
那珂市地域公共交通連携計画（案）

平成 24 年 9 月

序 章 計画策定の背景	1
第 I 章 那珂市の現況	3
I-1 都市の概況	3
1. 地理的条件	3
I-2 交通の現況	4
1. 交通網の履歴	4
2. 公共交通の概況	4
3. 公共交通機関の現況	6
4. 公共交通対策の現況	9
5. 公共交通の利用環境	11
I-3 その他指標	13
1. 人口及び世帯数	13
2. 免許保有率	16
3. 自動車保有数	18
I-4 上位計画及び関連計画	19
1. 那珂市総合計画	19
2. 都市計画マスタープラン	19
3. 那珂市高齢者保健福祉計画	20
第 II 章 公共交通に関する課題	21
II-1 アンケート調査の概要	21
1. アンケート調査の概要	21
2. 主な設問の回答結果	21
II-2 地区別意見交換会の概要	33
II-3 公共交通の必要性	36
II-4 那珂市における公共交通の課題	38
第 III 章 那珂市地域公共交通連携計画の方針	39
III-1 計画策定にあたっての基本的認識	39
III-2 計画の目標と基本方針	40
1. 目標とする公共交通のあり方	40
2. “はーとの交通” づくりに向けた基本方針	40
第 IV 章 公共交通の連携に向けた施策	42
IV-1 “はーとの交通” を担う交通モード別の役割	42
1. 那珂市における公共交通ネットワークの考え方	42

2. 各交通モード別の役割	43
IV-2 “はーとの交通”を実現する施策の検討	45
1. 施策の体系	45
2. 個別施策の検討	46
第V章 施策の実施と評価	54
1. 施策実施にあたっての考え方	54
2. 本計画に基づく施策の実施期間と目標	54

序 章

計画策定の背景

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。

公共交通については、自動車交通の普及に伴う利用者数の減少等により地方におけるバス路線の減便や廃止等が進み、高齢者や学生等、いわゆる交通弱者の移動手段の確保が課題となっています。

地域の公共交通については、平成 18 年の道路運送法改正により、地域の多様なニーズに対応した運送サービスを提供するため、自治体、乗合バス事業者、住民、関係者等により地域交通を検討する組織として、「地域公共交通会議」の設置が導入され、地域の実情に応じたバス運行の態様及び運賃・料金、事業計画等について合意形成を図り、許可手続き等の簡略・弾力化ができるようになりました。

地方における公共交通については、利用者減少に伴う減便や路線廃止が進み、自治体が主体となりモビリティ確保のために交通事業者への補助やコミュニティバス、デマンド交通の運行を行う必要性も顕在化しつつあります。しかし一方で、自家用車が各家庭に普及し自動車への依存度が高い等、公共交通の利用促進に向けた啓発も求められ、地域の将来人口や行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。

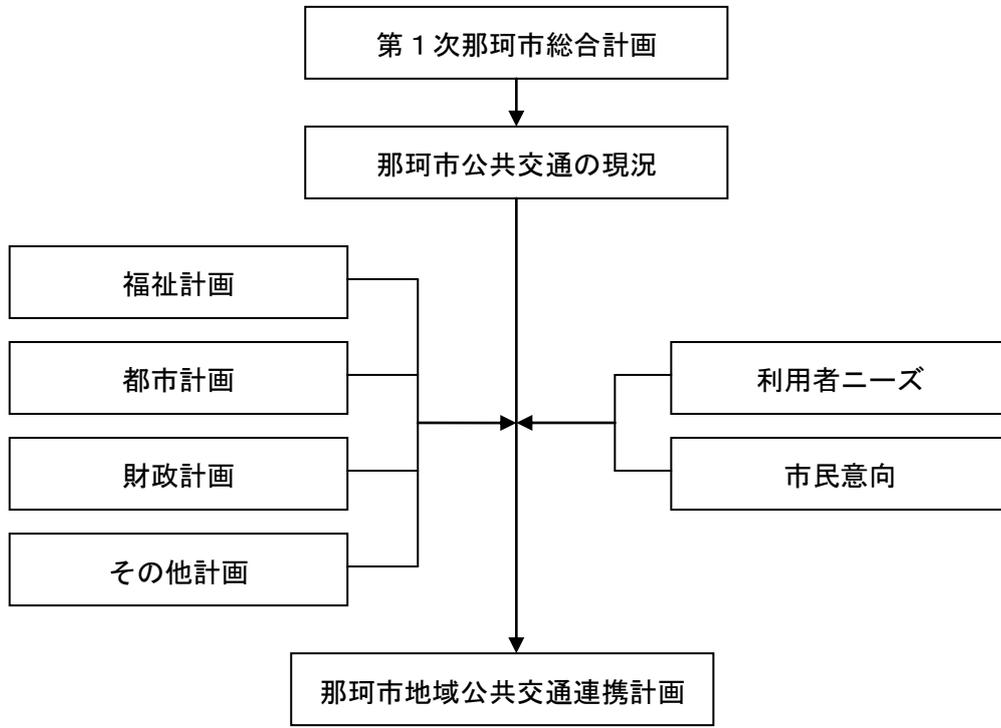
那珂市では、合併前の旧那珂町高齢者福祉センターの開設を契機に、平成 5 年 1 月に施設利用者の交通手段としての利用を中心に無料送迎バス(特定バス)の運行を開始し、平成 8 年 5 月には、町民誰でも乗り降りできるチャーター方式に切り替え、平成 12 年 8 月から福祉循環バスとして平成 21 年度まで運行を行ってきました。そして、平成 22 年度から有料コミュニティバス「ひまわりバス」として運行を始めましたが、利用者数の減少等の課題もみられています。

また、市西部の基幹路線であった、下江戸線については、平成 20 年度末に路線廃止の申し出がなされた後、平成 22 年に存続に向けた実証実験に取り組んでいるところです。

このような中で、これまでも公共交通についてのアンケート調査等を実施してきましたが、本市における公共交通の利用者は高齢者が中心となっており、バス路線や停留所の関係で公共交通を利用したいができない人がいること、路線バスの減便や廃止に伴い常陸太田市、常陸大宮市等の従来から生活面において関連が深い地域との連携が困難になっている等の現状が見られます。

那珂市地域公共交通連携計画は、以上のような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づくりに向け、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想定しながら、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を考慮しながら、必要な公共交通に関する施策を位置づけることを目的としています。

図一本計画の位置づけ



第1章

那珂市の現況

既存資料から人口や公共交通に関する基本的な事項を整理します。特に、人口については、公共交通が高齢社会において担う役割が大きくなることを考慮し、高齢化の現状や免許保有者の変化に留意し整理を行います。

1-1 都市の概況

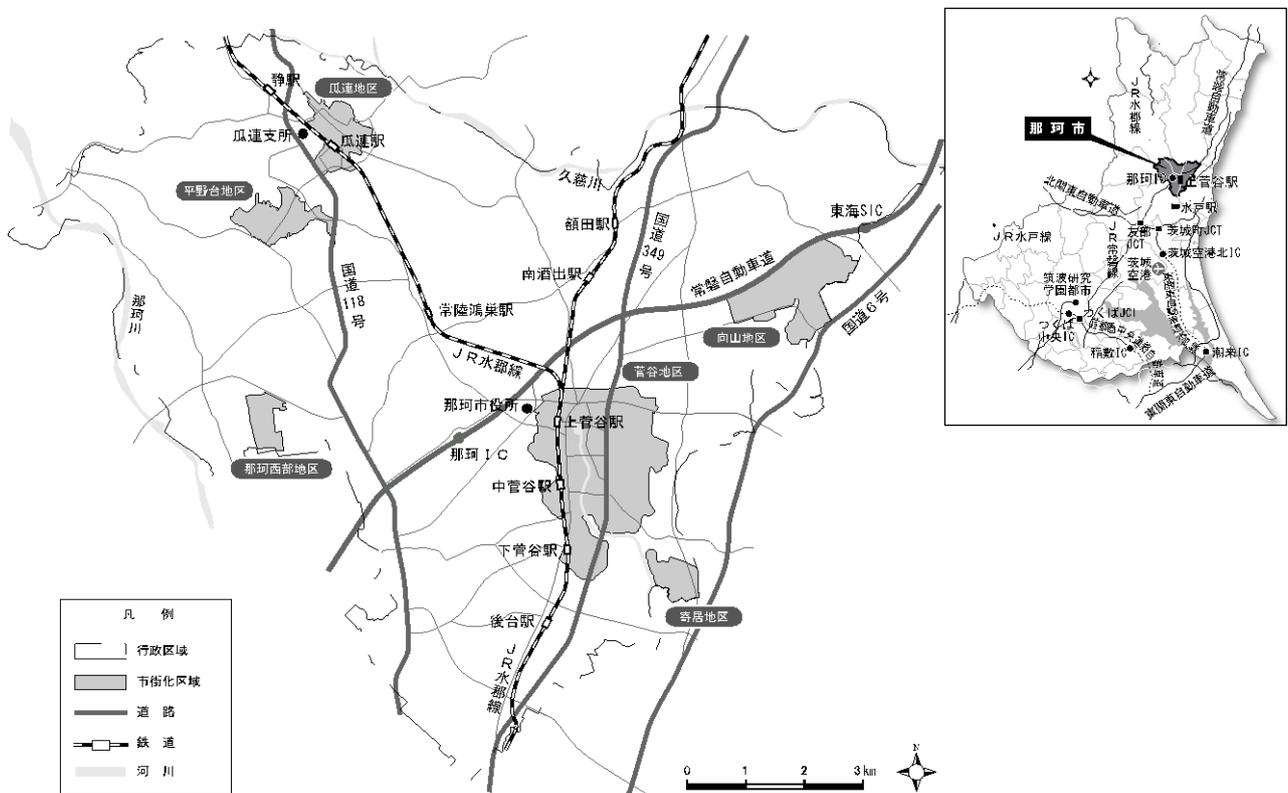
1. 地理的条件

那珂市は、首都東京から北東へ約 100km、県都水戸市の北部に位置し、東側は東海村、日立市とひたちなか市、西側は城里町、北側は常陸大宮市と常陸太田市に接しています。

那珂市の地形は、中央に広がる那珂台地と、市北部を西から東へ流れる久慈川、市西部を北西から南東へと流れる那珂川に沿って形成される水田地帯からなっており、可住地面積は 81.9k m² (茨城県内：22 位、行政区域の約 84%) となっています。

市街地は、合併前からの地区の拠点であった、菅谷地区と瓜連地区、平野台地区が住居系の市街化区域に指定されているほか、市西部に那珂西部工業団地、東部には向山工業団地が整備されています。特に、菅谷地区では、古くからの街道の東側に整備された国道 349 号バイパス沿道にロードサイド型の施設が立地しており、那珂市及び水戸北部域での生活拠点となっています。また、これら市街地の周辺には、古くからの集落が分布し市街地とともに生活の場となっていますが、前述のように可住地面積が広いことから、市のほぼ全域にわたって居住の場が分散しています。

図一 那珂市の概況図



1-2 交通の現況

1. 交通網の履歴

本市の交通網は、棚倉街道が古く 9 世紀に中央政府と陸奥国府(多賀城一宮城県多賀城市)を繋ぐ官道として整備されたことに始まり、江戸時代に入ると奥州街道と棚倉城下、太田、水戸城下を結び一部奥州の大名の参勤交代に利用されるなど水戸藩の主要街道となっており、現在の本市の中心となっている菅谷宿が形成され、棚倉街道は現在の国道 349 号となっています。また、瓜連では、水戸城下と陸奥南郷(現在の福島県の塙町・棚倉町)を結ぶ南郷街道が棚倉街道の脇街道として整備され現在の国道 118 号となっています。

現在の本市の道路網は、このような古くからの街道に加え、常磐自動車道、国道 6 号が整備され、首都圏等の広域や県内主要都市への利便性が向上しています。

一方、明治期に入ると鉄道の整備がすすめられ、明治 30 年 11 月に太田鉄道が水戸～久慈川間が開業し、明治 32 年 4 月には水戸～常陸太田間全線が開業しました。太田鉄道は水戸鉄道に引き継がれ、大正 7 年 10 月に上菅谷～常陸大宮間を開業し、常陸大宮以北は国が建設することとなり、水戸～郡山間は国有鉄道として一貫して整備するため水戸鉄道の買収を行い「水郡線」として、昭和 9 年 12 月に水戸～郡山間が全線開通しました。

路線バスについては茨城交通株式会社が運行をしており、かつては南北に水戸～太田、水戸～大宮、水戸～石塚(下江戸経由)があり、東西には太田～石塚、太田～東海、大宮～上菅谷、石塚～上菅谷などの路線で運行しており近隣市町村への通勤・通学の足として欠かせないものでした。また、水郡線上菅谷駅から乗り換えて東海・勝田(日立製作所)方面の通勤には多くのかたが利用していました。しかし、経済高度成長とともにマイカーの利用が増え、利用者の減少による減便・路線廃止が相次ぎ、現在は主要な幹線道路 3 路線の運行となっています。

2. 公共交通の概況

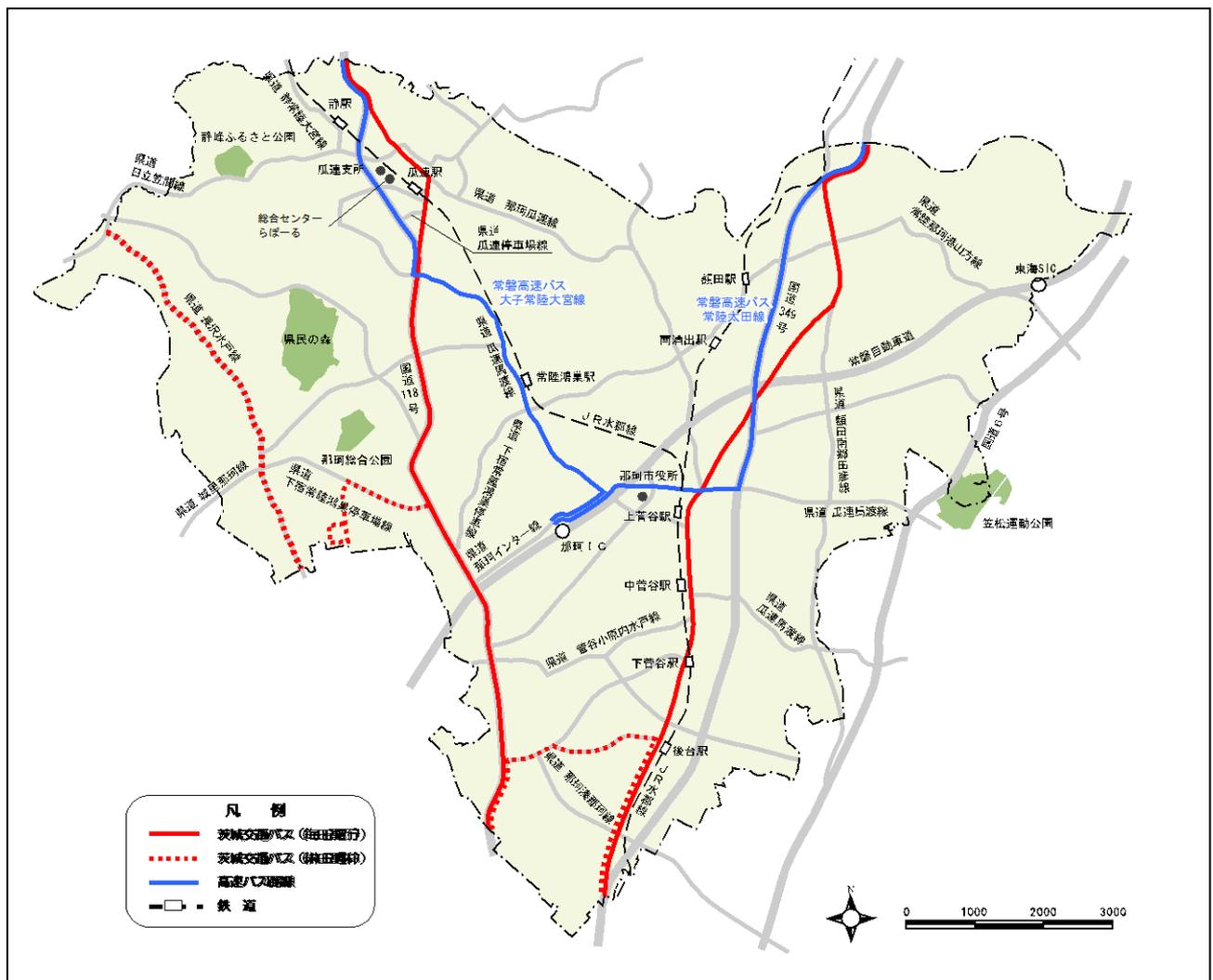
市の中央部を常磐自動車道が南北に走り IC が市のほぼ中心に位置しており、東京方面へのアクセスに利用されるほか、奥久慈地方などの県北山間地域・ひたちなか市など臨海地域へのアクセスポイントとしての機能を果たしています。また、県都水戸市から県北地域を連携する幹線道路としては、南北に縦断する国道 6 号、118 号、349 号があります。

鉄道網は、市中央を南北方向に水戸市と郡山市及び常陸太田市を結ぶ JR 水郡線が走っており、市内には 9 つの駅が配置されています。市内中央部の上菅谷駅は太子方面・常陸太田方面の分岐駅として重要な役割をしています。

バス路線網は、水戸市を起点として市内を南北方向に国道 118 号、349 号、県道長沢～水戸線の路線を茨城交通株式会社 1 社により運行されています。平成 23 年度から上菅谷駅から常陸太田市内に有る高等学校 3 校行きが増設されましたが、近年バス利用者の減少傾向により、バス事業者から水戸～太田線や水戸～下江戸線において、運行便数の減や路線廃止の申し出があり路線存続が危ぶまれましたが、補助金等により運行を継続し路線バスによる市民

の移動手段を確保しています。また、高齢者や障害者など交通弱者の交通利便性の向上のため運行していた福祉循環バスを、日常生活の通院や買い物の移動手段として市民生活の利便性を確保するため、鉄道・路線バスを補完するコミュニティバスとして平成22年4月から運行開始しました。路線としては、各地区と発着地である菅谷地区を結んでいる地区コース路線と、菅谷、五台、しどりの湯・総合公園それぞれを循環する路線があり、小型バス4台で運行しています。高速バスについては、大子・常陸大宮、常陸太田方面と常磐自動車道那珂ICを經由して上野駅・新宿駅を結ぶ路線があり、市内には5か所の停留所があります。

図一公共交通の運行状況



3. 公共交通機関の現況

(1) 鉄 道

JR 水郡線は、上菅谷駅で平日上り(水戸方面)28本、下り(大子・太田方面)34本が運行され、平成22年度の1日あたりの利用者数は、市内9駅の合計は2,567人となっています。

鉄道利用者は、通学利用が主なことから、本市の中心市街地である上菅谷駅(660人/日)、学校が多い後台駅(630人/日)等での利用者数が多くなっていますが、少子化の影響等から利用者数は平成16年度以降減少傾向を示しています。

また、市内有人駅の1日あたりの利用者数の推移をみると、上菅谷駅、瓜連駅とも利用者数が減少傾向にあります。

表一水郡線時刻表(上菅谷駅)

上り						下り									
土日・休日			平日			6	平日			土日・休日					
水戸			水戸				大子		太田		大子		太田		
1	28	38	1	28	38	6	40		30		40		30		
16	34	49	16	34	49	7	49		38		49		38		
7	25	37	7	25	37	8			37				37		
11	31		11	31		9	40		44		40		44		
39			39			10	40				40				
23			23			11	33		35		33		35		
22			22			12	32		33		32		33		
31	49		31	49		13	33				33				
49			49			14	0	31	2		0	31	2		
36			36			15	31		46		31		46		
4	22	37	4	22	37	16	35				35				
44			44			17	41	55	6	54		55		6	54
30	45		30	45		18	57		45		57		45		
30			30	47		19	27		43		27		43		
21			21			20	19	50	50		19	50	50		
27			27			21	36		37		36		37		
						22	46		47		46		47		

平成24年1月現在

表一市内有人駅の1日あたりの利用者数推移

(人/日)								
平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
上菅谷	764	775	763	754	723	676	653	660
平成15年度対比	—	101.4%	99.9%	98.7%	94.6%	88.5%	85.5%	86.4%
瓜連	419	420	419	433	416	398	375	334
平成15年度対比	—	100.2%	100.0%	103.3%	99.3%	95.0%	89.5%	79.7%

資料)JR 東日本

(2)バス

①路線バス

那珂市の主な路線バスは、茨城交通株式会社が運行する以下の路線があります。

表一市内路線バス運行系統

系統番号	起点	経由地	終点
4	水戸駅 水戸駅	大工町・栄町・文京町・国田学校前・戸村十文字 大工町・栄町・茨大前・渡里農協・国田学校前・戸村十文字	下江戸 下江戸
60	浜田営業所 水戸駅	日赤入口・水戸駅・気象台下・五台・上菅谷駅口・額田・太田駅・馬場八幡 気象台下・五台・上菅谷駅口・額田・太田駅・馬場八幡	増井車庫 増井車庫
61	水戸駅	大工町・文京町・木の倉・飯田・瓜連・大宮自動車学校	大宮営業所

資料) 茨城交通株式会社

運行本数は、平成 18 年の減便により、下表のように平日は 6 時から 19 時(午後 7 時)までの間に、水戸方面行き 19 便、水戸方面から下江戸方面が 5 便、常陸大宮方面が 8 便、常陸太田方面が 6 便となっています。

表一市内路線バス運行便数

行先 発地	休日			平日			平日	平日			休日		
	水戸駅		浜田車庫	水戸駅		浜田車庫		下江戸	大宮営業所	増井車庫	下江戸	大宮営業所	増井車庫
	下江戸	大宮営業所	増井車庫	下江戸	大宮営業所	増井車庫		水戸駅	水戸駅	浜田車庫	水戸駅	水戸駅	浜田車庫
本数				1	1	1	6時						
		2		1	2		7時		1				
		1			1		8時		1			1	
		1	1	1	1	1	9時			1			
		1	1		1	1	10時						
						1	11時	1					1
			1	1			12時			1			
						1	13時	1	1			1	
							14時			1			1
		1		1	1		15時		1			1	
			1				16時	1	1	1		1	1
					1	1	17時	1	1				
							18時	1	2	1		2	1
						19時			1				

平成 24 年 1 月現在

資料) 茨城交通株式会社 HP 時刻表から作成

また、輸送人員をみると、平成 18 年度の減便により、同年度以降の利用者数減少が大きくなっており、平成 22 年度の輸送人員は、水戸・太田線 39,496 人、水戸・大宮線 83,893 人、下江戸線 11,757 人となっています。

表一市内路線バス輸送人員の推移

		平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
水戸・太田線	輸送人員 (人)	162,688	95,115	62,808	55,109	43,474	39,496
	平成17年度対比 (%)	—	58.5%	38.6%	33.9%	26.7%	24.3%
水戸・大宮線	輸送人員 (人)	129,030	96,348	87,809	73,585	87,417	83,893
	平成17年度対比 (%)	—	74.7%	68.1%	57.0%	67.7%	65.0%
下江戸線	輸送人員 (人)	45,238	32,486	16,005	8,160	10,321	11,757
	平成17年度対比 (%)	—	71.8%	35.4%	18.0%	22.8%	26.0%

資料) 茨城交通株式会社

②ひまわりバス(那珂市コミュニティバス)

那珂市コミュニティバス「ひまわりバス」は、茨城交通(株)への委託により運行しています。運行コースは、大きく「地区コース」と「循環コース」からなり、全路線が菅谷地区の総合保健福祉センター「ひだまり」を起点として運行しています。

地区コースは、神崎・額田・五台中台・五台豊喰・戸多・芳野・木崎鹿島・木崎酒出・瓜連静・瓜連玉川の10地区のコースがあり、それぞれ週2日、午前午後各1往復の4便が運行しています。循環コースは、毎日(土日祝日年末年始を除く)運行で、菅谷市街地を循環する菅谷循環は10便(H23. 6から左6便・右周り4便)、五台地区からの五台循環は左右周りとも各4便、静の「しどりの湯」・戸崎の那珂総合公園を結ぶしどり総合公園循環は左回り4便・右周り2便が運行しています(H24. 4路線変更予定)。

表一平成23年度 循環コース・地区コースの路線概要(ひだまり発着)

路線名	運行日	路線概要
神崎コース	水・金	四堰十文字→本米崎十文字→松原→表向山→かぼちゃクリニック→笠松→横堀小→堤→杉南→ひばりヶ丘→市役所→上菅谷駅→図書館入口
額田コース	火・木	永井入口→額田小→額田新寿→森戸→額田駅→額田十文字→古新田→ふれセンよこぼり→ひばりが丘→市役所→上菅谷駅→図書館入口
五台中台コース	月・水	中台→後台田向→日乃本米菓→五台小→五台→後台富士山→物ワ/那珂→寄居十文字→菅谷小→湊街道口→上菅谷駅→市役所→一関
五台豊喰コース	水・金	農業試験場入口→西木倉公民館前→水農→与津家前→後台橋→JA直売所→かわねや前→湊街道口→上菅谷駅→市役所→一関
戸多コース	月・木	下江戸→戸多小→一里塚→川岸前→根岸→那珂総合公園→飯田上新田→那珂動物病院→市役所→上菅谷駅→図書館入口
芳野コース	火・金	芳野木戸→戸崎十文字→檜山商店前→内郷入口→飯田下新田→一乗院前→芳野小入口→鴻巣十文字→市役所→上菅谷駅→図書館入口
木崎鹿島コース	月・木	鹿島荘入口→鹿島公民館→鹿島中丸→金子商店前→白河内→台坪十字路→旭→札山→旭元辻→市役所→上菅谷駅→図書館入口
木崎酒出コース	火・金	瓜連鹿島→門部坂下→下河原→北酒出→酒出十文字→南酒出駅入口→那珂自動車学校→ひばりヶ丘→市役所→上菅谷駅→図書館入口
瓜連静コース	月・水	静神社→静公民館→静駅→岩上記念病院→平野台団地→瓜連駅→農協支店→北瓜連→門部坂下→酒出十文字→市役所→上菅谷駅→図書館入口
瓜連玉川コース	火・木	玉川→瓜連鹿島→鹿島荘入口→北瓜連→武具取坂→北瓜連→南瓜連→瓜連駅→らぼーる→中里→鴻巣十文字→市役所→上菅谷駅→図書館入口
菅谷循環	毎日	かわねや前→かしま台団地→ジャスコ→消防本部→ひばりヶ丘→慶和病院→市役所→杉前→上菅谷駅→図書館入口(左右周り)
五台循環	毎日	下菅谷→後台茨野→小野瀬医院→豊喰→中台→後台富士山→ホームックかしま台団地→図書館(左右周り)
しどり総合公園循環	毎日	鴻巣十文字→ふれセンよしの→総合公園→平野台団地→瓜小入口→しどりの湯→瓜連駅→中里→鴻巣十文字→市役所→一関(左右周り)

4. 公共交通対策の現況

(1) 那珂市による公共交通対策

那珂市で行っている公共交通機関の補完や利用促進対策事業は、以下の通りです。

表一那珂市による公共交通対策

事業名	概要
コミュニティバス運行事業	福祉循環バスに代わるひまわりバスの運行
タクシー利用助成事業	障がい者等がタクシーを利用する場合の助成
地方バス路線運行維持対策費補助事業	市内を走る路線バスを維持するための補助金
水郡線利用促進施設管理事業	駅周辺の市営駐車場、駐輪場、駅前トイレ及び瓜連駅乗車券販売等
その他	水郡線利用活性化対策

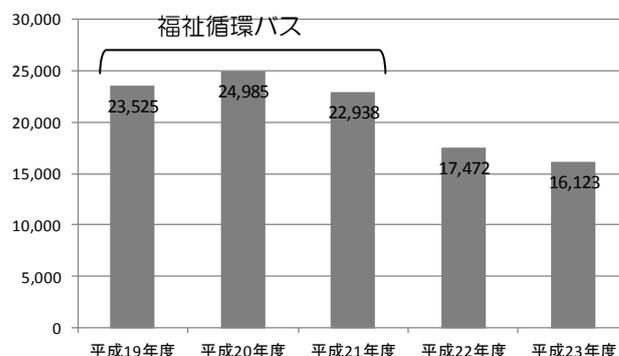
(2) 市が実施する公共交通対策の利用状況

① ひまわりバス

那珂市の運行する「ひまわりバス」は、平成 21 年度まで無料で運行されていた福祉循環バスから移行したコミュニティバスで、平成 22 年度から有料で運行されています。福祉循環バスを含めた最近 5 年間の利用者数をみると、平成 20 年度の 24,985 人が最も多く、コミュニティバスとして有料化された平成 22 年度は、17,472 人と前年に比べ約 5,000 人減少し、平成 23 年度も微減となっています。

平成 22 年 4 月の「ひまわりバス」運行開始以降の利用者数の推移は下表のとおりであり、年度毎の月平均利用者数は平成 22 年度 1,456 人、平成 23 年度 1,344 人と 100 人強減少していますが、東日本大震災によるしどりの湯等の休館に伴う影響もあると考えられます。一方で、無料利用者(小学生以下と障がい者及び介助人)をみると、毎月 600 人前後(利用者全体の約 4 割)の利用者がみられており、小学生以下と障がい者等の自ら交通手段を持たない市民の重要な交通手段として認識されているといえます。

表一ひまわりバス利用者数の推移

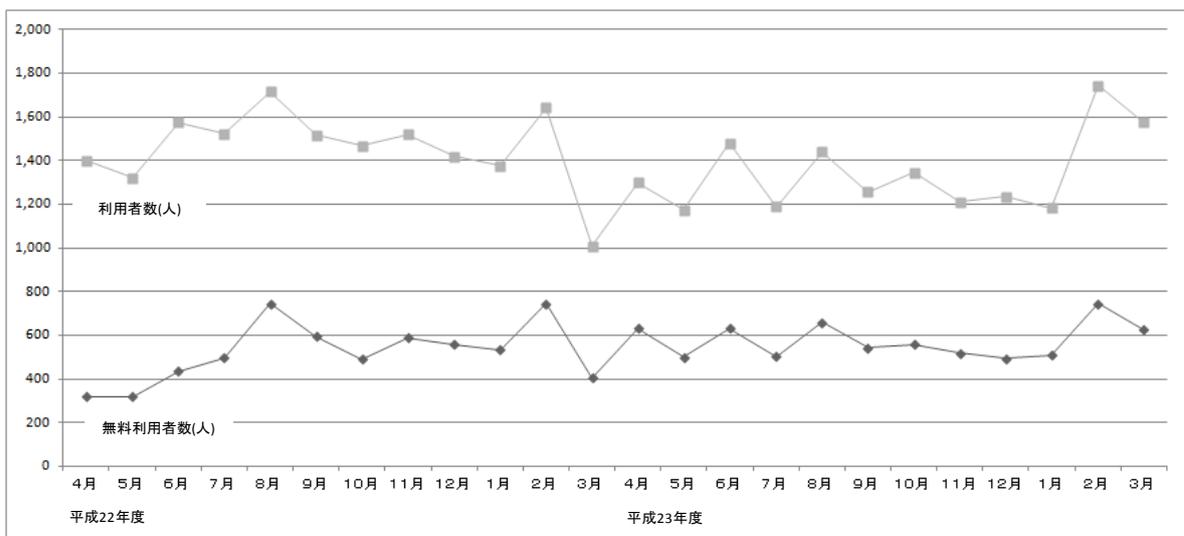


表一ひまわりバス運行開始以降の利用者数の推移

年度	月	利用者数				無料割合 ①/④
		無料①	有料②	回数券③	計④	
平成22年度	4月	319	854	228	1,401	22.8%
	5月	320	738	261	1,319	24.3%
	6月	436	702	437	1,575	27.7%
	7月	498	644	379	1,521	32.7%
	8月	743	588	383	1,714	43.3%
	9月	593	588	334	1,515	39.1%
	10月	489	627	350	1,466	33.4%
	11月	587	641	290	1,518	38.7%
	12月	558	573	287	1,418	39.4%
	1月	532	600	242	1,374	38.7%
	2月	746	647	249	1,642	45.4%
	3月	405	439	165	1,009	40.1%
平成23年度	4月	631	492	175	1,298	48.6%
	5月	500	520	154	1,174	42.6%
	6月	630	616	233	1,479	42.6%
	7月	504	492	191	1,187	42.5%
	8月	659	555	225	1,439	45.8%
	9月	543	541	172	1,256	43.2%
	10月	559	595	191	1,345	41.6%
	11月	518	528	165	1,211	42.8%
	12月	493	613	129	1,235	39.9%
	1月	508	533	141	1,182	43.0%
	2月	744	752	246	1,742	42.7%
	3月	625	734	216	1,575	39.7%
計		13,140	14,612	5,843	33,595	39.1%

資料) 那珂市

図一ひまわりバス月別利用者数・無料利用者数の推移(平成22年4月以降)



資料)那珂市

②タクシー利用助成事業

タクシー利用助成事業は、障害者や要介護者の居宅と医療機関等との送迎にかかる経済的負担を軽減し、利便性を確保することを目的として実施しており、平成23年度の利用者数は253人で、利用枚数は3,017枚、2,560,200円の助成をしています。

(3) その他の公共交通対策事業

身体障害者・要介護者など、一人では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対して、十分な輸送サービスを確保するために、NPO法人、社会福祉法人の3団体が福祉有償運送を実施しています。平成23年度の運送回数は1,940回となっています。

福祉有償運送は、市からの助成によらず、各事業者により、距離制、時間制、距離・時間制の併用によりサービス利用料金を設定し運行されています。

表一福祉有償運送の状況

事業者名	運送回数
社会福祉法人 那珂市社会福祉協議会	158回
NPO法人 たすけあいネット民の会	1,619回
NPO法人 生活支援ネットワークこもれび	163回

資料)那珂市

5. 公共交通の利用環境

本市における公共交通の利用環境について、駅から半径 2 km、バス路線沿線から 300m 以外の区域を抽出すると公共交通空白地区が 1 地区、公共交通不便地区が 10 箇所挙げられます。

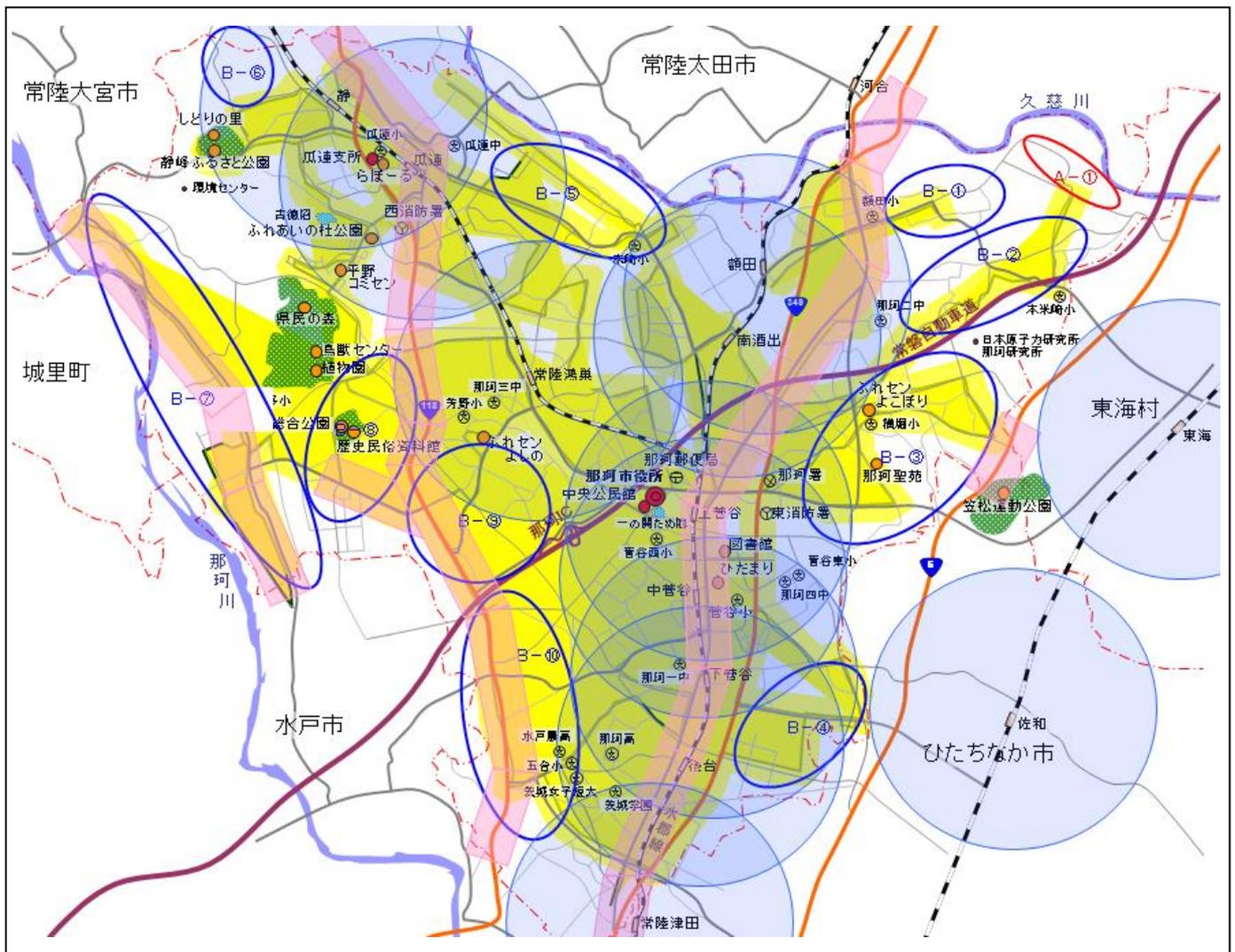
A. 地域公共交通空白地区

駅やバス停等から徒歩圏域外にあり、ひまわりバス等のサービスも利用できないことから、住民の移動が課題となっている地区

B. 地域公共交通不便地区

路線バスやひまわりバスなどのサービスはあるが、運行頻度が低いなど、住民の移動が課題となっている地区

図一公共交通空白地区・公共交通不便地区



資料) 那珂市(茨城県新公共交通活性化指針策定に係る市町村アンケート作成資料)

表一公共交通空白地区・公共交通不便地区一覧

A. 地域公共交通空白地区

番号	地区名	課題
A-①	四堰	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から離れており、コミュニティバスも地区の中を運行しておらず(平成24年4月から運行予定)、公共交通サービスが受けられない地区である。 ・少子高齢化が著しく進行している。

B. 地域公共交通不便地区

番号	地区名	課題
B-①	額田東郷	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスは運行しているものの、便数が少なく、駅勢圏から離れているため、住民の移動が課題となっている。
B-②	神崎	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスは運行しているものの、便数が少なく、駅勢圏から離れているため、住民の移動が課題となっている。
B-③	堤横堀	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスは運行しているものの、便数が少なく、駅勢圏から離れているため、住民の移動が課題となっている。
B-④	寄居・富士山	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスは運行しているものの、便数が少なく、住民の移動が課題となっている。また、小学校の通学についても不便をきたしている。
B-⑤	鹿島坪・門部坪	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスは運行しているものの、便数が少なく、駅勢圏から離れているため、住民の移動が課題となっている。
B-⑥	静北城	<ul style="list-style-type: none"> ・駅勢圏内にあるものの、地形的な要因から、コミュニティバスも運行しておらず、不便をきたしている。
B-⑦	戸多	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスやコミュニティバスは運行しているものの、便数が少なく、駅勢圏から離れているため、住民の移動が課題となっている。 ・既存の路線バスの存続も危ぶまれている。
B-⑧	戸崎・中谷原	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスは運行しているものの、便数が少なく、駅勢圏から離れているため、住民の移動が課題となっている。
B-⑨	飯田	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスやコミュニティバスは運行しているものの、便数が少なく、駅勢圏から離れているため、住民の移動が課題となっている。
B-⑩	豊喰・西木倉	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスやコミュニティバスは運行しているものの、便数が少なく、駅勢圏から離れているため、住民の移動が課題となっている。

1-3 その他指標

1. 人口及び世帯数

(1) 人口及び世帯数の推移

平成 22 年の国勢調査によると、本市の人口は 54,240 人、世帯数は 18,889 世帯となっています。人口及び世帯数については、全国的な傾向と同様に人口の減少と世帯数の増加を示しており、人口については、平成 12 年をピークに微減傾向を示すとともに、世帯数は一貫して微増となっています。

(2) 年齢 3 区分別人口

年齢 3 区分別の人口をみると、本市においても少子高齢化の傾向は顕著であり、平成 22 年の国勢調査においては、15 歳未満が 13.2%、15～64 歳が 62.1%、65 歳以上が 24.7%と、ほぼ 4 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者となっています。また、茨城県全体と比較すると、本市は 15 歳未満人口が -0.3 ポイント、15～64 歳が -2.9 ポイント、65 歳以上が +2.2 ポイントとなっており、やや高齢化が進行している状況となっています。

(3) 地区別人口の動向

平成 23 年の大字別の人口は、10 年前(平成 14 年)と比較して増加している地区が最も多いのは、菅谷地区で 2.71%の増加率を示しています。

菅谷地区以外の地区では、中里、後台、杉等の地区で増加がみられます。

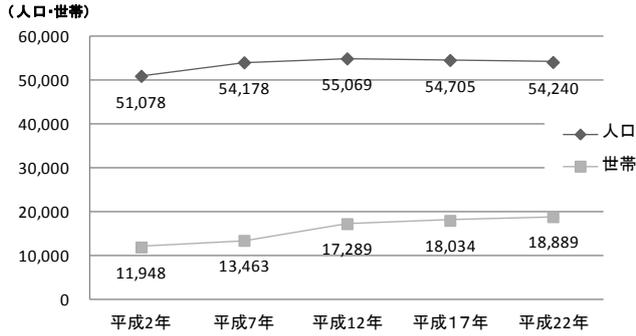
一方、減少している地区は、菅谷地区以外の全地区となっており、特に、瓜連地区、戸多地区、木崎地区での減少率が高くなっています。

(4) 地区別年齢 3 区分別人口

地区別の年齢 3 区分別人口をみると、65 歳以上の高齢者の割合が 30%を超える地区は、平成 19 年には中里、大内、下江戸、静の 4 地区であったが、平成 23 年には中里、大内、下江戸、額田東郷、西木倉、本米崎、下大賀、南酒出、門部の 9 地区に増加している。

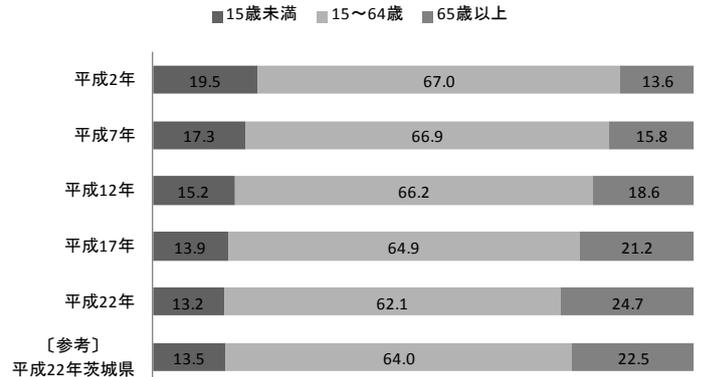
また、高齢者の増加率が高い地区は、平野、津田、東木倉、菅谷、大内、額田南郷、後台の各地区で、平成 19 年と比較して 15%以上増加している。

図一 人口の推移



資料) 国勢調査

図二 一年齢3区分別人口の推移



資料) 国勢調査

表一 地区別人口

大字名	平成14年		平成23年		10年間増減	
	人数	対人口比	人数	対人口比	大字別	地区別
本米崎	1,252	2.23%	1,122	2.01%	-0.22%	
向山	691	1.23%	668	1.19%	-0.04%	
横堀	1,384	2.46%	1,282	2.29%	-0.17%	
堤	698	1.24%	667	1.19%	-0.05%	
杉	1,591	2.83%	1,664	2.97%	0.14%	
神崎地区計	5,616	9.99%	5,403	9.66%		-0.33%
額田東郷	714	1.27%	655	1.17%	-0.10%	
額田南郷	2,110	3.75%	2,099	3.75%	0.00%	
額田北郷	1,372	2.44%	1,248	2.23%	-0.21%	
額田地区計	4,196	7.46%	4,002	7.15%		-0.31%
菅谷	17,274	30.72%	17,580	31.42%	0.70%	
福田	1,463	2.60%	1,432	2.56%	-0.04%	
竹ノ内1丁目		0.00%	478	0.85%	0.85%	
竹ノ内2丁目		0.00%	274	0.49%	0.49%	
竹ノ内3丁目		0.00%	137	0.24%	0.24%	
竹ノ内4丁目		0.00%	258	0.46%	0.46%	
菅谷地区計	18,737	33.33%	20,159	36.03%		2.71%
後台	3,930	6.99%	3,997	7.14%	0.15%	
中台	2,203	3.92%	2,059	3.68%	-0.24%	
東木倉	753	1.34%	705	1.26%	-0.08%	
西木倉	502	0.89%	480	0.86%	-0.03%	
豊喰	739	1.31%	691	1.24%	-0.08%	
津田	413	0.73%	380	0.68%	-0.06%	
上河内	0	0.00%	0	0.00%	0.00%	
五台地区計	8,540	15.19%	8,312	14.86%		-0.33%
戸	1,416	2.52%	1,246	2.23%	-0.29%	
田崎	279	0.50%	261	0.47%	-0.03%	
大内	164	0.29%	149	0.27%	-0.03%	
下江戸	369	0.66%	304	0.54%	-0.11%	
上国井	1	0.00%	0	0.00%	0.00%	
戸多地区計	2,229	3.96%	1,960	3.50%		-0.46%
飯田	2,072	3.69%	2,025	3.62%	-0.07%	
鴻巣	1,982	3.53%	1,937	3.46%	-0.06%	
戸崎	1,047	1.86%	1,036	1.85%	-0.01%	
芳野地区計	5,101	9.07%	4,998	8.93%		-0.14%
鹿島	219	0.39%	205	0.37%	-0.02%	
門部	1,240	2.21%	1,115	1.99%	-0.21%	
北酒出	351	0.62%	314	0.56%	-0.06%	
南酒出	970	1.73%	901	1.61%	-0.11%	
木崎地区計	2,780	4.94%	2,535	4.53%		-0.41%
静	516	0.92%	528	0.94%	0.03%	
下大賀	1,002	1.78%	862	1.54%	-0.24%	
瓜連	2,982	5.30%	2,938	5.25%	-0.05%	
中里	758	1.35%	1,146	2.05%	0.70%	
古徳	1,232	2.19%	720	1.29%	-0.90%	
鹿島	326	0.58%	285	0.51%	-0.07%	
平野	2,210	3.93%	2,101	3.76%	-0.18%	
瓜連地区計	9,026	16.05%	8,580	15.34%		-0.72%
合計	56,225	100.00%	55,949	100.00%	-	-

資料) 茨城県の人口(町丁目別)

表一地区別年齢3区分別人口

	平成19年						平成23年						平成19年から平成23年の変化率		
	3区分別人口			3区分別人口割合			3区分別人口			3区分別人口割合			15歳未満	15～64歳	65歳以上
	15歳未満	15～64歳	65歳以上	15歳未満	15～64歳	65歳以上	15歳未満	15～64歳	65歳以上	15歳未満	15～64歳	65歳以上	15歳未満	15～64歳	65歳以上
総数	7,655	36,739	12,099	14.6%	66.3%	19.1%	7,284	35,260	13,405	13.0%	63.0%	24.0%	-4.8%	-4.0%	10.8%
本米崎	134	732	354	11.0%	60.0%	29.0%	99	674	349	8.8%	60.1%	31.1%	-26.1%	-7.9%	-1.4%
向山	88	417	165	13.1%	62.2%	24.6%	69	419	180	10.3%	62.7%	26.9%	-21.6%	0.5%	9.1%
横堀	138	903	322	10.1%	66.3%	23.6%	127	808	347	9.9%	63.0%	27.1%	-8.0%	-10.5%	7.8%
堤	92	448	148	13.4%	65.1%	21.5%	83	430	154	12.4%	64.5%	23.1%	-9.8%	-4.0%	4.1%
杉	211	1,171	261	12.8%	71.3%	15.9%	211	1,157	296	12.7%	69.5%	17.8%	0.0%	-1.2%	13.4%
額田東郷	87	421	191	12.4%	60.2%	27.3%	58	390	207	8.9%	59.5%	31.6%	-33.3%	-7.4%	8.4%
額田南郷	268	1,389	478	12.6%	65.1%	22.4%	251	1,290	558	12.0%	61.5%	26.6%	-6.3%	-7.1%	16.7%
額田北郷	189	800	311	14.5%	61.5%	23.9%	177	736	335	14.2%	59.0%	26.8%	-6.3%	-8.0%	7.7%
菅谷	2,985	12,323	2,763	16.5%	68.2%	15.3%	2,759	11,556	3,265	15.7%	65.7%	18.6%	-7.6%	-6.2%	18.2%
福田	183	926	350	12.5%	63.5%	24.0%	173	876	383	12.1%	61.2%	26.7%	-5.5%	-5.4%	9.4%
竹ノ内1丁目							104	292	82	21.8%	61.1%	17.2%	-	-	-
竹ノ内2丁目							34	207	33	12.4%	75.5%	12.0%	-	-	-
竹ノ内3丁目							37	91	9	27.0%	66.4%	6.6%	-	-	-
竹ノ内4丁目							76	172	10	29.5%	66.7%	3.9%	-	-	-
後台	560	2,489	937	14.0%	62.4%	23.5%	587	2,320	1,090	14.7%	58.0%	27.3%	4.8%	-6.8%	16.3%
中台	268	1,429	479	12.3%	65.7%	22.0%	234	1,285	540	11.4%	62.4%	26.2%	-12.7%	-10.1%	12.7%
東木倉	97	470	149	13.5%	65.6%	20.8%	93	435	177	13.2%	61.7%	25.1%	-4.1%	-7.4%	18.8%
西木倉	45	303	136	9.3%	62.6%	28.1%	42	287	151	8.8%	59.8%	31.5%	-6.7%	-5.3%	11.0%
豊喰	78	456	182	10.9%	63.7%	25.4%	78	410	203	11.3%	59.3%	29.4%	0.0%	-10.1%	11.5%
津田	43	251	81	11.5%	66.9%	21.6%	43	238	99	11.3%	62.6%	26.1%	0.0%	-5.2%	22.2%
戸・上国井	136	818	371	10.3%	61.7%	28.0%	95	785	366	7.6%	63.0%	29.4%	-30.1%	-4.0%	-1.3%
田崎	39	176	75	13.4%	60.7%	25.9%	28	163	70	10.7%	62.5%	26.8%	-28.2%	-7.4%	-6.7%
大内	8	96	53	5.1%	61.1%	33.8%	6	81	62	4.0%	54.4%	41.6%	-25.0%	-15.6%	17.0%
下江戸	28	195	109	8.4%	58.7%	32.8%	22	163	119	7.2%	53.6%	39.1%	-21.4%	-16.4%	9.2%
飯田	228	1,316	514	11.1%	63.9%	25.0%	225	1,273	527	11.1%	62.9%	26.0%	-1.3%	-3.3%	2.5%
鴻巣	290	1,217	465	14.7%	61.7%	23.6%	302	1,159	476	15.6%	59.8%	24.6%	4.1%	-4.8%	2.4%
戸崎	130	668	269	12.2%	62.6%	25.2%	118	644	274	11.4%	62.2%	26.4%	-9.2%	-3.6%	1.9%
鹿島	27	129	58	12.6%	60.3%	27.1%	20	125	60	9.8%	61.0%	29.3%	-25.9%	-3.1%	3.4%
門部	136	699	342	11.6%	59.4%	29.1%	122	657	336	10.9%	58.9%	30.1%	-10.3%	-6.0%	-1.8%
北酒出	47	199	98	13.7%	57.8%	28.5%	31	195	88	9.9%	62.1%	28.0%	-34.0%	-2.0%	-10.2%
南酒出	96	595	274	9.9%	61.7%	28.4%	90	539	272	10.0%	59.8%	30.2%	-6.3%	-9.4%	-0.7%
静	61	304	162	11.6%	57.7%	30.7%	61	311	156	11.6%	58.9%	29.5%	0.0%	2.3%	-3.7%
下大賀	111	534	256	12.3%	59.3%	28.4%	84	512	266	9.7%	59.4%	30.9%	-24.3%	-4.1%	3.9%
瓜連	400	1,883	744	13.2%	62.2%	24.6%	377	1,766	795	12.8%	60.1%	27.1%	-5.8%	-6.2%	6.9%
中里	87	551	543	7.4%	46.7%	46.0%	93	520	533	8.1%	45.4%	46.5%	6.9%	-5.6%	-1.8%
古徳	89	470	181	12.0%	63.5%	24.5%	81	444	195	11.3%	61.7%	27.1%	-9.0%	-5.5%	7.7%
鹿島	30	204	71	9.8%	66.9%	23.3%	24	185	76	8.4%	64.9%	26.7%	-20.0%	-9.3%	7.0%
平野	246	1,757	207	11.1%	79.5%	9.4%	170	1,665	266	8.1%	79.2%	12.7%	-30.9%	-5.2%	28.5%

資料) 住民基本台帳

2. 免許保有率

(1) 那珂市の免許保有者の現況

本市の免許保有人口をみると、平成22年の免許保有人口は39,066人で、本市の総人口の72.1%が免許を保有しています。

(2) 65歳以上の免許保有者の状況

免許保有者のうち、65歳以上の高齢者の占める割合は、平成19年以降増加を示し、平成22年には18.6%と、免許保有者のほぼ5人に1人が65歳以上となっており、今後も免許保有者に占める高齢者の割合は増加すると考えられます。

■参考：全国の年齢別免許保有者数の状況

全国の年齢別免許保有者数について、平成22年と平成13年を比較すると、免許保有者の高齢化が進んでいます。特に、75歳以上の保有者数は、平成13年に1,541,047人であったものが、平成22年には3,505,156人と約2倍となっています。

表一 免許保有率の推移

		平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
総人口		54,248	54,367	54,302	54,181
免許保有人口	人数	38,735	38,854	38,889	39,066
	総人口比	71.4%	71.5%	71.6%	72.1%
65歳未満	人数	32,589	32,261	31,868	31,789
	構成比	84.1%	83.0%	81.9%	81.4%
65歳以上	人数	6,146	6,593	7,021	7,277
	構成比	15.9%	17.0%	18.1%	18.6%

資料) 茨城県警察本部

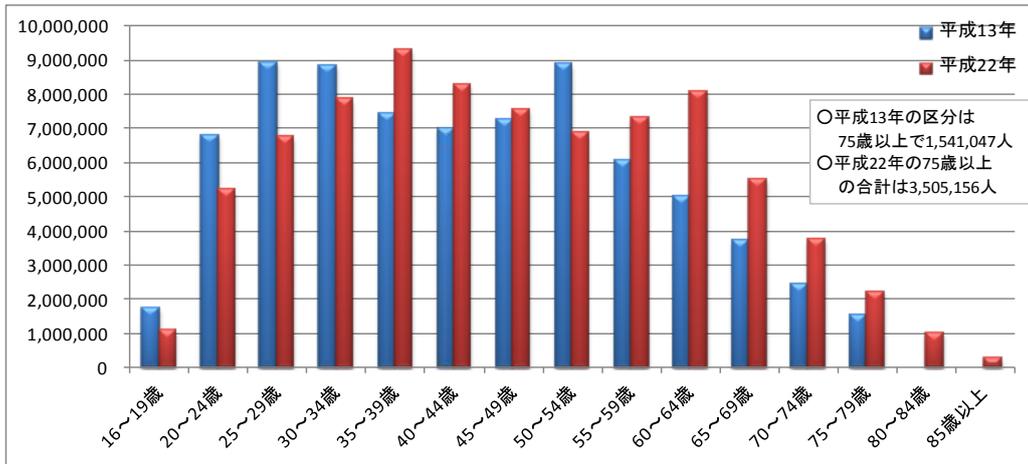
図一 65歳以上免許保有率の推移



図二 65歳以上人口と免許保有者数の推計



図一年齢別運転免許保有者数(全国)



資料) 運転免許統計

【例：高齢者の交通事故防止のチラシ】

平成 22 年 5 月
茨城県警察本部交通企画課
NO. 21

交通安全かわら版

～高齢者の交通事故防止～

高齢者の死者数 全国ワースト 第1位

▼高齢者(65歳以上)の交通事故死者数(4月末現在 **35人** 前年比 **+6**)

高齢者の死者多発都道府県(平成22年4月末)

順位	都道府県	死者数	増減数	構成率	順位	都道府県	死者数	増減数	構成率
1	茨城	35人	+6人	53.8%	4	福岡	28人	±0人	47.5%
2	愛知	30人	±0人	41.7%	7	静岡	25人	+1人	54.3%
3	兵庫	29人	+5人	51.8%	8	三重	24人	+5人	60.0%
4	栃木	28人	+7人	52.8%	8	千葉	24人	-1人	53.3%
4	神奈川	28人	+7人	44.4%	10	北海道	23人	-3人	42.6%

全国(日報数値) 728人 -15人 構成率 90.4% 平均 15.5人

状態別死者数(平成22年4月末)

全死者(65人)の53.8%を占め、前年に比べ9.2ポイントも高くなっています。

<高齢者の死亡事故の特徴>(4月末現在)

- 状態別：歩行者が14人で最多(年齢層：65～69歳3人、70歳代5人、80歳以上6人)
四輪車(11人)が前年比+6人で大幅に増加、11人中7人がシートベルト非着用
- 時間帯：「18～20時」が8人で最多、そのうちの6人(75%)が歩行者
- 原因：歩行者は、「車両の直前横断」が4人で最多、次いで「横断歩道外横断」「通行区分」の各2人
車両は、ハンドルやアクセル・ブレーキ操作等の「運転操作ミス」が4人(四輪・二輪各2人)で最多、次いで「安全不確認」(自転車)、「前方不注意」(四輪)の各2人
- 類型：「対人横断中」が9人で最多、次いで「車両相互出会い頭」が8人

交通安全呼びかけ隊 始動!

「交通安全呼びかけ隊」は高齢者がお住まいのお宅を訪問し、高齢者が交通事故や各種犯罪被害にあわないための「直接指導」を行います。

また、街頭での自転車利用者に対する指導や、交通事故防止キャンペーン等の活動を行います。

※ 道路交通法に基づき、地域交通安全活動推進委員が行う活動です。

3. 自動車保有数(人口千人あたり)

本市の人口千人あたりの自動車数をみると、平成21年の乗用車の保有台数は県内20位、軽自動車は県内17位となっています。

一方、平成11年から21年にかけての変化をみると、軽自動車の保有率が高くなっていることが特徴となっています。

表一自動車保有数

	人口千人当たり自動車数								
	乗用車数(台)				軽自動車数(台)				
	平成11年	平成16年	平成21年	順位	平成11年	平成16年	平成21年	順位	
那珂市	537.46	468.57	462.12	20	207.47	252.89	308.90	17	
県・地域	茨城県	509.52	459.09	447.88	-	167.89	209.38	257.19	-
	県北地域	501.27	429.95	424.10	-	177.85	220.54	265.94	-
	# 県北山間地域		440.66	442.96	-		286.02	346.03	-
	# 県北臨海地域		427.29	419.63	-		204.31	246.97	-
	県央地域	530.03	480.44	468.53	-	175.24	214.86	264.88	-
	鹿行地域	529.45	474.61	462.53	-	201.98	250.94	307.76	-
	県南地域	492.21	452.30	435.05	-	140.17	177.01	218.49	-
	県西地域	521.50	478.15	472.44	-	179.95	226.08	283.22	-
市町村	水戸市	537.46	491.10	475.76	10	145.36	175.80	218.91	38
	日立市	479.28	409.17	405.38	38	143.81	178.56	219.96	37
	常陸太田市	512.13	447.26	451.09	25	230.30	282.79	341.78	9
	ひたちなか市	524.31	448.27	430.15	32	154.55	190.68	228.24	35
	常陸大宮市	522.80	454.41	446.76	26	236.27	293.62	350.34	6
	城里町	529.55	465.76	455.53	23	258.68	312.83	375.66	1
	東海村	550.17	459.22	435.39	29	167.81	207.92	245.73	33

資料) 社会生活統計指標

I-4 上位計画及び関連計画

1. 第1次那珂市総合計画(平成20年度～平成29年度)

合併後初めて策定された、第1次那珂市総合計画では、平成20年度～平成29年度を基本構想期間とし、「市民とともに創る協働のまちづくり」、「市民が安全で安心して暮らせる住みよいまちづくり」、「市民がいきいきと輝き、活力あふれるまちづくり」という3つのまちづくりの基本理念を定めています。

この計画の中で、公共交通については、施策の大綱「安全で快適な住みよいまちづくり」の中で、「利便性の高い交通基盤を整える」という施策の基本的方向が示されています。

基本構想

施策の大綱 安全で快適な住みよいまちづくり

利便性の高い交通基盤を整える

安全で快適な交通環境を形成し、円滑な交通の流れを確保するため、道路網などの整備充実を図ります。また、公共交通については、市民の住みよい暮らしを支えるため、市民ニーズを踏まえ、生活交通の確保を図ります。

基本計画

基本事業 公共交通の推進

- 公共交通機関の利用促進を図るとともに、事業者と連携し、利用しやすい交通環境の確保に努めます。
- 市民の利便性に配慮した公共交通体系の実現に向け、公共交通のあり方を見直します。

2. 那珂市都市計画マスタープラン(平成22年3月)

那珂市都市計画マスタープランでは、分野別方針において、以下のように示されています。

分野別方針(交通ネットワークの充実に関する方針)

常磐自動車道や国道6号等の広域及び地域連携軸へのアクセス向上を図ります。また、都市計画道路については、関連計画等に基づき都市計画道路の整備を進めるとともに、必要な見直しを進めます。

一方、公共交通については、長期的取り組みを前提に、関係部署との連携・調整を図りながら、必要な都市計画施策を実施します。

公共交通の利用促進に向けた支援

- JR水郡線の利用促進を支援するため、駅へのアクセス道路の整備や駅周辺における駐車場や駐輪場等の整備を進めます。
- 地域資源を活用した観光・交流による鉄道利用者の創出を図るため、地域資源の保全や活用に向けて必要な施策を進めます。

3. 那珂市高齢者保健福祉計画(平成 21 年 3 月)

那珂市高齢者保険福祉計画では、「健やかで生きがいを持って暮らせるまちづくり」を基本理念に掲げ、4つの基本方針を設定しています。

**健やかで生きがいを持って
暮らせるまちづくり**

- | | |
|--------|-----------------|
| 基本方針 1 | 健康づくりの推進 |
| 基本方針 2 | 介護予防と在宅生活支援の推進 |
| 基本方針 3 | 介護保険制度の推進 |
| 基本方針 4 | 地域で支えあう環境づくりの推進 |

それぞれの基本方針ごとに計画の体系が定められており、交通手段の確保については、「基本方針 4 地域で支えあう環境づくりの推進」の中に位置づけられ、この方針に基づく、(1)社会参加と生きがいづくり、(2)支え合う地域社会づくり、(3)人にやさしいまちづくり、という3つの計画のうち、(3)人にやさしいまちづくりの中で、次のように位置づけられています。

交通手段の確保

高齢者が安心して社会参加や外出をするため、また閉じこもりを予防するためには、移動手段の充実が必要となります。現在福祉循環バスを運行し公共交通機関を補っていますが、利用者が一部のかたに限られており、見直しが求められています。

【今後の方策】

高齢者が住み慣れた地域の中で生活していくためには交通手段の確保は重要な問題です。福祉循環バスの見直しを含め、交通の利便性を良くするための検討を行います。

第II章

公共交通に関する課題

前章で整理した那珂市及び公共交通の現状を踏まえ、今般実施した「公共交通に関するアンケート調査」や「地区別意見交換会」の結果、公共交通に関する施策等を踏まえながら、公共交通に関する課題を整理します。

II-1 アンケート調査の概要

1. アンケート調査の概要

(1) 実施期間 : 平成23年10月～11月

(2) 調査方法

□実施方法 : 郵送法

□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人に送付

□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) 回収数・回収率

	回収数	送付数	回収率
送付件数	846	2,000	42.3%
回答件数	1,419	4,000	35.5%

2. 主な設問の回答結果

① 主な目的地
○市内の主な目的地は、「菅谷地区」が41.5%で約半数を占める。次いで「瓜連地区」が9.3%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といえる。また、「菅谷地区」は平日に比べ土日・祝日に目的地とする割合が増加しており、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。
○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」が平日の方が多く、「ひたちなか市」は土日・休日に目的地とする割合が多い。

(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	無回答	合計
		平日	24	28	601	70	14	46	9	134	521
		1.7%	1.9%	41.5%	4.8%	1.0%	3.2%	0.6%	9.3%	36.0%	100.0%
土日・祝日		12	17	626	50	9	30	8	120	569	1,441
		0.8%	1.2%	43.4%	3.5%	0.6%	2.1%	0.6%	8.3%	39.5%	100.0%
(2) 主な目的地		市外									
		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	無回答	合計	
		平日	473	263	91	122	7	76	93	368	1,493
		31.7%	17.6%	6.1%	8.2%	0.5%	5.1%	6.2%	24.6%	100.0%	
土日・祝日		460	297	53	130	7	49	76	443	1,515	
		30.4%	19.6%	3.5%	8.6%	0.5%	3.2%	5.0%	29.2%	100.0%	

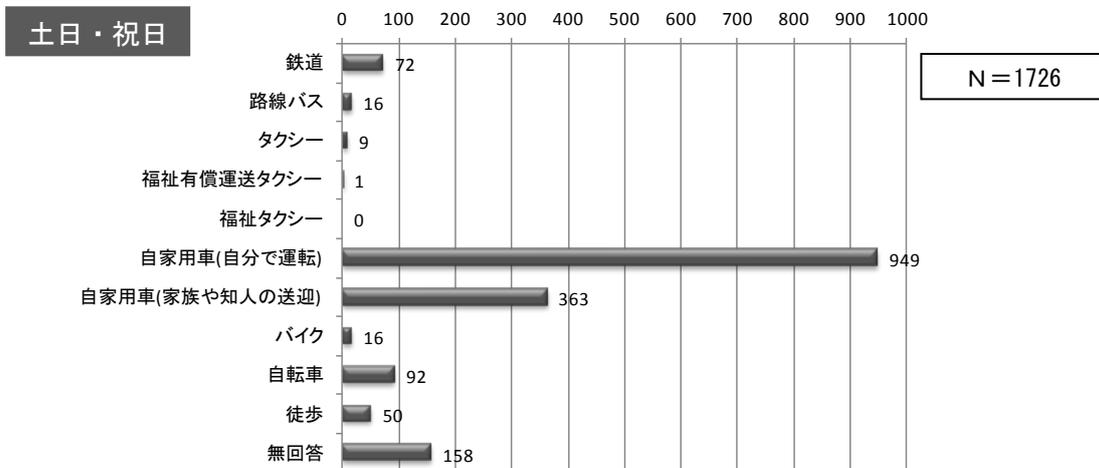
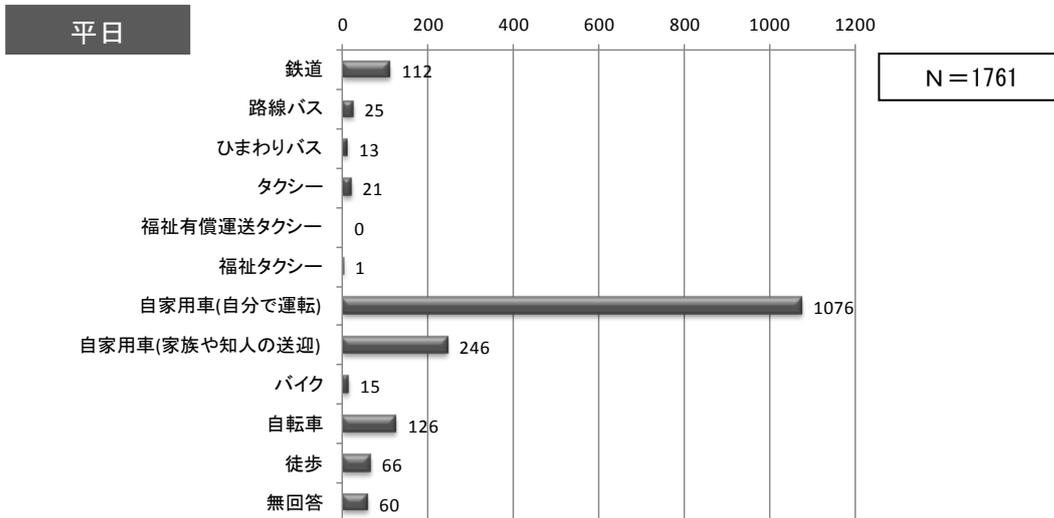
②-1 主な移動手段

○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 74.4%、土日・祝日 75.3%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 6.6%、土日・祝日 4.3%、「路線バス」が平日 1.5%、土日・祝日 1.0%。

○「ひまわりバスは」、平日のみ運行で 0.8%となっている。

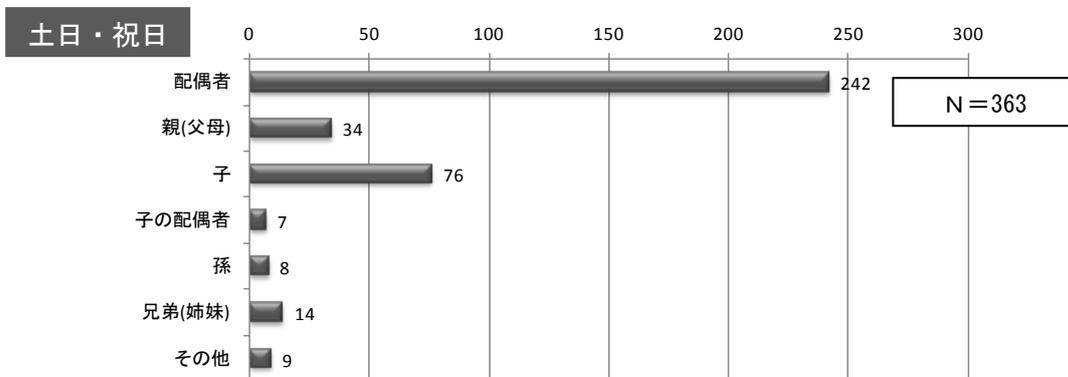
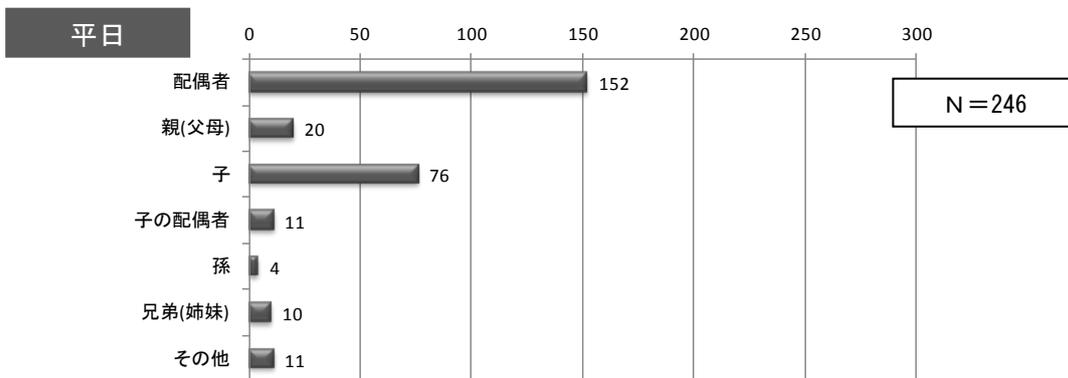
(3) 主な移動手段		鉄道	路線バス	ひまわりバス	タクシー	福祉有償運送タクシー	福祉タクシー	自家用車(自分で運転)	自家用車(家族や知人の送迎)	バイク	自転車	徒歩	無回答	合計
		平日	112 6.4%	25 1.4%	13 0.7%	21 1.2%	0 0.0%	1 0.1%	1,076 61.1%	246 14.0%	15 0.9%	126 7.2%	66 3.7%	60 3.4%
土日・祝日	72 4.2%	16 0.9%		9 0.5%	1 0.1%	0 0.0%	949 55.0%	363 21.0%	16 0.9%	92 5.3%	50 2.9%	158 9.2%	1,726 100.0%	



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 61.8%、土日・祝日 66.7%となっている。また、「子」も平日 30.9%、土日・祝日 20.9%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分かる。

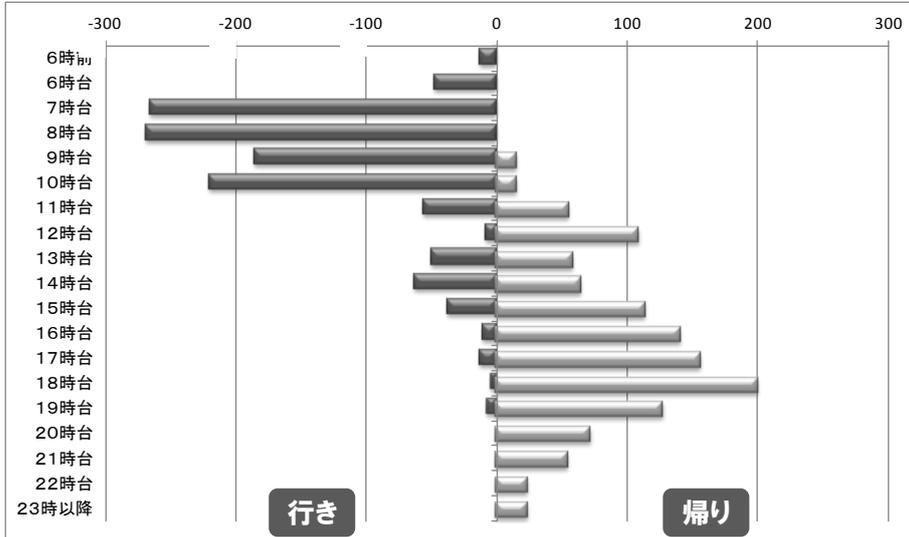
	配偶者	親(父母)	子	子の配偶者	孫	兄弟(姉妹)	その他
平日	152 61.8%	20 8.1%	76 30.9%	11 4.5%	4 1.6%	10 4.1%	11 4.5%
土日・祝日	242 66.7%	34 9.4%	76 20.9%	7 1.9%	8 2.2%	14 3.9%	9 2.5%



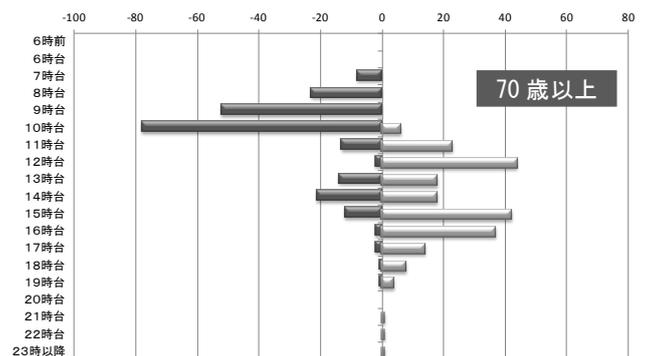
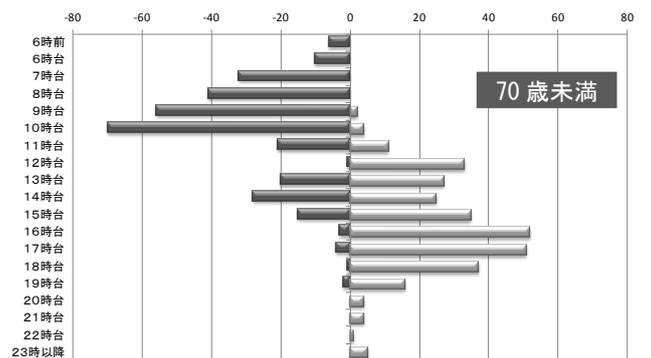
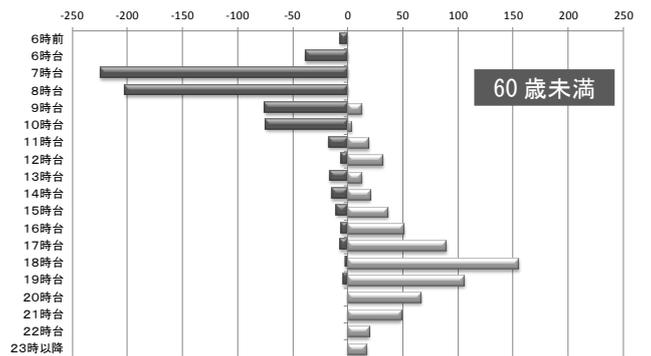
③-1 主な移動時間帯【平日】

○平日の移動時間は、午前中は通勤時間帯の7時台と8時台の他、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。

○年齢別にみると、午前の移動は、通勤・通学者が多い60歳未満では7時台と8時台が多く、70歳未満では10時台がピークとなる。

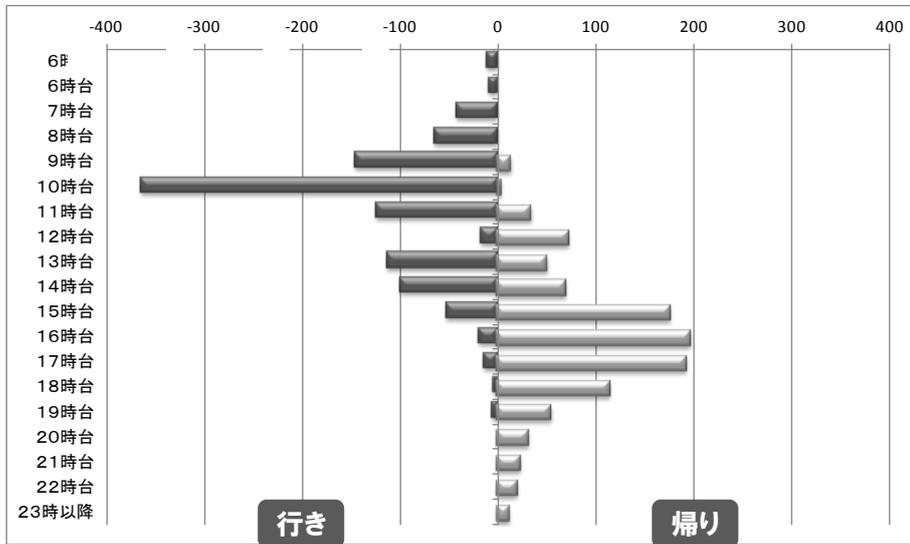


回答	行き		帰り		
	人数	割合	人数	割合	
6時前	13	1.0%			
6時台	48	3.8%			
7時台	265	21.2%			
8時台	268	21.5%			
9時台	185	14.8%	10時前	15	1.2%
10時台	220	17.6%	10時台	15	1.2%
11時台	56	4.5%	11時台	55	4.5%
12時台	9	0.7%	12時台	109	8.9%
13時台	50	4.0%	13時台	58	4.7%
14時台	63	5.0%	14時台	64	5.2%
15時台	37	3.0%	15時台	114	9.3%
16時台	11	0.9%	16時台	140	11.4%
17時台	13	1.0%	17時台	156	12.7%
18時台	4	0.3%	18時台	200	16.3%
19時以降	7	0.6%	19時台	127	10.4%
			20時台	72	5.9%
			21時台	54	4.4%
			22時台	23	1.9%
			23時以降	23	1.9%
	1249	100.0%		1225	100.0%
無回答	170			194	

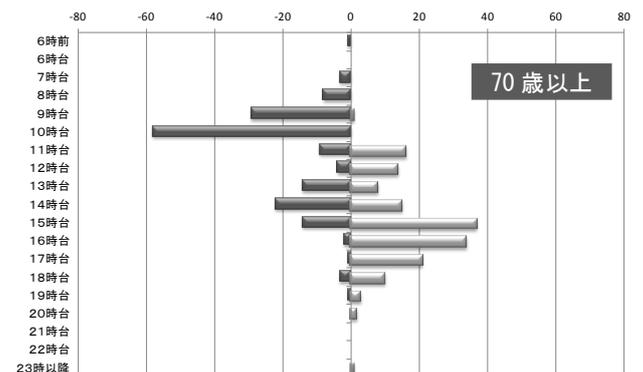
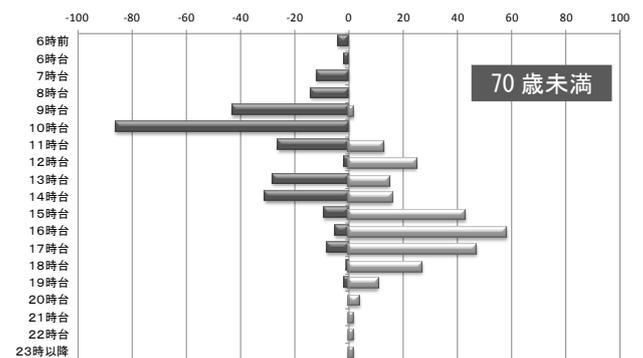
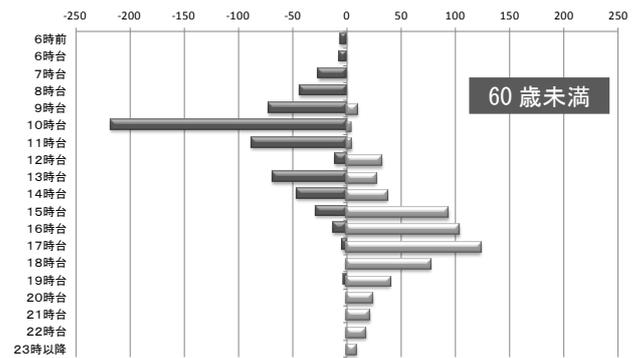


③-2 主な移動時間帯【土日・祝日】

○土日・祝日の移動時間は、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			
	人数	割合	人数	割合		
回答	6時前	11	1.0%			
	6時台	9	0.8%			
	7時台	42	3.9%			
	8時台	65	6.0%			
	9時台	145	13.4%	10時前	13	1.2%
	10時台	364	33.6%	10時台	4	0.4%
	11時台	123	11.4%	11時台	34	3.2%
	12時台	17	1.6%	12時台	72	6.8%
	13時台	112	10.4%	13時台	50	4.7%
	14時台	99	9.1%	14時台	69	6.5%
	15時台	52	4.8%	15時台	176	16.6%
	16時台	19	1.8%	16時台	197	18.5%
	17時台	14	1.3%	17時台	193	18.2%
	18時台	4	0.4%	18時台	114	10.7%
	19時以降	6	0.6%	19時台	55	5.2%
				20時台	31	2.9%
				21時台	23	2.2%
				22時台	20	1.9%
				23時以降	12	1.1%
無回答	1082	100.0%		1063	100.0%	
	337			356		

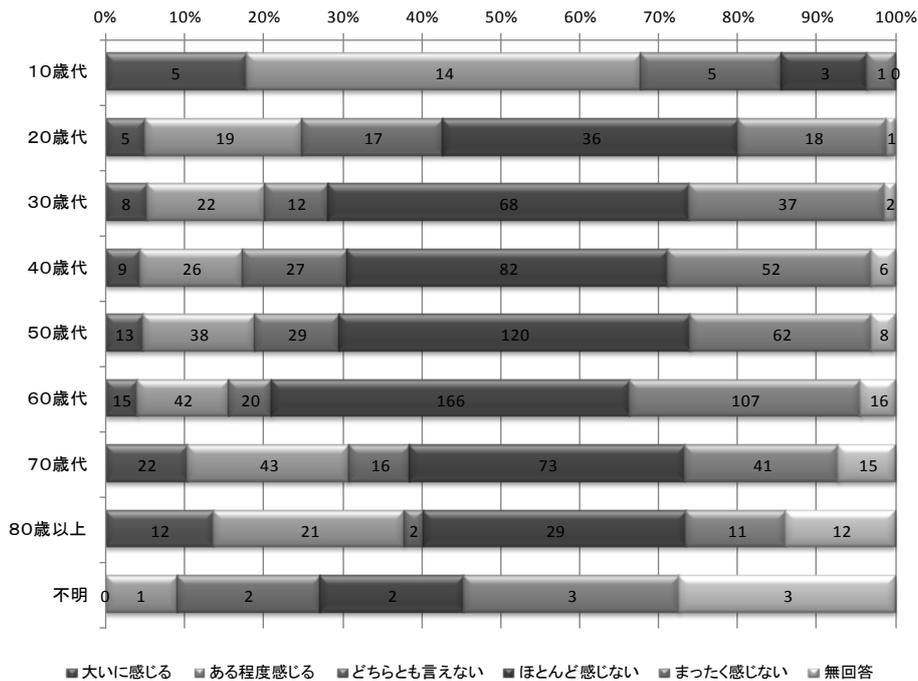
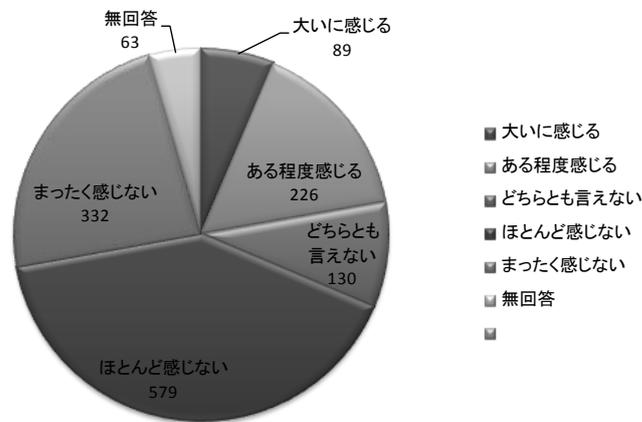


④-1 日常生活において目的地までの移動について不便を感じるか

○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」579人(40.8%)、「まったく感じない」332人(23.4%)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22.2%で、70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。

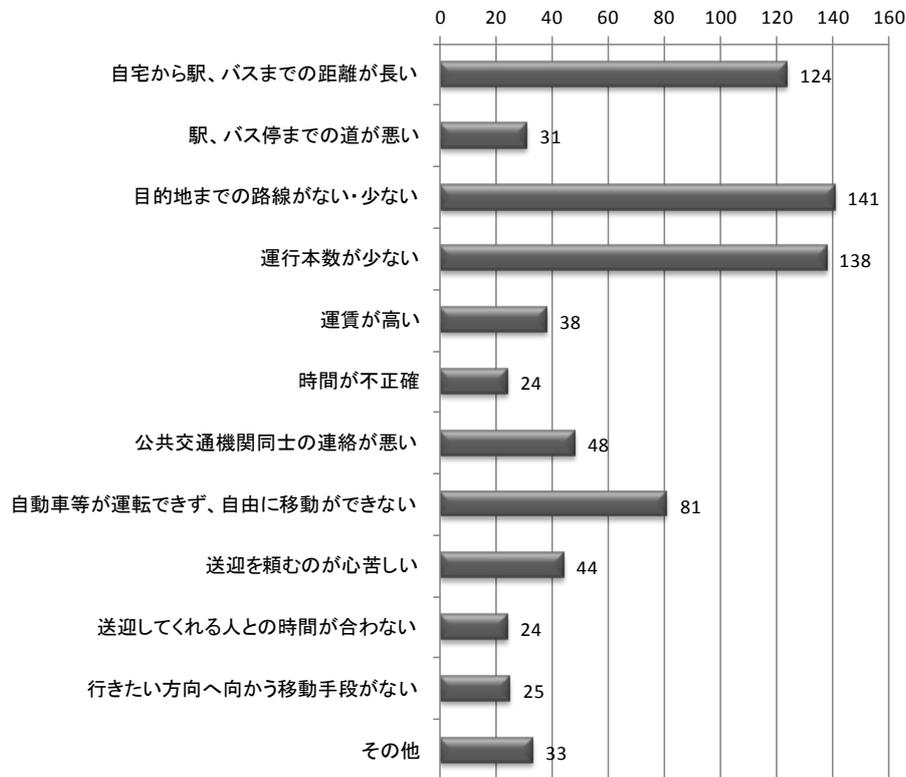
大いに感じる	ある程度感じる	どちらとも言えない	ほとんど感じない	まったく感じない	無回答	合計
89	226	130	579	332	63	1,419
6.3%	15.9%	9.2%	40.8%	23.4%	4.4%	100.0%



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」、「運行本数が少ない」、「自宅から駅、バス停までの距離が長い」等が多く挙げられている。

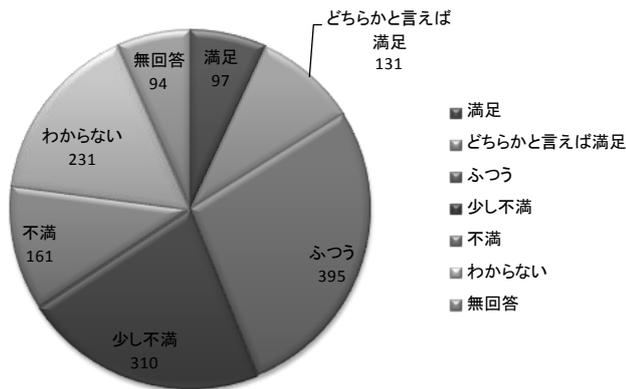
自宅から駅、バスまでの距離が長い	駅、バス停までの道が悪い	目的地までの路線がない・少ない	運行本数が少ない	運賃が高い	時間が不正確	公共交通機関同士の連絡が悪い	自動車等が運転できず、自由に移動ができない	送迎を頼むのが心苦しい	送迎してくれる人との時間が合わない	行きたい方向へ向かう移動手段がない	その他	無回答
124	31	141	138	38	24	48	81	44	24	25	33	12
39.4%	9.8%	44.8%	43.8%	12.1%	7.6%	15.2%	25.7%	14.0%	7.6%	7.9%	10.5%	3.8%



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」395人(27.8%)が最も多いものの、「満足」及び「どちらかと言えば満足」の合計より(16.0%)も、「不満」、「少し不満」の合計(33.1%)の割合が多くなっている。

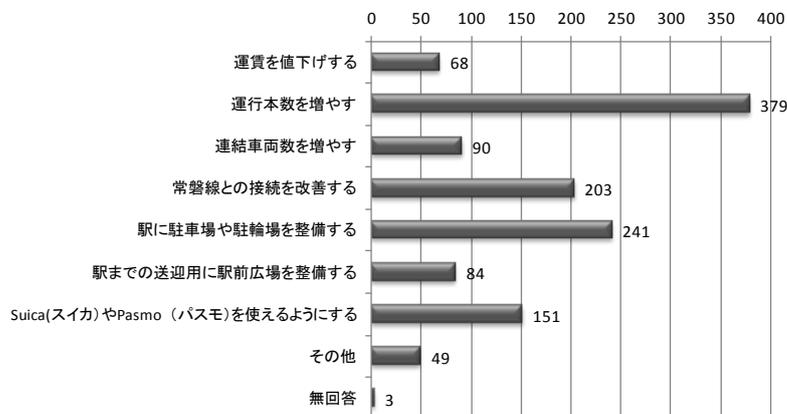
満足	どちらか と言えば 満足	ふつう	少し不満	不満	わからない	無回答	合計
97	131	395	310	161	231	94	1,419
6.8%	9.2%	27.8%	21.8%	11.3%	16.3%	6.6%	100.0%



⑤-2 鉄道（JR水郡線）に期待する改善点

○「運行本数を増やす」、「常磐線との接続を改善する」という運行に関する指摘の他、「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も指摘されている。

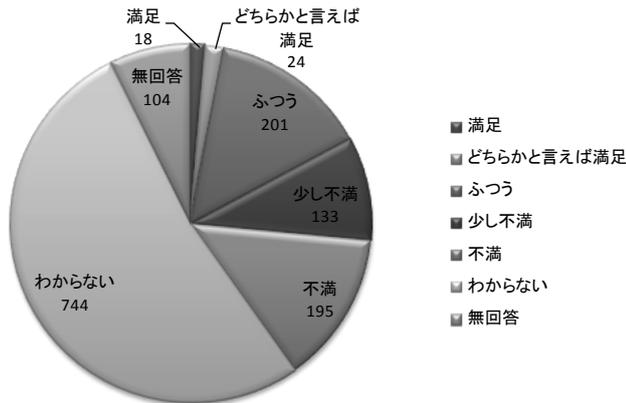
運賃を値下げする	運行本数を増やす	連結車両数を増やす	常磐線との接続を改善する	駅に駐車場や駐輪場を整備する	駅までの送迎用に駅前広場を整備する	Suica(スイカ)やPasmo(パスモ)を使えるようにする	その他	無回答
68	379	90	203	241	84	151	49	3
14.4%	80.5%	19.1%	43.1%	51.2%	17.8%	32.1%	10.4%	0.6%



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」という意見の他、「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等を背景に、路線バスに関する認識が低いことがわかる。

満足	どちらかと言えば満足	ふつう	少し不満	不満	わからない	無回答	合計
18	24	201	133	195	744	104	1,419
1.3%	1.7%	14.2%	9.4%	13.7%	52.4%	7.3%	100.0%

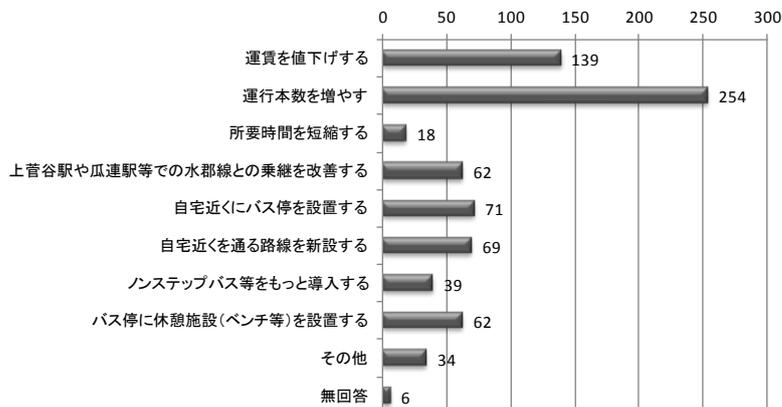


⑥-2 路線バスに期待する改善点

○路線バスに対する改善点については、「運行本数を増やす」、「運賃を下げる」という意見が多く、特に「運行本数を増やす」は254人と突出している。

○また、自宅近くへのバス停の設置や路線に関する意見も挙げられている他、水郡線との乗り継ぎの改善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	上菅谷駅や瓜連駅等での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	ノンステップバス等をもっと導入する	バス停に休憩施設(ベンチ等)を設置する	その他	無回答
139	254	18	62	71	69	39	62	34	6
42.4%	77.4%	5.5%	18.9%	21.6%	21.0%	11.9%	18.9%	10.4%	1.8%

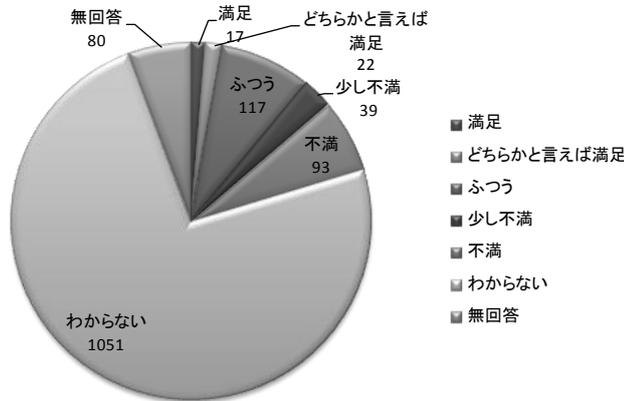


⑦-1 ひまわりバスについて満足していますか

○ひまわりバスの満足度については、「わからない」が 1,051 人(74.1%)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。

○一方、満足、不満について回答して頂いた方をみると、「ふつう」が 117 人(8.2%)、「不満」が 93 人(6.6%)となっている。

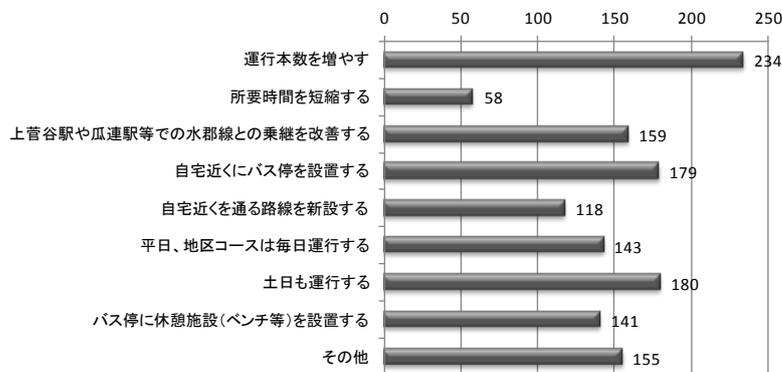
満足	どちらかと言えば満足	ふつう	少し不満	不満	わからない	無回答	合計
17	22	117	39	93	1,051	80	1,419
1.2%	1.6%	8.2%	2.7%	6.6%	74.1%	5.6%	100.0%



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」、「土日も運行する」等の運行に関する事項の他、「自宅近くにバス停を設置する」、「水郡線との乗継を改善する」等、利便性向上に関する意見が多い。

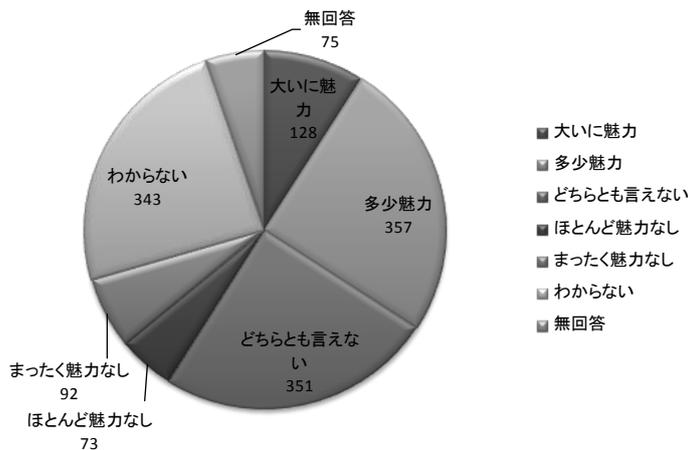
運行本数を増やす	所要時間を短縮する	上菅谷駅や瓜連駅等での水郡線との乗継を改善する	自宅近くにバス停を設置する	自宅近くを通る路線を新設する	平日、地区コースは毎日運行する	土日も運行する	バス停に休憩施設(ベンチ等)を設置する	その他	無回答
234	58	159	179	118	143	180	141	155	739
16.5%	4.1%	11.2%	12.6%	8.3%	10.1%	12.7%	9.9%	10.9%	52.1%



⑧ デマンド交通に魅力を感じますか

○デマンド交通については、「大いに魅力」、「多少魅力」を合わせて34.2%の人が魅力を感じている一方で、「まったく魅力なし」、「ほとんど魅力なし」という回答は少ない(合計11.6%)。○しかし、「どちらとも言えない」351人(24.7%)、「わからない」343人(24.2%)と、デマンド交通に関する理解を深めることが重要といえる。

大いに魅力	多少魅力	どちらとも言えない	ほとんど魅力なし	まったく魅力なし	わからない	無回答	合計
128	357	351	73	92	343	75	1,419
9.0%	25.2%	24.7%	5.1%	6.5%	24.2%	5.3%	100.0%



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」268人(18.9%)と「デマンド交通」208人(14.7%)が多い。

○「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」、「路線バス」、「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。

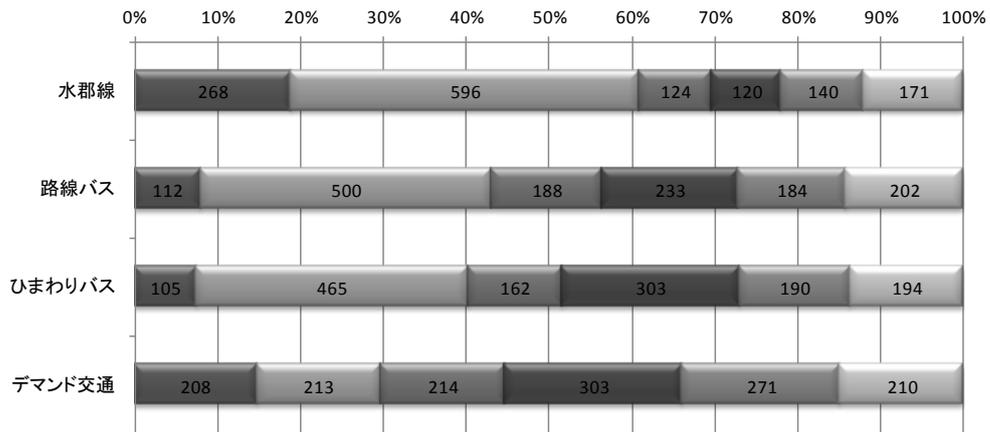
○4つの交通機関の中で、「費用は運賃で賄うことを基本に、市の負担は少なくしてほしい」が高いのは、「デマンド交通」214人(15.1%)、「路線バス」188人(13.2%)となっている。

○「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、「デマンド交通」303人(21.4%)、「ひまわりバス」303人(21.4%)、「路線バス」233人(16.4%)、「水郡線」120人(8.5%)となっている。

○このうち、「デマンド交通」については、「市の負担を増やしても、維持・確保(導入)してほしい」が208人(14.7%)となっている一方で、「市の負担を増やしてまで、維持・確保(導入)しなくてもよい」も303人(21.4%)あり、市の負担や利用者負担についての十分な検討が必要といえる。

○また、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465人(32.8%)、「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、303人(21.4%)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	無回答	合計
水郡線	268	596	124	120	140	171	1419
	18.9%	42.0%	8.7%	8.5%	9.9%	12.1%	100.0%
路線バス	112	500	188	233	184	202	1419
	7.9%	35.2%	13.2%	16.4%	13.0%	14.2%	100.0%
ひまわりバス	105	465	162	303	190	194	1419
	7.4%	32.8%	11.4%	21.4%	13.4%	13.7%	100.0%
デマンド交通	208	213	214	303	271	210	1419
	14.7%	15.0%	15.1%	21.4%	19.1%	14.8%	100.0%



- 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
- 無回答

II-2 地区別意見交換会の概要

現在の公共交通の状況について	意見のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ○参加者のほとんどが普段は自家用車を利用しており、日常生活において公共交通について意識することはほとんどないという方が大部分であった。 ○一方で、高齢化や少子化の傾向や家族構成等を考えると、今後、公共交通の重要性は増すと考えている人は多い。 ○JRや路線バスは、昔は水戸市等への移動手段として利用されていたものの、利用者の減少に伴う便数や路線の減少等による利便性の低下により使わなくなったという意見が多く、路線バスについては、15年くらい前までは有効に使えたことと、料金の高さが指摘されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○現状で公共交通に対する関心は低い。 ○高齢化や核家族化等により、今後公共交通の重要性が増すと考えている。
公共交通に関する意見や要望について	意見のポイント
<p>〔全般的な事項〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○便数や路線の減少等により公共交通が使えなくなっている現状が指摘されている。 ○異なる公共交通の利便性を確保するため、JR、路線バス、ひまわりバスの利用料金支払い方法の統一等に関する意見も示された。 ○高齢者の利用を促進するため、高齢者用の年間バス等の導入についても指摘されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○路線や本数の削減により使い勝手が悪くなっている。
<p>〔路線バス〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○路線設定上の必要性は理解しつつも、目的地までの時間がかかることが指摘されている。 ○路線や運行本数の確保とともにバス停の増設や待合環境の整備等について指摘されている。 ○水戸市への移動を考えると、現在の料金は高いことから鉄道利用になることが多く、高校生等は駅から遠くても自転車や家族の送迎により鉄道を利用している現状が示された。 	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バスについては、目的地までの時間、料金等に対する不満が多い。
<p>〔水郡線〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地域の公共交通としての必要は認識されているといえる。 ○通勤・通学客とともに、沿線地域での紅葉のPRやイベントの開催等、観光客も使えるような路線にする等、利用促進とともに沿線地域での取り組みの必要性が示されている。 ○日中の時間帯での自転車積載等、多様な利用者の確保策についての要望もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○水郡線については、沿線地域での利用促進策が望まれている。
<p>〔10年後の移動手段〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○現在車を運転している人でも、10年経過すると、体力的な問題、安全性の問題等により自分で車を運転することが困難になると認識する人は多い。 ○公共交通の利用にあたっては、時間に制限されない自家用車での移動から、交通機関に自分の行動を合わせることに慣れる必要性(移動の概念を変える)について意見が示された。 	<ul style="list-style-type: none"> ○10年後の移動に不安を持つ人も多い。 ○公共交通の時間に合わせるという考え方の必要性が指摘されている。
車を使わない(持たない)高齢者や学生などの移動の様子について	意見のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ○車を持たない・運転しない高齢者は、子供など身内に送迎を依頼している人が多い。 ○高齢者のみ世帯でも、元気な人は自転車で移動する方がいる他、介護の有償輸送、タクシー等を利用している例も見られる。 ○ひまわりバスを利用している人もいるが、あまり利用されない理由として、目的地まで時間がかかること、便数が少ないこと、運行する曜日が限定されること、バス停までの距離等についての要望が示された。 	<ul style="list-style-type: none"> ○車を使わない(持たない)人の移動は身内で支援するケースが多い。 ○ひまわりバスの使い勝手向上が必要。

これから公共交通を育て・持続させるための視点や施策について	意見のポイント
<p>〔利用促進のための施策〕</p> <p>○公共交通の利用機会を確保するための取り組みとして、行政や企業でのノーマイカーデーの設定等、事業所ぐるみの取り組みが必要であるという意見が示された。</p> <p>○JRについては、市内各駅へのアクセス性を向上させる必要性が指摘され、水郡線各駅周辺への無料駐車場の整備、バスやタクシーの確保等が望まれている。</p> <p>○バスについては、病院で送迎サービスが行われていることから、通院や買物等、目的別にバスを運行してはどうかという意見もあった。</p> <p>○一方で、乗り合いのような形式でなく利便性を優先し、タクシーへの補助等、乗りたいときに乗れる方法が良いという意見もある。</p>	<p>○行政や企業ぐるみでの取り組みが必要。</p> <p>○交通結節点としての駅周辺の整備が必要。</p> <p>○目的や利用時間に自由度があるシステムが望まれている。</p>
<p>〔公共交通を維持するための負担〕</p> <p>○公共交通の維持に向けては、負担方法や額の問題はあるが、乗る人でなく乗らない人も含めた負担の必要性について認識している意見も見られた。</p> <p>○公共交通の維持に向けては、自分たちで維持するという意識づけのために「地域で」という取り組みをしていくことが有効であり、利用しようという意識も生まれるのではないかという意見が示されている。</p> <p>○水郡線の維持は、住民だけでなく沿線自治体で負担すべきという意見が示されている。</p> <p>〔その他〕</p> <p>○ひたちなか市で那珂湊線の応援をしているように、公共交通を維持するための組織づくり(会員募集)等に取り組んではという意見があった。</p> <p>○公共交通の利用者増のためには、学生や高齢者だけでなくマイカー利用者を取り込む施策が重要であると指摘されている。</p>	<p>○公共交通を維持するためにある程度の負担が必要。</p> <p>○公共交通の維持に向けては、地域での取り組みが必要。</p> <p>○マイカー利用者も取り込めるような施策が必要。</p>
その他、公共交通についての意見	意見のポイント
<p>〔ひまわりバスについて〕</p> <p>○ひまわりバスに関しては以下のような意見が示されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の負担(100円)は仕方ない。 ・(費用はかかるが)サービス向上のため乗り降りを補助する人等を添乗させてはどうか。 ・バス停があることは知っているが、運行時刻やルート・行き先が分からない。 ・バス停の場所や間隔が不便。高齢者にとってはバス停に行くこと自体が大変なこと。 ・運行時間、曜日が限られており利用に制約がある。 ・パンフレットを繰り返し配布する等、PRを強化する必要がある。 ・小学校の統廃合もあるので、スクールバスとして活用しても良いのではないか。 ・駅に立ち寄る路線とするとともに、JRや路線バスとの接続時間も合わせる必要がある。 ・もっと小回りがきくように、小さい車両を使用しても良いのではないか。 ・路線やバス停の設定にあたっては、バスを必要とする高齢者の居住地を調べて設定すべき。 ・JRや路線バスとの役割を明確にして、幹線となる交通につながるようにする必要がある。 ・鉄道との接続時間の調整やバスの駅への乗り入れ等により、駅舎を待合スペースとして活用することも考えられる。 	<p>○ひまわりバスへの関心が低い。</p> <p>○他交通との接続や路線について改善が必要。</p> <p>○運行時間、運行日に制約が多い。</p>

その他、公共交通についての意見	意見のポイント
<p>〔デマンドバスについて〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○デマンド交通の具体的な運行方法、予約方法等について関心が示された。 ○近傍で導入している例もあることから、予約の必要性や、ルートや方向によっては時間がかかる等の懸念も示されている。 ○運行にあたってのコストや運行主体(民間による運行等)についての十分な検討が望まれている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○デマンドバスについての関心が示されている。 ○導入に際してのコストの検討が望まれている。
<p>〔その他〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○交通弱者に対する移動支援は、本当に支援が必要な人に対する有効な施策を選ぶことが必要であり、行政がどこまで支援するのか検討が必要であるという意見がある。 ○全てについて公共交通による移動を確保するのではなく、病院の送迎、買物配送サービス等、目的に合わせて対策を講じるべきという意見も示されている。 ○高齢者の場合、移動範囲も広くないと考えられるので、狭いエリアでの送迎を主とする交通システムが有効ではないかという指摘もある。 ○その他、公共交通についてのアイデアとしては以下のような意見が示されている。 <ul style="list-style-type: none"> ・自分の車で送迎しても良いという人を登録し、移動を支援する仕組みの検討。 ・タクシーの利用補助券(ワンメーター分程度)等があっても良い。 ・現在のパンフレットでは、目的地に行く路線を把握するのが難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○行政の支援範囲の明確化が指摘されている。 ○公共交通だけでなく、多様な施策を組み合わせることが必要。

II-3 公共交通の必要性

茨城県公共交通活性化指針では、公共交通の必要性について、次のような4点を示しています。

①移動手段の確保

若年層の減少、高齢化の一層の進展が進み、公共交通が十分に機能していない地域では、移動手段を(家族等の送迎を含め)自家用車に依存せざるを得ず、家族等の負担の拡大、高齢運転者による交通事故の割合の増加が社会的課題になっている。

このような中、国においては、交通に関する施策を総合的・計画的に推進するため、「交通基本法」の制定を検討している。



○高齢者・通学者の移動を支えるために公共交通は必要不可欠

国では、交通に関する施策を総合的・計画的に推進するため、交通基本法の制定に向けて取り組んでいる。

今後、高齢化の進展等を踏まえると、自動車の運転ができない高齢者、通勤・通学者などの移動手段を確保するうえで、公共交通の必要性は高い。

〔東日本大震災と公共交通〕

平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震は、県内外に甚大な被害をもたらし、県内の鉄道も、駅舎や橋梁が損壊し、線路の路盤が崩落するなど深刻な被害を受け、運休を余儀なくされた。また、路線バスについても、各地域の道路が通行不能となったことにより運休が相次いだ。

県民の移動手段は自家用車等に限られることとなったが、震災によって物流が麻痺し、ガソリンの供給不足も大きな問題となった。

こうした中、早期に運行を開始したバス事業者に対しては、従来の路線の運行だけでなく、避難所への移動や、鉄道の代替交通などの要請がなされ、バス事業者も、これに応えるべく様々な取組を展開したところである。

また、鉄道事業者も、通勤・通学の足を確保するため、早期復旧に努めているところであり、順次運転再開が進みつつあるが、一日も早い全線開通が期待されている。

この震災を通じて、改めて公共交通の重要性・必要性に対する認識が新たにされた。

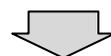
②地球温暖化問題への対応

本県の運輸部門のCO₂排出量は、近年わずかながら減少しているものの、平成2年と平成18年を比較すると31.5%増加している。(全国では15.2%増)

なお、運輸部門のCO₂排出量は、自動車からの排出量が多くなっている。

旅客1人を1km運ぶ際に排出するCO₂排出量は、自家用車に比べると、鉄道が約11%、バスが約30%と小さく、公共交通は環境負荷の小さい乗りものであると言える。

このようなことから、公共交通を適正に活用し環境負荷を軽減させる取組が求められる。



○環境にやさしい交通体系の実現のために公共交通は重要

近年、環境・エネルギー問題が深刻化していることから、環境負荷の小さい交通体系の実現のため、公共交通の活用が期待されている。

③生活圏の広域化・交流の拡大

厳しい雇用情勢に伴う通勤の広域化や高校の統合、県民の大規模小売店舗志向などにより、県民の日常生活は市町村域を跨いで行われ、広域的な生活圏を形成している。これらの生活圏は、中心都市と周辺都市で構成され、鉄道を軸に形成しているところも多い。

一方、マイカーの普及に伴う都市機能の郊外化・分散化により、空洞化が進む中心市街地の再生を図るうえで、地域内の円滑な移動の確保が極めて重要となっている。

入込客数のさらなる増加を目指す観光分野でも、公共交通の充実が求められている。

生活・交流両面において、公共交通の担うべき役割は拡大している。



○地域の交流・活力を支えるために公共交通は必要

県民の生活行動の圏域は広域化している。郊外と中心市街地、周辺地域と中心都市を結び地域の交流・活力を支える視点から、公共交通の必要性は高い。

④県民ニーズへの対応

平成21年度に、一般県民(回答数1,582人)、高校生(回答数3,050人)、通院者(472人)を対象に実施した、公共交通に関する意識を把握するための調査では、以下のような県民意識が現れている。

○公共交通の必要性 ～必要性を感じている方は約7割～

約7割の方が公共交通は必要であると回答している。普段公共交通を利用している方では約9割、普段公共交通を利用していない方においても約6割の方が公共交通は必要であると回答している。

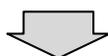
○公共交通への行政の財政的な支援に対する意向

～県民の多くは、公共交通へ財政的な支援を行うべきと考えている～

行政の財政的な支援を行うべきであると回答した方の割合が約6割と多い。なお、支援の程度としては、「現時点の公共交通を維持するためには、財政的な支援もやむを得ない」という意見が約7割と多い。

○公共交通の利用意識 ～公共交通へのニーズは多様化している～

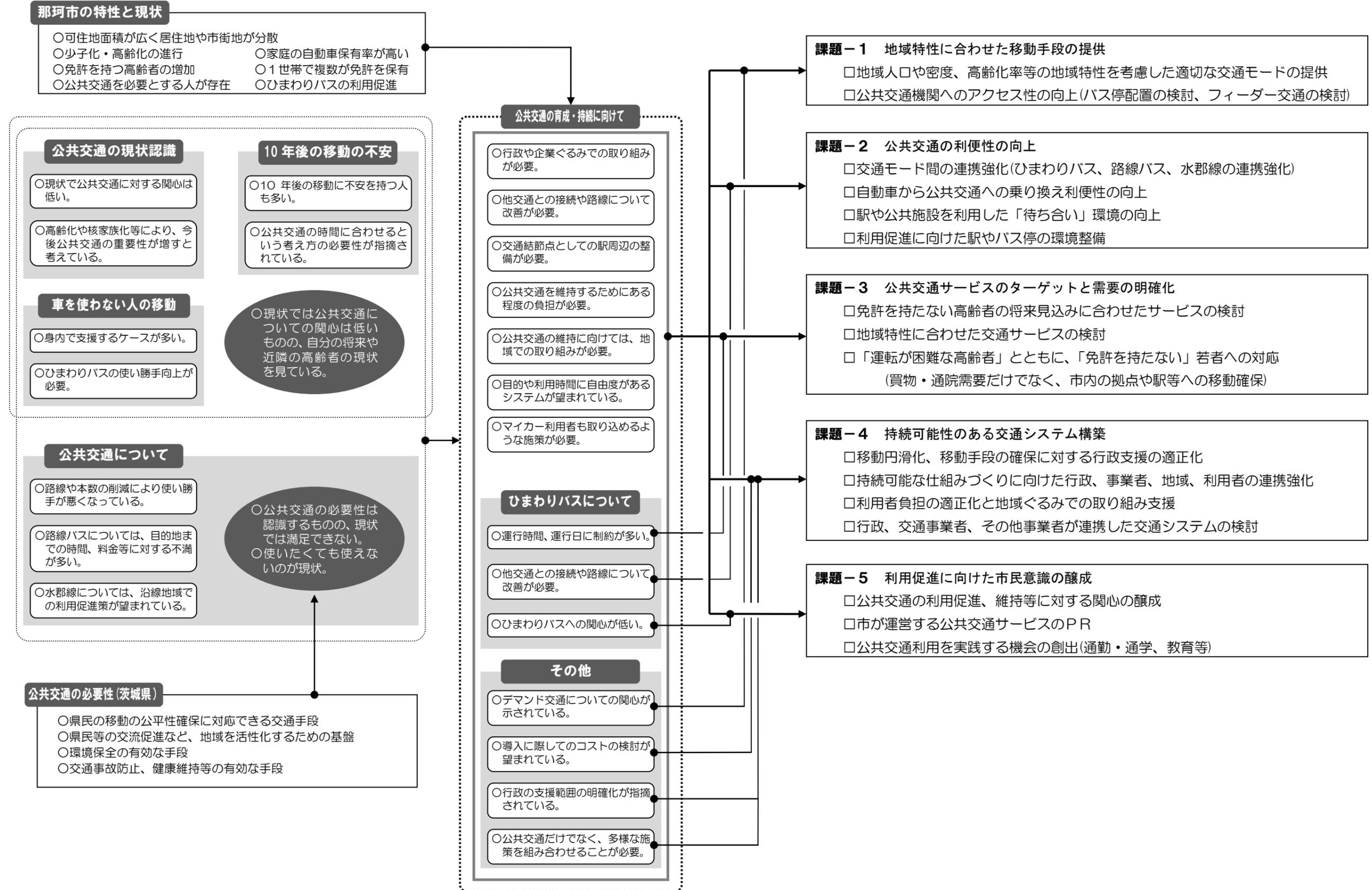
「公共交通は必要」と考える方の半数近くが、「自動車・バイクが使えないときに利用することがあるから」と回答している。また、鉄道、バス、タクシーの利用目的としては、いずれも「レジャー」、「買物」が上位となっている。公共交通のあり方について検討するうえでは、従来の通勤・通学だけでなく、こうした公共交通への多様なニーズが存在することもあわせて意識する必要がある。



○多くの県民が公共交通は必要であると認識

アンケート調査によると、公共交通が必要であると考えている方の割合が約7割となっており、県民に必要性が認識されているが、一方で公共交通を必要とする理由は多様化している。

II-4 那珂市における公共交通の課題



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あたって、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。

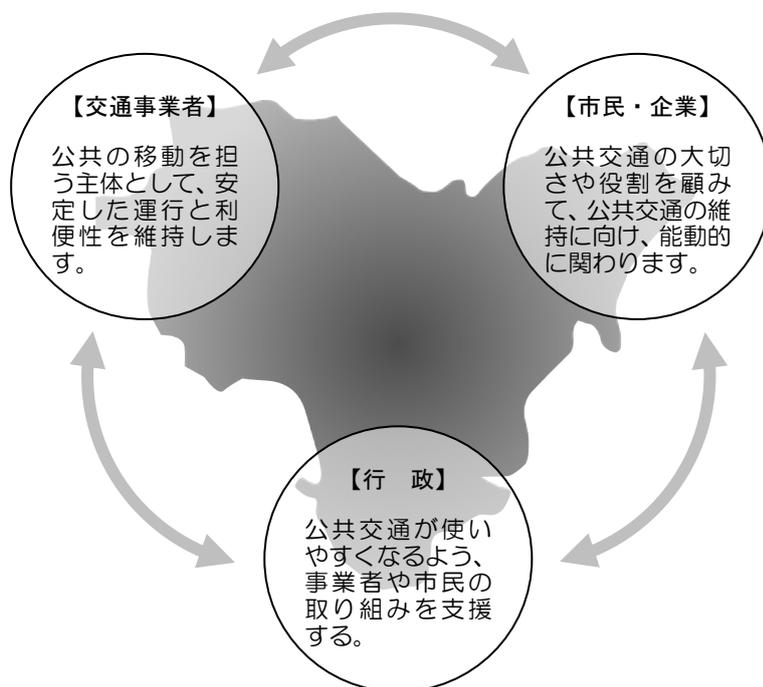
Ⅲ－１ 計画策定にあたっての基本的認識

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あたって、「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あたり、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

前述の計画策定にあ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、今後導入を図る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みます

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

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

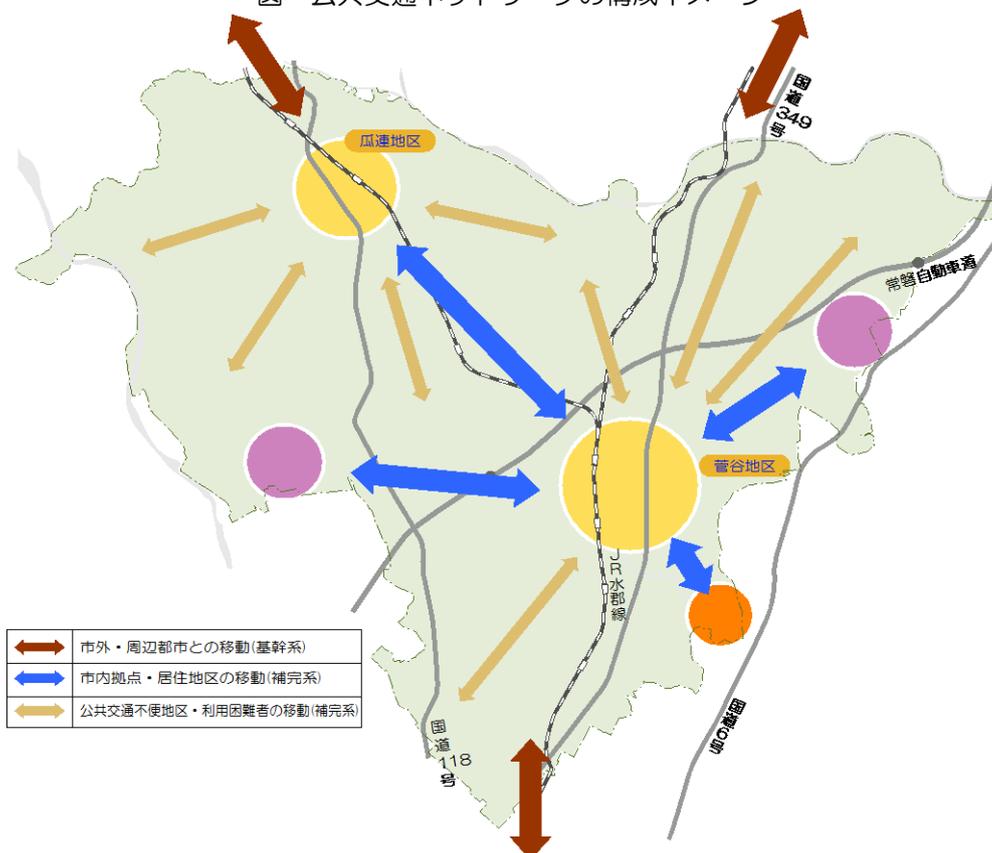
1. 那珂市における公共交通ネットワークの考え方

本市は、生活や住居の拠点として、菅谷地区、瓜連地区がある他、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

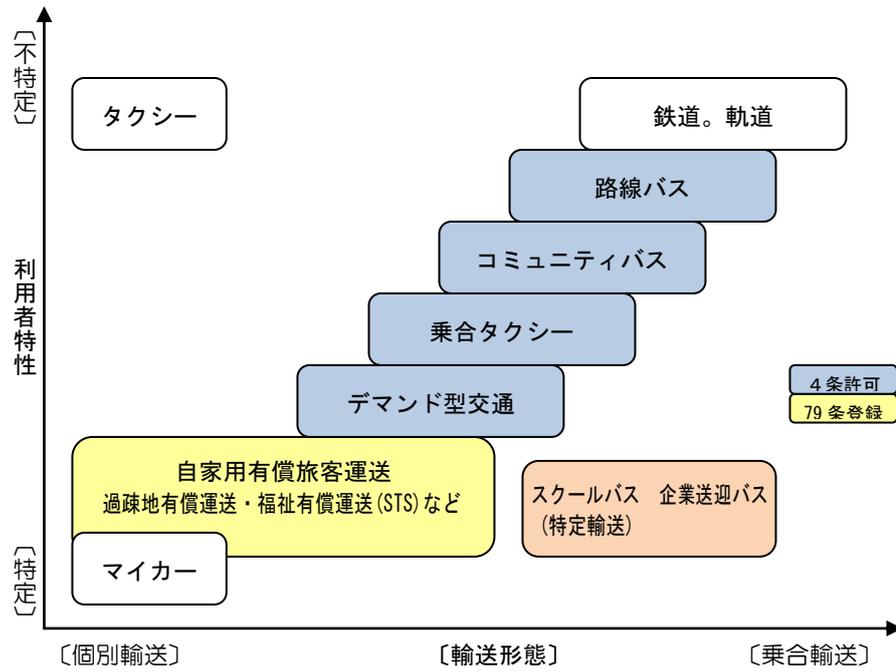


2. 各交通モード別の役割

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、公共交通の特性や前述のような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 (JR 東日本)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 	基幹系交通
バス	路線バス (茨城交通)	<ul style="list-style-type: none"> 水戸市を基点とする路線バスは、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。 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 	
		コミュニティバス (ひまわりバス)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。
タクシー	市内	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	
デマンド交通	【新規】	<ul style="list-style-type: none"> 那珂市内での移動を確保する交通システムとして、コミュニティバスとの役割についての検討も行いながら導入を図ります。 	
その他	自家用有償旅客運送 (NPO 等)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	

図一 輸送形態と利用者特性からの公共交通の分類



IV-2 “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行います
- 施策③ 既存公共交通の利用環境の改善に努めます

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
- 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	□那珂市
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 <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス「ひまわりバス」の乗客に対する定期的なアンケート調査を実施します。 ・デマンド交通の検証と運行体系の検討を行うため、利用者に対するアンケート調査を実施します。 □市内公共交通サービスに対する意向の把握 <ul style="list-style-type: none"> ・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と考えられる高齢者に合わせた運行体制の実現に向け、高齢者の情報を把握するとともに、利用しやすさの向上に向け、運行路線や停留所の弾力的な設定を検討します。

施策の内容	高齢者世帯と利用状況の把握
実施主体	□那珂市
概要	□利用が想定される高齢者の把握 <ul style="list-style-type: none"> ・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、地域コミュニティと連携し、利用が想定される高齢者を把握するとともに、利用に向けたPRを行います。 □運行路線、停留所配置等の弾力化 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者へのアンケート調査や利用が想定される高齢者の居住地等を考慮し、路線や停留所について弾力性のある設定に努めます。

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

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導入を踏まえ、全市的な公共交通体系の再構築を行います。

一方、人口や高齢化率、公共交通網の状況は地域により異なります。そのため、高齢化率が高く公共交通の利便性も低い地域においては、地域も交えた「地域と育てる交通」についての検討も進めます。

■ デマンド交通を含めた公共交通体系の再構築

鉄道、路線バス、コミュニティバス等の既往の交通機関と、デマンド交通システムを組み合わせた公共交通体系の構築に向け、交通事業者を交えたシステム構築を行います。

施策の内容	デマンド交通を含めた公共交通体系の再構築
実施主体	<input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 交通事業者
概要	<input type="checkbox"/> コミュニティバスや路線バスとの関係を考慮したデマンド交通システムの検討 <ul style="list-style-type: none"> デマンド交通の導入にあたり、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。

■ 「地域と育てる交通」についての体制づくり

公共交通の導入・維持においては、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」についての体制づくり
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	<input type="checkbox"/> 「地域」を交えた公共交通施策の実施 <ul style="list-style-type: none"> 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。 <input type="checkbox"/> 公共交通の維持に向けた地域や市民の役割の明確化 <ul style="list-style-type: none"> 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。 <input type="checkbox"/> 地域が公共交通を維持する仕組みの研究 <ul style="list-style-type: none"> 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。

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	<input type="checkbox"/> 駐車場や駐輪場の確保 ・パーク&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。 <input type="checkbox"/> 待ち合い環境の整備 ・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化を図るとともに、コミュニティバスやデマンド交通の乗り入れも検討します。

■バス停施設の整備・充実

バスの利用環境の改善に向け、交通事業者や地域住民と連携しながらバス停施設の整備・充実を図ります。

施策の内容	バス停施設の整備・充実
実施主体	<input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 交通事業者
概要	<input type="checkbox"/> 停留所や待ち合い環境の整備 ・バス停留所の見やすさや安全性の向上を図ります。 <input type="checkbox"/> 公共施設での「待ち合い」スペースの確保 ・主要な公共施設では、コミュニティバスとデマンド交通との乗り換えの場として、「待ち合い」スペースの確保を図ります。

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を導入します

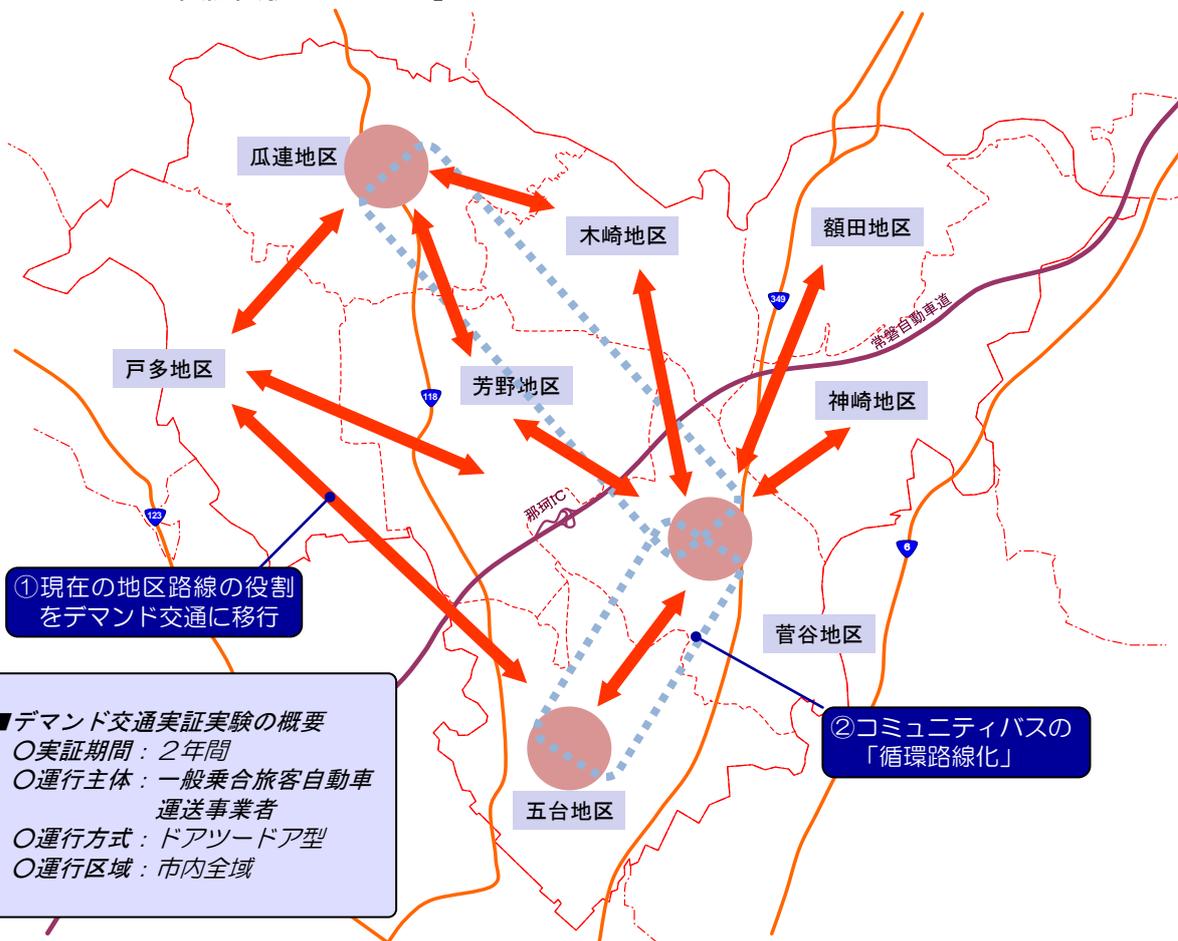
鉄道駅から遠くバス路線もない地域等、日常生活の移動手段に不便をきたしている地域住民の交通手段の確保を図るため、利便性の高い新たな地域公共交通としてデマンド交通システムを導入します。導入にあたっては、持続可能な交通システムとするため実証運行を実施し、利用者ニーズを把握するとともに、適正な利用料金や運行方式の検討を行います。

■デマンド交通システムの導入

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構築と運行を行います。

施策の内容	<input type="checkbox"/> デマンド交通実証実験〔市内全域〕
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"> ・デマンド交通システムの実証運行を行います。 ・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、予約・運行方法の検討、利用者ニーズの把握を行います。

【デマンドバスの実証実験のイメージ】



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、今後導入するデマンド交通に合わせ、「ひまわりバス」の役割や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、那珂市コミュニティバス「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〔市内全域〕
実施主体	<input type="checkbox"/> 那珂市
概要	<input type="checkbox"/> 循環路線の充実 <ul style="list-style-type: none"> 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。 <input type="checkbox"/> 地域路線の検証 <ul style="list-style-type: none"> デマンド交通の実証運行結果を踏まえ、地域路線の効果的な運行について検討します。

■他交通モードとの連携強化

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、那珂市コミュニティバス「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強化
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 <ul style="list-style-type: none"> 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も検討を行います。 <input type="checkbox"/> 那珂市内での通勤・通学手段としての利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> 市内に存する事業所や教育施設への通勤・通学手段としてのコミュニティバスの使いやすさを向上するため、通勤・通学利用者の多い、上菅谷駅、後台駅等への乗り入れ本数の充実、利用しやすい運行時刻を検討します。

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みます

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

高齢者が公共交通を利用する動機としては、商業施設、銀行、郵便局、医療施設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	高齢者が利用する施設との連携強化
実施主体	<input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 企業
概要	<input type="checkbox"/> 商業施設、医療施設等へのコミュニティバス停留所の設置促進 <ul style="list-style-type: none"> 市内における高齢者の主要な目的地となっている施設へのコミュニティバス停留所の設置を促進します。 <input type="checkbox"/> 利用者に対するインセンティブの検討 <ul style="list-style-type: none"> 買物等でのコミュニティバス利用を促すため、コミュニティバス利用者を対象とする、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。

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本数の充実と、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	<input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 交通事業者 <input type="checkbox"/> 企業
概要	<input type="checkbox"/> JR 水郡線、路線バスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・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を図ります。 <input type="checkbox"/> 公共交通を使った通勤・通学の推奨 <ul style="list-style-type: none"> ・水戸市等への通勤・通学について、環境負荷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。 <input type="checkbox"/> 市内事業所・教育施設における利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・市内に存する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を促進します。

■多様な利用機会の創出

コミュニティバス「ひまわりバス」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、観光等の日常生活での利用以外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	<input type="checkbox"/> 那珂市 <input type="checkbox"/> 交通事業者
概要	<input type="checkbox"/> 水郡線との連携による市内回遊手段としての活用 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <input type="checkbox"/> 観光ルートと合わせた観光利用の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・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回遊マップ等の充実を図ります。

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

意向調査においては、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	<input type="checkbox"/> 公共交通に関する情報の発信 ・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の作成を行います。 <input type="checkbox"/> 携帯電話を活用した情報発信 ・時刻表や沿線情報等の情報を発信するため、携帯電話等への情報発信を検討します。 <input type="checkbox"/> 公共交通の利用場面の提案 ・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。 <input type="checkbox"/> イベントや季節情報の発信 ・市内でのイベントや季節毎の見どころ等の情報を発信します。

第V章 施策の実施と評価

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に位置づけた施策についての実施方針と評価の考え方を示します。

1. 施策実施にあたっての考え方

本計画に位置づけた施策の実施においては、「Ⅲ－1 計画策定にあ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、本年度から5年間(平成28年度)と設定し実施します。

また、各施策の実施にあたって、次ページに示すような目標(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		目標(アウトプット)
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。
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。
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。
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。 ・需要予測値による目標値を設定し、事後評価により事業の方針や取り組みの見直しを行い持続可能なものとします。
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。
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。
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。
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レットの発行、HPへの掲載を行います。

表一 年度別スケジュール

	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	備考
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					
		利用者アンケート(聞き取り)等を定期的に実施				
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行います	高齢者世帯と利用状況の把握					
		把握方法等の検討・協議		定期的な把握の実施		
既存公共交通の利用環境の改善に努めます	デマンド交通を含めた公共交通体系の再構築					
		デマンド交通導入の検討				
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	「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			
コミュニケーションバスの運行体系の適正化を図ります	鉄道駅の交通結節機能の強化					
		現況把握		整備・改修		
高年齢者が利用目的とする施設との連携を強化します	バス停施設の整備・充実					
		現況把握		整備・改修		
高年齢者以外の幅広い層の利用を促進します	デマンド交通システムの導入					
		運行方式の検討		実証実験・利用者意向の把握	本格運行	
高年齢者以外の幅広い層の利用を促進します	運行体系(路線・時刻等)の再検討					
		ルート・時刻の検討		デマンド交通を受けた利用者意向の把握	運行方式の検討	
高年齢者以外の幅広い層の利用を促進します	他交通モードとの連携強化					
		運行ルート・時刻の検討				
高年齢者以外の幅広い層の利用を促進します	利用環境の向上とサービスの提供					
		事業者への必要性の浸透			実施	
公共交通に関する情報発信に取組みます	通勤・通学時間帯の利便性向上					
		ルート・時刻の検討		実施		
公共交通に関する情報発信に取組みます	多様な利用機会の創出					
		利用機会の検討		ツール作成・イベント実施		
	公共交通に関する情報発信					
				情報発信(パンフレット、かわら版、HP等)		

資料編

事例：NPOによる地域公共交通の運行(日立市)

- 日立市中里地区(下深萩町、中深萩町、入四間町、東河内町)の概要
- 1 面積 約40km²
 - 2 人口 1,480人(うち75歳以上人口 377人)
(平成22年4月1日現在 住民基本台帳人口)
 - 3 世帯数 637世帯
 - 4 高齢化率(65歳以上人口割合) 39.1%



日立市地域公共交通実証運行事業(中里地区)

- ・運行区域: 下深萩町、中深萩町、入四間町、東河内町
- ・運行主体: NPO法人「助け合いなかさと」
- ・運行車両: 8人乗りワゴン車2台
- ・運行期間: 平成22年4月～平成23年3月末
- ・運行時間帯: 8時30分～15時30分
- ・運行回数: 4便(土日祝を除き運行)
- ・運賃体系: 300円(小・中学生150円、未就学児0円)
自宅を出てから自宅に戻るまで
- ・利用状況: 乗車人数 4,541人(12月末現在)
- ・収支状況: 各世帯からの負担金のほか運行経費の7割を市から補助

- 下深萩町、中深萩町、入四間町、東河内町の区域において、NPO法人「助け合いなかさと」が運行主体となり、ワゴン車2台を運行している。
- 運行経費は、市からの補助の他、各世帯からの負担金により賄っている。

事例：住民参画型バス停上屋整備補助事業(鳥取市)

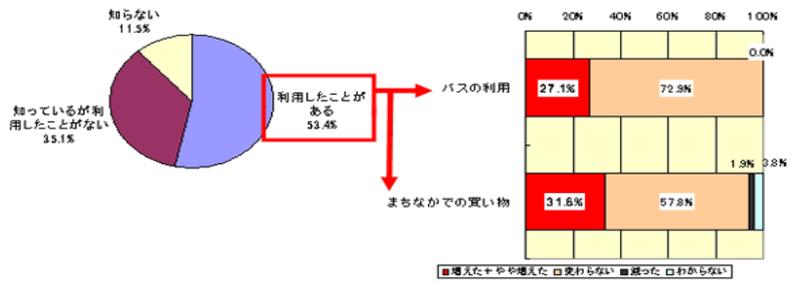
地域の住民が主体となってバス停上屋整備の計画から管理まで実施することにより、地域の実情にあったバス停上屋を整備し、もって、地域福祉の向上及び公共交通の利用促進に資することを目的とし、町内会(自治会)または地区会等が事業主体となるバス停上屋の整備に対し補助金を交付。

事例：おでかけバス 100 円券 (珠洲市)

バスを利用してもらうきっかけづくりとして、まちなかのお店で 1,000 円以上買い物をされた方に、「おでかけバス 100 円券」を 1 枚配布。「おでかけバス 100 円券」は、バスを利用したときの料金を 100 円割り引くもの(平成 20 年度地方の元気再生事業)。実験期間中の市内路線バスの利用者は、前年に比べ若干の増加がみられたとともに、おでかけバス 100 円券を使ったことがある利用者の約 3 割が、バスの利用とまちなかでの買い物回数が増えた結果となった。



実験で配布された「おでかけバス 100 円券」



事例：大口町コミュニティバス (大口町)

大口町(愛知県)の大口町コミュニティバスは、大きく 4 つのルートに分けられており、各ルートとも、朝夕通勤通学路線と昼間時の巡回路線の時間別路線を構築している。運賃は 1 人 100 円で、年末年始以外毎日運行されている。

また、利用者の利便性向上策として、携帯電話による時刻表や乗り換えの検索システムを提供している。

さらに、コミュニティバスではあるものの、隣接する江南市内にも 4 箇所のバス停を設置している。

一方、企業との協力関係の構築も行っており、従業員送迎バスを運行している企業を中心に、送迎バスや自動車通勤からコミュニティバスへの転換を促す働きかけを行うとともに、車両やルートを見直すことで、企業従業員の利用環境を改善しつつ、企業に協力金(運行支援費)と利用料金負担を求めている。

事例：茅ヶ崎市観光協会(茅ヶ崎市)

コミュニティバスで巡る えばし号らくらくコース

えばし号を使って気軽にお出かけできるコースです。自然が多く残り、歴史と文化を感じる里山方面へ行きませんか？ 見所：山の湘南とも言ふべき里山風景を楽しむ。腰掛神社では、日本武尊が東征の際に腰掛けて休んだと言われる腰掛け玉石を探してみよう。浄見寺には大岡越前守忠相の一族累代の墓が整然と並び、隣の民俗資料館は江戸時代の大型民家を復元保存したものです。

香川駅 (JR相模線)

えばし号13分

バス停 芹沢中部下

徒歩3分(200m)

腰掛神社

里山公園から北へ徒歩15分のところにある賑やかな稲刈りの神社です。神社名は日本武尊が東征の折、この地で石に腰掛けて休んだという言い伝えに由来し本殿手前にはその伝説の「腰掛玉石」が祭られています。風情ある神域の樹林は市の天然記念物に指定されています。



住所 茅ヶ崎市芹沢2170 [関連サイト](#)

徒歩15分(1km)

県立茅ヶ崎里山公園

雑木林に囲まれた茅ヶ崎北部の丘陵地にある自然公園です。今では貴重になった里山の環境を残しつつ、ちがさきレインボーフェスティバルなどのイベント会場、レクリエーションの場として活用されています。全長70mの風の滑り台を始めとして、子どもからお年寄りまでが楽しめる憩いの場です。



住所 茅ヶ崎市芹沢1030 [関連サイト](#)
電話番号 0467-50-6058

徒歩20分(1.5km)

浄見寺

大岡越前守忠相公(大岡家五代目)の菩提寺として有名なこの寺は二代目当主忠政が、1611年に建立したのが始まりです。墓所に植えられた樹齢900年を超える「オハツキイチョウ」は葉の上に実(ギンナン)が付く珍しいもので昭和35年に県下で初めて確認されました。このいちょうの木と周囲の寺林は県天然記念物に、また6本の腕を持つ弁財天坐像は県重要文化財として指定されています。



住所 茅ヶ崎市芹沢4330 [関連サイト](#)

民俗資料館(旧和田家・旧三橋家)

和田家は、江戸時代に萩園村の村役人を務めた家柄で、市に寄贈され移築復元されました。三橋家は、江戸時代後期の農家のつくりをそのままに残しています。昭和46年まで三橋家6代にわたる住宅として実際に使われていました。両家は市の重要文化財に指定されています。



住所 茅ヶ崎市芹沢4318 [関連サイト](#)
電話番号 0467-85-1738

徒歩3分(200m)

バス停 浄見寺入口

えばし号10分

香川駅

事例：つくであしがるバス(新城市)

ご利用案内

= チョイ乗り作手発見 =

お買い物にお勧めです

- 2便に乗って 高里で下車。 高里地区でお買い物をし、3便で帰宅が可能。

診療所への通院にお勧めです

- 1便に乗って診療所前で下車。診察後 2便及び3便で帰宅が可能。

ホームページによるコミュニティバスの使い方の提案



『ぜひご利用ください』

つくであしがるバスが発行するかわら版

つくでバスかわら版 春号

年4回(季刊)、市営バスのホットな情報をお届けします。

「つくであしがる線を守り育てる会」の活動は今春、4年目に入ります。カワフルで見た目も楽しいあしがる線は、「住民の方たちの足の確保」という重要課題があります。市職員の方と共に、かわら版発行など知恵を出しあってきた3年間でもありました。

しかし、ここで私のジレンマ！ 廃止されないためにも、もっとバスを利用しようと思えば、マイカーに頼ることばかり。ゆどりのなさを反省しきります。

今年度から、新たな国の助成を模索しつつ、市独自の継続運行となりえます。今後はますます、私たち住民らが地域交通への意識を持ち、関わっていくことが大切になってくるのではと気をひきしめています。

会員 加藤公子

平成23年4月15日発行
つくであしがる線を守り育てる会

作手総合支所 地域振興課

市営バスの問い合わせ先
作手総合支所 地域振興課
電話 37-2211

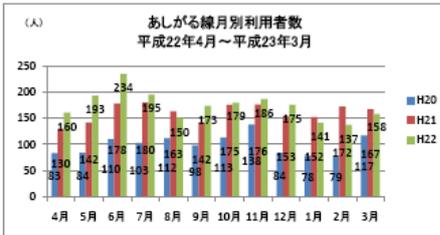


情報コーナー

「つくであしがる線利用実績」

あしがる線は、平成20年4月より作手地区の住民の足として運行を開始しました。3月で3年間の突進運行が終わり、4月からは継続運行として走らせています。現在、総合支所や診療所、お買い物等へのお出かけ、またはグループなどで作手地区の散策、乗り継ぎに利用されています。下のグラフは、3年間の利用者実績です。年度ごとに比較していただくとうかがいやすいように、年々利用者が増えていきます。

これからも多くの方に利用していただき、地域に欠かすことのできないバスとなるようご協力をお願いします。



利
平
平
平

水・土曜ルートで「見代のオハツキイチョウ」を見に行こう！

旧旭小学校跡に聳える高さ25mの巨木です。オハツキイチョウの雄は全国で数本しかない貴重なもので平成22年8月、市天然記念物に指定。5月連休頃、葉に小さな雄花をつけるそうです。

(行き)
「見代バス停」2便で下車。時間があれば散策しながら戸津呂方面へ(約2km)。市指定天然記念物「リュウキュウマメガキ」を見ることが出来ます。
(帰り)
「戸津呂バス停」3便で乗車。



オハツキイチョウ

あしがる線月曜ルートで桂や桜を見に行ってみよう！

☆桂の木(木和田)
木和田地区の沢川沿いにある推定樹齢300年近い桂の木がある。春の芽吹きの色が見事です。

(行き)
「上木和田バス停」2便で下車。桂の大木周辺散策。
(帰り)
「下木和田バス停」3便で乗車。



桂の木

☆岩波の桜
岩波の吉祥院のエドヒガン桜は130年ほど前のもので幹太く花が美しいシダレザクラ

☆お知らせ☆ つくであしがる線を守り育てる会 会員募
あなたも作手地区を走るバスのことについて話しませんか

利用状況に関する情報の提供

運行路線別の見どころや施設情報の提供

行きと帰りに利用する「バス停」と「便名」を掲載

バスに関する感想や要望を利用者の声として紹介

おすすめ情報

水・木・金・土曜ルートで 亀山城址・古宮川散策

亀山城址山腹のヤマザクラとカスミザクラを眺めながら、古宮川沿いの色濃き八重桜の下をゆったり歩いて春を満喫(4月下旬～5月上旬)の1時間コース。

※大和田、和田、田代方面の人向き
(行き)
「市場バス停」2便で下車。亀山城址、古宮川、つくで手作り村(木曜休み)
(帰り)
「市場バス停」3便で乗車。



古宮川沿いの八重桜

作手開読センターで いごいのひとときを！

4月から、土・日曜日も開館となります。開館時間は午前9時から午後5時まで。(月曜休館)。開読センター2階には、図書室があります。絵本から雑誌、小説とコンパクトながら充実しています。1階はロビーで、ちょっとしたおしゃべりや休憩もできます。バスを待つ間、気軽に利用してみたいかがでしょうか。

(行き)
「総合支所前バス停」下車
(帰り)
「総合支所前バス停」乗車
※総合支所前は毎日通ります。



図書室

利用者コーナー

我が家では、通学に娘二人が守義線を利用しています。中学生の次女は、朝の登校時、家の前の道まで出た所で同級生と乗車し、帰りは同じ場所です。友達と一緒に登下校は楽しいようですし、運転手さんとも顔なじみになり、見守ってもらっているようで、とてもうれしく思います。家から見える所での乗降なので、安全でとても助かっています。

高校生の長女は、Sバス作手線夕方帰宅する時に、高里から乗車しています。今年の大嘗時、Sバス作手線・守義線そろって運行していただいたおかげで、子ども達は安全に登下校することができました。とてもありがたかったです。

作手地区の高校生が多いわりに、高校生の作手線・守義線の利用が少ないように思います。高校生の登下校の時間と合う便が少ないようです。通学する高校がまちまちなので課題は多いと思いますが、できるだけ大勢の生徒達が自分で登下校できる環境(運行時間・ルート)になることを望みます。

菅沼 齋藤純子



事例：ぶらりバス歩き (稲敷市)

コミュニティバスを使った地域の名所や生活便利施設巡りの紹介

ぶらりバス歩き

知れば景色が変わる

第①回
路線バス2番「十余島線」
(桜東バス)



「十余島線」は、東地区を運行しており、小学生の通学によく使用されるバスです。今回は、大学生の土屋さん、菊地さんに乗車していただきました。

今回のルート バス代合計380円・初乗り50円

- ① 13：20 西小学校前発→② 13：36 六角着→土手散歩・大利根東公園→③ 15：12 逆川発→
 - ④ 15：16 太田屋前着→横利根閘門→買い物→
 - ⑤ 16：48 西代発→① 17：16 西小学校前着
- ※ 稲敷市公共交通ガイドマップは、各庁舎総合窓口課、公民館などに設置してあります。



土屋さん(左)、菊地さん(右)の感想
土：今回バスを利用し、とにかく広い田舎風景に驚きました。利根川沿いは、風も気持ちよく河川の風景が新鮮でした。
菊：緑が広がり大きな川が流れているような風景は本当に貴重なものだと思います。あと、ピンク色のバスは小さくて可愛かった～。