

## 1. はじめに

### 計画の趣旨と位置づけ

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が進行しています。今後高齢化の加速と共に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。

こうした状況の中、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・区域

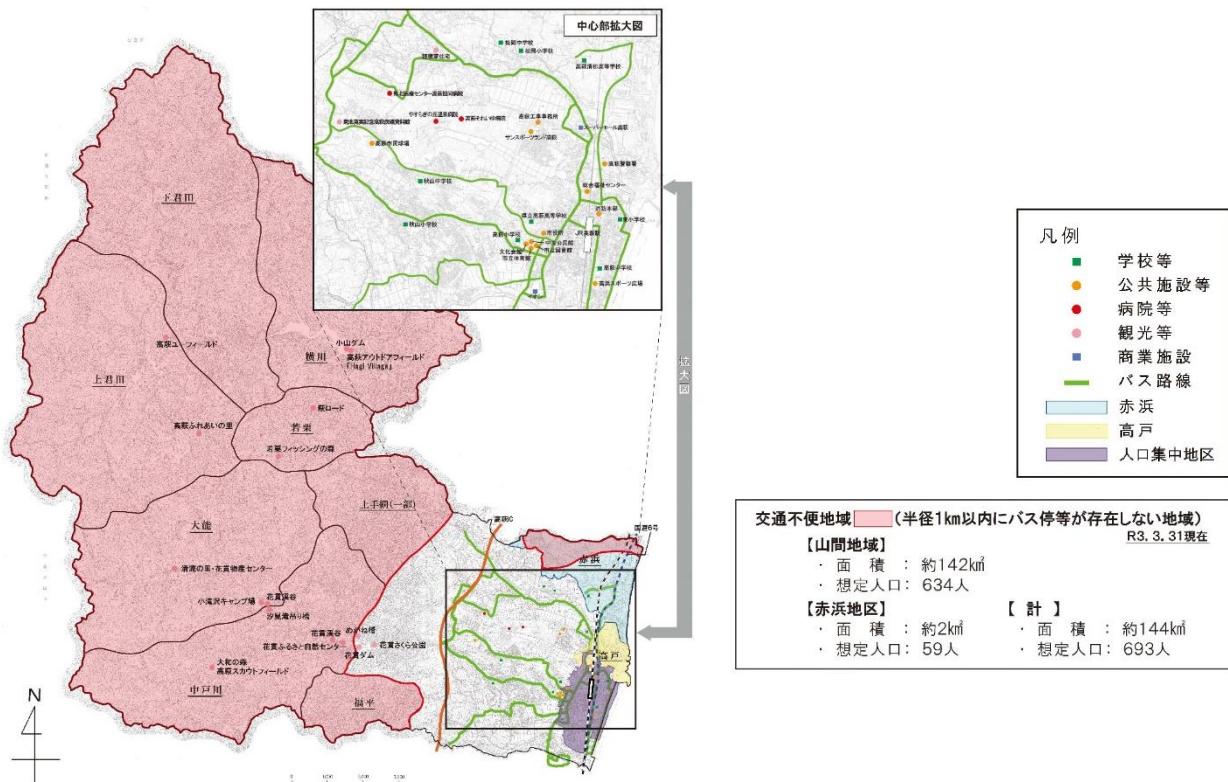
計画期間：5年間（令和4年度～令和8年度）

計画区域：高萩市全域

## 2. 地域の公共交通の現状と課題

### 交通の不便地域

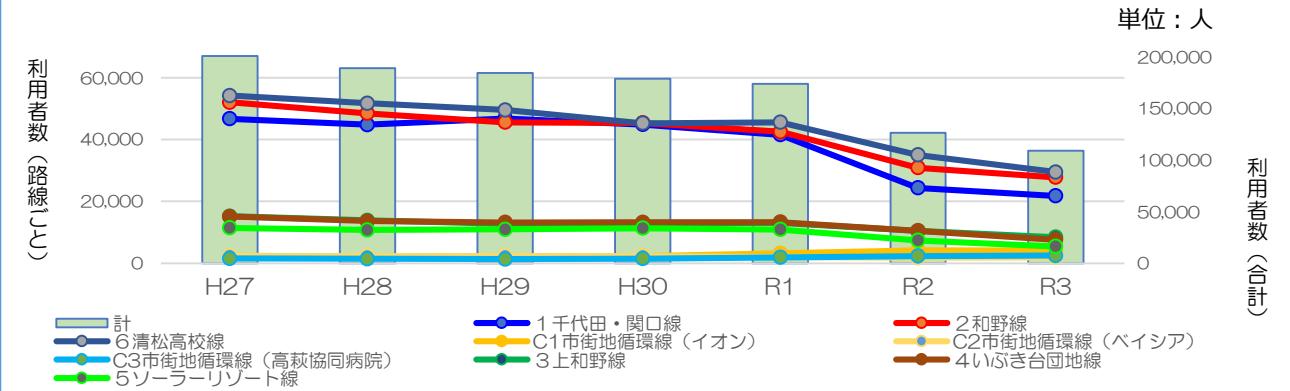
令和元年度の見直しで山間地域の路線バス2路線を廃止とし、山間地域や赤浜地区では半径1km以内にバス停等が存在しない交通不便地域が約144km<sup>2</sup>存在しています。



## 旅客サービスの現状

### ①路線バスの利用者数の減少

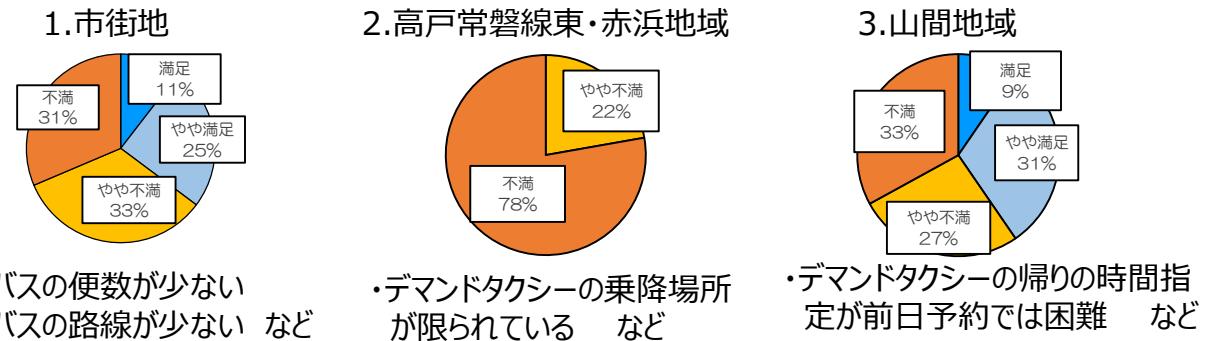
年々利用者数が減少し、令和2年度からは新型コロナウイルスの影響で利用が大きく減っています。



### ②デマンド型乗合タクシーの導入

交通不便地域ではデマンド型乗合タクシーを導入しています。

### ③公共交通の満足度が低い（65歳以上）



## 公共交通の課題

### ①市全体の課題

#### ■公共交通サービスの維持が困難になってきている

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。公共交通サービスの維持確保のため、市の負担が増えており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

#### ■地域内の主要施設および拠点間のアクセスが良くない（市街地地域）

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。

#### ■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）

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。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。

#### ■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）

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、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。

### 3. 公共交通の役割と基本方針

#### 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

#### 地域の目指す将来都市像

高萩市総合計画

高萩市創生総合戦略

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～

#### 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し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。



#### 4. 計画の目標と施策・事業

| 項目   | 評価指標                       |             | 目標(R8)                | 達成状況の確認      |            |    |       |    |  |
|--|----------------------------|-------------|-----------------------|--------------|------------|----|-------|----|--|
|  |                            |             |                       | R4           | R5         | R6 | R7    | R8 |  |
| 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%<br>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 リクエスト型最適経路バス(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(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(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               | —            | —          | —  | —     | ◎  |  |
| 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 ◎は評価実施 |            |    |       |    |  |