

# 城里町地域公共交通計画（2024年3月策定） 概要版

## 策定の目的

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、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、網形成計画の見直しを行います。

また、国においては、地域公共交通ネットワークの「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。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。

## 対象区域と計画期間

### （1）対象区域

原則、城里町全域を対象区域とします。

### （2）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。

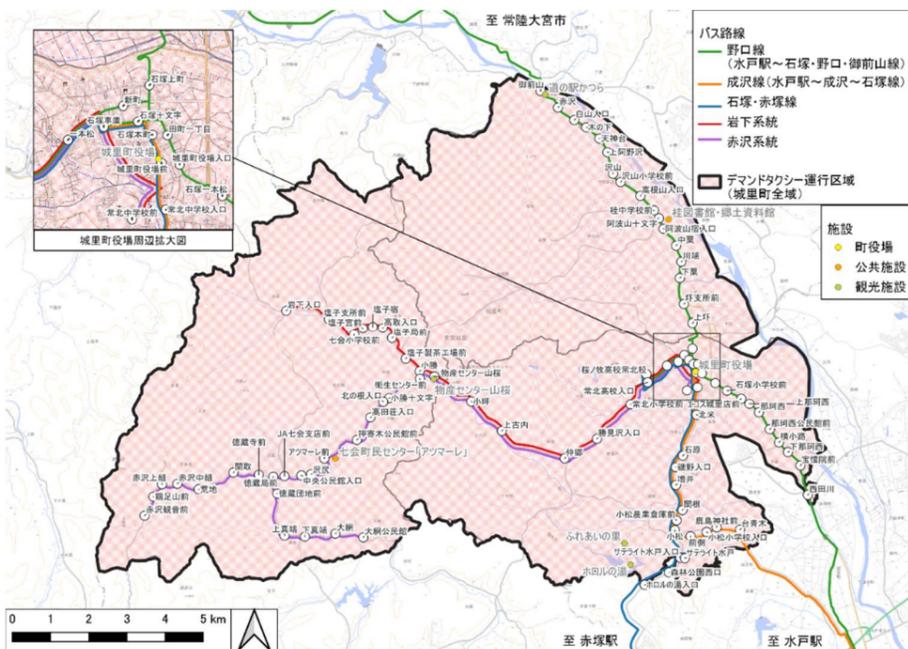
## 城里町の公共交通の現状

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路線あります。

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。町内在住の方が事前登録の上、利用することができます。

タクシー事業者は町内に石塚観光自動車株式会社が営業しています。

この他、本町ではスクールバス、福祉有償運送も運行しています。



## アンケート調査の実施概要

### （1）調査の目的

地域公共交通に関する町民アンケート調査と、路線バス、デマンド交通ふれあいタクシー、福祉有償運送を対象とした公共交通利用者アンケート調査を実施し、町民や利用者の移動の実態やニーズを把握しました。

### （2）調査概要

	町民アンケート調査	公共交通利用者アンケート調査		
		路線バス	デマンド交通 ふれあいタクシー	福祉有償運送
実施期間	2023年10月			
対象者	15歳以上の町民から地区別に無作為抽出、2,000名	利用者		
実施方法	郵送配布、郵送回収・WEB回答	町内区間の路線バスに調査員が乗り込み配布、車内で回収・郵送回収・WEB回答	車内にアンケート票を設置し運転手から回答依頼、車内で回収・郵送回収	車内にアンケート票を設置し運転手から回答依頼、車内で回収・郵送回収・WEB回答
回答数	788票	62票	35票	6票
回答率	39.4%	—	—	—

## ヒアリング調査の実施概要

### （1）調査の目的

城里町内を運行する交通事業者に対する交通事業者ヒアリングと、町民の利用が多い施設の管理者に対する施設ヒアリングを実施し、町民の移動の実態や事業者の課題・要望を把握しました。

### （2）調査対象

交通事業者 ヒアリング (2024年1月実施)	路線バス事業者	● 茨城交通株式会社	
	デマンド交通 ふれあいタクシー	運行受託者	● 石塚観光自動車株式会社
		運行管理者	● 城里町社会福祉協議会
施設ヒアリング (2024年1月実施)	タクシー事業者	● 石塚観光自動車株式会社	
	スクールバス	● 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	
町民の利用が多い 施設の管理者	買物	● エコス城里店	
	通院	● しらベクリニック	
	趣味・レジャー	● ホロルの湯	

## これまでの取組の評価

網形成計画では計画の達成状況を評価するため、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を評価します。

基本方針	評価指標	網形成計画 策定時 2016年度	中間 目標値 2020年度	最終 目標値 2025年度	現況値
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	・年に1度でも路線バス等の公共交通を利用する割合	14%	16% (+50人/年)	19% (+50人/年)	17% 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	4.3千人/年	4.7千人/年 (+1割)	5.1千人/年 (+2割)	7.4千人/年 達成
健全で持続可能な公共交通事業を展開	・町民一人あたりの町の公的負担額	4.2千円/人	4.2千円/人 (維持)	4.2千円/人 (維持)	5.5千円/人 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	・町外連絡を目的とした路線(開江線)の利用者数	33人/日 (実証運行)	33人/日 (4人/便)	40人/日 (5人/便)	48人/日 達成

## 目指すべき将来像

### 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。

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。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。

<目指すべき将来像>



<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	

## 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。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。

## 施策体系

目指すべき将来像を実現するために、4つの基本的な方針と4つの目標、8つの公共交通施策を位置づけました。現状と課題を含め、体系的に整理します。

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の現状等・社会動態</li> <li>・上位・関連計画</li> <li>・公共交通の現状</li> <li>・アンケート調査結果</li> <li>・ヒアリング結果</li> </ul>	(1)多様な日常の移動状況 (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 現況値 105人/日 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 (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 現況値 11,390人/年 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 ③通学移動の支援
	(5)公共交通ごとに異なる利用者特性 (6)既存公共交通への改善要望 (7)公共交通施策によるニーズへの対応 (8)交通空白地有償運送の実施 (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果的な対応	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 現況値 6.1千円/人 目標値 6.1千円/人以下	④新たな移動手段の提供 ⑤新しい技術による公共交通の機能向上 ⑥交通結節機能の強化 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 現況値 26% 目標値 30%以上	⑧利用促進策の継続的な実施