

# 那珂市地域公共交通計画

## 概要版



## I. 地域公共交通計画の概要

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。

## II. 計画の区域・期間

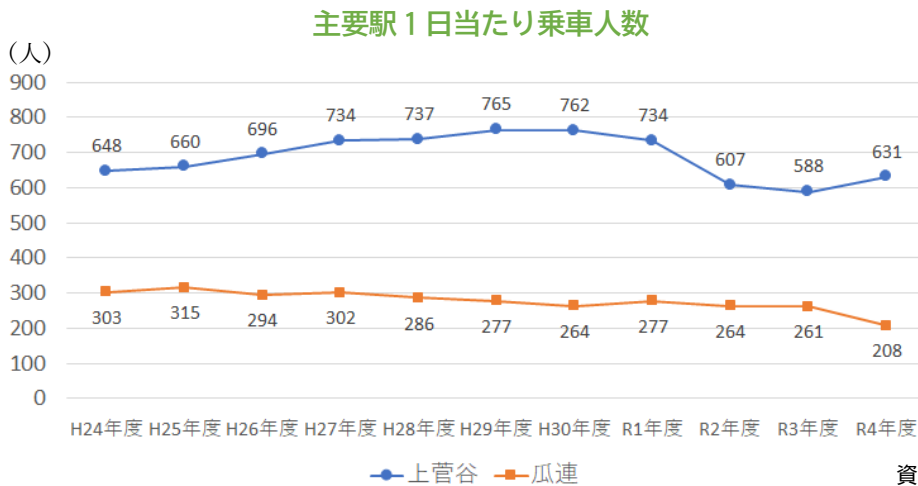
本計画の区域は那珂市全域とし、期間は令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

### Ⅲ. 市の地域公共交通の状況

#### 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、上菅谷駅は大子方面・常陸太田方面の分岐駅として重要な役割を担っています。

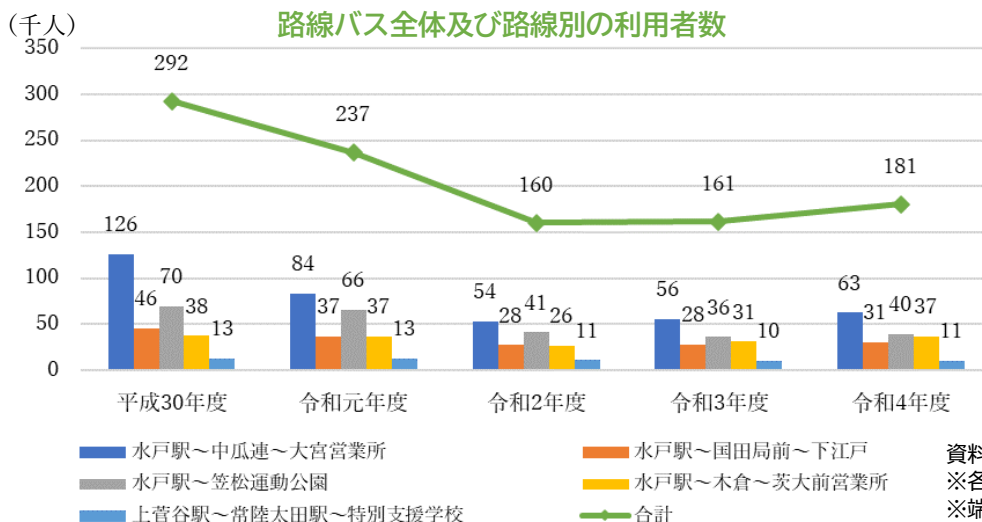
市内の主要駅における1日あたりの乗車人数をみると、上菅谷駅では市街地の基盤整備や人口増加もあり、平成29年度までは増加傾向でしたが、令和元年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、乗車人数が大きく減少しています。また、瓜連駅についても減少傾向にあります。



#### 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。



### ■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。

### ■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。

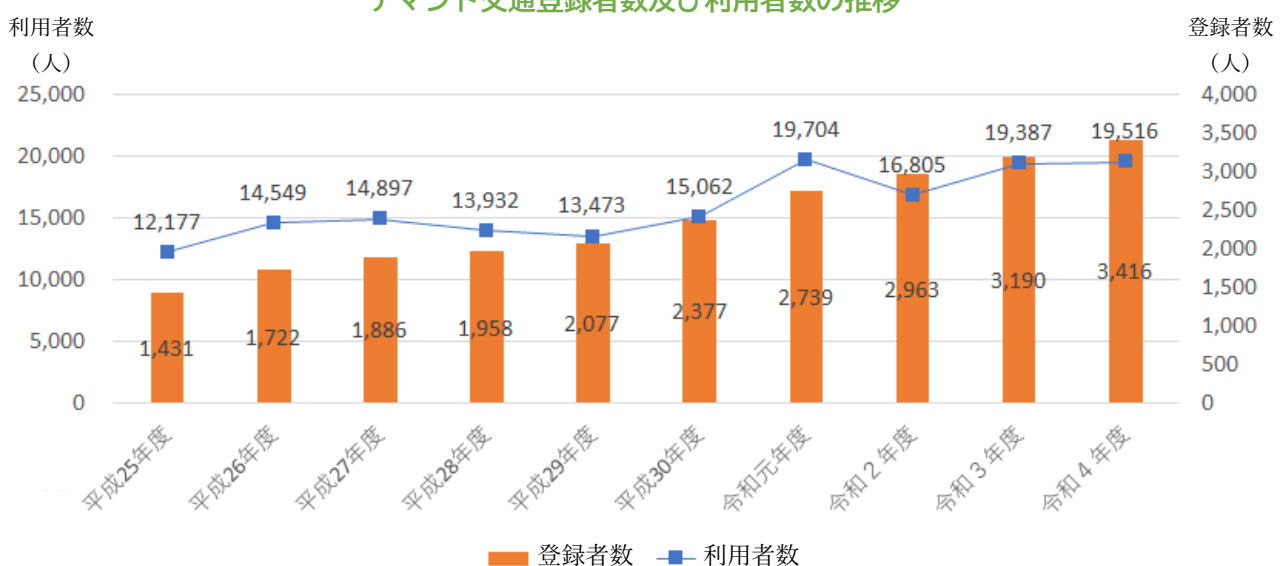
### ■タクシー

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。

### ■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を実施するなど、サービスの拡充により、市民にとって利便性の高い交通手段となっています。

デマンド交通登録者数及び利用者数の推移

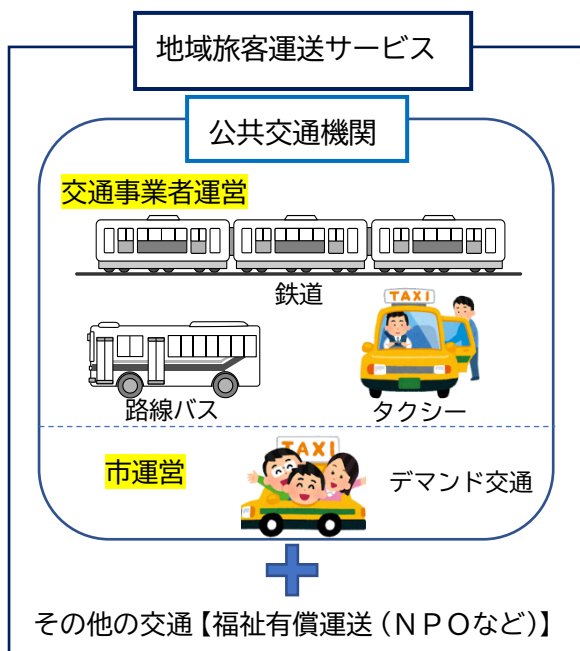


資料) 那珂市都市計画課

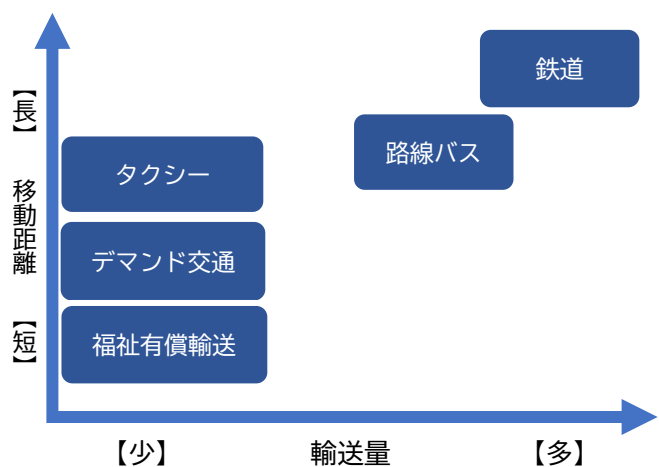
【現在の本市における公共交通モードの位置づけ】

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。

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"> <li>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。</li> <li>軌道を利用し定時制を有することから、通勤や通学の手段として有用です。</li> </ul>	基幹系交通
バス	路線バス (茨城交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>市外と連携できる系統を有しており、鉄道を補完し、周辺都市との連携を図る交通機関としての役割が期待されます。</li> </ul>	
タクシー	市内事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道やバスの利用ができない地域や、個別利用者の自由なニーズに対応した交通システムとして、市内はもとより市外への移動を担う役割が期待されます。</li> </ul>	補完系交通
デマンド交通 【乗合い】	ひまわりタクシー (市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
その他	福祉有償運送 (NPO など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	



交通モード別の特性イメージ



## IV. 計画の基本理念と目標

### 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。

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。

#### 基本方針と指標及び目標値

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%
	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%
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	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
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%

## V. 公共交通に関する施策

### 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

##### 【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）

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。

#### 施策2 公共交通ネットワークの改善

##### 【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

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。

#### 施策3 市民の個別の移動を支える交通モードの充実

##### 【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

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\*をはじめとする移手段についての研究に取り組みます。

\*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

##### 【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A I 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

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、Ma a S\*についても研究を行います。

\*Ma a S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など、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めます。

### 【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】

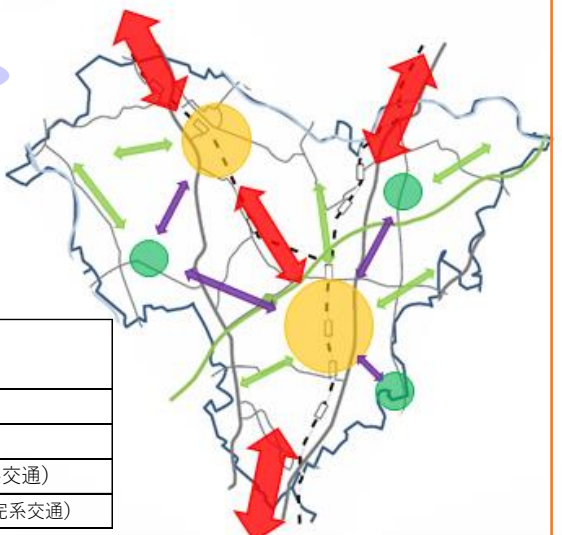
- 公共交通事業者等との連携によるモビリティ・マネジメント\*強化
- 地域全体での取り組みの強化
- 市民に向けた情報発信と啓発
- 路線バス運行に係る支援  
(地域公共交通確保維持事業等)

\*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。

## 本市における公共交通づくりの考え方

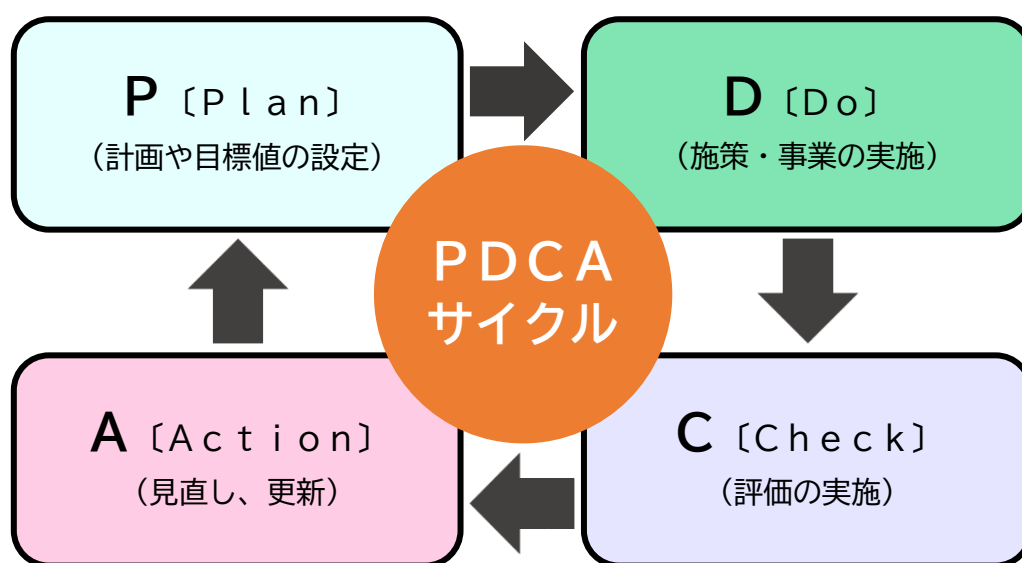
基本理念と基本方針を踏まえ、鉄道や路線バスを中心に市外への移動を確保しながら、市内の駅や公共施設において交通結節機能の充実を進め、タクシーやデマンド交通により、目的地や交通結節点となる駅・公共施設への移動を確保します。

	: 駅・公共施設
	: 目的地 (市内)
	: 市外と駅・公共施設間の移動 (基幹系交通)
	: 駅・公共施設と目的地 (市内) 間の移動 (補完系交通)
	: 自宅と駅・公共施設・目的地 (市内) 間の移動 (補完系交通)



## VI. 実現化方策

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、那珂市地域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。



令和6年3月

発行：那珂市 建設部 都市計画課

〒311-0192 茨城県那珂市福田 1819-5

TEL 029-298-1111 FAX 029-298-0112