

総合計画体系	政策No.	2	政策名	安全で快適に暮らせるまちづくり	施策主管課	土木課
	施策No.	6	施策名	利便性の高い交通基盤を整える	施策主管課長名	川崎 廉樹
関連個別計画					関係課名	都市計画課

1 施策の目的と指標

① 対象(誰、何を対象としているのか)*人や自然資源等	③ 対象指標(対象の大きさを表す指標)			④ 成果指標(意図の達成度を表す指標)			*:総合計画の目標指標
	名 称	単位	名 称	単位			
道路利用者、公共交通機関利用者	A 人口(常住人口)	人	C				
	B 市内道路総延長	m	D				
② 意図(この施策によって対象をどう変えるのか)	A 道路改良率*	%	D ひまわりタクシー利用者数*	人			
	B 歩道設置率*	%	E				
	C 日常生活において移動に不便を感じていない市民の割合*	%	F				
⑤ 成果指標設定の考え方 (成果指標設定の理由)	A・B:道路の整備率、歩道の設置率の向上が安心で安全に利用してもらえる目安となる。 C:「日常生活において移動に不便を感じていない市民の割合」を測り、市民の移動手段における利便性を高める検討に資する。 D:主に交通弱者に対する移動手段の確保を目的としている「ひまわりタクシー利用者数」を把握し、効果検証をする。			⑥ 成果指標の測定企画(実際にどのように実績値を把握するか)	A・B:市道管理部署(土木課)の調査による把握 C:市民アンケートにより把握 D:ひまわりタクシー利用者の実績数により把握 ※道路改良率:改良済市道延長/市道総延長 ※歩道設置率:歩道設置市道延長/市道総延長		

2 指標等の推移

指標名	名称	単位	数値区分	前期基本計画期間			第2次総合計画			後期基本計画期間		
				2年度 (実績)	3年度 (実績)	4年度 (実績)	5年度 (実績)	6年度 (実績)	7年度 (目標)	8年度 (目標)	9年度 (目標)	
対象指標	A 人口(常住人口)	人	見込み値	53,000	52,800	52,500	52,900	52,700	52,500	52,300	52,000	
			実績値	53,187	52,937	53,121	52,700	52,365				
	B 市内道路総延長	m	見込み値	1,162,200	1,162,400	1,162,400	1,162,600	1,164,500	1,165,000	1,165,500	1,166,000	
			実績値	1,161,418	1,162,375	1,163,338	1,164,036	1,164,066				
成果指標	C		見込み値									
			実績値									
	D		見込み値									
			実績値									
	A 道路改良率*	%	目標値	26.4	26.7	28.3	28.6	28.9	29.2	29.5	29.8	
			実績値	27.7	28.0	28.4	28.7	29.1				
	B 歩道設置率*	%	目標値	7.9	8.0	8.0	8.3	8.4	8.4	8.5	8.5	
			実績値	8.2	8.2	8.3	8.3	8.3				
C 日常生活において移動に不便を感じていない市民の割合*	%	目標値	74.0	76.5	78.0	68.4	69.1	69.7	70.4	71.0		
		実績値	70.5	67.1	71.4	66.0	62.7					
	D ひまわりタクシー利用者数*	人	目標値	17,000	17,500	18,000	23,700	25,100	26,500	27,900	29,300	
E			実績値	16,805	19,387	19,516	20,438	20,137				
	F		目標値									
			実績値									

3 施策の特性・状況変化・住民意見等

① この施策の役割分担をどう考えるか(協働による住民と行政の役割分担)
ア)住民(事業所、地域、団体)の役割(住民が自助でやるべきこと、地域やコミュニティが共助でやるべきこと、行政と協働でやるべきこと)
①道路用地の提供に協力する。
②公共交通機関を積極的に利用する。
イ)行政の役割(市がやるべきこと、都道府県がやるべきこと、国がやるべきこと)
①幹線道路、生活道路等の整備を進める。
②路線バスの運行維持存続の支援、及びひまわりタクシー(デマンド交通)の運行のほか、地域公共交通施策の検討を行う。
② この施策に対して住民(対象者、納税者、関係者)、議会からどんな意見や要望が寄せられているか
①道路の早期整備に対する強い要望がある。
②市内現行バス路線について、路線維持のため事業者より毎年補助金(負担金)の負担継続の要望がある。
③市内バス2路線が事業性が特に低い路線に該当し、令和8年9月までに見直しに向けた協議・検討を関係者間で行う必要がある。
④公衆トイレの故障・破損、駅駐車場や駐輪場の利用マナーなどについて、意見・苦情が寄せられている。
⑤ひまわりタクシー(デマンド交通)は、運転免許を返納した方や車がない方からの利用者登録申請が多く、今後も利用していきたいとの意見がある。

4 施策の成果水準とその背景

(1) 時系列比較(令和2年度との比較)	(2) 近隣他市との比較(水戸市、ひたちなか市等との比較)
<input type="checkbox"/> 成果がかなり向上した。 <input type="checkbox"/> 成果がどちらかといえば向上した。 <input checked="" type="checkbox"/> 成果はほとんど変わらない。(横ばい状態) <input type="checkbox"/> 成果がどちらかと言えば低下した。 <input type="checkbox"/> 成果がかなり低下した。	<input type="checkbox"/> 近隣他市と比べてかなり高い水準である。 <input type="checkbox"/> 近隣他市と比べてどちらかと言えば高い水準である。 <input type="checkbox"/> 近隣他市と比べてほぼ同水準である。 <input type="checkbox"/> 近隣他市と比べてどちらかと言えば低い水準である。 <input checked="" type="checkbox"/> 近隣他市と比べてかなり低い水準である。

*上記の背景として考えられること(根拠となる実績値、判断理由など)
 ・道路改良率は5年前から1.43ポイントの増となった。ここ数年の伸び率は鈍化傾向がみられるが、道路改良率は着実に伸びてきている。

平成25年度	23.39%(0.31増)	令和元年度	27.37%(0.70増)
平成26年度	24.14%(0.75増)	令和 2年度	27.67%(0.30増)
平成27年度	24.64%(0.50増)	令和 3年度	28.05%(0.38増)
平成28年度	25.28%(0.64増)	令和 4年度	28.47%(0.42増)
平成29年度	26.05%(0.77増)	令和 5年度	28.75%(0.28増)
平成30年度	26.67%(0.62増)	令和 6年度	29.10%(0.35増)

*上記の背景として考えられること(根拠となる実績値、判断理由など)
 ・道路改良率(令和6年4月1日)を近隣市町村と比較すると、それぞれ大きな差があり、那珂市はかなり低い水準となっている。これは、可住地面積が広く、認定道路の延長が長いことなどが要因だと推測される。

水戸市	44.11%	常陸大宮市	40.80%
ひたちなか市	61.44%	常陸太田市	34.00%
東海村	73.04%	城里町	31.70%
那珂市	28.80%		

① 施策の現状(当市の特徴、その要因として考えられること等)

(道路) 1級幹線の約84%は整備済みである。2級幹線の約59%は整備済みである。その他一般道の22%が整備済みである。
 (歩道) 歩道の設置済みは約8%、1級幹線は歩道設置が必要であり、整備済み路線については、必要箇所に歩道が設置されている。その他については、市街地を中心に通学路など要望に応じて設置している。

(路線バス) コロナ禍前において利用者数の減少などに伴う路線の廃止により、市内では5路線の運行となっている。新型コロナウイルス感染症の影響により利用者は大きく減少した状況の中、運転士の高齢化等を背景とした運転士不足により、路線バス会社は路線バスの減便を実施した。人件費の増加や原油価格の高騰などを受け、路線バス会社は、令和6年3月1日付けで運賃改定による値上げを実施した。

(鉄道:水郡線) 瓜連駅、上菅谷駅などのJR水郡線利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に落ち込んだ後、回復傾向にあるが、コロナ禍前の利用者数には至っていない。

(コミュニティバス) 令和2年3月末をもって休止した。

(デマンド交通) 平成31年4月に増車、増便し、同時に水戸市への乗り入れを開始し、令和3年4月からひたちなか市への乗り入れを開始した。令和7年3月末の利用登録者数は3,797人、令和6年度の延べ利用者数は20,137人という状況で、コロナ禍前の利用者数に回復している。

② 施策の課題(基本計画期間を見据えて、どのような課題を解決していくかなければならない)

(道路) 改良率が近隣市町村より低い状況を踏まえ、改良率を上げるために1級、2級道路については整備の促進を図る。その他の道路は地域の要望を受けて整備を進める。

(歩道) 1級幹線については、道路整備に応じて歩道を設置する。

(地域公共交通) 駅利用者の利便性向上を図るため、平成28年度に額田駅、29年度に常陸鴻巣駅、令和4年度に下菅谷駅に屋根付駐車場を整備した。地域の意見を踏まえて、安全で快適な利用環境を整えていく必要がある。また、交通弱者等(高齢者・障がい者)の交通手段を確保し、かつ、利用者のニーズに合ったものとしていくため、デマンド交通サービスの充実や障がい者を対象としたタクシー利用助成、運転免許の自主返納者へのデマンド交通の特別利用券の交付等、市が実施する公共交通施策について、コスト面を含めて検討していく。

6 施策の目標設定とその根拠(水準の理由と前提条件)・方針

「道路改良率」、「歩道設置率」、「日常生活において移動に不便を感じていない市民の割合」、「ひまわりタクシー利用者数」については、第2次那珂市総合計画後期基本計画(R5～R9)において、施策の評価を表す指標として位置づけ、それぞれ中間目標と目標値を設定している。
 「道路改良率」は、年0.3ポイントの増を目指して、中間目標値(R7)は29.2%に、目標値(R9)は29.8%に設定した。
 「歩道設置率」は、年0.1ポイントの増を目指し、中間目標値(R7)は8.4%に目標値(R9)は8.5%に設定した。
 「日常生活において移動に不便を感じていない市民の割合」は、年0.65ポイントの増を見込み、中間目標値(R7)は69.7%に、目標値(R9)は71.0%に設定した。
 「ひまわりタクシー利用数」は、年1,400人の増を見込み、中間目標値(R7)は26,500人に、目標値(R9)は29,300人に設定した。

7 施策の目標達成のための基本事業

基本事業	基本計画期間における取り組み方針	主な事務事業
国・県道の幹線道路の整備	・利便性向上、交通混雑解消のため、国道、県道の整備促進を要望	国・県要望事務
生活道路の整備	・重要性や緊急性を踏まえた計画的な生活道路の整備促進 ・通学路などを中心としたすべての歩行者に配慮した道路づくりの推進 ・台風などの影響による市道の冠水被害を減らすため、安定した排水能力の確保	道路改良舗装事業 菅谷飯田線街路整備事業 冠水対策推進事業
道路の適正な維持管理	・道路の維持補修や清掃など適正な維持管理 ・橋梁の損傷早期発見と長寿命化修繕計画に基づく計画的な維持管理 ・市民と協働による生活道路の維持管理など、道路愛護の意識啓発 ・両宮遊歩道を再整備し歩行者・自転車の通行区分を明確にする	道路維持補修事業 橋りょう長寿命化修繕事業 道路管理事業 両宮遊歩道改修事業
公共交通の維持・確保	・駅利用者の利便性向上を図り、JR水郡線の利用促進 ・市民の足として必要な路線バスの支援と維持 ・デマンド交通運行(H27～)の制度拡充と県央地域連携中枢都市圏における広域運行の継続実施 ・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、地域公共交通計画の策定(R6.3策定)	地域公共交通活性化事業 デマンド交通運行事業 公共交通利用促進施設管理事業