

ひたちなか市
地域公共交通計画

令和 8 年 3 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
8. 資料編.....	48
8.1. 上位・関連計画との関係	48
8.2. 各種調査結果	55
8.3. 評価指標	75
8.4. 本計画の策定経過.....	81

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（地域公共交通のり・デザイン）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」を策定しました。

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。

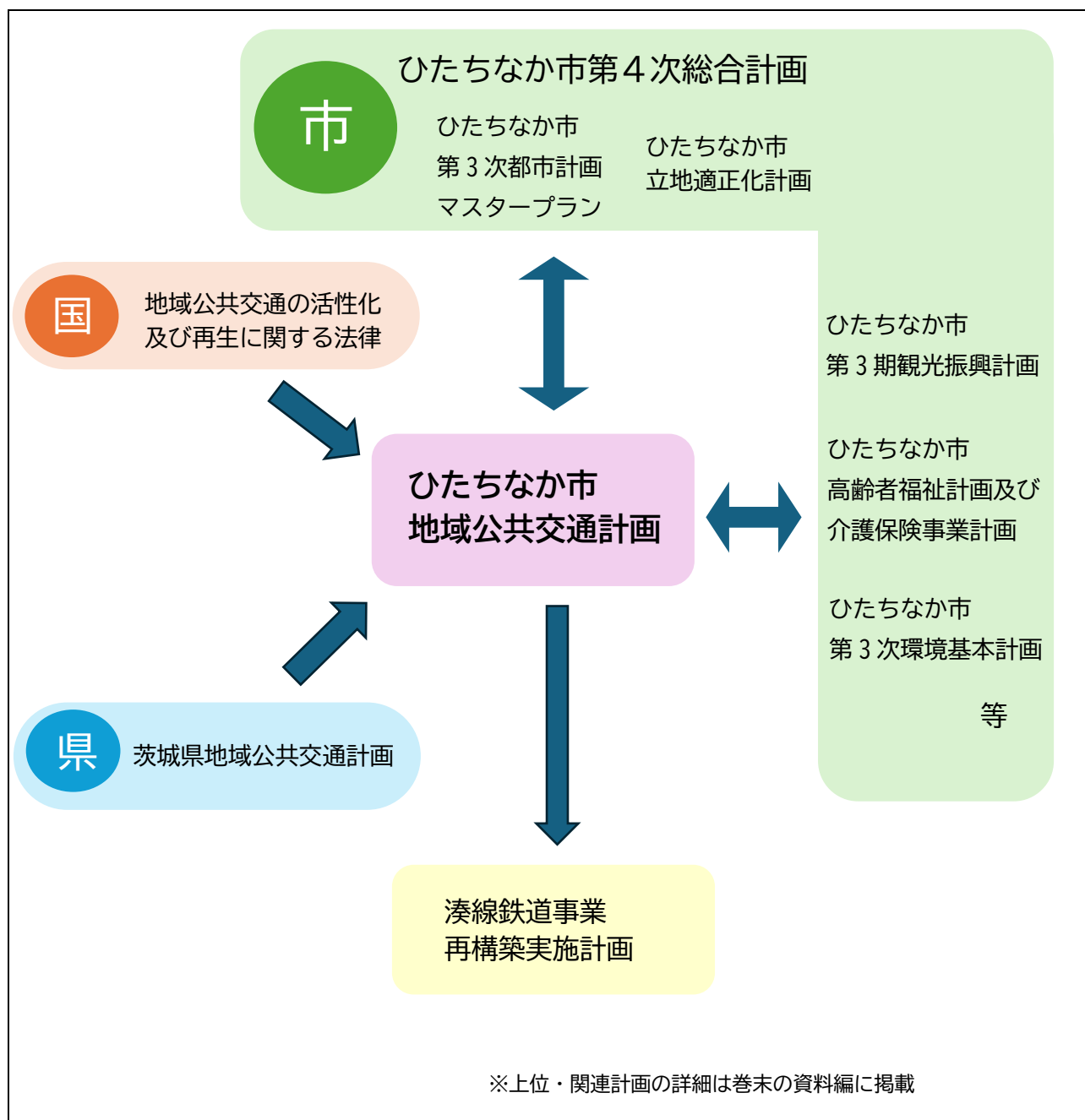
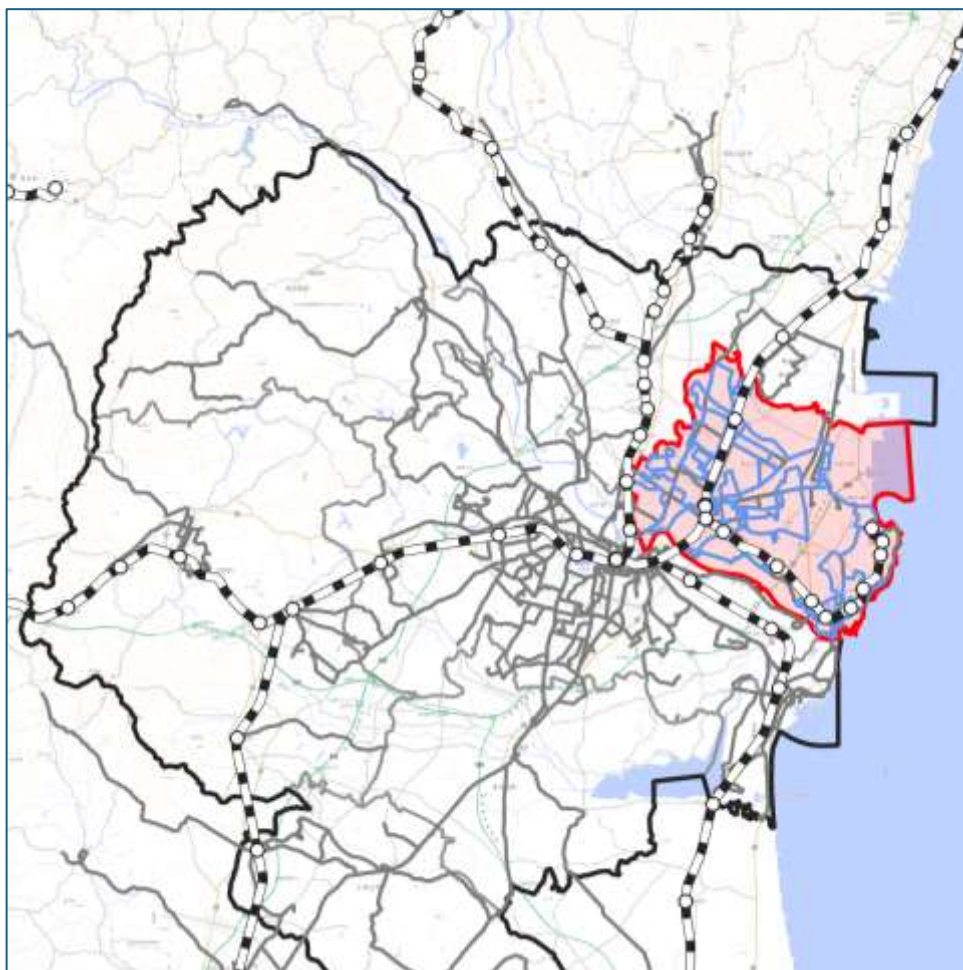


図 1 ひたちなか市地域公共交通計画の位置づけ

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。

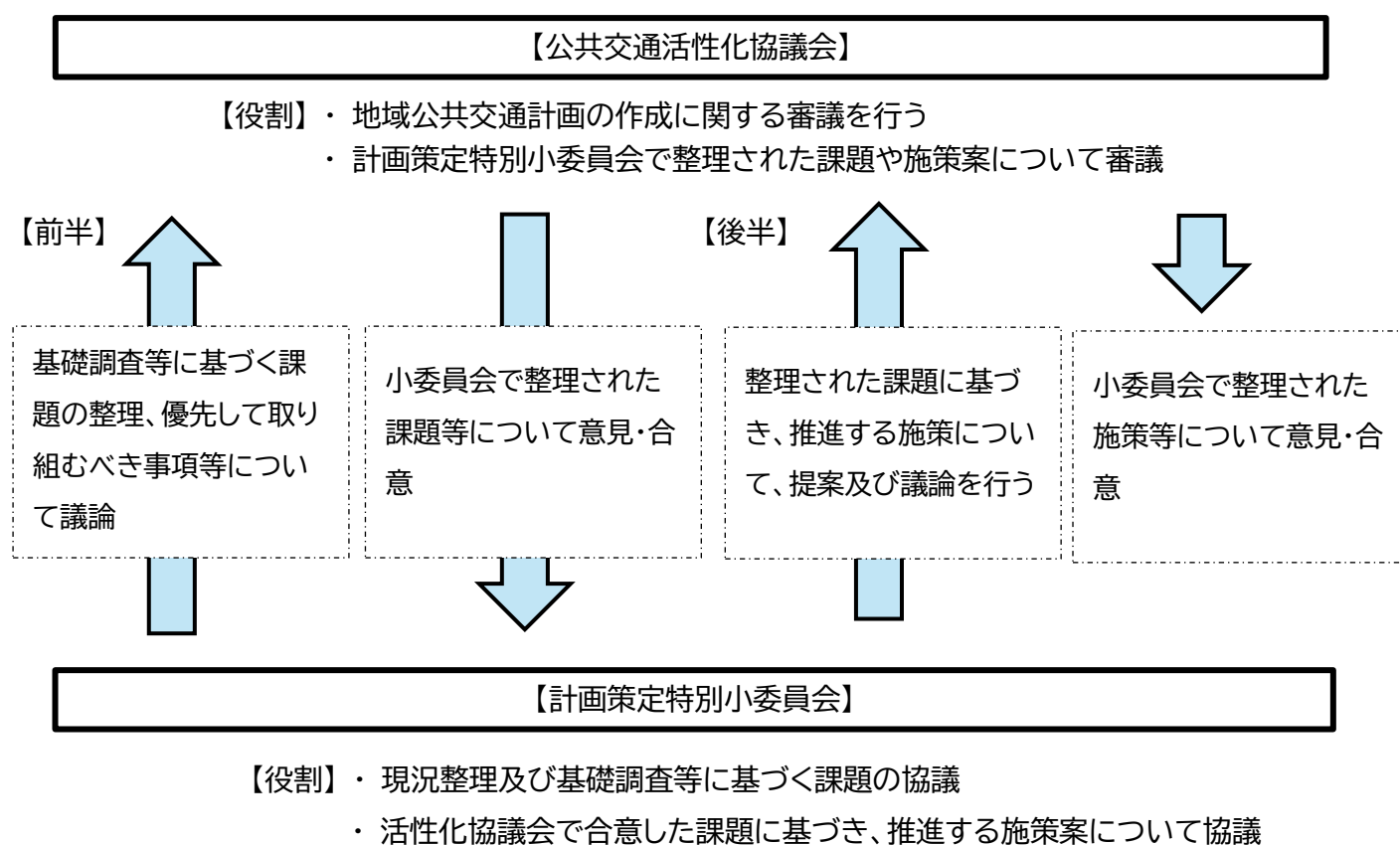
年度	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12
	2026	2027	2028	2029	2030
ひたちなか市 第 3 次都市計画 マスタープラン	令和 3 年～令和 12 年				
ひたちなか市 立地適正化計画	令和 3 年～令和 12 年				
ひたちなか市 地域公共交通計画	令和 8 年～令和 12 年				

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、ひたちなか市公共交通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。(規約・開催経過等は巻末の資料編に掲載)

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。(協議要旨は巻末の資料編に掲載)



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。

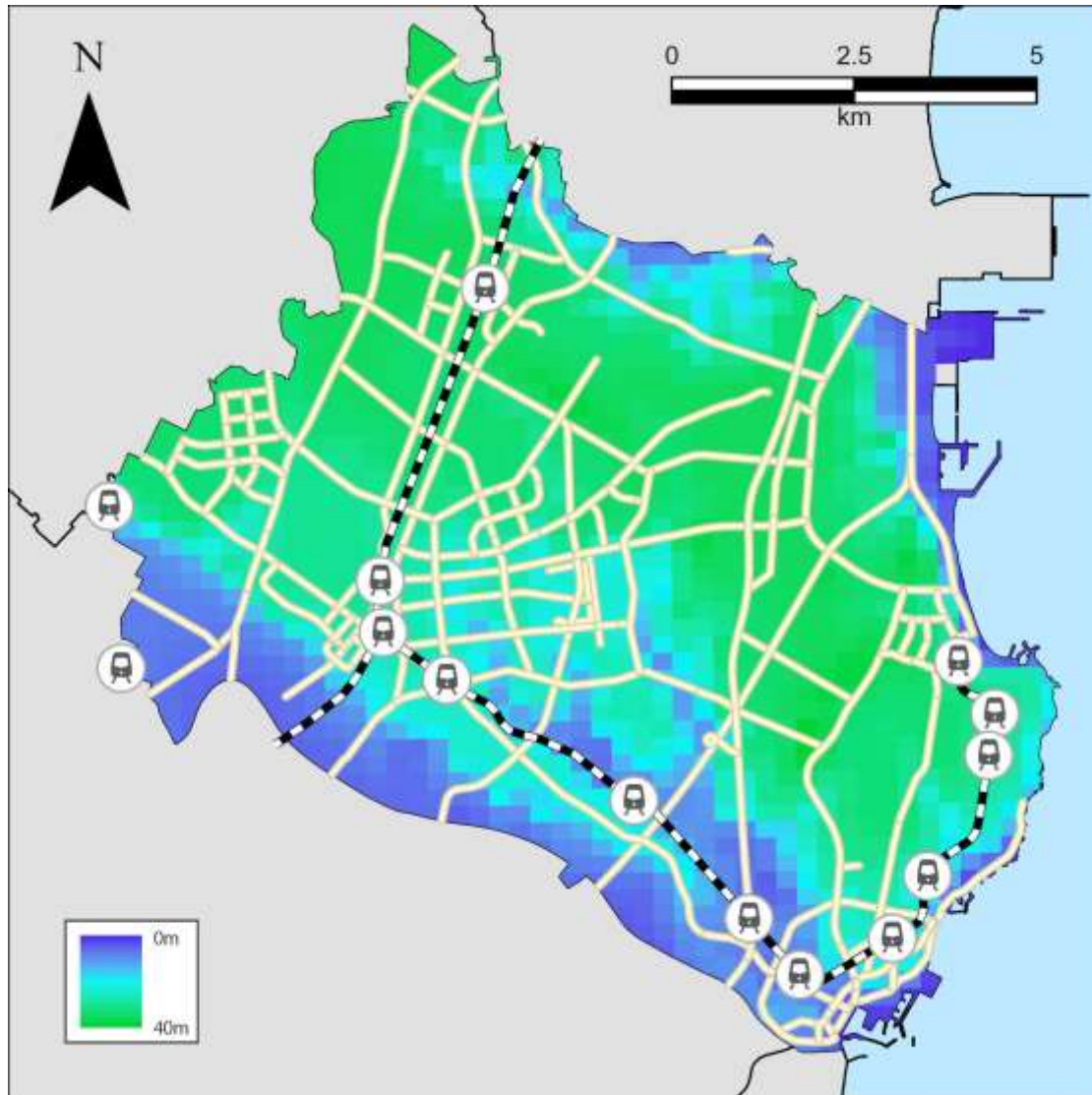


図 2 地形図

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

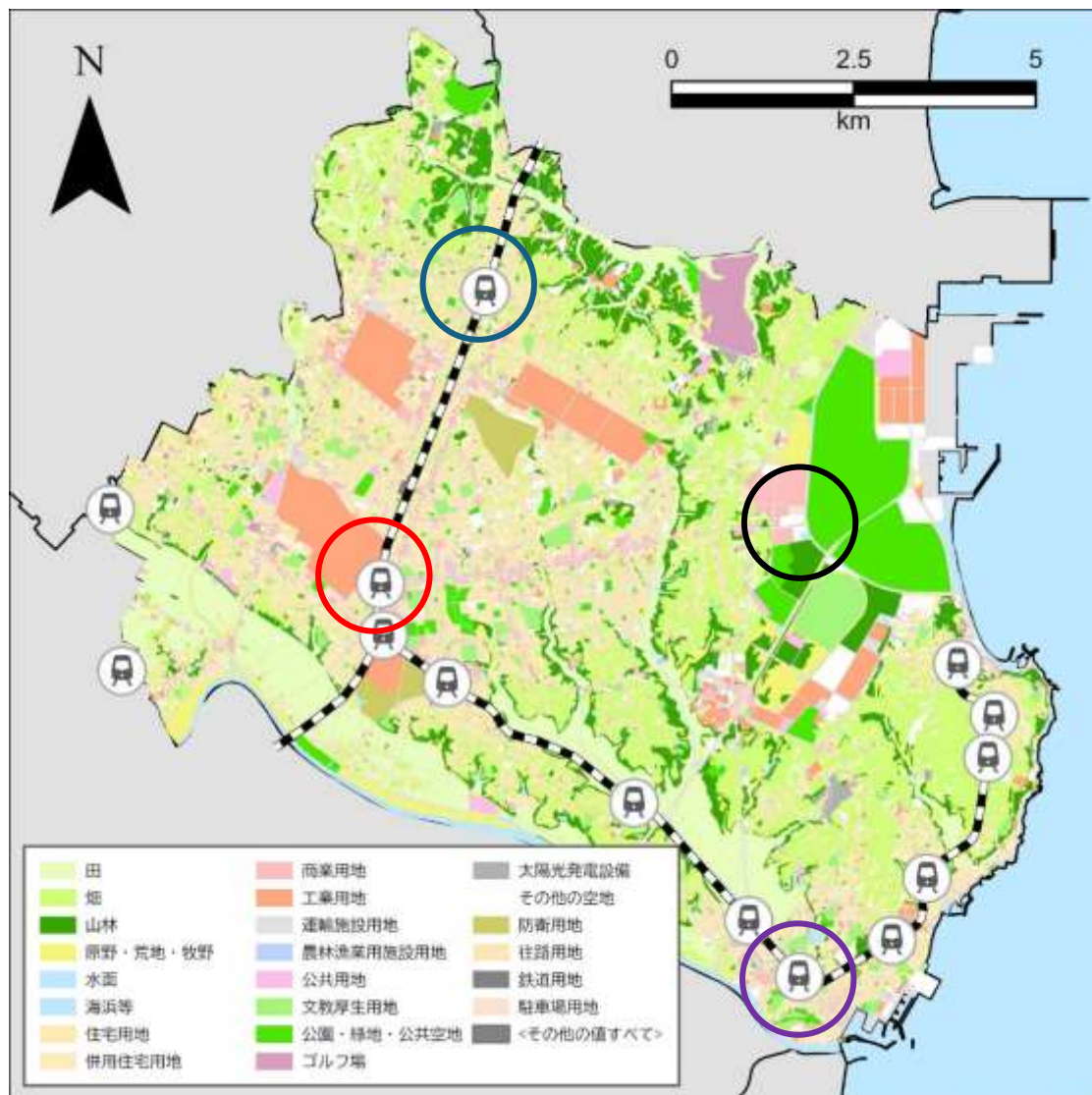
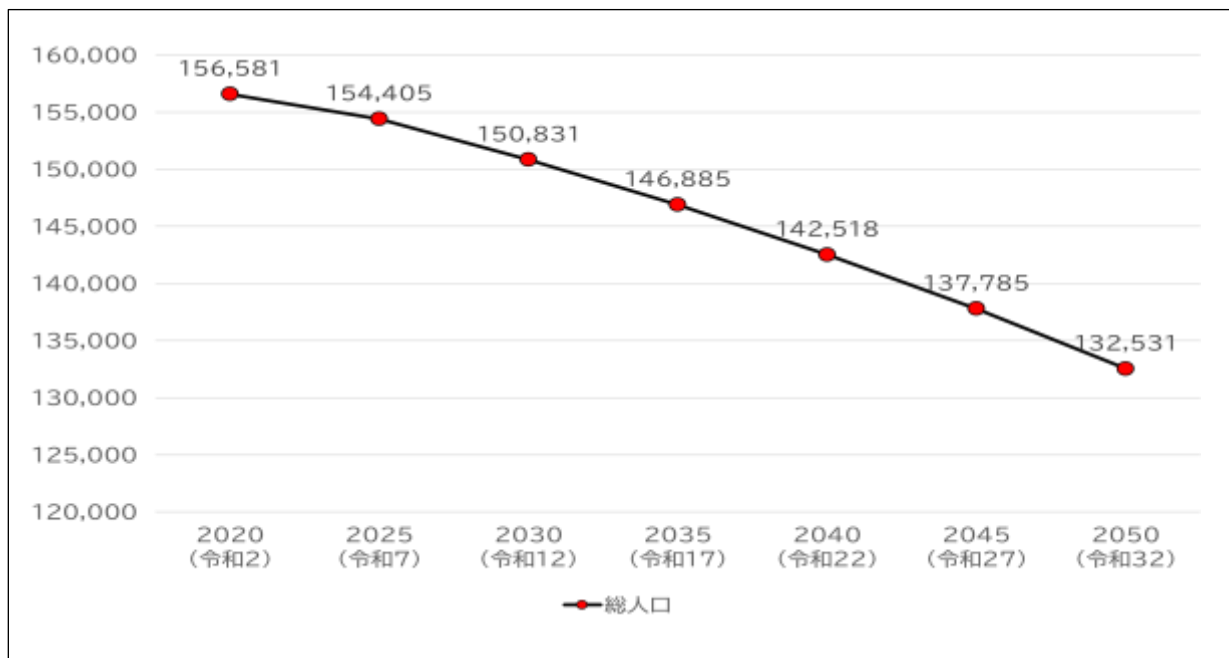


図 3 土地利用現況図

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。

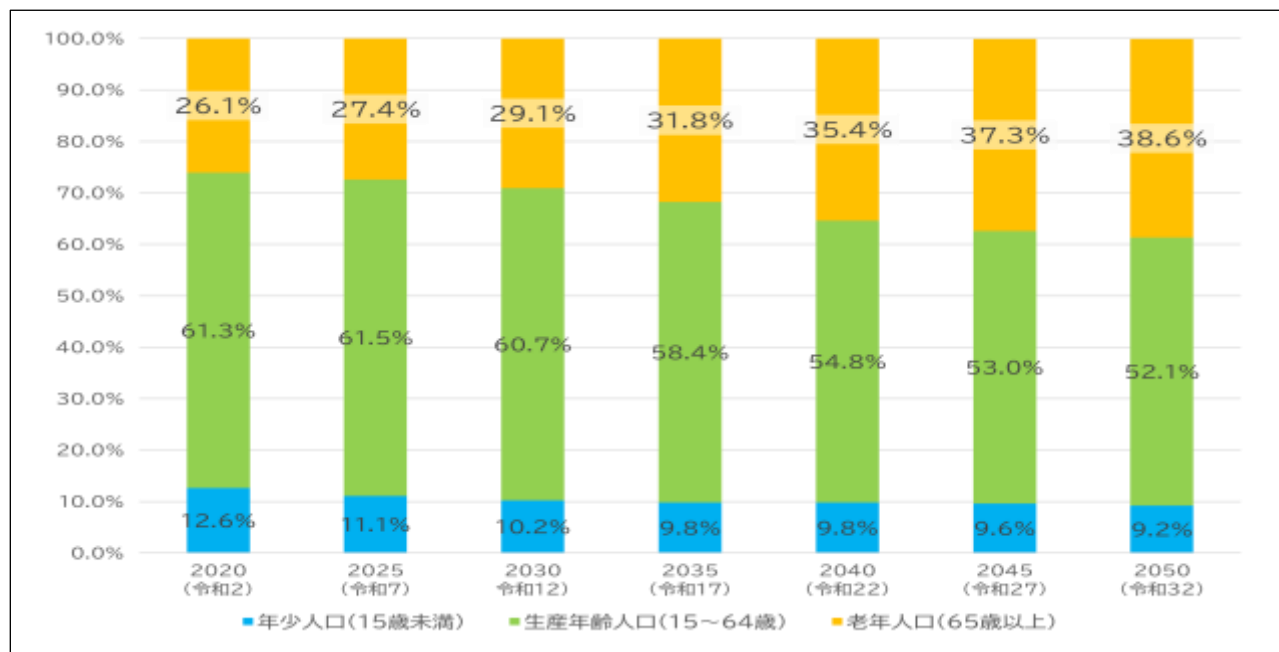


図 5 年齢3区分別人口構成

(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。

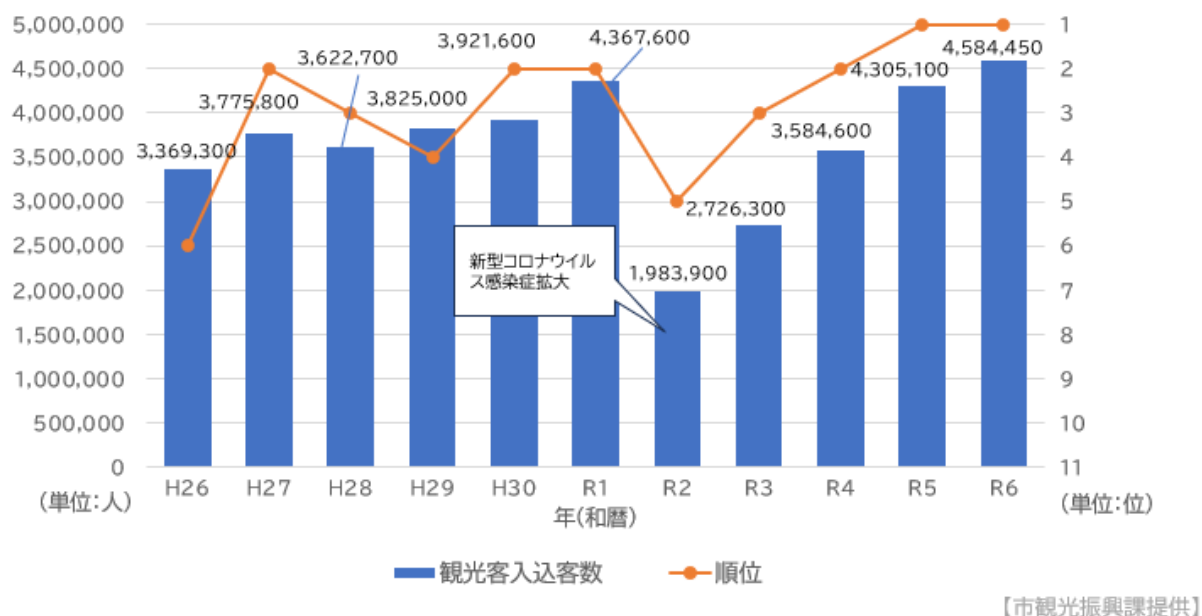


図 6 観光入込客数推移

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。

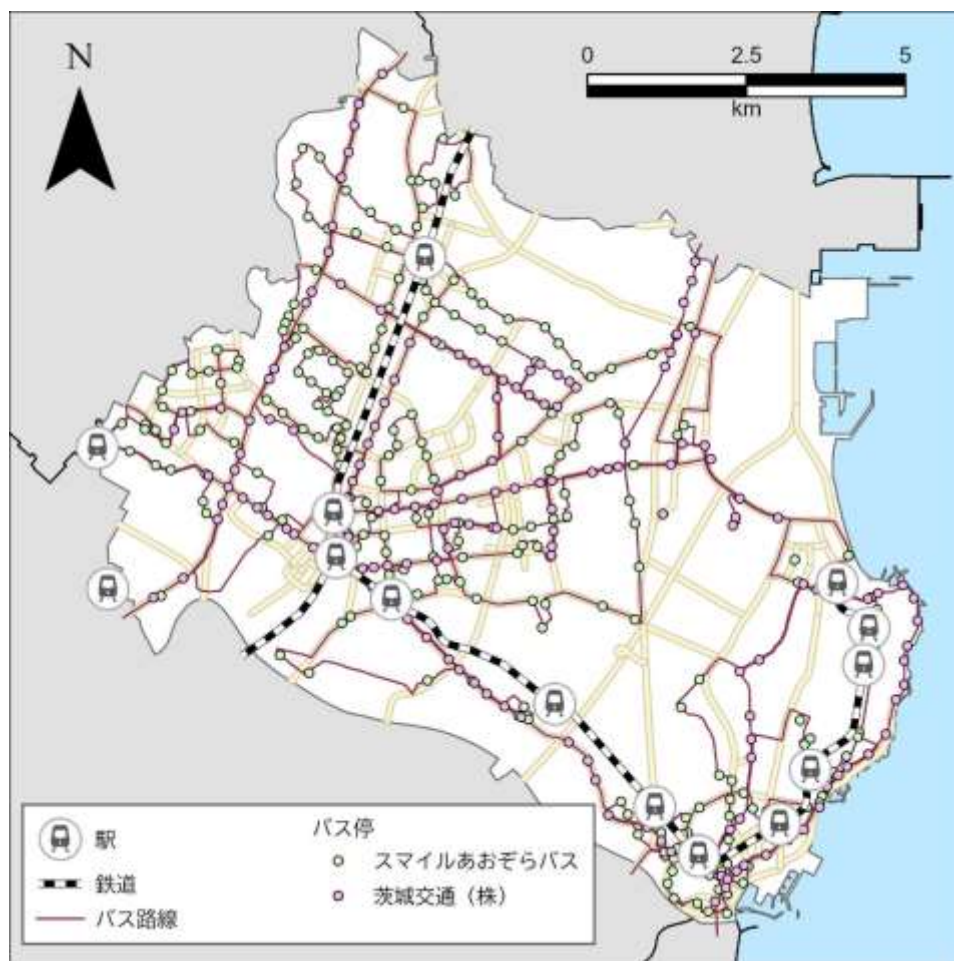


図 7 公共交通ネットワークの現況

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。

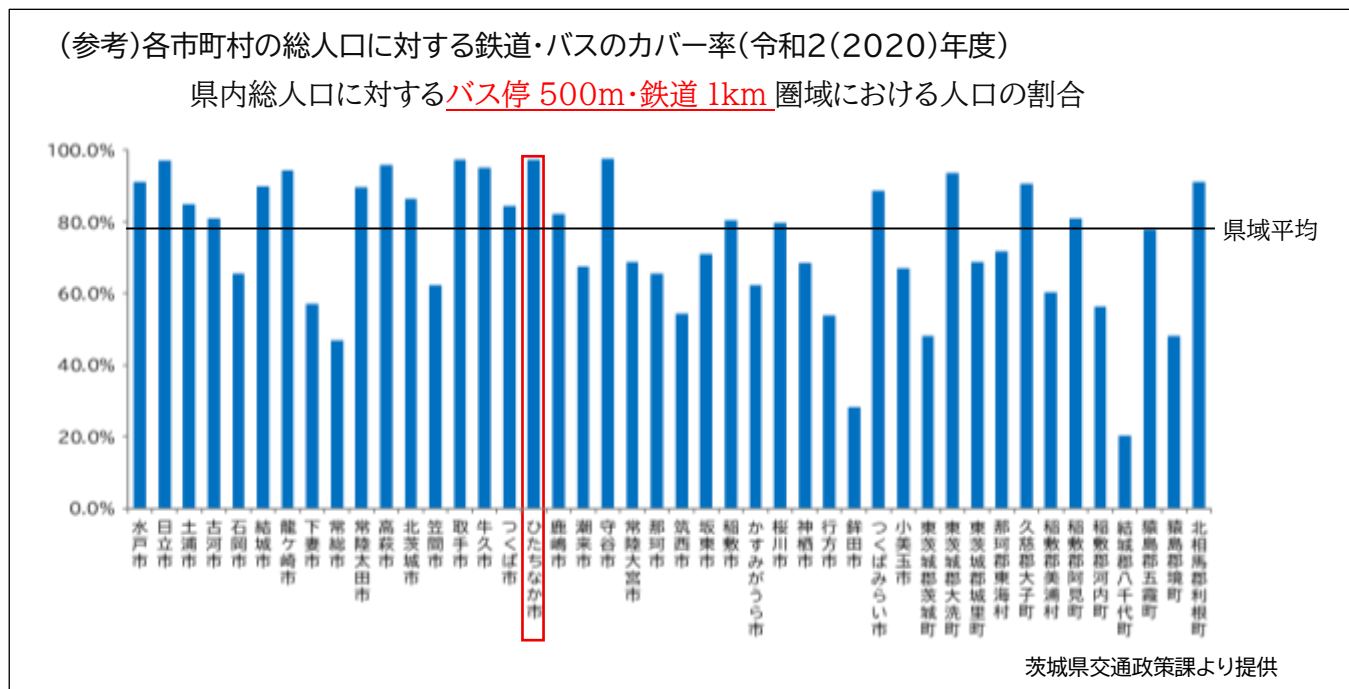
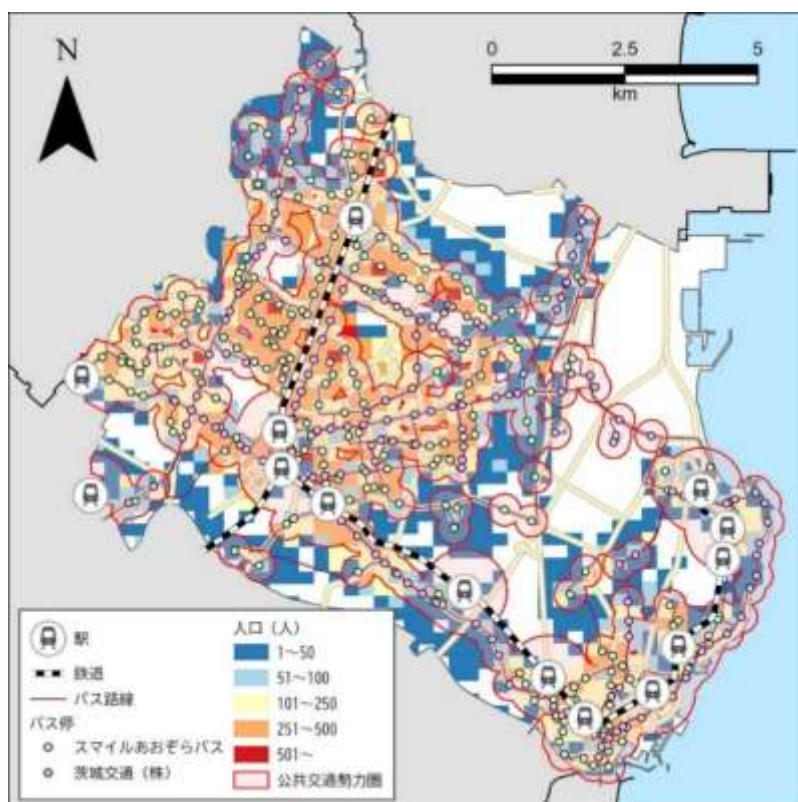
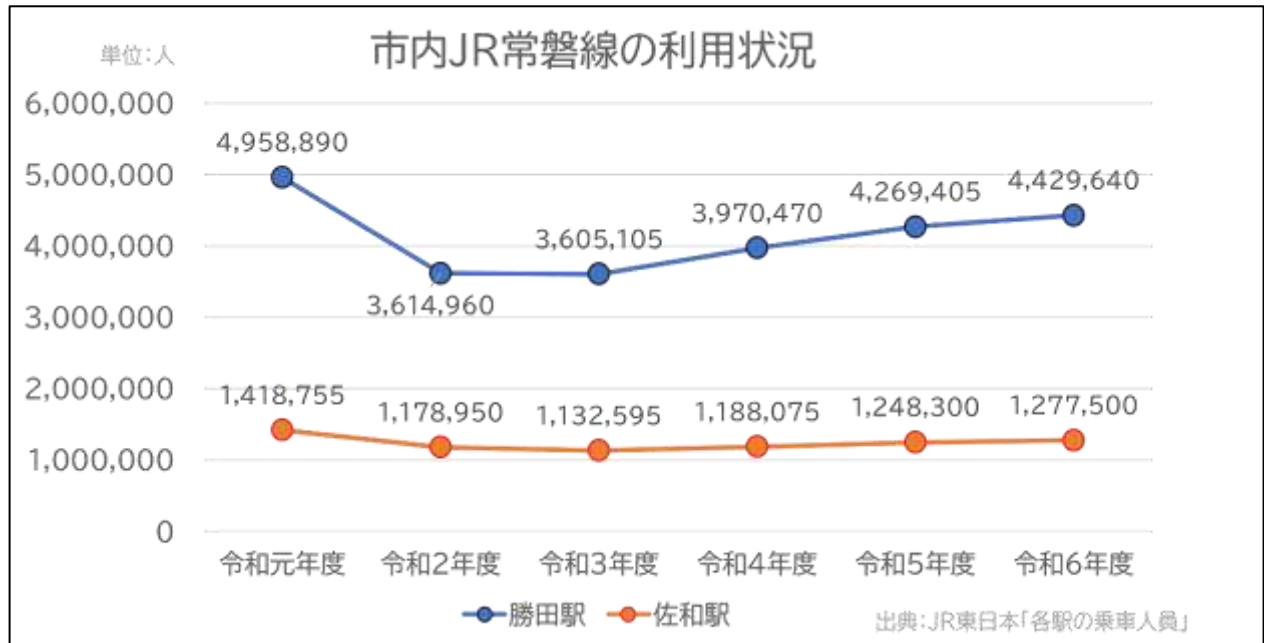


図 8 各市町村の総人口に対する バス停 500m・鉄道 1km 圏域における公共交通カバー率

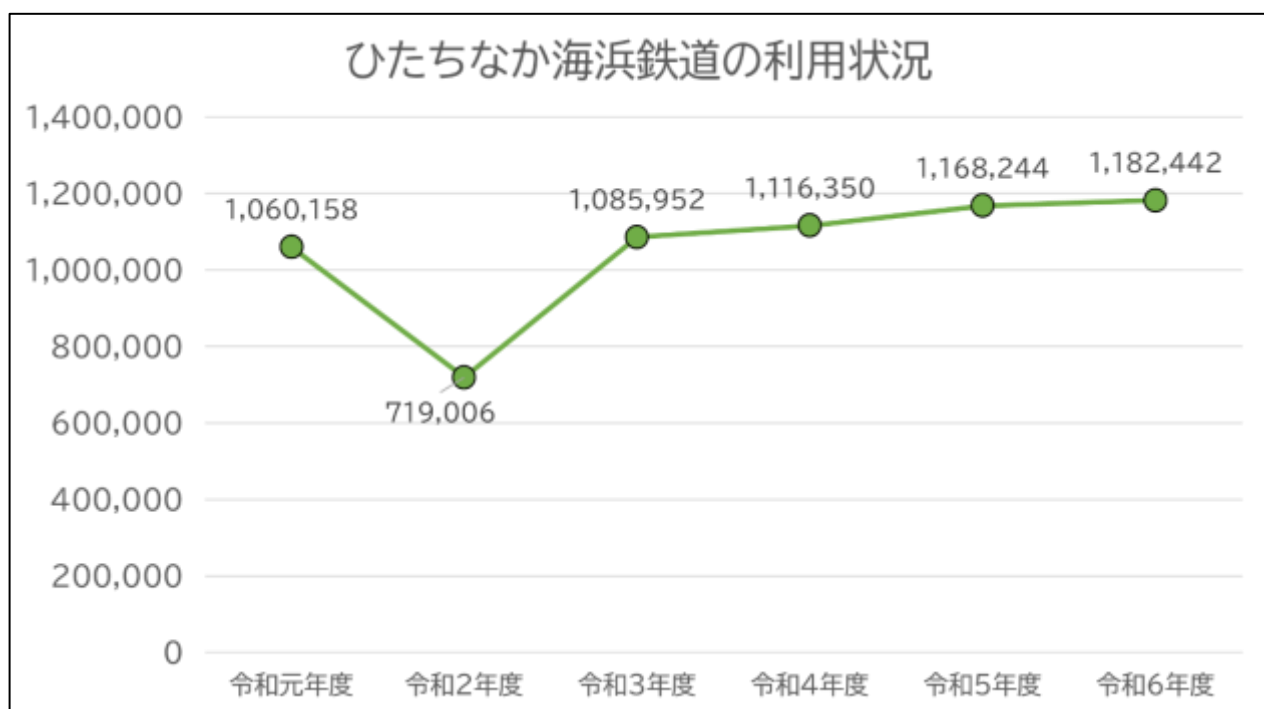


2.6.3. 各公共交通利用者数



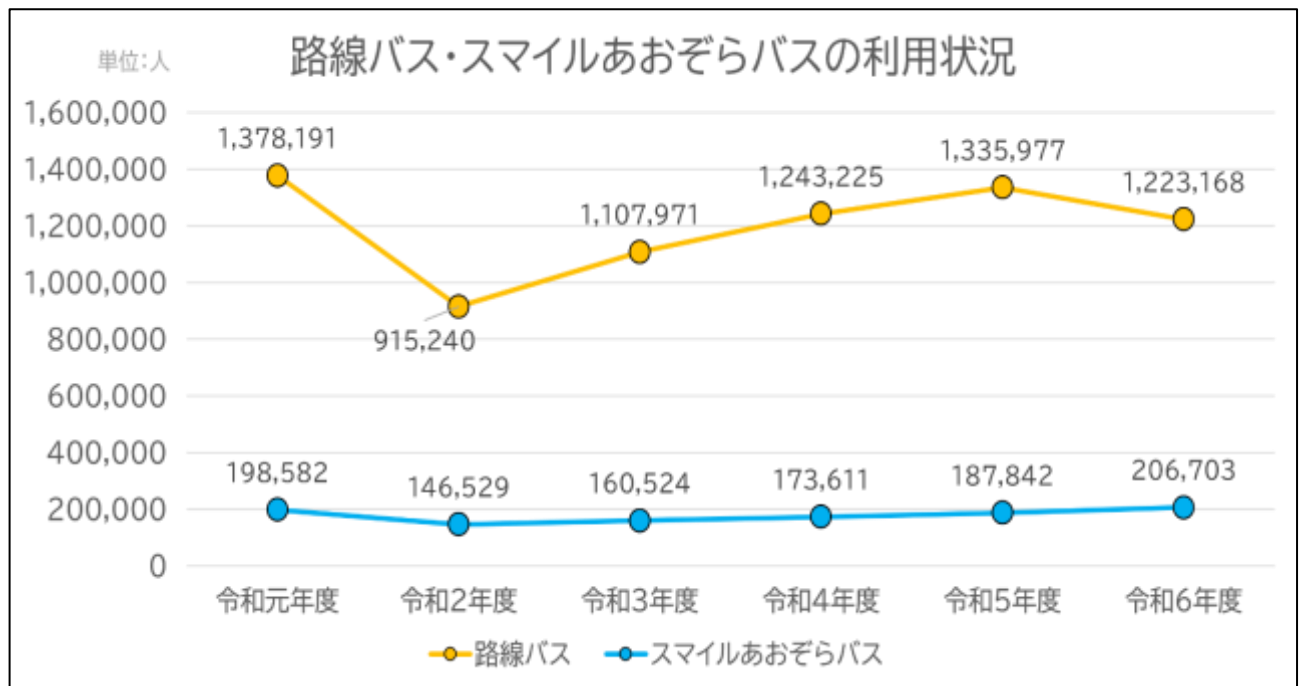
勝田駅はコロナ禍で利用者が約 3 割減少したが、令和 3 年度以降回復傾向が見られています。

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	【主な傾向】 ・ 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 【情報取得と利用しにくさに関する傾向】 ・ 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	・ 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	【主な傾向】 ・ 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	・ 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	・ 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	◇ スマイルあおぞらバス利用者（主な意見） ・ 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 ◇ スマイルあおぞらバス非利用者（主な意見） ・ 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	【スマイルあおぞらバス利用者】 ・ 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 【普段は自家用車を利用されている方】 ・ 「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で、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 達成している 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 達成している 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 達成している 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 概ね達成している 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

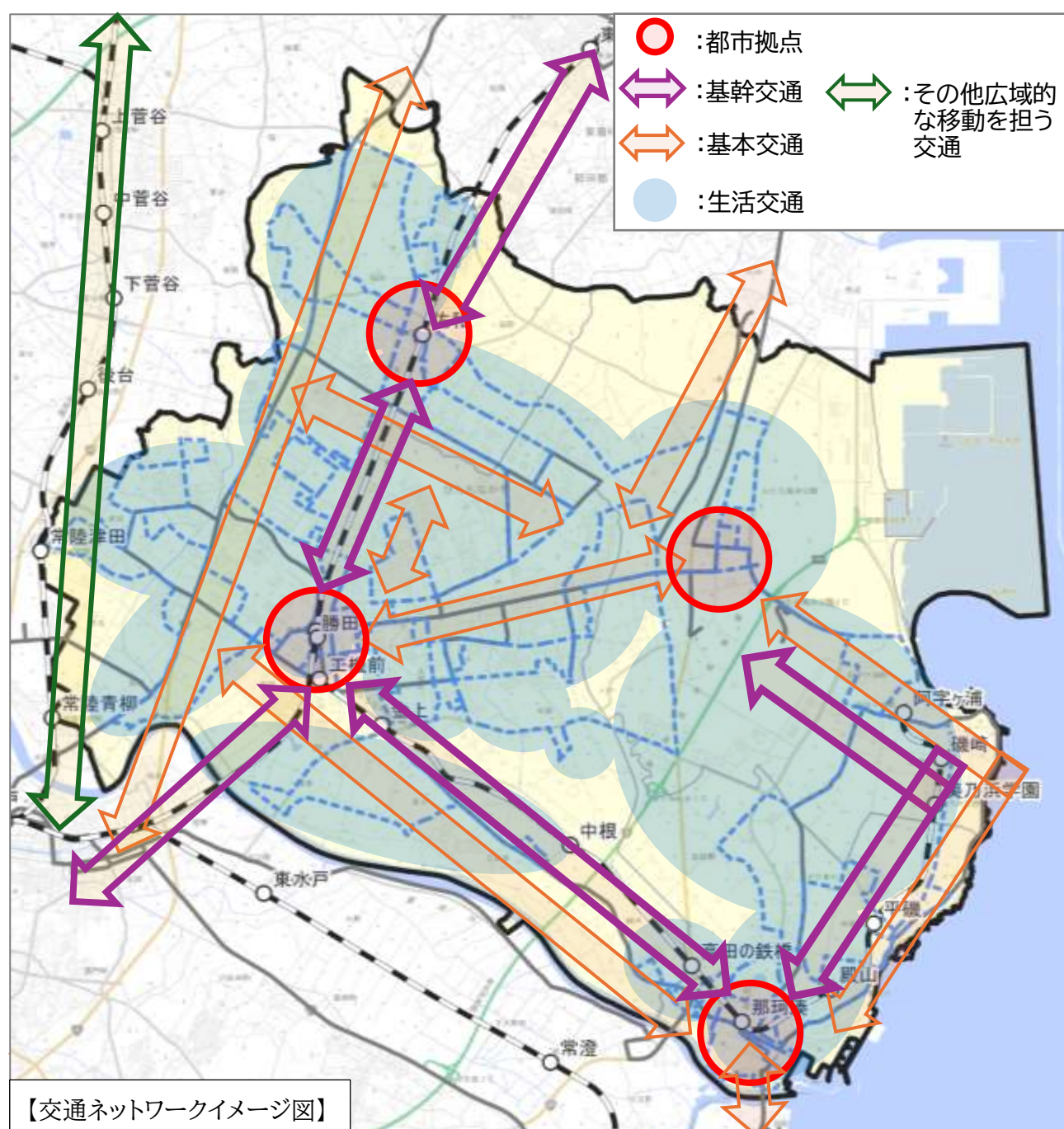
5.3. 基本方針に基づく交通ネットワークの将来像

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。

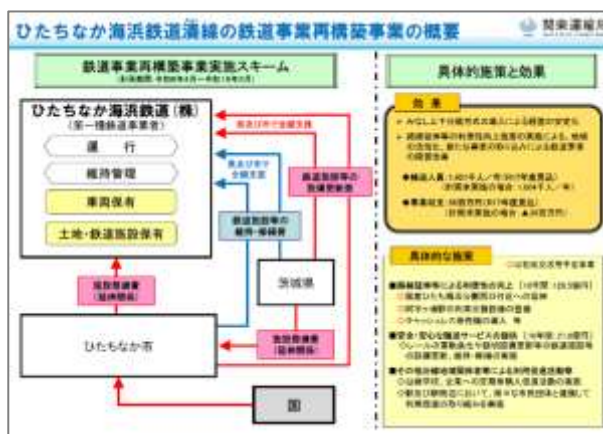
6. 目標達成に向けた施策

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	○ 延伸事業 - 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。 ○ 利用環境の改善 - 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。 ○ 施設・車両の更新 - 鉄道事業再構築実施計画及び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。				
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	- 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	◎継続（施策の統合） 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				
年度スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	再構築事業の実施（延伸事業の実施、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				



【ひたちなか海浜鉄道湊線の鉄道事業再構築事業の概要】（国土交通省関東運輸局）

施策②	市内交通網の連携強化				
施策概要	○ ダイヤの接続性向上 ・ 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。 ○ 乗り継ぎ促進の検討 ・ 共通乗車券や乗り継ぎ割引の導入を検討する。 ○ 交通結節点の整備 ・ 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	◎継続（施策の統合） 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				
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	○ ルートやダイヤ等の見直し - 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。 ○ 安定運行の維持と運賃のあり方の検討 - 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。  【事前予約制バス】 (広島県庄原市)				
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	◎継続（施策の統合） 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				
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	○ スマイルあおぞらバスの「フリー乗降制度」導入の検討 ・ 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。 ○ 最寄りのバス停へのアクセス向上策の検討 ・ 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。 ○ 免許返納者への支援 ・ 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。 イメージ図 バス停以外の場所で乗車 フリー乗降区間であれば、好きな場所で降車できます 【フリー乗降区間制度】 (広島県庄原市)				
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） 旧施策名：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	○ オープンデータの整備 ・ 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。 ・ 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。 ○ マイ時刻表の作成・普及 ・ 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。 ・ 関係者と連携しながら、市民への周知・普及を図る。  【※参考 マイ時刻表】（常陸太田市）				
	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	○ 多様な関係者と連携した利用促進 - 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。 <具体例> - 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。   【常磐線利用促進期成同盟会による PR 動画】 【おらが湊鐵道応援団の乗車証明書】 ○ 観光需要に適応した利用促進と対策 - 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	◎継続（施策の統合） 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				
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	○ デジタル化の推進 ・ 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。 ○ 利便性向上技術の検討 ・ 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。 ○ 技術動向の調査 ・ 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。  【シェアサイクル『みとちゃり』】 (水戸市)				
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	◎継続（施策の統合） 旧施策名： I C カード導入の検討				
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	○ 就職イベントの周知等 - 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。  【バス運転体験会・会社説明会】 (茨城県バス協会) ※県内バス事業者9社が参加 ○ 技術動向の調査 - 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。  【自動運転バス】(境町)				
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	○ 市民への意識醸成 - 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）などの意見交換や対話の機会を通じて、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。 【児童・生徒への乗り方教室及び出前講座】（神栖市） ○ 理解向上を目的とした啓発活動の実施 <例> - 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。 <TAMARIBA 横丁のらくがきバス> - 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	- 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	◎継続（施策統合） 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				
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	○ 福祉分野との連携による実態把握 ・ 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。 ○ 関係者との情報共有と連携強化（共創） ・ 上記で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するとともに、対話を重ね、それぞれの知見等を活用し、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
【指標の設定理由】 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。 【目標値の考え方】 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。 【算出方法】 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) ※交通事業者の情報提供によって把握						

■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
【指標の設定理由】 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。 【目標値の考え方】 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。 【算出方法】 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。						

■アウトカム指標

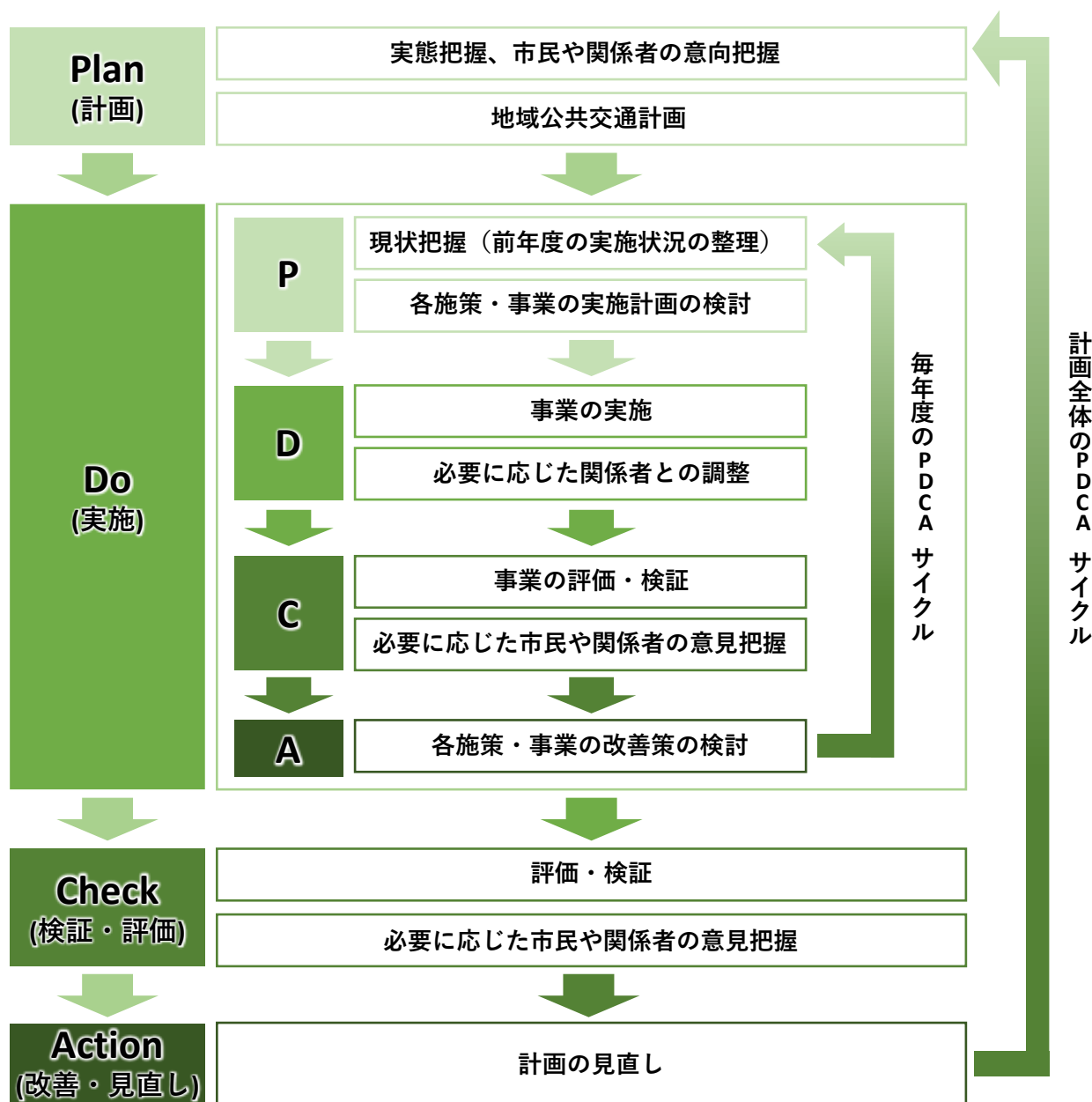
指標	現況値 R6 年度 (2024 年 度)	目標値				
		R8 年度 (2026 年 度)	R9 年度 (2027 年 度)	R10 年度 (2028 年 度)	R11 年度 (2029 年 度)	R12 年度 (2030 年 度)
市内公 共交通 の利用 者総計	8,319,453 人	8,337,000 人	8,356,000 人	8,374,000 人	8,392,000 人	8,411,000 人
【指標の設定理由】 市内の公共交通は、鉄道・路線バス・スマイルあおぞらなど、複数の交通モードが相互に連携し、市民の日常生活や観光・交流を支える重要な社会基盤です。その利用者総計は、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。



8. 資料編

8.1. 上位・関連計画との関係

本計画と関連する各計画等の概要を次に整理します。

(1) 茨城県地域公共交通計画

計画期間	2023 年度から 2027 年度
位置付け	茨城県地域公共交通のマスタープラン
基本理念	「活力があり、県民が日本一幸せな県」を支える持続可能な広域交通ネットワークの構築
基本方針	1. まちづくりとの連携と、関係者の役割分担と連携による、地域の状況に適した地域公共交通ネットワークへの高度化 2. 広域的な移動を支える鉄道や広域幹線バス路線の維持・確保 3. 利便性の向上と利用促進の取組による地域公共交通の活性化
主な施策	○地域公共交通計画と立地適正化計画を連携させた公共交通施策の推進 ・市町村における「地域公共交通計画」と「立地適正化計画」を連携させた取組の推進 ○多様な輸送手段の総動員による新たなモビリティサービスの導入支援 ・市町村の地域公共交通活性化協議会等を活用し、活用可能性のある輸送資源の把握や既存の輸送資源の機能強化、見直しについて検討 ○地域間幹線系統の生産性向上と再構築の推進 ・地域間幹線系統のうち、見直しの必要性が高い系統について、交通事業者や沿線市町村などの関係者による協議・検討の場の構築、課題の把握や改善等に取り組む ○広域的な移動を支える公共交通の維持に必要な支援の実施 ・国や沿線市町村と連携した地域鉄道、広域幹線バス路線への支援による広域移動を支える公共交通の維持・確保 ○JR 水郡線の利用推進 ・水郡線利用促進会議による事業など、利用者の増加に向けた取組の実施 ○拠点や車両のバリアフリー化の推進 ・市町村のバリアフリーマスタープラン等の策定推進 ○デジタル技術を活用した利便性の向上 ・MaaS やキャッシュレス決済導入の取組の支援

(2) ひたちなか市第4次総合計画前期基本計画

計画期間	2026 年度から 2029 年度
位置づけ	ひたちなか市のまちづくりにおける最上位計画
将来都市像	暮らしをデザインできる、職住育共創のまち
前期基本計画 基本方針 (V-12 公共交通)	JR, ひたちなか海浜鉄道湊線, 路線バス, スマイルあおぞらバス等の連携に基づく持続可能な公共交通体系の構築を図ります。 スマイルあおぞらバスについては, 通院や買い物など日常生活の移動を支える生活交通として利便性向上を図ります。 ひたちなか海浜鉄道湊線については, 安全な鉄道輸送の維持確保に努めるとともに, おらが湊鐵道応援団や地域と連携しながら, 更なる利用促進を図ります。また, 湊線の延伸事業については, 沿線地域の利便性向上や回遊型観光の推進等による地域経済の活性化, 交流人口の拡大などの観点から, ひたちなか地区のまちづくりと一体的に取り組めます。
地域公共交通 に係る施策	・ スマイルあおぞらバスの運行 ・ スマイルあおぞらバスのルート・ダイヤ・停留所配置等の改善による利便性向上 ・ 出前講座等の情報発信の強化 ・ 福祉分野との連携による実態把握と関係者との情報共有 ・ 湊線鉄道事業再構築事業(設備更新及び維持修繕・延伸事業等)の推進 ・ 湊鉄道対策協議会事業の推進 ・ おらが湊鐵道応援団の活動支援 ・ 市内公共交通網の連携強化(ダイヤの接続性強化, 乗り継ぎ促進の検討等) ・ 多様な主体と連携した公共交通の利用促進

(3) 湊線鉄道事業再構築実施計画（地域公共交通特定事業）

湊線の維持と利用者利便の向上を図るため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築事業を、本計画において地域公共交通特定事業として位置付けています。

鉄道事業再構築事業の名称	湊線鉄道事業再構築事業
事業実施主体	ひたちなか市、ひたちなか海浜鉄道
事業を実施する線区	ひたちなか海浜鉄道湊線 (勝田駅～阿字ヶ浦駅～新駅2)
実施予定期間	令和8年度～令和17年度(10年間)
事業の目的	湊線の維持と利用者利便の向上
事業内容	ひたちなか海浜鉄道は引き続き第一種鉄道事業者として鉄道施設の保有や維持修繕、列車の運行を行い、地方公共団体は路線の維持と利用者の利便を確保するため、相互の協定に基づき支援を行います。 また、阿字ヶ浦駅の列車交換設備の整備、国営ひたち海浜公園西口付近までの路線の延伸、那珂湊駅等の主要駅におけるキャッシュレス券売機の設置、那珂湊駅のトイレの洋式化等の事業を実施し、利用者の利便性向上を図ります。 沿線団体による継続した活動を通じ、湊線の利用促進を図ります。
事業の効果	「みなし上下分離」による事業構造の変更により、ひたちなか海浜鉄道は鉄道の運行に経営資源を振り分けることができるようになり、更なる経営効率化やサービス向上に取り組むことが可能となるほか、安定的な経営が図られます。 国営ひたち海浜公園西口付近までの延伸、那珂湊駅等の主要駅のキャッシュレス券売機の設置、那珂湊駅のトイレの洋式化等の利用者利便の確保に関する施策を実施することにより、利用者の利便性の向上が見込まれます。 また、延伸により国営ひたち海浜公園来園者の需要を取り込むことによって、ひたちなか海浜鉄道の収支が大幅に改善することが見込まれることから、将来にわたって基幹交通である湊線の持続可能性の向上が見込まれます。

(4) ひたちなか市第3次都市計画マスタープラン

計画期間	2021 年度から 2030 年度
位置づけ	市における都市計画の方針
基本理念	・コンパクトで機能的なまち ・安全で賑わいにあふれ快適に暮らせるまち
都市拠点の位置づけ	・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
公共交通の連携軸としての位置づけ	【都市間連携軸】 ・JR 常磐線 【都市内連携軸】 ・ひたちなか海浜鉄道湊線
地域公共交通に係る施策	・勝田駅・佐和駅周辺の交通結節機能の維持 ・ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸 ・勝田駅及び佐和駅周辺におけるバリアフリー化の推進 ・駅周辺における自転車駐車場の維持管理 ・JR への利便性向上の要望 ・ひたちなか海浜鉄道湊線への観光客誘致による鉄道利用促進 ・地域や利用者の要望等を踏まえたスマイルあおぞらバスのルート・ダイヤ等の見直し ・居住誘導区域に内における公共交通不便地区の解消 ・社会情勢の変化に応じた、新たな移動手段に関する先進事例の調査・研究

(5) ひたちなか市立地適正化計画

計画期間	2021 年度から 2030 年度
位置づけ	居住や都市機能を誘導すべき区域、および誘導施策の設定
まちづくりの方針	これまでに整備してきた都市基盤施設を有効活用し、安全な市街地で居住を維持し、住みやすい都市をつくる
誘導方針	1. 各都市拠点の役割に応じた機能の集積を維持・増加する 2. 鉄道、バスの基幹軸のサービス水準を強化する 3. 安全で暮らしやすいエリアに居住者を集める
地域公共交通に係る施策	○スマイルあおぞらバスの利便性の向上 ・住民の移動ニーズに対応したスマイルあおぞらバスのルートの設定 ・効率的、効果的なルートやダイヤの設定等による運行時間の短縮と運行本数の増加 ・きめ細かい情報提供や発信手段の多様化によるわかりやすい周知や PR ・新たな移動手段に関する先進事例の調査・研究 ○湊線の利便性の向上 ・計画的な設備投資の支援・経営の安定化の促進 ・ひたちなか地区方面への延伸の推進 ・おらが湊鉄道応援団との連携・利用促進 ○交通結節点機能の向上 ・湊線の延伸に伴う公共交通結節点の整備 ・公共交通相互の乗継利用の推進

(6) ひたちなか市第 3 期観光振興計画

計画期間	2026 年度から 2033 年度
位置づけ	ひたちなか市総合計画の観光分野における個別計画として位置づける。また、他の関連する個別計画と連携するとともに、国の観光立国推進基本計画や茨城県観光振興基本計画との整合性を図る。
目指すべき観光都市像	花、海、食 人がつなぐ非日常と感動のまち ひたちなか
基本方針	1. まちの活力を高める「稼ぐ観光」 2. 「持続可能な観光」地域づくり 3. 市民と「共に創る観光」
地域公共交通に係る施策	○ひたちなか海浜鉄道を軸とした快適で楽しい回遊環境の整備 ・「おらが湊鐵道応援団」の活動支援を継続。 ・沿線観光スポットの周遊と合わせた鉄道利用促進の PR。 ・那珂湊駅のレンタサイクルの活用促進。 ○公共交通機関やクルーズ船等と連携した市内観光の推進 ・ JR や茨城交通による繁忙期・大規模イベント時の増便等。 ・ 交通事業者と連携した回遊を促す企画や、JR 勝田駅・駅周辺の賑わいづくりの検討。 ・ 県と連携した外国・国内クルーズ船寄港時の市内回遊促進やおもてなしの継続。

(7) ひたちなか市高齢者福祉計画及び介護保険事業計画

計画期間	2024 年度から 2026 年度
位置づけ	高齢者の福祉に関する施策についての指標と具体的な施策を示す
基本理念	ともに支えあい末永く健やかに暮らせるまちづくり
基本方針	地域包括ケアシステムの更なる深化・推進
地域公共交通に係る施策	○スマイルあおぞらバス ・ 地域の実情に応じて、利便性の向上につながる運行拡充の検討や、運行経路・時刻等の見直し等を行い、継続して事業を実施 ○福祉有償運送 ・ 福祉有償運送等運営協議会において、事業内容等の協議を行い、適正な運営を確保する ○交通安全対策 ・ 高齢者運転免許自主返納者に対してスマイルあおぞらバスの無料乗車パスの交付

(8) ひたちなか市第3次環境基本計画

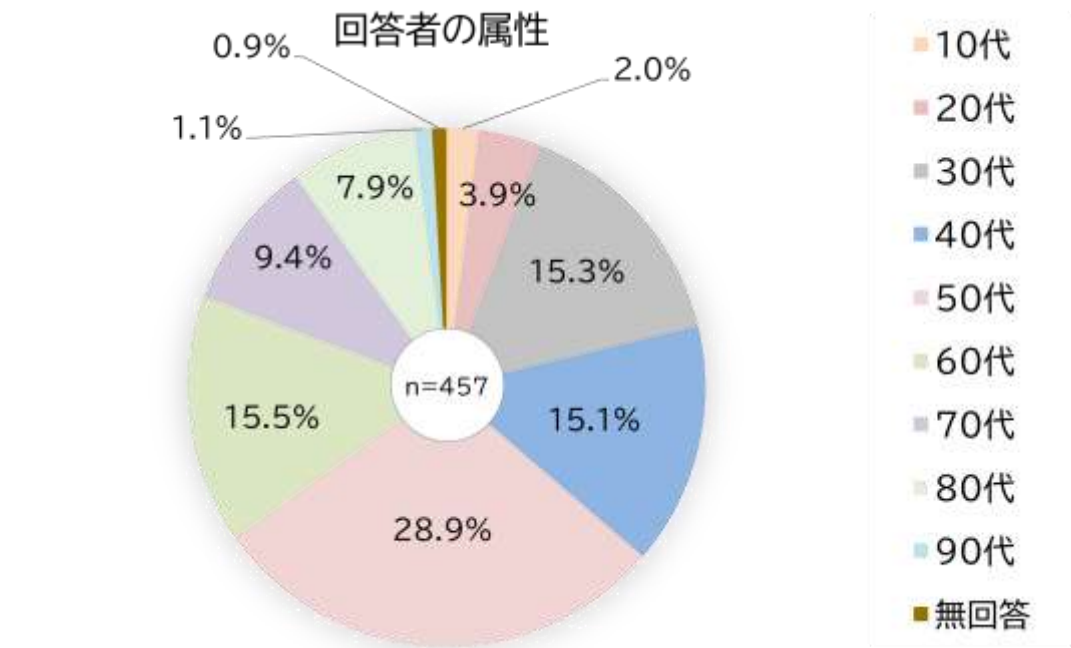
計画期間	2021 年度から 2030 年度
位置づけ	「ひたちなか市環境基本条例」に基づき、市の環境施策の基本的方向を示す総合的な計画であり、地球温暖化対策実行計画や地域気候変動適応計画を統合した一体的な取組の方向性を示す
目指す環境像	暮らしと自然が共生し、ゆとりと潤いのある自立協働都市
地域公共交通に係る施策	○公共交通機関の整備及び利用促進 ・ JR 線については、県や関係市町村と連携し、利便性向上や利用しやすい運行ダイヤへの改善などを要請します。 ・ ひたちなか海浜鉄道湊線については、運行ダイヤの見直しや利便性・安全性向上のための環境整備を促進するとともに、観光事業者等と連携し観光客の誘導を図るなど、経営の安定と利用促進に努めます。 ・ 乗合バスについては、市民のニーズを十分に踏まえ、バス会社や国、県と連携し、バス路線の維持や確保に努めます。 ・ 市民の足として、地域と市内拠点等を循環するコミュニティバス※を運行します。また、運行経路等の見直しを行い、利便性の向上を図ります。

8.2. 各種調査結果

8.2.1 一般アンケートの結果

回答者の年齢層

・回答者の年齢層は、「50代」が28.9%と最も多く、次いで「60代」が15.5%と続いている。



直近1ヶ月における鉄道の利用頻度

・直近1ヶ月における鉄道の利用頻度では、「ほとんど利用しない」が50.8%（232人）と最も高く、次いで「月1日程度」が17.3%（79人）と続いている。

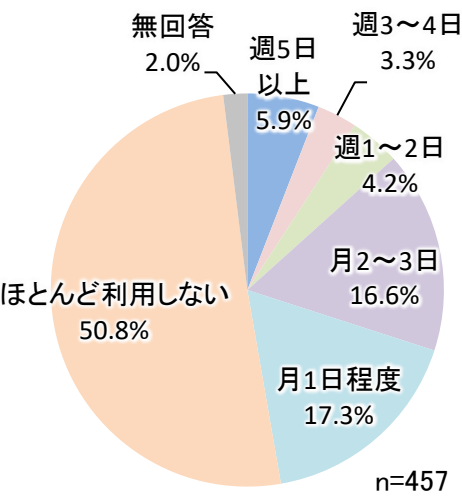


表 直近1ヶ月における鉄道の利用頻度

	回答数	割合
週5日以上	27	5.9%
週3～4日	15	3.3%
週1～2日	19	4.2%
月2～3日	76	16.6%
月1日程度	79	17.3%
ほとんど利用しない	232	50.8%
無回答	9	2.0%
合計	457	100.0%

図 直近1ヶ月における鉄道の利用頻度

直近 1 ヶ月における路線バスの利用頻度

・直近 1 ヶ月における路線バスの利用頻度では、「ほとんど利用しない」が 69.6% (318 人) と最も高く、次いで「月 2～3 日」が 7.7% (35 人) と続いている。

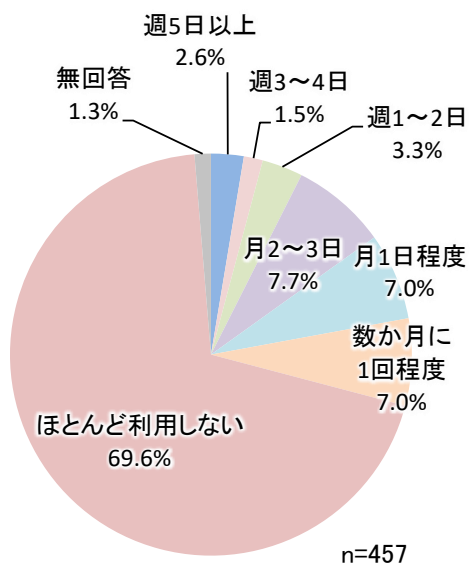


表 直近 1 ヶ月における路線バスの利用頻度

	回答数	割合
週 5 日以上	12	2.6%
週 3～4 日	7	1.5%
週 1～2 日	15	3.3%
月 2～3 日	35	7.7%
月 1 日程度	32	7.0%
数か月に 1 回程度	32	7.0%
ほとんど利用しない	318	69.6%
無回答	6	1.3%
合計	457	100.0%

図 直近 1 ヶ月における路線バスの利用頻度

直近 1 ヶ月におけるスマイルあおぞらバスの利用頻度

・直近 1 ヶ月におけるスマイルあおぞらバスの利用頻度では、「ほとんど利用しない」が 69.6% (318 人) と最も高く、次いで「月 1 日程度」が 11.2% (51 人) と続いている。

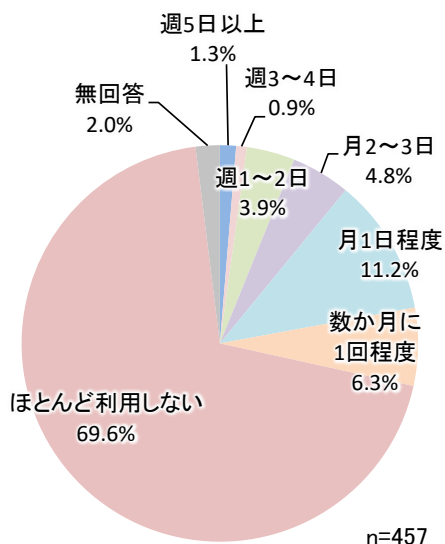


表 直近 1 ヶ月における
スマイルあおぞらバスの利用頻度

	回答数	割合
週 5 日以上	6	1.3%
週 3～4 日	4	0.9%
週 1～2 日	18	3.9%
月 2～3 日	22	4.8%
月 1 日程度	51	11.2%
数か月に 1 回程度	29	6.3%
ほとんど利用しない	318	69.6%
無回答	9	2.0%
合計	457	100.0%

図 直近 1 ヶ月における
スマイルあおぞらバスの利用頻度

直近 1 ヶ月における自家用車（自分で運転）の利用頻度

・直近 1 ヶ月における自家用車（自分で運転）の利用頻度では、「週 5 日以上」が 57.5%（263 人）と最も高く、次いで「ほとんど利用しない」が 12.9%（59 人）と続いている。

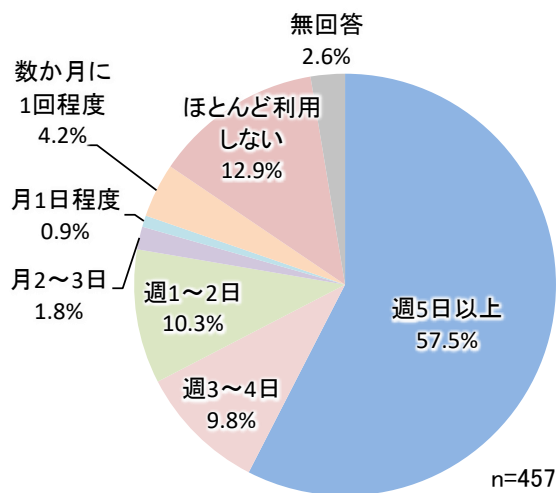


表 直近 1 ヶ月における自家用車（自分で運転）の利用頻度

	回答数	割合
週5日以上	263	57.5%
週3～4日	45	9.8%
週1～2日	47	10.3%
月2～3日	8	1.8%
月1日程度	4	0.9%
数か月に1回程度	19	4.2%
ほとんど利用しない	59	12.9%
無回答	12	2.6%
合計	457	100.0%

図 直近 1 ヶ月における自家用車（自分で運転）の利用頻度

鉄道の満足度

※鉄道利用者のみ

- ・鉄道利用者の鉄道の満足度では、「とても満足」と「やや満足」を合わせた満足度が高い項目は、「路線図や目的地までの時刻の分かりやすさ」で85.2%（98人）となっている。

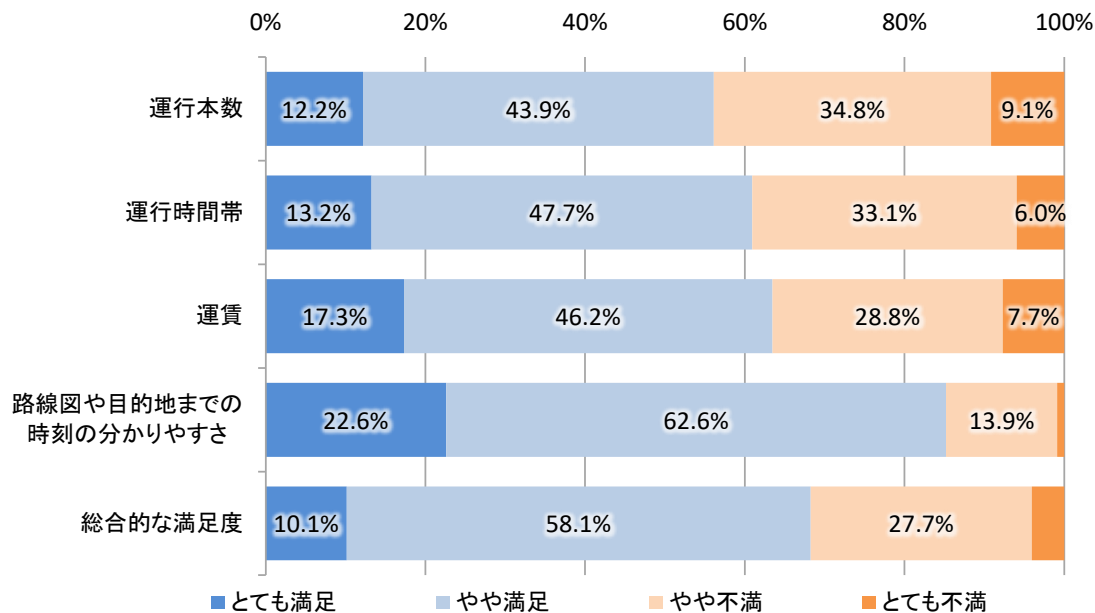


図 鉄道の満足度

表 鉄道の満足度

	とても満足	やや満足	やや不満	とても不満	合計
運行本数	20 12.2%	72 43.9%	57 34.8%	15 9.1%	164 100.0%
運行時間帯	20 13.2%	72 47.7%	50 33.1%	9 6.0%	151 100.0%
運賃	18 17.3%	48 46.2%	30 28.8%	8 7.7%	104 100.0%
路線図や目的地までの時刻の分かりやすさ	26 22.6%	72 62.6%	16 13.9%	1 0.9%	115 100.0%
総合的な満足度	15 10.1%	86 58.1%	41 27.7%	6 4.1%	148 100.0%

※ 複数回答（回答割合を%で表示）による横棒グラフについては、視認性に配慮し、回答割合が5%未満の項目について数値表記を省略しています。

※鉄道非利用者のみ

- ・鉄道非利用者の鉄道の満足度では、「とても満足」と「やや満足」を合わせた満足度が高い項目は、「路線図や目的地までの時刻の分かりやすさ」で 65.8%（52 人）となっている。

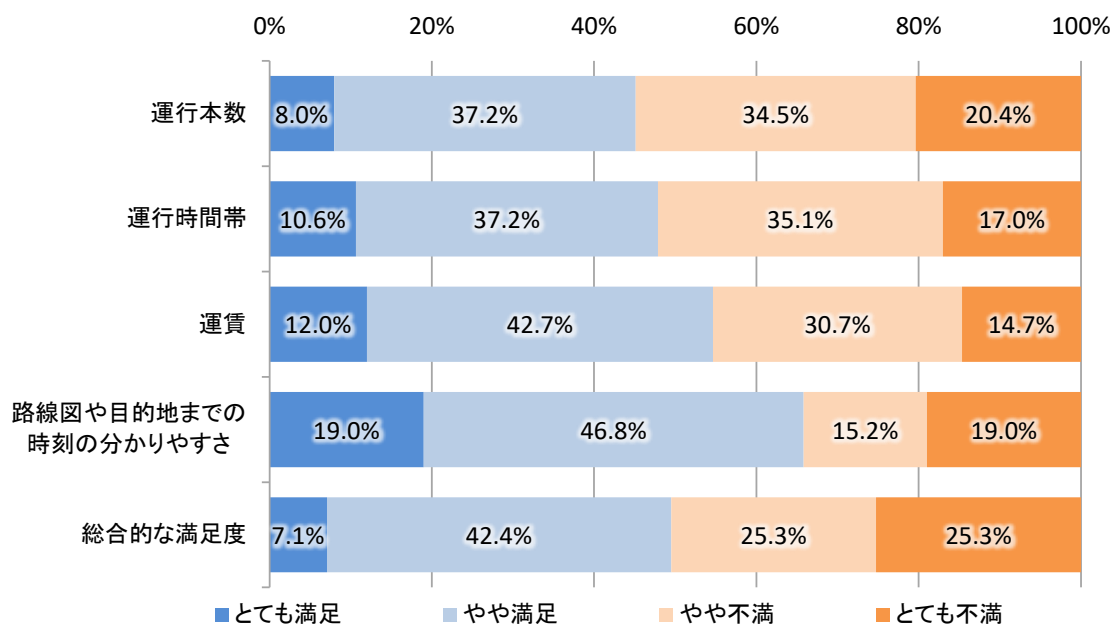


図 鉄道の満足度

表 鉄道の満足度

	とても満足	やや満足	やや不満	とても不満	合計
運行本数	9	42	39	23	113
	8.0%	37.2%	34.5%	20.4%	100.0%
運行時間帯	10	35	33	16	94
	10.6%	37.2%	35.1%	17.0%	100.0%
運賃	9	32	23	11	75
	12.0%	42.7%	30.7%	14.7%	100.0%
路線図や目的地までの時刻の分かりやすさ	15	37	12	15	79
	19.0%	46.8%	15.2%	19.0%	100.0%
総合的な満足度	7	42	25	25	99
	7.1%	42.4%	25.3%	25.3%	100.0%

路線バスの満足度

※路線バス利用者のみ

- ・路線バス利用者の路線バスの満足度では、「とても満足」と「やや満足」を合わせた満足度が高い項目は、「自宅から最寄りのバス停までの距離」で70.2%（47人）となっている。

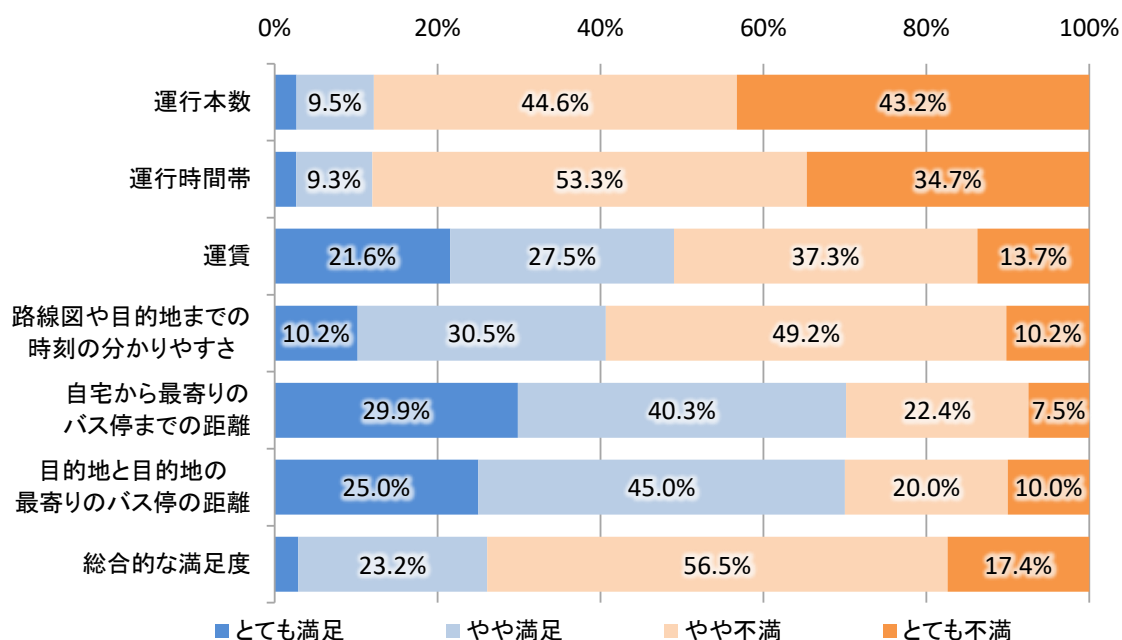


図 路線バスの満足度

表 路線バスの満足度

	とても満足	やや満足	やや不満	とても不満	合計
運行本数	2 2.7%	7 9.5%	33 44.6%	32 43.2%	74 100.0%
運行時間帯	2 2.7%	7 9.3%	40 53.3%	26 34.7%	75 100.0%
運賃	11 21.6%	14 27.5%	19 37.3%	7 13.7%	51 100.0%
路線図や目的地までの時刻の分かりやすさ	6 10.2%	18 30.5%	29 49.2%	6 10.2%	59 100.0%
自宅から最寄りのバス停までの距離	20 29.9%	27 40.3%	15 22.4%	5 7.5%	67 100.0%
目的地と目的地の最寄りのバス停の距離	15 25.0%	27 45.0%	12 20.0%	6 10.0%	60 100.0%
総合的な満足度	2 2.9%	16 23.2%	39 56.5%	12 17.4%	69 100.0%

※路線バス非利用者のみ

- ・路線バス利用者の路線バスの満足度では、「とても満足」と「やや満足」を合わせた満足度が高い項目は、「自宅から最寄りのバス停までの距離」で42.9%（79人）となっている。

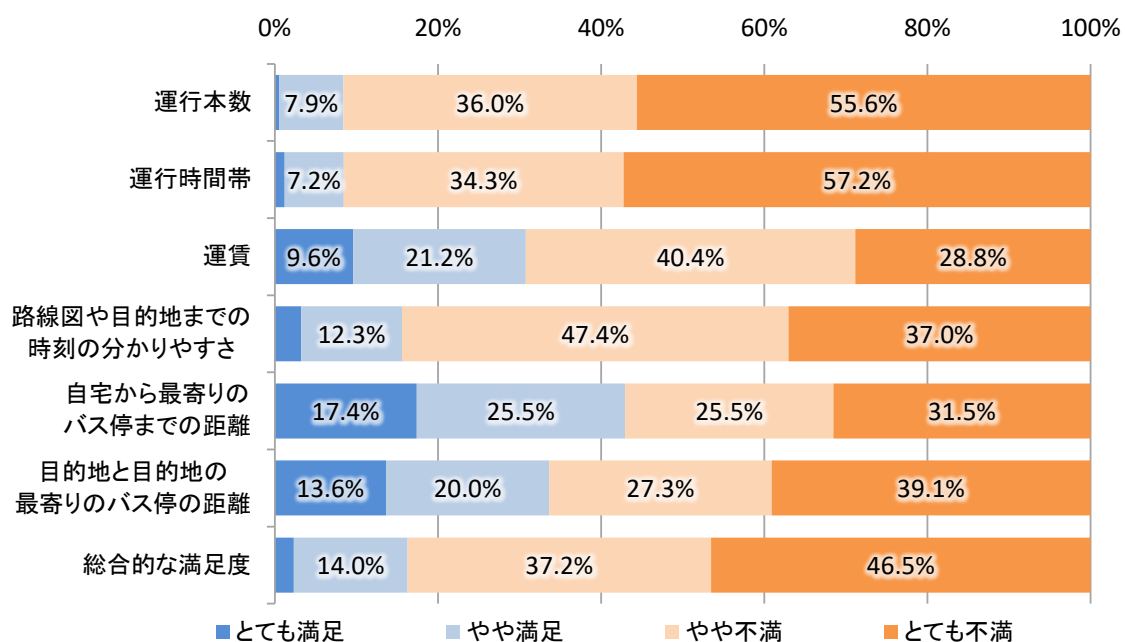


図 路線バスの満足度

表 路線バスの満足度

	とても満足	やや満足	やや不満	とても不満	合計
運行本数	1 0.6%	14 7.9%	64 36.0%	99 55.6%	178 100.0%
運行時間帯	2 1.2%	12 7.2%	57 34.3%	95 57.2%	166 100.0%
運賃	10 9.6%	22 21.2%	42 40.4%	30 28.8%	104 100.0%
路線図や目的地までの時刻の分かりやすさ	5 3.2%	19 12.3%	73 47.4%	57 37.0%	154 100.0%
自宅から最寄りのバス停までの距離	32 17.4%	47 25.5%	47 25.5%	58 31.5%	184 100.0%
目的地と目的地の最寄りのバス停の距離	15 13.6%	22 20.0%	30 27.3%	43 39.1%	110 100.0%
総合的な満足度	4 2.3%	24 14.0%	64 37.2%	80 46.5%	172 100.0%

スマイルあおぞらバスの満足度

※スマイルあおぞらバス利用者のみ

- ・スマイルあおぞらバス利用者のスマイルあおぞらバスの満足度では、「とても満足」と「やや満足」を合わせた満足度が高い項目は、「運賃」で100.0%（89人）となっており、次いで、「自宅から最寄りバス停までの距離」が88.0%（73人）となっている。

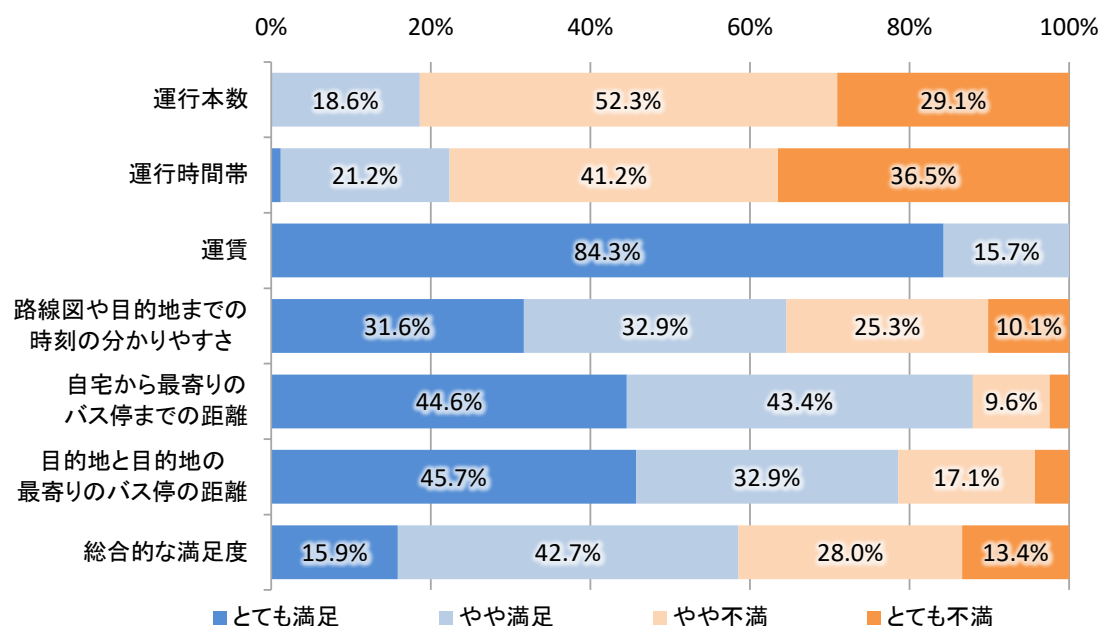


図 スマイルあおぞらバスの満足度

表 スマイルあおぞらバスの満足度

	とても満足	やや満足	やや不満	とても不満	合計
運行本数	0	16	45	25	86
	0.0%	18.6%	52.3%	29.1%	100.0%
運行時間帯	1	18	35	31	85
	1.2%	21.2%	41.2%	36.5%	100.0%
運賃	75	14	0	0	89
	84.3%	15.7%	0.0%	0.0%	100.0%
路線図や目的地までの時刻の分かりやすさ	25	26	20	8	79
	31.6%	32.9%	25.3%	10.1%	100.0%
自宅から最寄りのバス停までの距離	37	36	8	2	83
	44.6%	43.4%	9.6%	2.4%	100.0%
目的地と目的地の最寄りのバス停の距離	32	23	12	3	70
	45.7%	32.9%	17.1%	4.3%	100.0%
総合的な満足度	13	35	23	11	82
	15.9%	42.7%	28.0%	13.4%	100.0%

※スマイルあおぞらバス非利用者のみ

- ・スマイルあおぞらバス非利用者のスマイルあおぞらバスの満足度では、「とても満足」と「やや満足」を合わせた満足度が高い項目は、「運賃」で92.0%（149人）となっている。

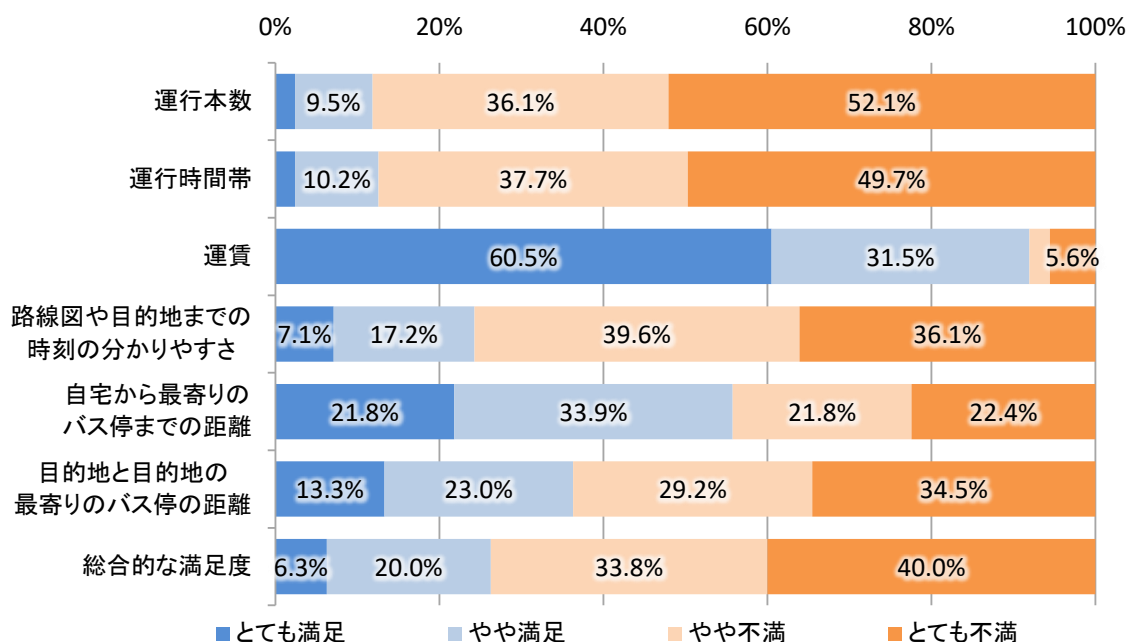


図 スマイルあおぞらバスの満足度

表 スマイルあおぞらバスの満足度

	とても満足	やや満足	やや不満	とても不満	合計
運行本数	4 2.4%	16 9.5%	61 36.1%	88 52.1%	169 100.0%
運行時間帯	4 2.4%	17 10.2%	63 37.7%	83 49.7%	167 100.0%
運賃	98 60.5%	51 31.5%	4 2.5%	9 5.6%	162 100.0%
路線図や目的地までの時刻の分かりやすさ	12 7.1%	29 17.2%	67 39.6%	61 36.1%	169 100.0%
自宅から最寄りのバス停までの距離	36 21.8%	56 33.9%	36 21.8%	37 22.4%	165 100.0%
目的地と目的地の最寄りのバス停の距離	15 13.3%	26 23.0%	33 29.2%	39 34.5%	113 100.0%
総合的な満足度	10 6.3%	32 20.0%	54 33.8%	64 40.0%	160 100.0%

路線バスやスマイルあおぞらバスを利用しない理由

- ・路線バスやスマイルあおぞらバスを利用しない理由では、「自家用車（家族の送迎含む）の方が圧倒的に楽で自由」が45.3%（207人）と最も高く、次いで「バスのルートがわかりにくい」が29.5%（135人）と続いている。

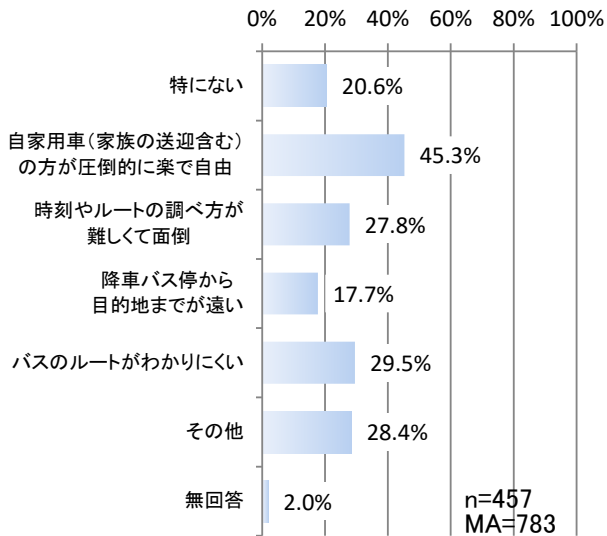


表 路線バスやスマイルあおぞらバスを利用しない理由

	回答数	割合
特にない	94	20.6%
自家用車(家族の送迎含む)の方が圧倒的に楽で自由	207	45.3%
時刻やルートの調べ方が難しくて面倒	127	27.8%
降車バス停から目的地までが遠い	81	17.7%
バスのルートがわかりにくい	135	29.5%
その他	130	28.4%
無回答	9	2.0%
合計	783	171.3%

図 路線バスやスマイルあおぞらバスを利用しない理由

※最寄りのバス停までの距離が300m かつ鉄道・路線バス・スマイルあおぞらバスの利用頻度について「ほとんど利用しない」を答えた方のみ

- ・路線バスやスマイルあおぞらバスを利用しない理由では、「自家用車（家族の送迎含む）の方が圧倒的に楽で自由」が60.2%（59人）と最も高く、次いで「バスのルートがわかりにくい」が39.8%（39人）と続いている。

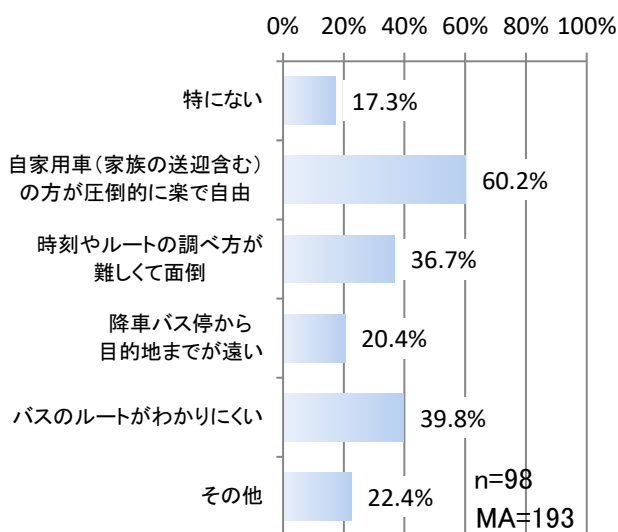


表 路線バスやスマイルあおぞらバスを利用しない理由

	回答数	割合
特にない	17	17.3%
自家用車(家族の送迎含む)の方が圧倒的に楽で自由	59	60.2%
時刻やルートの調べ方が難しくて面倒	36	36.7%
降車バス停から目的地までが遠い	20	20.4%
バスのルートがわかりにくい	39	39.8%
その他	22	22.4%
合計	193	196.9%

図 路線バスやスマイルあおぞらバスを利用しない理由

はじめて行く場所の移動手段や行き方の調べ方

- ・はじめて行く場所の移動手段や行き方の調べ方では、「インターネットの検索エンジン（Google等）」が55.8%（255人）と最も高く、次いで「アプリ（「Yahoo!乗換案内アプリ」等）」が26.7%（122人）と続いている。

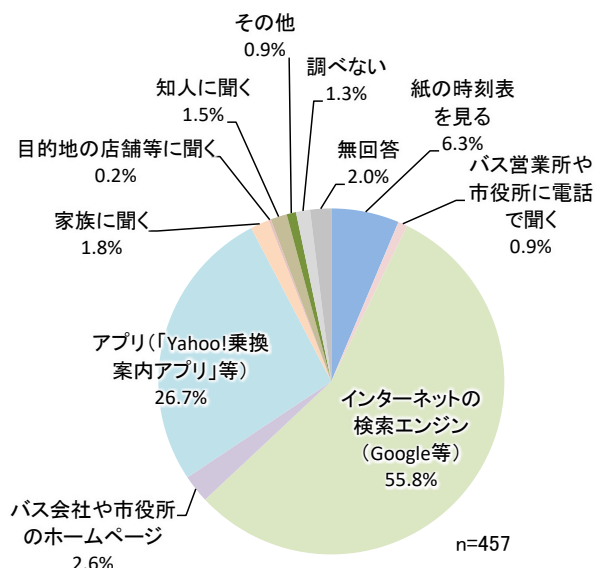


図 はじめて行く場所の移動手段や行き方の調べ方

表 はじめて行く場所の移動手段や行き方の調べ方

	回答数	割合
紙の時刻表を見る	29	6.3%
バス営業所や市役所に電話で聞く	4	0.9%
インターネットの検索エンジン (Google等)	255	55.8%
バス会社や市役所のホームページ	12	2.6%
アプリ (Yahoo!乗換案内アプリ等)	122	26.7%
家族に聞く	8	1.8%
目的地の店舗等に聞く	1	0.2%
知人に聞く	7	1.5%
その他	4	0.9%
調べない	6	1.3%
無回答	9	2.0%
合計	457	100.0%

表 はじめて行く場所の移動手段や行き方の調べ方（その他回答）

	回答数
カーナビ	1
google map	1
茨交の時刻表、Googleナビ等地図などで調べる	1

運転や送迎ができなくなった場合の対処方法

- ・運転や送迎ができなくなった場合の対処方法では、「電車やバスの時間に合わせて行動する」が30.4%（139人）と最も高い結果となっている。

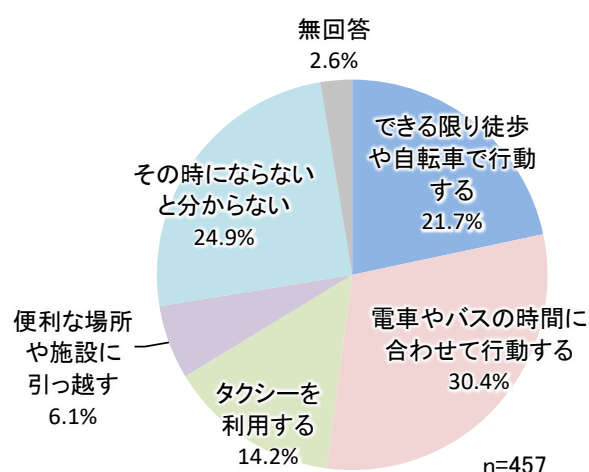


図 運転や送迎ができなくなった場合の対処方法

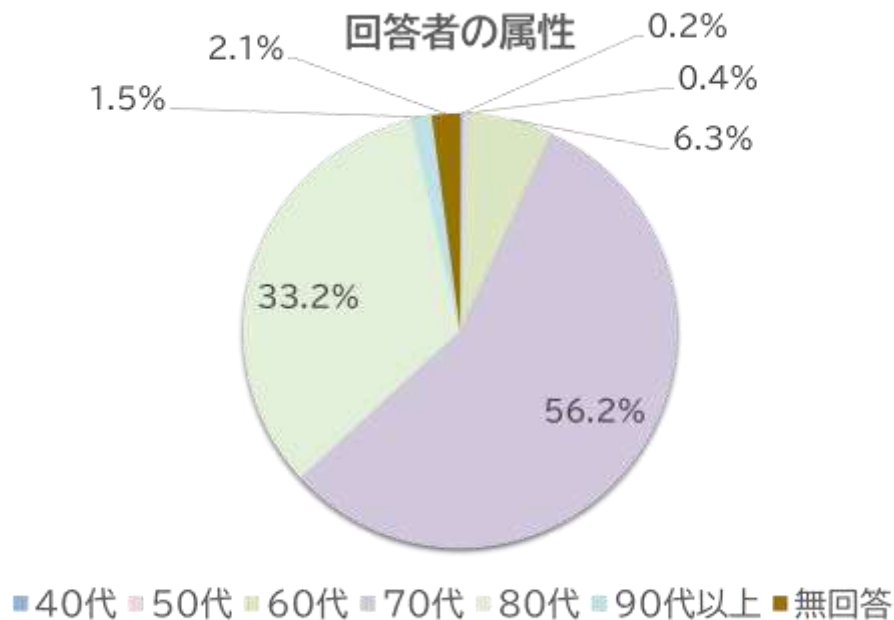
表 運転や送迎ができなくなった場合の対処方法

	回答数	割合
できる限り徒歩や自転車で行動する	99	21.7%
電車やバスの時間に合わせて行動する	139	30.4%
タクシーを利用する	65	14.2%
便利な場所や施設に引っ越す	28	6.1%
その時にならないと分からない	114	24.9%
無回答	12	2.6%
合計	457	100.0%

8.2.2 高齢者アンケートの結果

回答者の年齢層

・回答者の年齢層は、「70代」が56.2%と最も多く、次いで「80代」が33.2%と続いている。



普通自動車免許証について

・普通自動車免許証についてでは、「免許があり、自由に使える車を持っている」が63.6%（301人）と最も高く、次いで「免許を持っていない」が22.4%（106人）と続いている。

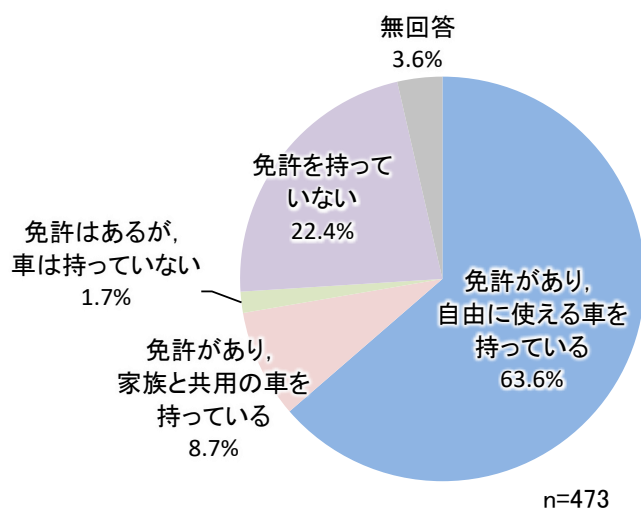


表 普通自動車免許証について

	回答数	割合
免許があり、自由に使える車を持っている	301	63.6%
免許があり、家族と共用の車を持っている	41	8.7%
免許はあるが、車は持っていない	8	1.7%
免許を持っていない	106	22.4%
無回答	17	3.6%
合計	473	100.0%

図 普通自動車免許証について

持っているデジタル機器

- ・全体では、「スマートフォン」が78.4%（371人）と最も高く、次いで「パソコン」が21.1%（100人）と続いている。
- ・世帯別にみると、「高齢者のみ」では「パソコン」が26.9%（56人）と他の世帯と比べて高くなっている。
- ・「子や孫と同居」では「ガラケー」が6.9%（9人）と他の世帯と比べて低くなっている。

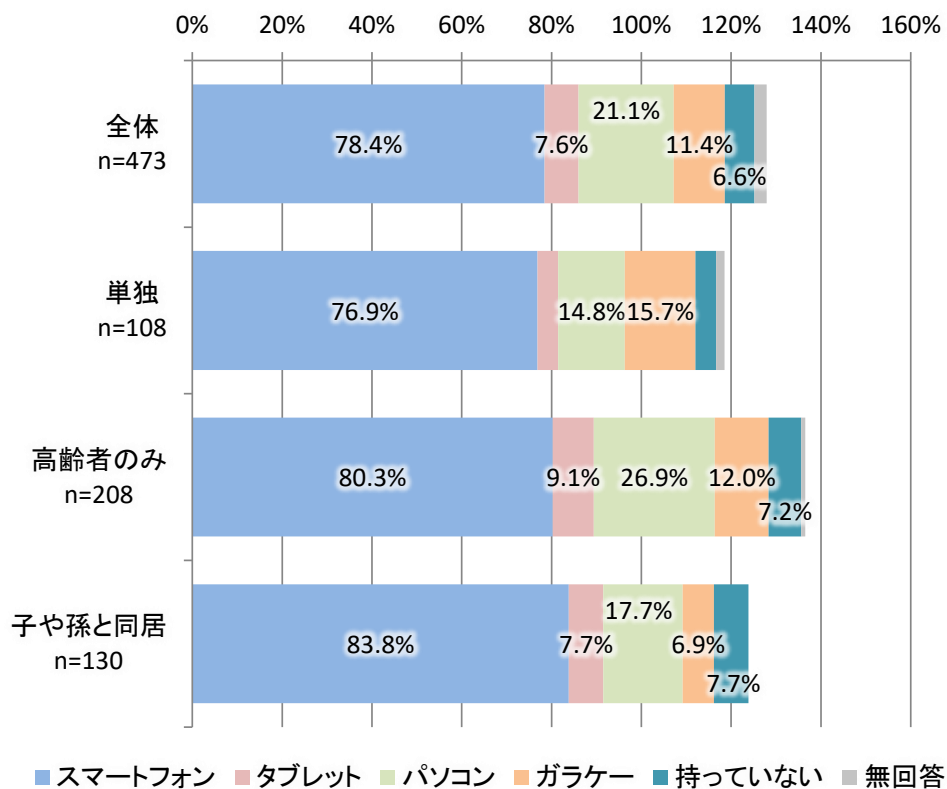


図 持っているデジタル機器（世帯別）

表 持っているデジタル機器（世帯別）

	持っているデジタル機器						合計
	スマートフォン	タブレット	パソコン	ガラケー	持っていない	無回答	
全体 n=473	371	36	100	54	31	13	605
単独 n=108	83	5	16	17	5	2	128
高齢者のみ n=208	167	19	56	25	15	2	284
子や孫と同居 n=130	109	10	23	9	10	0	161

前問で回答した機器で使っている機能

- ・全体では、「電話」が89.5%（384人）と最も高く、次いで「LINE」が67.4%（289人）と続いている。
- ・世帯別にみると、「単独」では「インターネット検索」が32.7%（33人）と他の世帯と比べて低くなっている。
- ・「高齢者のみ」では「元々入っているアプリ」と「自分で入れたアプリ」がそれぞれ29.3%（56人）と他の世帯と比べて高くなっている。

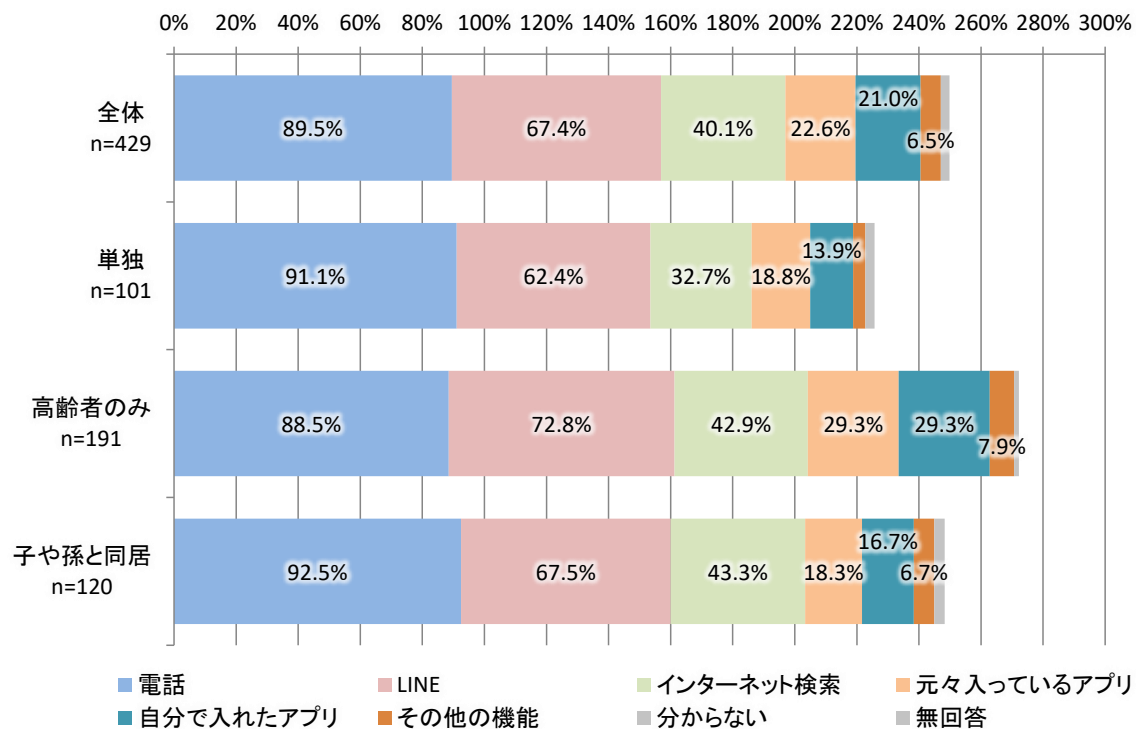


図 前問で回答した機器で使っている機能（世帯別）

表 前問で回答した機器で使っている機能（世帯別）

	前問で回答した機器で使っている機能								合計
	電話	LINE	インターネット検索	元々入っているアプリ	自分で入れたアプリ	その他の機能	分からない	無回答	
全体 n=429	384	289	172	97	90	28	0	12	1,072
単独 n=101	92	63	33	19	14	4	0	3	228
高齢者のみ n=191	169	139	82	56	56	15	0	3	520
子や孫と同居 n=120	111	81	52	22	20	8	0	4	298

通院の主な交通手段（行き）

- ・全体では、「自家用車（自分で運転）」が66.4%（287人）と最も高く、次いで「徒歩」が16.2%（70人）と続いている。
- ・「免許を持っていない」では「徒歩」が35.1%（34人）と他の免許保有状況と比べて高くなっている。

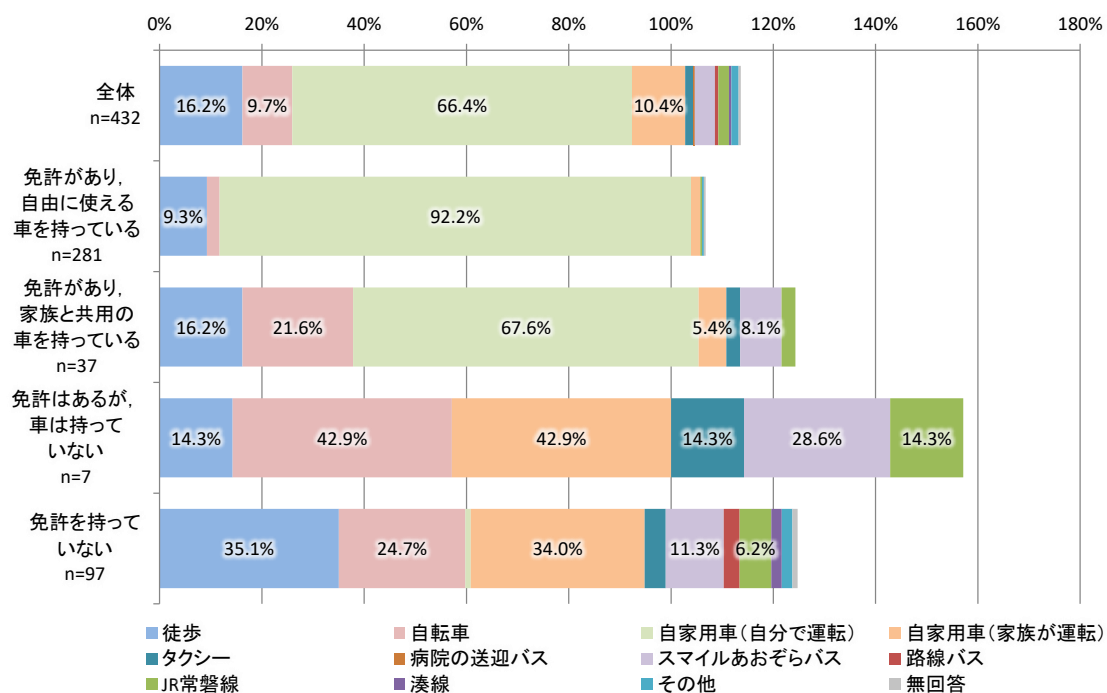


図 行きの主な交通手段（免許保有別）

表 行きの主な交通手段（免許保有別）

	行きの主な交通手段											
	徒歩	自転車	自家用車（自分で運転）	自家用車（家族が運転）	タクシー	病院の送迎バス	スマイルあおぞらバス	路線バス	JR常磐線	湊線	その他	無回答
全体 n=432	70	42	287	45	7	1	17	3	9	2	6	2
免許があり、自由に使える車を持っている n=281	26	7	259	5	0	0	0	0	1	0	1	1
免許があり、家族と共用の車を持っている n=37	6	8	25	2	1	0	3	0	1	0	0	0
免許はあるが、車は持っていない n=7	1	3	0	3	1	0	2	0	1	0	0	0
免許を持っていない n=97	34	24	1	33	4	0	11	3	6	2	2	1

通院の主な交通手段（帰り）

- ・全体では、「自家用車（自分で運転）」が64.6%（279人）と最も高く、次いで「徒歩」が16.7%（72人）と続いている。
- ・「免許を持っていない」では「徒歩」が36.1%（35人）、「自家用車（家族が運転）」が34.0%（33人）と他の免許保有状況と比べて高くなっている。

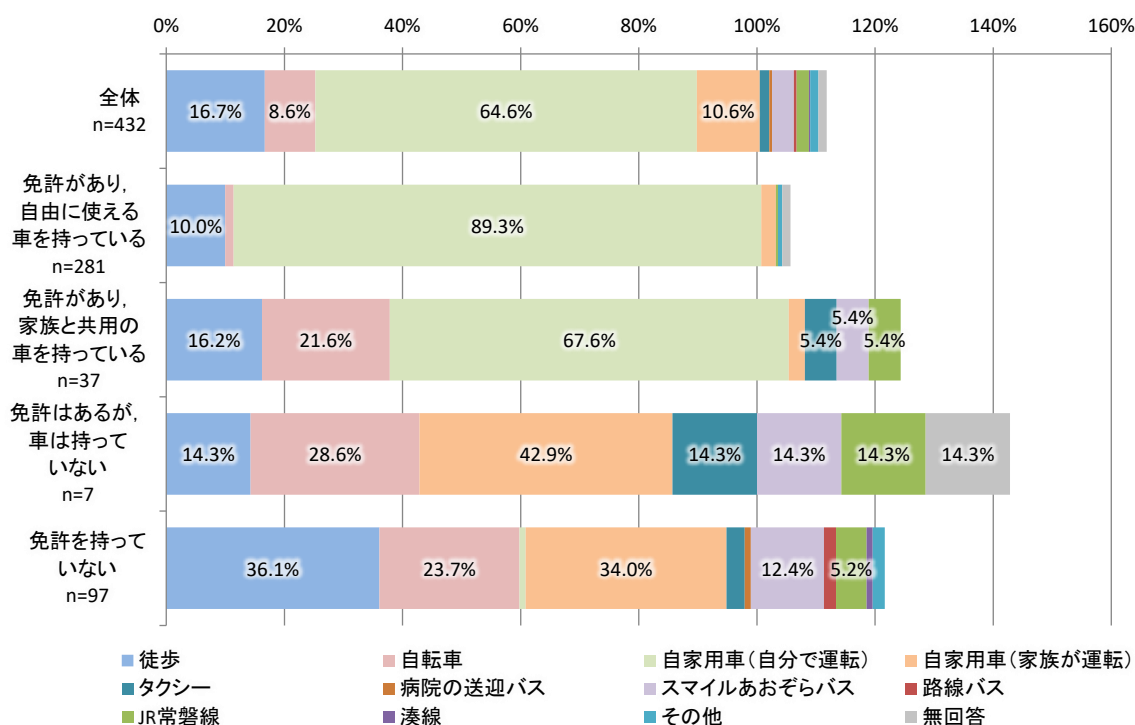


図 帰りの主な交通手段（免許保有別）

表 帰りの主な交通手段（免許保有別）

	帰りの主な交通手段											
	徒歩	自転車	自家用車（自分で運転）	自家用車（家族が運転）	タクシー	病院の送迎バス	スマイルあおぞらバス	路線バス	JR常磐線	湊線	その他	無回答
全体 n=432	72	37	279	46	7	2	16	2	9	1	6	6
免許があり、自由に使える車を持っている n=281	28	4	251	7	0	0	0	0	1	0	2	4
免許があり、家族と共用の車を持っている n=37	6	8	25	1	2	0	2	0	2	0	0	0
免許はあるが、車は持っていない n=7	1	2	0	3	1	0	1	0	1	0	0	1
免許を持っていない n=97	35	23	1	33	3	1	12	2	5	1	2	0

食料品の買い物の主な交通手段

- ・全体では、「自家用車（自分で運転）」が65.9%（294人）と最も高く、次いで「徒歩」が12.8%（57人）と続いている。
- ・「免許を持っていない」では「自家用車（家族が運転）」が45.0%（45人）と他の免許保有状況と比べて高くなっている。

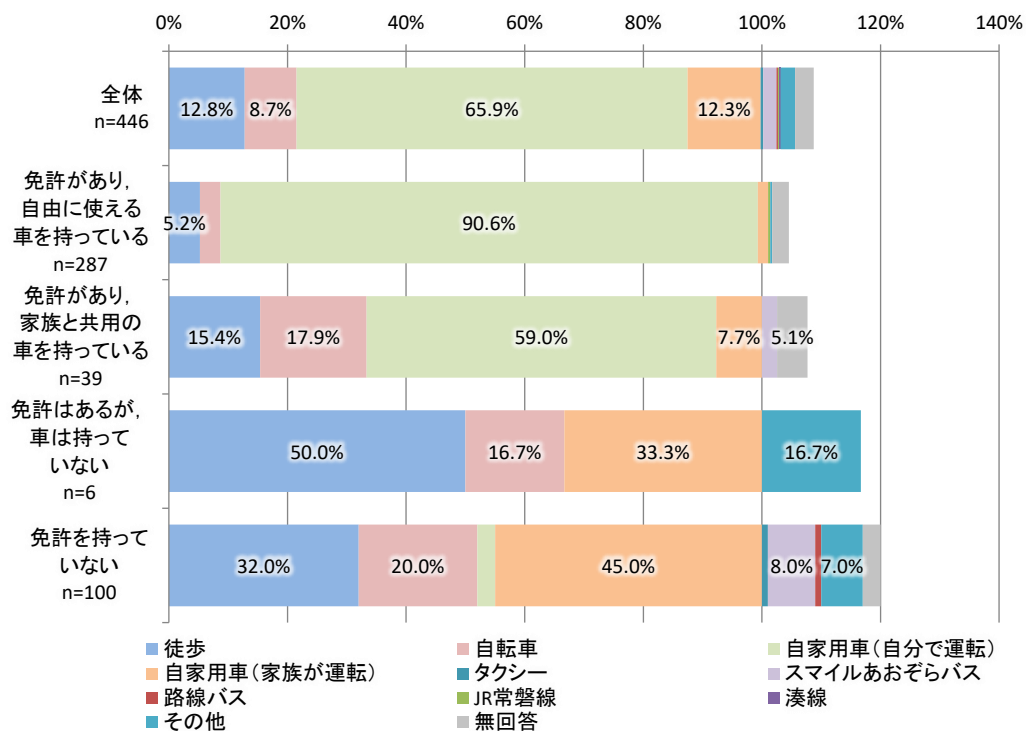


図 食料品の買い物の主な交通手段（免許保有別）

表 食料品の買い物の主な交通手段（免許保有別）

	食料品の買い物の主な交通手段											合計
	徒歩	自転車	自家用車（自分で運転）	自家用車（家族が運転）	タクシー	スマイルあおぞらバス	路線バス	JR常磐線	湊線	その他	無回答	
全体 n=446	57	39	294	55	2	10	1	1	1	11	14	485
免許があり、自由に使える車を持っている n=287	15	10	260	5	0	0	0	1	0	1	8	300
免許があり、家族と共用の車を持っている n=39	6	7	23	3	0	1	0	0	0	0	2	42
免許はあるが、車は持っていない n=6	3	1	0	2	0	0	0	0	0	1	0	7
免許を持っていない n=100	32	20	3	45	1	8	1	0	0	7	3	120

電車やバスを移動手段として選ばない場面

- ・電車やバスを移動手段として選ばない場面では、「その他」が25.2%（119人）と最も高く、次いで「荷物が多い場合」が13.3%（63人）と続いている。

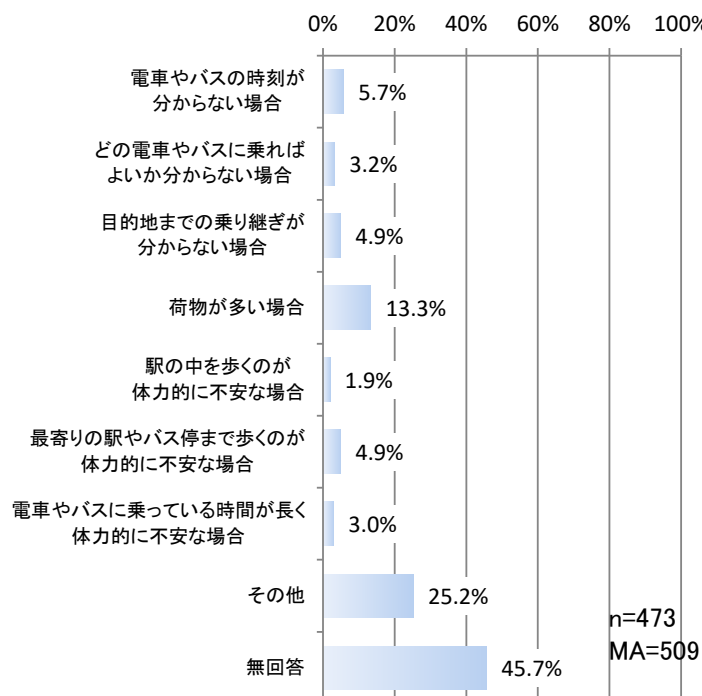


表 電車やバスを移動手段として選ばない場面

	回答数	割合
電車やバスの時刻が分からない場合	27	5.7%
どの電車やバスに乗ればよいか分からない場合	15	3.2%
目的地までの乗り継ぎが分からない場合	23	4.9%
荷物が多い場合	63	13.3%
駅の中を歩くのが体力的に不安な場合	9	1.9%
最寄りの駅やバス停まで歩くのが体力的に不安な場合	23	4.9%
電車やバスに乗っている時間が長く体力的に不安な場合	14	3.0%
その他	119	25.2%
無回答	216	45.7%
合計	509	107.6%

図 電車やバスを移動手段として選ばない場面

- ・免許保有別にみると、「免許があり、家族と共用の車を持っている」では「最寄りの駅やバス停まで歩くのが体力的に不安な場合」が12.2%（5人）と他の免許保有状況と比べてやや高くなっている。
- ・「免許を持っていない」人では、外出時の不安として「荷物が多い場合」が最も多く、12.3%（13人）となっている。次いで、「電車やバスの時刻が分からない場合」が7.5%（8人）、「目的地までの乗り継ぎが分からない場合」が4.7%（5人）、「どの電車やバスに乗ればよいか分からない場合」が2.8%（3人）となっている。これらの結果から、体力的な不安よりも、時刻や乗り継ぎといった「利用方法が分かりにくいこと」に対する不安が比較的多い傾向がうかがえる。

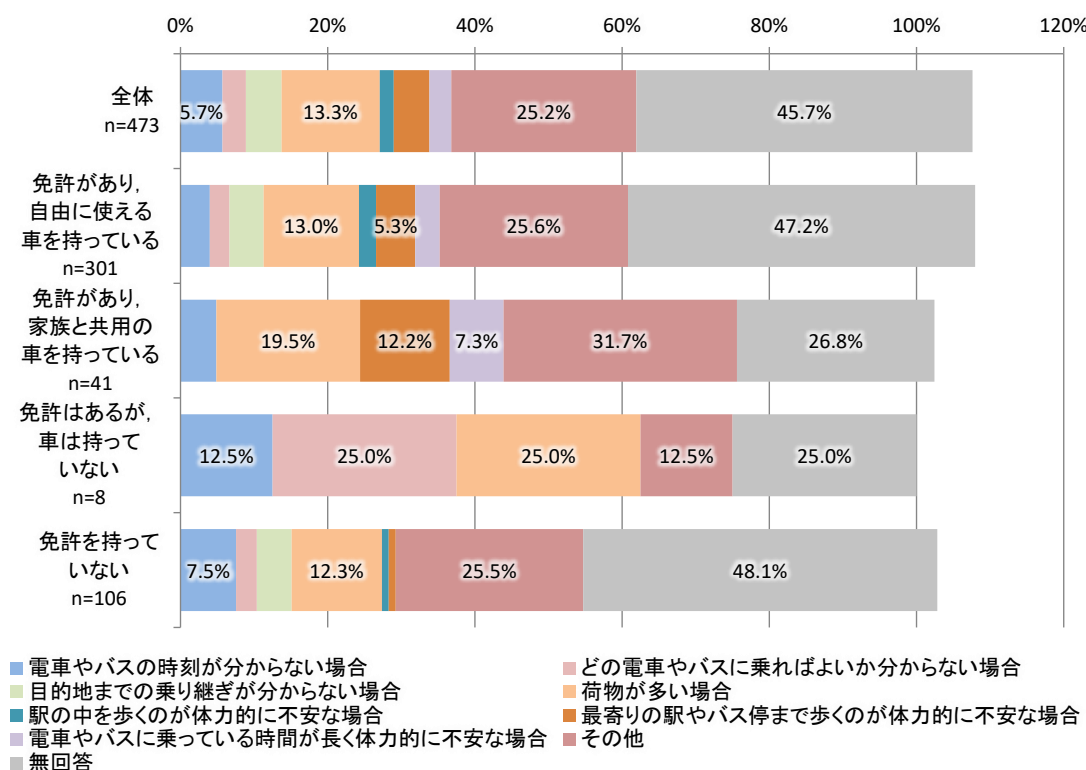


図 電車やバスを移動手段として選ばない場面（免許保有別）

表 電車やバスを移動手段として選ばない場面（免許保有別）

	電車やバスを移動手段として選ばない場面								無回答	合計
	電車やバスの時刻が分からない場合	どの電車やバスに乗ればよいか分からない場合	目的地までの乗り継ぎが分からない場合	荷物が多い場合	駅の中を歩くのが体力的に不安な場合	最寄りの駅やバス停まで歩くのが体力的に不安な場合	電車やバスに乗っている時間が長く体力的に不安な場合	その他		
全体 n=473	27	15	23	63	9	23	14	119	216	509
免許があり、自由に使える車を持っている n=301	12	8	14	39	7	16	10	77	142	325
免許があり、家族と共用の車を持っている n=41	2	0	0	8	0	5	3	13	11	42
免許はあるが、車は持っていない n=8	1	2	0	2	0	0	0	1	2	8
免許を持っていない n=106	8	3	5	13	1	1	0	27	51	109

8.2.3 グループインタビューの実施

(1) 実施目的

- ・ 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

(2) 実施期間

令和7年 8 月 1 日(金)、8 月 6 日(水) 延べ 3 回開催

(3) 実施会場

令和7年 8 月 1 日(金) 市民交流センター ひたちなか・ま 会議室 1

8 月 6 日(水) (午前) 佐野コミュニティセンター 第 1 会議室

(午後) ひたちなか海浜鉄道会議室

(4) 参加者

スマイルあおぞらバス利用者 5 名

// 非利用者 13 名(※) ※主に自家用車を利用されている方

(5) 進行の流れ

- ① 本市の公共交通ネットワークの状況や公共交通計画の策定する意義などについて、パワーポイント資料を使い説明
- ② スマイルあおぞらバス利用者と非利用者にグループ分けを行い、スマイルあおぞらバスの利用状況や改善点等について、ファシリテーターを介して意見交換を実施

(6) グループインタビューの様子



8.3. 評価指標

8.3.1 現状値について

評価指標に設定した現状値の算出方法は以下のとおりです。

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）
現状値	◆JR常磐線【勝田駅⇄佐和駅】（上り40本、下り40本） ※JRホームページ調べ ◆ひたちなか海浜鉄道【勝田駅⇄那珂湊駅】（上り33本、下り33本） ※海浜鉄道HP調べ ◆路線バス【勝田駅⇄ひたちなか地区】往25本 復27本 【勝田駅⇄那珂湊駅】往6本 復6本 【勝田駅⇄佐和駅】1本 ※茨城交通より情報提供 ◆スマイルあおぞらバス【35本】 ※時刻表から集計 【勝田駅⇄佐和駅接続】勝田北コース8本、勝田中央コース6本、 【勝田駅⇄ひたちなか地区】勝田南コース8本、勝田中央コース6本 【那珂湊⇄ひたちなか地区】那珂湊コース7本

評価指標②	スマイルあおぞらバスの収支率
現状値	運行経費に対する運賃収入の割合（令和6年度決算） （運賃収入）18,367,113／（運行経費）162,216,560÷11.3%

評価指標③	公共交通利用促進に係る連携団体数
現状値	6団体 ※団体の詳細は【8.3.2 公共交通利用促進に係る連携団体】を参照

評価指標④	スマイルあおぞらバスに関する出前講座等の実施回数
現状値	※新たな取組のため －

評価指標⑤	分野間連携に関する協議の実施回数
現状値	介助・同行が必要な方や公共交通の利用が困難な方への対応について、福祉部門と公共交通部門が連携して実施した分野間協議の回数（令和7年度）。

アウトカム指標	市内公共交通の利用者総計
現状値	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

8.3.2 公共交通利用促進に係る連携団体

団体名①	おらが湊鐵道応援団
構成員	おらが湊鐵道応援団、那珂湊地区自治会、市内事業者など約 80 名
活動の目的	湊鐵道沿線を拠点に湊鐵道の利用促進運動を主な活動とするとともに、会員と地域住民の交流を深め地域の活性化と湊鐵道の存続に寄与することを目的とする。
取組の概要	おらが湊鐵道応援団の活動等を発信する広報誌（団報）の発行や初日の出列車でのおもてなし、湊線沿線の清掃作業、農産物の販売など、地域住民の会員を中心に海浜鐵道を支援する活動を実施。  【おらが湊鐵道応援団の活動の様子】

団体名②	湊鐵道対策協議会
構成員	22 名（ひたちなか市長、茨城県政策企画部交通政策課、ひたちなか商工会議所、ひたちなか市観光協会、ひたちなか市自治会連合会、県立那珂湊高等学校、県立海洋高等学校、おらが湊鐵道応援団、国営常陸海浜公園事務所、茨城交通株式会社、ひたちなか海浜鐵道株式会社 ほか）
活動の目的	湊鐵道沿線住民の公共交通機関として重要な役割を果たしている湊鐵道の存続等に関して、その対応を協議することを目的とする。 目的を達成するため、次の事業を行う。 （１） 湊鐵道の存続等に関する対策の協議 （２） 湊鐵道の利用促進 （３） 湊鐵道存続のための支援策の推進 （４） 事業実施のために必要な計画の作成及び推進 （５） その他目的を達成するために必要な事項
取組の概要	ひたちなか海浜鐵道湊線の収支状況の把握や、鐵道施設及び車両更新を含む設備投資の方向性を示す「湊線第四期基本計画」の策定に向けた議論や、湊線の利用促進を図るため、自治会を対象とした割引回数券販売補助の実施、ネモフィラ・コキアの見ごろ時期に合わせたシャトルバス運行への支援、海浜鐵道の周年記念イベントの開催支援、さらに沿線地域の環境整備を図るため駅周辺の花壇整備等の取組を実施。

団体名③	県央地域連携中枢都市圏（公共交通分野）
構成員	ひたちなか市、水戸市（中核市）、笠間市、那珂市、小美玉市、茨城町、大洗町、城里町、東海村
活動の目的	茨城県央地域の経済の活性化，都市機能の向上，生活機能の充実を目的とした「いばらき県央地域連携中枢都市圏」の事業として位置付けられている広域的公共交通ネットワークの構築及び公共交通の維持・確保について県央地域9市町村と連携して推進する。
取組の概要	1 広域的公共交通ネットワークの構築 （１）つくばエクスプレス延伸など，新たな広域交通導入・誘致に向けた研究及び要望活動の実施 （２）既存の圏内公共交通の課題解決に向けた研究 （３）M a a Sとの連携や新たな技術を活用した公共交通導入の検討 2 広域公共交通の利用促進 （１）鉄道会社と沿線市町村で協議会を結成 （２）交通事業者と連携した圏内各鉄道（ＪＲ・鹿島線・湊線）を周遊できる企画乗車券の販売（ひたちなか・水戸・笠間・那珂・大洗） （３）企画乗車券と連動した沿線施設やイベント等への誘客 （４）ＩＣカード等導入の検討 （５）バス利用促進の新たな手法の検討 （６）エコ通勤チャレンジウィークの実施 3 公共交通の維持・確保事業 （１）各市町村間の拠点を結ぶ公共交通の維持・拡充 （２）地域公共交通の域外通行
	 【エコ通勤チャレンジウィーク】  【自動運転システムの視察（境町）】

団体名④	茨城県公共交通活性化会議
構成員	茨城県、県内 44 市町村、鉄道・路線バス事業者 等
活動の目的	少子高齢化や自家用車利用の普及等により公共交通利用者が年々減少する中で、今後の公共交通のあり方について、県内全域で県民・交通事業者・行政が共通認識をもって取り組むことを目的として設置。
取組の概要	(主な取組) ・公共交通の安全・安心・楽しさ・親しみやすさを県民の方々に広く発信するため、県内大型商業施設等において、公共交通 PR イベントの開催、地域の公共交通の利用促進に取り組む団体への活動費用の助成、会議構成員を対象とした先進事例の研修会等を実施 ・通学時の公共交通利用に関する意識の醸成及び利用促進を図ることを目的に、中学3年生や保護者を対象とした、バスお試し乗車券付きリーフレット「エコ通学のススメ」を2万5千5百部作成し、県内校（公立210校、国立1校、私立9校）に配布 等



【バスお試し乗車券付きリーフレット「エコ通学のススメ」】

団体名⑤	茨城県常磐線整備促進期成同盟会
構成員	茨城県及び常磐線沿線 20 市町村
活動の目的	茨城県の地域経済の発展に重要な役割をもつ常磐線の整備促進や利用促進活動を実施する。
取組の概要	(主な取組) ・ J R 東日本水戸支社に対し、特急列車の各駅の停車本数増、運転区間の延伸等の要望活動を実施 ・ 市町村窓口及びイベント等を活用した利用促進活動用として啓発品を作成し、各市町村の窓口やイベントなどで配布を実施 ・ 常磐線開業 130 周年（1895 年 11 月 土浦～友部間、1896 年 12 月 田端～土浦間開業）を記念し、常磐線と各地域の魅力を発信する PR 動画を制作  【 J R 東日本水戸支社への要望活動】

団体名⑥	茨城県水郡線利用促進会議
構成員	茨城県及び水郡線沿線 6 市町村
活動の目的	水郡線を将来にわたり維持存続させるための利用促進及び沿線地域の魅力発信を図り、水郡線の有効な活用に努めることを目的として設置。
取組の概要	(主な取組) ・ 沿線施設・店舗等での定期券利用者向け割引優待制度の展開 ・ 観光・集客行事における二次交通の確保や利用者特典の提供等にかかる事業費の一部補助 ・ 小中学生 5 人以上を含む団体が水郡線を利用して実施する活動について、運賃の一部補助 ・ 水郡線及び沿線の地域資源を活用した非日常体験（貸切列車を活用したツアー等）の企画・実施 等



【定期券利用者向け割引優待制度】



【水郡線小中学生団体利用促進補助金】

8.4. 本計画策定の経過

8.4.1 協議会規約・名簿

ひたちなか市公共交通活性化協議会規約

(目的)

第1条 ひたちなか市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項に規定する地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）及び法第23条第1項に規定する鉄道事業再構築実施計画（以下「再構築実施計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行い、市の公共交通施策を総合的に推進するため設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を茨城県ひたちなか市東石川2丁目10番1号に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 交通計画及び再構築実施計画の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 交通計画及び再構築実施計画の実施に係る連絡調整に関すること
- (3) 交通計画及び再構築実施計画に位置づけられた事業の実施に関すること
- (4) 前3号に掲げるもののほか、地域公共交通の確保・維持・改善その他市の公共交通の活性化施策を推進するために必要なこと

(組織)

第4条 協議会は、別表第1に掲げる委員をもって組織する。

- 2 協議会は、前項に定める者のほか、交通政策に関する専門的な知識を有する者として、別表第2に掲げるオブザーバーを置く。

(任期)

第5条 委員の任期は、委嘱の日から当該委嘱の日の属する会計年度の翌年度の3月末日までの期間とし、再任を妨げない。ただし、役職により委員となっている者がその役職を退いたときは、委員の職を辞任したものとみなす。

- 2 補欠により委嘱された委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(協議会の役員)

第6条 協議会に会長及び副会長2人を置く。

- 2 会長は、ひたちなか市長をもって充てる。
- 3 副会長は、前条に定める委員の中から互選により選任する。

(協議会の役員の職務)

第7条 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

2 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(会議)

第8条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が召集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数の出席をもって成立とする。

3 会長が認めた場合は、オンラインでの会議参加も出席とみなす。ただし、この場合においては、委員の自宅の一室又は勤務先の会議室等、委員以外の第三者が存在しない場所で出席するものとする。

4 委員は、やむを得ず会議を欠席する場合は、あらかじめ会長に申し出ることにより、その属する組織又は団体から代理の者を出席させることができる。ただし、この場合において、委員は当該代理の者に対し、欠席する委員の権限について委任状により委任を行うものとする。

5 会議の議決方法は多数決とし、可否同数のときは議長の決するところによる。

6 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

7 会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することができないと認めるときは、書面協議により、議事を決することができる。

8 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

9 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第9条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(地域公共交通検討部会)

第10条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議を行うため、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第4条第2項に定める地域公共交通会議の機能を付与した組織として、協議会に地域公共交通検討部会（以下「交通部会」という。）を置く。

(交通部会の組織)

第11条 交通部会の委員は、協議会の委員のうち、別表第3に掲げる委員をもって組織する。

(交通部会の役員)

第12条 交通部会に交通部会長及び交通副部会長を置く。

2 交通部会長は、会長が指名する者をもって充てる。

3 交通副部会長は、前条に定める交通部会の委員の中から互選により選任する。

(交通部会の役員の職務)

第13条 交通部会長は、交通部会を代表し、その会務を総理する。

2 交通副部長は、交通部会長を補佐して交通部会の業務を掌理し、交通部会長に事故があるとき又は交通部会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(交通部会の会議)

第14条 交通部会の会議（以下「交通部会会議」という。）は、会長が召集し、交通部会長が議長となる。

2 交通部会会議は、委員の過半数の出席をもって成立とする。

3 会長が認めた場合は、オンラインでの交通部会会議参加も出席とみなす。ただし、この場合においては、委員の自宅の一室又は勤務先の会議室等、委員以外の第三者が存在しない場所で出席するものとする。

4 交通部会の委員は、やむを得ず会議を欠席する場合は、あらかじめ会長に申し出ることにより、その属する組織又は団体から代理の者を出席させることができる。ただし、この場合において、委員は当該代理の者に対し、欠席する委員の権限について委任状により委任を行うものとする。

5 会議の議決方法は多数決とし、可否同数のときは議長の決するところによる。

6 交通部会会議は原則として公開とする。ただし、交通部会会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行なうものとする。

7 会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することができないと認めるときは、書面協議により、議事を決することができる。

8 交通部会会議は、必要があると認めるときは、交通部会の委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は交通部会会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

9 前各項に定めるもののほか、交通部会会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の報告)

第15条 交通部会長は、交通部会会議で協議が整った事項について、直近の協議会において報告するものとする。

(運賃料金検討部会)

第16条 道路運送法第9条第4項の規定に基づき、旅客輸送に係る運賃及び料金を協議するため、運賃料金検討部会（以下「運賃料金部会」という。）をおく。

(運賃料金部会の委員)

第17条 運賃料金部会の委員は、別表第4に掲げるとおりとする。

(運賃料金部会の役員)

第18条 運賃料金部会に運賃料金部会長及び運賃料金副部会長を置く。

2 運賃料金部会長は、会長が指名する者をもって充てる。

3 運賃料金副部会長は、前条に定める運賃料金部会の委員の中から互選により選任する。

(運賃料金部会の役員の職務)

第19条 運賃料金部会長は、運賃料金部会を代表し、その会務を総理する。

2 運賃料金副部会長は、運賃料金部会長を補佐して運賃料金部会の業務を掌理し、運賃料金部会長に事故があるとき又は運賃料金部会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(運賃料金部会の会議)

第20条 運賃料金部会の会議（以下「運賃料金部会会議」という。）は、会長が召集し、運賃料金部会長が議長となる。

2 運賃料金部会会議は、委員の過半数の出席をもって成立とする。

3 会長が認めた場合は、オンラインでの運賃料金部会参加も出席とみなす。ただし、この場合においては、委員の自宅の一室又は勤務先の会議室等、委員以外の第三者が存在しない場所で出席するものとする。

4 運賃料金部会の委員は、やむを得ず会議を欠席する場合は、あらかじめ会長に申し出ることにより、その属する組織又は団体から代理の者を出席させることができる。ただし、この場合において、委員は当該代理の者に対し、欠席する委員の権限について委任状により委任を行うものとする。

5 会議の議決方法は多数決とし、可否同数のときは議長の決するところによる。

6 運賃料金部会会議は原則として公開とする。ただし、運賃料金部会会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行なうものとする。

7 会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することができないと認めるときは、書面協議により、議事を決することができる。

8 運賃料金部会会議は、必要があると認めるときは、運賃料金部会の委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は運賃料金部会会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

9 前各項に定めるもののほか、運賃料金部会会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の報告)

第21条 運賃料金部会長は、運賃料金部会会議で協議が整った事項について、直近の協議会において報告するものとする。

(幹事会)

第22条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第23条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第24条 協議会の業務を処理するため、ひたちなか市企画部企画調整課に事務局を置く。

2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財産の移管)

第25条 協議会は、国等の補助等を受けて実施する事業（以下「補助事業」という。）により取得した財産について、あらかじめ補助事業の開始前に、当該財産の管理を行う者及び補助事業に要する費用の負担を行う者と協議して定めるところにより、当該財産の管理を行う者に移管するものとする。

(監査)

第26条 協議会に監査委員を2名置く。

2 協議会の出納監査は、会長が別に定めて委嘱する監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第27条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第28条 協議会、交通部会又は運賃料金部会の委員は、会議に出席した際は、報酬及び費用弁償を受けることができる。ただし、同会議にオンラインで参加した場合は、同会議への出席に係る報酬のみを受けることができる。

2 委員の報酬及び費用弁償は、別表第5のとおりとする。

(協議会が解散した場合の措置)

第29条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第30条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

ひたちなか市公共交通活性化協議会委員名簿

区分		組織・団体等名称	職名	氏名
行政関係		ひたちなか市	市長	大谷 明
		茨城県	課長	伊藤 豪人
		国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 (企画調整担当)	首席運輸企画 専門官	柿本 憲治
		国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 (輸送担当)	首席運輸企画 専門官	小菅 達也
公共交通事業者		ひたちなか海浜鉄道株式会社	代表取締役	吉田 千秋
		東日本旅客鉄道株式会社勝田駅	所長	林 一夫
		茨城交通株式会社	常務取締役	遠藤 隆光
		株式会社さくら交通	代表取締役	大貫 裕治
公共交通事業者の組織する団体		茨城県バス協会	専務理事	古賀 重徳
		茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	服部 透
		茨城県ハイヤー・タクシー協会常陸那珂部会	会長	鬼沢 正光
公安関係		ひたちなか警察署	署長	梶山 志信
公共交通利用者	自治会・ 市民団体等	ひたちなか市自治会連合会	会長	梅原 正博
		NPO法人 未来ネットワークひたちなか・ま	理事長	橋本 てるみ
		NPO法人 生活支援ネットワークこもれび	理事長	小山 清美
		ひたちなか市PTA連絡協議会	副会長	谷津 友美／西野 克二
		ひたちなか市交通安全父母の会連合会	会長	落合 香織／小松崎 美穂
		おらが湊鐵道応援団	団長	佐藤 彦三郎
	学校	茨城県立那珂湊高等学校	校長	井上 宏孝
		茨城県立勝田高等学校	校長	下山田 芳子
	世代代表	ひたちなか青年会議所	理事長	岡部 綾太
		ひたちなか市高齢者クラブ連合会	会長	若林 文喜
	福祉・病院 関係	ひたちなか市社会福祉協議会	副会長	深谷 悦男
		ひたちなか市連合民生委員児童委員協議会	副会長	吉田 実／中村 満
		ひたちなか市心身障害者連絡協議会	副会長	富川 己幸希
		ひたちなか市医師会	会長	黒澤 崇
	商工観光 関係・事業所	ひたちなか商工会議所	会頭	柳生 修
		表町通り商店街活性化連絡協議会	会長	小池 明弘
		なかみなとホームシール会	会長	梅原 正孝
		ひたちなか市観光協会	会長	海野 泰司
		日立製作所	人事総務本部 部長代理	佐藤 克幸
運転者が組織する団体		茨城交通労働組合	執行委員長	菅原 康弘
学識経験者		茨城大学	名誉教授	山田 稔

【オブザーバー】

区分	組織・団体等名称
行政関係	国土交通省関東運輸局

8.4.2 小委員会要項・名簿

計画策定特別小委員会の組織及び運営等に関する要項

(趣旨)

第1条 ひたちなか市地域公共交通計画の策定にあたり、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、ひたちなか市公共交通活性化協議会第23条に基づく分科会として設置する計画策定特別小委員会（以下、「小委員会」）の組織及び運営等について必要な事項を定めるものとする。

(所掌)

第2条 小委員会の所掌は、次のとおりとする。

- (1) ひたちなか市地域公共交通計画策定における現状や課題、施策等に関すること
- (2) 前号に掲げるもののほか必要と認める事項

(組織)

第3条 小委員会の委員は、別表に掲げる委員をもって組織する。

(役員)

第4条 小委員会に委員長を置く。

2 委員長は、前条に定める小委員会の委員の中から互選により選任する。

(会議)

第5条 小委員会の会議は、委員長が招集し、委員長が議長となる。

2 委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は小委員会への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

(協議内容の報告)

第6条 委員長は、小委員会での協議内容について、直近の協議会において報告するものとする。

(費用弁償)

第7条 小委員会の委員のうち、別表に掲げる区分が公共交通利用者及び学識経験者であるものは、委員会に出席した際は、費用弁償を受けることができる。

2 前項の費用弁償額は、1回につき1,500円とする。

(庶務)

第8条 小委員会の庶務は、ひたちなか市企画部企画調整課において処理する。

(期間)

第9条 小委員会は、ひたちなか市地域公共交通計画の策定をもって解散する。

(その他)

第10条 この要項に定めるもののほか、必要な事項は、別に定める。

計画策定特別小委員会委員名簿

区分		委員	氏名
行政関係		ひたちなか市企画部長	森山 雄彦
		国土交通省関東運輸局茨城運輸支局（企画調整担当）首席運輸企画専門官	柿本 憲治
		国土交通省関東運輸局茨城運輸支局（輸送担当）首席運輸企画専門官	小菅 達也
公共交通事業者		ひたちなか海浜鉄道株式会社代表取締役	吉田 千秋
		東日本旅客鉄道株式会社勝田統括センター所長	林 一夫
		茨城交通株式会社常務取締役	遠藤 隆光
		株式会社さくら交通代表取締役	大貫 裕治
公共交通事業者の組織する団体		茨城県ハイヤー・タクシー協会常務理事	服部 透
		茨城県ハイヤー・タクシー協会常陸那珂部会長	鬼沢 正光
公共交通利用者	自治会・市民団体等	ひたちなか市自治会連合会長	梅原 正博
		NPO法人 生活支援ネットワークこもれび理事長	小山 清美
	福祉・病院関係	ひたちなか市社会福祉協議会副会長	深谷 悦男
		ひたちなか市連合民生委員児童委員協議会副会長	吉田 実
		ひたちなか市地域包括支援センター長	軍司 正美
		ひたちなか介護サービス事業者連絡協議会長	伊藤 浩一
学識経験者		茨城大学名誉教授	山田 稔

【オブザーバー】

ひたちなか市関係部署	市民生活部生活安全課
	保健福祉部介護保険課
	保健福祉部高齢福祉課
	経済環境部観光振興課
	建設部道路管理課
	都市整備部都市計画課
	教育委員会事務局

8.4.3 計画策定特別小委員会における主な意見と計画への反映状況

下表は、計画策定特別小委員会において示された意見について、委員間の議論を通じて課題認識を整理し、その結果として導かれた施策案との関係を整理したものである。

【課題の整理】

※下記に示す課題は、各種調査結果に基づく整理に加え、小委員会における協議の過程で、委員から示された現状認識や意見を踏まえて整理したものです。

項目	意見の内容	計画への反映
① 担い手・人材に関すること	路線バス：運転士不足、労働規制で減便傾向	課題 4
	介助や同行が必要な方の移動を支える担い手が不足	課題 5
② 利便性・利用促進に関すること	バス停まで歩くことは高齢者の健康維持に有効	課題 2
	免許返納を促進するスマイルあおぞらバスの利便性向上と停留所の改善等が必要	課題 2
	時刻、路線が分かりにくく、情報改善が必要	課題 3
	介助や同行が必要な方への移動の観点が必要	課題 5
③ 交通モードの課題等に関すること	定期利用の減少が見込まれ、将来的な需要の取り込みが必要	課題 4
	スマイルあおぞらバスの運賃について、適正化に向けた検討を行う。	課題 2

【施策案の検討】

項目	意見の内容	計画への反映	
		対応する課題	施策との対応
① スマイルあおぞらバスに関すること	平磯地区で経路が遠回りであったが、「平磯・那珂湊市街地コース」が H30 に導入されたことで改善され、利用しやすくなった。	課題 2	施策③
	今後、遠回りをせずに移動できる経路について検討を進めることで、さらなる利用のしやすさの向上が期待される。	課題 2	施策③
	想定している目的地について、特に小規模な病院・診療所や買い物先を中心に充実を図ることで、利用の増加が期待される。	課題 2	施策③
	路線数の増加について検討してはどうか。例えば、遠回りとなっている路線を複数の路線に分割することや、目的地の充実を図ることなどが考えられる。	課題 2	施策③
	自宅からバス停までの距離について、利用者の利便性向上の観点から最適化を検討する。	課題 2	施策③
	利用者の増加が見込まれることから、乗車定員を超える状況が生じないよう、適切な対応を検討する必要がある。	課題 2	施策③
	運賃の在り方について検討したうえで、必要に応じて路線の拡充を図ることが考えられる。	課題 2	施策③
	自家用車を運転できない方を対象に、スマイルあおぞらバスに関する情報提供を充実させることで、利用促進が期待される。	課題 3・4	施策⑤・⑦

項目	意見の内容	計画への反映	
		対応する課題	施策との対応
② 利用促進・利便性向上に関する事	市外への移動における公共交通の利用促進を図る。(通学やレジャー利用のほか、廃止となった高速バスを利用していた方なども含む。)	課題 3・4	施策⑥・⑨
	市内高校への通学における公共交通の利用促進を図る。	課題 3・4	施策⑥・⑨
	車いす使用者の公共交通利用の促進を図る。	課題 3・4	施策⑥・⑨
	乗継の利便性向上を目的として、駅前広場等の空間の使い勝手について改善を検討する。	課題 1	施策②
	観光需要への対応は、市民の日常的な移動手段を確保するうえでも重要である。	課題 1・3	施策①・⑥
	フレイル高齢者を対象とした公共交通の利用促進を図る。	課題 2・4	施策④・⑨
	元気な高齢者を対象とした公共交通の利用促進を図る。	課題 2・4	施策④・⑨
	時刻表のオープンデータに加え、車両の位置情報の提供も可能であることから、これらのデータを活用した利用促進ツールについて、交通事業者に限らず、幅広い主体による開発が進むことが望まれる。	課題 3・4	施策⑤・⑦
③ 人材確保に関する事	人材確保に関する取組については、緑ナンバー事業者に限らず、時間帯によっては白ナンバーの活用も含め、幅広く検討することが望まれる。	課題 3・4	施策⑥・⑧
	人材確保の取組については、介助を伴う介護タクシーの人材も含めて検討することが望まれる。	課題 5	施策⑩
	介護保険における通院等乗降介助の担い手が減少しており、サービスの提供が困難となっている状況にある。	課題 5	施策⑩
④ 海浜鉄道湊線に関する事	湊線延伸に付随した公共交通ネットワークの強化について検討する。	課題 1	施策①・②
⑤ 施策に関する事	施策については、地域特性に応じて検討すべきであり、場所によってニーズや効果が異なることに留意する必要がある。	課題 1・2・3	施策①・②・③・④・⑥
	ドア・ツー・ドアでの移動を必要とする方へのサービスについて検討してはどうか。具体的には、介助を伴わないデマンドタクシーや、一括定額契約によるタクシー配車などが考えられる。	課題 5	施策⑩

8.4.4 会議等の開催状況（年表）

年	月	内容
2025 年 (令和 7 年)	4 月	第 41 回公共交通活性化協議会 ・「地域公共交通計画」の策定体制について
	6 月～8 月	・ 高齢者アンケートの実施 ・ 一般アンケートの実施 ・ グループインタビューの実施
	8 月～9 月	第 1 回計画策定特別小委員会(対面協議 1 回・書面協議 2 回) ・ 現状と課題の分析について ・ 課題の整理について
	10 月	第 43 回公共交通活性化協議会 ・ ひたちなか市地域公共交通計画の策定について(課題の整理について)
	10 月	第 44 回公共交通活性化協議会(書面開催) ・ ひたちなか市地域公共交通網形成計画の評価について
	10 月	第 2 回計画策定特別小委員会(対面協議 1 回・書面協議 2 回) ・ ひたちなか市地域公共交通計画における施策案について
	11 月	第 45 回公共交通活性化協議会 ・ ひたちなか市地域公共交通計画における施策案について (計画策定特別小委員会からの報告) ・ ひたちなか市地域公共交通計画(素案)について
	12 月～1 月	パブリック・コメント実施
2026 年 (令和 8 年)	2 月	第 47 回公共交通活性化協議会 ・ ひたちなか市地域公共交通計画(案)について