

北茨城市 地域公共交通計画

Regional Public Transport Plan in Kitaibaraki

活力を育み暮らしを支える
持続可能な公共交通ネットワークの実現



令和6年3月
北茨城市

ごあいさつ



本市はこれまで、「第5次北茨城市総合計画」及び「北茨城市都市計画マスタープラン」に基づき、まちの活力を育み、誰もが快適に、そして安心して生活できる交通体系の実現を目指し、道路整備や公共交通網の維持・確保に努めてまいりました。

しかしながら、人口減少や少子高齢化の進行等により社会経済構造が大きく変化する中、自家用車を移動手段の主軸としたライフスタイルの定着などにより、公共交通の利用者数は減少傾向にあります。加えて、交通事業者の運転手不足や新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化、物価高騰など地域公共交通を取り巻く環境は、以前より厳しい状況にあります。さらに、自動車運転免許証の返納者の増加が予想され、移動手段を持たない方の通院や買物等の日常生活を支えるため、将来にわたり公共交通の維持・確保をすることが今まで以上に求められております。

このような現状や課題等を踏まえ、このたび本市では「活力を育み暮らしを支える持続可能な公共交通ネットワークの実現」を基本理念とした「北茨城市地域公共交通計画」を策定いたしました。

本計画では、地域毎の実情に即した利便性の高い、かつ持続可能な公共交通網の構築のため、市巡回バス等の再編や公共交通空白地域における新たな移動手段の創出、JR常磐線との乗り継ぎ改善、待合環境の整備などに取り組んでいくこととしております。その実現には、行政、市民及び事業者が一体となって取り組むことが必要不可欠となりますので、皆様におかれましては更なる御理解と御協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定に当たり、御尽力いただきました北茨城市地域公共交通会議の委員の皆様を始め、アンケート調査等を通じ、貴重な御意見、御提言をお寄せいただきました市民の皆様並びに関係各位に対しまして、心から感謝を申し上げます。

令和6年3月

北茨城市長 豊田 稔

目 次

序章 計画策定の目的と位置づけ	1
1章 公共交通に関する現況整理	5
1-1 地域特性の整理	6
1-2 公共交通の現況把握	12
2章 上位・関連計画等の整理	19
3章 各種アンケートの実施	27
3-1 市民アンケート調査	29
3-2 公共交通利用者アンケート調査	49
3-3 交通事業者、その他の関係団体アンケート調査	70
3-4 高校生アンケート調査	74
3-5 市内企業アンケート調査	77
3-6 集客施設事業者アンケート調査	82
4章 地域公共交通に関する課題抽出	83
5章 地域公共交通の目指すべき方向性	87
5-1 基本理念及び方針	88
5-2 将来公共交通ネットワークイメージ	89
5-3 計画の目標及び実施事業	90
6章 計画の達成状況の評価	103

序章

計画策定の目的と位置づけ

序章 計画策定の目的と位置づけ

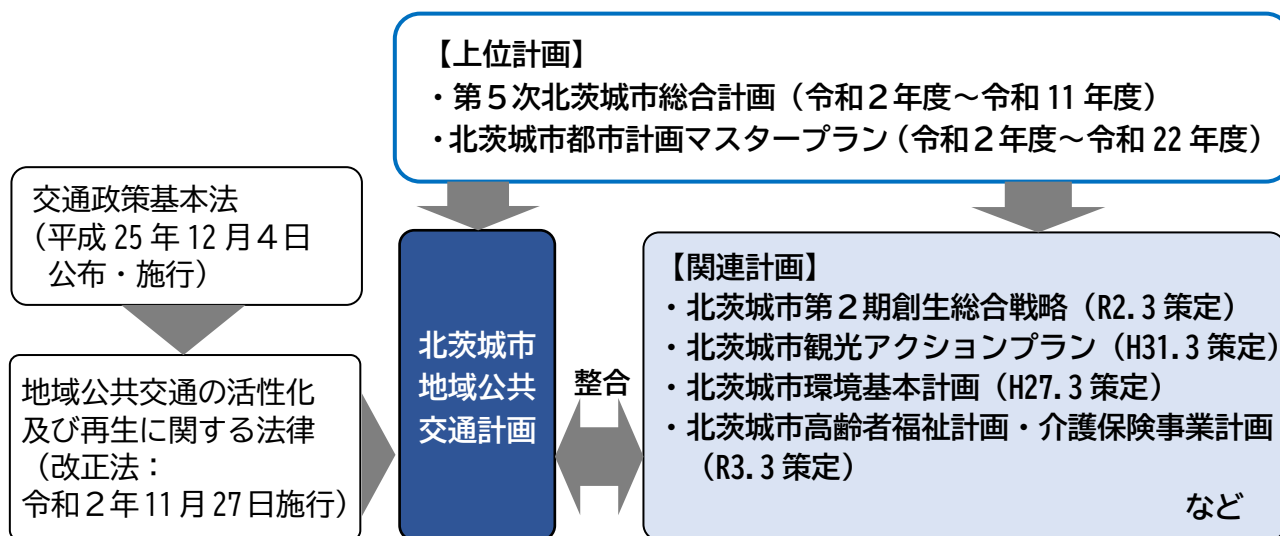
(1) 計画の目的

本市では、自家用自動車への依存の高まりや少子高齢化、新型コロナウイルス感染症の影響による新たな生活様式の普及等、社会情勢の変化を見据えた上で住民の多様な移動ニーズを踏まえつつ、公共交通の更なる効果的かつ効率的な運行が求められています。その一方で、通勤・通学及び買物・通院での日々の交通手段の確保や高齢化に伴う運転免許返納で自動車等の移動手段を持たない住民にとって、公共交通は日常生活を送る上でより一層重要な役割を担っています。

このことから、本市にとって望ましい公共交通の姿を明らかにし、地域住民及び利用者にとって利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークを形成するため、北茨城市地域公共交通会議において協議し、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）に規定する公共交通施策のマスタープランとなる「北茨城市地域公共交通計画」を策定します。

(2) 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「第5次北茨城市総合計画」及び「北茨城市都市計画マスタープラン」に即し、「北茨城市第2期創生総合戦略」や「北茨城市観光アクションプラン」などとの整合を図り、総合的なまちづくりの一環として、公共交通に係る事項を位置付ける計画とします。



■SDGs における位置づけ

SDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）は、「誰一人取り残さない」という誓いの下、持続可能でより良い社会の実現を目指す、国際社会共通の目標です。

本計画は、SDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）の目標3「すべての人に健康と福祉を」、目標8「働きがいも経済成長も」、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5つの目標達成に向けて取組みを進めていきます。



(3) 計画区域

本計画は、北茨城市全域を対象とします。ただし、広域交通圏における連携を強化・充実するため、近隣市についても検討の対象に含めます。

(4) 計画期間

本計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

■本計画と主な関連計画の計画期間

年度	・・・	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	・・・	令和22
	・・・	2024	2025	2026	2027	2028	2029	・・・	2040
北茨城市総合計画	令和2～令和11年度								
北茨城市都市計画 マスタープラン	令和2～令和22年度								
北茨城市 地域公共交通計画		令和6～令和10年度（5年間）							

■地域公共交通計画とは

多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面しています。一方で、高齢者の運転免許の返納件数は依然高い水準にあり、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題になっています。

こうした状況を踏まえ、地域における移動ニーズに対し、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定し、既存の公共交通サービスの改善を図るとともに過疎地などにおいては、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等の地域の輸送資源を最大限活用する取組みを促進するための制度の充実を図っていくことが求められています。

1 章

公共交通に関する現況整理

1章 公共交通に関する現況整理

1-1 地域特性の整理

(1) 位置・地勢

本市は、茨城県の北東端に位置し、県庁所在地の水戸市までは約 50 km、東京までは約 180 km の距離にあります。北は福島県いわき市、西は福島県東白川郡塙町、南は高萩市と接し、東は太平洋に面しています。

本市の面積は、186.79 km² と広大な市域を有しており、山林が約 70% を占め、阿武隈高地南端に位置する多賀山地が海岸まで迫り、平地が少ない地形となっています。

本市の主な交通幹線は、J R 常磐線、国道 6 号線、常磐自動車道があり、鉄道、自動車ともに首都圏と東北地方を結び、これによって、日立市、高萩市、いわき市などとも結ばれています。

また、市内には J R 常磐線の南中郷駅、磯原駅、大津港駅の 3 駅と、常磐自動車道の北茨城 I C を有し、交通の要となっています。

■北茨城市の位置



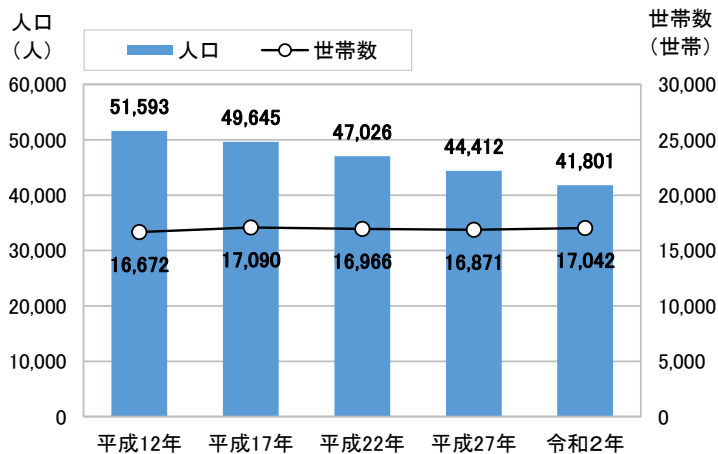
(2) 人口動向

①総人口・世帯数

北茨城市の総人口は令和2年10月1日現在、41,801人で、直近10年間の推移として平成22年と令和2年を比較すると、5,225人減少しています。

また、世帯数は令和2年10月1日現在、17,042世帯で、ほぼ横ばい傾向にありますが、1世帯当たりの人員は平成22年が2.77人/世帯に対し、令和2年が2.45人/世帯と減少しています。

■総人口・世帯数の推移



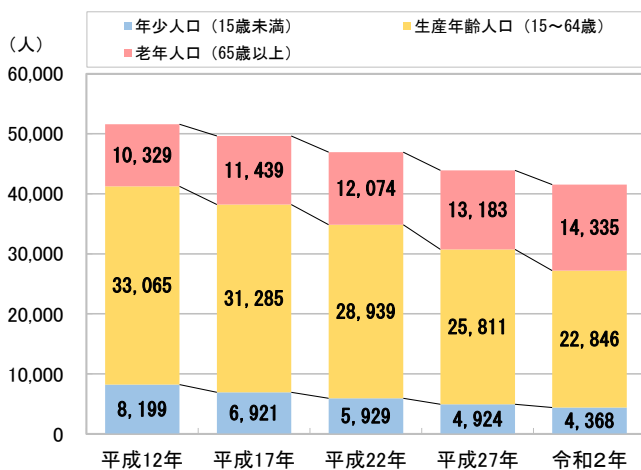
出典：国勢調査（各年10月1日現在）

②年齢3区分別人口

年齢3区分別人口構成比（令和2年）は、年少人口が10.5%、生産年齢人口が55.0%、老年人口が34.5%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合が増加しています。

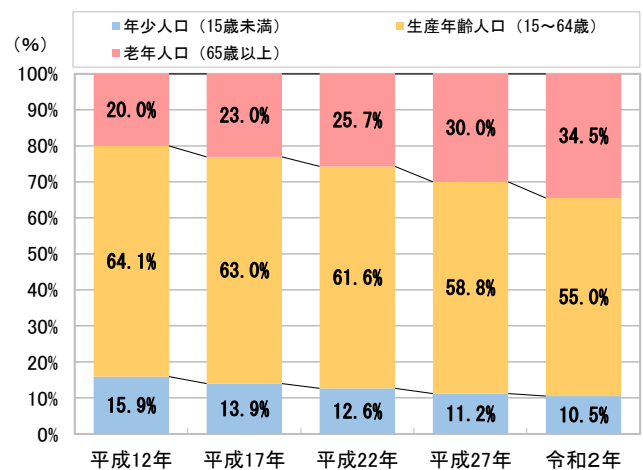
令和2年の高齢化率は34.5%で、国（28.0%）や茨城県（29.3%）と比較するとその割合は高い状況になっています。

■年齢3区分別人口の推移

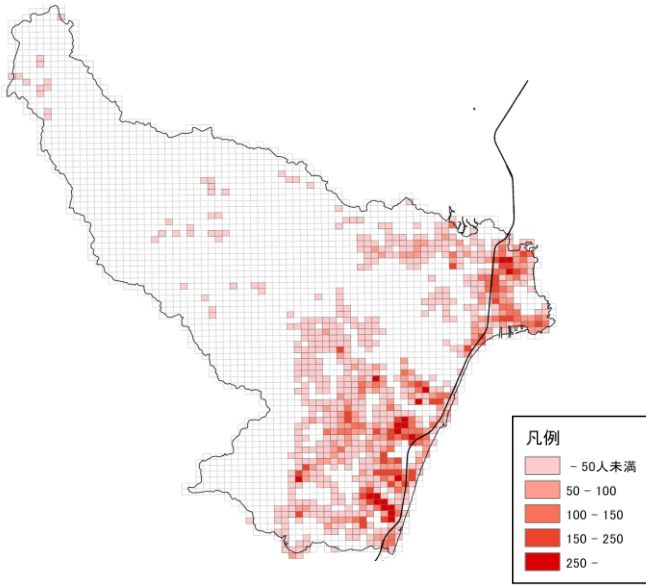


出典：国勢調査（各年10月1日現在）

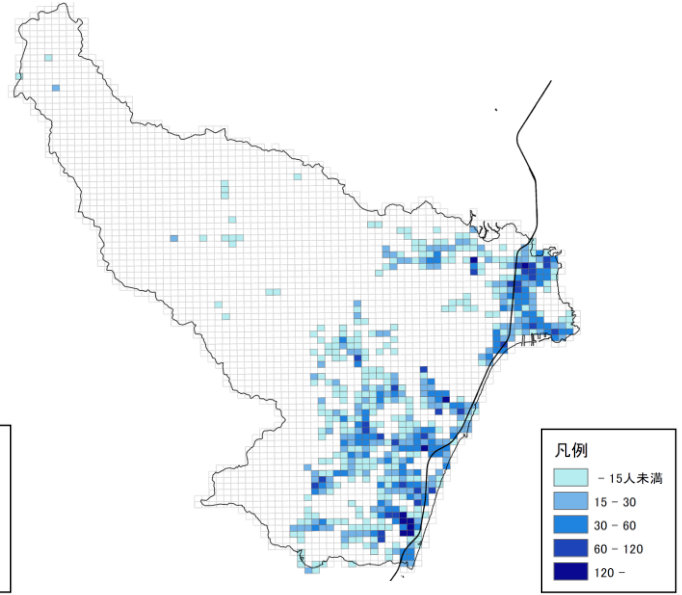
■年齢3区分別人口構成比の推移



■250m メッシュ人口分布図



■高齢者人口分布図

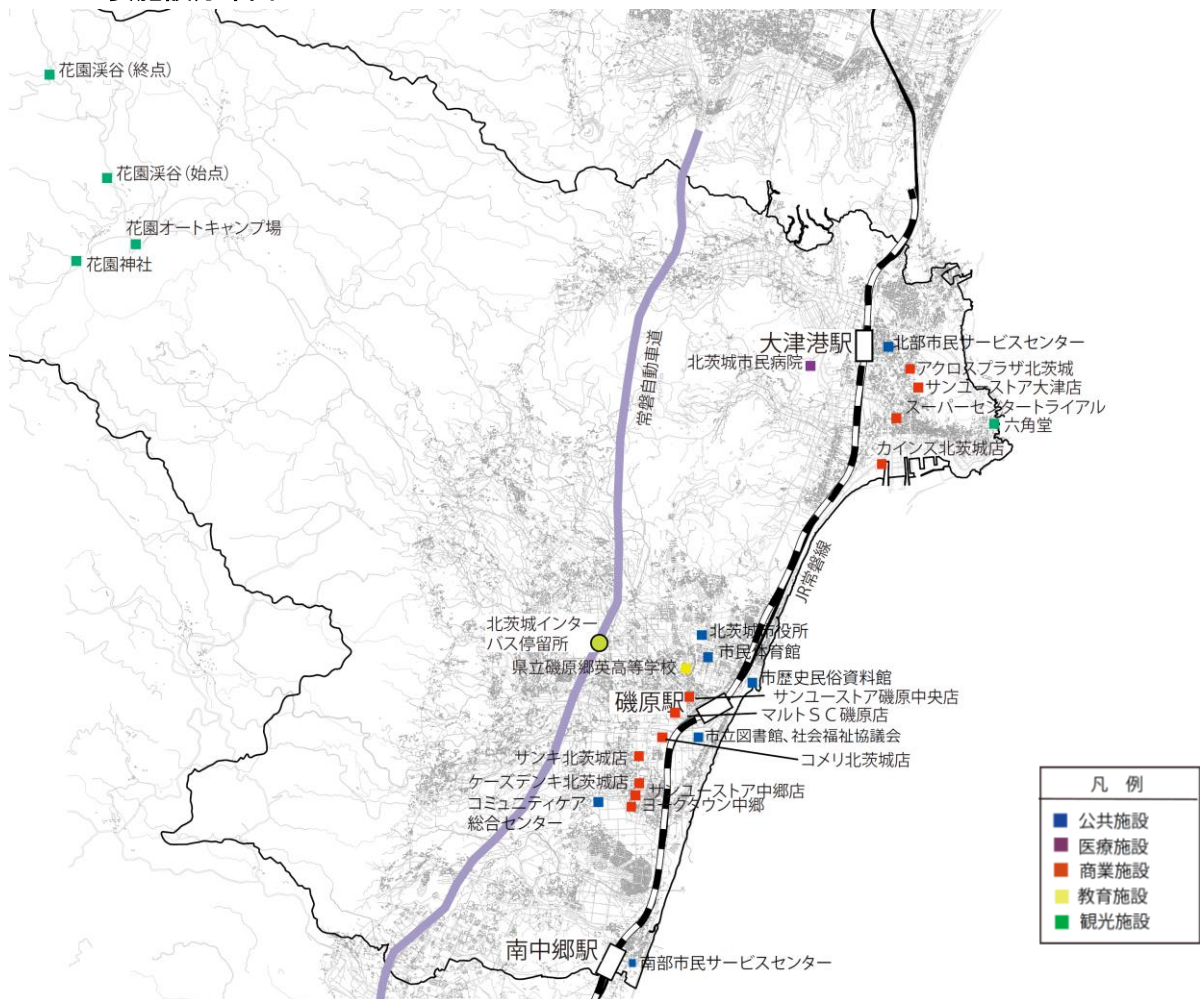


出典：国土数値情報（国土交通省）

(3) 主要施設等分布状況

主要施設については、市役所などの公共施設、商業施設、医療施設及び観光施設などはJ R常磐線の大津港駅と磯原駅の2つの駅を中心に立地しています。

■主要施設分布図



(4) 観光動向

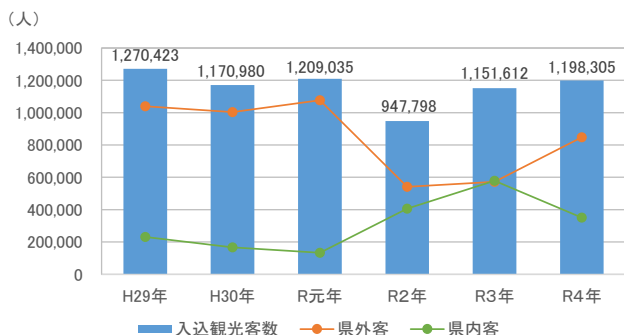
本市の年間観光入込客数は、令和2年は約95万人で令和元年と比較すると78.4%と減少しましたが、令和3年には回復傾向にあります。内訳をみると、県外からの宿泊での観光客は半減し、一方で県内からの日帰り客が増え、ほぼ自家用車を利用して訪問しています。

■観光入込客数の推移
(単位：万人)

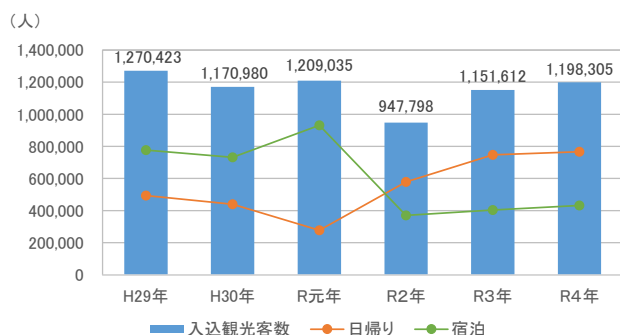
	入込観光客数	日帰り・宿泊の別		居住別		利用交通機関別		
		日帰り	宿泊	県外客	県内客	定時交通機関	観光バス	自家用車他
H28年	128.0	54.9	73.1	91.9	36.1	9.1	5.8	113.2
H29年	127.0	49.4	77.6	103.9	23.1	6.4	3.6	117.1
H30年	117.1	43.9	73.2	100.4	16.7	9.6	2.5	105.0
R元年	120.9	27.8	93.1	107.6	13.3	19.9	9.1	91.9
R2年	94.8	57.8	37.0	54.1	40.7	4.0	1.8	89.0
R3年	115.2	74.7	40.4	57.2	57.9	15.0	7.6	92.6
R4年	119.9	76.7	43.1	84.8	35.1	0.4	2.2	117.3

※調査地点：花園溪谷・五浦海岸・磯原二ツ島海岸・野口雨情記念館
出典：統計きたいばらき

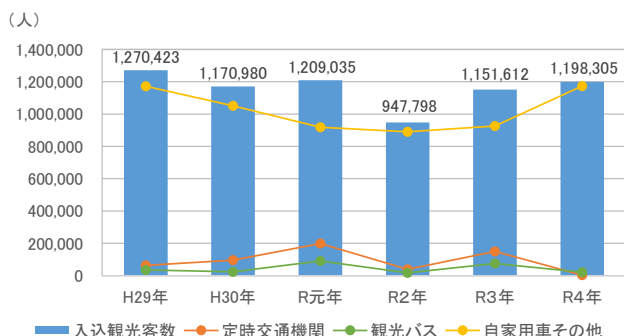
■観光入込客数の推移（居住地別）



■観光入込客数の推移（日帰り・宿泊別）



■観光入込客数の推移（利用交通機関別）



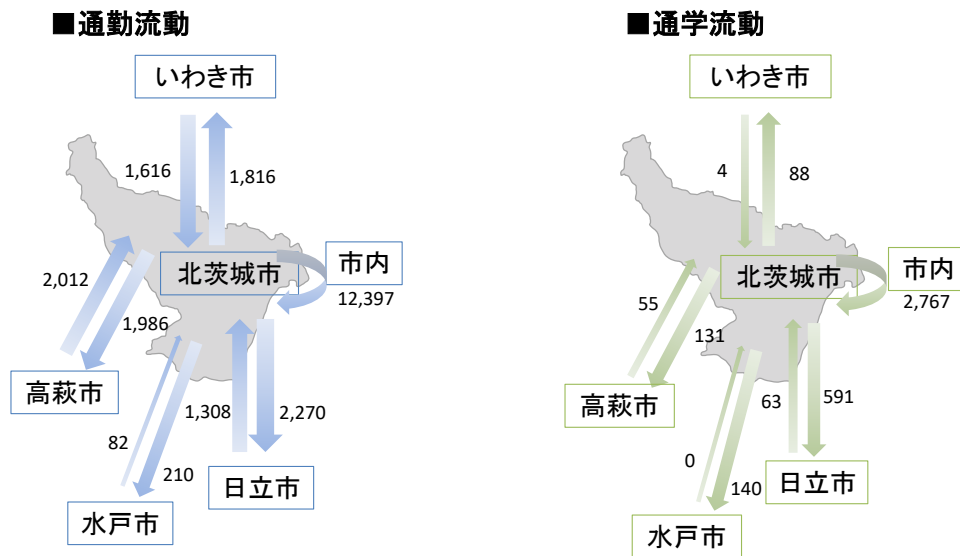
(5) 交通特性

①通勤流動

令和2年国勢調査によると、本市の就業者数 19,821 人のうち、市内で働いている人は 12,397 人 (62.5%)、市外に通勤している人は 7,424 人 (37.5%) となっています。

また、市外では、日立市へ通勤している人は 2,270 人と最も多く、次いで高萩市へ通勤している人は 1,986 人と多くなっています。

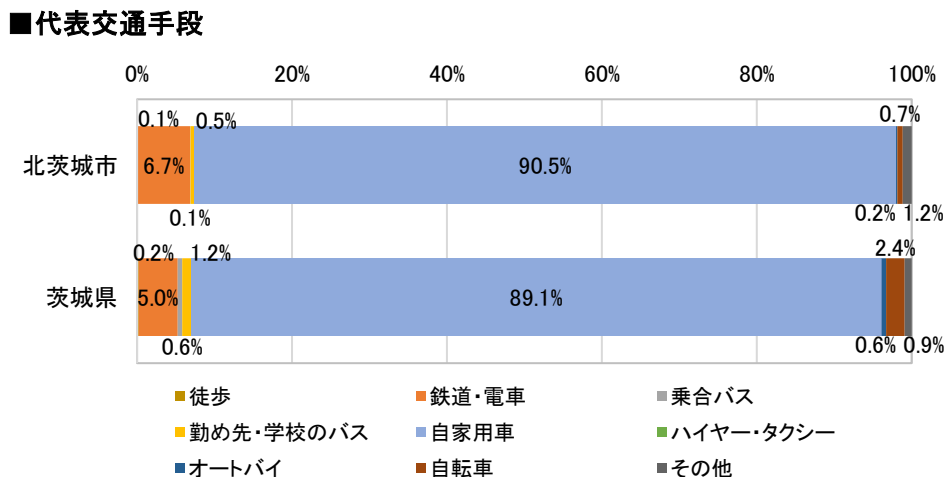
一方で、本市への市外からの通勤者は、高萩市から 2,012 人と最も多く、次いでいわき市から 1,616 人と多くなっています。



※通勤・通学での流動が多い自治体を掲載
出典：令和2年国勢調査

②代表交通手段

主な交通手段として、自家用車が選択されており、その使用率は 90.5%で、茨城県平均と比較しても 1.4 ポイント高い数値を示しています。

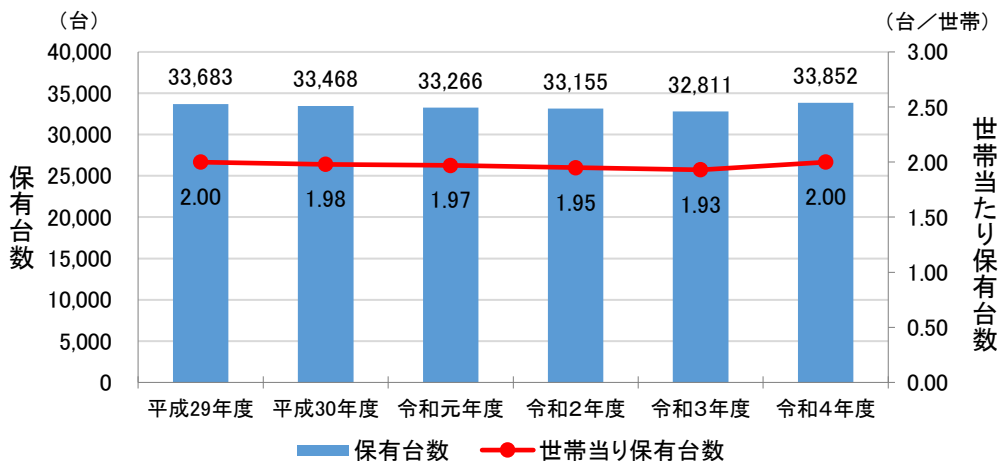


出典：令和2年国勢調査

③自動車保有台数及び免許保有者数の推移

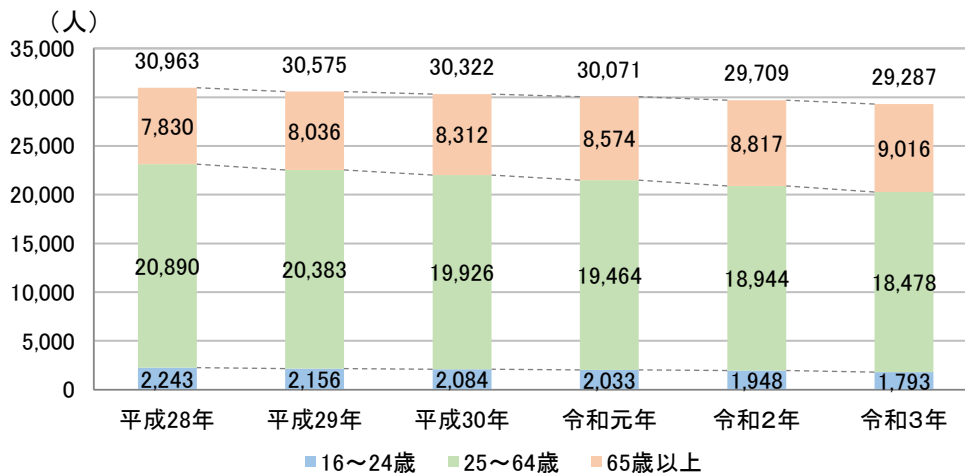
自家用車保有台数は、令和4（2022）年3月時点で33,852台となっています。
また、年齢層別免許保有者数は、65歳以上の層において増加傾向が続いています。

■自動車保有台数（乗用車＋軽自動車）の推移（北茨城市）



出典：統計きたいばらき

■年齢層別免許保有者数の推移（北茨城市）



出典：交通白書（茨城県警）

1-2 公共交通の現況把握

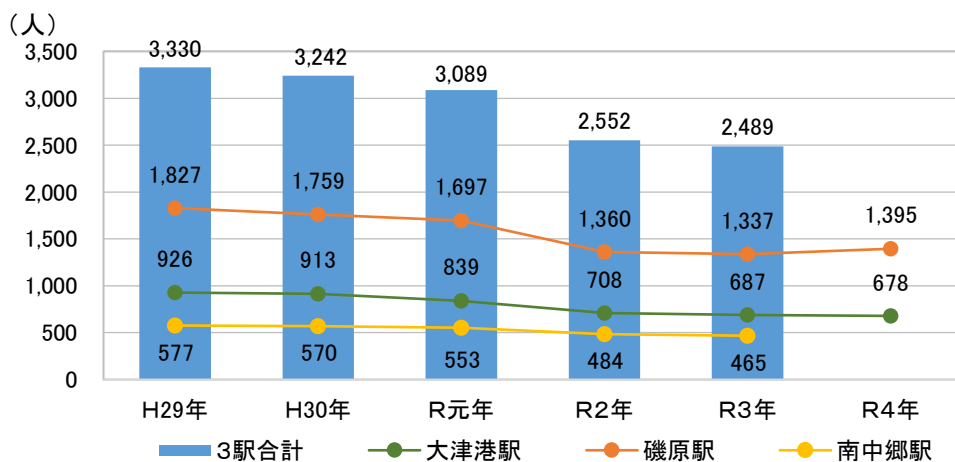
(1) 鉄道

市内の鉄道は JR 常磐線が南北に走っており、南中郷駅、磯原駅、大津港駅の3つの鉄道駅があります。

市民の通勤通学の拠点として、また、市を訪れる観光客の拠点としての役割を担っています。

令和元年度の3駅の1日平均乗車人員は3,089人で、令和元年度までは年々減少傾向にありましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり2,552人と令和元年度と比較し82.6%と大きく減少し、令和3年度においてもほぼ横ばいとなっています。

■市内鉄道駅の1日平均乗車人員の推移



出典：統計きたいばらき

※南中郷駅は無人駅のためR4年以降は数値なし

(2) 高速バス

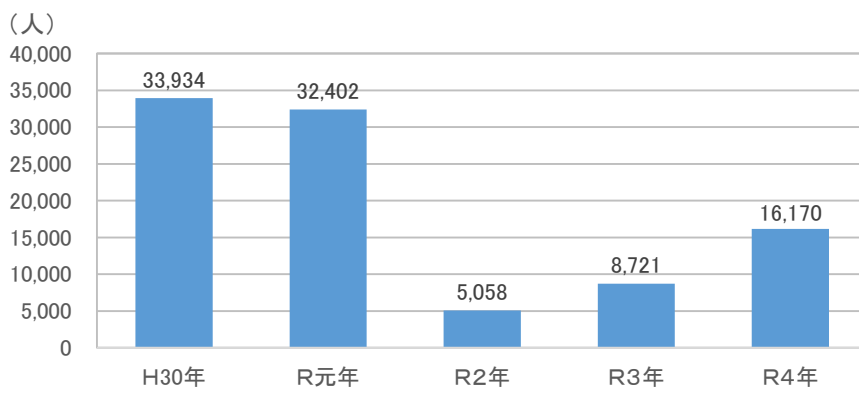
高速バスは、東京方面、バスタ新宿方面、東京ディズニーランド方面、仙台方面と4路線が運行し、乗降者数は年間3万人程度で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、東京方面のみの運行になったこともあり、令和2年より激減しています。しかしながら、行動制限の解除等により現在は回復傾向にあります。

■各路線の運行概要

路線	方向	便数	
		上り	下り
いわき号	いわき・北茨城 ↔ 浅草駅・東京方面	上り	平日 18 休日 20
		下り	平日 18 休日 20
新宿いわき号	いわき・北茨城 ↔ 王子駅・バスタ新宿	上り	平日 3
		下り	平日 3
東京ディズニー リゾート線	北茨城 ↔ 東京ディズニーリゾート	上り	全日 2
		下り	全日 2
仙台線	北茨城 ↔ 相馬・仙台駅	上り	全日 1
		下り	全日 1

※令和5年8月1日現在、「新宿いわき号」は、運休となっています。

■高速バス年間乗降者数



出典：北茨城市資料

■年間乗降者数

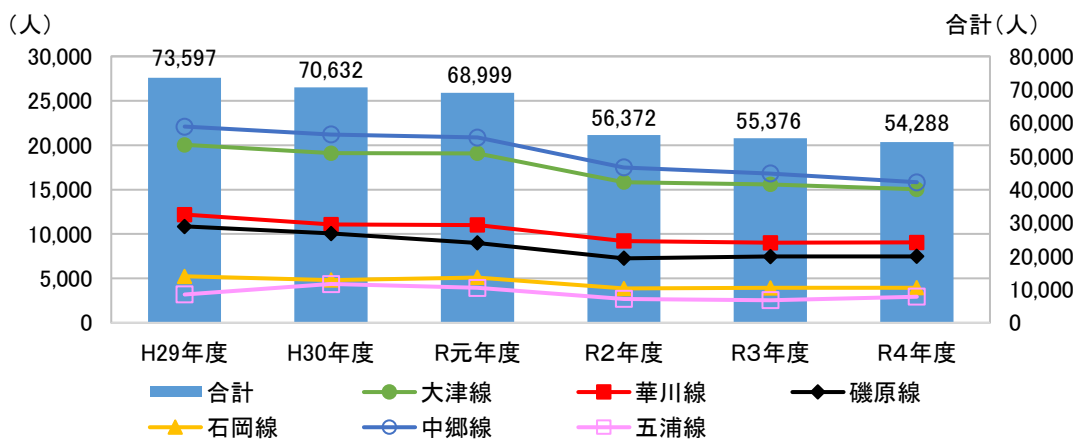
(3) 市巡回バス

市巡回バスは、現在平日のみ6路線が運行しています。年間利用者数は、平成29年度から減少傾向になり、令和4年度は54,288人と平成29年度と比較し73.8%まで減少しています。

■各路線の運行概要

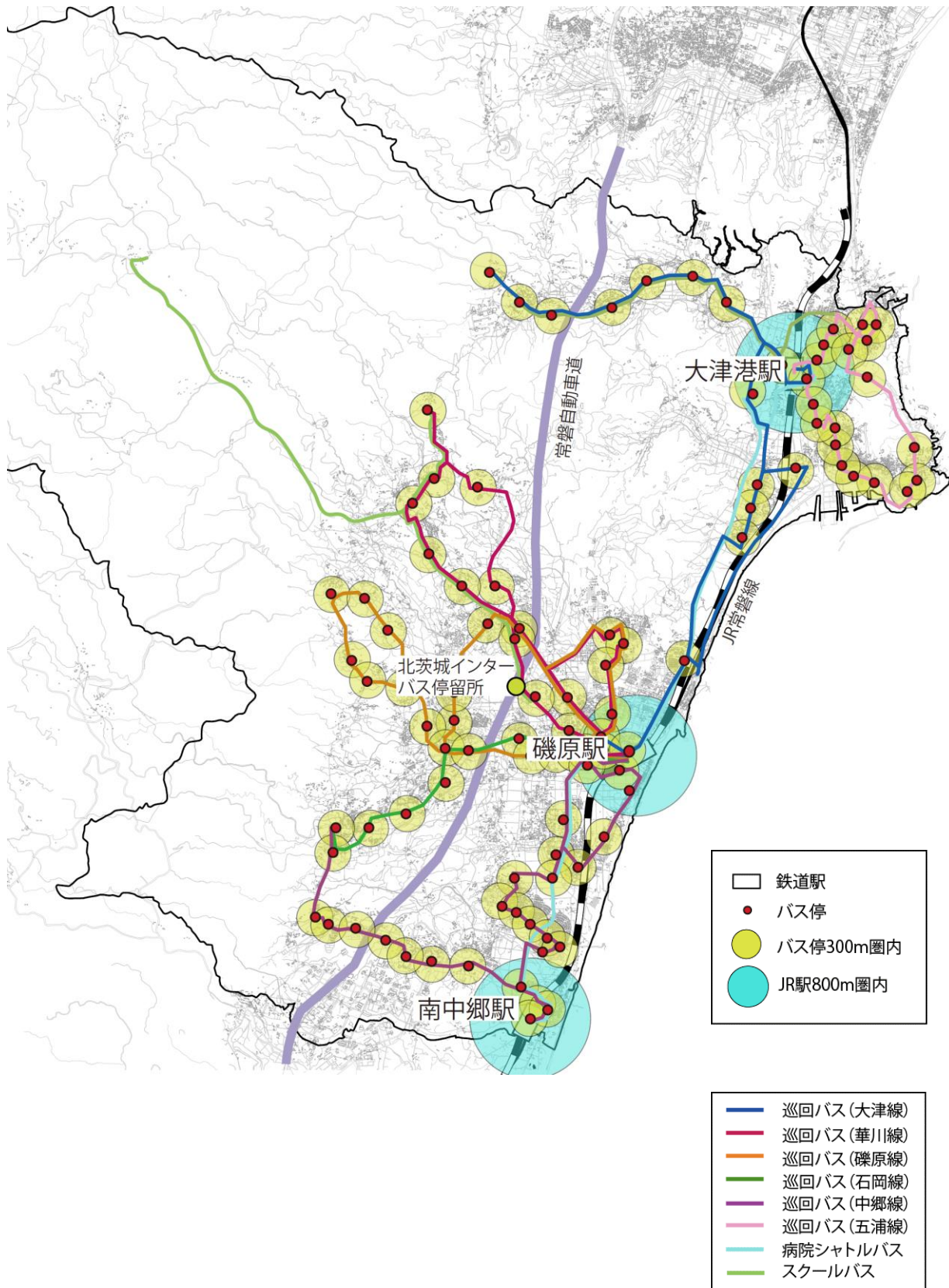
路線名	運行区間	運行曜日	便数
大津線	富士ヶ丘～大津港駅～市民病院前～磯原駅西口 ～市民病院前～大津港駅～富士ヶ丘	月・水	5便
		火・木・金	5便
華川線	磯原駅西口～中妻～小豆畑～(駒木、臼場)～磯原駅西口	月～金	7便
磯原線	磯原駅西口～(駒木、臼場)～中妻～下相田～木皿～重内～内野～旧磯原中学校～磯原駅西口	月～金	7便
石岡線	石岡スポーツ広場前～大塚～豊田～磯原駅西口	月～金	5便
五浦線 (外回り)	大津港駅～平潟漁港～五浦美術館前～大津漁港 ～大津港駅前	火・木・金	3便
五浦線 (内回り)			3便
中郷線	石岡スポーツ広場前～日棚～南中郷駅前～汐見ヶ丘～松井～上桜井～磯原駅西口	月・水	6便
		火・木・金	6便

■路線別の年間利用者数



出典：北茨城市資料

■バスのネットワーク及び利用圏域図



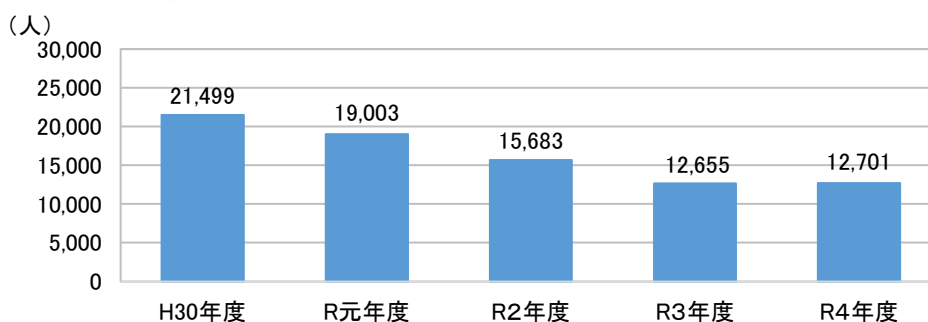
(4) 路線バス（令和5年10月2日から市巡回バスへ移行）

路線バスは、茨城交通（株）により南中郷駅を起終点として1路線が運行していました。利用者数は年々減少傾向にあり、令和4年度は平成30年度と比較し59.1%減少しています。

■運行概要

運行区間	運行会社	便数	
		方向	平日
南中郷駅～グリーンヒル中郷	茨城交通（株）	上り	7便
		下り	6便

■年間利用者数



(5) 一般タクシー

市内のタクシーは、4社のタクシー事業者により運行されています。

■タクシー事業者の概要

会社名	所在地	車両保有台数
(有)太陽タクシー	北茨城市関南町神岡下 2961	7台
(有)中郷タクシー	北茨城市中郷町小野矢指 179-5	9台
(有)平和タクシー	北茨城市大津町北町 4-7-1	7台
新星タクシー（株）	北茨城市磯原町本町 2-4-3	17台

出典：茨城県ハイヤー・タクシー協会ホームページ

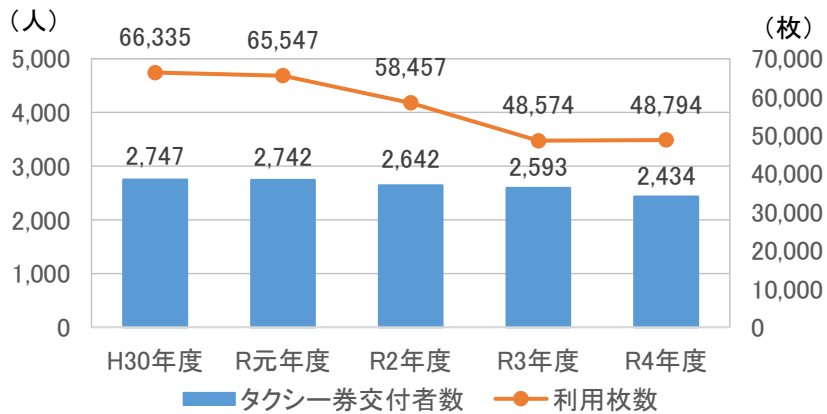
(6) 北茨城市地域交通利用料金助成事業（タクシー助成券）

市では自動車やバイクの運転免許がなく、バスやタクシーなどを使わなければ通院や買物などの移動が困難な方のため、タクシーを利用した際の利用料金の一部を助成する事業を行っています。

■高齢者タクシー料金助成事業の概要

対象者	以下条件のいずれにも該当する者 (1) 市内に住所を有し、かつ、住民基本台帳法(昭和42年法律第81号)の住民基本台帳に記録されている者 (2) 運転免許証の交付を受けていない、もしくは返納した者 (3) 65歳以上の者 (4) 市税等の滞納がない者
------------	---

交付者数は年々減少傾向にありましたが、利用枚数は令和3年度から横ばいになっています。



(7) 北茨城市重度障害者通院等交通費助成事業

市では障害のある方の通院や社会生活上必要不可欠な外出のため、タクシーを利用した際の利用料金の一部を助成する事業を行っています。

■障害者タクシー料金助成事業の概要

対象者	身体：1級、2級、3級の1種 療育：O A、A 精神：1級、2級
------------	--

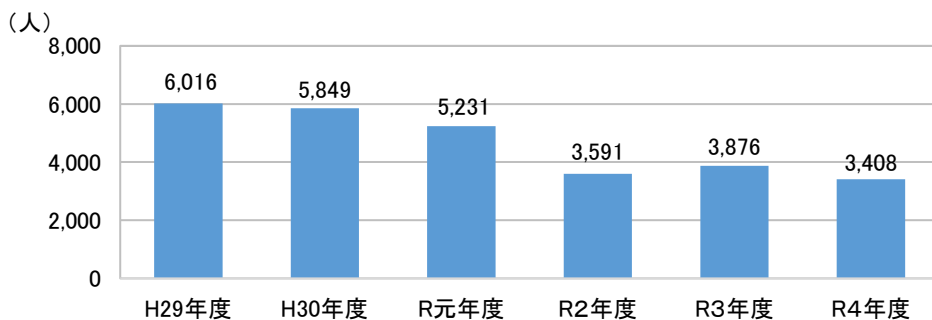
(8) 市民病院シャトルバス

市民病院の開院に伴い、病院と市内各駅を結ぶ「市民病院シャトルバス」を運行しています。年間利用者数は減少傾向にあり、令和4年度は3,408人と平成29年度と比較し56.6%まで減少しています。

■運行概要

	運行区間	運行曜日	便数
市民病院行	南中郷駅→磯原駅(西口)→大津港駅 →市民病院	月曜～金曜	4便
		第1、3、5土曜日	3便
市民病院発	市民病院→大津港駅→磯原駅(西口) →南中郷駅	月曜～金曜	4便
		第1、3、5土曜日	3便

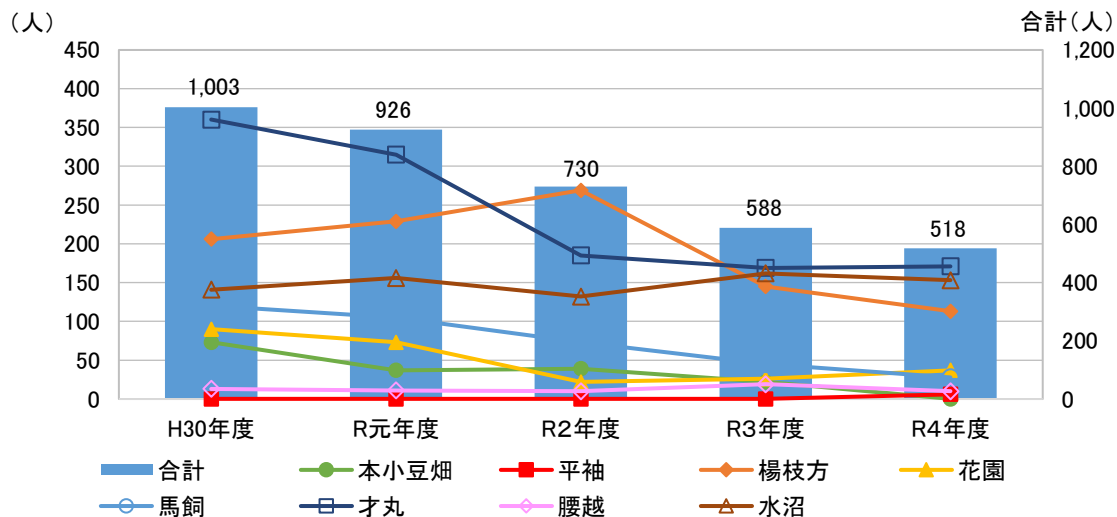
■年間利用者数



(9) 患者輸送車 (みどり号)

交通の不便な山間地における患者のために、無料の「患者輸送車 (みどり号)」を市直営事業として運行しています。年間利用者数は減少傾向にあり、令和4年度は518人と令和元年度と比較し55.9%まで減少しています。

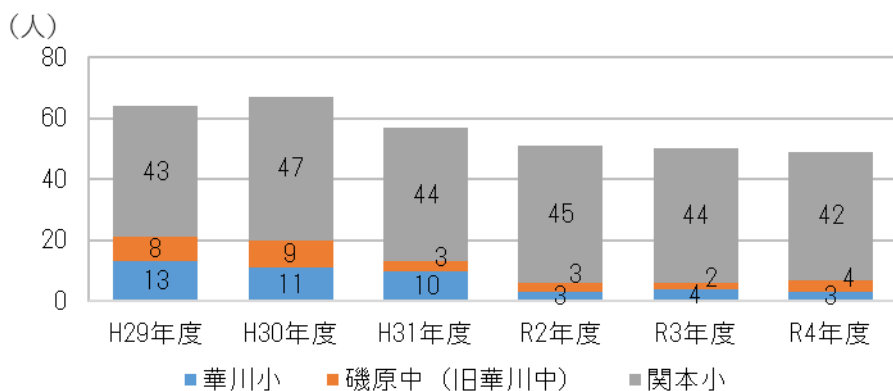
■路線別の年間利用者数



(10) スクールバス

スクールバスは2事業あり、①華川小学校、磯原中学校児童生徒用と②関本小学校児童用のバスを運行しています。関本小学校の利用者数は横ばいで推移していますが、華川小学校及び磯原中学校の利用者数は減少傾向にあります。

■路線別の利用者数



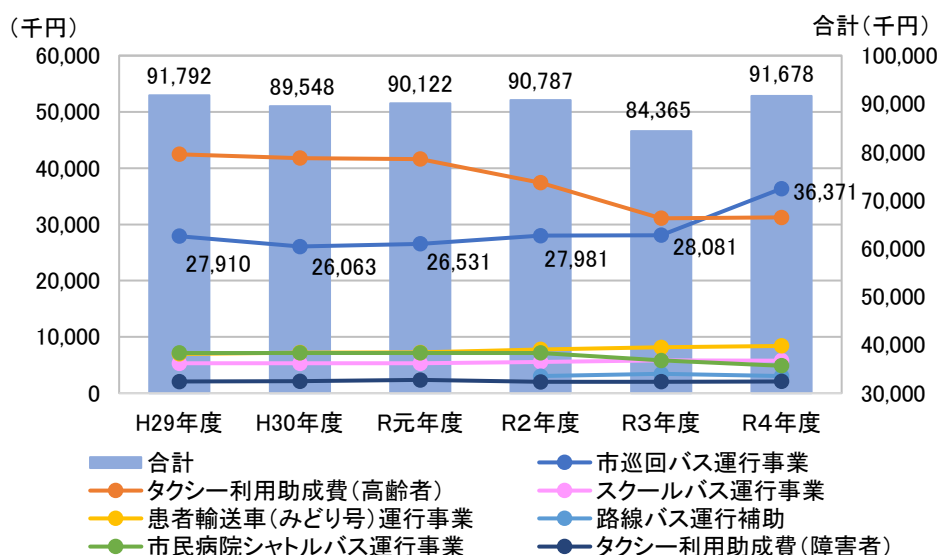
(11) 公共交通等移動支援行政負担額

■公共交通等移動支援行政負担額の推移

(単位：千円)

路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度
市巡回バス運行事業	27,910	26,063	26,531	27,981	28,081	36,371
タクシー利用助成費 (高齢者)	42,472	41,791	41,621	37,412	31,087	31,228
スクールバス運行事業	5,290	5,290	5,290	5,538	5,840	5,761
患者輸送車(みどり号) 運行事業	6,960	7,181	7,218	7,755	8,142	8,384
路線バス運行補助	—	—	—	3,000	3,400	3,000
市民病院シャトルバス 運行事業	7,128	7,128	7,128	7,128	5,808	4,871
タクシー利用助成費 (障害者)	2,032	2,095	2,334	1,973	2,007	2,063
合計	91,792	89,548	90,122	90,787	84,365	91,678

出典：北茨城市資料



(12) 食料品等移動販売サービス(行商サービス)

新型コロナウイルス感染症流行で外出困難な人や買物に出かけにくい人、交通手段のない人などに、週3回市内各地で日用品や食料品などの移動販売を行っています。

- ・曜日：月、水、金
- ・時間：10:30、11:00、11:30、14:00、14:30、15:00

2章

上位・関連計画等の整理

2章 上位・関連計画等の整理

(1) 第5次北茨城市総合計画（令和2年3月策定）

計画期間	令和2年度～令和11年度（前期計画：令和2年度～令和6年度）
基本理念	基本理念1 みんなで考え、みんなで創るまちづくり 基本理念2 誰もが安心してずっと住み続けたいまちづくり 基本理念3 誰もが誇りと元気にあふれる活力あるまちづくり
将来都市像	誰もが住みたい 安らぎと活力にあふれるまち 北茨城 ～すべての人が輝き、幸せを実感できるまちを目指して～
基本目標	基本目標Ⅰ 市民が主役の持続可能なまちづくり（市民参画・行財政運営） 基本目標Ⅱ 誰もが元気で、みんなで支えあうまちづくり（健康・医療・福祉） 基本目標Ⅲ ふるさとを想う教育・文化のまちづくり（教育・文化） 基本目標Ⅳ 安らぎと利便性が高いまちづくり（都市基盤） 基本目標Ⅴ 人と地球にやさしい安全なまちづくり（自然環境・生活環境） 基本目標Ⅵ 創意に満ちた活力あるまちづくり（地域産業の振興）
将来人口	目標年次の令和11年における想定人口：38,500人 ※令和22年の将来人口目標：34,000人 「北茨城市人口ビジョン・創生総合戦略」策定時の目標を継承

地域公共交通の 位置づけ	基本目標Ⅳ「安らぎと利便性が高いまちづくり」の施策として、「公共交通ネットワークの強化」が位置付けられています。									
	<p>基本目標Ⅳ 安らぎと利便性が高いまちづくり</p> <p>基本施策2 都市基盤の充実</p> <p>個別施策1 道路交通ネットワークの整備</p> <p>5 公共交通ネットワークの強化</p> <p>《方向性》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR常磐線を補完する東京方面、仙台方面への交通手段である高速バス利用者のための駐車場を管理運営し、市民の利便性を確保します。 ・市民生活における交通手段確保のために北茨城市巡回バスを運行し、利用目的や利用時間帯、運行ルートについて調査・研究し、利便性の向上を図ります。あわせて巡回バスを補完する「地域交通利用券（タクシー券）」事業についても、よりよいあり方について調査検討を進めます。 ・公共交通のあり方について、「地域公共交通会議」などを通じて継続的に検討します。 									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>実績値(平成30年度)</th> <th>目標値(令和6年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市巡回バス利用者数(延べ人数)</td> <td>70,632人</td> <td>71,200人</td> </tr> <tr> <td>地域交通利用券(タクシー券)助成事業登録者数</td> <td>2,747人</td> <td>2,800人</td> </tr> </tbody> </table>	指標名	実績値(平成30年度)	目標値(令和6年度)	市巡回バス利用者数(延べ人数)	70,632人	71,200人	地域交通利用券(タクシー券)助成事業登録者数	2,747人	2,800人
指標名	実績値(平成30年度)	目標値(令和6年度)								
市巡回バス利用者数(延べ人数)	70,632人	71,200人								
地域交通利用券(タクシー券)助成事業登録者数	2,747人	2,800人								

(2) 北茨城市第2期創生総合戦略(令和2年3月策定)

※総合計画前期基本計画の重点プロジェクトとして位置づけられています。

計画期間	令和2年度～令和6年度
基本目標	重点目標Ⅰ：安定した雇用を創出する 重点目標Ⅱ：新しい人の流れをつくる 重点目標Ⅲ：若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえるとともに、誰もが活躍できる地域社会をつくる 重点目標Ⅳ：時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、他の地域と連携する



地域公共交通の位置づけ	≪基本的な方向≫ ・地域公共交通については、高齢化により運転免許を返納する市民が増加するなど、さらなる対応が求められるため、地域公共交通の利便性向上等に努めます。								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>実績値(平成30年度)</th> <th>目標値(令和6年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北茨城市に住み続けたいと感じる市民の割合</td> <td>85.2%</td> <td>90.0%</td> </tr> </tbody> </table>	項目	実績値(平成30年度)	目標値(令和6年度)	北茨城市に住み続けたいと感じる市民の割合	85.2%	90.0%		
	項目	実績値(平成30年度)	目標値(令和6年度)						
	北茨城市に住み続けたいと感じる市民の割合	85.2%	90.0%						
≪具体的施策と目標指標≫ ○地域公共交通の充実 ・「地域公共交通会議」などを通じて、市巡回バスや地域交通利用券(タクシー券)助成事業など地域公共交通のあり方について、継続的に検討します。									
▶目標指標 <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>実績値(平成30年度)</th> <th>目標値(令和6年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市巡回バス利用者数(年間延べ人数)</td> <td>70,632人</td> <td>71,200人</td> </tr> <tr> <td>地域交通利用券(タクシー券)助成事業登録者数</td> <td>2,747人</td> <td>2,800人</td> </tr> </tbody> </table>	項目	実績値(平成30年度)	目標値(令和6年度)	市巡回バス利用者数(年間延べ人数)	70,632人	71,200人	地域交通利用券(タクシー券)助成事業登録者数	2,747人	2,800人
項目	実績値(平成30年度)	目標値(令和6年度)							
市巡回バス利用者数(年間延べ人数)	70,632人	71,200人							
地域交通利用券(タクシー券)助成事業登録者数	2,747人	2,800人							

(3) 北茨城市都市計画マスタープラン（令和3年3月策定）

目標年次	令和22年（2040年）
対象区域	北茨城市都市計画区域（約4,305ha）
都市の将来像	誰もが住み続けたいと思える自然と共生した快適都市 北茨城
目標人口	約34,000人
都市の将来の姿	1. 質の高い都市空間の構築を目指した都市づくりの目標【空間】 2. 自然と調和した持続可能な都市づくりの目標【時間】 3. 都市と人が共生する都市づくりの目標【人】
都市づくりの方針	1. 都市と自然が調和する土地利用の方針 2. 都市の発展を支える基盤づくりの方針 3. 安全・安心で、人にやさしく個性を大切にされた都市づくりの方針



地域公共交通の位置づけ	<p>2. 都市の発展を支える基盤づくりの方針</p> <p>2-2 活力を育み暮らしを支える交通体系づくり (道路・交通体系の整備に関する方針)</p> <p>■基本方針（公共交通の部分を抜粋）</p> <p>〈コンパクトな都市構造の実現に向けた交通体系づくり〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内には、自家用車が必要不可欠な地域もあることから、その地域の特性やニーズに応じて、地域公共交通のあり方をコンパクトな都市づくりと一体的に検討します。 <p>〈市民の移動を支える地域公共交通体系づくり〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民生活における地域公共交通の確保にあたっては、JR常磐線の大津港駅、磯原駅、南中郷駅を中心に、市巡回バスや地域交通利用券（タクシー券）助成事業など、利用ニーズに合わせた交通体系を継続的に検討します。
	<p>3. 安全・安心で、人にやさしく個性を大切にされた都市づくりの方針</p> <p>3-1 生活を豊かにするまちづくり（市民生活を支える施設等の整備方針）</p> <p>■基本方針（公共交通の部分を抜粋）</p> <p>〈施設面のバリアフリー化〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者、身体障害者あるいは妊産婦の方など、すべての人が大切にされ、生き生きとした生活ができる社会の実現が求められています。このため、駅などの旅客施設や道路、駅前広場、あるいは公共公益施設などを中心に、利用者の利便性及び安全性の向上を図るためのバリアフリー化を推進します。 <p>3-5 環境にやさしいまちづくり（都市の低炭素化）</p> <p>■基本方針</p> <p>①環境負荷に配慮したまちづくり</p>

	<p>〈拠点を生かした環境にやさしいまちづくり〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 常磐線の3つの駅を中心とした都市拠点や地域拠点と、身近な範囲で快適に暮らせる生活拠点などのアクセスの向上に努めます。 また、自家用車に過度に依存することなく、公共交通を利用することで、交通弱者も安心して生活できる、環境にやさしいまちづくりを進めます。 <p>〈クリーンエネルギーを導入した持続可能な社会づくり〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地球環境の保全に努めるため、クリーンエネルギーの利用と推進に積極的に取り組むとともに、技術革新による新たな移動手段の検討により、環境負荷の少ない持続可能な社会を目指します。 ・ 電気自動車（EV）、燃料電池自動車（FCV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）など、次世代自動車（ゼロエミッションビークル）の普及に向けた環境整備を進めることで、二酸化炭素の排出抑制や石油依存度の低減を図るとともに、災害時にも活用可能なクリーンエネルギーとして防災や減災の強化等を同時に推し進めます。
--	--

（４）北茨城市観光アクションプラン（平成31年3月策定）

計画期間	令和元年度～令和5年度
将来ビジョン	海と山とアートのまち「北茨城市」～県内オンリーワンの観光先進地へ！～
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> （１）住民主体の観光まちづくり （２）地域資源の発掘 （３）他地域と連携し、県内オンリーワンの観光先進地へ （４）経済効果に貢献する観光産業へ



地域公共交通の位置づけ	<p>受け入れ環境整備のアクションプランの1つとして、「二次交通の検討」の中で、公共交通が位置付けられている。</p> <p>●二次交通の検討</p> <p>レンタカー・レンタサイクル・カーシェアリングの活用を検討する。</p>					
			スケジュール			
			短期	中期	長期	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各交通結節点等（磯原駅／大津港駅）でのレンタカー、レンタサイクル、カーシェアリング事業の実施を検討する。 ・ 既存のレンタカー利用を促進すべく、JR 等一次交通事業者とタイアップしたセット商品の開発を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ レンタサイクル事業の実施 ・ 鉄道事業者とのセット商品の開発 	○	⇒	交通事業者など	

(5) 北茨城市環境基本計画（平成27年3月策定）

計画期間	平成27年度から令和6年度
環境将来像	小さな手 大きな手 つないで守る 北茨城の豊かな自然
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ●自然・文化環境の保全 自然と歴史を守り、人と自然が共生するまち ●生活環境保全 みんなが環境活動を実践し、快適で健康に暮らせるまち ●循環型社会形成・地球環境保全 自然の恵みに感謝し、資源循環を目指すまち

地域公共交通の位置づけ	【施策の方向性】 青い海と深い山にふさわしい、さわやかな空気を保ちます	
	【施策の内容】	
	市の取組み	公用車及び市巡回バスに低公害車（ハイブリッドカーなど）の導入を推進するとともに、市民や事業者にも導入を呼びかけます。
	市民の取組み	自家用車の利用を控え、自転車や公共交通機関の利用に努めます。

(6) 北茨城市高齢者福祉計画・介護保険事業計画（令和3年3月策定）

計画期間	令和3年度～令和5年度
基本理念	地域ぐるみで支え合い、高齢者が安心して、自分らしく健やかに暮らし続けられる福祉のまち 北茨城
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> (1) 元気で生きがいのあるくらしづくり (2) 安心して暮らしやすい在宅環境づくり (3) 高齢者や介護者を支える介護環境づくり (4) 地域で見守り、支え合うまちづくり

地域公共交通の位置づけ	基本方針1 元気で生きがいのあるくらしづくり 施策の方向：生きがいづくりの推進 ≪具体的な取組み≫ ○老人福祉自動車「寿号」の運行 高齢者クラブ等を対象にその活動の円滑化を図るために、老人福祉自動車「寿号」の運行を行います。
	基本方針2 安心して暮らしやすい在宅環境づくり 施策の方向性：在宅高齢者支援の推進

	<p>《具体的な取組み》</p> <p>○外出支援サービス事業 市が実施しているリハビリ教室を利用している方のうち、公共交通機関を利用することが困難な65歳以上の方で、在宅の一人暮らしの方、または高齢者夫婦世帯の方（日中同様になる方を含む）を対象として、自宅とリハビリ教室会場間のタクシーによる送迎を行います。</p> <p>○行商サービス事業 週3回四半期ごとに市内各地域の決まった場所や、避難住宅周辺など移動ルートを変更しながら、生鮮食品や日用品などの販売を行います。また、要望に応じて個別宅配も行います。</p> <p>基本方針4 地域で見守り、支え合うまちづくり 施策の方向性：地域福祉の充実</p> <p>《具体的な取組み》</p> <p>○バリアフリー化 高齢者及び障害者の安全・快適な移動及び生活空間の確保を図るため、公共施設等におけるエレベータ設置の推進や段差の除去について、関係機関に働きかけます。</p>
--	--

（7）上位関連計画のまとめ

	<p>■地域内交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利用ニーズに合わせた市巡回バスの運行・利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・利用目的や利用時間帯、ルートについて検討 ○地域交通利用券のよりよいあり方の調査検討 <p>■交通結節点の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高速バス利用者のための駐車場の管理運営による利便性の確保 <p>■まちづくりや福祉・環境との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ○コンパクトな都市づくりと一体となった利便性の高い公共交通体系の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・3つの駅を中心とした都市拠点や地域拠点と生活拠点のアクセス向上 ○高齢者・障害者等全ての人に対応した、バリアフリー化の推進 ○観光周遊を促進するレンタカー・レンタサイクル・カーシェアリングと公共交通の組み合わせによる利用促進 ○環境負荷の少ない持続可能な社会を目指し、技術革新による新たな移動手段の検討 ○二酸化炭素の排出抑制等を図るために、電気自動車等の次世代車両の導入
--	--

3章


各種アンケートの実施

3章 各種アンケートの実施

アンケート	目的
3-1 市民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の外出実態及び移動ニーズの把握 ・公共交通を必要としている潜在需要層や地域ニーズの把握 ・市民が求めている公共交通の利用促進方策の把握
3-2 公共交通利用者アンケート調査	
・ 鉄道の利用者調査	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態及び改善すべきサービスを把握 ・現行サービス水準と利用ニーズとの乖離のある路線バス（区間、時間帯）の明確化
・ 高速バスの利用者調査	
・ 巡回バスの利用者調査	
・ 路線バスの利用者調査	
・ 市民病院シャトルバスの利用者調査	
・ 患者輸送車（みどり号）の利用者調査	
・ スクールバスの利用者調査	
3-3 交通事業者、その他の関係団体アンケート調査	
・ 交通事業者への調査	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者目線の公共交通の定性的な問題点・課題、見直しに当たって留意すべき点の把握
・ 関係団体等への調査	
3-4 高校生アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・通学時の交通手段の把握及び公共交通への転換可能性の把握
3-5 市内企業アンケート調査	
・ 企業への調査	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎バスの活用可能性の把握
・ 従業員への調査	<ul style="list-style-type: none"> ・従業員における通勤時の利用交通手段及び公共交通への転換可能性の把握
3-6 集客施設事業者アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・連携及び協働取組みの可能性の把握 ・送迎バスの活用可能性の把握

3-1 市民アンケート調査

公共交通に関する利用状況や利用意向、将来の方向性などについて把握し、これからの公共交通のあり方を検討する上での基礎資料とするため、市民アンケート調査を行いました。

調査対象者	市内在住 16 歳以上の市民 3,000 人（無作為抽出）																					
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※回収期間 令和 4 年 11 月 2 日（水）～12 月 22 日（木）																					
調査項目	<p>①回答者の属性 ：住まい、性別、年齢、職業、自動車運転免許証有無、運転免許証返納意向、返納しない理由、自動車所有状況、最寄りバス停までの所要時間</p> <p>②日常の移動のしやすさ ：外出する時に交通手段がなくて困ることの有無とその目的、行き先、対応</p> <p>③日常生活の移動実態【目的別（買物、通院、通勤・通学）】 ：外出頻度、外出時の主な行き先、利用交通手段</p> <p>④鉄道の利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用駅、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑤巡回バスの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑥高速バスの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑦路線バスの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑧タクシーの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑨公共交通の今後のあり方 ：今後の方向性、効果的な公共交通の利用促進策</p>																					
回収状況	<p>回収票数：1,248 件（回収率：41.6%）</p> <table border="1" data-bbox="363 1413 785 1787"> <thead> <tr> <th>地区(町)名</th> <th>回収票数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平潟町</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>大津町</td> <td>134</td> </tr> <tr> <td>関本町</td> <td>108</td> </tr> <tr> <td>関南町</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>磯原町</td> <td>322</td> </tr> <tr> <td>華川町</td> <td>116</td> </tr> <tr> <td>中郷町</td> <td>432</td> </tr> <tr> <td>無回答</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>市合計</td> <td>1,248</td> </tr> </tbody> </table>	地区(町)名	回収票数	平潟町	55	大津町	134	関本町	108	関南町	80	磯原町	322	華川町	116	中郷町	432	無回答	1	市合計	1,248	
地区(町)名	回収票数																					
平潟町	55																					
大津町	134																					
関本町	108																					
関南町	80																					
磯原町	322																					
華川町	116																					
中郷町	432																					
無回答	1																					
市合計	1,248																					

(1) 回答者の属性

回答者の性別はほぼ同程度で、年齢は50歳以上が76.3%を占めています。

職種は「会社員・公務員(27.6%)」、「無職(30.0%)」が多くなっています。

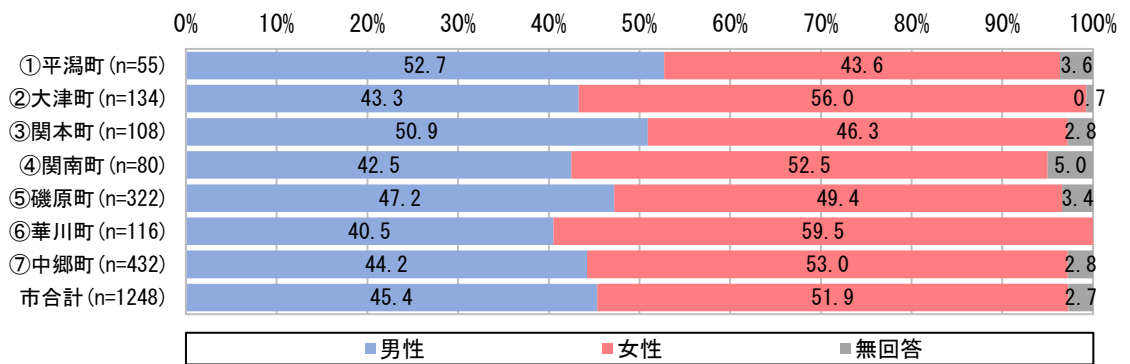
自動車運転免許証有無は、「ある」が80.4%、「ない」が15.5%、「運転免許証返納済」が3.4%となっており、年齢別に見ると、10歳代や70歳以上で「ない」の割合が多くなっています。

運転免許証返納意向は、「今は返納するつもりはないが、将来は返納する」が42.2%となっていて、返納しない理由は、「車がないと日常生活が不便なため」が80.1%を占めています。

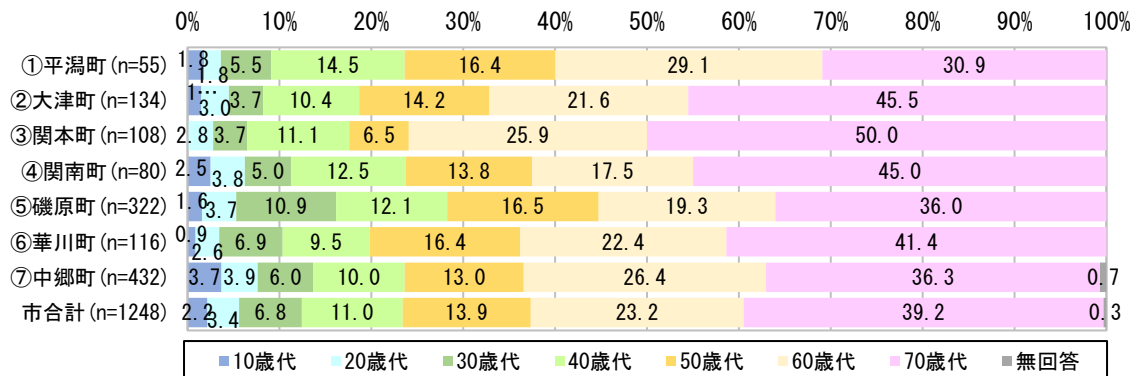
自動車の所有状況は「自動車あり(自分が自由に使える)」が76.5%と最も多く、次いで「自動車あり(自分が自由に使えない)」が5.7%を占めています。

最寄りのバス停までの所要時間は、「5分未満」が38.9%と最も多く、次いで「5~10分未満」が22.8%を占め、10分未満の回答が過半数を占めています。

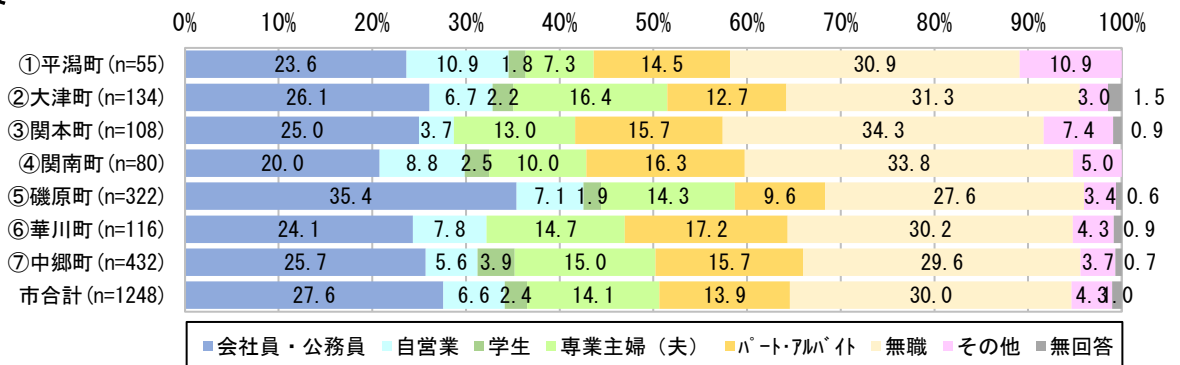
■性別



■年齢

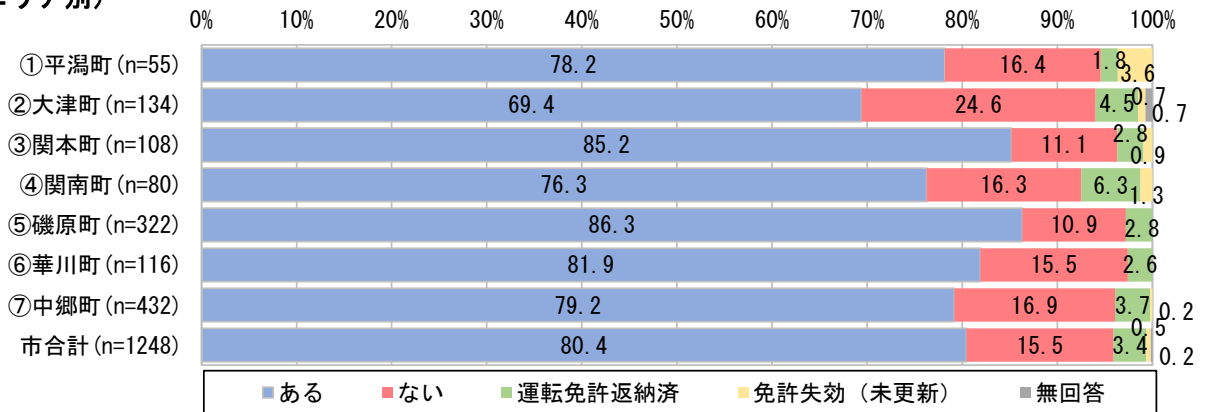


■職業

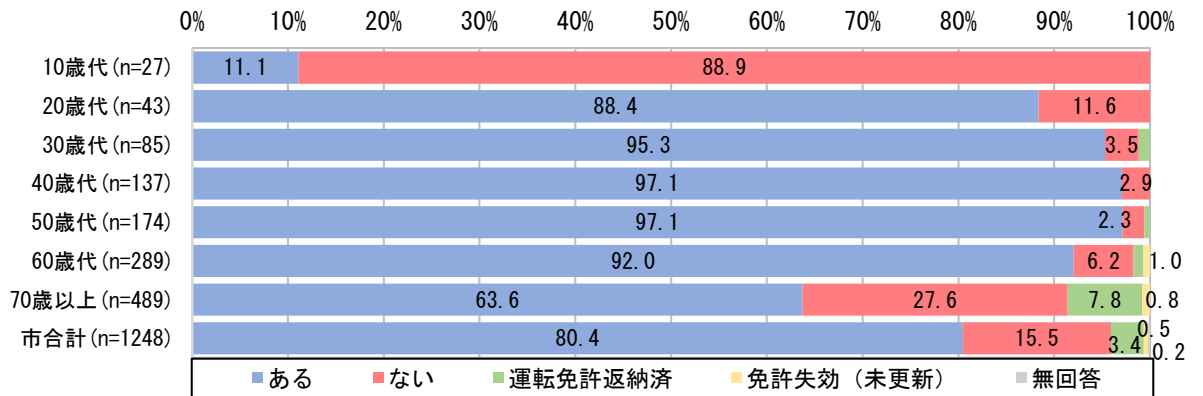


■自動車運転免許証有無

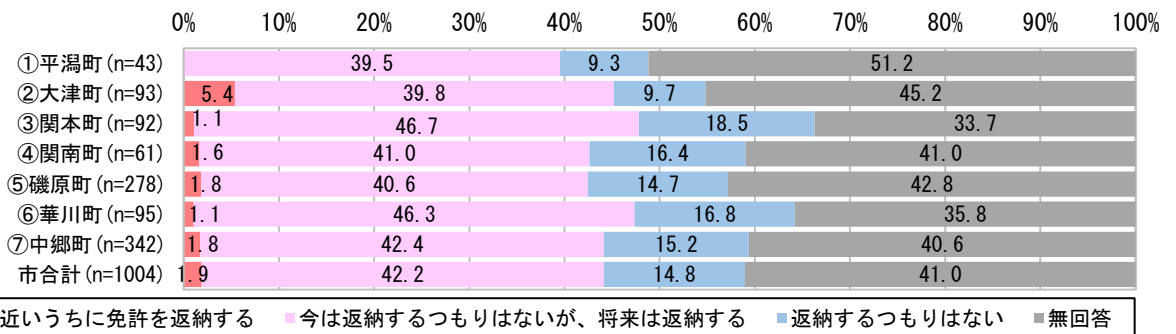
(エリア別)



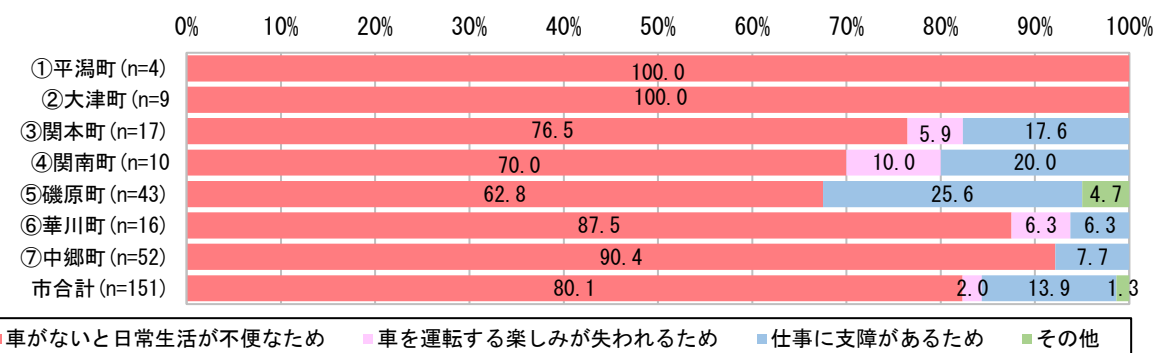
(年齢別)



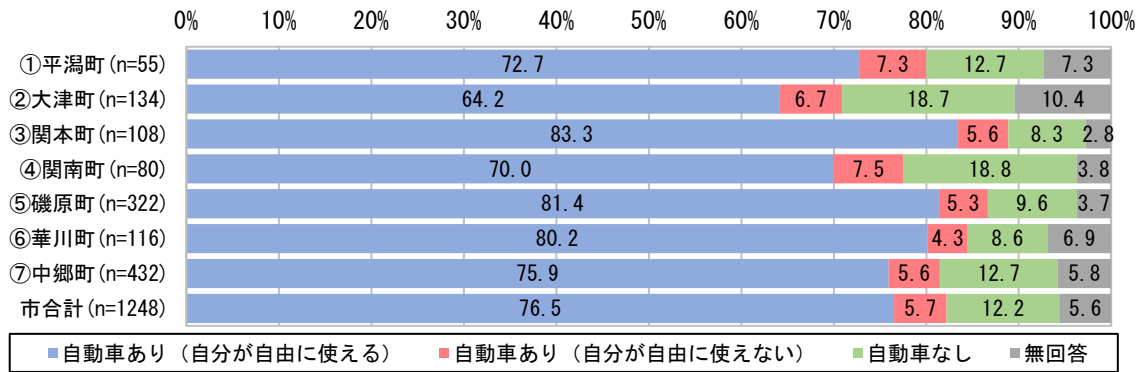
■運転免許証返納意向



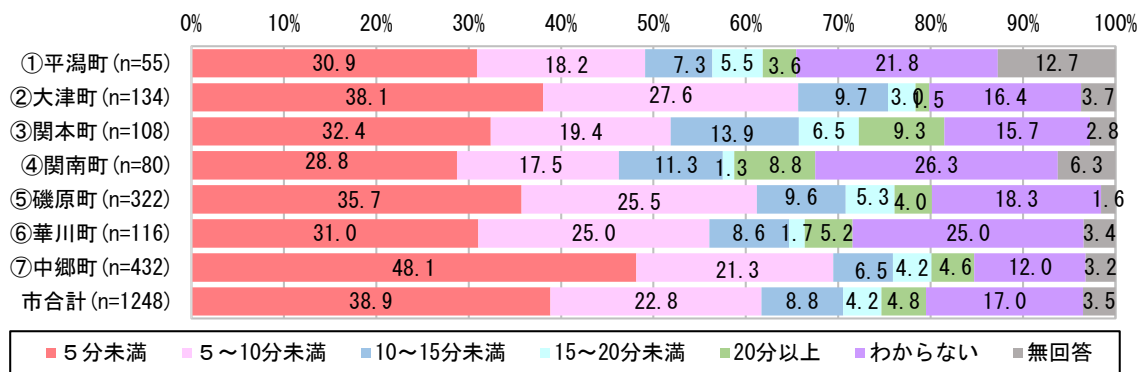
■返納しない理由



■自動車の所有状況



■最寄りのバス停までの所要時間



(2) 日常の移動のしやすさ

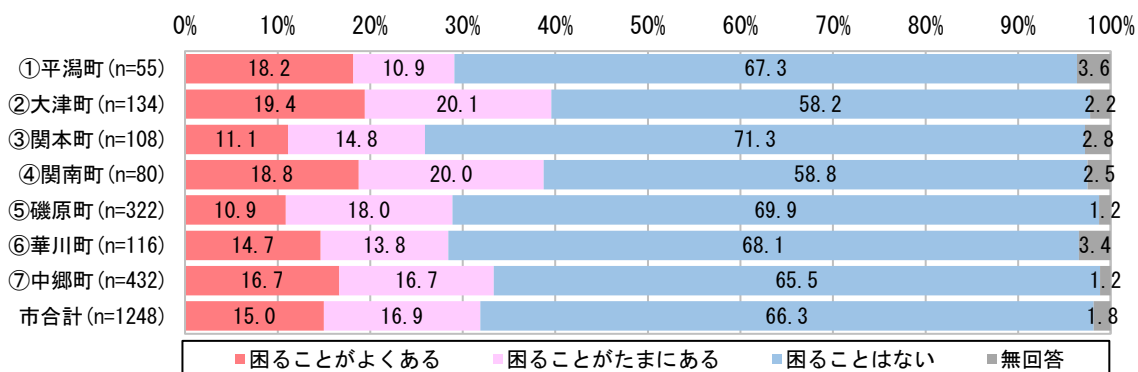
① 困り具合

外出時に「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方の合計は31.9%となっています。

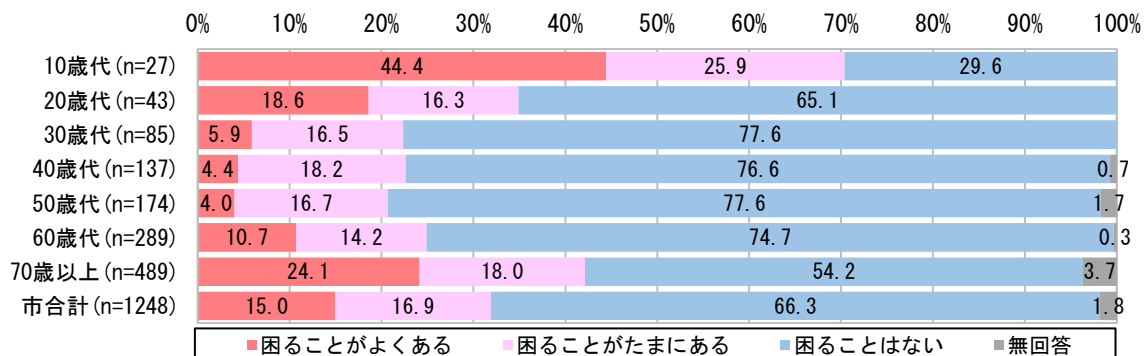
年齢別や職業別に見ると、10歳代の学生と70歳以上で、また、自動車運転免許証有無別に見ると、無い方が困っている人の割合が多くなっています。

■ 外出の際に困ることの有無

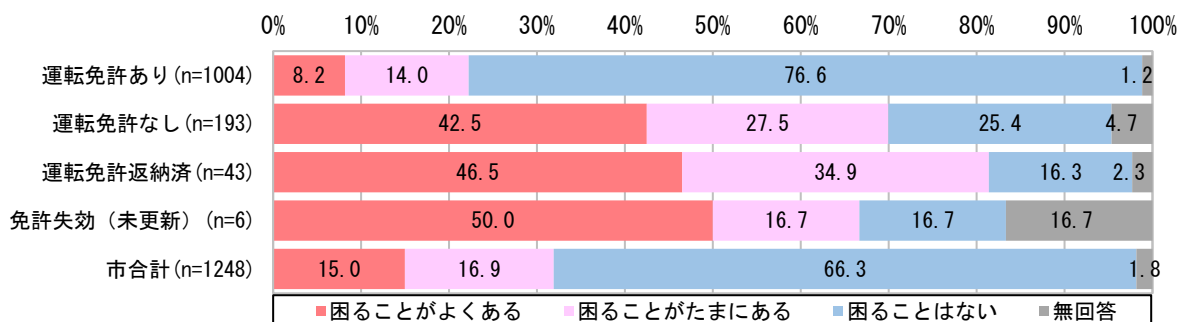
(地区別)



(年齢別)



(運転免許有無別)

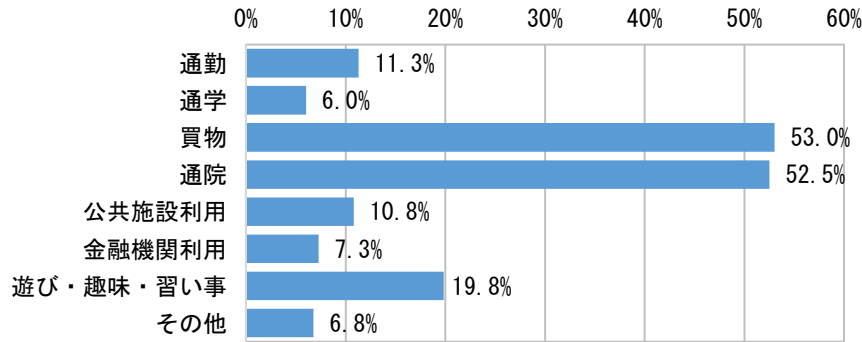


②困っている時の状況

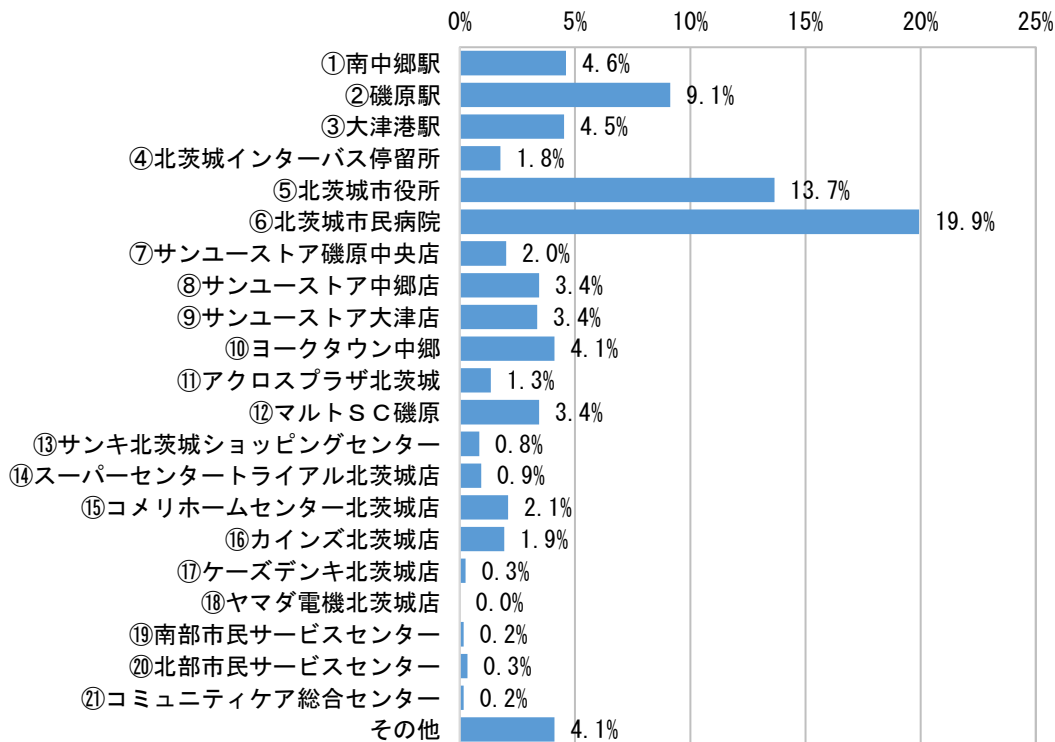
困っている時の移動目的は、「買物（53.0%）」「通院（52.5%）」及び「遊び・趣味・習い事など（19.8%）」の順で多くなっています。

困っている時の行き先は、「北茨城市民病院」が19.9%と最も多く、次いで「北茨城市役所」「磯原駅」の順で多くなっています。

■ 困っている時の移動目的（n=398）（2つまで選択）



■ 困っている時の行き先（n=398）（3つまで選択）



(3) 日常の外出行動

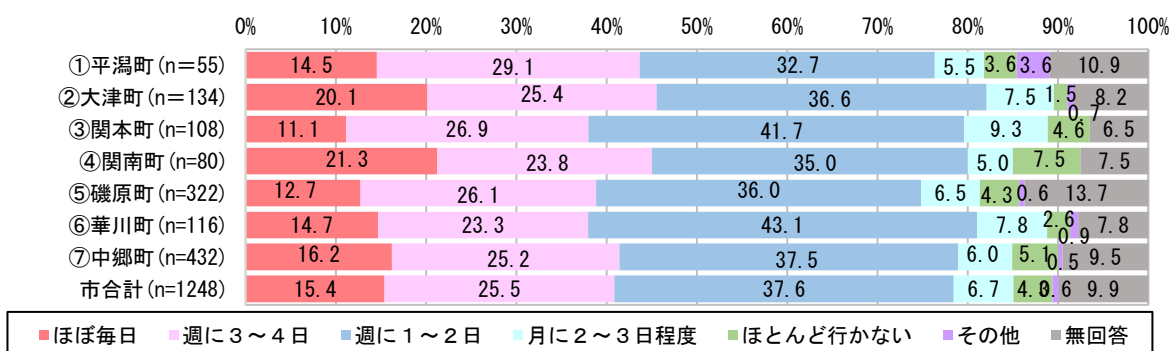
①買物

買物に行く頻度は「週に1～2日(37.6%)」、「週に3～4日(25.5%)」が多くなっています。

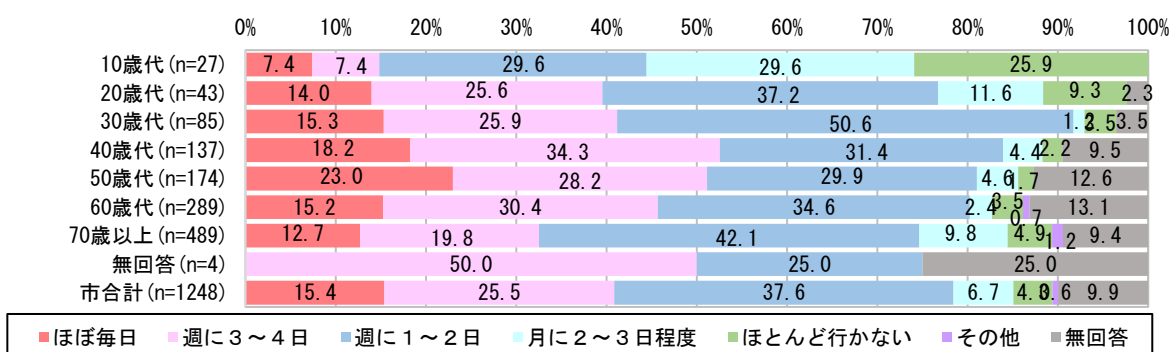
買物先は平潟町、大津町、関本町、関南町では「サンユーストア大津店」が最も多く、磯原町、華川町では「サンユーストア磯原中央店」、中郷町では「ヨークタウン中郷店」が最も多くなっています。

また、利用交通手段は「自家用車」が全体では75.0%と多いが、年齢別に見ると、70歳以上の高齢になっても「自家用車」が過半数を占めています。

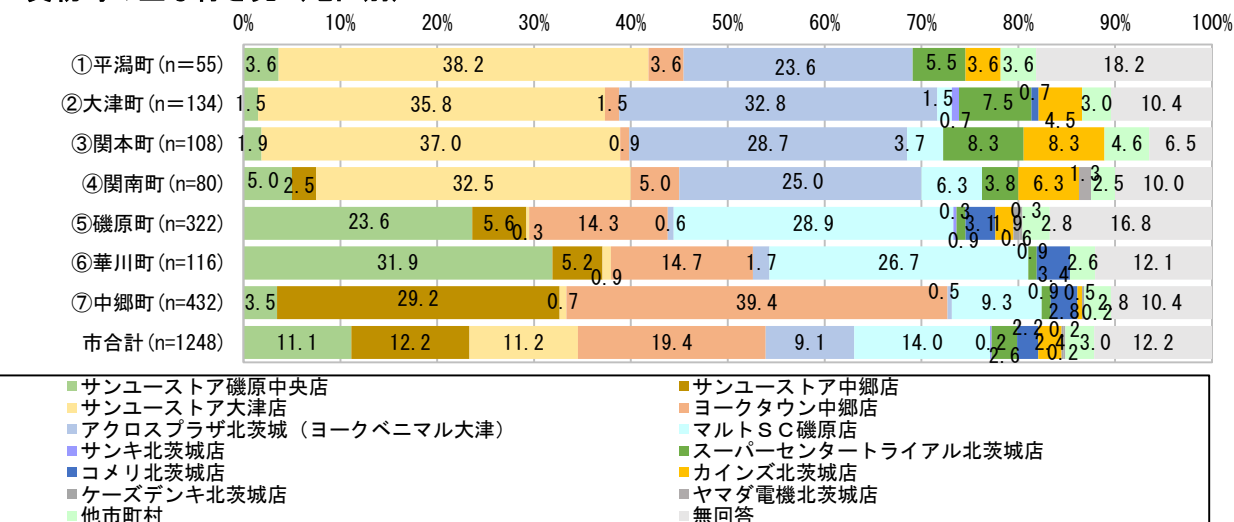
■買物に行く頻度(地区別)



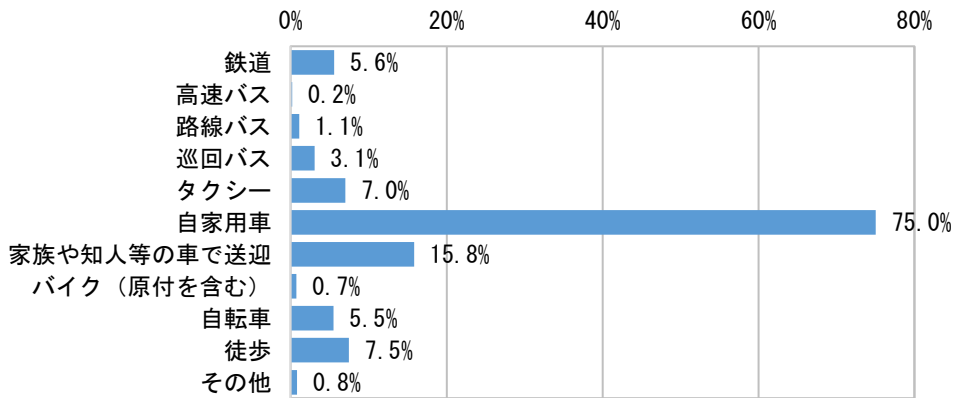
■買物に行く頻度(年齢別)



■買物時の主な行き先(地区別)



■買物に行く時の利用交通手段（n=1248）（該当するものすべて選択）



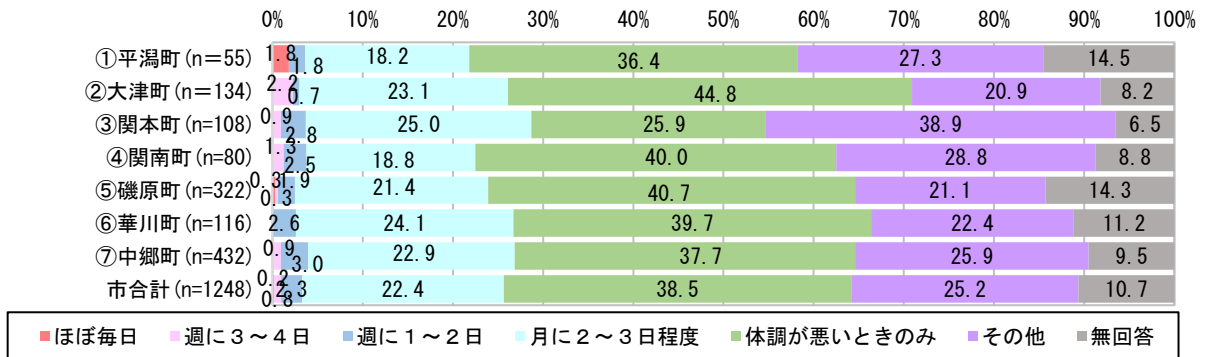
②通院

病院に行く頻度は「体調が悪いときのみ（38.5%）」、「月に2～3日程度（22.4%）」が多くなっています。

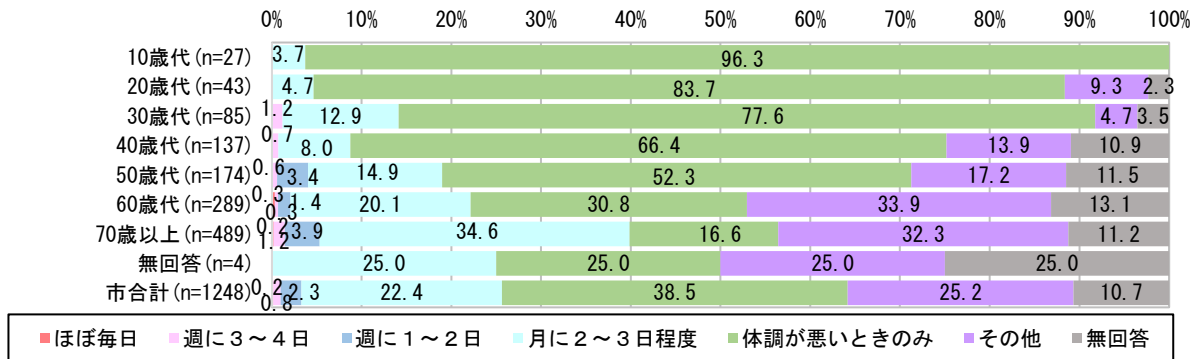
通院時の主な行き先は「北茨城市民病院」が36.0%、「その他市内」が23.6%となっています。

利用交通手段は「自家用車（74.9%）」が多く、「家族や知人等の車で送迎」が20.3%となっています。

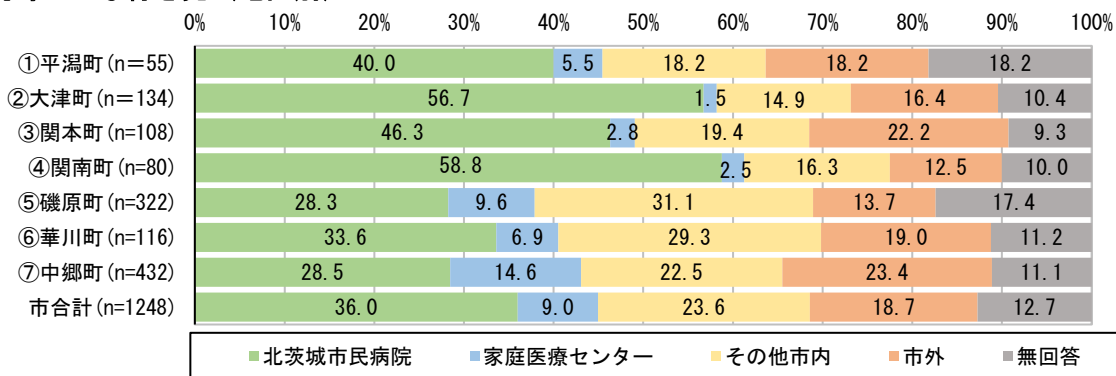
■病院に行く頻度（地区別）



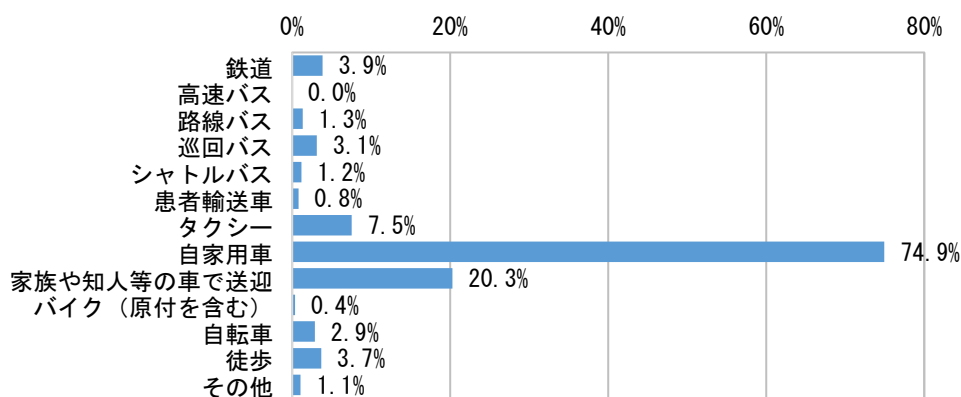
■病院に行く頻度（年齢別）



■通院時の主な行き先（地区別）



■通院時の利用交通手段（n=1248）（該当するものすべて選択）

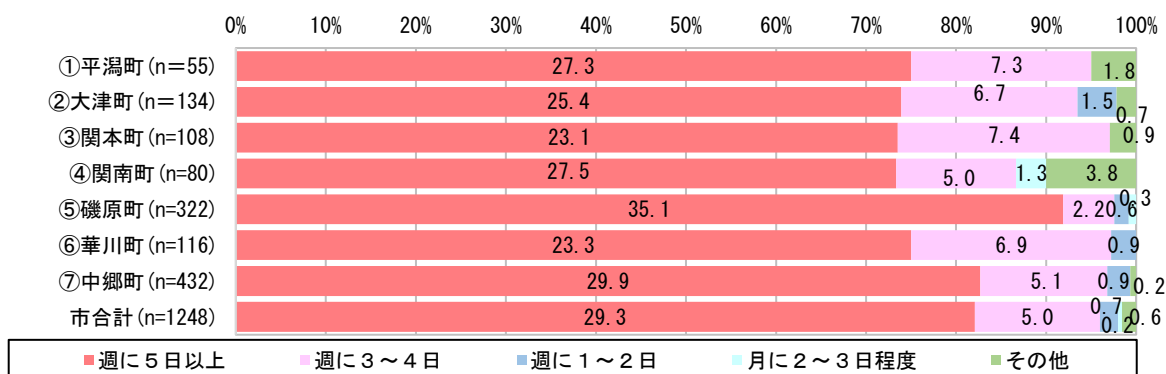


③通勤・通学

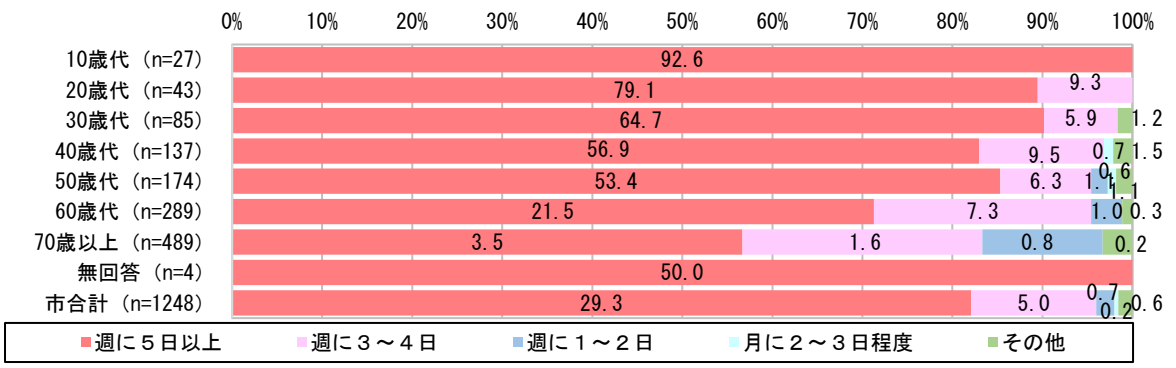
通勤・通学する方の主な行き先として「市内」が19.7%と最も多く、次いで茨城県内が12.1%となっています。

通勤・通学時の利用交通手段は「自家用車（80.2%）」が最も多く、「鉄道」は14.3%となっています。

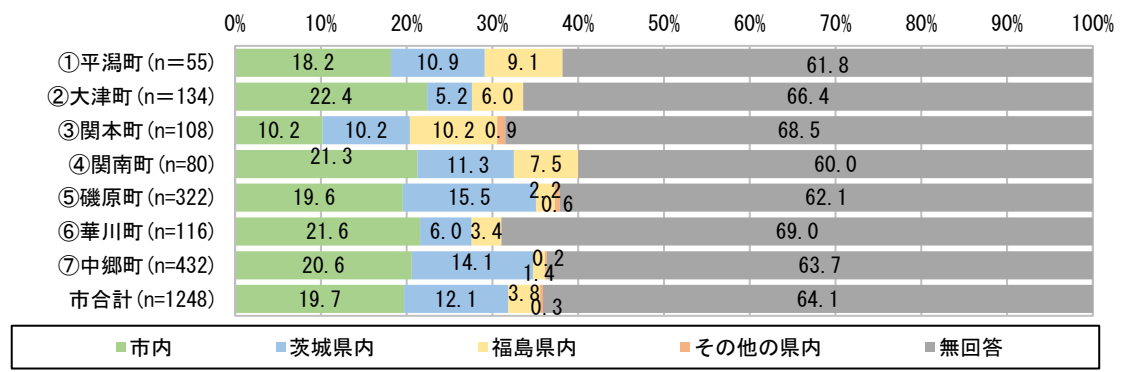
■通勤・通学の頻度（地区別）



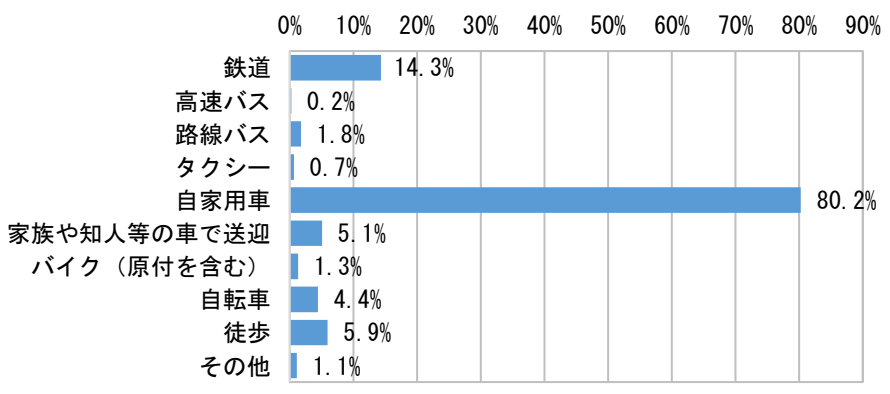
■通勤・通学の頻度（年齢別）



■通勤・通学時の主な行き先（地区別）



■通勤・通学時の利用交通手段（n=455）（該当するものすべて選択）



(4) 鉄道（JR常磐線）の利用実態と意識・要望

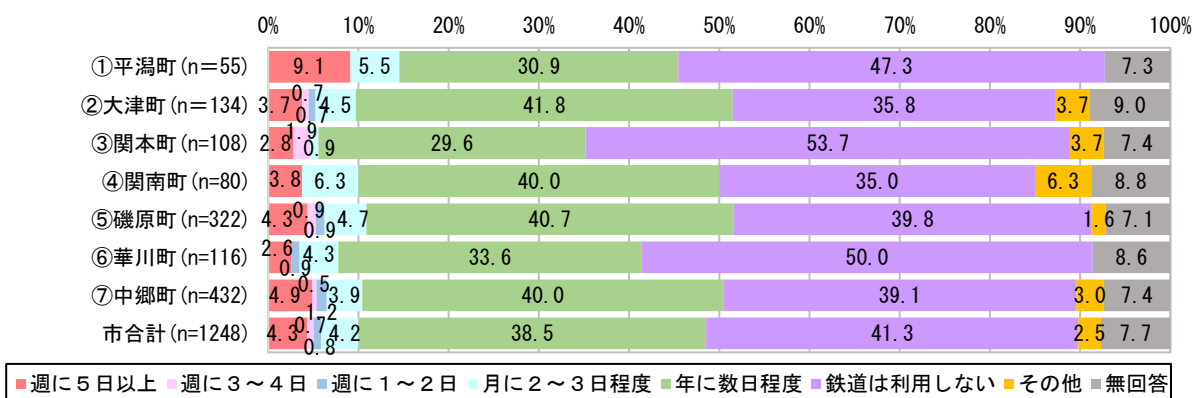
鉄道は48.5%の方が利用しており、利用頻度は「年に数日程度（38.5%）」と低頻度の利用割合が多く、その利用目的は、「遊び・趣味・習い事など（52.7%）」、「買物（17.2%）」が多くなっています。

利用する駅は、「JR磯原駅（51.3%）」、「JR大津港駅（24.0%）」が多くなっています。

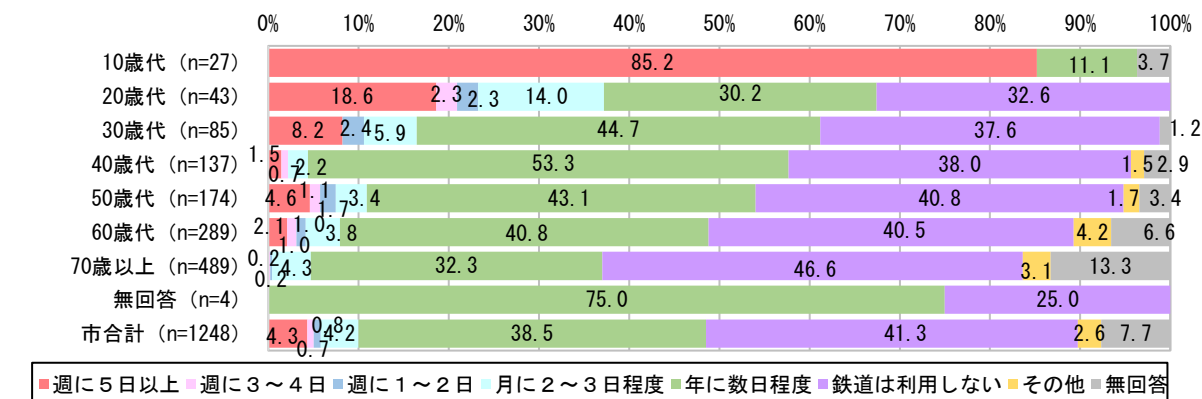
鉄道を利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから」が68.0%と最も多く、次いで「利用する用事が特にないから」が62.7%となっています。

運行サービスに対する満足度（鉄道利用者）は、「時刻表・路線図などの運行情報案内」「駅舎の快適さ（バリアフリーなど）」で「満足」と「やや満足」と回答した方が多いものの、「運行本数・運行時間帯」「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」で「不満」と「やや不満」と回答した方が多くなっています。

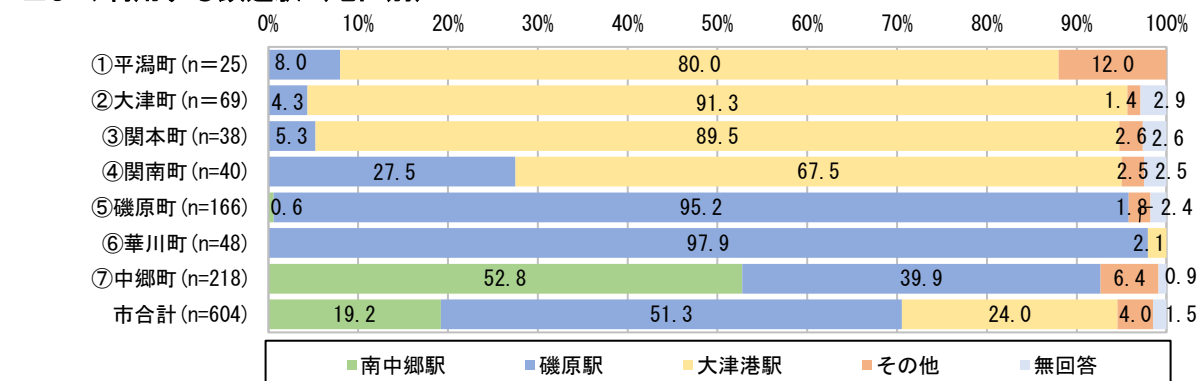
■鉄道の利用頻度（地区別）



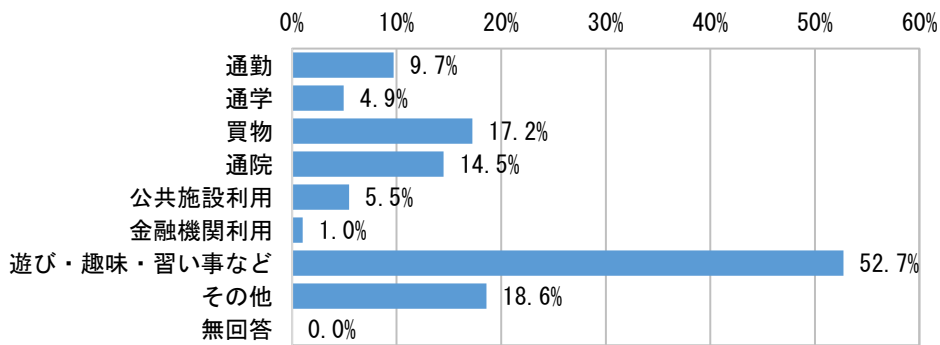
■鉄道の利用頻度（年齢別）



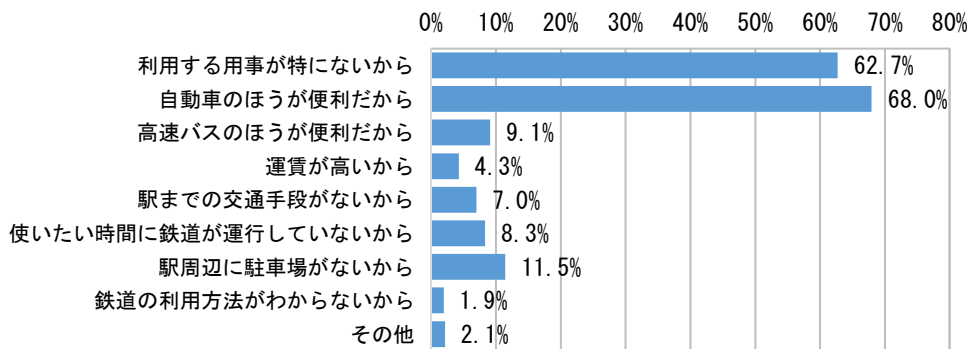
■よく利用する鉄道駅（地区別）



■鉄道の利用目的 (n=586) (2つまで選択)

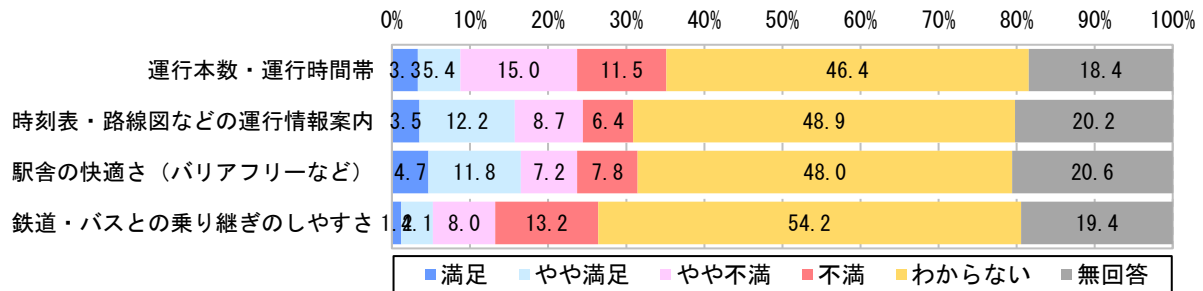


■鉄道を利用しない理由 (n=515) (3つまで選択)



■鉄道の運行サービスに対する満足度

【鉄道利用者 (n=605)】



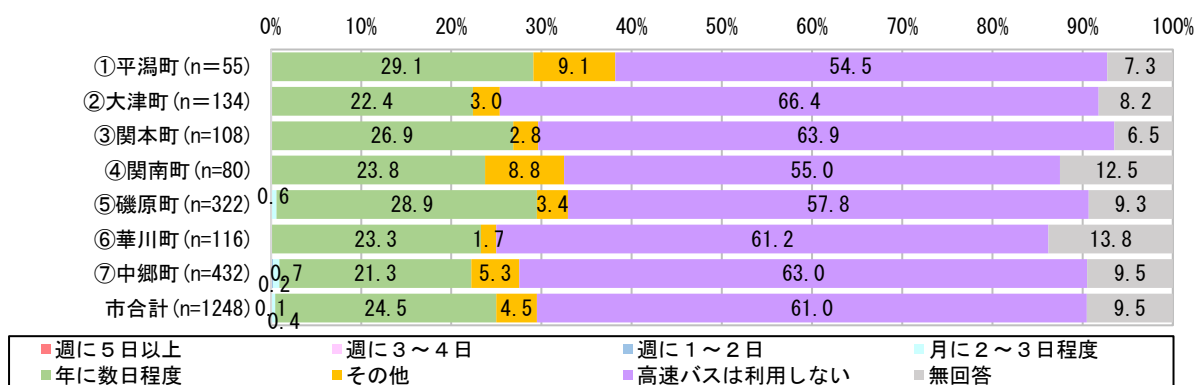
(5) 高速バスの利用実態と意識・要望

高速バスは29.5%の方が利用しており、利用頻度は「年に数日程度」が24.5%と低頻度の利用割合が多く、利用目的は「遊び・趣味・習い事など(83.7%)」、「買物(15.7%)」が多くなっています。

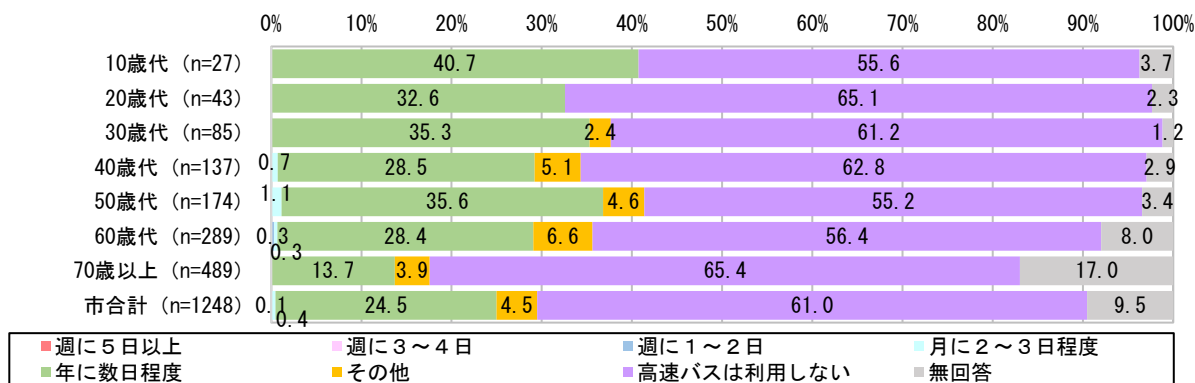
高速バスを利用しない理由は、「高速バスを利用する用事が特にないから」が70.2%と最も多く、次いで「自動車のほうが便利だから」が49.4%となっています。

運行サービスに対する満足度(高速バス利用者)は、「専用駐車場の利用しやすさ」「運行ルート」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が多く、「運行本数・運行時間帯」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が多くなっています。

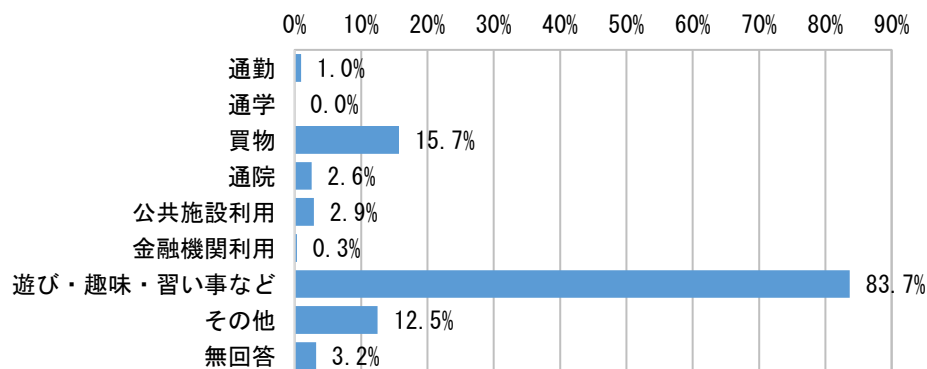
■高速バスの利用頻度(地区別)



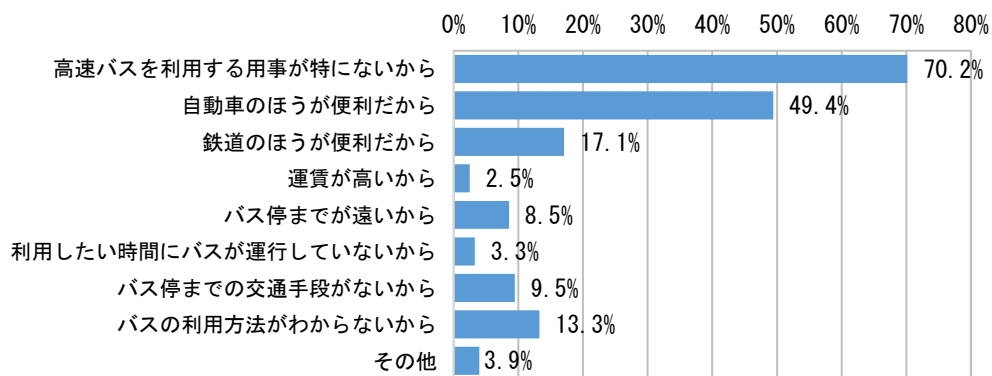
■高速バスの利用頻度(年齢別)



■高速バスの利用目的 (n=312) (2つまで選択)

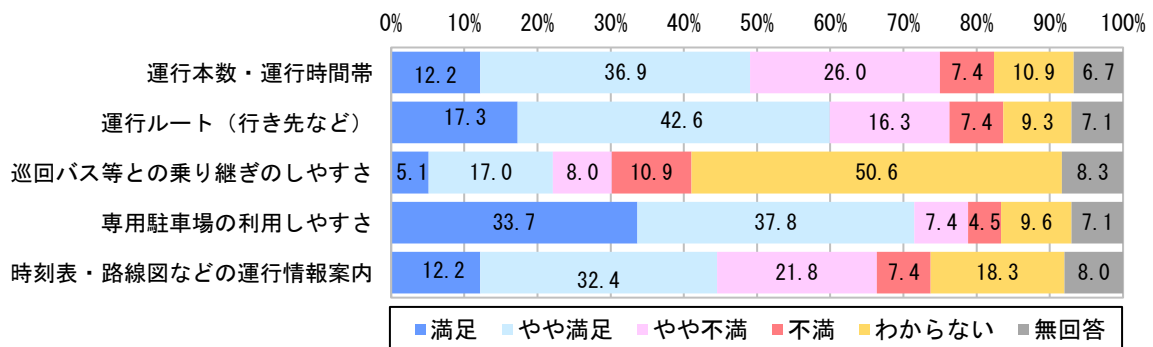


■高速バスを利用しない理由 (n=761) (3つまで選択)



■高速バスの運行サービスに対する満足度

【高速バス利用者 (n=312)】



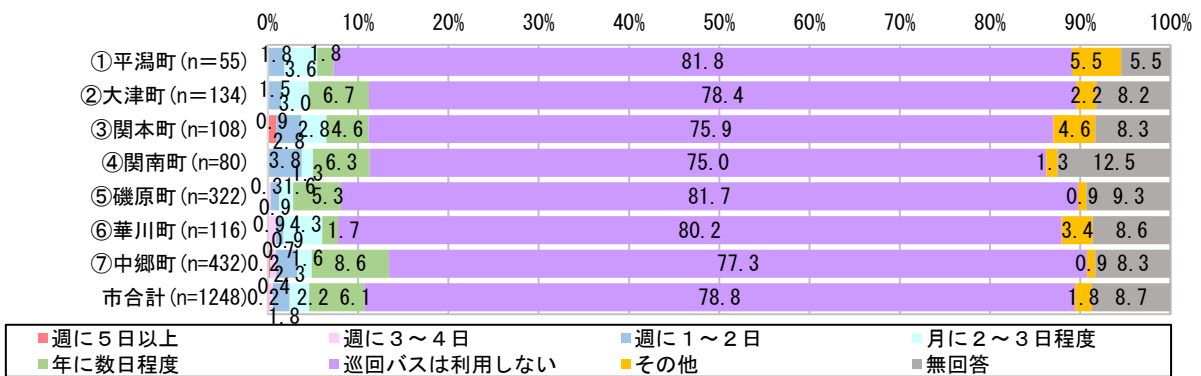
(6) 巡回バスの利用実態と意識・要望

巡回バスは10.7%の方が利用しており、利用頻度は「年に数日程度」が6.1%と最も多くなっています。利用目的は、「通院(45.1%)」、「買物(37.6%)」の順で多くなっています。

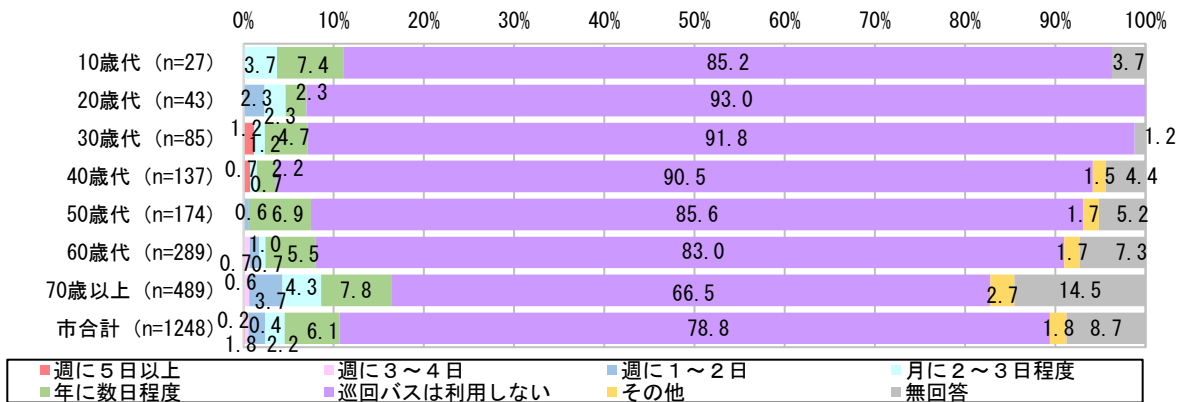
利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから」が73.7%と最も多いが、「利用する用事がないから(46.1%)」といった理由で利用していない方もいます。

運行サービスに対する満足度(巡回バス利用者)は、「運賃」、「乗務員の対応」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が多いものの、特に「運行本数」、「運行時間帯」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が多くなっています。

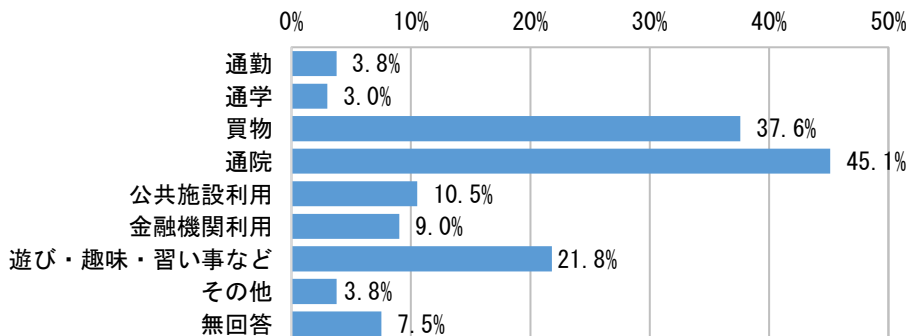
■巡回バスの利用頻度(地区別)



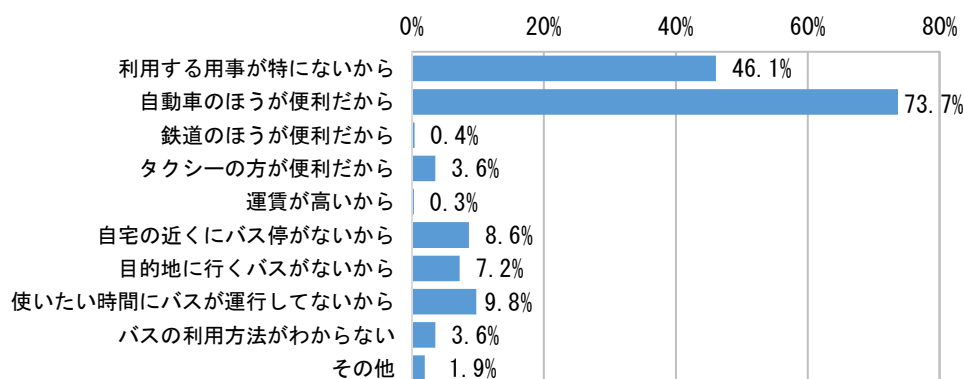
■巡回バスの利用頻度(年齢別)



■巡回バスの利用目的 (n=133) (2つまで選択)

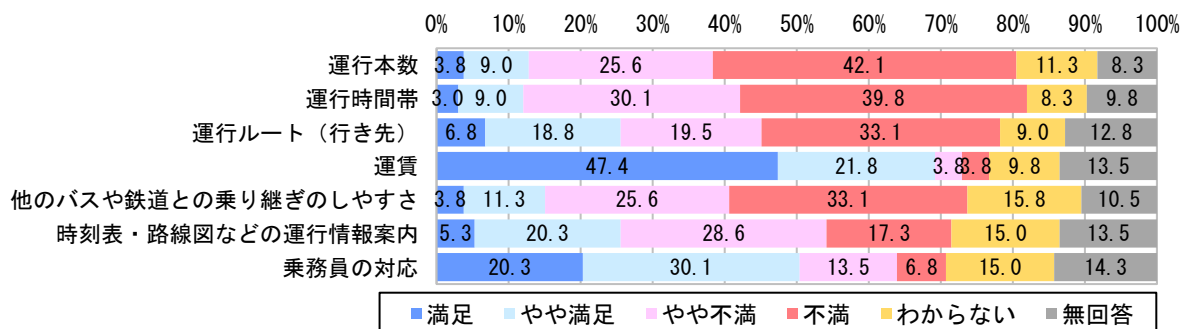


■巡回バスを利用しない理由 (n=983) (3つまで選択)



■巡回バスの運行サービスに対する満足度

【巡回バス利用者 (n=133)】



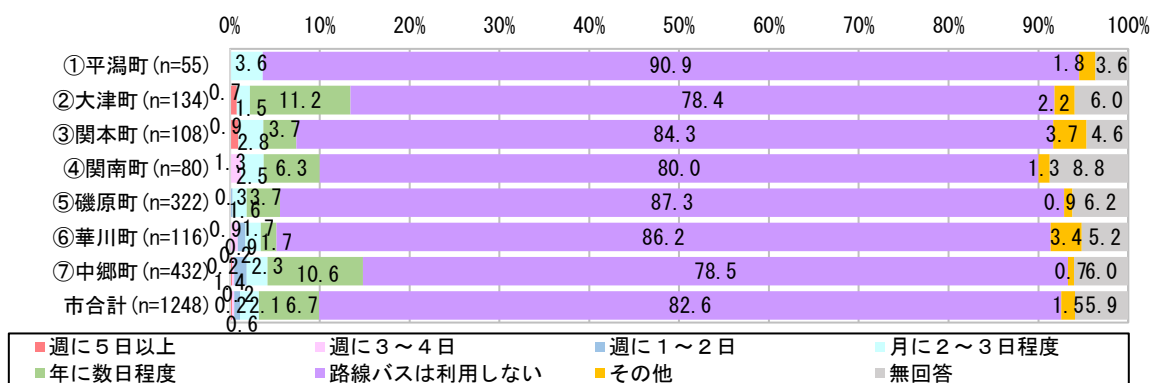
(7) 路線バスの利用実態と意識・要望

路線バスは 9.8%の方が利用しており、利用頻度は「年に数日程度」が 6.7%と最も多くなっています。利用目的は、「通院 (44.4%)」、「買物 (37.1%)」の順で多くなっています。

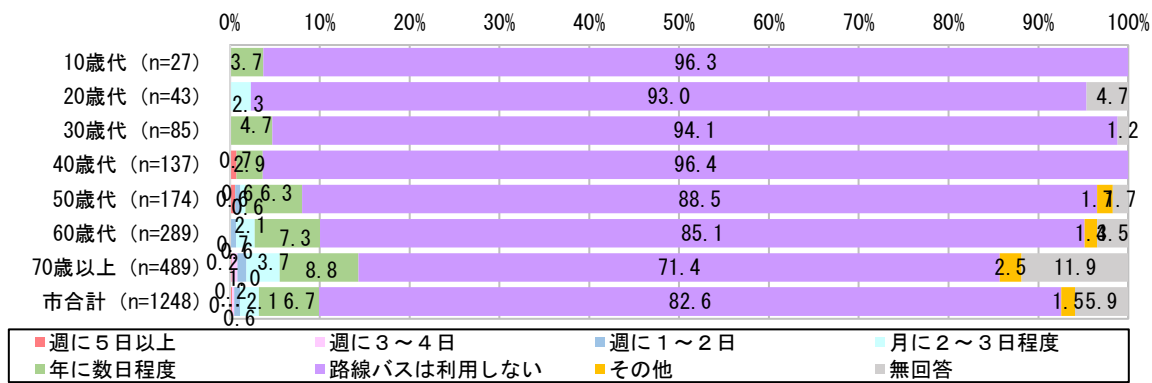
利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから」が 71.0%と最も多いが、「利用する用事がないから (51.6%)」といった理由で利用していない方もいます。

運行サービスに対する満足度 (路線バス利用者) は、「運賃」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が多いものの、特に「運行本数」、「運行時間帯」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が多くなっています。

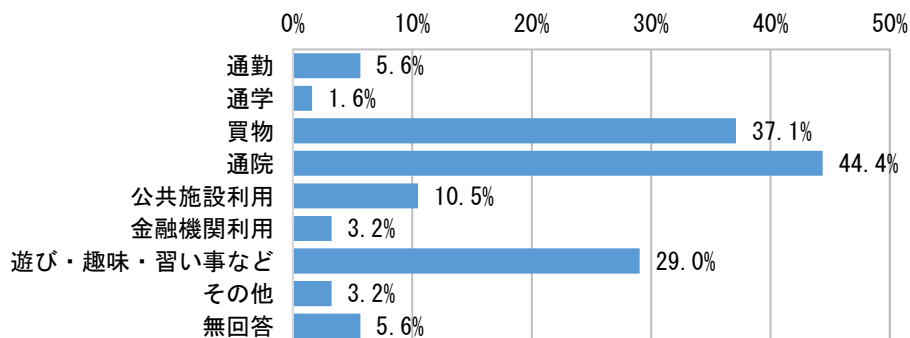
■ 路線バスの利用頻度 (地区別)



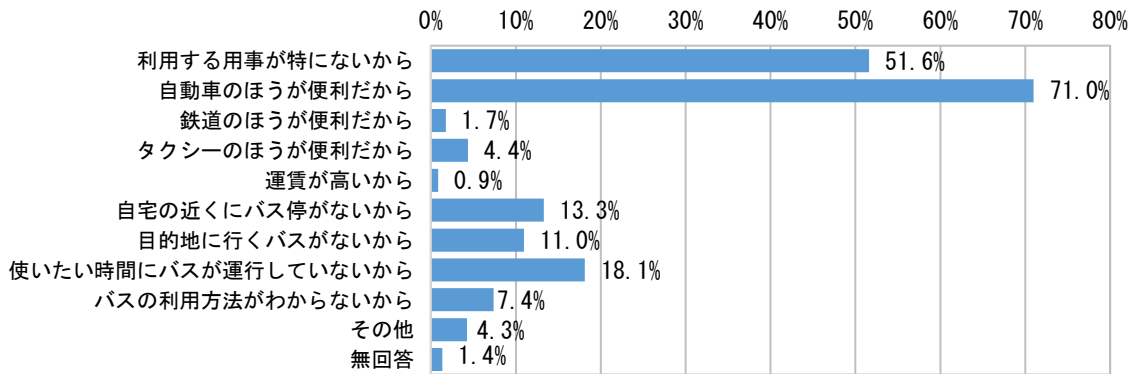
■ 路線バスの利用頻度 (年齢別)



■ 路線バスの利用目的 (n=124) (2つまで選択)

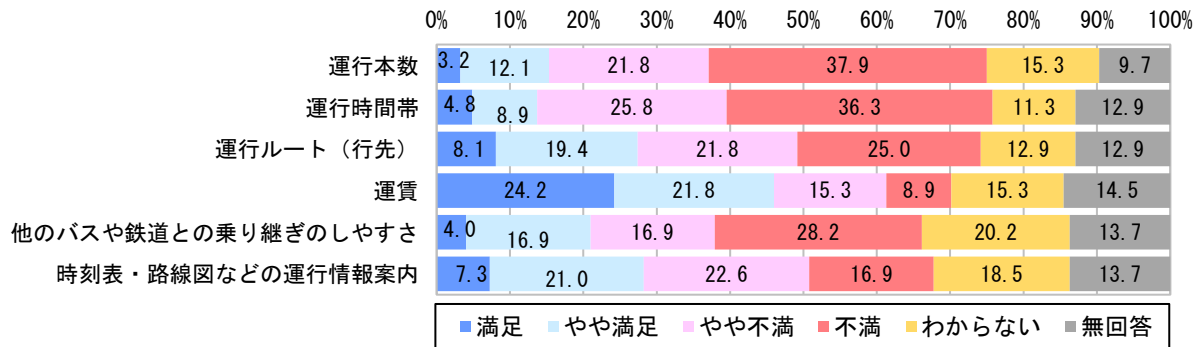


■路線バスを利用しない理由 (n=1031) (3つまで選択)



■路線バスの運行サービスに対する満足度

【路線バス利用者 (n=124)】

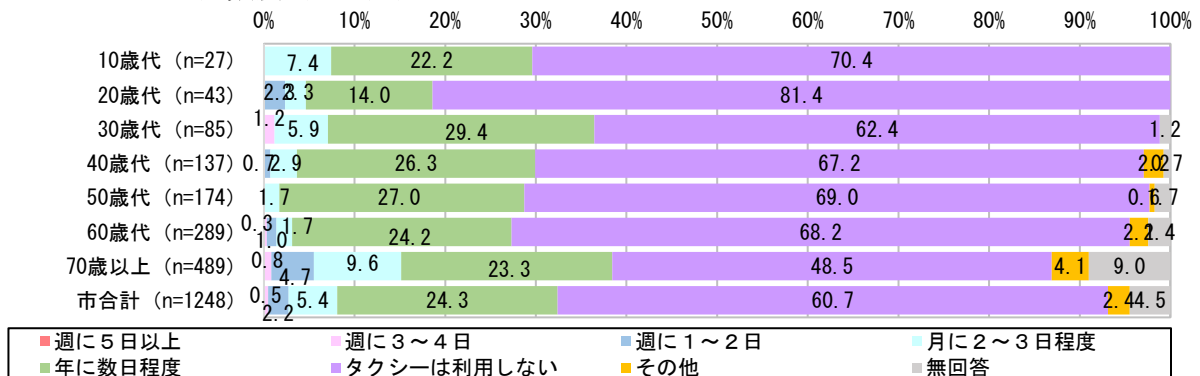


(8) タクシーの利用実態と意識・要望

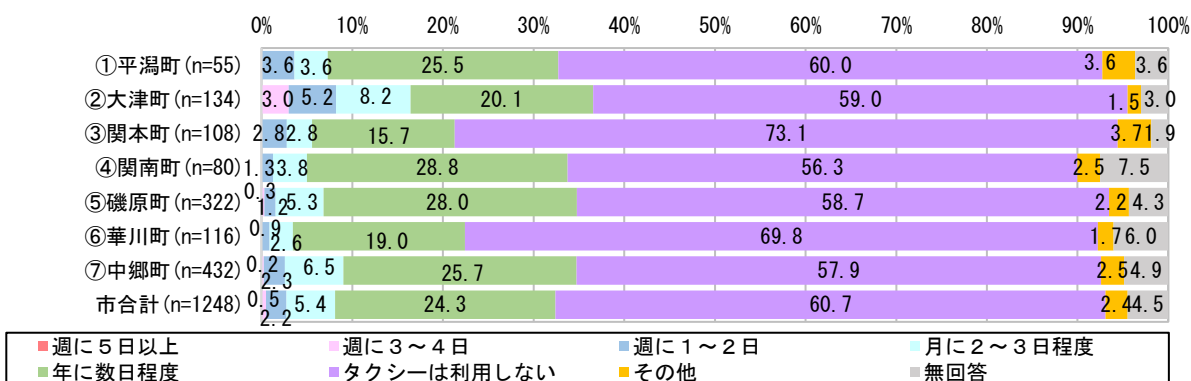
タクシーは32.4%の方が利用しており、利用頻度は「年に数日程度」が24.3%と低頻度の利用割合が多く、利用目的は「遊び・趣味・習い事など (39.3%)」、「通院 (29.1%)」が多くなっています。

サービスに対する満足度 (タクシー利用者) は、「利用のしやすさ (電話での呼び出しなど)」、「車両の乗り心地・乗りやすさ」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が多いものの、「運賃」、「料金・サービスなどの運行情報案内」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が多くなっています。

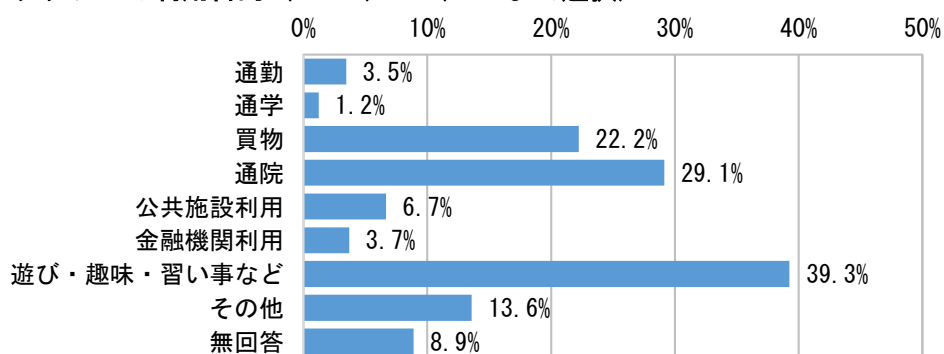
■タクシーの利用頻度 (地区別)



■タクシーの利用頻度（年齢別）

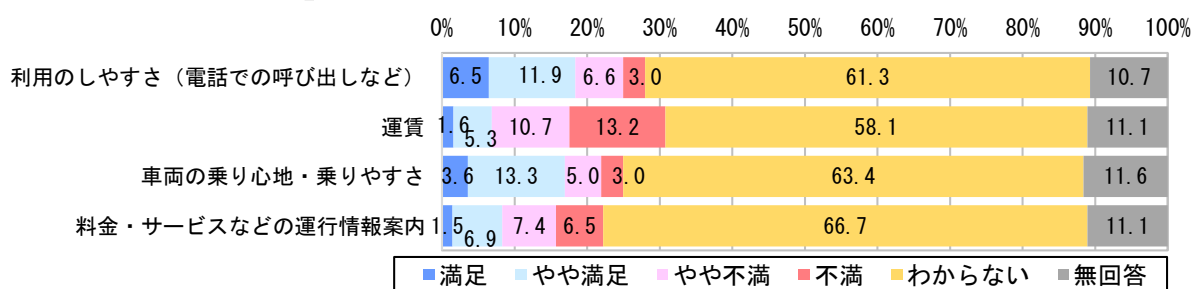


■タクシーの利用目的（n=405）（2つまで選択）



■タクシーの運行サービスに対する満足度

【タクシー利用者（n=405）】

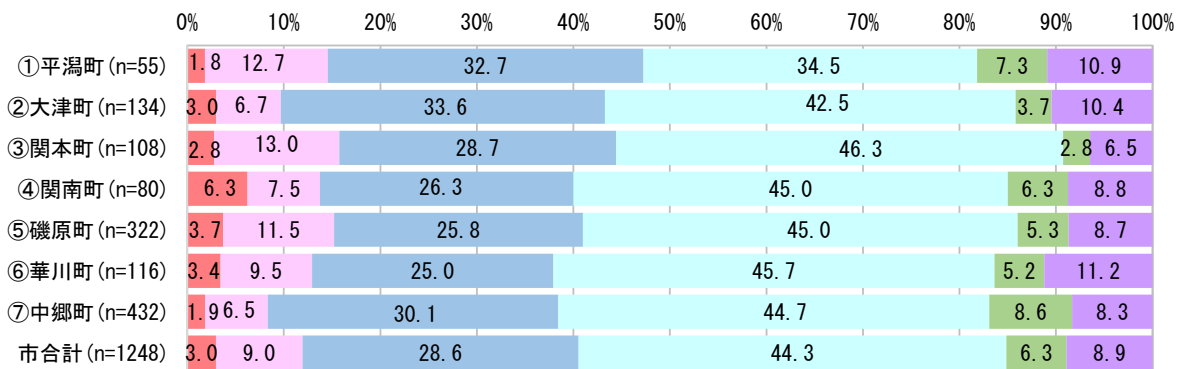


(9) 市民アンケート調査からみえる公共交通の今後のあり方

公共交通の今後の取り組む方向性は、「自家用車を運転できない高齢者などが増えるので、利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき」の意見が44.3%と最も多くなっています。

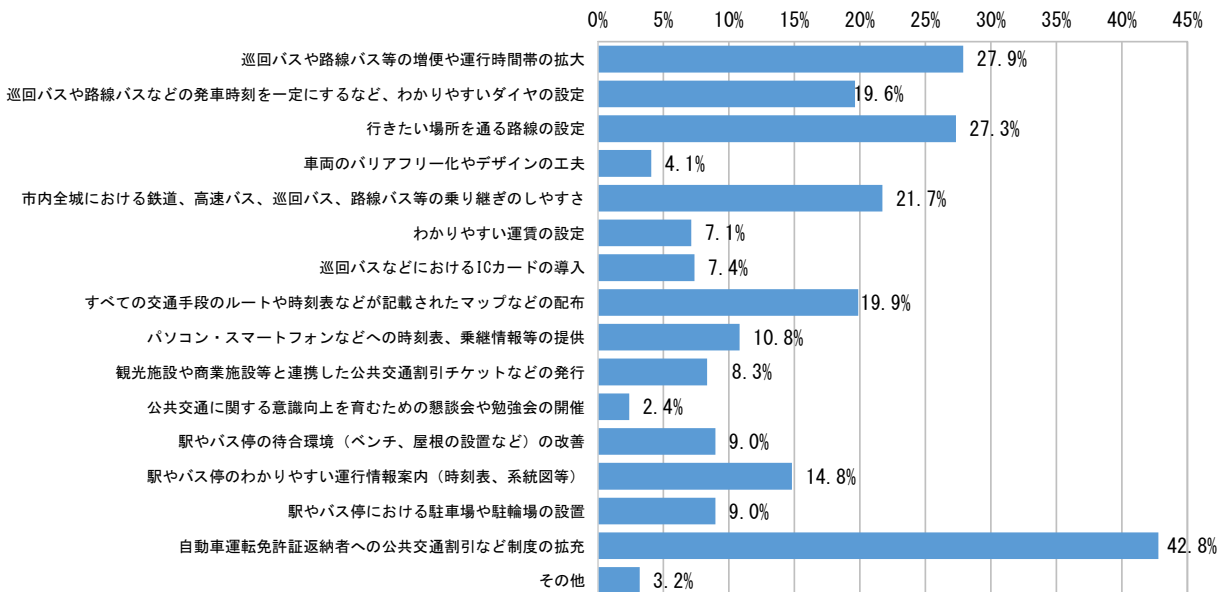
公共交通の利用促進を図るための効果的な取組みは、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引など制度の拡充(42.8%)」、「巡回バスや路線バス等の増便や運行時間帯の拡大(27.9%)」、「行きたい場所を通る路線の設定(27.3%)」の順で多くなっています。

■公共交通の今後の取り組む方向性(地区別)



- 大半の人が自家用車で移動できるので、公共交通は必要ないとする
- 沿線の人口の推移や利用状況により、路線の廃止や運行本数の減便を行い、財政負担を減らしていくべき
- 現状と同程度の財政負担の中で、運行の効率化などやれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき
- 自家用車を運転できない高齢者などが増えるので、利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき
- その他
- 無回答

■公共交通の利用促進を図るための効果的な取組み (n=1248) (3つまで選択)



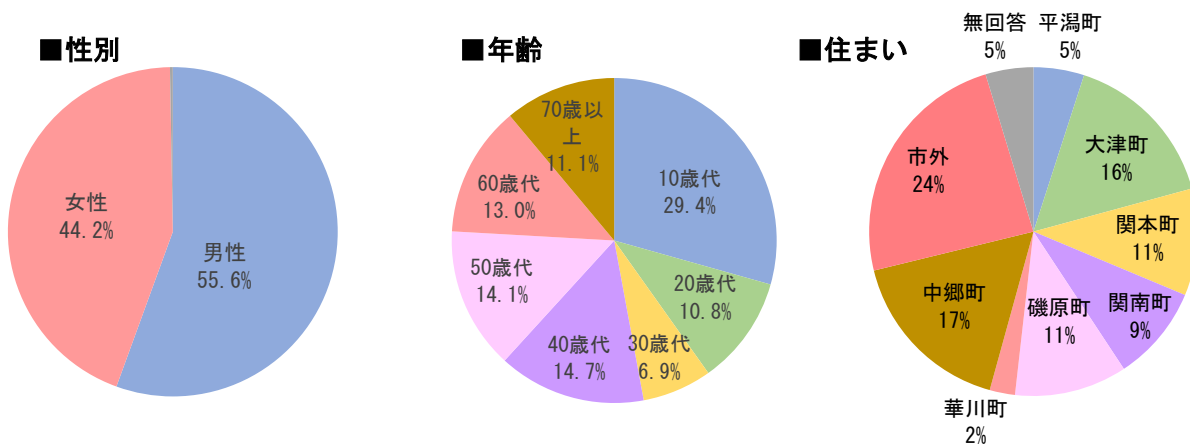
3-2 公共交通利用者アンケート調査

3-2-1 鉄道の利用者調査

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査日 令和4年11月4日（金） 調査時間 始発～終発 調査方法 大津港駅、磯原駅、南中郷駅で利用者に対し、調査員による直接ヒアリング
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 回答者の属性（性別、年齢、住まい） 利用の目的、乗り降りする駅、利用頻度、駅まで（から）の交通手段 運行サービスの満足度、利用増になる取組み
回答者数	361件

(1) 回答者の属性

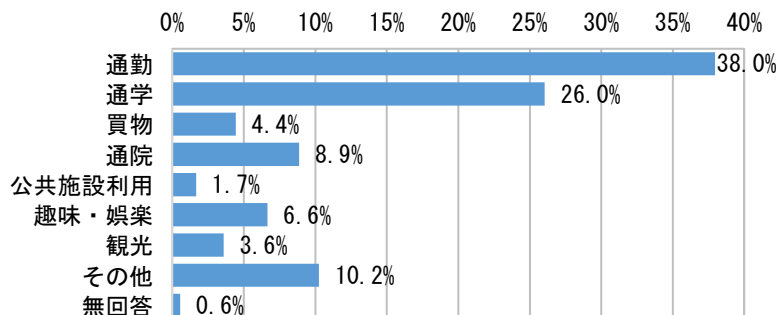
性別は、「男性」が55.6%「女性」が44.2%と男性の割合が多く、年齢は、10歳代の通学世代が最も多く、次いで40歳代、50歳代の通勤世代が占めています。また、住まいが市外からの利用者が24%となっています。



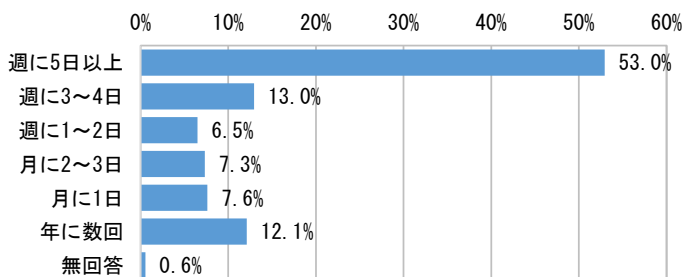
(2) 鉄道の利用状況

鉄道の主な利用目的は「通勤」が38.0%と最も多く、次いで「通学」が多くなっています。利用頻度は、「週に5日以上」が53.0%を占めています。また、駅まで（から）の交通手段は「徒歩」が35.7%と最も多く、次いで「家族や知人等の車で送迎」「自家用車」が多くなっています。

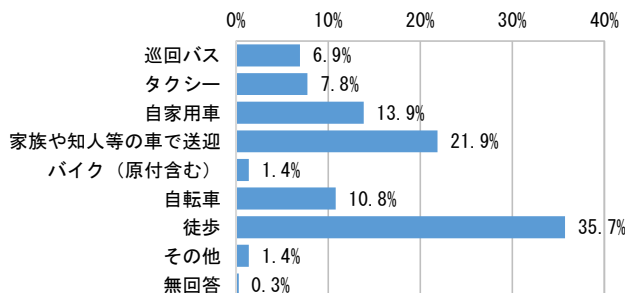
■主な利用目的（2つまで選択）



■鉄道の利用頻度



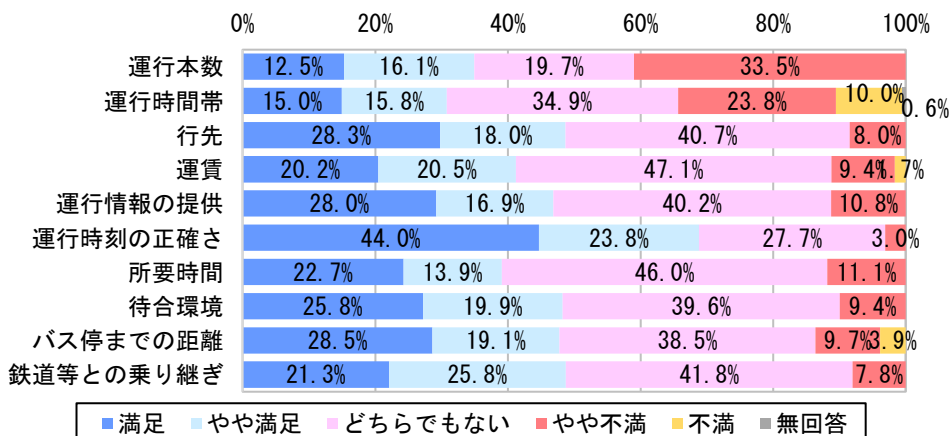
■駅まで（から）の利用交通手段



(3) 鉄道の運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度は、「運行時刻の正確さ」で「満足」「やや満足」と回答した方の割合が67.8%と過半数を超えているものの、「運行本数」「運行時間帯」で「不満」「やや不満」と回答した割合が多くなっています。

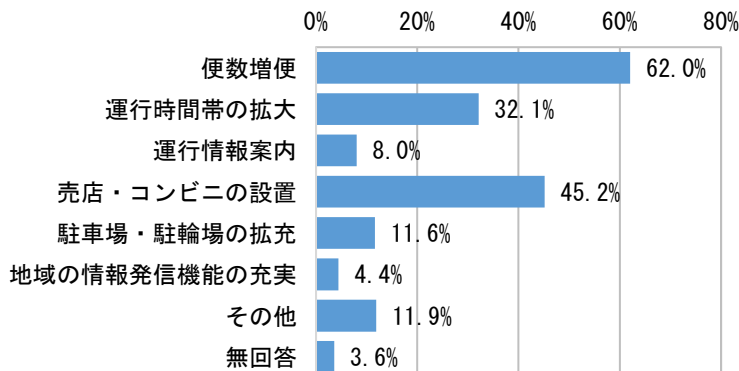
■運行サービスに対する満足度



(4) 鉄道の利用促進を図るための効果的な取組み

鉄道の利用促進を図るための効果的な取組みは、「便数増便（62.0%）」「売店・コンビニの設置（45.2%）」の順で多くなっています。

■利用促進を図るための効果的な取組み（3つまで選択）

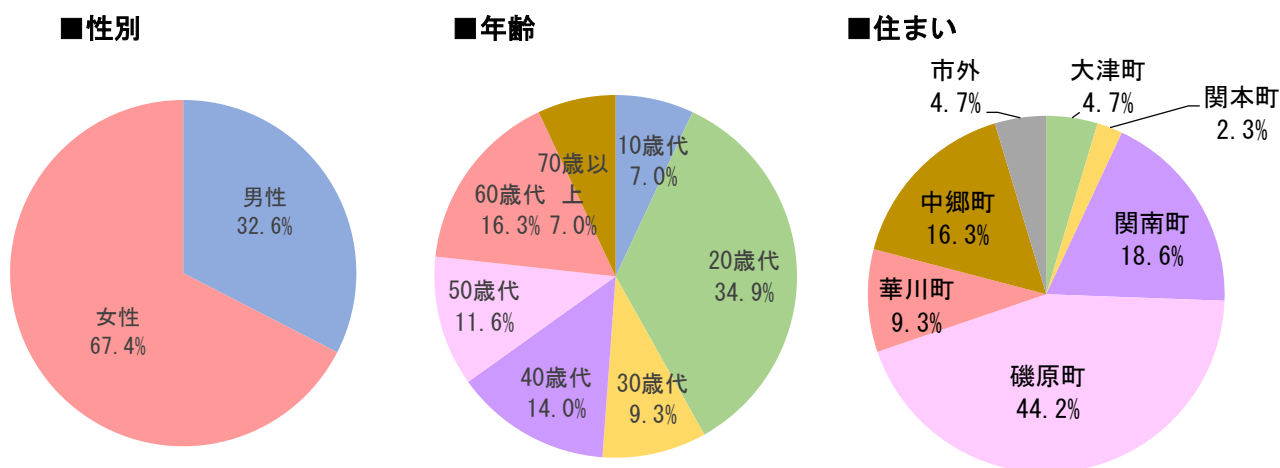


3-2-2 高速バスの利用者調査

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・調査日 令和4年11月4日（金） ・調査時間 始発～終発 ・調査方法 北茨城 IC にて調査員がバス待ち利用者及び来訪者に直接ヒアリング
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の属性（性別、年齢、住まい） ・高速バスの利用の目的、乗り降りするバス停、利用頻度、IC までの交通手段 ・運行サービスの満足度、望む取組み
回答者数	43 件

(1) 回答者の属性

性別は、「男性」が 32.6% 「女性」が 67.4% と女性の割合が多く、年齢は、20 歳代及び 60 歳代で約半数と多くなっています。

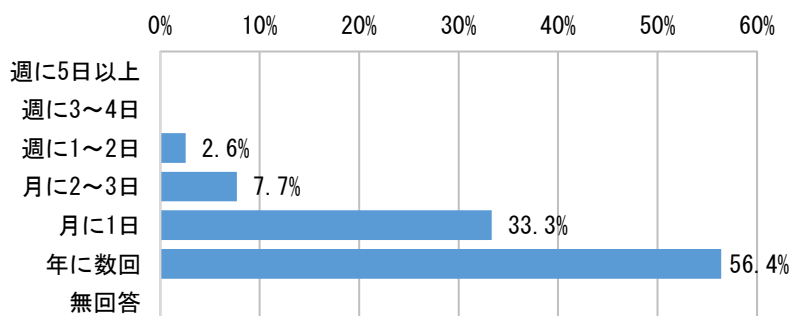


(2) 高速バスの利用状況

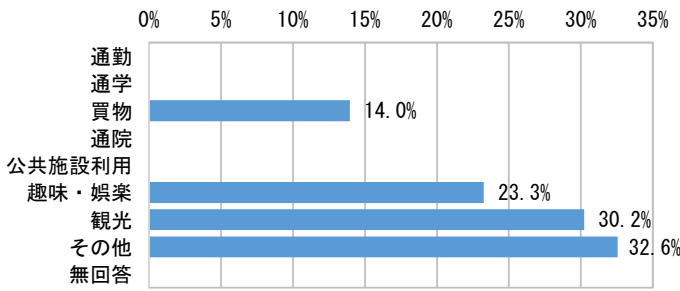
高速バスの利用頻度は、「年に数回」が 56.4% と過半数を占めており、主な利用目的は「その他」で知人や親せきに会いに行く目的が 32.6% と最も多く、次いで「観光」が 30.2% と多くなっています。

北茨城 IC まで（から）の交通手段は、「自家用車」が 51.2% と最も多く、次いで「家族や知人等の車で送迎」が 41.9% と多くなっています。

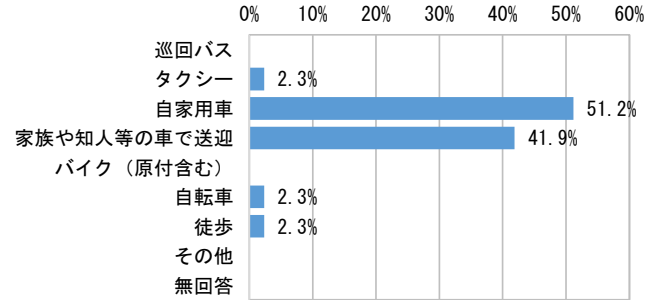
■高速バスの利用頻度



■主な利用目的（2つまで選択）



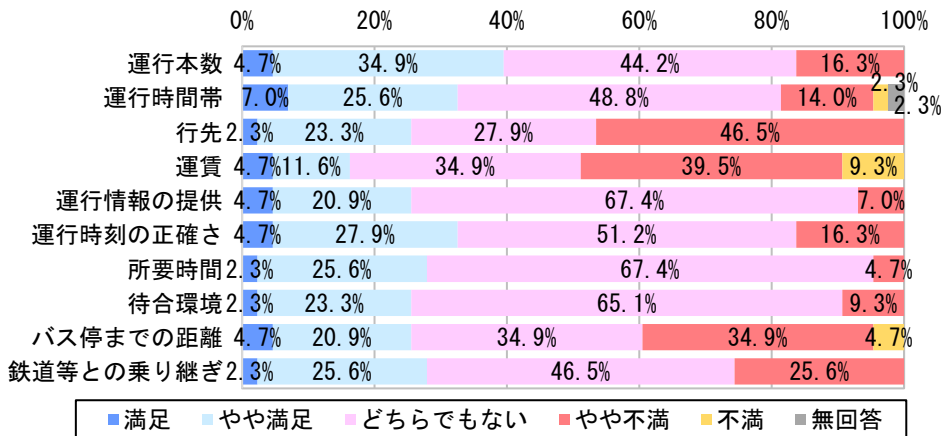
■北茨城ICまで（から）の利用交通



(3) 高速バスの運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度は、「運行本数」で「満足」「やや満足」と回答した方の割合が 39.6% と最も多く、一方で「行先」や「運賃」で「不満」「やや不満」と回答した割合が多くなっています。

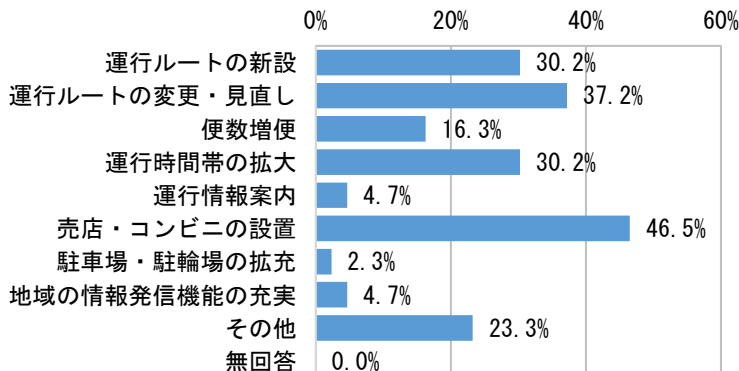
■運行サービスに対する満足度



(4) 高速バスの利用促進を図るための効果的な取組み

高速バスの利用促進を図るための効果的な取組みは、「売店・コンビニの設置（46.5%）」「運行ルートの変更・見直し（37.2%）」の順で多くなっています。

■利用促進を図るための効果的な取組み（3つまで選択）



3-2-3 巡回バスの利用者調査

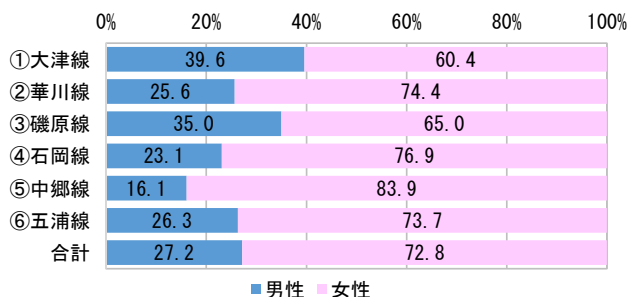
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査日 令和4年11月4日（金） 調査時間 始発～終発 調査方法 6路線の全車両に調査員が乗り込み、ビンゴカード形式の調査票を乗車時に配布し、降車時に回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 回答者の属性（性別、年齢、住まい） 利用の目的、利用の仕方、バスの利用頻度 運行サービスの満足度、改善して欲しいサービス
回答者数	225件

(1) 回答者の属性

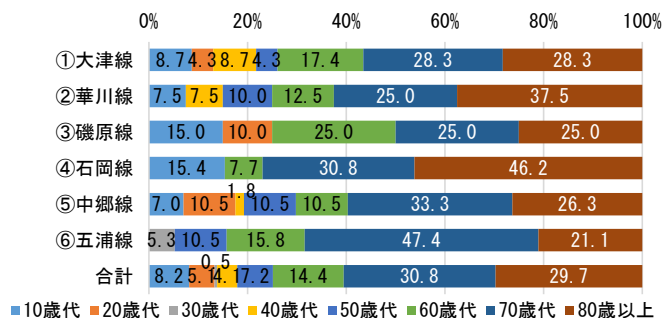
性別は、全体では「男性」が27.2%「女性」が72.8%と女性の割合が多く、特に中郷線においては女性の方が約84%を占めています。

年齢は、70歳以上が過半数を占めており、特に石岡線においては70歳以上が77%を占めています。

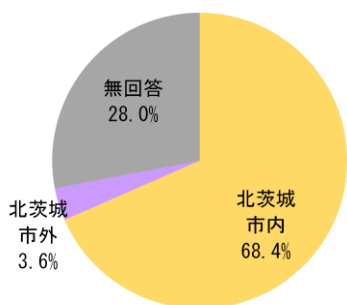
■性別



■年齢



■住まい

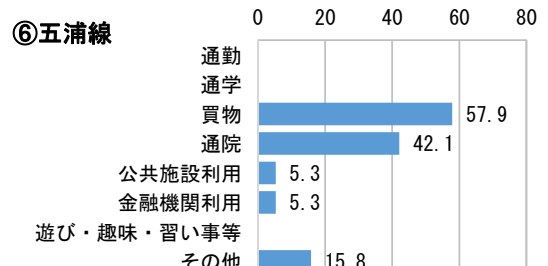
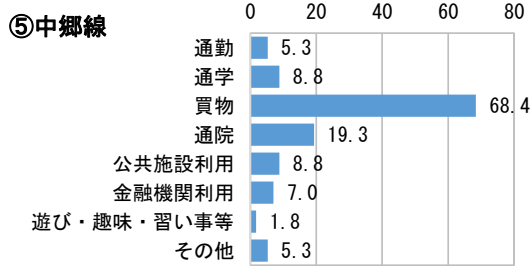
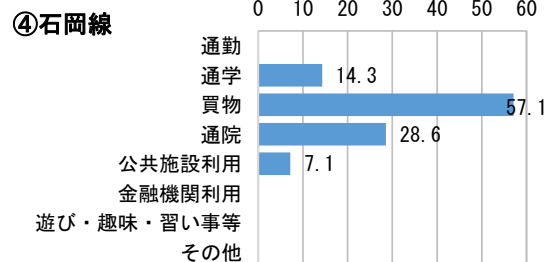
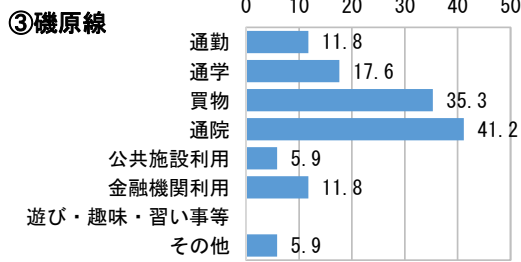
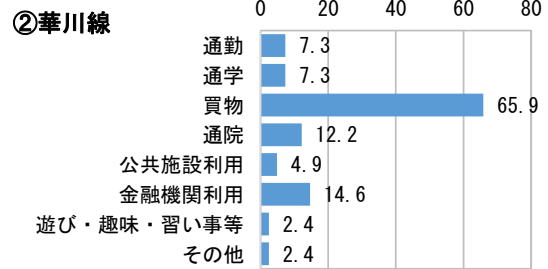
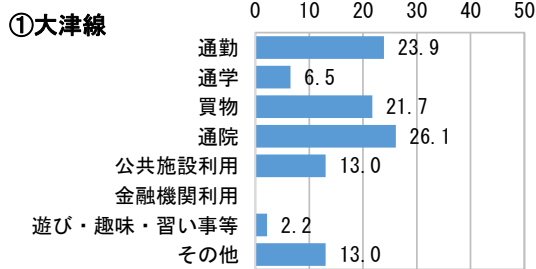


(2) 巡回バスの利用状況

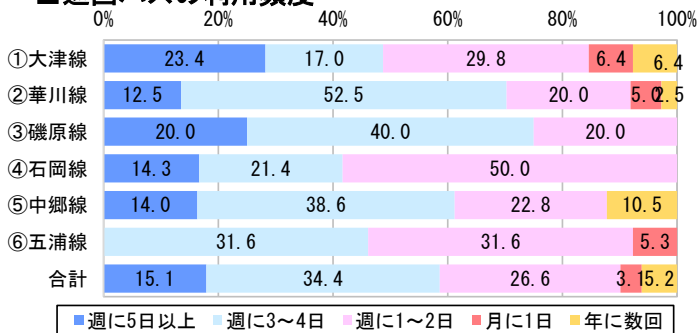
巡回バスの主な利用目的は、路線別では、大津線と磯原線では「通院」が多く、他の路線では「買物」が多くなっています。

利用頻度は、「週に3～4日」が最も多く34.4%を占めており、通勤での利用が比較的多い大津線と磯原線では週に5日以上の利用が多くなっています。

■主な利用目的 (2つまで選択)



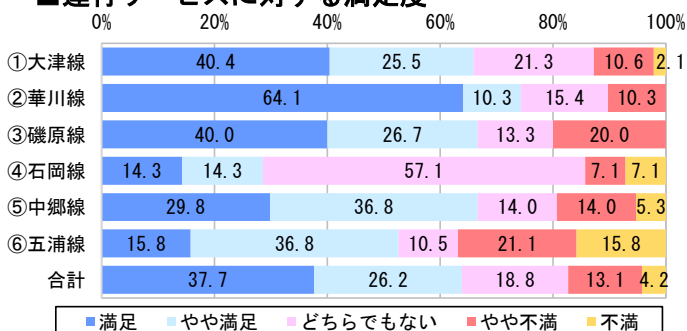
■巡回バスの利用頻度



(3) 巡回バスの運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度は、「満足」「やや満足」と回答した割合が過半数を超えているが、「不満」「やや不満」と回答も約1割を占めています。路線別では、華川線の満足度が高く、石岡線での満足度が低くなっています。

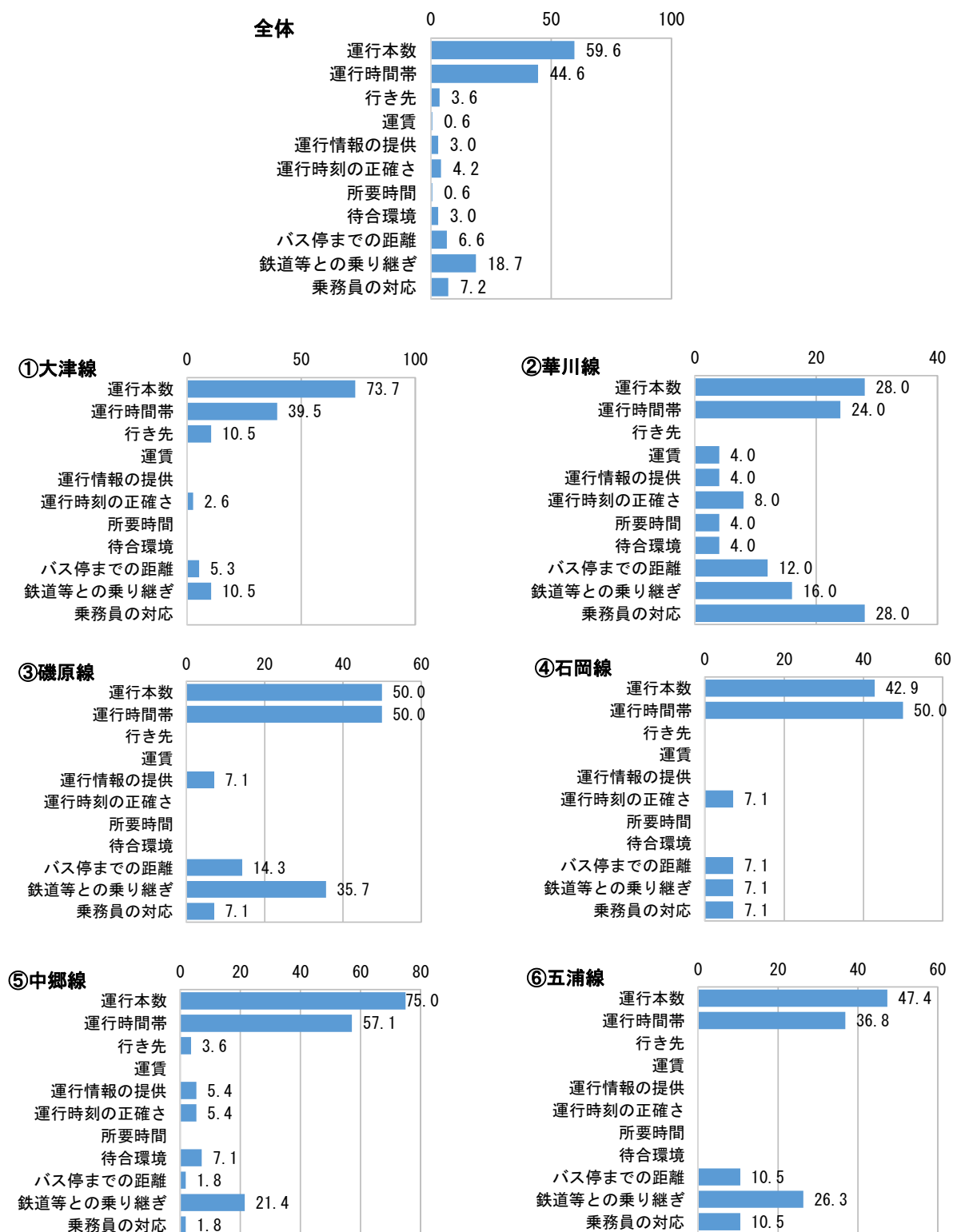
■運行サービスに対する満足度



(4) 巡回バスの利用促進を図るための効果的な取組み

利用促進を図るための効果的な取組みは、「運行本数 (59.6%)」「運行時間帯 (44.6%)」の順が多い。
磯原線、中郷線、五浦線においては、「鉄道等との乗り継ぎ」の回答も多くなっています。

■ 利用促進を図るための効果的な取組み (3つまで選択)



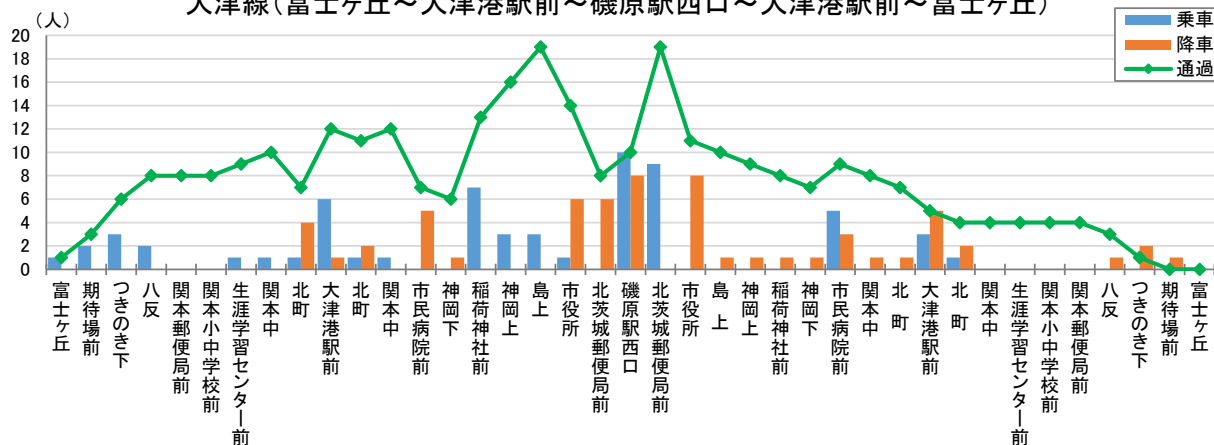
(5) 巡回バス利用者の停留所別乗降者数

乗降が多い停留所は、鉄道駅、市役所、市民病院、北茨城郵便局前で多くなっています。
 また、時間帯別では、大津線・華川線・磯原線では9時台での利用が多く、中郷線では7時台、五浦線では10時台の利用が多くなっています。

令和4年11月4日(金)

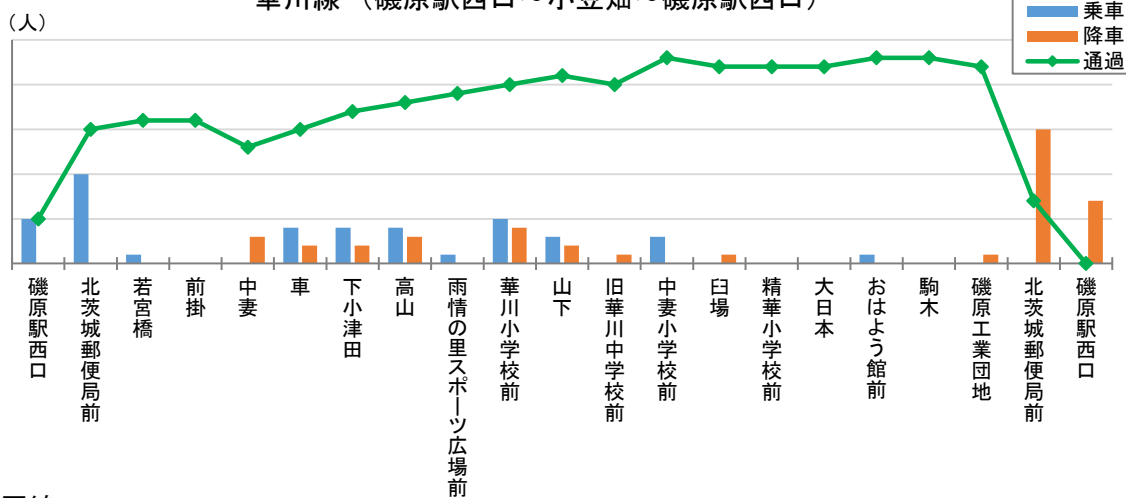
①大津線

大津線(富士ヶ丘～大津港駅前～磯原駅西口～大津港駅前～富士ヶ丘)



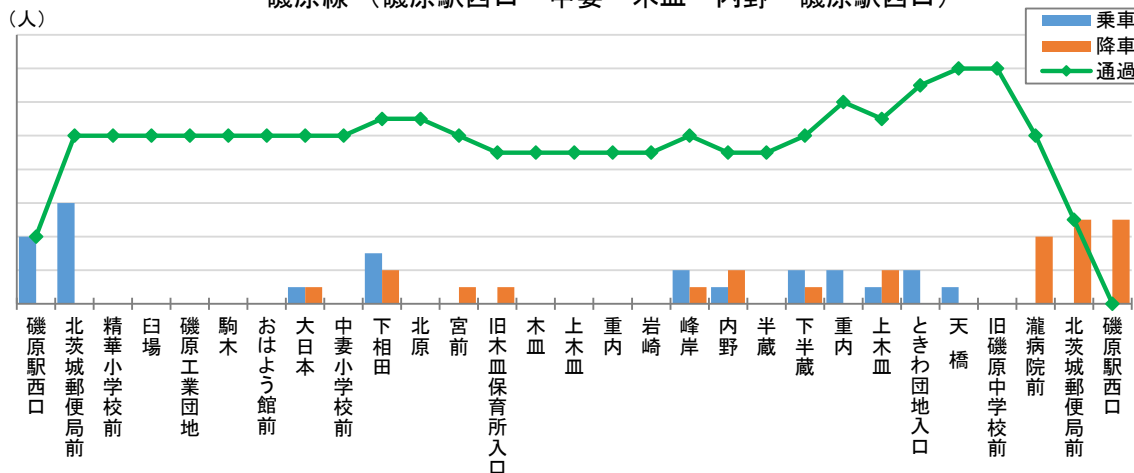
②華川線

華川線(磯原駅西口～小豆畑～磯原駅西口)

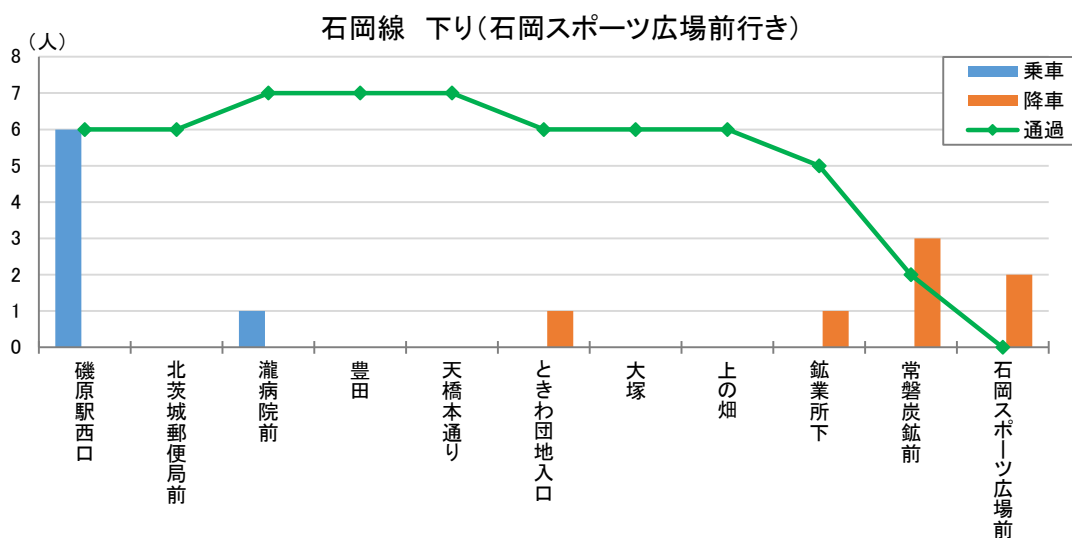
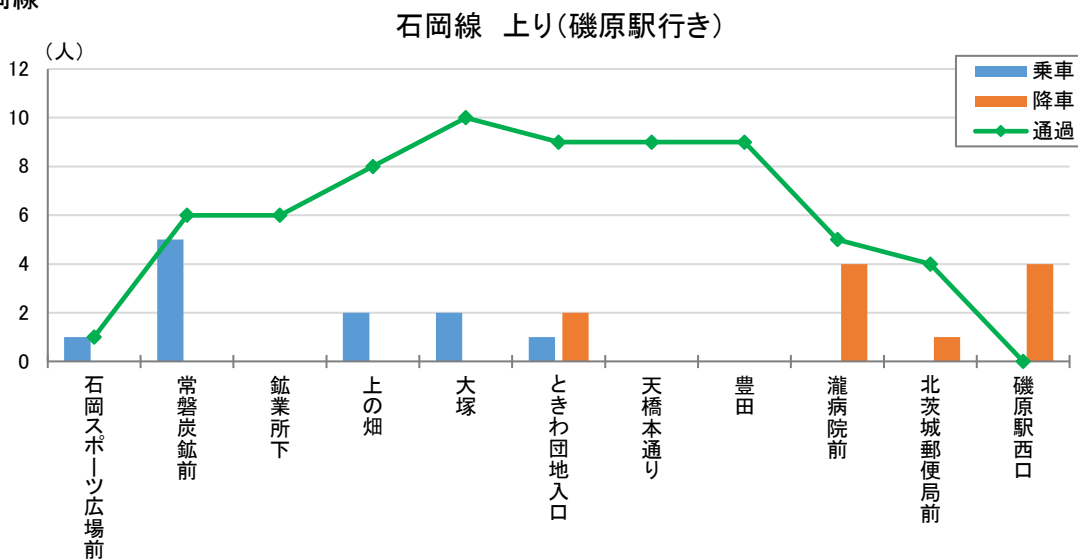


③磯原線

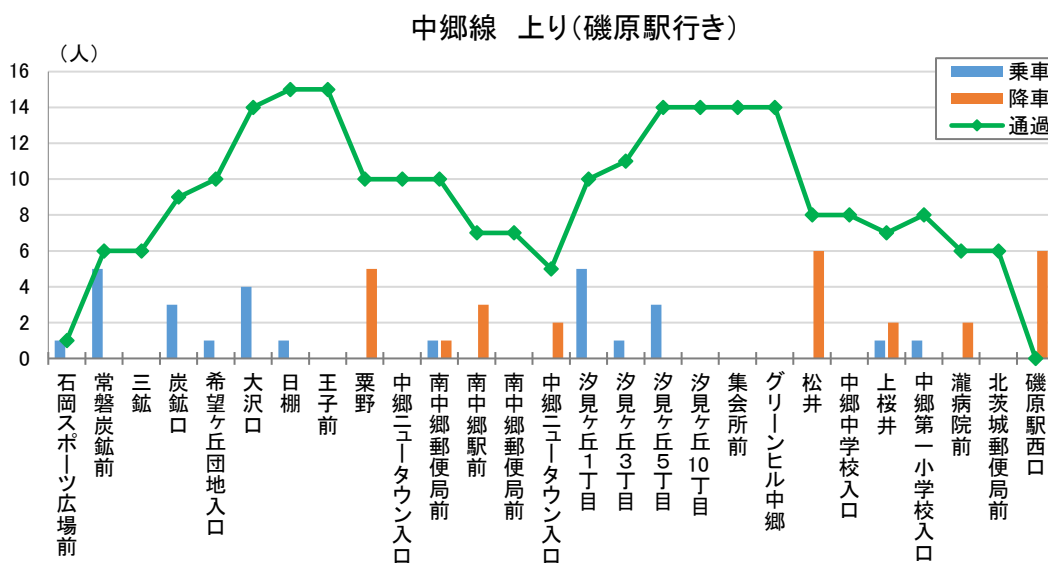
磯原線(磯原駅西口～中妻～木皿～内野～磯原駅西口)

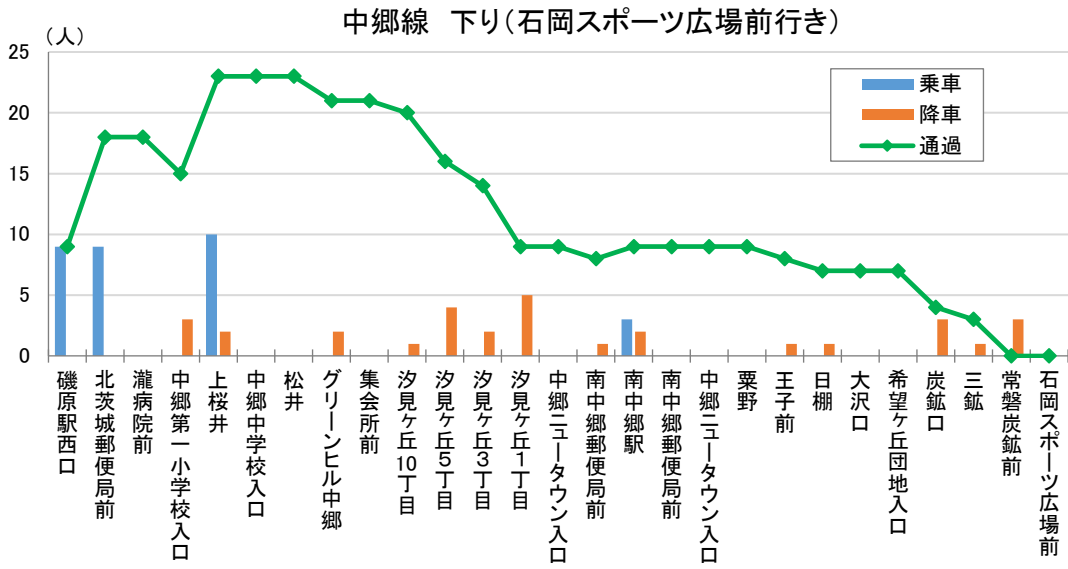


④石岡線

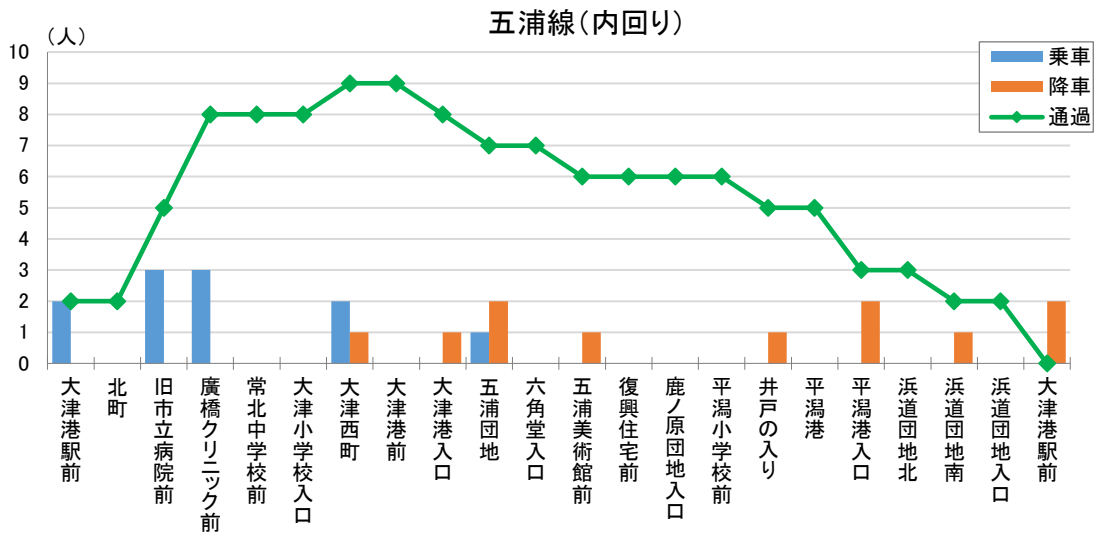
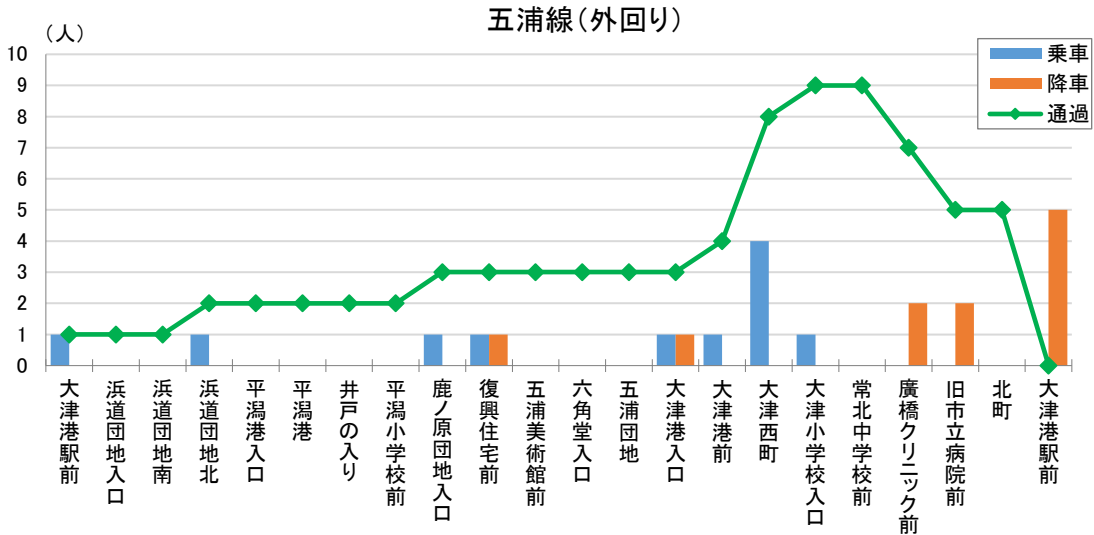


⑤中郷線





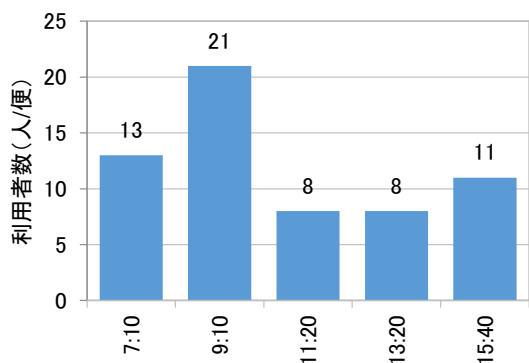
⑥五浦線



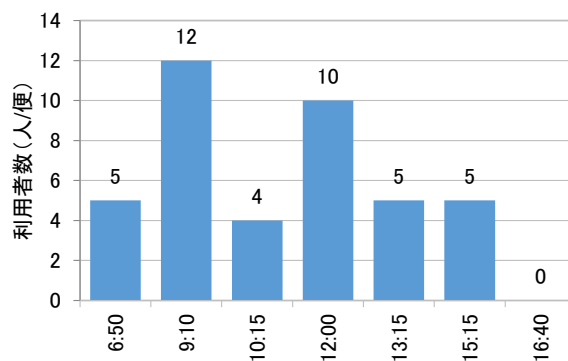
(6) 巡回バスの利用者数

令和4年11月4日(金)

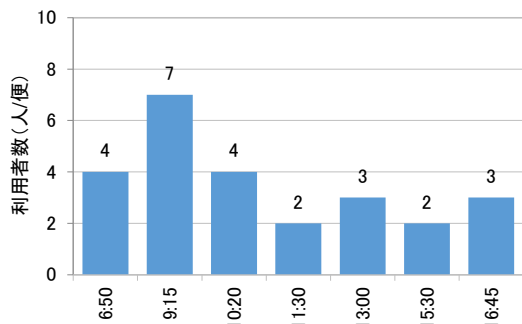
①大津線



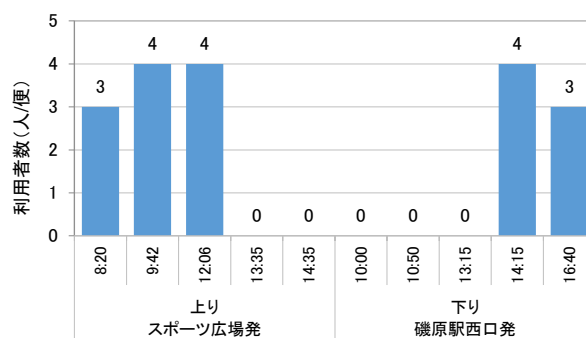
②華川線



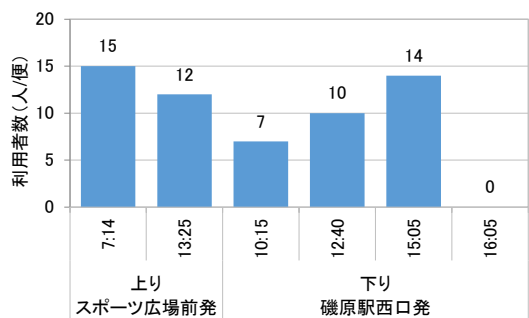
③磯原線



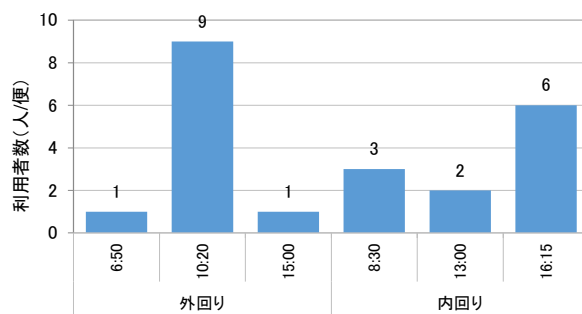
④石岡線



⑤中郷線



⑥五浦線

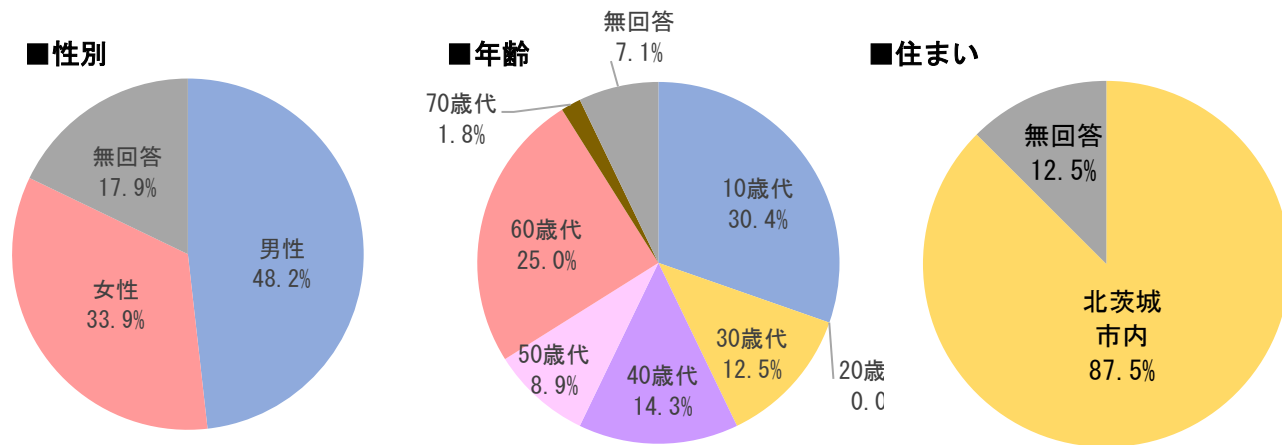


3-2-4 路線バスの利用者調査

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査日 令和4年11月4日（金） 調査時間 始発～終発 調査方法 全車両に調査員が乗り込み、ビンゴカード形式の調査票を乗車時に配布し、降車時に回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 回答者の属性（性別、年齢、住まい） 利用の目的、利用の仕方、バスの利用頻度 運行サービスの満足度、改善して欲しいサービス
回答者数	56件

(1) 回答者の属性

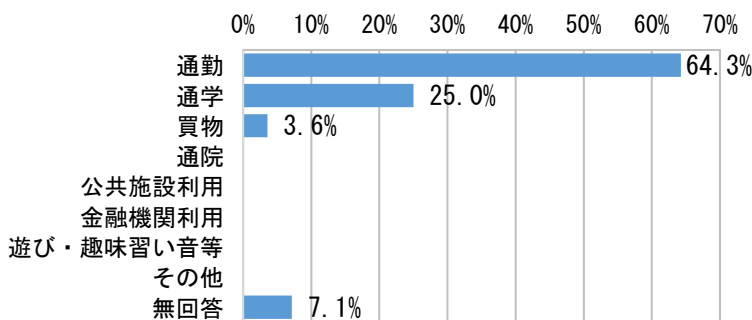
性別は、「男性」が48.2%「女性」が33.9%と男性の割合が多く、年齢は、10歳代が多くを占めています。また、利用は市内在住の方が87.5%を占めています。



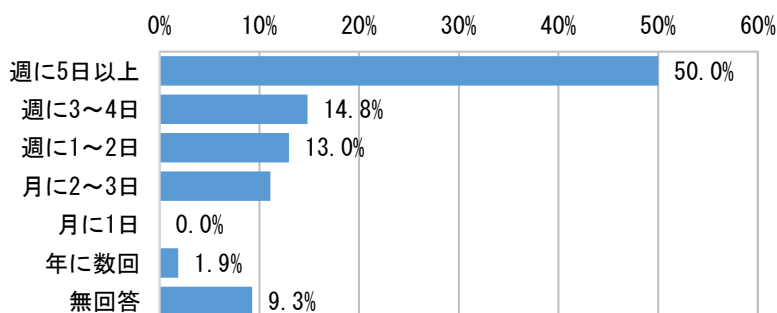
(2) 路線バスの利用状況

路線バスの利用頻度は、「週に5日以上」の方が50.0%と最も多く、通勤・通学での利用が多くなっています。

■路線バスの利用目的



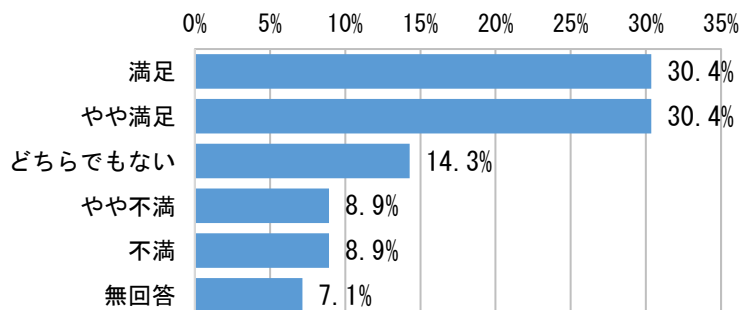
■路線バスの利用頻度



(3) 路線バスの運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度は、「満足」「やや満足」と回答した方の割合が60.8%と多いが、「不満」「やや不満」の回答も約2割見られます。

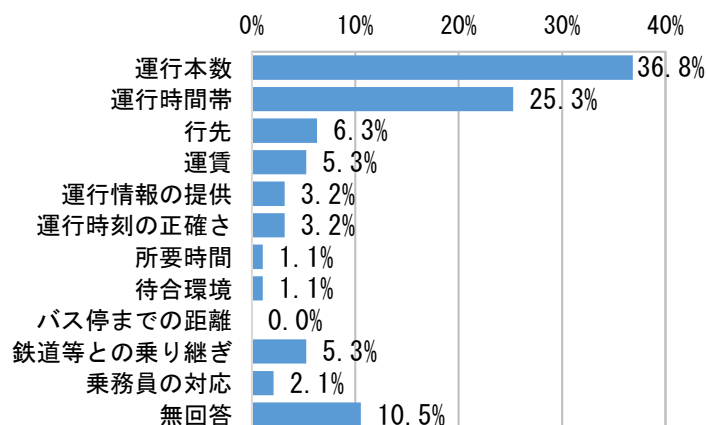
■運行サービスに対する満足度



(4) 路線バスの利用促進を図るための効果的な取組み

利用促進を図るための効果的な取組みは、「運行本数(36.8%)」「運行時間帯(25.3%)」の順で多くなっています。

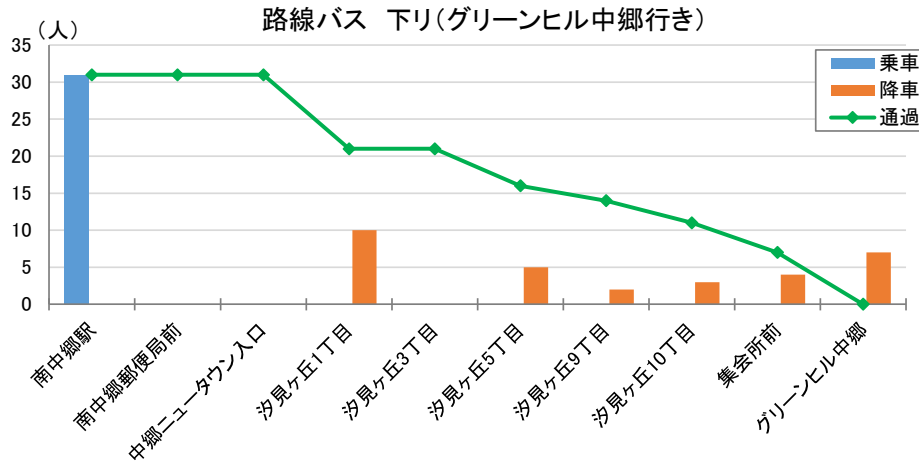
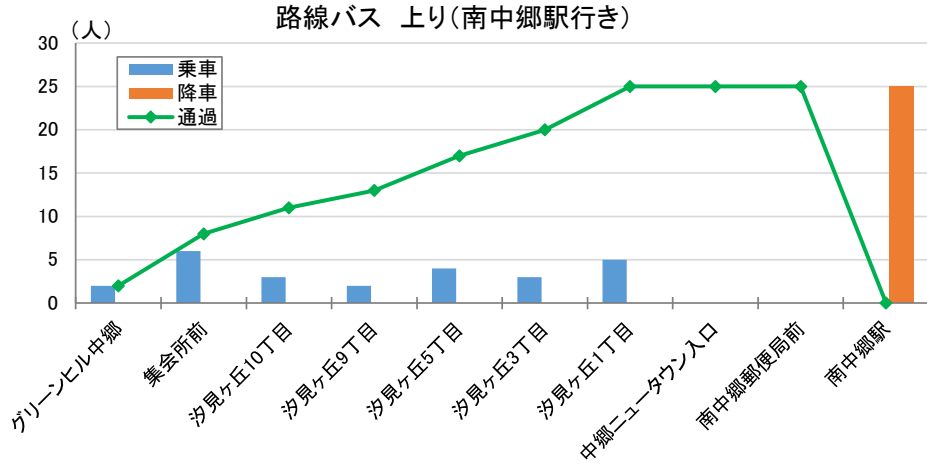
■利用促進を図るための効果的な取組み(3つまで選択)



(5) 路線バスの利用者の停留所別乗降者数

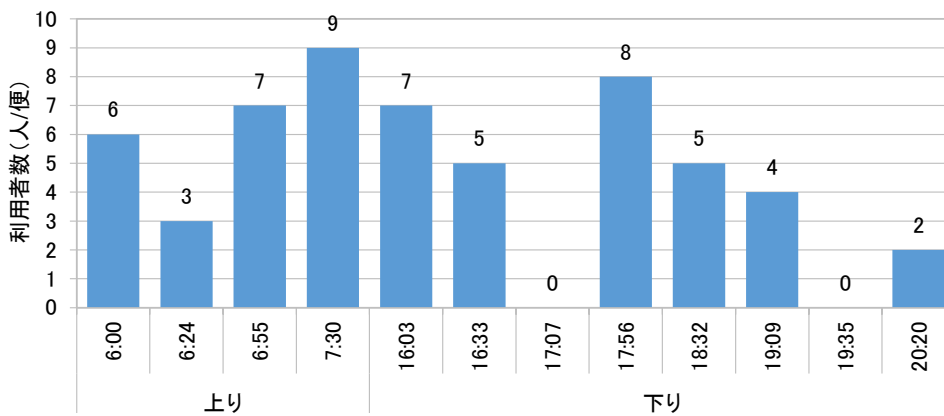
乗降は最寄りの停留所から南中郷駅までの利用パターンとなっています。
 時間帯別では通勤通学の6時、7時台、及び帰宅時の18時前後が多くなっています。

令和4年11月4日(金)



(6) 路線バスの利用者数

令和4年11月4日(金)



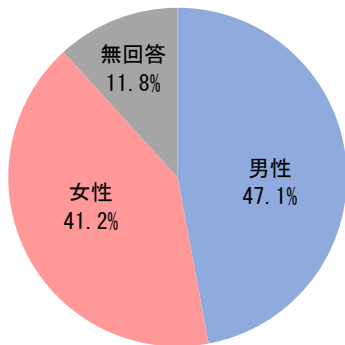
3-2-5 市民病院シャトルバスの利用者調査

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査日 令和4年11月4日（金） 調査時間 始発～終発 調査方法 全車両に調査員が乗り込み、ビンゴカード形式の調査票を乗車時に配布し、降車時に回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 回答者の属性（性別、年齢、住まい） 利用の目的、利用の仕方、バスの利用頻度 運行サービスの満足度、改善して欲しいサービス
回答者数	17件

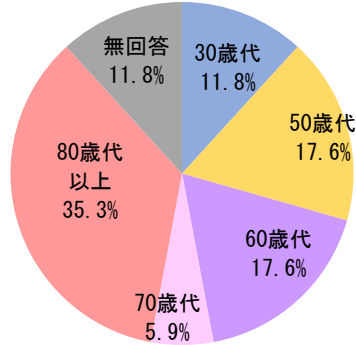
（1）回答者の属性

性別は、「男性」が47.1%「女性」が41.2%と男性の割合が多く、年齢は、80歳代以上が多くを占めています。また、利用は市内在住の方が82.4%を占めています。

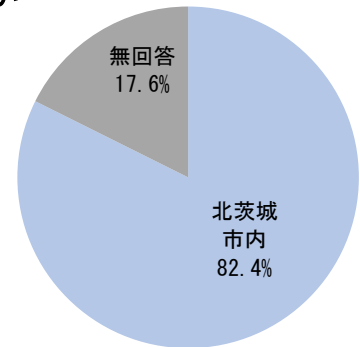
■性別



■年齢



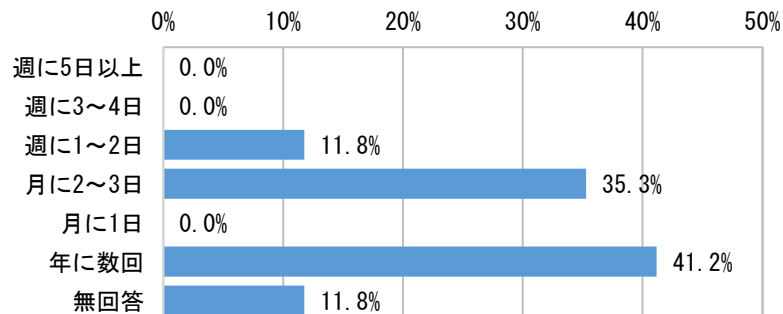
■住まい



（2）市民病院シャトルバスの利用状況

市民病院シャトルバスの利用頻度は、「年に数回」の方が41.2%と最も多くなっています。

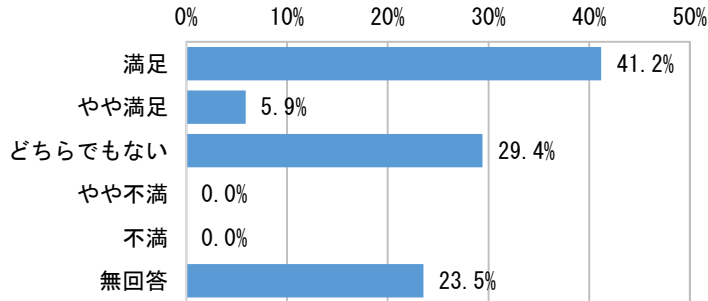
■市民病院シャトルバスの利用頻度



(3) 市民病院シャトルバスの運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度は、「満足」「やや満足」と回答した方の割合が47.1%と約半数となっており、「不満」「やや不満」の回答は見られなかったです。

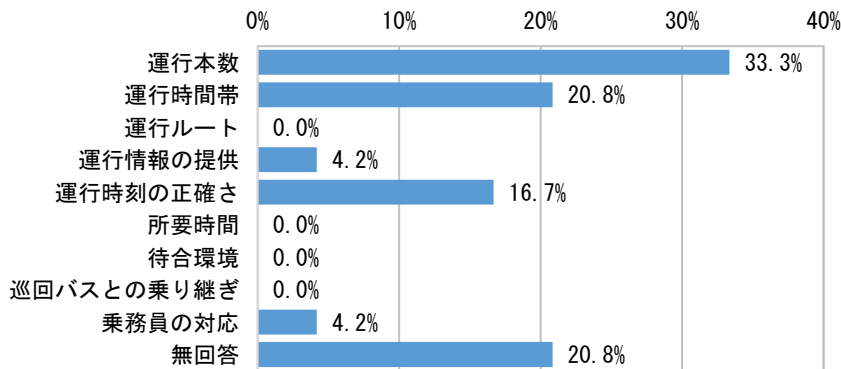
■運行サービスに対する満足度



(4) 市民病院シャトルバスの利用促進を図るための効果的な取組み

利用促進を図るための効果的な取組みは、「運行本数(33.3%)」「運行時間帯(20.8%)」の順で多くなっています。

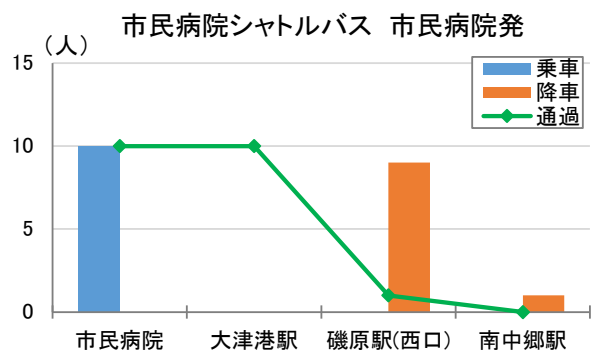
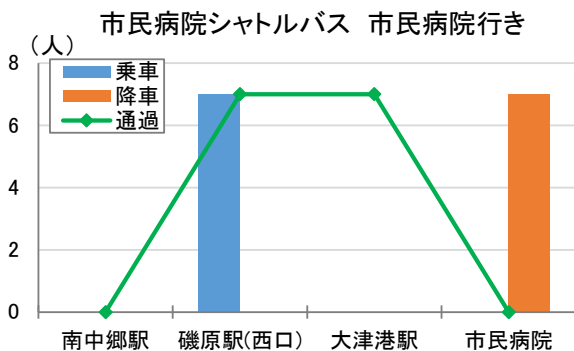
■利用促進を図るための効果的な取組み(3つまで選択)



(5) 市民病院シャトルバスの利用者の停留所別乗降者数

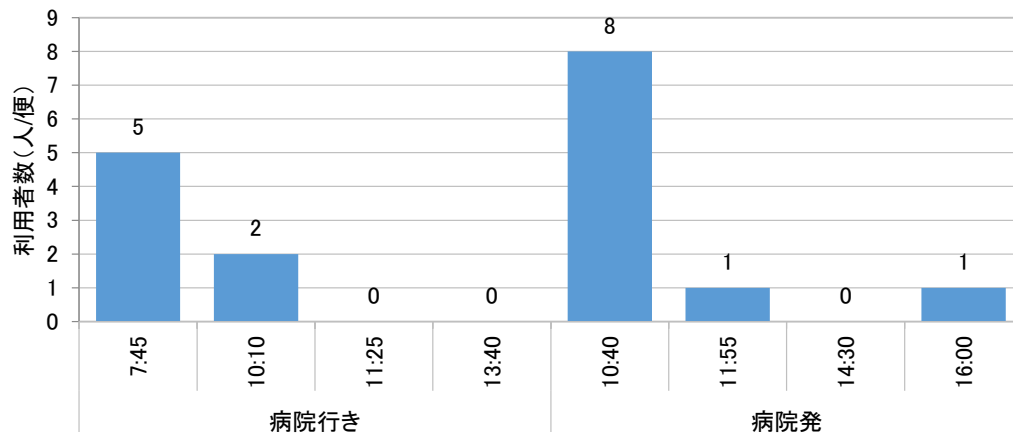
乗降は磯原駅と市民病院の行き来での利用が多くなっています。時間帯別では10時台が最も多く、次いで7時台となっています。

令和4年11月4日(金)



(6) 市民病院シャトルバスの利用者数

令和4年11月4日(金)



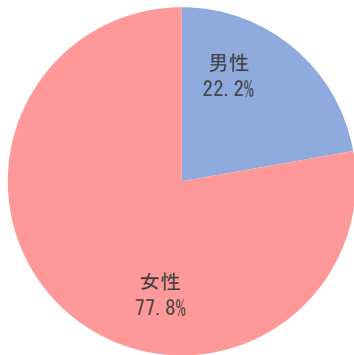
3-2-6 患者輸送車（みどり号）の利用者調査

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査日 令和4年11月4日（金）～11月30日（水） 調査方法 車内にアンケート票を設置、次回利用時に回収箱に投函
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 回答者の属性（住まい、性別、年齢） 通院先、利用頻度、利用する理由 運行サービスの満足度、改善して欲しい点
回答者数	9件

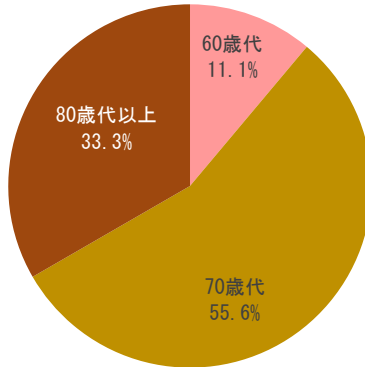
(1) 回答者の属性

性別は、「男性」が22.2%「女性」が77.8%と女性の割合が多く、年齢は、70歳代が最も多くなっています。

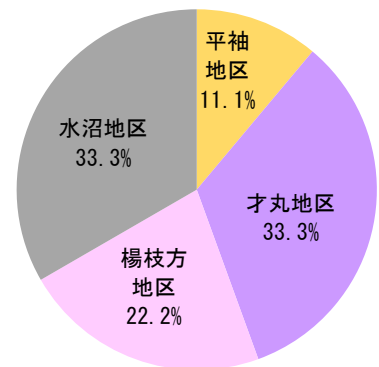
■性別



■年齢



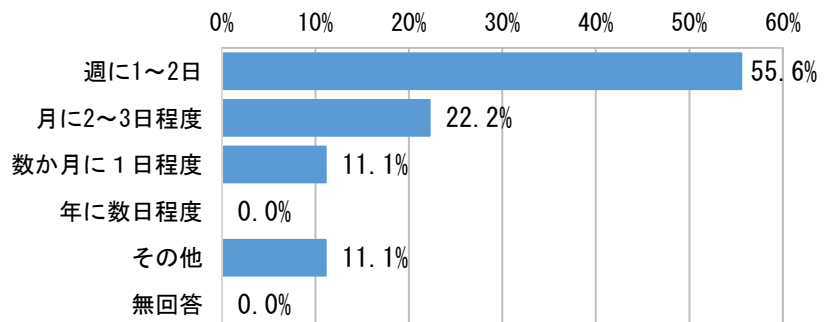
■住まい



(2) 患者輸送車の利用状況

利用頻度は、「週に1～2日」が最も多く55.6%を占めています。

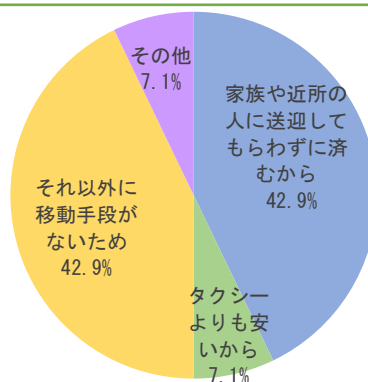
■患者輸送車の利用頻度



(3) 患者輸送車の利用理由

利用理由は、「家族や近所の人に送迎してもらわずに済むから」と「それ以外に移動手段がないため」の回答が多く、それぞれ42.9%を占めています。

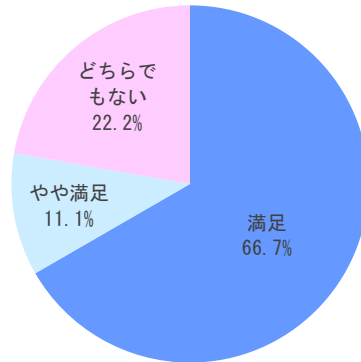
■患者輸送車の利用理由



(4) 患者輸送車の運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度は、「満足」「やや満足」と回答した方の割合が 77.8%となっており、また「不満」と「やや不満」の回答は見られなかったです。

■運行サービスに対する満足度



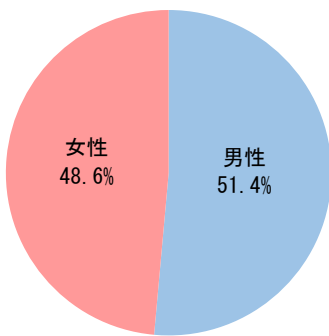
3-2-7 スクールバスの利用者調査

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査日 令和4年11月 調査方法 利用者（生徒）の保護者に学校より配布し、後日回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 回答者の属性（性別、学校名、学年、住まい） 通院先、利用頻度、利用する理由 運行サービスの満足度、改善して欲しい点
回答者数	35件

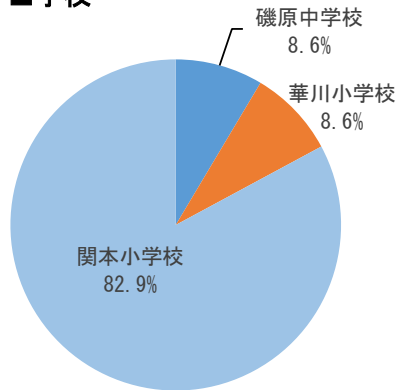
（1）回答者の属性

性別は、「男性」が51.4%、「女性」が48.6%とほぼ同数で、利用は関本小学校の児童が多くなっています。

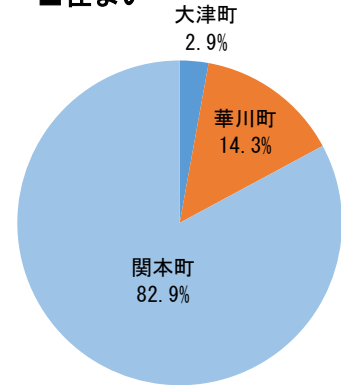
■性別



■学校



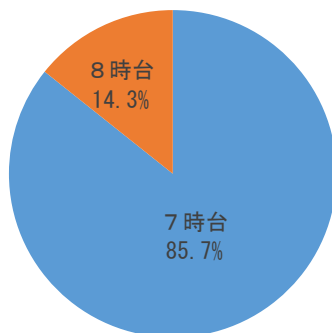
■住まい



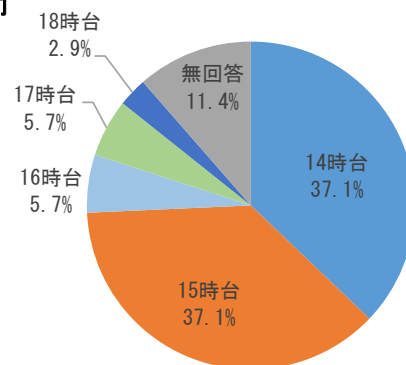
（2）登下校時間

登校時間は7時台に集中しているが、下校時間は14時台～15時台が最も多く、分散しています。

■登校時間



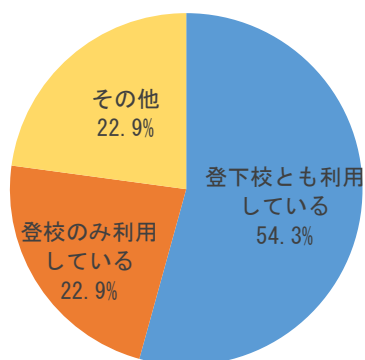
■下校時間



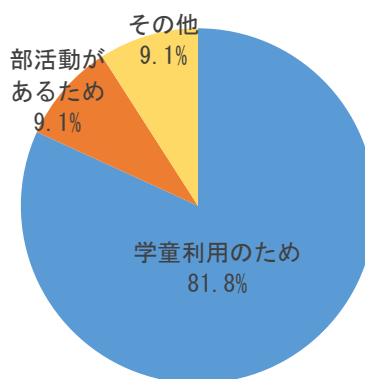
(3) 登下校での利用

「登下校とも利用している」人は 54.3%と過半数を占めているが、登校のみ利用し下校時には利用していない人の理由は「学童利用のため」「部活動があるため」となっています。

■登下校での利用有無



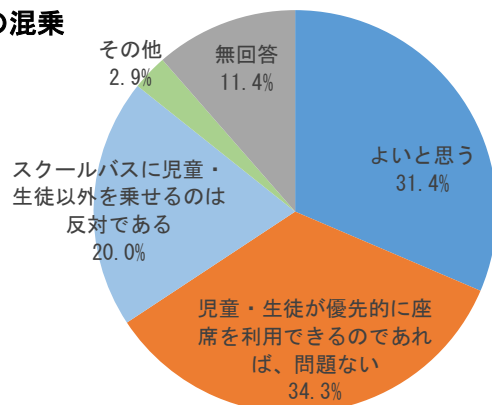
■下校時に利用しない理由



(4) 児童・生徒と一般客の混乗

児童・生徒と一般客との混乗については、「よいと思う (31.4%)」「児童・生徒が優先的に座席を利用できるのであれば問題ない (34.3%)」の回答が6割を超えているが、一方で「スクールバスに児童・生徒以外を乗せるのは反対である」が 20.0%となっています。

■一般客との混乗



3-3 交通事業者、その他の関係団体アンケート調査

3-3-1 交通事業者への調査

交通事業者を対象に、定性的な利用特性や現在抱えている課題、利用者から寄せられている意見・要望、さらに事業者として利用者の確保・利便性向上策などを把握するためのアンケート調査を実施しました。

■アンケート調査の実施方法

調査対象関係者	○鉄道：東日本旅客鉄道(株)水戸支社 ○路線バス：茨城交通(株) ○タクシー：(有)太陽タクシー、(有)中郷タクシー、(有)平和タクシー
調査方法	メールまたはFAXによる配布、回収 実施期間：令和4年12月

■交通事業者アンケート結果のまとめ

鉄道事業者	<p>■JR常磐線の利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝7時台、夜18～19時が利用のピーク ・傾向として、南中郷駅は、平日と休日の割合が6：4、磯原駅・大津港駅は、平日休日同程度の利用がある。 <p>■鉄道運行上の問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者数は減少傾向にあり、社員数についても就職希望者の減少により減少傾向である。 ・鉄道維持のために、更なる利用促進や経費削減等の努力が必要である。 <p>■利用者から寄せられている意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大津港駅へのエレベータの設置 現時点では早期整備は厳しい。 ・磯原駅以外での特急券の販売 パソコン、スマホ等を活用した「えきねっと」の利用を促進している。 <p>■利用促進・経営改善の実施状況、計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域と連携した「新たな観光素材の発掘」や「既存の観光素材の磨き上げ」 ・SNSやHPを活用した鉄道利用と観光流動の促進 ・鉄道と地域の魅力を掛け合わせたラリー企画の実施 ・駅運営体制の適宜見直し ・駅設備のスリム化（営業機器、トイレ、エスカレーター設備の見直し等） <p>■他の交通事業との連携に関して求めたいこと、協力できること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス、タクシー等の2次交通と鉄道との連携が非常に重要と考えているので、引き続き密接な連携をお願いしたい。
-------	---

鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■北茨城市の施策・計画に提言・期待すること、行政との協働について <ul style="list-style-type: none"> ・駅を中心としたコンパクトシティ化の推進 ・通勤・通学における公共交通の利用促進 ・地元観光素材の掘り起こし、イベント開催 ・駅や観光施設を拠点としたレンタサイクル等の導入 ・駅、駅前広場、トイレ周辺施設の見守り、清掃等維持管理への協力等
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バスの利用状況 <ul style="list-style-type: none"> ・通勤者の利用が大半である。（朝は駅に向けた利用、夕方は駅からの利用） ・コロナ前も利用者は減少していたが、コロナによってさらに減少した。働き方の変化により、以前の利用者数には戻らないと予想される。 ■路線バス運行上の問題点 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の減少に伴い収支が悪化しており、損失分が賄えない状況となっている。 ■路線バスの今後の再編等について <ul style="list-style-type: none"> ・「南中郷駅～グリーンヒル中郷」の路線について、北茨城市からの補助金だけでは運行経費が賄えない状況のため、路線廃止を検討している。 ■利用促進・経営改善の実施状況、計画 <ul style="list-style-type: none"> ・運行情報として、バスロケーションシステムを導入している。
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■タクシー利用状況 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は、減少傾向にある。 ・利用が多い時間帯は午前中で、高齢者の利用が主である。 ・主な行先として、市民病院・薬局及びサンユーストア、ヨークベニマルの商業施設（とくに新聞広告チラシがあった日）等 ・ワクチン接種のために、接種場所への送迎による利用が増えた。 ■一般タクシー以外の取組み状況 <ul style="list-style-type: none"> ・特になし（宅配サービス、買物代行サービス等は実施していない） ■地域交通利用券（タクシー券）助成について <ul style="list-style-type: none"> ・利用先として多い施設は、病院、商業施設、公共施設が挙げられる。 ・利用者からの要望、意見として、以下のものが挙げられる。 <ul style="list-style-type: none"> タクシー券に感謝している 利用枚数の増数 出張所でのタクシー券発行の日数増加 ・タクシー料金について、交通券を配布する際に、利用者に説明をお願いしたい。 ■現在抱えている運行上の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・運転手の高齢化 ■利用促進・利便性向上・経営改善等の取組み状況、計画について <ul style="list-style-type: none"> ・特になし

3-3-2 関係団体等への調査

関係団体を対象に、まちづくりを取り巻く問題・課題や公共交通との連携・協力、公共交通に対する意見・要望などを把握するためのアンケート調査を実施しました。

■アンケート調査の実施方法

調査対象関係者	○北茨城市社会福祉協議会、北茨城市観光協会、北茨城市商工会 ○市内主要施設：宿泊施設（五浦観光ホテル）、 商業施設（トライアル北茨城店、ヨークベニマル大津店、 サンキ北茨城店） 医療施設（廣橋病院、瀧病院）
調査方法	メールまたはFAXによる配布、回収 実施期間：令和4年12月

■関係団体等アンケート結果のまとめ

北茨城市 観光協会	<p>■主に観光客層等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日、土休日ともに、60歳以上の方が多い。 ・11月の花園溪谷の紅葉シーズンでのタクシー利用が多い。 <p>■観光を取り巻く現状や問題点・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナによる公共交通を利用した団体旅行者の減少 <p>■観光振興のための取組みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JRグループと地域が一体となって行う観光キャンペーンで、JR主催のイベントに協力している。 <p>■観光客や観光施設から、公共交通に関して寄せられている意見等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・花園神社、花園溪谷まで行くバスがない（道が狭く、大型バスの通行が困難）。 ・土休日に、バスが運行していない。
北茨城市 商工会	<p>■商業を取り巻く現状や問題点・課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナによる事業活動の制限、個人消費の停滞に加え、原材料・燃料コストの上昇により、経営環境は厳しい状況が続いている。 ・個々の努力と環境変化に対応できる経営体質づくり ・新たな発想による事業再構築や事業転換、DXの推進等によるビジネスモデルの変革、先端技術を取り入れた新商品・新サービスの開発等 <p>■市からの委託で実施している行商事業について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な利用層：70代以上の女性高齢者 ・利用が多い地区：関本町（あかね会利用者、境橋付近など） 平潟町（本町通り、東、大黒屋水産など） ・利用者からの声 サービスに対して大変喜んでいる。（利用者は車が運転できないため） 週1回の回数を増やしてほしい ・運営上の課題

	<p>委託費だけでは運営できないため、本会からの持ち出しが大きい。 保冷車の故障が多くなってきているので、車両の入れ替えの検討が必要</p> <p>■商業活性化のために実施している施策等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市から委託を受けている「北茨城観光案内所」における観光施設等の周知や、「飲食店マップ」の発行及びマップを活用した情報提供 <p>■来訪者や商業施設から、公共交通に関して寄せられている意見等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電車の本数の少なさ <p>■貴団体としての公共交通についての意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市において、観光は重要な産業であるため、観光客の移動手段を確保する。 ・これまでの公共交通の充実を図り、地域住民の足を確保することが最重要課題であり、連携して公共交通を考える視点がやや弱かった。 ・市担当者、交通事業者等を対象とした勉強会の開催や隣接する行政等の事例研究、地域住民のニーズ調査といった取組みが必要である。
<p>北茨城市 社会福祉協議会</p>	<p>■高齢者の外出や移動支援への取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本会に登録としている「石岡送迎ボランティア」が、高齢者サロン開催時等に、開催場所までの送迎をしている。 <p>■利用者から寄せられている声や感じている課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内高齢者サロン参加者への「困りごと」や「地域のつながり」について、聞き取りを実施している。 ・買物や外出には地域差があり、郊外に住んでいる人は、家族に頼めたりするものの不便を感じている。
<p>生活支援体制 整備事業 聞き取り 調査結果</p> <p>○木皿サロン ○足洗サロン ○下小津田 サロン ○北町サロン ○華川町下相田 サロン</p>	<p>■コロナ禍による日常生活の変化について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・親族、友人、知人と会う機会が減った。 ・外出する機会が減った。 ・外食や買物等の回数が減った。 ・買物する時間帯を考えるようになった（人が少ない時間帯に外出）。 ・常会や近所の集まりがなくなり、人と触れ合い機会が減った。 <p>■普段の生活で困っていること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普段は車で買物ができている。 ・家族と一緒に買物に出かけている。 ・巡回バスやタクシー券、病院の送迎バスを利用している。 ・【下小津田】上小津田地区は店が少ないため、通院時に買物をしている。 ・今のところは自分で行っているが、将来できなくなってきたら不安がある。 ・免許返納した後や独居になった場合、買物や通院など生活ができない不安がある。 ・【北町】浜道団地から歩いて買物に行くのは大変である。 <p>■タクシー券について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券を年間通して利用できるようにしてほしい。（1ヶ月ごとの利用ではなく）→令和5年度から年間を通じて利用可能となった。

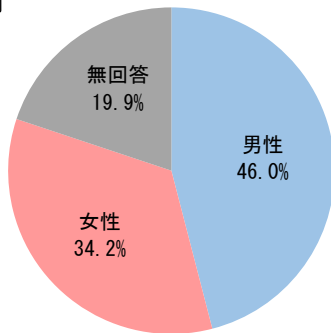
3-4 高校生アンケート調査

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・調査日 令和4年12月 ・調査方法 磯原郷英高等学校の全生徒に対し、協力を依頼し、配布・回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の属性（性別、住まい） ・登下校時の交通手段、時間帯、利用バス停 ・公共交通機関の満足度、利用しない理由、改善して欲しい点
回答者数	161件

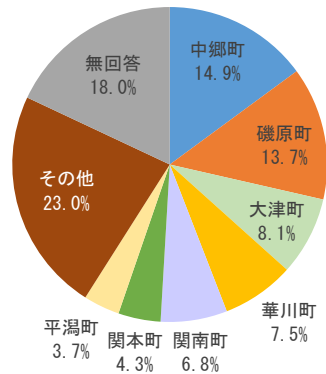
(1) 回答者の属性

「男性」が46.0%「女性」が34.2%と男性の割合が多くなっています。

■性別



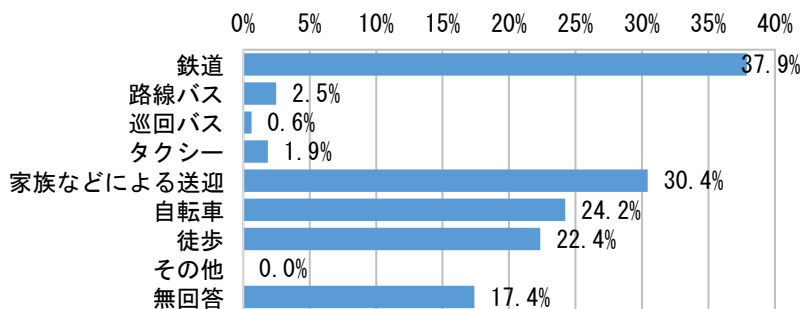
■住まい



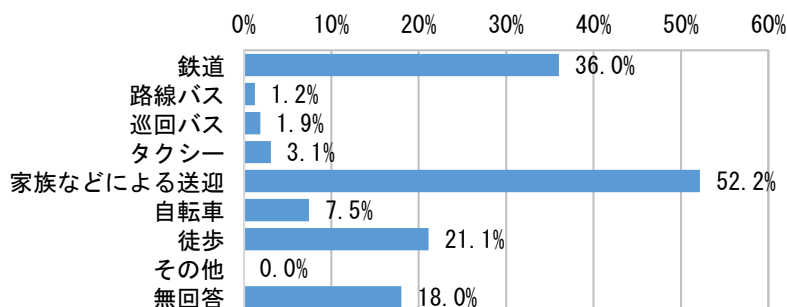
(2) 登下校の交通手段

登下校時の交通手段は、晴天時は「鉄道」が37.9%と最も多く、次いで「家族による送迎」が多くなっています。雨天時は「家族や知人等の車で送迎」が52.2%と最も多くなり、次いで「鉄道」となっています。

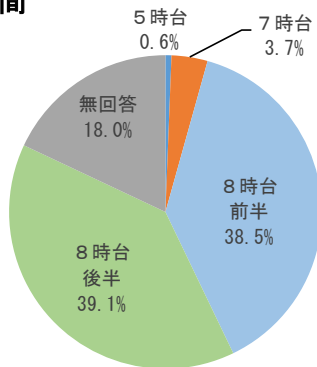
■晴天時



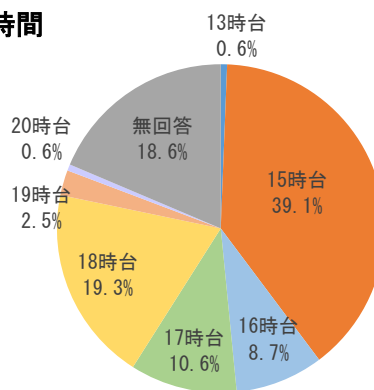
■雨天時



■登校時間



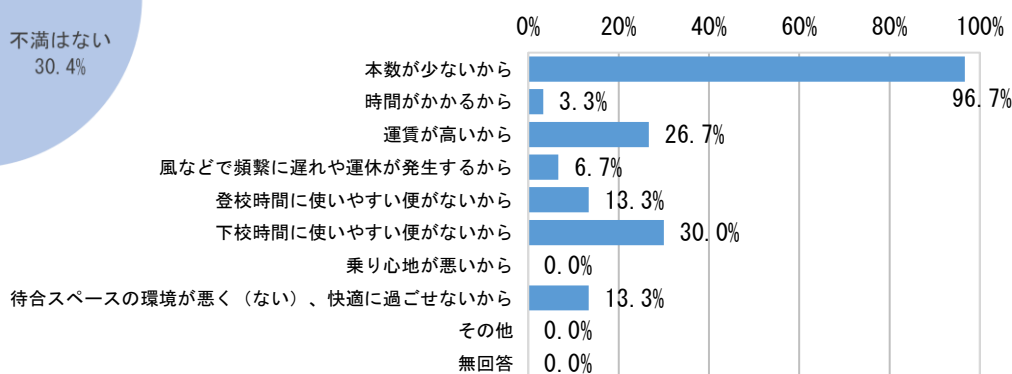
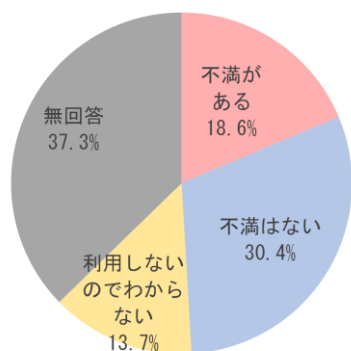
■下校時間



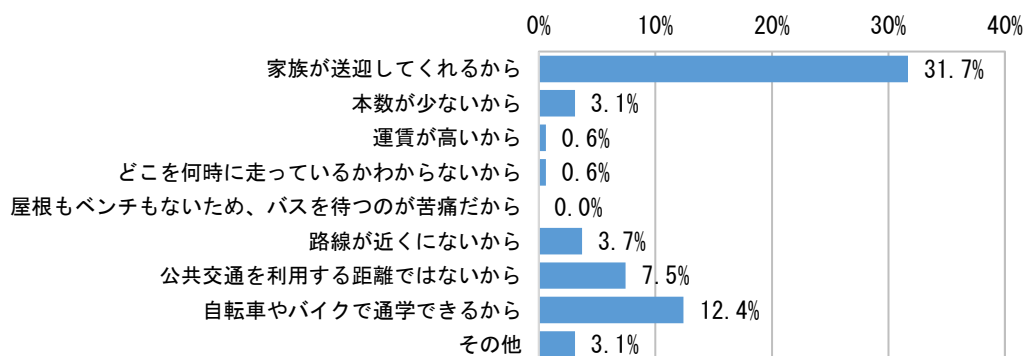
(3) 公共交通（巡回バス）に対する不満と理由

公共交通（巡回バス）に対する不満は、本数が少ないことが大半を占めており、利用しない理由も家族が送迎してくれるからという理由が多くなっています。

■公共交通（巡回バス）に対する不満



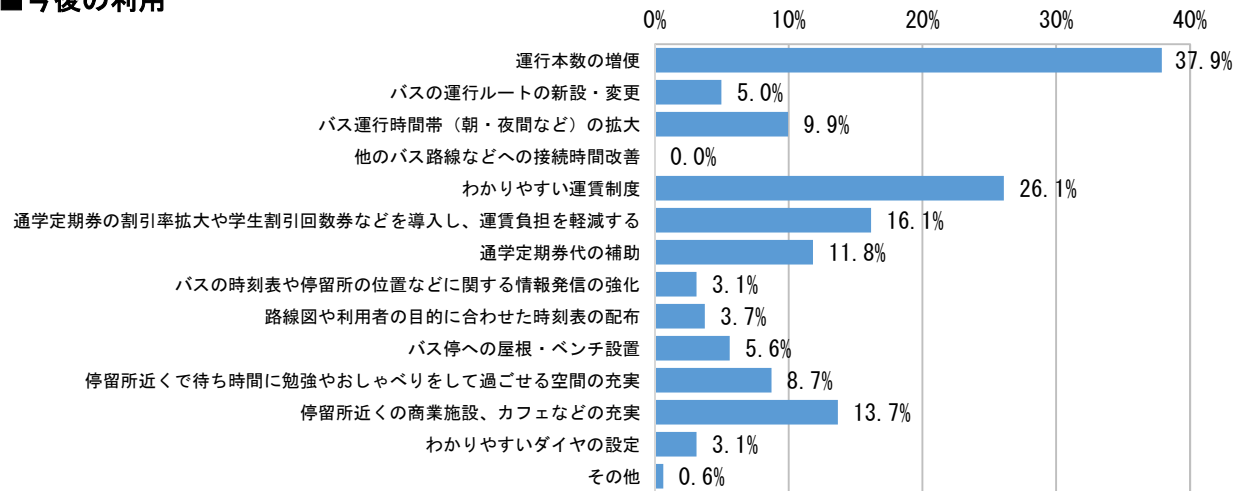
■利用しない理由



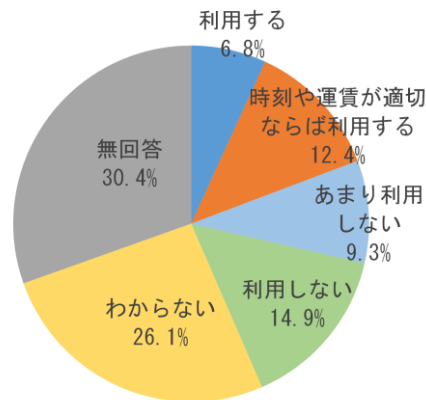
(4) 効果的な取組み

今後の利用促進に向けた取組みとしては、「運行本数の増便 (37.9%)」「わかりやすい運賃制度 (26.1%)」となっています。

■今後の利用



■サービスが改善された場合の今後の利用



3-5 市内企業アンケート調査

3-5-1 企業への調査

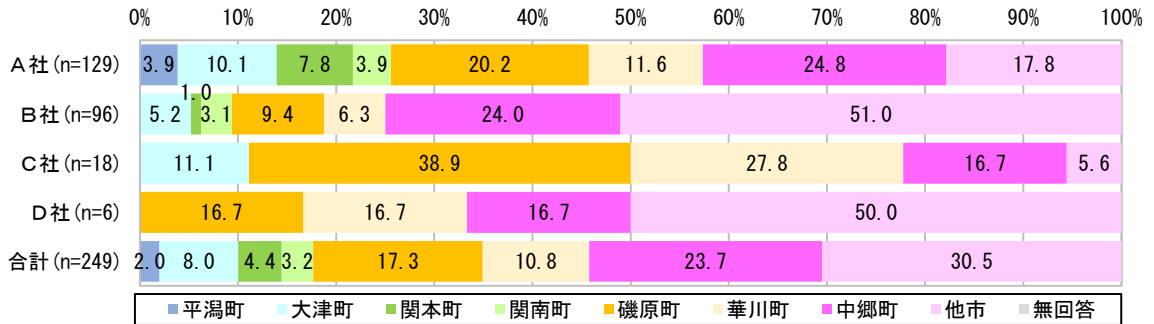
調査方法	企業	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象：市内に立地する企業のうち、送迎バスの有無や従業員数等を考慮し、10社程度に依頼し、4社から回答あり。 調査方法：郵送による配布・回収
	従業者	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象：選定企業に勤める従業者 調査方法：郵送による配布・回収
調査項目		<p>(企業)</p> <ul style="list-style-type: none"> 会社概要（業種、従業員数、就業時間帯等） 送迎バスの有無と運行ルート及び使用車両 地域貢献としての共同運行の可能性 <p>(従業者)</p> <ul style="list-style-type: none"> 個人属性（居住地、年齢、性別、自動車保有状況） 通勤実態（通勤時間、利用交通手段） 市巡回バスの認知度と運行サービスに対する満足度 望ましい公共交通と利用するための条件

■企業概要と送迎バスの実施状況等

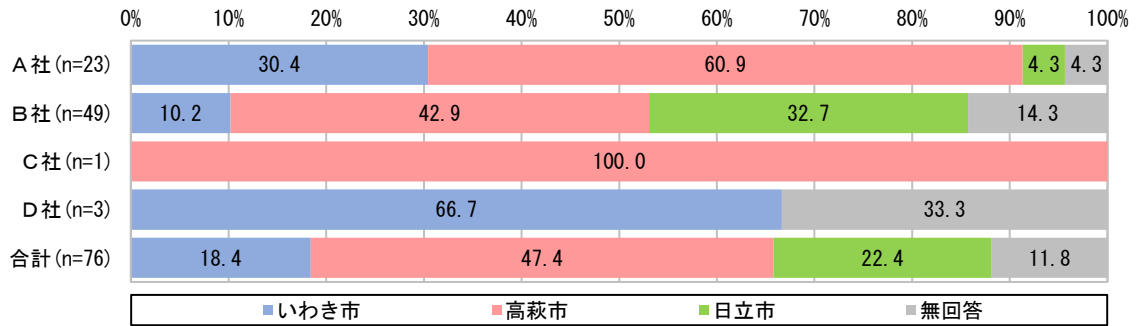
	A社	B社	C社	D社	
所在地	磯原町磯原	中郷町日棚	華川町白場	磯原町磯原	
従業員	—	110名	383名	138名	
勤務体制	定時制	定時制 3交代制	定時制 2交代制	定時制 3交代制	
通勤に対する補助	自動車通勤：距離制 公共交通：実費 自転車・徒歩：なし	自動車通勤：距離制 公共交通：実費 自転車：一律 徒歩：なし	自動車通勤：距離制 公共交通：実費 自転車・徒歩 ：距離制	自動車通勤：距離制 公共交通：距離制 自転車・徒歩 ：なし	
従業員駐車場の有無	あり 無料	あり 有料 (無料1台のみ)	あり 有料	あり 無料(145台)	
従業員用送迎バスの有無	なし	なし	なし	なし	
従業員の通勤のあり方	複数企業による 共同送迎バス運行	思わない	わからない	わからない	そう思う
	公共交通の充実	思わない	わからない	わからない	そう思う
	マイカー通勤の抑制	ない	ない	わからない	ある
北茨城市の公共交通に関する意見・要望	—	—	—	共同送迎バス運行、路線バス等の公共交通の充実の検討をお願いしたい	

3-5-2 従業員への調査

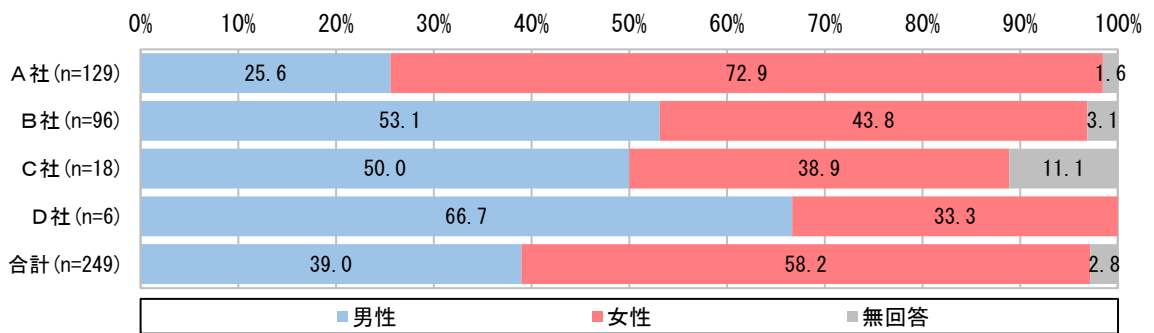
■居住地



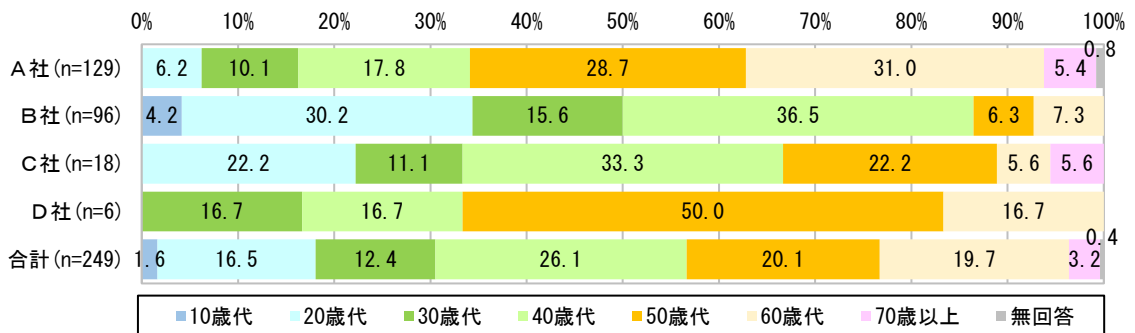
※他市の内訳



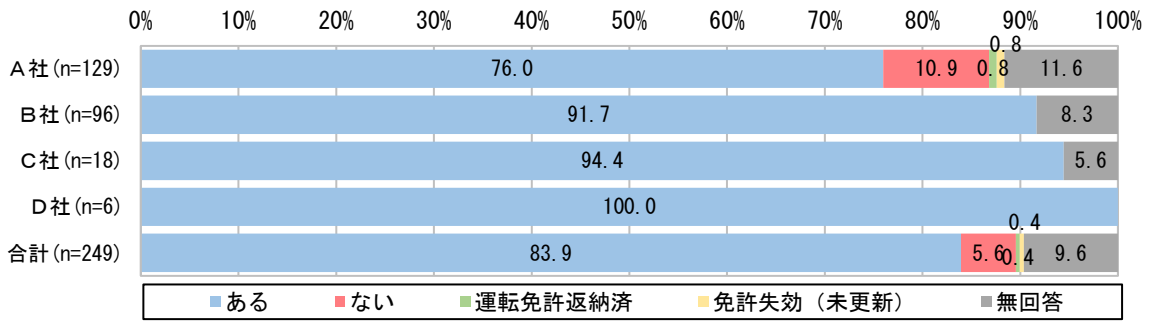
■性別



■年齢



■自動車運転免許

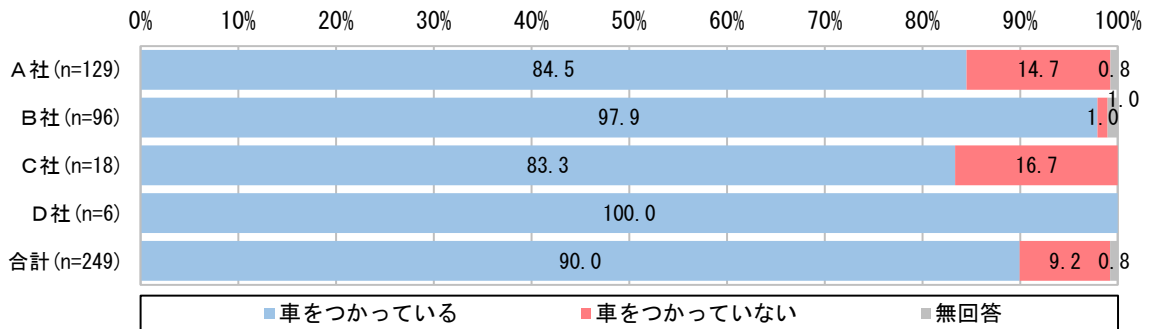


(2) 通勤実態 (通勤時間、利用交通手段)

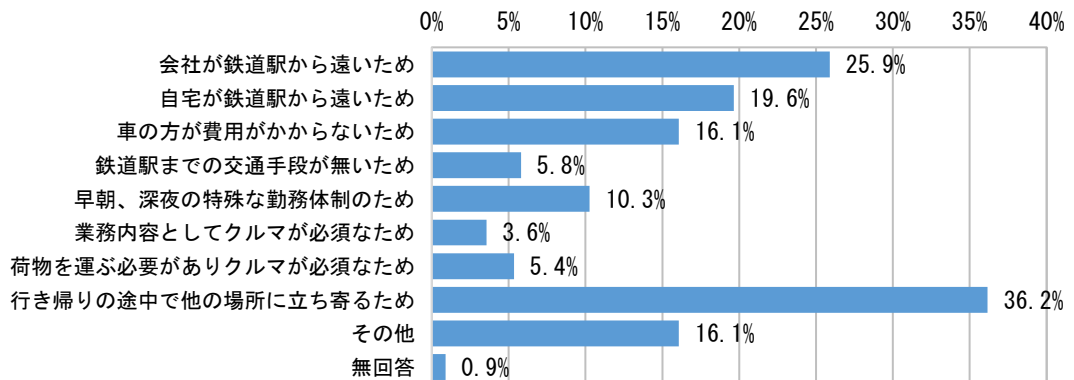
①通勤時の自動車利用の状況

- ・回答者全体の約90%の人が車を使って通勤しています。
- ・車通勤する理由は、「行き帰りの途中で他の場所に立ち寄るため」が最も多く、次いで「会社が鉄道駅から遠いため」が多くなっています。

■車を使っている通勤状況



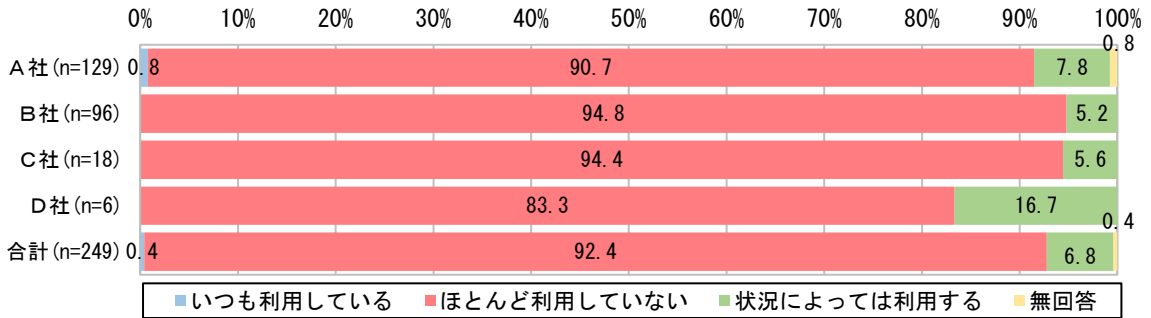
■車通勤する理由 (2つまで回答)



②通勤時の公共交通の利用状況

・公共交通を利用している人は、状況によって公共交通を利用している人を合わせても、10%にも至らず、90%以上の方が通勤時には公共交通を利用していません。

■通勤時の公共交通利用状況

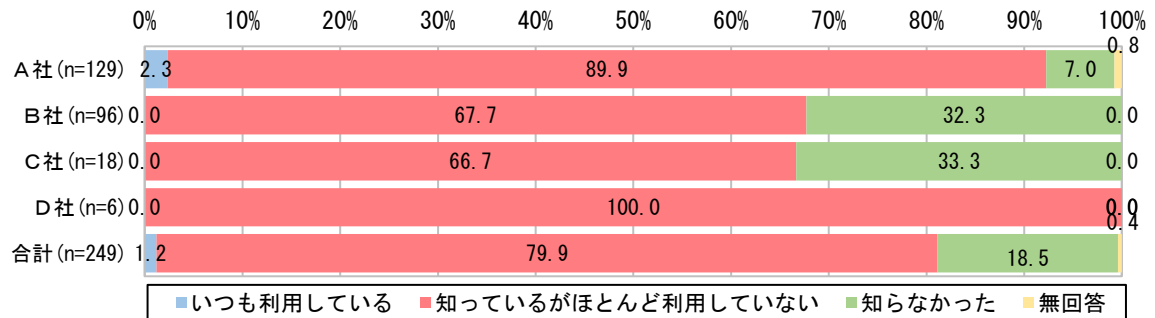


(3) 巡回バスについて

①巡回バスの利用・認知度

・回答者の80%の人は、巡回バスを知ってはいるが、ほとんど利用していません。
 ・回答者の18.5%の人は、巡回バスを知りません。

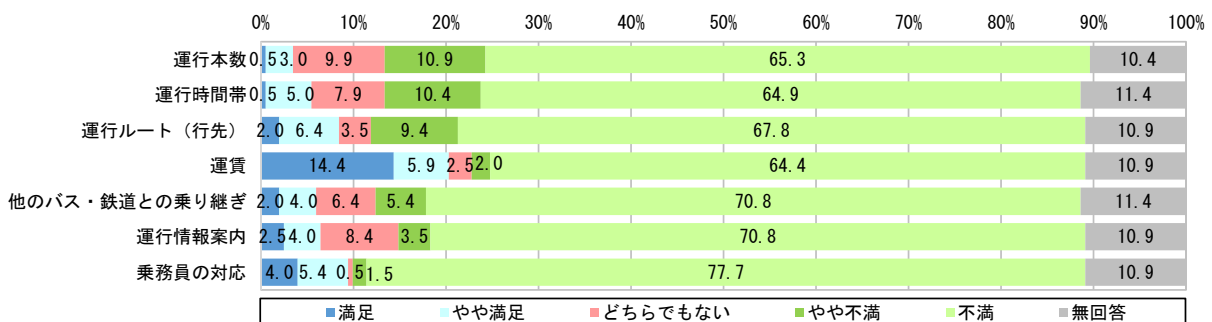
■巡回バスの認知度



②巡回バスの運行サービスの評価

・どの項目も運行サービスに対する評価は、低くなっています。
 ・満足度（「満足」「やや満足」）が高い項目は、運賃となっており、低い項目は、運行本数、運行時間帯となっています。

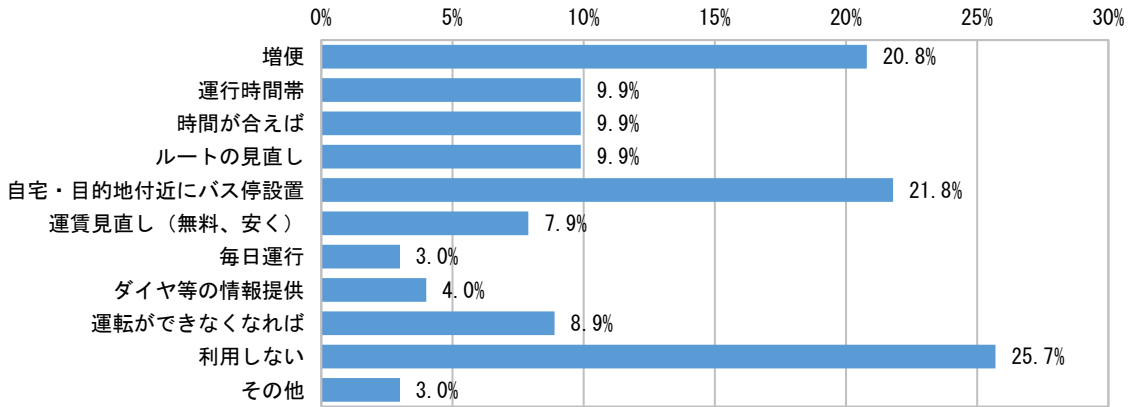
■巡回バスの運行サービスの評価



③巡回バスを利用するための条件

- ・巡回バスを利用するための条件として、運行本数の増便、自宅・目的地付近へのバス停の設置が多くなっています。
- ・運行サービスを改善されても利用しないという意見も多くなっています。

■巡回バスを利用するための条件



3-6 集客施設事業者アンケート調査

<p>宿泊施設</p>	<p>■観光を取り巻く現状や動向、問題点・課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・SNSや市報を活用したイベントの告知・PR ・市内の観光資源に対して周辺に店が少ない。 特に花園神社周辺など観光客はいるが店がない。 ・ライトアップもよいが、観光客の動く時間帯に見られるものを。 ・カフェや土産物など出店補助の実施。秋季限定でもよいのでは。 <p>■宿泊施設の送迎サービスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・送迎サービスは入込が多い金土休日を対象にチェックイン及びチェックアウトが多い時間（9～10時、14～16時台）に予約があった場合は、磯原駅もしくは大津港駅とホテル間の送迎を実施している。 <p>■観光客等から公共交通について寄せられている声</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電車、バスの本数が少なすぎる。 ・観光路線をつくったらどうか。 磯原駅から国道6号沿いのホテルを經由し、野口雨情記念館、ようそろー、六角堂、美術館、大津港駅
<p>商業施設</p>	<p>■商業を取り巻く現状・動向や問題点・課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買物客が減少傾向のため、売り上げ上昇の見込みが厳しい。 ・若手の就職希望者が少ない。 ・人口減少により、将来オーバーストアになるのでは。 <p>■公共交通との連携・協力について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部の店舗では、スタンプラリーなどについて協力可能と思われる。 <p>■買物客や店舗からの公共交通についての意見等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買物客からの意見はない。 ・店舗周辺にバス停があるとよい。
<p>医療施設</p>	<p>■通院の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・午前中の通院が多い。 ・公共交通利用は通院者の約1割。 <p>■病院による送迎サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・瀧病院：送迎バスの運行（華川方面と中郷方面に分けて2台で運行） ・廣橋病院：事前の電話予約により、大津港駅までの送迎あり。（1日1便） <p>■公共交通について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院最寄りバス停が遠い。通院者から不満の声もある。 ⇒バス停を増やすなどの検討をお願いしたい。

4章

地域公共交通に関する課題抽出

4章 地域公共交通に関する課題抽出

■現状分析及び各種アンケート調査からみえる課題

公共交通の現状や地域特性

【公共交通の現状】

- 市内の交通は、鉄道（1路線）、高速バス（4路線）、巡回バス（6路線）、市民病院シャトルバス、タクシー（4社）、その他（患者輸送車、スクールバス、民間送迎バス）の多種多様な交通が運行しています。
- いずれの公共交通も新型コロナウイルス感染症拡大に伴い利用者が減少しています。
- 巡回バスと病院シャトルバス（無料）が一部同じ区間を走行しています。

各種アンケート調査

【市民アンケート調査】

- 日常生活の移動は多くが自家用車に依存している傾向であり、公共交通を利用する割合は少ないため、日常生活に即した公共交通の整備が必要となっています。
- 買物や通院の際に、特に運転免許証を持っていない人は外出で困っていることが多く、今後高齢者の増加に伴い、ますます移動に困る人が増えることが見込まれます。
- 車から公共交通への転換需要も見込まれ、高齢者や免許証返納者のための公共交通サービス向上が期待されます。

【交通事業者・関係団体アンケート調査】

<交通事業者>

- 新型コロナウイルス感染症拡大と働き方の変化による利用者の減少に伴い、収支が悪化しているため、路線の廃止などの検討を余儀なくされています。
- 公共交通の担い手不足に伴い、サービス水準の向上は困難な状況のため、現在の資源をうまく維持しながら効率的な運行が余儀なくされています。

<関係団体>

- 山間部の観光地に行くバスがなく、また土日にバスが運行していないため、休日に多くなる観光客の移動により公共交通を利用することができません。（観光協会）
- 新たな発想による事業再構築、DX推進などによるビジネスモデルの変換、先端技術を取り入れた新サービスの開発が求められています。（商工会）
- 買物や外出には地域差があり、郊外に住んでいる人で家族に頼めない場合は不便を感じています。（社会福祉協議会）

【高校生アンケート調査】

- 市内の高校は磯原駅から徒歩圏内ということもあり、晴天時は鉄道以外の公共交通の利用は少なく、雨天時においても家族や知人などの車で送迎が多く、自家用車への依存度が高くなっています。
- 公共交通（巡回バス）の「運行本数」「下校時間帯の便」に不満が多く、増便などの改善を求める声が多くなっています。

【市内企業アンケート調査（企業・従業員）】

- 企業側は自動車通勤に対し補助していることもあり、従業員用の送迎バスを保有している企業は見られません。（4社中）
- 従業員は2交代、3交代制の勤務形態が多く、巡回バスが通勤に適したダイヤとなっていないことや、行き帰りに立ち寄る場所があるため自家用車に頼らざるを得ない。

【地域特性】

- 市域東側は比較的平坦な地形で住宅地、商業・工業・漁業・観光地があり、市域西側は豊かな自然が存在する山間地となっています。
- JR 常磐線の各駅を中心に3つの市街地が形成されています。
- 複数の工業団地が立地しています。
- 人口減少や少子高齢化が進行し、世帯構成が変化しています。

【公共交通利用者アンケート調査】

- ＜鉄道＞
 - 定時性の満足度が高く、通勤通学での利用促進が必要となっています。
- ＜高速バス＞
 - 駐車場はあるが、巡回バスとのアクセスが悪く、バス停まで（から）の移動の改善が求められています。
- ＜巡回バス＞
 - 60歳以上の方の利用が多く、買物や通院での利用が大半を占めており、乗降も鉄道駅、病院、市役所などで多くなっています。
- ＜路線バス＞※現在は巡回バスで運行
 - 運行本数、運行時間帯、乗り継ぎのしやすさについての充実が求められています。
- ＜市民病院シャトルバス＞
 - 不満の意見は見られないものの、運行本数や運行時間帯の充実が求められています。
- ＜患者輸送車＞
 - 山間部の方が通院で市街地へ向かうに当たり、公共交通の手段がないため、移動手段を持たない高齢者などにとっては、重要な移動手段となっています。
- ＜スクールバス＞
 - 登校時は利用時間帯が同じですが、下校時は生徒により異なり分散しています。

【集客施設事業者アンケート調査 (医療機関・商業施設・宿泊施設)】

- 宿泊施設、商業店舗周辺や病院周辺にバス停がないため、送迎を出している医療機関や宿泊施設もあるが、便数は限定せざるを得ないため、公共交通の充実が望まれています。

【上位・関連計画】

- 地域内交通の充実
 - ・市巡回バスの利便性向上
 - ・地域交通利用券のあり方検討
- 交通結節点の強化
 - ・高速バス利用者の利便性向上
- まちづくりや福祉・環境との連携
 - ・コンパクトな都市づくりと一体となった利便性の高い公共交通体系の整備
 - ・バリアフリー化の促進
 - ・観光周遊のための交通手段との組み合わせによる利用促進
 - ・新たな移動手段や次世代車両の導入

【地域公共交通を取り巻く課題】

- 課題①：各駅を中心とした巡回バスによる移動ニーズに対応したわかりやすい交通ネットワークの確保
- 課題②：市巡回バスと市民病院シャトルバスとの役割分担の明確化
- 課題③：山間部等の生活不便地域の解消
- 課題④：移動手段を持たない高齢者等の交通弱者の日常の足の確保
- 課題⑤：公共交通利用への転換利用促進
- 課題⑥：多様な地域公共交通の連携による利便性の向上

■地域公共交通を取り巻く課題に対する詳細

課題①：各駅を中心とした巡回バスによる移動ニーズに対応したわかりやすい交通ネットワークの確保

- ・市街地は駅周辺に形成され生活利便施設が集まる傾向にあり、また、市民の通勤通学の拠点としての役割を担っているため、駅を中心とし利用者のニーズに合っていない改善を要する路線等の抽出や利用されていない時間帯・バス停の抽出による公共交通サービスの見直しなどによるわかりやすい交通ネットワークの検討が必要です。

課題②：市巡回バスと市民病院シャトルバスとの役割分担の明確化

- ・市巡回バスと市民病院シャトルバスにおいて、同一区間において有料と無料の路線が並行して運行しており、統合など合理化や役割分担等の明確化の検討が必要です。

課題③：山間部等の生活不便地域の解消

- ・市西部の山間部のように既存路線がない地域や市街地の公共交通空白地においては、新たな交通システムの取組みが求められています。

課題④：移動手段を持たない高齢者等の交通弱者の日常の足の確保

- ・市民アンケート調査において、運転免許を持っていない10代や高齢者層において、「外出時に困ることがある」との回答は一定数存在し、高齢者の買物や通院、通学者の通学等の日常生活における移動手段を確保していくことが必要です。
- ・老年人口は増加傾向にあり、高齢になっても自家用車を手放せず将来の移動に不安を抱える高齢者が増える可能性があることから、車両のバリアフリー化や待合環境の整備など利用しやすい交通環境の整備が必要です。

課題⑤：公共交通利用への転換・利用促進

- ・市内には、高速バス、市巡回バス、タクシー、市民病院シャトルバス、患者輸送車等の多様な交通システムが運行しているが、それぞれの乗り継ぎなど快適に利用できない状況となっています。交通機関同士の連携を行うことで、乗継利便性の強化や情報の一元化等を通じ、利用しやすい地域公共交通体系の構築が求められます。

課題⑥：多様な地域公共交通の連携による利便性の向上

- ・市内の各エリアにおいて、施設の配置や人口規模・高齢化率等の特性が異なることから、地域ごとの利用特性や課題を考慮し、ニーズ把握を行った上で、最適な公共交通サービスを見極めることが重要です。
- ・既存路線を基本としつつ、利用ニーズと合っていない地域に対してはデマンド交通等のサービスの検討、既存の地域輸送資源の活用、既存路線をもたない山間地域での移動手段の確保等、多様な手段を検討していく必要があります。

5章

地域公共交通の目指すべき方向性

5章 地域公共交通の目指すべき方向性

5-1 基本理念及び方針

地域公共交通の課題に対応する基本理念を以下に示します。また、基本理念を踏まえ、地域公共交通の課題に対応する方針を以下のとおり設定します。

【基本理念】

活力を育み暮らしを支える
持続可能な公共交通ネットワークの実現

【地域公共交通を取り巻く課題】

- ①各駅を中心とした巡回バスによる移動ニーズに対応したわかりやすい交通ネットワークの確保
- ②市巡回バスと市民病院シャトルバスとの役割分担の明確化
- ③山間部等の生活不便地域の解消
- ④移動手段を持たない高齢者等の交通弱者の日常の足の確保
- ⑤公共交通利用への転換・利用促進
- ⑥多様な地域公共交通の連携による利便性の向上

【地域公共交通の基本方針】

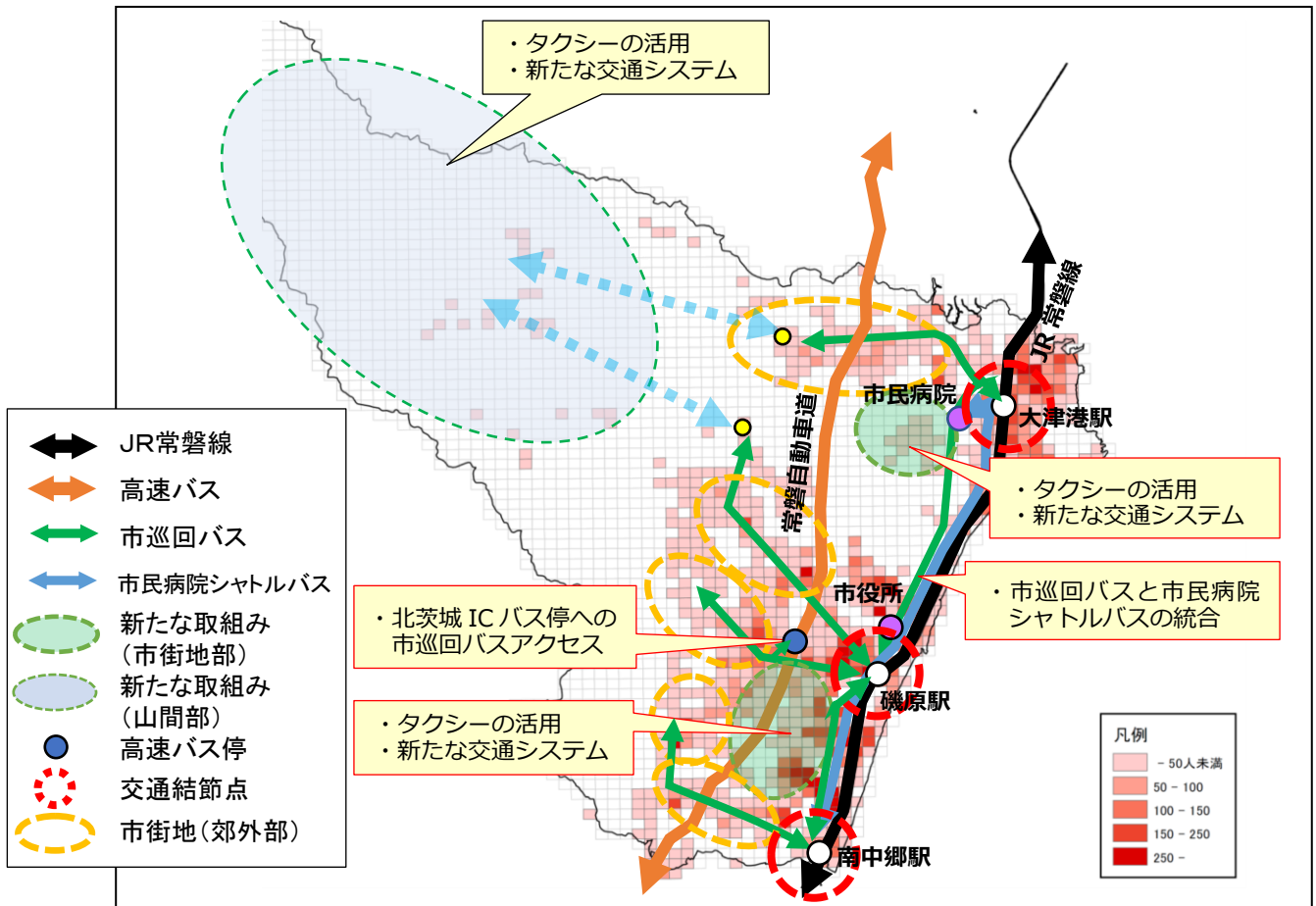
- 基本方針 1**
地域毎の実情に即した利便性の高い交通体系の構築
- 基本方針 2**
誰もが利用しやすい環境整備による利便性の向上
- 基本方針 3**
利用促進を図り持続可能な公共交通の提供

5-2 将来公共交通ネットワークイメージ

■各交通システムの機能分担

区分	交通システム	役割・機能	確保・維持策
広域交通	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ●都市間連絡の骨格となる広域交通軸 ●通勤・通学、買物、観光など多様な目的、来訪者等に対応 	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	高速バス		
地域間交通 (幹線)	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ●周辺都市への連絡、市内の骨格路線 ●通勤・通学、買物、観光などの多様な目的に対応 	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	高速バス		
地域内交通 (フィーダー)	巡回バス	<ul style="list-style-type: none"> ●市内の拠点間及び地区間を連絡し、分散する市街地の一体化 ●広域交通・地域間交通に接続し、フィーダーとして機能 	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行 道路ネットワークの整備により運行の安全性、定時制の確保、充実
補完交通	新たな交通システム	<ul style="list-style-type: none"> ●地域内交通を補完し、高齢者などの移動制約者に対する少量個別輸送及び特定のニーズに対応する送迎バス等の移動手段 	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保
	タクシー・スクールバス		
	市民病院シャトルバス・患者輸送車		
	民間送迎バス		

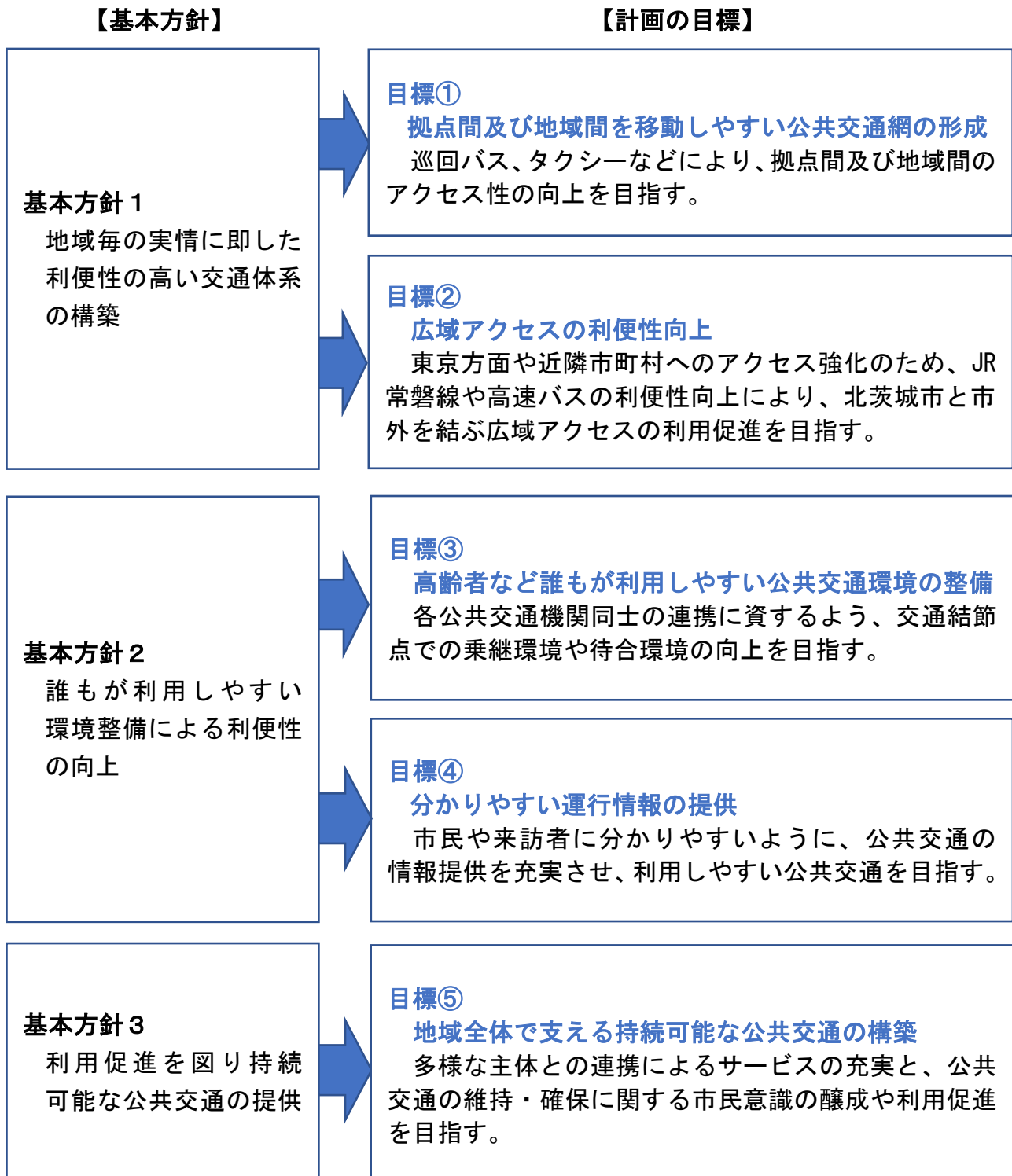
■将来地域公共交通ネットワークイメージ



5-3 計画の目標及び実施事業

(1) 計画の目標

3つの地域公共交通の基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定めます。



(2) 事業の方向性

各目標を達成するために実施する事業と取組の方向性のイメージについて整理します。

基本方針	目標	実施事業	実施主体					
			北茨城市	茨城県	交通事業者			地域
					鉄道	バス	タクシー	
1. 地域毎の実情に即した利便性の高い交通体系の構築	①拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通網の形成	【事業1】 市巡回バスなどの再編	◎			◎		
		【事業2】 公共交通空白地域における移動手段の創出	◎			○	○	◎
	②広域アクセスの利便性向上	【事業3】 鉄道の利便性向上	○	○	◎			
		【事業4】 高速バスの利便性向上	○			◎		
2. 誰もが利用しやすい環境整備による利便性の向上	③高齢者など誰もが利用しやすい公共交通環境の整備	【事業5】 交通結節点の利便性の向上	◎	○	○	○	○	
		【事業6】 先進的技術の活用	◎	○	◎	◎	◎	○
	④分かりやすい運行情報の提供	【事業7】 運行情報提供の充実	◎		○	○	○	
3. 利用促進を図り持続可能な公共交通の提供	⑤地域全体で支える持続可能な公共交通の構築	【事業8】 モビリティマネジメントへの取組み	◎	○	◎	◎	◎	○
		【事業9】 福祉分野との連携	◎	○	◎	◎	◎	○
		【事業10】 商業・観光施設などとの連携サービスの導入	◎	○	○	○	○	○

※ 実施主体 ◎：各実施事業を主で行う主体 ○：実施事業を実施する上で協力・支援する主体

※ 現時点における施策及び事業のイメージで今後の検討により変更となる可能性があります。

(3) 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体、実施時期を整理します。

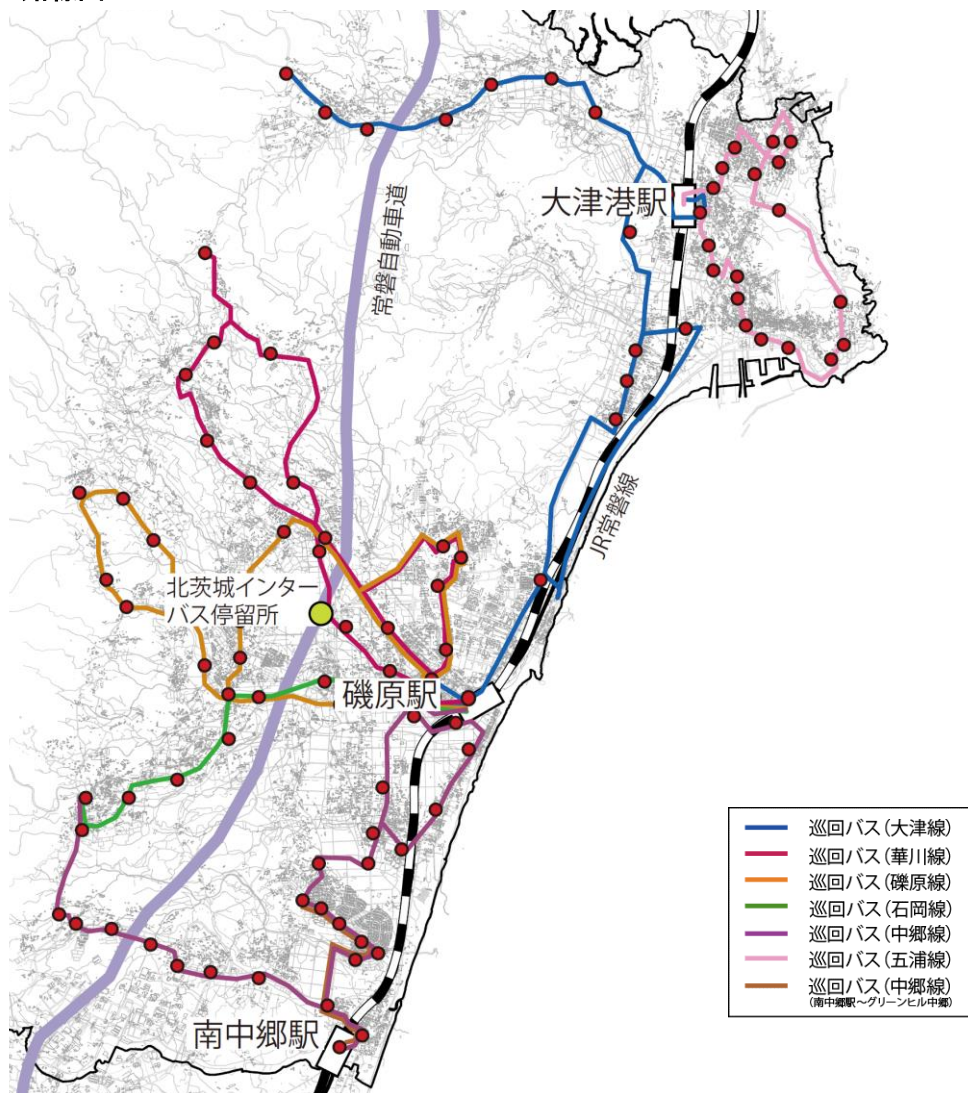
目標① 拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通網の形成

事業1	市巡回バスなどの再編					
事業概要	<p>○市巡回バスについては、地域住民及び来訪者の重要な移動手段として、引き続き、路線の維持に向け見直しを図ります。</p> <p>新型コロナウイルス感染症拡大の影響による外出自粛等の社会情勢の変化に伴い、利用者数が伸びていない状況となっています。一方で超高齢社会の進展による交通弱者の増加は今後も予想されることから、利用実態や行政負担等を踏まえ、地域の実情とニーズに対応するため、より効率的かつ効果的に運行すべく、ルート・ダイヤを見直します。</p> <p>また、見直しに当たっては、路線の維持に向け補助金の活用も視野に入れながら検討します。</p> <p>○市巡回バス（有料）と市民病院シャトルバス（無料）が一部同じ区間を走行しており、路線の統合や利用できる人の条件設定などを行い、サービス水準の統一を図ります。</p> <p>■実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・巡回バスのルート・ダイヤの見直し ・市民病院シャトルバスとの同一走行区間のあり方の検討 					
実施主体	北茨城市、交通事業者					
実施時期	実施内容	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	<ul style="list-style-type: none"> ・巡回バスのルート・ダイヤの見直し ・市民病院シャトルバスとの同一走行区間のあり方の検討 					

<市巡回バスのラッピングバス>



■市巡回バスの路線図



■地域内フィーダー系統（市巡回バス）における概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
①大津線	富士ヶ丘	大津港 市民病院 磯原駅	富士ヶ丘	一般旅客 自動車 運送事業 4条	路線定期運行	北茨城市 (交通事業者に 運行を委託)	現時点 なし
②華川線	磯原駅西口	中妻	磯原駅西口				
③磯原線	磯原駅西口	中妻	磯原駅西口				
④石岡線	石岡スポーツ 広場前	—	磯原駅西口				
⑤中郷線	石岡スポーツ 広場前	南中郷駅	磯原駅西口				
⑥五浦線	大津港駅前	五浦美術館前 大津漁港	大津港駅前				
⑦中郷線 (南中郷発)	南中郷駅	—	グリーンヒル 中郷				

事業2	公共交通空白地域における移動手段の創出					
事業概要	<p>○市巡回バス等が通っていない山間地域や一部の市街地において、幹線に接続するフィーダー系統としてデマンド交通*や地域が参画・協働するコミュニティ交通などの新たな交通網の創出について検討します。</p> <p>○新しい移動手段の検討だけでなく、既存輸送資源（患者輸送車及びスクールバスなど）の有効活用についても検討します。</p> <p>■実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通など新規移動手段の創出を検討 ・既存輸送資源の有効活用についての検討 					
実施主体	北茨城市、交通事業者、地域住民					
実施時期	実施内容	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通など新規移動手段の創出を検討 ・既存輸送資源の有効活用についての検討 					

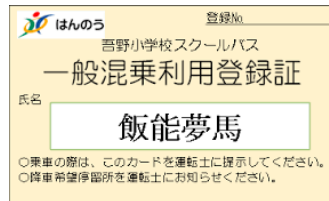
【事例】千葉県柏市：コミュニティタクシー「とねっこタクシー」（買物支援）

- ・公共交通不便地域である利根町会において、町会（運行主体）、タクシー事業者、柏市の3者で連携し、買物に焦点を絞った乗合のコミュニティタクシーを運行し、不便地域の解消とともに、高齢者の外出意欲創出のために始めた取り組み。
- ・町内の決められた乗降場に、予約がなくても、タクシーが迎えに来て、待っている人を決められた商業施設まで乗せていきます。



【事例】埼玉県飯能市：スクールバスに相乗りによる生活交通への活用

- ・奥武蔵小学校のスクールバスに児童以外の地域住民の方々も乗車可能とすることで、生活交通の一つの手段として活用。
- ・事前登録した人が利用でき、住民用座席に着席。




【事例】千葉県我孫子市：送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出支援



- ・市内の自動車教習所や病院、大学、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障害をもつ方が買物などに利用できる外出応援事業。
- ・市内在住の65歳以上の方、身体に障害のある方が対象。
- ・利用可能な送迎バス：
 - 東葛辻仲病院、中央学院大学、我孫子自動車教習所など10団体が協力



デマンド交通：事前予約制の交通サービスで、予約する利用者に応じて運行する時刻や経路が変わる新たな輸送サービス

目標② 広域アクセスの利便性向上

事業3		鉄道の利便性向上				
事業概要	<p>○都市部や近隣都市への通勤・通学等をはじめ、広域的な移動の基幹的な役割を担うJR常磐線の市内駅発着便の増便や延伸・バリアフリー化等（エレベーター、エスカレーターの設置など）を図るため、鉄道事業者への要望活動を継続して実施します。</p> <p>■実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者への要望活動の継続 					
実施主体	北茨城市、茨城県、交通事業者					
実施時期	実施内容	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	・鉄道事業者への要望活動の継続	継続実施 				

事業4		高速バスによる利便性向上				
事業概要	<p>○運行ルートの新設や変更・見直しを求める声も多いことから、広域路線としての充実を図るため、事業者への要望を実施します。</p> <p>○高速バスの利便性（駐車場のキャッシュレス化や待合環境の整備など）を向上させ、継続的に利用促進を図ります。</p> <p>■実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルート新設や充実に向けた要望の実施 ・利便性向上に向けた継続的な検討 					
実施主体	北茨城市、交通事業者					
実施時期	実施内容	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	・ルート新設や充実に向けた要望の実施	継続実施 				
	・利便性向上に向けた継続的な検討	継続実施 				

目標③ 高齢者など誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

事業5	交通結節点の利便性の向上					
事業概要	<p>○市内を運行している各交通手段の結節点として鉄道駅や巡回バスの主要バス停を対象とし、待合環境の整備を行うとともに車両のバリアフリー化など公共交通の利便性向上を図ります。</p> <p>○市民のみならず来訪者等の移動がストレスなくスムーズに行えるよう、公共交通から公共交通への接続を強化します。接続改善の検討に当たっては、広域交通である鉄道運行ダイヤに合わせ、巡回バスの接続を引き続き検討します。</p> <p>○誰もが利用しやすい公共交通環境の整備を目指し、既存バス停の補修や清掃などを行い、環境維持を図ります。</p> <p>■実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・待合環境の整備や車両のバリアフリー化など公共交通の利便性向上 ・鉄道と巡回バスとの乗換の接続強化 ・既存バス停の補修や清掃などによる環境維持 					
実施主体	北茨城市、茨城県、交通事業者					
実施時期	実施内容	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	・待合環境の整備や車両のバリアフリー化など公共交通の利便性向上	継続実施				
	・鉄道と巡回バスとの乗換の接続強化	継続実施				
・既存バス停の補修や清掃などによる環境維持	継続実施					

事業6		先進的技術の活用				
事業概要	<p>○路線バスの利用頻度の少ない人や地域外から来る観光客の利便性を向上させるため、運賃のキャッシュレス化に向けた検討を行います。</p> <p>○デジタルや先進的な技術を活用した持続可能な公共交通を目指して、地図アプリやルート検索と連携した GTFS*の提供やバスロケーションシステム*導入の検討を行います。</p> <p>○環境負荷の少ない持続可能な社会を目指し、EV（電気自動車）バス等の導入による公共交通の脱化石燃料化を見据えた方策について検討を進めます。</p> <p>■実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃のキャッシュレス化（QRコード決済）の検討 ・バスロケーションシステムの導入の検討 ・環境に配慮したEVバス等の導入の検討 					
実施主体	北茨城市、茨城県、交通事業者、地域住民					
実施時期	実施内容	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	・運賃のキャッシュレス化の検討	検討・順次実施				
	・バスロケーションシステムの導入の検討	検討・順次実施				
	・環境に配慮したEVバス等の導入の検討	検討・順次実施				

【事例】茨城交通：キャッシュレス決済

- ・決済手段として利用の増加が著しいVisaのタッチ決済やQRコード決済等のキャッシュレス決済手段で利用でき、路線バスのご利用頻度の少ない人や、地域外から来る観光客の利便性が向上



【事例】水戸市：茨城交通バスロケーションシステム


- ・バスロケーションシステム「茨城交通バス位置情報サービス」を開始し、路線バスが今どこを走っているか、スマートフォン・パソコン・タブレットから確認できるようになりました。
- ・知ることができる情報
 - バスの待ち時間、次に発射するバスの時間と行き先車両のタイプ（バリアフリー車両）、混雑状況 英語表記にも切り替え可能



GTFS：経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットで、これにより Google マップや路線情報などの国内の検索サービスにも情報の掲載可能となる

バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話アプリ、パソコンに情報提供するシステム

目標④ 分かりやすい運行情報の提供

事業7	運行情報提供の充実					
事業概要	<p>○市民や観光客へ公共交通の運行内容を分かりやすく伝えて利用促進を図るため、各公共交通機関の運行経路やダイヤなどを一元的に掲載したホームページを作成します。</p> <p>○広報紙・観光ガイドブック等への掲載や、観光関連施設や商業施設等と連携を図りながら、幅広く周知します。</p> <p>■実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市のホームページにおける交通情報のブラッシュアップ ・広報紙やガイドブック等への掲載 					
実施主体	北茨城市、交通事業者					
実施時期	実施内容	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	<ul style="list-style-type: none"> ・市のホームページにおける交通情報のブラッシュアップ ・広報紙やガイドブック等への掲載 	<p>検討・順次実施</p> <p>検討・順次実施</p>				

目標⑤ 地域全体で支える持続可能な公共交通の構築

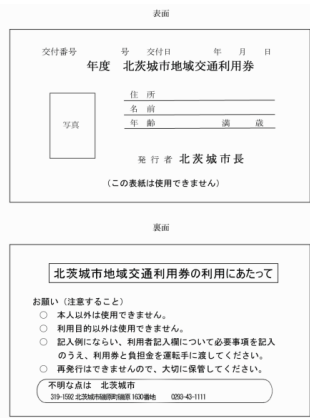
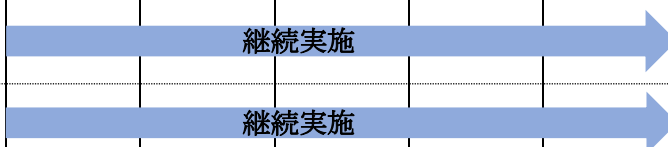
事業8	モビリティマネジメント*への取組み					
事業概要	<p>○子供や高齢者等を対象として、バスの利用方法及び交通安全等への理解・関心を深めることを目的として、バスの乗り方教室や出前講座等の実施を検討します。</p> <p>○バスに乗ったことがない人を対象に、知ってもらおう「きっかけづくり」として、公共交通に親しむためのイベントの開催や市内公共交通における共通1日券の導入、また、小中学生用のモデルルートなど公共交通の普及活動を実施します。</p> <p>■実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り方教室や出前講座の実施 ・公共交通を利用するきっかけの提供 					
実施主体	北茨城市、茨城県、交通事業者、地域住民					
実施時期	実施内容	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り方教室や出前講座の実施 ・公共交通を利用するきっかけの提供 	<p>検討 → 実施</p> <p>検討 → 実施</p>				


【事例】とさでん交通：バス・路面バス一日乗車券（沿線施設の割引等特典付）

- ・路線バスのとさでん交通と県交北部交通のほぼ全線が乗り放題。
- ・乗車券には、高知が誇る大自然やその土地が育んだ歴史・食などの様々な魅力を体験できる沿線のスポットで利用できるお得な特典付き。



モビリティマネジメント：一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策

事業9		福祉分野との連携				
事業概要	<p>○地域公共交通利用料金助成事業（タクシー助成券）の継続 自動車やバイクの運転免許がなく、バスやタクシーなどを使わなければ通院などの移動が困難な方のため、タクシーを利用した際の利用料金の一部を助成する事業を引き続き行います。</p> <p>○免許返納者への特典の継続 運転免許証を自主返納した65歳以上の高齢者に対して、協賛事業者から様々な特典サービスを提供することで、運転に不安を感じる高齢者の方が自主返納しやすい環境づくりを引き続き行い、併せて自主返納後の公共交通の利用促進へつなげます。</p> <p>■実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通利用料金助成事業の継続 ・免許返納者への特典の継続 					
	実施主体	北茨城市、茨城県、交通事業者、地域（住民・企業）				
実施時期	実施内容	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通利用料金助成事業の継続 ・免許返納者への特典の継続 					

事業10		商業・観光施設などとの連携サービスの導入				
事業概要	<p>○観光施設等への公共交通のアクセスを向上させ、来場者の増加や地域活性化にも繋げていくため、生活交通の整備が優先ではあるが、将来的には観光施設を回遊するような交通網の構築も検討していきます。</p> <p>○公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」を作成し、市ホームページへの掲載等により公共交通に乗り慣れていない人の新たな需要の創出を図ります。</p> <p>■実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光施設へのアクセス向上に向けた交通手段の検討 ・公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」の作成 					
	実施主体	北茨城市、茨城県、交通事業者、地域（住民・企業）				
実施時期	実施内容	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	<ul style="list-style-type: none"> ・観光施設へのアクセス向上に向けた交通手段の検討 ・公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」の作成 					

(4) 事業推進に向けた実施体制

前項で掲げた事業の円滑な推進に当たっては、地域公共交通を支える「市民」、「交通事業者」、「行政」の三者が交通政策基本法（平成25年12月4日発令、令和2年12月19日改正）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年5月25日発令、令和4年6月7日改正）に規定されるそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努めます。

① 市民（地域、民間企業など）

公共交通の利用者として、また、将来自らが利用者となる可能性があることを踏まえ、利用促進や移動手段の確保に関する取組みへの主体的な参画により、公共交通の持続可能性と利便性向上に協力します。

- 積極的な公共交通利用及びその呼び掛け
- 利用促進に向けた取組みへの参加
- 地域ニーズについての情報提供、アンケート調査などへの協力

② 交通事業者

地域の公共交通の運行者として、安全性の確保及び利便性と持続可能性が両立した公共交通サービスの維持・充実に努めます。

- 安全で快適な公共交通サービスの提供
- 利用者や地域の意見を踏まえたサービスの改善
- 交通施策に対する専門的な知見の提供や提案
- 利用者へのきめ細やかな情報提供
- 停留所・車両をはじめとする交通関連施設などの整備推進

③ 行政

限られた資源の中で効率的な運行となるように、関係者の意見を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持・確保、充実に向けて総合的な支援を行います。

また、地域公共交通の活性化を図るため、関係者と協議・協力をを行いながら、利用促進に関する取組みを実施します。

- 地域、交通事業者、その他関係団体との総合調整
- 公共交通に関する情報発信及び利用促進に関する意識の醸成
- 公共交通に関するアンケート調査などによるニーズ把握
- 交通結節点における周辺施設などの環境整備、改善
- 公共交通利用状況等を見極めた上での、路線再編の検討

(5) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

計画の達成状況を評価するため、各目標に対し、以下のように評価指標を設定します。

基本方針	目標	評価指標	現状値 R4年度	目標値 R10年度	備考
1. 地域毎の実情に即した利便性の高い交通体系の構築	①拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通網の形成	巡回バスの年間利用者数	54,288 人	60,000 人	※1
		巡回バスの収支率	11.5%	15.5%	※2
		デマンド交通等、新たな交通システムの導入地域	—	1 地域	※3
	②広域アクセスの利便性向上	鉄道の1日平均乗車人員 ・大津港駅 ・磯原駅	678 人 1,395 人	750 人 1,500 人	※4
		高速バス年間利用者数	16,170 人	32,000 人	※5
2. 誰もが利用しやすい環境整備による利便性の向上	③高齢者など誰もが利用しやすい公共交通環境の整備	交通結節点の待合環境整備等箇所数	—	4箇所	※6
		④分かりやすい運行情報の提供	運行情報案内に関する利用者満足度	20.8%	25.8%
3. 利用促進を図り持続可能な公共交通の提供	⑤地域全体で支える持続可能な公共交通の構築	バスの乗り方教室や出前講座等、モビリティマネジメント施策の取組み	—	4回	※8
		商業施設などとの連携による利用者促進活動の導入件数	—	1件以上	※9
		お出かけモデルプラン作成数	—	1件以上	※10
		タクシー助成券交付者数	2,434 人	2,500 人	※11

※1 令和10年度の目標値は、令和4年度より10%向上

※2 令和7年度から毎年度1.0%改善

※3 現在の公共交通ではカバーしきれない地域における新たな交通システムを導入する地域数

※4 令和10年度の目標値は、令和4年度より10%向上（データの取れる大津港駅と磯原駅）

※5 令和10年度の目標値は、令和元年度の実績値

※6 JR常磐線の3駅（大津港駅、磯原駅、南中郷駅）、北茨城インターバス停留所及び主要のバス停のうち、令和7年度から年1箇所ずつ

※7 市民アンケート調査による鉄道、高速バス、巡回バス及びタクシーの運行サービス満足度（利用者）のうち、運行情報案内で「満足」＋「やや満足」の割合を年に1%程度のペースで向上

※8 乗り方教室などの取組みを令和7年度から年1回実施

※9 商業施設などとの連携サービスを1件以上実施

※10 公共交通を利用した「お出かけモデルプラン」を1件以上作成

※11 タクシー助成券交付者数の現状維持

6章

計画の達成状況の評価

6章 計画の達成状況の評価

(1) 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

「北茨城市地域公共交通計画」の推進に当たり、交通事業者の運転手の高齢化や担い手の不足などにより、公共交通ネットワークの維持・確保が困難な状況にある中で、今後、人口減少社会における交通事業者の生産性の向上へ向けた移動の仕組みや、自動運転などの先進技術の開発など「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革することが予想されます。

このため、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し改善する「PDCAサイクル」の仕組みにより、進行管理を実施し目標の達成を目指します。

本計画のPDCAサイクルの実行は、「北茨城市地域公共交通会議」において実施し、施策に係る関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有します。

なお、評価・検証については「毎年実施するPDCAサイクル」と、「計画の中間年度及び最終年度に実施する目標達成度に対するPDCAサイクル」による二重の組み合わせで進行管理を行います。

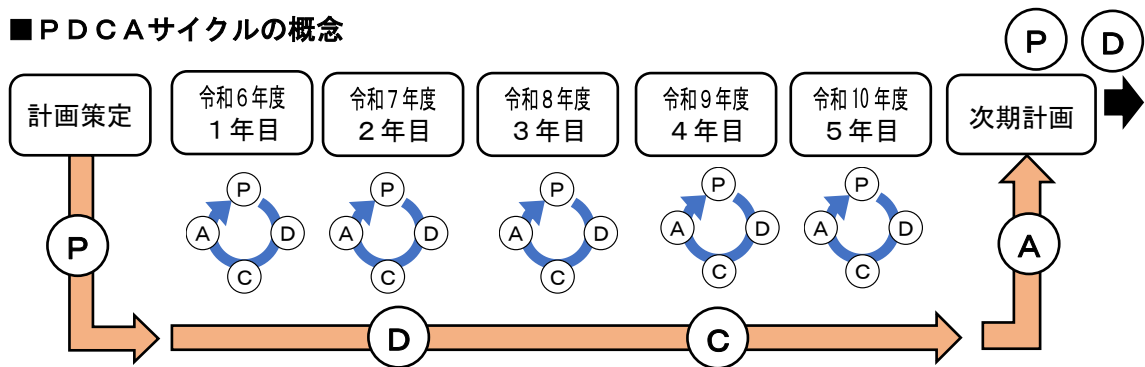
○事業実施状況の評価（年に1回実施）

公共交通への取り組みや運行状況について、事業実施状況の評価を毎年度実施します。

○目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証します。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図ります。

■PDCAサイクルの概念



■各PDCAサイクルの概要

項目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P（計画）	各路線などの運行計画の策定 各種施策の検討	北茨城市地域公共交通計画の策定
D（実行）	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
C（評価）	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による効果 （目標値の達成状況）の評価
A（改善）	運行の見直し 各種施策の見直し	北茨城市地域公共交通計画の見直しの 検討

(2) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるP D C Aサイクルの具体的なスケジュールと検証するための調査概要は、次のとおりとします。

本計画の評価は、最終年度（令和10年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査などから、計画及び公共交通ネットワークの評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定します。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとします。

■評価スケジュール

(年度)

項目		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○
	市民アンケート調査				○	
	公共交通				○	
	利用者アンケート調査				○	
事業実施状況の評価		○	○	○	○	○
目標達成度の評価						○
計画・目標値の見直し※						○
北茨城市地域公共交通会議の開催		○	○	○	○	○

※必要に応じてアンケート調査などを行い、適宜、計画・目標値の見直しを実施

資料編

北茨城市地域公共交通計画策定に係る経過の概要

日付	項目	内容
2022年 2月22日	令和3年度第1回 北茨城市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> 本市の地域公共交通等の現状について 北茨城市地域公共交通計画の策定について 法定協議会としての役割付加等について
2022年 10月14日	令和4年度第1回 北茨城市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> 北茨城市地域公共交通計画の策定について 意識調査の実施について
2022年 11月2日～ 12月22日	市民アンケート調査 (P29 参照)	<ul style="list-style-type: none"> 市内在住 16 歳以上の市民 3,000 人 (無作為抽出) (調査内容) 公共交通の利用実態や今後の公共交通のあり方等について
2022年 11月4日	公共交通利用者へのアンケート調査 (P49 参照)	(調査内容) 各利用者の利用実態や要望・課題等について
2022年 12月	交通事業者へのアンケート調査 (P70 参照)	(調査内容) 各交通事業者の課題や利用者からの要望等について
2022年 12月	関係団体等へのアンケート調査 (P72 参照)	(調査内容) まちづくりを取り巻く問題・課題や公共交通との連携・協力、公共交通に対する要望等について
2022年 12月	高校生へのアンケート調査 (P74 参照)	(調査内容) 公共交通機関の満足度、意見要望等について
2022年 12月	市内企業へのアンケート調査 (P77 参照)	(調査内容) 送迎バスの有無や従業員の通勤方法等について
2022年 12月	集客施設事業者へのアンケート調査 (P82 参照)	(調査内容) 動向や課題、公共交通に対する意見について
2023年 6月23日	令和5年度第1回 北茨城市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査結果について 骨子(基本的な方針・目標)について
2023年 11月28日	令和5年度第2回 北茨城市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> 計画素案について パブリック・コメントの実施について
2023年 12月22日～ 2024年 1月19日	パブリック・コメントの実施	パブリック・コメントの実施について
2024年 3月6日	令和5年度第3回 北茨城市地域公共交通会議(書面)	北茨城市地域公共交通計画の決定について

北茨城市地域公共交通会議委員名簿

所 属 名	氏 名	備 考
北茨城市副市長	鵜沼 聡	会 長
茨城県バス協会 専務理事	澤島 政志	
茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	服部 透	
高萩地区ハイヤー・タクシー協会 有限会社中郷タクシー 代表取締役社長	緑川 貞幹	
有限会社太陽タクシー 代表取締役	武子 佳生	
株式会社茨城交通 執行役員運輸部長	仲野 徳寿	
北茨城市連合民生委員児童委員協議会 連合会長	根本 貞一	
北茨城市高齢者クラブ連合会 会長	松本 隆雄	
北茨城市学校長会 会長	菊地 恵美子	
茨城福祉移動サービス団体連絡会 NPO 法人ウィラブ北茨城 代表	高松 志津夫	
日立製作所通勤会	富岡 修一	
北茨城青年会議所 理事長	鈴木 秀昭	
北茨城市社会福祉協議会 管理計画課長	根本 博行	
北茨城市商工会 事務局長	馬上 英博	
関東運輸局茨城運輸局首席運輸企画専門官 (企画調整)	國下 裕司	
関東運輸局茨城運輸局首席運輸企画専門官 (輸送)	仲野 俊二	
高萩警察署 交通課長	鈴木 裕次	
全国自動車交通労働組合 連合会茨城地方本部 磯原支部長	加藤 高雄	
常陸河川国道事務所 計画課長	須藤 勝	
茨城県高萩工事事務所 道路整備第二課長	嶋津 直樹	
東日本旅客鉄道株式会社水戸支社 経営戦略ユニットリーダー	石川 健一	
茨城県政策企画部 交通政策課長	寺田 明弘	

所 属 名	氏 名	備 考
茨城大学名誉教授	山田 稔	
北茨城市議会議員	豊田 弘俊	
北茨城市議会議員	柴田 キクエ	
北茨城市議会議員	滝 文裕	
北茨城市市長公室長	石川 裕一	

北茨城市地域公共交通庁内検討会議 委員名簿

所 属 名	氏 名	備 考
市長公室	企画政策課長	渡邊 直樹
	まちづくり協働課長	金沢 利幸
総務部	財政課長	安島 俊明
市民福祉部	高齢福祉課長	吉田 安宏
	社会福祉課長	村田 貴紀
	健康づくり支援課長	赤沼 充子
環境産業部	商工観光課長	鈴木 靖
都市建設部	建設課長	井原 美貴
	都市計画課長	鈴木 基彦
教育委員会事務局	教育総務課長	樫村 聖子
市民病院事務局	総務課長	渡邊 章

事務局

所 属 名	氏 名	備 考
まちづくり協働課 課長	金沢 利幸	
まちづくり協働課 課長補佐	大山 智慶	
まちづくり協働課 主任	沼田 崇志	
企画政策課 課長	渡邊 直樹	
企画政策課 係長	黒澤 明宏	
企画政策課 主任	松川 記壽	

北茨城市域公共交通計画

- ・発行年月：令和6年3月
- ・発行：北茨城市長公室まちづくり協働課
- ・TEL：Tel:0293-43-1111（内192）

北京城市地域公共交通計画

