

茨城県地域公共交通計画（案）に関する意見募集の結果について

【計画全般に関すること】

No.	意見対象箇所	ページ	意見要旨	意見に対する県の考え方
1			県はなぜ今頃の計画策定であるのか。また、次の計画以降は市町村より早く策定してもらいたい。	本計画は、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、全ての地方公共団体における地域公共交通計画策定の努力義務化に加え、人口減少・少子高齢化やテレワーク等生活様式の変化など、地域公共交通を取り巻く環境の変化といった課題を踏まえつつ、持続可能な地域公共交通ネットワーク構築を目指すため、今回策定するものです。いただいたご意見につきましては参考にさせていただきます。
2			本計画を策定する上で必要な項目は何か。また、章ごとの関係性、連続性が分かりづらいと感じる。	国が作成した「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」では、計画の策定に必要な項目として、①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の推進に関する基本的な方針、②計画の区域、③計画の目標、④目標を達成するために行う事業・実施主体、⑤計画の達成状況の評価に関する事項、計画期間、⑥その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項、とされており、これを踏まえて計画を構成しております。また、いただいたご意見につきましては参考にさせていただきます。
3			言葉の意味や、位置付け方、関係性が分からないものがある。また図が見づらく凡例が不足している、コメントがなく趣旨を理解しにくい箇所がみられる。	文章や情報については、必要な情報を極力簡潔に表記するように努めたところですが、ご意見を踏まえて、過度の省略等により分かりにくくなっていると思われる箇所などについては、より分かりやすい表現となるよう検討させていただきます。
4			データや傾向などの大まかな説明だけでなく、理由の説明、分析を行ったうえで掲載すべき。	掲載データについては、見やすさ等を考慮し簡潔な表記に努めたところです。いただいたご意見につきましては参考にさせていただきます。

【計画内容に関すること】

No.	意見対象箇所	ページ	意見要旨	意見に対する県の考え方
5	1. 計画の概要	1	「地域公共交通ネットワーク (P1)」、「地域交通ネットワーク (P2)」、「広域ネットワーク (P35)」は違う位置付けの言葉か。	「地域公共交通ネットワーク」と「地域交通ネットワーク」は同義でありますことから、表記の統一を検討させていただきます。「広域ネットワーク」は主に県としての課題を整理した中で使用する言葉であり、広域ネットワークは地域公共交通ネットワークより広域なものとして使用しております。
6		3	県外に跨る路線を計画の対象とした経緯及び理由は何か。	地域間幹線系統バス路線の国補助金の交付要件に、地域公共交通計画への補助系統等の位置付けが必要となったことから、関係自治体とも協議の上、交通計画が未策定となっている千葉県野田市の一部地域を計画の対象に加えることとしたものです。
7		4	本計画の目的は「地域公共交通ネットワーク」を策定することか。または運用を考えることか。	本計画は、地域が目指すべき将来像及びその中で公共交通が果たすべき役割を明確にした上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定めることを目的としています。本計画では目標や目標達成に向けた進行管理について定めておりますが、具体的に実施する事業を定めるものではありません。
8		5	交通結節点はコミュニティバス、路線バス、病院バス等との結節点となり、他市町村からの利用者も多いとの観点で整理してはどうか。	交通結節点について、広域的な地域における拠点、市町村内における地域交通の拠点等の視点を総合的に判断して、機能別に整理させていただきました。いただきましたご意見を踏まえ、対応を検討させていただきます。
9		5	「交通結節点 (P3)」と「主要拠点 (P35)」は違う位置付けの言葉か。	「交通結節点」とは市役所・町村役場、主な病院、商業施設や周辺地域等を結ぶ地域公共交通ネットワーク化する上の拠点として位置付けたものです。「主要拠点」とは地域の活動の足場となる重要な地点のことであり、交通結節点に加えて市役所・町村役場、主な病院、商業施設等を示します。
10		6	県域全体への波及効果が期待される先進的なモデル事業の実施とあるが、具体的にどのような内容を想定しているのか。	モデル事業の実施にあたっては、県内外の先進的な取組を参考に、市町村と県との役割を踏まえた対応が必要です。県が実施する具体的なモデル事業については、関係者との協議を踏まえ慎重に検討し、また事業実施にあたっては、県域全体への波及効果が及ぶように努めてまいります。
11		6	他県において先進的なモデル事業を行っている実績	個別事例を調査したものはございませんが、本県で先進的なモデル事

			があるか。	業の実施にあたっては他県や他市町村の事例などの情報収集を行ってまいります。
12		6	「モビリティ・マネージメント」とは。	過度に自動車に頼る状況から、公共交通や自動車などをかしく使う方向へと自発的に転換することを促す取組のことであります。
13	2. 県内の地域特性及び地域旅客運送サービスの現状	11	図中に凡例として鉄道はあるが道路がないのはなぜか。	公共交通計画という趣旨や、情報量や見やすさ等を踏まえて、公共交通の状況を表示することとしたものでありますので、道路網につきましては掲載しておりません。
14		12	市町村別の観光入込客数の新しいデータはないのでしょうか。	市町村別の観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の影響を除く平常時の傾向を示すため、令和元年度以前のデータを掲載していましたが、新型コロナウイルス感染症を含めた現状を把握するため、新しいデータの掲載について検討させていただきます。
15		12	市町村別の観光入込客数が増加傾向とあるが、増加している理由はなにか。	平成 30 年は従来の観光地点の入込客数が増加したこと及び公設海水浴場の利用者数が平成 29 年を上回ったこと、令和元年はいきいき茨城ゆめ国体が開催されたこと、ゴールデンウィーク 10 連休の影響などにより多くの市町村で観光入込客数が増えたことが理由であると考えられます。
16		12	観光入込客数にかかる移動手段に対するコメントがないのはなぜか。	観光入込客数の推移を年別、地域別を整理し、傾向の把握等のために掲載したものであり、ここでは移動手段にかかるコメントを入れておりません。なお、新型コロナウイルス感染症が拡大する前の令和元年では、自家用車等の利用割合が最も高く 89.4%、鉄道・定期バス利用者が 7.6%、貸切バス利用者が 3.0%となっております。
17		17	自動車保有台数について県西地域や鹿行地域が県平均を上回る理由、また取手市だけ 1.0 を下回っている理由は何か。	明確な理由については不明ですが、自動車保有台数は、日本全体でも都市部より地方部のほうが多くなる傾向が見られることから、地域における公共交通の利便性が要因の一つとなっていることが考えられます。
18		18	通勤・通学流動について 2015 年と 2020 年のデータの違いはなにか。	通勤流動については、地域別流動に大きな変動は見られません。一方で、通学流動は地域別流動が全体的に小さくなっており、これにつきましては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によるものと考えられます。
19		19	通院流動について 2016 年と 2021 年のデータの違いはなにか。	地域別流動が全体的に小さくなっており、これにつきましては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によるものと考えられます。
20		25	「自家用有償旅客運送」とは。	バスやタクシーなどが運行されていない過疎地域などにおいて、国土

				交通大臣の登録を受けた市町村、NPO 等が自家用車を使用して有償で旅客運送する制度です。
21		27	「時間的な空白」とは。	土日祝日全便運休や、運行が朝夕のみなど、曜日や時間帯によっては公共交通が運行されておらず、利用できないことをいいます。
22		31	凡例の「それ以外のバス」とはどのようなバスか。	P52 の 6-1 で定義されている地域間幹線系統の要件を満たさないバスを言います。コミュニティバスなどがこれに該当します。
23		34	新型コロナウイルス感染症後でも感染症に対応した交通対策が必要であるため、標題を「新型コロナウイルス感染症」から「感染症」と修正するべきでないか。	新型コロナウイルス感染症は過去の感染症と異なり、社会経済情勢を大きく変える要因となりました。このため、新型コロナウイルス感染症が公共交通に与えた影響などを整理して記載することとしております。
24		37	「コンパクト・プラス・ネットワーク」とは。	生活・利便性の維持・向上のため地域公共交通と連携してコンパクトなまちづくりを目指す方針のことであります。
25	4. 計画の基本方針・目標	38	平均乗車密度、収支率とは何か。	平均乗車密度とは、1 便あたりのバスに乗った乗客数を全線で平均した値です。また収支率とは運賃等による経常収入を人件費、燃油代、車両減価償却費等の経常費用で割って算出される値です。
26	5. 目標達成に向けた具体的な施策・事業	39	他の自治体での取組み事例が掲載されているが、現在の状況や成果、課題についても記載しないのか。	他の自治体での取組には、本県の目標達成のため参考となる事例があることから、施策毎に計画に位置付けた各種施策を実施するうえでの参考として掲載しております。同取組事例の成果や課題、現状などの詳細につきましては、今後必要に応じて追加の情報収集や分析を行い、本県の事業に活用してまいりたいと考えております。
27		39	「地域公共交通計画」と「立地適正化計画」を連携との記述があるが、そもそもの市町村の計画が「公共交通の沿線に商業・医療・教育施設等の都市施設を誘導」する計画になっていません。	地域公共交通計画は、地域公共交通に関するマスタープランとして策定されるものですが、総合計画、立地適正化計画などの各種計画と関連するものであります。このため、本計画では、地域公共交通計画と立地適正化計画とを連携させた公共交通施策を推進していくことを具体的な施策・事業として整理いたしました。貴重なご意見ありがとうございました。
28		43	「地域公共交通確保維持改善事業 (P43)」と「地域公共交通確保維持事業 (P52)」の違いは。	国の「地域公共交通確保維持改善事業」においては複数の事業があり、この 1 つにバス等の生活交通の確保維持を支援する「地域公共交通確保維持事業」があります。
29	6. 地域間幹線系統	52	地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性の記載内容について確認されたい。	このことにつきまして、改めて確認させていただき、必要に応じて修正等の対応を検討させていただきます。
30		52	本計画と地域公共交通確保維持事業の関係性、地域	国補助金の交付要件として、計画への補助系統等の位置付けが必要と

			間幹線系統の位置づけとは何か。	なるなど計画制度と補助制度の連動化が図られたことから、本計画において地域公共交通確保維持事業の補助対象系統である地域間幹線系統を位置付けております。
31		55	図中の丸囲い中の数字は何か。	6-2 (P52) の地域間幹線系統の一覧の左端の番号を示しています。
32		59	地域公共交通特定事業はどのようなものがあるのか。その中で、なぜ「道路運送高度化事業」だけを選択したのか。	地域公共交通特定事業とは、地域公共交通活性化再生法第2条第5号に規定されており、現段階で実施の見込みがある事業であることから、本計画に位置づけたものです。
33	7. 地域公共交通特定事業	60	評価指標の関連の事業名によっては、「事業1-2ほか」のよう記載されていますが、「ほか」とは何が該当するのか。	複数の事業と関連するものであるため、主要な事業を明示した上で、このほかの事業とも関連するものであることを示しております。
34	8. 目標の評価指標と計画の進行管理	60	評価指標①市町村における地域公共交通計画策定数として記載されている数値は、「立地適正化計画」と連携している計画を策定している市町村数か。	評価指標として掲げた①市町村における地域公共交通計画策定数は、活性化再生法改正の趣旨を踏まえた市町村での策定数です。地域公共交通計画と立地適正化計画との連携により、まちづくりと一体となった公共交通施策となるよう、関係者と検討を進めてまいりたいと考えております。
35		60	目標の評価指標における目標値設定の考え方は、5. 目標達成に向けた具体的な施策・事業において13事業が掲載されているが、同13事業全てに対して評価指標を設定し、また地域公共特定事業についても評価指標を設定すべきではないか。	評価指標の設定項目は共通の目標となりえるものは集約し、県として特に重要となる項目を精査して設定させていただきました。いただいたご意見につきましては参考にさせていただきます。
36		60	ほとんどの目標値設定の考え方が「コロナ前への水準への回復」としているが、コロナ前への水準が目標値設定であれば、この計画書を策定する意味がない。目標値設定としてはコロナ禍がなければ達成していたであろう数値以上とすべきでないか。	これまでの関係者による議論において、人口減少・少子化に加え、コロナ禍でのテレワーク普及などにより、コロナ前の水準への回復も難しいとの意見が出されたことも踏まえ、「コロナ前の水準への回復」を目標値として設定したところです。
37		61	5. 目標達成に向けた具体的な施策・事業において13事業が掲載され、8-1 評価指標として6つの評価指標が掲載されているが、評価指標が設定されない事業は進捗状況の確認や評価、見直し（PDCA サイクル）を行うのか。	6つの評価指標として示したものの以外についても、適宜、進捗状況を確認しながら必要に応じて施策等に反映してまいりたいと考えております。

【その他】

No.	意見対象箇所	ページ	意見要旨	意見に対する県の考え方
38			地域住民の感度に合わせた細かい施策が必要である。	地域により状況が様々であることに加え、地域住民の公共交通への感度が異なることを踏まえ、市町村との協議・連携により、地域にとって適切な事業が実施できるよう努めてまいります。貴重なご意見ありがとうございました。
39			自ら公共交通での移動を選択してもらえるよう、商業施設の配置や公共交通によるアクセス改善を行うのが行政であり、県の職員すら公共交通利用に転換しないようでは、本計画は失敗に終わる。	自ら公共交通での移動を選択してもらえるような施策に取り組むことにより、本計画がより意義のあるものになるよう努めてまいります。貴重なご意見ありがとうございました。
40			茨城県の公共交通はバスに片寄っているので、鉄道網を充実、特に新幹線整備をしてはどうか。	鉄道は高速交通ネットワークの充実が期待される一方、巨額の建設費用と長期の整備期間を要します。従って、公共交通の充実に向けては、既存の交通資源を如何に活用していくのかという視点も非常に重要と考えております。いただいたご意見につきましては参考とさせていただきます。
41			広域の移動を鉄道として、主要な地域内移動をバス、地域内移動のうち主要でない地域をつくタクのようなサービスで補い、また茨城県内の移動を可能にする広域のバス連絡網の拡充により、茨城県の公共交通機関の利便性の向上と利用者数の増加を期待する。	各公共交通には移動距離や速達性、輸送力、移動力等の異なる特徴があり、地域において求められる役割が異なります。これらの特性を踏まえて地域の実情に適した持続可能な交通ネットワークを構築していくことが重要であると考えております。貴重なご意見ありがとうございました。