

高萩市地域公共交通計画

令和 4 年 3 月

高萩市

目 次

はじめに	1
計画作成の趣旨と位置づけ	1
計画の期間	1
計画の区域	2
1. 地域の現況	3
1.1 地勢、地理	3
1.2 社会情勢、経済情勢	4
(1) 人口の推移	4
(2) 将来人口予想	5
(3) 地区別人口	6
(4) 交通流動	7
(5) 市街地の人口分布	8
2. 上位・関連計画の整理	9
2.1 計画の位置づけ	9
2.2 第6次高萩市総合計画	10
2.3 第2期高萩市創生総合戦略	12
2.4 高萩市都市計画マスタープラン	13
2.5 高萩市立地適正計画	14
2.6 高萩市観光振興計画	15
2.7 高萩市高齢者福祉計画	16
3. 地域旅客運送サービスの現状	17
3.1 現況	17
(1) 鉄道	17
(2) 路線バス	18
(3) デマンド型乗合タクシー	23
(4) 高速バス	24
(5) タクシー	24
(6) 高齢者向け外出支援サービス	24
(7) スクールバス	25
(8) 花貫溪谷シャトルバス	25
(9) 民間送迎車両	26
(10) 公共交通に係る行政負担額	28

3.2 利用者の意向	29
(1) 地域住民ニーズ	29
(2) 65 歳以上アンケート調査結果	30
(3) 学生アンケート調査結果	34
4. 地域旅客運送サービスの役割と課題整理	35
4.1 高萩市における公共交通の役割	35
4.2 課題整理	36
(1) 市全体としての課題	36
(2) 地域ごとの課題	36
5. 基本的な方針	37
6. 計画の目標および施策・事業	38
(1) 計画の目標	38
(2) 目標達成のための施策体系	39
7. 施策・事業の内容	40
8. 計画の達成状況の評価	52
9. 地域公共交通確保維持事業との連動	53
9.1 地域公共交通確保維持事業対象系統	53
9.2 地域公共交通確保維持事業対象系統の位置づけ	54
(1) デマンド型乗合タクシー	54
(2) ダイナミックルーティング	55
参考資料	56
65 歳以上アンケート調査結果	56
学生アンケート調査結果	69

はじめに

計画作成の趣旨と位置づけ

高萩市では、年々高齢化が進み、65 歳以上の老年人口割合は 36.1%（R2 国勢調査）となっており、県平均の 29.9%と比較しても高齢化率が高い状況です。今後高齢化の加速と共に運転免許返納者数が増大することが予想される中、高齢者の移動手段の確保が大きな課題となっています。

このような中、国は原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定することを求めた『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』の一部を改訂する法律を施行しました。

高萩市では、こうした状況を踏まえ、地域の公共交通網のあり方を整理し、今後の都市規模に見合った持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指すため、地域公共交通計画を策定します。

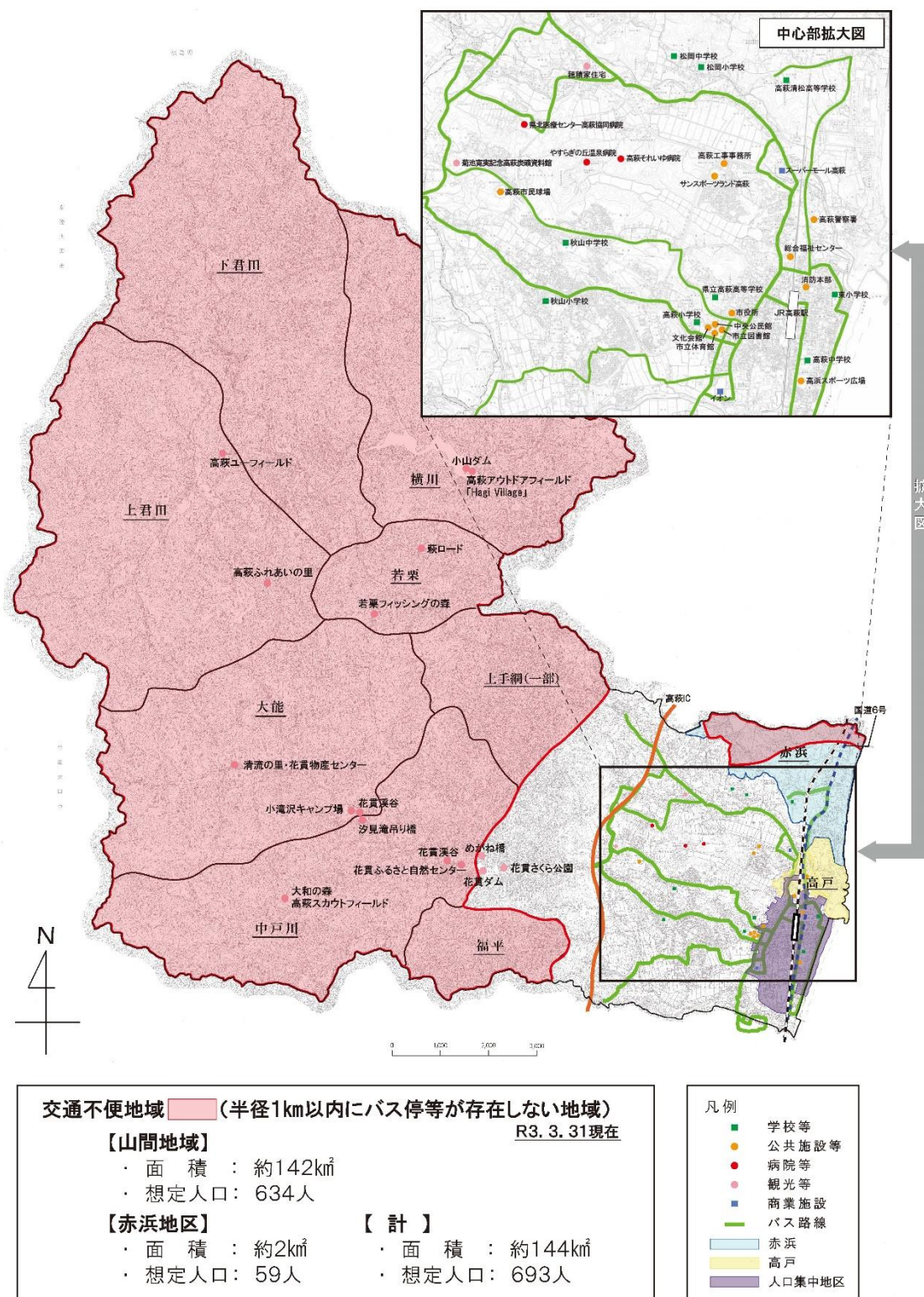
計画の期間

計画の期間は、令和4年度～令和8年度の5年間とします。

計画の区域

計画の区域は、高萩市全域とします。

高萩市内公共交通路線図と交通不便地域の位置



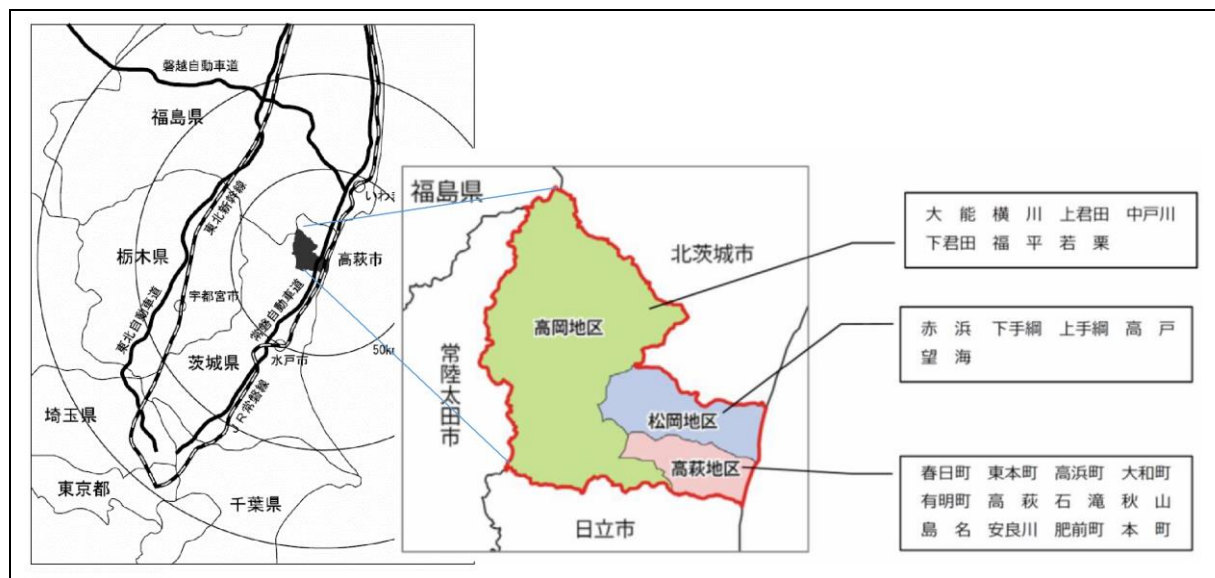
1. 地域の現況

1.1 地勢、地理

高萩市は、茨城県の北東部に位置し、北部は福島県東白川郡塙町と茨城県北茨城市に接し、南部は日立市、西部は常陸太田市に接しています。

東京からは約 150km で、JR 常磐線特急列車または常磐自動車道を利用して約 2 時間の距離に位置しています。

総面積は 193.56km²（令和 3 年 10 月 国土地理院）で、市域の約 85% が山林原野で、市街地は海側の高萩地区・松岡地区に集積しています。豊かな自然環境に恵まれ、多くの観光資源や歴史的資源が分布しています。



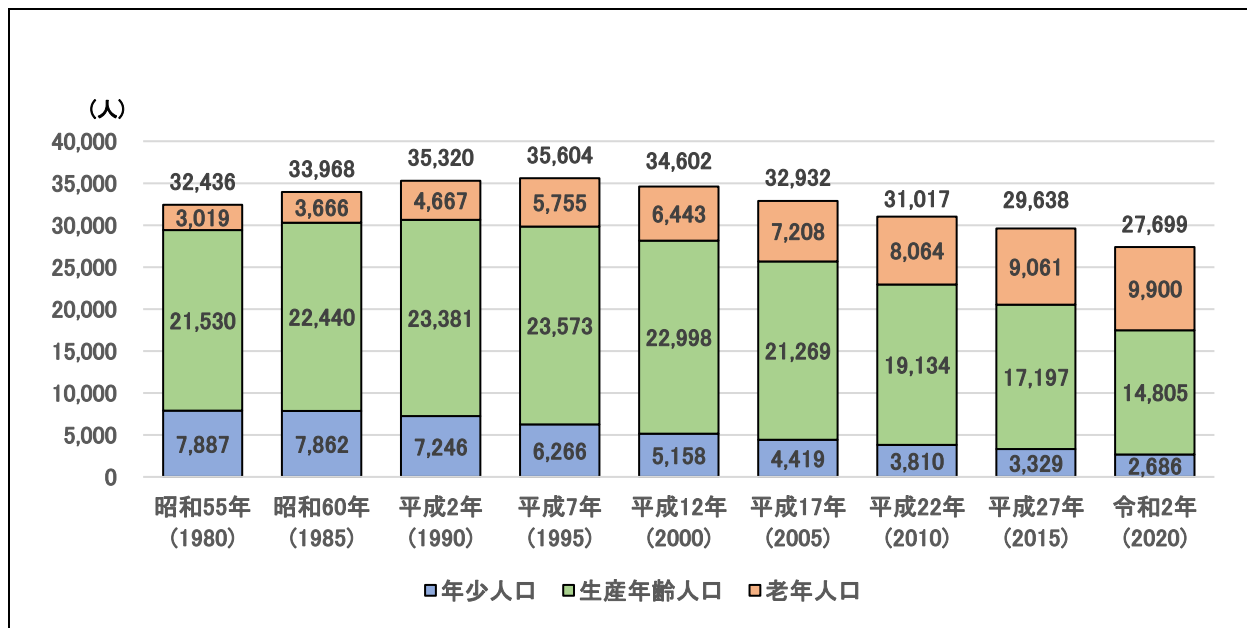
資料：高萩市都市計画マスタープラン

1.2 社会情勢、経済情勢

(1) 人口の推移

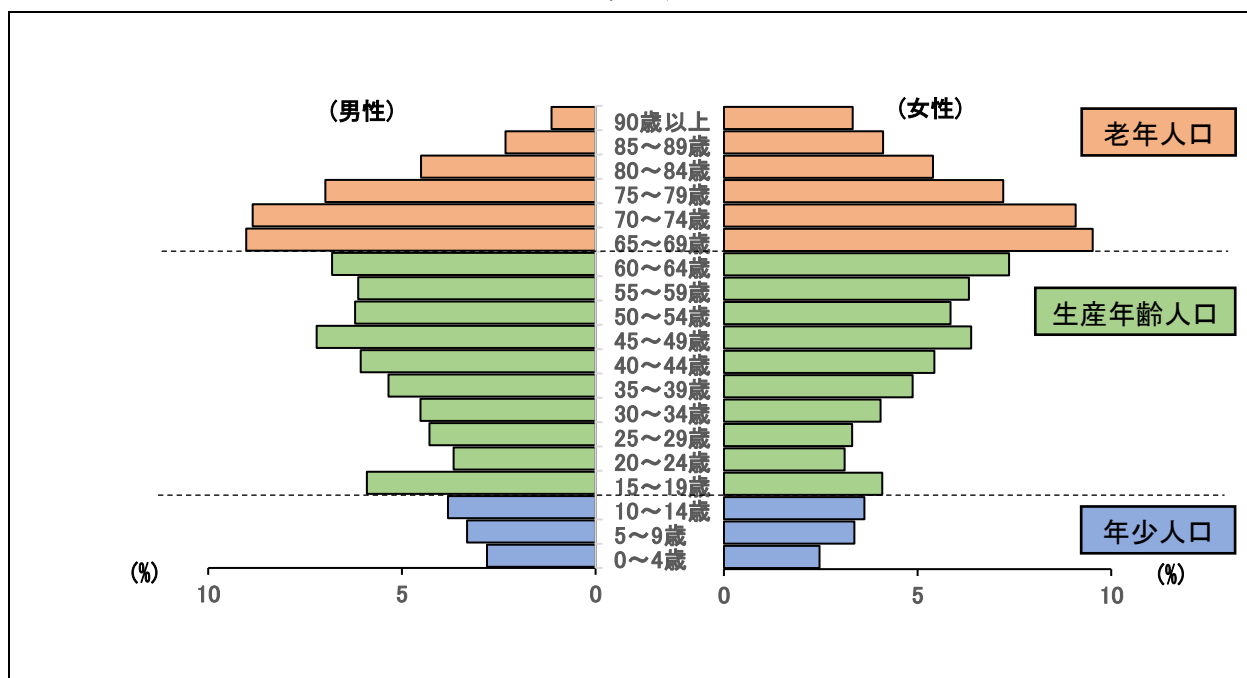
高萩市の人口は、平成7年をピークに減少傾向。老年人口(65歳以上)の割合は令和2年には36.1%となり高齢化が進んでいます。令和2年時点の人口では65～69歳の割合が多く、今後さらなる高齢化が進むと予測されます。

人口の推移



資料：国勢調査(各年10月1日)

人口ピラミッド

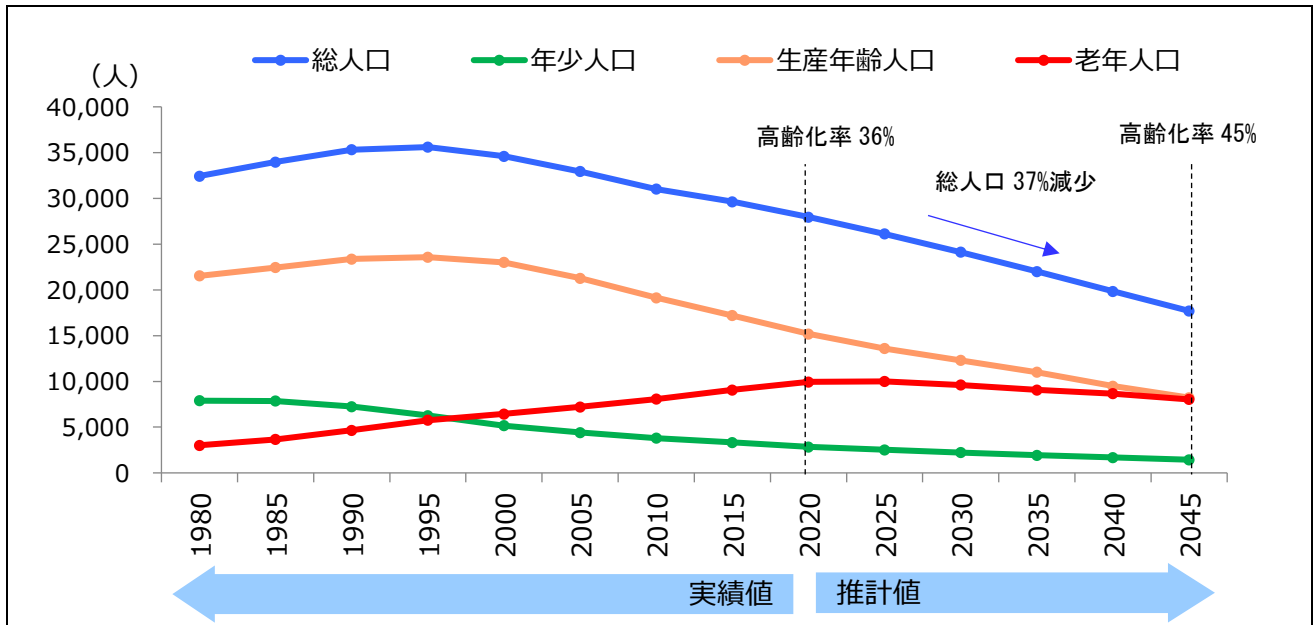


資料：国勢調査(令和2年10月1日)

(2) 将来人口予想

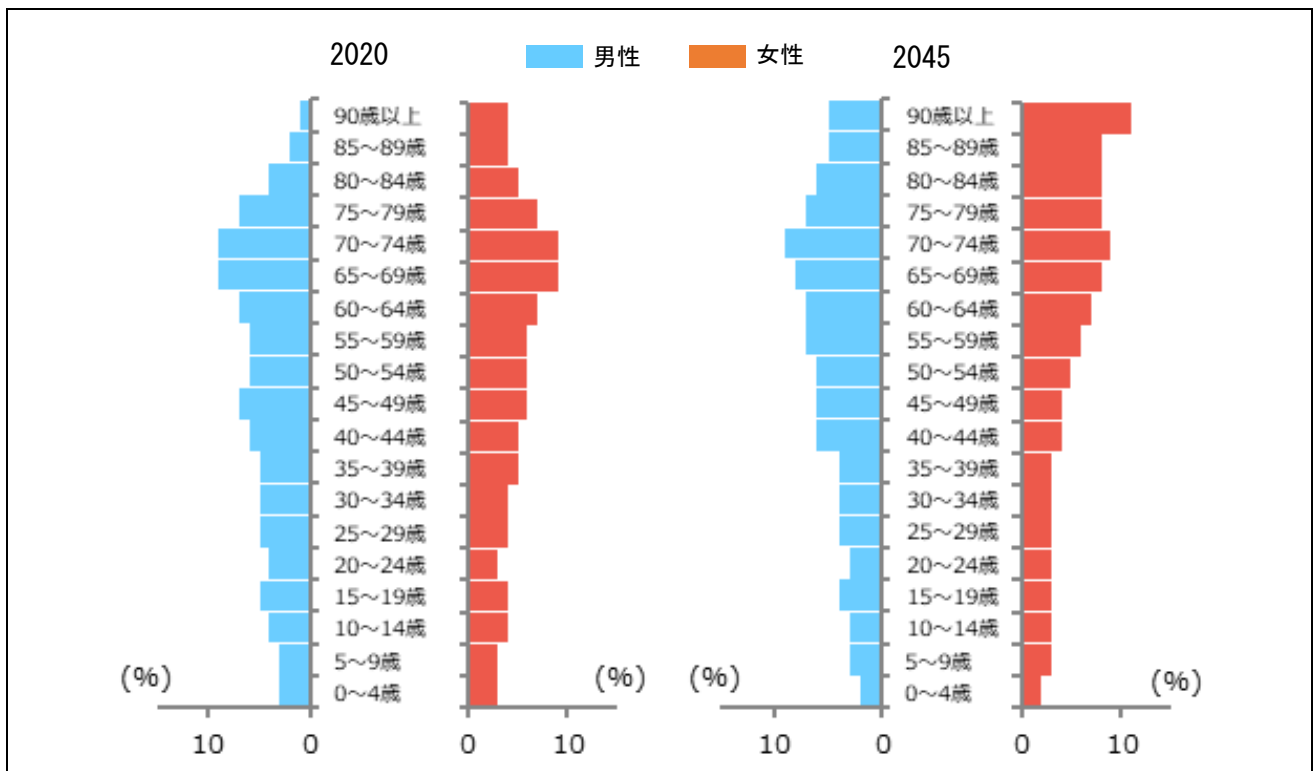
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(H30.3)によると 2045 年には高萩市の総人口は約 37%減少し、高齢化率は 45%に増加する予測となっています。

人口の将来予想



資料：RESAS 地域経済分析システム(国勢調査・日本の地域別将来人口推計)

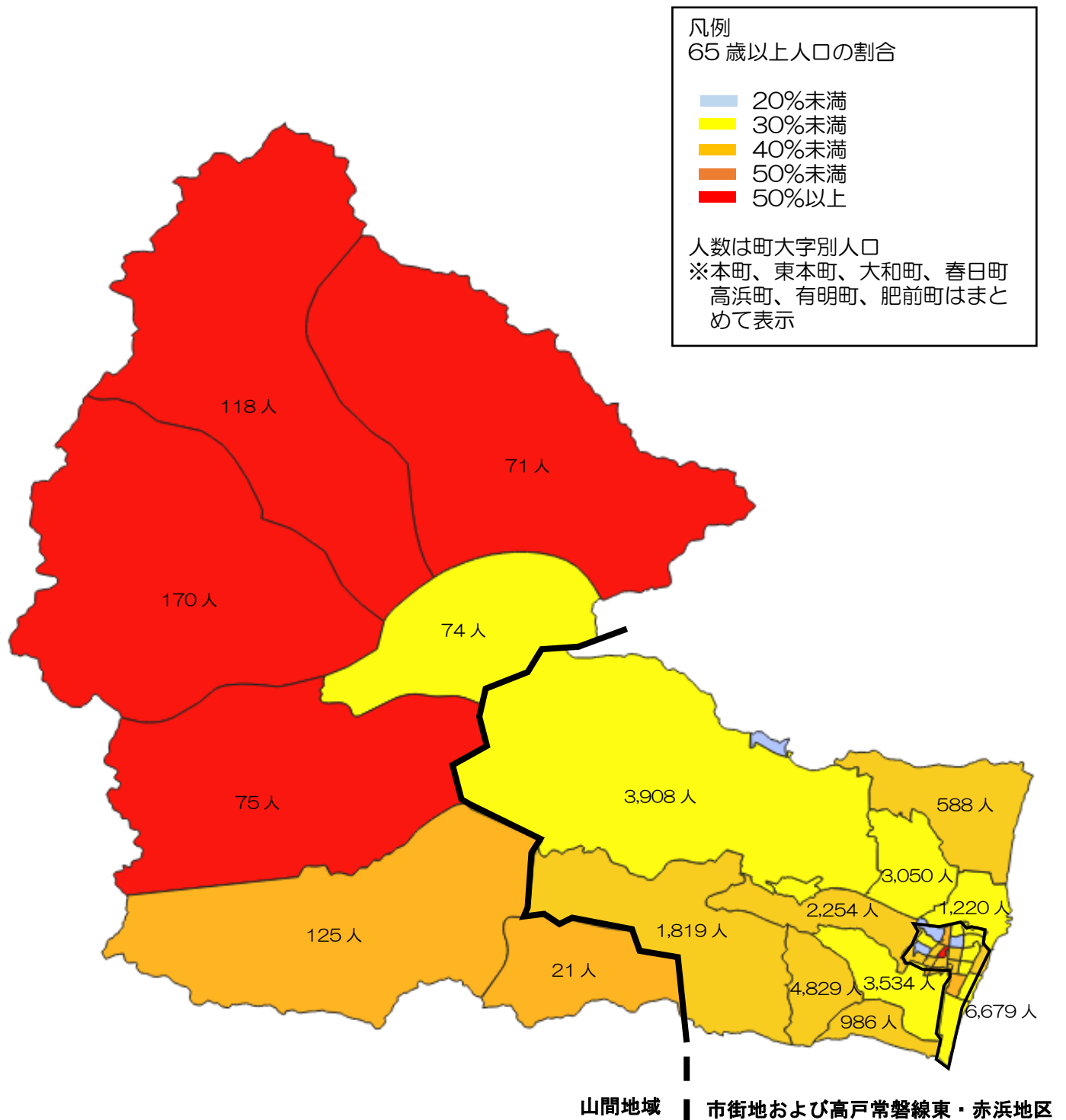
人口ピラミッド (将来人口比較)



資料：RESAS 地域経済分析システム(国勢調査・日本の地域別将来人口推計)

(3) 地区別人口

市域の中でも、特に山間地域は人口が少なく、高齢化率は高い状況となっています。

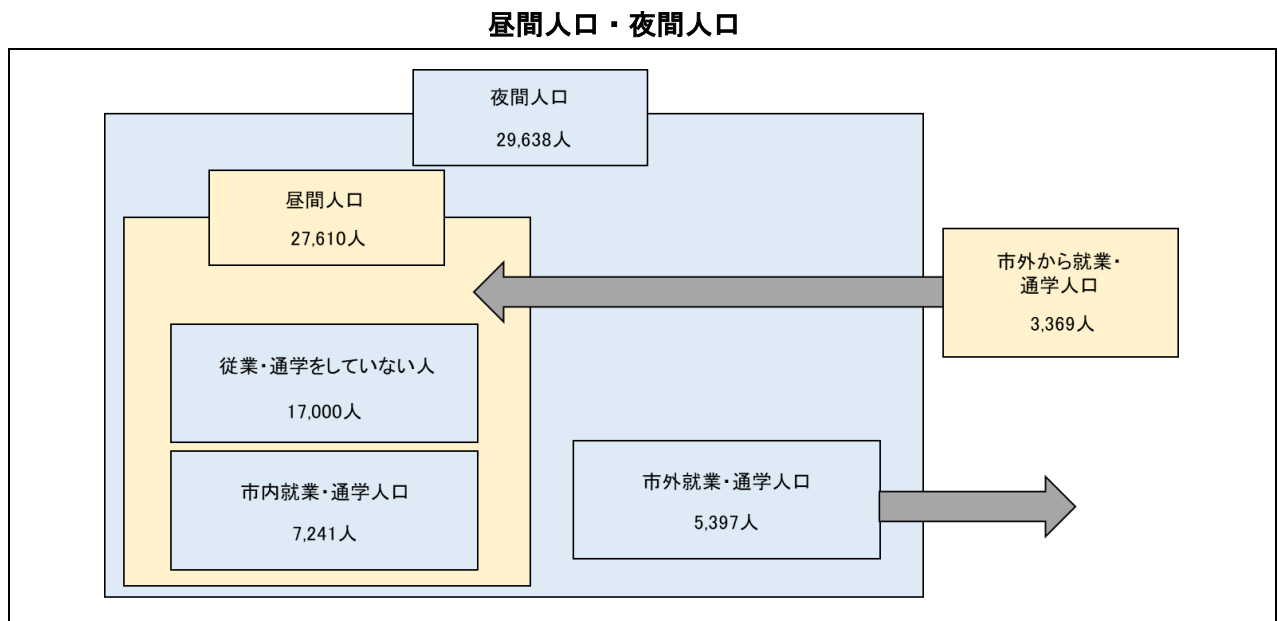


①山間地域	：計 654 人
②市街地および 高戸常磐線東・赤浜地区	：計 28,984 人
③高萩市（①②合計）	：計 29,638 人

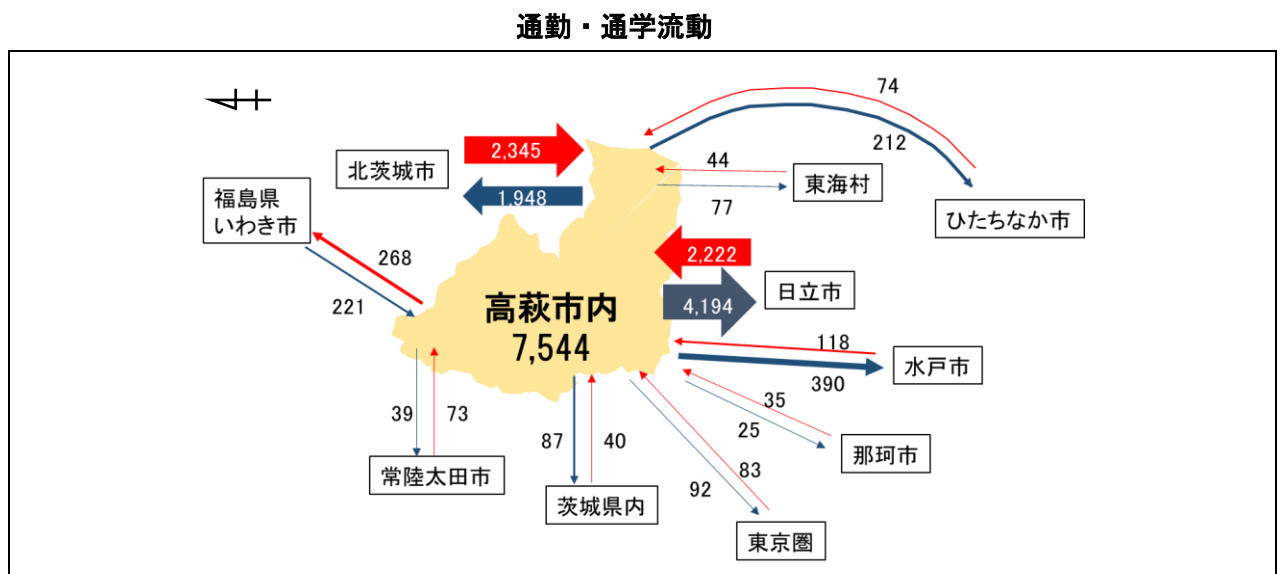
資料：平成 27 年国勢調査

(4) 交通流動

昼夜別の人口を比較すると昼間の流出が多い状況となっています。通勤通学の市町村間の流動をみると日立市が主な流出先になっていて、北茨城市が主な流入元になっています。



資料：平成 27 年国勢調査

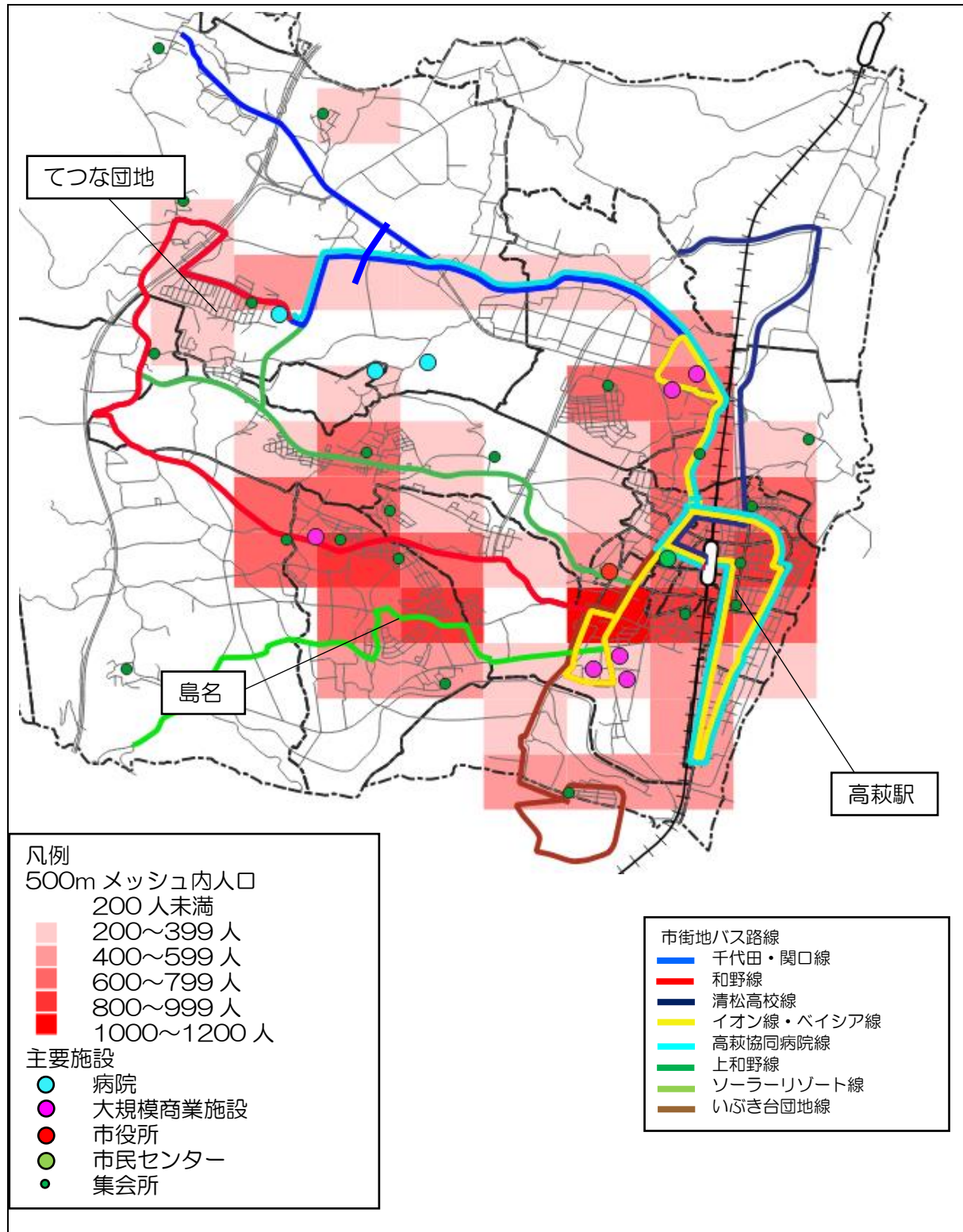


資料：平成 27 年国勢調査

(5) 市街地の人口分布

市街地地域では、高萩駅周辺、島名周辺、グリーントウンてつな住宅団地周辺では人口の集中が見られます。

市街地の人口分布（500m メッシュ）と施設立地・バス路線



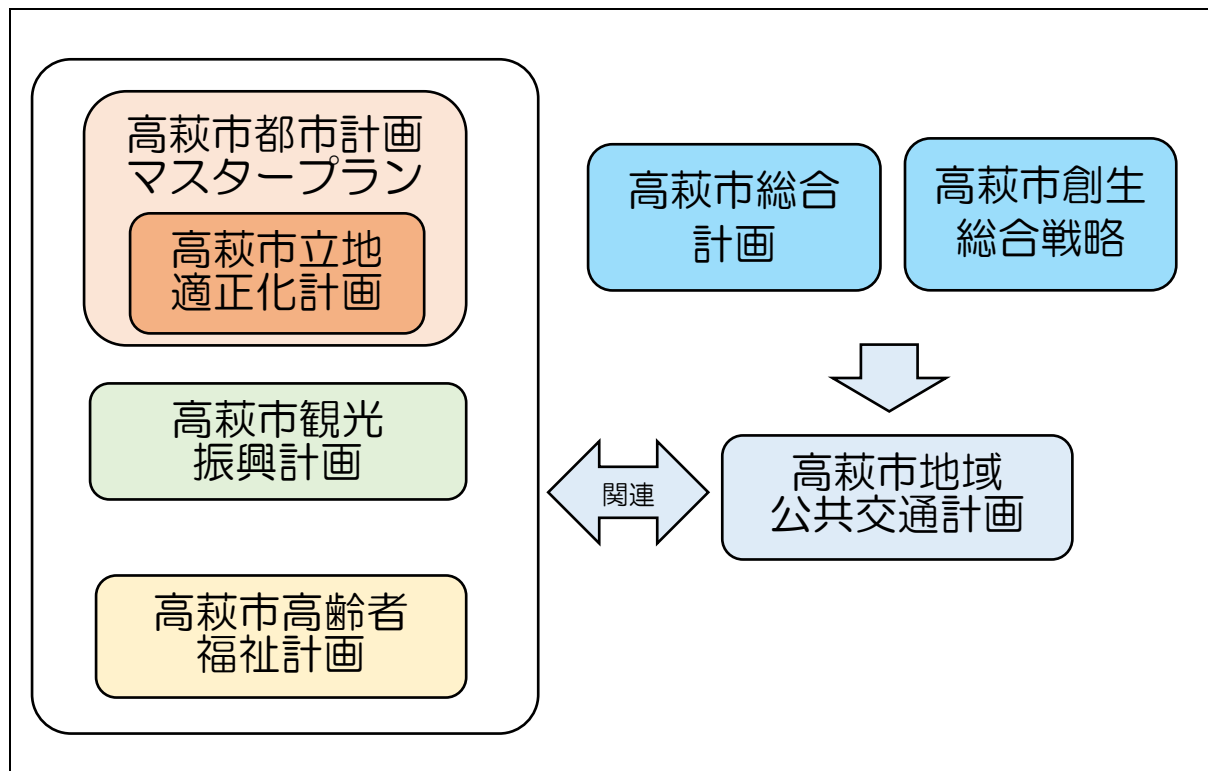
資料：平成 27 年国勢調査

2. 上位・関連計画の整理

2.1 計画の位置づけ

地域公共交通計画は、高萩市の公共交通に関するマスタープランであり、策定にあたっては上位関連計画との整合を図ります。

計画の位置づけ

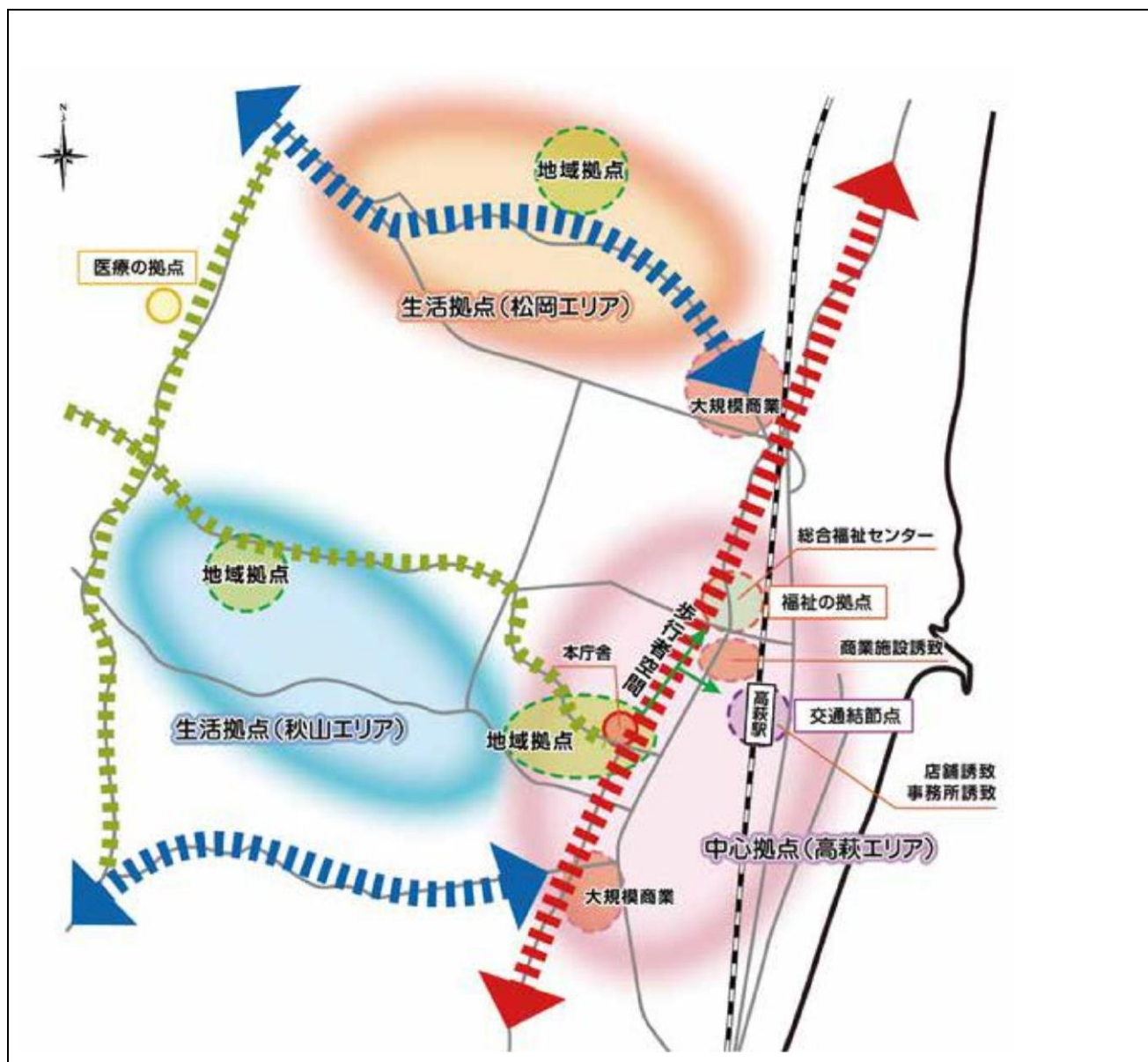


2.2 第6次高萩市総合計画

第6次高萩市総合計画では、「地域力が笑顔を育むまち 高萩 ～みんなが豊かさを実感できるまちを目指して～」をめざす将来像として計画を策定しています。

計画の中では、都市機能の集約化を図りながら、交通ネットワークにより拠点間が連携した生活圏域を形成することや、公共交通の課題と現状、施策の基本方針、施策を実現するために行う基本事業などが示されています。

コンパクトな多類型都市構造の概念図



資料：第6次高萩市総合計画

3 公共交通

◇現状と課題

- 人口減少や自家用車保有率の増加による公共交通利用者が減少傾向であり、公共交通機関の維持、存続が困難な状況にあります。
- 高齢化の進展により、日常生活において移動が困難となる市民の増加が見込まれます。
- 既存バス路線の充実に加え、市内の移動手段として公共交通機関を利用できない地域（交通空白地域）の解消が求められています。

◇施策の基本方針

- 利用者ニーズを踏まえ、日常生活において利用しやすい公共交通の運行に努めます。
- 地域の特性や時代を見据えた新しい交通システムを取り入れ、将来にわたり市民の移動手段が確保される持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組みます。

◇施策を実現するために行う基本事業

(1) 移動手段の充実

担当課 … 企画広報課

取組方針 自家用車を持たない市民が、日常生活での移動に困らないよう公共交通による移動手段を確保します。	   主な事業取組 交通ネットワークを構築・利便性の高い公共交通手段の確保 等
--	---

(2) 公共交通に関する周辺整備の充実

担当課 … 企画広報課、都市整備課

取組方針 鉄道やバス等の公共交通を利用する方が、利用しやすい施設・環境を整備します。	    主な事業取組 周辺整備の充実に関する働きかけ 等
---	---

(3) 公共交通の利用促進

担当課 … 企画広報課

取組方針 公共交通利用者の増加につながる意識醸成、啓発に努めます。	  主な事業取組 利用促進につながる支援施策、周知啓発 等
--	--

資料：第6次高萩市総合計画

2.3 第2期高萩市創生総合戦略

第2期高萩市創生総合戦略では、本市で進行している人口減少が産業、雇用、コミュニティ、地域交通、行財政など様々な分野に悪影響を及ぼすおそれがあることから、戦略的に人口減少を抑制し、安定させることを目指しています。

総合戦略の基本目標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」では、公共交通サービスの充実が求められていることを課題とし、新たな公共交通サービスの推進を具体的な施策に位置付けています。

公共交通に関係する基本目標

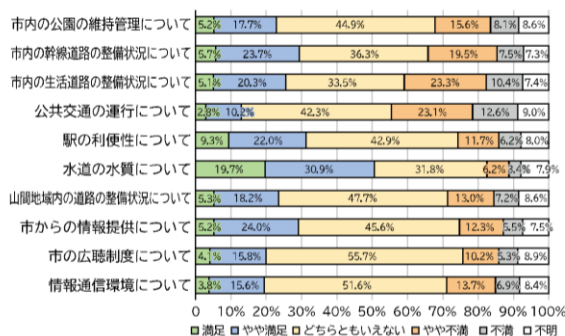
基本目標 4 ひとが集う安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる

1 基本方針

【現状と課題】

- 防災や防犯の機能強化と交通手段の確保
- ・安心して暮らせるまちを実現するため、地域における防災や防犯の機能向上が重要です。
- ・市民アンケートによると、公共交通の運行が最も満足度が低く、公共交通サービスの充実が求められています。

高萩市の環境・状況について「あなたの満足度をお聞かせください。」という設問に対する回答結果 ※市民アンケート調査結果



具体的施策

③ 新たな公共交通サービスの推進

日常生活において利用しやすい公共交通手段を確保するため、地域の特性を見据え、新しい時代に適する公共交通ネットワークの構築に取り組みます。

主な取組

- **【拡充】** 高齢者や自家用車を持たない人などが日常生活での移動に困らないよう、利便性の高い公共交通手段を確保します。〔企画広報課〕
- **【新規】** 様々な移動手段と多様な商品販売などを組み合わせた複合サービスである「Ma a S (マース、Mobility as a Service)」の導入など、公共交通を利用しやすい環境整備に取り組みます。〔企画広報課〕
- 交通利便性の向上や地域経済基盤を強化するため、都市計画道路の整備を促進します。〔都市整備課〕

資料：第2期高萩市創生総合戦略

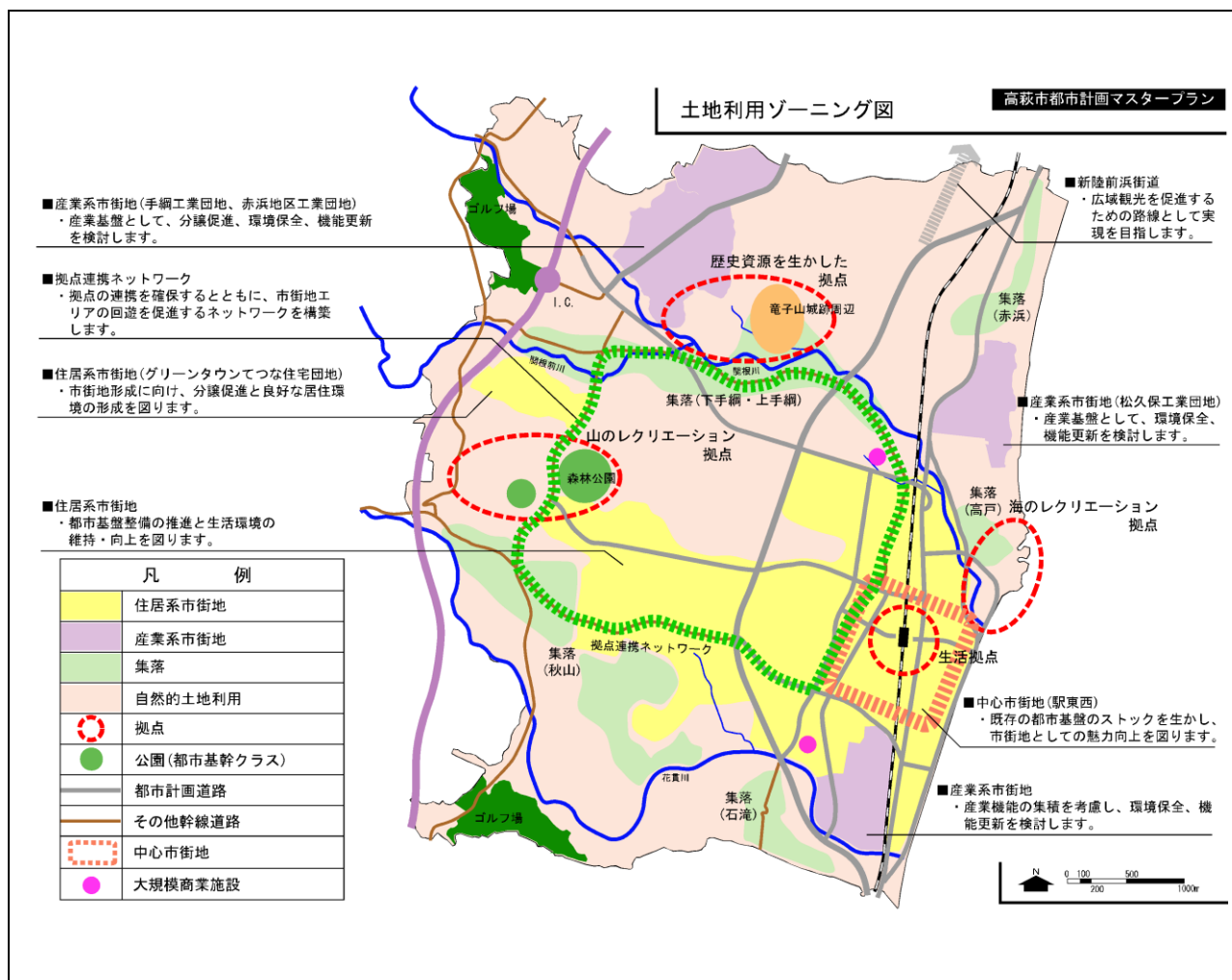
2.4 高萩市都市計画マスタープラン

高萩市都市計画マスタープランでは、これまでのまちづくりの経緯に立脚しながら、目指すべき新たな都市像と施策の方向性を示し、都市像のキーワードとして、以下の3つを上げている他、公共交通を含めた拠点連携ネットワークの設定などが示されています。

—都市像のキーワード—

- 都市空間ではぐくまれる「交流」
- 都市環境や機能が提供する「快適性」
- 「持続」のための高い定着性と更新可能性

骨子ネットワークの設定



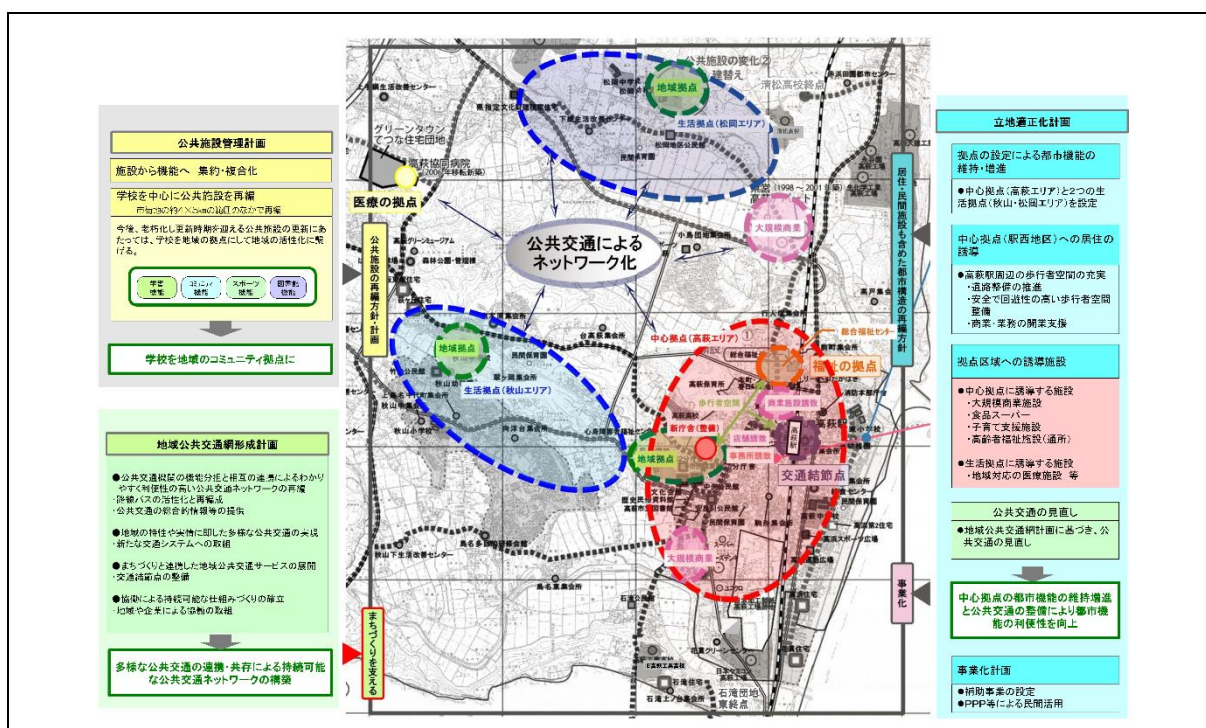
資料：高萩市都市計画マスタープラン

2.5 高萩市立地適正化計画

高萩市立地適正化計画では、基本方針として以下の4つが示されており、公共交通アクセスの確保を行う旨が示されています。

—基本方針—

- ①拠点の設定と住居・都市機能の誘導
- ②公共施設・インフラのマネジメント
- ③公共交通アクセスの確保
- ④事業を実施するにあたっては民間資金、ノウハウを導入



資料：高萩市立地適正化計画

2.6 高萩市観光振興計画

高萩市観光振興計画では、市の魅力を理解し、ファンを増やしていく観光を目指す旨が示されています。また、課題の整理においては、移動手段がないために周遊観光が実現できない旨や JR 高萩駅からの 2 次交通がないために車中心の移動になり、長く滞在してもらえない旨が整理されています。

3 事業者等ヒアリングに見る市の現状

③ 移動手段に関して

現 状	・ 基本的には自動車での来訪がほとんど。 ・ 駅前でレンタサイクルを運用している（3 台・当日申込み制）。 ・ 市内に目立ったレンタカー会社がない。 ・ 花貫溪谷に訪問した個人観光客からは、穂積家住宅などの市内スポットや、大子町等の近隣への行き方を訪ねられることが頻繁にある。
課 題	・ 自動車以外の移動手段が限定的である。 ・ 周遊ニーズがあっても、移動手段がないため観光客が実現できない。
今後必要な 取り組み	・ 市内の観光ルートの作成と移動手段の提供

資料：高萩市観光振興計画

5 高萩市の観光の現状と課題(まとめ)

③ 点在する観光の目的地のみを訪問し、長く滞在してもらえていない

- 花貫溪谷に来る観光客は、花貫溪谷のみに立ち寄り、他の市町に通過していく傾向があります。また、ピーク時期には、土日に花貫溪谷の渋滞が発生し、時間的に他のスポットを多数訪問することが難しい状況もあります。
- サーフィン等の海でのアクティビティ目的で来る人達も、海以外に立ち寄ることが少ない状況です。
- JR高萩駅前からの二次交通がないため、観光の移動手段の中心が車となっています。また、観光客が電車やバスの待ち時間に気軽に利用できるカフェ等の飲食店が十分になく、JR高萩駅周辺での滞在時間の確保も課題となっています。

資料：高萩市観光振興計画

2.7 高萩市高齢者福祉計画

高萩市高齢者福祉計画では、「誰もが安心して元気に暮らし続けられる、支え合いの地域づくりの推進」を基本理念としています。また、施策の中では、移動手段の充実を図る旨が示されています。

3 多様な住まいや住まい方の確保

(3) 移動手段の充実

【現状と課題】

自家用車の普及により路線バス利用者は減少傾向にあり、既存の生活路線の維持が難しい状況になっています。一方、高齢化の進展等による交通弱者は増加傾向にあり、買物や通院等の日常生活における移動手段とともに、交通空白地域の解消等利便性の高い交通手段の確保が求められています。

【今後の方策】

- ・「高萩市地域公共交通網形成計画」に基づき、利用者ニーズの把握に努めながら高齢者の日常生活における移動手段の確保と利用促進に努めていきます。
- ・AI等の新しい技術を活用することにより、高齢者にとって利便性の高い移動手段の導入を目指します。

資料：高萩市高齢者福祉計画

3. 地域旅客運送サービスの現状

3.1 現況

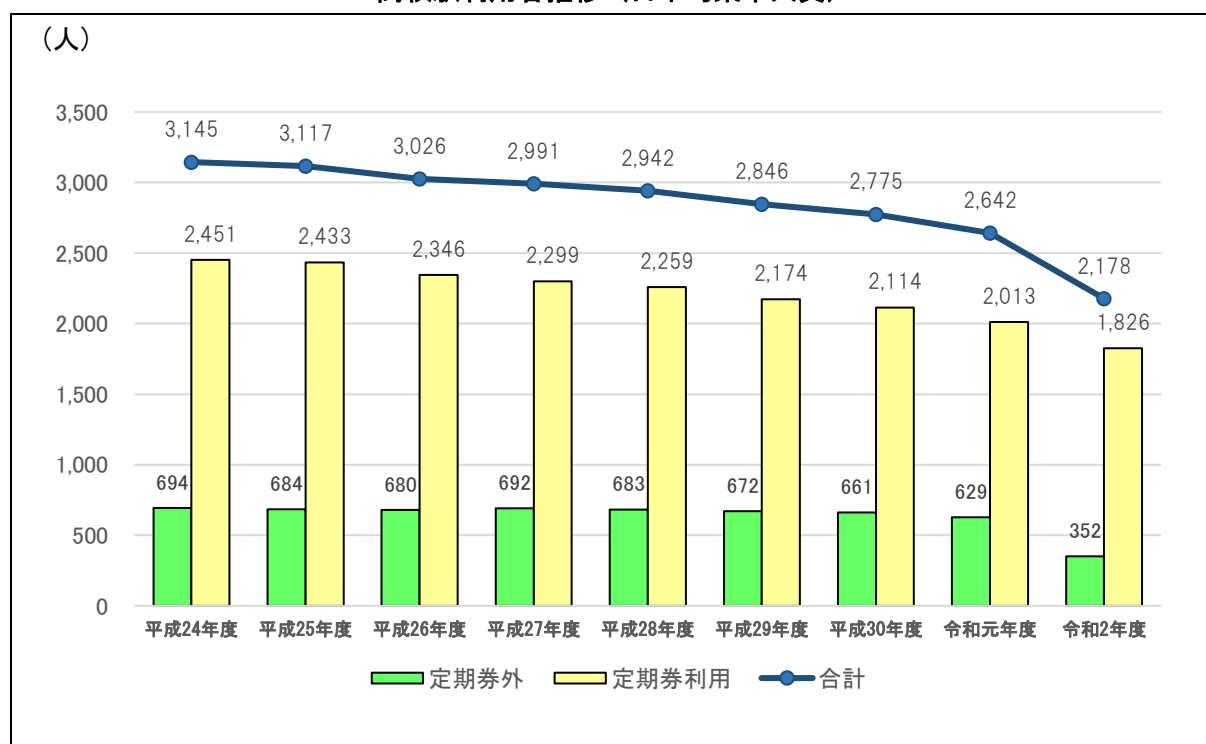
(1) 鉄道

市内には、JR 常磐線高萩駅があり、上り 54 本（特急 13 本）、下り 32 本（特急 7 本）のダイヤがあり(令和 4 年 2 月時点)、上り方面のサービス水準が高くなっています。

日平均乗車人数は、団塊世代の定年及び少子化等の影響によって年々減少傾向にあります。また、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響があり、利用が大きく落ち込んでいる状況です。

利用者の 70%以上が定期券利用者であり、定期券を利用する通勤・通学者の利用が多くを占めています。

高萩駅利用者推移（日平均乗車人員）



市街地の路線バスは、ＪＲ高萩駅を中心に合計６路線を、民間バス事業者２社により運行しています。（令和元年度の見直しにより山間地域の２路線が廃止されるとともに、残存路線についても２７便が減便されました。）

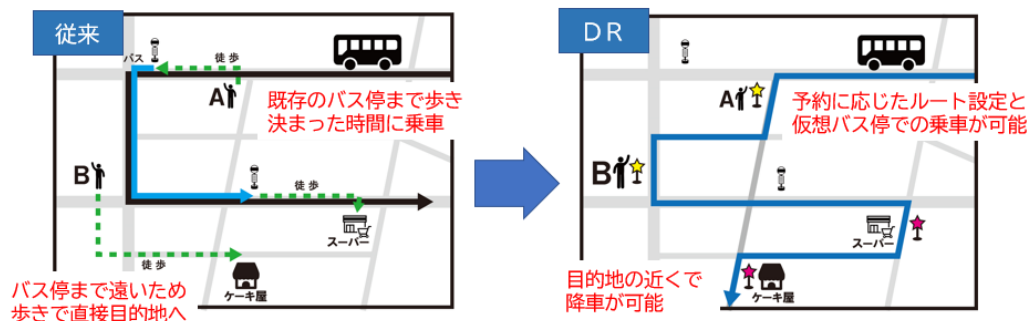
市内路線バスの利用者は、年々減少傾向にあり、運行経費の赤字額抑制（市の補助金の抑制）、路線や便数の維持確保が課題となっています。

<R4.3 時点>



■DR（ダイナミックルーティング）システム

従来バスとDRバスの違い



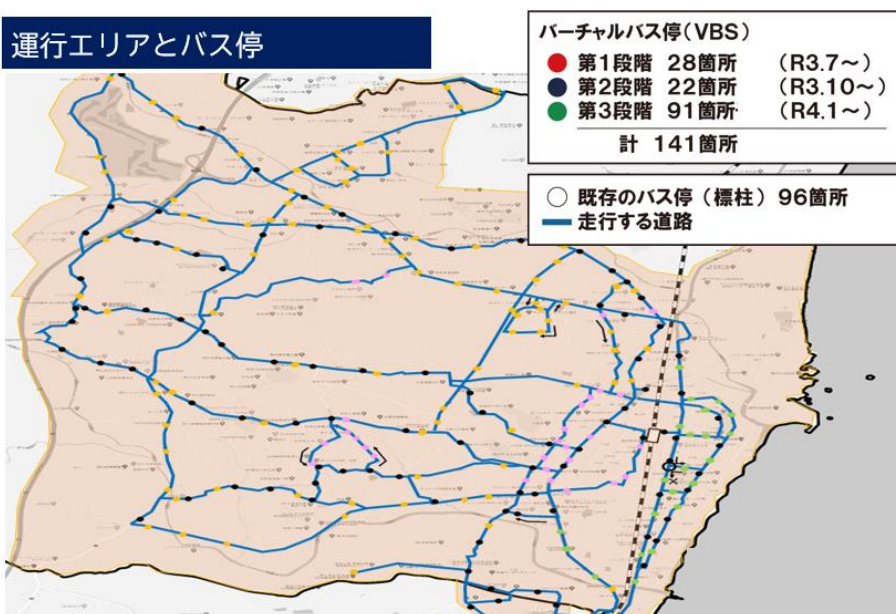
- ・ 定時での運行 ➡ 呼出に応じた運行による「利便性の向上」
- ・ 定路での運行 ➡ フレキシブルな順路設定による「効率的な運行」
- ・ 標柱バス停 ➡ 仮想バス停導入により「きめ細かな乗降場所を設置」
- ・ スマホアプリの導入 ➡ 呼出状況やバス情報など「リアルタイム」で確認可能

運行内容

- ・ 運行時間帯 : (平日) 午前8時30分～午後3時00分
(土日祝) 午前9時00分～午後2時00分
- ・ 利用料金 : 1乗車あたり 大人300円、小人150円
- ・ 運行範囲 : 常磐自動車道より東側
- ・ 利用方法 : 利用したいときに、リアルタイムで予約
方法1 スマホアプリによる呼出
方法2 専用受付による電話呼出

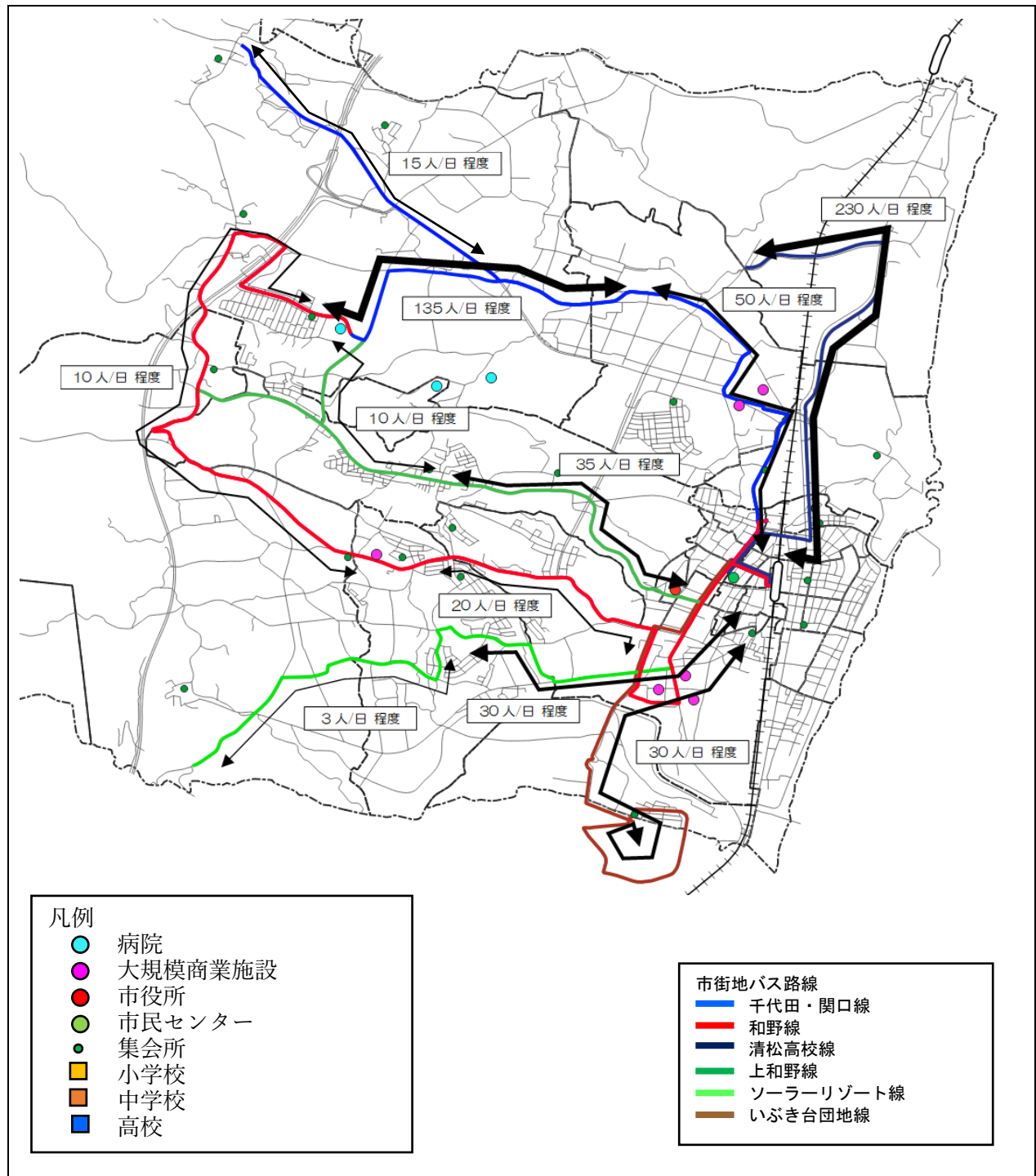


運行エリアとバス停



■区間別の路線バス利用状況

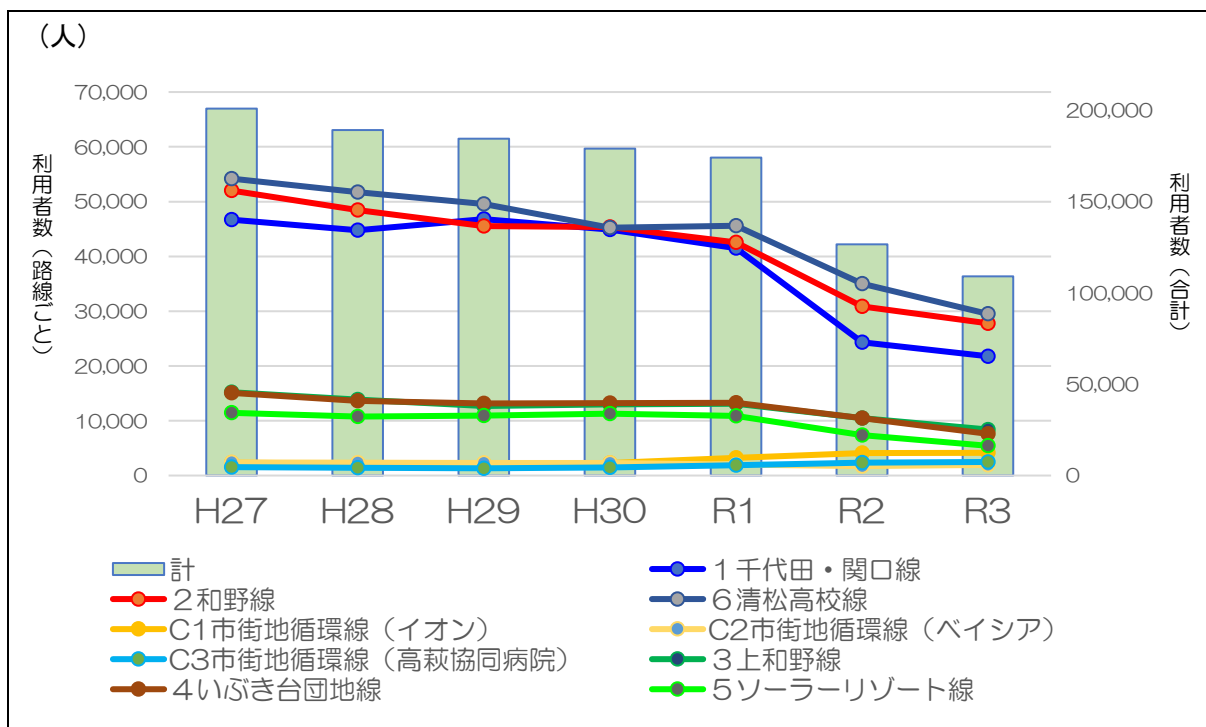
OD [出発地⇄目的地] 調査結果（平成 28 年実施）



■路線バス運行状況

運行会社	路線	主な経路	運行便数（平日）	
			H29 年度	R3 年度
茨城交通㈱	1 千代田・関口線	・高萩駅～松岡公民館前～川側～高萩協同病院～千代田 ・高萩駅～松岡公民館前～穂積家前～関口	27 便	16 便 ※R1.6 減便
	2 和野線	・高萩駅～安良川～秋山小学校～和野 ・総合福祉センター～高萩駅～イオン高萩店前～和野～高萩協同病院	27 便	18 便 ※R1.6 減便
	6 清松高校線	・高萩駅～清松高校	10 便	10 便
	C1 市街地循環線（イオン）	・高萩駅東口～高萩駅～イオン～バイシア～高萩駅東口	4 便	0 便 ※R3.10 休止
	C2 市街地循環線（バイシア）	・高萩駅東口～バイシア～高萩駅～イオン～高萩駅東口	2 便	0 便 ※R3.10 休止
	C3 市街地循環線（高萩協同病院）	・高萩駅東口～高萩駅～高萩協同病院～高萩駅東口	2 便	0 便 ※R3.10 休止
椎名観光バス㈱	3 上和野線	・高萩駅～市役所前～地蔵前～上和野～高萩協同病院	7 便	5 便 ※R2.3 減便
	4 ソーラーリゾート線	・高萩駅～安良川～島名団地口～荒屋～ソーラーリゾート	8 便	4 便 ※R2.3 減便
	5 いぶき台団地線	・高萩駅～新町～石滝団地～いぶき台団地	8 便	5 便 ※R2.3 減便

■路線バス年間利用者の推移



[単位：人]

路線	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
1 千代田・関口線	46,715	44,783	46,797	44,862	41,526	24,344	21,769
2 和野線	52,014	48,459	45,555	45,356	42,536	30,885	27,786
6 清松高校線	54,193	51,742	49,550	45,257	45,592	34,987	29,498
C1 市街地循環線 (イオン)	2,380	2,195	2,151	2,316	3,217	4,101	4,147
C2 市街地循環線 (バイシア)	2,391	2,329	2,310	2,310	2,014	1,724	1,917
C3 市街地循環線 (高萩協同病院)	1,550	1,431	1,324	1,460	1,896	2,336	2,482
3 上和野線	15,207	13,875	12,690	12,978	13,099	10,450	8,400
4 いぶき台団地線	15,085	13,624	13,184	13,244	13,288	10,471	7,610
5 ソーラーリゾート線	11,443	10,754	10,954	11,291	10,896	7,382	5,431
計	200,978	189,192	184,515	179,074	174,064	126,680	109,040

※利用者数：前年 10 月～当該年 9 月までの集計

(3) デマンド型乗合タクシー

路線バスが通らない交通空白地域の解消を図るため、山間地域および高戸常磐線東・赤浜地区において、市内タクシー事業者 2 社によりデマンド型乗合タクシーを運行しています。

(平成 30 年 8 月のデマンド型乗合タクシー導入に伴い、山間地域の路線バス 2 路線を廃止。(令和元年 6 月))

山間地域においては、高齢者の通院や、児童・生徒の小中学校への通学用として多くの利用があります。一方で、高戸常磐線東・赤浜地区に関しては、比較的市街地まで近距離であることもあり、利用者が少ない状況にあります。

■令和 3 年度利用実績 (R2. 10～R3. 9)

	利用者数 (①)	運行回数 (②)	乗合率 ①／②
山間地域	2,956	1,486	1.98
高戸・赤浜	25	25	1.00
計	2,981	1,511	1.97

(4) 高速バス

令和元年度までは、JR 高萩駅を発着とする東京駅行き高速バスが上り・下り合計 6 便（各 3 便）運行し、利用者は増加傾向でしたが、令和 2 年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者が減少しました。現在は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減便運行中です。（R3.11 時点 上り・下り計 2 便）

路線	H27	H28	H29	H30	R1	R2
高萩駅～東京駅	36,376	36,193	37,036	39,122	38,520	1,360

(5) タクシー

市内のタクシー事業者は 2 社で、合計 32 台が運行しています。

(6) 高齢者外出支援サービス

市の外出支援サービスは、高齢者が住み慣れた地域社会の中で引き続き生活していくことを支援し、高齢者の保健福祉向上を図ることを目的としています。

事業名	内容	対象者	その他の条件	自己負担
外出支援サービス事業	自宅から市内の医療機関への送迎 （民間事業者委託）	概ね 65 歳以上で一般の交通機関を使用した通院が困難な方	一般的な交通機関では移動が困難な方 （タクシーやバスの利用が出来ず、車いすやストレッチャーでしか移動が出来ない方）	利用料金の 2 割

(7) スクールバス

君田小中学校の松岡小中学校への統廃合に伴って、通学の足を確保するために、8人乗りのスクールバスを導入しています。(平成29年度より)

(8) 花貫溪谷シャトルバス

花貫溪谷は紅葉の名所であり、平成24年より期間限定で高萩駅と花貫溪谷(花貫駐車場)を結ぶシャトルバスが、JR高萩駅のダイヤに合わせて運行されています。令和3年には1日10本の便数で運行されました。

**期間限定！
高萩駅～花貫溪谷シャトルバス**

■運行日 11/13(土)・14(日)・20(土)・21(日)

■料金 高萩駅⇄花貫駐車場 大人600円・子ども(小学生以下)300円
花貫駐車場⇄穂積家 大人300円・子ども(小学生以下)150円
穂積家⇄高萩駅 大人300円・子ども(小学生以下)150円

【問合せ】茨城交通株日立オフィス運輸課 0294-32-7380 花貫溪谷シャトルバス時刻表

花貫溪谷行		高萩駅行	
高萩駅発	花貫駐車場着	花貫駐車場発	高萩駅着
9:00	9:25	9:40	10:01
9:40	10:05	10:25	10:46
10:25	10:50	11:00	11:21
11:10	11:35	11:55	12:16
12:30	12:55	13:15	13:36
13:15	13:40	14:00	14:21
14:00	14:25	15:00	15:21
15:00	15:25	16:00	16:21
16:00	16:25	17:00	—
17:00	17:25	18:00	—

注) 空席がない場合はご乗車できませんのでご注意ください。

1) やすらぎの丘温泉病院

①周回ルート：毎日（27人乗りバス）
②東海岸ルート：月水金（10人乗りバス）
③君田ルート：火木（10人乗りバス）

2) それいゆ病院

それいゆ病院では、病院利用者以外でも自由に乗降可能なフリーバス形式で2台運行しており、帰りについてはバスとは別の車両で送迎をしています。

2021年
8月～

フリーバス運行表

それいゆ病院に受診する、しないは関係なくご利用いただけます。
お好きな所からお好きな所まで、ご自由にご利用下さい。

病院～高萩駅 コース	コース① 下手網・千代田 土曜・休診日運休	コース② 小島団地・たつご通り 土曜・休診日運休	コース③ 島名・向洋台・秋山 土曜・休診日運休	コース④ いぶき台・高浜 土曜・休診日運休	コース⑤ 島名・向洋・高浜 土曜・休診日運休
【 1便 】 休診日運休 病院 発 7:45 高萩駅西口 8:05 病院 着 8:15 【 2便 】 土曜・休診日運休 病院 発 17:15 高萩駅西口 17:25 病院 着 17:35	病院 発 8:25 見返り美人前 8:28 正寿司前 8:29 セブンイレブン本町4丁目店前 8:32 台高萩バス停前 8:34 秋山中学校入口前 8:36 おてまき公園バス停前 8:37 てづな団地中バス停前 8:39 スタイルDeスタイル前 8:42 病院 着 8:48	病院 発 8:55 小島団地内 8:57 小島団地集会所前 8:59 高萩駅西口 9:08 県営アパート前 9:12 松岡クリニック前 9:14 たつご味噌前 9:16 病院 着 9:20	病院 発 9:35 高萩駅西口 9:46 ケアハウス前 9:48 安良川南バス停前 9:49 向信ブロック前 (七曲り坂) 9:51 島名団地内 9:52 向洋団地内 (そば新) 9:54 島名郵便局前 9:55 秋山小学校入口前 9:56 病院 着 10:03	病院 発 10:15 見返り美人前 10:18 正寿司前 10:19 セブンイレブン本町4丁目店前 10:21 あいばる高萩会館前 10:22 高萩市役所東側前 10:23 けんしん前 10:24 新町バス停前 10:25 ダイソー安良川店前 10:26 石浜市営住宅団地バス停前 10:28 石浜上の台集会所入口前 10:30 いぶき台団地薬局前 10:31 ワークマン高萩店前 10:36 高浜市営8号棟前 10:37 高浜市営12号棟前 10:38 東本町集会所前 10:41 高萩駅西口 10:47 病院 着 10:57	病院 発 13:05 行人塚バス停前 13:10 幸楽苑南側道路前 13:13 東小学校正門前 13:15 給食センター前 13:17 高浜市営12号棟前 13:18 高浜市営8号棟前 13:19 ワークマン高萩店前 13:20 ぼこりっと前 13:26 向信ブロック前 (七曲り坂) 13:30 島名団地内 13:31 向洋団地内 (そば新) 13:32 安良川団地バス停前 13:33 八幡宮入口 13:35 安良川町公民館前 13:37 高萩駅西口 13:40 病院 着 13:50

- 時間は目安となります。交通渋滞等で時間に遅れる場合がございます。
- 初めて利用される方は“前日までに下記電話番号までお電話ください”。
- ご乗車の際は“手を上げて合図”して下さい。
- 悪天候等（積雪含む）の状況により“運行不可能な場合”もございます。

お問合せ 0120-69-0770(フリーダイヤル)

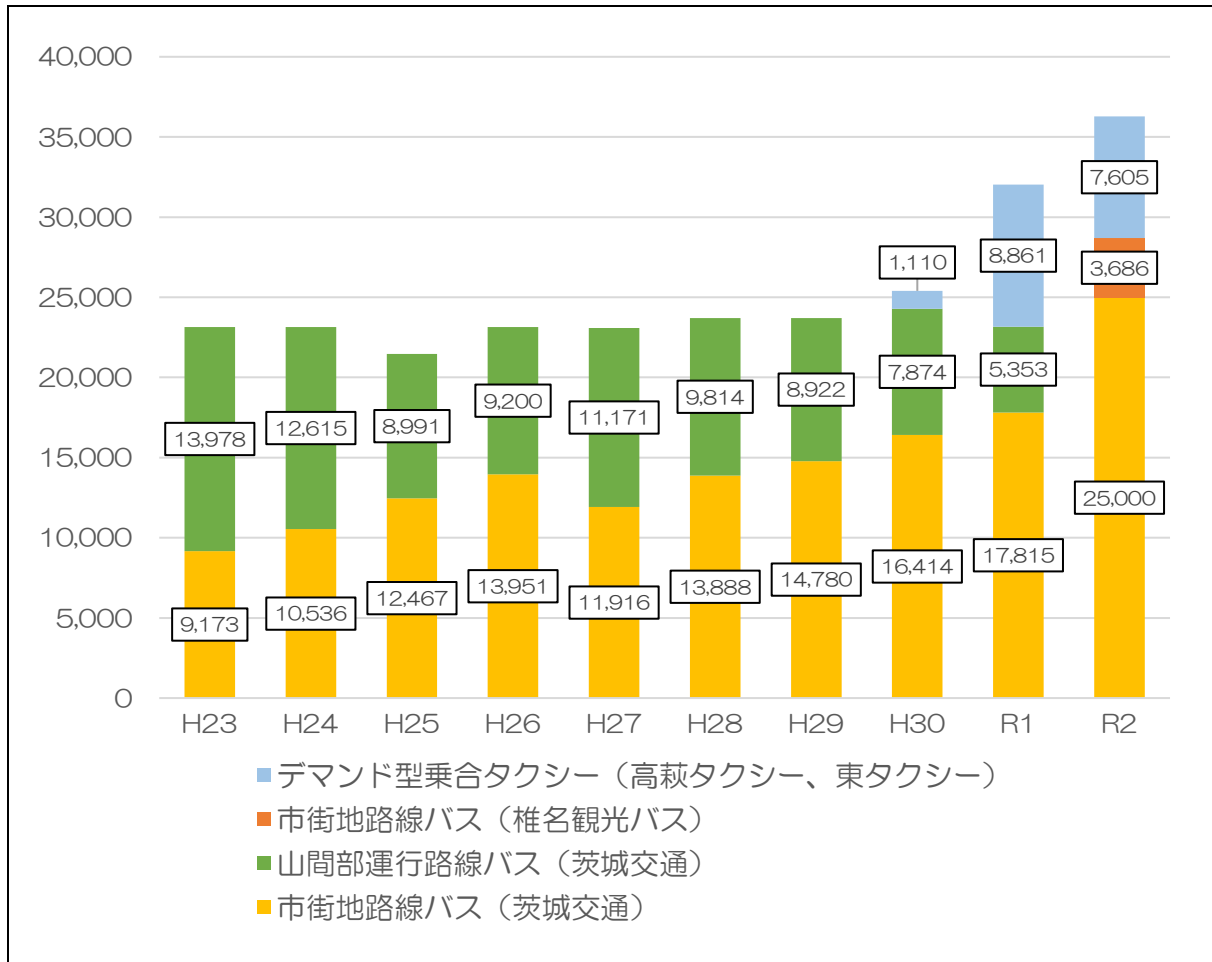
高萩それいゆ病院

3) その他

種別	名称	内容
病院	滝川歯科医院	訪問診療、送迎車あり
教習所	(株)北茨城自動車学校	高萩市街地から自動車学校までの送迎をアプリケーションにて予約し、実施しています。

(10) 公共交通に係る行政負担額

[単位：千円]



3.2 利用者の意向

(1) 地域住民ニーズ

第6次高萩市総合計画（R3.3）策定時に実施した市民アンケート（18歳以上 3,000人）において公共交通施策の満足度を調査したところ、満足3.1%、やや満足9.4%となっています。

具体的な市民ニーズについては、平成28年に実施した市民アンケート（15歳以上 3,000人）の結果より整理しています。

市民アンケート調査結果

〔市民アンケート調査〕

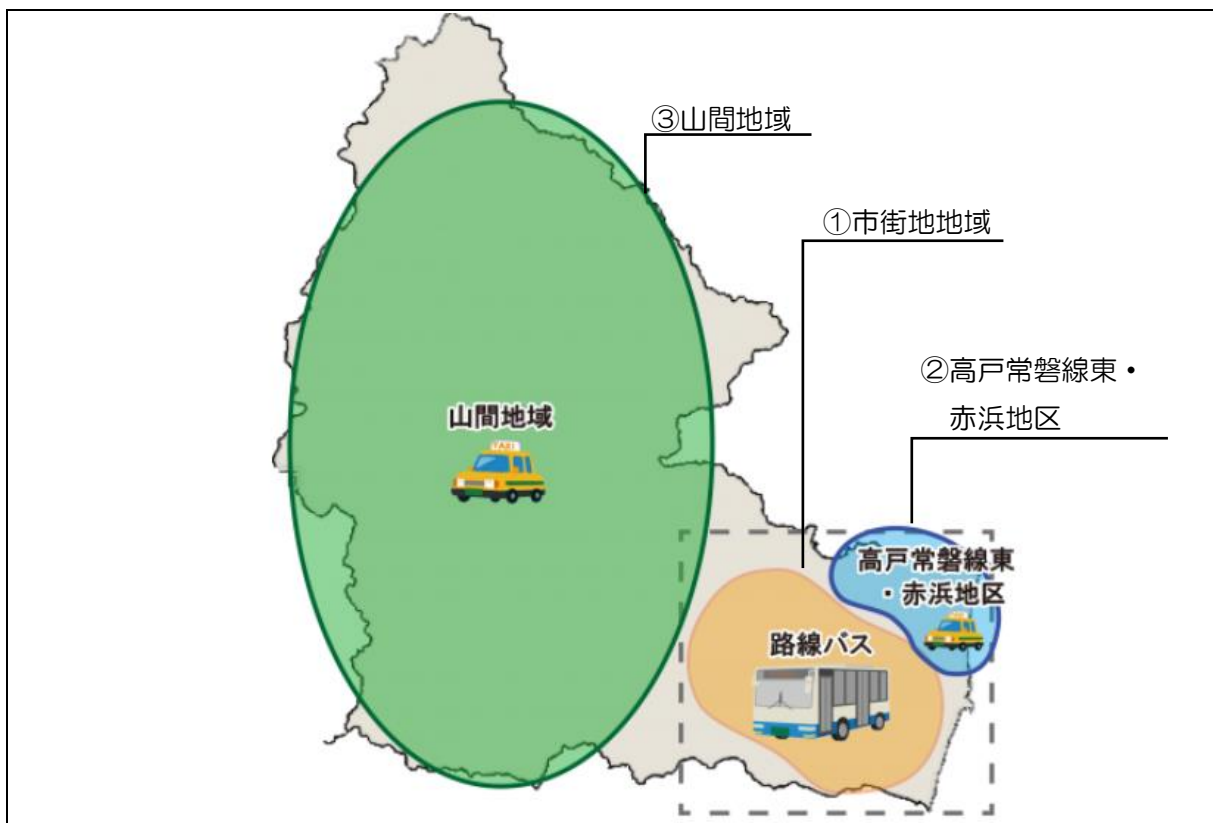
- 観光振興や公共交通機関の充実に関して満足度が低く、重要度が高くなっている。（総合計画アンケート）
- 路線バスの利用経験がなく生活交通として自家用車に依存しているが、将来的に移動に不安を感じており、将来は免許返納をしてもよいと考えている市民も多い。
- 路線バスは、運行本数・運行時間帯等の評価が低く、タクシーは、運賃を除いては評価が高い。
- 高萩駅、高萩モール、協同病院等への公共交通での移動ニーズが高い。
- 公共交通の維持・確保について協働の意識が高い。
- 利用促進には情報マップ配布や商業施設との連携が有効。

(2) 65 歳以上アンケート調査結果

令和 3 年には、免許を返納し、公共交通を日常的に利用している割合の高い高齢者層（65 歳以上）の市民を対象とし、交通特性の異なる 3 つの地域にて、アンケート調査を実施しました。

対象者	65 歳以上の高萩市民：1,770 人 住民台帳より無作為抽出
配布・回収方法	郵送による配布・回収
実施期間	令和 3 年 11 月 6 日～11 月 21 日
回収数	1,004 票（回収率 56.7%）

65 歳以上アンケート対象地域



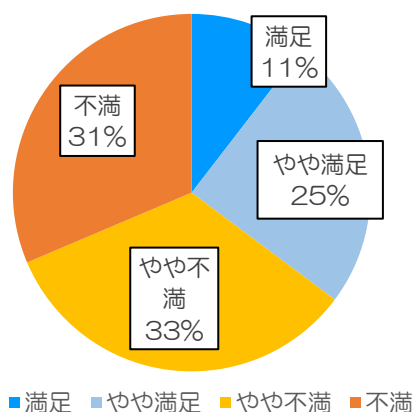
地区分け	地区内訳	配布	回収
①市街地地域	本町・大和田町・春日町・東本町・安良川・石滝・高浜町・有明町・肥前町・高萩・秋山・島名・望月・上手綱・下手綱・高戸	1,336	771 (57.7%)
②高戸常磐線東・赤浜地区	赤浜	107	67 (62.6%)
③山間地域	横川・下君田・上君田・若栗・大能・中戸川・福平	327	166 (50.8%)

■調査結果の概要

①市街地地域

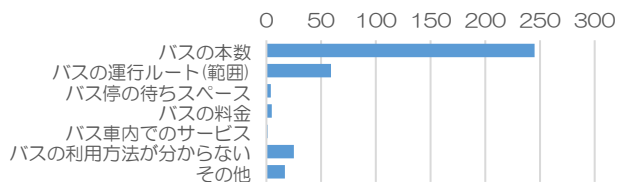
市街地地域でのバスの満足度は、36%と低い値となっています。不満な理由として最も強い理由が、「バスの本数」であり、2 番目は「バスのルート(運行範囲)」となっています。

■バスの満足度

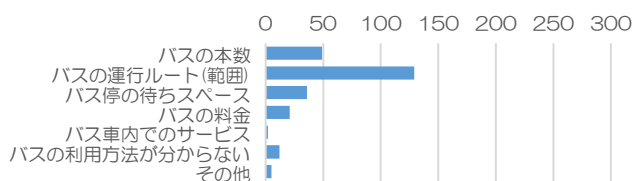


■不満の理由

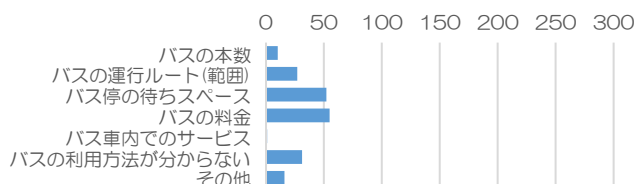
・最も不満な理由 (N=356)



・2 番目に不満な理由 (N=254)



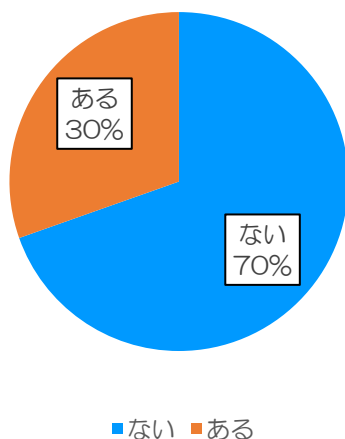
・3 番目に不満な理由 (N=192)



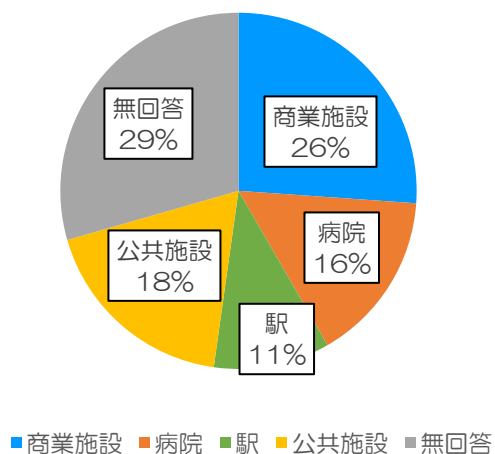
本来バスで行きたい場所がある人は 3 割おり、行きたい場所としては、「商業施設」が最も多く 26%で「駅」は 11%となっています。

■本来はバスで行きたい場所はあるか

・あるかどうか



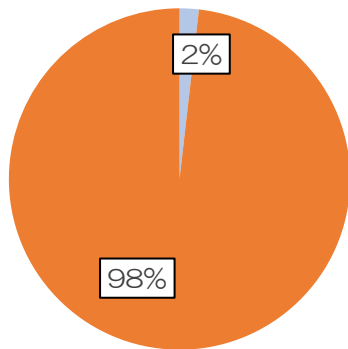
・行きたい場所



②高戸常磐線東・赤浜地区

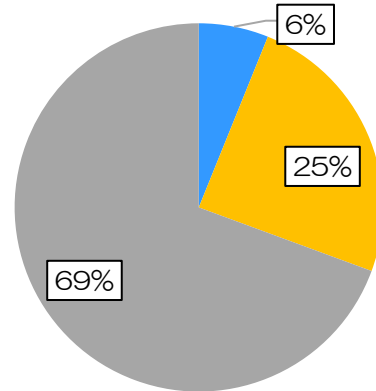
高戸常磐線東・赤浜地域では、ほとんどの人がデマンド型乗合タクシーを利用したことがない状況です。また、地域の公共交通の満足度が低く、「やや不満」と「不満」で100%を占めており、不満の理由として最も多いのはデマンド型乗合タクシーの乗降場所が限られている点となっています。

■デマンド型乗合タクシーの利用



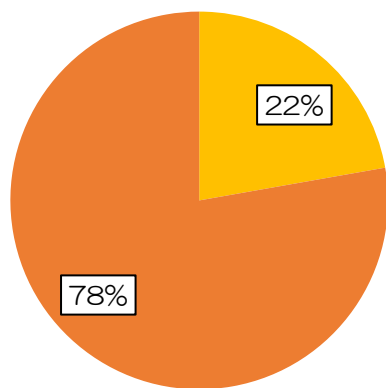
よく利用する たまに利用する
あまり利用しない 利用したことがない

■デマンド型乗合タクシーが運行して便利になったか



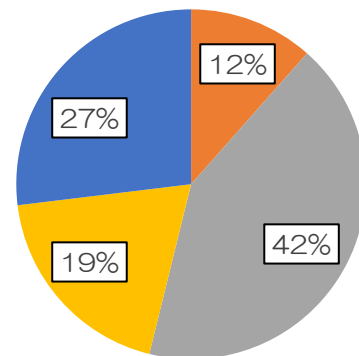
便利になった 不便になった
変わらない わからない

■地域の公共交通の満足度



満足 やや満足 やや不満 不満

■不満の理由

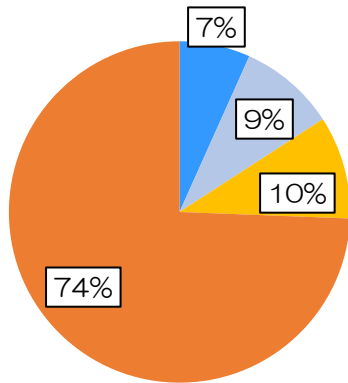


予約の仕方が分からず利用できない
予約の必要があり手間がかかる
乗降する場所が限られている
帰りの便の時間指定がしにくい
その他

③山間地域

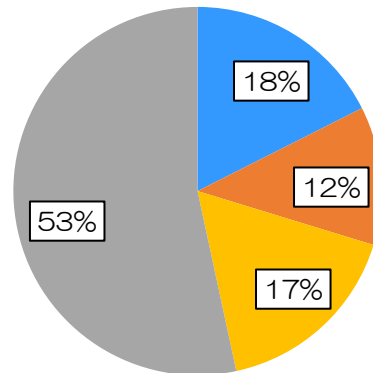
山間地域では16%の人がデマンド型乗合タクシーを利用している状況です。地域の公共交通の満足度は40%となっており、不満の理由として最も多いのは「帰りの便の時間指定がしにくい」となっています。

■デマンド型乗合タクシーの利用



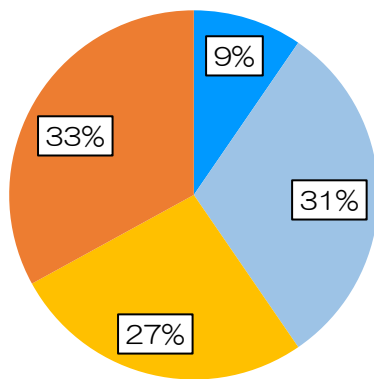
■よく利用する ■たまに利用する
■あまり利用しない ■利用したことがない

■路線バスが運行していた時に比べて、便利になったか



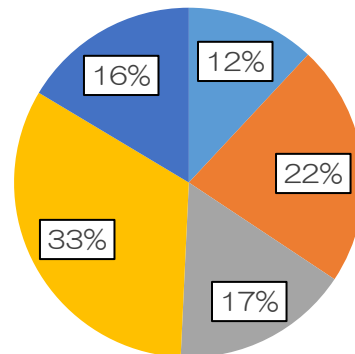
■便利になった ■不便になった
■変わらない ■わからない

■地域の公共交通の満足度



■満足 ■やや満足 ■やや不満 ■不満

■不満の理由



■予約の仕方が分からず利用できない
■予約の必要があり手間がかかる
■乗降する場所が限られている
■帰りの便の時間指定がしにくい
■その他

(3) 学生アンケート調査結果

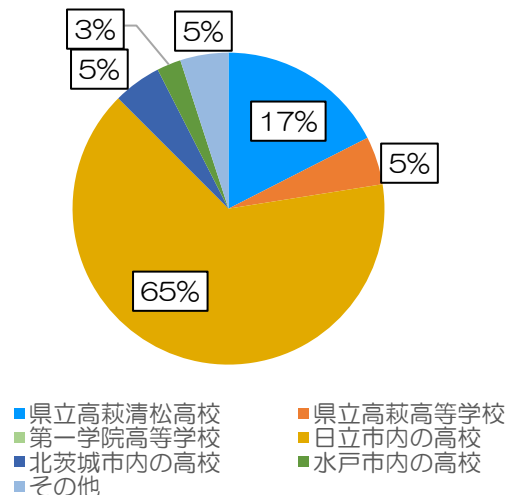
令和3年には、市街地の学生が通学時に路線バスを利用しているかを把握するためのアンケート調査を実施しました。

対象者	市街地在住の高萩市民（15～22歳）：230人 住民台帳より無作為抽出
配布・回収方法	郵送による配布・回収
実施期間	令和3年11月6日～11月21日
回収数	67票（回収率29.1%）

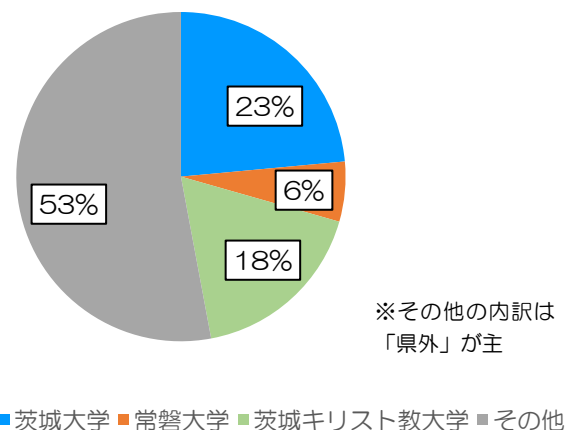
■調査結果の概要

高校生は日立市内の高校、大学生は県外の大学に通っている割合が多いです。通学で最も多い交通手段は「鉄道利用」となっており、鉄道までの交通手段としては、「車での送迎」が最も多いです。

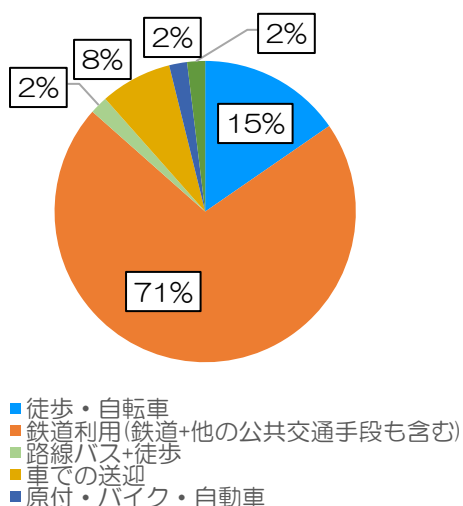
■通っている高校



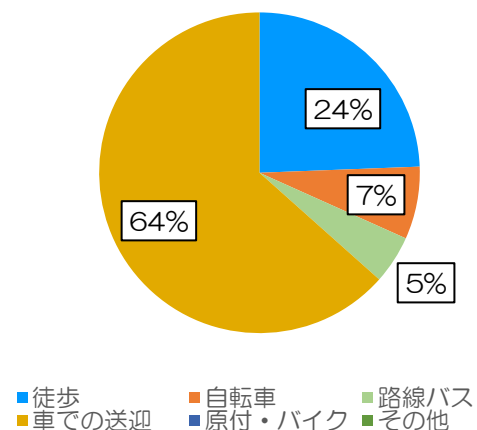
■通っている大学



■通学手段



■通学に鉄道を利用する際の駅までの交通手段



4 地域旅客運輸送サービスの役割と課題整理

4.1 高萩市における公共交通の役割

- ・ 市民の日常的な移動を支える社会基盤であること
- ・ 地域の主要施設および拠点間を結び、地域の活性化に貢献すること
- ・ 将来的に、観光周遊等のための基盤として活用すること

公共交通は運転手段を持たない学生、高齢者、障がい者、妊婦等の移動手段となります。高萩市を「みんなが豊かさを実感でき、魅力的な地域にする」ためには、移動手段を持たない市民の日常的な移動を支えることが大切であり、公共交通が求められる役割となります。

また、今後到来する人口減少社会において、高萩市をより「豊かで魅力的な地域にしていく」ためには、都市機能の集約化を図りながら拠点間を交通ネットワークにより接続し、拠点間で連携した生活圏域を形成することが必要となります。公共交通はこのような拠点間をつなぐための交通手段としての役割でもあります。

そして、将来的には観光客等の来訪者の移動性、回遊性を向上させることで、人の交流を活性化させ、市の魅力をより高めていくための手段として活用することも、公共交通が果たす役割の一つとして期待されます。

4.2 課題整理

(1) 市全体としての課題

・公共交通サービスの維持が困難になってきている

本市の人口は、年々減少傾向にあり、それに伴い公共交通利用者も減少する傾向にあります。そのため、市内を運行する路線バスは、令和元年度の見直しで山間地域の2路線が廃止となり、運行便数も減少が続いているため、サービス水準は年々低下している状況です。

公共交通サービスの維持確保に向けた市の負担が増えており、将来に向けて持続可能な交通システムづくりが課題です。

(2) 地域ごとの課題

1) 市街地地域

・地域内の主要施設および拠点間のアクセスが良くない

駅を介さない生活拠点間の公共交通による接続はできていない状況です。地域間拠点のネットワークによる連携は、「第6次総合計画」「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」などの計画内でも示されている構想であることに加え、市民の声として駅以外への公共交通によるアクセスの要望も見られます。

従来の高萩駅中心の放射状の路線接続に加え、網状の運行により、駅以外の主要施設へのアクセス性を向上させることが課題です。

2) 高戸常磐線東・赤浜地区

・デマンド型乗合タクシーの利用が少ない

高戸常磐線東・赤浜地区では、令和2年から交通空白地域の解消のため、デマンド型タクシーを導入し、試験運行を行ってきましたが、利用が少ない状況です。また、65歳以上の住民アンケートでは、ほとんどの人が1度も利用したことがない状況であり、地域での公共交通の満足度も不満が大半を占めており、課題となっています。

住民への周知と共に、利用しやすい運行形態づくりが課題です。

3) 山間地域

・デマンド型乗合タクシーの乗合率が低く効率性が良くない

山間地域では、令和2年から交通空白地域の解消のため、デマンド型タクシーを導入し、試験運行を行ってきました。地域住民への周知により、ある程度の利用実績を維持している状況ですが、乗合率が低い状況です。

持続性を向上させるためにも、乗合率や効率性の高い運行としていくことが課題です。

5 基本的な方針

方針① 地域の実情に応じた持続可能な公共交通ネットワークを作る

本市の公共交通は、自家用車などの移動手段を持たない住民の日常的な移動を支える基盤であると同時に、地域の主要施設及び拠点間を結び、地域の活性化に貢献する役割が求められています。しかし、マイカー時代の公共交通離れにより利用者は減少し、公共交通サービス水準の維持はますます困難になってきている状況です。

今後、地域の実情に応じた適切な交通モードを導入することで、将来に向けて持続が可能な公共交通ネットワークを構築し、公共交通を維持確保していきます。

方針② 住民・地域が一体となり公共交通の利用を増やす

公共交通の維持が困難になっている大きな要因として、移動手段の殆どが自家用車に依存されていることが挙げられます。しかし、公共交通の維持には、公共交通への理解と多くの利用が必要不可欠です。

今後、人口減少や高齢化が進み、公共交通の必要性が一層高まります。住民や地域が一体となり、公共交通を維持していく意識の醸成と、積極的な利用を推進してきます。

方針③ 新しいモビリティサービスを活用し地域活性化を図る

交通と他サービスを組み合わせて複合的に提供する MaaS(マース、Mobility as a Service)の試験導入が始まり、本市は、令和 2 年度から Hitachi MaaS アプリの実証実験に参画しています。

今後も、MaaS など交通に関わる新たなサービスへの取り組みはますます活発化していくことが想定されます。本市では、実証実験の結果を検証しつつ、交通と連携した新たなサービスの導入により、地域活性化につなげていきます。

6 計画の目標および施策・事業

(1) 計画の目標

基本方針に基づき、計画内で達成すべき計画目標を設定します。計画目標は数値目標を設定し、毎年評価を行います。公共交通に利用者は年々減少している傾向にあるため、利用者数、行政負担額の現状維持を目標としています。

基本方針	目標				
	項目	評価指標		数値	
				目標(R8)	現況(R3)
方針 1 地域の実情に応じた持続可能な公共交通ネットワークを作る 	目標(1) 地域に応じた最適な交通モードの導入	路線バス + DRバス	満足度 (65 歳以上)	50%	36%
		デマンド型乗合タクシー	満足度 (65 歳以上)	山間 : 50% 東地域 : 50%	山間 : 40% 東地域 : 0%
		公共交通施策の満足度 ※高萩市第6次総合計画より引用		50%	12.5%
		その他の交通モード		導入可能性検討	検討なし
方針 2 住民・地域が一体となり公共交通の利用を増やす 	目標(2) 地域の公共交通利用者の増加	路線バス + DRバス	利用者数	115,713 人/年	109,040 人/年
		デマンド型乗合タクシー	乗合人数	2.00 人/運行	1.97 人/運行
方針 3 新しいモビリティサービスを活用し地域活性化を図る 	目標(3) 新たなサービス導入と機能強化	MaaS の提供		本格導入	実証実験 1 回
		交通結節点強化・デジタルサービスの導入		サービスの導入	サービスなし

《SDG s の推進》

本計画においては、SDG s の 17 の目標の中から、以下の 4 つの目標達成に向けた取り組みを推進しています。

3 すべての人に健康と福祉を

9 産業と技術革新の基盤をつくろう

11 住み続けられるまちづくりを

17 パートナーシップで目標を達成しよう

(2) 目標達成のための施策体系

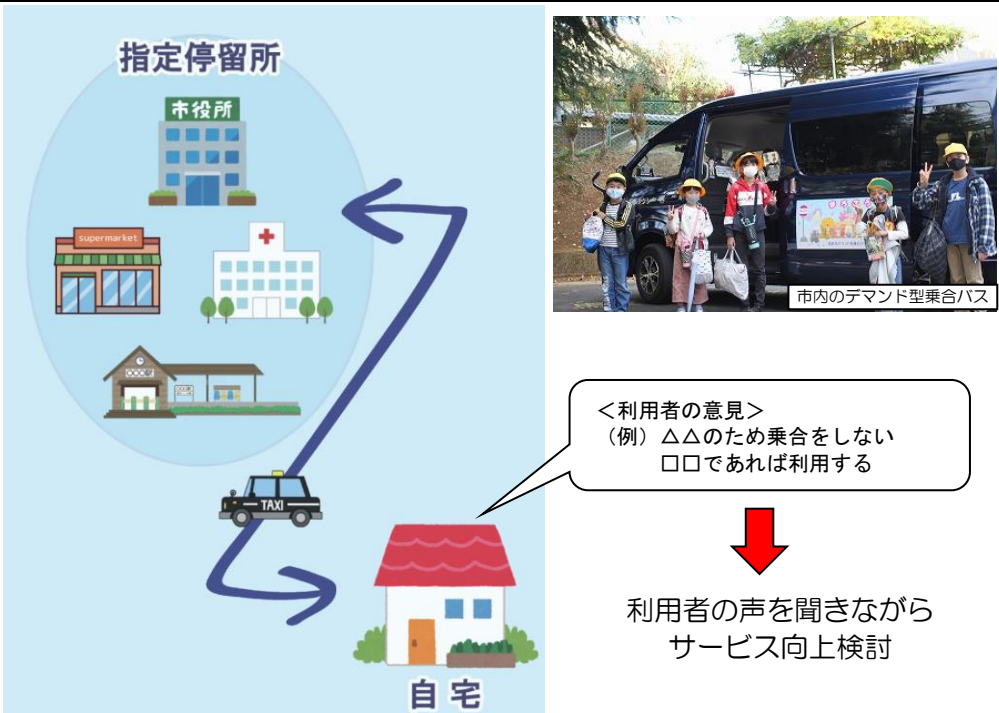
目標を達成するため本市では以下の施策を実施します。

基本方針	計画の目標	目標達成のための施策・事業	利便増進 事業に該当
方針① 地域の実情に 応じた持続可 能な公共交通 ネットワーク を作る	目標(1) 地域に応じ た最適な交 通モードの 導入	施策 1 既存バス路線の再編・活性化	—
		施策 2 デマンド型乗合タクシーの維持改善	—
		施策 3 DRバスの導入・維持改善	○ (ロ、ホ、ト)
		施策 4 新しい交通手段の検討	—
		施策 5 地域の輸送資源との連携	—
方針② 住民・地域が 一体となり公 共交通の利用 を増やす	目標(2) 地域の公共 交通利用者 の増加	施策 6 公共交通に関する情報発信	—
		施策 7 公共交通の利用促進	—
		施策 8 地域や団体等との連携	—
		施策 9 高齢者バス利用助成制度の導入	—
		施策 10 未成年者のバス利用助成制度の導入	—
方針③ 新しいモビリ ティサービス を活用し地域 活性化を図る	目標(3) 新たなサー ビス導入と 機能強化	施策 11 MaaS (Mobility as a Service) を活 用した各種サービスの検討	—
		施策 12 公共交通環境の機能強化	—

※○は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、地域公共交通の利用者の利便を増進するための事業に位置づける項目

7 施策・事業の内容

施策 1 既存路線バスの維持・再編・活性化				目標 (1)
目的	路線バス利用者が減少していく一方で、高齢化が進む将来に向けた公共交通手段の維持確保は重要な課題です。既存路線バスの見直しと共に、新しい交通モードの導入を検討しながら、交通の活性化を図ります。			
事業概要	・市内路線バスの利用状況を検証し、運行ダイヤや路線数などの運行内容の見直しと改善に取り組みます。 ・新たに導入したDRシステムバスやデマンド型乗合タクシーと連携し、地域の状況やニーズを踏まえた交通ネットワークに再編成します。 ・必要に応じて、事業者間の共同運行や、地域間の相互乗り入れも検討します。 ・公共交通の維持確保のため、交通事業者へ必要に応じた支援を行います。			
事業のイメージ				
事業エリア	市域全体			
実施主体	高萩市 バス事業者			
実施時期	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続

施策2 デマンド型乗合タクシーの維持改善				目標(1)
目的	路線バス等の公共交通による移動手段がない地域における住民の日常的な移動を支えるため、市街地（駅や主要施設）までの公共交通アクセスを確保します。			
事業概要	・路線バスの廃止等により交通空白地域となったエリアにおいて、デマンド型乗合タクシーを運行します。 ・利便性の高い運行内容や予約方法など、利用者や地域の声を聞きながらサービス向上にむけて検討・調整します。 ・乗合率の向上や他交通手段との接続性を高め、効率的で利便性の高い運行に努めます。			
事業のイメージ				
事業エリア	山間地域、高戸常磐東・赤浜地域 (路線バス・DRシステムバス運行エリア以外の地域)			
実施主体	高萩市 タクシー事業者			
実施時期	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続
				

施策3 DR（ダイナミックルーティング）システムバスの導入、維持改善					目標（1）
目的	AIやスマートフォンアプリケーションなどの技術を活用した、新しい形の交通システムの構築により、利用者の利便性向上と効率的な運行を実現し、将来に向けた持続可能な公共交通アクセスを確保します。				
事業概要	- 市街地地域において、新しい運行形態のリクエスト型最適経路バス（DRシステムバス「My Ride のるる」）を運行します。 - 現況のバス停に加えて仮想バス停を設置し、従来は乗り換えが必要だった目的地まで乗り換えなしで乗降できます。仮想バス停の設置は、道路状況や利用者の声を聞きながら、安全性や利便性を考慮して検討・調整します。 - 従来の定時運行ではなく、乗りたい時間に乗車可能です。運行内容（運行台数や運行時間など）は、実証実験の結果を検証しながら、利便性と効率性が高い運行に努めます。				
事業のイメージ					
事業エリア	市街地地域				
実施主体	高萩市 バス事業者				
実施時期	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	本格運行	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続

施策4　新しい交通手段の検討					目標（1）
目的	人口減少やまちづくりなどの状況変化に対応し、環境への負荷低減にもつなげるため、先進的で将来性のある新しい交通手段の導入について研究します。				
事業概要	・市街地での移動や二次交通の手段として、超小型モビリティ、シェア・レンタルサイクルなどの新しい公共交通モードの導入を検討します。 ・他市町村や関係事業者から他地域での公共交通サービスの実態について導入事例などの情報収集を行い、本市での活用方法について研究します。				
事業のイメージ					
	超小型モビリティ事例(広島県 上島町)		シェアサイクル事例(富山県 富山市)		
事業エリア	市街地地域				
実施主体	高萩市 バス事業者 タクシー事業者 鉄道事業者 企業・関係団体				
実施時期	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	—	検討	試験実施・検証	実施・継続	実施・継続
					

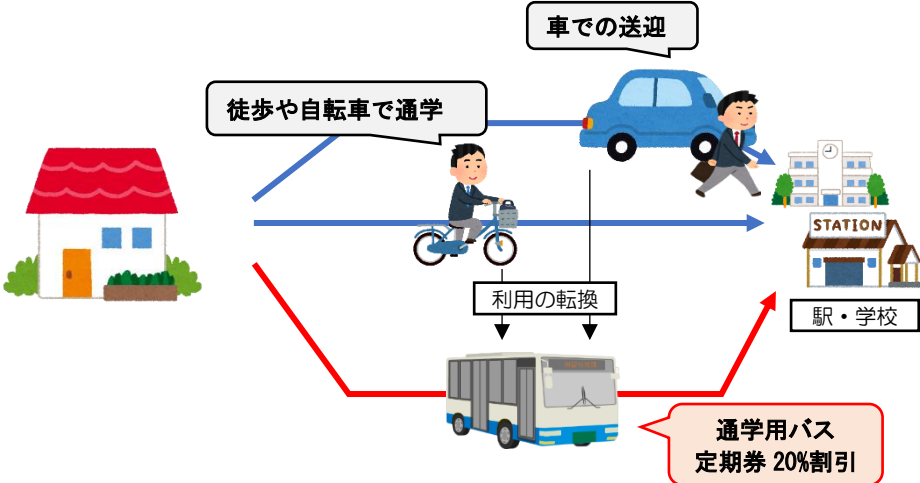
施策 5 市内の輸送資源との連携					目標 (1)
目的	市内で運行している民間送迎事業との連携を図り、運行エリアや運行時間などを相互にカバーすることで、住民の移動手段の空白時間を抑制するよう努めます。				
事業概要	- 民間送迎事業（計画内に記載）について、実施する民間事業者との情報交換により、運行内容の状況を把握に努めます。 - 民間送迎事業の運行計画に拡大・変更が生じる際には、必要に応じて民間送迎事業の実施主体と協議調整を行います。				
事業のイメージ	市内の輸送資源との連携のイメージ 凡例 —— 公共交通網 民間送迎事業				
事業エリア	市街地地域				
実施主体	高萩市 バス事業者 タクシー事業者 鉄道事業者 企業・関係団体				
実施時期	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
	必要に応じて実施				

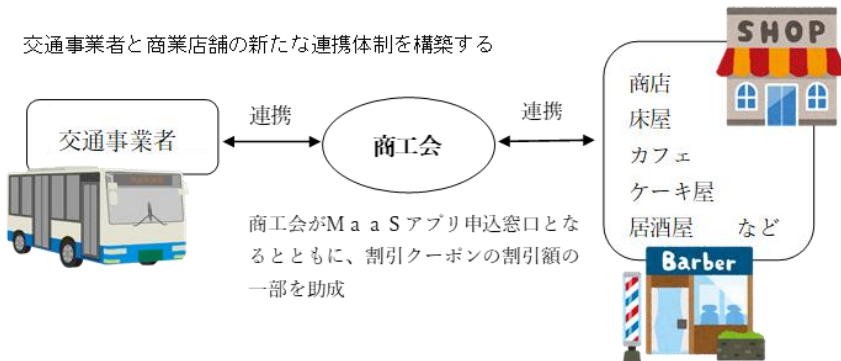
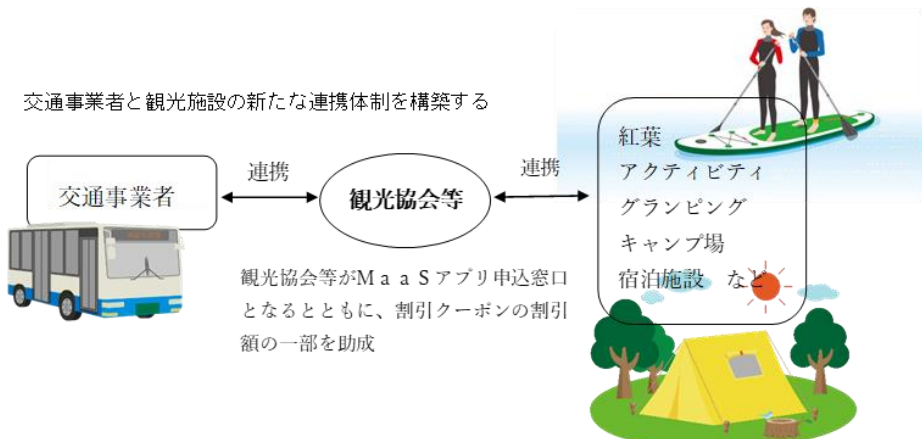
施策 6 公共交通に関する情報発信				目標 (2)	
目的	公共交通に関する様々な情報を、広く分かりやすく市民に周知し、住民・地域が一体となり公共交通の利用増進を図ります。				
事業概要	・ 広報誌、HP、SNS、デジタルサイネージを活用して公共交通の周知・広報を行います。 ・ 生涯学習教室やスマホ教室等の各種講習会の機会を利用し、公共交通に関する情報を発信します。 ・ 鉄道やバス、タクシーなど様々な交通情報を集約し、利用者に分かりやすい情報発信に努めます。				
事業のイメージ	 公共交通に関する情報誌の発刊事例(青森県 弘前市)  デジタルサイネージによる情報発信事例(埼玉県 三郷市)				
事業エリア	市全域				
実施主体	高萩市 バス事業者 タクシー事業者 鉄道事業者 企業・関係団体				
実施時期	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続
					

施策 7 公共交通の利用促進				目標 (2)
目的	公共交通を利用しやすい環境をつくり、住民・地域が一体となり公共交通の維持確保を図ります。			
事業概要	・ダイナミックルーティングバスについては、利用教室（予約や呼出し、乗り方など）を実施します。 ・デマンド型乗合タクシーについては、2人以上の乗合による利用を促進するため、乗合割引制度の導入などについて検討します。 ・高萩市商工会や高萩市観光協会、市との連携協定事業者、民間事業者との共同により、公共交通の利用促進方策の企画を検討・実施します。 ・分かりやすい運賃制度や、ＩＣカード・電子マネーなどの決済手段の多様化、待合スペースの充実など、利用しやすい環境整備を進めます。			
事業のイメージ	 バスの乗り方説明（愛媛県 東温町）  茨城観光の人気エリア5選④ 高萩 このエリアのお得なチケット 高萩市内路線バス 一日フリーきっぷ 600 円 ※MyRideのるるもご利用いただけます。 バス利用者への割引チケット(茨城 MaaS チケット)			
事業エリア	市全域			
実施主体	高萩市 バス事業者 タクシー事業者 鉄道事業者 企業・関係団体			
実施時期	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続
				

施策8 地域や団体等との連携				目標（2）	
目的	地域の特性に応じた持続可能な公共交通として維持していくため、自治会や団体等と協力し、情報発信や意見収集を行います。 また、住民や地域、団体等との意見交換会などを通して、運行内容や利用に関する情報を共有することで、利用促進や利便性・効率性向上を図ります。				
事業概要	・自治会や団体等の要望に応じ、デマンド型乗合タクシーやダイナミックルーティングバスの運行内容について勉強会等を開催します。 ・自治会等からの改善などの意見については、交通事業者などの関係機関と検討を行います。				
事業のイメージ					
	公共交通に関する情報発信(介護予防事業「元気アップ運動教室」にて)				
事業のイメージ					
	公共交通に関する情報発信(生涯学習事業「のぞみ大学」にて)				
事業エリア	市全域				
実施主体	高萩市 バス事業者 タクシー事業者				
実施時期	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	実施 	必要に応じて実施 			

施策9 高齢者バス利用助成制度の導入					目標（2）
目的	高齢者のバス利用の機会を増やし、住民・地域が一体となり公共交通の維持確保を図ります。				
事業概要	・市内に居住する 65 歳以上の高齢者を対象に、バス運賃の 50%割引制度を実施します。 ・65 歳以上の運転免許自主返納者に対し、バス利用券を交付する。				
事業のイメージ	運転免許返納者は、公共の移動手段がなく外出を控えがち。 車での移動 利用の転換 外出機会の増加 主要施設 運賃 50%割引 助成制度導入によるバス利用機会増加のイメージ（65 歳以上）				
事業エリア	市全域				
実施主体	高萩市 バス事業者				
実施時期	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
	実施・継続 ➡	必要に応じて実施 ➡			

施策 10 未成年者のバス利用助成制度の導入					目標 (2)
目的	運転免許を持たない未成年者のバス利用の機会を増やし、住民・地域が一体となり公共交通の維持確保を図ります。				
事業概要	・市内に居住する通学者（高校生・大学生）を対象に、通学用バス定期券の 20% 割引制度を実施します。 ・未成年者（18 歳未満）を対象とした、バス運賃の割引制度（半額助成など）の導入を検討します。				
事業のイメージ	 助成制度導入によるバス利用機会増加のイメージ（通学者）				
事業エリア	市全域				
実施主体	高萩市 バス事業者				
実施時期	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
	実施・継続 	必要に応じて実施 			

施策 11 MaaS（Mobility as a Service）を活用した各種サービスの検討					目標（3）
目的	市内での MaaS 整備を推進し、サービスを広く展開することで、地域活性化につなげます。				
事業概要	・住民向けに、MaaS の普及啓発を推進します。 ・高萩市商工会や高萩市観光協会、交通事業者の連携により、MaaS の協力店舗拡充やサービス拡大を図ります。 ・広報誌、HP、SNS、デジタルサイネージを活用した周知・広報を行い、利用者の拡大を図ります。 ・Hitachi MaaS の関係市町村との連携を行います。				
事業のイメージ	交通事業者と商業店舗の新たな連携体制を構築する  交通事業者と観光施設の新たな連携体制を構築する 				
事業エリア	市全域				
実施主体	高萩市 バス事業者 鉄道事業者 企業・関係団体（高萩市商工会、（一社）高萩市観光協会）				
実施時期	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続
					

施策 12 公共交通環境の機能強化				目標 (3)	
目的	誰もが、公共交通を利用しやすい環境整備と機能強化により、公共交通の維持確保、利用促進を図ります。				
事業概要	・駅や公共施設、大型商業施設や医療施設など、複数の交通が集散する場所（交通結節点）における待合機能や乗継環境の強化、整備を検討します。 ・バスロケーションシステムによる交通情報の集約と発信、キャッシュレスやチケットレス化に向けたシステム整備など、デジタル技術を活用したサービスシステムの構築を検討します。				
事業のイメージ	 待合スペースの充実（静岡県 富士見市）  バスの施設への乗り入れ事例(青森県 弘前市)				
事業エリア	市全域				
実施主体	高萩市 バス事業者 タクシー事業者 鉄道事業者 企業・関係団体				
実施時期	R 4年度	R 5年度	R 6年度	R 7年度	R 8年度
	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施
					

8 計画達成状況の評価

計画の達成状況は、◎記載の年度において評価を実施します。評価は施策の実施状況、目標の達成状況についてチェックを行い、目標を達成した理由、達成できなかった理由は協議会において議論・分析します。また、関係者との議論を通して、必要があると判断した場合は計画や事業を変更することも可能です。

評価スケジュール

項目	評価指標		目標(R8)	達成状況の確認				
				R4	R5	R6	R7	R8
施策 1 既存路線バスの維持・再編・活性化				実施・継続				
施策 2 デマンド型乗合タクシーの維持改善				実施・継続				
施策 3 ダイナミックルーティングシステムバスの本格導入、維持改善				本格運行	実施・継続			
施策 4 新しい交通手段の検討				—	検討・試験・検証		実施・継続	
施策 5 市内の輸送資源との連携				(必要に応じて実施)				
目標 (1)	路線バス ＋ DRバス	満足度 (65 歳以上)	50%	—	—	—	—	◎
	デマンド型乗 合タクシー	満足度 (65 歳以上)	山間 ：50% 東地域：50%	—	—	—	—	◎
	公共交通施策の満足度 ※高萩市第6次総合計画より引用		50%	—	—	—	—	◎
	新しい交通手段		導入検討	—	—	—	—	◎
施策 6 公共交通に関する情報発信				実施・継続				
施策 7 公共交通の利用促進				実施・継続				
施策 8 地域や団体等との連携				実施	(必要に応じて実施)			
施策 9 高齢者バス利用助成制度				実施	(必要に応じて実施)			
施策 10 未成年者のバス利用助成制度の導入				実施	(必要に応じて実施)			
目標 (2)	路線バス ＋ DRバス	利用者数	115,713 人/年	◎	◎	◎	◎	◎
	デマンド型乗 合タクシー	乗合人数	2.00 人/運行	◎	◎	◎	◎	◎
施策 11 MaaS を活用した各種サービスの検討				実施・継続				
施策 12 公共交通環境の機能強化				検討・実施				
目 標 (3)	MaaS の提供		本格導入	—	—	—	—	◎
	交通結節点強化・デジタルサ ービスの提供		サービスの導入	—	—	—	—	◎

9 地域公共交通確保維持事業との連動

9.1 地域公共交通確保維持事業対象系統

区分	系統名	起点	経由地	終点	事業者名	利用者数 (人/年)	収支率 (%)	公的資金 (円/年)
						上段：現況 下段：目標	上段：現況 下段：目標	上段：現況 下段：目標
フィーダー	山間地域デマンド 型乗合タクシー	上君田、下君田、横川、 若栗、大能、中戸川、福平、 上手網の一部			高萩タクシー (株)	1,562	10.5%	416 万
						1,585	12.0%	416 万
					(有) 東タクシー	1,394	10.6%	366 万
						1,415	12.1%	366 万
フィーダー	高戸常磐線東・赤 浜地区デマンド型 乗合タクシー	高戸常磐線東地区、赤浜地区			高萩タクシー (株)	13	28.5%	1 万
						13	28.5%	1 万
					(有) 東タクシー	12	28.5%	1 万
						12	28.5%	1 万
フィーダー	ダイナミックルー ティング「My R ideのるる」	常磐自動車道より東側の地域			茨城交通 (株)			
						25,650	30.7%	2,600 万

※DRは将来の実施事業であるため、下段の目標のみを記載

9.2 地域公共交通確保維持事業対象系統の位置づけ

(1) デマンド型乗合タクシー

項 目	内 容
地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統（補助系統）の地域の公共交通における位置づけ・役割	山間地域や高戸常磐線東・赤浜地区には、路線バスの走っていない交通不便地域が存在しています。 両地域において、地域住民の交通手段の確保が課題となっていたため、地域公共交通確保維持事業として、デマンド型乗合タクシーを導入しました。
地域の公共交通における位置づけ等を踏まえた地域公共交通確保維持事業	需要に応じて運行するデマンド型乗合タクシーは、交通需要の少ない地域における効率的な運行手段です。 地域住民の移動手段を確保するため、山間地域と高戸常磐線東・赤浜地区でのデマンド型乗合タクシーを維持・継続することが必要です。
補助系統に係る事業及び実施主体の概要	■運行区域 山間地域（上君田、下君田、横川、若栗、大能、中戸川、福平、上手綱の一部） 高戸常磐線東・赤浜地区 ■利用料金 400円 ■運行日 山間地域：月～金 高戸常磐線東・赤浜地区：月、水、金 ■運行事業者 高萩タクシー(株)、(有)東タクシー ■実施主体 高萩市
地域公共交通計画全体の定量的な目標・効果とその評価方法	定量的な目標は、5カ年（R4～R8年度）で、1運行あたりの利用者数を、R3年度実績の1.97から2.00以上に向上させることとします。 評価は、運行事業者より毎月提出される運行実績報告書から算出して実施します。 （目標値の設定理由） ・人口減少や高齢化が進み、公共交通の維持ができなくなる前に、住民・地域が一体となって公共交通を利用し維持する意識を持つことで、利用者数や利用回数を増加します。 ・事業の効率性や持続性を高めるため、利用者数や利用回数の増加を図る一方、乗合率を向上させ費用負担の軽減を図ります。 ・デマンド型乗合タクシーを地域の持続可能な公共交通として維持するため、自治会と協力した情報の発進や、地域住民からの意見の収集を行います。 ・以上の理由から、目標値を2.00とします。

(2) DR（ダイナミックルーティング）システムバス

項 目	内 容
地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統（補助系統）の地域の公共交通における位置づけ・役割	市街地の路線バスは、JR 高萩駅を起点に計 6 路線を、民間バス事業者 2 社で運行しています。（R 元年度の見直しにより山間地域の 2 路線が廃止、運行する便数も減便が続いています。） 市内路線バスの利用者は、年々減少傾向で、運行経費の赤字額抑制（市補助金の抑制）、路線・便数の維持確保が課題となっています。 本市では、R3 年 7 月から、DR（ダイナミックルーティング）システムバス「My Ride のるる」の実証実験を行っており、持続可能な交通システムの構築に向けて取り組んでいます。
地域の公共交通における位置づけ等を踏まえた地域公共交通確保維持事業	DR システムバス「My Ride のるる」は、スマホや電話からの呼出に応じて運行するデマンド型乗合バスで、利用者からの複数のリクエストに対し AI が最適な運行経路を生成する仕組みとなっています。 運行エリア内には、既存のバス停に加えて仮想バス停（標柱のない乗降地点）を数多く設定し、従来よりも近くのバス停で乗降することが出来ます。 DR システムバスの導入は、比較的路線バスの利用者の少ない時間帯に、空いている車両を需要に応じて柔軟に運行させることが可能なため、住民の利便性向上と共に、事業者の採算性向上につなげることが出来ます。
補助系統に係る事業及び実施主体の概要	■運行区域 常磐自動車道より東側の地域 ■利用料金 300 円 ■運行日・時間帯 平 日：8：30～15：00 土日祝：9：00～14：00 ■運行事業者 茨城交通㈱ ■実施主体 高萩市、茨城交通㈱
地域公共交通計画全体の定量的な目標・効果とその評価方法	定量的な目標は、5 力年（R4～R8 年度）で、年間延べ利用者数（利用回数）を、R3 年度実績より 6% 以上向上させることとします。 評価は、運行事業者より提出される事業実績報告書から算出して実施します。 （目標値の設定理由） 住民 1 人あたりの路線バス利用回数を、4.0 から 4.5 回/人（0.5 ポイント増）にすることを目指します。 ・ R3 住民 1 人あたりの路線バス利用回数 109,040 回（R3 実績）÷ 27,171 人（R3.4） ≒ 4.0 回/人 ・ R8 住民 1 人あたりの路線バス利用回数見込み 25,714 人（R8 人口推計値※）× 4.5 回/人 = 115,713 回 ※国立社会保障・人口問題研究所推計値より ・ R3 と R8 のバス利用者増加率 6,673 回/109,040 回 ≒ 6%

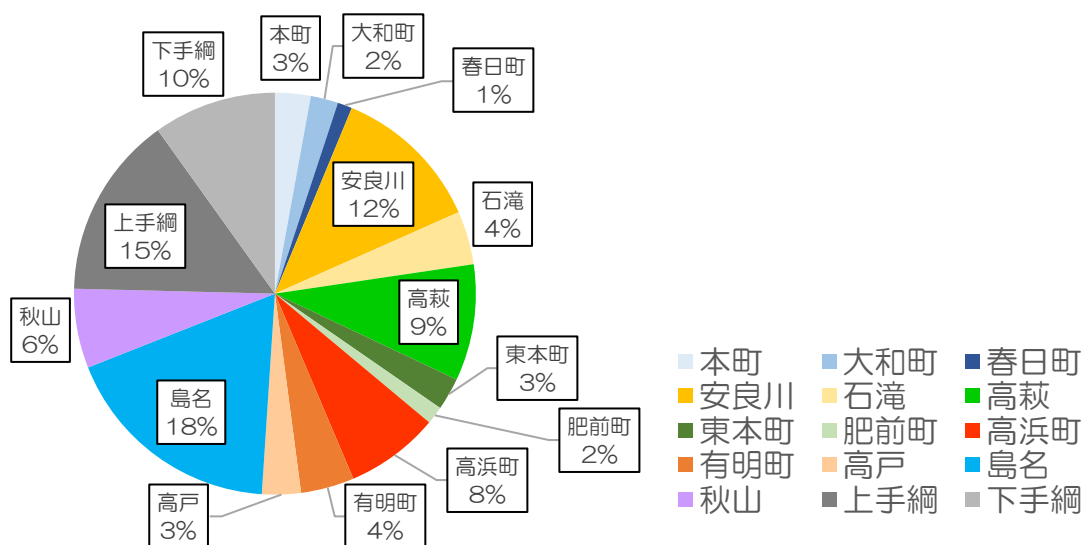
参考資料

65 歳以上アンケート調査結果

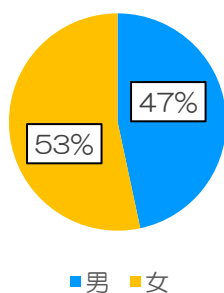
①市街地地域

1)回答者の属性

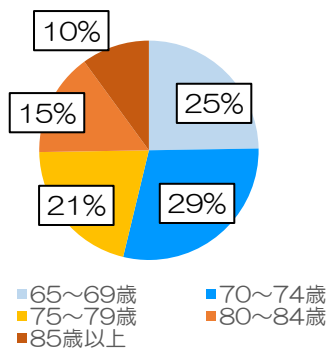
■住んでいる地域



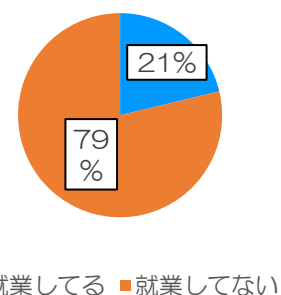
■性別



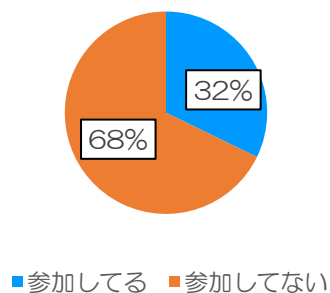
■年齢



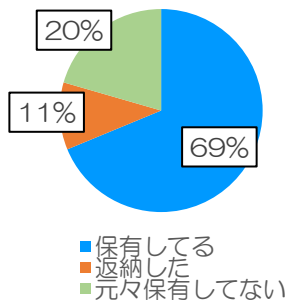
■就業状況



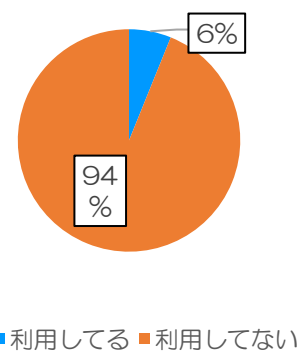
■グループ活動への参加



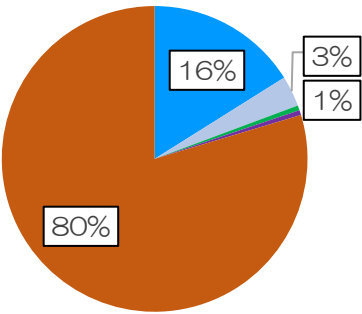
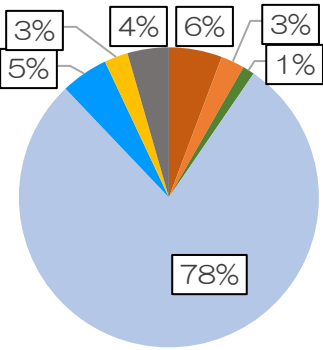
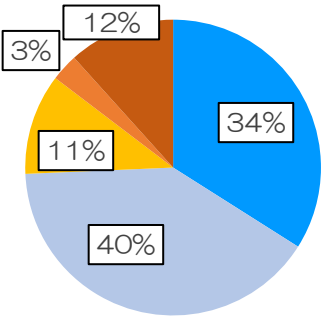
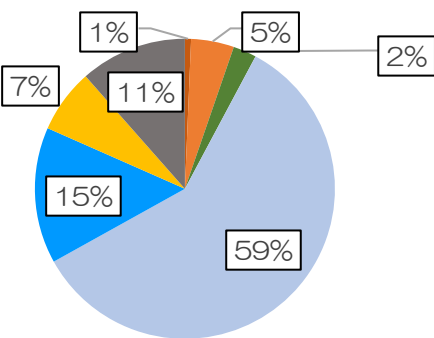
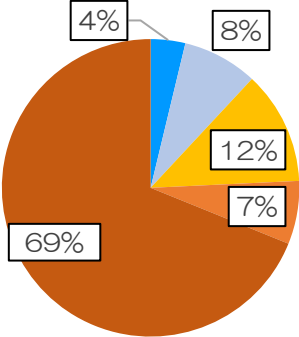
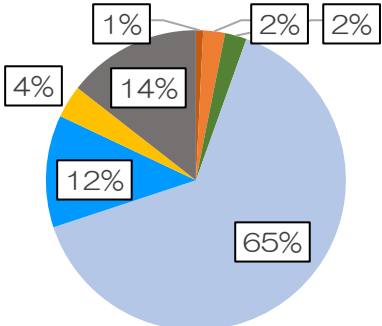
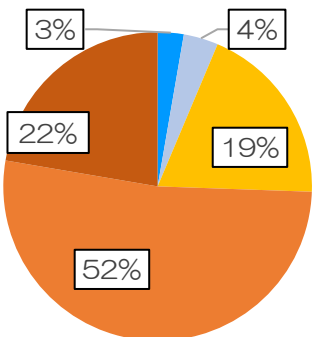
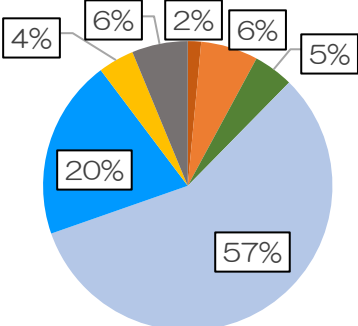
■運転免許



■デイサービスの利用

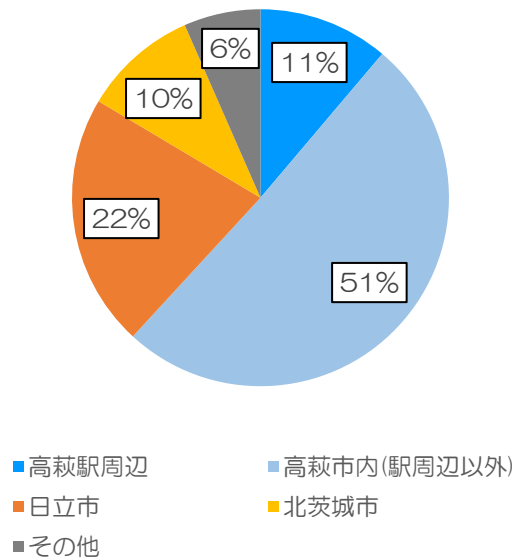


2) 日常の移動について

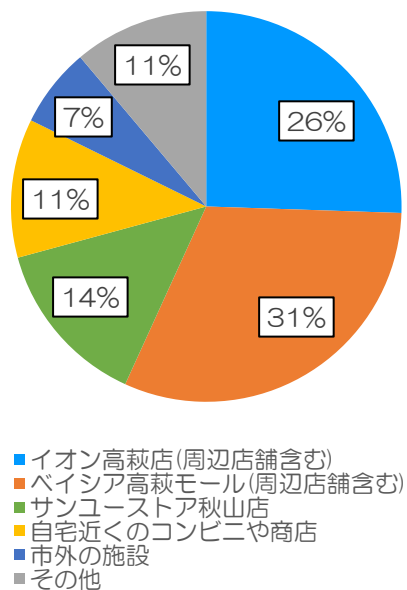
	A 外出頻度	B 交通手段
1 通勤時		
2 買い物時		
3 グループ活動時		
4 通院時		
凡例	■ 週3回以上 ■ 週1～2回 ■ 月に数回 ■ 月に1回未満 ■ 全く行かない	■ 鉄道 ■ 路線バス ■ タクシー ■ 自分で車を運転 ■ 車での送迎 ■ 自転車 ■ 徒歩

C 外出先

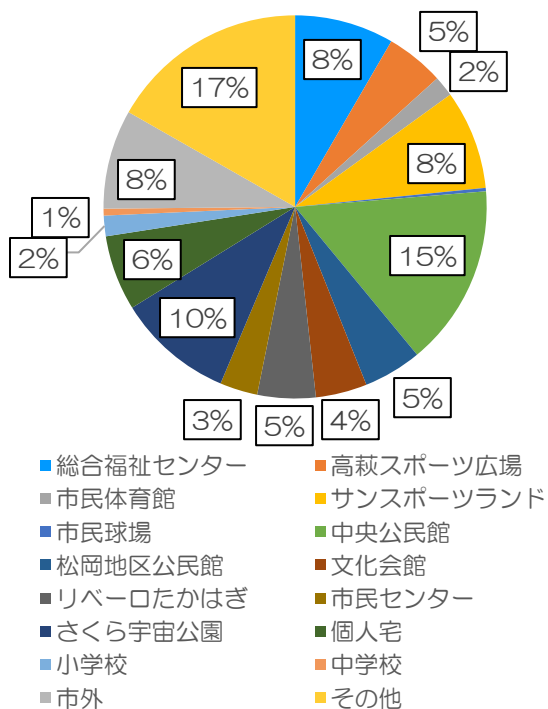
1. 通勤時



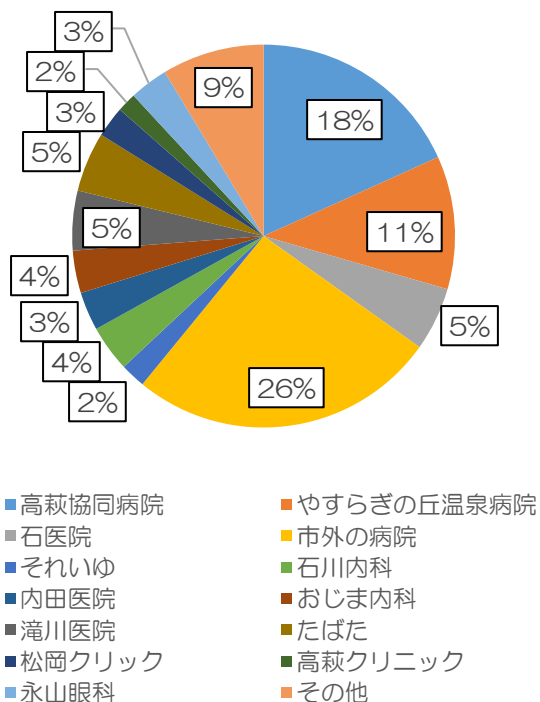
2. 買い物時



3. グループ活動時

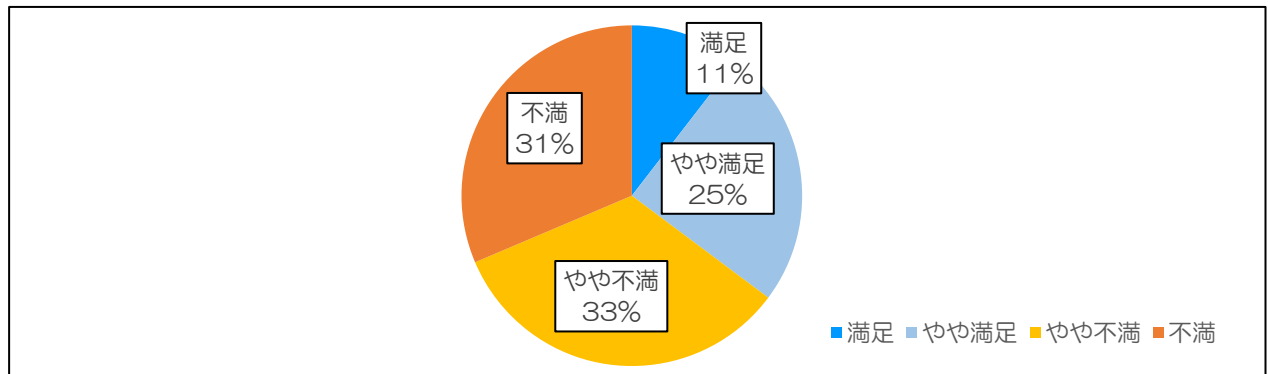


4. 通院時



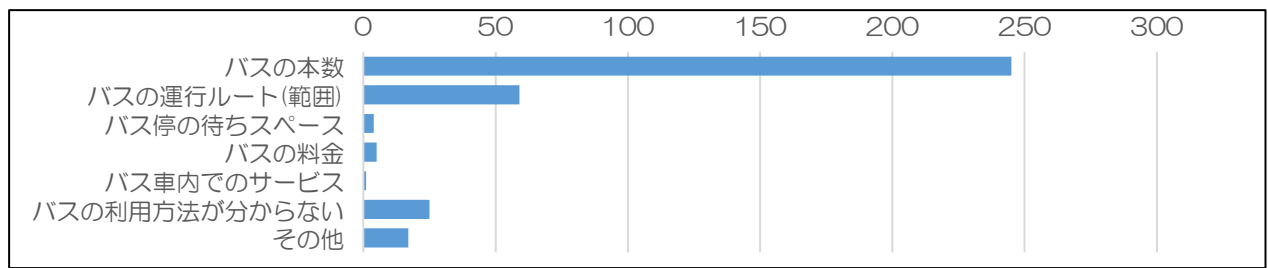
3)市街地の公共交通について

■バスの満足度

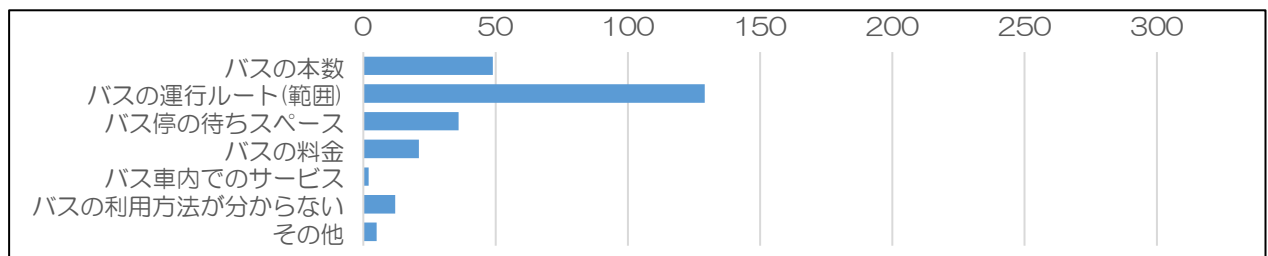


■不満の理由

・最も不満な理由 (N=356)



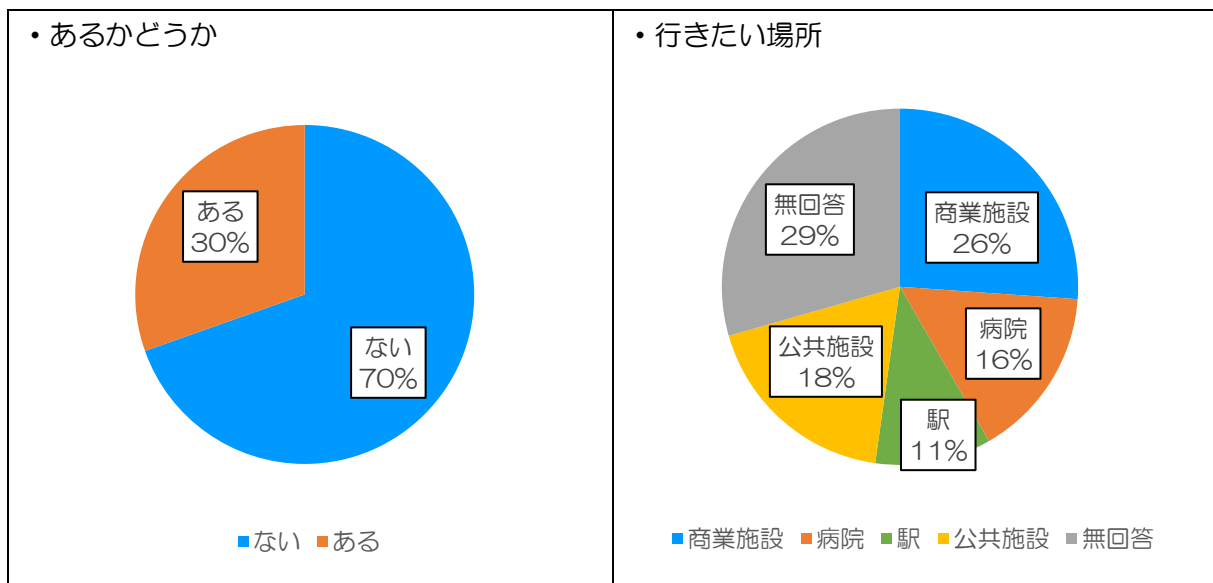
・2番目に不満な理由 (N=254)



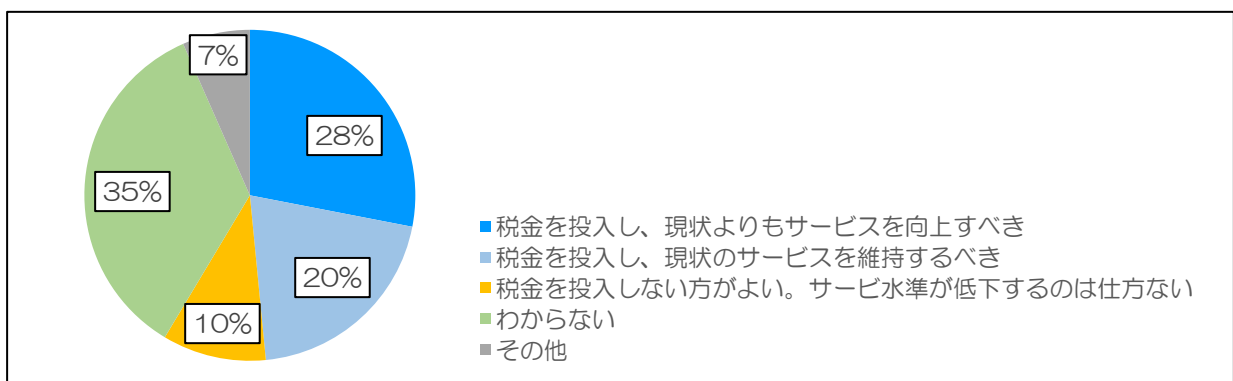
・3番目に不満な理由 (N=192)



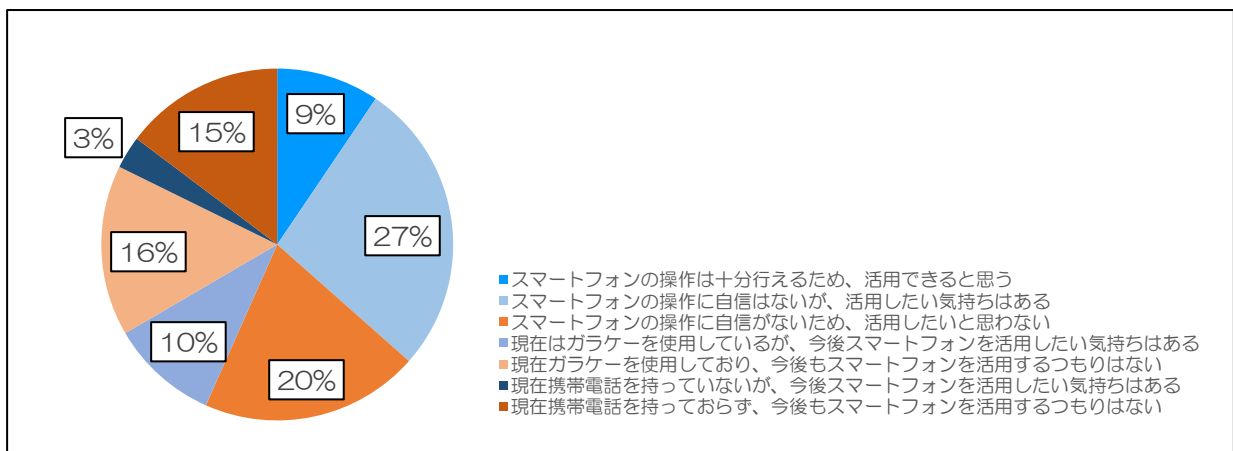
■ 本来はバスで行きたい場所はあるか



■ 今後の高萩市の公共交通のあり方について



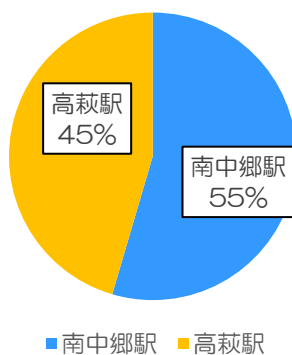
■ スマートフォン等の操作について



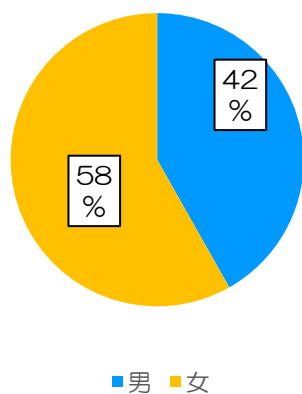
②高戸常磐線東・赤浜地区

1)回答者の属性

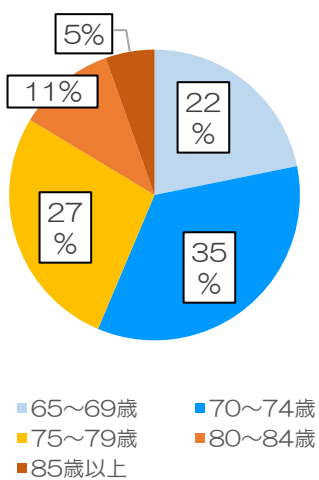
■最寄りの駅



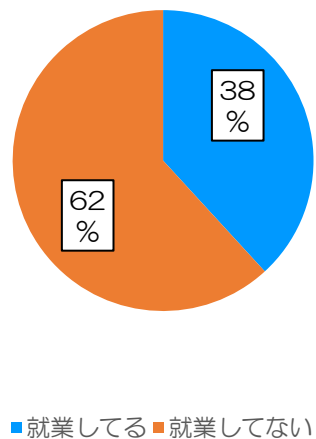
■性別



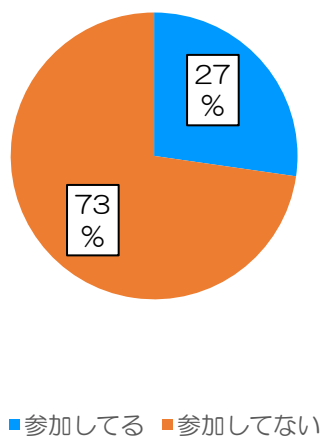
■年齢



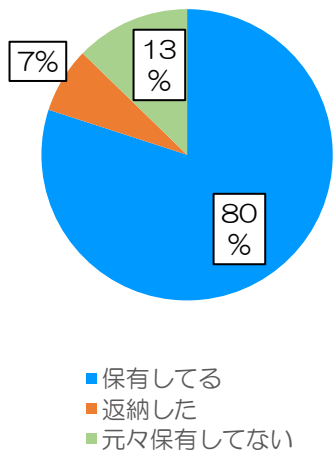
■就業状況



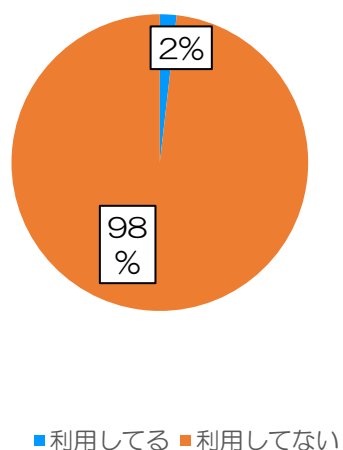
■グループ活動への参加



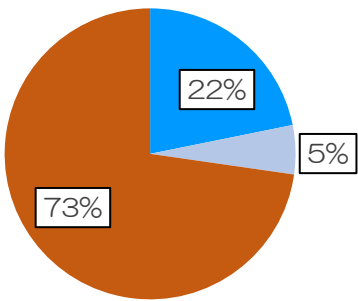
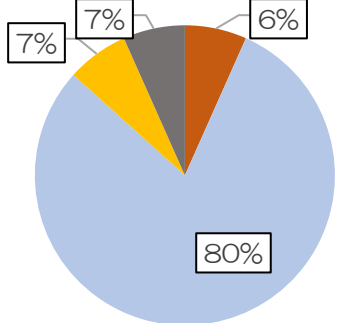
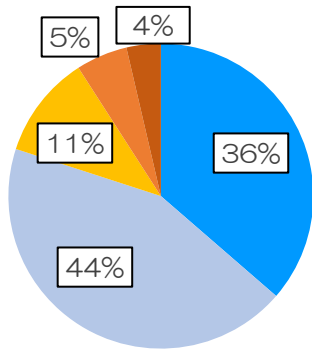
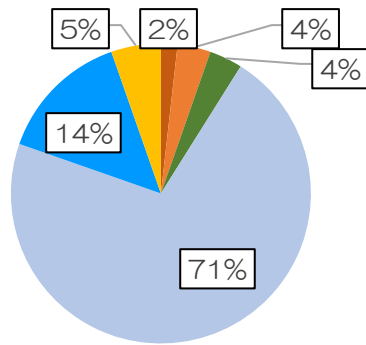
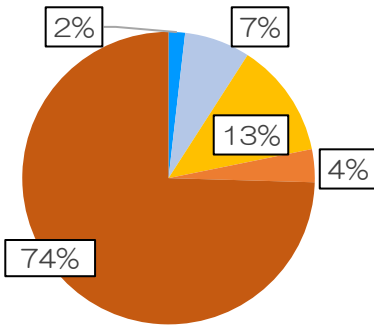
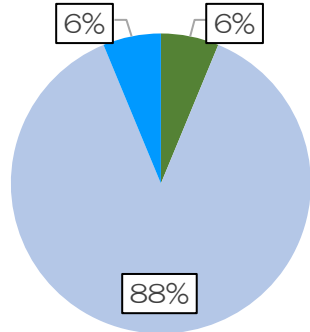
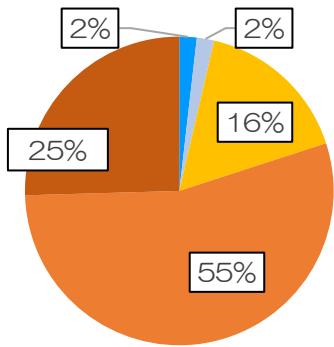
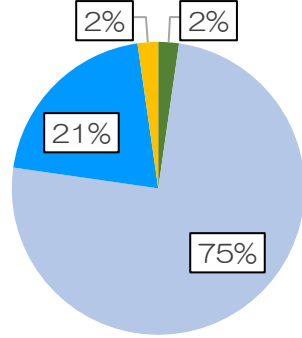
■運転免許



■デイサービスの利用

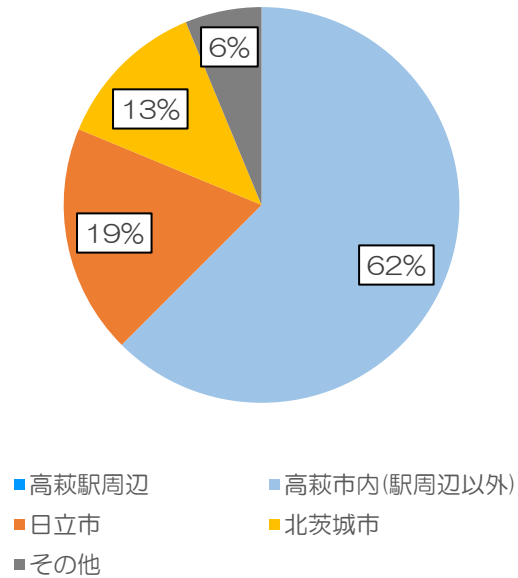


2) 日常の移動について

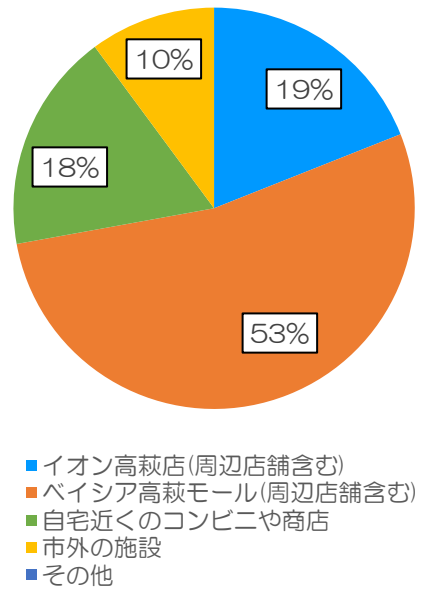
	A 外出頻度	B 交通手段
1 通勤時		
2 買い物時		
3 グループ活動時		
4 通院時		
凡例	■ 週3回以上 ■ 週1～2回 ■ 月に数回 ■ 月に1回未満 ■ 全く行かない	■ 鉄道 ■ タクシー ■ 車での送迎 ■ 徒歩 ■ 乗合タクシー ■ 自分で車を運転 ■ 自転車

C 外出先

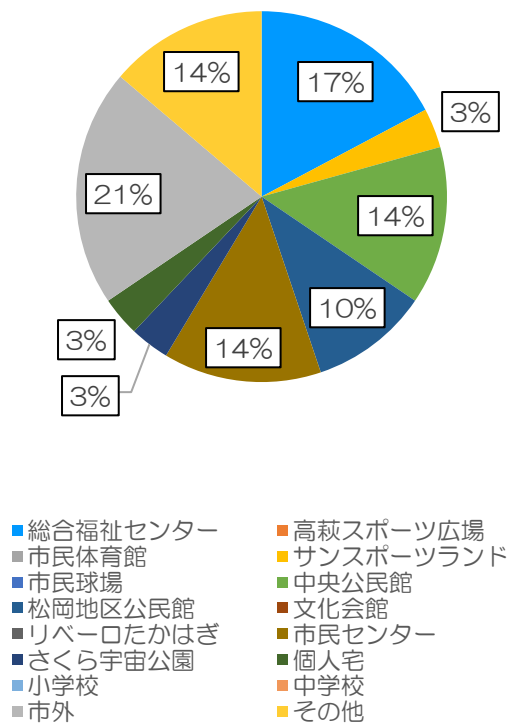
1. 通勤時



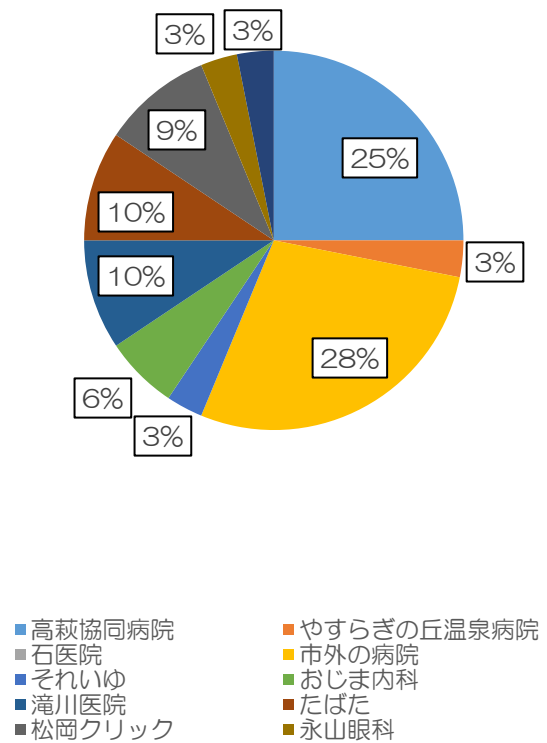
2. 買い物時



3. グループ活动时

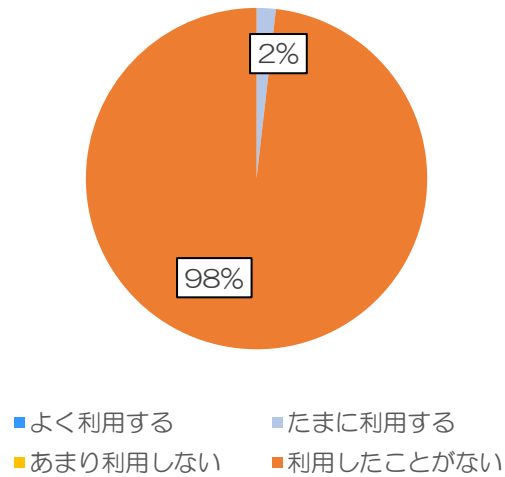


4. 通院時

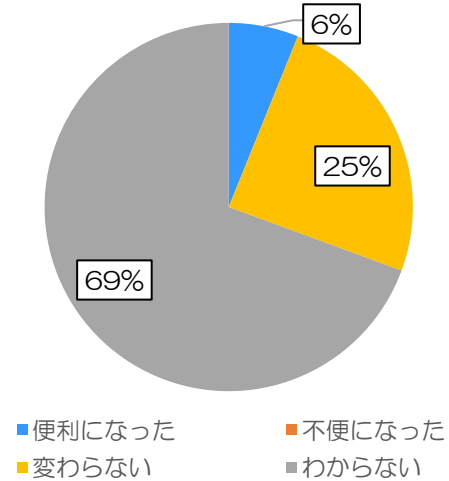


3) 地域の公共交通について

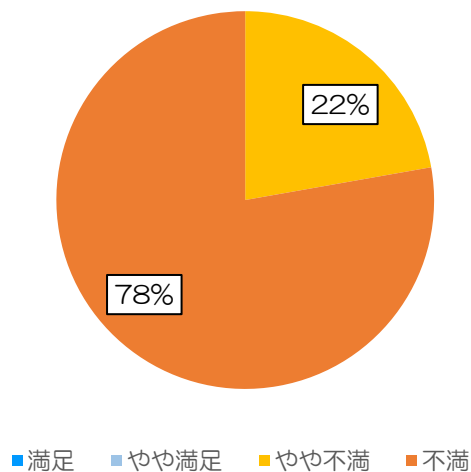
■デマンド型乗合タクシーの利用



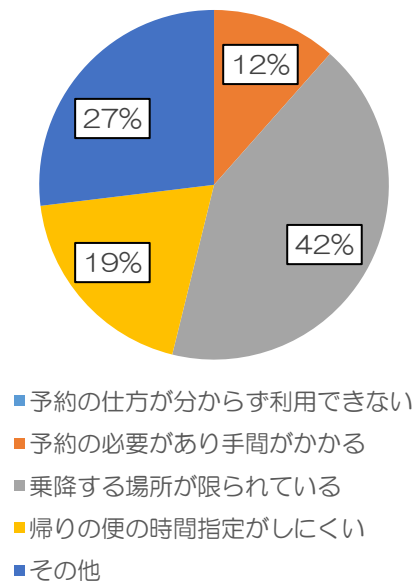
■デマンド型乗合タクシーが運行して便利になったか



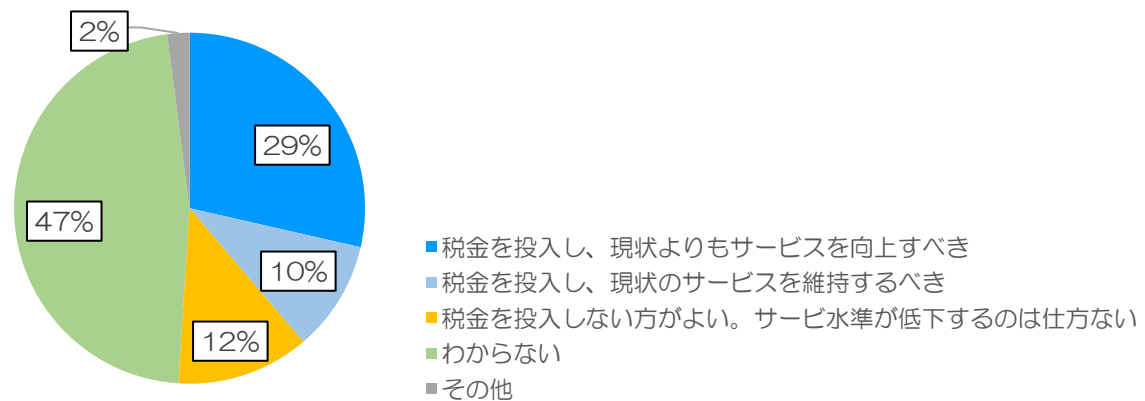
■地域の公共交通の満足度



■不満の理由



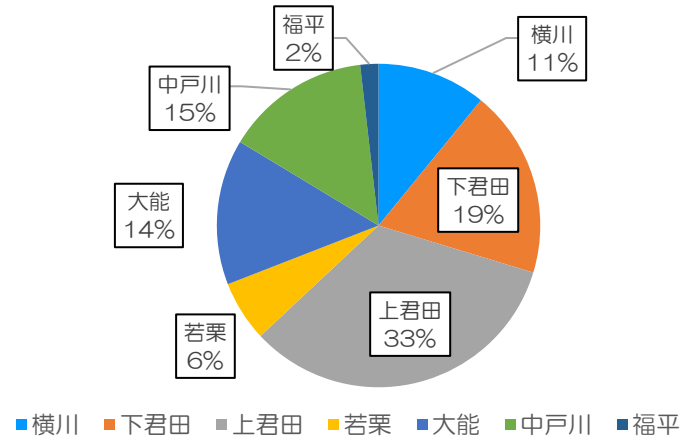
■公共交通のあり方について



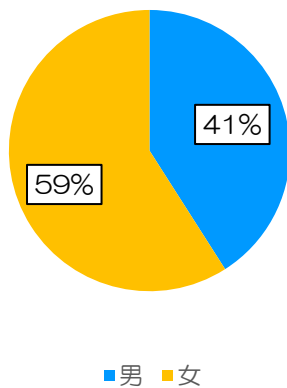
③山間地域

1)回答者の属性

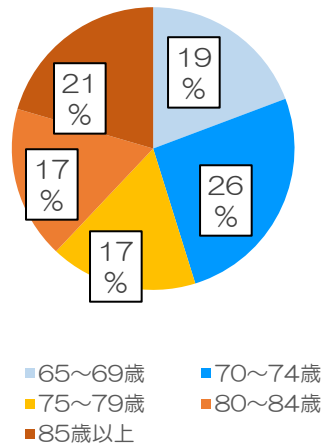
■住んでいる地域



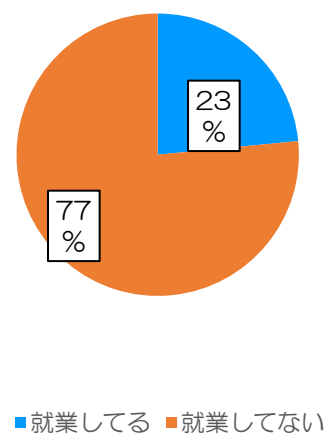
■性別



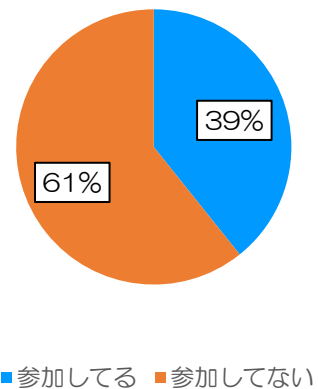
■年齢



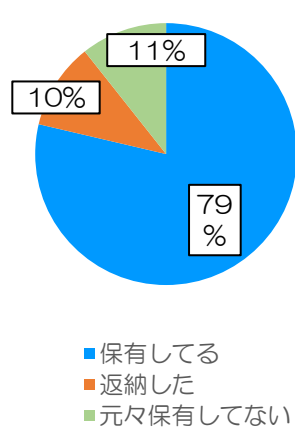
■就業状況



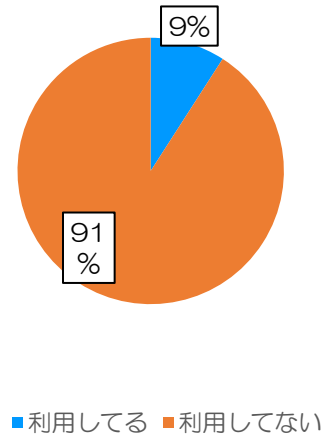
■グループ活動への参加



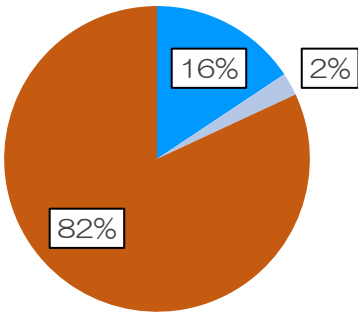
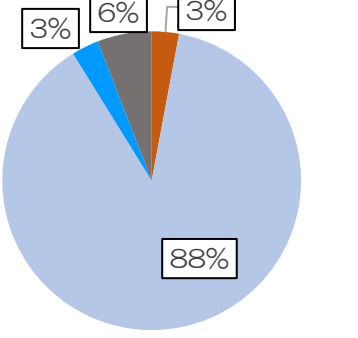
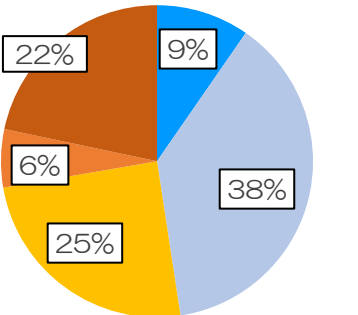
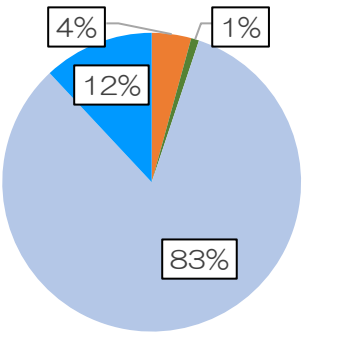
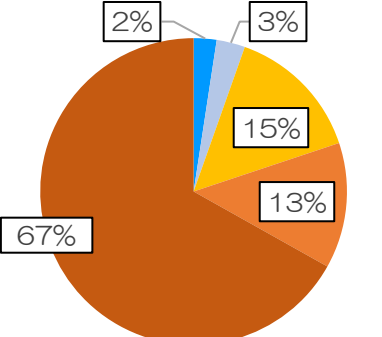
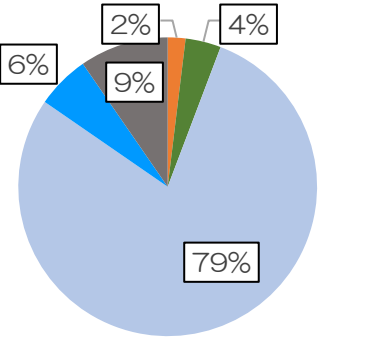
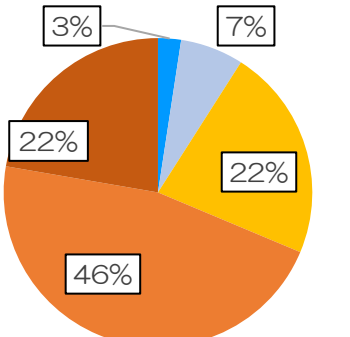
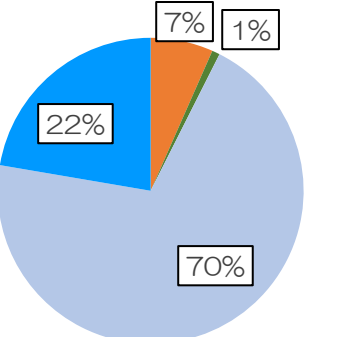
■運転免許



■デイサービスの利用

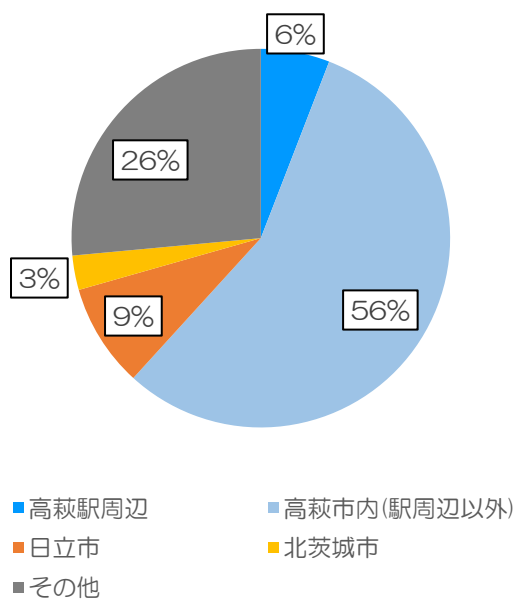


2) 日常の移動について

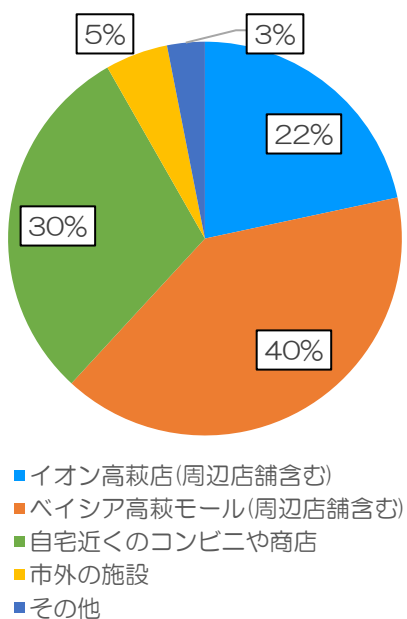
	A 外出頻度	B 交通手段
1 通勤時		
2 買い物時		
3 グループ活動時		
4 通院時		
凡例	■ 週3回以上 ■ 週1~2回 ■ 月に数回 ■ 月に1回未満 ■ 全く行かない	■ 鉄道 ■ タクシー ■ 車での送迎 ■ 徒歩 ■ 乗合タクシー ■ 自分で車を運転 ■ 自転車

C 外出先

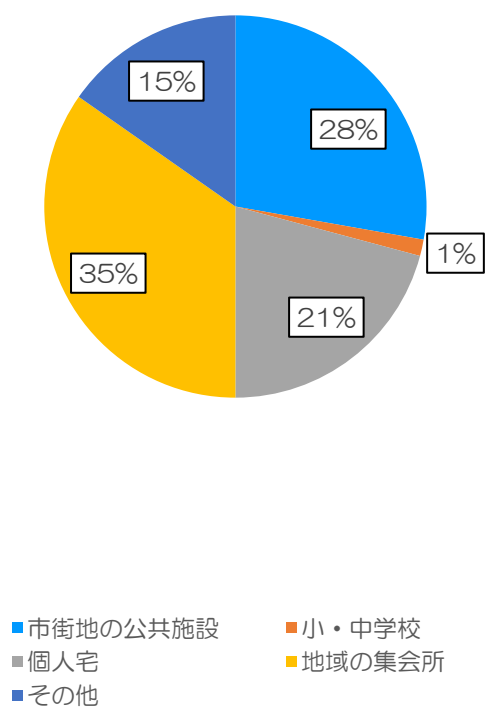
1. 通勤時



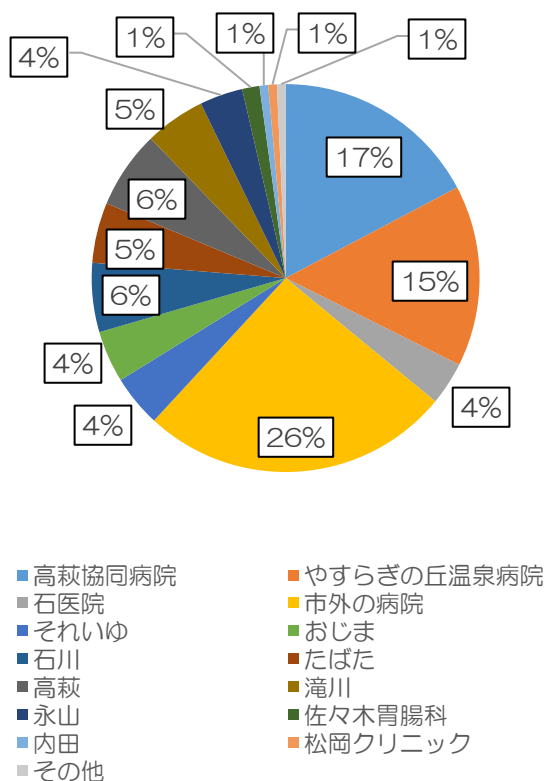
2. 買い物時



3. グループ活動時

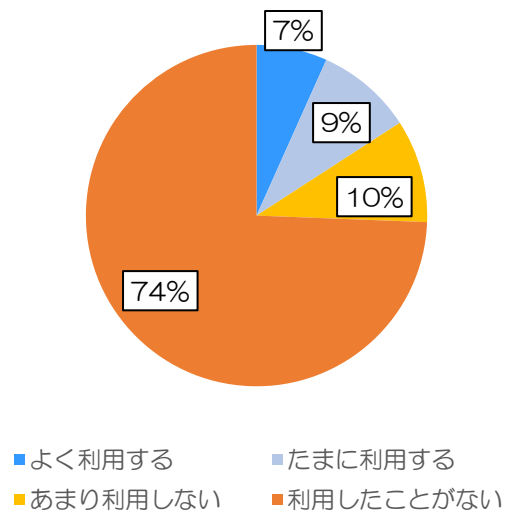


4. 通院時

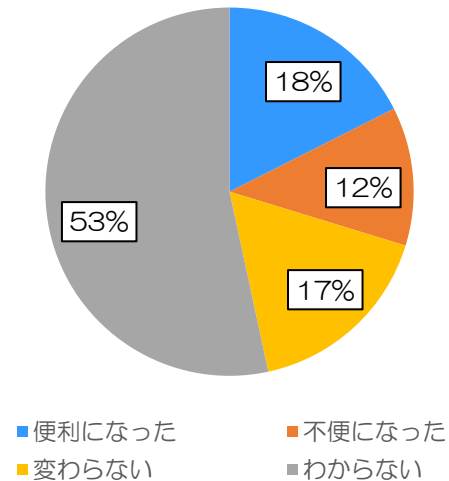


3) 地域の公共交通について

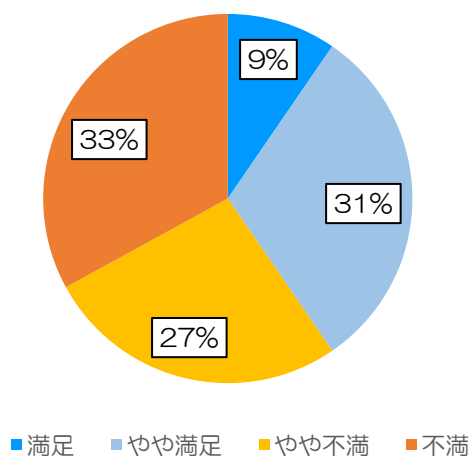
■デマンド型乗合タクシーの利用



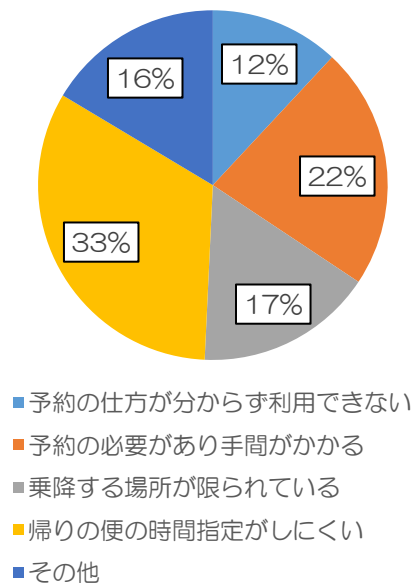
■路線バスが運行していた時に比べて、便利になったか



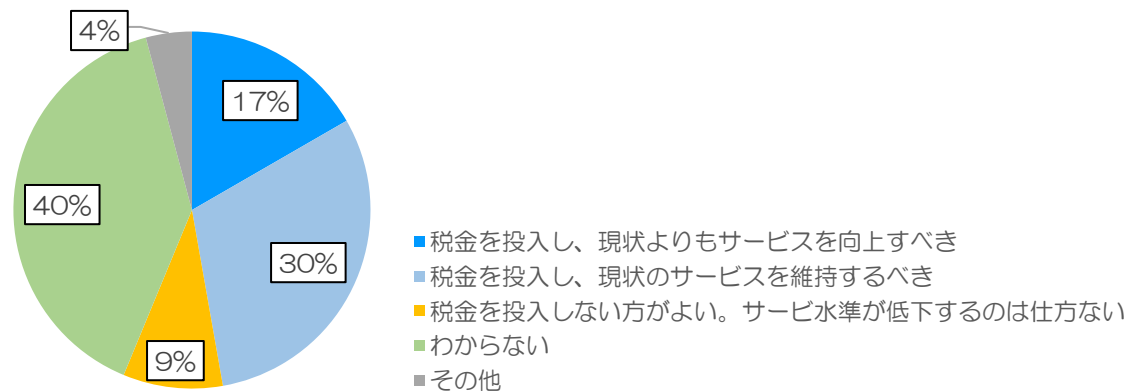
■地域の公共交通の満足度



■不満の理由



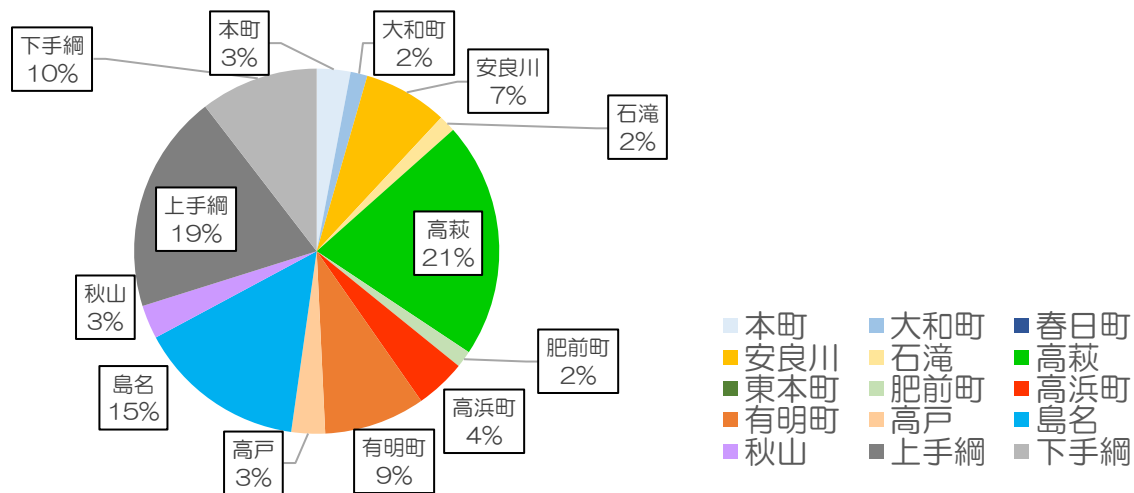
■公共交通のあり方について



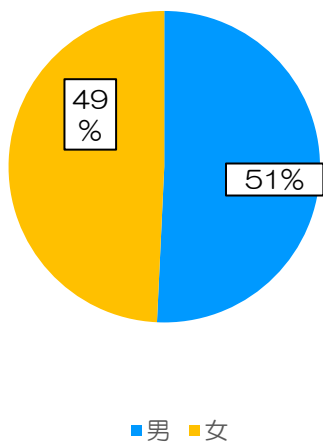
学生アンケート調査結果

1)回答者の属性

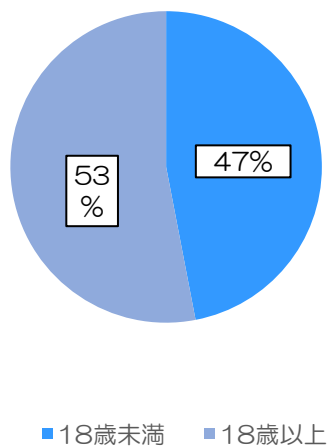
■住んでいる地域



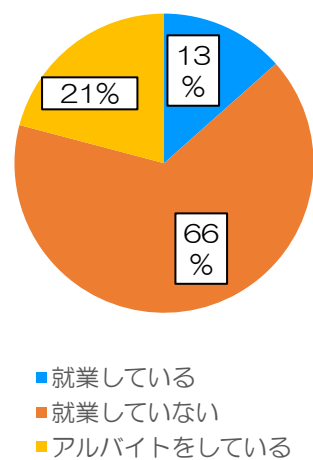
■性別



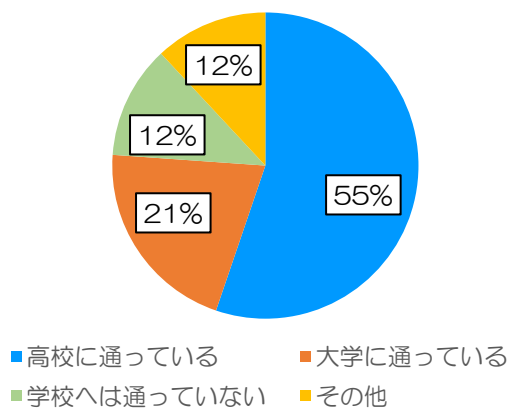
■年齢



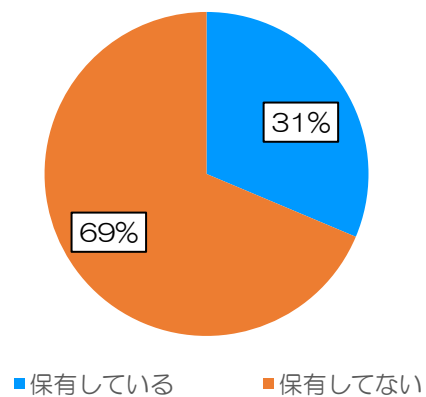
■就業状況



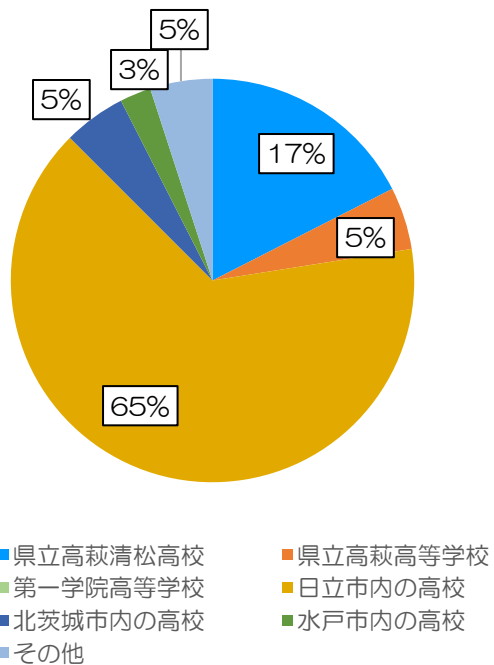
■通学の有無



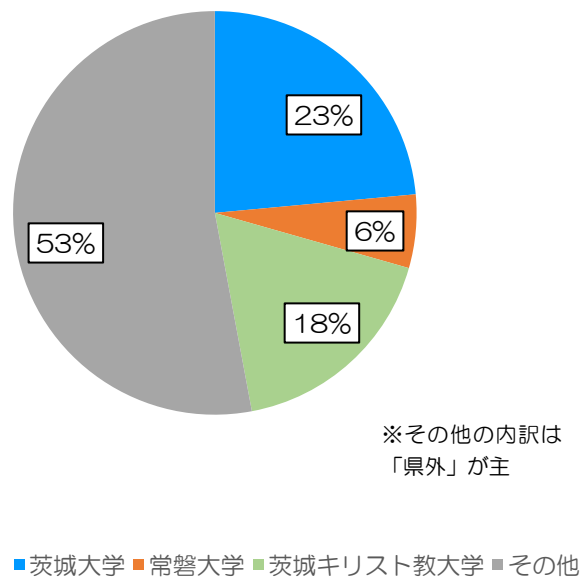
■運転免許



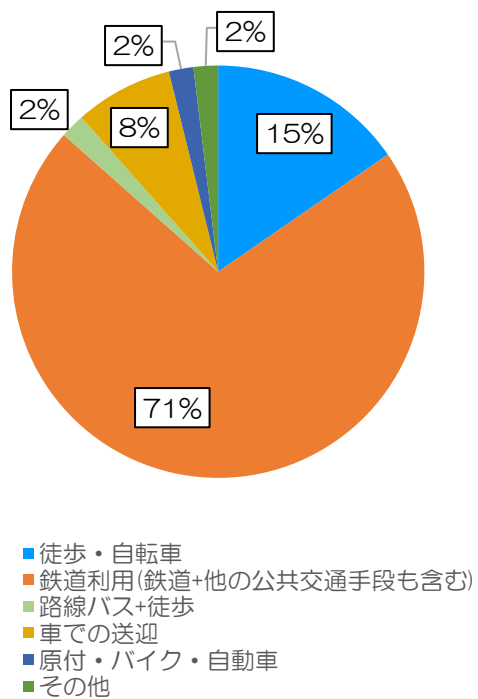
■通っている高校



■通っている大学



■通学手段



■通学に鉄道を利用する際の駅までの交通手段

