

常陸太田市地域公共交通計画

令和4（2022）年3月

常陸太田市

目次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の背景と目的.....	1
1.2 本計画の位置付け	2
1.3 計画の区域.....	2
1.4 計画の実施期間.....	2
2. 地域概況	3
2.1 都市構造・人口構成.....	3
2.2 交通特性.....	16
2.3 生活便利施設・公共施設の立地状況.....	19
2.4 常陸太田市東部土地区画整理事業.....	23
3. 常陸太田市の地域公共交通の再編経緯.....	24
3.1 常陸太田市地域公共交通網形成計画における再編の方向性.....	24
3.2 第1次再編以降の経緯.....	26
4. 地域公共交通の現況	27
4.1 運行状況.....	27
4.2 人口カバー率	29
4.3 自動運転サービス実証実験の取り組み状況	30
5. 市民の移動需要及び公共交通に対する意識	32
5.1 市民アンケート結果.....	32
5.2 公共交通の利用状況.....	34
6. 地域公共交通の課題整理.....	42
6.1 まちづくり方針・市民ニーズ等への対応と課題.....	42
6.2 公共交通の運営・運行における対応と課題	48
7. 常陸太田市地域公共交通網形成計画の評価・検証.....	50
7.1 目標値と達成状況	50
7.2 事業実施状況.....	50
8. まちづくりの方向性や公共交通の役割.....	52
8.1 上位計画の整理	52
8.2 関連計画の整理	54
8.3 上位計画・関連計画を踏まえた公共交通の役割.....	57
9. 常陸太田市地域公共交通計画の全体像.....	58
9.1 目指す将来像	58
9.2 基本的な方針	58
10. 施策及び推進事業	62
10.1 施策及び推進する事業・取り組み.....	62
10.2 公共交通等に関する国等の支援制度	86
11. 計画の推進と目標	87
11.1 施策・事業の実施スケジュール.....	87
11.2 計画の目標	88
11.3 データの収集手法.....	89
11.4 計画の推進体制とPDCAサイクルによる継続的な改善.....	90

1. はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

本市は、茨城県の北部に位置し、平成 16（2004）年 12 月に旧常陸太田市、旧金砂郷町、旧水府村、旧里美村が合併をして現在に至っており、市の南部に位置する JR 常陸太田駅を中心に都市計画区域が設定され、金砂郷地区、水府地区、里美地区は、それぞれ生活拠点として位置付けられています。

本市は、平成 28（2016）年度から令和 3（2021）年度の 6 年間を計画期間とした「常陸太田市地域公共交通網形成計画」を策定し、効率的かつ市民にとって利便性の高い地域公共交通網の構築を目的に「ライフステージ、地域特性に応じた地域公共交通網の構築」、「高齢者を中心とした市民のライフステージの変化に応じた移動方法の変容支援」を方針として位置付け、地域公共交通が市民の最適な移動手段としての役割を担っていけるよう取り組んでいます。

具体的には、平成 28（2016）年 10 月に第 1 次再編として、サービスエリア（運行ルート等）の重複や、サービス水準（運行日・便数、運賃、予約の必要性等）の地域間における相違の解消に取組み、平成 31（2019）年 4 月に第 2 次再編として、本市と隣接する日立市との間で運行している常陸太田地区（JR 常陸太田駅・中心市街地等）と日立市南部（JR 大甕駅等）を結ぶ路線バスの運行体系の再編等を実施し、公共交通の利便性向上、運行の効率化を図りました。また、法人格を持たない団体による交通空白地有償運送事業の実施等、先進的な取組みを進めています。

本市は、自家用車での移動が中心であることに加え、人口減少や少子高齢化が進む中、公共交通利用者が徐々に減少しており、公共交通を必要とする高齢者等が更に利用しやすくなるような、市民の移動ニーズや地域の社会情勢に応じた地域公共交通体系の再構築が求められています。また、地域公共交通サービスの維持・確保を図るためには、より効率的な運行が必要であることから、まちづくり、観光振興、健康増進、福祉、教育、環境等、様々な分野と連携していくことも重要です。

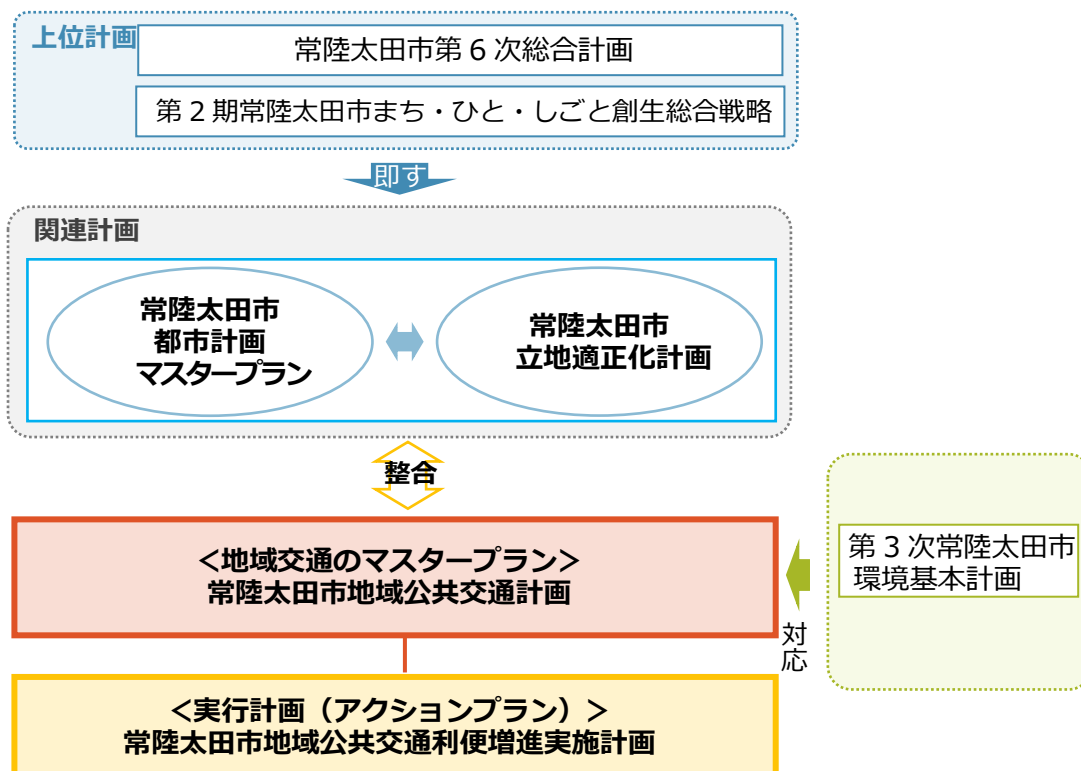
このような背景の中で、国では更なる持続可能な公共交通の実現を目指して、令和 2（2020）年 11 月に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正されました。

本市は、法改正を踏まえ、計画期間が終了する「常陸太田市地域公共交通網形成計画」を評価・検証し、現在の市民の移動ニーズや公共交通の課題等を正確に把握して、効率的で持続可能な公共交通体系を構築するため、「常陸太田市地域公共交通計画」を策定することとしました。

1.2 本計画の位置付け

「常陸太田市地域公共交通計画」は、下図のように本市の上位・関連計画（総合計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画等）と整合を図り、それらの計画で定める将来都市像の実現に寄与できるものとして策定します。

更に、効率的・持続的な地域公共交通体系を目指して本計画に掲げる施策・推進事業を実現するため、交通事業者等の同意のもと、実行計画である「常陸太田市地域公共交通利便増進実施計画」を策定します。



1.3 計画の区域

本計画の区域は、常陸太田市内全域とします。なお、常陸太田地区（JR常陸太田駅・中心市街地等）と日立市南部（JR大甕駅等）を結ぶ路線バスが運行しており、通勤・通学等で利用されていることから、日立市と密接な連携を図ります。

1.4 計画の実施期間

本計画の実施期間は、令和4（2022）年度から令和8（2026）年度までの5年間とします。

2. 地域概況

2.1 都市構造・人口構成

(1)常陸太田市の位置・地勢

本市は茨城県の北部に位置し、総面積 371.99 ㎢ 南北に約 40 km、東西に約 15 kmの広がりを持ち、茨城県内で最も広大な市となっています。

平安末期から約 470 年間、北関東の豪族佐竹氏の拠点として発展し、その後は水戸藩の要地とされたことから、市街地の台地を中心に佐竹氏に關係の深い社寺や、西山御殿跡(西山荘)・瑞竜山等、徳川家に関する史跡が多く残されており、歴史ある旧市街地と新たに整備された新市街地が両立しています。



図 2-1 常陸太田市の位置・地勢

(2) 都市構造

本計画の関連計画である都市計画マスタープランでは、常陸太田市の都市構造として、以下の3区分に着目し、それぞれの役割や配置を位置付けています。

- ① 様々な都市機能を有する拠点
住居系・工業系の市街地や準都市計画区域等を主要な拠点として配置
- ② 各種の拠点や周辺都市等を連絡・連携するための軸
広域連携軸、都市内拠点連携軸等を配置
- ③ 土地利用について整備・開発・保全の方向性を定める面
自然や田園を守る「保全ゾーン」と都市的な発展を図る「整備・開発ゾーン」を配置



出典：常陸太田市都市計画マスタープラン

図 2-2 都市の骨格構造

(3) 土地利用状況

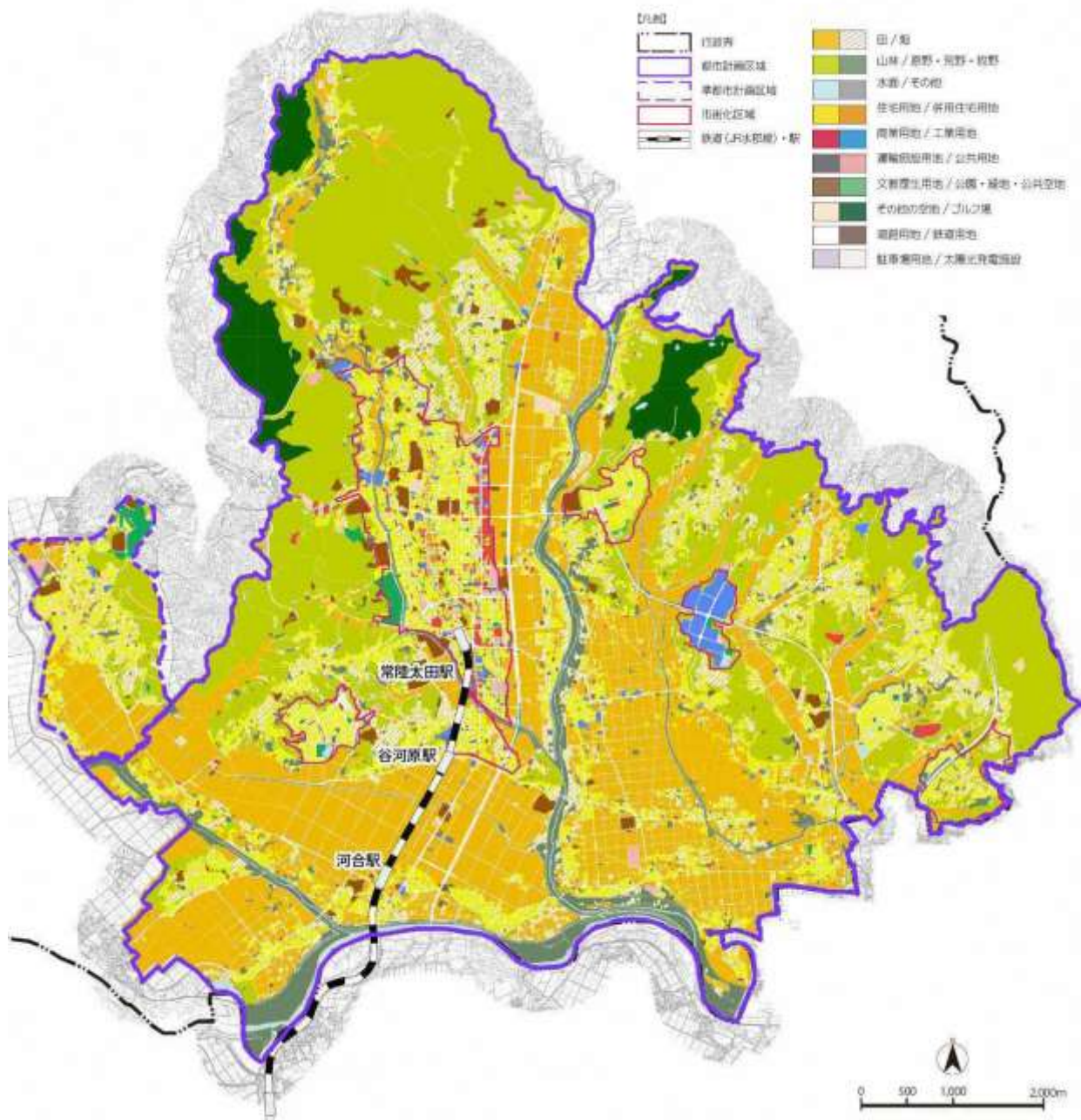
都市計画区域における土地利用の状況では、農地や山林を含む自然的土地利用が 71.3%、住宅用地や工業・商業用地を含む都市的土地利用が 28.7%を占めています。一方で、市街化区域では自然的土地利用が 22.7%、都市的土地利用が 77.3%を占めており、そのうち住宅用地が 34.9%と最も高くなっています。

山林や田畑等は広範囲にわたって分布していますが、JR常陸太田駅周辺は商業用地・工業用地・住宅用地等多様な土地利用がなされています。

表 2-1 都市計画区域内の土地利用状況

区域	都市計画区域		市街化区域		市街化調整区域		準都市計画区域			
	面積 (ha)	割合 (%)	面積 (ha)	割合 (%)	面積 (ha)	割合 (%)	面積 (ha)	割合 (%)		
面積	5,800.0	—	625.0	—	5,175.0	—	303.0	—		
自然的 土地利用	農地	4,136.1	71.3%	142.0	22.7%	3,994.1	77.2%	172.2	56.8%	
	田	1,629.0	28.1%	17.6	2.8%	1,611.4	31.1%	81.5	26.9%	
	畑	470.2	8.1%	35.2	5.6%	435.0	8.4%	27.7	9.1%	
	山林	1,582.8	27.3%	52.1	8.3%	1,530.7	29.6%	56.5	18.6%	
	原野・荒地・牧野	381.3	6.6%	30.8	4.9%	350.5	6.8%	5.4	1.8%	
	水面	72.8	1.3%	6.3	1.0%	66.5	1.3%	1.1	0.4%	
	その他	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	
都市的 土地利用		1,663.9	28.7%	483.0	77.3%	1,180.9	22.8%	130.8	43.2%	
	住宅用地	720.1	12.4%	218.2	34.9%	501.9	9.7%	60.8	20.1%	
	併用住宅用地	26.2	0.5%	12.5	2.0%	13.7	0.3%	1.2	0.4%	
	商業用地	50.8	0.9%	32.4	5.2%	18.4	0.4%	2.9	1.0%	
	工業用地	工業専用	26.5	0.5%	26.5	4.2%	0.0	0.0%	0.0	0.0%
		工業以外	26.3	0.5%	11.5	1.8%	14.8	0.3%	2.4	0.8%
	運輸施設用地	5.3	0.1%	3.4	0.5%	1.9	0.0%	0.0	0.0%	
	公共用地	20.0	0.3%	7.7	1.2%	12.3	0.2%	2.5	0.8%	
	文教厚生用地	110.1	1.9%	30.5	4.9%	79.6	1.5%	10.1	3.3%	
	公園・緑地・公共空地	21.7	0.4%	16.5	2.6%	5.2	0.1%	12.5	4.1%	
	ゴルフ場	190.0	3.3%	0.0	0.0%	190.0	3.7%	0.0	0.0%	
	その他の空地	69.6	1.2%	23.8	3.8%	45.8	0.9%	12.3	4.1%	
	防衛用地	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	
	道路用地	380.4	6.6%	90.0	14.4%	290.4	5.6%	25.7	8.5%	
	鉄道用地	4.6	0.1%	1.0	0.2%	3.6	0.1%	0.0	0.0%	
駐車場用地	10.8	0.2%	7.7	1.2%	3.1	0.1%	0.4	0.1%		
太陽光発電施設	1.5	0.0%	1.3	0.2%	0.2	0.0%	0.0	0.0%		
宅地化率	17.0%		54.8%		12.4%		26.4%			

※構成比については、端数処理のため合計値と一致しない場合がある
出典：都市計画基礎調査（平成 28（2016）年）

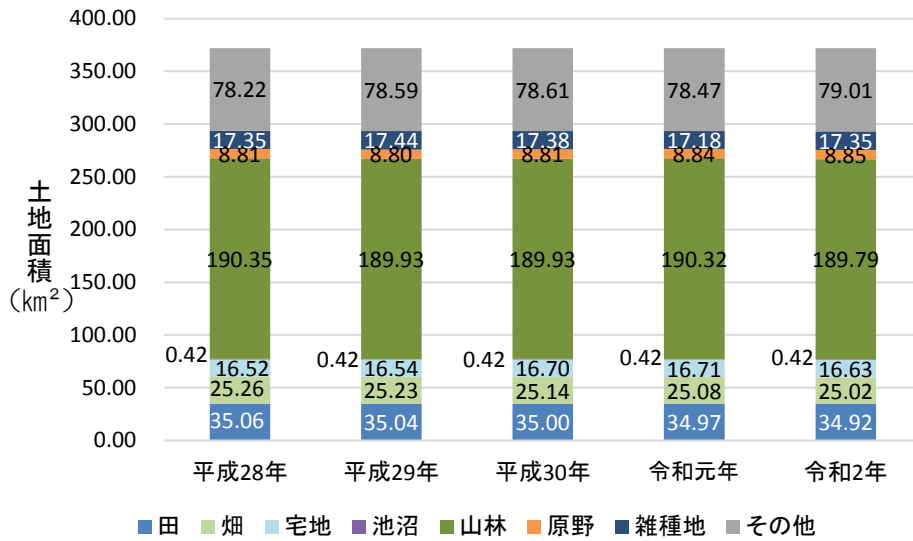


※市街化区域には「四季の丘はたそめ地区」「国道 349 号沿道地区（常陸太田市東部地区を含む）」を含んでいる
 出典：都市計画基礎調査（平成 28（2016）年）

図 2-3 土地利用の現況図

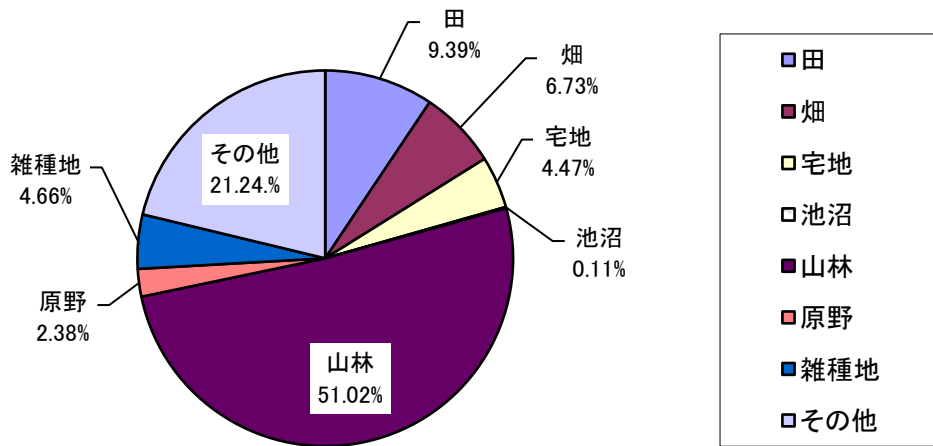
(4)地目別土地面積の推移

地目別の土地面積は、山林が最も大きな面積を占めており、令和2（2020）年においては全体の約51%となっています。



出典：統計ひたちおた（令和2（2020）年度版）

図 2-4 地目別土地面積の推移



出典：統計ひたちおた（令和2（2020）年度版）

図 2-5 地目別土地面積の割合（令和2（2020）年）

(5)用途地域

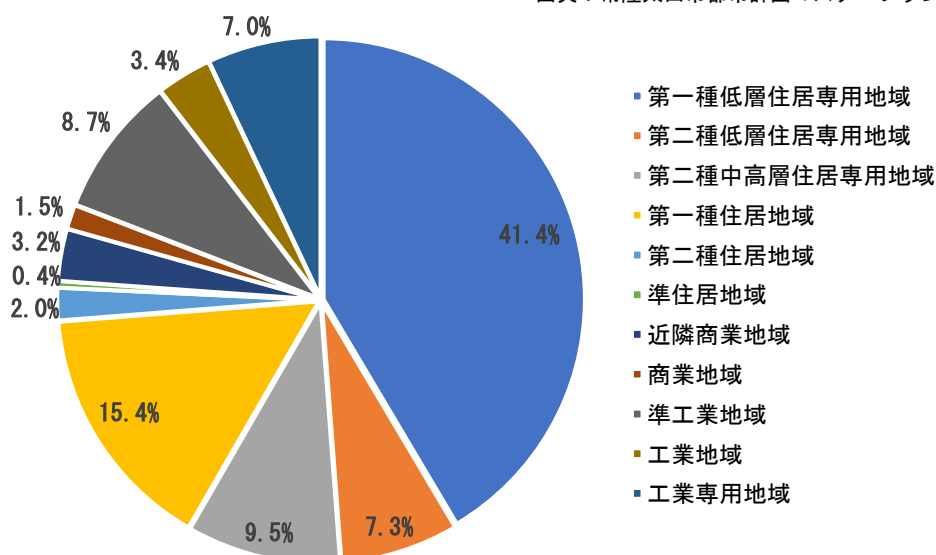
本市の市街化区域には、11種類の用途地域が決定されています。そのうち、住居系の用途地域が占める割合が76.2%と最も多く、商業系の用途地域は4.7%、工業系の用途地域は19.1%となっています。住居系の用途地域では、第一種低層住居専用地域が41.4%で最も高い割合を占めています。

用途地域は主にJR常陸太田駅周辺において指定されており、「四季の丘はたそめ地区」等、中心市街地から離れた新市街地において第一種低層住居専用地域や工業専用地域が指定されています。

表 2-2 用途地域の指定状況

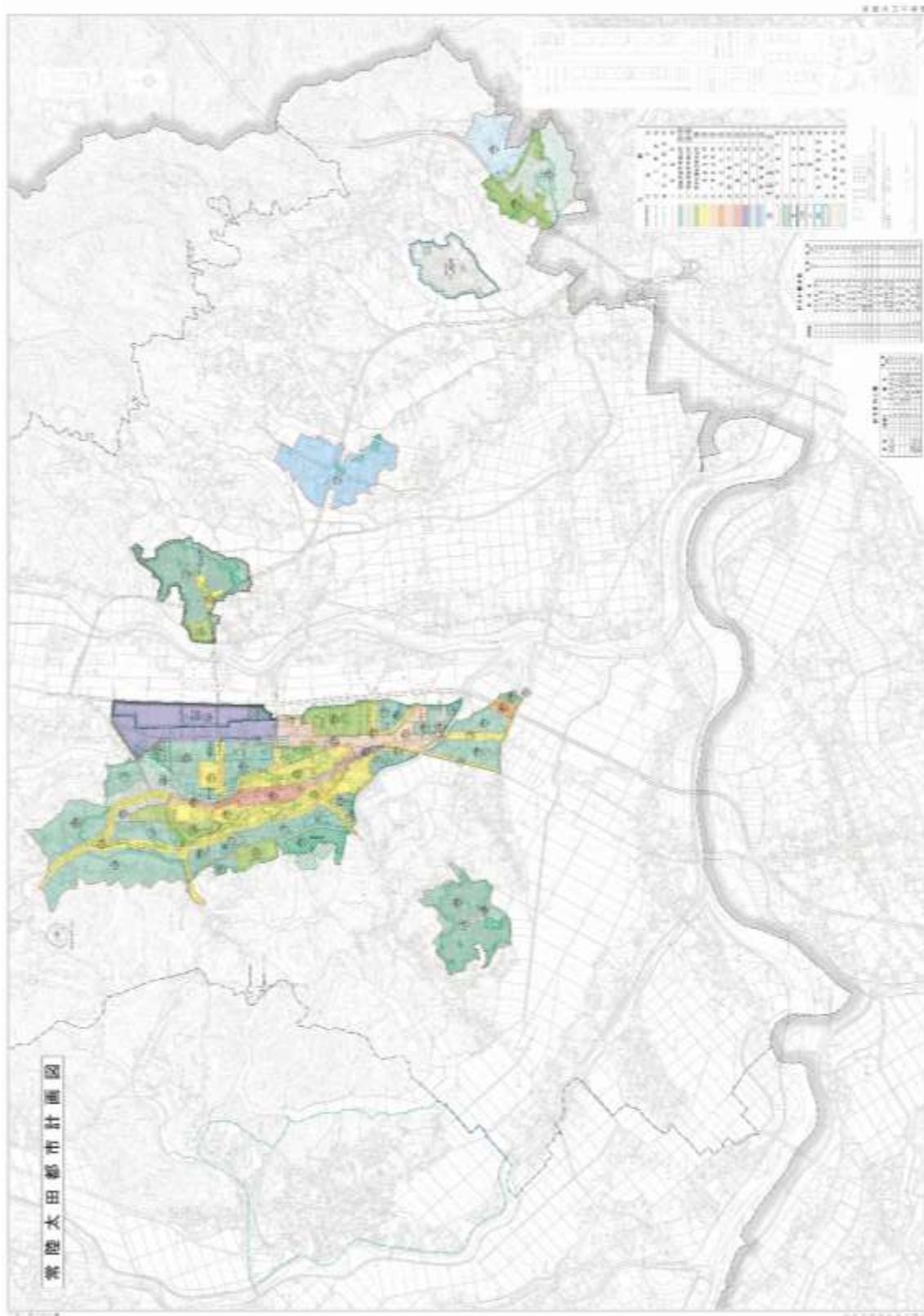
区分	面積 (ha)	構成比 (%)	建蔽率	容積率
都市計画区域	5,800.0	—		
市街化区域	653.8	100.0%		
住居系	497.9	76.2%		
第一種低層住居専用地域	271.0	41.4%	40%・50%	80%・100%
第二種低層住居専用地域	48.0	7.3%	60%・50%	150%・100%
第二種中高層住居専用地域	62.0	9.5%	—	—
第一種住居地域	101.0	15.4%	60%	200%
第二種住居地域	13.0	2.0%	60%	200%
準住居地域	2.9	0.4%	60%	200%
商業系	31.0	4.7%		
近隣商業地域	21.0	3.2%	80%	200%
商業地域	10.0	1.5%	80%	400%
工業系	124.9	19.1%		
準工業地域	56.9	8.7%	60%	200%
工業地域	22.0	3.4%	60%	200%
工業専用地域	46.0	7.0%	60%	200%
市街化調整区域	5,175.0	—		

※構成比については、端数処理をしているため合計値と一致しない場合がある
 ※市街化区域には、「四季の丘はたそめ地区」と「国道349号沿道地区」を含んでいる
 出典：常陸太田市都市計画マスタープラン（2020年3月）



出典：都市計画基礎調査（平成28（2016）年）

図 2-6 用途地域の指定状況割合



出典：常陸太田市ホームページ

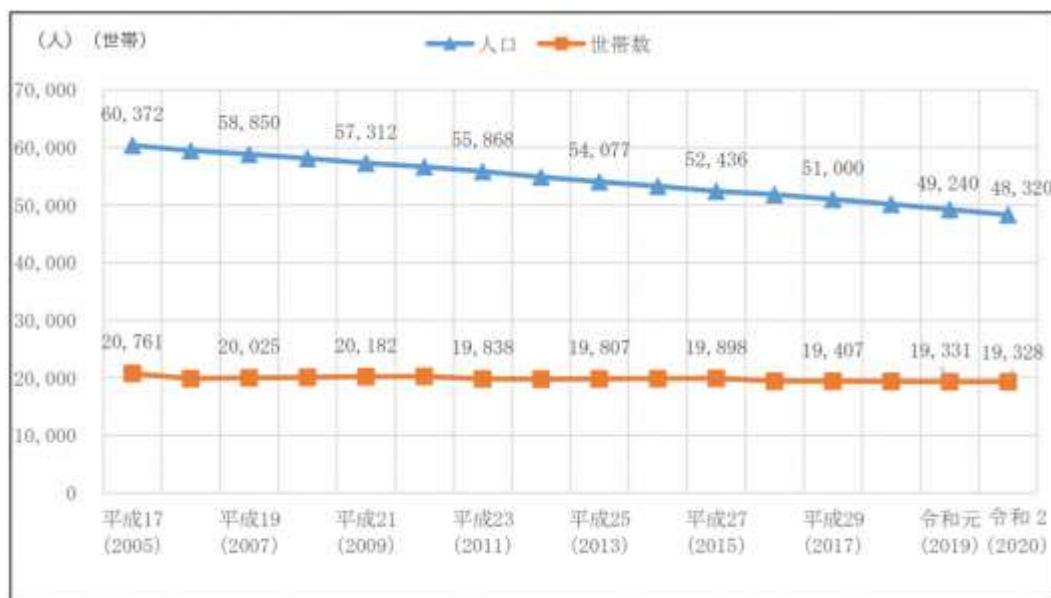
図 2-7 都市計画図

(6)人口動態・推移

① 人口推移

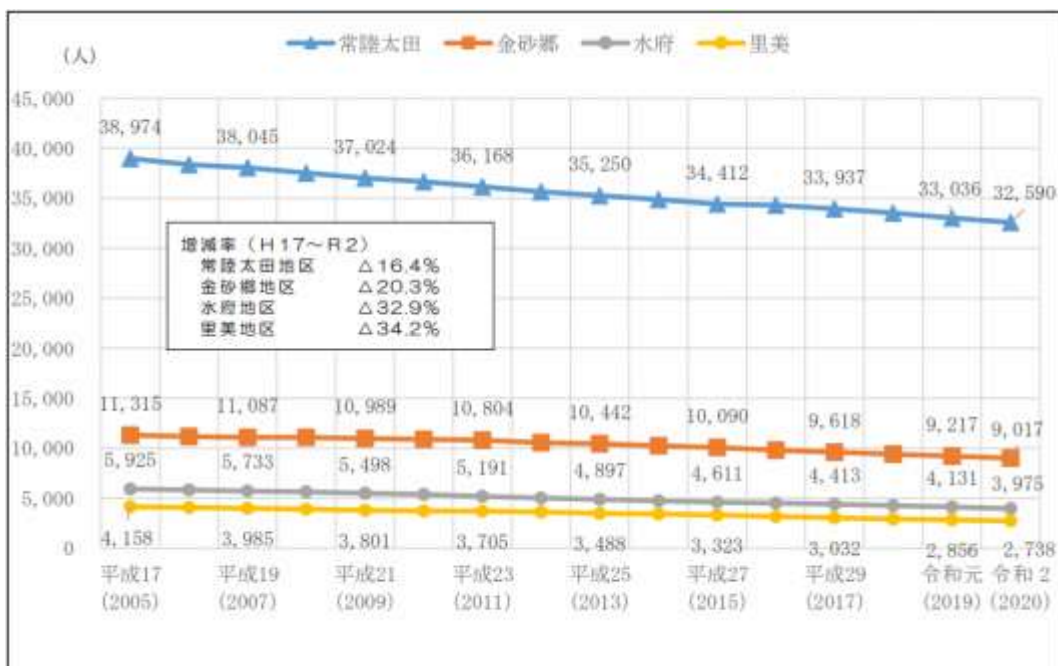
本市の人口は、令和2（2020）年現在で48,320人であり、平成17（2005）年以降、減少傾向が続いており、今後も減少が続くと予測されています。一方、世帯数は大きな増減がないことから、1世帯当たりの人口が減少しているといえます。

また、地区別に見ますと、全ての地区において人口が減少しており、人口減少を踏まえたまちづくりや行政サービスの維持が課題といえます。



出典：第2期常陸太田市まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 2-8 人口の推移

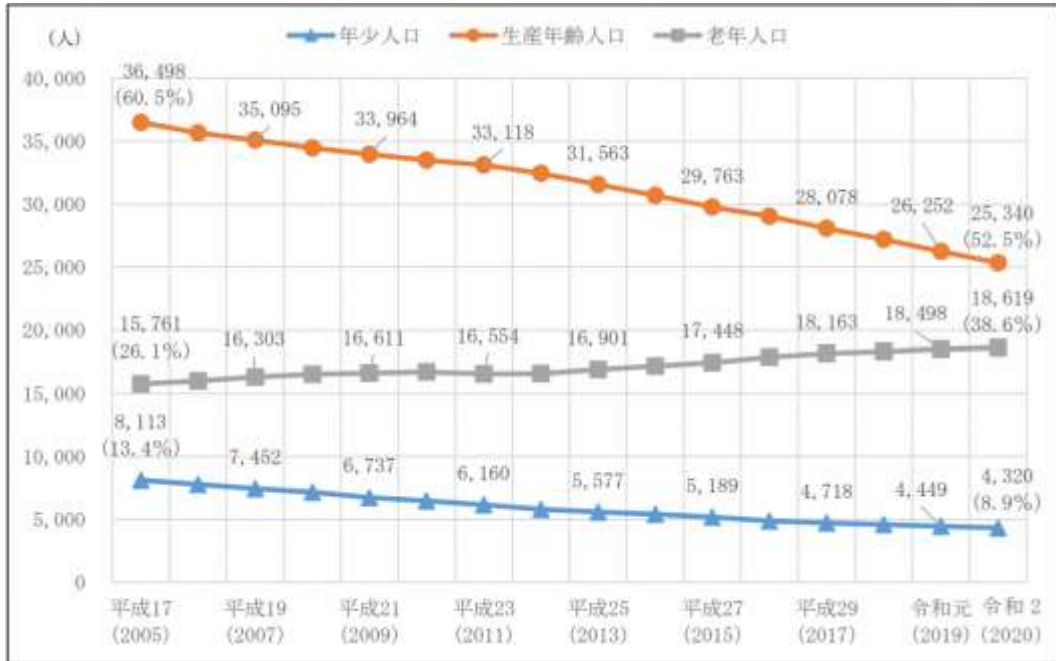


出典：第2期常陸太田市まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 2-9 地区別の人口推移

② 年齢3区分別人口

年齢3区分別の推移は、老年人口（65歳以上）が増加している一方で、年少人口（0歳～14歳）と生産年齢人口（15歳～64歳）は減少が続いており、少子高齢化が進展している状況となっています。なお、本市の65歳以上の高齢者の割合は38.6%であるのに対し、茨城県全体は29.7%であり、本市は茨城県より約9%高く、県内市町村の中で4番目に高齢化率が高い状況です。



出典：第2期常陸太田市まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 2-10 年齢3区分別人口の推移

表 2-3 令和2（2020）年 年齢3区分別人口の割合（%）

	茨城県	常陸太田市	県内順位 (44市町村)
年少人口 (0歳～14歳)	12.0%	8.9%	39
生産年齢人口 (15歳～64歳)	58.3%	52.5%	42
老年人口 (65歳以上)	29.7%	38.6%	4

出典：第2期常陸太田市まち・ひと・しごと創生総合戦略

③ 地区別人口・高齢化率

各地区の人口と高齢化率（令和3（2021）年10月1日現在）は、水府地区と里美地区の人口が少なく、高齢化率は両地区とも50%を超えており、人口の半分以上が高齢者という状況です。

常陸太田地区は人口が最も多く、市全体の約68%を占めています。高齢化率は約38%と4地区の中で最も低いものの、「超高齢社会」と呼ばれる高齢化率21%を大きく上回っています。

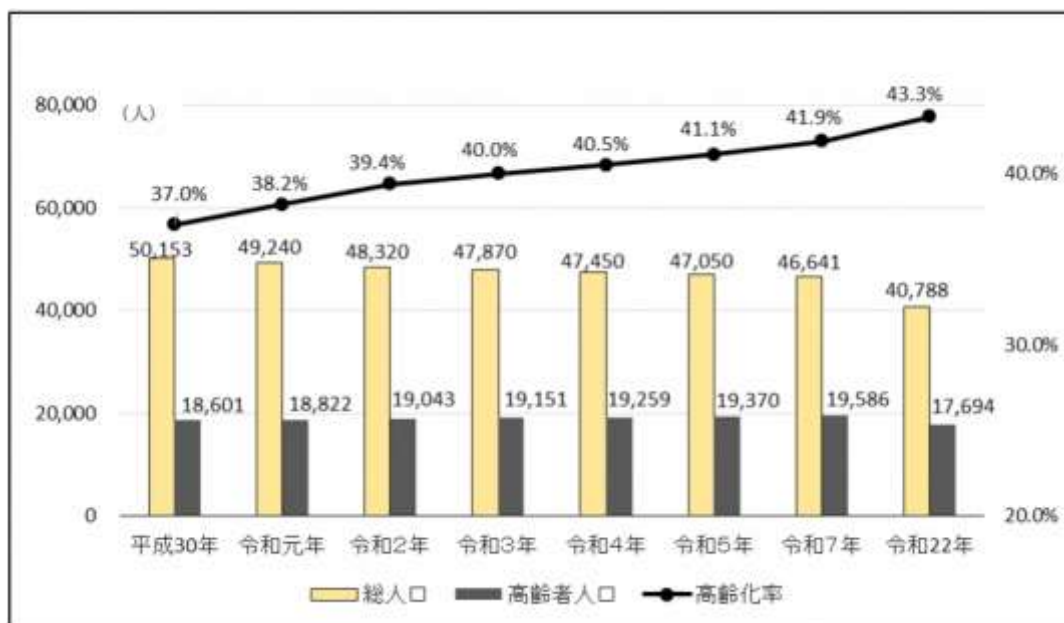


出典：常住人口を基に算出（令和3（2021）年10月1日）

図 2-11 各地区の人口と高齢化率

高齢者数と高齢化率の推移・予測では、高齢者数は令和7（2025）年までは増加していきませんが、その後は減少に転じると予想されています。

高齢化率は、上昇の一途をたどり、令和22（2040）年には約43%と人口の半数近くが65歳以上の高齢者になると予測されています。



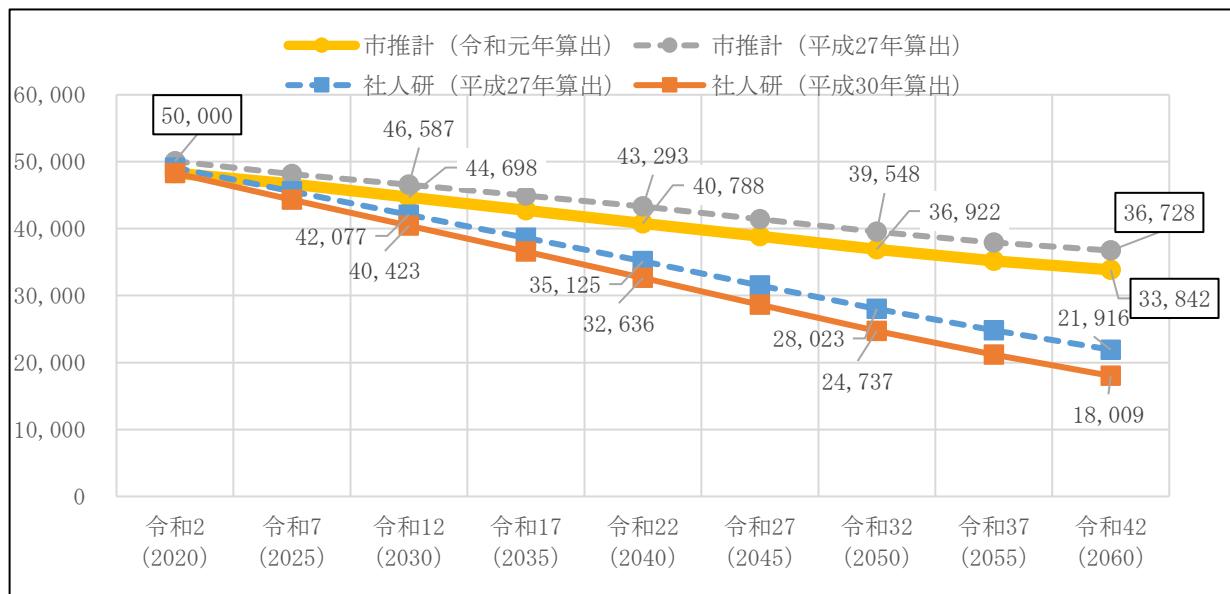
出典：第8期常陸太田市高齢者福祉計画

図 2-12 高齢者人口の推移予測

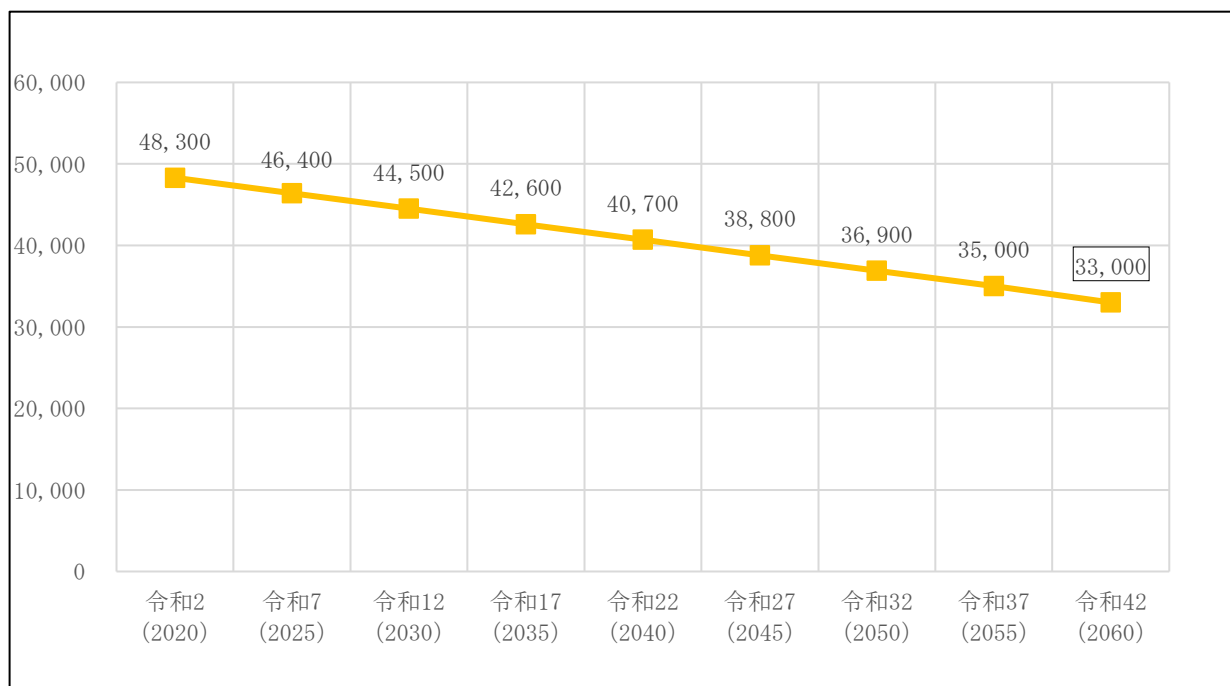
④ 人口の将来展望

国立社会保障・人口問題研究所が平成 27 (2015) 年に行った推計では、本市の人口は、令和 42 (2060) 年において 21,916 人でしたが、平成 30 (2018) 年の見直しでは 18,009 人とされ、人口減少が更に進むと推測されています。

なお、令和 2 (2020) 年に実施した人口ビジョンの見直しでは、令和 42 (2060) 年に常住人口 33,000 人の維持を人口の将来展望として掲げ、その目標達成のため、各種施策を推進することとしています。



令和 42 (2060) 年に常住人口 33,000 人維持

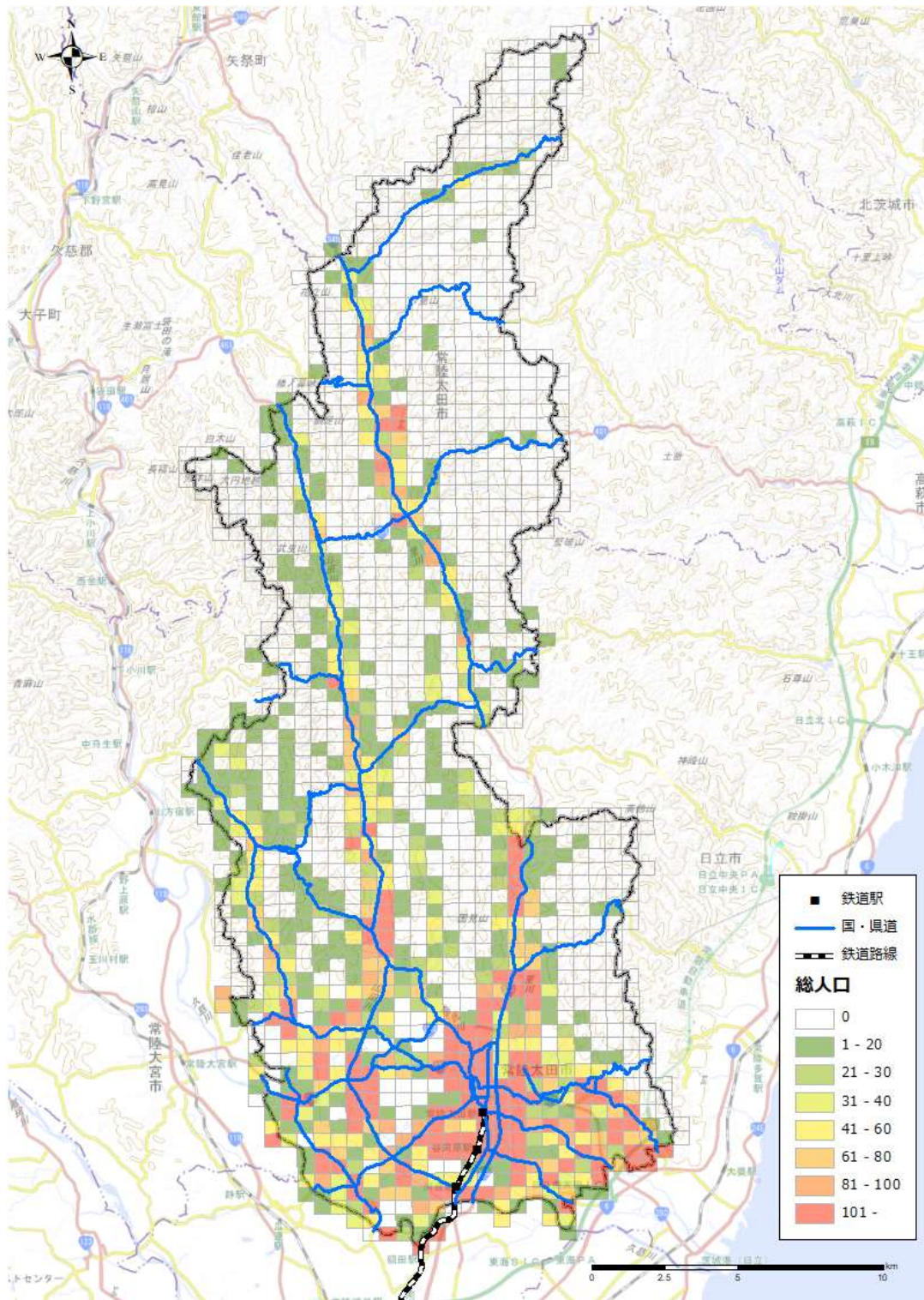


出典：第 2 期常陸太田市まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 2-13 将来人口の目標値

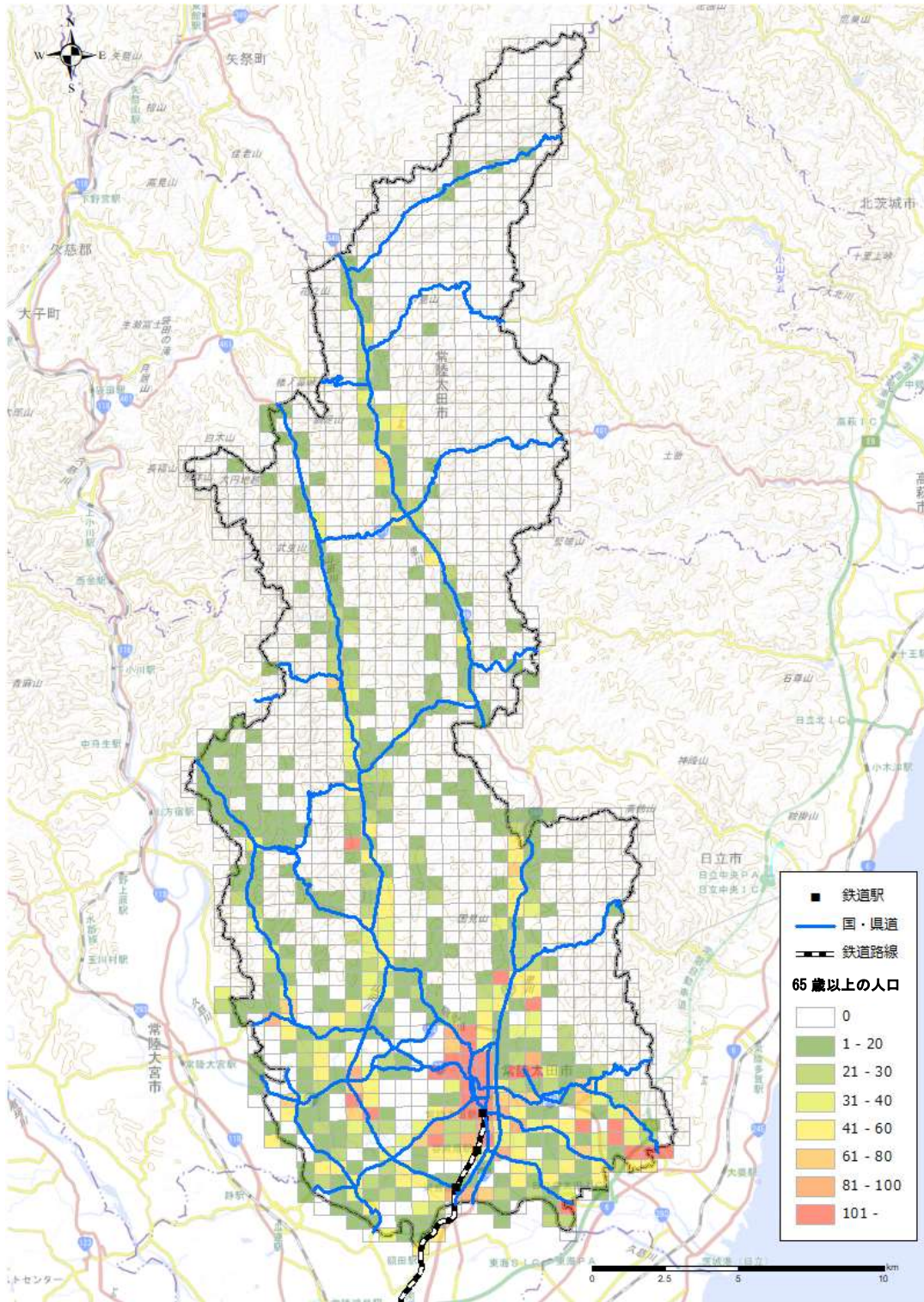
⑤ 人口分布

本市の人口分布は、南部の常陸太田地区に人口が集中しており、特にJR常陸太田駅を中心に分布しています。なお、下図の通り、金砂郷・水府・里美地区等において、主に国・県道に沿って人口が分布しています。



出典：平成 27（2015）年国勢調査結果を用いて作成

図 2-14 人口分布（総人口）



出典：平成 27（2015）年国勢調査結果を用いて作成

図 2-15 人口分布（高齢者人口）

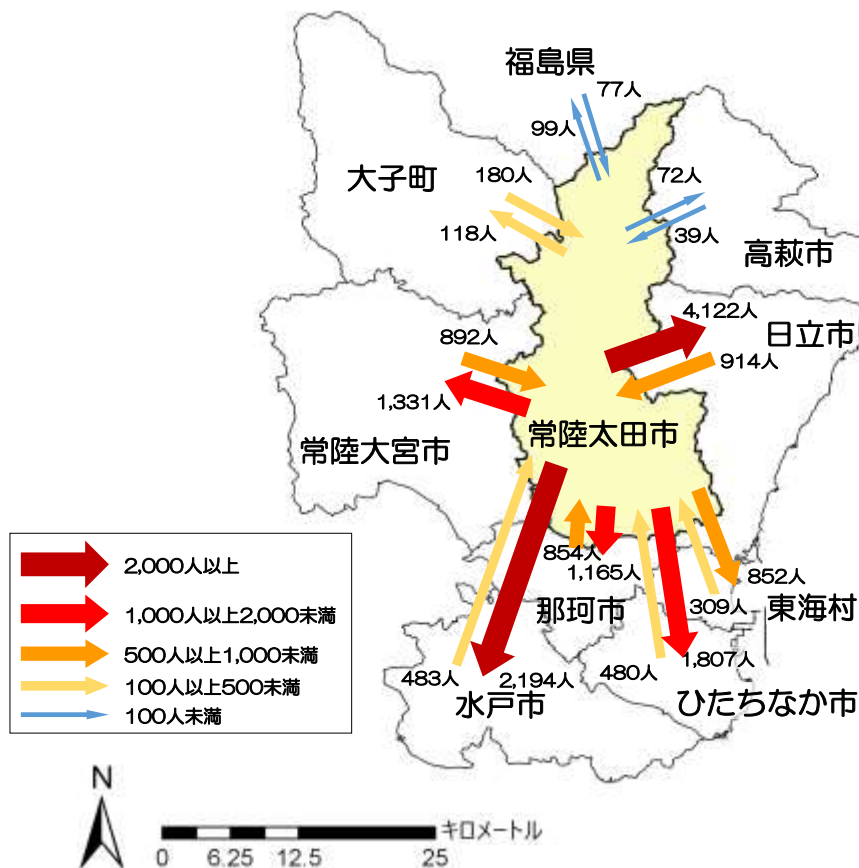
2.2 交通特性

(1) 近隣自治体との流動状況

① 通勤流動

本市と近隣自治体との通勤流動は、流出は日立市が4,122人で最も多く、次いで水戸市の2,194人となっています。流入も日立市が914人で最も多く、次いで常陸大宮市の892人となっています。

日立市との移動は、国道293号線により、自動車で容易にアクセスできるとともに、茨城交通株式会社が運行する路線バスでも移動することができます。水戸市へは、自動車とともにJR水郡線が利用されており、JR常陸太田駅からJR水戸駅までは約30分でアクセスできます。



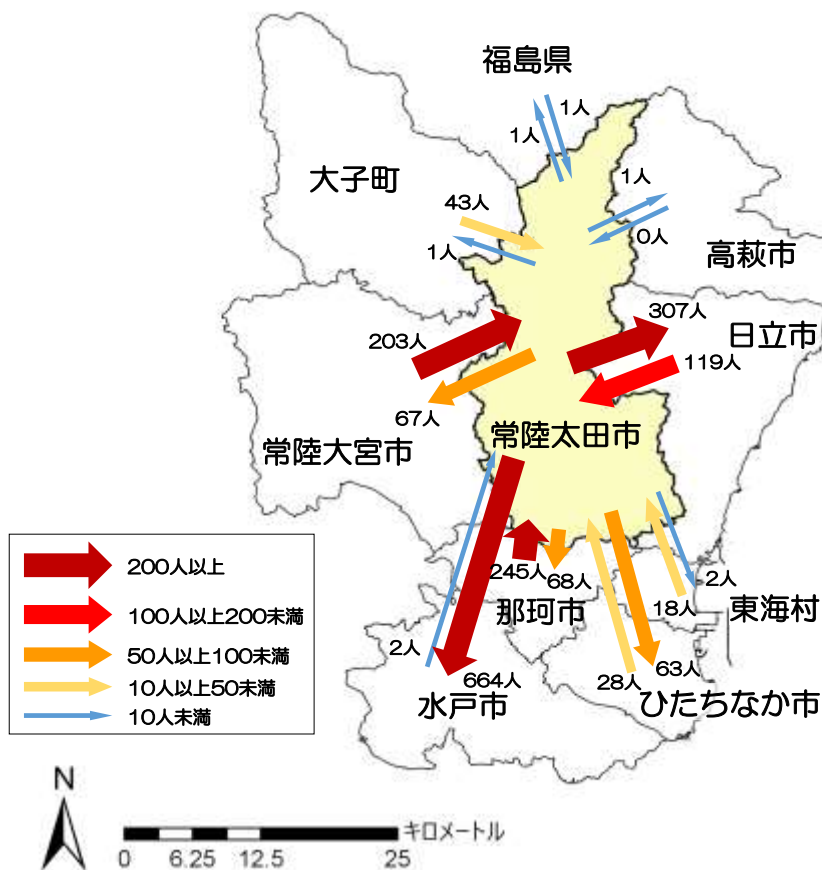
出典：平成27（2015）年国勢調査

図 2-16 通勤流動状況

② 通学流動

通学流動は、流出は水戸市が664人で最も多く、次いで日立市が307人となっています。流入は那珂市が245人で最も多く、次いで常陸大宮市が203人となっています。

通勤と異なり、水戸市への移動が最も多い理由として、学校数が多いことに加えて、JR水郡線の利用により、水戸駅まで移動しやすいことが考えられます。

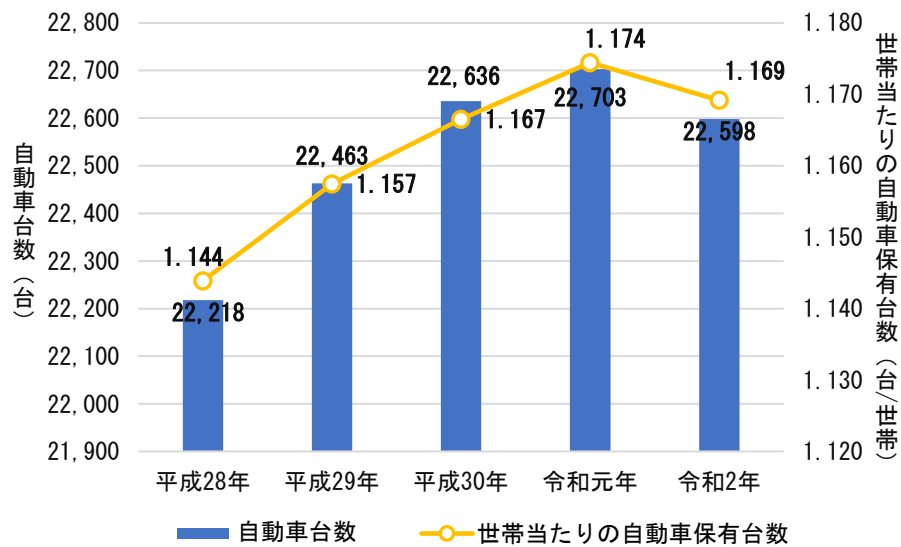


出典：平成 27 (2015) 年国勢調査

図 2-17 通学流動状況

③ 自動車保有台数の推移

本市の自動車保有台数は、令和元（2019）年をピークに減少に転じており、人口減少や高齢者の運転免許証自主返納等が影響していると考えられます。



出典：統計ひたちおた（令和2（2020）年度版）

図 2-18 自動車保有台数の推移

2.3 生活利便施設・公共施設の立地状況

市内の生活利便施設の立地状況を以下の通り整理しました。

(1) 医療機関

医療法に基づく「病院」、「一般診療所」、「歯科診療所」の立地状況を整理しました。

JR常陸太田駅・常陸太田市役所周辺の中心市街地に集中しており、金砂郷・水府・里美地区においては、主に国・県道沿いに立地しています。

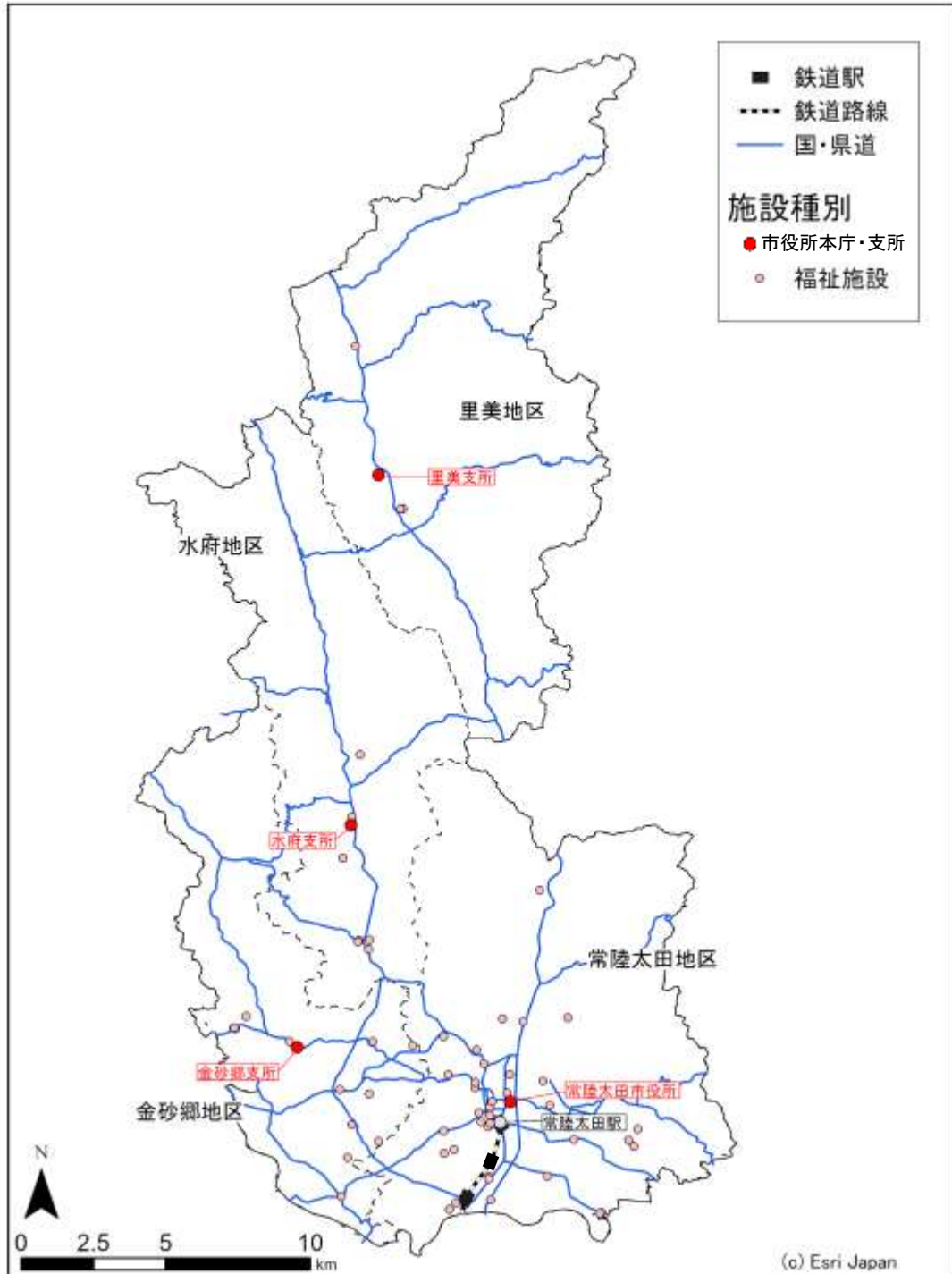


出典：国土数値情報を用いて作成

図 2-19 医療機関の立地状況

(2) 福祉施設（児童福祉施設を含む）

高齢者福祉、障がい者福祉、児童福祉（保育所・幼稚園等）に関する施設の立地状況を整理しました。医療機関と同様にJR常陸太田駅・常陸太田市役所周辺の中心市街地に集中しており、金砂郷・水府・里美地区においては、国・県道沿いに多く立地しています。

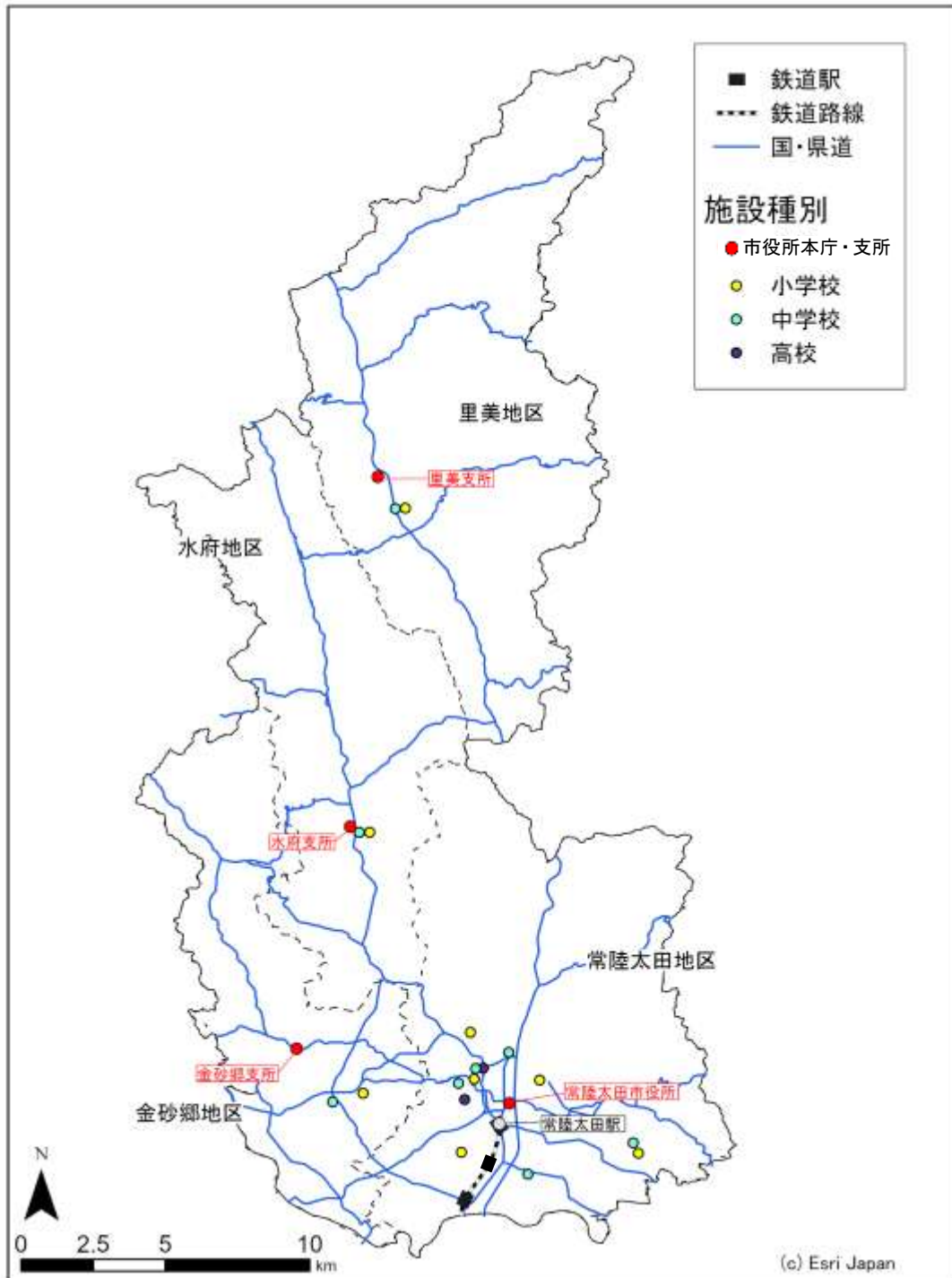


出典：国土数値情報を用いて作成

図 2-20 福祉施設の立地状況

(3)学校（小学校、中学校、高等学校）

小学校・中学校・高等学校が、人口の多いJR常陸太田駅・常陸太田市役所周辺の中心市街地の他、各地区の生活拠点に立地しています。



出典：国土数値情報を用いて作成

図 2-21 学校の立地状況

(4)商業施設（スーパーマーケット・コンビニエンスストア等）

市民が日常的に買い物に利用するスーパーマーケットやコンビニエンスストア等は、人口が多いJR常陸太田駅・常陸太田市役所周辺の中心市街地に多く立地しています。



出典：国土数値情報を用いて作成

図 2-22 商業施設の立地状況

2.4 常陸太田市東部土地区画整理事業

本市は、大街区を活用した商業・業務用地の整備により、買い物環境の向上や雇用の創出を図り、若者世代の定住促進や持続可能なまちづくりを進めるため、常陸太田市東部土地区画整理事業を推進しています。本事業は業務代行方式により実施されており、令和7(2025)年に事業が完了する予定(令和5(2023)年中に一部開業予定)となっています。

表 2-4 事業概要

開発面積	約 26ha
開発手法	土地区画整理事業(組合施行/業務代行方式)
土地利用	商業・業務系
区域区分	市街化区域
用途地域	準工業地域(建ぺい率 60%、容積率 200%)
地区計画	建築物等の用途制限(住宅、共同住宅、その他)



出典：常陸太田市ホームページ

図 2-23 事業エリア

※業務代行方式：民間事業者が組合からの委託に基づき、事務・設計・工事といった実務業務や保留地の購入による事業資金への協力等の役割を代行する仕組み。民間事業者の持つ資金調達能力と土地区画整理事業の多様な知識・技術・経験により、安全で円滑な事業推進が可能になる。

3. 常陸太田市の地域公共交通の再編経緯

3.1 常陸太田市地域公共交通網形成計画における再編の方向性

3.1.1 計画策定時の地域公共交通の状況

(1) 複数のバス交通の重複・競合とサービス水準の格差

平成 27（2015）年当時、路線バス、市民バス（コミュニティバス）、患者輸送バス（みどり号/特定旅客自動車運送事業）、スクールバス（一般貸切旅客自動車運送事業）等、多様なバス交通が存在していました。しかし、複数のバスが同じ時間帯に同じルートを運行するという重複した状況にありました。加えて、運行日は、路線バスは土日祝日を含めた毎日、スクールバスは平日のみ、市民バスと患者輸送バスは曜日を限定しての運行であり、運行時間帯、本数、運賃体系についても、それぞれ異なる状況でした。

また、国道 349 号沿線には多くの市民が利用する商業施設や医療施設が多く立地していますが、市民バスは全便が国道 349 号を運行する一方で、路線バスは旧市街地内の学校への通学と JR 常陸太田駅での鉄道への乗継を優先して、国道 349 号は運行していませんでした。そのため、日中時間帯の路線バスと市民バスの利用者数を比較すると、買い物や通院需要を満たす市民バスの方が多い状況でした。

他に、乗合タクシーは各地区（常陸太田地区・金砂郷地区・水府地区）に週 1 回運行していましたが、市民の買い物の頻度は週 2 回が多かったことから、路線バスが運行していない地域の高齢者等にとっては運行回数が不足していました。

このように、当時の各種のバスと乗合タクシーには、サービスエリア・サービス水準の重複と市民の移動需要への対応に課題がありました。

3.1.2 再編の方向性

市は、前項に示した課題の解決を目指して、常陸太田市地域公共交通網形成計画において以下のような再編方針を定め、この方針のもとに、常陸太田市地域公共交通再編実施計画において、市民バス、患者輸送バス、スクールバスの路線バスへの統合を行い、統合が難しい地域に対しては、乗合タクシーの運行日を増やすことで対応することとして、平成 28（2016）年 10 月に第 1 次再編を実施しています。

表 3-1 常陸太田市地域公共交通網形成計画（平成 28（2016）年）における再編の方向性（第 1 次再編）

サービス分類	移動手段	再編方針
バス停間輸送サービス	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 従来の路線とサービス水準を維持しつつ、市民バス、みどり号と運行内容（路線・時間帯等）が競合する箇所を効率化します。 市民バス、みどり号（水府地区、里美地区）の運行路線を引き継いで運行します。 昼間の時間帯は、商業施設や医療施設が立地する国道 349 号の運行に変更します。 中心市街地での回遊性を高めるため、市街地循環線の運行を開始します。
	市民バス	<ul style="list-style-type: none"> 従来の運行サービスの維持・向上を図りつつ、路線バスへの移行を推進します。
	みどり号	<ul style="list-style-type: none"> 従来の運行サービスの維持・向上を図りつつ、路線バスへの移行を推進します。
	スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> 小学生の通学環境を維持しつつ、路線バスへの移行を推進します。
ドア・ツー・ドアサービス	乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 常陸太田、金砂郷及び水府地区のサービスの維持・向上を図ります。 バス停間輸送サービスでは移動が困難な市民を対象に、各地区週 1 回運行から、平均的な買い物頻度を確保できる運行日、運行回数へサービスを拡充します。
	交通空白地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> 里美地区のサービスの維持・向上を図ります。 金砂郷地区や水府地区においても、地区内の短距離の移動等、小規模で即時性が求められる移動に対応できるような仕組みづくりを行い、新たな事業を始めやすい環境を整えます。
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 従来のサービスを維持します。 中心市街地から離れた地域の移動は、乗合タクシーや交通空白地有償運送と連携して行います。

3.2 第1次再編以降の経緯

平成 28 (2016) 年 10 月 1 日に第 1 次再編を実施した後の見直し等（再編実施計画の変更）の経緯は、以下の通りです。

平成 29 (2017) 年 3 月 13 日変更

地域住民の要望による自由乗降区間の新設

平成 30 (2018) 年 3 月 27 日変更

水府地区における同年 4 月の小学校統合及び中学校との小中一貫教育への移行に伴う通学ニーズへの対応（系統の新設、運行ダイヤの変更）

平成 30 (2018) 年 9 月 13 日変更

第 1 次再編の評価・検証に基づく、市街地循環線のルート・ダイヤ変更（減便）、一部の路線バス（旧市民バス・みどり号）のダイヤ変更（減便）

平成 31 (2019) 年 3 月 28 日変更

第 2 次再編実施（常陸太田地区内の路線バス（旧日立電鉄交通サービス(株)運行路線）と市民バス D～F コースの統合、乗合タクシー（常陸太田地区）運行曜日の増加）、JR 水郡線との接続利便性を向上させるためのダイヤ変更（第 1 次再編路線の一部（従来からの茨城交通(株)運行路線）

令和元 (2019) 年 5 月

茨城交通(株)と旧日立電鉄交通サービス(株)の合併

4. 地域公共交通の現況

4.1 運行状況

本市では、現在、平日・休日合わせて 20 路線の路線バスが運行しています。また、乗合タクシー及び交通空白地有償運送が運行しており、市民の移動に利用されています。

表 4-1 常陸太田市を運行する路線バス

地 区	路 線
常陸太田地区	市街地循環線（平日）（平日 6 便）
	市街地循環線（土日祝日）（休日 11 便）
	太田一高線（平日 2 便）
	幸久・河合線（平日 2 便）
	松栄・佐竹線（平日 2 便）
	上菅谷太田線（平日 10 便・休日 3 便）
	小沢線（平日 32 便・休日 28 便）
	太田西山高線（平日 8 便）
	真弓・亀作線（平日 36 便・休日 21 便）
	真弓 NT・大鷺工場線（平日 7 便）
金砂郷地区	市民バス・西小沢コース（平日 4 便）
	上宮田代線（平日 17 便・休日 5 便）
水府地区	大藪線（平日 2 便）
	水府線（入合・東染明神）（平日 22 便・休日 2 便）
	水府線（大間ヶ沢）（平日 7 便）
	瑞龍線（平日 6 便）
	竜神大吊橋線（休日 10 便）
里美地区	荻の窪線（平日 6 便）
	小中・里川線（平日 26 便・休日 6 便）
	機初線（平日 9 便）

※便数は片道の数に記載

※平日は月曜日から金曜日の中で、休日は土日祝日で最も多い便数を記載

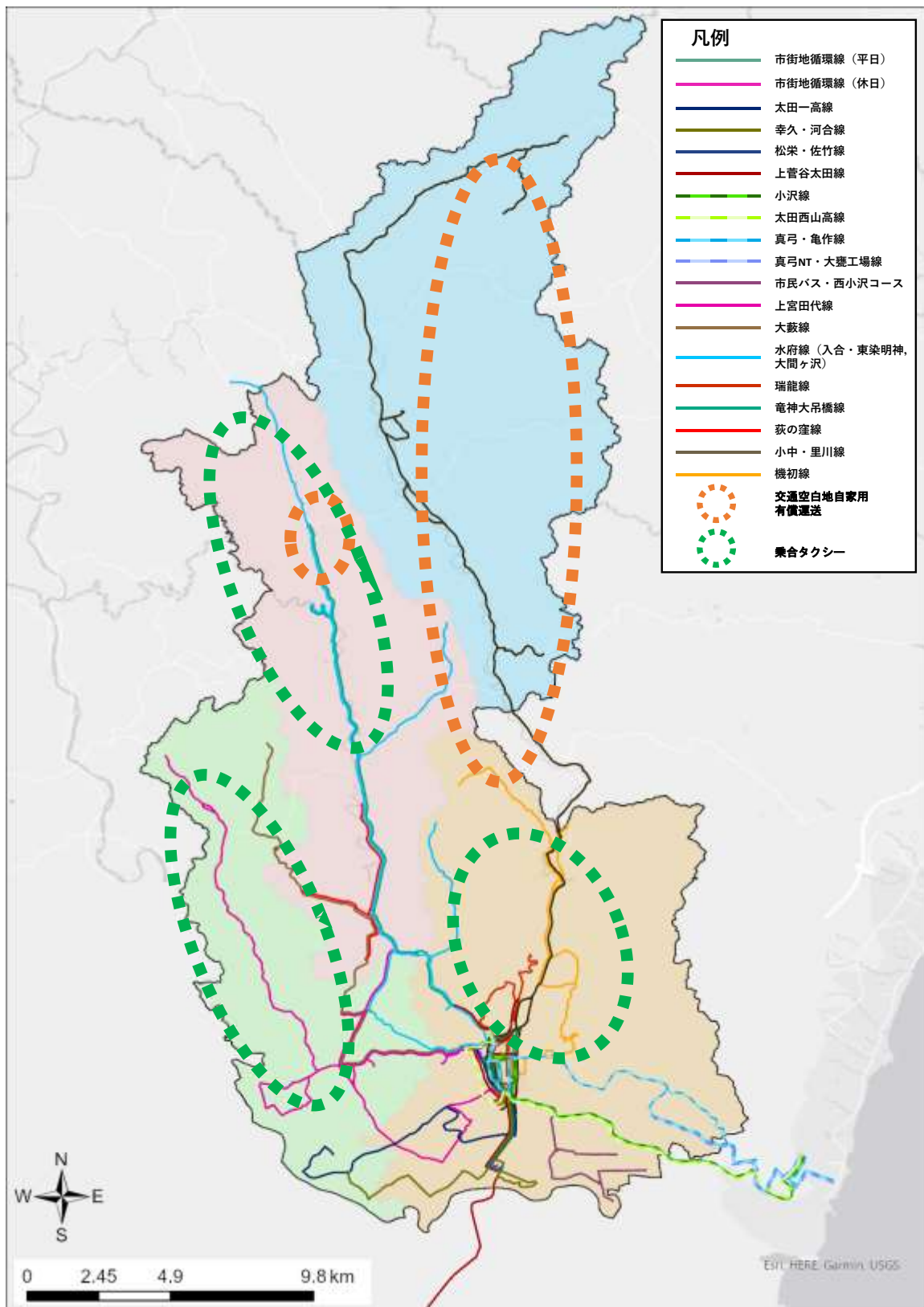
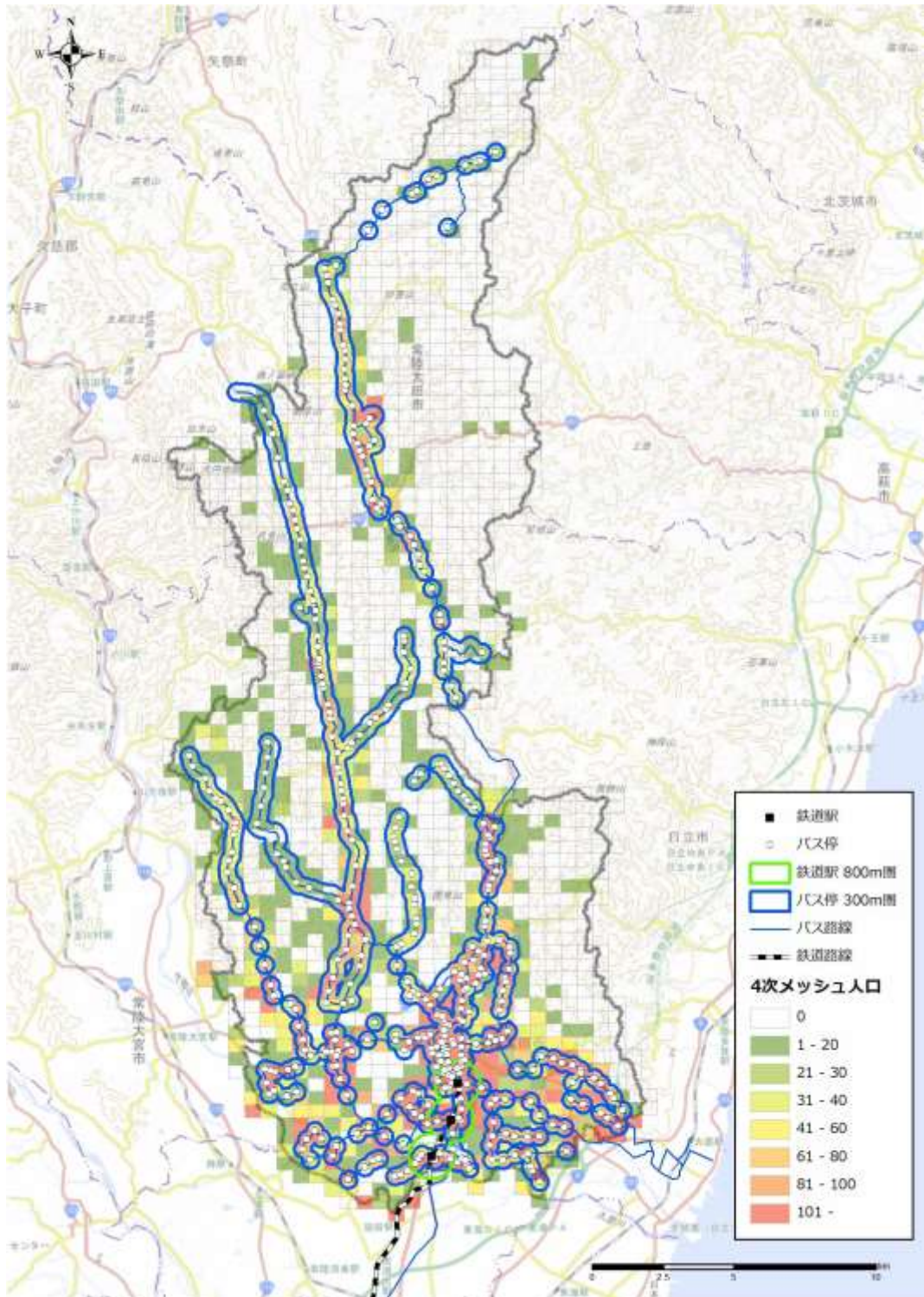


図 4-1 常陸太田市を運行するバス路線及びドア・ツー・ドアサービス

4.2 人口カバー率

本市における公共交通圏（バス停から半径 300m 圏、鉄道駅から半径 800m 圏）に居住している市民は約 3.8 万人で、全人口の約 78% を占めています。



出典：平成 27（2015）年国勢調査結果を用いて作成

図 4-2 人口カバー圏

4.3 自動運転サービス実証実験の取組み状況

本市では、公共交通の利便性向上と持続的なサービス提供を目指して、自動車の自動運転技術を活用した自動運転サービス実証実験を実施してきました。その概要は、以下の通りです。

4.3.1 「道の駅ひたちおおた」を拠点とした自動運転サービス実証実験

平成 29（2017）年度に、内閣府戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）のプロジェクトの1つである「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス」の公募型実証実験の実施箇所として、道の駅ひたちおおたが選定されました。この取組みは、高齢化が進展する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装するものです。

実証実験は、道の駅ひたちおおたを拠点とし、平成 29（2017）年 11 月 19 日から 25 日までの計 7 日間実施し、地域の足としての自動運転車両の活用や、高速バスを活用した貨客混載事業との連携等の検証を行いました。



出典：「道の駅ひたちおおた」を拠点とした自動運転サービス 第1回地域実験協議会

図 4-3 「道の駅ひたちおおた」を拠点とした自動運転サービス実証実験の走行ルート

4.3.2 「高倉地域交流センター」を拠点とした自動運転サービス実証実験

平成 31（2019）年度に内閣府戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）の継続的な取り組みとして、高倉地域交流センターを拠点とした自動運転サービスの長期実証実験を実施しました。

実証実験は、令和元（2019）年6月23日から7月21日までの計29日間実施し、中山間地域における高齢者の移動手段の確保や路線バスとの接続による移動の負担軽減等の検証を行いました。



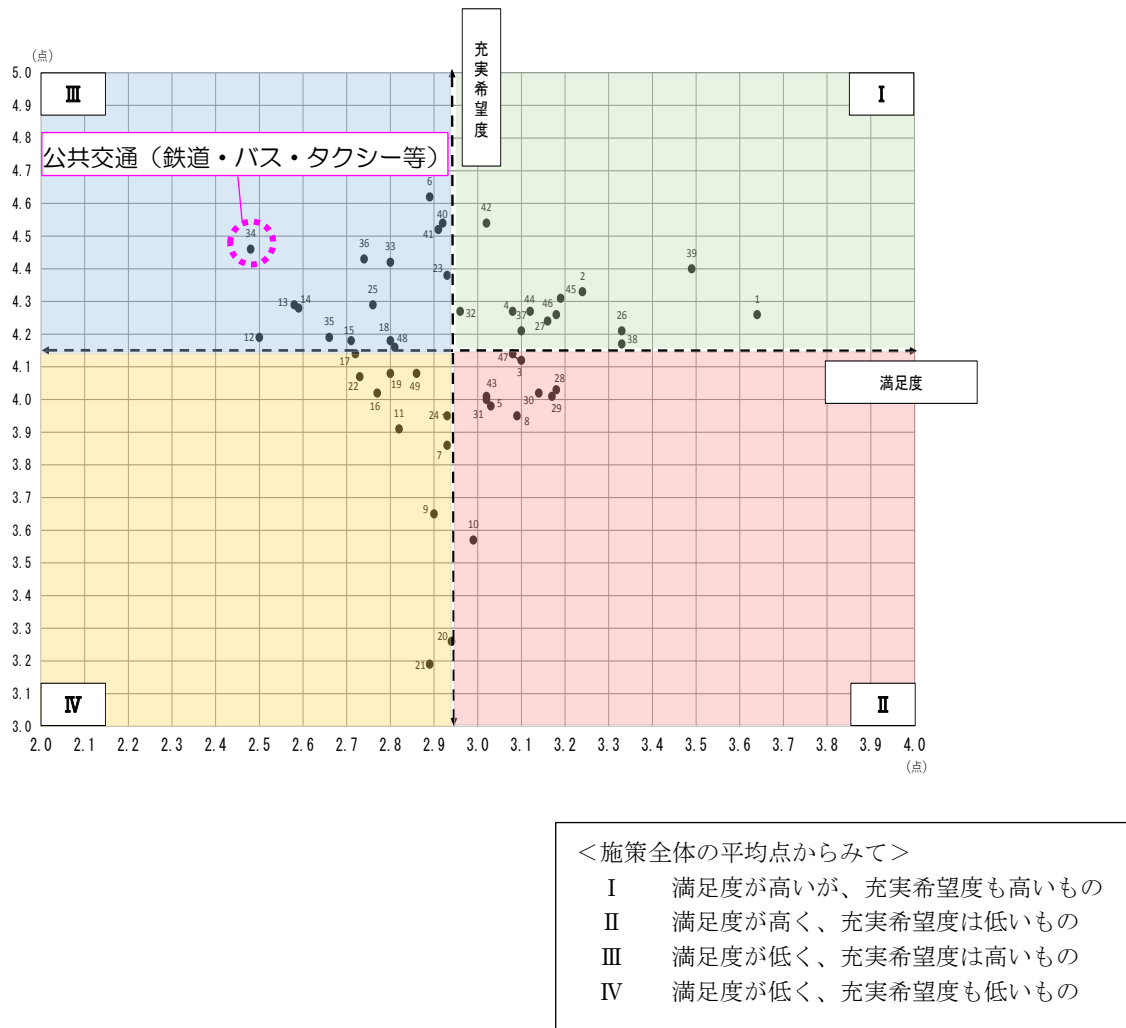
出典：国土交通省関東地方整備局プレスリリース資料

図 4-4 「高倉地域交流センター」を拠点とした自動運転サービス実証実験の走行ルート

5. 市民の移動需要及び公共交通に対する意識

5.1 市民アンケート結果

令和2（2020）年に実施した市民アンケートの調査では、市の公共交通（鉄道・バス・タクシー等）の取組みに対する充実希望度と満足度の評価は、「満足度が低く、充実希望度が高いもの」という結果が出ています。

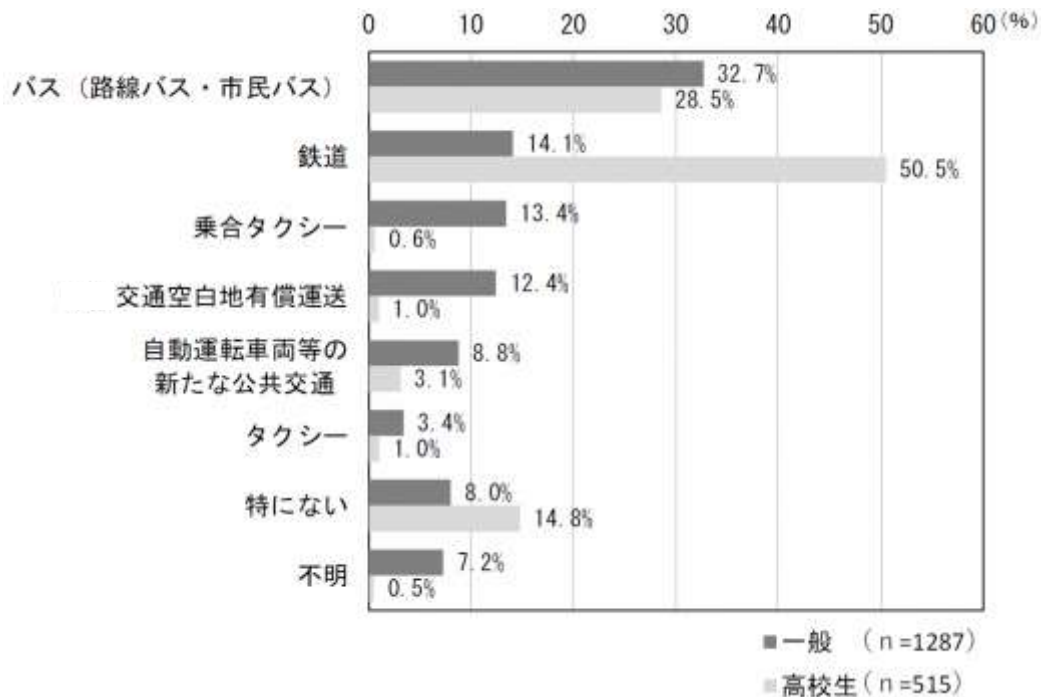


出典：常陸太田市民アンケート調査結果（令和2（2020）年2月）

図 5-1 市民アンケート調査結果

また、充実して欲しい交通手段は、高校生を除く18歳以上の一般市民では「バス」が32.7%と最も高い一方、高校生は「鉄道」が50.5%と約半数を占めるといった特徴がみられました。

年齢別では、年齢が上がるにつれ、「バス」と「鉄道」から「バス」及びドア・ツー・ドアサービスである「乗合タクシー」「交通空白地有償運送」の充実を求める割合が高くなる傾向にあります。



一般		合計	問12. 今後、市民の移動手段として充実してほしいと思う公共交通							
			バス (路線バス・市民バス)	鉄道	乗合タクシー	交通空白地有償運送	自動運転車両等の新たな公共交通	タクシー	特になし	不明
全体		1287	421	181	173	160	113	44	103	92
		100.0	32.7	14.1	13.4	12.4	8.8	3.4	8.0	7.2
性別	男性	600	185	80	81	69	70	19	59	37
		100.0	30.8	13.3	13.5	11.5	11.7	3.2	9.8	6.2
	女性	680	232	100	92	91	43	25	44	53
		100.0	34.1	14.7	13.5	13.4	6.3	3.7	6.5	7.8
年齢	18～29歳	108	33	41	3	3	8	3	14	3
		100.0	30.6	38.0	2.8	2.8	7.4	2.8	13.0	2.6
	30～39歳	146	36	47	15	12	13	5	14	4
		100.0	24.7	32.2	10.3	8.2	8.9	3.4	9.6	2.7
	40～49歳	159	68	36	15	8	12	3	10	7
		100.0	42.8	22.6	9.4	5.0	7.5	1.9	6.3	4.5
	50～59歳	186	58	27	23	24	24	7	13	10
	100.0	31.2	14.5	12.4	12.9	12.9	3.8	7.0	5.3	
60～69歳	325	100	17	57	57	36	11	28	19	
	100.0	30.8	5.2	17.5	17.5	11.1	3.4	8.6	5.9	
70歳以上	354	121	12	60	55	20	15	24	47	
	100.0	34.2	3.4	16.9	15.5	5.6	4.2	6.8	13.4	

出典：常陸太田市市民アンケート調査結果（令和2（2020）年2月）

図 5-2 充実して欲しい交通手段（一般・高校生）

5.2 公共交通の利用状況

5.2.1 路線バス

令和2（2020）年度の各地区における路線バスの月別利用者数は、以下の通りとなっています。新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言が発令された4月・5月の利用者数が減少している路線が多いが、その後回復し、概ね横ばいとなっています。

(1)常陸太田地区



図 5-3 常陸太田地区における路線バスの月別利用者数（令和2（2020）年度）

(2)金砂郷地区



図 5-4 金砂郷地区における路線バスの月別利用者数（令和2（2020）年度）

(3)水府地区



図 5-5 水府地区における路線バスの月別利用者数（令和2（2020）年度）

(4)里美地区



図 5-6 里美地区における路線バスの月別利用者数（令和2（2020）年度）

(5)各路線の利用特性

表 5-1 路線別の利用特性

地区	路線	利用特性
常陸太田地区	市街地循環線 (平日)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 買い物目的の利用がある。 ・ 逆回りの便の設定がなく、運行回数が少ないこともあって、利用者数が少ない。 ・ 水府線や小中・里川線等、他路線と運行ルートが重複している。
	市街地循環線 (土日祝日)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 休日の観光利用を主目的として運行しているが、年間を通じて利用が少ない。
	太田一高線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高校生の利用が大半を占める。
	幸久・河合線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤・買い物・通院目的の利用があるが、利用者数は少ない。
	松栄・佐竹線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 買い物・通院目的の利用があるが、利用者数は少ない。
	上菅谷太田線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 常陸太田特別支援学校の生徒と高校生の通学利用が大半を占める。 ・ 休日の利用者数は少ない。
	小沢線	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 大甕駅を目的地とする利用者が多く、一定の利用者数を確保している。 ・ 早朝・夜の便の利用者が少ない。
	太田西山高線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 朝の上り便（馬場八幡前行）と夕方の下り便（大甕駅西口行）は高校生の通学利用が多い。 ・ 早朝の便は利用者が少ない。
	真弓・亀作線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 朝・夕は JR 大甕駅と大甕工場を目的地とする通勤利用者が多く、日中は買い物・通院目的の利用が多い。 ・ 早朝と夜の一部の便の利用者が少ない。
	真弓 NT・大甕工場前線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 朝・夕の通勤時間帯のみ運行しており、JR 大甕駅と大甕工場等を目的地とする通勤利用が多い。 ・ 夜間の便の利用者が少ない。
市民バス・西小沢コース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 買い物・通院目的の利用が見られるが、利用者数は少なく、特に迂回区間（支線）の利用者が殆どいない。 ・ 午後の便（上り・下りとも2便目）は利用者が少ない。 	
金砂郷地区	上宮田代線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 金砂郷小学校、久米小学校、金砂郷中学校等の通学利用に対応している。 ・ 小・中・高校生の通学利用が大半を占める。 ・ 早朝・夜間の便の利用者が少ない。
	大藪線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 買い物目的の利用がある。
水府地区	水府線 (入合・東染明神方面)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水府小学校、水府中学校の通学利用に対応している。 ・ 通学利用に加えて、高齢者等の買い物・通院目的の利用も多い。 ・ 西足～東染明神間と天下野以北の利用者が少ない。
	水府線 (大間ヶ沢方面)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誉田小学校の通学利用に対応している。 ・ 通学利用が大半を占めるが、高齢者等の買い物・通院目的の利用も見られる。
	瑞龍線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誉田小学校の通学利用に対応している。 ・ 通学利用が大半を占めるが、高齢者等の利用も見られる。
	竜神大吊橋線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光シーズン（秋期）は、竜神大吊橋へ行く観光客の利用が多い。
	荻の窪線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水府小学校、水府中学校の通学利用に対応している。 ・ 通学利用が大半を占める。
里美地区	小中・里川線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 里美小学校、里美中学校の通学利用に対応している。 ・ 通学利用に加えて、高齢者等の買い物・通院目的の利用も多い。 ・ 日中の漆平～賀美診療所間と大森医院前～下幡間の便の利用者が少ない。
	機初線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 機初小学校の通学利用に対応している。 ・ 通学利用が大半を占めるが、上りの2・3便目と下りの1・2便目では、高齢者等の買い物利用も見られる。

5.2.2 乗合タクシー

(1)利用者数

① 常陸太田地区

常陸太田地区における乗合タクシーは、過去3年間で、令和元（2019）年度が最も多く利用されています。月別の大きな増減はみられませんが、7月と10月は比較的用户が多い傾向にあります。

表 5-2 常陸太田地区における乗合タクシーの利用者数の推移

利用者数	合計（人）	平均（人/月）
平成30（2018）年度	1,716	143
令和元（2019）年度	2,942	245
令和2（2020）年度	2,000	167

② 金砂郷地区

金砂郷地区は、常陸太田地区・水府地区よりも利用者が多く、過去3年間で、平成30（2018）年度が最も多く利用され、次いで令和元（2019）年度、令和2（2020）年度の順となっています。

表 5-3 金砂郷地区における乗合タクシーの利用者数の合計

利用者数	合計（人）	平均（人/月）
平成30（2018）年度	3,750	313
令和元（2019）年度	3,609	301
令和2（2020）年度	2,976	248

③ 水府地区

水府地区では、過去3年間で、令和元（2019）年度が最も多く利用され、次いで平成30（2018）年度、令和2（2020）年度の順となっています。月別の利用者数は、平成30（2018）年度は6月と8月、令和元（2019）年度は9月と11月～2月、令和2（2020）年度は7月と10月の利用者数が多く、年間を通して利用者数が落ち込んでいる年はありません。

表 5-4 水府地区における乗合タクシーの利用者数の推移

利用者数	合計（人）	平均（人/月）
平成30（2018）年度	2,824	235
令和元（2019）年度	2,830	236
令和2（2020）年度	2,267	189

(2) 利用目的

令和2（2020）年度の乗合タクシーの利用目的をみますと、常陸太田地区と金砂郷地区は通院利用が最も多く、買い物目的と合わせると全体の約8割を占めています。

一方、水府地区は買い物利用が最も多く、通院目的と合わせると全体の約9割を占めています。

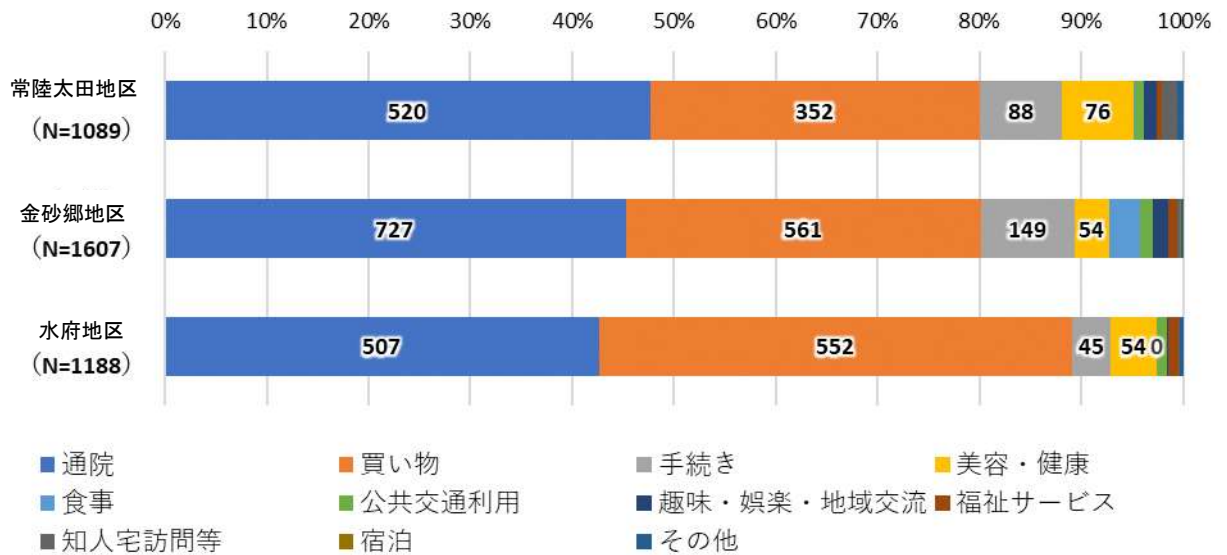


図 5-7 乗合タクシーの利用目的

5.2.3 交通空白地有償運送

(1) 外出支援サービス：

- ① 事業主体：高倉地域づくりの会
- ② 利用者数

交通空白地有償運送事業「外出支援サービス」の利用者数は、令和元（2019）年度と比較して、令和2（2020）年度は37人増加しています。

両年度ともに5月の利用が少なく、3月に利用が増加しています。

表 5-5 外出支援サービスの利用者数の推移

利用者数	合計（人）	平均（人/月）
令和元（2019）年度	481	40
令和2（2020）年度	518	43

③ 利用目的

通院利用が最も多く、全体の9割以上を占めています。次いで、買い物利用が多く、通院と買い物を合計すると95%以上となり、交通空白地有償運送による外出支援サービスは、生活に欠かせない移動手段となっています。

(2) うぐいす輸送システム

- ① 事業主体：常陸太田市商工会
- ② 利用者数

交通空白地有償運送事業「うぐいす輸送システム」の利用者数は、平成30（2018）年度から令和元（2019）年度は30人、令和元（2019）年度から令和2（2020）年度は58人がそれぞれ増加しています。

表 5-6 うぐいす輸送システムの利用者数の推移

利用者数	合計（人）	平均（人/月）
平成30（2018）年度	295	25
令和元（2019）年度	325	27
令和2（2020）年度	383	32

③ 利用目的

通院利用が最も多く、全体の5割以上を占めています。次いで、買い物利用が多く、通院と買い物を合計すると75%以上を占めます。また、約8%が各種手続きのために利用しており、公共施設への移動にも利用されています。

5.2.4 運転免許証自主返納支援の状況

本市では、運転免許証を自主返納した市民に対して、「市内路線バス IC カード 10,000 円分（満 75 歳以上の方は、高齢者バス利用促進助成制度により運賃が半額となるため、5,000 円分の IC カード）」と「市内タクシー利用券等 10,000 円分」のいずれかの支援を 3 年間実施しています。

(1) アンケート調査結果（令和 2（2020）年度調査）

本支援の利用は、下図の通り、返納後 2 年目の人より、3 年目の人が多く利用しています。

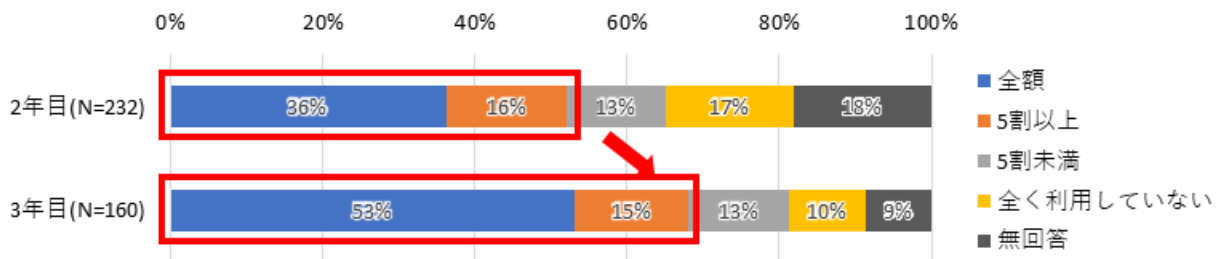


図 5-8 運転免許証自主返納支援の利用状況

支援内容の満足度は、下図の通り、返納後 2 年目の人より、3 年目の人の方が高くなっています。

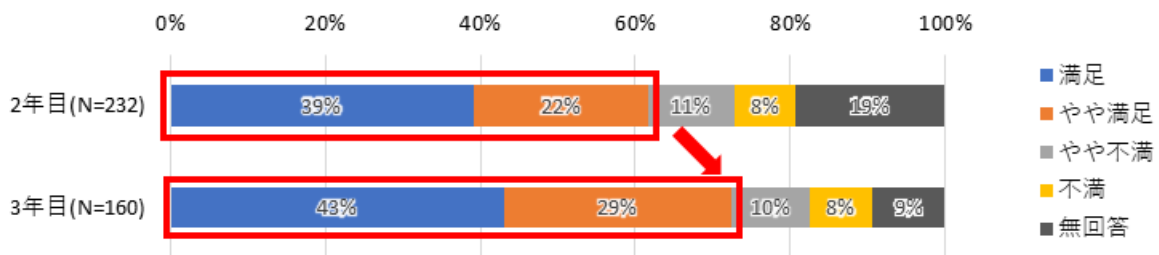


図 5-9 運転免許証自主返納支援の満足度

支援期間の満足度は、下図の通り、返納後の経過年数による大きな差は見られず、約 6 割の人が「満足・やや満足」と回答しています。

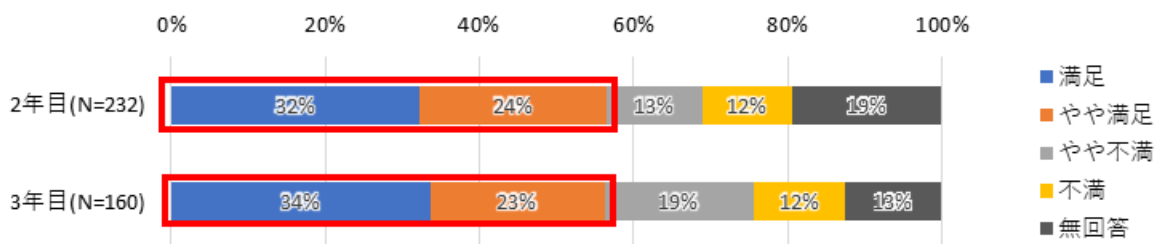


図 5-10 運転免許証自主返納支援期間の満足度

(2) 運転免許証自主返納支援の申請状況

令和2（2020）年度の運転免許証自主返納支援の申請者数は、以下の通りとなっています。

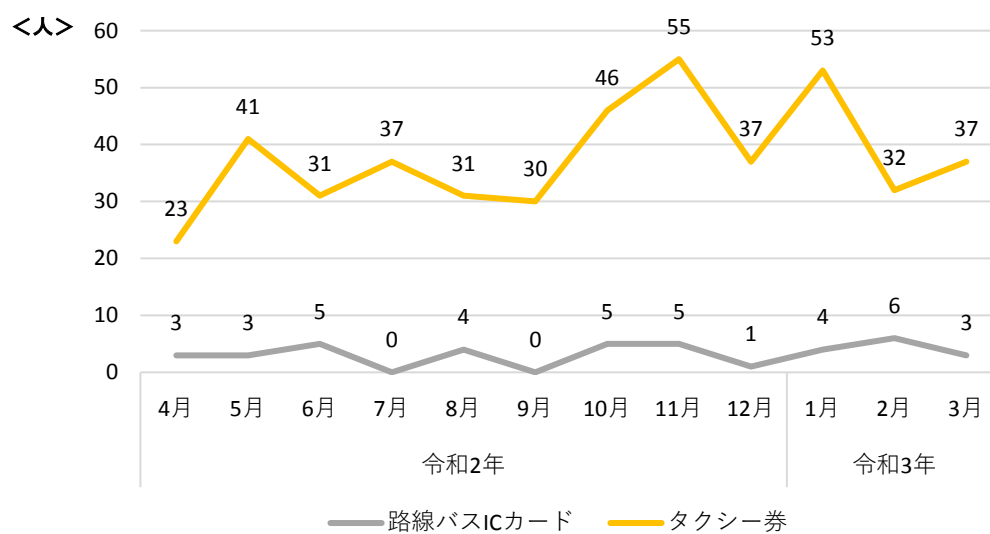


図 5-11 運転免許証自主返納支援の申請状況（令和2（2020）年度）

6. 地域公共交通の課題整理

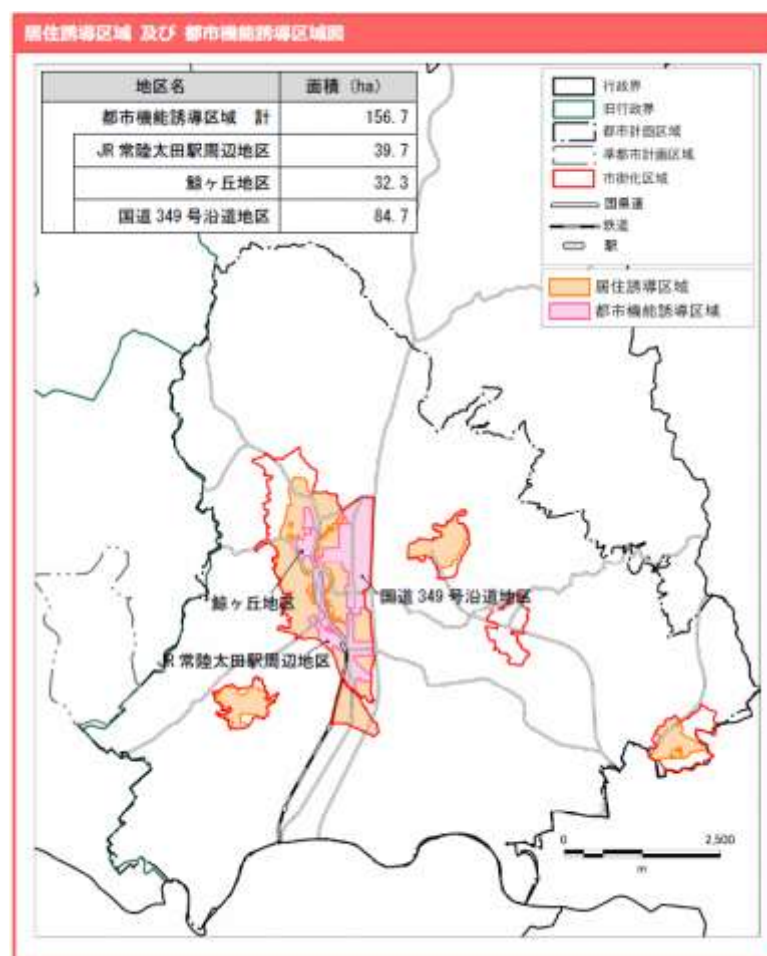
6.1 まちづくり方針・市民ニーズ等への対応と課題

(1)まちづくり方針に対応した地域公共交通体系の構築

本市では、都市計画マスタープラン（令和2（2020）年3月）及び立地適正化計画（令和2（2020）年3月）が策定されており、それぞれの計画においてまちづくりの方針が示されています。

立地適正化計画では、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方のもと、行政サービスの質の確保やまちなかの賑わい創出を図るため、人口密度の維持を目的として、子育て機能や医療機能等の都市機能の集積を図る「都市機能誘導区域」と、市民の居住を誘導する「居住誘導区域」が設定されています。

これらの区域は、本市において誘導が求められる都市機能の立地状況、市内の人口密度、日常生活における利便性（商業・福祉等の日常生活利便施設の徒歩圏域と鉄道駅やバス停留所からの徒歩圏域）等から設定されており、これらの区域内及び区域間を結ぶ公共交通体系の構築を検討する必要があります。



出典：常陸太田市立地適正化計画

図 6-1 居住誘導区域及び都市機能誘導区域図

また、「居住誘導区域」以外に、各種都市機能や居住機能がある程度集積している地域での日常生活機能を維持するとともに、郊外部においても生活利便の特性や都市基盤施設の充実した場所への居住を促すため、以下の通り、法律に基づかない本市独自（任意区域）の「生活拠点」を設定しており、都市計画マスタープランにおける生活拠点との整合が図られています。

- ・真弓ヶ丘生活拠点
- ・金砂郷生活拠点
- ・水府生活拠点
- ・里美生活拠点

これらの生活拠点と中心市街地を結ぶ基幹交通としての路線バス、ドア・ツー・ドアのニーズに対応した乗合タクシー等の充実を図り、市民生活の利便性を高めていく必要があります。

【都市の骨格構造】



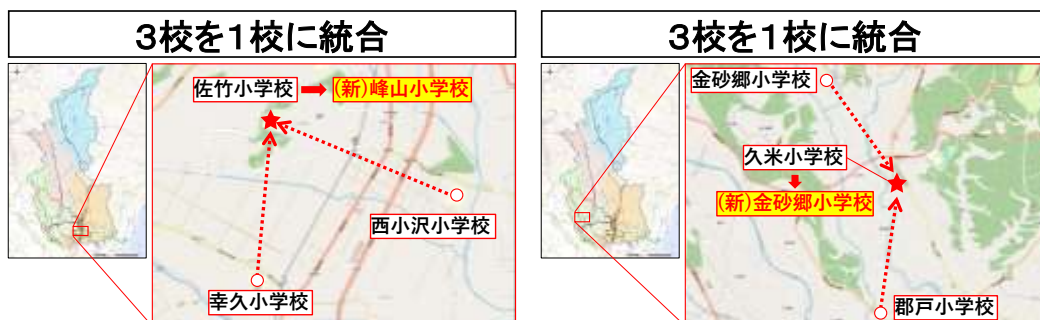
出典：常陸太田市都市計画マスタープラン

図 6-2 常陸太田市の骨格構造

(3) 変化する地域の実情を踏まえた地域公共交通の確保

① 小学校の統合による移動ニーズの変化

令和4（2022）年4月に予定されている「西小沢小学校」、「幸久小学校」、「佐竹小学校」の新“峰山小学校”への統合及び「金砂郷小学校」、「郡戸小学校」、「久米小学校」の新“金砂郷小学校”への統合により、既に路線バスを通学利用している児童に加えて、新たに多くの児童が路線バスを通学利用することになることから、路線の新設やルート・ダイヤの変更が必要となります。その後においても、児童数等の変化への対応が必要になってきます。



出典：Open Street Map

図 6-4 小学校の統合

② 東部土地区画整理事業による市街地開発に伴う移動ニーズの変化

本市は、買い物環境の向上や雇用の創出を図り、若者世代の定住促進や持続可能なまちづくりを進めるため、約 26 ha の市街地開発を実施しており、令和5（2023）年中に一部開業の予定となっています。（令和7（2025）年事業完了予定）

このため、市街地への移動ニーズに対応する公共交通の確保が必要になります。



出典：常陸太田市ホームページ

図6-5 事業エリア

③ 運転免許証自主返納者の増加への対応

本市は、高齢化率の上昇等に伴い、運転免許証返納者が増加しています。

平成 29 (2017) 年 1 月から、運転免許証自主返納支援事業を実施しており、自主返納者に対し、路線バス IC カードやタクシー券の配布等の支援を行っています。社会問題となっている高齢ドライバーの交通事故の抑制のためにも、今後も運転免許証の自主返納者を増やしていくことが重要ですが、そのためには返納後も安心して日常生活での移動ができるように公共交通の充実と利用促進を図る必要があります。

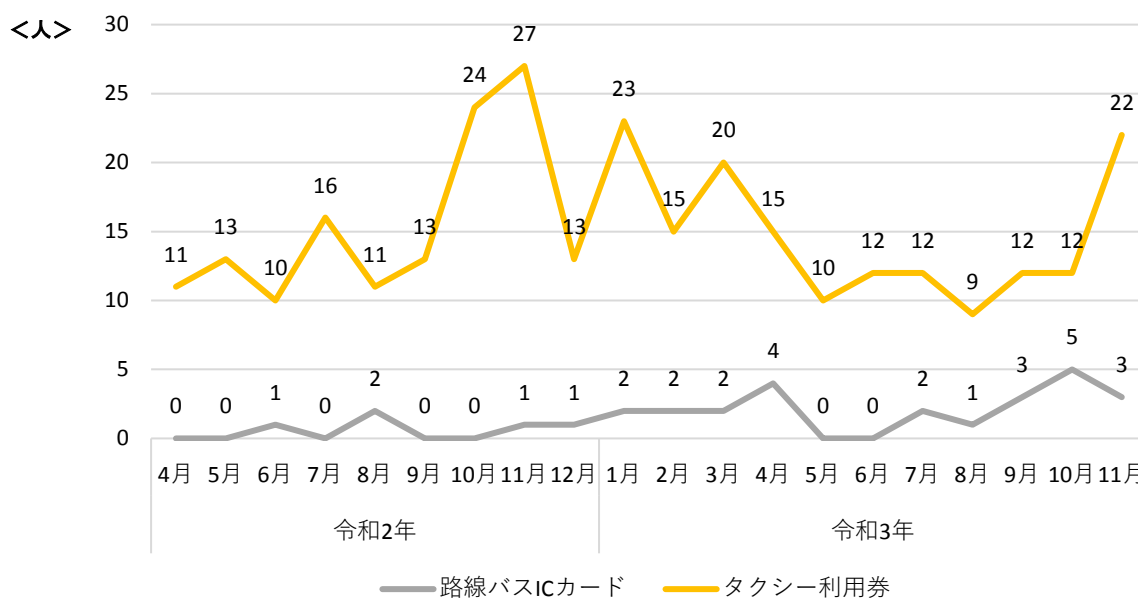


図 6-6 運転免許証自主返納支援事業の新規申請者の推移

④ 新型コロナウイルス感染症等の影響による路線バス利用者の減少

新型コロナウイルス感染症の影響による外出控えやテレワークの普及等により、令和2（2020）年度の路線バスの利用者数は、多くの路線において令和元（2019）年度よりも減少しました。

現在の利用者数は回復傾向にあるものの、感染症の再拡大や収束後の社会情勢の変化によって、利用者数の変動が予想されることから、持続可能な公共交通サービスの提供に向けた効率的な運行体系の構築が求められます。

表 6-1 路線バス利用者数の推移

No.	路線	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	前年比
1	市街地循環線（平日）	2,206人	2,040人	92.5%
2	市街地循環線（土日祝日）	493人	325人	65.9%
3	太田一高線	5,579人	5,392人	96.6%
4	幸久・河合線	1,307人	996人	76.2%
5	松栄・佐竹線	812人	598人	73.6%
6	上菅谷太田線	10,647人	11,288人	106.0%
7	小沢線	89,502人	64,852人	72.5%
8	太田西山高線	23,900人	18,915人	79.1%
9	真弓・亀作線	127,945人	94,625人	74.0%
10	真弓NT・大甕工場線	29,540人	20,030人	67.8%
11	上宮田代線	38,985人	36,750人	94.3%
12	大藪線	1,624人	1,248人	76.8%
13	水府線	33,587人	28,867人	85.9%
14	瑞龍線	14,058人	15,640人	111.3%
15	竜神大吊橋線	4,897人	3,333人	68.1%
16	萩の窪線	11,705人	13,550人	115.8%
17	小中・里川線	51,402人	45,616人	88.7%
18	機初線	20,152人	21,018人	104.3%

6.2 公共交通の運営・運行における対応と課題

(1) 公共交通の持続可能な運営

① 財政負担の改善

本市は、これまで「常陸太田市地域公共交通再編実施計画」に基づき、平成 28（2016）年 10 月に第 1 次再編、平成 31（2019）年 4 月に第 2 次再編を実施し、各バスモードの路線バスへの統合等によって運行を効率化して財政負担の改善に取り組んできました。しかし、少子化・人口減少や新型コロナウイルス感染症等の影響による利用者数の減少により、財政負担が増加しています。よって、その改善を図るため、令和 4（2022）年 4 月に実施する第 3 次再編では、小学校の統合に対応した路線バスの運行ルート・ダイヤの見直しを行うとともに、可能な限り財政負担の増加を抑えられるよう、利用実態を踏まえた運行の改善を行うこととしています。

更に、再編後においても、持続可能な公共交通体系を目指して、更なる財政負担の改善に努める必要があります。

② 交通事業者負担の改善及び担い手不足への対応

路線バスの運行経費については、交通事業者に対し、国、県及び市から補助を行っていますが、新型コロナウイルス感染症による利用者数の減少や燃料の高騰等の影響により、事業者負担も増加しています。よって、今後とも、利用促進策によるバス利用者の増加に努めるとともに、可能な限り事業者負担の改善が図られるよう、行政、事業者、市民等が一体となって、持続可能な交通体系の構築を図る必要があります。

また、本市においても、全国的な傾向と同様にバス・タクシーの運転士が不足しています。乗合タクシーを運行する事業者には、運転士の平均年齢が 60 歳以上の事業者もあり、今後の公共交通の担い手不足の解消に向けた取組が求められています。

(2) 情報発信の促進

① 利用者が必要としている公共交通の情報発信の促進

令和 3（2021）年度に実施した市民に対する聞き込み調査では、路線バスや乗合タクシーの利用に関する課題として、「どの路線バスが目的地に向かうのか分からない」（6%）、「乗合タクシーの利用の仕方が分からない」（13%）等の意見（回答）が出されました。

このため、利用者が必要としている情報を見極め、的確な情報発信を行う必要があります。



図 6-7 路線バスの利用に関する課題



図 6-8 乗合タクシーの利用に関する課題

(3)次世代技術の活用

① AI オンデマンド交通[※]や自動運転等の導入による市民の移動ニーズへのきめ細かな対応と担い手不足の解消

多様な移動ニーズに応じた効率的な運行や運転士不足の対応、更には環境に配慮した交通システムの構築を実現するため、ICT を活用した MaaS[※]の取組みや AI オンデマンド交通（リクエスト型最適経路交通）、自動運転車両等の新しい技術の導入・活用の取組みが必要となっています。

※AI オンデマンド交通とは、AI を活用して、利用者に対してリアルタイムに最適な配車を行うシステムのことです。

※MaaS とは、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段を一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、一元的なサービスとして捉える概念のことです。

MaaS の普及により移動に対する障害が緩和されることで、移動手段の、自家用車から電車やバス、タクシー等へのシフトにつながり、公共交通の利用促進が期待されます。

7. 常陸太田市地域公共交通網形成計画の評価・検証

7.1 目標値と達成状況

(1) 「ライフステージ、地域特性に応じた地域公共交通網の構築」に対する目標達成状況

- 市民アンケート調査結果のうち、「満足」と「やや満足」を、満足度を達成したものととして合算した結果、令和元（2019）年度における満足度は 13.8%であり、目標値の 20.0%に対する達成率は 69.0%となりました。
- 公共交通の利用者数（鉄道・交通空白地有償運送を除く）は 238,518 人/年（令和元（2019）年度）であり、目標値の 251,000 人に対する達成率は約 95%でした。しかし、令和 2（2020）年度の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響で 219,631 人/年に減少しています。

(2) 「高齢者を中心とした市民のライフステージの変化に応じた移動方法の変容支援」に対する目標達成状況

- 運転免許証返納者数は、令和元（2019）年度は 322 人と目標値の 300 人を上回りました（達成率約 107%）が、令和 2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症等の影響による外出自体の減少により、返納者数も 267 人に減少しました。
- 公共交通への変容度を把握するための指標である公共交通の新規利用者数^{*}は、令和元（2019）年度が 27,454 人と目標値の 20,000 人を大きく上回る結果（達成率約 137%）となりました。

※新規利用者数は、各種公共交通の新規登録者及び助成事業新規利用者から算出

表 7-1 常陸太田市公共交通網形成計画の目標達成指標

指標	概要	実績値 平成 26 年度 (2014 年度)	目標値 令和 3 年度 (2021 年度)	実績値 令和元年度 (2019 年度)	目標達成率 (%)
市民満足度	利用者の満足度を調査し、再編の効果を確認します。	10.0% 平成 27 年度 (2015 年度)	20.0%	13.8%	69.0%
利用者数	利用者数によって再編の効果を確認します。	231,000 人/年 (延べ人数)	251,000 人/年 (延べ人数)	238,518 人/年 (延べ人数)	約 95%
運転免許証返納者数	高齢者の交通行動の変容度を計測します。	51 人	300 人	322 人	約 107%
新規利用者	全体の公共交通への変容度を把握します。	0	20,000 人/年 (延べ人数)	27,454 人/年 (延べ人数)	約 137%

7.2 事業実施状況

常陸太田市地域公共交通網形成計画において位置付けられている目的を達成するために行う事業及び各事業の実施状況は、次ページ（表 7-2）の通りです。

表 7-2 常陸太田市地域公共交通網形成計画における具体的な事業の実施状況

基本的な方針	計画の目標	施策の方向性	具体的な事業	結果	今後5年間の方向性
ライフステージ、地域特性に応じた地域公共交通網の構築	サービス内容の統一による地域公共交通網の構築	運行内容の考え方の一元化	地域公共交通のサービスとサービス水準の考え方の設定	実施	利用状況等を踏まえて検討する。
			地域公共交通網の再編（再編実施計画策定）	実施	利用状況等を踏まえて実施する。
			観光に対応したバス路線の整備	実施	竜神大吊橋や袋田の滝（大子町）等に連絡する路線バスを、今後も継続して運行する。
		運賃制度の一元化	運賃体系の見直し	実施	利用状況等を踏まえて検討する。
			利用者への負担軽減策の実施	実施	市民の移動ニーズ等を踏まえて実施する。
高齢者を中心とした市民のライフステージの変化に応じた移動方法の変容支援	自家用車から地域公共交通への転換期における地域公共交通の利用促進	移動方法の変容支援	乗り方教室の開催	実施	公共交通の利用促進を図るため、随時、乗り方教室を開催する。
			公共交通を利用したバスツアーの開催	実施	公共交通の利用促進を図るため、路線バスツアーを実施する。
			チラシの作成・配布	実施	公共交通の利用促進を図るため、分かりやすいチラシを作成・配布するとともに、市ホームページ等への掲載により周知を行う。
			インセンティブ旅行の実施（利用実績に応じた特典の付与）	実施	公共交通の利用促進を図るため、インセンティブ旅行を検討する。
		変容支援の補助	バスマップ及び時刻表の制作・配布	実施	市民の意見等を踏まえ、必要に応じて、バスマップ等の制作（修正）・配布を行う。
			バス車両ラッピングの実施	実施	プロモーションを促進するため、バス車両のラッピングを実施する。
			公共交通利用案内の実施	実施	分かりやすい公共交通の利用案内を実施する。
			路線バス IC カードによる利用実態調査	実施	継続的に、ICカードによって市民の利用実態を調査・分析し、各事業に活用する。
			バスロケーションシステムの整備	実施	バスロケーションシステムの公開を継続し、バス利用の利便性向上を図る。

8. まちづくりの方向性や公共交通の役割

8.1 上位計画の整理

(1)常陸太田市第6次総合計画（平成29（2017）年3月）

① 計画の概要

本計画は、本市の最上位計画です。本市を取り巻く今日的視点を把握し、本市の特性を活かした地域づくりの方向性を明らかにするとともに、引き続き持続可能で自立したまちづくりを目指すため、10年間を基本構想の期間とし、定められた基本目標を実現するための基本的な計画と施策を総合的・体系的に示す計画を、5年間（後期基本計画：令和4（2022）年度～令和8（2026）年度）を計画期間として策定しています。

下図に示すまちづくりの将来像を実現するために、まちづくりの理念及び基本目標が位置付けられています。



出典：常陸太田市第6次総合計画基本構想

② 公共交通の位置付け

市民アンケート調査結果において、公共交通の充実が課題として挙げられているため、地域経済の活性化や安心して暮らしやすいまちづくりを推進するために、少子高齢化や人口減少の現状に対応した公共交通の維持・強化を図ることとしています。

更に、基本目標を達成するために、後期基本計画（令和4（2022）年度～令和8（2026）年度）では重点指標として、「交通事故発生件数」、「公共交通年間利用者数」が掲げられており、安全意識の醸成、道路施設の整備等の交通安全対策や路線バス・乗合タクシー等の地域公共交通の充実、公共交通体系の再編整備が施策として位置付けられています。

② 第2期常陸太田市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2（2020）年7月）

① 計画の概要

本計画は、人口の将来展望（人口ビジョン）を実現するために取組むべき施策・事業を示しています。これらの施策・事業を実施することで、切れ目のない少子高齢化・人口減少対策を推進し、新たな人口ビジョンによる長期的展望と、持続可能な常陸太田市の実現を目指すとしています。

【第2期総合戦略の基本的な考え方】

- (1) 新たな雇用の創出や地域内における経済の好循環の促進を図るため、国道349号バイパス沿道地区(東部地区)への新たな市街地開発を引き続き進める。
- (2) 若い世代の転入促進を図るため、若い世代に魅力的な「しごと」の場を創出するための支援を推進する。
- (3) 結婚の推進、新婚世帯や子育て世帯の転入の促進を図るため、本市が他の自治体に先駆けて実施してきた結婚・出産・子育てへの切れ目のない支援のさらなる推進を図るとともに、交流人口の拡大と、将来的な移住・定住につながる関係人口の創出・拡大を推進する。
- (4) 訪れたい、住み続けたいと思えるようなまちをつくるため、誰もが活躍でき、魅力的で安心して暮らせる、持続可能なまちづくりを推進する。
- (5) 将来にわたって「活力ある地域社会」の実現を目指し、人材の育成と確保に努めるほか、多様な人材の活躍を推進する。
- (6) 新しい時代の流れを力にするため、「関係人口の創出・拡大」、「Society5.0の実現に向けた技術の活用」、「SDGsとの一体的な推進」といった新たな視点を取り入れる。
- (7) 市民をはじめ産業界、行政機関、教育機関、金融界、労働団体、メディア等の各分野が一体となり、引き続き本市における地方創生に取り組む。

- 基本目標1 稼ぐ地域をつくるとともに、安心して働けるようにする
- 基本目標2 本市とのつながりを築き、本市への新しい人の流れをつくる
- 基本目標3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- 基本目標4 ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる

第2期総合戦略における目標(令和7(2025)年4月1日)

●**常住人口 46,400人**

※計画期間は、令和2(2020)年度から令和6(2024)年度までの5年間とする

出典：第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略

② 公共交通の位置付け

鉄道、路線バス、乗合タクシー等の多様な公共交通を維持するとともに、国や交通事業者等と連携し、新たな交通サービスの導入等を目指すことで、利便性の高い快適な暮らしの実現を推進することとしています。

目標を達成するための指標として、「公共交通年間利用者数」が設定されています。

重要業績評価指標（KPI）

- ・基準値【平成30(2018)年度】705,381人
- ・目標値【令和6(2024)年度】700,000人

8.2 関連計画の整理

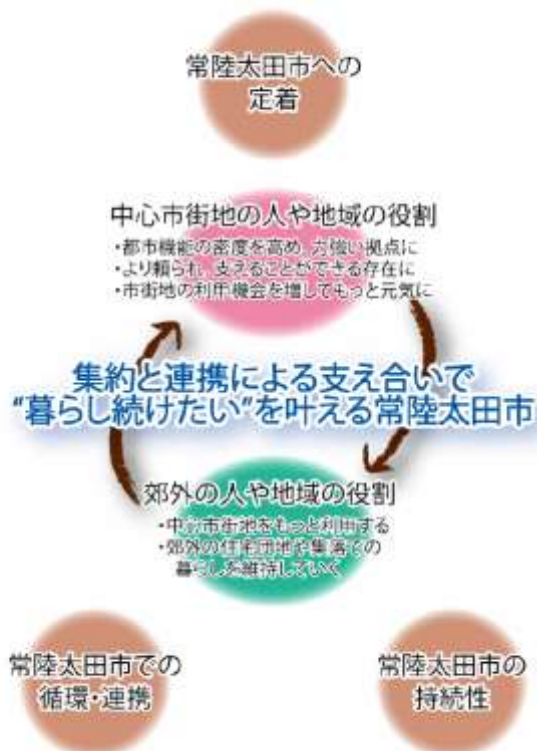
(1)常陸太田市都市計画マスタープラン（令和2（2020）年3月）

① 計画の概要

本計画は、人口減少や少子高齢化等の社会情勢の変化や土地利用の現況を踏まえ、魅力ある都市づくりを進めるための本市の都市計画の基本となる計画です。

【基本的理念】

子育て世代や高齢者などの多様な市民とさまざまな産業などが本市に定着・集積し、本市内での人・物・経済などの域内循環や相乗効果、依存・連携関係が構築され、地域の持続的な活力維持や自律的成長につながるような、共生・連携関係を基本とすることで、みんなの暮らし続けたい思いを叶えられる常陸太田市を目指す。



出典：常陸太田市都市計画マスタープラン

② 公共交通の位置付け

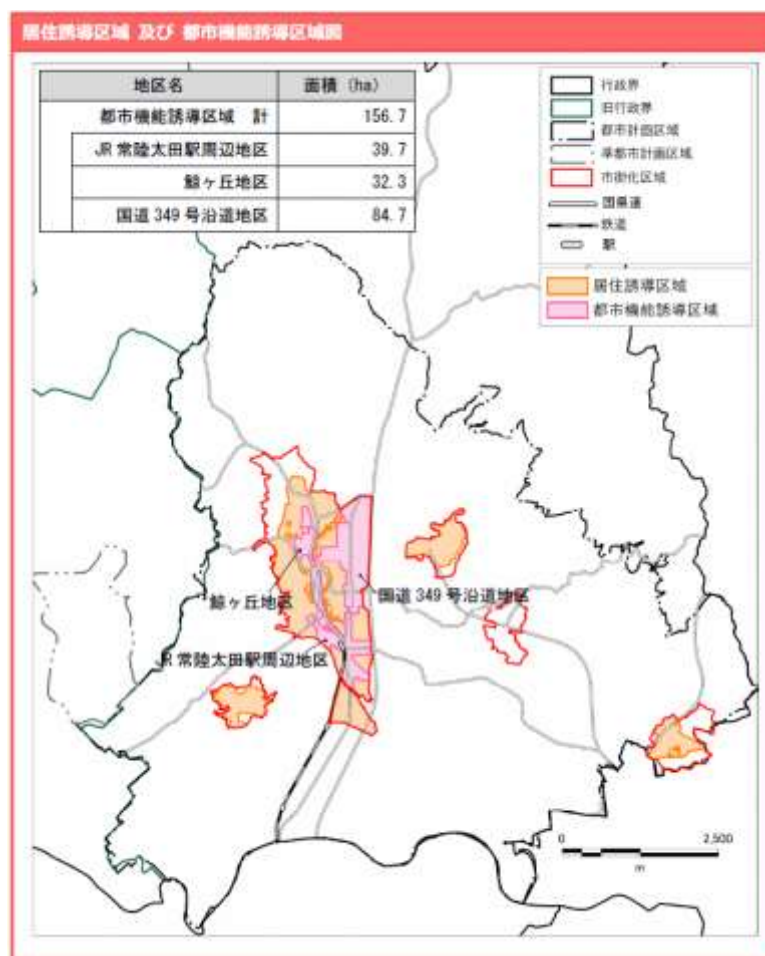
人口減少や少子高齢化の進行を踏まえ、都市機能誘導区域や主要な公共施設・生活利便施設へ、誰でも安全で快適にアクセスできる公共交通等の環境を確保することとしています。

なお、立地適正化計画で定めた主要な拠点間を結ぶ公共交通の維持・利便性の向上、結節点機能の整備が必要となります。また、環境の視点から、過度な自動車利用から公共交通利用への適切な転換を図ることが必要になります。更に、パークアンドライド、サイクルアンドライド等の促進による鉄道・バス等の乗り換えの利便性の向上、公共交通機関の各施設へのユニバーサルデザインの導入を図るとともに、需要や採算性を踏まえ、デマンドタクシー等の多様な交通手段の利用促進及び拡充を目指すこととしています。

(2) 常陸太田市立地適正化計画（令和2（2020）年3月）

① 計画の概要

本市の市街地において効率的に土地利用を図り、市民が快適な都市生活を実現できるよう、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の概念のもと、医療・福祉及び商業施設や住居等が市街地を中心に集約的に立地するよう誘導し、更に、市民等が自家用車に過度に頼ることなく、公共交通等によって市街地や各種施設等を利用できる、集約と連携の都市づくりを目指としています。



出典：常陸太田市立地適正化計画

② 公共交通の位置付け

JR 常陸太田駅を中心に都市機能誘導区域・居住誘導区域を設定し、また、金砂郷・水府・里美地区を生活拠点として位置付けており、これらの中心的な拠点を公共交通機関によって相互に結ぶことを目指すべき都市構造の基本としています。

また、誘導区域の設定にあたっては、鉄道駅から半径 800m 圏内、便数の多いバス停から半径 300m 圏内を考慮しており、居住区域が分散している場合は、公共交通のサービスの維持が困難であることから、公共交通が充実した区域への居住を促進しています。

更に、鉄道とバスの連携や、多様な公共交通手段（小型モビリティ（シニアカー、1人乗り車両）、乗り物シェアリング（自動車、自転車等））の活用を検討することとしています。

(3)第3次常陸太田市環境基本計画（平成31（2019）年3月）

① 計画の概要

目指すべき将来像を「自然の恵みと かがやく笑顔を 未来へつなぐまち」と定め、本市における環境の保全及び創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進する計画です。

目指すべき将来像の実現に向けた5つの環境目標



出典：第3次常陸太田市環境基本計画

② 公共交通の位置付け

路線バスをはじめ、乗合タクシー、交通空白地有償運送等の公共交通の維持管理に対する効果的な取組みが求められていることから、公共交通利用の啓発活動を実施し、公共交通の利用促進を図るとともに、公共交通（高速バス）を利用した貨客混載による農産物配送事業等による、環境にやさしい物流システムを推進することとしています。

8.3 上位計画・関連計画を踏まえた公共交通の役割

表 8-1 上位計画・関連計画を踏まえた公共交通の役割

上位計画・関連計画	公共交通に係る方針	公共交通の役割の整理
常陸太田市第6次総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・暮らしやすく楽しむことのできるまちづくり →地域公共交通の充実、公共交通の利用促進、利便性と環境に配慮した新たな交通システムの導入 	
第2期常陸太田市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の維持 ・新たな交通サービスの導入 	
常陸太田市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・市内連絡 ・都市間連携 →公共交通の維持・利便性向上、デマンドタクシーや多様な交通手段の利用促進及び拡充 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持・利便性の向上 ・公共交通の各モード間の連携 ・公共交通の利用促進（啓発活動を含む） ・新たな交通サービスの導入
常陸太田市立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> ・市民生活の利便性の向上 ・中心市街地と郊外との連携 →鉄道・バスの連携、多様な交通手段（小型モビリティ（シェアカー、1人乗り車両）、乗り物シェアリング（自動車、自転車等））の活用を検討 	
第3次常陸太田市環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・公共利用の啓発活動の実施による利用促進 ・環境にやさしい物流システムの推進 	

9. 常陸太田市地域公共交通計画の全体像

9.1 目指す将来像

本市の公共交通は、通学、通勤、買い物、通院等、様々な移動目的で利用されています。

市民アンケート調査結果では、公共交通は「満足度が低く、充実希望度が高いもの」と認識されています。

市民の、今後“充実してほしい交通手段”については、年代が上がるにつれて、「バス」、「鉄道」から「バス」に加えて「乗合タクシー」、「交通空白地有償運送」の割合が高まる傾向にあり、市民のライフステージによって公共交通のニーズが異なっています。

このように、利用者のライフステージに応じた移動ニーズへの対応が求められていることから、本計画では、市民の移動ニーズや地域の実情・課題を踏まえて、以下のように「目指す将来像」及び「基本的な方針」を定めました。

市の公共交通が目指す将来像

利用者のライフステージに応じた公共交通サービスを目指して

9.2 基本的な方針

基本方針1：市民の移動ニーズに即した効率的な公共交通サービスの提供

目標：中心市街地と日常生活圏における移動ニーズに即した路線バス網の再構築

世代や地域等によって異なる市民の移動ニーズに対応した効率的な公共交通サービスを提供することで、移動がハードルとならない「様々な世代が暮らしやすいまちづくり」の実現を図ります。

人口減少・少子高齢化や社会情勢の変化等を考慮した路線バスの運行（ルート・ダイヤ）を実施し、利便性の向上と効率的な都市運営を実現するとともに、中心市街地の賑わい創出等による持続可能なまちづくりを推進します。

施策 1-1：利用状況等を踏まえた効果的な路線バス網の再構築

施策 1-2：持続可能性を考慮した路線バスの運行形態の構築

施策 1-3：新たな移動ニーズへの対応

基本方針2：新技術と多様な移動手段による地域全体での公共交通ネットワークの確保

目標：行政・事業者・市民等との協働による地域全体での公共交通ネットワークの構築

鉄道、路線バス、乗合タクシー等の交通モード間の連携を強化し、本市内の地域間における公共交通の利便性を向上させることで、公共交通の利用を促進します。

また、高齢化率の上昇に伴う対応として、乗合タクシー等のドア・ツー・ドアサービスの維持・確保を図ります。

更に、既存の公共交通の補完等を目的とした AI オンデマンド交通や自動運転等の次世代モビリティ技術*の導入・活用及び複数の交通モードをシームレスに利用できる MaaS の構築等を検討し、より暮らしやすいまちの実現及び更なる利便性の向上を目指します。

施策 2-1：鉄道、路線バス等の交通モード間の連携

施策 2-2：ドア・ツー・ドアサービスの維持・確保

施策 2-3：MaaS や AI オンデマンド交通等の新たな技術の導入

※モビリティ技術とは、人の移動手段、乗り物、交通システム等に関する技術のことです。

基本方針3：利用促進につながる運行情報・快適なサービスの提供

目標：分かりやすく快適な公共交通サービスの提供

公共交通の利用促進及び満足度の向上を目指し、分かりやすい公共交通の情報発信や快適な公共交通サービスの提供を行います。

公共交通の乗り方や利用方法の案内等を行う公共交通の利用促進につながるイベント等を開催し、広く公共交通を知ってもらうことで利用者の増加を促すとともに、路線バスの乗り場環境及び鉄道駅の乗継待合環境等の整備や、高齢者・運転免許証自主返納者等への支援を行い、自家用車から公共交通への転換を促進します。

施策 3-1：モビリティ・マネジメント*の推進

施策 3-2：ハード・ソフト双方による公共交通情報提供の充実

施策 3-3：公共交通利用に係る快適なサービスの提供

※モビリティ・マネジメントとは、「過度に自家用車に頼る生活」から「公共交通を中心とした、徒歩、自転車等の様々な移動手段を適度に利用する生活」への変化を促す取り組みのことです。

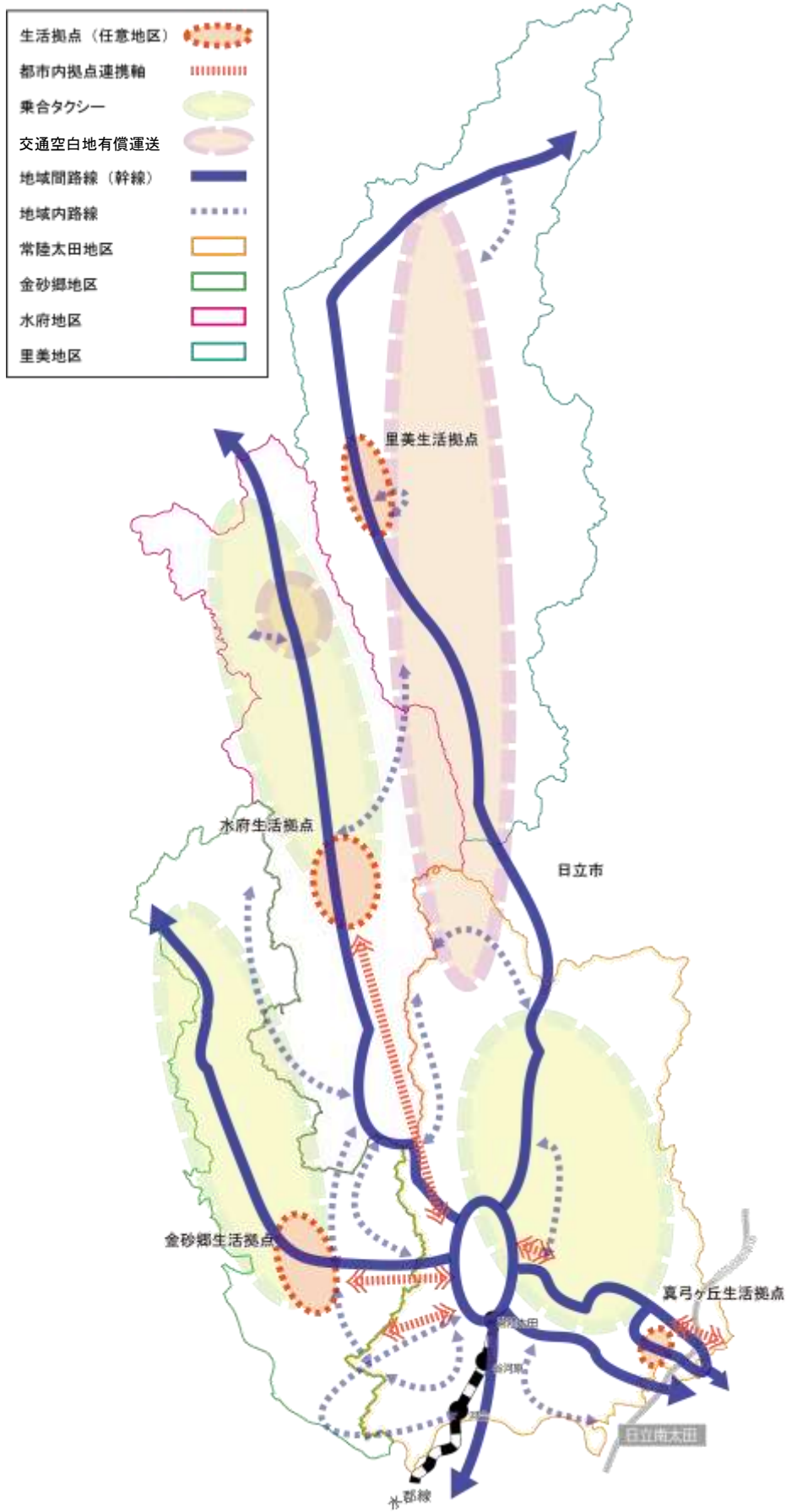


図9-1 本計画で構築を進める市内公共交通ネットワーク

～利用者のライフステージに応じた公共交通サービスを目指して～

【まちづくり方針・市民ニーズ等への対応と課題】

●まちづくり方針に対応した地域公共交通体系の構築
 ・各種関連計画の方針に対応した地域公共交通体系の構築

●移動ニーズに合わせた公共交通サービスの提供
 ・市外への広域移動に対応した地域公共交通の確保
 ・市民のライフステージ別の生活行動に合わせた対応

●変化する地域の実情を踏まえた地域公共交通の確保
 ・小学校の統合や市街地開発等に伴う移動ニーズの変化
 ・運転免許証自主返納者の増加への対応
 ・新型コロナウイルス感染症等の影響による路線バス利用者の減少

【公共交通の運営・運行における対応と課題】

●公共交通の持続可能な運営
 ・財政負担の改善
 ・交通事業者の負担改善・担い手不足への対応

●情報発信の促進
 ・利用者が必要としている公共交通の情報発信の促進

●次世代技術の活用
 ・AI オンデマンド交通や自動運転等の導入による市民の移動ニーズへのきめ細かな対応と担い手不足の解消

基本方針1 市民の移動ニーズに即した効率的な公共交通サービスの提供

少子高齢化や変化する移動ニーズに合わせて路線バス網を再編することで、地域に適した公共交通網を構築し、日常的なバス利用を促すとともに、事業効率を向上させ、持続可能な公共交通サービスを提供します。

基本方針2 新技術と多様な移動手段による地域全体での公共交通ネットワークの確保

路線バスや鉄道、乗合タクシー等の多様な公共交通間の連携を図り接続性を向上させることで、乗り継ぎを促し、地域内・地域間の回遊性の向上を図ります。モビリティに関する次世代技術を導入し、公共交通の利用機会を創出します。

基本方針3 利用促進につながる運行情報・快適なサービスの提供

だれもが分かりやすい情報提供や、公共交通利用に係るサービスを充実させることで、自家用車から公共交通への転換等、公共交通の利用を促進します。

【目標1】 中心市街地と日常生活圏における移動ニーズに即した路線バス網の再構築

施策I
 ・利用状況等を踏まえた効果的な路線バス網の再構築
 ・持続可能性を考慮した路線バスの運行形態の構築
 ・新たな移動ニーズへの対応

【目標2】 行政・事業者・市民等との協働による地域全体での公共交通ネットワークの構築

施策I
 ・鉄道、路線バス等の交通モード間の連携
 ・ドア・ツー・ドアサービスの維持・確保
 ・MaaS や AI オンデマンド交通等の新たな技術の導入

【目標3】 分かりやすく快適な公共交通サービスの提供

施策I
 ・モビリティ・マネジメントの推進
 ・ハード・ソフト双方による公共交通情報提供の充実
 ・公共交通利用に係る快適なサービスの提供

10. 施策及び推進事業

10.1 施策及び推進する事業・取組み

前節で位置付けた施策を具体的に実施するために、下表の事業・取組みを推進し、目指す将来像の実現を図ります。

表 10-1 目標達成に向けた施策・事業体系図

目標	施策	推進する事業・取組み
1. 中心市街地と日常生活圏における移動ニーズに即した路線バス網の再構築	(1) 利用状況等を踏まえた効果的な路線バス網の再構築	①利用状況・移動ニーズを踏まえた路線バスのルートや運行ダイヤ等の再構築
	(2) 持続可能性を考慮した路線バスの運行形態の構築	②収益性の低い路線の利用状況を踏まえたルート・運行ダイヤの見直し
	(3) 新たな移動ニーズへの対応	③小中学校の統合等による通学用路線の新設・既存路線の見直し ④市街地開発等に伴う新たな移動ニーズへの対応
2. 行政・事業者・市民等との協働による地域全体での公共交通ネットワークの構築	(1) 鉄道、路線バス等の交通モード間の連携	①利用状況・移動ニーズを踏まえた、鉄道、路線バス、ドア・ツー・ドアサービス等が連携した交通ネットワークの構築 ②近隣自治体との広域連携の充実 ③近隣自治体との観光誘客を目的とした交通体系の整備 ④新規事業を実践しやすい体制・環境整備
	(2) ドア・ツー・ドアサービスの維持・確保	⑤乗合タクシーの運行形態の見直し ⑥交通空白地有償運送の運行形態の見直し
	(3) MaaS や AI オンデマンド交通等の新たな技術の導入	⑦MaaS や AI オンデマンド交通等の新たなモビリティ技術の導入 ⑧ICT を活用したデータ分析による利便性向上の取組み
3. 分かりやすく快適な公共交通サービスの提供	(1) モビリティ・マネジメントの推進	①市民の移動ニーズに適したモビリティ・マネジメントの実施
	(2) ハード・ソフト双方による公共交通情報提供の充実	②バスマップ及び時刻表の改善・配布 ③チラシの作成・配布 ④バスロケーションシステムの運用・周知 ⑤「乗り方教室」「路線バスを利用したバスツアー」等の公共交通利用促進企画の実施 ⑥バス車両ラッピングの実施
	(3) 公共交通利用に係る快適なサービスの提供	⑦路線バスの乗り場環境の整備・充実 ⑧移動制約者支援の充実

目標 1. 中心市街地と日常生活圏における移動ニーズに即した路線バス網の再構築

施策 1-1 利用状況等を踏まえた効果的な路線バス網の再構築

推進する事業	① 利用状況・移動ニーズを踏まえた路線バスのルートや運行ダイヤ等の再構築（利便増進事業）
内容	<p>下表に整理した路線別の利用特性及び見直しの方向性をもとに、再編を行います。</p> <p>再編後も、利用状況や都市計画・社会情勢の変化等を踏まえて、必要な見直しを行うこととします。</p>

表 10-2 路線別の利用特性及び見直しの方向性

路線名	利用特性	見直しの方向性	再編内容	再編後
市街地循環線（平日）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 買い物目的の利用がある。 ・ 逆回りの便の設定がなく、運行回数が少ないこともあって、利用者数が少ない。 ・ 水府線や小中・里川線等、他路線と運行ルートが重複している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地循環線と同じ時間帯に運行している他路線の便のルートを変更することで、サービスを代替する。 	廃止	—
市街地循環線（土日祝日）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 休日の観光利用を主目的として運行しているが、年間を通じて利用者が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光利用が見込めないことから、運行を止める。 	廃止	—
太田一高線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高校生が利用の大半を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状維持 	継続	太田一高線
幸久・河合線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤・買い物・通院目的の利用があるが、利用者数は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 同じ地区を運行している松栄・佐竹線と統合する。 	路線統合・新設	幸久・佐竹線
松栄・佐竹線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 買い物・通院目的の利用があるが、利用者数は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 同じ地区を運行している幸久・河合線と統合する。 	路線統合・新設	
上菅谷太田線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 常陸太田特別支援学校の生徒と高校生の通学利用が大半を占める。 ・ 休日の利用者数は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者が少ない休日の運行を止める。 	運行計画の変更（運行日、時刻・回数）	上菅谷太田線
小沢線	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR大甕駅を目的地とする利用者が多く、一定の利用者数を確保している。 ・ 早朝・夜の一部の便の利用者が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状維持 	継続	小沢線
太田西山高線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 朝の上り便（馬場八幡前行）、夕方の下り便（大甕駅西口行）は高校生の通学利用が多い。 ・ 早朝の便は利用者が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状維持 	継続	太田西山高線

路線名	利用特性	見直しの方向性	再編内容	再編後
真弓・亀作線	<ul style="list-style-type: none"> 朝・夕は、JR 大甕駅と大甕工場を目的地とする通勤利用者が多く、日中は買い物・通院目的の利用が多い。 早朝・夜の一部の便の利用者が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が少ない早朝便の大甕工場～JR 大甕駅間を減便する。 	運行計画の変更（時刻・回数）	真弓・亀作線
真弓 NT・大甕工場線	<ul style="list-style-type: none"> 朝・夕の通勤時間帯のみ運行しており、JR 大甕駅と大甕工場等を目的地とする通勤利用者が多い。 夜間の便の利用者が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状維持 	継続	真弓 NT・大甕工場線
—	—	<ul style="list-style-type: none"> 佐竹小学校、幸久小学校、西小沢小学校の統合に伴い、通学バス路線を新設する。 	新設	岡田線
—	—	<ul style="list-style-type: none"> 佐竹小学校、幸久小学校、西小沢小学校の統合に伴い、通学バス路線を新設する。 	新設	河合線
—	—	<ul style="list-style-type: none"> 佐竹小学校、幸久小学校、西小沢小学校の統合に伴い、通学バス路線を新設する。 	新設	島町西線
—	—	<ul style="list-style-type: none"> 金砂郷小学校、久米小学校、郡戸小学校の統合に伴い、通学バス路線を新設する。 	新設	郡戸線
市民バス・西小沢コース	<ul style="list-style-type: none"> 買い物・通院目的の利用が見られるが、利用者数は少なく、特に迂回区間（支線）の利用者が殆どいない。 午後の便（上り・下りとも2便目）の利用者が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が殆どいない迂回区間（支線）を廃止する。 現在使用している小型バスの更新が困難なため、中型バスで運行できるルートに変更する。 運行日・運行便数を見直す。 佐竹小学校、幸久小学校、西小沢小学校の統合に伴う通学バス路線として運行する。 	廃止・新設	西小沢線
上宮田代線	<ul style="list-style-type: none"> 金砂郷小学校、久米小学校、金砂郷中学校等の通学利用に対応している。 小・中・高校生の通学利用が大半を占める。 早朝・夜間の便の利用者が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 金砂郷小学校、久米小学校、郡戸小学校の統合に伴い、ルート・運行時刻を見直す。 利用が低迷している朝の便を減便する。 市街地循環線を補完するため、一部の便は市街地内のルートを変更する。 	運行計画の変更（一部系統の新設・廃止、時刻・回数）	上宮田代線
大藪線	<ul style="list-style-type: none"> 買い物目的の利用がある 	<ul style="list-style-type: none"> 金砂郷小学校、久米小学校、郡戸小学校の統合に伴い、系統を新設する。 	運行計画の変更（一部系統の新設、時刻・回数）	久米・大藪線

路線名	利用特性	見直しの方向性	再編内容	再編後
水府線 (入合・東染明神方面)	<ul style="list-style-type: none"> 水府小学校・水府中学校の通学利用に対応している。 通学利用に加えて、高齢者等の買い物・通院目的の利用も多い。 西足～東染明神間と天下野以北の利用者が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が少ない区間を短縮する。 利用が少ない水府支所～東染明神間の運行を止める。 市街地循環線を補完するため、一部の便は市街地内のルートを変更する。 	運行計画の変更 (一部系統の新設・廃止、時刻・回数)	水府線
水府線 (大間ヶ沢方面)	<ul style="list-style-type: none"> 誉田小学校の通学利用に対応している。 通学利用が大半を占めるが、高齢者等の買い物・通院目的の利用も見られる。 			
瑞龍線	<ul style="list-style-type: none"> 誉田小学校の通学利用に対応している。 通学利用が大半を占めるが、高齢者等の利用も見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状維持 	継続	瑞龍線
竜神大吊橋線	<ul style="list-style-type: none"> 観光シーズン(秋期)は、竜神大吊橋へ行く観光客の利用が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状維持 	継続	竜神大吊橋線
萩の窪線	<ul style="list-style-type: none"> 水府小学校、水府中学校の通学利用に対応している。 通学利用が大半を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状維持 	継続	萩の窪線
小中・里川線	<ul style="list-style-type: none"> 里美小学校、里美中学校の通学利用に対応している。 通学利用に加えて、高齢者等の買い物・通院目的の利用も多い。 日中の漆平～賀美診療所間と大森医院前～下幡間の便の利用者が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 区間が重複している同時間帯の通学利用便を統合する。 利用者が少ない漆平～賀美診療所間、大森医院前～下幡間の系統を統合する。 	運行計画の変更 (一部系統の新設・廃止、時刻・回数)	小中・里川線
機初線	<ul style="list-style-type: none"> 機初小学校の通学利用に対応している。 通学利用が大半を占めるが、上りの2・3便目と下りの1・2便目では、高齢者等の買い物利用も見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 他路線の再編に伴い、市街地内のルートを変更する。 	運行計画の変更 (一部系統の新設、時刻・回数)	機初線

表 10-3 路線ごとの運行内容（令和3（2021）年度）

路線名	補助種別	運行概要	運行事業者
市街地循環線 （平日）	地域内フィーダー系統	<ul style="list-style-type: none"> 利用対象者：通院（市内の病院等）、買い物（市内の商業施設等） 運行系統：1系統 期間・曜日：通年:平日 運行時間帯：平日：8時台～14時台 運行便数：平日：6便 	茨城交通(株)
市街地循環線 （土日祝日）	地域内フィーダー系統	<ul style="list-style-type: none"> 利用対象者：観光（西山荘） 運行系統：4系統 期間・曜日：通年:平日 運行時間帯：休日：8時台～14時台 運行便数：休日：11便 	茨城交通(株)
太田一高線	—	<ul style="list-style-type: none"> 利用対象者：通学（太田第一高校等） 運行系統：1系統 期間・曜日：通年:平日 運行時間帯：平日：7時台、18時台 運行便数：平日：2便 	茨城交通(株)
幸久・河合線	地域内フィーダー系統	<ul style="list-style-type: none"> 利用対象者：通院（市内の病院等）、買い物（市内の商業施設等） 運行系統：1系統 期間・曜日：通年：平日 運行時間帯：平日：8時台～12時台 運行便数：平日：2便 	茨城交通(株)
松栄・佐竹線	地域内フィーダー系統	<ul style="list-style-type: none"> 利用対象者：通院（市内の病院等）、買い物（市内の商業施設等） 運行系統：1系統 期間・曜日：通年：平日 運行時間帯：平日：8時台～12時台 運行便数：平日：2便 	茨城交通(株)
上菅谷太田線	—	<ul style="list-style-type: none"> 利用対象者：通学（市内の高校、特別支援学校等）、通院（市内・市外の病院等）、買い物（市内・市外の商業施設等） 運行系統：4系統 期間・曜日：通年：平日／休日 運行時間帯：平日：6時台～20時台、休日：7時台～13時台 運行便数：平日：10便 	茨城交通(株)
小沢線	地域間幹線系統	<ul style="list-style-type: none"> 利用対象者：通勤（市内・市外）、通学（市内・市外の高校等）、通院（市内・市外の病院等）、買い物（市内・市外の商業施設等） 運行系統：3系統 期間・曜日：通年：平日／休日 運行時間帯：平日：6時台～22時台 運行便数：平日：32便／休日：28便 	茨城交通(株)
太田西山高線	地域間幹線系統	<ul style="list-style-type: none"> 利用対象者：通勤（市内・市外）、通学（市内・市外の高校等）、通院（市内・市外の病院等）、買い物（市内・市外の商業施設等） 運行系統：1系統 期間・曜日：通年：平日 運行時間帯：平日：6時台～18時台 運行便数：平日：8便 	茨城交通(株)
真弓・亀作線	地域間幹線系統	<ul style="list-style-type: none"> 利用対象者：通勤（市内・市外）、通学（市内・市外の高校等）、通院（市内・市外の病院等）、買い物（市内・市外の商業施設等） 運行系統：3系統 期間・曜日：通年：平日／休日 運行時間帯：平日：6時台～21時台／休日：6時台～19時台 運行便数：平日：36便／休日：21便 	茨城交通(株)

路線名	補助種別	運行概要	運行事業者
真弓NT・大甕工場線	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用対象者 : 通勤（市内・市外）、通学（市内・市外の高校等）、通院（市内・市外の病院等）、買い物（市内・市外の商業施設等） ・ 運行系統 : 1系統 ・ 期間・曜日 : 通年：平日 ・ 運行時間帯 : 平日：6時台～22時台 ・ 運行便数 : 平日：7便 	茨城交通㈱
市民バス・西小沢コース	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用対象者 : 通院（市内の病院等）、買い物（市内の商業施設等） ・ 運行系統 : 1系統 ・ 期間・曜日 : 通年：平日 ・ 運行時間帯 : 平日：8時台～14時台 ・ 運行便数 : 平日：4便 	茨城交通㈱
上宮田代線	地域内フィーダー系統（一部系統）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用対象者 : 通学（金砂郷小・中学校、市内の高校等）、通院（市内の病院等）、買い物（市内の商業施設等） ・ 運行系統 : 6系統 ・ 期間・曜日 : 通年：平日／休日 ・ 運行時間帯 : 平日：6時台～19時台／休日：6時台～19時台 ・ 運行便数 : 平日：17便／休日：5便 	茨城交通㈱
大藪線	地域内フィーダー系統	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用対象者 : 通院（市内の病院等）、買い物（市内の商業施設等） ・ 運行系統 : 1系統 ・ 期間・曜日 : 通年：平日 ・ 運行時間帯 : 平日：8時台～12時台 ・ 運行便数 : 平日：2便 	茨城交通㈱
水府線	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用対象者 : 通学（水府小・中学校、市内の高校等）、通院（市内の病院等）、買い物（市内の商業施設等） ・ 運行系統 : 16系統 ・ 期間・曜日 : 通年：平日／休日 ・ 運行時間帯 : 平日：5時台～19時台／休日：6時台～7時台 ・ 運行便数 : 平日：29便／休日：2便 	茨城交通㈱
瑞龍線	地域内フィーダー系統（一部系統）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用対象者 : 通学（誉田小学校等）、通院（市内の病院等）、買い物（市内の商業施設等） ・ 運行系統 : 2系統 ・ 期間・曜日 : 通年：平日 ・ 運行時間帯 : 平日：7時台～16時台 ・ 運行便数 : 平日：6便 	茨城交通㈱
竜神大吊橋線	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用対象者 : 観光（竜神大吊橋） ・ 運行系統 : 3系統 ・ 期間・曜日 : 通年：休日 ・ 運行時間帯 : 休日：7時台～15時台 ・ 運行便数 : 休日：10便 	茨城交通㈱
荻の窪線	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用対象者 : 通学（水府小・中学校） ・ 運行系統 : 2系統 ・ 期間・曜日 : 通年：平日 ・ 運行時間帯 : 平日：7時台～16時台 ・ 運行便数 : 平日：6便 	茨城交通㈱
小中・里川線	地域間幹線系統（一部系統）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用対象者 : 通学（里美小・中学校、市内の高校等）、通院（市内の病院等）、買い物（市内の商業施設等） ・ 運行系統 : 11系統 ・ 期間・曜日 : 通年：平日／休日 ・ 運行時間帯 : 平日：6時台～20時台／休日：6時台～19時台 ・ 運行便数 : 平日：26便／休日：6便 	茨城交通㈱
機初線	地域内フィーダー系統	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用対象者 : 通学（機初小学校、市内の高校等）、通院（市内の病院等）、買い物（市内の商業施設等） ・ 運行系統 : 3系統 ・ 期間・曜日 : 通年：平日 ・ 運行時間帯 : 平日：7時台～16時台 ・ 運行便数 : 平日：9便 	茨城交通㈱

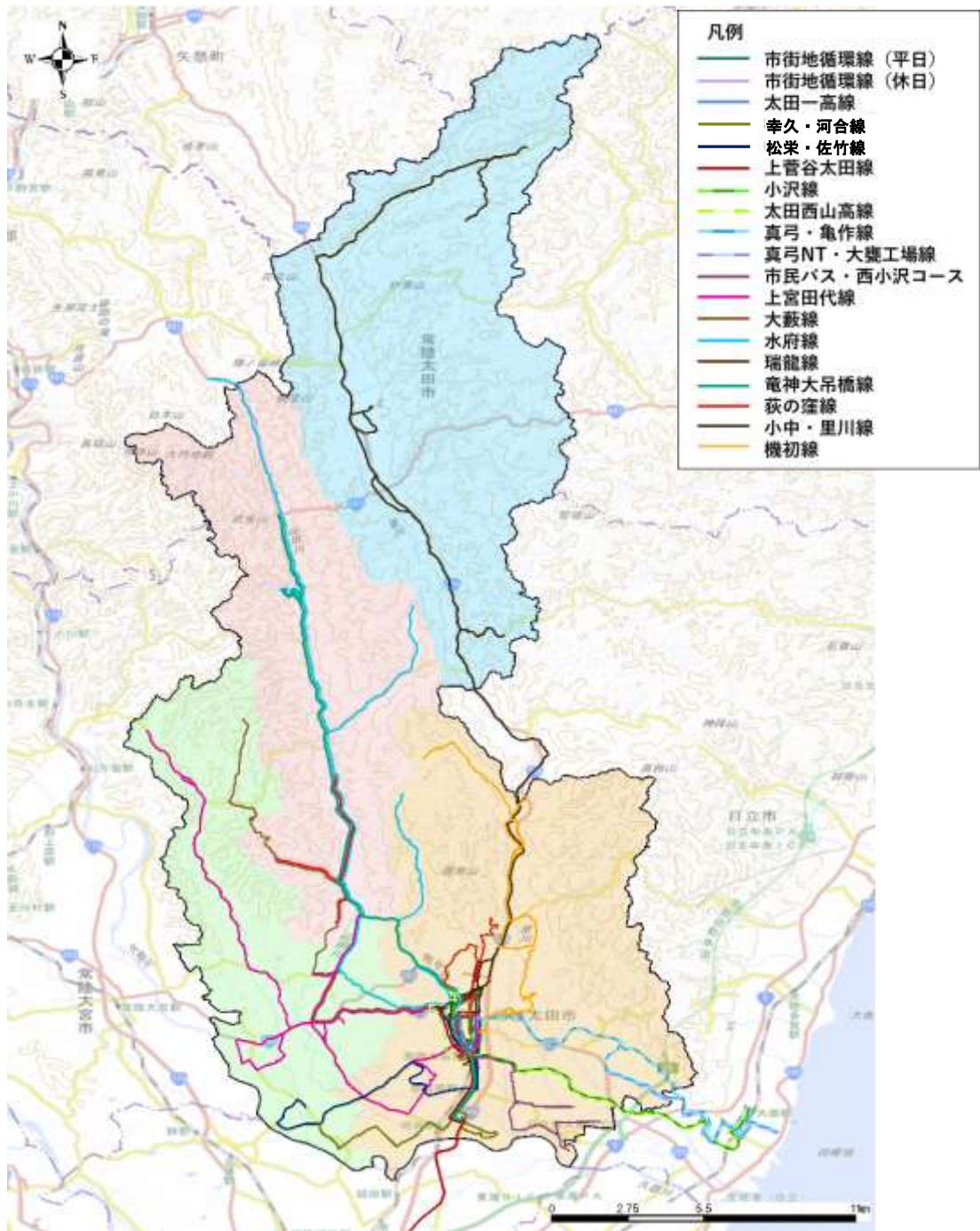


図 10-1 常陸太田市を運行するバス路線

施策1-2 持続可能性を考慮した路線バスの運行形態の構築

推進する事業	② 収益性の低い路線の利用状況を踏まえたルート・運行ダイヤの見直し（利便増進事業）
内容	令和4（2022）年4月に、下表に整理した路線バスの再編計画を基に、路線バスのルートや運行ダイヤ等の見直しを行います。その後も、利用状況や市民の移動ニーズ等を踏まえて、状況に応じた見直しを行います。 また、必要に応じて運賃体系の変更を検討します。

表 10-4 路線バスの再編計画

路線名称	内容	再編前の状況
—	廃止	市街地循環線（平日）
—	廃止	市街地循環線（土日祝日）
太田一高線	継続	太田一高線
幸久・佐竹線	路線統合・新設	幸久・河合線 松栄・佐竹線
上菅谷太田線	運行計画の変更 （運行日・時刻・回数）	上菅谷太田線
小沢線	継続	小沢線
太田西山高線	継続	太田西山高線
真弓・亀作線	運行計画の変更（時刻・回数）	真弓・亀作線
真弓NT・大甕工場線	継続	真弓NT・大甕工場線
岡田線	新設	—
河合線	新設	—
島町西線	新設	—
郡戸線	新設	—
西小沢線	廃止・新設	市民バス・西小沢コース
上宮田代線	運行計画の変更 （一部系統の新設・廃止、時刻・回数）	上宮田代線
久米・大藪線	運行計画の変更 （一部系統の新設、時刻・回数）	大藪線
水府線	運行計画の変更 （一部系統の新設・廃止、時刻・回数）	水府線
瑞龍線	継続	瑞龍線
竜神大吊線	継続	竜神大吊線
萩の窪線	継続	萩の窪線
小中・里川線	運行計画の変更 （一部系統の新設・廃止、時刻・回数）	小中・里川線
機初線	運行計画の変更 （一部系統の新設、時刻・回数）	機初線

施策1-3 新たな移動ニーズへの対応

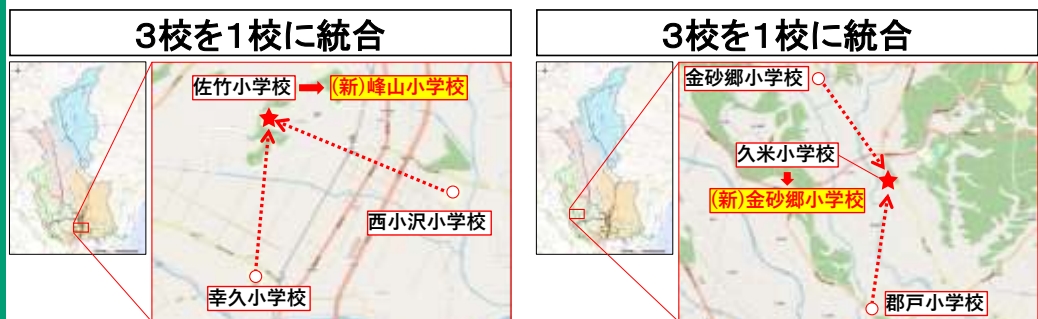
推進する事業

③ 小中学校の統合等による通学用路線の新設・既存路線の見直し (利便増進事業)

小中学校の統合等によって必要となる通学バスの運行に際し、各学校の状況に応じて、運行路線の新設や既存路線の運行ルート・ダイヤ等の見直しを行います。

令和4（2022）年4月に「佐竹小学校」、「幸久小学校」、「西小沢小学校」が統合して新“峰山小学校”、「金砂郷小学校」、「郡戸小学校」、「久米小学校」が統合して新“金砂郷小学校”となります。統合に伴う通学バスの路線を下表の通り、それぞれ4及び5ルート設定して、通学の利便性を確保します。なお、運行ルートの詳細は次ページ以降に記載しています。

内容



出典：Open Street Map

図 10-2 小学校の統合

表 10-5 通学バス用路線

小学校	運行ルート	路線名
峰山小学校	岡田町樋口発ルート	岡田線（新）
	粟原町仲発ルート	河合線（新）
	島町西発ルート	島町西線（新）
	鹿島神社前発ルート	西小沢線（新）
金砂郷小学校	上宮田代発ルート	上宮田代線（既存）
	和田朝日屋発ルート	
	大藪発ルート	久米・大藪線（新）
	竹越発ルート	郡戸線（新）
	小島中小鶴発ルート	



図 10-3 (新) 峰山小学校に統合後の通学バス路線 (旧佐竹、旧幸久、旧西小沢小学校)

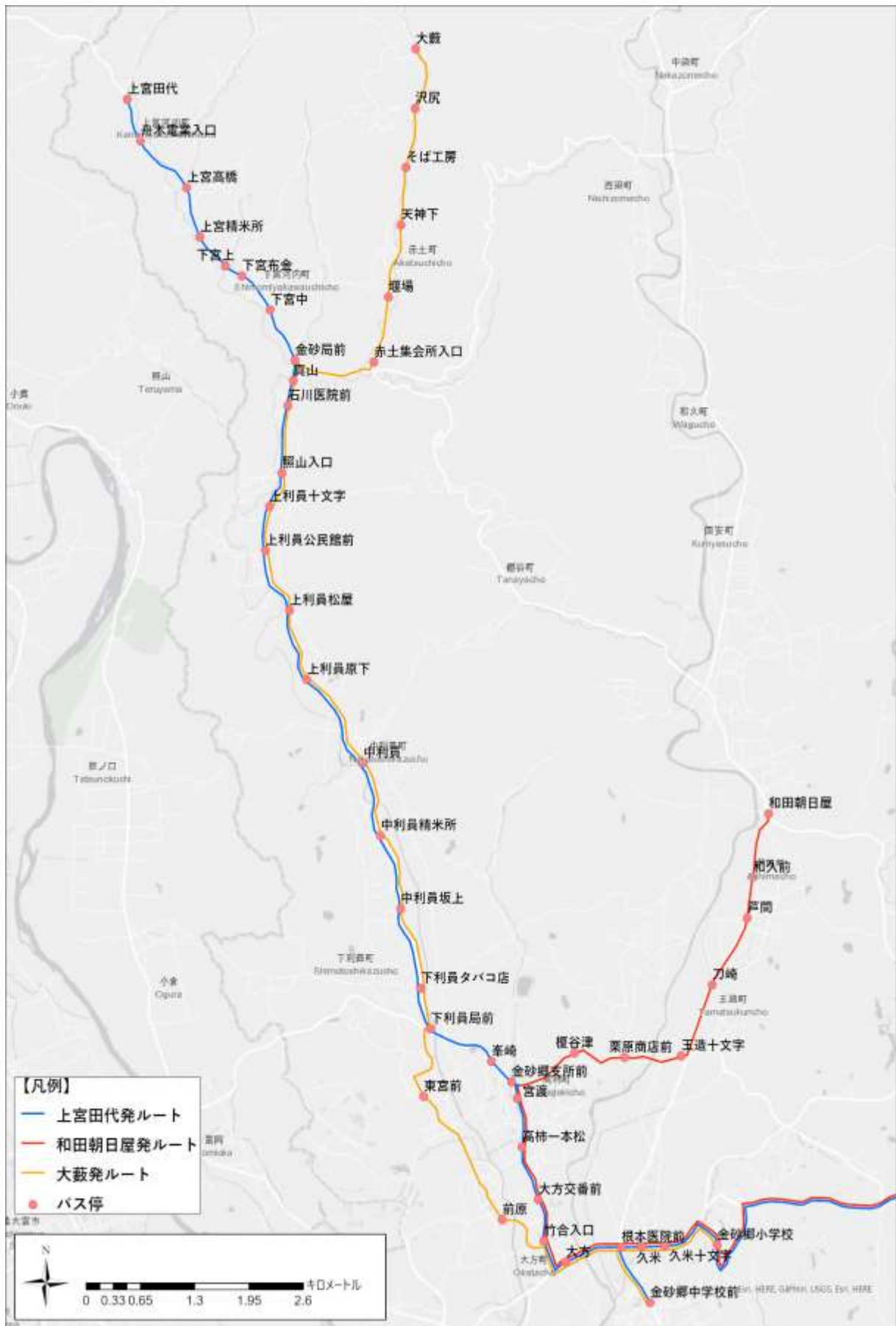


図 10-4 (新) 金砂郷小学校に統合後の通学バス路線 (旧金砂郷、旧久米小学校)

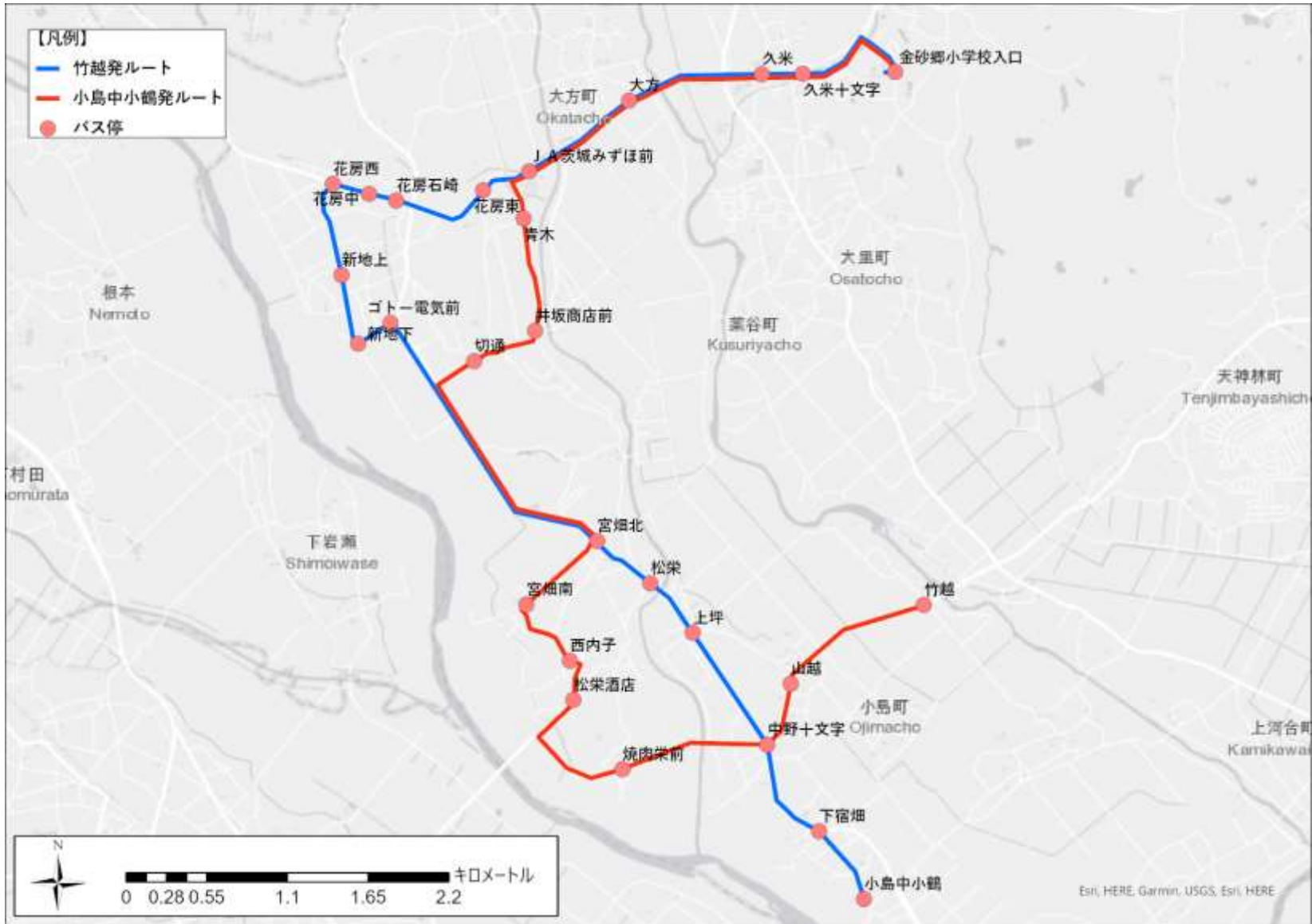


図 10-5 (新) 金砂郷小学校に統合後の通学バス路線 (旧郡戸小学校)

推進する事業 ④ 市街地開発等に伴う新たな移動ニーズへの対応（利便増進事業）

現在、常陸太田市東部土地区画整理事業において市街地開発を実施しています。それにより、商業施設が、A街区及びB街区（下図参照）に令和5（2023）年中に開業する予定です。

このため、JR 常陸太田駅等の交通拠点施設や市内の各学校等と東部地区を結ぶ新たなバス路線とともに、東部地区内及び周辺地域において、次世代技術（AI オンデマンド交通や自動運転等）の導入を検討し、新たな移動ニーズへの対応を図ります。



図 10-6 常陸太田市東部地区位置図

内容



出典：常陸太田市ホームページ

図 10-7 常陸太田市東部地区航空写真

目標2. 行政・事業者・市民等との協働による地域全体での公共交通ネットワークの構築

施策2-1 鉄道、路線バス等の交通モード間の連携

<p>推進する事業</p>	<p>① 利用状況・移動ニーズを踏まえた、鉄道、路線バス、ドア・ツー・ドアサービス等が連携した交通ネットワークの構築（利便増進事業）</p>
<p>内容</p>	<p>路線バスについては、令和4（2022）年4月に、表 10-4 に整理した「路線バスの再編計画」を基に、ルートや運行ダイヤ等の見直しを行います。また、その再編後も、利用状況や市民の移動ニーズ等を踏まえて、状況に応じた見直しを行うこととしています。</p> <p>鉄道やドア・ツー・ドアサービス等についても、行政・事業者・市民等との協働により、運行の効率性や路線バス等との接続性を向上させる事業・取組みを行います。これによって、各交通モードが連携した公共交通ネットワークの構築を図ります。</p>
<p>推進する事業</p>	<p>② 近隣自治体との広域連携の充実</p>
<p>内容</p>	<p>鉄道や路線バス等により常陸太田市と近隣自治体との広域連携を充実させることで、市内外の回遊性向上を図ります。</p> <p>また、必要に応じて、鉄道と路線バス及び路線バス同士の接続性の改善を図り、公共交通ネットワークの利便性向上を推進します。</p> <div data-bbox="422 1249 1401 1608" data-label="Diagram"> </div> <p>図 10-8 近隣自治体との連携イメージ</p>

推進する事業 ③ 近隣自治体との観光誘客を目的とした交通体系の整備

本市には、日本有数の長さを誇る歩行者専用吊橋「竜神大吊橋」等の観光地が存在します。また、隣接する大子町には日本三名瀑のひとつに数えられる「袋田の滝」や、多数の温泉施設が立地し、多くの観光客が訪れています。

現在、JR 常陸太田駅発着の路線バスと JR 常陸大子駅発着の路線バスが「馬次入口」バス停で連絡することで、常陸太田市と大子町を結んでいます。

今後も、これらの路線を観光地へのアクセス手段として有効に活用することで、観光客の誘致や交流人口の増加を図ります。

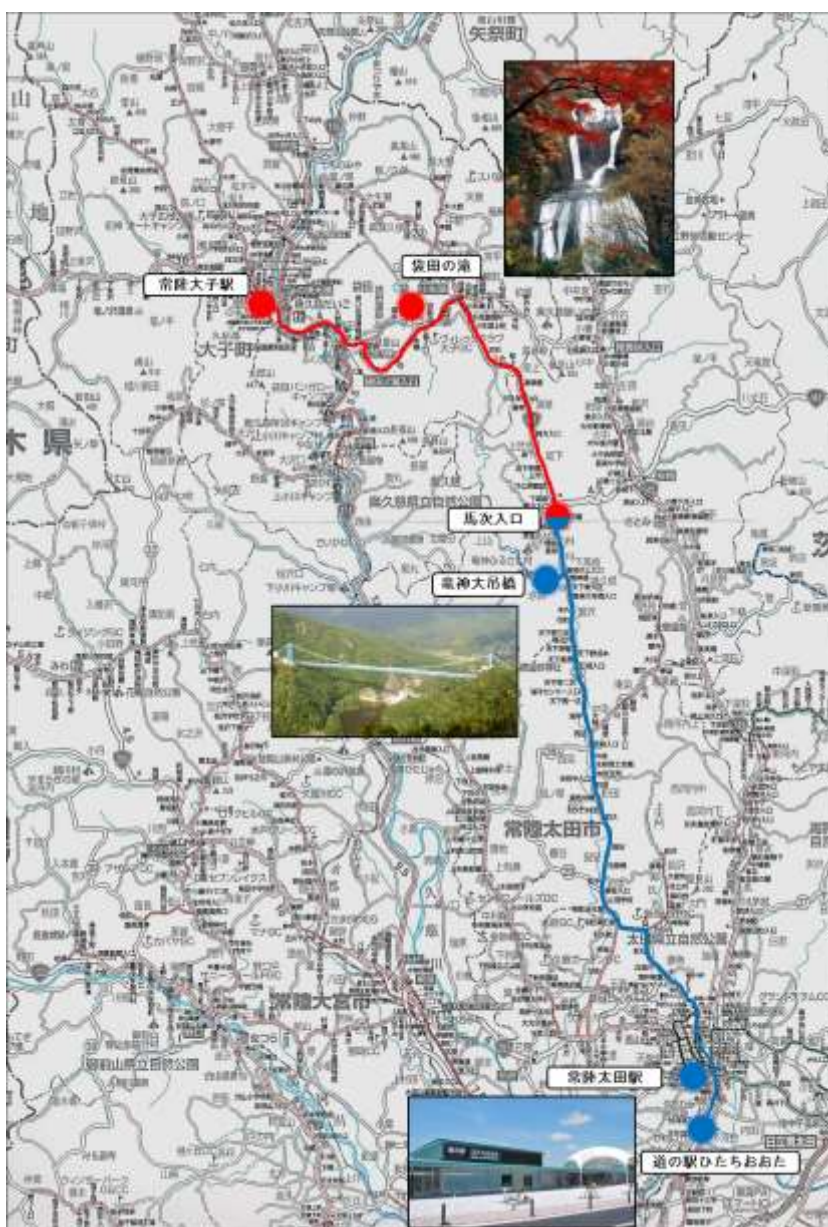


図 10-9 JR常陸太田駅から大子町へのバス路線図

推進する事業 ④ 新規事業を実践しやすい体制・環境整備

内容

高齢化社会の到来に伴い、今後、より一層、公共交通の維持・確保が必要となってきます。その一方で、それを担う交通事業者は、運転手の不足等の従来からの課題に加えて、新型コロナウイルス感染症等の影響による利用者の減少等、厳しい経営環境にあります。

県内一広大な面積を有し、高齢化率が高い当市においては、ドア・ツー・ドアサービス等、高齢化社会に対応した公共交通の更なる充実が求められています。また、新技術を活用した次世代モビリティ等の導入による持続的な公共交通ネットワークの構築も重要になります。

これらに対応するため、市及び関係機関、既存の交通事業者、新技術を活用した次世代モビリティ等の導入が可能な新規事業者等の様々なアイデアが活発に議論され、それを実践することで、地域課題の解決、変化する社会情勢、市民の移動ニーズ等に柔軟に対応することを可能とする体制・環境整備を進めます。

施策2-2 ドア・ツー・ドアサービスの維持・確保

推進する事業 ⑤ 乗合タクシーの運行形態の見直し（利便増進事業）

内容

乗合タクシーの利用状況や市民の移動ニーズ等を踏まえ、必要に応じて運行区域や運行日・時刻等の見直しを行い、利用促進を図ります。

■乗合タクシーサービスの概要（令和4（2022）年）2月1日時点）

- ・運行区域と運行日
 - 常陸太田地区内（火・木曜日）
 - 金砂郷地区～市街地（水・金曜日）
 - 水府地区～市街地（金曜日）
 - ※祝日も運行、年末年始（12月29日～1月3日）は運休
- ・運行時刻
 - 午前－ 8：30、10：00、11：30
 - 午後－13：00、14：30、16：00
- ・事前予約制
- ・利用料金
 - 1回300円（介助者及び未就学児は無料）

推進する事業 ⑥ 交通空白地有償運送の運行形態の見直し（利便増進事業）

内容

本市には、交通空白地における公共交通機関として、「常陸太田市商工会」が実施主体で、里美地区を発着とし、近隣市町村間を運行区域とする「うぐいす輸送システム」と、任意団体である「高倉地域づくりの会」が実施主体で、水府・高倉地区を発着とし、水府地区内を運行区域とする「外出支援サービス」の2つの交通空白地有償運送が運行しています。

各事業者の利用状況や市民の移動ニーズ等を踏まえ、必要に応じて運行地区や運行方法等、現況に適した運行形態への見直しを行い、利用促進を図ります。

施策 2-3 MaaS や AI オンデマンド交通等の新たな技術の導入

推進する事業 ⑦ MaaS*や AI オンデマンド交通等の新たなモビリティ技術の導入

- 全国の先行事例も参考にしながら、交通事業者等と協力して、市民の移動ニーズに適した MaaS*や AI オンデマンド交通、自動運転等の導入を検討します。
- 新たなモビリティ技術の導入により、市民の移動ニーズにきめ細やかに対応しながら、持続的な地域公共交通ネットワークの構築を目指します。

※MaaS とは、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段を一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、一元的なサービスとして捉える概念のことです。MaaS の普及により移動に対する障害が緩和されることで、移動手段の、自家用車から電車やバス、タクシー等へのシフトにつながり、公共交通の利用促進が期待されます。

内容



出典：国土交通省ホームページ

図 10-10 MaaS 説明図

<p>推進する事業</p>	<p>⑧ ICT を活用したデータ分析による利便性向上の取組み</p>
<p>内容</p>	<p>ICT を活用して公共交通利用実績データの分析を行い、利用実態を的確に把握するとともに、分析結果を運行計画の見直しや利用促進活動に活かして、利便性の向上と利用者数の増加を目指します。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 路線バス IC カードによる利用実態分析 <ul style="list-style-type: none"> バス事業者の協力を得て、IC カードの利用履歴から、移動時間や移動区間（目的地）等の情報を収集・分析し、移動ニーズを的確に把握します。 • 各公共交通機関の統計情報分析 <ul style="list-style-type: none"> IC カード分析では捉えきれなかった公共交通利用者の移動実態を聞き取り、調査等により把握します。 また、市民アンケート調査等により、公共交通の満足度調査等を実施し、分析します。

目標3. 分かりやすく快適な公共交通サービスの提供

施策3-1 モビリティ・マネジメントの推進

推進する事業 ① 市民の移動ニーズに適したモビリティ・マネジメントの実施

内容

高齢者や運転免許証返納者等に対し、自家用車から公共交通の利用にスムーズに変容できるよう、本市の地域特性や社会情勢の変化等を踏まえ、市民とのコミュニケーションを中心とした交通施策であるモビリティ・マネジメントを推進していきます。

モビリティ・マネジメントとは

「過度に自家用車に頼る生活」から「公共交通を中心とした、徒歩、自転車等の様々な移動手段を適度に利用する生活」への変化を促す取り組みのことです。

市民や各種団体等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が特徴であり、具体的なコミュニケーション施策として以下の施策が想定されています。

- ✓ 交通システム運用改善等のTDM※施策
- ✓ 交通システムそのものの改善や新規導入
- ✓ 諸施策の実施主体の「組織の改変」や「新たな組織の構築」等

※TDM（Transportation Demand Management）

：交通をスムーズに、快適な移動を実現するための施策のこと

出典：「モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題の解決にむけて」土木学会、国土交通省

施策 3-2 ハード・ソフト双方による公共交通情報提供の充実

推進する事業 ② バスマップ及び時刻表の改善・配布

内容

市内の公共交通の路線等を網羅したバスマップ及び時刻表について、鉄道のダイヤ変更や路線バス等の見直し等に応じて改善を行うとともに、市民への周知・配布を行います。



出典：常陸太田市ホームページ

図 10-11 常陸太田市公共交通マップ

推進する事業 ③ チラシの作成・配布

内容

市内の公共交通の利用促進に向けて、利用者を対象としたチラシを作成して配布します。

- ・利用者との各接触機会を起点に、対象者に応じて複数種類のチラシを作成します。
- ・どのチラシを誰に配布するかは、路線バス IC カードの登録及びバスの利用履歴等をもとに決定します。
- ・どのチラシにどのような効果があったのか（または、効果がなかったのか）は、チラシ配布後のバスの利用状況により判別し、チラシの内容改善につなげます。

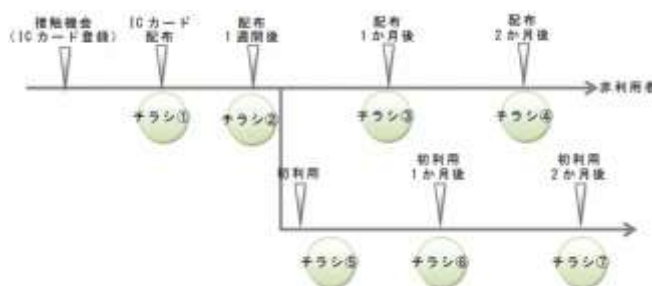


図 10-12 チラシ配布のタイミング（例）

番号	概要	内容
チラシ①	各接触機会への参加のお礼	各接触機会（乗り方教室・バスツアーなど）への参加のお礼文
チラシ②	カード配布後非利用者への利用喚起（1週間後版）	乗り方の復習・用途別利用例・バス利用と健康の関係に対する有益な情報など
チラシ③	カード配布後非利用者への利用喚起（1か月後版）	乗り方の復習・用途別利用例・バス利用と環境の関係に対する有益な情報など
チラシ④	カード配布後非利用者への利用喚起（2か月後版）	乗り方の復習・用途別利用例・バス利用と自動車利用の費用比較に関する情報など
チラシ⑤	カード配布後利用者へのお礼	初回利用に対するお礼文、初回利用に対する満足度アンケートなど
チラシ⑥	カード配布後利用者への利用拡大喚起（1か月後版）	初回利用1か月後のバス利用状況確認、他の利用方法の情報提供など
チラシ⑦	カード配布後利用者への利用拡大喚起（2か月後版）	初回利用2か月後のバス利用状況確認、他の利用方法の情報提供など

表 10-6 各チラシの内容（例）

推進する事業 ④ バスロケーションシステムの運用・周知

現在、茨城交通㈱が、バスロケーションシステム「茨城交通バス位置情報サービス」を提供しており、路線バスの運行情報（発車・到着予定時刻、遅延情報、車両の位置情報、車内の乗車人数・混雑状況等）をパソコンやスマートフォン等からリアルタイムで知ることができます。

「乗り方教室」や「路線バスを利用したバスツアー」等の実施に併せて、バスロケーションシステムの周知や使い方教室等を開催し、利用促進を図ります。

内容



出典：茨城交通㈱ホームページ

図 10-13 茨城交通バス位置情報サービス

<p>推進する事業</p>	<p>⑤ 「乗り方教室」「路線バスを利用したバスツアー」等の公共交通利用促進企画の実施</p>
<p>内容</p>	<p>公共交通の利用促進に向けて、以下のような各種利用促進施策を実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 乗り方教室の開催 <ul style="list-style-type: none"> 地域の会合や学校等にバス車両を用意して、バスの乗り方（整理券の取り方、運賃表の見方、運賃の支払方法、IC カードの使い方等）を、実際の車両を使用して説明します。  <p>図 10-14 乗り方教室（誉田小学校）</p> <ul style="list-style-type: none"> • 路線バスを利用したバスツアーの開催 <ul style="list-style-type: none"> 路線バスを利用して買い物や観光等に行くツアーを企画・開催します。 実際に路線バスの乗車を体験することにより、バスの乗り方への理解を促すとともに、バスの利用方法への不安を解消して、バス利用の促進につなげます。  <p>図 10-15 「道の駅ひたちおおた」ツアー</p>
<p>推進する事業</p>	<p>⑥ バス車両ラッピングの実施</p>
<p>内容</p>	<p>交通事業者や企業等と連携して、市内を運行する路線バス等に利用者がひと目見て見分けられるようなラッピングを施します。</p> <p>車両をラッピングすることで、視認性の向上以外にも、乗りたい意欲を増加させるPR効果や、バスへの親近性の向上、広告収入による収益確保といった効果も期待できます。</p>

施策 3-3 公共交通利用に係る快適なサービスの提供

推進する事業 ⑦ 路線バスの乗り場環境の整備・充実

内容

現在、常陸太田市東部土地区画整理事業において開発を進めている市街地への新たなバス路線の設定にあたり、乗り場環境の充実を図るため、バス待合所の整備等を検討します。併せて、JR常陸太田駅等の交通拠点施設へのバスの運行情報の提供に係る整備（デジタルサイネージによるバスロケーションシステムの案内表示等）を検討します

また、既存バス停の補修や清掃等を実施し、バス乗り場の環境維持を図ります。

推進する事業 ⑧ 移動制約者支援の充実

内容

高齢者や運転免許証自主返納者、小中学生・高校生等に対する以下の支援の充実を図ります。なお、社会情勢の変化や移動ニーズ等を踏まえ、支援内容の改善や新しい支援の検討を行います。

・常陸太田市運転免許証自主返納支援事業

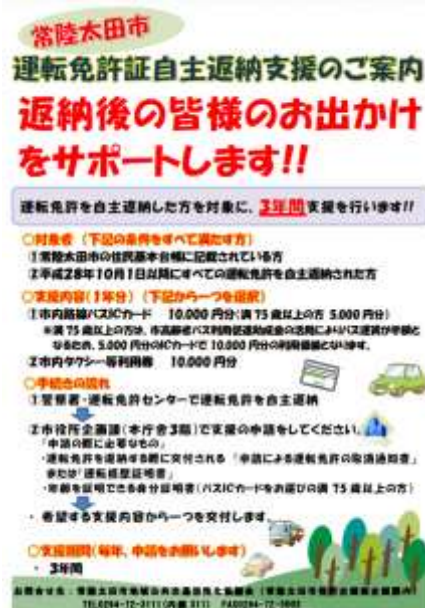
運転免許証を自主返納した市民を対象に、市民の移動の支援を実施するとともに、高齢者の自主返納を促し、公共交通の利用促進を図ります。

・常陸太田市高齢者バス利用促進助成事業

75歳以上の高齢者を対象に路線バス運賃の半額を助成し、高齢者のバス利用を推進します。

・常陸太田市路線バス利用学生定期券購入助成事業

中学生・高校生の通学用定期券への助成を行い、バス利用を促進します。



出典：常陸太田市地域公共交通活性化協議会ホームページ

図 10-16 常陸太田運転免許証自主返納支援事業チラシ

10.2 公共交通等に関する国等の支援制度

本市は、路線バスをはじめとした公共共通のより一層の利便性向上や、効率的な運行による継続的なサービスの提供を推進するため、国等の支援制度を活用して、各種施策を実施していきます。

表 10-7 地域公共交通等に関して活用できる国等の支援制度

No.	施策の名称	概要	所管
1	地域公共交通確保維持改善事業	<ul style="list-style-type: none"> • <u>地域の特性に応じた生活交通の確保維持(地域公共交通確保維持事業)</u> 地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークの形成や、地域内交通の運行等に係る支援を受けることができます。 • <u>快適で安全な公共交通の構築(地域公共交通バリア解消促進等事業)</u> 高齢者、障がい者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくりや公共交通のバリアフリー化、公共交通の利用環境改善に対し支援を受けることができます。 • <u>地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画等策定の後押し(地域公共交通調査等事業)</u> 本計画や国の認定を受けた地域公共交通利便増進計画に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価に要する経費に対し、支援を受けることができます。 	国土交通省 総合政策局 地域交通課
2	日本版 MaaS 推進・支援事業	変化する社会情勢や市民の移動ニーズに対応した MaaS を推進するために、公共交通の高い取組みへの支援の他、MaaS の社会実装や MaaS の実現に必要な基盤整備等について支援を受けることができます。	国土交通省 総合政策局 モビリティサービス推進課
3	都市・地域交通戦略推進事業	コンパクトシティの形成に向け、徒歩、自転車、自動車、公共交通等の多様な交通モードの連携が図られた駅の自由通路等の公共的空間や、公共交通等からなる都市の交通システムを、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援を受けることができます。	国土交通省 都市局 街路交通施設課
4	街路事業	都市内交通の円滑化や市街地の形成等を図る街路等の整備(交通結節点の整備等も含む)に対して支援を受けることができます。	国土交通省 都市局 街路交通施設課
5	都市再生整備計画事業	道路整備や土地区画整理事業等の公共公益施設の整備等に関する計画(都市再生整備計画)を基幹事業とし、コミュニティバス運行社会実験等を提案事業として支援を受けることができます。	国土交通省 都市局 市街地整備課
6	都市構造再編集中支援事業	都市再生整備計画事業に加え、立地適正化計画と連携し、立地適正化計画の目標に適合する事業に対し、より高い支援を受けることができます。	国土交通省 都市局 市街地整備課

出典：国土交通省ホームページを基に整理

11. 計画の推進と目標

11.1 施策・事業の実施スケジュール

各施策・事業は、以下のようなスケジュールで検討・実施していきます。

表 11-1 事業実施スケジュール

推進施策	実施主体	年度				
		R4	R5	R6	R7	R8
1-1. 利用状況等を踏まえた効果的な路線バス網の再構築						
① 利用状況・移動ニーズを踏まえた路線バスのルートや運行ダイヤ等の再構築	常陸太田市、路線バス事業者	●	●	●	●	●
1-2. 持続可能性を考慮した路線バスの運行形態の構築						
② 収益性の低い路線の利用状況を踏まえたバスのルート・運行ダイヤの見直し	常陸太田市、路線バス事業者	●	●	●	●	●
1-3. 新たな移動ニーズへの対応						
③ 小中学校の統合等による通学路線の新設・既存路線の見直し	常陸太田市、路線バス事業者	●	●	●	●	●
④ 市街地開発等に伴う新たな移動ニーズへの対応	常陸太田市、路線バス事業者、乗合タクシー事業者、交通空白地有償運送事業者、その他の交通事業者	●	●	●	●	●
2-1. 鉄道、路線バス等の交通モード間の連携						
① 利用状況・移動ニーズを踏まえた、鉄道、路線バス、ドア・ツー・ドアサービス等が連携した交通ネットワークの構築	常陸太田市、鉄道事業者、路線バス事業者、乗合タクシー事業者、交通空白地有償運送事業者	●	●	●	●	●
② 近隣自治体との広域連携の充実	常陸太田市、鉄道事業者、路線バス事業者	●	●	●	●	●
③ 近隣自治体との観光誘客を目的とした交通体系の整備	常陸太田市、鉄道事業者、路線バス事業者	●	●	●	●	●
④ 新規事業を実践しやすい体制・環境整備	常陸太田市、鉄道事業者、路線バス事業者、乗合タクシー事業者、交通空白地有償運送事業者、その他の交通事業者	●	●	●	●	●
2-2. ドア・ツー・ドアサービスの維持・確保						
⑤ 乗合タクシーの運行形態の見直し	常陸太田市、乗合タクシー事業者	●	●	●	●	●
⑥ 交通空白地有償運送の運行形態の見直し	常陸太田市、交通空白地有償運送事業者	●	●	●	●	●
2-3. MaaSやAIオンデマンド交通等の新たな技術の導入						
⑦ MaaSやAIオンデマンド交通等の新たなモビリティ技術の導入	常陸太田市、路線バス事業者、乗合タクシー事業者、その他の交通事業者	●	●	●	●	●
⑧ ICTを活用したデータ分析による利便性向上の取組み	常陸太田市、路線バス事業者、乗合タクシー事業者	●	●	●	●	●
3-1. モビリティ・マネジメントの推進						
① 市民の移動ニーズに適したモビリティ・マネジメントの実施	常陸太田市	●	●	●	●	●
3-2. ハード・ソフト双方による公共交通情報提供の充実						
② バスマップ及び時刻表の改善・配布	常陸太田市	●	●	●	●	●
③ チラシの作成・配布	常陸太田市	●	●	●	●	●
④ バスロケーションシステムの運用・周知	常陸太田市、路線バス事業者	●	●	●	●	●
⑤ 「乗り方教室」「路線バスを利用したバスツアー」等の公共交通利用促進企画の実施	常陸太田市、路線バス事業者	●	●	●	●	●
⑥ バス車両ラッピングの実施	常陸太田市、路線バス事業者	●	●	●	●	●
3-3. 公共交通利用に係る快適なサービスの提供						
① 路線バスの乗り場環境の整備・充実	常陸太田市、路線バス事業者	●	●	●	●	●
② 移動制約者支援の充実	常陸太田市	●	●	●	●	●

● 評価・検証、検討 ● 実施

11.2 計画の目標

各施策・事業を推進することで目標を達成し、基本方針の実現を図ります

本計画期間内における指標と目標値は以下の通りです。これらの目標値の達成を目指して、具体的な事業や取組みを推進することで、目指す将来像を実現していきます。

表 11-2 指標及び目標値

基本方針	指標	概要・設定意図	現況値 令和元年 (2019年)	目標値 令和8年 (2026年)
1. 市民の移動ニーズに即した効率的な公共交通サービスの提供	路線バスの年間利用者数	利用者数によって再編の効果を確認します。	238,518人/年	230,000人/年
	乗合タクシーの年間利用者数		9,381人	9,500人
	交通空白地有償運送の年間利用者数		806人	1,467人
2. 新技術と多様な移動手段による地域全体での公共交通ネットワークの確保	公共交通に対する市民満足度	利用者の満足度を調査し、再編の効果を確認します。	13.8%	20.0%
	市民1人当たりの公共交通の年間平均利用回数	市民1人当たりの平均利用回数で、公共交通の利用が促進されているか確認します。	5.1回/人・年	7.5回/人・年
	路線バスの1便当たりの平均乗車人数	1便当たりの平均乗車人数によって路線バスの効率性を確認します。	8.0人/便	8.0人/便
3. 利用促進につながる運行情報・快適なサービスの提供	運転免許証返納者数	高齢者の交通行動の変容度を計測します。	322人	580人
	新規利用者数	公共交通への利用移行度合を把握します。	27,454人/年	27,000人/年

表 11-3 目標値設定の考え方

指標	目標値設定の考え方
路線バスの年間利用者数	人口減少が想定される中では、公共交通の大幅な利用者増加は見込めないため、各公共交通機関の近年の利用者数の推移と人口の減少率を基に算出。 (路線バス) 第6次総合計画後期基本計画に則して設定。
乗合タクシーの年間利用者数	
交通空白地有償運送の年間利用者数	
公共交通に対する市民満足度	地域公共交通網形成計画の目標値が未達成であったため、当計画の目標値を踏襲します。
市民1人当たりの公共交通の年間平均利用回数	路線バス等の再編により効率的な運行を図ることで、市民1人当たり換算した年間利用回数の上昇を目指します。
路線バスの1便当たりの平均乗車人数	公共交通の再編により効率的な運行を図ることで、1便当たりの平均乗車人数の維持を図ります。
運転免許証返納者数	近年の運転免許証返納者数の増加率と本市における高齢者人口の増加率を基に算出。
新規利用者数	人口減少が想定される中で大幅な利用者数増加は見込めないため、現況値と同程度の増加を目指します。

11.3 データの収集手法

各施策・事業の評価を行い、次項に示す PDCA サイクルを実行するために必要なデータとその主な収集方法について、現在想定されるものを以下に示します。このほかにも、適宜必要に応じて情報・データを収集します。

表 11-4 収集するデータとその収集方法

分類	指標	主な収集方法
計画	路線バスの利用者数	市・事業者保有データ
	乗合タクシーの利用者数	市・事業者保有データ
	交通空白地有償運送の利用者数	市・事業者保有データ
	市民満足度	市民アンケート調査
	市民1人当たりの公共交通の年間利用回数	市・事業者保有データ
	運転免許証返納者数	警察保有データ
	新規利用者数	市・事業者保有データ
毎年度の取組み	路線バスの利用者数	市・事業者保有データ
	乗合タクシーの利用者数	市・事業者保有データ
	交通空白地有償運送の利用者数	市・事業者保有データ
	系統別・便別利用者数	市・事業者保有データ
	市民満足度	市民アンケート調査
	運転免許証返納者数	警察保有データ
	新規利用者数	市・事業者保有データ
	利用者一人当たりの運行経費	市・事業者保有データ
	市負担額	市保有データ
各施策	施策による利用者増加者数	路線バス IC カードデータ、市・事業者保有データ
	参加者の意向	イベント等での後のインタビュー、参加者アンケート調査

11.4 計画の推進体制とPDCAサイクルによる継続的な改善

(1) 計画の実施体制

本計画は行政、交通事業者、市民代表等で構成する常陸太田市地域公共交通活性化協議会で推進し、各種施策・事業の実施状況や目標値の達成状況等の情報を共有し評価することで、目指す将来像の実現を目指します。



図 11-1 計画の実施体制

(2) PDCAサイクルの実行

本計画の策定後、計画の進捗状況を下図に示す PDCA サイクルに基づいて確認し、計画を確実に実行することで進捗を管理します。

定期的（原則毎年度）に、本計画で掲げた施策・事業等の実施状況を検証するとともに、設定した評価指標や目標値等の進捗・達成状況を評価します。

その結果等を踏まえ、施策・事業の更新や評価指標・目標値を見直すとともに改善案を検討して、計画の更新を行います。計画更新の時期は原則5年後とします。

人口減少や社会情勢の変化、公共交通の利用実態等を踏まえて、計画期間中においても必要に応じて適宜見直し・改善を実施していきます。

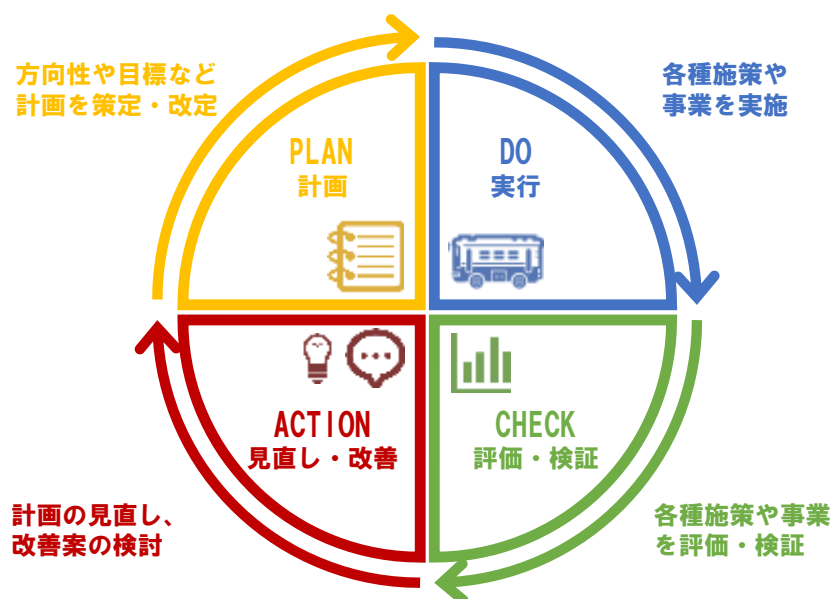


図 11-2 PDCA サイクル