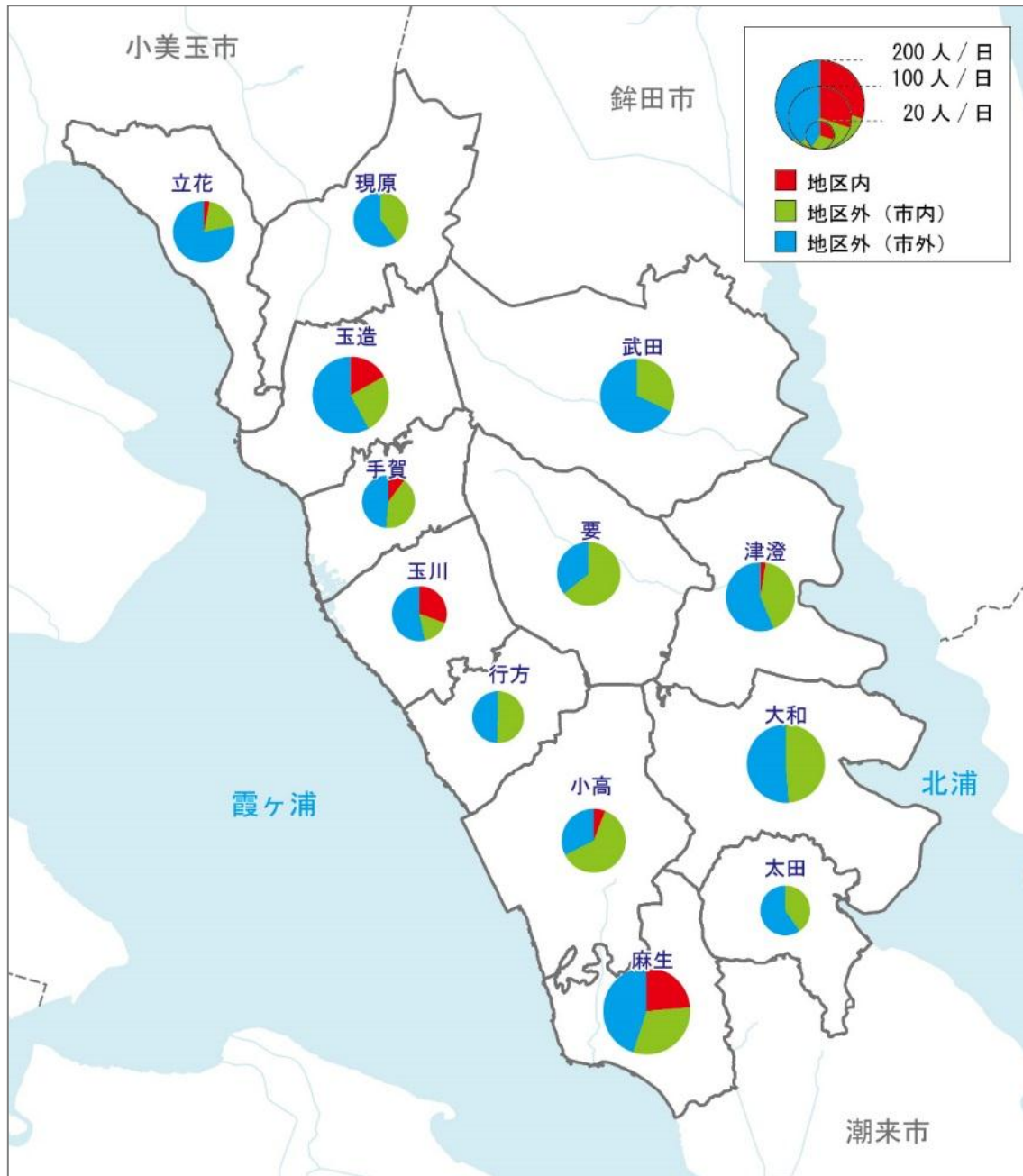
【通勤通学・市外流動】



(4) 通院

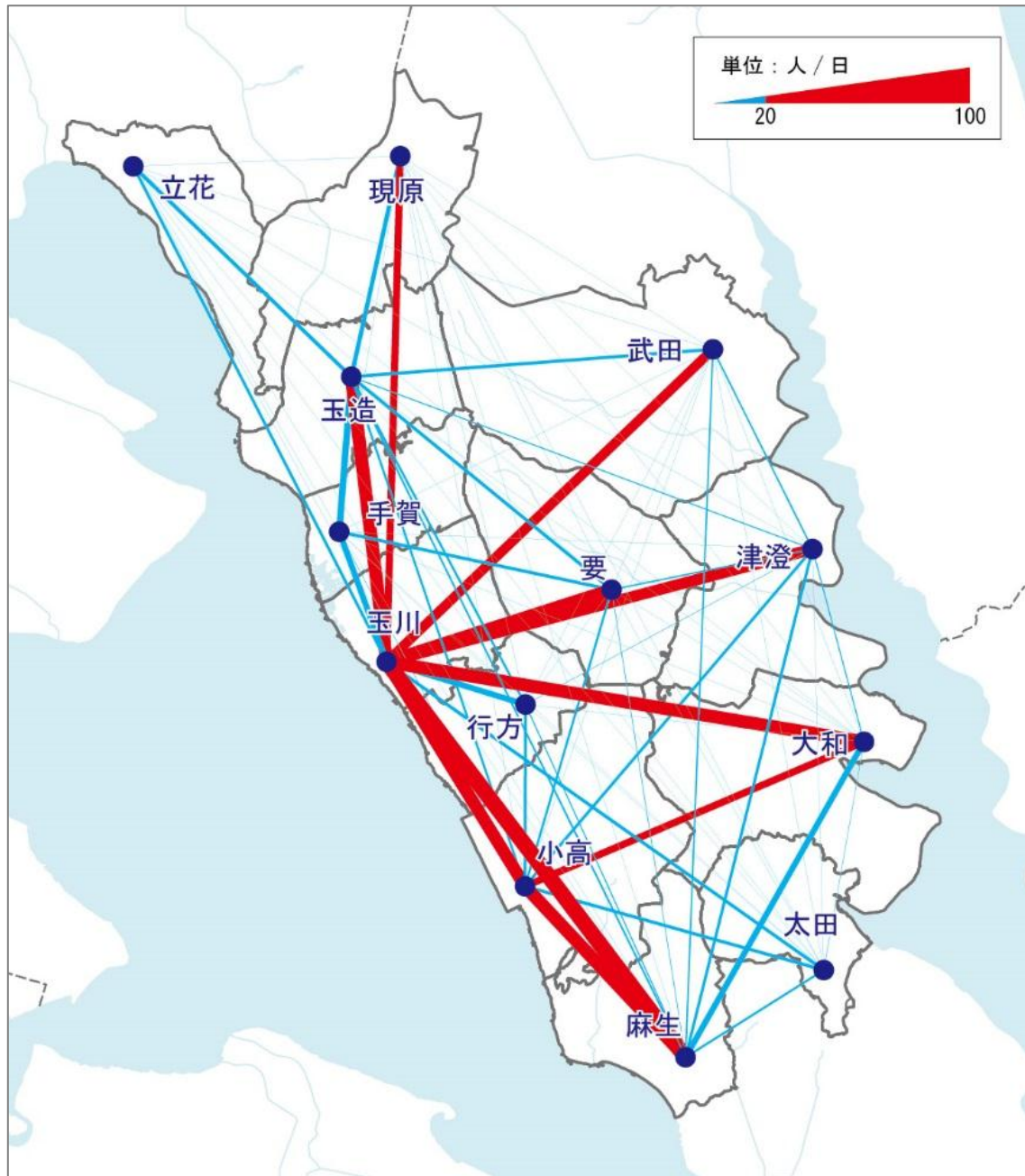
全体的に市外へ流動する割合が高いなか、麻生地区や玉川地区、玉造地区では、地区内での流動割合が高くなっています。

【通院・流動割合】

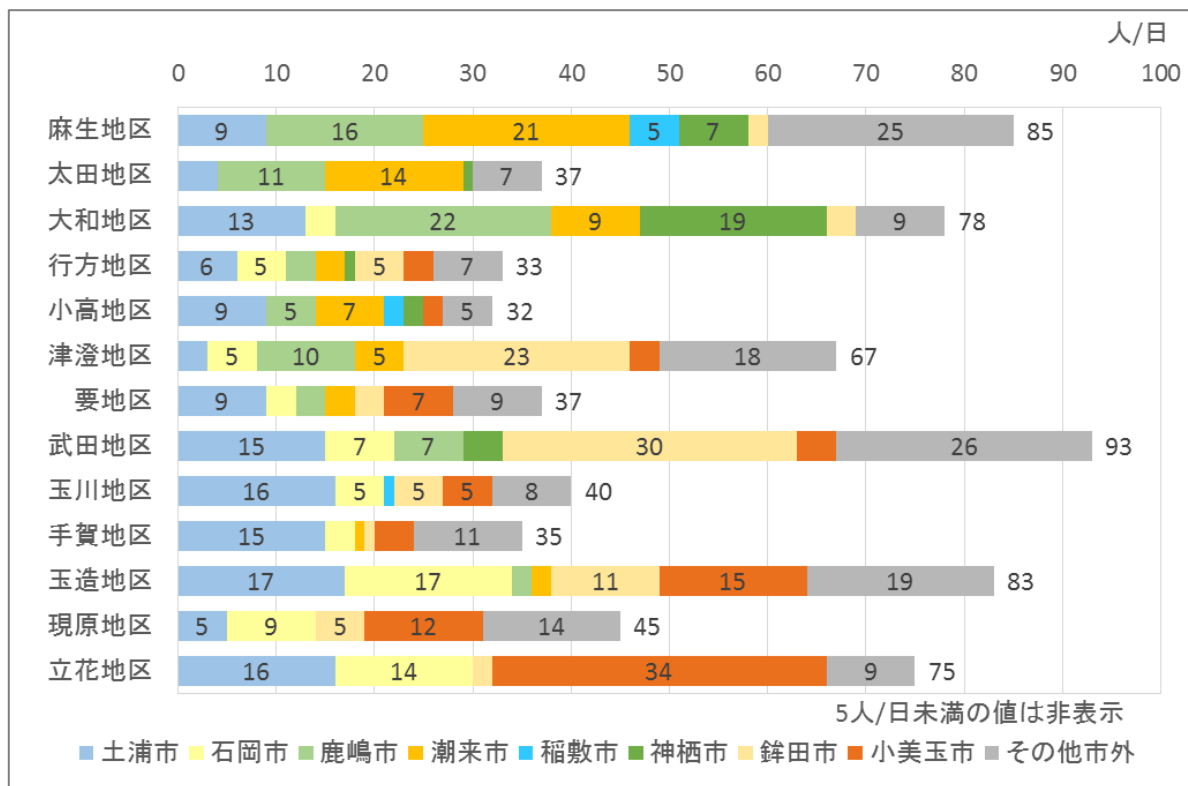


市内の通院流動は、なめがた地域総合病院のある玉川地区を中心とした流動が多く、市外への流動は、市南部の麻生地区や大和地区は鹿島市や潮来市への流動が、市北部の武田地区は鉾田市への流動が、立花地区は小美玉市への流動が多くなっています。

【通院・市内流動】



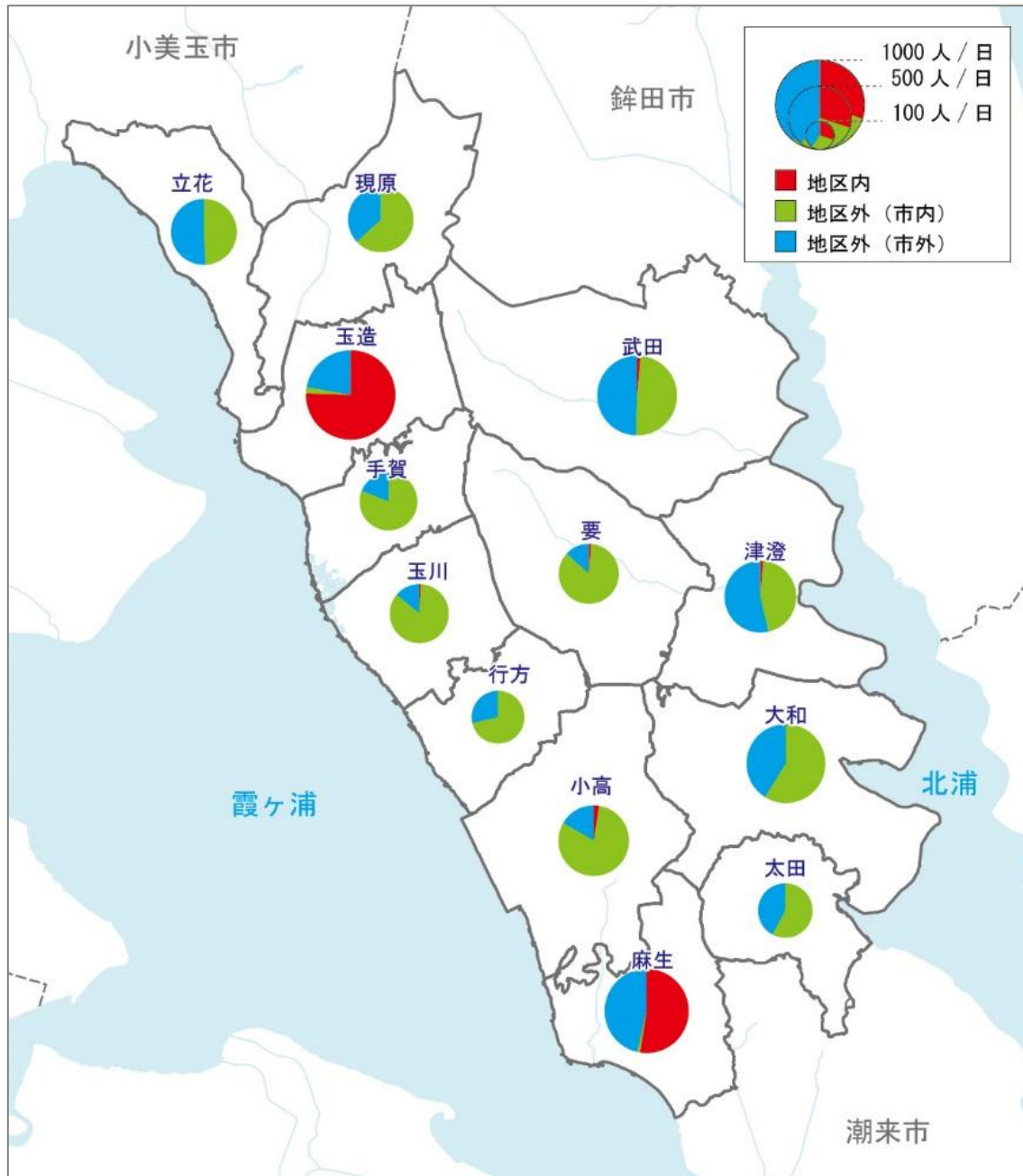
【通院・市外流動】



(5) 買物

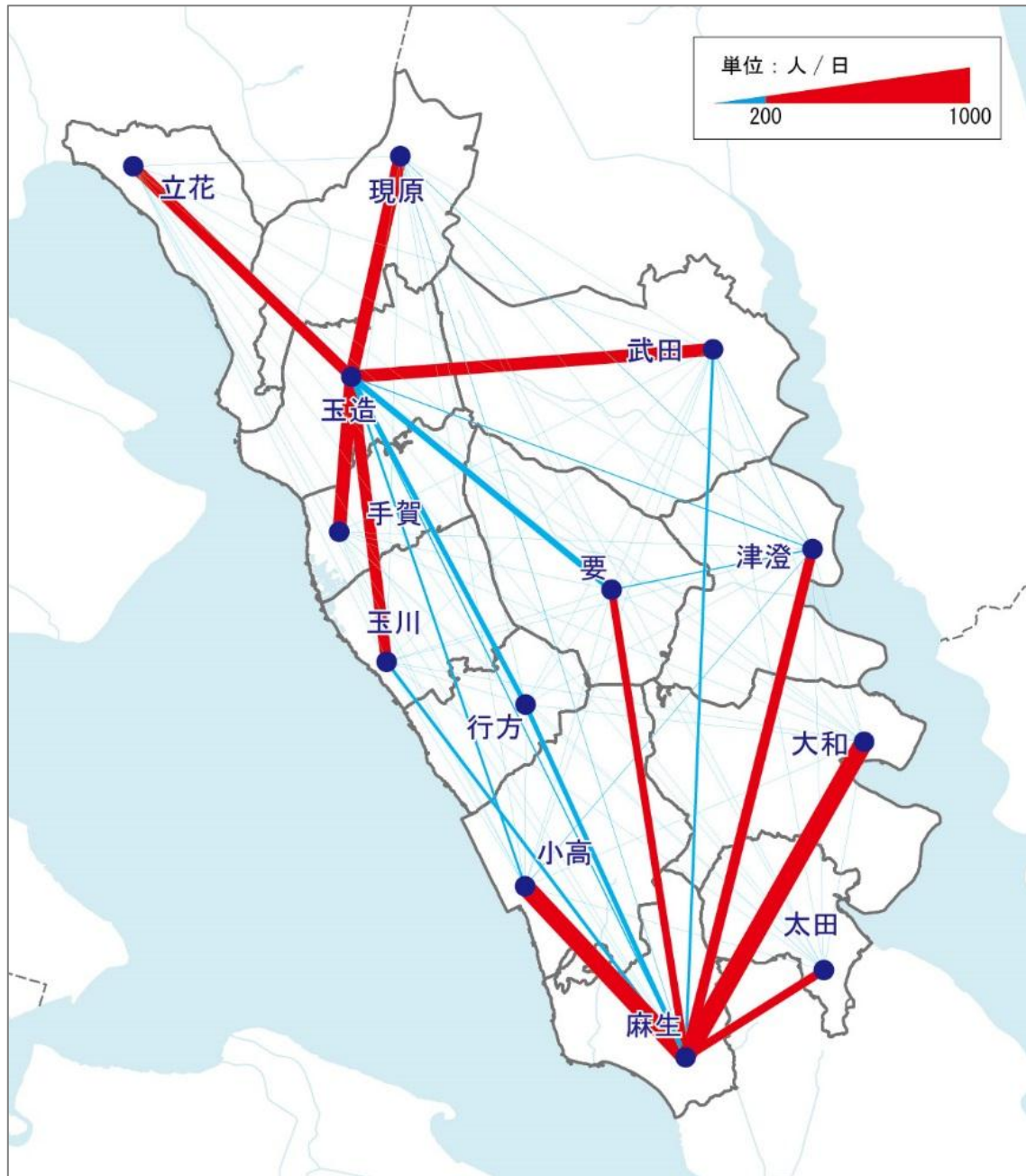
麻生地区や玉造地区を除けば、市内の他地区または市外への流動する割合が高くなっていることから、他地区や市外に依存している状況が伺えます。

【買物・流動割合】

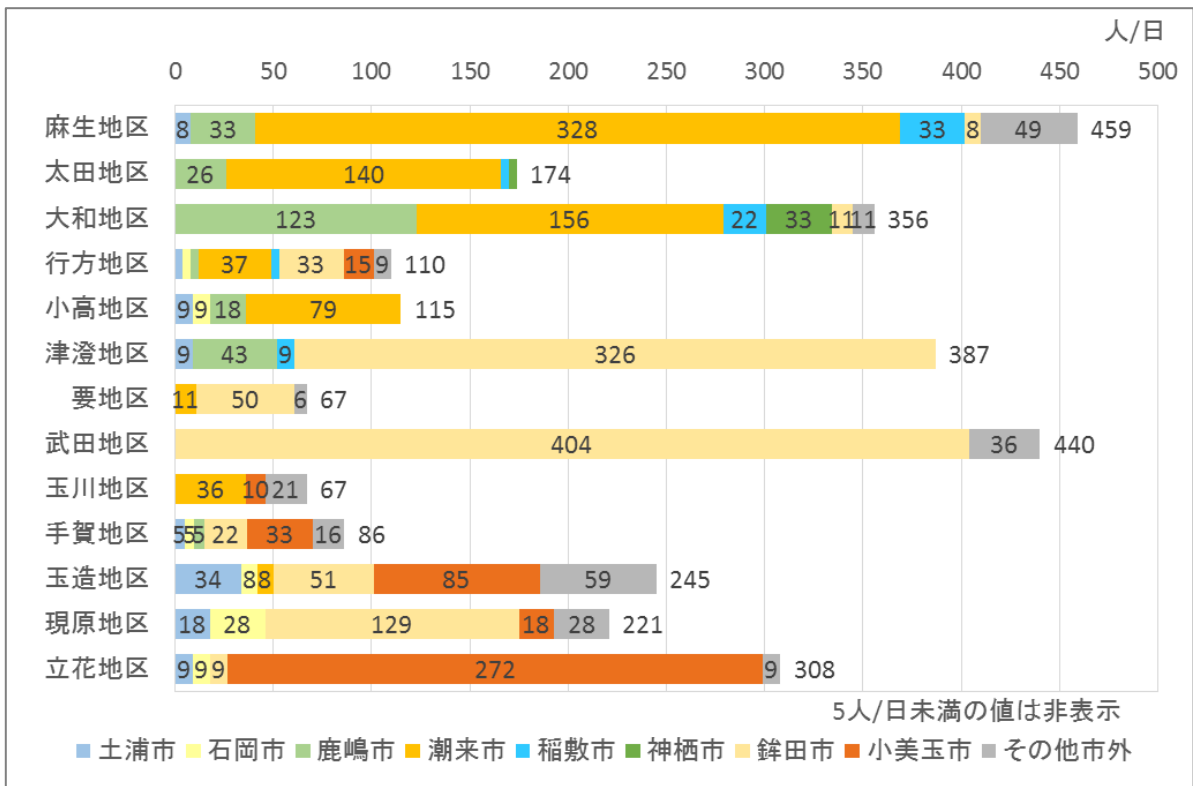


市内の買物流動は、麻生地区と玉造地区に集中しており、麻生地区では市南部の各地区との流動が、玉造地区では市北部の各地区との流動が多くなっています。市外への流動は、麻生地区や大和地区、津澄地区、武田地区、立花地区などからの市外への流動が多くなっています。

【買物・市内流動】

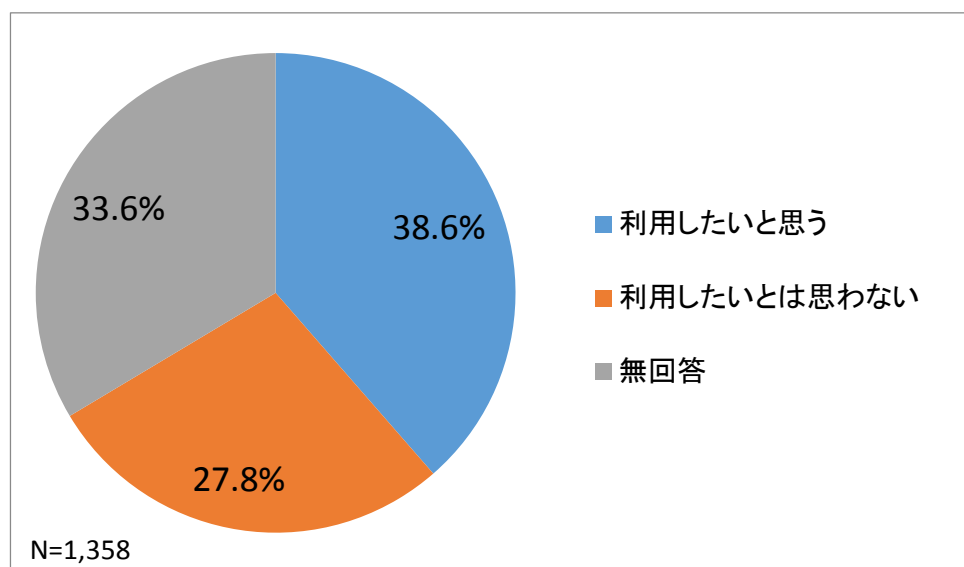


【買物・市外流動】



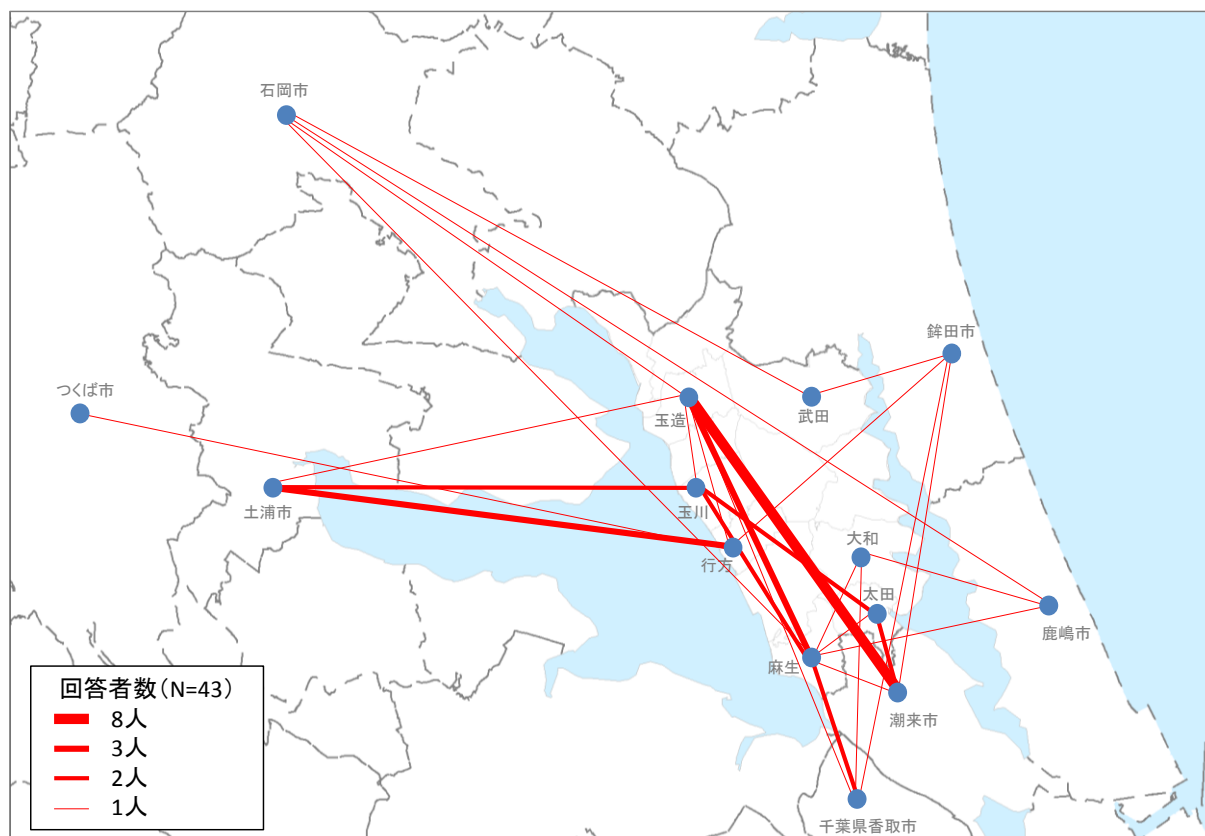
（６）公共交通が便利になった場合の利用意向

公共交通が便利になった場合、回答者の約 40%が利用したいとの意向を示しています。



（７）路線バス運行希望区間

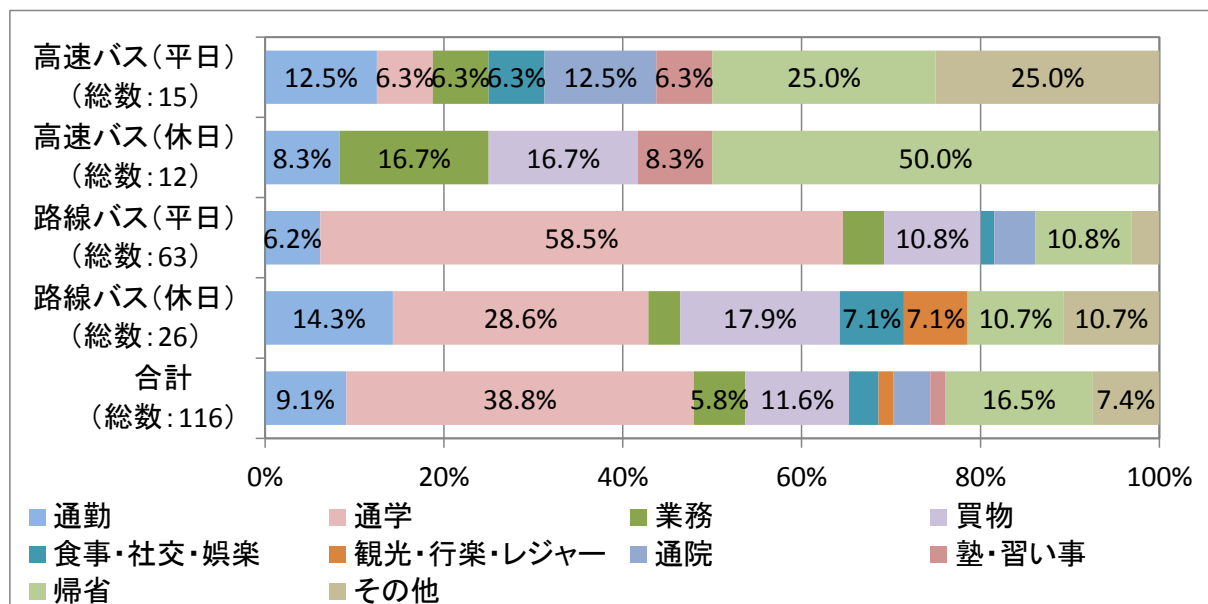
路線バスを利用したいと思う区間は、玉造地区や麻生地区、玉川地区（なめがた地域総合病院）を基点とする区間が多くなっています。



4.3 路線バス・高速バス利用者アンケート調査

(1) 利用目的

高速バス利用者は、帰省や通勤目的の利用が多く、路線バス利用者では、通勤や通学目的の利用が多くなっています。



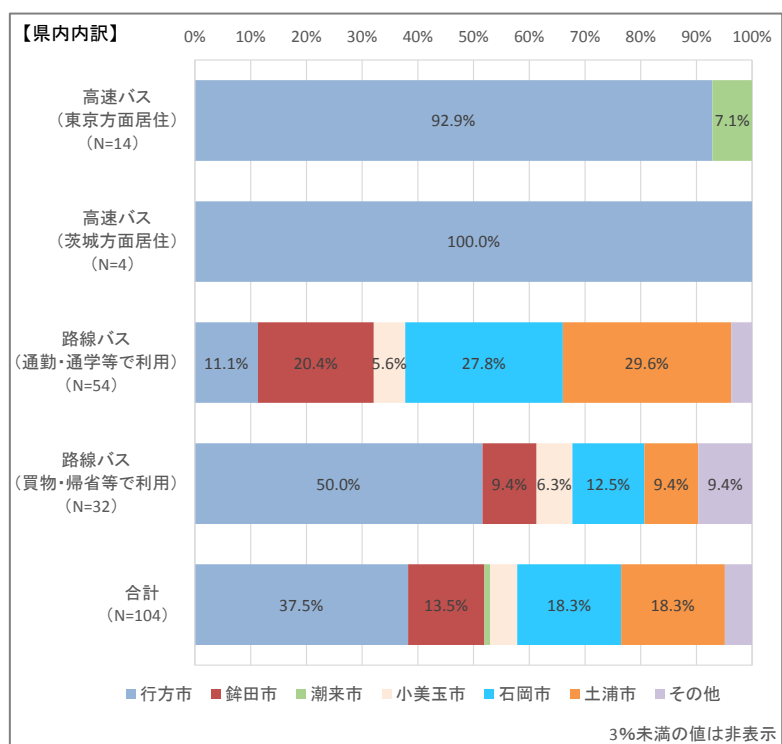
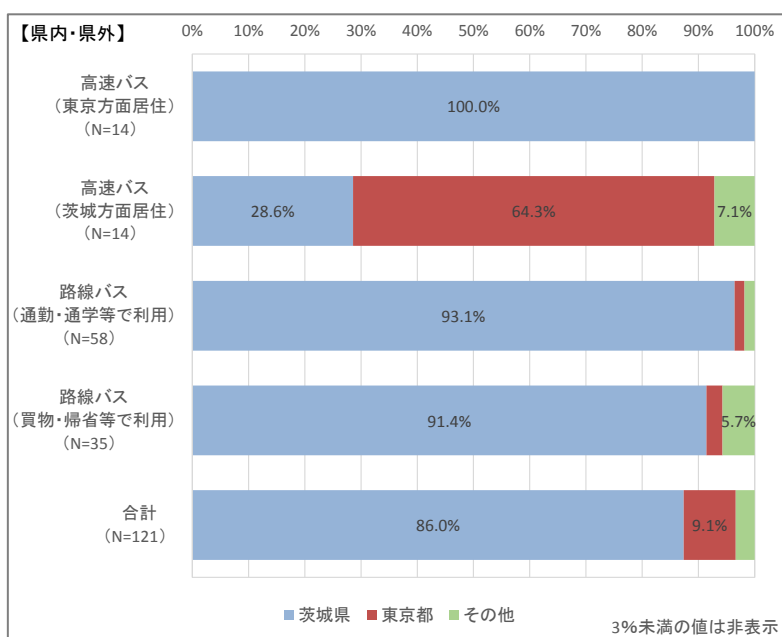
(2) 目的地

高速バス（東京方面居住）の目的地は、すべて茨城県で、そのうち約 9 割が行方市となっています。

高速バス（茨城方面居住）の目的地は、約 6 割が東京都、約 3 割が茨城県（すべて行方市）となっています。

路線バス（通勤通学利用）の目的地は、約 9 割が茨城県で、そのうち約 9 割が市外となっています。

路線バス（買物帰省等利用）の目的地は、約 9 割が茨城県で、そのうち 5 割が市内となっています。

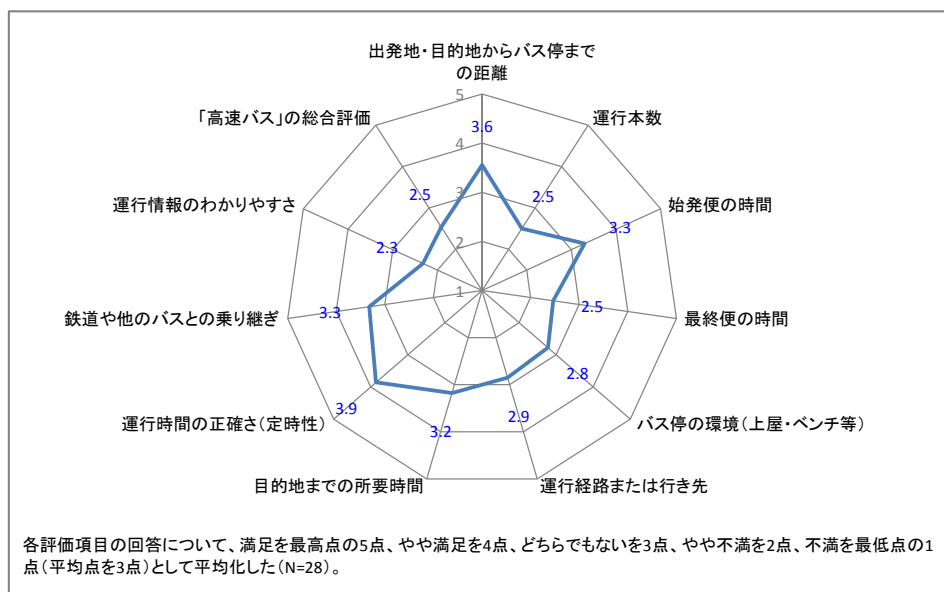


(3) 満足度

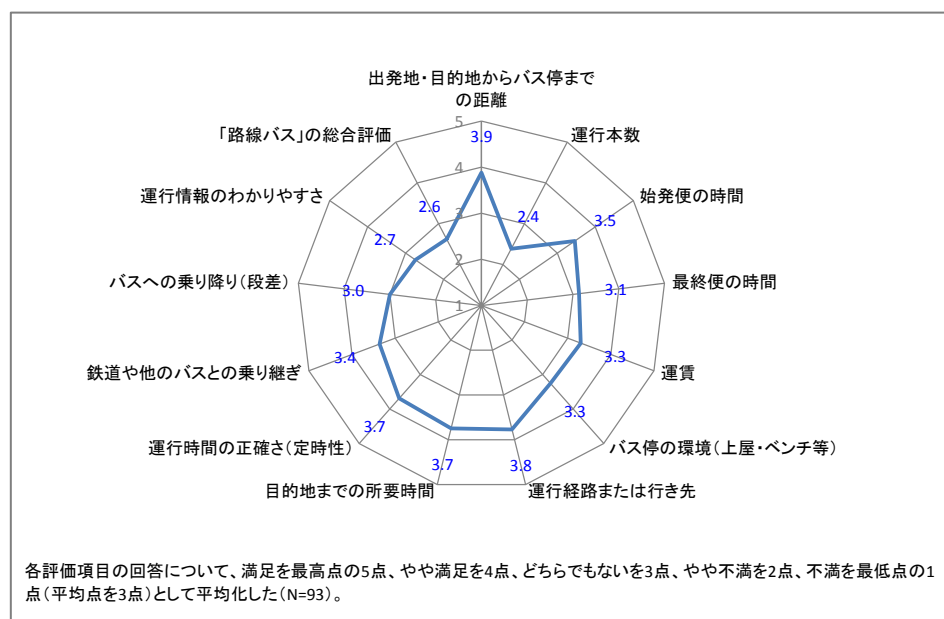
高速バス利用者の総合評価は、満足・やや満足の割合が14%、不満・やや不満の割合が50%であることから、平均満足度が2.5点となり、満足度が低い状況です。項目別では、「運行情報のわかりやすさ(2.3点)」や「運行本数(2.5点)」、「最終便の時間(2.5点)」の満足度が低くなっています。

路線バス利用者の総合評価は、満足・やや満足の割合が16%、不満・やや不満の割合が43%であることから、平均満足度が2.6点となり、満足度が低い状況です。項目別では「運行本数(2.4点)」や「運行情報のわかりやすさ(2.7点)」の満足度が低くなっています。

【高速バス利用者】



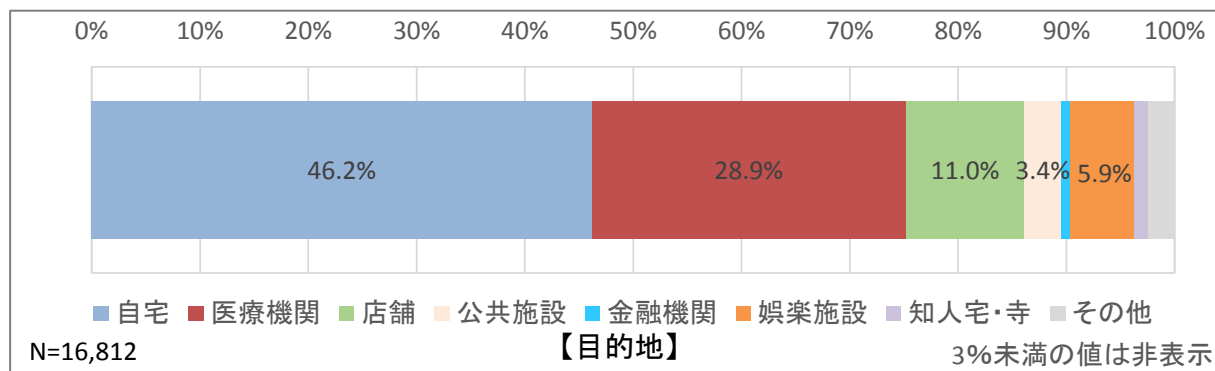
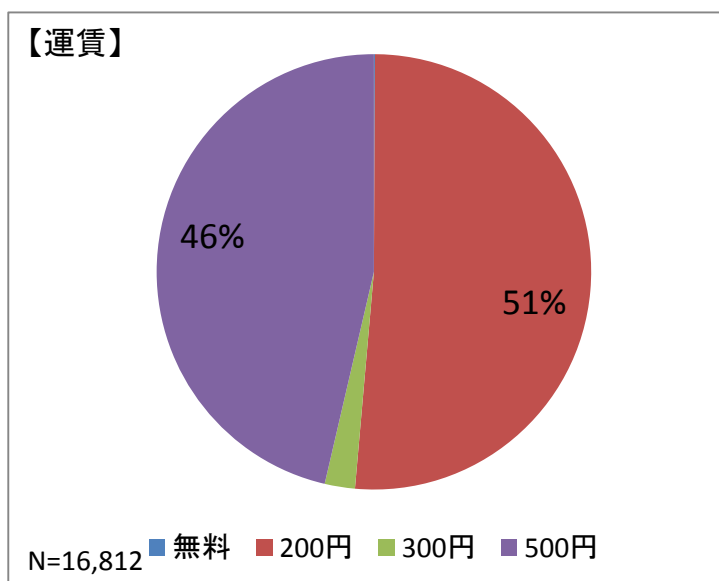
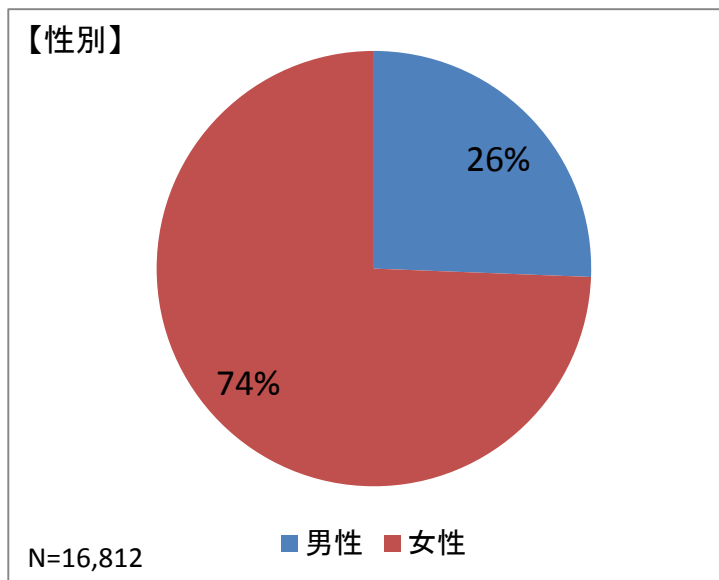
【路線バス利用者】



4.4 乗合タクシー予約表データ分析

(1) 特徴

乗合タクシー利用者は、女性が約 7 割、運賃は 200 円の利用が約 5 割、目的地は自宅を除くと大半が医療機関（通院）です。



(2) 運行状況

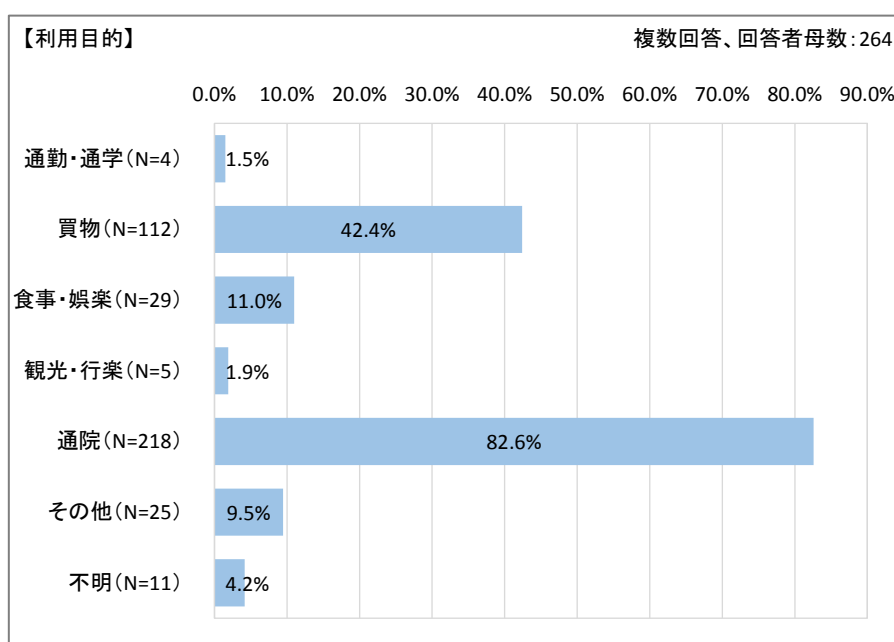
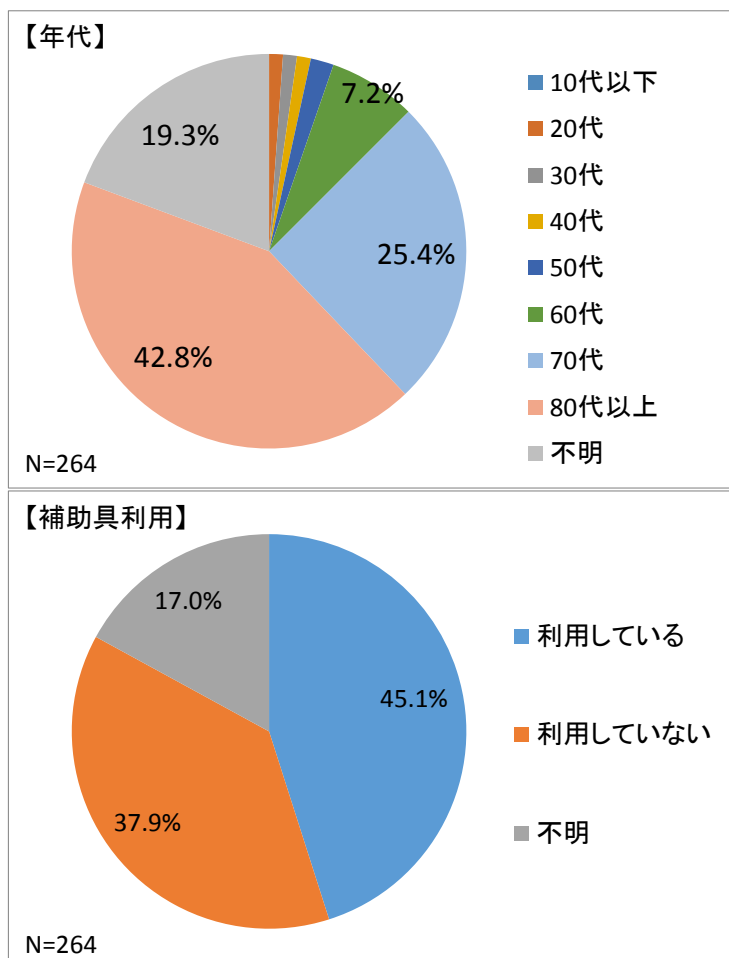
「乗合タクシーが稼働しなかった」が約 1 割、「1 人乗車」及び「2 人乗車」の利用割合が合わせて約 5 割となっています。

乗車人数	台数	割合
運行なし	724	9.4%
1人乗車	1,939	25.2%
2人乗車	2,023	26.3%
3人乗車	1,520	19.8%
4人乗車	816	10.6%
5人乗車	399	5.2%
6人乗車	160	2.1%
7人乗車	67	0.9%
8人乗車	27	0.4%
9人乗車	4	0.1%
10人乗車	1	0.0%
合計	7,680	100.0%

4.5 乗合タクシー利用者アンケート

(1) 特徴

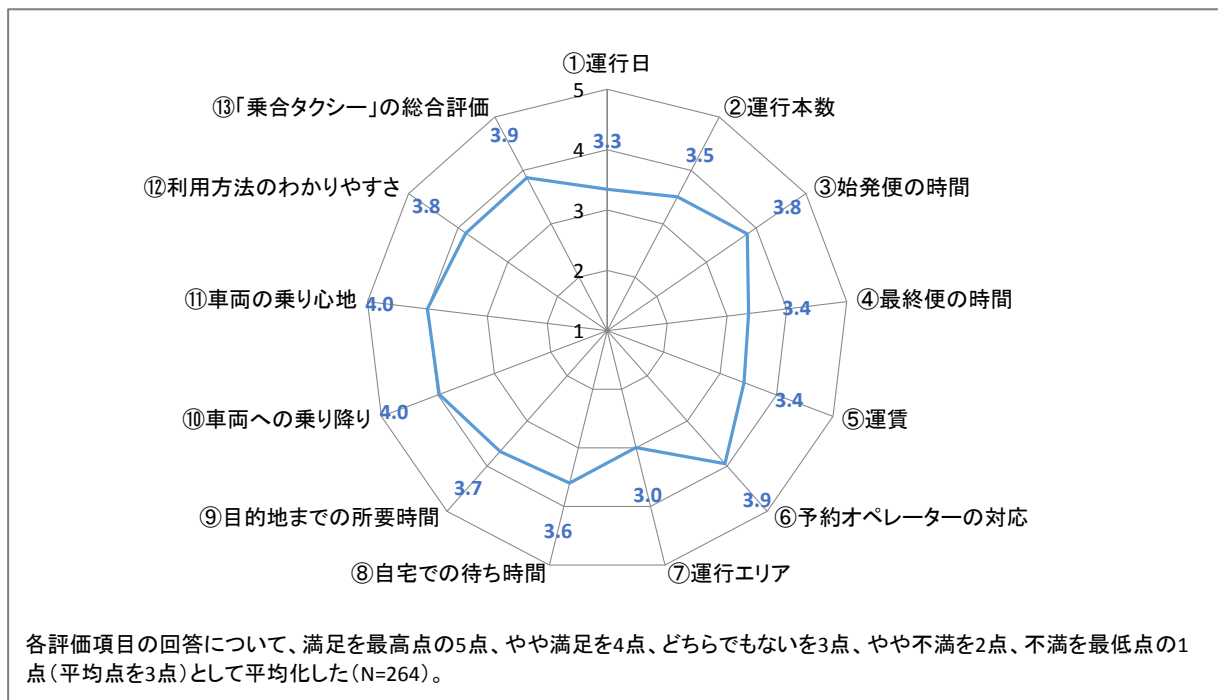
乗合タクシー利用者の大半が高齢者で、また、補助具利用者が半数程度を占め、利用目的は通院（主になめがた地域総合病院）や買物（主に玉造地区）が多くなっています。



（２）満足度

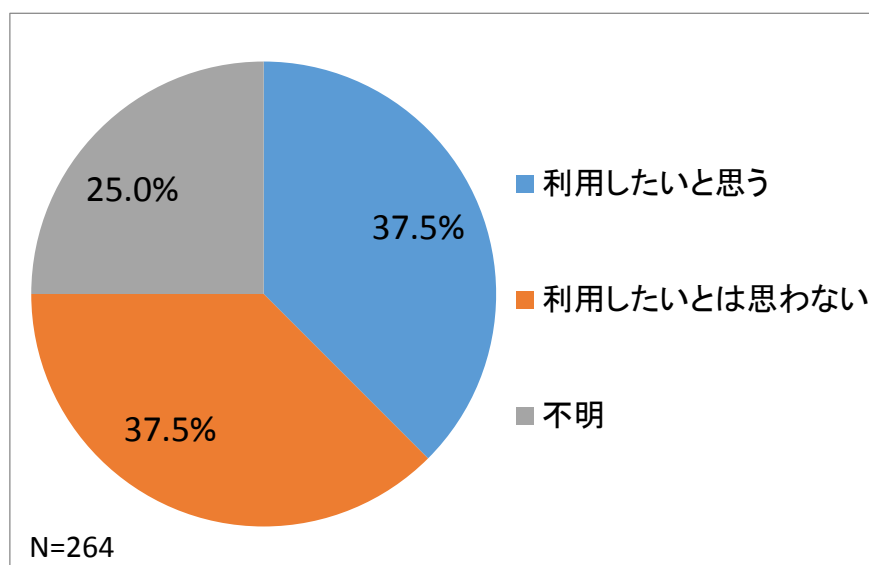
乗合タクシーの総合評価は、満足・やや満足の割合が 74%、不満足・やや不満の割合が 4%であることから、平均満足度が 3.9 点となり、満足度が高い状況です。項目別では、「車両への乗り降り（4.0 点）」や「車両の乗り心地（4.0 点）」の満足度が高くなっています。

一方で、「運行エリア（3.0 点）」や「運行日（3.3 点）」は、他の項目と比べて低くなっており、回答者からは市外への運行希望や休日運行希望を求める声が挙がっています。



（３）路線バスが運行された場合の利用意向

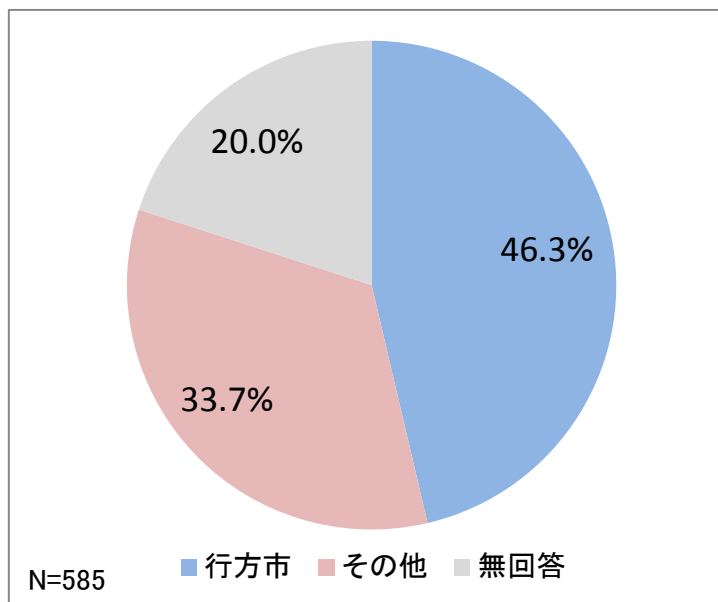
路線バスが運行された場合の利用意向は、無回答を除くと、利用者の約 5 割が利用したいとの意向を示しています。



4.6 市内事業所従業者アンケート

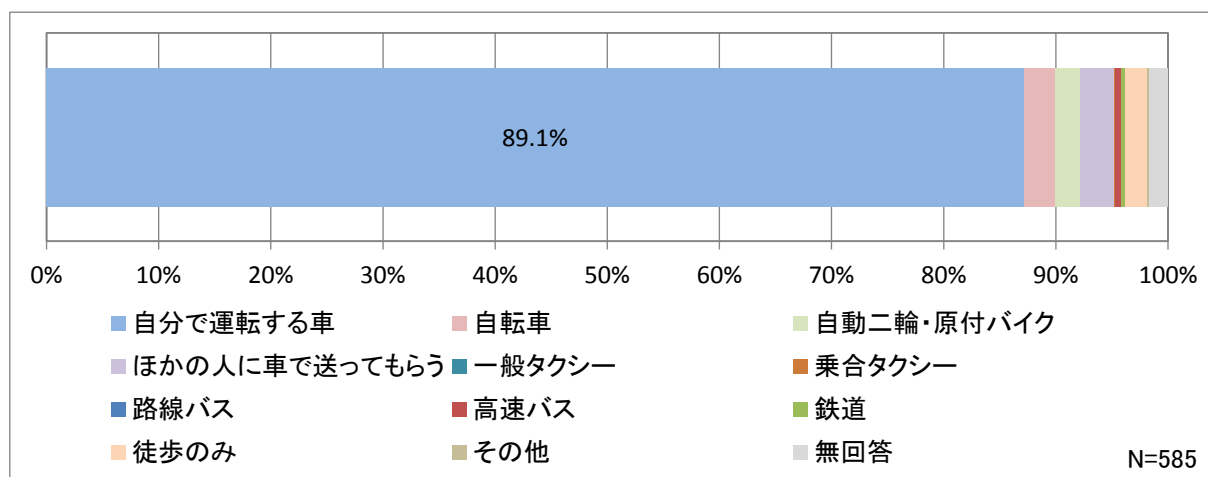
(1) 居住地

無回答を除くと、市内からの通勤は約 6 割、市外からの通勤が約 4 割となっています。



(2) 普段の通勤手段

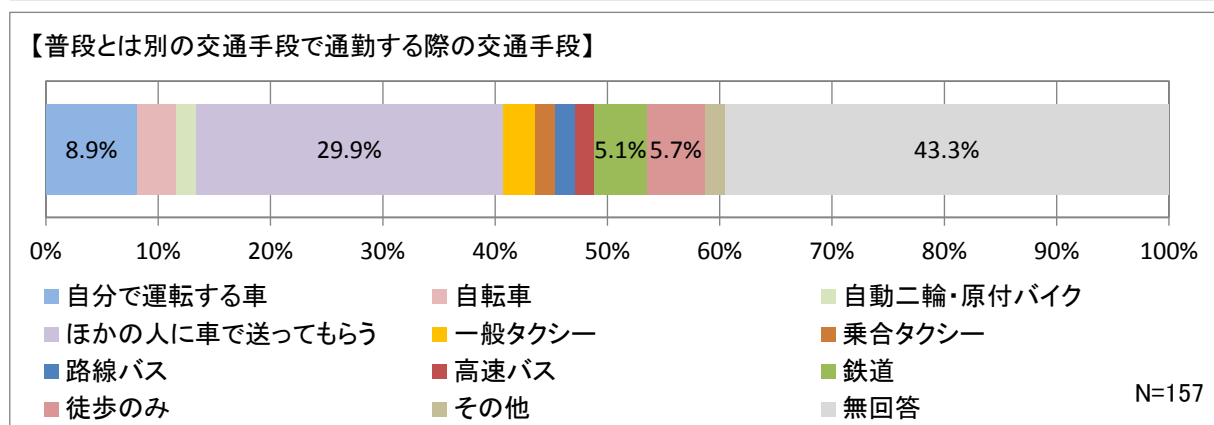
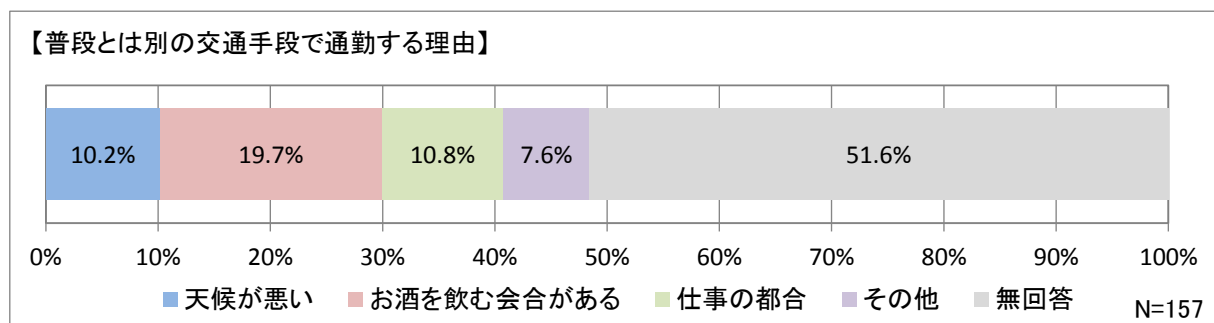
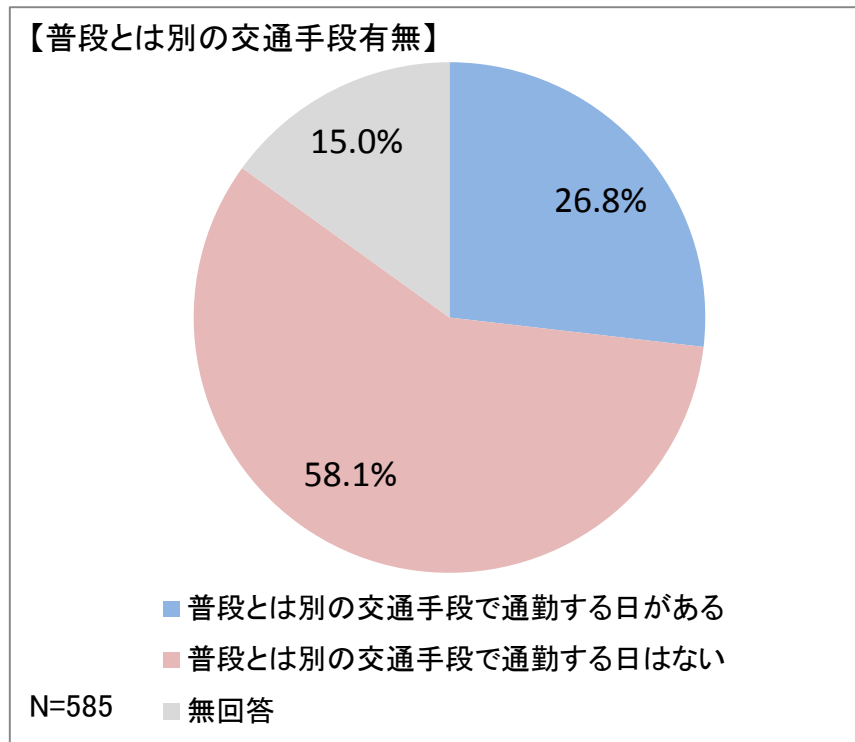
普段の通勤手段は、自分で運転する車が約 9 割となっています。



（３）普段とは別の通勤手段について

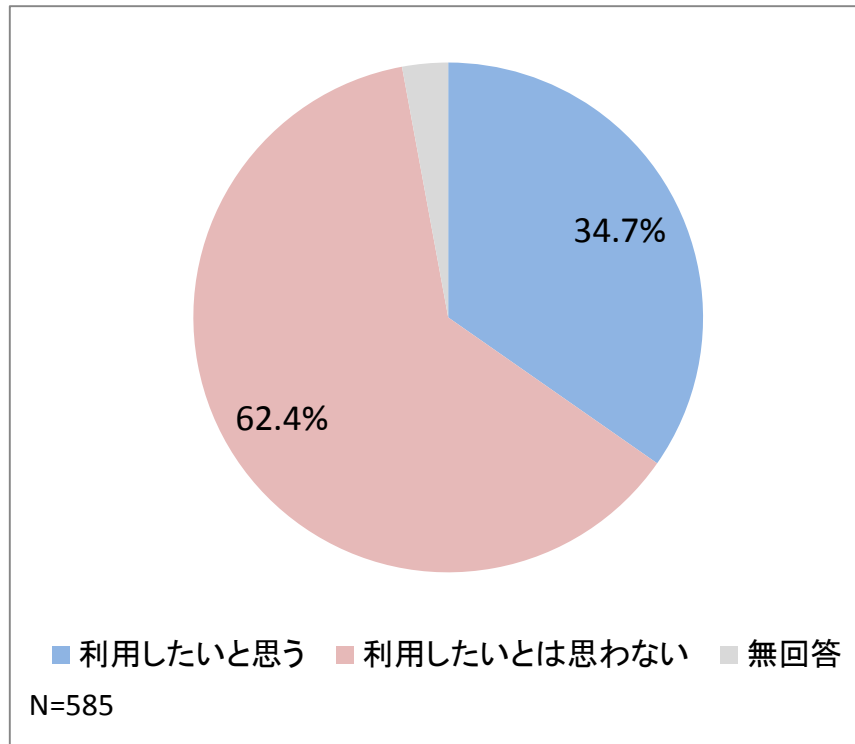
普段とは別の交通手段で通勤する日があると回答した人は約 3 割で、その通勤理由は、「お酒を飲む会合がある」が約 2 割と最も高くなっています。

また、その際の交通手段は、「ほかの人に車で送ってもらう」が約 3 割と最も高くなっています。



（４）自宅と職場を結ぶバス路線が運行された場合の利用意向

自宅と職場を結ぶバス路線が運行された場合、回答者の約３割が利用したいとの意向を示しています。



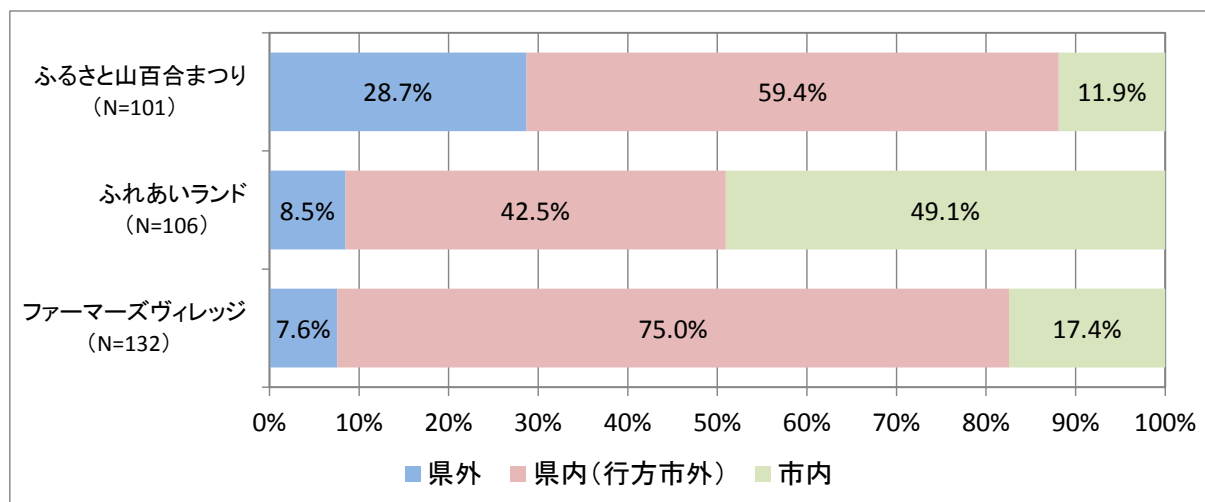
4.7 イベント来場者ヒアリング調査

(1) 居住地

ふるさと山百合まつりの来場者は、県外が約 3 割、県内他市が約 6 割、市内が約 1 割です。

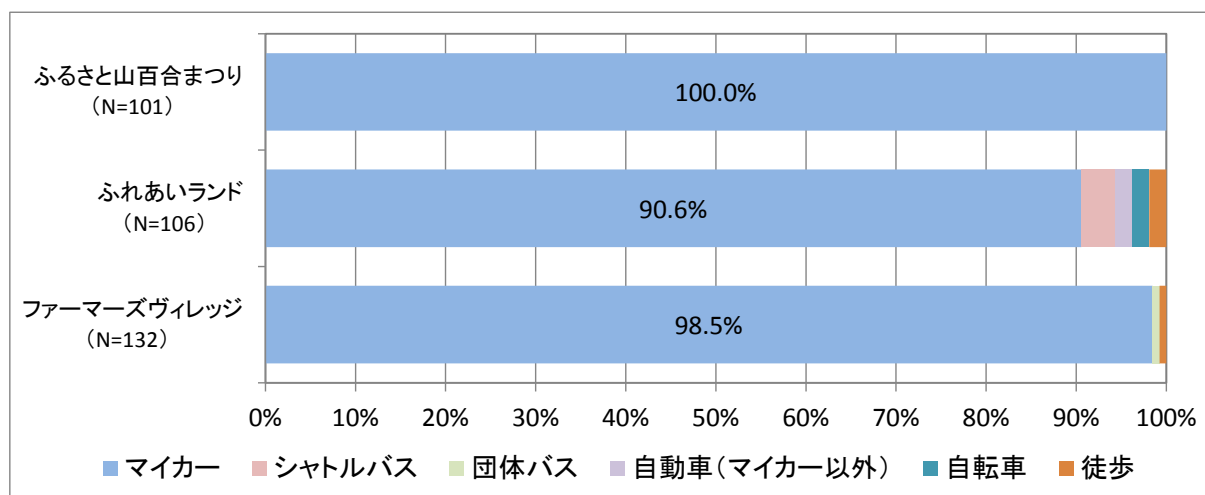
ふれあいランドの来場者は、県外が約 1 割、県内他市が約 4 割、市内が約 5 割です。

なめがたファーマーズヴィレッジの来場者は、県外が約 1 割、県内他市が約 8 割、市内が約 2 割です。



(2) 来訪時の交通手段

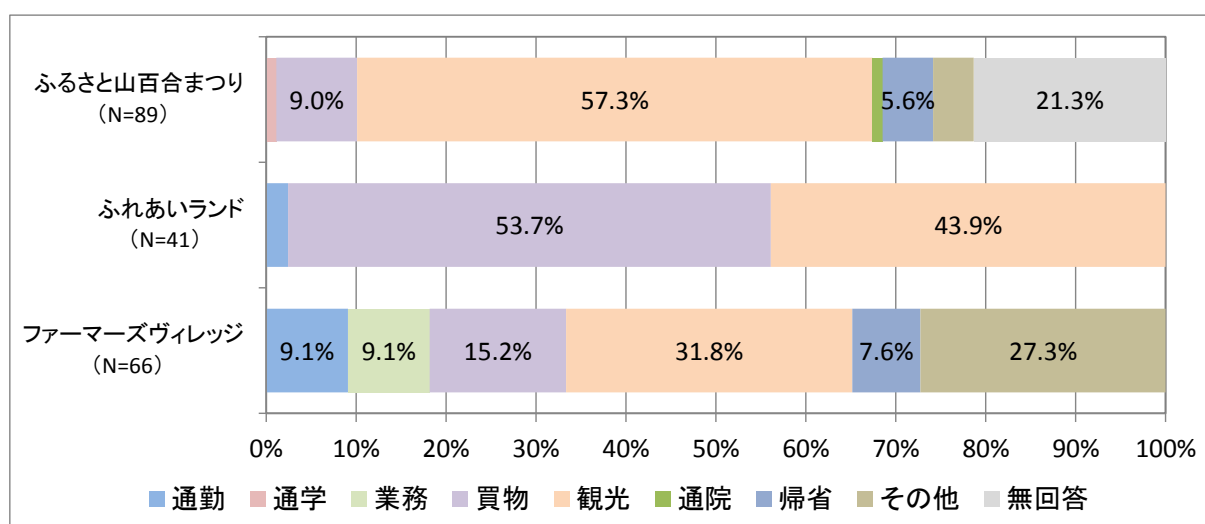
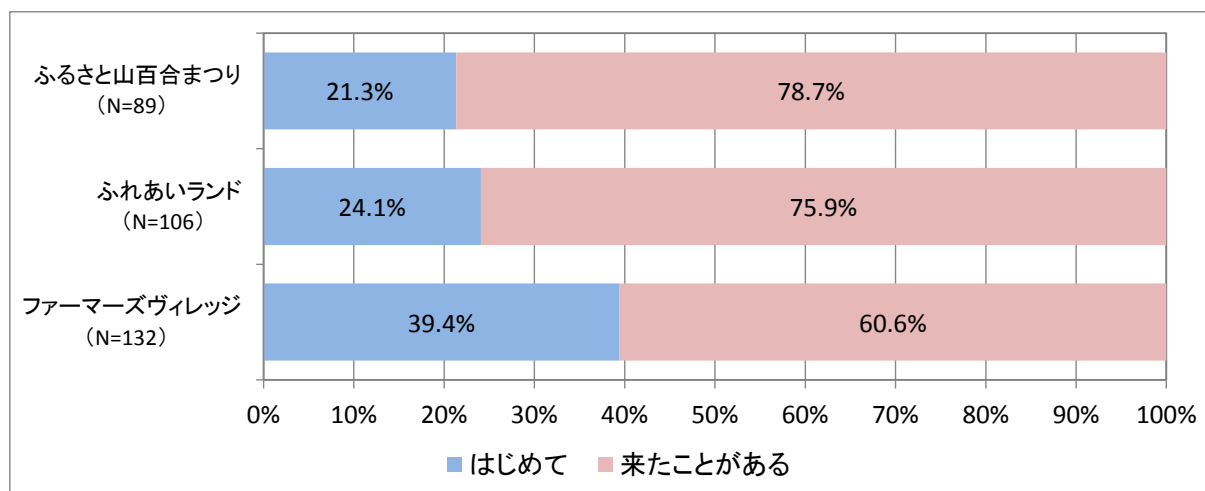
いずれのイベントもほとんどがマイカーとなっています。



（３）行方市への来訪経験・来訪目的

以前、行方市に来たことがあると回答した人が６～８割と半数を超えています。

また、その際の来訪目的は、「観光」や「買物」が多くなっています。



5 地域公共交通に係る問題・課題の整理と基本方針

5.1 個別調査結果からわかる現状と問題・課題

現況整理、まちづくり計画、アンケート調査等からの公共交通に係わる問題・課題は次のとおりです。

■各調査結果から抽出した問題・課題

(項目)	(現状)	(問題・課題)
地域・交通 現況	・人口が減少し、高齢化が一層進む。 ・公共交通利用者が減少傾向。 ・タクシー事業者が9社(乗合許可が4社)。 ・東関東自動車道水戸線が供用予定。	・人口減少を抑制し、また高齢者も暮らしやすいよう、公共交通で移動の利便性を高める必要がある。 ・乗合許可を有するタクシーの活用を図ることが望ましい。 ・東関東自動車道水戸線が供用後に高速バスの市内バス停が変更になる危険がある。
まちづくり等上位計画	・平日の朝夕、休日では、市内の拠点間へのアクセスができない。 ・市外拠点と市内拠点間の移動ができない。	・人口の社会減を低減するには、市民の公共交通での通勤通学、買物等を可能とし、また拠点へのアクセスの改善が必要。 ・市外からの来訪者(通勤、観光等)のアクセスの改善が必要。 ・市内拠点への移動の誘導が必要。
前計画の検証	・デマンド型乗合タクシー導入。 ・学校の統廃合に対応しスクールバス導入。 ・市を南北にサービスしていた2路線の路線バスの廃止。	・スクールバス(現在36台)の活用を図ることが望ましい。 ・市内から市外の拠点(鉄道駅や高速バスターミナル)等へのアクセスができない。
市民アンケート	・通勤・通学先、買物先は市外が多いが、市内では玉造と麻生が多い。 ・通院先は市外が多いが、市内では玉川地区(なめがた地域総合病院)が多い。 ・普段利用する駅等は、南部・東部は水郷潮来バスターミナル、北部は石岡駅、西部は土浦駅 ・現在の交通手段は、自動車が90%を占める。 ・公共交通が便利になれば約40%の人が利用意向を有する。 ・「玉造～麻生～潮来」の路線バス運行希望が多い。	・市外(各方面)にアクセスできる公共交通の運行や利便性向上により、公共交通利用者の増加が期待できる。 ・市内拠点には休日でも買物目的等で来訪しているが、公共交通機関でアクセスできない。

バス利用者アンケート（高速バス）	・東京方面居住者の帰省が多い。 ・茨城方面居住者は買物・通勤等の目的で、目的地は東京が約 6 割、市内が約 3 割。 ・不満足度が高く、運行時間帯や運行本数への不満が高い。	・行方市で乗降できる高速バスの運行本数、運行時間帯の拡充。
バス利用者アンケート（路線バス）	・通勤通学利用が多く、目的地は 9 割が市外。 ・通勤通学以外の目的（買物や帰省）では、目的地は 5 割が市内。 ・不満足度が高く、運行時間帯や運行本数への不満が高い。	・市内拠点へアクセスするバス路線がない。 ・運行本数、運行時間帯の拡充。
乗合タクシー運行データ	・女性の利用が約 7 割。 ・目的地の大半が医療機関。 ・200 円運賃の利用者が約 5 割。 ・稼働しなかった車両が約 1 割、1 人乗車と 2 人乗車の車両が合わせて約 5 割。	・利用が医療機関に偏っていること、200 円運賃層が 5 割程度、相乗りの少ない便が多いことから、より多様な利用促進を図る必要がある。
乗合タクシー登録者アンケート	・利用の大半が通院目的（なめがた総合病院が多い）、次いで買物目的（玉造が多い）。 ・利用の大半が高齢者、また、補助具使用者が半数程度。（高齢者等移動制約者に特化） ・満足度は高いが、休日運行、運行間隔拡大、市外運行の要望がある。 ・路線バスが運行されたなら路線バスを利用したいとの割合が約 5 割である。	・市外へのアクセスは既存交通事業者への影響から対応できない。 ・休日の運行は既存交通事業者への影響から対応ができない。 ・通勤通学時間帯の運行は、利用者が多くなり小型車両では対応できない。 ・運行日、運行時間帯から、高齢者等（特に補助具使用者が多い）にしか利用されていない。 ・路線バスの利用意向が半数程度ある。
従業者アンケート	・マイカー通勤が約 9 割。 ・市外からの通勤が約 4 割、市内からの通勤が約 6 割。（※無回答除く集計値） ・飲酒を伴う会合時にはマイカー利用者が他の人に送ってもらう割合が高い。 ・バスがあれば利用したいとの回答割合が約 4 割。	・市内、周辺市とも、利用可能な路線バスがあれば利用希望のある従業者が 4 割おり、それに対応する必要がある。 ・路線バスが整備されることで、市内での飲食の機会が増加する可能性がある。
イベント来場者対象ヒアリング	・ふるさと山百合まつり（県外約 3 割、県内他市約 6 割、市内約 1 割）。 ・ふれあいランド（県外 1 割、県内他市約 4 割、市内約 5 割）。 ・ファーマーズヴィレッジ（県外約 1 割、県内他市約 7 割、市内約 2 割）。 ・来訪交通手段はほとんどがマイカー。 ・以前に買物や観光で来訪したことが多い。	・市外から広域的に来訪（買物、観光）が期待できるが、マイカー以外のアクセス手段がなく、マイカーを利用可能な方しか来訪していない。公共交通機関を整備することで新たな来訪者が期待できる。

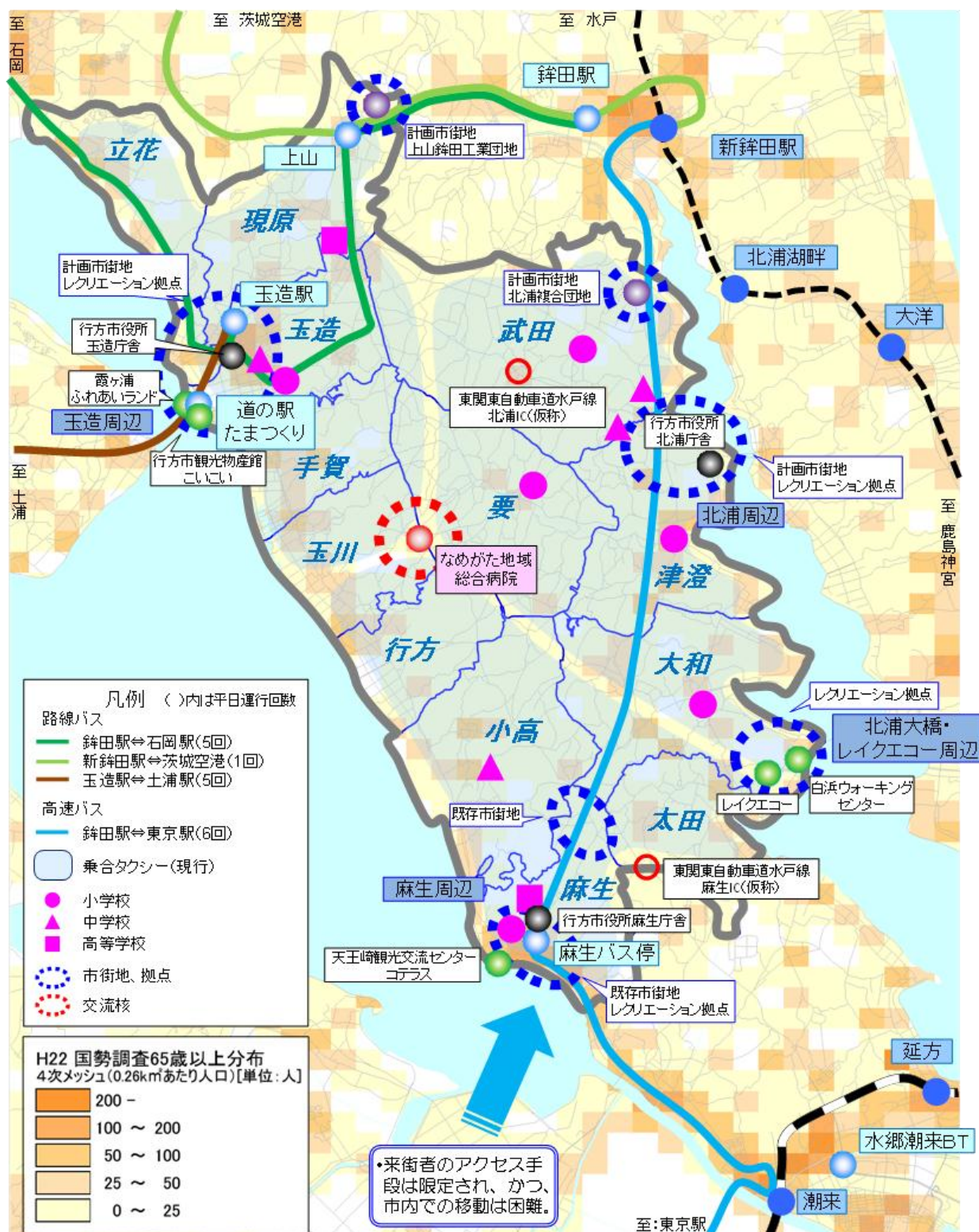
5.2 問題・課題の整理結果

前記の各調査からの課題は集約すると次のとおりです。

■公共交通の問題・課題の整理結果

(問題・課題)	(問題・課題の根拠)
①市民が市外拠点へアクセスしづらく、市内拠点も平日日中限定	市民は、公共交通による市内移動は、フルデマンド型の乗合タクシーでサービスされているが、平日日中しか利用できない。市外の周辺拠点等への公共交通による移動は制限され、通勤・通学等には利用できない。(市民アンケート、路線バス利用者アンケートより)
②来訪者が市内にアクセスするのはとても困難	デマンド型乗合タクシーは市民しか利用できない。そのため市外から市内へ通勤・通学や観光等の来訪者は、公共交通による市内へのアクセスが制限され、かつ、市内移動は困難となっている。(イベント来場者アンケート、従業者アンケートより)
③市内の拠点形成を促進する公共交通体系となっていない	商業・行政拠点及び観光拠点は、市の外縁部に位置し、拠点への移動は平日・日中のデマンド型乗合タクシーに限定され、市外からのアクセス、市内での移動(来訪者)が非常に不便である。(市民アンケート、路線バス利用者アンケート、従業者アンケート、イベント来場者ヒアリングより) フルデマンド型乗合タクシーの目的地も大半がなめかた地域総合病院である。拠点への需要を公共交通による誘導を達成できていない。(乗合タクシー登録者アンケート、乗合タクシー運行データより) 今後の人口減少、高齢化を考えると、公共交通による利便性を向上し、人口減少の抑制、市外からの来訪者(通勤、観光等)を増加させる必要がある。(都市計画マスタープラン等まちづくりより)
④タクシーやスクールバス等の活用資源を最大限には活用していない	市内にはタクシー事業者が9社(うち乗合許可が4社)あり、またスクールバスが36台運行している。一般タクシーを活用したサービスや、スクールバスを活用した路線バス運行により、コストを抑制したサービスを図るべきである。(地域・交通現況、前計画の検証より)
⑤高速道路整備後に市内公共交通が不便になる危惧がある	東関東自動車道水戸線が供用(2019年度)し、北浦IC及び麻生ICが整備されると、現在的高速バス(鉾田～麻生～潮来)路線が市内乗降から高速バス停乗降の変更可能性があり、新たな高速バスへのアクセス手段が必要である。(地域・交通現況より) 現状でも、行方市内で乗降できる高速バスは、運行本数、運行時間帯が限られており不便である。東関東自動車道水戸線が供用後の状況は未定のため、当面は、運行本数の多い潮来水郷BTへアクセスすることでサービス向上を図るべきである。(高速バス利用者アンケートより)

■地域公共交通現況総括図



5.3 基本方針

基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）は、問題・課題の整理結果より、次の３つに集約します。

基本方針１ まちづくり（拠点形成）と連携する公共交通ネットワークの形成

今後予想される人口減少や高齢化に対し、市の拠点形成を推進し、人口減少の緩和、来訪者の増大等を図ることが必要です。そのためには、公共交通による拠点へのアクセスを確保し、高齢者だけでなく、誰もが気軽に拠点へ行くことができるようにすることが重要です。

基本方針２ 市民及び来訪者が利用できる市内拠点と市外拠点とのアクセス機能の形成

現在、市内と市外の公共交通による連絡は非常に不便な状況です。市民の通勤、通学、買物等の生活交通は、市外を目的地とする場合が多く、市内では玉造と麻生が多い状況です。生活交通の移動を確保するには、市内拠点と市外拠点を連絡することが必要です。また、このことは、来訪者（通勤、通学、観光等）が公共交通で市内へ来訪することが非常に困難であったことも解消され、市内への来訪者の増大も期待できます。

基本方針３ 高速バス、路線バス、乗合タクシー（公営）、タクシー、スクールバス等を組み合わせた持続可能な公共交通ネットワークの形成

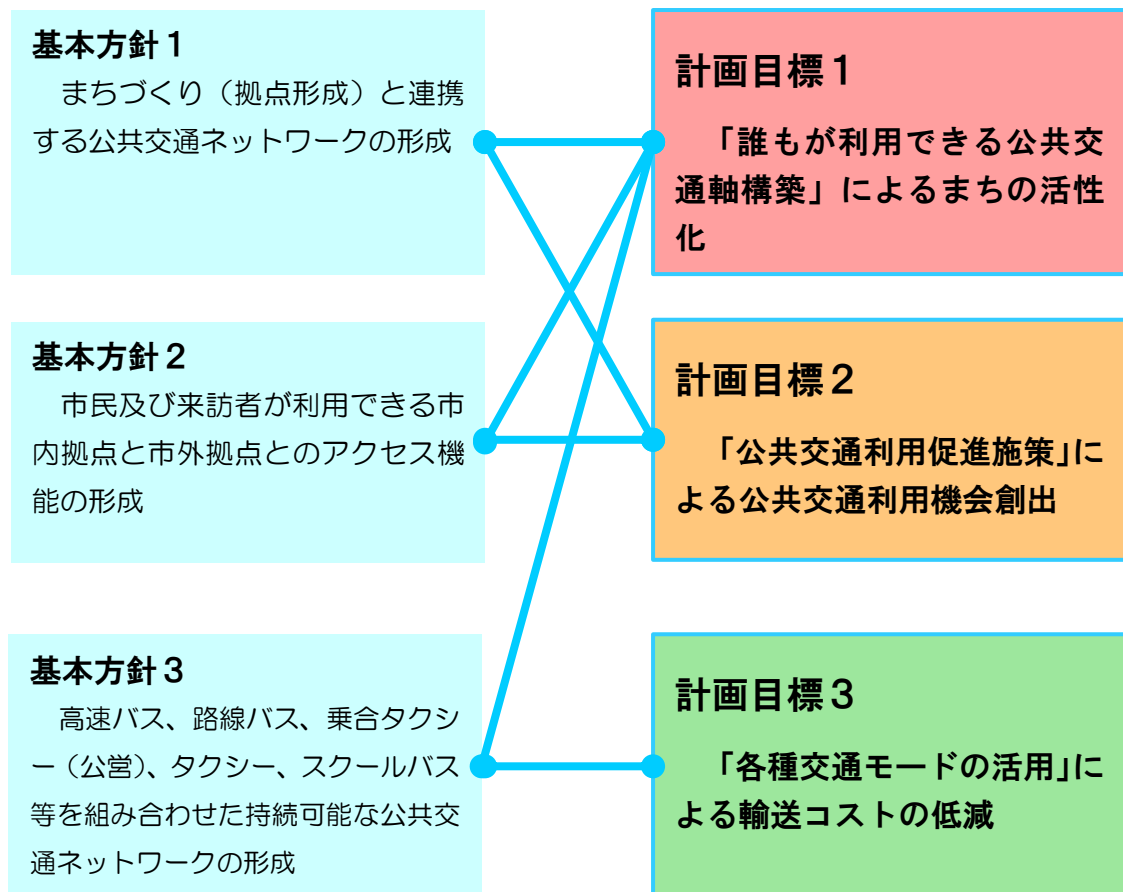
市にはスクールバスが現状で 36 台、今後さらに増大する予定となっています。このスクールバスは道路運送法の 4 条による一般乗合許可です。1 日に 3 運行（登校時 1 便、下校時 2 便）ですので、その車両・乗務員を有効活用し、地域公共交通網の改善に役立てることが望まれます。また、市内にはタクシー事業者が 9 社、そのうち 4 社は乗合許可を有しています。民間タクシーを活用し、地域公共交通網の改善に役立てることが望まれます。

その結果、高速バス、路線バス、乗合タクシー、民間タクシー及びスクールバスの活用資源を組み合わせた公共交通ネットワークを構築するのが効率的です。

6 計画目標と計画事業

6.1 施策体系

前章にて定めた基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）に対し、計画目標（＝それを実現するために計画期間中に達成すべき目標）は、行方市の現在の状況、問題・課題から次のとおりとします。



3つの計画目標に対し、さらに細分化した計画目標とその達成度を測る指標、さらにそれを実現するための具体的事業を次のとおりとします。

■目標と事業

計画目標（※下段：数値目標）	事業
目標1：「誰もが利用できる公共交通軸構築」によるまちの活性化	
目標1-1 公共交通ネットワーク構築による公共交通による移動需要増加 →指標：市営路線バス（新規）の平均乗車密度	事業1-1-1 路線再編の実施
目標1-2 ターミナルの設置 →指標：ターミナル設置数	事業1-2-1 拠点バスターミナル整備
	事業1-2-2 バス待ち空間への情報提供端末配置
目標1-3 適正な運賃体系によるモードや距離による運賃の公平性の実現 →指標：同じ距離を移動した場合の路線バスと乗合タクシーの運賃格差	事業1-3-1 市内における民間路線バスと市営路線バスの同一運賃体系
	事業1-3-2 乗継抵抗の運賃による低減
目標1-4 公共交通を利活用した観光活性化の実現 →指標：公共交通による観光活性化策の実施施策数	事業1-4-1 新たな水上交通の運航実施
	事業1-4-2 周辺自治体と連携した公共交通活用型観光推進策の実施
目標2：「公共交通利用促進施策」による公共交通利用機会創出	
目標2-1 情報提供による公共交通利用しやすさ向上 →指標：多様なメディアでの情報提供の実施	事業2-1-1 エリア放送を活用した路線バス運行情報の提供
	事業2-1-2 公共交通マップの作成
目標2-2 車両の改善によるわかりやすさ向上 →指標：改善された車両の占める割合	事業2-2-1 車両の案内表示の改善
	事業2-2-2 バス車内への次停留所表示装置の設置
目標2-3 公共交通利用のきっかけづくりによる利用回数の増加 →指標：きっかけづくりの取り組み（企画イベント等）実施回数	事業2-3-1 モビリティ・マネジメントの実施
	事業2-3-2 自動車運転免許証返納時の年間無料バスの発行
	事業2-3-3 各種利用促進企画等の実施
目標3：「各種交通モードの活用」による輸送コストの低減	
目標3-1 スクールバスの有効活用による行政コスト低減 →指標：スクールバス活用路線数	事業3-1-1 スクールバスの市営路線バスとの共同運行化
目標3-2 市内乗合タクシー事業者による新たな乗合サービスの実現 →指標：民間タクシーによる乗合事業実施	事業3-2-1 茨城空港乗合タクシーの市内タクシー事業者によるサービス

6.2 目標1 「誰もが利用できる公共交通軸構築」によるまちの活性化

市内の公共交通網は、民間路線バスとデマンド型乗合タクシーにより構成されているが、民間路線バスによるサービスは一部の地域に限定されており、乗合タクシーのサービスは平日日中に限定されている。そのため、市民の公共交通による市外拠点への移動は制限され、乗合タクシーでの市内移動も平日日中に限定されている。また来訪者については、路線バスでアクセスできる場所は限定的であるとともに、乗合タクシーを利用できるのは市民のみであることから、平日、休日とも市内移動は制限されている。今後予想される人口減少や高齢化に対しては、市の拠点形成を推進し、人口減少の緩和、来訪者の増大等を図ることが必要であり、そのために市民及び来訪者にとって利便性の高い公共交通ネットワークの構築が必要である。また、霞ヶ浦等を活用した観光はまちの活性化にとって重要な視点であり、観光に資する公共交通とすることも必要である。

公共交通ネットワークは、市内と市外との間を結ぶ民間路線バスの運行サービス改善を行うとともに、市内には平休日に関わらず市民も来訪者も利用できる路線バスを運行し、市内及び市内拠点～市外拠点間に「誰もが利用できる公共交通軸」を構築する。また、その公共交通軸が有効に機能するよう乗り継ぎターミナルの整備及び運賃体系の見直しを行うことで、公共交通の利便性向上を図る。これらのことにより、生活しやすさの向上による定住者の増加、アクセスしやすさの向上による来訪者（通勤者、通学者、観光客等）の増加を図り、まちの活性化を目指す。

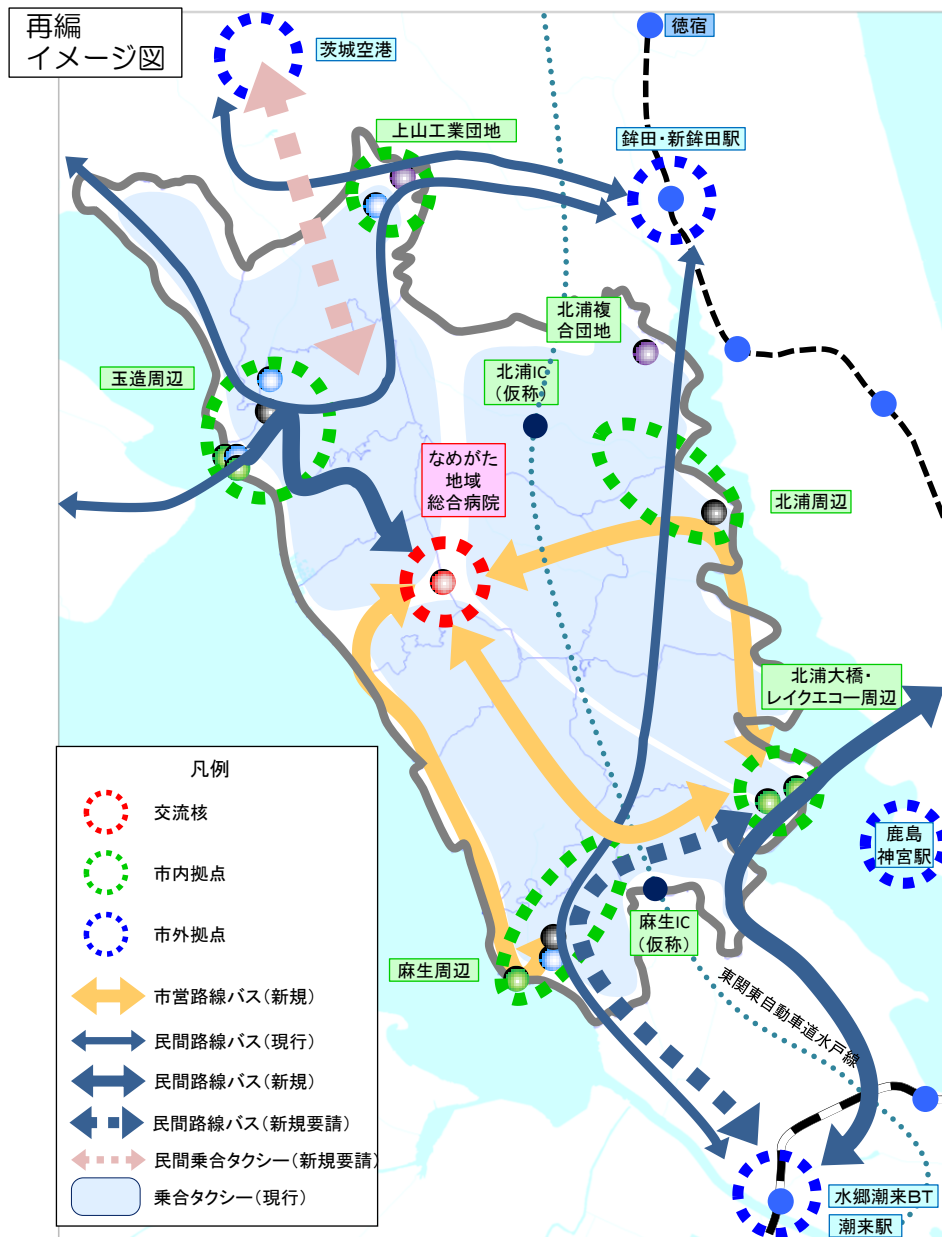
目標1-1 公共交通ネットワーク構築による公共交通による移動需要増加

評価指標	市営路線バス（新規）の平均乗車密度
現況値	なし
目標値	5.0 人（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 ・市営路線バスの新設 3 路線を対象とし、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱において地域間幹線系統の補助基準の一つとなっている「平均乗車密度 5 人」を目標値とする。

事業1-1-1 路線再編の実施

- 霞ヶ浦広域バス（現在：土浦駅～玉造駅間を運行）の「玉造駅～なめがた地域総合病院」間の延伸について、かすみがうら市地域公共交通会議及び運行事業者（関鉄グリーンバス株式会社）と協議を行う。
- 民間バス事業者による新規路線「（仮称）潮来駅～白浜～大野駅」の運行について、潮来市、鹿嶋市及び運行事業者（未定）と協議を行う。また新規要請路線「（仮称）潮来駅～麻生～白浜」について、潮来市及び運行事業者（未定）に運行の要請を行う。
- 市内拠点間を結ぶ市営路線バス（3 路線）を運行する。
- 茨城空港～行方市内間の民間乗合タクシーについて、民間事業者に運行の要請を行う。
- なお、民間路線バス及び市営路線バスの新設においては、高校スクールバスの代替について、高校、県及びその他関係機関との協議を行う。

事業内容



実施主体

行方市（市営路線バス）、運行事業者（民間路線バス（新規及び新規要請）、民間乗合タクシー（新規要請））

実施時期

平成 28 年度：再編実施計画策定
平成 29 年度～：再編実施

目標１－２ ターミナルの設置	
評価指標	ターミナル設置数
現況値	０箇所（未整備）
目標値	５箇所（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 市内の中心拠点５箇所（麻生周辺、玉造周辺、北浦周辺、北浦大橋・レイクエコー周辺、なめがた地域総合病院）への設置を想定。

事業１－２－１ 拠点バスターミナル整備	
事業内容	- 路線再編に合わせ、市内の中心拠点の活性化及び乗り継ぎ利用の円滑化を目的に、５箇所（麻生周辺、玉造周辺、北浦周辺、北浦大橋・レイクエコー周辺、なめがた地域総合病院）にバスターミナルを設置する。 - バスターミナルではバスからバスへの乗り継ぎ距離を短くするようレイアウトを工夫する。また待合い施設（トイレ付き）を設けバス待ち時間の負担軽減を図るとともに、一般タクシーやマイカーの乗降場、自転車駐車場を配置し、他の交通手段からバスへの乗り継ぎ利用の促進にも配慮する。
	参考事例 埼玉県ときがわ町の「せせらぎバスセンター」にはバス車両が同時に６台発着可能なバスバースが設けられており、乗り継ぎ移動距離が短くなるよう形状が工夫されている。また、公共施設「せせらぎホールときがわ」に隣接しており、施設の利用することが可能である。施設ではレンタサイクルの貸し出しも行われている。
	
実施主体	行方市、運行事業者
実施時期	平成 28 年度：再編実施計画策定 平成 29 年度～：再編実施に合わせ順次整備

事業１－２－２ バス待ち空間への情報提供端末配置	
事業内容	拠点バスターミナルのバス待ち施設内に情報提供端末（テレビ等）を配置し、バスロケーションシステムから得られる運行情報に基づきターミナル出発時刻を系統別に表示する。
	参考事例 千葉県船橋市立医療センター内の１Ｆ正面玄関・総合受付前の待合スペース付近には、バスの運行情報を表示する液晶モニターが設置されている。画面半分より上に上り方面、下に下り方面の運行情報が表示されている。 出典：新京成電鉄 web ページ
実施主体	行方市、運行事業者
実施時期	平成 28 年度：再編実施計画策定 平成 29 年度～：再編実施・拠点ターミナル整備に合わせ順次設置

目標１－３ 適正な運賃体系によるモードや距離による運賃の公平性の実現	
評価指標	同じ距離を移動した場合の路線バスと乗合タクシーの運賃格差
現況値	最大 180 円 かしてつバス「大峰～沖洲」間：680 円 乗合タクシー（中学生以上）：500 円
目標値	同一距離移動時の運賃格差 0 円（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 「路線バスを利用した方が、サービスレベルが高い乗合タクシー（デマンド型）を利用した方が、路線バスを利用するより安い」状況が生じないような運賃体系の設定を目標とする。

事業１－３－１ 市内における民間路線バスと市営路線バスの同一運賃体系	
事業内容	民間路線バス及び市営路線バスを利用した際の運賃が乗合タクシーを利用した際の運賃よりも安くなるような運賃体系を検討し、運行事業者と協議・調整の上、実現可能な運賃制度（上限運賃の設定、市内利用限定の 1 日乗車券発券等）を導入する。
	参考事例 栃木県大田原市では、地域公共交通総合連携計画に基づく市内の路線再編に合わせ、民間事業者が運行する市内全系統において、大人上限 200 円運行を開始した。  大田原市内の上限運賃が200円になります！ 6路線の新設系統が運行を開始します！ 4月1日ダイヤ改正のお知らせ！！ 東野交通株式会社 東野交通（本社：宇都宮市平出工業団地）では、4月1日（月）実施のダイヤ改正より、大田原市営バスからの路線移管に伴い運賃を市営バスと同額の大田原市内上限200円（小児100円）にて6路線の系統新設をメインとしたダイヤ改正を行い、ご利用される地域の皆様の利便性向上を図ります。 出典：東野交通 web ページ
実施主体	行方市、運行事業者
実施時期	平成 28 年度：再編実施計画策定 平成 29 年度～：再編実施に合わせ実施

事業1-3-2 乗継抵抗の運賃による低減

- ・拠点ターミナルにおける乗り継ぎ抵抗を軽減するため、乗り継ぎを伴う区間を移動する際、1乗車目と2乗車目を通し運賃とする。

参考事例

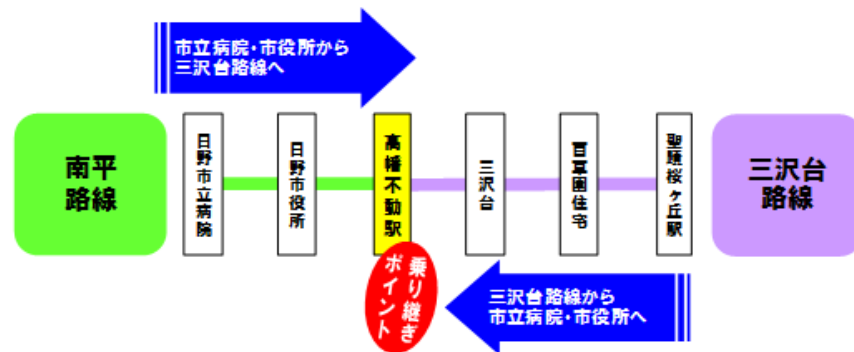
- ・東京都日野市では、地域公共交通総合連携計画に基づきミニバスの路線再編を行った。再編によって、これまで直通で利用できた区間が2区間に分断され、従来の運賃体系では初乗り運賃の2度払いにより運賃が高くなるケースが生じたため、乗り継ぎ券を発行し、1乗車目と2乗車目を通し運賃とした。

1. 1乗車目に乗車します。
 2. 乗り継ぎポイント、豊田駅北口または高幡不動駅で下車する際に、乗り継ぎする旨を乗務員に告げ、乗車したバス停名と目的地（下車するバス停名）を伝え、通し運賃をお支払いいただき、乗り継ぎ券を乗務員から受け取ります。
※通し運賃とは、1乗車目運賃+2乗車目差額運賃
【シルバーパスご利用の方には乗り継ぎ券は発行しません】
 3. 2乗車目に乗車します。
 4. 目的地（下車するバス停）で、乗り継ぎ券を乗務員に渡してください。
- ・例「七生緑小学校」から「日野市役所」まで乗車する場合

乗車例 「七生緑小学校」から「日野市役所」まで（現金の場合）

利用路線・バス停		乗り継ぎ・支払い方法	支払う運賃
1乗車目	三沢台路線 七生緑小学校から高幡不動駅	運賃お支払い前に乗務員に「乗り継ぎする」と告げ、乗車バス停「七生緑小学校」から目的地バス停「日野市役所」を伝え、通し運賃を支払います。 七生緑小学校から高幡不動駅までの運賃、180円と高幡不動駅から日野市役所までの差額運賃、100円。 合計、通し運賃280円を支払い、乗り継ぎ券を発行致します。	280円
2乗車目	南平路線 高幡不動駅から日野市役所	乗り継ぎ券を乗務員に渡し、下車します。	運賃なし
合計（通し運賃）			280円
参考 乗り継ぎ制度を使わない場合の合計運賃			440円

※日野市役所までの乗り継ぎ券で、日野市立病院まで乗り越した場合は、乗り越し差額運賃20円を支払い下車します。



出典：日野市 web ページ

実施主体 行方市、運行事業者

実施時期 平成 28 年度：再編実施計画策定
平成 29 年度～：再編実施に合わせ実施

目標 1-4 公共交通を利活用した観光活性化の実現	
評価指標	公共交通による観光活性化策の実施策数
現況値	0（未実施）
目標値	2 施策以上（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 新たな水上交通に関連する施策、周辺自治体と連携した公共交通による観光推進策

事業 1-4-1 新たな水上交通の運航実施	
事業内容	現在、9 月初旬から 12 月初旬までの観光帆引き船の運航に合わせて、見学船が玉造地区、麻生地区から運航されていますが、新たに、霞ヶ浦（西浦・北浦）において、観光の魅力創造となるような、水上交通の運航実現を目指します。
	参考事例 - 土浦港より、ホワイトアイリス号（土浦港→旧予科練沖→かすみがうら市沖→筑波山展望→土浦港）、ジェットホイルつくば号（土浦港→旧予科練沖→美浦村沖→かすみがうら市沖→土浦港）が通年運航されている。 - 土浦駅から、水陸両用バスが土浦市内観光と霞ヶ浦クルージングが行われている。（コース：JR 土浦駅東口出発、県道 263 号線、川口跨線橋を通り中央へ、幸福稲荷、東光寺、イオンモール土浦、郁文館正門、亀城公園、土浦まちかど蔵などを車窓見物、土浦新港から霞ヶ浦をクルージング後、JR 土浦駅東口） 出典：土浦市観光協会 web ページ  ホワイトアイリス号  ジェットホイルつくば号  - 琵琶湖では、多くの水上交通の航路があり、県ではホームページで情報提供しています。 出典：滋賀県 web ページ  水上交通情報 
実施主体	行方市、観光協会、運行事業者
実施時期	平成 28 年度～：検討 平成 29 年度～：随時実施

事業1-4-2 周辺自治体と連携した公共交通活用型観光推進策の実施

事業内容	・ 周辺自治体と連携し、各市の地域資源や各種イベントと連携した周遊等において、公共交通を活用した観光企画や割引きっぷなどを実施する。 参考事例 ・ 琵琶湖横断 1 日フリー乗車券は、1000 円でエリア内のバスが乗り放題となっている。 ・ 那須シャトルバス「キュービー号」は、那須尾高原友愛の森を起点に、9 時から 17 時過ぎまで、観光名所を運航しています。1 日フリーパスは 1000 円で観光客の方が主に購入し利用、また 1 回ちよい乗り券 300 円により住民の方にも利用されやすくなっている。  出典：滋賀県 web ページ  出典：那須町観光協会 web ページ ・ 京都府丹後広域振興局では、地域内の電車やバスなどの公共交通機関を活かした観光マップ「電車とバスで行く 丹後半島満喫の旅」を作成している。公共交通機関を活用して巡ることができる観光スポットやモデルコースを掲載し、各観光スポットなどの詳細な情報は、マップ内の URL と QR コードにより、すぐにネット上で確認ができるようになっている。（出典：京都府 web ページ） 
実施主体	行方市、観光協会、運行事業者
実施時期	平成 28 年度～：検討 平成 29 年度～：随時実施

6.3 目標2 「公共交通利用促進施策」による公共交通利用機会創出

市民の9割が日常生活における交通手段としてマイカーを利用しており、公共交通利用者は自動車運転免許を持たない高齢者や学生に限定されている。女性を中心に高齢者の運転免許保有率が向上していることから、今後マイカー利用者の割合は更に高まり、公共交通利用者については更なる減少が想定される。しかし、少なくなるとはいえ公共交通手段でしか移動できない市民は一定以上存在し、そうした移動制約者のために公共交通の運行継続は必要不可欠である。公共交通の運行は受益者負担が原則であり、運行継続には運行経費に見合う運賃収入、すなわち利用者数の確保が必要となる。よって、各種取り組みの実施により、公共交通を利用できる移動にはできるだけ公共交通を利用いただき、公共交通利用者数の増加を図ることが必要である。

マイカー利用者が公共交通を利用しない理由の一つとして、公共交通の運行状況を知らないことが挙げられる。よって、多様なメディアによる公共交通運行情報の周知やバス車両におけるわかりやすい行き先表示等により、公共交通のわかりやすさの向上を図るとともに、モビリティ・マネジメントの実施や各種利用促進企画の実施を通じて公共交通利用の「はじめの一歩（きっかけ）」をつくり、新たな利用機会の創出を目指す。

目標2-1 情報提供による公共交通利用しやすさ向上

評価指標	多様なメディアでの情報提供の実施
現況値	0種類（未実施）
目標値	2種類以上（平成32年度） 【目標値の設定根拠】 ・エリア放送での情報提供、公共交通マップ配布の実施を想定。

事業2-1-1 エリア放送を活用した路線バス運行情報の提供

事業内容

- ・行方市では、より一層の活力あるまちづくりと市民の安心安全な生活を守るため、様々な地域情報の発信を行い、更なる地域活性化を図るものとして、ホワイトスペースを活用したエリア放送の導入を目指してきた。
- ・平成27年4月には総務省関東総合通信局より地上一般放送局(エリア放送局)の予備免許が付与された。市内全世帯をカバーするものとしては関東初となる。
- ・今後は全世帯の視聴エリアをカバーできるインフラ整備を早期に図っていくとともに、一方でデータ放送の併用による市民との双方向でのコミュニケーションツール、また、地域に密着した生活情報、イベント情報などの定型的な情報配信手段としての活用システムを構築していく予定である。
- ・こうした流れの中で、生活情報の一つとしてバス路線の運行情報(バスロケーションシステムより取得)の配信を行い、市民がバスの運行情報を自宅のテレビで気軽に入手できる環境を整備する。

参考事例

- ・北海道札幌市西区の琴似商店街では、商店街を中心とした半径2kmの範囲で視聴することができるエリア放送を配信しており、特売等の商店街情報の他、天気や交通・駐車場情報等の提供も行っている。



出典：ことしにTVweb ページ

実施主体 行方市、運行事業者

実施時期 平成28年度：準備(システム構築等)
平成29年度～：情報提供開始

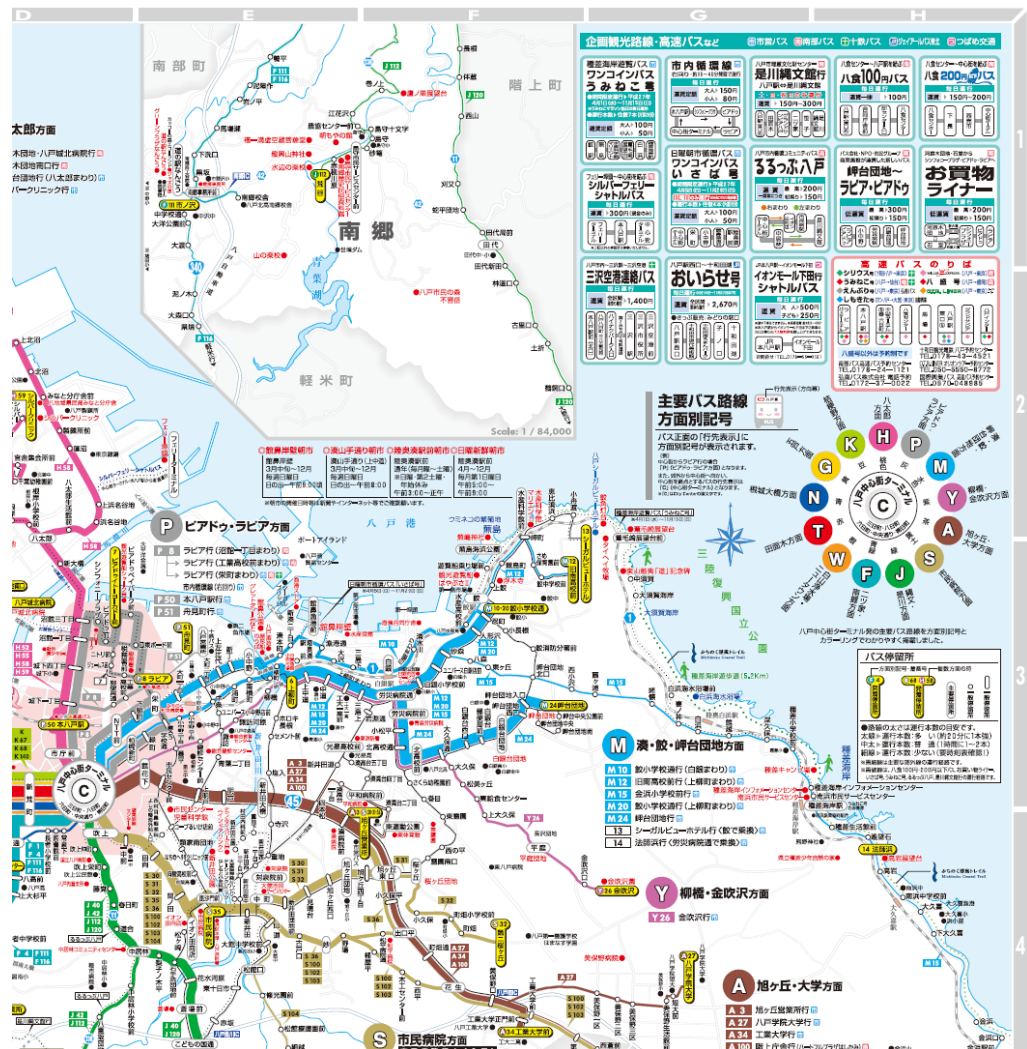
事業2-1-2 公共交通マップの作成

- 新たに構築される市内の公共交通網を市民に周知するため、運行事業者、交通モード（バス、民間乗合タクシー、デマンド型乗合タクシー、一般タクシー）に関わらず市内公共交通に関する全ての情報を網羅した公共交通マップを作成し、配布する。

参考事例

- 青森県八戸市では、八戸地域公共交通会議が「バスマップはちのへ」を作成している。このバスマップは市内で路線バスを運行している3事業者（市営路線バスを含む）の路線図を一本化するとともに、「わかりやすさ」に配慮し、中心街を起点とした方向別のアルファベット記号とカラーリングを施したことが特長である。

事業内容



出典：八戸市 web ページ

実施主体 行方市、運行事業者

実施時期 平成 28 年度：作成（デザイン検討及び印刷）
平成 29 年度～：配布

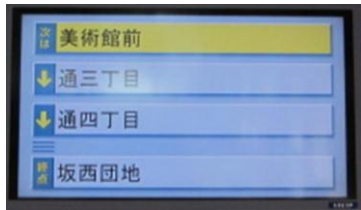
目標２－２ 車両への情報提供装置設置によるわかりやすさ向上

評価指標	市営路線バス全車両に対する情報提供装置設置済み車両の占める割合
現況値	０％（未実施）
目標値	100％（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 市営路線バス車両全車両への情報提供装置設置を目指す。

事業２－２－１ 行き先がわかりやすいバス車両方向幕の設置

事業内容	- 複数のバスが集結する拠点バスターミナルにおいてバスの誤乗車を防止するため、バスの目的地をナンバリング（外国人利用者に配慮しアルファベット表記を基本とする）し、市営路線バス車両の方向幕に表示させる。 参考事例 - 東京都日野市では、バスマップに記載した路線別のアルファベット記号をバス車両の方向幕にも表示している。
	
実施主体	行方市、運行事業者
実施時期	平成 28 年度：準備（内容検討、車両の整備） 平成 29 年度～：表示の開始

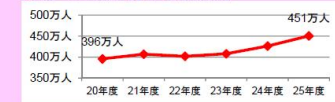
事業２－２－２ バス車内への次停留所表示装置の設置

事業内容	- 市営路線バスの車内に案内表示専用ディスプレイを設置し、次に停車する停留所の名称を表示する。日本語だけでなく、外国語による案内表示も実施する。 参考事例 - 栃木県足利市では、地域公共交通総合連携計画に基づく路線再編に合わせ、バス車内に次に停車する停留所を表示する装置を設置した。
	 
実施主体	行方市、運行事業者
実施時期	平成 28 年度：準備（内容検討、車両の整備） 平成 29 年度～：表示の開始

目標２－３ 公共交通利用のきっかけづくりによる利用回数の増加

評価指標	きっかけづくりの取り組み（企画イベント等）実施回数
現況値	０回（未実施）
目標値	通算８回以上（平成３２年度） 【目標値の設定根拠】 平成２９年度以降、年に２回以上の実施を想定している。

事業２－３－１ モビリティ・マネジメントの実施

事業内容	モビリティ・マネジメントの取り組みとして「バスの乗り方教室」や「バス利用促進に向けた市民への個別訪問」等を実施
	参考事例 - 北海道帯広市は帯広市バス交通活性化基本計画に基づき、バス事業者等と協力し小学生・高齢者へのバスの乗り方教室等のモビリティ・マネジメントを実施した。 帯広市地域公共交通活性化協議会 （北海道帯広市） 帯広市バス交通活性化基本計画に基づき、市によるモビリティ・マネジメントの実施や、デマンド交通の実施、交通事業者独自の戸別訪問等、地域の総力を挙げた取組によって路線バスの利用者数が増加傾向を示すなど、利用者数の減少に歯止めをかけ、持続可能な公共交通を実現。  （取組みの概要） １．市によるバス交通の維持に向けた計画と取組 - 市では、規制緩和（平成14年度）による影響を見据え、帯広市バス交通活性化基本計画（平成13年度策定）を策定。計画的にバスの活性化に取り組む。 - 市が中心となり、バス事業者（拓殖バス・十勝バス）等と協力し、小学生、高齢者へのバスの乗り方教室等モビリティ・マネジメントを実施 - 散居型の十勝平野農村部への乗合タクシー・バスを導入 ２．事業者による戸別訪問・利用促進の取組 - 十勝バスでは平成21年から独自に社長自らが沿線住民宅を戸別訪問し、バスを利用しない理由の聞き取りを実施 - バスが利用されないのは「不便」だからではなく「不安」だからという原因を突き止め、利用者の不安を解消するための取組を実施 - バスは目的ではなく手段であるという考えの下、「目的別時刻表」の作成や、沿線施設と連携した「日帰り路線バスパック」による目的提案型の取組を実施 ３．乗合タクシー・バスによる交通空白地帯の解消 - 帯広市郊外の散居型農村部においてデマンド交通（大正交通「あいのりタクシー」、毎日交通「あいのりバス」）を導入 - 地域に身近な運営協議会を設置し、乗り方の周知等利用促進を実施。事業者が住民と一体となってPDCAを展開 （効果） - 路線バス利用者が増加傾向  - あいのりタクシー・バス利用者が増加傾向  - 公共交通の利用目的を提案する取組が、十勝地域全体に波及 出典：国土交通省 web ページ
実施主体	行方市、運行事業者、住民
実施時期	平成 28 年度：内容検討 平成 29 年度～：随時実施

事業2-3-2 自動車運転免許証返納時の年間無料パスの発行

事業内容	・ 高齢者等が自動車運転免許証を返納した場合、返納者に市営路線バスの年間無料パスを発行する。														
	参考事例 群馬県桐生市では、自主的に運転免許証を返納した人に、市が事業主体となっている路線バスの定期券またはデマンドタクシーの回数券いずれかひとつを無償で交付している。 桐生市 伝統と創造、絆なまち桐生 ■ 運転免許証自主返納に係る路線バス無料乗車券等の交付について 2014-04-01更新 高齢者等の事故防止及び路線バスを始めとした公共交通の利用拡大による地球温暖化防止に寄与することを目的として、自主的に運転免許証を返納した人に、おりひめバスの定期券、新里町デマンドタクシー又は黒保根町デマンドタクシーの回数券いずれかひとつを無償で交付します。 ■対象者 桐生市民(年齢制限なし)で、有効期間内の運転免許証を自主返納した人 ※市外に転出し、桐生市民でなくなった時は、無料乗車券は返還していただきます。 ■交付内容 下記の①から③までの内、いずれかひとつを交付します。 <table><tr><th colspan="2">○70歳以上の人</th></tr><tr><td>①おりひめバスの定期券1年間分</td><td>(6か月分の敬老バスポートを2回交付)</td></tr><tr><td>②新里町デマンドタクシーの回数券</td><td rowspan="2">各回数券については、購入価格3,000円(4,500円分利用可能)の回数券を8セット交付</td></tr><tr><td>③黒保根町デマンドタクシーの回数券</td></tr></table> <table><tr><th colspan="2">○70歳未満の人</th></tr><tr><td>①おりひめバスの定期券1年間分</td><td>(3か月分の通勤定期券を4回交付)</td></tr><tr><td>②新里町デマンドタクシーの回数券</td><td rowspan="2">各回数券については、購入価格3,000円(3,300円分利用可能)の回数券を10セット交付</td></tr><tr><td>③黒保根町デマンドタクシーの回数券</td></tr></table> 出典：桐生市 web ページ	○70歳以上の人		①おりひめバスの定期券1年間分	(6か月分の敬老バスポートを2回交付)	②新里町デマンドタクシーの回数券	各回数券については、購入価格3,000円(4,500円分利用可能)の回数券を8セット交付	③黒保根町デマンドタクシーの回数券	○70歳未満の人		①おりひめバスの定期券1年間分	(3か月分の通勤定期券を4回交付)	②新里町デマンドタクシーの回数券	各回数券については、購入価格3,000円(3,300円分利用可能)の回数券を10セット交付	③黒保根町デマンドタクシーの回数券
	○70歳以上の人														
	①おりひめバスの定期券1年間分	(6か月分の敬老バスポートを2回交付)													
②新里町デマンドタクシーの回数券	各回数券については、購入価格3,000円(4,500円分利用可能)の回数券を8セット交付														
③黒保根町デマンドタクシーの回数券															
○70歳未満の人															
①おりひめバスの定期券1年間分	(3か月分の通勤定期券を4回交付)														
②新里町デマンドタクシーの回数券	各回数券については、購入価格3,000円(3,300円分利用可能)の回数券を10セット交付														
③黒保根町デマンドタクシーの回数券															
実施主体	行方市、運行事業者														
実施時期	平成 28 年度：内容検討 平成 29 年度～：対象者への年間無料パスの発行														

事業2-3-3 各種利用促進企画等の実施

- 公共交通利用のきっかけづくりを行うため、「バススタンプラリー」「小学生による車内音声案内」「車内絵画展」等を企画し、実施する。

参考事例

- 秋田県の「大曲仙北圏域における地域公共交通対策研究会」では普段、公共交通を利用しない方々などが地域公共交通について知るきっかけづくりと、利用者からのご意見を今後の施策に生かすため、バススタンプラリー2016を実施した。

事業内容

スタンプを集めて、プレゼントをゲットしよう



大仙市・仙北市・美郷町の公共交通について知っていただくため、公共交通ご利用者のご意見を伺うとともに、さらに利用してもらうために「バス・スタンプラリー2016」を実施します。

実施期間 平成28年1月4日(月)～平成28年1月31日(日) 応募締切 平成28年2月5日(金) 消印有効 対象者 対象路線をご利用の方 実施方法 ①スタンプの種類は2種類あり、1種類目(赤色)を3個以上、合計で10個のスタンプを集めてください。 1種類目の対象路線 千座線、稲沢線、角館六郷線、大曲角館線(市町村接続路線) 2種類目の対象路線 1種類目の路線を含む大仙市、仙北市、美郷町を走るすべての路線バス、コミュニティバス ②スタンプ台紙は、バスの車内に備え付けてあります。 ③スタンプは、乗車したバスの運転手から、降りる際、スタンプの台紙を提示して押印してもらってください。 ④応募方法は、1人1枚の応募とします。スタンプ台紙を、郵送もしくはお近くの市役所、町役場へご持参ください。	賞品 1枚のスタンプ台紙に2種類のスタンプを決まった個数押してもらい、応募いただくとともに、台紙裏面のアンケートにお答えいただくと、大仙市・仙北市・美郷町に関連した賞品を抽選で差し上げます。なお、アンケートにお答えがない場合は、無効となりますので、ご注意ください。 1等 宿泊利用券 (3市町の宿泊施設) 1万円相当 2等 特産品セット 5千円相当 3等 特産品セット 3千円相当 賞品の発送 当選の発表は、賞品の発送をもって代えさせていただきます。
--	---

お問い合わせ
大曲仙北圏域における地域公共交通対策研究会(大仙市企画部まちづくり課内)
■大仙市役所 企画部まちづくり課 交通担当
■仙北市役所 総務部企画政策課 交通担当
■美郷町役場 企画財政課 交通担当
大仙市大曲花園町1番1号 TEL: 0187-63-1111
仙北市田沢湖生保内字宮ノ後30 TEL: 0187-43-1112
美郷町土崎字上野乙170-10 TEL: 0187-84-4901

出典：大仙市 web ページ

実施主体 行方市、運行事業者、住民

実施時期 平成28年度：内容検討
平成29年度～：随時実施

6.4 目標3 「各種交通モードの活用」による輸送コストの負担軽減

現在、市内では小中学校のスクールバスが36台運行されている。平成28年度には北浦地区の小学校統合が予定されており、それに合わせてスクールバスも運行される予定となっていることから、市内スクールバスの総台数は約46台となる見込みである。スクールバスは朝夕の通学時間帯のみ1日3便の運行であり、日中時間帯は稼働していない。市内の公共交通サービス向上に向けては、スクールバスを有効活用したコスト縮減が必要とされている。また、市内にはタクシー事業者が9社あり、うち4社は乗合許可を取得している状況である。需要量が少ない区間の輸送にはタクシーを有効活用したコスト縮減が必要とされている。

路線再編により新たに運行を開始する市営路線バスについては、スクールバスを有効に活用することにより運行に係る行政コストの低減を目指す。また茨城空港と行方市内とを結ぶ乗合タクシーの運行については、市内タクシー事業者の車両・ノウハウを有効に活用し、少ない行政負担にて新たな乗合サービスの実現を目指す。

目標3-1 スクールバスの有効活用による行政コスト低減

評価指標	スクールバス活用路線数
現況値	0路線（未実施）
目標値	3路線（平成32年度） 【目標値の設定根拠】 ・市営路線バス3路線の運行にスクールバス車両活用を想定している。

事業3-1-1 スクールバスの市営路線バスとの共同運行化

事業内容	市営路線バス3路線の運行に、小中学校のスクールバス車両を活用する。
	参考事例 群馬県下仁田町では、日中時間帯はスクールバス車両を市町村運営有償運送による「しもにたバス」の運行に使用し、車両及び人材の効率的活用を図っている。 スクールバス しもにたバス スクールバス スクールバス登校時 市町村運営有償運送による スクールバス下校時 児童生徒 + 一般利用者 しもにたバス 児童生徒 + 一般利用者 無 料 有 料 無 料 時間 6:30 8:30 15:00 18:30 出典：群馬県下仁田市
実施主体	行方市、運行事業者、教育委員会
実施時期	平成28年度：再編実施計画策定 平成29年度～：再編実施に合わせ実施

目標3-2 市内乗合タクシー事業者による新たな乗合サービスの実現

評価指標	民間タクシーによる乗合事業実施
現況値	未実施
目標値	実施（平成32年度）

事業3-2-1 茨城空港乗合タクシーの市内タクシー事業者によるサービス

事業内容	市内タクシー事業者が茨城空港と行方市内を結ぶ乗合タクシーの運行を開始する。							
	参考事例 - 茨城空港とつくば市、土浦市、かすみがうら市、神栖市、鹿嶋市、潮来市の間には各地域のタクシー事業者が運行主体となる乗合タクシーが運行されている。 乗合タクシーについて(事前予約制) 航空ダイヤに合わせたバスが運行されていない地域と茨城空港を移動する利用者の方に対して、乗合タクシーを運行しています。大変お得ですので、どうぞお気軽にご利用ください。  運行エリアと運賃 <table border="1"> <tr> <td>茨城空港⇄つくば市</td> <td>2,000円(片道)</td> </tr> <tr> <td>茨城空港⇄土浦市・かすみがうら市</td> <td>1,500円(片道)</td> </tr> <tr> <td>茨城空港⇄神栖市・鹿嶋市</td> <td>2,000円(片道)</td> </tr> <tr> <td>茨城空港⇄潮来市</td> <td>1,500円(片道)</td> </tr> </table> ご利用にあたって 事前に、乗合タクシー事業者にお電話で予約を入れてください。 - ご利用日前日の17:00までにお電話でご予約ください。 - 運行エリアによって、ご予約をされる乗り合いタクシー事業者が異なりますのでご注意ください。 お電話では、次の事項をお伝えください。 - 乗合タクシーを利用する代表者の方のお名前・ご利用の日 - 利用する航空便名(SKY183、茨城-神戸の茨城空港発12:10の便など) - 運行エリア(つくば方面又は神栖方面) - 乗り降り場所(茨城空港からつくば市〇〇まで、鹿嶋市〇〇から茨城空港まで等) - 乗車人数(大人〇人、子供〇人) - 緊急連絡先(当日連絡がつく携帯番号等) 当日は順番にお迎えにうかがい、目的地にお送りします。 - 茨城空港または利用者のご希望の乗車場所へ順番にタクシーがお迎えにうかがいます。 - 茨城空港または利用者のご希望の降車場所へお送りします。降車時に運賃をお支払いください。 ご予約のお申込みはこちら 茨城空港内タクシー - 上田タクシー 0299-58-2014 つくば市・土浦市・かすみがうら市から茨城空港まで - 関鉄土浦タクシー 0120-630-590(029-660-3500) 神栖市から茨城空港まで - 柳川タクシー 0479-46-0404 - 南部タクシー - 神栖タクシー 鹿嶋市・潮来市から茨城空港まで - 鹿島合同自動車 0299-62-3521 出典：茨城空港 web ページ	茨城空港⇄つくば市	2,000円(片道)	茨城空港⇄土浦市・かすみがうら市	1,500円(片道)	茨城空港⇄神栖市・鹿嶋市	2,000円(片道)	茨城空港⇄潮来市
茨城空港⇄つくば市	2,000円(片道)							
茨城空港⇄土浦市・かすみがうら市	1,500円(片道)							
茨城空港⇄神栖市・鹿嶋市	2,000円(片道)							
茨城空港⇄潮来市	1,500円(片道)							
実施主体	行方市、運行事業者、茨城空港利用促進等協議会							
実施時期	平成28年度：再編実施計画策定 平成29年度～：運行開始							

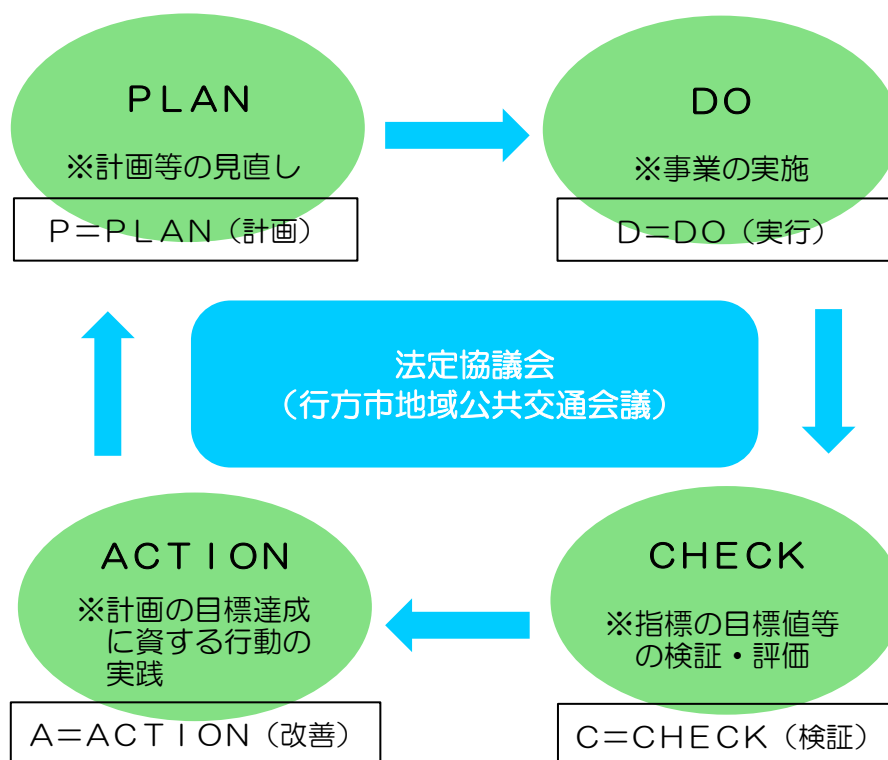
6.5 スケジュール

計画目標	事業	実施主体				実施スケジュール				
		行方市	交通事業者	住民	その他	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
1. 「誰もが利用できる公共交通軸構築」によるまちの活性化										
1-1 公共交通ネットワーク構築による公共交通による移動需要増加 1-2 ターミナルの設置 1-3 適正な運賃体系によるモードや距離による運賃の公平性の実現 1-4 公共交通を活用した観光活性化の実現	1-1-1 路線再編の実施	○	○			検討			実施	
	1-2-1 拠点バスターミナル整備	○	○			検討			順次整備	
	1-2-2 バス待ち空間への情報提供端末配置	○	○			検討			順次設置	
	1-3-1 市内における民間路線バスと市営路線バスの同一運賃体系	○	○			検討			実施	
	1-3-2 乗継抵抗の運賃による低減	○	○			検討			実施	
	1-4-1 新たな水上交通の運航実施	○	○		○	検討			順次実施	
	1-4-2 周辺自治体と連携した公共交通活用型観光推進策の実施	○	○		○	検討			順次実施	
2. 「公共交通利用促進施策」による公共交通利用機会創出										
2-1 情報提供による公共交通利用しやすさ向上 2-2 車両の改善によるわかりやすさ向上 2-3 公共交通利用のきっかけづくりによる利用回数の増加	2-1-1 エリア放送を活用した路線バス運行情報の提供	○	○			準備			実施	
	2-1-2 公共交通マップの作成	○	○			作成			配布	
	2-2-1 車両の案内表示の改善	○	○			準備			実施	
	2-2-2 バス車内への次停留所表示装置の設置	○	○			準備			実施	
	2-3-1 モビリティ・マネジメントの実施	○	○	○		検討			随時実施	
	2-3-2 自動車運転免許証返納時の年間無料パスの発行	○	○			検討			実施	
	2-3-3 各種利用促進企画等の実施	○	○	○		検討			随時実施	
3. 「各種交通モードの活用」による輸送コストの低減										
3-1 スクールバスの有効活用による行政コスト低減 3-2 市内乗合タクシー事業者による新たな乗合サービスの実現	3-1-1 スクールバスの市営路線バスとの共同運行化	○	○		○	検討			実施	
	3-2-1 茨城空港乗合タクシーの市内タクシー事業者によるサービス	○	○		○	検討			実施	

7 進行管理

7.1 進行管理体制

計画の達成状況に関する評価は、法定協議会が、PDCAサイクルに則り、指標の目標値や事業の進捗状況を定期的に評価するものとします。また、地域の状況や社会情勢が変化した場合についても、計画を見直すなどの進行管理を行うものとします。



7.2 進行管理内容

①市の役割

施策・事業の進捗状況をモニタリングします。1年に1回程度、事業の進捗状況及び設定した指標の評価値を法定協議会に報告します。

②各事業主体の役割

市及び交通事業者等は、計画に示された事業を着実に実施するものとします。

③市民の役割

市民は公共交通の利用推進を行うものとします。

④公共交通の運行継続・見直しルール

路線バスや乗合タクシー等については、利用者数や収支率等による運行継続・見直し等の基準を設け、定期的に必要な見直しを行うものとします。

⑤法定協議会の役割

法定協議会では、市のモニタリング報告を受け、適切に事業が実施されているか、その成果が適正であるか等を検討し、今後の事業の進め方を助言します。また必要に応じて地域公共交通網形成計画を変更するものとします。