

# 城里町地域公共交通計画

2024 年 3 月  
城里町



# 1.はじめに

## 1.1 計画作成の目的

城里町においては、2016 年度に策定した「城里町地域公共交通網形成計画」(以下「網形成計画」という。)に基づき、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を実施してきました。網形成計画が 2025 年度には計画期間満了を迎えることから、地域住民のための地域公共交通を確保・維持していくため、町総合計画や関連計画との整合を図りながら網形成計画の見直しを行います。

また、国においては、地域の関係者の共創を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」(再構築)を進める観点から、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が 2020 年 11 月に施行されました。自動運転を始めとする移動・交通に関する技術進展や規制緩和により、全国各地で多様な交通サービスが生まれ、地域ニーズにあった移動サービスを構築する時代になりつつあります。

このような背景を踏まえて、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」(2020 年 11 月施行)の枠組みを活用し、持続可能な公共交通の再構築を目指すべく、今後の本町の公共交通に関する基本的な方針と目標、目標達成に向けた施策を示す計画として、マスタープランとなる「城里町地域公共交通計画」を策定します。

## 1.2 計画作成の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)」に基づく「地域公共交通計画」として策定し、本町の公共交通に係るマスタープランとして運用していきます。

なお、本計画は、町が策定している「第2次城里町総合計画」、「城里町立地適正化計画」、「第2期城里町創生総合戦略」、「城里町人口ビジョン」、「城里町過疎地域持続的発展計画」、県が策定している「常北都市計画区域マスタープラン」、「水戸・勝田都市計画区域マスタープラン」、「茨城県地域公共交通計画」、「および県央9市町村(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)が策定している「いばらき県央地域連携中枢都市圏ビジョン」を上位・関連計画として整合を図り、策定することとします。

## 1.3 計画の区域

原則、城里町全域を対象区域とします。

## 1.4 計画対象

本計画では、本町で運行されている路線バス、デマンド交通ふれあいタクシー(デマンドタクシー)、スクールバス、タクシー、福祉有償運送、及び、今後計画期間内に運行する公共交通を対象とします。

なお、国土交通省の方針では、地域公共交通計画は、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を推進しています。そこで、本計画では、徒歩や自転車などを含め、幅広い移動サービスを対象として、基本的な方針、目標、公共交通施策を位置づけます。

## 1.5 計画期間

本計画の期間は、2024年度から2028年度までの5年間とします。

なお、計画期間内であっても、公共交通を取り巻く環境の変化などに応じて、計画の見直しを検討します。

## 2. 地域の現状等・社会動態の整理

### 2. 1 地理・地勢

2005 年2月1日に常北町、桂村、七会村が合併して誕生した城里町は、東西に約 19km、南北に約 13km におよび、総面積 161.80km<sup>2</sup>で、全体の約 61%を森林が占めています。

茨城県の西北部に位置し、南部は水戸市及び笠間市と接し、東部は常陸大宮市、那珂市と那珂川を境に接しており、北部は常陸大宮市に、西部は栃木県茂木町と接しています。

地勢は、東部是那珂川沿岸に開けた沖積平野地帯で、農地や宅地、工業用地などに利用され、国道 123 号沿線を中心に、多くの住民が居住しています。中西部は、八溝山系の南縁部の標高 200m 前後の丘陵地帯となっており、藤井川をはじめとする那珂川支流の多くの河川が起伏の激しい地形を作り出し、山林や農地、レクリエーション施設などに利用され、自然や歴史を感じる地域となっています。

美しい自然が残る静かな地域である一方、県都水戸市に隣接する恵まれた立地にあります。また、常磐自動車道水戸 IC から 10 分から 25 分程度の時間距離にあり、町内各地域から東京都心へ 2 時間前後で行くことができます。

<城里町の位置>



<合併前の町村>



出典：城里町ホームページ

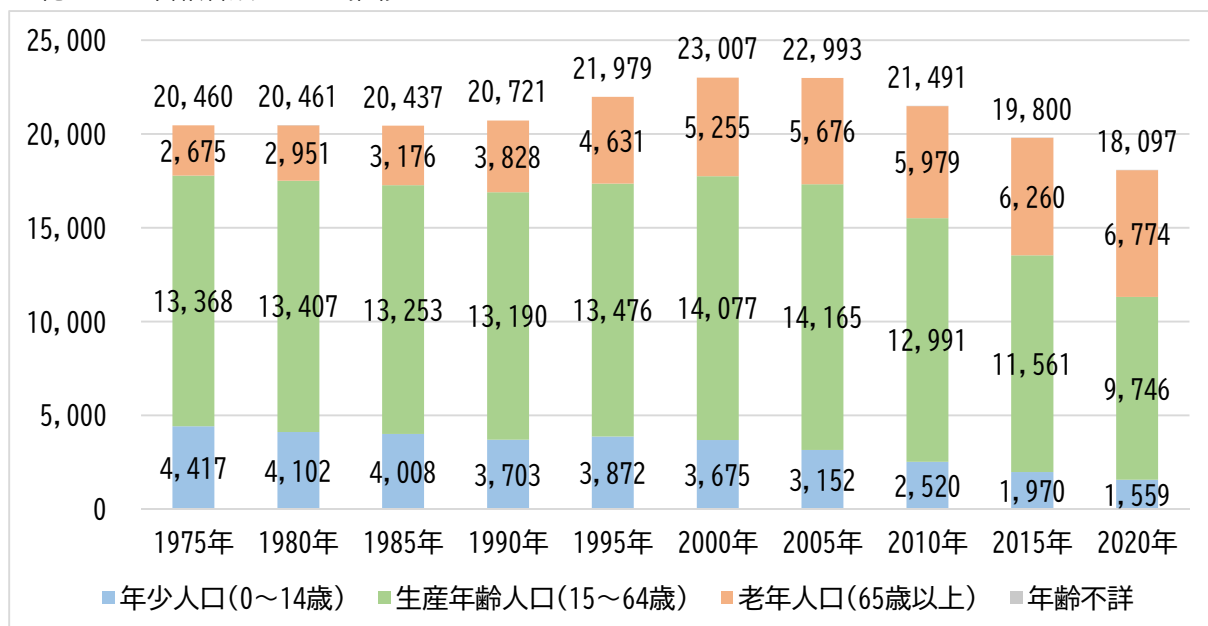
## 2. 2 社会状況・経済状況

### I. 人口推移

本町の人口は、1990 年から 2000 年にかけて増加傾向がみられましたが、その後減少に転じ、2020 年の総人口は 18,097 人となっています。年齢層別人口は、年少人口と生産年齢人口が減少傾向、老年人口が増加傾向にあります。2020 年の高齢化率は 37.4%です。

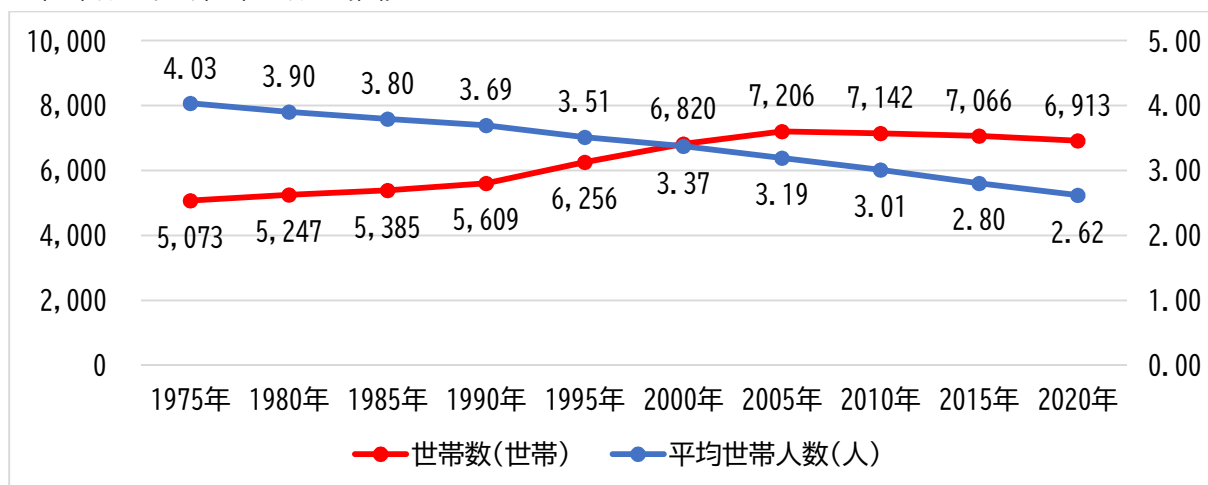
世帯数は、2005 年まで増加傾向にありましたが、その後減少に転じています。平均世帯人数は一貫して減少傾向にあり、核家族世帯や単身世帯の増加が想定されます。

<総人口・年齢層別人口の推移>



資料：国勢調査

<世帯数・平均世帯人数の推移>

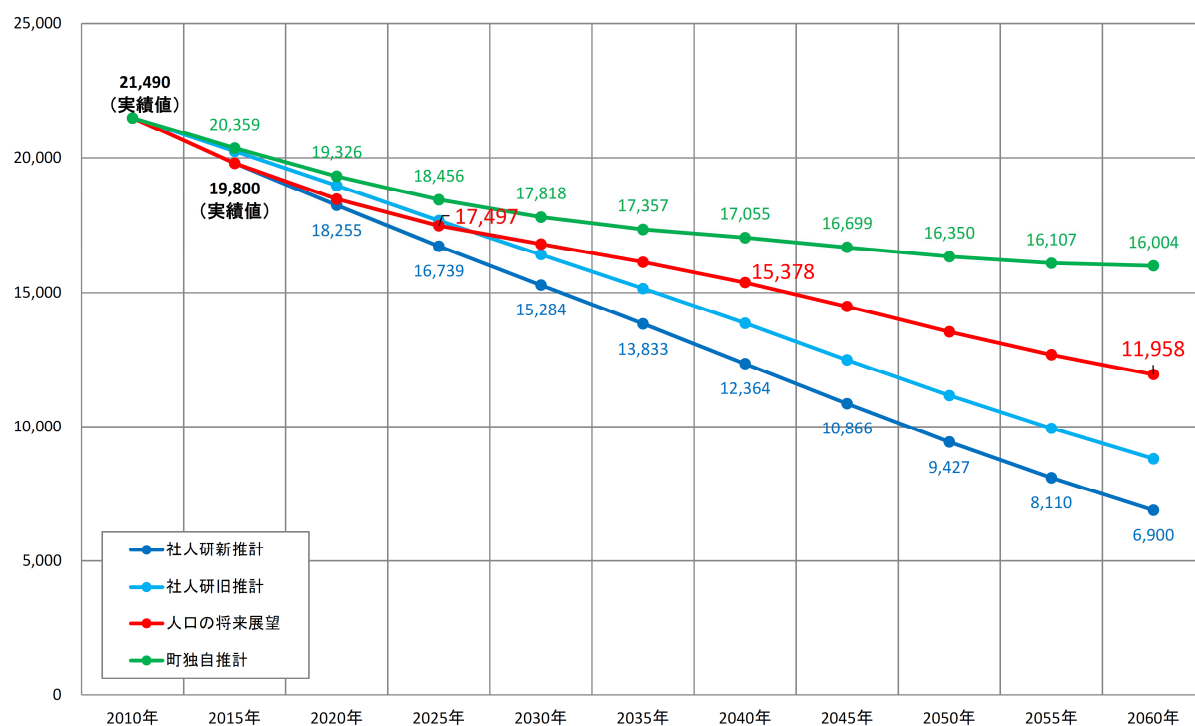


資料：国勢調査

## 2. 地域の現状等・社会動態の整理

本町の将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 30(2018)年推計)」において、2060 年で 6,900 人となっています。2016 年に町は独自に人口推計を行いました。実態との乖離が見込まれることから、2021 年に人口ビジョンを見直しています。ファミリー年代の転入促進等の実現性の高い戦略を柱とする新たな将来展望を策定し、2060 年の人口を 11,958 人と設定しています。

### <人口の将来展望とその他の人口推計との比較>



出典: 城里町まち・ひと・しごと創生 城里町人口ビジョン【改訂版】

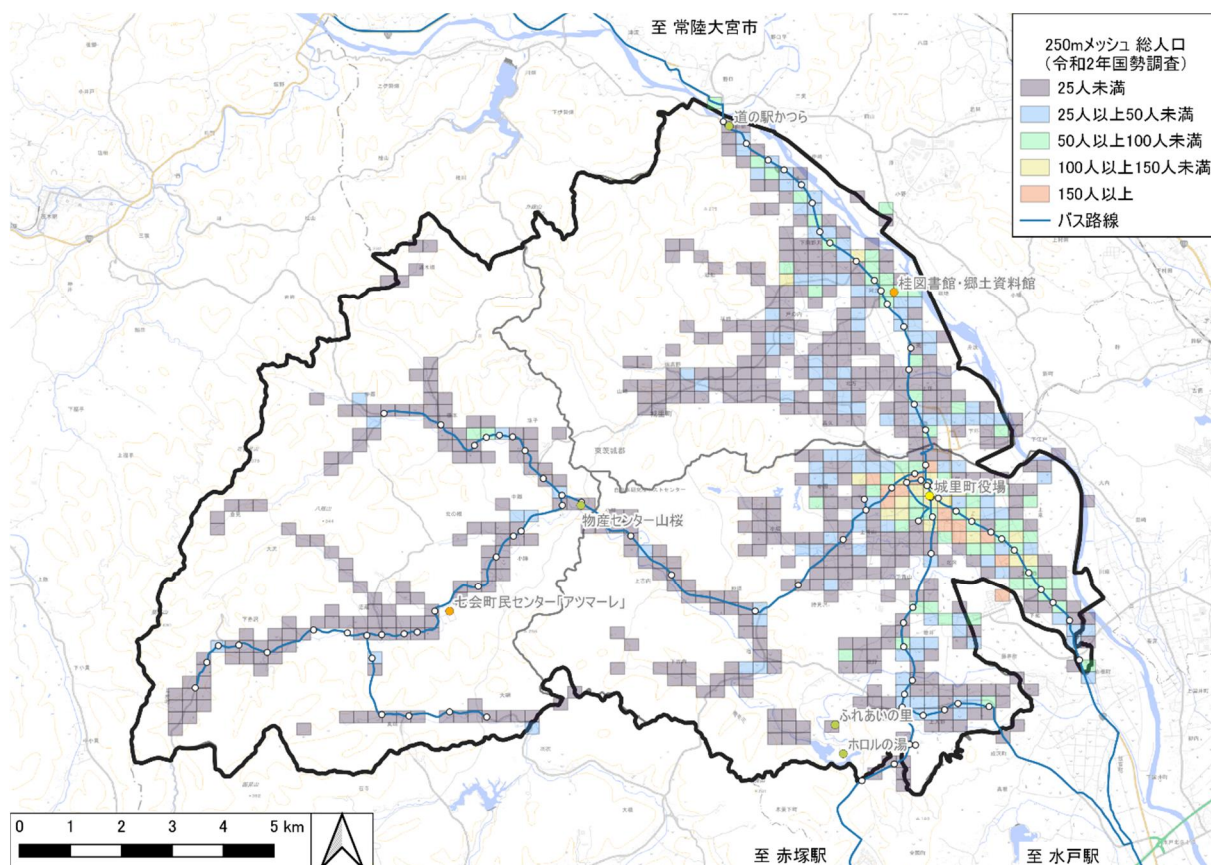


## Ⅱ. 人口分布

本町の人口は、常北地区東部の町役場周辺(石塚や那珂西)に多いです。また、町東部の国道123号線沿道を中心とした常北地区や桂地区の平野部・台地部において、人口が比較的多いです。常北地区西部と七会地区については、山間部に居住がみられます。

総人口の地区別構成比は、常北地区が約6割強、桂地区が約3割弱、七会地区が約1割弱です。

### <250m メッシュ総人口分布>



資料：令和2年国勢調査

### <地区別総人口>

|        | 常北地区   | 桂地区   | 七会地区  | 町全体    |
|--------|--------|-------|-------|--------|
| 総人口(人) | 11,289 | 5,212 | 1,596 | 18,097 |
| 構成比    | 62.4%  | 28.8% | 8.8%  | 100.0% |

資料：令和2年国勢調査

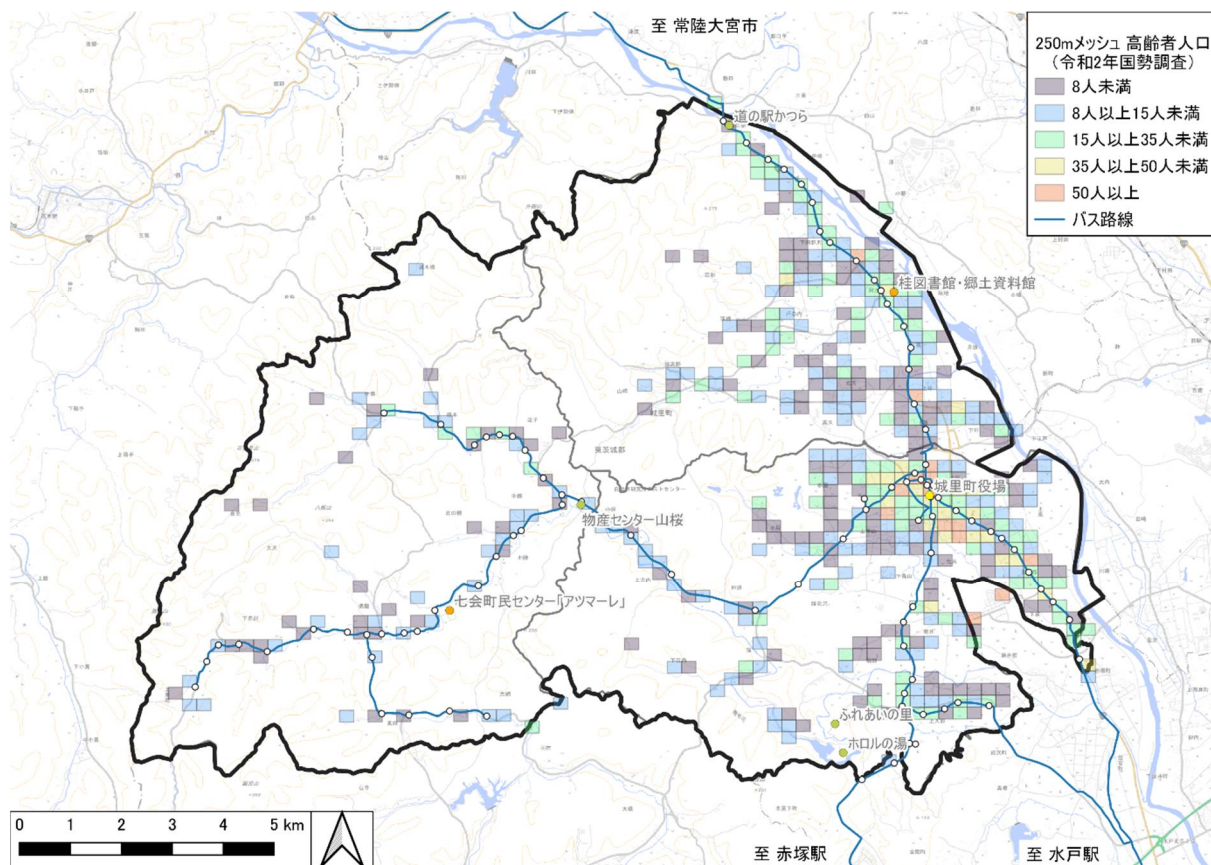


## 2. 地域の現状等・社会動態の整理

高齢者人口(65歳以上人口)は、総人口と同じく町役場周辺や国道123号線沿道を中心とした平野部・台地部に比較的多くみられ、また山間部でも一定程度みられます。

高齢者人口の地区別構成比は、常北地区が約6割弱、桂地区が約3割強、七会地区が約1割弱です。

### <250mメッシュ高齢者人口分布>



資料：令和2年国勢調査

### <地区別高齢者人口>

|          | 常北地区  | 桂地区   | 七会地区 | 町全体    |
|----------|-------|-------|------|--------|
| 高齢者人口(人) | 3,944 | 2,199 | 631  | 6,774  |
| 構成比      | 58.2% | 32.5% | 9.3% | 100.0% |

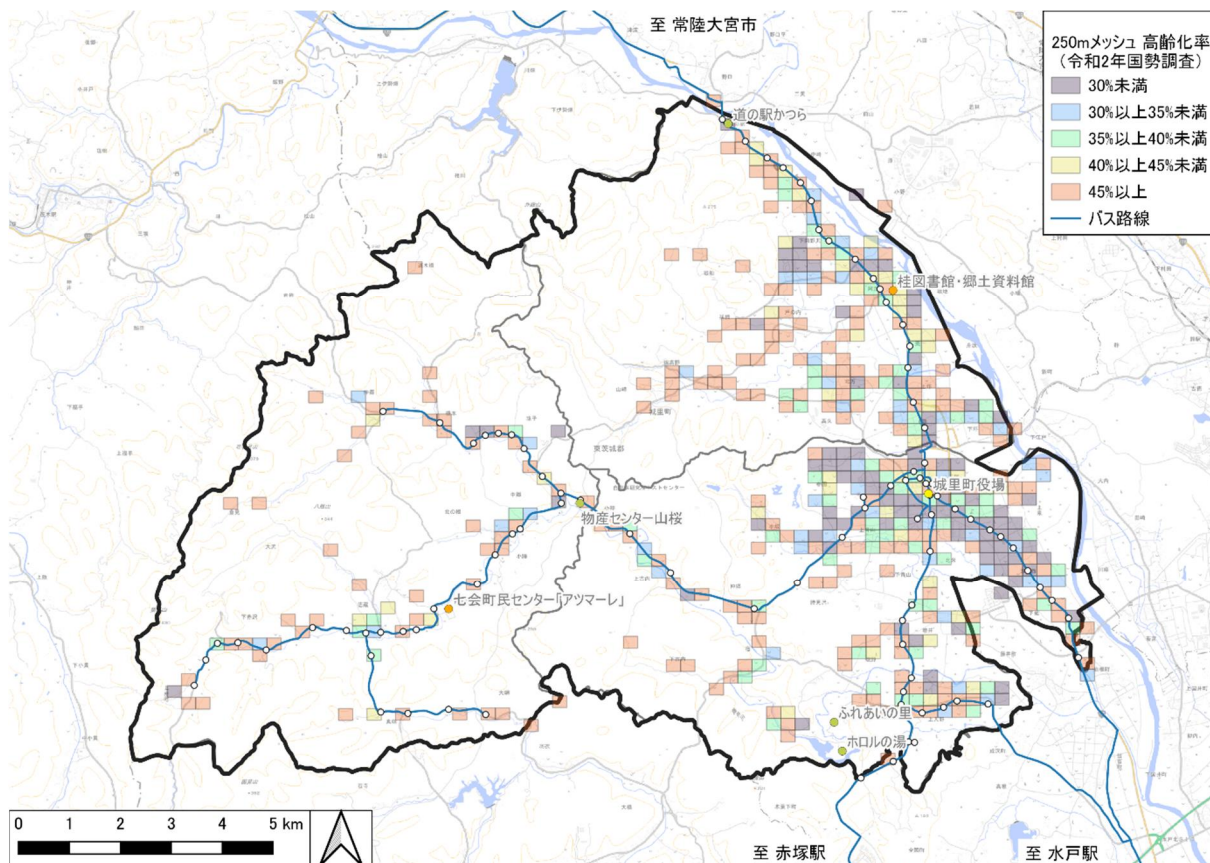
資料：令和2年国勢調査

## 2. 地域の現状等・社会動態の整理

高齢化率は、常北地区東部の町役場周辺では低いです。桂地区では全体に高い場所が多くみられます。七会地区についても居住のあるところは高齢化率が高いです。

地区別の高齢化率は、桂地区が最も高く42.2%であり、七会地区も4割近い39.5%です。

### <250m メッシュ高齢化率分布>



資料：令和2年国勢調査

### <地区別高齢化率>

|      | 常北地区  | 桂地区   | 七会地区  | 町全体   |
|------|-------|-------|-------|-------|
| 高齢化率 | 34.9% | 42.2% | 39.5% | 37.4% |

資料：令和2年国勢調査



### Ⅲ. 施設の立地

本町の町役場は常北地区東部の石塚に立地し、その周辺に施設が集中しています。また、公共施設としては、桂地区の桂図書館・郷土資料館に桂支所が併設されており、七会地区には七会町民センター「アツマーレ」が立地しています。

病院は町役場の北側に石塚地方病院が立地し、診療所も東部に集中しています。

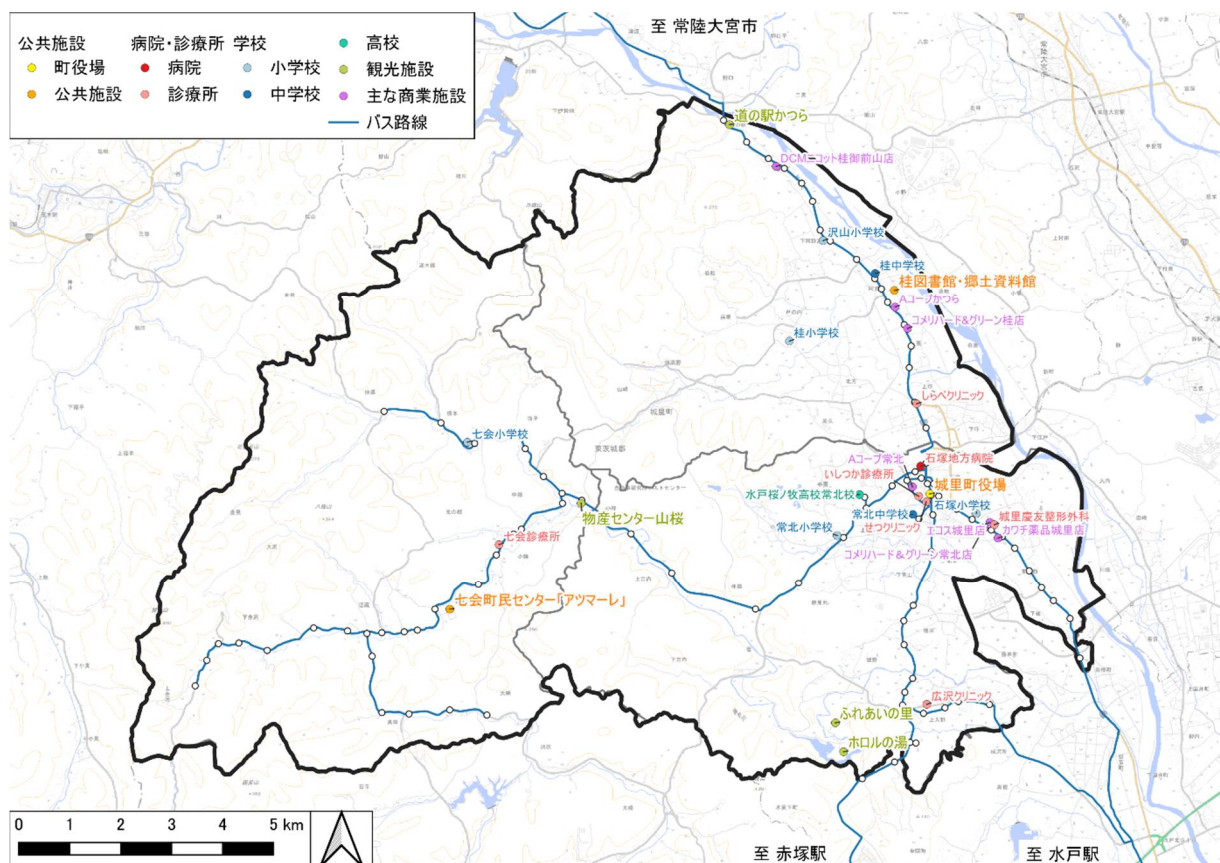
小学校は常北地区に2校、桂地区に2校、七会地区に1校が立地しています。中学校は常北地区に1校、桂地区に1校あり、七会地区には立地していません。

高校は町役場の西方に水戸桜ノ牧高校常北校が立地しています。

観光施設はキャンプ場ふれあいの里、温浴施設ホロルの湯、道の駅かつら、物産センター山桜があり、町民にも利用されています。

主な商業施設は町東部の国道 123 号線沿いにスーパーマーケットのエコス城里店、Aコープ常北、Aコープかつらが立地しており、その他の大規模小売店舗としてカワチ薬品城里店、コメリハード&グリーン常北店、コメリハード&グリーン桂店、DCM ニコット桂御前山店が立地しています。

#### <生活利便施設等の立地状況>



## IV. 道路交通

本町は東部を国道 123 号が南北に通っており、町役場の北側ではバイパスが整備されています。また主要地方道が4路線通っており、加えて一般県道が6路線、広域農道が1路線あります。なお、一般県道阿波山徳蔵線はバイパス整備が進められています。

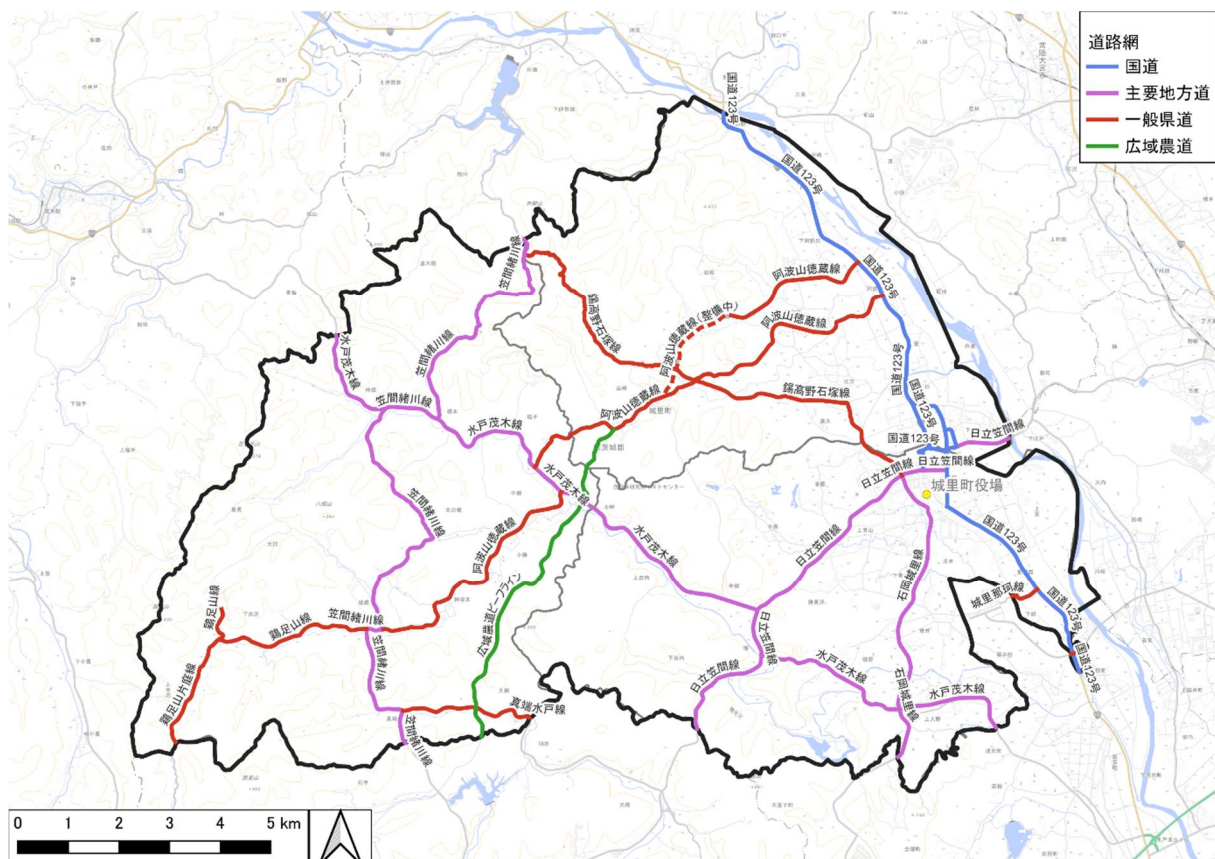
### <町内の幹線道路>

| 道路種別  | 路線名      | 路線番号     |
|-------|----------|----------|
| 一般国道  | 国道 123 号 |          |
| 主要地方道 | 笠間緒川線    | 県道 39 号  |
| 主要地方道 | 水戸茂木線    | 県道 51 号  |
| 主要地方道 | 石岡城里線    | 県道 52 号  |
| 主要地方道 | 日立笠間線    | 県道 61 号  |
| 一般県道  | 阿波山徳蔵線   | 県道 112 号 |

| 道路種別 | 路線名       | 路線番号     |
|------|-----------|----------|
| 一般県道 | 真端水戸線     | 県道 113 号 |
| 一般県道 | 鶏足山線      | 県道 225 号 |
| 一般県道 | 鶏足山片庭線    | 県道 226 号 |
| 一般県道 | 錫高野石塚線    | 県道 246 号 |
| 一般県道 | 城里那珂線     | 県道 356 号 |
| 広域農道 | 広域農道ビーライン |          |

資料：令和3年度道路交通センサス

### <町内の道路網>



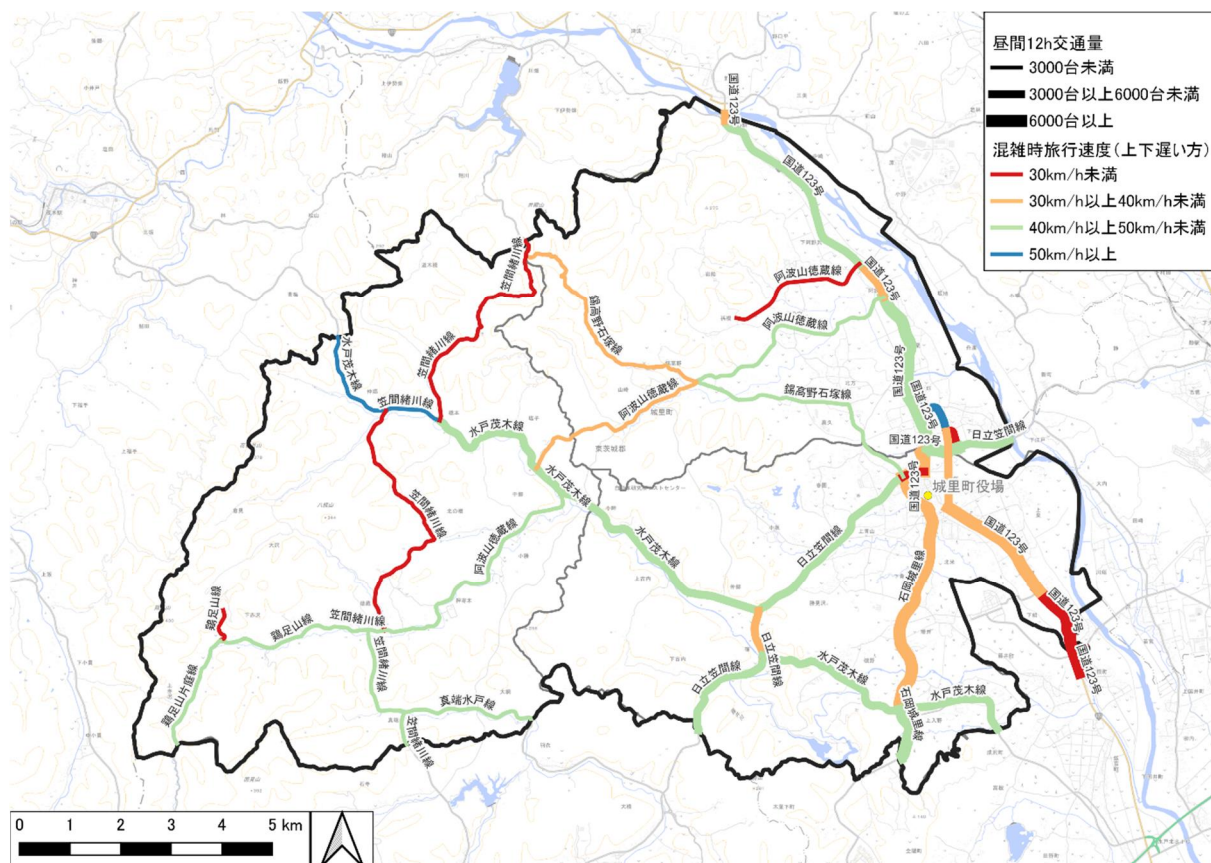
資料：令和3年度道路交通センサス、城里町資料



## 2. 地域の現状等・社会動態の整理

令和3年度道路交通センサスにおける道路交通の状況は、町東部の国道 123 号および主要地方道石岡城里線において交通量が多く、道路混雑もみられます。また、主要地方道水戸茂木線、主要地方道日立笠間線も一定程度の交通量があります。なお、山間部の一部の道路では、幅員や線形の改良が未整備のため旅行速度が遅い区間がみられます。

### < 道路交通の状況 >



資料：令和3年度道路交通センサス

## 3. 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通施策の方針

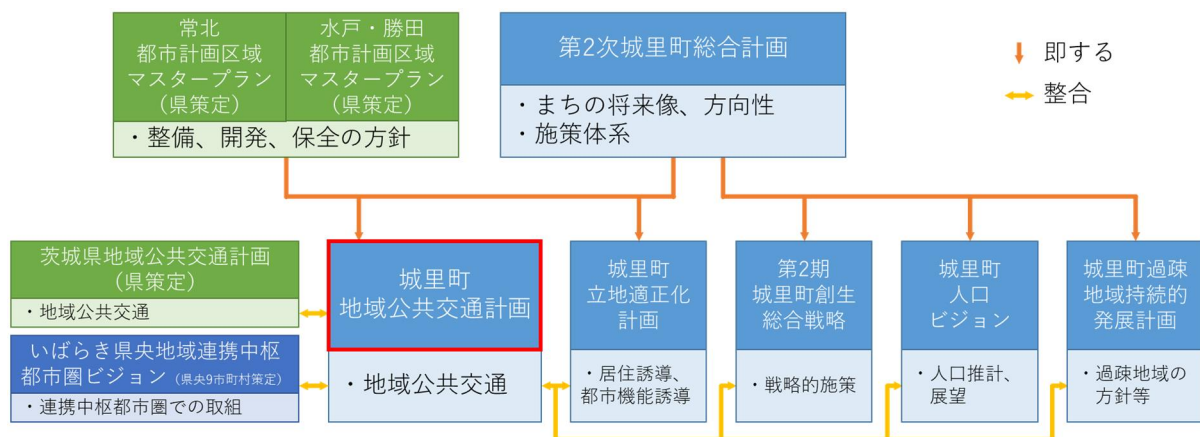
### 3. 1 参照する上位・関連計画

本計画は、町の最上位計画である「第2次城里町総合計画」、および県が策定している「常北都市計画区域マスタープラン」、「水戸・勝田都市計画区域マスタープラン」を上位計画とし、これらに即して策定します。

また、町が策定している「城里町立地適正化計画」、「第2期城里町創生総合戦略」、「城里町人口ビジョン」、「城里町過疎地域持続的発展計画」、県が策定している「茨城県地域公共交通計画」および県央9市町村(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)が策定している「いばらき県央地域連携中枢都市圏ビジョン」を関連計画とし、これらとの整合を図り策定します。

上記の上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通施策の方針等について参照します。

<上位・関連計画と本計画の位置付け>



## 3. 2 第2次城里町総合計画

「第2次城里町総合計画」(基本構想 2016 年度～2025 年度、後期基本計画 2021 年度～2025 年度)では、基本目標の一つである「安全・安心な生活基盤のあるまちの実現」に向け、公共交通サービスの確保に取り組むとしています。

また、商業振興の一環として公共交通を利用した買い物の利便性の向上や、日常の買い物に支障がある高齢者等を支援するための買い物送迎バスの運行の検討、教育環境の整備として遠距離通学の負担を軽減するためのスクールバスの運行や町外へ通学する高校生に対する路線バス・鉄道の利用にかかる交通費の補助についても記載されています。

<「安全・安心な生活基盤のあるまちの実現」の施策の方向と主な取組(抜粋)>

### (4) 公共交通サービスの確保

高齢者等の生活の足の確保や町民の通勤・通学の利便性向上を図るため、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」の利便性向上、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。

「ふれあいタクシー」については、運行方法・配車方法の改善の検討、主要な目的地における待合スペース等の整備などを進めながら、町民の利用促進を図ります。

また、超小型モビリティ等の新しい交通手段や、自動運転や複数の公共交通サービスの一体的な利用といった新しい技術の活用についても検討します。

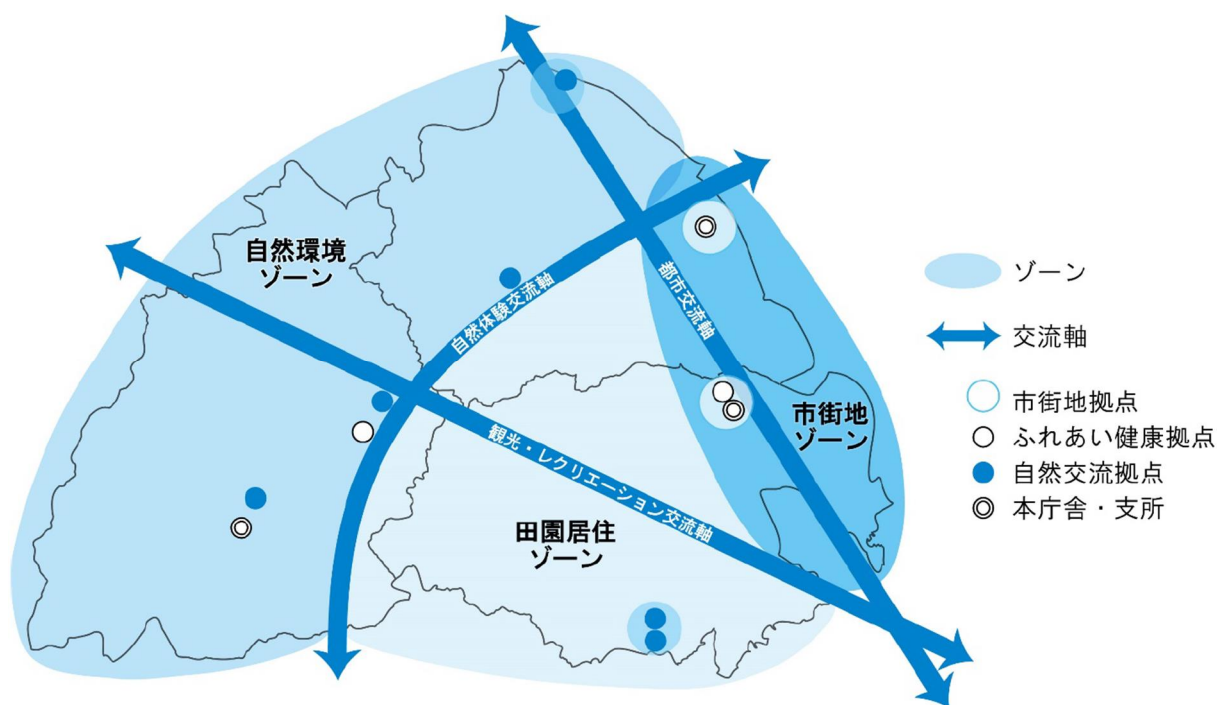
《主要な取組》 ■民間バス維持の要請

■ふれあいタクシーの利便性・持続性の向上

■路線バス用駐輪場への補助金の交付

■新しい交通手段・技術の導入検討

<土地利用ゾーニング図>





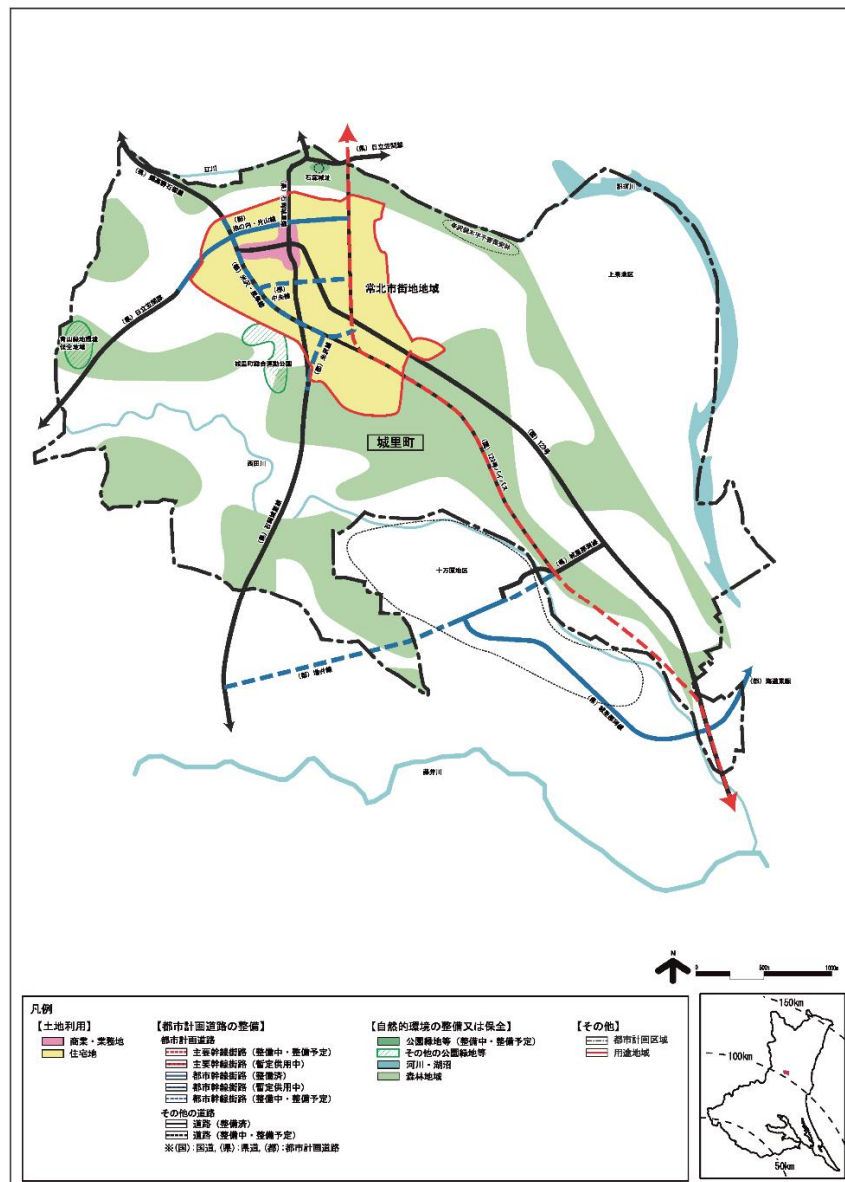
### 3. 3 計画区域マスタープラン（県策定）

「常北都市計画区域マスタープラン」(2021 年告示)は、常北市街地(石塚周辺)を中心とした城里町の一部を都市計画区域として対象としています。基本理念としては、県都水戸を中心とした中核的な都市圏の形成、都市機能の集約と地域間の連携(コンパクト・プラス・ネットワーク)を図ることによる持続可能な都市づくり、災害に強い強靱な都市を目指すことが掲げられています。

交通体系の整備の方針として、道路整備に加えて、コンパクト・プラス・ネットワークを推進するため、バスなどの公共交通機関と連携するとともに、自転車・歩行者ネットワークの整備やにぎわいのある歩行空間の形成を図るなど、誰もが安心して快適に外出や移動ができる交通環境の充実や歩きたくなるまちなかの創出を図ることとしています。

「水戸・勝田都市計画区域マスタープラン」(2021 年告示)では、水戸ニュータウンの一部が城里町に含まれています。当該地域では定住環境の維持と生活利便施設の充実を図るとしています。

<常北都市計画区域マスタープラン附图>

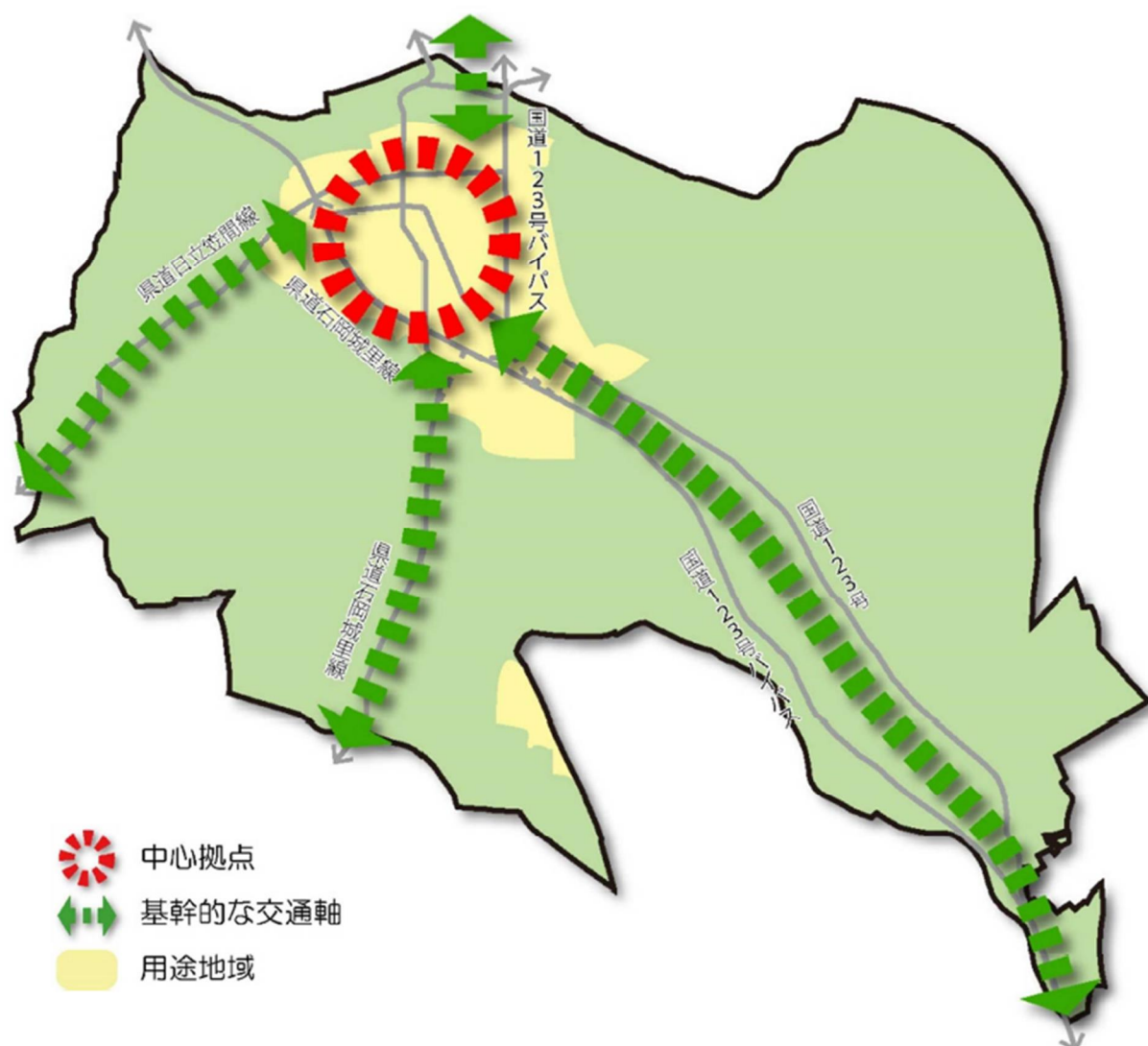


### 3. 4 城里町立地適正化計画

「城里町立地適正化計画」(計画期間 2019 年度～2035 年度)は、町内の都市計画区域(常北都市計画区域、水戸・勝田都市計画区域の一部)を対象に、コンパクト・プラス・ネットワークを具体的に推進するため、生活サービス施設等の立地誘導を図り、町民全体の生活利便性の維持・向上を実現する持続可能なまちづくりを進めるための計画です。

現況の課題として、町内には最寄りの施設まで徒歩で移動することが困難な場所が多く、こうした場所では公共交通機関の利便性も高くないことや、今後高齢化が進行すると自家用車の運転ができない交通弱者が増加することを踏まえ、公共交通機関等の維持・強化が必要であるとしています。町内の主要地区を結び将来も一定の運行水準を維持すると見込まれる公共交通路線、及びデマンド交通(「ふれあいタクシー」)を含めた公共交通の主要なルートとして、国道 123 号及び国道 123 号バイパスと、中心拠点周辺の骨格的な道路を形成する県道日立笠間線、県道石岡城里線を「基幹的な交通軸」としています。

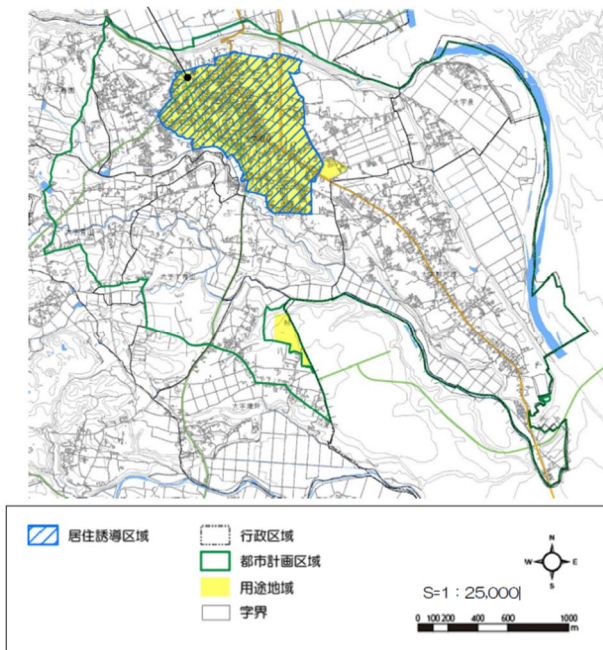
<基幹的な交通軸>



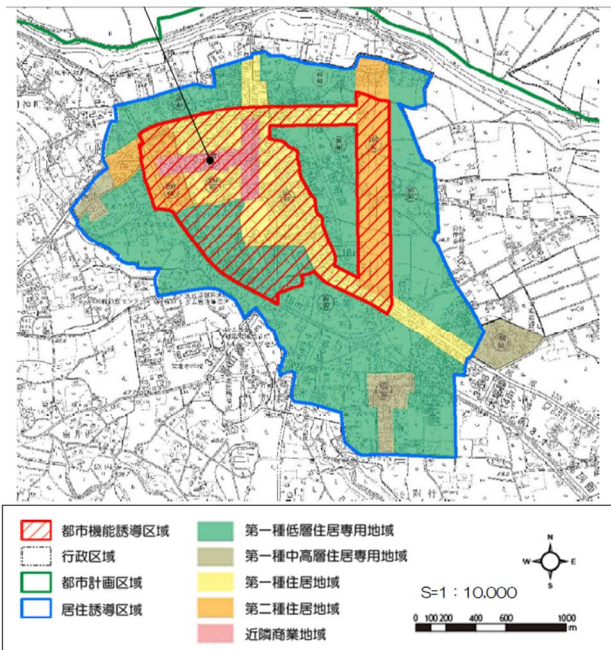
### 3. 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通施策の方針

施策として、歴史ある中心市街地を含む「基幹的な交通軸」に囲まれたエリアに、各種都市機能の立地を誘導するとともに、町内外をつなぐ利便性の高い道路及び地域公共交通網を形成するとしています。「基幹的な交通軸」として位置づける幹線道路では、路線バス等の公共交通機関の利便性の向上や未整備区間の道路整備を進めることで、買い物等の日常生活を支える町内の連絡向上及び町外へのアクセス向上を図るとしています。また、旧町村内の移動については、「ふれあいタクシー」の利用向上に継続して取り組むとともに、今後普及や実用化が予想される ICT を活用した乗り合い・シェア・自動運転等の導入の検討を進めることとしています。

<居住誘導区域>



<都市機能誘導区域>



<公共交通に関する施策と目標>

#### 公共交通ネットワークの充実

|      |                                                                                                                                                                                                                                 |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 主な取組 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○保健福祉センター等の拠点施設における交通結節点機能の強化</li> <li>○国道123号バイパス沿道をはじめとする誘導区域内の各所において「ふれあいタクシー」のアクセス向上を図る待合場所の設置や提供等の実施検討</li> <li>○路線バス及び「ふれあいタクシー」の利用を促進する啓発等の実施</li> <li>○新たな交通システムの導入検討</li> </ul> |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### 「町内外をつなぐ利便性の高い道路及び地域公共交通網の形成」に関する指標

| 指標                                                                                                                                                                                                                    | 現状値     | 目標値（2035年） |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------|
| 「ふれあいタクシー」を利用して誘導区域内に立地する主要施設を訪問する人数<br>（中心部の変化 兼 町全体への波及効果）                                                                                                                                                          | 1.4千人/年 | 1.9千人/年    |
| <b>【設定の考え方】</b><br>○高齢者をはじめとする交通弱者の生活を支える足となる公共交通の利便性向上の効果を測定するため、「ふれあいタクシー」を利用して中心部の生活利便施設等を訪れる人数（のべ人数）を指標として設定します。                                                                                                  |         |            |
| <b>【算出方法】</b><br>○「ふれあいタクシー」を運営する城里町社会福祉協議会による「町内主要施設（行き先上位10位）への利用者数」の実績報告によって把握します。現状値は2015年の実績報告より、旧町村別の行き先上位10位に該当する施設の中で居住誘導区域内に位置する石塚地方病院、いしつか診療所、菊地歯科医院、JA水戸常北支店、Aコープ常北、ローソン城里石塚店、石塚郵便局、城里町役場の8施設の利用者数を合計して算出。 |         |            |



### 3. 5 第2期城里町創生総合戦略

「第2期城里町創生総合戦略」(計画期間 2021 年度～2025 年度)では、基本目標Ⅳ「あらゆる世代にとって安全・安心な居住環境を図る」に属する目標Ⅳ-2「快適な生活を支える基盤の整備」において、公共交通の利便性維持・向上が掲げられています。

<重要業績評価指標(抜粋)>

| 項目                                          | 基準値      | 目標値      |
|---------------------------------------------|----------|----------|
| 居住誘導区域 <sup>33</sup> の人口密度(国勢調査の調査区別人口より算出) | 29.7人/ha | 29.7人/ha |
| 公共交通の利用者数(ふれあいタクシーの利用者数)                    | 4.7千人/年  | 5.1千人/年  |

<主な事業のうち公共交通に関する施策>

#### 施策② 移動しやすい道路・交通ネットワークの整備

##### ■町道改良事業・幹線道路整備推進事業

安全で快適な道路環境の整備や、国・県に対する整備の働きかけを進める。

##### ■路線バス運行補助事業

町民の日常生活を支える路線バスを維持するため必要な補助を行う。

##### ■新交通システム(デマンド交通<sup>34</sup>)運行支援事業

路線バスの利用が困難な高齢者等の外出を促進する「ふれあいタクシー」の運行を支援する。

##### ■公共交通活性化事業

公共交通の利用促進や、公共交通の維持・再編・活性化に向けた調査研究を実施する。

##### 新次世代交通システム導入促進事業

道の駅等を拠点とした超小型モビリティ<sup>35</sup>等の利活用や自動運転等の実証実験の実施を検討する。

### 3. 6 城里町人口ビジョン

「城里町人口ビジョン」(2021 年改訂、計画期間 2060 年まで)は、本町の人口動態を分析し将来展望を示しています。現状の課題として、人口減少が当初の想定以上のスピードで進んでおり、その要因として「出生率の低下」「20 代前後(進学・就職年代)の流出」「30～40 代(ファミリー年代)の流入の鈍化」が挙げられています。

このうち、30～40 代への働きかけを強化し「進学・就職をきっかけに流出した人口をその後に回復する」というかつての人の流れを取り戻すため、“子育て世帯が暮らしやすいまち”としてこの年代のU・Iターンのニーズを捉えた施策を展開するとしています。また、出生率の向上に向け若者の「これから子どもを産み育てたい」という希望を叶える環境づくりもあわせて検討するとしています。さらにまちづくりにおいても、一定の人口減少や少子高齢化の進行といった予想される状況を見据え、計画的に対策を講じるとしています。



### 3. 7 城里町過疎地域持続的発展計画

「城里町過疎地域持続的発展計画」(計画期間 2021 年度～2025 年度)は、城里町において一部過疎地域として指定されている旧七会村及び旧桂村の区域を対象に、地域の持続的発展のために定められた計画です。

地域公共交通の現況として、七会地区及び桂地区には城里町全域を対象とした城里町デマンド交通「ふれあいタクシー」があります。また、茨城交通株式会社による定期バス路線として、桂地区には「野口線」、七会地区には「常北・七会線」があります。しかし、地区内外の移動は自家用車を利用する方が大半であるとしています。

路線バス「野口線」は町の中心である石塚地区を經由し、水戸駅に繋がる重要な地域間幹線系統であり、高校生、高齢者等にとって重要な交通手段であるとしています。路線バス「常北・七会線」も、七会中学校が廃校となったことにより、常北中学校へ通う生徒にとっても不可欠な交通手段であるので、今後も確保していかなければならないとしています。

対策として、地域住民にとって必要な公共交通手段として、路線バスの維持確保に努め、デマンド交通「ふれあいタクシー」の積極的な利活用を推進し、必要な補助を行うとしています。

また、学校教育部門においても、統廃合により通学困難となる児童生徒にはスクールバス等の運行等の支援を行うとしています。

#### <事業計画のうち公共交通に関するもの>

| 事業名(施設名)               | 事業内容           | 事業主体 | 備考        |
|------------------------|----------------|------|-----------|
| 過疎地域持続的発展<br>特別事業 公共交通 | 路線バス運行補助       | 町    | 地域公共交通の確保 |
|                        | デマンドタクシー運行事業補助 | 町    |           |
| 学校教育関連施設               | 七会小学校スクールバス運行  | 町    | 教育環境の向上   |
|                        | 桂小学校スクールバス運行   | 町    |           |
|                        | 通学費補助          | 町    |           |

### 3. 8 茨城県地域公共交通計画

「茨城県地域公共交通計画」(計画期間 2023 年度～2027 年度)は、県の地域公共交通計画として、主に市町村域をまたぐ広域的な交通について位置付けるとともに、県内市町村の地域公共交通計画と密接に連携するものとしています。

本町に関する記載としては、広域交通や基幹交通、域内交通が接続する交通結節点として、町内の石塚地区及び那珂西地区が位置付けられています。また、地域公共交通確保維持事業の補助対象系統である地域間幹線系統として、町内を運行する茨城交通株式会社の路線バスのうち、いわゆる「野口線」にあたる系統が位置付けられています。

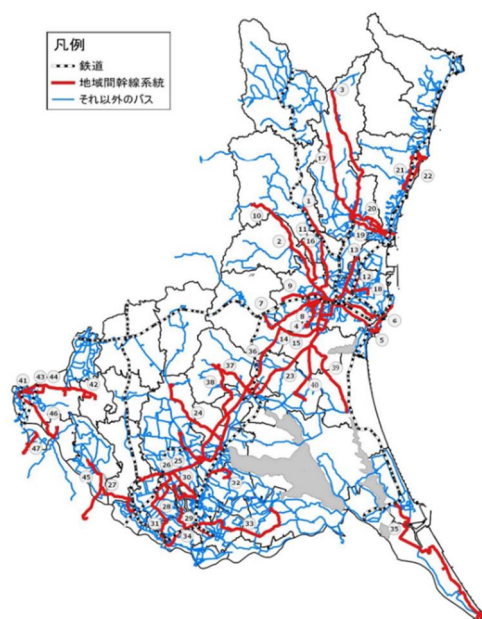
なお、地域間幹線系統について収支率 55%未満、平均乗車密度5人未満の系統については優先的に見直しを図るとしてはいますが、2021 年度現在は城里町内には該当する系統はありません。

<地域間幹線系統における地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性(城里町内を運行する路線)>

| 事業者名    | 路線                       | 主な利用目的及び必要性                                                                       |
|---------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 茨城交通(株) | 浜田営業所～<br>石塚車庫～<br>御前山車庫 | 沿線市町(常陸大宮市、城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。 |
| 茨城交通(株) | 水戸駅～<br>石塚車庫～<br>野口車庫    | 沿線市町(城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。       |
| 茨城交通(株) | 水戸駅～<br>飯富～<br>石塚車庫      | 沿線市町(城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。       |

<地域間幹線系統>

■地域間幹線系統



### 3. 9 いばらき県央地域連携中枢都市圏ビジョン

「いばらき県央地域連携中枢都市圏ビジョン」(計画期間 2022 年度～2026 年度)は、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、城里町及び東海村から成る県央地域9市町村において、連携中枢都市圏構想に基づき、いばらき県央地域連携中枢都市圏の中長期的な将来像を示すとともに、その実現に向けて相互の役割分担の下に連携して推進していく具体的取組などを定めるものです。

将来像「自然と歴史、芸術と科学が織りなす未来 ～世界につながる いばらきど真ん中～」の実現に向けた具体的な取組として、広域的公共交通ネットワーク構築事業、広域的公共交通の利用促進事業、公共交通の維持・確保事業が挙げられています。

連携中枢都市圏の形成に関する連携協約に基づき推進する具体的な取組については、将来像の実現に向けて、水戸市と各市町村が連携して推進していくことになっています。また、水戸市及び連携市町村は、事業内容に応じて、必要な費用を負担し、実際の事業費については、毎年度の予算により定めることとなっています。

<公共交通に関する具体的な取組>

| 事業名              | ⑧ 広域的公共交通ネットワーク構築事業                                                                |           |           |           |           |        |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| 事業概要             | 新たな公共交通の導入・誘致に向けた研究や要望活動、既存の圏域公共交通の課題解決に向けた研究、MaaSとの連携、新たな技術を活用した公共交通導入の研究などを推進する。 |           |           |           |           |        |
| 連携の効果            | 交流人口の増加、産業誘致や圏域経済の活性化が図られる。                                                        |           |           |           |           |        |
| スケジュール           | 2022 年度以降 検討会議の開催<br>2025 年度以降 社会実験の実施                                             |           |           |           |           |        |
| 概算事業費<br>(年度、千円) | 2022(令和4)                                                                          | 2023(令和5) | 2024(令和6) | 2025(令和7) | 2026(令和8) | 総額     |
|                  | 200                                                                                | 200       | 200       | 5,200     | 5,200     | 11,000 |
| 連携市町村            | 全市町村                                                                               |           |           |           |           |        |
| 水戸市の役割           | 検討会議を開催し、必要に応じて社会実験に取り組む。                                                          |           |           |           |           |        |
| 連携市町村の役割         | 検討会議に参加し、水戸市と連携して社会実験に取り組む。                                                        |           |           |           |           |        |

※ MaaS (マース / Mobility as a Service) とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスをいう。

### 3. 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通施策の方針

|                  |                                                             |           |           |           |           |        |
|------------------|-------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| 事業名              | ⑨ 広域的公共交通の利用促進事業                                            |           |           |           |           |        |
| 事業概要             | 企画乗車券の販売やノーマイカーウィークの実施、ＩＣカードの導入など、公共交通の利用促進の手法を検討し、実施する。    |           |           |           |           |        |
| 連携の効果            | 公共交通の利用者数が増加し、マイカー自粛による温室効果ガス排出削減や渋滞緩和のほか、公共交通の安定的な運営につながる。 |           |           |           |           |        |
| スケジュール           | 2022年度以降 ノーマイカーウィークの実施<br>2023年度以降 利用促進の社会実験、効果検証           |           |           |           |           |        |
| 概算事業費<br>(年度、千円) | 2022(令和4)                                                   | 2023(令和5) | 2024(令和6) | 2025(令和7) | 2026(令和8) | 総額     |
|                  | 260                                                         | 5,260     | 5,260     | 2,260     | 2,260     | 15,300 |
| 連携市町村            | 全市町村                                                        |           |           |           |           |        |
| 水戸市の役割           | 公共交通の利用促進の手法を検討し、実施する。                                      |           |           |           |           |        |
| 連携市町村<br>の役割     | 水戸市と連携し、公共交通の利用促進の手法を検討し、実施する。                              |           |           |           |           |        |

|                  |                                                      |           |           |           |           |         |
|------------------|------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| 事業名              | ⑫ 公共交通の維持・確保事業                                       |           |           |           |           |         |
| 事業概要             | 各市町村の拠点を結ぶバス路線等の維持・拡充を図るほか、市町村が運営する地域公共交通の域外運行を実施する。 |           |           |           |           |         |
| 連携の効果            | 地域公共交通の維持・確保により交通空白地区が解消され、地域住民等の移動手段の確保につながる。       |           |           |           |           |         |
| スケジュール           | 2022年度以降 地域公共交通の支援及び域外運行の実施<br>(必要に応じて拡充を図る。)        |           |           |           |           |         |
| 概算事業費<br>(年度、千円) | 2022(令和4)                                            | 2023(令和5) | 2024(令和6) | 2025(令和7) | 2026(令和8) | 総額      |
|                  | 26,300                                               | 26,700    | 26,500    | 46,300    | 46,300    | 172,100 |
| 連携市町村            | 全市町村                                                 |           |           |           |           |         |
| 水戸市の役割           | 公共交通の維持・確保に係る事業を実施する。                                |           |           |           |           |         |
| 連携市町村<br>の役割     | 水戸市と連携し、公共交通の維持・確保に係る事業を実施する。                        |           |           |           |           |         |



## 4. 公共交通の現状等

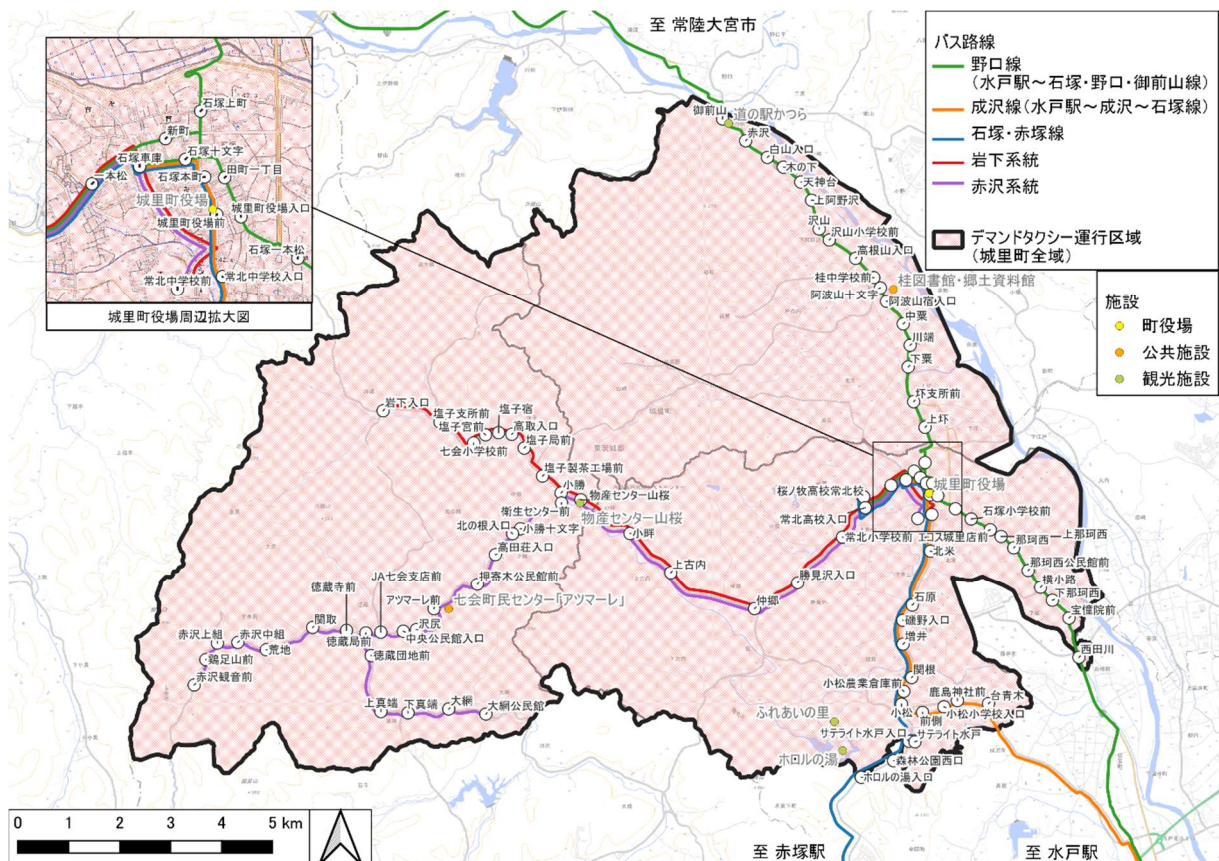
### 4. 1 公共交通の運行状況

本町の公共交通は茨城交通株式会社の路線バスが骨格となっており、町役場周辺に路線が集中しています。バス路線は5路線あり、水戸駅に向かう路線が2路線、赤塚駅に向かう路線が1路線、七会地区から常北地区に向かう町内路線が2路線です。なお、2024 年4月より、石塚・内原線(石塚車庫～イオンモール水戸内原～内原駅、城里町内は石塚・赤塚線と同経路、休日のみ運行)が開設予定です。

また、本町ではデマンド交通ふれあいタクシー(デマンドタクシー)を運行しています。町内全域を運行区域としています。運行日は平日で、午前8時から午後4時まで1時間に1便運行しています。1乗車は 300 円で、複数の方と乗り合い利用になります。町内在住の方が事前登録の上、利用することができます。なお、利用時には電話予約が必要です。

タクシー事業者としては、町内に石塚観光自動車株式会社が営業しています。

#### <公共交通の運行状況>

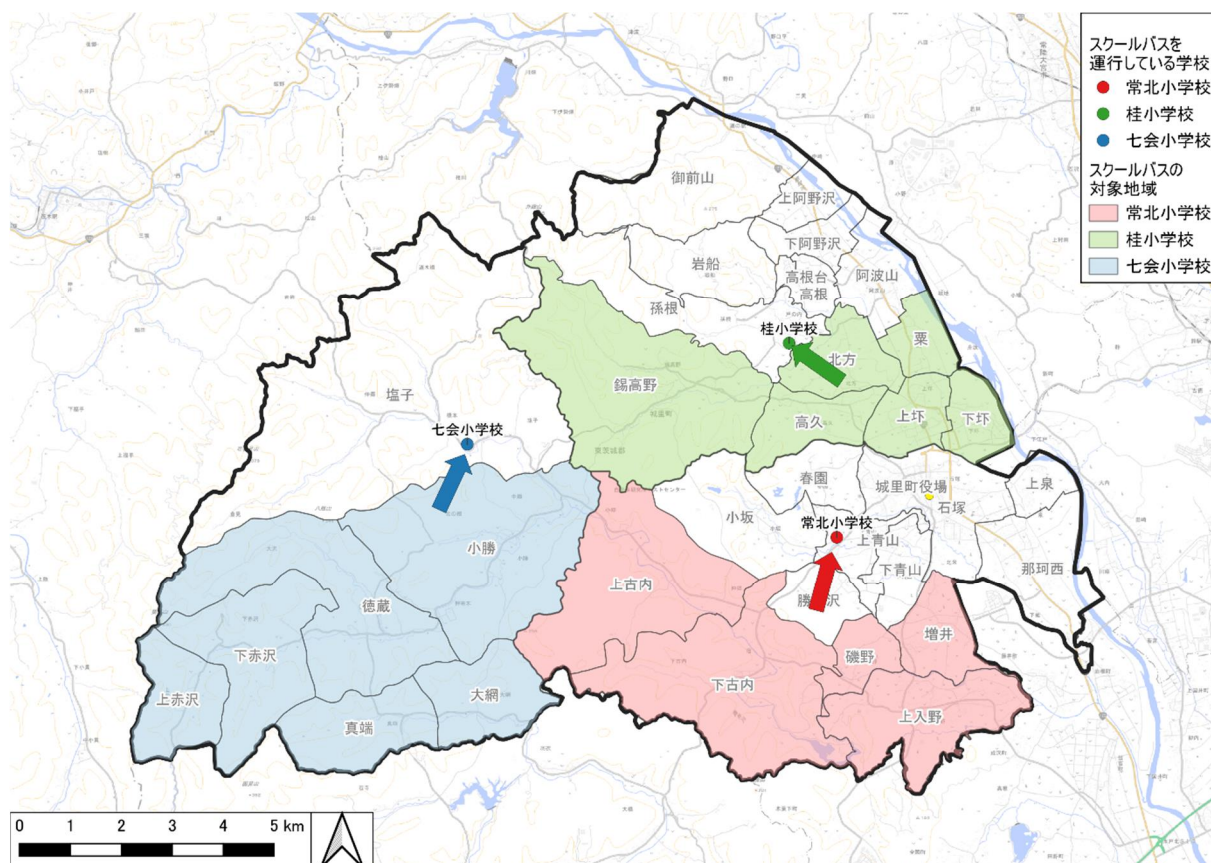


資料:城里町公共交通マップ、城里町資料

## 4. 公共交通の現状等

本町では、常北小学校、桂小学校、七会小学校において、遠方の児童の通学のためのスクールバスを定路線で運行しています。常北小学校のスクールバスは2台で増井、磯野、上入野、上古内、下古内の各方面、桂小学校のスクールバスは2台で上坏、下坏、栗、北方、高久、錫高野の各方面、七会小学校のスクールバスは2台で徳蔵、小勝、下赤沢、上赤沢、真端、大網の各方面を運行しています。

### <スクールバスの運行地域>



本町では、城里町社会福祉協議会において福祉有償運送を行っています。利用者と協力者の会員制で行っており、介護保険区分(要支援・要介護)認定者と障害者手帳をお持ちの方が利用できます。利用できる日時は平日の午前9時から午後5時までで、町外も利用可能です。通院や買物に利用されています。

### <福祉有償運送の使用車両>



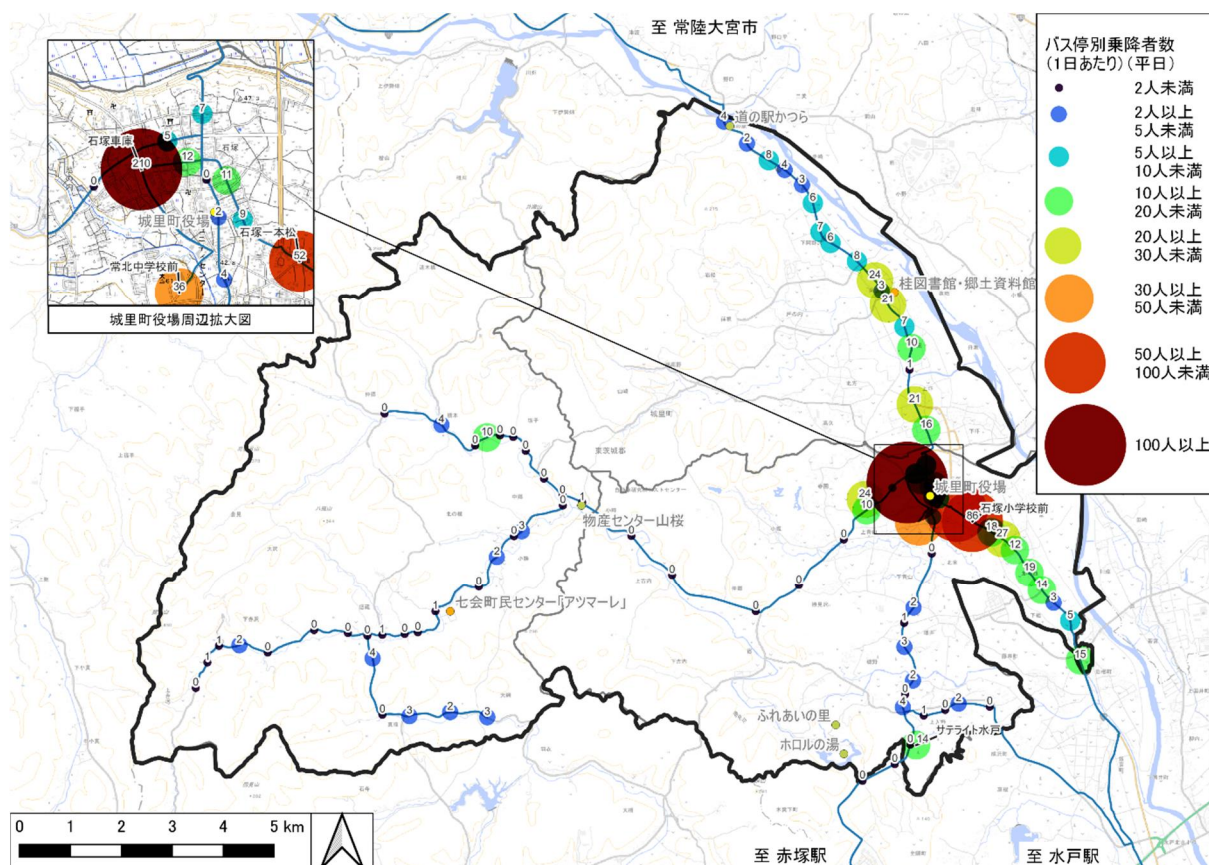


## 4. 2 公共交通の利用状況等

### I. 路線バスの利用状況

路線バスのバス停別の乗降者数は、平日についてみると、石塚車庫、石塚一本松、石塚小学校前と石塚地内に利用の多いバス停があります。岩下系統・赤沢系統の起終点である常北中学校前も比較的多く、通学での利用が想定されます。桂地区や那珂西の野口線（水戸駅～石塚～野口・御前山線）の各バス停も一定程度の利用がみられます。

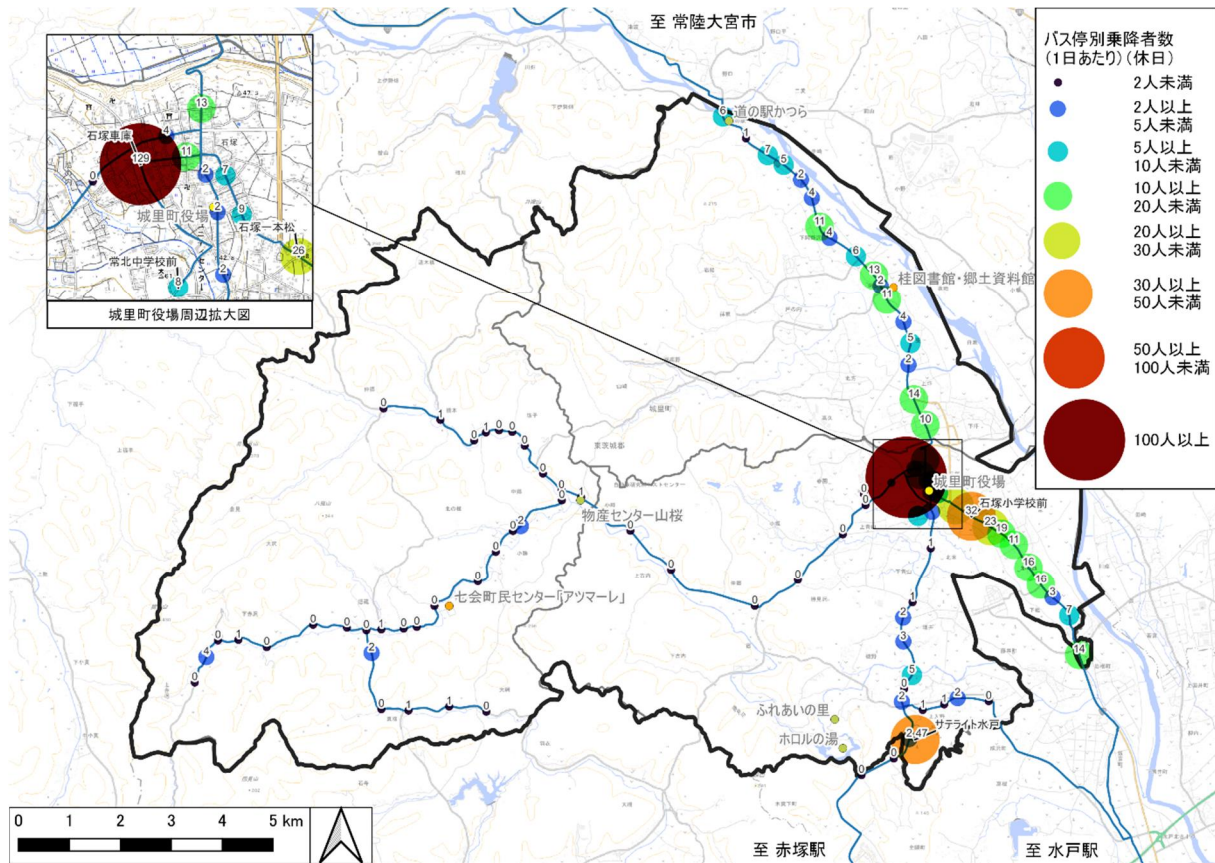
<平日の1日あたりバス停別乗降者数>



## 4. 公共交通の現状等

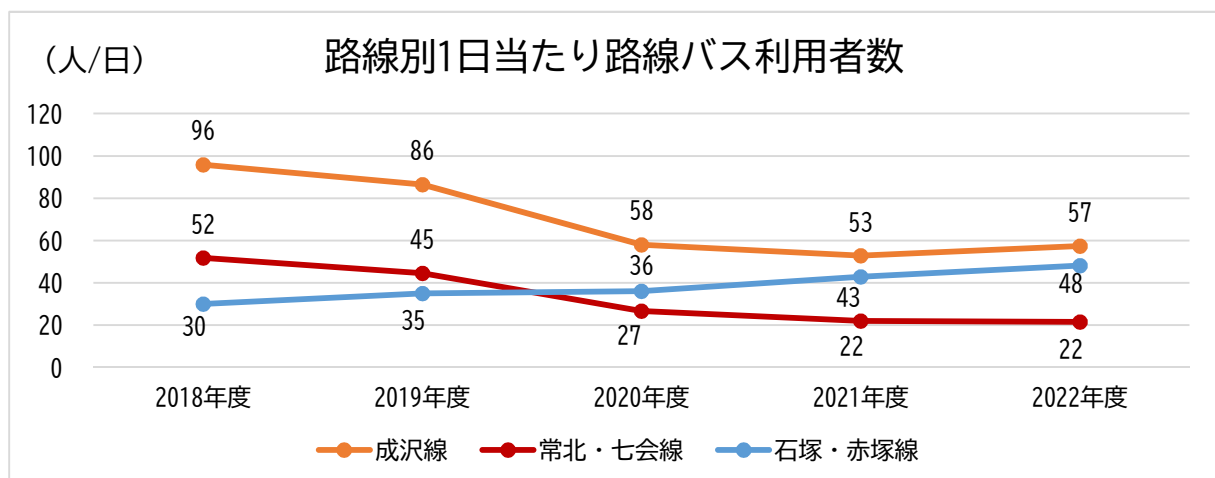
休日についてみると、平日と同様に石塚車庫や石塚小学校前の利用が多くみられますが、平日よりは少なくなっています。一方で、サテライト水戸の利用が比較的多くなっています。

### <休日の1日あたりバス停別乗降者数>



路線バスの路線別の利用実績は、石塚・赤塚線は増加傾向にあります。成沢線(水戸駅～成沢～石塚線)、常北・七会線(岩下系統・赤沢系統)は減少傾向にあります。

### <路線バスの利用実績>



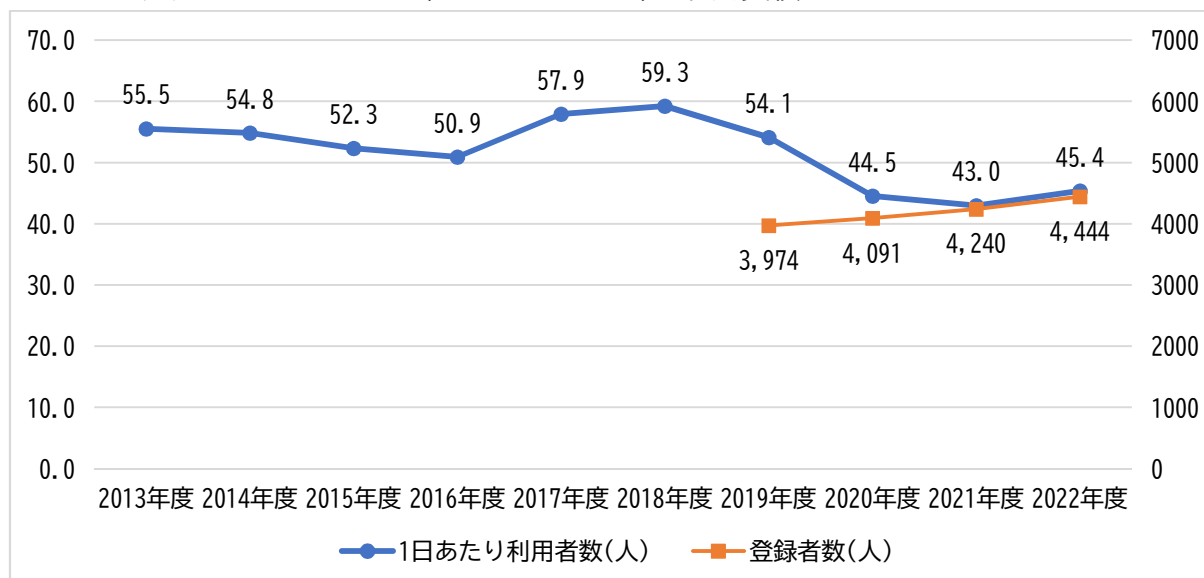
資料:茨城交通実績値



## Ⅱ. デマンド交通ふれあいタクシーの利用状況

デマンド交通ふれあいタクシー(デマンドタクシー)の利用実績は、2018 年度がピークとなり、その後減少傾向でしたが、近年は回復傾向がみられます。登録者数は増加傾向です。

<デマンド交通ふれあいタクシー(デマンドタクシー)の利用実績>

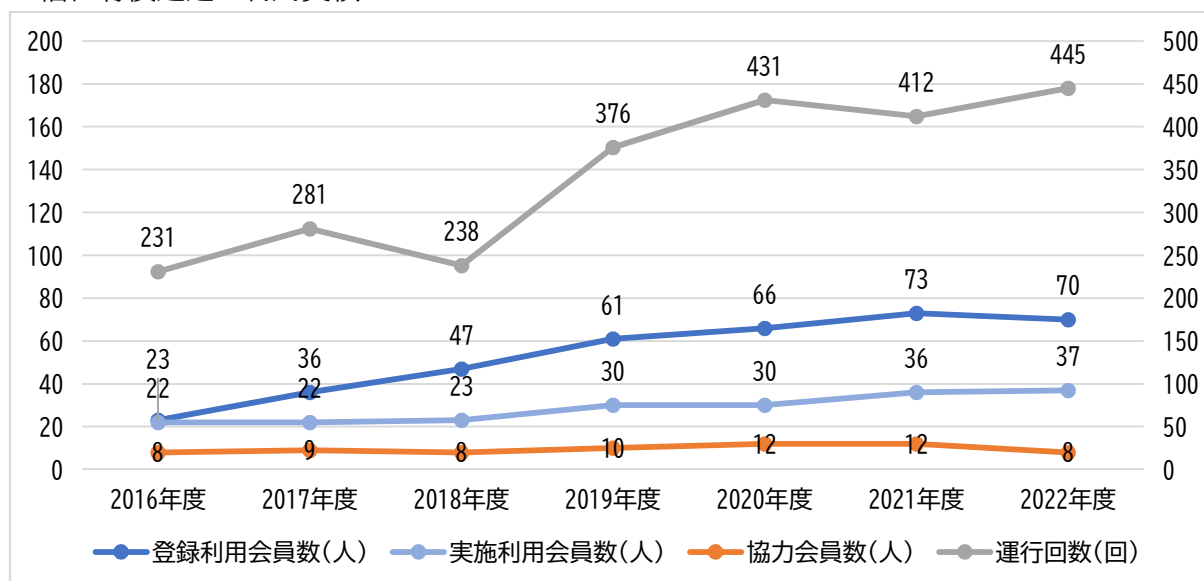


資料:城里町社会福祉協議会資料

## Ⅲ. 福祉有償運送の利用状況

福祉有償運送の利用実績は、運行回数、登録利用会員数、実施利用会員数とも増加傾向にあります。また、協力会員数は10 人前後で推移しています。

<福祉有償運送の利用実績>



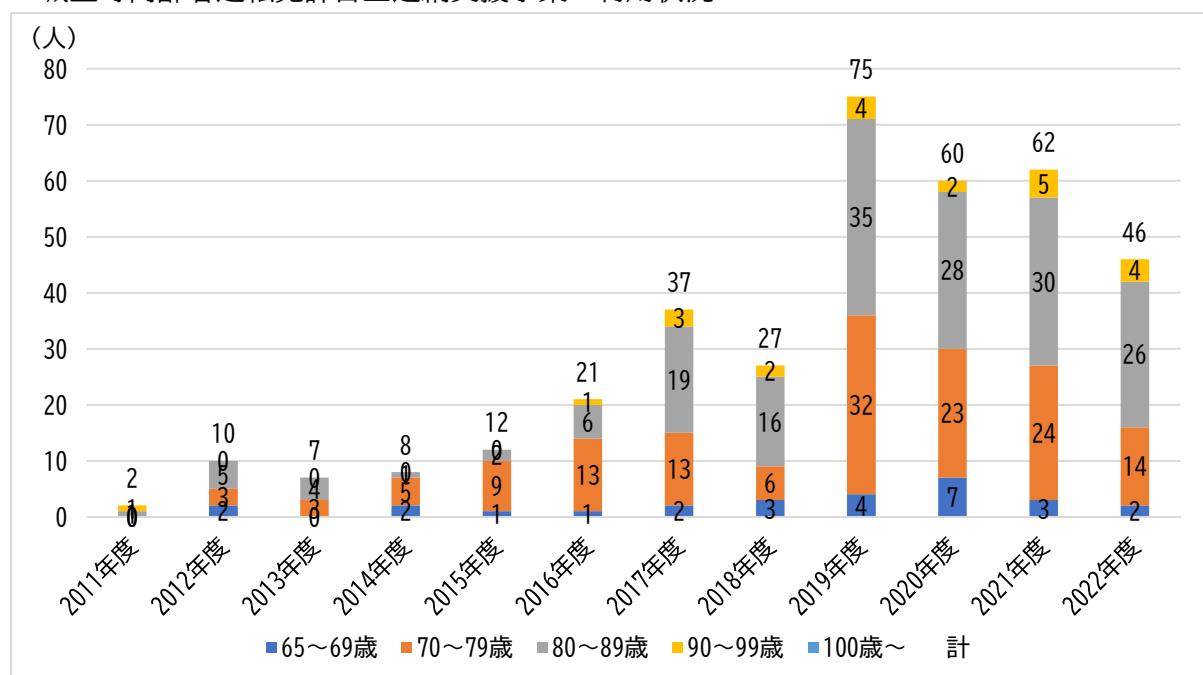
資料:城里町社会福祉協議会資料

#### IV. 高齢者運転免許自主返納支援事業

本町では運転免許を自主返納した高齢者に対して支援事業を行っています。町内の 65 歳以上の運転免許自主返納者に、申請に応じて、茨城交通バス IC カード乗車券 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 カード乗車券及び城里町デマンドタクシー利用券各 6,000 円分のいずれかを支給しています。

利用状況は、2016 年度から増加しており、2019 年度をピークとして若干減少したものの、2022 年度は 46 人の利用がありました。また、2022 年度の運転免許自主返納者数は 54 名であり、返納者の8割以上が本支援事業を利用している状況です。

<城里町高齢者運転免許自主返納支援事業の利用状況>



資料：城里町資料

### 4. 3 町民の意向等に関する調査結果

#### I. 公共交通に関する町民アンケート調査の概要

公共交通に関する町民アンケート調査を実施しました。

<公共交通に関する町民アンケート調査の概要>

|      |                                                               |
|------|---------------------------------------------------------------|
| 調査目的 | 町民の移動と現況のニーズを把握                                               |
| 調査対象 | ・町内在住の15歳以上の住民2,000名<br>・地区別に抽出<br>・七会地区はサンプル数確保のため、他地区より多く抽出 |
| 調査方法 | 町民への郵送配布、郵送回収及びWEBによる回収                                       |
| 配布物  | 依頼文、アンケート票(1票)、返信用封筒長3、発送用封筒角2                                |
| 調査時期 | 2023年10月(回答締切:10月30日(月))                                      |
| 回収数  | 788票(回収率39.4%)<br>うち郵送回収688票(回収率34.4%)、WEB回収100票(回収率5.0%)     |

#### II. 調査結果のまとめ

##### (1) 日常の外出移動の実態

町内だけでなく、町外への移動も多くあり、地区によって移動先が異なる。利用交通手段は自家用車が多い。

##### (2) 移動困難者の特性

10歳代、20歳代の若年層と、70歳以上の高齢者に、不安に思いながら運転している人や運転しない人が多い。運転免許証の返納を考えている人が67%である。特に高齢者は送迎してくれる家族等がいない割合が高い。

送迎してもらう人は「申し訳がないが仕方がない」と思う人が多い。送迎する人には仕事を休んだり時間をずらしたりしている人がいる。

町内へ外出するときに困ることがある人が14%、町外へ外出するときに困ることがある人19%いる。買物や通院で困る人が多く、困ったときは家族等の送迎で対応している。

##### (3) 公共交通の利用特性

公共交通を1年以上利用していない人や利用したことがない人が多い。

鉄道、路線バスは趣味・レジャー、買物の利用が多い。デマンド交通ふれあいタクシーは通院、買物の利用が多い。一般タクシーは趣味・レジャー、通院の利用が多い。

##### (4) 公共交通のニーズ

路線バスは運行本数について、デマンド交通ふれあいタクシーは土日の運行や町外の運行について、一般タクシーは運賃についての改善要望が多く挙げられた。



### (5) 公共交通施策のニーズ

公共交通が必要である人が 26%である。デマンド交通ふれあいタクシーや路線バスのサービス充実が求められている。送迎の減少や運転免許の返納のため、公共交通の充実が求められている。

「定額で乗り放題の乗り物」や「無人で頻度が多く運行するバス(自動運転バス)」を導入してほしいというニーズがある。

将来のまちの交通施策として、「公共交通の安全性を高める」や「運行内容や利用方法の情報発信」が期待されている。

### (6) 路線バスの利用ニーズ

回答者の 50%以上が希望する利用ニーズの水準は、町内での路線バスについては、運行間隔が1時間に1便、運行時間帯が9時から17時、バス停まで徒歩 10 分以内、運賃(片道)が 300 円である。

町外での路線バスについては、運行間隔が1時間に1便、運行時間帯が8時から18時、バス停まで徒歩 10 分以内、運賃(片道)が 500 円である。

### (7) デマンド交通ふれあいタクシーの利用ニーズ

回答者の 50%以上が希望する町内のデマンド交通ふれあいタクシーの利用ニーズの水準は、運行間隔が1時間に1便、運行時間帯が9時から17時、運賃(片道)が 300 円である。

### (8) 町外へのデマンド交通の利用ニーズ

デマンド交通で町外に行けるようになるとしたら、常北地区は水戸市街地、桂地区は水戸市街地、常陸大宮市街地、七会地区は笠間市街地へ行きたい人が多い。

利用目的は買物や通院が多い。

回答者の 50%以上が希望する町外へのデマンド交通の利用ニーズの水準は、運行時間帯が9時から16時、運賃(片道)が 1,000 円、利用頻度は1か月に数日である。

### (9) 公共交通への公的負担についての意識

公共交通の維持・確保のために町が負担することについて、「税金の投入はやむを得ない」、「税金の投入額を増やしてもさらに公共交通を充実させるべき」と考える回答者は合わせて 68%である。

### (10) 公共交通の利用促進策のニーズ

公共交通を利用しない理由は、「自家用車の方が便利」が多い。

公共交通の利用が増える取組は、「運行内容や利用方法の情報発信」、「公共交通利用者対象の商業施設等と連携した特典」、「お試し乗車券の配布」が多い。一方で「いずれにしても利用は増えない」という人もいる。

## 4. 4 公共交通に対する利用者の意見

### I. 公共交通利用者アンケート調査の概要

#### ①路線バス利用者アンケート調査

路線バス利用者アンケート調査を実施しました。

<路線バス利用者アンケート調査の概要>

|      |                                                                                                  |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 調査目的 | 路線バスの利用区間や利用目的等の利用実態等の把握                                                                         |
| 調査対象 | 路線バスの利用者                                                                                         |
| 調査方法 | 茨城交通 6 系統(平日・全便)の町内区間の路線バスに調査員が乗り込み、町内乗降客にアンケート票を配布し、車内で記載してもらい車内で回収。車内での回答が難しい場合は郵送回収。WEB回答も可能。 |
| 配布物  | 依頼文付きアンケート票(1票)、返信用封筒長3                                                                          |
| 調査時期 | 2023 年 10 月 24 日(火)~25 日(水)                                                                      |
| 回収数  | 62 票(うち郵送回収 39 票、WEB 回収 23 票)                                                                    |

#### ②デマンド交通ふれあいタクシー利用者アンケート調査

デマンド交通ふれあいタクシー利用者アンケート調査を実施しました。

<デマンド交通ふれあいタクシー利用者アンケート調査の概要>

|      |                                                                           |
|------|---------------------------------------------------------------------------|
| 調査目的 | デマンド交通ふれあいタクシーの利用区間や利用目的等の利用実態等の把握                                        |
| 調査対象 | デマンド交通ふれあいタクシーの利用者                                                        |
| 調査方法 | 車両にアンケート票、画板、返信用封筒、回収箱を設置し、配布・回収。運転士が、利用者の乗車時にアンケートを依頼。車内での回答が難しい場合は郵送回収。 |
| 配布物  | 依頼文付きアンケート票(1票)、返信用封筒長3                                                   |
| 調査時期 | 2023 年 10 月(回答締切:10 月 30 日(月))                                            |
| 回収数  | 35 票                                                                      |

### ③福祉有償運送利用者アンケート調査

福祉有償運送利用者アンケート調査を実施しました。

#### <福祉有償運送利用者アンケート調査の概要>

|      |                                                                                    |
|------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 調査目的 | 福祉有償運送の利用目的等の利用実態等の把握                                                              |
| 調査対象 | 福祉有償運送の利用者                                                                         |
| 調査方法 | 車両にアンケート票、画板、返信用封筒、回収箱を設置し、配布・回収。運転士が、利用者の乗車時にアンケートを依頼。車内での回答が難しい場合は郵送回収。WEB回答も可能。 |
| 配布物  | 依頼文付きアンケート票(1票)、返信用封筒長3                                                            |
| 調査時期 | 2023 年 10 月(回答締切:10 月 30 日(月))                                                     |
| 回収数  | 6 票(うち郵送回収 6 票、WEB 回収 0 票)                                                         |

## Ⅱ. 調査結果のまとめ

### (1)移動困難者の特性

公共交通利用者は、町内および町外に外出するときに困ることがある。町内よりも町外への外出に困る人が多い。困るときの外出目的は買物、通院、趣味・レジャーが多い。

### (2)公共交通の利用特性

路線バス利用者は、高校生、パート・アルバイト、会社員・公務員の通学、通勤利用が多く、週5日以上の利用頻度が多い。不安に思いながら運転している人や運転しない人が81%と多い。

デマンド交通ふれあいタクシーの利用者は、70 歳以上の女性が多い。バスへ自力で乗車できない人もいる。運転していない人が100%である。利用目的は通院、買物が多く、利用頻度は週に1～2回が多い。

福祉有償運送の利用者は、80 歳以上の女性が多い。利用目的は通院が多く、利用頻度は1か月に数日が多い。

### (3)公共交通のニーズ

運行内容に満足、やや満足している人は、路線バスが 60%、デマンド交通ふれあいタクシーが88%、福祉有償運送が100%である。

路線バスは運行本数、運行時間帯、デマンド交通ふれあいタクシーは町外の運行、運行時間帯の改善要望が多く挙げられた。

### (4)路線バスの利用ニーズ

路線バス利用者の路線バスで行きたい場所は水戸市街地、常陸大宮市街地が多い。

過去1年間で最も早い乗車時刻は6時台が多く、最も遅い乗車時刻は21時台が多い。早朝から夜まで利用されている。

### (5)交通空白地有償運送のニーズ

デマンド交通ふれあいタクシー利用者は、デマンド交通で町外に行けるようになるとしたら、常北地区と桂地区の方は水戸市街地、七会地区の方は笠間市街地へ行きたい人が多い。

利用目的は買物や通院が多い。

回答者の 50%以上が希望する町外へのデマンド交通の利用ニーズの水準は、運行時間帯が10時から15時、運賃(片道)が1,000円、利用頻度は1か月に数日である。



## 4. 5 公共交通に対する交通事業者の意見

### I. 実施概要

城里町内を運行する交通事業者にヒアリングを実施しました。

<交通事業者ヒアリングの実施日とヒアリング対象>

|         |                    |       |                  |
|---------|--------------------|-------|------------------|
| 実施日     | 2024 年1月18日(木)     |       |                  |
| ヒアリング対象 | 路線バス事業者            |       | ● 茨城交通株式会社       |
|         | デマンド交通<br>ふれあいタクシー | 運行受託者 | ● 石塚観光自動車株式会社(石) |
|         |                    | 運行管理者 | ● 城里町社会福祉協議会(社)  |
|         | タクシー事業者            |       | ● 石塚観光自動車株式会社    |
|         | スクールバス             | 運行受託者 | ● 石塚観光自動車株式会社    |
|         | 福祉有償運送             |       | ● 城里町社会福祉協議会     |

### II. ヒアリング結果

#### ①運行状況、利用者の状況

|                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 路線バス               | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 新型コロナウイルス感染症の影響で利用者は一時激減したが、現在はコロナ禍前と比べて7～8割程度まで戻りつつある。</li> <li>● 城里町を運行する路線は通学利用が大半である。日中の買物利用もあるため昼間も運行しているが、利用は朝夕に多い。</li> </ul>                                                                                                                                           |
| デマンド交通<br>ふれあいタクシー | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両は3台で、運転手はバスと共通で合計 17～18 名。運行時間は8時～16時。(石)</li> <li>● オペレーターは合計5名で、午前2名、午後2名で対応している。(社)</li> <li>● 利用者は高齢者が多く、医療機関と買物に行く利用が多い。(社)</li> </ul>                                                                                                                                  |
| タクシー               | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両は5台で、運転手はバスと共通で合計 17～18 名。運行時間は7時～17時。</li> <li>● 最近の利用者数は1ヶ月あたり 254 人で、減少傾向にある。コロナ禍で大きく減少したことはなかったが、コロナ禍後に回復したということもない。</li> <li>● 利用者は高齢者が多く、女性が多い。通院や買物の利用が多く、デマンド交通ふれあいタクシーと被っている。</li> <li>● 利用件数は町内移動の方が町外への移動よりも多い。行先は町内、町外とも病院が多い。</li> <li>● 平日の方が利用が多い。</li> </ul> |
| スクールバス             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両は常北小学校担当で3台。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 福祉有償運送             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用条件を満たす方の中でも、家族の協力が難しい方に利用してもらっている。特に通院時の自宅と病院との間の送迎を行っている。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                        |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両は3台で、車両と協力者(運転手)、利用者の調整がつけば運行する。</li> <li>● オペレーターは1名、運転手は8名。</li> <li>● 水戸の総合病院に行く人が多い。そうした病院は平日午前中しか外来を受け付けていないため、平日午前の利用が多い。町内の小さな医院は午後も外来を受け付けているので、そちらの通院者には利用を午後にしてもらうよう調整することもある。曜日は火曜と水曜が多い。</li> <li>● ほとんどの利用者が往復で利用するが、空きがなかった場合、行きのみや帰りのみで利用されることもある。反対方向へは家族の送迎などで対応してもらっている。</li> </ul> |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## ②公共交通サービスの維持・拡充に向けた問題・課題

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 路線バス           | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ダイヤや運行本数は足りていないと感じているが、車両や運転手が限られる中で最大限努力して運行している。これ以上運行するにはさらなる補助が必要。</li> <li>● ただ、補助は赤字補填であり、プラスマイナスゼロになるものである。それ以上のものがないと事業運営は難しい。運転手不足の中、運転手に還元できる原資が無いので、運転手のバス離れに繋がっている。それをどう食い止めたら良いのかという課題に直面している。</li> <li>● 4月には減便を検討せざるを得ない。城里町は鉄道がないためバスが頼りなのは承知しているが、2024 年問題に直面しており、朝早い便や夜の便を削らざるを得ない状況である。</li> <li>● バス停留所安全性確保対策における安全上の優先度が B ランクのバス停については改善に向けて対応を検討中である。移設先の施設や店舗が騒音や利用者の滞留を忌避することから同意を得るのが大変であり、道路形状の都合もあるため、なかなか進んでいないのが現状である。また、そうした事情もありバス停が少し離れた場所に置かれる傾向がある。</li> <li>● バス停に上屋やベンチを置いた方が良いのは確かだが、全てのバス停に設置・維持することは困難なため、主要なバス停のみ整備している。かつては自治会が自主的に上屋を建てており、そうした設備が老朽化してきているが、当社の所有物ではないためどうすることもできない。</li> </ul> |
| デマンド交通ふれあいタクシー | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 8時～16時で毎時1便運行しているが、他自治体の事例では12時の便がなく、休憩時間に充てている。当社では12時の便も運行しているため連続運転時間の基準の順守が厳しい状況である。ただし、12 時の便はちょうど通院から帰宅する需要がある時間帯のため、利便性を考えるとなくすことは困難である。(石)</li> <li>● デマンド交通ふれあいタクシーの性質を理解してもらえない利用者がい</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        | <p>る。(石)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● デマンド交通ふれあいタクシーの性質上、遠回りすることや時間が前後することをわかってもらえない利用者がいる。タクシーのイメージで利用される。(社)</li> <li>● 予約の連絡が一方的であったり、耳が遠かったりするなど対応が困難な利用者がいる。予約を忘れることや、認知症の場合もあり、本人と意思疎通できない場合には本人からの連絡には対応せず、家族からの連絡のみに対応するようにすることもある。(社)</li> <li>● 福祉有償運送に移行した方が良い状態の利用者もいるが、案内してもわかってもらえない。(石)</li> <li>● 改善点として土日の運行を望む意見が多くあるが、試験的に実施したものの利用は少なかった。(社)</li> </ul> |
| タクシー   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 店舗に電話番号は掲示していないものの、利用者に代わりエコスやコンビニの店員が電話をかけてくれている。</li> <li>● バリアフリー対応車両はない。高齢者から乗車時にステップの無いセダンタイプの車両を求められることがある。段差が低い方が好まれる。</li> <li>● 保有する5台がいっぱいで予約を受けられないときがある。平日の9時～10時に多い。水戸までの予約が重なると特に生じやすい。その際は料金が高くなるがワゴン車両を提案することもある。また平日夕方に、スクールバスの運行のため運転手が不足して予約を受けられないときもある。</li> <li>● 運行終了時間が17時まで早まったのは休息時間確保のためである。</li> </ul>                 |
| スクールバス | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通計画に向けては特になし。課題が生じた場合は教育委員会に報告し対処している。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 福祉有償運送 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転手は8名いるが、定年後の方々なので年齢とともに辞める方が出てくる。他自治体と同様、新しく入ってくる人がいない。現在の8名はコロナ禍で離職したタクシーや運転代行の運転手経験者を確保できた形だが、運転手を見つけるのが大変である。</li> <li>● 安全運転支援システム搭載車両への更新が望ましいと考える。</li> </ul>                                                                                                                                                                              |

### ③利用促進・利便性向上の取組状況

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> <li>● バスロケーションシステムを導入している。実際の利用者から便利との声を頂いている。また、スマートフォンを所持していない方やシステムの使い方がわからないという方がいらっしゃるのも現状のため、今後の普及や利用促進についての課題がある。</li> <li>● 利用促進として町と連携し、お祭りでの利用促進イベント、乗り方教室、チラシの全戸配布、コミュニティセンターでのいばっぴ出張販売、バス停への駐輪場整備等を行っている。今後も継続していきたい。</li> </ul> |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 4. 公共交通の現状等

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 茨交漫遊パスについては、高齢者のバス利用頻度により購入するかしないかが選択されてきた。近年購入者が減ったのはコロナ影響により外出機会が減少したため、今後、通常の生活様式に戻ればお年寄りの方にも是非、バスを利用して外出して頂きたいため、更に周知宣伝を行い、利用者を増やしていきたい。</li> <li>● クレジットカードタッチ決済及び QR コード決済を年度内に開始する。当社の路線バスでは全国相互利用交通系 IC カードが使えないが、もしそちらに切り替えるといばっぴの割引施策が使えなくなる。前者を利用する観光客と後者を利用する地元の利用客を比べ、後者の利便性を選択した。その上で観光客の利便性を考慮してクレジットカードタッチ決済及び QR コード決済を導入することとした。</li> <li>● MaaS については、仕組み的に費用がかかるため、新たな券面を作ることとは見合わせている。既存の商品を継続して販売し様子見する。スマートフォンの操作に時間がかかるため多客時に遅延が生じ問題となるなど、悪い面もある。</li> </ul> |
| デマンド交通ふれあいタクシー | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 新しいものを忌避するためデマンド交通ふれあいタクシーを利用しようとしないう方が高齢男性に多く、どうにかできないかと感じている。通常のタクシー代で利用し続けていて、経済的に大丈夫なのか心配している。ただ、本人にデマンド交通ふれあいタクシーを利用する意思がないため難しい。(石)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| タクシー           | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両更新の予定はない。</li> <li>● ライドシェアがタクシー会社で管理する方針となっているため、もし参入者が出てくると会社としては大変になる。</li> <li>● 予約アプリやカード決済について、考えていないわけではないが、現在の利用者層には需要がないため導入していない。</li> <li>● お買い物代行タクシーは少し前まで定期的に利用している方がいたが、現在利用者はいない。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| スクールバス         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● —</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 福祉有償運送         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 町の訪問担当者やケアマネージャーと連携しており、情報提供は十分に感じている。</li> <li>● 予約方法は電話である。利用者層にも適している。</li> <li>● 決済方法は利用券と、加えて公用車の使用料として 1km あたり 10 円を実費で頂いている。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |



## ④他の交通機関との連携可能性

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 路線バス           | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 町と連携してバス停に併設した駐輪場を整備している。</li> <li>● タクシーやデマンド交通ふれあいタクシーとの連携は今のところ想定していない。</li> </ul>                                                                                                                                                                             |
| デマンド交通ふれあいタクシー | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 自力で乗降できなくなった利用者を福祉有償運送に切り替えたことがある。(社)</li> <li>● 七会地区からデマンド交通ふれあいタクシーで水戸市との行政界付近のバス停まで移動し、バスに乗り換える方もいる。上手い利用方法である。ただ、デマンド交通ふれあいタクシーは時間が前後するため、デマンド交通ふれあいタクシーが帰りのバスより早くバス停に着く等難しいこともある。(社)</li> <li>● 当初は周辺市町のデマンド乗合タクシーと連携して乗り継ぐ構想もあったが、立ち消えとなっている。(石)</li> </ul> |
| タクシー           | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 横小路バス停や西田川バス停までタクシーを利用し、バスを乗り継ぐ人を送ることも多い。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                              |
| スクールバス         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● スクールバスの活用案として、子どもを学校へ送った後の車庫への回送に住民が乗車できるようにすることを検討したことはあったが、場所や時間から需要がないと判断した。</li> </ul>                                                                                                                                                                        |
| 福祉有償運送         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 他の交通機関との連携は難しいが、会員登録時に民間の介護タクシーも併せて利用を検討するよう紹介している。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                    |

## ⑤その他、計画事業等

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 新たな取組として全国初のクレジットカードタッチ決済・QRコード決済を導入した。</li> <li>● 3月に運賃値上げ、4月に減便を控えている。町内の路線も減便対象になる可能性はあるが、出来る限り現状を維持していく方向で検討する。</li> <li>● 行政に求めることとして、運転手不足について一緒にタイアップできないか。例えば、東京等から来て運転手になった方に町で家賃補助等。</li> <li>● コロナ禍で路線バスから自転車や家族の送迎に利用が移行した。今後社としては都市間高速バスや貸切バスに投資していくことになる。</li> <li>● EVバスは他の路線を運行する鯉淵営業所に2台導入した。今後 30 台導入し水戸市内の路線を中心に運行する予定である。城里町を走る路線で運行する予定は今のところはない。</li> <li>● バリアフリーについて、現在会社全体の路線バスノンステップ車両は 7 割程度である。ツーステップバスも運行しているため、車椅子での利用者にご不便を掛ける場面もある。コロナ禍で設備投資が厳しい状況の中、段</li> </ul> |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### 4. 公共交通の現状等

|                |                                                                                   |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
|                | <p>階的にノンステップ車両を 100%となるように代替えを進めていきたい。</p>                                        |
| デマンド交通ふれあいタクシー | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転手の休憩時間の確保をしっかりと行いたい。(石)</li> </ul>     |
| タクシー           | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 行政に求めることとしては、タクシー補助券を導入してほしい。</li> </ul> |
| スクールバス         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● —</li> </ul>                             |
| 福祉有償運送         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● わかりやすさのために愛称をつけたい。</li> </ul>            |

## 4. 6 公共交通に対する施設の意見

### I. 実施概要

町民の利用が多い施設の管理者にヒアリングを実施しました。

<施設管理者ヒアリングの実施日とヒアリング対象>

|         |                    |         |            |
|---------|--------------------|---------|------------|
| 実施日     | 2024 年1月18日(木)     |         |            |
| ヒアリング対象 | 町民の利用が多い<br>施設の管理者 | 買物      | ● エコス城里店   |
|         |                    | 通院      | ● しらべクリニック |
|         |                    | 趣味・レジャー | ● ホロルの湯    |

### II. ヒアリング結果

#### ①利用者の特性

いずれの施設も自家用車の利用者が多い。デマンド交通ふれあいタクシーの利用者もいる。

#### ②利用者の移動に関する取組

利用者の代わりに施設がデマンド交通ふれあいタクシーの電話予約をしている。いずれの施設もデマンド交通ふれあいタクシーを待つ環境が整っている。ホロルの湯では送迎バスを運行している。

#### ③公共交通機関との連携可能性

利用者の代わりに施設がデマンド交通ふれあいタクシーの電話予約をしている。施設では利用者に路線バスの時刻を伝えている。

#### ④公共交通の利用促進・利便性向上の課題

一般タクシーもデマンド交通ふれあいタクシーも予約がいっぱいで乗れないときがある。路線バスの増便のニーズがある。

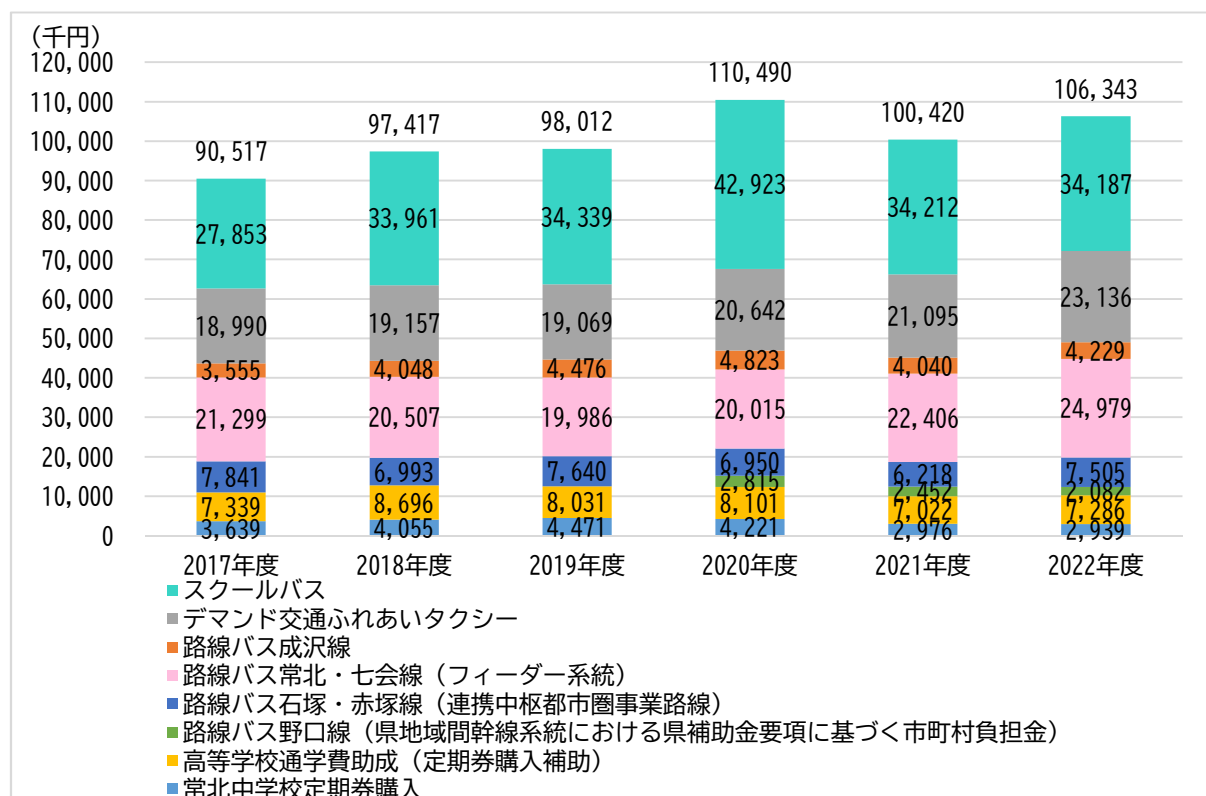
#### ⑤その他、計画事業等

町民の通院手段としてデマンド交通ふれあいタクシーを維持・確保してほしい。施設利用者が来訪しやすい移動手段があると良い。

## 4. 7 公共交通に対する公的負担の状況

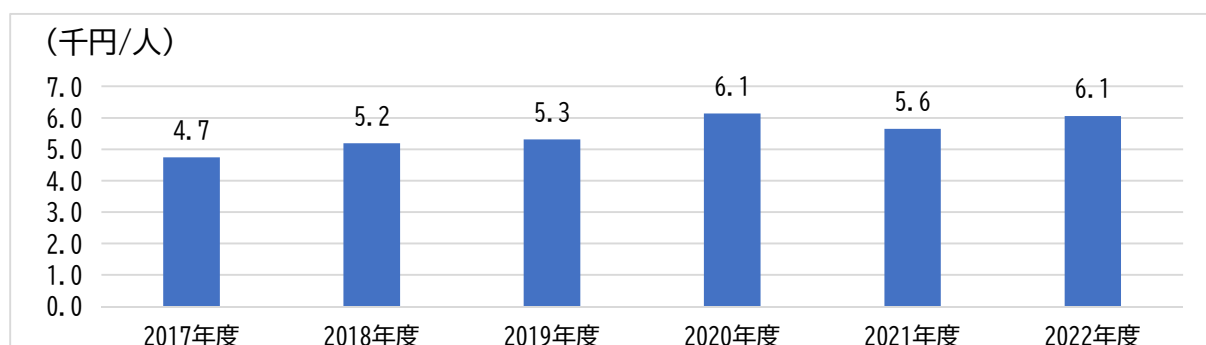
本町の公共交通に対する公的負担の合計額は、2022 年度で約1億円であり、増加傾向にあります。内訳としては、スクールバス、路線バス常北・七会線、デマンド交通ふれあいタクシーへの補助額が多く、かつ増加傾向にあります。町民一人あたりの町の公的負担額も増加傾向にあります。

<公共交通に関する町の公的負担額の推移>



資料：城里町資料

<町民一人あたりの町の公的負担額>



| 総人口       | 2017 年度 | 2018 年度 | 2019 年度 | 2020 年度 | 2021 年度 | 2022 年度 |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 茨城県常住人口調査 | 19,099  | 18,763  | 18,429  | 18,005  | 17,774  | 17,564  |
| 国勢調査      |         |         |         | 18,097  |         |         |



## 5. これまでの取組の評価

### 5. 1 目標値の評価

本町では 2017 年 3 月に網形成計画を策定し、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、公共交通施策に取り組んできました。

網形成計画は 2017 年度から 2025 年度までの9年間を計画期間としています。網形成計画では計画の達成状況进行评估するため、評価指標、計画期間の最終年度である 2025 年度を目標とする最終目標値、中間年次の 2020 年度を目標とする中間目標値を定めています。地域公共交通計画の策定に当たり、網形成計画で設定した評価指標の達成状況进行评估します。

## 5. これまでの取組の評価

### <目標値の達成状況>

| 基本方針                          | 実現すべき状態                                  | 評価指標                               |                                                  | 網形成計画策定時<br>2016年度 | 中間目標値<br>2020年度  | 最終目標値<br>2025年度  | 現況値             |
|-------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------|------------------|------------------|-----------------|
|                               |                                          | 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 | ・町内の主要な交通軸における移動手段確保<br>・町内主要拠点への外出機会の増加 | ・年に1度でも路線バス等の公共交通を利用する割合           | ・アンケート調査                                         | 14%                | 16%<br>(+50人/年)  | 19%<br>(+50人/年)  | 17%<br>中間目標値は達成 |
|                               |                                          | ・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 | ・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<br>(+1割) | 5.1千人/年<br>(+2割) | 7.4千人/年<br>達成   |
| 健全で持続可能な公共交通事業を展開             | ・公共交通事業への公的負担の減少<br>・各公共交通事業の収支の改善       | ・町民一人あたりの町の公的負担額                   | ・補助額実績値<br>※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<br>(維持)  | 4.2千円/人<br>(維持)  | 5.5千円/人<br>未達成  |
| 町外への移動需要に対応した公共交通サービスを展開      | ・町外への通勤・通学、買物、通院の足の確保                    | ・町外連絡を目的とした路線(開江線)の利用者数            | ・茨城交通実績値                                         | 33人/日<br>(実証運行)    | 33人/日<br>(4人/便)  | 40人/日<br>(5人/便)  | 48人/日<br>達成     |

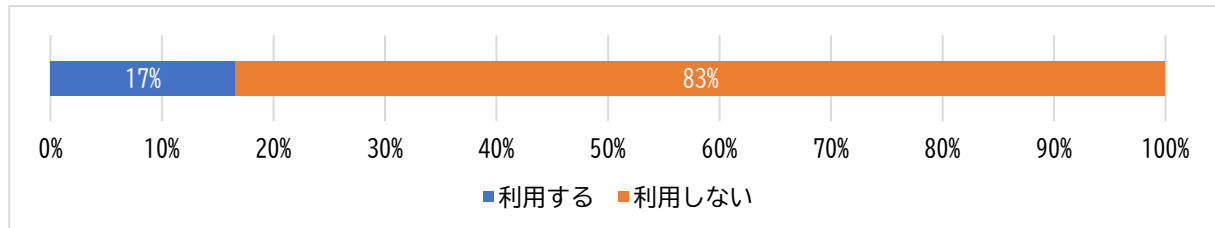
## 5. 2 目標値の評価の詳細

### I. 年に1度でも路線バス等の公共交通を利用する割合

2023年10月に実施した公共交通に関する町民アンケート調査結果では、年に1度でも路線バス等(路線バス・デマンド交通)の公共交通を利用する割合は17%でした。

中間目標値16%は達成しましたが、最終目標値19%は達成していません。

<年に一度でも路線バス・デマンド交通を利用する割合>

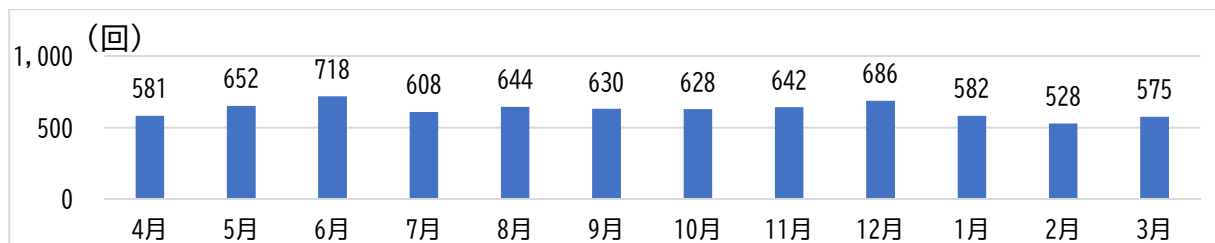


### II. ふれあいタクシーによる町内主要施設(行き先上位10位)への利用者数

2022年度のデマンド交通ふれあいタクシーの各月の町内主要施設(行き先上位10位)への利用回数の合計は7,474回でした。

中間目標値4.7千人/年、最終目標値5.1千人/年を大幅に上回り、達成しています。

<2022年度デマンド交通の町内主要施設(行き先上位10位)への利用回数>



### III. 町民一人あたりの町の公的負担額

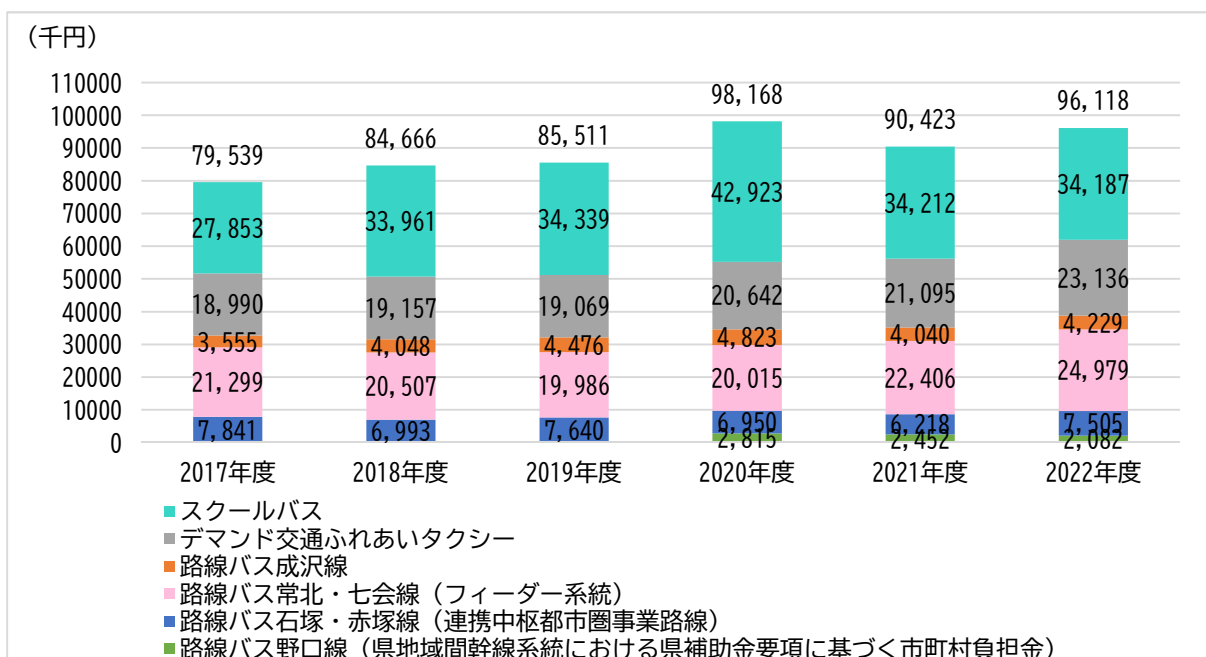
網形成計画策定時(2016年度)の公共交通に対する公的負担額は、スクールバス、デマンド交通ふれあいタクシー、路線バス成沢線、路線バス常北・七会線(フィーダー系統)、路線バス開江線、路線バス野口線に関する負担額の合計で算出していました。

これに合わせて、2022年度の本町の公共交通に対する公的負担額を、スクールバス、デマンド交通ふれあいタクシー、路線バス成沢線、路線バス常北・七会線(フィーダー系統)、路線バス石塚・赤塚線(連携中枢都市圏事業路線)、路線バス野口線(県地域間幹線系統における県補助金要項に基づく市町村負担金)に関する負担額の合計で算出します。2022年度の公的負担額は96,118千円でした。2022年の茨城県常住人口調査による総人口は17,564人でした。よって、町民一人あたりの町の公的負担額は、5,472円/人です。

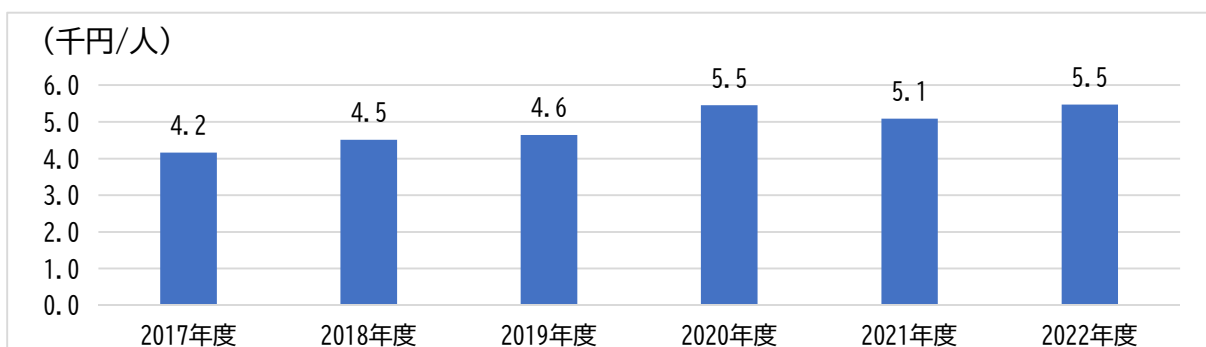
中間目標値4.2千円/人、最終目標値4.2千円/人を上回り、達成していません。

## 5. これまでの取組の評価

### <公共交通に関する町の公的負担額の推移>



### <町民一人あたりの町の公的負担額>



| 総人口       | 2017 年度 | 2018 年度 | 2019 年度 | 2020 年度 | 2021 年度 | 2022 年度 |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 茨城県常住人口調査 | 19,099  | 18,763  | 18,429  | 18,005  | 17,774  | 17,564  |
| 国勢調査      |         |         |         | 18,097  |         |         |

## IV. 町外連絡を目的とした路線の利用者数

2022 年度の町外連絡を目的とした路線の利用者数について、網形成計画では開江線を評価対象としていましたが、現在は運行しておらず、現在運行している類似路線の石塚・赤塚線で評価します。2022 年度の町外連絡を目的とした路線の利用者数は 48 人/日でした。

中間目標値 33 人/日、最終目標値 40 人/日を上回り、達成しています。



## 6. 基本的な方針と計画の目標

### 6. 1 地域公共交通の課題

<地域公共交通の課題>

| 地域公共交通の課題                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>(1)多様な日常の移動状況</p> <p>町内及び町外に移動ニーズがあり、また、地区によって異なる移動ニーズがある。</p>                                                                                           |
| <p>(2)バス運転士に関する法改正に伴う路線バスのダイヤ改正</p> <p>令和6年4月1日施行の「働き方改革関連法を踏まえた改善基準告示の改正」に伴い、バス運転士の労働時間を見直すため、減便が検討されうる。</p> <p>町民の路線バスの利用ニーズをもとに、サービス内容について検討する必要がある。</p> |
| <p>(3)高齢化・核家族化による移動困難者の発生</p> <p>若年層と高齢者の運転しない人、特に送迎してくれる家族等がいない人の移動手段の確保が必要である。</p> <p>町内および町外への移動手段の確保が求められている。</p>                                       |
| <p>(4)デマンド交通ふれあいタクシーの再編の可能性の検討</p> <p>町民の町内のデマンド交通ふれあいタクシーの利用ニーズをもとに、サービス内容を検討する必要がある。また、サービス内容をわかりやすく周知する必要がある。</p>                                        |
| <p>(5)公共交通ごとに異なる利用者特性</p> <p>公共交通の種類によって利用目的が異なる。それぞれの利用者の特性に合った公共交通にしていく必要がある。</p>                                                                         |
| <p>(6)既存公共交通への改善要望</p> <p>公共交通利用者の満足度は高いものの、改善要望がある。交通事業者による既存公共交通への改善要望もある。</p>                                                                            |
| <p>(7)公共交通施策によるニーズへの対応</p> <p>公共交通へのニーズに応えるための新たな公共交通施策を検討、実施する必要がある。</p>                                                                                   |
| <p>(8)交通空白地有償運送の実施</p> <p>町では町外の総合病院への移動を対象とした、交通空白地有償運送の実証実験運行を1年間実施する。</p> <p>実証実験運行を通して、今後の運行形態やサービス内容について検討する必要がある。</p>                                 |
| <p>(9)公共交通の維持・確保への理解</p> <p>公共交通の維持・確保のために国・県・町は負担をしている。また、運転士不足への対応が必要である。これらのことをさらに周知し、町民に理解してもらう必要がある。</p>                                               |
| <p>(10)公共交通の利用者数減少</p> <p>公共交通の利用者数減少の一因として、自家用車利用者に公共交通の情報が届いていない可能性がある。</p> <p>町民の利用促進策のニーズをもとに、情報発信等の利用促進策を検討する必要がある。</p>                                |

## 6. 2 目指すべき将来像

## 安全・安心な公共交通のあるまち

誰もが安心して快適に外出や移動ができる交通環境の整備のため、自家用車を使用しない町民も安全に移動可能な公共交通ネットワークの形成を、まちづくりとの連携を図りながら目指します。

<目指すべき将来像>



## 6. 基本的な方針と計画の目標

基幹的な交通軸は路線バスで移動手段を確保するとともに、路線バスの運行していない地域間の移動や路線バスの利用が困難な町民については、デマンド交通ふれあいタクシー等により移動手段を確保します。また、特定の利用者の移動にはスクールバス、福祉有償運送で移動手段を確保します。

路線バス、デマンド交通ふれあいタクシー、スクールバス、福祉有償運送で対応できない自由な移動をしたい町民は、民間のタクシー、自家用車、自転車等で移動することとします。

### <交通体系のイメージ>

| 需要            | 町内での移動        | 町外への移動 |
|---------------|---------------|--------|
| 一般町民          | 路線バス          |        |
|               | スクールバス        |        |
|               | デマンド交通        |        |
| 路線バスの利用が困難な町民 | 福祉有償運送        |        |
| 自由な移動をしたい町民   | タクシー、自家用車、自転車 |        |

## 6. 3 公共交通が果たすべき役割

### 快適な生活を支える生活基盤

高齢者の生活の足を確保し、町民の通勤・通学の利便性向上を図るため、公共交通サービスの確保・維持・改善が必要です。

本町では、地域公共交通の役割を、「快適な生活を支える生活基盤」と位置付け、交通事業者・町民・行政等が連携・協力して公共交通の利便性の維持・向上を図ることとします。

## 6. 4 基本的な方針

目指すべき将来像を実現するための基本的な方針を設定します。

<地域公共交通の課題と基本的な方針>

| 地域公共交通の課題                                                                                            | 基本的な方針            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| (1)多様な日常の移動状況<br>(2)バス運転士に関する法改正に伴う路線バスのダイヤ改正                                                        | ①広域交通の維持・改善       |
| (3)高齢化・核家族化による移動困難者の発生<br>(4)デマンド交通ふれあいタクシーの再編の可能性の検討                                                | ②町内交通の維持・改善       |
| (5)公共交通ごとに異なる利用者特性<br>(6)既存公共交通への改善要望<br>(7)公共交通施策によるニーズへの対応<br>(8)交通空白地有償運送の実施<br>(9)公共交通の維持・確保への理解 | ③多様な町民ニーズへの効率的な対応 |
| (10)公共交通の利用者数減少                                                                                      | ④公共交通に関する町民の意識向上  |

### 基本的な方針①広域交通の維持・改善

鉄道がない本町において、路線バスは町内外を結ぶ重要な地域公共交通です。中心拠点となる常北市街地(石塚周辺)と就業地、学校、商業施設、医療施設などを連絡する広域交通を維持・改善し、町民の日常生活の移動を支えます。

### 基本的な方針②町内交通の維持・改善

路線バスの運行していない地域間の移動を支える町内交通を維持・改善し、町民の誰もが日常生活において移動や社会活動のできるまちをつくります。

### 基本的な方針③多様な町民ニーズへの効率的な対応

公共交通への多様な町民ニーズに対応するためには、公共交通のサービス水準を向上させる必要があります。一方で、持続的な公共交通とするためには適切な財政負担とすることが必要です。サービス水準の向上と財政負担のバランスを図りながら、多様な町民ニーズへ効率的に対応していきます。

### 基本的な方針④公共交通に関する町民の意識向上

交通事業者の努力だけでは、利用状況や採算性の改善は難しい状況にあります。町民が公共交通を積極的に利用し、将来に向けて公共交通を維持していく意識を持つことが重要です。

そこで、町民、地域団体、企業等の多様な主体が連携・協力して公共交通を支える機運の醸成をはかります。これまで実施してきた公共交通の情報提供や利用促進策を継続して実施します。



## 6. 5 目標と数値目標

基本的な方針を実現するため、計画期間中に達成すべき状況を目標として設定します。また、数値指標を設定し、毎年評価します。

### < 基本的な方針と目標・数値指標 >

| 基本的な方針            | 目標                    | 数値指標・目標値                                                                                                    |
|-------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ①広域交通の維持・改善       | ①広域交通の利用者数の維持         | ①町外連絡を目的とした路線バス(成沢線、石塚・赤塚線)の利用者数<br>現況値 105 人/日<br>目標値 105 人/日以上                                            |
| ②町内交通の維持・改善       | ②町内交通の利用者数の増加         | ②デマンド交通ふれあいタクシーの利用回数<br>現況値 11,390 人/年<br>目標値 13,000 人/年以上                                                  |
| ③多様な町民ニーズへの効率的な対応 | ③町の財政負担に見合ったサービス水準の向上 | ③町民一人あたりの町の公的負担額<br>※路線バス(野口線、成沢線、フィーダー系統、石塚・赤塚線等)、デマンド交通、スクールバス、定期券購入補助等<br>現況値 6.1 千円/人<br>目標値 6.1 千円/人以下 |
| ④公共交通に関する町民の意識向上  | ④公共交通が必要であるとする町民の増加   | ④公共交通が必要と考える町民の割合<br>現況値 26%<br>目標値 30%以上                                                                   |

### 目標①広域交通の利用者数の維持

広域交通を維持し、利便性を改善するためには、広域交通の利用者数の維持が必要です。

そこで、広域交通の町外連絡を目的とした路線バス(成沢線、石塚・赤塚線)の利用者数を数値指標とします。

2022 年度の成沢線(水戸駅～成沢～石塚線)の1日当たり路線バス利用者数は 57 人/日、石塚・赤塚線の1日当たり路線バス利用者数は 48 人/日で、合計 105 人/日です。

利用者数の維持を目標とし、目標値を 105 人/日以上とします。

|      |                                 |
|------|---------------------------------|
| 数値指標 | 町外連絡を目的とした路線バス(成沢線、石塚・赤塚線)の利用者数 |
| 資料   | 茨城交通実績値                         |
| 現況値  | 105 人/日                         |
| 目標値  | 105 人/日以上                       |

## 目標②町内交通の利用者数の増加

町内交通を維持し、利便性を改善するためには、町内交通の利用者数の増加が必要です。

そこで、町内移動を目的としたデマンド交通ふれあいタクシーの利用回数を数値指標とします。

2022 年度のデマンド交通ふれあいタクシーの利用回数は 11,390 人/年です。

利用回数の約 14%の割合増加を目標とし、目標値を 13,000 人/年以上とします。

|      |                     |
|------|---------------------|
| 数値指標 | デマンド交通ふれあいタクシーの利用回数 |
| 資料   | 城里町社会福祉協議会資料        |
| 現況値  | 11,390 人/年          |
| 目標値  | 13,000 人/年以上        |

## 目標③町の財政負担に見合ったサービス水準の向上

多様な町民ニーズに対応し、公共交通の利便性を向上させていく必要があります。一方で、本町では路線バス、デマンド交通ふれあいタクシー、スクールバス、定期券購入補助等に対して公的負担を行っています。

サービス水準を向上しつつも町の財政負担に見合った持続可能な公共交通とするため、町民一人あたりの町の公的負担額を数値指標とします。

2022 年度の本町の公共交通に対する公的負担の合計額は 106,343 千円でした。2022 年の茨城県常住人口調査による総人口は 17,564 人でした。よって、町民一人あたりの町の公的負担額は、6,055 円/人です。

町民一人あたりの町の公的負担額の維持を目標とし、目標値を 6.1 千円/人以下とします。

|      |                 |
|------|-----------------|
| 数値指標 | 町民一人あたりの町の公的負担額 |
| 資料   | 補助額実績値          |
| 現況値  | 6.1 千円/人        |
| 目標値  | 6.1 千円/人以下      |

## 目標④公共交通が必要であるとする町民の増加

公共交通の情報発信や利用促進策の実施により、公共交通に関する町民の意識向上を図り、町民に公共交通の必要性を理解してもらう必要があります。

そこで、町民アンケートにより公共交通の必要性を分析し、公共交通が必要と考える町民の割合を数値指標とします。

2023 年度に実施した町民アンケートでは、現在、公共交通が必要であるとする町民の割合は 26%でした。

約 4%の割合増加を目標とし、目標値を 30%以上とします。

|      |                  |
|------|------------------|
| 数値指標 | 公共交通が必要と考える町民の割合 |
| 資料   | 町民アンケート調査        |
| 現況値  | 26%              |
| 目標値  | 30%以上            |

## 7. 目標達成のための施策・事業

### 7. 1 施策体系

基本的な方針、目標を実現するため、本町では以下に示す公共交通施策を実施することとします。

<基本的な方針と目標と施策>

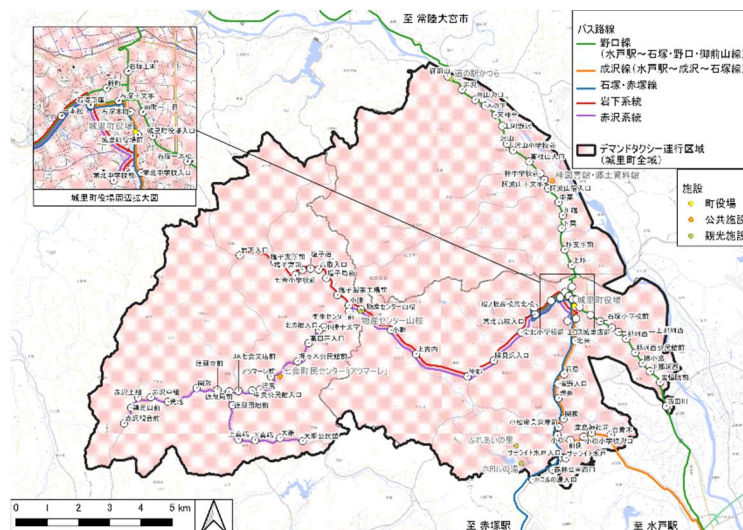
| 基本的な方針            | 目標                    | 施策                                                             |
|-------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------|
| ①広域交通の維持・改善       | ①広域交通の利用者数の維持         | ①広域的な移動手段の維持・改善                                                |
| ②町内交通の維持・改善       | ②町内交通の利用者数の増加         | ②デマンド交通ふれあいタクシーの維持・改善<br>③通学移動の支援                              |
| ③多様な町民ニーズへの効率的な対応 | ③町の財政負担に見合ったサービス水準の向上 | ④新たな移動手段の提供<br>⑤新しい技術による公共交通の機能向上<br>⑥交通結節機能の強化<br>⑦待合環境の安全性向上 |
| ④公共交通に関する町民の意識向上  | ④公共交通が必要であるとする町民の増加   | ⑧利用促進策の継続的な実施                                                  |

## 7. 2 公共交通施策

### 施策①広域的な移動手段の維持・改善

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 目的     | 広域的な移動手段を確保するため、本町と近隣市を結ぶ路線バス並びに地域内を結ぶ路線バスの維持に努めます。また、買い物等の日常生活を支える町内の連絡向上及び町外へのアクセス向上を図るため、運行サービス改善を検討し、実施します。                                                                                                                                                                                                                                            |
| 内容     | <p>本町と近隣市を結ぶ路線バスや地域内を結ぶ路線バスが運行されており、町民等の日常生活を支える重要な移動手段となっています。</p> <p>路線バスは廃止されると再運行が容易ではありません。本町にとって公共交通の基幹となる町内外を結ぶ路線バスの運行継続は重要であり、バス事業者、行政、利用者が一体となって公共交通について考え、路線バスの維持に努めます。</p> <p>町では、町民の日常生活を支える路線バスを維持するため必要な補助や負担を行います。地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統の路線バスについては、国の補助制度を活用し、運行を維持していきます。石塚・赤塚線、石塚・内原線は連携中枢都市圏(水戸市を中心とした県央9市町村)事業の交通分野負担金により、運行を維持していきます。</p> |
| 実施主体   | バス事業者、城里町、地域、企業、学校等                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| スケジュール | <p>2024 年度以降、国の補助制度を活用し、地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統の運行を維持</p> <p>2024 年度以降、連携中枢都市圏事業の交通分野負担金により、石塚・赤塚線の運行を維持</p> <p>2024 年度以降、利用状況进行分析・改善策等を検討・実施</p>                                                                                                                                                                                                              |

#### <現状の路線バスの運行路線図> (22 ページ再掲)



資料:城里町公共交通マップ、城里町資料



次の図表に記載する各路線については、「主な利用目的及び必要性」欄に記載のとおり、地域住民の日常生活に必要なバス路線の存続が危機に瀕している地域において、自家用車を運転できない移動制約者等の交通手段を確保するため、維持・確保が必要な路線です。

しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業による補助制度の活用や、連携中枢都市圏事業による交通分野負担金により、運行を確保・維持する必要があります。

<城里町公共交通体系図>





## ＜町内路線バスの事業及び実施主体の概要＞

| 路線   | 系統                                | 事業<br>許可<br>区分 | 運行<br>態様       | 事業<br>者名          | 主な利用目的及び必要性                                                                         | 補助事業<br>の活用・<br>町の負担 |
|------|-----------------------------------|----------------|----------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| ①野口線 | 浜田営業所～<br>石塚車庫～御<br>前山車庫          | 4 条<br>乗合      | 路線<br>定期<br>運行 | 茨 城<br>交 通<br>(株) | 沿線市町(常陸大宮市、城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。   | 幹線補助                 |
|      | 水戸駅～石塚<br>車庫～野口車<br>庫             | 4 条<br>乗合      | 路線<br>定期<br>運行 | 茨 城<br>交 通<br>(株) | 沿線市町(城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。         | 幹線補助                 |
|      | 水戸駅～飯富<br>～石塚車庫                   | 4 条<br>乗合      | 路線<br>定期<br>運行 | 茨 城<br>交 通<br>(株) | 沿線市町(城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。         | 幹線補助                 |
|      | 浜田営業所～<br>石塚車庫～野<br>口車庫           | 4 条<br>乗合      | 路線<br>定期<br>運行 | 茨 城<br>交 通<br>(株) | 沿線市町(城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として利用されている。       | なし                   |
|      | 水戸駅～石塚<br>車庫～御前山<br>車庫            | 4 条<br>乗合      | 路線<br>定期<br>運行 | 茨 城<br>交 通<br>(株) | 沿線市町(常陸大宮市、城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として利用されている。 | なし                   |
|      | 水戸駅～石塚<br>車庫～常北高<br>校入口           | 4 条<br>乗合      | 路線<br>定期<br>運行 | 茨 城<br>交 通<br>(株) | 沿線市町(城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として利用されている。       | なし                   |
|      | 水戸駅～石塚<br>車庫～モビリ<br>ティリゾートも<br>てぎ | 4 条<br>乗合      | 路線<br>定期<br>運行 | 茨 城<br>交 通<br>(株) | 水戸駅および沿線市町(常陸大宮市、城里町、水戸市)からモビリティリゾートもてぎへのレジャー等の移動手段として利用されている。                      | なし                   |

## 7. 目標達成のための施策・事業

| 路線        | 系統                   | 事業許可区分 | 運行態様   | 事業者名    | 主な利用目的及び必要性                                                                 | 補助事業の活用・町の負担   |
|-----------|----------------------|--------|--------|---------|-----------------------------------------------------------------------------|----------------|
| ② 成沢線     | 水戸駅～成沢十文字～石塚車庫       | 4 条乗合  | 路線定期運行 | 茨城交通(株) | 沿線市町(城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。 | 町補助            |
| ③④ 常北・七会線 | 常北中学校前～岩下入口(岩下系統)    | 4 条乗合  | 路線定期運行 | 茨城交通(株) | 町内、特に七会地区の通学、沿線住民の買い物、通院等の移動手段として必要である。                                     | フィーダー補助<br>町補助 |
|           | 常北中学校前～赤沢観音前(赤沢系統)   | 4 条乗合  | 路線定期運行 | 茨城交通(株) | 町内、特に七会地区の通学、沿線住民の買い物、通院等の移動手段として必要である。                                     |                |
|           | 物産センター山桜～赤沢観音前(赤沢系統) | 4 条乗合  | 路線定期運行 | 茨城交通(株) | 町内、特に七会地区の通学、沿線住民の買い物、通院等の移動手段として必要である。                                     | 町補助            |
| ⑤ 石塚・赤塚線  | 赤塚駅北口～石塚車庫           | 4 条乗合  | 路線定期運行 | 茨城交通(株) | 沿線市町(城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。                  | 連携中枢都市圏事業      |
|           | 赤塚駅北口～サテライト水戸～石塚車庫   | 4 条乗合  | 路線定期運行 | 茨城交通(株) | 沿線市町(城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院、サテライト水戸へのレジャー等の移動手段として必要である。    |                |
|           | 赤塚駅北口～石塚車庫～桜ノ牧高校常北校  | 4 条乗合  | 路線定期運行 | 茨城交通(株) | 沿線市町(城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、赤塚駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。 |                |
| 石塚・内原線    | 内原駅～イオンモール水戸内原～石塚車庫  | 4 条乗合  | 路線定期運行 | 茨城交通(株) | 沿線市町(城里町、水戸市)の水戸市内への買い物、サテライト水戸へのレジャー等の移動手段として必要である。※2024 年4月より運行開始予定       | 連携中枢都市圏事業      |

幹線補助: 地域間幹線系統における地域公共交通確保維持事業の活用

フィーダー補助: 地域内フィーダー系統における地域公共交通確保維持事業の活用

連携中枢都市圏事業: 連携中枢都市圏事業による交通分野負担金

## 施策②デマンド交通ふれあいタクシーの維持・改善

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 目的     | デマンド交通ふれあいタクシーは、路線バスで対応できない町内の移動需要に対応し、路線バスの利用が困難な高齢者や運転免許を持たない交通弱者等の移動手段を確保し、外出を促進しています。デマンド交通ふれあいタクシーを維持し、一層の利便性向上を目指し改善していきます。                                                                                                                                                |
| 内容     | <p>デマンド交通ふれあいタクシーは、中型タクシー1台とジャンボタクシー2台を使用して利用者の自宅や指定場所から目的地までを乗り合いで送迎するもので、城里町社会福祉協議会が運行主体となって運行をしています。</p> <p>デマンド交通ふれあいタクシーの持続的な運行に向け、利用状況を見ながら、運転手の適正な休憩時間の確保を行います。また、利便性の向上に向け、配車方法の改善や運行内容の拡充等を検討します。</p> <p>計画目標の数値目標である利用回数を毎年評価し、数値目標の達成の見込みがない場合は、サービス内容の見直しを検討します。</p> |
| 実施主体   | 城里町社会福祉協議会、デマンド交通運行事業者、城里町等                                                                                                                                                                                                                                                      |
| スケジュール | 2024 年度以降、利用状況を分析・改善策等を検討・実施                                                                                                                                                                                                                                                     |

## &lt;デマンド交通ふれあいタクシーの運行内容&gt;

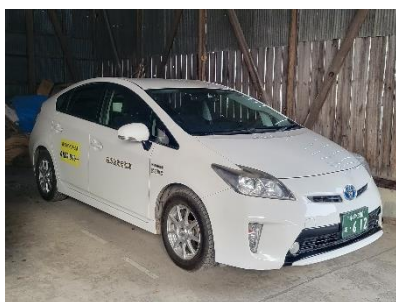
|        |                                                                                                                                                   |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 運行形態   | 自宅や指定場所から目的地まで電話予約により運行<br>ただし、目的地に直行する通常のタクシーとは異なり、複数の方との乗り合い利用となるので、目的地までの所要時間に余裕が必要<br>(出発場所も到着場所も城里町内に限る)                                     |
| 利用料金   | <p>通常料金は1乗車につき 300 円</p> <p>障がい者、要介護者、要支援者及びその介助者(ただし1名まで)は、1乗車 150 円(減免が適用)</p> <p>ただし、3歳児未満(4月1日付けで判断)は無料</p> <p>運行の関係で乗り継ぎ乗車となる場合、乗り継ぎ便は無料</p> |
| 運行日・時間 | <p>月曜日から金曜日の平日、午前8時～午後4時まで</p> <p>※土・日曜日、祝日、年末年始(12/29～1/3)は運休</p>                                                                                |
| 予約時間   | 午前7時15分～午後3時30分、翌日の便の受付は午後4時まで                                                                                                                    |
| 利用対象者  | <p>町内在住の方で、1人でタクシーに乗り降りできる方</p> <p>ただし、介助者が同乗する場合はこの限りではない</p>                                                                                    |
| 運賃支払方法 | 城里町デマンドタクシー利用券、現金                                                                                                                                 |

<デマンド交通ふれあいタクシーの運行エリアイメージ>

「ふれあいタクシー」  
運行エリアイメージ



<デマンド交通ふれあいタクシーの車両>



<デマンド交通ふれあいタクシーの事業及び実施主体の概要>

| 区域   | 事業許可区分 | 運行態様 | 事業者名                                          | 主な利用目的及び必要性                                                                  | 補助事業の活用・町の負担 |
|------|--------|------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 町内全域 | 4条乗合   | 区域運行 | 運行受託者：<br>石塚観光自動車株式会社<br>運行管理者：<br>城里町社会福祉協議会 | 高齢者や運転免許を持たない交通弱者等の日中における町内での生活（通院、買い物等）の際の交通手段となっている。町内における公共交通不便地域を解消している。 | 町補助          |



### 施策③通学移動の支援

|        |                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 目的     | 本町に住む児童・生徒・学生に対する通学移動を支援します。                                                                                                                                                                                                          |
| 内容     | <p>児童生徒が質の高い教育を受けることができるよう、適正な教育環境を整備する必要があります。</p> <p>遠距離通学者の負担を軽減するため、小学校ではスクールバスを運行し、中学校では七会地区から路線バスで常北中学校に通学する生徒の定期券を町が購入します。</p> <p>また、城里町に住み、公共交通機関を利用する児童・生徒・学生の保護者に対して、経済的負担を軽減し、子育て環境の整備を図るため、通学定期券購入代金の一部を予算の範囲内で助成します。</p> |
| 実施主体   | スクールバス運行事業者、城里町、学校等                                                                                                                                                                                                                   |
| スケジュール | 2024 年度以降、支援内容等を検討・実施                                                                                                                                                                                                                 |

#### <スクールバスの車両>



#### <通学費助成事業の内容>

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 助成対象 | <p>小・中学校に通学している児童・生徒の路線バス定期券(町内停留所発着に限る)</p> <p>高等学校等に通学している生徒の路線バス定期券および鉄道定期券</p> <p>大学等に通学している学生の路線バス定期券(町内停留所発着に限る)</p> <p>※いずれも、年間・短期定期券ともに対象</p> <p>通学者および通学者の保護者が、城里町に住所を有すること</p> <p>通学者および通学者と同一世帯の者が町税等(町民税、資産税、軽自動車税、国民健康保険税、介護保険料、後期高齢者医療保険料、その他使用料等)を滞納していないこと</p> <p>※大学等の通学定期券購入者に限り、通学者本人の申請が可能</p> |
| 助成金額 | <p>路線バスの年間定期券または鉄道の6ヶ月定期券は、定期券代金の約3割(100円未満切捨)。短期定期券は、年間(鉄道は6ヶ月)定期券の補助額から、購入した月数分を算出(100円未満切捨)。</p> <p>ただし、1年間の助成金額は8万円を上限とする。</p>                                                                                                                                                                                 |



## 施策④新たな移動手段の提供

|        |                                                                                                                                                                                            |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 目的     | 町民の町外の総合病院への通院需要があります。ダイヤや便数の問題で路線バスでの移動が困難なことがあり、運行区域を町内のみとしているデマンド交通ふれあいタクシーでは対応できず、タクシーでは料金が高額になってしまいます。そこで、町外の総合病院への移動を対象とした新たな移動手段の提供を検討します。新たな移動手段やサービスの導入について、交通事業者と町が協力して実現していきます。 |
| 内容     | <p>町では町外の総合病院への移動を対象とした、交通空白地有償運送の実証実験運行を1年間実施します。実証実験運行を通して、今後の運行形態やサービス内容について検討していきます。</p> <p>また、商業振興の一環として公共交通を利用した買い物の利便性の向上や、日常の買い物に支障がある高齢者等を支援するための買い物送迎バスの運行を検討します。</p>            |
| 実施主体   | 交通事業者、城里町等                                                                                                                                                                                 |
| スケジュール | <p>2024 年度、試験運行</p> <p>2025 年度以降、新たな移動手段の運行を検討</p>                                                                                                                                         |

## &lt;交通空白地有償運送の位置付け&gt;

| 需要            | 町内での移動        | 町外への移動    |
|---------------|---------------|-----------|
| 一般町民          | 路線バス          |           |
|               | スクールバス        |           |
|               | デマンド交通        | 交通空白地有償運送 |
| 路線バスの利用が困難な町民 |               |           |
|               | 福祉有償運送        |           |
| 自由な移動をしたい町民   | タクシー、自家用車、自転車 |           |

## 施策⑤新しい技術による公共交通の機能向上

|        |                                                                                                                                                                                                                                |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 目的     | <p>近年、我が国では、超小型モビリティや自動運転バスをはじめとする新技術を活用した交通サービスが導入されつつあります。また、環境負荷の少ない電気自動車や電気バスが普及しつつあります。さらに、ライドシェア(自動車の相乗りの需要をマッチングさせるサービス)の導入の検討も始まっています。</p> <p>こうした新技術の導入や新制度の活用について、他地域の導入事例等を調査・研究し、本町での新技術による公共交通の機能向上を検討していきます。</p> |
| 内容     | <p>他地域の導入事例等を調査・研究し、今後普及や実用化が予想される ICT を活用した乗り合い・シェア・自動運転等の導入の検討を進めます。また、道の駅等を拠点とした超小型モビリティ等の利活用や自動運転等の実証実験の実施を検討します。公共交通の車両更新時には新技術を用いた車両の導入による機能向上の可能性を検討します。</p>                                                            |
| 実施主体   | 交通事業者、城里町等                                                                                                                                                                                                                     |
| スケジュール | 2024 年度以降、他地域の導入事例等を調査・研究                                                                                                                                                                                                      |

### <クレジットカード等のタッチ決済、QR コード決済のサービス>

茨城交通の運行する路線バス全車両で、2024 年2月1日からクレジットカード等のタッチ決済、QR コード決済のサービスを開始しました。

路線バスにおいて幅広いキャッシュレス決済手段に対応することで、地域外からの観光客やバスを普段使わない地域の方が、お手持ちの決済手段でより便利にご乗車いただけるようになります。

|                            |                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 利用可能となる<br>キャッシュレス<br>決済手段 | <p>・タッチ決済(クレジット・デビット・プリペイド)<br/>Visa、JCB、American Express、Diners Club、Discover、銀聯</p> <p>・QR コード決済<br/>PayPay、楽天ペイ、d 払い、SmartCode™(メルペイ、au PAY 等)、Alipay+、WeChat Pay</p> <p>・茨城交通発行の IC カード「いばっぴ」</p> |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



資料：茨城交通ホームページ

## 施策⑥交通結節機能の強化

|        |                                                                                                                                                                                                                             |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 目的     | 茨城県地域公共交通計画では、広域交通や基幹交通、域内交通が接続する交通結節点として、町内の石塚地区及び那珂西地区が位置付けられています。複数の公共交通サービスの一体的な利用を推進するため、交通結節機能の強化に取り組めます。                                                                                                             |
| 内容     | <p>自転車と路線バスを乗り継ぐサイクルアンドライドを推進するため、路線バス用駐輪場への補助金の交付を検討します。</p> <p>デマンド交通ふれあいタクシーの主要な目的地における待合場所の設置や提供等の実施を検討します。</p> <p>保健福祉センター等の拠点施設における交通結節機能の強化を検討します。</p> <p>これらの取組により交通結節機能を強化し、待ち時間や乗り換えの快適性及び公共交通の利便性を向上させていきます。</p> |
| 実施主体   | 交通事業者、城里町、地域、企業等                                                                                                                                                                                                            |
| スケジュール | 2024 年度以降、交通機関間の連携策等を検討・実施                                                                                                                                                                                                  |

### <茨城県地域公共交通計画における交通結節点の位置付け>

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 交通結節点 | <p>ゲートウェイ及び主要交通結節点と広域交通や基幹交通や域内交通が接続し、市町村においても重要拠点と位置付けている。</p> <p>県庁バスターミナル、おおつ野地区（土浦市）、古河総合病院、イオンモール下妻、道の駅ひたちおおた、道の駅かさま、取手ウェルネスプラザ、JA とりで総合医療センター、谷田部車庫、ひたちなか地区、水郷潮来バスターミナル、茨城県西部メディカルセンター（筑西市）、江戸崎バスターミナル、筑波山口（つくば市）、なめがた地域医療センター（行方市）、茨城空港、小川駅バス停（小美玉市）、<u>石塚地区（城里町）、那珂西地区（城里町）、東京医科大学茨城医療センター（阿見町）、市役所、町役場、村役場など</u></p> |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

資料：茨城県地域公共交通計画

### <エコス城里店の待合場所>



## 施策⑦待合環境の安全性向上

|        |                                                                                                                                                                                                                           |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 目的     | 公共交通を安全かつ快適に待つことができる環境づくりは、公共交通の利用促進につながることから、町は、交通事業者と協力し、待合環境の安全性や快適性等の向上に努めます。                                                                                                                                         |
| 内容     | <p>最寄りのバス停留所が設けられている施設やデマンド交通ふれあいタクシーの利用の多い施設等と連携し、待合環境の改善策について検討します。</p> <p>また、2020年に国土交通省は全国を対象に交通安全上問題と思われるバス停留所を指定しました。本町では指定されたバス停について関係機関の対策を行ってきており、2023年7月末現在で3か所が残っています。今後も、交通事業者と協力してバス停留所の安全性確保対策を進めていきます。</p> |
| 実施主体   | バス事業者、デマンド交通運行事業者、城里町、地域、企業等                                                                                                                                                                                              |
| スケジュール | 2024年度以降、改善策等を検討・実施                                                                                                                                                                                                       |

## &lt;バス停留所安全性確保対策実施状況一覧表(抜粋)&gt;

令和5年7月31日現在

| バス事業者名  | バス停留所名   | 所在地            | 判定結果 | 安全対策実施状況 |
|---------|----------|----------------|------|----------|
| 茨城交通(株) | 石塚上町(上り) | 東茨城郡城里町石塚1339  | B    | 安全対策検討中  |
| 茨城交通(株) | 御前山(上り)  | 東茨城郡城里町御前山23   | B    | 安全対策検討中  |
| 茨城交通(株) | 横小路(下り)  | 東茨城郡城里町那珂西1316 | B    | 安全対策検討中  |

## &lt;バス停留所の安全上の優先度判定について&gt;

## 【Aランク】

- 過去3年以内に停車したバスが要因となる人身事故が発生しているバス停留所
- バスがバス停留所に停車した際に横断歩道にその車体がかかるバス停留所

## 【Bランク】

- Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に横断歩道の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所
- Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点にその車体がかかるバス停留所

## 【Cランク】

- A又はBランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所
- A又はBランク以外で、地域住民等の意見や各都道府県の実情に応じて抽出したバス停留所

資料:茨城県バス停留所安全性確保合同検討会



## 施策⑧利用促進策の継続的な実施

|        |                                                                                                                                                                                                     |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 目的     | 城里町地域公共交通活性化協議会が主体となり、公共交通の実態を知ってもらう取組や公共交通の利用促進策を継続して実施し、町民の公共交通の維持・確保への公的負担の理解や、公共交通の必要性の理解を深めます。                                                                                                 |
| 内容     | <p>路線バス及びデマンド交通ふれあいタクシー等の公共交通の利用を促進する啓発活動を継続的に実施します。公共交通の情報を町と交通事業者とが連携して広報やホームページ等で周知します。</p> <p>イベントでの落書きバスの展示、乗り方教室の開催、お試し乗車券や情報提供チラシの配布、いばっぴの出張販売、バス停留所付近の駐輪場設置によるサイクルアンドライドの促進等を検討し、実施します。</p> |
| 実施主体   | 城里町地域公共交通活性化協議会、交通事業者、城里町、地域、企業、学校等                                                                                                                                                                 |
| スケジュール | 2024 年度以降、利用促進策等を検討・実施                                                                                                                                                                              |

## ＜広報しろさと＞

町広報紙(2023年11月号)に公共交通利用を促進する記事を掲載しました。

[illegible]

## ＜落書きバス＞

城里町民まつり(2023 年 11 月 11 日開催)にて、町と交通事業者が協力してPR活動を実施しました。



## 8. 計画の推進体制

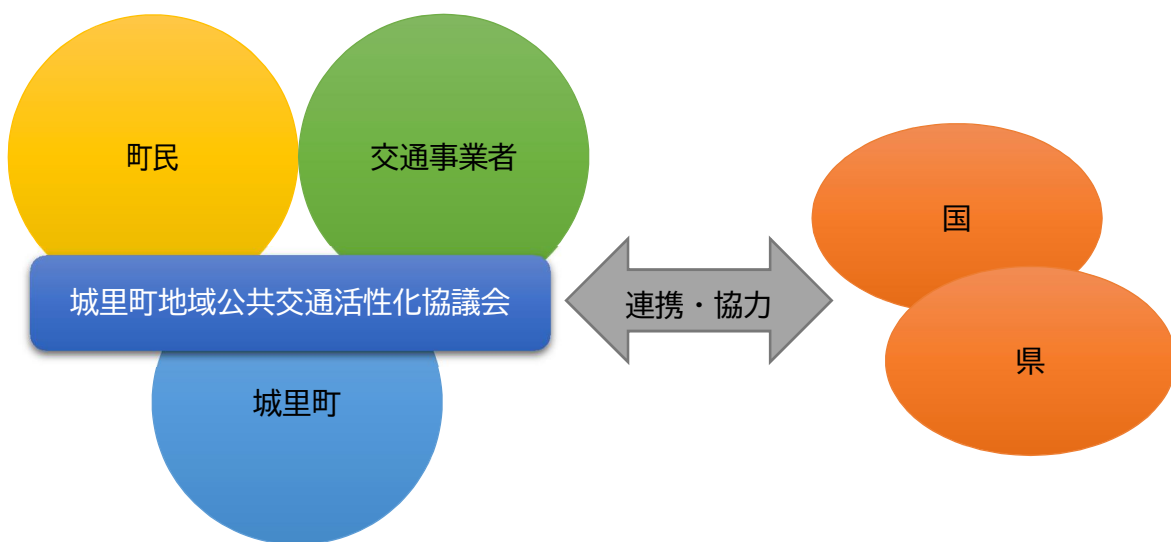
### 8. 1 推進体制

利用者である町民等や、交通事業者などの関係機関が本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。そのため、城里町及び城里町地域公共交通活性化協議会が中心になって本計画の周知を進めます。

また、本計画に基づく公共交通施策は、まちづくりの一環として町民、交通事業者、城里町及び城里町地域公共交通活性化協議会等の関係機関が連携・協力して進めます。

さらに、国や県等との関係機関との連携・協力を図りながら本計画を推進することとします。

<推進体制>



### 8. 2 城里町地域公共交通活性化協議会の役割

城里町地域公共交通活性化協議会は、地域公共交通計画の検討・協議に加えて計画策定後の施策の実施状況・達成状況の評価の実施主体としての役割を担うものです。

また、交通事業者など関係機関の連携・調整を行う機関として機能します。

さらには、情報提供や利用促進等に係る施策の実施主体として機能します。

### 8. 3 計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況は、毎年度、城里町地域公共交通活性化協議会で公共交通施策の実施状況を検証します。あわせて、数値目標の達成状況を確認し、目標年次の達成の見通しを検証します。

計画期間の最終年度である2028年度においては、計画目標(数値目標)の達成状況の評価と要因分析を行い、施策や目標を見直し、本計画の更新を行うこととします。

## 8. 4 公共交通の運行に伴う補助事業の活用

公共交通施策を進めるに当たっては、町の予算をベースとして、地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統のバス路線維持のためには国の地域公共交通確保維持事業を活用します。石塚・赤塚線及び石塚・内原線は連携中枢都市圏（水戸市を中心とした県央9市町村）事業の交通分野負担金により運行を維持します。その他の施策については、適宜、国や県の補助制度を活用して効果的な施策の実施を図っていきます。

<現在活用している主な補助制度・町の負担>

| 公共交通施策                           | 補助制度                                                     |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------|
| ①広域的な移動手段の維持・改善<br>(路線バス町外路線の維持) | 地域公共交通確保維持事業<br>「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」<br>(52～55 ページを参照)    |
| ①広域的な移動手段の維持・改善<br>(路線バス町内路線の維持) | 地域公共交通確保維持事業<br>「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」<br>(52～55 ページを参照) |
| ①広域的な移動手段の維持・改善<br>(路線バス町外路線の維持) | 連携中枢都市圏事業<br>「交通分野負担金」<br>(52～55 ページを参照)                 |

## 8. 5 実施工程

公共交通施策は、下表の工程により推進します。

<実施工程>

|                               | 実施工程(年度)                |                      |                      |                      |                       |
|-------------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
|                               | 2024 年度<br>(令和 6 年度)    | 2025 年度<br>(令和 7 年度) | 2026 年度<br>(令和 8 年度) | 2027 年度<br>(令和 9 年度) | 2028 年度<br>(令和 10 年度) |
| ①広域的な移動手段<br>の維持・改善           | 定期的に利用状況进行分析・改善策等を検討・実施 |                      |                      |                      |                       |
| ②デマンド交通ふれ<br>あいタクシーの維<br>持・改善 | 定期的に利用状況进行分析・改善策等を検討・実施 |                      |                      |                      |                       |
| ③通学移動の支援                      | 定期的に支援内容等を検討・実施         |                      |                      |                      |                       |
| ④新たな移動手段<br>の提供               | 試験運行                    | 新たな移動手段の運行の検討        |                      |                      |                       |
| ⑤新しい技術による<br>公共交通の機能向<br>上    | 継続的に他地域の導入事例等を調査・研究     |                      |                      |                      |                       |
| ⑥交通結節機能の<br>強化                | 定期的に交通機関間の連携策を検討・実施     |                      |                      |                      |                       |
| ⑦待合環境の安全<br>性向上               | 継続的に協議（順次、改善）           |                      |                      |                      |                       |
| ⑧利用促進策の継<br>続的な実施             | 定期的に利用促進策を検討・実施         |                      |                      |                      |                       |



## 参考資料

### ○策定体制

本計画は、城里町地域公共交通活性化協議会での協議を経て策定しました。

<令和5年度 城里町地域公共交通活性化協議会 委員名簿>

| No. | 氏 名《敬称略》 | 役 職 等                          | 備考  |
|-----|----------|--------------------------------|-----|
| 1   | 仲 野 俊 二  | 関東運輸局茨城運輸支局<br>首席運輸企画専門官(輸送)   |     |
| 2   | 國 下 裕 司  | 関東運輸局茨城運輸支局<br>首席運輸企画専門官(企画調整) |     |
| 3   | 寺 田 明 弘  | 茨城県政策企画部<br>交通政策課長             |     |
| 4   | 和 田 卓 哉  | 笠間警察署交通課長                      |     |
| 5   | 石 川 昭    | 茨城県水戸土木事務所長                    |     |
| 6   | 澤 畠 政 志  | (一社)茨城県バス協会専務理事                |     |
| 7   | 加 藤 木 直  | 議会総務民生常任委員会 委員長                | 会長  |
| 8   | 藤 田 悟 史  | 副町長                            |     |
| 9   | 岡 崎 一 美  | 区長会 会長                         | 副会長 |
| 10  | 和 田 雅 治  | 民生委員・児童委員協議会 会長                |     |
| 11  | 山 倉 秀 樹  | 高年者クラブ連合会 会長                   |     |
| 12  | 平 賀 泰 章  | 身体障害者福祉協会 会長                   |     |
| 13  | 高 嶋 はるえ  | 七会女性会 会長                       |     |
| 14  | 廣 木 和 久  | 商工会 会長                         |     |
| 15  | 黒 田 剣    | 茨城交通(株) 運輸部副部長兼<br>運輸課長        |     |
| 16  | 菅 原 康 弘  | 茨城交通労働組合 執行委員長                 |     |
| 17  | 磯 崎 慎 一  | 町内タクシー業者 代表                    |     |

## ○策定経緯

本計画は、以下のような経緯を経て策定しました。

| 年      | 月   | 内容                                                                                  |
|--------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 2023 年 | 5月  | 令和5年度 第1回城里町地域公共交通活性化協議会<br>・生活交通確保維持改善計画(案)について<br>・城里町地域公共交通計画の策定について             |
|        | 9月  | 令和5年度 第2回城里町地域公共交通活性化協議会(書面協議)<br>・城里町の公共交通に関するアンケート調査票内容について                       |
|        | 10月 | 公共交通に関する町民アンケート調査<br>路線バス利用者アンケート調査<br>デマンド交通ふれあいタクシー利用者アンケート調査<br>福祉有償運送利用者アンケート調査 |
|        |     | 令和5年度 第3回城里町地域公共交通活性化協議会<br>・交通空白地有償運送の導入について<br>・地域公共交通計画策定の進捗状況について               |
|        | 11月 | 令和5年度 第4回城里町地域公共交通活性化協議会<br>・交通空白地有償運送の導入詳細内容について                                   |
|        | 12月 | 令和5年度 第5回城里町地域公共交通活性化協議会<br>・地域公共交通計画策定に係る各種アンケート集計結果について<br>・地域公共交通計画の構成について       |
| 2024 年 | 1月  | 事業者ヒアリング<br>施設関係者ヒアリング                                                              |
|        |     | 令和5年度 第6回城里町地域公共交通活性化協議会<br>・地域公共交通計画策定に係る素案について<br>・令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について   |
|        | 2月  | パブリックコメント                                                                           |
|        |     | 令和5年度 第7回城里町地域公共交通活性化協議会<br>・地域公共交通計画策定に伴うパブリックコメント結果について<br>・地域公共交通計画策定について        |

## ○施策体系

|              |                 |
|--------------|-----------------|
| 目指すべき将来像     | 安全・安心な公共交通のあるまち |
| 公共交通が果たすべき役割 | 快適な生活を支える生活基盤   |

| 現状                                                 | 地域公共交通の課題                                                                                            | 基本的な方針            | 目標                    | 数値指標・目標値                                                         | 施策                                                            |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| ・地域の現状等・社会動態・上位・関連計画<br>・公共交通の現状・アンケート調査結果・ヒアリング結果 | (1)多様な日常の移動状況<br>(2)バス運転士に関する法改正に伴う路線バスのダイヤ改正                                                        | ①広域交通の維持・改善       | ①広域交通の利用者数の維持         | ①町外連絡を目的とした路線バス(成沢線、石塚・赤塚線)の利用者数<br>現況値 105 人/日<br>目標値 105 人/日以上 | ①広域的な移動手段の維持・改善                                               |
|                                                    | (3)高齢化・核家族化による移動困難者の発生<br>(4)デマンド交通ふれあいタクシーの再編の可能性の検討                                                | ②町内交通の維持・改善       | ②町内交通の利用者数の増加         | ②デマンド交通ふれあいタクシーの利用回数<br>現況値 11,390 人/年<br>目標値 13,000 人/年以上       | ②デマンド交通ふれあいタクシーの維持・改善<br>③通学移動の支援                             |
|                                                    | (5)公共交通ごとに異なる利用者特性<br>(6)既存公共交通への改善要望<br>(7)公共交通施策によるニーズへの対応<br>(8)交通空白地有償運送の実施<br>(9)公共交通の維持・確保への理解 | ③多様な町民ニーズへの効率的な対応 | ③町の財政負担に見合ったサービス水準の向上 | ③町民一人あたりの町の公的負担額<br>現況値 6.1 千円/人<br>目標値 6.1 千円/人以下               | ④新たな移動手段の提供<br>⑤新しい技術による公共交通の機能向上<br>⑥交通結節機能の強化<br>⑦バス停の安全性向上 |
|                                                    | (10)公共交通の利用者数減少                                                                                      | ④公共交通に関する町民の意識向上  | ④公共交通が必要であると考える町民の増加  | ④公共交通が必要と考える町民の割合<br>現況値 26%<br>目標値 30%以上                        | ⑧利用促進策の継続的な実施                                                 |

---

## 城里町地域公共交通計画

---

2024 年 3 月

●発 行 城里町役場まちづくり戦略課

〒311-4391

茨城県東茨城郡城里町石塚 1428-25

TEL 029-288-3111（代表） FAX 029-288-3113

●調査協力 株式会社アルメック