

八千代町地域公共交通計画 (案)

令和 6 年 3 月

八 千 代 町

目 次

第 1 章 計画の概要	1
1.1 地域公共交通計画とは	1
1.2 計画策定の背景及び目的	1
1.3 計画の位置付け	2
1.4 計画の対象	2
1.5 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	8
2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況	10
2.1.4 自動車保有状況	18
2.1.5 高齢者の免許保有人口	19
2.1.6 観光来訪者	20
2.2 地域公共交通の現状	21
2.2.1 既存の地域公共交通網	21
2.2.2 地域公共交通の利用状況	23
2.3 上位・関連計画における公共交通の位置づけ	26
2.3.1 【上位計画】八千代町第6次総合計画	27
2.3.2 【関連計画】第2期八千代町まち・ひと・しごと創生総合戦略	29
2.3.3 【関連計画】八千代町都市計画マスタープラン【改訂版】	30
2.3.4 【関連計画】八千代町地域福祉計画（第2次計画）	33
2.4 公共交通ニーズ等の把握	34
2.4.1 住民アンケート	34
2.4.2 民生委員アンケート	45
2.4.3 事業者ヒアリング結果の整理	47
2.5 公共交通を取り巻く課題の整理	50
第 3 章 計画の基本方針と目標	51
3.1 計画の基本方針及び計画目標	51
3.2 公共交通ネットワークの基本的な考え方	55
3.3 現状の公共交通等の必要性・有効性	57
3.4 町民、交通事業者、行政の役割	58
第 4 章 目標達成に向けた施策	59
4.1 施策体系図	59
4.2 目標達成に向けた施策	60

4.3 事業スケジュール	73
第5章 目標の評価指標と計画の進行管理	74
5.1 目標の評価指標	74
5.2 計画の推進	76
5.2.1 推進・管理体制	76
5.2.2 進行管理	76
5.2.3 多様な関係者との連携・協働	77
資料編	78
1 策定経過	78
2 八千代町公共交通会議委員名簿	79
3 八千代町公共交通会議規約	80
4 用語集	83

第1章 計画の概要

1.1 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。従来のバス・タクシー等といった既存の公共交通を最大限活用した上で、多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することが求められます。

地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものであるため、国は令和 2 年、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 19 号）を改正し、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に推進することで、持続可能な地域公共交通の形成を進めていきます。

1.2 計画策定の背景及び目的

本国においては、高齢化の進行により、移動に制約を伴う「交通弱者」が増加しており、地域の移動を支えるために公共交通の重要性は年々増えています。本町においても、令和 2（2020）年度よりデマンド交通「八菜まわ〜る号」の運行を開始するなど、地域の足を確保するための取組が進められていますが、将来的な公共交通網の確保のためには、抜本的な対策が求められています。

こうした状況を踏まえ、交通に関わる様々な主体だけでなく、他分野も合わせた地域全体が相互に協力し、持続可能な形で公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、本町の公共交通関連政策のマスタープランとなる「八千代町地域公共交通計画」の策定を行います。

1.3 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「八千代町第6次総合計画」や関連計画の「第2期八千代町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「八千代町都市計画マスタープラン【改訂版】」等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。

■計画の関係図

【上位計画】

- ・八千代町第6次総合計画
(令和2(2020)年度策定・計画期間：令和3(2021)年度～令和12(2030)年度)

【町の関連計画】

- ・第2期八千代町まち・ひと・しごと創生総合戦略
(令和元(2019)年度策定・計画期間：令和2(2020)年度～令和6(2024)年度)
- ・八千代町都市計画マスタープラン【改訂版】
(令和2(2020)年度策定・計画期間：令和3(2021)年度～令和22(2040)年度)
- ・八千代町地域福祉計画(第2次計画)
(令和4(2022)年度策定・計画期間：令和5(2023)年度～令和9(2027)年度)

【国の根拠法令】

交通政策基本法

地域公共交通の活性化
及び再生に関する法律
(令和2年11月施行)

【県の関連計画】

茨城県
地域公共交通計画
(令和5(2023)年度策定)

八千代町
地域公共交通計画

1.4 計画の対象

本計画の対象区域は、八千代町全域とします。

ただし、本町と古河市を結ぶ公共交通として路線バスが運行されていることや、町民の生活圏が近隣市町に及んでいること等を踏まえ、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、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。

1.5 計画の期間

本計画の期間は、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間とします。
ただし、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

■本計画の計画期間

年度	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12
上位 計画 ・ 主な 関連 計画	八千代町第6次総合計画（R3～R12）									
	第2期八千代町まち・ひと・しごと 創生総合戦略（R2～R6）									
	八千代町都市計画マスタープラン【改訂版】（R3～R22）									
			八千代町地域福祉計画第2次計画 （R5～R9）							
地域 公共 交通 計画				八千代町地域公共交通計画 （R6～R10）						

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 地域の特性

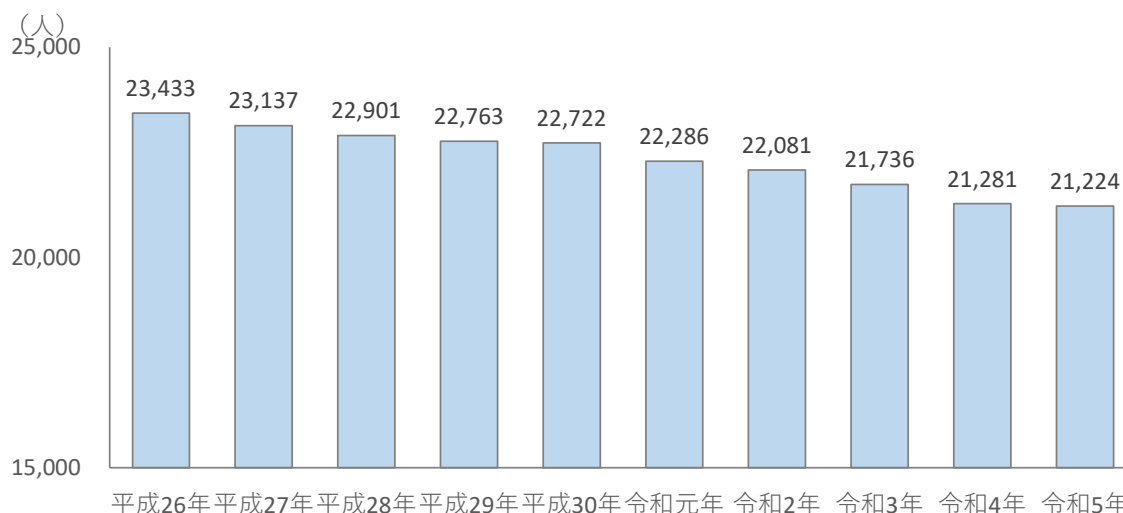
2.1.1 人口動態

(1) 人口推移

本町の人口は、令和5（2023）年1月1日現在で約21,200人となっています。5年前の平成30（2018）年に比べて、約1,500人減少しています。

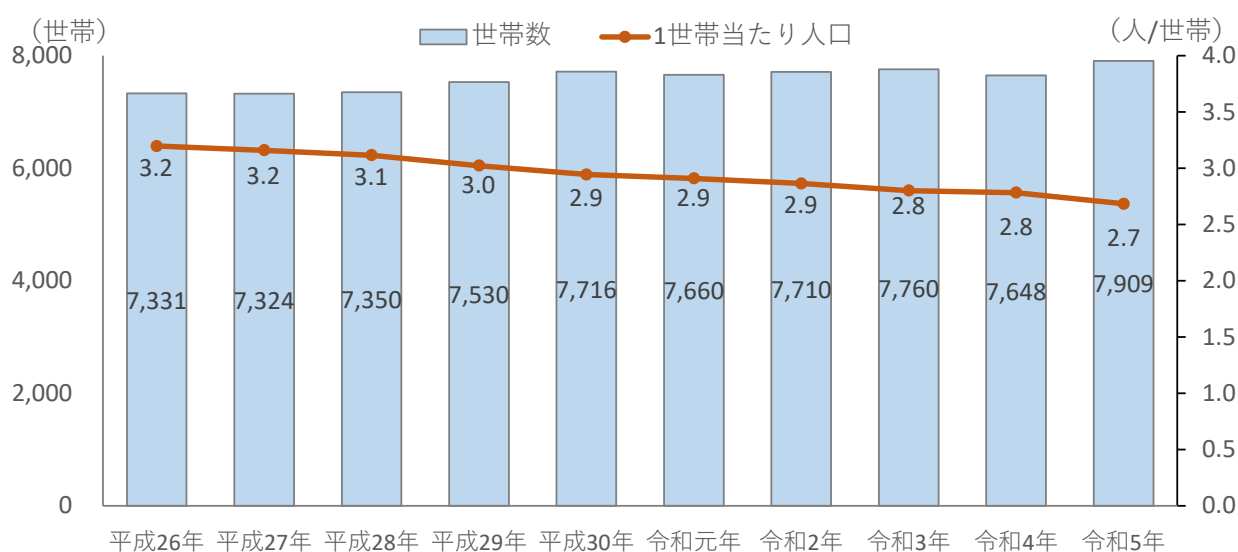
本町の世帯数は、令和5（2023）年1月1日現在で約7,900世帯となっています。5年前の平成30（2018）年に比べて、約190世帯増加しており、令和5（2023）年の1世帯当たり人口は2.7人となっています。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

（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（２０２０）年の約 21,000 人から令和 27（2045）年には約 15,200 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（2020）年の 11.3%から令和 27（2045）年の 7.6%に減少、15 歳以上 65 歳未満の生産年齢人口割合は、58.0%から 51.7%にまで減少、65 歳以上の老年人口割合は、30.7%から 40.7%に増加する見込となっています。

■人口の推計

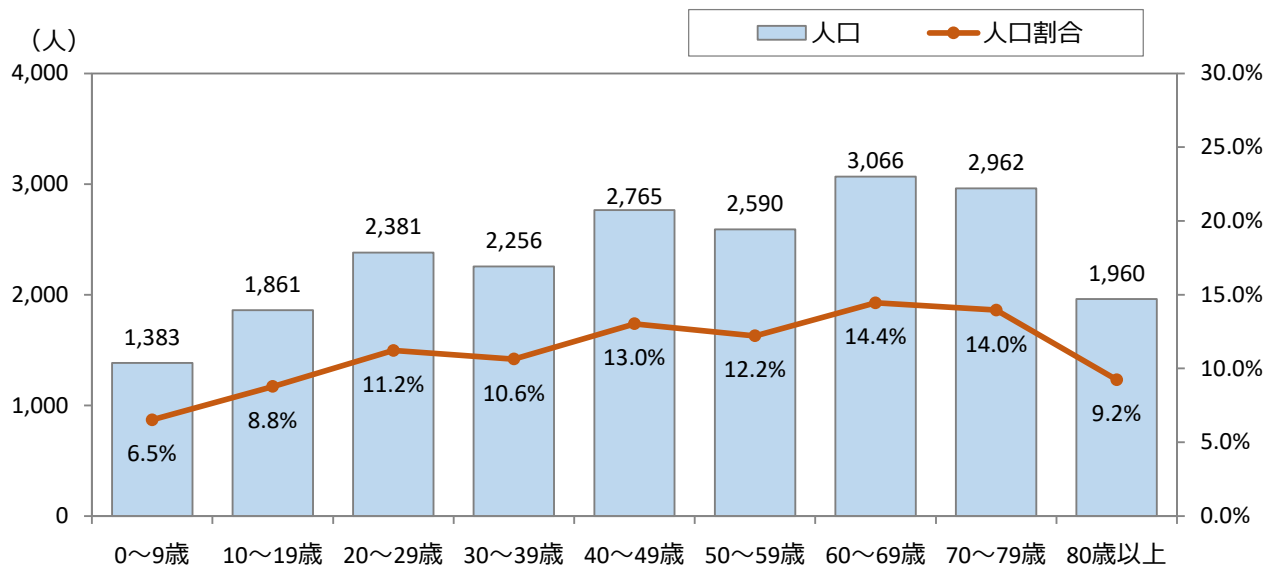


資料：令和 2 年国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所
（各年 10 月 1 日時点）

(3) 年齢別人口

令和 5（2023）年 1 月 1 日現在の年齢別人口を見ると 60 歳代と 70 歳代が約 3,000 人と多くなっています。60 歳以上の人口は、全人口の 37.6%となっています。

■年齢別人口



資料：住民基本台帳（令和 5 年 1 月 1 日現在）

(4) 地区別人口及び世帯数

令和 5（2023）年 4 月 1 日現在の地区別人口を見ると、中結城地区が約 6,400 人と最も多く、次いで、安静地区が約 4,600 人となっています。

人口の増減率をみると、川西地区における減少が大きく、令和元年（2019）年から令和 5（2023）年にかけて約 1 割減少しています。その他の地区でも同様に減少していますが、減少率は 5%前後となっています。

■地区別人口及び世帯数

単位：人

		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	増減率 (令和元年- 令和5年)
西豊田地区	人口	4,686	4,636	4,535	4,463	4,434	-5.4%
	世帯数	1,465	1,491	1,496	1,499	1,524	4.0%
	1世帯当たり人口	3.2	3.1	3.0	3.0	2.9	-9.0%
安静地区	人口	4,916	4,854	4,788	4,566	4,604	-6.3%
	世帯数	1,801	1,847	1,863	1,754	1,841	2.2%
	1世帯当たり人口	2.7	2.6	2.6	2.6	2.5	-8.4%
中結城地区	人口	6,427	6,385	6,321	6,318	6,392	-0.5%
	世帯数	2,296	2,309	2,353	2,366	2,524	9.9%
	1世帯当たり人口	2.8	2.8	2.7	2.7	2.5	-9.5%
下結城地区	人口	3,626	3,609	3,600	3,468	3,449	-4.9%
	世帯数	1,337	1,344	1,374	1,309	1,358	1.6%
	1世帯当たり人口	2.7	2.7	2.6	2.6	2.5	-6.4%
川西地区	人口	2,497	2,471	2,407	2,352	2,276	-8.9%
	世帯数	726	729	728	733	728	0.3%
	1世帯当たり人口	3.4	3.4	3.3	3.2	3.1	-9.1%

資料：茨城県町丁字別人口調査（各年 4 月 1 日現在）

(1) 通勤目的の人の動き

町外への通勤をみると、古河市（1,222人）下妻市（1,056人）、常総市（556人）が多くなっています。

Map of Yamanashi Prefecture showing population distribution and migration patterns. The central Yamanashi City (八千代町) is highlighted in yellow. Arrows indicate migration flows to and from surrounding cities and towns, with numbers indicating the volume. A legend at the bottom right shows that blue arrows represent 100 or more people, and orange arrows represent 500 or more people.

Direction	Volume	Category
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	5,503	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	307	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	165	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	257	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	134	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	425	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	556	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	260	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	185	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	1,056	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	759	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	430	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	356	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	279	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	1,033	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	1,222	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	319	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	402	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	384	Local
Yamanashi City (八千代町) to Yamanashi City (八千代町)	399	Local

–8–

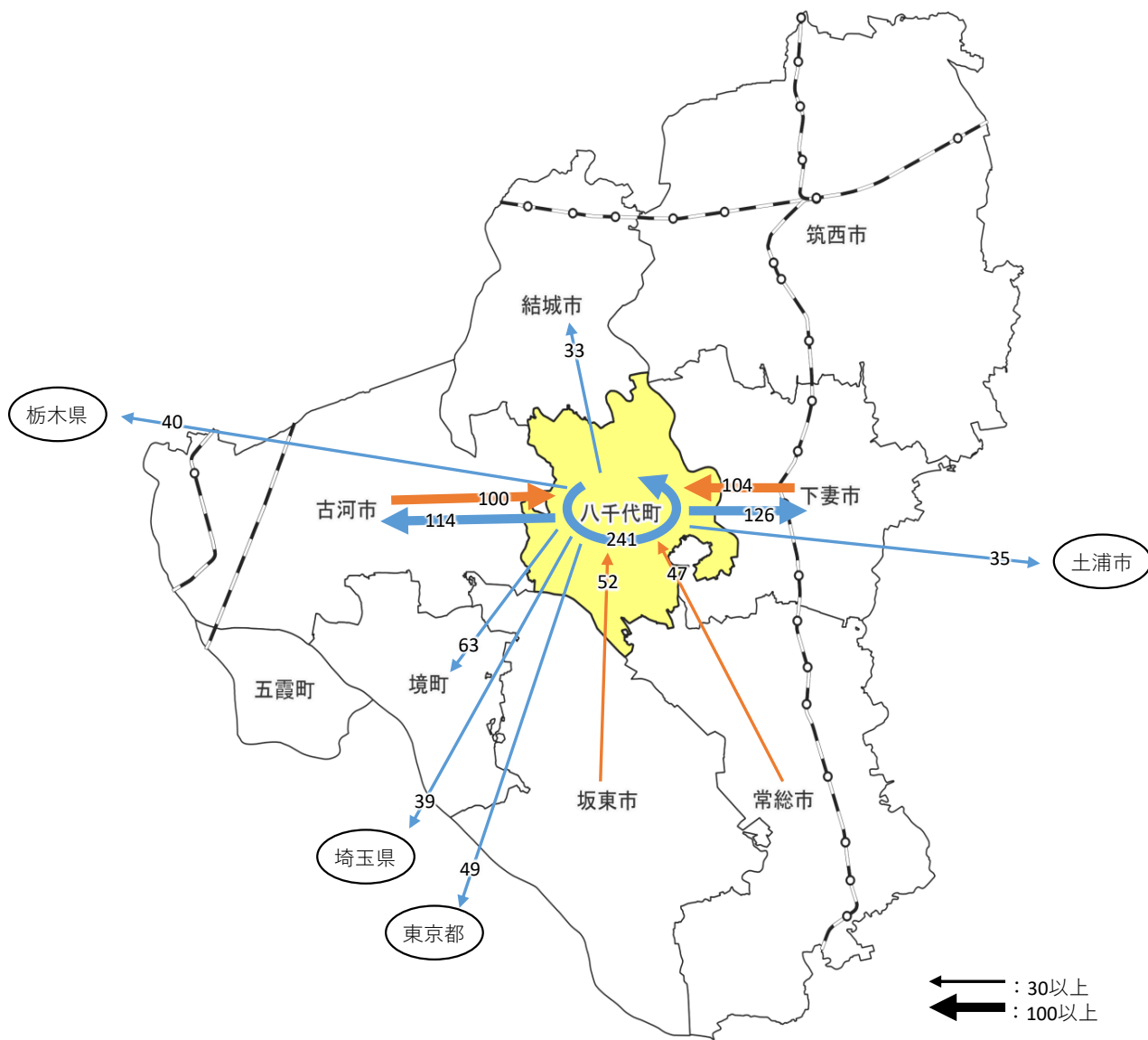
(2) 通学目的の人の動き

町内に通学している人が最も多く 241 人となっています。

町外への通学をみると、下妻市（126 人）古河市（114 人）が多くなっています。

その他、東京方面へ通学している人も一部みられます。

■通学目的における人の動き

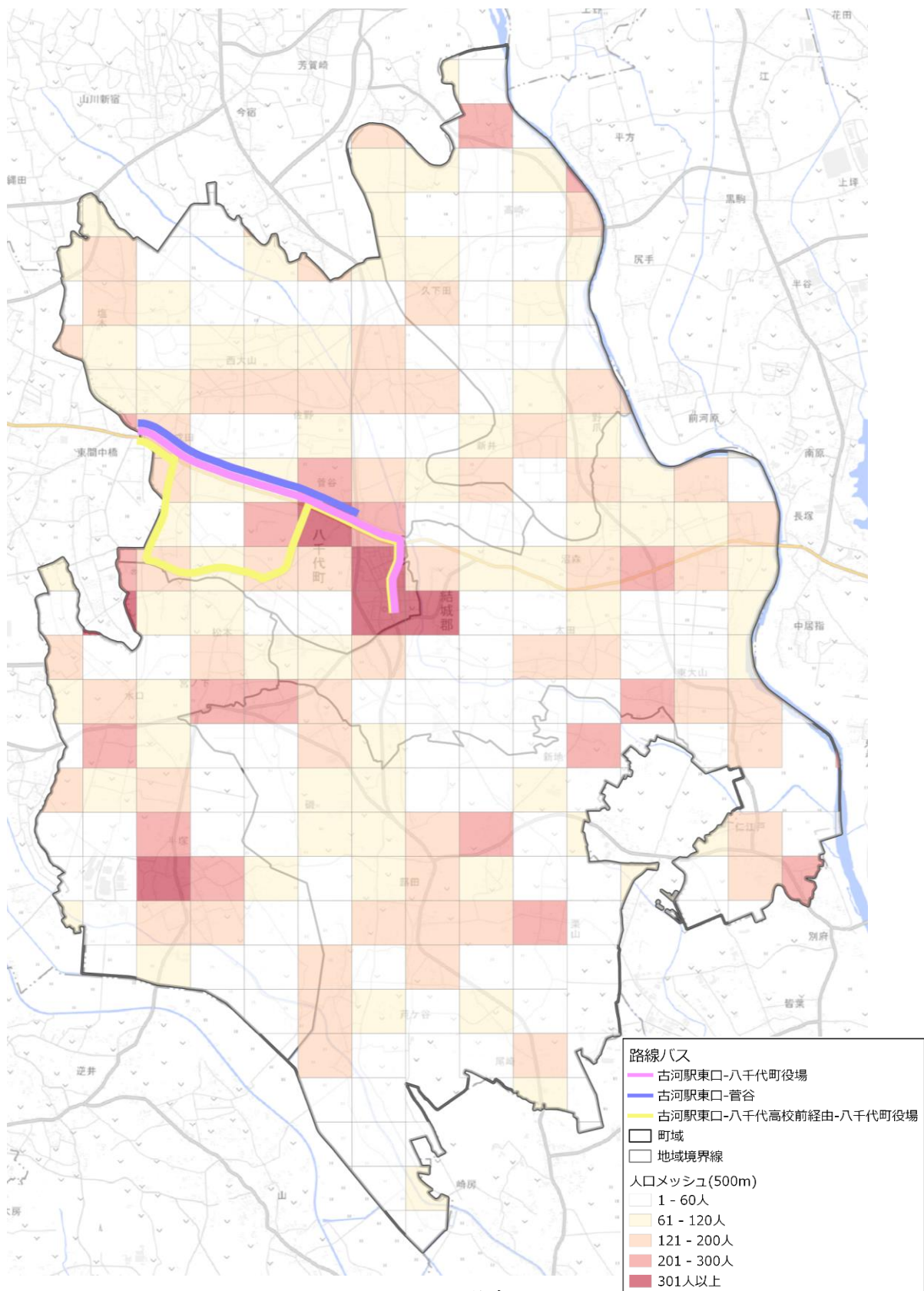


資料：国勢調査（令和2年）

2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況

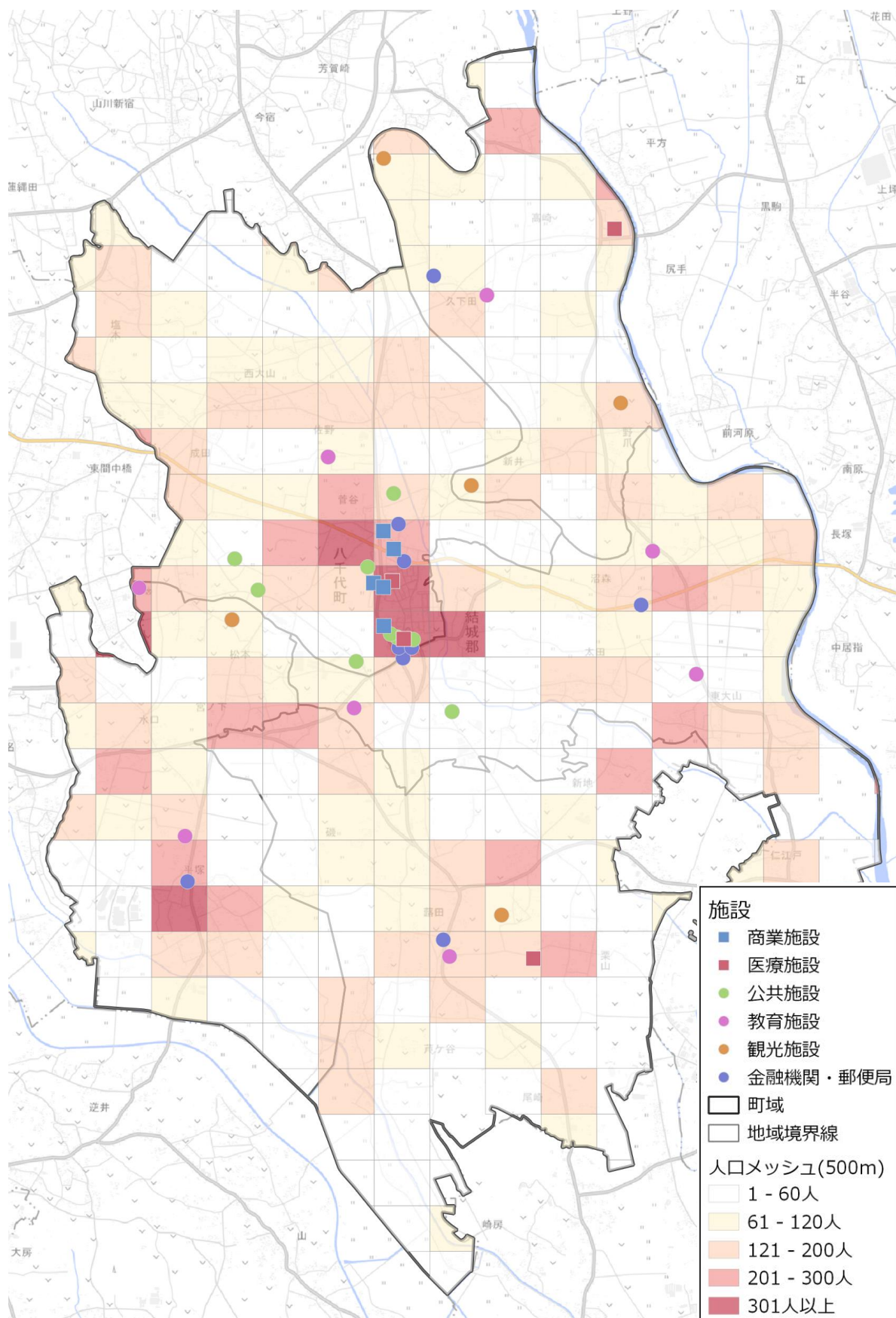
(1) 概観

人口分布をみると、八千代町役場周辺の中結城地区に人口集積が多くみられます。



■人口分布

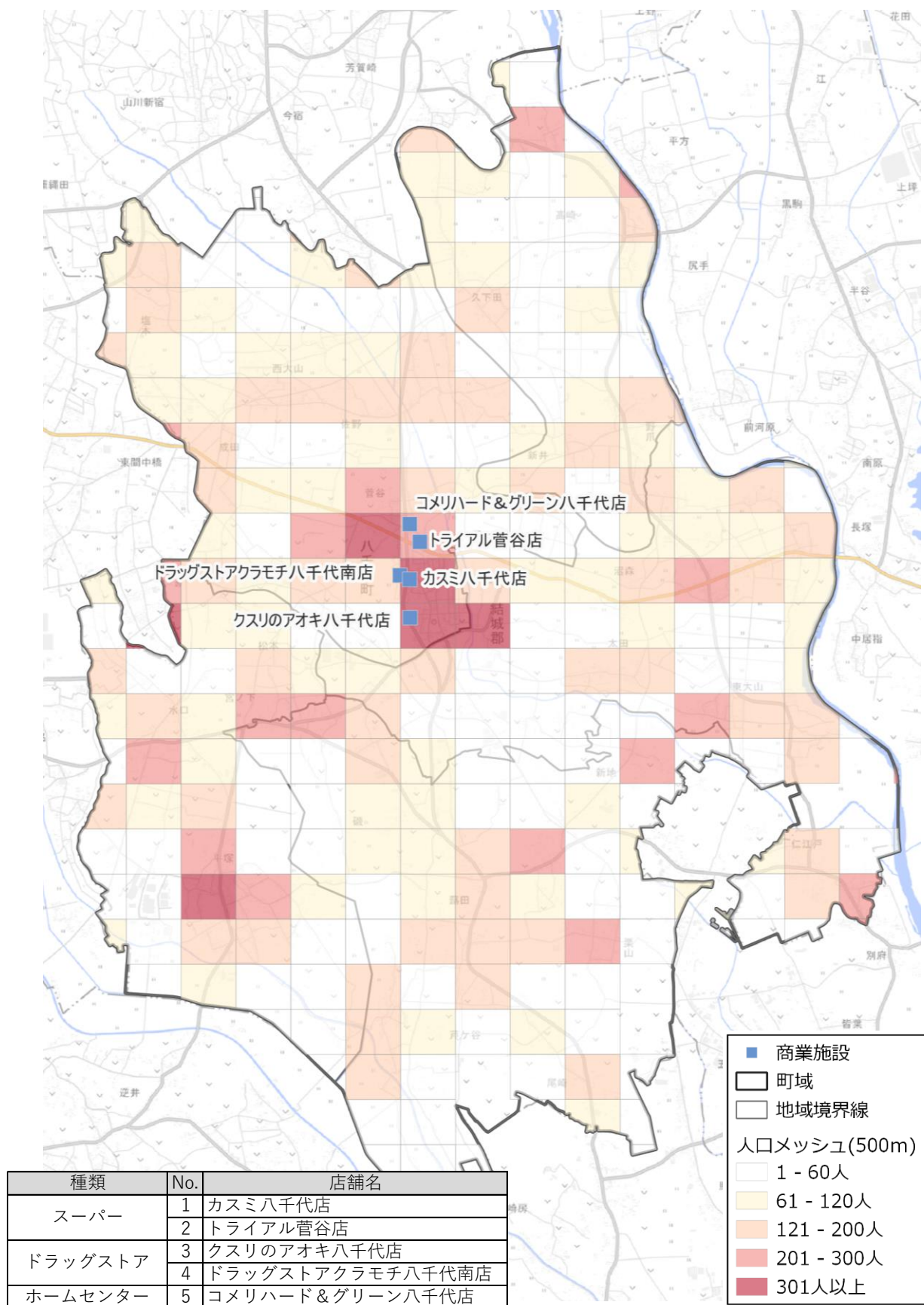
主要施設の立地状況をみると、中結城地区に施設の立地が多くなっています。



■施設等の立地状況

(2) 主な商業施設

商業施設は中結城地区に立地が集中しています。



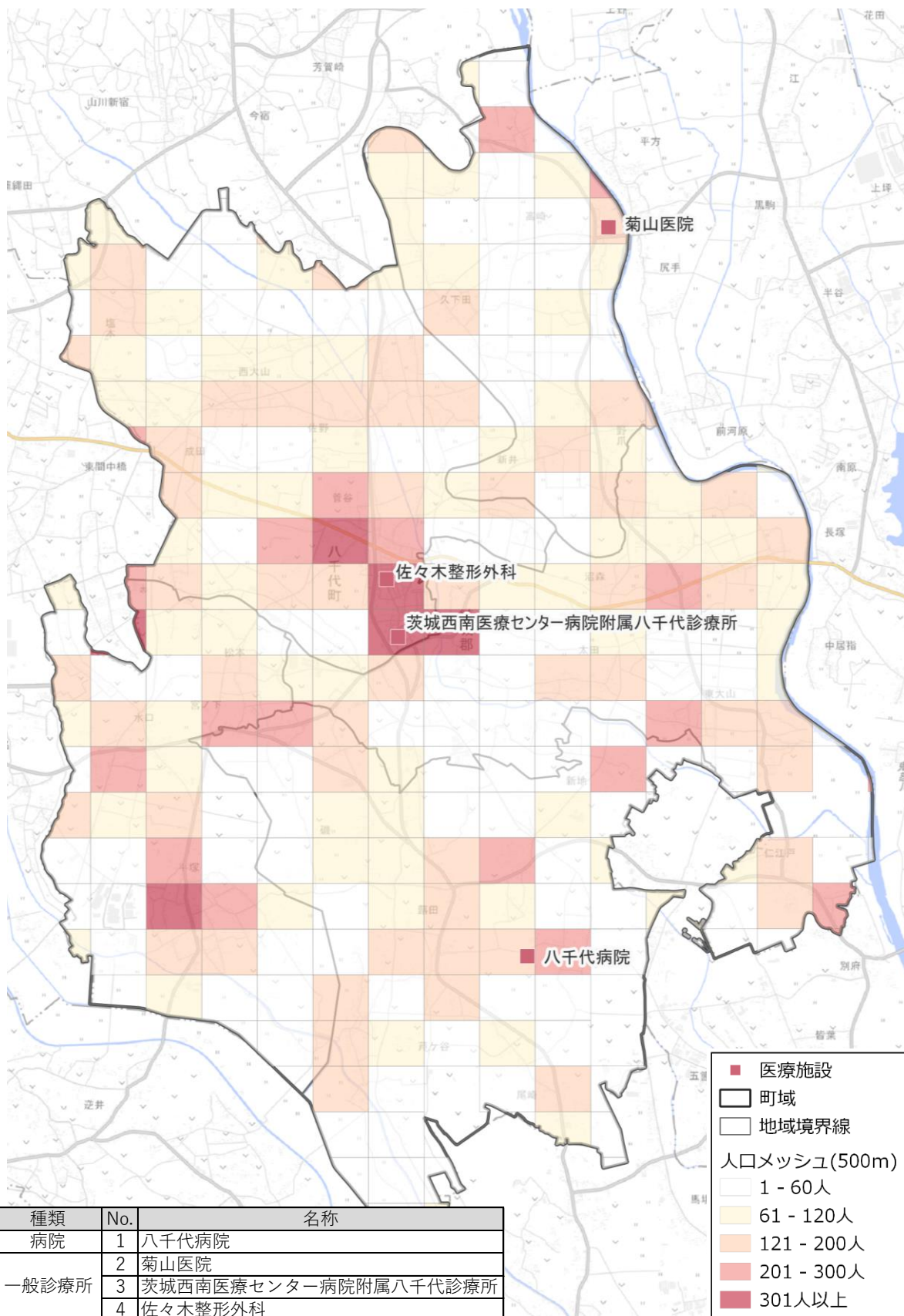
■商業施設の立地状況

資料：iタウンページ

(3) 主な医療施設

医療施設は中結城地区、安静地区、川西地区に立地しています。

一方で、下結城地区、西豊田地区には立地が見られない状況となっています。

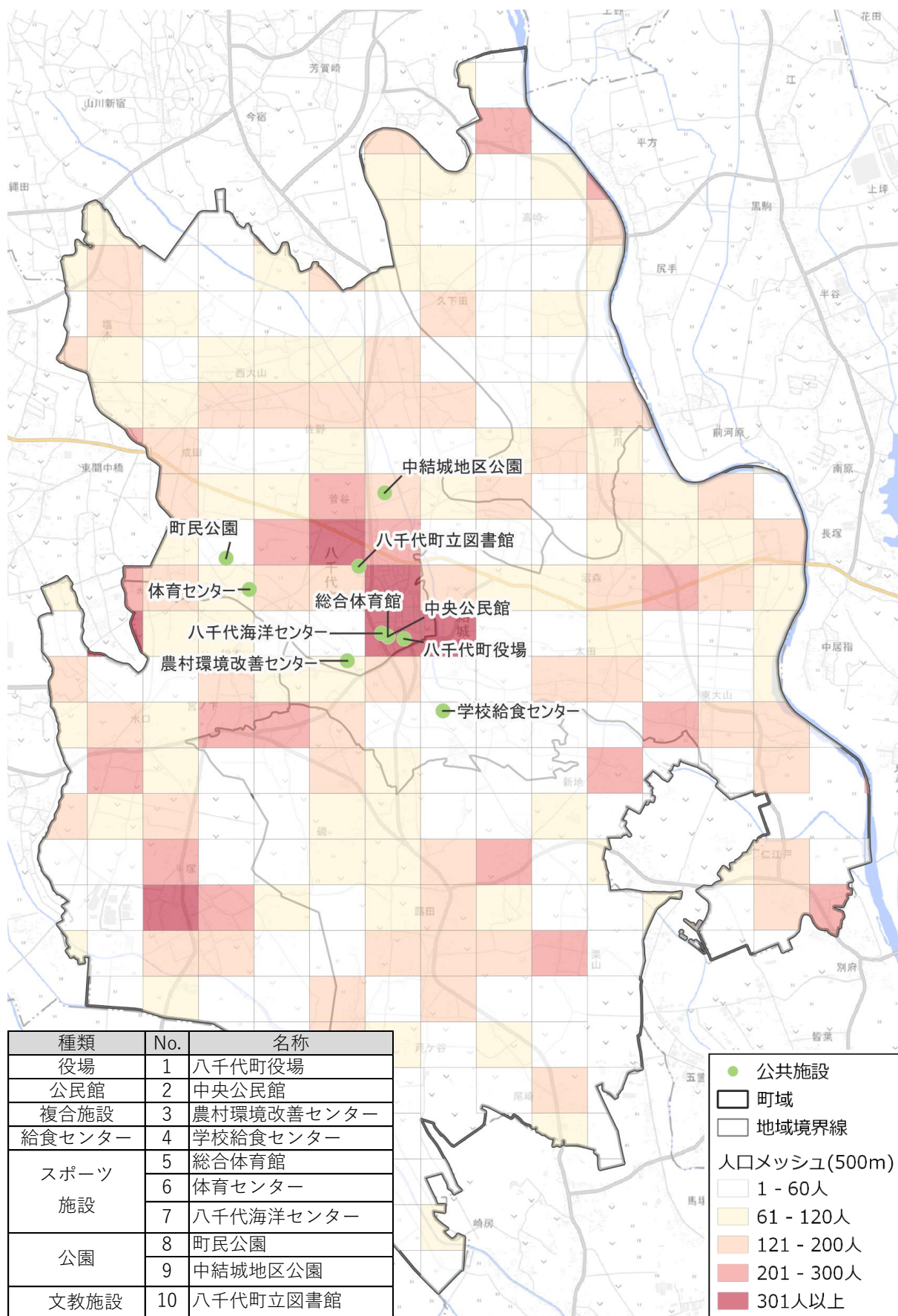


■医療施設の立地状況

資料：地域医療情報システム

(4) 主な公共施設

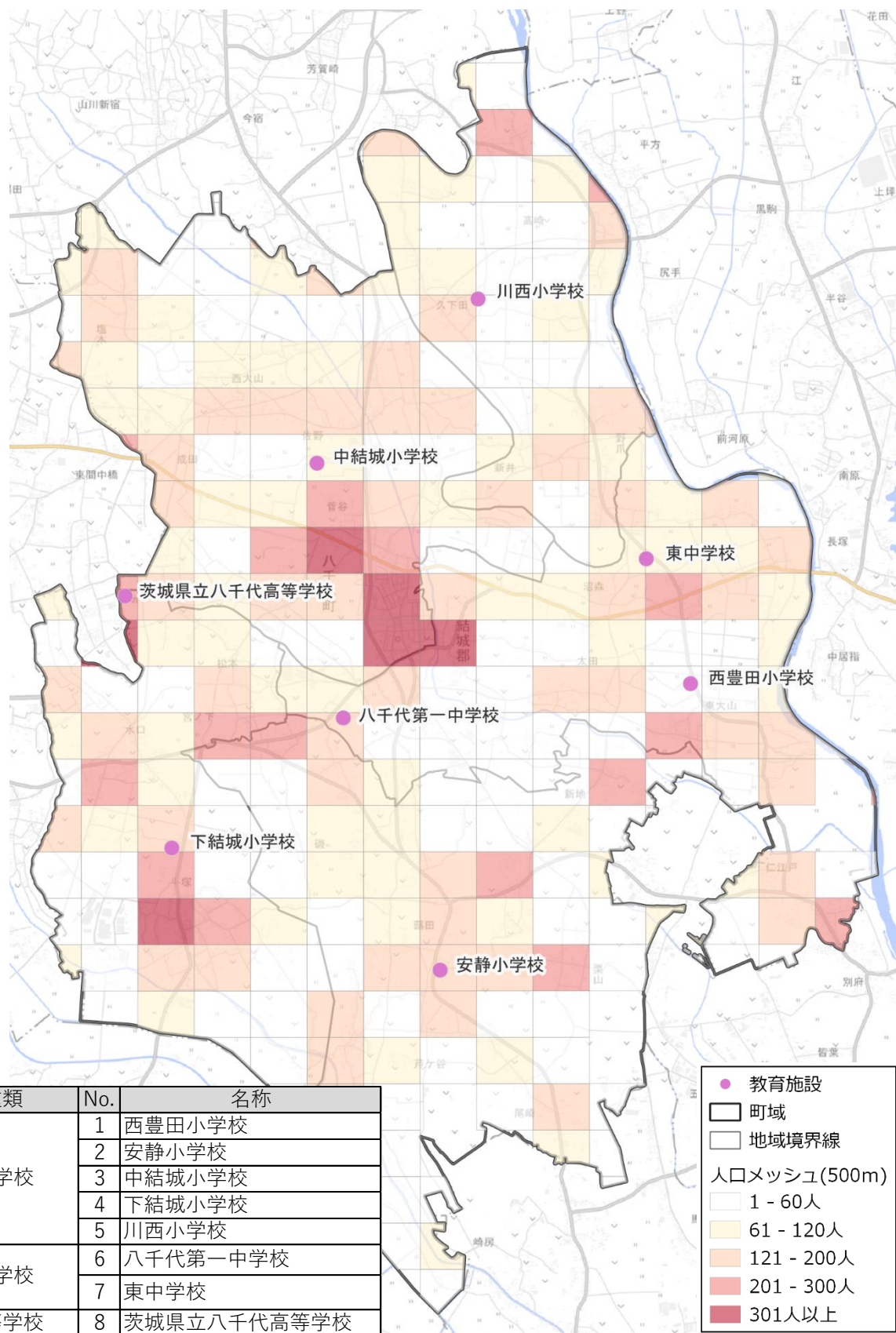
公共施設は中結城地区に多く立地がみられます。



■ 公共施設の立地状況

(5) 主な教育施設

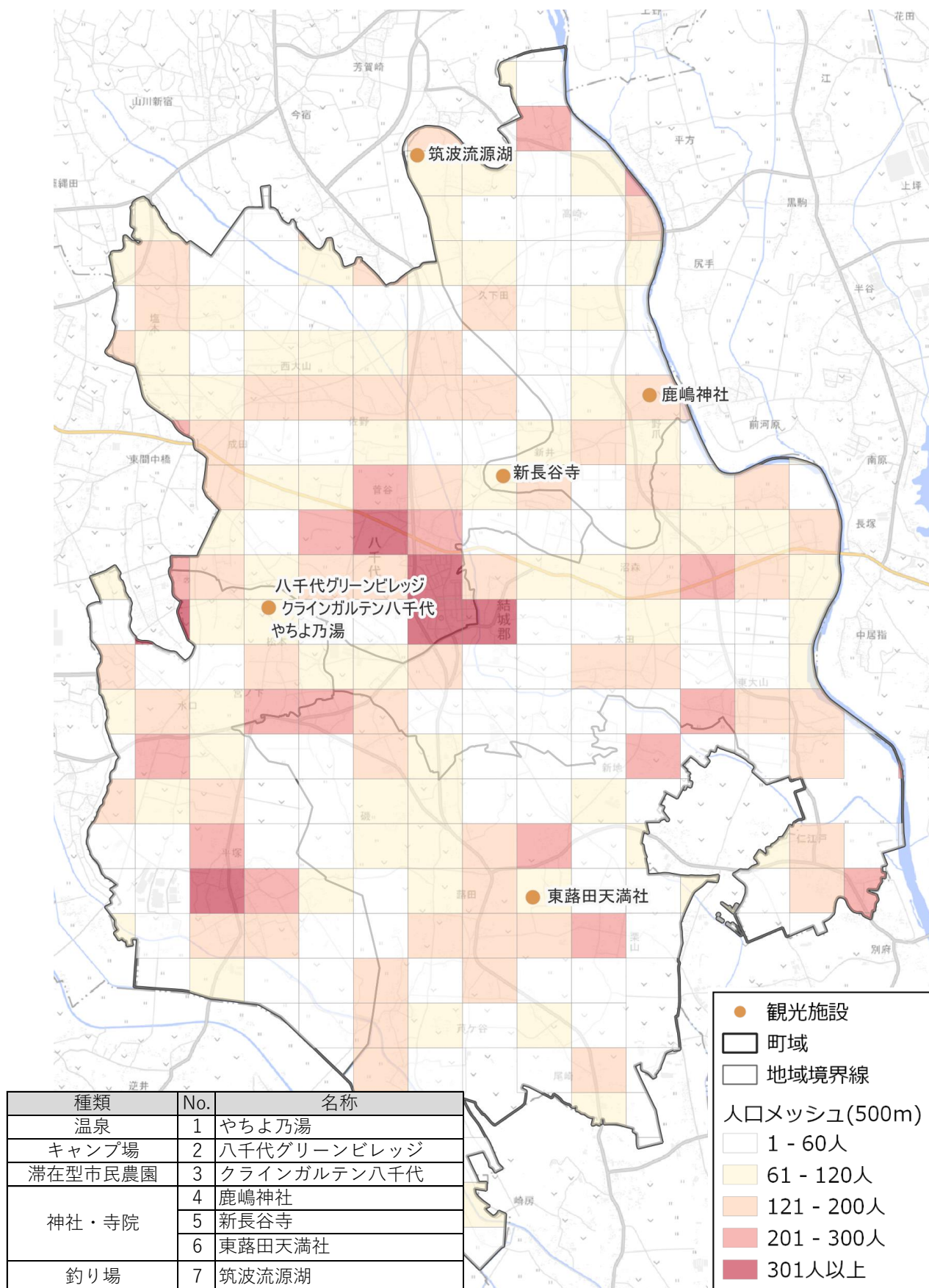
教育施設は、各地域に立地がみられます。



■教育施設の立地状況

(6) 主な観光施設

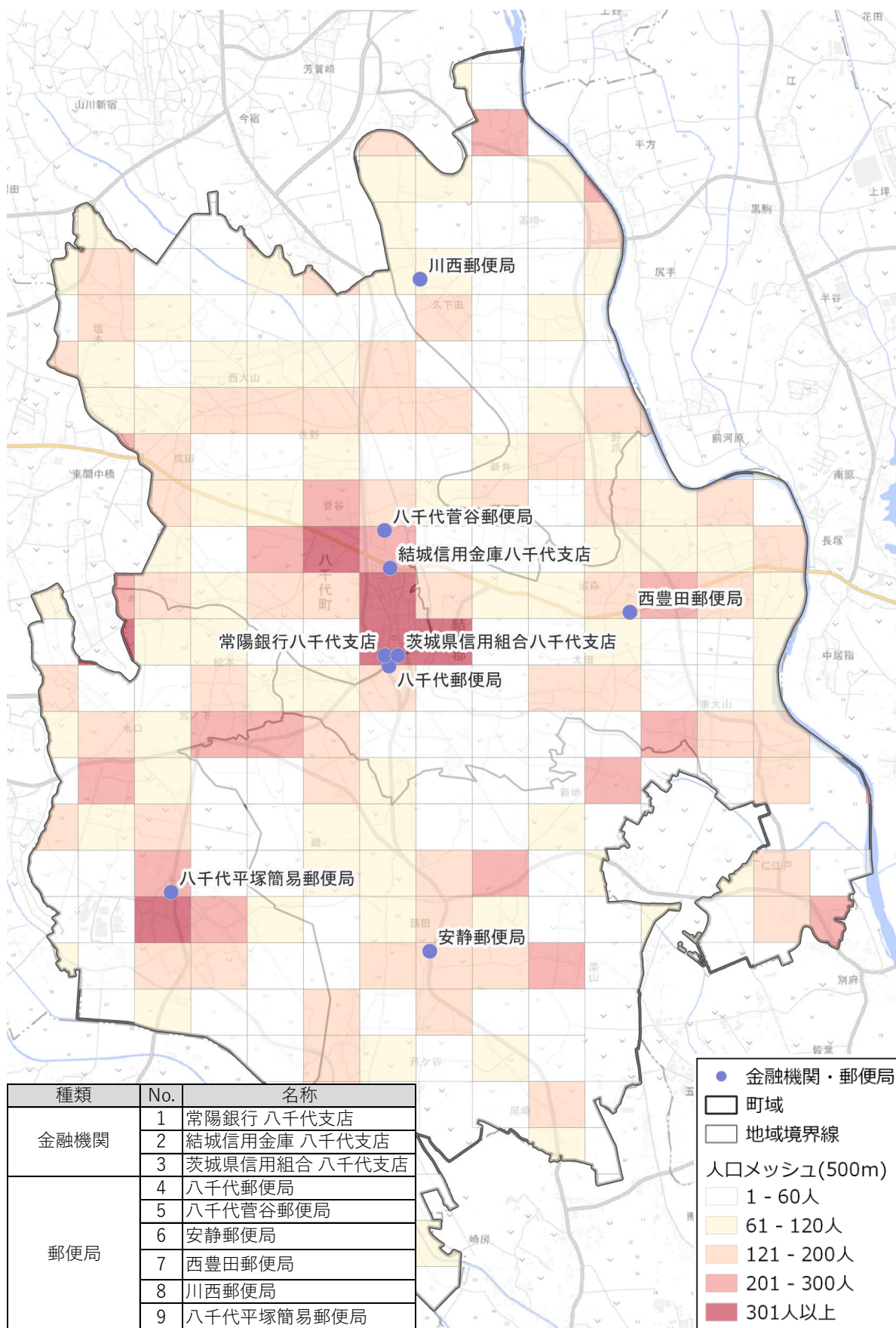
観光施設は、幅広く立地がみられます。



■観光施設の立地状況

(7) 主な金融機関・郵便局

金融機関・郵便局は、各地区に立地がみられます。



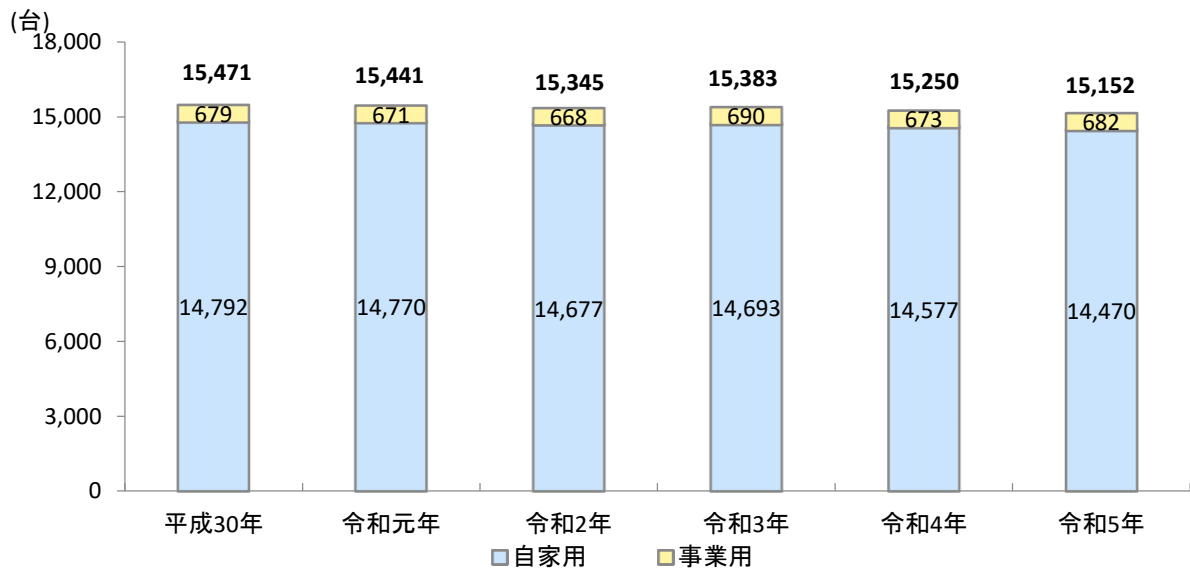
■金融機関・郵便局の立地状況

2.1.4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和 5（2023）年 3 月末現在で約 14,500 台となっています。5 年前の平成 30（2018）年に比べて、約 300 台減少しています。

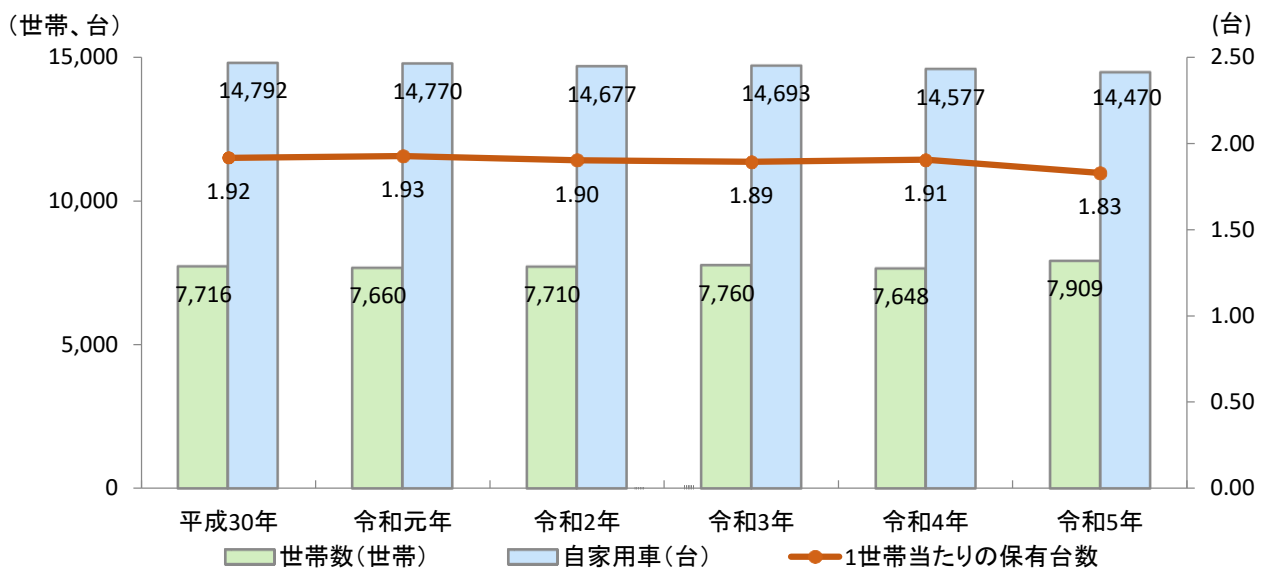
1 世帯当たりの自家用車保有台数は、令和 5（2023）年 3 月末現在で 1.8 台となっています。

■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



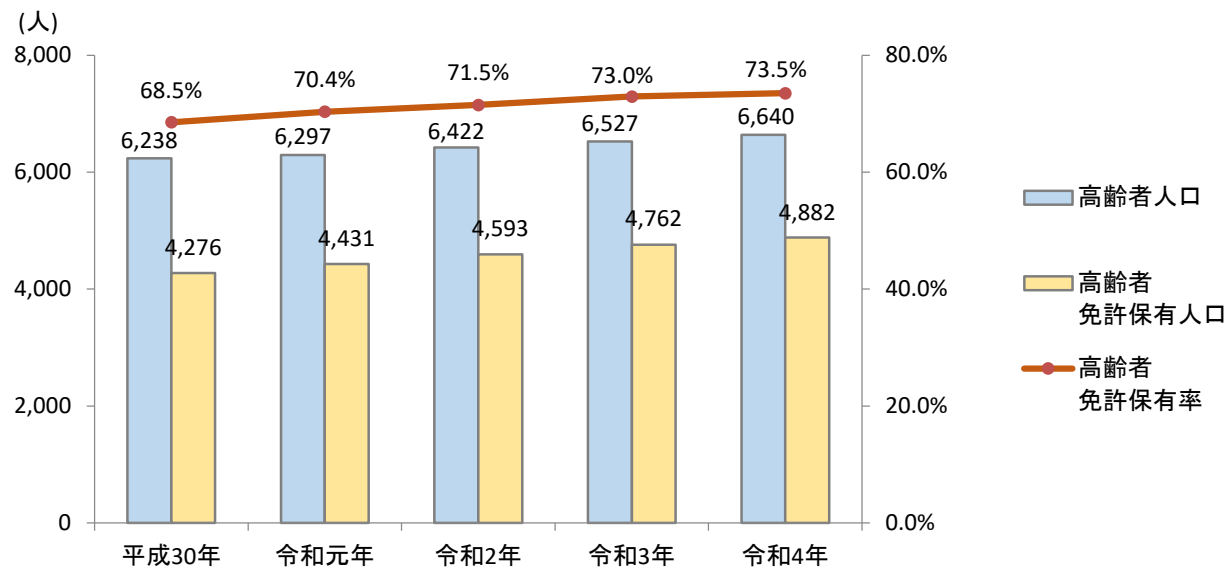
資料：関東運輸局統計情報
各年 3 月末現在

2.1.5 高齢者の免許保有人口

令和 4（2022）年における 65 歳以上の高齢者による免許保有は約 4,900 人で、免許保有率は 73.5%となっています。

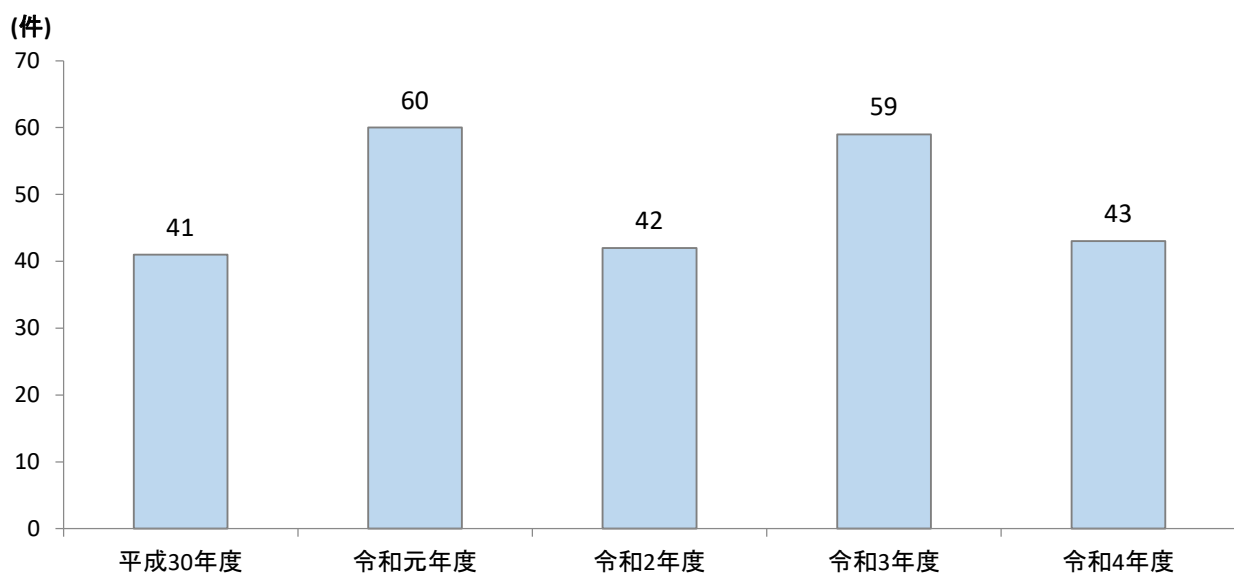
免許返納件数は、平成 30（2018）年度～令和 4（2022）年度は年間約 40～60 件で推移しています。

■高齢者の免許保有人口の推移



資料：下妻警察署

■免許返納件数の推移

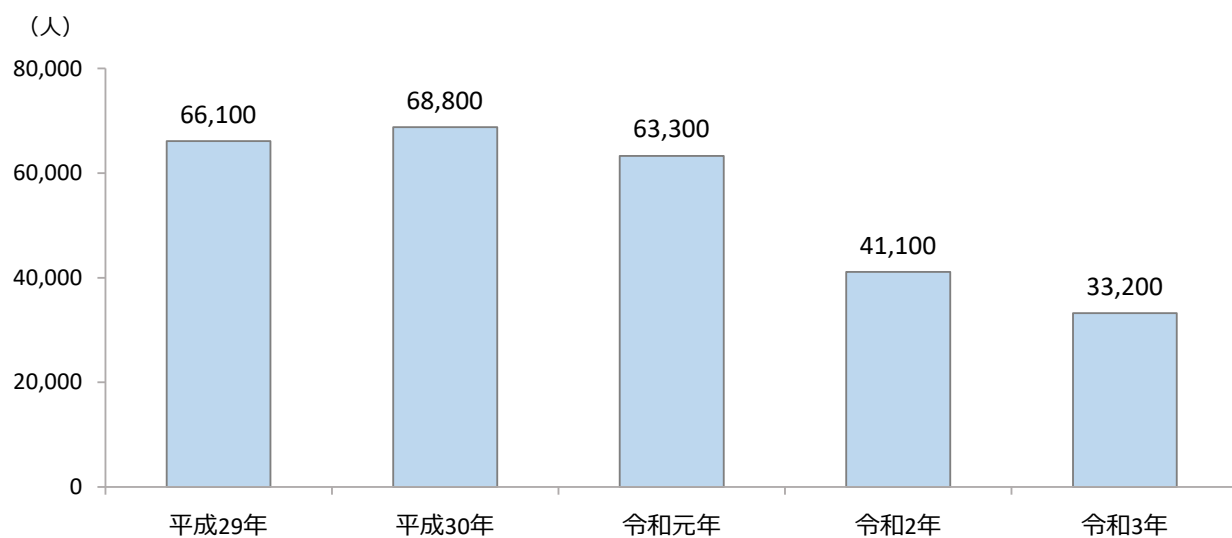


資料：下妻警察署

2.1.6 観光来訪者

観光入込客数は、新型コロナウイルスの影響で減少しており、令和 3（2021）年時点では、約 3 万人となっています。

■八千代町の観光入込客数の推移



資料：茨城県観光入込調査報告書

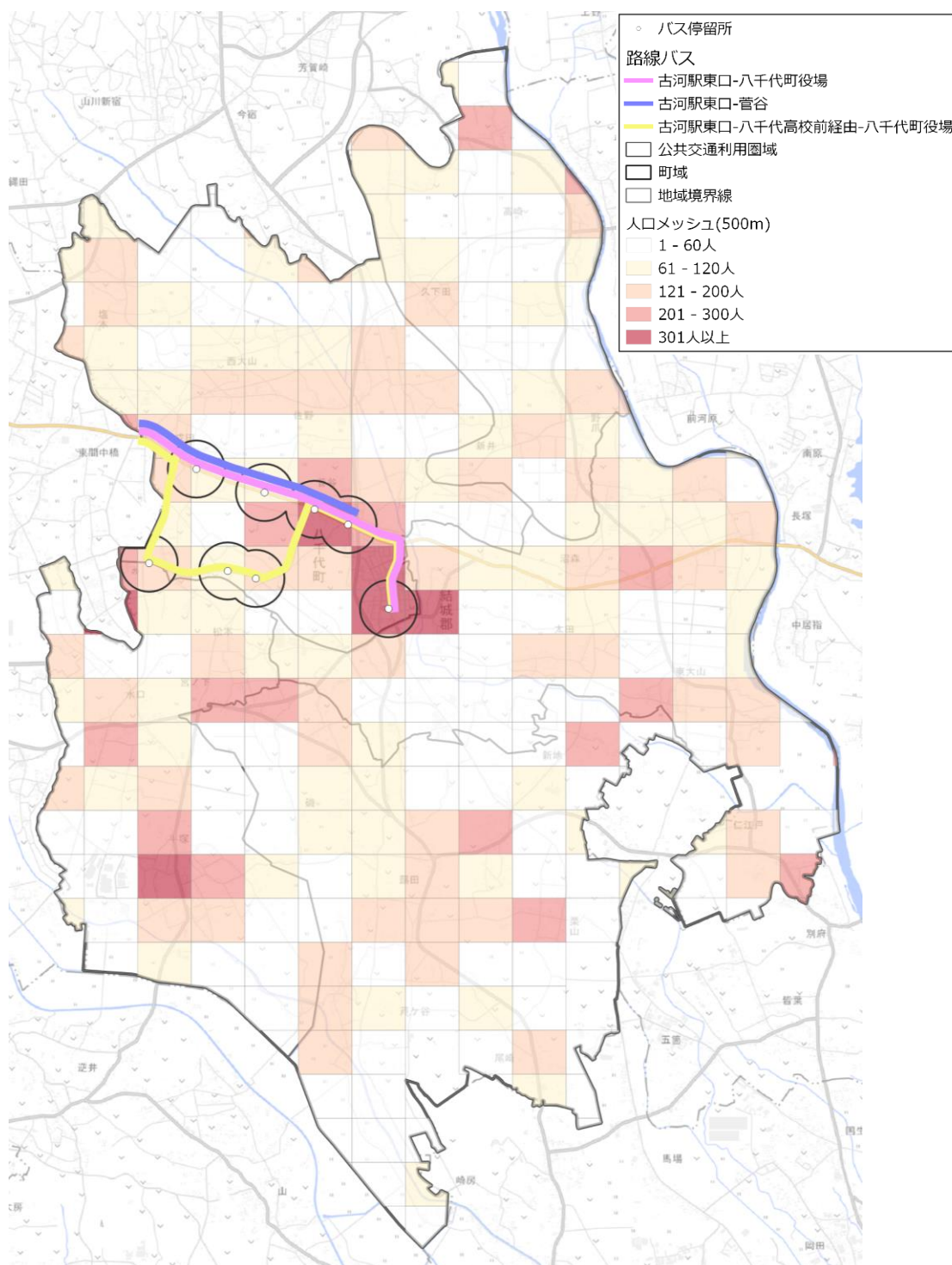
2.2 地域公共交通の現状

2.2.1 既存の地域公共交通網

町外への移動を支える公共交通として、茨城急行自動車の路線バスが古河市の JR 古河駅から八千代町役場まで運行されています。また、町内の移動を支える公共交通として、デマンド交通「八菜まわ〜る号」が令和2年10月から運行されています。

路線バスが利用可能な人口は、約 1,900 人であり、全人口の約 9%となっています。（総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して、バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域をバスについてはバス停留所から徒歩 300m 以内とした）

■八千代町の町内の地域公共交通網



■八千代町の地域公共交通の運行概要

路線バスは、茨城急行自動車の3路線が運行されています。

デマンド交通（八菜まわ〜る号）は町内全域を運行しており、町内の移動に対して交通サービスを提供しています。また、八千代町役場で路線バスと接続することで、町外への移動も担っています。

その他、町内及び町外の高校へのスクールバスなどが運行されています。

路線名		主な経由地	運行日	運行本数 (平日/令和5年4月 現在)	運賃
路線バス	八千代町役場 〜古河駅東口	成田新田・牛ヶ谷経由	毎日	古河駅東口行き 14 本 八千代町役場行き 11 本	対キロ区間制
		八千代高校前経由	毎日	古河駅東口行き 2 本 八千代町役場行き 1 本	対キロ区間制
		丘里工業団地経由	古河駅東口方面は 土・日・祝日 八千代町役場方面は毎日	八千代町役場行き 3 本	対キロ区間制
デマンド交通	八菜まわ〜る号	町内全域を運行 ※自宅及び町内の指定停留所で乗降可能	月〜金 8〜16 時 土日祝日、お盆（8/13〜16）、 年末年始（12/29〜1/3）は運休		1 乗車 300 円

2.2.2 地域公共交通の利用状況

(1) 路線バス

1) 利用状況及び運送収入

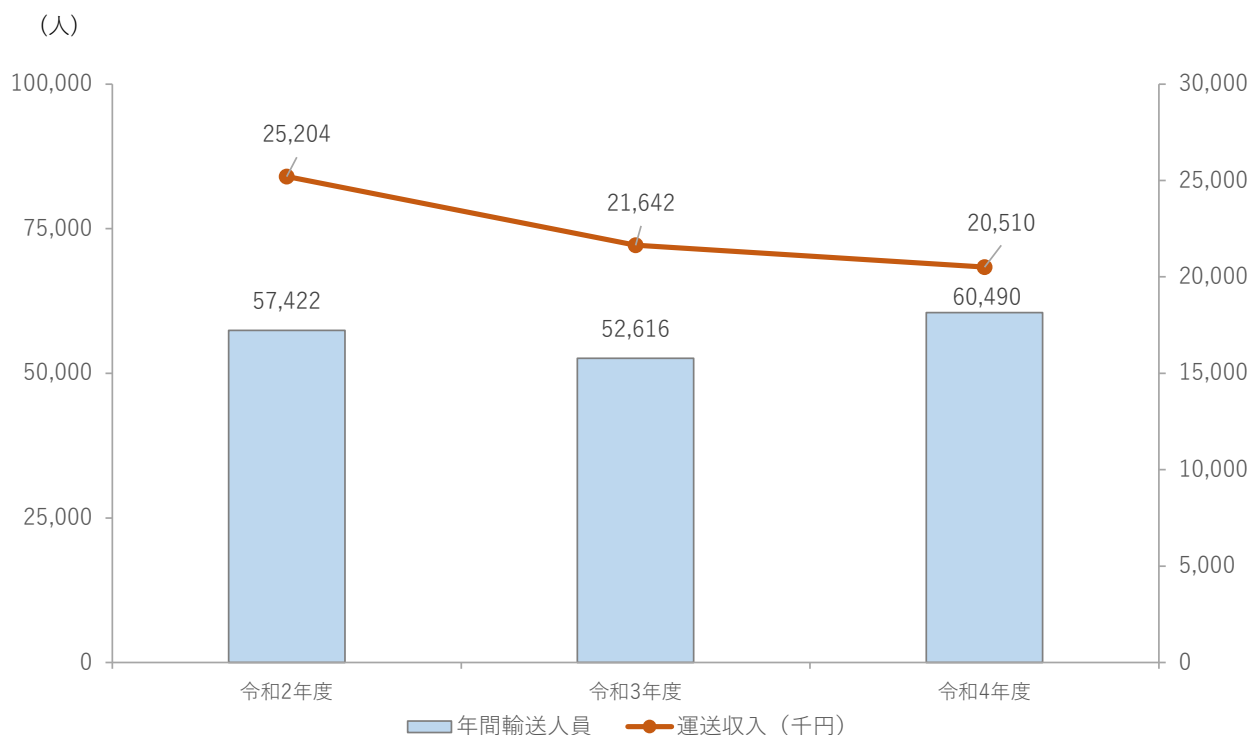
利用状況は、令和4（2022）年度時点で年間輸送人員が60,490人/年となっています。推移をみると、令和2（2020）年度、令和3（2021）年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け落ち込みましたが、輸送人員は回復傾向にあります。

運送収入は、令和4（2022）年度時点で約2,050万円となっています。推移をみると、令和2（2020）年度、令和3（2021）年度と比較して減少傾向にあります。

輸送人員の回復傾向に対して、運送収入は減少傾向となっており、その要因としては、学生通学向けフリーパス（年間6万円）を利用した通学利用者が多くなっており、輸送人員の増加に運賃収入が比例していないと考えられます。

	運 行 概 要						年 間 輸 送 実 績				
	運 行 系統名	起 点	主 な 経由地	終 点	キロ程 (km)	運行回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人キロ (人×km)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ (C) (km)
令和2年度	古河駅東口 牛ケ谷 八千代町役場	古河駅東口	牛ケ谷	八千代町役場	18.2	12.2	57,422	9.7	556,993	25,204,260	163,472
令和3年度	古河駅東口 牛ケ谷 八千代町役場	古河駅東口	牛ケ谷	八千代町役場	18.2	12.3	52,616	9.5	499,852	21,642,433	163,691
令和4年度	古河駅東口 牛ケ谷 八千代町役場	古河駅東口	牛ケ谷	八千代町役場	19.0	12.4	60,490	9.8	592,802	20,509,746	167,791

出典：茨城急行自動車



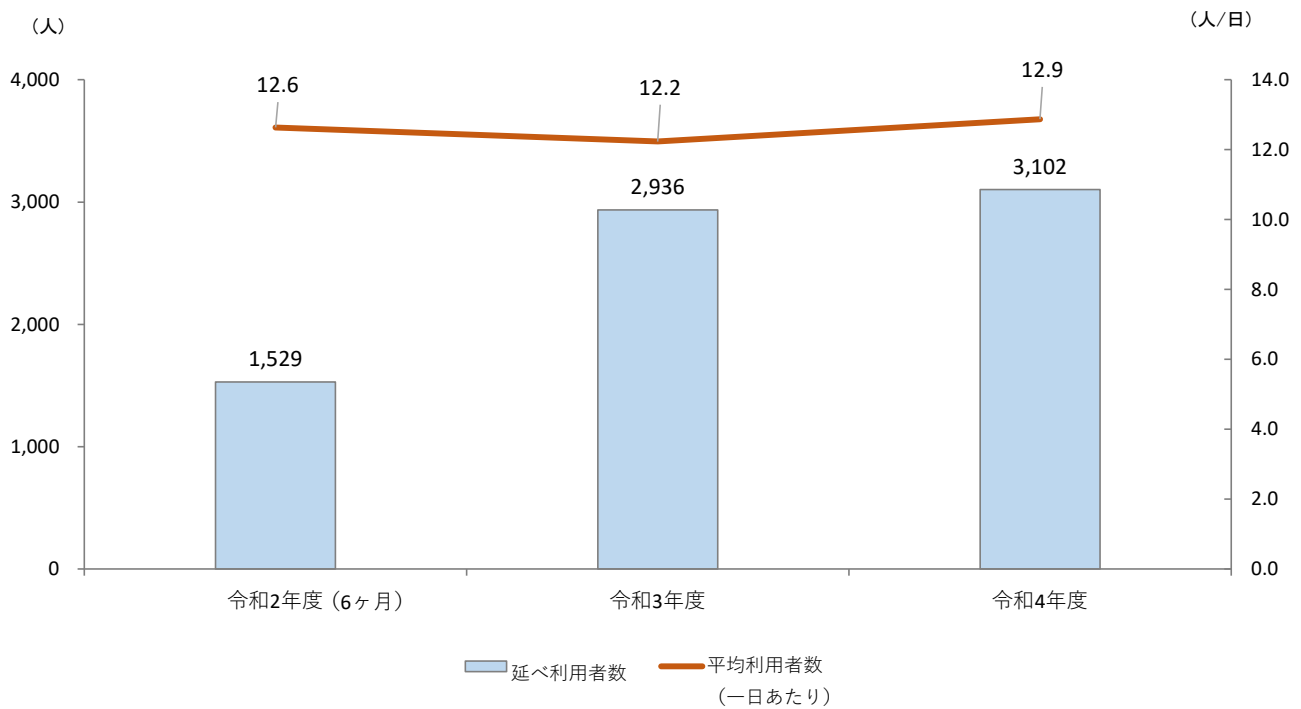
（２）八菜まわ～る号

１）利用状況

利用者数の推移をみると、令和 2（2020）年 10 月の運行開始後、利用者数は概ね 3,000 人/年で推移しています。

■利用状況

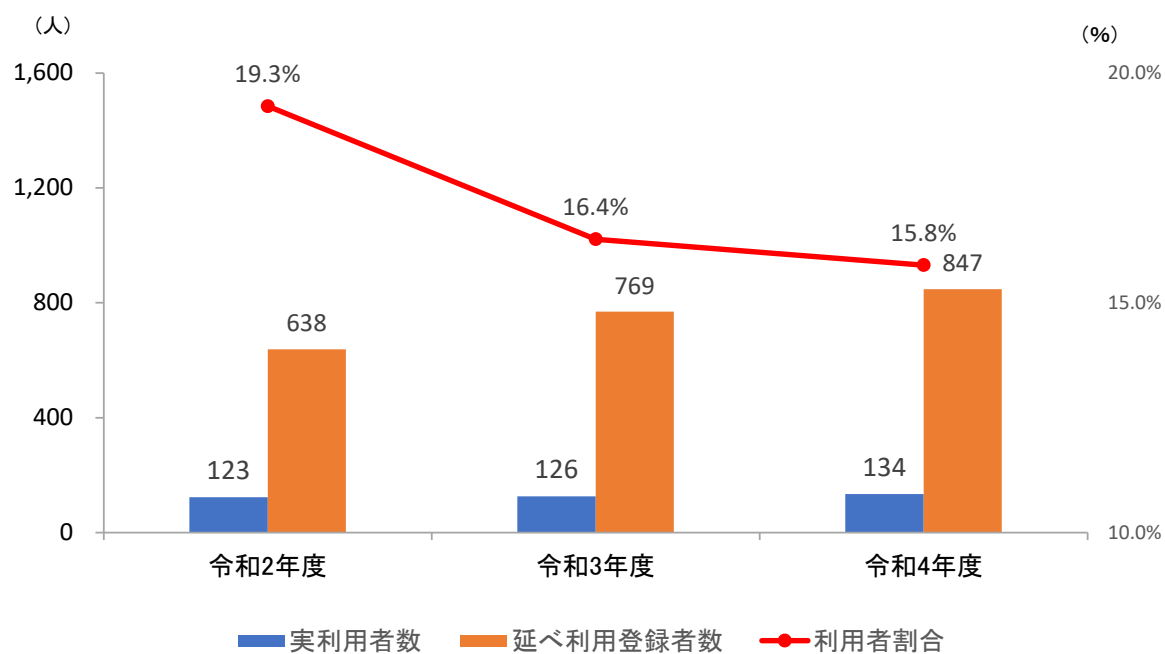
年度	運行日数 （日）	延べ利用者数 （人）	平均利用者数 （一日あたり/人）
令和 2 年度	121	1,529	12.6
令和 3 年度	240	2,936	12.2
令和 4 年度	241	3,102	12.9
合 計	602	7,567	12.6



2) 利用登録状況

延べ利用登録者数は令和4（2022）年度末時点で847名となっており、実利用者数は120～130名で推移しています。

令和4（2022）年度の利用登録者に占める実利用者数の割合は、15.8%となっています。



2.3 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

八千代町地域公共交通計画は、「八千代町第6次総合計画」を上位計画とし、これに掲げられている将来都市像やまちづくりの目標を実現するため、公共交通の分野から取り組む計画として位置付けられます。加えて、関連計画における取組の方向性とも整合を図ることが必要であるため、これらの上位・関連計画の概要、更には同計画内における公共交通関連施策等の位置付けを整理します。

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

計画の名称	策定年度
八千代町第6次総合計画	令和2（2020）年度
第2期八千代町まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和元（2019）年度
八千代町都市計画マスタープラン【改訂版】	令和2（2020）年度
八千代町地域福祉総合計画・八千代町地域福祉活動計画（第2次計画）	令和4（2022）年度

2.3.1 【上位計画】八千代町第6次総合計画

「八千代町第6次総合計画」は、町民とともに積み重ねた様々な経験を活かして、新時代の課題克服に取り組むための目標を定めるとともに、八千代町の魅力を最大限に活かしたまちづくりを進めるための町政運営全般の指針となるものであり、本町の最上位計画に位置付けられます。本計画は、総合的かつ計画的な町政運営をはかるための基本的な構想であり、本町が目指す将来像を示し、将来像を実現するための基本的な方向性を明らかにする「未来ビジョン（基本構想）」、未来ビジョンを実現するための町政全般にわたる施策の基本的な方針を示す「基本計画」、基本計画に掲げた施策を推進するための事務事業を定める「実施計画」から構成します。

■八千代町第6次総合計画の概要

項目	内容
計画名	八千代町第6次総合計画
計画期間	＜未来ビジョン（基本構想）＞ 令和3（2021）年度～令和12（2030）年度 ＜基本計画＞ 前期 令和3（2021）年度～令和7（2025）年度 後期 令和8（2026）年度～令和12（2030）年度 ＜実施計画＞ 3年間（毎年見直し）
まちの将来像 （基本構想）	ともにつむぎ ひびきあう 協奏のまち 八千代 ～小さくてもキラリと輝く、みんなのまちづくり～
まちづくりの目 標 （未来ビジョン）	基本目標1. 豊かな自然の中で、安全・安心に暮らせるまち 基本目標2. 誰もが健康で、いきいきと暮らせるまち 基本目標3. 未来につなぐ、八千代人を育むまち 基本目標4. 地域の特性を活かした、働きやすいまち 基本目標5. みんなで創る魅力あるまち

公共交通に関する内容
(前期計画)

基本目標1. 豊かな自然の中で、安全・安心に暮らせるまち
1—4 暮らしやすい住環境
【施策の基本方針】
○移住・定住に向けた取り組みとともに、空き家の利活用や公共交通の維持確保に努め、八千代町に“住んでみたい”“住み続けたい”と想えるまちを目指します。
【目標指標】

目標項目	現況値	目標値
デマンド交通の延べ利用者数	—	7,600 人

【取組施策】
3. 公共交通の維持確保を進めます

- ▶公共交通となる路線バスの利用を進めるとともに、維持確保に努めます。
- ▶新たな公共交通手段となるデマンド交通「八菜まわ〜る号」の利便性向上に努めます。
- ▶高齢者や障がい者などが、町外の医療機関への移動手段として利用する福祉タクシー運賃助成の充実をはかります。
- ▶近隣市町村や首都圏へとつなぐ広域的な交通網の形成を進めます。
- ▶国や県、関係市町と連携して、東京直結鉄道(地下鉄8号線)の誘致活動を進めます。

2.3.2 【関連計画】第2期八千代町まち・ひと・しごと創生総合戦略

「第2期八千代町まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、八千代町人口ビジョンの実現を目指す基本目標や今後の施策の方向性、具体的施策を取りまとめたもので、まち・ひと・しごと創生法第10条の規定による計画として策定しています。

■第2期八千代町まち・ひと・しごと創生総合戦略

項目	内容									
計画名	第2期八千代町まち・ひと・しごと創生総合戦略									
策定年度	令和元(2019)年度									
計画期間	令和2(2020)年度～令和6(2024)年度									
基本目標	基本目標1:若い人が定住できる『しごと』をつくる 基本目標2:八千代町への新しい『ひと』の流れをつくる 基本目標3:安心して子どもを産み育てられる『まち』をつくる 基本目標4:安全・安心な暮らしの実現と魅力ある地域をつくる									
公共交通に関する内容	○基本目標4:安全・安心な暮らしの実現と魅力ある地域をつくる 【移動の利便性向上】(日常の移動環境の強化) 住民意識調査では地域公共交通についての不便性が指摘され、公共交通の整備は、町の重要課題となっています。町民の移動における利便性の向上を図るため、きめ細やかな地域公共交通の運行を推進するとともに、既存のバス路線など公共交通の維持・確保に努めます。 また、地域経済の活性化や住民生活の利便性の向上を図るため、広域的なネットワークの整備を推進します。 <table><tr><th>重要業績評価指標(KPI)</th><th>基準値</th><th>目標値</th></tr><tr><td>「公共交通対策」で満足と感じている人の割合(住民意識調査)</td><td>1.7% (令和元年度)</td><td>10.0% (令和6年度)</td></tr><tr><td>福祉タクシー利用券数(4年間の累計)</td><td>1,658件 (平成27～30年度)</td><td>2,000件 (令和2～5年度)</td></tr></table> ① 公共交通の確保 ○自宅から医療機関や公共施設、商業施設など、町内の様々な場所に移動できる新たな公共交通の運行を実施します。 ○既存のバス路線など公共交通の維持・確保を図ります。 ○障がい者や高齢者が通院や通所できるよう、福祉タクシーの利用に対する支援を進めます。 ○東京都心部とのアクセス性を高めるため、茨城県や関係市町と連携して新たな交通網の整備について、継続的に要望していきます。 <主な取り組み事業> ○地域公共交通推進事業 ○地域間幹線系統確保維持費補助事業 ○福祉タクシー利用料金助成事業	重要業績評価指標(KPI)	基準値	目標値	「公共交通対策」で満足と感じている人の割合(住民意識調査)	1.7% (令和元年度)	10.0% (令和6年度)	福祉タクシー利用券数(4年間の累計)	1,658件 (平成27～30年度)	2,000件 (令和2～5年度)
重要業績評価指標(KPI)	基準値	目標値								
「公共交通対策」で満足と感じている人の割合(住民意識調査)	1.7% (令和元年度)	10.0% (令和6年度)								
福祉タクシー利用券数(4年間の累計)	1,658件 (平成27～30年度)	2,000件 (令和2～5年度)								

2.3.3 【関連計画】八千代町都市計画マスタープラン【改訂版】

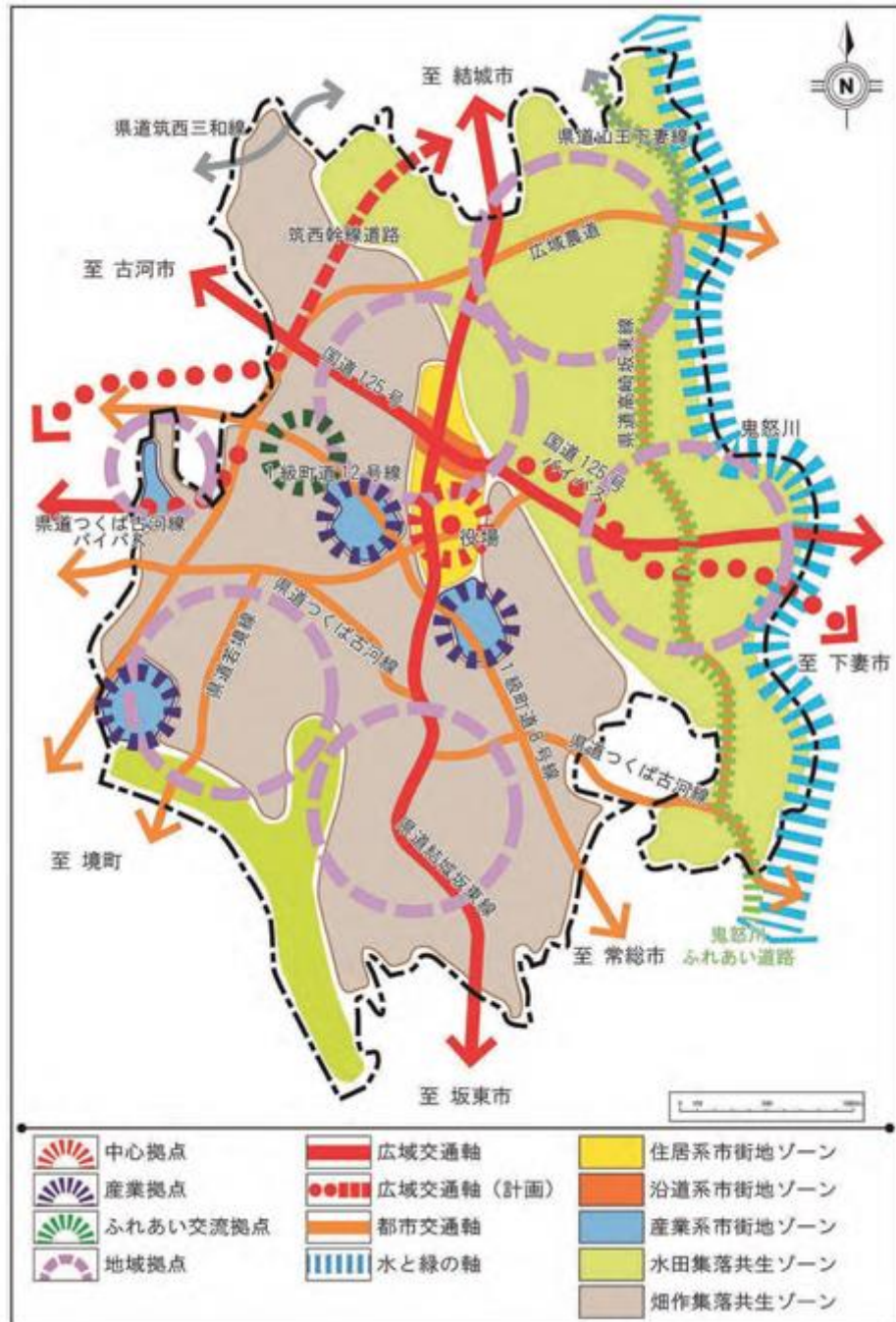
「八千代町都市計画マスタープラン」は、本町の概況と都市づくりの主要な課題を整理した「町の概況と課題の整理」、町全体の将来都市像や将来都市構造、分野別の方針を定める「全体構想」、全体構想を踏まえ、地区ごとのまちづくり方針を定める「地域別構想」、将来像実現に向けた考え方を定める「実現化の方策」から構成します。

平成 13 年（2001）3月の策定後 20 年が経過し、これまで必要に応じた計画の改定を行ってきましたが、近年の社会経済情勢の変化や人口減少・少子高齢社会、地方分権社会の到来など、時代の大きな転換期を迎え、新たな時代に対応した都市づくりに取り組む必要があることから、令和 2（2020）年度に改訂されました。

■八千代町都市計画マスタープラン【改訂版】

項目	内容
計画名	八千代町都市計画マスタープラン【改訂版】
策定年度	令和 2(2020)年度
計画期間	令和 3(2021)年度～令和 22(2040)年度
将来都市像	<将来都市像> 都市と自然が調和し、安心して快適に暮らせるまち ①八千代町の基調となっている豊かな自然・田園空間と、コンパクトにまとまりのある市街地とが調和したまちを形成します。 ②生活都市基盤が整った快適な住環境を有する市街地を形成します。 ③八千代町が将来にわたって活力を維持していくため、町民が安心して住み続けることのできるまち、働くことのできるまちを目指します。 ○基本方針 【方針1】便利で快適なまち ○計画的な土地利用を推進し、コンパクトで良好な都市環境の形成 ○道路・公共交通ネットワークを強化し、町内外移動の円滑化 ○生活都市基盤の整備や空き家等の利活用による快適な住環境の整備 【方針2】活力と賑わいのあるまち ○工業団地の拡大や企業誘致による雇用の場の確保 ○本町の豊かな自然環境や農業を活かしたふれあい交流拠点の強化 ○町内外の回遊性を高め、多様な交流の活性化 【方針3】自然・田園環境と共生するまち ○農地などの自然環境を保全し、自然と調和した生活や生産環境の維持 ○自然・歴史・文化などの地域資源を活かした広域交流の拡大 ○町内の緑空間と水辺環境を結ぶ水と緑のネットワークの形成 【方針4】人にやさしいまち ○町民の生活と財産を守る災害に強い生活都市基盤の整備 ○安全で安心して暮らせる事故や犯罪のない環境の整備 ○文化活動やスポーツ・レクリエーション環境の整備

【都市空間構造図】



○都市づくりの方針

2) 交通体系の方針

【基本的な考え方】

- 広域交通の軸となる道路の整備促進
- 八千代の骨組みを構成する幹線道路の整備
- 市街地と集落の交流を支える道路の整備
- 生活利便を高める公共交通サービスの充実

(2) 公共交通サービスの充実

- ・公共交通については、既存バス路線の利用を促進し、輸送力増強を図ります。
- ・町内初のデマンド交通である八菜まわ〜る号の運用について、高齢者をはじめ町民だれもが利用しやすい身近な交通手段となるよう利便性向上に努めます。また、今後の利用状況やニーズを踏まえ、運行エリアの拡大や運行方法等を検討します。

公共交通に関する内容

【交通体系方針図】



2.3.4 【関連計画】八千代町地域福祉計画（第2次計画）

「八千代町地域福祉計画（第2次計画）」は、社会福祉法第107条に基づく行政計画です。施策の展開にあたっては、町の上位計画である「八千代町総合計画」との整合性を保つとともに、計画に定められた保健福祉分野の基本的な方向性を示すものとして位置づけます。

■八千代町地域福祉計画（第2次計画）概要

項目	内容
計画名	八千代町地域福祉計画(第2次計画)
策定年度	令和4(2022)年度
計画期間	令和5(2023)年度～令和9(2027)年度
計画の考え方	【計画の基本理念】 誰もが愛着を持ち、共に支え合い安心して暮らせるまち 【基本目標】 基本目標1 思いやりの心で支え合う地域づくり 方針1 地域への愛着と福祉に対する意識の向上 方針2 地域福祉の担い手の育成 方針3 地域における交流機会の充実 基本目標2 包括的な支援体制づくり 方針1 相談支援体制と情報提供の充実 方針2 福祉サービスを総合的に提供する仕組みの充実 基本目標3 安心して暮らせるまちづくり 方針1 日常的な見守りと防犯活動の推進 方針2 災害などの緊急時の助け合い
公共交通に関する内容	取組方針2 福祉サービスを総合的に提供する仕組みの充実 《自助》一人ひとりができること ○公共交通機関を積極的に利用します ○日常的に移動交通手段の確保に努めます 《共助》みんなで協力してできること ○交通手段がない近所の高齢者等に対して、できる範囲で同乗などを協力します 《公助》町(行政)が取り組むこと 4 交通環境の充実と移動支援 地域における交通環境の充実を図るとともに、障がいなどにより日常の外出が困難な方に対する移動支援を図ります。 ①デマンド交通 ②福祉タクシー利用料金助成事業／運転免許返納自主返納支援事業 ③福祉機器等の貸出(福祉車両・福祉用具) ④公共交通の充実

2.4 公共交通ニーズ等の把握

2.4.1 住民アンケート

(1) 調査目的

町民の日常生活における移動実態（属性別、地域別、目的別にどこに移動しているのか）や公共交通の利用状況、公共交通に対するニーズ（どのような公共交通を求めているのか）を調査し、現在の本町の地域公共交通の問題点・課題等を把握し、地域公共交通計画の策定に向けた検討材料とするために実施しました。

(2) 調査対象及び調査方法

15 歳以上の町民を対象に、デマンド交通「八菜まわ〜る号」の利用登録者 449 人（調査時点の利用登録者）及び非登録者 1,500 人を無作為抽出して、アンケート用紙の郵送配布及び郵送回収の方法により、令和 5（2023）年 8 月に実施しました。

調査対象者	町内在住の 15 歳以上：1,500 人 八菜まわ〜る号登録者：449 人
調査対象地区	八千代町全域
調査方法	郵送配布・郵送回収（QR コードを活用した回収含む）
調査時期	令和 5 年 8 月 25 日（金）～令和 5 年 9 月 4 日（月） ※9 月 11 日（月）到着分まで

(3) 調査回収結果

配布枚数	1,949 枚
回収数	769 票
無効票	0 票
有効回収数	769 票
有効回収率	39.5%

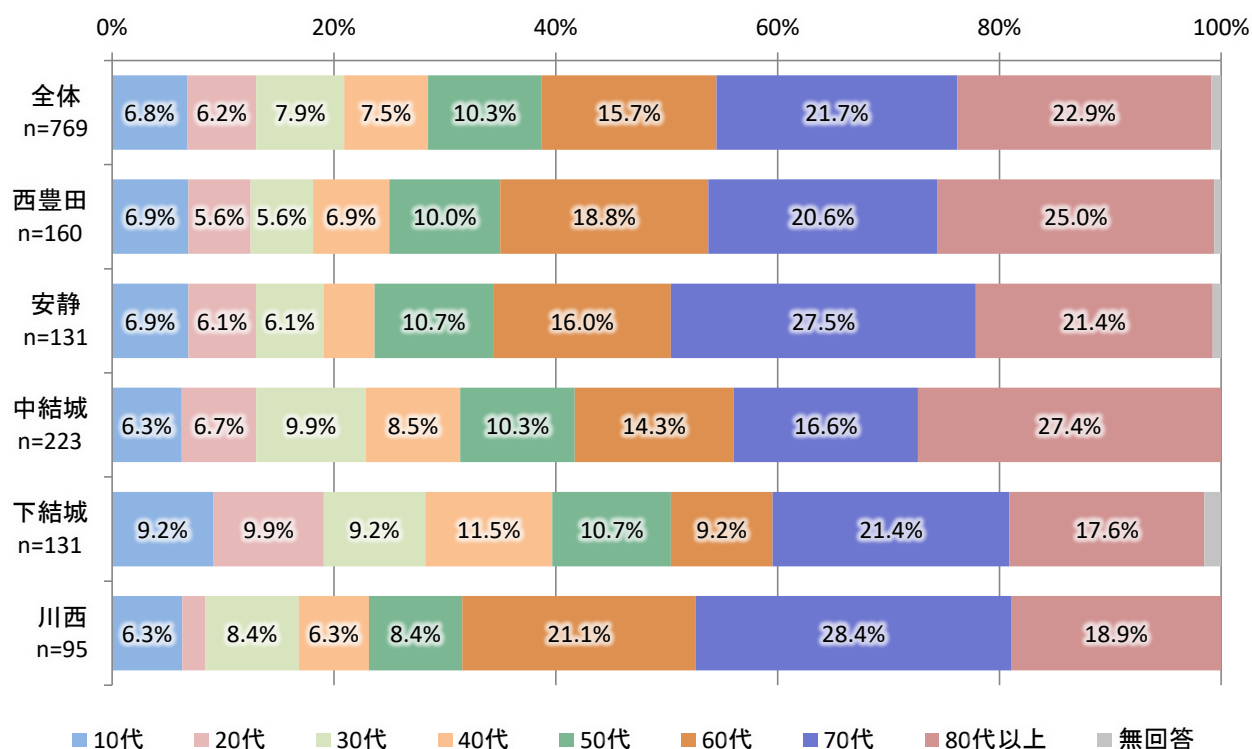
(4) 調査結果の回収結果

- ①調査結果の比率は、その設問の回答者数を基数として、小数点以下第 2 位を四捨五入し、小数点第 1 位まで表示しています。したがって、合計が 100%にならない場合があります。
- ②複数回答形式の場合、回答比率の合計は通常 100%を超えます。
- ③図表中の「n」とは、その設問への回答者数を表します。
- ④クロス集計の分析軸となる項目に「無回答」がある場合、これを表示していません。
よって「全体」の数値と各項目の合計が一致しない場合があります。

(5) 主な調査結果

○年齢

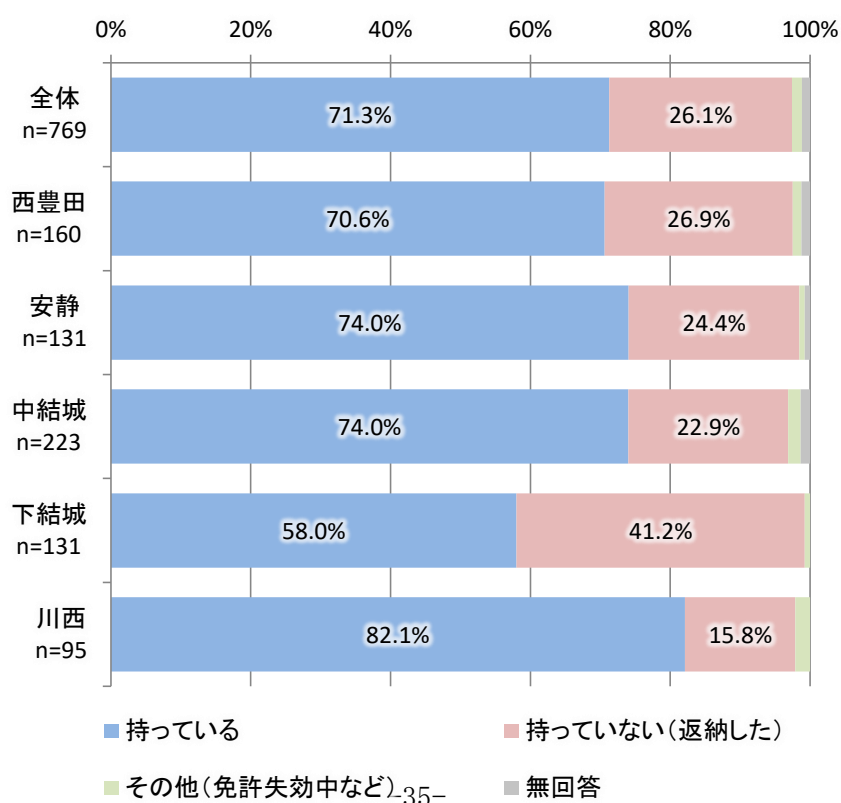
回答者の年齢は、「80 代以上」が 22.9%(176 人) と最も高く、次いで「70 代」が 21.7%(167 人)と続いています。



○運転免許の有無

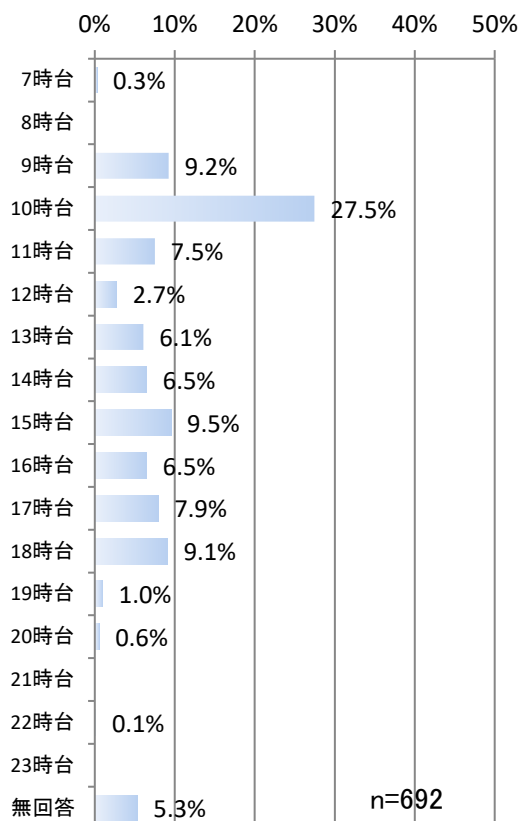
運転免許の有無では、「持っている」が71.3%(548人) と最も高く、次いで「持っていない(返納した)」が 26.1%(201 人)と続いています。

地区別に見ると、下結城地区は、「持っていない(返納した)」の割合が他の地区と比較して高くなっています。



○買物時間帯

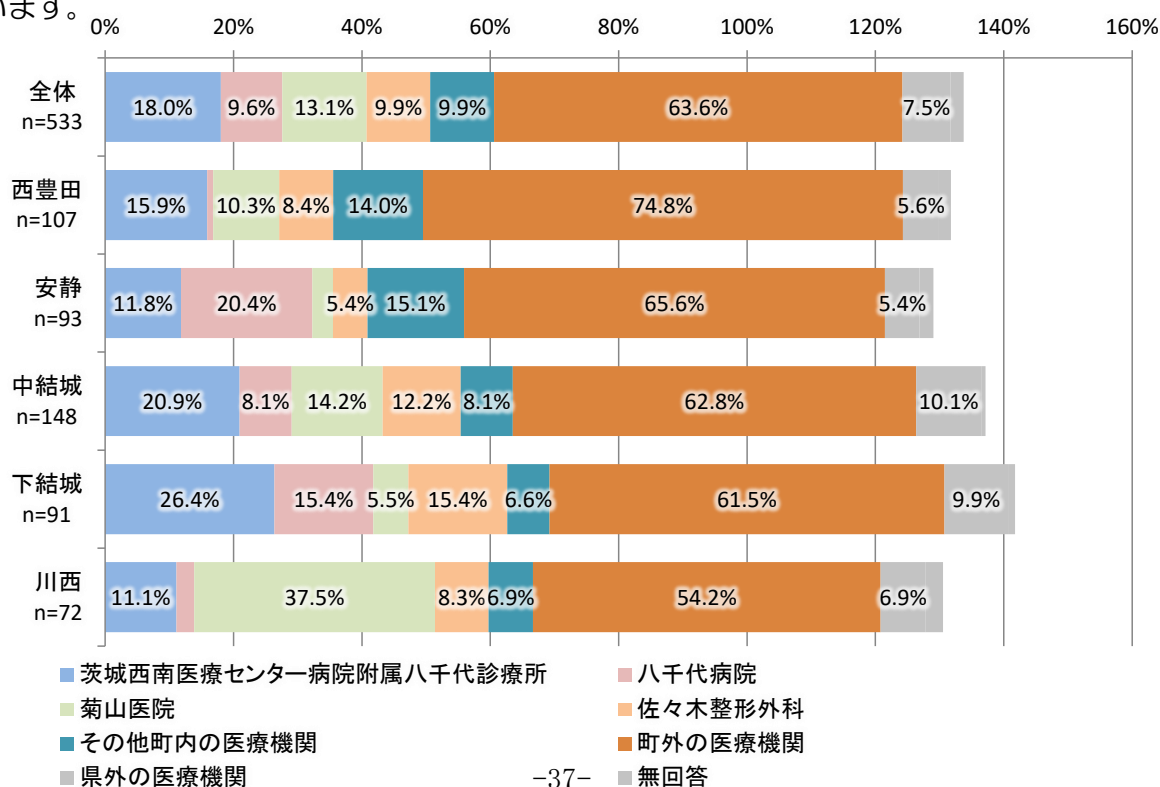
買い物に出かける時間帯では、「10 時台」が 27.5%(190 人) と最も高く、次いで「15 時台」が 9.5%(66 人)と続いています。



○通院先

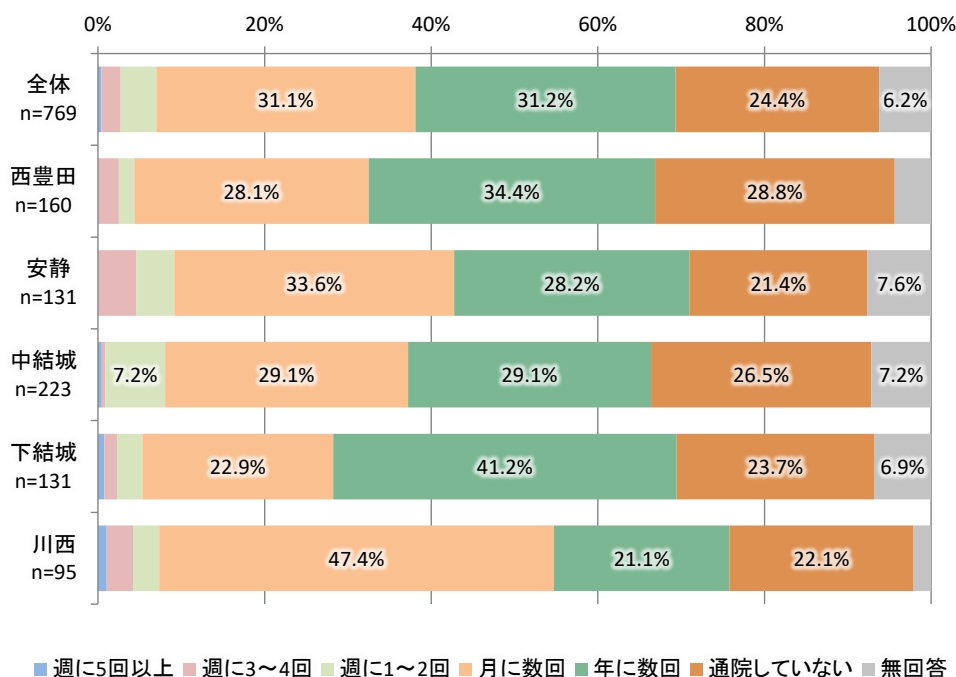
普段の通院でよく利用する医療機関では、「町外の医療機関」が 63.6%(339 人) と最も高く、次いで「茨城西南医療センター病院附属八千代診療所」が 18.0%(96 人)と続いています。

地区別に見ると、下結城地区は、「茨城西南医療センター病院附属八千代診療所」が他の地区と比較して高くなっており、西豊田地区は、「町外の医療機関」が他の地区と比較して高くなっています。



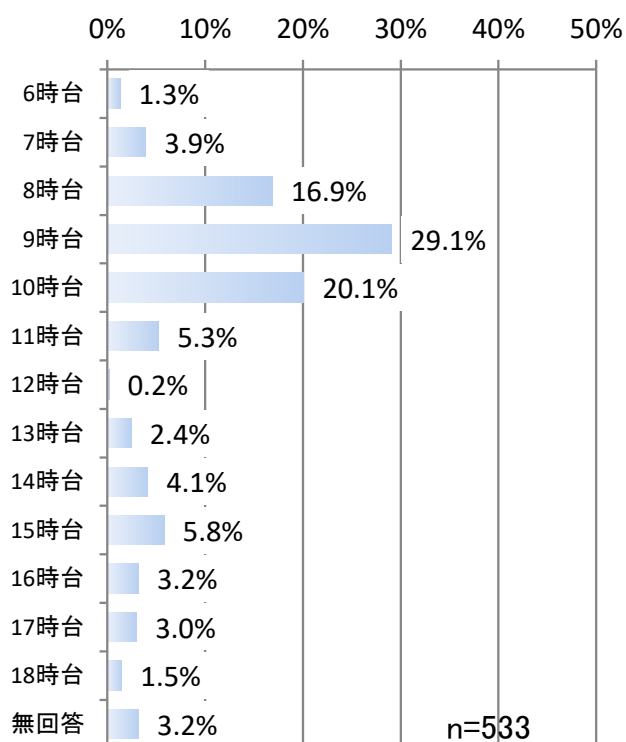
○通院頻度

通院の回数では、「年に数回」が 31.2%(240 人) と最も高く、次いで「月に数回」が 31.1%(239 人)と続いています。



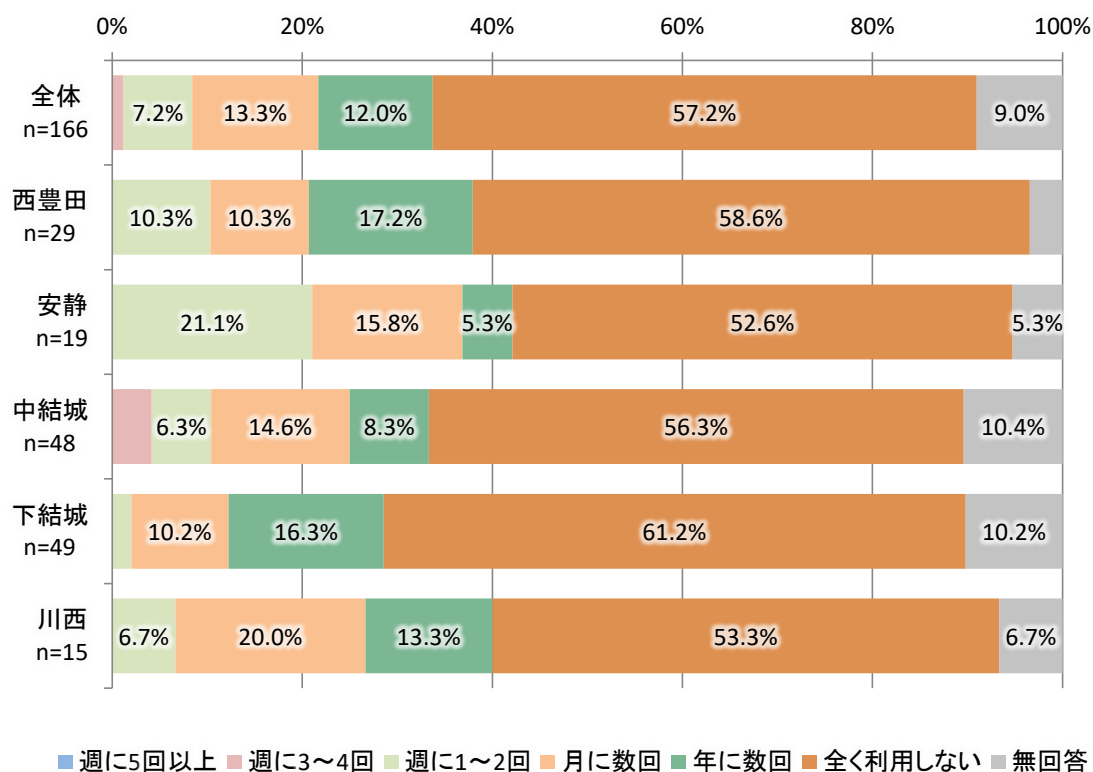
○通院時間帯

通院に出かける時間帯では、「9 時台」が 29.1%(155 人) と最も高く、次いで「10 時台」が 20.1%(107 人)と続いています。



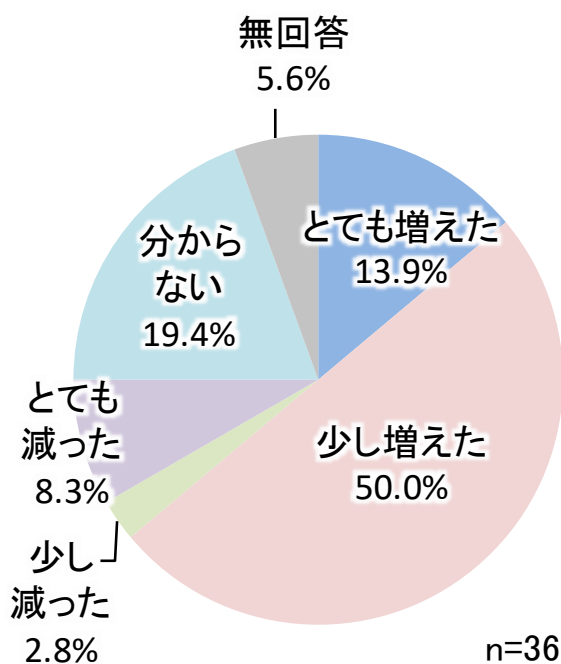
○八菜まわ～る号の利用頻度【登録者のみ】

八菜まわ～る号の利用頻度では、「全く利用しない」が 57.2%(95 人) と最も高く、次いで「月に数回」が 13.3%(22 人)と続いています。



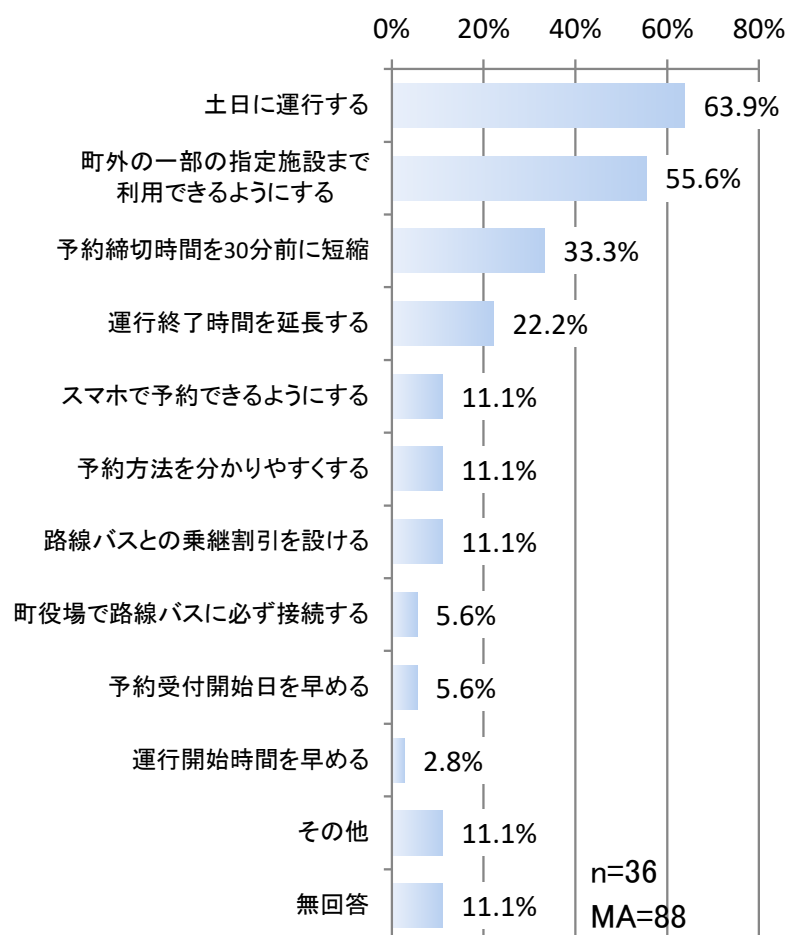
○八菜まわ～る号の導入前と比較した外出頻度【利用者のみ】

八菜まわ～る号導入前と比較した外出頻度では、「とても増えた」と「少し増えた」を合わせた外出頻度の増加に関する回答は 63.9%(23 人) と高く、「少し減った」と「とても減った」を合わせた外出頻度の減少に関する回答は 11.1%(4 人)となっています。



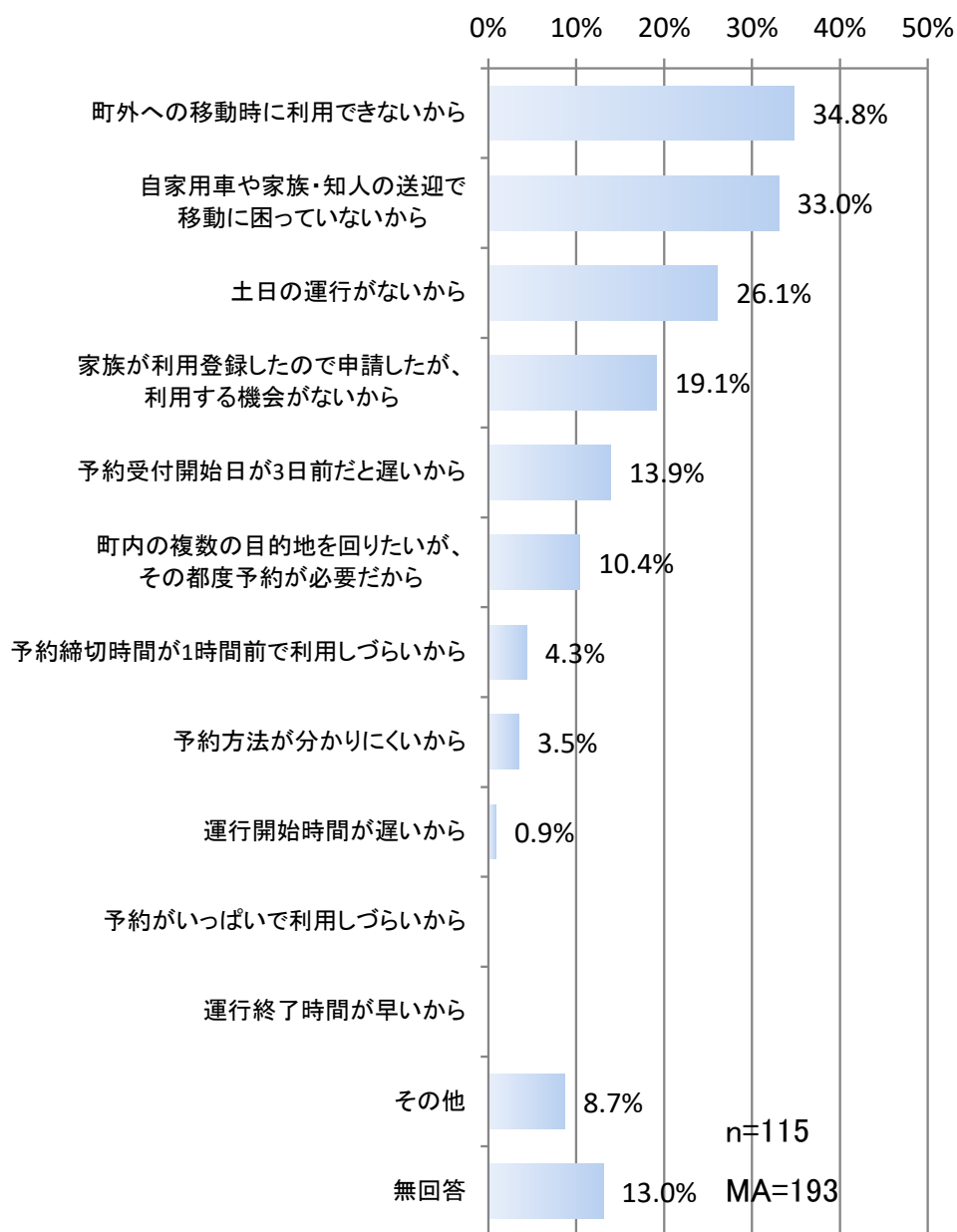
○八菜まわ～る号の利用における改善点【複数回答】

八菜まわ～る号の利用における改善点では、「土日に運行する」が 63.9%(23 人) と最も高く、次いで「町外の一部の指定施設まで利用できるようにする」が 55.6%(20 人)と続いています。



○八菜まわ～る号を利用しない理由【非利用者のみ・複数回答】

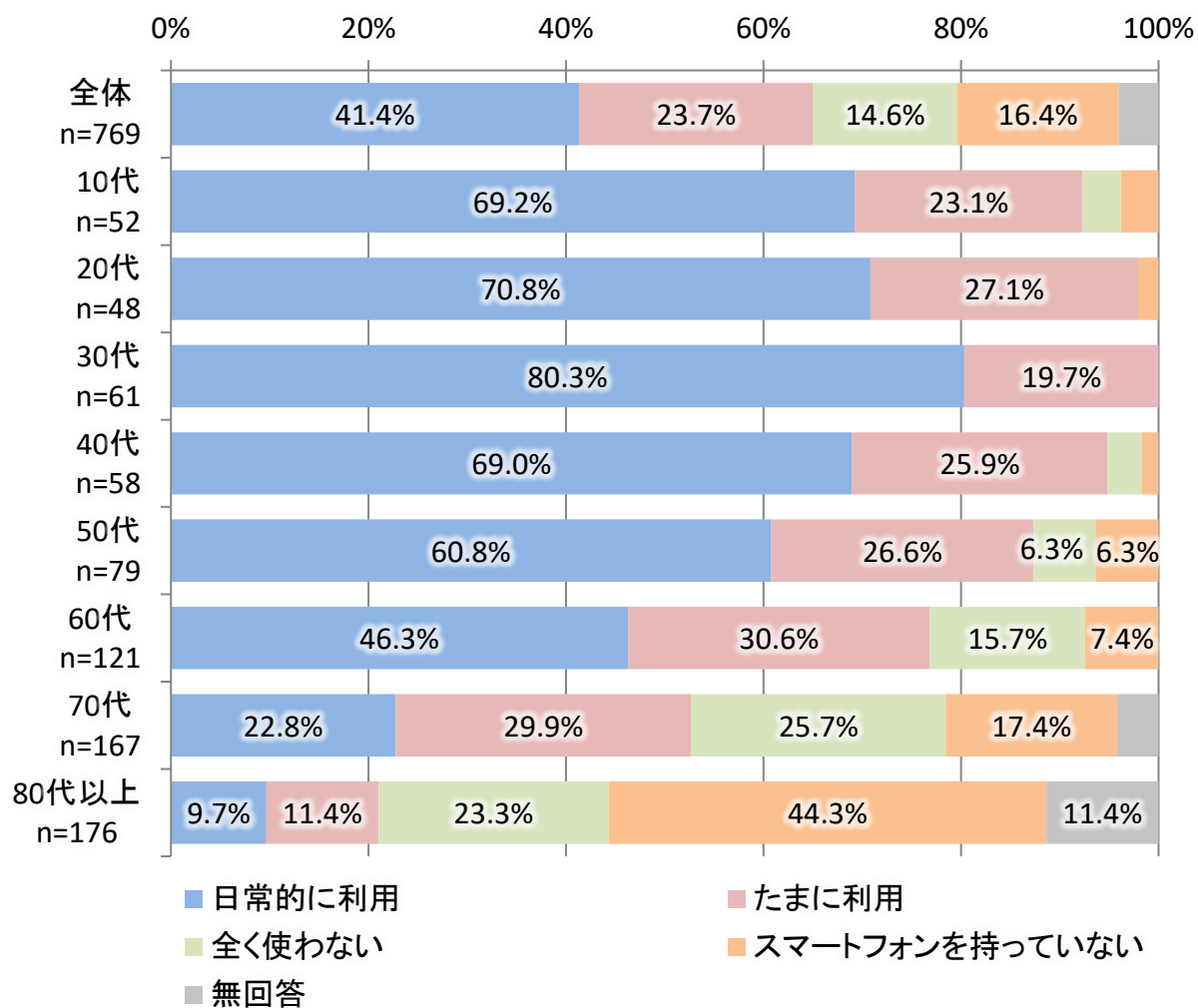
八菜まわ～る号を利用しない理由では、「町外への移動時に利用できないから」が34.8%(40人)と最も高く、次いで「自家用車や家族・知人の送迎で移動に困っていないから」が33.0%(38人)と続いています。



○スマートフォンやタブレット端末を使用した調べものや乗換検索の利用状況

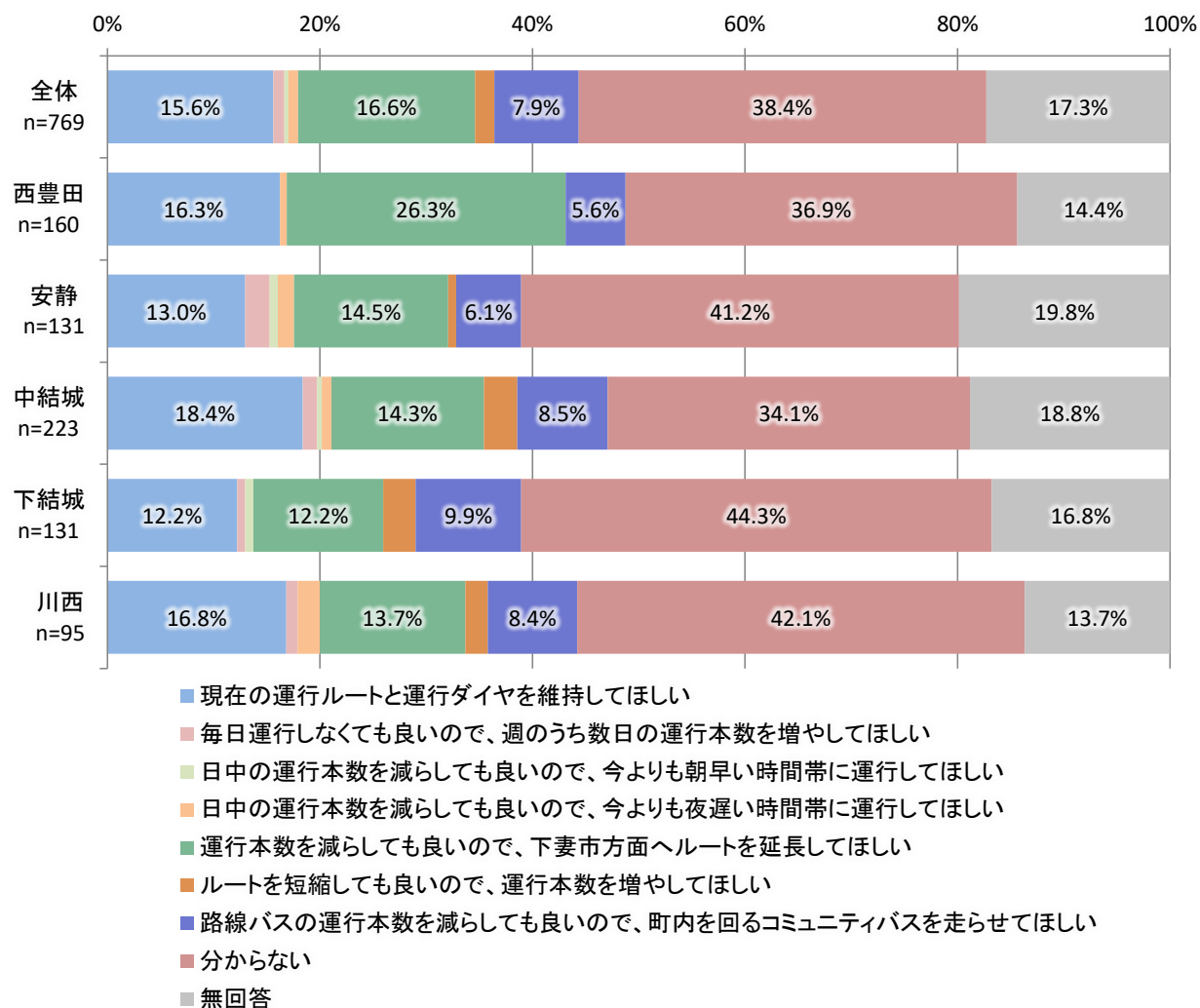
スマートフォンやタブレット端末を使用した調べものや乗換検索の利用状況では、「日常的に利用」が41.4%(318人)と最も高く、次いで「たまに利用」が23.7%(182人)と続いています。

年代別に見ると、10～50代は、「日常的に利用」が60%以上と高くなっているが、60代以上は、「日常的に利用」の回答割合が低くなり、「全く使わない」の回答割合が高くなっています。



○路線バスの今後のあり方

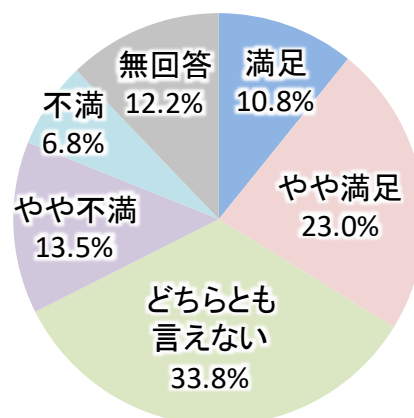
路線バスの今後の在り方についての考えでは、「運行本数を減らしても良いので、下妻市方面へルートを延長してほしい」が16.6%(128人)と最も高く、次いで「現在の運行ルートと運行ダイヤを維持してほしい」が15.6%(120人)と続いています。



○公共交通への満足度【公共交通の利用者のみ】

公共交通（八菜まわ～る号・路線バス・タクシー）への満足度では、「満足」と「やや満足」を合わせた肯定的な回答は 33.8%(25 人)となっています。

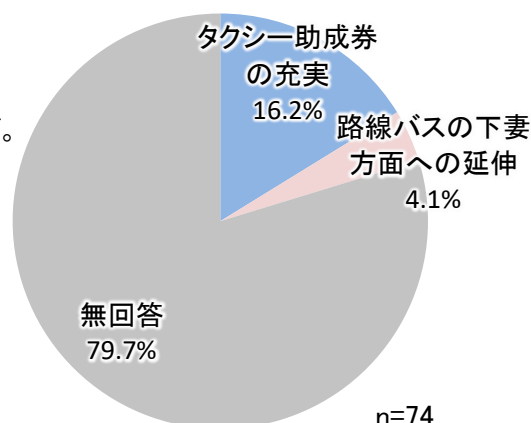
「やや不満」と「不満」を合わせた否定的な回答は 20.3%(15 人)となっています。



n=74

○便利だと思う公共交通の取組【公共交通の利用者のみ】

便利だと思う公共交通の取組では、「タクシー助成券の充実」が 16.2%(12 人)と最も高く、次いで「路線バスの下妻方面への延伸」が 4.1%(3 人)と続いています。

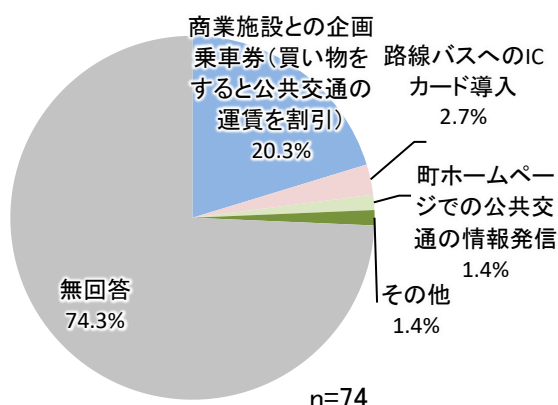


n=74

○公共交通を利用しやすくするための取組

【公共交通の利用者のみ】

公共交通を利用しやすくするために”最も”優先してほしい取組では、「商業施設との企画乗車券（買い物をする」と公共交通の運賃を割引）」が 20.3%(15 人)と最も高く、次いで「路線バスへの IC カード導入」が 2.7%(2 人)と続いています。



n=74

2.4.2 民生委員アンケート

(1) 調査目的

地域の生の声を把握している民生委員を通じて、町民の日常生活における移動実態（属性別、地域別、目的別にどこに移動しているのか）や公共交通の利用状況、公共交通に対するニーズ（どのような公共交通を求めているのか）などを調査し、地域公共交通計画の策定に向けた検討材料とするため。

(2) 調査対象及び調査方法

町内の民生委員・児童委員・主任児童委員 50 人を対象に、アンケート用紙の配布及び郵送回収の方法により、令和 5（2023）年 8 月に実施しました。

(3) 調査回収結果

配布枚数	50 枚
回収数	23 票
無効票	0 票
有効回収数	23 票
有効回収率	46.0%

(4) 主な調査結果

＜担当区域の実態について＞

- ・担当区域の買い物や通院等の移動で利用する公共交通は、「タクシー」が約 3 割、「デマンド交通（八菜まわ～る号）」が約 2 割、「路線バス（古河駅～八千代町役場）」が約 1 割
- ・担当区域の買い物や通院等の移動で利用する公共交通の利便性では、「不便」が約 3 割、「やや不便」が約 3 割
- ・担当区域の交通弱者の有無では、「いる」が約 7 割、「今はいない」が約 1 割
- ・担当区域の交通弱者の具体的な状況では、「運転免許証を取得していない方」が約 5 割、「高齢のため運転を控えている、または運転免許証を返納した方」が約 3 割

＜担当区域の高齢者の移動実態について＞

- ・担当区域の高齢者が買い物をする際の移動手段では、「車（家族や知人の送迎）」と「車（自分で運転）」がそれぞれ約 3 割
- ・担当区域の高齢者が買い物をする際に利用している店舗では、「カスミ八千代店」が約 5 割、「ドラッグストアクラモチ八千代南店」が約 3 割
- ・担当区域の高齢者が通院をする際の移動手段では、「車（家族や知人の送迎）」が約 3 割、「車（自分で運転）」が約 2 割
- ・担当区域の高齢者が通院をする際に利用している病院では、「八千代診療所」が約 4 割、「八千代病院」が約 3 割
- ・担当区域の高齢者の買い物・通院などの移動に関する悩みでは、「近くで食料や日用品を買えない」が約 4 割、「行きたい移動先が八菜まわ～る号の利用エリア外（町外）」が約 3 割

＜担当区域の交通弱者の移動実態について＞

- ・担当区域の交通弱者による移動における交通手段では、「車（家族や知人の送迎）」が約 9 割、「自転車」が約 4 割
- ・担当区域の交通弱者が利用している移動を支援するサービスでは、「病院の送迎サービス」と「介護施設の送迎サービス」を約 2 割が使用している
- ・担当区域の交通弱者が利用している移動を必要としない訪問形式サービスでは、「ヘルパー」と「移動スーパー」を約 3 割が使用している

＜担当区域の子育て世帯の移動実態について＞

- ・担当区域の子育て世帯が買い物をする際の移動手段では、「車（自分で運転）」が約 7 割、「車（家族や知人の送迎）」が約 2 割
- ・担当区域の子育て世帯が買い物をする際に利用している店舗では、「カスミ八千代店」が約 4 割、「ドラッグストアクラモチ八千代南店」が約 3 割

2.4.3 事業者ヒアリング結果の整理

(1) 調査目的

各公共交通の現在の運行状況、運行における課題、行政に求める要望等を把握し、地域公共交通計画の策定に向けた検討材料とするために実施しました。

(2) 調査対象及び調査方法

町内の公共交通を運行する交通事業者に対してヒアリングを実施しました。

(3) 調査結果

<路線バスについて>

◆利用・運行状況

(1) 古河駅東口～八千代町役場の利用状況

- ・主に学生向け通学フリーパス（年間6万円）を利用した通学利用者の利用が多くなっています。
- ・学生の主な利用区間は、町内～旭町（古河第一高校）、古河駅東口（古河第二高校、古河第三高校）となっています。
- ・町内から古河駅方面への通勤利用も見られます。
- ・長期休暇時等には、町内で就労する外国人実習生の利用も見られます。

(2) 古河駅東口～八千代町役場の運行状況

- ・主な運行経由は牛ヶ谷（古河市内）・菅谷（町内）経由となっていますが、一部時間帯に限り丘里工業団地（古河市内）経由、八千代高校・八千代工業団地（町内）経由の便を運行しています。
- ・牛ヶ谷・菅谷経由を1日24便（上下計）、丘里工業団地経由を1日3便（下りのみ）、八千代高校・八千代工業団地経由を1日3便（上下計）運行しています。
- ・茨城県地域公共交通確保維持改善計画による「地域間幹線系統」に指定されており、沿線自治体の補助を受けて運行しています。

(3) 今後の方針

- ・令和6（2024）年4月に予定される「バス運転者の改善基準告示」の改正により、運転士の休息時間が見直されることから、休息時間を考慮したダイヤに変更する必要があります。
- ・八千代町役場への運行本数はダイヤ変更後も維持する予定です。

◆事業としての課題

(1) 利用者からの声

- ・八千代町役場から下妻市方面への路線延伸要望を受けることがあります。

(2) 運行上の課題

- ・路線バス事業全体に関して、運転士の確保は喫緊の課題となっています。採用活動を進めていますが、先の見えない状況です。
- ・下妻市方面への延伸は、運転士の確保・車両の確保・運行経費負担は事業者だけでは限界があります。車両や運行経費は自治体で負担し、運転士だけを派遣する形式であれば可能性があります。
- ・自家用車を運転する高齢者が増加したことで、無保険車との衝突事故が相次いで発生し、車両修繕費が大きな負担となっています。
- ・ICカード未導入となっていますが、ランニングコストとシステム更新に多額の費用が見込まれるため現在のところ導入予定はありません。

◆交通事業者として八千代町に求めること

- ・特に日中は路線バスの運行本数が少なく、使える公共交通としてお客様に認識してもらうのは難しい状況です。三和庁舎（古河市）からは多くの路線が古河駅方面へ運行しているため、八菜まわ～る号車両を活用し、町内から三和庁舎へ定時定路線型で運行することも考えられます。

<八菜まわ～る号について>

◆利用・運行状況

- ・買物（カスミ八千代店）、通院（佐々木整形外科、八千代病院）の利用が中心ですが、美容室、あじさいホーム、町役場、銀行への利用も見られます。
- ・利用者は主に高齢者となっています。免許返納者や足腰の弱い方が中心となっています。
- ・通学塾の停留所登録が追加されて以降、片道のみ（行き）小学生や中学生の通塾利用が見られます。
- ・朝に憩遊館へ向かい、最終便で帰るという利用者も見られます。

◆事業としての課題

（1）利用者からの声について

- ・茨城西南医療センター病院や友愛記念病院、下妻市内の病院へ行けるようにしてほしいという声があります。
- ・町内に眼科、耳鼻科がないため、古河市方面や下妻市方面の眼科・耳鼻科に乗り入れてもらえないかという要望を聞きます。
- ・予約を30分単位にできないかという声を聞きます。
- ・土日の運行について要望を聞きます。
- ・料金は安くありがたいという声を聞きます。
- ・運行時間を17時台までにできないかという声を聞きます。

（2）運行上の課題

- ・同一施設からの利用予約の重複時、配車車両が同時に施設に到着し、利用者が混乱する状況が見られます。
- ・狭小な道路が多く、雑草が伸びており通行の妨げになっています。回り道などをして対応することがあります。
- ・乗務員の拘束時間について、特に午後は利用予約が入らず待機している時間が長くなっています。
- ・乗合運行について理解していない利用者がいます。
- ・予約時間に指定場所へ迎えに行っても、予約を忘れてしまった、時間を勘違いしていた等により利用者がおらず、無駄に往復していることがあります。

◆交通事業者として八千代町に求めること

- 利用登録の方法、予約の方法は毎月広報紙にて周知すべきと考えます。
- 八菜まわ～る号の PR の為、紹介者への利用券配布、出張イベント等を実施することを提案します。
- シートベルトの着用を呼び掛けても応じてくれない利用者があり、安全上の問題があるので、町でステッカーにより周知してほしいと考えます。
- 誤乗を防止するため、八菜まわ～る号の車体に車両番号の明記が必要と考えます。
- 八千代町役場以外の路線バスの停留所も八菜まわ～る号の停留所登録をしてはどうかと考えます。
- 病院に限って町外への乗り入れは必要ではないかと考えます。
- 利用促進策として、例えば、憩遊館と八菜まわ～る号のセット料金の導入が考えられます。
- システム的なハードルはありますが、30 分単位の予約ができれば利用者にとっては便利で使いやすくなると思います。

2.5 公共交通を取り巻く課題の整理

本町の地域特性、公共交通の運行状況、各種調査による町民意向やニーズ、交通事業者の現況等を踏まえて、公共交通に係る本町の課題を以下のように整理しました。

地域及び地域公共交通の現状
＜人口動態＞ 令和 5 年 1 月の人口は約 21,200 人で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 15,200 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町民は増加していくことが推測されます。
＜人の動き＞ - 通勤目的と通学目的は、町内の移動が多いものの、古河市、下妻市、常総市などの町外への移動も見られます。 - 買物目的は、町内の商業施設が多く見られ、一部地区では下妻市の商業施設への移動が見られます。 - 通院目的は、全体的に町外の医療機関が多く見られます。 - 町内だけでなく、町外に移動しやすい交通を検討していくことが求められます。
＜人口と主要施設の分布＞ - 人口は、八千代町役場周辺の中結城地区に多く居住しているものの、町全体に居住しています。 - 商業施設、医療施設、公共施設、教育施設は、市街化区域に多く立地しており、商業や医療は地区内に施設が立地していない状況も見られ、各地区から市街化区域へのアクセス確保が求められます。
＜まちづくり＞ - 総合計画や総合戦略では、暮らしやすい住環境に向けて、デマンド交通の利便性向上、福祉タクシー助成の充実、近隣市町村との広域的な交通網の形成などを取組内容として位置づけています。 - 都市計画マスタープランでは、交通体系の方針として、4 つの方針を示しており、生活利便を高める公共交通サービスの充実として、デマンド交通の運行エリアの拡大などの運行方法等の検討を取組に位置づけています。 - 地域福祉計画では、行政が取り組むこととして、交通環境の充実と移動支援を掲げており、デマンド交通や福祉タクシー利用料金助成事業、運転免許返納自主返納支援事業などを位置づけています。
＜自動車保有状況、高齢者の自動車運転＞ - 自家用車の保有台数は若干減少傾向にあり、令和 5 年 3 月末現在で約 14,500 台となっています。1 世帯当たりの自動車保有台数は、約 2 台となっている状況です。 - 高齢者の免許保有は約 4,900 人で、免許保有率が 73.5%と高い水準にあります。
＜観光来訪者＞ 観光入込客数は、令和元年度から令和 2 年度にかけて新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に減少しているものの、令和 3 年時点で年間 3 万人が訪れており、鉄道駅から町内への二次交通の確保が求められます。
＜地域公共交通と利用状況＞ - 路線バスが八千代町役場から町外の古河駅まで東西に広域的に運行しており、町内から町外への移動を支えています。利用者状況は、新型コロナウイルス感染症の影響により減少しましたが、令和 4 年度は回復傾向にあります。 - 町内の移動については、町内全域でデマンド交通「八菜まわ～る号」が運行しており、公共交通のサービスが行き届かない交通空白地域は基本的には存在していない状況です。利用状況は、ほぼ横ばいで推移しており、令和 4 年度は 1 日あたり約 12.9 人の利用となっています。 - その他、高齢者や障がい者に対して、通院や通所のためのタクシー料金の一部を助成する福祉タクシー利用券を発行しています。
＜公共交通に関する町民ニーズ＞ - デマンド交通「八菜まわ～る号」の利用者は、導入前と比較して、外出頻度が増えたとの回答が 6 割となっており、外出機会の増加につながっています。利用者や非利用者の改善ニーズとしては、土日の運行、町外の一部指定施設まで移動できるようにすることなどのニーズが見られます。 - 路線バスの今後のあり方については、ルート短縮による運行本数の増加、運行本数の削減による下妻市への延伸などのニーズが見られます。 - 公共交通利用者は、路線バス、八菜まわ～る号、タクシーに対して、比較的満足している状況が見られます。便利だと思う公共交通の取組として、福祉タクシー利用券の充実などを求めています。

課題 1：新たな公共交通の構築に向けた検討

- 八千代町役場周辺を起点として、町内の各地域や町外（古河市）への地域公共交通が形成できているものの、町外（下妻市など）への移動ニーズに対応しきれていない部分があるなどの課題があります。
- また、公共交通のサービス水準（運行本数、運行日時）に対するニーズも見られます。
- 公共交通の利便性向上に向けて、路線バス、八菜まわ～る号、タクシー利用券の現在の運行内容の変更や町外の公共交通との連携など、移動手段の充実に向けた検討が必要となります。

課題 2：まちづくりと連携した地域公共交通の再編検討

- 八千代町役場周辺を中心とした拠点に対して、公共交通による町内及び周辺市とのネットワークを図るなど、まちづくりと連携した地域公共交通の形成が必要となります。
- 観光来訪者などの交流人口の増加に向けて、二次交通の確保が必要となります。
- 子どもから大人までの定住及び市外からの移住の促進に向けて、公共交通の利便性向上による暮らしやすいまちづくりの実現が必要となります。

課題 3：利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進

- 八千代町役場を軸にした町内及び周辺市との地域公共交通の形成に伴い、拠点における待合環境の整備及び改善が必要となります。
- 公共交通利用者に対する情報提供などの利用促進活動について、今後も継続して実施していくことが必要となります。公共交通に関する情報の提供を行うとともに、特に、八菜まわ～る号については、利用方法がわからないなどの回答が見られることから使い方教室の開催による利用促進や運転免許証自主返納の促進につながる施策の展開などにより、町民にとってわかりやすく、使いやすい公共交通となるような施策を検討していくことが必要となります。

課題 4：社会情勢や町及び公共交通を取り巻く環境の変化への対応

- 日常生活圏が町内の各地域及び町外にまで及んでおり、町外からの流入も多い状況です。こうした人の流れに対応して、路線バス、八菜まわ～る号、タクシーなどの各公共交通の特性に応じて、役割分担及び交通結節点の整備を行い、町内全域を通じた最適な地域公共交通網を形成していく必要があります。また、周辺自治体と連携し町内だけでなく、町外との連携も含めた総合的な地域公共交通のネットワークの形成を目指すことも必要となります。

課題 5：財政負担の抑制に向けた対応

- コロナ禍により、新たな生活様式が増えてきている中、公共交通の利用者が減少し、町の財政負担が厳しい状況となっています。
- 今後も人口が減少していくと見込まれている中で、地域の実情に応じて運行形態や運行方法を検討して、効率化を図ることが必要となります。

課題 6：新技術の活用

- 新技術開発に伴い、AI デマンドや小型モビリティなどの新技術を活用した地域公共交通の検討も必要となります。

第3章 計画の基本方針と目標

3.1 計画の基本方針及び計画目標

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、八千代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。

基本理念：目指すべき公共交通の将来像

誰もが便利・安心に利用できる公共交通

～地域内外の交流を通じて、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通～

まちづくりを進めるうえでの最上位指標である「八千代町第6次総合計画」では、将来像である「ともにつむぎ ひびきあう 協奏のまち 八千代 ～小さくてもキラリと輝く、みんなのまちづくり～」として、全ての町民が暮らしやすく、住み続けたいと思える、コンパクトで便利なまちづくりを目指しています。

また、「都市計画マスタープラン」においては、生活都市基盤が整った市街地の形成、豊かな自然・田園空間とコンパクトにまとまりのある市街地とが調和したまちづくりのほか、拠点間の道路・交通ネットワークの充実、情報通信技術の活用などにより、利便性の高い都市の構造へと転換することで、安心して住み続けることができるまち、働くことのできるまちを推進していくこととしています。

八千代町の地域特性として、居住地は町内全域に広がっていますが、八千代町役場周辺では多くの町民が定住しています。その地域の中心に位置する八千代町役場は、路線バスや八菜まわ～る号の交通結節点として機能し、八千代町役場周辺には行政、医療・福祉などの多様な機能が集積しており、都市拠点として町民生活を支えています。八千代町役場周辺地域以外の地域においても地域拠点が位置付けられており、都市拠点と地域拠点との拠点間におけるネットワーク強化が求められています。また、八千代町役場周辺では、町外への交通結節点としての役割も求められており、都市拠点としての機能性の向上、町内外におけるネットワーク構築の重要性が高まっています。

このような状況を踏まえ、総合計画や都市計画マスタープランで掲げている、全ての町民が暮らしやすく、安心して住み続けることができるまちづくりを推進していくため、公共交通分野における取組としては、路線バス、八菜まわ～る号、タクシー等が連携し、町内の各地域から市街地などの都市拠点や地域拠点に移動しやすくすることが必要となります。また、町内だけでなく、町外の拠点にも移動しやすくすることが必要となります。これらの移動環境を整備することで、通勤、通学、通院、買物等の日常生活に必要な移動を支えることができ、町民に住みたい・住み続けたいまちと思ってもらうことで、暮らしやすいまちづくりに寄与することができます。

そのため、「誰もが便利・安心に利用できる公共交通」を基本理念として位置づけました。

基本方針１：町内移動の利便性向上によるまちづくりの推進

全域に集落が広く分散している本町の地域特性に対応し、集落から市街地となる八千代町役場周辺や主要施設が立地している地域までの地域間移動に対応する公共交通ネットワークの維持確保・充実を図るため、八菜まわ～る号を基軸として、八菜まわ～る号の運行内容の一部拡大、タクシー助成の一部変更、新たな公共交通の導入に向けた取組を進めるなど、地域の実情に応じた効率的な運行方法等の検討及び見直し、各公共交通の連携により、本町にとって持続可能かつ有効な地域公共交通網の構築を図ります。

有効な地域公共交通網の構築を図りながら、公共交通を利用しやすい環境を整えます。近年、高齢ドライバーの交通事故が高水準にあることから、高齢者の公共交通の利用促進を図り、マイカー移動を抑制することは、交通事故防止の観点からも重要となります。また、高齢者以外にも、子育て世代や学生、観光来訪者などが利用しやすい公共交通サービスを提供することで、移住・定住の促進及び交流人口の拡大につなげていきます。



【ゴール】

あらゆる年代の人々が移動しやすい環境を整備し、健康的な生活を確保し、福祉を促進します。

■計画目標①：町内公共交通の利用者数の拡大

各公共交通の運行内容や運行形態の検討により、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者数の拡大を目指します。

⇒評価指標：八菜まわ～る号の登録者数及び利用者数

■計画目標②：町内公共交通の利便性及び満足度の向上

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、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の運転免許証の返納促進を目指します。

⇒評価指標：運転免許証の返納者数

基本方針２：町外移動の公共交通網の構築による生活利便性の向上

日常生活圏が、町内だけでなく、周辺市などの町外に広がっている町民の移動特性に対応し、市街地となる八千代町役場周辺から周辺市までの広域移動に対応する公共交通ネットワークの維持確保・充実を図るため、路線バスの維持確保、路線バスと八菜まわ～る号との接続強化などの取組を進めるなど、各公共交通の連携により、日常生活圏に対して効果的な公共交通網の構築を図ります。

効果的な地域公共交通網の形成に向けては、連携できる輸送資源を有効的に活用するなどの施策検討を行うことと、デジタル技術などを活用して利便性向上と効率化を図るなど、最適な地域公共交通網につなげていきます。また、各公共交通の連携に向けた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。



【ゴール】

町外にも移動しやすい環境を整備し、交流人口の拡大及び持続可能な地域社会を構築します。

■計画目標③：地域公共交通の利用圏域及び利用者数の拡大

各公共交通の運行内容の検討及び周辺市との連携、交通手段同士の接続により、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及び公共交通利用者数の拡大を目指します。

⇒評価指標：公共交通利用者数（路線バスと八菜まわ～る号）

■計画目標④：地域公共交通の利便性及び満足度の向上

地域公共交通の利用圏域の拡大など、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、地域公共交通の利便性及び満足度の向上を目指します。

⇒評価指標：地域公共交通に対する満足度

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、地域に住む一人ひとり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。

また、地域公共交通は、脱炭素化社会の実現に向けて欠かせない手段の一つであることから、クルマ社会からの脱却、クルマ社会からクルマときどき公共交通への移行を目指していくことが必要となります。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。

そのため、各種体験イベント等で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、運賃等の収入増による財政負担の軽減につなげていきます。

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。



【ゴール】

過度なマイカー移動社会から脱却し、環境負荷の軽減及び持続可能な地域社会を構築します。

■計画目標⑤：クルマ社会からクルマときどき公共交通への転換

町民一人ひとりが、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：公共交通に興味を持ってもらい、利用しようと思ってもらえる取組の実施回数

3.2 公共交通ネットワークの基本的な考え方

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通り整理し、持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。

■現状

類型	主な公共交通	基本的な機能と求められる役割
幹線ネットワーク	〈路線バス〉	・ 町内と町外を結ぶ広域的なネットワーク ・ 周辺市町村の拠点（古河駅）まで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
地域間ネットワーク	〈デマンド交通〉 〈タクシー〉	・ 地域（地域拠点）と中心部（中心拠点）を結ぶネットワーク ・ 幹線ネットワークに接続する支線軸として、地域間や拠点間を繋ぎ、都市機能連携の軸となる地域の主要ネットワーク
地域内ネットワーク	〈デマンド交通〉 〈タクシー〉	・ 地域内の移動を担うネットワーク ・ 居住地が点在し、人口密度が低い地域を最寄りの地域の拠点へと繋げる、地域の生活を支えるネットワーク
中心部内ネットワーク	〈デマンド交通〉 〈タクシー〉	・ 中心部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中心部内において、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

■再編後

類型	主な公共交通	基本的な機能と求められる役割
幹線ネットワーク	〈路線バス〉 〈デマンド交通〉	・ 町内と町外を結ぶ広域的なネットワーク ・ 周辺市町村の拠点まで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 ・ 周辺市町村の拠点までの移動手段を確保し、幹線ネットワーク同士を接続する役割も担う

地域間 ネット ワーク	<デマンド交通> <タクシー>	・地域（地域拠点）と中心部（中心拠点）を結ぶネットワーク ・幹線ネットワークに接続する支線軸として、地域間や拠点間を繋ぎ、都市機能連携の軸となる地域の主要ネットワーク
地域内 ネット ワーク	<デマンド交通> <タクシー>	・地域内の移動を担うネットワーク ・居住地が点在し、人口密度が低い地域を最寄りの地域の拠点へと繋げる、地域の生活を支えるネットワーク
中心部内 ネット ワーク	<デマンド交通> <タクシー> <新たな公共交通>	・中心部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中心部内において、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

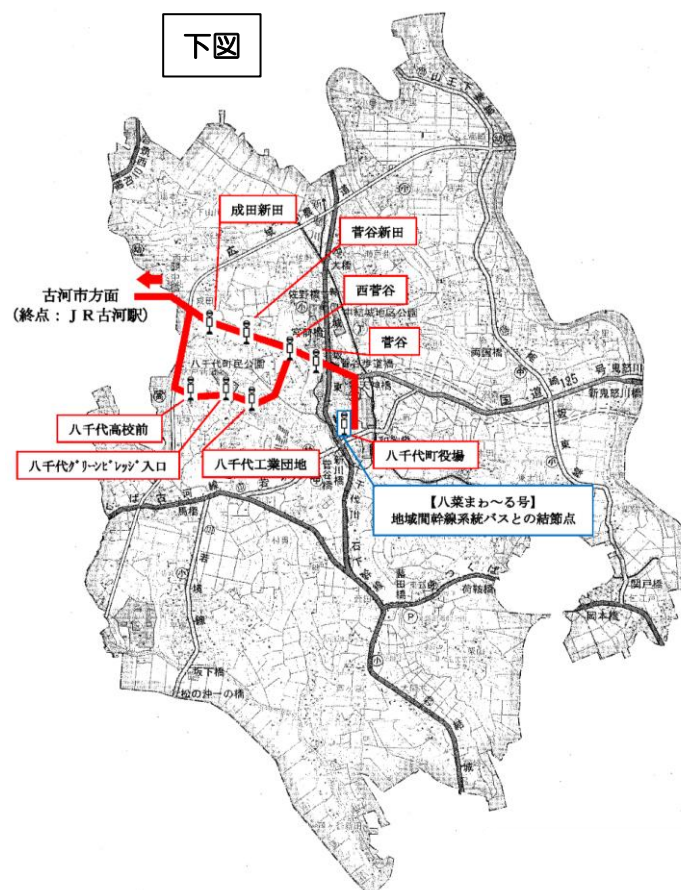
3.3 現状の公共交通等の必要性・有効性

地域公共交通について、国の補助制度を活用し、地域間幹線系統や地域内フィーダー系統の運行を維持していきます。

路線名	必要性・有効性	事業概要	補助
路線バス 古河駅～ 八千代町役場	- 本町と古河市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。 - 一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	<運行区域> - 八千代町役場～古河駅 <事業許可区分> - 一般乗合（4条乗合） <実施主体> - 茨城急行自動車（株）が運行	※1 下図 赤字
デマンド交通 八菜まわ～る 号	- 町内での生活（買物、通院、八千代町役場周辺への移動）の際の交通手段になっている。 - 一方、交通事業者や自治体の運営努力だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある。	<運行区域> - 八千代町全域 <事業許可区分> - 一般乗合（4条乗合） <実施主体> - 八千代町（運行は（有）沢木交通、サワキ観光（株）、（株）青木観光が実施）	※2 下図 青字

※1 国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用

※2 国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用



3.4 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ひとりが地域公共交通の必要性などを認識し、積極的な利用を心がけるとともに、利用促進に向けた各種取組に主体的に関わるなど、地域公共交通を支える役割を担う。

(2) 交通事業者の役割

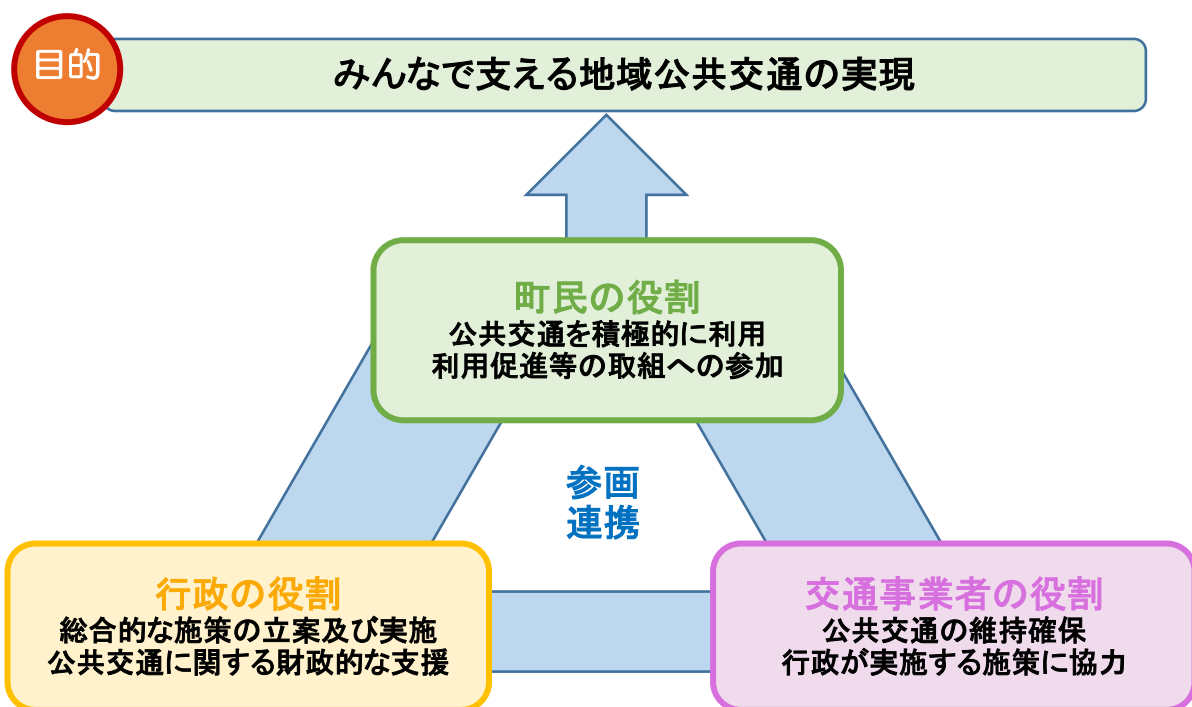
交通事業者は、安全かつ安定した運行の実現、現在の運行体制を維持確保し、公共交通の利便性の向上に取り組むほか、利用者へのきめ細やかな情報発信、公共交通関連施策に対する専門的な知見を提供する役割を担う。

(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。

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



第4章 目標達成に向けた施策

4.1 施策体系図



4.2 目標達成に向けた施策

町内移動の利便性向上に向けた地域公共交通網の構築

施策1 ハ菜まわ～る号の見直し及び高度化（AI化）

- ・運行サービスの向上（運行時間や運行日の拡大など）
- ・AI化（予約時間の改善など）
- ・車両体制の見直し（3台体制からの変更など）

施策2 中心部等の周遊性向上に向けた新たな公共交通の導入検討

- ・若年層向けとしてシェアサイクル（レンタサイクル）、高齢者向けとしてグリーンスローモビリティ、地域主体の自家用有償旅客運送といった小型モビリティなどの新たな公共交通の検討

施策3 路線バスやハ菜まわ～る号の乗降場周辺の環境整備

- ・路線バスやハ菜まわ～る号の利用が多い箇所において、簡易的な駐輪場の整備
- ・待合環境の整備

施策4 公共交通情報の一元化

- ・ハ菜まわ～る号と路線バスの情報一元化（ハ菜まわ～る号の予約時に路線バスの情報も確認できる仕組みを構築するなど）

町外移動の維持・拡充に向けた地域公共交通網の構築

施策5 路線バスの維持・確保

- ・現在の古河駅～八千代町役場の運行の維持・確保

施策6 町外移動への支援

- ・運行エリアの拡大（周辺市の一部施設への乗り入れなど）
- ・周辺市コミュニティバスとの連携

施策7 福祉タクシー利用料金助成事業の見直し

- ・対象者の要件緩和及び利用目的の拡大
- ・利用枚数の条件緩和

施策8 交通結節点における環境整備

- ・公共交通同士を接続する拠点において、待合環境の整備、接続強化に関する施策（待ち時間、移動距離、情報提供、施設と連携した待合スペースなど）

施策9 利用しやすく、乗りやすいバリアフリーに配慮した環境づくり

- ・キャッシュレス決済の導入
- ・八千代町役場などで公共交通案内を行うデジタルサイネージ等の設置
- ・バリアフリーに配慮した施設や車両などの利用環境の改善

地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

施策10 地域公共交通利用に向けた意識啓発の実施

- ・ハ菜まわ～る号の使い方教室
- ・ハ菜まわ～る号の企画乗車券（デマンドの料金と施設利用料などをセットで販売など）
- ・意識啓発（公共交通は、みんなで創り、守り、育てるもの）

施策11 公共交通の運行情報の発信

- ・ハ菜まわ～る号、路線バス、タクシー助成などを一体化した公共交通ガイドブックの作成

町内移動の利便性向上に向けた地域公共交通網の構築

施策1 八菜まわ〜る号の見直し及び高度化（AI化）

施策概要	本町の全域を網羅的にカバーしている八菜まわ〜る号について、利用者のニーズに対応し、運行サービスの拡大などの見直しを図ります。
実施主体	八千代町、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

【取組の背景】

- 本町の全域を網羅的にカバーしている八菜まわ〜る号は、町内人口に対する登録率が低い状況であり、更に利用促進を図っていくことが必要となっています。
- 利用者や非利用者（未登録者含む）から、土日の運行、予約締切時間の短縮、運行終了時間の延長などのニーズがあります。

【取組内容①：運行体制の見直し】

- 現在の運行は、平日のみの運行で、運行時間は8時～16時、車両3台体制による運行となっています。
- 現在の運行体制の中で運行サービスを拡大していく方策として、車両によって運行時間をシフトすることで、利用者にとっては利用できる時間が拡大することにつながります。
- 現在の1時間間隔の運行から30分間隔の運行への移行を行います。

【取組内容②：デマンドの高度化（AI化）】

- 現在の運行は、1時間前までの予約となっています。
AI機能などを導入して、予約締切時間の短縮に対応して、利用したい時に利用できる運行方法にするなどの高度化に向けた検討を行います。

【AI オンデマンド型乗合交通の概要】 （政府広報オンライン）



※AI デマンドシステムとは、

AI（人工知能）を活用することで予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うサービス。配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決めるため、乗合をしつつ、概ね希望時間通りの移動が可能となる。

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
運行体制の見直し 高度化の検討及び準備			本格運行に 向けた検討	
実証実験				本格運行
評価・検証 ※毎年実施				

町内移動の利便性向上に向けた地域公共交通網の構築

施策2 中心部等の周遊性向上に向けた新たな交通の導入検討

施策概要	シェアサイクル、グリーンスローモビリティ、地域主体の自家用有償旅客運送といった小型モビリティなどの新たな公共交通の導入を検討します。
実施主体	八千代町、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

【取組の背景】

- 八千代町役場周辺の中心部において、主要施設間を周遊するなどの近距離移動に対応した公共交通が運行していない状況となっています。暮らしやすく、住み続けたいと思えるまちづくりの実現のために、新たな公共交通の導入を検討します。

【取組内容：小型モビリティの検討】

- 路線バスで八千代町役場まで移動してきた利用者のラストワンマイルの公共交通としても機能するように、八千代町役場周辺の主要拠点にポートや乗降場を設置するなど、中心部周辺を自由に移動できるような交通の導入を検討します。
- 若年層向けとしてシェアサイクル、高齢者向けとしてグリーンスローモビリティなどの小型モビリティの導入を検討します。モビリティの技術開発の状況に応じて電動キックボードも検討します。
- また、交通事業者などの関係者と協議した上で、地域主体による自家用有償旅客運送などの交通手段も含めて検討します。



【グリーンスローモビリティ】
(福島県埴町)



地域主体による運行
【自家用有償旅客運送】
(千葉県木更津市)



【電動キックボード】
(常陸太田市)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
他地域の事例も踏まえて新たな交通の導入検討				
評価・検証 ※毎年実施				

町内移動の利便性向上に向けた地域公共交通網の構築

施策3 路線バスや八菜まわ〜る号の乗降場周辺の環境整備

施策概要	主要な交通結節点のアクセスのしやすさ及びラストワンマイルの公共交通を検討します。
実施主体	八千代町、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

【取組の背景】

- ・自宅や目的地から路線バスの停留所が離れているケースがあります。停留所へのアクセス向上に向けて、以下の取組内容を実施します。

【取組内容：駐輪場の整備やシェアサイクル等のポート設置の検討】

- ・自宅から路線バスのバス停までの移動手段、バス停から自宅までの移動手段として自転車を利用する方のために、バス停周辺のスペースに駐輪場の整備を検討します。
- ・施策2の新たな公共交通の導入検討と合わせて、主要な交通結節点にシェアサイクル等のポートの設置を検討します。
- ・自転車がラストワンマイルの公共交通として機能するようなシステムを検討します。



【シェアサイクルイメージ】
(HELLO CYCLING)



【サイクルアンドバスライド】
(埼玉県蓮田市)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
実施箇所や実施内容の検討			実施できる取組を順次展開	
評価・検証 ※毎年実施				

町内移動の利便性向上に向けた地域公共交通網の構築

施策4 公共交通情報の一元化

施策概要 八菜まわ～る号と路線バスの情報一元化を検討します。

実施主体 八千代町、交通事業者、その他関係者

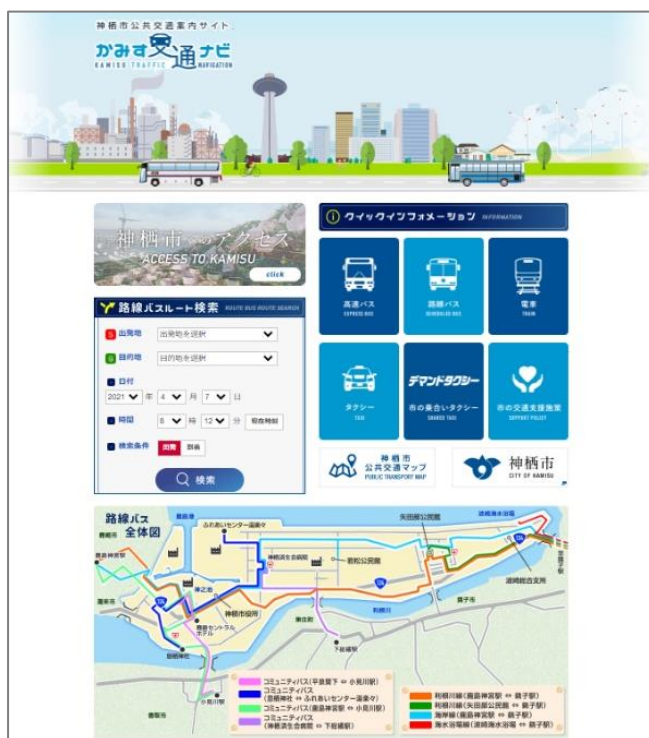
【取組内容】

【取組の背景】

- 町内において、八菜まわ～る号、路線バス、タクシーなど、各交通手段の運行情報が各自で発信されており、情報の一元化が必要となっています。

【取組内容：公共交通情報の一元化の検討】

- 八菜まわ～る号、路線バスなどの運行情報を一元化し、八菜まわ～る号の運行情報、路線バスの最寄りのバス停案内や目的地までの経路検索、予約時に路線バスの情報も確認できる仕組みを構築するなど、スマートフォンやタブレット等を通じた運行情報サービスの提供を受けることができるように、公共交通の情報を一元化する取組について、導入を検討します。



【かみす交通ナビ】
(神栖市)



【やまなしバスコンシェルジュ】
(一般社団法人山梨県バス協会)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
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				

町外移動の維持・拡充に向けた地域公共交通網の構築

施策5 路線バスの維持・確保

施策概要

路線バスについて、現在の路線を維持しつつ、利用者のニーズ、交通事業者を取り巻く課題、他の交通モードとの連携を踏まえて、見直しを検討します。

実施主体

八千代町、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

【取組の背景】

- ・本町と周辺市をつなぐ路線バスは、町外に移動する重要な交通手段となっており、今後も維持していくことが必要となります。
- ・しかしながら、接続できていない隣接市が存在し、町外への移動ニーズに対応しきれていない状況となっています。
- ・また、運転士不足などの交通事業者を取り巻く課題を踏まえて、路線バスの見直しに向けた検討が必要となっており、以下の取組内容を実施します。

【取組内容①：古河駅～八千代町役場間の路線バスの維持・確保】

- ・運転士不足などの交通事業者が抱える問題点が顕在化している状況に対して、現在のサービス水準を維持・確保するため、引き続き、交通事業者との協議を継続して行います。

【取組内容②：路線バスの下妻市内への運行延伸、スクールバスとの連携】

- ・古河市とは路線バスで接続されているものの、下妻市とは接続されていない状況を踏まえて、路線バスの延伸に向けた協議及び検討を行います。その際、スクールバスとの連携も検討します。

【取組内容③：路線バス（古河駅～古河市内の拠点）と八菜まわ～る号の接続検討】

- ・路線バスの古河駅～古河市内の拠点間は運行本数が多い区間となっています。施策6に示した八菜まわ～る号の運行エリアの拡大により、古河市内の拠点と接続することで、八千代町から古河駅までの移動について、路線バス（八千代町役場～古河駅）に加えて、八菜まわ～る号で古河市内の拠点まで移動し、路線バスに乗り継いで古河駅まで移動できるようにするなど、八千代町と古河駅のネットワーク強化を検討します。

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
路線バスの運行維持				
見直し検討		実施できる見直しについて段階的に実施		
評価・検証 ※毎年実施				

町外移動の維持・拡充に向けた地域公共交通網の構築

施策6 町外移動への支援

施策概要

八菜まわ～る号について、利用者のニーズに対応し運行エリアの拡大などの見直しを検討します。また、周辺市の輸送資源との連携の検討を行います。

実施主体

八千代町、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

【取組の背景】

- ・利用者や非利用者（未登録者含む）から、町外の一部施設への乗り入れのニーズがあります。

【取組内容①：八菜まわ～る号の運行エリアの拡大】

- ・町外への移動ニーズに対応して、町外の一部施設への運行エリアの拡大を検討します。
- ・町境に近い施設まで運行エリアを拡大し、周辺市が運行している路線バスやコミュニティバス等の交通モードに接続することで、周辺市の中心部や鉄道駅まで移動できるようにします。

【取組内容②：周辺市の輸送資源との連携の検討】

- ・八菜まわ～る号の町境に近い施設までの乗り入れを踏まえて、町外施設から周辺市の中心部まで運行しているコミュニティバスとの接続の強化を検討します。
- ・また、周辺市で運行しているコミュニティバスを町内の施設もしくは役場周辺の町内中心部までルートを延伸してもらう方策について、周辺市と協議を進めていきます。

【取組スケジュール】

令和6年度

令和7年度

令和8年度

令和9年度

令和10年度

他地域の事例も踏まえて連携に向けて検討

準備が整った段階から実証実験として連携開始

評価・検証 ※毎年実施

町外移動の維持・拡充に向けた地域公共交通網の構築

施策7 福祉タクシー利用料金助成事業の見直し

施策概要 福祉タクシー利用料金助成事業について、利用者のニーズを踏まえて、見直しを検討します。

実施主体 八千代町、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

【取組の背景】

- 現在の福祉タクシー券について、対象者は以下となっています。対象者が限定的になっており、公共交通の利用者からもタクシー助成券の充実が求められており、見直しについて検討を行います。

身体障害者手帳 1 級・2 級・3 級をお持ちの人
療育手帳のマル A、A をお持ちの人
精神障害者保健福祉手帳 1 級・2 級をお持ちの人
八千代町に居住する 65 歳以上の単身で住民税非課税の人
八千代町に居住する 75 歳以上の高齢者のみの住民税非課税の世帯の人

【取組内容①：対象者の要件緩和及び利用目的の拡大】

- 上記の対象者に加えて、75 歳以上の高齢者全員や、年齢を問わず運転免許証の自主返納者を対象に加えるなど要件緩和に向けた検討をします。現在、利用目的は通院・通所となっており、買物目的などの利用目的の拡大を検討します。
- その際、八菜まわ〜る号の車両体制を変更するなど、運行経費の圧縮とセットで検討します。

【取組内容②：利用枚数の条件緩和】

- 現在は、1 回の乗車につき、初乗り運賃相当額に利用できる利用券を年間 48 枚配布しています。
- 初乗り相当額ではなく、交付額や交付枚数の拡充により、利便性向上や利用目的の拡大を図るとともに、町内だけでなく、町外へのアクセス性向上につなげます。

【取組スケジュール】

令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
利用枚数の条件緩和に関する運用開始				
関係各課と現在の対象者の仕組みの検討				
評価・検証 ※毎年実施				

町外移動の維持・拡充に向けた地域公共交通網の構築

施策8 交通結節点における環境整備

施策概要 公共交通同士を接続する拠点において、待合環境の整備、接続強化に関する施策を実施します。

実施主体 八千代町、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

【取組の背景】

- 初めて公共交通を利用する場合でもわかりやすく利用できるような環境整備が必要となります。

【取組内容：誰もがわかりやすい案内板の設置や待合環境の整備】

- 待合環境の向上に向けた取組を進めるため、公共施設、商業施設などと協議し、空きスペースなどの有効活用を検討します。
- 役場内に路線バス、八菜まわ～る号の運行時刻や乗り継ぎ情報等の運行情報を示したデジタルサイネージなどの案内板の設置を検討します。



【デジタルサイネージによる情報発信】
(龍ケ崎市、関東鉄道株式会社)



【商業施設と連携した待合スペース】
(神奈川県横浜市)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
連携箇所の検討、施設等との協議、 連携方策の検討		既存施設との連携		
関係者との協議や連携方策の 検討		デジタルサイネージの設置などの連携		
評価・検証 ※毎年実施				

町外移動の維持・拡充に向けた地域公共交通網の構築

施策9 利用しやすく、乗りやすいバリアフリーに配慮した環境づくり

施策概要	誰もが利用しやすい環境づくりに向けた検討を進めます。
実施主体	八千代町、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

【取組の背景】

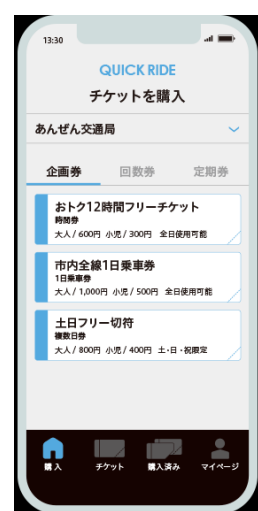
- 誰もが安心して公共交通を利用できるような環境整備が必要となります。

【取組内容①：キャッシュレス決済の検討】

- 路線バスは、現金（定期券を含む）のみの対応となっています。昨今、電子機器の設置を必要としないキャッシュレス決済の導入も増えてきており、キャッシュレス決済の導入について検討します。

【取組内容②：誰もがわかりやすい案内板の設置や待合環境の整備】

- 高齢者や障がい者、妊産婦など、誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備するために、バスやタクシー車両のバリアフリー化、停留所や待合所などの交通結節点におけるバリアフリー化による利便性向上が求められているため、引き続き、ノンステップバスやUDタクシーなどユニバーサルデザイン化に向けた取組を推進します。



【ノンステップバス】

出典：国土交通省総合政策局

バリアフリー政策課

「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン車両等編）」

【UDタクシー】

（ユニバーサルデザインタクシー）

【QUICK RIDE】

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
車両更新時にノンステップバスやUDタクシーを導入				
関係者との協議及びキャッシュレス決済事業及びバリアフリー事業の実施				
評価・検証 ※毎年実施				

地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

施策 10 地域公共交通利用に向けた意識啓発の実施

施策概要	教育機関や高齢者団体と連携し、出前講座や乗り方教室の開催、公共交通に関する情報提供及びリーフレットなどの配布を行い、公共交通の利用に関する意識を啓発することで、利用促進につなげます。
実施主体	町民、八千代町、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

【取組の背景】

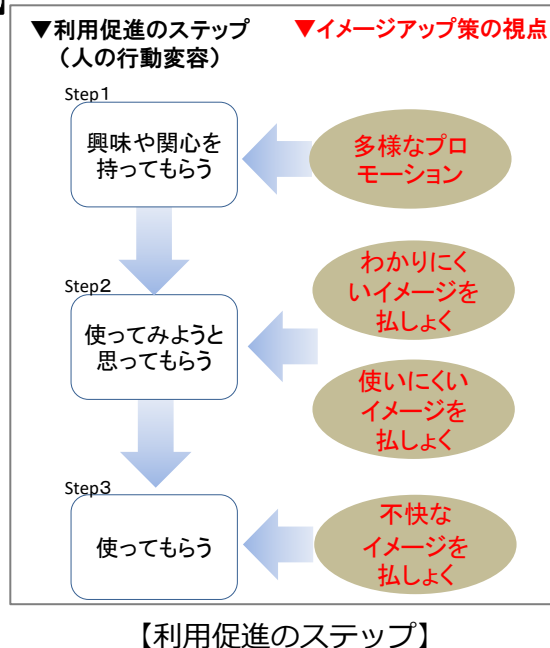
- 人口減少に伴い、公共交通の利用者が減少すると、公共交通を維持することが難しくなります。そのため、現在、公共交通を利用している人は利用頻度の増加、公共交通を利用していない人は新規利用の促進を図り、公共交通の利用者数を維持・拡大していく取組が必要となります。

【取組内容①：クルマ時々公共交通への意識啓発】

- これまで以上に地域公共交通を利用してもらうために、高齢者や児童・生徒を対象としたバスや乗合タクシーの乗り方教室の開催や出前講座を実施し、地域公共交通の現状について情報を提供するとともに、地域公共交通の利用に関する意識啓発を実施することが必要となります。
- 過度に自動車に依存することなく、「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ための取組を展開します。
- 出前講座や乗り方教室の開催時に、地域公共交通に関する利用促進リーフレットなどを配布し、利用促進につなげます。
- 高校生に対して、利用促進リーフレット及びお試し乗車券を配布し、公共交通を利用した通学の定着につなげます。
- 利用促進リーフレットについては、自家用車だけでなく、公共交通の利用を促進するような意識啓発内容の掲載を検討します。

【取組内容②：各種イベント時における利用促進】

- 遠足等の学校行事、観光、地域のイベント等の開催時において、公共交通を利用してもらえるような情報提供等を行い、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。





【バスの乗り方教室】
(常陸大宮市)



【公共交通利用促進リーフレット】
(茨城県公共交通活性化会議)



【児童・生徒への出前講座】
(神栖市)



【高齢者用のリーフレット】
(静岡県藤枝市)



【クルマときどきバスリーフレット】
(茨城県公共交通活性化会議)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
利用促進 ツールの検討	利用促進ツールの作成 利用促進活動を通じたバージョンアップ			
継続的な乗り方教室や出前講座などのモビリティ・マネジメントの実施				
評価・検証 ※毎年実施				

地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

施策 11 公共交通の運行情報の発信

施策概要

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ガイドブックを新たに作成します。

実施主体

八千代町、交通事業者

【取組内容】

【取組の背景】

- 本町の公共交通を網羅した総合的な公共交通ガイドブックがない状況のため、利用促進の観点から必要となります。

【取組内容：利用促進ツールの作成】

- 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ガイドブックを新たに作成し、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。
- 公共交通ガイドブックについては、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。



【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】(常陸大宮市)

【取組スケジュール】

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
公共交通ガイドブックの作成		再編内容に応じてバージョンアップ		
評価・検証	※毎年実施			

4.3 事業スケジュール

事業	施策	実施スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
町内移動の 利便性向上 に向けた 地域公共交 通網の構築	施策1 八菜まわ〜る号の見直し及び高度 化（AI化）	検討			検討	
		実証				本格 運行
		評価・検証				
	施策2 中心部等の周遊性向上に向けた新 たな交通の導入検討	検討				
		評価・検証				
	施策3 路線バスや八菜まわ〜る号の乗降 場周辺の環境整備	検討			実施	
		評価・検証				
	施策4 公共交通情報の一元化	検討				
		実施				
		評価・検証				
町外移動の 維持・拡充に 向けた地域 公共交通網 の構築	施策5 路線バスの維持・確保	運行維持				
		検討	実施			
		評価・検証				
	施策6 町外移動への支援	検討			実証実験	
		評価・検証				
	施策7 福祉タクシー利用料金助成事業の 見直し	実施				
		検討				
		評価・検証				
	施策8 交通結節点における環境整備	検討				
				実施		
		評価・検証				
	施策9 利用しやすく、乗りやすいバリア フリーに配慮した環境づくり	実施				
		評価・検証				
地域公共交 通の利用促 進と意識啓 発の実施	施策10 地域公共交通利用に向けた意識啓 発の実施	検討				
		実施				
		評価・検証				
	施策11 公共交通の運行情報の発信	検討			実施	
		評価・検証				

検討

実施・実証

評価・検証

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)
町内公共交通の利用者数の拡大	八菜まわ～る号の利用登録者数及び利用者数	利用登録者：847人 八菜まわ～る号：3,102人	利用登録者：1,100人 八菜まわ～る号：3,500人
町内公共交通の利便性及び満足度の向上	運転免許証の返納者数	年間43人	年間65人
地域公共交通の利用圏域及び利用者数の拡大	公共交通利用者数	路線バス：60,490人(※)	路線バス：60,490人(※)
地域公共交通の利便性及び満足度の向上	地域公共交通に対する満足度	33.8%	38.8%
クルマ社会からクルマときどき公共交通への転換	公共交通に興味を持ってもらい、利用しようと思ってもらえる取組の実施回数	—	8回 (累積)

(※) 路線バスの現状値の60,490人は、古河駅東口～八千代町役場の区間内において、八千代町内のバス停留所以外の利用人数も含めた数値となっています。

■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 八菜まわ〜る号の利用登録者数及び利用者数	- これまでの人口推移の状況から令和9年度の将来人口を予測すると、令和5年1月現在の21,224人から19,873人に推移すると予測されます。 - 八菜まわ〜る号の利用登録者数は、令和2年度が638人、令和3年度が769人、令和4年度が847人となっており、この増加率に、人口減少率及び死亡・転出者数を加味し、令和9年度には1,100人になることを目標とします。 - 八菜まわ〜る号の利用者数は、令和4年度が3,102人となっており、これに実利用者数の増加率と人口減少率を加味し、令和9年度には3,500人になることを目標とします。
評価指標② 運転免許証の返納者数	利便性の高い地域公共交通網を構築し、免許返納後も便利で安心して移動できる環境を整備することにより、免許返納を促進することを目指し、令和4年度の43人から、令和9年度には年間65人の免許返納を目標とします。
評価指標③ 公共交通利用者数	路線バスの利用者数は、令和4年度が60,490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④ 地域公共交通に対する満足度	- 令和5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33.8%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、38.8%を設定しています。
評価指標⑤ 公共交通に興味を持ってもらい、利用しようと思ってもらえる取組の実施回数	- 利便性の高い地域公共交通網を構築し、維持していくために公共交通に興味を持ってもらい、利用しようと思ってもらえる取組を推進することにより、利用者増を目指します。 - 毎年、1年に2回程度、公共交通の利用促進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

八千代町公共交通会議において、毎年度、施策の実施状況の確認や評価指標に基づく効果検証を踏まえた施策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。

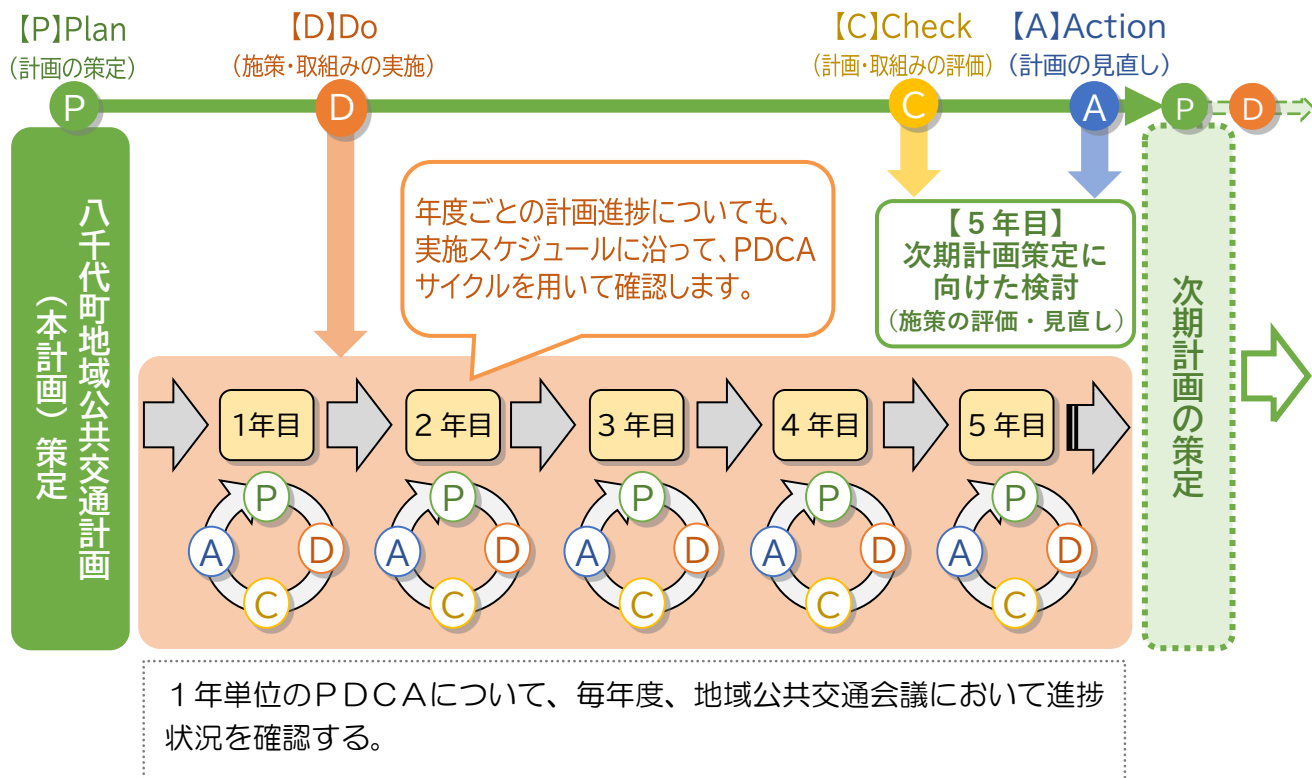
推進・管理体制	構成員	役 割
公共 交通会議	八千代町、茨城県、運輸局、交通事業者、道路管理者、交通管理者、町民、交通事業者の運転者組織、学識者、その他運営上必要と認められる者等	施策の実施状況の確認、評価指標に基づく効果検証を踏まえた施策の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行う。

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 策定経過

年月日	内容
令和5年6月19日	第1回 八千代町公共交通会議 ・八千代町地域公共交通計画の策定について
令和5年8月	町民アンケート調査の実施
	民生委員アンケート調査の実施
	交通事業者ヒアリング調査の実施
	庁内関係各課ヒアリング調査の実施
令和5年10月2日	第1回 八千代町公共交通会議 分科会 ・八千代町地域公共交通計画の策定方針について
令和5年11月15日	第2回 八千代町公共交通会議 分科会 ・八千代町地域公共交通計画の施策内容について
令和5年12月19日	第3回 八千代町公共交通会議 分科会 ・八千代町地域公共交通計画の素案について
令和6年1月15日	第2回 八千代町公共交通会議 ・八千代町地域公共交通計画の素案について
令和6年2月	パブリックコメントの実施
令和6年3月18日	第3回 八千代町公共交通会議 ・パブリックコメントの結果について ・八千代町地域公共交通計画最終案について
令和6年3月	八千代町地域公共交通計画策定

2 八千代町公共交通会議委員名簿

令和6年3月現在

No.	団体名	役職	氏名
1	八千代町議会	議長	上野 政男
2		総務委員長	大里 岳史
3		教育民生委員長	大久保 敏夫
4		産業建設委員長	生井 和巳
5	八千代町町民会議	議長	青木 良夫
6	八千代町商工会	会長	諏訪 善作
7	八千代町民生委員児童委員協議会	会長	横島 広司
8	八千代町老人クラブ連合会	会長	山崎 義雄
9	筑波大学	教授	鈴木 勉
10	関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整)	國下 裕司
11		首席運輸企画専門官 (輸送)	仲野 俊二
12	茨城県政策企画部交通政策課	課長	寺田 明弘
13	茨城県常総工事事務所	所長	佐藤 啓司
14	茨城県下妻警察署交通課	課長	大郷 秀樹
15	(一社)茨城県バス協会	専務理事	澤畠 政志
16	(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	服部 透
17	茨城急行自動車(株)古河営業所	所長	須賀 英明
18	(有)沢木交通	代表取締役	沢木 雅彦
19	サワキ観光(株)	代表取締役	沢木 民夫
20	(株)青木観光	代表取締役	青木 幹雅
21	茨城急行バス労働組合	執行委員長	和田 武士
22	八千代町	副町長	木瀬 誠
23	秘書公室	公室長	馬場 俊明
24	保健福祉部	部長	生井 好雄
25	八千代町共仁会	会長	加藤 徹
26	八千代町社会福祉協議会	事務局長	塚原 勝美

3 八千代町公共交通会議規約

（設置）

第1条 八千代町は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運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の協議、並びに地城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）の規定に基づく計画（以下「計画」という。）に関する協議及び施策事業の実施に係る連絡調整を行うため、八千代町公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（事務所）

第2条 交通会議の事務所は、茨城県結城郡八千代町大字菅谷 1170 番地（八千代町役場内）に置く。

（事業）

第3条 交通会議は、次に掲げる事項を協議し、関係する事業を実施する。

- （1）八千代町の公共交通施策の推進に関する事項
- （2）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- （3）市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- （4）計画の策定及び変更の協議に関する事。
- （5）計画の実施に係る連絡調整に関する事。
- （6）計画に位置づけられた事業の実施に関する事。
- （7）前各号に掲げるもののほか、第1条の目的を達成するために必要な事。

（交通会議の構成員）

第4条 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから、町長が委嘱又は任命する委員をもって組織する。

- （1）町民又は公共交通の利用者の代表
- （2）学識経験者
- （3）国及び県の関係行政機関の代表者
- （4）交通事業者
- （5）一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者
- （6）町長の指名する職員
- （7）その他町長が必要と認める者

2 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、特定の職により委嘱又は任命された委員の任期は、当該職にある期間とする。

3 前項の規定にかかわらず、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長、副会長及び監事）

第5条 交通会議に、会長1人、副会長2人、監事2人を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

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

4 監事は、この交通会議の会計及び業務の執行状況を監査する。

（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、議長となる。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開催することができない。

3 委員は、やむを得ず会議を欠席する場合は、その属する団体から代理の者を出席させることができる。

4 会議の議決は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長が決定する。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うことができる。

6 会長は、必要があると認めたときは、会議に委員以外の者の出席を求め、その意見を聞くことができる。

（研究会）

第7条 会長は、必要に応じて、交通会議に研究会を設置することができる。

（守秘義務）

第8条 交通会議の委員は、職務上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

（協議結果の取扱い）

第9条 交通会議において協議が整った事項について、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。

（事務局）

第10条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、八千代町役場秘書公室まちづくり推進課に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費）

第11条 交通会議の経費は、負担金、補助金、繰越金及びその他の収入をもって充てる。

（財務に関する事項）

第12条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第 13 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、 会長がこれを精算する。

(委任)

第 14 条 この規約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、会長が会議に諮って定める。

附 則

- 1 この規約は、平成 30 年 3 月 22 日から施行する。
- 2 交通会議の設立した年度に委嘱又は任命された委員の任期については、第 4 条第 2 項の規定にかかわらず、委嘱又は任命の日から令和 2 年 3 月 31 日までとする。

附 則

この訓令は、令和 5 年 4 月 1 日から施行する。

4 用語集

【あ行】

■A I（エーアイ：Artificial Intelligence）

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。

【か行】

■キャッシュレス化

紙幣・硬貨といった現金を使用せずに支払いを済ませる決済方法に切り替えていくこと。交通系ＩＣカードやクレジットカード等が該当する。

■グリーンスローモビリティ

時速２０km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。

■交通結節点

鉄道、バス、タクシー、自動車及び自転車等の様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点のこと。

■公共交通会議

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便性を向上させるため、地域の実情に応じた公共交通の運行の態様及び運賃・料金、事業計画などについて、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成１８年１０月の改正道路運送法に位置付けられたもの。

■公共交通ネットワーク

路線バス、八菜まわ〜る号、タクシーなどの公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。

■公共交通網

公共交通ネットワークと同義語。

■交通弱者

年少者、要介護者、一部の高齢者や障がい者など、自分で自動車等を運転することが出来ないため、公共交通に頼らざるを得ず、自動車中心社会において、移動を制約された人のこと。

【さ行】

■サイクル・アンド・バスライド

公共交通機関の利用促進策の一つ。自宅からバス停付近の駐輪場まで自転車で行き、そこから公共交通機関に乗り換えて通勤、通学等を行う方法。

■シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システムのこと。利用者はどこのポート（拠点）からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな交通システム。

■自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業による輸送サービスの提供が困難であり、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。自家用有償旅客運送には、公共交通空白地域において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う「交通空白地有償運送」と、単独で公共交通機関を利用できない障害者等を対象に個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。

【た行】

■地域公共交通確保維持改善事業

地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みに対して、国土交通省が財政的・技術的な支援を実施している事業。

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。

■デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイ等の電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。

■デマンド交通及びA I デマンド交通

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。A I の機能をデマンド交通に取り入れた交通をA I デマンド交通という。

定時定路線とは、利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを定められた時刻に運行する運行形態。

【な行】

■ノンステップバス

床面を超低層として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

【は行】

■バリアフリー

対象者である障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、又は具体的に障害を取り除いた事物及び状態を指す。

■PDCAサイクル

P l a n（計画）、D o（実行）、C h e c k（測定・評価）、A c t i o n（対策・改善）の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。

【ま行】

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。

■待合環境

鉄道駅やバス停留所付近など、鉄道やバスが到着するまでの時間を過ごす空間・環境のこと。

【や行】

■輸送資源

従来の公共交通サービス（鉄道、バス及びタクシーなど）に加えて、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス及び送迎サービス等も含む運送サービス。

■ユニバーサルデザイン

年齢、性別、人種及び障害の有無等に関わらず、多様な人々が利用しやすいよう、都市や生活環境をデザインする考え方。

■UDタクシー（ユーディータクシー）

ユニバーサルデザインタクシーの略。足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の家族連れ及び妊娠中の方など、誰もが利用しやすいように設計された新しいタクシー車両。

【ら行】

■ラストワンマイル

交通結節点（鉄道駅やバス停など）から最終目的地（自宅など）までのワンマイル程度の狭く限定された区間のこと。

