

次期計画で取組むべき施策の調査票

現計画（R4～8）				次期計画（R9～13）に向けて（事務局案）		次期計画（R9～13）に向けて									
計画目標	施 策		進捗評価	評価の理由・原因や課題	継続の有無	理由・内容	施策の必要性 (いずれかに○)						左記の理由をご記入ください。		
①公共交通に対する満足度の向上	1	系統番号、停留所番号の導入		×	実施方法について未調整 コスト負担が課題	○継続	わかりやすい情報提供の取組の一つとして、実施に向けた協議を進めていく。	必要	8	不要	5	意見なし	6	・（必要）コスト面も具体的に ・（必要）利用者の利便性についての検討が必要 ・（必要）いずれ免許返納するので移動手段としてあると便利 ・（必要）漢字の読めない児童にもわかりやすくなることでモビリティマネジメントにつながる ・（必要）バス事業者の負担も考慮しつつ、ご検討をお願いします。 ・（必要）利便性の向上が図られるものと考えられるが、実施に当たっては、費用負担主体の整理を含めた進め方について検討が必要と史料される ・（不要）あらたな情報を入れると、ダイヤ改正など運行内容変更時に新たな手間や見落としが増える ・（不要）便利であると思うがそこまで路線がなく案内所設置が優先 ・（回答無し）現在利用している市民の満足度向上にどれだけ寄与するか疑問です。上位計画との関連で意味がある施策と思いますが、観光等来訪者への交通満足度のようなアンケートは実施されていますでしょうか。また、コストに見合う効果が分かりづらいと思います。インプット（費用）・アウトプット（ナンバリング導入数）までは良くて、アウトカム（来訪者の交通満足度等）につなげられるのか、また、公共交通利用者数につなげるなら目標②の施策になると考えます。実施する場合は未達の原因を深掘りし、その対策については、優先して取り組んでいただけたらと思います。（費用確保を同時に行い、主体が事業者となる場合は、負担を軽減する必要があると思います。）	
	2	ICTを活用した利用効率化 ※策定当初はバスロケ導入のみ		○	バスロケ済：関東鉄道、キララちゃん、つちまるバス GTFS済：関東鉄道、つちまるバス（キララちゃんはR8導入予定）	○継続	わかりやすい情報提供の取組の一つとして、継続実施。	必要	14	不要	0	意見なし	4	・（必要）バスロケやGTFSを活用したデジタルサイネージを駅ロータリー等に導入してはどうか ・（必要）弊社路線バスについて、当社からのGTFSオープンデータとして提供していないが、業務委託会社から提供されてグーグルマップ上では表示されています ・（必要）検索性向上につながる取組。観光客含む新規利用者増にも資する取組と考えます。次期計画においては、乗換案内アプリでの土浦市路線の検索数等の指標の位置付け・進捗の確認とGTFS更新体制や活用などを検討ください。	
	3	市民モニターバス評価の実施	継続実施	◎	バス事業者へフィードバックする利用者アンケートとして継続実施。接遇改善に寄与	○継続	タクシーと異なり民間アプリでの評価ができないため継続実施	必要	12	不要	0	意見なし	5	・（必要）利用者の声がわかるため、事業者としてもありがたい ・（必要）競争原理が働きにくい環境下で有意義な取組と考えます。次期計画においては、5年に1回の市民満足度調査と、年次モニター評価結果の運動方法（中間確認指標としての活用等）を整理ください。	
			タクシー評価制度	×	車内掲示等の実務負担の調整がつかなかったもの。	×削除	民間配車アプリの普及を踏まえ（市内10社中8社がアプリ対応）、必要性が低下したため削除	必要	0	不要	9	意見なし	9	・（不要）時代への対応として不要 ・（不要）本県では、地域公共交通経営改善支援事業において、配車アプリの導入等、タクシー事業者によるDXを活用した取組を支援しております。配車アプリ未導入の2社に対しまして、ぜひ本事業のご案内をいただけますと幸いです。 ・（必要）事業者の選択が利用者側にあること、行政目的が民間事業により概ね達成されたことから、行政で取り組む必要性は低いと考えます。但し、アプリ未導入の2社については、逆に高齢者等の交通弱者に多く利用され、その利用者評価が民間アプリで代替されない可能性があるため、必要に応じ市民モニター制度に入れる等の余地を残してはいかがでしょうか。	
	4	待合環境の整備		△	実績は神立駅前のバス乗り場の整備のみ。整備の必要箇所の把握が不十分。	○継続	乗り継ぎ拠点等の状況を把握し、民間とも連携しながら公益還元型広告の活用を検討。	必要	13	不要	1	意見なし	4	・（必要）必要箇所の調査・把握 ・（必要）暑い中、又は寒い中歩道上で待つ利用者のためにも検討が必要 ・（必要）バス停付近の住民への協議をしてなるべく多くに設置を希望 ・（必要）乗降者数が上位のバス停については、利用実態を踏まえた改善の可否を検討し、あわせて費用負担主体の整理を行いながら、実施に向けた検討を進めてはどうか ・（必要）乗り継ぎ拠点、交通結節点の把握とともに、必要に応じてその創出を行い、幹線・支線化等による効率的な運行、輸送資源の活用を行う一環として実施していただくと効果的ではないかと考えます。次期計画においては整備必要箇所の把握を期限を設けて行い、整備の必要性について一定基準の下に進める計画とすることを検討ください。	
	5	道路整備の推進		△	幹線道路（国道6号等）の整備要望のみの実施。直接的な施策が困難	×削除	直接的な施策が困難なため	必要	2	不要	7	意見なし	9	・（不要）別の機関が成すべきこと ・（不要）代替的に検討するのであればバス優先レーンやBRTの導入になると思います。	
	6	ノンステップバスの導入の推進		◎	導入した際に補助金を交付（R4～7は毎年1台補助実績あり）	○継続	バリアフリー化推進のため継続実施。EVバス導入支援についても検討していく。	必要	15	不要	0	意見なし	3	・（必要）県内で支援する市が増えてきている ・（必要）EVバスの普及を推進していただきたい ・（必要）障がい者の方の社会参加、外出機会の確保のために取り組んでいただきたいと思います。	
	7	公共交通案内板等の更新・改善		○	必要に応じた最新化を適宜実施	○継続	わかりやすい情報提供の取組の一つとして、継続実施	必要	12	不要	0	意見なし	5	・（必要）駅などでのデジタルサイネージの導入を推進してはどうか ・（必要）7月会議で意見もありましたが、対面による案内はどなたでも安心して利用いただけると思います。人件費も考慮すれば、「根」となる土浦駅にタッチパネル式の装置や人型ロボット等を設置し、行きたい場所を入力したり、伝えたりすることで交通を含めた総合案内をするような形があっても良いと思います。	
	8	公共交通ガイドブックの作成		◎	毎年実施	○継続	R8は全面刷新し配布が好調。市内公共交通を網羅したガイドブックの必要性は高く継続実施	必要	11	不要	0	意見なし	7		
	9	公共交通マイ時刻表作成サービスの実施		○	一部の限定的な利用にとどまった。（R4：13件、R5：19件、R6：1件、R7：0件）	×削除	時刻表や乗り継ぎに関する問い合わせ対応は日常的に行っており、あえて施策として掲載する必要性に乏しい	必要	2	不要	10	意見なし	6	・（必要）転入者向けに継続してはいかがか	
	10	公共交通案内ホームページの更新・拡充		◎	R6まで専用ホームページを運用。R7に市のHPに統合	×削除	時刻表の掲載等をしてきたが、経路検索サービス等で最新情報を直接取得することが可能になっているため、専用HPとしての役割を終えたと判断	必要	1	不要	9	意見なし	8	・（必要）高齢者が使用できるよう簡単なものを作成	
	11	公共交通利便促進に関する調査研究		△	パターンダイヤ化について意見交換を行ったが、現状の運行密度では調整・実施が困難であった。	○継続	新技術や利便性向上に関する知見収集・調査研究を継続。	必要	9	不要	1	意見なし	8	・（必要）具体的な取組につなげる上で必要と考えますが、逆に言えば実施する内容が決まっていなかったが故の研究で、研究自体は満足度の向上に寄与しないと考えます。 ・（意見なし）国交省等のHP等に掲載の事例などを参考にしていただければ。https://www.mlit.go.jp/redesign/	
	12	交通弱者への移動支援		△	支援は実施したものの、三輪自転車補助は公共交通への乗継利用につながらなかった。	△一部削除	交通弱者支援（タクシー助成）は継続するが、三輪自転車補助は削除	必要	10	不要	1	意見なし	7	・（必要）どのように交通弱者の状況にあるのか実態に応じた検討が必要 ・（必要）事務局案のとおり、三輪自転車補助は削除でよろしいかと存じます。 ・（必要）妊婦等への支援は必要と史料されるため、引き続き導入に向けた検討を進めていただきたい ・（必要）タクシー助成は、運賃が高いことに対して不満を持っている方の満足度と直接的な関係があるため必要と考えます。ただし、利用者の外出頻度や目的が助成額で賄えない場合には、そもそもの交通体系も見直す必要があると思います。	
	13	MaaSの普及促進に関する調査研究		○	つちうらMaaS推進協議会に参画し、実証実験等の調査研究を実施。	○継続	引き続きつちうらMaaS推進協議会に参画し、調査研究を継続	必要	10	不要	0	意見なし	8	・（必要）GTFS化を図った上でMaaSを導入し、交通データの取得につなげていくことが、その後の交通等の施策を考える上で有効になると考えます。	

次期計画で取組むべき施策の調査票

現計画（R4～8）				次期計画（R9～13）に向けて（事務局案）		次期計画（R9～13）に向けて									
計画目標	施策		進捗評価	評価の理由・原因や課題	継続の有無	理由・内容		施策の必要性 (いずれかに○)					左記の理由をご記入ください。		
②公共交通利用者の維持	1	J R常磐線と他の交通機関との連携強化		○	JR常磐線のダイヤに合わせたバス運行を実施	○継続	継続実施	必要	14	不要	0	意見なし	4	・（必要）バスの便数が少ないのに電車の時間に同期していない ・（必要）これは1丁目1番地 ・（必要）利便向上（満足度）、利用者数維持の両方の目的に関連する取組であり、必要性が高いと考えます。	
	2	路線バス運行に係る支援		◎	広域路線バスについて運行支援（赤字補填）を実施	○継続	継続実施 運転手確保支援についても検討していく。	必要	14	不要	0	意見なし	4	・（必要）本県では、地域公共交通経営改善支援事業において、バス事業者によるバス運転士確保の取組を支援するため、採用広報や労働環境改善に係る経費に対し、一部補助を行っております。 運転手確保支援のご検討の際には、本事業のご活用も併せてご検討くださいますようお願いいたします。 ・（必要）利用状況の分析なども実施し、継続支援の有無について検討いただきたい ・（必要）運転手確保については運輸支局としても高校訪問等による取組を行っており、また、運行自体に対しても経費補助を国として行っているところです。運行本数の維持による利便性にも関連し、必要性が高い取組と考えます。	
	3	キララちゃんバスへの運行支援及び運行内容の改善		◎	運行補助のほか、NP0と協働して（調査研究部会）キララちゃんバスのルート・ダイヤ再編および持続可能な仕組み構築について協議	○継続	継続実施	必要	14	不要	0	意見なし	4	・（必要）利用状況の分析なども実施し、継続支援の有無について検討いただきたい ・（必要）総合計画基本目標2、3に関連	
	4	のりあいタクシー土浦の利用・運行支援及び運行内容の改善	会費助成	◎	継続支援	○継続	継続実施	必要	12	不要	1	意見なし	5	・（必要）利用状況の分析なども実施し、継続支援の有無について検討いただきたい ・（回答無し）運行事業者が単独となっていて事業の継続性におけるリスクがあるため、会費ではなく運行費の負担自体も視野に、乗合タクシー自体の在り方も検討の上で、施策の実施を見極めていただきたいです。	
			運行内容の改善	△	具体的な改善策について未検討 事業継続が課題	○継続	交通不便地域に必要とされる交通のため、事業者と継続的に協議を行いながら改善を図りたい。	必要	13	不要	0	意見なし	4	・（必要）協議内容を知りたい ・（必要）ニーズと運行内容がマッチしているか定期的に検証は必要 ・（必要）事業者が継続的にできるように改善を図ってもらいたい ・（必要）利用状況の分析なども実施し、継続支援の有無について検討いただきたい	
	5	モビリティ・マネジメント教育の実施	小学生対象	△	R5以降、カリキュラム調整がつかず実施なし。	○継続	継続実施	必要	11	不要	1	意見なし	5	・（必要）公共交通の重要性和利便性を植え付けてほしい ・（必要）茨城運輸支局で実施しているバリアフリー教室なども活用し継続いただきたい ・（必要）総合計画基本目標7に関連	
			高齢者対象	△	公民館まつりで乗り案内・啓発活動を実施。R7からキララちゃん沿線地区で乗り方教室を実施。	○継続	継続実施	必要	12	不要	1	意見なし	5	・（必要）安全安心に公共交通を利用できるように実施希望 ・（必要）茨城運輸支局で実施しているバリアフリー教室なども活用し継続いただきたい ・（必要）総合計画基本目標7に関連	
交③通コミ導ユニ促進	6	公共交通ネットワークの再編		△	交通事業者との意見交換を継続実施し、利用状況や減便・廃止など再編検討状況などの情報共有を実施	○継続	交通事業者との意見交換の継続実施により、幹線・支線の役割分担、重複路線の解消や効率的な運行など路線の最適化を図っていく。	必要	14	不要	0	意見なし	4	・（必要）事業者から申し出にくい不採算路線がある可能性 ・（必要）利用状況の分析なども実施し、引き続き地域交通の最適化の検討を進めていただきたい ・（必要）役割分担、効率的な運行により持続可能な交通とし、上位計画で目指すまちづくりを実現する上で、見直しを継続的に行うことが必要と考えます。	
	7	市内のその他の交通資源の活用		△	その他の交通資源に関する調査は未着手（優先順位を③-1コミュニティ交通の導入→②-4乗り合いタクシー土浦の改善としていたため）	○継続	地域の実情に応じた輸送資源の活用を検討していくが、優先順位としては低い。	必要	12	不要	2	意見なし	4	・（必要）地域主体の交通の最適化を検討するにあたり、選択肢の一つとして検討いただきたい ・（必要）現時点というより、将来の環境変化を見据えて必要な取組と考えます。（優先度は低い） ・（不要）実際には合意形成が難しいと考えられ、それに対する努力等を鑑みると不要 ・（不要）次期計画において取り組む見込みが低いのであれば、他の施策に注力した方が良いのではないかと思料する	
	1	コミュニティ交通の導入・維持		○	目標の6路線中3路線の導入にとどまった。運転手不足によるもの。 残りの地区の運行方式（定時定路線・オンデマンド）について要検討	○継続	運行中のつちまるバスは維持継続を目標とする。交通不便地区へのコミュニティ交通導入は、地域の実情に応じて、のりあいタクシーの改善等での代替することも検討していく。	必要	13	不要	0	意見なし	5	・（必要）検討の過程を知りたい ・（必要）エリアごと、利用者区間ごとの最適なモードを検証していく必要がある ・（必要）廃路線だけでなく現路線を最大活用し、相互的に乗り継いだり、重複運行も視野にほしい ・（必要）利用状況の分析なども実施し、引き続き地域交通の最適化の検討を進めていただきたい ・（必要）総合計画基本目標8に関連。未解消の原因を深掘りし、その対策については、優先順位の高い施策として取り組んでいただけたらと思います。	

※施策の並べ方（体系）は改めて整理し直す予定です。

その他、上記以外に取り組むべき施策や施策に関するご意見があればご記入ください。

回答状況…18回答/23送付

コメント
赤：利用者
青：事業者
黒：国・県

・計画目標②公共交通利用者の維持については運行本数の確保も必要だと考えられ、必要な運行本数を確保する為の乗務員不足及び整備士不足に対する施策があるとありがたい
・地域交通法の改正による地域の輸送資源のフル活用、共同化・協業化等を推進、運転手確保の資する施策や公共RSの取組（継続等）についても検討いただければと思います。
・計画目標①について、どの施策によってどの程度満足度が上がるか」という因果関係が見えず、PDCAサイクルを回しづらいと感じます。市民満足度調査を分析し、どの施策を実施すると効果が高い（満足度が上がる）のか、検証していただくと優先、重点的に取り組むべきものが見えるのではないかと考えます。