

城里町地域公共交通網形成計画 概要版

1. 地域公共交通網形成計画の位置づけ

【計画の構成】

はじめに

1. 地域の現状等
2. 関連する町の計画および取組
3. 公共交通の現状等
4. 地域の課題と地域公共交通に求められる役割
5. 計画の基本方針
6. 計画の目標
7. 目標達成のための施策・事業
8. 計画の達成状況の評価

【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。

【計画の期間】

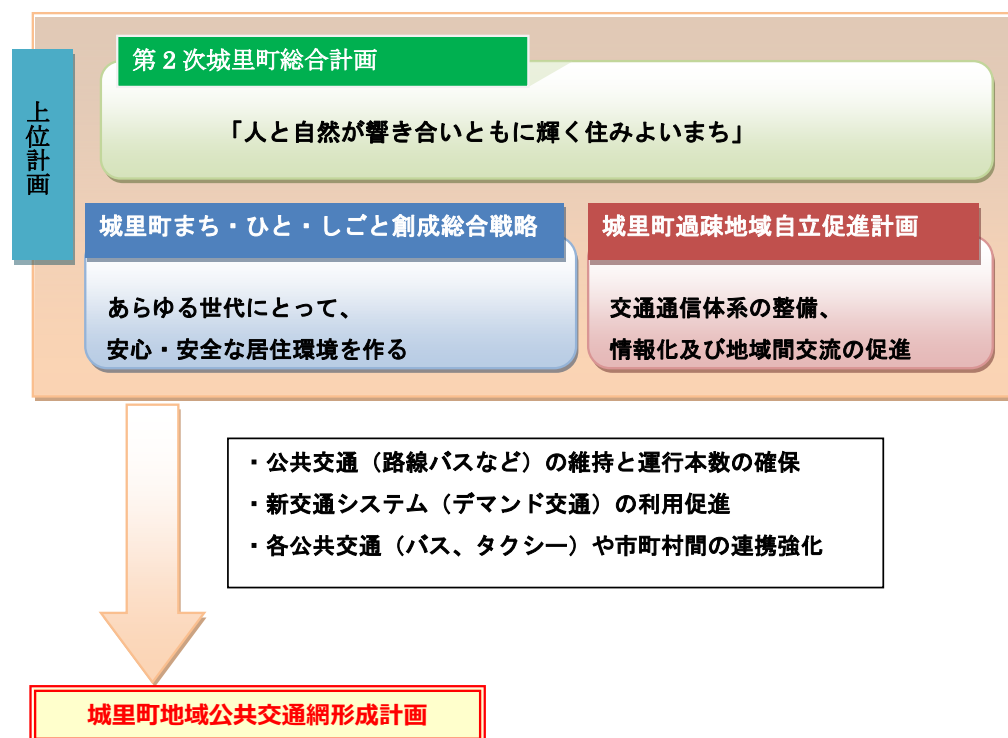
第2次城里町総合計画の計画期間と整合を図り、平成29年度から**平成37年度までの9年間**を計画期間とする。なお、**平成32年度に、中間評価および見直し**を行うものとする。

【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。

【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。



2. 地域公共交通網形成計画の基本方針

公共交通を取り巻く現状

地域の現状等

- 人口減少傾向
- 高齢化率が3割超
- 人口は常北地区東部と桂地区の国道123号沿線に分布
- 常北地区西部と桂地区西部の交通空白地域に高齢者が分布
- 生活施設は中心市街地と幹線道路沿線に立地
- 大規模商業施設が中心市街地の外縁部、国道沿いに立地
- 高い免許保有率

上位計画等

- 市街地ゾーン、田園居住ゾーン、自然環境ゾーンと拠点の設定
- 都市・交流軸、観光・レクリエーション・交流軸、自然体験・交流軸の設定
- 七会地区における地域間交流の確保
- 水戸市との連携強化（定住自立圏）

公共交通の現状等

- 地区ごとの移動特性（生活スタイル）の違い
- 自動車への高い依存度
- デマンドタクシーの利用者減少
- デマンドタクシーに対する利用者からの高い評価、路線バスとの連携ニーズ
- 交通事業への町負担が増加傾向
- 路線バスの利便性向上ニーズ
- 町内の主要施設との連携の必要性
- 高齢者の安心な外出の支援が必要
- 公共交通サービスの担い手の不足

公共交通網形成に向けた課題

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

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

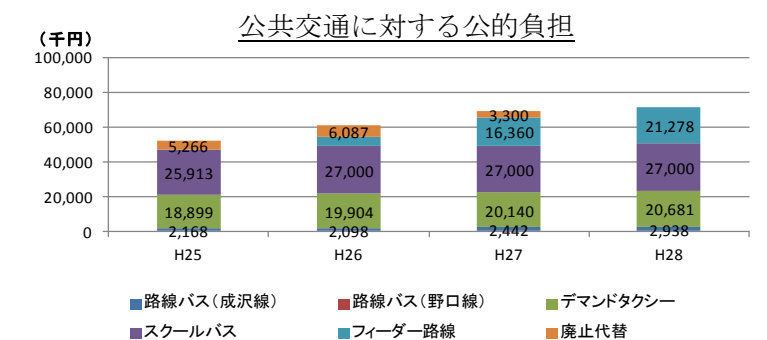
→公共交通に求められる役割

- 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

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



3. 計画の基本方針

【基本方針と目標】。

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% ⇒ 目標値：19% (H37) 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 ⇒ 目標値 5.1千人/年 (H37)
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 ⇒ 目標値：4.2千円/人 (H37)
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 ⇒ 目標値：40人/日 (実証運行) (H37)

【公共交通の役割と施策の方向性】

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

4. 計画に位置付ける施策

施策	概要	取組メニューと実施主体
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	▶ 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。	▶ 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) → 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)
1. 2. 外出機会を支援する拠点整備と網形成の連携	▶ 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。	▶ 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)
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。	▶ 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)
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。	▶ 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)
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)	▶ バスの乗り方教室、漫遊バ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)
2. 2. デマンドタクシーの利用促進	▶ 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組を行う。 ▶ 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。	▶ 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)
2. 3. 公共交通運行費用負担の削減	▶ 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。	▶ 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)
3. 1. 水戸市等への移動手段の検討	▶ 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。	▶ 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)