

ひたちなか市
地域公共交通計画
(案)

令和7年 12 月

- 目次 -

1. 序章.....	1
1.1. 策定の目的	1
1.2. 計画の位置づけ	2
1.3. 計画の区域	3
1.4. 計画期間	3
1.5. 計画策定における検討体制	4
2. 現況整理.....	5
2.1. 地形的特性	5
2.2. 土地利用の現況	6
2.3. 本市の人口動態	7
2.4. 本市の高齢化率	7
2.5. 観光客の現況	8
2.6. 公共交通の現況	9
2.7. アンケート及びグループインタビューの実施	13
3. 課題のまとめ.....	16
4. 前計画(ひたちなか市地域公共交通網形成計画)の評価.....	18
5. 基本方針.....	27
5.1. 基本方針	27
5.2. 計画目標	28
5.3. 基本方針に基づく交通ネットワークの将来像.....	29
6. 目標達成に向けた施策	31
7. 目標の評価指標と計画の進行管理	41
7.1. 目標に対する評価指標.....	41
7.2. 計画の推進体制	47
7.3. 計画の進行管理	47

1. 序章

1.1. 策定の目的

本市の公共交通は、これまでの「ひたちなか市地域公共交通網形成計画」に基づき、鉄道と路線バス、さらにスマイルあおぞらバスを組み合わせることで、市民や来訪者の多様な移動需要を支えるとともに、公共交通サービスの利便性向上や交通空白地の解消を図ってきました。

これらの取組は、「ひたちなか市都市計画マスタープラン」に掲げる「広域的なネットワークと多様な移動手段が確保された都市づくり」の理念を踏まえたものであり、4つの都市拠点(中心市街地・佐和駅周辺地区・那珂湊地区・ひたちなか地区)に行政・医療・商業などの都市機能を集積し、周辺に広がる居住地域から市内外に行き来しやすいように交通網を構築する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方と整合しています。

また、「立地適正化計画」においても、生活に必要な施設や住宅を集約し、公共交通でアクセスしやすい都市構造の実現を目指しており、公共交通の充実はこれらの上位・関連計画とも密接に連動しています。

公共交通網を広げていくなか、人口減少や少子高齢化に加え、地方都市特有の自家用車への依存、働き方の変化、さらには運転士不足や定期利用者の減少など、公共交通網を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。こうした状況の中で、公共交通網を持続的に維持・確保していくためには、行政、市民、各種団体など、地域全体で課題を共有し、連携して取り組むことが求められています。

このような背景を踏まえ、令和2年6月に公布・同年11月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」により、すべての地方公共団体において地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。地域公共交通計画では、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築を図るとともに、鉄道やバスに加え、多様な輸送資源を総合的に活用することが求められています。

以上を踏まえ、本市では、現状の成果と課題を整理し、将来に向けて持続可能な公共交通の姿を明らかにするとともに、目指すべき方向性と具体的な取組を示すことを目的として、「ひたちなか市地域公共交通計画」を策定します。

1.2. 計画の位置づけ

ひたちなか市地域公共交通計画の位置づけを整理します。

上位計画である第4次総合計画や本計画と密接に関係するひたちなか市第3次都市計画マスタープラン、ひたちなか市立地適正化計画、関係する個別計画との整合を図りながら、ひたちなか市全体としての公共交通に係る取組を記載した計画として策定します。

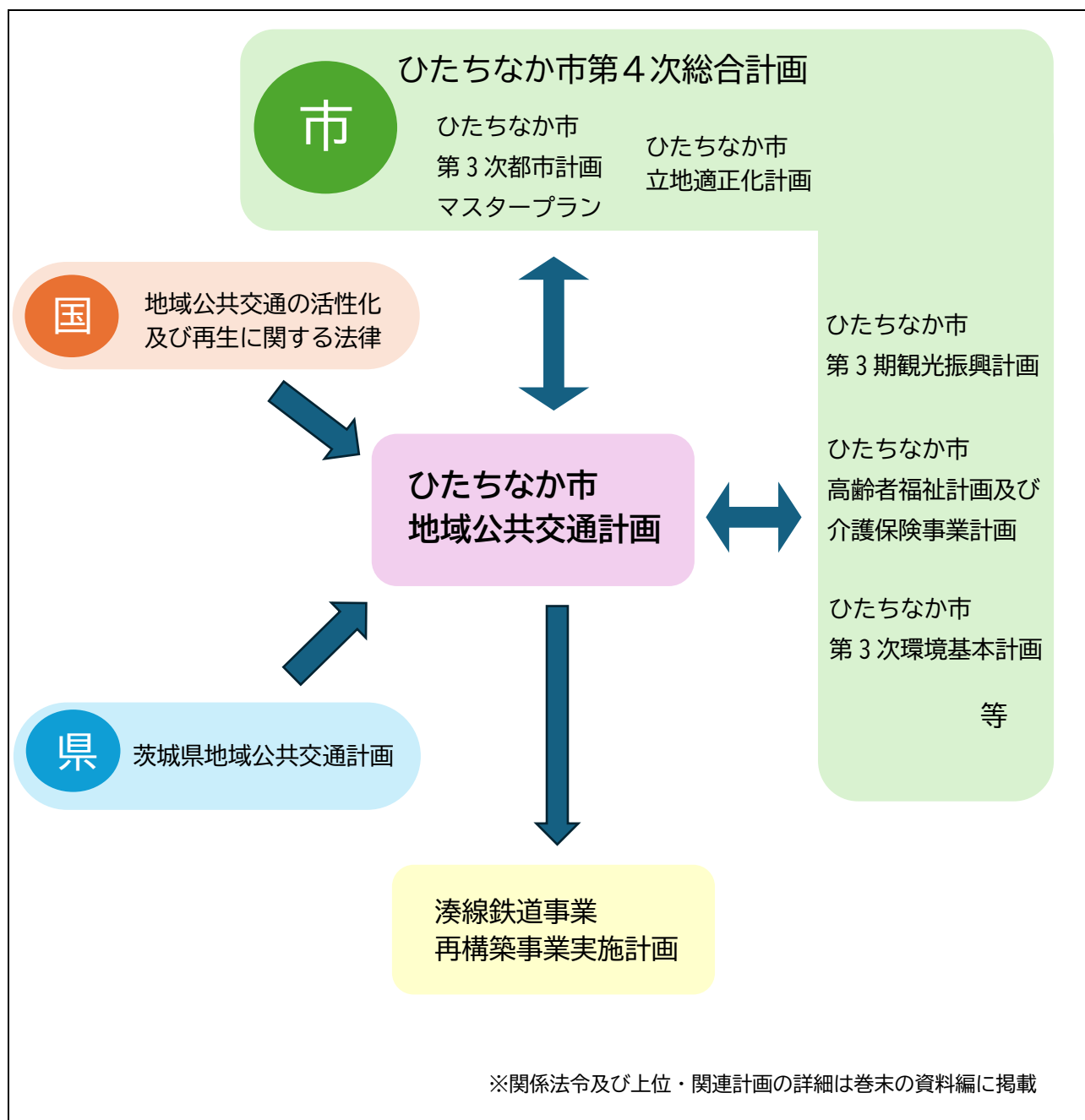
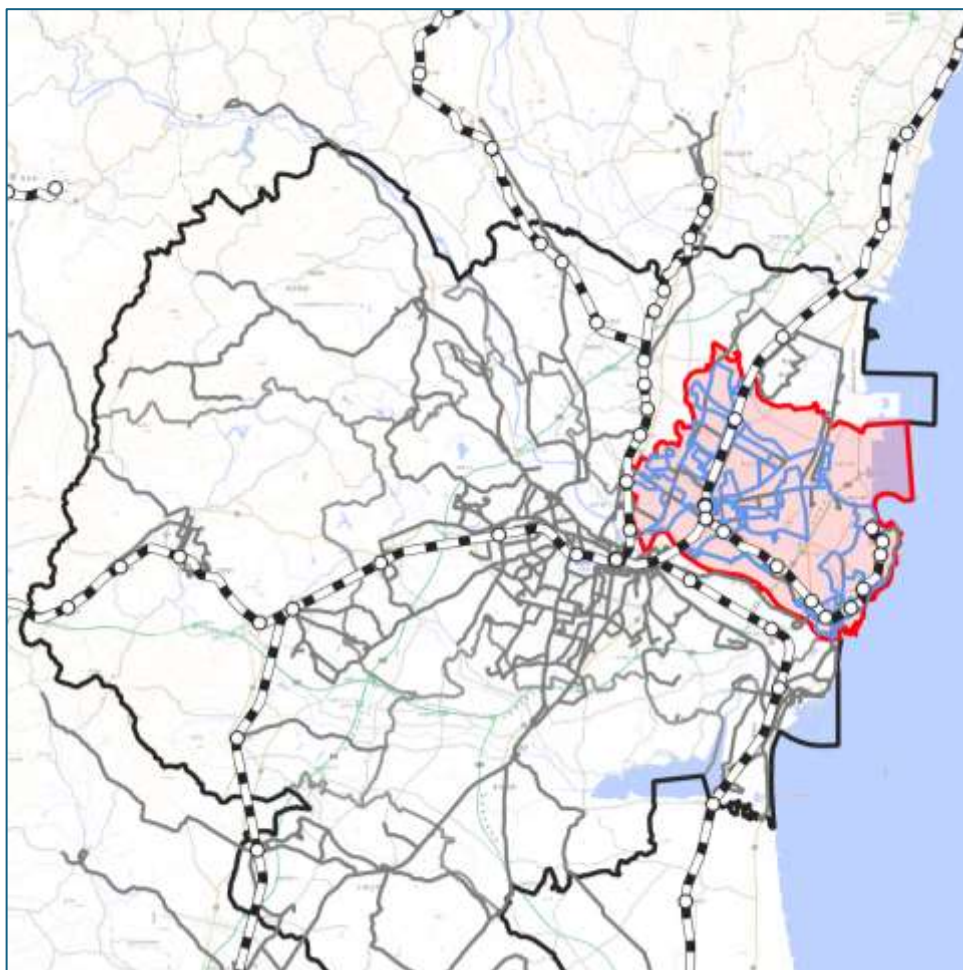


図 1 ひたちなか市地域公共交通計画の位置づけ

1.3. 計画の区域

計画の区域は本市全域とします。また、必要に応じ、隣接市町村との連携を図ります。



1.4. 計画期間

本計画の計画期間は、本計画と密接に関係する「ひたちなか市都市計画マスタープラン」および「ひたちなか市立地適正化計画」の計画期間と整合を図り、2026（令和 8）年度から 2030（令和 12）年度までの 5 年間とします。

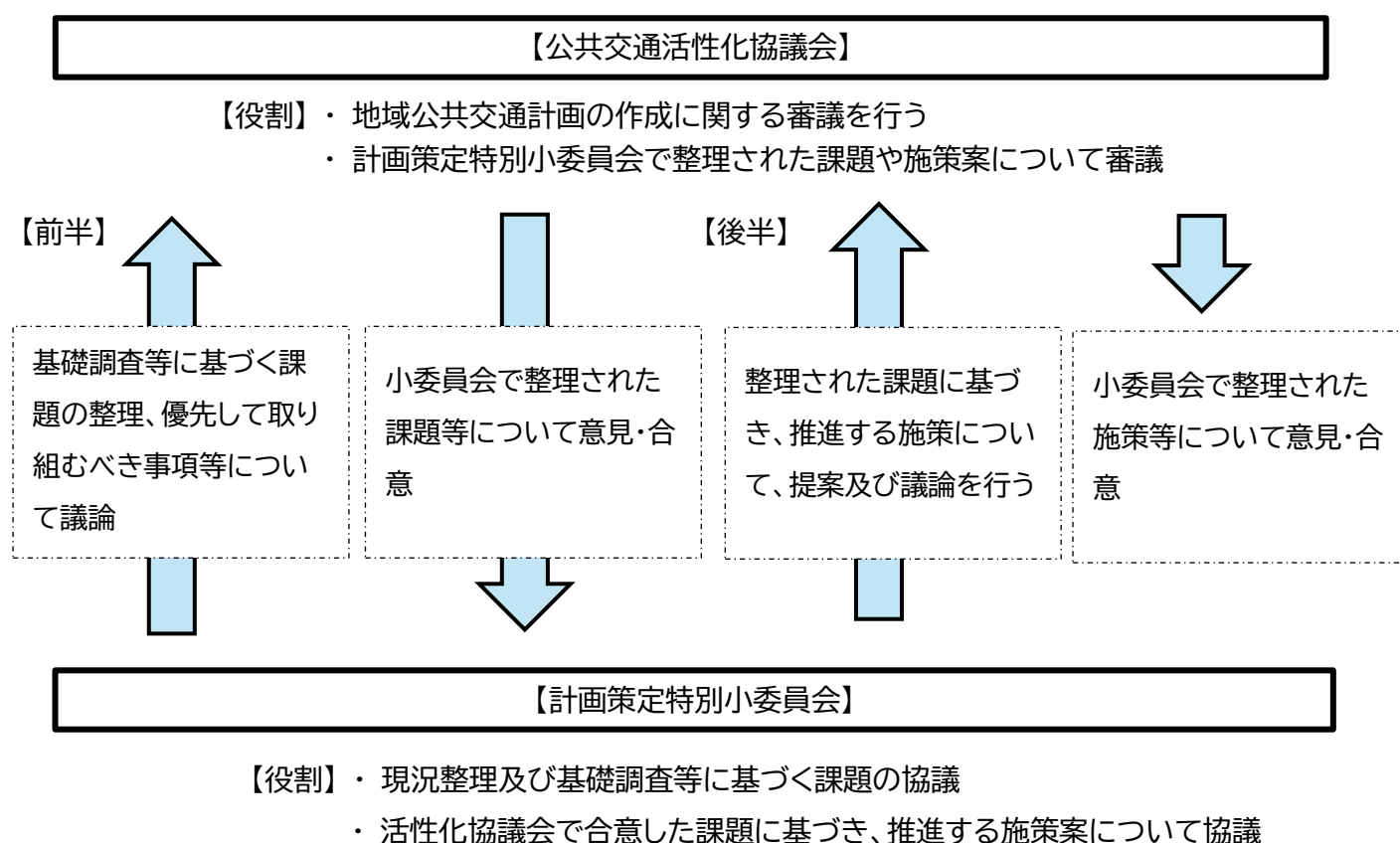
年度	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12
	2026	2027	2028	2029	2030
ひたちなか市 第 3 次都市計画 マスタープラン	<div> <div></div> <div>令和 3 年～令和 12 年</div> <div></div> </div>				
ひたちなか市 立地適正化計画	<div> <div></div> <div>令和 3 年～令和 12 年</div> <div></div> </div>				
ひたちなか市 公共交通計画	<div> <div></div> <div>令和 8 年～令和 12 年</div> <div></div> </div>				

1.5. 計画の策定体制

本計画の策定にあたっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に必要な協議を行う役割を担っている、「ひたちなか市公共交通活性化協議会」において、審議を行いながら計画策定を進めます。

加えて、多様な視点から課題や意見を整理し、合意形成を図りながら、実効性の高い施策を構築するため、ひたちなか市活性化協議会の分科会として「計画策定特別小委員会」(以下「小委員会」という。)を設置します。

小委員会では、現況整理及び基礎調査等に基づく課題の協議や、課題に対応する施策案の協議など、計画策定に必要な事項の協議を行い、協議結果を活性化協議会に報告します。



2. 現況整理

2.1. 地形的特性

市域は、太平洋沿岸と那珂川下流域の海拔約 7m 前後の低地と、海拔約 30m 程度の平坦な那珂台地に大別されます。市内は全体として高低差が少なく移動しやすい地形ですが、沿岸部など海拔の低い地域では、台地との境界に緩やかな高低差がみられます。

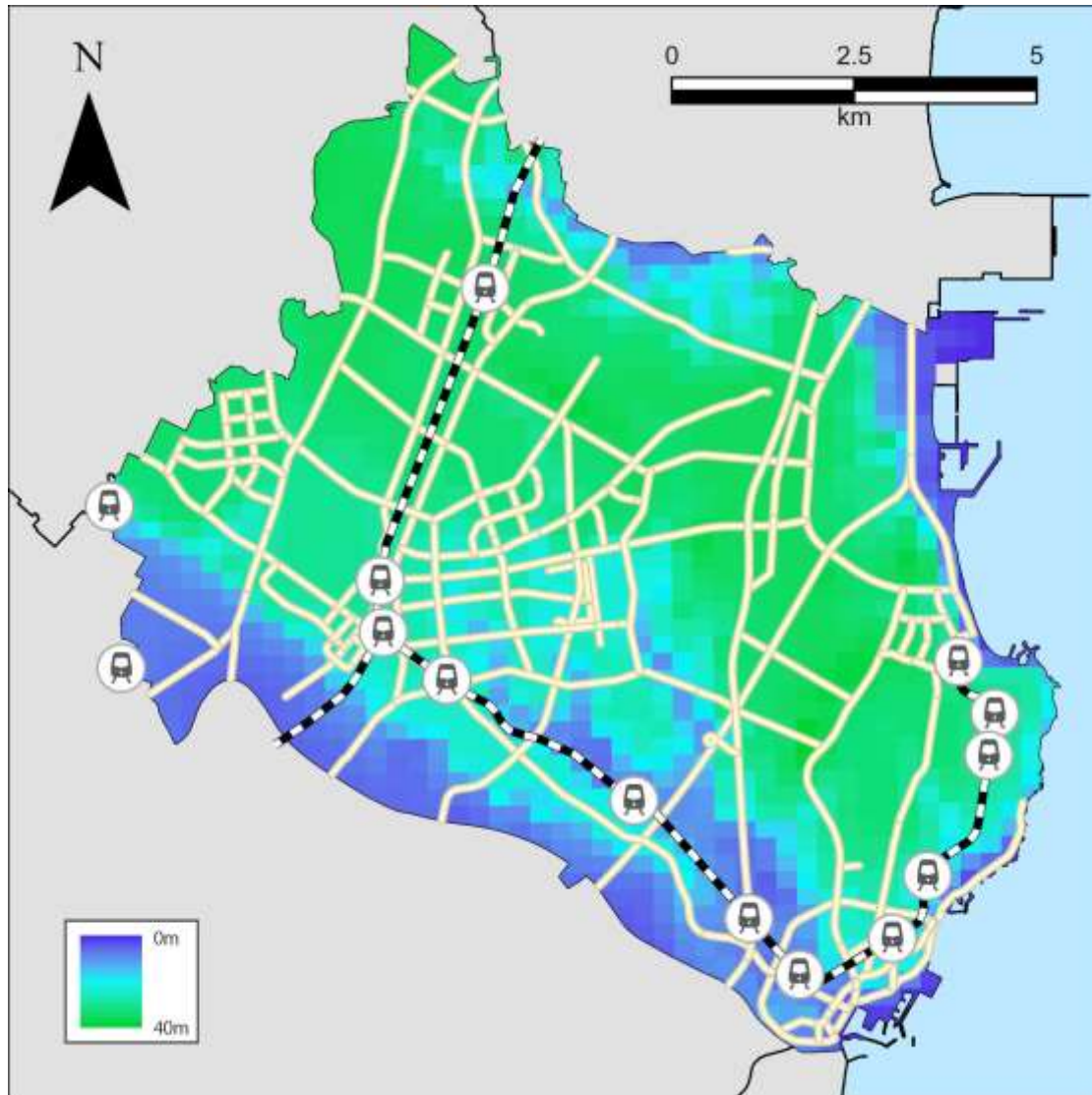


図 2 地形図

2.2. 土地利用の現況

本市は可住地面積が広く、日常生活に必要なスーパーや医療機関などの機能も各地域に点在しています。中心市街地(勝田駅周辺)・那珂湊地区・佐和駅周辺地区・ひたちなか地区の4つを都市拠点として位置付け、それぞれの地域特性に応じた都市機能の集積を進めています。

○ 勝田駅周辺 ○ 佐和駅周辺 ○ 那珂湊地区 ○ ひたちなか地区

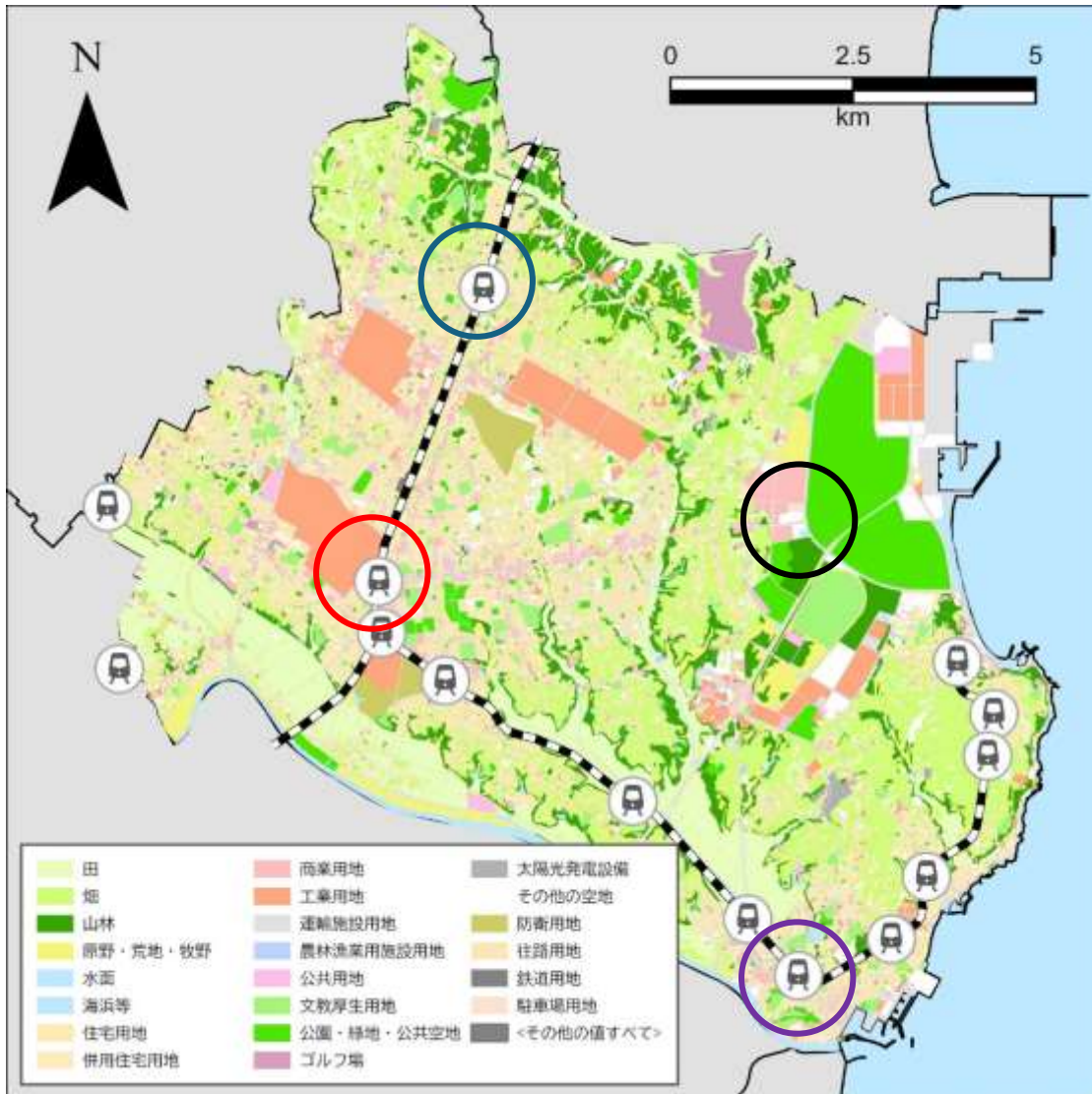
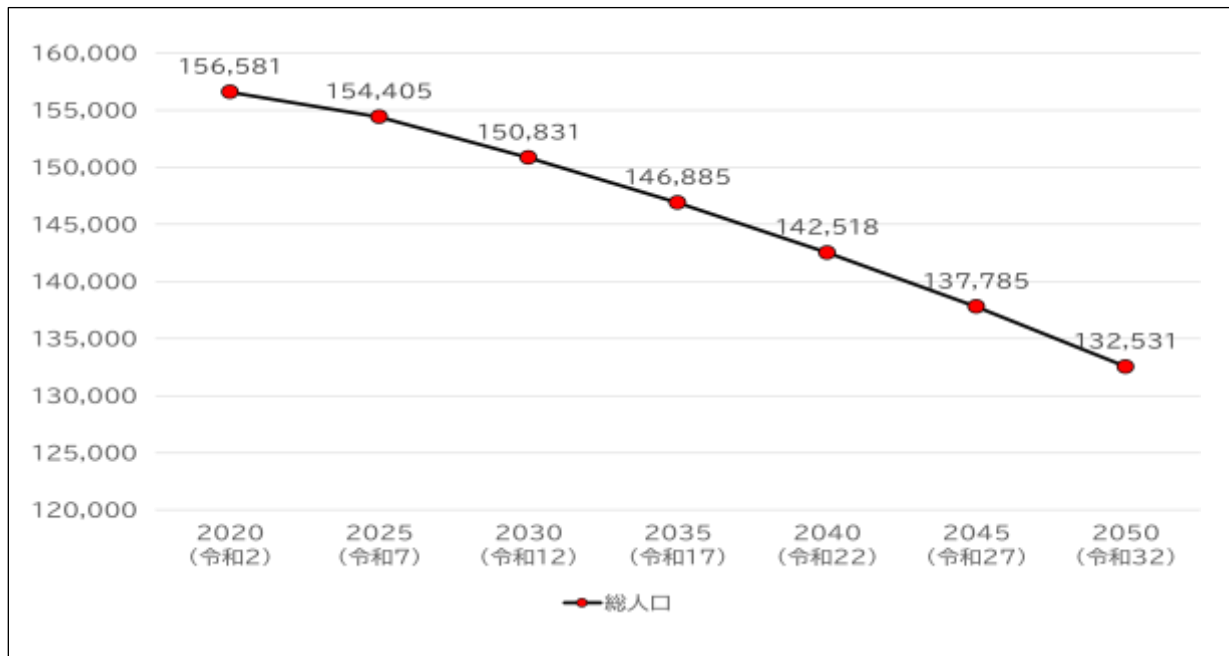


図 3 土地利用現況図

2.3. 本市の人口動態

国立社会保障・人口問題研究所の公表資料を用いた推計によると、ひたちなか市の人口は緩やかながら減少し、本計画の最終年度である令和12年度には150,831人となり、令和7年度と比べて3,574人減少(約2.3%)する見込みです。



(出展: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(令和5年推計)」をもとに作成)

図 4 ひたちなか市人口推計

2.4. 本市の高齢化率

ひたちなか市の老年人口(65歳以上)の構成比は年々高まっており、公共交通環境を整えることの必要性が高まっています。

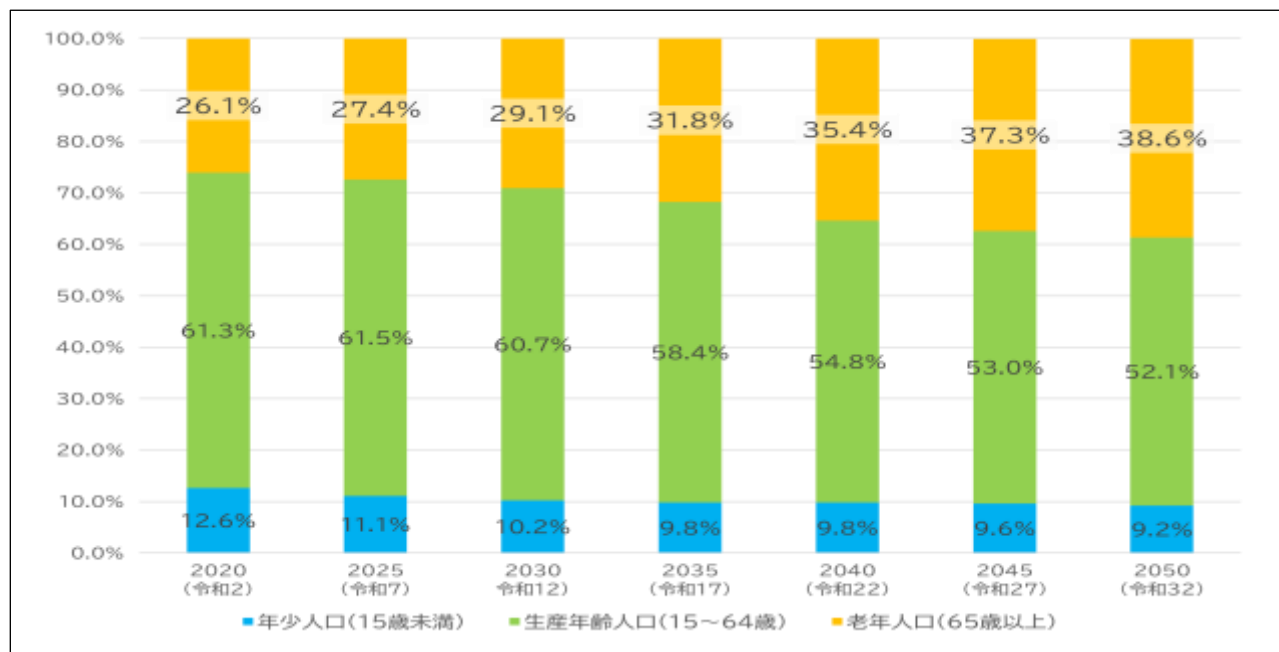


図 5 年齢3区分別人口構成

(出典:国勢調査、茨城県常住人口調査)

2.5. 観光客の現況

ひたちなか市の観光入込客数は、令和 2 年には新型コロナウイルス感染症の影響により約 198 万人まで減少しましたが、その後は着実に回復傾向を示し、令和 5 年および令和 6 年にはいずれも茨城県内で 2 年連続第 1 位となっています。一方で、観光地周辺や主要幹線道路においては、交通渋滞が発生する状況となっています。

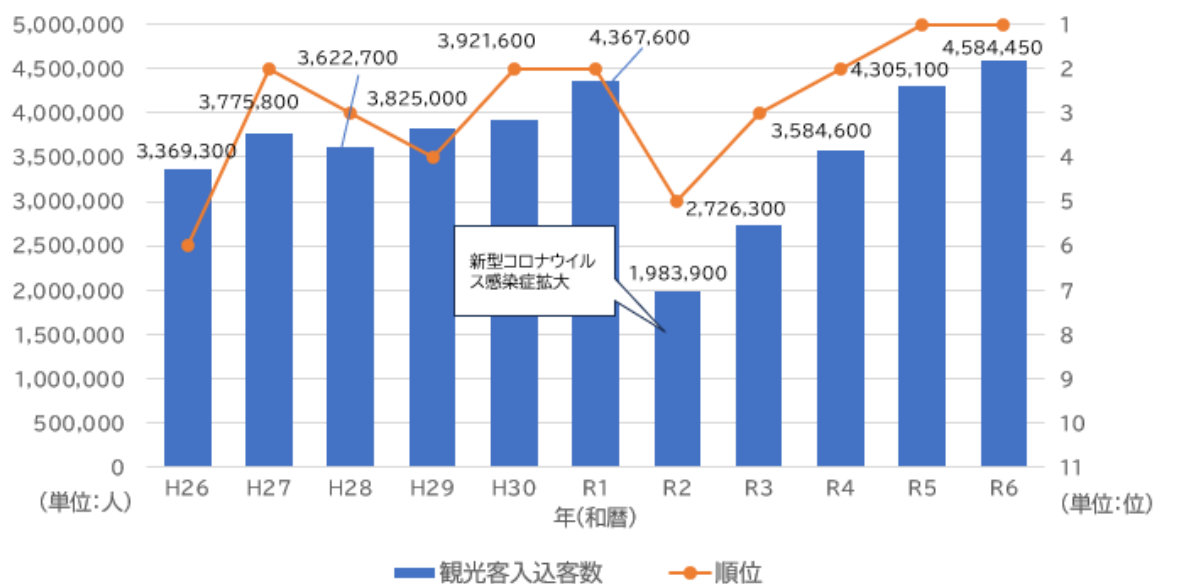


図 6 観光入込客数推移

2.6. 公共交通の現況

2.6.1. 公共交通ネットワーク

ひたちなか市の公共交通ネットワークは、鉄道・バスが連携し、市内外の移動を支えています。

JR 常磐線は、中心市街地(勝田駅周辺)と佐和駅周辺の都市拠点を結ぶとともに、隣接市町村や首都圏、東北方面などへの広域的な移動を担っています。また、市西部では JR 水郡線が運行しており、水戸市や県北地域への広域的な移動を支えています。

ひたちなか海浜鉄道湊線は、中心市街地(勝田駅周辺)と那珂湊地区を結び、市内の東西をつなぐ重要な路線であるとともに、那珂湊地区とひたちなか地区の都市拠点を結ぶ延伸計画が進められています。

路線バスは、中心市街地(勝田駅周辺)とひたちなか地区の都市拠点の接続や、隣接市町村への広域的な移動を担っています。

スマイルあおぞらバスは、各地域内のスーパーや医療機関など日常生活に欠かせない拠点を結びながら最寄りの鉄道駅などの都市拠点へ接続しています。

タクシーは、鉄道やバスが運行していない時間帯の移動や、鉄道駅やバスの停留所がない目的地への移動を可能とし、多様なニーズに合わせた移動を担っています。

その他、介助や同行を必要とする方を対象に、福祉有償運送や福祉タクシーが運行されています。

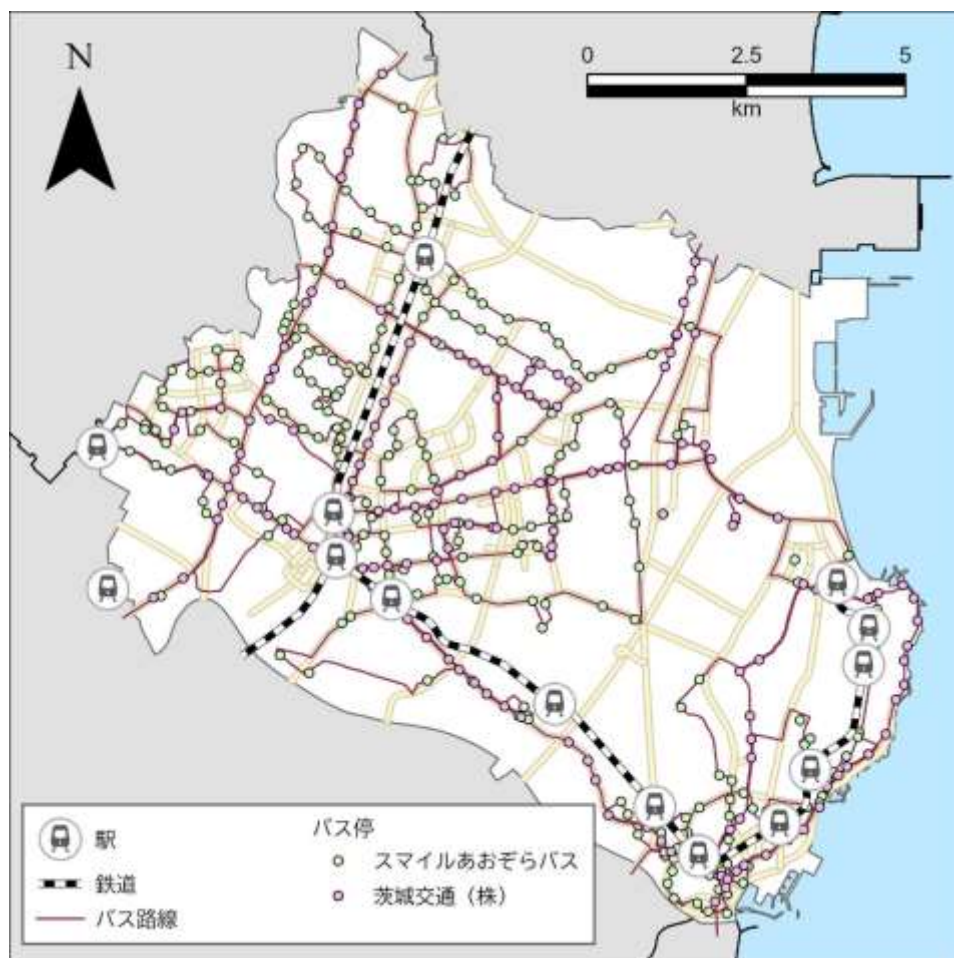


図 7 公共交通ネットワークの現況

2.6.2. 公共交通カバー率

本市には、JR 常磐線 2 駅、水郡線 2 駅、ひたちなか海浜鉄道 11 駅が設置され、路線バス約 160 か所、スマイルあおぞらバス約 280 か所の停留所があります。

茨城県のデータによると、本市のバス停から 500m・鉄道駅から 1km 圏内の公共交通カバー率は 97.4%で、茨城県内の平均(80.2%)より高い水準であり、守谷市(97.5%)に次いで県内第 2 位となっています。

また、バス停から 300m・鉄道駅から 800m 圏内でも、約 88%と高い水準となっています。

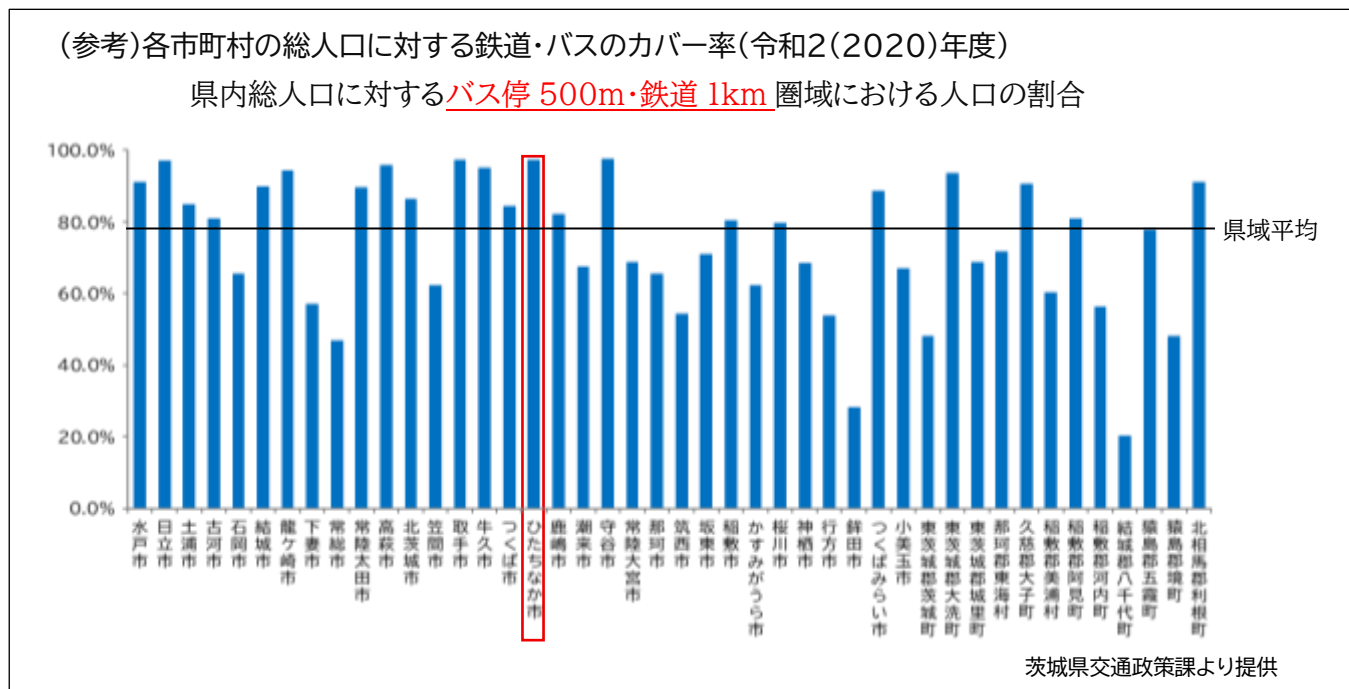
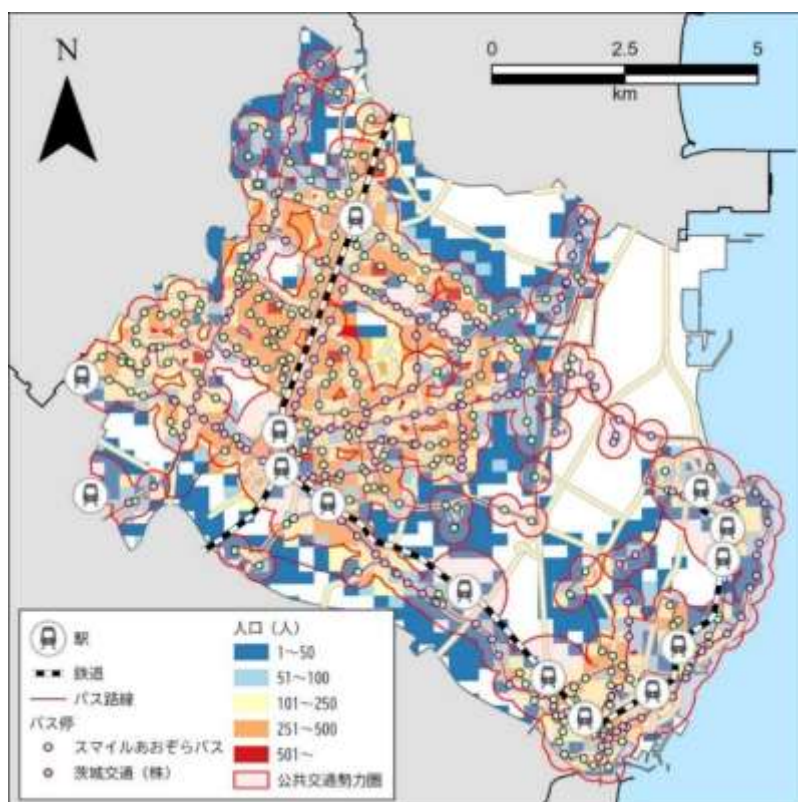
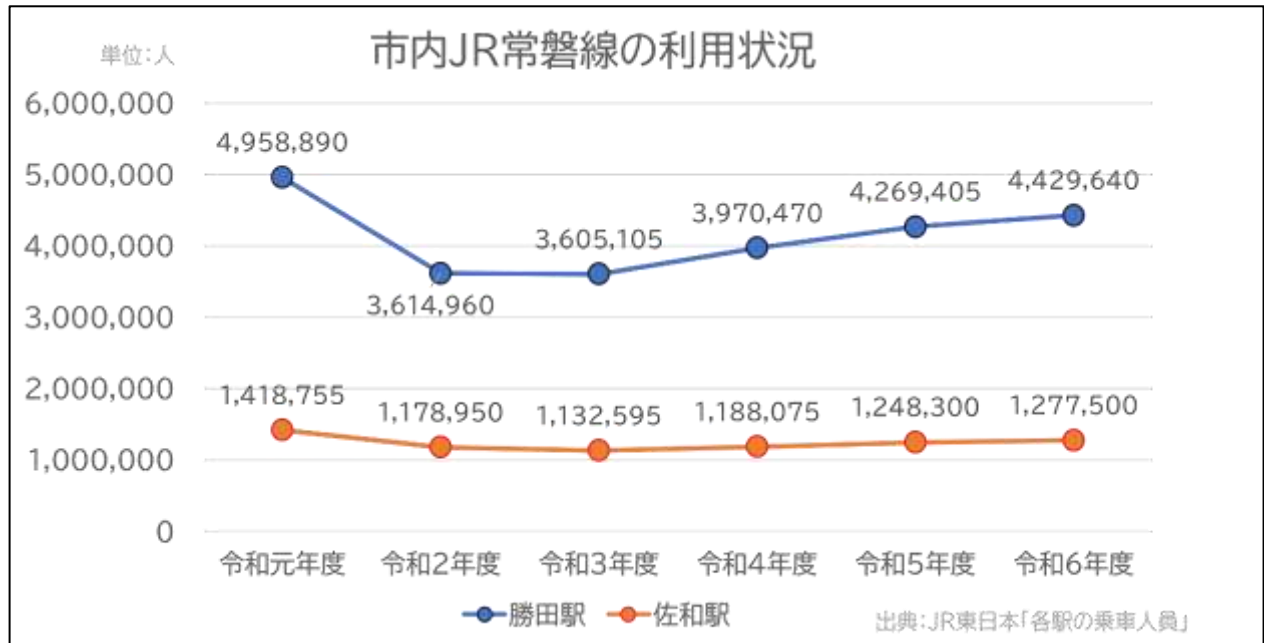


図 8 各市町村の総人口に対する バス停 500m・鉄道 1km 圏域における公共交通カバー率

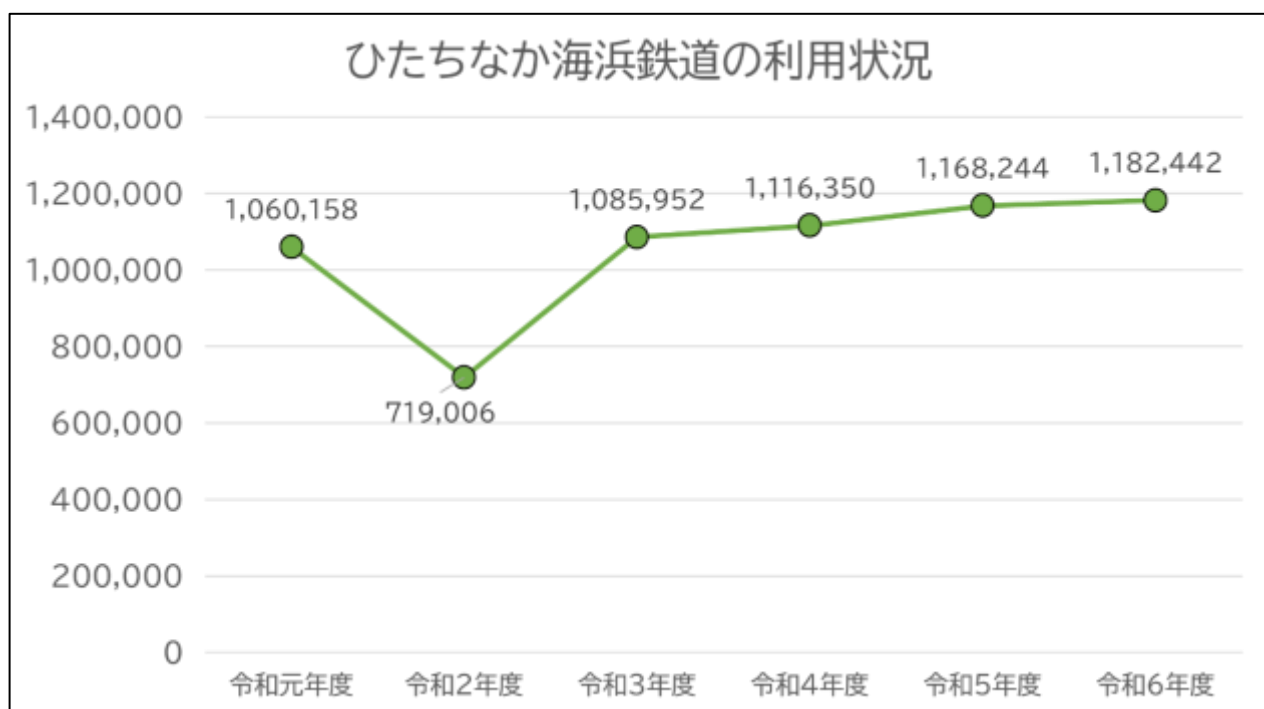


2.6.3. 各公共交通利用者数



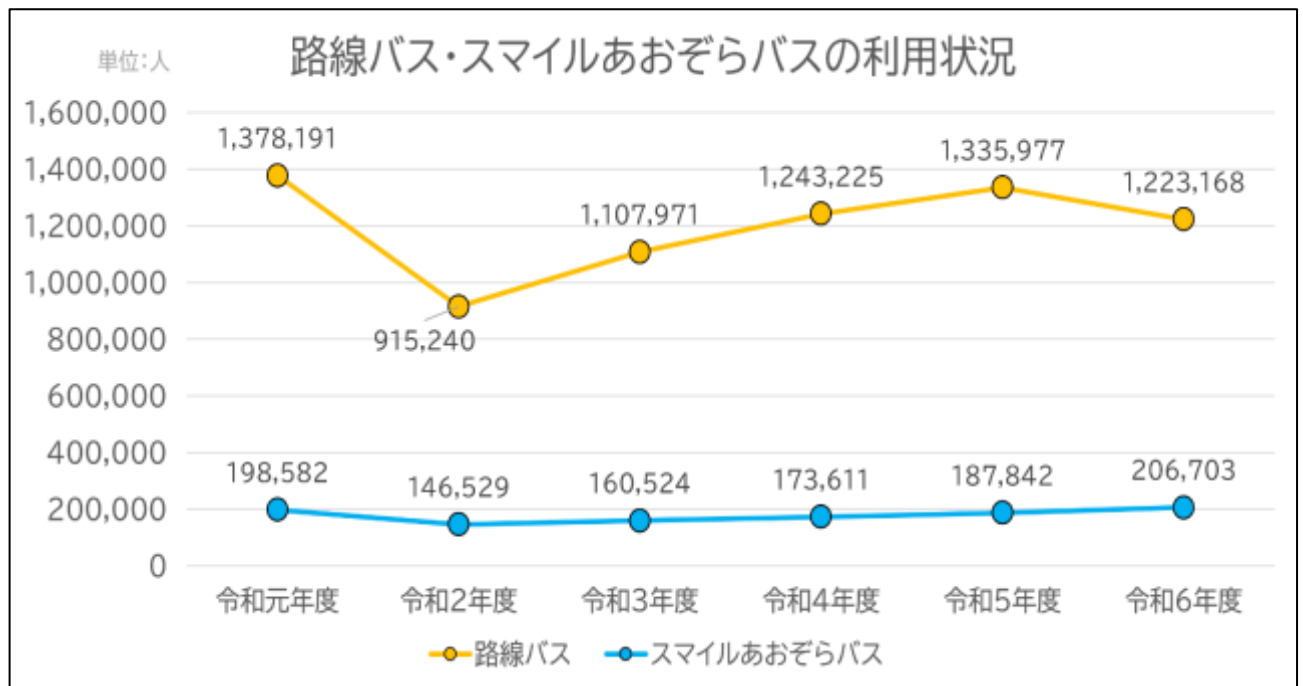
勝田駅はコロナ禍で利用者が約3割減少したが、令和3年度以降回復傾向が見られています。

佐和駅は一時、2割ほど減少しましたが、回復に向かう動きが見られています



出典：ひたちなか海浜鉄道

令和2年度はコロナ禍で利用が減少しましたが、観光需要や美乃浜学園の開校で通学利用が増加するなど、利用者数はコロナ前を上回る水準に回復しています。



出典: 茨城交通株式会社、ひたちなか市

路線バスは、コロナ禍で利用者が減少しましたが、令和3年度以降は回復傾向にあります。一方で、令和6年度の利用者数は前年度より減少となっています。

スマイルあおぞらバスについても、年々利用者は増えており、令和6年度は過去最多となる20万人超を記録しています。

2.7. アンケート及びグループインタビューの実施

2.7.1. 一般アンケート

調査期間	令和7月7月8日（火）～7月18日（金）まで
調査対象	対象制限なし
調査方法	オンライン及び紙媒体による回収
回答数	457 件（オンライン 411 件，紙媒体 46 件）
結果概要	<p>【主な傾向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用車依存が高い → 「日常移動＝車」が多数派 （週3～4日、週5日以上の利用が約7割（67.3%）） ・ 公共交通利用者（直近月1回以上、公共交通利用者）と非利用者では利用者の満足度が高い傾向 → 実際に利用することでサービスの利便性や有用性を実感 ・ 行動の変化に関する意識 → 将来は「公共交通の時間に合わせて生活する」意識が高い <p>【情報取得と利用しにくさに関する傾向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスの時刻・行先を検索エンジンで調べる人が約6割（55.8%） → スマホ・PCが情報取得の主流 → 「時刻やルートが分かりにくい」「調べ方が難しい」など、情報の分かりにくさが利用障壁に
アンケート結果から見えた課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本市では、自家用車への依存が高い一方で、将来の移動手段として公共交通への期待が高まっている。 ・ 利用者の満足度が高いのは、利用を重ねることで路線や時刻の理解が深まり、使い慣れることで不便さを感じにくくなり、移動手段として安心感が得られるためと考えられる。 ・ このため、市民の潜在的な利用意欲を引き出すには、利便性の向上に加え、検索エンジンなどを活用した「見つけやすさ」「わかりやすさ」の向上が不可欠である。 ・ 今後は、既存の交通ネットワークを活かし、情報発信の強化と生活に寄り添う利用環境の整備を進めることで、公共交通を“使い続けたくなる”仕組みづくりが重要となる。

※詳細な調査結果は巻末の資料編に掲載

2.7.2. 高齢者アンケート

調査期間	令和7月6月3日（火）～回収終了まで
調査対象	シルバーリハビリ体操参加者（13会場）
調査方法	紙媒体による回収
回答数	473 件
結果概要	<p>【主な傾向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 回答者のうち免許を持っていない方の割合は約 22%となっている。 ・ 免許を持っていない方の通院や買い物の交通手段は、家族の送迎、徒歩、自転車、が多い傾向にある。 ・ スマートフォンの保有割合は高く、LINE の利用も見られる。 ・ 電車やバスを選ばない場面は、体力的な理由よりも、時刻や目的地までの乗り継ぎが分からない理由が多い。
アンケート結果から見えた課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者アンケートの結果、運転免許を保有していない方は全体の約 22% ・ その主な移動手段は家族の送迎、徒歩、自転車であることが明らかとなった ・ これらの方々については、条件が整えば公共交通を利用する潜在的な需要が見込まれる。 ・ 高齢者層においても一定程度デジタル機器の利用が進んでおり、デジタルツールを活用した公共交通情報の提供が有効 ・ 鉄道やバスを選択しない理由として「時刻や乗り継ぎがわからない」といった情報面の課題が多く挙げられており、一般アンケートと同様に、わかりやすい情報発信や案内の充実が求められることが確認された。

※詳細な調査結果は巻末の資料編に掲載

2.7.3. グループインタビュー

実施期間	令和7月8月1日（金）、8月6日（水） 延べ3回開催
実施目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通（特にスマイルあおぞらバス）の具体的な利用状況の把握 ・ 公共交通時刻表等認知の状況の把握 ・ 利用していない場合の理由、利用に転換する可能性のある改善点などについて広く把握
周知方法	市公式ホームページ、市公式LINE、主要バス停やスマイルあおぞらバス車内等に案内を掲出
参加者	18名
結果概要	<p>◇ スマイルあおぞらバス利用者（主な意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスの時間に合わせて毎日の予定を決めています ・ 行きは家族に送ってもらい、帰りはバスを使うなど工夫しています ・ 週に2回は買い物に使うなど、日常の移動にすっかりなじんでいます ・ 時刻表が見つづらいため、自分で書き直して使っており、やはり紙のほうが安心です ・ 鉄道とスマイルあおぞらバスの乗り継ぎ時間がせめて8分程度は欲しい <p>◇ スマイルあおぞらバス非利用者（主な意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 団地やスーパーの前など、生活の動線上にバス停を増やしてほしい ・ 時刻表や情報がもっと分かりやすく、紙・アプリどちらも必要 ・ 荷物が多い日や雨の日はタクシーを使いたい、アプリなどで簡単に呼べると助かる ・ 公共交通の利用を促進するため、バス停まで歩けるように利用者の健康維持を目的とした啓発活動を行ってはどうか
アンケート結果から見た課題	<p>【スマイルあおぞらバス利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスの時間に合わせて生活を設計しているなど、日常移動の手段として確立されている ・ 一方で、時刻表の改善、鉄道との乗り継ぎ時間についてご意見あり ・ 頻繁に利用する目的地に合わせて時刻表を作成している ・ 鉄道とバスの乗り継ぎ時間について改善の提案あり <p>【普段は自家用車を利用されている方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「スーパーなど生活動線上にバス停を設置してほしい」との意見 ・ 「情報発信の方法をもっと分かりやすくしてもらえれば、利用しやすくなる」 ・ 「バス停まで歩くこと自体が健康維持につながるの、その点を上手にPRしてはどうか」といった提案

※詳細な調査結果は巻末の資料編に掲載

3. 課題のまとめ

これまでの現況整理、アンケート調査やグループインタビューの結果等を踏まえ、次期地域公共交通計画において重点的に取り組むべき5つの課題を整理しました。

課題1：広域交通ネットワーク及び階層化ネットワークを活かした連携の強化

<ポイント>

- ・JR・湊線・バス等を活かし、都市拠点間や地域内の移動がスムーズにつながる仕組みづくりが必要です

<背景>

- ・ひたちなか市は4つの都市拠点を位置付けており、鉄道とバスを連携させたネットワーク構築が重要です。「利用者は複数の公共交通を組み合わせで行動する」との声もあり、幹線と支線を結ぶネットワークの強化による利用促進のほか、観光需要の取り込みが求められています。

課題2：スマイルあおぞらバスの最適化

<ポイント>

- ・市民生活に密着した移動手段とするため、ルートや時間帯の柔軟な見直しに加え、バス停配置の工夫など、誰もが使いやすい利便性が求められます。

<背景>

- ・本市は公共交通のカバー率が高く、地域全体を支えるネットワークが整っています。一方で、生活動線上のバス停設置や、乗り継ぎを考慮したダイヤ設計など、スマイルあおぞらバスを一層利用しやすい環境を整えていくことが求められています。また、高齢化が進む中、免許返納の促進や介護予防の効果も想定して、ニーズに対応することが求められているほか、スマイルあおぞらバス運賃のあり方を考えていく必要もあります。

課題3：誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供

<ポイント>

- ・誰にとっても使いやすい公共交通を目指す必要があります。

<背景>

- ・「バスのルートや時刻がわかりづらい」「調べ方が難しい」といった声が多く寄せられており、わかりやすい情報提供が求められています。また、沿線自治体や交通事業者など多様な主体と連携した利用促進や渋滞対策、さらには、新たな技術の活用を検討によるサービスの改善などを通じて、地域交通の利便性向上を図ることが求められています。

課題4：既存の公共交通を維持する取組の充実

<ポイント>

- ・今ある交通資源を大切に活かし、利用促進と協働によって持続可能な公共交通を実現することが求められます。

<背景>

- ・各公共交通の利用者数は、コロナ禍以降、回復傾向にありますが、人口減少や働き方の変化等により定期利用はコロナ前の水準に戻っていない現状があります。アンケートでは「公共交通を使っている人ほど満足度が高い」との結果もあり、JR線、湊線、バス等公共交通全体の利用促進が必要です。「乗って残す」ことの周知を図り潜在的な需要を取り込むほか、公共交通を市民とともに育てていく姿勢が地域交通維持のカギとなります。

課題5：介助や同行が必要な方等の移動支援

<ポイント>

- ・一人では公共交通を利用することが難しい方やバス停や駅まで歩けず公共交通を利用することが難しい方を支えるための移動支援の仕組みが求められています。

<背景>

- ・一人で、バスや鉄道を利用できる方については、公共交通の利用を促進しています。一方で、介助や同行を伴う移動サービスは、担い手不足や採算性が課題となっています。そのため、公共交通を利用できず介助を必要とする方の移動ニーズに十分応えることが難しくなっています。こうした方々の移動をどのように支えるかについて、関係機関が連携して取り組むことが重要です。

4. 前計画（ひたちなか市地域公共交通網形成計画）の評価

ひたちなか市地域公共交通網形成計画（平成 29 年度～令和 7 年度）では、地域の課題に対応するため、次の 3 つの基本方針を掲げています。

- （1）地域の実情に即した持続可能な総合的公共交通体系の確立
- （2）地域活性化に資するまちづくりと連携した交通施策の展開
- （3）適正な受益者負担に基づく公共交通施策の実現

あわせて、4 つの計画目標と 5 つの数値指標を設定し、目標達成に向けて 27 の事業に取り組んできました。

【各目標の指標数と事業数】

目標 (4)	「公共交通の充実・強化、公共交通機関相互の適切な役割分担とさらなる連携を目指します」	「まちづくりと連携した公共交通体系を目指します」	「公共交通の意識醸成を図り、公共交通全体の利用拡大を目指します」	「安全安心な公共交通を目指します」
指標 (5)	1	1	2	1
事業 (27)	6	10	8	3

4.1.1. 評価方法

「③目標」の評価は、「①事業の成果」の評価と「②指標」の評価を併せて総合的に評価を行います。

区分	項目の評価との関連性		
③目標 (4)			「達成している」 「概ね達成している」 「達成できていない」
②指標 (5)		$a \cdot b \cdot c$	
①事業 (27)	$A \cdot B \cdot C$		

①「事業」の評価（達成状況）

以下の３段階の区分で評価します。

区分	基準
A	【順調】 取り組みが進んだ
B	【概ね順調】 取り組みが概ね進んだ
C	【要改善】 取り組みが進んでいない

②「指標」の評価（達成状況）

前期目標値（R2）と目標値（R7）を基準に、以下の３段階の区分で評価します。

区分	基準
a	【順調】 現時点で目標値（R7）を達成
b	【概ね順調】 目標値（R7）を達成していないが、前期目標値（R2）より向上または維持
c	【要改善】 目標値（R7）を下回り、前期目標値（R2）も下回る

③「目標」の評価（達成状況）

①「事業」と②「指標」の評価を組み合わせで評価します。

区分	①「事業」	②「指標」
達成している	「A」または「B」が「８割以上」	「a」, 「b」
概ね達成している	「A」または「B」が「８割以上」	「c」
	「A」または「B」が「６割以上」	「a」, 「b」
達成できていない	「A」または「B」が「６割以上」	「c」
	「A」または「B」が「６割未満」	「a」, 「b」, 「c」

【評価一覧の見方】

(1) 指標の評価

【指標1】スマイルあおぞらバスの年間利用者数

評価：b

評価結果

(単位：人)

	H27 【前期】 初年度	R2 【前期】 最終年度	R3	R4	R5	R6	R7 【後期】 最終年度
目標値	-	196,000	-	-	-	-	216,000
実績値	164,431	146,529	160,524	173,611	187,842	206,703	

(2) 事業の評価

事業名	内容	事業主体	地域公共交通特定事業	達成状況 (令和7年10月現在)	評価
①市内交通体系の強化	それぞれの公共交通機関の役割を明確にし、市内のバス路線の体系の現況を整理するとともに、相互の乗継の利便性向上を図ります。 また、路線バスの運行がない時間をスマイルあおぞらバスで補完するなど、運行時間帯の調整を図ります。	活性化協議会 交通事業者 ひたちなか市		令和7年3月22日にスマイルあおぞらバスのダイヤ改正を実施し、柳が丘・関戸地区において、路線バスの運行がない時間帯を補完する運行を開始しました。地域の移動手段の確保に寄与した一方で、今後は乗継利便性のさらなる向上が求められることから、現時点では概ね順調と評価します。	B

「網形成計画」の「8目標を達成するための事業及び実施主体」に記載されている内容をそのまま記載

現時点での状況

評価結果

4.1.2. 評価結果

目標	①事業	②指標	評価結果
公共交通の充実・強化, 公共交通機関相互の適切な役割分担とさらなる連携を目指します	6事業 A評価：2 B評価：4 C評価：0	1指標 a評価：0 b評価：1 c評価：0	①事業：A または B が 8 割以上 ②指標：b <div>達成している</div> 概ね達成している 達成できていない
まちづくりと連携した公共交通体系を目指します	10事業 A評価：5 B評価：5 C評価：0	1指標 a評価：0 b評価：1 c評価：0	①事業：A または B が 8 割以上 ②指標：b <div>達成している</div> 概ね達成している 達成できていない
公共交通利用の意識醸成を図り, 公共交通全体の利用拡大を目指します	8事業 A評価：4 B評価：4 C評価：0	2指標 a評価：2 b評価：0 c評価：0	①事業：A または B が 8 割以上 ②指標：a <div>達成している</div> 概ね達成している 達成できていない
安全安心な公共交通を目指します	3事業 A評価：2 B評価：1 C評価：0	1指標 a評価：0 b評価：0 c評価：1	①事業：A または B が 8 割以上 ②指標：c 達成している <div>概ね達成している</div> 達成できていない

4つの目標のうち3つを達成しており、全体として概ね計画どおりに進捗しております。

【指標の評価（達成状況）一覧】

1 公共交通の充実・強化，公共交通機関相互の適切な役割分担とさらなる連携を目指します

【指標 1】スマイルあおぞらバスの年間利用者数 評価：b

（単位：人）

	H27 【前期】 初年度	R2 【前期】 最終年度	R3	R4	R5	R6	R7 【後期】 最終年度
目標値	-	196,000	-	-	-	-	216,000
実績値	164,431	146,529	160,524	173,611	187,842	206,703	
前年比	-	0.73	1.09	1.08	1.08	1.01	

2 まちづくりと連携した公共交通体系を目指します

【指標 2】ひたちなか海浜鉄道湊線の年間利用者数 評価：b

（単位：人）

	H27 【前期】 初年度	R2 【前期】 最終年度	R3	R4	R5	R6	R7 【後期】 最終年度
目標値	-	1,058,000	-	-	-	-	1,579,000
実績値	987,515	719,006	1,085,952	1,116,350	1,168,244	1,182,442	
前年比	-	0.67	1.51	1.02	1.04	1.01	

※湊線延伸区間の開業後の利用者数増加を見据えて見込んだものです。

3 公共交通利用の意識醸成を図り，公共交通全体の利用拡大を目指します

【指標 3】公共交通不便地区の面積 評価：a

(単位：km²)

	H27 【前期】 初年度	R2 【前期】 最終年度	R3	R4	R5	R6	R7 【後期】 最終年度
目標値	-	16.49	-	-	-	-	15.81
実績値	17.86	14.34	13.54	13.54	13.54	13.54	

【指標 4】運転免許返納者数 評価：a

(単位：人)

	H27 【前期】 初年度	R2 【前期】 最終年度	R3	R4	R5	R6	R7 【後期】 最終年度
目標値	-	350	-	-	-	-	450
実績値	244	547	576	470	419	471	

4 安全安心な公共交通を目指します

【指標 5】ひたちなか海浜鉄道湊線の車両購入 評価：c

(単位：両)

	H27 【前期】 初年度	R2 【前期】 最終年度	R3	R4	R5	R6	R7 【後期】 最終年度
目標値	-	10	-	-	-	-	12
実績値	8	8	8	8	8	9	

※湊線延伸区間の開業後のダイヤ編成を見据えて見込んだものです。なお，令和6年度の増車は，観光列車としての運行に供するために購入したものです。

「目標を達成するための事業」の達成状況

事業名	内容	実施主体	地域公共交通特定事業	達成状況	評価
目標（１）公共交通の充実・強化，公共交通機関相互の適切な役割分担とさらなる連携を目指します					
①市内交通体系の強化	それぞれの公共交通機関の役割を明確にし、市内のバス路線の体系の現況を整理するとともに、相互の乗継の利便性向上を図ります。 また、路線バスの運行がない時間をスマイルあおぞらバスで補完するなど、運行時間帯の調整を図ります。	活性化協議会 交通事業者 ひたちなか市		令和 7 年 3 月 22 日にスマイルあおぞらバスのダイヤ改正を実施し、柳が丘・関戸地区において、路線バスの運行がない時間帯を補完する運行を開始しました。スマイルあおぞらバスにより、路線バスの運行時間の補完がされたことから、概ね順調と評価します。次期計画においても、スマイルあおぞらバスが路線バスを補完する役割を担うとともに、公共交通全体のネットワーク及び利便性向上を推進します。	B
②スマイルあおぞらバスの充実・強化	交通不便地区の解消のため、路線を見直すとともに、地域のニーズに応じて増便や運行時間帯の拡大を検討します。 あわせて、バスやワゴン車の増車について検討します。	活性化協議会 ひたちなか市		平成 29 年 10 月 1 日、平成 30 年 10 月 14 日、令和 2 年 3 月 22 日、令和 5 年 9 月 4 日、令和 6 年 3 月 23 日、及び令和 7 年 3 月 22 日に地域や利用者のニーズ、運行事業者の意見等を聞きながら、スマイルあおぞらバスのルート・ダイヤ等の見直しを行い、交通不便地区の解消が進んでいます。 また、平成 30 年 10 月 14 日に「平磯・那珂湊市街地コース」を新設し、現在は計 8 コースで運行しています。地域のニーズに応じた充実・強化が継続的に行われており、利用者が 20 万人を突破するなど改善に確実な成果が見られることから、順調と評価します。次期計画においても、スマイルあおぞらバスのさらなる利便性向上に努めるとともに、ルートやダイヤ、バス停の配置等、地域住民や利用者の意見を聞きながら改善を進め、身近な移動手段として利用促進を図ります。	A
③わかりやすい案内の整備	スムーズな乗り継ぎが行えるよう、駅前等の案内の充実を図ります。	ひたちなか市		令和 6 年度にスマイルあおぞらバスの車両やバス停に共通の路線番号・バス停番号を導入し、複数コースが発着する駅前等における案内の分かりやすさを向上させました。 案内の充実に取り組んだことから、概ね順調と評価します。今後も、分かりやすいバス停表示や路線案内を進め、乗継案内の向上を図ります。	B
④乗り継ぎを促進する料金体系の導入	スマイルあおぞらバス同士、スマイルあおぞらバスとひたちなか海浜鉄道湊線などの間で乗継をする場合の料金の割引など、乗り継ぎを促す料金制度について検討します。	活性化協議会 交通事業者 ひたちなか市		乗継割引制度の導入に向けて検討を行った結果、事業者間での割引率の調整等、実施にあたっての課題が明らかになりました。そのため現時点での導入には至っていませんが、制度実現に向けた課題を整理できたことは一定の成果といえることから、概ね順調と評価します。次期計画においては、事業者間での割引率の調整等の課題があるものの、乗継促進に向けて実現可能な制度設計について検討します。	B
⑤共通乗車券の導入	路線バスとスマイルあおぞらバスの共通回数券や公共交通機関共通 1 日乗車券の導入を図ります。	活性化協議会 交通事業者		令和 3 年 4 月から令和 6 年 3 月までの期間に、海浜鉄道と路線バスの共通乗車券である「ひたちなか市内路線バス・ひたちなか海浜鉄道 1 日フリー切符」を電子チケットとして販売しました。公共交通機関相互の連携に取り組んだことから、概ね順調と評価します。次期計画においても、より効果的な共通乗車券のあり方について引き続き検討します。	B
⑥佐和地区とひたちなか地区との新規路線の検討	J R 佐和駅～ひたちなか地区間の新規バス路線について、隣接する那珂市や 東海村との広域連携も含めて検討します。	活性化協議会 交通事業者 ひたちなか市		令和 5 年 9 月 2 日に JR 佐和駅東西自由通路の整備及び JR 佐和駅の橋上化により佐和駅東口が開設されました。同日、スマイルあおぞらバス「勝田中央コース」が佐和駅東口暫定ロータリーに延伸したことにより、「佐和地区」と「ひたちなか地区」が接続されました。 計画の目的であった新規路線整備が実現したため、順調（完了）と評価します。次期計画においても、利用者ニーズの高い停留所について調査・研究し、利便性向上を図ります。	A
目標（２）まちづくりと連携した公共交通体系を目指します					
①ひたちなか海浜鉄道の延伸	市民の利便性向上や観光客の回遊性を高め地域の活性化を図るため、国営ひたち海浜公園西口付近まで路線を延伸します。	ひたちなか海浜鉄道 ひたちなか市	○	国との協議や許可手続を経て事業実施段階に入っており、概ね順調と評価します。次期計画では再構築実施計画に基づき延伸事業を実施するため主要な取組として位置づけます。	B
②ひたちなか海浜鉄道の新駅設置	平磯、磯崎、阿字ヶ浦地区の小・中学校の統合にあたり、児童・生徒の通学手段を確保するため新駅を設置します。さらに、利用状況などを踏まえ、適宜新駅の設置について検討します。	ひたちなか海浜鉄道 ひたちなか市	○	平磯・磯崎・阿字ヶ浦地区の小中一貫校「美乃浜学園」の開校にあわせ、令和 3 年 3 月 13 日に新駅「美乃浜学園駅」を開業しました。児童・生徒の通学手段を確保したことから、概ね順調と評価します。次期計画では、延伸事業の進捗に合わせて、新駅整備を進めます。	B
③公共交通結節点の整備	ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸にあわせて、国営ひたち海浜公園西口前の茨城県土地開発公社所有地に駅前広場を整備します。あわせて、情報発信や交流機能を導入します。	活性化協議会 ひたちなか市		延伸事業の進捗に合わせて関係機関との協議を重ね、整備に向けた準備を進めていることから、概ね順調と評価します。次期計画では、延伸事業の進捗に合わせて駅前広場の検討を進めます。	B
④佐和駅の東西自由通路設置及び駅舎橋上化	J R 佐和駅東側の利用者の利便性向上と、線路により分断された地域の交流・活性化を図るため、東西自由通路の整備及び駅舎の橋上化を実施します。	ひたちなか市 交通事業者		JR 佐和駅の橋上化および東西自由通路の整備を完了し、令和 5 年 9 月 2 日に供用を開始しました。 これにより、線路で分断されていた地域の一体化と利用者の利便性向上が図られ、事業目的を達成したことから、順調（完了）と評価します。次期計画では、佐和駅駅前広場の維持管理や周辺のバリアフリー化を推進し、駅や駅周辺の更なる利便性向上を図ります。	A
⑤駅前空間の環境整備	ひたちなか海浜鉄道において、駐車場や花壇などの駅前環境の整備について地域と連携しながら実施します。	ひたちなか市 交通事業者 市民団体	○	磯崎駅のトイレ改修や防犯灯設置など環境整備をし、地域と連携した美化活動も継続されています。 整備と協働の両面で事業目的を達成しているため、順調と評価します。次期計画でも、地域との協働による鉄道の維持・利用促進に向けた取組を継続して推進します。	A
⑥交通施設のバリアフリー化推進	バスや鉄道の車両及び主要な駅・停留所のバリアフリー化を推進します。	活性化協議会 交通事業者 ひたちなか市		茨城交通では勝田営業所及び那珂湊営業所が所管するノンステップバスを、平成 29 年度の 15 台から令和 2 年度までに 34 台、令和 7 年 2 月現在では 43 台に増車しました。約 9 割の車両がノンステップバスとなっております。令和 3 年 3 月 13 日に開業した「美乃浜学園駅」は、スロープや点字ブロックが整備されています。これらのことから、概ね順調と評価します。次期計画では、勝田・佐和駅周辺の徒歩圏内の歩道等のバリアフリー化を実施します。	B

「目標を達成するための事業」の達成状況

事業名	内容	実施主体	地域公共交通特定事業	達成状況	評価
⑦商店街との連携事業の促進	スマイルあおぞらバスやひたちなか海浜鉄道について、商店街と連携したPRや公共交通利用者割引特典などの利用促進策を推進します。	活性化協議会 ひたちなか市		海浜鉄道の利用者を対象に、おらが湊鐵道応援団では、那珂湊駅または乗務員が発行する「乗車証明書」を沿線の店舗や旅館等に呈示することにより各店オリジナルサービスが受けられる取組を実施しています。 地域と連携した湊線の利用促進の取組が着実に進められていることから、順調と評価します。次期計画においても、地域との協働による鉄道の利用促進に向けた取組を継続して推進します。	A
⑧観光地へのパークアンドライド駐車場の整備	那珂湊おさかな市場やひたちなか地区周辺の渋滞対策及び湊線の利用促進策として、自家用車から鉄道やバスに乗り換えて観光地へ向うためのパークアンドライド駐車場を整備します。あわせて、道の駅としての利用可能性について検討します。	活性化協議会 交通事業者 ひたちなか市		令和7年5月に、ひたちなか・大洗リゾート構想協議会において、多客期における渋滞対策として、ひたち海浜公園付近の国有地及び県立海洋高等学校グラウンドに臨時駐車場を設け、駐車場からひたち海浜公園及び那珂湊おさかな市場を結ぶシャトルバスを運行しました。渋滞対策及び公共交通の利用促進に取り組んだことから、概ね順調と評価します。次期計画においても、県や観光部門と連携し、パークアンドライド等の案内を強化するなど、公共交通の利用促進を図ります。	B
⑨地域との連携推進	自治会やコミュニティ、まちづくり市民会議などの地域の団体と連携し、路線評価、路線相談、利用促進体制の構築など地域で公共交通を支える体制の構築を目指します。	活性化協議会 交通事業者 ひたちなか市		市、ひたちなか海浜鉄道、自治会、商工会議所、おらが湊鐵道応援団等から構成される「湊鉄道対策協議会」では、ひたちなか海浜鉄道が販売する回数券（通常11枚綴りで10枚分の運賃）を、自治会員を対象に9枚分の運賃で販売できるよう補助をし、利用促進をしています。 令和6年度においては、市内84自治会のうち約半数の38自治会で購入がされており、地域と連携した継続的な取組が行われていることから、順調と評価します。今後も、地域との協働による鉄道の維持・利用促進に向けた取組を継続して推進します。	A
⑩環境施策との連携推進	県央地域首長懇話会構成市町村と協調してノーマイカーデーを実施して、公共交通の利用を促進します。	活性化協議会 交通事業者 ひたちなか市		いばらき県央連携中枢都市圏構成市町村と連携し、民間事業者もあわせて6月と12月にノーマイカーウィークを実施しています。取組が広域的に定着しており、計画の目的を達成したため、順調と評価します。次期計画でも近隣自治体と連携し公共交通の利用促進に取り組みます。	A
目標（3）公共交通の意識醸成を図り、公共交通全体の利用拡大を目指します					
①日常的な利用を促進する料金体系の導入	スマイルあおぞらバスで割引率の高い回数券や1日乗車券の発行、乗り継ぎ券の発行など利用促進につながる料金体系について検討します。	ひたちなか市		現在11枚セットの回数券を1,000円で販売しております。令和7年度には、国の物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金を活用して、11枚セット回数券を600円にて割引販売を実施しました。 この取組により、より多くの市民が気軽に利用しやすい環境が整備されたことから、順調と評価します。次期計画においても回数券の販売を継続し、スマイルあおぞらバスの利用促進を図ります。	A
②時刻表の見直し	現在発行している路線図付時刻表のほか、地区別時刻表、コース別時刻表、乗り継ぎ時刻表など、利用者のニーズに即した時刻表を作成します。	活性化協議会 ひたちなか市		令和4年2月より、ひたちなか市の公式LINEの「便利な機能」にて、「ひたちなか海浜鉄道」と「スマイルあおぞらバス」の時刻表を確認できるようにしました。 公共交通を利用しやすい環境の整備に取り組んだことから、概ね順調と評価します。次期計画においても、わかりやすい時刻表の検討を進めるほか、検索エンジンと連動した時刻表の整備を実施します。	B
③公共交通総合パンフレットの作成	市内公共交通全体の総合的な利用パンフレットを作成します。	活性化協議会 ひたちなか市		スマイルあおぞらバスのルート図に、鉄道の路線及び駅、市内バス路線及び主要な停留所を掲載しています。公共交通全体の利用拡大に向け取り組んだことから、概ね順調とします。次期計画では、デジタル化の進展を踏まえ、バスの時刻表やルート情報の充実に重点を置いて取り組みます。	B
④利用ニーズの把握と反映	スマイルあおぞらバスへの乗車アンケートの実施や利用者懇談会を開催するなど、利用ニーズを把握し、運行計画等に適切に反映します。	活性化協議会 ひたちなか市		スマイルあおぞらバスの小中学生乗車無料期間および高齢者乗車無料期間において、利用者アンケートを実施しました。また、次期計画の策定にあたり、一般アンケートや高齢者アンケート、グループインタビューを通じて、スマイルあおぞらバスの改善につながる意見の把握にも取り組んでいます。このことから、順調と評価します。次期計画においてもイベントや無料乗車、市民との意見交換の機会を活用し、利用者ニーズの把握に努めます。	A
⑤公共交通教育の推進	バスの乗り方教室やモビリティマネジメント教育などの公共交通教育を推進します。	活性化協議会		産業交流フェアにおいてバス運転士体験を実施しています。また、小中学生の夏休み期間にスマイルあおぞらバスの無料期間を設定することで、公共交通に触れる機会を作り、新規の利用やその後の継続的な利用を促進しています。計画の目的を達成したため順調と評価します。次期計画においても、イベント等を活用し公共交通への理解や利用促進に向けた取組を継続して推進します。	A
⑥広報活動の強化	行政と事業者が協力し、産業交流フェアやその他イベント等にブースを出展するほか、公共交通広報紙を発行し、公共交通利用の意識付けを図ります。	活性化協議会 交通事業者 ひたちなか市		産業交流フェアなどで行政と事業者が協力し、公共交通のPRを実施しています。公共交通利用の意識付けを図ってきたため、概ね順調と評価します。今後も、イベント等を活用し公共交通のPRや利用促進に向けた取組を継続して推進します。	B
⑦ICカード導入の検討	スマイルあおぞらバスへのICカード導入を検討します。	活性化協議会 交通事業者 ひたちなか市		ICカード含めたキャッシュレス決済は過渡期にあり、技術の進展について、様々な情報収集に努めているため、概ね順調と評価します。次期計画では、導入自治体の事例を参考にしながら、本市適合性について調査を実施します。	B
⑧運転免許返納者への対応	運転免許返納者に対するコミュニティバスの1年間乗車無料措置を継続するとともに、他の公共交通機関への拡大について検討します。	活性化協議会 交通事業者 ひたちなか市		運転免許返納者に対するコミュニティバスの1年間乗車無料措置を継続するとともに、令和6年度から高齢者乗車無料期間を実施しています。路線バスでは、65歳以上の方を対象にすべての路線が乗り放題となる定期券を販売しています。民間タクシーでは、65歳以上の方を対象に初乗り運賃の割引サービスなどを実施しています。このようなことから、順調と評価します。次期計画においても、返納者に対するスマイルあおぞらバスの1年間の無料措置を継続し、公共交通への理解や利用促進を図ります。	A

「目標を達成するための事業」の達成状況

事業名	内容	実施主体	地域公共交通特定事業	達成状況	評価
目標（4）安全安心な公共交通を目指します					
①コミュニティバス車両の更新	導入から１０年が経過し、年間６万キロを超える運行をしていることから、計画的に車両を更新します。	交通事業者 ひたちなか市		令和元年度から令和４年度までにバスを毎年１台更新し、令和元年度、４年度、６年度にワゴン車を１台ずつ更新し、順調と評価します。次期計画では、安定運行の維持に必要な対策について検討します。	A
②ひたちなか海浜鉄道車両の購入	ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸に合わせ、運用の増加に必要な車両を購入します。	ひたちなか海浜鉄道	○	令和６年度に２台の車両を更新し、１台を増台する計画であり、令和７年度より計９車両にて運行する予定です。延伸に備え、車両の増台を計画的に行っていきます。指標の１２台には至らない見込みですが、車両更新は着実に実施されていることから、全体として概ね順調と判断します。次期計画では、延伸区間の運行増に対応した車両の増車をを行います。	B
③鉄道施設更新の推進	湊線第二期基本計画、湊線第三期基本計画及び湊線第四期基本計画に基づき、施設や設備などの更新を計画的に実施し、海浜鉄道の安全な運行を確保します。	ひたちなか海浜鉄道 茨城県 ひたちなか市	○	湊線第三期基本計画に基づき、老朽化した施設や設備などの更新を計画的に実施してきました。令和５年３月に湊線第四期基本計画を策定し、令和５年度から令和９年度までの期間の施設や設備の更新について、計画的に実施します。 継続的な更新体制が整っていることから、全体として順調と評価します。今後も湊線第四期基本計画、再構築実施計画に基づき鉄道施設の改修・更新を進めます。	A

5. 基本方針

5.1. 基本方針

本市では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに基づき、JR 常磐線・水郡線・ひたちなか海浜鉄道、路線バス、スマイルあおぞらバスなど、多様な公共交通資源を組み合わせた県内有数の公共交通を構築してまいりました。

一方で、人口減少や高齢化の進行、働き方や生活様式の変化、運転士不足の深刻化など、公共交通網を維持する環境は厳しさを増しています。

市民アンケートやグループインタビューでは、公共交通の情報を十分に伝えられていない方からは、利用への不安を感じている方が多いことがわかりました。一方で、目的地や時間に応じて鉄道や路線バス、スマイルあおぞらバスを使い分けている方からは、満足度を得ていることがわかってきました。

こうした状況の中で公共交通を維持していくためには、公共交通の利便性を高めていく取組に加え、市民が「公共交通の情報を知り、自分に合った使い方を選べる」環境づくりが必要と考えます。そのため、行政や多様な主体と連携し、公共交通の情報や利用手段をわかりやすく発信し、理解していただくことが重要です。

情報発信を強化し、利便性向上と利用促進の取組を積み重ねることで、公共交通が地域に根づき、将来にわたって安心して利用できる移動環境を維持することにつながると考えます。

以上の考え方を踏まえ、本市では、次期計画の基本方針として、

【基本方針】

情報を届け、人と地域、未来へつなぎ、使いやすく持続可能な公共交通へ
—知って、選んで、わたし流にアレンジ—

を掲げ、情報発信の強化や利用促進等に取り組みながら、安心して利用できる持続可能な公共交通体系の構築を目指してまいります。

5.2. 計画目標

本計画では、基本方針に基づき、達成すべき具体的な計画目標を5つの「つなぐ」視点から設定し、それぞれの目標に基づいて施策を展開します。また、各施策の成果を検証するため、評価指標（アウトプット指標）およびアウトカム指標を設定します。

計画目標1：広域及び市内都市拠点をつなぐ	
市内4つの都市拠点（中心市街地・佐和駅周辺地区・那珂湊地区・ひたちなか地区）を鉄道・バスで円滑につなぎ、持続可能な移動を支える。	
評価指標	
1：4都市拠点間を結ぶ公共交通の運行回数（平日平均）	

計画目標2：生活圏をつなぐ	
市民の日常生活に寄り添い、誰もが利用しやすく持続可能な生活圏（買い物・通院・通学など日常の移動範囲）内の移動を実現する	
評価指標	
1：スマイルあおぞらバスの収支率	

計画目標3：利用者と公共交通をつなぐ	
公共交通の利便性を高め、誰もが利用しやすく継続的に利用される仕組みをつくる。	
評価指標	
1：公共交通利用促進に係る連携団体数	

計画目標4：未来へつなぐ	
公共交通を地域の大切な資源として、地域全体で支え、次世代へ引き継ぐことで、公共交通を未来へつなぎ、持続可能な形で守り育てていく。	
評価指標	
1：スマイルあおぞらバスに関する出前講座等の実施回数	

計画目標5：介助や同行が必要な方等の移動をつなぐ	
福祉分野など関係機関と連携し、介助や同行が必要な方等を支える移動支援体制を整備していく。	
評価指標	
1：分野間連携に関する協議の実施回数	

計画全体の指標（アウトカム指標）⇒ 市内公共交通の利用者総計

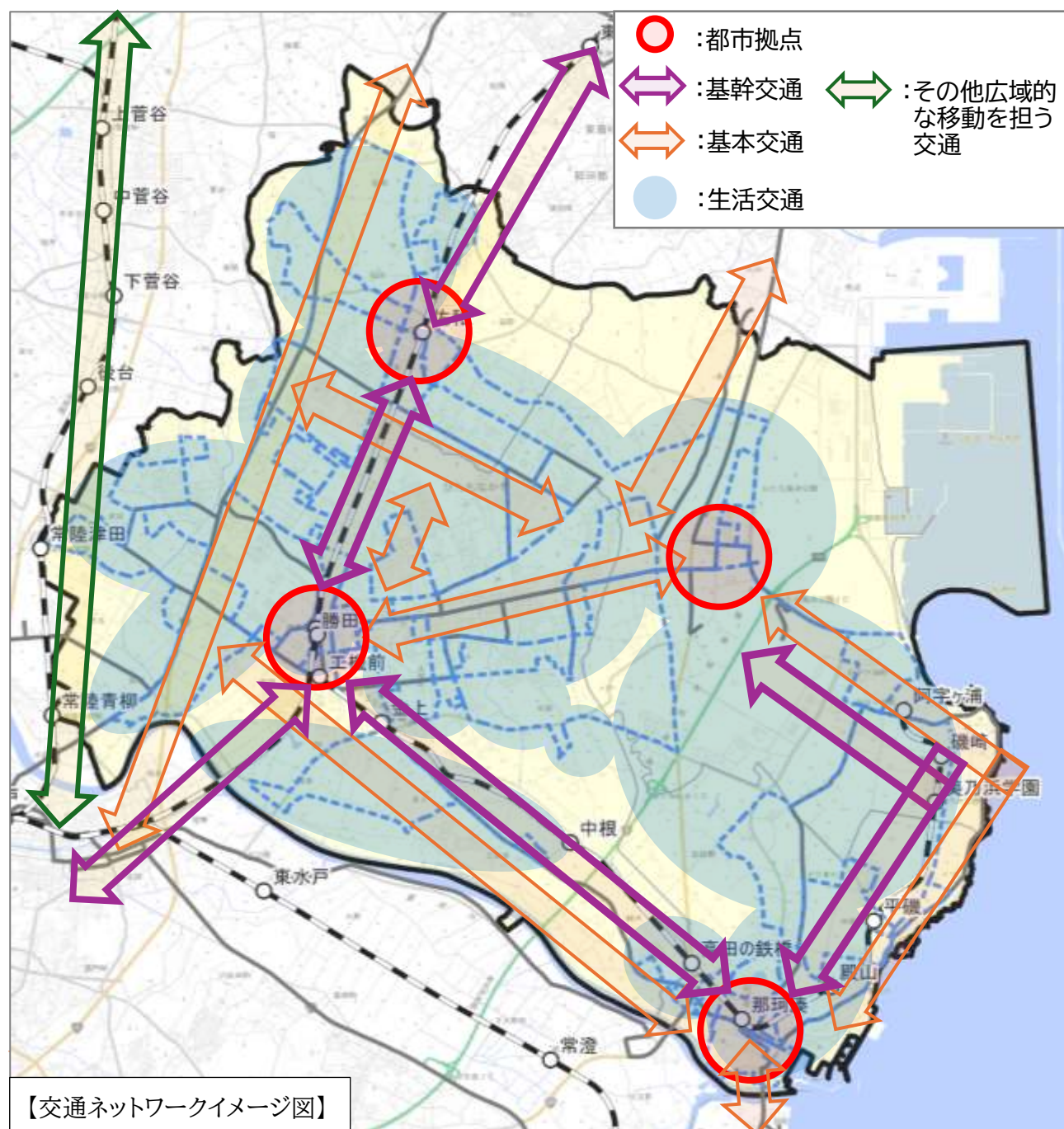
5.3. 基本方針に基づく交通ネットワークの将来像

本市の公共交通は、これまでの「ひたちなか市地域公共交通網形成計画」において、役割に応じて三つに分類されています。

市内の主要な市街地を結ぶ鉄道を「基幹交通」、市内の主要幹線を運行する路線バスを「基本交通」として位置付けています。

また、路線バスを補完し、駅や日常生活に欠かせない公共施設、医療機関、商業施設などを巡り、住宅地などをきめ細かく運行するスマイルあおぞらバスを「生活交通」として位置付けています。さらに、タクシーについては、個別の移動ニーズに柔軟に対応できる交通手段として、市民や来訪者の多様な移動を支えています。

これらの公共交通の位置付けを踏まえ、本計画期間においては、基幹交通・基本交通・生活交通を有機的に連携させ、利便性と持続性を両立した公共交通ネットワークを形成します。



類型	主な公共交通	各公共交通の役割
基幹交通	JR 東日本常磐線	【役 割】 市内の都市拠点間を接続するとともに、隣接市町村、首都圏等への広域的な移動を支える骨格軸として、市民の通勤、通学などの日常生活における移動や観光客などの来訪者の移動を担う。
	ひたちなか海浜鉄道湊線	【役 割】 都市拠点間を接続し、JR 東日本常磐線とも連携した交通ネットワークを形成する。市民の通勤、通学、通院、買物などの日常生活における移動や観光客などの来訪者の移動を支える。
基本交通	茨城交通路線バス	【役 割】 市内の都市拠点間の接続及び隣接市町村への広域的な移動を支える交通手段として、市民の通勤、通学、通院、買物などの日常生活における移動や観光客などの来訪者の移動を支える。
生活交通	スマイルあおぞらバス	【役 割】 各地域から都市拠点に接続し、基幹交通とも連携した交通ネットワークを形成する。市民の通勤、通学、通院、買物などの日常生活における移動を支える。
多様なニーズの移動を支える交通	タクシー	【役 割】 鉄道やバスなど既存の公共交通サービスの利用が困難な市民や、早朝や夜間などサービス提供時間外に移動が必要な方にも対応し、ドア・ツー・ドア型の少量個別輸送を担うことで、通院や買い物など日常生活における個人の自由な移動を支える。また、観光や出張で来訪された方などの移動を支える。
その他広域的な移動を担う交通	JR 東日本水郡線	【役 割】 隣接市町村への広域的な移動を支える鉄道として、市民の通勤、通学などの日常生活における移動を支える。
特定の対象者の移動を支える交通	福祉有償運送 福祉タクシー	【役 割】 一人で公共交通機関を利用することが困難である障がい者や要介護者など、既存の公共交通サービスの利用が困難な方の移動を支える。
	企業送迎バスなど	【役 割】 特定の移動需要を支える。

6. 目標達成に向けた施策

6.1. 施策の実施内容

■計画目標1：広域及び市内都市拠点をつなぐ

市内4つの都市拠点（中心市街地・佐和駅周辺地区・那珂湊地区・ひたちなか地区）を鉄道・バスで円滑につなぎ、持続可能な移動を支える。

施策①	鉄道事業再構築実施計画に基づくひたちなか海浜鉄道湊線鉄道事業再構築事業の実施【特定事業：鉄道事業再構築事業】				
施策概要	<p>○ 延伸事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 阿字ヶ浦駅から国営ひたち海浜公園西口付近まで延伸する。 阿字ヶ浦駅に列車交換設備を整備する。 <p>○ 利用環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要駅に多言語・キャッシュレス対応券売機を導入する。 那珂湊駅トイレを洋式化し、市内外の利用者の利便性を向上させる。 <p>○ 施設・車両の更新</p> <ul style="list-style-type: none"> 湊線第四期基本計画（R5～R9）に基づき、施設・車両を計画的に更新する。 安全で安定した運行体制を確保する。 <p>※湊線鉄道事業再構築実施計画の詳細は巻末の資料編に掲載</p>				
実施主体	ひたちなか海浜鉄道株式会社、市				
解決が期待できる課題	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点間※の移動がスムーズにつながる。（※中心市街地、那珂湊地区、ひたちなか地区、佐和地区） ネットワーク構築に伴い利用が促進され、沿線住民の利便性向上や観光需要の取り込みが期待できる。 				
網形成計画との関係	<p>◎継続（施策の統合）</p> <p>旧施策名：ひたちなか海浜鉄道の延伸、ひたちなか海浜鉄道の新駅設置、交通結節点の整備、鉄道車両の購入、鉄道施設更新の推進</p>				
年度スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	延伸事業の実施				
	再構築事業の実施（利用促進策の実施、安全で安定的な運行の推進）				
	評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施				

施策②	市内交通網の連携強化				
施策概要	<p>○ ダイヤの接続性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道のダイヤに合わせてバスのダイヤを調整するなど、接続性を向上させる。 <p>○ 乗り継ぎ促進の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 共通乗車券や乗り継ぎ割引の導入を検討する。 <p>○ 交通結節点の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 勝田駅、佐和駅から徒歩圏内のバリアフリー化を推進する。 				
実施主体	交通事業者、市				
解決が期待できる課題	鉄道とバスの連携を強化することで利便性を向上させることで、公共交通の利用や高齢者の免許返納を促進し、都市拠点間や地域間の移動や交流を活性化させる。				
網形成計画との関係	<p>◎継続（施策の統合）</p> <p>旧施策名：市内交通体系の強化、乗り継ぎを促進する料金体系の導入、共通乗車券の導入、佐和駅の東西自由通路設置及び駅舎橋上化、交通施設のバリアフリー推進</p>				
年度 スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	ダイヤ調整の適宜実施				
	乗継円滑化に向けた検討（実施可能な内容について適宜実施）				
	評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施				

■計画目標２：生活圏をつなぐ

市民の日常生活に寄り添い、誰もが利用しやすく持続可能な生活圏(買い物・通院・通学など日常の移動範囲)内の移動を実現する。

施策③	スマイルあおぞらバスのルート等の改善				
施策概要	<p>○ ルートやダイヤ等の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用の実態や利用者ニーズを踏まえ、ルート・ダイヤ・停留所配置等を改善する。 時間帯に応じた運行の柔軟化を検討する。 <p>○ 安定運行の維持と運賃のあり方の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ルート等の見直しに伴う費用負担のあり方や、持続的な運行を維持するための、運賃のあり方を検討する。 				
実施主体	運行事業者、市				
解決が期待できる課題	ルートや時間帯の見直しや停留所配置の工夫を行うことで、スマイルあおぞらバスの利便性を向上させ、高齢者の免許返納を促進するとともに、誰もが使いやすい移動手段とする。				
網形成計画との関係	<p>◎継続（施策の統合）</p> <p>旧施策名：スマイルあおぞらバスの充実・強化、佐和地区とひたちなか地区との新規路線検討、日常的な利用を促進する料金体系の導入、利用ニーズの把握と反映、コミュニティバスの車両の更新</p>				
年度 スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	市民や関係者のニーズを踏まえてルート等の改善の適宜実施				
	運賃の在り方検討（実施可能な内容について適宜実施）				
	評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施				

施策④	生活圏内の移動に関する利便性向上策の検討				
施策概要	<div>○ スマイルあおぞらバスの「フリー乗降制度」導入の検討</div> <div>・ 交通量が少ないなど安全性が確保できる区間において、停留所以外で乗降ができる、フリー乗降制度の導入を検討する。</div> <div>○ 最寄りのバス停へのアクセス向上策の検討</div> <div>・ 停留所の近くにある公共施設などの駐輪スペースを活用し、自転車でバス停までアクセスできる「サイクル・アンド・ライド」など、スマイルあおぞらバスの利便性向上につながる取組を検討する。</div> <div>○ 免許返納者への支援</div> <div>・ 65歳以上の免許返納者を対象に、1年間のスマイルあおぞらバス無料乗車制度を継続する。</div>				
実施主体	市				
解決が期待できる課題	フリー乗降等の導入検討により、利便性を高めるとともに、誰もが使いやすいスマイルあおぞらバスを実現する。また、免許返納の無料制度を継続し、免許返納の促進や公共交通への理解を高める。				
網形成計画との関係	◎継続（施策の統合） 運転免許返納者への対応				
年度スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	フリー乗降の実施箇所の検討		実施できる箇所において実施		
	乗継円滑化と連動したサイクルアンドバスライドの実施箇所の検討		実施できる箇所において実施		
	免許返納者に対するスマイルあおぞらバスの無料乗車制度の実施				
	評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施				

■計画目標3：利用者と公共交通をつなぐ

公共交通の利便性を高め、誰もが利用しやすく継続的に利用される仕組みをつくる

施策⑤	わかりやすい情報の発信				
施策概要	<div>○ オープンデータの整備</div> <div>・ スマイルあおぞらバスの時刻データを GTFS 形式で整備する。</div> <div>・ 検索エンジンや乗換案内アプリ等で、出発地から目的地までの乗換検索ができる環境を整備する。</div> <div>○ マイ時刻表の作成・普及</div> <div>・ 利用者が、頻繁に利用する経路や時刻を記入できる早見表「マイ時刻表」の様式を作成する。</div> <div>・ 関係者と連携しながら、市民への周知・普及を図る。</div>				
実施主体	市、活性化協議会 等				
解決が期待できる課題	デジタル技術と紙媒体を組み合わせた分かりやすい案内が充実する。				
網形成計画との関係	◎継続（施策の統合） 旧施策名：わかりやすい案内の整備、スマイルあおぞらバスの充実・強化、時刻表の見直し、公共交通総合パンフレットの作成				
年度スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	GTFS データ等の整備	運行内容の変更に伴うデータのアップデート			
	マイ時刻表の作成	マイ時刻表の配布及び周知 PR			
	評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施				

施策⑥	多様な主体と連携した利用促進【特定事業：鉄道事業再構築事業】				
施策概要	<p>○ 多様な関係者と連携した利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線自治体や交通事業者等と連携し、公共交通の利用促進に取り組む。 <p><具体例></p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線自治体と連携して、常磐線利用促進活動用ノベルティを作成し配布 おらが湊鐵道応援団では、ひたちなか海浜鉄道湊線の利用者を対象に「乗車証明書」を発行している。利用者は「乗車証明書」を提示することで、地元の商店街で割引サービスを受けられる。 <p>○ 観光需要に適応した利用促進と対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 関係機関と連携し、観光地周辺の渋滞対策として公共交通の利用促進やパークアンドライドの実施、変動する移動需要に合わせた柔軟な運行や新たな対策を検討する。 				
実施主体	沿線自治体、交通事業者 等				
解決が期待できる課題	誰もが利用しやすい公共交通の実現				
網形成計画との関係	<p>◎継続（施策の統合）</p> <p>旧施策名：地域との連携推進、商店街との連携事業の促進、駅前空間の環境整備、観光地へのパークアンドライド駐車場の整備、環境施策との連携推進</p>				
年度スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	多様な関係者と連携した公共交通利用促進策の実施				
	観光需要に適応した利用促進と対策の検討				
	評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施				

施策⑦	ICT 等を活用した技術の導入検討				
施策概要	<p>○ デジタル化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ スマイルあおぞらバスの時刻データを GTFS 形式で整備する。 <p>○ 利便性向上技術の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ アプリを活用したシェアサイクルや運転免許が不要な小型モビリティ、バスロケーションなど、新たな移動手段等の適合性を検討する。 <p>○ 技術動向の調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 技術の進展を注視しつつ、地域特性や住民ニーズに合った新たな移動手段となりうる技術を調査する。 				
実施主体	市、交通事業者				
解決が期待できる課題	誰もが利用しやすい公共交通の実現				
網形成計画との関係	<p>◎継続（施策の統合）</p> <p>I C カード導入の検討</p>				
年度 スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	ICT 等の新技術について調査・研究（実施可能な内容について適宜実施）				
	評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施				

■計画目標4：未来へつなぐ

公共交通を地域の大切な資源として、地域全体で支え、次世代へ引き継ぐことで、公共交通を未来へつなぎ、持続可能な形で守り育てていく。

施策⑧	公共交通を担う人材確保に向けた取組				
施策概要	<p>○ 就職イベントの周知等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者等が合同で開催する就職説明会を周知する。 ・ 市や近隣自治体が開催する就職説明会において、交通事業者の出展を促進する。 ・ 先進事例等を踏まえながら、人材確保に資する取組を調査する。 <p>○ 技術動向の調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 将来的な人手不足への対応に向け、自動運転技術の適合性について調査する。 				
実施主体	交通事業者、市				
解決が期待できる課題	今ある交通資源を大切に活かし、協働により持続可能な公共交通を実現する。				
網形成計画との関係	◎新規				
年度 スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	交通事業者が開催する就職説明会等の周知 PR				
	市単独または近隣自治体と合同で開催する説明会等の継続的な実施				
	自動運転技術について調査・研究				
	評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施				

施策⑨	市民の公共交通に対する意識醸成と理解向上				
施策概要	<p>○ 市民への意識醸成</p> <ul style="list-style-type: none"> 市ホームページ等での情報発信や、市政ふれあい講座（出前講座）などの意見交換制度を通じて、市民に公共交通の現状や利用方法を考える機会を提供し、公共交通を利用する意識を醸成する。 <p>○ 理解向上を目的とした啓発活動の実施</p> <p><例></p> <ul style="list-style-type: none"> イベント等の機会に、「らくがきバス」（バス側面に自分の好きな絵をマジックで描くことができる）ブースを出展し、公共交通に触れる機会を創出する。 小中学生を対象に、夏休み期間にスマイルあおぞらバスに無料で乗車できる機会を実施し、公共交通に触れる機会を創出する。 高齢者を対象に、スマイルあおぞらバスに無料で乗車できる機会を実施し、運転免許返納者を含めた外出促進を図る。 				
実施主体	市、交通事業者 等				
解決が期待できる課題	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進と協働により持続可能な公共交通を実現する。 公共交通を市民とともに育てていく。 				
網形成計画との関係	<p>◎継続（施策統合）</p> <p>旧施策名：公共交通教育の推進、広報活動の強化、運転免許返納者への対応</p>				
年度 スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	積極的な情報発信や意見交換等の実施				
	既存イベント等を活用しながら公共交通の利用促進活動の展開				
	評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施				

■計画目標5：介助や同行が必要な方等の移動をつなぐ

福祉分野など関係機関と連携し、介助や同行が必要な方等を支える移動支援体制を整備していく。

施策⑩	福祉分野との連携				
施策概要	<p>○ 福祉分野との連携による実態把握</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 移動に際し介助や同行が必要な方や、バス停まで歩けず公共交通を利用することが難しい方など、対象者が限られる施策については、福祉分野と連携し、実態を把握するとともに、人数や分布等を明確にしていく。 <p>○ 関係者との情報共有と連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 把握した実態等については、福祉事業者や交通事業者などの関係者と共有し、新たな移動支援サービスの検討や事業提案につなげるなど、公民連携のうえ進めていく。 				
実施主体	市、交通事業者、福祉事業者				
解決が期待できる課題	介助や同行が必要な方やバス停まで歩けず公共交通を利用することが難しい方について、外出機会の創出や健康維持の促進につなげる。				
網形成計画との関係	◎新規				
年度スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	福祉事業者や交通事業者などと、新たな移動支援サービスの検討の継続協議				
	評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施				

7. 目標の評価指標と計画の進行管理

7.1. 目標に対する評価指標

本計画では、基本方針に基づき、達成すべき計画目標に応じて、施策の成果を検証するための評価指標(アウトプット指標)およびアウトカム指標を設定します。

アウトプット指標は、各施策の実施状況や進捗を定量的に把握するための指標であり、施策の取組内容を客観的に評価するものです。一方、アウトカム指標は、施策の実施によって地域や市民の行動などにどのような変化や効果が現れたかを把握するための指標です。

これらの指標を組み合わせて活用することにより、取組の効果を評価し、計画の目標達成度や改善点を的確に検証することを目的とします。

【目標指標の考え方】

近年、人口減少や少子高齢化の進行、社会情勢の変化、運転士不足などにより、全国的に鉄道やバスの廃止・縮小が進み、民間事業としての維持が困難な地域が増加しています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、本市の2030年度の人口は150,831人となり、現況値の154,405人から約2.3%(約3,500人)の減少が見込まれており、年平均で約700人の減少となる見通しです。

こうした状況の中で、ひたちなか市では、鉄道やバスなど多様な公共交通資源が現在も維持されており、それらを減退させることなく利便性を高めていくことは、今後の重要な目標でもあります。

このため、評価指標の目標設定にあたっては、単に数値の上昇を追求するのではなく、現況値に対して目標値が下回った場合であっても、現状水準の維持や更なる低下の防止に努め、段階的な改善を図る取組を評価するものとします。

また、取組の積み重ねにより改善が見込まれる指標については、段階的な向上を目指すものとします。

■計画目標①

市内4つの都市拠点（中心市街地・佐和駅周辺地区・那珂湊地区・ひたちなか地区）を鉄道・バスで円滑につなぎ、持続可能な移動を支える。

評価指標 ①	現況値 R7年度 (2025年度)	目標値				
		R8年度 (2026年度)	R9年度 (2027年度)	R10年度 (2028年度)	R11年度 (2029年度)	R12年度 (2030年度)
4都市拠点間を結ぶ公共交通の運行回数(平日平均)	246本	現況値を維持	現況値を維持	現況値を維持	現況値を維持	現況値を維持
<p>【指標の設定理由】</p> <p>平日平均の運行回数を指標とすることで、どれだけ移動できる体制が整っているかを客観的に把握することを目的とします。</p> <p>【目標値の考え方】</p> <p>人口減少や運転士不足が進む中であっても、現行の交通水準を維持することを重要な成果と位置づけ、現況値水準の維持を目標とします。減便などによる低下を防ぎ、安定的な運行体制の確保を図ります。</p> <p>【算出方法】</p> <p>中心市街地・佐和駅周辺・那珂湊地区・ひたちなか地区の4都市拠点を相互に結ぶ鉄道・路線バス・スマイルあおぞらバスの運行便数(平日ダイヤの一日あたりの合計本数)</p> <p>※交通事業者の情報提供によって把握</p>						

■計画目標②

市民の日常生活に寄り添い、誰もが利用しやすく持続可能な生活圏（買い物・通院・通学など日常の移動範囲）内の移動を実現する

評価指標 ②	現況値 R6 年度 (2024 年 度)	目標値				
		R8 年度 (2026 年 度)	R9 年度 (2027 年 度)	R10 年度 (2028 年 度)	R11 年度 (2029 年 度)	R12 年度 (2030 年 度)
スマイルあ おぞらバス の収支率	11.3%	現況値を 維持	現況値を 維持	現況値を 維持	現況値を 維持	現況値を 維持
【指標の設定理由】 スマイルあおぞらバスは、市民の生活を支える重要な交通手段として運行されていますが、持続的な運営を確保するためには、運行効率や財政負担の適正化を把握することが必要です。 そのため、運行経費に対する運賃収入の割合である「収支率」を指標として設定し、事業の健全性と継続性を定期的に確認することを目的とします。						
【目標値の考え方】 今後5年間で約 2.3%の人口減少が見込まれるうえ、近年は燃料費や人件費の高騰などにより、運行経費が増加する傾向が続いています。このように厳しい環境にある中でも、利便性向上や利用促進の取組を進めることで、利用者数については5年間で5%の増加を目指します。目標収支率については、こうした利用者増の効果を踏まえつつ、現状の収支率を維持することを目標とします。						
【算出方法】 運行経費に対する運賃収入の割合を計算						

■計画目標③

公共交通の利便性を高め、誰もが利用しやすく継続的に利用される仕組みをつくる

評価指標 ③	現況値 R7 年度 (2025 年 度)	目標値				
		R8 年度 (2026 年 度)	R9 年度 (2027 年 度)	R10 年度 (2028 年 度)	R11 年度 (2029 年 度)	R12 年度 (2030 年 度)
公共交通 利用促進 に係る連携 団体数	6 団体	6 団体以上	6 団体以上	6 団体以上	6 団体以上	6 団体以上
【指標の設定理由】 公共交通の利用促進には、行政だけでなく、地域団体など多様な主体が連携して取り組むことが重要であり、これらの協働が利用拡大や地域への定着につながると考えています。 そのため、公共交通利用促進に係る連携団体数を指標とし、多様な主体との協働を図っていきます。						

【目標値の考え方】

現状では、地域団体など6団体が公共交通の利用促進に取り組んでいます。今後は、新たな主体との連携を広げ、地域全体で利用促進の取組を拡大していくことを目指します。こうした連携の広がりを踏まえ、5年間で連携する団体数を現状値より増加することを目標とします。

【算出方法】

市、交通事業者、または地域団体等が連携して実施した公共交通利用促進に資する取組回数を1回としてカウントする

■計画目標④

公共交通を地域の大切な資源として、地域全体で支え、次世代へ引き継ぐことで、公共交通を未来へつなぎ、持続可能な形で守り育てていく

評価指標 ④	現況値 R7 年度 (2025 年度)	目標値				
		R8 年度 (2026 年度)	R9 年度 (2027 年度)	R10 年度 (2028 年度)	R11 年度 (2029 年度)	R12 年度 (2030 年度)
スマイルあおぞらバスに関する出前講座等の実施回数	(新たな取組のため) —	4 回以上	4 回以上	4 回以上	6 回以上	8 回以上

【指標の設定理由】

公共交通を将来にわたって維持していくためには、利用促進だけでなく、市民一人ひとりが公共交通の価値を理解し、支える意識を持つことが重要です。そのため、スマイルあおぞらバスに関する出前講座や SNS などを活用した情報発信等の実施回数を評価指標として、市民の公共交通に対する理解や関心の深まりを示す指標として位置づけます。

【目標値の考え方】

新たな講座等を開設し、今後は地域団体などとの連携を図りながら、実施回数を段階的に増やしていきます。こうした取組の広がりを、公共交通に対する地域の理解や関心の深まりを示す指標として位置づけます。

【算出方法】

市民や地域団体等を対象に出前講座や講習会等を実施した回数をカウントする

■計画目標⑤

福祉分野など関係機関と連携し、介助や同行が必要な方等を支える移動支援体制を整備していく

評価指標 ⑤	現況値 R7 年度 (2025 年 度)	目標値				
		R8 年度 (2026 年 度)	R9 年度 (2027 年 度)	R10 年度 (2028 年 度)	R11 年度 (2029 年 度)	R12 年度 (2030 年 度)
分野間連 携に関する 協議の実 施回数	3 回	3 回以上	4回以上	4 回以上	4 回以上	4 回以上
<p>【指標の設定理由】</p> <p>介助や同行を必要とする方等の移動支援には、福祉の連携が不可欠であり、関係機関が情報を共有しながら協議を重ねることで、より実効性のある支援体制を構築することが必要です。そのため、分野間連携に関する協議の実施回数を指標とすることで、関係機関の連携状況を確認することを目的とします。</p> <p>【目標値の考え方】</p> <p>令和 7 年度においては、福祉部門と分野間連携協議を3回実施しています。今後は、福祉・交通の各分野がより緊密に情報共有を行い、支援対象者の実態把握や支援方法の検討を進めることで、協議の定例化と関係機関の参加拡大を図るなど、年4回以上の実施を目標とします。</p> <p>【算出方法】</p> <p>介助や同行が必要な方等の移動支援をテーマに、福祉部門または関係機関が連携して協議を行った場合、1 開催を 1 件としてカウントする。</p>						

■アウトカム指標

指標	現況値 R6 年度 (2024 年 度)	目標値				
		R8 年度 (2026 年 度)	R9 年度 (2027 年 度)	R10 年度 (2028 年 度)	R11 年度 (2029 年 度)	R12 年度 (2030 年 度)
市内公 共交通 の利用 者総計	8,319,453 人	8,337,000 人	8,356,000 人	8,374,000 人	8,392,000 人	8,411,000 人

【指標の設定理由】

市内の公共交通は、鉄道・路線バス・スマイルあおぞらなど、複数の交通モードが相互に連携し、市民の日常生活や観光・交流を支える重要な社会基盤です。その利用者総計は、個別施策の成果を総合的に把握することができます。このため、本指標をアウトカム指標として設定し、地域全体における公共交通の活性化と持続可能性の動向を客観的に把握することを目的とします。

※基幹交通・基本交通・生活交通の利用者数を対象とします。

【目標値の考え方】

今後5年間で人口が約 2.3%減少すると見込まれる中においても、利便性の向上や利用促進の取組、地域との協働を重ねることで、スマイルあおぞらバスについては年間 1%増加を目指し、その他鉄道及び路線バスについては、利用者数を5年間で1%増加させることを目標とします。

【算出方法】

交通事業者の情報提供によって把握

【R6 年度現況値】

◆JR 常磐線

・ 勝田駅 4,429,640 人 ・ 佐和駅 1,277,500 人

◆ひたちなか海浜鉄道 1,182,442 人

◆路線バス 1,223,168 人

◆スマイルあおぞらバス 206,703 人

7.2. 計画の推進体制

ひたちなか市公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っています。

7.3. 計画の進行管理

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

