

潮来市地域公共交通計画(概要版)

1. 計画の趣旨

市内には、東関東自動車道水戸線潮来インターチェンジ、東京駅や成田空港などを結ぶ高速バスがコロナ禍以前においては1日あたり往復200便以上発着する水郷潮来バスターミナル、JR鹿島線2駅(潮来駅・延方駅)等が存在しており、広域的な移動手段は一定程度確保されています。「潮来市地域公共交通網形成計画 平成29年3月」(以下、前計画という)の計画理念のもと、広域路線バス(現2路線)の運行、高齢者タクシー利用料金助成事業が行われています。しかしながら、広域路線バスの利用が低迷するとともに、高齢者タクシー利用料金助成事業も、コロナ禍の影響もあり、対象者に対し実際の利用者が少ない状況です。

市では、前計画に基づき各種施策推進を図っているところですが、前計画は令和3年度で期間満了となることから、計画の評価等を実施したうえで、次期計画となる「潮来市地域公共交通計画」を策定することが必要となりました。

2. 計画の区域と期間

計画区域：潮来市内を基本とし、隣接市との連携上、必要に応じて市外も対象とする

計画期間：令和4年度～令和8年度の5年間

3. 地域公共交通の課題

現況分析、上位関連計画の整理結果より、地域公共交通の課題は次のとおりです。

課題1 公共交通ネットワークの確保維持

鹿行北浦ライン及び神宮あやめ白帆ラインが運行されていますが、両路線合計で1日平均100人の利用にとどまっています。交通軸として持続していくためにはさらなる利用者数の増加、収支の改善が必要です。

課題2 公共交通空白地域の移動の確保維持

高齢者タクシー利用料金助成事業は、1日平均35人に利用されていますが、コロナ禍の影響もあり、利用申請者は補助対象者の約30%にとどまっています。市内のタクシー需要は、新型コロナウイルス感染症により減少しており、タクシー事業の維持も課題となっています。

課題3 交通拠点機能強化による地域活性化

道の駅「いたこ」及び水郷潮来バスターミナルにおいて拠点整備事業が実施されており、自動運転車両の運行についても検討されています。水郷潮来バスターミナルと道の駅の交通拠点機能を高め、地域を活性化することが課題となっています。

課題4 社会要請や価値観多様化への対応

公共交通分野においても、2050年カーボンニュートラルの実現等地球環境問題への対応が求められています。加えて、高齢者を中心とした運転免許返納者の増加、若者の自動車離れやニューノーマルに 대응することが課題となっています。

4. 基本理念

基本理念は、「目指すまち・社会」を表現するものです。現在、社会構造の大きな変化が生じています。それは、①新型コロナウイルス感染拡大に端を発したニューノーマル、②ITの進展によるデジタルトランスフォーメーション、③地球温暖化を抑制するカーボンニュートラルです。特にニューノーマルでは、デジタル化の進展でテレワーク等が進み、二地域居住や郊外・地方移住が現実になってきており、東京都心から50km～100km圏での需要が増加しています。本市はその適地になりうると考えられます。

したがって、前計画で掲げた次の基本理念は、現時点において、一層相応しいものとなり、本計画においてもこの理念を継承します。

基本理念

まちづくりと連携し、“便利な田舎の暮らし”
を支える公共交通体系を構築します。

5. 基本方針

基本方針は、「地域公共交通のあるべき姿」と捉え、上位関連計画、課題等から次のとおりとします。

基本方針1 水郷潮来バスターミナル、鉄道駅、道の駅を拠点とした、ニーズ・需要に対応した公共交通ネットワークの形成

水郷潮来バスターミナル、鉄道駅、道の駅といった交通拠点を連絡する公共交通ネットワークについて、利用者のニーズを把握し、そのニーズに対応した運行形態へと改善を図っていきます。高校スクールバス等の送迎バスとの分担を踏まえた、広域路線バスの需要喚起策により、公共交通ネットワークを確保していきます。

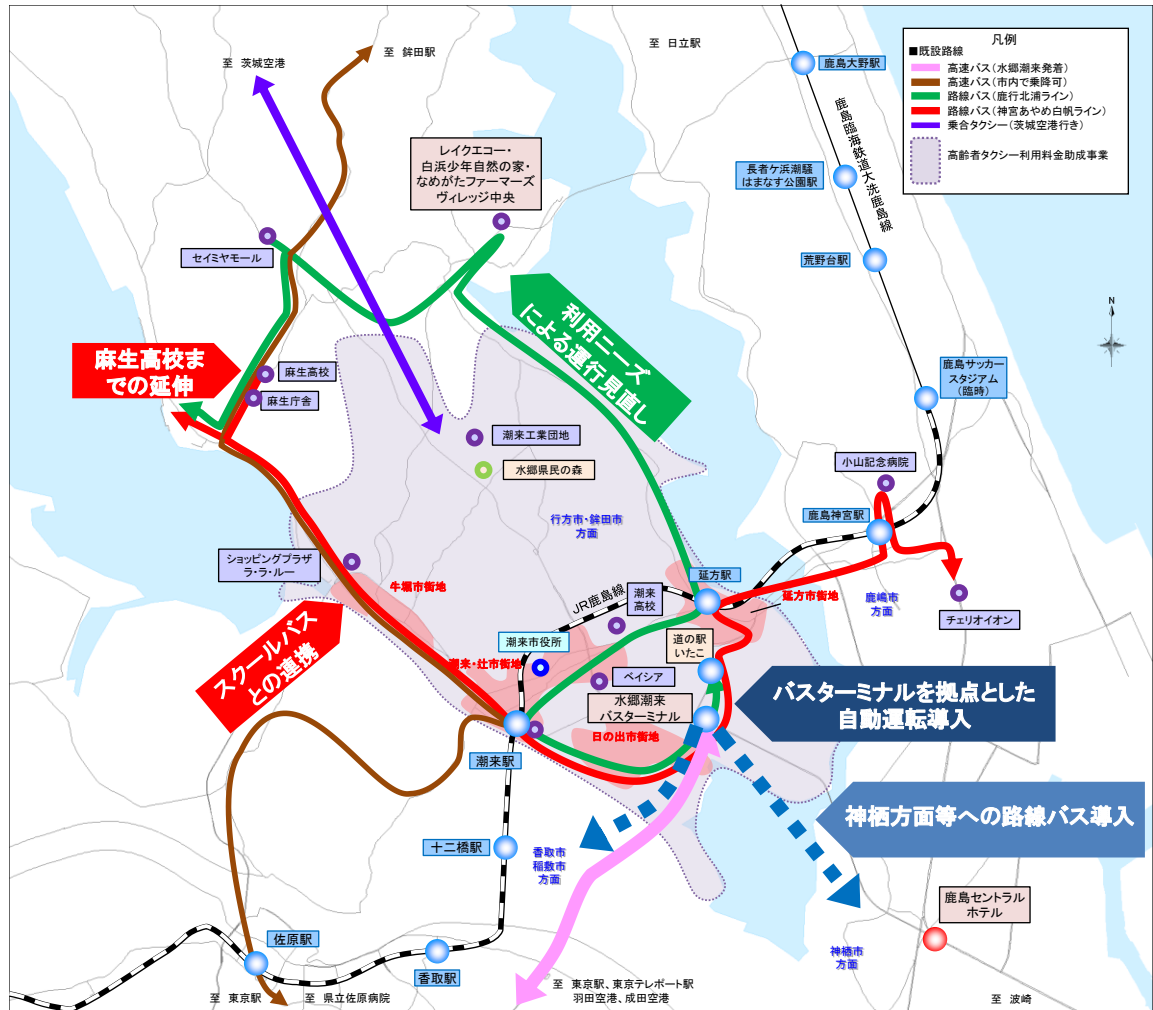
基本方針2 マイカーを使わなくとも移動できる、移動サービスの提供

現在、広域路線バスが運行していない地域では、高齢者タクシー利用料金助成制度が公的移動サービスのひとつとなっています。しかし、コロナ禍の影響もあり、実際の利用者は利用対象者に対して約30%にとどまっています。したがって、利便性を向上し、この制度を活用する、高齢者・運転免許非保有者の拡大により、家族送迎等の負担を軽減し、かつ、公共交通空白地域内の移動と広域路線バスを利用しやすくしていきます。

基本方針3 新技術を活用し、新たな社会課題へ対応する地域公共交通の実現

ICTの急速な進展により、DX（デジタルトランスフォーメーション）が不可欠となり、自動運転や新たな移動サービスが実現してきています。一方、SDGs（持続可能な開発目標）の目標のもと、カーボンニュートラル、ニューノーマル（新たな日常）、災害の激甚化、バリアフリー等への対応が求められています。したがって、新技術を活用し、これら社会課題へ対応していきます。

●目指す公共交通ネットワーク

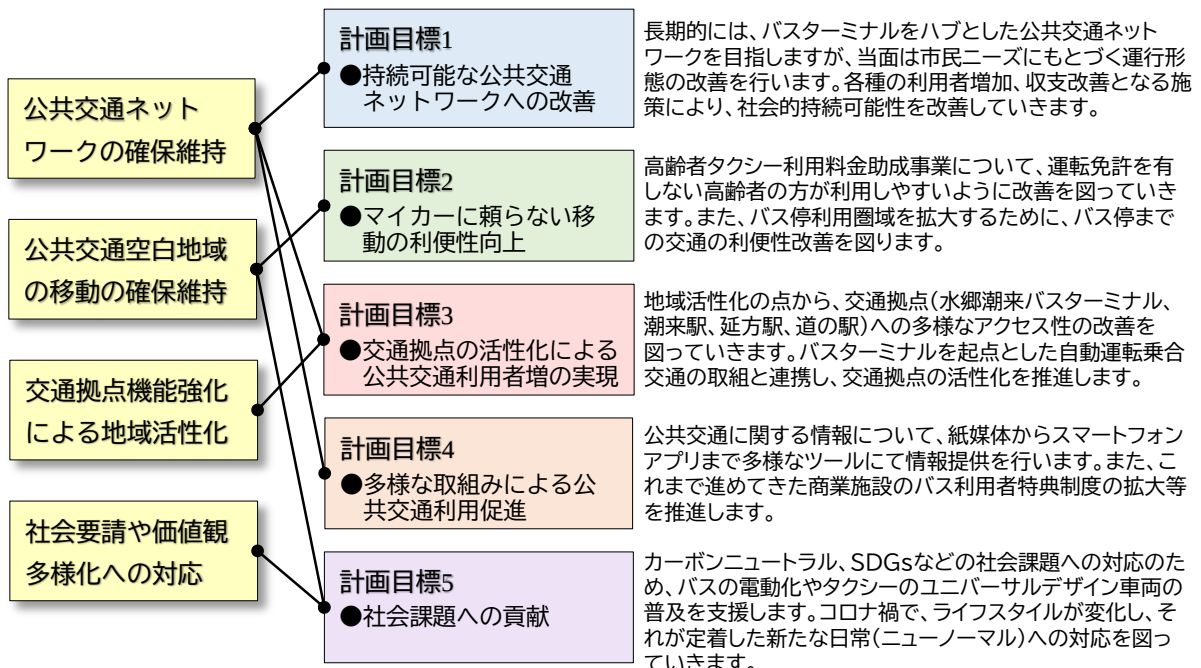


6. 計画目標

計画目標は、「計画期間中に達成すべき目標」として、次のように設定します。

(課題)

(計画目標)



7. 実施する事業

計画期間中に具体的に実施する事業は、以下のとおりとします。

計画目標・事業	スケジュール				
	R4	R5	R6	R7	R8
計画目標1 持続可能な公共交通ネットワークへの改善					
事業1-1 利用者ニーズにもとづく運行の改善	検討	調査	運行改善実施		
事業1-2 スクールバスとの役割分担を踏まえた広域路線バスの利用促進	検討	協調後に順次実施			
事業1-3 副収入による運行収支の改善	検討・協議	協調後順次実施			
事業1-4 乗車券・定期券等の利便性向上による需要喚起	検討・協議	協調後順次実施			
事業1-5 広域路線バスの周知・親しみやすさ向上による需要喚起	周知PR実施				
事業1-6 広域路線バスの利用促進を踏まえた運行の改善	随時検討、協議、変更等実施				
計画目標2 マイカーに頼らない移動の利便性向上					
事業2-1 高齢者タクシー利用料金助成事業の利便性の向上	順次実施				
事業2-2 タクシーのサービス・利便性の向上	導入可能な手法の検討・実施				
事業2-3 バス停までのアクセス利便性の向上によるバス利用圏の拡大	箇所検討	実施			
計画目標3 交通拠点の活性化による公共交通利用者増の実現					
事業3-1 水郷潮来バスターミナルや道の駅を拠点とした自動運転車両等の運行による活性化	検討・実施				
事業3-2 水郷潮来バスターミナルや道の駅における魅力的な二次交通による観光周遊の推進	検討・実施				
事業3-3 水郷潮来バスターミナルにおけるカーシェアリングの導入による利便性向上	検討・実施				
事業3-4 水郷潮来バスターミナルや道の駅におけるナショナルサイクルルートとの連携	検討・実施				
事業3-5 水郷潮来バスターミナルのハブ化を推進するバス路線の運行	導入検討、協議・調整、実施				
計画目標4 多様な取組みによる公共交通利用促進					
事業4-1 バス情報の路線検索や位置情報サービスによる利便性向上	導入可能な手法を順次実施				
事業4-2 公共交通利用ガイドの定期更新・配布による利用促進	随時更新・配布				
事業4-3 バス認知度の向上及びバス利用者の利便性向上	実施可能な手法から順次実施				
事業4-4 バス利用特典制度の拡大による利用促進(前計画の継続)	拡充に向けた検討、協議・調整				
事業4-5 バス待ち空間の施設内設置による快適性向上(前計画の継続)	協議が調った後に順次実施				
計画目標5 社会課題への貢献					
事業5-1 電動バス等の導入支援によるCO ₂ 排出量の削減推進	検討、協議・調整、順次実施				
事業5-2 公共交通ユニバーサルデザイン化の推進	検討、協議・調整、順次実施				
事業5-3 災害時の公共交通による移動確保	検討、協議	協調後に実施			
事業5-4 公共交通の衛生対策の支援	順次実施				

8. 数値目標と進行管理

計画目標に対する数値目標は、次のとおりとします。計画目標の達成状況は、潮来市地域公共交通活性化協議会がPDCAサイクルに基づき、定期的に評価するものとします。

計画目標	数値目標	現況値	目標値(R8年)
【1】	●広域路線バスの利用者数(人/年)	38,365	42,201
	●広域路線バスの公的資金投入額(千円/年)	66,214	65,306
	●広域路線バスの収支率(%)	12.1	13.3
【2】	●高齢者タクシー利用料金助成事業の申請者数(人)	744	1,165
	●潮来市高齢者運転免許返納促進事業の申請者数(人/年)	57	89
【3】	●水郷潮来バスターミナル及び道の駅における広域路線バス乗降者数(人/年)	3,606	3,786
【4】	●広域路線バス利用者数と高齢者タクシー利用料金助成事業の利用者数の合計(人/年)	51,379	62,579
【5】	●新たな取組み実現数	0	4