

令和 8 年度第 1 回阿見町地域公共交通活性化協議会 次第

日 時:令和 8 年 6 月 1 日(月)

午後 2 時 00 分から

場 所:阿見町役場 3 階 301 会議室

1. 開 会

2. 会長あいさつ

3. 委員の紹介

4. 議 事

(1)承認事項

【認定第 1 号】令和 7 年度阿見町地域公共交通活性化協議会事業報告について

【認定第 2 号】令和 7 年度阿見町地域公共交通活性化協議会収支決算書及び
令和 7 年度収支決算監査報告について

(2)協議事項

【議案第 1 号】令和 9 年度「地域公共交通確保維持事業に係る計画」の策定について

(3)報告事項

【報告第 1 号】令和 7 年度阿見町デマンドタクシー〈あみまるくん〉の
運行概要・実績について

【報告第 2 号】阿見町公共交通に関するアンケート調査の結果について

【報告第 3 号】令和 7 年度茨城大学への委託研究に関する調査研究業務実績について

5. その他

6. 閉 会

令和8年度第1回阿見町地域公共交通活性化協議会出席者名簿

令和8年6月1日

No.	所属名	氏名	役職	出欠
1	阿見町長	千 葉 繁	会 長	出席
2	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店長	西 津 芳 則		出席
3	関東鉄道株式会社 常務取締役	廣 瀬 貢 司	監査員	代理出席 生井 一嘉
4	有限会社新町タクシー 取締役	加 藤 一 昭		出席
5	日本交通株式会社 代表取締役	吉 田 貴 光		出席
6	茨城県土木部竜ヶ崎工事事務所 所長	見 澤 正 勝		代理出席 菊池 泉弥
7	阿見町商工会 会長	久 保 谷 充		出席
8	一般社団法人茨城県バス協会 専務理事	古 賀 重 徳		欠席
9	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	服 部 透		欠席
10	関東鉄道労働組合 執行委員長	池 田 正 人		出席
11	茨城県牛久警察署交通課 課長	海 老 澤 理		欠席
12	阿見町議会 議長	久 保 谷 実		欠席
13	阿見町議会 副議長	石 引 大 介		出席
14	阿見町議会 産業建設常任委員長	栗 田 敏 昌	監査員	出席
15	阿見町区長会 会長	山 口 道 子		出席
16	阿見町PTA連絡協議会 代表	石 田 貴 也		出席
17	阿見町シルバークラブ連合会 会長	玉 川 進		出席
18	阿見町障害者福祉協議会 会長	武 井 浩		出席
19	福田工業団地連絡協議会 会長	伊 藤 裕 昭		代理出席 青木 学
20	筑波南第一工業団地連絡協議会 会長	佐 竹 俊 二		代理出席 庄司 義仁
21	阿見東部工業団地連絡協議会 会長	河 原 淳 一		出席
22	東京医科大学茨城医療センター総務課 課長	渡 辺 智		出席
23	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官	羽 生 真 人		欠席
24	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官	柿 本 憲 治		欠席
25	茨城県政策企画部交通政策課 課長	伊 藤 豪 人		代理出席 岡本 克己
26	土浦市都市政策部 部長	飯 泉 貴 史		欠席
27	茨城大学農学部 教授	前 田 滋 哉	副会長	出席
28	茨城県立医療大学 准教授	相 良 順 一		欠席

令和8年度第1回 阿見町地域公共交通活性化協議会 席次表

会長
阿見町長
千葉 繁
○

ジェイアールバス関東(株) 土浦支店長

西津 芳則 委員 ○

関東鉄道(株) 常務取締役

廣瀬 貢司 委員 ※

(有)新町タクシー 取締役

加藤 一昭 委員 ○

日本交通(株) 代表取締役

吉田 貴光 委員 ○

茨城県土木部竜ヶ崎工事事務所
所長

見澤 正勝 委員 ※

阿見町商工会 会長

久保谷 充 委員 ○

関東鉄道労働組合 執行委員長

池田 正人 委員 ○

阿見町議会 副議長

石引 大介 委員 ○

阿見町議会 産業建設常任委員長

栗田 敏昌 委員 ○

茨城大学農学部 教授

前田 滋哉 委員 ○

阿見町区長会 会長

○ 山口 道子 委員

阿見町PTA連絡協議会 代表

○ 石田 貴也 委員

阿見町シルバークラブ連合会 会長

○ 玉川 進 委員

阿見町障害者福祉協議会 会長

○ 武井 浩 委員

福田工業団地連絡協議会 会長

※ 伊藤 裕昭 委員

筑波南第一工業団地連絡協議会 会長

※ 佐竹 俊二 委員

阿見東部工業団地連絡協議会 会長

○ 河原 淳一 委員

東京医科大学茨城医療センター総務課
課長

○ 渡辺 智 委員

茨城県政策企画部交通政策課 課長

※ 伊藤 豪人 委員

傍聴席

随行者席

オブザーバー

事務局

○ 茨城大学
輝満教授

○ 倉都田
計画課

○ 鶴都田
計画課長

○ 野産
建設部長

○ 立係都
原長計画課

※は代理出席です。

令和7年度阿見町地域公共交通活性化協議会事業報告について

期 日	事業名	事業内容・協議事項
4月1日～ 3月31日	【あみまるくん】の運行	・デマンドタクシー〈あみまるくん〉を運行 (運営主体:阿見町地域公共交通活性化協議会)
5月22日	第1回協議会	・令和6年度阿見町地域公共交通活性化協議会事業報告について ・令和6年度阿見町地域公共交通活性化協議会収支決算報告及び 令和6年度収支決算監査報告について ・令和8年度「地域公共交通確保維持事業に係る計画」の策定について ・令和6年度阿見町デマンドタクシー〈あみまるくん〉運行概要・ 実績について ・阿見町デマンドタクシー運行事業実施要綱の改正について ・令和6年度茨城大学への委託研究に関する調査研究業務実績について
5月27日	茨城大学委託研究事業	・「デマンドタクシーの輸送効率向上および利用促進のための調査」 委託研究について契約
6月19日	地域公共交通確保維持改善事業	・国の補助制度に基づき策定した令和8年度「地域公共交通確保維持改善 計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)」を提出
8月22日～ 9月12日	【あみまるくん】の満足度調査	・デマンドタクシー〈あみまるくん〉の利用者に対する満足度調査の実施
10月19日	バスの乗り方教室	・町内小学生を対象にバスの乗り方教室の開催
11月6日	第2回協議会	・令和7年度デマンドタクシー〈あみまるくん〉あいり実証実験 実施(案)について
11月27日	地域公共交通確保維持改善事業	・令和7年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー 系統確保維持費国庫補助金)交付申請書提出
2月27日	地域公共交通確保維持改善事業	・令和7年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー 系統確保維持費国庫補助金)交付決定
3月2日	第3回協議会	・デマンドタクシー〈あみまるくん〉土曜運行の実施について ・令和8年度阿見町地域公共交通活性化協議会事業計画(案)について ・令和8年度阿見町地域公共交通活性化協議会予算(案)について ・令和7年度阿見町デマンドタクシー〈あみまるくん〉運行概要及び 実績について
3月23日	第4回協議会	・阿見町デマンドタクシー運行事業実施要綱の改正について ・阿見町地域公共交通計画の一部改訂について ・令和8年度地域公共交通確保維持事業に係る計画の変更について
3月31日	地域公共交通確保維持改善事業	・令和8年度「地域公共交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統 確保維持計画)」の変更届出書を提出

令和8年6月1日提出

阿見町地域公共交通活性化協議会

会 長 千 葉 繁

令和7年度阿見町地域公共交通活性化協議会収支決算報告について

収入の部

(単位:

(単位:円)

項目	予算額	決算額	比 較	備考
1. 負担金	23,124,000	23,124,000	0	阿見町からの負担金
2. 補助金	4,640,000	3,847,000	△ 793,000	国からの補助金
3. 繰越金	0	3,144,793	3,144,793	令和6年度からの繰越金
4. 諸収入	3,223,000	3,137,824	△ 85,176	回数券売上金、預金利子、不良品返金
計	30,987,000	33,253,617	2,266,617	

支出の部

(単位:

(単位:円)

項目	予算額	決算額	比 較	備考
1. 会議費	50,000	27,988	△ 22,012	
2. 事務費	843,000	473,100	△ 369,900	通信費、手数料等
3. 事業費	29,994,000	29,838,850	△ 155,150	デマンドタクシー運行委託料 21,556,186 円 土曜日実証実験運行委託料 382,789 円 予約受付センター委託料 5,130,075 円 茨城大学評価検証事業委託料 657,800 円 予約システム等運営管理委託料 2,112,000 円
4. 予備費	100,000	0	△ 100,000	
計	30,987,000	30,339,938	△ 647,062	

収入合計 33,253,617 円
 支出合計 30,339,938 円
 差引残金 2,913,679 円

令和8年6月1日提出(通知)

阿見町地域公共交通活性化協議会
 会 長 千 葉 繁

令和7年度歳入歳出決算項目別明細書

歳入決算内訳

(款) 1 負担金 (項) 1 負担金 (単位:円)

目	予算額	決算額	比較	節		説明
				区分	金額	
1 負担金	23,124,000	23,124,000	0	1 負担金	23,124,000	阿見町からの負担金
計	23,124,000	23,124,000	0		23,124,000	

(款) 2 補助金 (項) 1 補助金 (単位:円)

目	予算額	決算額	比較	節		説明
				区分	金額	
1 補助金	4,640,000	3,847,000	△ 793,000	1 国庫補助金	3,847,000	国庫補助金(フィーダー系統確保維持費)
計	4,640,000	3,847,000	△ 793,000		3,847,000	

(款) 3 繰越金 (項) 1 繰越金 (単位:円)

目	予算額	決算額	比較	節		説明
				区分	金額	
1 繰越金	0	3,144,793	3,144,793	1 繰越金	3,144,793	令和5年度からの繰越金
計	0	3,144,793	3,144,793		3,144,793	

(款) 4 諸収入 (項) 1 諸収入 (単位:円)

目	予算額	決算額	比較	節		説明
				区分	金額	
1 諸収入	1,000	33,824	32,824	1 預金利子	33,824	預金利子、不良品返金
2 運賃収入	3,222,000	3,104,000	△ 118,000	2 運賃収入	3,104,000	デマンドタクシー回数券売上代金
計	3,223,000	3,137,824	△ 85,176		3,137,824	

令和7年度歳入歳出決算項目別明細書

歳出決算内訳

(款) 1 運営費 (項) 1 会議費 (単位:円)

目	予算額	決算額	比較	節		説明
				区分	金額	
1 会議費	50,000	27,988	△ 22,012	9 旅費	23,000	費用弁償
				11 需用費	4,988	食糧費(協議会時飲物代)
計	50,000	27,988	△ 22,012		27,988	

(款) 1 運営費 (項) 2 事務費 (単位:円)

目	予算額	決算額	比較	節		説明
				区分	金額	
1 事務費	843,000	473,100	△ 369,900	9 旅費	0	普通旅費
				11 需用費	137,460	消耗品費(備品購入)
				12 役務費	326,070	郵便料、電話料、手数料
				14 使賃料	9,570	有料道路通行料
計	843,000	473,100	△ 369,900		473,100	

(款) 2 事業費 (項) 1 事業費 (単位:円)

目	予算額	決算額	比較	節		説明
				区分	金額	
1 事業費	29,994,000	29,838,850	△ 155,150	13 委託費	27,726,850	デマンドタクシー運行委託料(21,556,186円) 土曜日実証実験運行委託料(382,789円) 予約センター委託料(5,130,075円) 茨城大学評価検証事業委託料(657,800円)
				14 使賃料	2,112,000	予約システム等運営管理委託料
計	29,994,000	29,838,850	△ 155,150		29,838,850	

(款) 3 予備費 (項) 1 予備費 (単位:円)

目	予算額	決算額	比較	節		説明
				区分	金額	
1 予備費	100,000	0	△ 100,000	1 予備費	0	予備費
計	100,000	0	△ 100,000		0	

令和7年度収支決算監査報告書

令和7年度阿見町地域公共交通活性化協議会収支決算について、関係帳簿並びに証拠書類に基づき、令和8年5月11日に会計監査を実施したところ、決算書のとおり相違なく適正に処理されていることを認める。

令和8年5月11日

阿見町地域公共交通活性化協議会

監査員 廣瀬 貢司



監査員 栗田 敏昌



令和 9 年度地域公共交通確保維持事業に係る計画の策定について

阿見町地域公共交通計画に基づき、町内の地域公共交通の確保・維持・改善を図るため、「地域公共交通確保維持事業に係る計画」の策定及び国への認定申請について同意を求める。

令和 8 年 6 月 1 日

阿見町地域公共交通活性化協議会
会 長 千 葉 繁

阿見町地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
阿見町地域公共交通計画 64 ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
阿見町地域公共交通計画 61 ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
阿見町地域公共交通計画 31 ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
阿見町地域公共交通計画 72～76 ページ

※デマンドタクシー「あみまるくん」は、土浦市、阿見町を運行しているが、利用者は阿見町民を対象としており、土浦市は当該区域運行にかかる費用を負担しておらず、地域内フィーダー系統確保維持事業の補助申請も行っていないため、交通計画にデマンドタクシー「あみまるくん」の位置づけは行っていない。

（添付資料）

・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

●地域公共交通計画における各交通システムの役割

既存の公共交通体系を「広域軸」、「幹線軸」、「支線軸」、「補完軸」に機能分類し、公共交通手段相互の連携により、利便性向上と効率的な運行による公共交通の構築を目指します。

・構成要素とその役割

〈広域軸〉

都市間連絡の骨格路線となり、通勤・観光など広域的な移動目的に対応する。

本町における交通手段：なし

〈幹線軸〉

周辺都市及び町内拠点間連絡の骨格路線となり、通勤・通学、通院、買物、観光などの多様な目的に対応する。

本町における交通手段：路線バス

〈支線軸〉

公共交通不便地域の解消を担う役割を果たし、買物、通院、買物等の多様な目的に対応する。

本町における交通手段：デマンドタクシー「あみまるくん」

〈補完軸〉

広域軸、幹線軸、支線軸を補完し、学生、高齢者、障がい者等の交通弱者の移動を支援する。

本町における交通手段：タクシー（福祉タクシー含む）、スクールバス、福祉施設送迎車両

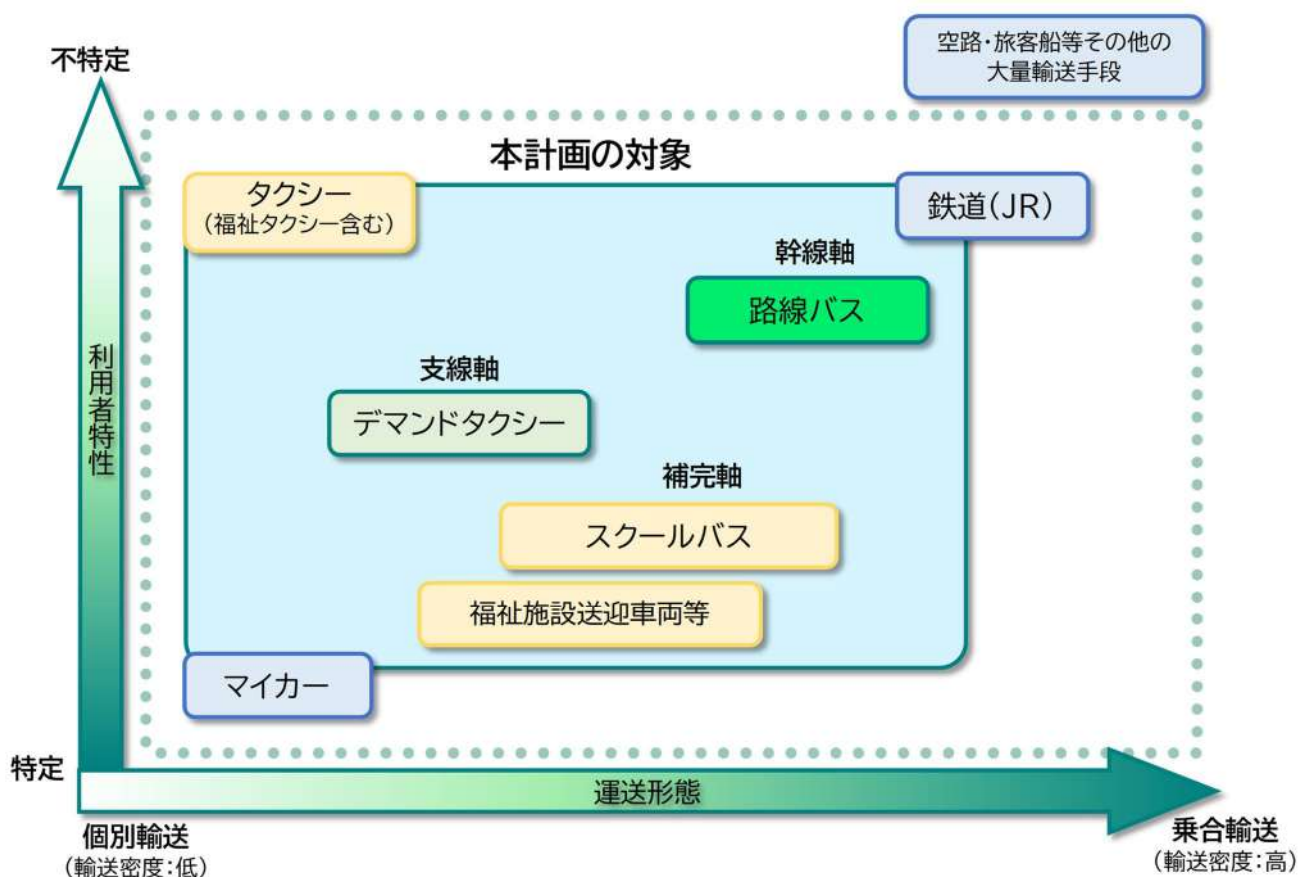


図 7-1 本計画においての対象範囲となる交通手段

3 将来の公共交通の需要と供給の適正化に向けて

前項までに整理したよう、現行の本町の公共交通は、路線バスが運行されているものの、運行エリアが町中心部の一部に集中している等、すべての町民が容易に利用できる状況ではありません。そのため公共交通不便地域において、特に高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段を確保するため、需要に応じた公共交通としてデマンドタクシーの運行が必要です。

一方で、町や事業者の運営努力だけではデマンドタクシーの運行維持は難しく、今後も継続し地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)による運行を確保・維持する必要があります。

上記の内容を念頭に置き、適切な公共交通整備および維持確保を目指し、本計画では下記に示す内容を中心に検討を行います。これらの実施方針を次章以降に整理します。

1 地域特性に応じた公共交通の適正化と利便性向上

鉄道駅が無く駅までの主な公共交通が路線バスであること、自動車依存度が高いこと、町外から本町へ通学する学生が一定数あること等、地域特性を勘案し、利用実態とニーズに即した公共交通を目指します。

2 デマンドタクシー「あみまるくん」の利用促進(町民に親しまれる公共交通の実現)

公共交通空白地の解消を目的とし運行しているデマンドタクシー「あみまるくん」は、全町民が気軽に利用できるフルデマンド方式の移動手段である一方、町民の認知度は低い状況です。今後、町民にとってより身近な公共交通となることを目指します。

3 マイカー以外の身近な移動手段の創出に係る検討

鉄道駅の無い本町の実態を勘案し、今後より進行する高齢化を見据え、新たな移動手段の創出を目指します。主に、スクールバスや医療施設等の送迎車両の活用について検討します。

3 デマンドタクシー「あみまるくん」の運行状況

鉄道駅を擁さず、路線バスの運行が公共交通の中心であった本町において、デマンドタクシー「あみまるくん」は、交通空白地域の解消、地区内の短距離移動支援等を目的として平成 23 年 2 月 1 日より実証運行を開始した移動手段です。平成 24 年 8 月からは荒川沖駅東口付近への乗り入れを開始し、「フィーダー系統確保維持計画※」を策定し、町民の日頃の移動の利便性を高めるものとして運行を継続しています。

※フィーダー系統確保維持計画

地域公共交通の確保・維持・改善のために、市や町などが、地域の特性・実情に応じた最適な移動手段やバリアフリー化等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組に関する計画。この計画の策定により、運行経費から運賃等を除いた収支欠損額の1/2以内を国庫補助金として受取ることができ、地域公共交通の維持・確保等のうえで必要なものとなる。



デマンドタクシー「あみまるくん」の車両

●運行概要

・運行日、運行時間帯

月曜日～土曜日 ※祝祭日、年末年始は運休
午前8時から午後5時まで

・運行本数 9便/日

・運行区域 阿見町内(鉄道駅へは JR 荒川沖駅東口付近までの乗り入れが可能)

・利用要件 事前の利用者登録を済ませた阿見町民

・利用方法 利用希望日の2日前(運休日を除く)から利用したい便の出発時刻の30分前まで(平日第1便・第2便及び土曜日の全便は前日まで)に予約センターまで電話で予約 ※予約なしの乗車不可

・利用料金 ●大人(中学生以上) 400 円

●小児(小学生) 200 円 ※小学生未満だけの利用不可

●身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳、自立支援医療受給者証を交付されている人、介護保険法における「要介護者」「要支援者」「事業対象者」、および上記の方の付添人(1人のみに適用) 200 円

●幼児(3歳以上7歳未満) 無料

※保護者同伴のこと・保護者1人につき2人まで無料、3人目からは 200 円

●幼児(3歳未満) 無料 ※保護者同伴のこと

・運行方式 ドアツードア方式(利用者の自宅から目的地までを運行、帰路はその逆を運行)、他の利用者との乗合いにて運行

・運行車両台数 3台 ※土曜日は2台

・実施主体 阿見町地域公共交通活性化協議会(運行事業者:有限会社 新町タクシー)

・事業区分 一般乗合旅客自動車運送事業

4 評価指標と方法

本計画を進めるにあたり、目標の達成状況を評価するため、下記の達成指標を設定します。また、達成指標は町の予算状況に応じ、実施可能な範囲で最大限の効果が期待できる内容を設定します。

◆計画の目標

目標１：
すべての町民、来訪者にとって
快適な移動サービスの提供の
実現

◆達成指標

達成指標

- ・デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数
- ・あみプレミアム・アウトレット線の年間利用者数
- ・運転免許証返納者数
- ・バスの乗り方教室の実施回数

目標２：
マイカー以外でも町外へ
アクセスしやすい移動環境の
実現

達成指標

- ・デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数
- ・バスの乗り方教室の実施回数

目標３：
デマンドタクシー「あみまる
くん」の年間利用者数増加

達成指標

- ・デマンドタクシー「あみまるくん」の満足度
（満足度調査の実施により事前・事後の満足度の把握を行う）

目標４：
地域資源を活用した持続可能
な公共交通の構築

達成指標

- ・協議および検討会議実施回数

達成指標の目標値および評価方法を下記のように設定します。計画期間内の達成に向け、各施策を実施していきます。

表 8-2 達成指標毎の目標値

達成指標	評価方法	現況値 (2021 年度)	目標値 (2027 年度)
デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数	町実績資料の確認	9,916 人/年	12,360 人/年
あみプレミアム・アウトレット線の年間利用者数	事業者実績資料の確認	52,805 人/年 (令和 3 年度実績値)	70,000 人/年
運転免許証返納者数	町実績資料の確認	85 人/年	110 人/年
バスの乗り方教室の実施回数	町実績資料の確認	—	計画期間内に5回実施
デマンドタクシー「あみまるくん」の満足度	満足度調査結果の確認	—	計画 1 年目結果:満足度 70% 計画最終年結果:満足度 90%
地域資源を活用した持続可能な公共交通の構築に係る協議・検討	町実績資料の確認	—	計画期間内に 10 回実施

第9章 計画の推進にあたって

1 計画の推進体制

本計画の目標達成のためには、利用者である町民、交通事業者等の関連主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。また、阿見町地域公共交通活性化協議会が中心となり、本計画の周知と関係主体間の連携強化を図ることも必要です。

本計画に掲げる具体的な施策については、交通事業者、国、県等の関係機関と調整しながら推進するとともに、国、県等の各種支援制度の活用を図っていきます。

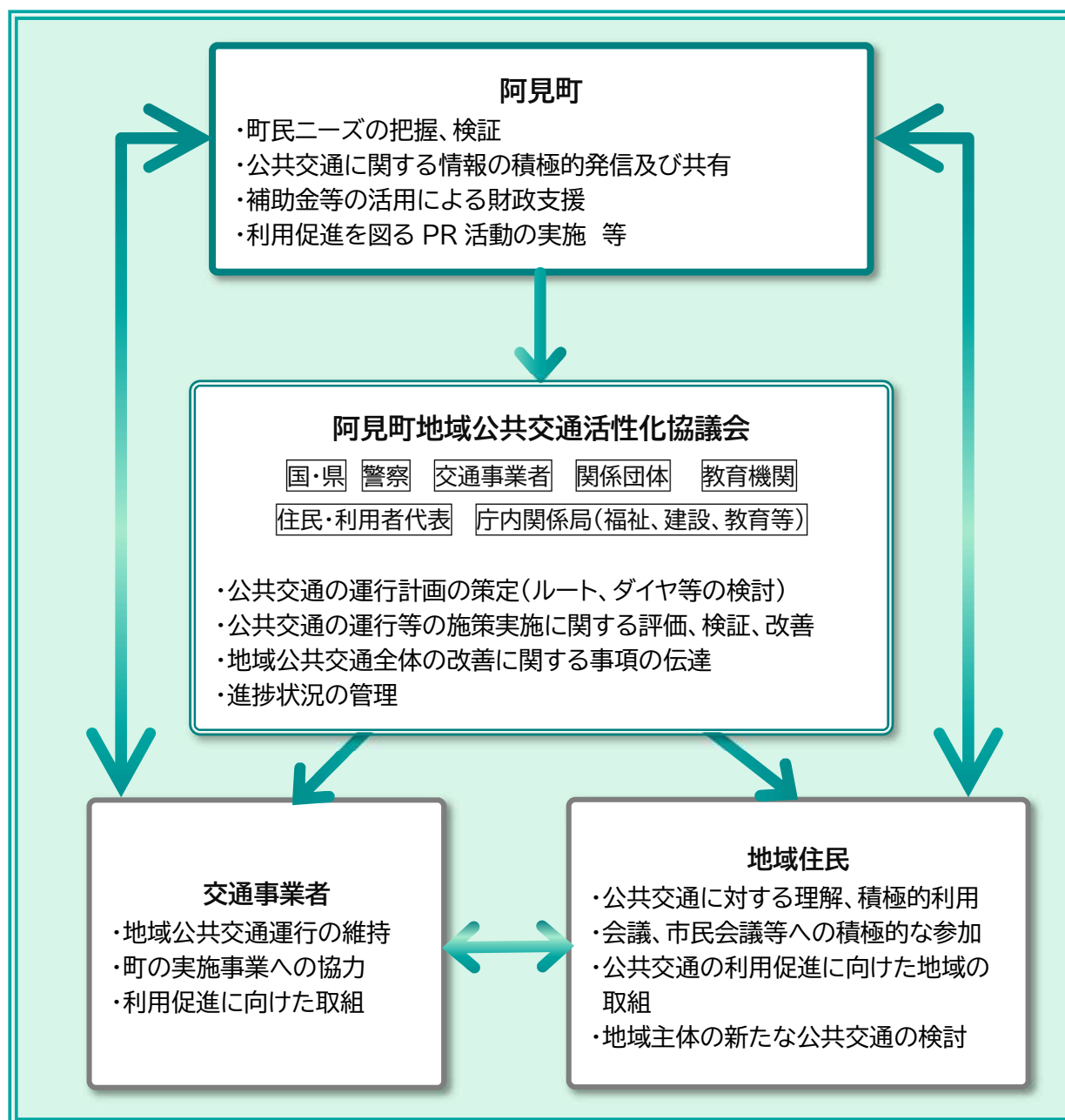


図 9-1 計画の推進体制

計画の推進については、PDCA サイクル(Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」)に従って行います。

- ・計画の進捗管理については、計画期間を通じた長期的な進捗管理及び毎年度実施する短期的な進捗管理を下記のイメージに示すPDCAサイクルにおいて実施します。
- ・長期的な進捗管理では、数値目標の達成状況について評価を実施します。また、期間中に中間評価・見直しを実施し、計画期間満了時まで目標を達成することが困難であると認められる場合等には、必要に応じて計画の見直しを実施します。
- ・短期的な進捗管理では、毎年度、施策の実施状況について、評価を実施します。

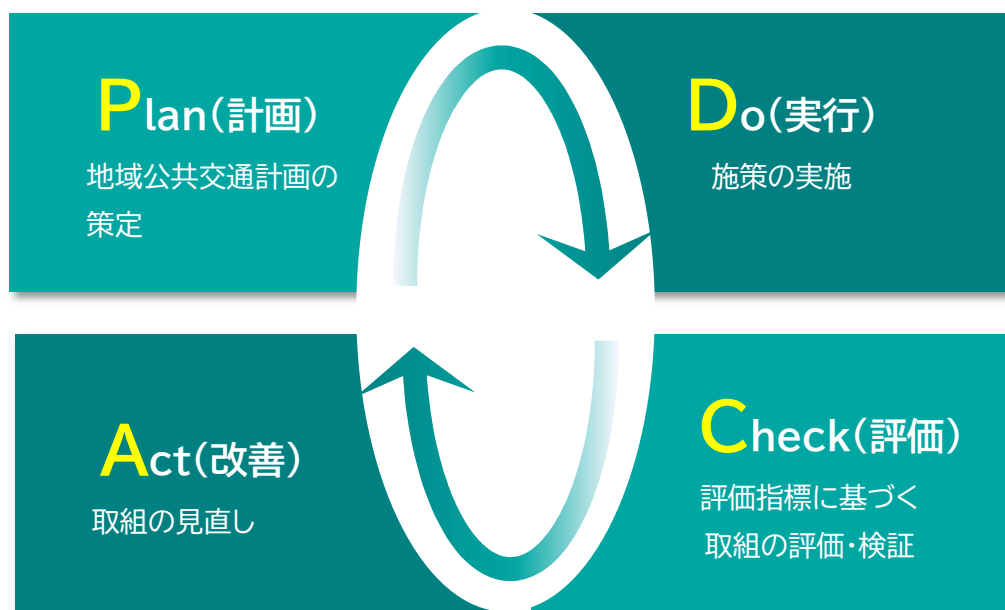


図 9-2 PDCA サイクルの実施イメージ

2 施策の実施スケジュール

目標達成状況を評価するためスケジュール、各施策の実施時期を下記のように設定します。

表 9-1 評価で用いるデータと実施時期

目標	実施施策	達成指標	施策実施時期(年度)				
			2023	2024	2025	2026	2027
すべての町民、 来訪者にとって 快適な移動サー ビスの提供の 実現	デマンドタクシー「あみまるくん」 の効率的な運営・運行の継続	デマンドタクシー 「あみまるくん」の年間 利用者数	○	○	○	○	◎ 評価
	あみプレミアム・アウトレット線 (路線バス)の利便性向上に 係る検討の実施	あみプレミアム・アウトレット 線の年間利用者数	○	○	○	○	◎ 評価
	交通弱者への移動支援の継続	運転免許証返納者数	○				◎ 評価
	路線バス運行に対する補助の 維持確保	指標設定なし (計画期間中の実施)	○				
	バスの乗り方教室の実施	バスの乗り方教室の 実施回数	○	○	○	○	○
	学生への路線バス通学定期券 購入補助の導入検討	指標設定なし (計画期間中の導入)	○				
マイカー以外でも 町外へアクセス しやすい移動環境 の実現	デマンドタクシー「あみまるく ん」の効率的な運営・運行の 継続※上記再掲	デマンドタクシー 「あみまるくん」の年間 利用者数	○				◎ 評価
	バスの乗り方教室の実施 ※上記再掲	バスの乗り方教室の 実施回数	○	○	○	○	○
デマンドタクシー 「あみまるくん」の 年間利用者数増加	デマンドタクシー「あみまるく ん」の周知促進	デマンドタクシー 「あみまるくん」の満足度	○				◎ 評価
地域資源を活用 した持続可能な 公共交通の構築	東京医科大学茨城医療センタ ーの循環バス導入に向けた 協議・検討の実施	関連協議・検討の実施	○				◎ 評価
	スクールバスの活用の 可能性に係る検討の実施	関連検討の実施	○				◎ 評価

○:施策実施 ◎:評価実施

- ・利用率、利用者数、実施回数については、毎年実績データを収集
- ・計画期間内に導入検討を行うものは、計画最終年度に実施ができたか確認する

阿見町地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
(1) 目的 阿見町地域公共交通計画に基づき、町内の公共交通不便地域の解消を担う役割を果たし、買物、通院等の多様な移動手段の確保を目的とする。 (2) 必要性 鉄道駅を擁さず、路線バスの運行が公共交通の中心である本町において、デマンドタクシー「あみまるくん」は、交通空白地域の解消、地区内の短距離移動手段支援等の移動手段を確保するため、需要に応じた公共交通として必要がある。
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
令和 9 年度までにデマンドタクシーの利用者を 12,360 人以上（直近年度の実績 10,295 人）とする。 （阿見町地域公共交通計画 P73 参照）
(2) 事業の効果
町内の公共交通不便地域デマンドタクシーを導入することにより、特に町内における高齢者をはじめとする交通弱者の日常生活に必要な移動手段が確保される。 また、町内全域をカバーする運行を実施することにより、基幹系統である路線バスへのフィーダーも確保され、より広域的な活動が可能になることから、当町だけに留まらない地域の活性化や外出機会の増加につながっていくものと考えられる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
・デマンドタクシー「あみまるくん」の効率的な運営・運行の継続（阿見町地域公共交通活性化協議会） P. 31 ・デマンドタクシー「あみまるくん」の周知促進（阿見町地域公共交通活性化協議会） P69、71
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
別添の表 1 及び別添資料 1 のとおり。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
運行に係る費用総額 22,230,050 円のうち、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を阿見町が負担する。 ※昨年度実績を記載
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

・デマンドタクシー利用に係る実績資料の確認及び数値指標によるモニタリングを実施
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
別添の表5のとおり。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし

(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和8年6月1日 第1回協議会 ・ 令和7年度阿見町地域公共交通活性化協議会事業報告について ・ 令和7年度阿見町地域公共交通活性化協議会収支決算書及び令和7年度収支決算監査報告について ・ 令和9年度「地域公共交通確保維持事業に係る計画」の策定について ・ 令和7年度デマンドタクシー〈あみまるくん〉の運行概要・実績報について ・ 阿見町公共交通に関するアンケート調査の結果について ・ 令和7年度茨城大学への委託研究に関する調査研究業務実績について
19. 利用者等の意見の反映状況
かねてよりデマンドタクシー利用者から土日運行の要望があったが、令和7年度の実証運行を経て令和8年4月から土曜運行を開始した。また利用者から寄せられる意見を踏まえ、運行事業者及び予約センターと意見交換を行い、予約方法の改善による利用者満足度の向上を図るとともに、効率的な運行を目指すべく乗合率向上に向けた実証実験を実施し、地域特性を踏まえた運行方式の検討を実施している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 茨城県稲敷郡阿見町中央一丁目1番1号
(所 属) 阿見町地域公共交通活性化協議会(都市計画課内)
(氏 名) 倉田 拳吾
(電 話) 029-888-1111(内線235)
(e-mail) toshikeikakuka-ofc@town.ami.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

令和9年度

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	阿見町
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	20,529
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
阿見町地域公共交通計画	令和5年2月13日	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）⑪））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

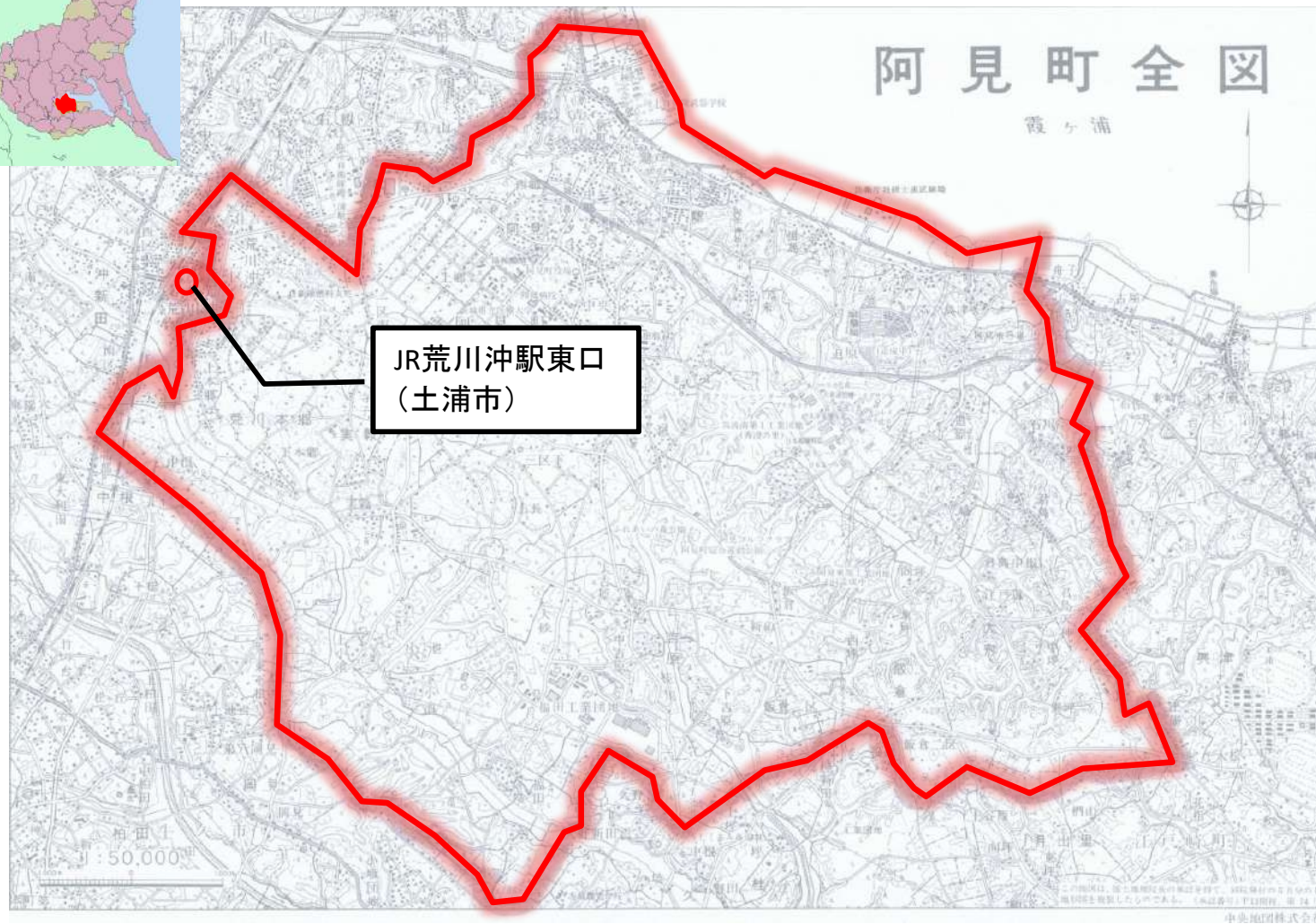
(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

茨城県

阿見町全図(運行区域)及び荒川沖駅東口(土浦市)

別添資料1

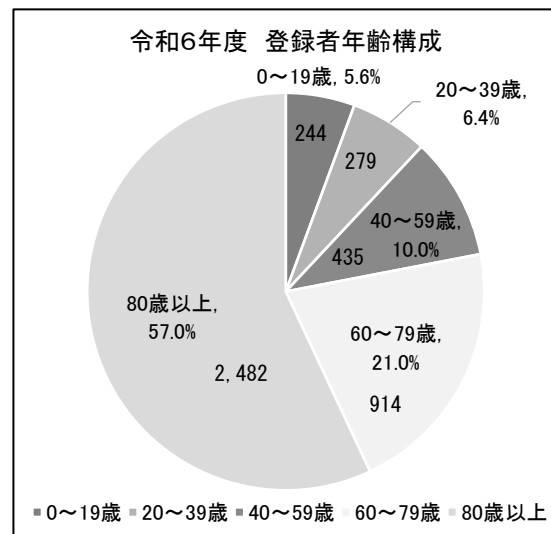
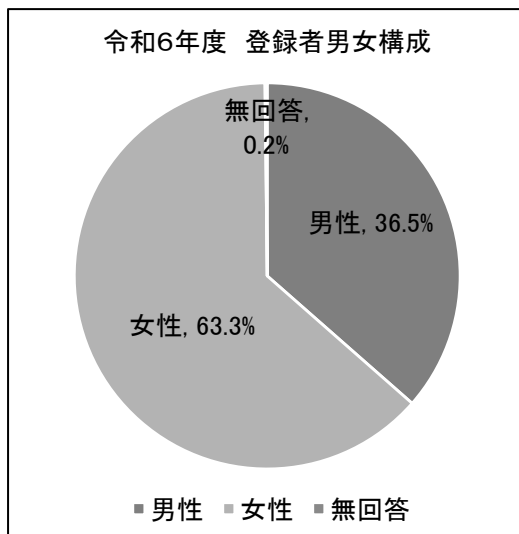


令和7年度阿見町デマンドタクシー〈あみまるくん〉の 運行概要及び実績について

令和8年3月末現在で、令和7年度に登録された方の数は260人となっており、令和6年度に登録された方より32名減少（令和6年度同期の登録者数は292人）。登録者数の内1,311名が減額登録者）、月の平均乗車人数は858人となっており、前年度より減少しています。

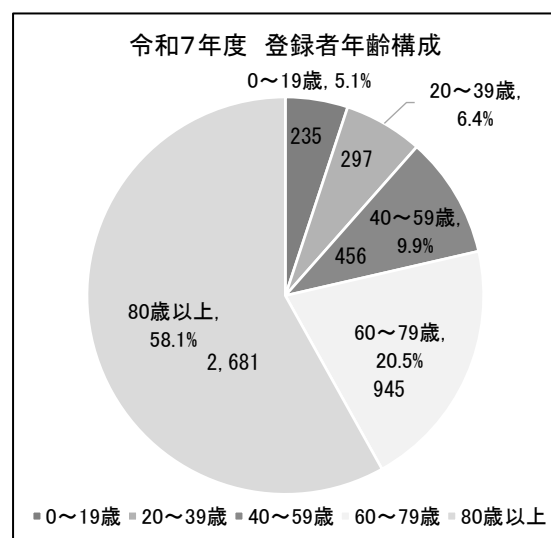
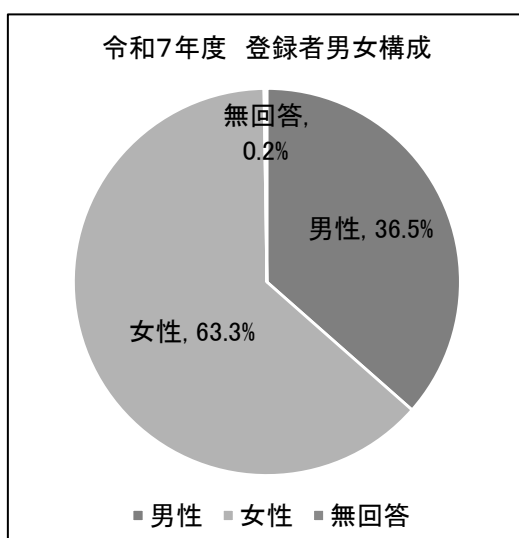
1. 利用者登録状況

【令和6年度】



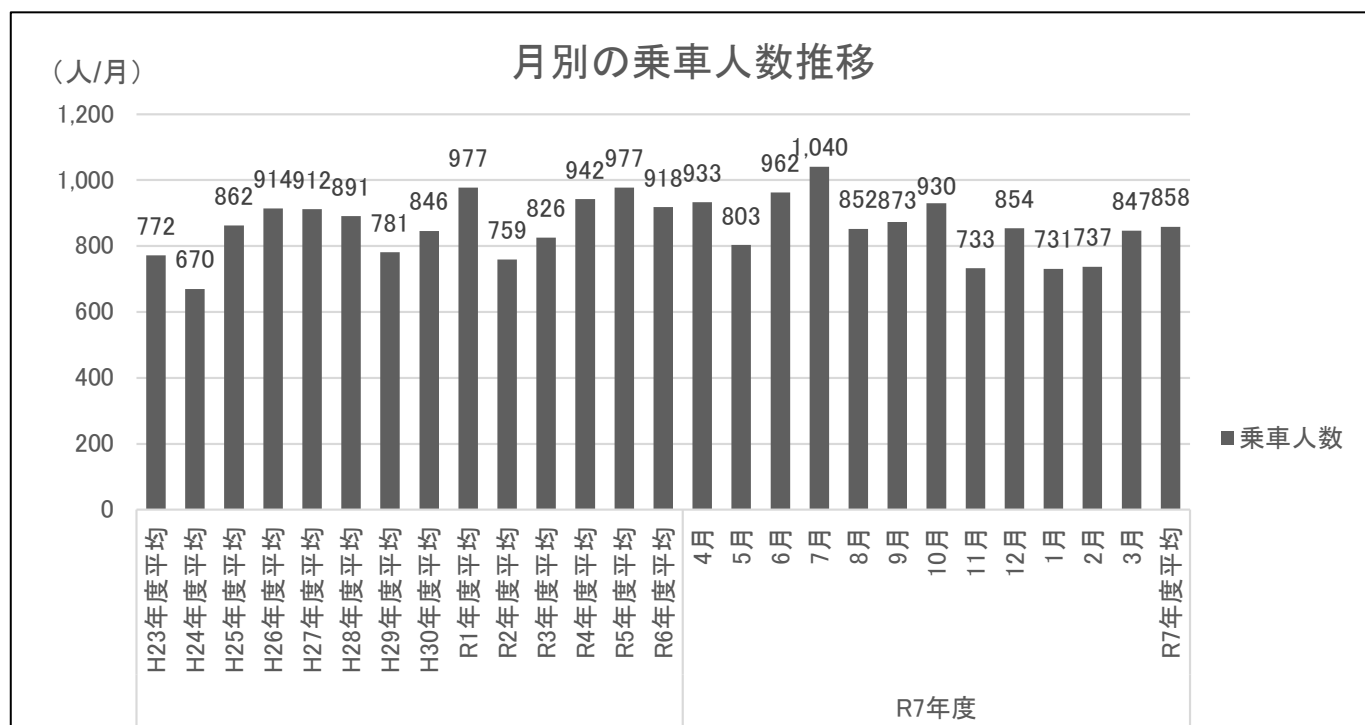
男性 1,588 人 + 女性 2,758 人 + 無回答 8 人 = 4,354 人

【令和7年度】



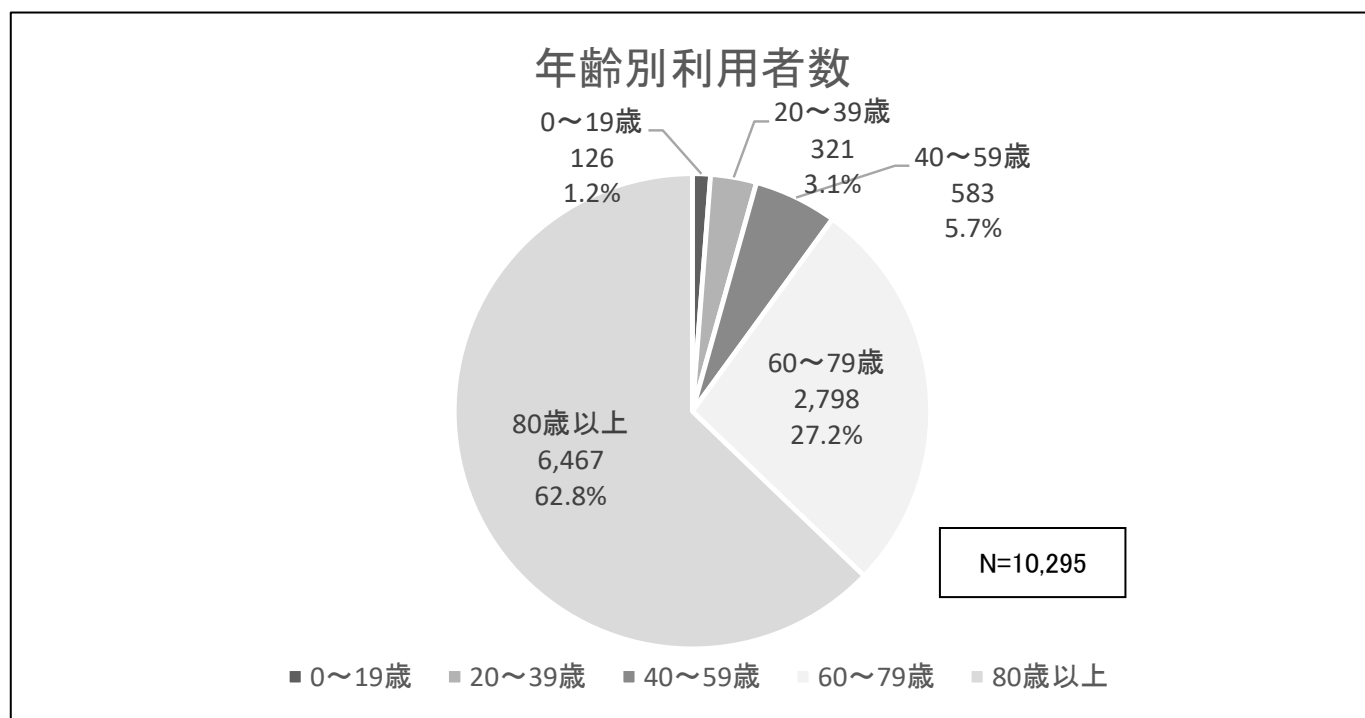
男性 1,684 人 + 女性 2,919 人 + 無回答 11 人 = 4,614 人

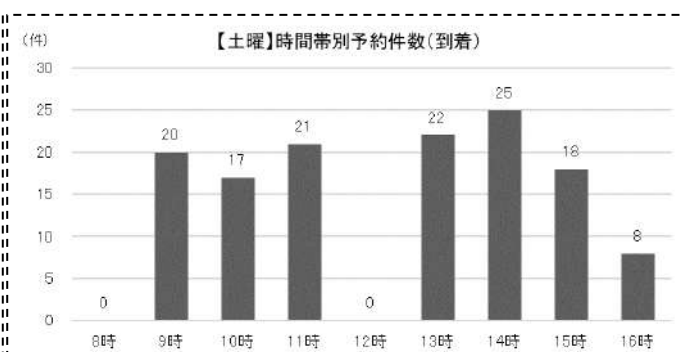
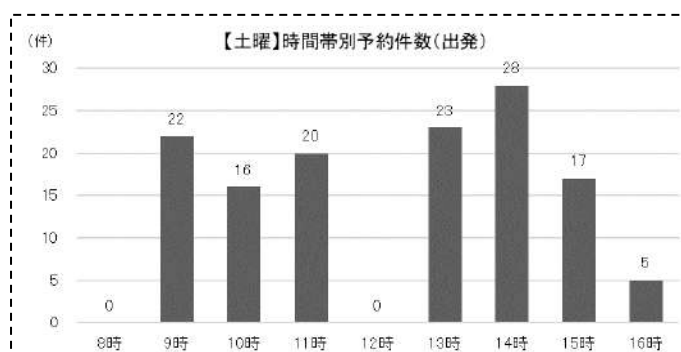
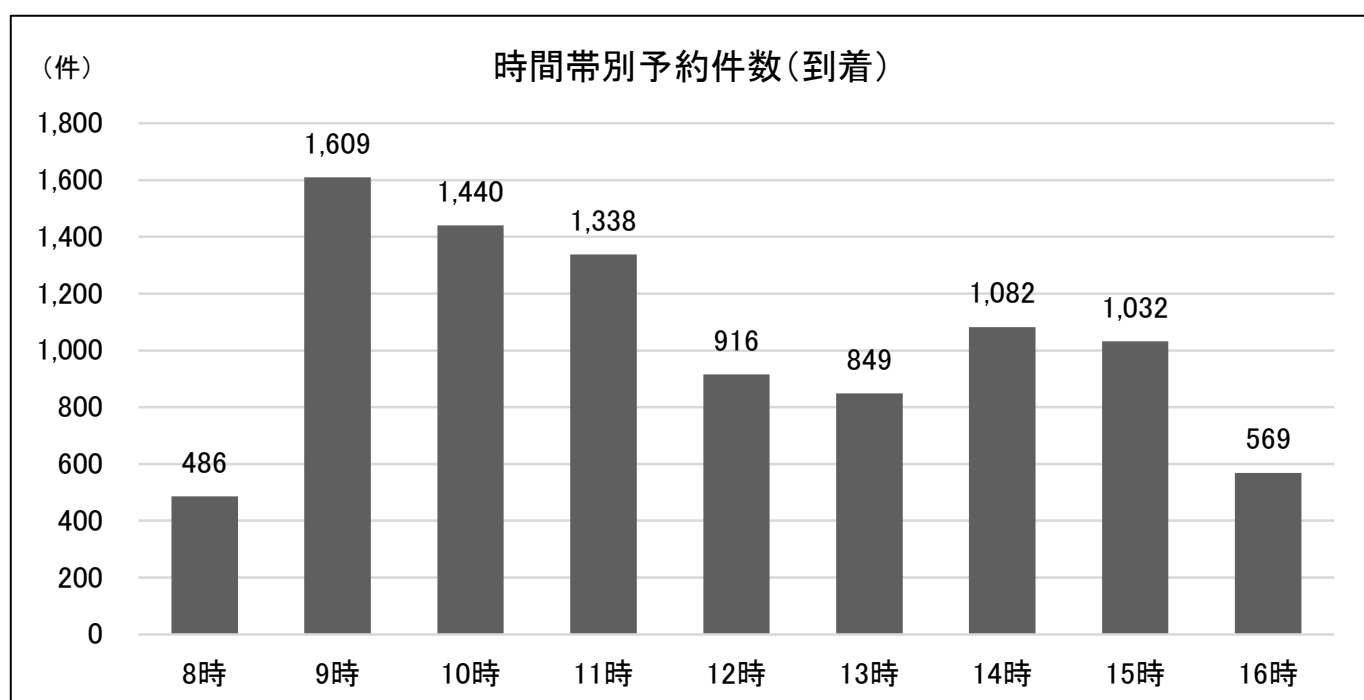
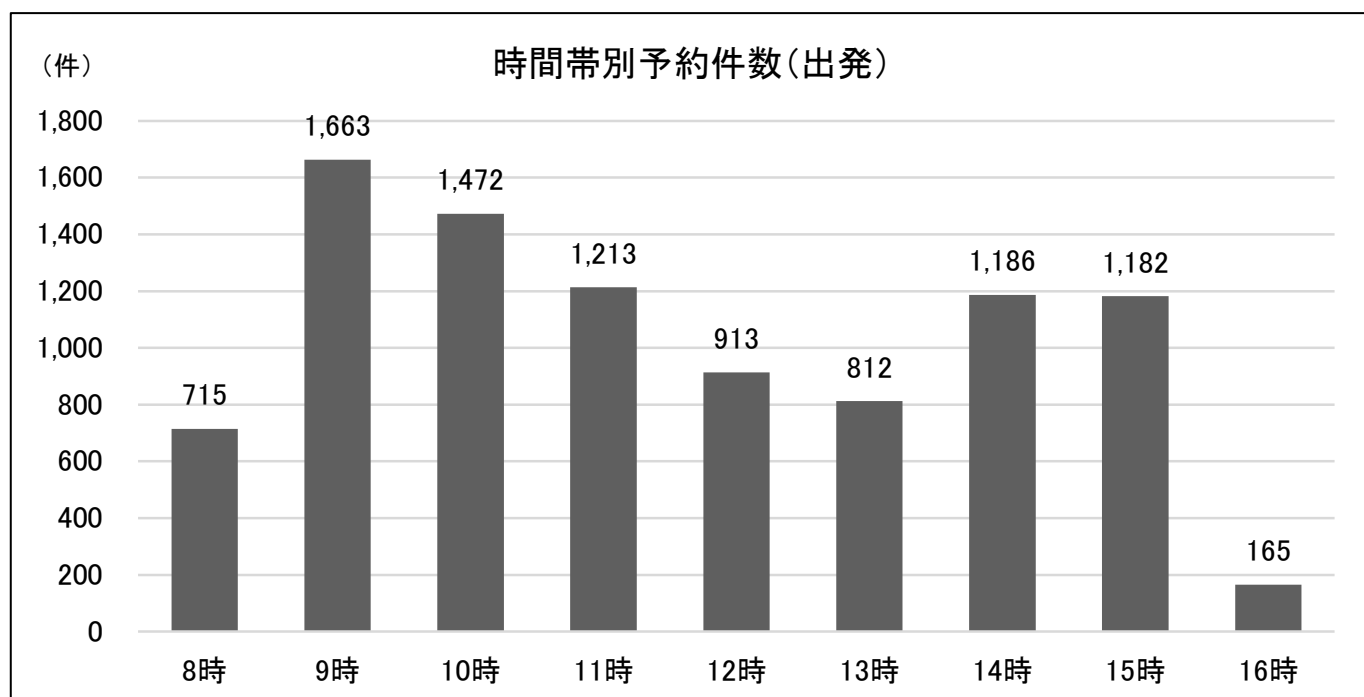
2. 利用状況

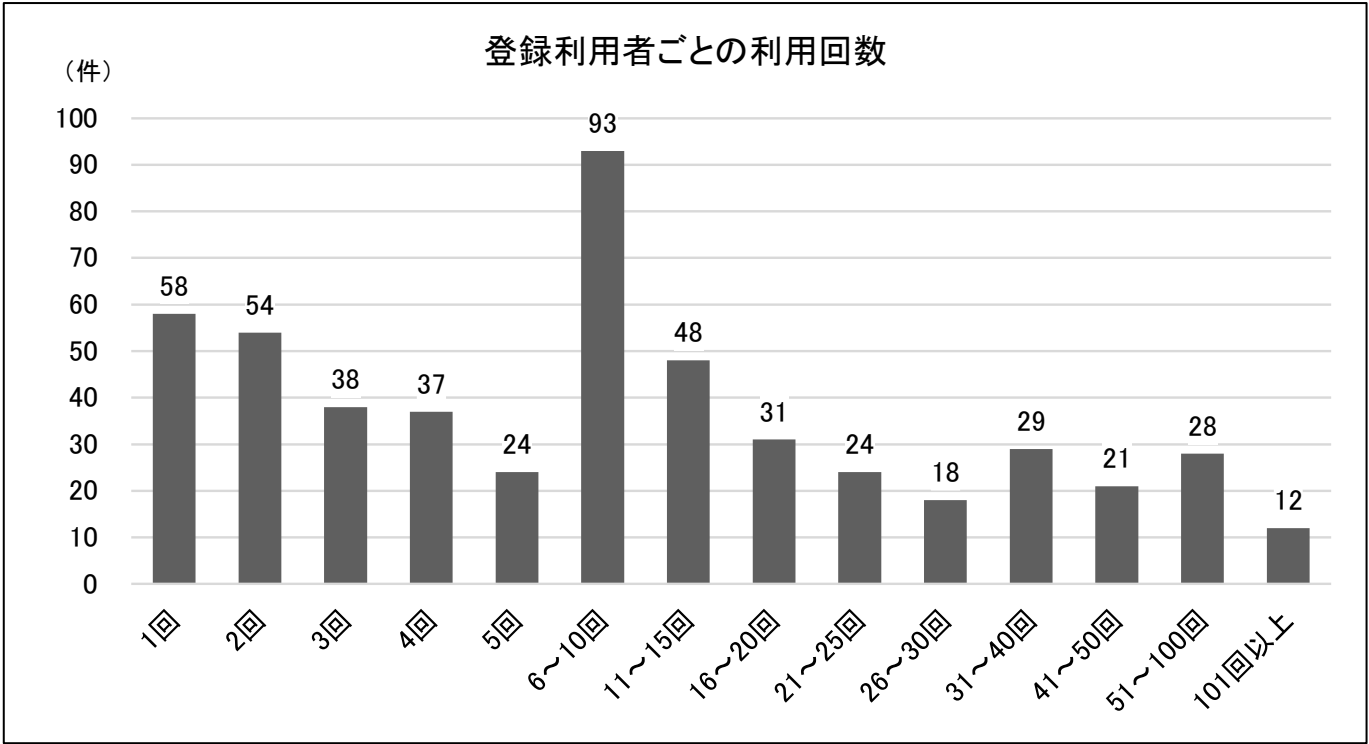


※土曜運行の実績

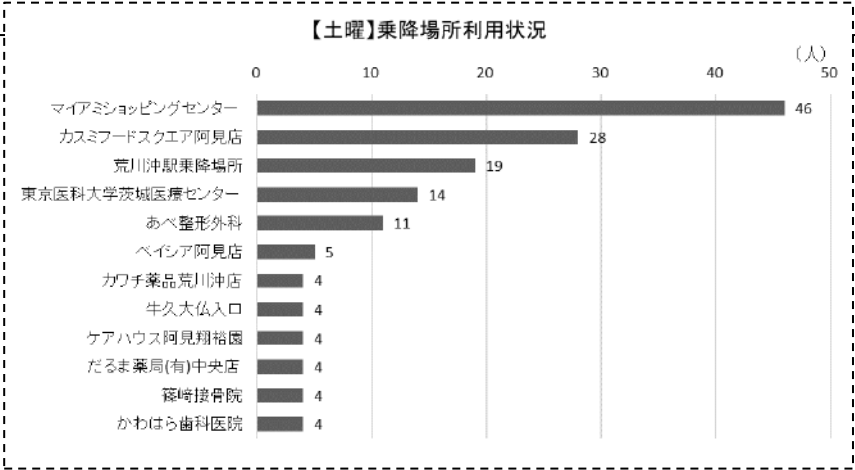
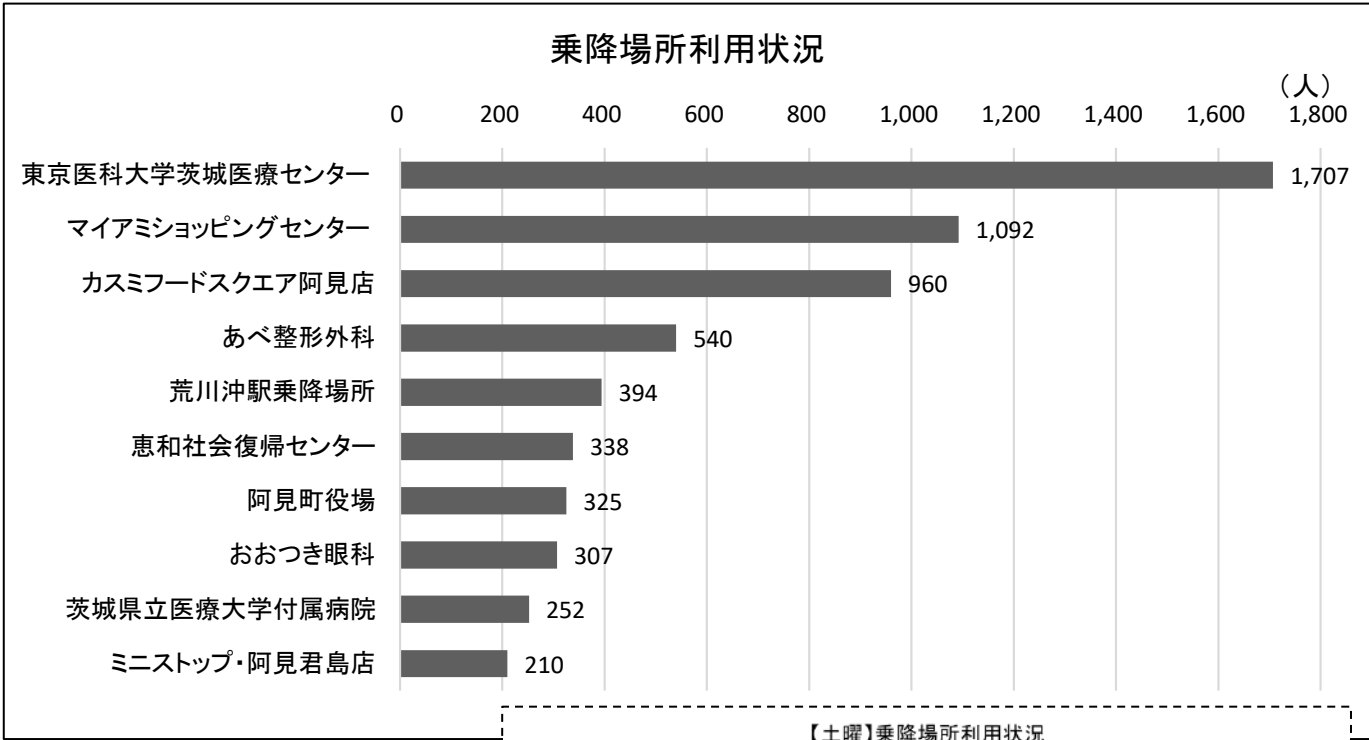
6月・・・53人／7月・・・64人／8月・・・47人







3. 乗降場所利用状況



阿見町公共交通に関するアンケート調査の結果について

1. 主旨

本アンケート調査は、令和 5 年度に実施したアンケート調査の継続調査としてデマンドタクシー利用者の利用状況・満足度に係る意見を把握し、運行改善策を検討するために実施した。

※あみまるくん利用者の満足度は「阿見町地域公共交通計画」においてあみまるくんの年間利用者数増加の達成指標となる。

2. アンケート対象者の抽出条件及び回答状況について

デマンドタクシー利用登録者の中から、令和 6 年度にデマンドタクシーの利用実績がある者を対象に無作為抽出し、実施した。

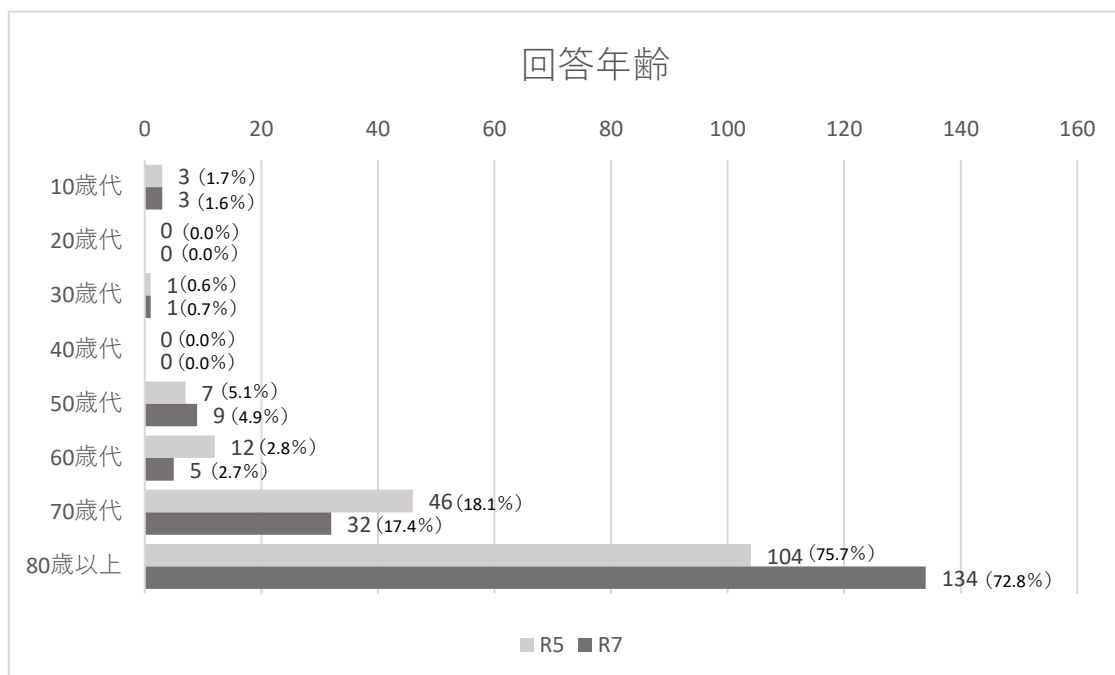
(実施時期：令和 7 年 8 月～9 月 回答率：61.3%)

アンケート送付数（通）	300
回答数（通）	184

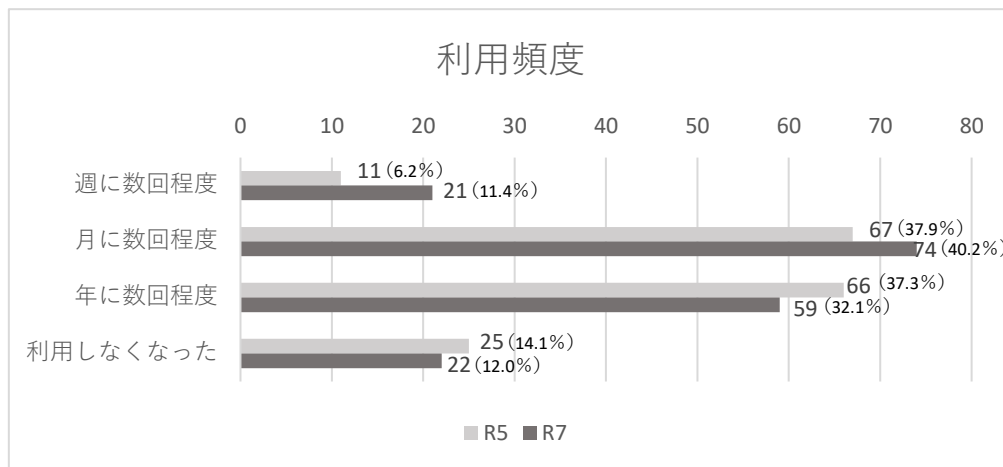
※令和 5 年度

送付数：300 通／回答数：177 通／回答率：59.0%

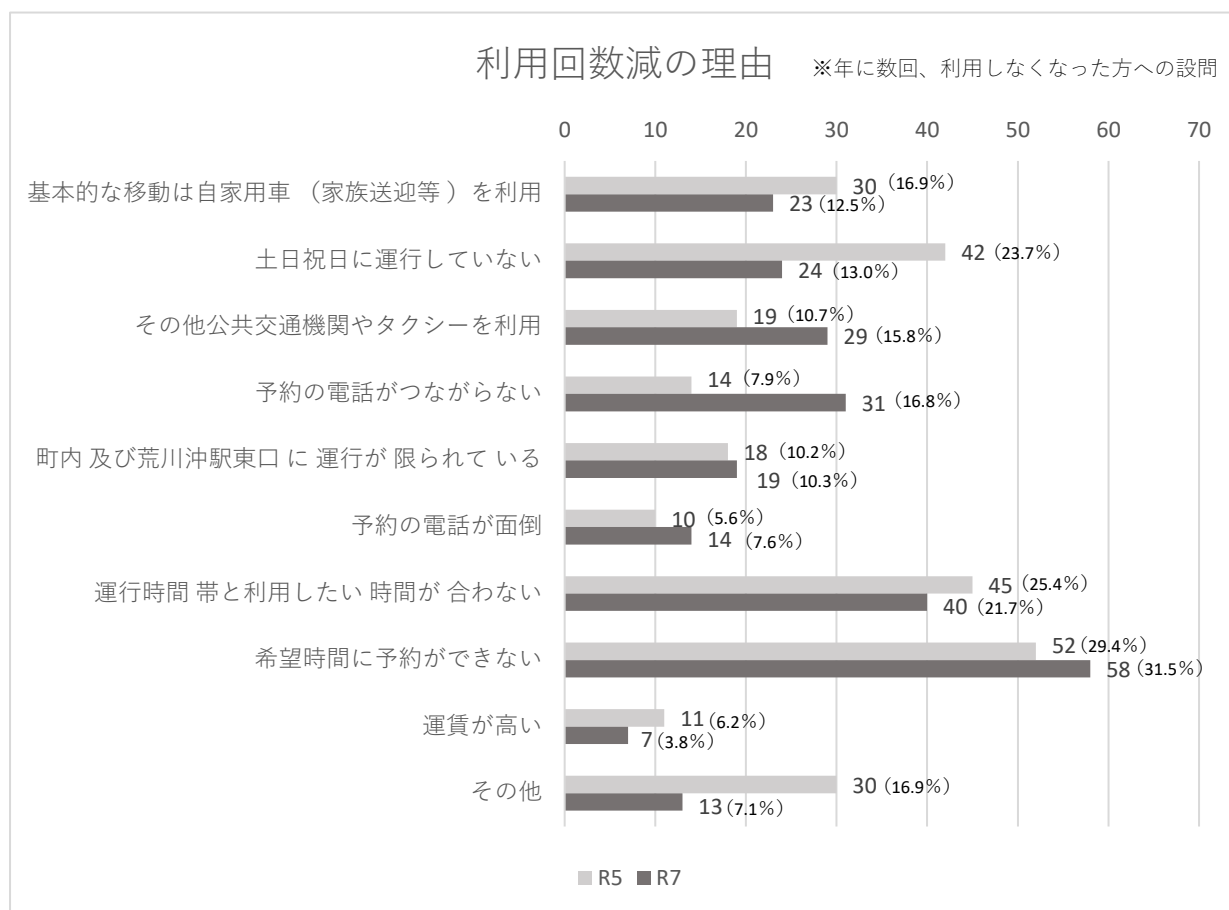
3. アンケート結果



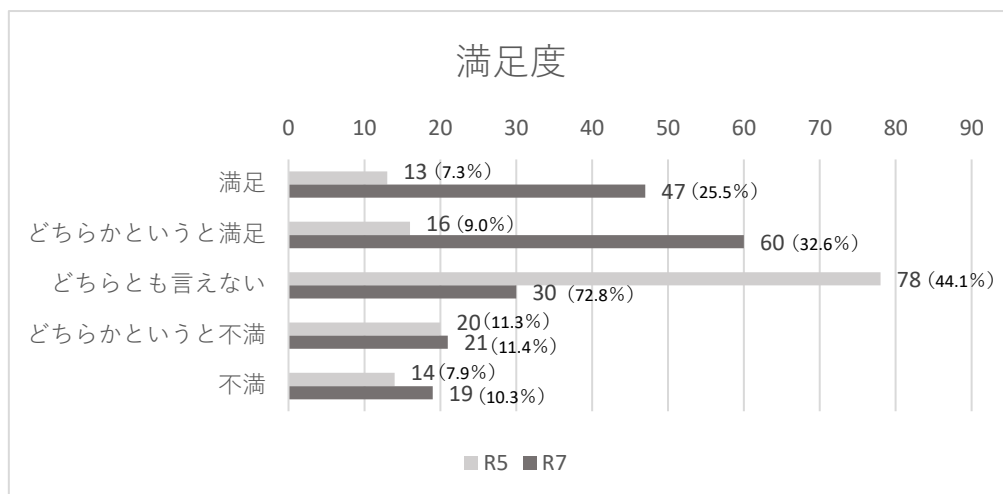
- ・令和 5 年度・7 年度ともに回答者の約 9 割が 70 歳以上の高齢者である。
- ・10 歳～49 歳の回答率は 2.1%と低調で、年齢が上がるにつれデマンドタクシーの利用率、アンケートへの回答、意見発信の意欲が高いことがうかがえる。



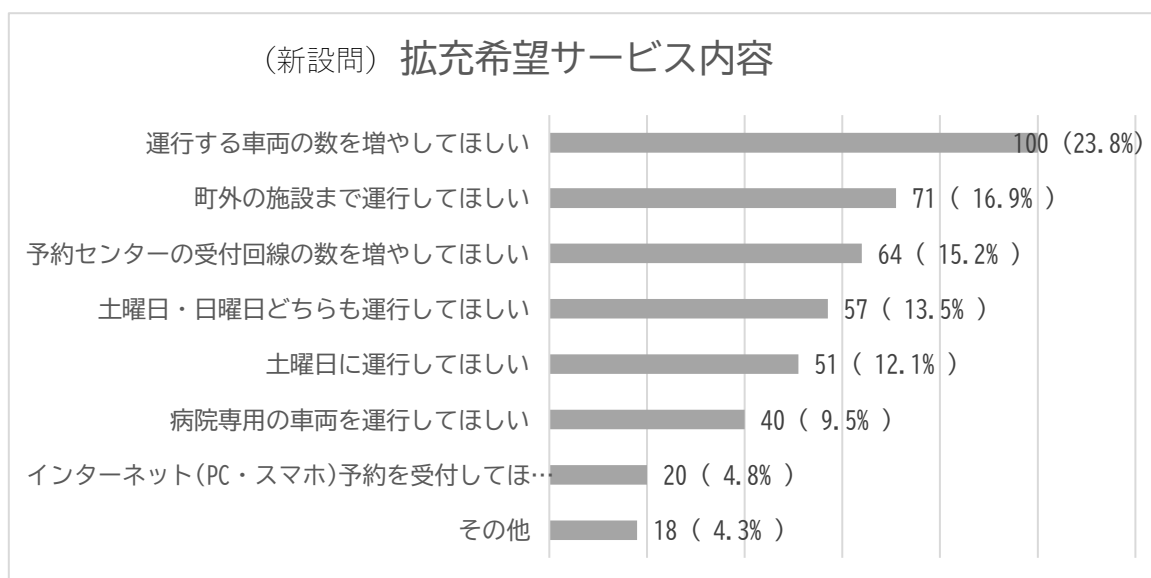
- ・利用頻度が高いと考えられる「週数回」、「月数回利用」は令和5年度の約4.5割から令和7年度には5割程度と上昇しており、日常利用層の増加傾向がうかがえる。
- ・年数回程度の利用者も一定程度確認でき、継続的な需要が見られる一方で、利用しなくなった方は令和5年度と比較して減少したが、依然として1割が利用を中止しており、利用者の継続利用を促したい。



- ・「希望時間に予約ができない」や「運行時間帯が合わない」ことを理由に利用を控える割合が高くなっており、高齢者の通院利用が多い現状を鑑みると、利用時間帯の集中が要因と考えられる。
- ・「電話が繋がらない」については、回線を増やしオペレーターを増員するなど対策を講じているが、令和5年度から改善されていない。
- ・他の交通機関の利用が増加しており、利用者ニーズに合致する交通機関への転換が見られる。



- ・令和5年度と比較して「満足」「どちらかといえば満足」の回答が著しく増加しており、約6割に達しており、日常の移動手段として定着しているといえる。
- ・「不満」「どちらかという不満」は、やや増加傾向にあるため、引き続き利便性の向上を図る必要がある。



- ・予約需要に対する供給不足を感じる利用者が多いことから、増車を最も望んでいる。
- ・予約センターの回線増設も望まれており、受付業務の効率化を図る必要がある。
- ・現行の運行許可のもとでは難しいが、町外施設（特に商業施設）への利用希望が高い。

4. まとめ

利用者の満足度は前回調査と比較して向上しており、これまで実施してきたサービス改善の一定の成果が確認される結果となった。一方で、「電話が繋がらない」「希望時間に使えない」などの運行開始から寄せられている課題については、依然として改善の余地が残る。今後は、これまでの取り組みの効果検証を踏まえ、更なる改善に向け相乗率向上による運行効率化や運行体制の見直しを図り、地域公共交通計画で掲げる目標満足度の90%を目指す。

デマンドタクシーの輸送効率向上 および利用促進のための調査 (集約輸送便の実現に向けた行動変容に関する研究)

茨城大学工学部 平田輝満

作業協力 川嶋 雄太（元茨大修士学生），安島寛太（茨大修士学生）

我が国の地方都市において、人口減少やモータリゼーションが進行

↳ それまでに運行されていた路線バスなどの撤退が相次ぐ

↳ 交通空白地域の解消を目的として、デマンド型交通が普及

デマンド型交通の特徴

- 利用者が 希望する時間および乗降地点 を予約する形で運行される¹⁾
定時・定路線型の路線バスよりも 利用者のニーズに柔軟に対応できる²⁾
- 利用者同士の 乗合いを前提とした公共交通
乗合いが発生しない輸送が多いほど運行が非効率化する課題がある

➡ サービスの維持，需要拡大への対応のためには，
運行における乗合率の向上が不可欠である

1) 秋山哲男・吉田樹・猪井博登・竹内龍介：生活支援の地域公共交通，学芸出版社，pp. 140-145, 2009.

2) 長谷川正利，中村俊之，栗生啓之，鈴木雅彦，森川高行：地方都市での相乗りタクシー導入時における利用者ニーズの比較分析，土木学会論文集D3，76巻，5号，pp.1417-1427, 2021.

2. 「あみまるくん」 先行研究について

2

茨城県稲敷郡阿見町にて運行中のデマンド型交通

「あみまるくん」を対象とした、乗合促進方策が検討されてきた。

「あみまるくん」の概要

- ・ 阿見町内を 3 台で運行
- ・ 事前登録を行った阿見町民限定
- ・ 乗車30分前までキャンセル可能
- ・ 利用希望日の2日前から予約が可能（運休日を除く）
- ・ ドア to ドア型の運行
- ・ 電話での予約
- ・ 運賃：200～400円



現状の課題

- ・ 1便当たりの乗車人数平均が約1.1 (人/台/日)と高い値である。
- ・ 車両の空きがないことを理由とした予約のお断りが多く発生している。
- ・ 予約解禁のタイミングで架電が集中し、早い段階で乗車枠が埋まってしまう。
- ・ 「乗合いの公共交通」よりも「安価なタクシー」として誤認されがちである。

➡ ◆ 「**運行効率が低い**」一方で「**供給不足**」であるという
矛盾した課題 が生じている

2. 「あみまるくん」 先行研究について

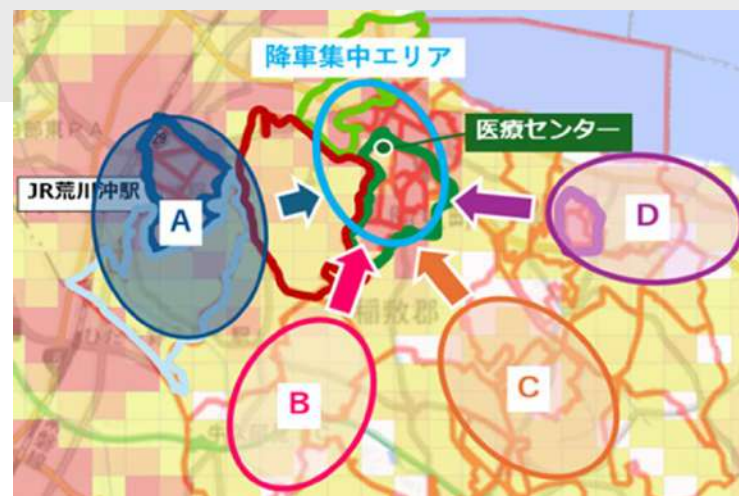
3

「あみまるくん」 先行研究における乗合促進方策の検討

【2023研究】

- 最も利用が集中している「**医療センター**」へ向かう往路の利用者を乗車エリアごとに区分し、曜日ごとに集約して輸送する方策を提案し、その効果を分析

➡ 提案の方策が遂行された場合に
運行効率が向上する 試算結果



松本研究の提案のイメージ

【2024研究】

- 医療センターへの集約輸送について利用者の乗車率の推計を行った上で、新たに復路便を設定した運行方策を提案し、その効果を分析

➡ **復路便による運行効率化の効果は往路便と比べて低い**が、**買い物等施設の併設による許容待ち時間増加で乗合率が向上する** 試算結果

3) 松本優汰, 平田輝満: 拠点病院への通院需要に着目したデマンドタクシーの相乗り率向上方策に関する基礎的検討, 茨城大学工学部都市システム工学科, 2023年度卒業研究論文.

4) 安島貫太, 平田輝満: 拠点病院への往復輸送の集約化によるデマンドタクシーの相乗り率向上方策に関する基礎的検討 ～阿見町を対象として～, 茨城大学工学部都市システム工学科, 2024年度卒業研究論文.

2. 「あみまるくん」 先行研究について

4

これまでに検討されてきた集約輸送便の方策は
「ドア to ドア型」のデマンドタクシーの特徴である
非定時・非定路線という利便性を一部制限して運行の効率化を図る内容。

先行研究より、
移動需要が高い方面（目的地）へと向かう「往路」の輸送を対象とした
集約輸送の効果が高いことが示されている。



課題

- 実際の運行上における提案の具体的な実施方法などは未検討
- 「通院利用者に特定の日時での利用を促すことの難しさ」が示唆され、集約輸送便の利用者を募る手法について検討が必要

2025年度の「あみまるくん」を対象とした研究の目的

1

集約輸送便についての実証実験を通じて、
実施可能な内容・条件を明らかにすること。

2

特定の日時での利用を促す方策について、
現状での利用者側の受容性を把握すること。

3

利用日時についての行動変容を促すインセンティブ
について提案し、その効果を分析・評価すること。

4. 集約輸送便についての検討

6

集約輸送便の具体的な実施内容を決定するため、令和6年度の利用実績データを用いて移動需要を分析した。

(1) 利用実績データを用いた移動需要の分析

本研究の集約輸送便は外出行動における「往路」の輸送を対象とする。

➡ **全体の約 55% が往路利用**
(個人宅以外の施設等で降車)

往路利用について
降車場所の約7割が町中心部に集中



集約輸送便の降車エリアとして
「阿見町中心部」を選定した。



降車エリア：阿見町中心部

4. 集約輸送便についての検討

7

(1) 利用実績データを用いた移動需要の分析

乗車地点についての分析より、

阿見町郊外の「うずら野周辺」と「南平台」にて高い乗車需要を確認。

(町中心部内の移動について、集約輸送便の対象とする必要はないと判断)



集約輸送便の乗車エリアとして適性が高い地区

うずら野周辺地区 (町西側) および 南平台地区 (町東側)



町内の乗車集中エリアの分布

町内の乗車集中エリアについての集計

乗車エリア	件数/年	割合	乗車場所の数	エリア面積(km ²)	(件数/年)/(面積)
阿見町中心部	2373	47.63%	198	10.69	221.89
うずら野周辺	595	11.94%	75	1.79	331.7
南平台	445	8.93%	32	0.50	888.1
上長	183	3.67%	13	2.24	81.8
実穀	182	3.65%	16	3.44	52.9
追原	182	3.65%	1	2.04	89.4
島津	168	3.37%	15	2.80	59.9
若栗	168	3.37%	18	5.26	31.9
荒川本郷	141	2.83%	27	4.44	31.7
大室	115	2.31%	10	0.71	162.6
掛馬	107	2.15%	6	1.40	76.4
その他	323	6.48%			

4. 集約輸送便についての検討

8

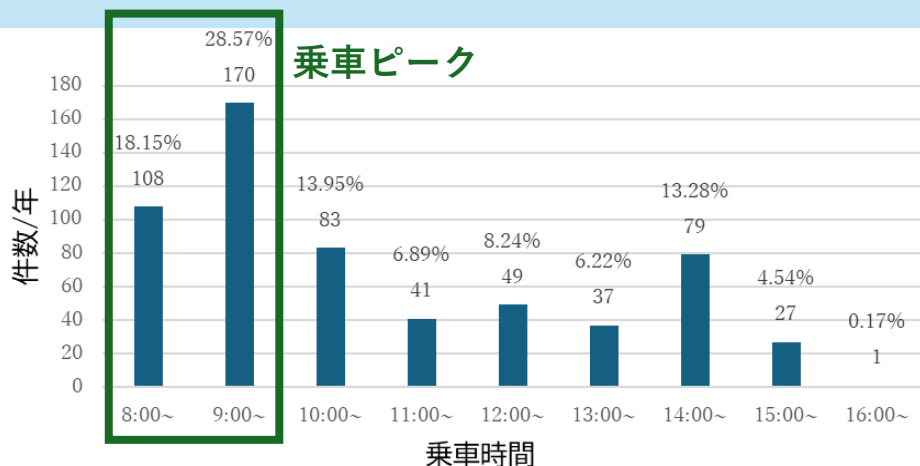
(2) 乗車エリア別の目的地・利用時間の分析

乗車エリアとして選定した2地区の特性を分析し、それぞれの地域差を把握した。

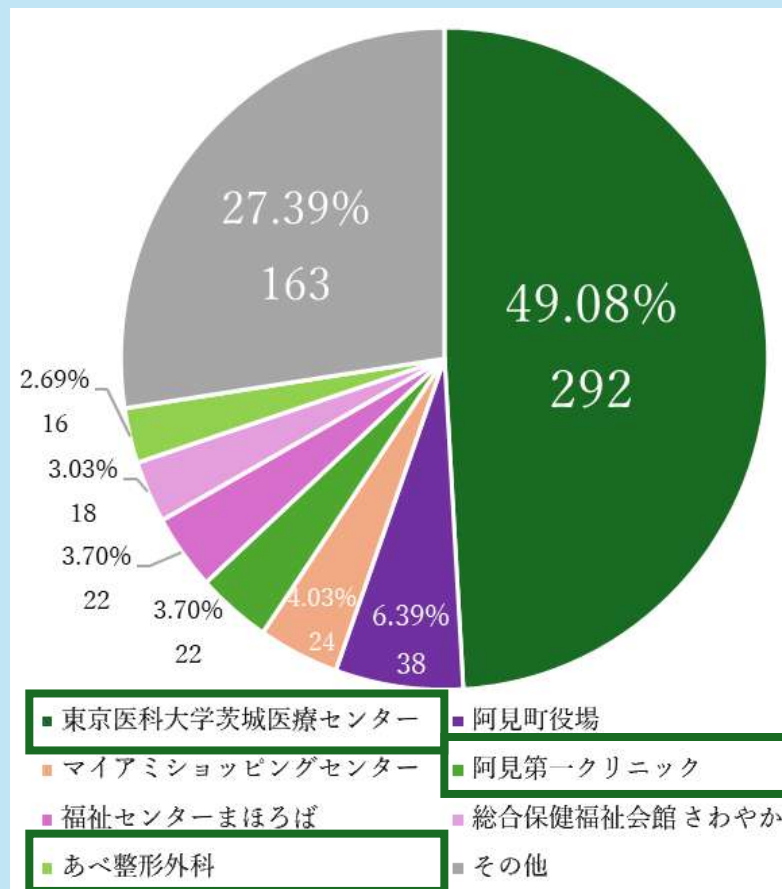
【うずら野周辺地区】

「医療センター」を筆頭とする
医療機関での降車が極めて多く、
乗車時間は8～10 時に集中している。

乗車ピークの早朝ほど通院での利用が高い
割合を占める傾向があった。



うずら野周辺⇒町中心部 時間帯別件数



うずら野周辺⇒町中心部 降車場所の内訳

4. 集約輸送便についての検討

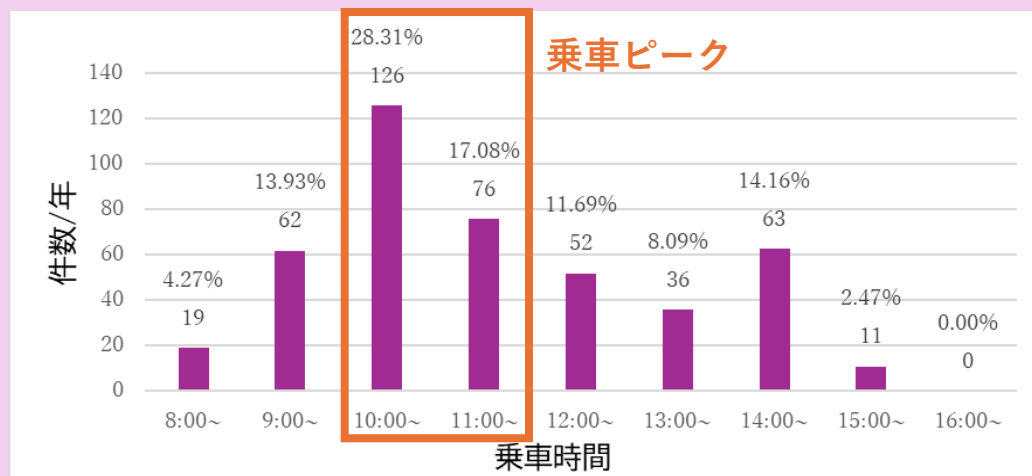
9

(2) 乗車エリア別の目的地・利用時間の分析

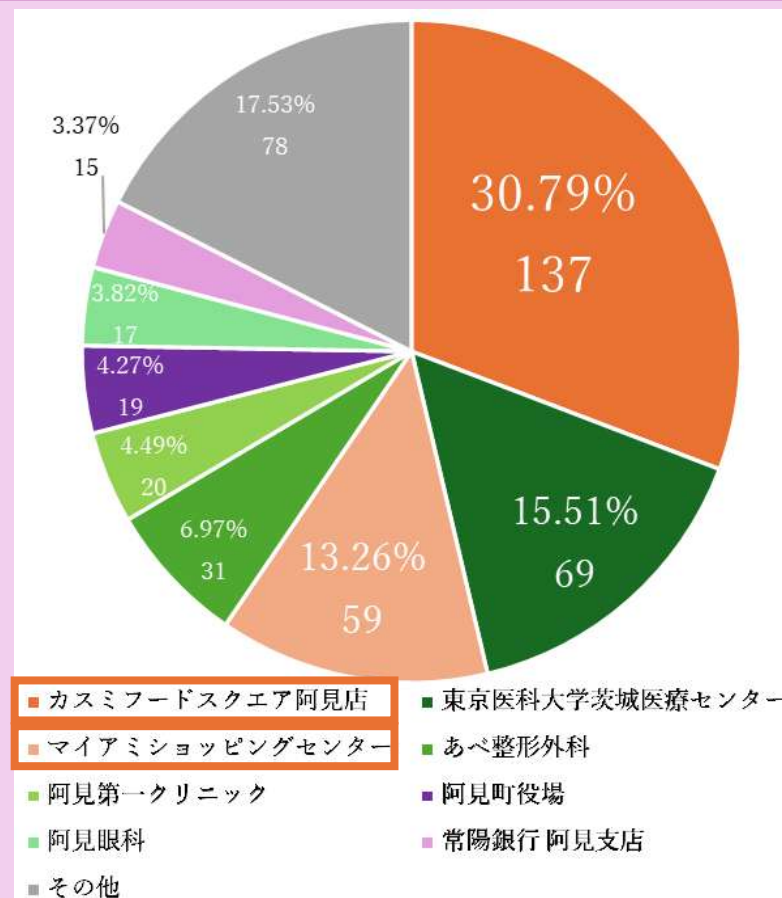
【南平台地区】

大型の商業施設での降車が多く、
乗車時間のピークは10時以降と遅い。

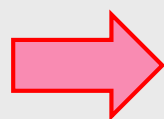
早朝は通院利用が多いものの、乗車ピークとなる10時以降は買い物利用が多くなっていた。



南平台⇒町中心部 時間帯別件数



南平台⇒町中心部 降車場所の内訳



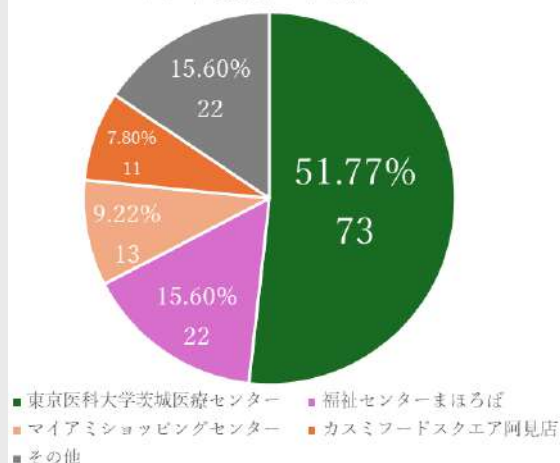
主要な利用目的（通院 or 買い物）によって乗車時間のピークが異なる実態

4. 集約輸送便についての検討

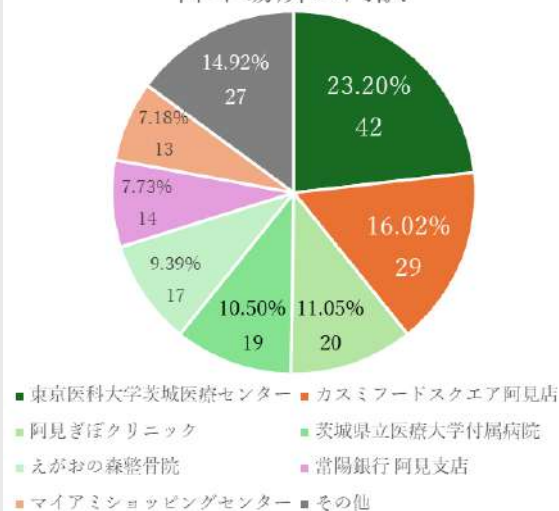
10

(2) 乗車エリア別の目的地・利用時間の分析

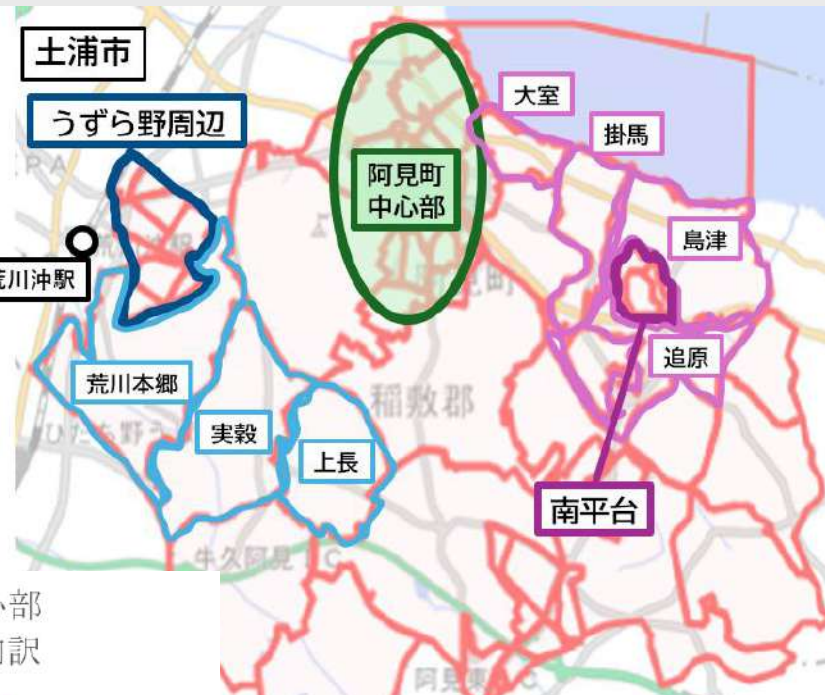
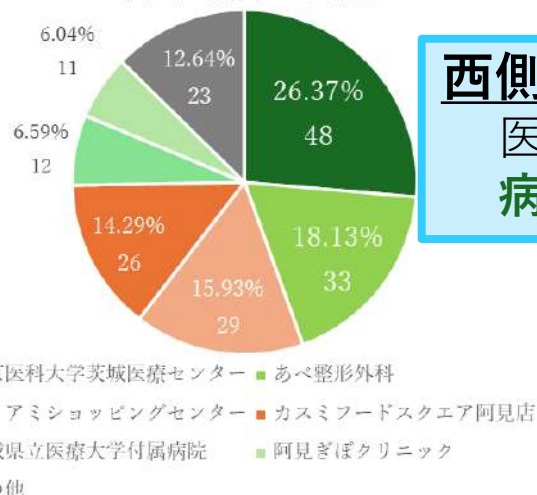
荒川本郷⇒町中心部
降車場所の内訳



実穀⇒町中心部
降車場所の内訳



上長⇒町中心部
降車場所の内訳



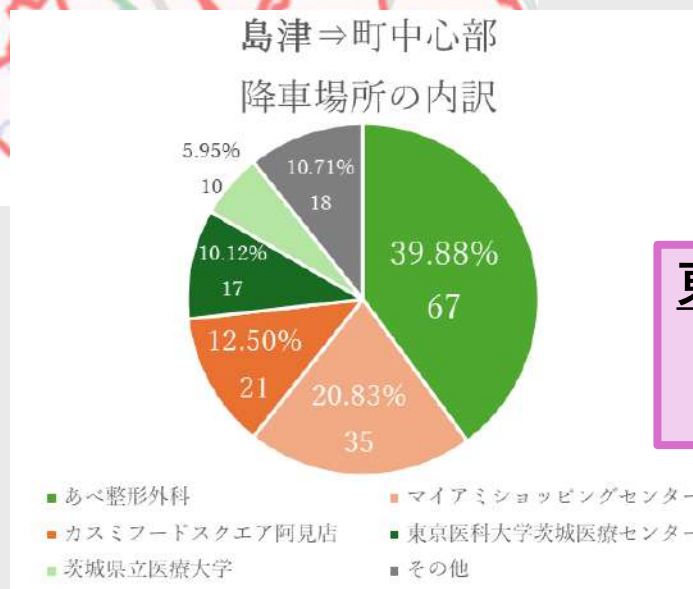
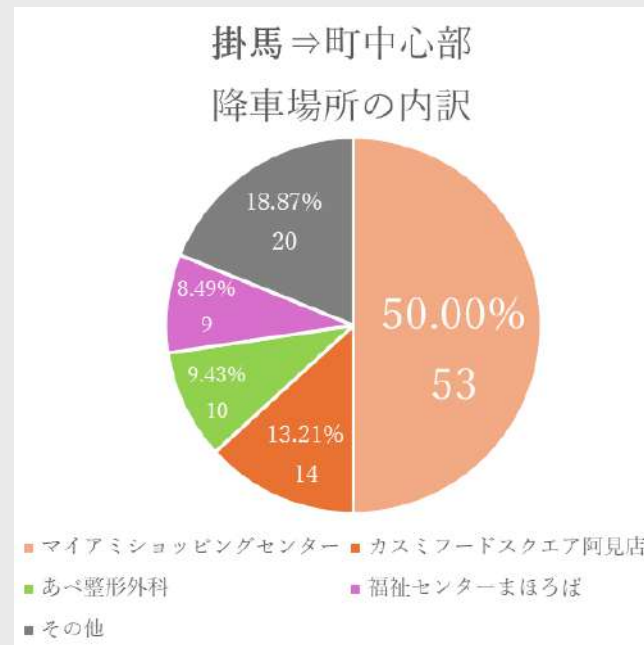
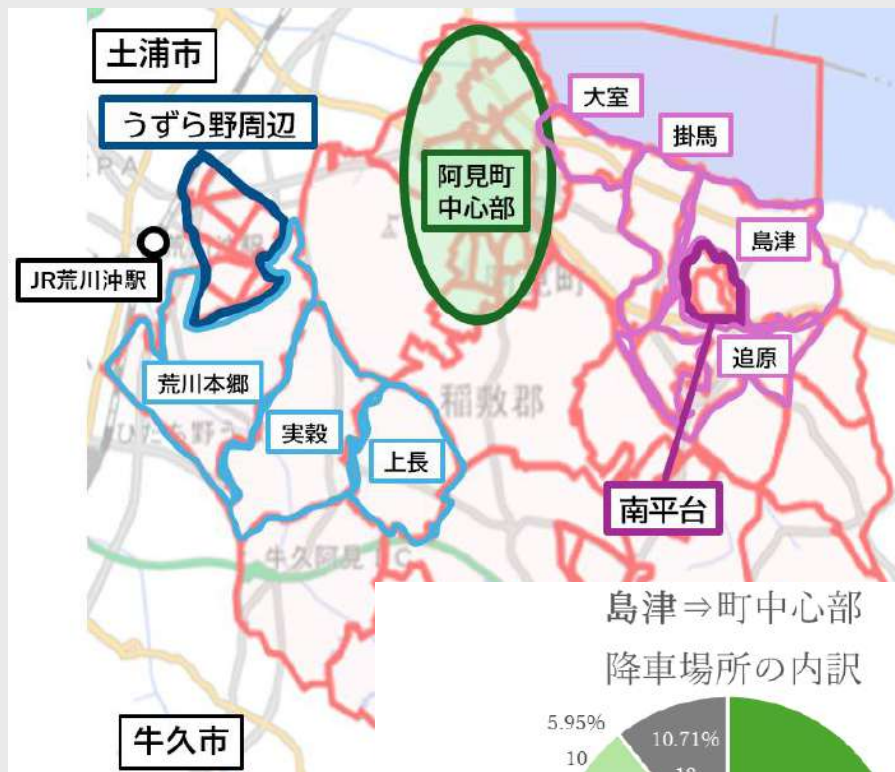
西側エリア

医療センターをはじめとする
病院・クリニックへの通院需要

4. 集約輸送便についての検討

11

(2) 乗車エリア別の目的地・利用時間の分析



東側エリア

主要商業施設への買い物を筆頭
とした多目的な需要

(3) 特定の日時での利用を促すインセンティブの検討

利用日時についての行動変容を促すためには、
利用者が感じている不満・問題点を解消することが効果的と考察。

過去のヒアリング調査より

- ・ **予約のお断りが多く発生**
- ・ **早い段階で乗車枠が埋まる** ために予約開始後すぐの架電を強いられている

➡ 「予約が取りづらい」ことが利用者の心理的負担となっている



集約輸送便の利用者に限定して通常よりも早く予約可能とする
早期予約制度 を提案

他の利用者より早く予約できることで、乗車枠を確保しやすくなる。
この「移動手段確保の確実性の向上」をインセンティブとすることで、
特定の運行日時への協力的な利用を誘発できると期待。

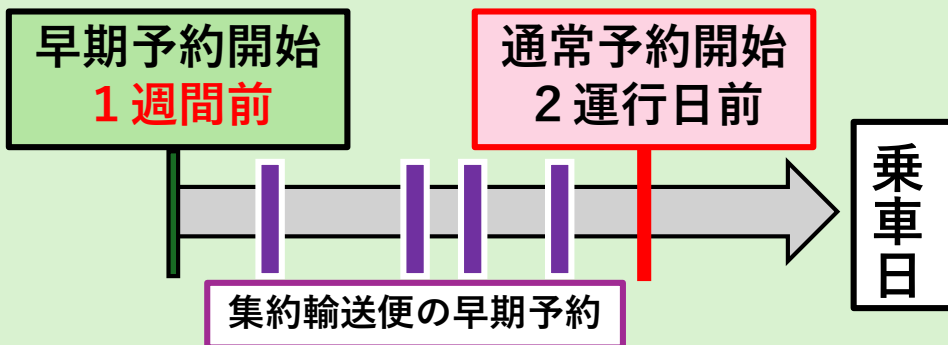
5. 実証実験を通じた課題抽出

13

検討した集約輸送便の実施内容について、実際の運行上での実証実験を行った。

(1) 実証実験の概要

実験期間	令和7年11月25日(火)～令和8年1月27日(火)
運行方面	乗車エリア：南平台 / 降車エリア：阿見町中心部
運行日時	毎週火曜日 / 8:30～9:30(目安)の1便
使用車両	1台：3号車のシエンタ(定員4人)
利用方法	乗車日の1週間前から早期予約が可能 / 電話上で受付



運行日までにいった対象方面の予約が
乗合いにより1便で集約輸送される。



(2) 実施内容の検討

【乗車エリア：南平台地区】

通院利用の場合に診療日の変更を伴う行動変容は困難と予想される一方で、
利用傾向が比較的多様な南平台地区では、乗車日時をずらして集約輸送便を利用してもらう余地が比較的大きいと予想した。



【運行の日時：毎週火曜日 / 8:30～

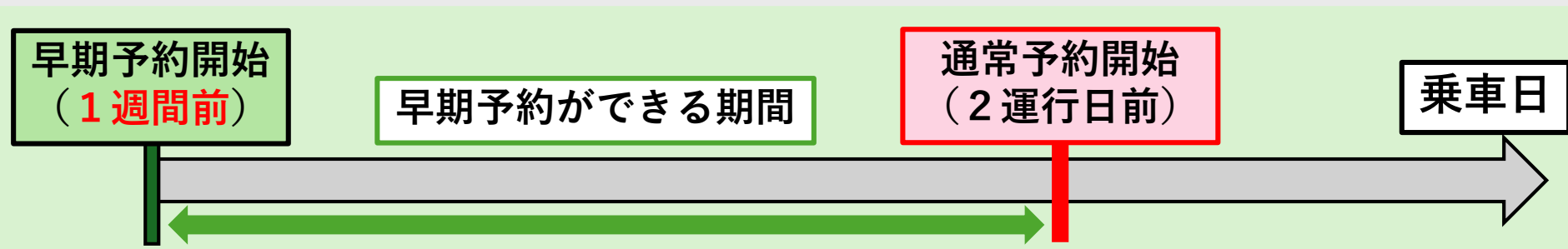
- 9 実験規模を考慮し、**運行頻度を週1回（火曜日固定）に集約**する設定。柔軟な曜日設定も考慮したが、実験期間中の制度定着と混乱防止を優先した。

本来のピーク（10時以降）とは異なる「8:30～9:30」を運行時間に設定した。約1時間のピークとの「ずれ」がどの程度許容されるかを調査することは、提案の方策についての利用者側の受容性を調査する上で重要であると考えたため。

(2) 実施内容の検討

【早期予約が可能となるタイミング：1週間前】

実験では、**特別便の乗車のみ**運行日の**1週間前**から早期予約が受付可能と設定した。



特別便の利用者のみ早期予約が可能となるタイミングについて、
本実験では「**乗車日の1週間前**」と設定した。

主な理由としては、

通院利用とその他の利用（買い物等）の間における公平性の確保を挙げる。

当初、医療機関の次回の診療予定に合わせ数週間から数か月前からの予約を可能とすることも検討していた。

しかし、通院以外の予定は通院の予定と比べて比較的遅くに決定する場合が多く、
期間を過度に早めすぎた場合には目的によって予約確保の機会に不公平が生じる懸念があったため、

早期予約の開始タイミングを「1週間前」と定めた。

(2) 実施内容の検討

【早期予約受付のオペレーション】

早期予約の受付について、以下のオペレーションを依頼した。

特別便の乗車上限

特別便に入る予約の乗車時間および件数の上限は、現行のAIシステムの判断に従うこととする。

早期予約の受付にて約束する乗車時間

本実験では早期予約の受付時に当日の乗車時間まで伝えるオペレーションとする。
(特別便に入る予約を先着順で決定する方針)

早期予約の受付対応時間

特別便の早期予約についての問い合わせができる時間帯を、通常の予約受付の架電が集中する時間帯を避けた10~12時に限定する方法をとる。



現状の運行にて予約受付の架電が朝の短時間に集中することにより発生している、利用者側の不便やオペレーターの負担の軽減に繋げたい。

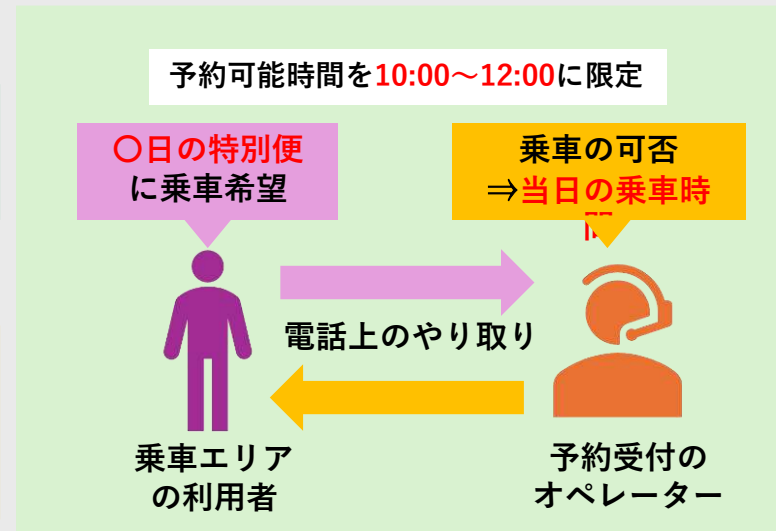


図 特別便の予約受付の流れ

(3) 実験の結果と考察

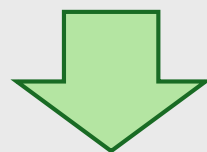
結果として、**設定した集約輸送便の利用は発生しなかった。**

実験の運行時間
8:30 ~ 9:30

利用時間の変更が
許容されなかった

南平台地区のピーク時間
10:00 ~ 11:00

「通院以外の利用において運行日時の限定は比較的許容されやすい」という予想と、**現実の利用者意識との間に乖離があったことが要因**と考えられる。



考察 1

- 現状では**利用目的にかかわらず乗車時間を変更する受容性が低く**，利用者側に運行効率化への協力意識がない限り改善は難しい
- 方策の改善には対象地域の利用傾向，特に**利用需要が高い時間帯に合わせた設定とすることが不可欠**

集約輸送便についての受容性や、早期予約制度がもたらすインセンティブの効果を明らかにするため、利用者を対象としたアンケート調査を実施した。

(1) アンケート調査の概要

回答時期	2026年1月13日（火）～ 2026年1月30日（金）
調査対象 および 配布方法	・ 「南平台」および 「うずら野」の利用登録者の住所へ調査票を送付
	・ 調査期間中に「あみまるくん」に乗車した利用者（乗車エリア不問）への直接配布
	・ 紙の調査票のほか、Web上のアンケート（Microsoft Forms）でも回答を収集
配布部数	計 168部 （南平台：53部，うずら野：53部，車内配布：62部）
有効回答数	全92件 （2026年2月1日時点） 内訳は南平台：29件，うずら野：29件， 車内配布およびFormsでの回答：34件

(1) アンケート調査の概要

予約に関する現状の充足度と課題について

問1	現在、「あみまるくん」の予約を希望通りの日時でとることができていますか。
問2	希望の日時で予約がとれなかった場合、どうされますか。
問3	予約がとれず、別の手段を選ばなければならない時、どう感じますか。

利用者側の集約輸送便の受容性について

問4	どのような目的であれば、特別便の運行日時に合わせた利用ができると思いますか。
問5	問4で選択されなかった目的（＝特別便の運行日時に合わせた利用ができない目的）について、そう判断した理由は何ですか。

早期予約制度がもたらすインセンティブの効果について

問6	特別便のみ料金の割引(例：400円→200円)がある場合、利用意向は変わりますか。
問7	1週間前から予約できることで、外出の予定は立てやすくなると思いますか。
問8	問7で「はい」と答えた方にお聞きします。その理由は何ですか。

(2) 調査結果と考察

【集約輸送便についての受容性】

問2 8割近くが「希望とは異なる日時での乗車を許容しない」と回答した。

問5 「集約輸送便を利用してみたいが、現状の運行設定では乗車は難しい」という回答が半数以上を占めた。



実証実験の実施内容では利用者の受容性は極めて低い

【集約輸送便の改善の方向性】

・ 先に分析した2地区の利用傾向を裏付けるような回答が多く得られた。

問4 2地区における「集約輸送便を利用したい目的」の回答と「実際の利用目的の傾向」が共通していた。



集約輸送便では対象とする乗車エリアの利用傾向に
アジャストした運行設定をするのが効果的

(2) 調査結果と考察

早期予約制度がもたらすインセンティブの効果について

- | | |
|----|---|
| 問6 | 特別便のみ料金の割引(例：400円→200円)がある場合、利用意向は変わりますか。 |
| 問7 | 1週間前から予約できることで、外出の予定は立てやすくなると思いますか。 |
| 問8 | 問7で「はい」と答えた方にお聞きします。その理由は何ですか。 |

【早期予約制度がもたらすインセンティブの効果】

問7 7割近くが「早期予約により外出の予定が立てやすくなる」と回答した。

問8 半数近くが「当日までの準備に余裕ができる」ことが利点であると回答した。



考察 2

早期予約制度により「外出前の不安」が低減され、
利用者の「精神的な安心感」に寄与する

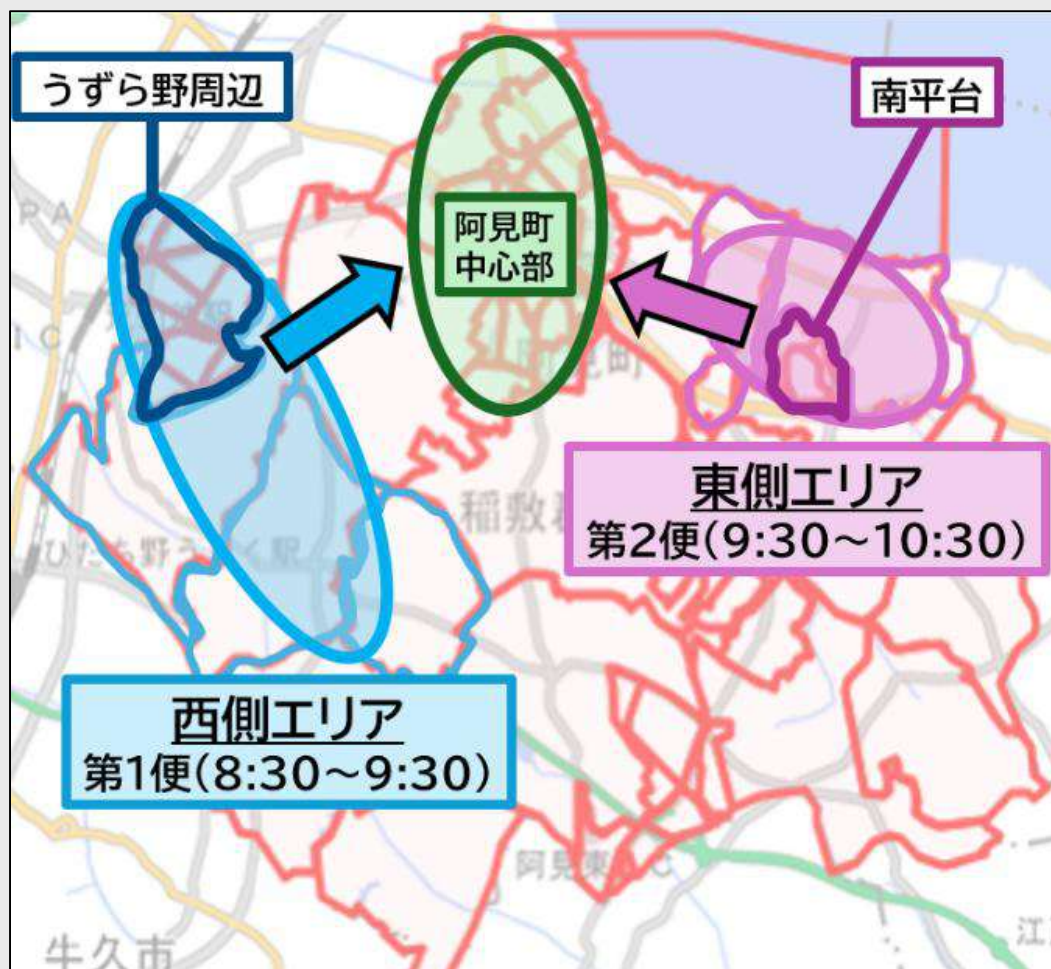
問6 半数近くが「割引がない場合でも集約輸送便を利用したい」と回答した。



「金銭的コストの低減」よりも「移動手段の確実な確保」
が利用者にとって価値が高いことが示唆されている

(1) 集約輸送便の改善案

本研究の成果として、集約輸送便の利用者を増やす目的の改善案を示す。



集約輸送便の改善案のイメージ

西側エリア

医療センターをはじめとする
病院・クリニックへの通院需要

東側エリア

主要商業施設への買い物を筆頭
とした多目的な需要

町内の利用傾向について、
町西側（通院主体の傾向）と
町東側（買い物主体の傾向）に
ある程度の偏りがあるため、
本研究の改善案をベースとした
将来的な対象エリアの拡大も検討。

(2) 本研究の結論

- 1 集約輸送便を実社会で運行するためには、対象エリアの利用傾向に合わせた運行時間の設定が必要である。
- 2 現状では「乗車時間の変更を促す」方策についての受容性が低く、利用者側に運行効率化への協力意識がない限りは難しい。
- 3 本研究にて提案した「早期予約制度」は、「予約の不確実性」を解消する心理的インセンティブとして機能する。

(3) 今後の課題

乗合促進方策の提案について、
本研究で重視したのは「利用者へのサービスレベルを高める方策」であったが、
これと並行して「**運行の効率化を目指す上での利用者の協力意識を高める方策**」
も検討する必要がある。
手法としては、**乗合での利用を考える市民とのワークショップやモニター実験等
の開催**を検討。

【阿見町地域公共交通活性化協議会 R8年度 名簿】

No.	所属名	氏名
1	阿見町長	千 葉 繁
2	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店長	西 津 芳 則
3	関東鉄道株式会社 常務取締役	廣 瀬 貢 司
4	有限会社新町タクシー 取締役	加 藤 一 昭
5	日本交通株式会社 代表取締役	吉 田 貴 光
6	茨城県土木部竜ヶ崎工事事務所 所長	見 澤 正 勝
7	阿見町商工会 会長	久 保 谷 充
8	一般社団法人茨城県バス協会 専務理事	古 賀 重 徳
9	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	服 部 透
10	関東鉄道労働組合 執行委員長	池 田 正 人
11	茨城県牛久警察署交通課 課長	海 老 澤 理
12	阿見町議会 議長	久 保 谷 実
13	阿見町議会 副議長	石 引 大 介
14	阿見町議会 産業建設常任委員長	栗 田 敏 昌
15	阿見町区長会 会長	山 口 道 子
16	阿見町PTA連絡協議会 代表	石 田 貴 也
17	阿見町シルバークラブ連合会 会長	玉 川 進
18	阿見町障害者福祉協議会 会長	武 井 浩
19	福田工業団地連絡協議会 会長	伊 藤 裕 昭
20	筑波南第一工業団地連絡協議会 会長	佐 竹 俊 二
21	阿見東部工業団地連絡協議会 会長	河 原 淳 一
22	東京医科大学茨城医療センター総務課 課長	渡 辺 智
23	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官	羽 生 真 人
24	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官	柿 本 憲 治
25	茨城県政策企画部交通政策課 課長	伊 藤 豪 人
26	土浦市都市政策部 部長	飯 泉 貴 史
27	茨城大学農学部 教授	前 田 滋 哉
28	茨城県立医療大学 准教授	相 良 順 一

阿見町地域公共交通活性化協議会規約

平成 20 年 8 月 22 日
制 定

(設置)

第 1 条 この会は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、並びに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「公共交通計画」という。）の作成に関する協議及び公共交通計画の実施に係る連絡調整を行うため、協議会として設置する。

(名称)

第 2 条 この会の名称は、阿見町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）とする。

(事務所)

第 3 条 協議会の事務所は、茨城県稲敷郡阿見町中央一丁目 1 番 1 号阿見町役場内に置く。

(事業)

第 4 条 協議会は、次に掲げる事項を協議し、関係する事業を実施する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 公共交通計画の策定及び変更の協議に関する事。
- (4) 公共交通計画の実施に係る連絡調整に関する事。
- (5) 公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事。
- (6) その他協議会が必要と認める事。

(組織)

第 5 条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

2 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1 人
- (2) 副会長 1 人
- (3) 監査員 2 人

3 会長、副会長及び監査員は、相互に兼ねることはできない。

(委員の任期)

第 6 条 委員の任期は、次のとおりとする。

- (1) 別表に掲げる委員のうち行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。
- (2) 前号以外の委員については、2 年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残存任期とする。

(会長及び副会長)

第7条 会長及び副会長は、委員の互選により選任する。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 会長は、協議会の会計を監査する監査員を委員の中から任命する。
- 4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(監査員)

第8条 監査員は、協議会の会計監査を行う。

- 2 監査員は、会計監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議)

第9条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長は当該会議の議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 4 会議の議決は、会議出席委員の総意で決定することとする。ただし、意見が分かれた場合は、多数決とし、出席者の3分の2以上の賛成をもって決するものとする。
- 5 会長は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 第1項から第4項までの規定にかかわらず、会長が特に認めた場合、会議によらず文書の提出を持って賛否を求めることができる。この場合において、その議決は、委員の3分の2以上の賛成をもって、決するものとする。
- 7 前6項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第10条 委員は、協議会で協議が整った事項について、その協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第11条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第12条 第4条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第13条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、阿見町役場産業建設部都市計画課に置く。

- 3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもってこれに充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第 14 条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第 15 条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第 16 条 協議会の委員は、報酬及びその職務を行うために要する費用弁償を受けることができる。

2 前項の報酬及び費用弁償の額、支給方法等については、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第 17 条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを精算する。

(委任)

第 18 条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成 20 年 8 月 22 日から施行する。

この規約は、平成 21 年 5 月 26 日から施行する。

この規約は、平成 25 年 4 月 1 日から施行する。

この規約は、平成 25 年 5 月 29 日から施行する。

この規約は、平成 29 年 4 月 1 日から施行する。

この規約は、令和 3 年 4 月 1 日から施行する。

この規約は、令和 4 年 4 月 1 日から施行する。

別表（第5条関係）

委 員
（１）阿見町長
（２）ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店長
（３）関東鉄道株式会社 常務取締役
（４）有限会社新町タクシー 取締役
（５）日本交通株式会社 代表取締役
（６）茨城県土木部竜ヶ崎工事事務所 所長
（７）阿見町商工会 会長
（８）一般社団法人茨城県バス協会 代表
（９）一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会 代表
（１０）一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 代表
（１１）茨城県牛久警察署 交通課長
（１２）阿見町議会議長
（１３）阿見町議会副議長
（１４）阿見町議会産業建設常任委員会委員長
（１５）阿見町区長会 会長
（１６）阿見町ＰＴＡ連絡協議会 代表
（１７）阿見町シルバークラブ連合会 代表
（１８）阿見町障害者福祉協議会 代表
（１９）福田工業団地連絡協議会 代表
（２０）筑波南第一工業団地連絡協議会 代表
（２１）阿見東部工業団地連絡協議会 代表
（２２）東京医科大学茨城医療センター 代表
（２３）関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官
（２４）茨城県政策企画部 交通政策課 課長
（２５）土浦市都市政策部 部長
（２６）茨城大学農学部教授
（２７）茨城県立医療大学教授