

# 第2次 稲敷市地域公共交通計画



稲敷市  
令和8年3月





# 目 次

<b>序. 計画策定の背景・目的</b> .....	<b>1</b>
序-1. 計画策定の背景及び目的 .....	1
序-2. 計画の区域.....	1
序-3. 計画の期間.....	1
<b>1. 地域公共交通に関する課題</b> .....	<b>2</b>
<b>2. 地域公共交通計画の基本方針</b> .....	<b>5</b>
2-1. 基本理念.....	5
2-2. 基本方針.....	5
2-3. 公共交通の役割と機能分担.....	7
2-4. 評価指標と目標値 .....	9
<b>3. 目標達成のための実施事業</b> .....	<b>12</b>
3-1. 目標達成のための実施事業.....	12
3-2. 実施事業の概要 .....	13
<b>4. 計画の達成状況の評価</b> .....	<b>28</b>
4-1. 計画推進状況の評価体制 .....	28
4-2. 評価・検証に向けたPDCAサイクル .....	29
4-3. 評価方法及びスケジュール.....	29



# 序. 計画策定の背景・目的

## 序ー１. 計画策定の背景及び目的

本市は鉄道駅がなく、周辺市町の鉄道駅へアクセスする民間路線バスと市内路線バス（コミュニティバス含む）が運行されており、それを補完するためのタクシーによる移動を支援する地域交通利用券が運用されている。

しかし、地域公共交通の実状として、周辺市町の鉄道駅へアクセスする民間路線バスは、高校生の通学手段や総合病院への通院手段、さらに本市への来訪手段として主軸を担っているが、近年の利用者減少によって地域間幹線補助の対象外となったほか、他市と共同負担で運行している地域間バス系統についても路線再編の可能性が生じるなど、地域間交通の在り方及び対策の検討が急務となっている。

市内路線バスについては、小学生の通学利用を中心に多数の地域内バス路線を維持してきた経緯があるものの、近年は小学校統合に伴うスクールバス化が進んでおり、路線バスの利用者が大幅に減少する状況が続いている。また、高齢者などのバス停まで歩行困難となる方が増えており、より小回りの利く交通モードが求められる等、地域内交通の在り方についても、交通弱者の移動手段の確保と公費の負担軽減の両立を図りながら、持続可能な公共交通を構築していくことが必要となっている。

本市では、令和4年3月に「稲敷市地域公共交通計画」を策定し、その後、一部バス路線の再編やダイヤの見直しなど計画に基づく取り組みを進めてきたが、新型コロナウイルス感染症収束後のライフスタイルの変化及びバス運転手の改善基準告示改正などの影響によって、地域公共交通を取り巻く環境はますます厳しい状況となっており、地域公共交通事業の維持自体が大きな岐路に立っている状況である。

これらを踏まえ、従来の公共交通体系を見直し、持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、新たな地域公共交通再編の方向性を明らかにするとともに、現行の「稲敷市地域公共交通計画」をさらにアップデートし、引き続き持続可能な地域公共交通の実現に向けた施策を推進するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定する「稲敷市地域公共交通計画」を新たに策定するものである。

## 序ー２. 計画の区域

本計画の計画区域は、稲敷市全域とする。

## 序ー３. 計画の期間

計画期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間とする。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢等の変化や関連計画の見直し等に適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行うものとする。

■本計画及び上位・関連計画の計画期間

(年度)

	～R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13～
第3次稲敷市総合計画	前期計画 R6～R9			中・後期計画 R10～R17			
第2次都市計画マスタープラン	R8～R27						
第3次地域福祉計画	R6～R10				次期計画		
稲敷市地域公共交通計画	現行計画 ～R8		令和8年度～令和12年度				次期計画

# 1. 地域公共交通に関する課題

## 課題1：東京・水戸方面への広域移動を支える市外の鉄道駅を結ぶバス路線の継続運行

- ・通勤通学等の人流動向をみると、鉄道駅を含む周辺自治体への流動が多く、鉄道駅がない本市においては、東京・水戸方面への広域移動を支える市外の鉄道駅を結ぶ民間路線バス及び稲敷エリア広域バスは非常に重要な移動手段である。また、それらの路線沿線には複数の高校、病院等も立地しており、日常生活において必要不可欠な路線であるため、継続運行が求められる。
- ・運転手不足等の厳しい事業経営による民間路線バスの撤退時には、市外の商業施設や病院等への移動手段を早急に確保する必要がある。

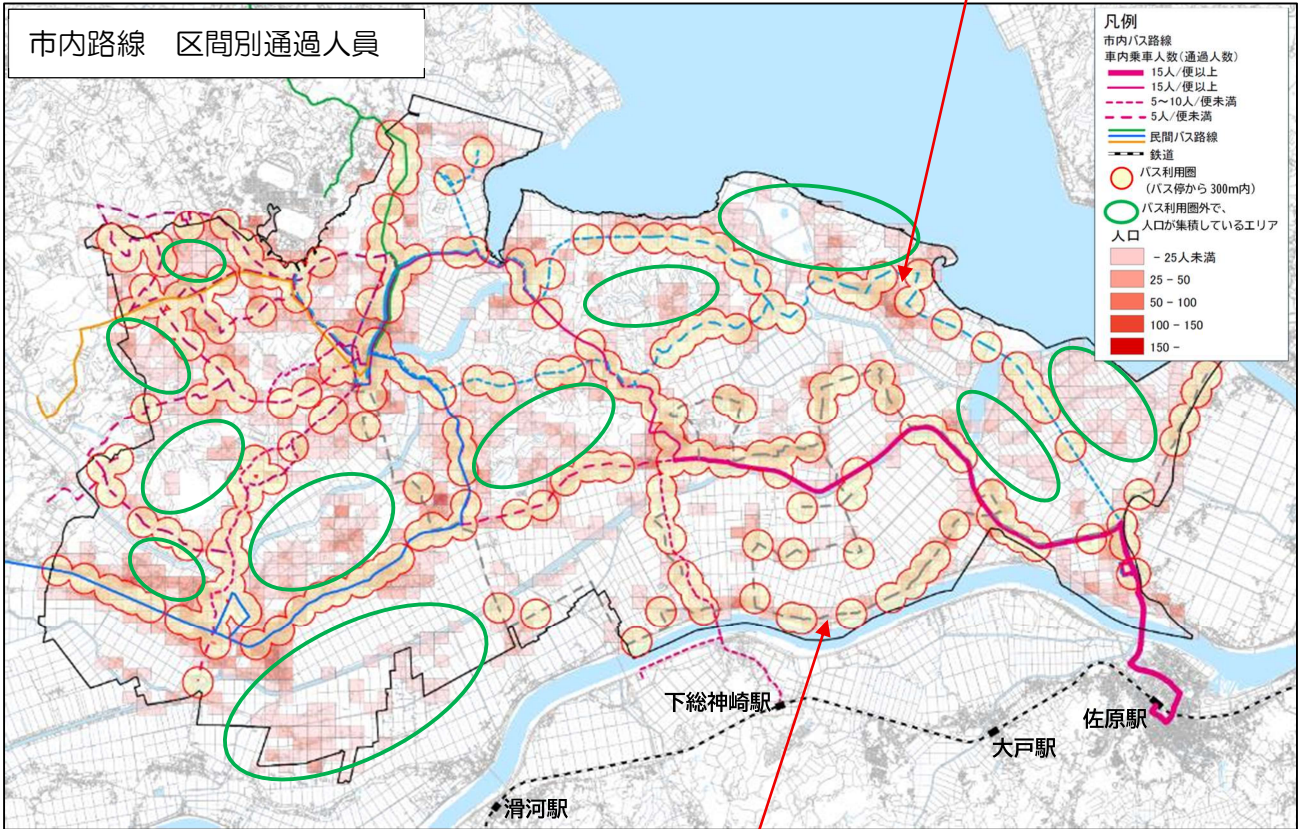
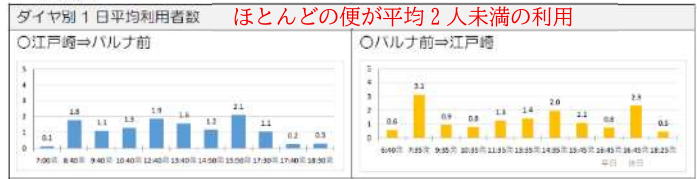
## 課題2：各地域の需要・ニーズに対応した地域内交通の改善

- ・市内には合併前の歴史的経緯や地理的条件から、買物・通院などの日常生活圏が異なる複数の地域が存在し、さらに西側（江戸崎・新利根）は常磐線沿線駅方面へ、東側（桜川・東）は県境を越えた成田線佐原駅・下総神崎駅方面へと広域移動需要においても異なっている。
- ・日常生活の移動は自家用車に依存しており、公共交通を利用する割合は少ない。
- ・公共交通による市内移動については、市内路線バス・コミュニティバスを中心にタクシー（地域交通利用券の交付）が面的に補完することで市全域をカバーしている。
- ・少子化による小学校統合に伴うスクールバスや複数の高校スクールバスも運行しており、路線バスの利用者減少が進んでいるほか、昼時間帯の利用が少ないなどの問題を抱えている。
- ・将来においては、人口減少・少子高齢化が進み、高齢者人口自体も減少していくと推計されていることから、さらなる公共交通の利用者減少に対応していくことも求められる。
- ・市民の足を確保していくうえで、利用者の少ないエリアや時間帯においては、身の丈に合った効率的な移動手段や、地域の実状に合わせてより柔軟に対応できる運行形態を検討していく必要がある。
- ・路線バスを補完しているタクシーにおいては、事業者の廃業や運転手不足等により事業を維持することが困難になりつつあることから、タクシー事業者への支援施策や代替交通手段を検討・導入していく必要がある。



■地域特性と交通サービスとの関連（資料編 P59 抜粋）

【浮島線】



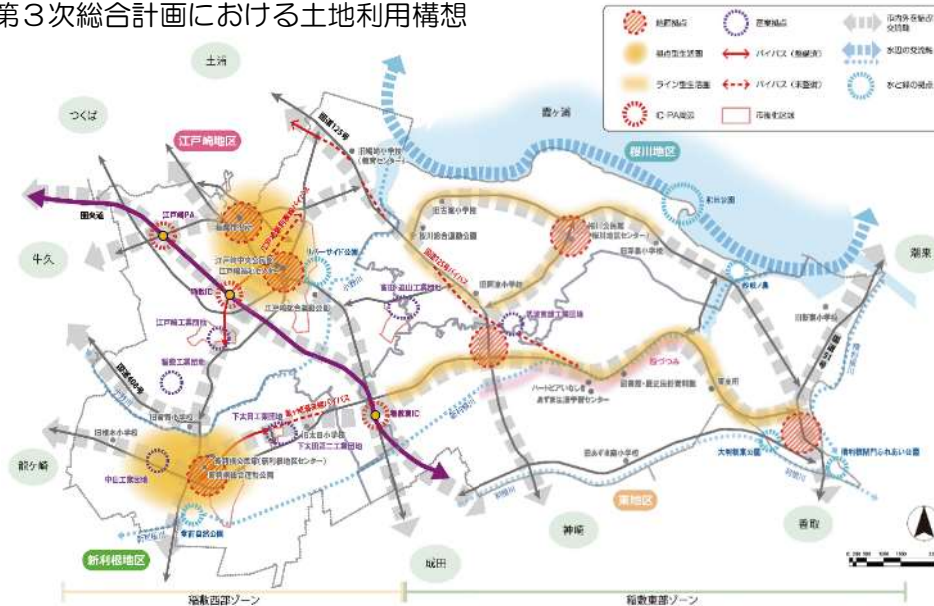
あずまコミュニティバスは、人口集積が低いエリアであり、曜日運行により利用できない日もあり、どのルートにおいても平均 1 人未満の利用となっている便が多い。



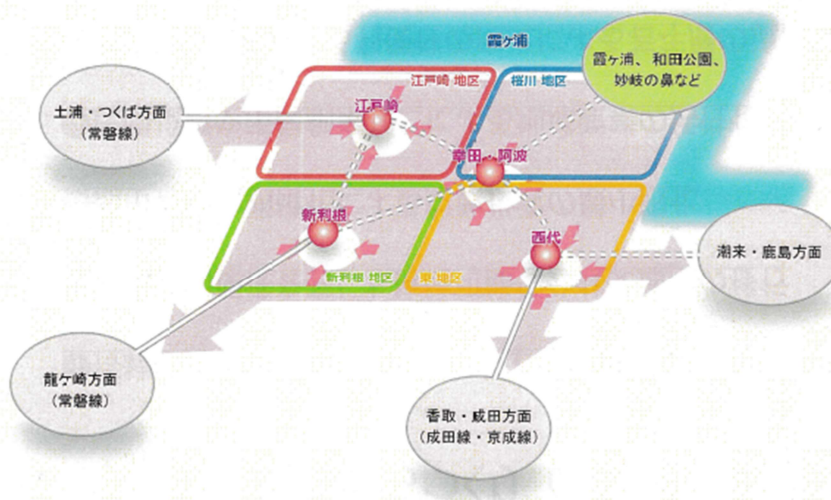
### 課題3：まちづくりとの連携

- 上位計画である第3次総合計画における土地利用構想や都市計画マスタープランにおける4つの拠点の考え方を踏まえ、持続可能なまちづくり『稲敷市版コンパクト・プラス・ネットワーク』の実現を目指しており、計画と整合したネットワーク・交通結節点の整備が求められる。

#### ■第3次総合計画における土地利用構想



#### ■稲敷市版コンパクト・プラス・ネットワークの全体イメージ



### 課題4：持続可能な地域公共交通の構築に向けた新たな制度の活用や新技術の導入

- 運転手不足、新型コロナウイルス感染症拡大後のライフスタイルの変化、ICTの発展・普及など、公共交通を取り巻く社会情勢の変化に対応するため、国においては地域交通の再構築に向けた取り組みとして「地域交通の『リ・デザイン』」を提言した。
- さらに、全国各地の「交通空白」の解消に向けて、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）や地域の自家用車・一般ドライバーを活用した新制度（日本版ライドシェア）の活用も提言された。
- 本市においても、従来の運行形態に留まらず、新たな制度の活用や新技術の導入を検討し、持続可能な地域公共交通を構築していく必要がある。

## 2. 地域公共交通計画の基本方針

### 2-1. 基本理念

**快適な生活を支え、住み続けたいまちを目指した  
“持続可能な地域公共交通”の実現**

### 2-2. 基本方針

#### 基本方針1：利用ニーズに見合った公共交通の再編

##### 【市内移動への対応】

- ・公共交通の骨格が曖昧であることや路線バスの非効率性、さらに市東部におけるタクシー事業者の撤退などの多様な問題へ対応していくために、利用データの分析結果等に基づいた路線バスの再編や、タクシー・小型バスへの切り替えなど車両の小型化、利用状況に応じて柔軟に運行を見直すことができる運行形態への切り替えなど、利用ニーズに合った公共交通体系の構築を目指す。

##### 【広域移動への対応】

- ・市外の主要鉄道駅と本市を結ぶ民間路線バスは、高校生の通学や市外の病院への移動には重要な役割を担っていることから、引き続き路線を維持・確保するとともに、アクセスの良さなど利便性向上を図っていく。
- ・運転手不足等の厳しい事業経営による民間路線バスの廃止等が懸念されるため、交通事業者との情報共有及び協議・調整に努めるとともに、市内交通事業者との連携により、路線の維持・確保に努める。
- ・鉄道駅がない本市における東京・水戸方面などへの広域移動を強化する上で、圏央道を活用した新たな公共交通の検討を進める。

#### 基本方針2：新たな制度や技術による公共交通の効率化

- ・運転手の高齢化や運転手不足に加え、令和6年の「改善基準の告示」改正による2024年問題を背景に、日本版ライドシェアや自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）などの新たな取り組みによる選択肢が増えたほか、技術面ではDX化が急速に進んでおり、AIシステムや自動運転の技術革新などが進んでいる。
- ・新たな施策の導入においては、慎重かつ積極的な取り組みを進め、公共交通の効率化を図り持続可能な魅力ある公共交通への移行を目指す。

### 基本方針3：利用促進による潜在需要の掘り起こし

- 地域公共交通を維持・確保するためには、現状の利用者を維持するとともに、新たな需要の掘り起こしが重要となる。
- 公共交通の利用や、待合、乗継ぎに対する利用者の負担が最小限となるよう、交通結節点におけるより利用しやすい環境（待合空間等）の整備を目指す。
- 公共交通を今後も維持していくためには、新たな利用者の獲得が不可欠であり、公共交通への関心を高め、日常生活の移動手段の選択肢の一つとなるよう地域公共交通に対する機運醸成を図る。

### 基本方針4：まちづくりと連動した公共交通の構築

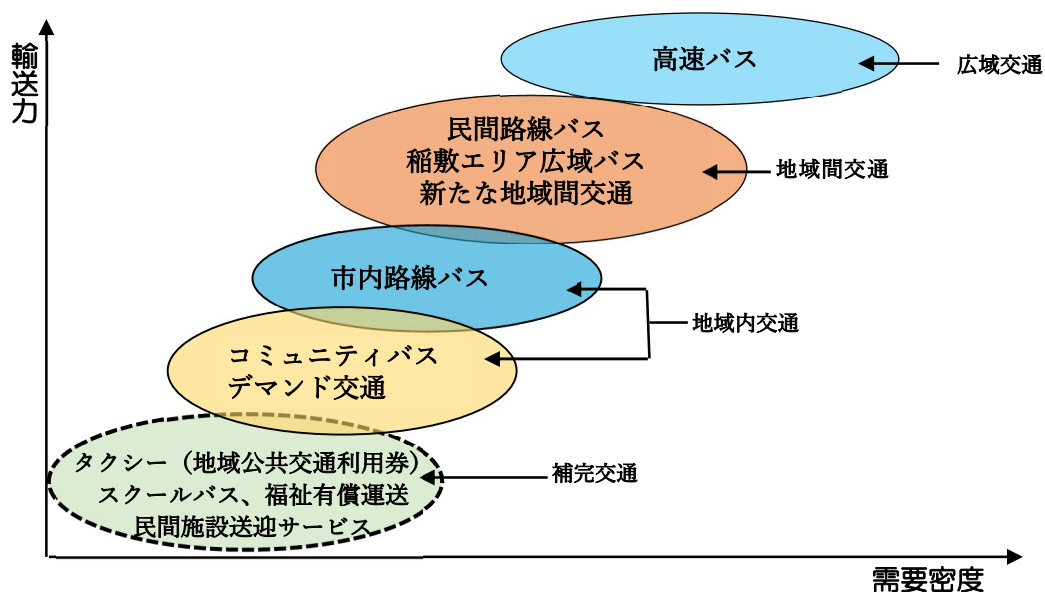
- 稲敷市のまちづくり（第3次総合計画）において、多様なネットワークと結節拠点づくりによる交流軸の形成や、集約・拠点化による持続可能な生活圏の形成により、『稲敷市版コンパクト・プラス・ネットワーク』の実現を目指している。
- 結節拠点の形成と連携した交通結節点の充実を図るとともに、商業・福祉・観光等との連携・共創による地域活性化など、まちづくりと連携した公共交通の構築を目指す。

## 2-3. 公共交通の役割と機能分担

稲敷市における公共交通ネットワークの方向性は、既存の公共交通網を有効に活用し、広域交通、地域間交通、地域内交通、及び補完交通の4段階に機能分担を図るとともに、交通結節点としては、まちづくりの拠点となる4つの結節拠点を位置づける。

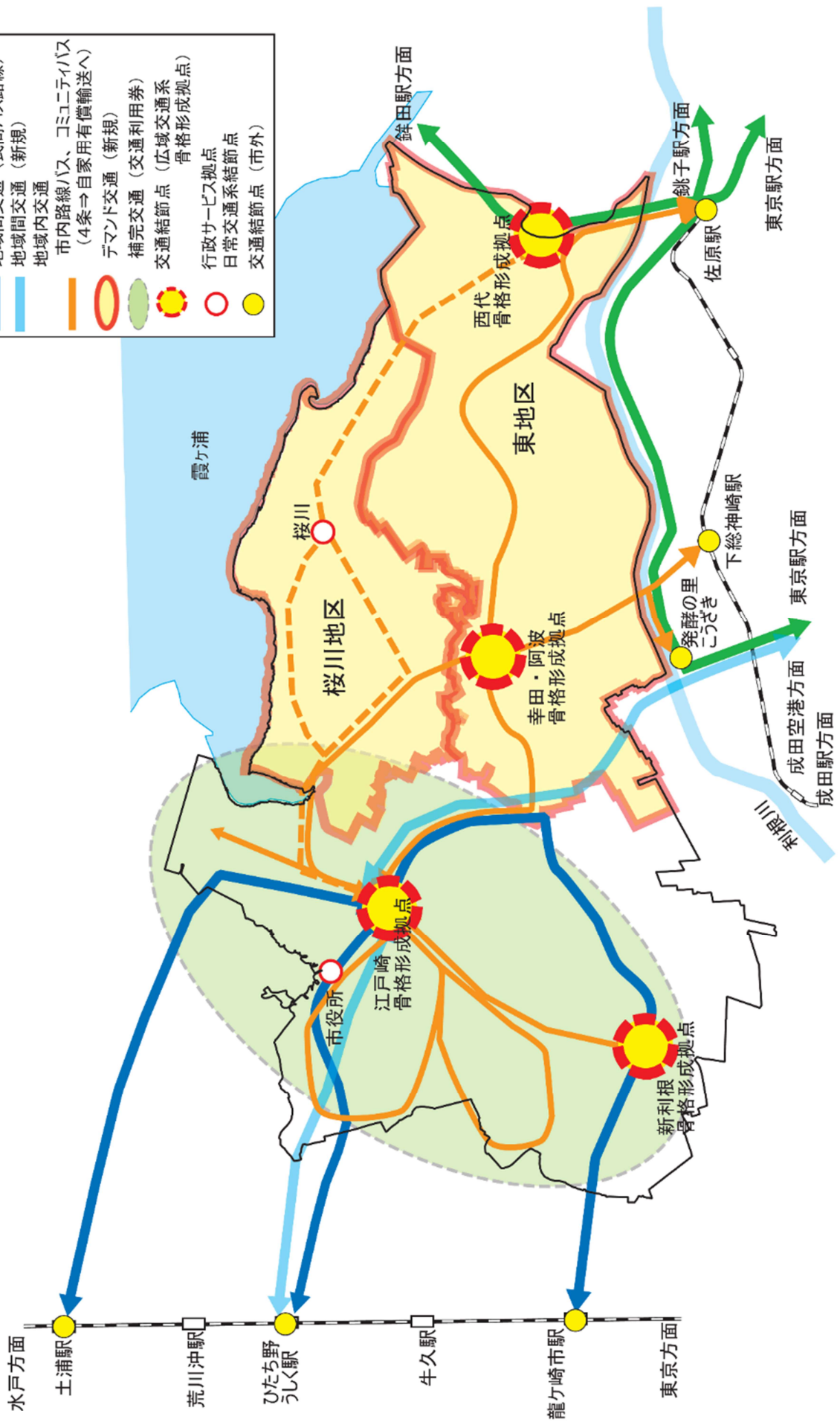
既存公共交通ネットワークを基本としながら、公共交通機関相互の接続・連携により、地域住民の生活交通、更に来訪者の二次交通としても機能させ、利便性向上と効率的な運行を目指す。

機能分類	役割分担	対応する交通システム
広域交通	○東京方面、成田空港等への広域移動に対応	・高速バス
地域間交通	○土浦市、牛久市、龍ヶ崎市方面等を結ぶ、稲敷市の骨格となる路線 ○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	・民間路線バス （ジェイアールバス関東(株)、関東鉄道(株)） ・稲敷エリア広域バス ・新たな地域間交通【新規】 （圏央道を活用した主要鉄道駅・成田空港を結ぶ路線）
地域内交通	○市内の生活路線で、高速バスや都市間交通基幹路線となるバス路線の末端部、市街地エリアにおける移動手段 ○市内の生活路線で、地区内の移動手段	・市内路線バス （桜東バス、ブルーバス） ・コミュニティバス （西地区ルート、上君山ルート） ・デマンド交通【新規】
補完交通	○上記の交通システムを補完し、主に高齢者・交通弱者のために少量個別輸送を担う移動手段	・タクシー（地域公共交通利用券） ・スクールバス ・福祉有償運送 ・民間施設送迎サービス 等
交通結節点	○交通システムの連携拠点で、接続の利便性向上や待合環境の整備、乗り継ぎ情報の提供等の機能強化を図るべき拠点	・江戸崎骨格形成拠点 ・新利根骨格形成拠点 ・幸田・阿波骨格形成拠点 ・西代骨格形成拠点



# 将来の公共交通ネットワークイメージ

- 広域交通 (高速バス)
- 地域間交通 (民間バス路線)
- 地域間交通 (新規)
- 地域内交通
- 市内路線バス、コミュニティバス (4条⇒自家用有償輸送へ)
- デマンド交通 (新規)
- 補完交通 (交通利用券)
- 交通結節点 (広域交通系 骨格形成拠点)
- 行政サービス拠点
- 日常交通系結節点
- 交通結節点 (市外)



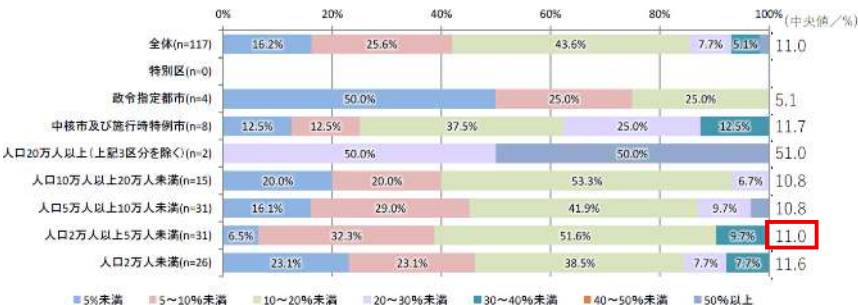
## 2-4. 評価指標と目標値

4つの基本方針実現の達成状況を評価するため、以下の評価指標を設定する。

評価指標	指標の定義	現況値 (R6)	目標値 (R12)
<b>基本方針1 利用ニーズに見合った地域公共交通の再編</b>			
<b>基本方針2 新たな制度や技術による公共交通の効率化</b>			
公共交通利用者数	稲敷エリア広域バスの年間利用者数	13,850 人	13,900 人
	市内路線バスの年間利用者数 (ブルーバス、桜東バス)	112,049 人	105,700 人
	コミュニティバスの年間利用者数	16,721 人	15,400 人
	デマンド交通の年間利用者数	—	7,800 人
	地域交通利用券の年間使用回数	10,211 回	10,300 回
公共交通収支率	稲敷エリア広域バスの収支率	29.1%	30%
	市内路線バスの収支率 (ブルーバス、桜東バス)	20.9%	21%
	コミュニティバスの収支率	9.1%	11%
	デマンド交通の収支率	—	10%
公共交通人口カバー率	市内人口に対する公共交通利用圏内人口の割合	62.3%	80%
財政負担額	年間合計財政負担額	161,885 千円	1 割増以内
<b>基本方針3 利用促進による潜在需要の掘り起こし</b>			
市民意識啓発事業件数	市民意識啓発事業の実施回数	なし	2回/年
バス待ち環境整備箇所数	上屋・ベンチの設置箇所もしくは施設との連携による整備箇所数	1 か所	4 か所
<b>基本方針4 まちづくりと連動した公共交通の構築</b>			
交通結節点の機能強化	交通結節点整備箇所数	1 か所	4 か所
他分野との連携事業の実施件数	連携事業実施数	なし	3 事業

【参考】目標数値の設定根拠

評価指標	設定根拠
稲敷エリア広域バスの年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>市外への移動手段確保の観点から、ダイヤ調整等利用向上策や利用促進策を実施し、現況の利用者数（R6：13,850人）以上を目指し設定。</li> </ul>
市内路線バスの年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>桜川地区及び東地区へのデマンド交通の導入に伴い、浮島線、神宮寺線の昼時間帯（9～15時台）の利用者（R6：浮島線 3,843人、神宮寺線 2,525人）がデマンド交通に移行すると仮定し、令和6年度利用実績から当該利用者数を差し引き設定。            目標値：全路線利用者数－浮島線、神宮寺線、の昼時間帯の利用者  <math>=112,049人 - (3,843 + 2,525)人 = 105,681人</math>  <math>\Rightarrow 105,700人</math></li> </ul>
コミュニティバスの年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>東地区へのデマンド交通の導入に伴うコミュニティバスの見直し。</li> <li>江戸崎西ルート及び上君山ルートにおいては、運行形態や運行サービスの見直し等により、現状の利用者数（R6：15,315人）以上を目指し設定。</li> </ul>
デマンド交通の年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>桜川地区及び東地区の市内路線バスの減便及びあずまコミュニティバスの見直し等により、減便対象である浮島線、神宮寺線の昼時間帯（9～15時台）の利用者（R6：6,368人）及びあずまコミュニティバス利用者（R6：1,406人）がデマンド交通に移行すると仮定し設定。            目標値：浮島線・神宮寺線の昼時間帯の利用者  <math>+あずまコミュニティバス利用者</math>  <math>=6,368人 + 1,406人 = 7,774人 \Rightarrow 7,800人</math></li> </ul>
地域交通利用券の年間使用回数	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在利用が減少傾向となっているが、利用者の負担軽減を目的に令和7年4月に運用の見直しを行っており、制度の周知を図ることにより、現状の利用以上を目指し設定。</li> </ul>
稲敷エリア広域バスの収支率	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の増加に伴い、収支率は令和3年度以降上昇傾向で推移している。今後も、人件費・燃料費の高騰等により経費が増加することが懸念されるが、引き続き利用促進策を実施することにより、令和6年度の収支率（29.1%）以上を確保することを目指し設定。</li> </ul>
市内路線バスの収支率	<ul style="list-style-type: none"> <li>人件費・燃料費の高騰等により経費が増加することが懸念されるが、運行形態及び需要に応じた効率的な運行による経費削減や利用促進策を実施することにより、ブルーバス及び桜東バスの全路線に対する現況の収支率（R6：20.9%）以上を確保することを目指し設定。</li> </ul>
コミュニティバスの収支率	<ul style="list-style-type: none"> <li>人件費・燃料費の高騰等により経費が増加することが懸念されるが、運行形態及び需要に応じた効率的な運行による経費削減や利用促進策を実施することにより、江戸崎西ルート及び上君山ルートの2路線による収支率（R6：10.7%）以上を確保することを目指し設定。</li> </ul>

評価指標	設定根拠
<p>デマンド交通の収支率</p>	<p>・新規事業であり現時点で具体化していないため、同人口規模の他市の収支率を参考に設定。  (人口2万人以上5万人未満の中央値をもと設定 11%⇒10%)</p>  <p>図 地域主体の区域型交通（デマンドタクシー等）の収支率（規模別）  (資料：関東運輸局管内における公共交通基礎調査（R6.3、関東運輸局）)</p>
<p>市内人口に対する公共交通利用圏内人口の割合</p>	<p>・桜川地区及び東地区全域をカバーするデマンド交通の導入により利用可能な人口割合は増加すると仮定し設定。  公共交通利用圏内人口／市人口  【公共交通利用圏内人口の設定】  ※令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用</p> <p>現況値  利用圏内（バス停から300m以内）のメッシュ人口：24,303人  公共交通利用圏内人口／市人口＝24,303人/39,039人＝62.3%</p> <p>目標値</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・桜川地区・東地区は、デマンド交通運行により地区全体がカバーされることから、地区内の人口（桜川地区5,434人、東地区10,443人）とする。</li> <li>・江戸崎・新利根地区は、現況と同様に利用圏内（バス停から300m以内）のメッシュ人口（14,886人）とする。</li> <li>・公共交通利用圏内人口／市人口  ＝30,763（5,434+10,443+14,886）人/39,039人  ＝79.0%⇒80%とする</li> </ul>
<p>年間合計財政負担額</p>	<p>・バス路線の一部廃止で行政負担減が期待されるが、デマンド交通の導入など負担額の増加要素があることから、現行の負担額に対して1割増加を見込み設定。</p>
<p>市民意識啓発事業の実施回数</p>	<p>・各年度2回以上、出前講座や広報等で利用促進を実施することを目指し設定。</p>
<p>上屋・ベンチの設置箇所もしくは施設との連携による整備箇所数</p>	<p>・各年度1か所以上整備することを想定。（令和9年度以降）  ※令和8年度は整備可能箇所の抽出</p>
<p>交通結節点整備箇所</p>	<p>・市のまちづくりを推進する上でも核となる4つの結節拠点（交通結節点）を早期に整備していくことを目指し設定。</p>
<p>連携事業実施数</p>	<p>・商業、観光、福祉の他分野での連携サービスを各分野1件以上実施することを目指し設定。</p>

### 3. 目標達成のための実施事業

#### 3-1. 目標達成のための実施事業

基本方針	実施事業
基本方針1 利用ニーズに見合った公共交通の再編	事業1 市外への民間路線バスの維持・確保 事業2 市内交通の地域の実状に合った運行形態への再編 事業3 地域交通利用券の運用の見直し 事業4 タクシーによる市内移動対策 (タクシーの営業区域外運送の適用)
基本方針2 新たな制度や技術による公共交通の効率化	事業5 圏央道を活用した新たな地域間交通の導入検討 (主要鉄道駅・成田空港等へのシャトルバスの導入検討) 事業6 新モビリティサービス、先進的技術の活用
基本方針3 利用促進による潜在需要の掘り起こし	事業7 バス停における待合環境の整備 事業8 公共交通の総合的情報等の提供 事業9 意識の啓発や醸成を促す利用促進活動 (モビリティ・マネジメント)の展開
基本方針4 まちづくりと連動した公共交通の構築	事業10 交通結節点の強化 事業11 商業・福祉・観光等他分野との連携

### 3-2. 実施事業の概要

事業1		市外への民間路線バスの維持・確保【継続事業】				
事業概要	<p>・民間路線バスや稲敷エリア広域バスは、稲敷市における地域間交通として、通勤・通学利用者を中心とした利用のほか、市外からの来訪者の利用も期待できることから、路線沿線自治体（龍ヶ崎市、牛久市、土浦市等）と連携し、利用実態や市民移動ニーズ等を考慮しながら、市外の鉄道駅への接続を強化する。</p> <p>■実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○民間路線バス（ジェイアールバス関東(株)、関東鉄道(株)）の維持確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・継続的な運行に向けて、協議・調整を引き続き実施していくとともに、運行補助等により支援する。</li> </ul> </li> <li>○稲敷エリア広域バスについては、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な維持を目指す。</li> <li>○今後、路線の撤退等が生じた場合には、多様な運行形態について検討し、市外への移手段の確保に努める。</li> </ul>					
実施主体	稲敷市、沿線自治体（情報共有、継続的な運行に向けた協議、財政的支援） バス事業者（継続的な運行、利便性向上、安全運行）					
実施時期	実施内容	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12
	民間路線バスの維持・確保	路線の維持・確保				

#### ■地域内フィーダー系統（補助対象路線）に係る路線概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
稲敷エリア広域バス	江戸崎	奥野生涯学習センター	ひたち野牛久駅	4条乗合	路線定期運行	稲敷市 (運行は関東鉄道)	フィーダー補助

**事業2 市内交通の地域の実状に合った運行形態への再編【新規事業】**

●市内の移動を担う市内路線バスやコミュニティバスについて、利用実態や市民移動ニーズ等を考慮したうえで運行形態を検討し、利用が少ない時間帯を中心に定時定路線型運行からデマンド交通（区域運行）への切り替えを行う。

●運行形態の見直しの視点（案）

- 4条運行から78条2号自家用有償旅客運送に変更
  - ・市が実施主体となることで事業者の撤退リスクを回避
  - ・運行に用いる車両、最低車両数の弾力化等により経費の削減が見込める。
  - ・運行形態や運賃について、地域の実情に即した柔軟な対応が可能
- 各路線の利用状況に応じ、運行形態の変更
  - ・利用が少ない昼時間帯においては、デマンド交通として運行
- 段階的な運行形態の再編
  - ・第1段階として、タクシー事業者が不在である桜川・東地区から実証運行を実施しながら本格運行へ移行
  - ・第2段階については、第1段階の再編による利用状況を勘案しながら、検討・導入時期を見定めるものとする。

■第1段階における再編イメージ（案）

地区	再編イメージ（案）
江戸崎地区 新利根地区	○市内路線バス（ブルーバス、桜東バス）、コミュニティバスの4条運行から78条2号自家用有償旅客運送へ ○地域公共交通利用券による地域内移動の補完
桜川地区	○浮島線、神宮寺線の4条運行から78条2号自家用有償旅客運送へ ○浮島線、神宮寺線の朝夕定時運行、昼便の減便 ○昼時間帯におけるデマンド交通の導入 ・実証運行から本格運行へ
東地区	○あずまコミュニティバスの見直し ○昼時間帯におけるデマンド交通の導入 ・実証運行から本格運行へ

■実施内容

- 市内路線バス・コミュニティバスの再編・デマンド交通の導入
- 浮島線（ブルーバス）、新利根・神崎線（桜東バス）、デマンド交通については、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な運行を目指す。

**実施主体** 稲敷市（路線再編計画及びデマンド交通運行計画の検討、事業者との協議・運行委託、補助申請）  
バス事業者（路線バス・コミュニティバス・デマンド交通の安全運行、利用状況の報告）

実施時期	実施内容	R8	R9	R10	R11	R12
	市内路線バス・コミュニティバスの再編、検証	実施（適宜見直し）				
デマンド交通の導入	検討、調整、周知	実証運行、本格運行へ				

## 第1段階におけるデマンド交通の運行概要（案）

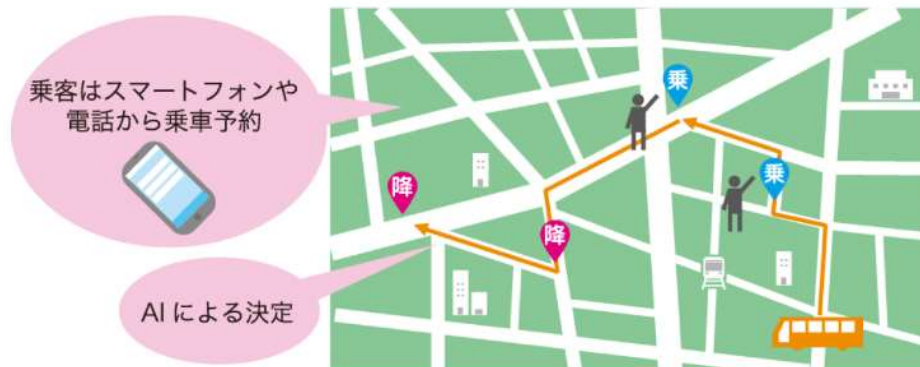
### ■運行区域



### ■運行方法

利用者	全市民＋その他（観光等の市民以外の利用可）
運行方式	非固定ダイヤ型、自由経路ミーティングポイント型 （予約による随時運行、ルートを決めず乗降場所を最短で運行）
運行日	平日及び土曜日（日曜日、祝日は運休）
運行時間帯	昼時間帯（9時～16時）
乗降場所	区域内：公共施設、既存バス停、ごみ集積所など設定された場所 区域外：市内の主要施設や結節拠点
利用料金	100円～500円 未就学児は無料
運行車両	4台（予備車1台含む）、大型乗用車両（定員10人乗りワゴン車）を想定
配車・予約	AIによる配車・予約システムを導入 予約受付：オペレーターによる電話受付、専用アプリ、LINE等 受付は乗車希望時間の30分前までを想定

### ■利用イメージ



■地域内フィーダー系統（補助対象路線）に係る路線概要（デマンド交通導入時）（案）

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
浮島線	江戸崎	桜川公民館	パルナ前	78条2号 自家用有償旅客 運送	路線定期 運行	稲敷市 (運行はブルー バス)	フィーダー 補助
新利根・神 崎線①	JA 稲敷 直売所	江戸崎 幸田車庫 発酵の里こ うざき	下総神崎駅	78条2号 自家用有償旅客 運送	路線定期 運行	稲敷市 (運行は桜東 バス)	フィーダー 補助
新利根・神 崎線②	JA 稲敷 直売所	江戸崎 幸田車庫	下総神崎駅	78条2号 自家用有償旅客 運送	路線定期 運行	稲敷市 (運行は桜東 バス)	フィーダー 補助
新利根・神 崎線③	JA 稲敷 直売所	江戸崎	幸田車庫	78条2号 自家用有償旅客 運送	路線定期 運行	稲敷市 (運行は桜東 バス)	フィーダー 補助
デマンド 桜川地区	—	桜川地区	—	78条2号 自家用有償旅客 運送	区域運行	稲敷市 (運行は交通事 業者に委託)	フィーダー 補助
デマンド 東地区	—	東地区	—	78条2号 自家用有償旅客 運送	区域運行	稲敷市 (運行は交通事 業者に委託)	フィーダー 補助

■確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の必要性

稲敷市には鉄道駅がなく、JR常磐線、関東鉄道、JR成田線の各鉄道駅へ通じる路線バスを軸として、市域内に広範囲に路線バス、コミュニティバス等により構成される公共交通網が広がっている。

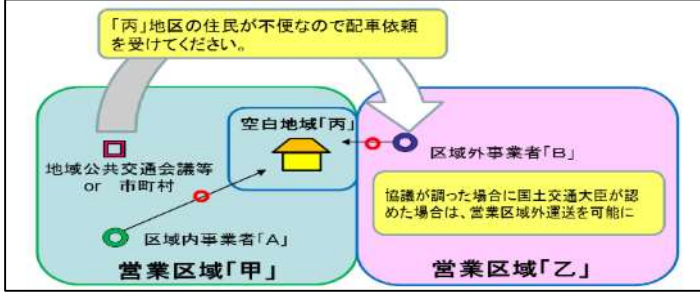
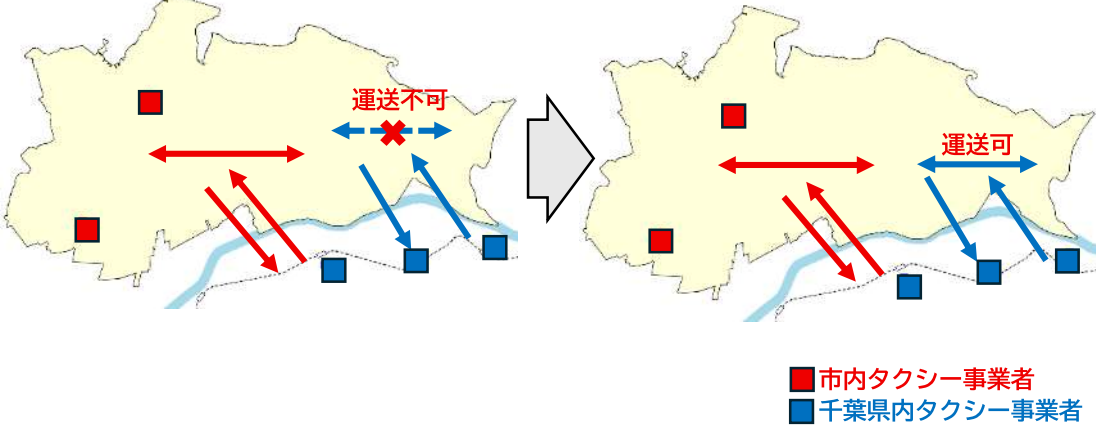
市内には総合病院がなく、高校も1校のみである。よって、住民の受けられる医療内容、高校進学先については、市域を越えた広域路線バスの有無、送迎バスの有無、家族等の送迎の可否に大きく依存している。

また、市民の日常的な買い物は、地域に点在していた個人店舗が衰退し、江戸崎、西代、角崎地区の商業地に集中している。よって、各住宅地からこれらの商業地へアクセスするための公共交通が、高齢者等の日常生活を支えるため必要不可欠となっている。

さらに、今後、桜川地区及び東地区においては、路線バスの利用が少ない昼時間帯の減便、あずまコミュニティバスの見直しを行うとともに、デマンド交通を導入することで、市民の移動手段の確保を図っていく。

一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、市民の足である公共交通を安定的に維持する必要がある。

事業3		地域交通利用券の運用の見直し【継続事業】																																
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在、自動車が利用できない市民のために、路線バス・コミュニティバスの補完として「地域交通利用券（タクシー券）」によるタクシー料金の助成を実施している。</li> <li>令和7年4月より、利用者をはじめとする市民からの要望を踏まえ、運用内容の改正を実施している。改正に伴う効果及び課題を検証し、引き続き、より利用しやすい運用方法への見直しを実施する。</li> <li>市内交通の再編（事業2）を踏まえ、桜川地区及び東地区に導入予定のデマンド交通との役割分担のため、地域交通利用券の利用方法について検討し、運用内容を見直す。</li> </ul> <p>■実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○デマンド交通の導入に伴う運用内容の見直し</li> <li>○運用内容の改正に伴う効果及び課題の検証</li> </ul> <p>【改正された運用内容】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>改正前（～R7.3）</th> <th>改正後（R7.4～）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用対象者</td> <td>運転免許の無い方 車の運転が困難な方 （年齢等の制限なし）</td> <td>65歳以上の方・障がい者のうち、免許の無い方・車の運転が困難な方、妊産婦等</td> </tr> <tr> <td>利用券交付枚数</td> <td>助成券を月8枚 （年間最大96枚）</td> <td>助成券を月4枚 （年間最大48枚）</td> </tr> <tr> <td>助成金額</td> <td>定額（700円）</td> <td>一定金額までは、運賃ごとに定めた支払額（下表参照）</td> </tr> </tbody> </table> <p>≪利用者負担額一覧表≫</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>乗車料金（タクシー料金）</th> <th>利用者負担額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>～1,000円以下</td> <td>500円</td> </tr> <tr> <td>1,001円～2,000円以下</td> <td>1,000円</td> </tr> <tr> <td>2,001円～3,000円以下</td> <td>1,500円</td> </tr> <tr> <td>3,001円～4,000円以下</td> <td>2,000円</td> </tr> <tr> <td>4,001円～5,000円以下</td> <td>2,500円</td> </tr> <tr> <td>5,001円～6,000円以下</td> <td>3,000円</td> </tr> <tr> <td>6,001円～</td> <td>※3,000円を控除した額</td> </tr> </tbody> </table>							改正前（～R7.3）	改正後（R7.4～）	利用対象者	運転免許の無い方 車の運転が困難な方 （年齢等の制限なし）	65歳以上の方・障がい者のうち、免許の無い方・車の運転が困難な方、妊産婦等	利用券交付枚数	助成券を月8枚 （年間最大96枚）	助成券を月4枚 （年間最大48枚）	助成金額	定額（700円）	一定金額までは、運賃ごとに定めた支払額（下表参照）	乗車料金（タクシー料金）	利用者負担額	～1,000円以下	500円	1,001円～2,000円以下	1,000円	2,001円～3,000円以下	1,500円	3,001円～4,000円以下	2,000円	4,001円～5,000円以下	2,500円	5,001円～6,000円以下	3,000円	6,001円～	※3,000円を控除した額
		改正前（～R7.3）	改正後（R7.4～）																															
	利用対象者	運転免許の無い方 車の運転が困難な方 （年齢等の制限なし）	65歳以上の方・障がい者のうち、免許の無い方・車の運転が困難な方、妊産婦等																															
利用券交付枚数	助成券を月8枚 （年間最大96枚）	助成券を月4枚 （年間最大48枚）																																
助成金額	定額（700円）	一定金額までは、運賃ごとに定めた支払額（下表参照）																																
乗車料金（タクシー料金）	利用者負担額																																	
～1,000円以下	500円																																	
1,001円～2,000円以下	1,000円																																	
2,001円～3,000円以下	1,500円																																	
3,001円～4,000円以下	2,000円																																	
4,001円～5,000円以下	2,500円																																	
5,001円～6,000円以下	3,000円																																	
6,001円～	※3,000円を控除した額																																	
実施主体 （役割分担）	稲敷市（制度内容の検討、事業者との調整、利用状況の把握・検証） タクシー事業者（継続的な運行、安全運行、利用状況の報告）																																	
実施時期	実施内容	R8	R9	R10	R11	R12																												
	デマンド交通導入に伴う運用内容の見直し	検討、調整	運用開始																															
	改正に伴う効果及び課題の検証	検証、必要に応じ見直し																																

事業4	タクシーによる市内移動対策（タクシーの営業区域外運送の適用） 【継続事業】					
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、市内には2社のタクシー事業者が営業しているが、市東部にはタクシー事業者がなく、タクシーによる市内移動をする場合、市西部のタクシーを利用することになる。しかし、距離が遠く、保有する車両も少ないことから利用できない場合もある。</li> <li>・一方、千葉県香取市・神崎町（北総交通圏）にもタクシー事業者があるが、現在、これらの事業者は稲敷市内移動の運送ができない。</li> <li>・そのため、道路運送法第20条第2号による「営業区域外の運送」の適用について、稲敷市地域公共交通活性化協議会に諮り、市東部におけるタクシーの市内移動の利便性を確保する。（事業2によるデマンド交通の補完手段の確保）</li> </ul> <p>■実施内容</p> <p>○タクシーの営業区域外運送の適用（道路運送法第20条第2号の適用）</p> <p>【参考】道路運送法第20条第2号によるタクシーの営業区域外運送の概念図</p>  <p>国土交通省資料</p>					
	<p>【現行】 千葉県側の事業者は稲敷内移動に対応不可</p>			<p>【営業区域外運送の適用後】 千葉県側の事業者は稲敷内移動に対応可</p>		
	 <p>■市内タクシー事業者 ■千葉県内タクシー事業者</p>					
実施主体 (役割分担)	稲敷市（関係機関との協議） タクシー事業者（本市への営業区域運送への協力・運送）					
実施時期	実施内容	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12
	タクシーの営業区域外運送の適用	検討、調整		運用開始		

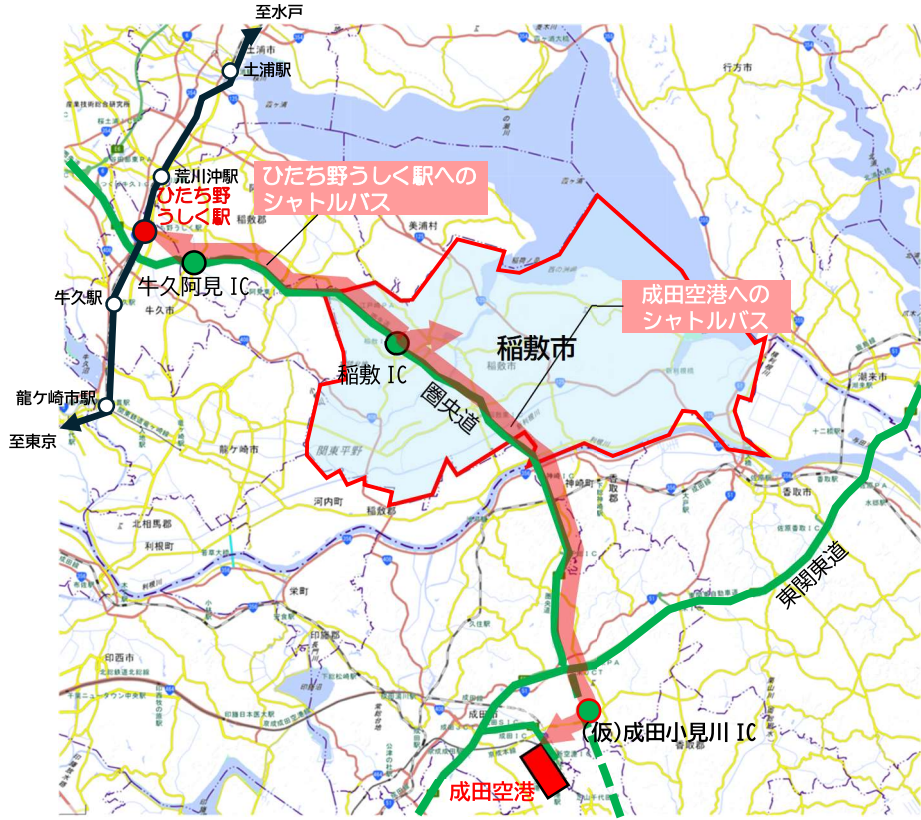
**事業5** 圏央道を活用した新たな地域間交通の導入検討【継続事業】  
 (主要鉄道駅・成田空港等へのシャトルバスの導入検討)

- ・現在、稲敷エリア広域バスにより、ひたち野うしく駅へのアクセスが確保されているが、東京や水戸方面への速達性向上を図るため、圏央道を活用したシャトルバス運行の可能性を検討・協議し、高速バス路線の新設などを要望していく。
- ・さらに、成田空港の機能拡張（R11.3 末供用開始予定）に伴い、周辺自治体での雇用（空港外）が約3, 2～4, 7万人見込まれている。今後の稲敷市における移住・定住人口促進に向けて期待されるところである。また、インバウンド需要も増加していることから、高速道路の立地を生かし、成田空港等へのシャトルバス運行の可能性を検討・協議し、高速バス路線の新設などを要望していく。

**■実施内容**

- ひたち野うしく駅へのシャトルバス運行に向けた検討
- 成田空港へのシャトルバス運行に向けた検討

事業概要



実施主体 (役割分担) 稲敷市 (運行計画の検討、関係機関との協議)  
 バス事業者 (情報提供、協議への参画、新規路線運行)

実施時期	実施内容	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12
	ひたち野うしく駅へのシャトルバス運行に向けた検討	検討、調整				実証運行、本格運行へ
成田空港への通勤シャトルバス運行に向けた検討			検討、調整			実証運行

事業6

新モビリティサービス、先進的技術の活用【新規事業】

・持続可能な公共交通を目指していくためには、MaaS等の新モビリティサービスの幅広い可能性についても検討していく必要があり、自動運転・グリーンスローモビリティ等の先進的な技術も含めて研究し、稲敷市への導入の可能性について検討していく。

■実施内容

- 持続可能な公共交通の構築に向けた新モビリティサービスの検討
- 自動運転・グリーンスローモビリティ等先進技術の調査・研究

■MaaS の概念



事業概要

■自動運転バス（境町）



■グリーンスローモビリティ



実施主体  
(役割分担)

稲敷市・交通事業者（情報共有、活用の検討、協議）

実施時期

実施内容  
新モビリティサービス、先進的技術の活用

R 8	R 9	R 10	R 11	R 12
研究、検討				

**事業7 バス停における待合環境の整備【継続事業】**

- ・市内を運行する路線バスがより利用しやすくなるよう、必要に応じてバス停付近の施設の協力を得ながら、上屋やベンチの設置等、バス待ち環境の整備を実施する。
- ・バス利用のための自転車利用が見込まれるバス停においては、駐輪場の整備または施設の協力を得ながら駐輪スペースの確保に努める。

**■実施内容**

○バス待合環境の整備（ベンチ、上屋の整備）



稲敷市役所バス停



JA稲敷新利根直売所バス停

**事業概要**

**【他都市におけるバス停環境整備の取組事例】**

- 茨城県龍ヶ崎市：バス待ち処「まてまて」
  - ・バス停周辺施設の協力のもと、バスを待つ間、快適に過ごすことができる空間で、市民等の交流促進を目的とする事業を実施。



- 八戸市：店舗の風除室を活用した待合環境
  - ・商業施設の風除室にベンチを設置



実施主体 (役割分担) 稲敷市（整備候補箇所の選定等の検討、関係者との協議（協力依頼））  
 バス事業者（上屋・ベンチの整備）  
 バス停周辺施設（待合空間スペースの提供）

実施時期	実施内容	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12
待合環境の整備		検討	調整、順次整備			

事業8

公共交通の総合的情報等の提供【継続事業】

事業概要

- 新たな交通システム（デマンド交通等）の導入や運行ルート・バス停の変更等が発生した場合には、ホームページや市広報等を活用し周知するとともに、定期的に公共交通マップを更新し配布する。
- 公共交通マップの更新にあたっては、情報の一元化に配慮するとともに、二次元コードを読み取ることで利用したいバスの運行状況が確認できるなど、マップ活用の幅を広げる工夫を検討する。
- 市内を運行するバス路線の運行情報について作成したG T F Sデータの更新を継続的に実施する。
- 民間の公共交通機関検索ソフトによる市内路線バスを含めた経路検索が可能となっていることを周知する。

■実施内容

- 公共交通マップの作成・配布
- マップを用いた活用方法、バスロケーションシステム導入等の運行状況の情報提供方法の検討
- G T F Sデータの定期的な更新

■現在の市内バスマップ



実施主体 (役割分担) 稲敷市（マップの作成、運行状況の情報提供の検討、G T F Sデータの更新）  
バス事業者（G T F Sデータの更新）

実施時期	実施内容	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12
	公共交通マップの作成	作成、配布、ダイヤ改正時等適宜更新				
	運行状況の情報提供の検討	検討、順次実施				
	G T F Sデータの定期的な更新	ダイヤ改正時等適宜更新				

事業9

意識の啓発や醸成を促す利用促進活動（モビリティ・マネジメント）の展開  
【継続事業】

・市民に公共交通の意義と必要性を理解してもらい、身近な移動手段として認識してもらうため、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する。

【啓発活動例】

- 公共交通シンポジウム
- バス乗り方教室
- 広報やホームページを活用した公共交通利用啓発
- 各種会合での出前講座
- 買物・通院等に公共交通を利用する外出モデルプランの作成

●各種会合や施設利用時の際の公共交通利用の呼びかけ



●スマートフォン教室と連携した公共交通の使い方教室（新潟市）



事業概要

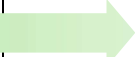
●広報を活用した公共交通利用啓発（埼玉県吉川市）



●公共交通の勉強会（埼玉県日高市）

・60歳以上を対象とする「ゆうゆうカレッジ」の1つのテーマとして、公共交通勉強会を開催し、公共交通への理解を深めている。



実施主体 (役割分担)	稲敷市（利用促進活動内容の検討、関係者への協力依頼、市民への周知） 市民（利用促進活動への積極的な参加） 交通事業者（利用促進活動への協力、提案）					
実施時期	実施内容	R 8	R 9	R10	R11	R12
	利用促進活動	活動内容検討、定期的実施 				

**事業10 交通結節点の強化【新規事業】**

- ・本市が目指す『稲敷市版コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくりにおいて、4つの結節拠点（江戸崎、新利根、幸田・阿波、西代）が位置付けられている。
- ・この4つの結節拠点において、交通モード間の接続の強化や待合環境の整備等、利便性向上策を進めていく。
- ・公共交通の「待ち合い機能」を充実させることで、人々が滞留し、周辺施設へ足を運びきっかけとなるよう、まちづくりとの連携を図る。
- ・交通結節点の整備に当たっては、都市再生整備計画関連事業を活用する。

**■実施内容**

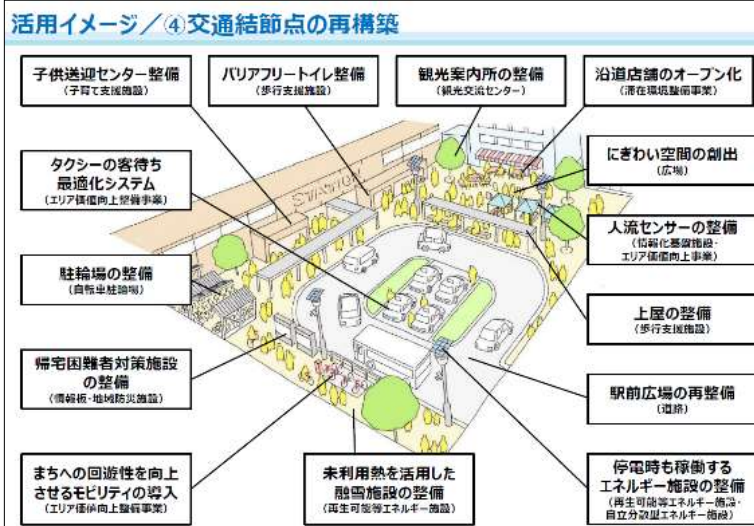
- 商業施設や公共施設を活用したバス待合環境の充実
- 運行情報や乗換情報などの情報発信等の施策の実施（デジタルサイネージの整備）
- 他手段との乗換施設の充実（駐輪場等の整備）

**【幸田・阿波骨格形成拠点基本構想】**



資料：公共交通機能強化基本構想

**■国土交通省 都市再生整備計画関連事業を活用した交通結節点の整備イメージ**



国土交通省資料

**実施主体 (役割分担)**  
 稲敷市（待合環境等結節点整備の検討、関係者との協議、補助事業申請 等）  
 バス事業者（集客施設への乗り入れ運行、事業への協力 等）  
 商業施設等の集客施設等（協議、事業への協力（待合スペースの提供等））

実施時期	実施内容	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12
	交通結節点の環境整備		検討、調整		順次整備	

## ■他都市の取組み事例

### ●埼玉県ときがわ町「せせらぎバスセンター」

- ・町営路線と民間路線を再編しハブ&スポーク化を図ったバスセンター。
- ・異なる交通モードの組み合わせを図るため、せせらぎホール（体育センター）に隣接してバスセンターを整備。



資料：公共交通機能強化基本構想

### ●小田急バス「hocco（ホッコ）」

- ・東京都武蔵野市にある桜堤折返場と隣接駐車場を活用し、バス乗降所と住宅・店舗を整備し、地域コミュニティとモビリティ拠点の創出している。



資料：都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集（国土交通省 都市局）

### ●乗り換え拠点における運行情報の提供事例（龍ヶ崎市）

- ・庁舎ロビーに設置された運行情報表示装置。



**事業 11 商業・福祉・観光等他分野との連携【継続事業】**

**事業概要**

- 市内の商業施設・観光施設等と連携を進め、公共交通利用と買物・観光特典等のサービス付与についての施策を検討する。
- 福祉部局や社会福祉法人等の福祉団体と連携し、福祉輸送との機能分担を進め、効率的な移動支援に向けた取り組みを推進する。

**■実施内容**

- 稲敷市商工会や商業施設、観光協会や観光施設等と連携したサービス付与の検討
- 福祉施策との棲み分け・機能分担の協議・連携
  - ・福祉有償運送事業や民間の福祉輸送サービス等との連携を図り、公共交通との棲み分けや機能分担等の検討

**■商業施設との連携事例**

- 小山市 連携定期券**
  - ・コミュニティバスの定期券をClubおーラジ加盟店で提示することで、加盟店それぞれの特典を受けることができる。
- 松本市 地域連携バス特典ポイントカードサービス**
  - ・地域連携バスを1回利用するごとに、ポイントカードに1個スタンプを押印し、貯まったポイントカードの枚数により協力店舗等から特典サービスが受けられる。

**■福祉施設との連携事例**

- 神奈川県逗子市 特養施設との連携**
  - ・地区内の特養施設の送迎車の空き時間を活用した地域の高齢者等の買物を支援

実施主体 (役割分担)	稲敷市（連携内容の検討、協議・協力依頼） 稲敷市商工会、商業施設、稲敷市社会福祉協議会 等（事業への協力等）					
実施時期	実施内容	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12
	商業・観光施設等との連携推進	検討、調整、順次実施				
	福祉施策との棲み分け・機能分担の協議・連携	協議、検討、実施				

## ■実施事業及び実施スケジュール

実施事業	実施項目	実施期間				
		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
市外への民間路線バスの維持・確保	民間路線バスの維持・確保	路線の維持・確保				
市内交通の地域の実状に合った運行形態への再編	市内路線バス・コミュニティバスの再編、検証	実施(適宜見直し)				
	デマンド交通の導入	検討、調整、周知	実証運行、本格運行へ			
地域交通利用券の運用の見直し	デマンド交通導入に伴う運用内容の見直し	検討、調整	運用開始			
	改正に伴う効果及び課題の検証	検証、必要に応じ見直し				
タクシーによる市内移動対策	タクシーの営業区域外運送の適用	検討、調整	運用開始			
圏央道を活用した新たな地域間交通の導入検討	ひたち野うしく駅へのシャトルバス運行に向けた検討	検討、調整	実証運行、本格運行へ			
	成田空港駅への通勤シャトルバス運行に向けた検討	検討、調整	実証運行			
新モビリティサービス、先進的技術の活用	新モビリティサービス、先進的技術の活用	研究、検討				
バス停における待合環境の整備	待合環境の整備	検討	調整、順次整備			
公共交通の総合的情報等の提供	公共交通マップの作成	作成、配布、ダイヤ改正時等適宜更新				
	運行状況の情報提供の検討	検討、順次実施				
	G T F Sデータの定期的な更新	ダイヤ改正時等適宜更新				
意識の啓発や醸成を促す利用促進活動の展開	利用促進活動	活動内検討、定期的実施				
交通結節点の強化	交通結節点の環境整備	検討、調整	順次整備			
商業・福祉・観光等他分野との連携	商業・観光施設等との連携推進	検討、調整、順次実施				
	福祉施策との棲み分け・機能分担の協議・連携	検討、協議、実施				

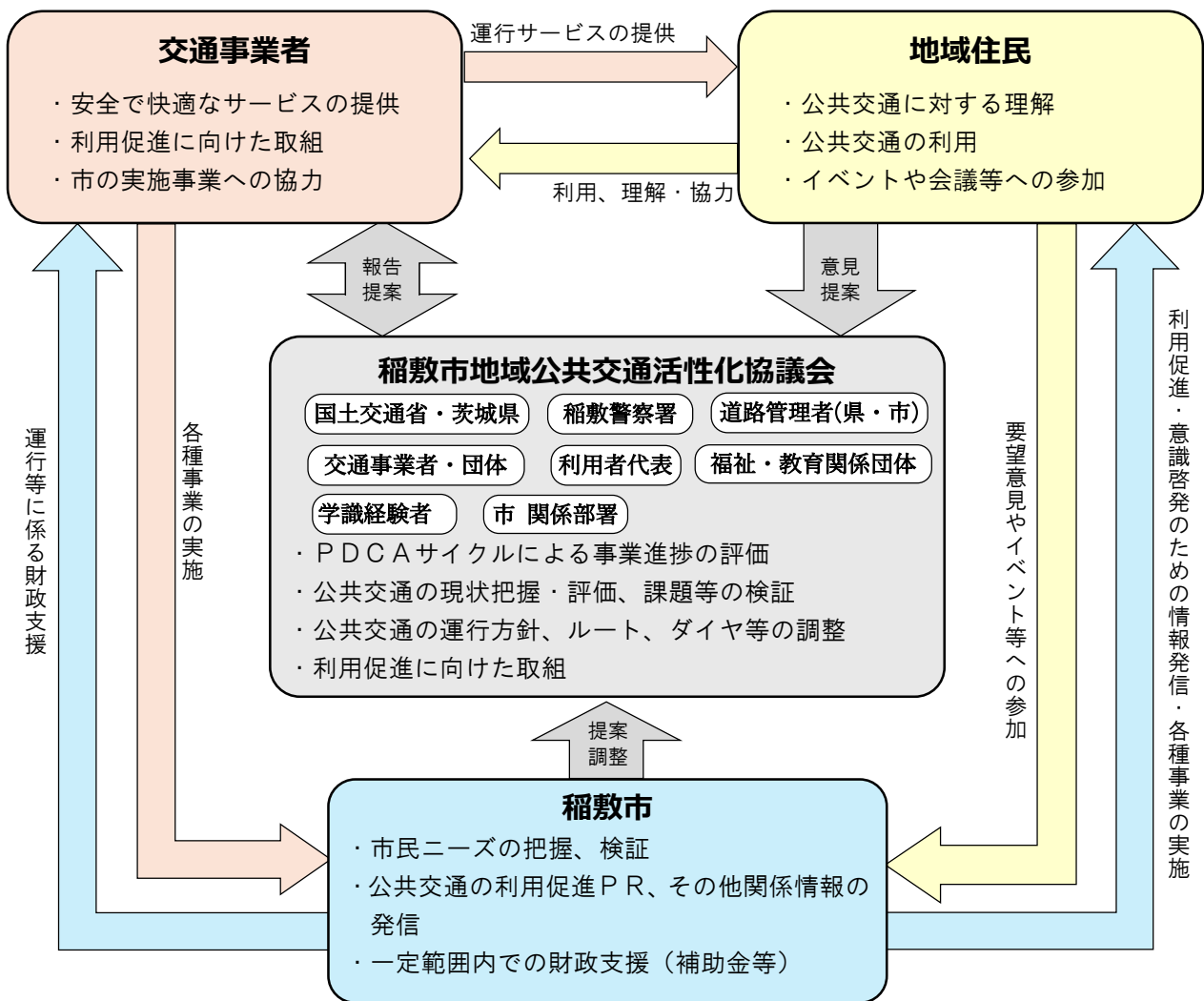
## 4. 計画の達成状況の評価

### 4-1. 計画推進状況の評価体制

行政からの財政負担に制約がある中で、持続可能で利便性の高い公共交通システムの確保・維持を図るためには、交通事業者の自助努力や公的資金の投入だけでなく、地域住民自らが公共交通をみんなで創り、守り、育てるという意識をもって関わっていくことが重要になる。

本計画の実施にあたっては、行政だけでなく、交通事業者、地域住民が連携・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ことから、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推進していく。

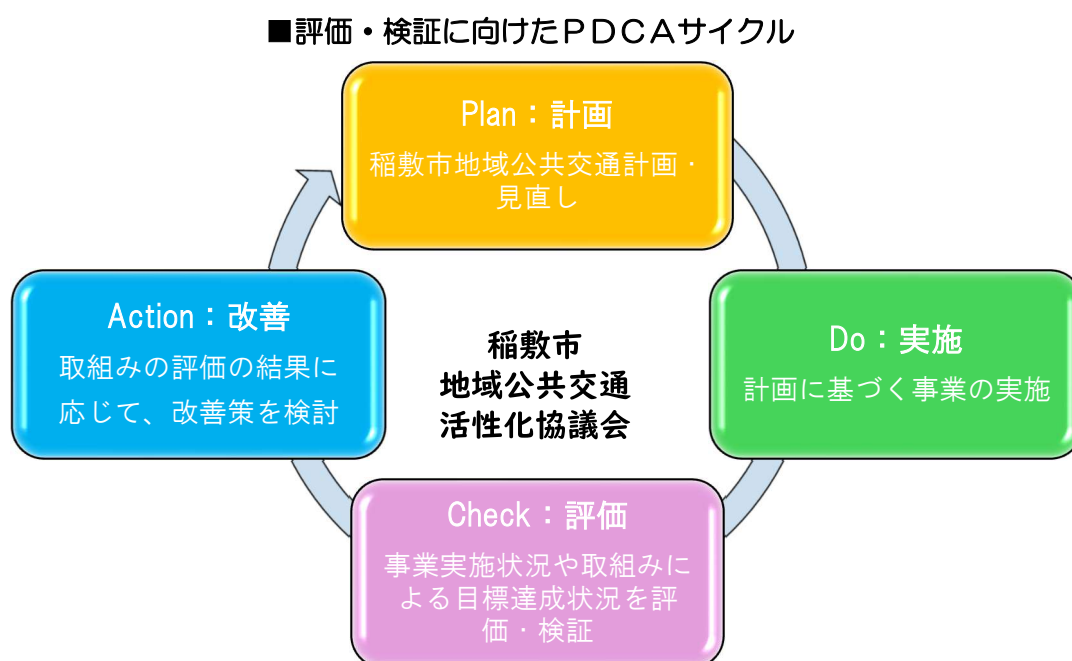
#### ■本計画推進のための住民・事業者・行政による協働・連携体制



## 4-2. 評価・検証に向けたPDCAサイクル

「稲敷市地域公共交通計画」の推進にあたっては、公共交通を取り巻く環境（稲敷市の人口減少動向や、IoT 技術の進展による交通システムの技術革新動向等）の大きな変化をあらかじめ織り込むことが肝要である。それを踏まえ本計画に記載した事業等の評価・検証を綿密かつ継続的に行い、必要に応じて見直しを図る必要がある。

評価・検証については、「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標達成の状況把握や事業の見直し・改善を行う。



## 4-3. 評価方法及びスケジュール

計画最終年度（令和12年度）においては、毎年実施する事業者からの情報提供による利用実績や地域住民の公共交通に関する満足度・移動行動等についての各種アンケート調査を踏まえ、計画全体及び公共交通体系について、評価指標・目標値の達成状況の評価を行い、実施施策の見直し及び新たな施策を追加し、次年度に計画の改訂を行う。

なお、事業による効果进行评估するために、必要に応じて計画期間の中間年度に当たる令和10年度に計画全体及び公共交通体系の評価を行うものとする。

また、公共交通機関の利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、年度ごとに実施していく。

■ 計画区間内における進捗管理・評価スケジュール

	令和8年 (1年目)	令和9年 (2年目)	令和10年 (3年目)	令和11年 (4年目)	令和12年 (5年目)
施策・事業の実施	準備 → 実施 D	準備 → 実施 D	準備 → 実施 D	準備 → 実施 D	準備 → 実施 D
施策・事業のモニタリング・評価	C → A・P	C → A・P	C → A・P	C → A・P	C
計画の評価指標のモニタリング・評価	評価指標 C	評価指標 C	評価指標 C	評価指標 C	評価指標・計画の評価 C
計画の見直し検討・改訂		必要に応じて計画変更 A・P			次期計画の検討 A・P

■ 年間スケジュール (案)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
地域公共交通活性化協議会等の開催			①							②		
	分科会 (適宜)											
計画に基づき実施する内容	準備	施策・事業の実施 D										
	前年度を踏まえた事業計画 P		次年度の事業計画の具体化 P					施策・事業のモニタリング C		次年度への見直し検討 A		
関連する事項						次年度予算要求						

