

那珂市地域公共交通計画（案）

令和5年12月

目次

第Ⅰ章 計画の概要	1
Ⅰ－1 地域公共交通計画の概要	1
1 地域公共交通計画とは	1
2 計画の位置づけ	1
3 SDGsにおける位置づけ	2
4 計画区域	2
5 計画期間	2
Ⅰ－2 上位計画及び関連計画	3
1 第2次那珂市総合計画（平成30年3月）	3
2 那珂市都市計画マスタープラン（平成27年3月策定 令和5年12月一部改定）	4
3 那珂市立地適正化計画（令和4年3月）	5
4 茨城県地域公共交通計画（令和5年8月）	6
第Ⅱ章 那珂市の概要	7
Ⅱ－1 市の概況	7
1 地勢	7
2 人口と世帯数	7
3 施設立地状況	12
4 人の動き	17
5 自動車保有状況	19
6 高齢者の自動車運転免許保有状況	20
Ⅱ－2 地域公共交通の状況	21
1 道路	21
2 公共交通	22
3 駅・バス停徒歩利用圏人口メッシュ・カバー率	26
4 デマンド交通登録者	27
5 地域公共交通（鉄道、バス、タクシー、デマンド交通）に係る歳出額	28
Ⅱ－3 那珂市における公共交通施策	29
1 主な施策	29
2 関連する施策	30

第Ⅲ章 公共交通に関する市民の意向	31
1 意向調査の結果	31
2 本市の概要と意向調査の結果から見えてくる特徴	48
第Ⅳ章 地域の公共交通に関する課題	50
第Ⅴ章 計画の基本理念と目標	51
1 基本理念	51
2 基本方針	51
3 本市における公共交通づくりの考え方	52
4 行政、交通事業者、市民の役割	52
5 計画の目標	53
第Ⅵ章 公共交通に関する施策	55
1 施策の体系	55
2 施策の展開	56
第Ⅶ章 実現化方策	59
1 公共交通施策の推進体制	59
2 施策の取り組みスケジュール	60
資料編	61
1 計画策定の経緯	61
2 那珂市地域公共交通会議委員名簿	62
3 那珂市地域公共交通会議設置要綱	63
4 前計画（那珂市地域公共交通連携計画）の目標と基本方針	65

第 I 章 計画の概要

I - 1 地域公共交通計画の概要

1 地域公共交通計画とは

近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により、地域公共交通の維持に困難を生じていることなどの社会情勢の変化に対応するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が令和 2 年 11 月に施行され、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成などにより、持続可能な移動サービスを確保することの重要性が示され、地方公共団体において地域公共交通計画の作成が求められています。

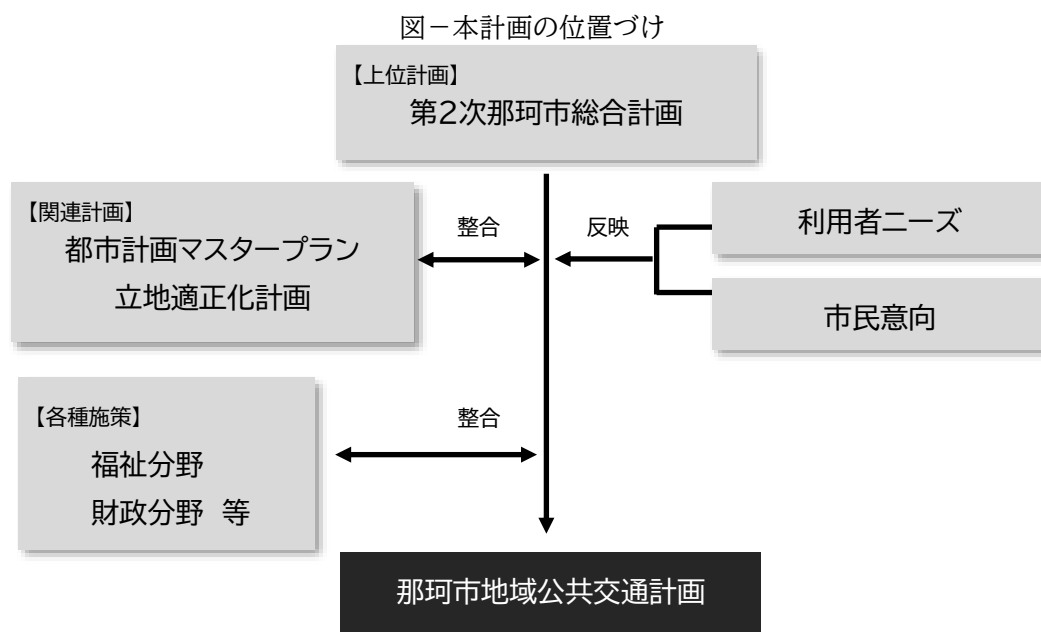
地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たす計画です。

策定にあたっては、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めた協議会を設置し策定します。

本市においては、平成 24 年 3 月に那珂市地域公共交通連携計画を策定し、平成 29 年 2 月に同計画の改訂を行っています。今回策定する那珂市地域公共交通計画は、この計画の評価検証を踏まえ、第 2 次那珂市総合計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画といった上位・関連計画との整合を図りつつ、地域のニーズや既存公共交通の状況、新しい技術の活用という視点を包含し、本市における持続可能な公共交通のあり方を示すこととします。

2 計画の位置づけ

本計画は、第 2 次那珂市総合計画に基づき、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画を考慮しつつ、利用者ニーズ及び市民意向を反映し、その他分野の施策との整合性を考慮して策定します。



3 SDGsにおける位置づけ

本計画は、SDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）の目標9「産業と技術革新の基盤をつくろう」、目標11「住み続けられるまちづくりを」、目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」の目標に位置付けられ、この3つの目標達成に向けて取組を進めていきます。

関連するSDGsの目標



4 計画区域

本計画の区域は、那珂市全域とします。

5 計画期間

本計画の実施期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

I - 2 上位計画及び関連計画

1 第2次那珂市総合計画（平成30年3月） 後期基本計画（令和5年3月）

本市におけるまちづくりの最上位計画である第2次那珂市総合計画では、「住みよさプラス活力あふれるまち」をまちづくりの目標に掲げた「後期基本計画」を令和5年3月に策定しました。

<まちづくりの目標>

住みよさプラス活力あふれるまち

<施策の大綱>

- 1 みんなで進める住みよいまちづくり
- 2 安全で快適に暮らせるまちづくり
- 3 やさしきにあふれ生きがいの持てるまちづくり
- 4 未来を担う人と文化を育むまちづくり
- 5 活力あふれる交流と賑わいのまちづくり
- 6 行財政改革の推進による自立したまちづくり

同計画では、利便性の高い交通基盤を整えるという施策に基づき、基本事業として「公共交通の維持・確保」が位置づけられており、次のような方針が示されています。

【基本事業ごとの方針】

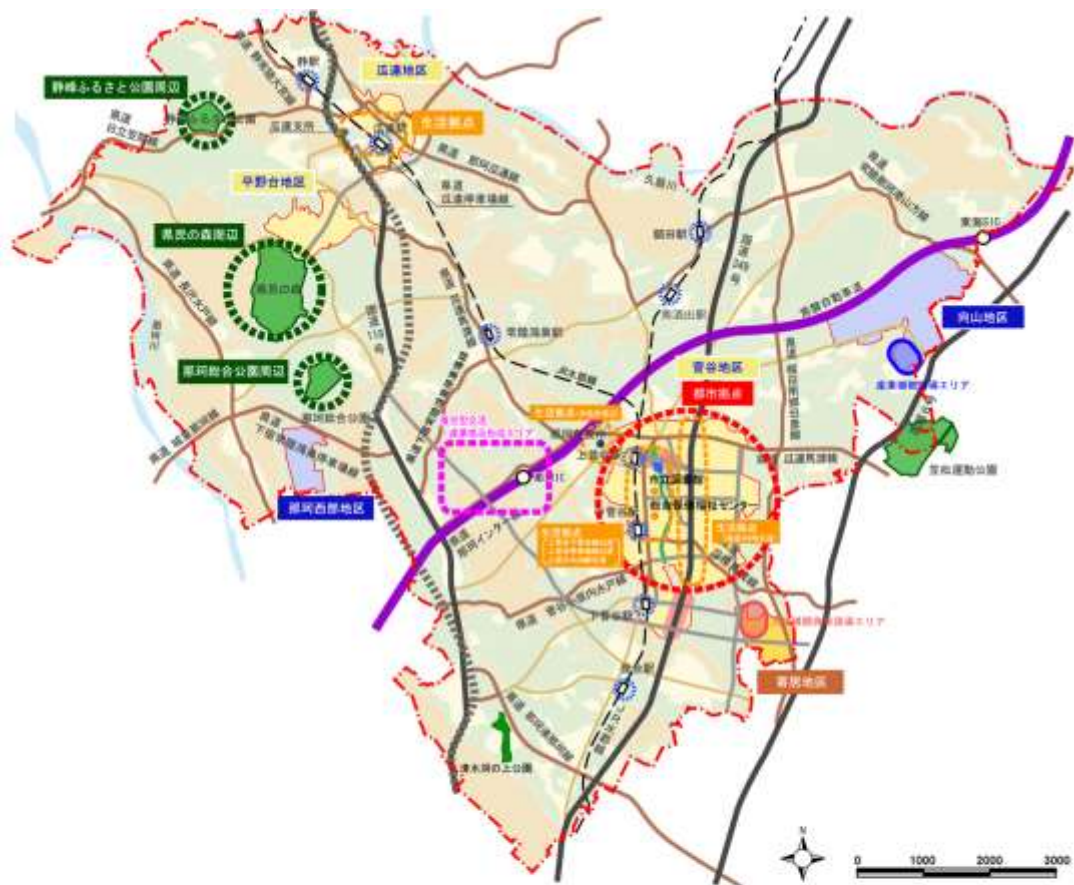
- 駅利用者の利便性向上を図りJR水郡線の利用を促進します。
- 市民の足として必要な路線バスを支援し維持を図ります。
- 買い物や通院など日常生活の利便性向上につながる移動手段を市内全域で確保するためデマンドタクシー（ひまわりタクシー）を運行します。
- 安心して便利に利用できる持続可能な地域公共交通施策を検討し実施していくため、市地域公共交通計画（法定計画）を策定します。

2 那珂市都市計画マスタープラン（平成 27 年 3 月策定 令和 5 年 12 月一部改定）

都市計画マスタープランにおいては、都市づくりの理念として、「機能的な都市環境と豊かな自然環境を生かした生活文化都市づくり」を掲げ、次に示す 4 つの基本方針に基づきまちづくりを進めることとしています。また、令和 5 年 12 月に一部改定を行い、①地域活性化につながる土地利用の推進、②空き家活用の推進を追加し、特に前者では、那珂 IC 周辺において、複合型交流拠点施設「道の駅」の整備を契機として、長期的な視点に基づいた土地利用や民間活力の活用などを図るため、産業機能としての拠点形成を示しています。

- 基本方針－1 拠点の形成とネットワークの充実
- 基本方針－2 市街化区域の都市機能集積の促進
- 基本方針－3 持続性のあるまちづくりに向けた協働体制づくり
- 基本方針－4 都市の魅力づくりに向けた施策の推進体制づくり

図－那珂市の将来都市構成図



【凡 例】

都市拠点	住居系市街地	営農ゾーン	国道
生活拠点	複合系市街地	居住ゾーン	県道
交流拠点	産業系市街地	緑地ゾーン	主な市道
交通拠点		鉄道	都市計画道路

3 那珂市立地適正化計画（令和4年3月）

①まちづくりの基本方針

立地適正化計画のまちづくりの基本方針

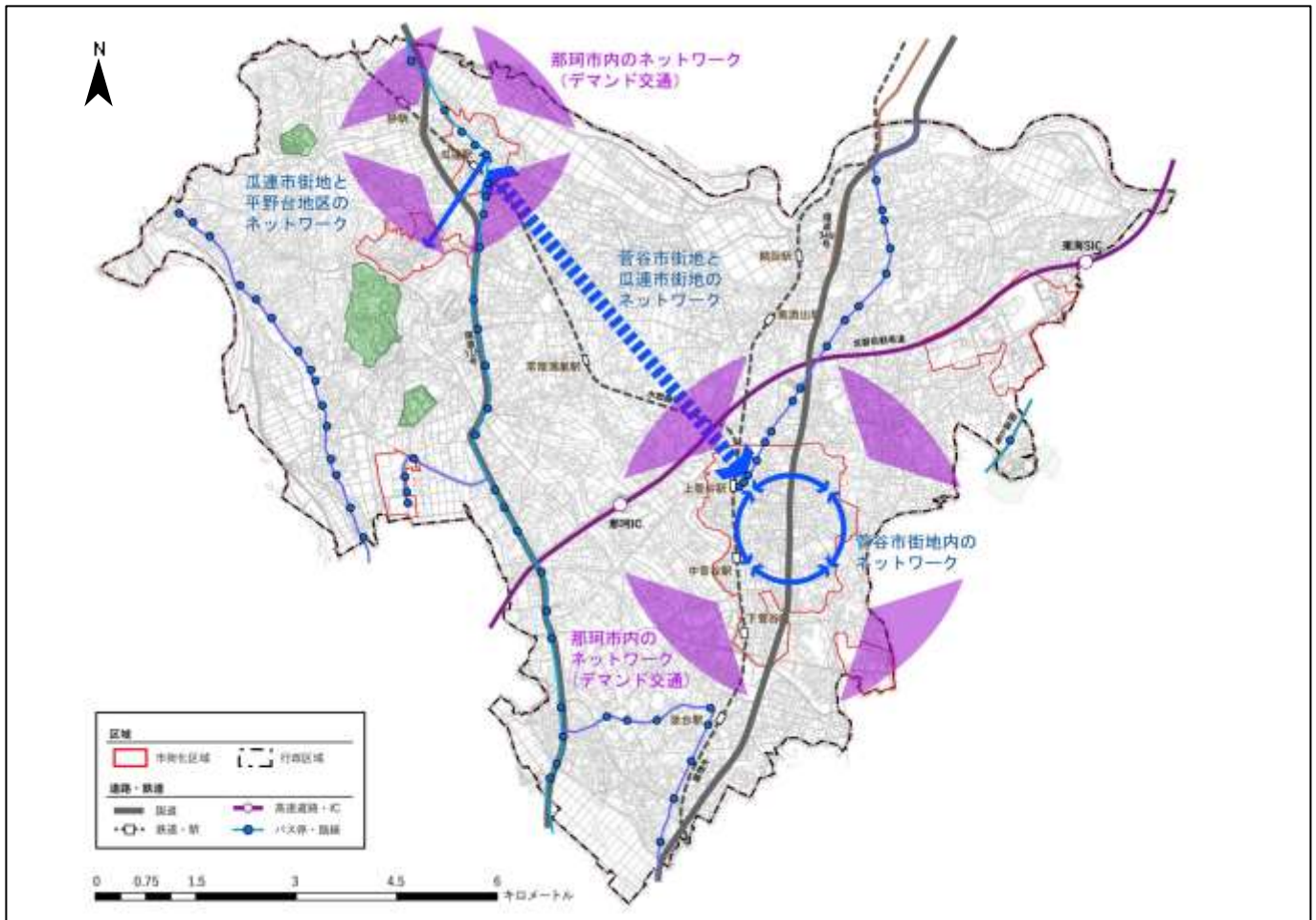
これまでのまちづくりを ^{いしづえ} 礎に、個性を生かした魅力を持つ都市を創る ^{まち}

- これまでのまちづくり：行政が整備した公共公益施設、民間が整備した都市機能（商業、医療等の生活サービス機能等）が集積する環境
- 個性を生かした魅力：地域の風土が形成した自然や歴史、人々の活動が形成した文化といった、まちづくりにおいて固有の魅力となり、ライフスタイルを提案できる要素となるもの

②ネットワークの考え方

市全体では、根幹的ネットワークとして、菅谷市街地と瓜連市街地を連携するネットワーク、菅谷市街地内のネットワーク、瓜連市街地と平野台地区を連携するネットワークを想定し、道路及び路線バスなどの充実を図ることとします。また、市内には9つの鉄道駅があることから、これらと連携したネットワークについても、今後検討を行うこととします。さらに、市街化調整区域内の集落から市街化区域へのネットワークについては、デマンド交通も想定します。

図ーネットワークの考え方



4 茨城県地域公共交通計画（令和5年8月）

①基本理念

「活力があり、県民が日本一幸せな県」を支える持続可能な広域交通ネットワークの構築

②目指すべき公共交通の将来像

- まちの活力や魅力の創出を推進するため、地域のまちづくりと連携し、地域間ネットワークの役割を担う。
- 関係者が役割を分担し、主体的な取組と協働により、地域全体で支える。
- 地域の輸送資源の総動員やデジタル技術の活用により、利便性を向上させる。

③基本方針

<基本方針1>

まちづくりとの連携と、関係者の役割分担と連携による、地域の状況に適した地域公共交通ネットワークへの高度化

「コンパクト・プラス・ネットワーク※」の推進のため、立地適正化計画との連携により公共交通沿線への施設の誘導を促していくほか、立地を誘導すべき地区における公共交通のサービスレベルの充実を図るなど、公共交通のネットワークが求められます。

そのためには、効率的・効果的な運行や支援を図ることが必要であることから、関係者間において棲み分けや連携を十分に図るとともに、利用状況に応じた公共交通の見直しを行い、持続可能な地域公共交通ネットワークへと高度化していきます。

また、過疎地等公共交通の利便性の低い地域では、地域住民の新たな移動手段のツールとして、学校や企業、福祉施設等による特定の利用者を対象とした独自の輸送サービスの活用が期待されることから、地域公共交通活性化再生法の「多様な輸送手段を総動員」の趣旨を踏まえ、市町村やサービス提供事業者等と連携して活用手法を検討し、地域住民の移動手段を確保していきます。

※ 生活・利便性の維持・向上のため地域公共交通と連携してコンパクトなまちづくりを目指す方針のこと

<基本方針2>

広域的な移動を支える鉄道や広域幹線バス路線の維持・確保

県内では、沿線人口の減少や少子高齢化、新型コロナウイルス感染症感染拡大による生活様式の変化により、公共交通の利用者数は減少傾向にあります。

一方、交通網の整備や自家用車の普及などに伴い、日常の生活圏域が拡大し、市町村を跨いだ広域的な移動のニーズは高いことから、持続可能な公共交通の維持に向けては、人口減少や少子高齢化、人々の行動様式の変化に対応した見直しを図ることが重要です。

沿線環境の変化への対応を図りつつ、鉄道や広域幹線バスといった広域的な移動を支える公共交通を維持・確保していきます。

<基本方針3>

利便性の向上と利用促進の取組による地域公共交通の活性化

公共交通の維持・確保にあたっては、交通事業者や行政だけでなく、地域住民への啓発により、地域の公共交通を守り育てる意識の醸成を図っていくことが重要であることから、関係者が連携して啓発活動を実施し、公共交通の利用促進に取り組んでいきます。

また、公共交通のサービスについて、利用者からは、情報提供の不足や利用方法などが分かりにくい等の理由で使いにくいという声もあることから、分かりやすい情報提供や、IoTやAIなどのデジタル技術を活用した利便性の向上に努めるとともに、関係者が連携して利用促進に取り組んでいきます。

第Ⅱ章 那珂市の概要

Ⅱ－1 市の概況

1 地 勢

本市は、東京から北東に約 100 km、県都水戸市の北側に位置し、東側は日立市・ひたちなか市・東海村、西側は城里町、北側は常陸太田市・常陸大宮市と、7つの市町村と接しています。

市内には、国道6号のほか、国道349号と国道118号が南北に縦断し、水戸市などの周辺都市との連携が確保されています。また、市の中央部に常磐自動車道那珂IC、東端に東海スマートICがあり、高速道路による広域へのアクセスも可能となっています。

鉄道は水郡線が通っており、市内に9つの駅が設置され、上菅谷駅は常陸太田線と常陸大子線の分岐駅としての役割を担っています。

図－那珂市の位置

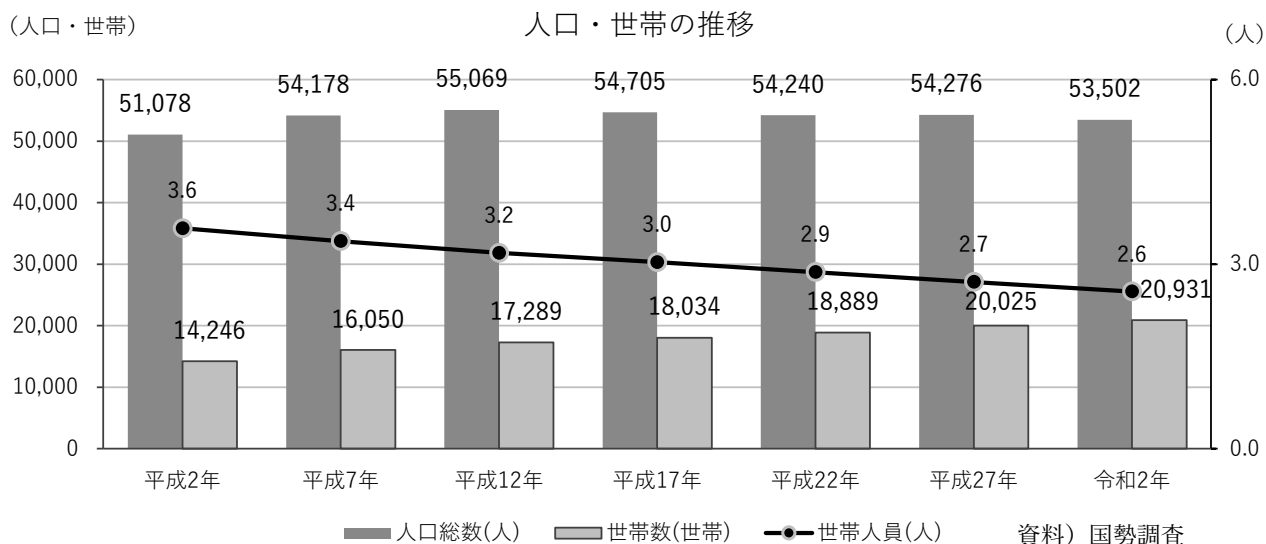


2 人口と世帯数

(1) 人口及び世帯数の推移

本市の人口は、2000年（平成12年）まで増加してきましたが、2000年（平成12年）以降緩やかな減少に転じ近年は微減傾向にあり、2020年（令和2年）国勢調査では、53,502人となっています。一方で世帯数については増加傾向を示し、世帯人員は、2020年（令和2年）に2.6人/世帯で、世帯の小規模化が進んでいます。

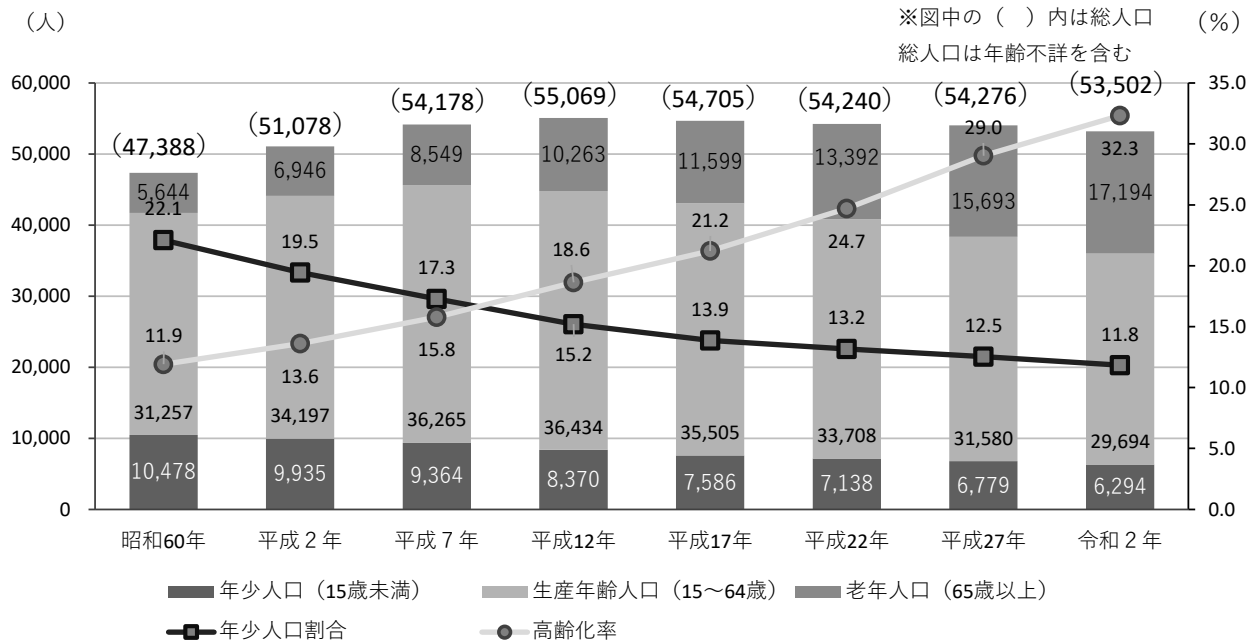
図－人口及び世帯数の推移



(2) 年齢区別の人口推移

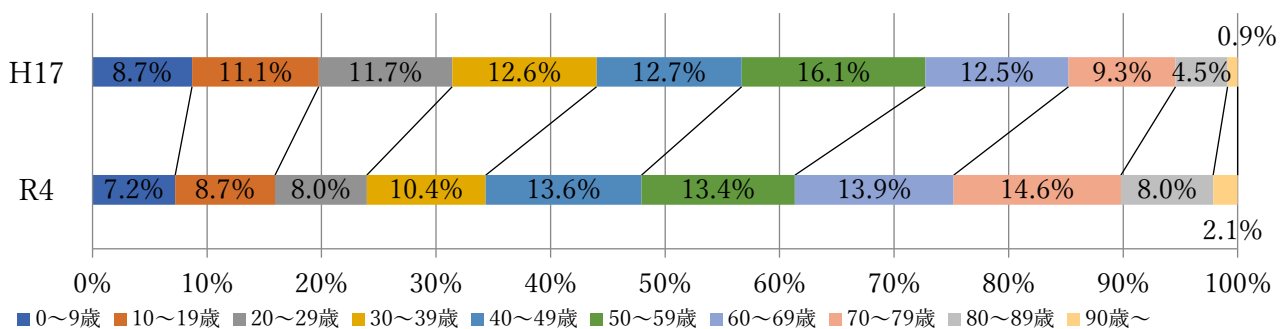
年齢3区分人口をみると、生産年齢人口は2000年（平成12年）をピークに減少傾向が続いており、年少人口も緩やかな減少が続いています。一方、老年人口は、約3.5%/年で増加を続けており、2000年（平成12年）には年少人口よりも多くなっています。また、平成17年と令和4年の年齢別人口割合を比較すると、70歳以上の人口割合が10%増加しています。

図一年齢3区分人口



資料) 国勢調査

図一年齢別人口割合

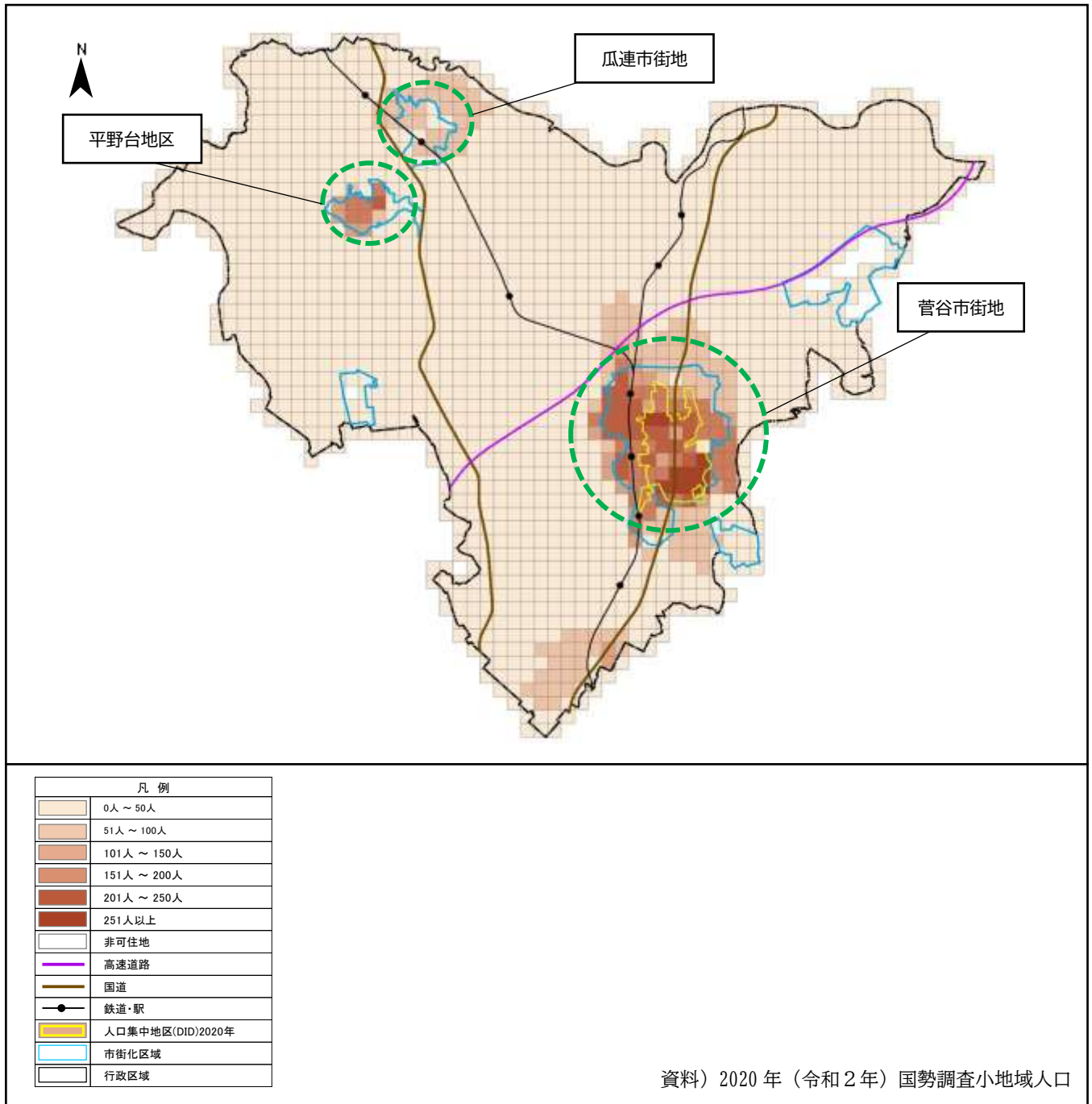


資料) 統計調査からみた那珂市の概要 (R4)

(3) 人口分布

2020年（令和2年）国勢調査小地域人口から、メッシュ解析による人口分布をみると、本市の人口は、市街化区域である菅谷市街地に集積しており、一部（188ha）が人口集中地区（DID）となっているほか、瓜連市街地及び平野台地区に集積しています。

図－人口分布



※人口集中地区（DID）

統計データに基づいて一定の基準により設定され、2000年（平成12年）国勢調査では、国勢調査基本単位区等を基礎単位として、1.「原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上（40人/ha）の基本単位区等が市区町村の域内で互いに隣接」して、2.「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域」とされた。

(4) 区域区分別の人口

区域区分別の人口をみると、2020年（令和2年）の国勢調査ベースの推計で、総人口の約4割にあたる22,758人が市街化区域に居住しており、市街化区域への誘導が進んでいるものの、人口の半数以上が市街化調整区域に居住しています。

図－区域区分別人口の推移

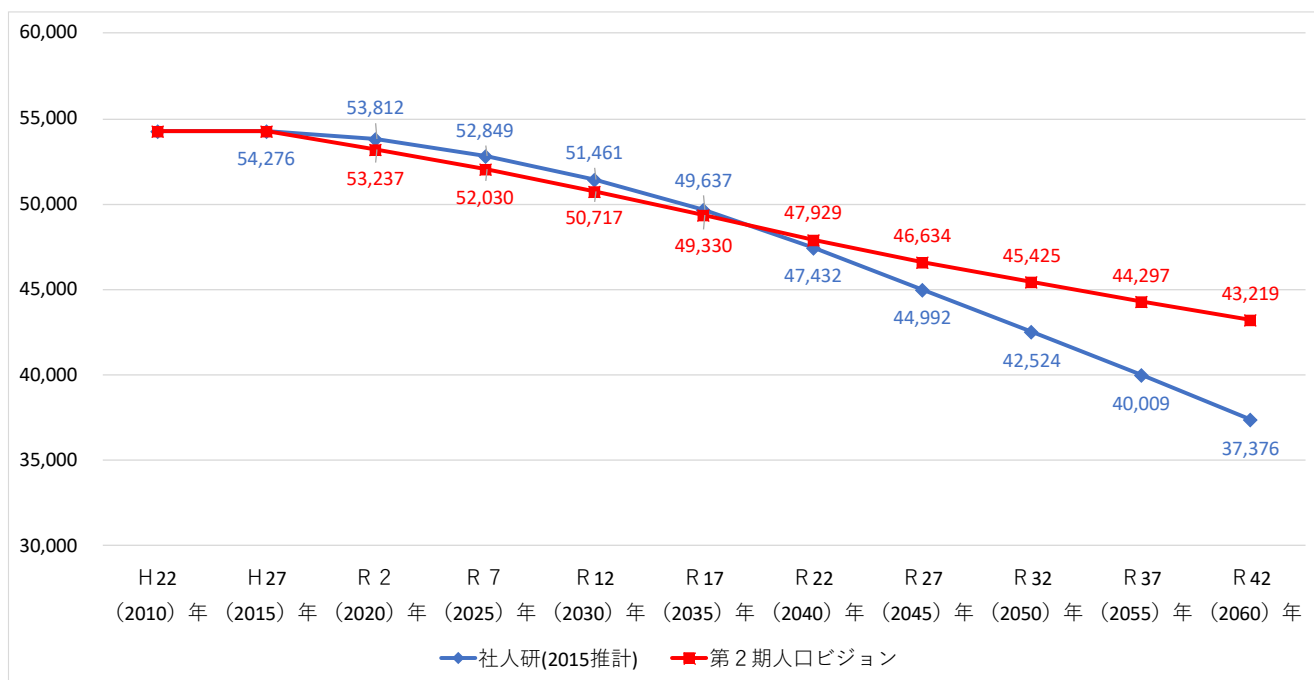
	1995年 (平成7年)	2000年 (平成12年)	2005年 (平成17年)	2010年 (平成22年)	2015年 (平成27年)	2020年 (令和2年)
行政区域(都市計画区域)	54,178	55,069	54,705	54,240	54,276	53,502
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
市街化区域	19,472	20,227	20,528	20,783	22,040	22,758
	35.9%	36.7%	37.5%	38.3%	40.6%	42.5%
市街化調整区域	34,706	34,842	34,177	33,457	32,236	30,744
	64.1%	63.3%	62.5%	61.7%	59.4%	57.5%

資料) 那珂市都市計画基礎調査から作成
2020年は2015年の比率での市推計

(5) 将来人口

第2期那珂市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2020年（令和2年）5月）では、2040年（令和22年）の目標人口を48,000人程度とすることとしています。令和2年国勢調査と推計の人口ピラミッドを比較すると、2040年には80歳以上の人口が2,000人以上増加しています。

図－将来人口推計



資料) 第2期那珂市まち・ひと・しごと創生総合戦略
2020年（令和2年）5月

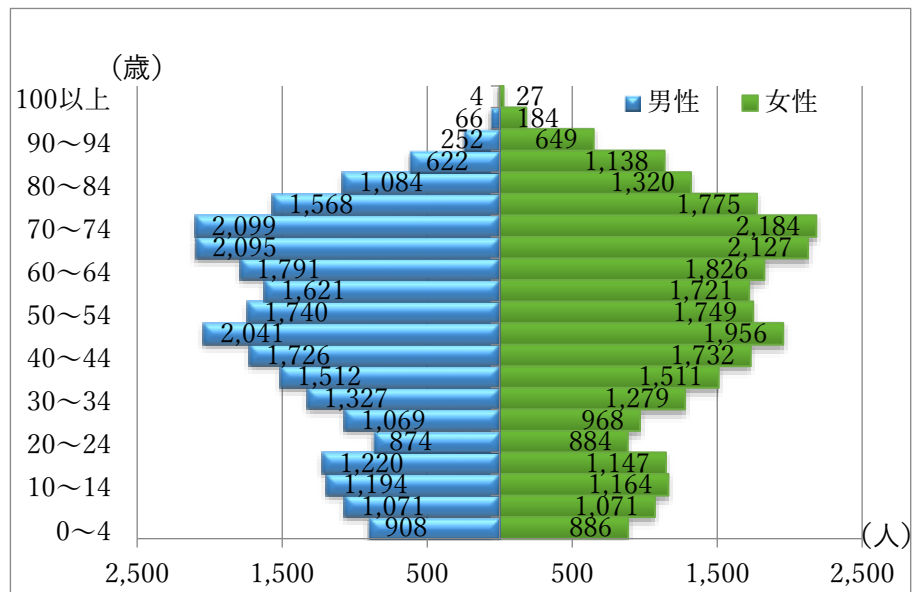
【人口ピラミッド】

○2020 年国勢調査

(令和 2 年 10 月)

65 歳以上：17,194 人

80 歳以上：5,346 人

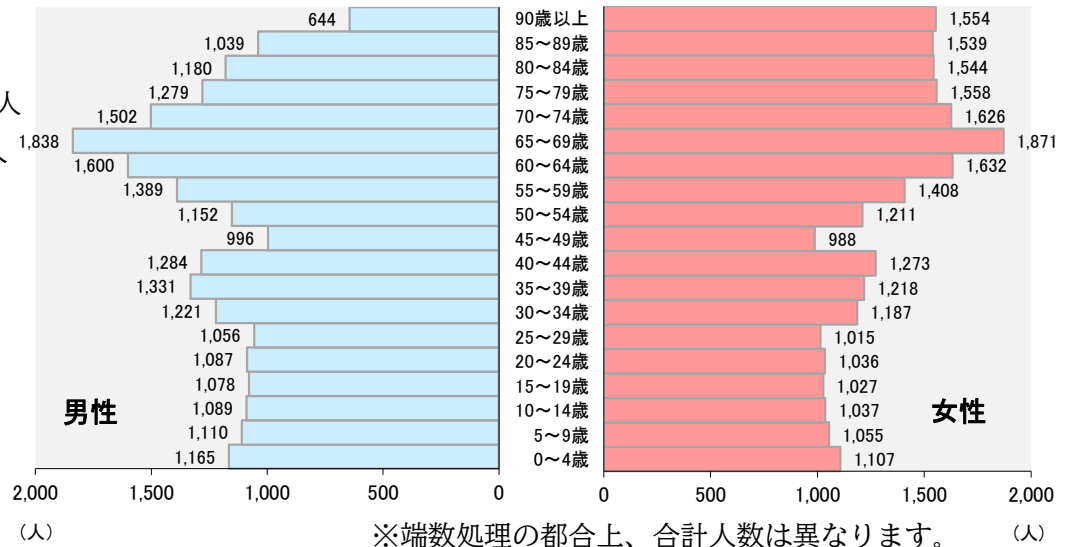


※年齢不詳者が存在するため合計人数は異なります。

○2040 年展望

65 歳以上：17,174 人

80 歳以上：7,500 人

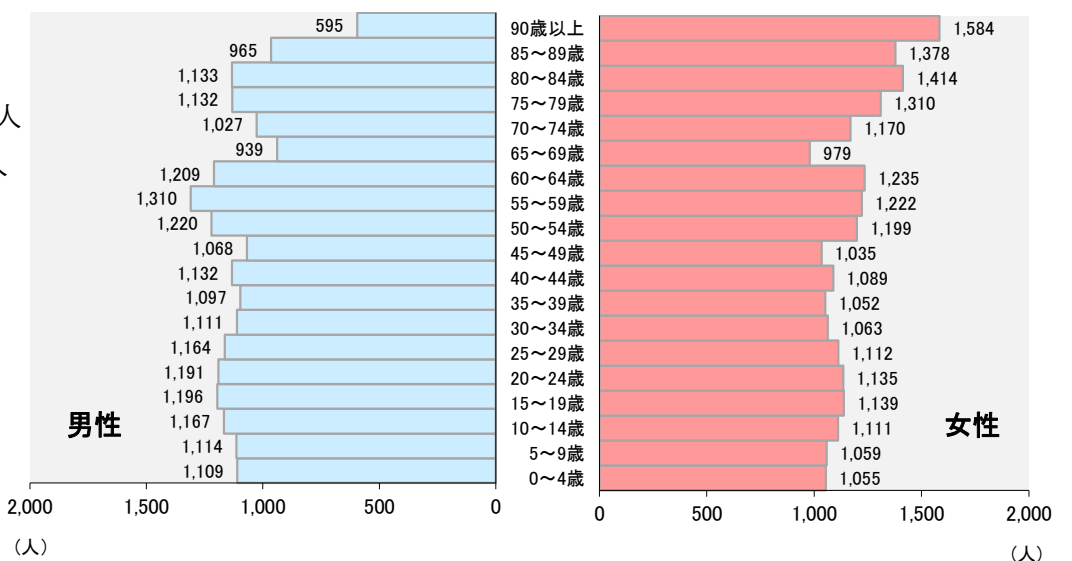


※端数処理の都合上、合計人数は異なります。

○2060 年展望

65 歳以上：13,626 人

80 歳以上：7,069 人



※端数処理の都合上、合計人数は異なります。

資料) 国勢調査 (2020 年 10 月)

第 2 期那珂市まち・ひと・しごと創生総合戦略

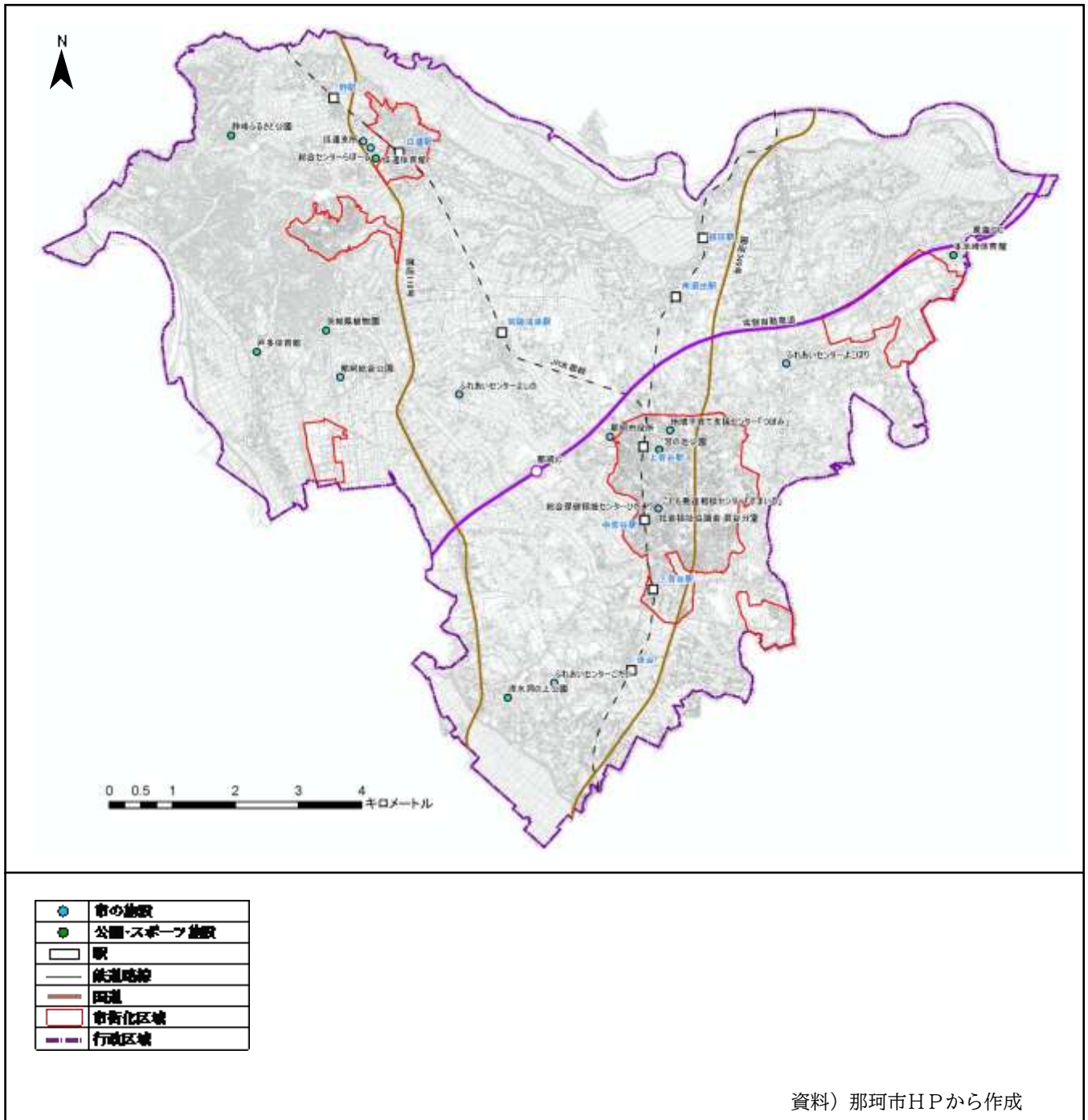
(2020 年 (令和 2 年) 5 月)

3 施設立地状況

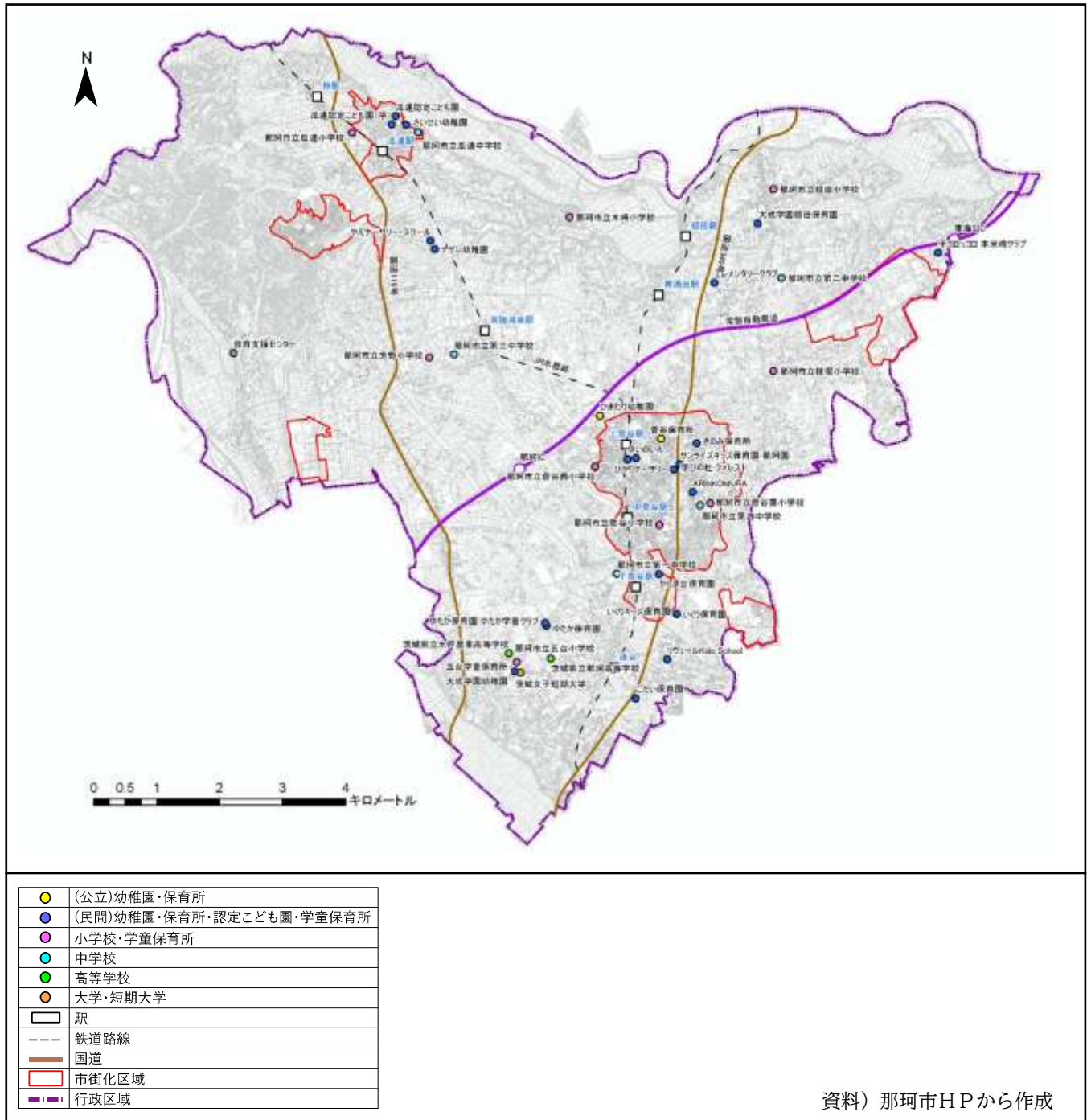
市内には、地区交流センターや図書館、スポーツ施設、公園などの公共施設、教育施設として小学校9校、中学校5校、県立高校2校、短期大学1校が点在しています。

また、民間商業施設の多くは、市街化区域である菅谷市街地、瓜連市街地、寄居地区に立地しています。

図一 公共施設立地状況図

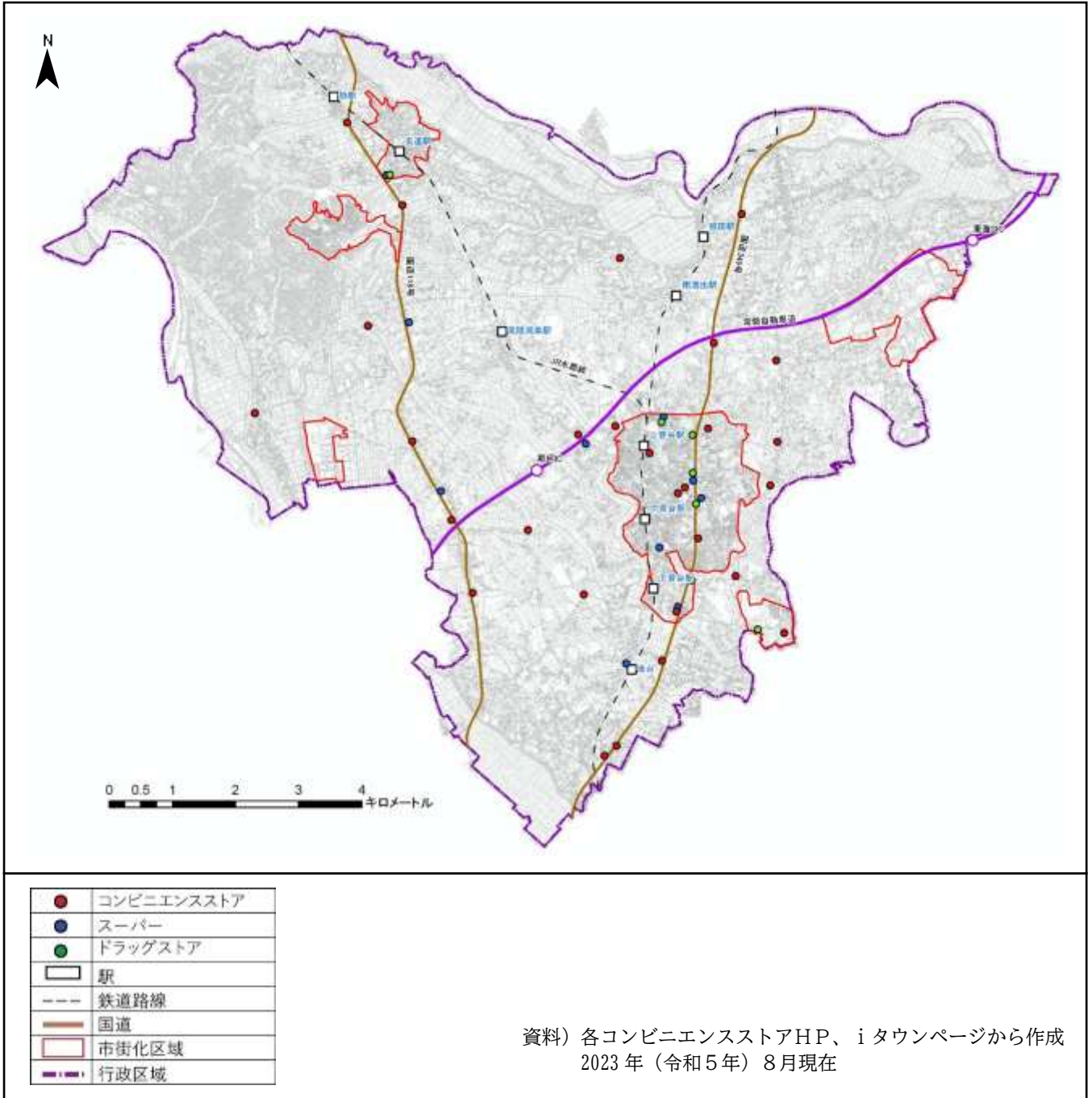


図一教育・保育施設立地状況図

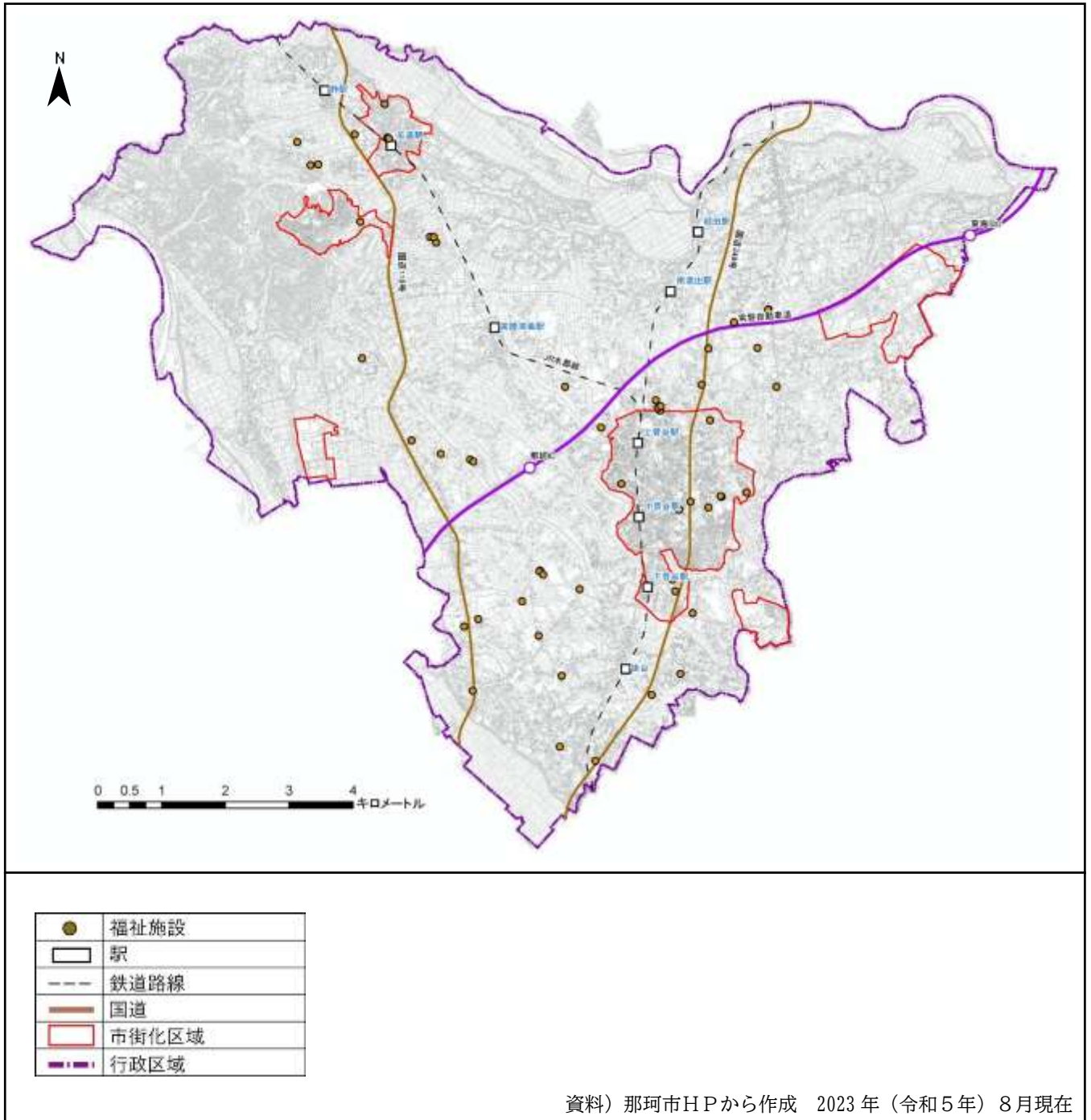


資料) 那珂市HPから作成

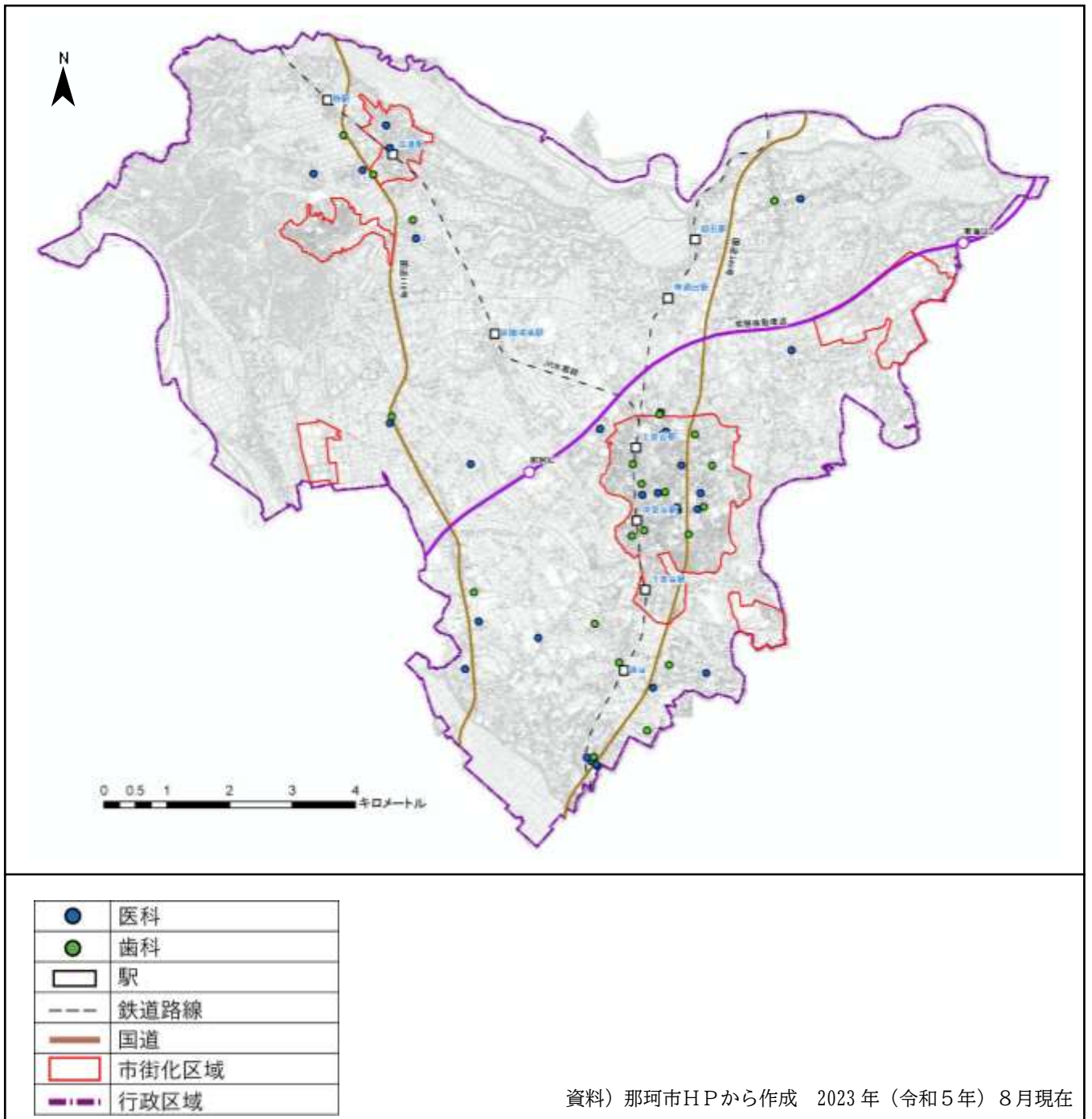
図－商業施設立地状況図



図一 高齢者福祉施設立地状況図



図一 医療施設立地状況図

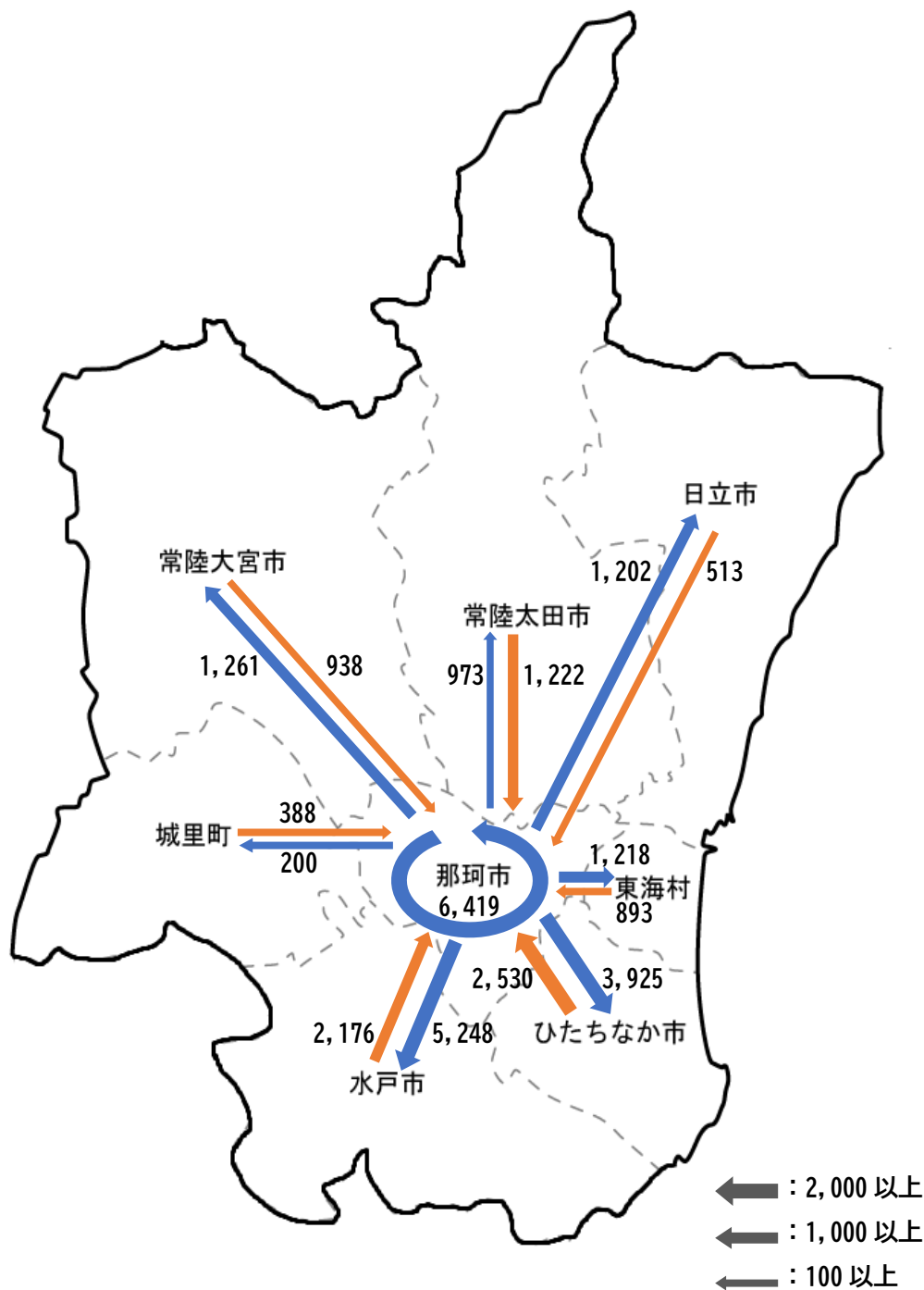


4 人の動き

(1) 通勤目的の人の動き

市外から市内への移動については、ひたちなか市が最も多く、次いで水戸市、常陸太田市が多くなっています。

市内から市外への移動については、水戸市が最も多く、次いでひたちなか市が多くなっており、常陸大宮市、東海村、日立市が横並びとなっています。

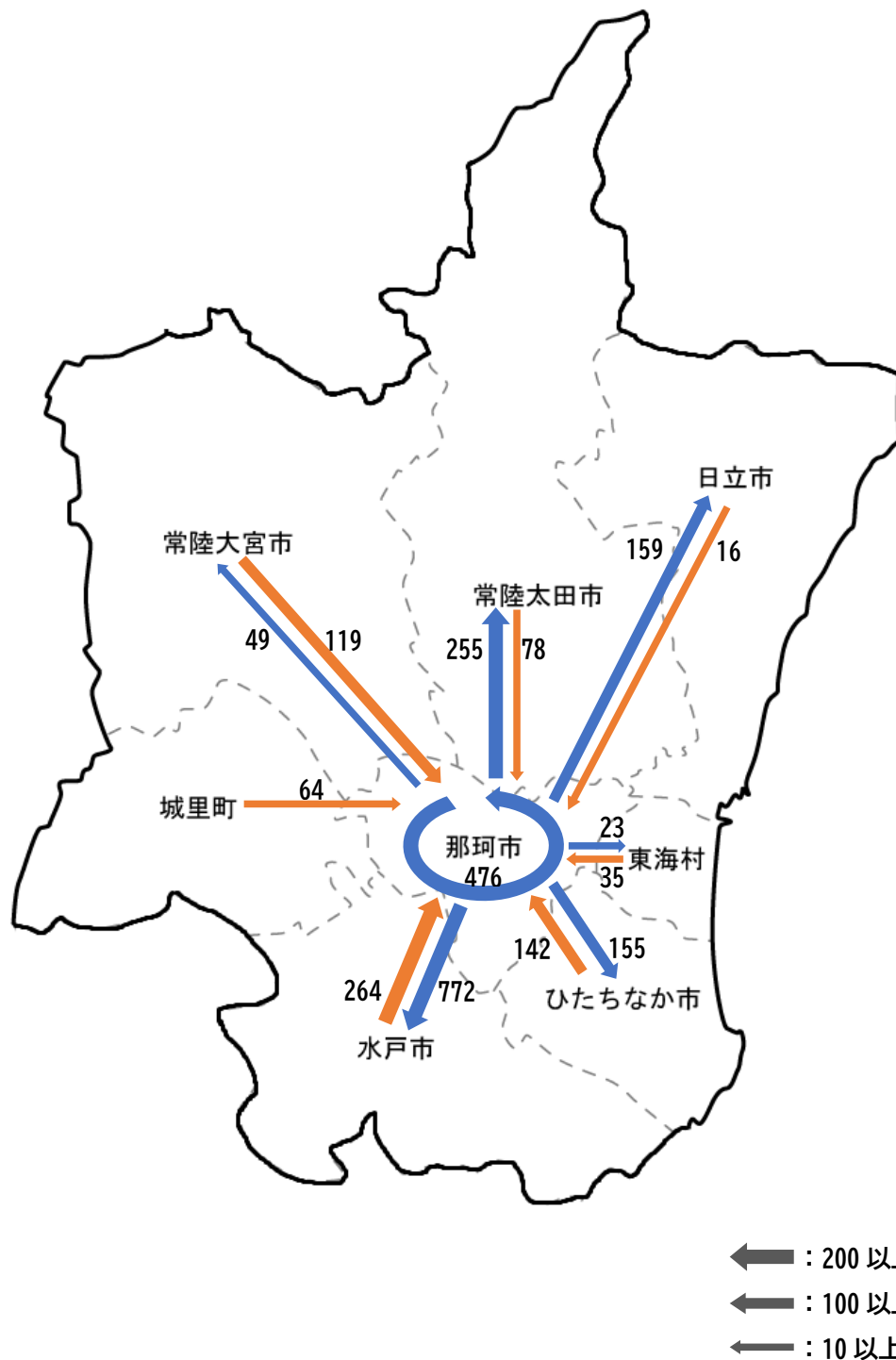


資料) 令和2年国勢調査

(2) 通学目的の人の動き

市外から市内への移動については、水戸市が最も多く、次いでひたちなか市、常陸大宮市が多くなっています。

市内から市外への移動については、水戸市が最も多く、次いで常陸太田市が多くなっており、日立市、ひたちなか市が横並びとなっています。



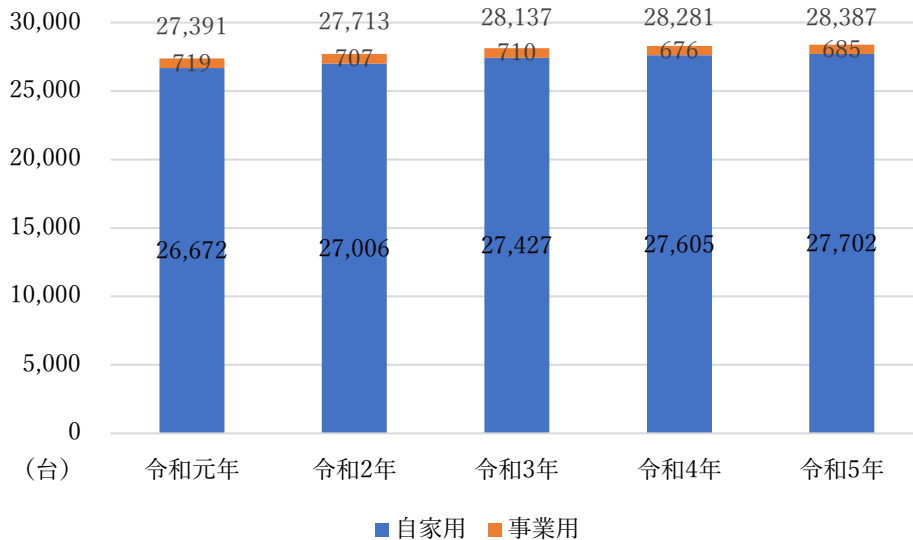
資料) 令和2年国勢調査

5 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、ほぼ横ばいで推移しており、令和5年3月末現在では約 27,700 台となっています。

1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和5年3月末現在で約 1.3 台となっています。茨城県における1世帯当たりの自家用車保有台数は平均約 1.4 台、全国平均は約 1.0 台となっており、自動車依存が高い状況となっています。

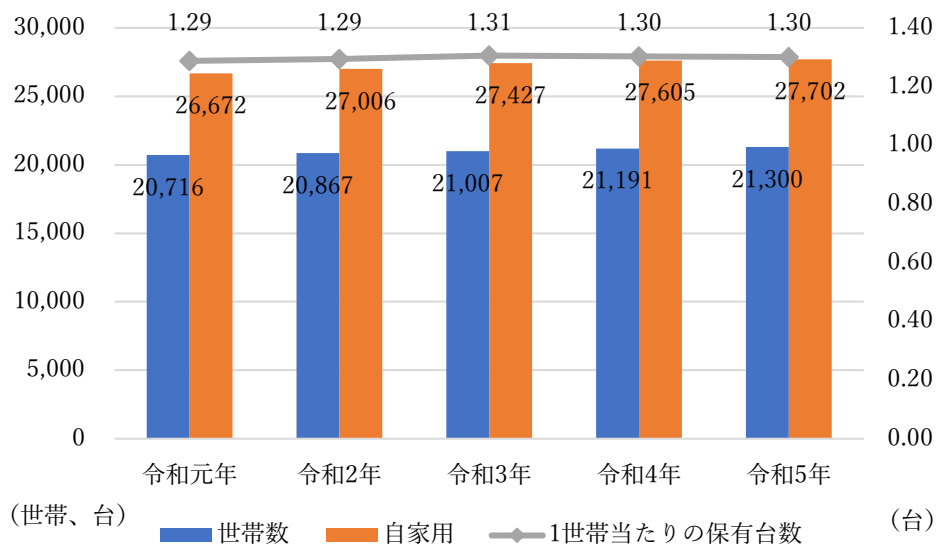
■自動車保有状況の推移



資料) 関東運輸局「市区町村別自動車保有車両数」(各年3月末現在)

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移

(令和2年国勢調査時点的那珂市の平均世帯人員：2.56人)



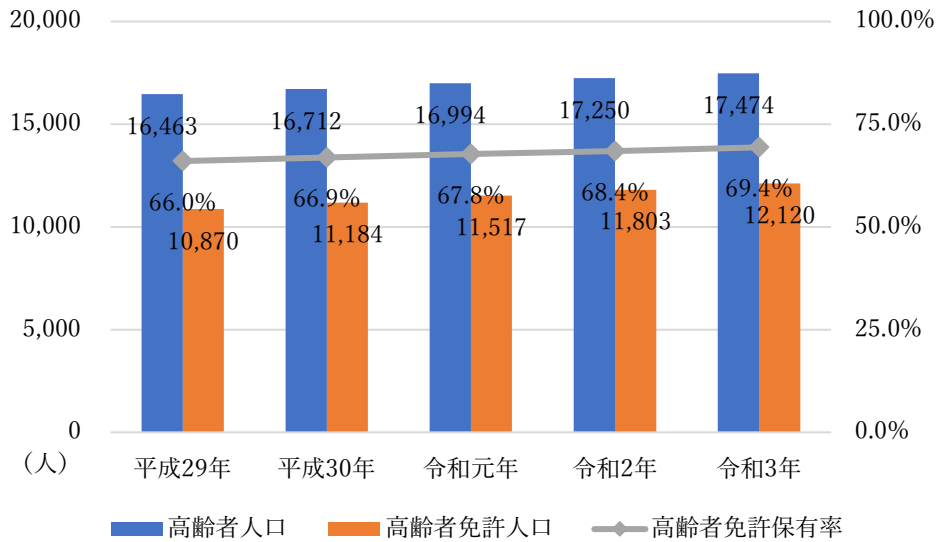
資料) 関東運輸局「市区町村別自動車保有車両数」(各年3月末現在)

茨城県「常住人口調査」(各年4月1日現在)

6 高齢者の自動車運転免許保有状況

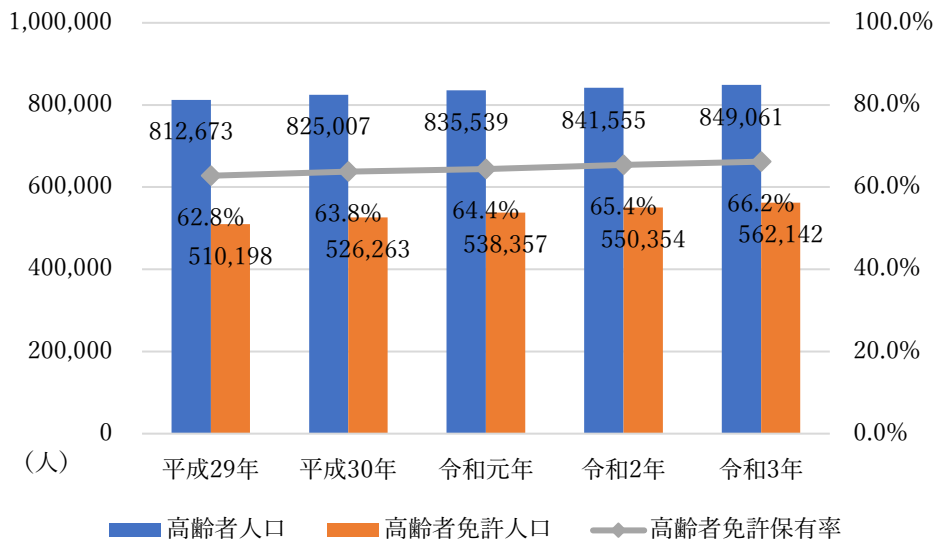
令和3年度における65歳以上の高齢者の自動車運転免許保有率は69.4%となっており、茨城県の平均66.2%と比較すると、その保有率は高くなっています。

■那珂市の高齢者（65歳以上）の免許保有状況の推移



資料) 茨城県警察本部「交通白書」(各年12月31日現在)
茨城県「常住人口調査」(各年1月1日現在)

■(参考) 茨城県の高齢者（65歳以上）の免許保有状況の推移



資料) 茨城県警察本部「交通白書」(各年12月31日現在)
茨城県「常住人口調査」(各年1月1日現在)

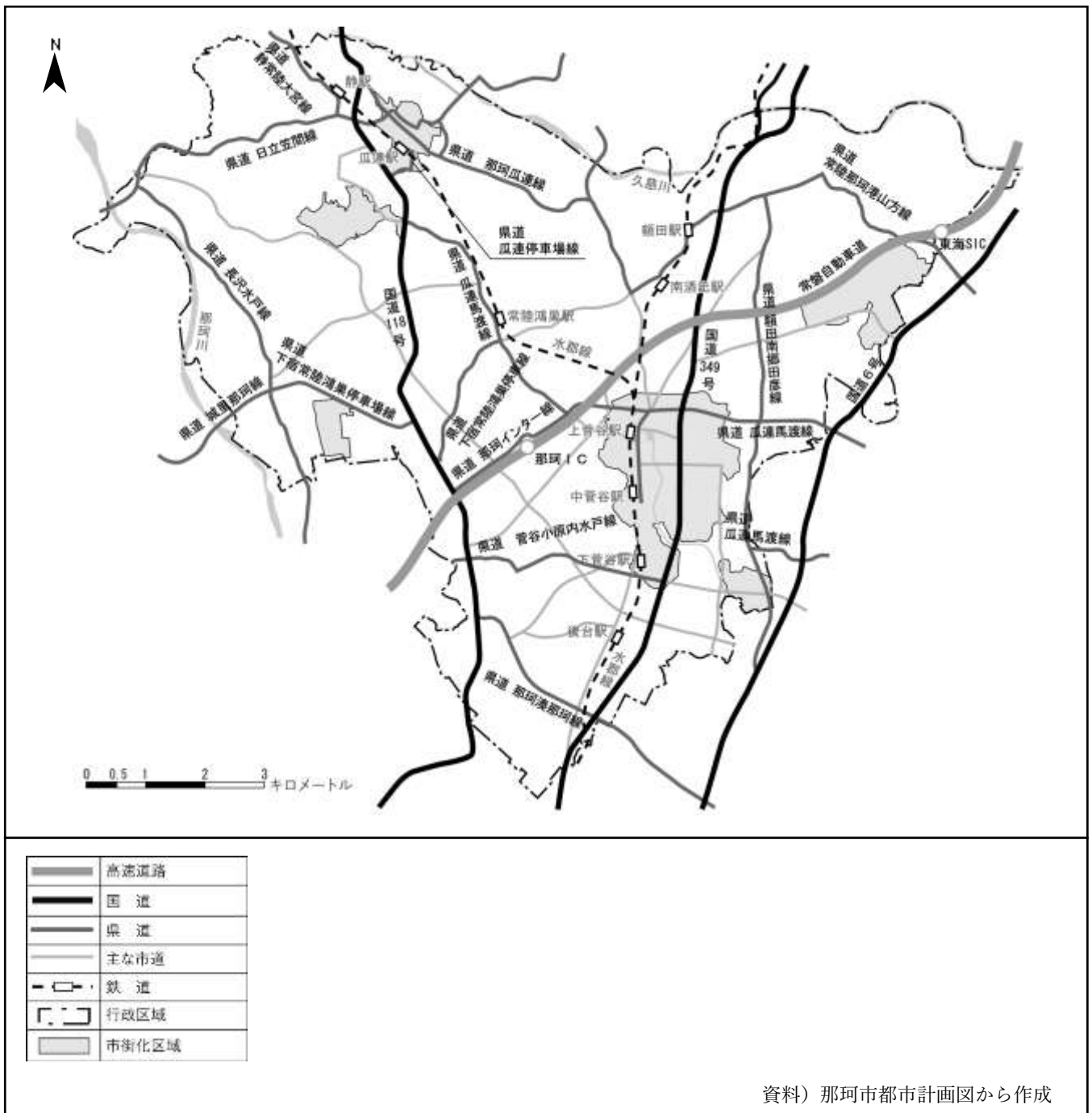
II-2 地域公共交通の状況

1 道路

本市を通過する国道は3路線あり、そのうち、西部の国道118号と東部の国道349号は、市を南北に縦断する水戸方面と県北方面への連携軸としての役割を有し、本市の道路体系の骨格となっています。北西部で国道118号から分岐する県道31号瓜連馬渡線は、市役所や国道349号を経て、ひたちなか方面へと抜ける主要な道路となっています。

また、常磐自動車道が通り、市内に那珂IC及び東海村との境界付近に位置する東海スマートICがあることから、高速道路の利用による首都圏域などへの利便性も確保されています。

図一 道路網図



資料) 那珂市都市計画図から作成

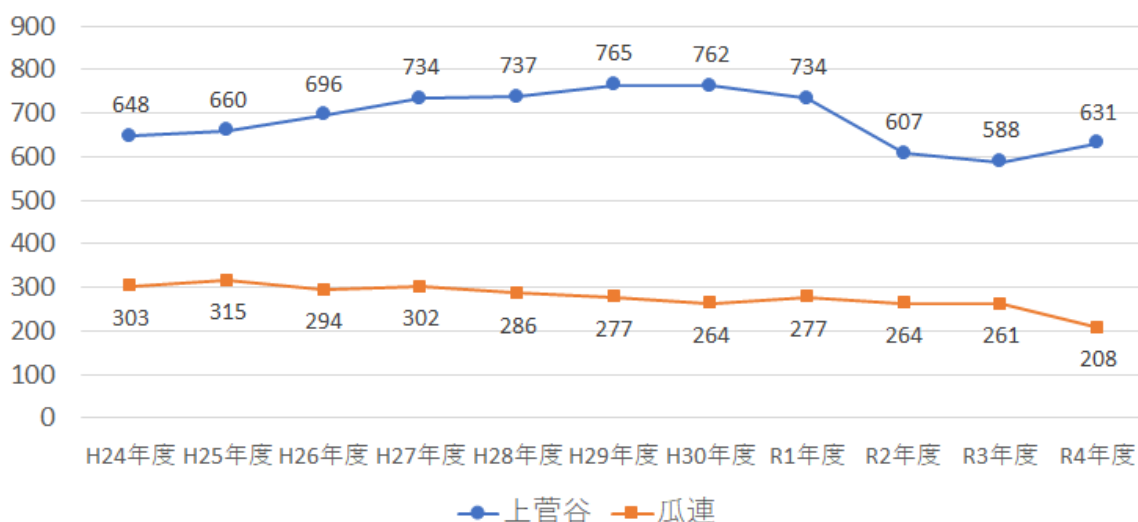
2 公共交通

(1) 鉄道

本市にはJR水郡線が通っており、後台、下菅谷、中菅谷、上菅谷、常陸鴻巣、瓜連、静、南酒出、額田の9つの駅が設置されています。特に、上菅谷駅は常陸太田線と常陸大子線の分岐駅としての重要な役割を担っています。

市内の主要駅における1日あたりの乗車人数をみると、上菅谷駅では市街地の基盤整備や人口増加もあり、平成29年度までは増加傾向でしたが、令和元年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、乗車人数が大きく減少しています。また、瓜連駅についても減少傾向にあります。

図一 主要駅1日当たり乗車人数



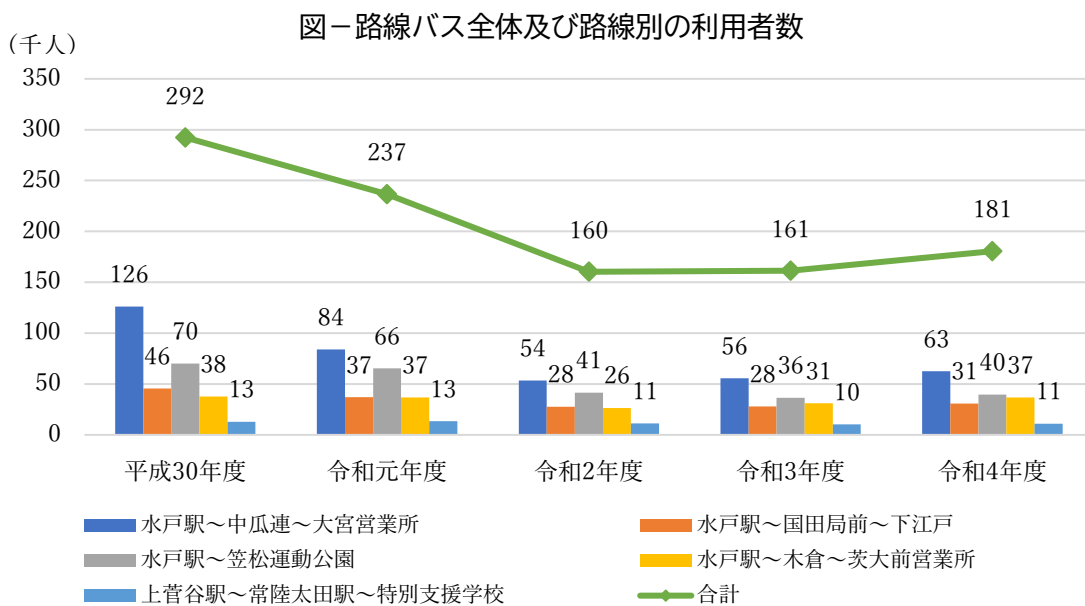
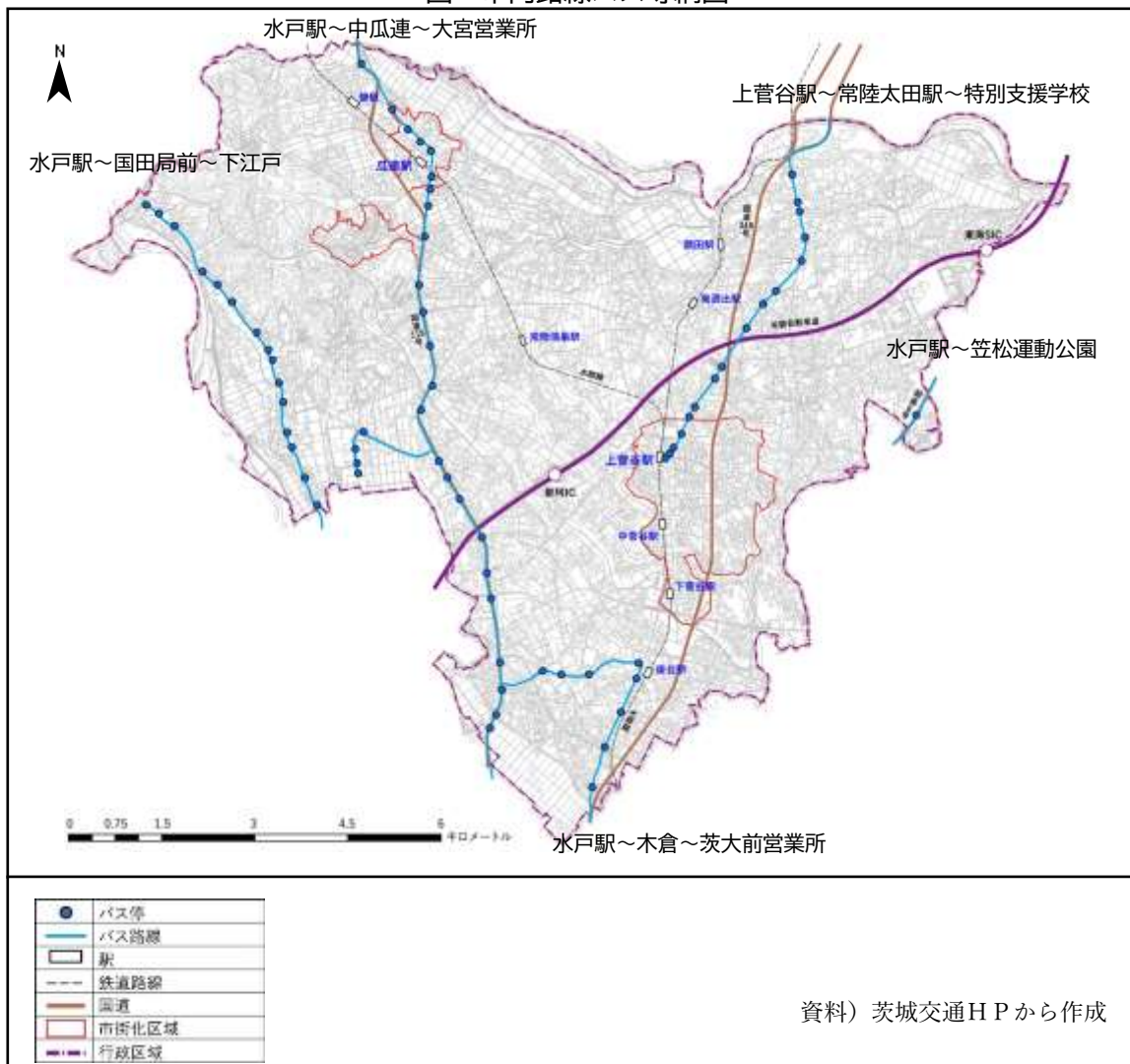
資料) JR東日本HP

(2) 路線バス

本市では、茨城交通(株)による路線バスが運行しています。主な路線は、JR水戸駅起点で、下江戸までの路線、常陸大宮市(大宮営業所)までの路線、西木倉から後台を経由する路線、国道6号を通る笠松運動公園への路線、また、JR上菅谷駅を起点に常陸太田市までの路線など、5路線13系統が運行しており、1日あたりの運行本数は、各路線で5本から8本となっています。

市外バス停留所も含む路線バス全体の利用者数は、新型コロナウイルスの影響もあり年々減少傾向にありました。令和3年度以降は徐々に増加していますが、コロナ禍以前の水準までには回復していません。

図一 市内路線バス等網図



(3) コミュニティバス（休止中）

市が茨城交通（株）に運行を委託していた交通で、市内の拠点を連携する役割があります。利用者数の低迷や車両の老朽化などにより令和2年3月末から運行を休止しています。

(4) 高速バス

茨城交通（株）により、大子・常陸大宮・常陸太田～東京駅・新宿駅間で高速バスが運行されています。市内には、額田南郷、那珂市役所入口、那珂インターなど5か所の停留所が設置されており、那珂インター停留所には、大子・常陸大宮・常陸太田の各路線が停車し、1日に4本から5本が往復で運行され、東京方面へのアクセスが向上しています。

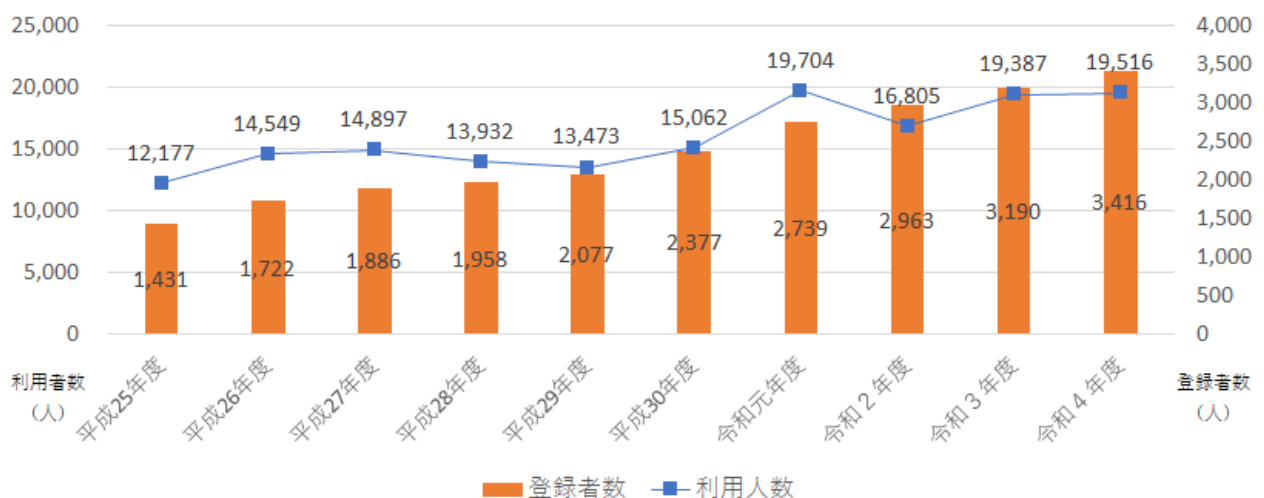
(5) タクシー

市内には茨城第一交通（株）、丸金タクシー（有）の2社の営業所又は本社があり、鉄道やバスの利用が難し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、市内外へのアクセスが向上しています。

(6) デマンド交通

既存の公共交通を補完する交通機関であり、日常生活の移動手段に不便をきたしている方のために、平成25年度に市が茨城第一交通（株）、丸金タクシー（有）に運行を委託しサービスを開始した交通です。事前に予約をすることによりドア to ドアで移動できる乗り合い型の交通手段として市民に定着し、登録者及び利用者は年々増加傾向にあります。令和元年度からは、車両の増台、便数の増加、隣接市である水戸市への域外運行、土曜日運行、令和3年度からは、ひたちなか市への域外運行などのサービス拡充により、市民にとって利便性の高い交通手段となっています。

図ーデマンド交通登録者数及び利用者数の推移



資料) 那珂市都市計画課

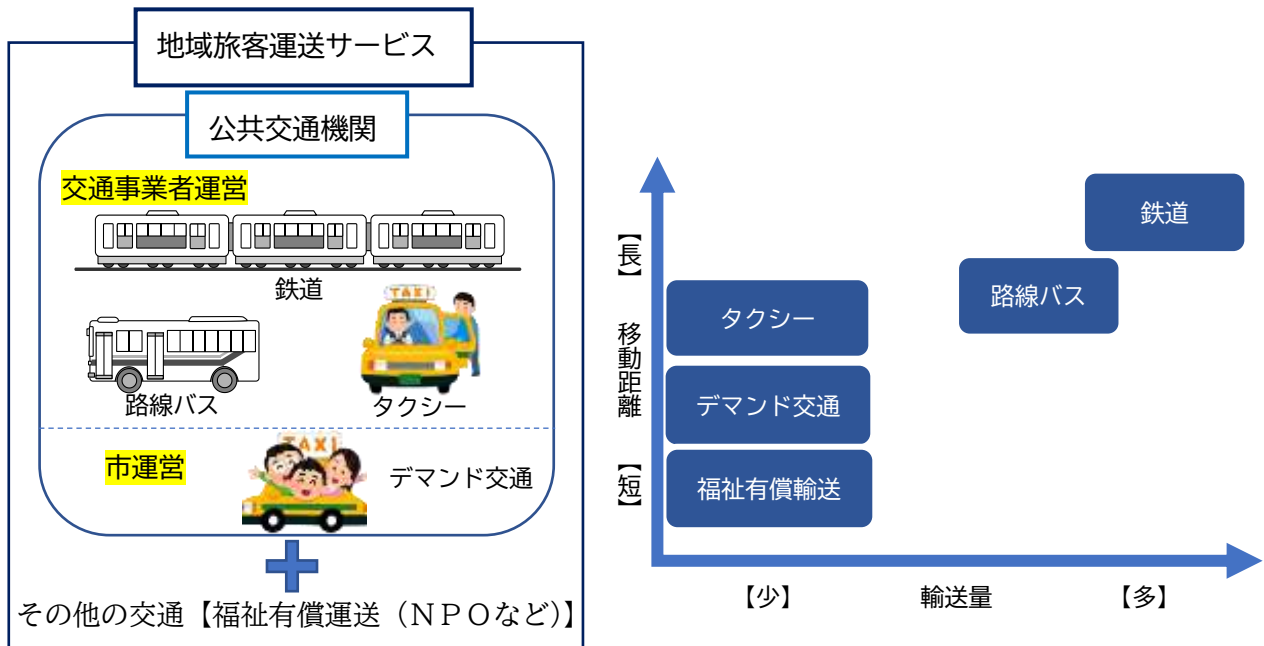
【現在の本市における公共交通モードの位置づけ】

本市における公共交通モードの役割については、次のように設定しています。

表一本市における公共交通モードの役割

交通機関		那珂市での役割	
鉄道	J R水郡線 (J R東日本)	<ul style="list-style-type: none"> 水戸市や常陸太田市、常陸大宮市など、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。 	基幹系交通
バス	路線バス (茨城交通)	<ul style="list-style-type: none"> 水戸市や常陸太田市、常陸大宮市など、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。 	
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。 	補完系交通
デマンド交通 【乗合い】	ひまわりタクシー	<ul style="list-style-type: none"> 那珂市が運行する交通システムで、同じ方向に向かう他の利用者と乗り合いで、自宅などからあらかじめ定められた目的地まで送迎を行うことにより、一般のタクシーより低額で利用できるサービスです。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。 	
その他	福祉有償運送 (NPO など)	<ul style="list-style-type: none"> 要介護者・要支援者など、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ています。 	

図一交通モード別の特性イメージ



3 駅・バス停徒歩利用圏人口メッシュ・カバー率

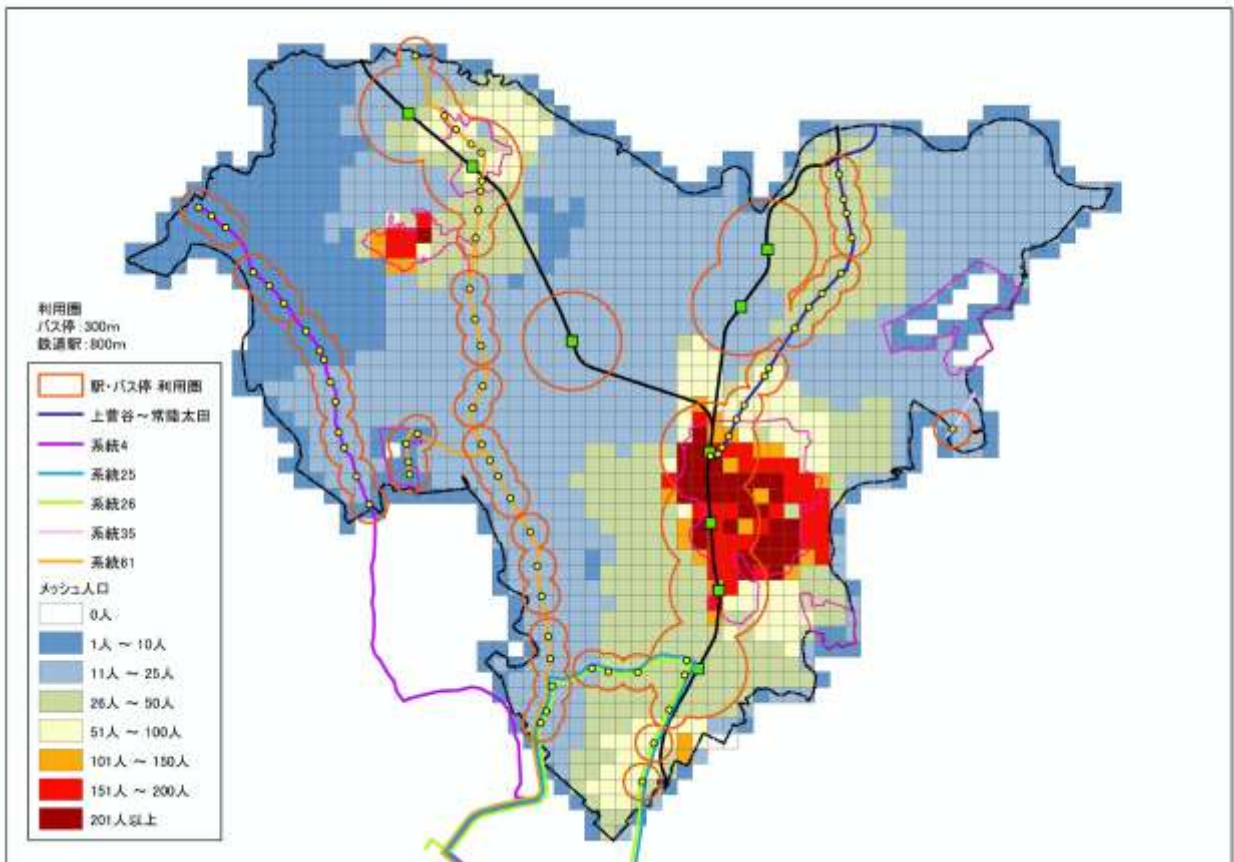
駅及び路線バスの停留所を徒歩で利用できる圏域（バス停から半径 300m圏、駅から半径 800m圏）の人口は、鉄道が 32.0%、路線バスが 13.1%で、鉄道・路線バスとも徒歩で利用できる人口は、39.7%となっています。可住地が市内全域に広がっているという本市の特性上、市民の約6割は、自宅から徒歩で公共交通が利用できない状況となっているため、タクシーやデマンド交通で利用者の利便性を確保しています。

表－駅・バス停利用圏人口

	徒歩利用 圏域	人口			カバー率
		圏内	圏外	全体	
鉄道	800m	17,112	36,390	53,502	32.0%
路線バス	300m	7,083	46,419	53,502	13.2%
鉄道・路線バス	統合	21,306	32,196	53,502	39.8%

資料) 国勢調査 (令和2年)
※小数点以下は四捨五入で処理

図－駅・バス停の利用圏 (令和2年国勢調査メッシュ図重ね)



4 デマンド交通登録者

本市で運行しているデマンド交通の登録者数は、令和5年4月1日現在で3,416人となっています。

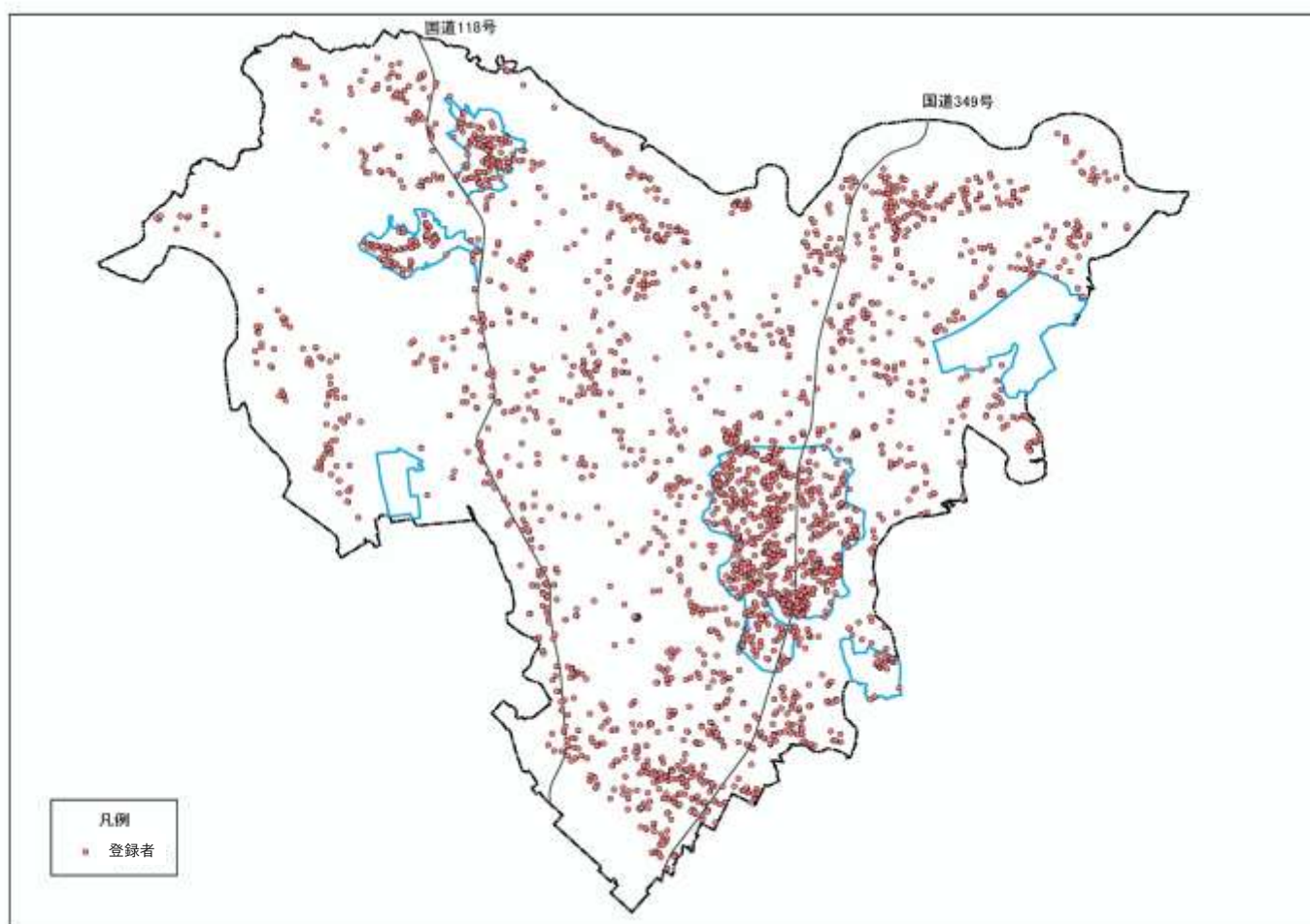
表一年度別デマンド交通登録者数

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
累計登録者数 (登録者総数)	1,462	1,817	2,056	2,229	2,430	2,789	3,284	3,660	4,048	4,460
累計減少者数 (転出、死亡等)	31	95	170	271	353	412	545	697	858	1,044
登録者数 (合計)	1,431	1,722	1,886	1,958	2,077	2,377	2,739	2,963	3,190	3,416

資料) 都市計画課

集計期間：2012年度（H25.2.19）～2023年度（R5.4.1現在）

図ーデマンド交通登録者分布（全体）



5 地域公共交通（鉄道、バス、タクシー、デマンド交通）に係る歳出額

公共交通事業の歳出額の合計は、その年の事業の実施状況などで変化がある状況ですが、デマンド交通運行の歳出額は、令和4年度においては36,298千円で、平成30年度と比較して年あたり17,216千円増加しています。

路線バスに対しても、公共交通活性化事業において運行支援を実施しています。

表－公共交通事業に係る決算額（歳出額）の推移

（単位：千円）

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
公共交通利用促進施設管理事業（注1）	6,037	6,268	5,268	5,264	5,752
公共交通活性化事業（注2）	2,021	2,219	6,456	3,334	4,119
コミュニティバス運行事業（注3）	12,720	14,325	0	0	0
デマンド交通運行事業（注4）	19,082	35,649	35,426	35,916	36,298
運転免許自主返納等支援事業（注5）	313	543	407	457	466
小 計	40,173	59,004	47,557	44,971	46,635
その他（注6）			交通事業者等 支援金 1,120	交通事業者等 支援金 810	交通事業者等 支援金 650
				公共交通利用促進 施設等感染症対策 事業 470	下菅谷駅駐輪場 整備工事 7,645
合 計	40,173	59,004	48,677	46,251	54,930
【参考】デマンド交通における運行経費	22,576	40,472	39,332	40,359	40,793
うち運賃収入	3,494	4,823	3,906	4,443	4,495

（注1）水郡線利活用促進のため、駅周辺に整備された駐車場や駐輪場などの維持管理及び瓜連駅での乗車券類簡易委託販売を行うための事業です。

（注2）持続可能な公共交通のあり方について検討するとともに、利用促進を図るため、公共交通会議の開催や、路線バスへの補助を行うための事業です。

（注3）コミュニティバス運行のための事業です。令和2年3月末から休止しています。

（注4）デマンド交通運行のための事業です。令和元年度以降は、1日あたりの便数を増やし運行を4台から6台に増車しています。また、令和元年度に水戸市、令和3年度にひたちなか市への域外運行を開始しています。

（注5）運転免許の返納者に対し、デマンド交通の特別利用券を交付するための事業です。

（注6）新型コロナウイルス感染症対策と駐輪場整備の事業です。

II - 3 那珂市における公共交通施策

1 主な施策

名 称	実施主体	目 的	概 要
茨城県水郡線利用促進会議	茨城県 水戸市 常陸太田市 ひたちなか市 常陸大宮市 那珂市 大子町	水郡線を維持存続させるための利用促進及び沿線地域の開発整備を図ることを目的として、JR 東日本などの関係機関に対する要望活動など、水郡線活性化対策支援事業、幹事会の開催を実施。	<input type="checkbox"/> 水郡線定期券利用者割引優待制度（令和5年4月1日～）。 ・水郡線の定期券所有者に対する沿線の店舗・施設などで優遇（令和5年7月7日現在30店舗）など
地域公共交通確保維持改善事業	国 茨城県 那珂市 外関係市町村 交通事業者	地域に必要なバス路線のうち、広域的・幹線的な地域間幹線システムの維持を図るため、国の地域公共交通確保維持改善事業を活用し、国・県と協調して支援。	<input type="checkbox"/> 水戸駅～中瓜連～大宮営業所 <input type="checkbox"/> 水戸駅～国田局前～下江戸 <input type="checkbox"/> 水戸駅～市毛十字路～笠松運動公園
那珂市デマンド交通「ひまわりタクシー」	那珂市 (水戸市、ひたちなか市への乗り入れも実施)	既存の公共交通の補完・公共交通不便地区の解消。	<input type="checkbox"/> 事前登録、予約制 <input type="checkbox"/> あらかじめ定められた乗降場所間での乗り合い運送 <input type="checkbox"/> 市内のみ乗車 300 円 <input type="checkbox"/> 市外にまたがる乗車 600 円
運転免許自主返納等支援事業	那珂市	高齢者などの自動車の運転に自信がなくなった方に対し、運転免許の自主返納を促し、交通事故の抑制を図るとともに、運転免許を自主返納した後の移動手段を確保する。	<input type="checkbox"/> デマンド交通「ひまわりタクシー」の特別利用券 15,000 円分(100 円券×150 枚)を、申請に基づき、対象者 1 人につき 1 回交付。 ・特別利用券は無期限。 ・特別利用券は、本人のほか、「ひまわりタクシー」に本人と同乗する同居の親族及び介助人も利用可能。
公共交通利用促進施設管理事業	那珂市	水郡線利用促進のため、駅周辺に整備された駐車場や駐輪場などの維持管理及び瓜連駅での乗車券類簡易委託販売を行う。	<input type="checkbox"/> 各駅、駐輪場、公衆トイレの維持管理 <input type="checkbox"/> 瓜連駅での乗車券販売

2 関連する施策

名 称	実施主体	目 的	概 要
福祉有償運送	那珂市 NPO 法人 など	要介護者、身体障がい者などに対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる方へのサービス。	<input type="checkbox"/> NPO法人などが、営利とならない範囲の対価で、ドア・ツー・ドアの個別輸送を実施。 ・実施団体5団体
訪問型サービスD	那珂市 NPO 法人 など	要支援1・2の認定を受けた方などに対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる方への移送前後の生活支援サービス。	<input type="checkbox"/> NPO法人などが、営利とならない範囲の対価で、ドア・ツー・ドアの個別輸送及び付き添い支援を実施。 ・実施団体2団体
タクシー利用助成事業	那珂市	在宅で障がいのある方などに対し医療機関などの往復に要するタクシー料金の一部を助成し、福祉の向上を図る。	<input type="checkbox"/> タクシー利用券1枚につき600円の助成

第Ⅲ章 公共交通に関する市民の意向

1 意向調査の結果

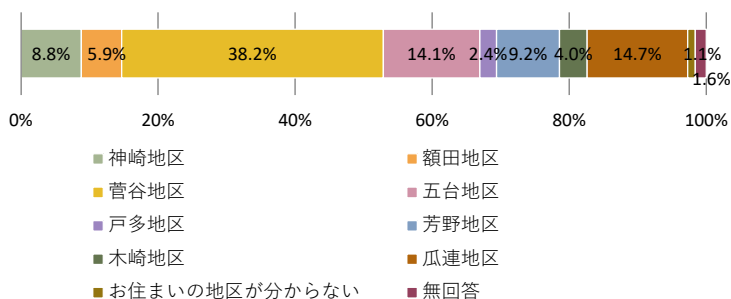
令和5年7月に実施した「那珂市地域公共交通計画策定に関する意向調査」に係る結果の概要は、以下の通りです。

(1) 回答者の属性

回答者の居住地区は、市民の居住地区とほぼ同じ割合でした。また、性別は男性が42.7%、女性が55.6%で女性がやや多く、年代は70歳代が25.5%と最も多く、次いで50~59歳、40~49歳となっています。

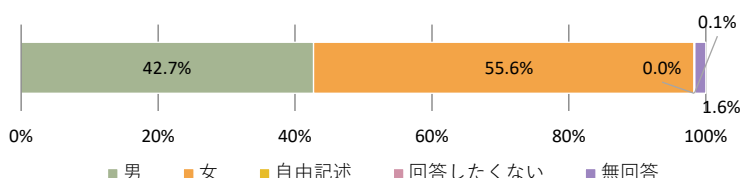
質問1 住んでいる地区【単一回答】

選択肢	回答数	構成比
神崎地区	72	8.8%
額田地区	48	5.9%
菅谷地区	312	38.2%
五台地区	115	14.1%
戸多地区	20	2.4%
芳野地区	75	9.2%
木崎地区	33	4.0%
瓜連地区	120	14.7%
お住まいの地区が分からない	9	1.1%
無回答	13	1.6%
計	817	100.0%



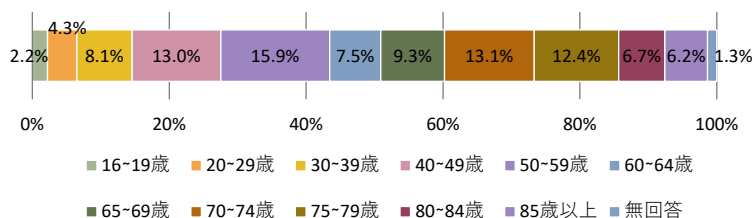
質問2 あなたの性別【単一回答】

選択肢	回答数	構成比
男	349	42.7%
女	454	55.6%
自由記述	0	0.0%
回答したくない	1	0.1%
無回答	13	1.6%
計	817	100.0%



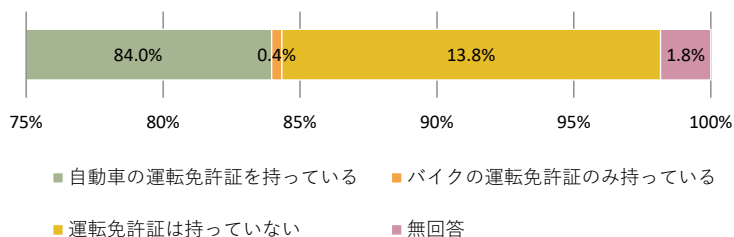
質問3 あなたの年代【単一回答】

選択肢	回答数	構成比
16~19歳	18	2.2%
20~29歳	35	4.3%
30~39歳	66	8.1%
40~49歳	106	13.0%
50~59歳	130	15.9%
60~64歳	61	7.5%
65~69歳	76	9.3%
70~74歳	107	13.1%
75~79歳	101	12.4%
80~84歳	55	6.7%
85歳以上	51	6.2%
無回答	11	1.3%
計	817	100.0%



質問4 運転免許証の有無【単一回答】

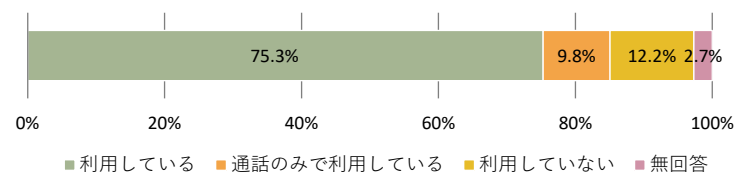
選択肢	回答数	構成比
自動車の運転免許証を持っている	686	84.0%
バイクの運転免許証のみ持っている	3	0.4%
運転免許証は持っていない	113	13.8%
無回答	15	1.8%
計	817	100.0%



質問5 スマートフォンの利用状況【単一回答】

スマートフォンの利用状況は、「利用している」が75.3%となっており、「75～79歳」の年代でも、半数以上が「利用している」と回答しています。80歳以上になると利用率は大きく減少していきます。

選択肢	回答数	構成比
利用している	615	75.3%
通話のみで利用している	80	9.8%
利用していない	100	12.2%
無回答	22	2.7%
計	817	100.0%



〔年齢別〕

選択項目	総計		16～19歳		20～29歳		30～39歳		40～49歳		50～59歳		60～64歳		65～69歳		70～74歳		75～79歳		80～84歳		85歳以上		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
利用している	615	75.3%	18	100.0%	34	97.1%	66	100.0%	100	94.3%	123	94.6%	59	96.7%	61	80.3%	72	67.3%	60	59.4%	14	25.5%	8	15.7%	0	0.0%
通話のみで利用している	80	9.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	1.9%	3	2.3%	2	3.3%	8	10.5%	19	17.8%	21	20.8%	14	25.5%	11	21.6%	0	0.0%
利用していない	100	12.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	2.8%	3	2.3%	0	0.0%	7	9.2%	15	14.0%	17	16.8%	25	45.5%	30	58.8%	0	0.0%
無回答	22	2.7%	0	0.0%	1	2.9%	0	0.0%	1	0.9%	1	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.9%	3	3.0%	2	3.6%	2	3.9%	11	100.0%
合計	817	100.0%	18	100.0%	35	100.0%	66	100.0%	106	100.0%	130	100.0%	61	100.0%	76	100.0%	107	100.0%	101	100.0%	55	100.0%	51	100.0%	11	100.0%

(2) 移動手段について

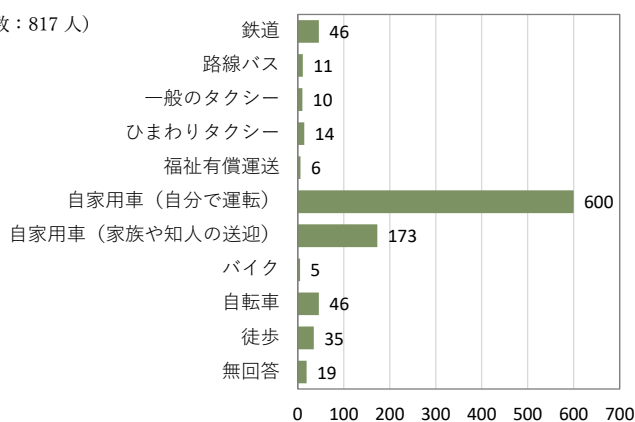
○平日は、「自家用車（自分で運転）」が73.4%、「自家用車（家族や知人の送迎）」が21.2%で、90%以上が自家用車で移動しています。土曜日は、「自家用車（自分で運転）」が64.5%、「自家用車（家族や知人の送迎）」が22.6%で、80%以上が自家用車で移動しています。日曜日・祭日は、「自家用車（自分で運転）」が53.1%、「自家用車（家族や知人の送迎）」が35.4%で、土曜日同様80%以上が自家用車で移動しています。

○平日は、個々に自分で運転する車で移動し、土曜日、日曜日・祭日は、数人まとまって移動する傾向がみられます。

質問8-2 外出時の移動手段【複数回答】

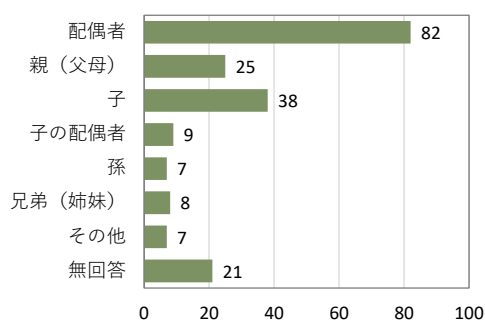
【平日】

選択肢	回答数	構成比A	構成比B (対象者数：817人)
鉄道	46	4.8%	5.6%
路線バス	11	1.1%	1.3%
一般のタクシー	10	1.0%	1.2%
ひまわりタクシー	14	1.5%	1.7%
福祉有償運送	6	0.6%	0.7%
自家用車（自分で運転）	600	62.2%	73.4%
自家用車（家族や知人の送迎）	173	17.9%	21.2%
バイク	5	0.5%	0.6%
自転車	46	4.8%	5.6%
徒歩	35	3.6%	4.3%
無回答	19	2.0%	2.3%
計	965	100.0%	118.1%



《自家用車（家族や知人の送迎）の運転者は誰ですか》【複数回答】

選択肢	回答数	構成比A	構成比B (対象者数：173人)
配偶者	82	41.6%	47.4%
親（父母）	25	12.7%	14.5%
子	38	19.3%	22.0%
子の配偶者	9	4.6%	5.2%
孫	7	3.6%	4.0%
兄弟（姉妹）	8	4.1%	4.6%
その他	7	3.6%	4.0%
無回答	21	10.7%	12.1%
計	197	100.0%	113.9%



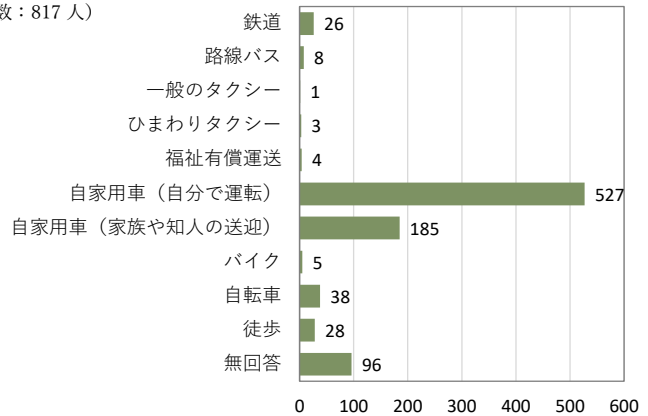
※複数回答の構成比の算出について

構成比 A の分母は「当該設問の回答の総数」、構成比 B の分母は「当該設問の対象者の人数」。

構成比 A は単純に回答総数に対する構成比。構成比 B は対象者がどのくらい選択肢を選んでいるか把握する。

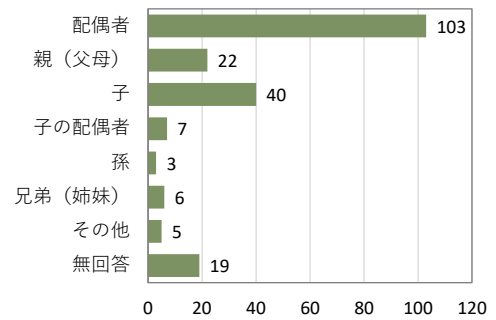
【土曜日】

選択肢	回答数	構成比A	構成比B(対象者数：817人)
鉄道	26	2.8%	3.2%
路線バス	8	0.9%	1.0%
一般のタクシー	1	0.1%	0.1%
ひまわりタクシー	3	0.3%	0.4%
福祉有償運送	4	0.4%	0.5%
自家用車（自分で運転）	527	57.2%	64.5%
自家用車（家族や知人の送迎）	185	20.1%	22.6%
バイク	5	0.5%	0.6%
自転車	38	4.1%	4.7%
徒歩	28	3.0%	3.4%
無回答	96	10.4%	11.8%
計	921	100.0%	112.7%



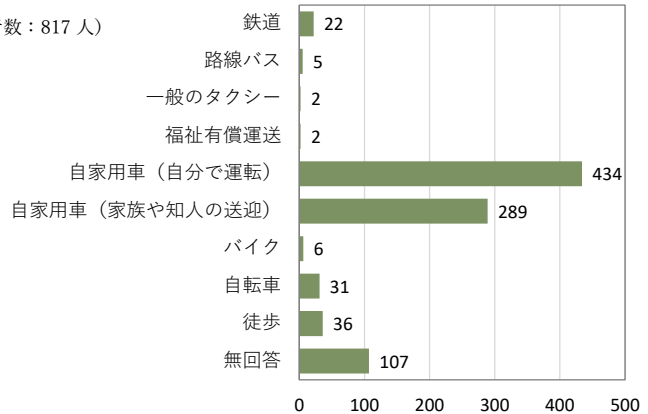
《自家用車（家族や知人の送迎）の運転者は誰ですか》【複数回答】

選択肢	回答数	構成比A	構成比B(対象者数：185人)
配偶者	103	50.2%	55.7%
親（父母）	22	10.7%	11.9%
子	40	19.5%	21.6%
子の配偶者	7	3.4%	3.8%
孫	3	1.5%	1.6%
兄弟（姉妹）	6	2.9%	3.2%
その他	5	2.4%	2.7%
無回答	19	9.3%	10.3%
計	205	100.0%	110.8%



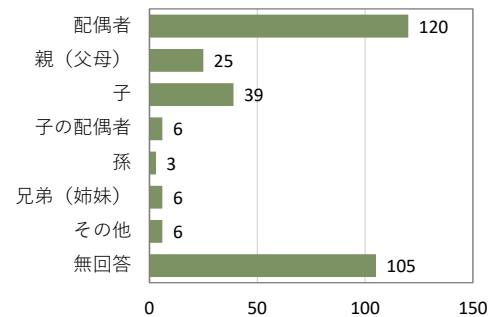
【日曜日・祭日】

選択肢	回答数	構成比A	構成比B(対象者数：817人)
鉄道	22	2.4%	2.7%
路線バス	5	0.5%	0.6%
一般のタクシー	2	0.2%	0.2%
福祉有償運送	2	0.2%	0.2%
自家用車（自分で運転）	434	46.5%	53.1%
自家用車（家族や知人の送迎）	289	30.9%	35.4%
バイク	6	0.6%	0.7%
自転車	31	3.3%	3.8%
徒歩	36	3.9%	4.4%
無回答	107	11.5%	13.1%
計	934	100.0%	114.3%



《自家用車（家族や知人の送迎）の運転者は誰ですか》【複数回答】

選択肢	回答数	構成比A	構成比B(対象者数：289人)
配偶者	120	38.7%	41.5%
親（父母）	25	8.1%	8.7%
子	39	12.6%	13.5%
子の配偶者	6	1.9%	2.1%
孫	3	1.0%	1.0%
兄弟（姉妹）	6	1.9%	2.1%
その他	6	1.9%	2.1%
無回答	105	33.9%	36.3%
計	310	100.0%	107.3%

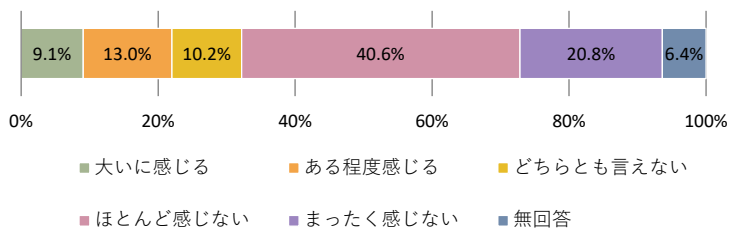


(3) 移動についての不便さ

○「ほとんど感じない」が40.6%、「まったく感じない」が20.8%となっており、「大いに感じる」、「ある程度感じる」は、運転免許の保有率が低い16歳から19歳と80歳より上の年代で割合が微増となっています。

質問9 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。【単一回答】

選択肢	回答数	構成比
大いに感じる	74	9.1%
ある程度感じる	106	13.0%
どちらとも言えない	83	10.2%
ほとんど感じない	332	40.6%
まったく感じない	170	20.8%
無回答	52	6.4%
計	817	100.0%



〔年齢別〕

選択項目	総計		16~19歳		20~29歳		30~39歳		40~49歳		50~59歳		60~64歳		65~69歳		70~74歳		75~79歳		80~84歳		85歳以上		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
大いに感じる	74	9.1%	3	16.7%	2	5.7%	9	13.6%	8	7.5%	9	6.9%	6	9.8%	5	6.6%	6	5.6%	8	7.9%	9	16.4%	8	15.7%	1	9.1%
ある程度感じる	106	13.0%	8	44.4%	5	14.3%	12	18.2%	11	10.4%	15	11.5%	6	9.8%	8	10.5%	11	10.3%	13	12.9%	7	12.7%	10	19.6%	0	0.0%
どちらとも言えない	83	10.2%	4	22.2%	6	17.1%	15	22.7%	20	18.9%	10	7.7%	4	6.6%	7	9.2%	4	3.7%	2	2.0%	5	9.1%	6	11.8%	0	0.0%
ほとんど感じない	332	40.6%	2	11.1%	16	45.7%	20	30.3%	44	41.5%	63	48.5%	24	39.3%	35	46.1%	51	47.7%	45	44.6%	16	29.1%	13	25.5%	3	27.3%
まったく感じない	170	20.8%	1	5.6%	6	17.1%	9	13.6%	23	21.7%	29	22.3%	19	31.1%	20	26.3%	25	23.4%	23	22.8%	8	14.5%	6	11.8%	1	9.1%
無回答	52	6.4%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.5%	0	0.0%	4	3.1%	2	3.3%	1	1.3%	10	9.3%	10	9.9%	10	18.2%	8	15.7%	6	54.5%
合計	817	100.0%	18	100.0%	35	100.0%	66	100.0%	106	100.0%	130	100.0%	61	100.0%	76	100.0%	107	100.0%	101	100.0%	55	100.0%	51	100.0%	11	100.0%

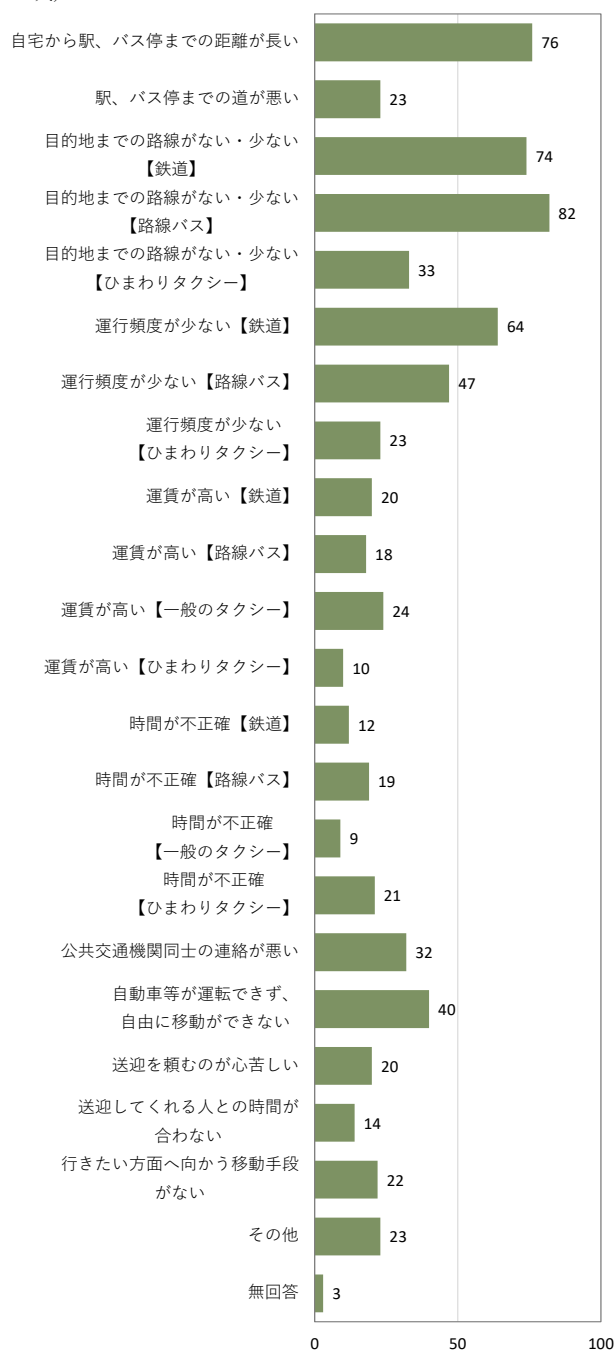
【質問9で、「大いに感じる」「ある程度感じる」と回答された方】

質問9-1 日常生活において移動が不便と感じる理由はなにか。【複数回答】

○日常生活において移動が不便と感じる理由は、「目的地までの路線がない・少ない【路線バス】」が82人、「自宅から駅、バス停までの距離が長い」が76人、「目的地までの路線がない・少ない【鉄道】」が74人、「運行頻度が少ない【鉄道】」が64人、「運行頻度が少ない【路線バス】」が47人などが多くなっています。

年齢別でみると、運転免許の保有率が低い16歳から19歳の世代は、自宅から駅などの距離と運行頻度、80歳より上の年代では目的地までの路線がないなどの理由が比較的多くみられました。

選択肢	回答数	構成比A	構成比B(対象者数：180人)
自宅から駅、バス停までの距離が長い	76	10.7%	42.2%
駅、バス停までの道が悪い	23	3.2%	12.8%
目的地までの路線がない・少ない【鉄道】	74	10.4%	41.1%
目的地までの路線がない・少ない【路線バス】	82	11.6%	45.6%
目的地までの路線がない・少ない【ひまわりタクシー】	33	4.7%	18.3%
運行頻度が少ない【鉄道】	64	9.0%	35.6%
運行頻度が少ない【路線バス】	47	6.6%	26.1%
運行頻度が少ない【ひまわりタクシー】	23	3.2%	12.8%
運賃が高い【鉄道】	20	2.8%	11.1%
運賃が高い【路線バス】	18	2.5%	10.0%
運賃が高い【一般のタクシー】	24	3.4%	13.3%
運賃が高い【ひまわりタクシー】	10	1.4%	5.6%
時間が不正確【鉄道】	12	1.7%	6.7%
時間が不正確【路線バス】	19	2.7%	10.6%
時間が不正確【一般のタクシー】	9	1.3%	5.0%
時間が不正確【ひまわりタクシー】	21	3.0%	11.7%
公共交通機関同士の連絡が悪い	32	4.5%	17.8%
自動車等が運転できず、自由に移動ができない	40	5.6%	22.2%
送迎を頼むのが心苦しい	20	2.8%	11.1%
送迎してくれる人との時間が合わない	14	2.0%	7.8%
行きたい方面へ向かう移動手段がない	22	3.1%	12.2%
その他	23	3.2%	12.8%
無回答	3	0.4%	1.7%
計	709	100.0%	393.9%



〔年齢別〕

選択項目	総計		16~19歳		20~29歳		30~39歳		40~49歳		50~59歳		60~64歳		65~69歳		70~74歳		75~79歳		80~84歳		85歳以上		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
自宅から駅、バス停までの距離が長い	76	10.7%	4	17.4%	2	14.3%	6	10.3%	7	9.9%	9	10.8%	8	12.1%	7	12.5%	10	11.6%	9	9.3%	9	13.0%	5	6.1%	0	0.0%
駅、バス停までの道が悪い	23	3.2%	2	8.7%	2	14.3%	2	3.4%	4	5.6%	4	4.8%	2	3.0%	2	3.6%	1	1.2%	1	1.0%	2	2.9%	1	1.2%	0	0.0%
目的地までの路線がない・少ない【鉄道】	74	10.4%	3	13.0%	3	21.4%	10	17.2%	7	9.9%	10	12.0%	4	6.1%	5	8.9%	7	8.1%	10	10.3%	8	11.6%	7	8.5%	0	0.0%
目的地までの路線がない・少ない【路線バス】	82	11.6%	2	8.7%	1	7.1%	6	10.3%	8	11.3%	12	14.5%	5	7.6%	8	14.3%	10	11.6%	11	11.3%	10	14.5%	9	11.0%	0	0.0%
目的地までの路線がない・少ない【ひまわりタクシー】	33	4.7%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.7%	1	1.4%	2	2.4%	2	3.0%	3	5.4%	6	7.0%	8	8.2%	5	7.2%	5	6.1%	0	0.0%
運行頻度が少ない【鉄道】	64	9.0%	4	17.4%	3	21.4%	9	15.5%	9	12.7%	11	13.3%	6	9.1%	3	5.4%	7	8.1%	5	5.2%	3	4.3%	3	3.7%	1	25.0%
運行頻度が少ない【路線バス】	47	6.6%	0	0.0%	0	0.0%	4	6.9%	6	8.5%	8	9.6%	8	12.1%	3	5.4%	5	5.8%	6	6.2%	3	4.3%	3	3.7%	1	25.0%
運行頻度が少ない【ひまわりタクシー】	23	3.2%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.7%	1	1.4%	3	3.6%	4	6.1%	2	3.6%	4	4.7%	4	4.1%	1	1.4%	2	2.4%	1	25.0%
運賃が高い【鉄道】	20	2.8%	1	4.3%	0	0.0%	4	6.9%	4	5.6%	1	1.2%	2	3.0%	3	5.4%	2	2.3%	0	0.0%	0	0.0%	3	3.7%	0	0.0%
運賃が高い【路線バス】	18	2.5%	0	0.0%	0	0.0%	2	3.4%	3	4.2%	1	1.2%	4	6.1%	2	3.6%	2	2.3%	0	0.0%	1	1.4%	3	3.7%	0	0.0%
運賃が高い【一般のタクシー】	24	3.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	4.2%	2	2.4%	2	3.0%	3	5.4%	4	4.7%	3	3.1%	3	4.3%	4	4.9%	0	0.0%
運賃が高い【ひまわりタクシー】	10	1.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.4%	2	2.4%	0	0.0%	1	1.8%	2	2.3%	1	1.0%	1	1.4%	2	2.4%	0	0.0%
時間が不正確【鉄道】	12	1.7%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.7%	1	1.4%	2	2.4%	2	3.0%	1	1.8%	3	3.5%	0	0.0%	0	0.0%	2	2.4%	0	0.0%
時間が不正確【路線バス】	19	2.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	2.8%	3	3.6%	3	4.5%	1	1.8%	4	4.7%	2	2.1%	1	1.4%	3	3.7%	0	0.0%
時間が不正確【一般のタクシー】	9	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.2%	0	0.0%	1	1.8%	3	3.5%	1	1.0%	0	0.0%	3	3.7%	0	0.0%
時間が不正確【ひまわりタクシー】	21	3.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.7%	0	0.0%	1	1.2%	0	0.0%	2	3.6%	4	4.7%	7	7.2%	2	2.9%	4	4.9%	0	0.0%
公共交通機関同士の連絡が悪い	32	4.5%	1	4.3%	2	14.3%	3	5.2%	4	5.6%	4	4.8%	5	7.6%	4	7.1%	2	2.3%	3	3.1%	1	1.4%	3	3.7%	0	0.0%
自動車等が運転できず、自由に移動ができない	40	5.6%	3	13.0%	0	0.0%	1	1.7%	1	1.4%	3	3.6%	1	1.5%	1	1.8%	2	2.3%	11	11.3%	9	13.0%	7	8.5%	1	25.0%
送迎を頼むのが心苦しい	20	2.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	2.8%	0	0.0%	2	3.0%	2	3.6%	2	2.3%	5	5.2%	2	2.9%	5	6.1%	0	0.0%
送迎してくれる人との時間が合わない	14	2.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	2.8%	1	1.2%	2	3.0%	0	0.0%	2	2.3%	3	3.1%	1	1.4%	3	3.7%	0	0.0%
行きたい方面へ向かう移動手段がない	22	3.1%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.7%	0	0.0%	1	1.2%	3	4.5%	2	3.6%	2	2.3%	4	4.1%	5	7.2%	4	4.9%	0	0.0%
その他	23	3.2%	3	13.0%	1	7.1%	5	8.6%	5	7.0%	2	2.4%	1	1.5%	0	0.0%	2	2.3%	2	2.1%	2	2.9%	0	0.0%	0	0.0%
無回答	3	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.0%	0	0.0%	1	1.2%	0	0.0%
合計	709	100.0%	23	100.0%	14	100.0%	58	100.0%	71	100.0%	83	100.0%	66	100.0%	56	100.0%	86	100.0%	97	100.0%	69	100.0%	82	100.0%	4	100.0%

(4) 鉄道（JR水郡線）について

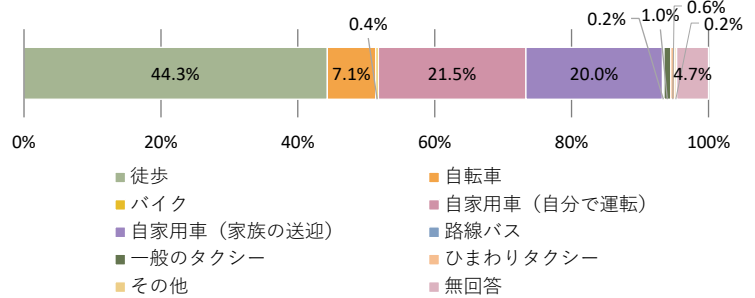
○鉄道を利用する際の交通手段は、「徒歩」が44.3%、「自家用車（自分で運転）」が21.5%、「自家用車（家族の送迎）」が20.0%となっています。16歳から19歳までの世代では、自転車の割合が高くなっています。

○鉄道の満足度については、「ふつう」が最も多く29.4%であり、「満足」が5.8%、「どちらかと言えば満足」が9.1%で、満足と感じている割合は14.9%、「不満」が10.0%、「少し不満」が23.5%で、不満と感じている割合は33.5%となりました。

○改善してほしいと思うことで多かったのは、「運行本数を増やす」が182人、「Suica（スイカ）やPasma（パスモ）が全駅で使えるようにする」が147人、「駅に駐車場や駐輪場を整備する」が（92人）といった意見でした。

質問 11 鉄道を利用する場合、自宅から乗車する駅までの交通手段は何か。【単一回答】

選択肢	回答数	構成比
徒歩	362	44.3%
自転車	58	7.1%
バイク	3	0.4%
自家用車（自分で運転）	176	21.5%
自家用車（家族の送迎）	163	20.0%
路線バス	2	0.2%
一般のタクシー	8	1.0%
ひまわりタクシー	5	0.6%
その他	2	0.2%
無回答	38	4.7%
計	817	100.0%

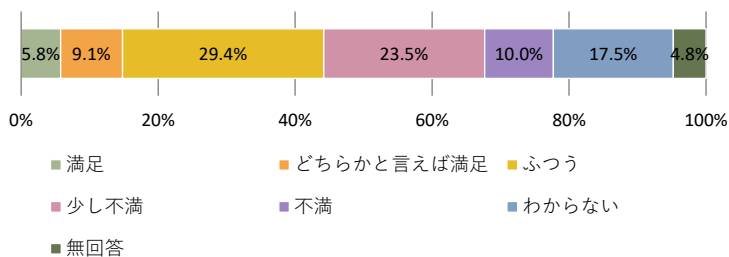


〔年齢別〕

選択項目	総計		16-19歳		20-29歳		30-39歳		40-49歳		50-59歳		60-64歳		65-69歳		70-74歳		75-79歳		80-84歳		85歳以上		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
徒歩	362	44.3%	7	38.9%	15	42.9%	30	45.5%	56	52.8%	63	48.5%	26	42.6%	29	38.2%	50	46.7%	48	47.5%	21	38.2%	17	33.3%	0	0.0%
自転車	58	7.1%	6	33.3%	2	5.7%	5	7.6%	14	13.2%	11	8.5%	5	8.2%	3	3.9%	3	2.8%	1	1.0%	3	5.5%	4	7.8%	1	9.1%
バイク	3	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.8%	0	0.0%	0	0.0%
自家用車（自分で運転）	176	21.5%	0	0.0%	5	14.3%	17	25.8%	16	15.1%	26	20.0%	17	27.9%	25	32.9%	25	23.4%	25	24.8%	10	18.2%	5	9.8%	5	45.5%
自家用車（家族の送迎）	163	20.0%	3	16.7%	12	34.3%	13	19.7%	16	15.1%	25	19.2%	9	14.8%	14	18.4%	19	17.8%	20	19.8%	14	25.5%	15	29.4%	3	27.3%
路線バス	2	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.8%	0	0.0%	0	0.0%
一般のタクシー	8	1.0%	0	0.0%	1	2.9%	0	0.0%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	2.8%	2	2.0%	1	1.8%	0	0.0%	0	0.0%
ひまわりタクシー	5	0.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.3%	2	1.9%	1	1.0%	0	0.0%	1	2.0%	0	0.0%
その他	2	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%	1	2.0%	0	0.0%
無回答	38	4.7%	2	11.1%	0	0.0%	1	1.5%	2	1.9%	5	3.8%	3	4.9%	3	3.9%	4	3.7%	4	4.0%	4	7.3%	8	15.7%	2	18.2%
合計	817	100.0%	18	100.0%	35	100.0%	66	100.0%	106	100.0%	130	100.0%	61	100.0%	76	100.0%	107	100.0%	101	100.0%	55	100.0%	51	100.0%	11	100.0%

質問 12 鉄道（JR水郡線）についてどのように感じているか。【単一回答】

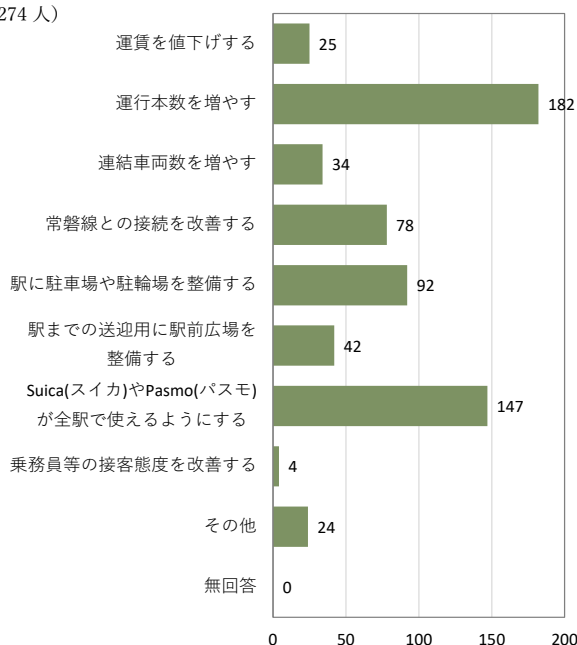
選択肢	回答数	構成比
満足	47	5.8%
どちらかと言えば満足	74	9.1%
ふつう	240	29.4%
少し不満	192	23.5%
不満	82	10.0%
わからない	143	17.5%
無回答	39	4.8%
計	817	100.0%



【質問 12 で、「少し不満」「不満」と回答された方】

質問 12-1 鉄道（JR水郡線）で改善してほしいと思うことはなんですか。【複数回答】

選択肢	回答数	構成比A	構成比B (対象者数：274人)
運賃を値下げする	25	4.0%	9.1%
運行本数を増やす	182	29.0%	66.4%
連結車両数を増やす	34	5.4%	12.4%
常磐線との接続を改善する	78	12.4%	28.5%
駅に駐車場や駐輪場を整備する	92	14.6%	33.6%
駅までの送迎用に駅前広場を整備する	42	6.7%	15.3%
Suica(スイカ)やPasmo(パスモ)が全駅で使えるようにする	147	23.4%	53.6%
乗務員等の接客態度を改善する	4	0.6%	1.5%
その他	24	3.8%	8.8%
無回答	0	0.0%	0.0%
計	628	100.0%	229.2%



【年齢別】

選択項目	総計		16-19歳		20-29歳		30-39歳		40-49歳		50-59歳		60-64歳		65-69歳		70-74歳		75-79歳		80-84歳		85歳以上		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
運賃を値下げする	25	4.0%	0	0.0%	0	0.0%	4	4.4%	8	5.6%	3	2.0%	3	6.3%	2	4.4%	3	6.1%	1	3.2%	1	12.5%	0	0.0%	0	0.0%
運行本数を増やす	182	29.0%	7	29.2%	9	32.1%	30	33.0%	39	27.1%	41	27.5%	13	27.1%	13	28.9%	12	24.5%	10	32.3%	3	37.5%	5	45.5%	0	0.0%
連結車両数を増やす	34	5.4%	5	20.8%	4	14.3%	5	5.5%	10	6.9%	7	4.7%	0	0.0%	1	2.2%	2	4.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
常磐線との接続を改善する	78	12.4%	0	0.0%	3	10.7%	10	11.0%	18	12.5%	17	11.4%	9	18.8%	6	13.3%	8	16.3%	4	12.9%	0	0.0%	3	27.3%	0	0.0%
駅に駐車場や駐輪場を整備する	92	14.6%	2	8.3%	2	7.1%	11	12.1%	16	11.1%	26	17.4%	6	12.5%	10	22.2%	10	20.4%	6	19.4%	1	12.5%	2	18.2%	0	0.0%
駅までの送迎用に駅前広場を整備する	42	6.7%	2	8.3%	0	0.0%	6	6.6%	13	9.0%	8	5.4%	2	4.2%	5	11.1%	3	6.1%	3	9.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Suica(スイカ)やPasmo(パスモ)が全駅で使えるようにする	147	23.4%	8	33.3%	9	32.1%	21	23.1%	34	23.6%	39	26.2%	12	25.0%	7	15.6%	8	16.3%	5	16.1%	3	37.5%	1	9.1%	0	0.0%
乗務員等の接客態度を改善する	4	0.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	1.3%	1	2.1%	0	0.0%	1	2.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
その他	24	3.8%	0	0.0%	1	3.6%	4	4.4%	6	4.2%	6	4.0%	2	4.2%	1	2.2%	2	4.1%	2	6.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
無回答	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
合計	628	100.0%	24	100.0%	28	100.0%	91	100.0%	144	100.0%	149	100.0%	48	100.0%	45	100.0%	49	100.0%	31	100.0%	8	100.0%	11	100.0%	0	0.0%

(5) 路線バスについて

○路線バスの満足度については、「わからない」の58.4%が最も多く、「不満」が14.2%、「少し不満」が7.6%で、不満を感じているのは21.8%でした。「満足」が0.6%、「どちらかと言えば満足」が1.2%で、満足と感じている割合は1.8%でした。

○改善してほしいと思うことで多かったのは、「運行本数を増やす」が111人、「自宅近くを通る路線を新設する」が65人、「自宅近くにバス停を設置する」が52人といった意見でした。

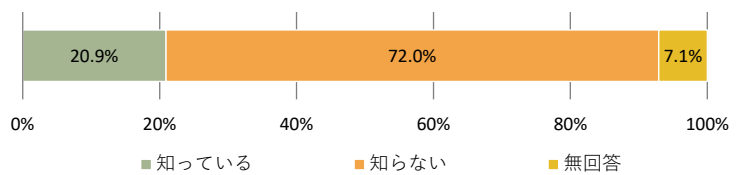
○日常的に路線バスを利用する場合におけるバス停までの歩行時間・距離については、「5分以内(約350m)」までと感じている人の割合が多く、69.6%でした。

○地域公共交通確保維持改善事業については、86.3%が「知らない」と回答しています。

質問 13 路線バスについて【単一回答】

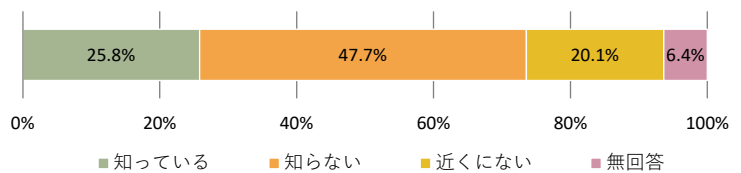
【運行ルート】

選択肢	回答数	構成比
知っている	171	20.9%
知らない	588	72.0%
無回答	58	7.1%
計	817	100.0%



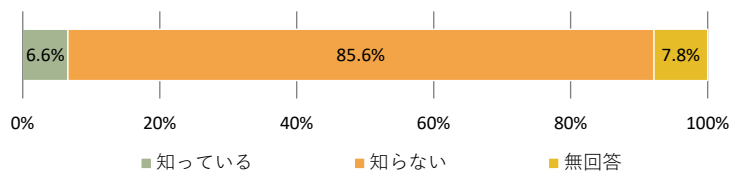
【自宅近くの停留所の場所】

選択肢	回答数	構成比
知っている	211	25.8%
知らない	390	47.7%
近くにない	164	20.1%
無回答	52	6.4%
計	817	100.0%



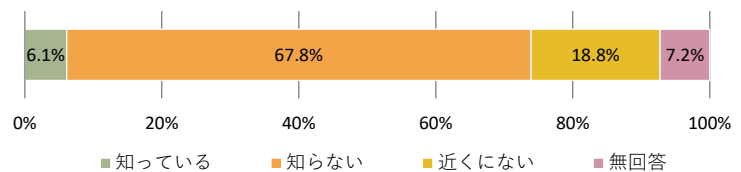
【運行日や運行本数】

選択肢	回答数	構成比
知っている	54	6.6%
知らない	699	85.6%
無回答	64	7.8%
計	817	100.0%



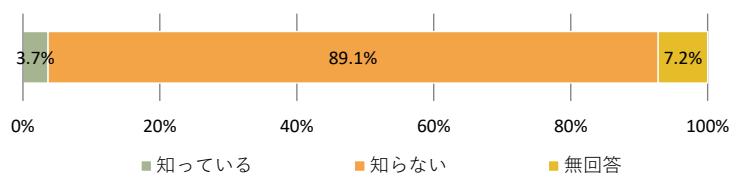
【自宅近くのバス停の時刻表】

選択肢	回答数	構成比
知っている	50	6.1%
知らない	554	67.8%
近くにない	154	18.8%
無回答	59	7.2%
計	817	100.0%



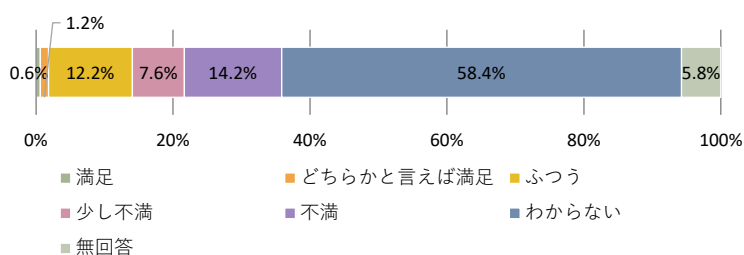
【運賃】

選択肢	回答数	構成比
知っている	30	3.7%
知らない	728	89.1%
無回答	59	7.2%
計	817	100.0%



質問 14 路線バスについてどのように感じているか。【単一回答】

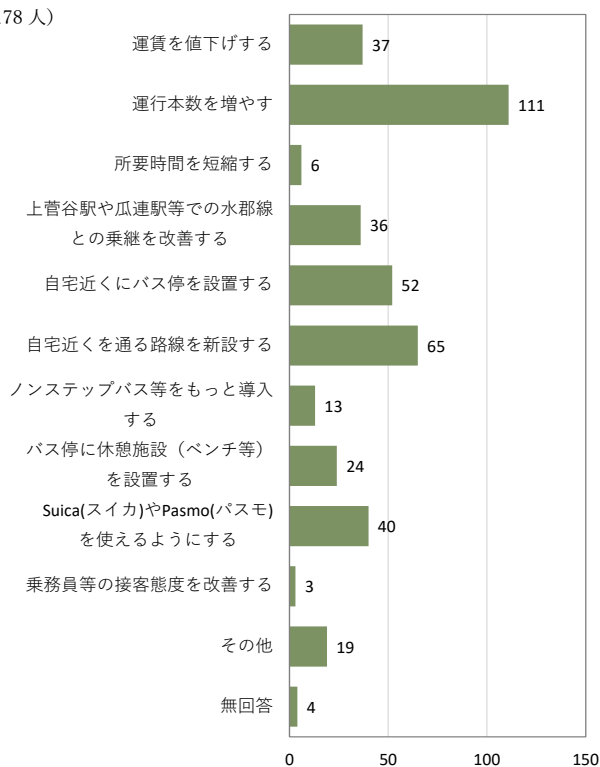
選択肢	回答数	構成比
満足	5	0.6%
どちらかと言えば満足	10	1.2%
ふつう	100	12.2%
少し不満	62	7.6%
不満	116	14.2%
わからない	477	58.4%
無回答	47	5.8%
計	817	100.0%



〔質問 14 で、「少し不満」「不満」と回答された方〕

質問 14-1 路線バスで改善してほしいと思うことはなにか。【複数回答】

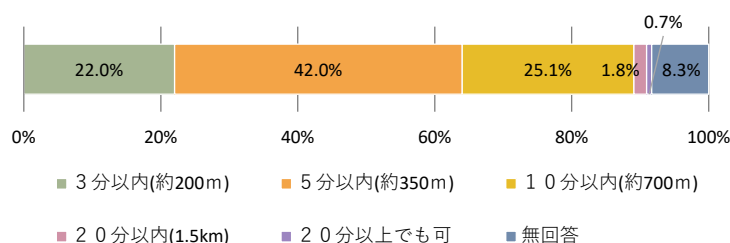
選択肢	回答数	構成比A	構成比B(対象者数：178人)
運賃を値下げする	37	9.0%	20.8%
運行本数を増やす	111	27.1%	62.4%
所要時間を短縮する	6	1.5%	3.4%
上菅谷駅や瓜連駅等での水郡線との乗継を改善する	36	8.8%	20.2%
自宅近くにバス停を設置する	52	12.7%	29.2%
自宅近くを通る路線を新設する	65	15.9%	36.5%
ノンステップバス等をもっと導入する	13	3.2%	7.3%
バス停に休憩施設（ベンチ等）を設置する	24	5.9%	13.5%
Suica(スイカ)やPasmo(パスモ)を使えるようにする	40	9.8%	22.5%
乗務員等の接客態度を改善する	3	0.7%	1.7%
その他	19	4.6%	10.7%
無回答	4	1.0%	2.2%
計	410	100.0%	230.3%



質問 15 日常的に利用するとしたら、バス停までの歩行時間・距離がどのくらいまでなら良いと思うか。【単一回答】

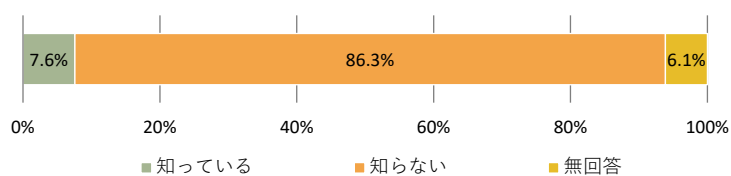
※20分以上でも可を選んでいる人は、3分以内でも可であるため、3分以内を許容できる人数は「無回答」以外の人の合計となります。

選択肢	回答数	構成比	
3分以内(約200m)	180	22.0%	※3分以内を許容できる人数 (749人：91.6%)
5分以内(約350m)	343	42.0%	※5分以内を許容できる人数 (569人：69.6%)
10分以内(約700m)	205	25.1%	※10分以内を許容できる人数 (226人：27.6%)
20分以内(1.5km)	15	1.8%	※20分以内を許容できる人数 (21人：2.5%)
20分以上でも可	6	0.7%	※20分以上を許容できる人数 (6人：0.7%)
無回答	68	8.3%	
計	817	100.0%	



質問 16 「地域公共交通確保維持改善事業」により、国や県と連携して支援を行っていることを知っているか。【単一回答】

選択肢	回答数	構成比
知っている	62	7.6%
知らない	705	86.3%
無回答	50	6.1%
計	817	100.0%



(6) タクシーについて

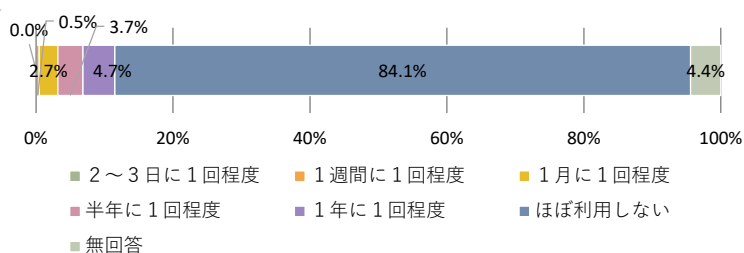
○タクシーの利用は、「ほぼ利用しない」が84.1%で、利用する人は70歳以上で比較的多く見られました。

○タクシーの満足度については、「わからない」が50.9%で最も多く、次いで「ふつう」が21.9%、「不満」が4.3%、「少し不満」が6.2%で、不満を感じているのは10.5%、「満足」が0.6%、「どちらかと言えば満足」が2.7%で、満足と感じているのは3.3%でした。

○タクシーに改善してほしいことは、「運賃を値下げする」が65人で最も多い意見となりました。

質問17 一般のタクシーは、どのくらい利用しているか。【単一回答】

選択肢	回答数	構成比
2～3日に1回程度	0	0.0%
1週間に1回程度	4	0.5%
1月に1回程度	22	2.7%
半年に1回程度	30	3.7%
1年に1回程度	38	4.7%
ほぼ利用しない	687	84.1%
無回答	36	4.4%
計	817	100.0%

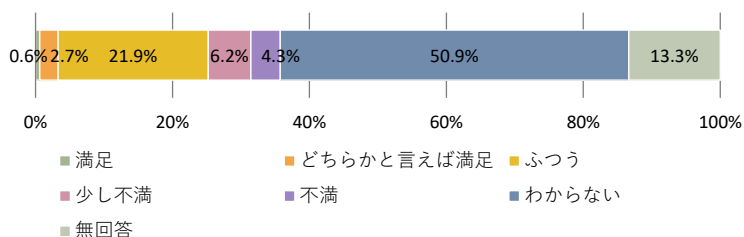


〔年齢別〕

選択項目	総計		16-19歳		20-29歳		30-39歳		40-49歳		50-59歳		60-64歳		65-69歳		70-74歳		75-79歳		80-84歳		85歳以上		無回答			
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比		
2～3日に1回程度	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
1週間に1回程度	4	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.0%	1	1.8%	2	3.9%	0	0.0%	0	0.0%
1月に1回程度	22	2.7%	0	0.0%	1	2.9%	1	1.5%	0	0.0%	3	2.3%	0	0.0%	1	1.3%	7	6.5%	2	2.0%	3	5.5%	4	7.8%	0	0.0%	0	0.0%
半年に1回程度	30	3.7%	0	0.0%	3	8.6%	2	3.0%	2	1.9%	3	2.3%	5	8.2%	1	1.3%	8	7.5%	1	1.0%	3	5.5%	2	3.9%	0	0.0%	0	0.0%
1年に1回程度	38	4.7%	0	0.0%	3	8.6%	6	9.1%	6	5.7%	7	5.4%	1	1.6%	4	5.3%	4	3.7%	2	2.0%	1	1.8%	3	5.9%	1	1.9%	1	9.1%
ほぼ利用しない	687	84.1%	18	100.0%	28	80.0%	57	86.4%	98	92.5%	117	90.0%	55	90.2%	68	89.5%	83	77.6%	85	84.2%	41	74.5%	30	58.8%	7	63.6%	7	63.6%
無回答	36	4.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	2.6%	5	4.7%	10	9.9%	6	10.9%	10	19.6%	3	27.3%	3	27.3%
合計	817	100.0%	18	100.0%	35	100.0%	66	100.0%	106	100.0%	130	100.0%	61	100.0%	76	100.0%	107	100.0%	101	100.0%	55	100.0%	51	100.0%	11	100.0%	11	100.0%

質問19 一般のタクシーについてどのように感じていますか。【単一回答】

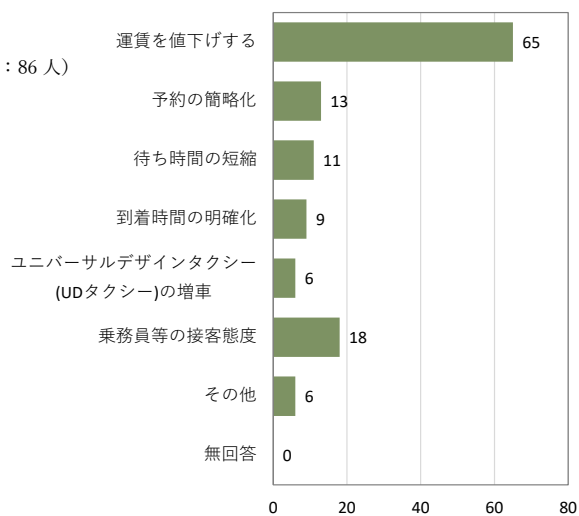
選択肢	回答数	構成比
満足	5	0.6%
どちらかと言えば満足	22	2.7%
ふつう	179	21.9%
少し不満	51	6.2%
不満	35	4.3%
わからない	416	50.9%
無回答	109	13.3%
計	817	100.0%



〔質問 19 で、「少し不満」「不満」と回答された方〕

質問 19-1 一般のタクシーで改善してほしいと思うことはなにか。【複数回答】

選択肢	回答数	構成比A	構成比B (対象者数：86人)
運賃を値下げする	65	50.8%	75.6%
予約の簡略化	13	10.2%	15.1%
待ち時間の短縮	11	8.6%	12.8%
到着時間の明確化	9	7.0%	10.5%
ユニバーサルデザインタクシー (UDタクシー)の増車	6	4.7%	7.0%
乗務員等の接客態度	18	14.1%	20.9%
その他	6	4.7%	7.0%
無回答	0	0.0%	0.0%
計	128	100.0%	148.8%



(7) ひまわりタクシー（デマンド交通）について

○ひまわりタクシー（デマンド交通）の運行について、知っている人は約半数であり、70歳以上で6割近い人数になります。利用方法を知っている人及び登録者数は、運行自体を知っている人より少ない人数になっています。

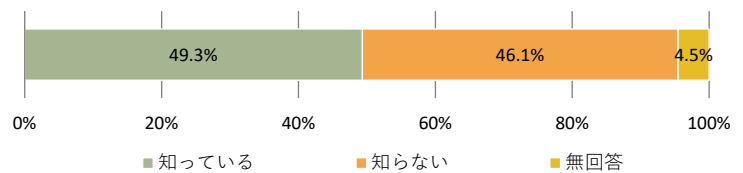
○既に利用している人は2.8%であり、75歳以上になると増加しています。

○一般のタクシーよりもひまわりタクシーを利用する理由については、「利用料金が安い」が多く挙げられています。

質問 22 ひまわりタクシーについて【単一回答】

【ひまわりタクシーの運行について】

選択肢	回答数	構成比
知っている	403	49.3%
知らない	377	46.1%
無回答	37	4.5%
計	817	100.0%

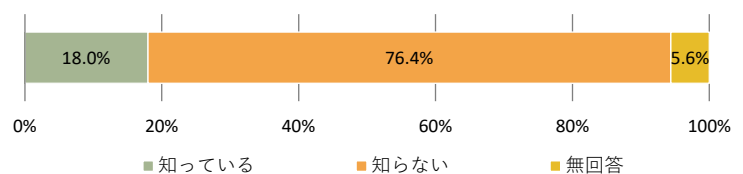


【年齢別】

選択項目	総計		16~19歳		20~29歳		30~39歳		40~49歳		50~59歳		60~64歳		65~69歳		70~74歳		75~79歳		80~84歳		85歳以上		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
知っている	403	49.3%	2	11.1%	8	22.9%	21	31.8%	47	44.3%	66	50.8%	32	52.5%	39	51.3%	64	59.8%	59	58.4%	33	60.0%	29	56.9%	3	27.3%
知らない	377	46.1%	16	88.9%	27	77.1%	45	68.2%	58	54.7%	61	46.9%	29	47.5%	35	46.1%	39	36.4%	31	30.7%	18	32.7%	15	29.4%	3	27.3%
無回答	37	4.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.9%	3	2.3%	0	0.0%	2	2.6%	4	3.7%	11	10.9%	4	7.3%	7	13.7%	5	45.5%
合計	817	100.0%	18	100.0%	35	100.0%	66	100.0%	106	100.0%	130	100.0%	61	100.0%	76	100.0%	107	100.0%	101	100.0%	55	100.0%	51	100.0%	11	100.0%

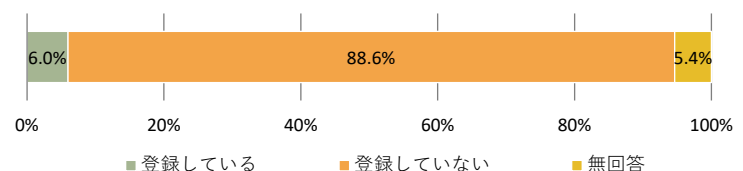
【ひまわりタクシーの利用方法について】

選択肢	回答数	構成比
知っている	147	18.0%
知らない	624	76.4%
無回答	46	5.6%
計	817	100.0%



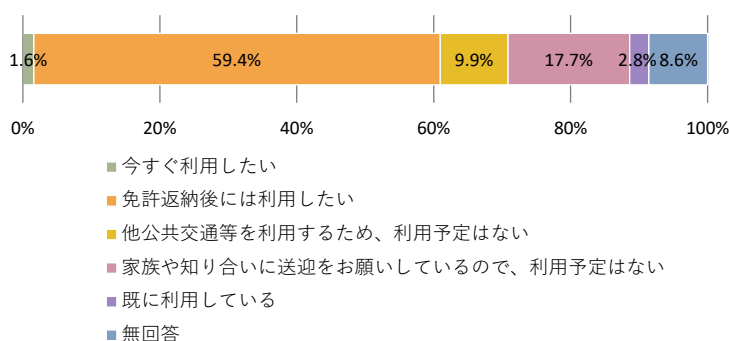
【ひまわりタクシーの利用者登録について】

選択肢	回答数	構成比
登録している	49	6.0%
登録していない	724	88.6%
無回答	44	5.4%
計	817	100.0%



質問 23 ひまわりタクシーを利用していますか、また、利用したいと思いますか。【単一回答】

選択肢	回答数	構成比
今すぐ利用したい	13	1.6%
免許返納後には利用したい	485	59.4%
他公共交通等を利用するため、 利用予定はない	81	9.9%
家族や知り合いに送迎をお願い しているので、利用予定はない	145	17.7%
既に利用している	23	2.8%
無回答	70	8.6%
計	817	100.0%



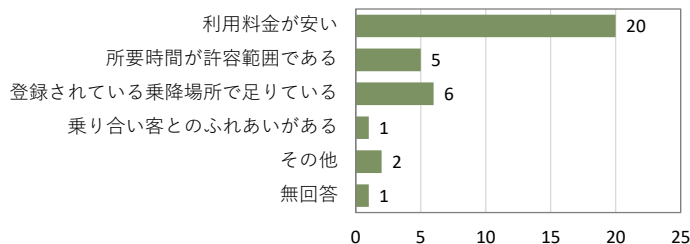
〔年齢別〕

選択項目	総計		16~19歳		20~29歳		30~39歳		40~49歳		50~59歳		60~64歳		65~69歳		70~74歳		75~79歳		80~84歳		85歳以上		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
今すぐ利用 したい	13	1.6%	1	5.6%	1	2.9%	0	0.0%	1	0.9%	5	3.8%	1	1.6%	0	0.0%	1	0.9%	0	0.0%	2	3.6%	1	2.0%	0	0.0%
免許返納後 には利用 したい	485	59.4%	3	16.7%	13	37.1%	37	56.1%	63	59.4%	88	67.7%	40	65.6%	61	80.3%	74	69.2%	57	56.4%	30	54.5%	13	25.5%	6	54.5%
他公共交 通等を利用 するため、 利用予定 はない	81	9.9%	6	33.3%	8	22.9%	17	25.8%	21	19.8%	11	8.5%	7	11.5%	2	2.6%	5	4.7%	4	4.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
家族や知 り合いに 送迎を お願いし ている ので、 利用予 定はない	145	17.7%	8	44.4%	10	28.6%	11	16.7%	19	17.9%	20	15.4%	9	14.8%	9	11.8%	14	13.1%	17	16.8%	9	16.4%	18	35.3%	1	9.1%
既に利用 している	23	2.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.8%	2	3.3%	2	2.6%	2	1.9%	5	5.0%	4	7.3%	7	13.7%	0	0.0%
無回答	70	8.6%	0	0.0%	3	8.6%	1	1.5%	2	1.9%	5	3.8%	2	3.3%	2	2.6%	11	10.3%	18	17.8%	10	18.2%	12	23.5%	4	36.4%
合計	817	100.0%	18	100.0%	35	100.0%	66	100.0%	106	100.0%	130	100.0%	61	100.0%	76	100.0%	107	100.0%	101	100.0%	55	100.0%	51	100.0%	11	100.0%

質問 23-3 既に利用している方で一般のタクシーよりも、ひまわりタクシーを利用する理由

【複数回答】

選択肢	回答数	構成比A	構成比B (対象者数：23人)
利用料金が安い	20	57.1%	87.0%
所要時間が許容範囲である	5	14.3%	21.7%
登録されている乗降場所で足り ている	6	17.1%	26.1%
乗り合い客とのふれあいがある	1	2.9%	4.3%
その他	2	5.7%	8.7%
無回答	1	2.9%	4.3%
計	35	100.0%	152.2%



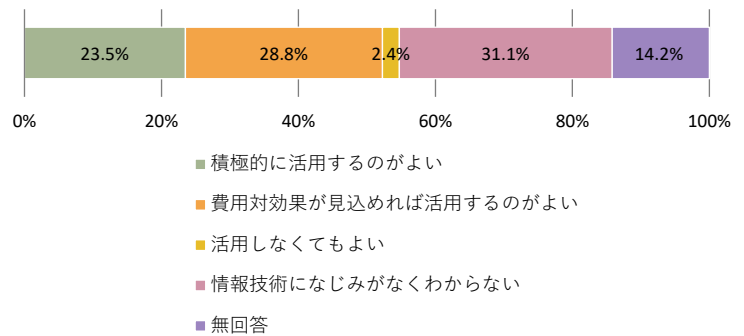
(8) 情報技術の活用について

○情報技術の活用については、「費用対効果が見込めれば活用するのがよい」が28.8%、「積極的に活用するのがよい」が23.5%で、回答者の半数以上が活用に肯定的です。「情報技術になじみがなくわからない」は31.1%、「無回答」が14.2%となっており、65歳以上の回答が多くみられます。

○活用する分野について多かったのは、「運行状況に関する情報発信」が239人、「キャッシュレス決済の導入」が218人、「自動運転バスの導入（実証実験）」が176人といった意見でした。

質問 25 公共交通への情報技術の活用についてどのように思うか。【単一回答】

選択肢	回答数	構成比
積極的に活用するのがよい	192	23.5%
費用対効果が見込めれば活用するのがよい	235	28.8%
活用しなくてもよい	20	2.4%
情報技術になじみがなくわからない	254	31.1%
無回答	116	14.2%
計	817	100.0%



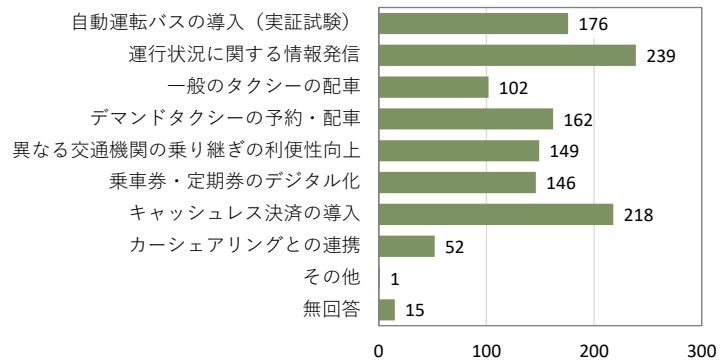
〔年齢別〕

選択項目	16-19歳		20-29歳		30-39歳		40-49歳		50-59歳		60-64歳		65-69歳		70-74歳		75-79歳		80-84歳		85歳以上		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
積極的に活用するのがよい	8	44.4%	14	40.0%	22	33.3%	39	36.8%	44	33.8%	15	24.6%	15	19.7%	12	11.2%	12	11.9%	5	9.1%	5	9.8%	1	9.1%
費用対効果が見込めれば活用するのがよい	5	27.8%	12	34.3%	24	36.4%	41	38.7%	52	40.0%	23	37.7%	19	25.0%	25	23.4%	20	19.8%	7	12.7%	4	7.8%	3	27.3%
活用しなくてもよい	1	5.6%	0	0.0%	2	3.0%	4	3.8%	2	1.5%	1	1.6%	1	1.3%	4	3.7%	3	3.0%	0	0.0%	2	3.9%	0	0.0%
情報技術になじみがなくわからない	4	22.2%	8	22.9%	16	24.2%	19	17.9%	23	17.7%	18	29.5%	35	46.1%	48	44.9%	36	35.6%	26	47.3%	18	35.3%	3	27.3%
無回答	0	0.0%	1	2.9%	2	3.0%	3	2.8%	9	6.9%	4	6.6%	6	7.9%	18	16.8%	30	29.7%	17	30.9%	22	43.1%	4	36.4%
合計	18	100.0%	35	100.0%	66	100.0%	106	100.0%	130	100.0%	61	100.0%	76	100.0%	107	100.0%	101	100.0%	55	100.0%	51	100.0%	11	100.0%

〔質問 25 で、「積極的に活用するのがよい」「費用対効果が見込めれば活用するのがよい」を選んだ方〕

質問 25-1 どのような分野で情報技術を活用すると良いと思うか。【複数回答】

選択肢	回答数	構成比A	構成比B (対象者数: 427人)
自動運転バスの導入（実証試験）	176	14.0%	41.2%
運行状況に関する情報発信	239	19.0%	56.0%
一般のタクシーの配車	102	8.1%	23.9%
デマンドタクシーの予約・配車	162	12.9%	37.9%
異なる交通機関の乗り継ぎの利便性向上	149	11.8%	34.9%
乗車券・定期券のデジタル化	146	11.6%	34.2%
キャッシュレス決済の導入	218	17.3%	51.1%
カーシェアリングとの連携	52	4.1%	12.2%
その他	1	0.1%	0.2%
無回答	15	1.2%	3.5%
計	1260	100.0%	295.1%



2 本市の概要と意向調査の結果から見てくる特徴

第Ⅱ章「那珂市の概要」及び第Ⅲ章「公共交通に関する市民の意向」を踏まえ、本市における公共交通の特徴を以下の通り抽出しました。

(1) 自宅から交通結節点までの移動が困難

市内全域に集落が形成されており、人口の6割近くが市街化調整区域に居住しています。しかし、鉄道路線は市の中心を縦断するように整備され、バス路線は市の全域を網羅しているとは言いがたい状況です。これは、約20%の移動に不便を感じている人の多くが「自宅から駅、バス停までの距離が遠い」ことを理由に挙げていることに繋がっており、基幹的な公共交通との接続の改善に向けた検討の必要性が示唆されています。

(参照：P10、23、36)

(2) 移動手段の傾向

基幹的な公共交通として鉄道駅を9箇所、路線バスを5路線13系統有しているものの、自家用車の所有率が高く、移動手段の実態は自家用車による移動が全体の約8割を占めています。自家用車での移動について、不便さを感じている人が少ないことから、基幹的な公共交通があまり活用されていない状況です。(参照：P19、20、22、23、34)

(3) 家族や知人による送迎が優位

人口減少と高齢化の中、平成17年と令和4年を比較すると70歳以上が占める人口割合が10%増加し、全体の30%以上を占めている状況ですが、デマンド交通の利用率は全体約1%であり、主な利用者層として高齢者を想定している中、その人口比率に対して利用率が低いことが分かります。これは、移動手段として、自分で運転して移動するほか、免許がなくても家族の送迎に頼っている人が多いためと考えられます。(参照：P8、33)

(4) 補完的な公共交通に対する潜在ニーズ

自家用車、家族や知人の送迎による移動が多い中、「運転免許の返納後にデマンド交通を利用したい」という回答が約6割あります。今後、人口推計でも示されている通り、長期的に交通弱者となる可能性がある高齢者が加速度的に増加していく中、デマンド交通を含む補完的な公共交通に対する潜在ニーズがあることがうかがえます。(参照：P10、11、46)

(5) 公共交通の認知度不足

路線バスの運行状況や停留所、デマンド交通の運行や利用方法などについて「知らない」「わからない」との回答が多くみられることから、公共交通の認知度が不足しているといえます。(参照：P40、45)

(6) 利用者数の減少

自家用車による移動が主流な状況の中、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、鉄道や路線バスの利用者数は減少傾向にあり、運営が厳しい状況となっています。(P22、23)

(7) 公共交通への公費支出が増加

一般のタクシーよりもデマンド交通を利用する理由には「利用料金が安い」ことが多く挙げられています。利用料金が安い理由は、デマンド交通が“乗り合わせで乗降場所や時間などの制限がある”という特性により運行しているためです。一方、デマンド交通運行事業費は、令和4年度においては36,298千円で、平成30年度と比較して年あたり17,216千円増加しています。その他路線バスに対しても、地域公共交通確保維持改善事業により運行支援を実施しており、人口減少や高齢化の中、公共交通への公費支出が増加している傾向にあります。

(参照：P28、46)

(8) 情報技術の浸透

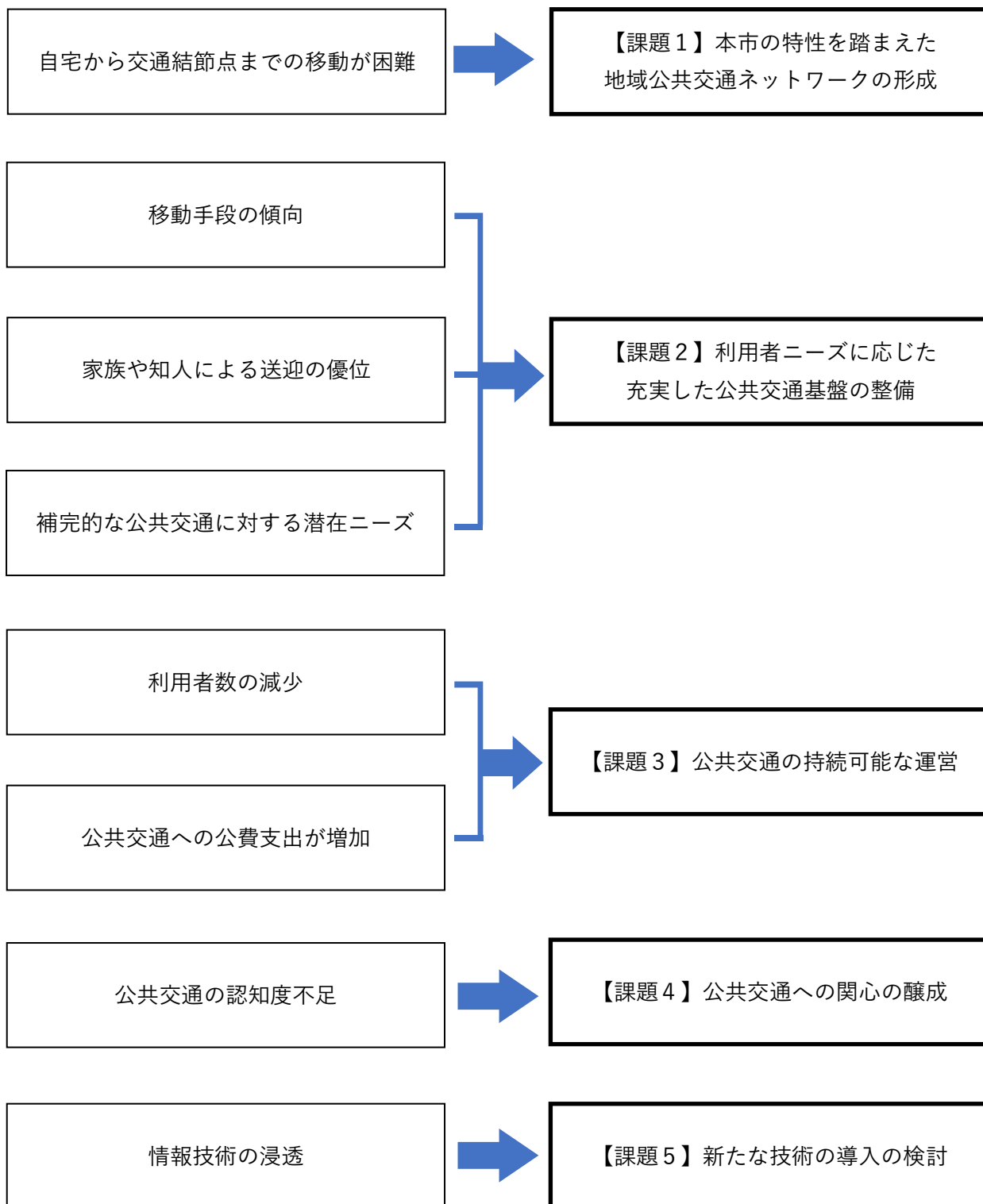
スマートフォンの利用率は、年代によって差はあるものの、全体で7割以上、70歳代に限っても約6割以上となっています。また、情報技術の活用についても前向きな回答が半数以上であったことから、情報技術が幅広い世代に浸透していると考えられます。一方で、高齢者を中心に「情報技術になじみがなくわからない」という意見が約3割、「無回答」も1割以上であることに留意する必要があります。(参照：P32、47)

第IV章 地域の公共交通に関する課題

前章において示した本市の概要と意向調査結果から見てくる特徴を踏まえ、公共交通に求められる課題を以下の通り整理します。

《本市の概要と意向調査の結果から見てくる特徴》

《公共交通に求められる課題》



第Ⅴ章 計画の基本理念と目標

上位・関連計画や前章の課題を踏まえ、公共交通計画の基本理念と方針を以下の通り設定します。

1 基本理念

地域や暮らしを支え、まちづくりを担う、持続可能な公共交通ネットワークの構築

～本計画が目指す公共交通の将来像～

- JR水郡線と路線バスを中心に、これらを補完する多様な公共交通サービスの充実と相互の利便性向上が進み、市民が状況に応じた公共交通を選択し、市内外への移動が確保されています。
- 長期的な人口減少を見据えたコンパクトなまちづくりの実現に向け、市民、事業者、行政が公共交通の維持に向けた意識を共有し、適切な支出と施策の展開により、持続可能な公共交通施策に取り組んでいます。

2 基本方針

■基本方針－1 まちづくり施策との連携による公共交通ネットワークの形成

本市は、水戸市や日立市、ひたちなか市などのベッドタウンとして発展し、市街化区域である菅谷・瓜連・平野台に市街地が形成されている一方、市内全域に集落が分散しています。こうした本市の特性に対応するため、居住地から地域拠点や基幹的な公共交通までの円滑な移動手段の確保が求められており、引き続き上位・関連計画との整合性を踏まえ、関係者間において棲み分けや連携を十分に図るとともに、フィーダー交通*の検討などを通して持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指します。

*フィーダー交通とは、基幹系交通と接続して支線の役割をもって運行されるバスなどをいいます。

■基本方針－2 公共交通基盤の維持と利用促進に向けた取り組みの強化

公共交通の維持・確保のためには、多くの市民が公共交通を理解し、利用することが重要です。そのため、前計画である「那珂市地域公共交通連携計画」*で示された、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”～」を継承しつつ、国・県や周辺自治体と連携した取り組みなどを通して公共交通の利用促進を強化するとともに、情報技術の活用などによる利便性の向上に繋がる施策を検討します。

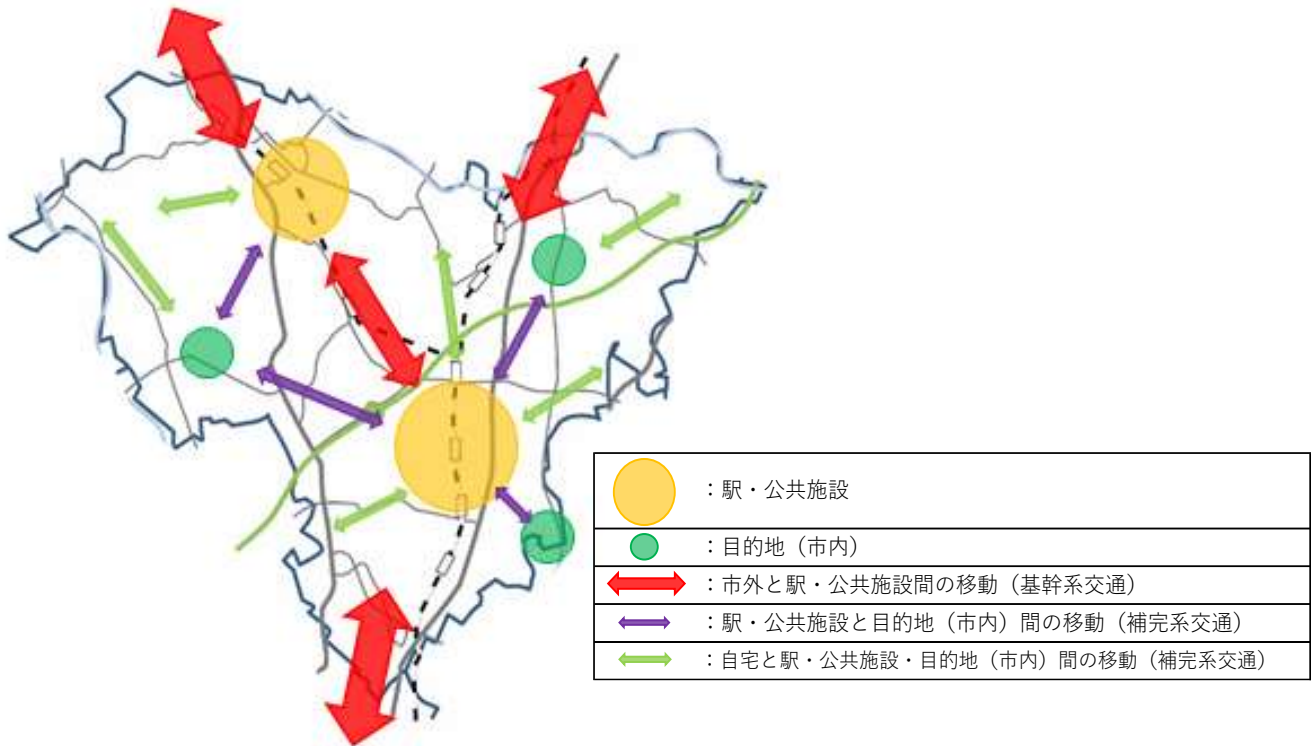
■基本方針－3 持続可能な公共交通システムの確保

前計画で示されている通り、公共交通には自動車交通のような利便性は期待できず、「公共交通に合わせる」という“少しの不便さ”を受け入れる必要があります。人口減少、高齢化が進む中、今後ますます公共交通ニーズの高まりが予想されることから、持続可能な公共交通システムを確保するため、交通事業としての事業性、公共サービスとしての必要性、利用者のニーズなどを踏まえたうえで適正なサービス水準を判断し、受益者からの負担を得ながら、必要とする人や場所に行き届くサービスの確保を目指します。

3 本市における公共交通づくりの考え方

基本理念と基本方針を踏まえ、鉄道や路線バスを中心に市外への移動を確保しながら、市内の駅や公共施設において交通結節機能の充実を進め、タクシーやデマンド交通により、目的地や交通結節点となる駅・公共施設への移動を確保します。

図－本市における公共交通づくりの考え方



4 行政、交通事業者、市民の役割

公共交通の維持においては、行政、交通事業者、市民がそれぞれの役割を共有する必要があるため、次のような役割を担うこととします。

（1）行政の役割

市は、地域公共交通ネットワークを俯瞰し、公共交通の維持、市民の移動利便性の確保に向け、関係部署が連携し、まちづくりの各種施策を展開する主体となります。また、国及び県は、財政的な支援とともに、広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導、助言など行う主体となります。

（2）交通事業者の役割

安全・安定運行の確保とサービスレベルの向上に取り組みながら、市民のニーズを把握し、利便性の向上と、適切な価格で継続的な事業運営を担う主体となります。

（3）市民の役割

基幹的な公共交通を維持するためには、鉄道やバスを“利用”することが必要であることを認識して日常での利用を意識し、地域を走る公共交通を支える主体となります。

5 計画の目標

各施策・事業を推進することで目標を達成し、基本方針の実現を図ります。

本計画期間内における指標と目標値は以下の通りです。これらの目標値の達成を目指して具体的な取り組みを推進することで、目指す将来像を実現していきます。

表一 指標及び目標値

基本方針	指標	概要・設定意図	現況値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
1 まちづくり施策との連携による公共交通ネットワークの形成	日常の交通手段における公共交通選択率	市民が公共交通を選択する割合で施策効果を確認します	10.92%	17.00%
2 公共交通基盤の維持と利用促進に向けた取り組みの強化	目的地までの移動について、不便を感じていない人の割合	市民の公共交通に対する満足度によって、施策効果を確認します	71.37%	72.00%
	市内の公共交通について、利用しやすいと感じる人の割合		15.28%	19.00%
3 持続可能な公共交通システムの確保	JR水郡線利用者数 (1日あたり)	利用者数から運営状況と施策効果を確認します	上菅谷駅：631人 瓜連駅：208人	上菅谷駅：694人 瓜連駅：228人
	路線バス利用者数 (年間)		180,694人	206,000人
	デマンド交通収益率		11.02%	12.00%

表一 目標設定の考え方

指 標	目標値設定の考え方	主な収集方法
日常の交通手段における公共交通構成率	コミュニティバス休止後に公共交通の利用率が低くなっていることから、休止前の値を目標値とする。(鉄道、路線バス、タクシー、デマンド交通(ひまわりタクシー)の選択率)	市民アンケート調査
目的地までの移動について、不便を感じていない人の割合	第2次那珂市総合計画後期基本計画の目標値である71%を令和4年度に達成したため、現状を超える72%とする。('全く感じない'、'ほとんど感じない'の選択率)	市民アンケート調査
市内の公共交通について、利用しやすいと感じる人の割合	過去5年の最高値18.13%を上回る値とする。('利用しやすいと思う'、'どちらかといえば利用しやすいと思う'の選択率)	市民アンケート調査
JR水郡線利用者数	人口減少が想定される中では、公共交通の大幅な利用者増加は見込めないため、各公共交通機関におけるコロナ禍前後の利用者数の推移から、人口減少を加味して算出。	市・事業者保有データ
路線バス利用者数		
デマンド交通収益率	コロナ禍前の水準とする。	市保有データ

第Ⅵ章 公共交通に関する施策

1 施策の体系

基本方針－1 まちづくり施策との連携による公共交通ネットワークの形成

施策1 まちづくり施策との連携

施策2 公共交通ネットワークの改善

施策3 市民の個別の移動を支える交通モードの充実

基本方針－2 公共交通基盤の維持と利用促進に向けた取り組みの強化

施策4 情報技術等の活用

施策5 多様な利用者を想定した公共交通環境の充実

基本方針－3 持続可能な公共交通システムの確保

施策6 利用者意見の継続的把握によるニーズを顕在化

施策7 持続可能な公共交通システムの確保に向けた体制の充実

2 施策の展開

■基本方針－1 まちづくり施策との連携による公共交通ネットワークの形成

◆施策1 まちづくり施策との連携

本市では、将来的に人口減少が見込まれる中で、持続可能なまちづくりに向け、「那珂市立地適正化計画」を策定しており、公共交通についても、コンパクト+ネットワークの考え方に基づき、市街化区域での拠点形成や歩いて暮らせる環境づくりと合わせて、公共交通の利便性向上に向けた施策に取り組みます。また、将来的な公共施設などの統廃合といった施策について、他部署とも連携し公共交通の活用について検討していきます。

【主な取り組み】

- 立地適正化計画に基づく都市機能及び居住の誘導
- 菅谷地区における歩いて暮らせるまちづくりの推進
- 商業施設、医療施設、福祉施設等の誘導施設における交通結節機能の整備促進
- 道路整備の推進（都市計画道路の整備）

◆施策2 公共交通ネットワークの改善

鉄道や路線バスなどについては、利用を促進するために利用者のニーズを考慮しながら、市内の主要な場所における交通結節機能の環境整備や安全の確保に取り組みます。

また、鉄道や路線バスへのアクセスを改善するため、居住地と駅・バス停などを連携するフィーダー交通についても検討します。

【主な取り組み】

- 鉄道駅の交通結節機能の充実に向けた施策の検討
- 主要なバス停の安全な位置の検討
- フィーダー交通の検討

◆施策3 市民の個別の移動を支える交通モードの充実

本市は、行政区域全域に居住地が広がっており、鉄道やバスだけでは、市民の移動ニーズに対応することが困難となっています。これを補完する機能としては、タクシーによる移動が挙げられますが、これに加えてデマンド交通の充実を進めるとともに、マイクロモビリティ*をはじめとする移動手段についての研究に取り組みます。

【主な取り組み】

- デマンド交通の充実
- マイクロモビリティの導入検討

*マイクロモビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両をいいます。

■基本方針－２ 公共交通基盤の維持と利用促進に向けた取り組みの強化

◆施策４ 情報技術等の活用

公共交通においては、利便性向上やコスト低減に向け、各地で情報技術の活用が進んでいることから、本市においても利活用に向けた検討を行います。また、キャッシュレス化の推進とともに、MaaS*についても研究を行います。

【主な取り組み】

- 自動運転による移動確保に関する社会実験の検討
- デマンド交通のAI予約・配車システムの検討
- キャッシュレス化の推進
- ICT導入に向けた研究

*MaaSとは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービスであり、観光や医療などの目的地における交通以外のサービスなどとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

◆施策５ 多様な利用者を想定した公共交通環境の充実

高齢者や障がい者などをはじめとした、すべての人が利用しやすい環境の検討を進めていきます。また、通勤・通学、観光などの場面や様々な利用者層を考慮した施策についても近隣市町村と連携し検討していきます。

【主な取り組み】

- 交通弱者をはじめとしたすべての人が利用しやすい公共交通環境の検討
- 鉄道や路線バスを利用した市外への移動の促進
- 公共交通を使った通勤・通学の推奨
- 市内事業所・教育施設における利用促進
- 観光ルート・市内イベント等と合わせた観光利用の促進
- 免許返納者に対する支援

■基本方針－3 持続可能な公共交通システムの確保

◆施策6 利用者意見の継続的把握によるニーズの顕在化

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、市が運営するデマンド交通については、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などの把握を行う等、きめ細かい情報の把握に努めるとともに、運行コストの見える化を行い、市民に対する情報提供に取り組みます。

【主な取り組み】

- 公共交通利用者意向の把握
- 高齢者世帯と利用状況の把握
- デマンド交通維持コストの見える化

◆施策7 地域公共交通の維持・利用促進に向けた体制の充実

将来的に人口が減少する中で、今後も公共交通を維持するためには、利用促進とともに既存の公共交通体系についての見直しが必要になる可能性もあり、適宜、公共交通体系の検証を行う必要があります。また、地域が一体となって公共交通の維持に取り組む環境づくりも不可欠であることから、市民、事業者、行政が連携して取り組む体制を構築します。

【主な取り組み】

- 公共交通事業者等との連携によるモビリティ・マネジメント*強化
- 地域全体での取り組みの強化
- 市民に向けた情報発信と啓発
- 路線バス運行に係る支援（地域公共交通確保維持事業等）

*モビリティ・マネジメントとは、渋滞や環境、あるいは個人の健康などの問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みです。

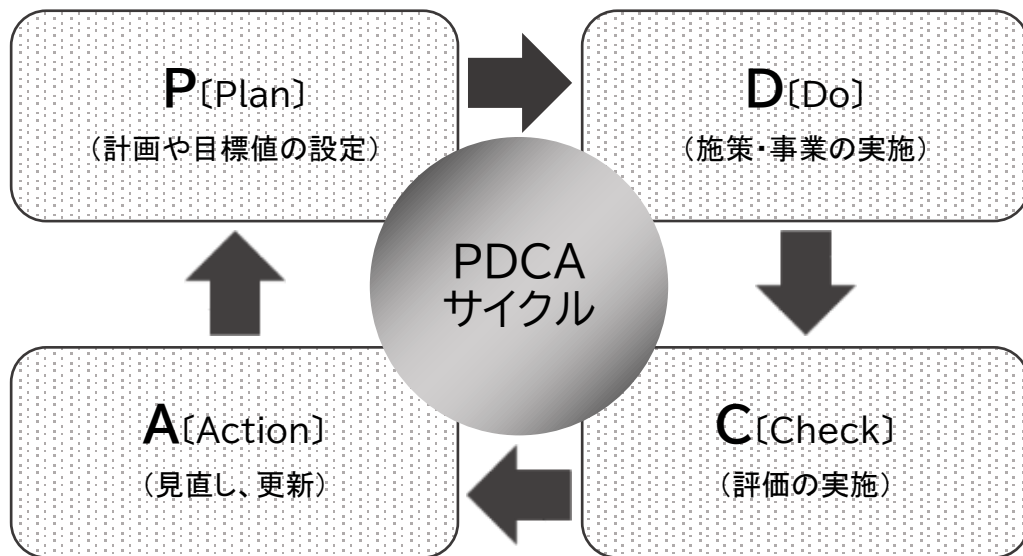
※参考：茨城県地域公共交通計画における地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

事業者名	路線	主な利用目的及び必要性
茨城交通(株)	水戸駅～中瓜連～大宮営業所	沿線市（常陸大宮市、那珂市、水戸市）の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から那珂市内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。
茨城交通(株)	水戸駅～国田局前～下江戸	沿線市（那珂市、水戸市）の水戸市内への通勤・通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。
茨城交通(株)	水戸駅～市毛十文字～笠松運動公園	水戸駅からひたちなか市の日製工場への通勤、水戸駅から笠松運動公園への催事時の移動手段として必要である。

第Ⅶ章 実現化方策

1 公共交通施策の推進体制

本計画に基づく施策については、那珂市及び交通事業者が中心となり、国や県と連携して推進します。また、那珂市公共交通会議において、PDCAサイクルで進行管理を行い、年度ごとの取り組み状況の確認や法制度の改正や社会・経済状況の変化、住民の意向などを踏まえて、5年を目途に見直しを行うほか、必要に応じて適宜見直しを行います。



2 施策の取り組みスケジュール

本計画で位置づけた施策のスケジュールについては、下表のように設定します。

推進施策	実施主体	本計画期間（5年間）				
		R6	R7	R8	R9	R10
1. まちづくり施策との連携						
・立地適正化計画に基づく都市機能及び居住の誘導	那珂市 道路管理者	→	→	→	→	→
・菅谷地区における歩いて暮らせるまちづくりの推進		→	→	→	→	→
・商業施設、医療施設、福祉施設等の誘導施設における交通結節機能の整備促進		→	→	→	→	→
・道路整備の推進（都市計画道路の整備）		→	→	→	→	→
2. 公共交通ネットワークの改善						
・鉄道駅の交通結節機能の充実に向けた施策の検討	那珂市 交通事業者	→	→	→	→	→
・主要なバス停の安全な位置の検討		→	→	→	→	→
・フィーダー交通の検討		→	→	→	→	→
3. 市民の個別の移動を支える交通モードの充実						
・デマンド交通の充実	那珂市	→	→	→	→	→
・マイクロモビリティの導入検討		→	→	→	→	→
4. 情報技術等の活用						
・自動運転による移動確保に関する社会実験の検討	那珂市 交通事業者	→	→	→	→	→
・デマンド交通のA I予約・配車システムの検討		→	→	→	→	→
・キャッシュレス化の推進		→	→	→	→	→
・I C T導入に向けた研究		→	→	→	→	→
5. 多様な利用者を想定した公共交通環境の充実						
・交通弱者をはじめとしたすべての人が利用しやすい公共交通環境の検討	那珂市 交通事業者	→	→	→	→	→
・鉄道や路線バスを利用した市外への移動の促進		→	→	→	→	→
・公共交通を使った通勤・通学の推奨		→	→	→	→	→
・市内事業所・教育施設における利用促進		→	→	→	→	→
・観光ルート・市内イベント等と合わせた観光利用の促進		→	→	→	→	→
・免許返納者に対する支援		→	→	→	→	→
6. 利用者意見の継続的把握によるニーズを顕在化						
・公共交通利用者意向の把握	那珂市	→	→	→	→	→
・高齢者世帯と利用状況の把握		→	→	→	→	→
・デマンド交通維持コストの見える化		→	→	→	→	→
7. 地域公共交通の維持・利用促進に向けた体制の充実						
・公共交通事業者等との連携によるモビリティ・マネジメント強化	国、茨城県 那珂市 交通事業者	→	→	→	→	→
・地域全体での取り組みの強化		→	→	→	→	→
・市民に向けた情報発信と啓発		→	→	→	→	→
・路線バス運行に係る支援		→	→	→	→	→

⇨ : 検討・計画
 → : 実施
 ■ : 評価・検証

資料編

1. 計画策定の経緯

日付	事由
令和5年 6月23日	第1回那珂市地域公共交通会議 ・那珂市地域公共交通計画の策定について
7月10日 ～ 8月4日	那珂市地域公共交通計画策定に関する意向調査 ・配布対象：16歳以上の市民（無作為抽出） ・配布数：2,000件 ・回答者数：817件 ・回答率：40.85%
9月25日	第2回那珂市地域公共交通会議 ・那珂市地域公共交通計画策定に関する意向調査の集計結果について ・那珂市地域公共交通計画の素案について
11月 日	第3回那珂市地域公共交通会議（書面協議） ・那珂市地域公共交通計画の（案）について
12月18日 ～ 令和6年 1月22日	パブリック・コメントの実施
2月 日	第4回那珂市地域公共交通会議 ・パブリック・コメントの実施結果について ・那珂市地域公共交通計画（案）について

2. 那珂市地域公共交通会議委員名簿

氏名	役職等	選出区分（要綱第3条）
玉川 明	会長 那珂市副市長	(1) 副市長
黒田 剣	茨城交通（株）運輸部 運輸課長	(2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
篠原 英夫	茨城第一交通（株）取締役	(3) 一般乗用旅客自動車運送事業者
金澤 和昭	丸金タクシー（有）代表取締役	
澤島 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
服部 透	(一社) 茨城県ハイヤー・タクシー協会専務理事	
平野 道代	副会長 那珂市まちづくり協議会会長	(5) 市民又は利用者の代表
増子 健一	那珂市社会福祉協議会副会長	
中原 昌幸	那珂市高齢者クラブ連合会会長	
秋葉 泉	那珂市連合民生委員児童委員協議会会長	
若谷 則彦	那珂市障がい児者親の会会長	
加藤 宏子	利用者代表（デマンド利用者）	
鈴木 かしく	利用者代表（デマンド利用者）	
國下 裕司	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局首席運輸企画専門官（企画調整）	
仲野 俊二	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局首席運輸企画専門官（輸送監査）	
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
浅川 清司	那珂市商工会会長	(8) 道路管理者、茨城県警察、学識経験者その他市長が必要と認める者
石川 健一	東日本旅客鉄道（株）水戸支社 経営戦略ユニット ユニットリーダー	
有賀 絵理	茨城県地方自治研究センター研究員	
寺田 明弘	茨城県政策企画部交通政策課長	
柳岡 隆	茨城県常陸大宮土木事務所長	
菊池 直紀	茨城県那珂警察署交通課長	
渡邊 荘一	那珂市企画部長	
生田目奈若子	那珂市保健福祉部長	
今瀬 博之	那珂市建設部長	

3. 那珂市地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第1条 この要綱は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項及び道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、那珂市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 那珂市地域公共交通計画その他市の地域交通施策の策定及びその推進に関する事項
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (3) 市が運営する有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (4) 前各号に掲げるもののほか、交通会議が必要と認める事項

(委員)

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 副市長
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体
- (5) 市民又は利用者の代表
- (6) 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者
- (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
- (8) 道路管理者、茨城県警察、学識経験者その他市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長1人を置く。

- 2 会長には副市長を、副会長には会長が委員の中から指名した者をもって充てる。
- 3 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じて会長が招集し、会議の議長となる。

- 2 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数の場合は、議長の決するところによる。
- 4 会議は、必要に応じて、委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第7条 会議において協議が調った事項について、委員及び関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(守秘義務)

第8条 委員は、職務上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、建設部都市計画課において処理する。

(補則)

第10条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この要綱は、平成24年2月1日から施行する。

附 則(平成24年訓令第20号)

この要綱は、公布の日から施行する。

附 則(平成28年訓令第18号)

この要綱は、平成28年4月1日から施行する。

附 則(令和3年訓令第2号)

この訓令は、令和3年4月1日から施行する。

附 則(令和4年訓令第12号)

この要綱は、公布の日から施行する。

4. 前計画（那珂市地域公共交通連携計画）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、多くの方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。