

パブリック・コメント資料

---

## 那珂市地域公共交通連携計画【改訂版】（案）

---

平成 28 年 12 月

---



---

# 那珂市地域公共交通連携計画【改訂版】

## 目 次

---

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| 計画改訂版策定の背景 《序章》 .....              | 1  |
| 第Ⅰ章 施策の実施と評価 《評価・検証》 .....         | 2  |
| 第Ⅱ章 公共交通に関する課題 《アンケート調査結果》         |    |
| ・ 市民アンケート .....                    | 4  |
| ・ 公共交通に関するアンケート .....              | 12 |
| 第Ⅲ章 那珂市地域公共交通連携計画の方針 .....         | 34 |
| 第Ⅳ章 公共交通の連携に向けた施策 《施策の見直し》 .....   | 37 |
| 第Ⅴ章 施策の実施期間と目標 《施策の評価に対する目標》 ..... | 52 |
| 【資料編】 .....                        | 56 |



## 計画改訂版策定の背景

### 《序章》

那珂市地域公共交通連携計画は、那珂市の公共交通の現状と課題を踏まえ、利用者や市民の意向を反映しつつ、地域づくり施策との整合を考慮しながら、公共交通に関する施策を位置づける計画です。

現行の那珂市地域公共交通連携計画は、平成 18 年の道路運送法改正や那珂市の公共交通や行財政の現状を考慮しつつ、適切な公共交通サービスの提供と持続性のある仕組みをつくるため、自らの地域の実情やニーズを的確に把握するとともに、地域の公共交通の課題を明確化し、自らの地域の将来像を見据え、その実現に向け第 1 次那珂市総合計画をはじめとする地域づくり施策との整合性を図り、必要な公共交通に関する施策を位置づけることを目的に、平成 24 年度から平成 28 年度を計画期間とし、平成 24 年 10 月に策定しました。

那珂市の公共交通を取り巻く環境は、自動車交通の普及に伴う利用者数の減少等によりバス路線の減便や廃止等が進み、高齢者や障がい者、学生などいわゆる交通弱者の移動手段の確保がますます困難となり、日常生活をする上でも関連が深い市内外の地域との連携も必要になっている等の現状が見られることから、公共交通の利用促進に向けた啓発を行うとともに、将来人口や行財政の財政負担等を考慮しながら、持続性のある公共交通サービスの構築が必要となっています。

このような中、平成 28 年度には、水戸市を中心市とした 9 つの市町村からなる茨城県央地域定住自立圏の協定を締結し、政策分野のひとつである「地域公共交通分野」において、地域の実情に即した多様で持続可能な公共交通体系のあり方について調査・研究を行うこととしており、市内はもとより広域的な交通ネットワークの構築等について協議を進めているところです。

市の地域公共交通施策である「ひまわりバス」の現状は、本計画策定後の平成 25 年度と平成 28 年度にダイヤ改正を行い、より利便性の高い運行を目指していますが、利用者は減少傾向にあります。

また、デマンド交通である「ひまわりタクシー」は、平成 25 年度から 2 年間の実証運行を経て、平成 27 年度から本格運行に移行しました。登録者・利用者は、順調に伸びていることから、きめ細やかな移動手段として徐々に定着してきたところです。

本計画の【改訂版】を策定するに当たっては、公共交通における課題や市民意見を把握するため、市が毎年実施する「市民アンケート調査」に「公共交通」に関する設問を加えるとともに、公共交通に特化したアンケート調査を今年度実施したところです。

これら市民アンケート調査の結果を踏まえ、かつ現行計画の第 V 章で定めた施策の目標について評価・検証した上で、平成 29 年度から平成 33 年度を計画期間とした本計画の【改訂版】を策定します。

【改訂版】では、現行計画で定めた『みんなで親しみ“守り育てる”暮らしを支える“はーとの交通”』という目標と、3 つの基本方針は据え置き、これらを実現するための「施策」の見直しと「施策」に対する目標について再設定をすることとし、市民（利用者）の利便性の向上と、持続可能な地域公共交通の道しるべとなるような計画としていきます。

# 第1章 施策の実施と評価

## 《評価・検証》

現行計画 P.55 では、施策別の目標を掲げていますが、平成24年度から平成28年度にかけて実施した内容について評価・検証を行い、実績と今後の課題を整理します。

目標とする公共交通のあり方：**みんなで親しみ”守り育てる”暮らしを支える”はーとの交通”**

| 基本方針-1 求められる水準を考慮した持続できるサービスを提供します。                   |                                |                      |   |
|---|--------------------------------|----------------------|---|
| 施策  |                                | 目標(アウトプット)           |   |
| 施策①   | 継続して利用者意見を把握し公共交通のニーズを顕在化します   | 公共交通利用者意向の把握         | 継続して利用者意向を把握することにより、デマンド交通システムの導入等による利便性の変化、公共交通に対する意識の変化を定量化します。 |
|   |                                | 高齢者世帯と利用状況の把握        | 高齢者の移動確保を図るため、高齢者世帯の可視化と、地域での共有できる仕組みを構築します。                      |
| 施策②   | 交通モードと地域特性を考慮した公共交通体系の再構築を行います | デマンド交通を含めた公共交通体系の再構築 | デマンド交通とコミュニティバスの役割を明確化するとともに、鉄道や路線バスとの連携を改善します。                   |
|   |                                | 「地域と育てる交通」についての体制づくり | 公共交通の維持に関する地域での意識を醸成し、各地域において公共交通や交通弱者の移動手段の確保を考える体制を強化します。       |
| 施策③   | 既存公共交通の利用環境の改善に努めます            | 鉄道駅の交通結節機能の強化        | 鉄道駅周辺での駐車場・駐輪場の設置・環境改善を図ります。                                      |
|   |                                | バス停施設の整備・充実          | 地域の身近なバス停の利用改善を目指し「モデルバス停」等の整備を進めます。                              |
| 基本方針-2 既存の交通システムとデマンド交通の連携により、利用者に「行き届く」交通システムを構築します。 |                                |                      |   |
| 施策  |                                | 目標(アウトプット)           |   |
| 施策④   | 市内の移動手段としてデマンド交通システムを導入します     | デマンド交通システムの導入        | デマンド交通の実証運行を実施し、効果の検証と導入の考え方を決定します。                               |
| 施策⑤   | コミュニティバスの運行体系の適正化を図ります         | 運行体系(路線・時刻等)の再検討     | デマンド交通の導入に伴い、運行のあり方を決定します。  |
|   |                                | 他交通モードとの連携強化         | 駅への路線拡充や路線バスとの乗り継ぎを確保します。   |
| 基本方針-3 「公共交通の”新たな利用価値”」を提供するため、各種主体の連携や情報発信に取り組みます。   |                                |                      |   |
| 施策  |                                | 目標(アウトプット)           |   |
| 施策⑥   | 高齢者が利用目的とする施設との連携を強化します        | 利用環境の向上とサービスの提供      | 高齢者が利用する施設への乗り入れ拡充や利用促進サービスの実現を図ります。                              |
| 施策⑦   | 高齢者以外の幅広い層の利用を促進します            | 通勤・通学時間帯の利便性向上       | 通勤・通学者が利用できるよう、路線や運行時刻の改善を行います。                                   |
|   |                                | 多様な利用機会の創出           | 観光やイベントでの利用機会を創出します。  |
| 施策⑧   | 公共交通に関する情報発信やトピックの提供に取り組みます    | 公共交通に関する情報発信         | 時刻表の他、利用者の声や利用方法等に関するパンフレットの発行、HPへの掲載を行います。                       |

| 基本方針－1 求められる水準を考慮した持続できるサービスを提供します。   |   |
|---|---|
| 現在までの状況・結果  | 今後の対応と課題  |
| 行財政改革推進室が毎年行っている「市民アンケート」において、公共交通に関する設問を設け、継続して利用者意向を把握するよう努めています。平成28年度は、鉄道、路線バス、デマンド交通など公共交通に関するアンケートを実施し、市民ニーズの把握に努めました。  | 今般公共交通会議で独自に実施したアンケートの結果及び今後行われる「市民アンケート」の結果を踏まえ、交通事業者と連携しながら継続して利用者の意向を把握することに努めています。  |
| 「ひまわりタクシー」の利用者登録の情報とその利用状況(高齢者世帯の状況等)が蓄積されてきたため、今後は、個人情報の保護に留意しつつ、当該情報をもとに地域での共有できる仕組みを検討していくことが考えられます。   | 地域コミュニティと連携し、高齢者の利用に向けたPRを行うほか、「ひまわりタクシー」の利用者登録の情報とその利用状況をもとに利用システムや乗降場所について弾力的な運用を目指します。   |
| 平成25年度より「ひまわりタクシー」の実証運行を開始したことに伴い、コミュニティバス「ひまわりバス」の運行形態を見直しました。(11路線・週2～3回運行→2路線・月～金曜日運行)   | 今後も鉄道や路線バスとの連携を考え、不定時不定路線である「ひまわりタクシー」及び定時定路線である「ひまわりバス」の運行形態について、必要に応じて見直していきます。   |
| 平成28年7月に、水戸市を中心市とする計5市3町1村で「茨城県中央地域定住自立圏形成協定」を締結しました。今後、近隣市町村及び交通事業者等と交え、効果的な連携方法を協議します。  | 今後必要とされる公共交通のあり方を先取りすべく、将来の不安を緩和する最後のセーフティネットとなるよう、その維持・充実に向けて、地域・市民の役割を踏まえつつ継続的に検討していきます。また、「茨城県中央地域定住自立圏形成協定」の締結に伴い、生活機能の確保や地域の活性化などを図るため、近隣市町村の既存の交通システムや地域公共交通との連絡・結節及び効果的な連携方法について検討を進めます。 |
| 平成26年度に水郡線後台駅に、公衆トイレ及び駐輪場の増設整備を行いました。平成28年度は中菅谷駅駐輪場に街灯を、額田駅に駐輪場を設置しました。平成29年度は常陸鴻巣駅に駐輪場を整備する計画です。また、各施設については定期的に清掃・除草作業を行っています。   | 鉄道駅周辺の駐輪場及び環境整備について、今後も年次計画的に行っていきます。   |
| 現状は茨城交通(株)及び沿線住民の方々のご協力により、バス停周囲の環境は良好に保たれています。苦情等があった場合には、同社と協力し、迅速に対応しています。   | 他市町村・バス事業者等の先進事例を参考にし、良好なバス停の環境を引き続き維持するとともに、バス停のあり方について継続的に検討します。また、平成28年4月に「障害者差別解消法」が施行されたことに伴い、高齢者や障がい者(障害者差別解消法の合理的配慮)等にやさしい公共交通を検討します。  |
| 基本方針－2 既存の交通システムとデマンド交通の連携により、利用者に「行き届く」交通システムを構築します。   |   |
| 現在までの状況・結果  | 今後の対応と課題  |
| 平成25年度から「ひまわりタクシー」の実証運行を開始し、平成27年度から本格運行に移行しました。平成27年度末時点で、利用登録者数は2,000人弱となり、平成25年度は12,177人、平成26年度は14,549人、平成27年度は14,897人のかたに利用されています。登録者、利用者ともに増加しており、徐々に定着してきました。   | 本格運行に移行した後も、引き続き改善・改良できることはないか、予約・運行方法・乗降場所などの検討を行います。また、登録説明会や出前講座など利用促進につながる啓発活動などを実施し、さらに利用しやすい「ひまわりタクシー」を目指していきます。  |
| 平成25年度から「ひまわりタクシー」の実証運行を開始したことに伴い、コミュニティバス「ひまわりバス」の運行形態を見直しました。(11路線・週2～3回運行→2路線・月～金曜日運行)その結果、平成24年度の「ひまわりバス」月平均利用者数が1,580人あったところ、「ひまわりタクシー」導入後の「ひまわりバス」利用者は、平成25年度が1,037人、平成26年度が988人、平成27年度が1,035人と減少しました。「ひまわりタクシー」では、平成25年度が1,015人、平成26年度が1,211人、平成27年度が1,241人と増加傾向にあります。このことから「ひまわりバス」から「ひまわりタクシー」への利用者の転移が進んだものと考えられます。 | 「ひまわりタクシー」の運行実績を踏まえ、「ひまわりバス」の運行のあり方について検討を重ね、見極めてまいります。   |
| 水郡線上菅谷駅・瓜連駅・後台駅前に「ひまわりバス」のバス停を設けております。そのほか、下菅谷駅・常陸鴻巣駅では、駅前には乗り入れないものの、駅のすぐ近くにバス停を設けています。  | 駅とバス停との間で、乗り継ぎがさらにしやすくなるよう、案内等の見直しを進めています。  |
| 基本方針－3 「公共交通の”新たな利用価値”」を提供するため、各種主体の連携や情報発信に取り組みます。   |   |
| 現在までの状況・結果  | 今後の対応と課題  |
| 「ひまわりタクシー」実証運行での乗降場所決定に当たり、公共施設のほか、病院などの医療施設、大型商業施設など、高齢者の利用が多いと見込まれる施設を選定しました。その後も適宜見直しを進め、現在の乗降場所は合計400か所弱となっています。  | 現状の利用者のニーズをくみ取り、乗降場所の見直し及び、利用者に対するインセンティブの検討を今後も進めていきます。  |
| 水郡線後台駅に「ひまわりバス」を乗り入れ、那珂高校・水戸農業高校等への朝夕の通学の便を運行し、利便性の向上を図っています。平成28年4月から、上菅谷駅～太田特別支援学校下間の路線バスが開業(再開)したことで、同校や常陸太田市内の高校などへの通学手段が強化されました。また、ノーマイカーデーなどの実施により、積極的に公共交通の利用を呼びかけるほか、「水郡線利用促進会議」を沿線市町と結成し、鉄道事業者(JR)に要望を行う等の活動を行っています。   | 鉄道や路線バスをはじめとする公共交通について、環境負荷の軽減や渋滞緩和など、利用価値を高めるための目的を示しつつ、公共交通の利用を促進します。   |
| 「なかひまわりフェスティバル」において、会場と駐車場を結ぶシャトルバスとしてひまわりバス車両を使用しました。茨城交通(株)のご協力により、市内の小学校にて実際のバス車両を用いて「バスの乗り方」教室を実施しました。市内の保育園・社会福祉協議会等で「ボランティア体験」を学習する際にも「ひまわりバス」をご利用いただいた事例があります。   | 市内の観光イベント等に合わせた運行や、「ひまわりタクシー」の観光目的での利用など、観光目的としての利用を促進する手段について検討します。  |
| 「ひまわりバス」・「ひまわりタクシー」とも、時刻表・路線図入りのパンフレットを作成し、HPに掲載しております。「ひまわりバス」のパンフレットについては、平成28年4月のダイヤ改正時に、紙質やレイアウトを見直し、体の不自由な方にも開きやすく、見やすいように配慮したものを作成しました。平成28年度はゼンリン(株)の協力により、同社発行の「那珂市街図」に「ひまわりバス」・「ひまわりタクシー」の路線図・時刻表等の情報を掲載いたしました。また職員向けに、窓口での手続きや電話での問い合わせ等に容易に対応できるよう、詳細なマニュアルを作成しました。  | 市ホームページやパンフレット等について、時刻・利用方法等の情報が誰もが見やすく、わかりやすいものとなるよう工夫をしております。また、「障害者差別解消法」の施行に伴い、情報発信についても「合理的配慮」を行っていきます。  |

## 第II章 公共交通に関する課題

### 《アンケート調査結果》

現計画策定時にも「公共交通に関するアンケート調査」を実施していますが、市が毎年実施している「市民アンケート」に「公共交通について」の設問を加え、公共交通に関する課題を整理します。

## II-その① 市民アンケート調査

### 1 アンケート調査の概要

(1) 実施期間 : 平成28年1月15日～2月12日

(2) 調査方法

◆実施方法 : 郵送

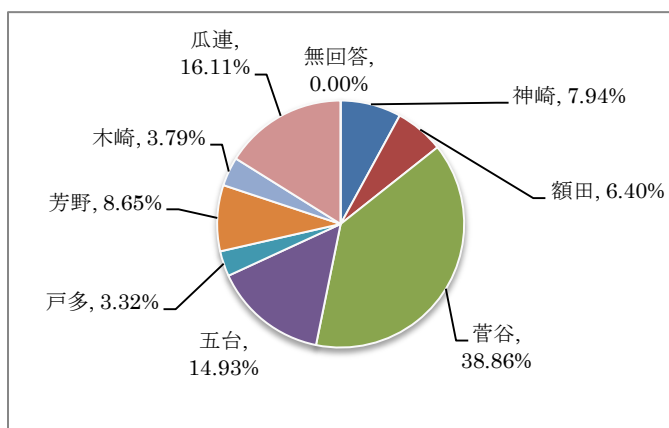
◆送付対象 : 住民基本台帳をもとに無作為に抽出した市民2,000人

◆回答者数 : 844人

### 2 設問の回答結果

(1) あなたが住んでいる地区を教えてください。

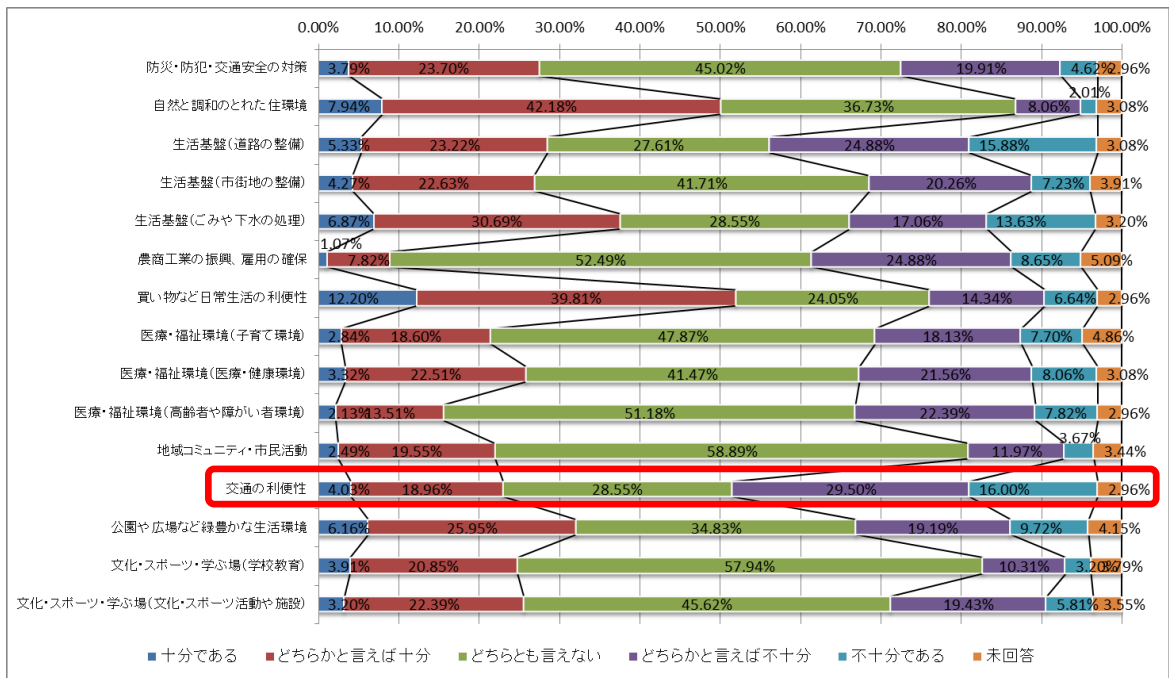
| NO. | 選択肢 | 回答数 | 構成比     | 発送数   | 回答率    |
|-----|-----|-----|---------|-------|--------|
| 1   | 神崎  | 67  | 7.94%   | 198   | 33.84% |
| 2   | 額田  | 54  | 6.40%   | 139   | 38.85% |
| 3   | 菅谷  | 328 | 38.86%  | 774   | 49.00% |
| 4   | 五台  | 126 | 14.93%  | 287   | 43.90% |
| 5   | 戸多  | 28  | 3.32%   | 64    | 43.75% |
| 6   | 芳野  | 73  | 8.65%   | 167   | 43.71% |
| 7   | 木崎  | 32  | 3.79%   | 86    | 37.21% |
| 8   | 瓜連  | 136 | 16.11%  | 285   | 47.72% |
|     | 無回答 | 0   | 0.00%   |       |        |
|     | 合計  | 844 | 100.00% | 2,000 | 42.20% |





(2) 市の現状をどのように感じていますか。

| NO. | 項目                        | 回答数   |            |           |             |        | 構成比    |            |           |             |        |
|-----|---------------------------|-------|------------|-----------|-------------|--------|--------|------------|-----------|-------------|--------|
|     |                           | 十分である | どちらかと言えば十分 | どちらとも言えない | どちらかと言えば不十分 | 不十分である | 十分である  | どちらかと言えば十分 | どちらとも言えない | どちらかと言えば不十分 | 不十分である |
| 1   | 防災・防犯・交通安全の対策             | 32    | 200        | 380       | 168         | 39     | 3.79%  | 23.70%     | 45.02%    | 19.91%      | 4.62%  |
| 2   | 自然と調和のとれた住環境              | 67    | 356        | 310       | 68          | 17     | 7.94%  | 42.18%     | 36.73%    | 8.06%       | 2.01%  |
| 3①  | 生活基盤(道路の整備)               | 45    | 196        | 233       | 210         | 134    | 5.33%  | 23.22%     | 27.61%    | 24.88%      | 15.88% |
| 3②  | 生活基盤(市街地の整備)              | 36    | 191        | 352       | 171         | 61     | 4.27%  | 22.63%     | 41.71%    | 20.26%      | 7.23%  |
| 3③  | 生活基盤(ごみや下水の処理)            | 58    | 259        | 241       | 144         | 115    | 6.87%  | 30.69%     | 28.55%    | 17.06%      | 13.63% |
| 4   | 農工商業の振興・雇用の確保             | 9     | 66         | 443       | 210         | 73     | 1.07%  | 7.82%      | 52.49%    | 24.88%      | 8.65%  |
| 5   | 買い物など日常生活の利便性             | 103   | 336        | 203       | 121         | 56     | 12.20% | 39.81%     | 24.05%    | 14.34%      | 6.64%  |
| 6①  | 医療・福祉環境(子育て環境)            | 24    | 157        | 404       | 153         | 65     | 2.84%  | 18.60%     | 47.87%    | 18.13%      | 7.70%  |
| 6②  | 医療・福祉環境(医療・健康環境)          | 28    | 190        | 350       | 182         | 68     | 3.32%  | 22.51%     | 41.47%    | 21.56%      | 8.06%  |
| 6③  | 医療・福祉環境(高齢者や障がい者環境)       | 18    | 114        | 432       | 189         | 66     | 2.13%  | 13.51%     | 51.18%    | 22.39%      | 7.82%  |
| 7   | 地域コミュニティ・市民活動             | 21    | 165        | 497       | 101         | 31     | 2.49%  | 19.55%     | 58.89%    | 11.97%      | 3.67%  |
| 8   | 交通の利便性                    | 34    | 160        | 241       | 249         | 135    | 4.03%  | 18.96%     | 28.55%    | 29.50%      | 16.00% |
| 9   | 公園や広場など緑豊かな生活環境           | 52    | 219        | 294       | 162         | 82     | 6.16%  | 25.95%     | 34.83%    | 19.19%      | 9.72%  |
| 10① | 文化・スポーツ・学ぶ場(学校教育)         | 33    | 176        | 489       | 87          | 27     | 3.91%  | 20.85%     | 57.94%    | 10.31%      | 3.20%  |
| 10② | 文化・スポーツ・学ぶ場(文化・スポーツ活動や施設) | 27    | 189        | 385       | 164         | 49     | 3.20%  | 22.39%     | 45.62%    | 19.43%      | 5.81%  |

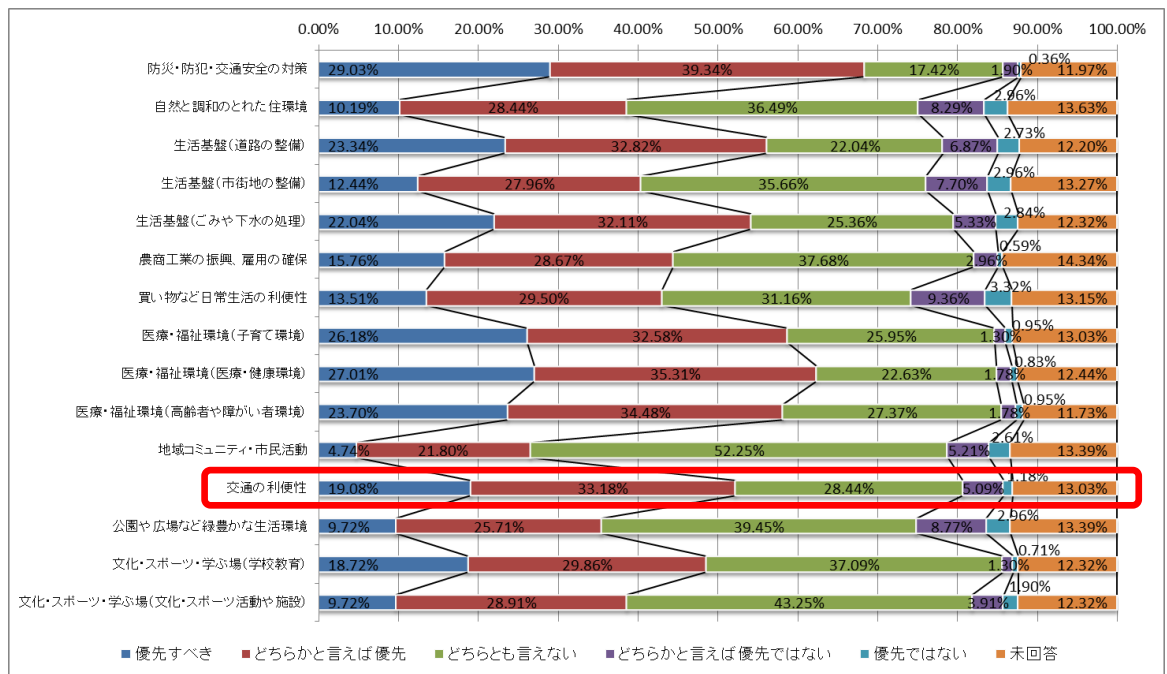


※年代別集計

| NO. | 選択肢         | 回答数 | 構成比     | 構成比     |         |         |         |         |         |         |
|-----|-------------|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|     |             |     |         | 20代     | 30代     | 40代     | 50代     | 60代前半   | 60代後半   | 70以上    |
| 1   | 不十分である      | 135 | 16.00%  | 16.13%  | 11.86%  | 18.49%  | 15.89%  | 24.51%  | 13.79%  | 13.64%  |
| 2   | どちらかと言えば不十分 | 249 | 29.50%  | 27.42%  | 27.97%  | 30.25%  | 30.46%  | 26.47%  | 29.31%  | 31.82%  |
| 3   | どちらとも言えない   | 241 | 28.55%  | 24.19%  | 29.66%  | 30.25%  | 27.81%  | 22.55%  | 33.62%  | 28.98%  |
| 4   | どちらかと言えば十分  | 160 | 18.96%  | 25.81%  | 26.27%  | 15.13%  | 21.19%  | 17.65%  | 14.66%  | 15.91%  |
| 5   | 十分である       | 34  | 4.03%   | 6.45%   | 4.24%   | 3.36%   | 1.99%   | 4.90%   | 3.45%   | 5.11%   |
|     | 無回答         | 25  | 2.96%   | 0.00%   | 0.00%   | 2.52%   | 2.65%   | 3.92%   | 5.17%   | 4.55%   |
|     | 合計(B)       | 844 | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% |

(3) 今後のまちづくりにおいて、どのように取り組むべきだとお考えですか。

| NO. | 項目                            | 回答数   |            |           |                |        | 構成比    |            |           |                |        |
|-----|-------------------------------|-------|------------|-----------|----------------|--------|--------|------------|-----------|----------------|--------|
|     |                               | 優先すべき | どちらかと言えば優先 | どちらとも言えない | どちらかと言えば優先ではない | 優先ではない | 優先すべき  | どちらかと言えば優先 | どちらとも言えない | どちらかと言えば優先ではない | 優先ではない |
| 1   | 防災・防犯・交通安全の対策                 | 245   | 332        | 147       | 16             | 3      | 29.03% | 39.34%     | 17.42%    | 1.90%          | 0.36%  |
| 2   | 自然と調和のとれた住環境                  | 86    | 240        | 308       | 70             | 25     | 10.19% | 28.44%     | 36.49%    | 8.29%          | 2.96%  |
| 3①  | 生活基盤<br>(道路の整備)               | 197   | 277        | 186       | 58             | 23     | 23.34% | 32.82%     | 22.04%    | 6.87%          | 2.73%  |
| 3②  | 生活基盤<br>(市街地の整備)              | 105   | 236        | 301       | 65             | 25     | 12.44% | 27.96%     | 35.66%    | 7.70%          | 2.96%  |
| 3③  | 生活基盤<br>(ごみや下水の処理)            | 186   | 271        | 214       | 45             | 24     | 22.04% | 32.11%     | 25.36%    | 5.33%          | 2.84%  |
| 4   | 農商工業の振興、雇用の確保                 | 133   | 242        | 318       | 25             | 5      | 15.76% | 28.67%     | 37.68%    | 2.96%          | 0.59%  |
| 5   | 買い物など日常生活の利便性                 | 114   | 249        | 263       | 79             | 28     | 13.51% | 29.50%     | 31.16%    | 9.36%          | 3.32%  |
| 6①  | 医療・福祉環境<br>(子育て環境)            | 221   | 275        | 219       | 11             | 8      | 26.18% | 32.58%     | 25.95%    | 1.30%          | 0.95%  |
| 6②  | 医療・福祉環境<br>(医療・健康環境)          | 228   | 298        | 191       | 15             | 7      | 27.01% | 35.31%     | 22.63%    | 1.78%          | 0.83%  |
| 6③  | 医療・福祉環境<br>(高齢者や障がい者環境)       | 200   | 291        | 231       | 15             | 8      | 23.70% | 34.48%     | 27.37%    | 1.78%          | 0.95%  |
| 7   | 地域コミュニティ・市民活動                 | 40    | 184        | 441       | 44             | 22     | 4.74%  | 21.80%     | 52.25%    | 5.21%          | 2.61%  |
| 8   | 交通の利便性                        | 161   | 280        | 240       | 43             | 10     | 19.08% | 33.18%     | 28.44%    | 5.09%          | 1.18%  |
| 9   | 公園や広場など緑豊かな生活環境               | 82    | 217        | 333       | 74             | 25     | 9.72%  | 25.71%     | 39.45%    | 8.77%          | 2.96%  |
| 10① | 文化・スポーツ・学ぶ場<br>(学校教育)         | 158   | 252        | 313       | 11             | 6      | 18.72% | 29.86%     | 37.09%    | 1.30%          | 0.71%  |
| 10② | 文化・スポーツ・学ぶ場<br>(文化・スポーツ活動や施設) | 82    | 244        | 365       | 33             | 16     | 9.72%  | 28.91%     | 43.25%    | 3.91%          | 1.90%  |

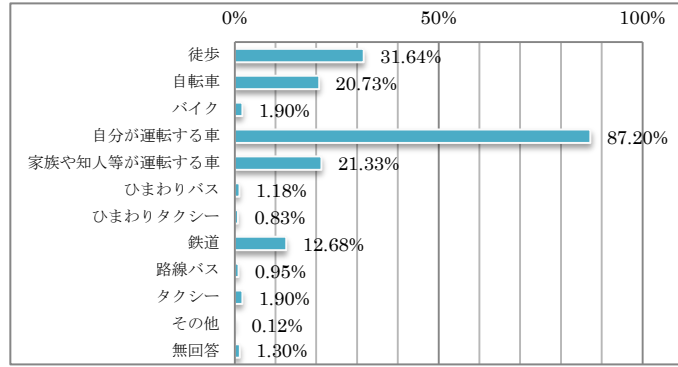


※年代別集計

| NO. | 選択肢            | 回答数 | 構成比     | 構成比     |         |         |         |         |         |         |
|-----|----------------|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|     |                |     |         | 20代     | 30代     | 40代     | 50代     | 60代前半   | 60代後半   | 70以上    |
| 1   | 優先ではない         | 10  | 1.18%   | 3.23%   | 0.85%   | 0.00%   | 0.66%   | 1.96%   | 1.72%   | 1.14%   |
| 2   | どちらかと言えば優先ではない | 43  | 5.09%   | 3.23%   | 9.32%   | 7.56%   | 6.62%   | 1.96%   | 4.31%   | 2.27%   |
| 3   | どちらとも言えない      | 240 | 28.44%  | 35.48%  | 34.75%  | 28.57%  | 27.15%  | 24.51%  | 33.62%  | 21.59%  |
| 4   | どちらかと言えば優先     | 280 | 33.18%  | 29.03%  | 33.05%  | 36.97%  | 35.10%  | 31.37%  | 26.72%  | 35.80%  |
| 5   | 優先すべき          | 161 | 19.08%  | 17.74%  | 20.34%  | 15.13%  | 17.88%  | 28.43%  | 14.66%  | 19.89%  |
|     | 無回答            | 110 | 13.03%  | 11.29%  | 1.69%   | 11.76%  | 12.58%  | 11.76%  | 18.97%  | 19.32%  |
|     | 合計(B)          | 844 | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% |

(4) 日常における主な交通手段は何ですか。(3つ回答)

| NO. | 選択肢          | 回答数   | 構成比     | 選択率     |
|-----|--------------|-------|---------|---------|
| 1   | 徒歩           | 267   | 17.41%  | 31.64%  |
| 2   | 自転車          | 175   | 11.41%  | 20.73%  |
| 3   | バイク          | 16    | 1.04%   | 1.90%   |
| 4   | 自分が運転する車     | 736   | 47.98%  | 87.20%  |
| 5   | 家族や知人等が運転する車 | 180   | 11.73%  | 21.33%  |
| 6   | ひまわりバス       | 10    | 0.65%   | 1.18%   |
| 7   | ひまわりタクシー     | 7     | 0.46%   | 0.83%   |
| 8   | 鉄道           | 107   | 6.98%   | 12.68%  |
| 9   | 路線バス         | 8     | 0.52%   | 0.95%   |
| 10  | タクシー         | 16    | 1.04%   | 1.90%   |
| 11  | その他          | 1     | 0.07%   | 0.12%   |
|     | 無回答          | 11    | 0.72%   | 1.30%   |
|     | 合計           | 1,534 | 100.00% | 181.75% |

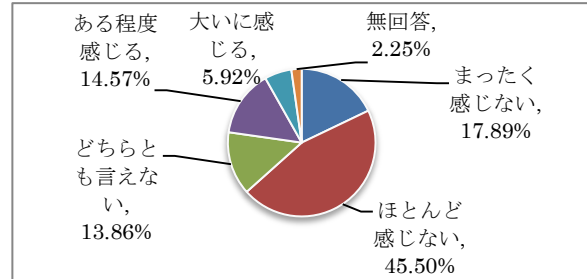


※年代別集計

| NO. | 選択肢          | 回答数   | 構成比     | 選択率     | 選択率(回答数を回答の対象者数で除した数値) |         |         |         |         |         |         |
|-----|--------------|-------|---------|---------|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|     |              |       |         |         | 20代                    | 30代     | 40代     | 50代     | 60代前半   | 60代後半   | 70以上    |
| 1   | 徒歩           | 267   | 17.41%  | 31.64%  | 19.35%                 | 22.03%  | 26.89%  | 25.17%  | 30.39%  | 39.66%  | 46.59%  |
| 2   | 自転車          | 175   | 11.41%  | 20.73%  | 11.29%                 | 10.17%  | 21.01%  | 12.58%  | 24.51%  | 27.59%  | 31.25%  |
| 3   | バイク          | 16    | 1.04%   | 1.90%   | 0.00%                  | 0.85%   | 4.20%   | 1.32%   | 1.96%   | 0.86%   | 2.84%   |
| 4   | 自分が運転する車     | 736   | 47.98%  | 87.20%  | 90.32%                 | 99.15%  | 91.60%  | 94.70%  | 91.18%  | 81.90%  | 69.89%  |
| 5   | 家族や知人等が運転する車 | 180   | 11.73%  | 21.33%  | 29.03%                 | 20.34%  | 10.08%  | 15.23%  | 14.71%  | 26.72%  | 32.39%  |
| 6   | ひまわりバス       | 10    | 0.65%   | 1.18%   | 1.61%                  | 0.00%   | 0.00%   | 0.66%   | 0.00%   | 0.86%   | 3.98%   |
| 7   | ひまわりタクシー     | 7     | 0.46%   | 0.83%   | 1.61%                  | 0.00%   | 0.00%   | 0.00%   | 0.00%   | 0.86%   | 2.84%   |
| 8   | 鉄道           | 107   | 6.98%   | 12.68%  | 20.97%                 | 8.47%   | 6.72%   | 12.58%  | 14.71%  | 14.66%  | 14.20%  |
| 9   | 路線バス         | 8     | 0.52%   | 0.95%   | 0.00%                  | 0.00%   | 1.68%   | 0.66%   | 0.98%   | 0.86%   | 1.70%   |
| 10  | タクシー         | 16    | 1.04%   | 1.90%   | 0.00%                  | 0.85%   | 0.84%   | 0.66%   | 2.94%   | 2.59%   | 3.98%   |
| 11  | その他          | 1     | 0.07%   | 0.12%   | 0.00%                  | 0.00%   | 0.00%   | 0.00%   | 0.00%   | 0.86%   | 0.00%   |
|     | 無回答          | 11    | 0.72%   | 1.30%   | 0.00%                  | 0.00%   | 0.00%   | 0.00%   | 0.98%   | 2.59%   | 3.98%   |
|     | 合計           | 1,534 | 100.00% | 181.75% | 174.19%                | 161.86% | 163.03% | 163.58% | 182.35% | 200.00% | 213.64% |

(5) 日常生活において目的地までの移動について不便を感じますか。

| NO. | 選択肢       | 回答数 | 構成比     |
|-----|-----------|-----|---------|
| 1   | まったく感じない  | 151 | 17.89%  |
| 2   | ほとんど感じない  | 384 | 45.50%  |
| 3   | どちらとも言えない | 117 | 13.86%  |
| 4   | ある程度感じる   | 123 | 14.57%  |
| 5   | 大いに感じる    | 50  | 5.92%   |
|     | 無回答       | 19  | 2.25%   |
|     | 合計        | 844 | 100.00% |

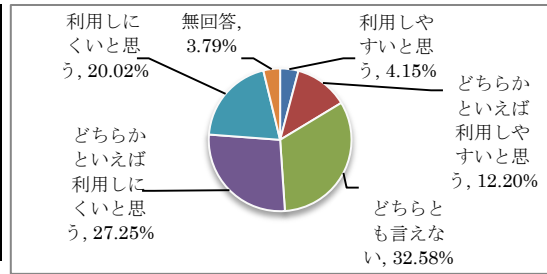


※地区別集計

| NO. | 選択肢       | 回答数 | 構成比     | 構成比     |         |         |         |         |         |         |         |
|-----|-----------|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|     |           |     |         | 神崎      | 額田      | 菅谷      | 五台      | 戸多      | 芳野      | 木崎      | 瓜連      |
| 1   | まったく感じない  | 151 | 17.89%  | 17.91%  | 9.26%   | 20.43%  | 15.08%  | 14.29%  | 13.70%  | 15.63%  | 21.32%  |
| 2   | ほとんど感じない  | 384 | 45.50%  | 44.78%  | 44.44%  | 46.34%  | 47.62%  | 32.14%  | 49.32%  | 43.75%  | 43.38%  |
| 3   | どちらとも言えない | 117 | 13.86%  | 13.43%  | 16.67%  | 13.41%  | 15.08%  | 10.71%  | 12.33%  | 21.88%  | 12.50%  |
| 4   | ある程度感じる   | 123 | 14.57%  | 19.40%  | 12.96%  | 13.41%  | 15.08%  | 21.43%  | 13.70%  | 9.38%   | 15.44%  |
| 5   | 大いに感じる    | 50  | 5.92%   | 4.48%   | 12.96%  | 3.96%   | 6.35%   | 21.43%  | 6.85%   | 3.13%   | 5.15%   |
|     | 無回答       | 19  | 2.25%   | 0.00%   | 3.70%   | 2.44%   | 0.79%   | 0.00%   | 4.11%   | 6.25%   | 2.21%   |
|     | 合計(B)     | 844 | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% |

(6) 市内の公共交通は利用しやすいと思いますか。

| NO. | 選択肢               | 回答数 | 構成比     |
|-----|-------------------|-----|---------|
| 1   | 利用しやすいと思う         | 35  | 4.15%   |
| 2   | どちらかといえば利用しやすいと思う | 103 | 12.20%  |
| 3   | どちらとも言えない         | 275 | 32.58%  |
| 4   | どちらかといえば利用しにくいと思う | 230 | 27.25%  |
| 5   | 利用しにくいと思う         | 169 | 20.02%  |
|     | 無回答               | 32  | 3.79%   |
|     | 合計                | 844 | 100.00% |

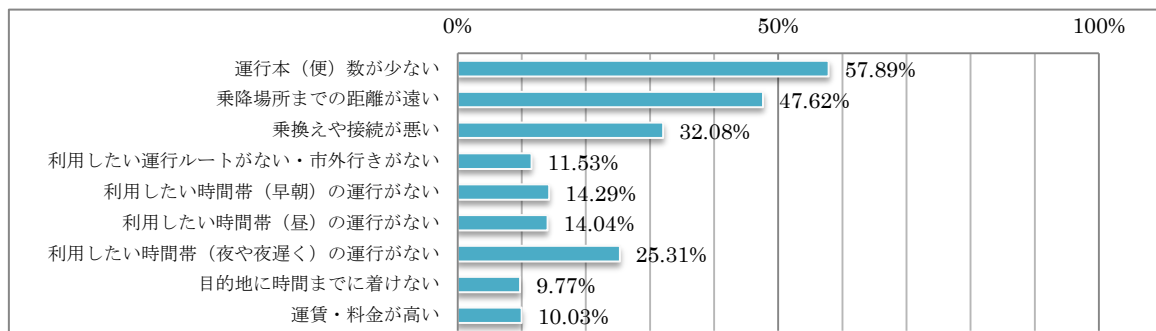


※地区別集計

| NO. | 選択肢               | 回答数 | 構成比     | 構成比     |         |         |         |         |         |         |         |
|-----|-------------------|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|     |                   |     |         | 神崎      | 額田      | 菅谷      | 五台      | 戸多      | 芳野      | 木崎      | 瓜連      |
| 1   | 利用しやすいと思う         | 35  | 4.15%   | 1.49%   | 3.70%   | 5.79%   | 0.79%   | 0.00%   | 4.11%   | 3.13%   | 5.88%   |
| 2   | どちらかといえば利用しやすいと思う | 103 | 12.20%  | 11.94%  | 5.56%   | 12.80%  | 12.70%  | 0.00%   | 13.70%  | 9.38%   | 15.44%  |
| 3   | どちらとも言えない         | 275 | 32.58%  | 29.85%  | 27.78%  | 33.54%  | 32.54%  | 25.00%  | 30.14%  | 40.63%  | 34.56%  |
| 4   | どちらかといえば利用しにくいと思う | 230 | 27.25%  | 23.88%  | 29.63%  | 29.27%  | 27.78%  | 32.14%  | 24.66%  | 34.38%  | 21.32%  |
| 5   | 利用しにくいと思う         | 169 | 20.02%  | 29.85%  | 25.93%  | 14.63%  | 23.02%  | 39.29%  | 26.03%  | 9.38%   | 18.38%  |
|     | 無回答               | 32  | 3.79%   | 2.99%   | 7.41%   | 3.96%   | 3.17%   | 3.57%   | 1.37%   | 3.13%   | 4.41%   |
|     | 合計(B)             | 844 | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% |

(7) 問(6)で4・5(利用しにくい)と回答された方、【鉄道】について、そのように感じる理由は。(複数回答)

| NO. | 選択肢                   | 回答数 | 構成比     | 選択率     |
|-----|-----------------------|-----|---------|---------|
| 1   | 運行本(便)数が少ない           | 231 | 26.01%  | 57.89%  |
| 2   | 乗降場所までの距離が遠い          | 190 | 21.40%  | 47.62%  |
| 3   | 乗換えや接続が悪い             | 128 | 14.41%  | 32.08%  |
| 4   | 利用したい運行ルートがない・市外行きがない | 46  | 5.18%   | 11.53%  |
| 5①  | 利用したい時間帯(早朝)の運行がない    | 57  | 6.42%   | 14.29%  |
| 5②  | 利用したい時間帯(昼)の運行がない     | 56  | 6.31%   | 14.04%  |
| 5③  | 利用したい時間帯(夜や夜遅く)の運行がない | 101 | 11.37%  | 25.31%  |
| 8   | 目的地に時間までに着けない         | 39  | 4.39%   | 9.77%   |
| 9   | 運賃・料金が安い              | 40  | 4.50%   | 10.03%  |
|     | 合計                    | 888 | 100.00% | 222.56% |

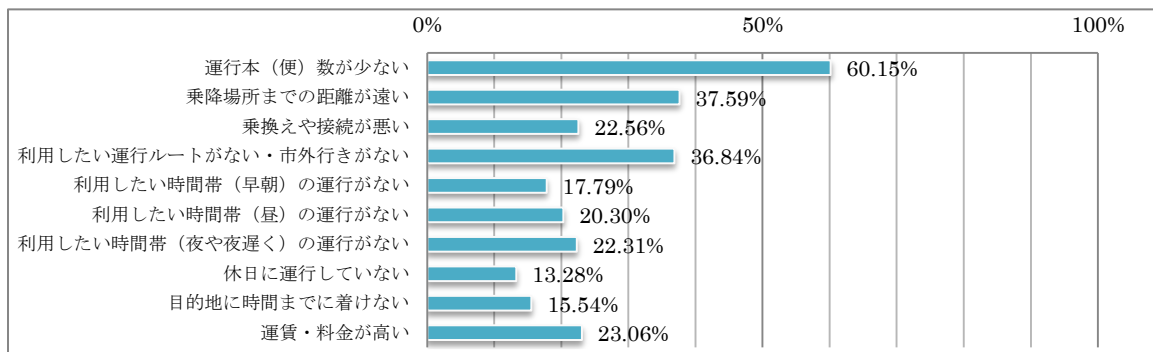


※地区別集計

| NO. | 選択肢                   | 回答数 | 構成比     | 選択率     | 選択率(回答数を回答の対象者数で除した数値) |         |         |         |         |         |         |         |
|-----|-----------------------|-----|---------|---------|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|     |                       |     |         |         | 神崎                     | 額田      | 菅谷      | 五台      | 戸多      | 芳野      | 木崎      | 瓜連      |
| 1   | 運行本(便)数が少ない           | 231 | 26.01%  | 57.89%  | 44.44%                 | 56.67%  | 67.36%  | 42.19%  | 20.00%  | 62.16%  | 57.14%  | 72.22%  |
| 2   | 乗降場所までの距離が遠い          | 190 | 21.40%  | 47.62%  | 75.00%                 | 50.00%  | 37.50%  | 54.69%  | 55.00%  | 72.97%  | 35.71%  | 29.63%  |
| 3   | 乗換えや接続が悪い             | 128 | 14.41%  | 32.08%  | 38.89%                 | 30.00%  | 32.64%  | 28.13%  | 35.00%  | 40.54%  | 35.71%  | 24.07%  |
| 4   | 利用したい運行ルートがない・市外行きがない | 46  | 5.18%   | 11.53%  | 27.78%                 | 10.00%  | 11.11%  | 12.50%  | 10.00%  | 10.81%  | 7.14%   | 3.70%   |
| 5①  | 利用したい時間帯(早朝)の運行がない    | 57  | 6.42%   | 14.29%  | 13.89%                 | 26.67%  | 11.81%  | 12.50%  | 20.00%  | 16.22%  | 14.29%  | 12.96%  |
| 5②  | 利用したい時間帯(昼)の運行がない     | 56  | 6.31%   | 14.04%  | 8.33%                  | 20.00%  | 18.75%  | 9.38%   | 5.00%   | 16.22%  | 0.00%   | 12.96%  |
| 5③  | 利用したい時間帯(夜や夜遅く)の運行がない | 101 | 11.37%  | 25.31%  | 25.00%                 | 26.67%  | 27.08%  | 21.88%  | 15.00%  | 21.62%  | 35.71%  | 27.78%  |
| 8   | 目的地に時間までに着けない         | 39  | 4.39%   | 9.77%   | 11.11%                 | 10.00%  | 10.42%  | 9.38%   | 10.00%  | 13.51%  | 7.14%   | 5.56%   |
| 9   | 運賃・料金が安い              | 40  | 4.50%   | 10.03%  | 13.89%                 | 6.67%   | 9.72%   | 1.56%   | 20.00%  | 13.51%  | 0.00%   | 16.67%  |
|     | 合計                    | 888 | 100.00% | 222.56% | 258.33%                | 236.67% | 226.39% | 192.19% | 190.00% | 267.57% | 192.86% | 205.56% |

(8) 問(6)で4・5(利用しにくい)と回答された方、【路線バス】について、そのように感じる理由は。(複数回答)

| NO. | 選択肢                   | 回答数   | 構成比     | 選択率     |
|-----|-----------------------|-------|---------|---------|
| 1   | 運行本(便)数が少ない           | 240   | 22.33%  | 60.15%  |
| 2   | 乗降場所までの距離が遠い          | 150   | 13.95%  | 37.59%  |
| 3   | 乗換えや接続が悪い             | 90    | 8.37%   | 22.56%  |
| 4   | 利用したい運行ルートがない・市外行きがない | 147   | 13.67%  | 36.84%  |
| 5①  | 利用したい時間帯(早朝)の運行がない    | 71    | 6.60%   | 17.79%  |
| 5②  | 利用したい時間帯(昼)の運行がない     | 81    | 7.53%   | 20.30%  |
| 5③  | 利用したい時間帯(夜や夜遅く)の運行がない | 89    | 8.28%   | 22.31%  |
| 6   | 休日に運行していない            | 53    | 4.93%   | 13.28%  |
| 8   | 目的地に時間までに着けない         | 62    | 5.77%   | 15.54%  |
| 9   | 運賃・料金が低い              | 92    | 8.56%   | 23.06%  |
| 合計  |                       | 1,075 | 100.00% | 269.42% |

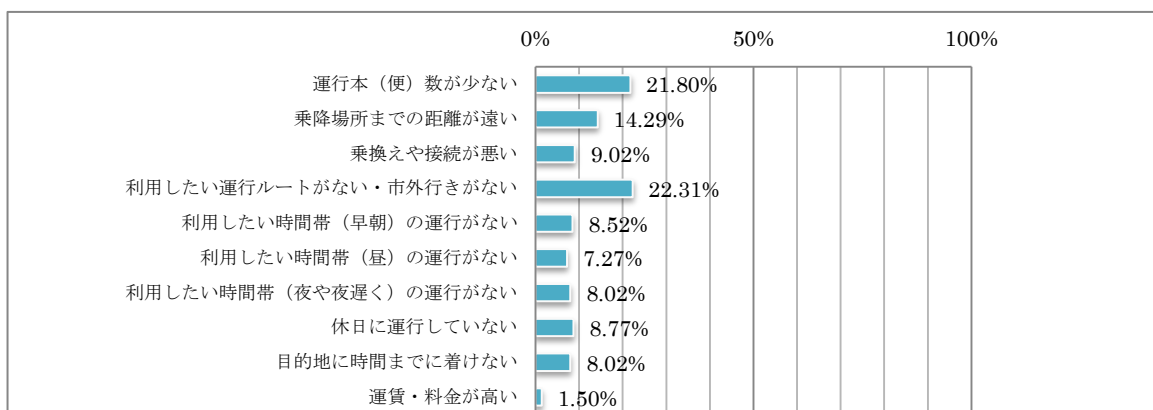


※地区別集計

| NO. | 選択肢                   | 回答数   | 構成比     | 選択率     | 選択率(回答数を回答の対象者数で除した数値) |         |         |         |         |         |        |         |
|-----|-----------------------|-------|---------|---------|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|
|     |                       |       |         |         | 神崎                     | 額田      | 菅谷      | 五台      | 戸多      | 芳野      | 木崎     | 瓜連      |
| 1   | 運行本(便)数が少ない           | 240   | 22.33%  | 60.15%  | 61.11%                 | 50.00%  | 56.94%  | 70.31%  | 95.00%  | 64.86%  | 14.29% | 57.41%  |
| 2   | 乗降場所までの距離が遠い          | 150   | 13.95%  | 37.59%  | 52.78%                 | 30.00%  | 37.50%  | 37.50%  | 30.00%  | 40.54%  | 14.29% | 38.89%  |
| 3   | 乗換えや接続が悪い             | 90    | 8.37%   | 22.56%  | 30.56%                 | 20.00%  | 18.06%  | 32.81%  | 30.00%  | 32.43%  | 0.00%  | 14.81%  |
| 4   | 利用したい運行ルートがない・市外行きがない | 147   | 13.67%  | 36.84%  | 52.78%                 | 46.67%  | 38.89%  | 34.38%  | 35.00%  | 43.24%  | 14.29% | 20.37%  |
| 5①  | 利用したい時間帯(早朝)の運行がない    | 71    | 6.60%   | 17.79%  | 22.22%                 | 23.33%  | 13.89%  | 20.31%  | 30.00%  | 24.32%  | 7.14%  | 12.96%  |
| 5②  | 利用したい時間帯(昼)の運行がない     | 81    | 7.53%   | 20.30%  | 19.44%                 | 20.00%  | 15.97%  | 29.69%  | 35.00%  | 32.43%  | 0.00%  | 12.96%  |
| 5③  | 利用したい時間帯(夜や夜遅く)の運行がない | 89    | 8.28%   | 22.31%  | 25.00%                 | 26.67%  | 17.36%  | 23.44%  | 40.00%  | 29.73%  | 14.29% | 20.37%  |
| 6   | 休日に運行していない            | 53    | 4.93%   | 13.28%  | 16.67%                 | 13.33%  | 10.42%  | 15.63%  | 35.00%  | 18.92%  | 0.00%  | 7.41%   |
| 8   | 目的地に時間までに着けない         | 62    | 5.77%   | 15.54%  | 16.67%                 | 16.67%  | 14.58%  | 15.63%  | 35.00%  | 21.62%  | 0.00%  | 9.26%   |
| 9   | 運賃・料金が低い              | 92    | 8.56%   | 23.06%  | 25.00%                 | 20.00%  | 16.67%  | 20.31%  | 40.00%  | 35.14%  | 7.14%  | 33.33%  |
| 合計  |                       | 1,075 | 100.00% | 269.42% | 322.22%                | 266.67% | 240.28% | 300.00% | 405.00% | 343.24% | 71.43% | 227.78% |

(9) 問(6)で4・5(利用しにくい)と回答された方、【ひまわりバス】について、そのように感じる理由は。(複数回答)

| NO. | 選択肢                   | 回答数 | 構成比     | 選択率     |
|-----|-----------------------|-----|---------|---------|
| 1   | 運行本(便)数が少ない           | 87  | 19.91%  | 21.80%  |
| 2   | 乗降場所までの距離が遠い          | 57  | 13.04%  | 14.29%  |
| 3   | 乗換えや接続が悪い             | 36  | 8.24%   | 9.02%   |
| 4   | 利用したい運行ルートがない・市外行きがない | 89  | 20.37%  | 22.31%  |
| 5①  | 利用したい時間帯(早朝)の運行がない    | 34  | 7.78%   | 8.52%   |
| 5②  | 利用したい時間帯(昼)の運行がない     | 29  | 6.64%   | 7.27%   |
| 5③  | 利用したい時間帯(夜や夜遅く)の運行がない | 32  | 7.32%   | 8.02%   |
| 6   | 休日に運行していない            | 35  | 8.01%   | 8.77%   |
| 8   | 目的地に時間までに着けない         | 32  | 7.32%   | 8.02%   |
| 9   | 運賃・料金が安い              | 6   | 1.37%   | 1.50%   |
| 合計  |                       | 437 | 100.00% | 109.52% |

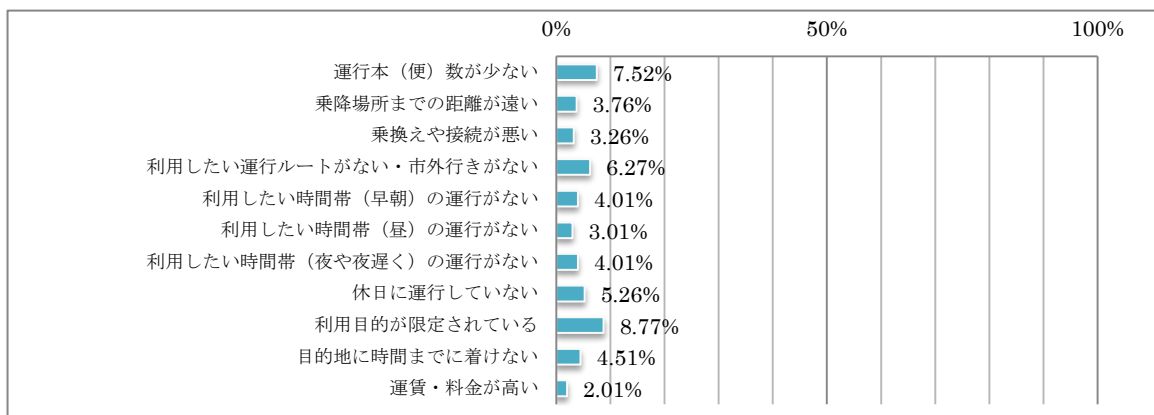


※地区別集計

| NO. | 選択肢                   | 回答数 | 構成比     | 選択率     | 選択率(回答数を回答の対象者数で除した数値) |         |         |         |        |         |        |         |
|-----|-----------------------|-----|---------|---------|------------------------|---------|---------|---------|--------|---------|--------|---------|
|     |                       |     |         |         | 神崎                     | 額田      | 香谷      | 五台      | 戸多     | 芳野      | 木崎     | 瓜連      |
| 1   | 運行本(便)数が少ない           | 87  | 19.91%  | 21.80%  | 19.44%                 | 23.33%  | 20.14%  | 25.00%  | 25.00% | 29.73%  | 0.00%  | 22.22%  |
| 2   | 乗降場所までの距離が遠い          | 57  | 13.04%  | 14.29%  | 22.22%                 | 10.00%  | 11.81%  | 15.63%  | 5.00%  | 27.03%  | 7.14%  | 12.96%  |
| 3   | 乗換えや接続が悪い             | 36  | 8.24%   | 9.02%   | 16.67%                 | 6.67%   | 9.03%   | 12.50%  | 10.00% | 8.11%   | 0.00%  | 3.70%   |
| 4   | 利用したい運行ルートがない・市外行きがない | 89  | 20.37%  | 22.31%  | 22.22%                 | 30.00%  | 25.00%  | 28.13%  | 15.00% | 16.22%  | 7.14%  | 14.81%  |
| 5①  | 利用したい時間帯(早朝)の運行がない    | 34  | 7.78%   | 8.52%   | 13.89%                 | 6.67%   | 8.33%   | 10.94%  | 10.00% | 5.41%   | 0.00%  | 7.41%   |
| 5②  | 利用したい時間帯(昼)の運行がない     | 29  | 6.64%   | 7.27%   | 8.33%                  | 10.00%  | 6.94%   | 9.38%   | 0.00%  | 2.70%   | 0.00%  | 11.11%  |
| 5③  | 利用したい時間帯(夜や夜遅く)の運行がない | 32  | 7.32%   | 8.02%   | 11.11%                 | 6.67%   | 6.25%   | 14.06%  | 5.00%  | 8.11%   | 7.14%  | 5.56%   |
| 6   | 休日に運行していない            | 35  | 8.01%   | 8.77%   | 19.44%                 | 3.33%   | 8.33%   | 7.81%   | 5.00%  | 8.11%   | 0.00%  | 11.11%  |
| 8   | 目的地に時間までに着けない         | 32  | 7.32%   | 8.02%   | 13.89%                 | 6.67%   | 6.25%   | 10.94%  | 5.00%  | 5.41%   | 0.00%  | 11.11%  |
| 9   | 運賃・料金が安い              | 6   | 1.37%   | 1.50%   | 8.33%                  | 3.33%   | 0.00%   | 1.56%   | 0.00%  | 2.70%   | 0.00%  | 0.00%   |
| 合計  |                       | 437 | 100.00% | 109.52% | 155.56%                | 106.67% | 102.08% | 135.94% | 80.00% | 113.51% | 21.43% | 100.00% |

(10) 問(6)で4・5(利用しにくい)と回答された方、【ひまわりタクシー】について、そのように感じる理由は。(複数回答)

| NO. | 選択肢                   | 回答数 | 構成比     | 選択率    |
|-----|-----------------------|-----|---------|--------|
| 1   | 運行本(便)数が少ない           | 30  | 14.35%  | 7.52%  |
| 2   | 乗降場所までの距離が遠い          | 15  | 7.18%   | 3.76%  |
| 3   | 乗換えや接続が悪い             | 13  | 6.22%   | 3.26%  |
| 4   | 利用したい運行ルートがない・市外行きがない | 25  | 11.96%  | 6.27%  |
| 5①  | 利用したい時間帯(早朝)の運行がない    | 16  | 7.66%   | 4.01%  |
| 5②  | 利用したい時間帯(昼)の運行がない     | 12  | 5.74%   | 3.01%  |
| 5③  | 利用したい時間帯(夜や夜遅く)の運行がない | 16  | 7.66%   | 4.01%  |
| 6   | 休日に運行していない            | 21  | 10.05%  | 5.26%  |
| 7   | 利用目的が限定されている          | 35  | 16.75%  | 8.77%  |
| 8   | 目的地に時間までに着けない         | 18  | 8.61%   | 4.51%  |
| 9   | 運賃・料金が安い              | 8   | 3.83%   | 2.01%  |
| 合計  |                       | 209 | 100.00% | 52.38% |



※地区別集計

| NO. | 選択肢                   | 回答数 | 構成比     | 選択率    | 選択率(回答数を回答の対象者数で除した数値) |        |        |        |        |        |       |        |
|-----|-----------------------|-----|---------|--------|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|
|     |                       |     |         |        | 神崎                     | 額田     | 菅谷     | 五台     | 戸多     | 芳野     | 木崎    | 瓜連     |
| 1   | 運行本(便)数が少ない           | 30  | 14.35%  | 7.52%  | 11.11%                 | 13.33% | 6.25%  | 7.81%  | 10.00% | 8.11%  | 0.00% | 5.56%  |
| 2   | 乗降場所までの距離が遠い          | 15  | 7.18%   | 3.76%  | 11.11%                 | 3.33%  | 1.39%  | 1.56%  | 5.00%  | 10.81% | 0.00% | 3.70%  |
| 3   | 乗換えや接続が悪い             | 13  | 6.22%   | 3.26%  | 8.33%                  | 3.33%  | 2.08%  | 6.25%  | 0.00%  | 5.41%  | 0.00% | 0.00%  |
| 4   | 利用したい運行ルートがない・市外行きがない | 25  | 11.96%  | 6.27%  | 11.11%                 | 6.67%  | 9.03%  | 4.69%  | 0.00%  | 5.41%  | 0.00% | 1.85%  |
| 5①  | 利用したい時間帯(早朝)の運行がない    | 16  | 7.66%   | 4.01%  | 8.33%                  | 6.67%  | 3.47%  | 3.13%  | 5.00%  | 2.70%  | 0.00% | 3.70%  |
| 5②  | 利用したい時間帯(昼)の運行がない     | 12  | 5.74%   | 3.01%  | 5.56%                  | 6.67%  | 3.47%  | 1.56%  | 0.00%  | 2.70%  | 0.00% | 1.85%  |
| 5③  | 利用したい時間帯(夜や夜遅く)の運行がない | 16  | 7.66%   | 4.01%  | 8.33%                  | 6.67%  | 3.47%  | 3.13%  | 5.00%  | 5.41%  | 0.00% | 1.85%  |
| 6   | 休日に運行していない            | 21  | 10.05%  | 5.26%  | 16.67%                 | 6.67%  | 4.17%  | 1.56%  | 5.00%  | 5.41%  | 0.00% | 5.56%  |
| 7   | 利用目的が限定されている          | 35  | 16.75%  | 8.77%  | 13.89%                 | 10.00% | 7.64%  | 9.38%  | 10.00% | 8.11%  | 0.00% | 9.26%  |
| 8   | 目的地に時間までに着けない         | 18  | 8.61%   | 4.51%  | 5.56%                  | 3.33%  | 3.47%  | 6.25%  | 5.00%  | 5.41%  | 0.00% | 5.56%  |
| 9   | 運賃・料金が安い              | 8   | 3.83%   | 2.01%  | 2.78%                  | 0.00%  | 2.08%  | 0.00%  | 10.00% | 2.70%  | 0.00% | 1.85%  |
| 合計  |                       | 209 | 100.00% | 52.38% | 102.78%                | 66.67% | 46.53% | 45.31% | 55.00% | 62.16% | 0.00% | 40.74% |

## II-その② 公共交通に関するアンケート調査

### 1 アンケート調査の概要

(1)実施期間 : 平成 28 年 8 月

#### (2)調査方法

◆実施方法 : 郵送

◆送付対象 : 住民基本台帳をもとに無作為に抽出した満 16 歳以上の市民 1,000 世帯  
(2,000 人)

◆回 答 : 送付先 1 件に調査票を 2 部送付し、送付対象者及び同居家族から回答を得た

#### (3)回答者数・回収率

| 送付数   | 回答者数 | 回収率   |
|-------|------|-------|
| 1,000 | 384  | 38.4% |
| 2,000 | 607  | 30.4% |

#### ・男女別内訳

|      | 男性     | 女性     | 無回答   | 合計      |
|------|--------|--------|-------|---------|
| 回答件数 | 291    | 313    | 3     | 607     |
| 構成比  | 47.94% | 51.57% | 0.49% | 100.00% |

#### ・地区別内訳

|          | 神崎<br>地区 | 額田<br>地区 | 菅谷<br>地区 | 五台<br>地区 | 戸多<br>地区 | 芳野<br>地区 | 木崎<br>地区 | 瓜連<br>地区 | 不明・<br>無回答 | 合計      |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|---------|
| 回答<br>件数 | 54       | 46       | 248      | 87       | 29       | 47       | 19       | 74       | 3          | 607     |
| 構成<br>比  | 8.90%    | 7.58%    | 40.86%   | 14.33%   | 4.78%    | 7.74%    | 3.13%    | 12.19%   | 0.49%      | 100.00% |

#### ・年代別内訳

|          | 10<br>歳代 | 20<br>歳代 | 30<br>歳代 | 40<br>歳代 | 50<br>歳代 | 60<br>歳代 | 70<br>歳代 | 80 歳<br>以上 | 不明・<br>無回答 | 合計      |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|------------|---------|
| 回答<br>件数 | 8        | 25       | 70       | 72       | 88       | 159      | 103      | 80         | 2          | 607     |
| 構成<br>比  | 1.32%    | 4.12%    | 11.53%   | 11.86%   | 14.50%   | 26.19%   | 16.97%   | 13.18%     | 0.33%      | 100.00% |



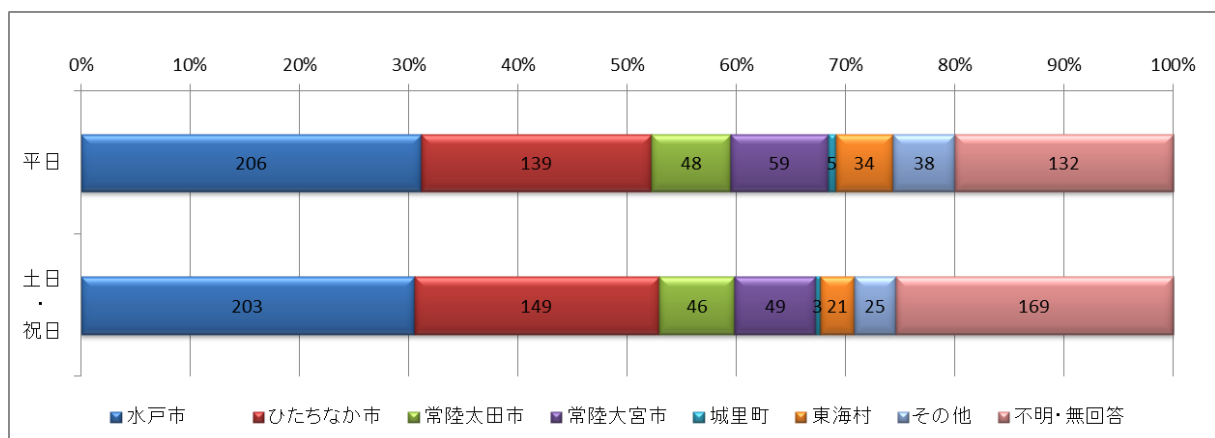
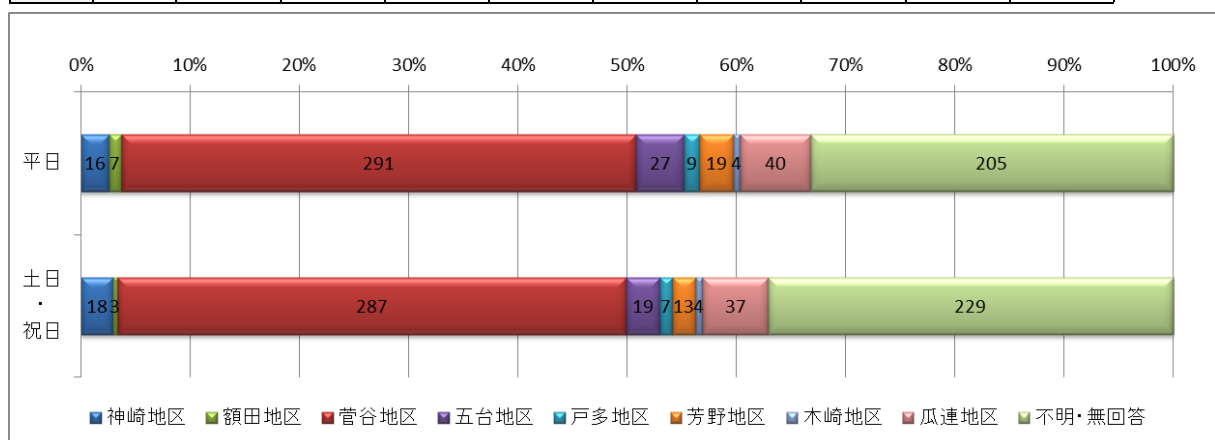
## 2 主な設問の回答結果

### ① 主な目的地

〇市内の主な目的地は、「菅谷地区」が47.1%で約半数を占める。次いで「瓜連地区」が6.5%で、行政施設や商業施設、医療・福祉施設等が集積する地域への移動が多い。また、「菅谷地区」は平日・土日・祝日とも目的地とする割合が50%弱を占め、買物等、日常生活において重要な場所になっていることが伺える。

〇市外の主な目的地は、「水戸市」、「ひたちなか市」、「常陸大宮市」、「常陸太田市」が多い。「水戸市」は平日の割合が高く、「ひたちなか市」は土日・休日に目的地とする割合が高い。

| (2) 主な目的地 | 市内    |        |       |       |      |      |      |        |        |        |
|-----------|-------|--------|-------|-------|------|------|------|--------|--------|--------|
|           | 神崎地区  | 額田地区   | 菅谷地区  | 五台地区  | 戸多地区 | 芳野地区 | 木崎地区 | 瓜連地区   | 不明・無回答 | (合計)   |
|           | 平日    | 16     | 7     | 291   | 27   | 9    | 19   | 4      | 40     | 205    |
|           | 2.6%  | 1.1%   | 47.1% | 4.4%  | 1.5% | 3.1% | 0.6% | 6.5%   | 33.2%  | 100.0% |
| 土日・祝日     | 18    | 3      | 287   | 19    | 7    | 13   | 4    | 37     | 229    | 617    |
|           | 2.9%  | 0.5%   | 46.5% | 3.1%  | 1.1% | 2.1% | 0.6% | 6.0%   | 37.1%  | 100.0% |
| (2) 主な目的地 | 市外    |        |       |       |      |      |      |        | (合計)   |        |
|           | 水戸市   | ひたちなか市 | 常陸太田市 | 常陸大宮市 | 城里町  | 東海村  | その他  | 不明・無回答 | (合計)   |        |
|           | 平日    | 206    | 139   | 48    | 59   | 5    | 34   | 38     | 132    | 661    |
|           | 31.2% | 21.0%  | 7.3%  | 8.9%  | 0.8% | 5.1% | 5.7% | 20.0%  | 100.0% |        |
| 土日・祝日     | 203   | 149    | 46    | 49    | 3    | 21   | 25   | 169    | 665    |        |
|           | 30.5% | 22.4%  | 6.9%  | 7.4%  | 0.5% | 3.2% | 3.8% | 25.4%  | 100.0% |        |



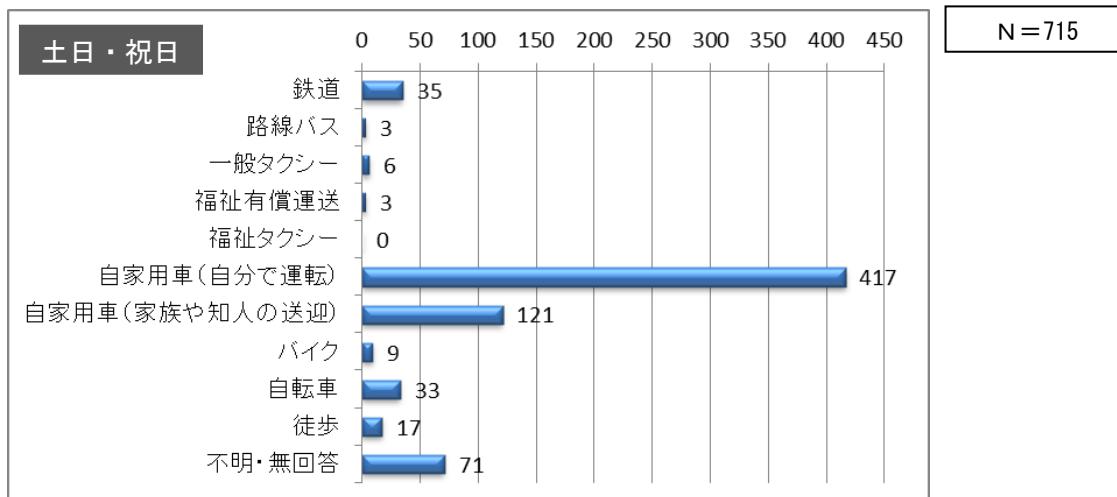
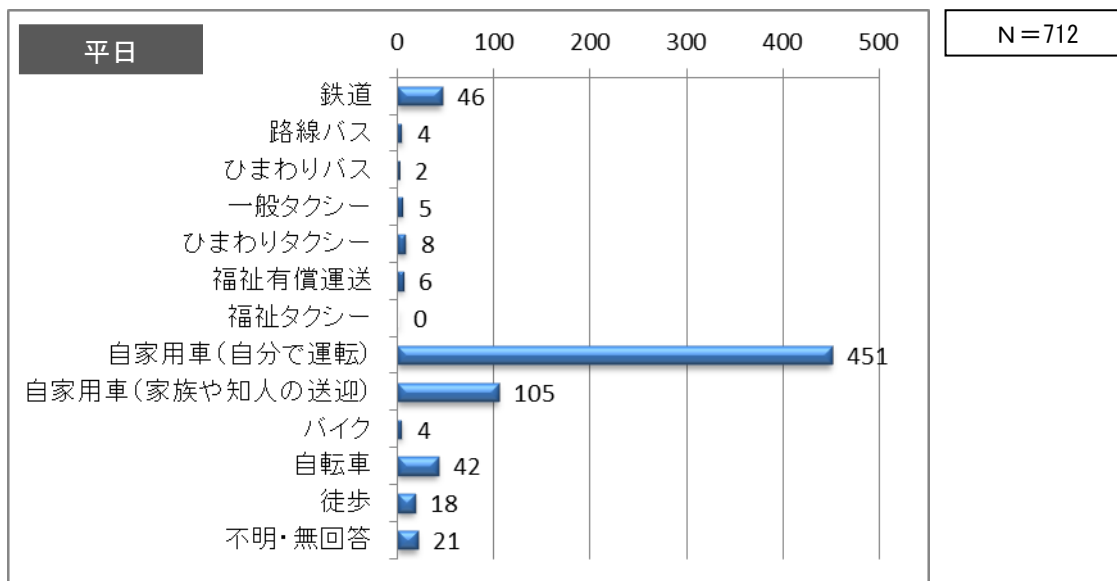
## ②-1 主な移動手段

○主な移動手段は、平日、土日・祝日とも「自家用車」が多く、「自家用車(自分で運転)」、「自家用車(家族や知人の送迎)」で平日 78.0%、土日・祝日 75.2%となっており、日常生活の移動手段として自家用車への依存が非常に高い。

○公共交通機関は、「鉄道」が、平日 6.5%、土日・祝日 4.9%、「路線バス」が、平日 0.6%、土日・祝日 0.4%となっている。

○「ひまわりバス」は、平日のみ運行で 0.3%、「ひまわりタクシー」は、平日のみ運行で 1.1%となっている。

| (3) 主な移動手段 | 鉄道   | 路線バス | ひまわりバス | 一般タクシー | ひまわりタクシー | 福祉有償運送 | 福祉タクシー | 自家用車(自分で運転) | 自家用車(家族や知人の送迎) | バイク   | 自転車  | 徒歩   | 不明・無回答 | (合計)   |        |
|------------|------|------|--------|--------|----------|--------|--------|-------------|----------------|-------|------|------|--------|--------|--------|
|            | 平日   | 46   | 4      | 2      | 5        | 8      | 6      | 0           | 451            | 105   | 4    | 42   | 18     | 21     | 712    |
|            |      | 6.5% | 0.6%   | 0.3%   | 0.7%     | 1.1%   | 0.8%   | 0.0%        | 63.3%          | 14.7% | 0.6% | 5.9% | 2.5%   | 2.9%   | 100.0% |
| 土日・祝日      | 35   | 3    |        | 6      |          | 3      | 0      | 417         | 121            | 9     | 33   | 17   | 71     | 715    |        |
|            | 4.9% | 0.4% |        | 0.8%   |          | 0.4%   | 0.0%   | 58.3%       | 16.9%          | 1.3%  | 4.6% | 2.4% | 9.9%   | 100.0% |        |

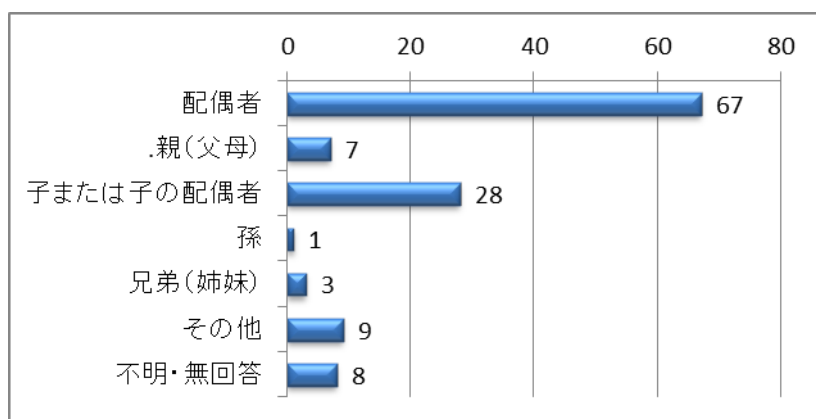


## ②-2 「自家用車(家族や知人の送迎)」で運転する人

○「自家用車(家族や知人の送迎)」で運転をお願いする人は、平日、土日・祝日とも「配偶者」が最も多く、平日 54.5%、土日・祝日 51.7%となっている。また、「子または子の配偶者」も平日 22.8%、土日・祝日 21.8%と多く、主として家族内で移動手段を確保していることがわかる。

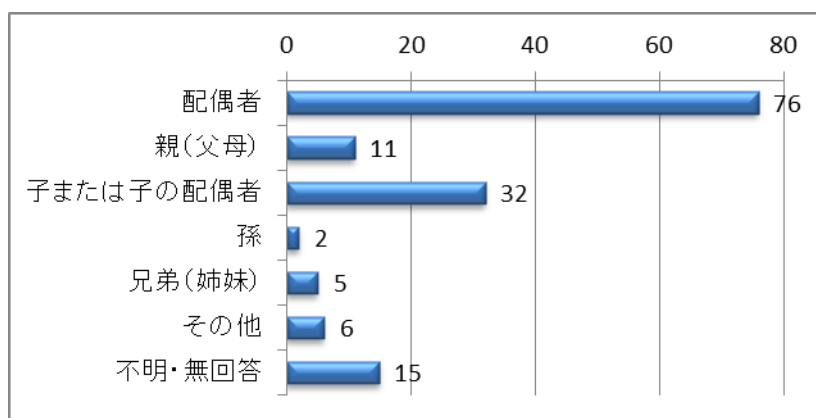
|       | 配偶者   | 親(父母) | 子または子の配偶者 | 孫    | 兄弟(姉妹) | その他  | 不明・無回答 | (合計)   |
|-------|-------|-------|-----------|------|--------|------|--------|--------|
| 平日    | 67    | 7     | 28        | 1    | 3      | 9    | 8      | 123    |
|       | 54.5% | 5.7%  | 22.8%     | 0.8% | 2.4%   | 7.3% | 6.5%   | 100.0% |
| 土日・祝日 | 76    | 11    | 32        | 2    | 5      | 6    | 15     | 147    |
|       | 51.7% | 7.5%  | 21.8%     | 1.4% | 3.4%   | 4.1% | 10.2%  | 100.0% |

### 平日



N = 123

### 土日・祝日



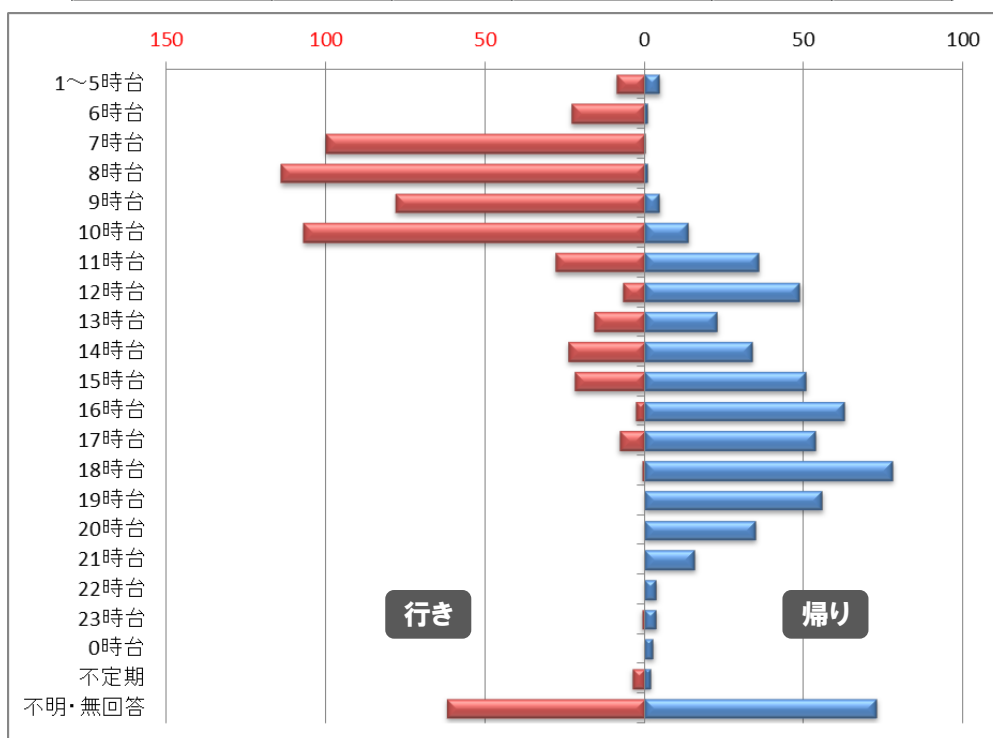
N = 147

### ③-1 主な移動時間帯【平日】

○平日の移動時間帯は、午前中は通勤時間帯の7時台と8時台のほか、10時台が多く、午後は15時台から19時台の間で18時台がピークとなっている。

○年齢別に見ると、午前の移動は、通勤・通学者が多く、70歳未満では7時台と8時台が、70歳以上では10時台が多くなっている。

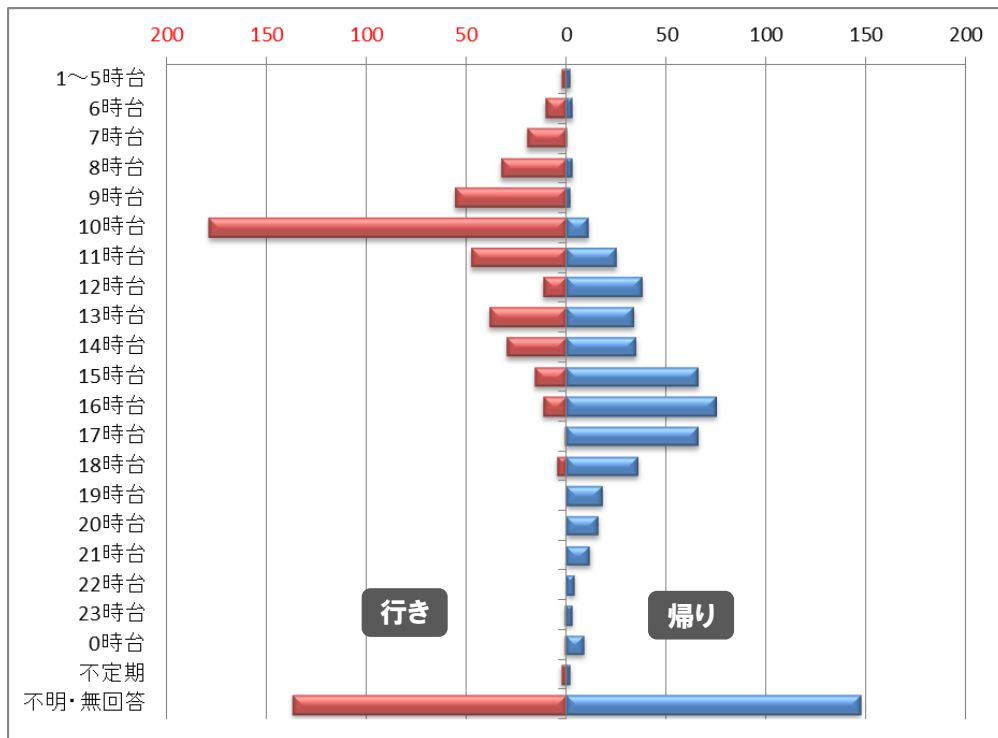
| 行き     |     |        | 帰り     |     |        |
|--------|-----|--------|--------|-----|--------|
| 1～5時台  | 9   | 1.5%   | 1～5時台  | 5   | 0.8%   |
| 6時台    | 23  | 3.8%   | 6時台    | 1   | 0.2%   |
| 7時台    | 100 | 16.5%  | 7時台    | 0   | 0.0%   |
| 8時台    | 114 | 18.8%  | 8時台    | 1   | 0.2%   |
| 9時台    | 78  | 12.9%  | 9時台    | 5   | 0.8%   |
| 10時台   | 107 | 17.6%  | 10時台   | 14  | 2.3%   |
| 11時台   | 28  | 4.6%   | 11時台   | 36  | 5.9%   |
| 12時台   | 7   | 1.2%   | 12時台   | 49  | 8.1%   |
| 13時台   | 16  | 2.6%   | 13時台   | 23  | 3.8%   |
| 14時台   | 24  | 4.0%   | 14時台   | 34  | 5.6%   |
| 15時台   | 22  | 3.6%   | 15時台   | 51  | 8.4%   |
| 16時台   | 3   | 0.5%   | 16時台   | 63  | 10.4%  |
| 17時台   | 8   | 1.3%   | 17時台   | 54  | 8.9%   |
| 18時台   | 1   | 0.2%   | 18時台   | 78  | 12.9%  |
| 19時台   | 0   | 0.0%   | 19時台   | 56  | 9.2%   |
| 20時台   | 0   | 0.0%   | 20時台   | 35  | 5.8%   |
| 21時台   | 0   | 0.0%   | 21時台   | 16  | 2.6%   |
| 22時台   | 0   | 0.0%   | 22時台   | 4   | 0.7%   |
| 23時台   | 1   | 0.2%   | 23時台   | 4   | 0.7%   |
| 0時台    | 0   | 0.0%   | 0時台    | 3   | 0.5%   |
| 不定期    | 4   | 0.7%   | 不定期    | 2   | 0.3%   |
| 不明・無回答 | 62  | 10.2%  | 不明・無回答 | 73  | 12.0%  |
| 合計     | 607 | 100.0% | 合計     | 607 | 100.0% |



### ③-2 主な移動時間帯【土日・祝日】

○土日・祝日の主な移動時間帯は、午前中は10時台に集中している。午後は15時台から17時台の間がピークで、平日と異なり年齢別の大きな違いはみられない。

| 行き     |     |        | 帰り     |     |        |
|--------|-----|--------|--------|-----|--------|
| 1～5時台  | 3   | 0.5%   | 1～5時台  | 2   | 0.3%   |
| 6時台    | 11  | 1.8%   | 6時台    | 3   | 0.5%   |
| 7時台    | 20  | 3.3%   | 7時台    | 0   | 0.0%   |
| 8時台    | 33  | 5.4%   | 8時台    | 3   | 0.5%   |
| 9時台    | 56  | 9.2%   | 9時台    | 2   | 0.3%   |
| 10時台   | 179 | 29.5%  | 10時台   | 11  | 1.8%   |
| 11時台   | 48  | 7.9%   | 11時台   | 25  | 4.1%   |
| 12時台   | 12  | 2.0%   | 12時台   | 38  | 6.3%   |
| 13時台   | 39  | 6.4%   | 13時台   | 34  | 5.6%   |
| 14時台   | 30  | 4.9%   | 14時台   | 35  | 5.8%   |
| 15時台   | 16  | 2.6%   | 15時台   | 66  | 10.9%  |
| 16時台   | 12  | 2.0%   | 16時台   | 75  | 12.4%  |
| 17時台   | 1   | 0.2%   | 17時台   | 66  | 10.9%  |
| 18時台   | 5   | 0.8%   | 18時台   | 36  | 5.9%   |
| 19時台   | 0   | 0.0%   | 19時台   | 18  | 3.0%   |
| 20時台   | 0   | 0.0%   | 20時台   | 16  | 2.6%   |
| 21時台   | 0   | 0.0%   | 21時台   | 12  | 2.0%   |
| 22時台   | 0   | 0.0%   | 22時台   | 4   | 0.7%   |
| 23時台   | 1   | 0.2%   | 23時台   | 3   | 0.5%   |
| 0時台    | 1   | 0.2%   | 0時台    | 9   | 1.5%   |
| 不定期    | 3   | 0.5%   | 不定期    | 2   | 0.3%   |
| 不明・無回答 | 137 | 22.6%  | 不明・無回答 | 147 | 24.2%  |
| 合計     | 607 | 100.0% | 合計     | 607 | 100.0% |

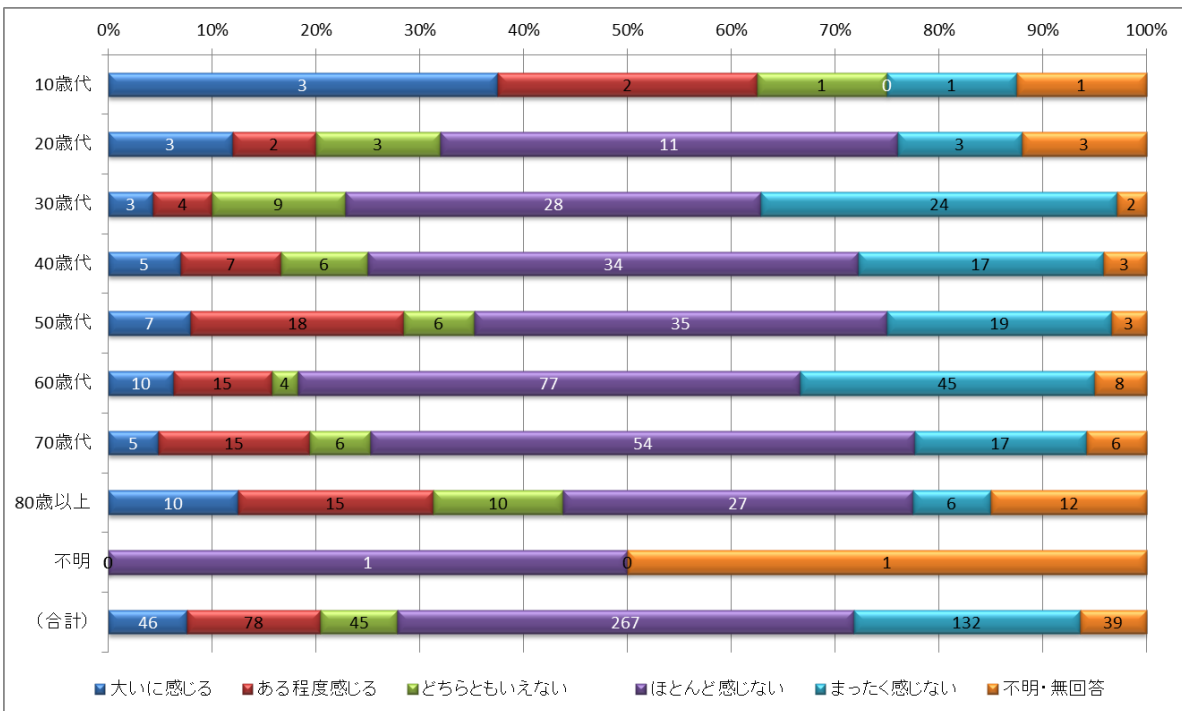
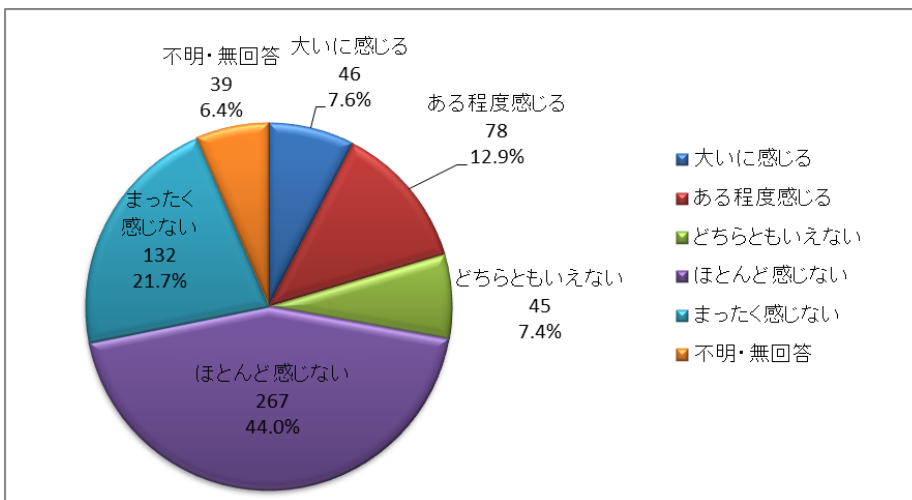


④-1 日常生活において目的地までの移動について不便を感じるか

○日常生活における移動の不便さについては、「ほとんど感じない」267人(44.0%)、「まったく感じない」132人(21.7%)で、6割を超える人が現時点で不便を感じていない状況であり、この背景としては、自家用車への依存が高いことが考えられる。

○一方、移動に不便を感じている人は、回答者の20.5%で、80歳代以上と10歳代で「大いに感じる」、「ある程度感じる」という回答が多くなっている。

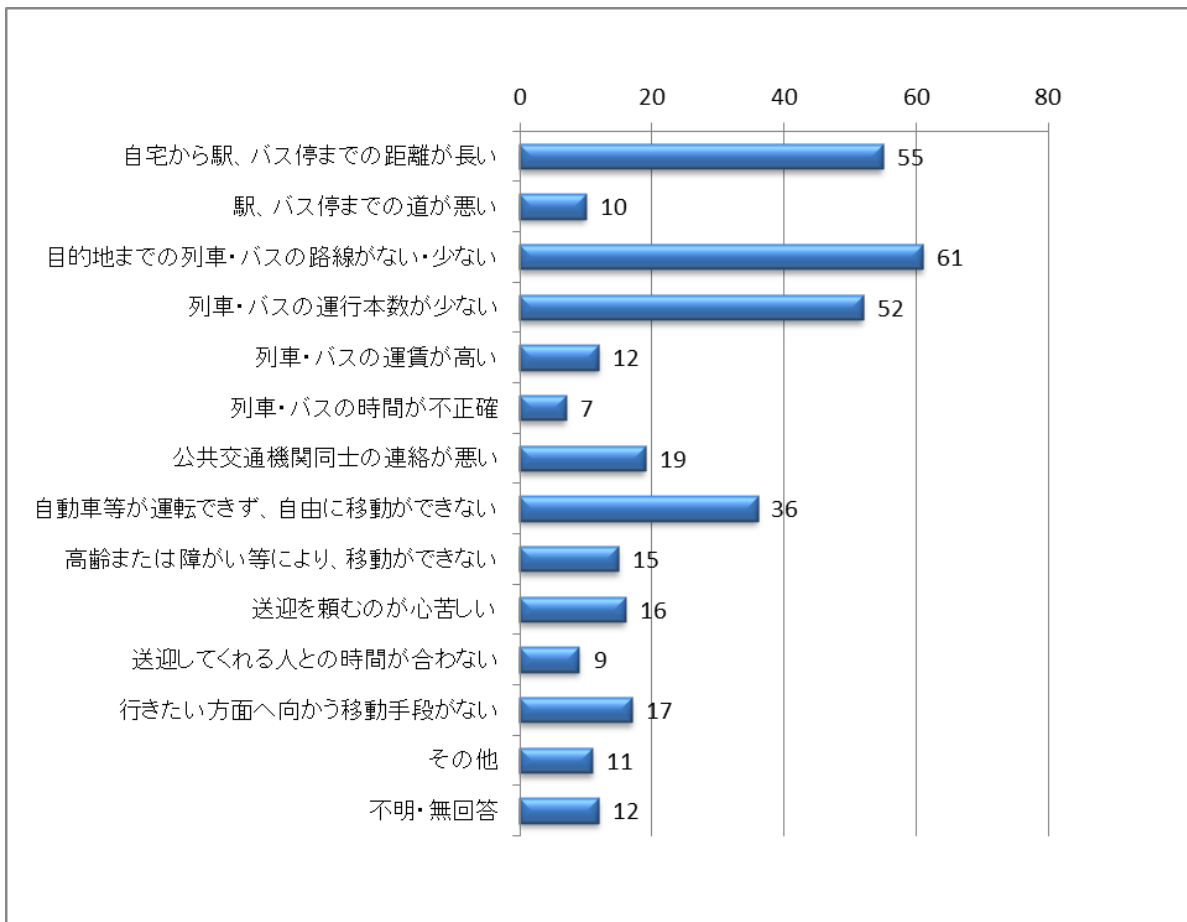
| 大いに感じる | ある程度感じる | どちらともいえない | ほとんど感じない | まったく感じない | 不明・無回答 | (合計)   |
|--------|---------|-----------|----------|----------|--------|--------|
| 46     | 78      | 45        | 267      | 132      | 39     | 607    |
| 7.6%   | 12.9%   | 7.4%      | 44.0%    | 21.7%    | 6.4%   | 100.0% |



#### ④-2 日常生活において移動が不便と感じる理由

○日常生活で移動が不便と感じるのは、公共交通を利用する人で、不便と感じる理由は、「目的地までの路線がない・少ない」、「自宅から駅、バス停までの距離が長い」、「運行本数が少ない」という理由が多く挙げられている。

| 自宅から駅、バス停までの距離が長い | 駅、バス停までの道が悪い | 目的地までの列車・バスの路線がない・少ない | 列車・バスの運行本数が少ない | 列車・バスの運賃が高い | 列車・バスの時間が不正確 | 公共交通機関同士の連絡が悪い | 自動車等が運転できず、自由に移動ができない | 高齢または障がい等により、移動ができない | 送迎を頼むのが心苦しい | 送迎してくれる人との時間が合わない | 行きたい方面へ向かう移動手段がない | その他  | 不明・無回答 | (合計)   |
|-------------------|--------------|-----------------------|----------------|-------------|--------------|----------------|-----------------------|----------------------|-------------|-------------------|-------------------|------|--------|--------|
| 55                | 10           | 61                    | 52             | 12          | 7            | 19             | 36                    | 15                   | 16          | 9                 | 17                | 11   | 12     | 332    |
| 16.6%             | 3.0%         | 18.4%                 | 15.7%          | 3.6%        | 2.1%         | 5.7%           | 10.8%                 | 4.5%                 | 4.8%        | 2.7%              | 5.1%              | 3.3% | 3.6%   | 100.0% |



#### その他の主な意見（自由記載）

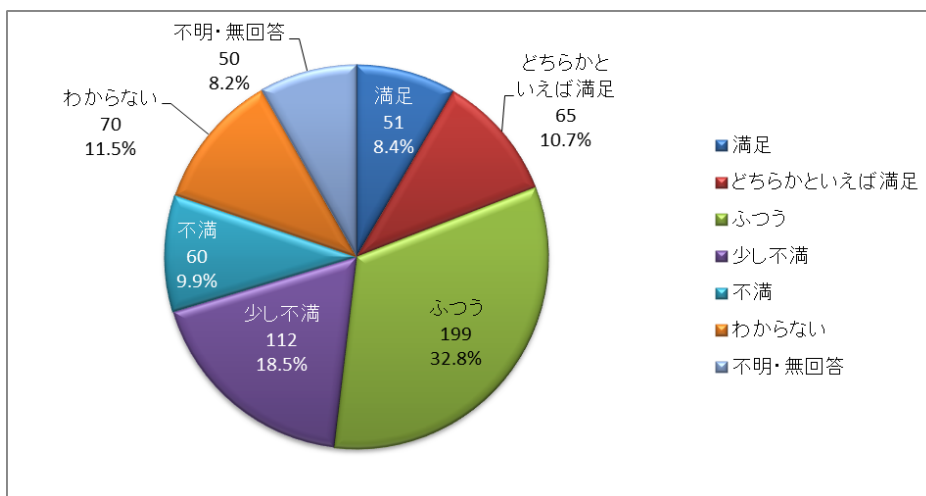
- ・商店へ徒歩で行けない。（近くに店がない）
- ・瓜連駅の階段が辛い。
- ・日曜日の催し物やイベント等、ひまわりバスが休みで行けない。
- ・電車での外出の際、本数が少なすぎて待ち時間が長い。



⑤-1 鉄道（JR水郡線）について満足していますか

○水郡線の満足度については、「ふつう」199人(32.8%)が最も多いものの、「満足」及び「どちらかといえば満足」の合計より(19.1%)も、「不満」、「少し不満」の合計(28.4%)の割合が高くなっている。

| 満足   | どちらかといえば満足 | ふつう   | 少し不満  | 不満   | わからない | 不明・無回答 | (合計)   |
|------|------------|-------|-------|------|-------|--------|--------|
| 51   | 65         | 199   | 112   | 60   | 70    | 50     | 607    |
| 8.4% | 10.7%      | 32.8% | 18.5% | 9.9% | 11.5% | 8.2%   | 100.0% |

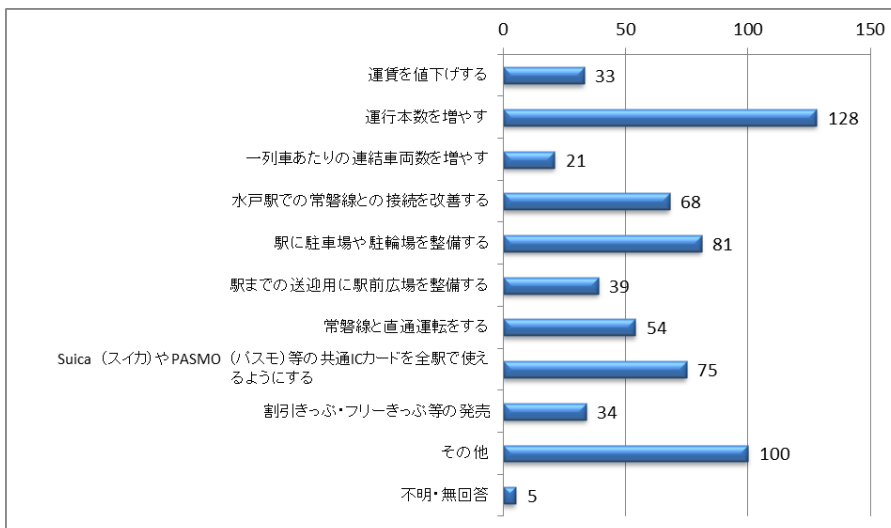




### ⑤-2 鉄道（JR水郡線）に期待する改善点

- 「運行本数を増やす」、「水戸駅での常磐線との接続を改善する」という運行に関する指摘のほか、「駅に駐車場や駐輪場を整備する」という付帯施設に関する改善点、「共通ICカードを全駅で使えるようにする」という新しいサービスに関する改善点が挙げられている。
- その他要望として、最終電車の時刻を遅くして欲しいという声もあった。

| 運賃を値下げする | 運行本数を増やす | 一列車あたりの連結車両数を増やす | 水戸駅での常磐線との接続を改善する | 駅に駐車場や駐輪場を整備する | 駅までの送迎用に駅前広場を整備する | 常磐線と直通運転をする | Suica(スイカ)やPASMO(パスモ)等の共通ICカードを全駅で使えるようにする | 割引きっぷ・フリーきっぷ等の発売 | その他   | 不明・無回答 | (合計)   |
|----------|----------|------------------|-------------------|----------------|-------------------|-------------|--|------------------|-------|--------|--------|
| 33       | 128      | 21               | 68                | 81             | 39                | 54          | 75   | 34               | 100   | 5      | 638    |
| 5.2%     | 20.1%    | 3.3%             | 10.7%             | 12.7%          | 6.1%              | 8.5%        | 11.8%                                      | 5.3%             | 15.7% | 0.8%   | 100.0% |



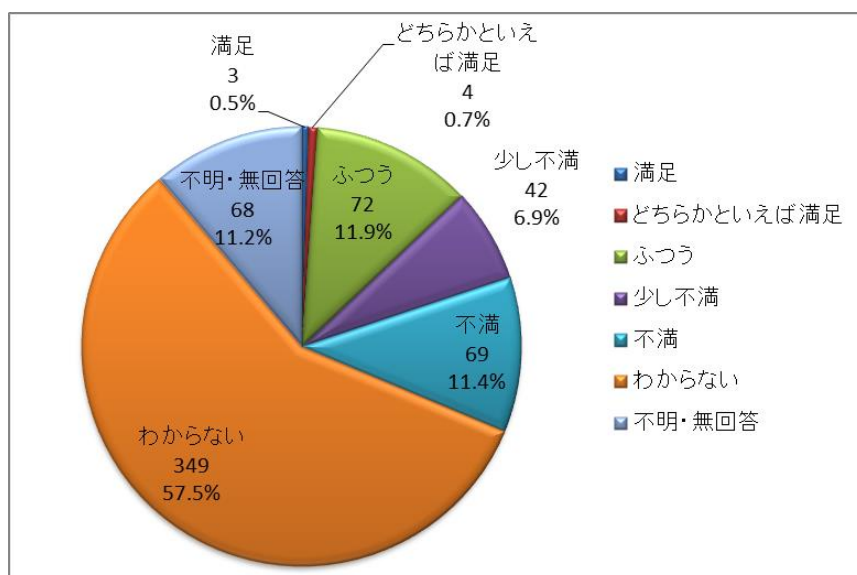
### その他の主な意見（自由記載）

- 最終が早すぎ。11時台が欲しい。最終を常磐線に合わせる。（出張の際不便）。終電を遅くしてほしい。仕事を途中で止めることにより不便。
- 無人駅が多いので、街灯を増やしてほしい。
- 駅までが遠いので、別の交通手段を優先する。

⑥-1 路線バスについて満足していますか

○路線バスについては、「少し不満」、「不満」という意見のほか、「わからない」という意見が多く、日常生活における主たる交通機関が自家用車となっていることを背景に、路線バスに関する認識が低いことがわかる。

| 満足   | どちらかといえば満足 | ふつう   | 少し不満 | 不満    | わからない | 不明・無回答 | (合計)   |
|------|------------|-------|------|-------|-------|--------|--------|
| 3    | 4          | 72    | 42   | 69    | 349   | 68     | 607    |
| 0.5% | 0.7%       | 11.9% | 6.9% | 11.4% | 57.5% | 11.2%  | 100.0% |

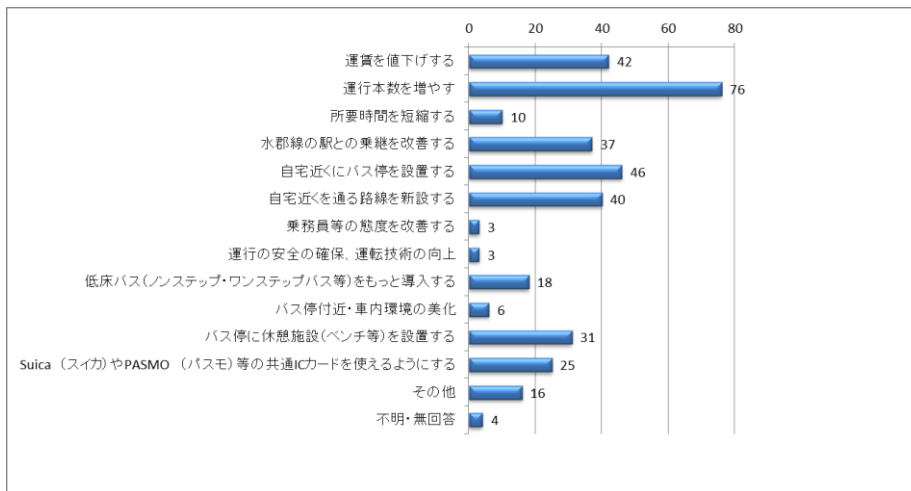


## ⑥-2 路線バスに期待する改善点

○路線バスに対する改善点については、「運行本数を増やす」、「自宅近くにバス停を設置する」、「自宅近くを通る路線を新設する」という意見が多く、特に「運行本数を増やす」は76人と突出している。

○また、「水郡線との乗り継ぎの改善」「バス停に休憩施設を設置」といった意見も挙げられている。

| 運賃を値下げする | 運行本数を増やす | 所要時間を短縮する | 水郡線の駅との乗継を改善する | 自宅近くにバス停を設置する | 自宅近くを通る路線を新設する | 乗務員等の態度を改善する | 運行の安全の確保、運転技術の向上 | 低床バス（ノンステップバス等）をもっと導入する | バス停付近・車内環境の美化 | バス停に休憩施設（ベンチ等）を設置する | Suica（スイカ）やPASMO（パスモ）等の共通ICカードを使えるようにする | その他  | 不明・無回答 | （合計）   |
|----------|----------|-----------|----------------|---------------|----------------|--------------|------------------|-------------------------|---------------|---------------------|---|------|--------|--------|
| 42       | 76       | 10        | 37             | 46            | 40             | 3            | 3                | 18                      | 6             | 31                  | 25                                      | 16   | 4      | 357    |
| 11.8%    | 21.3%    | 2.8%      | 10.4%          | 12.9%         | 11.2%          | 0.8%         | 0.8%             | 5.0%                    | 1.7%          | 8.7%                | 7.0%                                    | 4.5% | 1.1%   | 100.0% |



### その他の主な意見（自由記載）

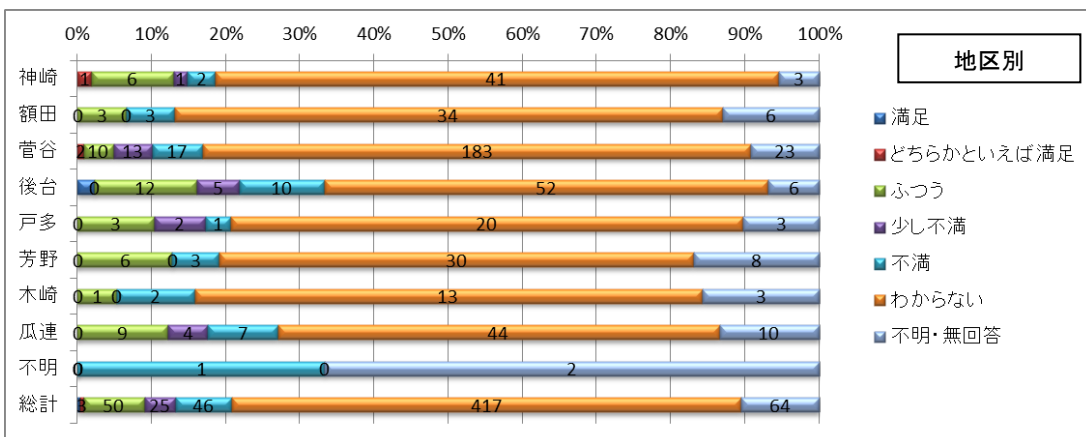
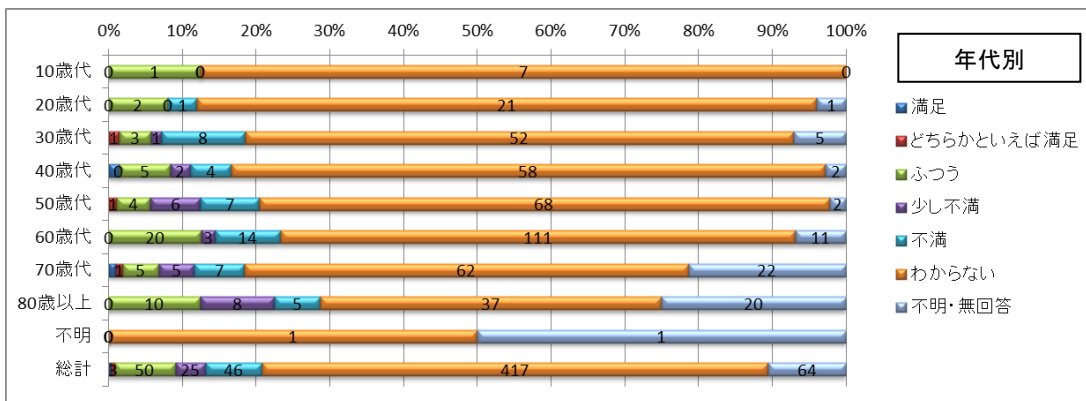
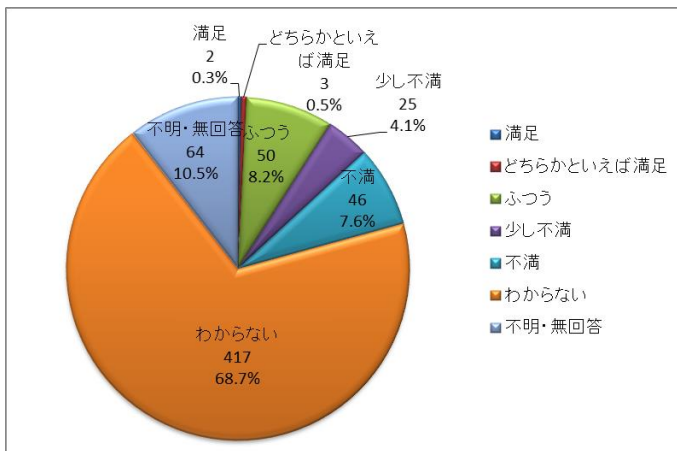
- ・とにかく運行本数を増やしてほしいです。
- ・路線バスについてあまり知らない。運行ルートも。
- ・水戸駅行きがほしい。
- ・路線バスが通っていない。
- ・始発・最終のバスの時間（始発が早ければ良い。最終が遅ければ良い）
- ・どこでも降りられるようにしてほしい。

⑦-1 ひまわりバスについて満足していますか

○ひまわりバスの満足度については、「わからない」が417人(68.7%)と最も多く、自分で車を運転しない人でも、家族での自家用車による送迎が多いこと等から、ひまわりバスについての認知度が低く判断しかねている人が多い。

○利用者の回答を見ると、「ふつう」が50人(8.2%)、「不満」、「少し不満」が合わせて71人(11.7%)となっている。

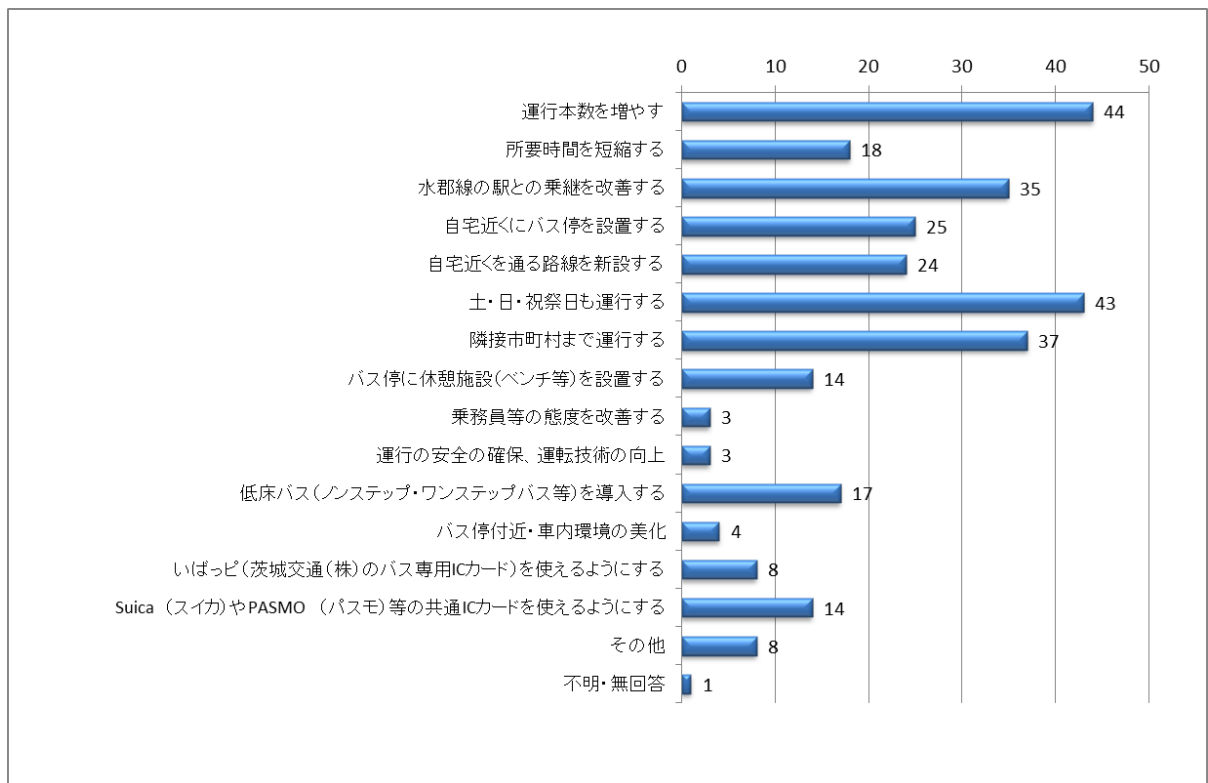
| 満足   | どちらかといえば満足 | ふつう  | 少し不満 | 不満   | わからない | 不明・無回答 | (合計)   |
|------|------------|------|------|------|-------|--------|--------|
| 2    | 3          | 50   | 25   | 46   | 417   | 64     | 607    |
| 0.3% | 0.5%       | 8.2% | 4.1% | 7.6% | 68.7% | 10.5%  | 100.0% |



### ⑦-2 ひまわりバスに期待する改善点

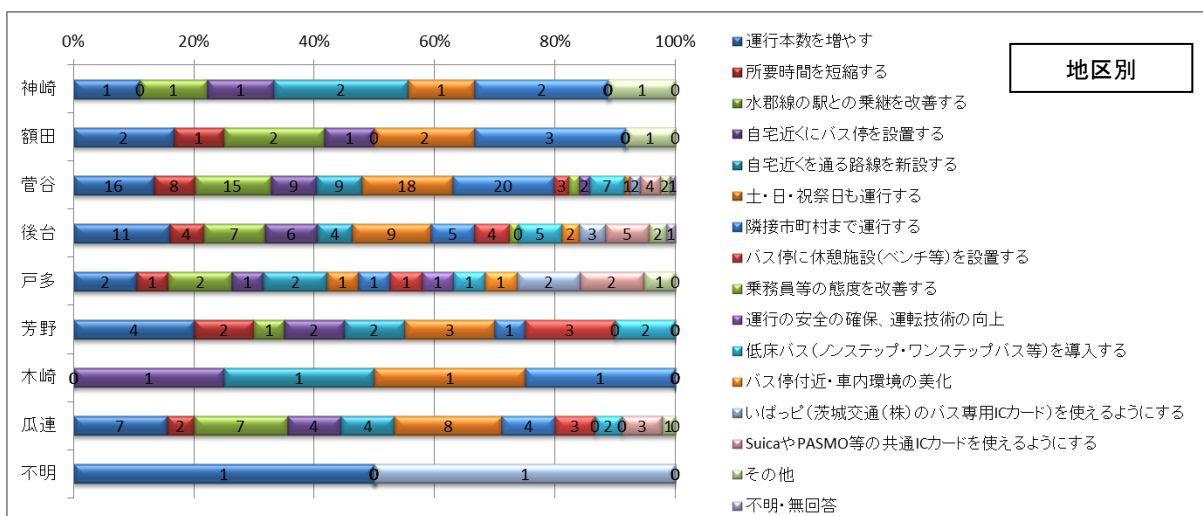
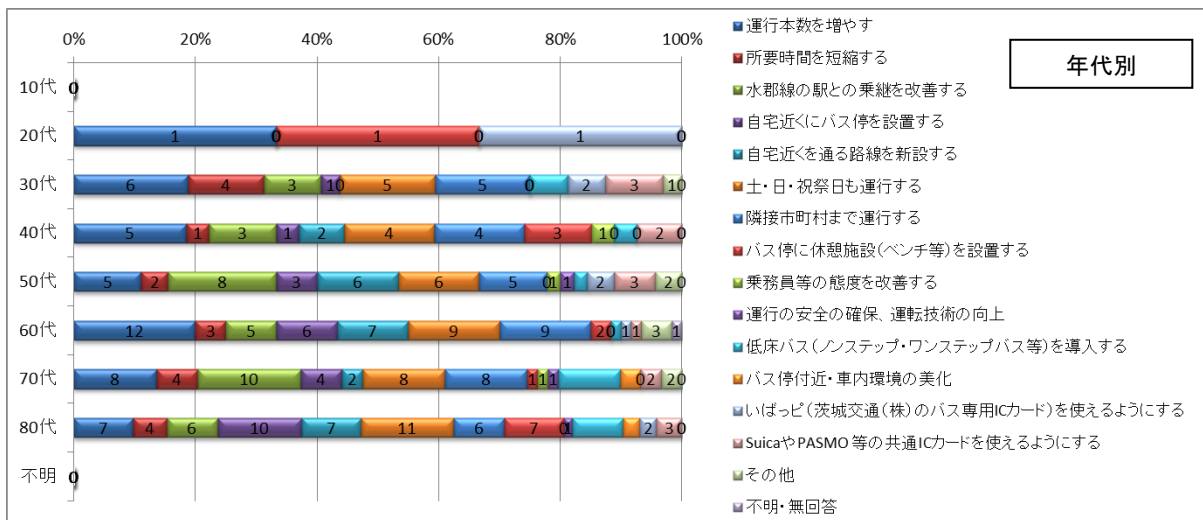
○ひまわりバスに対する改善点については、「運行本数を増やす」、「土・日・祝祭日も運行する」、「隣接市町村まで運行する」等の運行に関する事項のほか、「水郡線との乗継を改善する」、「自宅近くにバス停を設置する」、「自宅近くを通る路線を新設する」等、利便性向上に関する意見が多く挙げられた。

| 運行本数を増やす | 所要時間を短縮する | 水郡線の駅との乗継を改善する | 自宅近くにバス停を設置する | 自宅近くを通る路線を新設する | 土・日・祝祭日も運行する | 隣接市町村まで運行する | バス停に休憩施設(ベンチ等)を設置する | 乗務員等の態度を改善する | 運行の安全の確保、運転技術の向上 | 低床バス(ノンステップ・ワンステップバス等)を導入する | バス停付近・車内環境の美化 | いばっぴ(茨城交通(株)のバス専用ICカード)を使えるようにする | Suica(スイカ)やPASMO(パスモ)等の共通ICカードを使えるようにする | その他  | 不明・無回答 | (合計)   |
|----------|-----------|----------------|---------------|----------------|--------------|-------------|---------------------|--------------|------------------|-----------------------------|---------------|----------------------------------|---|------|--------|--------|
| 44       | 18        | 35             | 25            | 24             | 43           | 37          | 14                  | 3            | 3                | 17                          | 4             | 8                                | 14                                      | 8    | 1      | 298    |
| 15.0%    | 6.1%      | 11.9%          | 8.5%          | 8.2%           | 14.7%        | 12.6%       | 4.8%                | 1.0%         | 1.0%             | 5.8%                        | 1.4%          | 2.7%                             | 4.8%                                    | 2.7% | 0.3%   | 101.7% |



#### その他の主な意見(自由記載)

- ・必要なのかな?と思います。乗っている人をあまり見かけない。
- ・利用客が少ない。廃止へ。
- ・小さいバスでよいから、運行回数を増やす。低運賃、回数の多い運行があれば利用者は増えると思う。

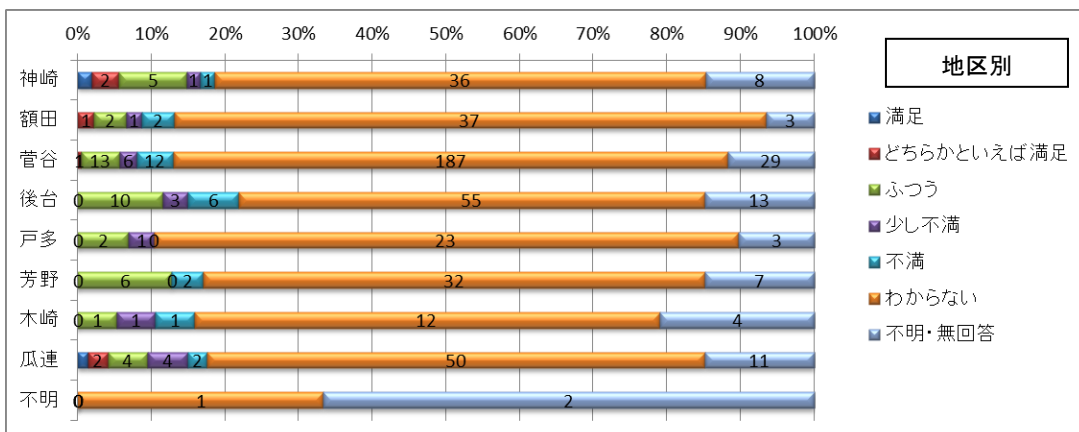
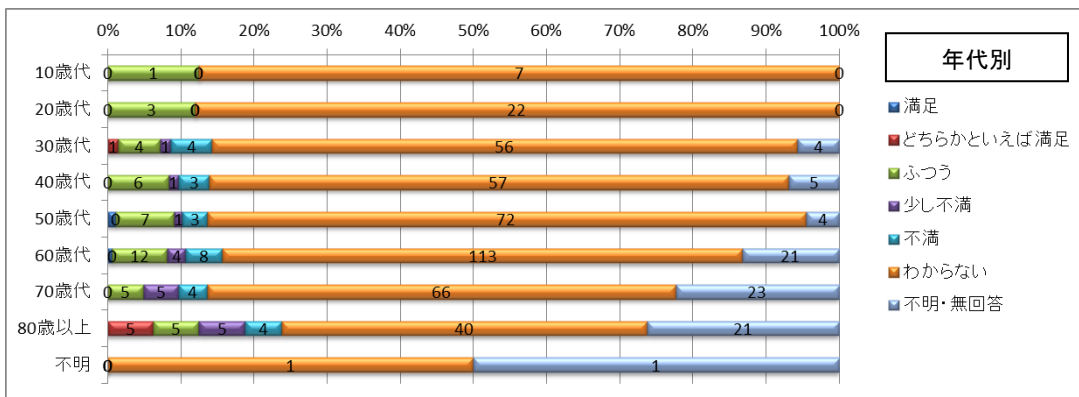
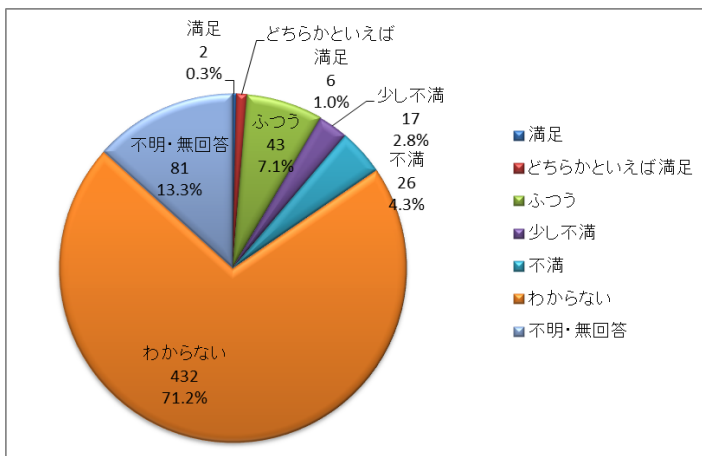


⑧-1 ひまわりタクシーについて満足していますか

○ひまわりタクシーの満足度については、「わからない」が432人(71.2%)と最も多く、「ひまわりバス」同様の結果であり、今後、ひまわりタクシーに関する認知度を向上させる必要がある結果となった。

○利用者の回答を見ると、「ふつう」43人、「不満」、「少し不満」43人、「満足」、「どちらかといえば満足」が8人という結果となり、利便性を図る必要がある内容であった。

| 満足   | どちらかといえば満足 | ふつう  | 少し不満 | 不満   | わからない | 不明・無回答 | (合計)   |
|------|------------|------|------|------|-------|--------|--------|
| 2    | 6          | 43   | 17   | 26   | 432   | 81     | 607    |
| 0.3% | 1.0%       | 7.1% | 2.8% | 4.3% | 71.2% | 13.3%  | 100.0% |

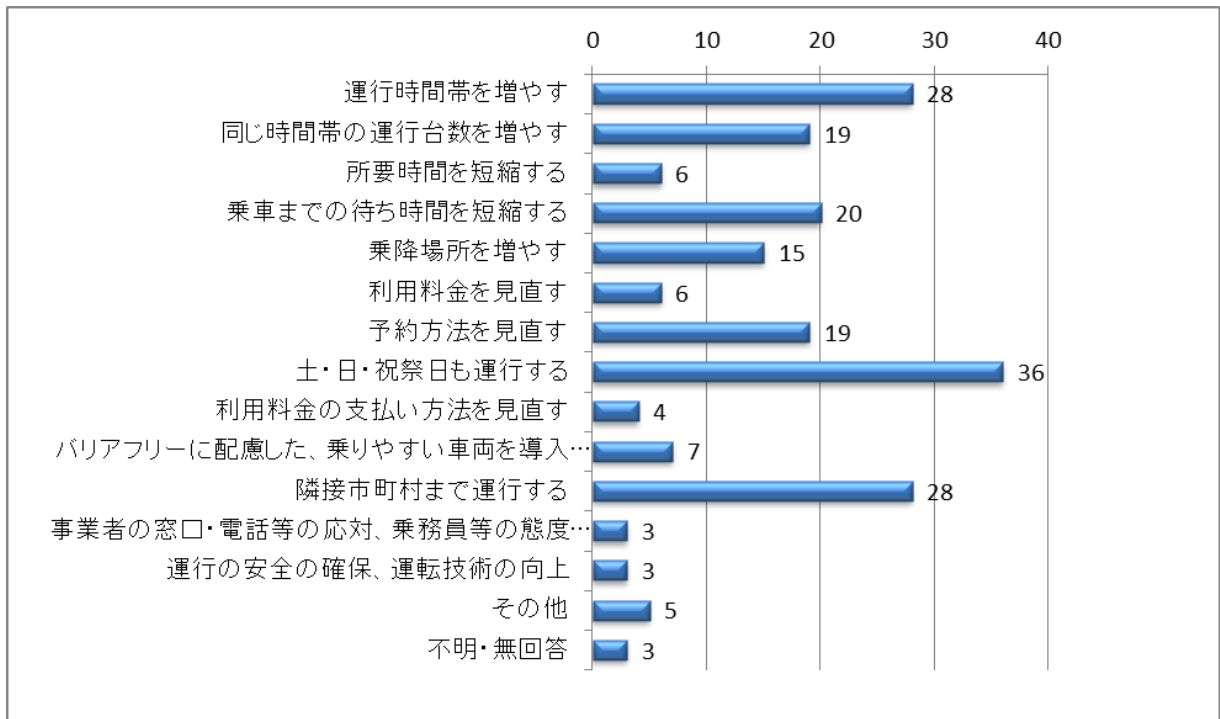




### ⑧-2 ひまわりタクシーに期待する改善点

○ひまわりタクシーに対する改善点については、「土・日・祝祭日も運行する」、「運行時間帯を増やす」等の運行に関する事項のほか、「隣接市町村まで運行する」、「乗車までの待ち時間を短縮する」、「同じ時間帯の運行台数を増やす」等、利便性向上に関する意見が多い。また、予約方法に改善を求める声もある。

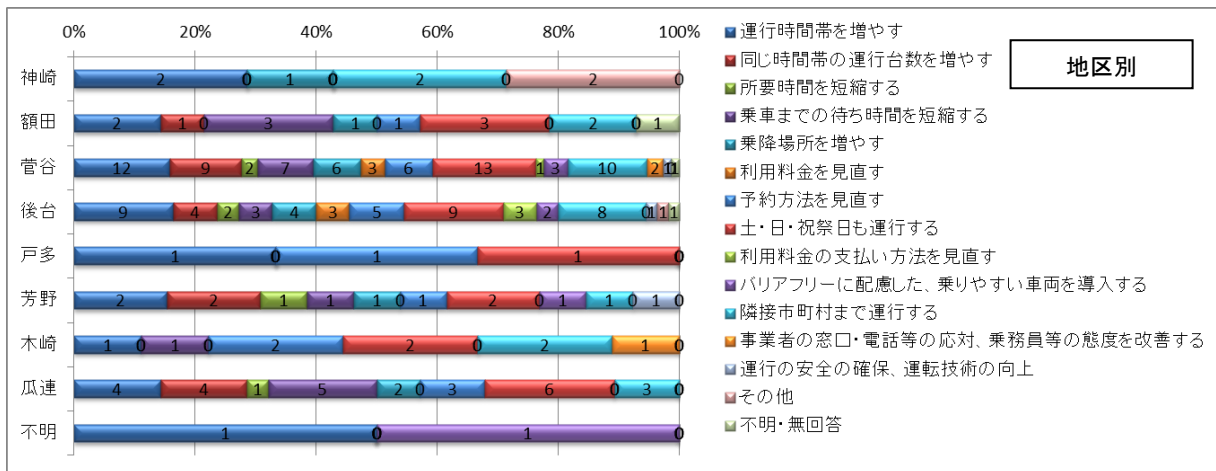
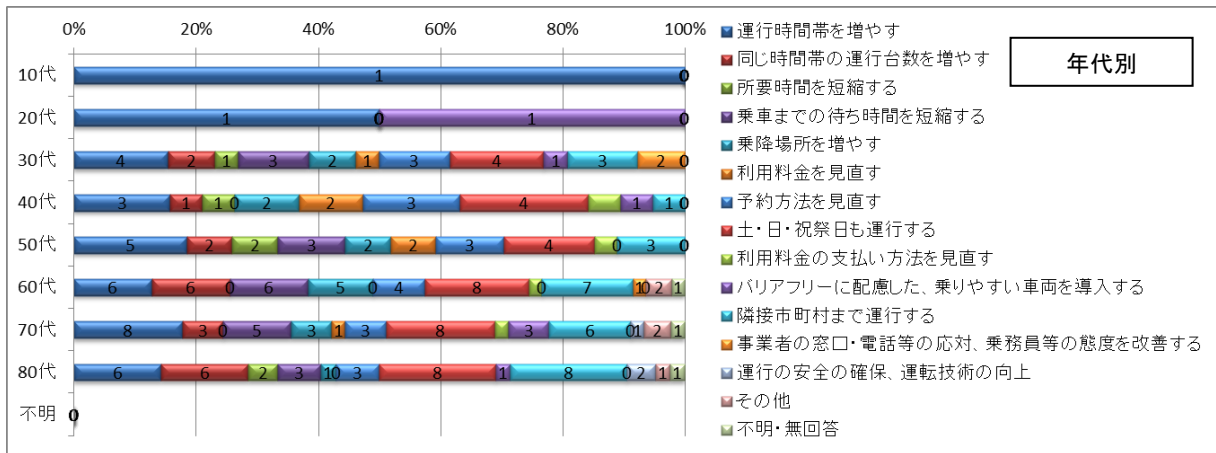
| 運行時間帯を増やす | 同じ時間帯の運行台数を増やす | 所要時間を短縮する | 乗車までの待ち時間を短縮する | 乗降場所を増やす | 利用料金を見直す | 予約方法を見直す | 土・日・祝祭日も運行する | 利用料金の支払い方法を見直す | バリアフリーに配慮した、乗りやすい車両を導入する | 隣接市町村まで運行する | 事業者の窓口・電話等の対応、乗務員等の態度を改善する | 運行の安全の確保、運転技術の向上 | その他  | 不明・無回答 | (合計)   |
|-----------|----------------|-----------|----------------|----------|----------|----------|--------------|----------------|--------------------------|-------------|----------------------------|------------------|------|--------|--------|
| 28        | 19             | 6         | 20             | 15       | 6        | 19       | 36           | 4              | 7                        | 28          | 3                          | 3                | 5    | 3      | 202    |
| 13.9%     | 9.4%           | 3.0%      | 9.9%           | 7.4%     | 3.0%     | 9.4%     | 17.8%        | 2.0%           | 3.5%                     | 13.9%       | 1.5%                       | 1.5%             | 2.5% | 1.5%   | 100.0% |



#### その他の主な意見（自由記載）

- ・安く、運行回数を増やし、自家用車が必要なくなる体制を目指す。
- ・フリーダイヤルにしてほしい。
- ・ひまわりタクシーを知らない。

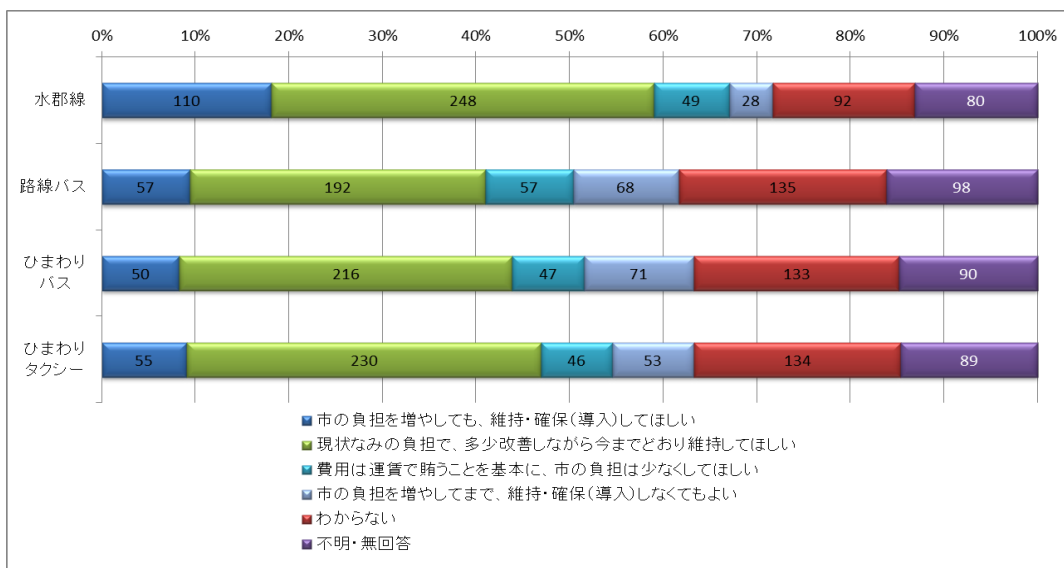




⑨ 各交通機関について今後行政にどのような対応を望むか。

- 「市の負担を増やしても、維持・確保(導入)してほしい」ものとしては、「水郡線」110人(18.1%)が最も多い。
- 「現状なみの負担で、多少改善しながら今までどおり維持してほしい」は、「水郡線」、「ひまわりタクシー」、「ひまわりバス」の各交通機関で最も多い回答となっている。
- 4つの交通機関の中で、「費用は運賃で賄うことを基本に、市の負担は少なくしてほしい」が高いのは、「路線バス」57人(9.4%)、「水郡線」49人(8.1%)となっている。
- 「市の負担を増やしてまで、維持・確保(導入)しなくてもよい」は、「ひまわりバス」71人(11.7%)、「路線バス」68人(11.2%)、「ひまわりタクシー」53人(8.7%)、「水郡線」28人(4.6%)となっている。
- 「ひまわりタクシー」については、「現状なみの負担で、多少改善しながら今までどおり維持してほしい」が230人(37.9%)、「市の負担を増やしてまで、維持・確保(導入)してほしい」が55人(9.1%)あり、合計で285人(47.0%)であることから、今後の期待も込められているといえる。
- 「ひまわりバス」については、「現状なみの負担で、多少改善しながら今までどおり維持してほしい」が216人(35.6%)、「市の負担を増やしてまで、維持・確保(導入)しなくてもよい」が、71人(11.7%)となっており、現在の規模を基本に利便性向上に向けた工夫が求められているといえる。

|          | 市の負担を増やしても、維持・確保(導入)してほしい | 現状なみの負担で、多少改善しながら今までどおり維持してほしい | 費用は運賃で賄うことを基本に、市の負担は少なくしてほしい | 市の負担を増やしてまで、維持・確保(導入)しなくてもよい | わからない | 不明・無回答 | (合計)   |
|----------|---------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------|--------|--------|
| 水郡線      | 110                       | 248                            | 49                           | 28                           | 92    | 80     | 607    |
|          | 18.1%                     | 40.9%                          | 8.1%                         | 4.6%                         | 15.2% | 13.2%  | 100.0% |
| 路線バス     | 57                        | 192                            | 57                           | 68                           | 135   | 98     | 607    |
|          | 9.4%                      | 31.6%                          | 9.4%                         | 11.2%                        | 22.2% | 16.1%  | 100.0% |
| ひまわりバス   | 50                        | 216                            | 47                           | 71                           | 133   | 90     | 607    |
|          | 8.2%                      | 35.6%                          | 7.7%                         | 11.7%                        | 21.9% | 14.8%  | 100.0% |
| ひまわりタクシー | 55                        | 230                            | 46                           | 53                           | 134   | 89     | 607    |
|          | 9.1%                      | 37.9%                          | 7.6%                         | 8.7%                         | 22.1% | 14.7%  | 100.0% |



## ⑩ 那珂市の公共交通に関する意見（抜粋）

### 鉄道に関すること

- 水郡線と常磐線の特急との乗り継ぎを良くしてほしい。
- 水戸駅最終 22:30 では、那珂市はベッドタウンにはなりません。
- 通学時間帯の電車の本数が少なすぎる。行きたい高校へ行きづらい。
- 電車の本数や車両数を増やすのではなく、例えば混雑する始発の運行本数、車両等を増やして、あまり混雑しない時間帯は車両等を減らすなど対策をしていただきたいです。
- 真岡鉄道のように観光化し、定期運行してほしい。
- 郡山まで利用したいが、時間がかかりすぎる。快速運行があると良いと思う。
- 水郡線は山と川に景色が綺麗で E 130 系のカラフルでシックな車体が好きです。急行列車が復活したら是非行ってみたいです。

### 路線バスに関すること

- 国道 118 号線、瓜連-水戸間に通勤、通学、通院、買い物のバスを増発させるよう希望します。若者を大事にするなら、那珂市から水郡線利用より便利な R118 号線バスを推奨すべきです。
- 高速バスが東京駅まで(あるいは上野駅)行くようになり、大変ありがたく活用しています。
- 水戸行路線バスを、朝・夜の時間帯だけ運行して頂けると有難いと考えます。そのようなバスがあれば必ず利用したいと思います。
- 上菅谷駅から勝田駅までの路線バスが運行されると、何かと便利になると思います。
- 路線バスを復活してほしいと思います。水戸～太田駅、水戸～上菅谷駅。

### ひまわりバスに関すること

- ひまわりバスは廃止して、ひまわりタクシーだけで良い。
- ひまわりバスは目に入りますが、乗っている人が少しでもったいないです。
- ひまわりバスを利用されている方はどの位いるのでしょうか。人件費、燃料費が高いついてい  
るのではないのでしょうか。広報に情報を載せてほしいです。
- ひまわりバスの利用者は若干名です。ここで市の財政を考慮しまして、ひまわりタクシーの台  
数を増やして一本化してはいかがか。利用者の利便性からもずっと効率も良いと思います。
- バスに乗りたくても経路、運行ダイヤ、本数が少なすぎてバスを利用しづらい状況なのは・・・  
と感じる。通勤・通学の時間帯に集中的にバスの利便性を高めた改革を求めます。
- ひまわりバスをワンボックス車にして市内を循環させて、本数を増やす。
- ひまわりバスは一部の地域しか走ってなくて不公平である。
- コミュニティバスは見かけても、空で走っていることも多くもったいないので、バスの便の減  
少・廃止⇒デマンドタクシーへ財源を移してほしい。

#### ひまわりタクシーに関すること

- ひまわりタクシーなど、安い料金で街に出かけられる車両を多く広げてほしいです。
- ひまわりタクシー、市外まで運行してもらえるとありがたいと思います。
- デマンドタクシーが利用できないことは考えられません。ただ待ち時間が毎回長すぎます。外出はデマンド多いです。土、日、祝日利用できたら嬉しいです。
- デマンドタクシーの待ち時間短縮、回数の増加、予約の簡単化。
- ひまわりタクシー大変助かっている。土、日曜日運行して頂けると良いと思います。
- ひまわりタクシーは4時までで、時間を過ぎると利用できないので時間を延ばしてほしい。

#### 公共交通に関する施策や環境整備に関すること

- 今からコンパクトシティ化を目指してはどうか？その為の施策を考えるべき。
- 暮らしやすい市であることは理想ですが、財源の問題もあると思います。個人の果たすべき部分と公でまかなう部分のバランスを考えていただければ幸いです。便利さのみの追及に応えるのは厳しいと思っています。
- 自分のことはできるだけ自分で費用も含めてというのが理念だが、広く薄く公共交通があれば、あとは個人負担していくのが当たり前という考えです。
- 今は車の運転が出来るので不便は無いが、将来のことを考えると不安であり、市は交通機関の整備をしてほしい。買い物に行ったり、催し物を見たり、移動の手段があれば経済も動くし、生活が何より楽しくなる。
- 高齢化が進む中、現状のままは交通手段が少なすぎると思います。
- 高齢になるにつれ公共交通の必要性が高まるなか、自宅からバス停が遠かったり、無人駅のバリアフリーがなかったりと、将来的に不便さが増すことが予想されるので、今から改善に向けて動いてもらいたい

#### PR・啓発関係

- 路線バス、ひまわりバスについては、どのルートで走っているのか、運賃がどれくらいなのか、全く分からないので利用する気にはなれない。
- ひまわりバス、ひまわりタクシーの紹介を、詳細なパンフレット等で各家庭に配布願いたい。
- ひまわりバス、ひまわりタクシーは存じていますが、現在自家用車が利用出来ているので、正直なところピンと来ない状況です。
- 登録の仕方、利用方法を詳しく知りませんでした。交通機関の利用を増やすためにも、分かりやすい説明や、利用することによるメリットを幅広い人に知ってもらうために、イベントを混ぜたPRをした方が良いと思います。
- 独居老人へ、ひまわりバス及びひまわりタクシーの利用促進を願います。存在は知っていても、実際の利用方法が分からないようです。



### 公共交通環境の維持・確保

- 瓜連地区に家を建てた当時から、交通手段は自家用車のみと覚悟して生活してきましたが、住民の生活の為、公共交通の確保をお願いします。
- 老いても暮らしていける社会のために交通機関は存続すべきです。
- タクシー会社だけに頼るのではなく、一般の方に講習を受けてもらい運転してもらう。(自家用車利用)…かしま台団地の助け合いのようなかたち。定年して家にいる方、まだ働ける方はたくさんいると思います。その方たちの生きがい等にもなるのでは。
- 田舎の公共交通機関が少なく、買い物や通院が不便。お年寄りの多い田舎こそ公共交通機関を導入すべき。
- 公共交通は自力での移動手段が無い人にとってはとても大切ですので、是非維持確保をお願いします。
- 免許証を返上したり、運転が困難になった際、身近な公共交通に頼る必要性を感じています。
- 将来子供たちが利用する際、安全で快適に利用できるようにしてほしいです。
- 通学するためには、JR水郡線の維持はとても大事だと思います。

### 提案型

- ひまわりバスもひまわりタクシーもしづらい。その代わりに市内だけの利用ではなく近隣の病院等にも行けるので、格安のタクシー券等にしたほうがよい。
- 通常のタクシーの代金の一部を市で補助する制度は如何か。タクシー代も高齢者用として、通常のものより割引されるよう、市がタクシー会社と協定をする。
- タクシーを割安に利用できるような環境になればいいと思う。シルバー割引制度（60歳以上の人）とか、遠距離割引（10Km以上）を導入することで、遠距離の人が利用しやすい環境を整備することがいいのでは。
- 高齢者にタクシー券の配布があると便利です。(病院、買い物)

### 第Ⅲ章 那珂市地域公共交通 連携計画の方針

公共交通の充実にに向けた施策を検討するに当たって、共有すべき基本的な認識と、本市の公共交通計画の目標として、施策の核となる基本方針を定めます。

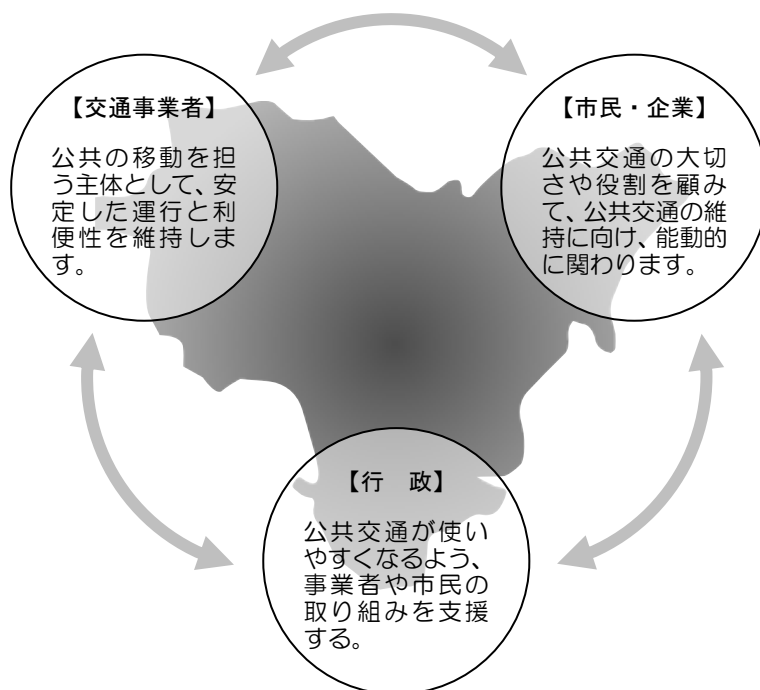
#### Ⅲ－１ 計画策定に当たっての基本的認識

自動車交通の普及や少子化等により公共交通の利用者が減少する中で、公共交通の維持・活用においては、利用者や事業者が公共交通の価値を意識することが重要になります。

そのため、地域公共交通連携計画の策定に当たって、「公共交通は守り育てることが不可欠」であり、市民自らが関わりを持たないと公共交通は維持できないことを、基本的な認識として捉えることが必要です。

また、公共交通を守り育てるためには、地域にとって使いやすい公共交通システムとするため、利用促進施策を講じることとともに、多様な交通システムや運行形態等から選択し、地域に合ったシステムを構築することが重要です。

そして、本計画に基づき公共交通を守り育てる取り組みを実施するに当たり、各主体が認識すべき役割を以下のように設定します。



## Ⅲ－２ 計画の目標と基本方針

### １ 目標とする公共交通のあり方

前述の計画策定に当たっての基本的認識を踏まえ、那珂市地域公共交通連携計画において目標とする公共交通のあり方を以下のように設定します。

#### **みんなで親しみ“守り育てる” 暮らしを支える“はーとの交通”**

**みんなで親しみ**：公共交通を守り育てるため、多くの人が公共交通に関心を持つ環境を創ります。

**はーとの交通**：自分で移動手段を持たない人々の不便さを理解し、行政区域がハートの形をした那珂市で心のこもった交通サービスを提供します。

### ２ “はーとの交通”づくりに向けた基本方針

#### 基本方針－１ 求められる水準を考慮した持続できるサービスを提供します

持続性のある公共交通システムとするため、提供するサービス水準の適正化を図ります。

サービス水準の適正化とは、交通事業としての事業性、公共サービスとしての必要性、利用者のニーズ等を考慮しながら判断し、受益者からの負担を得ながら、必要とする人や場所には十分なサービスを提供することを目指します。

一方で、公共交通では、自動車交通のような利便性は期待できません。そのため、出かける時間やルートを「公共交通に合わせる」という“少しの不便さ”を受け入れることについても認識を促します。

#### 基本方針－２ 既存の交通システムとデマンド交通の連携により、利用者に「行き届く」交通システムを構築します

本市における公共交通のうち、事業者が運行する鉄道や路線バスについては、周辺都市との連携を確保する基幹交通として位置づけます。一方、市内の拠点や市外への移動拠点となる駅への利便性を確保するため、市内の公共交通として、市が運営するコミュニティバスと、デマンド交通を位置づけ、それぞれの特性を考慮した役割と運行方式を検討し、身近な場所に「行き届く」交通システムの構築を目指します。

さらに、このような異なる交通システムの連携を図るため、公共施設等を活用した交通結節機能の充実や、時間帯に応じた適切な交通モードの組み合わせ等についても検討します。

基本方針－3 「公共交通の“新たな利用価値”」を提供するため、各種主体の連携や情報発信  
に取り組めます

公共交通は、本来、ある場所からある場所への移動手段ですが、自動車交通が高い利便性を提供する中では、公共交通の新たな利用価値を創出することが必要です。

そのため、利用目的として多い医療・商業施設等との連携や、教育・観光分野等との連携による利用方法の提案や利用機会の創出についても検討するとともに、市民や企業に対する啓発を図るため、継続的かつ戦略的な情報発信を進めます。



## 第IV章 公共交通の連携に向けた施策 《施策の見直し》

地域公共交通連携計画の方針をもとに、交通モードの特性を考慮しながら、“はーとの交通”を実現するための個別施策の検討を行います。

### IV-1 “はーとの交通”を担う交通モード別の役割

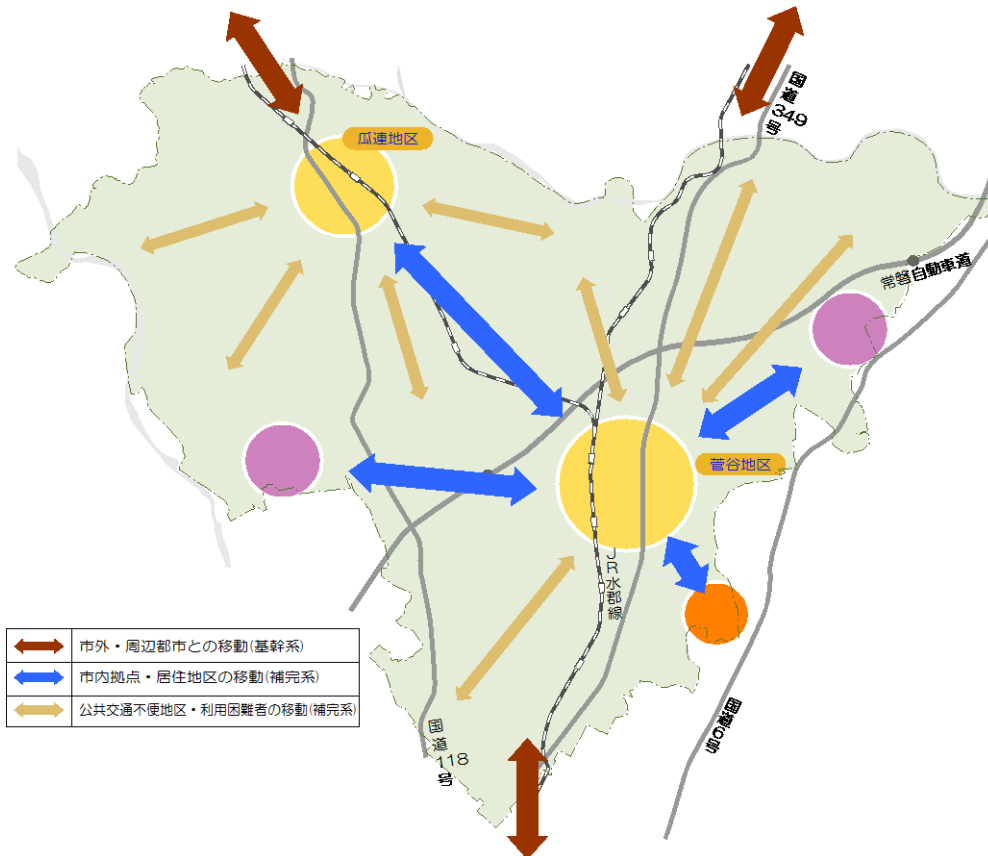
#### 1 那珂市における公共交通ネットワークの考え方

本市は、生活や住居の拠点として、菅谷地区、瓜連地区があるほか、産業系の拠点や大規模な商業施設等が集積する寄居地区等の拠点もあり、市民の居住の場からこのような拠点への連携を体系的に構築することが必要となります。前章で示した3つの基本方針や本市が有する公共交通システムを考慮し、本市における公共交通ネットワークを以下のように構成します。

表一公共交通ネットワークの考え方

| 移動目的              | 公共交通ネットワークの考え方  |
|-------------------|---|
| 市外・周辺都市との移動       | ・水戸市や常陸太田市、常陸大宮市等との連携を確保する交通として、JR水郡線や路線バスにより移動を確保します。  |
| 市内拠点・居住地区との移動     | ・JR水郡線や路線バスとの連携を考慮しつつ、主として市内の移動を確保します。                  |
| 公共交通不便地区・利用困難者の移動 | ・行政による移動支援のニーズが高い。公共交通不便地区居住者、高齢者や障がい者等の利用困難者の移動を確保します。 |

図一公共交通ネットワークの構成イメージ

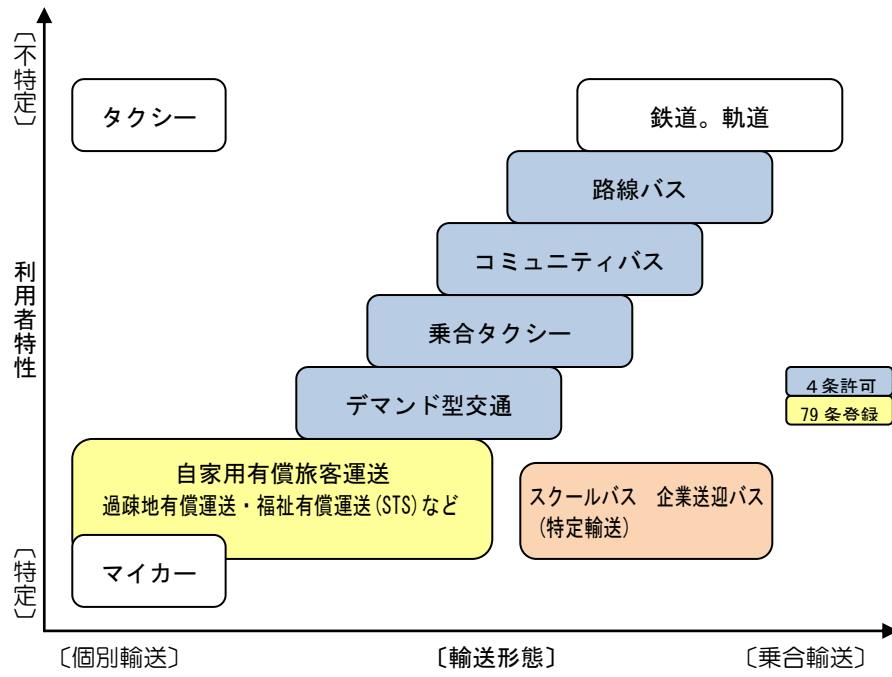


## 2 各交通モード別の役割

前章で設定した、目標とする公共交通のあり方「みんなで親しみ“守り育てる”暮らしを支える“はーとの交通”」の実現を目指し、公共交通の特性や那珂市における公共交通ネットワークの構成の考え方等を考慮しながら、各交通モードの那珂市での役割を以下のように設定します。

| 交通機関   |                      | 那珂市での役割   |  |
|--------|----------------------|---|--|
| 鉄道     | JR 水郡線<br>(JR 東日本)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>水戸市や常陸太田市、常陸大宮市等、周辺都市との連携を図る交通機関です。</li> <li>軌道を利用し定時制を有することから、通勤や通学の手段として有用です。</li> <li>また、市内には9つの駅があることから、駅へのアクセス性や駐車・駐輪環境の整備を図りながら、利用を促進します。</li> </ul> | 基幹系交通  |
| バス     | 路線バス<br>(茨城交通)       | <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスは、水戸市、常陸太田市、常陸大宮市等、暮らしや通学に関連が深い地域との連携を図る交通機関です。</li> <li>市外と連携できる系統を有しており、鉄道を補完し、周辺都市との連携を図る交通機関としての役割が期待されます。</li> </ul>                              |  |
|        |                      | コミュニティバス<br>(ひまわりバス)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>那珂市が運行する交通システムで、那珂市内の拠点を連携する役割が期待されます。</li> <li>利用者のニーズを把握しながら、運行路線やバス停の位置、運行間隔等を含めたあり方を検討します。</li> </ul> |
| タクシー   | 市内                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道やバスの利用ができない地域や、個別利用者の自由なニーズに対応した交通システムとして、市内はもとより市外への移動を担う役割が期待されます。</li> </ul>  |  |
| デマンド交通 | ひまわりタクシー             | <ul style="list-style-type: none"> <li>那珂市が運行する交通システムで、日常生活における移動を確保する交通システムとして、移動に不便をきたしている地域住民のきめ細かな交通手段としての役割が期待されます。</li> </ul>   |  |
| その他    | 自家用有償旅客運送<br>(NPO 等) | <ul style="list-style-type: none"> <li>要介護者・要支援者等、一人では公共交通機関の利用が困難な方のニーズに対応します。</li> </ul>  |  |

図一 輸送形態と利用者特性からの公共交通の分類



## Ⅱ “はーとの交通”を実現する施策の検討

### 1 施策の体系

前章で設定した、3つの基本方針に基づき、“はーとの交通”の実現に向けた施策を位置づけます。

#### 基本方針－1 求められる水準を考慮した持続できるサービスを提供します

施策① 継続して利用者意見を把握し公共交通のニーズを顕在化します

施策② 交通モードと地域特性を考慮した公共交通体系の再構築を目指します

施策②-2 近隣市町村との公共交通体系の連携を検討します

施策③ 既存公共交通の利用環境の改善に努めます

施策③-2 誰でも利用しやすい公共交通を検討します

#### 基本方針－2 既存の交通システムとデマンド交通の連携により、利用者に「行き届く」交通システムを構築します

施策④ 市内の移動手段としてデマンド交通システムの利用を促進します

施策⑤ コミュニティバスの運行体系の適正化を図ります

#### 基本方針－3 「公共交通の“新たな利用価値”」を提供するため、各種主体の連携や情報発信に取り組みます

施策⑥ 高齢者等の交通弱者が利用目的とする施設との連携を強化します

施策⑦ 高齢者以外の幅広い層の利用を促進します

施策⑧ 公共交通に関する情報発信やトピックの提供に取り組みます

## 2 個別施策の検討

### 基本方針－1 求められる水準を考慮した持続できるサービスを提供します

#### 施策① 継続して利用者意見を把握し公共交通のニーズを顕在化します

利用者視点の使いやすい公共交通サービスを実現するため、継続的に利用者の意見を把握し、人や地域によって異なるニーズの顕在化を図り公共交通サービスの改善に反映します。

特に、市が運営する公共交通サービスについては、地域コミュニティとの連携を図りながら、移動手段を持たない高齢者世帯等の把握を行う等、きめ細かい情報の把握に努めます。

#### ■公共交通利用者意向の把握

利用者のニーズに対応した適切な公共交通体系の実現を目指し、那珂市及び交通事業者が運行する公共交通システムについて、継続的に利用者意向を把握します。

|       |   |
|-------|---|
| 施策の内容 | 公共交通利用者意向の把握  |
| 実施主体  | <input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 交通事業者   |
| 概要    | ○市が運行する公共交通システムに関する意向の把握<br>・コミュニティバス「ひまわりバス」・デマンド交通「ひまわりタクシー」の乗客に対してアンケート調査を実施します。<br>○市内公共交通サービスに関する意向の把握<br>・鉄道や路線バス等の利用改善に向け、交通事業者と連携しながら利用者意向の把握を行います。 |

#### ■高齢者世帯と利用状況の把握

公共交通の主たる利用者である高齢者が、少しでも利用しやすくなるよう、利用状況等の把握に努めます。

|       |  |
|-------|--|
| 施策の内容 | 高齢者世帯の利用状況の把握  |
| 実施主体  | <input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 交通事業者                |
| 概要    | ○利用が想定される高齢者の把握<br>・コミュニティバスやデマンド交通の効果的な運行を図るため、登録状況、利用状況、運行状況等を把握し、分析します。 |

## 施策② 交通モードと地域特性を考慮した公共交通体系の再構築を目指します

鉄道、路線バス等、交通事業者が運行する公共交通システムに、那珂市が運行するコミュニティバス、さらに利便性を一層高めるデマンド交通システムの運行を踏まえ、全市的な公共交通体系の再構築を目指します。

また、人口や高齢化率、公共交通網の状況は地域により異なることから、高齢化率が高く公共交通の利便性の低い地域においては、地域も交えた「地域と育てる交通」について検討していきます。

### ■公共交通体系の再構築の検討

鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通システム等の既存の交通機関の公共交通体系の再構築に向け、交通事業者を交えてシステム構築の検討を行います。

|       |   |
|-------|---|
| 施策の内容 | 公共交通体系の再構築の検討   |
| 実施主体  | <input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 交通事業者   |
| 概要    | <p>○鉄道、コミュニティバスや路線バス、デマンド交通システムとの関係を考慮した公共交通体系の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド交通の運行に当たり、交通事業者を交えながらコミュニティバスや路線バス等既存の交通システムとの共存や効果的な連携方策等について検討します。</li> </ul> |

### ■「地域と育てる交通」についての体制づくり

公共交通を維持させるためには、地域の居住者の積極的な関わりが必要になることから、市民、行政、交通事業者の役割を明確にしつつ、市民の関わりを促進します。

|       |   |
|-------|---|
| 施策の内容 | 「地域と育てる交通」についての検討   |
| 実施主体  | <input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 市民 <input type="checkbox"/> 交通事業者   |
| 概要    | <p>○「地域」を交えた公共交通施策の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通サービスの維持・充実に向け、地域と行政、事業者による継続的な検討を行います。</li> </ul> <p>○公共交通の維持に向けた地域や市民の役割の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通サービスの維持を図るため、地域や市民が担うべき役割について検討する機会を設置します。</li> </ul> <p>○地域が公共交通を維持する仕組みの研究</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ボランティアによる地域における移動手段の維持・確保の仕組みについて研究を行います。</li> </ul> |

## 施策②-2 近隣市町村との公共交通体系の連携を検討します

水戸市・ひたちなか市等の近隣市町村と那珂市とは、通勤・通学・通院など人的流動が多く、市町村同士をまたいで移動する需要も多くなっています。現在、那珂市の現状の公共交通体系においては、コミュニティバス、デマンド交通は市内のみの運行範囲となっていることから、これらを改良し、近隣市町村などへの移動の際に利用しやすいものとするべく、近隣市町村と広域的に連携した公共交通体系構築の検討をします。

また、従来から近隣市町村にまたがって運行している既存の鉄道、路線バスについては、近隣市町村間の移動の観点からもより利用しやすいものとするため、交通事業者とも協力、連携を図りながら維持及び改善を図っていきます。

### ■市の地域公共交通の近隣市町村との連携に向けての検討

コミュニティバス、デマンド交通等の那珂市内向けの交通機関について、近隣市町村への移動が可能となるよう、広域連携に向けて検討を行います。

| 施策の内容 | 市の地域公共交通の近隣市町村との連携に向けての検討  |
|-------|--|
| 実施主体  | <input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 近隣市町村 <input type="checkbox"/> 交通事業者   |
| 概要    | <p>○コミュニティバス・デマンド交通等による近隣市町村への移動に向けての検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近隣市町村及び交通事業者を交えながら、コミュニティバスやデマンド交通等、既存の近隣市町村の交通システムとの連絡・結節や効果的な連携方策等について検討します。(茨城県中央地域定住自立圏※)</li> </ul> <p>○公共交通に関する調査・研究・協力</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通に対する知識を高めつつ、先進事例の情報収集を行い、他の自治体及び交通事業者とも連携しながら、より良い公共交通のあり方について検討します。</li> </ul> <p>○他自治体等の問題解決への協力</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>他の自治体や交通事業者等から公共交通の問題について相談があったときは、相互に協力して問題解決を目指します。</li> </ul> |

※茨城県中央地域定住自立圏：「定住自立圏」とは、集約とネットワークの考え方にに基づき、中心市において圏域全体の暮らしに必要な都市機能を集約的に整備するとともに、近隣市町村において必要な生活機能を確保し、互いに役割を分担しながら連携・協力することによって、圏域全体の活性化を図ることを目的としているものです。水戸市（中心市）、那珂市、笠間市、ひたちなか市、小美玉市、茨城町、大洗町、城里町、東海村（計5市3町1村）で構成されています。公共交通関係では、ノーマイカーデーの拡充、路線バスの本格運行を視野に入れた地域公共交通の試験運行や、市町村域を超えた地域公共交通の運行など、引き続き公共交通の利用促進に取り組むことが示されています。

## ■近隣市町村を結ぶ既存の公共交通機関の維持及び改良

鉄道、路線バス等、従来から那珂市と近隣市町村とを結んでいる交通機関について、その機能を維持し、さらに近隣市町村への移動が便利になるよう、改良について考えていきます。

|       |  |
|-------|--|
| 施策の内容 | 近隣市町村を結ぶ既存の公共交通機関の維持及び改良   |
| 実施主体  | <input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 近隣市町村 <input type="checkbox"/> 交通事業者   |
| 概要    | <p>○既存の鉄道・路線バス等の維持</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・既存の交通機関を活かし、近隣市町村及び交通事業者等と協力し、近隣市町村への移動を担う手段として維持に努めます。</li></ul> <p>○近隣市町村への移動に適した交通機関への改良</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ダイヤ、運行経路、バス停の配置等、効果的な運行について検討します。</li></ul> |



### 施策③ 既存公共交通の利用環境の改善に努めます

公共交通の利用を促進するため、利用者からのニーズの高い、駅周辺での駐輪場・駐車場の確保・充実を目指すとともに、バス停の環境整備、公共施設等を利用した待ち合い環境の整備等を進めます。

#### ■鉄道駅の交通結節機能の強化

交通結節の拠点として、交通事業者と連携しながら鉄道駅及び周辺の環境整備を図ります。

|       |  |
|-------|--|
| 施策の内容 | 鉄道駅の交通結節機能の強化  |
| 実施主体  | <input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 交通事業者  |
| 概要    | <ul style="list-style-type: none"><li>○駐車場や駐輪場の確保<ul style="list-style-type: none"><li>・パーク&amp;ライド等による新たな利用を創出するため、駅及び周辺において駐車場の確保と、通勤・通学利用の促進に向けた駐輪場の確保を図ります。</li></ul></li><li>○待ち合い環境の整備<ul style="list-style-type: none"><li>・駅を鉄道と他の交通機関との結節点とするため、駅舎施設や周辺施設等について改善の具体策について、交通事業者と検討します。</li></ul></li></ul> |

### 施策③-2 誰でも利用しやすい公共交通を検討します

健常者のみならず、高齢者、障がい者等の交通弱者等を含め、すべての人が利用しやすい公共交通とするため、車両及び乗降場所等のインフラの整備に努め、乗務員・利用者双方についても、その趣旨の理解を深めていくように努めます。

#### ■高齢者、障がい者等にやさしい公共交通の検討

高齢者、障がい者等がさらに利用しやすい公共交通を推進するため、利用者及び交通事業者と連携しながら車両・乗降場所等の整備を行うほか、利用者・乗務員の意識の向上に努めていきます。

|       |   |
|-------|---|
| 施策の内容 | 高齢者、障がい者等にやさしい公共交通の検討   |
| 実施主体  | <input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 利用者 <input type="checkbox"/> 交通事業者  |
| 概要    | <ul style="list-style-type: none"><li>○車両の整備<ul style="list-style-type: none"><li>・車いすを利用していても容易に乗車できる車両の導入、介助ができるタクシーの導入について検討します。</li></ul></li><li>○乗降場所や待ち合い環境の整備<ul style="list-style-type: none"><li>・乗り降りがしやすくなるような工夫をするほか、安全性の向上を図ります。</li></ul></li><li>○乗務員の研修と相互理解<ul style="list-style-type: none"><li>・一人ひとりの利用者の身になって考え、利用しやすいサービスが提供できるような研修を行うとともに、利用者同士が理解し、ともに助け合って利用できる公共交通を目指し、広報・啓発活動を深めていきます。</li><li>・高齢者や児童・生徒を対象とした「公共交通の乗り方教室」などを実施し、公共交通について学ぶ機会を設けます。</li></ul></li></ul> |

基本方針－２ 既存の交通システムとデマンド交通の連携により、利用者に「行き届く」交通システムを構築します

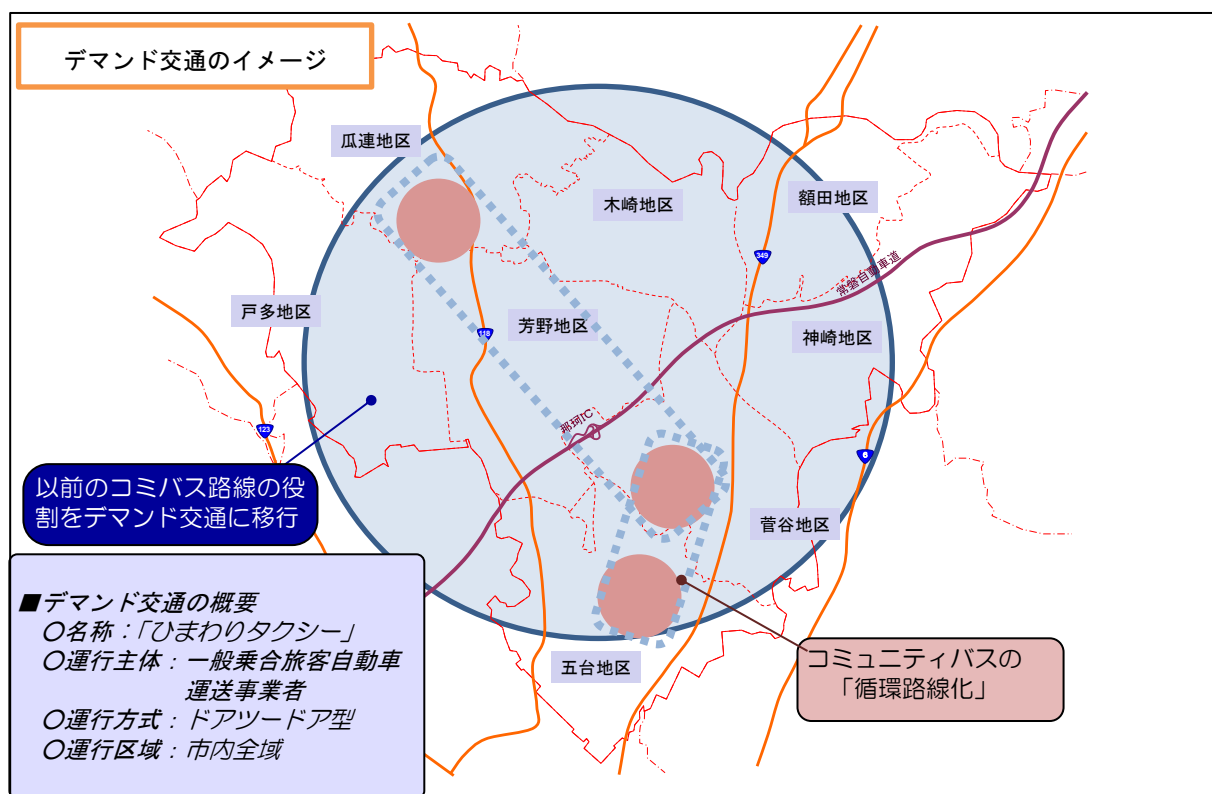
施策④ 市内の移動手段としてデマンド交通システムの利用を促進します

デマンド交通「ひまわりタクシー」は、実証運行を経て平成 27 年から本格運行をしています。鉄道駅から遠くバス路線もない地域、日常生活の移動手段に不便をきたしている地域住民の交通手段の確保を図るため、更に利便性の高い地域公共交通とします。また、今後の利用を促進するに当たっては、利用者ニーズを把握するとともに、適正な利用料金や運行方式、域外運行など運行形態の見直しなどについて検討を行い、持続可能な交通システムとします。

■ デマンド交通システムの利用促進

公共交通空白地区等での移動を確保するため、各地区の公共交通サービスの状況を考慮した、デマンド交通システムの運行を継続して実施します。

|       |   |
|-------|---|
| 施策の内容 | □デマンド交通システムの利用促進  |
| 実施主体  | □那珂市 □交通事業者   |
| 概要    | ○デマンド交通システム「ひまわりタクシー」の利用促進<br>・適切な運行システムの構築に向け、市内タクシー事業者と連携し、さらに利用者が利用しやすくなるよう、予約・運行方法・乗降場所の検討、利用者ニーズの把握を行います。<br>・登録者を増やすための登録説明会・出前講座などの開催や、啓発活動などを推進します。 |



### 施策⑤ コミュニティバスの運行体系の適正化を図ります

那珂市コミュニティバス「ひまわりバス」は、高齢者や障がい者等の移動手段を持たない方の重要な交通手段となっています。そのため、デマンド交通の利用状況等の実績を考慮しながら、「ひまわりバス」の役割やあり方、運行体系等について適正化を図ります。

#### ■運行体系(路線・時刻等)の再検討

利用者の利便性向上とデマンド交通との併用による移動円滑性の確保を図るため、コミュニティバス「ひまわりバス」の運行体系の再検討を行います。

|       |   |
|-------|---|
| 施策の内容 | <input type="checkbox"/> 運行体系(路線・時刻等)の再検討   |
| 実施主体  | <input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 交通事業者                               |
| 概要    | <input type="checkbox"/> 循環路線の充実<br>・生活利便施設、医療施設、教育施設等の主要な目的施設への利便性を確保するため、循環路線の充実を検討します。 |

#### ■他交通モードとの連携

鉄道・路線バス等の市外との連携を確保する交通と連携する手段として、コミュニティバス「ひまわりバス」の利用促進を図るため、運行経路や時間の適正化を行います。

|       |  |
|-------|--|
| 施策の内容 | 他交通モードとの連携   |
| 実施主体  | <input type="checkbox"/> 那珂市   |
| 概要    | <input type="checkbox"/> 鉄道・路線バスとの連絡の改善<br>・コミュニティバス「ひまわりバス」について、鉄道との乗り換えを考慮した運行経路や時刻表の見直しを行うとともに、路線バスとの乗り継ぎ確保について検討を行います。 |

基本方針－3 「公共交通の“新たな利用価値”」を提供するため、各種主体の連携や情報発信に取り組みます

施策⑥ 高齢者等の交通弱者が利用目的とする施設との連携を強化します

高齢者が公共交通を利用する目的は、医療施設、商業施設、銀行、郵便局等の利用が多く挙げられています。そのため、このような施設への停留所や乗降場所の設置を進めるとともに、施設においても「待ち合い」環境の充実やインセンティブ※の提供等の検討を促進します。

■利用環境の向上とサービスの提供

市内における高齢者の主な利用目的となっている施設の利用環境の向上に向け、施設内での停留所、乗降場所や待ち合い施設の設置を促進するとともに、施設と連携したサービスの提供により、公共交通機関の利用に向けた意識や行動の変化を促します。

| 施策の内容 | 利用環境の向上とサービスの提供   |
|-------|---|
| 実施主体  | <input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 企業  |
| 概要    | <p>○商業施設、医療施設、福祉施設等へのコミュニティバス停留所、デマンド交通乗降場所の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の主要な目的地となっている施設に、コミュニティバス停留所やデマンド交通乗降場所の設置を促進します。</li> </ul> <p>○利用者に対するインセンティブの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・買物等での利用を促すため、利用者を対象とした、割引券や景品等の進呈等のサービス提供について事業者と検討を進めます。</li> </ul> |

※インセンティブ：経済学では「費用と便益を比較する人々の意思決定や行動を変化させるような誘因」を意味し、公共交通の利用を促進するためのソフトを含めた奨励策。

## 施策⑦ 高齢者以外の幅広い層の利用を促進します

公共交通の維持・活性化においては、高齢者を対象とする視点が多くなりがちですが、通勤・通学、観光等の場面においても利用促進が考えられます。そのため、朝夕の通勤・通学時間帯の運行間隔や、最早・最遅便の検討、観光資源の回遊ルートとしての活用、行政サービスとの連携等、公共交通の多様な利用機会の創出を図ります。

### ■通勤・通学時間帯の利便性向上

通勤・通学時の移動手段として、鉄道や路線バスの利用価値を高めるため、通勤・通学時間帯における運行数の充実と利用促進策を検討します。

|       |  |
|-------|--|
| 施策の内容 | 通勤・通学時間帯の利便性向上   |
| 実施主体  | □那珂市 □交通事業者 □企業  |
| 概要    | <p>○JR水郡線、路線バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道や路線バスを通勤・通学の交通手段として活用するため、通勤・通学時間帯における利便性向上策の検討を行います。</li> </ul> <p>○公共交通を使った通勤・通学の推奨</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内外への通勤・通学について、環境負荷の軽減や渋滞緩和等の目的を示しつつ、公共交通の利用を促進します。</li> </ul> <p>○市内事業所・教育施設における利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内事業所や教育施設において、鉄道や路線バスによる通勤・通学の促進に向け、各事業所におけるノーマイカーデーの導入や日数の拡充・公共交通利用促進の啓発事業を行います。</li> </ul> |

### ■多様な利用機会の創出

コミュニティバス「ひまわりバス」及びデマンド交通「ひまわりタクシー」を、市内の主要拠点を連携する移動手段として活用するため、観光等での利用機会を創出します。

|       |   |
|-------|---|
| 施策の内容 | 多様な利用機会の創出  |
| 実施主体  | □那珂市 □交通事業者   |
| 概要    | <p>○水郡線との連携による市内回遊手段としての活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水郡線の利用促進キャンペーンに合わせた運行等を検討します。</li> </ul> <p>○観光ルート・市内イベントと合わせた観光利用の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の観光拠点を周遊する交通手段として、イベント開催時等に合わせた運行や観光に利用できるような検討します。</li> </ul> <p>○ひまわりタクシーの観光目的における利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ひまわりタクシーの事前登録制について、市外からの観光客でも利用できるような制度の研究を進めます。</li> </ul> |

### 施策⑧ 公共交通に関する情報発信やトピックの提供に取り組みます

アンケート調査においては、公共交通について、「よく分からない」、「関心がない」等の意見も多く見られました。このような中で公共交通の利用を促進するためには、公共交通に関する情報発信が重要であり、時刻表や運行ルートはもとより、沿線の話題などを提供することが効果的と考えられることから、パンフレット等の情報媒体の整備や、広報紙・ホームページ等を活用した情報発信に取り組みます。

#### ■公共交通に関する情報発信

公共交通に対する認識や意識を高めるため、パンフレットやニュースレター、インターネットを活用した情報発信を行います。

|       |  |
|-------|--|
| 施策の内容 | 公共交通に関する情報発信   |
| 実施主体  | □那珂市   |
| 概要    | <ul style="list-style-type: none"><li>○公共交通に関する情報の発信<ul style="list-style-type: none"><li>・市内の公共交通のシステムやサービス内容等に関するパンフレットを作成します。</li></ul></li><li>○携帯電話を活用した情報発信<ul style="list-style-type: none"><li>・時刻表や沿線情報等の情報について、携帯電話を活用した情報発信を検討します。</li></ul></li><li>○公共交通の利用場面の提案<ul style="list-style-type: none"><li>・日常生活において考えられる、公共交通の利用機会について提案します。</li></ul></li><li>○イベントや季節情報の発信<ul style="list-style-type: none"><li>・市内のイベントや季節ごとの見どころ等の情報を発信します。</li></ul></li><li>○障がい者等に対する合理的配慮<ul style="list-style-type: none"><li>・高齢者や障がい者など、誰もが見やすくわかりやすい情報発信方法を推進します。</li></ul></li></ul> |

## 第Ⅴ章 施策の実施期間と目標

那珂市における公共交通施策を推進するため、地域公共交通連携計画【改訂版】に位置づけた施策についての実施期間と目標を定めます。

### 《施策の評価に対する目標》

#### 1 施策実施に当たっての考え方

本計画に位置づけた施策の実施においては、「Ⅲ－1 計画策定に当たっての基本的認識」で示したように、交通事業者、市民・企業、行政がそれぞれの役割を認識し、那珂市の公共交通を守り育てていく必要があります。

そのため、施策の実施目標や時期を示すにあたり、次のような方針を示します。

#### ■施策実施の考え方① 交通事業者、市民・企業、行政が、公共交通を意識し参加しながら実施します。

公共交通の活用を図るためには、公共交通サービスの提供者である交通事業者と利用者である市民・企業、そして、その仕組みを支援する行政が一体となり取り組むことが不可欠ですが、これまで以上に公共交通を意識し、その維持・活用に積極的に関わる必要があります。

なお、事業者については、公共交通のまとまった利用主体として想定されることから、公共・民間それぞれの参加を促進することとします。

#### ■施策実施の考え方② 公共交通がある生活環境を実感する機会を提供します。

自家用車という個人の行動を基点として利用できる便利な交通手段から、公共交通という「時刻表・ルート」を基点として利用を考える必要がある交通手段への転換を促進するためには、公共交通のある生活環境を、将来に向けて根付かせていく必要があります。

そのため、施策の実施においては、公共交通のある暮らしぶり皆が実感する機会を提供する必要があります。

#### 2 本計画に基づく施策の実施期間と目標

本計画に基づく施策は、平成29年度から5年間(平成33年度まで)と設定し実施します。

また、各施策の実施に当たっては、次ページ以降に示すような目標(アウトプット)を設定し評価を行います。



表一 施策別の目標

| 施 策                                    | 策                                | 目標 (アウトプット)   |
|--|----------------------------------|---|
| <p>継続して利用者意見を把握し公共交通のニーズを顕在化します</p>    | <p>公共交通利用者意向の把握</p>              | <p>公共交通会議で独自に実施したアンケートの結果及び今後行われる「市民アンケート」の結果等を踏まえ、継続して利用者の意向を把握することに努めていきます。</p> |
|  | <p>高齢者世帯と利用状況の把握</p>             | <p>高齢者の移動確保を図るため、高齢者世帯の可視化と、地域での共有できる仕組みを構築します。</p>                               |
| <p>交通モードと地域特性を考慮した公共交通体系の再構築を目指します</p> | <p>公共交通体系の再構築の検討</p>             | <p>デマンド交通とコミュニティバスの役割を明確化し、整理するとともに、鉄道や路線バスとの連携を進めます。</p>                         |
|  | <p>「地域と育てる交通」についての体制づくり</p>      | <p>公共交通の維持に関する地域での意識を醸成し、将来への不安を減らし、各地域において公共交通や交通弱者の移動手段の確保を考える体制を強化します。</p>     |
| <p>近隣市町村との公共交通体系の連携を検討します</p>          | <p>市の地域公共交通の近隣市町村との連携に向けての検討</p> | <p>市内向けのコミュニティバスやデマンド交通について、近隣市町村への移動に便利となるよう、近隣市町村との連携を進めていきます。</p>              |
|  | <p>近隣市町村を結ぶ既存の公共交通機関の維持及び改良</p>  | <p>那珂市と近隣市町村とを結ぶ既存の鉄道・路線バスの機能を維持し、市町村間を結ぶ交通機関としてさらに利便性を強化していきます。</p>              |
| <p>既存公共交通の利用環境の改善に努めます</p>             | <p>鉄道駅の交通結節機能の強化</p>             | <p>鉄道駅周辺での駐車場・駐輪場の設置・環境改善を図ります。</p>   |
| <p>誰でも利用しやすい公共交通を検討します</p>             | <p>高齢者、障がい者等にやさしい公共交通の検討</p>     | <p>車両・サービス面での対応及び乗務員や利用者の意識の向上を図っていきます。</p>                                       |
| <p>市内の移動手段としてデマンド交通システムの利用を促進します</p>   | <p>デマンド交通システムの利用促進</p>           | <p>さらに利用しやすくなるよう、運行システムの改善、啓発活動等を実施します。</p>                                       |

| 施 策                           |                  | 目 標 (アウトプット)   |
|-------------------------------|------------------|--|
| コミュニティバスの運行体系の適正化を図ります        | 運行体系(路線・時刻等)の再検討 | デマンド交通との関係を考慮し、運行形態を必要に応じて見直していきます。                          |
|                               | 他交通モードとの連携       | 鉄道や路線バスとの乗り継ぎを確保し、案内等を見直しを進めます。                              |
| 高齢者等の交通弱者が利用目的とする施設との連携を強化します | 利用環境の向上とサービスの提供  | 高齢者が利用する施設への乗り入れ拡充や利用促進サービスの実現を図ります。                         |
| 高齢者以外の幅広い層の利用を促進します           | 通勤・通学時間帯の利便性向上   | 通勤・通学者が利用しやすくなるよう、路線や運行時刻の改善を図ります。                           |
|                               | 多様な利用機会の創出       | 公共交通への利用に良いイメージを持っていただくとともに、観光やイベントでの利用機会を創出します。             |
| 公共交通に関する情報発信やトピックの提供に取り組めます   | 公共交通に関する情報発信     | 時刻表の他、利用者の声や利用方法等に関するパンフレットの発行、ホームページへの掲載を誰にでもわかりやすい方法で行います。 |

表一年度別スケジュール

| 平成29年度                          | 平成30年度                 | 平成31年度 | 平成32年度       | 平成33年度 | 備考 |
|---------------------------------|------------------------|--------|--------------|--------|----|
| 公共交通利用者意向の把握                    | 公共交通利用者意向の把握           |        |              |        |    |
| 継続して利用者意見を把握し公共交通のニーズを顕在化します    | 利用者アンケート(聞き取り)等を定期的に実施 |        |              |        |    |
| 高齢者世帯と利用状況の把握                   | 高齢者世帯と利用状況の把握          |        |              |        |    |
|                                 | 利用状況等の分析・検討            |        |              |        |    |
| 公共交通体系の再構築の検討                   | 再構築に向けての検討・協議          |        | 実施           |        |    |
| 交通モードと地域特性を考慮した公共交通体系の再構築を目指します |                        |        |              |        |    |
| 「地域と育てる交通」についての体制づくり            |                        |        |              |        |    |
|                                 | 定期的な意見交換・イベント等の実施      |        |              |        |    |
| 市の地域公共交通の近隣市町村との連携に向けての検討       | 連携方法等の検討・協議            |        | 実施           |        |    |
| 近隣市町村を結ぶ既存の公共交通機関の維持及び改良        | 改良等の検討・協議              |        | 実施           |        |    |
| 既存公共交通の利用環境の改善に努めます             | 現況把握                   |        |              |        |    |
| 誰でも利用しやすい公共交通を検討します             | 現況把握                   |        |              |        |    |
| 市内の移動手段としてデマンド交通システムの利用を促進します   | 駐輪場整備                  |        |              |        |    |
|                                 | 整備計画の検討・協議             |        | 整備・改修        |        |    |
|                                 | 設備・サービス改善に向けての検討・協議    |        | 実施           |        |    |
|                                 | 運行方法の改善に向けての検討・協議      |        | 実施           |        |    |
|                                 | 運行方法の改善に向けての検討・協議      |        | 実施           |        |    |
|                                 | デマンド交通を受けた利用者意向の把握     |        | 実施           |        |    |
|                                 | 運行方式・運行ルート・時刻の検討       |        | 実施           |        |    |
|                                 | 事業者への必要性の浸透            |        | 実施           |        |    |
|                                 | ルート・時刻の検討              |        | 実施           |        |    |
|                                 | 現状把握                   |        |              |        |    |
|                                 | 利用機会の検討                |        | ゾール作成・イベント実施 |        |    |
|                                 | 情報発信(パンフレット、かわら版、HP等)  |        |              |        |    |

《資料編》

那珂市地域公共交通会議委員名簿 (任期：平成28年4月1日～平成30年3月31日)

| 番号 | 氏名                      | 役職等                               | 選出区分(要綱第3条)                         |
|----|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1  | 宮本俊美                    | 那珂市副市長                            | (1)副市長                              |
| 2  | 山内隆之                    | 茨城交通(株)運輸部運輸担当課長                  | (2)一般乗合旅客自動車運送事業者                   |
| 3  | 篠原英夫                    | 茨城第一交通(株)所長                       | (3)一般乗用旅客自動車運送事業者                   |
| 4  | 金澤和昭                    | 丸金タクシー(有)代表取締役                    |                                     |
| 5  | 澤畠政志                    | (一社)茨城県バス協会専務理事                   | (4)一般旅客自動車運送事業者の組織する団体              |
| 6  | 鬼沢秀通                    | 茨城県ハイヤータクシー協会専務理事                 |                                     |
| 7  | 間宮一                     | 那珂市まちづくり協議会会長                     | (5)住民又は利用者の代表                       |
| 8  | 金子巖                     | 那珂市社会福祉協議会副会長                     |                                     |
| 9  | 小沼浩                     | 那珂市高齢者クラブ連合会会長                    |                                     |
| 10 | 椎名猛博                    | 元那珂市連合民生委員児童委員協議会会長               |                                     |
| 11 | 川又友美                    | 那珂市自立支援協議会会長                      |                                     |
| 12 | 大芝康子<br>(平成28年10月31日辞職) | 利用者代表(コミバス利用者)                    |                                     |
| 13 | 鈴木かしく                   | 利用者代表(デマンド利用者)                    | (6)茨城運輸支局長又はその指名する者                 |
| 14 | 飯塚正芳                    | 国土交通省関東運輸局茨城支局<br>首席運輸企画専門官(企画調整) |                                     |
| 15 | 勝家省司                    | 国土交通省関東運輸局茨城支局<br>首席運輸企画専門官(輸送監査) |                                     |
| 16 | 菅原康弘                    | 茨城交通労働組合執行委員長                     | (7)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   |
| 17 | 桑田康司                    | 茨城県常陸大宮土木事務所長                     | (8)道路管理者、茨城県警察、学識経験者その他交通会議が必要と認める者 |
| 18 | 小泉正之                    | 那珂市建設部長                           |                                     |
| 19 | 口町幸雄                    | 茨城県那珂警察署交通課長                      |                                     |
| 20 | 有賀絵理                    | 茨城大学非常勤講師、茨城県地方自治研究センター研究員等       |                                     |
| 21 | 埜伸一                     | 茨城県企画部企画課交通対策室長                   |                                     |
| 22 | 浅川清司                    | 那珂市商工会会長                          |                                     |
| 23 | 関根芳則                    | 那珂市企画部長                           |                                     |
| 24 | 大部公男                    | 那珂市保健福祉部長                         |                                     |

## 那珂市地域公共交通会議開催経緯

| 回 数    | 日 時                                | 場 所                 | 内 容  |
|--------|------------------------------------|---------------------|--|
| 第 13 回 | 平成 28 年 6 月 27 日<br>午後 2 時から       | 那珂市役所本庁舎 4 階<br>庁議室 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・那珂市地域公共交通連携計画の評価検証について</li> <li>・那珂市地域公共交通連携計画（改訂版）の策定について</li> <li>・公共交通に関するアンケート（案）について</li> </ul>   |
| 第 14 回 | 平成 28 年 12 月 13 日<br>午後 1 時 30 分から | 那珂市役所本庁舎 4 階<br>庁議室 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「ひまわりバス」・「ひまわりタクシー」の実績報告について</li> <li>・公共交通に関するアンケートの実施結果について</li> <li>・那珂市地域公共交通連携計画（改訂版）（案）について</li> <li>・「ひまわりバス」・「ひまわりタクシー」の今後の運行方針について</li> </ul> |
| 第 15 回 | 平成 29 年 2 月 7 日<br>午後 1 時 30 分から   | 那珂市役所本庁舎 4 階<br>庁議室 | <p>（予定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・パブリックコメントの実施結果について</li> <li>・那珂市地域公共交通連携計画（改訂版）について</li> </ul>   |