

古河市

地域公共交通計画

【計画期間：令和 6 年度～令和 10 年度】



令和 6 年 3 月
古河市

はじめに



わが国では、人口減少や少子高齢化の進展、ライフスタイルの多様化等により、社会構造が大規模な転換期を迎える中、地域の公共交通が抱える諸課題は、ますます顕著化しており、その内容も複雑化・多様化しております。

また、近年では、公共交通の利用者数の減少をはじめ、地域交通の担い手不足や社会情勢による物価高騰など、地域公共交通を取り巻く環境はこれまで以上に厳しくなっております。

さらに、近い将来には自動車運転免許の返納者の増加も予想され、自身では移動手段のない市民の買い物や通院等の日常生活の移動ニーズに対応するため、地域交通の最適化が今まで以上に求められております。

このような状況下で、本市では平成31年3月に策定した「古河市地域公共交通網形成計画」に基づき、循環バス「ぐるりん号」のコース増設をはじめとする運行ダイヤ等の再編やデマンド交通「愛・あい号」の市内全域を対象とした運行エリア拡大等、交通事業者及び関係者と協働で将来のまちづくりを見据えた実効性のある地域公共交通施策の推進に取り組んでまいりました。

そして、この度「安全かつ持続可能な交通環境により、魅力的で利便性の高い古河(まち)をつくる」を基本理念に定め、地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成を目指すことを目的とした「古河市地域公共交通計画」を策定しました。

本計画に基づき、利便性の向上と利用促進に取り組みながら地域公共交通の活性化を図るとともに、交通事業者と市民協働によるまちづくりと一体化した公共交通を構築し、安全で自由に移動できる交通環境の充実に努めてまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、建設的に御審議いただきました古河市地域公共交通活性化協議会委員の皆様をはじめ、様々なご意見をいただきました市民の皆様には心より感謝申し上げますとともに、今後の計画推進に向けて、より一層のご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和6年3月

古河市長 針谷 力

目次

はじめに

第1章 計画の概要

1-1. 計画策定の趣旨	1
1-2. 計画の位置付け	1
1-3. 上位・関連計画における公共交通の位置付け	2
1-4. 計画の区域	4
1-5. 計画期間	4
1-6. 対象とする交通システム	5

第2章 古河市の地域及び公共交通の現状

2-1. 古河市の概要	6
2-2. 古河市の公共交通の現状	14
2-3. 市民アンケート調査	21
2-4. 従前計画の評価と達成状況	45

第3章 古河市の公共交通の課題

3-1. 現況特性・問題点のまとめ	50
-------------------------	----

第4章 将来像と基本方針

4-1. 古河市の公共交通の将来像	53
4-2. 基本方針	54
4-3. 目指すべき都市構造	56

第5章 実施事業及び実施主体

5-1. 実施事業	57
5-2. 実施事業の概要	58

第6章. 計画の実現に向けて

6-1. 計画の評価指標	71
6-2. 実施体制	72
6-3. 計画の進行管理達成状況の評価	73

■参考資料

古河市地域公共交通計画の策定経緯	74
古河市地域公共交通活性化協議会規約	75
古河市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程	78
古河市地域公共交通活性化協議会事務局規程	79
別表(第6条関係)	80

■用語解説	81
-------------	----

第1章 計画の概要

1-1. 計画策定の趣旨

古河市の公共交通は、JR 東北本線(宇都宮線)をはじめ、路線バスや循環バス、タクシーやデマンド交通などが運行し、市民の皆様の通勤や通学、買い物、通院など、日常生活における移動手段として重要な役割を担っています。

これまでに、誰もが利用しやすく持続可能な公共交通網の充実を図るため、令和元年度に「古河市地域公共交通網形成計画」を策定しました。この計画では、本市の公共交通に関する現状や課題を整理したうえで、本市の公共交通網の基本理念を「安全かつ持続可能な交通環境により、魅力的で利便性の高い古河(まち)をつくる」とし、計画目標やその達成に向けた取り組み内容、役割分担の設定を行い、新たな公共交通の導入検討や公共交通ガイドマップの作成などの事業を令和5年度まで実施してきました。

近年、人口減少等社会情勢の変化に伴い、地域公共交通の維持確保が厳しくなる一方、高齢者の運転免許返納者の増加等、地域の移動手段を確保することがますます重要になっているため、国は、令和2年(2020年)に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正しました。これにより、地方公共団体による地域公共交通計画の作成を義務化したほか、既存の公共交通サービスの改善や移動手段の確保に向けた仕組みの拡充など、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する取り組みを推進しています。

このような背景のもと、従前の計画の基本方針を踏まえつつ、本市が掲げる将来像「魅力的で利便性の高い古河(まち)をつくる」の実現に向け、将来にわたり持続可能な公共交通網を構築するために「古河市地域公共交通計画」を策定します。

1-2. 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年5月25日法律第 59 号)」第5条に基づき、古河市公共交通活性化会議と協議のうえ策定するものです。

また、本市の最上位計画である第2次古河市総合計画を上位計画として、古河市都市計画マスタープランや、その他配慮すべき計画の関連計画として位置づけ、これらの計画と整合・連携を図り策定します。

さらに、交通政策基本法、交通政策基本計画の考え方とも整合・連携していきます。

1-3. 上位・関連計画における公共交通の位置付け

(1) 第2次古河市総合計画(H28.3 策定)《未来の“めざすまち”の基本方向》

○魅力的で利便性の高い古河をつくる

→安全で自由に移動できる交通環境の充実

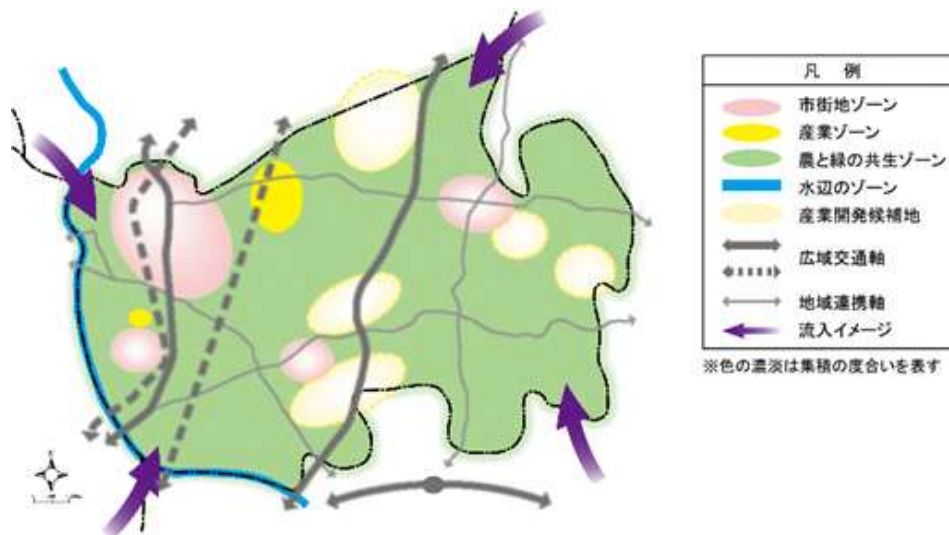
・持続可能な公共交通網の形成、バス等の充実と利用促進、交通拠点の整備

《未来の“めざすまち”の姿》

『華のある都市（まち）古河』
～はなが好き、ひとが好き、古河が大好き～

《都市形成の概念》

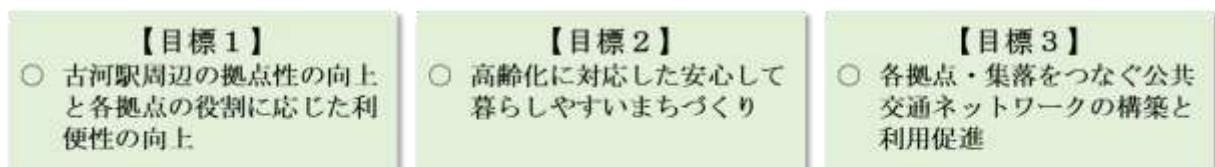
1. 地理的優位性を活かした都市機能の集積と住みやすい環境づくり
2. 他県との結節点として、周辺自治体との連携を図る
3. 広域連携軸・地域間連携軸の整備促進、人口・産業の集積



(2) 古河市立地適正化計画《公共交通軸に関する誘導方針》

○古河駅と各地区の拠点を結ぶネットワークの強化

○持続的に公共交通を維持するための利用促進



【目指すべき都市の姿】

- ・市の顔となる古河駅周辺の魅力を向上し、都内への通勤者をターゲットとした転入を促進する
- ・諸川周辺の生活利便性の維持・誘導と地域住民の定住を促進する
- ・市街地を中心に人口密度を維持しながら、安全な居住環境を形成する

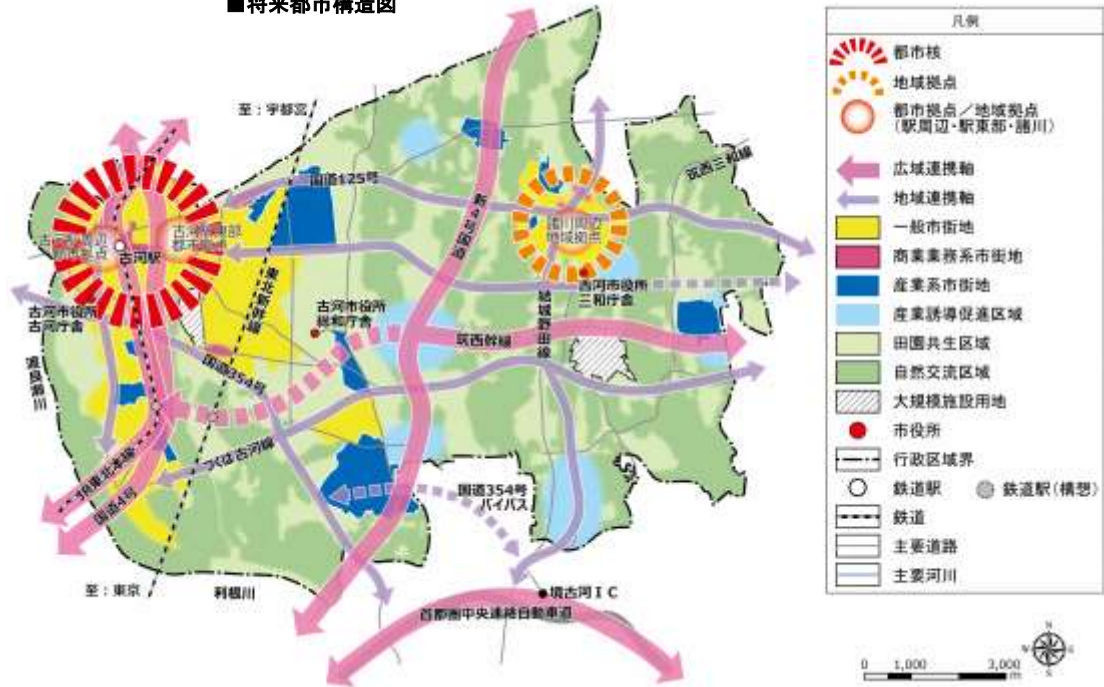
にぎわい・安らぎのある拠点形成と安全な暮らしの実現
～1核1拠点構造による集約連携型コンパクトシティを目指す～

(3)古河市都市計画マスタープラン《目指すべき都市の骨格構造》

【拠点間の連携強化、誰もが円滑に移動することができる交通ネットワークの構築】

- 拠点間連携を実現する公共交通網の充実
- 高齢化社会にも対応した歩いて暮らせる交通環境の形成

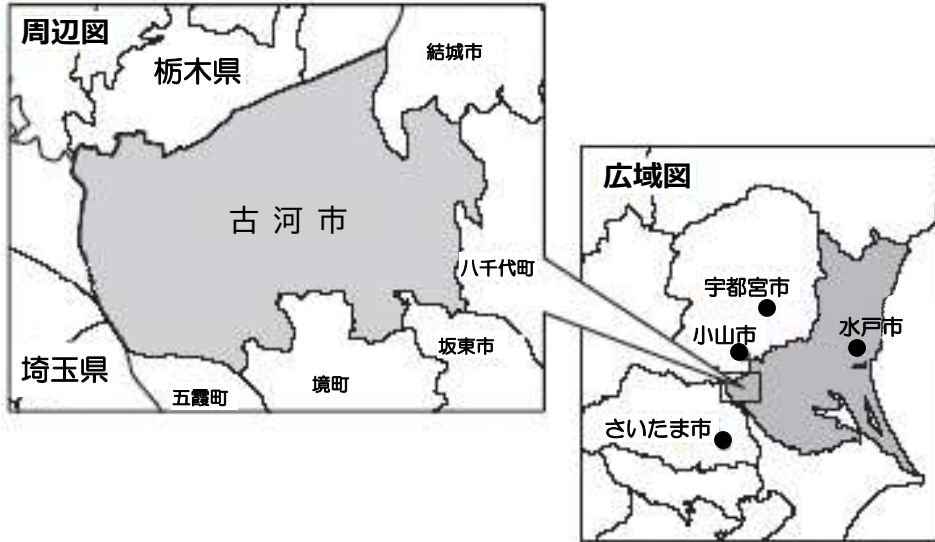
■将来都市構造図



1-4. 計画の区域

本計画は、古河市の全域を計画の区域とします。

■計画の区域



1-5. 計画期間

本計画は、令和6年度から令和10年度までの5年間を計画期間とします。

■第2次古河市総合計画の計画年次



■古河市地域公共交通計画期間

令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年以降
短期		中期			長期

1-6. 対象とする交通システム

本計画では、「鉄道」、「路線バス」、「乗用タクシー」、「循環バス」、「デマンド交通」、「福祉有償運送」、「企業送迎バス、医療機関の送迎バス、スクールバス」を、主な対象として計画を検討します。

「福祉有償運送」、「企業送迎バスなど」は、地域公共交通活性化再生法の改正(令和2年11月 27日施行)に伴い、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保に向けた、地域における輸送資源の総動員の考えに基づき、地域公共交通計画の対象となることから、本計画における具体的な取組みにおいて輸送の実態を把握しながら、今後、活用方策を検討します。

■公共交通システムの機能分担の考え方

区分	系統	役割	対応公共交通システム
広域幹線交通システム	○JR 東北本線	東京都心及び周辺都市へ連絡し、市内の広域を結ぶ広域幹線の路線	
市内生活交通	○民間路線バス	隣接都市への連絡及び市内の各拠点間を有機的に連絡し、広域幹線システムに接続する骨格路線	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行をめざす
	○循環バス	広域交通に接続し、地域間システムを補完路線バスが運行していないエリアにおいて、市内の地区間・施設間を連絡	
	○デマンド交通	市内全域を運行し、民間路線バス、循環バスが運行していない、地域においても生活に必要な交通手段としての役割を担う	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す
補完交通システム	○タクシー ○介護タクシー ○企業バス、医療機関バス、スクールバス 等	地域間システム、地域内システムを補完高齢者等の移動を支援するドア・ツー・ドアに近い機能を持つ少量個別輸送又は特定の需要を担う移動手段	
交通結節点	○古河駅 ○主要病院、市庁舎、福祉の森会館など ○道の駅	上記公共交通システムの連携拠点で、駅や病院をはじめ、地域の各拠点における乗継ぎ環境機能強化を図る	

第2章 古河市の地域及び公共交通の現状

2-1. 古河市の概要

(1)市の人口の推移

- ・本市の人口は、近年微減傾向にあり、令和2年には、139,344 人となっている。
- ・年少人口(0～14 歳)は昭和60年以降、生産年齢人口(15～64 歳)も平成7年をピークに減少しているのに対して、65歳以上の老年人口は大幅に増加している。
- ・人口減少にもかかわらず、世帯数は増加傾向にある。
- ・高齢化率は、平成22年以降超高齢社会に突入し、昭和60年では 8.3%だったのに対して、令和2年では 28.7%と 20.4 ポイントの上昇となっている。

■人口・世帯数の推移(※合計は年齢不詳を含む)



出典:国勢調査

■高齢化率の推移



出典:国勢調査

(2)古河市人口分布

①地域別の人口動向

<人口の動向>

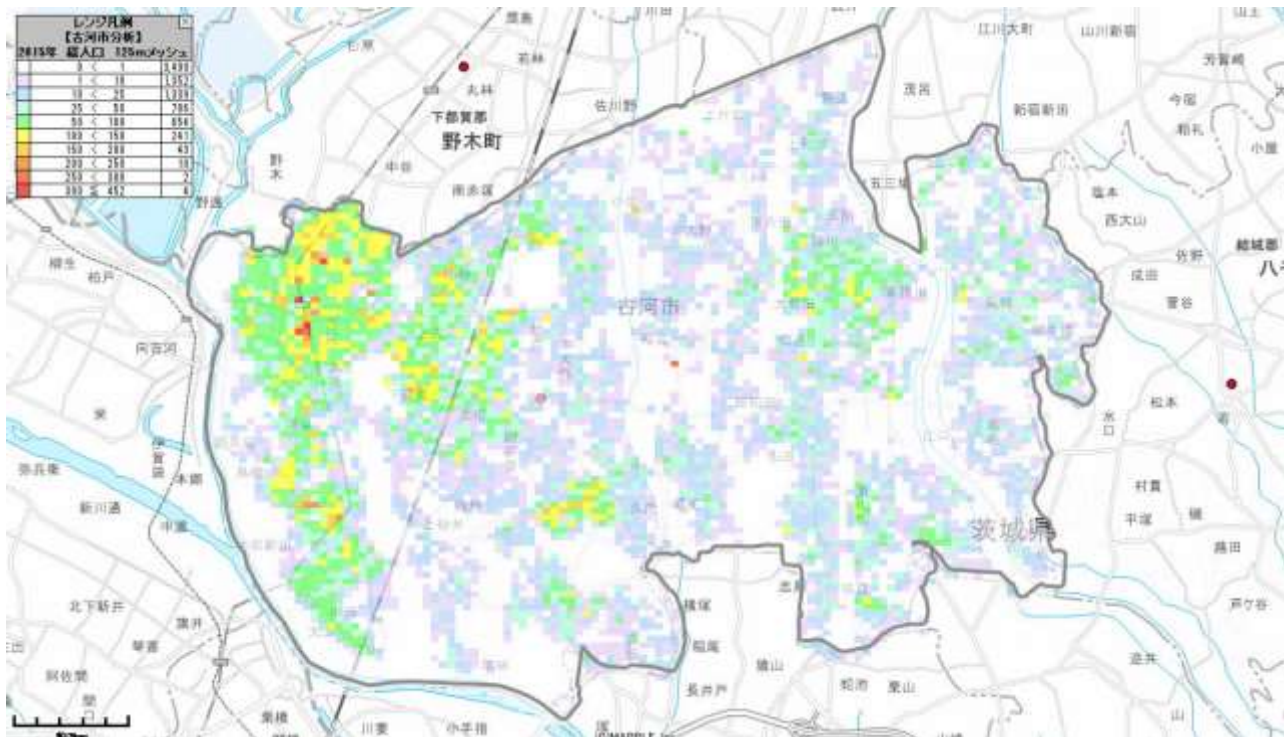
- ・総和地区では平成7年から令和2年で 2,774 人の増加となっている。
- ・古河地区、三和地区においては平成7年以降、減少傾向にある。
- ・古河駅を中心に人口が集中しており、市街化調整区域においても薄く広く、低密度に人口が分布している。

■地区別人口動向



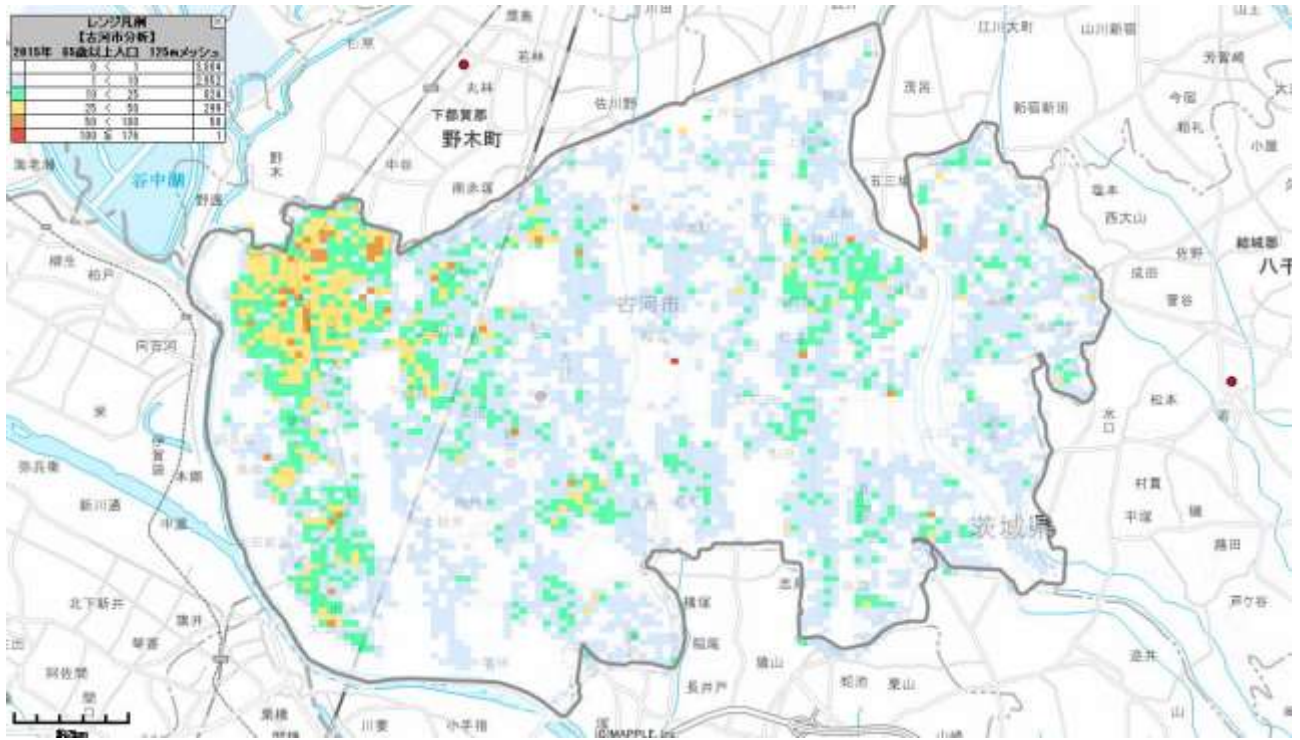
出典:国勢調査

■総人口の分布



出典:国勢調査(2015年)

■高齢者人口の分布

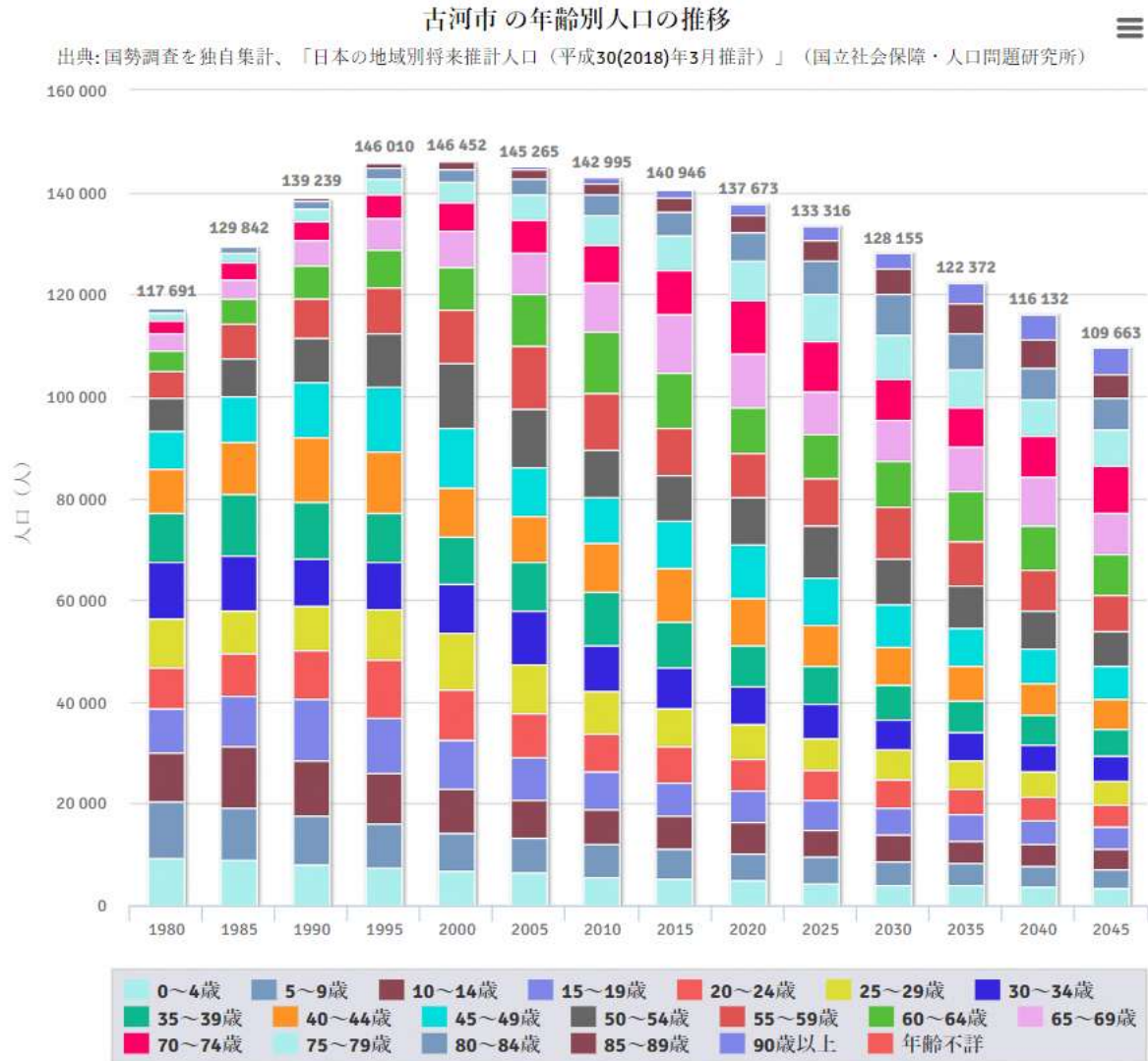


出典:国勢調査(2015年)

(3) 将来人口フレーム

① 将来人口の動向

- ・古河市の将来人口は、今後減少傾向で推移し、2045年には109,663人と推計されている。
- ・年齢階級を3区分に分け区別に見た場合、65歳以上(老年人口)が増加し、0～14歳、(年少人口)及び15～64歳(生産年齢人口)は減少することが推計されている。
- ・2035年までに古河駅周辺や総和地区北部市街化区域、三和地区市街化区域で人口減少が進行する一方、総和地区南部市街化区域では、人口が微増することが予想されている。



1980年	2015年	2045年
人口 117691 人	人口 140946 人	人口 109663 人
年少人口割合 25.6 %	年少人口割合 12.5 %	年少人口割合 10.2 %
生産年齢人口割合 66.9 %	生産年齢人口割合 61.9 %	生産年齢人口割合 52.6 %
老年人口割合 7.5 %	老年人口割合 25.6 %	老年人口割合 37.2 %
後期老年人口割合 2.3 %	後期老年人口割合 11.2 %	後期老年人口割合 21.3 %
年少人口指数 38.3	年少人口指数 20.2	年少人口指数 19.4
老年人口指数 11.2	老年人口指数 41.3	老年人口指数 70.7
従属人口指数 49.4	従属人口指数 61.5	従属人口指数 90.0
老年化指数 29.2	老年化指数 204.8	老年化指数 365.2

出典: 国立社会保障・人口問題研究所

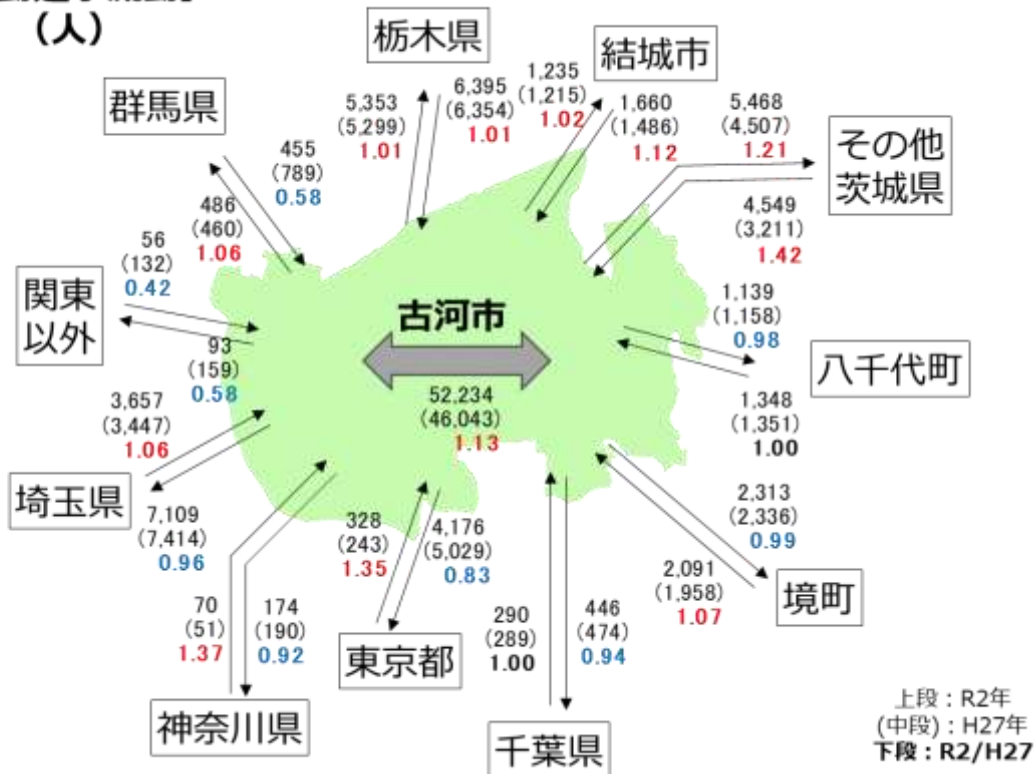
(4) 人的流動の変化

① 通勤通学流動

- ・古河市の通勤通学者は令和2年の国勢調査で約 80,000 人となっており、市外から古河市に通勤通学してくる昼間人口は、約 20,000 人となっている。
- ・古河市の通勤通学者の 6 割強にあたる約 52,000 人が市内での通勤通学となっている。
- ・平成 27 年度の調査に対して、令和 2 年度調査では、市外からの通勤者が増加傾向にあり、企業立地が進んだ事が要因の一つと推測される。
- ・市外への通勤通学者はJR東北本線でアクセスしやすい栃木県や埼玉県、東京都が多くなっている。

■ 通勤通学流動(人)

【通勤通学流動】 (人)



出典: 国勢調査

■ 通勤通学者

		H27年	R2年	R2年/H27年
常住者	市内で	46,043	52,234	1.13
	市外へ	28,241	27,982	0.99
	計	74,284	80,216	1.08
市外からの通勤者		19,030	20,899	1.10
通勤通学者合計		93,314	101,115	1.08

②高齢者の交通事故発生状況と自動車運転免許返納状況

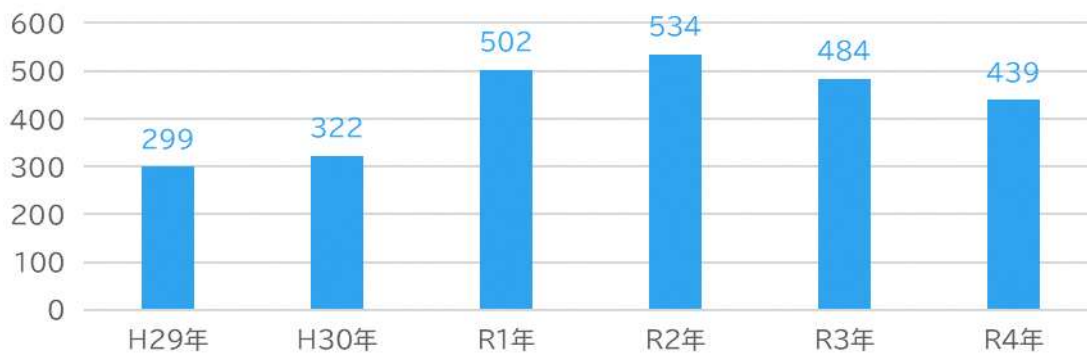
- ・古河市内における交通事故発生件数は、近年減少傾向で推移しているが、そのうち 3 割が高齢者の係わる事故となっている。
- ・さらに高齢者が第一当事者の割合は平成 27 年以降 20%前後で推移している。
- ・自動車運転免許の返納者も近年横ばい傾向となっている。

■高齢者に係る交通事故発生状況



出展:古河警察署

■自動車運転免許返納状況



出展:古河警察署

※参考値

- ・古河市自動車保有台数 73,881 台
- ・一人当たり 0.53(茨城平均 0.57)
- ・1 世帯あたり 1.32(茨城平均 1.39)
- ・免許保有者一人あたり 0.72 台(茨城平均 0.72)
- ・世帯免許 1.79(茨城平均 1.73)

(5) 施設分布状況

〔商業施設〕

- ・国道 125 号沿線に多く立地している。
- ・古河地区南部など、住居系の用途地域が指定されている市街化区域内において、徒歩圏域でカバーされていない地域も一部見られる。

〔医療施設〕

- ・古河駅周辺に集積している。
- ・市街化区域外においても、新 4 号国道沿いに立地している。
- ・総和地区北部市街化区域など、一部徒歩圏でカバーできていない地域も見られる。

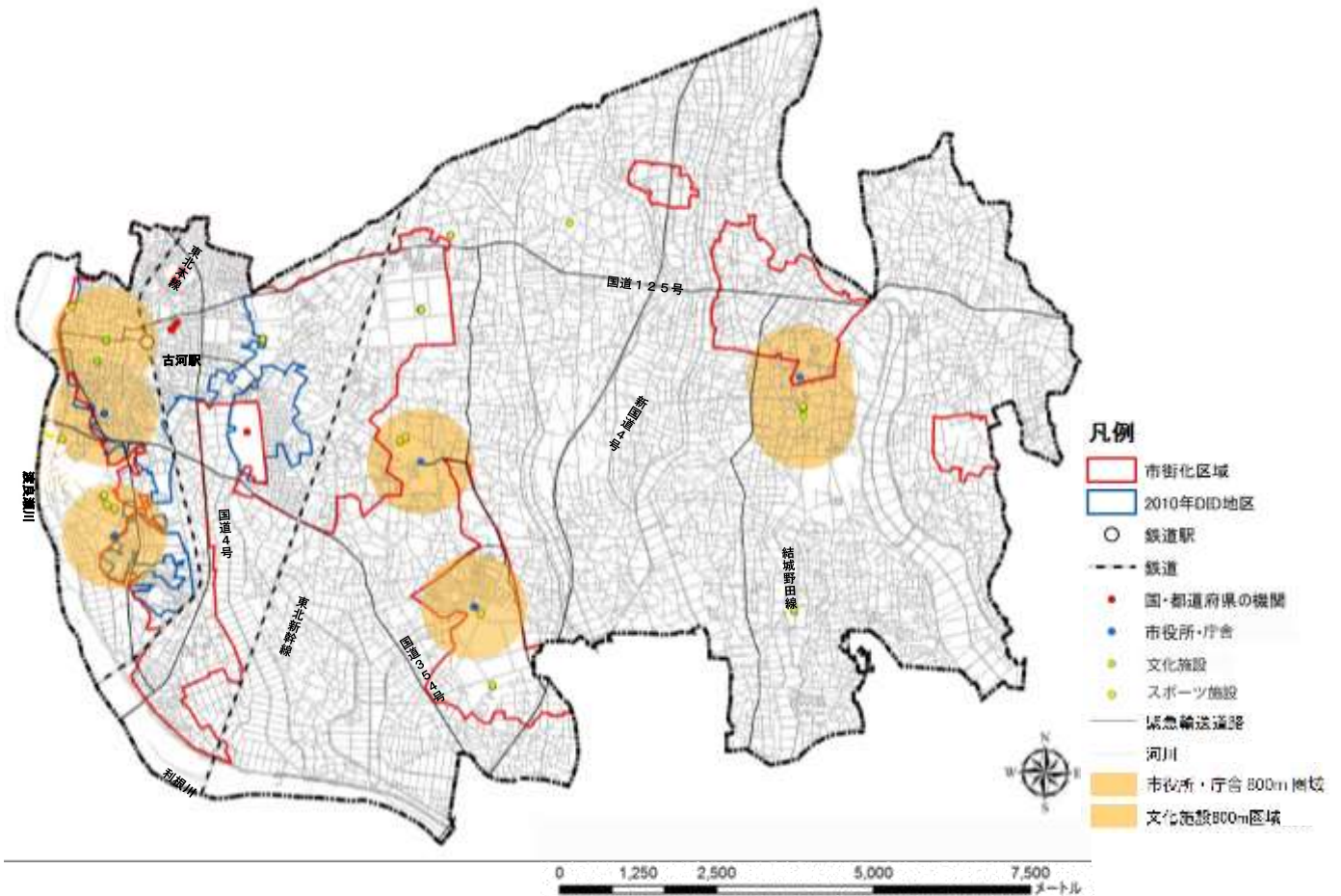
〔公共施設〕

- ・古河市は東西に市域が広く、古河地区、総和地区、三和地区それぞれに市役所・庁舎がある。
- ・市西部の渡良瀬川沿いには、公園を中心としたスポーツ施設が多く立地している。

〔小学校・中学校〕

- ・市全体に広く点在、市街化調整区域にも多く立地している。
- ・総和地区北部市街化区域など、一部徒歩圏でカバーされていない地域も見られる。

■ 公共施設の分布と徒歩圏域



(6)観光の状況

- ・観光客数は平成 24 年から 26 年までは 150 万人弱で推移し、平成 27 年には急増、平成 28 年は年間 270 万人が古河市を訪れた。コロナ禍の影響により令和 3 年には 155 万人まで落ち込んだ。
- ・主な観光地としては、道の駅、ネーブルパーク、公園が挙げられるが、ゴルフ場の来訪者が多い。

■観光客入込み状況



出典：茨城県

2-2. 古河市の公共交通の現状

(1)公共交通の状況

①市内の公共交通

・鉄道／東日本旅客鉄道(株)東北本線 古河駅

・民間路線バス／3社

【ジェイアールバス関東(株)】

古河駅東口～大綱	上り下り各 17 便
駒羽根循環	上り下り各 18 便

【茨城急行自動車(株)】

古河駅東口～友愛記念病院	上り下り各 14 便
古河駅東口～三和庁舎	上り 19 便、下り 21 便
古河駅東口～八千代町役場	上り下り各 15 便
古河駅東口～北茂呂車庫	上り下り各 2 便
古河駅東口～諸川	上り 2 便
古河駅東口～菅谷	上り 1 便

【朝日自動車(株)】

古河駅西口～境車庫	上り下り各 14 便
-----------	------------

・循環バス「ぐるりん号」／7路線

・デマンド交通「愛・あい号」

・タクシー／9社

古河	古河合同タクシー(有)	東本町
	日の出交通(有)	緑町
	(有)一三三タクシー	東本町
	日吉交通(株)古河営業所	旭町
総和	さくら交通(有)	久能
	(有)総和タクシー	上辺見
	総和中央交通(株)	駒羽根
三和	三和交通(有)	諸川
	諸川タクシー(有)	東間中橋

②公共交通ネットワーク

- ・鉄道は、JR東北本線が市域西部を縦断しており、北部に古河駅を有している。
- ・鉄道駅とバス停からの徒歩圏域を見ると、古河地区や総和地区南部市街化区域などは概ねカバーされているものの、総和地区北部市街化区域や三和地区市街化区域などでは、バス路線によりカバーされていない地域が多い状況となっている。
- ・令和5年4月よりデマンド交通の運行エリアを古河地区まで拡大し、古河市全域をカバーしている。

古河市内の公共交通路線（デマンド交通・バス・電車）

■ デマンド交通「愛・あい号」(乗合タクシー)
■ フィーダー補助

【路線バス:その他民間バス】

-茨城急行
-JR
-朝日

【路線バス:ぐるりん号】

- 西コース
- 古河庁舎・福祉の森コース
- 南コース(栗橋駅発着)
- 南コース(古河駅発着)
- 南コース(古河駅⇄栗橋駅)
- 北コース
- 通勤通学コース
- 総和庁舎・病院コース
- 道の駅・三和庁舎コース



出典:国土数値情報

③鉄道の利用状況

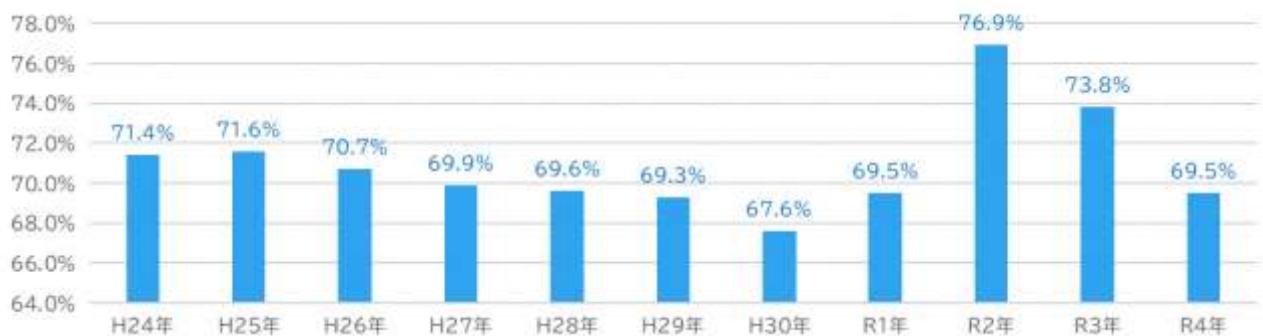
- 古河駅の1日あたりの利用者数は、コロナ禍の影響により令和2年は9,032人まで落ち込んだ。その後、利用者は回復傾向ではあるが、令和4年段階においては、以前の水準には戻っていない。
- コロナ禍においては、通勤通学利用者の割合が増加した事により、定期利用者割合が上昇したが、現在は、70%前後で推移している。

■鉄道利用者の推移(JR 古河駅 1日当り乗車人員)



出典:東日本旅客鉄道HP

■鉄道定期券利用者割合の推移(JR 古河駅)

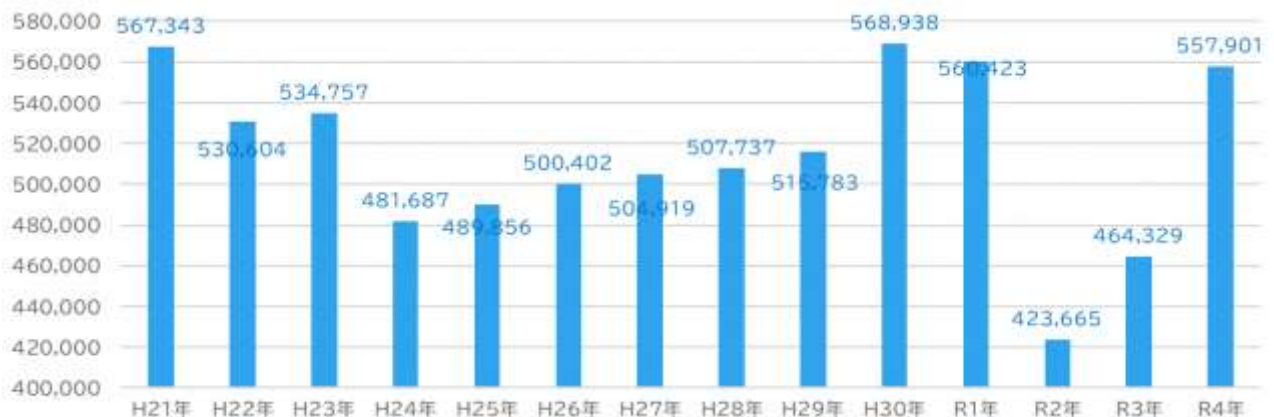


出典:東日本旅客鉄道HP

④路線バスの利用状況

- 現在古河市の路線バスは、3社によって10路線(R5.11時点)が運行している。
- 路線バスの年間乗降客数は年々減少傾向にあったが、平成25年以降、微増で推移していた。その後、コロナ禍の影響を受け一時期大幅に減少したが、現在は以前に近い水準に回復している。

■バス利用者数の推移



出典:茨城急行(株)、朝日自動車(株)、JRバス関東(株)

⑤循環バス「ぐるりん号」の利用状況

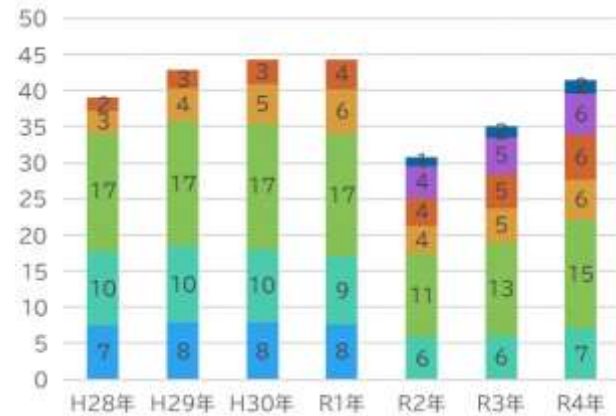
- ・循環バスの年間利用者数は、令和4年度171,487人が利用している。
- ・コロナ禍の影響で利用者は令和2年に前年の7割程度となったが、利用者は徐々に戻りつつある。
- ・最も利用者が多いのが、南コース76,255人、次いで通勤通学コース41,989人となっている。
- ・時間帯、曜日ごとの利用傾向を見ると、午前中9時～10時台の利用者が多く、土日の利用者は平日の利用者と比べ、約4割程度減。

■循環バスの年間利用者数の推移



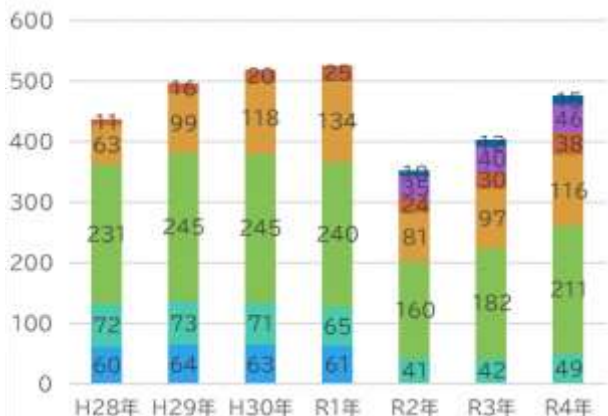
■東コース ■西コース ■南コース ■通勤コース ■総和庁舎・病院コース ■福祉の森・病院コース※ ■道の駅・三和庁舎コース※ ※R2年度から運行開始
出典:古河市

■循環バスの1便あたり利用者数の推移



■東コース ■西コース ■南コース ■通勤コース ■総和庁舎・病院コース ■福祉の森・病院コース※ ■道の駅・三和庁舎コース※ ※R2年度から運行開始
出典:古河市

■循環バスの1日あたりの利用者数の推移

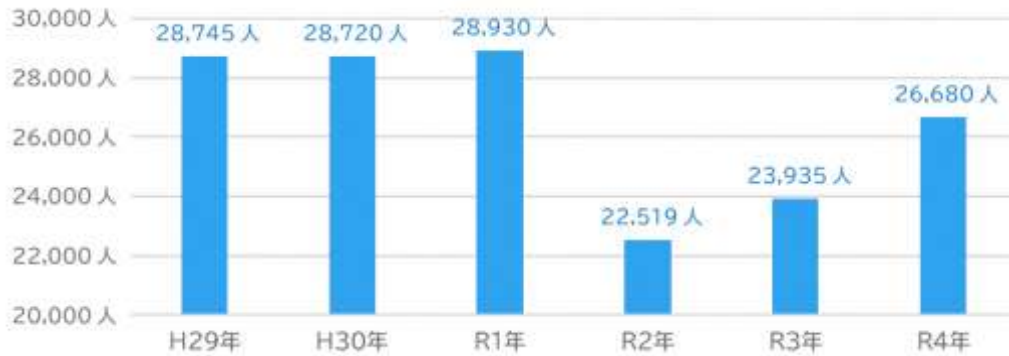


出典:古河市

⑥デマンド交通「愛・あい号」の利用状況

- ・デマンド交通の年間利用者数は、約 28,000 人/年で横ばいで推移してきたが、コロナ禍により利用者が大幅に減少した。
- ・令和 3 年 4 月からは土曜日運行を開始(14 時便まで 3 台)、平日は 8 台運行。
- ・令和 5 年 3 月までは、旧総和地区および三和地区を運行していたが、令和 5 年 4 月からは旧古河地区も対象とし、市内全域運行を開始した(平日 10 台、土曜日 4 台)。

■デマンド交通の利用者数の推移



出典:古河市



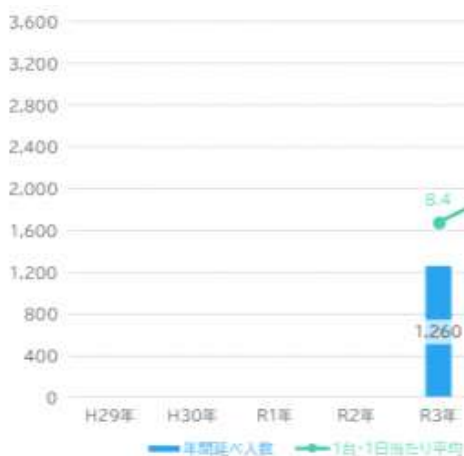
運行日時 および 予約受付時間

【運行日】月曜～土曜

【運休日】日曜・祝日、8/13～8/16、12/29～1/3 (予約も不可)

運行時刻	予約可能時間	運行日
8:00便	前日まで	月曜～土曜
9:00便	当日 8:30まで	月曜～土曜
10:00便	当日 9:30まで	月曜～土曜
11:00便	当日 10:30まで	月曜～土曜
12:00便	当日 11:30まで	月曜～土曜
13:00便	当日 12:30まで	月曜～土曜
14:00便	当日 13:30まで	月曜～土曜
15:00便	当日 14:30まで	月曜～金曜
16:00便	当日 15:30まで	月曜～金曜

■土曜日のみ利用実績(人)



■平日のみ利用実績(人)



■地域公共交通確保維持改善事業の対象系統の必要性

系統名	必要性
古河駅東口～ 古河第一高校前～ 友愛記念病院線	<p>●古河駅と友愛記念病院を結び、主要施設の日常利用(通勤・通学・買物・通院)に適応したルートになっており、沿線地域の人々の生活を支える重要な役割を担っている。一方で、運行事業所の運営努力のみ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確保・維持する必要がある。</p>
古河駅東口～ 牛ヶ谷～ 八千代町役場線	<p>●古河市と隣接する八千代町を結び、主要施設の日常利用(通勤・通学・買物・通院)に適応したルートになっており、沿線地域の人々の生活を支える重要な役割を担っている。一方で、運行事業所の運営努力のみ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確保・維持する必要がある。</p> <p>●八千代町から古河駅まで移動できる唯一のバス路線であり、両市町の住民にとって生活を維持するために運行を確保する必要がある。</p>
古河駅東口～ 牛ヶ谷～三和庁舎線	<p>●古河駅と三和庁舎を結び、主要施設までの日常利用(通勤・通学・買物・通院)に適応したルートになっており、沿線地域の人々の生活を支える重要な役割を担っている。一方で、運行事業所の運営努力のみ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確保・維持する必要がある。</p> <p>●三和庁舎バス停にはサイクル&バスライドを設けており、通勤・通学者等の日常利用に対応しており、沿線地域の生活を維持するために運行を確保する必要がある。</p>
古河駅東口～ 丘里工業団地～ 三和庁舎線	<p>●古河駅と三和庁舎を結び、主要施設までの日常利用(通勤・通学・買物・通院)や工業団地までの通勤利用に適応したルートになっており、沿線地域の人々の生活を支える重要な役割を担っている。一方で、運行事業所の運営努力のみ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確保・維持する必要がある。</p> <p>●三和庁舎バス停にはサイクル&バスライドを設けており、通勤・通学者等の日常利用に対応しており、沿線地域の生活を維持するために運行を確保する必要がある。</p>
境車庫～釈迦～ 古河駅西口線	<p>●古河市と隣接する境町を結び、沿線にある主要な医療機関や学校、駅などに通う両市町の住民の移動手段として、生活を支える重要な役割を担っている。一方で、運行事業所の運営努力のみ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確保・維持する必要がある。</p> <p>●境町から古河駅まで移動できる唯一のバス路線であり、両市町の住民にとって生活を維持するために運行を確保する必要がある。</p>
愛・あい号 (デマンド交通)	<p>民間路線バス、循環バスが運行していない公共交通不便地域にとって、日常生活を支える交通手段として重要な役割を担っている。一方で、古河市及び実際に運行している交通事業者の運営努力のみではデマンド交通の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある、フィーダー補助を活用する。</p>

■補助系統に係わる事業及び実施主体の概要(地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統)

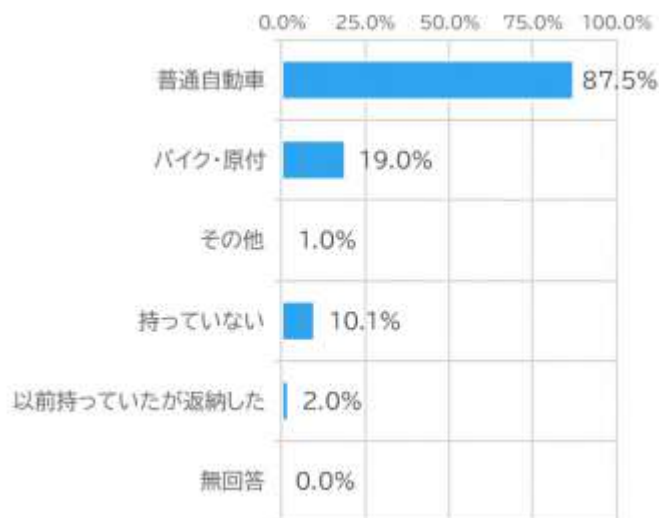
系統区分	系統名	起点・終点	実施主体	事業許可区分	補助事業の活用区分
地域間 幹線系統	古河駅東口～ 古河第一高校前～ 友愛記念病院線	古河駅東口～ 古河第一高校前～ 友愛記念病院線	茨城急行自動車(株)	4 条乗合	地域幹線 系統補助
	古河駅東口～ 牛ヶ谷～ 八千代町役場線	古河駅東口～ 牛ヶ谷～ 八千代町役場線	茨城急行自動車(株)	4 条乗合	地域幹線 系統補助
	古河駅東口～ 牛ヶ谷～ 三和庁舎線	古河駅東口～ 牛ヶ谷～ 三和庁舎線	茨城急行自動車(株)	4 条乗合	地域幹線 系統補助
	古河駅東口～ 丘里工業団地～ 三和庁舎線	古河駅東口～ 丘里工業団地～ 三和庁舎線	茨城急行自動車(株)	4 条乗合	地域幹線 系統補助
	境車庫～釈迦～ 古河駅西口線	境車庫～釈迦～ 古河駅西口線	朝日自動車(株)	4 条乗合	地域幹線 系統補助
地域内 フィーダ ー系統	愛・あい号	市内全域	古河市(運行は 交通事業者に 委託) 総和中央交通(株) 三和交通(有) 諸川タクシー(有) (有)総和タクシー	4 条乗合	地域内 フィーダー 系統補助

2-3. 市民アンケート調査

(1)市民アンケート	実施期間:7月 3日~8月 18日	回答数:1,402人
(2)愛・あい号利用者アンケート	実施期間:7月 3日~8月 18日	回答数:112人
(3)ぐるりん号利用者アンケート	実施期間:7月 3日~8月 18日	回答数:135人
(4)路線バス利用者アンケート	実施期間:8月 28日~9月 15日	回答数:33人
実施手法:書面でのアンケート・WEB アンケート		

(1)市民アンケート

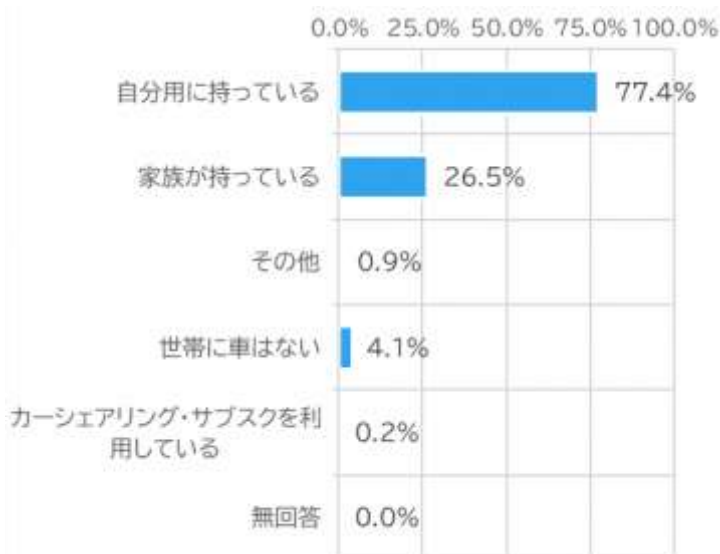
■運転免許の保有



「普通自動車」免許の保有比率は87.5%。「バイク・原付」免許の保有率は19.0%となっている。免許を「持っていない」、「以前持っていたが返納」を合わせた数値は、12.1%となった。

※複数回答

■自動車の保有



「自分用に持っている」と回答した自動車保有比率は77.4%。次いで「家族が持っている」が26.5%となり、多くの市民が自動車を主たる移動手段と回答している。「世帯に車がない」との回答割合は4.1%となった。

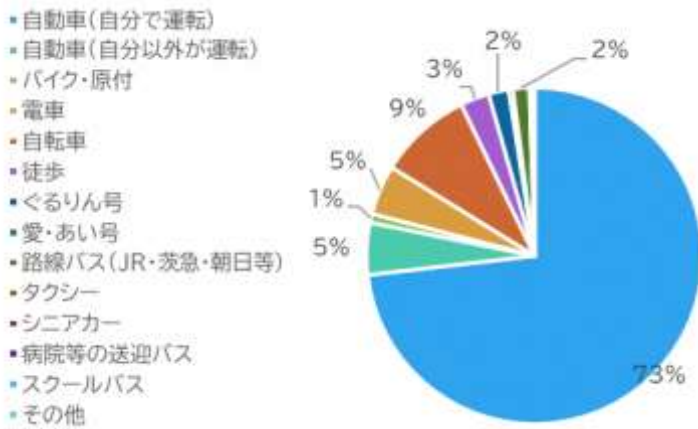
※複数回答

■よく利用する移動手段 ※回答順位順に並び替え



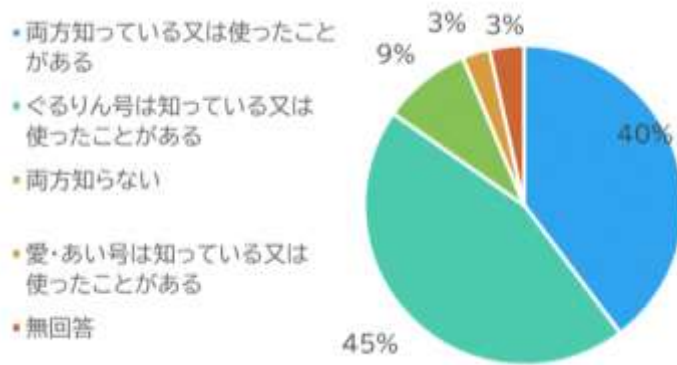
移動手段としては、「自動車」がもっとも多く、次いで「電車」となっている。「自転車」や「徒歩」と回答する割合も一定数いる。

■最も利用する移動手段



移動手段としては、「自動車」がもっとも多く、次いで「電車」となっている。

■ぐるりん号&愛・あい号認知度



ぐるりん号&愛・あい号を「両方知っている又は使ったことがある」との回答は40%、いずれか一方を知っている又は使ったことがあるとの回答と合わせると、ぐるりん号は85%、愛・あい号は43%の認知度となった。

■外出する主な目的



外出の目的としては「買い物」が最も多く、次に「通勤」となっている。

■ぐるりん号&愛・あい号の利用者増のために



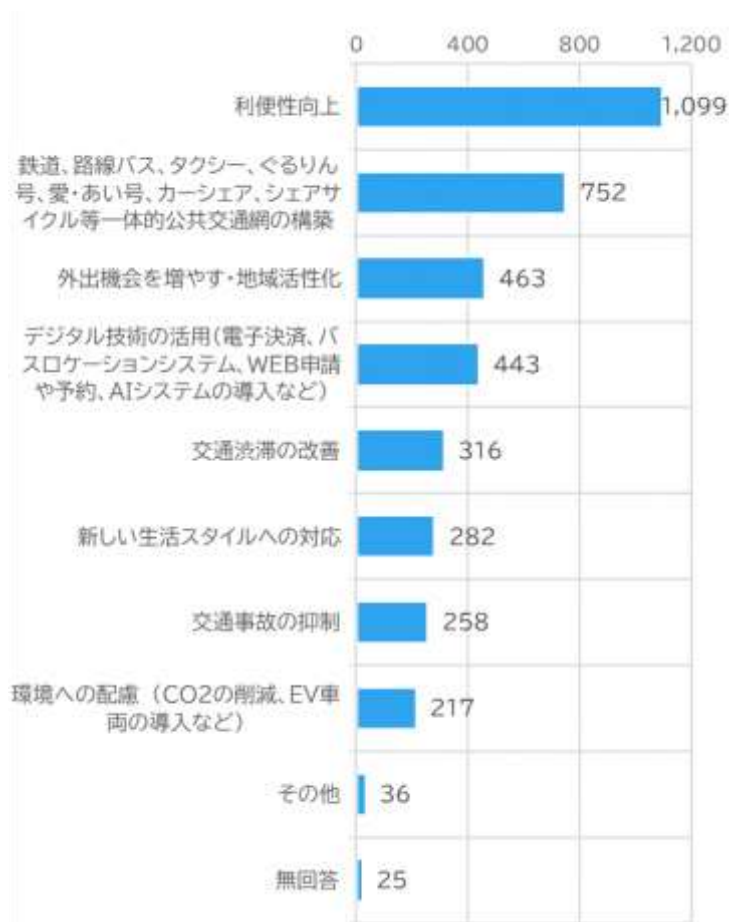
利用者増に向けては「利便性を上げる」が最も多かった。次に、「認知度を上げる」となり、今後の課題である。

■移動手段について感じていること



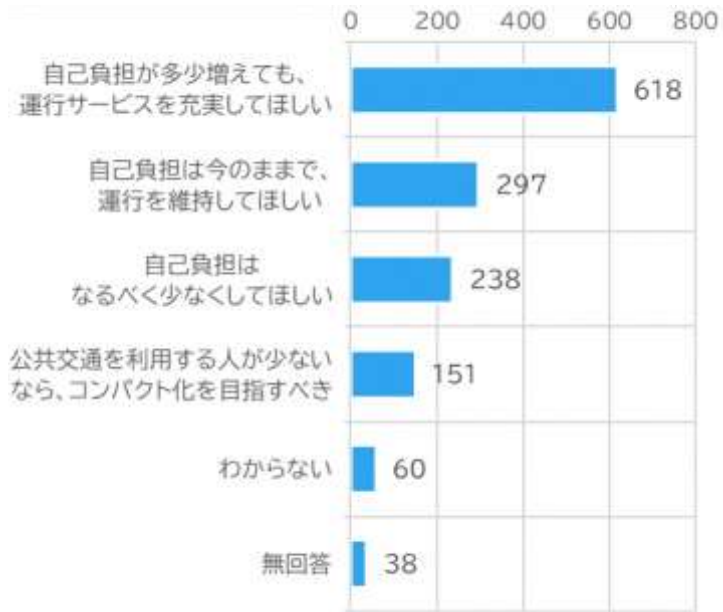
公共交通の利便性向上に対する声が多く、免許返納後の交通手段に対する不安を持つ方も多い。また、現在は特に不便を感じないとの意見も一定数あった。

■古河市公共交通のあるべき姿



「利便性向上」、「一体的公共交通網の構築」などの意見が多い。「デジタル技術の活用」や、「外出機会を増やす・地域活性化」への期待も一定数の回答があった。

■公共交通の充実・維持についての考え



サービスの充実のためには、「自己負担が多少増えても、運行サービスを充実してほしい」と考える市民が最も多く、次いで「自己負担は今のままで、運行を維持してほしい」となっている。また、「自己負担はなるべく少なくしてほしい」との回答も一定数あった。

分類① 利便性について

- バスやぐるりん号利用者の利用は「本数が少ない」「目的地に直接行けない」「バス停が近くにない」「乗り換えの時間が合わない」などの理由で利用しにくい状況。
- 公共交通は利便性に欠け、自家用車に頼ってしまうが、家族に頼れない単身高齢者が多くなり公共交通の充実が必要不可欠。
- 免許を返納しようと思っても、買い物や通院に車がないと移動手段がなくなるのが現状。
- シルバーパスや学割、フリーパス等を充実すれば免許返納も進むし利用者増も見込める。

分類② デジタル技術活用について

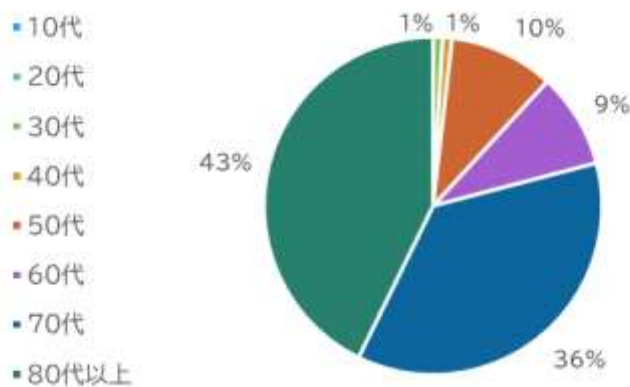
- 利用の仕方など、必要な人が必要なサービスを利用できるよう情報発信してほしい。
- バス停留所や時刻がすぐにわかるアプリや「愛・あい号」予約アプリがあれば便利。
- 利用の仕方、料金、ルートなど定期的に広報やSNS等で周知してほしい。

分類③ 今後に向けて

- 将来的に都市計画によりコンパクトシティを促し、車とは別の公共交通の充実を検討してみては。
- 「ぐるりん号」を周回してない地域への「愛・あい号」の充実を望む。
- 公共交通の利用については、多少自己負担が増えても仕方がない。利便性を高め、安心して移動できる手段の確保を願う。
- 免許返納後、利便性と費用を比較し「バス」、「デマンド交通」又は「民間タクシー」など、その都度選択できるとよい。

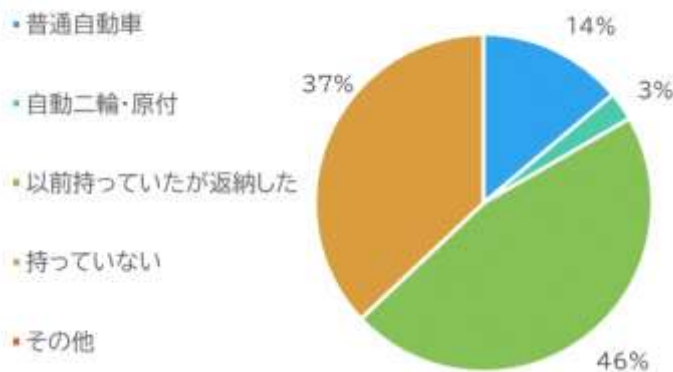
(2)愛・あい号利用者アンケート

■年代



「80代以上」が43%と最も多く、次いで「70代」の36%となり、60歳以上の利用割合が88%となった。

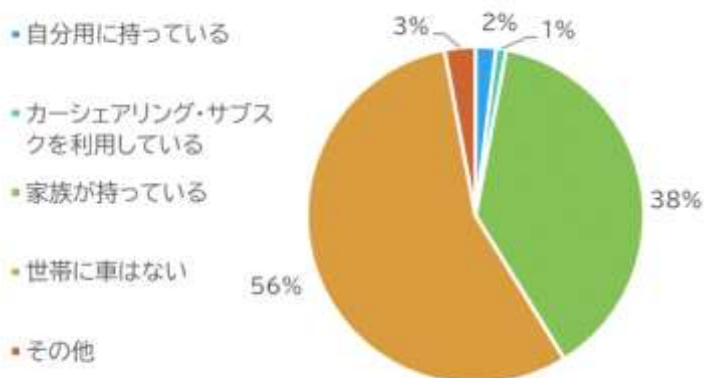
■運転免許の保有状況



運転免許を「持っていない」が37%、「以前持っていたが返納した」が46%となり、利用者の83%が免許を保有していないと回答。

「普通自動車」免許の保有割合は14%、「自動二輪・原付」免許の保有割合は3%となった。

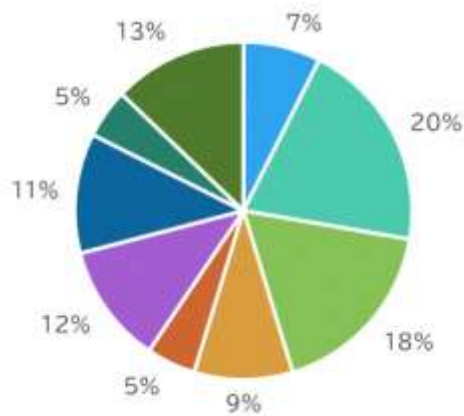
■自動車の保有状況



「世帯に車はない」との回答が56%、自身は保有していないが、「家族が持っている」との回答割合が38%となった。

■利用している時間帯

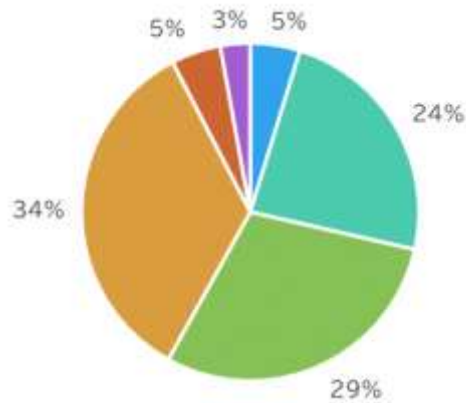
- 8時便
- 9時便
- 10時便
- 11時便
- 12時便
- 13時便
- 14時便
- 15時便
- 16時便



利用時間としては、「9時台」が 20%、次いで「10 時台」が 18% 午前中の利用割合が 54%となり、午後の時間帯では「13 時台」の 12%が最も高い結果となった。

■利用回数

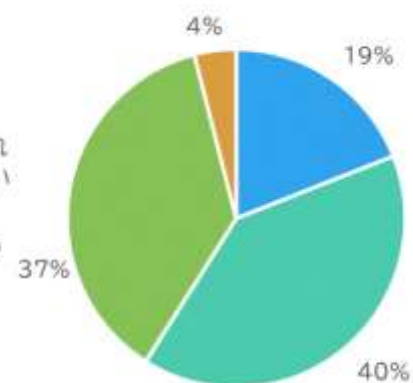
- ほぼ毎日
- 週3~4回
- 週1~2回
- 月1~2回程度
- 年に数回
- 今回初めて



利用頻度については、「月1~2 回程度」が 34%、次いで「週1~2 回」29%、「週3~4 回」が 24%の回答になり、週 1 回以上利用するとの回答が 58%となった。

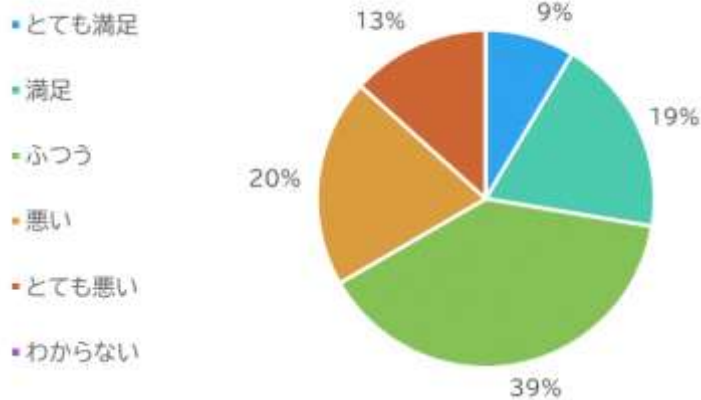
■モバイル予約が可能になったら利用するか

- 使用すると思う
- やり方がわかりやすければ使用するかもしれない
- パソコンやスマホを持っていない
- その他



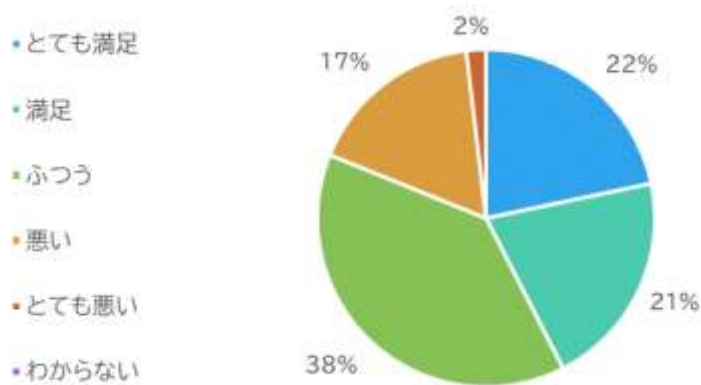
WEB 予約が可能となった場合、「使用すると思う」との回答が 19%、「やり方がわかりやすければ使用するかもしれない」が 40%となり、合わせて 59%が WEB予約を利用検討するとの回答になった。

■予約の取りやすさ



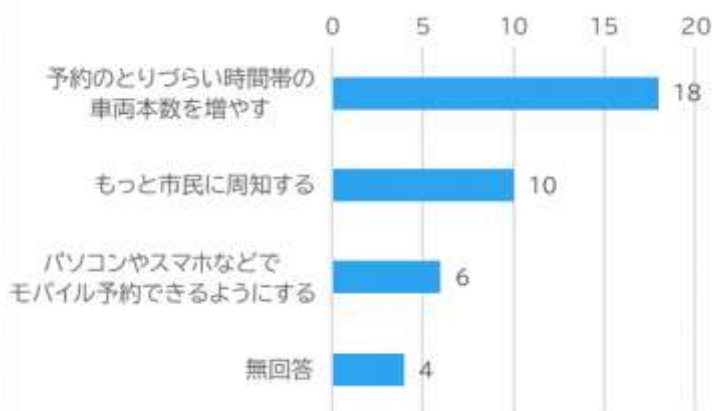
「とても満足」「満足」を合わせて 28% であるのに対して、「悪い」「とても悪い」を合わせて 33%と、予約が取りづらいつ感じている割合の方が高い。

■運賃



「とても満足」「満足」を合わせて 43%、「悪い」「とても悪い」を合わせて 19%と、運賃設定に関しては満足度の方が高い。

■利用者増のアイデア



利用者増に向けては、「予約のとりづらいつ時間帯の車両本数を増やす」(車両の増加)が最も多く、次いで「もっと市民に周知する」となった。「パソコンやスマホなどでモバイル予約できるようにする」との回答も一定の割合であった。

分類① 利便性について

- 古河駅の乗降場所をもっと改札に近づけて欲しい。
- 車両数が増えても予約が取れなければ意味がない。
- 30分間隔の運行を希望する。
- 帰りの時間がわからないので予約がとりにくい。
- 予約がもう少しスムーズに取れるようにして欲しい。
- 土曜の時間を延ばしてほしい。
- すぐ用事が終わる場合、その場で待っていて欲しい。

分類② ドライバー・予約センターについて

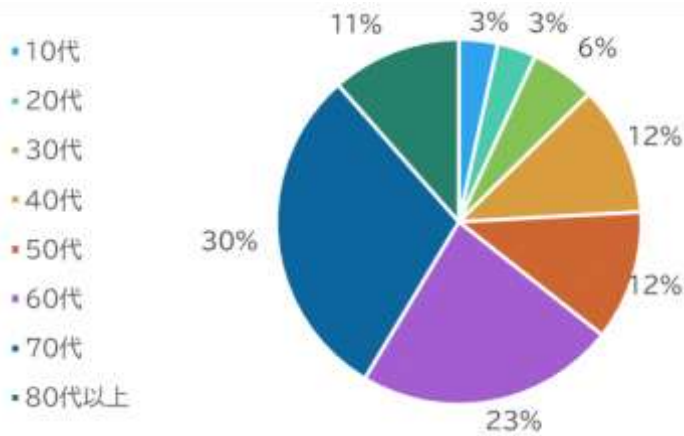
- マナーのとても良いドライバーと悪いドライバーの落差がすごい。
- 運転は丁寧だが、あいさつをしてくれないドライバーがいる。
- 予約センターの電話がつながりにくい。
- 日頃の丁寧な対応に感謝している。

分類③ 今後に向けて

- 足腰が悪いのでワゴン車両は乗降りしづらい。
- 年金受給者にとっては、今の料金でも高い。
- 病院の予約と連携して愛・あい号の予約が取れると便利。
- Suica などに対応してもらいたい(ぐるりん号も)。
- 祝日も運行してほしい。

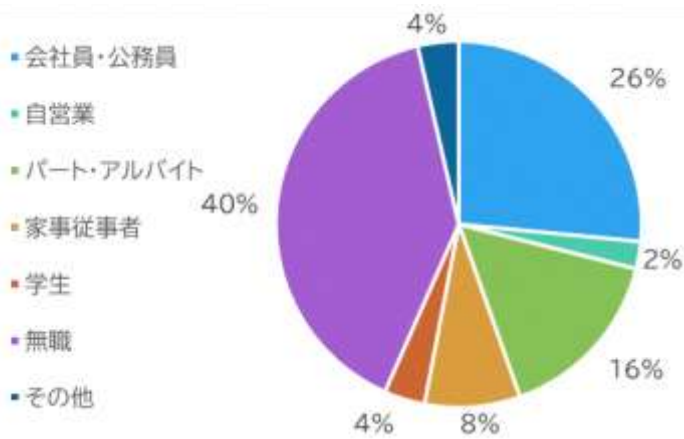
(3)ぐるりん号利用者アンケート

■年代



「70代」が30%、「60代」が23%となり、高齢者の利用が多いが、50代以下の利用者も36%おり、通勤通学的手段として一定程度利用されていることが伺える。

■職業



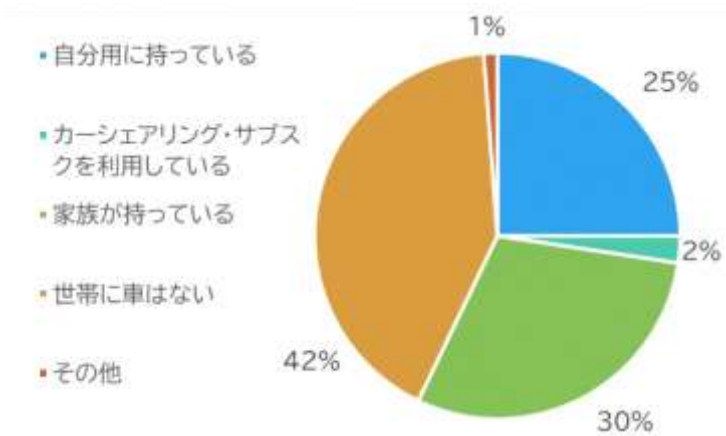
もっとも多いのが「無職」40%、次いで「会社員・公務員」26%、「パート・アルバイト」が16%の順となり、「学生」の利用は4%となっている。

■運転免許の保有状況



「普通自動車」免許を保有しているとの回答が最も多く52%となった。「持っていない」が29%、「以前持っていたが返納した」が16%となり、合わせて45%が免許を持たない方の利用となった。

■自動車の保有状況



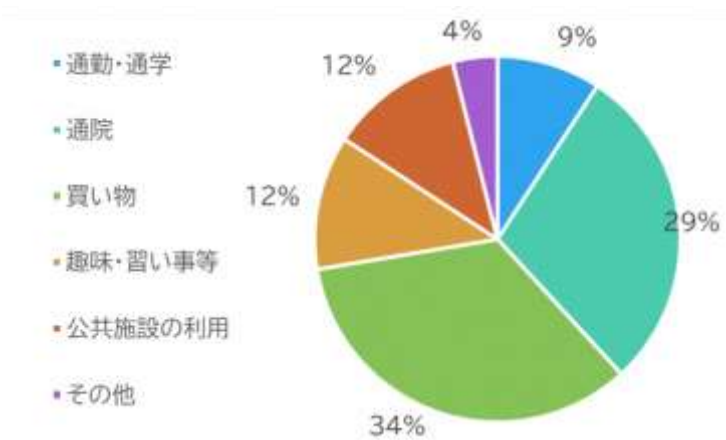
「世帯に車はない」と答えた割合が42%と最も高く、次いで「家族が持っている」との回答が30%となった。

■利用回数



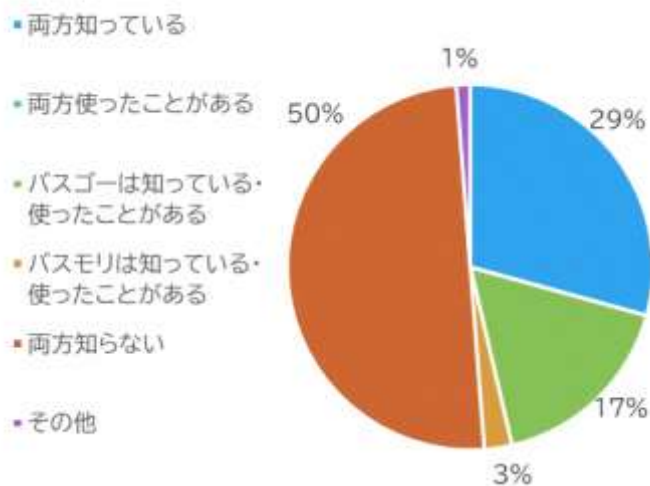
「週3～4回」の利用が最も多く36%、次いで「週1～2回」の33%となり、週1回以上利用しているとの回答が78%となった。

■利用目的



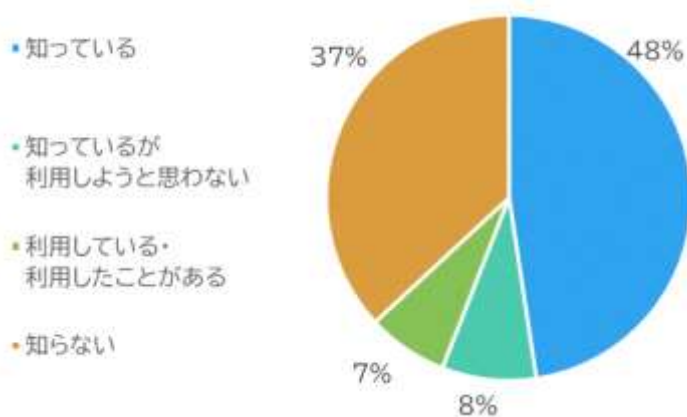
利用目的としては、「買い物」が34%と最も高く、次いで「通院」が29%となった。「通勤・通学」を目的とした利用は9%となった。

■バスゴー、バスモリの認知度



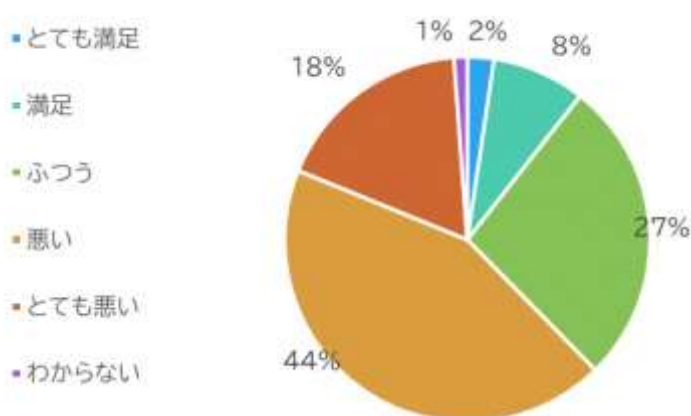
バスゴー、バスモリを「両方知らない」は50%となった。「両方知っている」との回答は29%。バスゴーとバスモリを比較するとバスゴーの方が認知度が高い結果となった。

■愛・あい号の古河市内全域運行の認知度



ぐるりん号利用者のうち令和5年4月からの愛・あい号の古河市内全域運行を「知らない」との回答が37%、「知っている」との回答は48%だった。また、実際に「利用している・利用したことがある」との回答は7%となった。

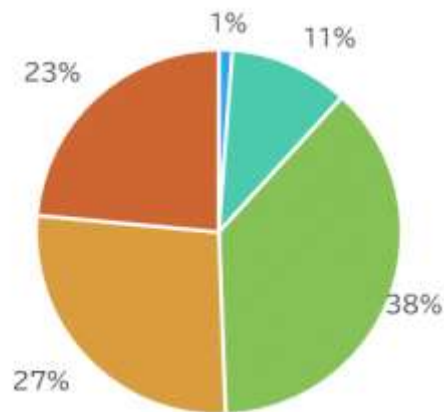
■運行本数



「とても満足」2%、「満足」8%となり、合わせて10%。「とても悪い」18%、「悪い」44%を合わせて62%となっている。「ふつう」との回答は27%となっている。

■運行時間帯

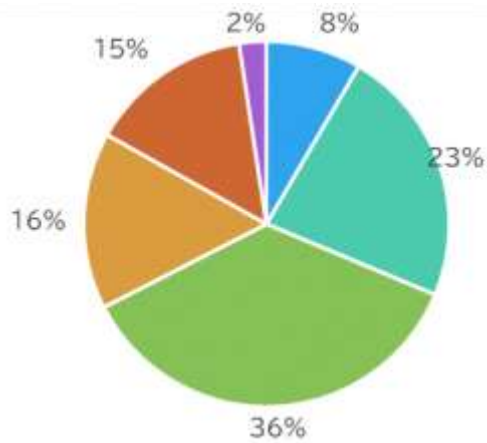
- ・とても満足
- ・満足
- ・ふつう
- ・悪い
- ・とても悪い
- ・わからない



運行時間帯の満足度は「ふつう」以上が50%となっており、不満と感じている割合と拮抗している。

■運行区域

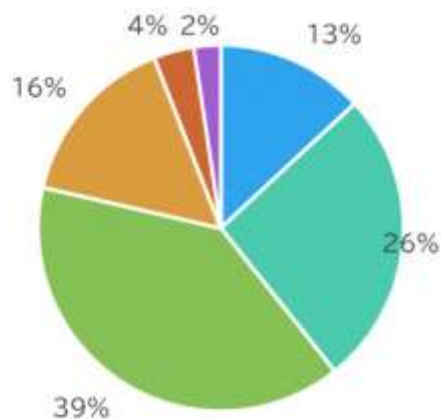
- ・とても満足
- ・満足
- ・ふつう
- ・悪い
- ・とても悪い
- ・わからない



「ふつう」以上の回答が67%となっており、不満と感じる割合を上回っている。

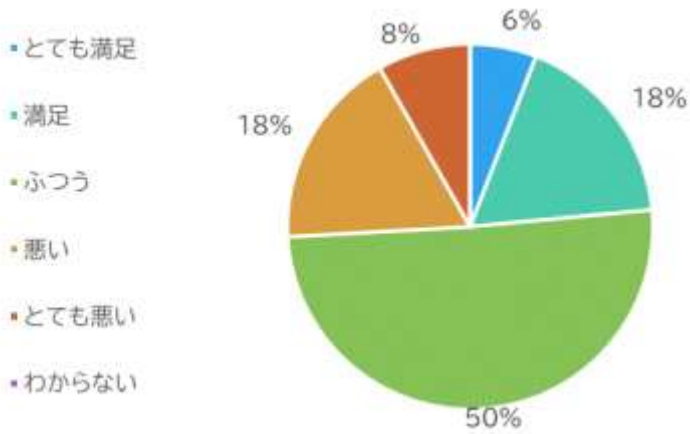
■バス停の位置

- ・とても満足
- ・満足
- ・ふつう
- ・悪い
- ・とても悪い
- ・わからない



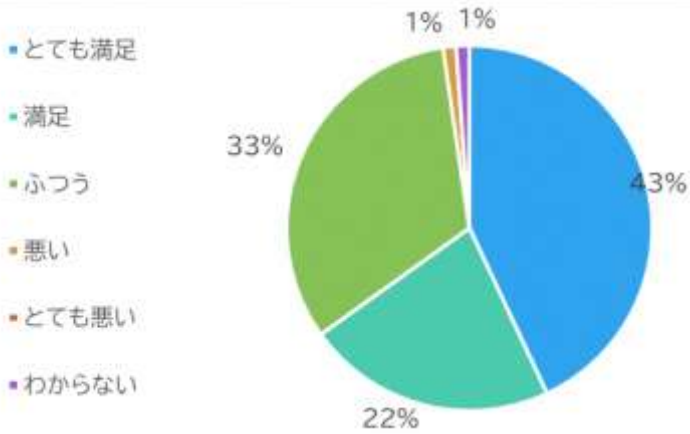
「ふつう」以上の回答が78%となっており、不満と感じる割合を上回っている。

■バスの待合環境



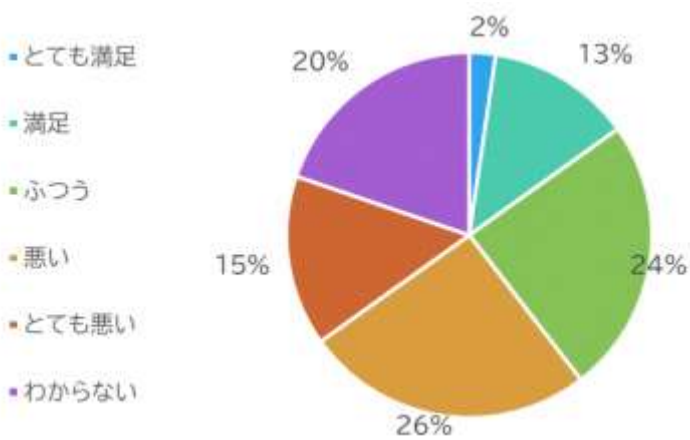
「ふつう」以上の回答が 74%となっており、不満と感じる割合を上回っている。

■運賃



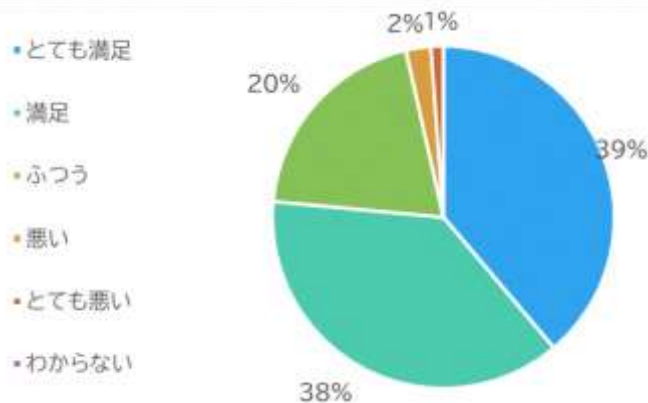
「とても満足」「満足」を合わせると 65%となり、運賃に対する満足度は高いものとなった。不満と感じている割合は 1%となっている。

■他の路線との乗り継ぎ



他の路線との乗り継ぎが悪いと感じている割合が 41%と、満足と回答している割合 15%と比べて高くなっている。

■安全運転



「とても満足」39%、「満足」38%で、多くの方が安全運転に満足していることが伺える。悪いと感じている割合は3%となっている。

■利用者増のアイデア



「運行ルート・運行時間を変える」が最も多く、次いで「もっと市民に周知する」となった。また、時間帯による増減便など効率的な運行を求める声も一定数あった。

分類① ルート・ダイヤについて

- 通勤の人のためか、学生のためか、生活する人のためか偏りなくダイヤを組んでほしい。
- 運行について時計回り、反時計回りに偏りがある。
- 運行本数を増やしてほしい。特に朝夕の時間帯を増便してほしい。
- 各コース駅からの乗り継ぎがよくない。バスは5分～10分位遅れる事もあるので乗り継ぎに余裕を見てほしい。
- どのコースも古河駅に寄れるようにしてほしい。バス待ち時に長い時があり、ベンチなど設置してもらいたい。

分類② デジタル技術活用について

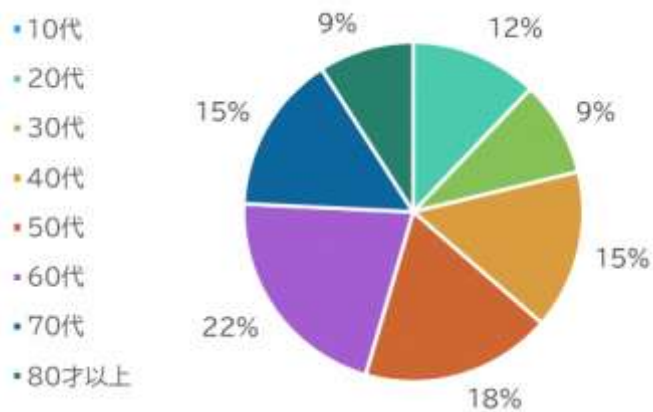
- シルバーパス割引は助かる、もっと周知をするべき。
- ICカードや電子決済が使えるとよい。
- バス停留所や時刻がすぐにわかるアプリを活用してほしい。既にあるのであれば、もっと周知したほうがよい。
- ぐるりん号に興味がある人のため、説明会や乗り方講座を開催するなどもっとPRするべき。
- 「ぐるりん号」をコンパクト化したりEV車やシェアカーなど新しい技術の導入を考えてみてはどうか。

分類③ 運転手について

- 運転手の対応がよい人と悪い人の差がある。
- 子連れで乗車した時、運転手さんの対応が丁寧で気を使ってもらった。とても感謝している。

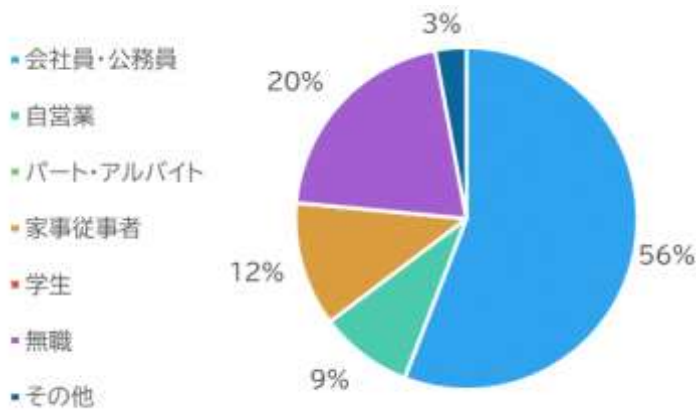
(4)路線バス利用者アンケート

■年代



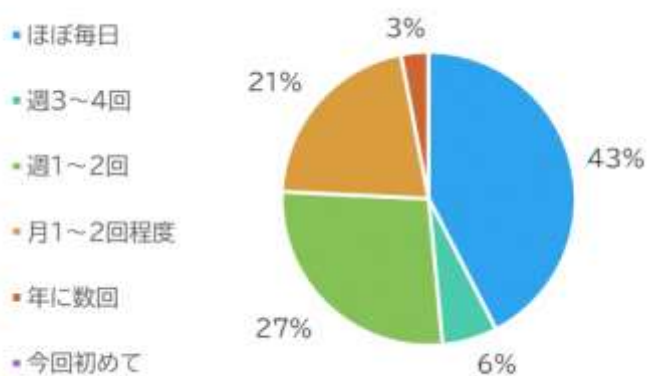
最も利用が多いのが「60代」で22%、次いで「50代」が18%となった。

■職業



最も利用が多いのが「会社員・公務員」の56%、次いで「無職」が20%となった。

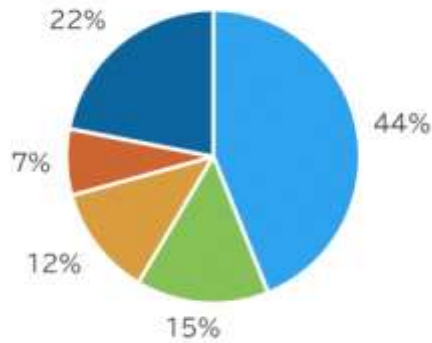
■利用回数



利用頻度として、「ほぼ毎日」43%、次いで「週1~2回」が27%、「月1~2回程度」が21%となっている。

■利用目的

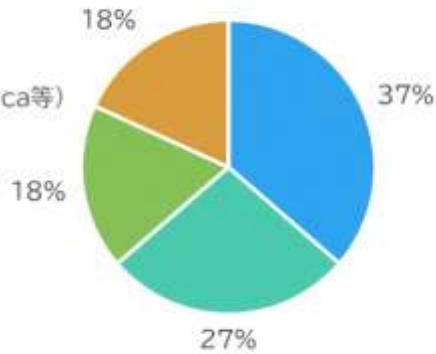
- ・通勤
- ・通学
- ・通院
- ・買い物
- ・趣味・習い事等
- ・公共施設の利用
- ・その他



「通勤」が最も多く 44%。次いで「通院」15%、「買い物」12%、「その他」22%となっている。

■運賃の支払い方法

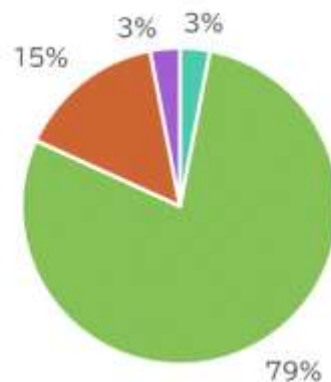
- ・現金
- ・交通系ICカード(Suica等)
- ・定期券
- ・回数券
- ・フリーパス
- ・その他



「現金」が最も多く 37%。次いで「交通系 IC カード」が 27%、「定期券」が 18%、「回数券」が 18%となった。

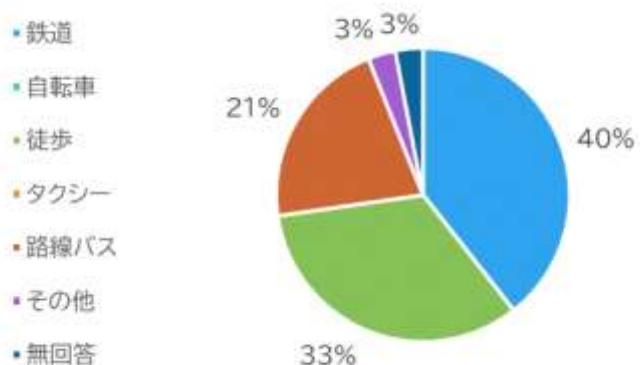
■自宅からバス停までの交通手段

- ・自動車(家族の送迎)
- ・自転車
- ・徒歩
- ・タクシー
- ・その他
- ・無回答



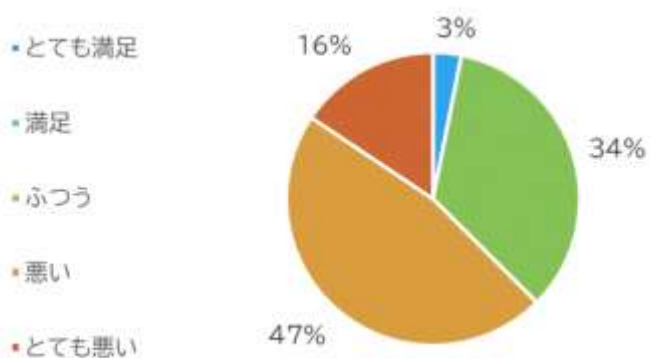
バス停までの交通手段としては、79%が「徒歩」と回答。「その他」の回答には鉄道をあげる利用者が多く、市外から古河駅まで来てそこからの利用者も一定数いる。

■路線バス降車から目的地までの交通手段



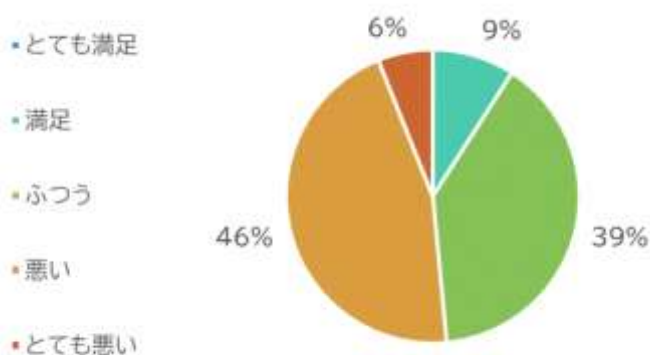
最も多いのが「鉄道」となっており、古河駅までの移動手段として利用している割合が多いことが伺える。21%が「路線バス」と回答しており、乗り継ぎ需要も一定数伺える。

■運行本数



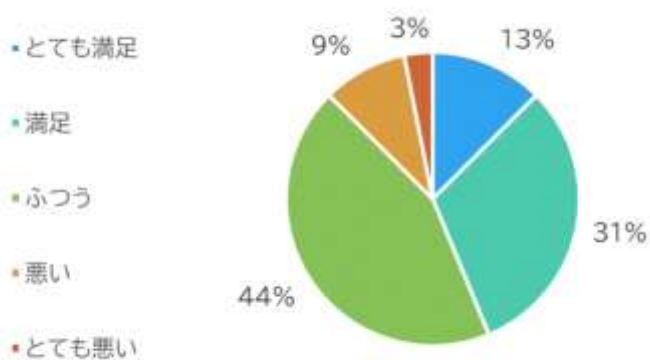
「悪い」47%、「とても悪い」16%と、63%の方が運行本数に不満を持っているとの回答だった。

■運行時間帯



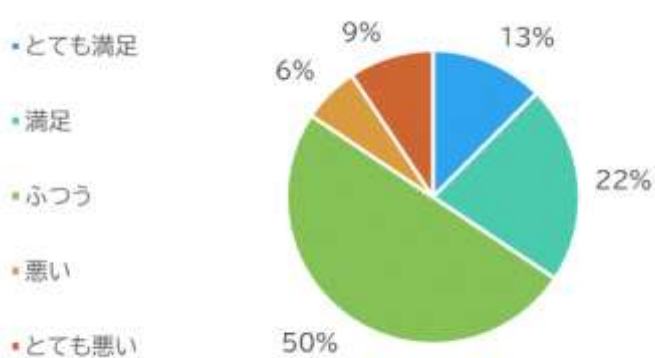
「悪い」46%。「とても悪い」6%を合わせると、52%が運行時間帯に不満を持っている。

■運行区域



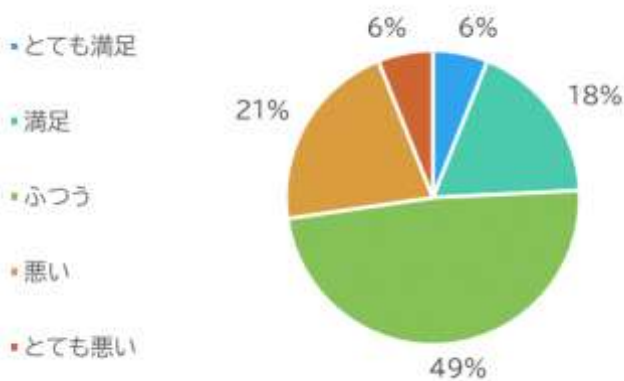
現在の運行区域について、「ふつう」との回答が 44%で最も多く、次いで「満足」31%、「とても満足」13%となった。

■バス停の位置



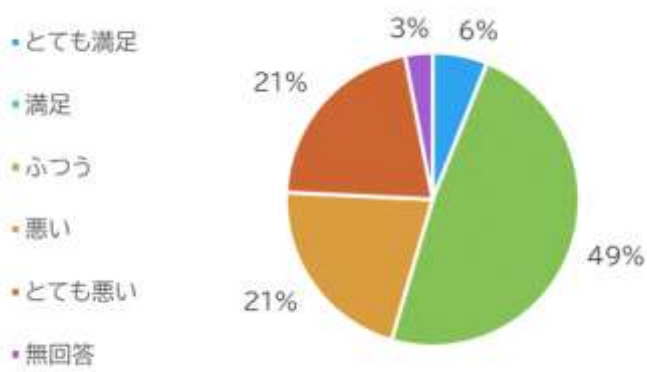
現在のバス停の設置場所について、「ふつう」50%、「満足」22%、「とても満足」13%との回答になった。

■運賃



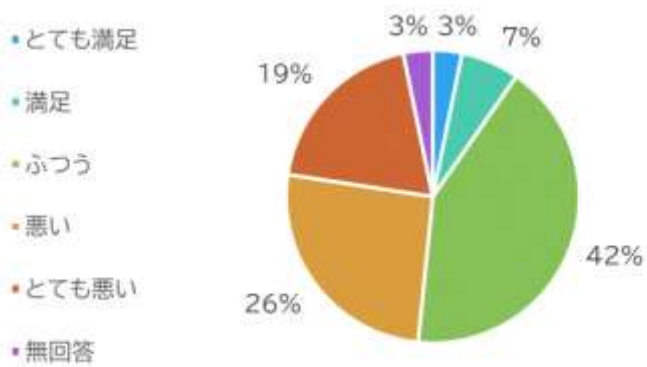
現行の運賃体系について、「ふつう」との回答が 49%、「悪い」が 21%、「満足」が 18%との結果になった。

■バスの待合環境



バスを待つ間のバス停周辺環境については、「ふつう」が49%、次いで「悪い」が21%、「とても悪い」が21%となった。

■他の路線との乗り継ぎ



他の路線との乗り継ぎ状況について、「ふつう」が42%、「悪い」が26%、次いで「とても悪い」が19%となった。

分類① 運転手について

- 車イスの方への対応が丁寧でよかった。
- バス停ごとに急発進、急加速、急停止、運転手によって運転がすごく雑。
- 運転手のアナウンスが聞き取りづらい。

分類② 現在の運行について

- 毎日遅延が発生している。遅れてくる事が良くある。
- 高校生が優先席まで占有してしまっている時間帯がある。
- バス停にベンチ等があるといい。
- 鉄道との乗り継ぎが不便。電車のダイヤと合っていない。
- マナーの悪いお客さんがいる。マナー啓発ポスター等を掲示してもらいたい。
- 高齢者にとっては、歩道と車道間のブロックを越えるのが負担。バス停の位置の改善を希望。

分類③ 今後に向けて

- バスの現地が分かるロケーションシステムを導入してもらいたい。
- 運行本数をもう少し増やしてもらいたい。
- 1月4日を平日ダイヤで運行してもらいたい。
- 最終バスの時間を繰り下げて欲しい。
- 日野自動車への利便性を高めて欲しい。
- 運賃が高い。シルバーパスなどの導入を検討してもらいたい。
- 交通系 IC カードが使えるように整備してもらいたい。
- 通勤通学の時間帯の増便(利便性向上)に期待している。

(5)交通事業者ヒアリング

①調査概要

・古河市内のバスやタクシーなどの交通事業者に対して、事前に調査票を郵送にて送付し、郵送にて 3 社から回答を得た。その後 6 社に対してヒアリングを実施した。

②ヒアリング結果のまとめ

◆鉄道事業者

・昨年まで新型コロナの影響で、鉄道の利用が減少し、大変厳しい経営環境に直面した。
・鉄道利用の回復により、対前年で増収している。また、運輸収入は、コロナ前比で約 90%の水準に戻ってきた。
・今後は”ヒトが生活するうえでの「豊かさ」”を起点とし、”リアル”なネットワークと外部の技術・知見を組み合わせ新たなサービスを創造し、社会に貢献していきたい。

出典:「2024 年 3 月期第 2 四半期決算説明資料(JR 東日本)」「変革 2027」

◆バス事業者

・2024 年問題の影響が大きい。乗務員の人材確保及び働き方改革への対応が急務である。
・古河駅西口のバス停が狭く、混雑時等トラブルが多い。環境改善を進めてきた。
・シルバーパス(導入済)及び学生パス(学割)を検討し料金を均一にするなど料金体系の見直しや1日バス・スマホ決済当の利便性を高める取組を進める必要性を感じている。
・バス待ち環境の改善は一事業者単位では維持管理も含めると負担が大きい。
・利用者の減少などに伴い、バス路線維持には課題も多くある。

◆タクシー事業者

・利用者数は戻りつつあるが、コロナ前の水準までは回復していない。
・ドライバーの割合は 70 代が最も多く、高齢化が大きな課題となっている。
・乗務員の確保は全ての事業者が課題と回答。
・古河市に対して、駅前広場の環境整備を望む事業者も多い。
・デマンド、コミュニティバスなどを営業上の脅威と感じている事業者もある。
・アプリ配車など新規技術による運営の効率化に期待している事業者もある。
・タクシー利用者へのクーポン発行などを望む事業者もある。
・時間帯や日によっての利用者のばらつきがあり、需要が安定しないとの回答も一定数ある。
・タクシーはお年寄りが求めているドア to ドアの唯一の公共輸送である。

【まとめ】

・鉄道事業者は、鉄道と二次交通との連携強化など利用者がシームレスに移動できる輸送ネットワークを実現する。また、利用者に「住んで良かった」と感じていただける「くらしづくり」に挑戦する。
・利用者減少にともない路線維持や事業継続そのものに対する課題が大きくなっている。
・電子決済や定額利用など官民連携して利便性を高める取り組みの重要度が増している。
・時間外勤務の上限規制等により、公共交通全般で乗務員不足が運行上の大きな課題。

2-4. 従前計画の評価と達成状況

(1) 古河市地域公共交通網形成計画実施事業の評価について

◎ 適切に実施 ○ 一部事業未実施 △ 検討・調整段階 × 未検討・未調整

No	実施事業名	具体的事業内容	実施時期	事業結果概要
1	古河駅駅前広場の環境整備及び交通結節機能の強化	古河駅駅前広場の交通処理の見直し・改善	R6以降	○ R5年に古河駅西口に「愛・あい号」の乗降場所は確保したが、路線バスと循環バスの待機スペースが十分に確保されていない為、調整が必要。 JR古河駅の協力を得て、古河駅構内及び出入口床面に路線バス及び循環バス乗り場への誘導表示(構内4箇所、出入口4箇所)を設置した。
		乗り換え情報等の案内表示板の設置	R2～実施	
2	(仮)南古河駅実現に向けた取組み推進	期成同盟会による鉄道事業者への要望活動	順次実施	△ JR東日本大宮支社に要望書の提出を行った。 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、地域住民との意見交換会を実施することができなかった。
		地域住民との意見交換会の実施	R6以降	
3	路線バスの再編・充実	拠点間を結ぶ路線の充実	R6以降	△ 各事業者から運行実績等のデータを収集し、検討を開始している。 ルート再編に必要な予算等について、他自治体と協議を実施した。 各事業者から運行実績等のデータを収集し、検討を開始している。
		西南医療センターへのアクセス強化	R3～実施	
		需要に応じたダイヤ編成	R6以降	
4	循環バスの再編・運行形態の見直し等	ルートの見直し	R2・R5	○ 道の駅・三和庁舎コースについては道路新設により、ルートの見直しを実施した。(R2) ルートをコンパクト化し市内全7コースとして見直しを行った。(R5) 朝の便を前倒し運行、大型商業施設への乗り入れ等、市民ニーズに対応した再編を実施した。 R2年は全コースについて年末年始6日を運休としたが、R4年から市民の利便性の観点から運休日を4日間に短縮する方向で調整した。 三和地区から古河駅方面への移動ニーズへの対応、及び道の駅への観光客等の利便性向上を目的とした新コースを開設した。 一部のコースにおいて、乗降調査を実施し、実情に見合う運行形態導入のための分析を実施しR5年にコースの再編を行った。
		朝夕ピーク時及び昼時間帯のニーズに対応した再編	R2～実施	
		土休日、年末年始の運行見直し	R2～実施	
		古河駅～道の駅～三和庁舎への乗り入れ	R2～実施	
		需要に応じた運行形態への見直し	R5～実施	

No	実施事業名	具体的事業内容	実施時期	事業結果概要	
5	デマンド交通のサービス充実	古河地区住民の交通結節点からのデマンド利用拡大	R5～実施	◎	総和及び三和地区を運行していたが、市内全域運行とした。(R5)
		乗り継ぎポイントの見直し	R2～実施		道の駅・三和庁舎コース開設に伴い、三和庁舎を乗り継ぎポイントとして設定した。
		乗合率向上促進策の実施	R3～実施		土曜日運行を開始した。(R3) 総和及び三和地区を運行していたが、市内全域運行とした。(R5)
6	主要施設敷地内への乗り入れ	主要施設敷地内への乗り入れ(新規・増便)	順次実施	○	道の駅・三和庁舎コースを新設し三和地区の主要施設へ乗り入れした。(R2) コースの再編により新たに古河中等学校、ネーブルパークに乗り入れを開始した。(R5)
7	交通結節点及び主要バス停の待合環境の整備	交通結節点及び利用者の多い主要なバス停における待合環境の整備	順次実施	○	地権者等地元住民との調整を行い、待合環境の改善を図った。 三和庁舎のぐるりん号、茨城急行路線バス停留所に、バス待合待機所及び運転手休憩所を整備した。
8	サイクル&バスライド、パーク&ライドの促進	サイクル&バスライド用駐輪場の整備	順次実施	○	三和庁舎のぐるりん号、茨城急行路線バス停留所に、サイクル&バスライド用駐輪場を整備した。 古河市サークル館(北利根)、さくら公民館(久能)にジェイアールバス関東が、諸川バス停に茨城急行がサイクル&バスライド用駐輪場を設置した。
		自転車搭載バスの導入検討			
		パーク&ライド用駐車場の確保の促進			
9	総合的な公共交通ガイドブック作成	ルート、バス停、ダイヤ、乗り方、運賃などについて掲載	R5～実施	○	R5年に公共交通ご利用案内をリニューアルしバスの乗り方など掲載したが、総合的なガイドブックには至っていない。
10	バスロケーションシステムの導入拡大及びシステム利用のPR	路線バスへのバスロケーションシステムの導入	R3～実施	○	民間事業者の一部において、導入を実施した。
		バスロケーションシステムの利用PR	実施		事業再編により更新した「公共交通ご利用案内」や広報・HP等において、継続してPRを実施している。
11	外出支援のためのモデルルートの提供	外出の移動モデルプログラムの作成・配布	R6以降	△	コロナ禍の影響もあり外出控え等があり、実施を次年度以降に持ち越す。
		マイ時刻表の作成	R5～実施	○	R5年に公共交通ご利用案内をリニューアルしマイ時刻表を掲載した。
12	自動車運転免許返納者への循環バス、デマンド交通の利用券の配布	循環バス、デマンド交通の利用券の配布	R1～実施	◎	65才以上の免許返納者を対象に申請により12,000円分の回数券又はチケットを1,030件交付した。高齢者の事故防止と公共交通の利用拡大が図れた。

No	実施事業名	具体的事業内容	実施時期	事業結果概要	
13	適正な運賃改定	循環バスの運賃改定	順次実施	○	R5年のコースの改編に伴い「道の駅・三和庁舎コース」以外のコースはブロック運賃制をとり料金体系の統一を行った。
		赤字路線バスにおける適正な受益者負担に基づく運賃設定の見直し要請	順次実施	△	コロナ禍により事業収益が大幅に減少したことにより、運賃設定の見直し要請は見送った。
14	市民の公共交通利用意識を高める取り組み	公共交通利用促進啓発活動の実施	順次実施	○	「ぐるりん号無料の日」を実施し利用啓発を図った。
		循環バス等見直し基準の設定及び利用実績公表	R2～実施		見直し基準策定のための実績収集及び公表を行った。また、事業者からのヒアリングを随時行い、利用状況の把握に努めた。
15	バスの乗り方教室の実施	子どもや高齢者を対象としたバスの乗り方教室の実施	R6以降	△	コロナ禍により、ほとんどのイベントが中止となり、実施する機会を失い、次年度以降に持ち越す。
16	福祉施策との連携	福祉施策との棲み分けの協議・連携	順次実施	△	障がい者のデマンド交通利用について、事業者や福祉部局との調整を行い、現状の把握に努めた。

(2)古河市地域公共交通網形成計画の評価等結果

実施事業の実施によって、計画目標の達成状況进行评估

計画目標	評価指標 指標の考え方	基準値 (H29)	目標値 (R5)	目標値設定根拠	達成値 (R4 現在)	達成率
①広域及び市内の拠点間 を結ぶ公共交通ネット ワークの形成	○路線バス 1日利用者数	1,413 人	1,500 人	平成 24 年度から平成 29 年度までの 1 日当り利用者数の年平均伸び率 1.37%となっており、各事業を実施していくことにより、この伸び率を維持し、計画目標年度の1日平均利用者数 1,500 人を目標とする。	1,416 人	94.4%
	○古河駅における鉄道・ バスの乗り継ぎ満足度	26.2%	30%	各事業の実施により、乗り継ぎ満足度の割合が年に約 1%のペースで向上することを目標とする。	27.8%	92.7%
②市民のニーズに 対応した公共交通の 構築	○循環バスの 1日利用者数	490 人	530 人	運行期間が長い東・西・南コースにおける平成 24 年度から平成 29 年度までの 1 日当り利用者数の年平均伸び率が 1.50%となっており、各事業を実施していくことにより、この伸び率を維持し、計画目標年度の 1 日平均利用者数 530 人を目標とする。	475 人	89.6%
	○デマンド交通の 1台1日利用者数	14.9 人	15 人	平成 24 年度から平成 29 年度までの 1 台 1 日利用者数は、15 人前後で増減していることから、各事業を実施していくことにより、15 人を維持することを目標とする。	11.5 人	76.7%
	○路線バスの満足度	9.9%	15%	各事業の実施により、路線バスの満足度の割合が年に約 1%のペースで向上することを目標とする。	未実施	—
	○循環バスの満足度	10.4%	15%	各事業の実施により、循環バスの満足度の割合が年に約 1%のペースで向上することを目標とする。	14.2%	94.7%

	○デマンド交通の満足度	9.7%	15%	各事業の実施により、デマンド交通の満足度の割合が年に約 1%のペースで向上することを目標とする。	54.6%	100%
	○アンケートにおける外出時に交通手段がなく困っている人の回答割合	25.3%	20%以下	各事業の実施により、公共交通の利便性が高まり、外出時に交通手段がなく困っている人の割合が年に約 1%のペースで改善することを目標とする。	未実施	—
③利用しやすい公共交通サービスの提供	○バス停における乗継・待合環境の改善整備箇所数	—	5 箇所	各年度 1 箇所以上の整備を目標とする。	3 箇所	60%
	○路線バス・循環バスにおける乗り継ぎ満足度	10.8%	15%	各事業の実施により、乗り継ぎ満足度の割合が年に約 1%のペースで向上することを目標とする。	15.0%	100%
④公共交通への市民の理解や関心を高める取り組みの推進	○地域公共交通利用促進活動(バスの乗り方教室等)の実施回数	—	5 回以上 (年 1 回以上)	乗り方教室等の利用促進に関する活動を年 1 回以上実施することを目標とする。	6 回以上	100%

第3章 古河市の公共交通の課題

3-1. 現況特性・問題点のまとめ

1. 公共交通の存続危機

- 人口減少、少子高齢化・生活スタイルの変化、公共交通全体で年々利用者数が大幅に減少していくことが懸念される。
- 新型コロナウイルス感染症の影響も大きく、サービスレベルの維持に向けた交通事業者への財政支援は増加している。

2. 事業者における経営環境、運転手確保等の問題による公共交通網の維持

- 利用者の減少により、事業者を取り巻く環境は厳しくなっていることに加え、高齢化等による運転手の確保が困難になっている。各地での路線バスの廃止など、公共交通の維持が困難となっている。

3. 公共交通を手軽に利用できない

- 公共交通を利用しづらい地域が存在している。
- バスを利用しない理由について、「目的地へ行けない」「運行本数が不十分」「バス停が近くにない」と答えた方が多く、日常生活に必要な施設等が公共交通を利用して、アクセスしにくいエリアに多数立地している。

4. 交通機関同士の乗り継ぎが不便

- 市民アンケートでは、乗換等について時間が合わないなど、一部の利用者にとって利用しづらい状況となっている。

5. マイカーへの過度な依存

- 日常生活に必要な施設が多岐にわたり公共交通を利用したアクセスも限られていることや、公共交通のサービスレベルが不十分なことなどから、多くの市民がマイカーに依存せざるを得ない状況となっている。

6. 高齢者等の交通弱者の移動手段の制約

- 高齢化の進展により、今後、高齢ドライバーや単身高齢世帯数(高齢者の一人暮らし)の更なる増加が予想される。
- 近年、運転免許証の自主返納者数が増加傾向にある中で、後期高齢者においては徒歩以外の移動手段を持たない割合が高くなっている。

7. 公共交通に関する正しい情報発信・周知が不十分

- 市民アンケートでは、ぐるりん号や愛・あい号を知らない市民が多く、公共交通に関する情報発信・周知が不十分と考えられる。

8. 目指すべき都市像との乖離

- 人口が低密度な地域が拡大しており、行政コストの増加が懸念される。
- 地域公共交通と連携したコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進する一方で、日常生活に必要な施設は、公共交通を利用してアクセスしづらいエリアにも多数立地している状況である。

<地域公共交通が対応すべき課題>

- ① 持続可能な地域交通網の構築
- ② 利用者ニーズに寄り添ったサービスの維持・確保
- ③ 少子高齢化に対応した多様な公共交通ネットワークの構築
- ④ 交通施策とまちづくり施策の連携強化
- ⑤ 利用促進に向けた効果的な PR・情報発信

<持続可能な地域交通網の構築>

- 人口減少社会が進み、限られた人員と予算の中、利用者減少や公共交通不便地域が点在していること、マイカーへの過度な依存、交通弱者の移動手段の制約に対応し、今後も公共交通網の維持や目指すべき都市像を実現していくために、「持続可能な地域公共交通網の構築」が必要不可欠である。
- 公共交通不便地域においては、デマンド交通「愛・あい号」の普及促進のほか、地域の多様な輸送資源の利活用についても検討する必要がある。
- 自動運転技術の活用や次世代モビリティ等の新たな移動手段等によるラストワンマイル移動手段の確保についても検討が必要である。

<利用者ニーズに寄り添ったサービスの維持・確保>

- 市内の各地域・地区を多様な移動手段によりネットワーク化したうえで、各移動手段のサービスレベルを向上させることが必要である。
- 待合環境の改善・高度化等による誰もが移動しやすい移動環境の構築、バス定時性確保に向けた方策が必要となる。
- 交通事業者間の乗り継ぎダイヤの調整、認知度の向上や案内の充実、MaaS 等の最新のデジタル技術の活用等により、ハード・ソフト両面のサービス向上を検討し、交通結節機能を強化していくことが求められる。

<少子高齢化に対応した多様な公共交通ネットワークの構築>

- 鉄道、バス、タクシーの交通事業者相互間の協力・連携はもとより、行政や地域住民、民間企業、商業施設等多様な輸送手段による連携強化が必要不可欠である。

<交通施策とまちづくり施策の連携強化>

- 市民の価値観や生活スタイルが多様化している中で、交通施策を検討するには、利便性を高めるだけでなく、都市の構造や問題点等も踏まえて、まちづくりと一体となってまち全体の魅力を高めていくことが必要である。
- 立地適正化計画等のまちづくり施策における、居住や都市機能の誘導の考え方を踏まえながら、コンパクト・プラス・ネットワークまちづくりに向けた施策と連携した交通施策を推進していくことが求められる。

<利用促進に向けた効果的な PR・情報発信>

- 多くの市民は「公共交通が必要である」と認識しつつも、実際にはほとんど公共交通が利用されていない状況であり、この状態が続くと、公共交通の維持が困難となり、地域の移動手段が無くなってしまふことが懸念される。
- このような中、公共交通の現状(利用者数の減少、交通事業者の存続危機等)や利用に関するお得な情報、公共交通利用のメリット等について、広報、市ホームページ、SNS 等を活用して発信していくことのほか、モビリティ・マネジメント、出前講座等により、公共交通の利用促進に向けた PR を効果的に実施していくことが必要である。

第4章 将来像と基本方針

4-1. 古河市の公共交通の将来像

古河市の公共交通ネットワークは、鉄道、路線バス、循環バス、デマンド交通、タクシー等既存の公共交通を有効に活用し、広域幹線交通、地域間交通、地域内交通、補完交通の4段階に機能分担を図るとともに、主要な交通結節点として、JR古河駅を中心に、主要な病院、市庁舎、福祉の森会館などを位置付け、公共交通機関相互の接続・連携により面的なネットワークを形成することにより、地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成、買い物や通院等の日常生活の円滑な移動ニーズに対応した運行を目指す。その実現の為に、新たな投資だけではなく、地域が持つ既存のリソースの活用最適化への調査検討を行い、利便性の追求だけではなく、環境への配慮、受益者の公平な負担のあり方も踏まえ、関係者・市民協働によるまちづくりと一体となった公共交通の構築を目指す。

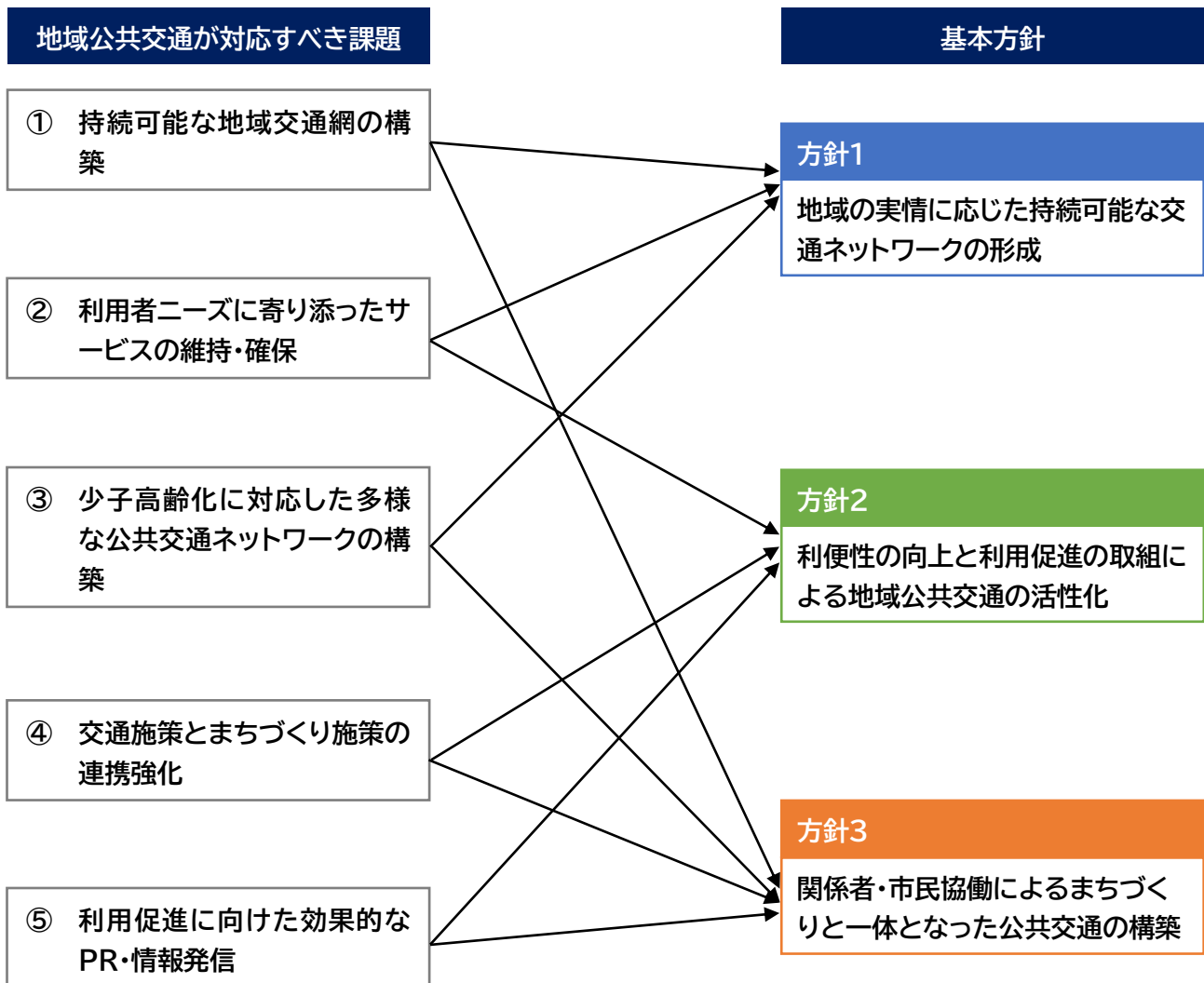
■公共交通システムの機能分担の考え方

区分	機能・役割	対応公共交通システム	
広域幹線交通システム	・東京都心及び周辺都市へ連絡し、市内の広域を結ぶ広域幹線の路線	○鉄道	
市内生活交通	地域間交通システム	・隣接都市への連絡及び市内の各拠点間を有機的に連絡し、広域幹線システムに接続する骨格路線	○民間路線バス
	地域内交通システム	・広域交通に接続し、地域間システムを補完 ・路線バスが運行していないエリアにおいて、市内の地区間・施設間を連絡	○循環バス ○デマンド交通
	補完交通システム	・地域間システム、地域内システムを補完 ・高齢者等の移動を支援するドア・ツー・ドアに近い機能を持つ少量個別輸送又は特定の需要を担う移動手段	○タクシー ○介護タクシー ○企業バス、医療機関バス、スクールバス等
交通結節点	・上記公共交通システムの連携拠点で、駅や病院をはじめ、地域の各拠点における乗継ぎ環境機能強化を図る。	○古河駅 ○主要病院、市庁舎、福祉の森会館など ○道の駅	

4-2. 基本方針

(1) 課題の整理からの方針策定

利便性の向上を望むニーズが高い一方、市民アンケート調査等からは一定程度の負担に関する理解も得られると考えられる。問題点、課題を踏まえて、今後5年間の基本方針を3つに整理した。持続可能な交通ネットワーク形成に向けて、利便性の向上と利用促進を図る為、関係者・市民協働によるまちづくりと一体となった公共交通の構築を目指す。



(2)基本方針

①基本理念

安全かつ持続可能な交通環境により、
魅力的で利便性の高い古河(まち)をつくる

※現在上位計画である第2次古河市総合計画第Ⅲ期基本計画が策定中であり、変更になる可能性あり。

方針1:地域の实情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成

- ・買物・通院等に欠かせない生活の足である循環バス及びデマンド交通の再編、運行ルートの変更を行う。
- ・地域間幹線系統の維持、利用促進と収益率(適正な運賃改定)の改善を図る。
- ・交通事業者のバス・タクシー運転手の確保・育成を支援する。
- ・EV車両、ユニバーサルデザインなど環境に配慮した車両の導入を検討する。
- ・古河駅周辺の拠点性を高めるため朝晩の送迎時間帯の渋滞解消、ドライバー間のトラブル減少への環境構築を促進する。

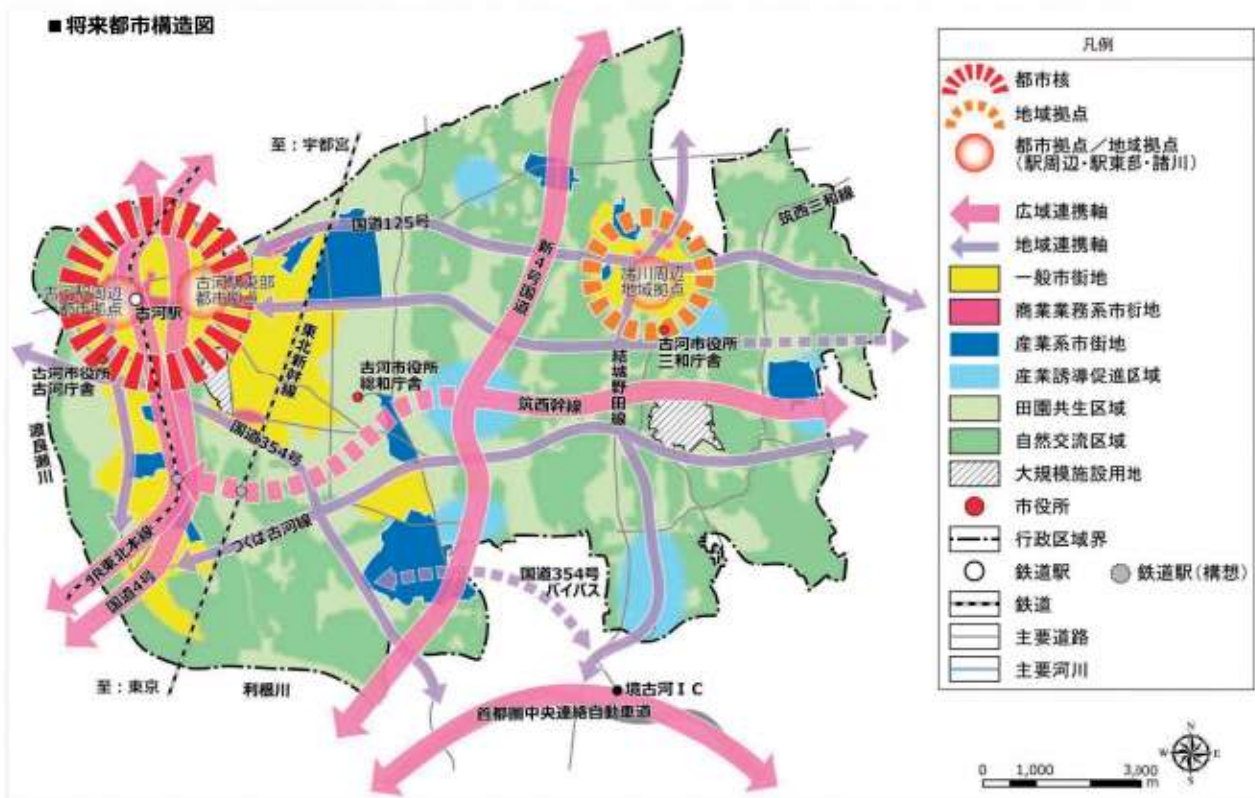
方針2:利便性の向上と利用促進の取組による地域公共交通の活性化

- ・市外への通勤・通学などの日常行動を支えるために、広域移動の機能を担う JR 東北本線と周辺市町を連絡する路線バスの利便性向上、活性化を図り、市域内外から駅や拠点施設へのアクセス性を強化することにより、利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。
- ・路線バス・循環バス及びデマンド交通等がより利用しやすい環境となるように、各種サービスの改善・導入、ユニバーサルデザインや情報発信の充実など市民誰もがわかりやすく移動しやすい地域公共交通を提供する。
- ・古河地区、総和地区、三和地区、それぞれの实情に応じた、利用しやすい公共交通ネットワークの形成を図る為、一つの交通手段に頼るのではなく、時間、目的に合わせ、複数の交通手段を組み合わせて利用しやすい環境の構築を図る。
- ・新しいデジタル技術を活用し、利便性の向上を目指す。デジタル社会から取り残される人が出ないようにデジタルデバイド解消への取組を並行して実施する。

方針3:関係者・市民協働によるまちづくりと一体となった公共交通の構築

- ・急速に進む少子高齢社会において、重要性が増す公共交通を将来にわたり維持し続けるため、行政・地域住民・交通事業者の適正な役割分担のもと、三者が協働・連携に努め、地域の公共交通を守り育てる意識を醸成する。
- ・民間が持つ、企業バス、医療送迎バスや市保有の公用車等の活用など地域が持つ交通リソースの最適化への検討を行い、地域協働による持続可能な公共交通を構築する。

4-3. 目指すべき都市構造



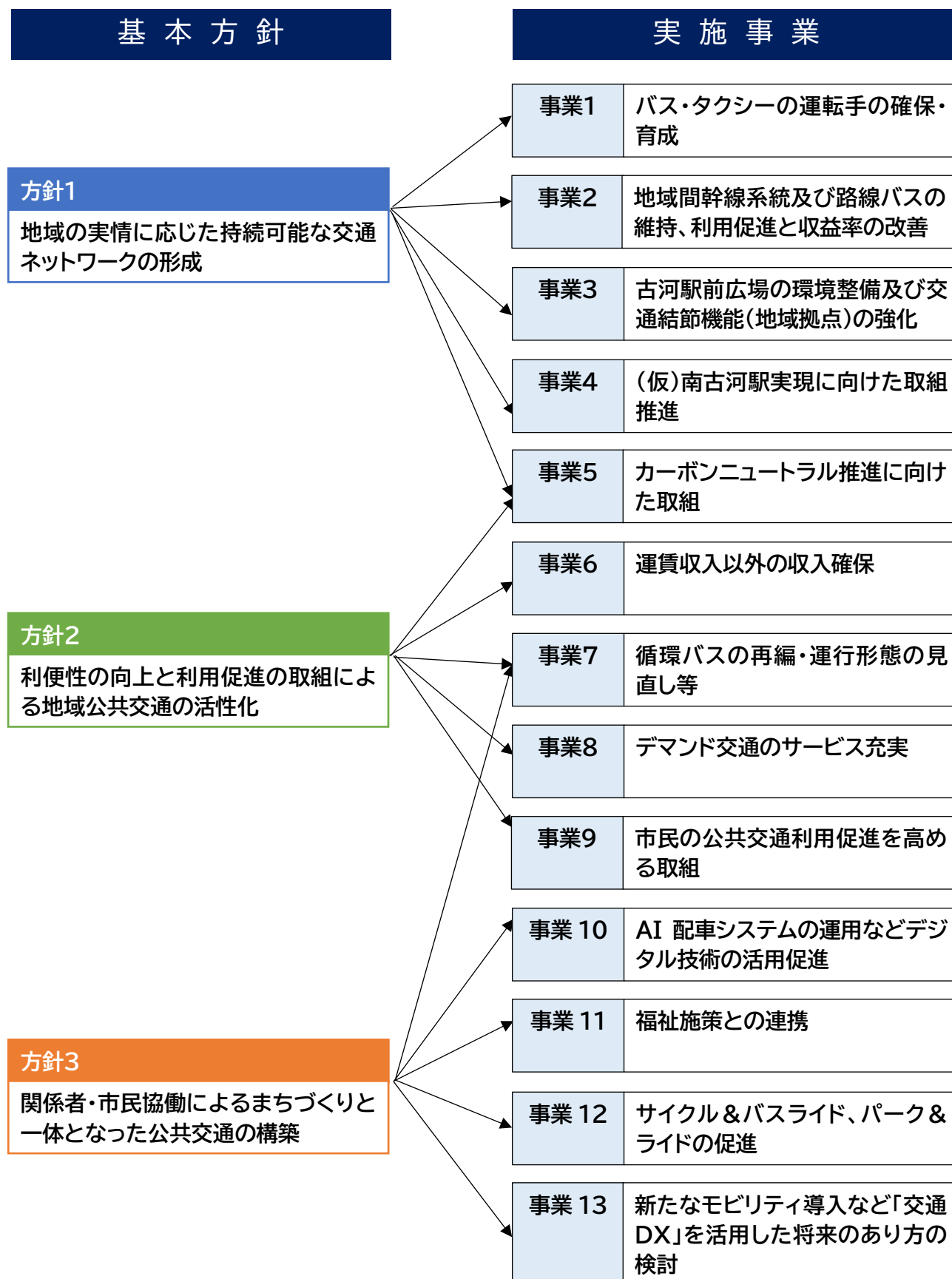
出典: 古河市都市計画マスタープラン

【拠点間の連携強化、誰もが円滑に移動することができる交通ネットワークの構築】

- 拠点間連携を実現する公共交通網の充実
- 高齢化社会にも対応した歩いて暮らせる交通環境の形成

第5章 実施事業及び実施主体

5-1. 実施事業



5-2. 実施事業の概要

実施事業 1	バス・タクシーの運転手の確保・育成						8	12
事業の概要	<p>・全国的にバス・タクシーの運転手が減少し、不足している中、本市の生活交通を支えるバス路線網の維持や、安全な移動手段の確保の観点から、バス・タクシー運転手の確保の必要性が高まっている。</p> <p>・事業者による運転手の積極的な募集・育成とともに、運転手を確保するための更なる取組みとして、バス・タクシー事業の魅力を紹介し、バス・タクシー運転手の増加に結び付く取組みを推進する。</p> <p>【具体的な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○広報・市ホームページでの求人募集 ○市施設への求人情報を掲載したチラシ等の設置 ○ハローワークや県と連携しての運転手募集説明会の開催 ○運転手のイメージアップの為の広報活動(女性ドライバー確保支援) ○新卒者の獲得に向けた取組支援 等 							
実施主体	古河市、バス事業者、タクシー事業者							
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降	
	広報・市ホームページ・チラシ設置	検討	実施					
	運転手募集説明会	協議	検討	実施				
	イメージアップ広報活動	検討・調整・順次実施						

【市報を活用した広報イメージ】



【説明会イメージ】



事業の概要

- ・沿線人口の減少や少子高齢化、新型コロナウイルス感染症感染拡大による生活様式の変化により、公共交通の利用者数は減少傾向にある一方、交通網の整備や自動車の普及などに伴い、日常の生活圏域が拡大し、市町を跨いだ広域的な移動のニーズは高いことから、持続可能な公共交通の維持に向けては、人口減少や少子高齢化、人々の行動様式の変化に対応した見直しを図ることが重要である。
- ・沿線環境の変化への対応を図りつつ、鉄道や広域幹線バスといった広域的な移動を支える公共交通を維持・確保に向けて利用促進に取り組む。
- ・既存のバス路線は、通勤・通学、私事など日常生活に欠かせない移動手段であり、市内各地と本市の交通結節点である鉄道駅との移動に多く利用されている。本市のバス路線のサービス水準を維持、充実するため、利用者ニーズの把握を進める。
- ・路線バスと市が運営する循環バスが相互に補完しあう仕組みづくりを進める。
- ・実施にあたっては、まちづくりと連携した路線の新設や、市内外の路線の連携及び道路環境についても配慮しながら進める。

【具体的な取組】

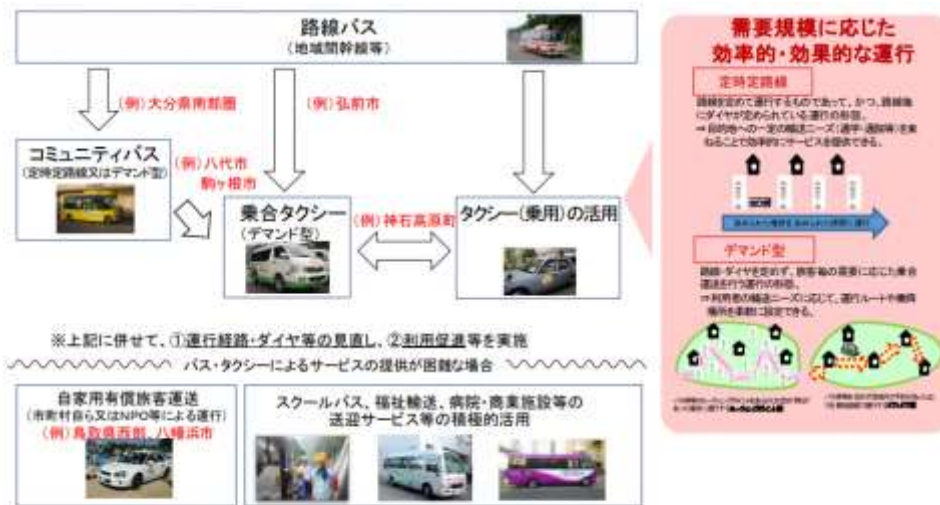
- 積極的な情報発信・利用促進広報の展開
- 市民アンケートによる市民ニーズの調査
- 地域住民との意見交換
- 地域の多様な輸送資源を活用する取組の検討 等

実施主体

古河市、バス事業者

実施時期

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降
利用促進・広報展開	実施					
市民ニーズ調査・意見交換	実施					
地域の多様な輸送資源を活用する取組の検討	検討・調整・順次実施					



▲地域の実情に合わせた交通手段の見直しのイメージ

事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・古河市の玄関口としてのふさわしい駅、公共交通の円滑な処理ができる駅前広場として、引き続き交通処理の見直しを検討する。 ・初めて来訪する観光客・工業団地への来訪者等が、スムーズに鉄道からバスに乗り換えができるように、目的地に行くためのバス乗り場案内などの乗り換え情報を提供し、古河駅における交通結節点としての機能を強化する。 <p>【具体的な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○乗り換え情報等の案内表示板の設置 ○朝夕のラッシュ時間帯の混雑解消への課題把握 ○駅近隣店舗と連携してのバス待ち環境整備 ○スマートバス停の設置検討 ○シェアサイクルの設置検討 等
--------------	--

実施主体	古河市・交通事業者・関係事業者 等
-------------	-------------------

	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降
実施時期	乗り換え情報等の案内表示板の設置	→ 実施					
	朝夕のラッシュ時間帯の混雑解消への課題把握	→ 検討・調整		→ 実施			
	駅近隣店舗と連携してのバス待ち環境整備	→ 実施					
	スマートバス停の設置検討	→ 実施					
	シェアサイクルの設置検討	→ 実施					
		→ 実施					

■古河駅前広場の現状

○一般車両の違法駐車により走行空間が狭くなり、バス・タクシーが走行しづらい

○バス乗り場が分散しており、案内が小さく、目的地までのバス乗り場がわかりづらい



実施事業
4

(仮)南古河駅実現に向けた取組推進



事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・JR東北本線「(仮称)南古河駅」の設置促進を目的として、昭和58年に期成同盟会を結成し、以来、関係機関と連携を図りながらその実現に向けて取り組んでいる。 ・新駅の設置要望地である本市は、(仮称)南古河駅設置を新市建設計画の中で先導的プロジェクトに位置付けており、新駅設置に併せた新市街地の形成に務め、新駅に対する期待や可能性と整備に要する費用などの課題を検証しつつ、早期実現を図る。 ・(仮称)南古河駅が設置された場合の波及効果を考えると、住環境の整備による人口の増加、企業等の進出の可能性が期待でき、まちづくりの更なる躍進に繋がることから、引き続き関係機関と歩調を合わせながら鉄道事業者への要望を行っていく。 <p>【具体的な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○期成同盟会による鉄道事業者への要望活動 ○新駅周辺での一体的な土地利用展開や既存公共交通網との連携等の検討 等 						
	実施主体	古河市、茨城県、南古河駅設置促進期成同盟、鉄道事業者					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降
	期成同盟会による鉄道事業者への要望活動	→ 実施					
	新駅周辺での一体的な土地利用展開や既存公共交通網との連携等の検討	→ 検討・調整・順次実施					

【JR東北本線】



【新駅建設候補地】



実施事業
5

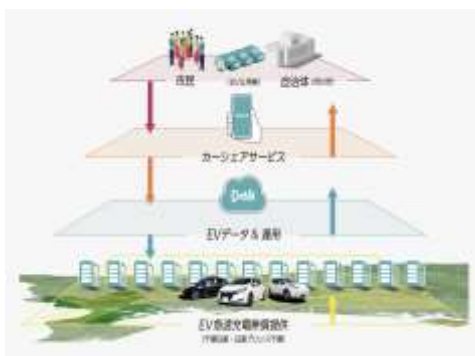
カーボンニュートラル推進に向けた取組



事業の概要	<p>・グリーン社会実現に向け、環境負荷の低い交通体系を構築するため、まちづくり施策と連携し、人にも環境にも優しい社会の実現や環境性能の高い公共交通網の整備を行う。</p> <p>【具体的な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○循環バスへのEV車両導入促進 ○市内交通事業者へ補助制度の情報整理と発信 ○マイカーから公共交通への段階的な転換促進 ○公用車シェアリングサービス実現への検討 ○カーボンニュートラル主管課との連携 等 						
実施主体	古河市						
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降
	循環バスへのEV車両導入促進	順次実施					
	市内交通事業者へ補助制度の情報整理と発信	情報収集・周知					
	マイカーから公共交通への段階的な転換促進	実施					
	公用車シェアリングサービス実現への検討	先進地事例研究・調査・検討					
	カーボンニュートラル主管課との連携	協議・調整・周知					



○ぐるりん号へのEV車両導入促進



○千葉県市原市の事例
近年公用車シェアリングサービスを導入する自治体も増えており、実現性の調査検討を行う。

実施事業 6 運賃収入以外の収入確保



事業の概要	<p>・持続可能な公共交通ネットワーク維持の為、運賃収入以外の収入源を確保し、市の直接負担を軽減する事を目指す。スポンサー企業やクラウドファンディングの実施などを通して、市民参加型による取組の方策を検討する。</p> <p>【具体的な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○車体広告収入、バス停等での広告収入 ○公共交通利用ガイドへの広告掲載 ○企業・団体スポンサーの募集 ○クラウドファンディングの実施検討 等 							
実施主体	古河市・交通事業者							
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降	
	車体広告収入、バス停等での広告収入	順次実施						
	公共交通利用ガイドへの広告掲載	作成準備			実施			
	企業・団体スポンサーの募集	検討・調整・順次実施						
	クラウドファンディングの実施検討	先進地事例研究・調査・検討						

海老名市コミュニティバス車外表示枠

- ①上側面(左・右) 330mm×1,500mm 月額5,000円(1スペース)
- ②下側面(左・右) 600mm×900mm 月額6,000円(1スペース)
- ③後面 550mm×230mm 月額5,000円(1スペース)

・車両数 2台
 ・材質 特殊フィルム等
 ・掲載期間 1月単位
 広告の作成費だけでなく、貼付け作業及び剥去作業まで含めて広告主様の負担となります。

海老名市コミュニティバス車内表示枠

・車両数 3台(各車2枠)
 ・材質 紙(ラミネートコーティング等)
 ・掲載期間 1月単位
 広告作成費は広告主様のご負担となります。

規格 縦300mm×横500mm以内 月額掲載料 1,000円(1スペース)

海老名市コミュニティバス専用回数乗車券

掲載料 5万円(1,000冊分)
 年間3回程度の発行

表紙 縦30mm×横50mm以内
 裏表紙 縦50mm×横50mm以内
 回数券 縦17mm×横20mm以内

※特典
 広告主様から提供していただいた乗客には、上記車内表示のような紙面広告も掲載いただけます。

上記は海老名市の取組事例(コミュニティバスへの広告)

つくばで「世界のあした」を体験してほしい！「つくばVAN泊」を応援！

1,000,000円
 108人 終了

○つくば市の事例
 クラウドファンディングを活用し、市民参加型で公共交通政策を実施する事が出来ないか検討を進める。

実施事業
7

循環バスの再編・運行形態の見直し等



事業の概要	<p>・市内の移動性を高めるため、市民ニーズに合った効率的かつ効果的な運行となるように、循環バスのルート・ダイヤ・運行形態等を見直し、持続可能な循環バスの運行を目指す。</p> <p>・乗務員の体調管理や安全教育に努め、安心安全な運行を行う。</p> <p>【具体的な取組】</p> <p>○ルート・ダイヤの見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用が少ない区間のルート見直し ・路線バスとの競合区間の見直し ・朝夕ピーク時及び昼時間帯・土休日等のニーズに対応した再編検討 <p>○利用需要に合った車両の検証</p> <p>○公共交通維持のため、活用の可能性のある自動運転に関する情報収集に努める</p> <p>○利用者数だけでなく、どのような属性の方がどのように移動しているのかを分析し、将来あるべき交通網のあり方に関する調査の検討</p> <p>○ホスピタリティ教育の実施 等</p>						
	実施主体	古河市・バス事業者					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降
	ルート・ダイヤの見直し	随時実施					
	利用需要に合った車両の検証	検討・調整・順次実施					
	自動運転に関する情報収集	検討・調整・順次実施					
	将来あるべき姿の調査	実施					
	ホスピタリティ教育の実施	協議	調整	順次実施			

○現状のぐるりん号路線図
市民ニーズを踏まえ、段階的にルートやダイヤの改編を進めていく。



実施事業 8 デマンド交通のサービス充実



事業の概要

- ・デマンド交通の利便性を高めるために、路線バス・循環バスとの乗り継ぎポイントを見直すとともにデマンド交通を効率的に運行し、乗合率を高められる方策の検討・導入を図る。

【具体的な取組】

- 運行ルールの見直し・乗合率向上促進策の検討実施
- 他交通機関との乗継向上への施策検討実施
- WEBでの会員登録、予約への対応
- 目的別運行やシャトル便導入検討
- ホスピタリティ教育の実施 等

実施主体 古河市、運営委託先、交通事業者

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降
運行ルールの見直し・乗合率向上促進策の検討実施	実施・評価・改善					
他交通機関との乗継向上への施策検討実施	検討・調整・順次実施					
WEBでの会員登録、予約への対応	実施・評価・改善					
目的別運行やシャトル便導入検討	検討・調整・順次実施					
ホスピタリティ教育の実施	実施・評価・改善					



○現在導入している AI 配車システムの運用強化を図り、効率的な運行に繋げる。



○利用予約をインターネットでも可能にし、利便性を図る。



事業の概要

- ・持続可能な公共交通を実現するためには、市民に公共交通を利用してもらうことが一番重要であることから、公共交通の実情に関する情報提供や市民も参画できるような各種啓発活動を実施していく。
- ・公共交通を持続可能な市民サービスとするため、運行に必要な原価に影響する物価の動向や担い手の待遇改善等に対応できるよう、収支改善を推進するとともに、適正な運賃設定についても継続的に検討する。
- ・運転免許返納後の移動手段として公共交通の利用促進を図る。

【具体的な取組】

- 公共交通利用促進啓発活動の実施
- 循環バス等見直し基準の設定及び利用実績公表
- 総合的な公共交通ガイドブックの作成
- イベント等での告知活動
- 市民サポーターの設置・乗車体験会開催
- 収支改善の推進の為適正な運賃設定等の検証 等

実施主体

古河市、運営委託先、交通事業者

実施時期

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降
公共交通利用促進啓発活動の実施	実施					
循環バス等見直し基準の設定及び利用実績公表	実施					
総合的な公共交通ガイドブックの作成	検討・調整・順次実施					
イベント等での告知活動	検討・調整・順次実施					
市民サポーターの設置・乗車体験会開催	検討・調整・順次実施					
収支改善の推進の為適正な運賃設定等の検証	検討・調整・順次実施					



○ガイドブックの例

(上田市・宇都宮市)

市が直接運営するぐるりん号と愛・あい号だけではなく、鉄道や路線バスやその他の交通手段も加えた総合的な公共交通ガイドブックを作成する。



事業の概要	<p>・公共交通のサービスについて、利用者から、情報提供の不足や利用方法などが分かりにくい等の理由で使いにくいという声があることから、分かりやすい情報提供や IoT・AI などのデジタル技術を活用した利便性の向上に努めるとともに、関係者が連携して利用促進を図る。併せて、高齢者のデジタルデバインド解消への取組を実施する。</p> <p>【具体的な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○AI によるデマンド交通の配車 ○市内主要施設へのデジタルサイネージ設置 ○交通系 IC カードや二次元バーコード決済の導入検討 ○バスロケーションシステムの利用促進 ○地図情報アプリでの情報検索導入 ○スマートバス停の導入検討 ○デジタルデバインド解消への取組 等
-------	--

実施主体	古河市、運営委託先、タクシー事業者
------	-------------------

実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降
	AI によるデマンド交通の配車	実施					
	市内主要施設へのデジタルサイネージ設置	検討・調整・順次実施					
	交通系 IC カードや二次元バーコード決済の導入検討	先進地事例研究・調査・検討					
	バスロケーションシステムの利用促進	検討・実施・評価・改善					
	地図情報アプリでの情報検索導入	検討・準備・順次実施					
	スマートバス停の導入検討	先進地事例研究・調査・検討					
	デジタルデバインド解消への取組	協議・調整・順次実施					



○さいたま市のスマートバス停



○神栖市での高齢者向けスマホ教室



事業の概要	<p>・現在、市では、高齢者福祉・障がい者福祉の観点から、高齢者通院等交通費助成、障害者福祉タクシー利用料金助成により、移動支援を行っている。また、令和6年1月からは、古河市高齢者外出支援タクシー運賃助成事業「ふくとく・チケット」を実施し、高齢者の活動機会の確保等を図る。</p> <p>・公共交通施策と福祉施策においては、需要者が重なる部分もあることから、両方の施策分野が連携した取り組みを進める。</p> <p>【具体的な取組】</p> <p>○福祉施策との役割分担の協議・連携</p> <p>○利用ニーズに合った車両導入(ユニバーサルデザイン等)検討</p> <p>○将来の古河市交通網のあるべき姿の検討 等</p>						
	実施主体	古河市					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降
	福祉施策との役割分担	協議・連携					
	利用ニーズに合った車両導入の検討	検討・準備・順次実施					
	将来の古河市交通網のあるべき姿の検討	協議・検討・連携					

■現在、市が実施している高齢者・障がい者に対する移動支援

移動支援策	対象者	助成内容
高齢者通院等交通費助成	<ul style="list-style-type: none"> ・70歳以上の高齢者 ・65歳から69歳までのひとり暮らしまたは高齢者のみの世帯の人 ・在宅の要支援・要介護認定者 	1ヶ月あたり8回(片道=1回)までとし、運賃の2分の1(100円未満は切り捨て)で、5,000円を限度額
障害者福祉タクシー利用料金助成	<ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者手帳3級以上の人、視覚障害4級または肢体不自由下肢障害4級の人 ・療育手帳○A又はAの人 ・精神障害者保健福祉手帳2級以上の人 	1ヶ月あたり20回(片道=1回)までとし、1ヶ月分のタクシー料金総額の2分の1(100円未満は切り捨て)で、6,000円を限度額
高齢者外出支援タクシー運賃助成(ふくとく・チケット)	・75歳以上の高齢者	タクシー運賃に応じて、その一部を助成助成額は、24,000円(500円券×48枚のチケット制)とし、希望者にチケットを交付(申請方式)



事業の概要	<p>・古河市は比較的平坦な地形であることから、バス停から遠いエリアからの自転車でのアクセス性を高め、バス利用需要の拡大を図るために、利用が多い主要なバス停周辺の施設等の協力のもと、サイクル&バスライド用駐輪場の整備を実施する。</p> <p>・サイクル&バスライド用駐輪場の整備推進とともに、市内の回遊等のバスと自転車を活用した移動支援として、他都市の導入効果等を考慮しながら、自転車搭載バスの導入について検討する。</p> <p>・庁舎等交通結節点において、他手段からバスへの乗換えの利便性を高めるために、既に設置されている三和庁舎の駐車場・駐輪場活用のPR活動を推進するとともに、他の交通結節点においては周辺施設の協力によりパーク&ライド用駐車場の確保を促進する。</p> <p>【具体的な取組】</p> <p>○サイクル&バスライド用駐輪場の整備</p> <p>○自転車搭載バスの導入検討</p> <p>○パーク&ライド用駐車場の確保の促進 等</p>						
	実施主体	古河市・交通事業者					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降
	サイクル&バスライド用駐輪場の整備	先進地事例研究・調査・検討					
	自転車搭載バスの導入検討	先進地事例研究・調査・検討					
	パーク&ライド用駐車場の確保の促進	先進地事例研究・調査・検討					

【古河市内におけるサイクル&バスライド用駐輪場の設置例】【自転車搭載バスの導入事例】

●JR バス大網線 柳橋バス停



●つくば市



【他都市におけるサイクル&バスライド用駐輪場の設置事例】




●神奈川県茅ヶ崎市内のバス停への設置事例



●宇都宮市内のバス停への設置事例



実施事業 13	新たなモビリティ導入など、「交通 DX」を活用した将来のあり方の検討	 
--------------------	---	---

事業の概要	<p>・市民の公共交通の利用状況やニーズを踏まえ、本市における持続可能な交通ネットワークの形成に向け、次世代モビリティ導入の可能性を検討しながら、デジタル技術を活用した本市に合った、MaaS のあり方を検討する。</p> <p>【具体的な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○AI 技術、自動運転技術の動向調査 ○複数の移動手段を活用した古河版 MaaS の実現性の検証 ○ライドシェアの実用性の検証 等 						
実施主体	古河市						
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降
	AI 技術、自動運転技術の動向調査						
	複数の移動手段を活用した古河版 MaaS の実現性の検証						
	ライドシェアの実用性の検証						



○相模原で実験実証された小型 EV バス



○東京オリンピック仕様の自動運転 EV バス

第6章. 計画の実現に向けて

6-1. 計画の評価指標

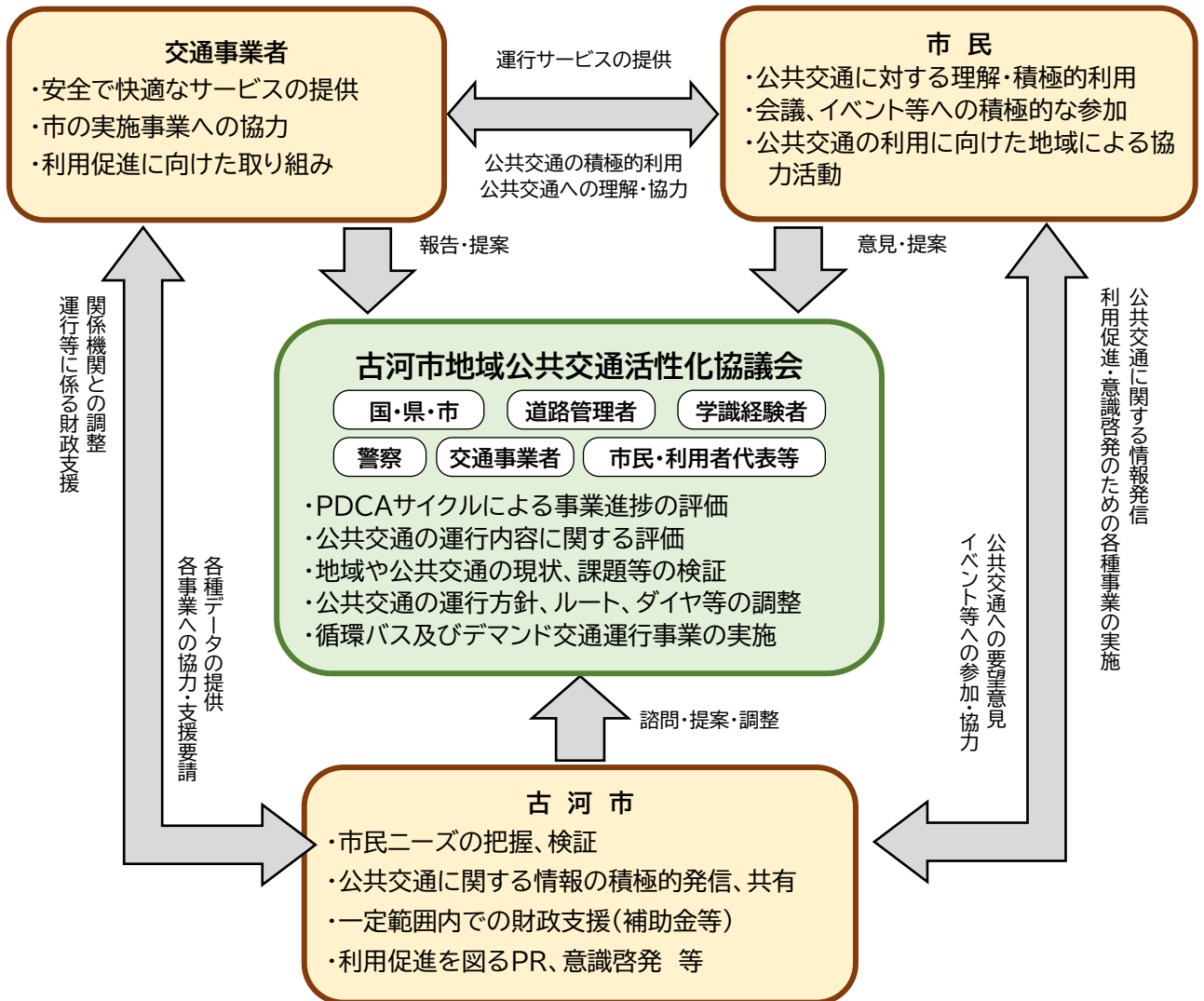
目標	評価指標	利用データ	現状 令和4年度	目標値 令和10年度
1 広域及び市内移動を支える持続可能な公共交通ネットワークの構築	【公共交通の満足度】 公共交通に対する市民等の満足度を向上させます。	市民及び利用者アンケート	24.9%	30.0%
	【公共交通利用率】 市民等の公共交通の利用頻度を向上させます。	市民及び利用者アンケート	8.8%	10.0%
2 関係者の連携による公共交通の事業性や機能性の向上	【鉄道・路線バス・タクシー等の1日平均利用者数】 公共交通利用者数を維持します。	交通事業者提供データ	13,982人	維持
	【停留所数】 乗客数の多い学校、医療機関、商業施設近辺にバスの停留所を設置します。	市調査データ	301箇所	305箇所
3 公共交通の事業持続性の向上	【公的資金が投入されている公共交通事業の収支率】 公共交通運営効率を改善します。	交通事業者提供データ	27.8%	28.0%
	【運転免許返納者数】 高齢者等向けに運転免許返納者数を拡大します。	古河警察署提供データ	439人	増加
4 生活様式の変化に対応する公共交通の構築	【新技術の導入件数】 MaaSやAIなど、ICTを活用したシステムを導入します。	市調査データ	2件	4件

6-2. 実施体制

本計画の実施にあたっては、行政だけでなく、交通事業者、市民が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが必要不可欠である。

そのため、以下のような役割分担を行いながら、各事業に協力して取り組むための体制づくりを進めていく。

■計画推進のための市民・交通事業者・行政による協働体制

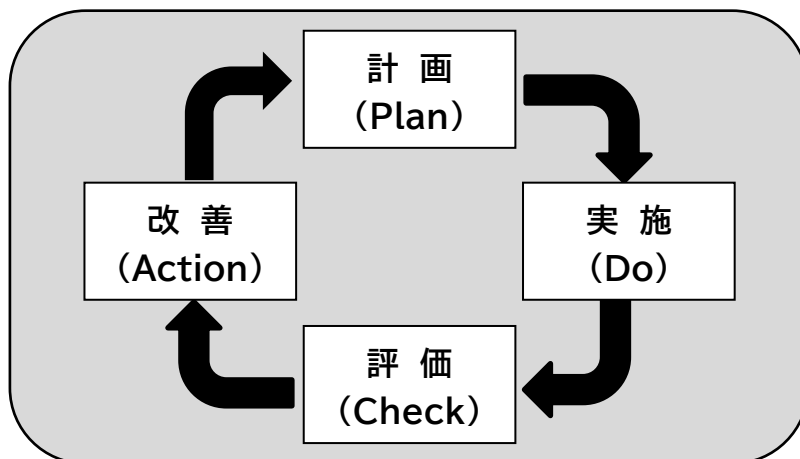


6-3. 計画の進行管理達成状況の評価

(1) PDCAサイクルの実行

事業の推進にあたっては、計画に基づく事業の実施状況や、目標の達成度を評価(Check)し、古河市地域公共交通活性化協議会で審議する。また、必要に応じて実施施策・事業の改善、見直し(Action)を図り、計画(Plan)、実施(Do)へと「PDCAサイクル」を繰り返すことで着実に推進していく。

■PDCAサイクルによる継続的な改善



(2) 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、計画期間の最終年度(令和 10 年度)にアンケート調査を実施し、計画全体及び地域公共交通全体の再編の評価・検証を行い、必要に応じて計画の見直しを行うなど次期計画の策定を検討する。

■評価スケジュール

項目	R6	R7	R8	R9	R10
利用者アンケート、市民アンケート					◎
施策メニュー(実施事業)の評価	○	○	○	○	◎
計画・目標値の見直し	○	○	○	○	★
地域公共交通活性化協議会の開催	◎	◎	◎	◎	◎

凡例 ◎:実施 ○:必要に応じて実施 ★:次期計画の検討

■参考資料

古河市地域公共交通計画の策定経緯

実施年月日	会議名等	議事内容等
令和5年6月 【書面決議】	令和5年度第1回 公共交通活性化会議	・古河市地域公共交通計画(令和6年度～令和10年度)策定スケジュールについて
令和5年7月3日 ～8月18日	地域公共交通計画策定に係るアンケート調査	・公共交通アンケート:市内在住・在勤・在学の方 ・ぐるりん号利用者アンケート ・愛・あい号利用者アンケート
令和5年8月9日	第1回ワーキングチーム会議	・乗務員アンケートの分析について ・地域公共交通計画について ・路線バス利用者アンケートの実施について
令和5年8月23日 ～9月8日	地域公共交通計画策定に係るヒアリング実施	・タクシー事業所ヒアリング実施
令和5年8月28日 ～9月13日	地域公共交通計画策定に係るヒアリング実施	・路線バス事業所ヒアリング実施
令和5年8月28日 ～9月15日	地域公共交通計画策定に係るアンケート調査	・路線バス利用者アンケートの実施
令和5年9月22日	令和5年度第2回 公共交通活性化会議	・古河市地域公共交通計画の基本理念及び基本方針(案)について ・EVバス導入について
令和5年9月29日 ～10月31日	公共交通計画策定に係る庁内関係課ヒアリング	・公共交通計画に関する実施事業について
令和5年11月28日	デマンド事業者との意見交換	・デマンド交通事業者とのヒアリング実施
令和5年12月8日	地域公共交通計画策定に係るヒアリング実施	・鉄道事業者 JR 古河駅ヒアリング実施
令和5年12月22日	令和5年度第3回 公共交通活性化会議	・古河市地域公共交通計画の原案について ・EVバス導入に伴う車体デザイン及び有料広告事業の実施について
令和6年2月1日 ～2月20日	パブリックコメント	・古河市地域公共交通計画(案)について (総和庁舎交通防犯課、古河庁舎及び三和庁舎市民総合窓口室、市ホームページ)
令和6年3月 【書面決議】	令和5年度第4回 公共交通活性化会議	・古河市地域公共交通活性化協議会規約(案)の制定について ・古河市循環バス「ぐるりん号」広告掲載取扱要綱(案)の制定について ・古河市地域公共交通計画(案)に関するパブリックコメントの結果について 他

古河市地域公共交通活性化協議会規約

(目的)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号、以下「法」という。)第6条第1項の規定に基づき、同法第5条に規定する地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通計画」という。)の作成及び実施に関し必要な協議を行い、併せて道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域住民の生活に必要な旅客運送を確保し、その他旅客の利便の増進を図り、各地域の実情に即した旅客輸送を実現するため、古河市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(事務所)

第2条 協議会の事務所は、茨城県古河市下大野2248番地に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更に関する事項
- (2) 地域公共交通計画の実施に関する事項
- (3) 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (4) 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
- (5) 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
- (6) 市内循環バス及びデマンド交通等、地域の実情に即した輸送サービスに関する事項
- (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こと。

(組織)

第4条 協議会は、会長、副会長及び委員(以下、「委員等」という。)をもって組織する。

(会長及び副会長)

第5条 会長は市長とし、副会長は会長が指名する。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

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

(協議会の委員)

第6条 協議会は、委員21人以内で組織する。

2 協議会の委員は次に掲げる者とする。

- (1) 市民の代表者又は地域公共交通の利用者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織の団体
- (3) 茨城県バス協会の代表者又はその指名する者
- (4) 茨城県ハイヤー・タクシー協会の代表者又はその指名する者
- (5) 学識経験者
- (6) 国土交通省関東運輸局長又はその指名する者
- (7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (8) 茨城県政策企画部公共交通主管課長又はその指名する者
- (9) 古河警察署長又はその指名する者
- (10) 古河市長及び副市長
- (11) 道路管理者又はその指名する者

(12) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者

(委員の任期)

第7条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、委員に欠員が生じた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第8条 協議会の会議(以下、「会議」という。)は、会長が招集し、議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 会議の議決方法は出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 前3項の規定にかかわらず、会長は、会議で議決すべき案件が軽易であると認めるとき、緊急を要するため会議を招集する時間的余裕がないと認めるときその他やむを得ない事情があると認めるときは、書面により議決を行うことができる。

5 第3項の規定は、前項の書面による議決について準用する。

6 協議会は原則公開とする。ただし、協議会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ときは、非公開とすることができる。

7 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

8 前7項に掲げるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第9条 協議会で協議が整った事項については、協議会の委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第10条 協議会は、第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じて分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、公共交通主管課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 協議会の運営に関する経費は、市その他の団体等からの負担金及び国からの補助金その他の収入をもって充てる。

(監査)

第13条 協議会に監査委員を2人置く。

2 協議会の出納監査は、会長が別に定めた委嘱する監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算編成、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。

(協議会解散の場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、令和6年4月1日から施行する。

古河市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程

(趣旨)

第1条 この規程は、古河市地域公共交通活性化協議会規約(以下、「規約」という。)第10条第1項の規定に基づき、古河市地域公共交通活性化協議会分科会(以下、「分科会」という。)に関し、同条第2項の規定により分科会の組織、運営その他必要な事項を定めるものとする。

(目的)

第2条 分科会は、規約第3条各号に掲げる事項について協議し、その結果を古河市地域公共交通活性化協議会(以下、「協議会」という。)に報告するものとする。

(組織)

第3条 分科会は、協議会に關与する委員をもって組織する。

2 前項に定める委員は、次のとおりとする。

- (1) 規約第6条第2項第1号に掲げる市民の代表者又は地域公共交通の利用者
- (2) 規約第6条第2項第2号に掲げる一般旅客自動車運送事業者
- (3) 規約第6条第2項第6号に掲げる国土交通省関東運輸局長又はその指名する者
- (4) 古河市公共交通主管課長

3 前項の規定に関わらず、必要と認める場合は、分科会委員以外の者を出席させることができる。

(任期)

第4条 委員の任期は、規約第7条に掲げる任期と同様にする。

(委員長)

第5条 分科会に委員長1人を置く。

2 委員長は公共交通主管課長とし、分科会を代表し、会務を統括する。

(会議)

第6条 分科会は委員長が招集し、会議の議長となる。

2 分科会は原則公開とする。ただし、分科会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ときは、その一部又は全部を公開しない。

3 委員の招集が困難である場合にあっては、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決を行うことができるものとする。

(事務局)

第7条 分科会の事務局は、規約第11条に規定する事務局とする。

(委任)

第8条 この規程に定めるもののほか、分科会の運営に関して必要な事項は、委員長が分科会に諮って定める。

附 則

この規程は、令和6年4月1日から施行する。

古河市地域公共交通活性化協議会事務局規程

(趣旨)

第1条 この規程は、古河市地域公共交通活性化協議会規約第11条の規定に基づき、古河市地域公共交通活性化協議会(以下、「協議会」という。)の事務局に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 事務局は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 協議会の会議に関すること。
- (2) 協議会の資料作成に関すること。
- (3) 協議会の庶務に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項

(職員等)

第3条 事務局に事務局長、その他必要な職員を置く。

2 事務局長は、公共交通主管課長をもって充てる。

3 事務局員は、公共交通主管課職員をもって充てる。

(専決事項)

第4条 事務局長は、次に掲げる事項を専決することができる。ただし、異例又は重要と認められる事項については、この限りではない。

- (1) 事務局の運営に関すること。
- (2) 物品の購入その他協議会運営に必要な契約の締結に関すること。
- (3) 物品及び現金の出納に関すること。
- (4) 前号に掲げるもののほか、軽易な事項に関すること。

(文書の取扱い)

第5条 事務局における文書の收受、配布、処理編集、保存その他文書に関し必要な事項は、古河市において定められている文書の取扱いの例による。

(公印と取扱い)

第6条 協議会の公印の種類は会長印とし、公印の名称、形状、寸法、用途、個数及び管理者は別表のとおりとする。

2 協議会の公印の保管、取扱い等については、古河市において定められている公印の取扱いの例による。

(委任)

第7条 この規程に定めるもののほか必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、令和6年4月1日から施行する。

別表(第6条関係)

名称	形状	書体	寸法	用途	個数	管理者
古河市地域公共交通活性化協議会	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> 古 河 市 地 域 公 共 交 通 活 性 化 協 議 会 長 之 印 </div>	てん刻	正方形 21	会長名をもって発出する文書	1	事務局長

用語解説

か行	
協働	様々な活動主体が、それぞれが持つ可能な役割を活かし、互いに相手を尊重し、相互に補完し合い連携・協力することで、共通する課題の解決や社会的目的の実現に向けて取り組むこと。
クラウドファンディング	不特定多数の人が、インターネット等を通じて、他の人々や会社、各種団体に資金提供などを行うこと。
グリーンスローモビリティ	電動で、20 km/h 未満で公道を走る、4人乗り以上のモビリティのこと。
交通結節点	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続(「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」)が行われる場所。
交通政策基本法	交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定める基本的な法律。平成 25(2013)年 12 月公布。
公用車シェアリングサービス	民間事業者が所有している自動車を、平日は市役所の「公用車」としたり、市の休日には地域住民や観光客が利用できる「シェアカー」として運用すること。
コンパクト・プラス・ネットワーク	国が進める重点施策で、人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携した、コンパクトなまちづくりへ転換すること。
コンパクトシティ	都市的土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、もしくはそれを目指した都市政策のこと。

さ行	
サイクル&バスライド	まちなかへの自動車の流入を抑制して、バスの利用を促進するために、自転車でバス停留所・駅に来てバスに乗り換えるシステムのこと。
シェアサイクル	一定のエリア内に複数配置された自転車の貸出・返却拠点(シェアサイクルポート)において、自転車を自由に貸出・返却できる交通手段。
自動車運転免許返納者	免許を受けた方が、その人の居住地を直轄する公安委員会に、ご自身の申し出により免許の取り消しをした人。
受益者負担	特定の公共事業に必要な経費にあてるため、その事業によって特別の利益を受ける者に経費の一部を負担してもらうこと。
新市建設計画	合併特例法に基づき合併協議会が策定した法定計画。新市の基本方針や公共施設の整備などについて定め、将来のビジョンや施策の方向性を示す計画。
スマートバス停	バス停を IoT 化し、デジタルサイネージなどに時刻表や運行情報、広告や緊急案内などをリモート操作でリアルタイムに提供することができるバス停。

た行	
多様な輸送資源	自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等。
地域公共交通	鉄道やバスなど、不特定多数の人の利用が可能で、人の移動を支える交通機関又は交通手段のこと。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	人口減少、少子高齢化が加速度的に進展することにより、公共交通事業をとりまく環境が厳しさを増している中、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されている。その一方で、コンパクトなまちづくりと連携して、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えのもと、地域公共交通ネットワークを確保することが求められている。このような状況を踏まえ、地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図ることを定めた法律のこと。
デジタルデバイド解消	デジタルを活用してあらゆる格差を解消していくこと。
都市計画マスタープラン	都市計画法第 18 条の2に位置付けられている市の都市計画に関する基本的な方針を明らかにするための計画のこと。

は行	
パーク&ライド	自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。
パーソントリップ調査	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを把握する調査。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。
バスロケーションシステム	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停留所の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムのこと。
バリアフリー	日常生活や社会生活における物理的、心理的な障がいや、情報に関わる障壁などを取り除いていくこと。
ホスピタリティ教育	思いやり・心からのおもてなしのこと。

ま行	
MaaS	複数の交通手段を利用する際の移動ルートを最適化し、予約・運賃の支払いを一括で行えるサービス。
道の駅	各自治体と道路管理者が連携して設置し、国土交通省により登録された、駐車場・休憩施設・地域振興施設が一体となった道路施設のこと。
モビリティマネジメント	当該地域を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ、少しずつ変えていく一連の取組みのこと。

や行	
ユニバーサルデザイン	年齢や障害の有無、体格、性別、国籍などにかかわらず、できるだけ多くの人にわかりやすく、最初からできるだけ多くの人々が利用可能であるようにデザインすること。

ら行	
ライドシェア	自家用車を相乗りすること。
ラストワンマイル	最終目的地までのワンマイル程度の区間のことで、例えば自宅から最寄り駅やバス停までの区間のこと。
立地適正化計画	居住機能や医療・福祉・商業・子育て支援等の都市機能の誘導、公共交通の充実により、コンパクトシティ形成に向けた取組を推進しようとする計画のこと。

I	
IoT	従来インターネットに接続されていなかった様々なモノ(センサー機器、駆動装置、住宅・建物、車、家電製品、電子機器など)が、ネットワークを通じてサーバーやクラウドサービスに接続され、相互に情報交換をする仕組み。

P	
PDCA	計画(Plan)を実施(Do)し、評価(Check)して改善(Action)に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセスのこと。

S	
SDGs	2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。





令和6年3月策定 発行
古河市 市民部 交通防犯課
〒306-0291 茨城県古河市下大野 2248 番地
TEL:0280-92-3111(代)