

城里町地域公共交通網形成計画

平成 29 年 3 月

城里町

目次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画策定の趣旨及び位置付け	1
1.3 計画の区域	2
1.4 計画の期間	2
2. 地域の現状等	3
2.1 地勢・地理	3
2.2 社会状況・経済状況	5
3. 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針	17
4. 公共交通の現状等	20
4.1 公共交通の運行状況	20
4.2 公共交通の利用状況	21
4.3 利用者の意向等に関する調査	37
5. 公共交通の利用実態の分析	54
5.1 公共交通分担率	54
5.2 移動の目的地	59
5.3 ふれあいタクシーの利用状況	65
5.4 公共交通に対する利用者意見	66
5.5 公共交通に対する交通事業者の意見	70
5.6 公共交通に対する施設の意見	71
5.7 公共交通に対する公的負担	72
6. 地域公共交通網形成計画の基本方針	74
6.1 地域の課題と地域公共交通に求められる役割	74
6.2 計画の基本方針	75
6.3 計画の目標	76
7. 目標達成のための施策・事業	77
7.1 計画に位置付ける施策	77
7.2 町内の公共交通網形成の考え方	78
7.3 各施策に対応する取組メニューと実施主体	80
7.4 施策実施スケジュール案	82
7.5 計画の達成状況の評価	83
7.6 PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	84

1. はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

本計画は、将来にわたり、安心して住み続けられるまちを実現するために、人々の暮らしを支え、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた取組方針を立案することを目的に計画を策定する。

1.2 計画策定の趣旨及び位置付け

本計画は、第2次城里町総合計画、城里町過疎地域自立促進計画、城里町まち・ひと・しごと創生総合戦略を上位計画とした計画である。茨城県央地域（水戸市、笠間市、ひたちなか市、那珂市、小美玉市、茨城町、大洗町、城里町、東海村）の人口定住を目的とした、茨城県央地域定住自立圏共生ビジョンの計画との連携を図る。

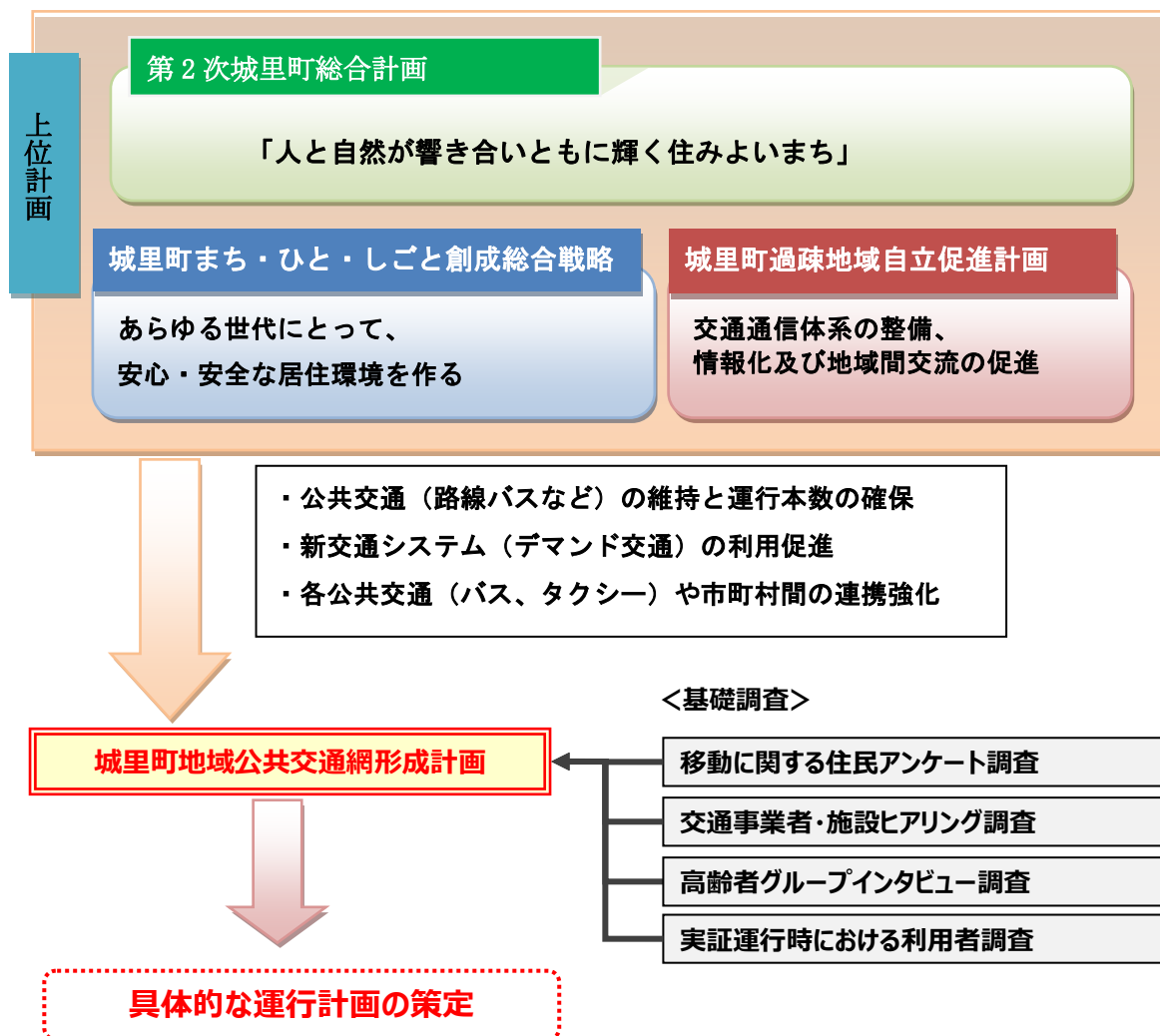


図 1-1 城里町公共交通網形成計画の位置づけ



政策	関連する施策分野
生活機能の強化	① 医療分野、② 福祉分野、 ③ 産業振興分野、④ 環境分野、⑤ 教育分野
結びつきやネットワークの強化	① 地域公共交通分野
圏域マネジメント能力の強化	① 人材育成分野

図 1-2 茨城県中央地域定住自立圏共生ビジョンの取組

出典：茨城県中央地域定住自立圏共生ビジョン

1.3 計画の区域

町全域にかかる公共交通の課題の解決が必要であるため、町全域を対象区域とし、町内を運行する全公共交通（路線バス、ふれあいタクシー（デマンドタクシー）、スクールバス、タクシー、福祉有償運送）を計画の対象交通とする。なお、平成 28 年 11 月～12 月、水戸市とをつなぐバス路線の実証運行が行われている。

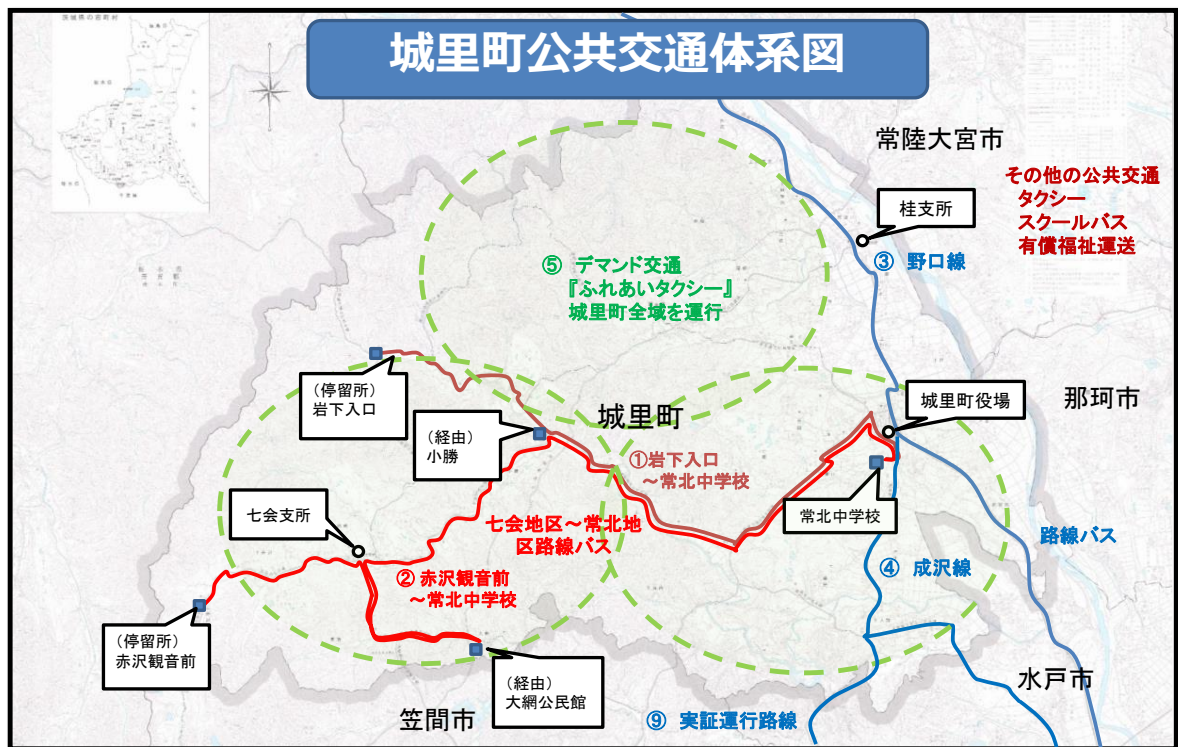


図 1-3 城里町公共交通体系図

1.4 計画の期間

第 2 次城里町総合計画の計画期間と整合を図り、平成 29 年度から平成 37 年度までの 9 年間で計画期間とする。

なお、平成 32 年に、中間評価および見直しを行うものとする。

2. 地域の現状等

城里町の地域の現状として、地勢・地理、人口動態及び人口流動の状況について整理する。

2.1 地勢・地理

2.1.1 地勢

(1) 沿革

平成 17 年 2 月 1 日、茨城県東茨城郡常北町、桂村、西茨城郡七会村が合併し、東茨城郡城里町が誕生した。面積は旧常北町が 52.36 km²、旧桂村が 46.33 km²、旧七会村が 63.04 km² で、合計 161.80 km² となっている。



図 2-1 城里町合併時の土地利用の方向性

出典 第 2 次城里町総合計画

(2) 位置・地形

本町は、茨城県の西北部に位置し、南は水戸市、笠間市、東は那珂市、北は常陸大宮市、西は栃木県茂木町に接している。

地形は、東側の平野地帯と、西側の標高 200m前後の丘陵地帯に分かれ、那珂川や藤井川など、多くの河川が流れている。

面積は約 161 km²で、約 60%を森林が占めており、広大な森林や河川など、自然環境に恵まれた町である。

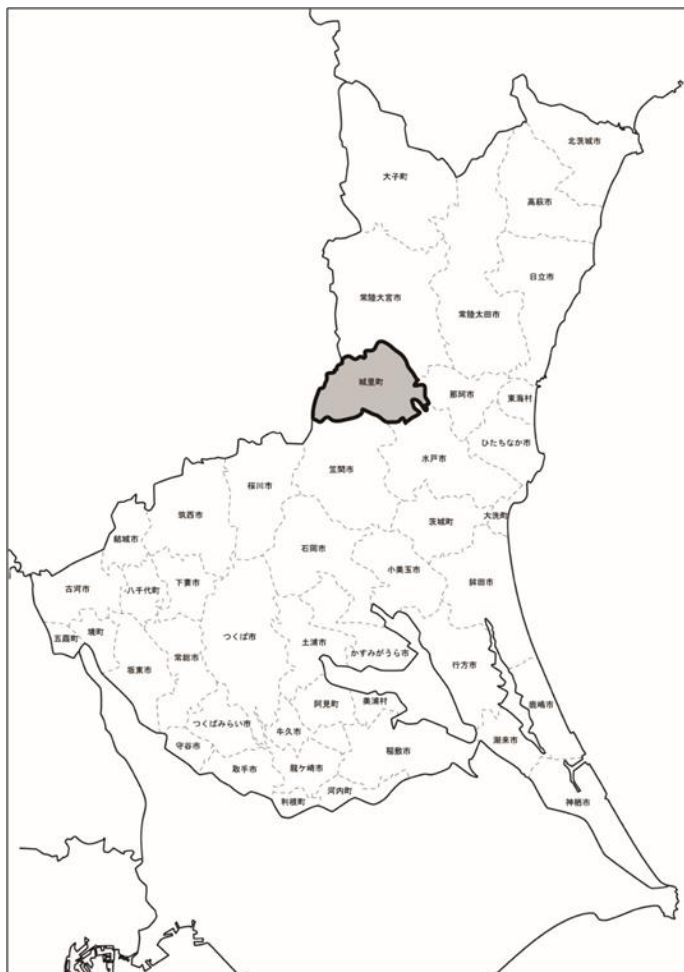


図 2-2 城里町の位置

(3) 気象

年間平均気温は約 14℃、年間降水量は 1,181 mm、降雪は年数回程度と少なく、比較的過ごしやすい地域である。

2.2 社会状況・経済状況

2.2.1 人口推移

本町の人口は、昭和60年以降、平成12年まで増加傾向にあったが、平成12年以降は減少に転じ、19,804人となっている。

一方、世帯数は増加傾向にあり、核家族化が進んでいる。

表 2-1 人口・世帯数の推移

	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
人口(人)	20,460	20,461	20,437	20,721	21,979	23,007	22,993	21,491	19,800
世帯数(世帯)	5,073	5,247	5,385	5,609	6,256	6,820	7,206	7,142	7,066

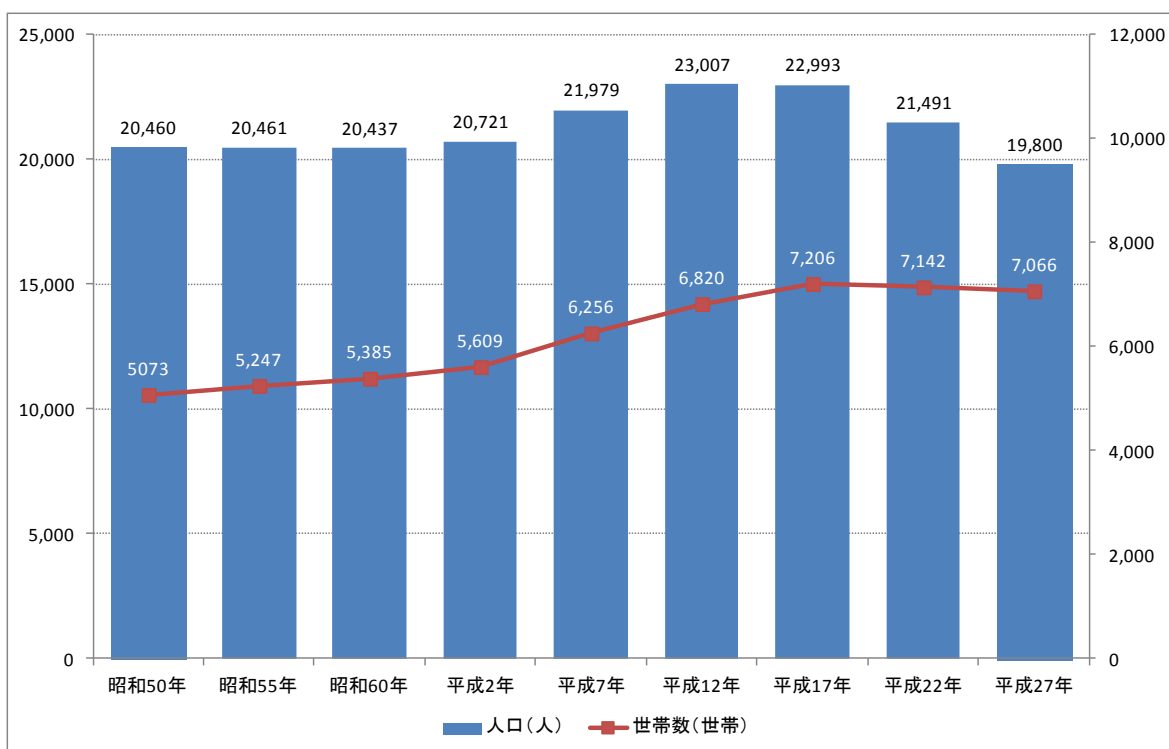
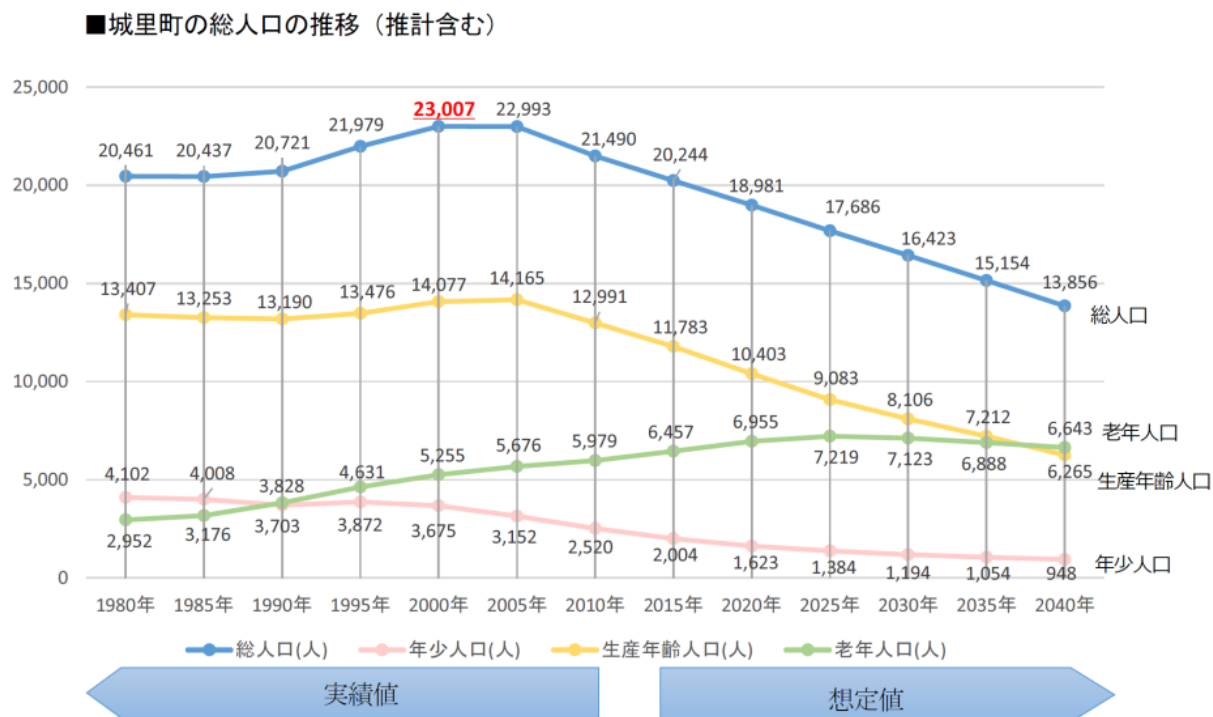


図 2-3 人口・世帯数の推移

出典：国勢調査

2.2.2 将来人口

2040年には、2015年比で3割以上減少することが予想されている。また、生産年齢人口は5割弱の減少が見込まれている。



出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地区別将来推計人口」
 ※2010年までは「国勢調査」のデータに基づく実績値、2015年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータに基づく推計値

図 2-4 城里町の総人口の推移

出典：城里町人口ビジョン

2.2.3 人口分布

本町では、常北東部地区（城里町役場本庁舎周辺、那珂西地区等）と桂地区の国道123号沿線で比較的人口密度が高くなっている。

本町の人口は、2000年をピークに減少傾向にある。また、地区別の人口構成比は、約6割が常北地区、約3割が桂地区、約1割が七会地区となっている。

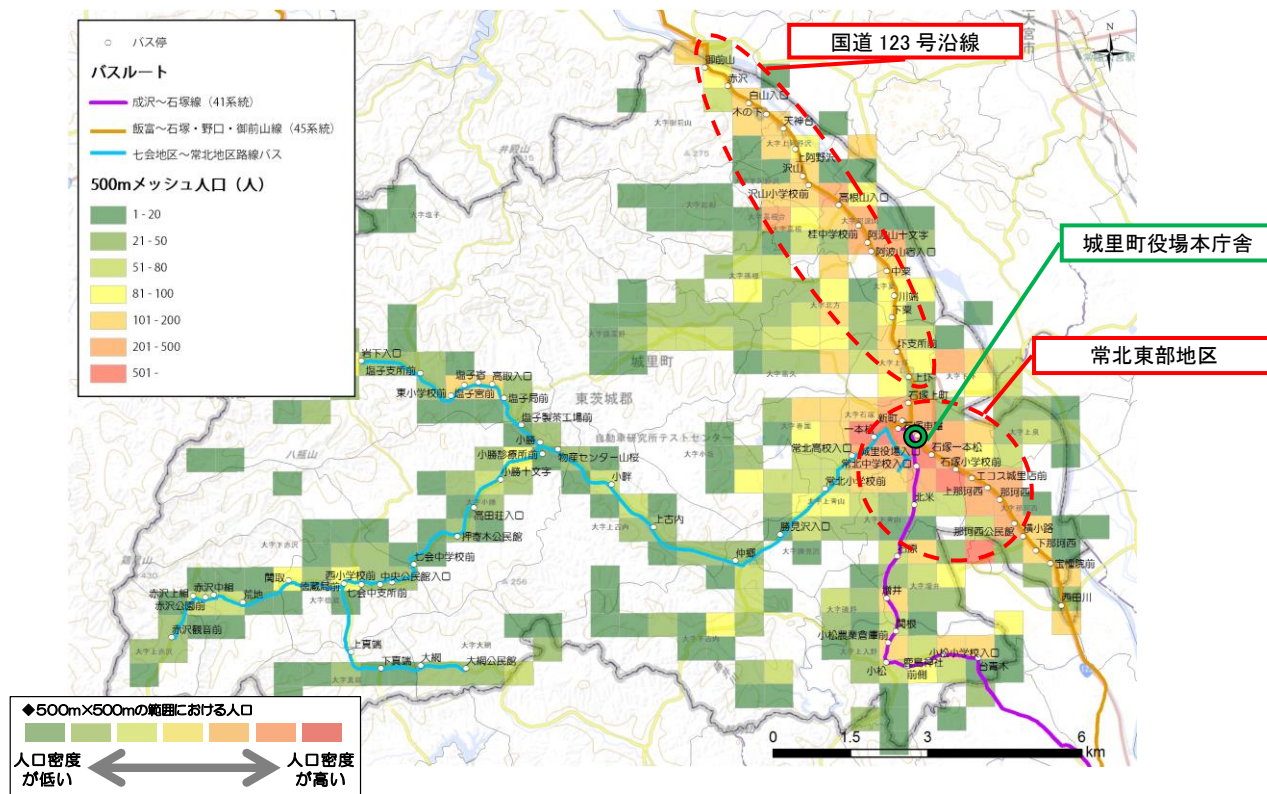
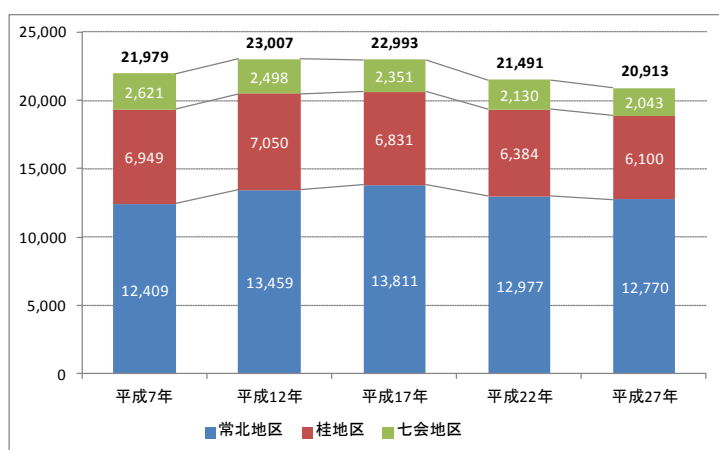


図 2-5 人口分布 (500m×500m 範囲)

出典：平成22年国勢調査



地区別人口構成比 (平成27年値)	
常北地区	:61.6%
桂地区	:29.2%
七会地区	:9.8%

図 2-6 地区別人口

出典：国勢調査 (H27年は3月31日現在住民基本台帳)

2.2.4 高齢者及び高齢化率の人口分布

65歳以上の高齢者人口は人口分布と同様に、城里町役場本庁舎周辺や那珂西地区、主に国道123号沿線に集中している。

常北西部地区と桂地区において、高齢者が居住しており、路線バスが通っていない地域が存在している。

一方、高齢化率の進んでいる地域は、幹線道路から離れた錫高野や下古内、国道52号沿いの上入野などが40%を超えているほか、町の中心部から西部の道路沿線でも高齢化率が高くなっている。

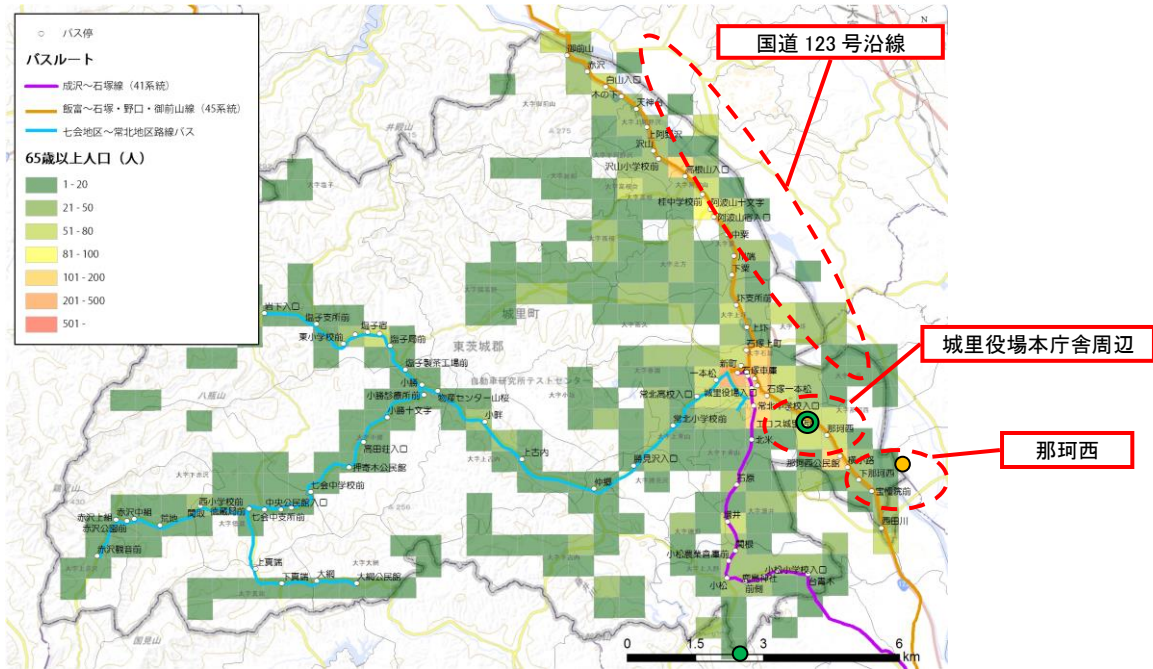


図 2-7 高齢者人口（65歳以上）分布（500m×500m 範囲）

出典：平成 22 年国勢調査

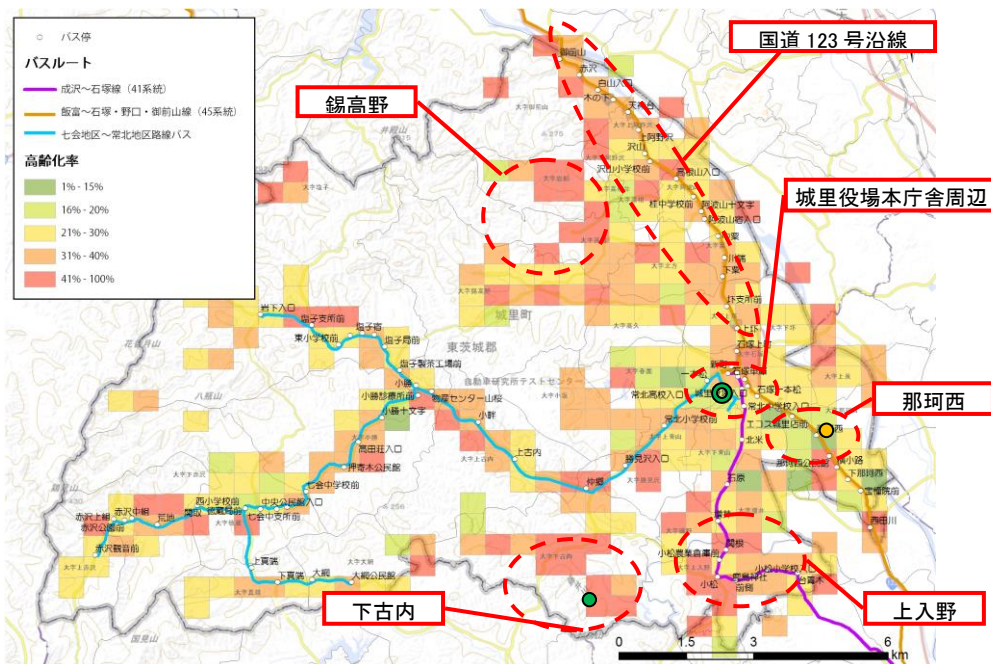


図 2-8 高齢化率分布（500m×500m 範囲）

出典：平成 22 年国勢調査

2.2.5 高齢者人口及び高齢化率

本町では、年少人口、生産年齢人口が年々減少傾向にあり、一方で高齢人口が増加傾向にある。

また、高齢者率は、平成7年以降に20%を超え、年々増加傾向にあり、平成27年では32%まで増加している。

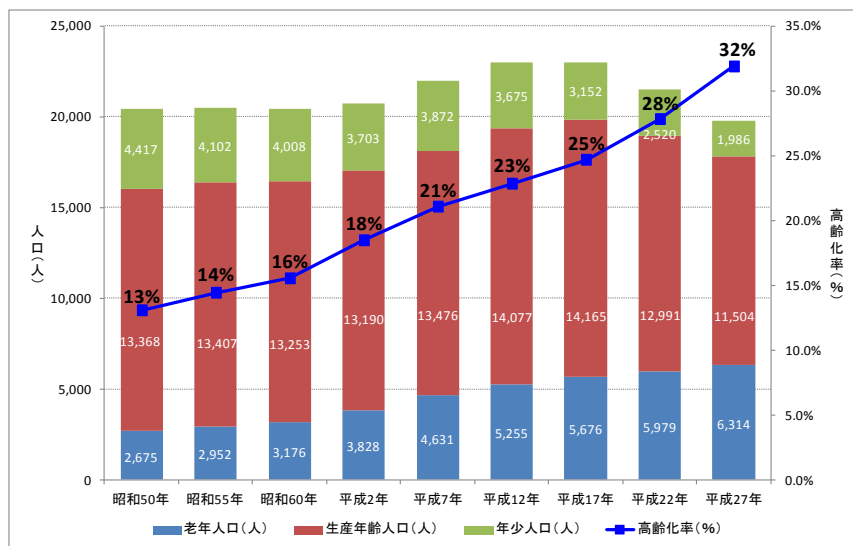


図 2-9 年代別人口

※出典：国勢調査（各年10月1日現在）

2.2.6 交通特性

(1) 周辺地域への流出・流入動向

本町の通勤・通学における流動は、水戸市、常陸大宮市との結びつきが強い傾向にある。また、流出のみに着目すると、ひたちなか市、笠間市も多い傾向にある。

本町は特に、水戸市との結びつきが強く、通勤・通学合わせて、流出 3,546 人、流入 833 人となっており、町外への移手段の確保は重要といえる。

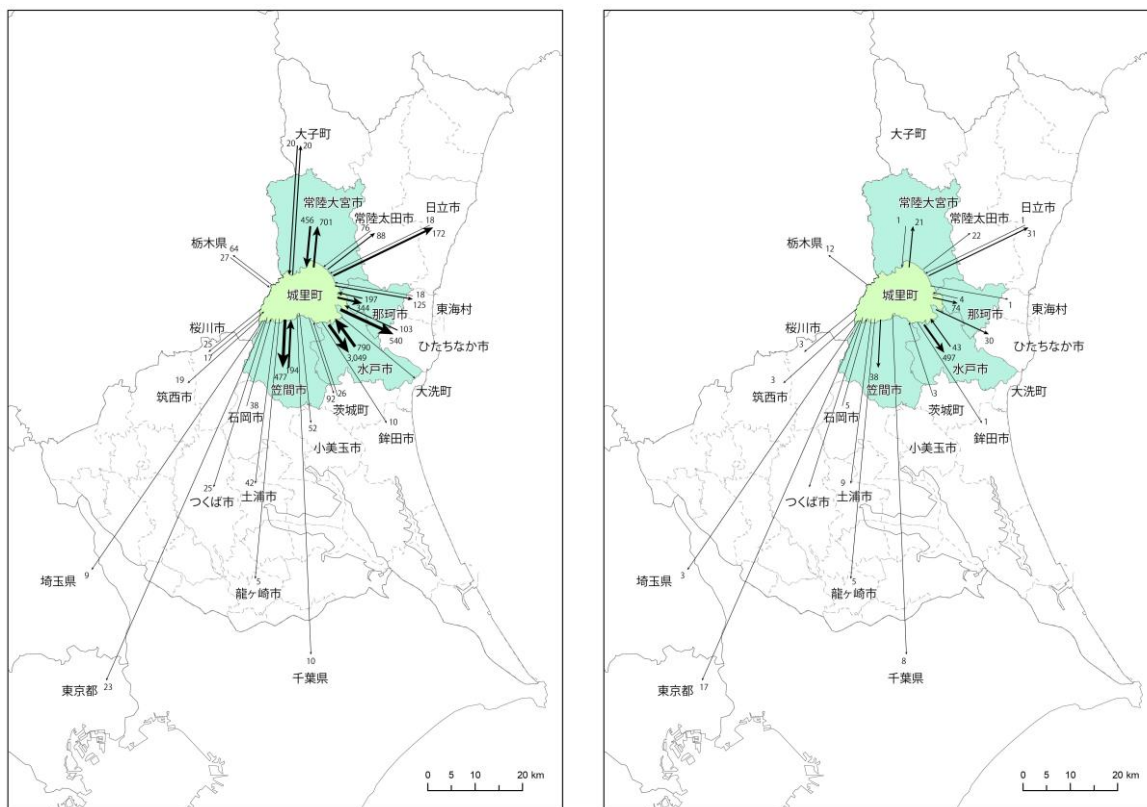


図 2-10 左) 通勤における流動図 右) 通学における流動図

出典：平成 22 年国勢調査

(2) 交通機関分担率

本町の交通機関分担率は、自家用車の利用率が約 9 割となっており、茨城県平均や近隣市と比較しても高い傾向にある。

また、他市と比較すると、鉄道駅がないため鉄道の利用はほとんどなく、乗合バス（路線バス）の利用率が高い傾向にある。

本町では、公共交通機関は乗合バス（路線バス）、タクシー（デマンドタクシーを含む）のみとなっており、丘陵地帯も多くあることから、自家用車への依存が高くなっている。

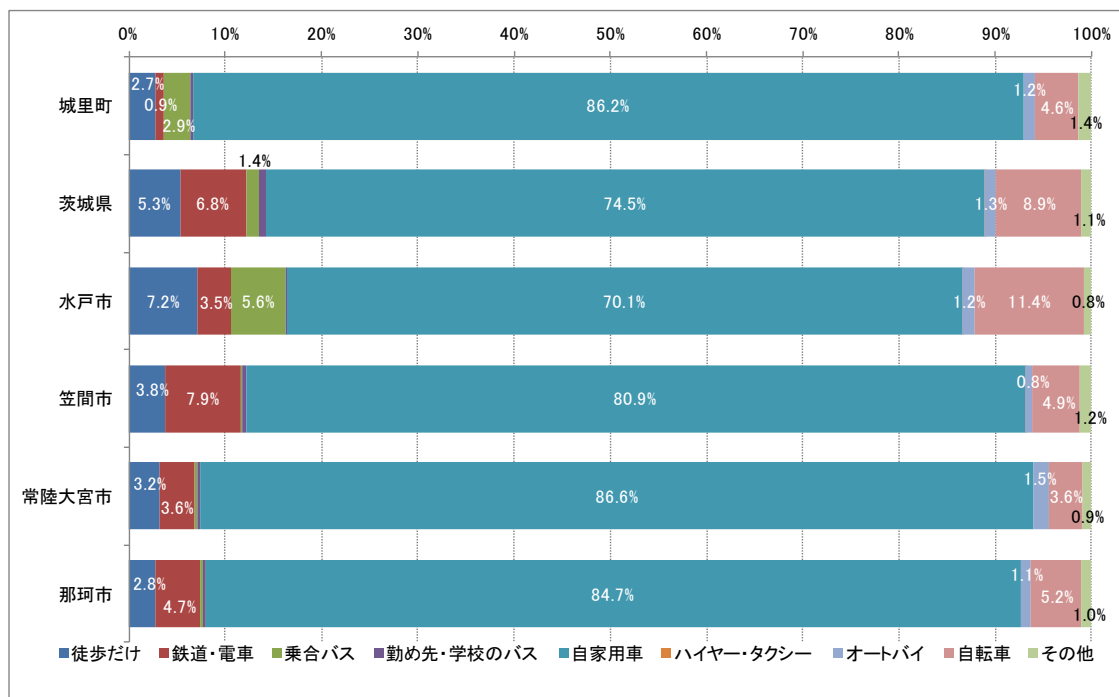


図 2-11 城里町及び茨城県、隣接市の利用交通機関分担率

出典：平成 22 年国勢調査

2.2.7 まちづくりの動向

公共交通政策の実施にあたっては、今後のまちづくり政策との連携が求められる。

そのため、現在の生活利便施設（行政・商業・医療施設等）の立地状況および、今後のまちづくりの動向について整理する。

(1) 生活利便施設（行政・商業・医療施設等）の立地状況

町役場および桂支所、七会支所周辺に公共施設や商業施設、医療施設が集中している。

教育施設は、小学校が5校、中学校が2校、高等学校が1校となっている。

大規模小売店舗が1件（エコス城里ショッピングプラザ）立地しているおり、中心市街地の外縁部の国道123号沿線に位置している。

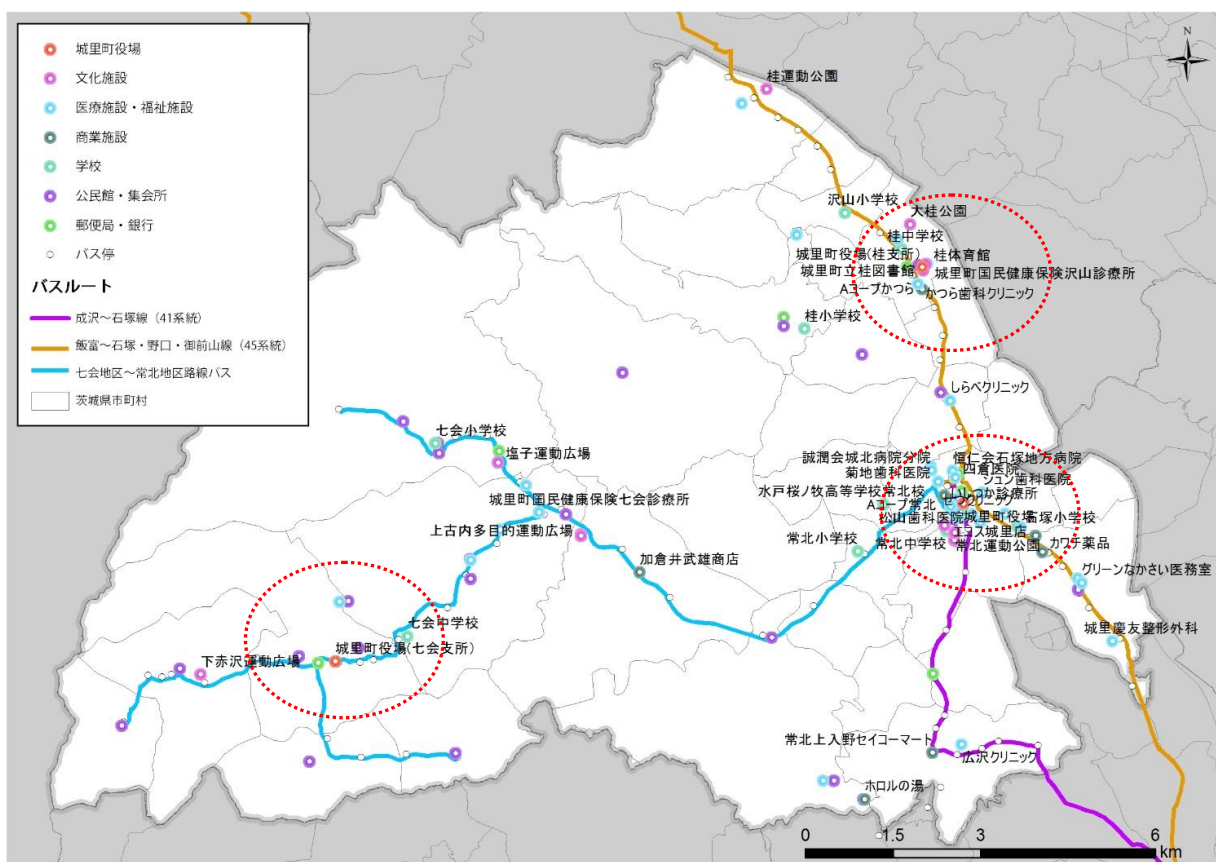


図 2-12 施設の立地状況

出典：商業施設はアンケート調査、それ以外の施設は国土数値情報等から作成

■大規模商業施設の立地状況

	店舗名	所在地	店舗面積 (㎡)
1	エコス城里ショッピングプラザ	大字那珂西字大堀 1426	6,174

出典：大規模小売店舗届出一覧（経済産業省）

■大規模商業施設の立地状況

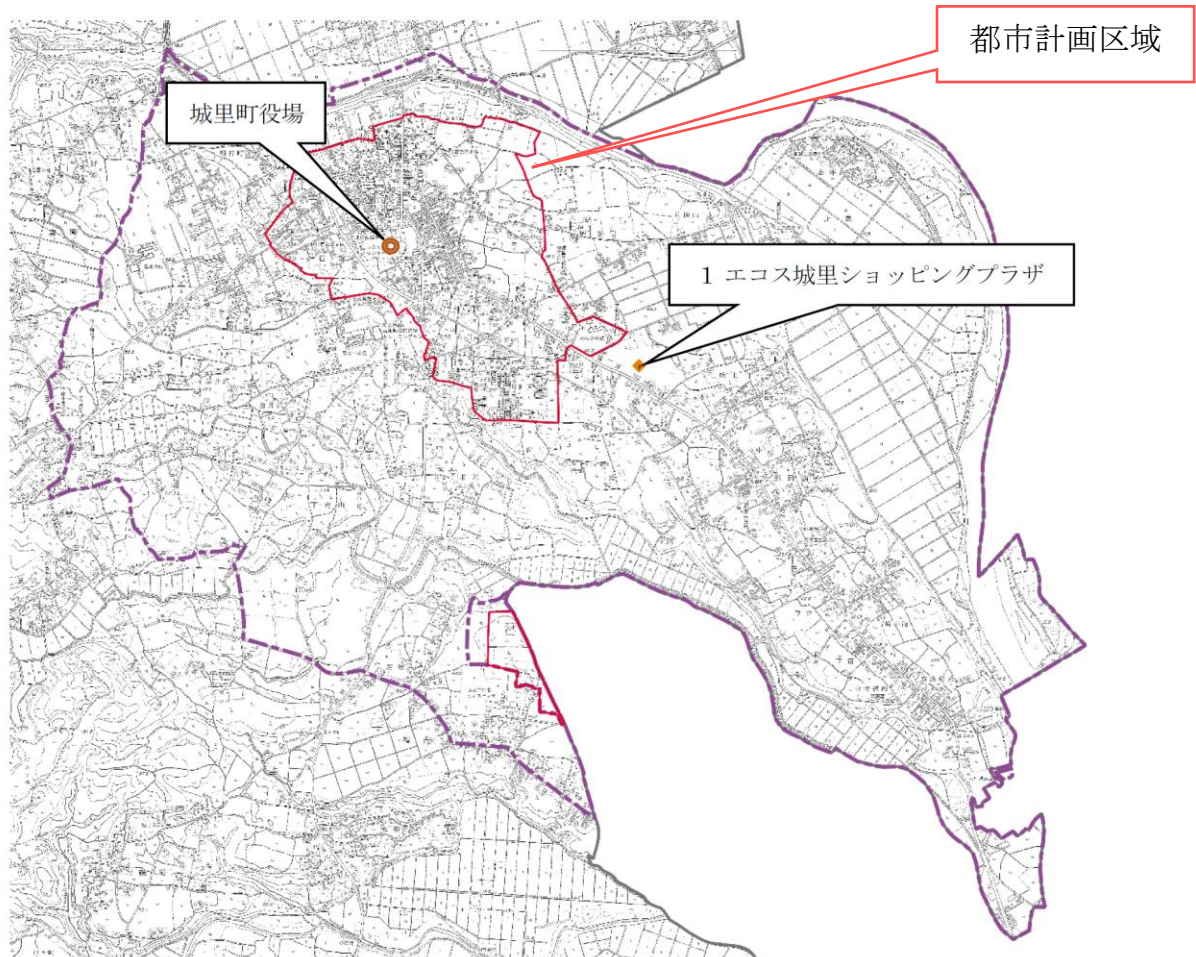


図 2-13 大規模商業施設の立地

出典：城里町人口ビジョン（素案）

(2) 道路網

道路網は、国道 123 号、主要地方道 4 路線、県道 5 路線の計 10 路線が骨格となっている。

国道 123 号は交通量の増加によりバイパス整備が進められている。県道は、一部未整備区間があり、町道については幅員の狭い区間が多くあることから、計画的・段階的に整備を進めていくとしている。

表 2-2 幹線道路

No.	路線名	路線番号	種別
①	国道 123 号	123	国道
②	県道水戸・茂木線	51	主要地方道
③	県道日立・笠間線	61	県道
④	県道石岡・城里線	52	主要地方道
⑤	県道笠間・緒川線	39	主要地方道
⑥	県道錫高野・石塚線	246	県道
⑦	県道阿波山・徳蔵線	112	県道
⑧	県道鶏足山線	225	県道
⑨	県道真端・水戸線	113	主要地方道
⑩	県道赤沢・茂木線	212	県道
⑪	広域営農団地農道	-	農道

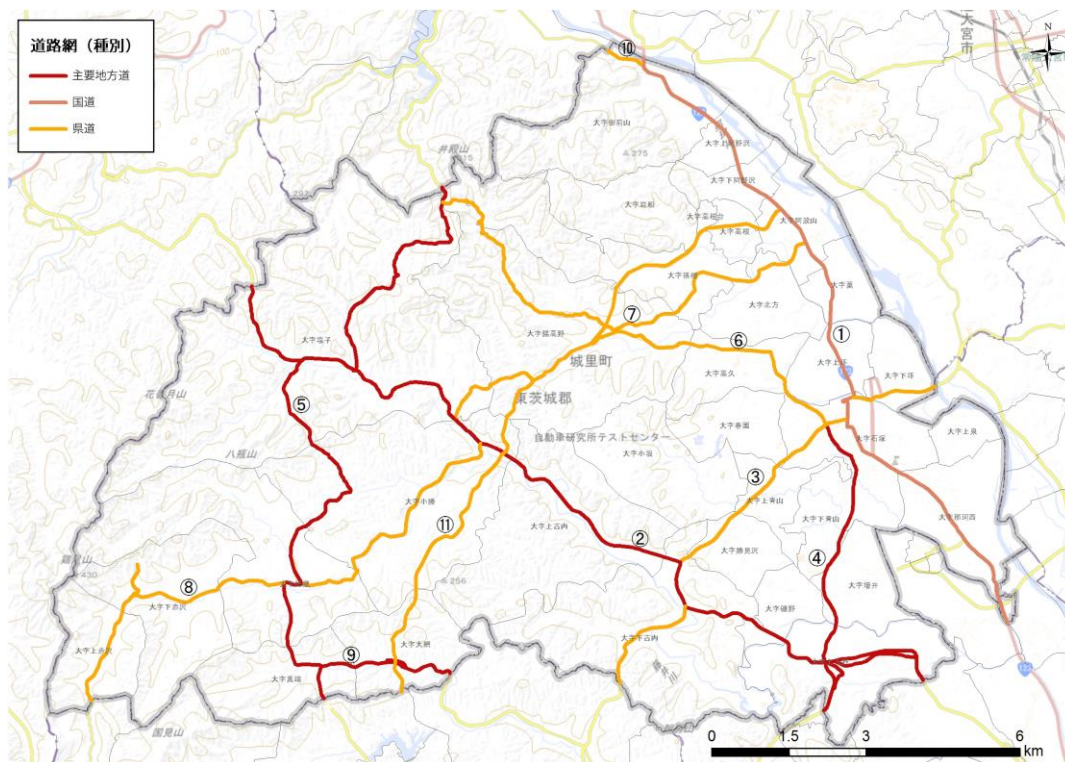


図 2-14 道路網図

出典：城里町資料、H22 道路交通センサス

(3) 自動車交通の状況（保有状況、免許所有者数、免許返納状況等）

城里町の自動車保有や免許保有は、隣接市（笠間市、常陸大宮市、那珂市）に比べて高い水準となっている。

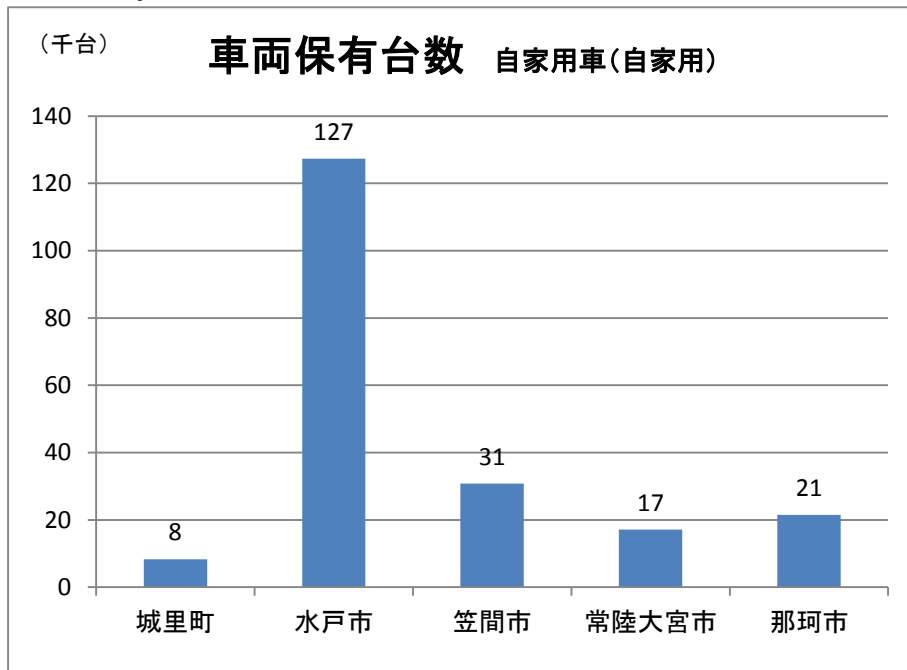


図 2-15 乗用車（自家用車）保有車両比較

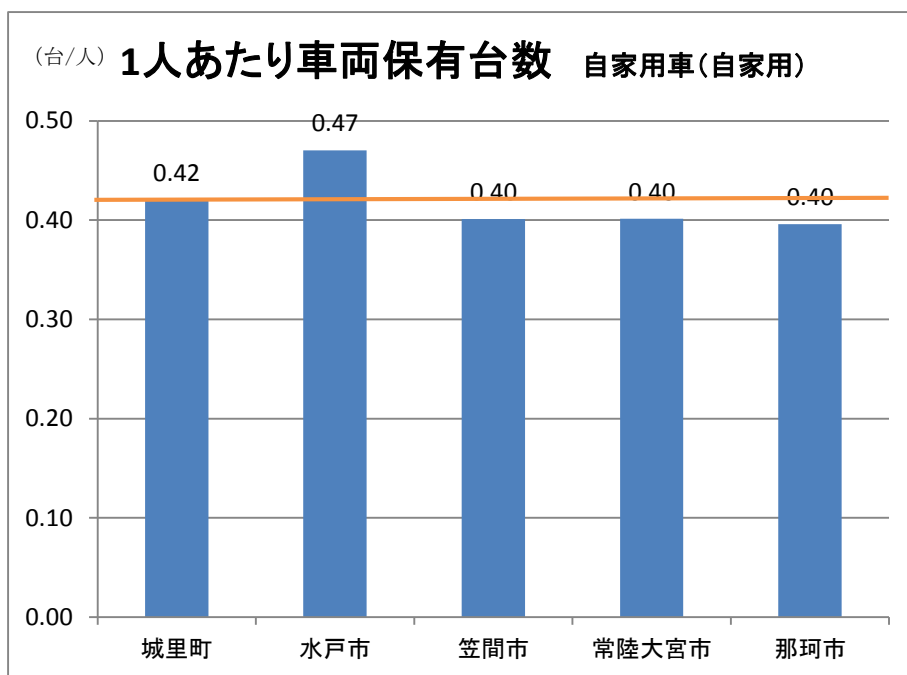


図 2-16 1人あたり車両保有台数

出典：国土交通省関東運輸局資料（H28.3）
人口は平成27年度国勢調査

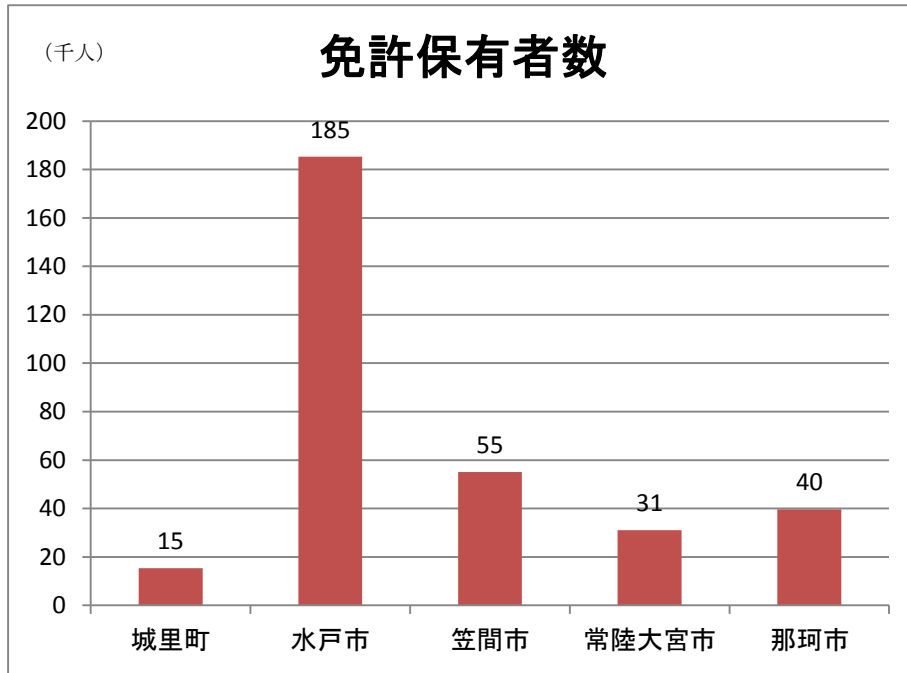


図 2-17 運転免許保有者数

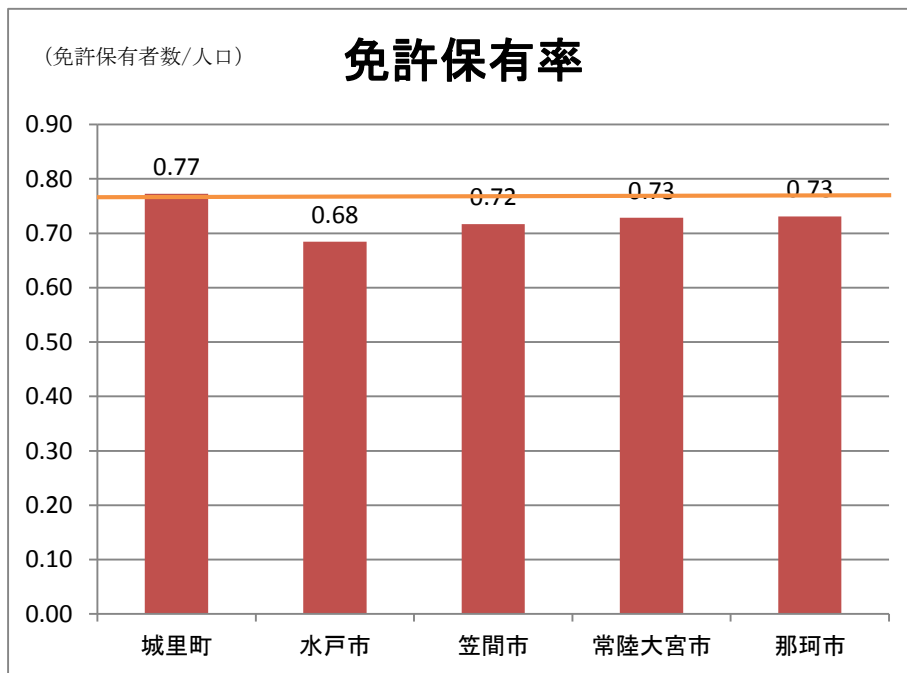


図 2-18 運転免許保有率

出典：茨城県警察

3. 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針

上位・関連計画として「第2次城里町総合計画」及び「城里町過疎地域自立促進計画」、「城里町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「水戸公共交通基本計画（素案）」、「茨城県中央地域定住自立圏共生ビジョン（素案）」では、町内の公共交通政策の方針について記載されており、これらの計画との整合を図る必要がある。各計画における記載内容を以下の表に抜粋して記載する。

表 3-1 公共交通政策に関する記載内容（1/3）

計画	内容
第2次城里町総合計画 第1章 第2節	<p>■道路交通体系の整備</p> <p>【基本方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な幹線道路の整備促進とともに、町内の主要道路の整備、狭隘区間の解消により、高齢者や障害者に配慮した安全で快適な道路交通環境の整備を推進します。 ・また、町民の日常の利便向上と様々な交流促進を図るため、公共交通の維持と利用促進を図ります。 <p>【事業内容】</p> <p>○公共交通サービスの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の民間バスの維持、運行路線本数の確保を図るとともに、ふれあいタクシーの積極的な利活用の推進、施設送迎バス・福祉バス・スクールバス等との連携強化など、町民の需要に対応した総合的な公共交通システムの構築を検討・推進します。 <p>(主な取り組み)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 民間バス維持の要請 - 路線バス用駐輪場への補助金の交付 <hr/> <p>■土地利用構想</p> <p>4. 地域や資源間を結び交流を図る3つの「軸」</p> <p>①都市・交流軸（道路、住宅地、その他の宅地など）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道123号を中心とした水戸市につながる交流軸で、利用区分上、道路、住宅地、その他の宅地などを含みます。国道沿道には住宅地や郊外型商業などの生活関連機能が形成されており、住民の社会生活を支える基軸とします。

表 3-2 公共交通政策に関する記載内容 (2/3)

計画	内容
<p>城里町過疎地域自立促進計画</p> <p>3.交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進</p>	<p>■交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進</p> <p>(1) 道路</p> <p>① 地域間の連絡道とする町岩下倉見線・徳蔵こび山整備を推進する。</p> <p>(2) 交通通信</p> <p>① 新たなマルチメディア時代によりふさわしい充実した行政・地域交流ネットワークの形成を図る</p> <p>② 地域住民にとって必要な公共交通手段として、路線バスの維持活動に努め、デマンド交通「ふれあいタクシー」の積極的な利活用を促進する</p>
<p>城里町まち・ひと・しごと創生総合戦略</p> <p>基本方針 4-2</p>	<p>■公共交通・交通ネットワークの強化を図る</p> <p>○人口減少、高齢化社会を見据え、地域の生活の中心となる小さな拠点づくりを進めるとともに、地域間を連絡する交通ネットワークの形成や公共施設の集約化を推進します。</p> <p>【具体的事業・施策】</p> <p>■路線バス運行補助事業</p> <p>地域住民の日常生活に必要な交通手段の確保を図る。</p> <p>■新交通システム（デマンド交通）運行支援事業</p> <p>高齢者などの交通弱者が公共施設や医療機関に容易に出かけやすい環境を整備し、誰もが安心して暮らすことのできる地域社会の実現を図る。</p> <p>■公共交通活性化事業</p> <p>公共交通機関の維持確保と再編、利用促進のための調査研究、市町村間の連携強化、公共交通の利用促進・啓発等を実施する。</p>

表 3-3 公共交通政策に関する記載内容 (3/3)

計画	内容
茨城県央地域定住自立圏共生ビジョン（素案） 5. 具体的取組	<p>■結びつきやネットワークの強化に係る政策分野</p> <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通ネットワークを補完するための取組として、圏域内の多くの市町村では、コミュニティバスやデマンド交通などの地域公共交通を導入しており、一定の成果を見せているものの、より効果的な取組としていくためには、それぞれの市町村域だけでなく、交通圏域単位で取り組んでいくことが必要 <p>【取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地区等の解消を図るため、路線バスの本格運行を視野に入れた地域公共交通の試験運行や、市町村域を超えた地域公共交通の運行など、地域の実情に即した効果的な施策に取り組み
旧七会中学校の跡地利用整備に関する協定	<ul style="list-style-type: none"> ◆平成 27 年 3 月末に廃校となった城里町立旧七会中学校の跡地利用 ◆七会支所と七会公民館を集約するとともに、水戸ホーリーホックのクラブハウスを誘致（平成 30 年 4 月供用開始を目標） ◆地域の活性化と行政の利便性向上・効率化を図る。

4. 公共交通の現状等

4.1 公共交通の運行状況

本町では、民間路線バスは本町の幹線道路である国道123号を南北に走る野口線、野口線に並行する水戸駅から石塚車庫を結ぶ成沢線、七会地区から常北地区を東西に結ぶ路線バスが運行している。また、平成19年から町の支援によるふれあいタクシー（デマンドタクシー）が運行開始され、小学校スクールバスと共に地域住民の生活の足を補完している。

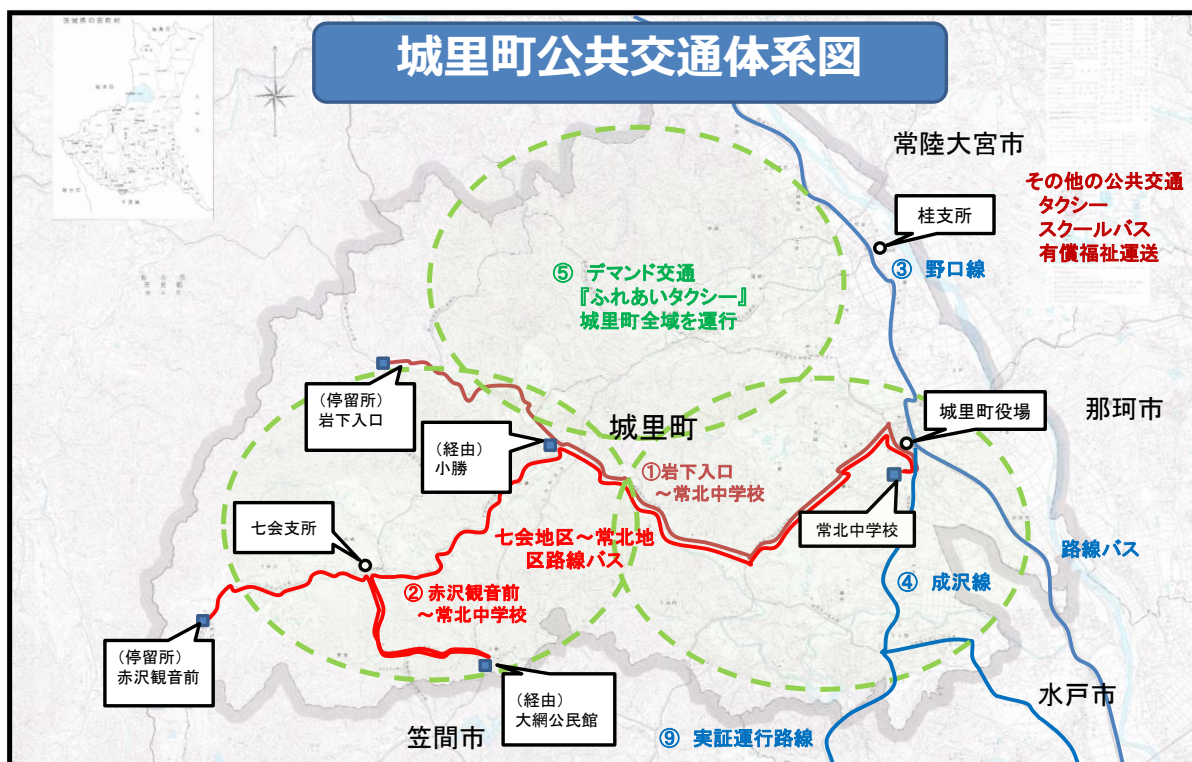


図 4-1 公共交通の運行状況

4.2 公共交通の利用状況

4.2.1 路線バス利用状況

(1) 利用者数

野口線では、野口車庫を経由する路線において利用者数が安定（増加または横ばい）している。また、成沢線では、H21年に利用者が増加しているが、その後は横ばい傾向である。野口線は乗車密度が5人以上、成沢線は乗車密度が約4人となっており、一定の需要を取り込んでいる状況である。

※乗車密度：バス1便あたりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数

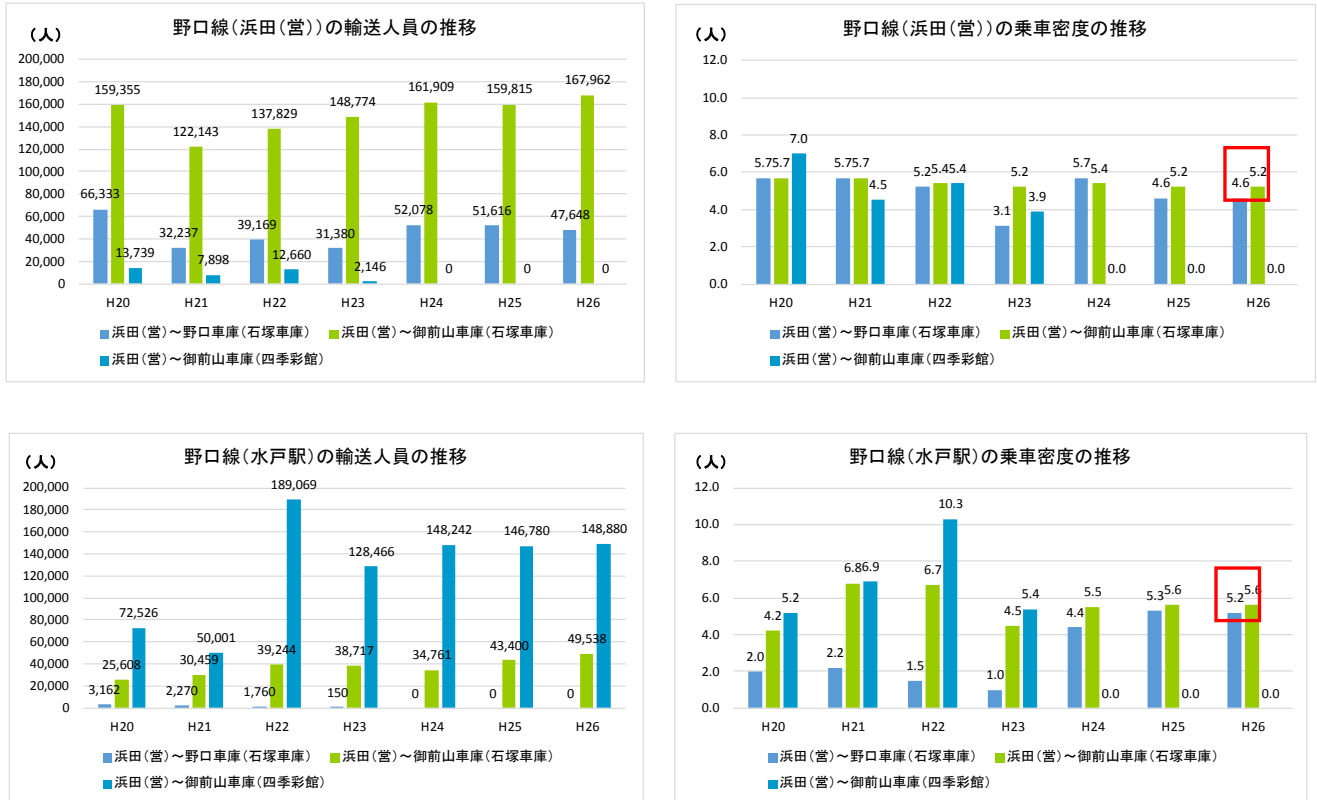


図 4-2 野口線利用者数の推移 上) 浜田営業所利用 下) 水戸駅利用

出典：交通事業者提供データ

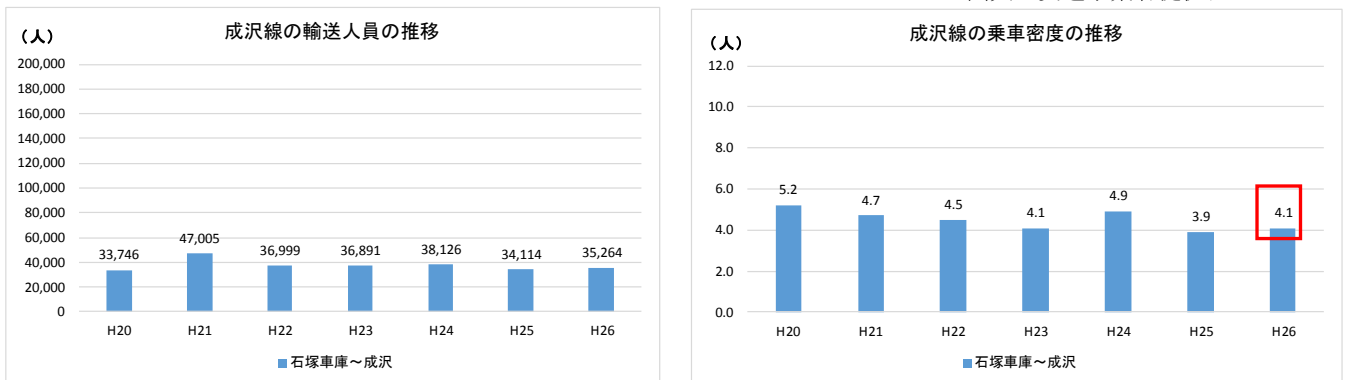
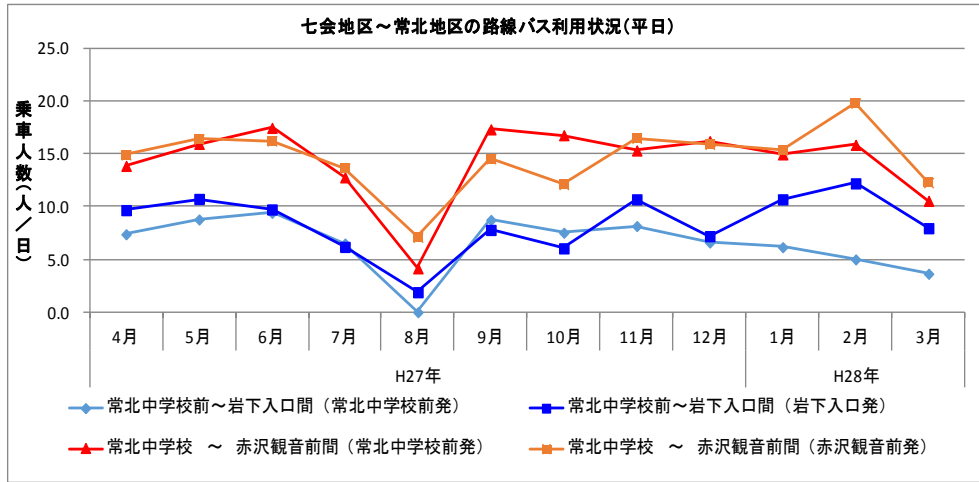


図 4-3 成沢線利用者数の推移

出典：交通事業者提供データ

七会地区～常北地区路線バスの利用状況は、学生が夏休み（7～8月）の時期を除くと利用者数が安定している。また、休日においては、5月の時期に利用者が多く、その他の時期は同程度である。

【平日の利用状況】



【休日の利用状況】

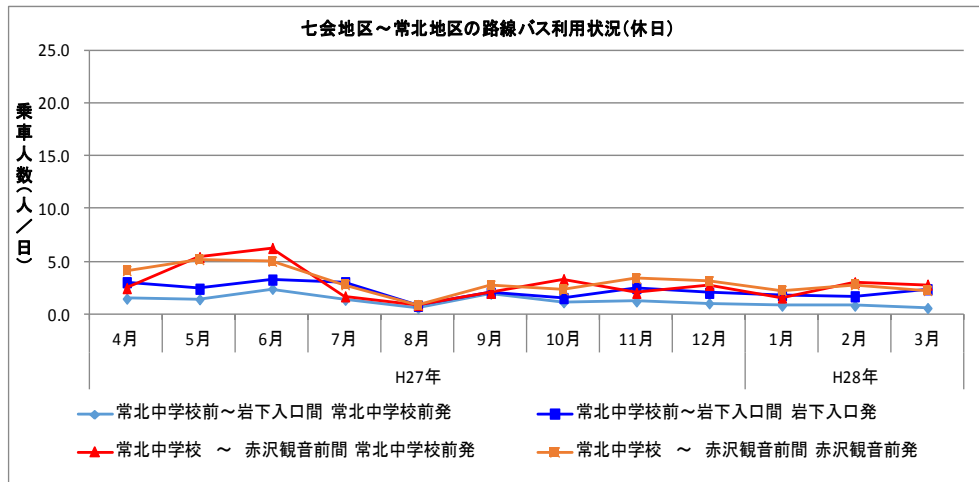
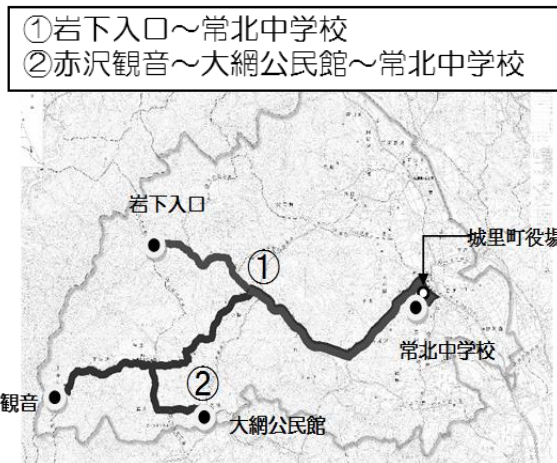


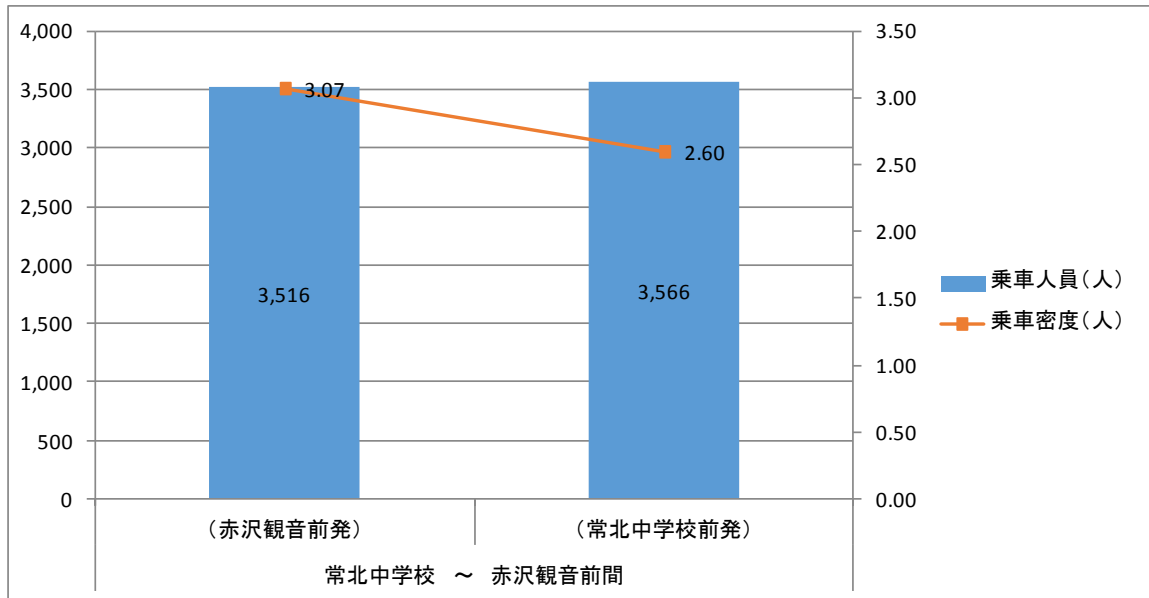
図 4-4 七会地区～常北地区間路線バスの月別日単位利用者数（平成 27 年度）

出典：交通事業者提供データ



平成 27 年度において、常北中学校～赤沢観音前の方が、常北中学校～岩下入口より利用者が多い。乗車密度は、赤沢観音路線が平日で約 3、休日で約 0.9、岩下入口路線が平日で約 2、休日で 0.9 未満となっている。

【平日：赤沢観音前発】



【休日：赤沢観音前発】

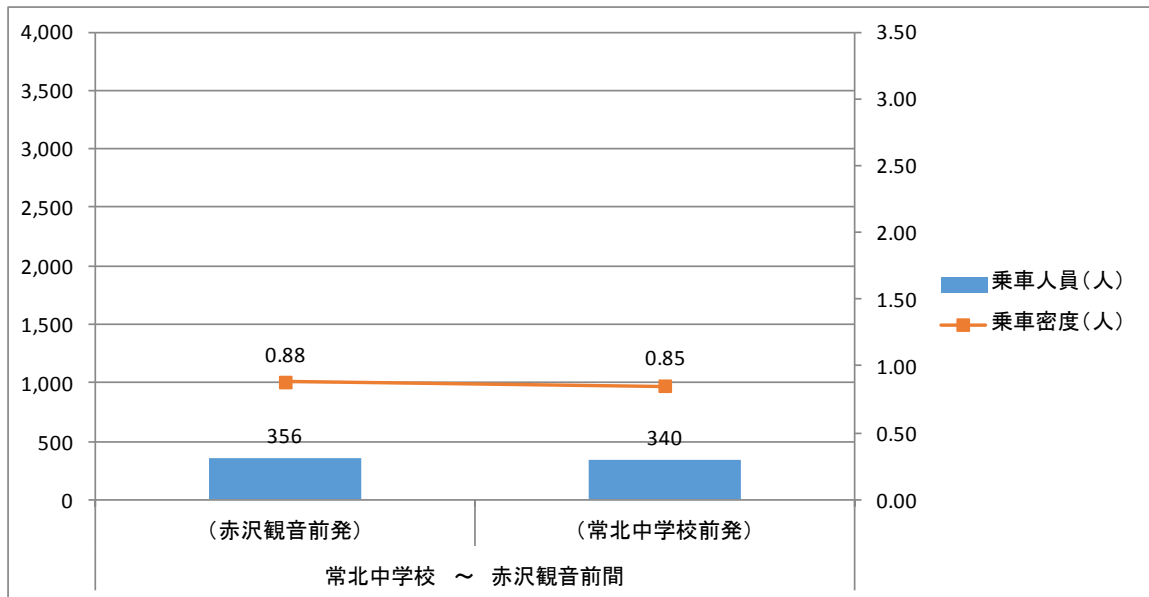
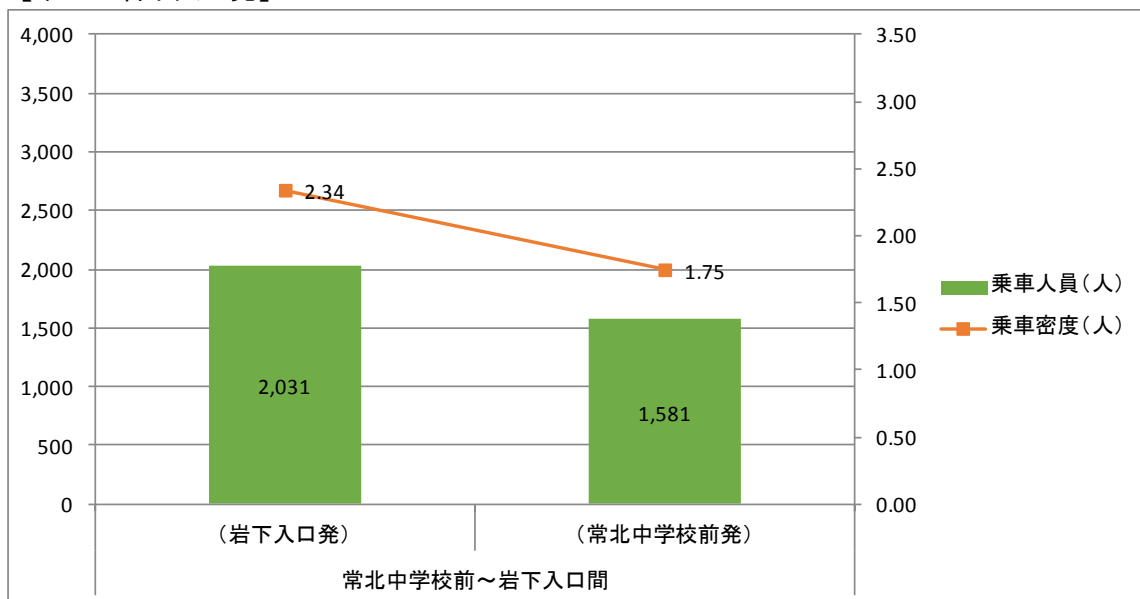


図 4-5 七会地区～常北地区間路線バスの合計乗車人員及び乗車密度（平成 27 年度）

出典：交通事業者提供データ

【平日：岩下入口発】



【休日：岩下入口発】

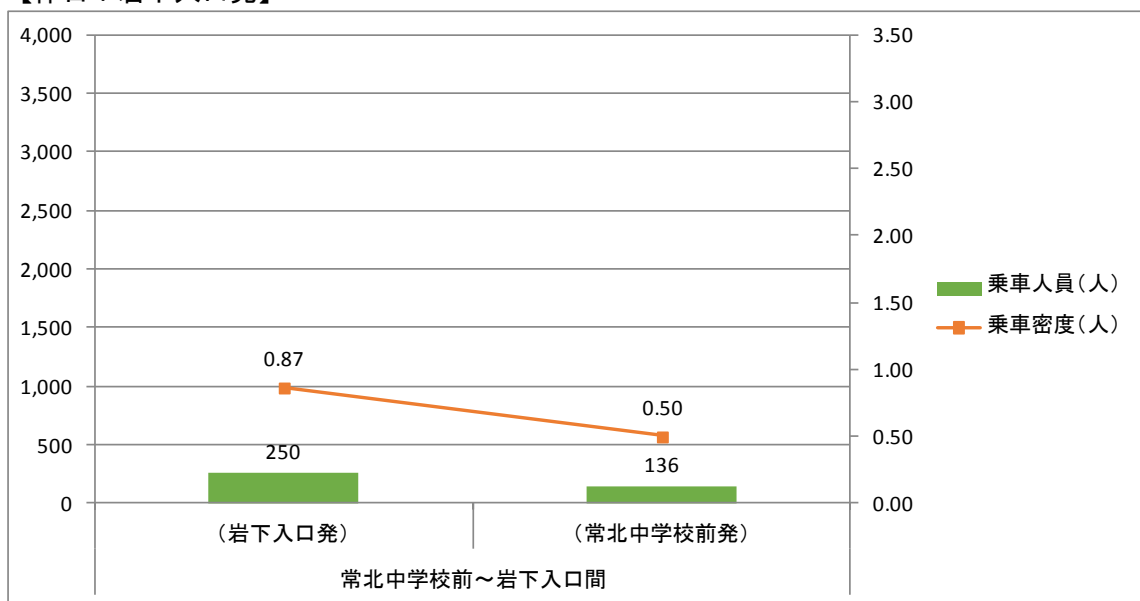


図 4-6 七会地区～常北地区路線の合計乗車人員と乗車密度（平成 27 年度）

出典：交通事業者提供データ

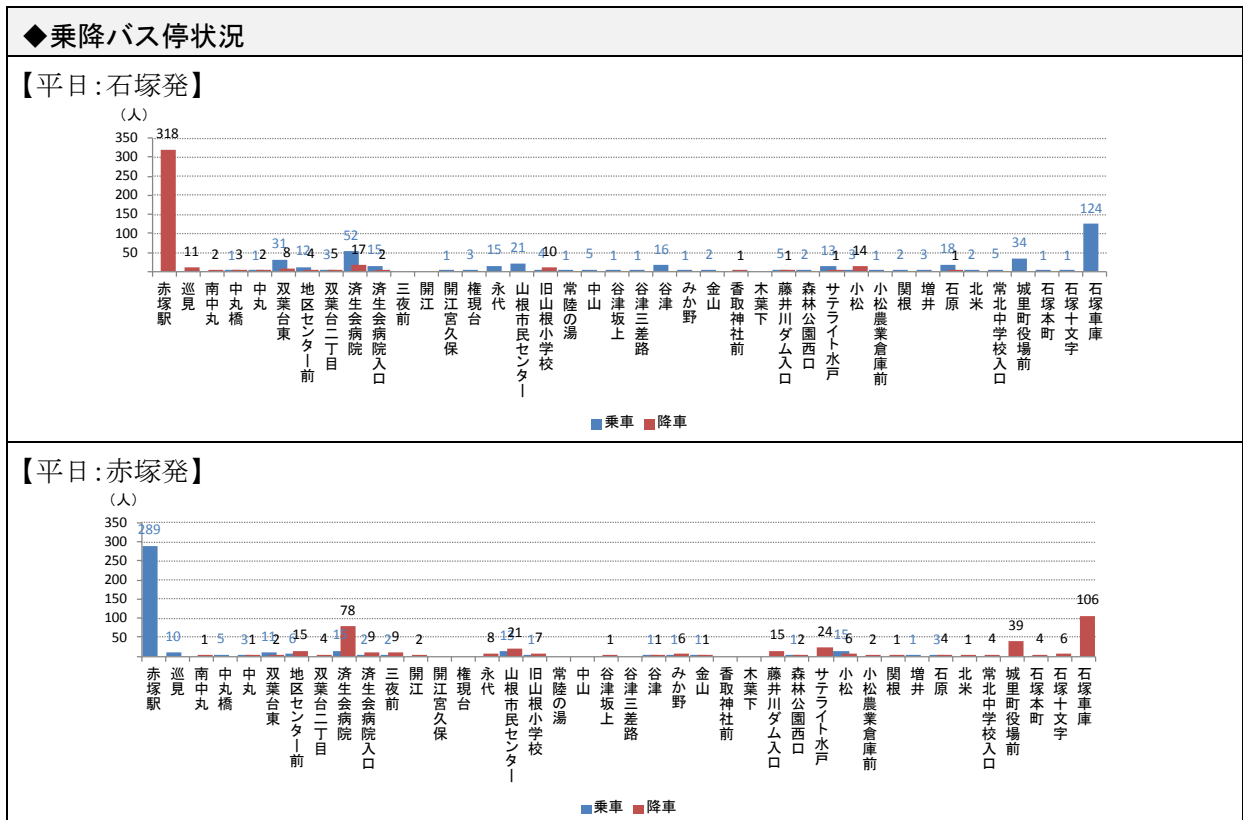
4.2.2 実証運行路線（開江線）の利用状況

利用状況は、往路が 478 人、復路が 529 人の計 1,007 人が利用し、乗車密度は 2.3 であった。乗降バス停の特徴は以下の通りである。

- ・平日赤塚発：赤塚駅で乗車し、済生会、役場、石塚車庫で降車する方が多い
- ・平日石塚発：石塚車庫・済生会で乗車し、赤塚駅で降車する方が多い
- ・休日赤塚発：赤塚駅で乗車し、石塚車庫・サテライト水戸で降車する方が多い
- ・休日石塚発：石塚車庫・石原・サテライト水戸で乗車し、赤塚駅で降車する方が多い

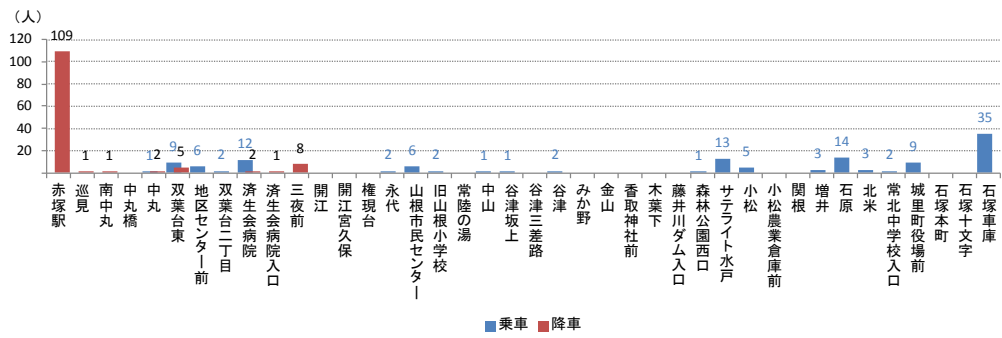
表 4-1 利用状況（31 日間）

系統名	起点	経由地	終点	路線 キロ	乗車 人員	運行 本数	便当り 乗車人員	走行キ ロ	人キロ	密度 *
開江	赤塚駅	開江	石塚車庫	往路	478	124	3.8	2,356.0	5,203.2	2.2
				復路	529	124	4.2	2,356.0	5,711.3	2.4
				計	1,007	248	4.0	4,712.0	10,914.5	2.3

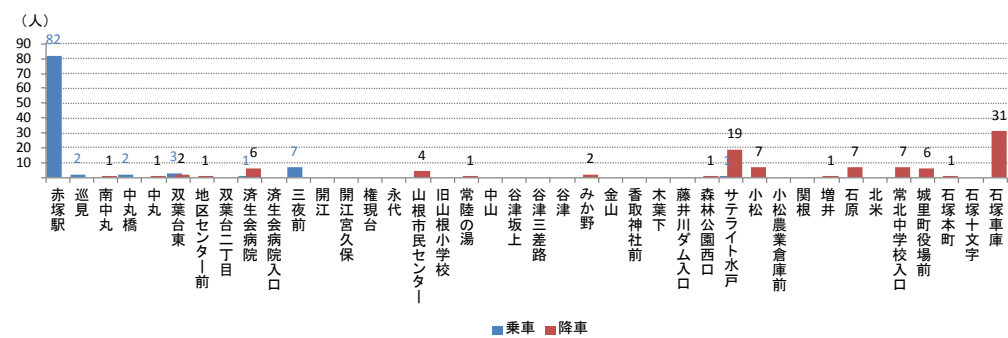


◆乗降バス停状況

【休日：石塚発】



【休日：赤塚発】



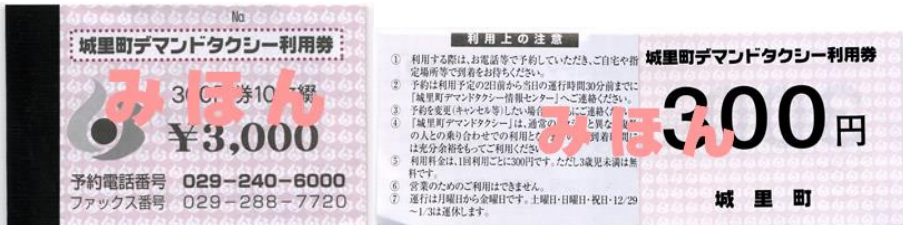

出典：交通事業者提供データ


4.2.3 ふれあいタクシー利用状況

(1) 運行概要

本町では、城里町社会福祉協議会が運行主体となるデマンドタクシーを、平成19年度から「ふれあいタクシー」として運行している。

■城里町デマンド交通 ふれあいタクシー概要

システム名称	城里町デマンド交通 愛称：「ふれあいタクシー」													
実施主体	城里町社会福祉協議会													
運行事業者	石塚観光自動車(株)													
使用車両	ワゴン（ジャンボタクシー） 2台 定員7名 セダン（中型タクシー） 1台 定員3名													
運行日	月曜日～金曜日（平日）の午前8時から午後4時（1時間に1便） 土・日曜日、祝日、年末年始（12/29～1/3）は運休													
運行時間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>午前</th> <th>午後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8：00</td> <td>12：00</td> </tr> <tr> <td>9：00</td> <td>13：00</td> </tr> <tr> <td>10：00</td> <td>14：00</td> </tr> <tr> <td>11：00</td> <td>15：00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>16：00</td> </tr> </tbody> </table>		午前	午後	8：00	12：00	9：00	13：00	10：00	14：00	11：00	15：00		16：00
午前	午後													
8：00	12：00													
9：00	13：00													
10：00	14：00													
11：00	15：00													
	16：00													
乗車形式	乗合													
利用料金	<p>通常料金：1乗車につき300円 割引料金：1乗車につき150円 （割引料金の対象者は、障害者、要介護者、要支援者及びその介助者（1名まで））</p>  <p>利用券は、300円券と150円券の2種類 10枚綴りもしくは1枚ずつ購入</p> <p>城里町役場まちづくり戦略課、桂支所、七会支所、ふれあいタクシー車内にて販売</p>													
登録者数	3,676人（平成28年5月現在）													
使用車両														

<p>運行エリア</p>	<p>城里町全域</p>  <p>『ふれあいタクシー』 運行エリアイメージ</p>
<p>利用方法</p>	<p>①事前に登録し、利用日の二日前から予約可能 ↓ ②予約は、デマンドタクシー情報センターにて、受付 ↓ ③予約者の自宅等へ送迎</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="478 739 925 1288" style="width: 45%;"> <p>一 利用方法</p> <p>● 利用方法のフローチャート ● 登録方法 ● 登録フォーム ● 予約方法 ● 利用料金</p> <p>↓ 利用方法のフローチャート</p> <p>● 出かけるとき ●</p> <p>① 利用者</p> <p>※ご利用には、事前登録が必要です。 今日の12日前から電話予約可能。 10時のまで自宅から予約します。</p> <p>☎ 電話で予約</p> <p>【予約時間】 午前7時15分～午後3時30分 平日のみの受付(午後3時～4時まで)</p> <p>【予約電話番号】 TEL.029-240-6000 FAX.029-289-7720</p> <p>予約センターへ電話で連絡</p> <p>② まち情報センター(予約受付)</p> <p>おべちゃん 対応</p> <p>〇〇のおばあちゃんです。ね、今日の10時の乗予約受け付けました。自宅まで待っててください。</p> <p>タクシーに指示</p> <p>③ おばあちゃん宅へ</p> <p>自宅から目的地に</p> <p>④ 目的地へ</p> <p>商店街へ 病院へ</p> </div> <div data-bbox="957 739 1340 1220" style="width: 45%;"> <p>← 解るとき</p> <p>① 利用者</p> <p>商店街や病院から電話で予約</p> <p>今日3時のまで〇〇商店街から自宅まで予約します。</p> <p>予約センターへ電話で連絡</p> <p>② まち情報センター(予約受付)</p> <p>おべちゃん 対応</p> <p>〇〇のおばあちゃんです。ね、今日の3時の乗予約受け付けました。〇〇で待っててください。</p> <p>タクシーに指示</p> <p>③ 商店街・病院から</p> <p>商店街や病院から自宅に</p> <p>④ おばあちゃん宅へ</p> </div> </div>

(2) 利用者数

1) 利用者数の推移

年間の利用者数は、ピーク時（平成 20 年度）は 17,430 人であったが、平成 21 年度からは減少傾向となっており、平成 27 年度では 12,668 人となっている。また、1 日あたりの乗車人員も同様に、平成 20 年以降減少しており、平成 23 年度からは 60 人を下回り、年々微減傾向にある。

登録者数は着実に増加しており、平成 27 年 3 月時点では、町内人口の約 17%が登録している。

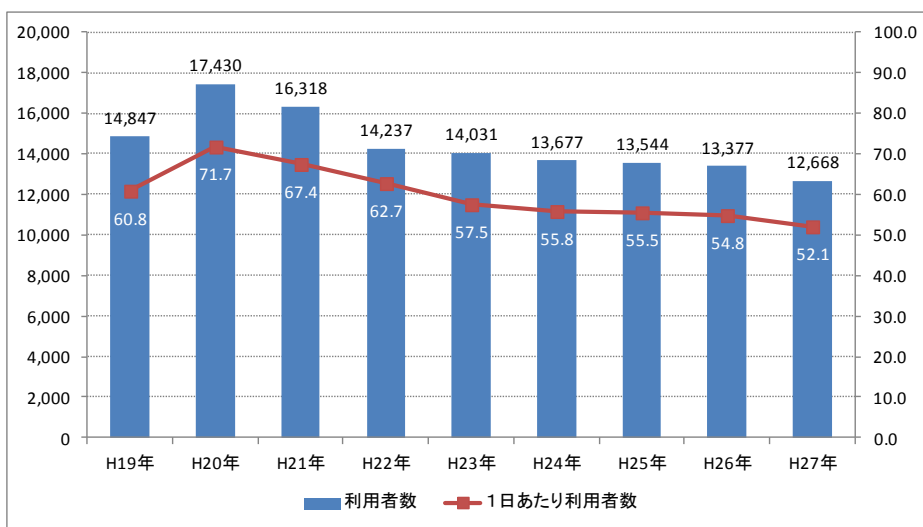


図 4-7 ふれあいタクシー利用状況（単位：人、人/日）

出典：交通事業者提供データ

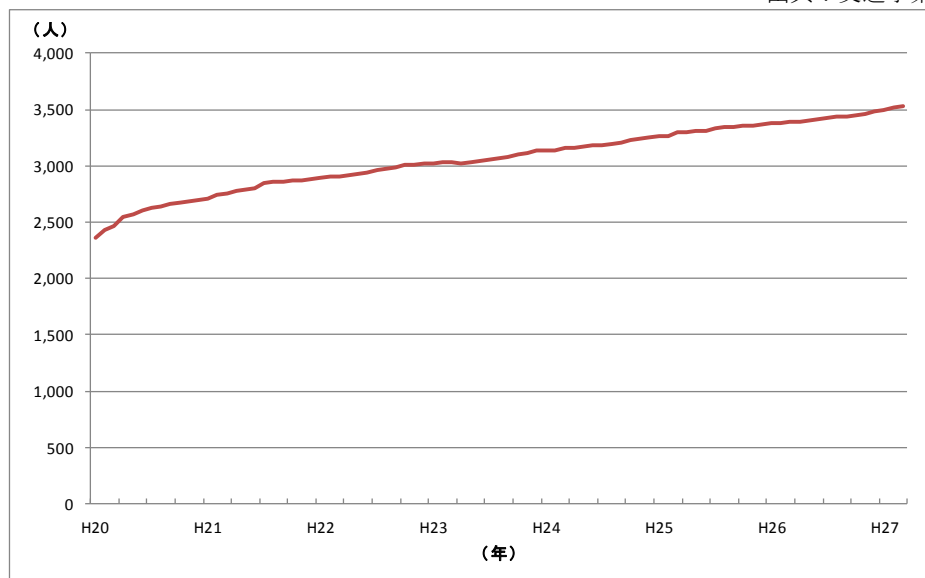


図 4-8 ふれあいタクシー登録者数の推移

出典：交通事業者提供データ

2) 地区別、年代別利用者数

平成 27 年度の利用者数は、常北地区で約 7,000 人、桂地区で約 4,000 人、七会地区で約 2,000 人、合計 13,000 人である。利用者の年齢層は、常北地区、桂地区では 70～90 代、七会地区では 60～90 代が多く、利用時間帯は、3 地区とも 9 時～12 時での利用が多い傾向にある。

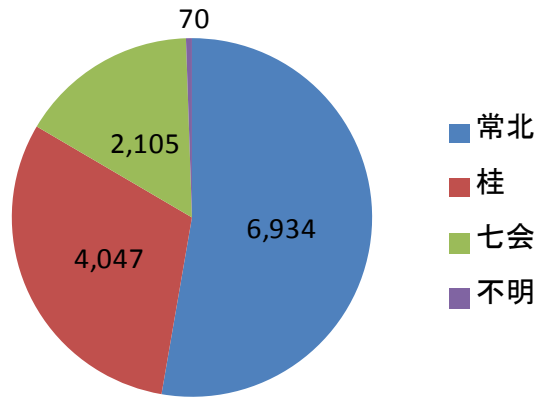


図 4-9 地区別の利用者数（平成 27 年度）

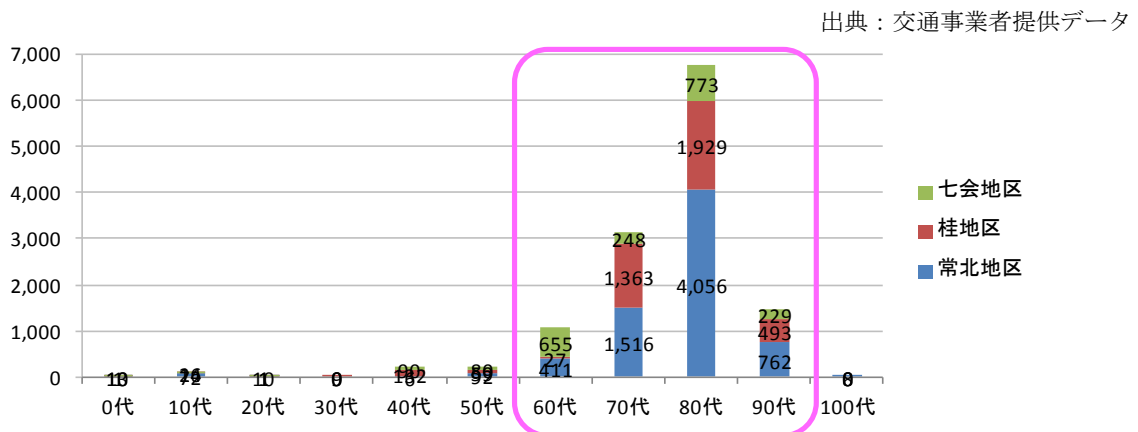


図 4-10 年齢別利用者数

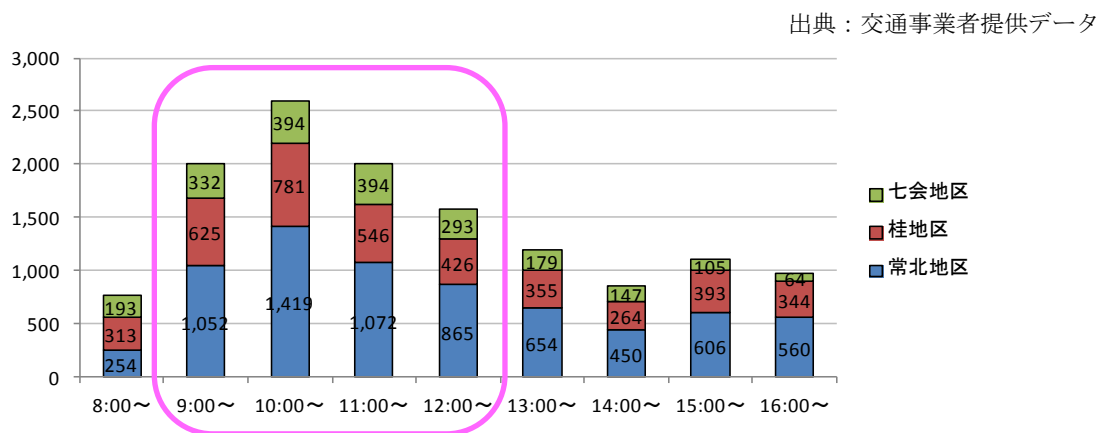


図 4-11 時間帯別利用者数

出典：交通事業者提供データ

3) 便当たりの平均利用者数

便当たりの平均利用者数は、約 2~3 (人/便) である。ふれあいタクシーは、定員 7 人のジャンボタクシーが 2 台、定員 3 人の中型タクシーが 1 台で運用しており、最大 1 時間に 17 人利用することができる。

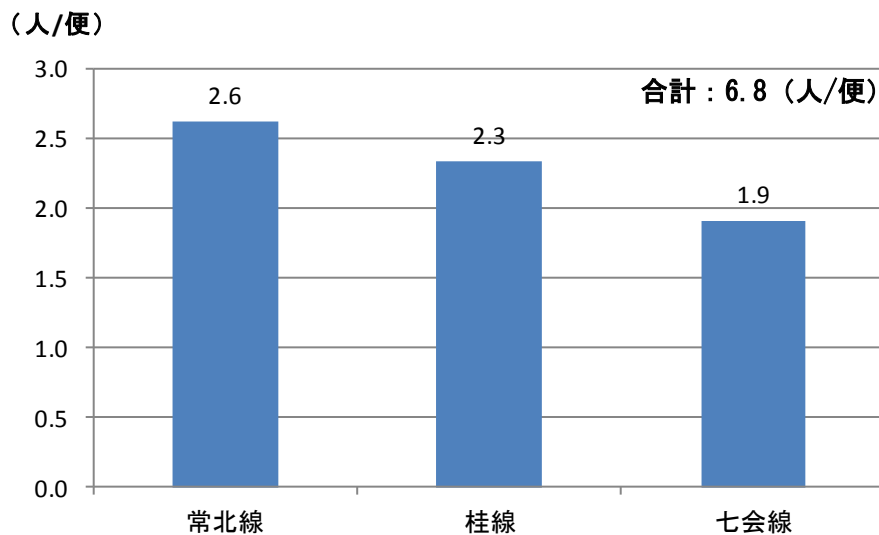


図 12 便当たりの平均利用者数 (平成 27 年度)

4) 高齢者人口当たりの登録者数および日利用者数

高齢者人口当たりの日利用者数は、60代で 0.13%、70代で 0.56%、80代で 1.43% である。

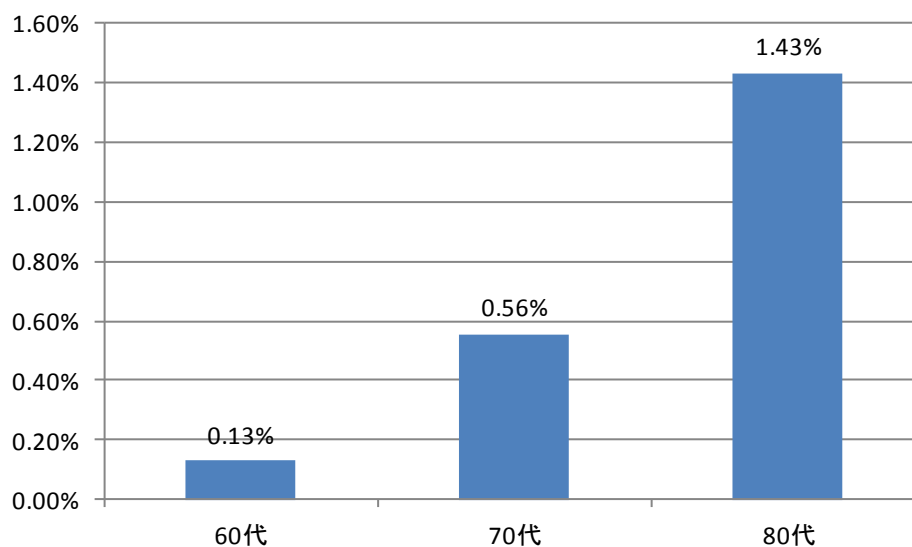


図 13 高齢者人口当たりの日利用者数の割合 (平成 27 年度)

※人口：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口推計」

5) 乗降場所

地区別の乗降場所は、常北、桂地区では、9時～11時に自宅を出発し、病院や公共施設を目的地としている方が多く、七会地区では、他の2地区と比較して公共施設や商店の利用が少ない傾向がある。

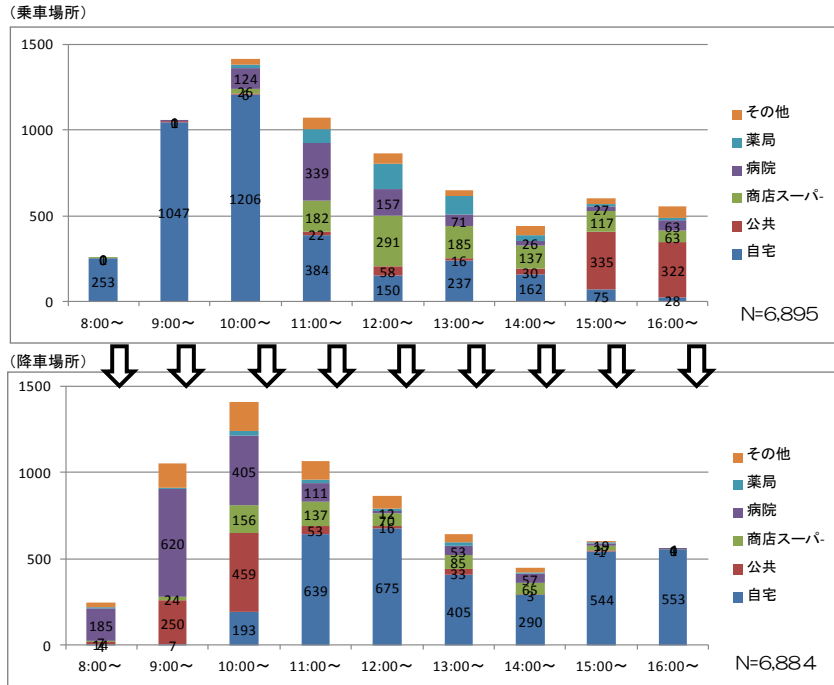


図 4-14 地区別の乗降者場所【常北地区】

出典：交通事業者提供データ

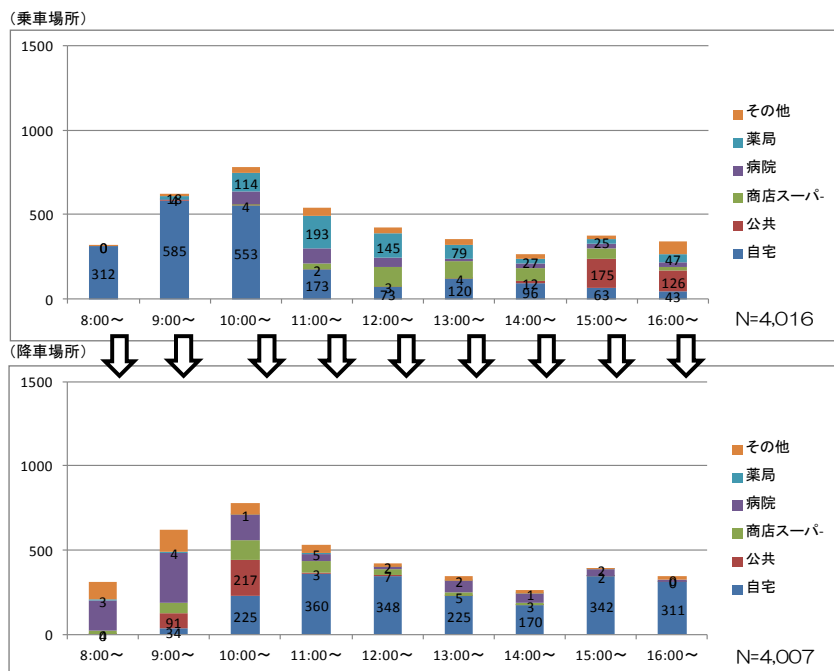


図 4-15 地区別の乗降者場所【桂地区】

出典：交通事業者提供データ

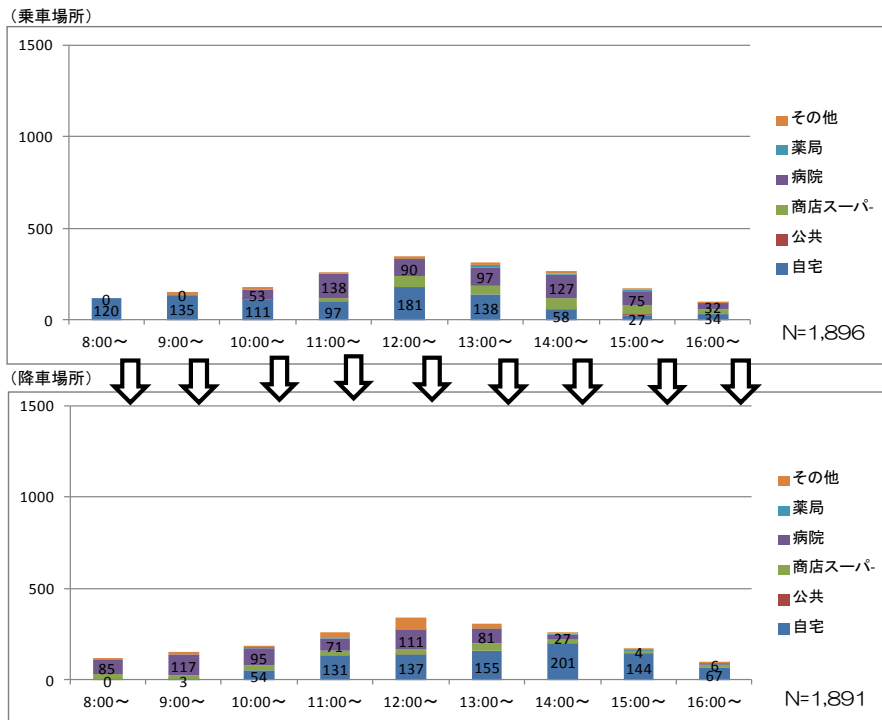
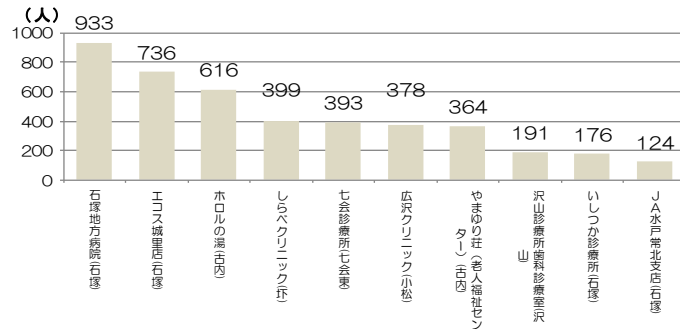


図 4-16 地区別の乗降者場所【七会地区】

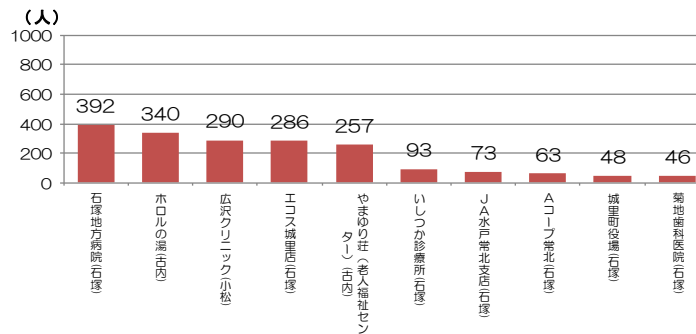
出典：交通事業者提供データ

ふれあいタクシーの行き先としては、石塚地方病院、エコス城里店、ホロルの湯等が多い傾向にある。また、常北線では石塚地方病院、ホロルの湯、桂線、七会線ではしらべクリニック、七会診療所等病院が多い傾向にある。

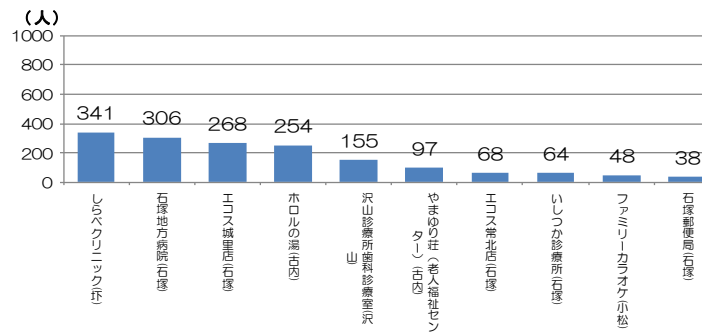
(全地区)



(常北地区)



(桂地区)



(七会地区)

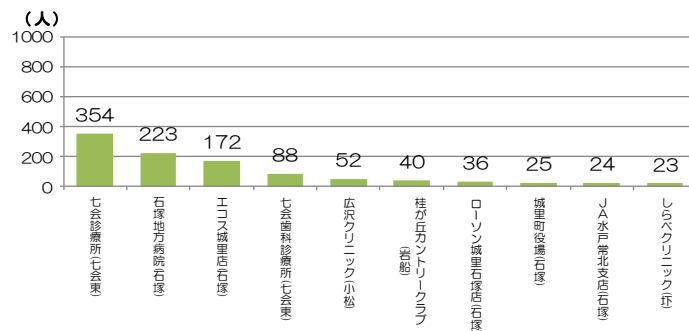


図 4-17 デマンドタクシーについて（自宅以外の行き先ランキング：上位 10 位）

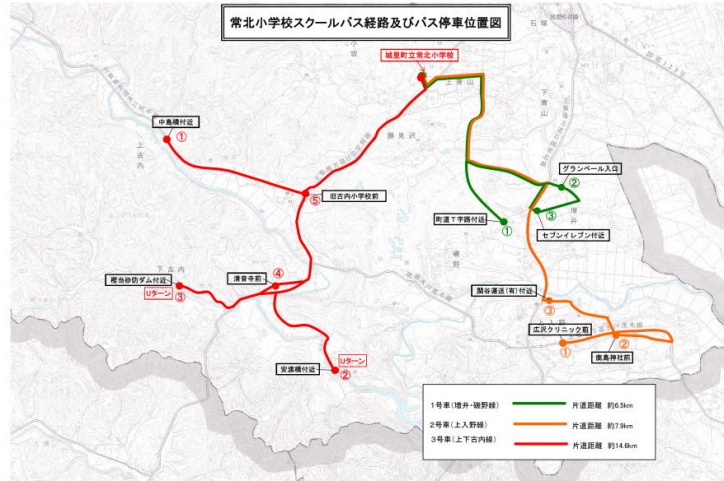
出典：交通事業者提供データ

4.2.4 スクールバスの利用状況

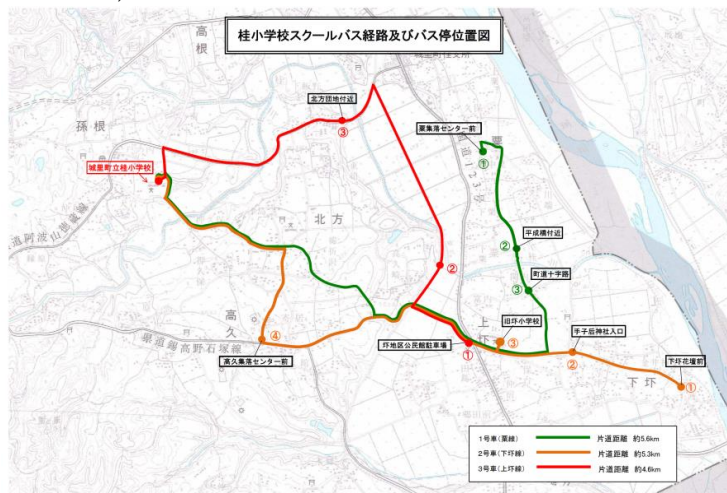
(1) 運行概要

城里町のスクールバスは常北小学校で3台、桂小学校で3台、七会小学校で2台で運行している。

(常北小学校スクールバス)



(桂小学校スクールバス)



(七会小学校スクールバス)

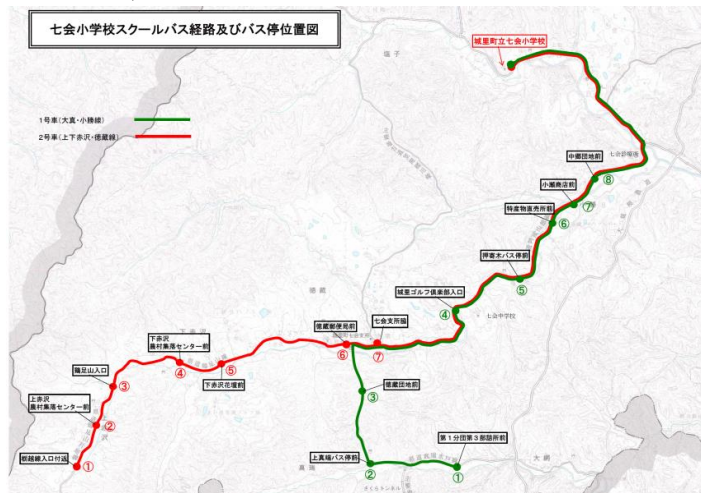


図 4-18 スクールバス運行状況

4.2.5 福祉有償運送・タクシーの利用状況

(1) 運行概要

福祉有償移送サービスは2台で運行しており、週に2～3名程度の利用があり、利用者は増加している。

タクシーは、石塚観光自動車、石塚駅前タクシーが運行しており、石塚観光で5台、石塚駅前タクシーで4台である。

1) 福祉有償運送

運行状況	○2台運行 ○運転士は8名登録している。有償ボランティア
利用状況	○週に2～3名程度の利用がある。利用者は増えている。 ○平日の利用が多い。 ○町内の移動、水戸市内の病院への移動が多い。 ○午前は総合病院、午後は町医者への移動が多い。 ○利用者を障害手帳保持者、要介護者に限定している。

2) タクシー

事業者：石塚観光自動車、石塚駅前タクシー

保有車数（石塚観光）	・普通車：2台、ジャンボタクシー：3台
保有車数（石塚駅前）	・普通車：4台

4.3 利用者の意向等に関する調査

公共交通の利用状況を把握するために、普段の移動状況について住民アンケート、交通事業者・施設運営者に対してヒアリング調査、高齢者に対してグループインタビュー、開江線実証運行に対するアンケート調査を実施した。

4.3.1 移動に関する住民アンケート調査

(1) 調査概要

本町の住民に対して普段の移動に関してアンケート調査を実施した。住民アンケート調査の概要は以下に示す通りである。

表 4-2 移動に関する住民アンケート調査の概要

調査目的	<ul style="list-style-type: none">・ 町民の日常の外出移動の実態や問題点、公共交通の利用状況、運行システムの問題点等、利用者側から見たさまざまな情報の把握。・ 交通空白地帯への対応策として、デマンドタクシーがすでに約10年運行されていることを受け、町全体の移動の全体像を把握し、公共交通網の課題を抽出し、網形成のあり方を検討すること。
調査対象	<ul style="list-style-type: none">・ 高校生以上の町民を対象（2,000名に配布）・ 地区別・年齢別に層別抽出・ 七会地区に関しては、サンプル確保を目的として、他の地区よりも抽出率を高く設定。
調査方法	<ul style="list-style-type: none">・ 町民への郵送配布・郵送回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none">・ 個人属性及び外出行動・ 日常的な移動実態・ 既存の公共交通路線の利用状況・ 廃止代替バスの廃止に伴う影響
調査時期・実施状況	<p>【調査時期】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 平成28年10月上旬配布・ 平成28年10月下旬回収 <p>【実施状況（回収）】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 775票回収（回収率38%） <p>※有効回答票：749票</p>

(2) 全体集計結果概要

アンケートの集計概要は以下に示す通りである。また、各項目の集計結果は次頁以降に示す。

表 4-3 アンケートの集計概要

設問	内容	集計概要
問 1	個人属性	<ul style="list-style-type: none"> 各年代、属性から均等に回答が回収できている 自動車免許、保有率が高く、また世帯で車を運転できる方も多い傾向にある。
問 2	外出行動	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りのバス停が遠い方が多い傾向にある 利用駅は水戸駅が多く、また、駅までは自動車(送迎)利用が多い傾向にある。 <p>⇒公共交通(路線バス)の利用が少ない傾向</p>
問 3	日常の買い物	<ul style="list-style-type: none"> 目的地は、町内ではエコス城里が多く、町外ではイオンへの利用が多い。 出発、帰宅の時間帯に偏りはなくどの時間帯も均等である。 移動手段としては、自動車(送迎含む)が大半であり、その他は自転車利用である。 利用条件については、運賃の問題が他の項目と比較して若干多い傾向にある。 <p>⇒買い物目的では公共交通利用が少ない傾向 ⇒利用条件としては、運賃の問題が考えられる</p>
問 4	病院・医院	<ul style="list-style-type: none"> 目的地は、しらべクリニック、七会診療所等への利用が多い。 出発、帰宅の時間帯は、午前中が多い傾向にある。 移動手段としては、自動車(送迎含む)が大半であり、その他は自転車利用である。 利用条件については、運賃の問題が他の項目と比較して若干多い傾向にある。 <p>⇒病院・通院では公共交通利用が少ない傾向 ⇒利用条件としては、運賃の問題が考えられる</p>
問 5	通勤・通学	<ul style="list-style-type: none"> 目的地は、町内では常北地区、町外では水戸市が多い傾向にある。 出発の時間帯は 7～8 時台、帰宅の時間帯は 17 時～19 時台に集中している 移動手段としては、自動車(送迎含む)が大半であり、その他は自転車、バス利用である。 利用条件については、運賃の問題が他の項目と比較して若干多い傾向にある。 <p>⇒通勤・通学では公共交通利用が少ない傾向 ⇒他の利用目的よりはバス利用が多い傾向</p>
問 6	趣味・レジャー	<ul style="list-style-type: none"> 目的地は、町内は温泉、ゴルフ場、公民館、町外はイオン、水戸市等への利用が多い。 出発の時間帯は 9～10 時台、帰宅の時間帯は 15 時～19 時台に集中している。 移動手段としては、自動車(送迎含む)が大半であり、その他は自転車、鉄道利用である。 利用条件については、どの項目についても利用するとの回答が約5割である。 <p>⇒趣味・レジャーでは公共交通利用が少ない傾向</p>
問 7	路線バス利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況は回答者の約 1 割であり、年に数回の利用頻度の方が約 5 割と利用状況は低い。 利用可能性は、約 9 割が利用すると回答している。 <p>⇒課題としては、運行本数、最終便の時間帯、目的地までの時間等の課題が挙げられる</p>
	デマンドタクシー利用状況	<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシー利用者は少なく、年に数回の利用頻度の方が多く、利用状況は低い。 利用可能性は、約 10 割の方が利用すると回答している。 <p>⇒課題としては、予約方法、予約が面倒等の予約面での課題が挙げられる</p>
	七会地区路線バス利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 七会地区路線バス利用者は少なく、年に数回の利用頻度の方が多く、利用状況は低い。 利用可能性は、約 10 割の方が利用すると回答している。 <p>⇒課題としては、本数や目的地等での課題が挙げられる</p>
	廃止代替路線利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 年に数回利用している方が 12 人回答している。 廃止の影響はないとの回答が約 5 割である。

(3) 高齢者に関する集計結果概要

高齢者に着目したアンケートの集計概要は以下に示す通りである。また、各項目の集計結果は次頁以降に示す。

表 4-4 アンケートの集計概要 (1/2)

設問	内容	集計概要			
		全体地区	常北地区	桂地区	七会地区
問 1	個人属性	<ul style="list-style-type: none"> ・若干女性が多いが、均等に回収できている。 ・職業は無職、自営業、専業主婦(主夫)の方が多い傾向にある ・免許保有率が約 8 割と高く、保有台数も多い傾向にある 	<ul style="list-style-type: none"> ・女性の回答が約 6 割と若干多い傾向にあるが、均等に回収できている。 ・職業は、無職、専業主婦(主夫)が多い傾向にある。 ・免許保有率が約 8 割と多く、また、保有台数も多い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・男性、女性ともに均等に回収できている ・職業は、無職、自営業、専業主婦(主夫)の方が多い傾向にある。 ・免許保有率が約 8 割と多く、また、保有台数も多い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・男性、女性ともに均等に回収できている ・職業は、無職、自営業の方が多く傾向にある。 ・免許保有率が約 8 割と多く、また、保有台数も多い傾向にある。
問 2	外出行動	<ul style="list-style-type: none"> ・約 9 割の方が一人で外出が可能と回答 ・最寄りバス停までは、バス停までの距離が近い方(5分以内)が約 4 割とバス停までの距離が遠い方が多い傾向にある。 ・水戸駅の利用が最も多く、次いで友部駅が多い傾向にある。 ・移動手段は、自家用車(送迎含む)が約 8 割と多く、バス利用者は約 1 割程度である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・約 9 割の方が一人で外出が可能と回答 ・最寄りバス停までは、バス停までの距離が近い方(5分以内)が約 4 割とバス停までの距離が遠い方が多い傾向にある。 ・水戸駅の利用が最も多く、次いで赤塚駅が多い傾向にある。 ・移動手段は、自家用車(送迎含む)が約 7 割と多く、バス利用者は約 2 割程度である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・約 9 割の方が一人で外出が可能と回答 ・最寄りバス停までは、バス停までの距離が近い方(5分以内)が約 3 割とバス停までの距離が遠い方が多い傾向にある。 ・水戸駅の利用が最も多く、次いで赤塚駅が多い傾向にある。 ・移動手段は、自家用車(送迎含む)が約 8 割と多く、バス利用者は約 1 割程度である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・約 9 割の方が一人で外出が可能と回答 ・最寄りバス停までは、バス停までの距離が近い方(5分以内)が約 5 割となっている。 ・友部駅の利用が最も多く、次いで笠間駅が多い傾向にある。 ・移動手段は、自家用車(送迎含む)が約 9 割と多い。
問 3	日常の買い物	<ul style="list-style-type: none"> ・週に 3 日以上の利用者が約 5 割と買い物の頻度は高く、土日、平日では火曜日が多い傾向にある。 ・町内はエコス城里店が多く、町外ではイオン笠間が多い傾向にある。 ・時間帯は、朝(9～10 時台頃)～昼(15～16 時台頃)が多い傾向にある。 ・自家用車(送迎含む)利用が約 9 割と多く、約 1 割は自転車を利用している。 ・利用可能性については、他の項目と比較すると若干運賃に関するものが多い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・週に 3 日以上の利用者が約 6 割と買い物の頻度は高く、土日、平日では火木曜日が多い傾向にある。 ・町内の店舗が多く、エコス城里店、Aコープ石塚店が多い傾向にある。 ・時間帯は、朝(9～10 時台頃)～昼(15～16 時台頃)が多い傾向にある。 ・自家用車(送迎含む)利用が約 8 割と多く、約 1 割は自転車を利用している。 ・利用可能性については、他の項目と比較すると若干運賃、運行本数に関するものが多い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・週に 3 日以上の利用者が約 3 割と買い物の頻度は低く、日曜日、平日では火曜日が多い傾向にある。 ・町内の店舗が多く、エコス城里店、Aコープ阿波山店が多い傾向にある。 ・時間帯は、どの時間帯も均等である。 ・自家用車(送迎含む)利用が約 9 割と多い。 ・利用可能性については、他の項目と比較すると若干運賃、路線の方向に関するものが多い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・週に 3 日以上の利用者が約 4 割と買い物の頻度は低く、日曜日、平日では水曜日が多い傾向にある。 ・町外の店舗が多く、イオン笠間店が多い傾向にある。 ・時間帯は、朝(9～10 時台頃)～昼(15～16 時台頃)が多い傾向にある。 ・自家用車(送迎含む)利用が全てである。 ・利用可能性については、利用可能性があるという回答した方が約 4 割と低い傾向にある。
問 4	病院・医院	<ul style="list-style-type: none"> ・1 カ月に 1 回、年に数回と頻度は低い。 ・目的地は、しらべクリニック、七会診療所、水戸済生会病院が主である。 ・時間帯は、午前中の利用が多い傾向にある。 ・自家用車(送迎含む)利用が約 9 割と多い。 ・利用可能性については、他の項目と比較すると時間帯、路線の方向、運賃に関するものが若干多い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1 カ月に 1 回、年に数回と頻度は低い。 ・目的地は、石塚地方病院、水戸済生会病院が主である。 ・時間帯は、午前中の利用が多い傾向にある。 ・自家用車(送迎含む)利用が約 8 割と多く、バス利用が約 1 割である。 ・利用可能性については、利用可能性があるという回答した方が約 6 割と高い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1 カ月に 1 回、年に数回と頻度は低い。 ・目的地は、しらべクリニックが主である。 ・時間帯は、午前中の利用が多い傾向にある。 ・自家用車(送迎含む)利用が約 9 割と多い。 ・利用可能性については、他の項目と比較すると時間帯、路線の方向、運賃に関するものが若干多い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1 カ月に 1 回、年に数回と頻度は低い。 ・目的地は、七会診療所が主である。 ・時間帯は、午前中の利用が多い傾向にある。 ・自家用車(送迎含む)利用が全てである。 ・利用可能性については、他の項目と比較すると時間帯、路線の方向に関するものが若干多い傾向にある。

表 4-5 アンケートの集計概要 (2/2)

設問	内容	集計概要			
		全体地区	常北地区	桂地区	七会地区
問 5	通勤	<ul style="list-style-type: none"> 週に3日以上が約9割と頻度は高く、水戸市へ通勤されている方が多い傾向にある。 時間帯は、7～8時台～17～18時台頃が多い傾向にある。 自家用車(送迎含む)利用が約9割と多く、約1割は自転車・バスを利用している。 利用可能性については、他の項目と比較すると運賃に関するものが若干多い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 週に3日以上が約9割と頻度は高く、水戸市へ通勤されている方が多い傾向にある。 時間帯は、7～8時台～17～18時台頃が多い傾向にある。 自家用車(送迎含む)利用が約8割と多く、約2割は自転車・バスを利用している。 利用可能性については、他の項目と比較すると運賃に関するものが若干多い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 週に3日以上が約9割と頻度は高く、水戸市、桂地区へ通勤されている方が多い傾向にある。 時間帯は、7～8時台～17～18時台頃が多い傾向にある。 自家用車(送迎含む)利用が約9割と多い。 利用可能性については、他の項目と比較すると運賃に関するものが若干多い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 週に3日以上が10割と頻度は高く、水戸市、へ通勤されている方が多い傾向にある。 時間帯は、7～8時台～17～18時台頃が多い傾向にある。 自家用車(送迎含む)利用が10割と多い。 利用可能性については、他の項目と比較すると運賃、乗り継ぎに関するものが若干多い傾向にある。
問 6	趣味・レジャー	<ul style="list-style-type: none"> 週に1日以上が約5割である。 時間帯は、9～10時台～15～16時台頃が多い傾向にある。 自家用車(送迎含む)利用が約9割と多い。 利用可能性については、利用可能性があると回答した方が約6割と高い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 週に1日以上が約5割である。 時間帯は、9～10時台～15～16時台頃が多い傾向にある。 自家用車(送迎含む)利用が約9割と多い。 利用可能性については、利用可能性があると回答した方が約6割と高い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 週に1日以上が約6割である。 時間帯は、9～10時台～13～14時台頃が多い傾向にある。 自家用車(送迎含む)利用が約9割と多い。 利用可能性については、利用可能性があると回答した方が約7割と高い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 週に1日以上が約4割である。 時間帯は、9～10時台頃が多い傾向にある。 自家用車(送迎含む)利用が約9割と多い。 利用可能性については、利用可能性があると回答した方が約3割と低い傾向にある。
問 7	路線バス利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 利用している方は約1割と低い傾向にある。 利用頻度も1カ月に1回、年に数回と低い傾向にある。 利用可能性があると回答された方は約10割と高い。 運行本数、所要時間、バス停までの距離等の課題が挙げられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用している方は約2割と低い傾向にある。 利用頻度も1カ月に1回、年に数回と低い傾向にある。 利用可能性があると回答された方は約10割と高い。 運行本数、所要時間、バス停までの距離等の課題が挙げられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用している方は約1割と低い傾向にある。 利用頻度も1カ月に1回、年に数回と低い傾向にある。 利用可能性があると回答された方は約10割と高い。 運行本数、所要時間、バス停までの距離等の課題が挙げられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用している方はいない。 方向、運行本数等の課題が挙げられる。
	デマンドタクシー利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 利用している方はほとんどいない。 利用頻度も年に数回と低い傾向にある。 利用可能性があると回答された方は約10割と高い。 予約方法、乗り方、予約が面倒等の予約に関する課題が挙げられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用している方はほとんどいない。 利用頻度も週に3～4回である。 利用可能性があると回答された方は約10割と高い。 予約方法、予約が面倒等の予約に関する課題が挙げられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用している方はいない。 運行時間、予約方法等に関する課題が挙げられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用している方はほとんどいない。 利用頻度も年に数回と低い傾向にある。 利用可能性があると回答された方は約10割と高い。 所要時間、予約が面倒等に関する課題が挙げられる。
	七会地区路線バス利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 利用している方はほとんどいない。 利用頻度も年に数回、週に5日以上利用者がいる。 利用可能性があると回答された方は約10割と高い。 路線の方向、バス停までの距離、運行本数、所要時間等の課題が挙げられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用している方はほとんどいない。 利用頻度は週に5日以上利用者がいる。 利用可能性があると回答された方は約10割と高い。 所要時間等の課題が挙げられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用している方いない。 バス停までの距離等の課題が挙げられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用している方はほとんどいない。 利用頻度も年に数回の利用者がいる。 利用可能性があると回答された方は約10割と高い。 路線の方向、運行本数等の課題が挙げられる。
	廃止代替路線利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 利用していなかった方が大半である。 影響はないと回答した方が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用していなかった方が大半である。 影響はないと回答した方が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用していなかった方が大半である。 影響はないと回答した方が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用していなかった方が大半である。 影響はないと回答した方が多い。

4.3.2 交通事業者・施設ヒアリング調査

(1) 調査概要

本町の交通事業者、施設に対して公共交通に関してヒアリング調査を実施した。交通事業者、施設へのヒアリング調査の概要は以下に示す通りである。

表 4-6 交通事業者・施設ヒアリング調査概要

調査目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通機関別の利用実態及び、運行・運営上の問題点や改善提案等、サービス供給側から見たさまざまな情報を把握すること。 ・ 移動の目的施設側から見た町民の移動実態や、各施設の利用特性等（利用時間帯や滞在時間、利用者像、アクセスの問題点等）を把握すること。
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者（路線バス事業者（運転士含）、タクシー事業者、デマンド交通運行受託者・管理者、福祉有償運送運行主体 等） ・ 町民の利用が多い施設の管理者（アンケート結果を基に抽出）
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 訪問ヒアリング調査を実施し、対話式で聞きとり
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 属性 ・ 現状の把握（運行、利用状況、運行体系、事業規模、管理体制等） ・ 抱える課題 ・ 他機関との連携可能性
調査時期・実施状況	<p>【調査時期】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成28年11月 <p>【実施状況（対象）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 茨城交通、石塚観光自動車（タクシー、デマンドタクシー）、社会福祉協議会（デマンドタクシー）、石塚観光自動車（スクールバス）、 ・ ホロルの湯、エコス城里、しらベクリニック

(2) 調査結果概要

1) 交通事業者ヒアリングに基づく課題

課題	ヒアリングで挙げられた解決策
高齢者に対する公共交通の利用促進	バスの認知度向上、バリアフリー化、漫遊パスの販売促進等
フィーダー路線の利用者増(現状は中学生利用に特化)	—
デマンドと路線バスの乗り継ぎ促進	—
拠点となるバス停設備の改善	上屋の設置等
デマンドタクシーのオペレータの後継者	—
デマンドの予約を断ることがある。定員に満たない時点で断ることがある。(ただし、週に1回未満)	運行方法の見直し、細やかな改善 拠点施設の巡回等、新たな運行形態の検討
高齢者の憩いの場(カラオケ等)がなくなっている	—
デマンド登録者の利用促進	利用者のネットワーキング
デマンドの待合場所の確保	利用者の多い拠点における、待合施設(サロン)の整備
スクールバス、福祉有償運送の持続可能性	—

2) 施設からみた課題

課題	ヒアリングで挙げられた解決策
ホロルの湯のアクセス	町内施設との連絡強化、送迎バスの活用
エコスの移転による既成市街地の活力低下	石塚車庫バス停周辺の拠点化
スーパーの宅配への対応	—
デマンドのタイミングが合わないことがある(早く来てしまって乗れない、病院の受付時間外に来る)	運行方法の見直し、細やかな改善
自家用車、バイクの利用者の場合、駐車場内での事故や暗くなってからの事故が懸念	—

4.3.3 高齢者グループインタビュー調査

(1) 調査概要

本町に住んでいる高齢者に対して公共交通に関してグループインタビュー調査を実施した。高齢者へのグループインタビュー調査の概要は以下に示す通りである。

表 4-7 高齢者グループインタビュー調査概要

調査目的	・ 路線バスやデマンドタクシーの実際の利用者及び潜在的利用者（公共交通利用転換が考えられる層）である高齢者に対して、現在の利用実態や具体的なニーズ、運行システムの評価・改善点などを把握すること。
調査対象	・ 高齢者
調査方法	・ グループインタビュー形式
調査項目	・ 行動実態（公共交通の利用） ・ 移動における課題 ・ 運行システム（行先、運行日、時間帯・本数、運賃、乗継等）の評価、改善要望（利用条件）
調査時期・実施状況	【調査時期】 ・ 平成28年10月 【実施状況（対象）】 ・ 3地区（常北、桂、七会）×7名

(2) 調査結果概要

高齢者グループインタビュー調査結果の概要を以下に示す。

表 4-8 高齢者グループインタビュー調査概要

地区	常北地区	桂地区	七会地区
移動手段	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通が大半である ・自転車やバイクはやめてしまっている ・買い物は家族の車でも行く 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通が大半である ・定期的な利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通が大半である ・子どもの送迎に活用
移動先	<ul style="list-style-type: none"> ・エコス、A コープ ・しらべクリニック、広沢クリニック ・ホロルの湯 	<ul style="list-style-type: none"> ・エコス、A コープ ・しらべクリニック、慶友整形外科 	<ul style="list-style-type: none"> ・家族が買い物してくれる ・家族と水戸、笠間、茂木に買い物 ・移動販売や生協を活用 ・七会診療所、ひろさわクリニック ・入院している家族の世話
デマンドへの要望	<p>【範囲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町外への運行 ※笠間ジャスコ、内原イオン、水戸市内の病院 <p>【曜日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土曜の運行 <p>【料金】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・500 円までなら可能 <p>【時間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・17 時まで運行 	<p>【範囲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町外への運行 ※大宮へ買い物や病院(城里町にない診療科)、水戸のデパートや友人宅 <p>【曜日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土日曜の運行 ※ホロル、役場のイベント、入院中の家族の元へ <p>【料金】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・300 円～500 円までなら可能 <p>【時間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・17 時まで運行 ※水戸に行く時は 19 時まで <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンドを待つ場所が欲しい 	<p>【範囲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町外への運行 ※笠間のジャスコ <p>【曜日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土曜の運行 ※七会診療所、入院中の家族の元へ <p>【料金】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・400 円～500 円までなら可能 <p>【時間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状のまま <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷物も運んでくれるのがうれしい ・デマンドの乗り継ぎが不便
路線バスへの要望	<ul style="list-style-type: none"> ・成沢線の運行頻度 ・バスが安くなったとしてもデマンドがいい。バス停まで歩きたくない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・待ち時間が辛い 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで歩きたくない。 ・フィーダー路線も乗らない。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーにはあまり乗らない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・天候の悪い時にタクシーを使用 	<ul style="list-style-type: none"> —

(3) 意見一覧

1) 常北地区の方の意見

	普段の移動手段	買い物、通院	その他の施設への移動	デマンドについて					バスについて	タクシーについて
				運行範囲	曜日	運賃	運行時間	その他		
A	・近くへ行くときはデマンド、遠くは息子・嫁夫婦に送ってもらう（足を骨折し、自転車をやめた）	【買い物】 ・エコス、カワチ薬局（息子の車） 【病院】 ・石塚地方病院におし車で、渡里町の皮膚科に息子の車で行く	・友人の家（デマンド） ・ホロルの湯（デマンド） ・水戸・笠間・大宮（娘の車で週一）		・土曜	・500円				
B	・ほぼデマンド	【買い物】 ・エコス（デマンド） 【病院】 ・2か月に一度内科へ	・ホロルの湯（週6日）にデマンドで行く		・土曜（土日は娘の車で生活）	・400円		・今のデマンドの運転手が優しい、親切という印象		
C	・今は自転車を利用（免許更新時に、バイクをやめた）	【買い物】 ・セイコーマート（自転車）と内原ジャスコ（娘と週一） ・ホロルの湯で野菜を買うこともある。 【病院】 ・ひろさわクリニックに月1回（徒歩か自転車）	・月に1~2回水戸の京成に行く（行きは9:59のバス） ・ホロルの湯（デマンド）	・茨大や内原ジャスコ	・土日（笠間などにも一人で行きたい）	・場所によって料金変えてほしい ・ホロルまでは400円、エコスまでは500円、内原ジャスコなら500円まで許せる	・17時まで	・ホロルの湯に行くときはデマンドが一人で貸切りの時がある ・デマンドの予約が1分でも過ぎると駄目なのがきつい ・デマンドにおける到着時間の誤差は気にならない ・玄関まで来てくれてありがたい	・朝9:59のバスで水戸の京成へ行くことがある。帰りは野口線利用。 ・せめて2時~3時にほしい（成沢線）	・年に一回も乗らない ・交通手段がタクシーしかない時のみ利用
D	・バイク	【買い物】 ・一人でエコスカAコープ（バイク） 【病院】 ・石塚地方病院、水戸の医療センター（行きは息子の車、帰りはバス）	・古内、七会（デマンド）、大網（バイク） ・常北公民館老人会に行く（年8回、全36名で講義や研修を実施） ※36名のうち公民館にデマンドで来る人は1~2人で、ほぼ車で乗り合わせてくる人ばかり	・水戸の病院	・土日（城里などで体操指導があるときに便利）	・距離に比例した料金にしてほしい ・デマンドは片道500円までなら許せる	・朝7時からほしい（水戸の病院に行くときのため） ・17時まで	・沢山診療所の受付がデマンドで来たと言うと帰りのデマンドも予約してくれる	・バスの来る時間が一時間に一本のため、病院の帰りに一本乗り遅れると1時間待たないといけない	
E	・徒歩か自転車（家族から反対があり、バイクをやめた）	【買い物】 ・かくらい商店（自転車） ・Aコープなどの買い物はほぼ息子たちに任せている 【病院】 ・ひろさわクリニックに月一回（デマンド）		・笠間のジャスコ	・土曜（ひろさわクリニックに行きたい）	・500円	・17時まで			
F	・デマンド	【買い物】 ・2~3か月に一回エコス・Aコープ（デマンド） ・娘が来たときに、友部の大型店舗に行く 【病院】 ・しらべクリニックに月1~2回（デマンド）			・土曜	・500円	・17時まで		・バスは乗り場まで歩かないといけないので辛い ・バスが安くてもデマンドが良い	
G	・三輪車で生活	【買い物】 ・1か月に数回エコス（デマンド） 【病院】 ・ひろさわクリニックに2か月に1回程度（デマンド）	・旅行に行ったり、石塚や笠間に出かける	・笠間のジャスコ	・土曜	・500円	・17時まで			

2) 桂地区の方の意見

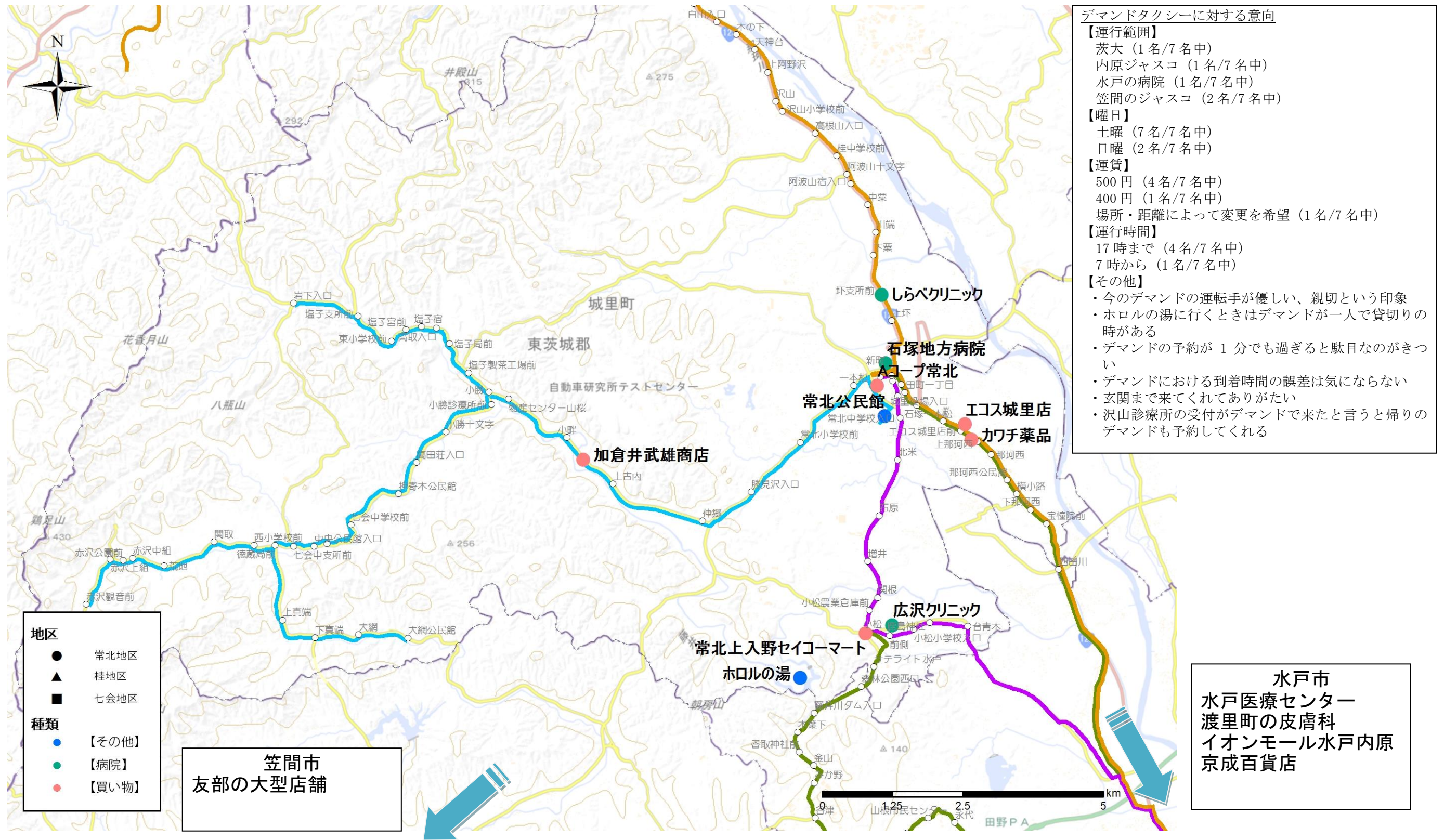
	普段の移動手段	買い物、通院	その他の施設への移動	デマンドについて					バスについて	タクシーについて
				運行範囲	曜日	運賃	運行時間	その他		
A	・デマンドタクシー	【買い物】 ・A コープには週1回 (デマンド) 【病院】 ・水戸日赤病院に月に1回から3か月に1回 (デマンド、路線バス、帰りはタクシー)	・プールでリハビリ (デマンド)	・水戸 (デパート)	・土日 (ホロルの湯のイベント)	・300 円 (150 円から)	・19 時 (水戸に行った時に帰れない、しらべクリニックの終わりに時間が遅い時)		・待つために長く立っているのが困難 ・役場で待つようにしたりしている。	
B	・デマンドタクシー	【買い物】 ・週3~4回エコスカA コープ (デマンド) 【病院】 ・水戸済生会総合病院は月に10回以上 (路線バス)	・月1回役場 ・健康診断 (デマンド) ・1月に1回か2回、京成百貨店	・大宮	・土日 (ホロルの湯のイベント)	・250 円 (150 円から)	・19 時 (水戸に行った時に帰れない)		・水戸済生会病院行きの本数を増やしてほしい	・娘が大雨の日に学校から帰ってくる時
C	・デマンドタクシー ・タクシー	【買い物】 ・週1回A コープ、エコス (デマンド) ・買い物はメインは生協	・石塚には (タクシー) ・役所は (デマンド) ・郵便局には月に1回		・土日 (旦那の病院に)	・400 円		・乗れないときは、エコスの中で待つ		
D	・デマンドタクシー ・シニアカー	【買い物】 ・月に2回くらいエコス (デマンド) ・生協もやっている		・大宮 (スーパー (ヒロセヤ) や携帯屋) ・水戸 (親戚や友達)	・土日にほしい (ホロルの湯のイベント、役場のお祭り (広場や常北中))	・300 円	・17 時	・しらべクリニックの帰り、14 時の便がいっぱいだった ・しらべクリニックや郵便局は、デマンド等を待っている場所がない。 ・乗れないときは、エコスの中で待つ		
E	・デマンドタクシー ・家族の車	【買い物】 ・お休みの日にA コープ (車) 【病院】 ・しらべクリニック (家族の送迎、デマンド)	・敬老会	・大宮 (小沢眼科)	・土日 (土曜の午前中にしらべクリニック)	・300 円 (150 円から)	・17 時			
F	・デマンドタクシー ・バス	【病院】 ・しらべクリニックや歯医者 (デマンド) ・3 か月に1回水戸の病院 (路線バス) ・慶友整形外科に週1回 (送迎)		・大宮 (買い物)	・土日	・300 円	・17 時			
G	・デマンドタクシー ・バス	【買い物】 ・エコス (デマンド) 【病院】 ・大宮の大曾根内科には月1回 (送迎) 【その他】 ・週2回サテライト (デマンド、路線バス、シャトルバス)			・土日 (遊び)	・500 円	・17 時			

3) 七会地区の方の意見

	普段の移動手段	買い物、通院	その他の施設への移動	デマンドについて					バスについて	タクシーについて
				運行範囲	曜日	運賃	運行時間	その他		
A	・デマンド、息子の嫁の車（以前は、バイクに乗っていたが、15年程前に孫に危険と止められた）	【買い物】 ・月に2回程度常北エコスへ行く（デマンド）、後は生協 【病院】 ・七会診療所（デマンド）	・週一でグリーン那珂西（デマンド） ・週一で体操の福祉センター（6～7人位のデマンドで行く）	・グリーン那珂西には土曜も行きたい	・土曜（グリーン那珂西に行きたい）	・400円	・今のままで良い	・荷物を玄関まで運んでくれるのに感謝している ・デマンドの乗り継ぎを行っている（一日に、家⇒グリーン那珂西、グリーン那珂西⇒エコス、エコス⇒家の3回分を予約することある）		
B	・デマンド（80歳になりバイクをやめた）	【買い物】 ・笠間のエコスへ月2回（普段は嫁が行く） ・前は笠間のジャスコやエコスによく行っていた 【病院】 ・病院は、毎月七会診療所へデマンドで行く。			・土曜（七会診療所に土曜も行きたい）	・400円	・今のままで良い		・バス停まで歩くのが大変	
C	・デマンド（自転車は孫にあげてしまった）	【買い物】 ・週一程度で水戸に在住の娘が届けてくれる ・また、日曜にひたちなかの魚屋、月曜に水戸のパン屋、火曜にともべの豆腐屋が頼めばいつも来てくれる 【病院】 ・月一回で那珂市に家族みんなで行く			・どちらかと言えば土曜	・400円	・今のままで良い	・一度にデマンド予約の際に行き帰りの予約を行ってしまう ・診療所は大体何時に終わるかを看護師が電話してくれるため、デマンドを予約し易い		
D	・今はデマンド（2～3年前まではバイク）	【病院】 ・買い物は土日に水戸のジャスコのほうに行く ・病院は、月1回程度小松のひろさわ（デマンド）、常北のけ慶友（送り迎え）	・ホロルの湯に毎週行っている（送迎バスが出ているときは送迎バス、出ているときはデマンド） ・水戸に行っていた（息子・嫁に夫婦について）		・土曜（病院に土曜も行きたい）	・400円	・ホロルの湯に行った際に、16時到着予定のバスも15時半に着ちゃったりするため、もっと遅くにデマンドが来てほしい時がある		・バス停まで歩くのが大変	
E	・デマンド、息子の車、電車、バイクなど	【買い物】 ・月2回茂木のスーパー 【病院】 ・2か月に1回診療所（デマンド）、3か月に1回石塚の目医者（デマンド）	・水戸に行く（笠間まで息子に連れて行ってもらい、笠間から水戸は電車）	・笠間辺り～水戸 ・ジャスコへ行きたい	・土曜	・500円	・今のままで良い		・バスが有ったころはずっともてぎに行っていた	・デマンドの乗り継ぎ（自宅⇒石塚⇒エコス⇒自宅）をする際に時間的に不便が生じた場合は普通のタクシーを使う
F	デマンド、息子の車（バイクは20年前にやめた）	【買い物】 ・買い物は、息子夫婦が役場で働いた帰りに買ってきてくれる 【病院】 ・2か月に1回程度済生会、2か月に1回程度診療所へ行く（デマンド）	・水戸（息子に連れて行ってもらえる）	・笠間まで行ってほしい	・土曜	・500円	・今のままで良い		・バス停まで歩くのが大変	
G	・デマンド（最近までバイクだった）	【買い物】 ・買い物は息子の嫁が買ってきてくれたり、たまに一緒に行ったり 【病院】 ・月1回診療所へ行く（デマンド）、慶友へも毎週送り迎えで行く	・笠間によく行っていた	・笠間まで行ってほしい	・土曜		・今のままで良い			

4) 各地区の意見

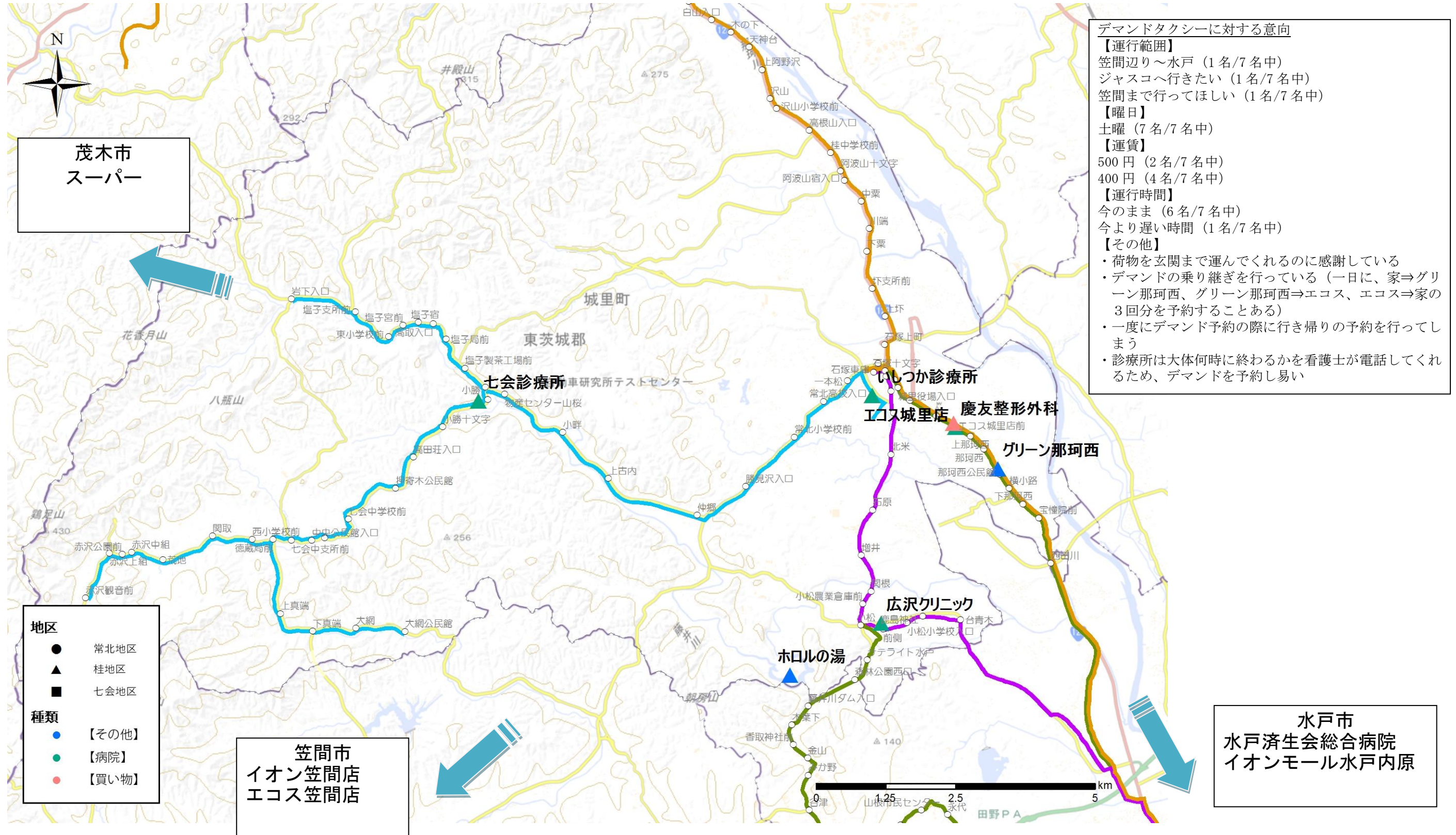
(i) 常北地区の参加者の主な行き先



(ii) 桂地区の参加者の主な行き先



(iii) 七会地区の参加者の主な行き先



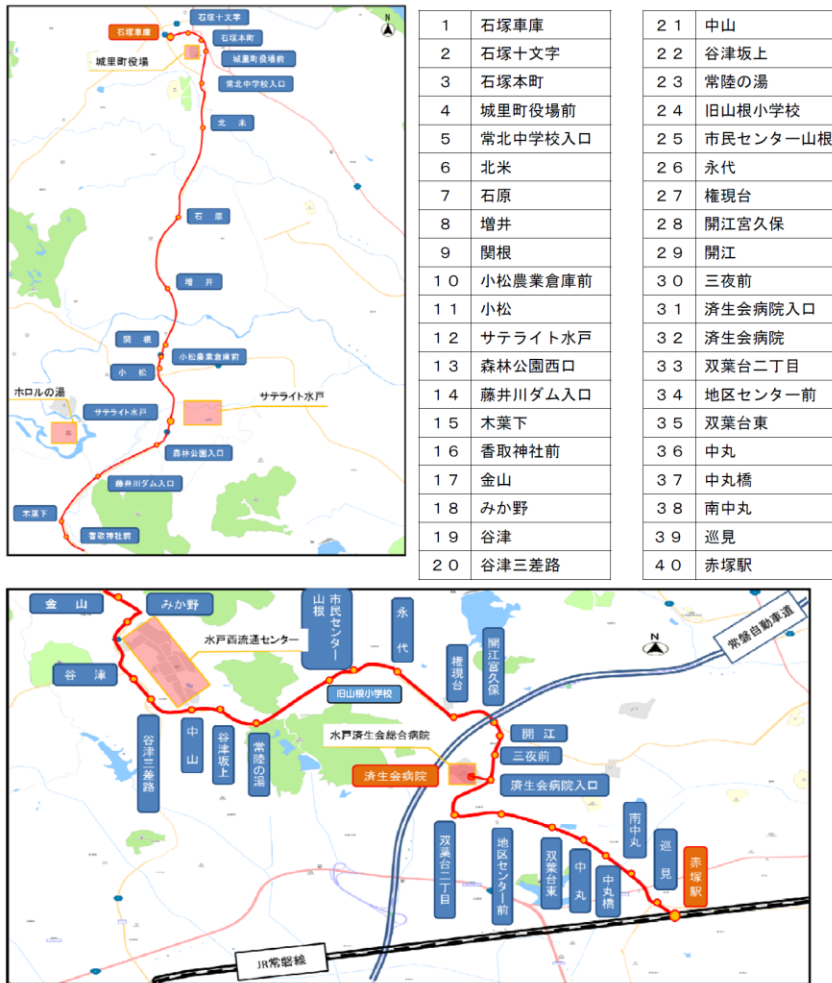
4.3.4 開江線実証運行時における利用者調査

(1) 運行概要

平成28年11月22日～12月22日（31日間）において、石塚車庫（城里町）～赤塚駅間で実証運行を行った。

1) 運行経路

➤ 運行経路は、石塚車庫（城里町）～赤塚駅間で運行を実施



2) 運行時刻・運賃・運行期間

- 運行時刻は、石塚車庫発、赤塚駅発が各々4便
- 運賃は、上限500円の対距離運賃制
- 運行期間は、平成28年11月22日～平成28年12月22日の31日間

表 4-9 運行時刻

石塚車庫～赤塚駅		赤塚駅～石塚車庫	
石塚車庫 発	赤塚駅 着	赤塚駅 発	石塚車庫 着
6:34	7:16	7:28	8:10
8:48	9:30	11:50	12:32
13:05	13:47	17:00	17:42
17:52	18:34	19:30	20:12

(2) 調査概要

開江線実証運行時における利用者に対してアンケート調査を実施した。利用者へのアンケートの概要は以下に示す通りである。

表 4-10 開江線実証運行時における利用者調査概要

調査目的	・バス交通の実証運行中における、利用状況や利用者の意見をふまえ、本格運行のあり方（本格運行の可否の判断も含む）を検討するための基礎資料とする。
調査対象	・実証運行路線の利用者
調査方法	・調査員がバスに乗り込み、アンケート調査票を配布 ・利用者数の計測（交通事業者様より提供予定）
調査項目	・属性 ・利用状況（乗降バス停） ・今後の利用状況（希望する運行頻度、料金等） ・課題等 ・利用者数
調査時期・実施状況	調査時期】 ・12/9（金）、12/10（土）、12/12（月）の3日間 【実施状況（回収）】 ・92票回収（3日間） ※別途水戸桜ノ牧高等学校（本校、常北校）にアンケートを配布し、本校13票、常北校17票回収

(3) 調査結果概要

アンケートの結果概要は以下に示す通りである。

表 4-11 アンケートの集計概要

集計項目	集計概要
実証運行時 調査結果 (乗車便別)	<p>【利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日においては、石塚発で通院、赤塚発で通学・通勤が多い傾向にある 休日においては、石塚発、赤塚発ともに買い物目的が多い傾向にある バス停までの移動手段は徒歩が多く、バス停近くの利用者が多いと考えられる。 <p style="text-align: right;">⇒城里町からは通院、水戸方面からは通学・通勤が多い ⇒石塚車庫、赤塚駅に加え、山根市民センター、済生会病院、サテライト水戸の乗降が多い。</p> <p>【今後の利用可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後利用すると回答した方が約 9 割と多い傾向にある。 利用目的は現在の利用目的と同じ傾向である。 平日では、どちらの方向も週に 3 日以上利用する方が 5 割と高い傾向にある <p style="text-align: right;">⇒今後の利用可能性は高い傾向にあり、利用頻度も高いと考えられる</p> <p>【意見・要望】</p> <ul style="list-style-type: none"> 目的地については、常北高校への要望が高い傾向にある。 時間帯は赤塚、石塚ともに 7 時～8 時台が多い。また、赤塚発では平休日共に 18 時台が多い。 <p style="text-align: right;">⇒要望については、通学目的への要望が高い傾向である</p>
高校生対象 アンケート	<p>【今後の利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用可能性は、本校、常北校ともに約 8 割である 利用頻度は、どちらも週に 1 日以上が約 7 割と高い。 支払い方法はどちらも IC カードが 8～9 割である。 <p>【要望】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行時間に関する要望、高校までの乗り入れ、他機関との乗り継ぎに関する意見が挙げられている。

5. 公共交通の利用実態の分析

5.1 公共交通分担率

5.1.1 公共交通の利用状況・利用頻度

路線バス、ふれあいタクシー、七会地区～常北地区路線バスのいずれかを利用する人の割合は、14%である。

また、地区別の割合に関しては、常北地区で 18%、桂地区で 13%、七会地区で 8%の方が公共交通を利用している。

表 5-1 公共交通を利用する人の割合

公共交通を利用する人の割合 【全体】		
回答者数	775	
公共交通利用	112	14%

公共交通を利用する人の割合 【高齢者】		
回答者数	380	
公共交通利用	62	16%

公共交通を利用する人の割合 【中高生】		
回答者数	29	
公共交通利用	17	59%

公共交通を利用する人の割合 【常北地区】		
回答者数	412	
公共交通利用	73	18%

公共交通を利用する人の割合 【桂地区】		
回答者数	200	
公共交通利用	26	13%

公共交通を利用する人の割合 【七会地区】		
回答者数	163	
公共交通利用	13	8%

※未回答は「利用しない」に含んでいる

※頻度に限らず、利用していると回答している割合を集計

※公共交通を利用する人の割合：路線バス、ふれあいタクシー、七会地区～常北地区路線バスのいずれかを利用する人の割合

出典：住民アンケート結果

5.1.2 利用目的別移動手段

全利用者、高齢者においては自動車（送迎含む）が8～9割と高く、公共交通利用の割合は低い傾向にある。また、高齢者は病院・医院、通勤、中高生は通学、趣味・レジャーにおいて公共交通を利用している。

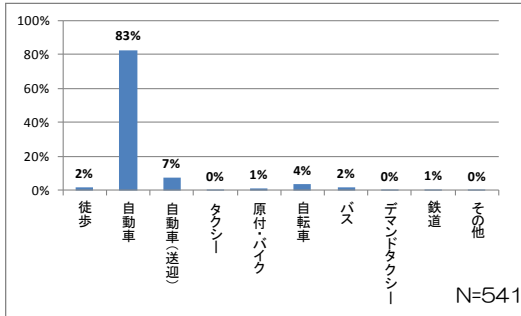
表 5-2 移動目的別移動手段

目的	全利用者	高齢者	中高生
買い物	—	—	—
病院・医院	—	・バス、デマンド利用の割合が「買い物」「趣味・レジャー」より高い	—
通勤・通学	・バス、鉄道利用の割合が「買い物」「病院・医院」より高い	・バス利用の割合が「買い物」「趣味・レジャー」より高い	バス、鉄道利用の割合が「買い物」「病院・医院」より高い
趣味・レジャー	・バス、鉄道利用の割合が「買い物」「病院・医院」より高い	—	・バス、鉄道利用の割合が「買い物」「病院・医院」より高い

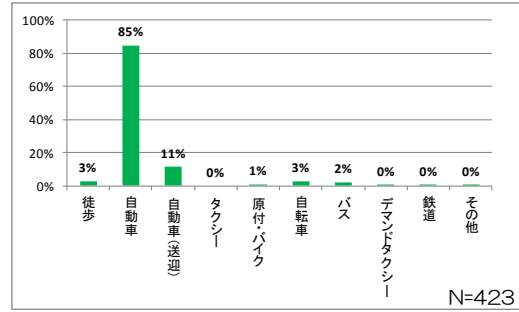
(1) 全利用者

- 移動手段は自動車（送迎含む）が約9割と高く、公共交通利用の割合は低い
- 目的別では、通勤・通学、趣味・レジャーにおいて、他の目的と比較して公共交通の利用の割合が高い傾向

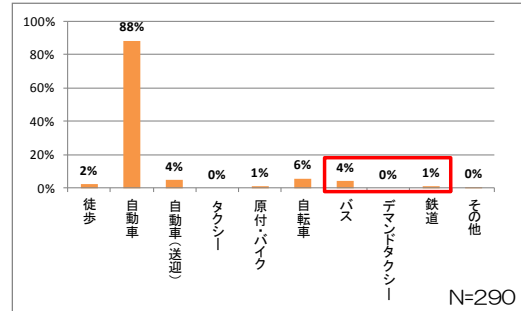
(買い物)



(病院・医院)



(通勤・通学)



(趣味・レジャー)

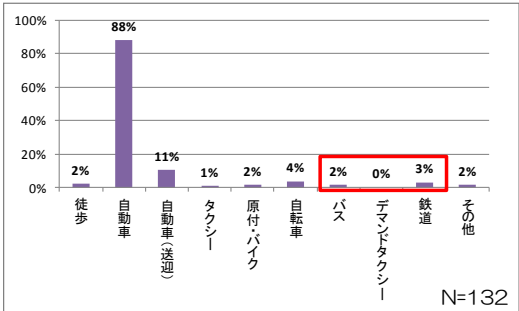


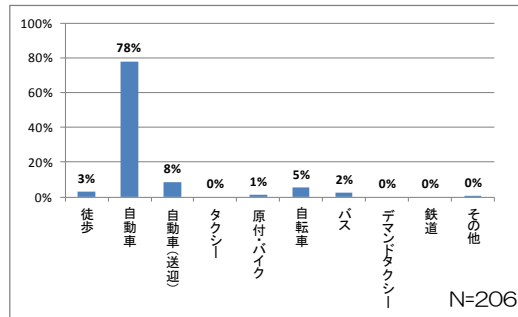
図 5-1 利用目的別移動手段（全利用者）

出典：住民アンケート調査結果（H28 年度調査）

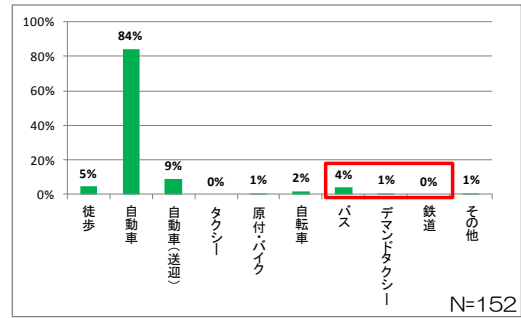
(2) 高齢者

- 移動手段は自動車（送迎含む）が8～9割と高く、公共交通利用の割合は低い
- 目的別では、通勤、病院・医院等において、他の目的と比較して公共交通の利用の割合が高い傾向

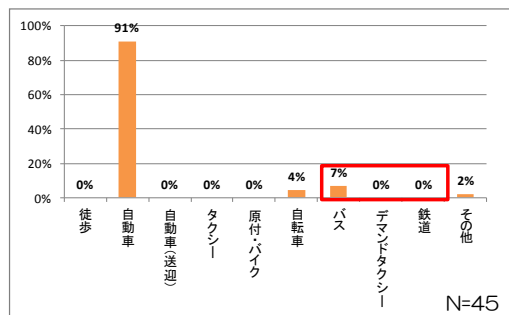
(買い物)



(病院・医院)



(通勤)



(趣味・レジャー)

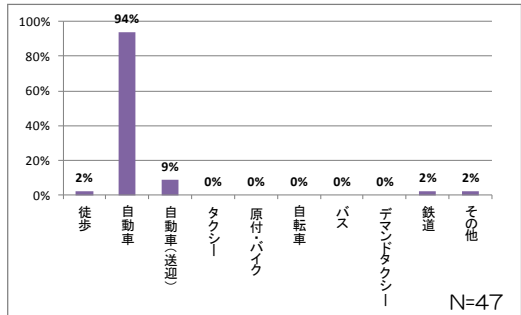


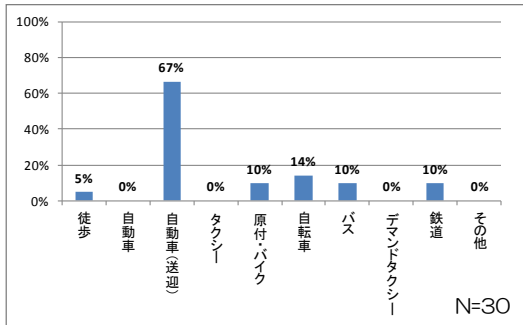
図 5-2 利用目的別移動手段（高齢者）

出典：住民アンケート調査結果（H28年度調査）

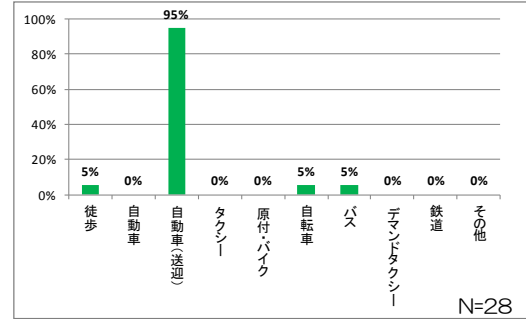
(3) 中高生

- 目的別では、通学、趣味・レジャーにおいて、他の目的と比較して公共交通の利用の割合が高い傾向が高い傾向

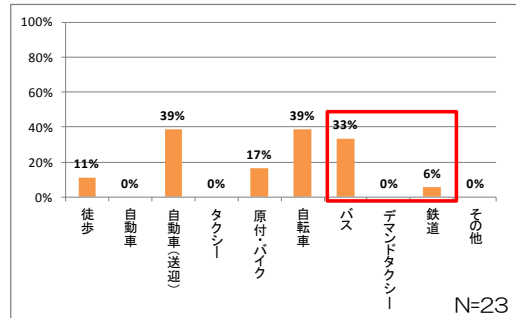
(買い物)



(病院・医院)



(通学)



(趣味・レジャー)

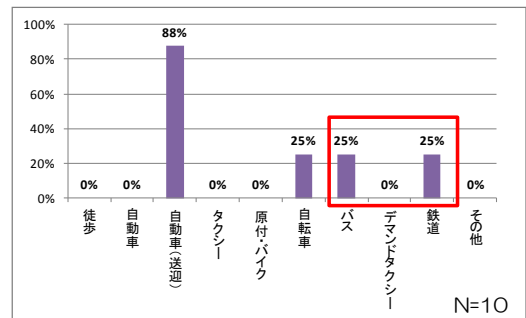


図 5-3 利用目的別移動手段 (中高生)

出典：住民アンケート調査結果 (H28 年度調査)

5.2 移動の目的地

5.2.1 地区別目的地

全利用者においては、買い物利用は常北地区・桂地区は町内、七会地区は町外の利用が多い。また、病院・医院については水戸済生会病院と近隣の病院を利用しており、通勤・通学は水戸市が多い傾向にある。高齢者においては、全利用者と同様の傾向であるが、買い物目的は、エコス城里店の他にAコープ等が挙げられる。

表 5-3 地区別目的地（全利用者）

地区	買い物	病院・医院	通勤・通学
常北地区	・エコス城里店等、町内利用が多い	・しらべクリニック、水戸済生会病院の利用が多い	・常北地区、水戸市への利用が多い
桂地区	・エコス城里店等、町内利用が多い	・しらべクリニック、水戸済生会病院の利用が多い	・常北地区、水戸市への利用が多い
七会地区	・イオン笠間店等、町外利用が多い	・七会診療所、水戸済生会病院の利用が多い	・水戸市、笠間市への利用が多い

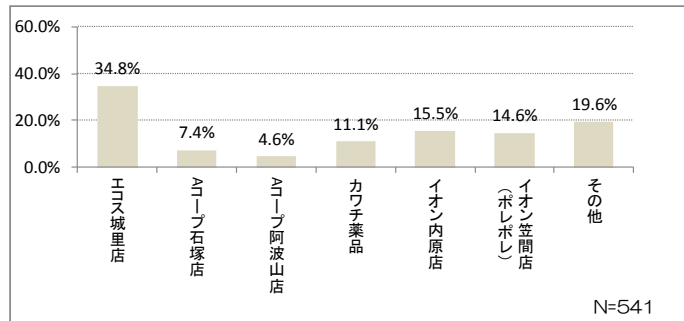
表 5-4 地区別目的地（高齢者）

地区	買い物	病院・医院	通勤・通学
常北地区	・エコス城里店、Aコープ石塚店等、町内利用が多い	・しらべクリニック、水戸済生会病院、石塚地方病院の利用が多い	—
桂地区	・エコス城里店、Aコープ阿波山店等、町内利用が多い	・しらべクリニック、水戸済生会病院の利用が多い	—
七会地区	・イオン笠間店等、町外利用が多い	・七会診療所、水戸済生会病院の利用が多い	—

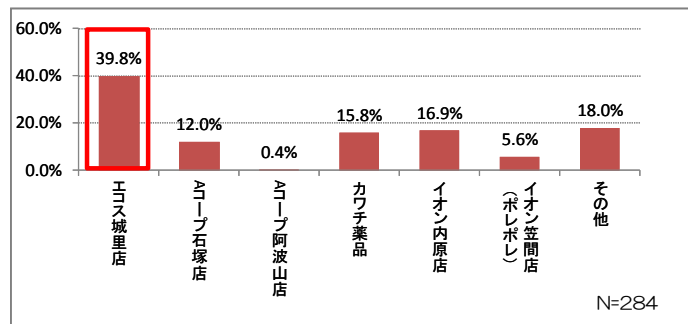
(1) 全利用者（買い物）

- 買い物利用における地区別の目的地としては、常北・桂は町内のエコス城里店の利用が多く、七会は町外のイオン笠間店（ホレホレ）の利用が多い傾向にある。

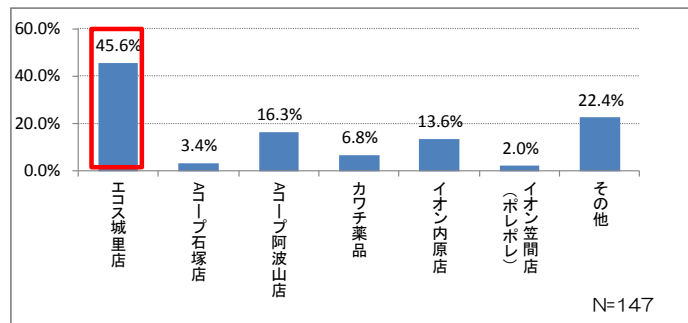
(全地区)



(常北地区)



(桂地区)



(七会地区)

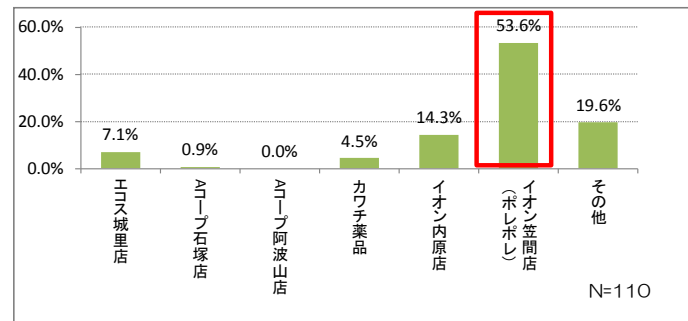


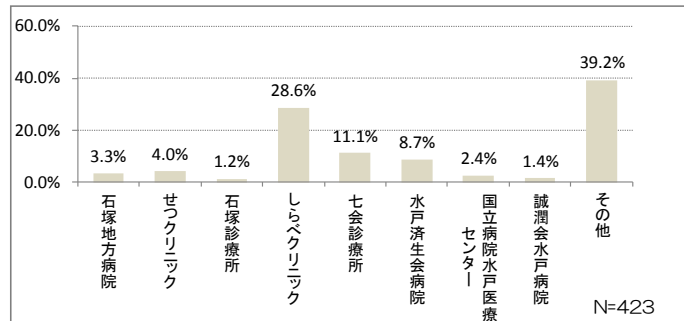
図 5-4 地区別移動目的地（全利用者：買い物利用）

出典：住民アンケート調査結果（H28 年度調査）

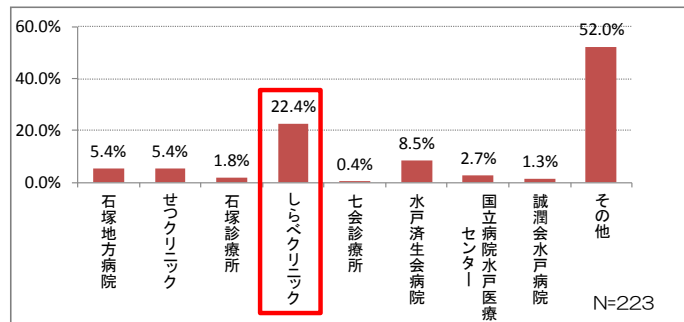
(2) 全利用者（病院・医院）

- 病院・医院利用における地区別の目的地としては、常北・桂はしらベクリニック、七会は七会診療所が多い傾向にある。

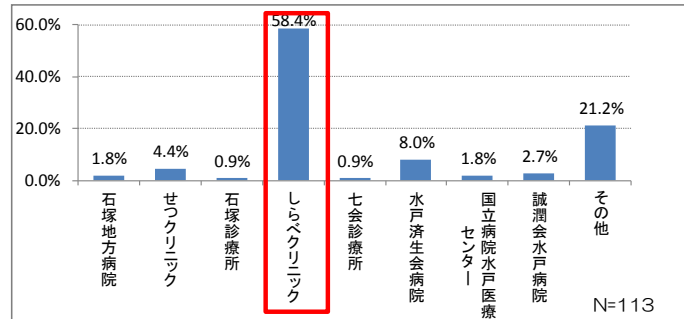
(全地区)



(常北地区)



(桂地区)



(七会地区)

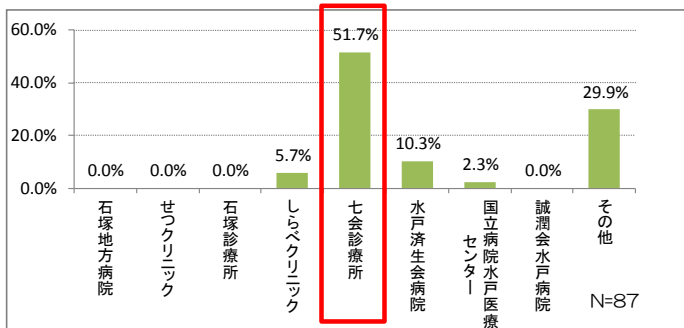


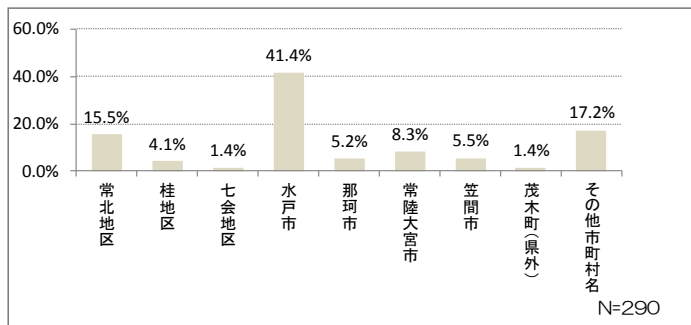
図 5-5 地区別移動目的地（全利用者：病院・医院利用）

※住民アンケート調査結果（H28年度調査）

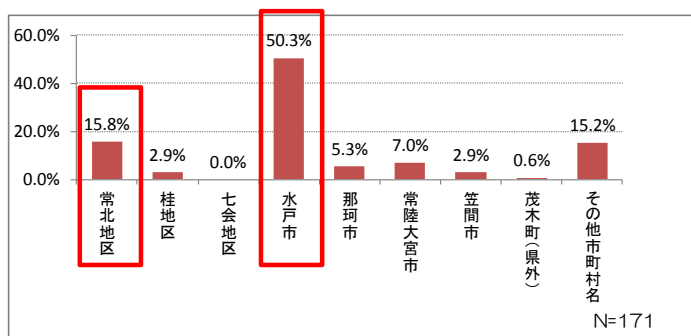
(3) 全利用者（通勤・通学）

- 通勤・通学利用における地区別の目的地としては、常北・桂は水戸市、常北地区、七会は水戸市、笠間市が多い傾向にある。

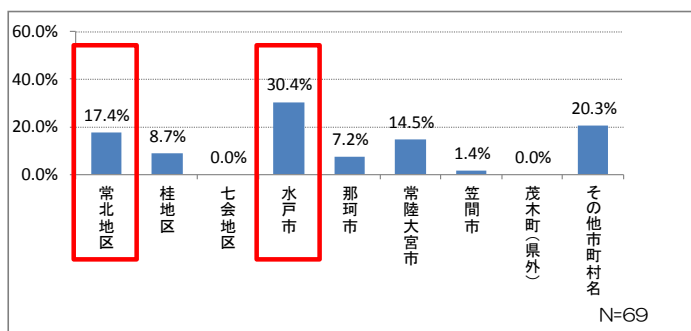
(全地区)



(常北地区)



(桂地区)



(七会地区)

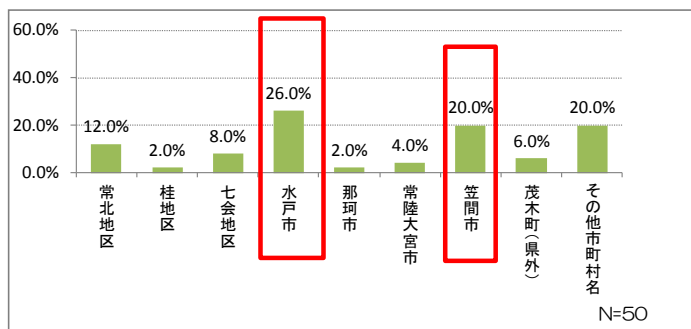


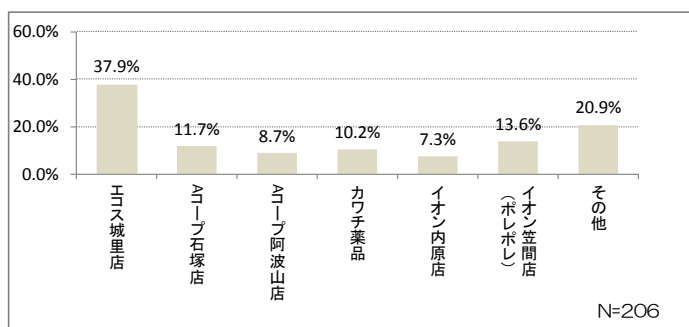
図 5-6 地区別移動目的地（全利用者：通学・通勤利用）

出典：住民アンケート調査結果（H28 年度調査）

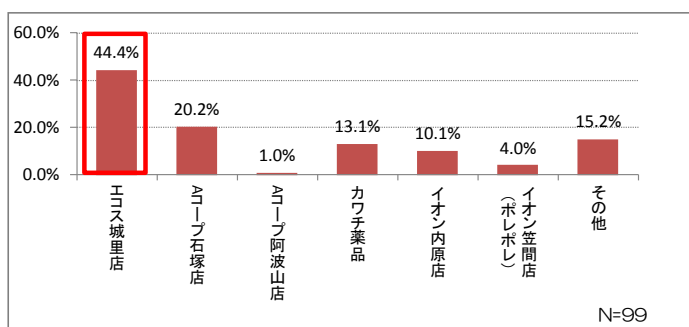
(4) 高齢者（買い物）

- 買い物利用における地区別の目的地としては、常北・桂は町内のエコス城里店、Aコープ阿波山店の利用が多く、七会は町外のイオン笠間店（ホレホレ）の利用が多い傾向にある。

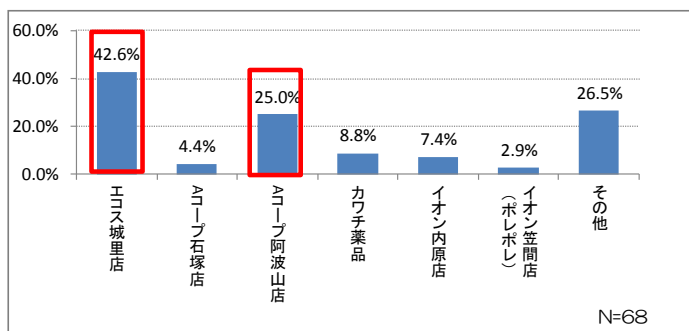
(全地区)



(常北地区)



(桂地区)



(七会地区)

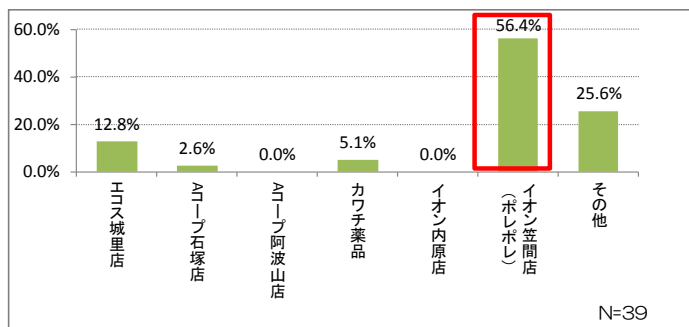


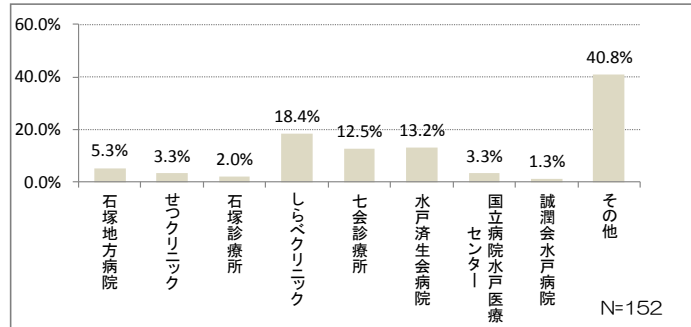
図 5-7 地区別移動目的地（高齢者：買い物利用）

出典：住民アンケート調査結果（H28 年度調査）

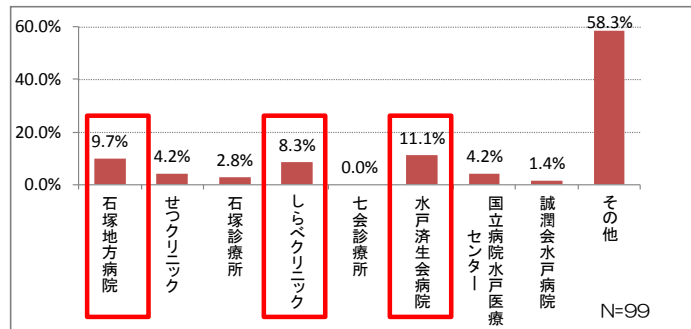
(5) 高齢者（病院・医院）

- 病院・医院利用における地区別の目的地としては、常北はしらベクリニック、石塚地方病院、水戸済生会病院、桂はしらベクリニック、水戸済生会病院、七会は七会診療所、水戸済生会病院が多い傾向にある。

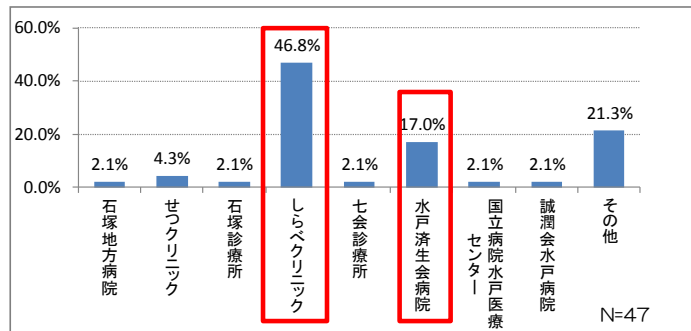
(全地区)



(常北地区)



(桂地区)



(七会地区)

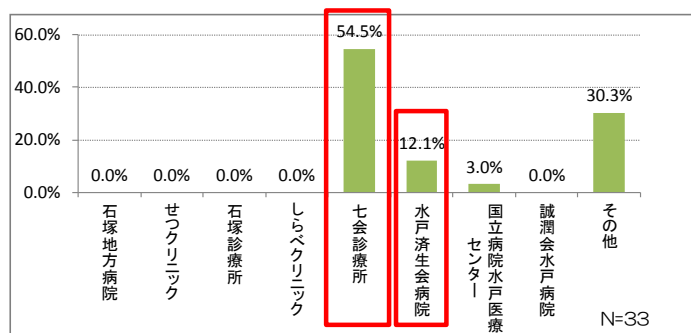


図 5-8 地区別移動目的地（高齢者：病院・医院利用）

出典：住民アンケート調査結果（H28年度調査）

5.3 ふれあいタクシーの利用状況

- ふれあいタクシーの行き先としては、石塚地方病院、エコス城里店、ホロルの湯等である。
- 町外への行き先の要望としては、水戸方面（イオン、病院等）や笠間方面（イオン等の大型商業店舗等）への要望が挙がっている。

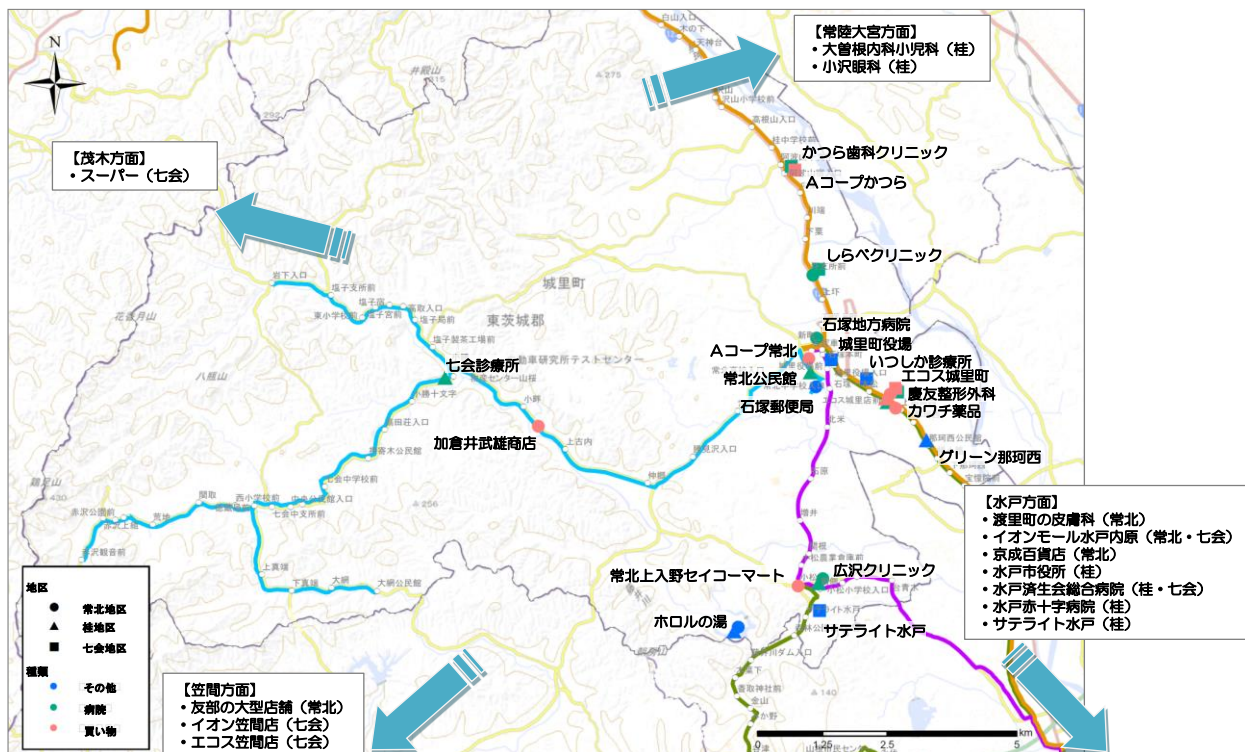


図 5-9 ふれあいタクシーによる行き先（町外は希望の目的地）

出典：グループインタビュー調査結果（H28 年度調査）

5.4 公共交通に対する利用者意見

5.4.1 路線バス（野口線・成沢線・飯富線）に対する意見

(1) 全利用者

- 路線バスの利用者の意見としては、運行本数が少ないことや最終便が早い等の運行状況に関する意見が多い。
- 路線バスを利用しない理由としては、運行本数の他に目的地までの所要時間についての意見が多く挙げられている。

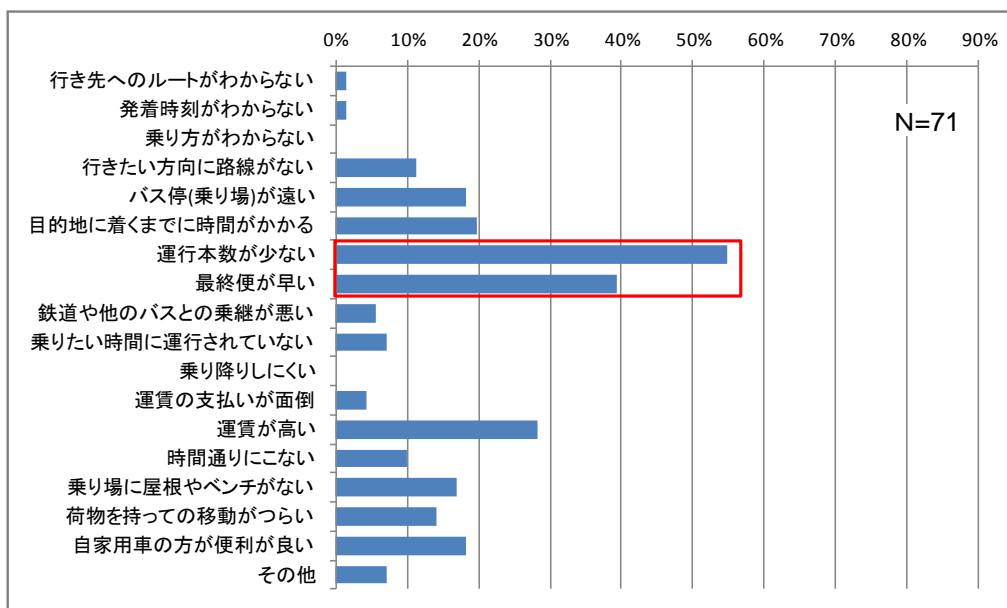


図 5-10 利用者の意見

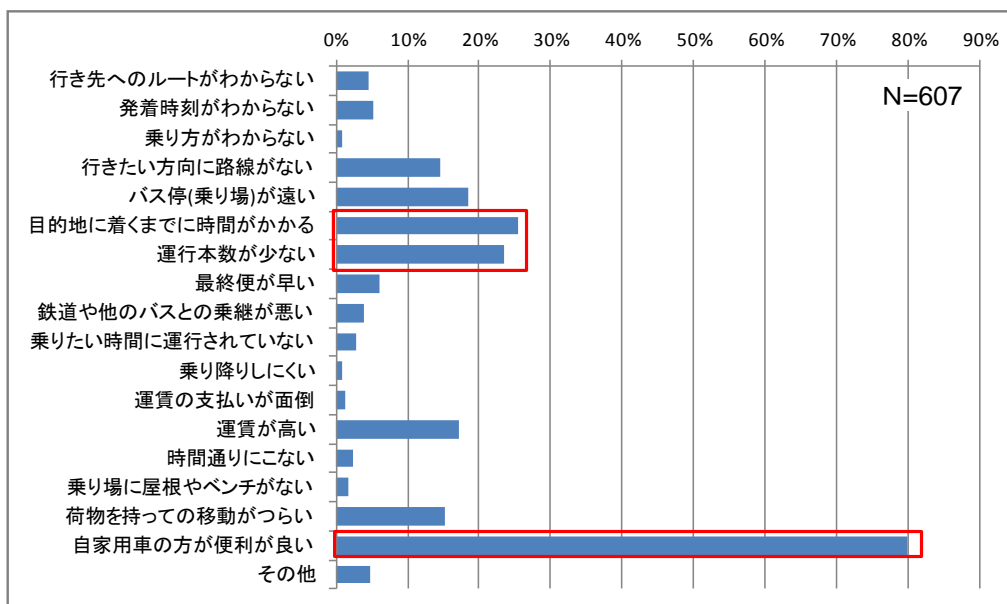


図 5-11 利用しない理由

出典：住民アンケート調査結果（H28年度調査）

(2) 高齢者

- 路線バスの利用者の意見としては、運行本数が少ないこと等の運行状況に関する意見が多い。
- 路線バスを利用しない理由としては、運行本数の他に目的地までの所要時間、バス停までの距離が遠い等の意見が多く挙げられている。

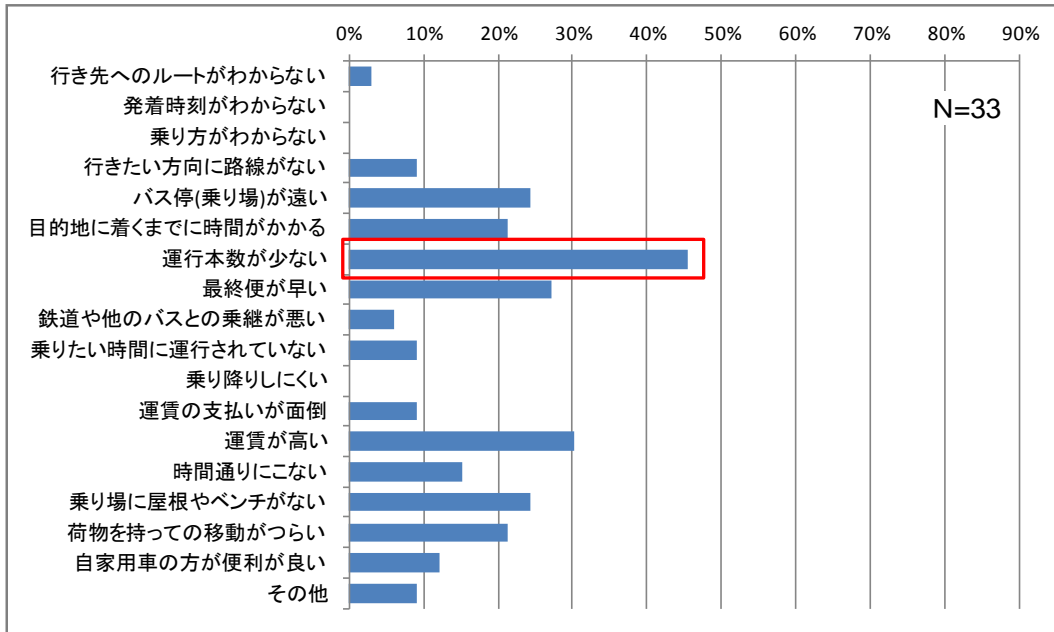


図 5-12 利用者の意見

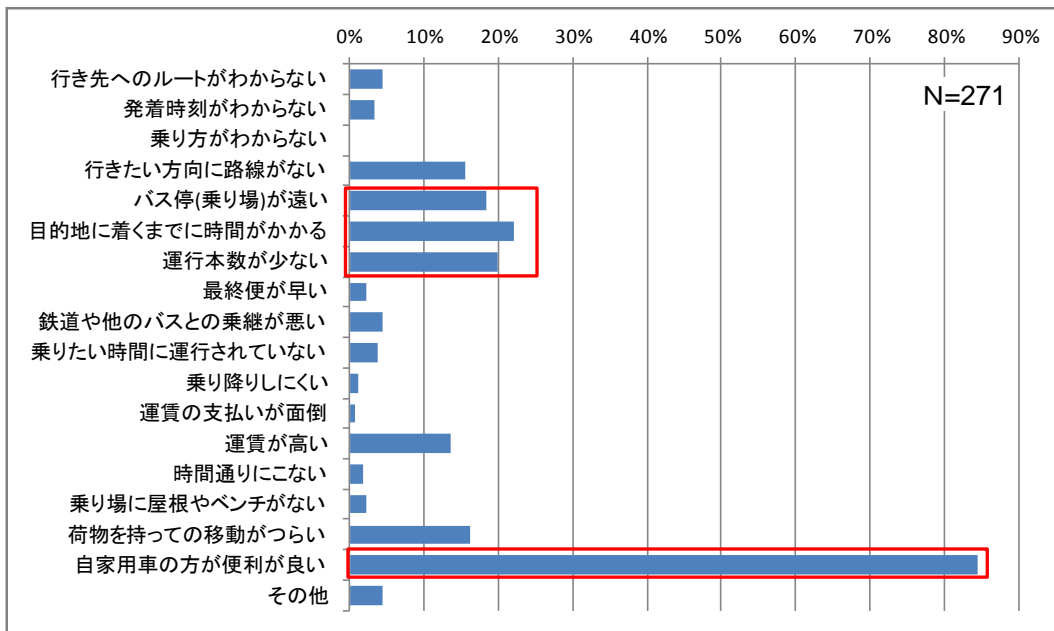


図 5-13 利用しない理由

出典：住民アンケート調査結果（H28 年度調査）

(3) 中高生

- 路線バスの利用者の意見としては、運行本数が少ない、最終便が早い等の運行状況に関する意見が多い。
- 路線バスを利用しない理由としては、運行本数の他に目的地、運賃等の意見が多く挙げられている。

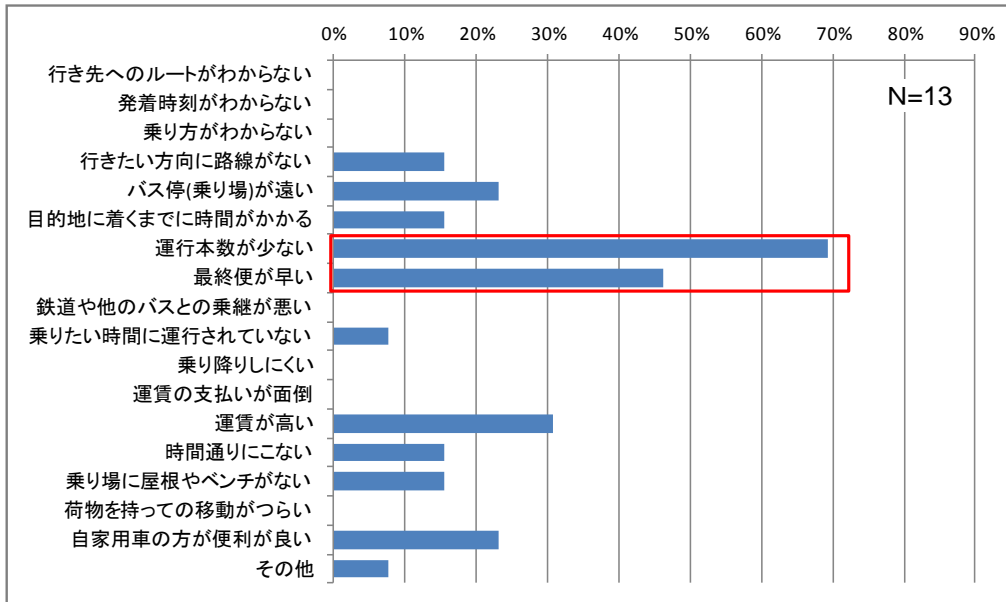


図 5-14 利用者の意見

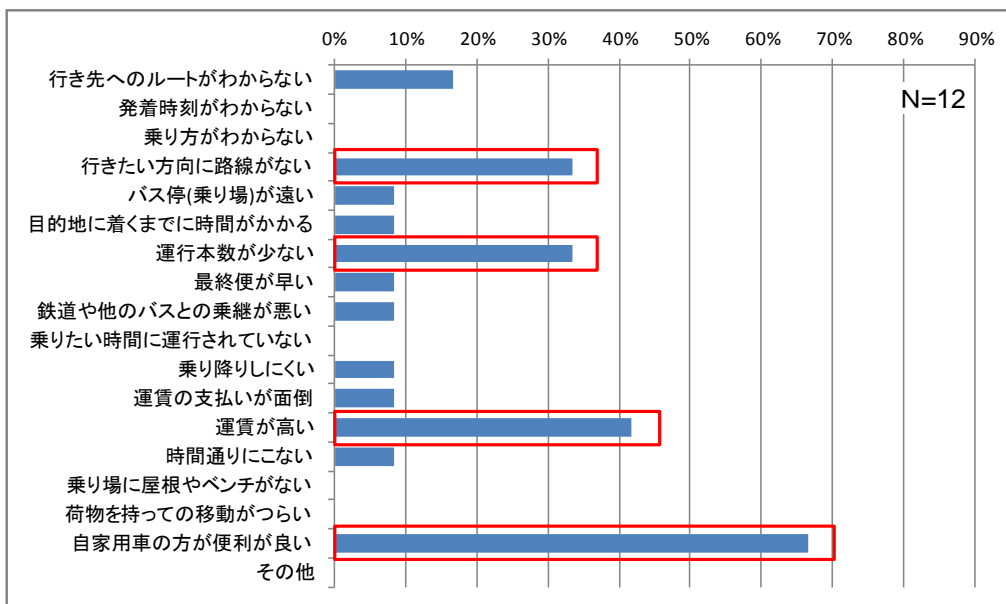


図 5-15 利用しない理由

出典：住民アンケート調査結果（H28 年度調査）

5.4.2 ふれあいタクシーに対する意見

ふれあいタクシー（デマンドタクシー）の課題（意見）としては、土日の運行、運行時間の延長（17 時頃まで）に関する意見の他に、乗り継ぎや待機場所に関する意見が挙げられている。支払い意思額としては 500 円までなら支払い可能との回答が挙げられている。

また、ふれあいタクシーを利用しない理由として、自家用車の利便性を除くと予約に関する項目や所要時間に関する意見が多い。

表 5-5 ふれあいタクシーに関する意見

	常北地区	桂地区	七会地区
運行日・運行時間に関して	<ul style="list-style-type: none"> ・土日も運行してほしい ・17 時まで運行してほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・土日も運行してほしい ・17 時まで運行してほしい (水戸へは 19 時まで) 	<ul style="list-style-type: none"> ・土日も運行してほしい ・時間は今のままでよい
運賃に関して	<ul style="list-style-type: none"> ・500 円までなら支払える 	<ul style="list-style-type: none"> ・300～500 円までなら支払える 	<ul style="list-style-type: none"> ・400～500 円までなら支払える
その他	—	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドを待つ場所がほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・荷物も運んでくれるのが助かる ・デマンドの乗り継ぎが不便

出典：グループインタビュー調査結果（H28 年度調査）

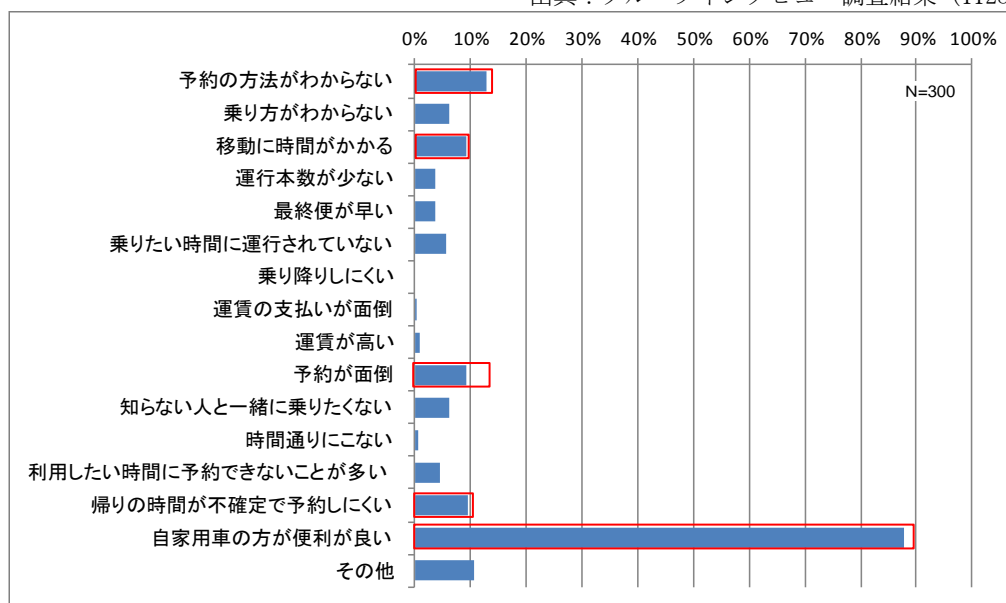


図 5-16 ふれあいタクシーを利用しない理由（高齢者）

出典：住民アンケート調査結果（H28 年度調査）

5.5 公共交通に対する交通事業者の意見

交通事業者から見た意見（課題）としては、高齢者の利用促進、各交通の乗り継ぎ、デマンドの待合場所確保等が挙げられる。

交通事業者と連携し、公共交通の利用促進や利便性向上の取組を検討していくことが重要である。

表 5-6 交通事業者側の意見（課題）

交通事業者側からの課題	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者に対する公共交通の利用促進 ・ フィーダー路線の利用者増（現状は中学生利用に特化） ・ デマンドと路線バスの乗り継ぎ促進 ・ 拠点となるバス停設備の改善 ・ デマンドタクシーのオペレータの後継者 ・ デマンドの予約を断ることがある。定員に満たない時点で断ることがある。（ただし、週に1回未満） ・ 高齢者の憩いの場（カラオケ等）がなくなっている ・ デマンド登録者の利用促進 ・ デマンドの待合場所の確保 ・ スクールバス、福祉有償運送の持続可能性 	

ヒアリング対象		
交通事業者等	路線バス事業者	茨城交通
	タクシー事業者	石塚観光自動車
	デマンド交通の運行受託者	石塚観光自動車
	デマンド交通の運行管理者	城里町社会福祉協議会
	スクールバスの運行受託者	石塚観光自動車
	福祉有償運送	城里町社会福祉協議会

出典：ヒアリング調査結果（H28年度調査）

5.6 公共交通に対する施設の意見

施設から見た意見（課題）としては、デマンドのタイミングやアクセスに関する課題が挙げられる。

目的地である施設側との連携により、公共交通の利便性を向上することも有効であると考えられる。

表 5-7 施設側の意見（課題）

施設側からの課題		
<ul style="list-style-type: none"> ・ホロルの湯のアクセス ・エコスの移転による既成市街地の活力低下 ・スーパーの宅配への対応 ・デマンドのタイミングが合わないことがある（早く来てしまっても乗れない、病院の受付時間外に来る） ・自家用車、バイクの利用者の場合、駐車場内での事故や暗くなってからの事故が懸念 		
ヒアリング対象		
関係者・施設	町民の利用が多い施設の管理者	ホロルの湯
		エコス城里店
		しらベクリニック

出典：ヒアリング調査結果（H28 年度調査）

5.7 公共交通に対する公的負担

町の公共交通に対する公的負担額（補助額）は、横ばいであるが年々増加傾向にある。また、町民1人あたりの公共交通に対する町の公的負担額は、H28年現在で3.7（千円/人）である。

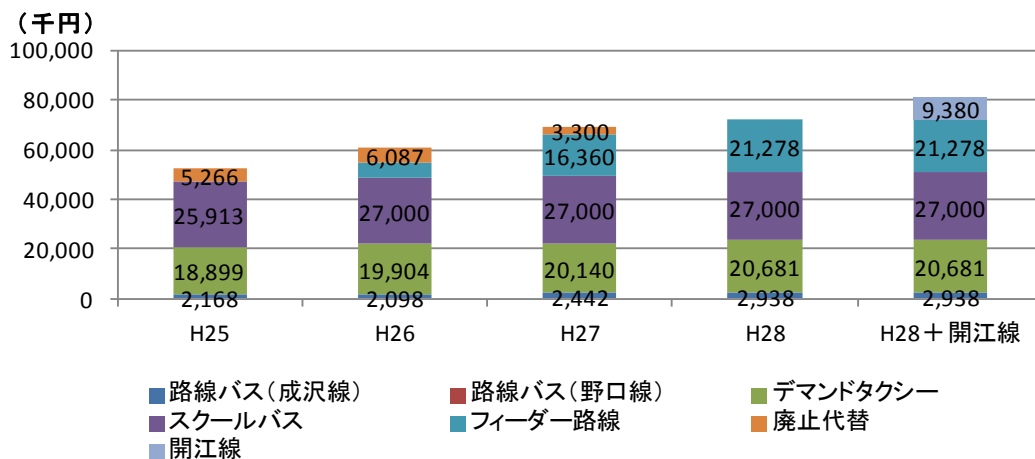
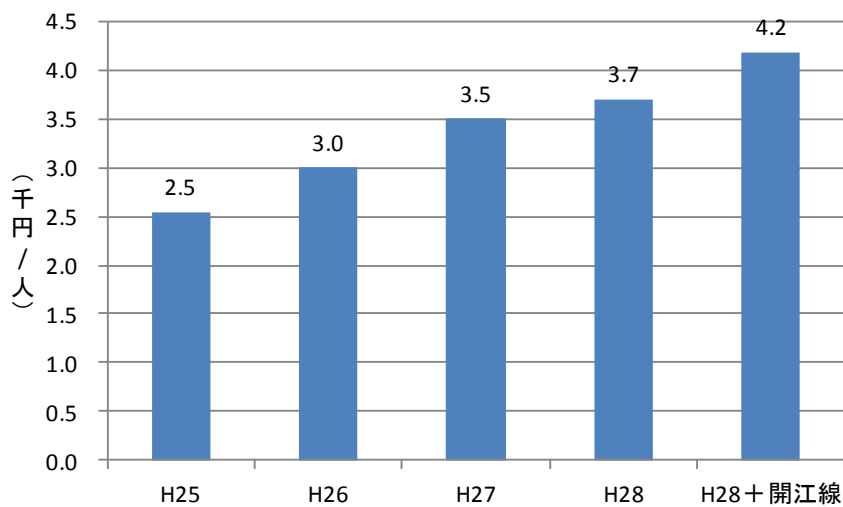


図 5-17 町の公共交通に対する公的負担額推移

※H28年：デマンドタクシー、フィーダー路線は予算額



	H25	H26	H27	H28	H28+開江線
人口	20,548	20,334	19,800	19,459	19,459

図 5-18 町の公共交通に対する公的負担額推移 (町民1人当たり)

※人口

: H25、H26、H28 常住人口調査結果

: H27 国勢調査結果

65歳以上の運転免許自主返納者に対して、茨城交通バス IC カード乗車券「いばっぴ」またはデマンドタクシー利用券の支給を行っている。高齢者の交通事故の削減、公共交通の利用促進に向けて、運転免許返納者の増加に向けた取組も必要となる。

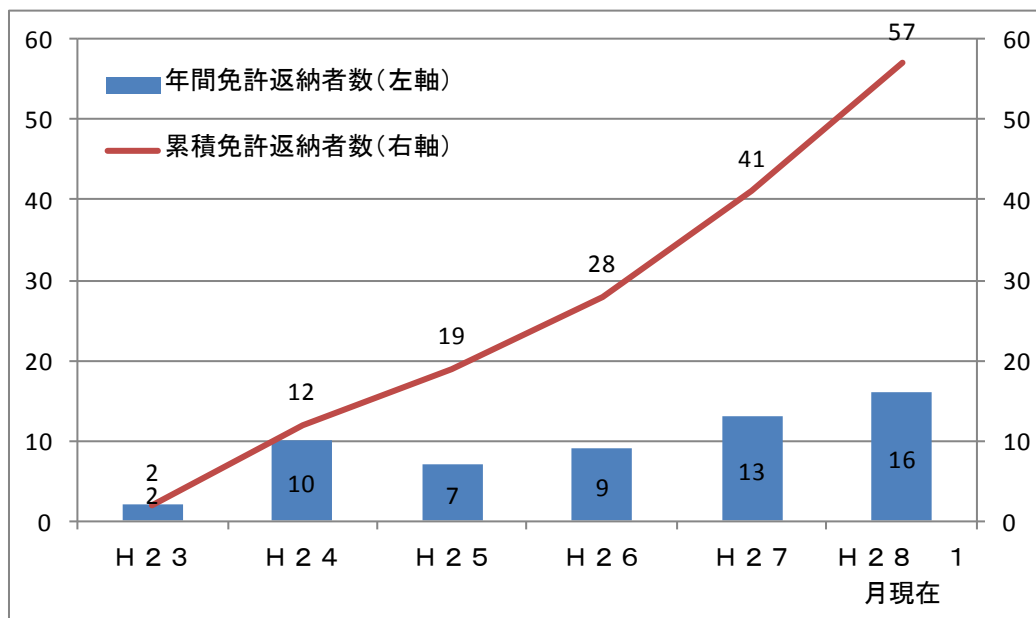


図 5-19 免許返納者数の推移

出典：城里町提供データ

【高齢者運転免許自主返納支援事業】（城里町 HP）

城里町では、65歳以上の高齢者が自主的に運転免許の全部を返納した場合に、下記の支援を行っている。

○対象者

城里町に居住の65歳以上の方で、平成23年4月1日以降、自主的に運転免許の全部を返納し、町税を完納している方。

○支援内容

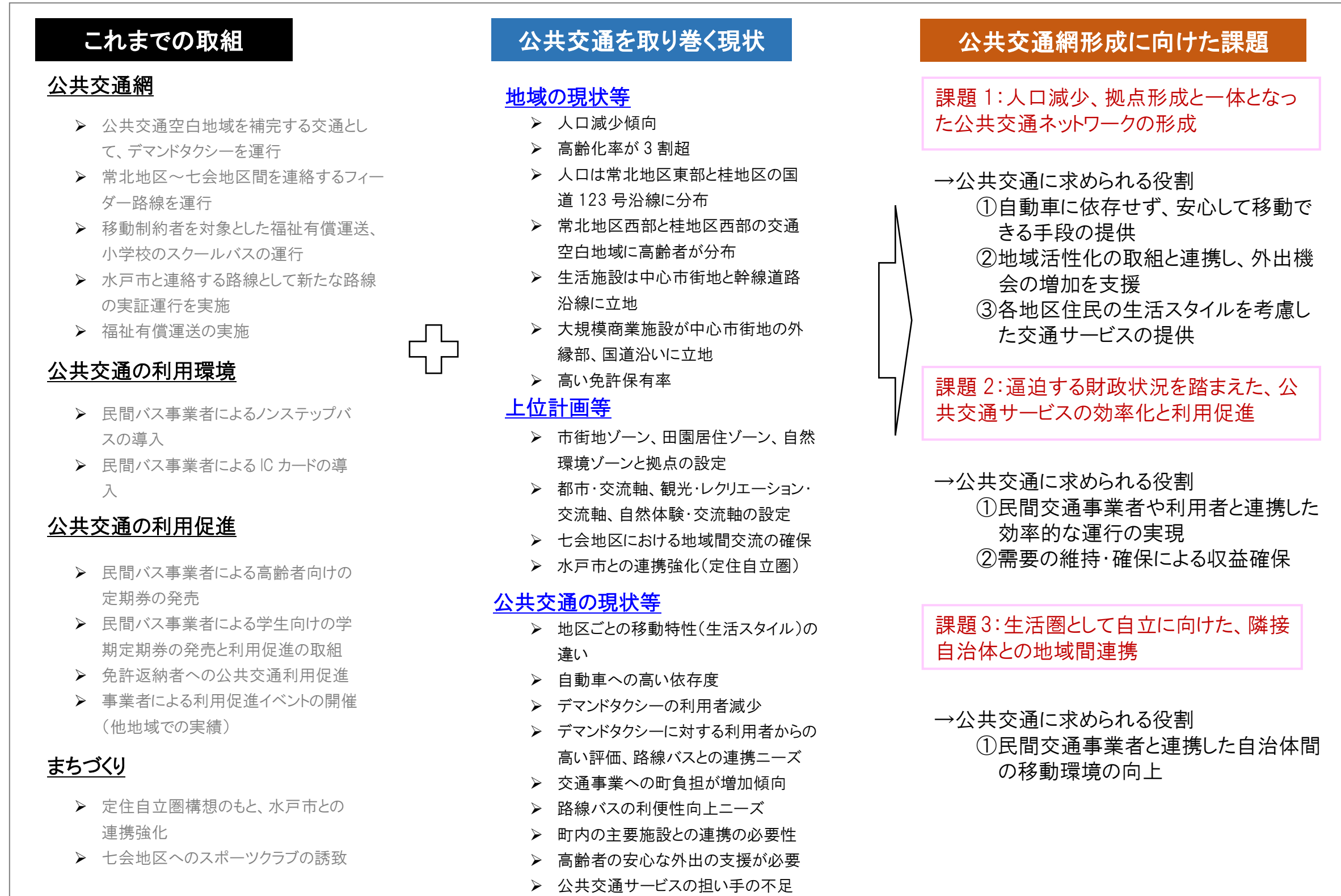
下記のうちいずれかひとつ

- 茨城交通バス IC カード乗車券「いばっぴ」 12,000 円分
- 城里町デマンドタクシー利用券 12,000 円分
- 茨城交通バス IC カード乗車券「いばっぴ」 および城里町デマンドタクシー利用券 各 6,000 円分

6. 地域公共交通網形成計画の基本方針

本町における公共交通に関するこれまでの取組と前述の公共交通を取り巻く現状等を受け、公共交通網形成に向けた今後の課題と課題解決に向けた基本方針を整理する。

6.1 地域の課題と地域公共交通に求められる役割



6.2 計画の基本方針

前項に整理した、これまでの取り組みと公共交通を取り巻く現状、公共交通網形成に向けた課題に従い、城里町における公共交通網を形成していく上での3つの基本的な方針を以下の通り定める。

課題1 人口減少、拠点形成と一体となった公共交通ネットワークの形成

公共交通に求められる役割

- ① 自動車に依存せず、安心して移動できる手段の提供
- ② 地域活性化の取組と連携し、外出機会の増加を支援
- ③ 各地区住民の生活スタイルを考慮した交通サービスの提供

基本方針① 住民が生活拠点へ移動するために必要な公共交通サービスを展開

課題2 逼迫する財政状況を踏まえた、公共交通サービスの効率化と利用促進

公共交通に求められる役割

- ① 民間交通事業者や利用者と連携した効率的な運行の実現
- ② 需要の維持・確保による収益確保

基本方針② 健全で持続可能な公共交通事業を展開

課題3 生活圏として自立に向けた、隣接自治体との地域間連携

公共交通に求められる役割

- ① 民間交通事業者と連携した自治体間の移動環境の向上

基本方針③ 町外との移動需要に対応した公共交通サービスを展開

6.3 計画の目標

城里町における公共交通網の形成に向けた基本方針に基づき、公共交通網の形成による計画目標を定める。

基本方針①：住民が生活拠点へ移動するために必要な公共交通サービスを展開

実現すべき状態

町内の主要な交通軸における移動手段確保
町内主要拠点への外出機会の増加

計画の目標

- ①年に1度でも路線バス等の公共交通を利用する割合
現況値：14%
- ②ふれあいタクシーによる町内主要施設（行き先上位10位）への利用者数
現況値：4.3千人/年

基本方針②：健全で持続可能な公共交通事業を展開

実現すべき状態

公共交通事業への公的負担の減少
各公共交通事業の収支の改善

計画の目標

- ①町民一人あたりの町の公的負担額
現況値：4.2千円/人・年

基本方針③：町外への移動需要に対応した公共交通サービスを展開

実現すべき状態

町外への通勤・通学、買物、通院の足の確保

計画の目標

- ①町外連絡を目的とした路線（開江線）の利用者数
現況値：33人/日
（実証運行）

7. 目標達成のための施策・事業

7.1 計画に位置付ける施策

本町における公共交通網の目標および将来像の達成に向け、3つの基本方針に基づき、下表に示す施策を推進する。

各施策は、実施主体が積極的に事業を推進するものとするが、本計画期間内においても事業の有効性等を鑑みて、随時、施策内容の見直しを行う。

表 7-1 計画に位置づける施策一覧

基本方針	施策	概要
1. 住民が生活拠点へ移動するために必要な公共交通サービスを展開する	1. 1. 運行方法の改善によるデマンドタクシーの利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ▶デマンドタクシーの運行方法・配車方法について、利用者の移動実態やニーズを踏まえた改善に着手する。 ▶施設の送迎バスの活用や運行タイミングの調整など、目的地となる施設との連携方策を検討する。
	1. 2. 外出機会を支援する拠点整備と網形成の連携	<ul style="list-style-type: none"> ▶現状で移動需要の高い施設を中心に、バスやデマンドタクシーの待合スペース等、公共交通の利便性向上を検討する。 ▶拠点となるバス停付近に待合所をつくり日常的な目的地となる拠点形成(例えば、石塚車庫周辺)を行い、移動機会の創出を図る。 ▶七会地区(七会中学校跡地)など、将来的な町内の拠点形成と合わせ、拠点へアクセスする交通について検討する。
	1. 3. 運転免許返納者の足の確保	▶現在取り組まれている、運転免許返納者への公共交通の利用券提供の取組の拡充を図る。
	1. 4. 新たな交通システムの導入検討	▶将来的な町内の拠点形成と合わせ、効率性と集客性を備えた、新たな交通システムの導入を検討する。
	2. 1. 路線バスの利用促進の取組	▶路線バスの高齢者向け定期的販売促進とバスの認知度向上に向けた取組を継続する。(例:町のイベントや町民の会合に合わせたバスの乗り方教室、公共交通マップの作製、落書きバスの実施、企画乗車券の発行、ラッピングバス)
2. 健全で持続可能な公共交通事業を展開する	2. 2. デマンドタクシーの利用促進 ※施策1. 1と連携する	<ul style="list-style-type: none"> ▶デマンドタクシー利用者の掘り起こしに向けて、他機関と連携した取り組みを行う。 ▶デマンドタクシーの登録者の現状把握を行い、利用促進の方策を検討する。
	2. 3. 公共交通運行費用負担の削減 ※施策2. 1、2. 2と連携する	▶交通事業者と連携し、デマンドタクシーやスクールバス等の運行費用負担の削減方策を検討する。
	3. 町外との移動需要に対応した公共交通サービスを展開する	3. 1. 水戸市等への移動手段の検討

7.2 町内の公共交通網形成の考え方

本町における公共交通網形成の考え方を以下の通りとする。

表 7-2 町内の公共交通網形成の考え方

モード	役割	施策の方向性
路線バス 野口線、成沢線	町内の主要拠点への移動、町外への移動を担う、基幹交通軸	継続、維持
路線バス 実証運行路線	町外との連携を強化する交通（路線バス沿線以外から町外への移動）	隣接市と連携してあり方を検討
七会地区～常北地区路線バス	地区間（常北～七会）を連絡する交通	拠点整備と連携してあり方を検討
ふれあいタクシー	町内の拠点間の移動を担う生活交通	改善、利用促進 効率化
タクシー	ドア・ツー・ドアの個別移動を担う交通	継続、維持
スクールバス	小学生の通学に限定した交通	効率化
有償福祉運送	福祉目的に限定した交通	継続、維持

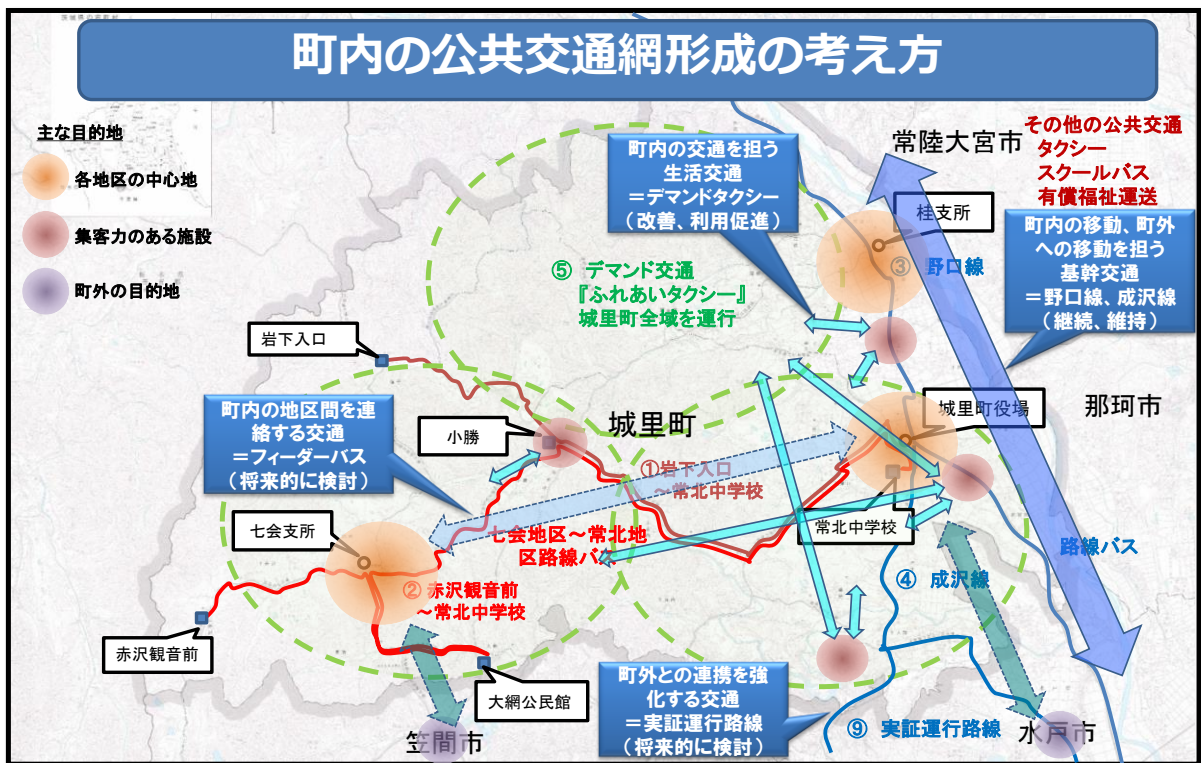


図 7-1 町内の公共交通網形成の考え方

各交通モードに対し、本計画に位置づける施策を対応付けると、以下の通りとなる。

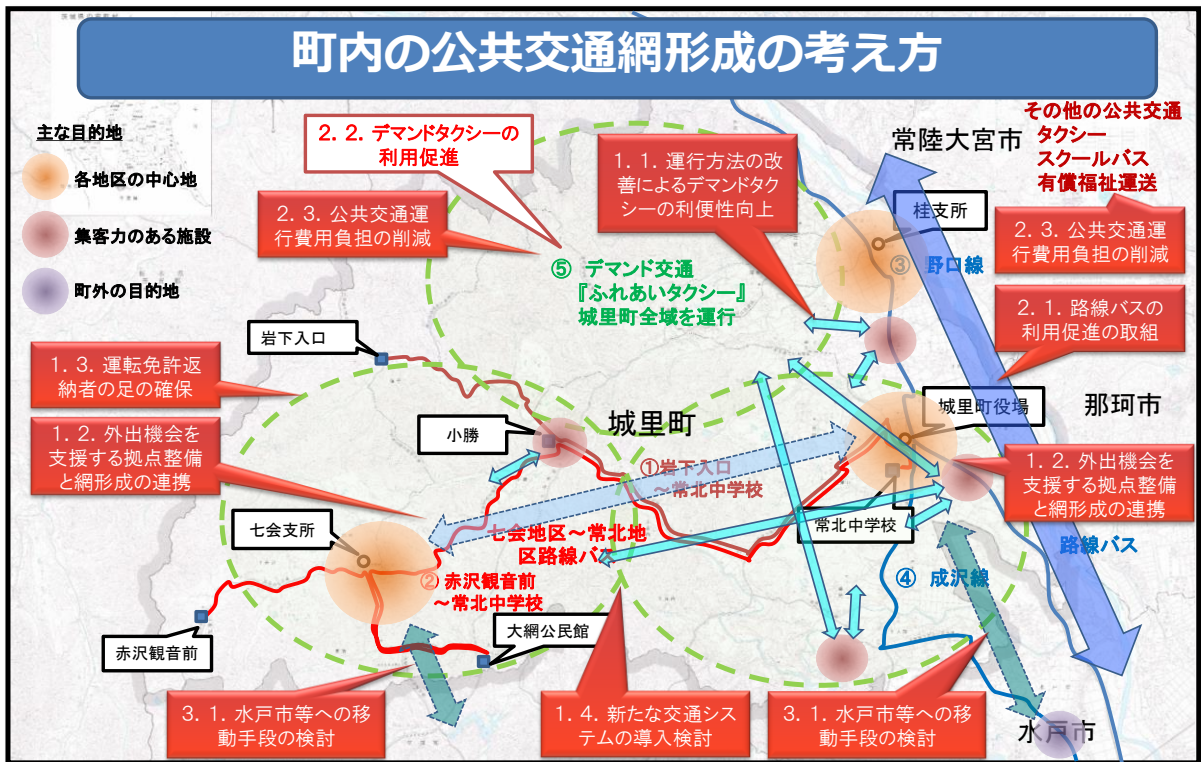


図 7-2 各交通モードに対して位置づける施策

7.3 各施策に対応する取組メニューと実施主体

7.3.1 住民が活動拠点へ移動するために必要な公共交通サービスを展開

基本方針①「住民が活動拠点へ移動するために必要な公共交通サービスを展開」の施策に対する具体的な取組メニューと実施主体を以下に示す。

表 7-3 具体的な取組メニューと実施主体

施策	概要	取組メニューと実施主体	背景(調査結果等)	目標年次
1. 1. 運行方法の改善によるデマンドタクシーの利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ▶ デマンドタクシーの運行方法・配車方法について、利用者の移動実態やニーズを踏まえた改善に着手する。 ▶ 施設の送迎バスの活用や運行タイミングの調整など、目的地となる施設との連携方策を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ デマンドタクシーの利用者および潜在的利用者の意見のモニタリング(町) ▶ 上記意見を踏まえた改善策の検討(町、事業者、沿道施設) <ul style="list-style-type: none"> → 運行時間、運行本数、需要の多い施設への効率的な配車 → 施設側と連携した運行時間の調整 (例: 送迎バスを有する施設と連携し、デマンドタクシーの運行範囲を調整) ▶ 改善案の試行実施および評価(町、事業者) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ デマンドタクシーの予約や運行のタイミングへの不満がある。 ▶ 乗降する場所は特定の施設に集中しており、運行ルート等の効率化の可能性がある。 ▶ ホロルの湯では、複数名を対象に、送迎バスを運行している。 ▶ 町内の主要な施設への来訪者等、デマンドタクシー利用者のすそ野を広げていくことが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・H29 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者意見等のモニタリングの着手 ・H30～ <ul style="list-style-type: none"> ・意見を踏まえた改善および評価(毎年継続的に実施)
1. 2. 外出機会を支援する拠点整備と網形成の連携	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 現状で移動需要の高い施設を中心に、バスやデマンドタクシーの待合スペース等、公共交通の利便性向上を検討する。 ▶ 拠点となるバス停付近に待合所をつくり日常的な目的地となる拠点形成(例えば、石塚車庫周辺)を行い、移動機会の創出を図る。 ▶ 七会地区(七会中学校跡地)など、将来的な町内の拠点形成と合わせ、拠点へアクセスする交通について検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 石塚地区のデマンド交通や路線バスの乗降が多い拠点(例: 石塚車庫)における、待合施設の整備(町) ▶ 沿道施設と連携した、バスやデマンドタクシーの待合スペースの確保(町、沿道施設) ▶ 七会地区の拠点整備と連携した、公共交通サービスの検討(町、事業者) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ デマンドや路線バスを待つためのスペースが望まれている。 ▶ 高齢者の憩いの場、交流の場となる施設(外出する目的)がなくなっている。 ▶ 待つ場所がないことを理由に、デマンドタクシーを使わずに、タクシーを利用する場合もある。 ▶ 七会中学校の跡地利用により、来訪者の増加を見込んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・H29 <ul style="list-style-type: none"> ・拠点形成・配置のあり方検討 ・H30 <ul style="list-style-type: none"> ・拠点施設的具体検討 ・拠点に合わせた交通網の見直し ・H31～ <ul style="list-style-type: none"> ・拠点の整備と交通網の運用
1. 3. 運転免許返納者の足の確保	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 現在取り組まれている、運転免許返納者への公共交通の利用券提供の取組の拡充を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 免許返納者への路線バスまたはデマンドタクシーの利用券の配布(町) ▶ 免許返納者の移動実態のモニタリングと公共交通促進に向けた施策の展開(町、事業者) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 免許返納者への支援事業を実施中であり、今後も返納者が増加する見込み。 ▶ 支援事業では、1年間に限定し、返納者への公共交通利用券を配布 ▶ 高齢者の公共交通需要の掘り起こし、外出機会の創出が必要 ▶ 交通事業者による高齢者向けの定期券が発売されている 	<ul style="list-style-type: none"> ・H29～ <ul style="list-style-type: none"> ・免許返納者への公共交通利用券の継続配布 ・免許返納者の移動実態のモニタリングと公共交通利用促進に向けた施策の展開
1. 4. 新たな交通システムの導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 将来的な町内の拠点形成と合わせ、効率性と集客性を備えた、新たな交通システムの導入を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 新技術を活用した公共交通サービスの可能性検討(町、事業者) ▶ 新たなサービスの実証運行(町、事業者) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 自動車への依存度が高く、路線バスの利用意向が低い ▶ デマンドタクシーや福祉有償輸送等の担い手に不安がある ▶ 七会中学校の跡地利用等、交流人口の増加を見込んだ取組が行われている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・H29 <ul style="list-style-type: none"> ・新技術の活用可能性の検討 ・H30 <ul style="list-style-type: none"> ・実証運行実施の検討

7.3.2 健全で持続可能な公共交通事業を展開

基本方針②「健全で持続可能な公共交通事業を展開」の施策に対する具体的な取組メニューと実施主体を以下に示す。

表 7-4 具体的な取組メニューと実施主体

施策	概要	取組メニューと実施主体	背景(調査結果等)	目標年次
2.1. 路線バスの利用促進の取組	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 路線バスの高齢者向け定期的販売促進とバスの認知度向上に向けた取組を継続する。 (例:町のイベントや町民の会合に合わせたバスの乗り方教室、公共交通マップの作製、落書きバスの実施、企画乗車券の発行、ラッピングバス) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ バスの乗り方教室、漫遊パスの販売促進イベントの開催(町、事業者) ➢ ラッピングバス、落書きバスによる広報活動(町、事業者) ➢ 公共交通マップの作製、企画乗車券の発行による利便性向上(町、事業者) ➢ 学生や子育て世代、転入者等を対象としたモビリティマネジメント(町、事業者) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 路線バスやデマンドタクシーの維持に向けて、高齢者の掘り起こしが必要である。 ➢ バス事業者によって、他地域での認知度向上のイベントの開催実績がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・H29～ ・事業者と連携した利用促進イベントの企画および実施 ・地区ごとのモビリティマネジメントの企画および実施
2.2. デマンドタクシーの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ➢ デマンドタクシー利用者の掘り起こしに向けて、通院先での情報提供など、他機関と連携した取り組みを行う。 ➢ デマンドタクシーの登録者の現状把握を行い、利用促進施策を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 病院等の施設と連携した、デマンドタクシーの利用促進(町、施設) ➢ デマンドタクシー登録者情報の更新およびターゲット別の利用促進方策の検討(町) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ デマンドタクシーの登録者は増加傾向 ➢ デマンドタクシーには、リピーターが多く、登録者の利用促進の余地がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・H29～ ・デマンドタクシーの利用促進 ・デマンドタクシー登録者情報の整理
2.3. 公共交通運行費用負担の削減	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 交通事業者と連携し、デマンドタクシーやスクールバス等の運行費用負担の削減方策を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ デマンドタクシーの運行費用負担の削減(町) ➢ スクールバスの運行費用負担の削減(町) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 町の公共交通への支出として、デマンドタクシーとスクールバスが大半を占めている。 ➢ デマンドタクシーのシステムおよび運行事業者、スクールバスの運行事業者の更新のタイミング 	<ul style="list-style-type: none"> ・H29 ・デマンドタクシーのシステム更新に伴う、運行費用負担の削減方策検討 ・H31 ・スクールバスの事業者更新に伴う、運行費用負担の削減方策検討

7.3.3 町外との移動需要に対応した公共交通サービスを展開

基本方針③「町外との移動需要に対応した公共交通サービスを展開」の施策に対する具体的な取組メニューと実施主体を以下に示す。

表 7-5 具体的な取組メニューと実施主体

施策	概要	取組メニューと実施主体	背景(調査結果等)	目標年次
3.1. 水戸市等への移動手段の検討	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 水戸市への新たな移動手段として、開江線の運行を行う。 ➢ 水戸市等への移動手段に関して、自治体間の連携施策の展開状況や七会地区住民の移動ニーズを考慮し、両市と継続的に検討を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 実証運行路線(開江線)の本格運行(町、事業者) ➢ 水戸市等への移動需要に対する交通手段の検討(町、隣接市、事業者) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 定住自立圏構想に基づき、実証運行を実施。通院、通学に一定の需要が見られた。また、赤塚駅への利用も見られた。 ➢ 水戸市に加え、笠間市への移動ニーズも高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・H29 ・開江線の本格運行および評価 ・H30～ ・水戸市等との連携を強めるための交通網の検討

7.4 施策実施スケジュール案

各施策について、計画策定以降、平成32年度ころまでのアクションプランとして、以下の通り実施を計画する。

表 7-6 アクションプラン

基本方針	施策	H29	H30	H31	H32	H33
1. 住民が活動拠点へ移動するために必要な公共交通サービスを展開する	1. 1. 運行方法の改善によるデマンドタクシーの利便性向上	利用者意見等のモニタリングの着手	意見を踏まえた改善および評価 (毎年継続的に実施)			
	1. 2. 外出機会を支援する拠点整備と網形成の連携	拠点形成・配置のあり方検討	拠点施設整備の具体検討 拠点に合わせた交通網の見直し	拠点施設の整備と交通網の運用		
	1. 3. 運転免許返納者の足の確保	免許返納者への公共交通利用券の継続配布 免許返納者の移動実態のモニタリングと公共交通利用促進に向けた施策の展開				
	1. 4. 新たな交通システムの導入検討	新技術の活用可能性の検討	実証運行実施の検討			
2. 健全で持続可能な公共交通事業を展開する	2. 1. 路線バスの利用促進の取組	事業者と連携した利用促進イベントの企画および実施 地区ごとのモビリティマネジメントの企画および実施				
	2. 2. デマンドタクシーの利用促進、登録者拡大	デマンドタクシーの登録者情報の整理 デマンドタクシーの利用促進				
	2. 3. 公共交通運行費用負担の削減	デマンドタクシーのシステム更新に伴う、運行費用負担の削減方策検討	スクールバスの事業者更新に伴う、 運行費用負担の削減方策検討			
3. 町外との移動需要に対応した公共交通サービスを展開する	3. 1. 水戸市、笠間市への移動手段の検討	開江線の本格運行および評価	水戸市、笠間市との連携を強めるための交通網の検討			

7.5 計画の達成状況の評価

本計画の達成状況の評価するため、基本的な方針毎に評価指標および目標値を定める。目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。

なお、目標値は計画期間の最終年度である平成37年度を目標年度とするが、中間年次を平成32年度と設定し、施策の進捗状況および目標達成状況の評価し、必要に応じて目標値の見直し等を行うものとする。

表 7-7 計画の達成状況の評価指標

基本方針	実現すべき状態	評価指標		現況値	中間目標値 H32	最終目標値 H37
		指標	データ取得			
住民が生活拠点へ移動するために必要な公共交通サービスを展開	<ul style="list-style-type: none"> 町内の主要な交通軸における移動手段確保 町内主要拠点への外出機会の増加 	<ul style="list-style-type: none"> 年に1度でも路線バス等の公共交通を利用する割合 	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査 	14%	16% (+50人/年)	19% (+50人/年)
		<ul style="list-style-type: none"> ふれあいタクシーによる町内主要施設(行き先上位10位)への利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> 城里町社会福祉協議会(全利用者リスト) 	4.3千人/年	4.7千人/年 (+1割)	5.1千人/年 (+2割)
健全で持続可能な公共交通事業を展開	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通事業への公的負担の減少 各公共交通事業の収支の改善 	<ul style="list-style-type: none"> 町民一人あたりの町の公的負担額 	<ul style="list-style-type: none"> 補助額実績値 ※路線バス(野口線、成沢線、フィーダー、開江線)、デマンド、スクールバス等 	4.2千円/人	4.2千円/人 (維持)	4.2千円/人 (維持)
町外への移動需要に対応した公共交通サービスを展開	<ul style="list-style-type: none"> 町外への通勤・通学、買物、通院の足の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 町外連絡を目的とした路線(開江線)の利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> 茨城交通実績値 	33人/日 (実証運行)	33人/日 (4人/便)	40人/日 (5人/便)

7.6 PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。そのために、継続的に取組みを実施していく（Do）と同時に、その取組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていく。

特に、平成32年度を中間年次として位置づけ、中間評価（Check）を行うものとする。

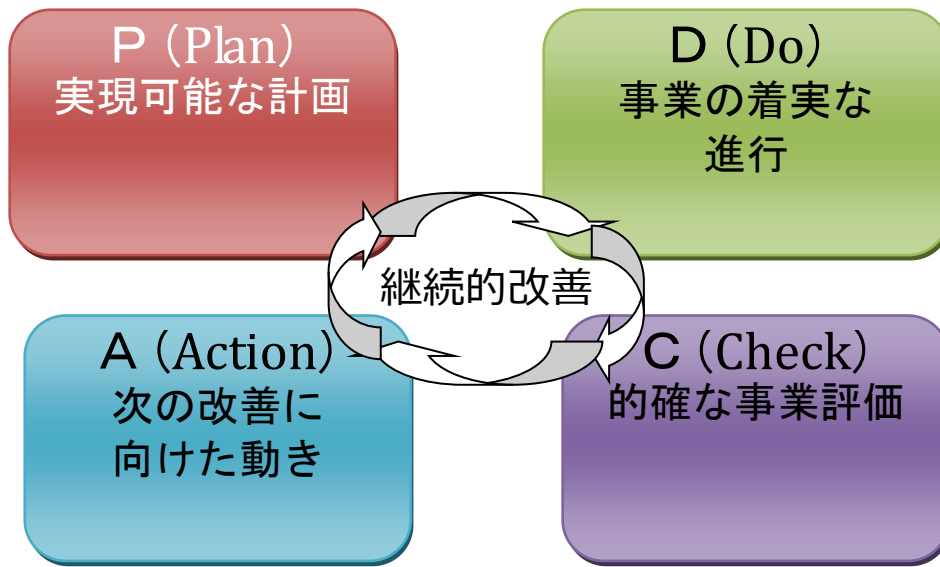


図 7-3 PDCA サイクルによる運用

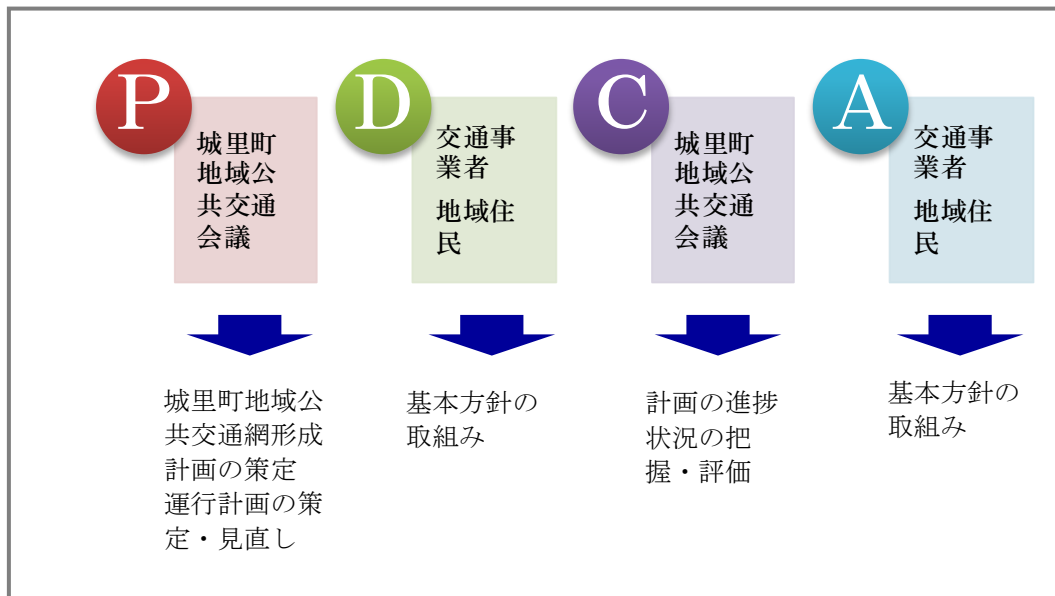


図 7-4 PDCA ごとの実施主体