

地域公共交通計画（案） パブリック・コメント回答一覧

意見者 No.	個別 No.	意見 No.	市民の意見要旨	回答 No.	市の考え方
1	①	1	スマイルあおぞらバスの勝田南コースを主な移動手段として生活している。買い物については大きな不便はないが、通院時、とくに日製病院からの帰宅において、診察や薬の受け取りにより、10時34分発に間に合わない場合があり、次の便の13時34分まで待たなければならない状況が生じている。このため、勝田南コースについて、通院後の帰宅に対応できる増便を検討してほしい。	1	本計画（案）は、個別の路線や時間帯ごとの運行内容を決定するものではなく、将来に向けて持続可能な公共交通の姿を明らかにするとともに、今後5年間で計画期間として目指すべき方向性や取組の考え方を示すことを目的としております。 そのため、具体的な増便や運行内容の変更については、運行経路や車両運用、財政面などの条件を踏まえた詳細な検討が必要となることから、現時点において本計画書に個別の対応内容を明示することはいたしません。いただいたご意見につきましては、グループインタビュー等においても、同様のご意見をいただいておりますので、今後の施策検討にあたっての参考意見とさせていただきます。
	②	2	スマイルあおぞらバスの時刻表は分かりにくく、往復の利用を考えながら確認することが高齢者には負担となっている。実際には、行先ごとに出発時刻と帰りの時刻を整理したメモを作成して対応しているが、時刻表が分からずバスを利用できない高齢者も多い。団地の自治会などを通じて、市の出前講座を年に数回実施し、分かりやすい利用方法を伝えることで、利用促進につながるのではないかと。	2	市が実施したアンケート調査やグループインタビューにおいても、スマイルあおぞらバスのルートや時刻表が分かりにくいといったご意見が寄せられており、計画（案）では、利用者にとって分かりやすい情報発信に向けた取組を進めることを位置付けております。あわせて、市民の公共交通に対する理解を深めるため、出前講座等を通じた利用方法の案内についても、今後の取組の方向性として計画上に位置付けております。
	③	3	バス停まで歩くことができない方には「タクシー券補助」を導入してほしい。	3	計画（案）では、バス停まで歩くことができない方や、介助や同行を必要とする方など、公共交通の利用が困難な方への移動支援について、福祉部門と連携しながら、対象者の把握や支援の在り方に関する検討を進めていくことを位置付けております。タクシー券補助の導入に関するご意見につきましては、こうした移動支援の在り方を検討していく上での参考とさせていただきます。
	④	4	2025年に実施されたコミュニティバス回数券の割引販売について、予算がなくなり次第終了とされた結果、早期に買い占めが発生した可能性があり、十分に行き渡らなかったのではないかと感じた。気付いた時には既に終了しており、公平性に欠ける印象を受けたため、周知や実施の方法について改善を検討してほしい。	4	当該回数券の割引販売事業につきましては、国の「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金」を活用し、交通費負担の軽減により家計を応援するため、臨時的に実施したものです。割引した回数券は、通常の回数券と同様に、バス車内やバス営業所で販売をしました。割引販売は令和7年4月下旬に開始しましたが、なるべく多くの方にこの事業を知っていただけるよう、4月1日から事前の予告として、バス車内へのポスター掲出、市ホームページへの記事掲載、市報ひたちなかへの記事掲載など、複数の手段で周知をいたしました。 また、これらの周知の中では、できる限り多くの方にご購入いただき、かつ、バスの定時運行を確保するため、「おひとり様1回の乗車につき1回1セットのみの購入」のルールを明記したところです。この事業は、約3か月を経た8月上旬に終了しましたが、その際も、市ホームページやバス車内へのポスター掲出など、複数の方法でお知らせをしたところです。今後、国の交付金の活用により、同様の事業を実施する場合には、周知方法等の更なる工夫について、検討してまいります。
	⑤	5	那珂湊方面には「那珂湊コース」「平磯・那珂湊市街地コース」の2コースがあるが、各コースで利用できる医療機関は限られており、平磯地区・磯崎地区・阿字ヶ浦地区では、眼科や耳鼻科、皮膚科などを受診するために勝田地区まで行く必要がある。家族がいても日中は仕事で送迎が難しい場合が多く、公共交通への依存度は高い。湊線の利用も考えられるが、年金生活者にとっては100円で利用できるスマイルあおぞらバスの負担軽減効果は大きいことから、少なくとも「那珂湊コース」については、ジョイフル本田方面だけでなく、勝田駅方面まで接続するルートを検討してほしい。	5	本計画（案）は、特定の路線やコースの増設について定めるものではなく、将来に向けて持続可能な公共交通の姿を明らかにするとともに、今後5年間で計画期間として目指すべき方向性や取組の考え方を示すことを目的としております。 また、本市では、勝田駅周辺の中心市街地、那珂湊地区に加え、佐和駅周辺地区、ひたちなか地区の4地区を「都市拠点」として、行政・医療・商業などの都市機能を集積するまちづくりを進めております。公共交通においても、このまちづくりの考え方と合わせて、勝田地区と那珂湊地区などの「都市拠点」を結ぶ鉄道、主要な幹線道路を通る路線バス、路線バスを補完し住宅地などをきめ細かく運行するスマイルあおぞらバスを連携させることで、市内の各地域から「都市拠点」と行き来が可能となる公共交通ネットワークを構築しております。 現時点において本計画書に個別の対応内容を明示することはいたしません。いただいたご意見につきましては、今後の施策検討にあたっての参考意見とさせていただきます。

地域公共交通計画（案） パブリック・コメント回答一覧

意見者 No.	個別 No.	意見 No.	市民の意見要旨	回答 No.	市の考え方
2	①	6	スマイルあおぞらバスを利用しているが、行きはよいが帰りが丁度よい便がないので、増やしてほしい。	6	本計画（案）は、特定の路線の増便について定めるものではなく、将来に向けて持続可能な公共交通の姿を明らかにするとともに、今後5年間で計画期間として目指すべき方向性や取組の考え方を示すことを目的としております。スマイルあおぞらバスの増便については、運行経路や車両運用、財政面などの条件を踏まえた詳細な検討が必要となることから、現時点において本計画書に個別の対応内容を明示することはいたしません。いただいたご意見につきましては、今後の施策検討にあたっての参考意見とさせていただきます。
	②	7	那珂湊地区の人は地区内に皮膚科、眼科がないため、勝田地区に行くしかなく、スマイルあおぞらバスを利用したいが、直行で行けなく非常に不便。	7	本計画（案）は、特定の路線やコースの増設について定めるものではなく、将来に向けて持続可能な公共交通の姿を明らかにするとともに、今後5年間で計画期間として目指すべき方向性や取組の考え方を示すことを目的としております。また、本市では、勝田駅周辺を中心市街地、那珂湊地区に加え、佐和駅周辺地区、ひたちなか地区の4地区を「都市拠点」として、行政・医療・商業などの都市機能を集積するまちづくりを進めております。公共交通においても、このまちづくりの考え方と合わせて、勝田地区と那珂湊地区などの「都市拠点」を結ぶ鉄道、主要な幹線道路を通る路線バス、路線バスを補完し住宅地などをきめ細かく運行するスマイルあおぞらバスを連携させることで、市内の各地域から「都市拠点」と行き来が可能となる公共交通ネットワークを構築しております。現時点において本計画書に個別の対応内容を明示することはいたしません。いただいたご意見につきましては、今後の施策検討にあたっての参考意見とさせていただきます。
	③	8	スマイルあおぞらバスについて、運行ルートやダイヤの見直しが行われているとされているが、どの程度市民の声が反映されているのかわかりにくく、十分に意見が聞かれているのか疑問に感じる。	8	スマイルあおぞらバスの運行ルートやダイヤの改正につきましては、これまで地域の皆様からのご意見を踏まえ、運行事業者と協議を重ねながら検討し、停留所の設置やルートの見直し等を行ってまいりました。また、日常的に市民の皆様からお寄せいただくご意見につきましても、随時、運行事業者と情報を共有し、対応の可否や改善の方向性について検討しております。その結果、現在は、駅やバス停から一定の距離の範囲内で公共交通サービスを利用できる市民の割合を高めることを目的として、概ね300メートル以内にバス停が配置されるよう、停留所の設置を進めてきたところです。計画（案）では、スマイルあおぞらバスのルート等の改善を位置付けており、利用者のニーズや利用実態に応じた運行改善を進めるとともに、公共交通として利便性向上を図ってまいります。
	④	9	スマイルあおぞらバスの利用の少ない地域の理由を教えてください。	9	スマイルあおぞらバスは、乗車定員30名のノンステップバスによる5路線と、乗車定員9名のリフト付きワゴン車による3路線で運行しており、路線や車両の特性に応じたサービス提供を行っております。利用者数は各路線とも年々増加しており、昨年度は初めて年間利用者数が20万人を超えるなど、着実に利用が広がっている状況です。一方で、特定の「地域」において公共交通の利用が少ないかどうかについては、地域単位で利用実態を直接把握するデータを有していないことから、現時点で明確にお答えすることは難しいと考えております。
	⑤	10	自治会や集会所などで、スマイルあおぞらバスの利用の仕方の説明会をしてほしい。	10	市が実施したアンケート調査やグループインタビューにおいても、スマイルあおぞらバスのルートや時刻表がわかりにくいといったご意見が寄せられており、情報の伝え方や利用方法の周知について、計画（案）では、利用者にとって分かりやすい情報発信に向けた取組を進めることを位置付けております。あわせて、市民の公共交通に対する理解を深めるため、出前講座等を通じた利用方法の案内についても、今後の取組の方向性として計画上に位置付けております。
	⑥	11	バス停まで歩いて行けない独り暮らしの高齢者のための具体的な施策を早く出してほしい。	11	バス停まで歩いて行くことが困難な独り暮らしの高齢者への対応は、福祉分野との連携が必要であると考えております。計画（案）では、バス停まで歩行が困難な方の人数や分布などの実態把握を行ったうえで、福祉部門や関係機関と連携しながら、新たな移動支援のあり方について検討を進めてまいります。
	⑦	12	高齢者の問題を課題に入れてくれたことは嬉しい。	12	介助や同行を必要とする方等への移動支援を課題として計画（案）に位置付けた点について、ご評価いただきありがとうございます。今後は、計画（案）に位置付けた取組を進めてまいります。

地域公共交通計画（案） パブリック・コメント回答一覧

意見者 No.	個別 No.	意見 No.	市民の意見要旨	回答 No.	市の考え方
2	⑧	13	現在は高齢者同士で集まり交流する機会があり、移動は仲間同士の乗り合いによって成り立っているが、スマイルあおぞらバスでは集まりにくい。将来的に乗り合いができなくなった場合、外出や交流の機会が失われ、引きこもりにつながるのではないかと不安を感じている。	13	高齢者の方が気軽に外出し、人と交流する機会を確保することは、心身の健康を維持するうえで重要であると認識しております。本計画（案）では、バスや鉄道を利用できる方については、公共交通をできるだけ使っていただくため、スマイルあおぞらバスの利便性向上等に取り組むことを位置付けております。個別のダイヤやバス停の改善といった対応内容を明示することはいたしません。いただいたご意見につきましては、今後の施策検討にあたっての参考意見とさせていただきます。
	⑨	14	フリー乗降が出来れば利用するには有難いですが、バスの定時性が不安定になるのではないかと。	14	本計画（案）では、スマイルあおぞらバスの利便性向上の一環として、交通量が少ないなど安全性が確保できる区間に限り、停留所以外での乗降を可能とするフリー乗降制度の導入検討を位置付けております。なお、実施にあたっては、定時性への影響や安全面について十分に確認しつつ、関係機関とも調整のうえ、慎重に検討を進めてまいります。
	⑩	15	スマイルあおぞらバスは運行されているものの、近くにバス停がない、歩いて利用できない人があるなど不便さが残っている。バス停増設には予算面の制約もあると考えられるため、バスに限らず、タクシー補助券なども併せて検討してほしい。	15	計画（案）では、バス停まで歩くことができない方や、介助や同行を必要とする方など、公共交通の利用が困難な方への移動支援について、福祉部門と連携しながら、対象者の把握や支援の在り方に関する検討を進めていくことを位置付けております。タクシー券補助の導入に関するご意見につきましては、こうした移動支援の在り方を検討していく上での参考とさせていただきます。
3	①	16	P.12ではスマイルあおぞらバスの利用者数が全8コース合計で示されているが、地域特性に応じた公共交通の見直しを進めるためにも、各コース別の利用者数を記載してほしい。また、各地域・各コースの乗降者データの分析や現状把握、アンケート等による課題整理が重要である。 あわせて、市ホームページで公表されている各コース別利用者数は令和5年度までとなっているため、最新の利用状況についても公開してほしい。	16-1	これまで本市では、公共交通網形成計画に基づき、交通空白地の解消や公共交通ネットワークの構築に取り組み、市民の日常的な移動手段の確保に努めてまいりました。スマイルあおぞらバスにつきましても、こうした取組の一環として運行を継続し、市民生活を支える身近な公共交通として定着を図ってきたところです。 本計画（案）においては、スマイルあおぞらバスの利用状況について、市内公共交通全体としての傾向や推移を示すことを主眼とし、市全体の公共交通の現状や課題を俯瞰的に整理することを目的として、P.12では全8コースの合計利用者数を掲載しております。なお、令和6年度のスマイルあおぞらバスの利用者数は、各コースとも前年度比で概ね約5%から15%程度増加しており、市民の日常的な移動を支える生活交通として、着実に利用が広がっているものと認識しております。 各コース別の利用状況や地域特性を踏まえた分析につきましては、今後の利便性向上策や路線の見直し等を検討する際の基礎資料として活用していくことを想定しております。
				16-2	スマイルあおぞらバスの各コース別年間利用者数につきましては、最新の令和6年度分までを市ホームページにおいて、5月上旬に公表しています。
	②	17	P.16の課題2ではスマイルあおぞらバスの最適化が示されているが、コースごとの地域特性や利用状況、運行本数の少なさ、利用が低迷している路線、交通空白地や交通困窮者の実態などの現状把握が十分とは言えない。そのため、施策や目標、評価指標・目標値の内容も不十分に感じる。 利用可能な便数の増加に加え、地域特性や時間帯に応じて、AIを活用したデマンド型乗合サービス（バス・タクシー等）の検討や試行についても計画に盛り込んでほしい。	17-1	P.16に記載している「課題2：スマイルあおぞらバスの最適化」は、個別の路線や運行条件を詳細に定めるものではなく、スマイルあおぞらバス全体として目指すべき方向性や基本的な考え方を整理したものです。具体的には、ルートや時間帯の柔軟な見直し、バス停配置の工夫など、誰もが使いやすい利便性の向上を、今後の検討における重要な視点として示しております。 一方で、今後の施策検討にあたっては、こうした実態把握が必要であると認識しており、施策の具体化の段階において、データ等を活用しながら検討を進めてまいります。
				17-2	本計画（案）は、具体的な便数の増加や新たな交通サービスの導入を決定するものではなく、将来に向けて持続可能な公共交通の姿を明らかにするとともに、今後5年間で計画期間として目指すべき方向性や取組の考え方を示すことを目的としております。AIを活用したデマンド型交通のご提案につきましては、今後の施策検討にあたっての参考意見とさせていただきます。

地域公共交通計画（案） パブリック・コメント回答一覧

意見者 No.	個別 No.	意見 No.	市民の意見要旨	回答 No.	市の考え方
3	③	18	P.28およびP.42に記載されている計画目標1において、評価指標である運行回数（246本）と同一で設定されているため、施策の実施状況や改善の成果が分かりにくい。広域及び市内都市拠点が円滑につながっていない現状を踏まえ、施策内容と評価指標・目標値を見直し、改善状況が毎年度分かりやすく把握できる、より高い目標設定を行うべきである。	18	評価指標①として「4都市拠点間を結ぶ公共交通の運行回数（平日平均）」を設定している理由は、平日の運行回数を指標とすることで、どれだけ移動できる体制が整っているかを客観的に把握することを目的としています。運行回数は、公共交通サービスの「量的な基盤」を示す指標であり、都市拠点間を結ぶ移動の選択肢がどれだけ確保されているかを端的に示すものと考えております。目標値につきましては、令和7年度の現況値である246本を、計画期間である令和8年度から令和12年度まで維持することを目標として設定しております。これは、人口減少や運転士不足といった公共交通を取り巻く構造的な制約が今後一層厳しさを増す中において、現行の交通水準を維持すること自体を重要な成果と位置付けており、減便等によるサービス水準の低下を防ぎ、持続可能な移動環境を確保することを目標としております。
	④	19	P.28およびP.43に記載されている計画目標2において、評価指標②であるスマイルあおぞらバスの収支率について、目標値が現況値（11.3%）の維持にとどまっているため、施策の実施状況や改善の進捗が分かりにくい。改善状況が毎年度把握できる評価指標や、より高い目標設定が必要である。また、利用者数について「今後5年間で5%増加」としているが、現状の課題や多くの要望を踏まえると目標が低く、改革改善に向けた高い目標設定が必要だと考える。地域によっては利用可能な便数が1日2～3便と少なく、乗換も不便であるため、利用したくてもできない状況が利用低迷の大きな要因となっている。こうした実態を直視し、便数の増加や、地域特性や時間帯に応じたAIを活用したデマンド型乗合サービス（バス・タクシー等）の導入検討など、具体的な対策と高目標を明確に示してほしい。	19-1	目標値につきましては、人口減少や燃料費・人件費の上昇など、公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえつつ、利便性向上や利用促進に取り組むことで、スマイルあおぞらバスの利用者数を今後5年間で5%増加させることを目指しております。これを踏まえ、収支率については、利用者増による収入増の効果が見込まれる一方で、運行経費の増加も想定されることから、現状の収支率である11.3%を維持することを重要な成果と位置付け、目標値として設定しております。
				19-2	本計画（案）は、具体的な便数の増加や新たな交通サービスの導入を決定するものではなく、将来に向けて持続可能な公共交通の姿を明らかにするとともに、今後5年間で計画期間として目指すべき方向性や取組の考え方を示すことを目的としております。AIを活用したデマンド型交通のご提案につきましては、今後の施策検討にあたっての参考意見とさせていただきます。
	⑤	20	P.43の計画目標③において、評価指標③「公共交通利用促進に係る連携団体数」の目標値が現況値（6団体）以上とされており、現状維持にとどまっているように見えるため、施策の実施状況や改善の進捗が分かりにくい。計画目標③を達成するための具体的な施策を明確にしたうえで、改善状況が毎年度分かりやすく把握できる評価指標と、より高い目標値を設定してほしい。	20	評価指標③として設定している「公共交通利用促進に係る連携団体数」は、公共交通の利用促進を進めるうえで、行政だけでなく、地域団体や関係機関など多様な主体が連携し、協働して取り組む体制がどの程度構築されているかを把握するための指標です。こうした協働は、公共交通の利用拡大や地域への定着につながる重要な要素であると考えております。現状では、6団体が公共交通の利用促進に関する取組に参画しておりますが、本計画では、この連携体制を基盤としつつ、計画期間中に新たな主体との連携を広げ、地域全体で利用促進の取組を拡大していくことを想定しております。このため、目標値については「6団体以上」と設定しております。一方で、連携団体数については、継続的かつ実効性のある協働関係が構築されているかが重要であると認識しております。このため、本計画では、連携団体数に加え、具体的な取組内容や実施状況、利用促進の成果等を確認しながら、公共交通の利便性向上や利用促進に向けた取組の改善状況を総合的に把握してまいります。
	⑥	21	P.46に記載されているアウトカム指標「市内公共交通利用者総数」について、令和12年度の目標値が現況値から1.1%増と低く設定されており、改善に向けた意欲的な目標とは言えない。あわせて、スマイルあおぞらバスや鉄道・路線バスについても、利用者増の目標が低水準にとどまっているため、より高い目標設定が必要である。スマイルあおぞらバスの利用拡大に向けた改革や、鉄道・路線バスとの乗換改善、通学・通勤・通院・買物等の日常利用の促進、観光・交流の推進などにより、公共交通全体の利用者増を積極的に図るべきである。特に、スマイルあおぞらバスについては、コース別の最新利用者数を継続的に公表し、施策効果の分析や見直し、地域特性・時間帯特性の変化を踏まえた改善を継続して行うことが重要である。	21-1	アウトカム指標として「市内公共交通の利用者総数」を設定しているのは、鉄道・路線バス・スマイルあおぞらバスといった複数の交通モードが相互に連携し、市民の日常生活や観光・交流を支える公共交通全体の活性化を、総合的かつ客観的に把握し、かつ、個別施策の成果を横断的に反映する指標として、公共交通の持続可能性や利用動向を確認することを目的としております。また、目標値につきましては、今後5年間で市の人口が約2.3%減少すると見込まれる中においても、公共交通の利便性向上や利用促進の取組、地域との協働を重ねることで、公共交通利用者総数を増加させることを目標として設定しております。
				21-2	スマイルあおぞらバスの利用状況については、これまでコース全体の利用者数に加え、各コース別の利用者数を市ホームページ等で公表しております。本計画（案）では、スマイルあおぞらバスのルート等の改善などを位置付けており、今後の施策検討にあたっては、コース別の利用者など、データ等を活用しながら検討を進めてまいります。

地域公共交通計画（案） パブリック・コメント回答一覧

意見者 No.	個別 No.	意見 No.	市民の意見要旨	回答 No.	市の考え方
3	⑦	22	<p>スマイルあおぞらバス全体について改革が必要であり、特に利用者が最も少ない佐和コースを例に改善を求めたい。公開されている利用者データによると、佐和コースは便数が少なく、乗換も不便であるため、利用したくても利用できない状況が生じている。その結果、勝田駅周辺の病院や商業施設、学校等への移動が困難となり、子どもや高齢者などが家族や知人による送迎に依存せざるを得ない。</p> <p>また、乗降者データからは空車便が多く、運行効率が低い実態が見られることから、地域特性や時間帯特性を踏まえた運行方法の見直しが必要である。利用が多い時間帯は定時運行とし、それ以外の時間帯ではAIを活用したデマンド型乗合サービス（バス・タクシー等）を導入・試行するなど、柔軟な運行形態への改革を検討してほしい。あわせて、これまで市民と協働で改善してきたバス停の有効活用や、乗換なしで主要施設へアクセスできる仕組みの検討も求める。</p>	22	<p>本市ではこれまで、地域公共交通網形成計画に基づき、交通空白地の解消や公共交通ネットワークの構築に取り組んでまいりました。鉄道、路線バス、スマイルあおぞらバスをそれぞれの特性に応じて組み合わせることで、市民の日常的な移動手段の確保を図ってきたところであり、スマイルあおぞらバスにつきましても、地域の実情や運行事業者、地域住民の皆様のご意見を踏まえながら、制度設計や運行内容の改善を重ねてまいりました。</p> <p>また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を踏まえ、本計画（案）ではタクシーについても公共交通の一つとして位置付けております。タクシーは、路線バスやスマイルあおぞらバスと比べ、移動時刻や乗降地点の自由度が高いという特性があることから、交通結節点の利便性向上を図るため、勝田駅・佐和駅・那珂湊駅の各駅前広場内に乗降場を確保しております。</p> <p>スマイルあおぞらバスの利用者数につきましては、新型コロナウイルス感染症の影響により一時的に大きく減少したものの、その後は回復傾向にあり、市民の生活を支える交通手段として再び利用が戻りつつある状況にあります。こうしたことから、これまでの交通空白地対策や公共交通ネットワーク構築の取組は一定の成果を上げてきたものと認識しており、佐和コースにつきましても利用者は回復傾向にあります。</p> <p>一方で、時間帯や地域特性によって利用状況に差が生じている点は、今後の検討において重要な視点であると受け止めております。本計画（案）では、スマイルあおぞらバスの利便性向上策の検討に加え、新たな移動手段となり得る技術動向等について調査を進めることを位置付けております。今後は、既存のスマイルあおぞらバスとの役割分担や利用者層への影響、運行体制や財政面の条件等を踏まえつつ、先進事例の調査を行い、本市への適合性について検討してまいります。いただいたご意見につきましては、今後の施策検討にあたっての参考とさせていただきます。</p>
4	①	23	<p>本市では、JR、海浜鉄道湊線、路線バス、スマイルあおぞらバスを基本とした公共交通体系の構築を進めているが、自家用車がなくても自由かつ快適に移動できる公共交通の価値を高めるためには、他自治体で導入されている多様な輸送モードの利活用を計画に位置付けるべきである。オンデマンド交通に加え、ボランティア交通、福祉有償運送、公共ライドシェアなどを含めた検討が必要である。先行事例として、つくば市の取組は参考になると考える。</p> <p>また、市民を「課題解決の担い手」と位置付け、公共交通に主体的に参画してもらう仕組みとして、住民が地域の移動手段を担うボランティア交通の導入や、その立ち上げ支援、ガイドライン整備などについても、本計画に盛り込むことを検討してほしい。</p>	23-1	<p>本市では、JR、ひたちなか海浜鉄道湊線、路線バス、スマイルあおぞらバスを公共交通の基本的な移動手段として位置づけ、それぞれの特性を活かしながら、相互に連携した公共交通体系の構築に取り組んできました。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を踏まえ、本計画ではタクシーについても公共交通の一つとして位置付けており、路線バスやスマイルあおぞらバスに比べて、移動時刻や乗降地点の自由度が高いという特性があることから、交通結節点の利便性向上を図るため、勝田駅及び佐和駅、那珂湊駅の駅前広場内に乗降場を確保しております。</p> <p>ご意見のとおり、近年では、オンデマンド交通に加え、ボランティア交通、福祉有償運送、公共ライドシェアなど、地域の実情に応じた多様な輸送モードを組み合わせることで、利便性の高い公共交通体系を構築している自治体も見られます。本市においても、こうした多様な輸送モードの活用については重要な視点であると認識しており、計画（案）においても、本市の特性を踏まえて、新たな移動手段や移動支援を調査・検討することを位置付けております。</p> <p>また、つくば市の取組をはじめとする先行事例につきましては、今後、こうした事例の調査・研究を行い、本市への適合性について検討してまいります。</p>
				23-2	<p>本計画（案）は、個別の交通モードの導入を前提として具体的な運用のルールなどを決定するものではなく、将来に向けて持続可能な公共交通の姿を明らかにするとともに、今後5年間を計画期間として目指すべき方向性や取組の考え方を示すことを目的としております。</p> <p>例示いただいたボランティア交通につきましては、担い手の確保、運営の継続性、事故時の責任関係、関係法令との整理など、制度設計や運営面において詳細な検討が必要な側面もあります。</p> <p>このため、本計画では、ボランティア交通等を一律に位置付けることはいたしません。今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>

地域公共交通計画（案） パブリック・コメント回答一覧

意見者 No.	個別 No.	意見 No.	市民の意見要旨	回答 No.	市の考え方
4	②	24	<p>(1) 進行管理プロセスの強化</p> <p>現在の計画（案）では、市民を公共交通の「利用者」や啓発活動の「対象」として捉える側面が強いが、今後の改革においては、市民を「課題解決の担い手」と位置付け、主体的な参画を促す視点をより重視すべきである。</p> <p>そのためには、デジタル技術を活用した移動実態や運行状況の継続的なデータ収集・分析を行うとともに、その結果を市民と共有し、ワークショップ等を通じて地域の移動課題や解決策を共に考える「共創」のプロセスを、計画の進行管理の中に位置付けることが重要である。特に、第7章「計画の進行管理」において、市民と行政が協働して改善を進める仕組みを明確にしてほしい。</p>	24	<p>計画（案）では、第7章「計画の進行管理」において、行政、利用者の代表、交通事業者、学識経験者等で構成する公共交通活性化協議会を中心に、評価指標に基づく定期的な検証・見直しを行うこととしております。</p> <p>計画（案）の策定にあたっては、計画策定特別小委員会を設置し、委員の皆様による現状や課題整理、施策内容に関する意見交換を重ねるとともに、公共交通活性化協議会においては、構成員がそれぞれの立場から議論を行い、合意形成を図ってまいりました。</p> <p>ご意見にあります、デジタル技術を活用した市民の移動パターンや運行実態に関する定常的なデータ収集・分析につきましては、その有効性や実現性、活用方法を踏まえながら、今後、最適な手法について検討してまいります。</p>
	③	25	<p>(2) 施策の具体化</p> <p>市民を公共交通の単なる利用者（受益者）としてではなく、「課題解決の担い手」と位置付け、市民提案型プロジェクトを推進すべきである。市の市民提案制度等と連携し、特定の地域や時間帯における移動困難の解消に向けて、住民主体による具体的な改善案（ボランティア交通の試行導入など）を公募・支援する仕組みを、施策⑨に位置付けてほしい。</p>	25	<p>本計画（案）は、将来に向けて持続可能な公共交通の姿を明らかにするとともに、今後5年間を計画期間として目指すべき方向性や取組の考え方を示すことを目的としております。</p> <p>施策⑨は、公共交通を地域の大切な資源として地域全体で支え次世代へ引き継ぐことにより、公共交通を未来へつなぎ、持続可能な形で守り育てていくため、市民の公共交通に対する理解や利用意識の向上を目的としたものです。</p> <p>このため、ご提案の、住民主体による具体的な改善案を公募・支援する仕組みを本施策に直接位置付けることはいたしません。いただいたご意見につきましては、市民との協働による取組を検討していく上での参考とさせていただきます。</p>
	④	26	<p>(3) 新技術とデータの活用</p> <p>アプリ等から得られる人流データを分析し、潜在的な移動ニーズや時間帯・地域ごとの課題を可視化するなど、データサイエンスに基づく利便性向上の取組を施策⑦に位置付けてほしい。あわせて、こうしたデータをオープンデータとして市民に公開することで、市民が論理的根拠をもってルート改善や新技術・新サービスの導入について議論できる環境を整えることが重要である。これにより、抽象的な要望にとどまらない建設的な協議が可能となり、市民が主体的に公共交通の改善に関わることで、社会参加の促進や生活の質の向上につながると思う。</p>	26	<p>人流データを活用することで、市民の移動実態を把握し、より客観的・論理的な検討につなげていくことは重要な視点であると認識しております。こうしたデータの活用により、具体的な課題や改善の方向性について、より建設的な議論が可能になるものと考えております。</p> <p>一方で、人流データの収集方法や分析手法、必要となるデータについては、現時点で最適な形を明確に示すことが難しく、具体的な手法を固定的に定める段階には至っておりません。どの程度の規模や精度のデータが、ルート改善や新技術・新サービスの検討に有効であるかについても、今後、先行事例の調査等を通じて整理していく必要があると考えております。このため、データ活用については、実現性や有効性を踏まえながら検討を進めてまいります。</p>
	⑤	27	<p>3. 福祉資源の徹底活用（輸送資源の再デザイン）</p> <p>計画（案）の目標5「福祉分野との連携」については、実態把握や協議にとどまらず、既存の福祉資源や輸送資源を最大限に活用する「共創」の視点をより強調すべきである。具体的には、介護施設の送迎車両の空き時間の活用や、福祉バスを地域住民と混乗可能な形へ再編するなど、便数やルートの最適化につながる具体的な事業モデルを施策として位置付けてほしい。</p> <p>また、従来の決まった時間・ルートを維持する考え方にとどまらず、介護施設車両やボランティア車両、企業の送迎バスやスクールバスなど、まちに存在する多様な車両を地域全体で共有する「輸送資源の再デザイン」を検討することが、持続可能な公共交通の構築につながると思う。</p>	27	<p>目標5（施策⑩と思われます）「福祉分野との連携」につきましては、公共交通の利用が難しい方の人数や分布といった実態を明らかにし、そのうえで、福祉事業者や交通事業者と公民連携のうえ、新たな移動サービスの提案につなげていくものです。</p> <p>新たな移動サービスについては、実態を把握したうえで検討していくものであり、現時点において個別具体的内容を明示することはいたしません。いただいたご意見につきましては、今後の施策検討にあたっての参考とさせていただきます。</p>

地域公共交通計画（案） パブリック・コメント回答一覧

意見者 No.	個別 No.	意見 No.	市民の意見要旨	回答 No.	市の考え方
4	⑥	28	4. 新技術（AIオンデマンド・MaaS）の社会実装への踏み込み 計画（案）では、AIオンデマンド交通やMaaSなどの新技術について「適合性の検討」や「調査」ととどまっているが、これらは既に郊外部の移動を支える有効な先行事例が存在している。人口減少下で固定ルート型バスの維持が難しくなることを踏まえ、将来的なAIオンデマンド交通の導入や、予約から決済までを一体化したMaaSの社会実装に向けて、より具体的な導入ロードマップを計画に明記してほしい。	28	AIオンデマンド交通やMaaSといった新技術については、全国的に導入事例が広がりつつあることは認識しております。 本計画（案）では、現時点で具体的な新技術について導入の有無や時期を明示するものではなく、本市の特性を踏まえ、今後、適合性について検討していくものとしております。
	⑦	29	5. 行政の役割を「能動的なコーディネーター」へ転換する 計画（案）では行政・市民・各種団体との連携が示されているが、今後は行政が単なる補助金の出し手や運行管理者にとどまらず、多様な主体をつなぐ「能動的なコーディネーター」としての役割を明確にすべきである。公共交通を移動手段としてだけでなく、高齢者の社会参加や地域コミュニティの維持を支える「地域づくりの核」と捉え直し、市が公共交通を支えるプラットフォームの構築者として関与する姿勢を、基本方針として明文化してほしい。	29	本計画において行政は、多様な主体との協働を通じて、公共交通をまちづくりの一環として捉え、その調整や支援を担う立場にあると考えております。 また、本計画は、行政の役割を固定的に定義するものではなく、社会情勢や地域ニーズの変化を踏まえながら、公共交通を支える仕組みを関係者とともに構築していくための指針として位置付けております。 いただいたご意見の趣旨を踏まえ、行政が果たすべき役割のあり方について、今後の参考とさせていただきます。
	⑧	30	6. 評価指標（KPI）への「質的指標」の導入 現在の評価指標は運行回数や収支率など量的・財政的な指標が中心であるが、公共交通改革の本来の目的である住民の暮らしの向上を把握するためには、施策の実施によって住民のQOL（生活の質）がどの程度向上したか、高齢者の外出機会や社会参加がどの程度創出されたかといった、市民の行動変容を捉える質的なアウトカム指標についても検討すべきである。	30	QOLや外出機会といった指標は、個人の主観や生活環境、健康状態、家族構成など、多様な要因の影響を受けやすく、公共交通施策の効果のみを切り分けて把握することが難しい側面があります。 このため、本計画においては、運行回数や利用者数、収支率など、公共交通サービスの提供状況や持続性を客観的に把握できる指標を中心に、評価指標として設定しております。 一方で、公共交通施策が市民の暮らしや外出行動に与える影響といった質的な視点も重要であると認識しており、今後は、量的指標による客観的な評価に加え、質的なアウトカムの把握や評価方法についても検討してまいります。
	⑨	31	7. 他計画（中心市街地ビジョン、観光振興計画、環境計画）との連動性、整合性向上 公共交通は、自家用車がなくても自由かつ快適に移動できるという基本的役割に加え、まちのにぎわいや経済成長、観光振興、環境保全・気候変動対策などの社会課題と密接に関わるものである。そのため、中心市街地ビジョン、観光振興計画、環境計画など他の関連計画との連動性・整合性を一層高めることが重要である。計画策定に関わる担当部署間の横断的な連携・協調を強化し、相互に計画内容を高め合う取組を進めてほしい。	31	本計画（案）の策定にあたっては、総合計画、観光振興計画、環境基本計画などの上位・関連計画を踏まえ、公共交通が担う役割も意識して検討を進めてまいりました。 また、計画策定にあたっては、計画策定特別小委員会に関係課もオブザーバーとして参加するなど、情報共有や意見交換を行いながら検討を進めてきたところであり、公共交通施策が他分野の取組と乖離することのないよう留意しております。今後も計画間の整合性と連動性を意識し、横断的な連携を通じて、より実効性の高い施策の展開に努めてまいります。

地域公共交通計画（案） パブリック・コメント回答一覧

意見者 No.	個別 No.	意見 No.	市民の意見要旨	回答 No.	市の考え方
5	①	32	<p>1. 全体について</p> <p>計画全体はよく整理されており、分かりやすい内容だと感じた。</p> <p>市民の声を日常的に把握し、課題が見つかった際に迅速に対応できる仕組みをより重視してほしい。特に、交通は地域特性の影響が大きいいため、路線や地区ごとに市民参加型で検討を行い、困りごとや改善内容、費用、課題などを具体的に共有することが重要である。</p> <p>また、専門家を交えた検討や、デジタル技術の活用、市民の生きがいやつながりづくりを通じて、市民が継続的に公共交通の議論に参加できる環境を整えるべきである。あわせて、運転手や利用者から日常的・イベント時に寄せられた意見を拾い上げ、その対応内容を市民に見える形で公表することで、意見が集まりやすくなり、取組の効果も高まると考える。こうした対応を迅速に行える仕組みの構築を求める。</p>	32	<p>本計画（案）につきまして、全体として分かりやすい内容であるとのご評価をいただき、ありがとうございます。</p> <p>ご意見は、取組の実施にあたって、市は市民の声を聞き、市民と対話することを望むものと受け止めており、今後はいただいたご意見を参考に、計画（案）に位置づけた取組を進めてまいります。</p>
	②	33	<p>2. 各論</p> <p>① 市民の足に関する考え方</p> <p>市民の足に関する考え方については、現状の延長にとどまらず、革新的なアイデアや取組の検討を進めてほしい。目標設定についても「数%増」にとどめるのではなく、「50%増」や「倍増」など、思い切った目標を掲げ、市民が日常的に使いたくなる公共交通を目指すべきである。また、公共交通を単なる移動手段としてではなく、市民の生活や生き方を支え、健康寿命を延ばす活動に参加し続けるための「足」や、運転できる人でもあえて利用したくなる仕組みとして位置付けることが重要である。あわせて、図書館についても、読書の場にとどまらず、交流や創造の場として公共交通と連動した活用を期待したい。</p>	33	<p>本計画における目標設定につきましては、人口減少の進行や運転士不足、燃料費や人件費の高騰など、公共交通を取り巻く環境が今後一層厳しさを増すことを前提として整理しております。こうした状況下においては、現行の交通水準を維持し続けること自体が、重要な成果であると考えております。</p> <p>また、ご提案の、「健康寿命を延ばす活動に参加し続けるための足」や運転が可能な方であっても「あえて公共交通を使いたくなる仕組み」づくりは、公共交通の価値を高める重要な視点であると受け止めております。</p> <p>本計画においても、こうした視点を踏まえ、施策③「スマイルあおぞらバスのルート等の改善」、施策④「生活圏内の移動に関する利便性向上策の検討」、施策⑤「わかりやすい情報の発信」において、利便性向上策の検討や情報発信の充実を位置付けており、これらの取組を通じて公共交通の利用促進につなげてまいります。</p>
	③	34	<p>② P.7 人口構成について</p> <p>P.7では人口全体は減少する一方で65歳以上人口が増加することが示されているが、実際に公共交通の利用ニーズが高まるのは、さらに高齢になってからと考えられる。そのため、年齢階層別など、実際にバス利用が必要となる高齢層を考慮した分析データを示してほしい。</p>	34	<p>P.7において示している人口構成は、将来に向けた人口動向の大枠を把握するための基礎的な整理として位置付けており、この中で、今後、高齢者人口が増加していく傾向を示しております。高齢化の進行に伴い、年齢の上昇とともに自家用車の運転が難しくなる方や、日常的な移動に支援を必要とする方が増加していくことが見込まれることから、公共交通をはじめとした移動手段の確保は重要な課題であると考えております。</p> <p>計画（案）では、こうした将来の高齢者人口の増加を見据え、スマイルあおぞらバスの利便性向上策の検討に加え、公共交通の利用が難しい方への対応として、施策⑩「福祉分野との連携」を位置付けております。高齢者をはじめとする移動に配慮を要する方への支援については、福祉分野との連携を通じて、支援策を検討してまいります。</p>

地域公共交通計画（案） パブリック・コメント回答一覧

意見者 No.	個別 No.	意見 No.	市民の意見要旨	回答 No.	市の考え方
5	④	35	③ P.12 茨城交通バスの乗客数減少について P.12に示されている茨城交通バスの乗客数減少は重要な課題であり、将来的な路線廃止につながるおそれもあることから、その要因を分析したうえで、スマイルあおぞらバスや鉄道との連携を強化し、公共交通全体として乗客数の増加につながる施策を検討してほしい。	35	これまで本市では、鉄道、路線バス、スマイルあおぞらバスを相互に連携した公共交通ネットワークとして位置付け、市民の日常的な移動を支える体制の構築に取り組んできました。 本計画では、評価指標として「4都市拠点間を結ぶ公共交通の運行回数（平日平均）」を設定し、都市拠点間を結ぶ公共交通サービスの供給水準が維持されているかを把握することとしております。あわせて、アウトカム指標として「市内公共交通利用者総数」を設定し、鉄道、路線バス、スマイルあおぞらバスを含めた公共交通全体としての利用動向を総合的に評価してまいります。 また、乗客数の減少などの要因については、これまでも交通事業者と情報共有や意見交換を行い、課題の把握に努めております。今後は、路線バスの利用促進に向けて、施策⑥「多様な主体と連携した利用促進」に基づき、行政や地域団体など多様な主体と連携しながら、利用促進に向けた取組を進めてまいります。
	⑤	36	④ P.16、P.35 見やすい時刻表については、すぐ実施しておいて欲しかった見やすい時刻表や「個人別時刻表（マイ時刻表）」については、2024年11月の教育の場でも要望が出ており、利用者ニーズが高い。現在の大判時刻表は運転手向けであり、利用者にとって分かりにくいため、計画への記載を待たず、早急に改善を実施してほしい。個人別時刻表についても、他自治体等の事例を収集・公開することで、早期に実用的なものを作成できると考える。	36	本計画においては、施策⑤「わかりやすい情報発信」を位置付け、時刻データの整備を進めるとともに、利用者一人ひとりが利用する経路や時刻を記入できる様式の作成を目指してまいります。 時刻データの整備状況やマイ時刻表の調整状況を踏まえながら、可能なものから順次、具体化を図っていきたくと考えております。
	⑥	37	⑤ P.25 運転免許返納者への対応 P.25に記載されている運転免許返納者への支援について、無料乗車の期間が1年間では短いと感じる。また、無料乗車バスの配布が実際にどの程度利用促進につながっているのか不明であり、利用者数や利用回数などの実績データを示してほしい。	37-1	運転に不安を感じる高齢者による自主的な免許返納を支援するため、高齢運転者が原因となる交通事故や、それによる周辺への被害を未然に防止することを目的として満65歳以上で運転免許を自主返納した方を対象に、スマイルあおぞらバスが1年間無料で利用できる乗車パスカードを交付しております。 本制度は、免許返納後の高齢者が自動車のない生活にスムーズに移行するきっかけとなることを目的とした施策でもあります。返納後も安心して外出や社会参加を継続できるよう、利便性向上や情報提供の充実などを組み合わせながら、移動環境の改善を目指してまいります。
				37-2	なお、本制度の利用実績につきましては、市民に分かりやすく情報提供できるよう、市ホームページ等での公表について早急に検討してまいります。
	⑦	38	⑥ P.28 4拠点・生活圏の考え方 計画では、目的地までの移動に乗り継ぎが必要となる場合の方法や料金の検討が示されているが、利用者にとっては分かりにくさや負担となるおそれがある。先行事例として、つくば市ではブロック内移動を基本としつつ、駅・病院・繁華街・図書館などの共通拠点については、どのブロックからも直接アクセスできる考え方を採用している。利用者目線に立った公共交通の在り方として、こうした考え方を参考にしてほしい。	38	本計画（案）では、鉄道・路線バス・スマイルあおぞらバスの役割分担と相互連携を前提に、市内交通網の連携強化や、分かりやすい情報発信などを通じて、移動のしやすさの向上を図ることを位置付けております。 また、スマイルあおぞらバスは、勝田駅をはじめ、ジョイフル本田、ひたちなか総合病院、市役所など、日常生活や通院、行政手続等において利用頻度の高い施設については、一定のアクセス性を確保してきたところです。 今後につきましては、つくば市の事例に見られる「共通拠点への分かりやすいアクセス」という考え方も参考にしながら、先進事例の調査・研究を行い、本市の実情に適した仕組みについて検討を進めてまいります。
	⑧	39	⑦ P.28 指標（出前教育数）について 評価指標を「出前教育数」のみに設定することについては再検討してほしい。出前教育の回数だけでなく、各ブロックでの市民会議や全体の検討会など、成果につながる議論の場の開催状況や内容、また日常的な情報収集の仕組みにおける対応状況など、取組の「数」だけでなく「質」も評価できる指標を検討すべきである。	39	ご指摘の指標は、「出前講座等の実施回数」であり、スマイルあおぞらバスに関する出前講座の実施数のみならず、SNS等を活用した情報発信など、市民への理解促進や関心喚起に向けた幅広い取組の状況を計測するために設定しているものです。 上記の取組は、地域団体などとの連携を図りながら、段階的に拡大する予定ですが、その際は、単に回数を増やすことのみならず、効果等にも留意してまいります。

地域公共交通計画（案） パブリック・コメント回答一覧

意見者 No.	個別 No.	意見 No.	市民の意見要旨	回答 No.	市の考え方
5	⑨	40	<p>⑧ P.28 分野間団体連携について</p> <p>分野を超えた連携は、新たな公共交通利用者の増加につながる可能性がある。各団体の目的や取組を市民目線で見直し、議論を深めたうえで、その内容を公開し、市民から広く意見を募る仕組みを検討してほしい。</p> <p>特に社会福祉協議会との連携により、市内全体のイベントを俯瞰し、車を持たなくても参加できる環境を整えることで、サロン活動参加者の移動手段の確保やイベント参加範囲の拡大など、多様な効果が期待できると考える。</p>	40	<p>本計画において設定している当該評価指標は、公共交通の利用が難しい方への対応として、福祉分野をはじめとする関係分野との連携状況を把握するための指標として位置付けております。</p> <p>なお、公共交通活性化協議会には、社会福祉協議会にも構成員として参画いただいております。公共交通の活用や改善に向けた議論を行っているところです。</p> <p>社会福祉協議会との連携については、スマイルあおぞらバスの利便性向上策の検討などを通じて情報共有を図るとともに、サロン活動や各種イベントへの参加において、車を持たない方でも参加しやすい環境づくりにつながるよう、スマイルあおぞらバスなどの利便性向上策について検討してまいります。</p>
	⑩	41	<p>⑨ デジタル化について</p> <p>デジタル化に関する記載が多く見られるが、現状では十分に活用できない市民が多数いる。公共交通の活性化を進めるためには、デジタル施策とあわせて、市民が実際に利用できる環境づくりが不可欠である。具体的には、Wi-Fiなどのインフラ整備やコミュニティセンター等を活用した利用支援、日常的に使う機会を増やすための継続的な教育・サポートが必要である。これらについて、公共交通の活性化推進の観点から関係部門に強く働きかけるとともに、ニーズや目指す姿を明確に示した取組を進めてほしい。</p>	41	<p>いただいたご意見につきましては、本計画（案）の範囲を超えた、市の施策及び組織体制に関するものと受け止めております。ご提案の趣旨につきましては、関係部門と共有させていただきます。</p>
	⑪	42	<p>⑩多部門が関わり相談先が分からない課題の受付と対応について</p> <p>海浜鉄道の延伸が検討されているが、踏切による渋滞問題は今後も残る。</p> <p>例えば、文化会館とDCMの間からニューセントラル方面へ向かう際、電車が来ると信号が赤になり、右折できなくなる。この時、右折が可能であれば勝田駅方面へ進め長時間待たずに済む。</p> <p>このような公共交通に関連しつつ、道路・交通管理など複数部門が関わる身近な課題について、誰に相談すればよいか分からないケースも多いことから、分野を超えて課題を拾い上げ、分析し、対応につなげる市としての仕組み（相談窓口や調整体制）を構築してほしい。</p>	42	<p>いただいたご意見につきましては、本計画（案）の範囲を超えた、市の組織体制に関するものと受け止めております。ご提案の趣旨につきましては、関係部門と共有させていただきます。</p>