

# 常陸大宮市地域公共交通計画

令和5年2月

常陸大宮市



# 目次

第1章 計画の概要	1
1.1 計画策定の背景及び目的	1
1.2 計画の位置付け	2
1.3 計画の区域	2
1.4 計画の期間	2
第2章 地域公共交通を取り巻く現状と課題	3
2.1 地域の特性	3
2.1.1 人口動態	3
2.1.2 人の動き	6
2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況	8
2.1.4 自動車保有状況	9
2.1.5 高齢者の自動車運転	10
2.1.6 観光来訪者	11
2.2 上位・関連計画における地域公共交通の位置付け	12
2.2.1 常陸大宮市総合計画「ひたちおおみや未来創造ビジョン」	12
2.2.2 常陸大宮市都市計画マスタープラン	14
2.2.3 常陸大宮市立地適正化計画	16
2.2.4 第2期常陸大宮市創生総合戦略	18
2.2.5 常陸大宮駅周辺整備計画	18
2.3 地域公共交通の現状	20
2.3.1 既存の地域公共交通網	20
2.3.2 地域公共交通の状況	22
2.3.3 地域公共交通に係る市負担額	32
2.4 市民アンケート調査	33
2.4.1 市民アンケートの実施概要	33
2.4.2 主な調査結果	34
2.5 常陸大宮市地域公共交通網形成計画の評価・検証	48
2.5.1 各指標の目標値に対する達成状況	48
2.5.2 目標達成に向けた施策の評価検証	50
2.6 地域公共交通を取り巻く現状・課題の整理	58
第3章 計画の基本方針と目標	59
3.1 目指す将来のまちの姿と方向性	59
3.2 計画の基本理念、基本方針等	60
3.2.1 計画の基本方針	60
3.2.2 計画の目標	62
3.2.3 各公共交通の基本的な考え方とそれぞれの役割	64
3.2.4 市民、交通事業者、行政の役割	65

第4章 目標達成に向けた施策 .....	67
4.1 まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成.....	67
4.2 誰もが便利でわかりやすく利用できる地域公共交通サービスの提供.....	70
4.3 多様な主体による地域公共交通を支える仕組みづくり .....	74
第5章 計画の進行管理.....	77
5.1 計画の推進 .....	77
5.1.1 推進・管理体制 .....	77
5.1.2 進行管理.....	77

# 第 1 章

---

## 計画の概要



# 第1章 計画の概要

## 1.1 計画策定の背景及び目的

人口減少や少子高齢化、マイカー依存、ライフスタイルや移動ニーズの多様化等により、鉄道や路線バスをはじめとする地域公共交通の利用者は減少傾向にあります。また、近年、地域公共交通を担う運転者不足が深刻化していることや、高齢運転者による交通事故の社会問題化などにより、誰もが利用しやすい地域公共交通サービスとして、住民の移動手段の確保が切実な課題となっています。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が令和2年11月に施行され、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や地域における輸送資源を総動員することにより、持続可能な移動サービスを確保することの重要性が示されました。

本市の地域公共交通は、常陸大宮駅周辺を中心として、民間事業者が運行する鉄道（JR 水郡線）や路線バス、高速バス、タクシーのほか、市内全域をカバーする乗合タクシー、スクールバスなどが運行しており、市民の日常生活の移動手段としての役割を担っています。しかしながら、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者の減少や燃料費の高騰など、交通事業者を取り巻く環境は厳しい状況であり、その維持が大きな課題となっています。

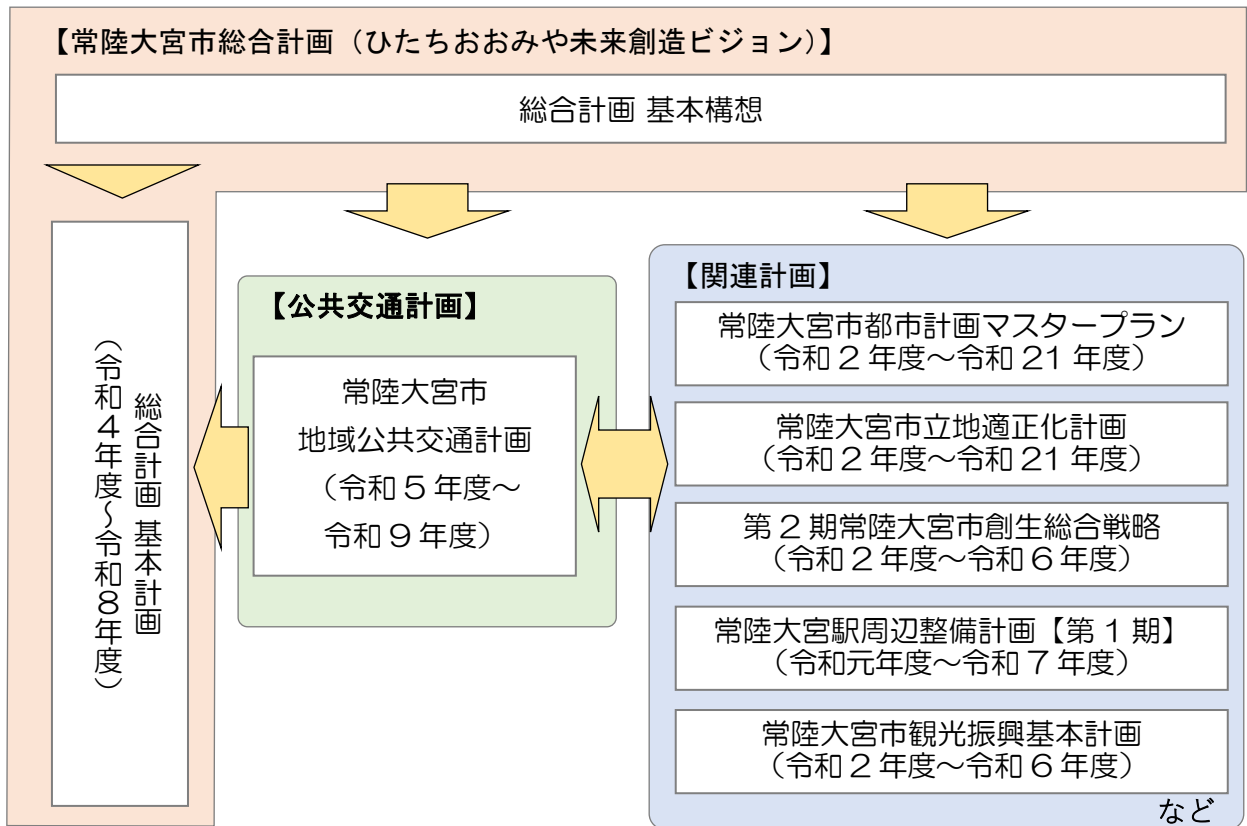
今後も人口の減少が見込まれるなど、地域公共交通を取り巻く環境はさらに厳しくなることが予想される中、まちづくりにおいては、医療・福祉・商業などの都市機能を有するエリアと、郊外部の居住エリアを公共交通でつなぐことにより、誰もが快適で暮らしやすい「住みたい」まちを実現するため、本市が進めるまちづくりと連携した地域公共交通を形成する必要があります。

こうした状況を踏まえ、平成30年度に策定した「常陸大宮市地域公共交通網形成計画」が令和4年度をもって目標年次を迎えることから、交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本市にとって持続可能な地域公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、新たな地域公共交通のマスタープランとなる「常陸大宮市地域公共交通計画」を策定します。

## 1.2 計画の位置付け

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に規定する地域公共交通計画として策定します。

市の上位計画である「常陸大宮市総合計画（ひたちおおみや未来創造ビジョン）」や関連計画である「常陸大宮市都市計画マスタープラン」、「常陸大宮市立地適正化計画」などとの整合を図り、本市の地域公共交通のマスタープランとして位置付けます。



## 1.3 計画の区域

計画区域は、前計画（常陸大宮市地域公共交通網形成計画）と同様に、常陸大宮市内全域とします。なお、本市と隣接自治体とを結ぶJR水郡線や広域バス路線が運行されていることから、近隣自治体と連携を図ります。

## 1.4 計画の期間

本計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。



## 第 2 章

---

### 地域公共交通を取り巻く現状と課題



## 第2章 地域公共交通を取り巻く現状と課題

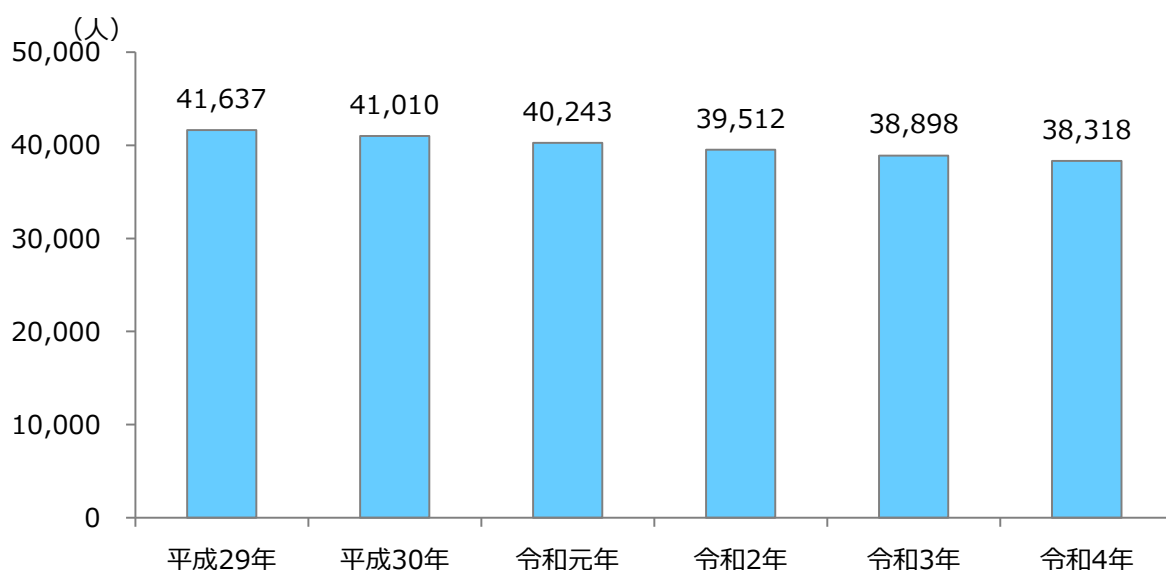
### 2.1 地域の特性

#### 2.1.1 人口動態

##### (1) 人口推移

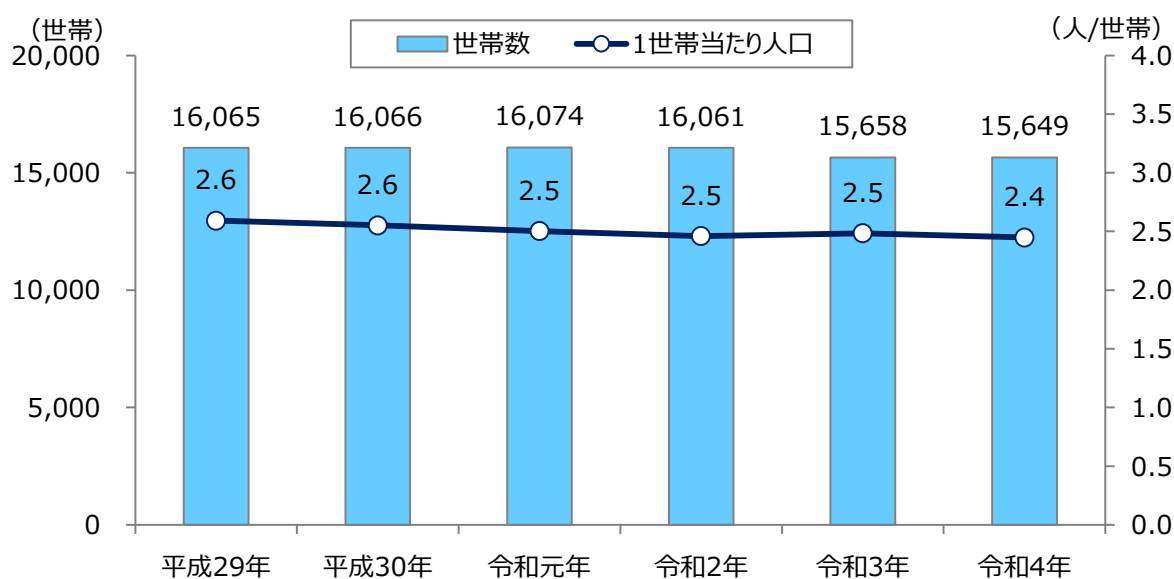
本市の人口は、令和4年4月1日現在で約38,000人、世帯数は約16,000世帯となっています。令和4年の人口は、5年前の平成29年に比べて、約3,300人減少しており、世帯数は平成29年に比べて約420世帯減少しています。令和4年時点の1世帯あたり人口は2.4人となっています。

##### ■人口の推移



資料：常陸大宮市常住人口（各年4月1日現在）

##### ■世帯数及び1世帯あたり人口の推移



資料：常陸大宮市常住人口（各年4月1日現在）

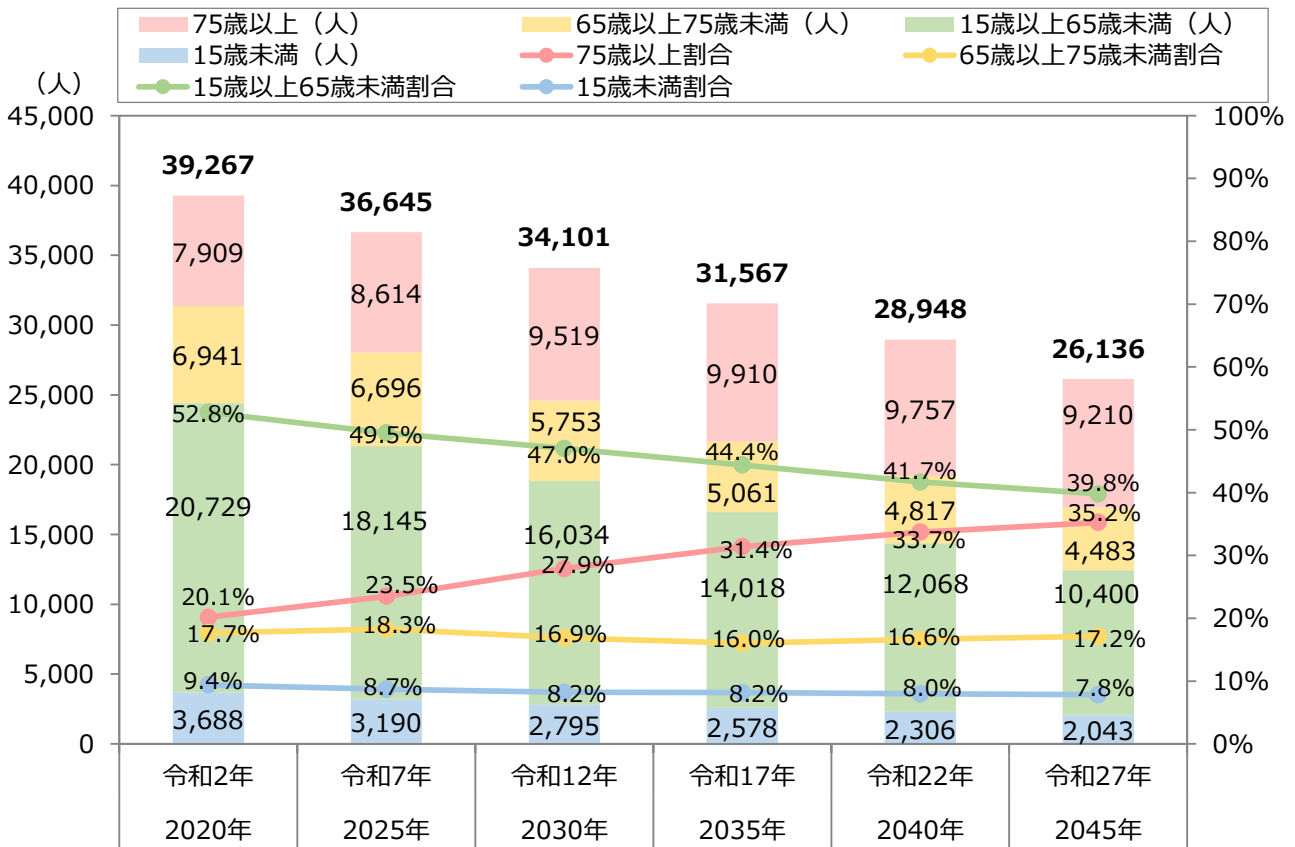
(2) 人口推計

常陸大宮市人口ビジョンによる人口推計では、本市の人口は、令和2年の約39,000人から令和27年には約26,000人にまで減少することが見込まれています。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年の9.4%から令和27年には7.8%にまで減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は52.8%から39.8%に減少、65歳以上の老年人口割合は37.8%から52.4%にまで増加する見込みとなっています。

■人口の推計（目標人口）

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満（人）	3,688	3,190	2,795	2,578	2,306	2,043
15歳以上65歳未満（人）	20,729	18,145	16,034	14,018	12,068	10,400
65歳以上（人）	14,850	15,310	15,272	14,971	14,574	13,693
65歳以上75歳未満（人）	6,941	6,696	5,753	5,061	4,817	4,483
75歳以上（人）	7,909	8,614	9,519	9,910	9,757	9,210
総人口（人）	39,267	36,645	34,101	31,567	28,948	26,136
15歳未満割合	9.4%	8.7%	8.2%	8.2%	8.0%	7.8%
15歳以上65歳未満割合	52.8%	49.5%	47.0%	44.4%	41.7%	39.8%
65歳以上割合	37.8%	41.8%	44.8%	47.4%	50.3%	52.4%
65歳以上75歳未満割合	17.7%	18.3%	16.9%	16.0%	16.6%	17.2%
75歳以上割合	20.1%	23.5%	27.9%	31.4%	33.7%	35.2%

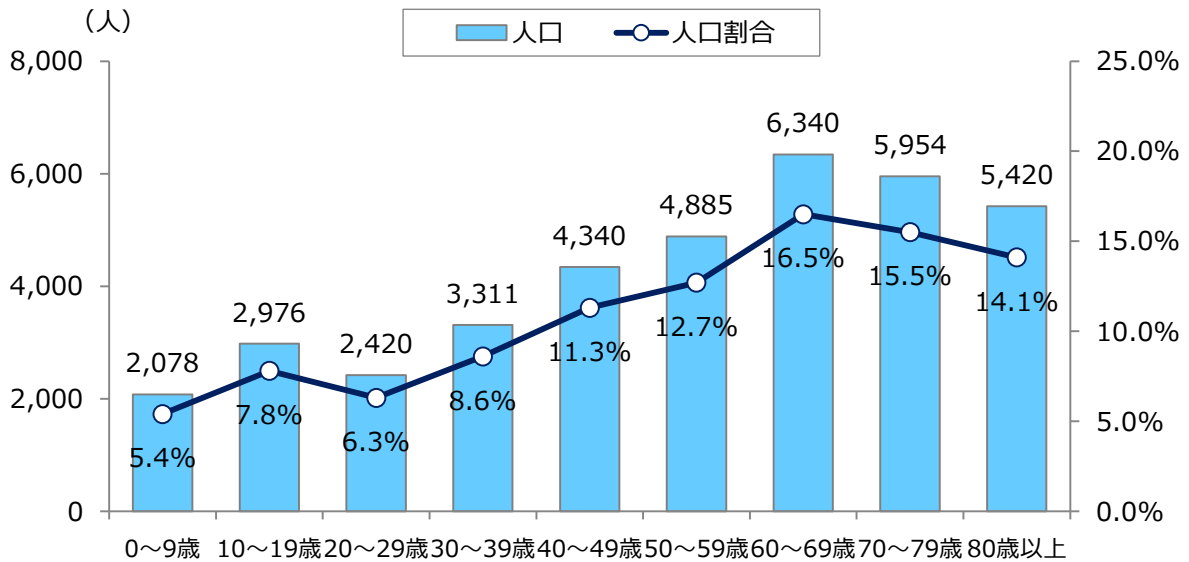


資料：常陸大宮市人口ビジョン

### (3) 年齢別人口

令和4年4月1日現在の年齢別人口を見ると60歳代が約6,300人、70歳代が約6,000人と多くなっており、60歳以上の人口は、全人口の46.1%となっています。

#### ■年齢別人口

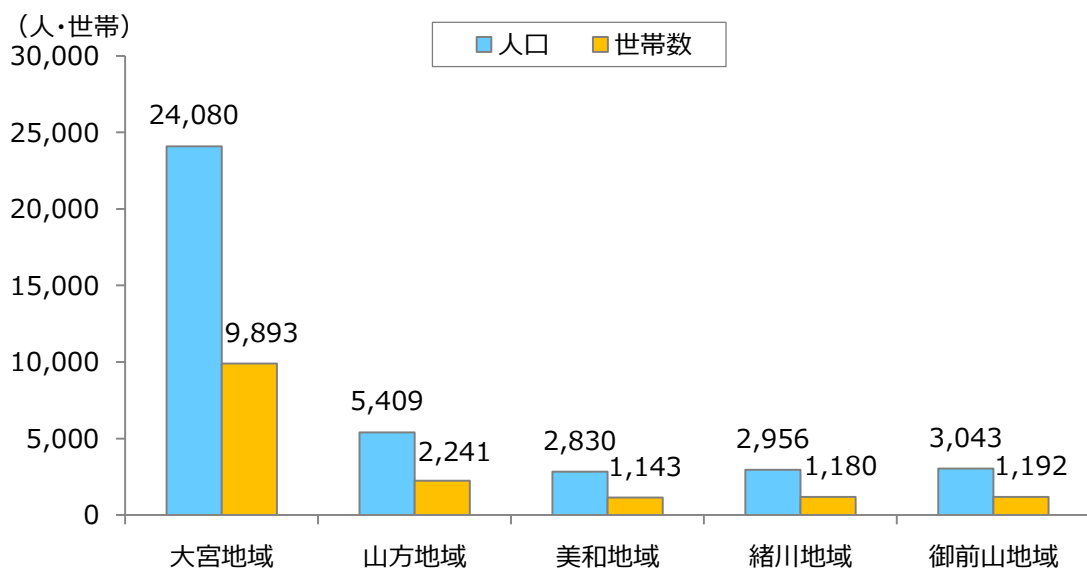


資料：茨城県「常住人口調査」（令和4年4月1日現在）

### (4) 地域別人口

令和4年4月1日現在の地域別人口を見ると、大宮地域が約24,000人と最も多く、次いで、山方地域が約5,400人となっています。

#### ■地域別人口



資料：常陸大宮市常住人口（令和4年4月1日現在）

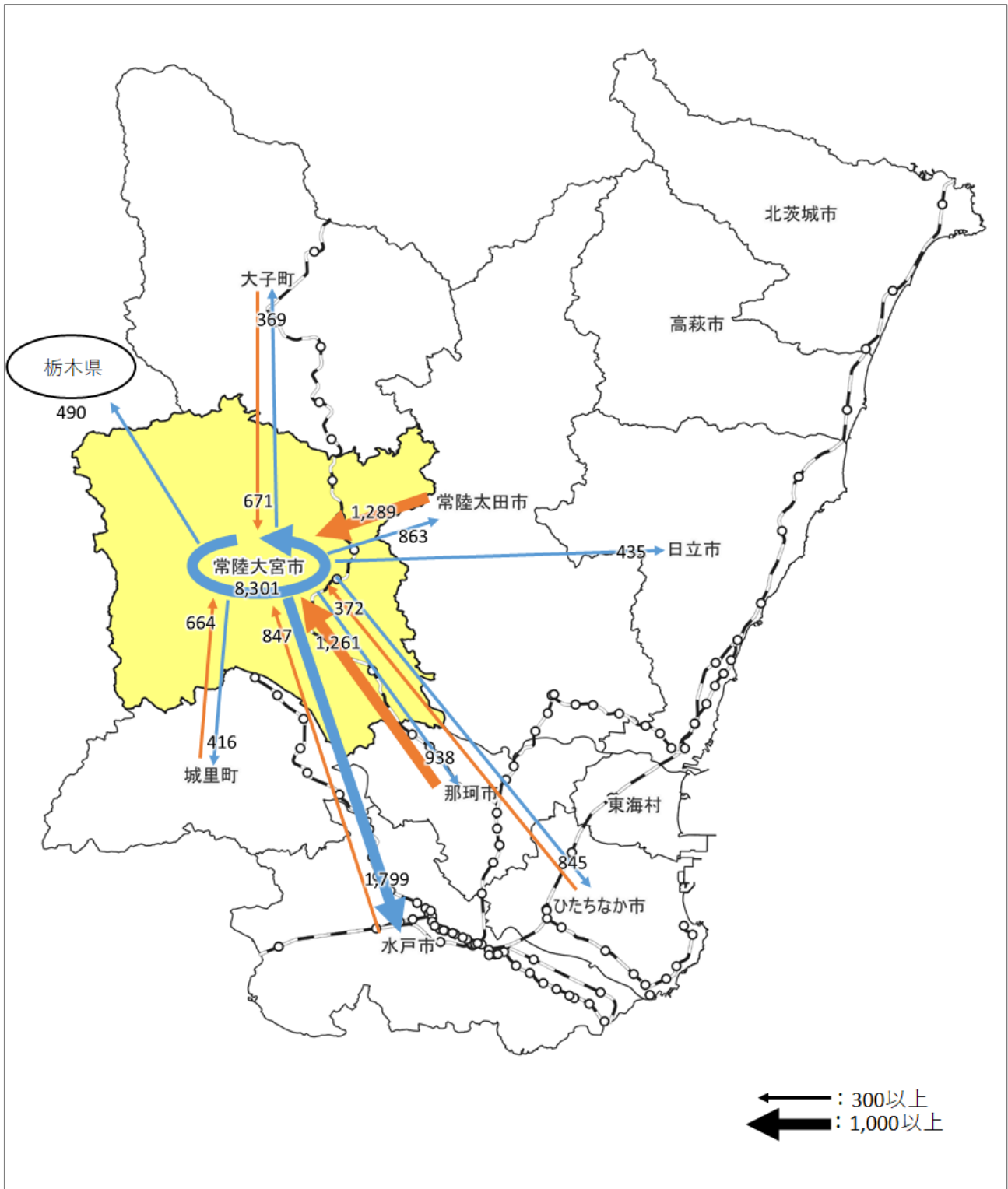
## 2.1.2 人の動き

### (1) 通勤目的の人の動き

本市への移動については、那珂市、常陸太田市からの移動が多くみられます。

本市からの移動については、水戸市が最も多く、次いで那珂市への移動が多くみられます。

#### ■通勤目的における人の動き



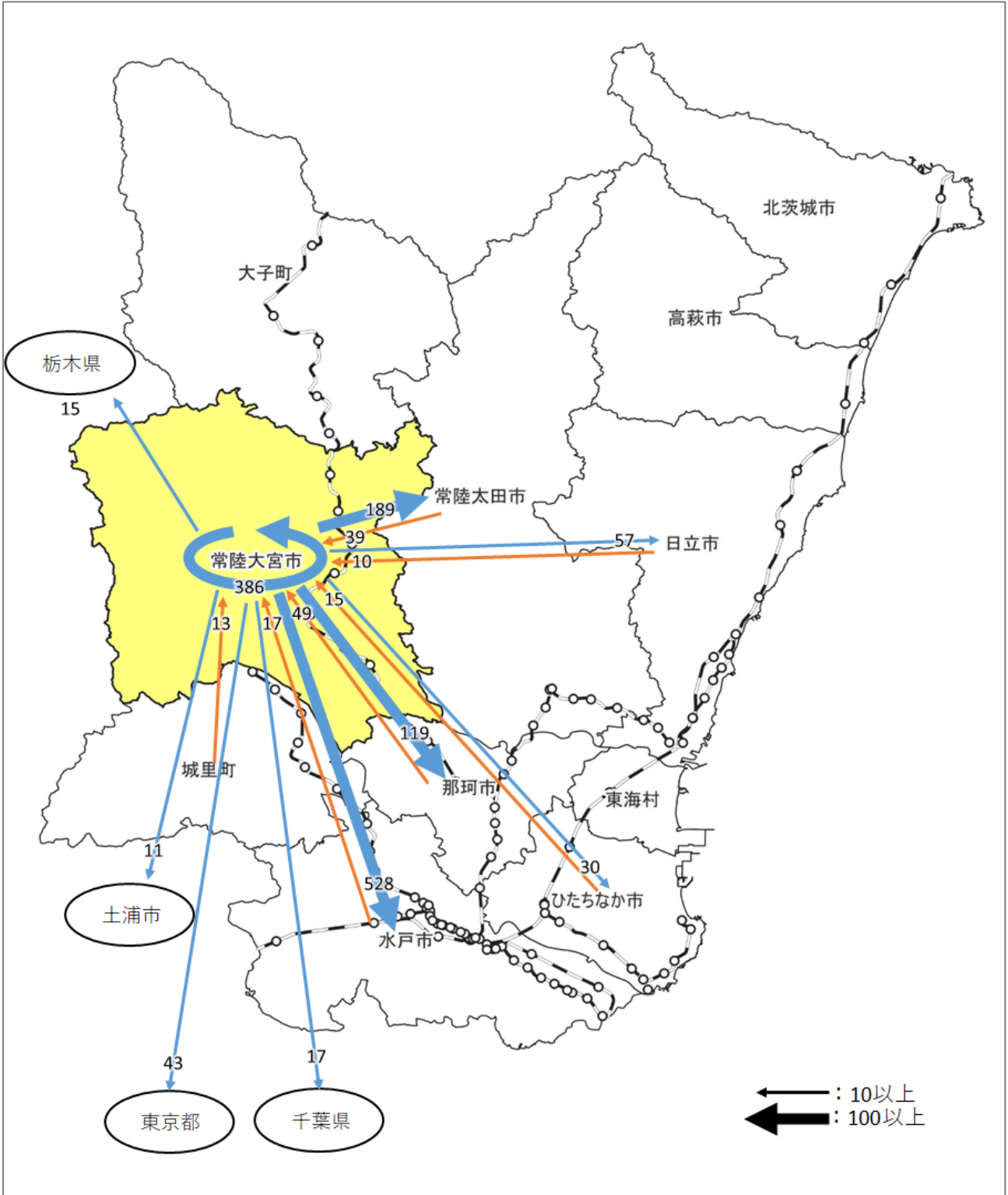
資料：総務省「令和2年国勢調査」

## (2) 通学目的の人の動き

本市への移動については、少ない状況となっています。

本市からの移動については、水戸市が最も多く、次いで常陸太田市、那珂市への移動が多くみられます。

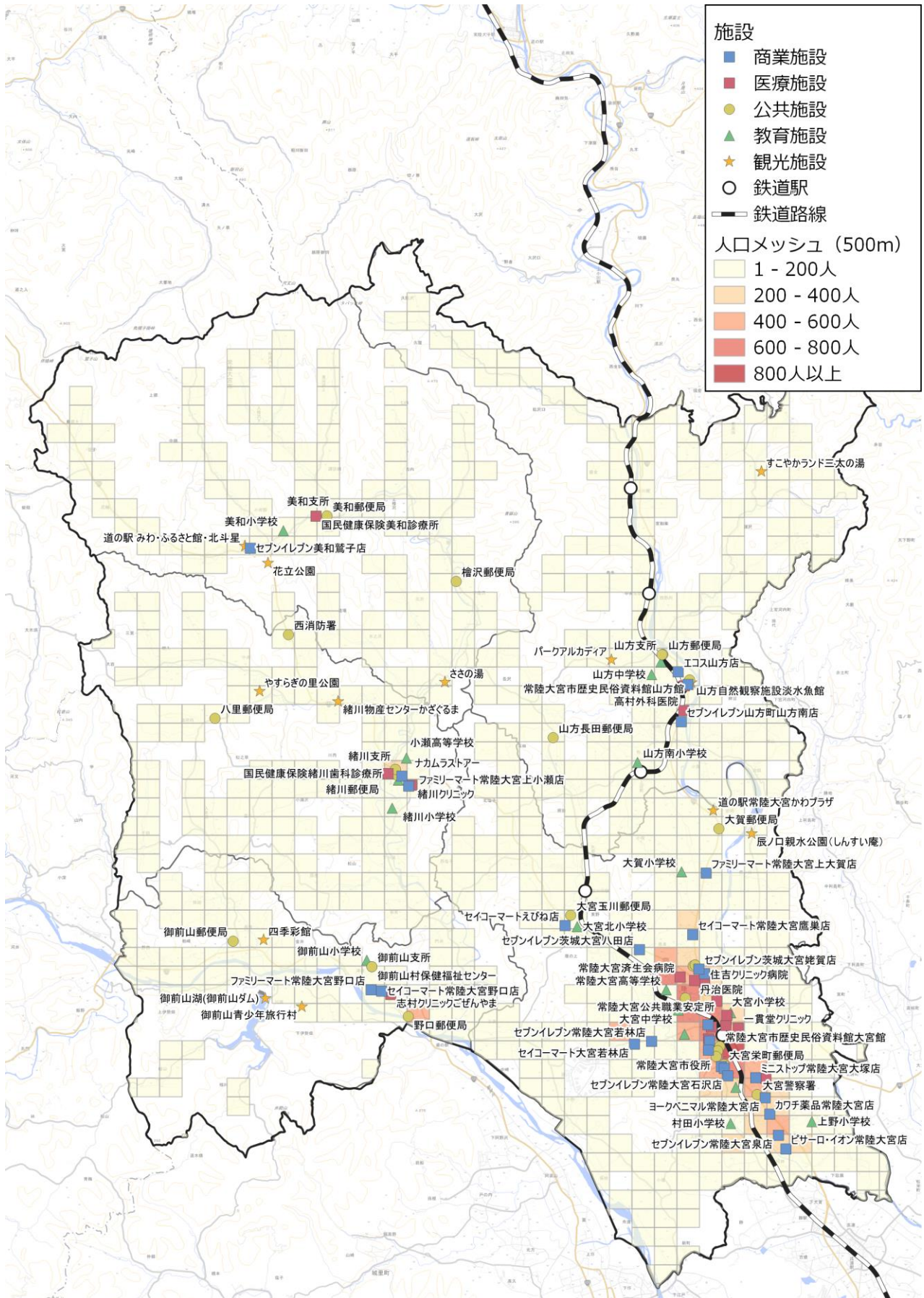
### ■通学目的における人の動き



資料：総務省「令和2年国勢調査」

### 2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況

全ての施設が大宮地域に多く立地していますが、公共施設や教育施設は各地域の地域センター（支所）周辺にも立地しており、観光施設については各地域に立地しています。



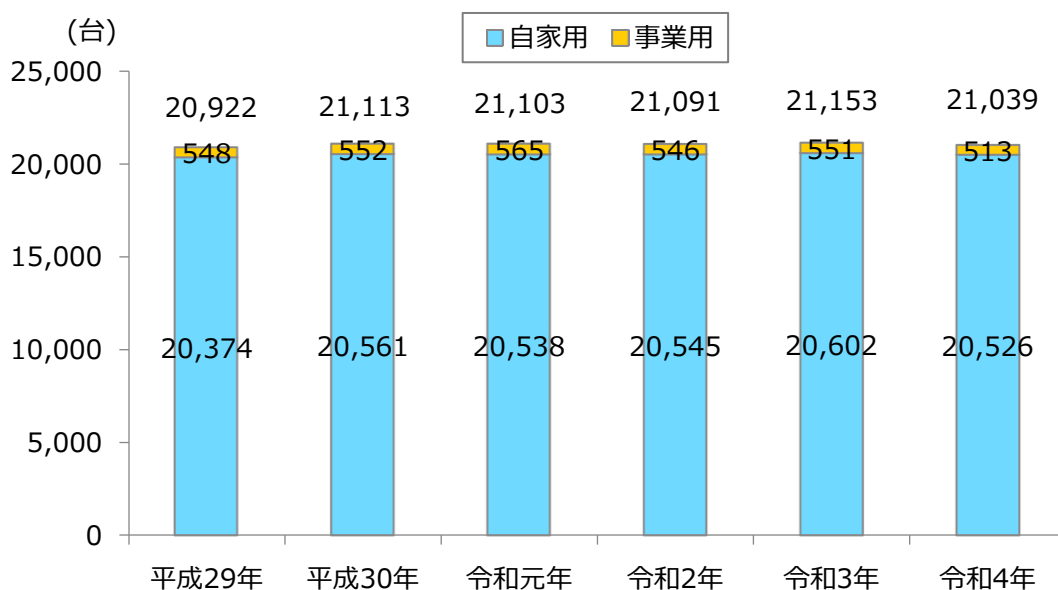


## 2.1.4 自動車保有状況

自家用車の保有台数はほぼ横ばいで推移しており、令和4年3月末現在では約20,500台となっています。

1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和4年3月末現在で約1.3台となっています。茨城県における1世帯当たりの自家用車保有台数は平均約1.4台、全国平均は約1.0台となっており、自動車依存が高い状況となっています。

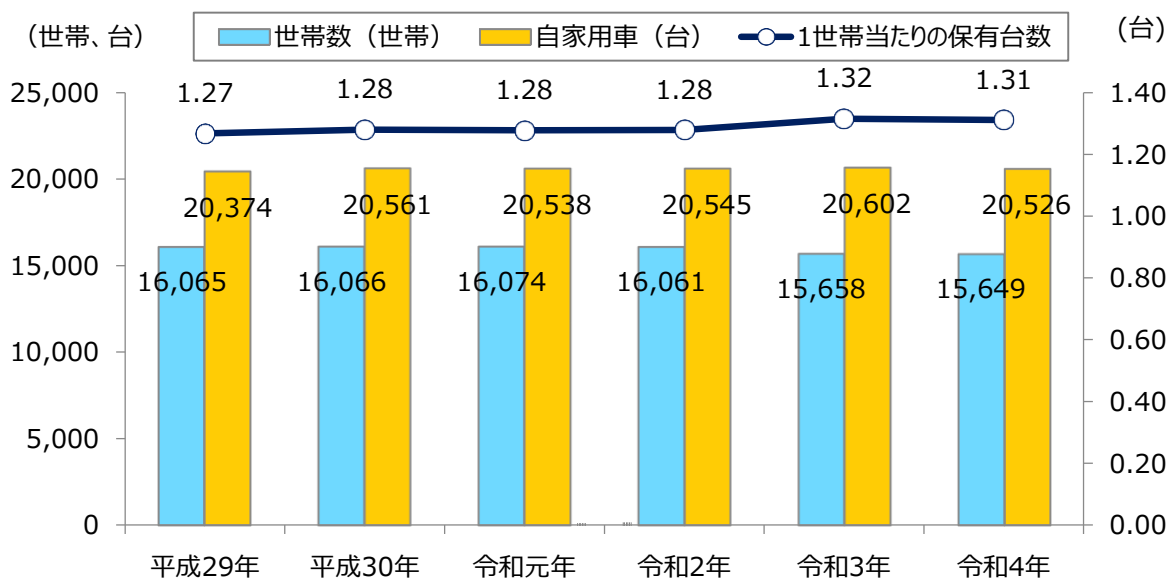
### ■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局「市区町村別自動車保有車両数」

※各年3月末現在

### ■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



資料：関東運輸局「市区町村別自動車保有車両数」(各年3月末現在)

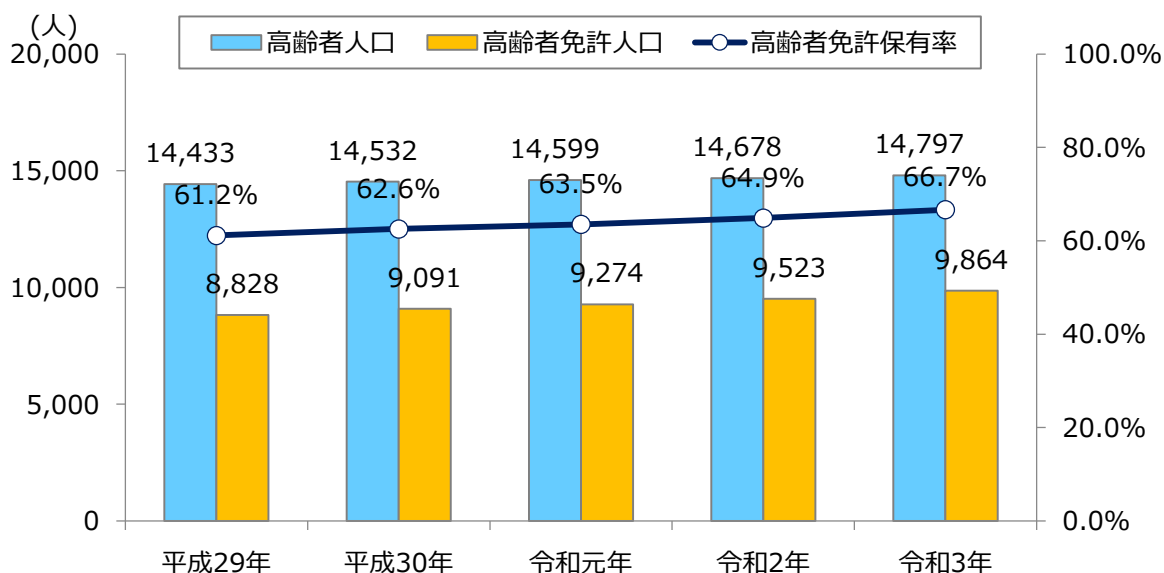
茨城県「常住人口調査」(各年4月1日現在)

## 2.1.5 高齢者の自動車運転

### (1) 高齢者の運転免許保有状況

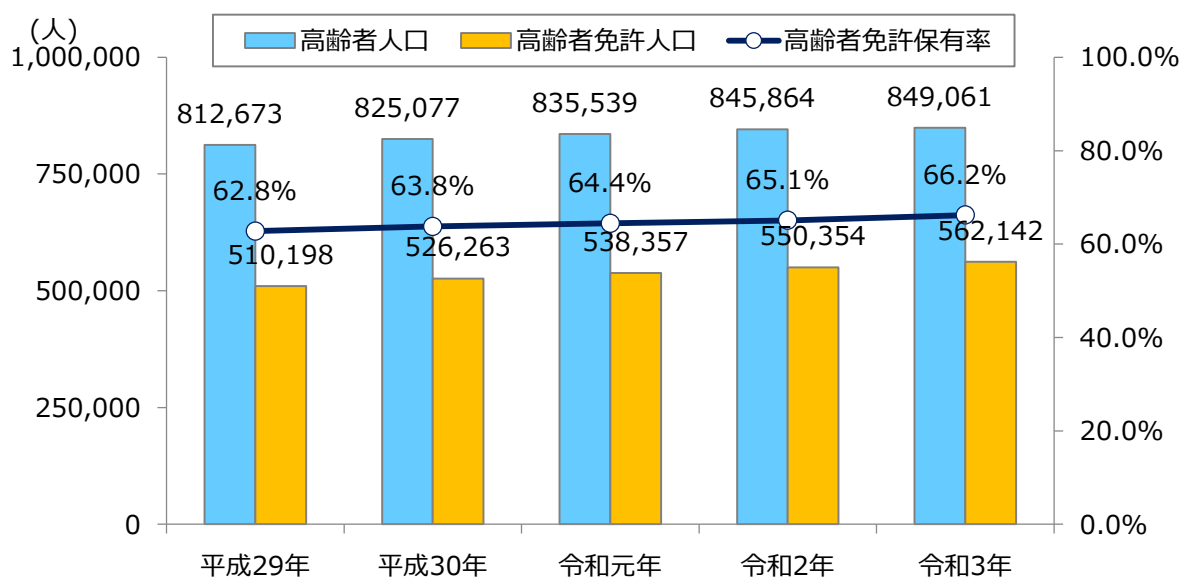
令和3年における65歳以上の高齢者の自動車運転免許保有率は66.7%となっており、茨城県の平均66.2%と比較すると、その保有率は高くなっています。

#### ■ 常陸大宮市の高齢者（65歳以上）の免許保有状況の推移



資料: 茨城県警察本部「交通白書」(各年12月31日現在)、  
茨城県「常住人口調査」(各年1月1日現在)

#### ■ (参考) 茨城県の高齢者（65歳以上）の免許保有状況の推移



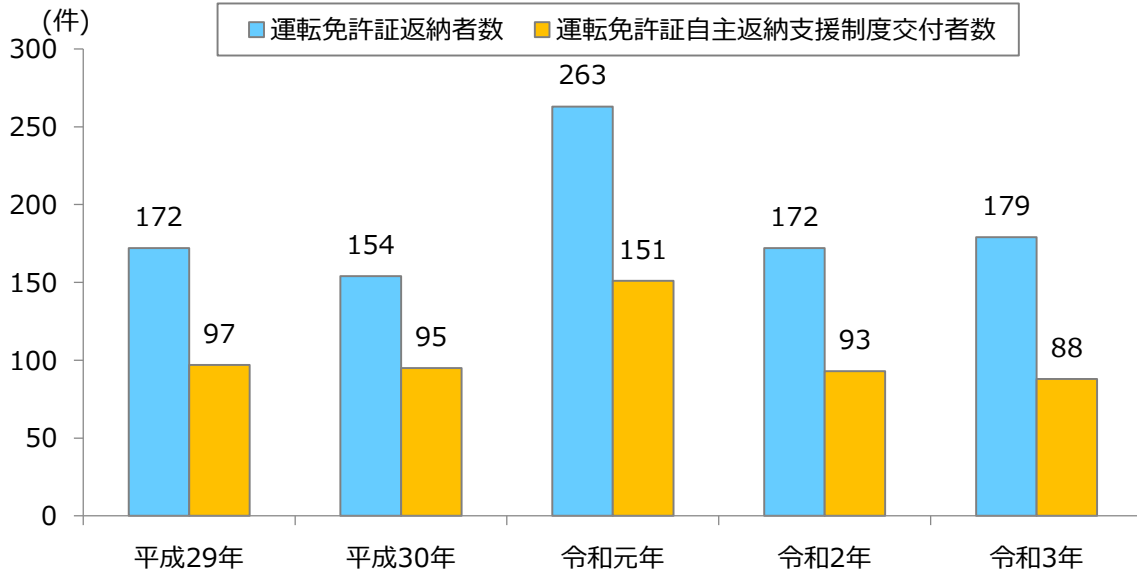
資料: 茨城県警察本部「交通白書」(各年12月31日現在)、  
茨城県「常住人口調査」(各年1月1日現在)

## (2) 高齢者の運転免許証自主返納件数

高齢者の運転免許証自主返納件数は年間 170 件程度見られます。令和元年度に増加した要因としては、東京都豊島区東池袋で発生した高齢者による自動車事故の影響が考えられます。

常陸大宮市では、65 歳以上の運転免許証自主返納者に対して、路線バス IC カード乗車券や乗合タクシー乗車券の配布など、高齢者の運転免許証自主返納に対する支援を進めています。

### ■常陸大宮市の高齢者の運転免許証自主返納件数の推移



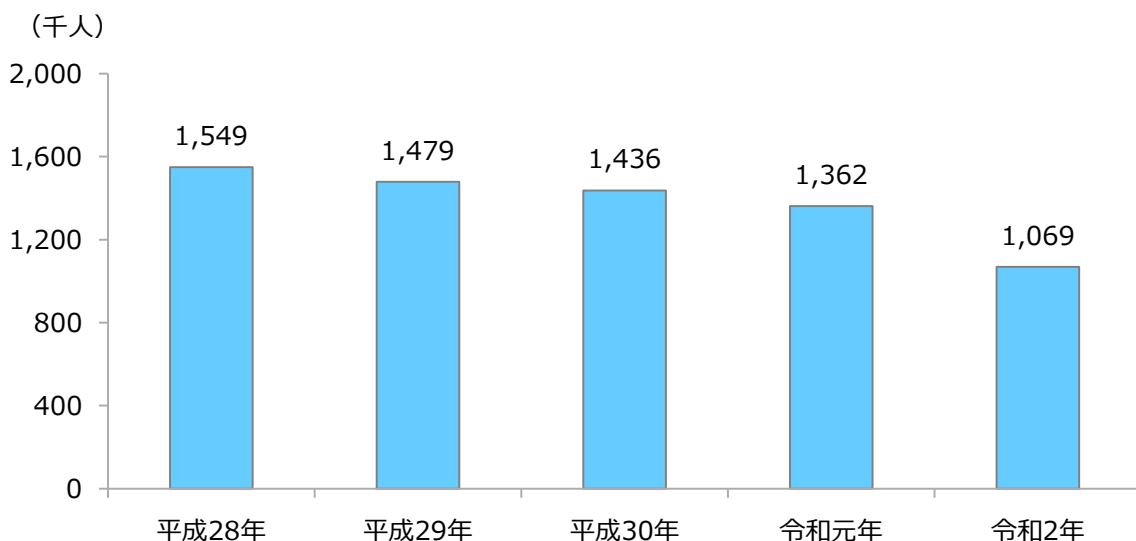
資料：大宮警察署資料

## 2.1.6 観光来訪者

観光入込客数は減少傾向となっており、令和 2 年は年間約 107 万人と 4 年前の平成 28 年に比べて、約 48 万人減少しています。

公共交通の利用者数も令和 2 年以降減少しており、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、行動制限や外出の自粛をしたことから、観光入込客数が減少していると考えられます。

### ■常陸大宮市の観光入込客数の推移



資料：茨城県「観光入込客統計調査報告書」

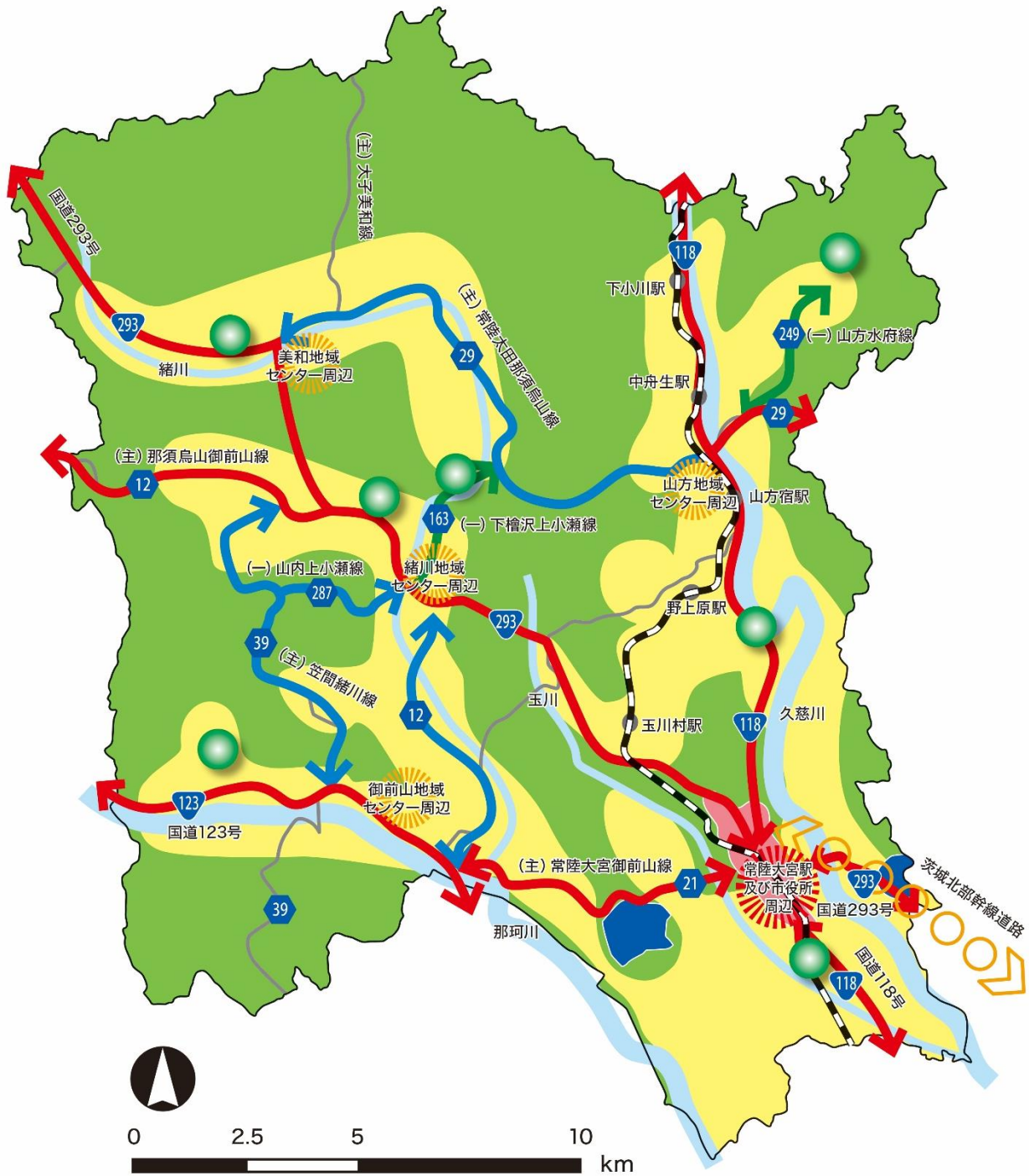
## 2.2 上位・関連計画における地域公共交通の位置付け

### 2.2.1 常陸大宮市総合計画「ひたちおおみや未来創造ビジョン」

常陸大宮市総合計画では、計画的な土地利用と拠点づくりの推進、道路・交通体系・河川の整備の施策において、次に掲げる地域公共交通に係る施策の方向性が位置付けられています。

項目	内容
計画の位置付け	本市が策定する計画の中で最上位に位置付けられ、目指す将来像や進むべき方向性を明確にし、長期的な視点でまちづくりに取り組むための計画
計画の策定	令和4年(2022年)3月
計画の期間	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
将来像	人が輝き 安心・快適で 活力と誇りあふれるまち
まちづくりに 関する記載	<p>【土地利用について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地勢や現況を踏まえ、計画的な土地利用を目的に、本市を都市形成ゾーン(大宮地域の市街地として位置付けられる用途地域)・農業集落ゾーン(用途地域外の農地と宅地が集積する区域)・工業流通ゾーン(既存の工業団地等)・自然環境ゾーン(森林の区域)の4つに分類する。</li> <li>本市における拠点作りとして、都市中心拠点(多様な機能が集積された拠点)・地域拠点(各地域の中心に機能の集積を図った「小さな拠点」)・交流拠点(市民や観光客等との交流を通じ、本市の魅力を発信する拠点)の3つに分類する。</li> <li>交通網については、各拠点や周辺都市を効果的・効率的に結び、利便性を向上させるとともに、大規模災害時にも強靱な交通網の構築や持続可能な公共交通体系の構築を図ります。</li> </ul>
公共交通に 関する記載	<p>政策プロジェクト 戦略1 常陸大宮市に「住みたい」～魅力あるまちづくり～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>常陸大宮駅周辺を商業施設や交流拠点、交通結節点としての機能など、都市機能が集約した利便性の高い空間に整備します。</li> </ul> <p>大綱3 自然と調和した快適で安全なまち 政策2 社会基盤の整った快適なまちづくり 施策3 道路・交通体系・河川の整備</p> <p>(基本方針)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR 水郡線・路線バス・乗合タクシーなどの公共交通機関の利用促進に取り組むとともに、各地域の拠点となる施設を効果的・効率的に結び、持続可能な交通ネットワークの構築を図ります。</li> </ul> <p>(施策の方向と主な取組)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者や関係機関との連携を図りながら、交通手段の確保や利用促進に努めるとともに、各地域の拠点となる施設を効果的・効率的に結び、持続可能な交通ネットワークの構築を図ります。</li> <li>JR 水郡線については、引き続き利用者の拡大を図るとともに、事業者への輸送力の強化を要請します。</li> </ul>

■土地利用イメージ図



凡例		
<b>【土地利用ゾーン】</b>	<b>【拠点】</b>	<b>【軸】</b>
都市形成ゾーン	都市中心拠点	広域交通軸
農業集落ゾーン	地域拠点	地域間交通軸
工業流通ゾーン	交流拠点	交流軸
自然環境ゾーン		自然環境軸
主な道路	鉄道	
		広域交通軸（構想）

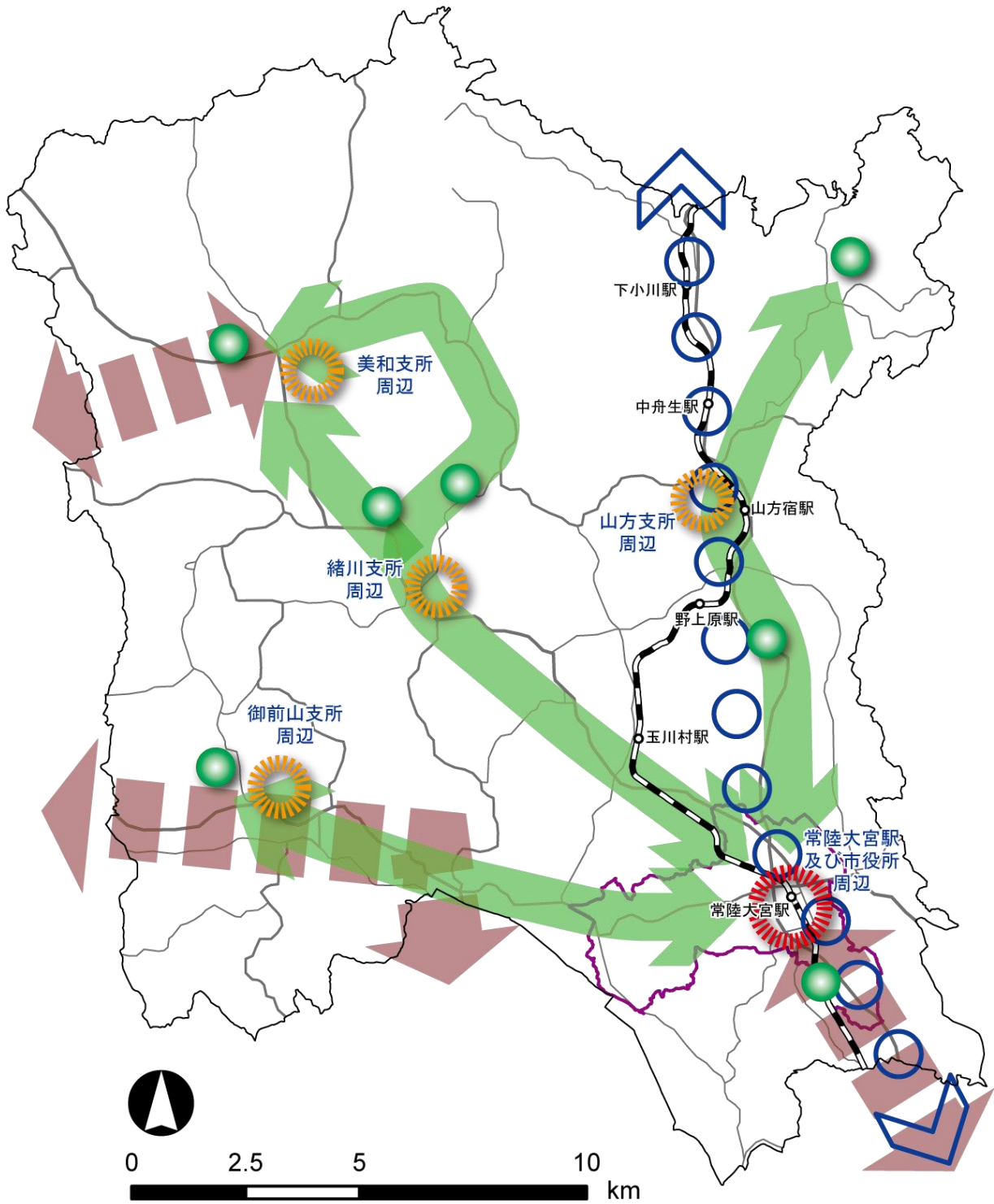
※位置づけが重複する場合は、より上位の軸で表示しています。










## 2.2.2 常陸大宮市都市計画マスタープラン

常陸大宮市都市計画マスタープランでは、全体構想において、次に掲げる地域公共交通に係る基本方針や整備方針の方向性が位置付けられています。

項目	内容
計画の位置付け	常陸大宮市の都市計画や将来の都市構造に関する基本的な方針を示す計画
計画の策定	令和2年(2020年)3月
計画の期間	令和2年度(2020年度)～令和21年度(2039年度)
公共交通に関する記載	<p>【全体構想】3. 公共交通に関する方針</p> <p>(1) 公共交通に関する基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地と各地域を連絡する公共交通網の充実や常陸大宮駅の交通結節機能の強化、公共交通の利用環境向上など、利用促進につながる取組を進めることにより、誰もが便利で安心して公共交通を利用できる環境の形成を目指します。</li> </ul> <p>(2) 公共交通の整備方針</p> <p>■公共交通網の充実</p> <p>1) 鉄道の利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR水郡線については、誰もが安全・安心して利用できるよう駅舎や駅周辺のバリアフリー化を進めるとともに、交通弱者を主体とした市民の重要な移動手段として、輸送力の強化を事業者に要請します。また、バスなどの公共交通との乗換利便性の向上を図ります。</li> </ul> <p>2) 地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域から地域拠点までの地域内移動、地域拠点から都市中心拠点までの移動手段を確保するため、地域の実情に応じた効率的な役割分担のもと、バスと乗合タクシーを基本とした地域公共交通網を構築します。</li> <li>主要施設の多くが立地している大宮地域における回遊性を高めるため、路線バスの運行を維持するとともに、利用利便性の向上を図ります。</li> </ul> <p>3) 交流人口の拡大に向けた公共交通網の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR水郡線、本市と首都圏とを結ぶ高速バス、周辺都市とを結ぶ広域路線バスといった広域的な公共交通については、日常的な通勤・通学、本市への来訪交流人口の拡大や商業観光の活性化を支える交通基盤として活用するため、事業者に対し利便性の向上を要請します。</li> <li>来訪者の市内移動の利便性を確保するため、道の駅や温泉温浴施設などの交流拠点への公共交通によるアクセス性の維持・向上に努めます。</li> </ul> <p>■公共交通の利用環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者が多いバス路線のバス停などにおいては、ベンチや上屋などを設置し、使いやすいバス待ち環境への改善を検討します。</li> <li>高齢者や障がい者をはじめとして、誰もが安心して公共交通を利用できるように、低床バスやバリアフリーに対応したワゴン車への更新を進めます。</li> <li>ICT(情報通信技術)その他の技術革新の進展を注視し、公共交通の運行効率や利便性の向上、地域の課題解決に資するAI(人工知能)やIoT(モノのインターネット)などの新たな技術やサービスの効果的な活用に向けた検討を行います。</li> </ul>

■公共交通の方針図



凡例					
	鉄道		都市中心拠点		都市計画区域
	地域間を連絡するバス		地域拠点		主な道路
	周辺都市とを結ぶ広域路線バス		交流拠点		
	首都圏とを結ぶ高速バス				

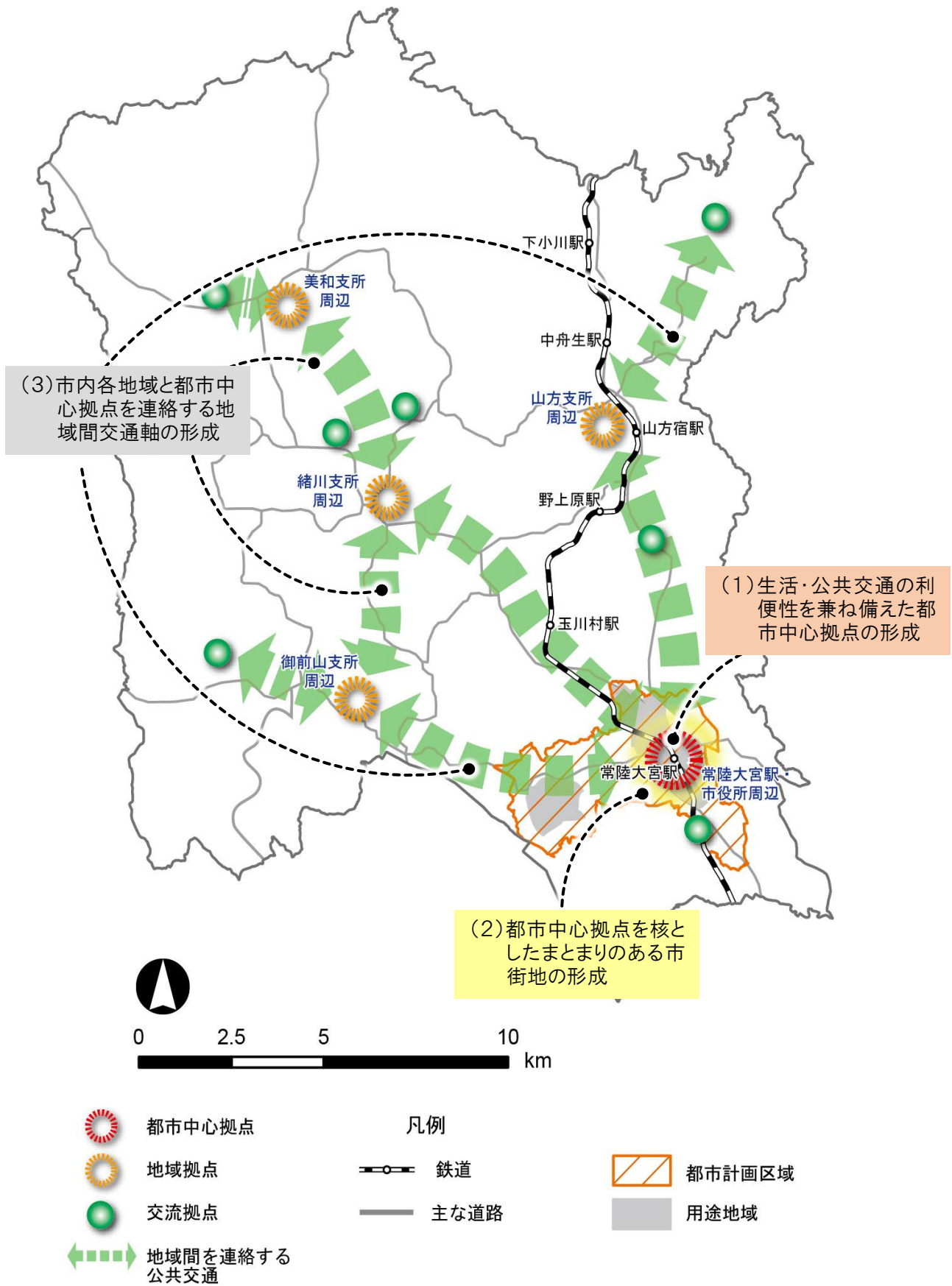
## 2.2.3 常陸大宮市立地適正化計画

常陸大宮市立地適正化計画では、目指すべき都市の骨格構造や課題解決のための施策・誘導方針において、次に掲げる地域公共交通に係る施策が位置付けられています。

項目	内容
計画の位置付け	常陸大宮市の都市計画や将来の都市構造に関する基本的な方針を示す計画
計画の策定	令和3年(2021年)1月
計画の期間	令和2年度(2021年度)～令和21年度(2039年度)
まちづくりの方針	「暮らし」と「にぎわい」の核となる市民・市外来訪者のための都市中心拠点づくり
公共交通に関する記載	<p>■目指すべき都市の骨格構造</p> <p>①生活・公共交通の利便性を兼ね備えた都市中心拠点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点となる常陸大宮駅が市内外の交流の玄関口として今後も機能を発揮するため、公共交通の利便性が高く、にぎわいが感じられる交流拠点の形成を目指します。</li> </ul> <p>②都市中心拠点を核としたまとまりのある市街地の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩いて暮らせる生活スタイルを維持・確保するため、都市中心拠点を核としたまとまりのある市街地の形成を目指します。</li> <li>常陸大宮駅周辺にある生活関連サービス施設や公共交通の事業環境を維持・確保するため、都市中心拠点周辺への人口集積を目指します。</li> </ul> <p>③市内各地域と都市中心拠点を連絡する地域間交通軸の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内各地域に住み続けられる生活環境を維持するとともに、都市中心拠点へアクセスできる移動環境を確保するため、利便性と持続性を兼ね備えた地域間交通軸の形成を目指します。</li> <li>市内に点在する都市中心拠点、地域拠点、交流拠点間を連絡し、通勤、通学、業務、観光などで訪れる市外来訪者の市内移動を支える公共交通ネットワークの形成を目指します。</li> </ul> <p>■課題解決のための施策・誘導方針</p> <p>【暮らしを支え魅力と活気あふれる都市中心拠点の形成】</p> <p>①全ての市民及び市外からの通勤・通学者の暮らしを支える市を代表する都市機能の集積</p> <p>②市民と市外来訪者でにぎわう交流拠点の構築</p> <p>都市機能と交通結節機能の充実による生活利便性の向上と、市内に点在する地域資源を活かした観光・交流機能の向上のため、常陸大宮駅周辺を核としたにぎわう交流拠点の形成を図ります。</p> <p>【自分に合った暮らしを選べる居住環境の形成】</p> <p>①常陸大宮駅を中心とした市街地における利便性の高い暮らしの提供</p> <p>②都市中心拠点への近接性と良質な住環境を兼ね備えた、ゆとりのある居住地の維持</p> <p>【快適な田舎暮らしを可能にするネットワークの形成】</p> <p>高齢者や子育て世帯、郊外に暮らす市民誰もが自家用車に頼ることなく市を代表する都市機能が集まる都市中心拠点へアクセスできる公共交通ネットワークの形成を図ります。</p>



■目指すべき都市の骨格構造



## 2.2.4 第2期常陸大宮市創生総合戦略

第2期常陸大宮市創生総合戦略では、人口に適応したまちづくりを戦略的に進めるに当たり、次に掲げる地域公共交通に係る施策が位置付けられています。

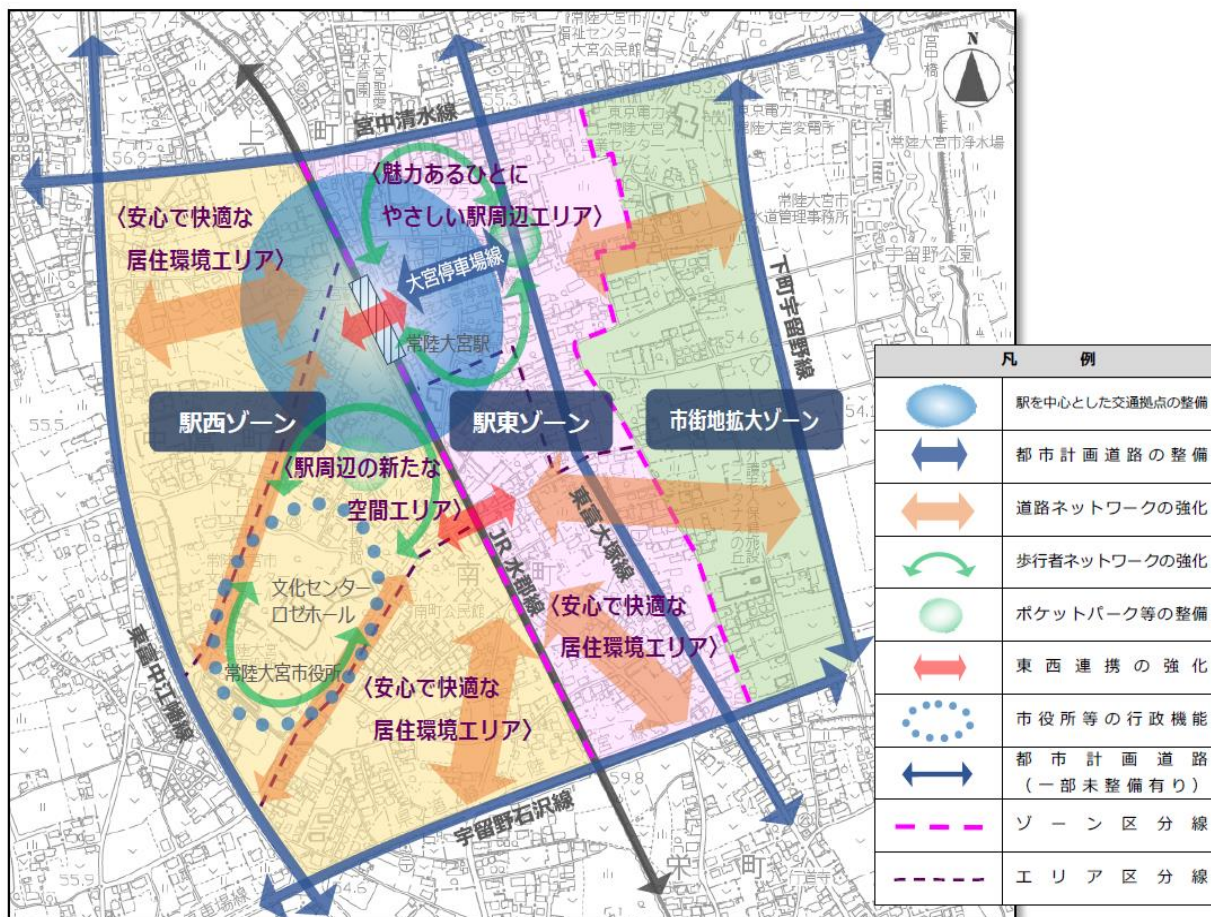
項目	内容
計画の位置付け	「まち・ひと・しごと」の創生に関する基本的な計画
計画の策定	令和2年(2020年)3月
計画の期間	令和2年度(2020年度)～令和6年度(2024年度)
公共交通に関する記載	<p>【基本方針 4. 魅力あるまちづくり】～安心して暮らせる魅力あるまち～</p> <p>(基本目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>常陸大宮市が持つ多くの魅力を活かし継承するとともに、都市の基盤となる地域の拠点の整備・連携を推進しながら、誰もが安心して住み続けたいと思えるまちづくりに取り組みます。</li> </ul> <p>(施策の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民や市外の方が「住みたい・住み続けたい」と思えるまちを実現するため、暮らしの環境を整えるとともに、地域に活気をもたらす拠点等を整備し、まちの魅力向上を図ります。</li> </ul> <p>(施策8 まち機能の充実と安心な暮らし)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本市における生活環境の総合的な魅力を向上し定住促進を図るため、常陸大宮駅などの都市中心拠点や各地域の地域拠点を整備するとともに、拠点と拠点をつなぐための地域公共交通の維持・活性化に取り組みます。</li> </ul>

## 2.2.5 常陸大宮駅周辺整備計画

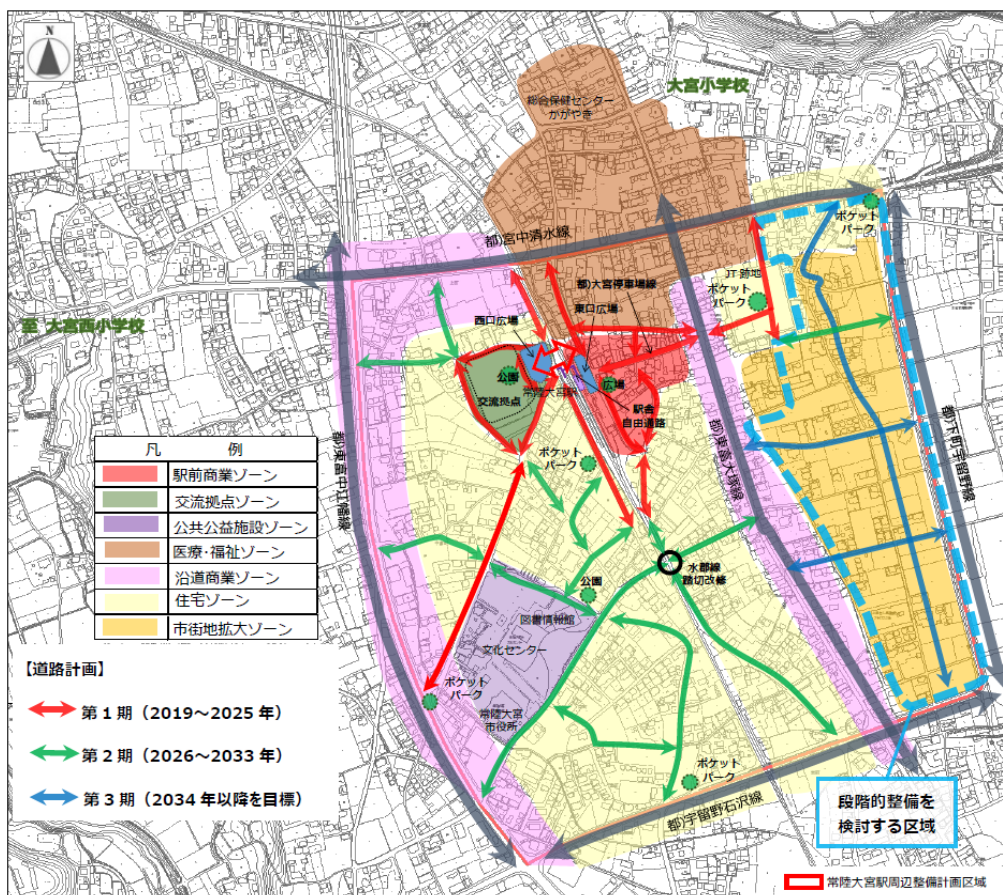
常陸大宮駅周辺整備計画において、次に掲げる事業が位置付けられています。

項目	内容
計画の位置付け	常陸大宮駅周辺整備に関する計画
計画の策定	令和2年(2020年)3月
計画の期間	令和元年度(2019年度)～令和7年度(2025年度)
公共交通に関する記載	<p>【第3章 常陸大宮駅周辺整備計画】9. その他計画</p> <p>(2) 水郡線利用の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県及び6市町で構成される「茨城県水郡線利用促進会議」においては、水郡線を維持存続させるために様々な活動を実施しています。</li> <li>今後は、駅周辺においてハード事業だけでなく、ソフト事業の推進を図ることで水郡線利用の促進に努めます。</li> </ul>

■常陸大宮駅周辺整備基本構想図



■常陸大宮駅周辺整備における土地利用ゾーニング



## 2.3 地域公共交通の現状

### 2.3.1 既存の地域公共交通網

本市の地域公共交通は、都市中心拠点（常陸大宮駅及び市役所周辺）を基点として、鉄道（JR 水郡線）や路線バス、高速バスが運行しています。さらに、居住地が分散しているという本市の地域特性に対応した交通サービスとして、市内全域の移動が可能な乗合タクシーを運行しています。

そのほか、遠距離通学の小中学生を対象としたスクールバスや高齢者等を対象とした福祉タクシー（タクシー利用料金の助成制度）、障がいがあり移動が困難な方を対象とした福祉有償運送を運行しています。

#### ■常陸大宮市の地域公共交通の運行概要

交通モード等	運行エリア・運行内容等	運行主体	運賃等
鉄道	JR水郡線	東日本旅客鉄道(株)	距離制
高速バス	常陸大宮市～新宿・東京	茨城交通(株)	距離制
路線バス	①市内循環線 ②大宮～大宮線 ③小場～村田線 ④大宮～山方線 ⑤大宮～緒川・美和線 ⑥大宮～高部線 ⑦大宮～上小瀬線 ⑧緒川～玉川村駅線 ⑨大宮～御前山線 ⑩大宮～水戸線 ⑪御前山～水戸線	茨城交通(株)	市内一律 1回200円
	高部・烏山間代替バス運行 (那須烏山市営バス)	那須烏山市	距離制
乗合タクシー	市内全域移動可能	常陸大宮市 社会福祉協議会	1回300円
その他	スクールバス(小・中学生を対象)		無料
	福祉タクシー(65歳以上の高齢者や身体障がい者を対象)		タクシー利用料金の一部助成
	福祉有償運送(身体障がい者や要介護認定者を対象)		時間距離併用制

■常陸大宮市の市内の地域公共交通網



## 2.3.2 地域公共交通の状況

### (1) 鉄道

#### 1) 運行概要

JR 水郡線は市内を南北に運行しており、南から常陸大宮駅、玉川村駅、野上原駅、山方宿駅、中舟生駅、下小川駅の 6 駅が市内に存在し、そのうち常陸大宮駅は市街地に位置していることから、交通結節点として重要な役割となっています。

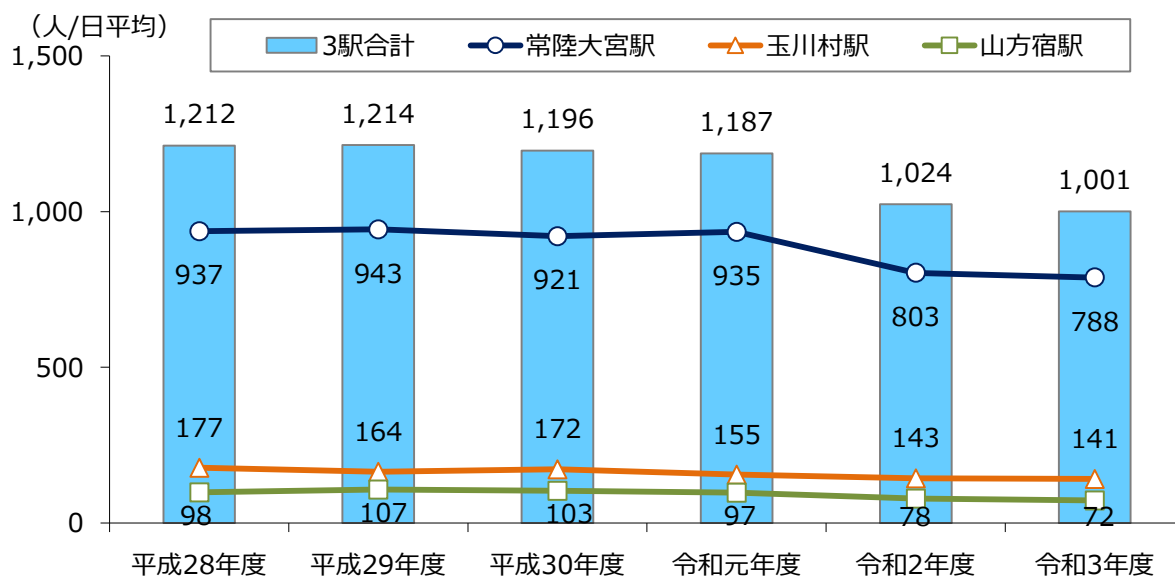
なお、野上原駅、中舟生駅、下小川駅の 3 駅は無人駅となっています。

#### 2) 利用状況

令和 3 年度の 1 日平均乗車人員は、常陸大宮駅が最も多く 788 人、次いで、玉川村駅が 141 人、山方宿駅が 72 人となっています。

近年の利用者数については、ほぼ横ばいで推移していましたが、令和 2 年度に減少に転じました。主な要因としては、新型コロナウイルス感染症による行動制限や外出自粛等の影響があると考えられます。

#### ■鉄道駅別 1 日平均乗車人員



資料：東日本旅客鉄道（株）

## (2) 路線バス

### 1) 運行概要

路線バスは、常陸大宮駅周辺を起点に、各地域の主要施設（地域センター、道の駅、温泉・温浴施設など）に接続しているほか、広域で運行している路線バスは水戸市などに接続しています。運賃は市内一律 200 円です。

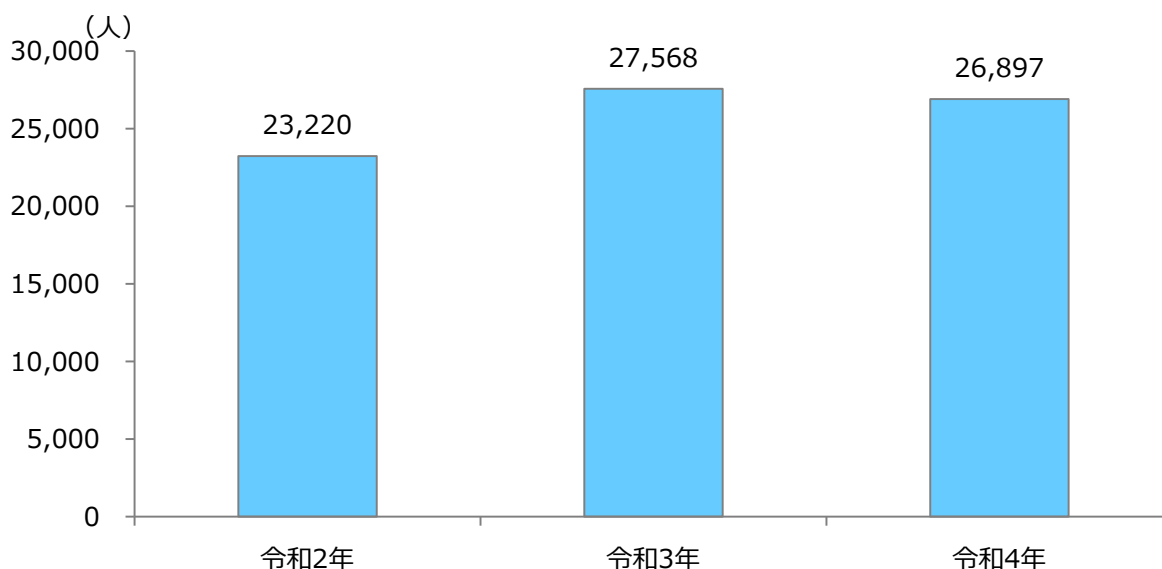
### 2) 利用状況

令和元年 11 月に、市民バスを廃止し、市民バスの地域間運行部分を新設路線として路線バス化する等の再編を行いました。現在、9本の路線（広域路線を除く）が市内を運行しており、主に朝夕の通勤・通学に利用されています。

## ■路線バス全体の利用者数

路線バス全体の利用者数は、令和 2 年は約 23,000 人の利用となっており、令和 3 年及び令和 4 年は約 27,000 人の利用となっています。令和 2 年は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、令和 3 年や令和 4 年に比べて、利用者が少ない状況になったと想定されます。

※令和 2 年の集計期間：令和元年 11 月～令和 2 年 9 月  
※令和 3 年の集計期間：令和 2 年 10 月～令和 3 年 9 月  
※令和 4 年の集計期間：令和 3 年 10 月～令和 4 年 9 月



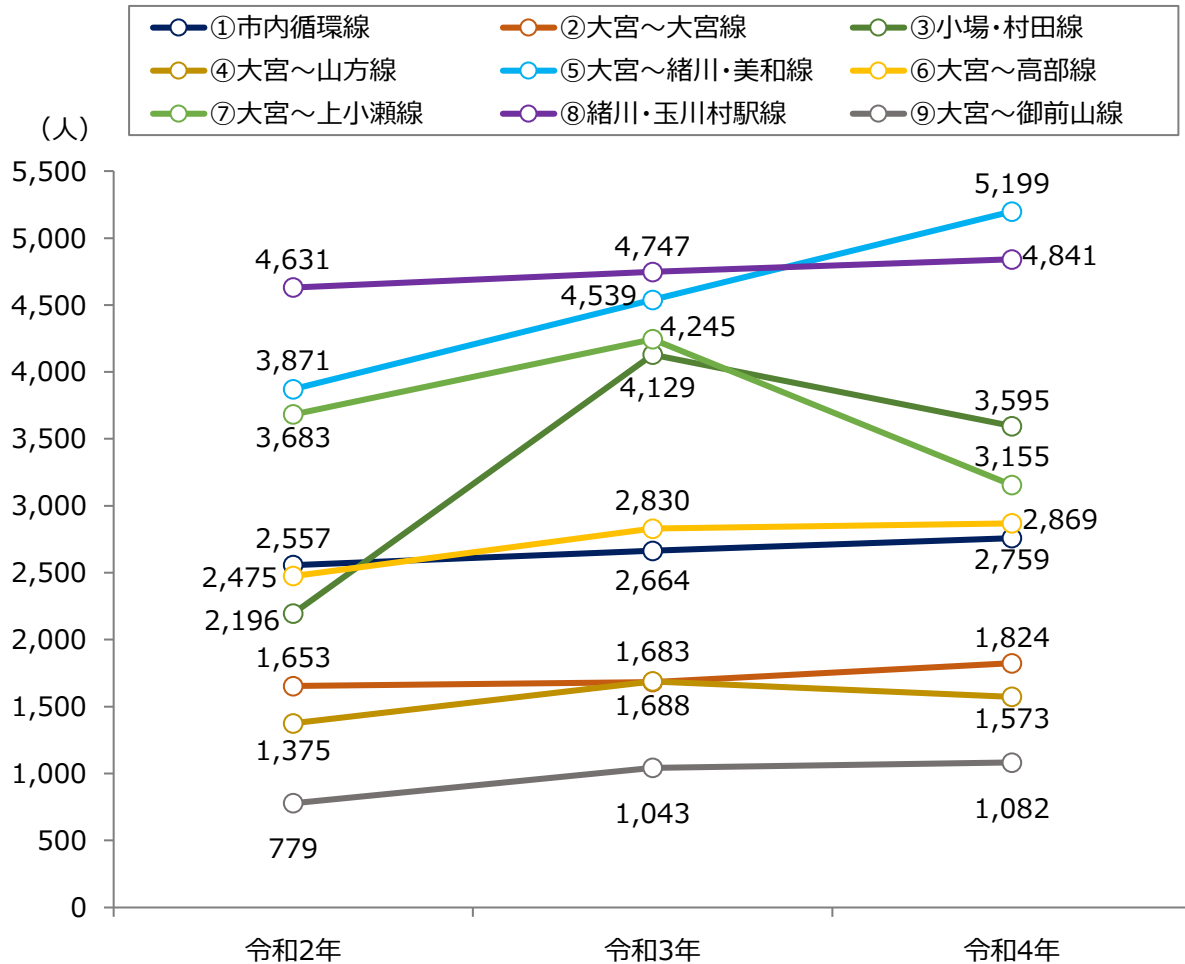
資料：常陸大宮市資料

## ■路線別の利用者数

路線別の利用者数を見ると、利用が多い路線は、大宮～緒川・美和線や緒川～玉川村駅線となっており、主に小瀬高校の生徒の通学に利用されています。

また、次に多いのは小場・村田線となっており、主に北西看護専門学校の学生の通学に利用されています。

全体の利用者数と同様に、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、令和2年は、学校休校や外出自粛等の影響で利用者が減少したと想定されます。



資料：常陸大宮市資料



## ■路線バス一覧

市内を運行する路線について、以下のとおり分類し、整理しています。

- ・広域幹線ネットワーク・・・市内と市外を結ぶ広域的なネットワーク
- ・拠点間ネットワーク・・・都市中心拠点と地域拠点を結ぶネットワーク、  
主要施設と都市中心拠点を結ぶネットワーク
- ・都市中心拠点内ネットワーク・・・都市拠点内の移動を担うネットワーク

路線名	類型	利用の傾向	補助
①市内循環線	・都市中心拠点内ネットワーク	・市内での生活（買物、通院、常陸大宮駅周辺への移動）の際の交通手段となっている。	—
②大宮～大宮線	・都市中心拠点内ネットワーク	・市内での生活（買物、通院、常陸大宮駅周辺への移動）の際の交通手段となっている。	—
③小場・村田線	・拠点間ネットワーク	・市内での移動の際の通学利用者の交通手段となっている。 ・市内での生活（買物、通院、常陸大宮駅周辺への移動）の際の交通手段となっている。	※1
④大宮～山方線	・拠点間ネットワーク	・市内での生活（買物、通院、常陸大宮駅周辺への移動、温浴施設への移動）の際の交通手段となっている。	—
⑤大宮～緒川・美和線	・拠点間ネットワーク	・市内での生活（買物、通院、常陸大宮駅周辺への移動、温浴施設への移動）の際の交通手段となっている。	—
⑥大宮～高部線	・拠点間ネットワーク	・市内での生活（買物、通院、常陸大宮駅周辺への移動）の際の交通手段となっている。	—
⑦大宮～上小瀬線	・拠点間ネットワーク	・市内での移動の際の通学利用者の交通手段となっている。 ・市内での生活（買物、通院、常陸大宮駅周辺への移動）の際の交通手段となっている。	—
⑧緒川・玉川村駅線	・拠点間ネットワーク	・市内での移動の際の通学利用者の交通手段となっている。 ・市内での生活（買物、通院、常陸大宮駅周辺への移動）の際の交通手段となっている。	※1
⑨大宮～御前山線	・拠点間ネットワーク	・市内での生活（買物、通院、常陸大宮駅周辺への移動、温浴施設への移動）の際の交通手段となっている。	—
⑩大宮～水戸線	・広域幹線ネットワーク	・本市と水戸市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。	※2
⑪御前山～水戸線	・広域幹線ネットワーク	・本市と水戸市の移動の際の通勤、通学、買物、通院利用者の交通手段となっている。	※2

※1 国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

※2 国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用

※3 路線名にある番号はP26「路線バスの運行路線図」内の路線名の番号

■ 路線バスの運行路線図



### (3) 乗合タクシー

#### 1) 運行概要

複数の利用者との乗り合わせ方式による予約サービスとなっています。

運行区域は市内全域となっており、自宅や指定の場所から目的地（戸口から戸口）まで、利用することができます。運賃は市内一律で300円です。

#### 2) 利用状況

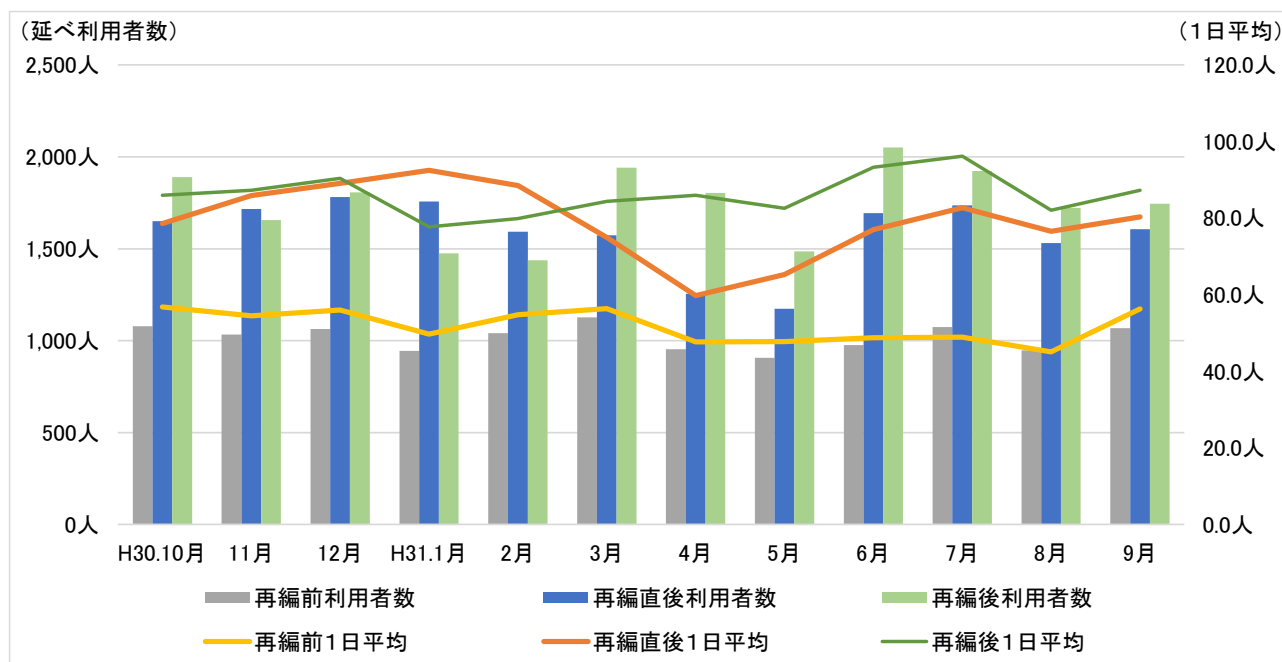
令和元年に廃止となった市民バスからの転換により、再編前と比較して再編直後、再編後は利用者が増加しており、延べ利用者数は約1.7倍の増加、実利用者数は約1.4倍の増加となっています。一方で、再編後は車両台数が増加していることにより、乗合率は低下しています。また、お断り件数については増加傾向にあります。

※再編前：平成30年10月～令和元年9月

※再編直後：令和元年10月～令和2年9月

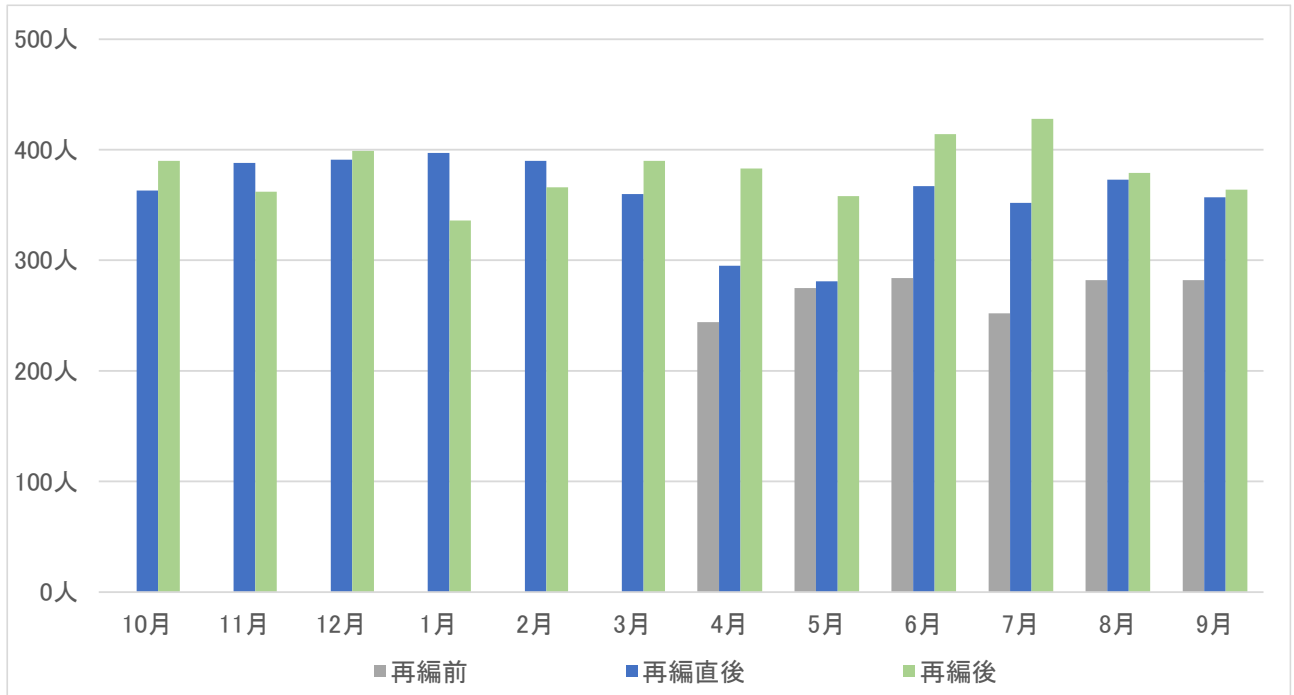
※再編後：令和2年10月～令和3年9月

#### ■延べ利用者数及び1日平均利用者数



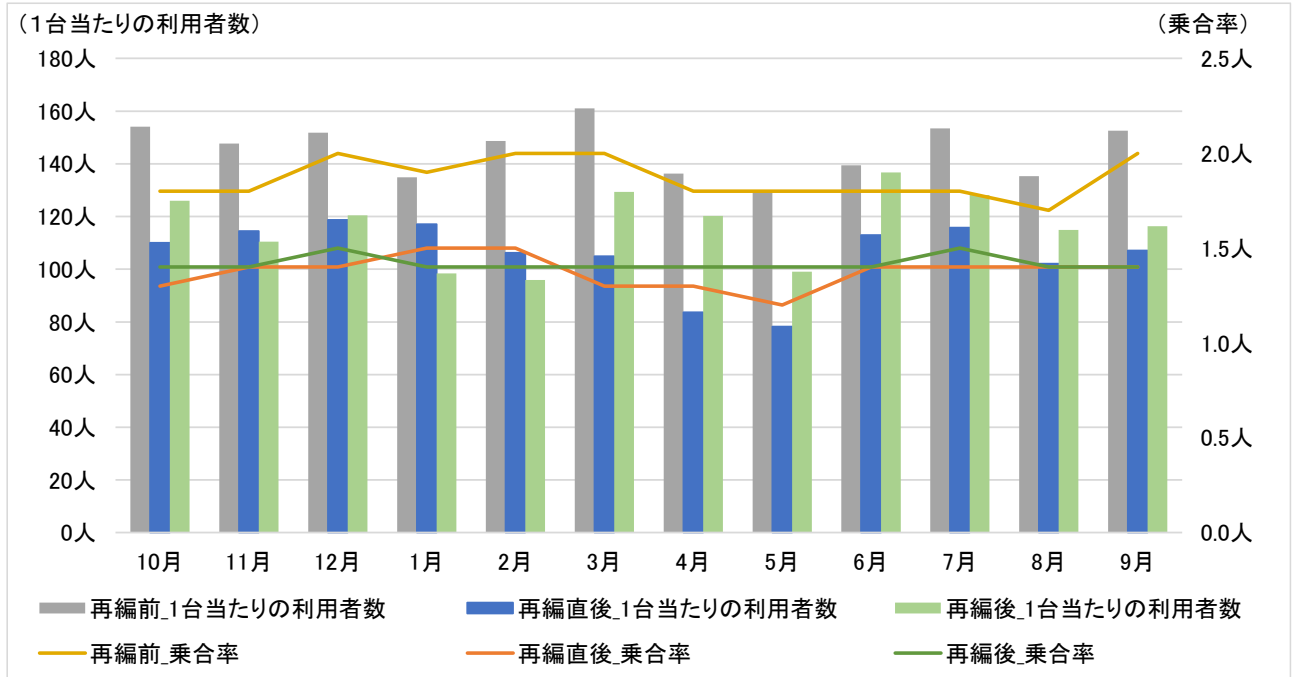
〈再編前〉				〈再編直後〉				〈再編後〉				〈参考〉R3年度利用者数			
	延べ利用者数	1日平均	お断り件数		延べ利用者数	1日平均	お断り件数		延べ利用者数	1日平均	お断り件数		延べ利用者数	1日平均	お断り件数
H30.10月	1,079人	56.8人	18件	R1.10月	1,650人	78.6人	0件	R2.10月	1,890人	86.0人	19件	R3.4月	1,804人	86.0人	5件
11月	1,034人	54.5人	8件	11月	1,717人	85.9人	0件	11月	1,657人	87.3人	31件	5月	1,486人	82.6人	11件
12月	1,063人	56.0人	22件	12月	1,781人	89.1人	0件	12月	1,807人	90.4人	28件	6月	2,051人	93.3人	19件
H31.1月	944人	49.7人	12件	R2.1月	1,757人	92.5人	0件	R3.1月	1,476人	77.7人	11件	7月	1,923人	96.2人	20件
2月	1,041人	54.8人	18件	2月	1,593人	88.5人	0件	2月	1,438人	79.9人	8件	8月	1,723人	82.1人	10件
3月	1,127人	56.4人	16件	3月	1,574人	75.0人	0件	3月	1,941人	84.4人	12件	9月	1,745人	87.3人	8件
4月	954人	47.7人	16件	4月	1,255人	59.8人	0件	4月	1,804人	86.0人	5件	10月	1,836人	87.5人	21件
5月	907人	47.8人	8件	5月	1,174人	65.3人	0件	5月	1,486人	82.6人	11件	11月	1,809人	90.5人	24件
6月	976人	48.8人	9件	6月	1,694人	77.0人	2件	6月	2,051人	93.3人	19件	12月	1,900人	95.0人	27件
7月	1,074人	48.9人	13件	7月	1,736人	82.7人	0件	7月	1,923人	96.2人	20件	R4.1月	1,537人	80.9人	6件
8月	947人	45.1人	12件	8月	1,531人	76.6人	0件	8月	1,723人	82.1人	10件	2月	1,598人	88.8人	8件
9月	1,068人	56.3人	33件	9月	1,606人	80.3人	4件	9月	1,745人	87.3人	8件	3月	1,901人	86.5人	11件
計	12,214人	50.7人	185件	計	19,068人	79.2人	6件	計	20,941人	86.2人	182件	計	21,313人	88.1人	170件

■実利用者数



	〈再編前〉	〈再編直後〉	〈再編後〉
10月		363人	390人
11月		388人	362人
12月		391人	399人
1月		397人	336人
2月		390人	366人
3月		360人	390人
4月	244人	295人	383人
5月	275人	281人	358人
6月	284人	367人	414人
7月	252人	352人	428人
8月	282人	373人	379人
9月	282人	357人	364人
計	1,619人	4,314人	4,569人

■ 1台当たりの利用者数及び乗合率



〈再編前〉	
	1台当たりの利用者数
H30.10月	154人
11月	148人
12月	152人
H31.1月	135人
2月	149人
3月	161人
4月	136人
5月	130人
6月	139人
7月	153人
8月	135人
9月	153人
計	1,745人

	乗合率
H30.10月	1.8人
11月	1.8人
12月	2.0人
H31.1月	1.9人
2月	2.0人
3月	2.0人
4月	1.8人
5月	1.8人
6月	1.8人
7月	1.8人
8月	1.7人
9月	2.0人
計	-

〈再編直後〉	
	1台当たりの利用者数
R1.10月	110人
11月	114人
12月	119人
R2.1月	117人
2月	106人
3月	105人
4月	84人
5月	78人
6月	113人
7月	116人
8月	102人
9月	107人
計	1,271人

	乗合率
R1.10月	1.3人
11月	1.4人
12月	1.4人
R2.1月	1.5人
2月	1.5人
3月	1.3人
4月	1.3人
5月	1.2人
6月	1.4人
7月	1.4人
8月	1.4人
9月	1.4人
計	-

〈再編後〉	
	1台当たりの利用者数
R2.10月	126人
11月	110人
12月	120人
R3.1月	98人
2月	96人
3月	129人
4月	120人
5月	99人
6月	137人
7月	128人
8月	115人
9月	116人
計	1,396人

	乗合率
R2.10月	1.4人
11月	1.4人
12月	1.5人
R3.1月	1.4人
2月	1.4人
3月	1.4人
4月	1.4人
5月	1.4人
6月	1.4人
7月	1.5人
8月	1.4人
9月	1.4人
計	-

資料：常陸大宮市資料

#### (4) スクールバス

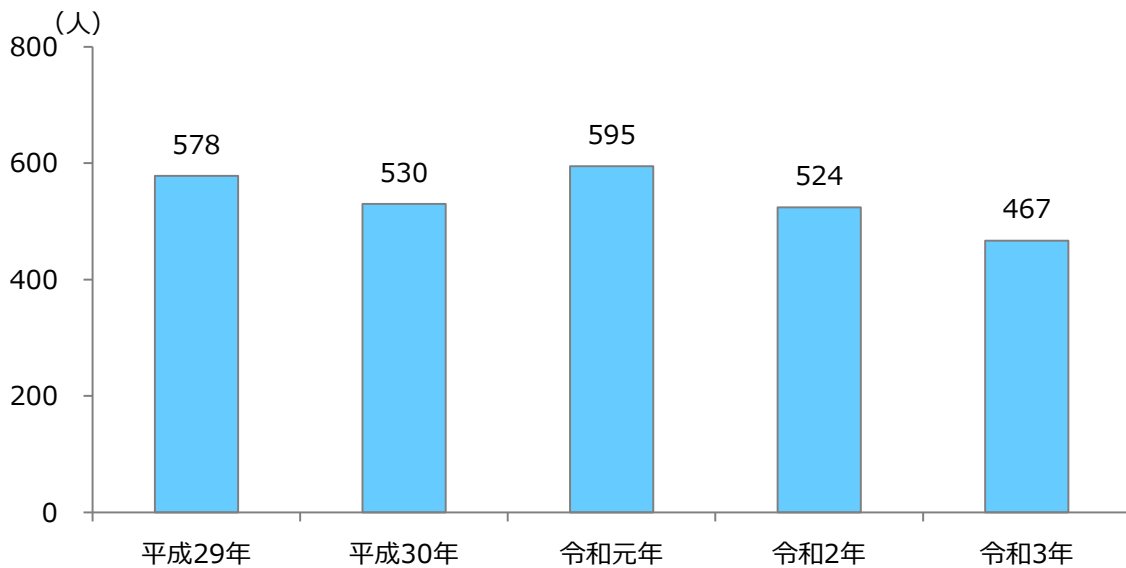
市内の小中学校への遠距離通学を解消する目的及び統合により閉校になった地域の児童・生徒を対象にスクールバスを運行しており、令和4年度11月時点で市内13校において39台が運行しています。児童・生徒数の減少に伴い、利用者数は年々減少しています。

#### ■スクールバスの運行状況

地域名	学校名	運行経路	地域名	学校名	運行経路	
大宮地域	大宮小学校	辰ノ口・塩原	美和地域	美和小学校	鷺子・小田野	
		小倉・世喜			入檜沢	
	大宮西小学校	三美			上檜沢・大貝	
		小野			下檜沢・氷之沢	
	大宮北小学校	熊野神社		明峰中学校(美和地域)	鷺子・小田野	
		小割橋			高部	
	村田小学校	小場		緒川地域	明峰中学校(緒川地域)	上檜沢・下檜沢・氷之沢
	大宮中学校	北塩子・西塩子・東野・八田				千田
		上大賀・小祝			小舟	
		岩崎・久慈岡・鷹巣			緒川小学校	千田
辰ノ口・塩原・小倉・富岡		小舟				
第二中学校(冬季)	小野・三美	御前山地域	明峰中学校(御前山)		上伊勢畑・野口	
	小場			野田		
山方地域	山方小学校		久隆・盛金西	御前山小学校	檜山・下伊勢畑	
			盛金東・家和楽・舟生		中居・長倉	
			諸沢・北富田		野口・門井	
	山方中学校 (山方小学校併用)		下校北(山方小併用)		野口(登校のみ)	
		下校南(山方小併用)	野田・柏崎			
	山方南小学校	長沢・長田・照田	檜山・伊勢畑			
小貫・照山						

資料：常陸大宮市資料

#### ■スクールバスの利用者数



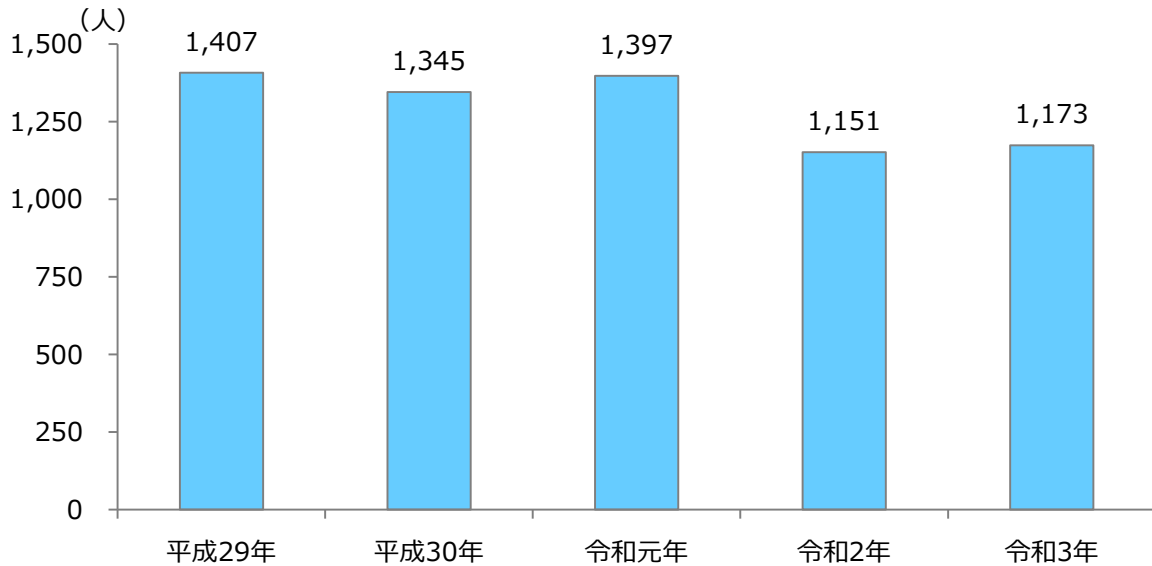
資料：常陸大宮市資料

### (5) 福祉タクシー

高齢者や障がいのある方に対して、タクシーの利用料金を一部助成するサービスです。

利用者数はほぼ横ばいで推移していますが、令和 2 年度に減少に転じました。要因としては、新型コロナウイルス感染拡大に伴う、行動制限や外出自粛等が考えられます。

#### ■福祉タクシーの利用者数



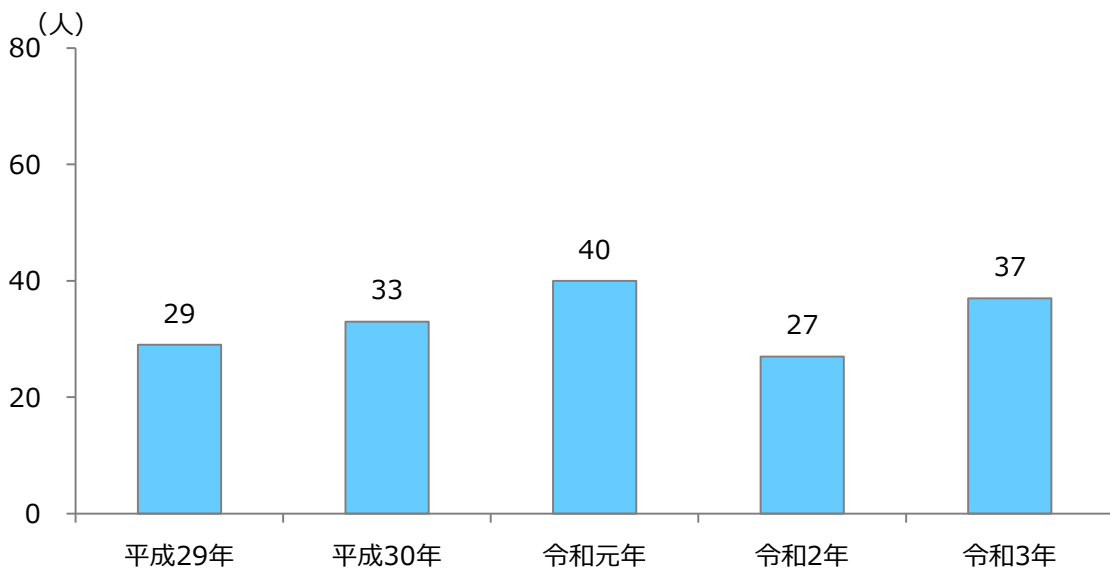
資料：常陸大宮市資料

### (6) 福祉有償運送

高齢者や障がいのある方などの公共交通機関を利用して移動することが困難な方に対して有償で行う移送サービスです。

利用者数はほぼ横ばいで推移していますが、令和 2 年度に減少に転じました。要因としては、新型コロナウイルス感染拡大に伴う、行動制限や外出自粛等が考えられます。

#### ■福祉有償運送の利用者数



資料：常陸大宮市資料

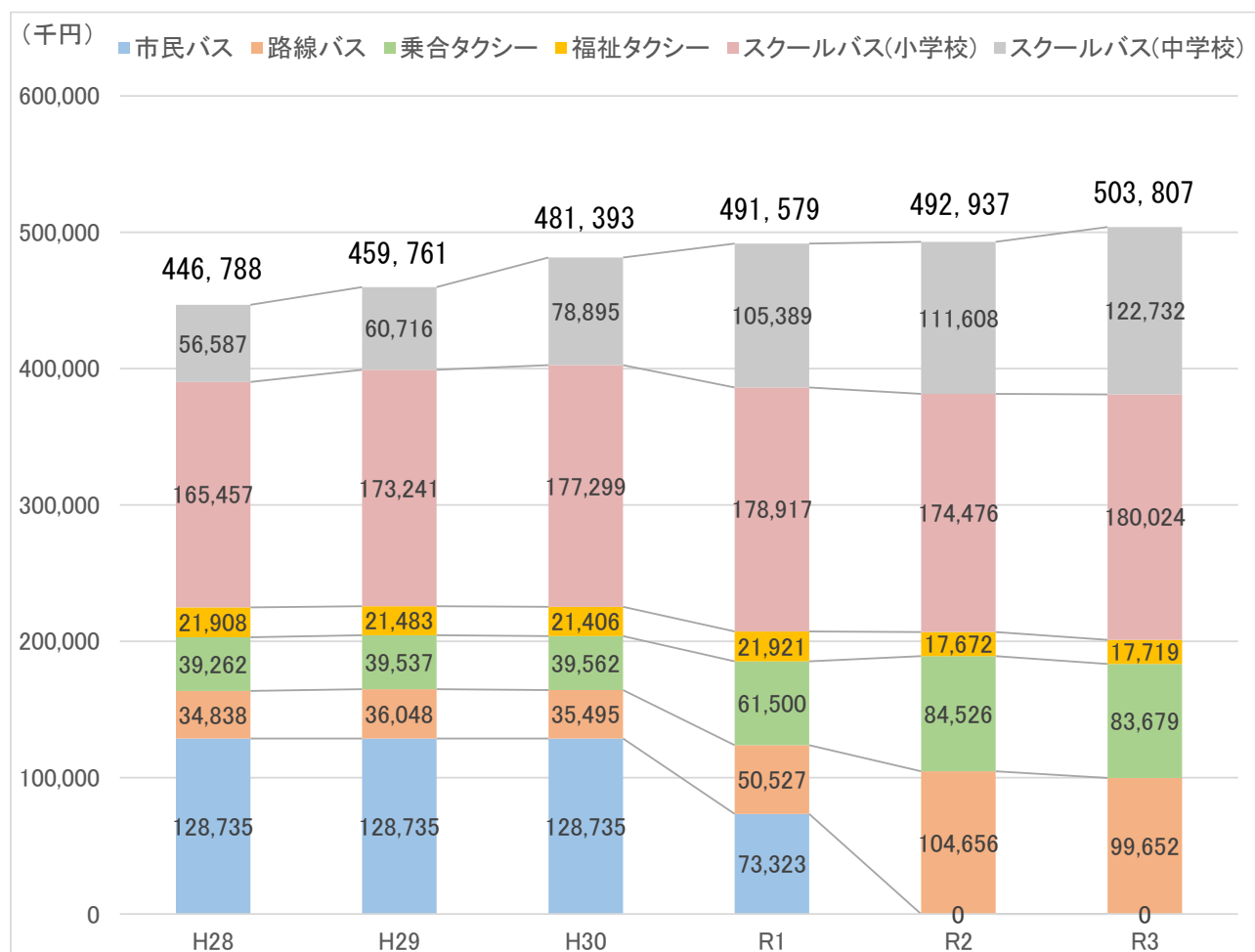
### 2.3.3 地域公共交通に係る市負担額

本市では令和元年度に地域公共交通の再編を実施しています。再編前の平成30年度の市民バス及び路線バス、乗合タクシーの負担額は約2億円で、令和3年度の路線バス及び乗合タクシーの負担額は約1億8千万円となっており、約2千万円が削減されています。

一方、令和2年度以降、市民バスの廃止に伴い、路線バス及び乗合タクシーのサービスが拡充されたことにより、それぞれの経費は増額となっています。

また、福祉タクシーにかかる経費については令和2年度から減少傾向になっていますが、これは、新型コロナウイルス感染拡大に伴う行動制限や外出自粛等の影響が考えられます。スクールバスの経費については年々増加しています。

#### ■地域公共交通の維持に係る市負担額の推移



資料：常陸大宮市資料

単位：千円

	H28	H29	H30	R1	R2	R3
市民バス	128,735	128,735	128,735	73,323	0	0
路線バス	34,838	36,048	35,495	50,527	104,656	99,652
乗合タクシー	39,262	39,537	39,562	61,500	84,526	83,679
小計	202,835	204,321	203,793	185,351	189,182	183,331
福祉タクシー	21,908	21,483	21,406	21,921	17,672	17,719
スクールバス(小学校)	165,457	173,241	177,299	178,917	174,476	180,024
スクールバス(中学校)	56,587	60,716	78,895	105,389	111,608	122,732
合計	446,788	459,761	481,393	491,579	492,937	503,807



## 2.4 市民アンケート調査

### 2.4.1 市民アンケートの実施概要

日常生活における移動実態や公共交通の利用状況、公共交通全般に対する市民ニーズや地域公共交通の問題点・課題などを把握するため、「市内公共交通に関するアンケート」を実施しました。

無作為抽出した18歳以上80歳未満の市民3,000人を対象に、アンケート票を郵送配布し、郵送回収またはインターネットでの回答を受付しました。

アンケートは1,245人から回収し、回収率は41.5%となりました。

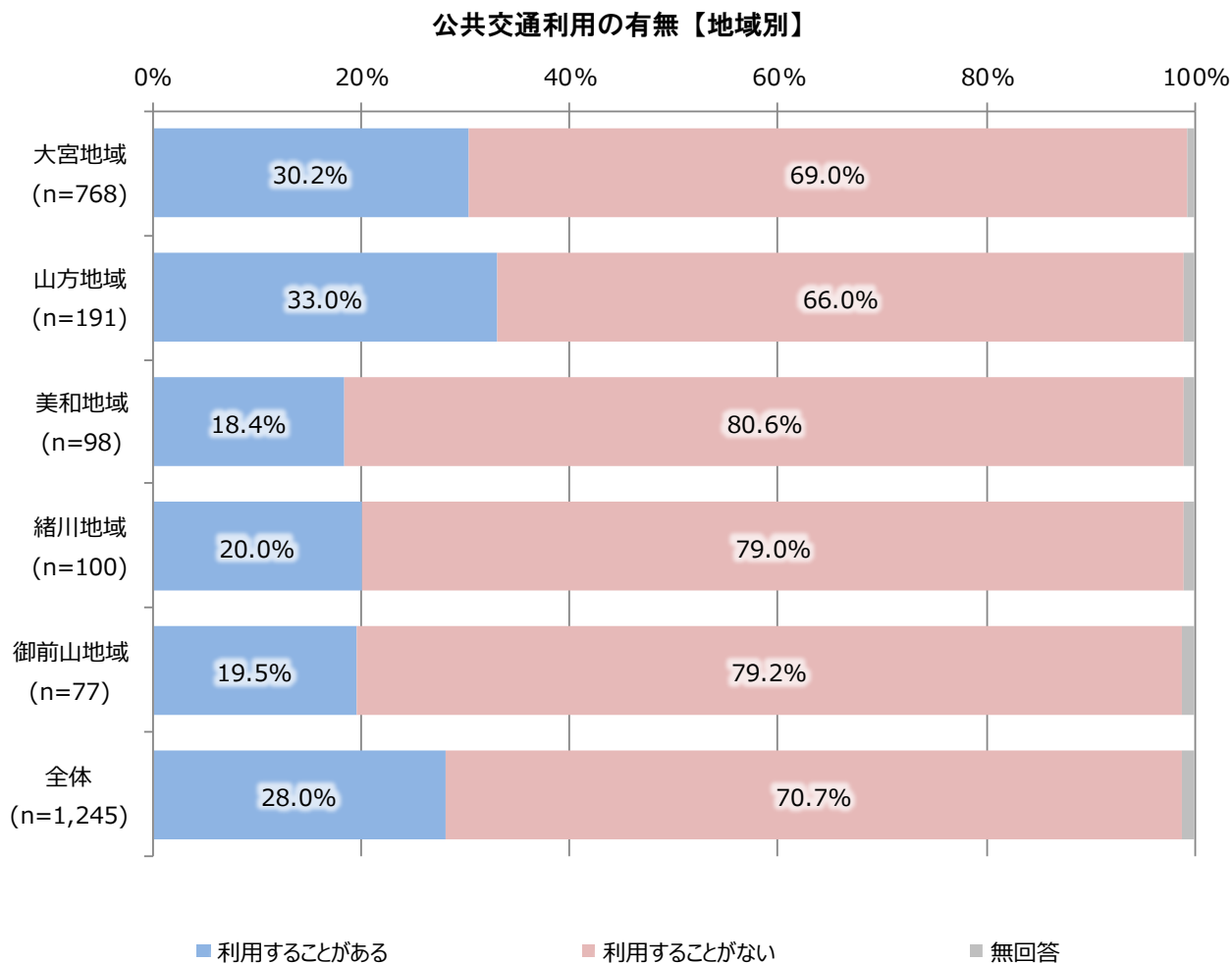
項目	内容
実施時期	令和4年8月31日(水)～10月14日(金)
実施目的	<ul style="list-style-type: none"><li>・日常生活における移動実態の把握</li><li>・公共交通の利用状況の把握</li><li>・公共交通全般に対する市民ニーズの把握</li><li>・地域公共交通の問題点・課題点の整理</li></ul>
実施方法	郵送配布、郵送回収またはインターネットでの回答
対象者	18歳以上80歳未満の市民3,000人
配布数	3,000票
回収数	1,245票
回収率	41.5%

## 2.4.2 主な調査結果

### (1) 公共交通の利用有無

公共交通利用の有無は、「利用することがある」が 28.0%、「利用することがない」が 70.7%となっています。

地域別にみると、「利用することがある」は【山方地域】が 33.0%と、他の地域に比べ、高くなっています。一方、「利用することがない」は【美和地域】が 80.6%と最も高く、次いで【御前山地域】が 79.2%、【緒川地域】が 79.0%の順となっています。



※回答割合の5%以上を表示

公共交通利用の有無【地域別】

	利用 すること がある	利用 すること がない	無 回 答	合 計
大宮地域 (n=768)	232	530	6	768
山方地域 (n=191)	63	126	2	191
美和地域 (n=98)	18	79	1	98
緒川地域 (n=100)	20	79	1	100
御前山地域 (n=77)	15	61	1	77
全体 (n=1,245)	349	880	16	1245

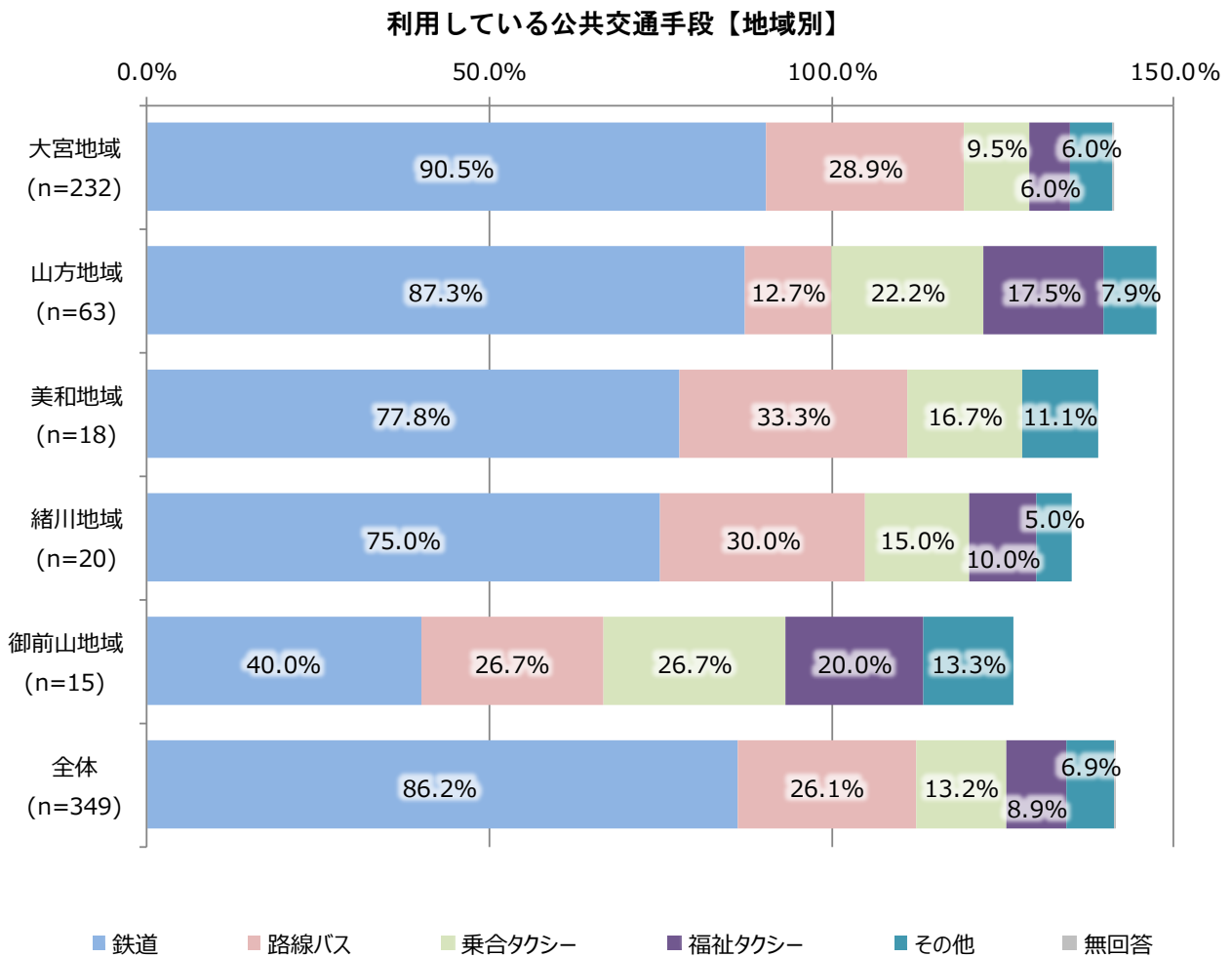
大宮地域 (n=768)	30.2%	69.0%	0.8%	100.0%
山方地域 (n=191)	33.0%	66.0%	1.0%	100.0%
美和地域 (n=98)	18.4%	80.6%	1.0%	100.0%
緒川地域 (n=100)	20.0%	79.0%	1.0%	100.0%
御前山地域 (n=77)	19.5%	79.2%	1.3%	100.0%
全体 (n=1,245)	28.0%	70.7%	1.3%	100.0%

※居住地域を特定できない方がいるため、【全体】と【地域別の合計】が合致しない場合があります。

(2) 利用している公共交通

利用している公共交通手段は、「鉄道」が 86.2%で最も高くなっています。以下「路線バス」が 26.1%、「乗合タクシー」が 13.2%となっています。

地域別にみると、「乗合タクシー」では【御前山地域】が最も高く 26.7%となっており、最も低い【大宮地域】(9.5%) と比べ、17.2 ポイント高くなっています。また、「福祉タクシー」では【御前山地域】が 20.0%と最も高く、最も低い【大宮地域】(6.0%) と比べ、14.0 ポイント高くなっています。



※複数回答あり

※回答割合の5%以上を表示

### 利用している公共交通手段【地域別】

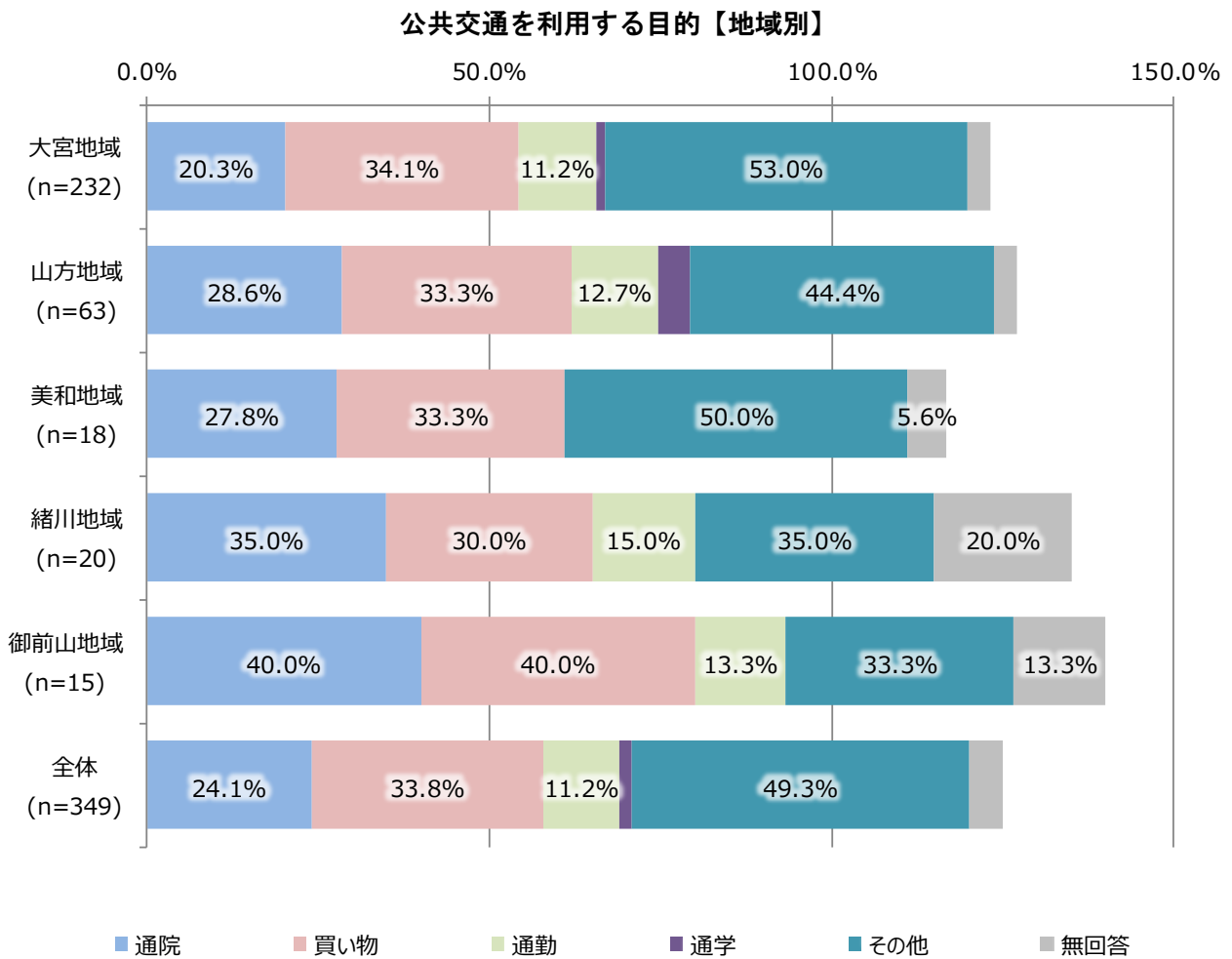
	鉄道	路線バス	乗合タクシー	福祉タクシー	その他	無回答	回答者
大宮地域 (n=232)	210	67	22	14	14	1	232
山方地域 (n=63)	55	8	14	11	5	0	63
美和地域 (n=18)	14	6	3	0	2	0	18
緒川地域 (n=20)	15	6	3	2	1	0	20
御前山地域 (n=15)	6	4	4	3	2	0	15
全体 (n=349)	301	91	46	31	24	1	349

大宮地域 (n=232)	90.5%	28.9%	9.5%	6.0%	6.0%	0.4%	—
山方地域 (n=63)	87.3%	12.7%	22.2%	17.5%	7.9%	0.0%	—
美和地域 (n=18)	77.8%	33.3%	16.7%	0.0%	11.1%	0.0%	—
緒川地域 (n=20)	75.0%	30.0%	15.0%	10.0%	5.0%	0.0%	—
御前山地域 (n=15)	40.0%	26.7%	26.7%	20.0%	13.3%	0.0%	—
全体 (n=349)	86.2%	26.1%	13.2%	8.9%	6.9%	0.3%	—

※居住地域を特定できない方がいるため、【全体】と【地域別の合計】が合致しない場合があります。

(3) 公共交通を利用する目的

公共交通を利用する目的は、「買い物」が 33.8%、「通院」が 24.1%、「通勤」が 11.2% となっています。また、「その他」が 49.3%となっており、その具体的な内容としては「旅行」、「飲み会（宴席）」、「レジャー」及び「出張」などが挙げられていますが、地域による大きな差はみられませんでした。



※複数回答あり  
 ※回答割合の5%以上を表示

### 公共交通を利用する目的【地域別】

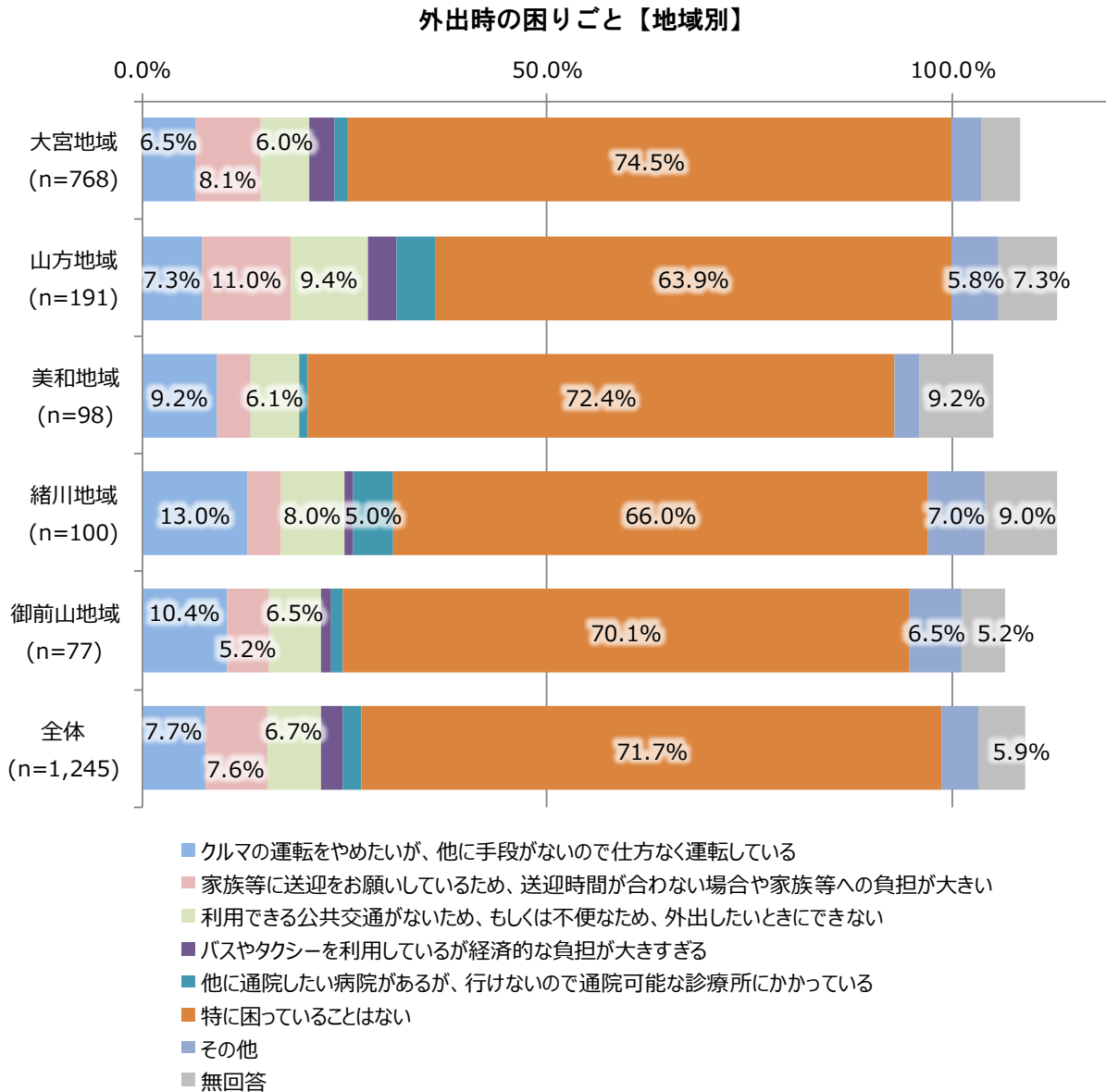
	通院	買い物	通勤	通学	その他	無回答	回答者
大宮地域 (n=232)	47	79	26	3	123	8	232
山方地域 (n=63)	18	21	8	3	28	2	63
美和地域 (n=18)	5	6	0	0	9	1	18
緒川地域 (n=20)	7	6	3	0	7	4	20
御前山地域 (n=15)	6	6	2	0	5	2	15
全体 (n=349)	84	118	39	6	172	17	349

大宮地域 (n=232)	20.3%	34.1%	11.2%	1.3%	53.0%	3.4%	—
山方地域 (n=63)	28.6%	33.3%	12.7%	4.8%	44.4%	3.2%	—
美和地域 (n=18)	27.8%	33.3%	0.0%	0.0%	50.0%	5.6%	—
緒川地域 (n=20)	35.0%	30.0%	15.0%	0.0%	35.0%	20.0%	—
御前山地域 (n=15)	40.0%	40.0%	13.3%	0.0%	33.3%	13.3%	—
全体 (n=349)	24.1%	33.8%	11.2%	1.7%	49.3%	4.9%	—

※居住地域を特定できない方がいるため、【全体】と【地域別の合計】が合致しない場合があります。

(4) 外出時の困りごと

外出時の困りごとは、「特に困っていることはない」が 71.7%で最も高くなっているものの、地域別にみると、「クルマの運転をやめたいが、他に手段がないので仕方なく運転している」は【緒川地域】が 13.0%と、他の地域に比べ、高くなっています。



※複数回答あり

※回答割合の 5%以上を表示



外出時の困りごと【地域別】

	い る	の で 仕 方 な く 運 転 し て	い が マ 他 の 運 手 が や め た	ク ル マ の 運 手 が や め た	族 等 へ の 運 手 が や め た	間 が 合 わ る 運 手 が や め た	し て 合 わ る 運 手 が や め た	家 族 に 送 り お 願 い	と に 送 り お 願 い	便 な い た め 外 出 し た い	な い た め 外 出 し た い	利 用 で き る 公 共 交 通 が	担 が る 経 済 的 な 利 用	バ ス や タ ク シ ー の 利 用	か つ て い る	通 院 可 能 な 診 療 所 に か	あ る 行 け ない 病 院 が	他 に 通 院 し た い 病 院 が	な い に 困 っ て い る こ と は	そ の 他	無 回 答	回 答 者
大宮地域 (n=768)			50		62					46			24			13			572	29	37	768
山方地域 (n=191)			14		21					18			7			9			122	11	14	191
美和地域 (n=98)			9		4					6			0			1			71	3	9	98
緒川地域 (n=100)			13		4					8			1			5			66	7	9	100
御前山地域 (n=77)			8		4					5			1			1			54	5	4	77
全体 (n=1,245)			96		95					83			33			30			893	55	73	1245

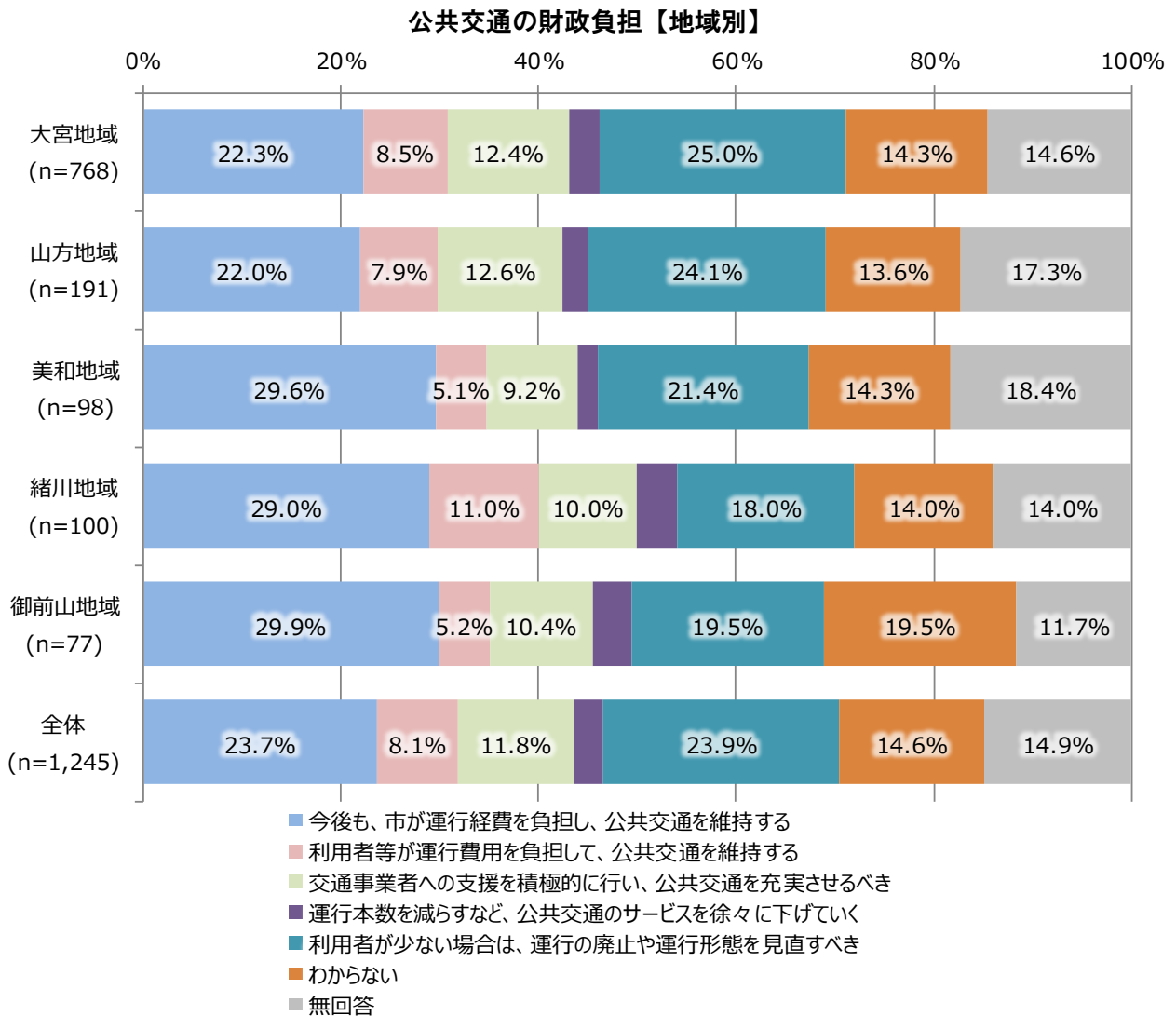
大宮地域 (n=768)	6.5%		8.1%		6.0%					3.1%			3.1%			1.7%			74.5%	3.8%	4.8%	—
山方地域 (n=191)	7.3%		11.0%		9.4%					3.7%			3.7%			4.7%			63.9%	5.8%	7.3%	—
美和地域 (n=98)	9.2%		4.1%		6.1%					0.0%			0.0%			1.0%			72.4%	3.1%	9.2%	—
緒川地域 (n=100)	13.0%		4.0%		8.0%					1.0%			1.0%			5.0%			66.0%	7.0%	9.0%	—
御前山地域 (n=77)	10.4%		5.2%		6.5%					1.3%			1.3%			1.3%			70.1%	6.5%	5.2%	—
全体 (n=1,245)	7.7%		7.6%		6.7%					2.7%			2.7%			2.4%			71.7%	4.4%	5.9%	—

※居住地域を特定できない方がいるため、【全体】と【地域別の合計】が合致しない場合があります。

(5) 公共交通の財政負担

公共交通の財政負担については、「利用者が少ない場合は、運行の廃止や運行形態を見直すべき」が 23.9%と最も高く、次いで「今後も、市が運行経費を負担し、公共交通を維持する」が 23.7%となっています。

地域別にみると、「今後も、市が運行経費を負担し、公共交通を維持する」は【御前山地域】で 29.9%と最も高く、次いで【美和地域】で 29.6%、【緒川地域】で 29.0%となっています。



※回答割合の5%以上を表示

公共交通の財政負担【地域別】

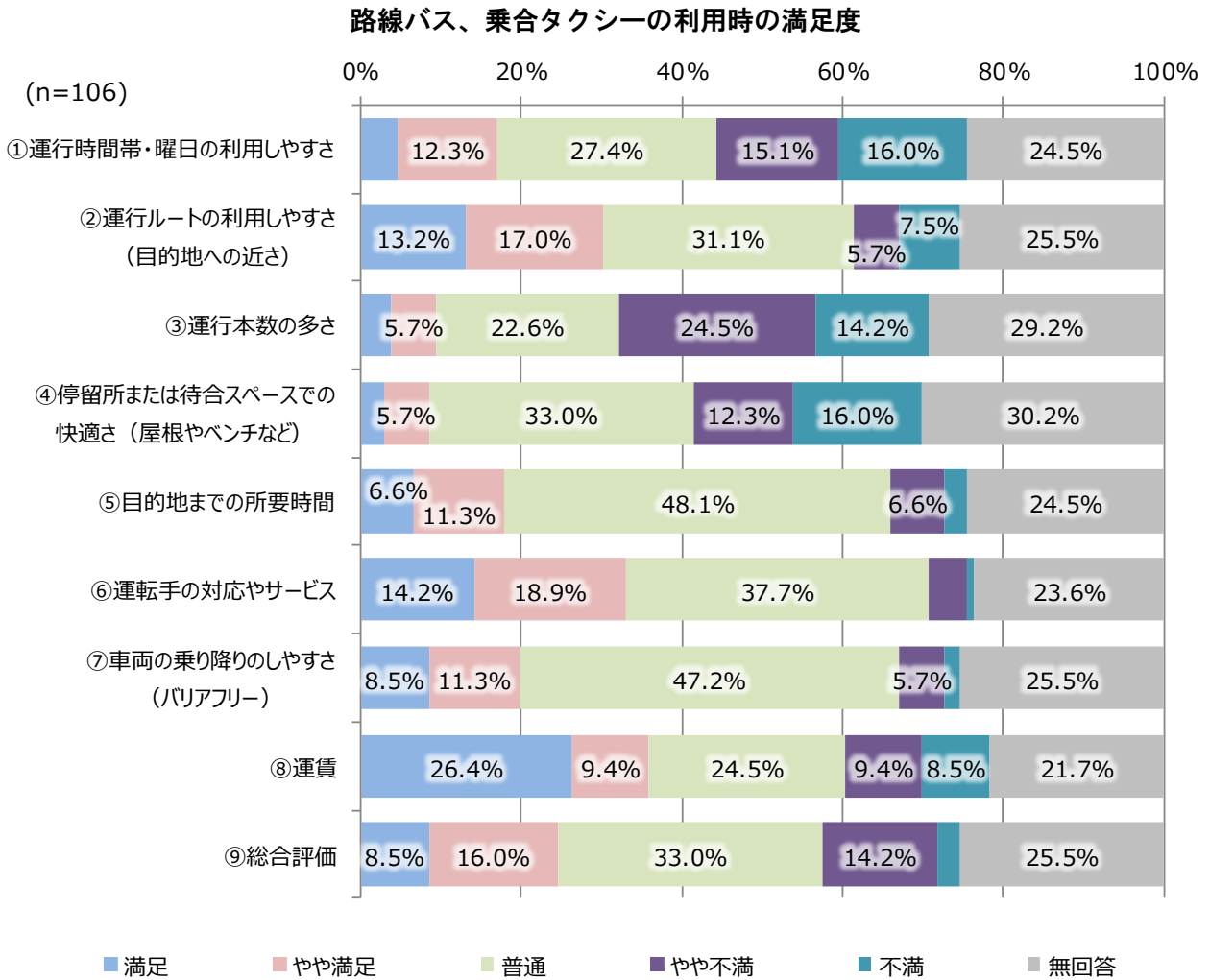
	担今 し後、 も、公 共交 通を 維持 する 負	利 用者 等が 運 行費 用を 負担 する	交 通事 業者 への 支 援を 積 極 的 に 行 い、 公 共 交 通 を 充 実 さ せ る べ き	運 行本 数を 減ら すな ど、 公 共交 通の サー ビス を徐 々に 下 げ て い く	利 用者 が少 ない 場合 は、 運 行の 廃止 や運 行形 態を 見直 すべ き	わ か ら な い	無 回 答	合 計
大宮地域 (n=768)	171	65	95	23	192	110	112	768
山方地域 (n=191)	42	15	24	5	46	26	33	191
美和地域 (n=98)	29	5	9	2	21	14	18	98
緒川地域 (n=100)	29	11	10	4	18	14	14	100
御前山地域 (n=77)	23	4	8	3	15	15	9	77
全体 (n=1,245)	295	101	147	37	297	182	186	1245

大宮地域 (n=768)	22.3%	8.5%	12.4%	3.0%	25.0%	14.3%	14.6%	100.0%
山方地域 (n=191)	22.0%	7.9%	12.6%	2.6%	24.1%	13.6%	17.3%	100.0%
美和地域 (n=98)	29.6%	5.1%	9.2%	2.0%	21.4%	14.3%	18.4%	100.0%
緒川地域 (n=100)	29.0%	11.0%	10.0%	4.0%	18.0%	14.0%	14.0%	100.0%
御前山地域 (n=77)	29.9%	5.2%	10.4%	3.9%	19.5%	19.5%	11.7%	100.0%
全体 (n=1,245)	23.7%	8.1%	11.8%	3.0%	23.9%	14.6%	14.9%	100.0%

※居住地域を特定できない方がいるため、【全体】と【地域別の合計】が合致しない場合があります。

(6) 公共交通の満足度

路線バス、乗合タクシーの利用時の満足度は、「満足」と「やや満足」を合わせた『満足（計）』では〔⑧運賃〕が35.8%、〔⑥運転手の対応やサービス〕が33.1%、〔②運行ルートの利用しやすさ（目的地への近さ）〕が30.2%となっています。



※回答割合の5%以上を表示

### 路線バス、乗合タクシーの利用時の満足度

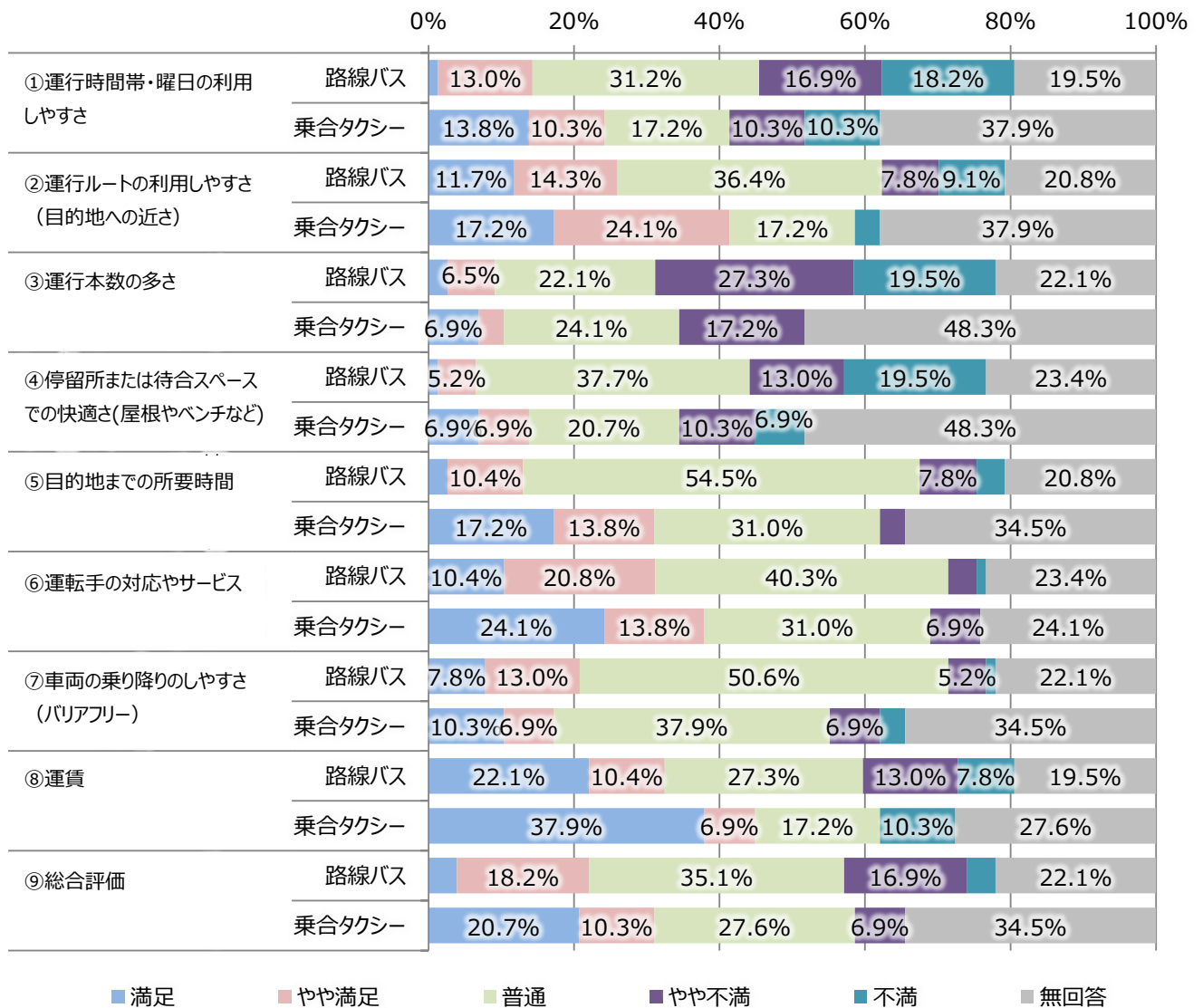
	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無回答	合計
①運行時間帯・曜日の利用しやすさ	5	13	29	16	17	26	106
②運行ルートの利用しやすさ (目的地への近さ)	14	18	33	6	8	27	106
③運行本数の多さ	4	6	24	26	15	31	106
④停留所または待合スペースでの快適さ (屋根やベンチなど)	3	6	35	13	17	32	106
⑤目的地までの所要時間	7	12	51	7	3	26	106
⑥運転手の対応やサービス	15	20	40	5	1	25	106
⑦車両の乗り降りのしやすさ (バリアフリー)	9	12	50	6	2	27	106
⑧運賃	28	10	26	10	9	23	106
⑨総合評価	9	17	35	15	3	27	106

①運行時間帯・曜日の利用しやすさ	4.7%	12.3%	27.4%	15.1%	16.0%	24.5%	100.0%
②運行ルートの利用しやすさ (目的地への近さ)	13.2%	17.0%	31.1%	5.7%	7.5%	25.5%	100.0%
③運行本数の多さ	3.8%	5.7%	22.6%	24.5%	14.2%	29.2%	100.0%
④停留所または待合スペースでの快適さ (屋根やベンチなど)	2.8%	5.7%	33.0%	12.3%	16.0%	30.2%	100.0%
⑤目的地までの所要時間	6.6%	11.3%	48.1%	6.6%	2.8%	24.5%	100.0%
⑥運転手の対応やサービス	14.2%	18.9%	37.7%	4.7%	0.9%	23.6%	100.0%
⑦車両の乗り降りのしやすさ (バリアフリー)	8.5%	11.3%	47.2%	5.7%	1.9%	25.5%	100.0%
⑧運賃	26.4%	9.4%	24.5%	9.4%	8.5%	21.7%	100.0%
⑨総合評価	8.5%	16.0%	33.0%	14.2%	2.8%	25.5%	100.0%
◎総合評価 (無回答を除く)	11.4%	21.5%	44.3%	19.0%	3.8%	—	100.0%

路線バス、乗合タクシーの利用時の満足度は、「満足」と「やや満足」を合わせた『満足（計）』では、路線バスにおいて〔⑧運賃〕が32.5%、〔⑥運転手の対応やサービス〕が31.2%、〔②運行ルートの利用しやすさ（目的地への近さ）〕が26.0%となっています。また、乗合タクシーにおいて〔⑧運賃〕が44.8%、〔②運行ルートの利用しやすさ（目的地への近さ）〕が41.3%、〔⑥運転手の対応やサービス〕が37.9%となっています。

### 路線バス、乗合タクシーの利用時の満足度【モード別】

路線バス(n=77) 乗合タクシー(n=29)



※回答割合の5%以上を表示

路線バス、乗合タクシーの利用時の満足度【モード別】

		満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無回答	合計
①運行時間帯・曜日の利用しやすさ	路線バス	1	10	24	13	14	15	77
	乗合タクシー	4	3	5	3	3	11	29
②運行ルートの利用しやすさ (目的地への近さ)	路線バス	9	11	28	6	7	16	77
	乗合タクシー	5	7	5	0	1	11	29
③運行本数の多さ	路線バス	2	5	17	21	15	17	77
	乗合タクシー	2	1	7	5	0	14	29
④停留所または待合スペースでの快適さ (屋根やベンチなど)	路線バス	1	4	29	10	15	18	77
	乗合タクシー	2	2	6	3	2	14	29
⑤目的地までの所要時間	路線バス	2	8	42	6	3	16	77
	乗合タクシー	5	4	9	1	0	10	29
⑥運転手の対応やサービス	路線バス	8	16	31	3	1	18	77
	乗合タクシー	7	4	9	2	0	7	29
⑦車両の乗り降りのしやすさ (バリアフリー)	路線バス	6	10	39	4	1	17	77
	乗合タクシー	3	2	11	2	1	10	29
⑧運賃	路線バス	17	8	21	10	6	15	77
	乗合タクシー	11	2	5	0	3	8	29
⑨総合評価	路線バス	3	14	27	13	3	17	77
	乗合タクシー	6	3	8	2	0	10	29

①運行時間帯・曜日の利用しやすさ	路線バス	1.3%	13.0%	31.2%	16.9%	18.2%	19.5%	100.0%
	乗合タクシー	13.8%	10.3%	17.2%	10.3%	10.3%	37.9%	100.0%
②運行ルートの利用しやすさ (目的地への近さ)	路線バス	11.7%	14.3%	36.4%	7.8%	9.1%	20.8%	100.0%
	乗合タクシー	17.2%	24.1%	17.2%	0.0%	3.4%	37.9%	100.0%
③運行本数の多さ	路線バス	2.6%	6.5%	22.1%	27.3%	19.5%	22.1%	100.0%
	乗合タクシー	6.9%	3.4%	24.1%	17.2%	0.0%	48.3%	100.0%
④停留所または待合スペースでの快適さ (屋根やベンチなど)	路線バス	1.3%	5.2%	37.7%	13.0%	19.5%	23.4%	100.0%
	乗合タクシー	6.9%	6.9%	20.7%	10.3%	6.9%	48.3%	100.0%
⑤目的地までの所要時間	路線バス	2.6%	10.4%	54.5%	7.8%	3.9%	20.8%	100.0%
	乗合タクシー	17.2%	13.8%	31.0%	3.4%	0.0%	34.5%	100.0%
⑥運転手の対応やサービス	路線バス	10.4%	20.8%	40.3%	3.9%	1.3%	23.4%	100.0%
	乗合タクシー	24.1%	13.8%	31.0%	6.9%	0.0%	24.1%	100.0%
⑦車両の乗り降りのしやすさ (バリアフリー)	路線バス	7.8%	13.0%	50.6%	5.2%	1.3%	22.1%	100.0%
	乗合タクシー	10.3%	6.9%	37.9%	6.9%	3.4%	34.5%	100.0%
⑧運賃	路線バス	22.1%	10.4%	27.3%	13.0%	7.8%	19.5%	100.0%
	乗合タクシー	37.9%	6.9%	17.2%	0.0%	10.3%	27.6%	100.0%
⑨総合評価	路線バス	3.9%	18.2%	35.1%	16.9%	3.9%	22.1%	100.0%
	乗合タクシー	20.7%	10.3%	27.6%	6.9%	0.0%	34.5%	100.0%

## 2.5 常陸大宮市地域公共交通網形成計画の評価・検証

### 2.5.1 各指標の目標値に対する達成状況

前計画で掲げた基本目標に対する評価指標の達成状況は、以下のとおりです。

#### 基本目標1 まちづくりと連動した公共交通網の構築

##### 指標① 公共交通に対する市民の満足度

現状値	目標値	結果	達成状況
<b>2.64</b> (平成27年度まちづくり に対する市民アンケート)	3.00	<b>2.59</b> (令和2年度まちづくり に対する市民アンケート)	<b>【未達成】</b> 計画に位置付けた市民の満足度を上げる取組は実施できているが、アンケート結果は悪化しているため、取組が満足度に結びついていない状況である。

##### 指標② 市の財政負担額の削減率

現状値	目標値	結果	達成状況
<b>204,321千円</b> (平成29年度決算額) ※市民バス、路線バス、 乗合タクシーの積上	20%削減	<b>10.3%削減</b> <b>183,331千円</b> (令和3年度決算額)	<b>【未達成】</b> 公共交通の再編により負担額は減少したが、目標値には届かなかった。また、スクールバス等を入れると財政負担は約5億円となり、公共交通に係る財政負担は年々増えている。

#### 基本目標2 安心・便利に利用できる公共交通の構築

##### 指標③ 公共交通の利用率

現状値	目標値	結果	達成状況
<b>8.8%</b> (平成29年度公共交通に 関する市民アンケート)	15.0%	<b>28.0%</b> (令和4年度公共交通に 関する市民アンケート)	<b>【達成】</b> 計画に位置付けた各種取組を実施したことにより、公共交通の利用率が向上している。

##### 指標④ 公共交通に対する利用者の満足度

現状値	目標値	結果	達成状況
<b>3.09</b> (平成29年度公共交通に 関する市民アンケート)	3.50	<b>3.17</b> (令和4年度公共交通に 関する市民アンケート)	<b>【未達成】</b> 計画に位置付けた取組は実施できているが、満足度に結びついていない状況である。



基本目標3 みんなで支える公共交通の構築

指標⑤ 利用促進事業の協力者数

現状値	目標値	結果	達成状況
12地域・団体 (平成28年度実績)	20地域・団体	23 地域・団体 (令和2年度実績)	【達成】利用促進に協力してくれる団体は増えており、地域ぐるみでの取組を実施できている。

※令和3年度は新型コロナウイルスの影響により利用促進事業が実施できなかったため、令和2年度の実績で評価をしている。

指標⑥ 高齢者の運転免許証返納者数に対する自主返納支援制度申請者数の割合

現状値	目標値	結果	達成状況
56.4% (平成29年度実績) ※申請者 97 件、 返納者 172 件	70%	49.2% (令和3年度実績) ※申請者 88 件、 返納者 179 件	【未達成】返納者はほぼ横ばいで推移しているが、支援制度の申請者は減少している。制度のPRは実施しているが、申請者の増加に結びついていない。

## 2.5.2 目標達成に向けた施策の評価検証

前計画における目標達成に向けた施策に対する評価検証は、以下のとおりです。

検証手順	検証の方法
①施策・事業の実施状況評価	A：予定通り業務を完了した（完了予定の）事業 B：概ね予定通り業務を実施し、完了した（完了予定の）業務 C：予定から遅れているが、期限内に完了予定の業務 D：予定通り業務を実施できていない、または計画期間内に完了しない見込みの業務
②今後の見直しの必要性	ー：完了した事業 ○：今後も継続することが望ましい事業 △：事業内容を見直して継続することが望ましい事業

### ■施策①：地域特性に対応した地域公共交通網の構築

#### ○取組①-1：地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住地が分散している常陸大宮市の地域特性に対応し、地域から地域拠点への地域内移動、地域拠点から都市中心拠点への移動手段を確保するため、乗合タクシーを基軸として地域公共交通網を構築します。</li> <li>・生活交通機能としてだけでなく、地域外からの来訪者ニーズに応えるため、道の駅や温泉・温浴施設などの交流拠点への移動手段を確保します。</li> <li>・公共交通事業の採算の改善及び市の財政負担の削減に向けて、路線バス、市民バス、乗合タクシーの適正な役割分担を図ります。</li> </ul> <p>⇒市民バスは地域内を循環する路線の廃止、地域間を運行する路線の路線バス化、乗合タクシーのサービス拡充、運賃施策（路線バスは市内一律 200 円、乗合タクシーは一律 300 円を実施）</p>	<p>B</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の大幅な再編により、乗合タクシーを基軸とする公共交通の構築ができています。</li> <li>・道の駅や温泉・温浴施設などの交通拠点への接続を強化できています。</li> <li>・公共交通の役割分担はできているものの、採算の改善及び市の財政負担の削減については課題が残っています。</li> </ul>	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシーを基軸にした地域公共交通は構築できているものの、乗合率が低く、電話による予約が一部の市民にとってネックになっていること、市民バス利用者からの完全な移行が見られないなどの課題があります。そのため、乗合タクシーの利便性の向上につながる高度化に向けた検討が必要となっています。</li> <li>・市民バスを廃止し、乗合タクシーと路線バスを拡充する再編を実施したものの、路線バスは、費用対効果が小さい系統や便が見られません。</li> </ul>

○取組①-2：都市中心拠点における循環型の公共交通ネットワークの形成

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>主要施設の多くが立地している大宮地域における回遊性を向上させるため、現在、大宮地域の市街地を周遊している路線バスの維持・向上を図ります。</li> </ul>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内循環線を維持・確保することができています。</li> </ul>	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>前項と同様に、市内循環線について、費用対効果が小さい系統や便が見られます。</li> <li>今後の市街地周遊のあり方について検討が必要となります。</li> </ul>

○取組①-3：広域移動手段の維持・確保

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>本市と市外を結ぶ広域路線バス及び JR 水郡線について、接続する公共交通の運行を維持し、本市への来訪交流人口の拡大や商業観光の活性化に努めます。</li> <li>また、首都圏と結ぶ高速バスについても接続する公共交通の運行を維持します。</li> </ul>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>関係機関と連携した利用促進の取組などにより、広域路線バス、JR 水郡線、高速バスを維持・確保することができています。</li> </ul>	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域路線バスは、茨城県が地域公共交通計画を作成しており、県の取組方針等を確認し、連携していくことが必要となります。</li> <li>JR 水郡線は、JR 東日本の不採算路線の公表を踏まえて、関係者と連携し、今後のあり方について検討が必要となります。</li> </ul>

■施策②：まちづくり施策との連携

○取組②-1：都市中心拠点、地域拠点、交流拠点づくりの取組と公共交通の連携

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>常陸大宮駅周辺の「都市中心拠点」や居住機能を有する「地域拠点」、活力と賑わいをもたらす「交流拠点」の3つの拠点を機能的に結ぶ公共交通網を構築し、拠点づくりの取組など拠点の活性化に寄与します。</li> <li>常陸大宮駅周辺整備によるまちづくりの方向性と連動した公共交通を構築するため、関係者間の連携を図りながら、必要かつ適切な公共交通の再編・改編について検討します。</li> </ul>	<p>B</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の再編に伴い、拠点との接続を強化できています。</li> <li>まちづくり関係者間と連携した公共交通の再編・改編については今後の検討課題となっています。</li> </ul>	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスや乗合タクシーによる拠点へのアクセス強化及び拠点間ネットワークを図ることで、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通の構築につながっています。</li> <li>本格化する常陸大宮駅周辺整備と連携した公共交通の構築を検討することが必要となります。</li> </ul>

■施策③：利用環境の改善

○取組③-1：快適に公共交通を利用できる環境づくり

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>バス待ち環境などの改善検討を行い、利用者が多い路線のバス停は、ベンチや上屋を設置するなど公共交通の使いやすい環境整備を行います。</li> </ul>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の待合環境の整備を行っており、その他、一部のバス停にLED電球を設置し、夜間でも時刻表が見られる取組も行っています。</li> </ul>	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、交通事業者との協議を行いながら、優先順位をつけて整備を進めていく必要があります。</li> </ul>

○取組③-2：わかりやすく、乗りやすく、親しみやすい車両の導入検討

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者や障がい者をはじめ、誰もが安心して公共交通を利用できるように、低床バスやワゴン車（バリアフリー対応車両）への更新を進めます。</li> <li>市民バスとわかるよう、利用者がひと目で見分けられるような車両ラッピングを施します。車両ラッピングは、地域のバスとして、バスへの親しみ向上といった効果も期待できます。また、運賃以外の収入源確保の観点から、バス車両を広告媒体としたラッピングについても検討します。</li> </ul>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスは車両更新時にノンステップバス※等の導入を進めています。</li> <li>路線バス、乗合タクシー（新規導入車両）にラッピング車両を導入しています。</li> </ul> <p>※ノンステップバスとは、床面の地上面からの高さが概ね30cm以下であって、バリアフリー法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。</p>	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車両の更新については、交通事業者との協議を行っていくことが必要となります。</li> <li>広告媒体としたラッピングについては、実施の有無、実施方法等について交通事業者と協議を行っていく必要があります。</li> </ul>

○取組③-3：安全・安心な利用環境の整備

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが安全・安心に公共交通を利用できる環境を整備するため、車両や設備の整備、運転士のマナー向上など、交通事業者の安全対策の実施状況を把握し、必要に応じて適切な指導等を行います。</li> </ul>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>定期的に交通事業者と情報交換・連絡調整を行っており、問題点等については、指導を徹底しています。</li> </ul>	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、交通事業者と連絡を密に行い、適切な指導等を行っていく必要があります。</li> </ul>

■施策④：情報提供の充実

○取組④-1：誰もがわかりやすい公共交通ガイド等の作成

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者目線でわかりやすく、常陸大宮市の公共交通を網羅した総合的な公共交通ガイド等を作成し、全世帯や新規転入者へ配布するとともに、市内主要施設に配架することにより公共交通の情報提供の充実に図ります。また、公共交通の利用方法などを記載し、きめ細かな情報提供に努めます。</li> </ul>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通ガイドブックを作成するとともに、公共交通の運行内容の変更の際には、ガイドブックに反映しています。</li> </ul>	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、運行内容の変更を反映しつつ、よりわかりやすく、見やすくする工夫を継続していくことが必要となります。</li> </ul>

○取組④-2：観光情報等との情報提供の一元化

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>情報提供を行うツールは、地域住民だけでなく、観光客などの地域外からの来訪者も使えるような観光情報等（観光地の場所等）も併せて記載します。</li> </ul>	<p>C</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道の駅や温泉・温浴施設の情報は掲載しているものの、その他の観光情報は掲載することができていません。</li> </ul>	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光担当課と連携し、公共交通ガイドブックなどへの観光情報等の掲載について検討していくことが必要となります。</li> <li>観光客が利用しやすい移動手段を検討する必要があります。</li> </ul>

○取組④-3：ICT 導入に向けた検討

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>バスロケーションシステム、IT アプリの活用、ICTを活用した電子媒体での情報提供に向けたオープンデータ化など、最新技術を取り入れた情報提供について検討します。</li> </ul>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>DX 事業について、継続的に情報収集を行っています。</li> </ul>	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>情報提供に向けた検討は継続的に行っているが、今後は実際に導入に向けた検討を進めることが必要となります。</li> </ul>

■施策⑤：利便性を考慮した運行サービスの提供

○取組⑤-1：気軽に利用できる運行サービスの提供

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車からの公共交通への転換を促進するため、バス等の低廉な運賃設定に向け関係者間で協議するとともに、高齢者等を対象とした割引運賃について検討します。</li> <li>・警察と協議を行い、周辺交通に影響がないと認められる区間において、フリー乗降区間の設定を検討し、利便性の向上を図ります。</li> <li>・交通事業者と連携し、利用しやすい公共交通の運営について協議・検討をします。</li> </ul>	<p style="text-align: center;">A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスは市内一律200円、乗合タクシーは一律300円の料金設定を行っており、75歳以上に対しては、乗合タクシーの更なる割引販売を行っています。</li> <li>・路線バスの一部区間についてフリー乗降区間を設定しています。</li> <li>・交通事業者と継続的に公共交通の運営等について協議しています。</li> </ul>	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃施策についてはある程度完了しており、今後は運賃施策に頼らず、更なる利用に向けた新たな運行サービスの提供を検討する必要があります。</li> </ul>

○取組⑤-2：高齢者にやさしい公共交通サービスの提供

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス、市民バス、乗合タクシーは定時運行であり、限られたエリアにしか移動できないため、自由な時間帯とエリアに制限がない移動に対応できる福祉タクシーのサービスを維持します。また、ほかの交通モードの役割分担を勘案したうえで、サービスの内容の見直しについて検討します。</li> </ul>	<p style="text-align: center;">A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスや乗合タクシーなどを補完する役割として位置付けを行ったことで、利用用途の拡大によるサービス向上ができています。</li> </ul>	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自由な時間帯とエリアに制限がない移動に対応できるサービスとして、路線バスや乗合タクシーなどの今後の再編状況を踏まえつつ、福祉タクシーの有効活用に向け、利用方法等について検討を行っていく必要があります。</li> </ul>

■施策⑥：モビリティ・マネジメント※の推進

○取組⑥-1：公共交通利用に向けた意識啓発

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や児童・生徒を対象とした、出前講座を実施し、公共交通への利用促進及び意識啓発を図ります。</li> <li>・広報誌やイベント時等に公共交通の制度を紹介し、市民の意識啓発を図ります。</li> </ul>	<p style="text-align: center;">A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ禍の影響で中止となった年があったものの、継続して乗り方教室や学校への周知活動などを実施しています。</li> <li>・イベント時等において公共交通の紹介をしています。</li> </ul>	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでは高齢者向けの路線バスや乗合タクシーに関する意識啓発を中心に行ってきました。</li> <li>・引き続き高齢者向けの意識啓発を行っていくとともに、今後は児童・生徒に向けた公共交通利用の意識啓発を行っていくことが必要となります。</li> </ul>

※モビリティ・マネジメントとは、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等、社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

○取組⑥-2：高齢者の運転免許証自主返納支援制度による公共交通への利用転換

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者を対象とした運転免許証自主返納支援制度を継続的に実施し、公共交通への利用転換を図ります。</li> <li>・運転免許証自主返納に向けて、バス・乗合タクシー乗車券の交付や警察等と協力し、高齢者教習時などに公共交通利用を促すモビリティ・マネジメントを実施します。</li> </ul>	<p style="text-align: center;">A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許証自主返納支援制度は継続的に実施しており、あわせて警察などと連携し制度のPRを実施しています。</li> </ul>	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・制度のPRは実施しているが、制度申請者については増加していないため、結果に結びついていないのが課題であります。</li> <li>・運転免許証自主返納支援制度は継続できており、今後は免許返納者及び運転に不安がある高齢者等に対してモビリティ・マネジメントを実施していくことが必要となります。</li> </ul>

○取組⑥-3：地域等との協働による利用促進

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通ガイド等を活用し、地域住民にとって身近な存在である区長や民生委員等と連携し、公共交通の利用方法などの情報提供を行います。</li> <li>多様な関係者と連携した利用促進策として、買物補助券や食事券とセットになった乗車券の企画や商業施設とのタイアップ企画を引き続き実施していくとともに、新たに健康増進や地域コミュニティの創出に繋がる利用促進策についても検討します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>区長や民生委員等と連携した情報提供を行いました。</li> <li>施設と連携した乗車証明書によるタイアップ企画を継続的に実施できています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗車証明書によるタイアップ企画については、認知の低さが課題であり、関係する機関と連携を行い、実施内容等を含め検討する必要があります。</li> </ul>



■施策⑦：官民連携による公共交通事業の適正な運営

○取組⑦-1：関係者との連携による公共交通事業のマネジメント

事業内容	①評価／評価理由	②見直し／今後の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 行政と交通事業者の実務担当者を中心に、公共交通の施策の問題点・課題等を共有しながら、改善に向けて、継続的に協議を行います。</li> <li>• 大学生との連携による、公共交通やまちづくりをテーマとしたフィールドワーク（現地研修、ワークショップ等）を継続的に実施します。</li> <li>• 「ノーマイカーデー」などにより、公共交通について意識する機会を創出し、認知度の向上につなげます。ノーマイカーデーの実施日においては、公共交通を利用しやすい環境を作るため、商業施設等と連携した特典サービスを提供するなどの取組を検討します。</li> <li>• 国や県の交通政策の動向や電気自動車や水素自動車等の環境負荷の少ない車両や自動運転などの最新技術の動向について情報収集を継続的にを行います。</li> </ul>	<p style="text-align: center;">C</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 行政と交通事業者の継続的な協議を実施しています。</li> <li>• 新型コロナウイルスの感染拡大の影響から、大学生との連携による取組は実施できていません。</li> <li>• ノーマイカーデーについては継続的な実施ができておりません。</li> <li>• 国や県の交通政策の動向や新技術の情報収集は継続的に実施しています。</li> </ul>	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 現在の市を取り巻く環境の変化を整理し、行政や交通事業者だけでなく、多様な主体との連携を行いながら、効果的な事業を検討していく必要があります。</li> </ul>

## 2.6 地域公共交通を取り巻く現状・課題の整理

常陸大宮市の地域公共交通における現状及び課題は以下のとおりです。

地域及び地域公共交通の現状
<p>&lt;人口動態&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和4年4月の人口は約38,000人で今後も人口減少は続く見込みとなっており、令和27年には人口は約26,000人にまで減少することが見込まれています。一方で、75歳以上の人口は増加していくことが見込まれており、移動手段の確保が必要となる交通弱者は増加していくことが推測されます。</li> </ul>
<p>&lt;人の動きと市民ニーズ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通勤目的と通学目的で若干の違いは見られるものの、常陸大宮市内の移動だけでなく、市外への移動も見られます。一方で、市外から市内への流入も見られます。</li> <li>公共交通は買物や通院での利用が多くなっており、一部の市民から外出手段がないので自動車運転を続けているとの声が見られます。また、利用者が少ない公共交通は、見直しが必要との声も見られます。</li> </ul>
<p>&lt;人口と主要施設の分布&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人口は、常陸大宮駅周辺に多く居住しているものの、郊外部にも居住しています。</li> <li>商業施設、医療施設、公共施設、教育施設は、大宮地域や各地域センター(支所)周辺に立地しており、大宮地域へのアクセス強化、各地域から地域センター(支所)周辺へのアクセス確保が求められます。</li> </ul>
<p>&lt;まちづくり&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープランでは、常陸大宮駅の交通結節機能の強化が求められています。</li> <li>立地適正化計画では、市内に点在する都市中心拠点、地域拠点、交流拠点間を連絡し、通勤、通学、業務、観光などで訪れる市外来訪者の市内移動を支える公共交通ネットワークの形成を目指しています。</li> </ul>
<p>&lt;自動車保有状況、高齢者の自動車運転&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自家用車の保有台数はほぼ横ばいであり、令和4年3月末現在で約20,500台となっています。1世帯当たりの自動車保有台数は、約1.3台となっており、茨城県平均の約1.4台と同程度であり、自動車依存が高い状況です。</li> <li>高齢者の免許保有率は令和3年現在で約66.7%であり、茨城県平均の約66.2%と比較すると、保有率は高くなっています。</li> </ul>
<p>&lt;観光来訪者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光入込客数は減少傾向にあり、令和2年は約107万人と平成28年から減少しているものの、年間100万人が訪れているため、鉄道駅からの二次交通の確保が求められます。</li> </ul>
<p>&lt;地域公共交通と利用状況&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR水郡線は市内を南北に縦断しており、路線バスは常陸大宮駅を起点として、各地域の地域センター(支所)周辺に接続しつつ、広域で運行している路線バスは水戸市などに接続しています。乗合タクシーは、市内全域の移動が可能な交通サービスとなっており、地域間の移動を担う役割が鉄道、路線バス、乗合タクシー、地域内の移動を担う役割が乗合タクシーとなっています。</li> <li>常陸大宮駅が1日当たり約788人の利用となっており、本市の重要な交通結節点となっています。その一方で、常陸大宮駅以北は、輸送密度(人/日)が1,000人を下回っており、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくことが必要となっています。路線バスは、通学で機能している路線がある一方で、1日当たりの利用者数が少ない路線も見られます。</li> <li>乗合タクシーの利用者は、車両台数の増加により、1台当たりの乗合率は2.0人前後から1.5人前後に減少しています。</li> <li>乗合タクシーと路線バスの利用者の満足度を比較すると、乗合タクシーの利用者の満足度の方が高くなっています。</li> </ul>
<p>&lt;地域公共交通の運営状況&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年度の地域公共交通の再編により、再編前の市民バス、路線バス、乗合タクシーの経費が若干減少したものの、令和3年度現在で約1.8億円の経費を市が負担しています。</li> </ul>
<p>&lt;現行計画の評価検証&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の再編後の路線バスや乗合タクシーについて、課題が見られます。</li> <li>まちづくりと連携した公共交通の形成を検討することが求められています。</li> <li>利用環境の整備や利用促進の施策について、引き続き、取り組むことが求められています。</li> </ul>

### 課題1：乗合タクシーの高度化に向けた検討

- 乗合タクシーを基軸にした地域公共交通が形成できているものの、乗合率が低下していることや、お断り件数が増加傾向にある等の問題が顕在化しています。
- 乗合タクシーを基軸にした公共交通を推進するため、例として一部AI化による即時予約の対応による乗合率の向上、インターネット予約も可能にすることで利便性の向上、市外来訪者が利用しやすい環境を整備することによる利用者の増加などの対応を検討することが必要となります。

### 課題2：まちづくりと連携した地域公共交通の再編検討

- 都市計画マスタープランや立地適正化計画などで位置付けた拠点に対して、路線バスや乗合タクシーによる拠点間ネットワークを図るなど、まちづくりと連携した地域公共交通の形成ができているものの、現在、常陸大宮駅周辺整備事業の取組が進んでいることを踏まえて、こうした中心拠点整備を軸にした地域公共交通の形成を検討することが必要となります。

### 課題3：利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進

- 中心拠点を軸にした地域公共交通の形成に伴い、拠点における待合い環境の改善が必要となります。また、鉄道駅等の拠点や車両等におけるバリアフリー化の推進など、引き続き、利用者が公共交通を利用しやすい環境を整備することが必要となります。
- 公共交通利用者に対する情報提供などの利用促進活動について、今後も継続して実施していくことが必要となります。公共交通に関する情報の提供を行うとともに、乗り方教室の開催による利用促進や運転免許証自主返納の促進につながる施策の展開などにより、市民にとってわかりやすく、使いやすい公共交通となるような施策を検討していくことが必要となります。

### 課題4：社会情勢や市及び公共交通を取り巻く環境の変化への対応

- JR東日本が収支状況を公表するなど、水郡線を取り巻く環境は厳しい状況となっています。
- 一方で、日常生活圏が市内の各地域及び市外にまで及んでおり、市外からの流入も多い状況です。こうした人の流れに対応して、鉄道、高速バス、路線バス、乗合タクシーなどの各公共交通の特性に応じて、役割分担及び交通結節点の整備を行い、最適な地域公共交通網を形成していく必要があります。また、広域で運行している路線や鉄道については、周辺自治体と連携し公共交通ネットワークの維持確保や必要に応じて路線の効率化を図ることが必要となります。

### 課題5：財政負担の抑制に向けた対応

- コロナ禍により、テレワークや時差出勤などの新たな生活様式が見られる中、JRや路線バスの利用者が減少し、市の財政負担が厳しい状況となっています。
- 今後も人口が減少していくと見込まれている中で、地域の実情に応じて運行形態や運行方法を検討して、効率化を図ることが必要となります。

### 課題6：法改正や新技術の活用

- 法改正に伴い、まちづくりと連携した施策や福祉施策を通じた移動手段の確保など、輸送資源を総動員した取組について、必要に応じて検討することが挙げられます。
- ICTなどのモビリティの新技術開発に伴い、新技術を活用した地域公共交通の検討も必要となります。

# 第 3 章

---

## 計画の基本方針と目標



## 第3章 計画の基本方針と目標

### 3.1 目指す将来のまちの姿と方向性

まちづくりを進めるうえでの最上位指針である「常陸大宮市総合計画」では、将来像である「人が輝き 安心・快適で 活力と誇りあふれるまち」の実現に向けて、「住みたい」～魅力あるまちづくり～として、全ての市民が暮らしやすく、住み続けたいと思える、コンパクトで便利なまちづくりを目指しています。

また、「都市計画マスタープラン」においては、各地域の拠点などにおいて、暮らしに必要な生活関連サービス施設を配置・集約するほか、拠点間の道路・交通ネットワークの充実、情報通信技術の活用などにより、利便性の高い都市の構造へと転換することで、「住んでみたい」、「住み続けたい」と感じることをできる、安心・快適なまちづくりを推進していくこととしています。その実現に向けた取組として、立地適正化計画では、市内各地域と都市中心拠点を連絡する地域間交通軸の形成を目指すべき都市の骨格構造として示し、市内各地域が持っている機能や役割に応じて拠点や区域を設定し、各拠点や区域とそれらを結ぶ地域公共交通ネットワークを示しています。

常陸大宮市の地域特性として、面積は茨城県の約 5.7%を占めており、居住地は分散しているが、大宮地域では市民の約 6 割に相当する約 2.5 万人が定住しています。その大宮地域の中心に位置する JR 常陸大宮駅は、鉄道や路線バスの交通結節点として機能し、常陸大宮駅や常陸大宮市役所周辺には行政、医療・福祉などの多様な機能が集積しており、都市中心拠点として市民生活を支えています。大宮地域以外の地域においても地域拠点が位置付けられており、都市中心拠点と地域拠点との拠点間におけるネットワーク強化が求められています。また、常陸大宮駅では、駅舎や自由通路、東西駅前広場、駅へのアクセス道路などの整備が進められており、都市中心拠点としての機能性の向上に伴い、拠点間におけるネットワーク構築の重要性が高まっています。

このような状況を踏まえ、常陸大宮市の地域公共交通ネットワークは、JR 水郡線、高速バス、広域路線バスといった幹線交通と、路線バス、乗合タクシー等が連携し、都市中心拠点や地域拠点を公共交通で結ぶなど、総合的な地域公共交通ネットワークの形成により、通勤、通学等の移動を支えるとともに、通院、買い物等の日常生活に必要な移動を支える地域公共交通サービスによって、住みたい・住み続けたいまちと思える暮らしやすいまちを目指します。

## 3.2 計画の基本理念、基本方針等

地域公共交通を取り巻く課題や本市が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえて、常陸大宮市地域公共交通計画の基本理念と基本方針を以下のように決めました。

～基本理念：目指すべき地域公共交通の将来像～

**住みたいまちを支える、持続可能で便利な地域公共交通**

**～みんなで「つくり」、「守り」、「育てる」地域公共交通～**

### 3.2.1 計画の基本方針

本市の地域公共交通が抱える課題を解決していくため、以下に掲げる 3 つの基本方針に基づき、必要な施策に取り組んでいきます。

#### 基本方針 1：まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

地域拠点が各地域に形成されており、拠点周辺に集落が広く分散している本市の地域特性に対応し、集落から地域拠点までの地域内移動及び地域拠点から都市中心拠点となる常陸大宮駅周辺までの地域間移動など、これら地域公共交通ネットワークの維持確保・充実を図るため、引き続き乗合タクシーを基軸とした地域公共交通網の形成に当たり、乗合タクシーの高度化に向けた取組を進めるなど、各交通モードにおいて効率的な運行や路線再編等の検討及び見直しを行い、本市が進めるまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成を図ります。

#### 基本方針 2：誰もが便利でわかりやすく利用できる地域公共交通サービスの提供

高齢者、学生、通勤者、子育て世代、観光客などが地域公共交通を利用しており、見やすく、わかりやすい情報提供、使いやすい施設や車両の整備など、地域公共交通を利用しやすい環境を整え、利用促進を図ることが重要となります。

そのため、誰もがわかりやすい、利用しやすい地域公共交通の形成を図るため、便利で快適な利用環境づくりや公共交通情報の提供・発信を行います。

市民や利用者等のニーズを踏まえ、運行形態や運賃施策など、利便性を考慮した運行サービスの検討及び見直しを行うことにより、誰もが気軽に利用できる地域公共交通サービスの提供を行います。

### 基本方針 3 : 多様な主体による地域公共交通を支える仕組みづくり

地域公共交通を持続させていくためには、交通事業者の自助努力や行政の支援のみならず、地域に住む一人一人が公共交通に興味と愛着を持ち、その利用促進に主体的に関わるなど、地域全体で公共交通を支えていくことが必要となります。

そのため、地域公共交通サービスに係る情報発信を行うとともに、各種体験イベント等の実際に公共交通に触れる機会を創出するモビリティ・マネジメントの手法を取り入れ、市民、交通事業者、行政等が連携し積極的な利用促進を図ります。

また、本市の目指す地域公共交通を実現させるため、PDCAサイクルに沿った各種公共交通施策の立案・実施、効果検証、改善策の検討など、地域公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを行っていきます。

### 3.2.2 計画の目標

基本方針に沿った計画の目標、目標を評価するための評価指標について、以下のとおり設定します。

#### <基本方針1：まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成>

##### ■計画目標1：地域の特性とニーズに対応した効率的な運行形態の構築

各公共交通の利用の実情やニーズを踏まえ、地域特性に対応した地域公共交通網を形成することで、市民等の日常生活における移動手段を確保し、減少傾向にある地域公共交通利用者数の改善を図るとともに、地域公共交通の維持に向け、各公共交通の効率的な運行を図ることで、増加傾向にある地域公共交通に係る市負担額の抑制を目指します。

##### 評価指標①：地域公共交通利用者数

現状値（令和3年度）： 48,881人 ⇒ 目標値（令和8年度）： 48,881人

##### 評価指標②：地域公共交通の維持に係る市負担額

現状値（令和3年度）： 183,331千円 ⇒ 目標値（令和8年度）： 163,500千円

#### <基本方針2：誰もが便利でわかりやすく利用できる地域公共交通サービスの提供>

##### ■計画目標2：利用しやすい地域公共交通の環境整備

地域公共交通を利用しやすい環境を整備することで、利用者の満足度の向上、公共交通の利用促進及び高齢者等の運転免許証の返納促進を目指します。

##### 評価指標③：地域公共交通に対する利用者の満足度（市内公共交通に関するアンケート調査で「満足」、「やや満足」と回答した人の割合）

現状値（令和4年度）： 32.9% ⇒ 目標値（令和9年度）： 35.0%

##### 評価指標④：高齢者運転免許証自主返納者数

現状値（令和3年度）： 179人（年間） ⇒ 目標値（令和8年度）： 190人（年間）

#### <基本方針3：多様な主体による地域公共交通を支える仕組みづくり>

##### ■計画目標3：地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

地域公共交通サービスの積極的な情報発信により利用を促進するとともに、地域公共交通に興味と愛着を持って、その利用促進に主体的に関わっていくためのきっかけづくりとなる取組を展開することで、「地域公共交通は、みんなで作くり、守り、育てるもの」という意識の醸成を図り、多様な主体による地域公共交通を支える仕組みの構築を目指します。

##### 評価指標⑤：公共交通乗り方教室の実施回数

現状値（令和3年度）： 1回（年間） ⇒ 目標値（令和8年度）： 8回（年間）



■ 目標値設定の考え方

評価指標	目標値設定の考え方
<p>評価指標① 地域公共交通利用者数</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内を運行している路線バスの令和 3 年の事業期間（R2.10～R3.9）における利用者数 27,568 人と乗合タクシーの令和 3 年度（R3.4～R4.3）の利用者数 21,313 人を合計した利用者数を基準としています。目標値及び毎年の評価についても、基準値と同様の期間で集計を行い、評価検証を行います。</li> <li>今後人口の減少が想定されており、公共交通利用者数の大幅な増加は見込めないところですが、本計画に位置付けた各種施策の推進及びまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを形成することにより、現在の公共交通利用者数を維持することとし、現状の利用者数を目標値として設定しています。</li> </ul>
<p>評価指標② 地域公共交通の維持に係る市負担額</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通網形成計画では、市民バス、路線バス、乗合タクシーの運行に係る市負担額の抑制を目標指標として用いていましたが、計画目標が未達成であったことから、当該計画の目標値（平成 29 年度決算額から財政負担率を 20%削減）の考え方を踏襲し、路線バス、乗合タクシーの運行に係る市負担額の抑制を目標値として設定しています。</li> <li>削減に当たっては、各公共交通の効率的な役割分担のもと、本市の地域特性に対応した、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図るため、乗合タクシーを基軸とした地域公共交通の一体的な見直しを検討します。</li> </ul>
<p>評価指標③ 地域公共交通に対する満足度 （市内公共交通に関するアンケート調査で「満足」、「やや満足」と回答した人の割合）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者目線での利便性や利用者ニーズへの対応を評価する指標として、市民アンケート調査における公共交通に関する満足度の結果を目標値として設置しています。</li> <li>各種施策の推進により、新規の利用者を取り込みつつ利用者全体の満足度を底上げするとともに、現在の公共交通サービスに加え、新たな公共交通サービスを導入することにより、これまで以上に利便性の向上が図られ、地域公共交通に対する高い満足度を得られるものとし、現状以上の目標値を設定しています。</li> </ul> <p>なお、公共交通に関する市民アンケートの実施は次期計画の策定時に実施する予定です。</p>
<p>評価指標④ 高齢者運転免許証自主返納者数</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年の運転免許証自主返納者数の増減率と今後の 65 歳以上人口の増減率を考慮するとともに、本計画における各種施策の推進により返納者数が増加していくものとし、現状以上の目標値を設定しています。</li> </ul> <p>なお、大宮警察署の統計資料を基に評価を行います。</p>
<p>評価指標⑤ 公共交通乗り方教室の実施回数</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和 3 年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、乗り方教室の開催が難しかったが、例年、商業施設やイベントに出向き、乗り方教室を年間 2 回程度実施しています。今後は市内小・中学校に出向き、乗り方教室を開催することを計画していることから年間 8 回と設定しています。</li> </ul>

### 3.2.3 各公共交通の基本的な考え方とそれぞれの役割

地域公共交通の基本的な考え方と各公共交通の機能及び役割を以下のとおり整理し、持続可能な地域公共交通体系の構築に取り組みます。

類型	基本的な機能	求められる役割	主な公共交通
広域幹線ネットワーク	市内と市外を結ぶ広域的なネットワーク	周辺都市等への移動手段を確保し、本市の広域的な交流を支える幹線軸であり、地域公共交通網の骨格を担うネットワーク	〈鉄道〉 〈高速バス〉 〈広域路線バス〉
拠点間ネットワーク	都市中心拠点と地域拠点を結ぶネットワーク 主要施設と都市中心拠点を結ぶネットワーク	幹線ネットワークを補完する支線軸として、拠点間を繋ぎ、都市機能連携の軸となる地域の主要ネットワーク	〈乗合タクシー〉 〈路線バス〉
都市中心拠点内ネットワーク	都市拠点内の移動を担うネットワーク	居住地や主要施設が集中し、市民等の活動の拠点となる都市中心拠点内において、多様なニーズ、多数の利用に対応可能な、きめ細かいネットワーク	〈乗合タクシー〉 〈路線バス〉 〈タクシー〉
地域内ネットワーク	都市中心拠点とその周辺地域を結ぶネットワーク 地域拠点を中心とした地域内の移動を担うネットワーク	居住地が点在し、人口密度が低い地域を最寄りの地域拠点や都市中心拠点へと繋げる、地域の生活を支えるネットワーク	〈乗合タクシー〉 〈タクシー〉

※都市中心拠点：常陸大宮駅周辺を中心に形成された市街地

※地域拠点：山方地域センター（支所）、美和地域センター（支所）、緒川地域センター（支所）、御前山地域センター（支所）周辺

### 3.2.4 市民、交通事業者、行政の役割

本市の地域公共交通を維持確保・充実させていくためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、連携して取り組むことが必要となります。

#### (1) 市民の役割

利用されない公共交通を維持していくことは困難であることから、地域に住む市民一人一人が地域公共交通の必要性などを認識し、積極的な利用を心がけるとともに、利用促進に向けた各種取組に主体的に関わるなど、地域公共交通を支える役割を担う。

#### (2) 交通事業者の役割

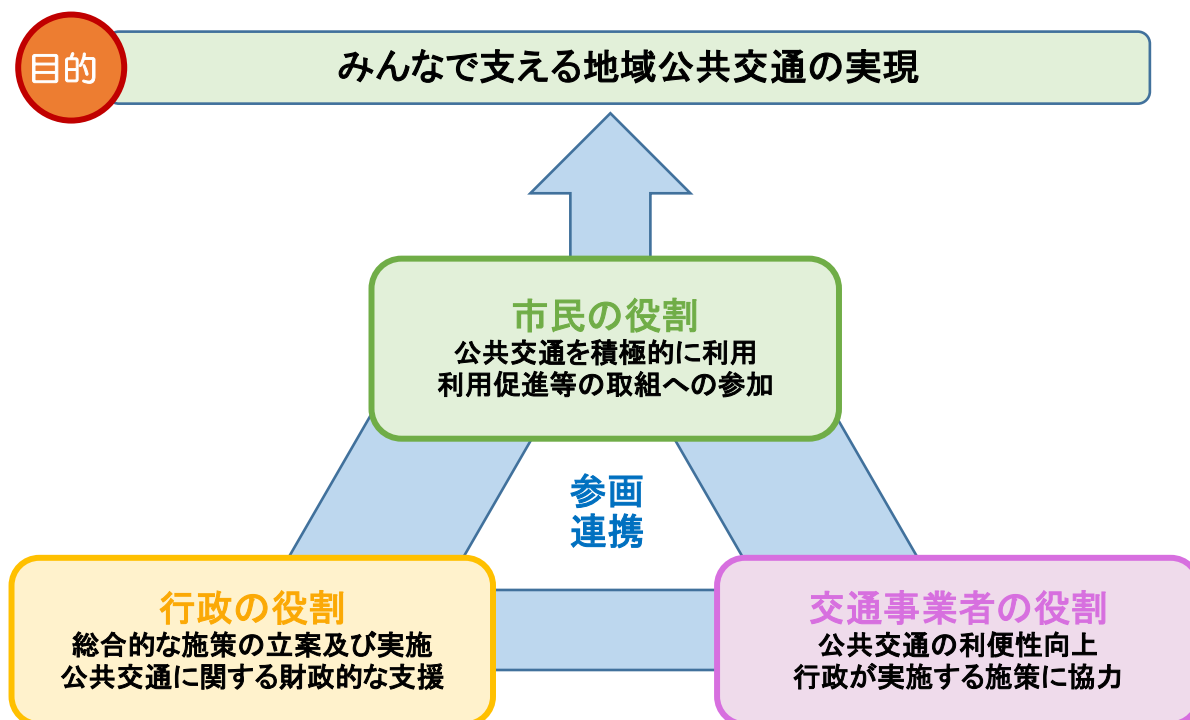
交通事業者は、安全かつ安定した運行を維持確保し、地域公共交通の利便性の向上に取り組むほか、利用者へのきめ細やかな情報発信、公共交通関連施策に対する専門的な知見を提供する役割を担う。

#### (3) 行政の役割

市は、市民や交通事業者等の意向を調整し、地域公共交通を将来にわたって維持確保できるよう、まちづくりにおける各種施策と連携して、地域公共交通に関する取組を行う。

国及び県は、財政的な支援のほか、地域公共交通政策に取り組む市に対して、広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導、助言等を行う役割を担う。

#### ▼市民、交通事業者、行政の連携イメージ



＜基本方針・基本目標、目標達成に向けた施策一覧＞

地域及び地域公共交通の現状

＜地域及び地域公共交通を取り巻く環境＞

- これまでの公共交通の取組
- 茨城県や近隣自治体との連携
- 総合計画・関連計画との整合
- 新型コロナウイルス感染拡大の影響
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正
- モビリティの新技术の発展

＜地域及び地域公共交通の課題＞

- 乗合タクシーの高度化に向けた検討
- まちづくりと連携した地域公共交通の再編検討
- 利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進
- 社会情勢や市及び公共交通を取り巻く環境の変化への対応
- 財政負担の抑制に向けた対応
- 法改正や新技术の活用

＜まちづくりへの対応（関係各課）＞

- 常陸大宮駅周辺の整備事業による公共交通との連携
- 観光二次交通に対するニーズへの対応
- 歩いて暮らせるまちづくりによる定住推進
- 高齢者の運転免許証返納者及び運転免許証非保有者の日常生活支援
- 学生などの子どもたちの外出支援

【基本理念】 住みたいまちを支える、持続可能で便利な地域公共交通 ～ みんなで「つくり」、「守り」、「育てる」地域公共交通 ～

- ・総合計画に掲げる市の将来像「人が輝き 安心・快適で活力と誇りあふれるまち」の実現を目指し、地域公共交通が都市中心拠点、地域拠点、交流拠点をつなぎ、まちの活力や魅力の創出を推進するコンパクト&ネットワークの役割を担う。
- ・市民の日常生活を支えつつ、地域への来訪を促進するため、地域特性やニーズに対応した地域公共交通ネットワークを構築する。
- ・市民、交通事業者、行政が密に連携し、情報や課題を共有した上で役割を明確にし、それぞれが主体的な取組を行いつつ、地域、施設、学校等との連携により、地域全体で地域公共交通を支える仕組みを構築する。

【基本方針1】 まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

＜計画目標1＞ 地域の特性とニーズに対応した効率的な運行形態の構築  
各公共交通の利用の実情やニーズを踏まえ、地域特性に対応した地域公共交通網を形成することで、市民等の日常生活における移動手段を確保し、減少傾向にある地域公共交通利用者数の改善を図るとともに、地域公共交通の維持に向け、各公共交通の効率的な運行を図ることで、増加傾向にある地域公共交通に係る市負担額の増加抑制を目指します。

- ＜評価指標＞①地域公共交通利用者数  
②地域公共交通の維持に係る市負担額

【基本方針2】 誰もが便利でわかりやすく利用できる地域公共交通サービスの提供

＜計画目標2＞ 利用しやすい地域公共交通の環境整備  
地域公共交通を利用しやすい環境を整備することで、利用者の満足度の向上、公共交通の利用促進及び高齢者等の運転免許証の返納促進を目指します。

- ＜評価指標＞③地域公共交通に対する満足度  
④高齢者運転免許証自主返納者数

【基本方針3】 多様な主体による地域公共交通を支える仕組みづくり

＜計画目標3＞ 地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施  
地域公共交通サービスの積極的な情報発信により利用を促進するとともに、地域公共交通に興味と愛着を持って、その利用促進に主体的に関わっていくためのきっかけづくりとなる取組を展開することで、「地域公共交通は、みんなで作る、守る、育てるもの」という意識の醸成を図り、多様な主体による地域公共交通を支える仕組みの構築を目指します。

- ＜評価指標＞⑤公共交通乗り方教室の実施回数

地域の特性とニーズに対応した効率的な運行形態の構築

- 施策1 乗合タクシーの見直し及び高度化（AI化）
- 施策2 路線バスの見直し
- 施策3 地域における輸送資源との連携の検討

利用しやすい地域公共交通の環境整備

- 施策4 交通結節点における環境整備
- 施策5 ラストワンマイルの環境整備 ※1
- 施策6 利用しやすく、乗りやすいバリアフリーに配慮した環境づくり
- 施策7 MaaS等の新たなモビリティの環境整備 ※2

地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

- 施策8 地域公共交通利用に向けた意識啓発
- 施策9 ICTによる情報発信

※1 ラストワンマイル：最寄りの鉄道駅やバス停から、自宅などの最終目的地までの区間を指します。  
※2 Maas（マース）：地域住民や旅行者一人一人の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です。サービス手段としてはスマートフォンアプリを活用する例が多く見られます。

# 第4章

---

## 目標達成に向けた施策



# 第4章 目標達成に向けた施策

## 4.1 まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

### 目標 1 地域の特性とニーズに対応した効率的な運行形態の構築

#### 施策1 乗合タクシーの見直し及び高度化（AI化）

施策概要	本市の地域公共交通の基軸である乗合タクシーにおいて、AI デマンドシステムを導入し、利用者ニーズへの対応と運行の効率化を図ります。
実施主体	常陸大宮市、交通事業者、その他関係者

#### 【取組内容】

- 本市地域公共交通の基軸である乗合タクシーは、乗合率が低下していることや、お断り件数が増加傾向にあるなどの課題を抱えています。また、運行時間の拡充や土日の運行などのニーズがあります。近年、AI や ICT 等の公共交通に関する多様なデジタル技術の進展により様々な地域において AI デマンドシステムを活用したデマンド交通の実証運行が進んでいることから、本市においても、AI デマンドシステムを導入し、乗合タクシーの高度化、利便性の向上など、ニーズを踏まえた効率的な運行形態の構築を進めます。
- AI デマンドシステムの導入により、現在の電話での予約に加えてインターネットからの予約が可能となり、利用者の利便性の向上に繋がります。また、適切な運行ルートを選択により、効率的な運行を図ることが期待されます。



※AI デマンドシステムとは、AI（人工知能）を活用することで予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うサービス。配車予約と車両位置からAI がリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通りの移動が可能となる。

【AI オンデマンド型乗合交通の概要】  
(政府広報オンライン)

#### 【取組スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
導入システムの検討 運行計画の作成 交通事業者との調整		実証運行開始	本格運行の開始		
		実証運行の効果検証	本格運行の効果検証及び必要に応じた見直し		
評価・検証 ※毎年実施					

## 目標 1 地域の特性とニーズに対応した効率的な運行形態の構築

### 施策 2 路線バスの見直し

施策概要	路線バスの利用実態や財政負担を踏まえ、地域の実情とニーズに対応するため、現在の運行内容を再検討します。
実施主体	常陸大宮市、交通事業者、その他関係者

#### 【取組内容】

- ・路線バスは、平成30年に策定した常陸大宮市地域公共交通再編実施計画に基づき、令和元年11月に大幅な再編を行いました。財政負担に対し利用者が少ない路線が見られることから、地域の実情に応じた効率的な役割分担のもと、地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の形成を図るため、路線別の利用実態や財政負担の状況などを踏まえて、路線の再編などによる運行の効率化を行います。
- ・運行に当たっては、市の財政負担や事業者の経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国庫補助金等を活用します。

#### 再編の方向性

##### <大宮～水戸線、御前山～水戸線>

- ・市域を跨いで周辺市町と本市を結ぶ広域的なネットワーク
- ・広域幹線ネットワークとしての機能性、利用状況、沿線市町との調整をもとに、効率化等について検討
- ・地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）などの活用により、路線の維持確保を図る

##### <大宮～山方線、大宮～緒川・美和線、大宮～高部線、大宮～上小瀬線、大宮～御前山線>

- ・都市中心拠点と地域拠点、主要施設を結ぶ拠点間ネットワーク
- ・利用状況、乗合タクシーの再編状況等に応じて、路線の再編（減便・統合等）による効率化について一体的に検討

##### <小場・村田線、緒川・玉川村駅線>

- ・都市中心拠点と主要施設を結ぶ拠点間ネットワーク
- ・利用状況、乗合タクシーの再編状況等に応じて、路線の再編や運行の効率化等について検討
- ・鉄道駅（常陸大宮駅、玉川村駅）と学校等を連絡し、通勤通学利用者の移動を担う路線であるが、市の財政負担や事業者の経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改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）などの活用により、路線の維持確保を図る

##### <市内循環線>

- ・都市中心拠点内ネットワークの機能を有する路線
- ・利用状況、乗合タクシーの再編状況等に応じて、路線の再編（減便・統合等）による効率化について一体的に検討

#### 【取組スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
具体的な再編検討	→		→		
再編後の運行開始	→				
再編計画の作成及び再編に向けた準備対応	→		→		
再編後の効果検証及び必要に応じた見直し	→				
評価・検証 ※毎年実施	→				



## 目標 1 地域の特性とニーズに対応した効率的な運行形態の構築

### 施策 3 地域における輸送資源との連携の検討

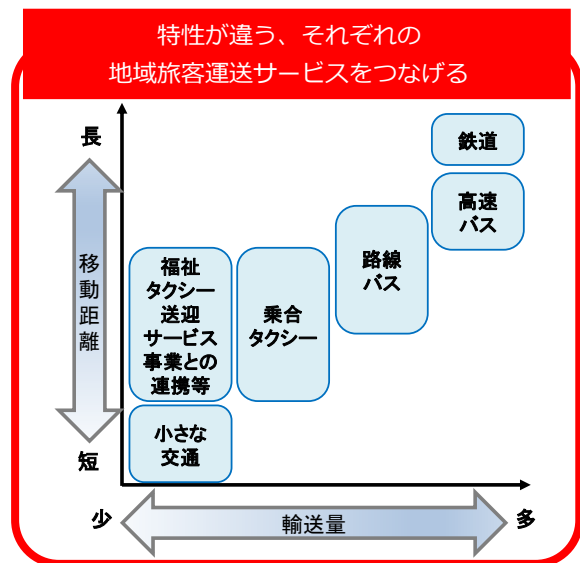
施策概要	輸送資源の総動員の観点から、路線バスや乗合タクシーだけでなく、JR 水郡線、高速バス、福祉タクシー、一般タクシー、その他送迎サービス事業を含めた総合的な公共交通の構築を検討します。
実施主体	常陸大宮市、交通事業者、その他関係者、市民

#### 【取組内容】

- 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促すため「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、令和 2 年 11 月 27 日に施行されました。本市においても、路線バスや乗合タクシーだけでなく、JR 水郡線、高速バス、福祉タクシー、スクールバス、一般タクシー、医療施設などによる送迎サービス事業など、多岐にわたる地域旅客運送サービスが運行しているため、総合的な公共交通の構築を目指し、常陸大宮駅周辺整備事業と連携した交通結節点での接続強化を図ります。
- 公共交通のサービスが行き届かない部分について、各地域旅客運送サービス間の接続強化を検討します。例えば、既存の送迎サービス事業に対して、制約条件（対象者やエリア等）を設定して、送迎サービス事業の対象者以外の一般市民が乗車できるなどの連携方策を他地域における連携の事例等も収集しながら検討します。



【地域における輸送資源の総動員イメージ】



【地域旅客運送サービス間の連携イメージ】

#### 【取組スケジュール】

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
各公共交通間の連携に関する関係者との協議				
公共交通との連携について検討・実施				
送迎サービス事業との連携について検討・実施				
評価・検証 ※毎年実施				

## 4.2 誰もが便利でわかりやすく利用できる地域公共交通サービスの提供

### 目標2 利用しやすい地域公共交通の環境整備

#### 施策4 交通結節点における環境整備

**施策概要** 常陸大宮駅などの主要交通結節点において、誰もがわかりやすい案内板の設置や待合環境などを整備します。

**実施主体** 常陸大宮市、交通事業者、その他関係者

#### 【取組内容】

- これまで地域公共交通網形成計画に基づき、利用者が多いバス停などにおいて、ベンチや上屋の設置、バス停に LED 電球を設置するなど環境整備を進めてきました。今後も、待合環境の向上に向けた取組を進めるため、鉄道駅、地域センター（支所）、医療施設、商業施設などと協議し、空きスペースなどの有効活用を検討します。
- 常陸大宮駅周辺整備事業と連携し、バスターミナルやタクシー乗降場所の整備を行うとともに、駅構内に鉄道、路線バス、乗合タクシーの運行時刻や乗り継ぎ情報等の運行情報を示したデジタルサイネージなどの案内板の設置を検討します。

#### 【取組事例等】



【デジタルサイネージによる情報発信】  
(龍ケ崎市、関東鉄道株式会社)



【商業施設と連携した待合スペース】  
(神奈川県横浜市)

#### 【取組スケジュール】

令和5年度      令和6年度      令和7年度      令和8年度      令和9年度

常陸大宮駅周辺整備事業（第1期）

連携箇所の検討、施設等との協議、  
連携方策の検討

既存施設との連携

常陸大宮駅周辺整備事業の関係者  
との協議や連携方策の検討

デジタルサイネージの設置など  
常陸大宮駅周辺整備事業との連携

評価・検証 ※毎年実施

## 目標 2 利用しやすい地域公共交通の環境整備

### 施策5 ラストワンマイルの環境整備

施策概要	主要な交通結節点の周遊性向上及びラストワンマイルの公共交通を検討します。
実施主体	常陸大宮市、交通事業者、その他関係者

#### 【取組内容】

- 常陸大宮駅周辺整備事業と連携し、常陸大宮駅周辺の飲食店、商業施設、公共施設などを周遊できるシェアサイクル、電動キックボードなどの小さな交通の導入について検討します。上記の施設等に、シェアサイクルや電動キックボードのポートを整備し、市民や観光来訪者が常陸大宮駅周辺を自由に移動できるシステムの導入を検討します。
- 自転車が自宅から鉄道駅やバス停までのラストワンマイルの公共交通として機能するように、常陸大宮駅などの鉄道駅において、駐輪場の維持及び整備を推進します。また、バス停周辺のスペースに駐輪場の整備を検討します。

※ラストワンマイルとは、最寄りの鉄道駅やバス停から、自宅などの最終目的地までの区間を指します。

#### 【取組事例等】



【電動キックボード】  
(常陸太田市)



【シェアサイクル】  
(HELLO CYCLING)



【施設と連携したバス利用専用の駐輪場】  
(神栖市)

#### 【取組スケジュール】

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
常陸大宮駅周辺整備事業（第1期）				
常陸大宮駅周辺整備事業との協議や導入事例、補助事業等の調査		常陸大宮駅周辺の周遊性向上に向けたシステムの導入		
バス停の周辺環境の調査、整備の優先順位の検討		バス停周辺の環境整備について実施		
評価・検証 ※毎年実施				

## 目標 2 利用しやすい地域公共交通の環境整備

### 施策6 利用しやすく、乗りやすいバリアフリーに配慮した環境づくり

**施策概要** 高齢者や障がいのある方をはじめ、誰もが安心して公共交通を利用できるように、バス、タクシー車両のバリアフリー対応車両への更新、鉄道駅や交通結節点のバリアフリー対策を進めます。

**実施主体** 常陸大宮市、交通事業者、その他関係者

#### 【取組内容】

- ・高齢者や障がい者、妊産婦など、誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備するために、バスやタクシーの車両のバリアフリー化への対応や鉄道駅などの交通結節点におけるバリアフリー化による利便性向上が求められているため、引き続き、ノンステップバスやUDタクシーなどユニバーサルデザイン化に向けた取組を推進します。
- ・常陸大宮駅やその他市内の鉄道駅（玉川村駅、野上原駅、山方宿駅、中舟生駅、下小川駅）を円滑に移動できるよう、エレベーター付きの東西自由通路を整備など、バリアフリー化を推進します。

※UDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）とは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい「みんなにやさしい新しいタクシー車両」を指します。

#### 【取組事例等】



【常陸大宮駅周辺整備事業】（常陸大宮市）

**【ノンステップバス】**  
 出典：国土交通省総合政策局  
 バリアフリー政策課  
 「公共交通機関の車両等に関する  
 移動等円滑化整備ガイドライン  
 （バリアフリー整備ガイドライン  
 車両等編）」



【UDタクシー(ユニバーサルデザインタクシー)】

#### 【取組スケジュール】

令和5年度

令和6年度

令和7年度

令和8年度

令和9年度

車両更新時にノンステップバスやUDタクシーを導入

常陸大宮駅周辺整備事業の関係者との協議及びバリアフリー事業の実施

評価・検証 ※毎年実施

## 目標 2 利用しやすい地域公共交通の環境整備

### 施策 7 MaaS 等の新たなモビリティの環境整備

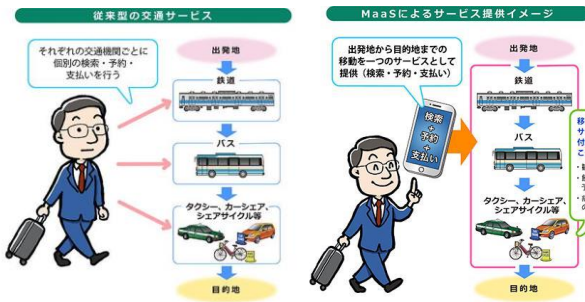
施策概要	全国各地で実証実験が行われているMaaS（マース）やAI オンデマンド交通等、新たなモビリティサービスの活用を関係者と連携し検討します。
実施主体	常陸大宮市、交通事業者、その他関係者

#### 【取組内容】

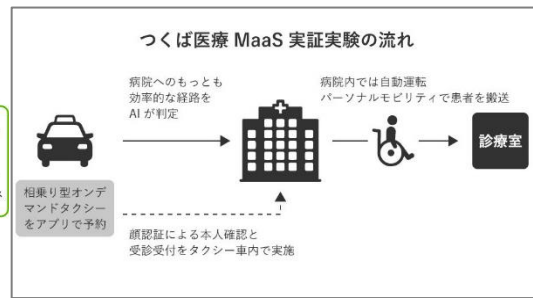
- 公共交通を利用しやすい環境を整備するため、全国各地で実証実験が行われているMaaS（マース）の事例収集を行います。MaaSによるサービスでは、スマートフォンアプリの導入により、交通手段の検索から予約・支払い、観光案内、飲食店、病院や行政サービスなどの予約・支払いも一括して行うことが可能となるよう、導入に向けて関係者と検討を行います。
- AI デマンドシステムを導入した乗合タクシーと市役所や医療施設をつなぐことで、乗合タクシーの利用時に、市役所側や医療施設側に情報を発信し、施設到着後の受付手続きを簡略化するなどの取組を検討します。
- AI デマンドシステムの導入に当たっては、キャッシュレス決済や交通系ICの導入を検討し、各公共交通間の決済手段の連携を図ります。
- 高齢者等のスマートフォンの操作が不慣れな方向けにスマートフォンの操作教室などを開催するなど、誰もが利用できるように普及活動を行います。

※「MaaS（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です。

#### 【取組事例等】



【MaaS（※）の概要】  
（政府広報オンライン）



【つくば医療 MaaS の概要】  
（つくば市）

#### 【取組スケジュール】

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
MaaS等の調査研究、導入の検討			MaaS等の導入	
評価・検証 ※毎年実施				

### 4.3 多様な主体による地域公共交通を支える仕組みづくり

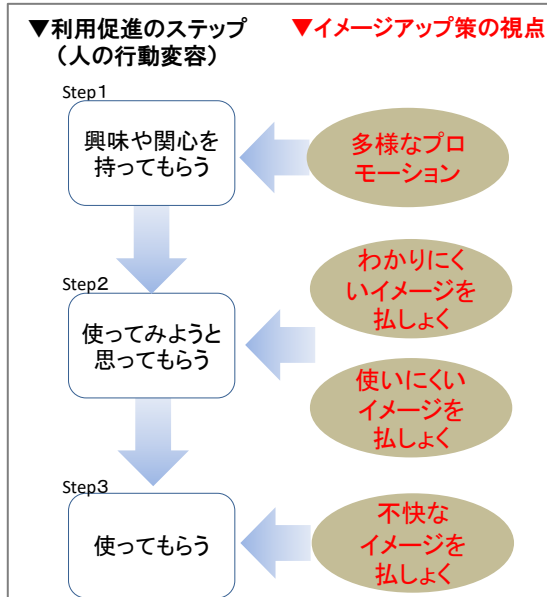
#### 目標3 地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

##### 施策8 地域公共交通利用に向けた意識啓発

施策概要	教育機関や高齢者団体と連携し、出前講座や乗り方教室の開催、公共交通に関する情報提供及びリーフレットなどの配布を行い、公共交通の利用に関する意識を啓発することで、利用促進につなげます。
実施主体	常陸大宮市、交通事業者、その他関係者、市民

##### 【取組内容】

- これまで公共交通に興味や関心を持ってもらう取組として、公共交通ガイドブックの作成、高齢者免許証自主返納支援制度、施設とのタイアップ企画などを行ってきました。また、使ってもらうための取組として、路線バスの乗り方教室やバスツアーなどを行ってきました。
- これまで以上に地域公共交通を利用してもらうために、高齢者や児童・生徒を対象としたバスや乗合タクシーの乗り方教室の開催や出前講座を実施し、地域公共交通の現状について情報を提供するとともに、地域公共交通の利用に関する意識啓発を実施します。



【利用促進のステップ】

##### 【利用促進ツールの作成】

- 出前講座や乗り方教室の開催時に、地域公共交通に関する利用促進リーフレットなどを配布し、モビリティ・マネジメント等の利用促進につなげます。
- 中学生や高校生に対して、利用促進リーフレット及びお試し乗車券を配布し、公共交通を利用した通学の定着につなげます。
- 利用促進リーフレットについては、自家用車だけでなく、公共交通の利用を促進するような意識啓発を促す内容の掲載を検討します。

##### 【各種イベント時における利用促進】

- 遠足等の学校行事、観光、地域のイベント等の開催時において、公共交通を利用してもらえるような情報提供等の対応を行い、市民の公共交通に対する理解を深め、市民意識の醸成を図ります。

【取組事例等】



【バスの乗り方教室】  
(常陸大宮市)



【公共交通利用促進リーフレット】  
(茨城県公共交通活性化会議)



【児童・生徒への出前講座】  
(神栖市)



【高齢者用のリーフレット】  
(静岡県藤枝市)



【クルマときどきバスリーフレット】  
(茨城県公共交通活性化会議)

【取組スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
利用促進ツールの検討		利用促進ツールの作成 利用促進活動を通じたバージョンアップ			
	継続的な乗り方教室や出前講座などのモビリティ・マネジメントの実施				
評価・検証 ※毎年実施					

### 目標 3 地域公共交通の利用促進と意識啓発の実施

#### 施策 9 ICT による情報発信

**施策概要** バスロケーションシステム、ICT アプリの活用、ICT を活用した電子媒体での情報提供に向けたオープンデータ化など、最新技術を取り入れた取組について検討します。

**実施主体** 常陸大宮市、交通事業者、その他関係者

#### 【取組内容】

- 本市の地域公共交通を網羅した総合的な公共交通ガイドブックを作成し、定期的に運行情報を更新しています。また、平成 30 年度には、小瀬高校の学生が多く利用する緒川・玉川村駅線において、簡易型のバスロケーションシステムを試験的に導入しました。

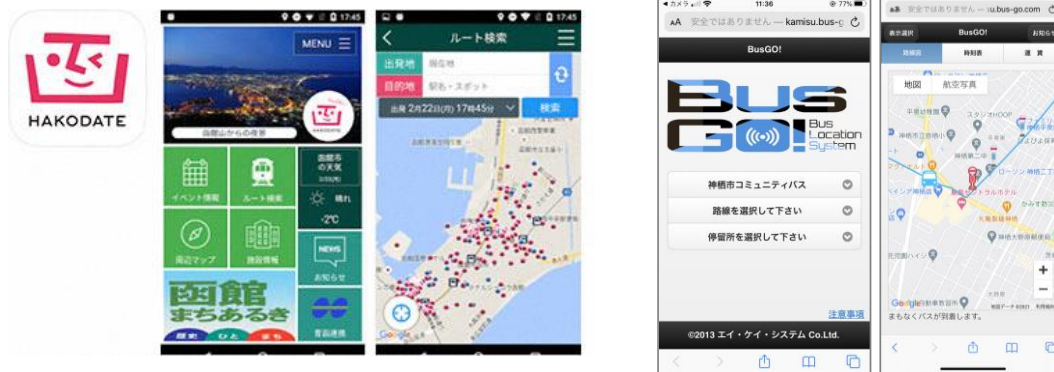
#### 【公共交通ガイド等のデジタル化】

- 公共交通ガイドブックを継続的に配布するとともに、紙媒体だけでなく、スマートフォンやタブレット等でも見ることができるよう、デジタル化を行います。

#### 【ICT による公共交通の情報発信】

- 最寄りのバス停案内や目的地までの経路検索など、スマートフォンやタブレット等を通じた運行情報サービスの提供を受けることができる、公共交通案内サイトなどについて、導入を検討します。また、導入に当たっては公共交通各モード間の運行情報を一元化し、スムーズな乗り継ぎの実現化を図ります。
- 市内開催のイベントチラシに公共交通案内サイトなどの 2 次元コードを掲載するなどして、公共交通の利用を促し、市民に対する積極的な情報発信を行います。

#### 【取組事例等】



【公共交通アプリ】（北海道函館市）

【バスロケーションシステム】  
（有限会社エイ・ケイ・システム）

#### 【取組スケジュール】

令和 5 年度      令和 6 年度      令和 7 年度      令和 8 年度      令和 9 年度

公共交通ガイド等の継続的な配布及びデジタル化

ICT の情報  
発信の検討

公共交通ガイド等のデジタル化や公共交通案内サイトなどの実施  
MaaS の取組（施策 7）との連携

評価・検証 ※毎年実施



# 第 5 章

---

## 計画の進行管理



# 第5章 計画の進行管理

## 5.1 計画の推進

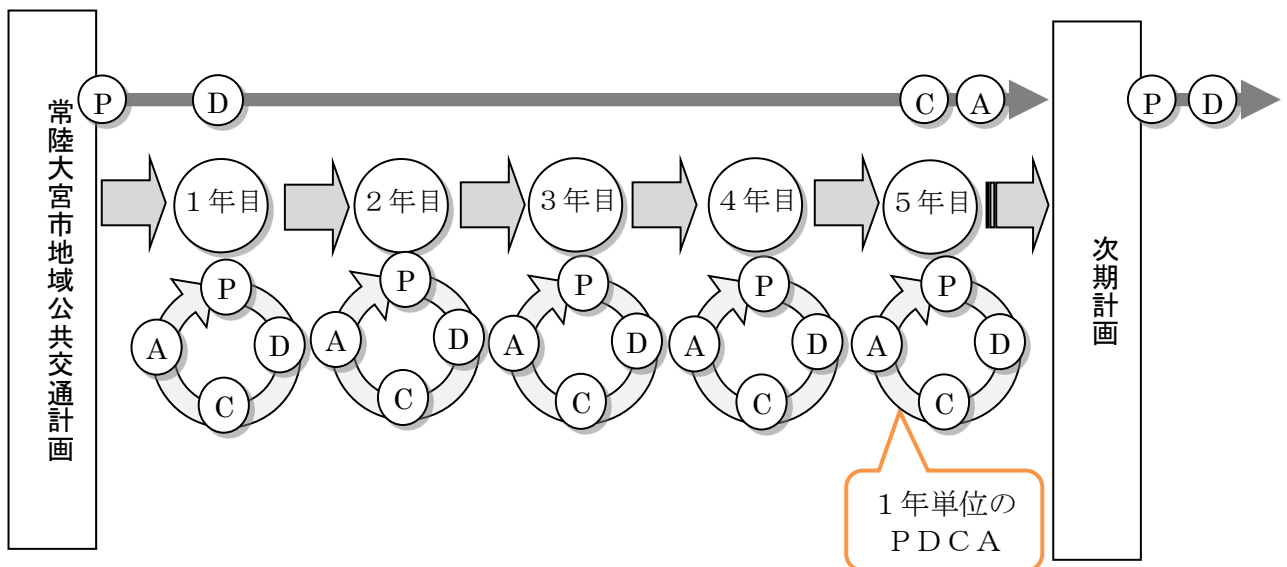
### 5.1.1 推進・管理体制

本計画に基づく地域公共交通施策は、本市及び常陸大宮市地域公共交通会議、関係主体が連携・協力して進めます。さらに、国や県、関係機関との連携・協力を図りながら推進することとします。

計画の進捗状況については、常陸大宮市地域公共交通会議において、毎年度取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

### 5.1.2 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進行管理を行います。







## 常陸大宮市地域公共交通計画

---

令和5年2月

発行 常陸大宮市 地域創生部 地域創生課

〒319-2292

茨城県常陸大宮市中富町 3135-6

TEL 0295-52-1111 FAX 0295-53-5415

HP <https://www.city.hitachiomiya.lg.jp/>

---