

令和5年度 第2回 石岡市公共交通政策会議 会議次第

日 時 令和6年1月24日（水） 午前10時
場 所 石岡市八郷総合支所 101～103会議室

1 開 会

2 挨 拶

3 議 事

- (1) 石岡市地域公共交通計画について
- (2) 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業評価について

4 閉 会

【配布資料】

- ・ 次第
- ・ 委員名簿
- ・

 石岡市地域公共交通計画（素案）
- ・

 第1回地域公共交通政策会議意見対応表
- ・

 地域公共交通網形成計画における施策の達成状況
- ・

 観光周遊バス比較表
- ・

 乗合いタクシーに関する資料
- ・

 石岡市地域公共交通計画に関するアンケート調査結果
- ・

 前回議事録
- ・

 令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価シート

石岡市地域公共交通計画(素案)

石岡市

目次

第1章. 計画の位置づけ	1
1-1 石岡市地域公共交通計画の位置づけ	1
1-2 計画策定の趣旨	2
1-3 計画区域	3
1-4 計画期間	3
第2章. 地域及び公共交通の現況	4
2-1 地域の現況	4
2-2 公共交通の現況	15
第3章. 公共交通の利用実態、ニーズ	40
3-1 調査概要	40
3-2 市民アンケート	41
3-3 公共交通利用者アンケート	45
3-4 乗合いタクシー利用者アンケート	49
第4章. 上位・関連計画	53
4-1 上位・関連計画	53
4-2 上位・関連計画のまとめ	63
第5章. 石岡市における公共交通の課題	65
5-1 高齢化に伴う公共交通のニーズの高まり	65
5-2 都市拠点と地域生活拠点の移動の確保	67
5-3 多様化する移動ニーズへの対応	68
5-4 周辺都市から石岡市への移動利便性の維持	70
5-5 観光客が周遊しやすい移動環境の提供	70
第6章. 基本理念と方針	71
第7章. 施策事業と実施主体	75
7-1 施策の体系	75
7-2 個別事業の概要と実施主体	76
第8章. 計画の達成状況の評価	94
第9章. 推進方針	95

第1章. 計画の位置づけ

1-1 石岡市地域公共交通計画の位置づけ

石岡市地域公共交通計画(以下、「本計画」)は、本市の公共交通施策の方向性を定め、地域にとって望ましい姿を明らかにする「公共交通に関するマスタープラン」です。本計画は、石岡市の最上位計画である石岡市総合計画基本構想との整合を図りながら、石岡市立地適正化計画等の関連計画と連携して進めていく計画として位置づけられています。

上位計画

石岡市総合計画 基本構想
石岡市の目指すべき将来像を掲げ、まちづくりの基本的な考え方である基本理念を位置付け、10年間で取り組むべき事項を示すもの。

石岡市総合計画 基本計画
市長任期における市の方針を掲げ、将来像を実現するための行動計画として、基本施策や事業内容を示すもの。



石岡市地域公共交通計画
石岡市の交通やまちづくりの現状を踏まえ、地域にとって望ましい姿を明らかにする、公共交通に関するマスタープラン

関連計画

- 石岡市都市計画マスタープラン
- 石岡市立地適正化計画
- 石岡市中心市街地活性化計画(第3期)
- 第2次石岡市観光振興計画 等



図 本計画と上位計画・関連計画との関係性

1-2 計画策定の趣旨

国は、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインし、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、活性化再生法)を令和2年11月に改正しました。

この改正により、地方公共団体は、地域の運送サービスの持続可能な提供に係る基本的な方針を定める、マスタープランとなる「地域公共交通計画」の作成が努力義務となり、市の公共交通に対する関与が一層重要となりました。

さらに、いわゆるコロナ禍等社会経済情勢の変化に伴う公共交通サービスの需要縮小等により、地域が主体となった公共交通の維持・確保の重要性が高まっています。

これらを背景として、市内の多様な公共交通を貴重な“資源”と捉え、これらの一体化を図り、利便性を向上させ、人口減少等による交通需要の変化に対応した、市内公共交通を持続可能な公共交通体系へと発展させていくために、地域公共交通計画の策定が必要です。

【参考】地域公共交通計画とは？(地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(理念編)第4版(令和5年10月)国土交通省

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針(以下、基本方針と呼びます。)」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねることで作成していくものです。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域公共交通の提供を確保することを求めています。その際、ICカード・二次元コード等のキャッシュレス決済の導入促進、更には MaaS、オンデマンド交通における AI 活用の取組、自動運転などの技術も活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者、子育て世代や外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。

このように、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。

1-3 計画区域

本計画の区域は、市内全域とします。ただし、鉄道や路線バスの一部、乗合いタクシー等の市域を超える交通については、近隣自治体とも連携しながら取組みを進めることとします。

1-4 計画期間

本計画の期間は、2024(令和6)年度から 2028(令和 10)年度までの概ね 5 年間とします。

計画の見直し時期は、社会情勢、上位計画・関連計画の改訂状況等により、上記に限らず柔軟に検討します。

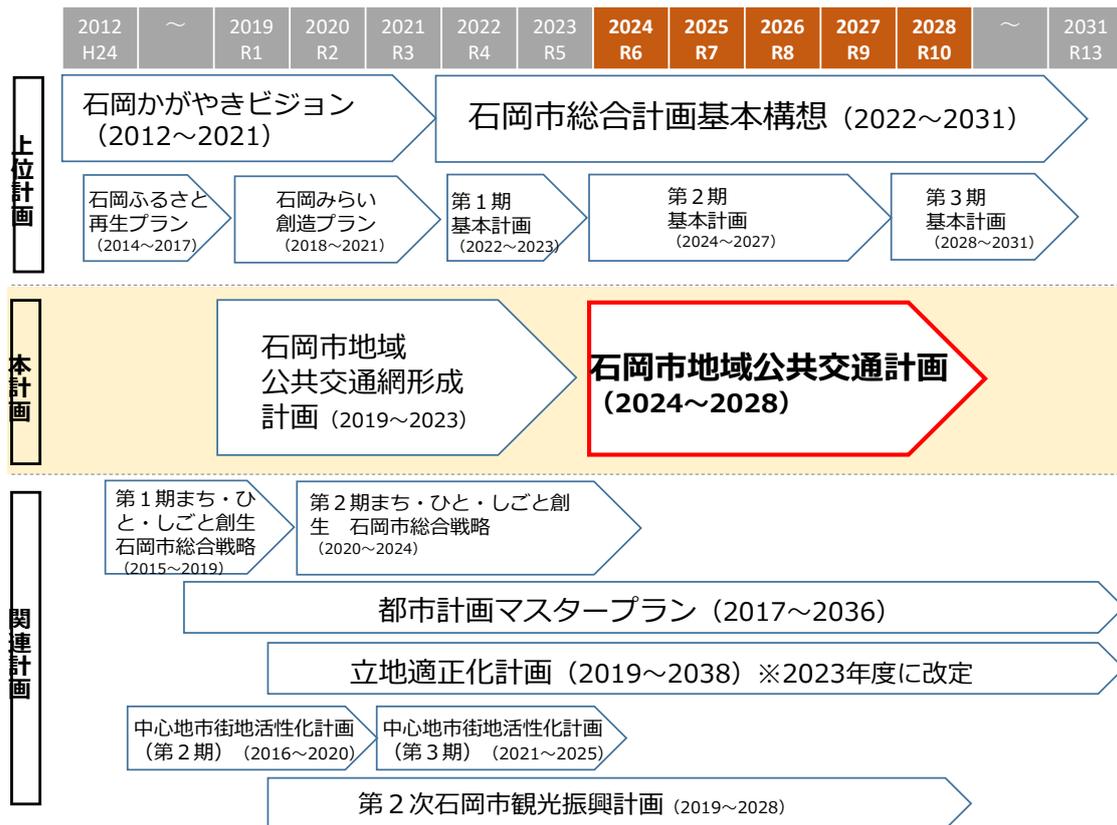


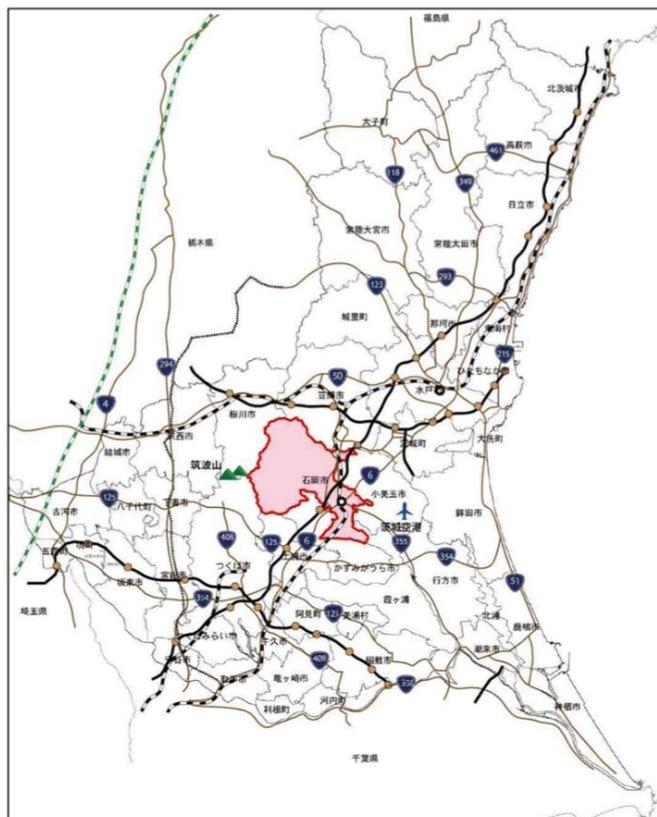
図 本計画と上位計画・関連計画との計画年次の関係

第2章. 地域及び公共交通の現況

2-1 地域の現況

(1) 位置及び地勢

- ・ 本市は、平成 17 年 10 月に旧石岡市と旧八郷町が合併して誕生した市で茨城県のほぼ中央部に位置し人口 70,666 人(令和5年4月1日現在)総面積は 215.53 km²です。市の大半は関東平野特有の平坦な地形で構成され西部から北部にかけて筑波山系が連なりそこから市街地に向けてなだらかな丘陵地が広がっています。さらに恋瀬川が注ぐ東南部には日本第二の湖面積を誇る霞ヶ浦が広がっています。
- ・ 交通環境としては首都圏から東北地方を結ぶ常磐自動車道国道 6 号、JR常磐線が市を南北に貫きこの交通条件の良さが市民生活はもちろん企業誘致や農作物の出荷等において有利に働いています。さらに平成 17 年に開通したつくばエクスプレスや平成 22 年に開港した茨城県の空の玄関口である茨城空港北関東自動車道・東関東自動車道水戸線・首都圏中部連絡自動車道の開通による常磐自動車道を基軸として高速道路ネットワークの形成等本市の交通条件をより向上させる広域交通網の整備も進んでいます。

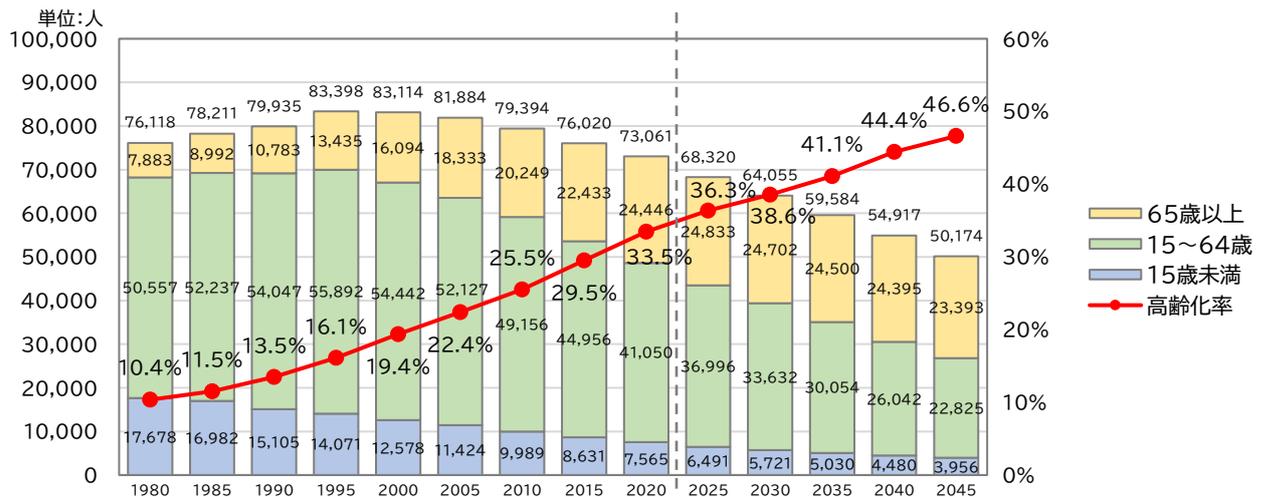


出典:石岡市都市計画マスタープラン

図 石岡市の位置

(2) 人口の推移・高齢化率

- ・ 国勢調査によると、石岡市の人口は 1995 年(H7)の 8.3 万人をピークに減少に転じており、2020 年(R2)時点で 7.3 万人です。国立社会保障・人口問題研究所の推計値によると、2045 年には 5 万人程度になる見込みです。
- ・ 高齢化率は 2020 年(R2)時点で 33.5%であり、将来的には 46.6%に達する見込みです。



出典：2020 年まで国勢調査/2025 年以降は国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計値

図 石岡市の年齢別人口推移・将来推計値

- ・ 地区別の人口をみると、石岡地区の方が八郷地区よりも 2 倍程度多くなっており平成 2 年 4 月 1 日現在では石岡地区は 48,088 人、八郷地区は 24,973 人となっています。
- ・ 平成 2 年度から令和 2 年度までの地区別人口の推移は、両地区ともに減少傾向にあります。特に八郷地区での減少が顕著となっています。

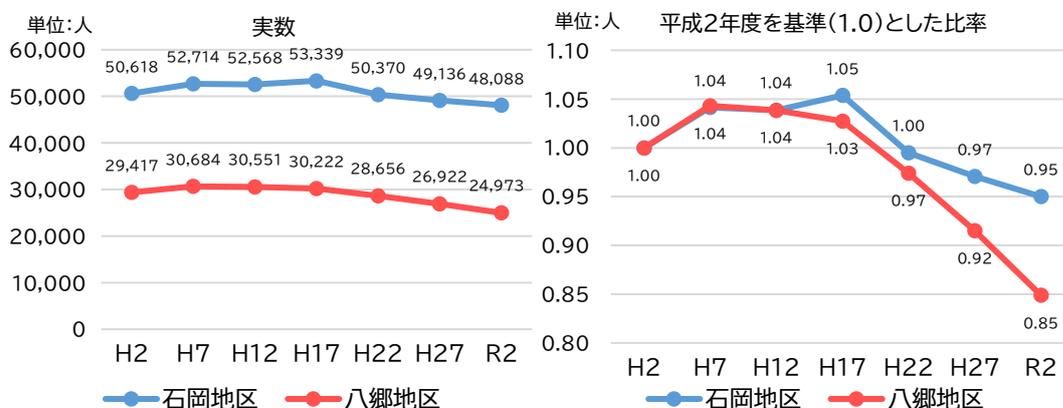
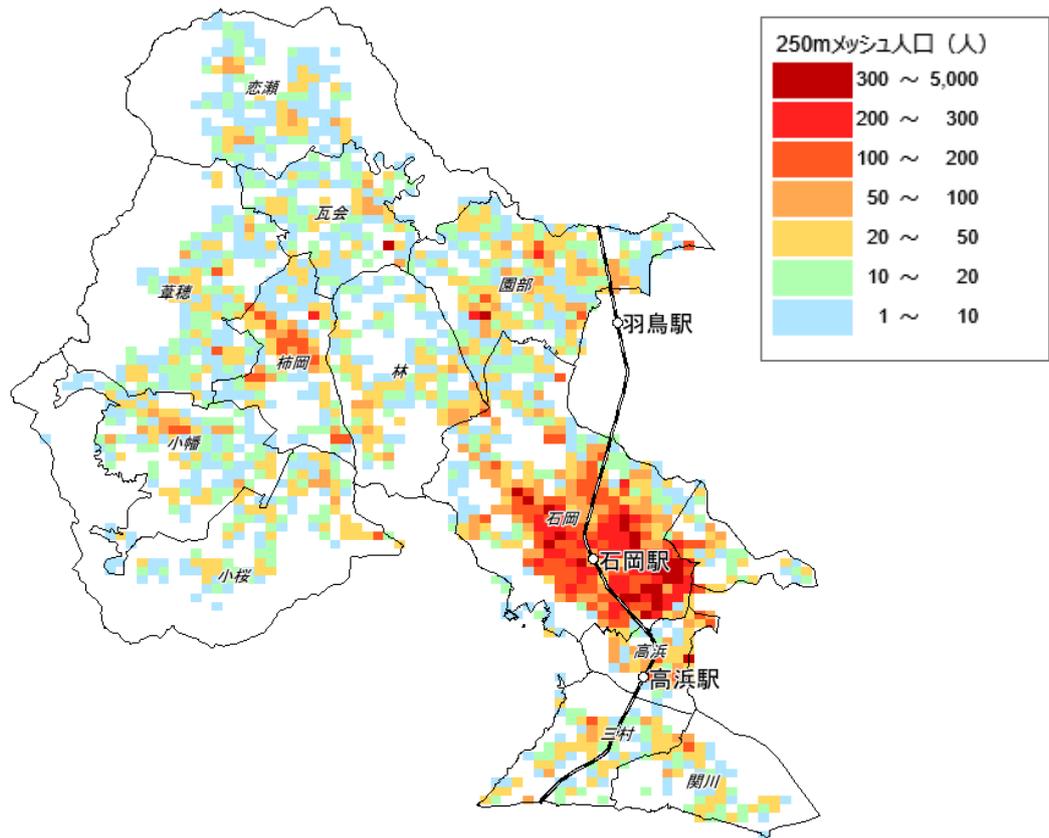


図 地区別の人口の推移

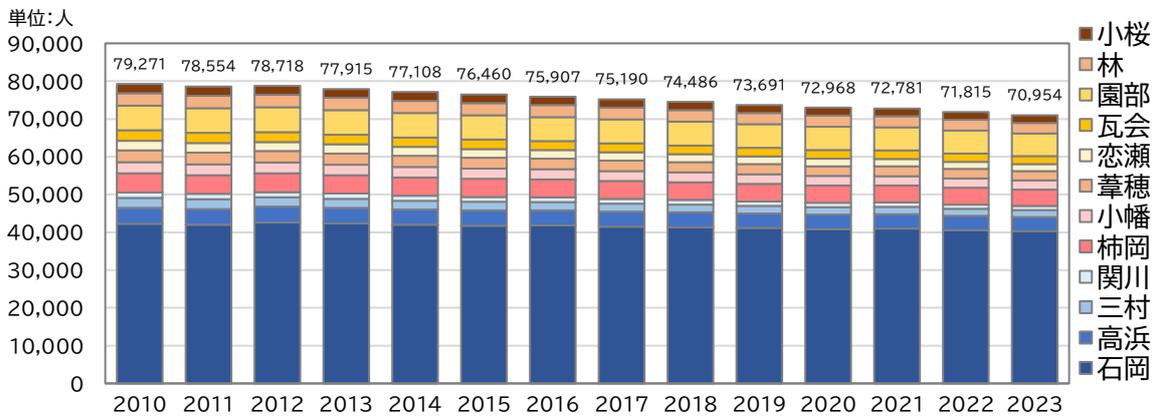
(2) 人口分布

- ・ 住民基本台帳によると、石岡市の地区別人口は石岡地区に市の人口の約半数の約4万人が集積しており、次いで園部地区や高浜地区、柿岡地区における集積がみられます。



出典:令和2年度国勢調査

図 石岡市の地区別人口分布(250mメッシュ)



出典:住民基本台帳(各年1月1日時点のもの)

図 石岡市の地区別人口推移

(3) 土地利用現況

- 農地・山林等の自然的土地利用が市全域の約 80%を占めます。(■ ■ ■)
- 八郷地域で筑波山からの丘陵地帯で山林・農地が広がっています。
- 宅地や道路等の都市的土地利用が約 20%を占めます。(■ ■ ■ ■)
- 石岡地域で石岡駅を中心に市街地が広がっています。
- 市街地の北側(柏原地区)には工業団地があります。

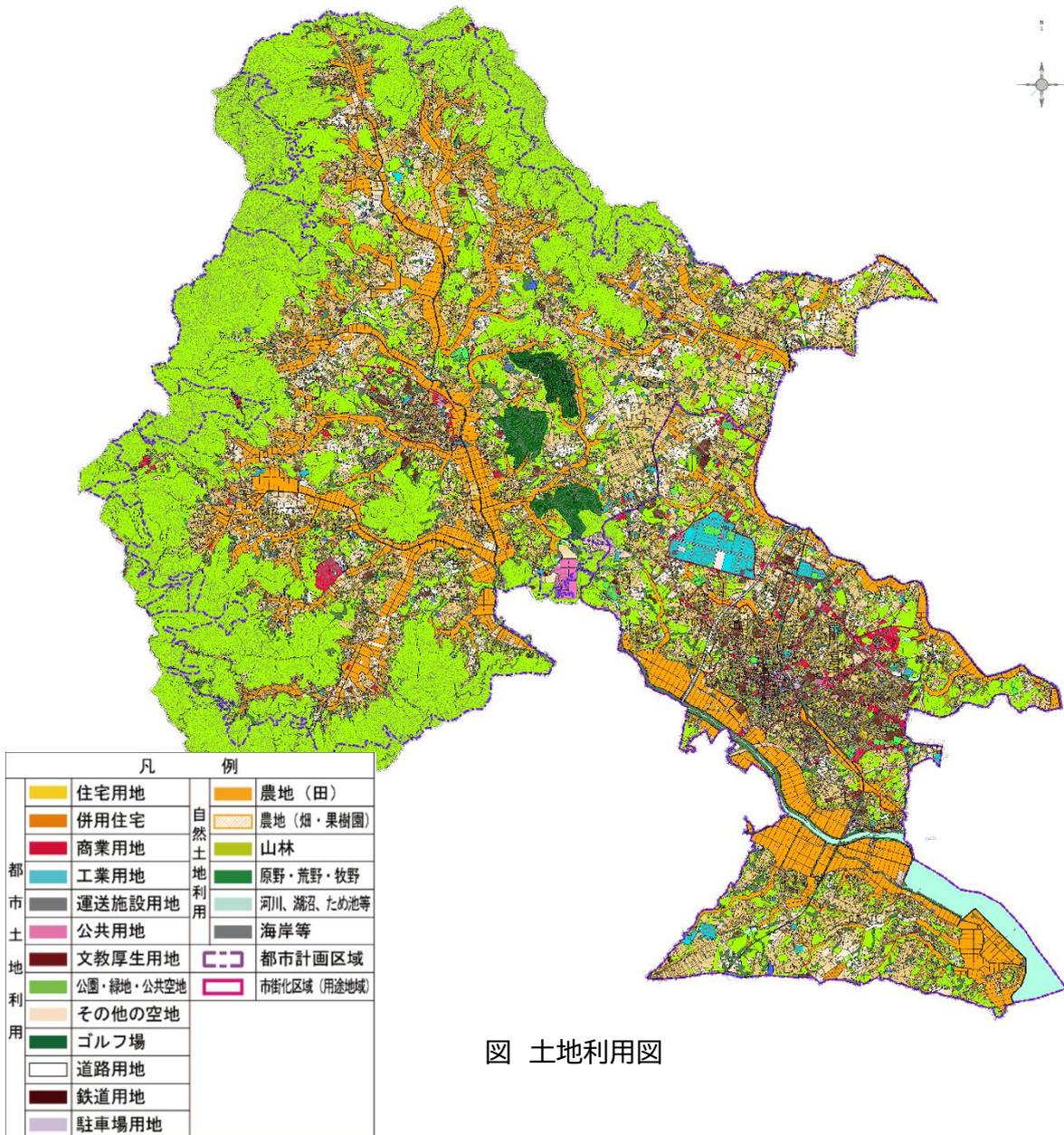
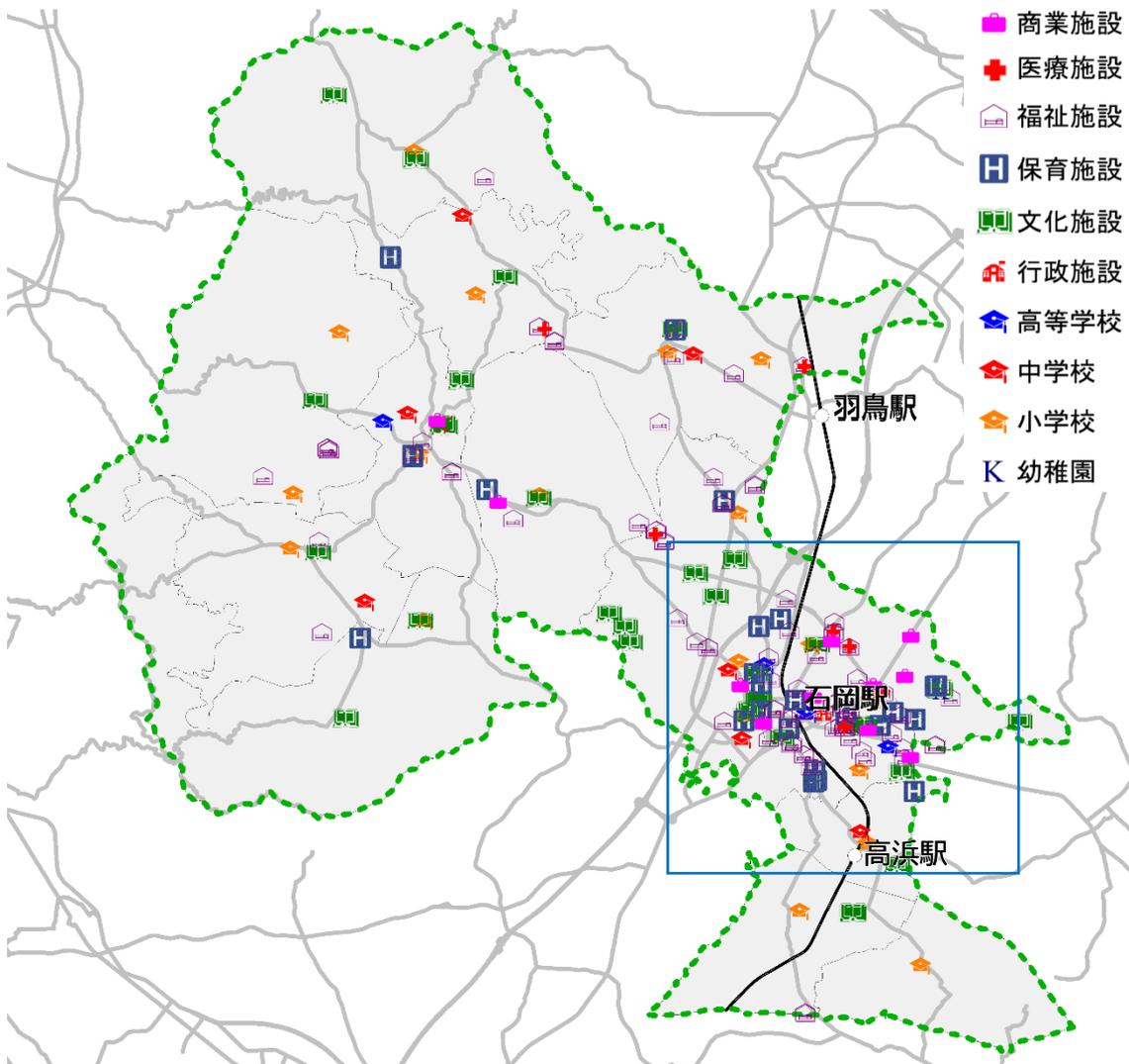


図 土地利用図

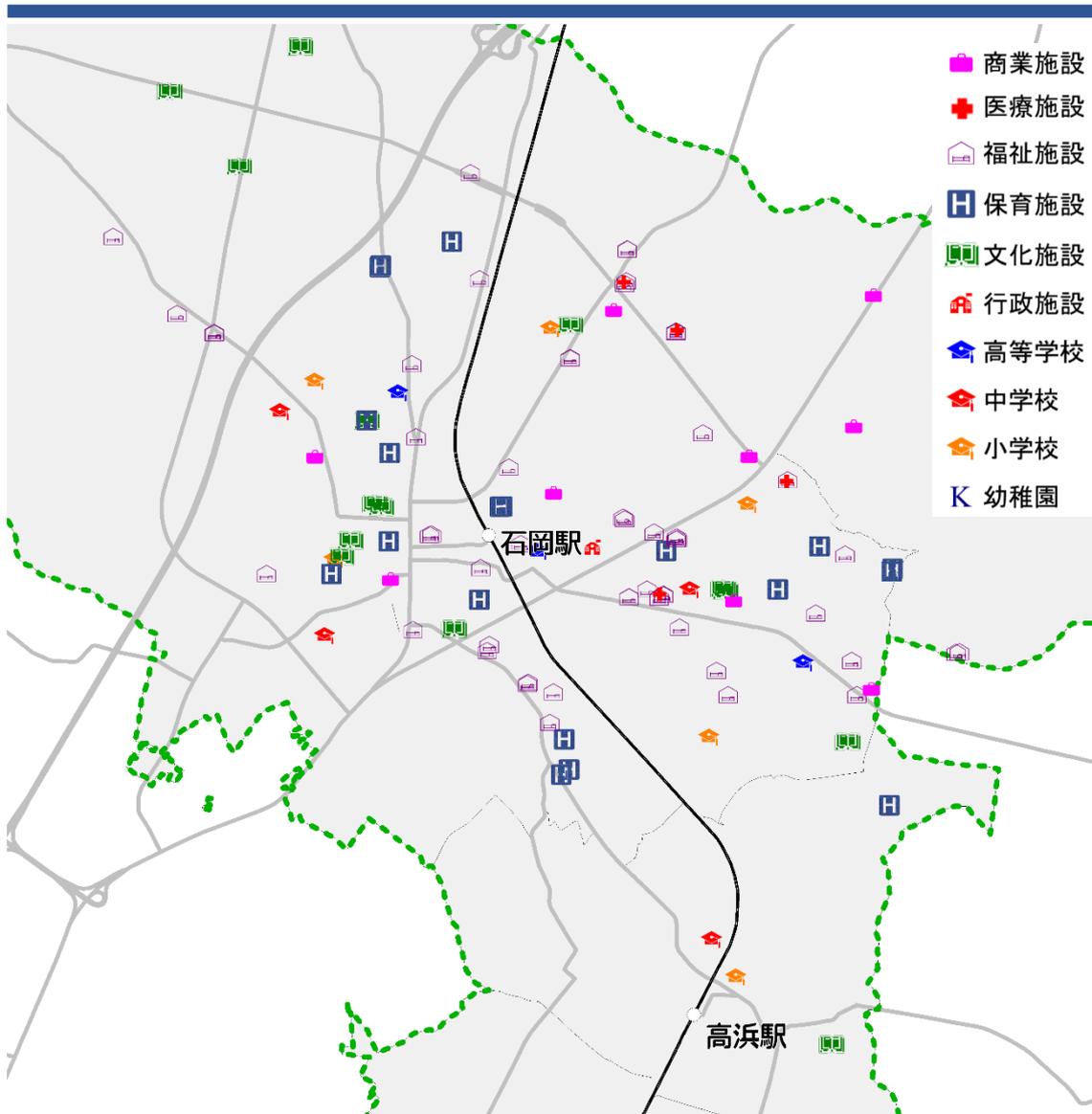
(4) 各種の施設立地状況

- 公共施設、教育施設、商業施設、医療施設、観光施設といった各種施設の立地は広範囲に点在していますが、中でも人口の集中する石岡市街地、柿岡市街地の周辺では、多様な施設が集積しています。



出典：石岡市資料

図 施設立地状況図



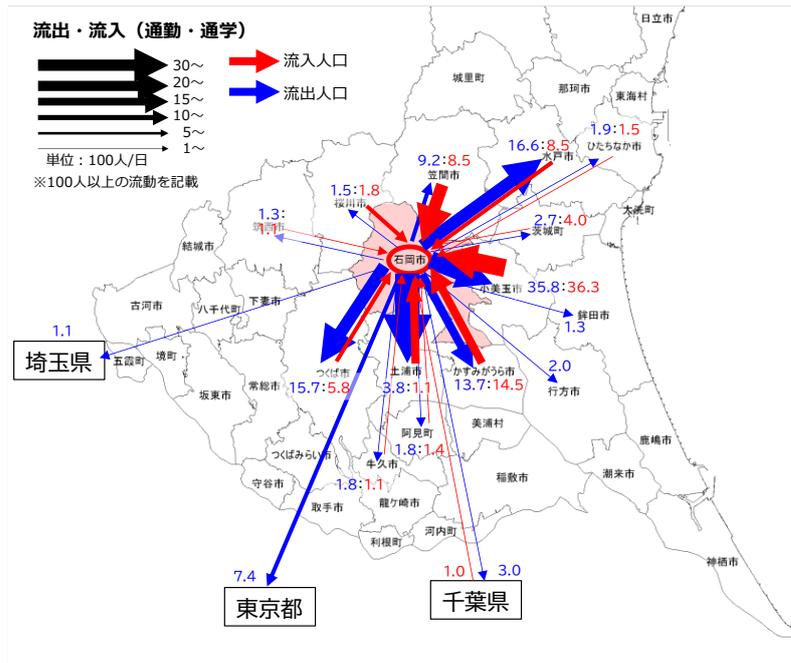
出典：石岡市資料

図 施設立地状況図(石岡市中心部)

(5) 交通流動特性

① 通勤・通学流動

- 石岡市民の市内に通勤・通学する市民は約 6 割となっています。
- 市外への通勤・通学先で多いのは土浦市、小美玉市となっています。
- 石岡市の通勤・通学で多いのは小美玉市、笠間市、かすみがうら市になります。



出典：令和 2 年度国勢調査

図 通勤・通学目的の流出・流入人口

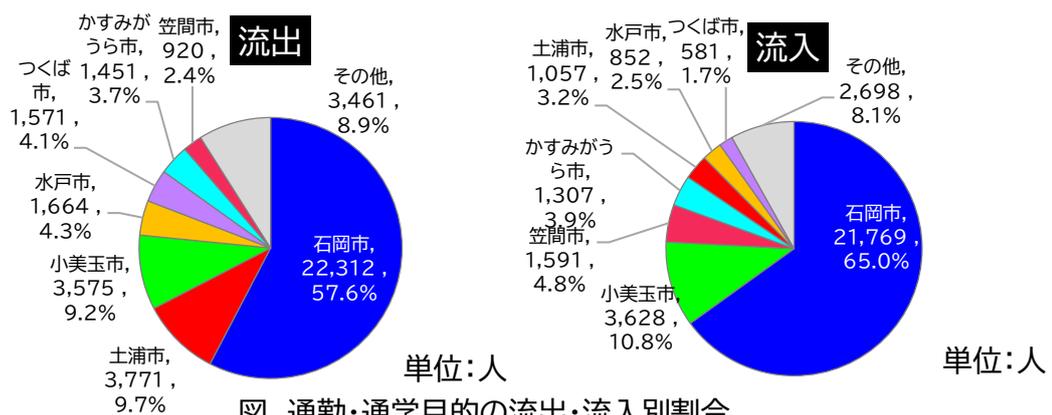


図 通勤・通学目的の流出・流入別割合

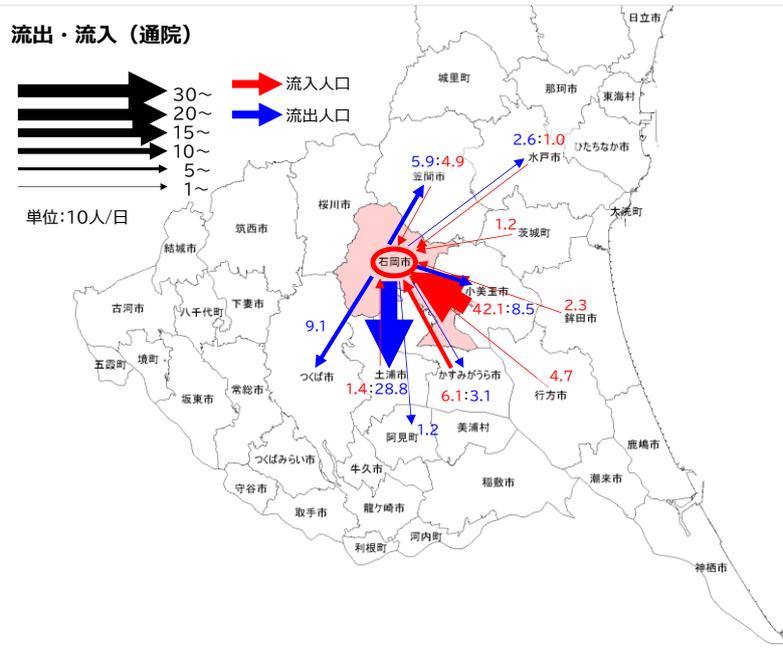
表 通勤・通学目的の流出・流入人口

単位：人/日	流出	流入
通勤通学人口総数	38,725	33,483
うち、市外へ、市外から	16,413	11,714

出典：令和 2 年度国勢調査

② 通院流動

- 石岡市民の市内通院割合は約7割であり、残りの3割が市外へ通院しています。
- 市外の通院先で最も多いのが土浦市、次いでつくば市、小美玉市となっています。
- 石岡市への通院が最も多いのは小美玉市になります。



出典: 茨城県受療動向調査(令和3年度)

図 通院目的の流出・流入人口

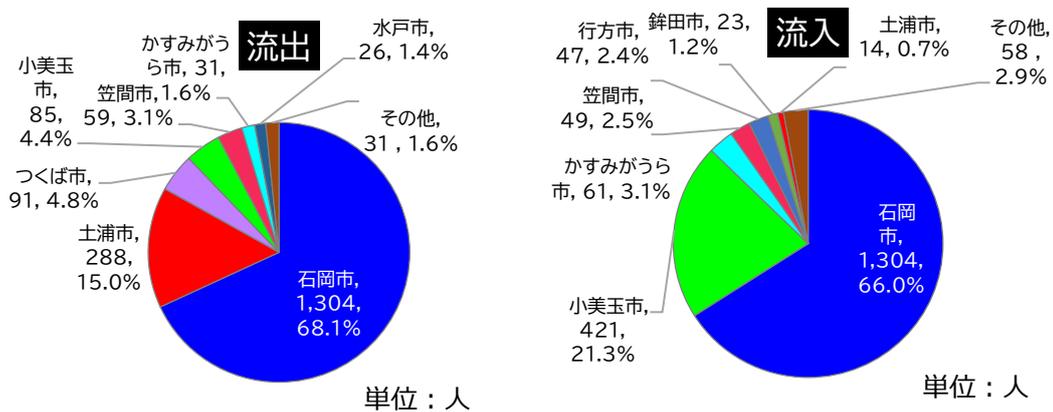


図 通勤・通学目的の流出・流入別割合

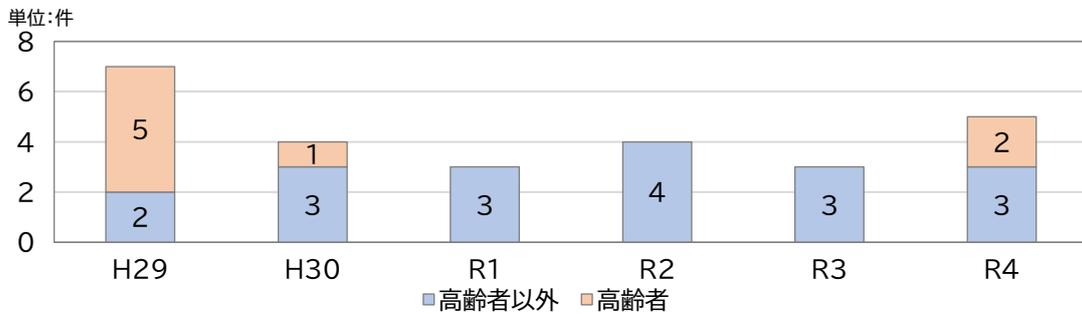
表 通院目的の流出・流入人口

単位: 人	流出	流入
通院人口総数	1,915	1,977
うち市外へ	611	673

出典: 茨城県受療動向調査(令和3年度)

(6)交通事故件数

- 交通事故件数は、直近の令和4年度で5件でした。推移に大きな変化は見られません。



出典:茨城県警事故統計資料

図 石岡市における交通事故の死亡者数の推移

(7)免許保有者数・返納件数の推移

- 市全体での運転免許保有者数は減少傾向にある一方、65歳以上の運転免許保有者数は増加傾向にあります。
- 運転免許返納者も増加傾向にあります。今後も免許返納者の増加が見込まれる中、高齢者を中心に自動車を運転できない市民の移動手段の確保が大きな課題として生じることが予測されることから、その対応について検討する必要があります。

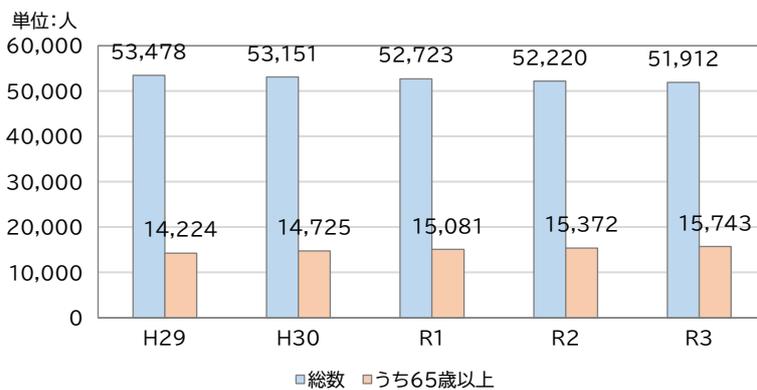


図 石岡市における運転免許保有者の推移

出典:茨城県警事故統計資料

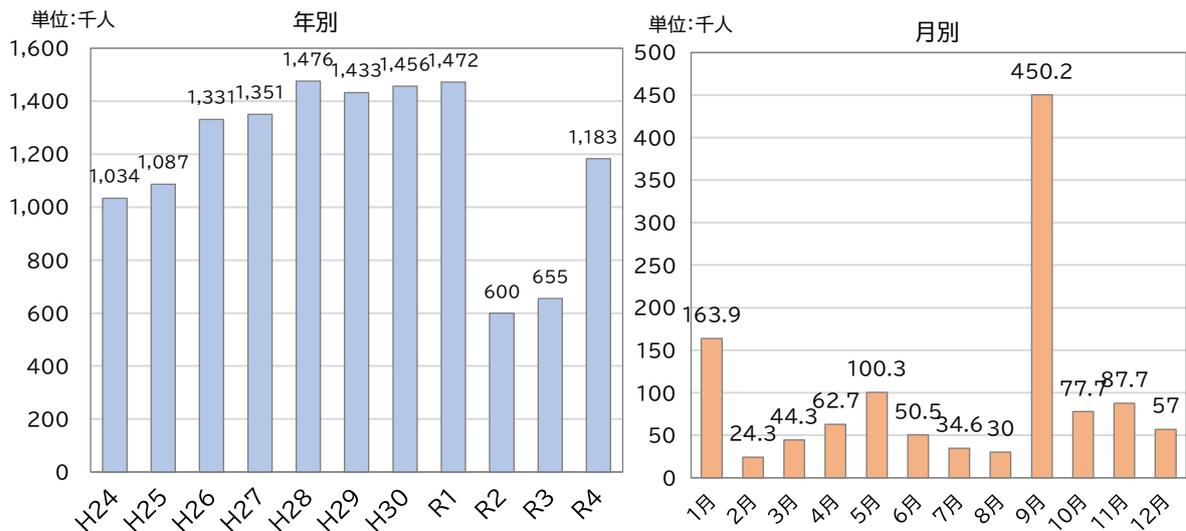
表 石岡市における運転免許返納者

単位:人	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
総数	159	191	250	256	230
うち65歳以上	151	183	240	245	222

出典:茨城県警事故統計資料

(8) 観光動向

- ・ 新型コロナウイルスの影響で令和2年、3年は激減しています。
- ・ 令和4年の観光客数は前年と比較して増加しましたが、コロナ前の水準には及んでいません。
- ・ 令和4年の月別の推移をみると、「石岡のおまつり」が開催される9月に多くの来訪者があることが分かります。



出典: 茨城の観光レクリエーション現況

図 石岡市の観光入込客数の推移(年別・月別(令和4年度))

表 観光施設の来場者数(令和4年度)

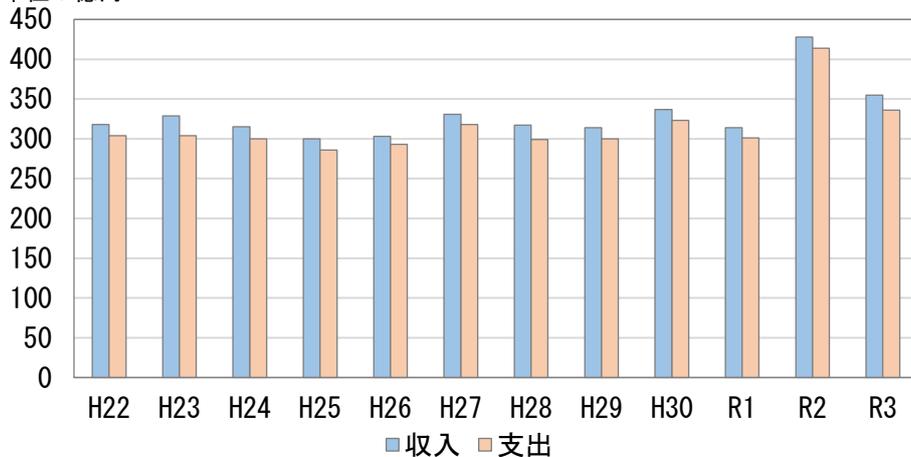
施設名	単位:人
いばらきフラワーパーク	252,245
やさと温泉「ゆりの郷」	116,263
風土記の丘	111,012
ふれあいの森	45,861
つくばねオートキャンプ場	14,646
体験型観光施設 朝日里山学校	9,117

出典: 石岡市資料

(9) 財政状況

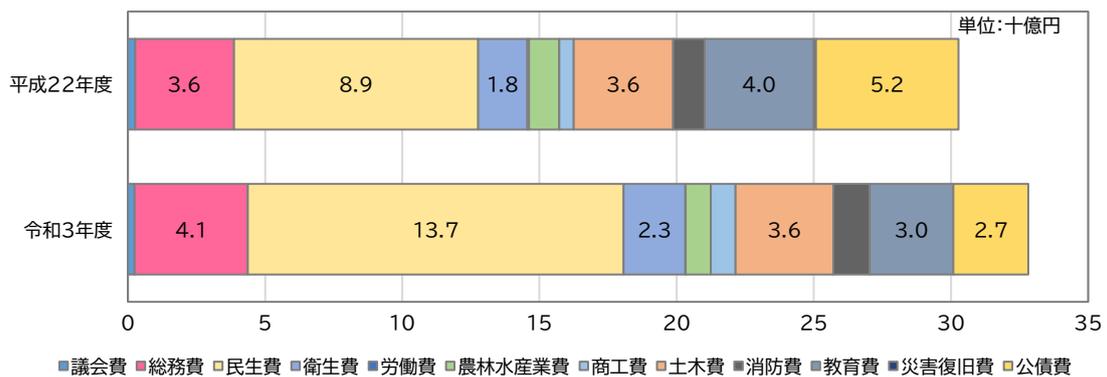
- ・ 本市の財政は、決算状況から見ると、令和2年度に新型コロナウイルス感染症が蔓延したこともありその対策として歳入額・歳出額が増加していますが、全体として横ばいを維持しています。
- ・ 歳出については、障害者福祉や児童福祉等の用途に使われる民生費の増加が顕著となっています。これらの費用の他、公共施設の老朽化に伴う更新費用の増大が予想されることから、財政の厳しさは増すものと想定されます。

単位：億円



出典：石岡の家計簿

図 決算額の推移



出典：財政状況資料集

図 目的別歳出額の変化

2-2 公共交通の現況

(1) 鉄道・道路網の現況

- ・ JR常磐線が南北を縦断する本市には、石岡駅、高浜駅の2駅が設置されています。
- ・ 本市は、茨城県を南北に縦断する国道6号と、笠間市または潮来市から伸びる国道355号の合流点となっています。また、石岡地区、八郷地区それぞれの市街地から放射状に伸びる主要地方道等の県道によって周辺市と結ばれており、道路交通における要衝となっています。平成24年には朝日トンネルが開通しましたが、今後も、国道6号千代田石岡バイパスや国道355号玉里石岡バイパス、(仮称)上曽トンネル等、新たな交通基盤の整備計画が進められています。

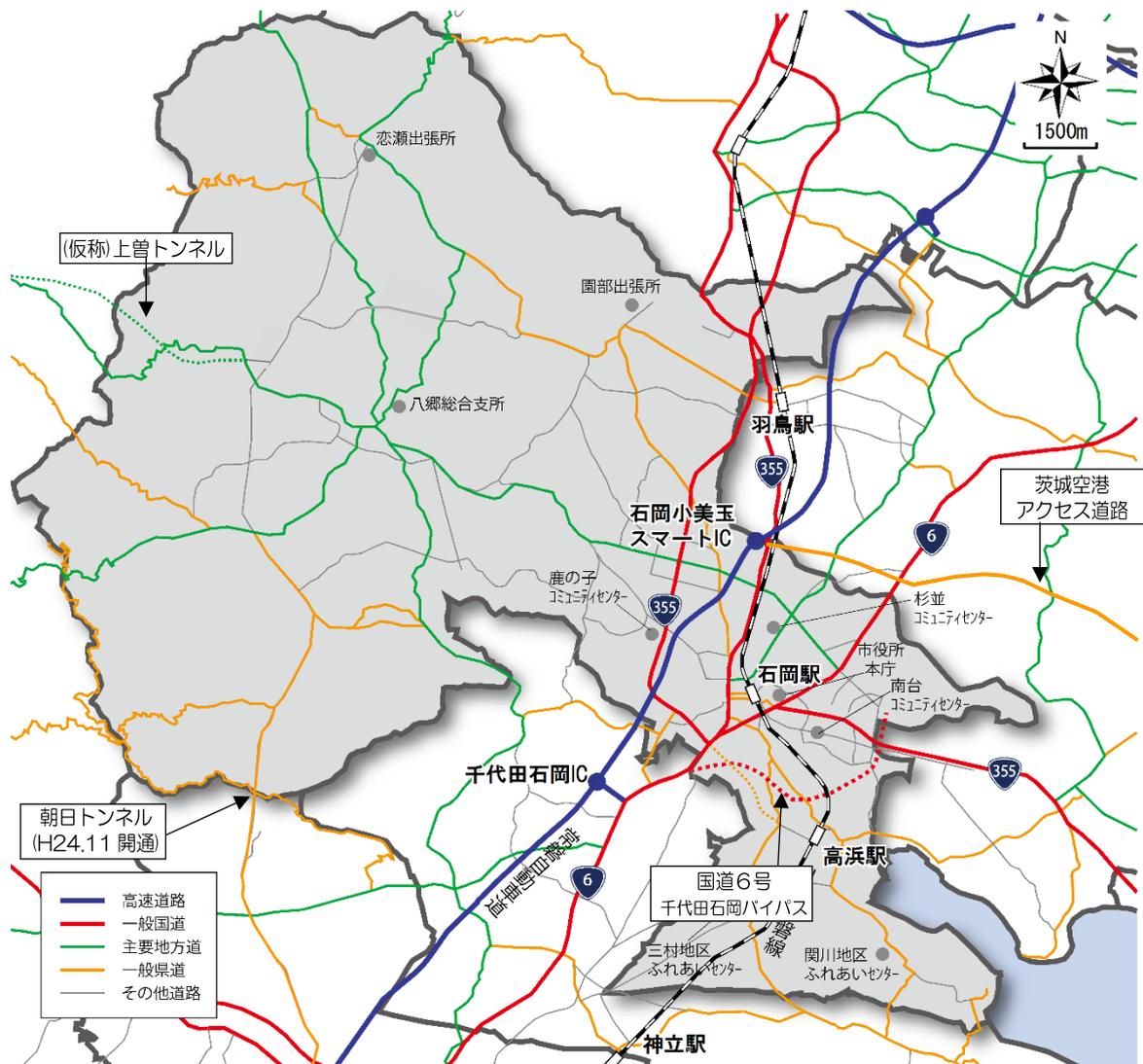


図 石岡市周辺の鉄道・道路網

(2) 鉄道・道路網の現況

種類	概要
鉄道	国道 6 号と並行して市を南北に常磐線が運行しており、市内には 2 か所の駅(石岡駅と高浜駅)が存在します。
高速バス	本市を縦断する常磐自動車道を走るもので、5路線が運行されており、常磐自動車道の高速バス乗り場より利用できます。
路線バス	本市に本社を有する関鉄グリーンバス株式会社が 8 路線、関東鉄道株式会社(土浦市)が 1 路線を運行しており、旧市町を結ぶ路線と周辺自治体(水戸市、小美玉市、かすみがうら市、土浦市、行方市、銚田市)とを結ぶ路線が放射状に運行されています。
乗合いタクシー (乗合いタウンメイト)	石岡市社会福祉協議会が事業主体となり、市内在住者を対象として、ドアツードアのフルデマンド方式による区域運行を行っています。令和5年3月からAIシステム導入を行ったことで利便性の向上につながっています。
タクシー	市内に事業所を置く 7 社を含め、10 社が市内でタクシーの営業を行っています。
福祉有償運送	石岡市社会福祉協議会では、単独で公共機関を利用できない方を対象とした福祉移送サービスを実施しています。
石岡・やさと観光 周遊バス	市内の観光施設を結ぶ観光巡回車「石岡・やさと観光周遊バス」を運行して、観光客の移動手段を確保しています。

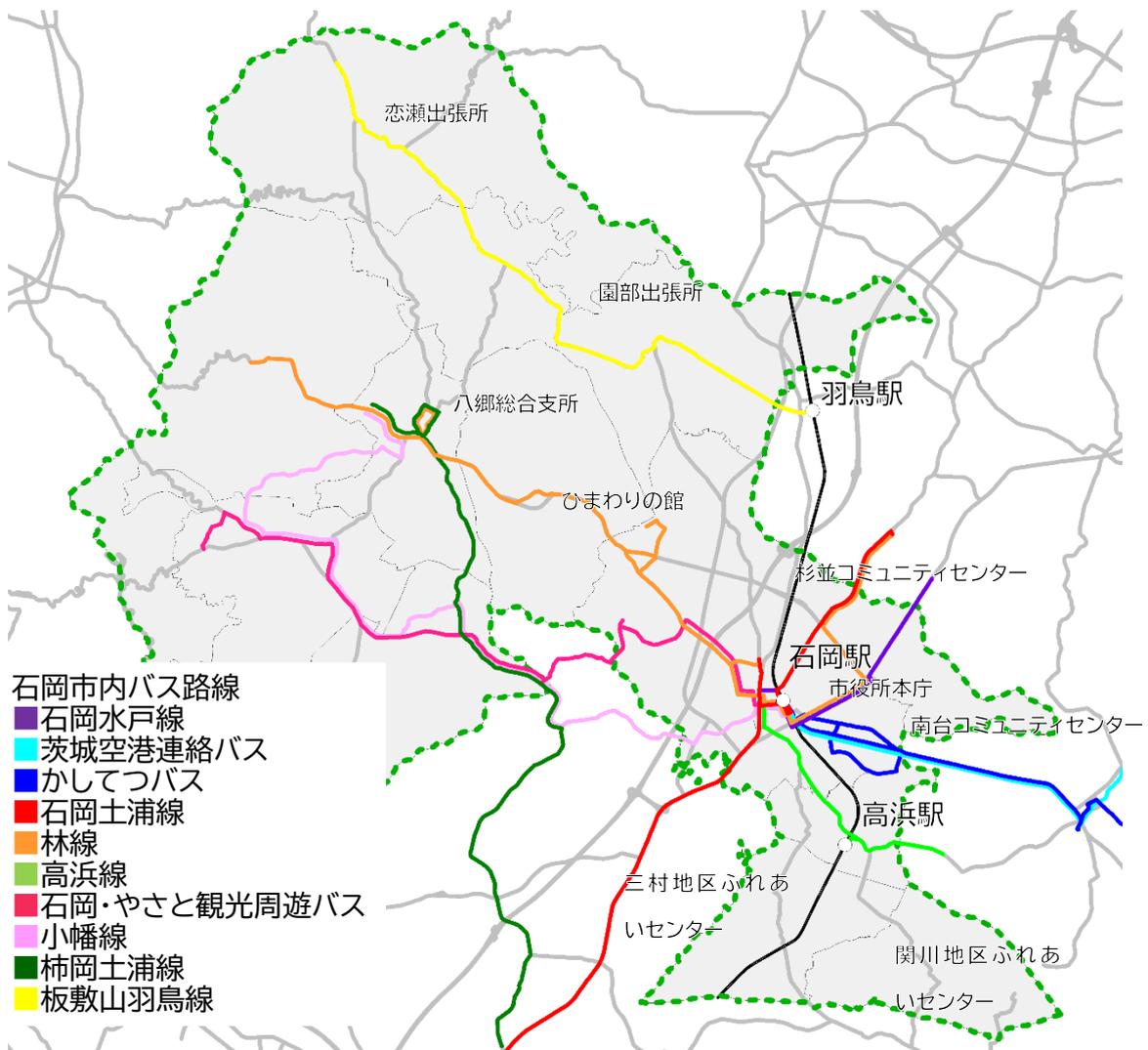
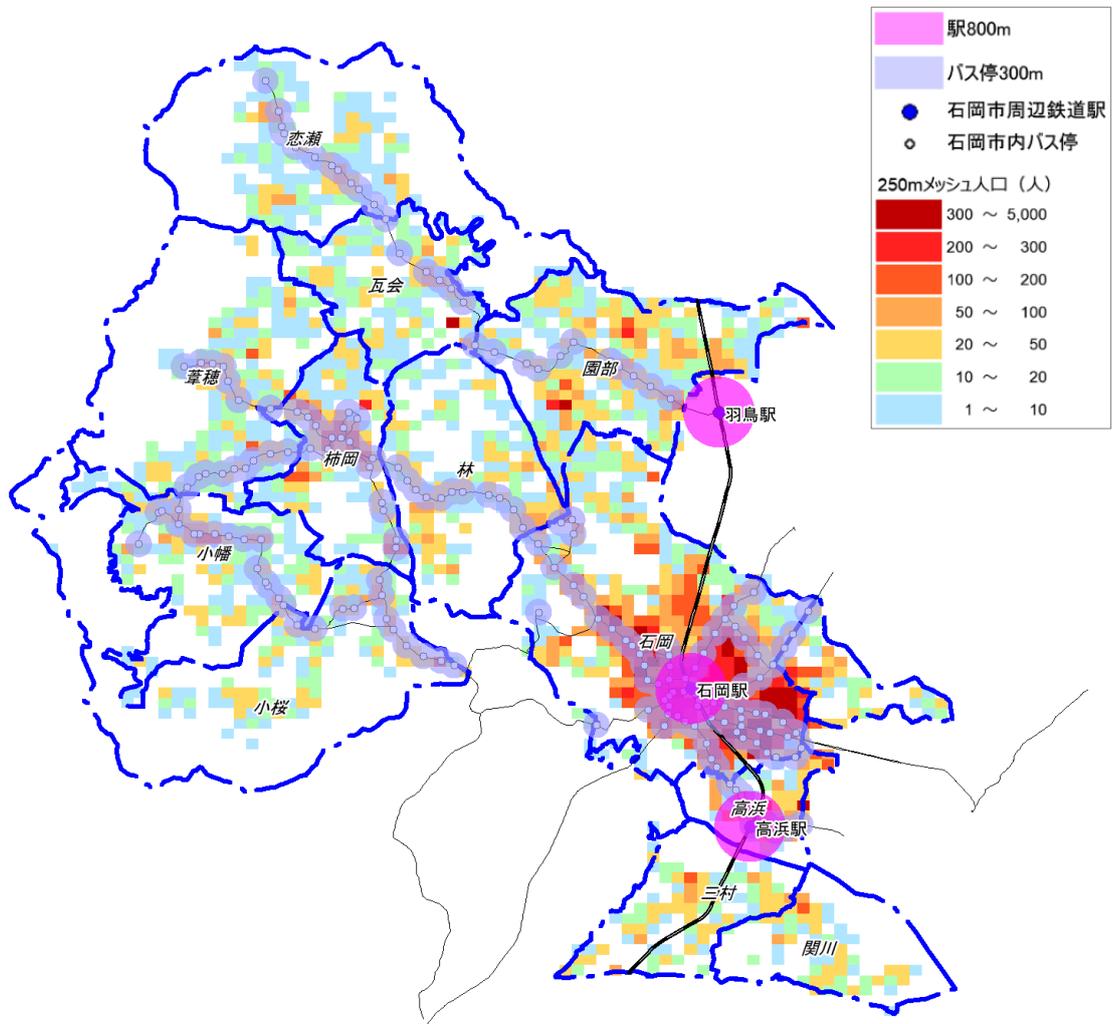


図 市内の民間路線バスのネットワーク

(3) 公共交通網

- 現在の本市における公共交通体系は、JR 常磐線の3駅を軸として、駅と市内各地域を結ぶ2つのバス事業者によるバス路線、複数の事業者によるタクシー、市が運行する乗合いタクシーが端末交通としての役割を担っています。



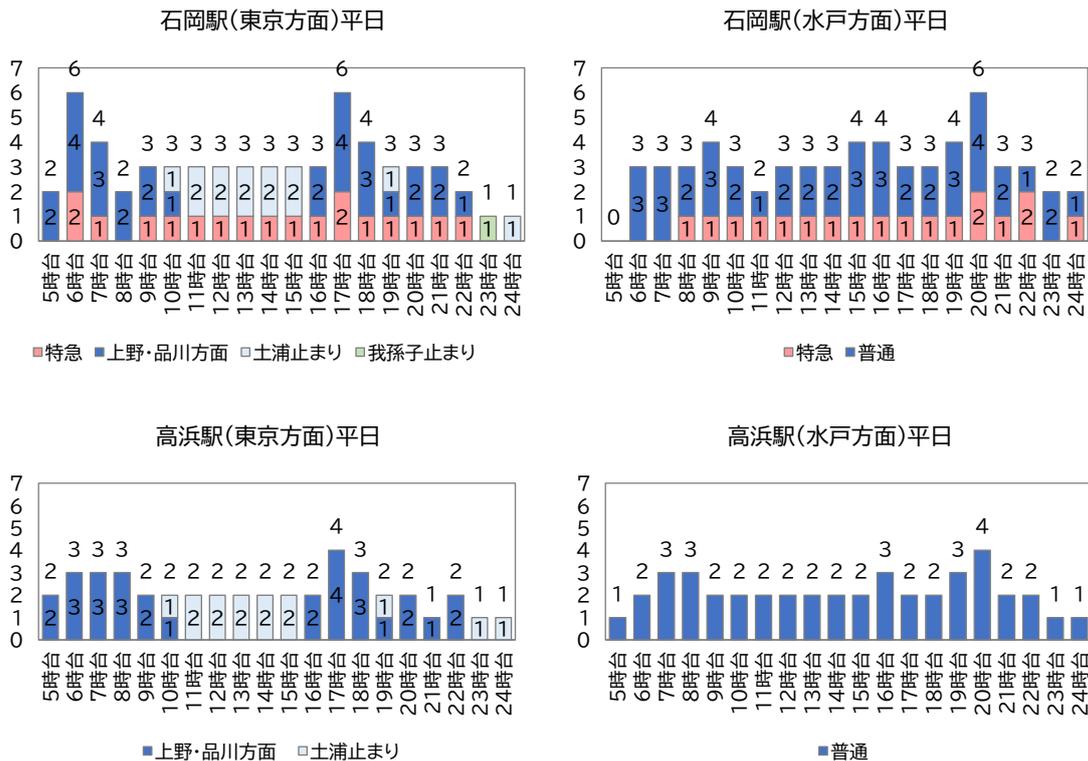
※公共交通カバー圏域 鉄道駅から 800m、バス停から 300m

図 本市の公共交通網(令和5年度時点)

(4) 鉄道(JR常磐線)

① 運行本数

- ・ 石岡駅は、朝・夕のピーク時間で上り 6 本/時間、下り 4～6 本/時間です。
- ・ 高浜駅は、17 時台の 4 本/時間が最も多いです。



出典:JR 東日本 HP

図 石岡駅・高浜駅における時間帯別運行本数

- ・ 石岡駅は、平日 58 本、休日 58 本、高浜駅は平休日共に 41 本の運行本数があります。

表 石岡駅・高浜駅の終着駅別運行本数

終点駅		土浦駅	上野駅	品川駅	その他	合計
石岡駅	平日	13	15	29	1	58
	休日	14	13	30	1	58
高浜駅	平日	13	14	13	1	41
	休日	14	13	13	1	41

出典:JR 東日本 HP

- 石岡駅では、平休日共に上り・下りそれぞれ 17 本の特急列車が運行されています。

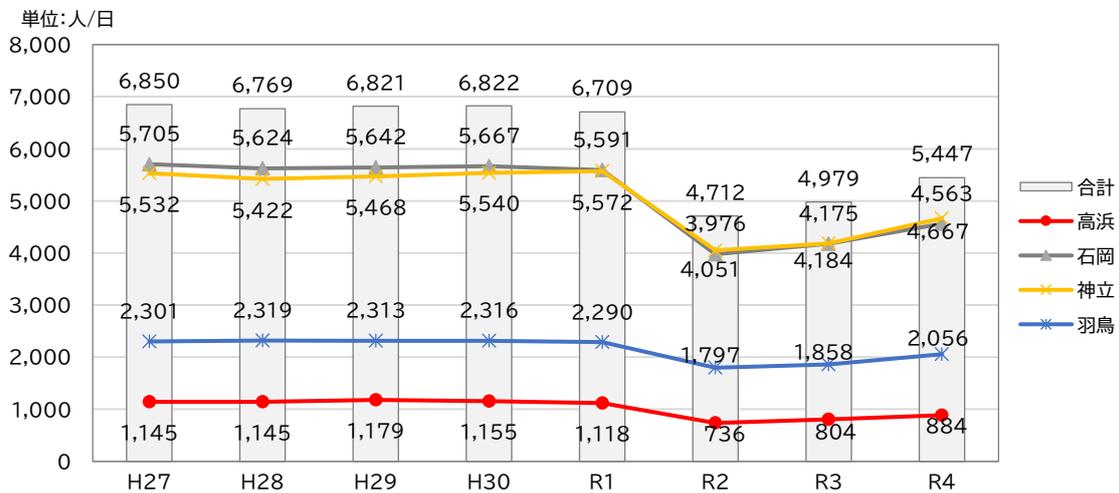
表 石岡駅・高浜駅の平休日別列車等級別運行本数

			普通	特別 快速	特急	その他	合計
石岡駅	上り	平日	41	0	17	0	58
		休日	41	0	17	0	58
	下り	平日	42	0	17	0	59
		休日	42	0	17	0	59
高浜駅	上り	平日	41	0	0	0	41
		休日	41	0	0	0	41
	下り	平日	42	0	0	0	42
		休日	42	0	0	0	42

出典:JR 東日本 HP

② 利用状況

- 石岡市内にある石岡駅と高浜駅の 2022 年(令和4年)時点の乗車客数は合計で 5.4 千人/日(うち 4.5 千人/日が石岡駅)です。
- 新型コロナウイルス感染症の蔓延に伴い令和2年以降減少しており、引き続き、回復状況について注視する必要があります。



出典:JR 東日本 HP

図 石岡駅・高浜駅等の乗車客数の推移

(5) 高速バス

① 運行本数

- 過年度策定時(平成30年度)の状況と比較すると、土浦～水戸間の路線は増加している一方で、東京駅、羽田空港方面への路線が半減しています。

表 H30 年度の路線別運行本数(本/日)

事業者	行先	経由地	運行本数			
			平日		休日	
			往	複	往	複
関東鉄道	土浦・つくば・水戸	土浦駅～水戸駅～水戸市内	2	2	0	0
関東鉄道 茨城交通 JRバス関東	水戸・東京	水戸駅～上野駅～東京駅	52	58	52	58
茨城交通 日立電鉄交通サービス 京急バス	日立・水戸・羽田空港	日立駅～水戸駅～羽田空港	5	5	5	5
関東鉄道	東京ディズニーリゾート	水戸駅～東京ディズニーリゾート	1	2	1	2
茨城交通	名古屋	日立駅～水戸駅～名古屋駅	1	1	1	1
関東鉄道 近鉄バス	京都・大阪・USJ	水戸駅～京都駅～大阪駅～USJ	1	1	1	1
合計			62	69	60	67

出典:各社ホームページ

表 R5 年度の路線別運行本数(本/日)

事業者	行先	経由地	運行本数			
			平日		休日	
			往	複	往	複
関東鉄道	土浦・つくば・水戸	土浦駅～水戸駅～水戸市内	9	9	4	4
関東鉄道 茨城交通 JRバス関東	水戸・東京	水戸駅～上野駅～東京駅	24	24	40	40
茨城交通 日立電鉄交通サービス	日立・水戸・羽田空港	日立駅～水戸駅～羽田空港	2	2	2	2
関東鉄道	東京ディズニーリゾート	水戸駅～東京ディズニーリゾート	1	2	1	2
茨城交通	名古屋	日立駅～水戸駅～名古屋駅	0	0	0	0
関東鉄道 近鉄バス	京都・大阪・USJ	水戸駅～京都駅～大阪駅～USJ	1	1	1	1
合計			37	38	48	49

出典:各社ホームページ

② 運行開始時期

- 名古屋行き 平成 27 年 7 月(令和2年8月から運休)
- 京都・大阪/ユニバーサルスタジオジャパン行き 平成 29 年 7 月
- 東京ディズニーリゾート行き 平成 30 年 3 月

③ 常磐道石岡バス停周辺の利用者専用無料駐車場の整備

- 周辺に利用者専用の無料駐車場を整備することで、利用促進が図られています。
- 既存の駐車場(44 台)に加えて、満車状態を緩和するために、平成 20 年 7 月 1 日より臨時駐車場(21 台)を供用開始しました。さらに臨時駐車場は平成 28 年 2 月より 21 台から 60 台に拡張されました。

(6) 路線バス

① 市内バス路線の概要

- 市内を運行する路線バスは下記のとおりです。

表 R5年度の路線バス運行本数

事業者	区間	経由地	運行本数						利用者数 (人/日)	
			平日			休日				
			往	複	計	往	複	計		
関東鉄道	石岡水戸線	石岡車庫～水戸駅	石岡駅	1	0	10	1	0	4	231
		石岡駅～水戸駅		4	4		1	2		
		石岡駅～松ヶ丘		0	1		0	0		
関鉄 グリーン バス	茨城空港連絡バス	石岡駅～茨城空港	専用道、小川駅	11	12	77	12	13	55	855
	かしてつバス	石岡駅～新鉾田駅	専用道、小川駅、玉造駅、鉾田駅	4	3		3	3		
		石岡駅～鉾田駅	専用道、小川駅、玉造駅	6	6		4	4		
		石岡駅～玉里学園	専用道、小川駅	2	2		0	0		
		石岡駅～小川駅	専用道	13	15		8	8		
		石岡駅～小川駅	大谷津	1	0		0	0		
		石岡駅～南台循環	南台循環	1	1		0	0		
	石岡土浦線	石岡車庫～土浦駅	石岡駅	3	4	14	2	3	8	252
		石岡駅～土浦駅		1	0		1	0		
		ヒルズガーデン～土浦駅	石岡車庫、石岡駅	2	1		1	1		
		石岡二高～土浦駅	石岡駅	1	1		0	0		
		石岡車庫～石岡駅		1	0		0	0		
	高浜線	石岡車庫～鉾田駅	石岡駅、高浜駅	1	0	4	0	0	1	6
		石岡駅～鉾田駅	高浜駅	1	2		1	0		
	林線	柿岡車庫～石岡駅	八郷中入口	3	2	42	3	2	26	331
		柿岡車庫～石岡駅	石岡共立病院	2	2		0	0		
		柿岡車庫～石岡駅	石岡二高入口	1	1		0	0		
		柿岡車庫～石岡駅		12	13		8	9		
		上曾～石岡駅	柿岡車庫	0	0		1	1		
		柿岡車庫～石岡車庫	石岡駅	2	1		1	1		
		柿岡車庫～ヒルズガーデン		1	2		0	0		
	石岡・やさど 観光周遊バス	石岡駅～フラワーパーク	常陸風土記の丘	1	2	3	2	2	7	11
		石岡駅～石岡駅	常陸風土記の丘、フラワーパーク	0	0		3			
	小幡線	柿岡車庫～石岡駅	細内	2	1	6	1	0	1	9
		フラワーパーク前～石岡駅		1	1		0	0		
		細内～石岡駅		0	1		0	0		
	柿岡土浦線	柿岡車庫～土浦駅		3	6	14	2	3	7	201
柿岡車庫～土浦駅		八郷中入口	3	1	1		0			
柿岡車庫～上志筑		八郷中入口	0	1	0		1			
廃止代替	板敷山羽鳥駅 線	板敷山前～羽鳥駅	恋瀬小学校前	6	6	13	6	6	12	60
		板敷山前～恋瀬小学校		0	1		0	0		

※運行本数は令和5年8月現在。

※利用者数の出典：関東鉄道、関鉄グリーンバス提供資料

② ネットワーク

- 現状の路線バスネットワークは、石岡駅をハブとして複数路線が運行されている他、高浜駅・羽鳥駅、柿岡地区の中心部にもネットワークが広がっています。

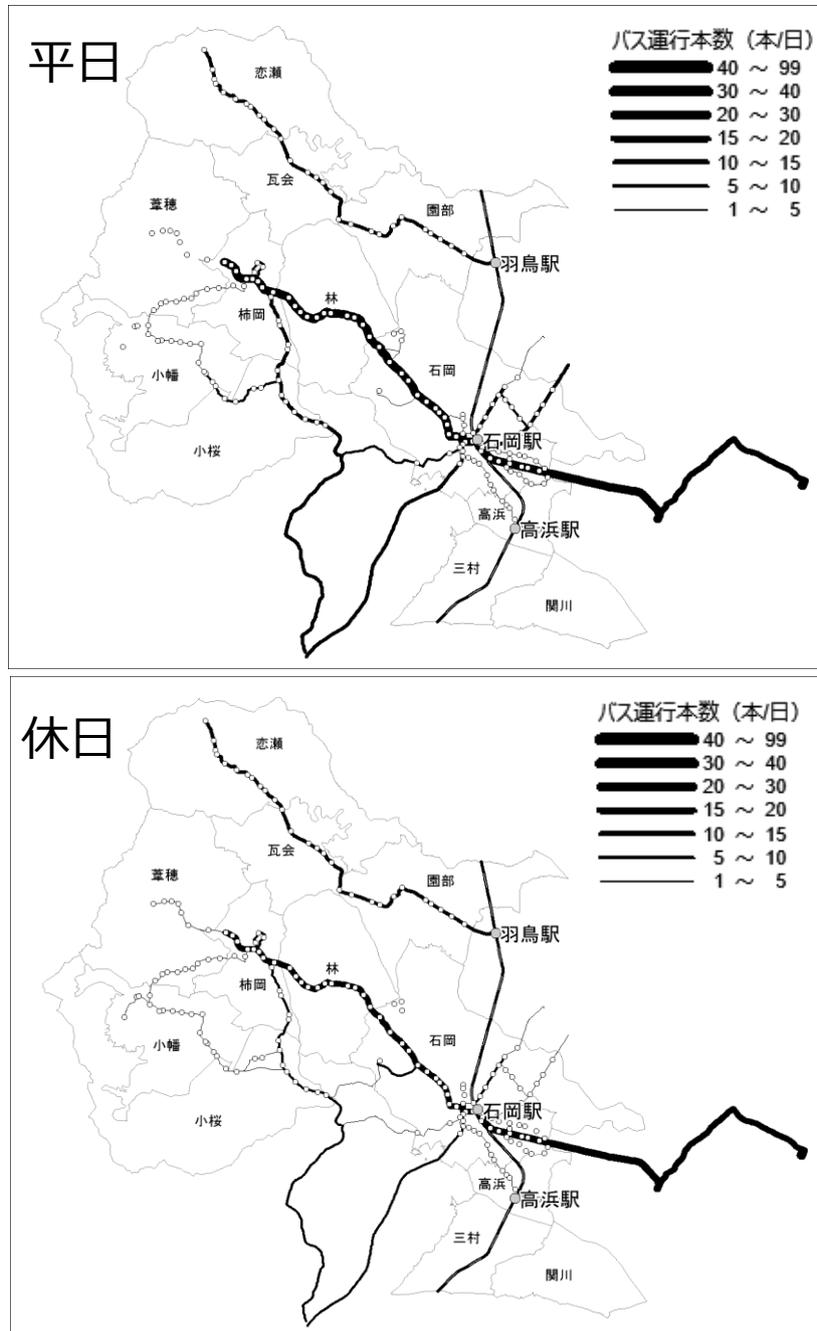


出典：国土数値情報をもとに作成

図 石岡市内を走行するバス路線ネットワーク(令和 5 年度時点)

③ 運行本数

- 平日、休日ともにかしてつバスが多く、次いで林線の運行本数が多いです。



出典:国土数値情報

図 石岡市内を走行するバス路線ネットワーク
令和5年時点の運行本数(上:平日、下:休日)

④ 輸送人員の推移

- 輸送人員は、令和元年までは約120～130万人台を推移していましたが、令和2年以降、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が大きく減少しており、引き続き、回復状況について注視する必要があります。
- なお、全国や茨城県においても、平成19年度までは大幅に減少しており、その後横ばい傾向が続いています。

単位:千人/年

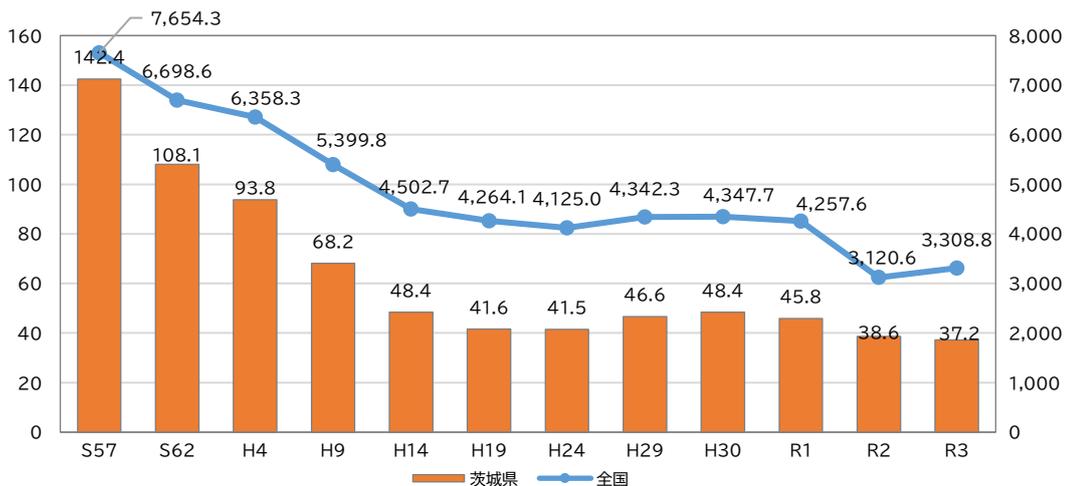


出典: 関鉄グリーンバス提供資料

図 石岡市内運行事業者における路線バス輸送人員の推移

茨城県(単位:百万人/年)

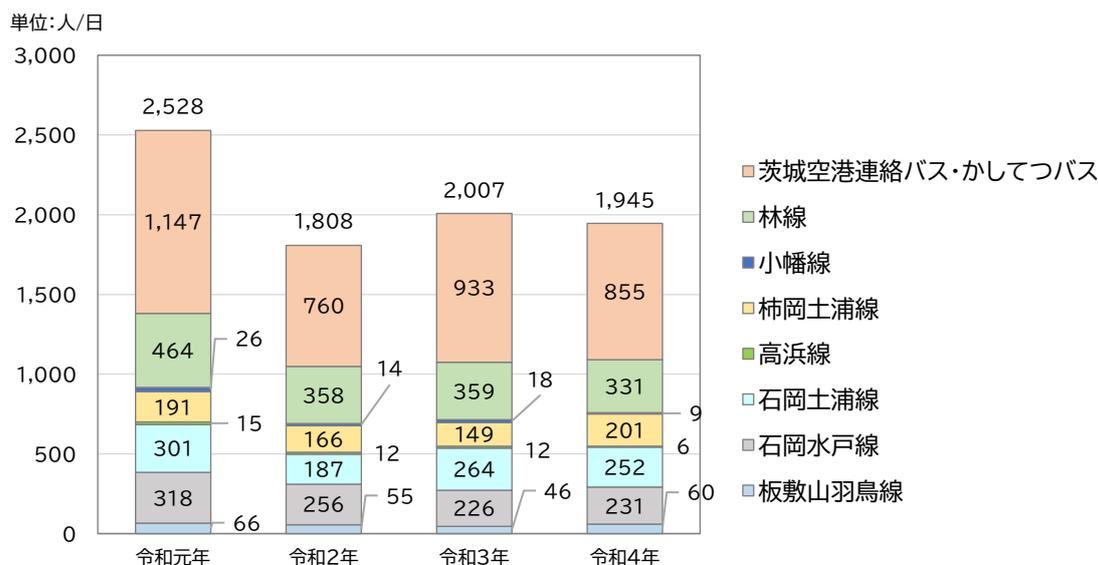
全国(単位:百万人/年)



出典: 自動車輸送統計調査年報

図 全国及び茨城県における路線バスの輸送人員(乗合)の長期推移

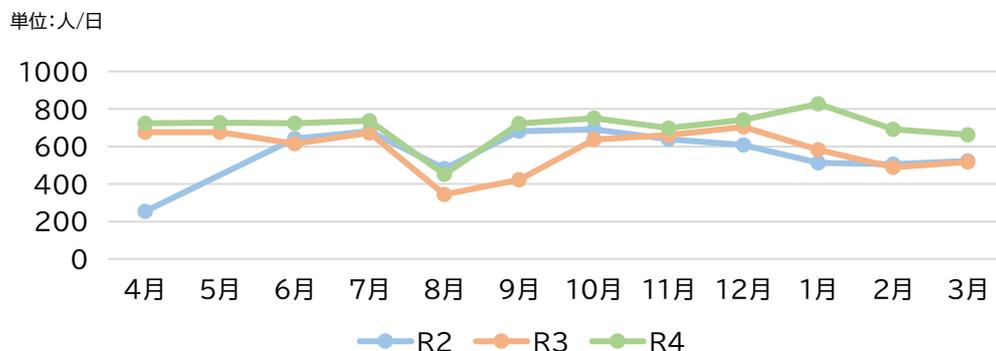
- 路線別にみると令和4年の輸送人員は1,945人/日です。
- 茨城空港連絡バス・かしてつバスが最も多く、令和4年で855人/日です。一方で、高浜線や小幡線の利用者数は6～9人/日の利用にとどまり、利用者が極めて少ない状況です。



出典: 関鉄グリーンバス・関東鉄道バス提供資料

図 路線別バスの輸送人員の推移

- かしてつバスの最近3か年の月別の利用者数の推移をみると、新型コロナウイルス感染症が蔓延した令和2年、令和3年は利用者が落ち込んでいましたが、令和4年では回復していることが伺えます。(8月が減少しているのは通学者であることが推察されます)。



出典: 関鉄グリーンバス

図 かしてつバス月別利用者数

⑤ 路線バスの廃止状況

- ・ 利用者の減少を背景に、赤字路線の廃止が進んでいます。
- ・ 恋瀬小学校前－羽鳥駅線は、廃止されましたが、市の代替運行により路線が維持されています。
- ・ 令和6年4月から路線の廃止が予定されています。

表 過去に廃止された石岡市内を運行するバス路線・系統の一覧

①	廃止日	事業者	対象系統	備考
①	H18.9.1	関鉄 グリーンバス	石岡駅－石岡車庫・堅倉－茨城桜本	
②	H20.4.1	関鉄 グリーンバス	柿岡車庫－板敷山前線の一部(新宿－小見)	デマンド型乗合いタクシー等でカバーすることとし廃止合意。
③	H20.4.1	関鉄 グリーンバス	恋瀬小学校前－羽鳥駅	石岡市の代替運行により路線を維持している。
④	—	関鉄 グリーンバス	—	
⑤	R6.4.1	関鉄 グリーンバス	柿岡車庫・細内・フラワーパーク前－石岡駅 銚田駅・高校入口-石岡駅	林線の石岡共立病院経由線も廃止

出典：茨城県資料等

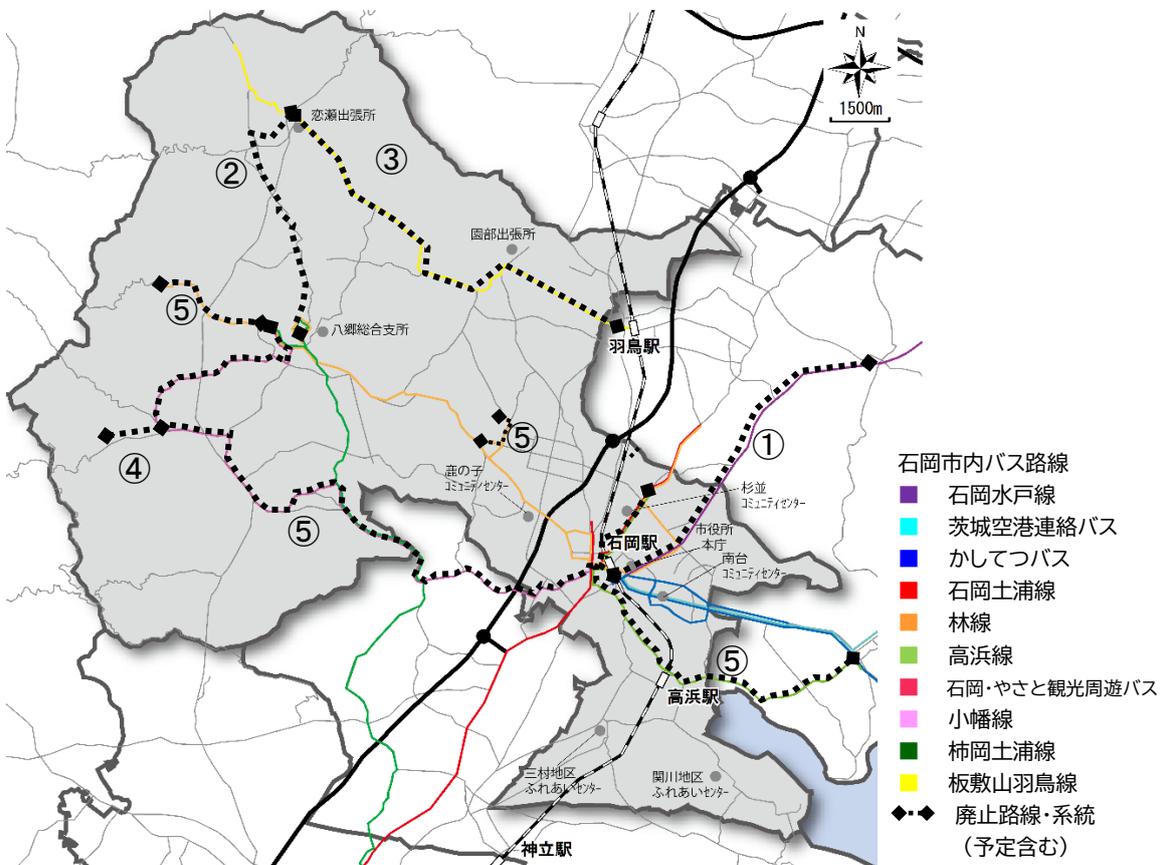


図 過去に廃止・廃止予定の石岡市内を運行するバス路線・系統の位置図

⑥ 廃止代替バス(板敷山羽鳥線)

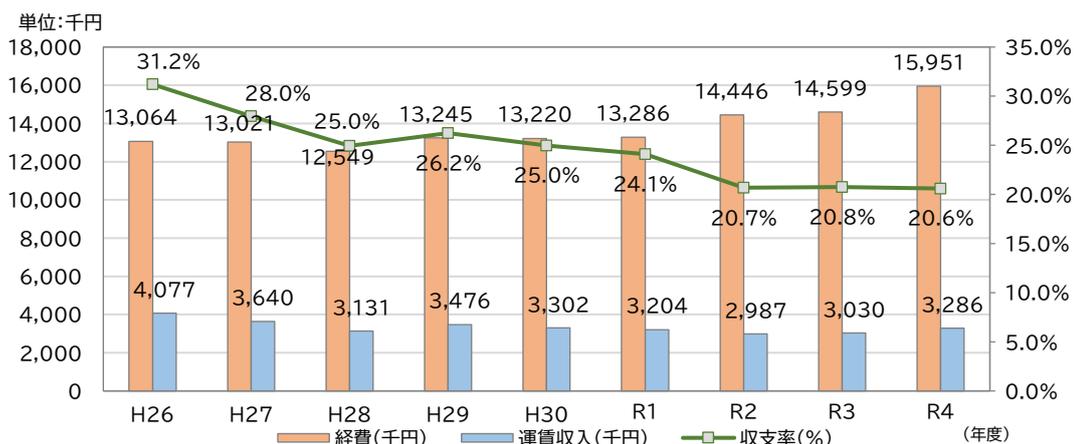
- 板敷山羽鳥線は、民間バスによる路線バスの廃止後、その代替として平成7年度より石岡市が運行を補助し、路線を維持しています。
- 園部地区、有明地区と羽鳥駅(小美玉市)を結ぶ路線で、平成20年3月までは恋瀬小学校止まりでしたが、同年4月より板敷山前まで路線延長して運行することで、大增地区から恋瀬小学校への児童輸送も担っています。令和4年度からはパセオパルケを通るルートに変わっており、令和3年から利用者が増加しています。
- 利用者数は、路線延長した平成20年度以降、減少傾向にあります。



出典:石岡市資料

図 廃止代替バス(板敷山羽鳥線)利用者数の推移

- 利用者数の減少に伴い運賃収入が減少することで、収支率は年々悪化しています。



出典:石岡市資料

図 廃止代替バス(板敷山羽鳥線)収支状況の推移

(7) 乗合いタクシー

①運行の経緯

■平成 19 年 4 月～運行開始

- ・ 移動制約者の移動手手段の確保と中心市街地の活性化を主眼として、平成 18 年 10 月よりデマンド交通システムを試験的に導入し、平成 19 年 4 月から石岡市全域で運行。平成 15 年 9 月より運行してきた巡回バスは、平成 19 年 3 月 31 日で廃止。
- ・ 事業主体は、第三セクター(石岡商工会議所と石岡市にて構成する TMO)「株式会社まち未来いしおか」。市内タクシー会社 9 社に運行協力を呼びかけ、うち 3 社より乗合いタクシーに協力同意があり、10 人乗りワゴン車と 15 人乗りワゴン車の 9 台運行。

■平成 24 年 4 月～事業主体、運行委託先の変更

- ・ 通院、買い物といった福祉的な利用が主である実態を踏まえて、平成 24 年 4 月 1 日より、事業主体は、株式会社まち未来いしおかから社会福祉法人石岡市社会福祉協議会に変更。

■令和5年3月～AI タクシー導入

- ・ 事前に利用者情報をアプリに登録した方が、スマートフォン上で目的地、日時を入力して配車ができるサービスを導入。



【平成 19 年 4 月(運行開始)～】

4つの運行区域が設定されており、各地区を跨ぐ利用にあたっては、乗換ポイントでの乗り換えが必要となっていた。

出典:かしてつ沿線地域都市交通戦略



【平成 24 年 10 月～】

4つの運行区域としていたものを2つ(石岡地区と八郷地区)の運行区域に見直し。

乗り換え場所は、ふれあいの里石岡ひまわりの館。

出典:石岡市 HP



【平成 27 年 10 月～】

運行区域の設定は廃止となったため、石岡地区、八郷地区の 2 地区を跨ぐ利用であっても、乗り換えの必要はなくなっている。

なお、2 地区を跨ぐ場合に割増する運賃体系は変わらない。

出典:石岡市社会福祉協議会 HP

① 運行目的	市内の交通不便地域の解消、そして移動制約者の移動手段の確保を図りつつ、地域の活性化及び福祉の向上を図ることを目的として運行しています。													
② 事業主体	事業主体は、社会福祉法人石岡市社会福祉協議会（平成 24 年 4 月 1 日より）。運行は、関鉄ハイヤー、ムツミ観光に委託しています。													
③ サービス内容	<ul style="list-style-type: none"> ・石岡市に住所を持つ方を対象として、それぞれの場所から順番に乗合せて、それぞれの目的地まで送迎する乗合制のサービスを実施しています。 ・自宅や指定場所（石岡市全域および羽鳥駅と神立駅等）へ迎えに行き、希望する目的地までお送りします。（ドアツードア・フルデマンド型） 													
④ 利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・利用の前に、あらかじめ電話又は Web 予約を行う。 ・電話予約の受付は、土・日・祝日・12/29 から 1/3 を除くご利用希望日の 14 日前から当日の利用時間まで。受付時間は 7 時 30 分から 17 時 45 分まで。 ・Web 予約の受付は 24 時間（土日祝日も可能）で、利用希望日の 14 日前から当日の利用時間まで。 													
⑤ 運行日	月曜日から金曜日まで運行しています。 （土・日・祝日・年末年始（12/29 から 1/3）は運休）													
⑥ 運行時間	8 時 15 分から 18 時まで運行しています。													
⑦ 利用料金	<p>〈料金〉</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>石岡または八郷地区 内で利用</th> <th>石岡、八郷地区間で行 き来利用</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>・大人（中学生以上）</td> <td>300円</td> <td>500円</td> </tr> <tr> <td>・小学生 ・障害者手帳等所持 者及びその介助者</td> <td>100円</td> <td>200円</td> </tr> <tr> <td>・未就学児（保護者 の同乗が必須）</td> <td>無料</td> <td>無料</td> </tr> </tbody> </table> <p>○販売窓口 乗合いタクシー車内、関鉄ハイヤー(株)、(有)ムツミ観光自動車、 社会福祉協議会</p>		区分	石岡または八郷地区 内で利用	石岡、八郷地区間で行 き来利用	・大人（中学生以上）	300円	500円	・小学生 ・障害者手帳等所持 者及びその介助者	100円	200円	・未就学児（保護者 の同乗が必須）	無料	無料
区分	石岡または八郷地区 内で利用	石岡、八郷地区間で行 き来利用												
・大人（中学生以上）	300円	500円												
・小学生 ・障害者手帳等所持 者及びその介助者	100円	200円												
・未就学児（保護者 の同乗が必須）	無料	無料												

⑧運行区域

- ・ 運行区域は原則として石岡市内となっていますが、市域外であっても羽鳥駅、神立駅、石岡循環器科脳神経外科病院、カインズホーム石岡玉里店、地域還元施設みらい交流館はアクセス可能です。



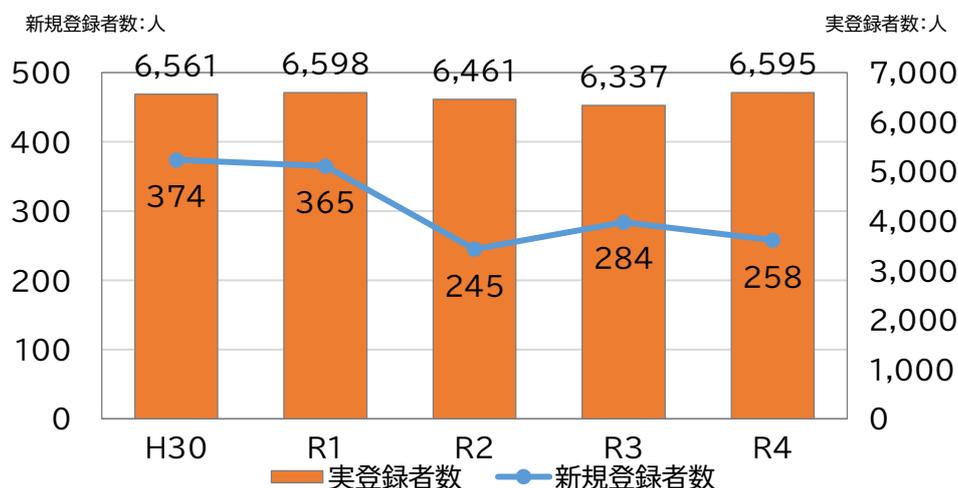
<乗合いタクシー運行区域>



<運行車両>

② 利用状況

- 新規登録者数と利用者数は年々減少傾向しています。
- 実登録者数は約 6,500 人前後で推移しています。



出典:石岡市資料

図 乗合いタクシーの登録者数推移(実登録者数)

- 利用者数は年々減少傾向にあり、令和4年では約3万人/年、1日あたり132人/日の利用者数となっています。また、1便あたりの乗合い率を見ると平成25年時点では 2.38 人/便でしたが、令和4年度では 1.73 人/便に減少しています。

表 乗合いタクシーの利用者数・乗合率の推移

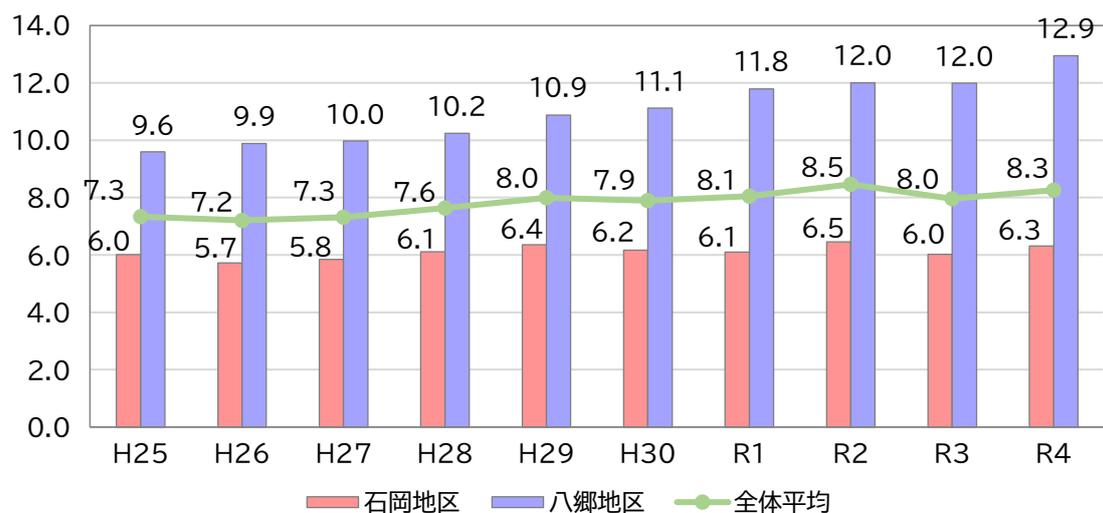
年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
年間利用者数(人)	44,203	42,750	41,838	38,990	37,545	36,698	36,040	31,299	33,528	31,994
1日当たりの利用者数(人)	181	175	172	160	154	150	148	129	139	132
乗合い率(人/便)	2.38	2.31	2.27	2.11	2.02	1.98	1.95	1.69	1.82	1.73 (2月まで)
新規登録者数(人)	316	345	398	346	426	340	365	245	284	258
車両借り上げ料(円/時)	2,620	2,700	2,700	2,700	2,700	2,700	2,700	2,750	2,750	2,794

※乗合い率=(年間利用者数÷運行日数)÷運行便数/日

出典:石岡市資料

- 1人あたりの輸送距離は石岡地区より八郷地区が長くなっています。
- 八郷地区は年々1人あたりの輸送距離が増加傾向にあります。
- 乗合い率の低下と、1人あたりの輸送距離が増加傾向にあることを踏まえると、長距離での個人利用が多くなっていることが考えられます。

単位:km/人



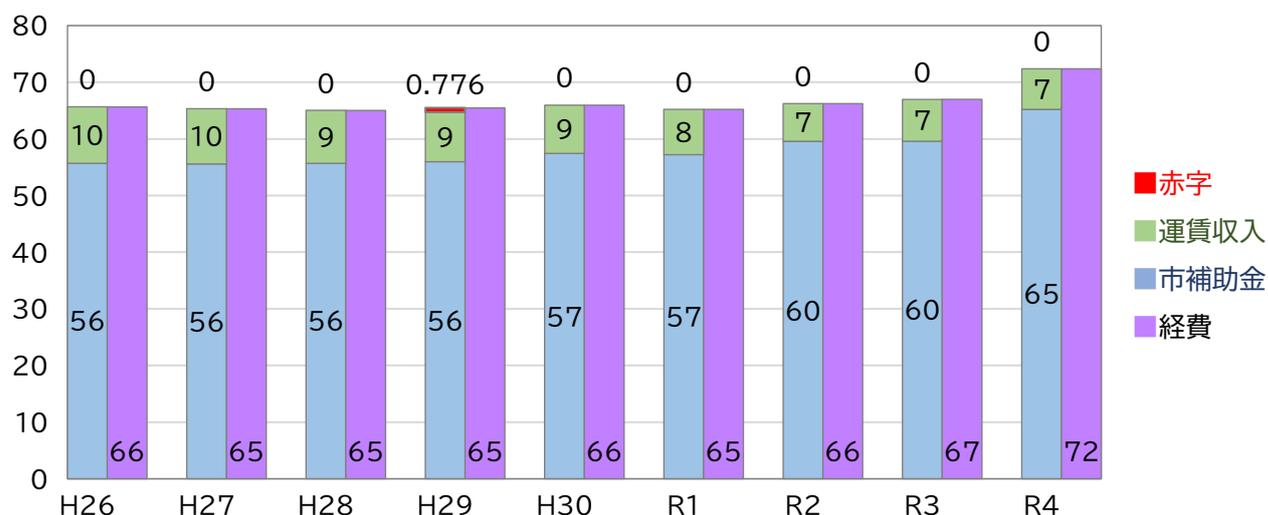
出典:石岡市資料

図 乗合いタクシーの1人あたりの輸送距離推移

③ 乗合いタクシーの収支状況

- 平成30年以降、赤字は発生していないが、支給されている補助金の額が増加傾向にあります。

単位:百万円



出典:石岡市資料

図 乗合いタクシーの収支状況

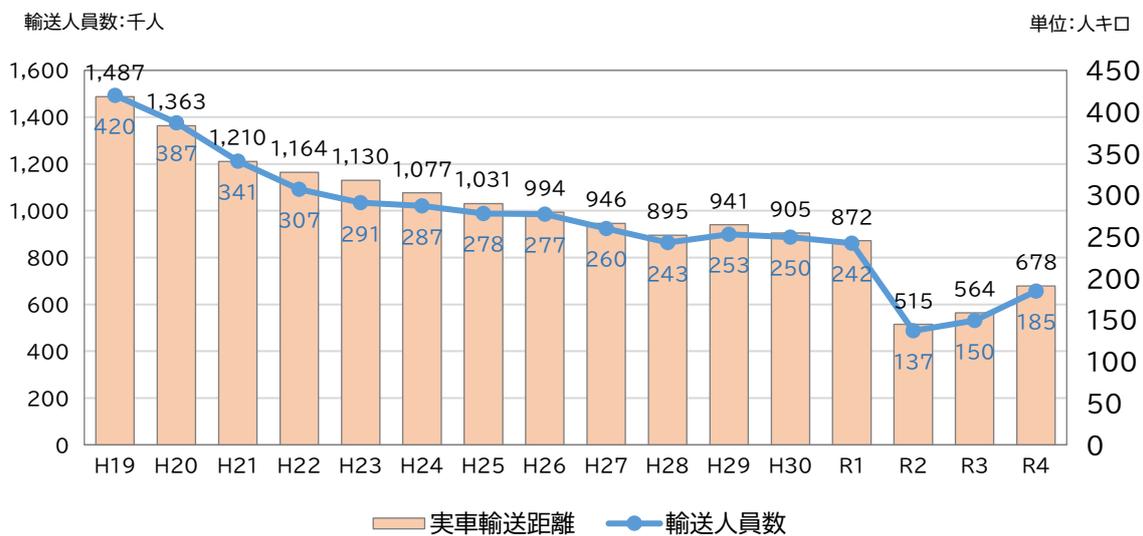
(6) タクシー

- 市内に事業所を置く7社含め、10社が市内でタクシーの営業を行っています。

事業者名	所在地
石岡地区通運(株)	茨城県石岡市石岡 2240-2
(有)石岡ハイヤー	茨城県石岡市国府 6-1-22
関鉄ハイヤー(株)	茨城県石岡市府中 1-2-6
横川自動車(有)	茨城県石岡市国府 1-2-5-101
(有)上田タクシー	茨城県小美玉市小川 1412
羽鳥駅前ハイヤー(有)	茨城県小美玉市羽鳥 2689-4
羽鳥駅前ハイヤー(有) 八郷営業所	茨城県石岡市山崎字石塔 2244-46
(有)美野里タクシー	茨城県小美玉市堅倉 996-5
柿岡合同ハイヤー(有)	茨城県石岡市柿岡 1913-3
(有)ムツミ観光自動車	茨城県石岡市柿岡 2989-1

出典:茨城県ハイヤー・タクシー協会 HP

- タクシーの輸送人員、実車輸送距離ともに減少傾向にあります。特に令和2年以降は新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が大幅に減少しており、引き続き、回復状況を注視する必要があります。



出典:茨城県ハイヤー・タクシー協会提供資料

図 石岡市内のタクシーの利用者数推移

(6) 福祉有償運送

①運行内容

<p>概要</p>	<p>石岡市社会福祉協議会では、移動困難な高齢者等が医療機関への通院や公共機関での申請手続きを行う際、協力会員が自家用車で利用会員の自宅から送迎及び介助を行うサービスを実施している。</p>
<p>協力会員 (協力できる方)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内在住の心身共に健康で、お互いに助け合いの精神で協力して下さる方 ・ 協力会員として事前登録が必要
<p>利用会員 (利用したい方)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内在住で要介護認定者、障害者手帳1級～3級所持者、その他単独で公共機関を利用できない自立歩行困難者 ・ 利用会員として事前登録が必要
<p>利用時間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 月曜日～金曜日（但し、祝日及び12月28日～1月5日は除く） ・ 基本時間は午前9時～午後5時まで
<p>利用料金</p>	<ol style="list-style-type: none"> ① 利用料金 1時間 600円 ※時間外(午前7時～午前9時、午後5時～午後7時)は1時間 300円増し ② 交通費 1kmあたり 20円 ※5km未満については一律 100円 ③ 協力会員宅から利用会員宅までの交通費 1km～ 5km 未満 100円 5km～10km 未満 200円 ※以降、5kmごとに100円を加算

- 福祉有償運行の利用回数は、平成 20 年からの推移をみると、減少傾向となっています。

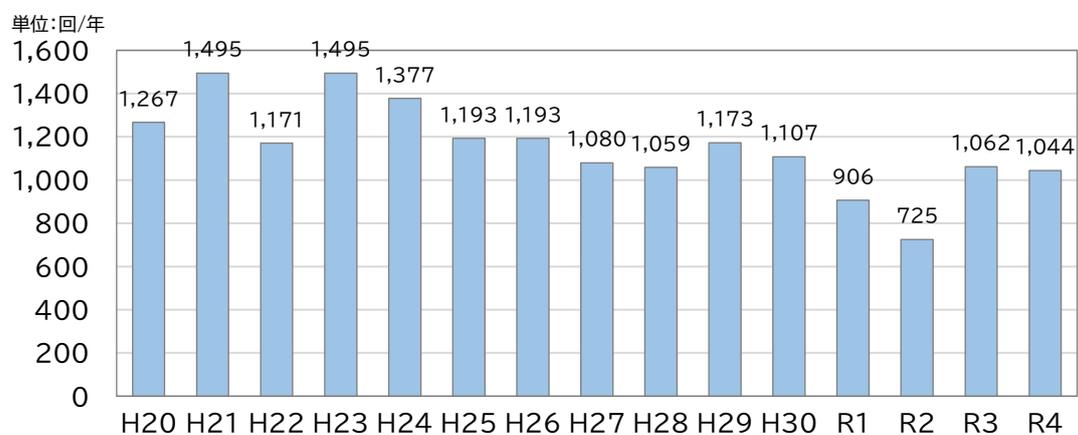


図 福祉有償運行の利用回数推移

出典:石岡市資料

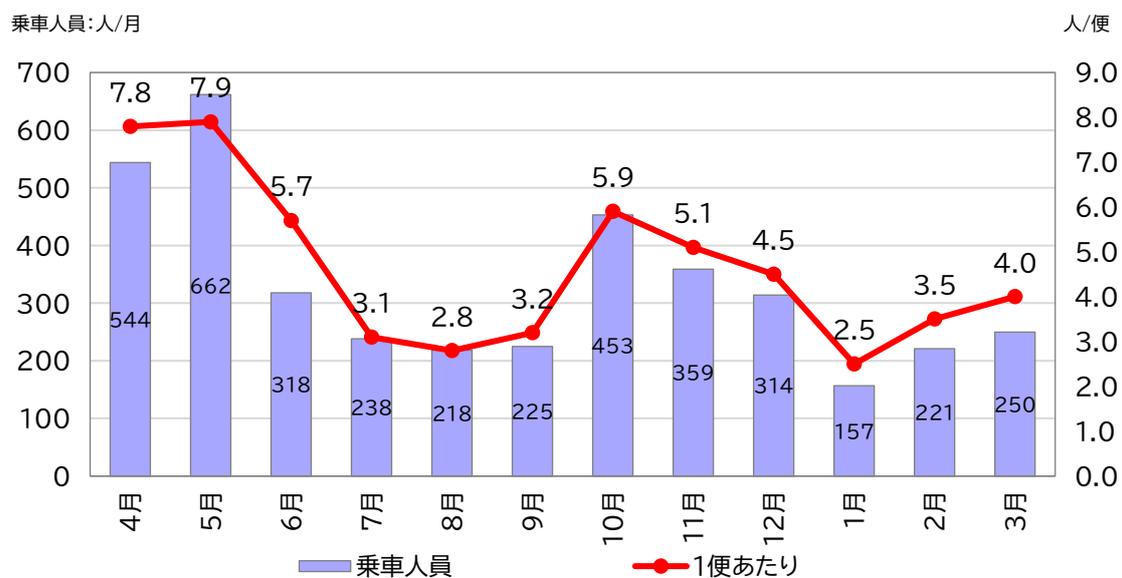
(7) 石岡・やさと観光周遊バス

①運行内容

<p>概要</p>	<p>石岡市観光協会では、関鉄グリーンバス株式会社と協力し、石岡駅から市内観光施設(常陸風土記の丘、いばらきフラワーパーク、八郷蒸溜所、やさと温泉ゆりの郷、十三塚果樹団地等)を結ぶ「石岡・やさと観光周遊バス」の運行を2022年(令和4年)から開始。 ※2021年までは観光巡回車「石岡ぐるりんが運行」</p> 
<p>運行ルート</p>	<p>石岡駅から常陸風土記の丘、いばらきフラワーパーク、ゆりの郷・十三塚果樹団地 土日祝日は環状運行</p>
<p>便数・時間</p>	<p>平日：3本/日 土日祝日：7本/日</p>
<p>運賃</p>	<p>主な区間の運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石岡駅→常陸風土記の丘 310円(IC305円) ・石岡駅→いばらきフラワーパーク 620円(IC618円) ・石岡駅→ゆりの郷・十三塚果樹団地 740円(IC734円) ・1日フリーきっぷ(乗り降り自由) 1,000円 <p>※土・日・祝日のみ販売</p>

②利用状況

- ・ 月別で見ると4月、5月、10月などの行楽シーズンに多くの利用が見られます。また、1便当たりの利用者数は3～8人/便となっています。

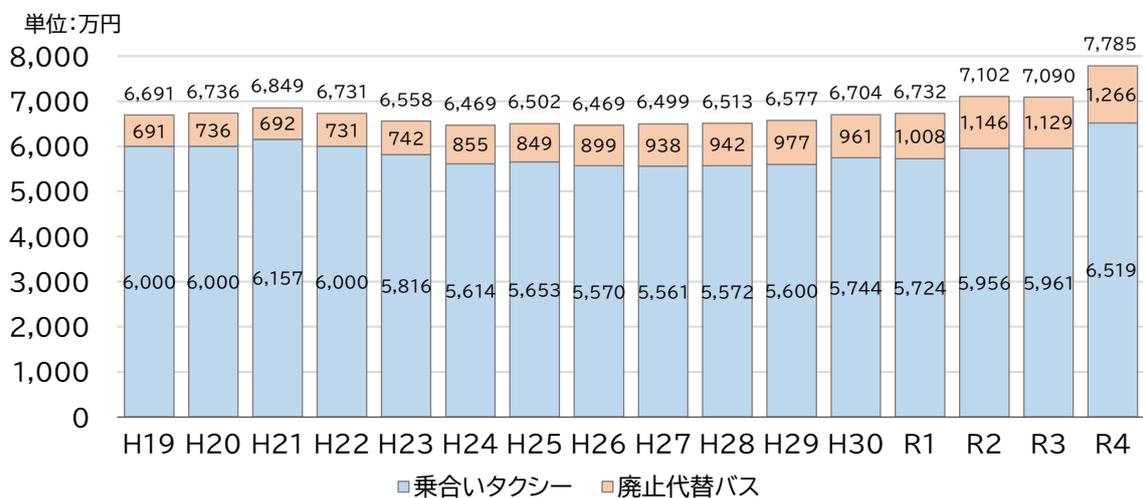


出典:石岡市資料

図 石岡・やさと観光周遊バスの月別利用者数推移(令和4年度)

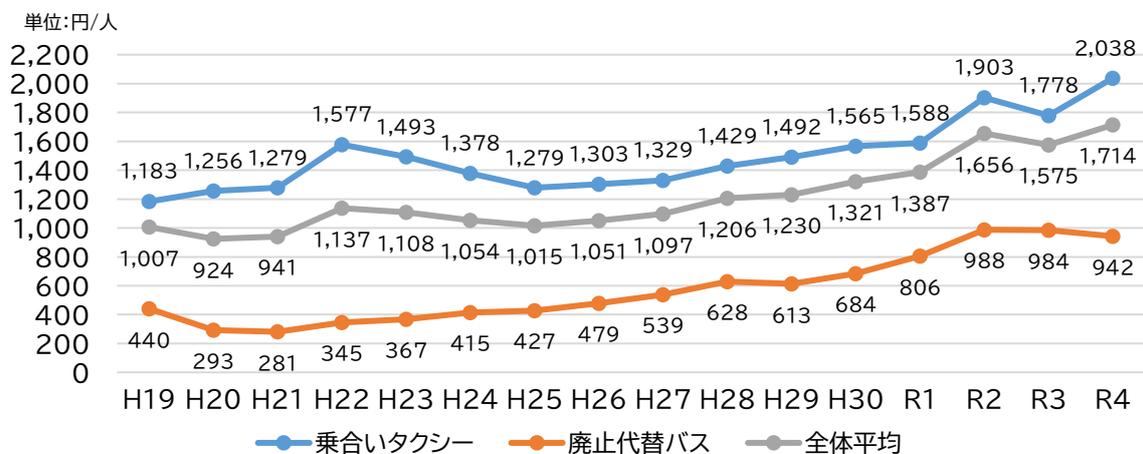
(8)公共交通にかかる市の財政負担状況

- 地域公共交通に係る市の負担額は年間約 77,900 千円(令和 4 年度決算額)となっています。内訳は、乗合いタクシーの運行事業者である石岡市社会福祉協議会への運行補助金として約 65,200 千円, 廃止代替バス(板敷山羽鳥線)の運行に係る補助金として約 12,700 千円となっています。
- 市負担額は、令和 2 年度から乗合いタクシー、廃止代替バス分ともに増加傾向にあります。
- 1 人輸送あたりの市負担額は、平成 25 年度以降で廃止代替バス、乗合いタクシーともに増加しており、令和 4 年度は乗合いタクシーの負担額が 2 千円を上回っています。



出典:石岡市資料
※数値は小数点以下四捨五入

図 交通モード別の市負担額の推移



出典:石岡市資料

図 1 人輸送あたりの市負担額の推移

第3章. 公共交通の利用実態、ニーズ

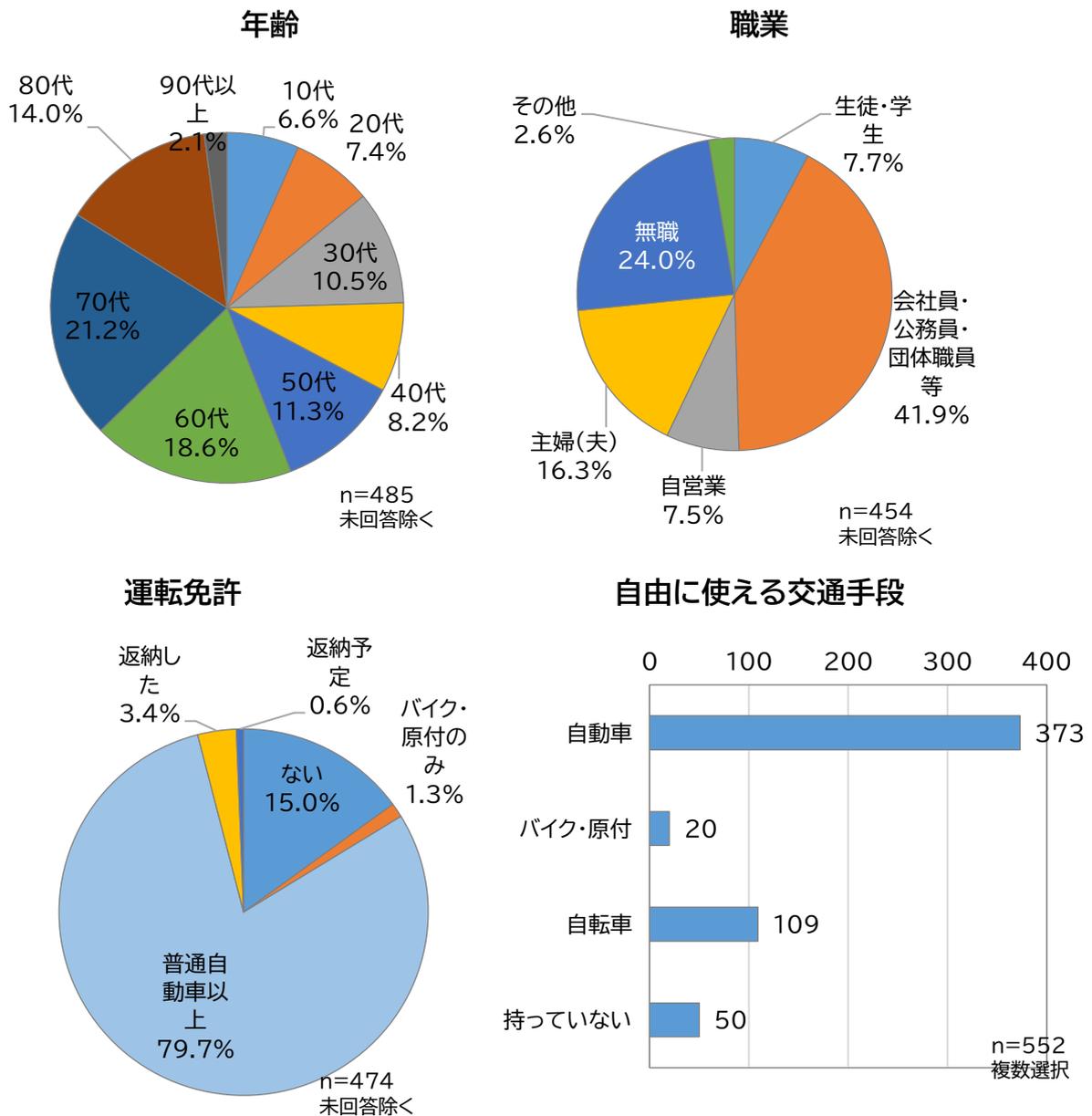
3-1 調査概要

- 公共交通の利用実態、ニーズを把握するため、下記のアンケート調査を実施しました。

	調査対象者	調査方法、調査期間・日時	主な調査項目
1.市民アンケート	<ul style="list-style-type: none">無作為抽出した高校生以上の市民 2,000 人回答 486 件【回答率 24.3%】	<ul style="list-style-type: none">郵送配布、郵送・Web 回収令和 5 年 12 月	<ul style="list-style-type: none">○日常的な移動状況○バス路線、乗合いタクシーに求める運行サービス改善点の重要度○現在の自力での外出状況及び将来の不安
2.公共交通利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none">市内を運行する鉄道・路線バス・BRT等の利用者 1,500 人回答 199 件【回答率 13.3%】	<ul style="list-style-type: none">駅(石岡駅、高浜駅)において直接配布し、郵送・Web 回収令和 5 年 12 月 13 日(水)	<ul style="list-style-type: none">○アンケートを受け取った日の移動状況(1 日の動き)○鉄道、路線バスのサービスに対する満足度
3.乗合いタクシー利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none">乗合いタクシー利用者 500 人回答 103 件【回答率 20.6%】	<ul style="list-style-type: none">車両内において直接配布し、郵送回収令和 5 年 12 月中旬～下旬	<ul style="list-style-type: none">○乗合いタクシーの利用状況○乗合いタクシーのサービスに対する満足度

3-2 市民アンケート

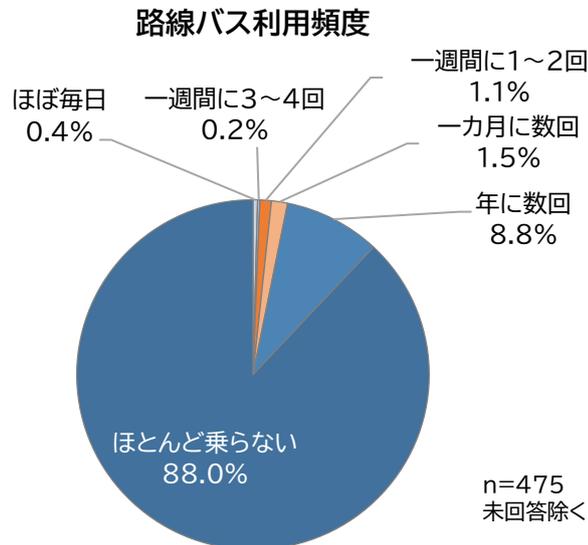
(1) 回答者の属性



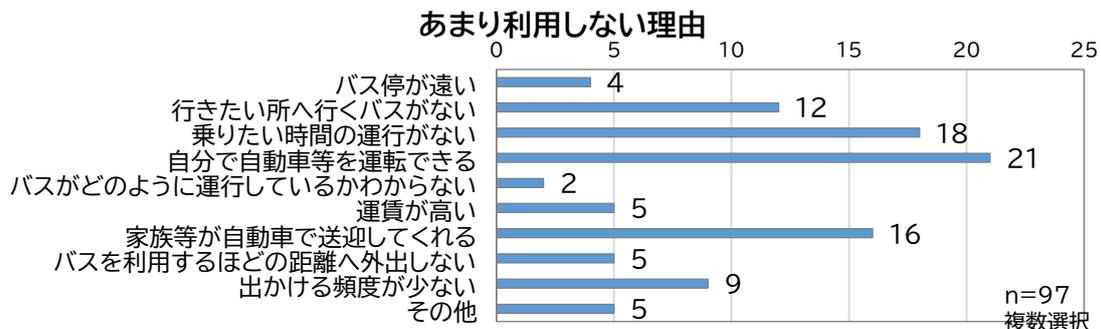
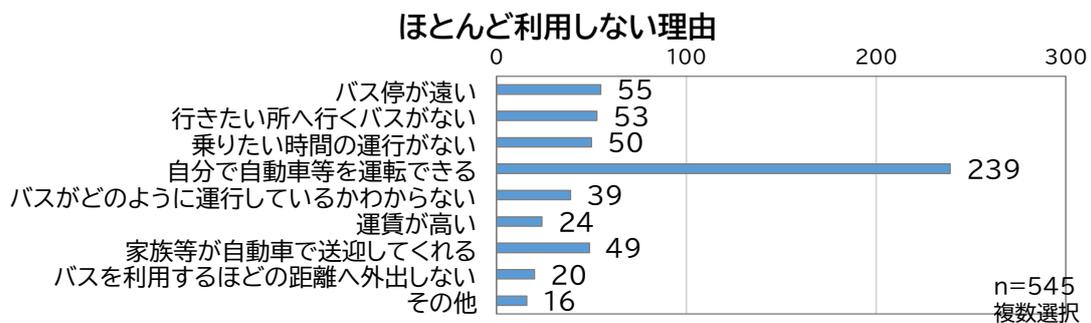
(2) 公共交通機関に対するニーズ

①路線バスに対するニーズ

- ・ 路線バスについては9割程度の市民が「ほとんど乗らない」と回答しています。



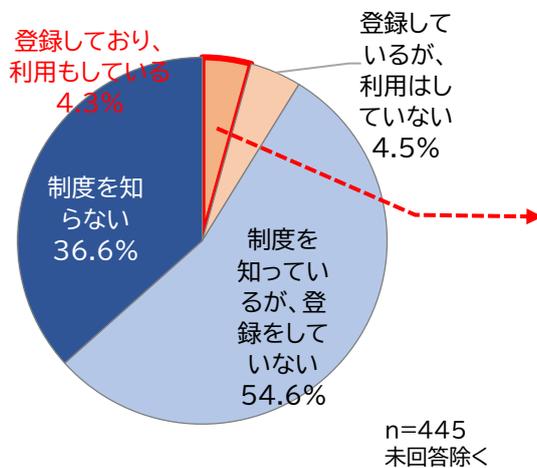
- ・ バスをよく利用する理由、あまり利用しない理由、ほとんど利用しない理由、それぞれを通してみると「自動車の運転ができるか」がバス利用を左右する大きな要因であることがわかります。ただし、「乗りたい時間の運行がない」といったサービス水準に関する理由も多くなっています。



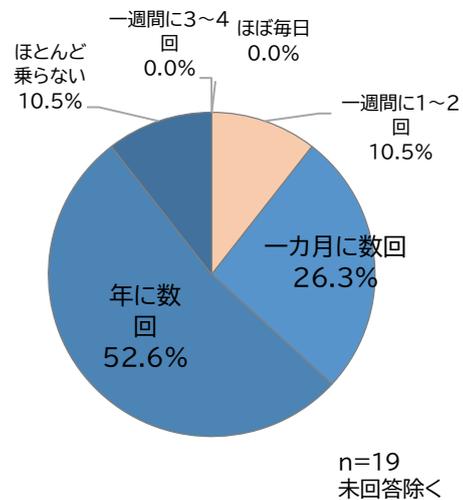
③ 乗合いタクシーに対するニーズ

- 乗合いタクシーについては、登録しており、利用している人は約4%にとどまり、ほとんどの人が制度を知らない、制度を知っているが登録をしていないと回答しています。
- さらに、利用している人の利用頻度は、年に数回利用する人が全体の約半数を占めています。
- 乗合いタクシーを利用しない理由は、「自分で自動車等を運転できる」と回答した人が最も多くみられました。

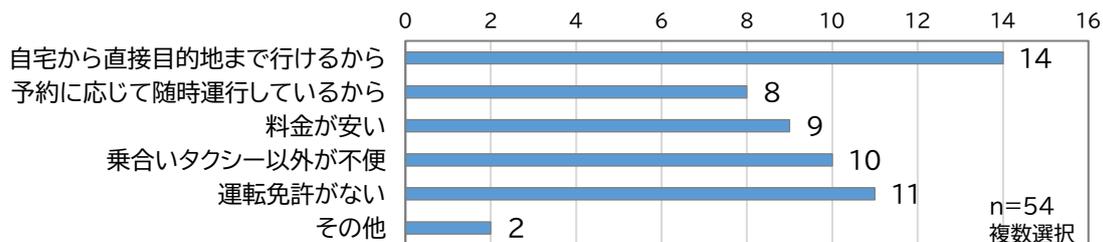
乗合いタクシー利用登録



乗合いタクシー利用頻度



乗合いタクシーを利用する理由



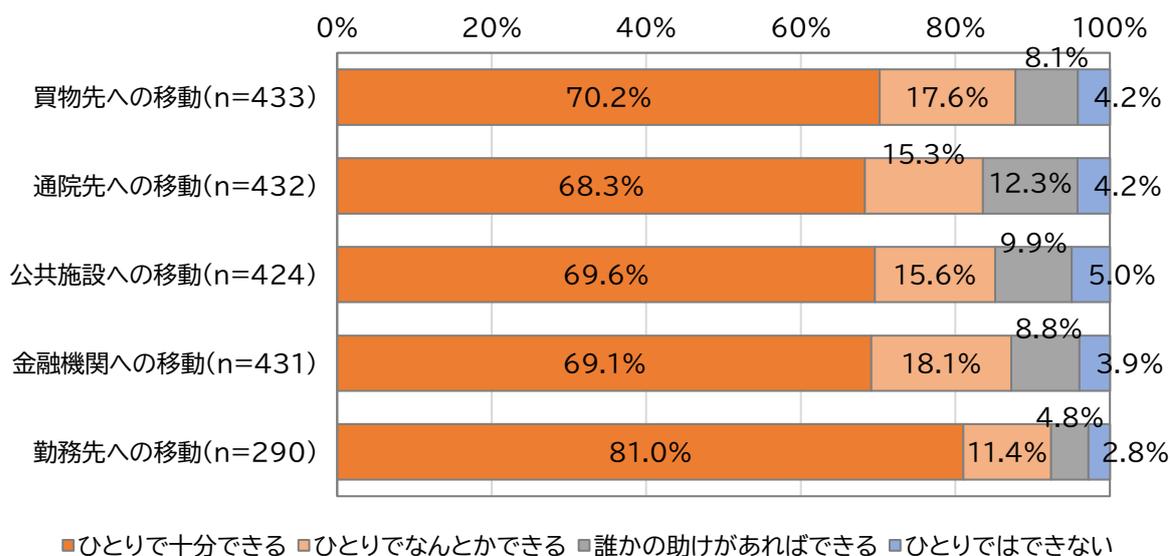
乗合いタクシーに登録・利用しない理由



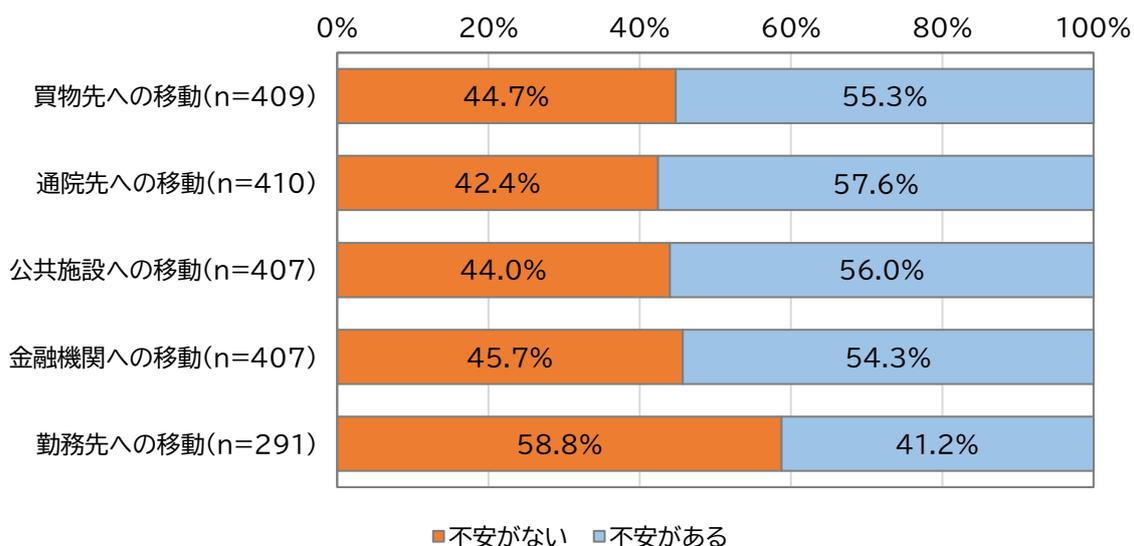
(3) 外出時における現在の移動状況及び将来の移動に対する不安

- ・ 外出時における現在の移動状況は、各目的とも「ひとりで十分できる」が約 80%を占めています。
- ・ 将来(10 年後)の外出については、「不安がない」が約 70%となっています。

現在の移動について

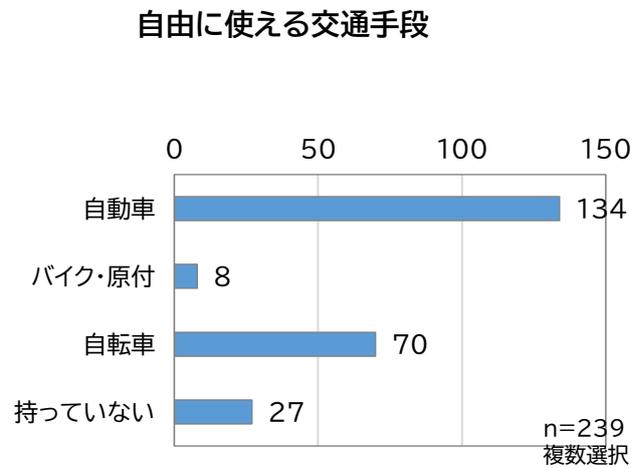
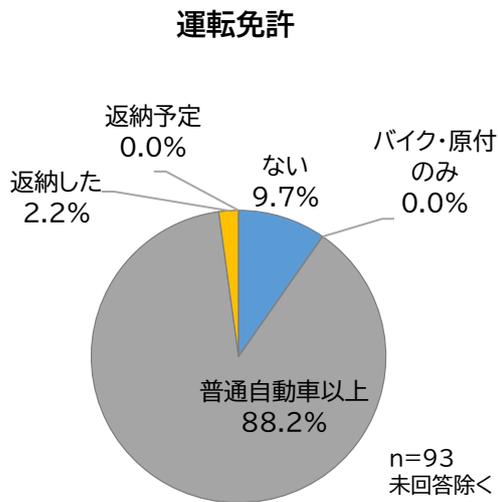
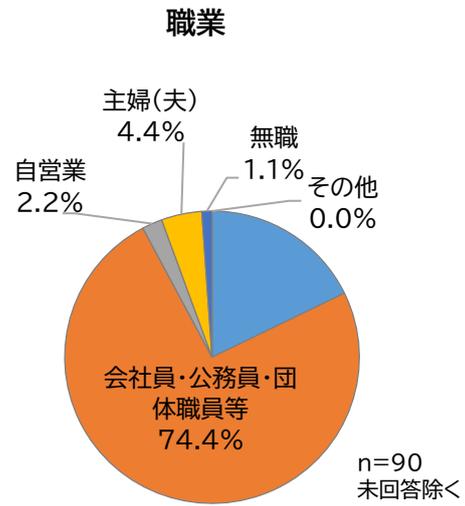
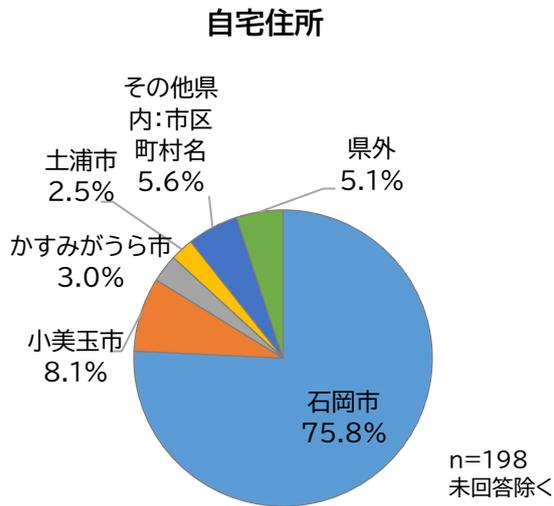


将来(10 年後)の移動について



3-3 公共交通利用者アンケート

(1) 回答者の属性

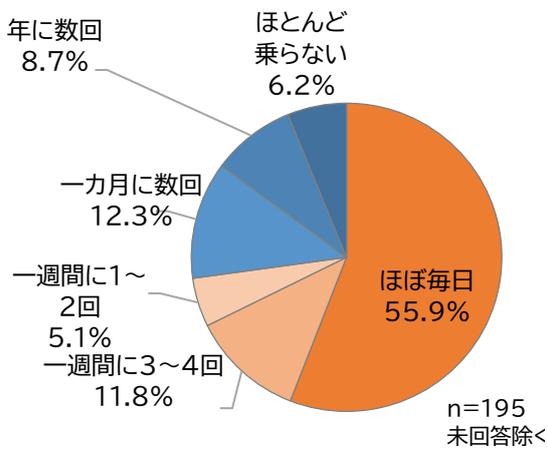


(2) 鉄道利用

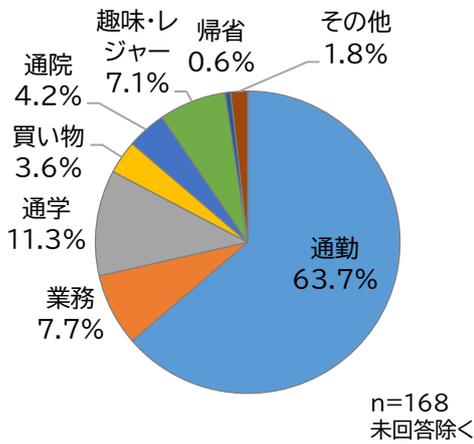
①鉄道の利用傾向

- ・ 「ほぼ毎日」、「通勤」での利用が多くなっています。
- ・ 利用区間としては、県内では土浦駅が多くなっていますが、それ以上に東京方面への利用が多くなっています。

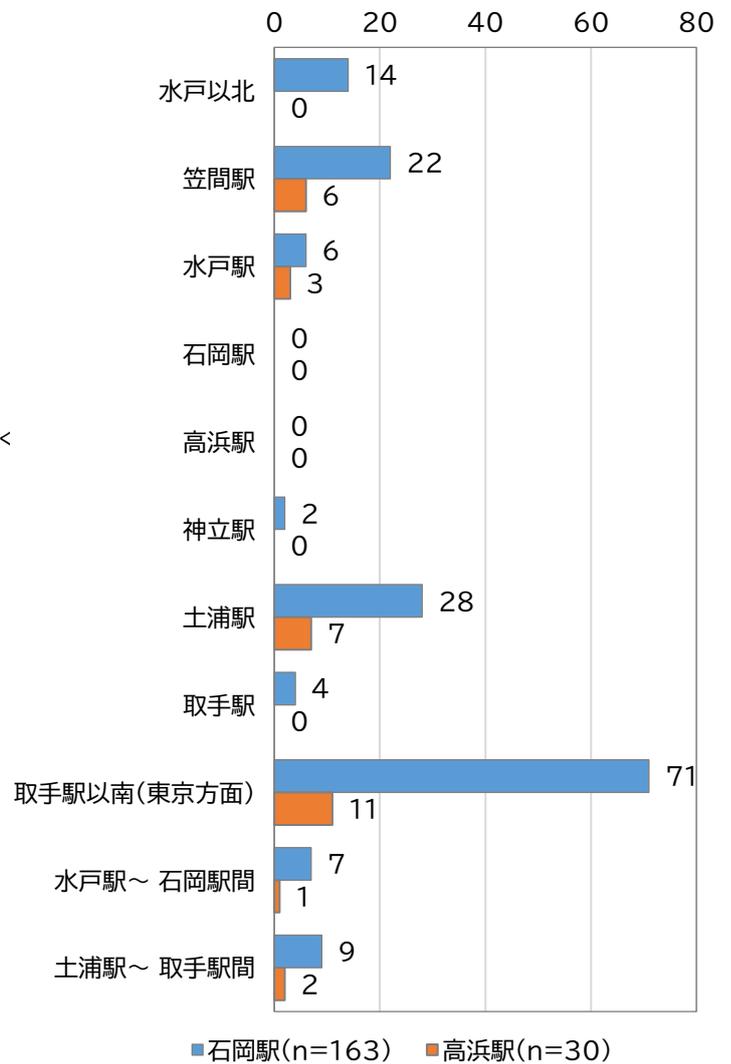
JR 利用頻度



JR 利用目的



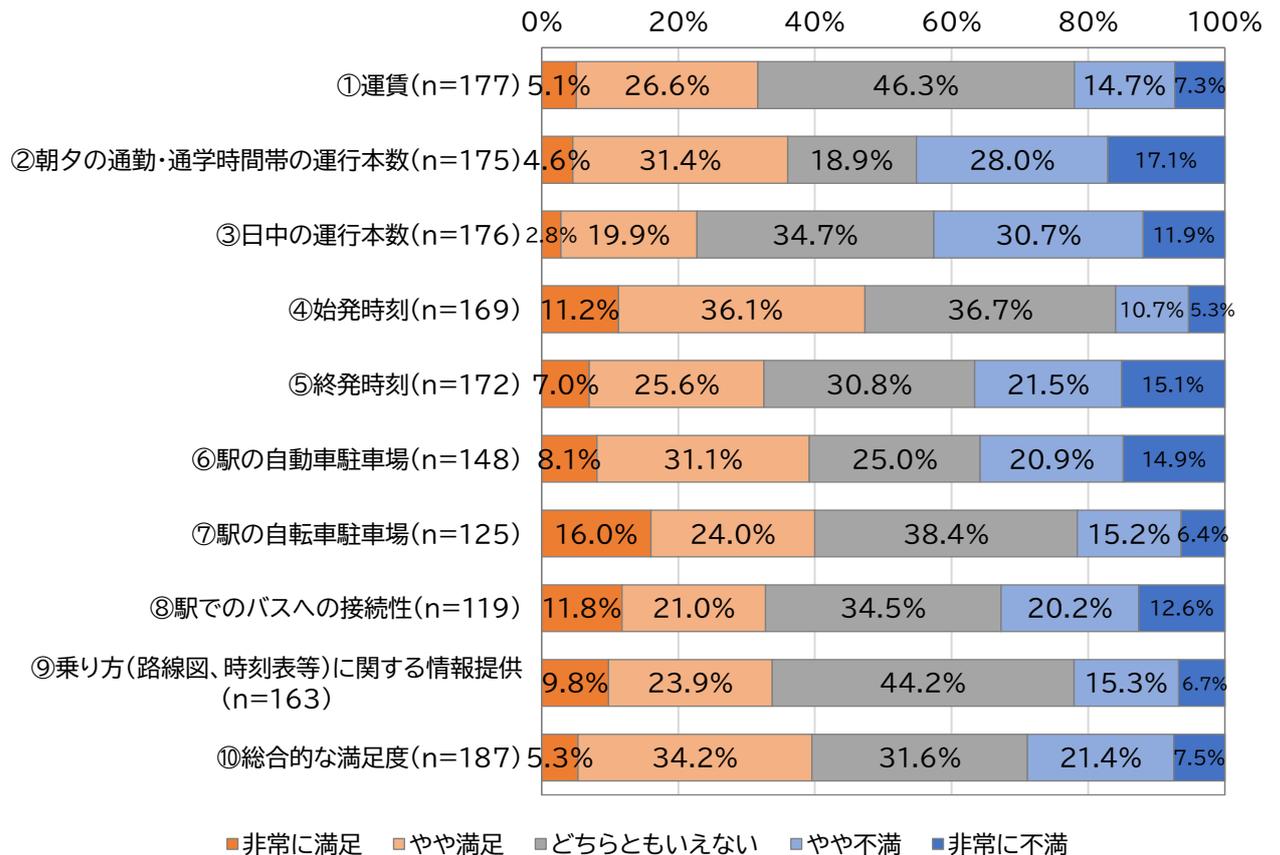
JR 利用区間



②鉄道に対するニーズ

- 満足度が最も高い項目は「④始発時刻」であり、一方で「②朝夕の通勤・通学時間帯の運行本数」に対する不満が最も高いことが分かります。

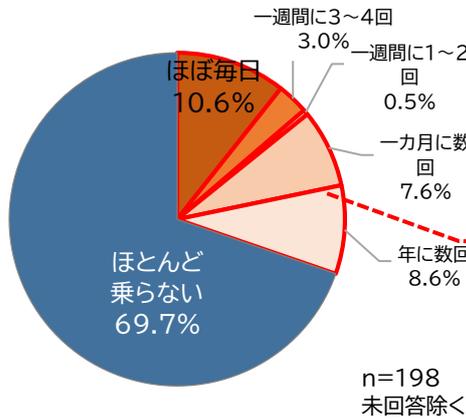
JRのサービス内容の満足度



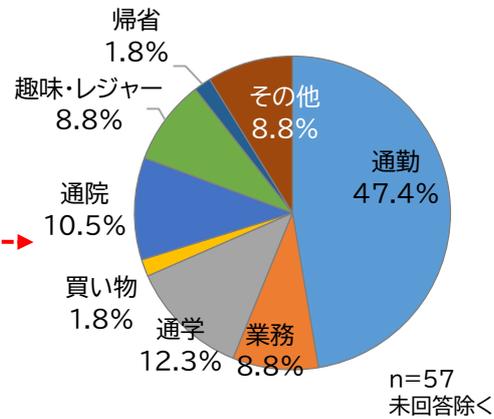
(3) 路線バス利用

① 路線バスの利用傾向

路線バス利用頻度



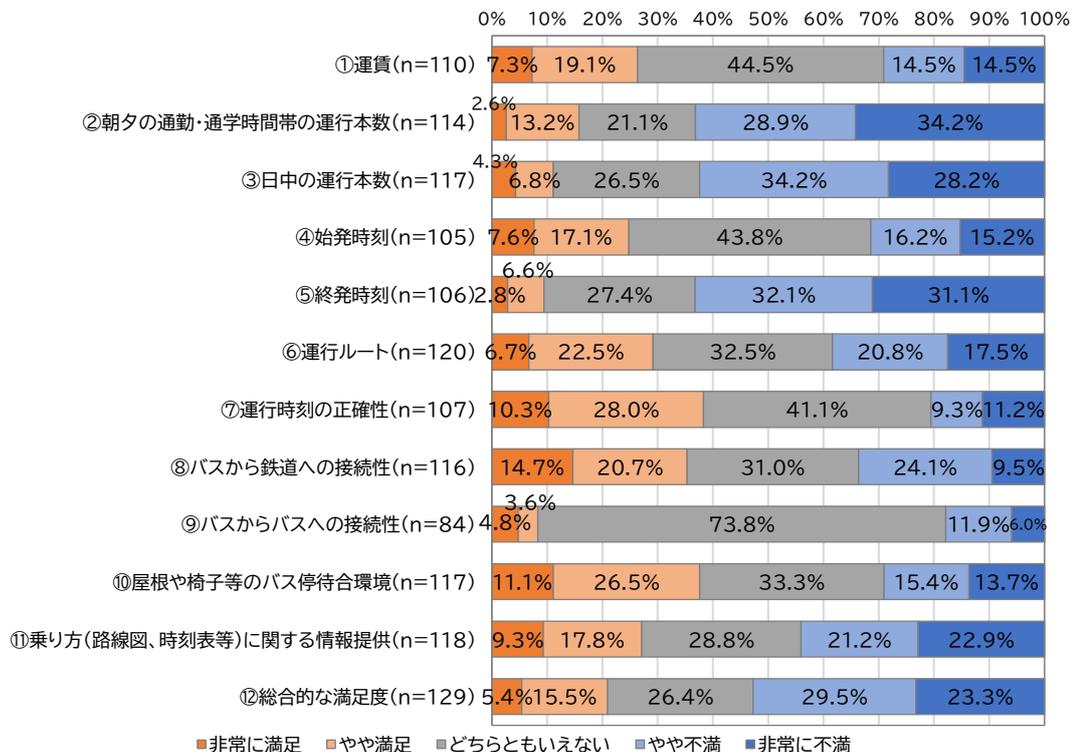
路線バス利用目的



② 路線バスに対するニーズ

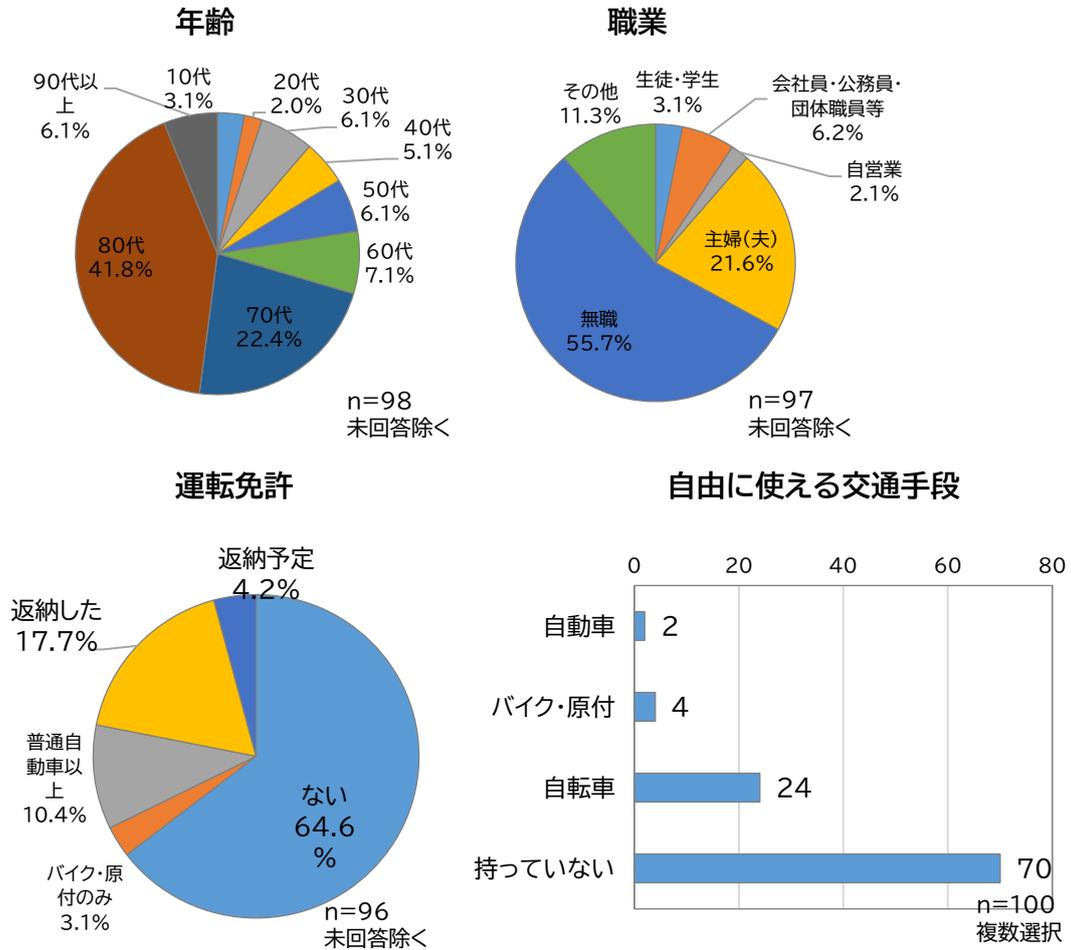
- ・ 満足度が高い項目として「⑦運行時刻の正確性」が最も割合が高く、次いで「⑧バスから鉄道への接続性」と続いております。
- ・ 不満と感じている項目として「⑤終発時刻」が最も割合が高く、次いで「②朝夕の通勤・通学時間帯の運行本数」、「③日中の運行本数」と続いております。

路線バスのサービス内容の満足度



3-4 乗合いタクシー利用者アンケート

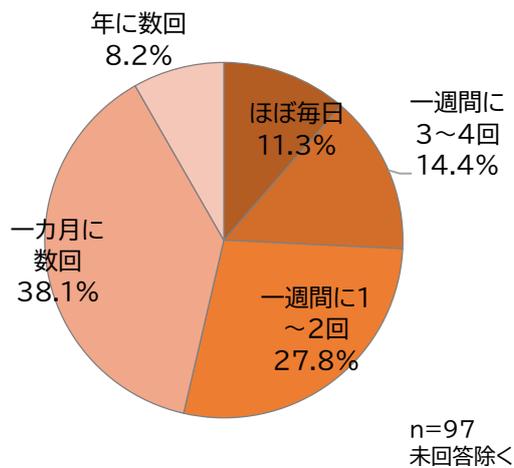
(1) 回答者の属性



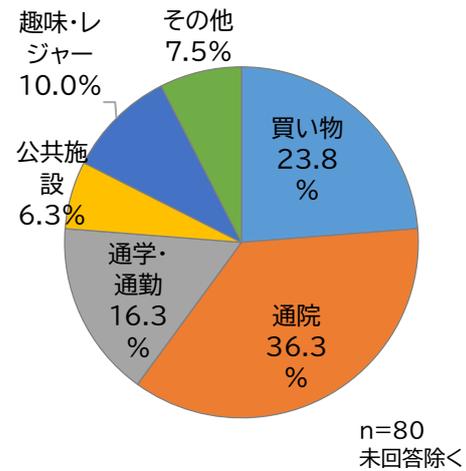
(2) 乗合いタクシーの利用傾向

- ・ 利用頻度は「一ヶ月に数回」「一週間に1～2回」が多くなっています。
- ・ 利用目的は「通院」、「買い物」が多くなっています。
- ・ よく乗合いタクシーを利用する理由として「自宅から直接目的地まで行ける」が多くなっています。

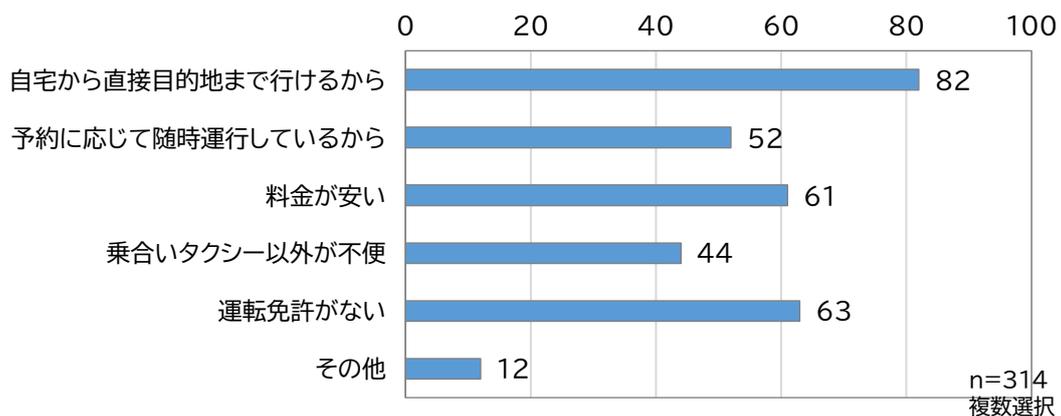
乗合いタクシー利用頻度



乗合いタクシー利用目的

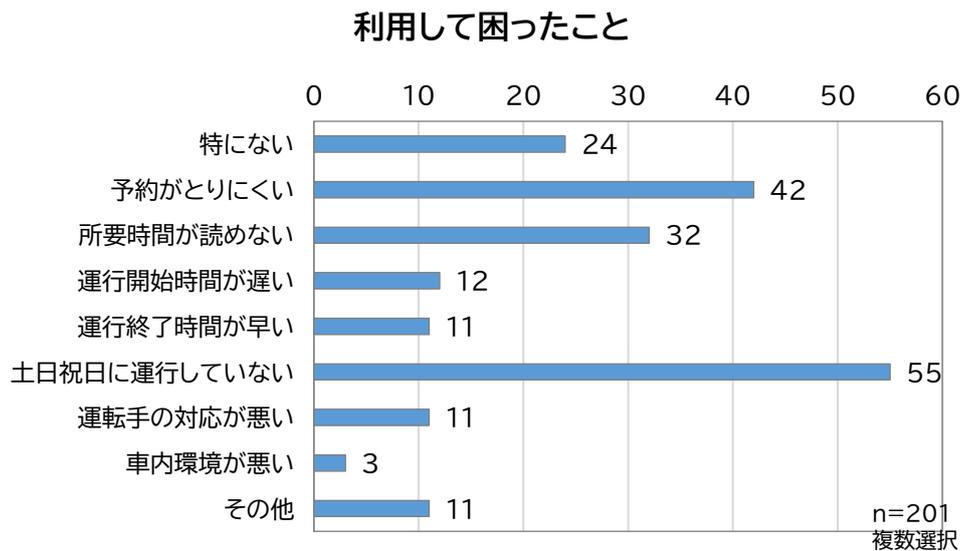


よく乗合いタクシーを利用する理由

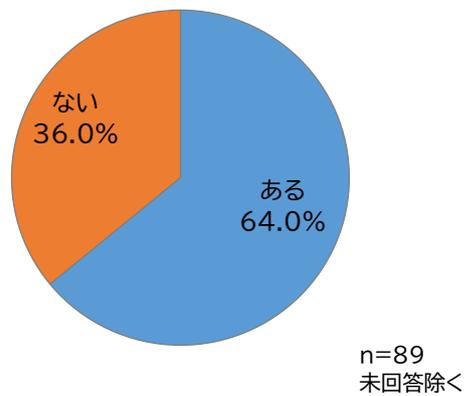


(3) 乗合いタクシーに対するニーズ

- ・ 利用して困ったことは「土日祝日に運行していない」、「予約が取りにくい」が多くなっています。
- ・ 乗合いタクシーの予約が取れなかった経験がある方は、過半数を占めています。

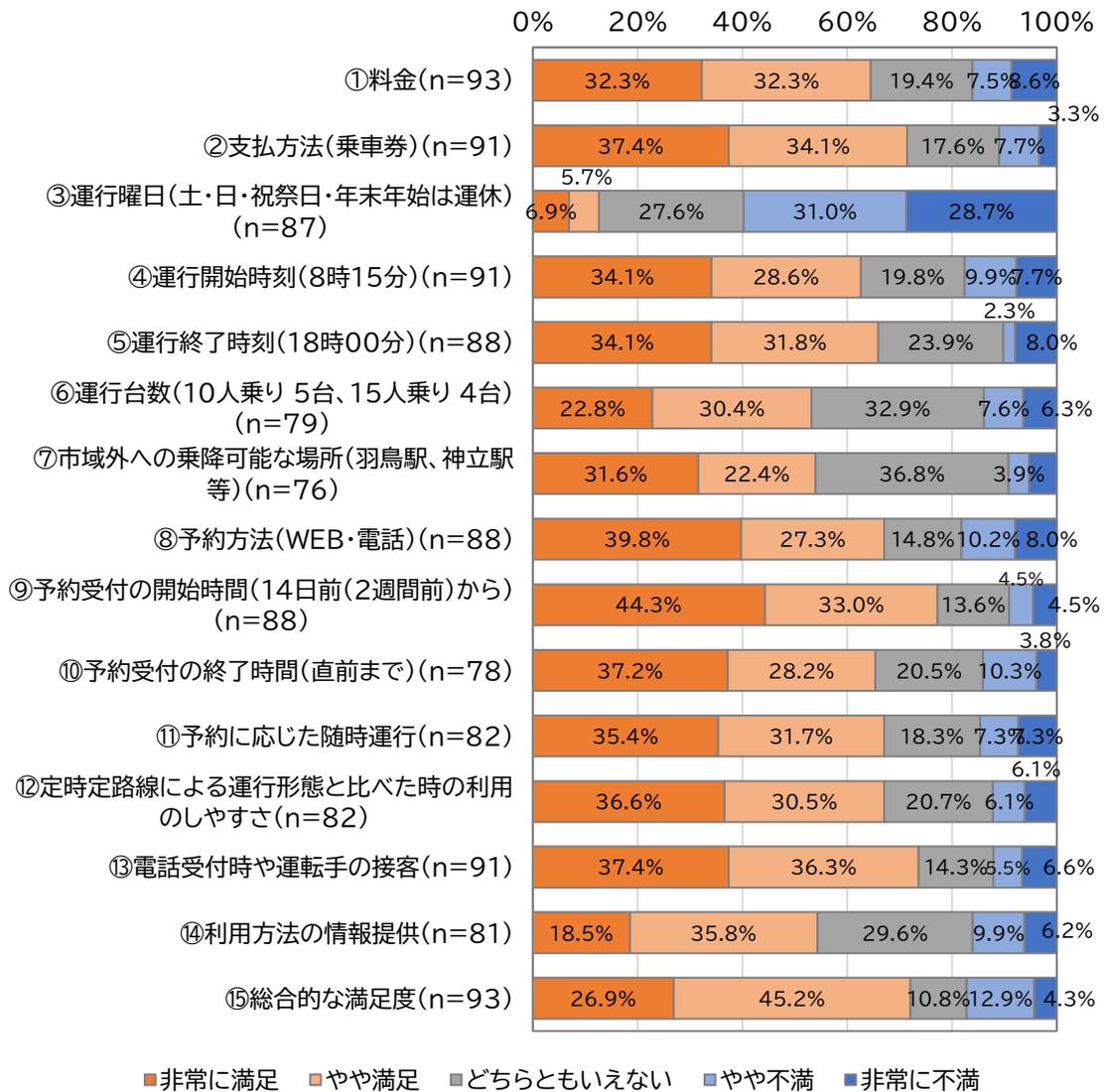


乗合いタクシーの予約が取れなかった経験



- ・ 満足度が高い項目は「⑨予約受付の開始時間」「⑬電話受付時や運転手の接客」であり、一方で不満に感じていることとして「③運行曜日」が挙げられます。

乗合いタクシーのサービスに関する満足度



第4章. 上位・関連計画

4-1 上位・関連計画

(1)石岡市総合計画 基本構想

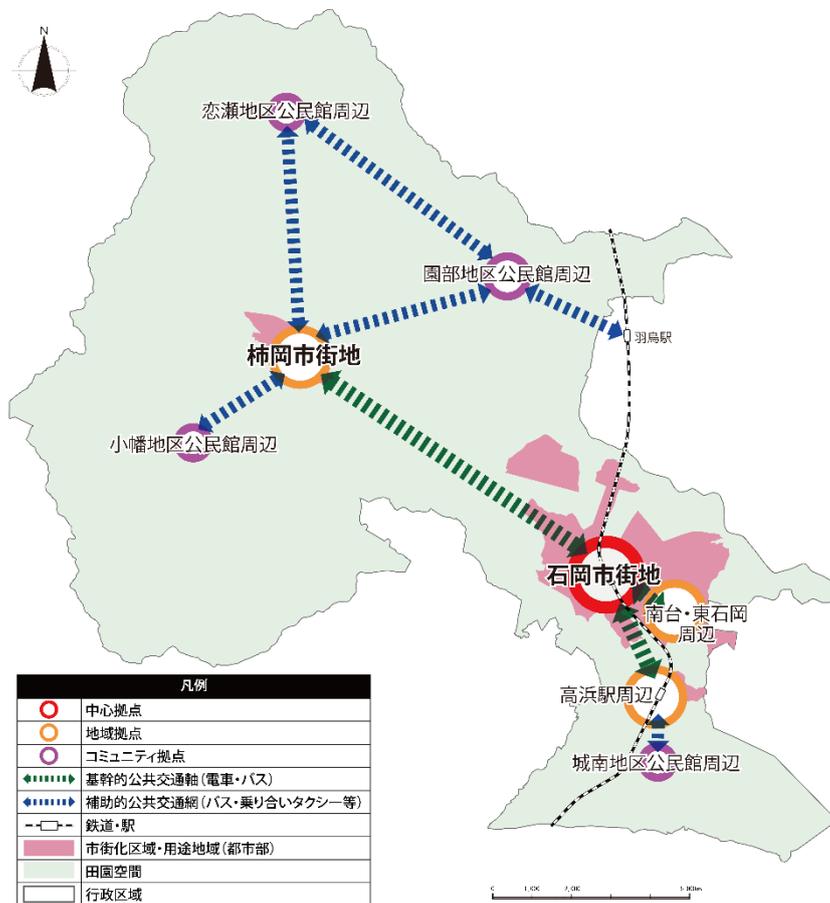
位置付け	石岡市のまちづくりの方向性を示す最上位計画
計画期間	2022(令和4)年度から 2031(令和13)年度 (10年間)
将来像	誰もが輝く未来へ 共に創る石岡市
基本目標	<p>基本理念: 「安全・安心」「魅力・発信」「対話・学び」</p> <p>SDGs共通テーマ:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少・少子高齢化・関係人口増加への対策 ・協働によるまちづくりの推進 ・情報通信技術の活用
公共交通に関する事項	<p>政策目標4 ■ 都市基盤・環境</p> <p>— 歴史ある都市、田園、里山が調和する魅力的なまち —</p> <p>の中で、都市部と既存集落を公共交通で結び「コンパクト・プラス・ネットワーク型」の都市機能施設の連携・機能分担を進める旨の記載がある。</p>
将来像	<p>将来像</p> <p>誰もが輝く未来へ 共に創る石岡市</p> <p>基本理念</p> <p>「安全・安心」 「魅力・発信」 「対話・学び」</p> <p>SDGs共通テーマ</p> <p>11 人口減少対策 少子高齢化対策 関係人口増加への対策</p> <p>17 協働によるまちづくりの推進</p> <p>9 情報通信技術の活用</p> <p>輝く「魅力向上」分野</p> <p>政策目標1 情報発信 政策目標2 歴史・観光</p> <p>輝く「まち」分野</p> <p>政策目標3 安全・安心 政策目標4 都市基盤・環境</p> <p>輝く「ひと」分野</p> <p>政策目標5 健康・福祉 政策目標6 子育て・教育・学び</p> <p>輝く「暮らし」分野</p> <p>政策目標7 産業・経済 政策目標8 地域・文化</p> <p>政策目標9 チャレンジする市役所 (行財政改革大綱)</p>

(2)石岡市総合計画 第2期基本計画

位置付け	基本構想実現のための施策の展開方向や成果指標、主な活動を分野別に示した、効果的・効率的で実効性の高い計画
計画期間	令和6(2024)年度～令和9(2027)年度(4年間)
市の方針	共生、共育、共働
公共交通に関する事項	<p>政策目標4 ■ 都市基盤・環境</p> <p>— 歴史ある都市、田園、里山が調和する魅力的なまち —</p> <p>基本施策3:交通ネットワークの整備</p> <p>【あるべき将来の姿】</p> <p>「コンパクト・プラス・ネットワーク」型のまちづくりを支える交通施策により、交通不便地域の解消や、市民の利便性の向上につながり、持続可能な公共交通体系が構築されています。</p> <p>【成果指標】</p> <p>市内の主要公共交通機関の1日あたりの平均利用者数(路線バス、乗合いタクシー、鉄道)</p> <p>基準値(令和2年度)5,325人→目標(令和9年度)7,000人</p> <p>高齢者の運転免許返納件数(年間)</p> <p>基準値(令和2年度)245人→目標(令和9年度)350人</p> <p>【主要な取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通維持には市民の継続的な利用が必要です。そのために必要な情報発信と、市民の公共交通利用に対する意識の醸成を図ります。 ・公共交通機関の充実 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通軸の形成に向けて、拠点間の路線バスのサービス水準の向上を目指します。乗合いタクシーについては、運行区域を統合したことで生じた問題に対して、運行区域の見直しや、予約システムの改善を行い、利便性の向上を図ります。また、グリーンスローモビリティ等の「次世代交通システム」の活用に向けて、実証実験等を実施します。

(3)石岡市立地適正化計画(改定中)

位置付け	「石岡市総合計画基本構想」や茨城県が定める「都市計画区域マスタープラン」に即しながら定める。「石岡市都市計画マスタープラン」の一部とみなされ、関連計画等との連携や整合を図る。													
計画期間	2019(平成 31)年度～2038(令和 20 年)度(20 年間)													
基本方針	都市部と田園空間の連携・機能分担により、魅力ある居住地として選ばれる一体的なまちづくり(持続可能なまちづくりに向けた方針)													
目標・目標値	<p>(1)都市機能誘導に係る目標値</p> <p><input type="checkbox"/>都市機能誘導区域内における誘導施設の割合の増加 現況値:17.9%(2023(令和 5)年)→目標値:20.0%(2038 年)</p> <p><input type="checkbox"/>コミュニティ拠点における公民館の立地数の維持 現況値:4 館(2023(令和 5)年)→目標値:4 館(2038 年)</p> <p>(2)居住誘導に係る目標値</p> <p><input type="checkbox"/>居住誘導区域内の人口密度の維持 現況数値:25.9 人/ha(2020(令和 2)年)→目標値:26.2 人/ha(2038 年)</p>													
公共交通に関する事項	<p>■各拠点の方針</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>拠点</th> <th>誘導方針</th> <th>具体的設定</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>中心拠点</td> <td>本市の中心として医療、福祉、商業、文化等の多様な都市機能施設の集積を図るとともに、中心市街地の活性化に資する都市機能施設を誘導。</td> <td>○石岡市街地</td> </tr> <tr> <td>地域拠点</td> <td>日常の暮らしを支える拠点として、都市機能施設の維持・充実を図るとともに、地域の特性に応じた都市機能施設を強化。</td> <td>○柿岡市街地 ○高浜駅周辺 ○南台・東石岡周辺</td> </tr> <tr> <td>コミュニティ拠点</td> <td>既存の都市機能施設の維持や施設の更新等に合わせた再編や機能の複合化等を図り、暮らしやすいまちづくりを進める。</td> <td>○城南地区公民館周辺 ○園部地区公民館周辺 ○恋瀬地区公民館周辺 ○小幡地区公民館周辺</td> </tr> </tbody> </table>		拠点	誘導方針	具体的設定	中心拠点	本市の中心として医療、福祉、商業、文化等の多様な都市機能施設の集積を図るとともに、中心市街地の活性化に資する都市機能施設を誘導。	○石岡市街地	地域拠点	日常の暮らしを支える拠点として、都市機能施設の維持・充実を図るとともに、地域の特性に応じた都市機能施設を強化。	○柿岡市街地 ○高浜駅周辺 ○南台・東石岡周辺	コミュニティ拠点	既存の都市機能施設の維持や施設の更新等に合わせた再編や機能の複合化等を図り、暮らしやすいまちづくりを進める。	○城南地区公民館周辺 ○園部地区公民館周辺 ○恋瀬地区公民館周辺 ○小幡地区公民館周辺
拠点	誘導方針	具体的設定												
中心拠点	本市の中心として医療、福祉、商業、文化等の多様な都市機能施設の集積を図るとともに、中心市街地の活性化に資する都市機能施設を誘導。	○石岡市街地												
地域拠点	日常の暮らしを支える拠点として、都市機能施設の維持・充実を図るとともに、地域の特性に応じた都市機能施設を強化。	○柿岡市街地 ○高浜駅周辺 ○南台・東石岡周辺												
コミュニティ拠点	既存の都市機能施設の維持や施設の更新等に合わせた再編や機能の複合化等を図り、暮らしやすいまちづくりを進める。	○城南地区公民館周辺 ○園部地区公民館周辺 ○恋瀬地区公民館周辺 ○小幡地区公民館周辺												



【公共交通の方針】

都市機能施設の連携・機能分担を支える公共交通等の維持・充実

●基幹的公共交通軸

特性の異なる石岡地域と八郷地域とを結ぶ公共交通や BRT 路線等の維持・充実を図り、地域内外の都市機能施設にアクセスしやすい公共交通環境を形成することにより、一体的なまちづくりを推進します。

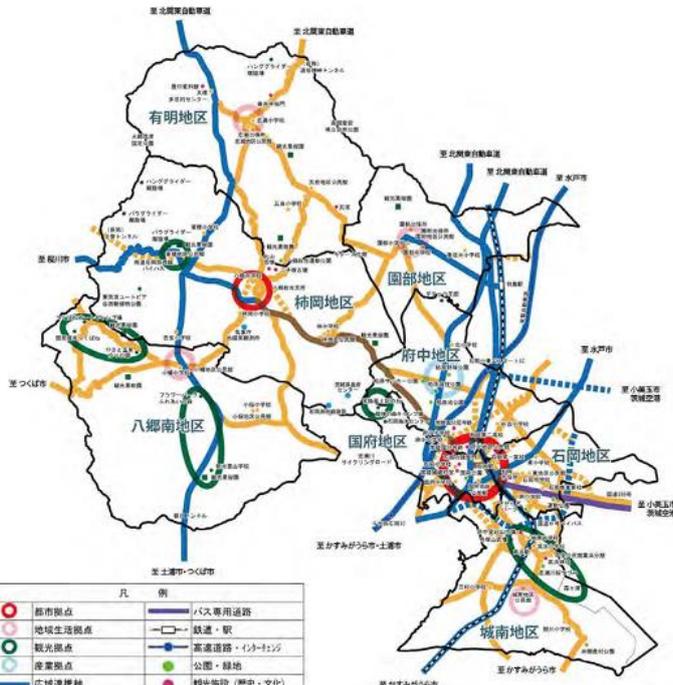
●補助的公共交通網

石岡地域と八郷地域における、それぞれの市街地と既存集落とを結ぶ補助的公共交通網の維持・充実により、拠点間で都市機能施設を相互に補完し、住み慣れた地域で暮らし続けられる公共交通環境の形成に努めます。

(4)石岡市都市計画マスタープラン

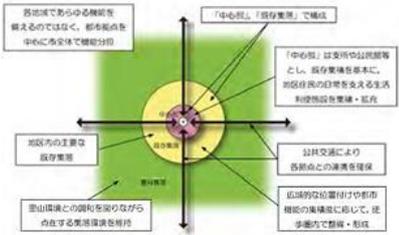
位置付け	総合計画(石岡かがやきビジョン)や茨城県が定める都市計画区域マスタープランに即しながら定める都市計画に関する基本的な方針
計画期間	2017(平成 29)年度～2036(令和 18)年度(20 年間)
将来像	自然・歴史が息づく コンパクトシティ いしおか
将来都市構造	「多核連携型の都市構造」・都市機能の集約による拠点性の向上と連携・交流を支えるネットワークの形成 ・自然環境・歴史資源等の保全・活用による都市の魅力・活力向上
公共交通に関する事項	<p>■公共交通の整備方針</p> <p>①鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> 石岡駅は、本市の玄関口として、交通の結節点としての機能を果たすことが求められます。橋上改札化されたことで、今後、さらなる利用者の増加が期待されることから、駅前広場の整備や歩行環境の改善等、鉄道を利用しやすい環境整備を進めます。 駅周辺等中心市街地において駐車場整備を進め、中心市街地の利便性向上を図るとともに、パークアンドライド等への対応により鉄道利用を促進します。 <p>②バス</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスについては、鹿島鉄道線跡地を利用した BRT(バス高速輸送システム)の運行が開始されており、こうしたバスの輸送力強化や定時性・速達性等の機能向上を図ります。 都市機能や人口の集積する拠点間の連携強化、本市の南北間の移動手段の確保に向けて、都市施設の適正立地に係る検討に伴う地域公共交通網形成計画等により、必要なバス路線を検討し、公共交通空白地域の解消に努めます。 上記と合わせて、路線バスを補完し、交通弱者の移動に資する乗合いタクシー等、利用者ニーズに即したサービス向上により、バスの利用促進と持続的な運行を目指します。 <p>■都市環境の方針</p> <p>①観光</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光拠点へのアクセス性の向上や周遊観光の推進のため、アクセス道路や公共交通、レンタサイクル・サイクリングロード等の整備・充実を図るとともに、案内板の充実や周遊ルートの開発と PR 等により、観光資源間のネットワーク化を進めます。

将来イメージ

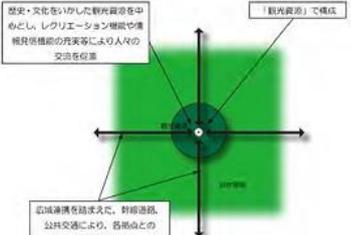


凡 例	
	都市拠点
	地域生活拠点
	観光拠点
	産業拠点
	広域連携軸
	広域連携軸 (計画)
	都市骨格軸
	地域連携軸
	地域連携軸 (計画)
	バス専用道路
	鉄道・駅
	高速道路・IC/JCT
	公園・緑地
	観光施設 (歴史・文化)
	観光施設 (レジャー施設等)
	観光果樹園
	役所・支所、学校、公民館
	園、農等の公的施設

<各地区の拠点と連携の具体的な配置イメージ>



<地域生活拠点のイメージ>



<観光拠点のイメージ>

(5)第2期 まち・ひと・しごと創生石岡市総合戦略

位置付け	「まち・ひと・しごと」の創生に関する基本的な計画
計画期間	2020(令和2)年度～2024(令和6)年度（5年間）
基本目標	1 市の強みを活かした安定した雇用の創出 2 市の魅力を活かした新しい人の流れをつくる 3 若い世代の結婚、出産、子育ての希望をかなえる 4 時代に合った地域をつくり、安心して心豊かな暮らしを守る
公共交通に関する事項	基本目標2.「市の魅力を活かした新しい人の流れをつくる」 講ずべき施策「2)関係人口の増加及び本市への移住の推進」 ②通勤・通学に対する支援 本市は都心から近距離にあり、JR 常磐線や高速バスなどの交通手段が充実しています。これらの強みを活かし、転出の抑制と移住の促進を図るため、通勤・通学しやすい環境づくりに取り組みます。 【具体的な事業】 ・通勤通学費用助成事業 基本目標4.「時代に合った地域をつくり、安心して心豊かな暮らしを守る」 講ずべき施策「3)安心・安全な生活環境の維持・向上」 ②移動手段の検討 人口減少や高齢化によって移動制約者の増加が懸念されています。誰もが快適に移動できるよう、公共交通のあり方を検討していくことに加え、公共交通不便地における移動手段の確保についての取り組みや支援を進めていきます。 【具体的な事業】 ・地域交通対策事業(次世代交通システムの検討、バス専用道における自動運転実用化の推進、高浜駅周辺の利便性の向上) ・自転車活用推進事業

(6)石岡市中心市街地活性化基本計画(第3期)

位置付け	中心市街地活性化の基本的な方向を示す計画
計画期間	2021(令和3)年度～2025(令和7)年度(5年間)
基本方針	1. 生活支援機能が享受でき、快適で安心して暮らせるまちづくり 2. 個性的な商業の活性化に加え、歴史的資源を活かした、様々な人々が行き交い賑わうまちづくり
目標	1. 交流人口の増加 □目標値:歩行者交通量 現況数値:1,903人(令和元年度)→目標数値:約2,800人(令和7年度) 2. 資源活用(石岡だから(宝))の実現 石岡オリジナルの事業・イベントの実現 地域資源の活用(町屋の修景化・店舗化など) 現況数値:11件(令和元年度)→目標数値:15件(令和7年度)
公共交通に関する事項	■駅周辺整備事業 ・ 「施策体系①コンパクトな都市機能づくり」の事業 ・ 橋上駅舎や自由通路、駅前広場等の広域交通拠点の整備効果を活かすとともに、バスターミナル整備等のさらなる機能拡充を行うことで利便性の向上を図り、石岡市立地適正化計画に定める「コンパクト・プラス・ネットワーク」型のまちづくりを推進する。また、交流施設等の整備による生活基盤の維持や地域コミュニティの増進機能を強化することで、駅周辺の魅力向上や賑わいの創出、暮らしやすさを実感できるまちの実現を図る。 ■ステーションパーク活用事業 ・ 「施策体系③賑わいの導線づくり」の事業 ・ 駅舎改築により改札口と連結したステーションパークにおいて、イベントの開催等の企画を、学生等を含む横断型企画チームを組織し、検討した事業を各事業者が実施する。

(7)石岡市りんりんタウン構想

位置付け	自転車活用推進法に基づく計画として、自転車を活用したまちづくりの推進に関する施策を定めた計画
計画期間	2019(平成 31)年度～2028 年度(10 年間)
基本目標	<p>目標Ⅰ“暮らし”の中の自転車環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車が安全に走行・利用できる、道路及び駐輪環境を創出します。 ・ ルール・マナーの習得を含め、自転車が生活環境の中で身近な交通手段になるための意識共有を図る。 ・ スポーツや通勤など日常生活の中での交通手段として自転車が利用でき、健康増進につながるような環境づくりを推進します。 <p>目標Ⅱ“観光振興”における自転車活用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域資源を回遊できるようなサイクリング環境を創出します。 ・ 近隣市等との広域連携を考慮したレンタサイクルの活用を推進します。 ・ サイクルフェスやツーリングイベント等により自転車利用の啓発活動を推進します。
公共交通に関する事項	<p>■施策 公共交通との連携強化</p> <p>市内には、バス等の公共交通の利用が不便である公共交通不便地域があります。自転車が公共交通不便地域における移動手段となるよう、バスや電車などの公共交通との連携を強化し、サイクルアンドライドを推進します。</p> <p>施策の指標: サイクルポートの設置数 (具体的な事業)・路線バス等との連携 ・サイクルポートの設置検討</p> <p>■施策 安全な走行環境の整備</p> <p>市民や市内に何度も訪れているサイクリストから、自転車の走行環境の充実に対するニーズが高い状況にあります。それらのニーズを考慮した自転車ネットワーク計画を策定するとともに、安全に走行・利用できる自転車通行空間の計画的な整備を図ります。</p> <p>施策の指標: モデル的自転車レーンの整備数 (具体的な事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車ネットワーク計画の推進 ・矢羽・注意喚起標示等の設置 ・モデル的自転車レーンの整備

(8)第2次石岡市観光振興計画

位置付け	観光の振興に関する施策を定めた計画
計画期間	2019(平成31)年度～2028年度(10年間)
基本方針 目標数値	<p>1 魅力ある観光地域づくり</p> <p>□指標:観光入込客数 現況数値:1,433,000人 → 目標数値:1,750,000人(2023年)</p> <p>□指標:観光客の満足度(アンケート調査で満足と回答する割合) 現況数値:71.2% → 目標数値:73.0%(2023年)</p> <p>2 戦略的な情報発信</p> <p>□指標:発信情報の満足度(アンケート調査で満足と回答する割合) 現況数値: - → 目標数値:70.0%(2023年)</p> <p>3 周遊観光の推進</p> <p>□指標:宿泊者の割合 現況数値:7.8% → 目標数値:15.0%(2023年)</p> <p>4 持続可能な観光産業の育成</p> <p>□指標:一人当たりの観光消費額(日帰り) 現況数値:4,099円 → 目標数値:4,500円(2023年)</p> <p>□指標:一人当たりの観光消費額(宿泊) 現況数値:8,400円 → 目標数値:9,500円(2023年)</p> <p>※各目標数値は、短期(2023年)と中期(2028年)が設定されているが、ここでは短期(2023年)のみを掲載。</p>
公共交通に関する事項	<p>■施策 ユニバーサルデザインを取り入れた受入環境の整備 ④二次交通の充実</p> <p>石岡地区と八郷地区との回遊性を高め、市内の滞在時間を延伸するために、市内の二次交通の整備・充実を図ります。二次交通の整備にあたっては、レンタサイクルや公共交通(バス、デマンドタクシーなど)などといった様々な移動手段を整備し、市民や観光客が利用しやすいサービスを拡充させていきます。</p> <p>■施策 周遊できる環境づくり ①交通事業者との連携強化</p> <p>市内外の回遊性を高めていくためには、二次交通の充実が必要不可欠であることから、市内外の交通事業者との連携を強化していきます。路線バスだけでなく、コミュニティバスやデマンドタクシーなどの様々な移動手段を検討し、観光客や市民が利用しやすい環境を構築していきます。</p>

4-2 上位・関連計画のまとめ

上位・関連計画に示されるまちづくり及び公共交通の方針を踏まえ、「公共交通に求められる役割」は以下のように整理されます。

計画	まちづくりの方針 (交通関連)	公共交通の方針
石岡市総合計画 基本構想	誰もが輝く未来へ 共に創る石岡市(石岡市の将来像)	政策目標4 ■ 都市基盤・環境 一歴史ある都市、田園、里山が調和する魅力的なまち—を実現するための基本施策
石岡市総合計画 第1期基本計画	(同上)	基本施策 交通ネットワークの整備 ⇨公共交通の利用促進 ⇨公共交通機関の充実 ⇨公共交通の利用環境づくり
第2期 まち・ひと・しごと創生石岡市総合戦略	■関係人口の増加及び本市への移住の推進 ■安心・安全な生活環境の維持・向上	⇨通勤・通学に対する支援 ⇨移動手段の検討
石岡市都市計画マスタープラン	■多核連携型の都市構造(将来都市構造)	【公共交通の整備方針】 ⇨石岡駅は、本市の玄関口として、交通の結節点としての機能を果たす ⇨バス輸送力強化や定時性・速達性等の機能向上 ⇨拠点間の連携強化、南北間の移動手段の確保 ⇨交通弱者の移動に資する乗合いタクシー等、利用者ニーズに即したサービス向上
石岡市中心市街地活性化基本計画(第3期)	■交流人口の増加 ■資源活用(石岡だから(宝))の実現	⇨コンパクトな都市機能づくり ⇨賑わいの導線づくり
石岡市立地適正化計画	■都市部と田園空間の連携・機能分担により、魅力ある居住地として選ばれる一体的なまちづくり	⇨石岡・八郷市街地間の基幹的公共交通軸 ⇨石岡、八郷市街地と集落間の補助的公共交通網
石岡市りんりんタウン構想	■“暮らし”の中の自転車環境の整備 ■“観光振興”における自転車活用の推進	⇨自転車が公共交通不便地域における移動手段となるよう、バスや電車などの公共交通との連携を強化し、サイクルアンドライドを推進
石岡市第2次石岡市観光振興計画	■魅力ある観光地域づくり ■周遊観光の推進	⇨市内の二次交通の整備・充実 ⇨市内内外の交通事業者との連携を強化

【公共交通に求められる役割】

役割①誰もが快適に移動できる交通手段の確保

役割②将来都市構造(多核連携型の都市構造)を支える公共交通体系の構築

役割③まちの賑わい創出への貢献

役割④人の交流の活性化への貢献

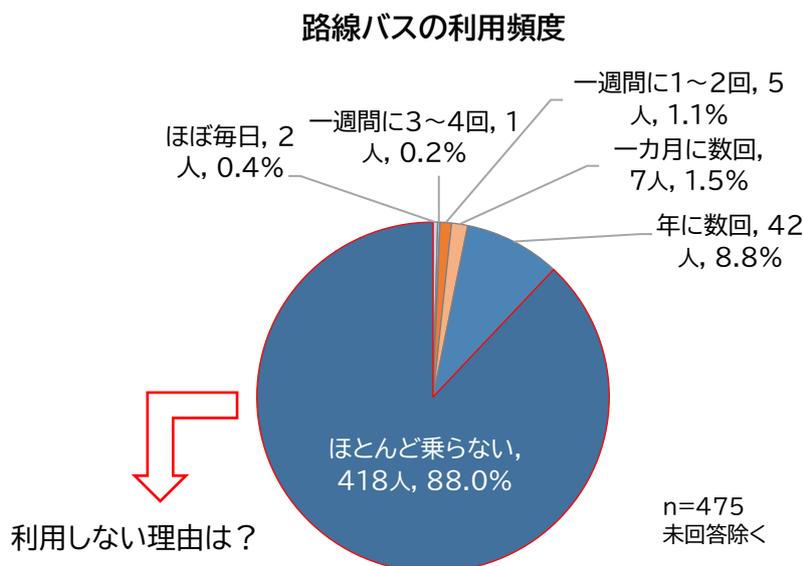
第5章. 石岡市における公共交通の課題

5-1 高齢化に伴う公共交通のニーズの高まり

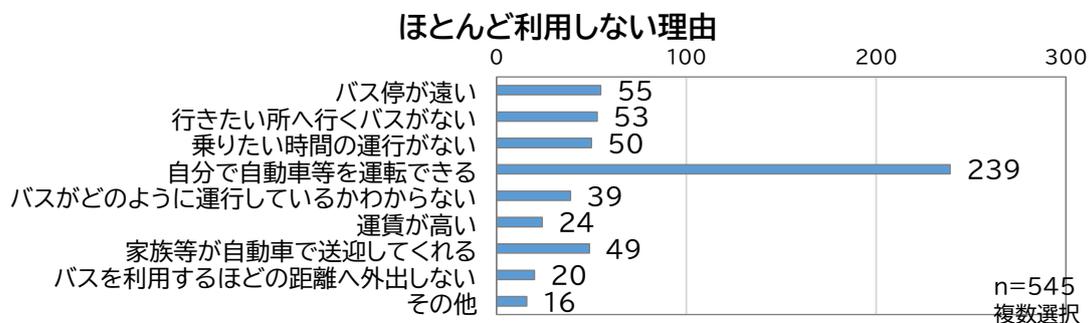
第2章で挙げたとおり、高齢者割合の増加は今後も続く見込みで、国立社会保障・人口問題研究所が行う将来人口推計によると石岡市における2045年の高齢者の割合は46.6%に達する見込みです。

石岡市に住む多くの人々が運転免許を保有しており、約5万人が運転免許を保有しています。そのうち約1.5万人が65歳以上の高齢者です。

市民アンケートで、バスの利用頻度をみると、「ほとんど乗らない人」が回答者の約9割を占めており、現状バスを利用しない理由を聞いたところ、「自分で自動車等を運転できる」と回答した人が最も多く見られました。



出典：令和5年度市民アンケート



出典：令和5年度市民アンケート

しかし、近年では、高齢者ドライバーによる交通事故の増加を受けて、自主的に運転免許を返納する高齢者が増えてきました。石岡市においても運転免許を返納する高齢者の数が増加傾向にあり、令和3年時点で222件の運転免許の返納者が見られ、運転免許を返納する高齢者の数は今後も増加していくことが予想されます。

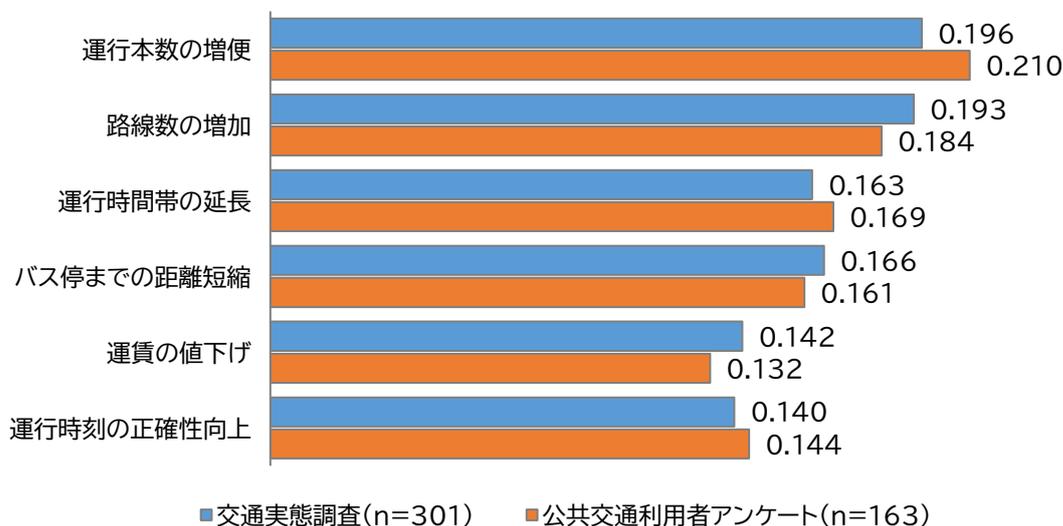
表 石岡市における運転免許返納者

単位:人	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和2年	令和3年
総数	159	191	250	256	230
うち 65 歳以上	151	183	240	245	222

出典:茨城県警事故統計資料

運転免許を返納した高齢者の移動を確保するために、上記のニーズを踏まえ、今後さらに公共交通が重要になっていくことが考えられます。

なお、アンケート調査で、市民路線バスのサービス改善にあたって大事な要素(重要度)を聞いたところ、「運行本数」が重要であると回答した人が最も多く、次いで「路線数の増加」「運行時間帯の延長」でした。これらの市民のニーズを踏まえた上で、今後の公共交通を考えていく必要があります。



出典:令和5年度市民アンケート・公共交通利用者アンケート

図 路線バスのサービス改善にあたって大事な要素(重要度)
(重要度は数値が高いほど重要と考える人が多い)

5-2 都市拠点と地域生活拠点の移動の確保

石岡市は、市域の約80%が農地・山林等の自然的土地利用で、残りが市街地等の都市的土地利用です。市街地は石岡駅を中心に広がっています。

一方で柿岡地区や小幡地区、園部地区などにも一定の人口集積がみられることから、これらの地域と鉄道駅を結ぶ公共交通のネットワークが重要になります。

各地域を結ぶ役割は路線バスが担っていますが、新型コロナウイルス感染症をきっかけとして路線バスの利用者が大幅に減少しており、バス事業者の経営を圧迫したことから、今後いくつかの路線の廃止が予定されています。

居住エリアが広範囲に分散している石岡市において都市拠点と地域生活拠点を結ぶ移動手段の確保は大きな課題であると言えます。

【今後廃止が予定されている路線】

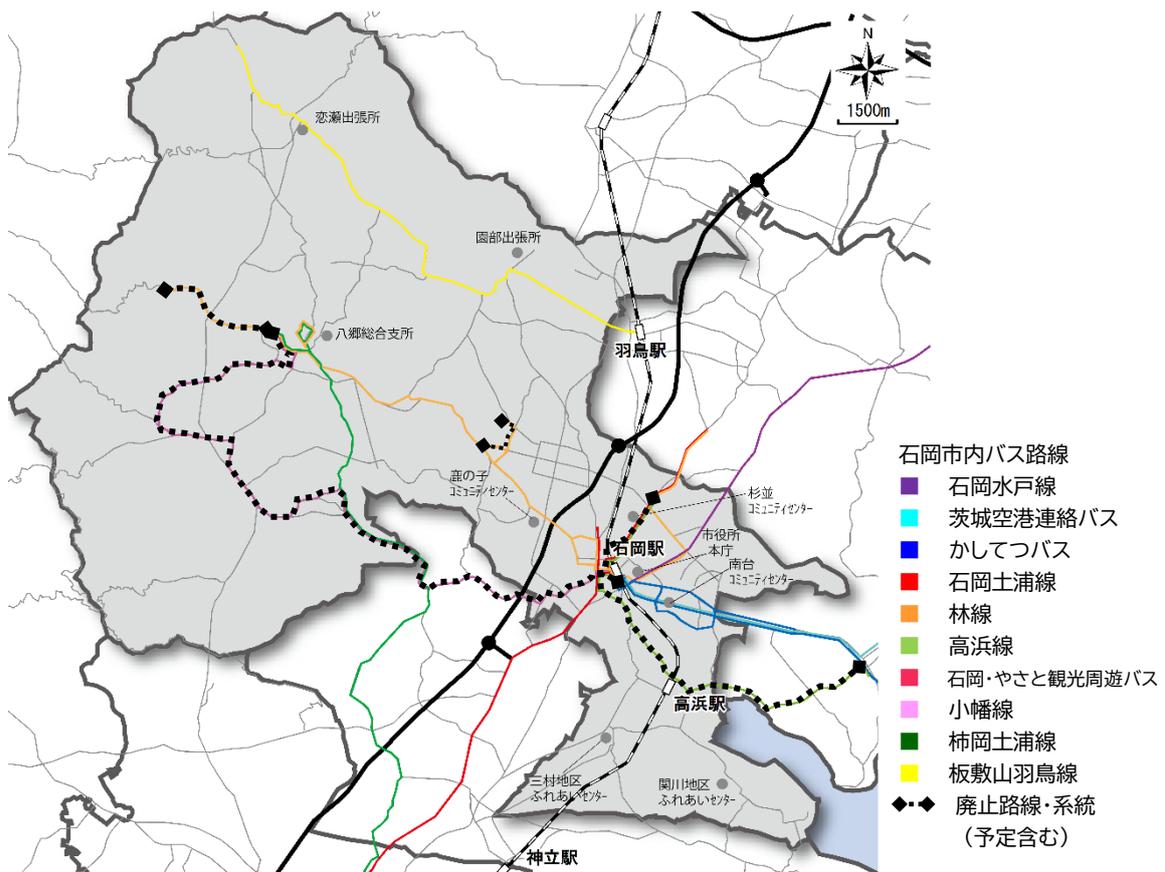


図 廃止予定の石岡市内を運行するバス路線・系統の位置図

5-3 多様化する移動ニーズへの対応

「性別」「国籍」「年齢」「障害の有無」など、異なる要素や特性を持つ多様な人々が共存する社会のあり方(ダイバーシティ)が求められています。交通サービスでは、先に述べた高齢者に加え、障害者、外国人などに対して、バリアフリーや多言語対応等において柔軟できめ細やかな対応が求められます。

また、ICT の進展、働き方改革、新型コロナウイルス感染症の蔓延を契機として既存の従業地に捕らわれない働き方(在宅やコワーキングスペースでの労働)が増加し、これまでとは違う通勤スタイルも見られるようになってきました。

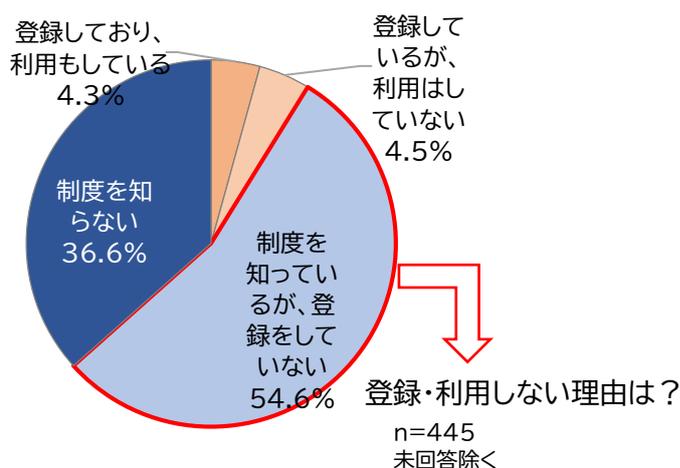
今後は、移動する人々の「行きたい場所」や「移動したい時間」、「目的」が多様になってくることが考えられます。

路線バスで補えない移動ニーズに応えるため、社会福祉協議会により市全域で乗合いタクシーの運行が行われています。令和5年3月からは AI システム導入が行われるなどサービスの充実・向上が図られています。

乗合いタクシーの利用者数の推移をみると、平成25年時点では、1日あたり181人の利用が見られましたが、近年では利用者数が減少傾向にあります。

市民を対象にしたアンケート調査では、乗合いタクシーの「登録制度を知らない人」と「制度を知っているが登録をしていない人」が約9割を占めており、乗合いタクシーを利用しない理由として、「自分で自動車等を運転できる」が最も多い結果でした。

乗合いタクシーの利用登録状況



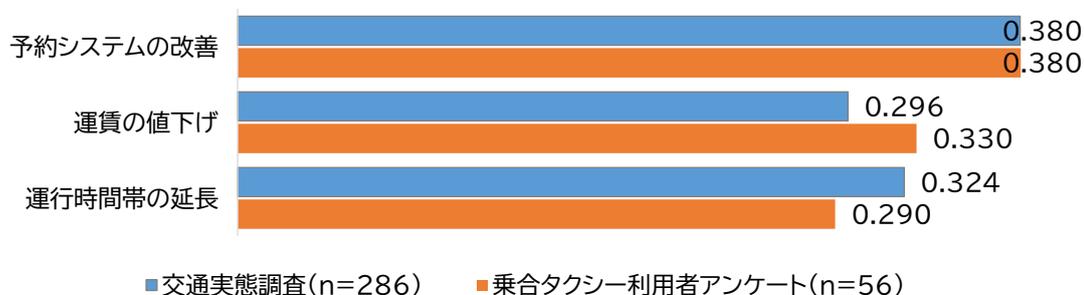
出典：令和5年度市民アンケート

乗合いタクシーに登録・利用しない理由



出典:令和5年度市民アンケート

アンケート調査で、市民のニーズを問うために、乗合いタクシーのサービス改善にあたって大事な要素(重要度)を聞いたところ、乗合いタクシーを利用している人と利用していない人で回答に差が見られました。乗合いタクシーを利用した人を対象にしたアンケートでは「予約システムの改善」が重要と考える人が多くみられました。一方で、乗合いタクシーを利用していない人が多くを占めるアンケート調査では、いずれの項目も同程度の重要度でした。



出典:令和5年度市民アンケート・公共交通利用者アンケート

図 乗合いタクシーのサービス改善にあたって大事な要素(重要度)
(重要度は、数値が高いほど重要と考える人が多い)

今後、高齢化の進展、路線バスの縮小を見据えると、乗合いタクシーのような多様な移動ニーズに応える公共交通は今後重要になることが推察されます。引き続き、乗合いタクシーの予約システムの改善を図るとともに、乗合いタクシーに乗ったことがない人には、まずは乗合いタクシーの利便性を知ってもらう必要があります。

5-4 周辺都市から石岡市への移動利便性の維持

石岡市に市外から通勤・通学目的で来訪する人は、小美玉市、笠間市、かすみがうら市から来訪する人が多くみられます。一方で、市外に通勤・通学目的で向かう人は土浦市、小美玉市が多くみられます。また、東京都や千葉県などに向かう人も多くみられます。これらの人々の多くは鉄道を利用して移動していることが伺えます。

新型コロナウイルスの影響で石岡駅や高浜駅の乗車客数が減少したものの、鉄道は、市民のみならず来訪者にとっても、石岡市の社会経済活動を支える重要なものです。

引き続き、鉄道をはじめとする周辺都市と石岡市をつなぐ公共交通機関の利便性を維持していくことが重要です。

5-5 観光客が周遊しやすい移動環境の提供

石岡市を観光で訪れる人の数は、令和元年度は年間約 140 万人でした。新型コロナウイルスが蔓延した令和2年度は落ち込みましたが、直近の令和4年度には約 118 万人まで回復しました。今後も観光入込客数が回復することが推察されるため、市内の観光拠点を結ぶ移動サービスのニーズが高くなることが考えられます。

特に入込客数の多い「いばらきフラワーパーク」、「やさと温泉」、「ゆりの郷」、「風土記の丘」などを結ぶネットワークが重要になります。

引き続き、これらの観光拠点を結ぶ「石岡・やさと観光周遊バス」の利便性やサービス向上を図っていく必要があります。

第6章. 基本理念と方針

上位関連計画で示された将来像や第5章に挙げた本市における公共交通における5つの課題を踏まえ、本計画における基本理念を『市民・利用者のニーズを基に、多様な主体の連携・協働により、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通体系の構築』としました。

本計画では、上位計画の石岡市総合計画基本構想で示された将来像・基本理念「誰もが輝く未来へ共に創る石岡市」の実現を見据え、人口減少、少子高齢化の進展する中であっても、市民、交通事業者、国、県等と連携・協働し、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通体系を構築していきます。

この基本理念に沿って本計画で達成すべき3つの方針を掲げ、これらの方針を達成するための施策を実施していきます(施策の内容は第7章参照)。

公共交通の課題

- ① 高齢化に伴う公共交通ニーズの高まり
- ② 都市拠点と地域生活拠点の移動の確保
- ③ 多様化する移動ニーズへの対応
- ④ 周辺都市から石岡市への移動利便性の維持
- ⑤ 観光客が周遊しやすい移動環境の提供

これらの公共交通の課題を踏まえ、計画の基本理念と基本方針を以下のように設定しました。

計画の基本理念

市民・利用者のニーズを基に、多様な主体の連携・協働により、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通体系の構築

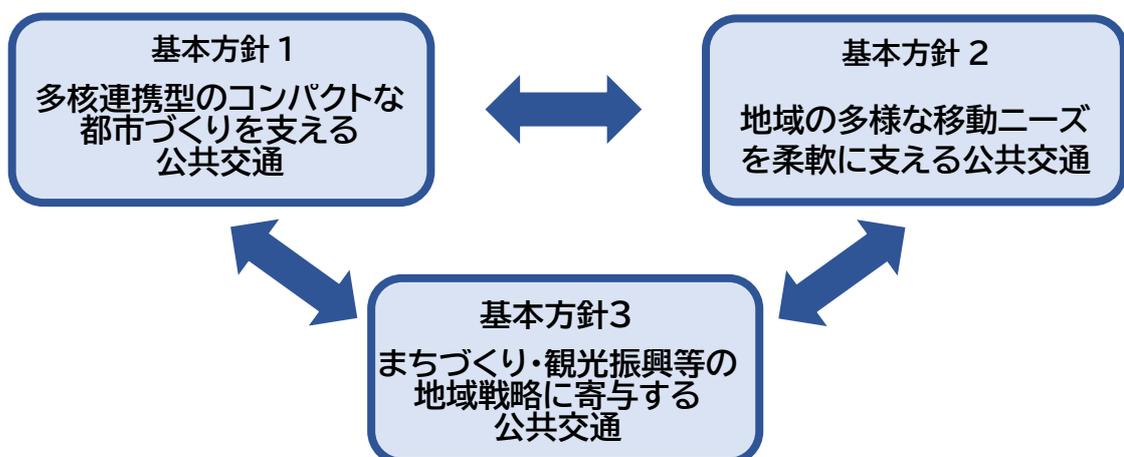


図 基本方針

【立地適正化計画との連携】

立地適正化計画とは商業、医療、福祉等の生活サービス機能や居住等を誘導するとともに、公共交通の充実により、生活サービス機能へアクセスしやすい環境をと整えることで、「コンパクト・プラス・ネットワーク」型のまちづくりを目指す計画になります。

石岡市は「多核連携型の都市構造」を将来都市構造として掲げており、実現に向けた公共交通の方針として、「都市機能施設の連携・機能分担を支える公共交通等の維持・充実」を定めており、中心拠点(石岡市街地)と地域拠点(柿岡市街地)を基幹的な公共交通軸として、それぞれの拠点とコミュニティ拠点(既存集落)を補助的公共交通網により結ぶことで、公共交通環境の形成を推進します。

本計画及び上記計画における方針の連携を図りつつ、都市機能施設の集積、居住環境の向上、交通施策を一体となり進めていくことで、接続可能なまちづくりの実現を目指します。

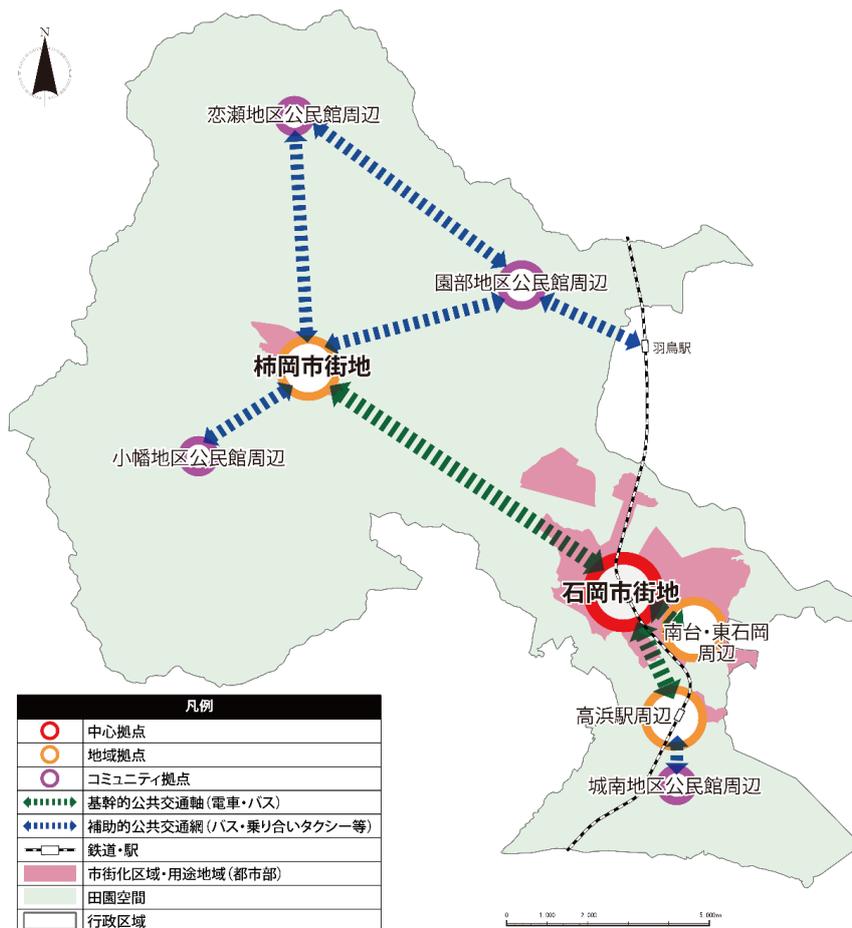
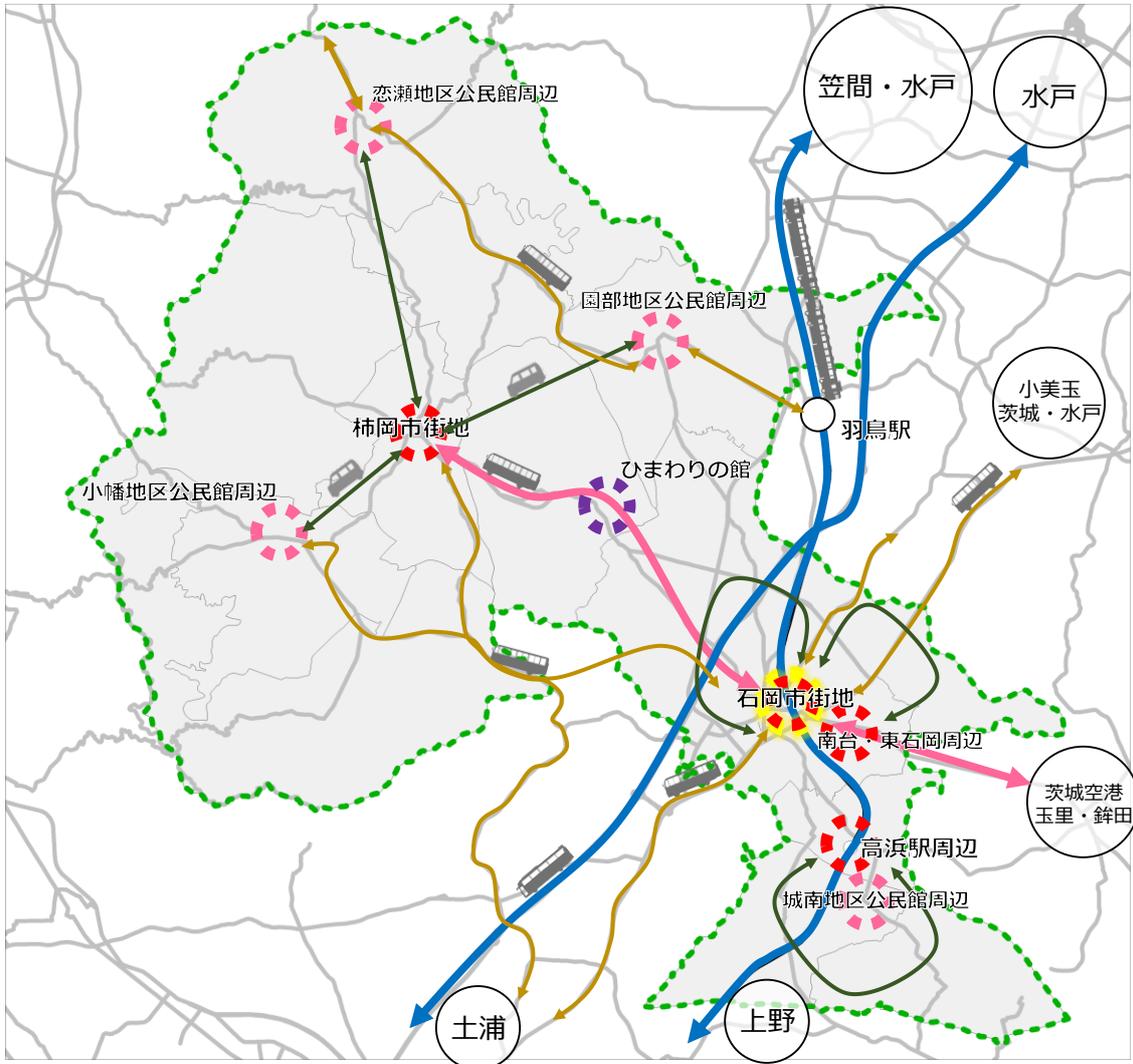


図 立地適正化計画における将来都市構造図

【公共交通施策体系の将来イメージ】



凡例	
↔	広域交通(鉄道・高速バス)
↔	幹線交通(路線バス)
↔	補助交通(路線バス)
↔	補助交通(乗合いタクシー)
⬢	乗合いタクシー運行区域
●	中心拠点
●	地域拠点
●	交通結節点
●	コミュニティ拠点

図 公共交通体系の将来イメージ

第7章. 施策事業と実施主体

7-1 施策の体系

本計画の基本方針を踏まえ、各事業につながる施策を設定します。
各施策の個別事業については、7-2 個別事業の概要と実施主体で示します。

<本計画の基本方針と施策>

1.多核連携型のコンパクトな都市づくりを支える公共交通	<ul style="list-style-type: none">■広域交通の機能強化■幹線交通の機能維持■補助交通の機能維持・充実■交通結節点の整備
2.地域の多様な移動ニーズを柔軟に支える公共交通	<ul style="list-style-type: none">■バリアフリー化の推進■情報提供の充実■周知・広報活動の実施■意識醸成による利用促進■通勤・通学者への支援策
3.まちづくり・観光振興等の地域戦略に寄与する公共交通	<ul style="list-style-type: none">■他分野と連携した利用促進■広域連携の推進■新たな交通技術・サービスの導入検討

7-2 個別事業の概要と実施主体

3つの施策の柱ごとに、施策・事業を以下のように位置付け、展開を図ります。

基本方針	施策	事業
1.多核連携型のコンパクトな都市づくりを支える公共交通	1-1 広域交通の機能強化	鉄道の利便性向上
		高速バスの維持・充実
	1-2 幹線交通の機能維持	柿岡市街地を結ぶバス路線の機能維持
		南台・東石岡周辺及び茨城空港を結ぶ BRT 路線のサービス維持
	1-3 補助交通の維持・充実	乗合いタクシーの見直し
		廃止代替路線の見直し
		次世代交通システムの推進
	1-4 交通結節点の整備	バス停付近の利用環境整備の推進
交通結節点における乗継利用時の優遇措置の検討		

2.地域の多様な移動ニーズを柔軟に支える公共交通	2-1 バリアフリー化の推進	バリアフリー対応車両の導入
		交通バリアフリー教室の開催
	2-2 運行情報提供の充実	バスロケーションシステムの導入
	2-3 周知・広報活動の実施	HP、広報等での周知・広報活動
	2-4 意識醸成による利用促進	モビリティ・マネジメントの実施
	2-5 通勤・通学者への支援策	各種の定期券購入補助制度

3.まちづくり・観光振興等の地域戦略に寄与する公共交通	3-1 他分野と連携した利用促進	福祉・交通安全分野と連携した利用促進策
		商業・観光分野と連携した利用促進策
	3-2 広域連携の推進	市外病院への通院ニーズに対応するための検討
広域観光を支える公共交通の検討		
	3-3 新たな交通技術・サービスの導入検討	新たな交通技術・サービスの導入検討

各施策に関する個別施策、実施主体、実施エリア及び実施年度を以下に示します。

1.多核連携型のコンパクトな都市づくりを支える公共交通

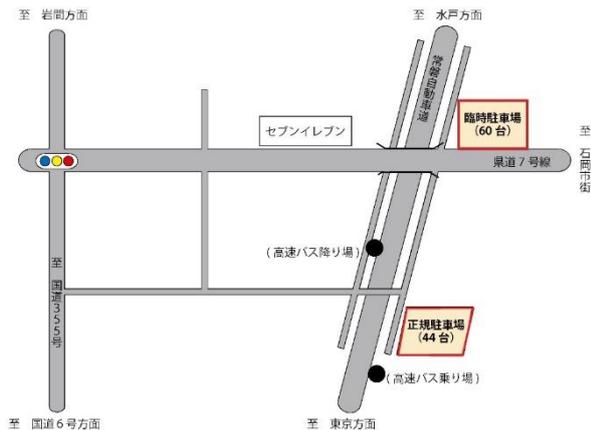
施策	1-1 広域交通の機能強化																			
事業	<p>①鉄道の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内と市外を結ぶ広域的な移動を担う公共交通機関として、各関係団体と連携して、鉄道の利便性向上を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> ●利便性向上に向けた要望活動 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">活動団体</th> <th style="width: 50%;">要望内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>茨城県常磐線整備促進期成同盟会 (石岡市他沿線市町)</td> <td>常磐線の快速電車の延伸、全列車の東京駅・品川駅乗り入れ等</td> </tr> <tr> <td>茨城県南常磐線輸送力増強期成同盟会 (石岡市他県南地区沿線市町)</td> <td>常磐線の快速電車の延伸、全列車の東京駅・品川駅乗り入れ等</td> </tr> <tr> <td>常磐線東海道線乗り入れ推進協議会 (石岡市・石岡市商工会議所青年部他)</td> <td>常磐線の品川駅以南の東海道線への乗り入れ等</td> </tr> <tr> <td>TX 茨城空港延伸議会期成同盟会 (石岡市議会他)</td> <td>つくばエクスプレスの茨城空港までの延伸</td> </tr> <tr> <td>TX 石岡延伸推進協議会 (石岡市)</td> <td>石岡を経由したつくばエクスプレスの茨城空港までの延伸</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ●パークアンドライド用駐車場の維持・充実による鉄道利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 鉄道周辺の市営駐車場の適切な運営、維持管理を継続することで、パークアンドライドを推進し、鉄道利用を促進します。 ●高浜駅周辺整備事業の推進 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 高浜駅周辺の利便性向上を目指して、駅周辺のまちづくり方針を検討するとともに、高浜駅・駅前広場の整備を図ります。 ➢ (都)貝地・高浜線等、高浜駅周辺の道路整備や維持・充実により、拠点間や高浜駅へのアクセス性の向上を図ります。 								活動団体	要望内容	茨城県常磐線整備促進期成同盟会 (石岡市他沿線市町)	常磐線の快速電車の延伸、全列車の東京駅・品川駅乗り入れ等	茨城県南常磐線輸送力増強期成同盟会 (石岡市他県南地区沿線市町)	常磐線の快速電車の延伸、全列車の東京駅・品川駅乗り入れ等	常磐線東海道線乗り入れ推進協議会 (石岡市・石岡市商工会議所青年部他)	常磐線の品川駅以南の東海道線への乗り入れ等	TX 茨城空港延伸議会期成同盟会 (石岡市議会他)	つくばエクスプレスの茨城空港までの延伸	TX 石岡延伸推進協議会 (石岡市)	石岡を経由したつくばエクスプレスの茨城空港までの延伸
活動団体	要望内容																			
茨城県常磐線整備促進期成同盟会 (石岡市他沿線市町)	常磐線の快速電車の延伸、全列車の東京駅・品川駅乗り入れ等																			
茨城県南常磐線輸送力増強期成同盟会 (石岡市他県南地区沿線市町)	常磐線の快速電車の延伸、全列車の東京駅・品川駅乗り入れ等																			
常磐線東海道線乗り入れ推進協議会 (石岡市・石岡市商工会議所青年部他)	常磐線の品川駅以南の東海道線への乗り入れ等																			
TX 茨城空港延伸議会期成同盟会 (石岡市議会他)	つくばエクスプレスの茨城空港までの延伸																			
TX 石岡延伸推進協議会 (石岡市)	石岡を経由したつくばエクスプレスの茨城空港までの延伸																			
実施主体	石岡市、石岡市議会、石岡市商工会議所青年部、鉄道事業者、バス事業者等																			
実施エリア	石岡市全域																			
実施年度	事業	実施事項	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	中長期												
	①	鉄道の利便性向上	継続実施	→	→	→	→	→												

→ ……実施段階 - - - - - → ……検討段階

施策 1-1 広域交通の機能強化

②高速バスの維持・充実

- 鉄道と並び、市内と市外を結ぶ広域的な移動を担う公共交通機関として、東京方面への高速バスの維持、充実を図ります。具体的には、石岡BS(バスストップ)付近でのパークアンドライド用駐車場の整備が進んでおり、石岡BSまでの交通手段として「自家用車」が多く利用されています。今後も、高速バス利用者の利便性を向上させるため、適切な管理運営と駐車場が不足する場合には駐車場の拡張を交通事業者へ要請します。



《石岡 BS(バスストップ)周辺の高速バス利用者専用駐車場》



図 正規駐車場(44 台)



図 臨時駐車場(60 台)

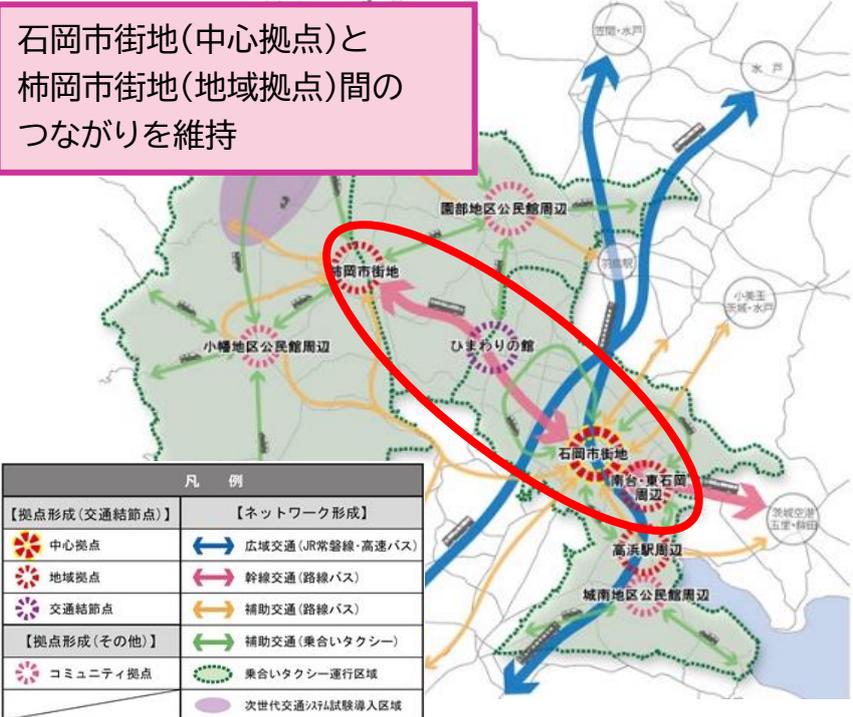
事業

実施主体 石岡市、バス事業者

実施エリア 石岡市全域

事業	実施事項	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	中長期	
②	高速バスの維持・充実	継続実施	→					

→ ……実施段階 - - - - - 検討段階

施策	1-2 幹線交通の機能維持																						
事業	<p>① 柿岡市街地を結ぶバス路線の機能維持</p> <ul style="list-style-type: none"> 多核連携型のコンパクトな都市づくりを支える基幹的な公共交通軸を維持するために、交通事業者と連携して、石岡市街地(中心拠点)と柿岡市街地(地域拠点)間において、現在の路線バスのサービス水準を維持しつつ、定時性・速達性を重視した運行を継続します。 <div data-bbox="363 683 842 855" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>石岡市街地(中心拠点)と柿岡市街地(地域拠点)間のつながりを維持</p> </div>  <table border="1" data-bbox="367 1142 790 1400"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>【拠点形成(交通結節点)】</td> <td>【ネットワーク形成】</td> </tr> <tr> <td>中心拠点</td> <td>広域交通(JR常磐線・高速バス)</td> </tr> <tr> <td>地域拠点</td> <td>幹線交通(路線バス)</td> </tr> <tr> <td>交通結節点</td> <td>補助交通(路線バス)</td> </tr> <tr> <td>【拠点形成(その他)】</td> <td>補助交通(乗合いタクシー)</td> </tr> <tr> <td>コミュニティ拠点</td> <td>乗合いタクシー運行区域</td> </tr> <tr> <td></td> <td>次世代交通システム試験導入区域</td> </tr> </tbody> </table>							凡 例		【拠点形成(交通結節点)】	【ネットワーク形成】	中心拠点	広域交通(JR常磐線・高速バス)	地域拠点	幹線交通(路線バス)	交通結節点	補助交通(路線バス)	【拠点形成(その他)】	補助交通(乗合いタクシー)	コミュニティ拠点	乗合いタクシー運行区域		次世代交通システム試験導入区域
凡 例																							
【拠点形成(交通結節点)】	【ネットワーク形成】																						
中心拠点	広域交通(JR常磐線・高速バス)																						
地域拠点	幹線交通(路線バス)																						
交通結節点	補助交通(路線バス)																						
【拠点形成(その他)】	補助交通(乗合いタクシー)																						
コミュニティ拠点	乗合いタクシー運行区域																						
	次世代交通システム試験導入区域																						
実施主体	石岡市、バス事業者																						
実施エリア	石岡市全域																						
実施年度	事業 実施事項	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	中長期																
①	柿岡市街地を結ぶバス路線の機能維持	継続実施 —————→																					

—————→ ……実施段階 - - - - -→ ……検討段階

施策

1-2 幹線交通の機能維持

事業

②南台・東石岡周辺及び茨城空港を結ぶ BRT 路線のサービス維持

多核連携型のコンパクトな都市づくりを支える基幹的な公共交通軸の形成に向けて、中心拠点である石岡市街地と地域拠点である南台・東石岡周辺及び茨城空港を結ぶ BRT 路線のサービス維持を図ります。具体的には、バス専用道や BRT 専用駅前広場等の質の高い交通基盤の適切な維持管理、交通事業者の協力のもと高い運行サービス水準の維持、さらに、沿道住民等との協働による利用促進の継続、茨城空港へのアクセス路線としての更なる普及等を推進します。

石岡市街地(中心拠点)と南台・東石岡周辺(地域拠点)間を強固に連結



図 バス専用道及びバス車両



図 バスシェルター(待合所)

実施主体

石岡市、バス事業者、市民

実施エリア

石岡市全域

実施年度

事業	実施事項	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	中長期
②	南台・東石岡周辺及び茨城空港を結ぶ BRT 路線のサービス維持	継続実施	→	→	→	→	→

→ ……実施段階 - - - - - → ……検討段階

施策	1-3 補助交通の維持・充実																												
事業	<p>① 乗合いタクシーの見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 多核連携型のコンパクトな都市づくりを支える補助的な公共交通網の形成に向けて、乗合いタクシーを見直します。AI システム導入が令和5年3月1日から開始されたことにより、利便性の向上につながっているため、今後もサービスの充実を図ります。 利用者が減少していることから、今後の利用動向を注視しつつ、乗合いタクシーの運行区域の見直しや代替する移動手段の導入も視野に入れて検討します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div data-bbox="368 824 836 1301"> <p>図 利用可能エリア</p> </div> <div data-bbox="874 808 1350 1283"> <p>利用者数：人/日</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数 (人/日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H25</td><td>181.2</td></tr> <tr><td>H26</td><td>175.2</td></tr> <tr><td>H27</td><td>172.2</td></tr> <tr><td>H28</td><td>160.5</td></tr> <tr><td>H29</td><td>153.9</td></tr> <tr><td>H30</td><td>150.4</td></tr> <tr><td>R1</td><td>147.9</td></tr> <tr><td>R2</td><td>128.8</td></tr> <tr><td>R3</td><td>138.5</td></tr> <tr><td>R4</td><td>131.7</td></tr> </tbody> </table> <p>■ 全体平均</p> <p>図 1日当たりの利用者数</p> </div> </div>							年度	利用者数 (人/日)	H25	181.2	H26	175.2	H27	172.2	H28	160.5	H29	153.9	H30	150.4	R1	147.9	R2	128.8	R3	138.5	R4	131.7
年度	利用者数 (人/日)																												
H25	181.2																												
H26	175.2																												
H27	172.2																												
H28	160.5																												
H29	153.9																												
H30	150.4																												
R1	147.9																												
R2	128.8																												
R3	138.5																												
R4	131.7																												
実施主体	石岡市、乗合いタクシー事業者																												
実施エリア	石岡市全域																												
実施年度	事業	実施事項	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	中長期																					
	①	乗合いタクシーの見直し	継続実施 →																										

→ ……実施段階 - - - - - ……検討段階

施策 1-3 補助交通の維持・充実

事業

② 廃止代替路線の見直し

- 有明地区、園部地区から羽鳥駅までの多様な移動需要に対応する板敷山羽鳥線について、利用の低迷を踏まえ、今後の運行のあり方について検討します。

図 廃止代替路線 板敷山羽鳥線の路線概要

出典：国土数値情報

実施主体 石岡市、バス事業者

実施エリア 石岡市全域

事業	実施事項	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	中長期	
②	廃止代替路線の見直し	継続実施	→					

→ ……実施段階 - - - - - → ……検討段階

施策 1-3 補助交通の維持・充実

③次世代交通システムの推進

- 新たな移動手段として、高齢者や子育て世代の移動支援、観光振興、環境負荷の低減等、様々な効果が期待されることから、グリーンスローモビリティの活用に向けた取組を推進します。
- 令和3年には南台地区・ばらき台地区で、令和4年には中心市街地地区で、令和5年には柿岡市街地地区で、グリーンスローモビリティ実証実験を実施しました。
- 今後も実現化に向けた検討を図ります。

事業



図 石岡駅西口エリアにおけるグリーンスローモビリティ実証実験

『グリーンスローモビリティ』とは、時速19km/h以下で公道を走ることができる・電気自動車を活用した・小さな移動サービスを満たす交通の総称。

実施主体

石岡市

実施エリア

石岡市全域

実施年度

事業	実施事項	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	中長期
③	次世代交通システムの推進	継続実施	—————→				

—————→ ……実施段階 - - - - -> ……検討段階

施策

1-4 交通結節点の整備

事業

①バス停付近の利用環境整備の推進

- バスの利便性を向上させるために、石岡駅等の交通結節点において、バスの待合所等の維持管理を図ります。また、自転車を活用したまちづくりを目指す「石岡市りんりんタウン構想」と連携し、バス停付近に駐輪場を整備します。整備にあたっては、道路空間(歩道等)等の官地への設置の他、バス路線沿道の公共施設や商業施設、銀行等の既存駐輪場の活用も検討します。



図 石岡駅バスターミナル

②交通結節点における乗継利用時の優遇措置の継続

- 交通結節点における乗継利用時の負担を軽減するため、乗継利用者に対する優遇措置を実施しています。引き続き、割引制度の活用、改善を図ります。



※行き・帰りとも合計額は乗合いタクシーの地区を跨ぐ利用時の運賃 500 円と整合。

図 既存割引制度による割引適用イメージ

実施主体

- ①石岡市、バス事業者、沿道施設
- ②石岡市、バス事業者、乗合いタクシー事業者

実施エリア

石岡駅、高浜駅周辺

実施年度	事業	実施事項	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	中長期
				継続実施				
①	①	バス停付近の利用環境整備の推進	継続実施	→	→	→	→	→
		②		交通結節点における乗継利用時の優遇措置の継続	→	→	→	→

2.地域の多様な移動ニーズを柔軟に支える公共交通

<p>施策</p>	<p>2-1 バリアフリー化の推進</p>						
<p>事業</p>	<p>①バリアフリー対応車両の導入促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障がい者、妊産婦、乳幼児を同伴する方等に配慮し、人にやさしい交通サービスを提供するために、現在、一般路線バスでのバリアフリー化が進んでいます。現在石岡市を走行する一般路線バスの全車両がノンステップバス・ワンステップバスとなっており、今後導入する車両についても、ユニバーサルデザイン車両を導入します。 <div data-bbox="592 752 1168 1070" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">出典：交通エコロジーモビリティ財団</p> <p style="text-align: center;">図 ユニバーサルデザインバスの内装イメージ</p> <p>② 交通バリアフリー教室の開催</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障がい者等、移動に様々な困難を抱える方が、安心して公共交通機関等を利用し、自立した生活を送ることができる環境づくりの取り組みとして「交通バリアフリー教室」を開催します。 市内の小中学校において、児童に高齢者や障害者等を感じる不便を体験できる機会を提供することで、高齢者や障害者等への理解促進と「こころのバリアフリー」の理解を深める機会を創出します。 						
<p>実施主体</p>	<p>石岡市、国、バス事業者</p>						
<p>実施エリア</p>	<p>石岡市全域</p>						
<p>実施年度</p>	<p>実施事項</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>	<p>中長期</p>
<p>①バリアフリー対応車両の導入促進</p>		<p>継続実施 </p>					
<p>②交通バリアフリー教室の開催</p>		<p>計画 </p>					

……実施段階 ……検討段階

<p>施策</p>	<p>2-2 運行情報提供の充実</p>					
<p>事業</p>	<p>バスロケーションシステムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者にとってわかりやすい公共交通の情報発信を促進するため、路線バスや乗合いタクシーにバスロケーションシステムの導入を検討します。バスロケーションシステムによりリアルタイムに利用者がバスの位置情報を把握することができるようになり利便性が向上します。  <p>図 バスロケーションシステム「バス予報」(茨城県土浦市)</p>					
<p>実施主体</p>	<p>石岡市、各交通事業者</p>					
<p>実施エリア</p>	<p>石岡市全域</p>					
<p>実施年度</p>	<p>実施事項</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度 中長期</p>
<p>バスロケーションシステムの導入</p>		<p>検討・順次実施</p>	<p>→</p>	<p>→</p>	<p>→</p>	<p>→</p>

→ ……実施段階 → ……検討段階

施策 2-3 周知・広報活動の実施

事業

HP、広報等での周知・広報活動

- 誰もが容易に公共交通を利用できるよう利用促進を図るために、多様な交通機関の運行内容を網羅的に整理し HP や広報等を用いて掲載します。
 - HP、広報での周知・広報活動
 - 利用促進イベントの開催
 - 市民向け利用促進イベントの開催
 - 公共交通に関する情報集約・一元化(ウェブサイトの作成)

図 市報での公共交通特集(左) 市 HP での紹介(右)

実施主体 石岡市、各交通事業者

実施エリア 石岡市全域

実施年度	実施事項	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	中長期
	HP、広報等での周知・広報活動	順次実施	—————→				

—————→ ……実施段階 - - - - -> ……検討段階

施策	2-4 意識醸成による利用促進						
事業	モビリティ・マネジメントの実施 <ul style="list-style-type: none"> 過度の自動車利用がもたらす弊害や公共交通に関する情報提供により、市民の公共交通に対する利用意識を醸成することで、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通を含めた多様な交通手段を適度に(かしこく)利用する状態」へと変化することを促します。実施にあたっては、公共交通機関の再編の状況も踏まえながら、効果的な対象、手法を選定します。 						
	モビリティ・マネジメントの取組例						
	対象	取組例					
	地域住民	公共交通の見直しを実施する地域や路線維持を図るバス路線沿道の居住者等を対象に、日常的な移動時の公共交通利用意識を醸成。					
	企業従業員	市内企業の従業員を対象に、通勤時の自動車利用を抑制し、公共交通利用意識を醸成。					
	小学生	長期的な展望に立ち、教育の一環として、授業による交通と環境の学習やバスの乗り方教室等を実施。					
	高齢者	特定路線沿線に住む高齢者クラブの方々を対象に、バスの乗り方教室等を実施。					
	高校入学生徒	中学3年生(受験生)を対象に、「公共交通を利用した通学方法について考えてもらう」リーフレット、バスお試し乗車券を配布し、通学時の公共交通利用意識を醸成。(茨城県公共交通活性化会議)					
転入者	市外からの転入者を対象に、公共交通の運行情報等に関する情報を提供。						
実施主体	石岡市、各交通事業者、市民						
実施エリア	石岡市全域						
実施年度	実施事項	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	中長期
	モビリティ・マネジメントの実施	検討・順次実施	→	→	→	→	→

→ ……実施段階
 - - - - - → ……検討段階

施策 2-5 通勤・通学者への支援策

通勤・通学者への支援策として、これまで実施してきた、鉄道利用通勤・通学者及び遠距離児童・生徒に対する定期券補助制度の継続に努めます。

●「通勤者特急券購入費補助制度」「通学者定期券特急券購入費補助制度」

- 通勤・通学しやすい環境づくりにより、転出抑制と本市への移住促進を図るため、通学定期券及び特急券(定期券用ウィークリー料金券)を利用して通勤・通学する方に対して、その購入費の一部を補助します。(ただし条件あり)

●遠距離児童、生徒通学費の保護者に対する補助金交付制度

- 義務教育の円滑な運営に資することを目的として、通学距離が小学校にあつては4キロメートル以上、中学校にあつては6キロメートル以上で、バス通学児童生徒を有する保護者に対して、通学費の一部を補助します。(ただし条件あり)

●新高校生等に対するリーフレット及びバスお試し乗車券配布制度

- 茨城県公共交通活性化会議と連携して、中学3年生(受験生)を対象に、公共交通の乗り方や利用のメリットを紹介するリーフレットの配布及び、県バス協会の協力により県内の路線バスが1乗車につき100円で利用できる「バスお試し乗車券」の配布を行い、進学先(受験先)を決める際に通学手段を確認してもらうことで、受験生や保護者の公共交通利用に関する意識の醸成及び利用促進を図ります。

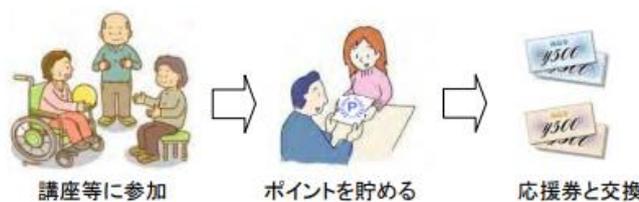


図 新高校生リーフレット

実施主体	石岡市、茨城県						
実施エリア	石岡市全域						
実施年度	実施事項	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	中長期
	定期券補助制度	継続実施	→	→	→	→	→

→ ……実施段階 - - - - - → ……検討段階

3.まちづくり・観光振興等の地域戦略に寄与する公共交通

施策	3-1 他分野と連携した利用促進								
事業	<p>①福祉・交通安全分野と連携した利用促進策</p> <ul style="list-style-type: none"> 福祉・交通安全分野と連携した、公共交通の利用促進と高齢者福祉・交通安全の双方のメリットにつながる取組を検討、推進します。 <p>●高齢者の運転免許証返納に対する公共交通機関利用の優遇制度の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢運転者の交通事故防止の一環として、運転免許証を自主返納した方を対象に、公共交通機関の利用に係る優遇制度を検討します。 <p>●石岡プラチナ応援券での乗車券購入制度の周知</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、乗合いタクシーと民間タクシーにおいては、石岡プラチナ応援券での乗車券購入が可能となっていることから、更なる普及と利用促進のために広く周知を図ります。 <p>《生涯現役プラチナ応援事業の概要》</p>  <p>65 歳以上の高齢者が、地域貢献活動やいきがづくり活動に参加することで生涯にわたり健康でいきいきと活躍できることを目的として、市の指定する講演会や教室に参加した場合にポイント(1 講座 1 ポイント)を付与し、5 ポイント貯めると、市内の施設や店舗で使用できる「石岡プラチナ応援券」(500 円券)と交換する制度。</p>								
実施主体	石岡市、各交通事業者								
実施エリア	石岡市全域								
実施年度	事業	実施事項	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	中長期	
①		福祉・交通安全分野と連携した利用促進策	検討・順次実施	————	————	————	————	————	
				———— ……実施段階		- - - - - ……検討段階			

施策 3-1 他分野と連携した利用促進

① **商業・観光分野と連携した利用促進策**

- 商業・観光分野と連携した、公共交通の利用促進と商業・観光の双方のメリットにつながる取組を検討、推進します。
 - **中心市街地の店舗とコラボした企画券、イベントの検討**
 - 石岡市御幸通り商店街振興組合主催で、石岡ステーションパークを会場としたイベント『いしおか市場』の実施
 - 石岡市観光協会主催でかんぱん横丁を会場としたイベントの実施



図 いしおか市場の様子



図 かんぱん横丁イベントの様子

事業

● **観光巡回車“石岡・やさと観光周遊バス”等の周知・案内**

➢ 市内の主要観光施設を巡回する石岡駅発着の観光巡回車“石岡・やさと観光周遊バス”や観光タクシーは、周遊に便利な観光二次交通として機能することから、取組を維持するために周知・案内を図ります。



● **観光イベント時の公共交通の利用促進**

➢ 石岡のおまつり、石岡ふれあいまつり等、例年多くの集客がある観光イベントに併せ実施している来場時の公共交通の利用促進を継続するとともに、日常の移動手段としての公共交通利用についてのPRも検討します。

実施主体 石岡市、各交通事業者、商業施設、石岡市観光協会

実施エリア 石岡市全域

実施年度	事業	実施事項	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	中長期
	②	商業分野と連携した利用促進策	検討・順次実施	----->	----->	----->	----->	----->

-----> ……実施段階 -----> ……検討段階

施策	3-2 広域連携の推進							
事業	<p>① 市外病院への通院ニーズに対応するための検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 土浦協同病院(土浦市)等、市外の病院への通院ニーズが高いことから、市外病院への通院ニーズに対応するため、近隣自治体との連携も含めた公共交通での対応を検討します。 <p>② 広域観光を支える公共交通の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな観光客の玄関口と期待される茨城空港を活用した広域観光ルートの形成等、都心と本市、近隣自治体を結ぶ広域観光への対応について、既存公共交通の活用や新たな公共交通サービスの導入可能性を検討します。 推進にあたっては、「第2次石岡市観光振興計画」との連携を図ります。 							
実施主体	石岡市							
実施エリア	石岡市全域							
関連計画	第2次石岡市観光振興計画							
実施年度	事業	実施事項	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	中長期
	①	市外病院への通院ニーズに対応するための検討	検討・順次実施	→		→		
	②	広域観光を支える公共交通の検討	検討・順次実施	→				

→ ……実施段階 - - - - - → ……検討段階

施策	3-3 新たな交通技術・サービスの導入検討						
事業	新たな交通技術・サービスに関する情報収集、導入可能性の検討						
	<ul style="list-style-type: none"> 近年、様々な交通技術・サービスが登場しており、全国の自治体で導入の検討が始まっています。 現在、下記のような技術・サービスが登場しており、今後も下記の他にも、様々な技術・サービスが登場することが予想されます。 本市においても、これらの技術・サービスに関する知見や法制度、実証実験等の動向を、適宜、幅広く収集し、柔軟に取り入れられるよう、有識者、関連事業者、市民と連携して導入可能性について検討します。 						
	技術・サービス (実証段階、法制度検討中を含む)	効果	一般的な導入課題				
	自動運転バス	運転者不足への対応 過疎地への移動の確保	基盤整備、技術的安全性の確保				
	ドローン技術(物流、空飛ぶクルマ)	過疎地域への人や物流の移動の確保	基盤整備、技術的安全性の確保				
	車両のシェアリング (自動車、自転車、小型モビリティ)	ラストワンマイルの確保、 地域内周遊の促進	需要(採算性)の確保				
	ライドシェアサービス	タクシー不足の解消	運行安全性の確保、タクシー事業との棲み分け				
MaaS	一元的な検索、予約、決済による移動のシームレス化	導入コスト、運用コスト、県・周辺自治体との連携					
実施主体	石岡市、有識者、関連事業者、市民						
実施エリア	石岡市全域						
実施年度	実施事項	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	中長期
	新たな交通技術・サービスに関する情報収集、導入可能性の検討	情報収集・導入可能性の検討	→	→	→	→	→

→ ……実施段階 - - - - - → ……検討段階

第8章. 計画の達成状況の評価

本計画に位置づけた基本方針に対する達成状況を評価する指標として、以下の指標を設定します。毎年、公共交通政策会議において、実績データ、アンケート調査データ等を用いて達成状況を評価し、進捗状況を管理していきます。

表 計画の達成状況を評価する指標

評価指標	現状値・目標値・計測方法
市内公共交通利用者数	<p><u>鉄道駅の乗車人数(1日平均)乗った人</u></p> <p>・石岡駅 現状値:4,563 人/日(令和 4 年度) → 目標値:現状維持(令和 10 年度)</p> <p>・高浜駅 現状値:884 人/日(令和 4 年度) → 目標値:現状維持(令和 10 年度)</p> <p><u>かしてつバス利用者数(1日当たりの加重平均)石岡駅～小川駅間]</u></p> <p>現状値:588 人/日(令和 4 年度) → 目標値:現状維持(令和 10 年度)</p> <p><u>代替バス利用者数(1日平均)</u></p> <p>現状値:36.8 人/日(令和 4 年度) → 目標値:現状維持(令和 10 年度)</p> <p><u>乗合いタクシー利用者数(1日平均)</u></p> <p>現状値:132 人/日(令和 4 年度) → 目標値:現状維持(令和 10 年度)</p> <p><u>主な市内公共交通機関の利用者数</u></p> <p>現状値:6,204 人/日(令和 4 年度) → 目標値:現状維持(令和 10 年度)</p> <p>※上記4つの利用者数の合計人数</p> <p>人口減少に伴い公共交通利用者数も減少することが想定されますが、各種施策を実施することで現状の利用者を維持することを目標とします。</p>
公共交通に対する市民の満足度	<p>現状値:2.76(令和 2 年度) → 目標値:3.00(令和 10 年度)</p> <p>市民満足度調査を実施し、点数の中位水準となる 3.00 を目標に、各種施策を実施いたします。</p>
高齢者の外出頻度(買物目的)	<p>現状値:2.0 日/週(令和 5 年度) → 目標値:現状維持(令和 10 年度)</p> <p>令和 5 年度に実施した市民アンケート調査では、高齢者の日常的な外出頻度(買物目的)は平均週2.0 回でしたが、本計画で位置づけた事業を実施することで、公共交通を利用しやすい環境を創出します。</p>

第9章. 推進方針

本計画で設定した公共交通施策を推進し、基本方針及び目標を実現していくために、『石岡市公共交通政策会議』を中心に、公共交通施策(事業)実施の推進及び評価、進捗管理、施策間の調整等を行います。

公共交通政策会議は、行政(市、県、国)、学識経験者、交通事業者、市民、道路管理者・交通管理者、その他関係者を構成員とし、目標の実現に向けて取り組んでいきます。

公共交通政策会議の運営は下記のとおり進めることを基本とし、各年度において事業検討、中間評価・事業中間見直し、評価・検証・改善策検討を行います。

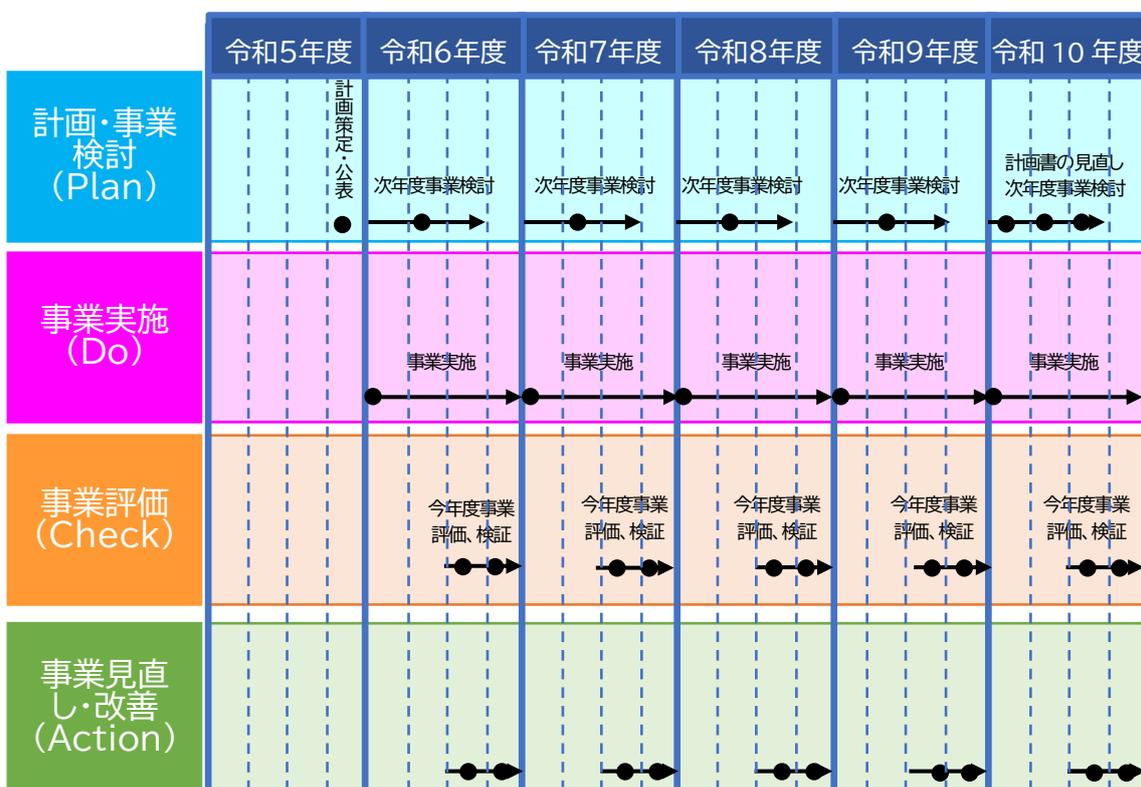


図 本計画の推進方針

第 1 回地域公共交通政策会議意見対応表

発言者名	ご意見・ご指摘	対応方針
前田委員	前回のアンケートの意見に対して市のほうはどんなフォローをしたのかを知りたい。	地域公共交通網形成計画における施策の達成状況は資料 2-2 のとおり、一覧表で整理しました。
岡本会長	現行計画の 7 章に書かれている施策をどれくらい実施できたのか、失敗したのかを挙げてよい。可能であれば、現行計画の 80 ページに示されている施策 1-1、1-2 から 3-5 までの中で、それぞれできたこととできなかったことを整理して次の計画づくりをスタートさせるのが望ましいのではないか。	
木下委員	A I 乗合いタクシーの導入効果についての分析結果があるとよい。	今回の会議で運行主体の社会福祉協議会より、乗合いタクシーの概要や今後の方針を説明します。
岡本会長	乗合タクシーの支出に対する運賃収入の回収率が 10% もできていない。乗合タクシーのシステムに課題があるように思える。 他の自治体では、初めから乗合いタクシーという形態は諦めて、市民あるいは高齢者の方々にチケットを配っているところもある。乗合いタクシーは、市がサポートしながら実施している施策であると思うため、次回の会議で乗合タクシーについて、追加的な解説あるいは目論見を説明していただきたい。	
木下委員	昨年から導入した観光周遊バスについて、「ぐるりんバス」は 1 便に 1 人乗っているかどうかという状況であった。現在の結果だけでなく施策を踏まえて人数が変わったことが分かるような資料があるとよい。	施策状況を踏まえて、増加理由や利用人数については資料 2-3 のとおりになります。
木下委員	路線バスの羽鳥・小幡・板敷線は 1 日 7～8 本しか出ていない小さな路線だが、この中で運行路線の経路が変わったところ、「パセオパルケ」という団地のほうに方向を変更したことによる効果があればよい。	板敷線のバスルート令和 4 年度からパセオパルケを通るルートに変更し年間利用者が増加しました。 (R 3 : 11,474 人、R 4 : 13,438 人) 計画書にも内容を反映しました。

発言者名	ご意見・ご指摘	対応方針
山浦委員 (代理)	<p>計画目標の目標（２）公共交通に対する市民の満足度について、目標値が3.0に設定されており、以前は2.71であったが、最後の調査結果では2.76である。何が良い、何が不満だったかが分かるとよい。</p>	<p>令和30年度から令和2年度に実施した市民満足度調査の公共交通に関する主な意見は次のとおりになります。</p> <p>①コミュニティバスや循環バスの運行を含めた路線の拡充や増便等をしてほしい。</p> <p>②タクシー、路線バス、乗合いタクシーの運賃補助をしてほしい。</p> <p>③高齢者の運転免許返納後の施策に関する要望</p>
山浦委員 (代理)	<p>鉄道の運行本数の平日のダイヤは、23時台の1本が土浦止まりではなくて我孫子止まりではないか。</p>	<p>グラフの表記を我孫子止まりに修正し、計画書に反映しました。</p>

地域公共交通網形成計画における施策の達成状況

施策名称	事業名	内容	事業主体	進捗	施策の進捗・運用状況
周知・広報活動の実施	HP、広報等での周知・広報活動	公共交通の利用促進を図るために、公共交通の運行情報や公共交通の維持に向けた協力について、HP、広報等を用いて広く周知します。	・石岡市 ・各交通事業者	実施中	・路線バスに関してHPで掲載しています。 ・令和4年10月1日号、公共交通特集ページを掲載しました。
意識醸成による利用促進	モビリティ・マネジメントの実施	<p>過度の自動車利用がもたらす弊害や公共交通に関する情報提供により、市民の公共交通に対する利用意識を醸成することで、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通を含めた多様な交通手段を適度に（かしこく）利用する状態」へと変化することを促します。 実施にあたっては、公共交通機関の再編の状況も踏まえながら、効果的な対象、手法を選定します。</p> <p>【取組例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民を対象として、公共交通の見直しを実施する地域や路線維持を図るバス路線沿道の居住者等を対象に、日常的な移動時の公共交通利用意識を醸成 ・小学生を対象として、長期的な展望に立ち、教育の一環として、授業による交通と環境の学習やバスの乗り方教室等を実施 ・高齢者を対象として、特定路線沿線に住む高齢者クラブの方々を対象に、バスの乗り方教室等を実施 ・転入者を対象として、市外からの転入者を対象に、公共交通の運行情報等に関する情報を提供 ・中学3年生（受験生）を対象として、公共交通を利用した通学方法について考えてもらうリーフレット、バスお試し乗車券を配布（茨城県公共交通活性化会議） 	・石岡市 ・各交通事業者 ・市民	一部実施中	<ul style="list-style-type: none"> ・茨城県公共交通活性化会議と連携して、毎年中学3年生（受験生）を対象に公共交通を利用した通学方法について考えてもらうリーフレットやバスお試し乗車券の配布を実施しています。 ・関鉄グリーンバスがH27に小学生を対象としたバス乗り方教室を実施して以降、人員不足のため開催していません。今後の実施については人員不足が解消されれば、バス会社と連携して開催を検討します。
他分野と連携した利用促進	福祉・交通安全分野と連携した利用促進策	<p>福祉・交通安全分野と連携した、公共交通の利用促進と高齢者福祉・交通安全の双方のメリットにつながる取組を検討、推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●高齢者の運転免許証返納に対する公共交通機関利用の優遇制度の検討 ●石岡プラチナ応援券での乗車券購入制度の周知 	・石岡市 ・各交通事業者	一部実施中	石岡プラチナ応援券での乗車券購入制度は配布している乗合タクシーのチラシに掲載するとともにHPについても掲載し周知しています。

他分野と連携した利用促進策	商業分野と連携した利用促進策	商業分野と連携した、公共交通の利用促進と中心市街地の活性化の双方のメリットにつながる取組を検討、推進します。 ●中心市街地の店舗とコラボした企画券、イベントの検討	・石岡市 ・各交通事業者 ・商業施設	未着手	・石岡市御幸通り商店街振興組合主催で、石岡ステーションパークを会場としたイベント『いしおか市場』を2か月に1回開催しているため、連携して公共交通の利用促進を検討します。
他分野と連携した利用促進策	観光分野と連携した利用促進策	観光分野と連携した、公共交通の利用促進と観光振興の双方のメリットにつながる取組を検討、推進します。 ●観光巡回車“石岡ぐるりん”等の周知・案内 ●観光イベント時の公共交通の利用促進 ●公共交通を利用した観光企画の検討	・石岡市 ・石岡市観光協会 ・各交通事業者	一部実施中	・石岡市観光協会と関鉄グリーンバス株式会社が協力し、令和4年4月より「石岡・やさど観光周遊バス」を運行しており、HP等で周知を行っています。 ・観光イベント時（石岡のお祭りや石岡ふれあい祭り）はシャトルバスを運行しています。 ・公共交通と連携した観光企画の検討は実施していません。
広域交通の機能強化	鉄道の利便性向上	市内と市外を結ぶ広域的な移動を担う公共交通機関として、各関係団体と連携して、鉄道の利便性向上を図ります。 ●利便性向上に向けた要望活動 ●パークアンドライド用駐車場の維持・充実による鉄道利用促進 ●高浜駅周辺整備事業の推進	・石岡市 ・石岡市議会 ・石岡市商工会議所青年部 ・鉄道事業者	実施中	・利便性向上に向けた要望活動は各同盟会及び協議会（計5団体）で実施している。内容については常磐線の快速電車の延伸や東京駅・品川駅乗り入れ等、つくばエクスプレスの茨城空港までの延伸を要望しています。 ・鉄道周辺の市営駐車場の適切な運営・維持管理を継続して行っており、パークアンドライド用駐車場の維持・充実による鉄道利用促進を実施しています。 ・高浜駅周辺整備事業に向けて、現在検討を行っています。 ・（都）貝地・高浜線の整備を進めています。
広域交通の機能強化	高速バスの維持・充実	鉄道と並び、市内と市外を結ぶ広域的な移動を担う公共交通機関として、東京方面への高速バスの維持、充実を図ります。具体的には、石岡BS（バスストップ）付近でのパークアンドライド用駐車場の整備が進んでおり、石岡BSまでの交通手段として「自家用車」が多く利用されています。今後も、高速バス利用者の利便性を向上させるため、適切な管理運営と駐車場が不足する場合には駐車場の拡張を交通事業者へ要請します。	・石岡市 ・バス事業者	実施中	市及びバス事業者が適切な管理運営を行っています。今後、駐車場が不足する場合には駐車場の拡張を交通事業者へ要請します。
幹線交通の機能強化	柿岡市街地を結ぶバス路線の機能強化	多核連携型のコンパクトな都市づくりを支える基幹的な公共交通軸の形成に向けて、石岡市街地（中心拠点）と柿岡市街地（地域拠点）間を強固に連結するため、交通事業者と連携して、現在の路線バスのサービス水準向上や、定時性・速達性を重視した拠点間を直通する新たなバス路線の導入等を検討します。	・石岡市 ・バス事業者	未着手	新型コロナウイルスの影響もあり、運行本数は減少しています。

幹線交通の機能強化	南台・東石岡周辺及び茨城空港を結ぶBRT路線のサービス維持	多核連携型のコンパクトな都市づくりを支える基幹的な公共交通網の形成に向けて、中心拠点である石岡市街地と地域拠点である南台・東石岡周辺及び茨城空港を結ぶBRT路線のサービス維持を図ります。 具体的には、バス専用道やBRT専用駅前広場等の質の高い交通基盤の適切な維持管理、交通事業者の協力のもと高い運行サービス水準の維持、さらに、沿道住民等との協働による利用促進の継続、茨城空港へのアクセス路線としての更なる普及等を推進します。	・石岡市 ・バス事業者 ・市民	実施中	市がバス専用道の道路補修や植栽管理を実施しています。BRT専用駅前広場については、バス乗降場の集約やバス待合所の整備を行い利便性の向上を図っています。 沿道住民等との協働による利用促進の継続については、沿道の南台二丁目自治会が中心となり関鉄グリーンバスと連携して、石岡南台駅で毎年イルミネーションを点灯しています。
補助交通の維持・充実	乗合いタクシーの見直し	多核連携型のコンパクトな都市づくりを支える補助的な公共交通網の形成に向けて、平成27年10月の乗継廃止後に生じた新たな問題（予約時のお断り件数増加、利用者減少、他の交通機関への影響の懸念等）やアンケート調査で得られた市民ニーズを考慮し、乗合いタクシーを見直します。 ●運行区域の見直し ●予約システムの改善	・石岡市 ・乗合いタクシー事業者	一部実施中	・運行区域の見直しは未着手になります。 ・予約システムの改善を実施しました。令和5年3月からAI予約システム導入、時間便の廃止を行っています。
補助交通の維持・充実	廃止代替路線の見直し	有明地区、園部地区から羽鳥駅までの多様な移動需要に対応する板敷山羽鳥線について、利用の低迷を踏まえ、運行のあり方や維持持続を図るための方策を検討します。	・石岡市 ・バス事業者	実施中	令和4年度からはパセオパルクを通るルートに変更を行いました。年間約1万1,000人程度で推移していましたが、ルート変更後は1万3,000人に伸びています。 令和4年度パセオパルク利用者実績：1,310人
補助交通の維持・充実	次世代交通システムの推進	新たな移動手段として、高齢者や子育て世代の移動支援、観光振興、環境負荷の低減等、様々な効果が期待されることから、超小型モビリティ、自動運転小型バス等の「次世代交通システム」の活用に向けた取組を推進します。 将来的な本格導入に向けた課題把握のため、研究機関と連携して、市の北西部における試験導入を検討します。	・石岡市 ・研究機関	実施中	グリーンスローモビリティ事業実証運行実施 ・令和3年度：南台、ばらき台地区 運行期間：令和3年11月10日から 令和3年11月28日（18日間） 乗車人数：1,021人 ・令和4年度：中心市街地地区 実施期間：令和4年10月6日から 令和4年12月22日（78日間） 乗車人数：1,787人 ・令和5年度：柿岡市街地地区 運行期間：令和5年10月2日から 令和5年11月30日（60日間） 乗車人数：553人
広域連携の推進	市外病院への通院ニーズに対応するため検討	土浦協同病院（土浦市）等、市外の病院への通院ニーズが高いことから、市外病院への通院ニーズに対応するため、近隣自治体との連携も含めた公共交通での対応を検討します。	石岡市	未着手	現在、乗合タクシーで石岡循環器科脳神経外科病院（小美玉市）へ行くことができます。将来的にほかの市外の病院との連携についても検討していきます。

広域連携の推進	広域観光を支える公共交通の検討	新たな観光客の玄関口と期待される茨城空港を活用した広域観光ルートの形成等、都心と本市、近隣自治体を結ぶ広域観光への対応について、既存公共交通の活用や新たな公共交通サービスの導入可能性を検討します。 推進にあたっては、「第2次石岡市観光振興計画」との連携を図ります。	石岡市	一部実施中	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年11月～12月に茨城県が主体となり茨城プレデスティネーションキャンペーンに合わせ、「石岡・土浦・つくば観光エリア観光周遊バス」の実証実験を実施しました。 茨城プレデスティネーションキャンペーンの期間に合わせての事業のため、令和5年度以降は実施していません。
交通結節点の整備	バス停付近の利用環境整備の推進	バスの利便性を向上させるために、バス停への上屋、ベンチ、風よけ等を整備します。特に八郷地区の中心的な役割を担う柿岡市街地では、乗継利便性を向上させるために、八郷総合支所におけるバス待合環境を整備します。 また、自転車を活用したまちづくりを目指す「石岡市りんりんタウン構想」と連携し、バス停付近に駐輪場を整備します。 整備にあたっては、道路空間（歩道等）等の官地への設置の他、バス路線沿道の公共施設や商業施設、銀行等の既存駐輪場の活用も検討します。	<ul style="list-style-type: none"> 石岡市 バス事業者 沿道施設 	一部実施中	令和4年に石岡駅バスターミナル整備を行いました。バス乗降場の集約やバス待合所の整備を行い利便性の向上を図っています。 自転車を活用したまちづくりを目指す「石岡市りんりんタウン構想」と連携し、バス停付近に駐輪場を整備することについては、未着手になります。
交通結節点の整備	交通結節点における乗継利用時の優遇措置	乗合いタクシーの見直しでは乗継利用を前提とした運行区域の見直しを検討することから、乗継利用時の負担を軽減するため、乗継利用者に対する優遇措置を検討します。 ●既存乗継割引制度の活用、改善の検討 ●交通結節点における医療機関の受付制度の導入検討	<ul style="list-style-type: none"> 石岡市 バス事業者 乗合タクシー事業者 医療機関 	一部実施中	<ul style="list-style-type: none"> 既存乗継割引制度は継続実施しています。 交通結節点における医療機関の受付制度の導入検討は未実施になります。
バリアフリー化の推進	バリアフリー対応車両の導入促進	高齢者や障がい者、妊産婦、乳幼児を同伴する方等に配慮し、人にやさしい交通サービスを提供するために、バリアフリー対応車両の導入を関係事業者と協力しながら推進します。	<ul style="list-style-type: none"> 石岡市 バス事業者 タクシー事業者 	実施中	現在、一般路線バスでのバリアフリー化が進んでおり、全車両がノンステップバス・ワンステップバスとなっている。次回導入する車両についても、ユニバーサルデザイン車両を導入予定。
通勤・通学者への支援策	各種の定期券購入補助制度の継続	通勤・通学者への支援策として、これまで実施してきた、鉄道利用通勤・通学者及び遠距離児童・生徒に対する定期券補助制度の継続に努めます。 ●「通勤者特急券購入費補助制度」「通学者定期券特急券購入費補助制度」 ●遠距離児童、生徒通学費の保護者に対する補助金交付制度	石岡市	実施中	<ul style="list-style-type: none"> 通学者定期券特急券購入費補助制度実績を掲載 令和2年度：補助額 312,000円 補助交付者 5人 令和3年度：補助額 1,452,000円 補助交付者 27人 令和4年度：補助額 2,766,000円 補助交付者 38人 通勤者特急券購入費補助制度実績 令和2年度：補助額 1,212,000円 補助交付者 16人 令和3年度：補助額 1,264,000円 補助交付者 12人 令和4年度：補助額 2,162,000円 補助交付者 23人 遠距離児童、生徒通学費の保護者に対する補助金交付制度実績 令和2年度：補助額 624,179円 補助交付者 42人 令和3年度：補助額 580,511円 補助交付者 45人 令和4年度：補助額 451,580円 補助交付者 41人

乗務員確保に向けた取組	バス専用道における自動運転の実用化に向けた取組の促進	乗務員確保のため、本市の交通資源であるバス専用道の強みを活かし、技術革新の目覚ましい自動運転技術の実用化に向けて取組を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> ・石岡市 ・バス事業者 ・研究・開発機関 	未着手	関東グリーンバスからBRTについては、道路上での交差点が多数存在することやBRT専用道路側に遮断機がある等の理由で、現時点で自動運転バスの導入は困難となっています。
情報提供の充実	総合公共交通マップの作成	各種アンケート調査結果で「バスがどのように運行しているのかわからない」のでバスを利用しない方、「利用方法がわからない」ので乗合いタクシーを利用しない方が一定程度確認されました。また、乗合いタクシーの見直しでは乗継利用を前提とした見直しを検討することから、乗継方法も含めて、誰もが容易に公共交通を利用できるよう、各交通モードの運行内容等を網羅的に掲載した「総合公共交通マップ」を作成します。	<ul style="list-style-type: none"> ・石岡市 ・各交通事業者 	未着手	作成は行っていません。HP等で路線図の掲載を実施しています。

観光周遊バス比較表

令和4年から運行を開始した「石岡・やさと観光周遊バス」は以前運行していた「ぐるりんバス」よりも利用人数が増加しました。要因につきましては、運行日が観光シーズン（春：4月から6月、秋：9月から11月の土・日・祝日）から1年間毎日の運行に変更されたことや令和3年4月から茨城県フラワーパークのリニューアルオープンしたことが挙げられます。

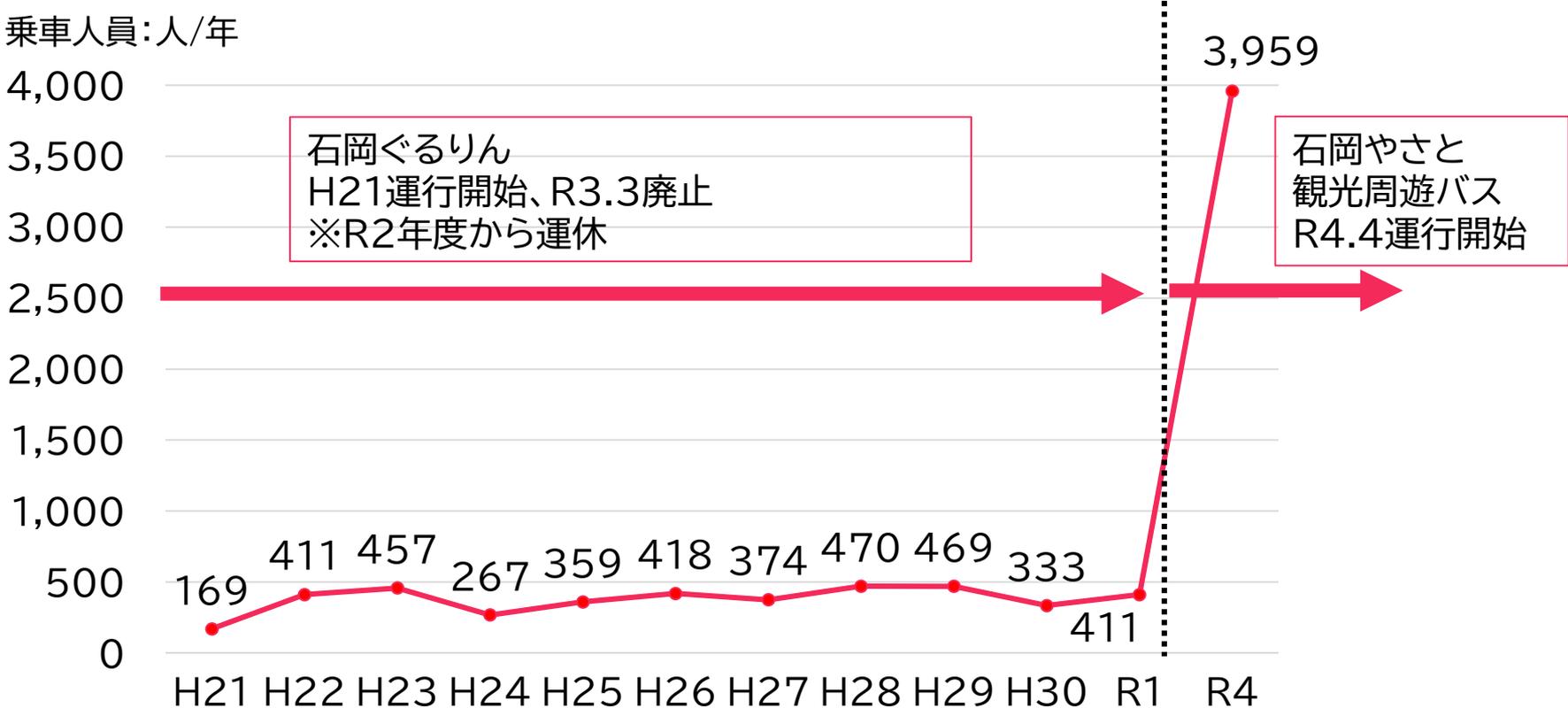


図 観光周遊バスの年間利用者数推移

1 乗合いタクシー運行事業の概要について

1 事業の目的

市内の交通不便地域の解消並びに移動制約者の移動手段の確保を図ることを目的に本事業を実施する。

2 事業の内容

(1) 石岡市乗合いタクシーの運行エリアは石岡市全域とする。

- ・石岡市全域のほか、石岡市地域公共交通会議で決定した石岡市以外の一部の拠点（羽鳥駅，神立駅，石岡循環器科脳神経外科病院，カインズホーム石岡玉里店，みらい交流館）への運行を行う。

(2) 石岡市乗合いタクシーの運行時間帯は次のとおりとする。

- ・一般乗合運行は，午前8時15分発とし、18時までの時間帯を運行する。
- ・利用者からの予約に応じて随時運行。

(3) 石岡市乗合いタクシーの令和5年度運行車両台数は9台とする。

- ・10人乗り車両 5台
- ・15人乗り車両 4台

(4) 石岡市乗合いタクシーの運行休業日は次のとおりとする

- ・土・日，祝日
- ・年末年始

(5) 石岡市乗合いタクシーの利用料金は次のとおりとする。

区 分	石岡または八郷地区内での利用	石岡と八郷地区の行き来での利用
大人（中学生以上）	300円	500円
「小学生」・「障害者手帳等 [*] 所持者及びその介助者」	100円	200円
未就学児（保護者の同乗が必須）	無料	無料

3 乗車実績と主な降車場所

(1) 乗車実績

年度	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数 (人)	36,698	36,040	31,299	33,528	31,994
1日当たりの利用者数 (人)	150	148	129	139	132

(2) 主な降車場所 (令和4年度)

施設区分	降車人数 (人)
商業施設	3,064
医療機関	2,657
公共施設	2,336
福祉施設	1,156
駅 (交通)	1,007
自宅ほか	21,774
合計	31,994

2 乗合いタクシー事業の収支について

(1) 令和4年度

① 収入の部

項目	決算額
乗車券売上金 (円)	7,186,000
石岡市補助金 (円)	65,190,519
合計 (円)	72,376,519

② 支出の部

項目	決算額
運行経費 (円)	72,376,519
合計 (円)	72,376,519

3 現AIシステムの現状と今後の対応について

1 現AIシステムの導入までの経緯

令和5年3月1日より、配車の効率化、受付人数の向上、オペレーター業務の負担軽減等を図るため、現AIシステムを導入。

2 現AIシステムの概要

	旧システム (R5.2月まで)	新AIシステム (R5.3月から)
運行時間	8:15便～17:45便(土日祝日・年末年始運休) 1日76便 午前40便 (8:15)9便、(9:00)9便、(10:00)9便、(11:00)8便、(12:00)5便、 午後36便 (13:00)5便、(14:00)9便、(15:00)9便、(16:00)8便、(17:00)5便	8:15～18:00(土日祝日・年末年始運休)
料金	(石岡又は八郷地区内) 大人:300円(中学生以上)、小学生/障害者手帳所有者及びその介助者:100円、未就学児:無料 (石岡と八郷の往来) 大人:500円(中学生以上)、小学生/障害者手帳所有者及びその介助者:200円、未就学児:無料	
予約方法	電話 7:30～17:45(乗車予定日の5日前から予約可、平日のみ受付)	(電話) 7:30～17:45 (WEB) 24時間365日(仮想バス停:960箇所) (乗車予定日の14日前から予約可)
運行車両	石岡地区:10人乗り5台(関鉄ハイヤー株) 八郷地区:15人乗り4台((有)ムツミ観光自動車)	

3 現AIシステムの課題

(1) 現AIシステムの課題

① 利用者からのご意見

- ・予約が取りづらい。(受付センターへ電話が繋がらない。)

② タクシードライバーからのご意見

- ・システムの地図の精度が悪い。
- ・システム上の到着時間に比べ、実際の運行時間が遅れることにより、休憩時間が少なくなってしまう。

③ 受付センター(オペレーター)からのご意見

- ・電話とシステムが連動していないため、本人確認に時間を要する。

4 新A I システム導入について

利用者等の利便性を向上させるため、令和6年4月より新A I システムの導入を予定。

(1) 新A I システムの内容

- ① 現システムよりも地図機能が向上する。
- ② システムと電話が連動しており、オペレーターの負担軽減につながる。
- ③ 現システムでは配車はA I が全て行うが、新システムはオペレーターによる配車の調整が可能となる。

石岡市地域公共交通計画に関する アンケート調査結果

社会システム株式会社

目次

アンケート概要.....	1
石岡市交通実態調査結果.....	2
回答者属性.....	2
【石岡市の公共交通についてお尋ねします。】.....	5
バスの利用実態.....	8
乗合いタクシーの利用実態.....	12
鉄道の利用実態.....	15
石岡市公共交通利用者アンケート結果.....	21
回答者の属性.....	21
バスの利用実態.....	23
鉄道の利用実態.....	27
石岡市乗合いタクシー利用者アンケート結果.....	21
回答者属性.....	36
【乗合いタクシーについてお尋ねします。】.....	38

アンケート概要

表 1 今年度行ったアンケートと実施概要

	調査対象者	調査方法, 調査期間・日時	主な調査項目
1. 市民アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 無作為抽出した高校生以上の市民 2,000 人 ・ 回答 486 件 【回答率 24.3%】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 郵送配布、郵送・Web 回収 ・ 令和 5 年 12 月 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 日常的な移動状況 ○ バス路線、乗合いタクシーに求める運行サービス改善点の重要度 ○ 現在の自力での外出状況及び将来の不安
2. 公共交通利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内を運行する鉄道・路線バス・BRT 等の利用者 1,500 人 ・ 回答 199 件 【回答率 13.3%】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅（石岡駅、高浜駅）において直接配布し、郵送・Web 回収 ・ 令和 5 年 12 月 13 日（水） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ アンケートを受け取った日の移動状況（1 日の動き） ○ 鉄道、路線バスのサービスに対する満足度
3. 乗合いタクシー利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗合いタクシー利用者 500 人 ・ 回答 103 件 【回答率 20.6%】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両内において直接配布し、郵送回収 ・ 令和 5 年 12 月中旬～下旬 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 乗合いタクシーの利用状況 ○ 乗合いタクシーのサービスに対する満足度

石岡市交通実態調査結果

回答者属性

(i) 年齢

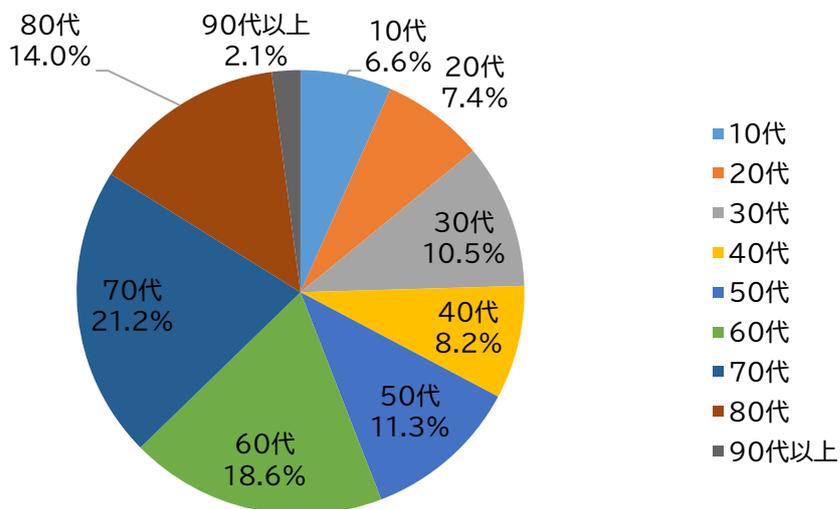


図 1 年齢 (n=485)

(ii) 職業

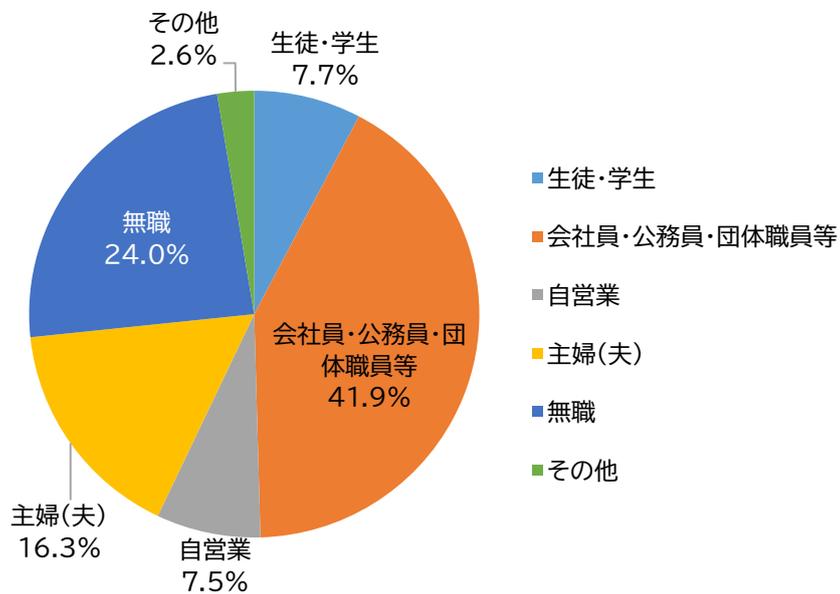


図 2 職業 (n=454)

(iii) 自動車運転免許を持っていますか？

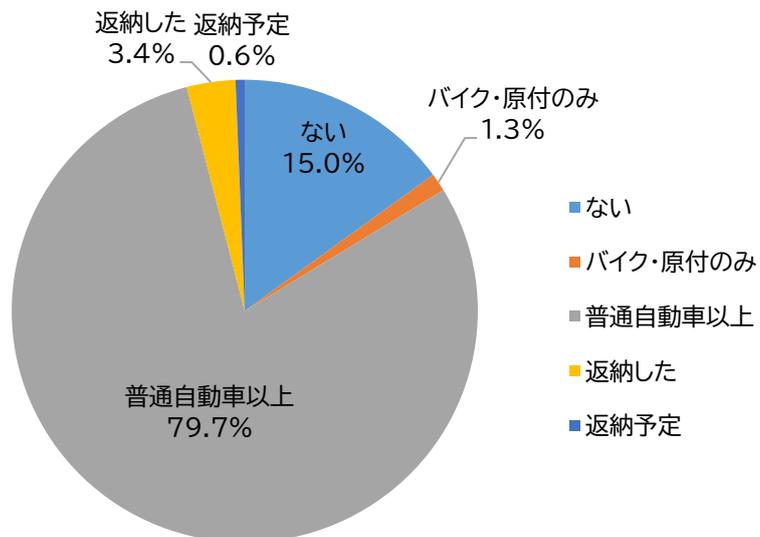


図 3 運転免許の有無 (n=474)

(iv) 自由に使える交通手段を持っていますか？

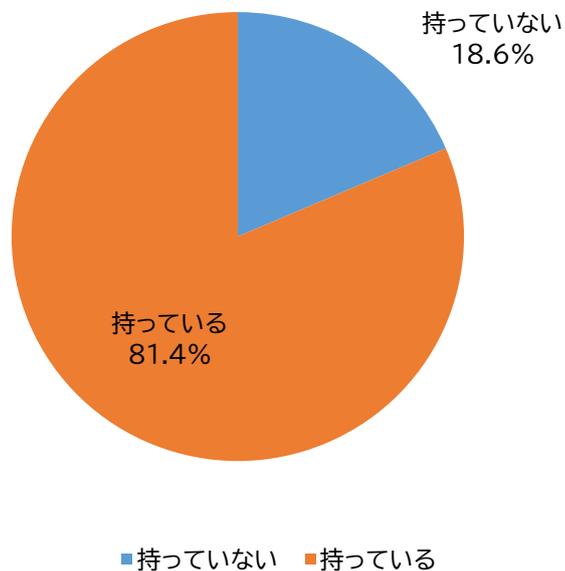


図 4 自由に使える交通手段の所持 (n=479)

(v) 自由に使える交通手段の番号に○をつけてください

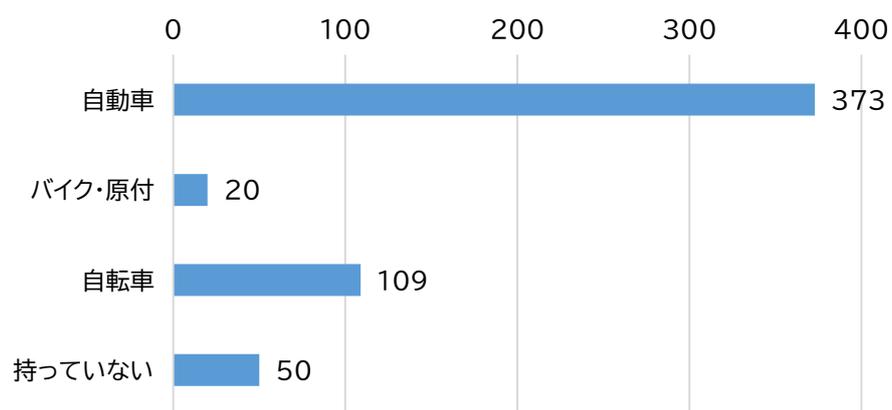


図 5 自由に使える交通手段 (n=552)

【石岡市の公共交通についてお尋ねします。】

(1) 普段、主に利用する施設等について記入してください。

・買物

①利用手段

「自動車」、「自家用車（自分で運転）」が多くなっております。

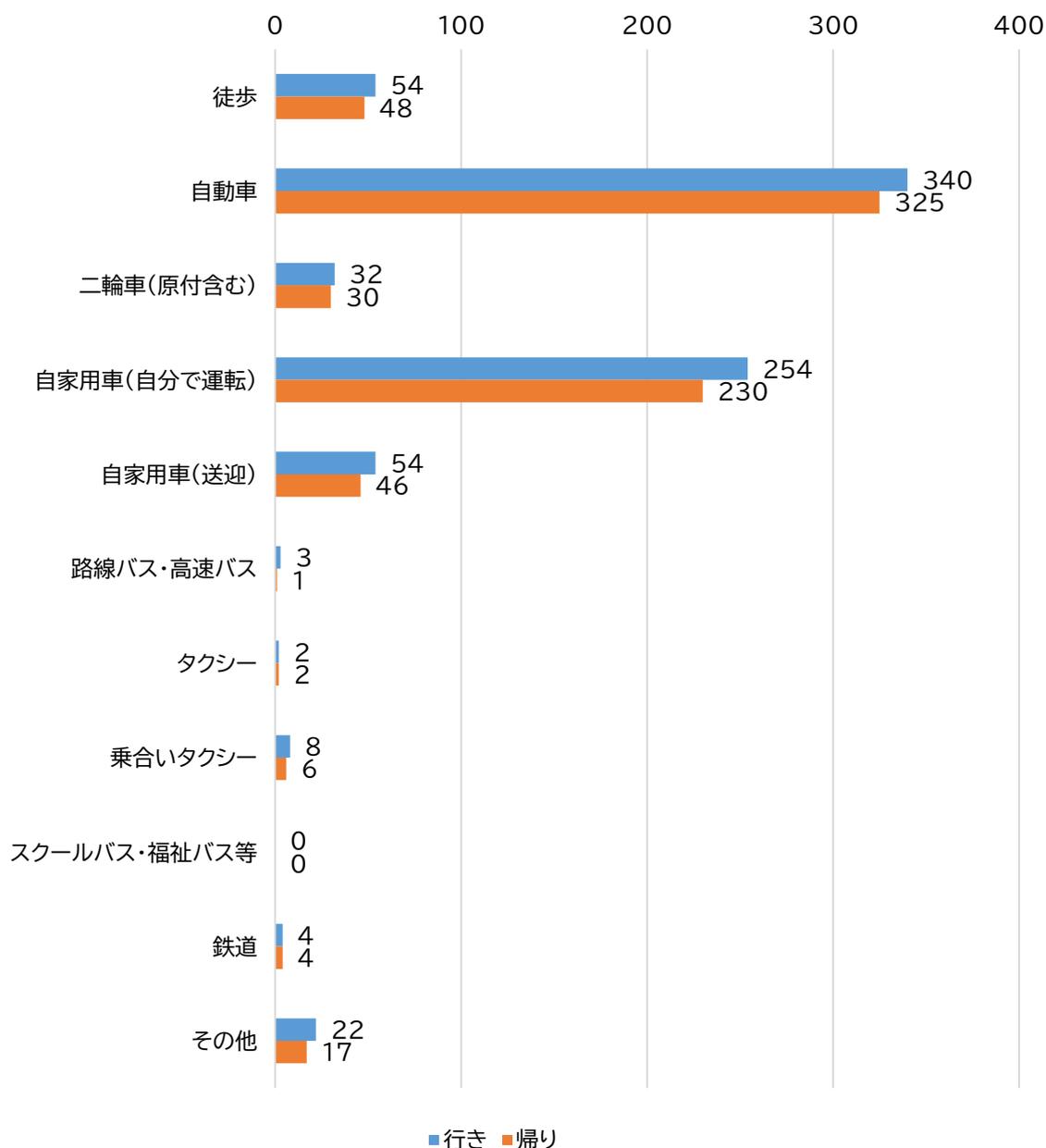


図 6 利用手段（買物、行き n=773、帰り n=709）

②頻度

「週に1～2回」を選択する人が最も多くなっております。

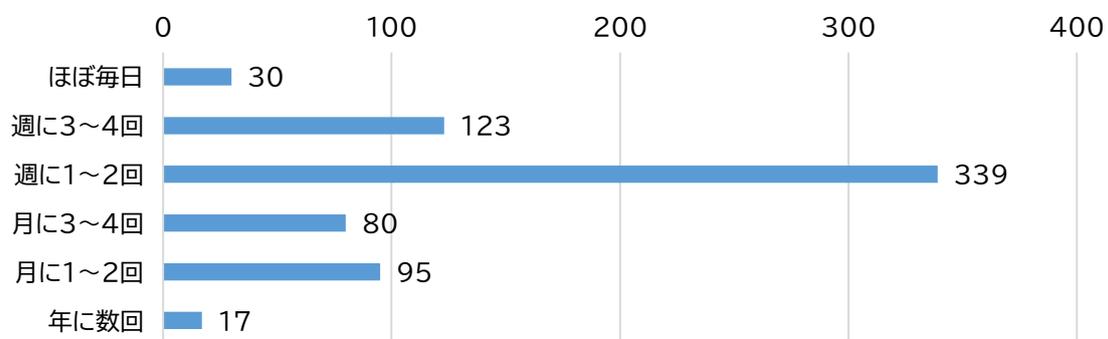


図 7 利用頻度（買物、n=684）

・通院

①利用手段

買物と同じような傾向を示しており、「自動車」、「自家用車（自分で運転）」が多くなっております。

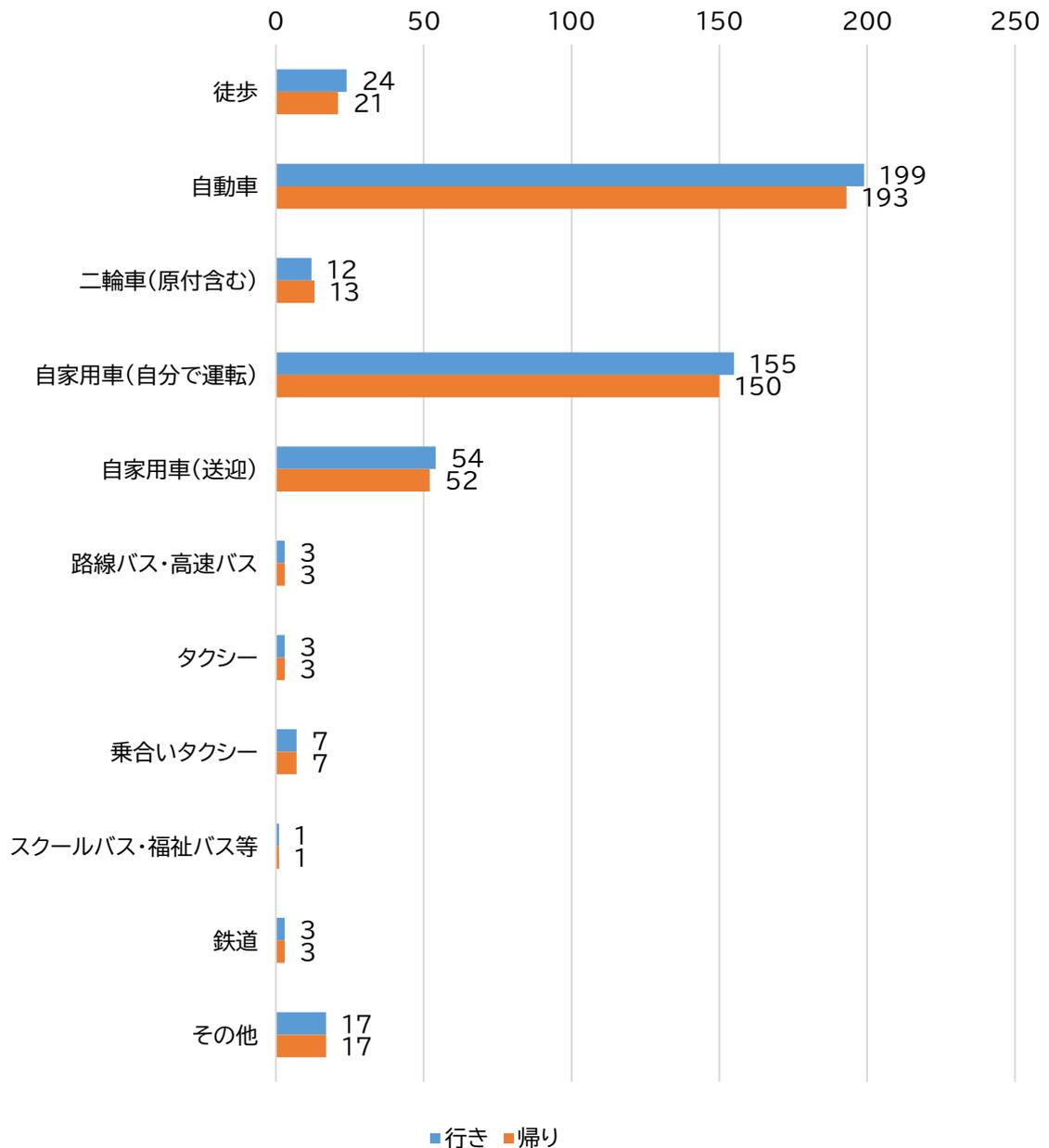


図 8 利用手段（通院、行き n=478 帰り n=463）

②頻度

「年に数回」を選択する人が多く、次いで「月に1～2回」と続いております。

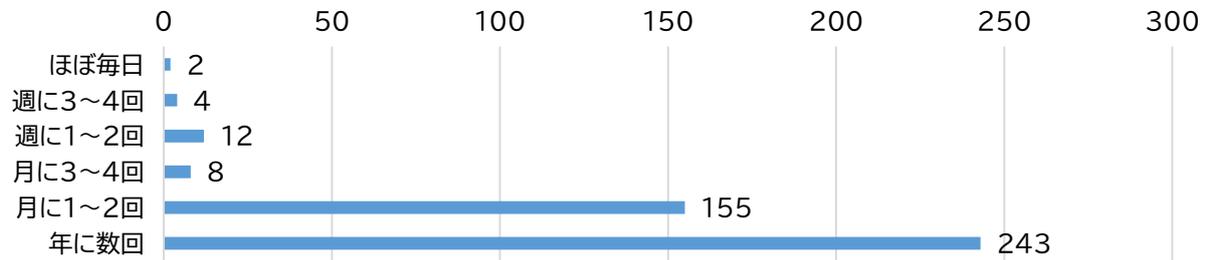


図 9 利用頻度（通院、n=424）

バスの利用実態

（2）石岡市を運行している路線バス（高速バスを除く）を日ごろ、どの程度利用していますか？

「ほとんど乗らない」が約9割となっております。

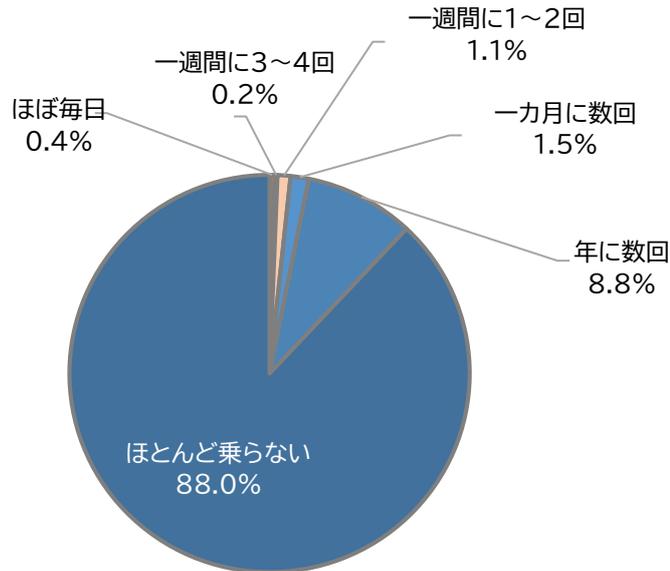


図 10 路線バスの利用頻度（n=475）

（3）（2）で1,2 と回答した方にお聞きします。よく利用するバスの経路を頻度の多い順にご記入ください。また、それぞれの経路について、往復利用・片道利用のどちらが多いかをお選びください。

サンプル数が少ないため未集計

(4)(3)に回答した方にお聞きします。バスを利用する理由はどれですか？

「運転免許がない」、「その他」がそれぞれ1件ずつとなっております。「その他」の内容は「通勤時の自家用車利用が認められていない」であり、自動車利用に制限がある中でバスを利用していることが分かります。

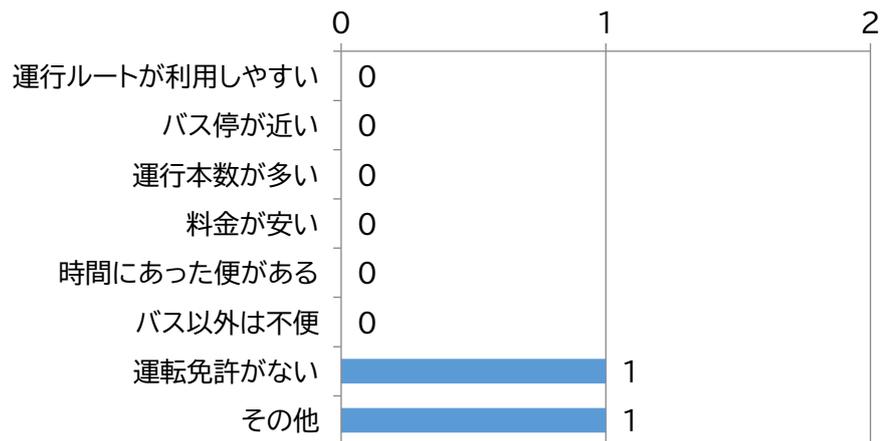


図 11 バスを利用する理由 (n=2)

(5)(2)で3, 4, 5と回答した方にお聞きします。バスをあまり利用しない理由はどれですか？

「自分で自動車等を運転できる」が最も多く、バスを使わなくても移動ができる人が多いことが分かります。一方で、次いで「乗りたい時間の運行がない」が多くなっていることから、乗りたい時に利用できない人がいることが分かります。

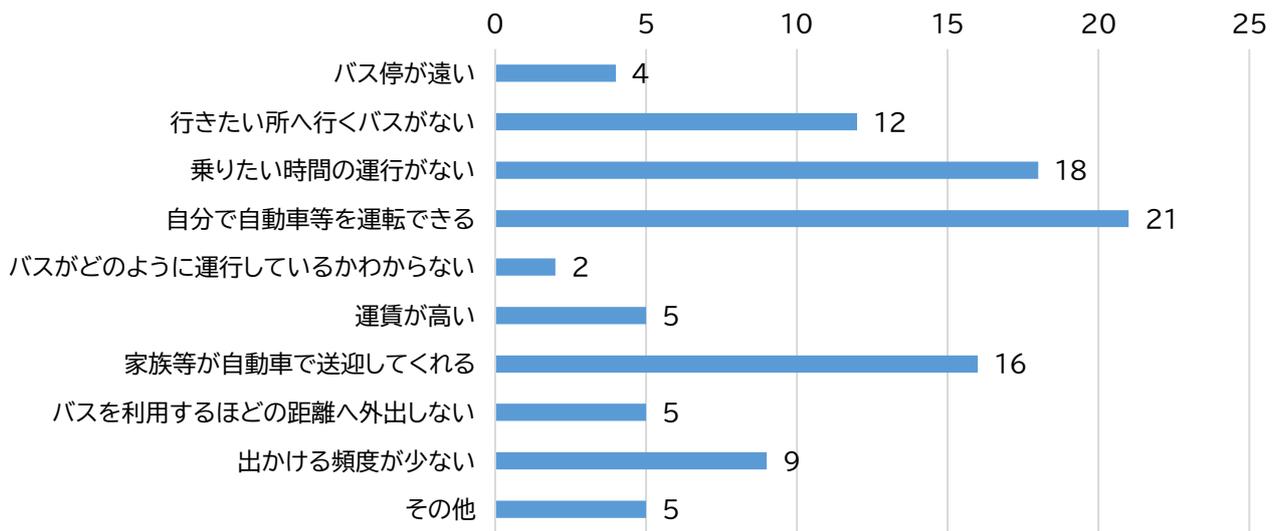


図 12 バスをあまり利用しない理由 (n=97)

(6)(5)に回答した方にお聞きします。最近バスを利用した目的はなんですか？

主に通学利用、駅へ向かうまでのアクセス手段として利用していることが分かります。

表 2 最近バスを利用した目的 (n=8)

年齢	内容
17	学校に行くため
17	下校
17	登下校
25	石岡駅までの交通手段
27	駅から自宅への帰宅
34	八郷の祭り
63	石岡駅前への往復
80	石岡駅から電車に乗るため。

(7) (2) で6と回答した方にお聞きします。バスをほとんど利用しない理由はどれですか？

「自分で自動車等を運転できる」が最も多くなっており、バスを使わなくても移動ができる人が多いことが分かります。

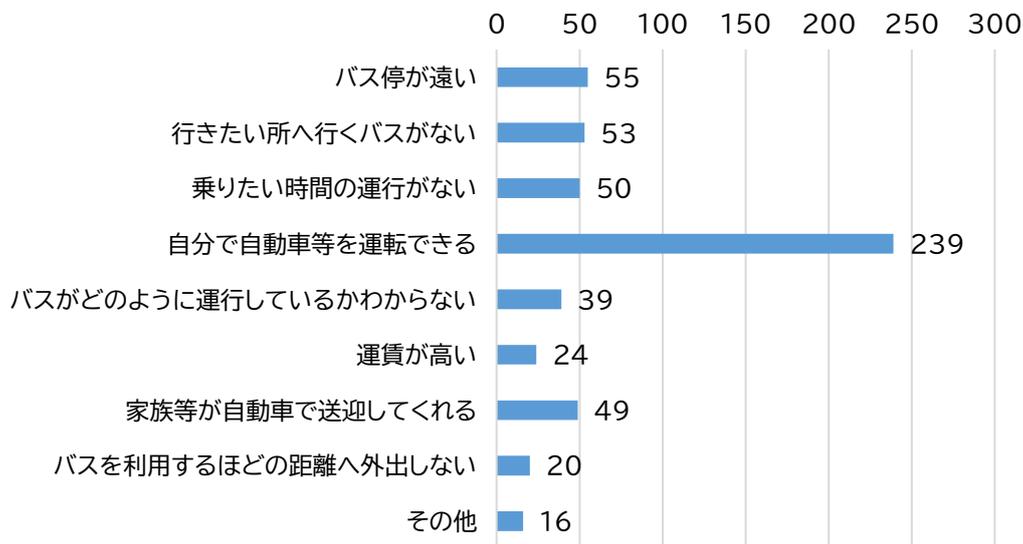


図 13 バスをほとんど利用しない理由 (n=545)

(8) バス路線のサービス改善を計画していると仮定します。このとき、あなたにとって次の項目 A, B はどちらがより大事だと考えますか？

「運行本数の増便」や「路線数の増加」が重要視されており、運行頻度やネットワークの拡充に関心を寄せている人が多いことが分かります。



図 14 バス路線のサービス改善 (n=301)

乗合いタクシーの利用実態

(9) 石岡市を運行している乗合いタクシーの利用登録をしていますか？

利用登録をしていない人（「制度を知らない」、「制度を知っているが登録していない」）が全体の9割以上を占めており、そのうちの半数以上が制度そのものを知らないと回答しております。

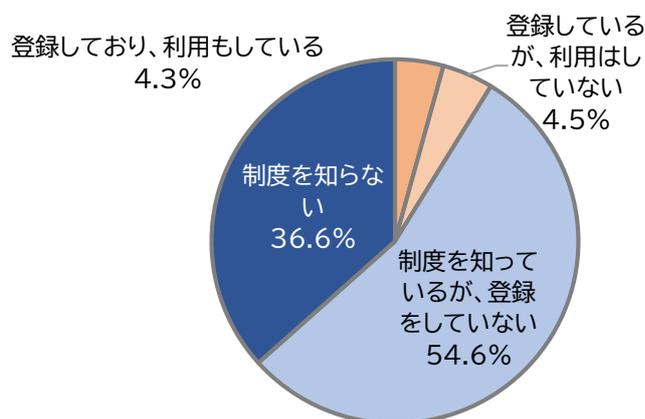


図 15 乗合いタクシーの利用登録の状況 (n=445)

(10) (9) で1と回答した方にお聞きします。石岡市を運行している乗合いタクシーを日頃、どの程度利用していますか？

「年に数回」が最も多く、利用頻度が比較的少ないことが分かります。

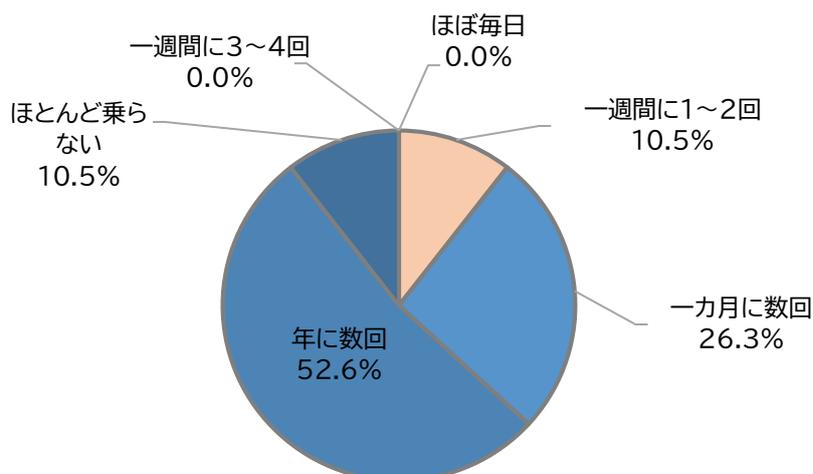


図 16 乗合いタクシーの利用頻度 (n=19)

(11) (10) で 1, 2, 3, 4, 5 と回答した方にお聞きします。よく利用する乗合いタクシーの経路をご記入ください。また、それぞれの経路について、往復利用・片道利用のどちらが多いかをお選びください。

サンプル数が少ないため未集計

(12) (11) に回答した方にお聞きします。乗合いタクシーを利用する理由はどれですか？

「自宅から直接目的地まで行けるから」が最も多くなっております。

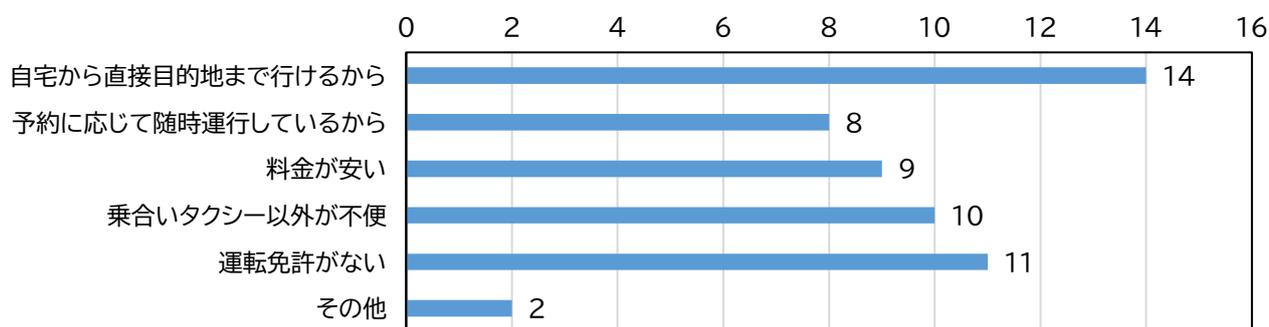


図 17 乗合いタクシーを利用する理由 (n=54)

(13) (12) に回答した方にお聞きします。乗合いタクシーを利用して困ったことはありますか？

「土日祝日に運行していない」が最も多くなっております。

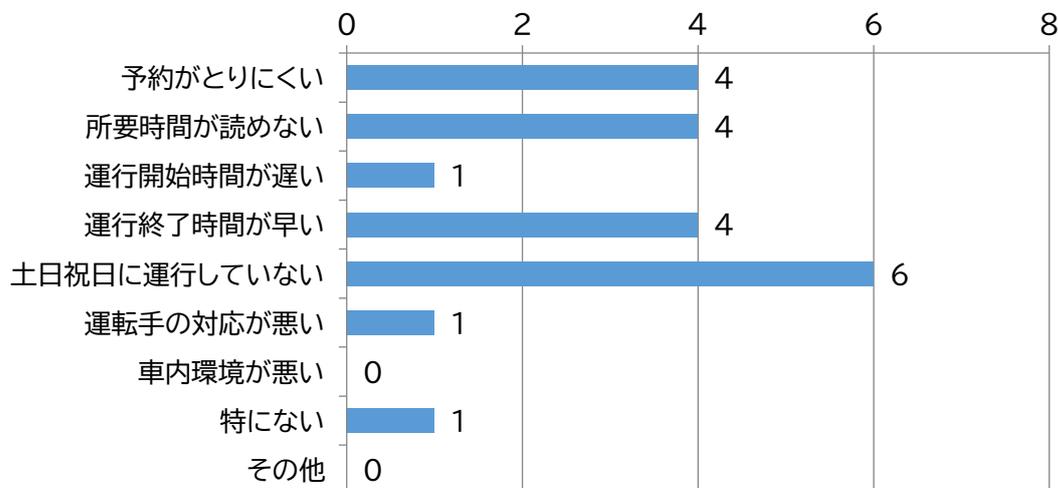


図 18 乗合いタクシーを利用して困ったこと (n=21)

(14) (9) で 2, 3 または (10) で 6 と回答した方にお聞きします。乗合いタクシーに登録しない理由、またはほとんど利用しない理由はどれですか？

「自分で自動車等を運転できる」が最も多くなっております。

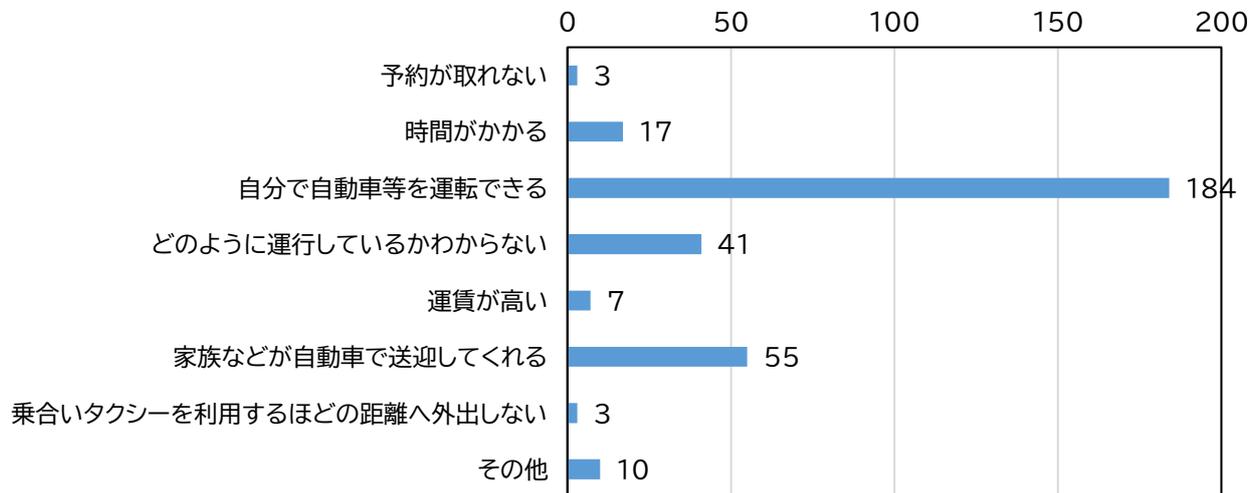


図 19 乗合いタクシーに登録・利用しない理由 (n=320)

(15) 乗合いタクシーのサービス改善を計画していると仮定します。このとき、あなたにとって次の項目 A, B はどちらがより大事だと考えますか？

「予約システムの改善」が最も重要視されております。

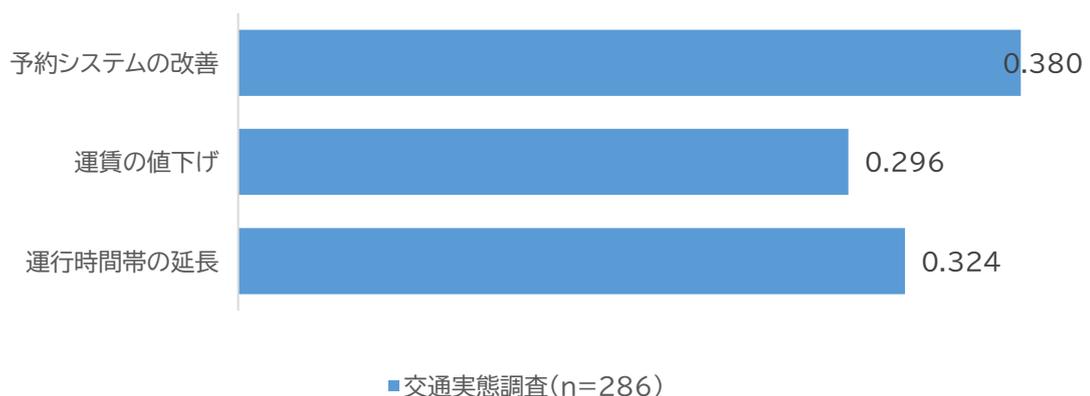


図 20 乗合いタクシーのサービス改善内容の重要度合い (n=286)

鉄道の利用実態

(16) 石岡市を運行している JR を日ごろ、どの程度利用していますか？

「ほとんど乗らない」が半数以上を占めております。

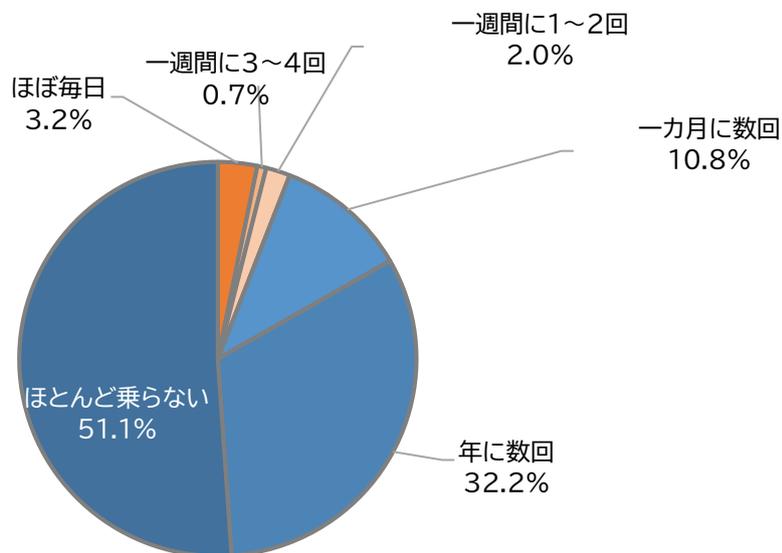


図 21 JR の利用頻度 (n=407)

(17) 現在の外出状況及び将来の不安について、あなたのお考えに最も近い番号それぞれ1つに○をつけてください。将来については10年後、現在のお住まいで生活していたと仮定し、家族構成、家族の年齢等を考えてお答えください。

「勤務先への移動」では、「ひとりで十分できる」が約8割を占めており、その他の項目でも「ひとりで十分できる」が約7割となっております。

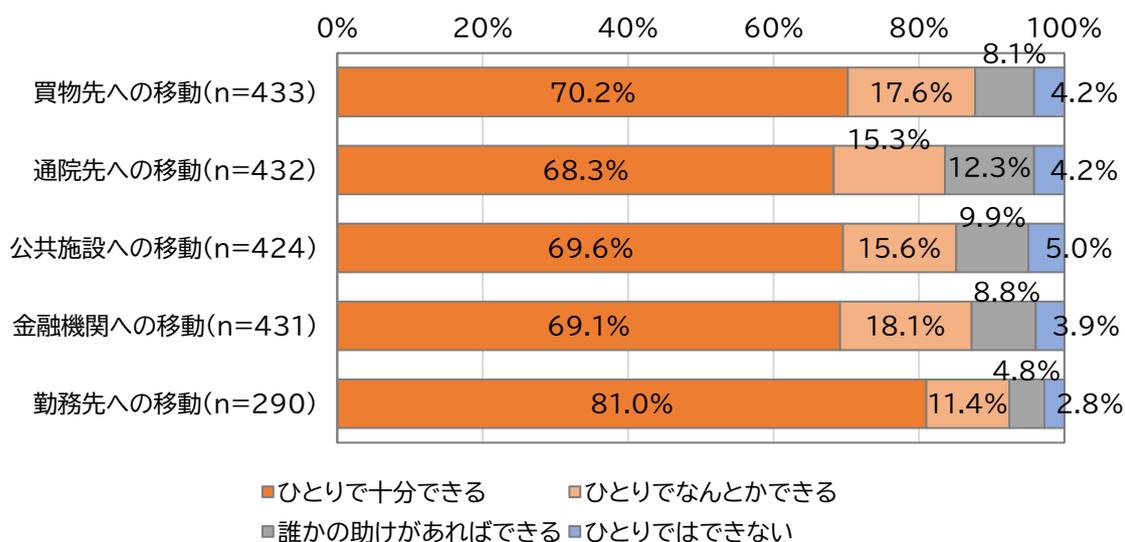


図 22 現在の外出状況

「勤務先への移動」では、「不安がある」が約4割を占めており、その他の項目では「不安がある」が半数以上となっております。

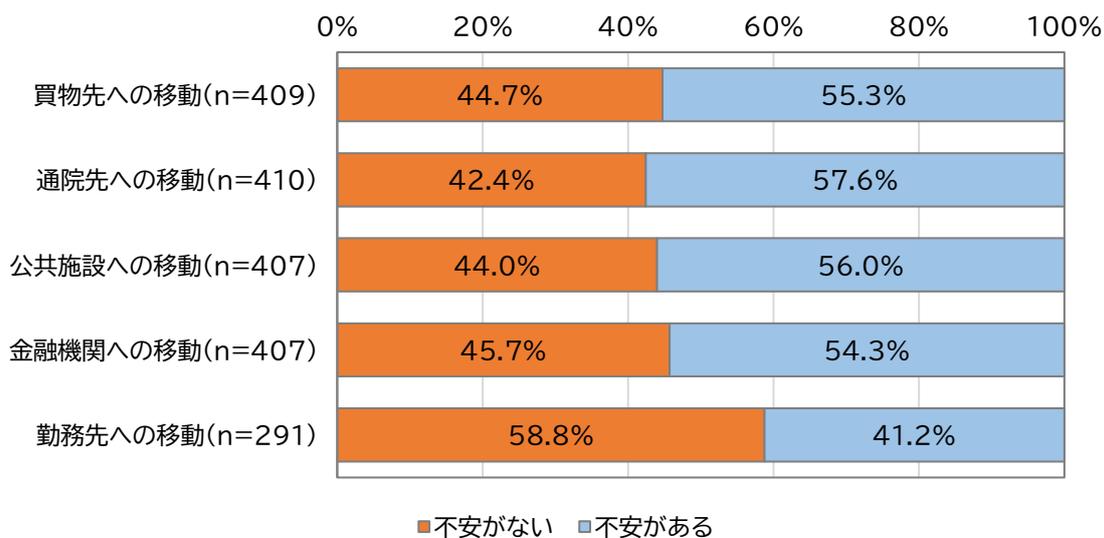


図 23 外出に対する将来の不安

(18) 12月13日(水)午前3時から、翌14日(木)午前2時までのあなたの1日の動きについて伺います。

a 12月13日は外出しましたか？

「外出した」が約7割となっております。

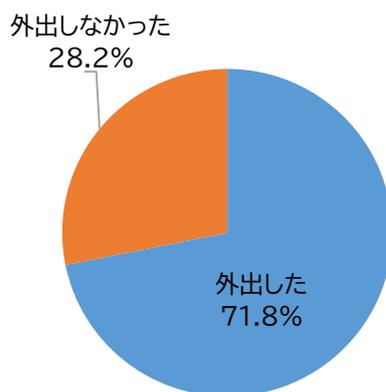


図 24 12月13日の外出割合 (n=465)

b 最初にいた場所はどこですか？

「自宅」が約9割となっております。



図 25 12月13日当日、最初にいた場所 (n=359)

1) 交通手段

「自家用車（自分で運転）」が最も多く、次いで「自動車」となっております。

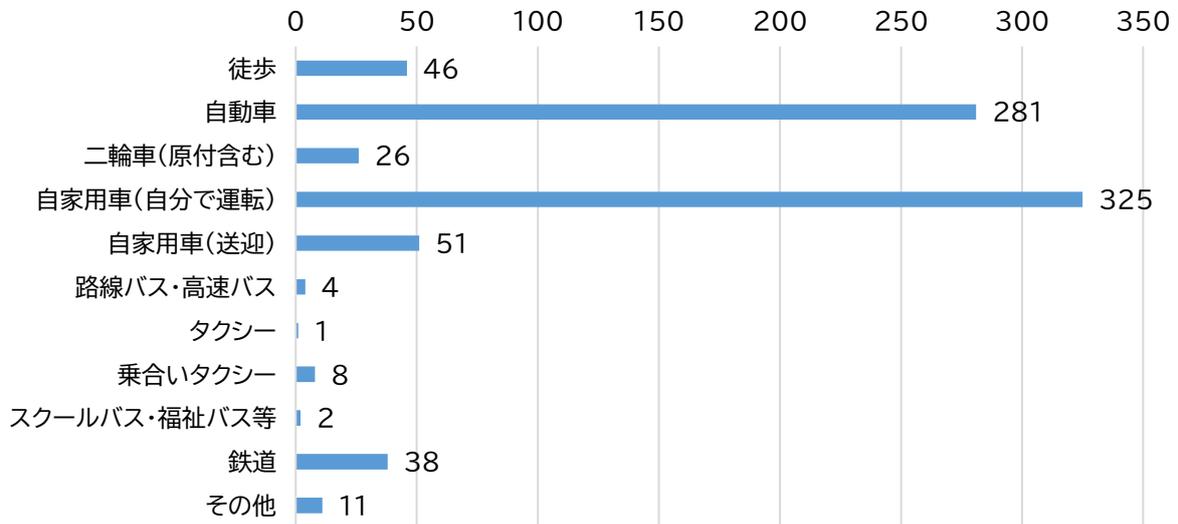


図 26 12月13日に利用した交通手段 (n=793)

2) 移動目的

「帰宅」、「通勤」が多く、次いで「買物」となっております。

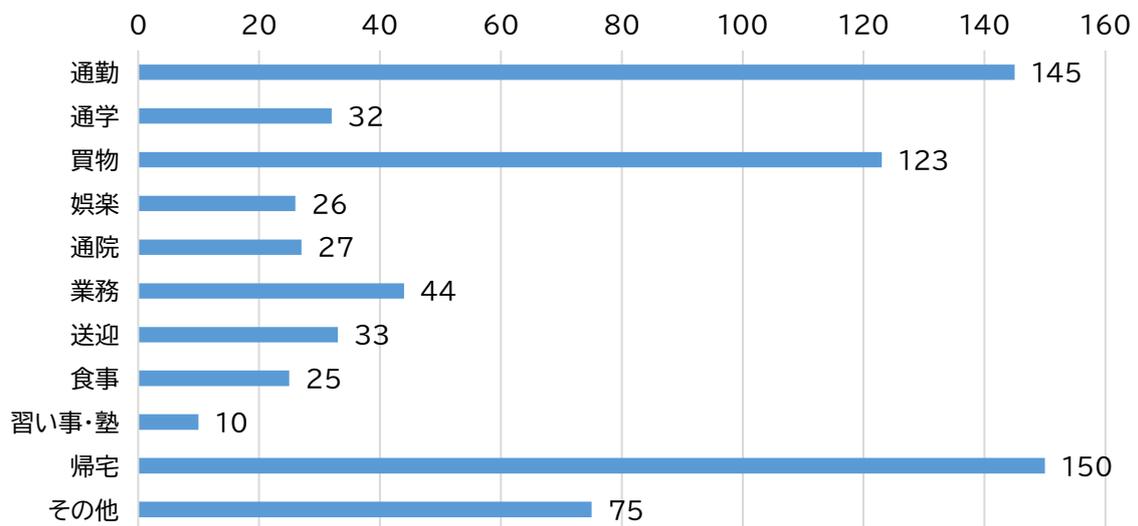


図 27 12月13日の移動目的 (n=690)

(19) 最後に、バスや JR 常磐線など石岡市の公共交通や次世代交通システム等について、何かご意見があればご記入ください。

主にバスやタクシーについての意見が多く見受けられます。

表 3 アンケートで頂いた主な意見 (n=40)

年齢	内容
15	朝日トンネルを使用した八郷から土浦に抜ける路線を作って欲しい
16	富士見台周辺に乗り合いバスを設置してほしい。車を運転することや歩くことが困難な高齢者の方々にとって、ずっと家にいるよりは楽しくなると思うし、何より一人暮らしの場合買い物に行きやすくなると思う。
17	バスの乗客が少ないので、人だけじゃなくて荷物を運ぶのにもバスを使えたらいいと思います。
17	バス料金安くしてください。高いです。
19	中学生等の集団がたむろしているのを東口でよく見かける
25	バス、電車ともに運賃の値下げを希望します
27	あまりこのアンケートに関係ないかもしれないが、石岡市から補助がある東京方面への特急券について、日立方面への通勤、通学の補助も取り入れてほしい/アンケートに対してスマホで回答したが、複数回答のものについて複数回答できないエラーと住所入力で数字が入力できないエラーがあった
28	高校の時の通学で関鉄バスを利用してましたが本数が少なすぎて乗り遅れたら午後登校、部活は最後まで出来ず帰宅って流れがキツかった。バスの来る時間も前後することはよくあり、早く来た時はその都度各バス停で止まって調整してくれないと乗り遅れたことにも気付かず待ってて誰かに送ってもらうとかの対応にすぐうつれなくて遅刻するなどの困ったこともありました。
29	水戸方面、つくば方面に気軽に行けるようになりたい
34	バスについてロータリー等の整備をしているところを見かけますが駅舎の改修に伴いバスの乗り換えを駅舎から出ることなく一階からできるような構造であれば便利だったろうなと感じました。
35	本数や運行時間、システムの問題より、人が集まる施設が無いのが問題である。子育て世帯や初老の方々が集える場所があれば、バスや乗合タクシーの需要が増えるかと思われる。
36	アンケートの複数回答可能な部分が、エラーで一つしか選べないようになっています。
37	お年寄りが増えて、高齢者の運転をしているをみていますが身体をみているとほんとに運転が大丈夫かみていて心配になります。高齢になっても買い物や自由に出かけられるように移動がしやすい環境を整えて下さい。
38	市長が八郷を切り捨ててコンパクトシティとか言ってるのにこんなアンケートになんの意味があるのかわからない。そもそも、人が流出しているからバスや JR に乗る人がいなくなるわけで、コンパクトシティとか言う前に企業誘致とかできることやればいいのに、無駄な金を使って市民会館作ろうとか意味わからないことをしようとしているから石岡市に未来を感じられない人から石岡市をでていっている。希望も未来も夢も何もない石岡の次世代の交通システムとかの前に足元をきちんと固めろって思う。土浦を見習え。あとこういうのに文字制限つけるな。
39	高速バスみと号の増便か東京ー茨城空港線を石岡駅前経由してほしいです。常磐線のダイヤの日中帯が特急優先で普通列車の大半が土浦乗り換えは正直不便すぎるがあるので、常磐線がダメなら高速バスを増やしてほしいです。
40	以前は通勤で公共交通機関を利用していた。朝はバスが遅れる事があり、電車に間に合わないと困る。帰りも石岡駅発の時間が合わない事が多い。残業等で遅くなってしまった場合は最終バスに間に合わない、等という事もある。不確定な要素が多いのでバスをあてにしていない。ダイヤも特急の石岡駅到着時間がバスの発車時刻だったりするので、利用できない。Suica 利用可能、区間定期ではなく料金定期になったり、便利にはなっていると思うが、乗れないのでは利用できない。

年齢	内容
40	バス停がちゃんと整備されていません。バス停が車道にぎりぎりにあたりしてきけんです。もう1度バス停の位置などちゃんと整備すべきです
40	是非TXを連結して頂きたいです。
41	ありません。アンケート長いです。
45	石岡市におきましては市の中心部に魅力的なものがあまりないように感じています公共交通機関におかれましてはまず人が足を運びたい街にならないければ利用者もなかなか増えないのではないかと感じております人を呼び込む施設やここでしかとといったようなとくさんひんなどがあって賑わいのある市になることができれば良いなと思っておりますすみません長々と公共交通機関におきましてはやはり増便や料金的には必要かとは思われますりようされるかたちにとりてより便利になりますようねがっております
46	乗合タクシーの予約がとりにくいという話を聞きました。早急に改善すべきです。
51	JRの本数を増やして欲しい
51	私は視覚障害者のため自動車は運転しません。通勤は平日、土日とも路線バスを利用しています。11月になって路線バス(関東鉄道グリーンバス)の減便により土日の朝通勤に使用していたバス(大砂8時21分)の運行が無くなってしまっし困っています。前後のバスは時間が全く合わず使えませぬ。朝のバスは減らさないようにしてもらいたい。石岡市の乗り合いタクシーは土日は運行していません。土日8時から利用出来るととても助かるので、ご検討お願い致します。高齢の親に自家用車で送りを頼むのは気が引けます。
51	結婚前は大阪に住んでいたのて、比較するのはどうかとも思いますが、公共交通機関ははっきり言って不便、です。本数が少ないのもありますが乗り継ぎも悪い。今後、このまま茨城県に在住するとした場合、交通難民となる可能性もあると思ひます。このような課題があるため、若い人は住みやすい場所へ出てしまふと思ひます。また、このアンケートの設問内容も少し判断しづらい内容であり、何を知らりたいのか目的が理解しづらいです。ちなみに、路線バスについての設問がありましたるが、茨城県の路線バスには乗ったことがありません。
51	乗合バス、タクシーの運転手の態度の改善
52	バス停が子供の頃からはだいぶ無くなって、何処を運行しているのかわからない。また乗り合いタクシーなどは今の私世代は必要が無いが、どんなものなのかがわからないので、子供のいない私達は将来は大変不安。便利な街に引っ越しなども話しに出る時もある。
52	石岡市民でも生活圏が石岡市内にない方もいますので、近隣市町村とも話し合いを持ち、より良い方向にすすんでいってほしいと思ひます。
59	路線バス、JRを利用して、ウォークコースの作成は、どうでしょうか?石岡・笠間・水戸、石岡・高友・土浦には、由緒ある場所が点在しています。山登りは、ひぎの悪い人には無理ですが、ウォーキングならできます。Okmコースを作つて、花見コース、古墳コース、Cafe巡り、いろんなコースで皆さん健康になりましよう。
61	バスの本数が少なすぎる。
63	富士バスの料金の値下げと利用しやすさ
63	タクシーは料金がたかい、特に迎車料金は都会では考えられない。バスの路線数を増やす事と運行時間を延ばしてほしい。今は自分で車の運転ができるから良いがこの先が心配で住まいを変えることも有りかと思ひている。
63	複数回答可能の質問で、複数選択すると、入力エラーとなります。しっかり確認してください。
63	常磐線利用者の為の駐車場を確保して欲しい
64	高齢の年金生活者が買い物難民にならないよう安価で便利な交通手段を望みます。
64	石岡駅から工業団地まで、355線を使った路線があれば良い。
65	今の所、不便さは、感じませぬ。
67	デマンド乗り合いタクシー、時間にルーズ、特に寒いこの季節、外で待っていたが辛かった。30分、40分と待った
75	公共交通機関の中で、バスについて提案します。バスを小型にして、スーパーや病院、公共施設等を利用しやすい時間帯に30分間隔位で巡回して運行すると人の動きが活発になるのではないかと。JR石岡駅に発着する特急電車を増便してくれるとありがたいです。
83	自分の力で現状に合せて行きたい。
89	路線バスと、バス停を作つて下さい。

石岡市公共交通利用者アンケート結果

回答者の属性

(i) 自宅住所

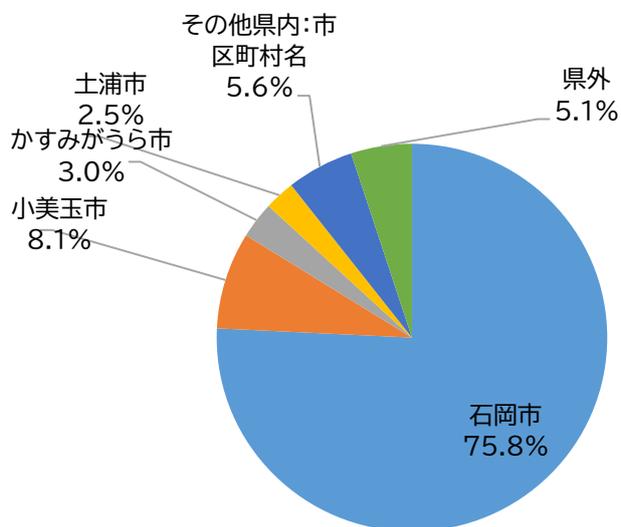


図 28 自宅住所 (n=198)

(ii) 職業

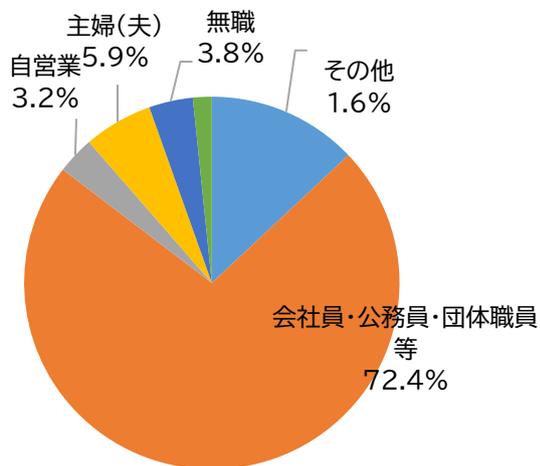


図 29 職業 (n=185)

(iii) 自動車運転免許を持っていますか？

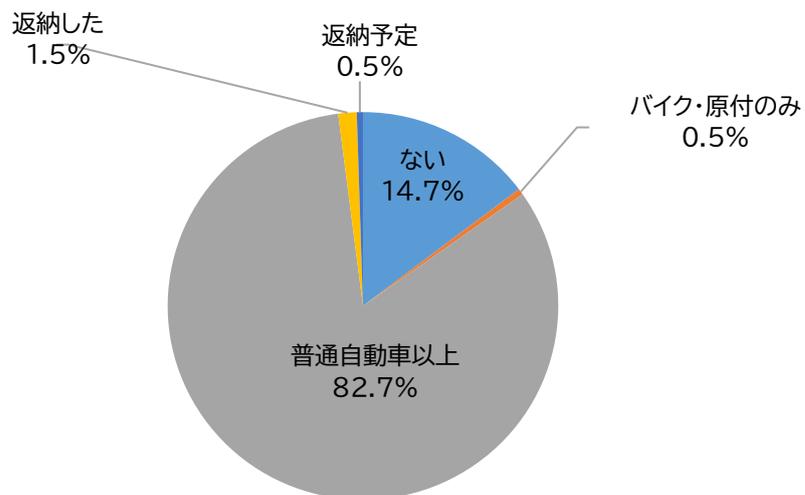


図 30 運転免許の有無 (n=197)

(iv) 自由に使える交通手段を持っていますか？

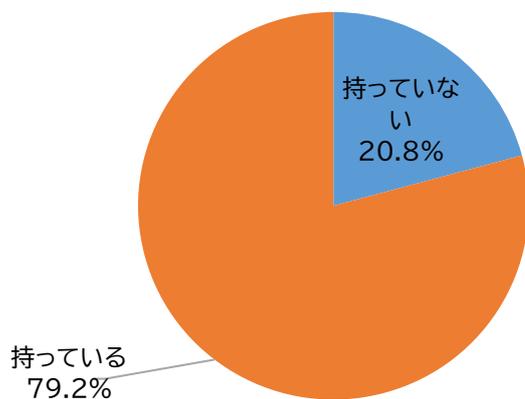


図 31 自由に使える交通手段 (n=197)

(v) 自由に使える交通手段の番号に○をつけてください。

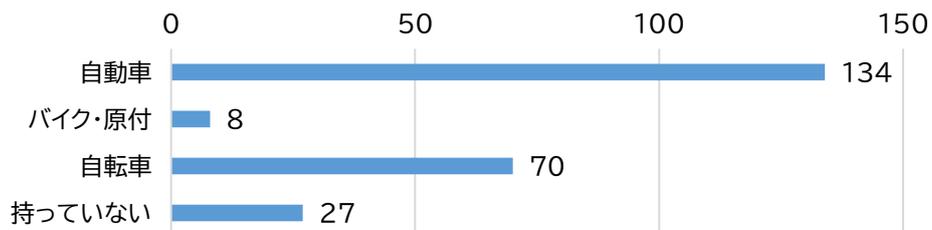


図 32 自由に使える交通手段 (n=193)

バスの利用実態

(1) 石岡市を運行している路線バス（高速バスを除く）を日ごろ、どの程度利用していますか？

回答者の約7割は「ほとんど乗らない」と回答しております。

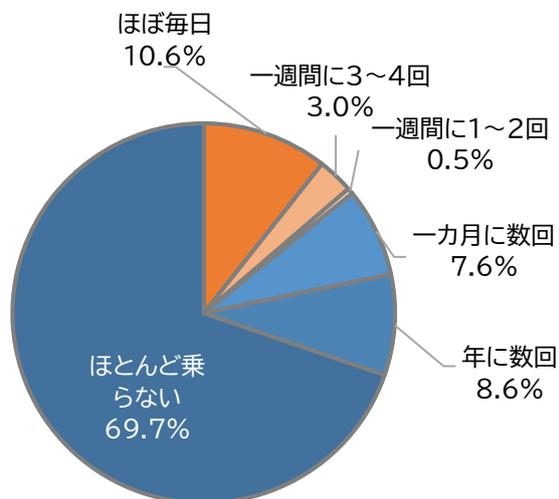


図 33 路線バスの利用頻度 (n=)

(2) (1) で1~5と回答した方にお聞きします。バスの主な利用目的は何ですか？

通勤が最も高く全体の約半分を占めており、次いで「通学」が高く全体の約1割を占めております。

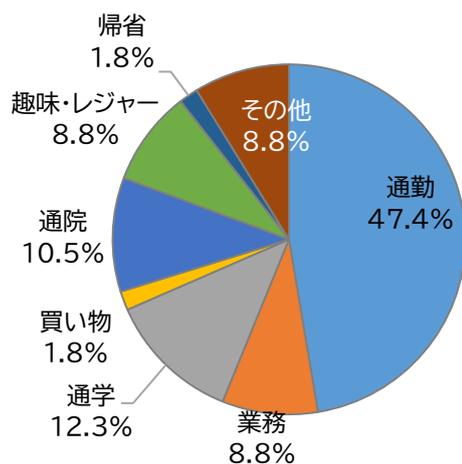


図 34 路線バスの利用目的 (n=198)

(3)(1)で1,2と回答した方にお聞きします。よく利用するバスの経路を頻度の多い順にご記入ください。また、それぞれの経路について、往復利用・片道利用のどちらが多いかをお選びください。

サンプルが少ないため未集計

(4)(3)に回答した方にお聞きします。バスを利用する理由はどれですか？

「バス停が近い」、「運行ルートが利用しやすい」、「時間にあった便がある」と回答する人が多くっております。

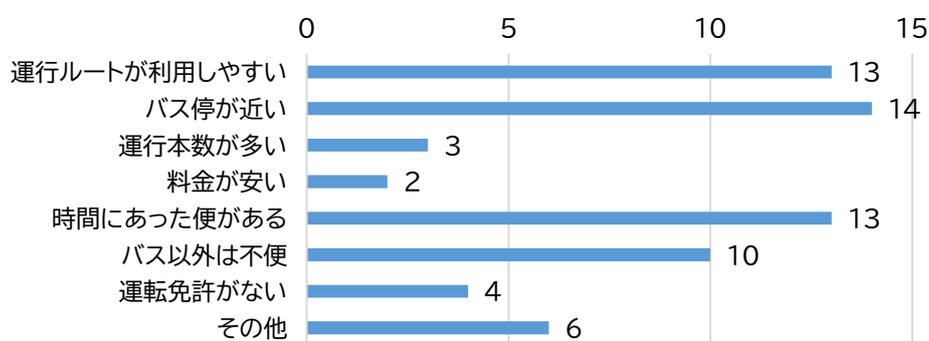


図 35 バスを利用する理由 (n=41)

(5)(1)で3,4,5と回答した方にお聞きします。バスをあまり利用しない理由はどれですか？

「乗りたい時間の運行がない」、「家族等が自動車で送迎してくれる」と回答する人が多くいます。



図 36 バスをあまり利用しない理由 (n=23)

(6) (1) で6と回答した方にお聞きします。バスをほとんど利用しない理由はどれですか？

「自分で自動車等を運転できる」と回答している人が多くおります。

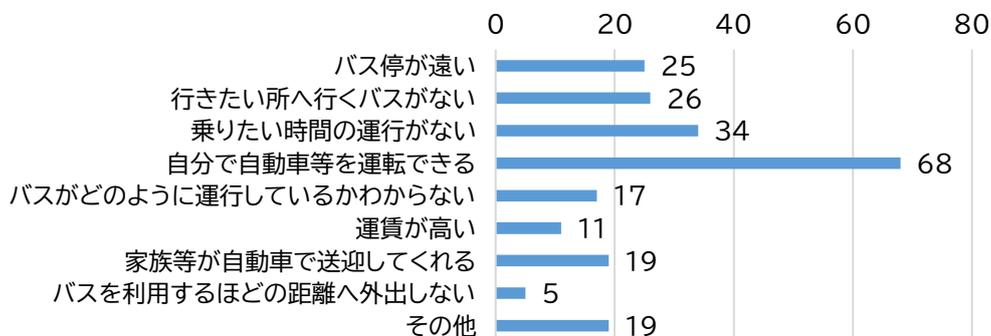


図 37 バスをほとんど利用しない理由 (n=124)

(7) バス路線のサービス改善を計画していると仮定します。このとき、あなたにとって次の項目 A, B はどちらがより大事だと考えますか？

「運行本数の増便」を重要視している人が多いことが分かります。

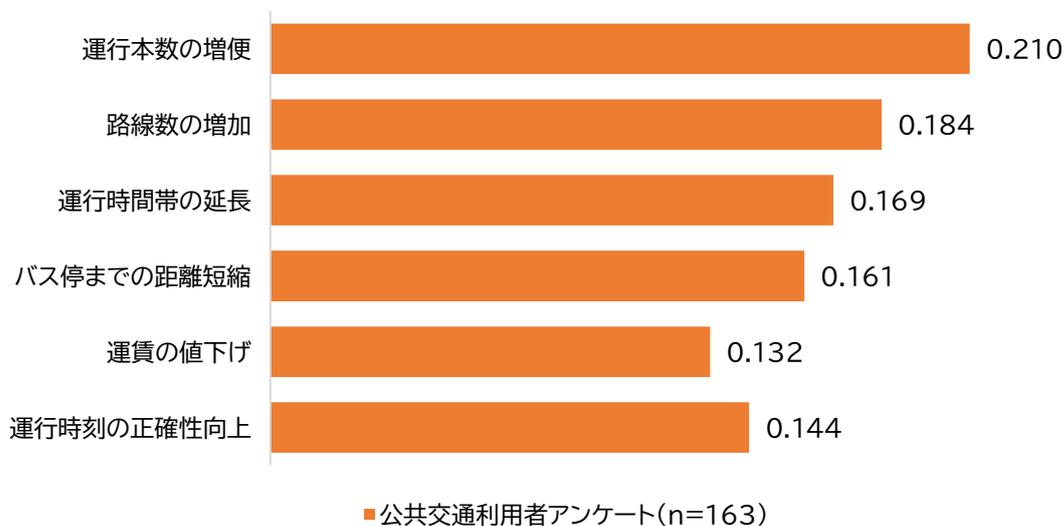


図 38 バス路線のサービス改善の重要度合い (n=163)

(8) 石岡市内を運行するバス路線（高速バスを除く）のサービス内容について、あなたのお考えに最も近い番号それぞれ1つに○をつけてください

満足度が高い項目として「⑦運行時刻の正確性」が最も割合が高く、次いで「⑩屋根や椅子等のバス停待合環境」と続いております。

不満と感じている項目として「⑤終発時刻」が最も割合が高く、次いで「②朝夕の通勤・通学時間帯の運行本数」、「③日中の運行本数」と続いております。

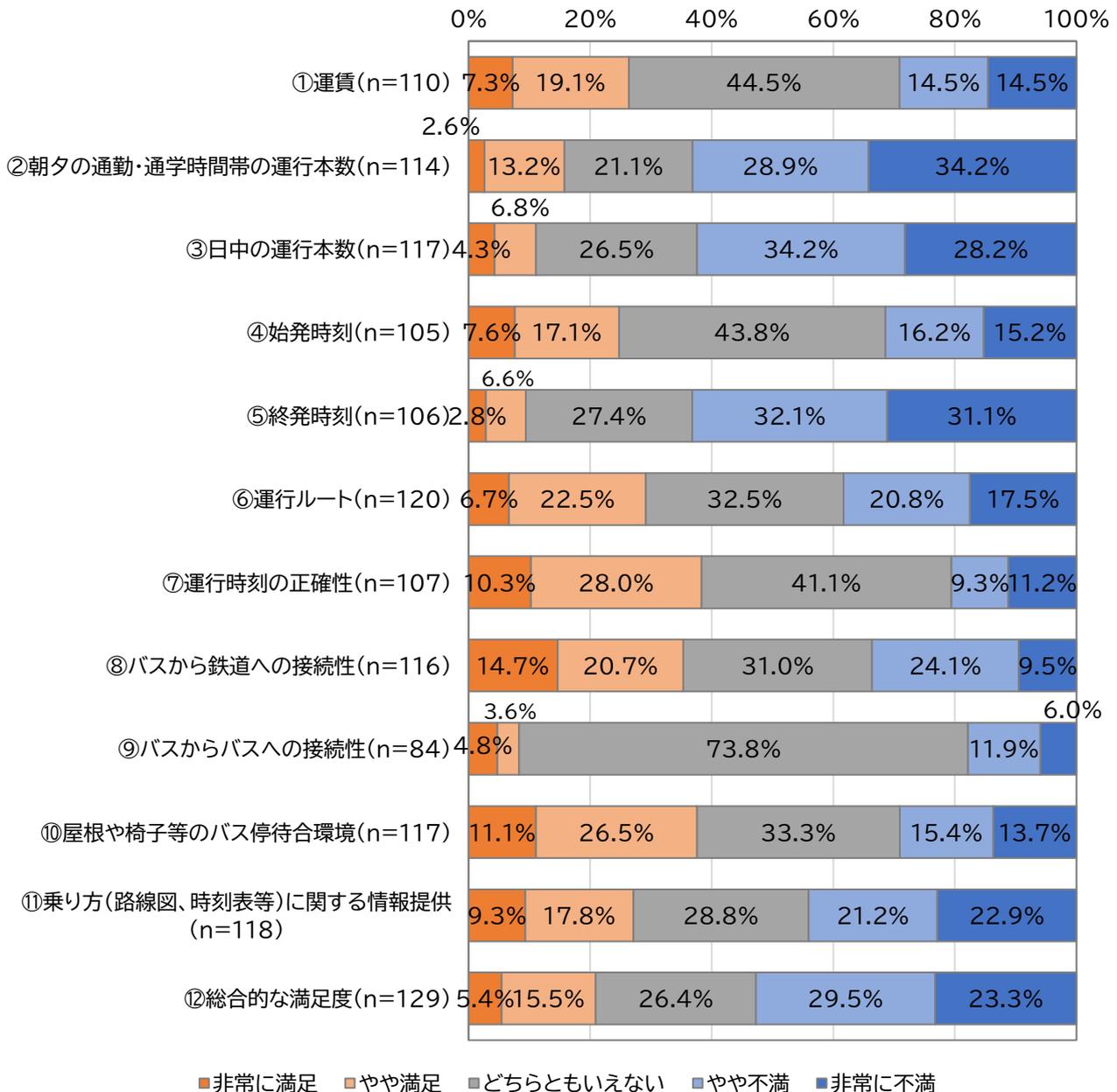


図 39 バス路線のサービス内容の満足度

JRの利用頻度

鉄道の利用実態

(9) 石岡市を運行しているJRを日ごろ、どの程度利用していますか？

約6割が「ほぼ毎日」利用していると回答しています。

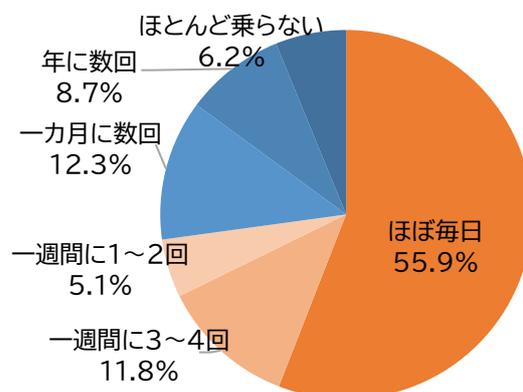


図 40 JRの利用頻度 (n=195)

(10) (9) で1~5と回答した方にお聞きします。JRの主な利用目的は何ですか？（該当するもの1つに○）

約6割の人が「通勤」と回答しており、最も多いことが分かります。

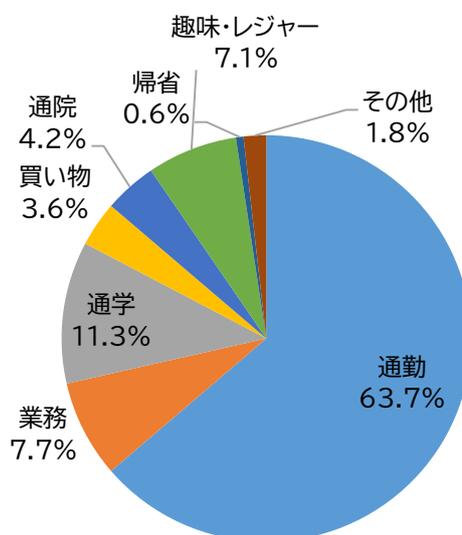


図 41 JRを利用する目的 (n=168)

(11) (9) で1, 2と回答した方にお聞きします。よく利用する JR の区間を頻度の多い順にご記入ください。また、それぞれの利用区間について、往復利用・片道利用のどちらが多いかをお選びください。

片道利用が最も多いことが分かります。

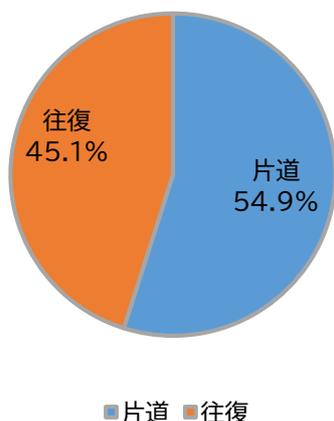


図 42 往復・片道利用 (n=127)

石岡駅・高浜駅ともに「取手以南（東京方面）」を選択する人が最も多くなっております。

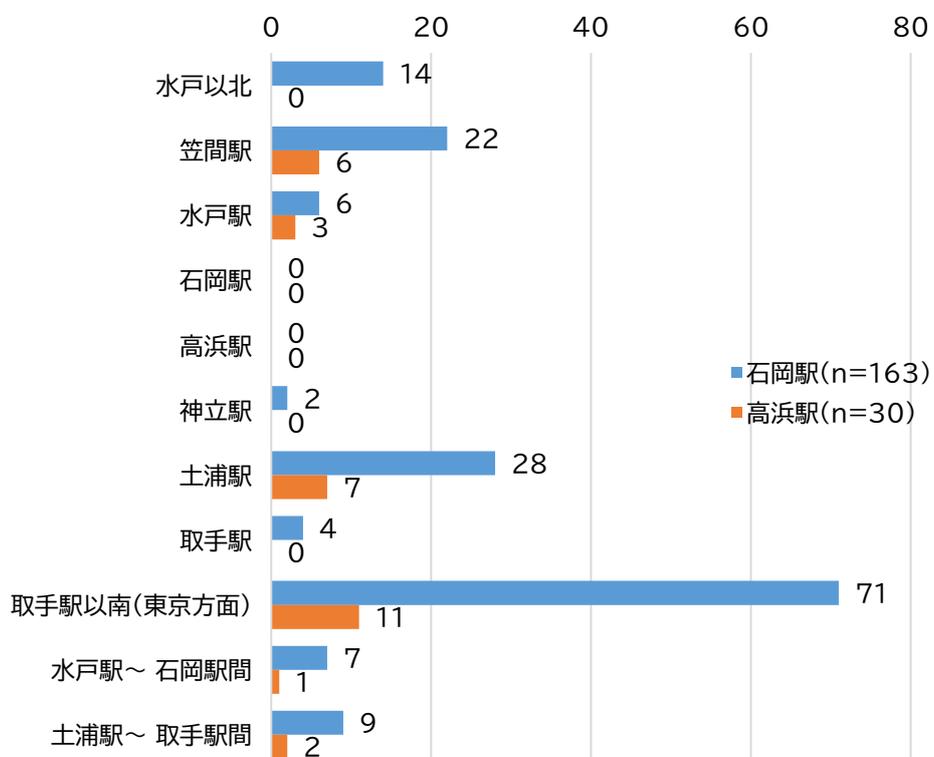


図 43 石岡駅・高浜駅別の目的地

(12) (11) に回答した方にお聞きします。JR を利用する理由はどれですか？

「目的地の近くに駅がある」と回答している人が最も多くなっております。

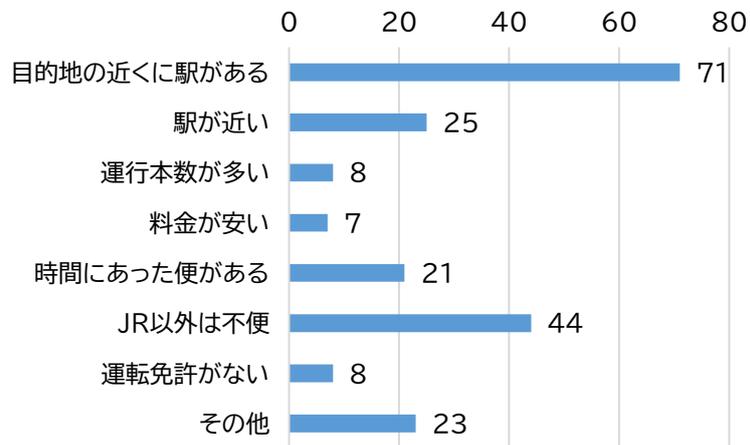


図 44 JR を利用する理由 (n=132)

(13) (9) で3～6と回答した方にお聞きします。JRをあまり利用しない理由またはほとんど利用しない理由はどれですか？

「出かける頻度が少ない」、「自分で自動車等を運転できる」と回答している人が最も多くなっております。

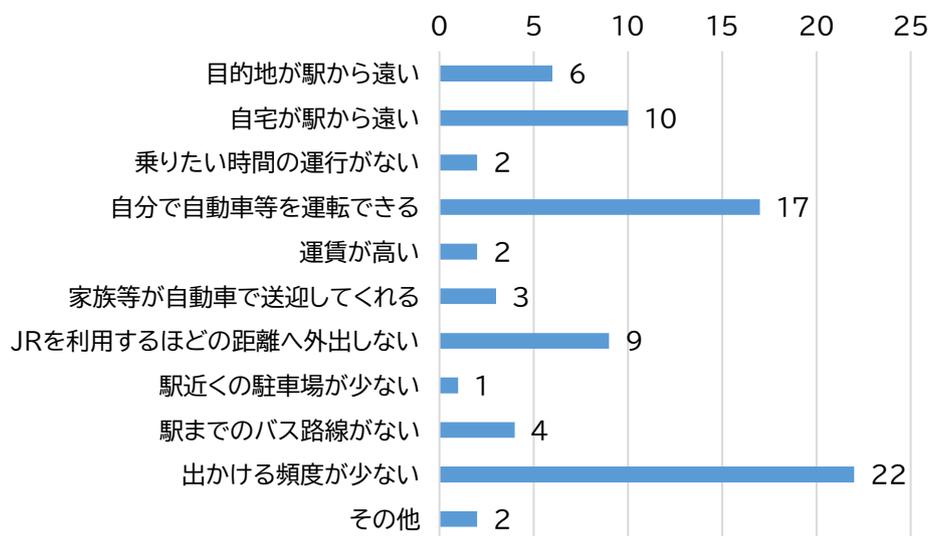


図 45 JRを利用しない理由 (n=55)

(14) 石岡市の「通勤者・通学者定期券購入費補助制度」を知っていますか？

約半数の人が「知っているが利用していない」と回答しており、約4割の人が「知らない」と回答しております。

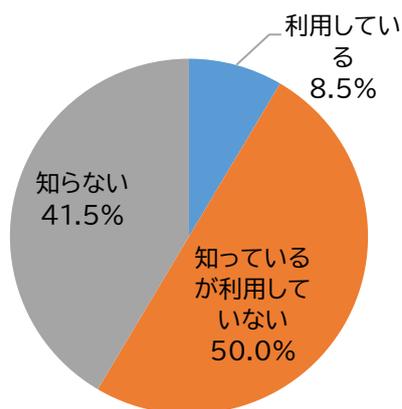


図 46 「通勤者・通学者定期券購入費補助制度」の認知度と利用実態 (n=188)

(15) 石岡市内を運行する JR のサービス内容について、あなたの感覚に最も近い番号それぞれ1つに○をつけてください。

満足度が最も高い項目は「④始発時刻」であり、一方で「②朝夕の通勤・通学時間帯の運行本数」に対する不満が最も高いことが分かります。

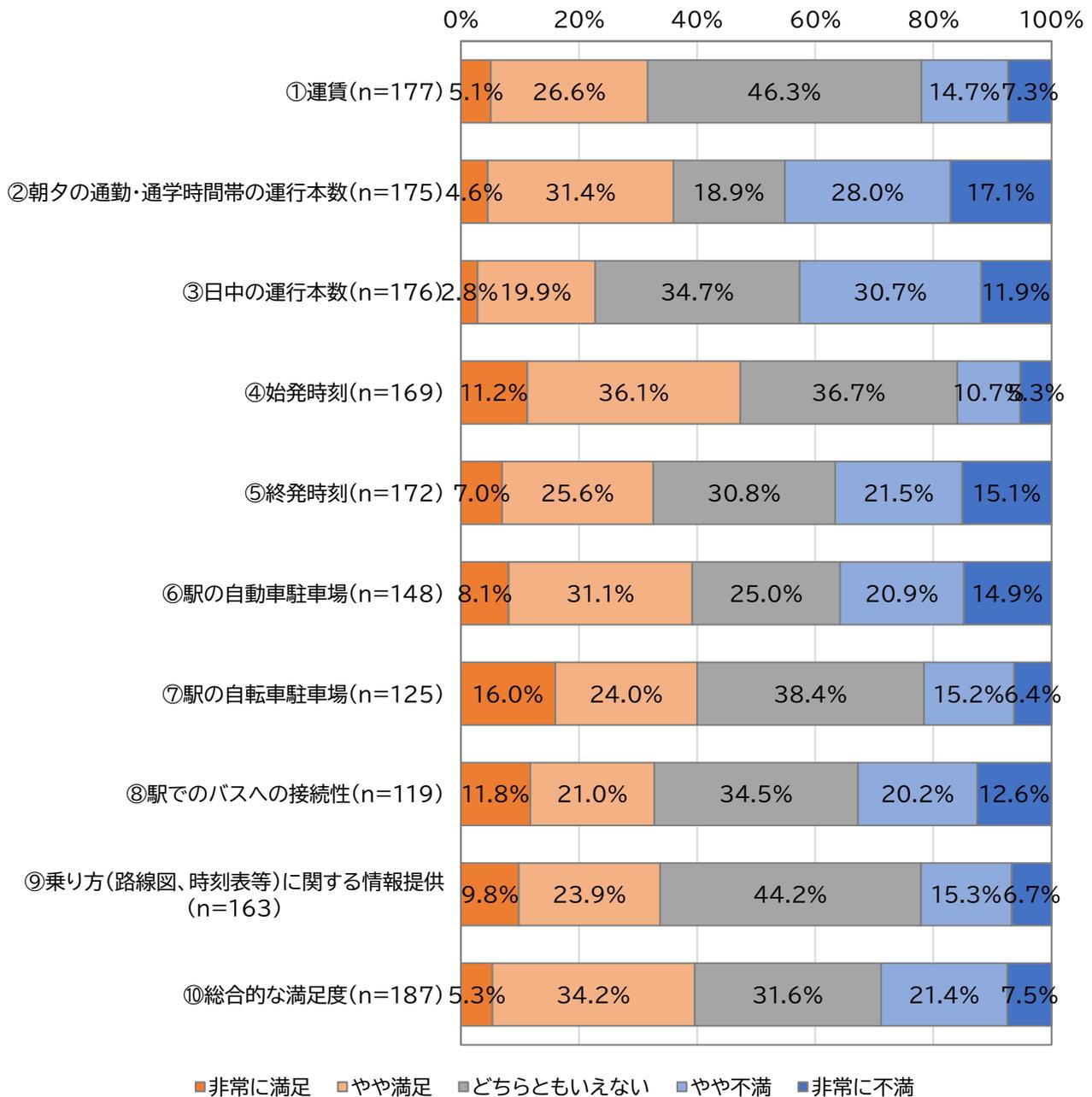


図 47 JR のサービス内容に対する満足度合い

(16) このアンケートを受け取った午前3時から、翌日午前2時までのあなたの1日の動きについて伺います。

・最初にいた場所はどこですか？

約8割の人が「自宅」にいたと回答しております。

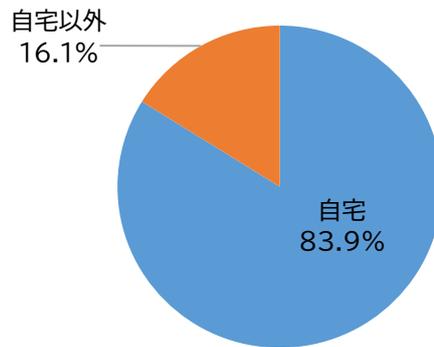


図 48 最初にいた場所 (n=161)

1) 交通手段

「鉄道」を利用している人が最も多いことが分かります。

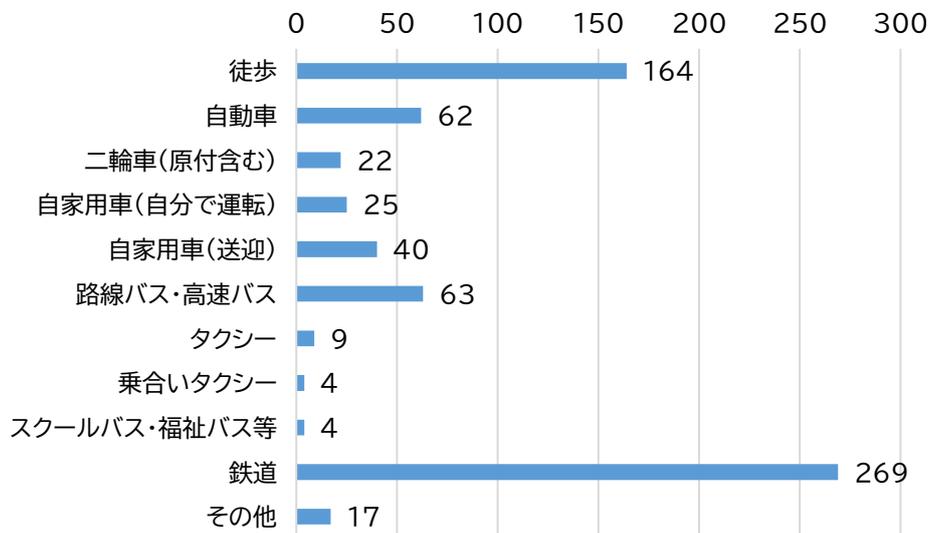


図 49 交通手段 (n=172)

2) 移動目的

「通勤」が最も多く、次いで「帰宅」、「通学」と続いております。

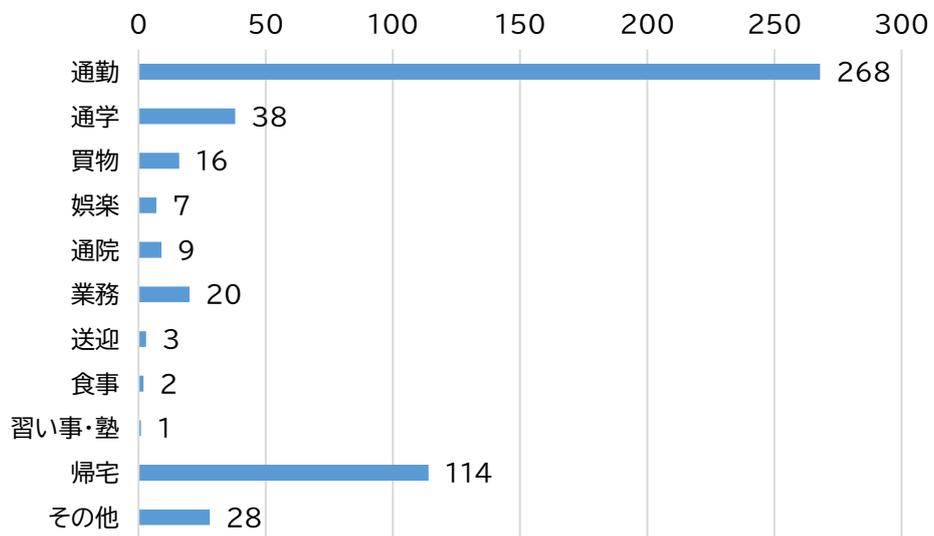


図 50 移動目的 (n=139)

(17) 最後に、バスや JR 常磐線など石岡市の公共交通や次世代交通システム等について、何かご意見があればご記入ください。

鉄道やバスに関する意見が多く見受けられます。

表 4 アンケートで頂いた主な意見 (n=48)

内容
石岡市の中でも高浜駅周辺はほぼバスが無い地区になっている。石岡市でも南側のバス（周遊）の運行と高浜駅周辺の道路整備、排水溝のフタが整備されていなかったり、愛嬌橋が何度も移設を繰り返すだけで高浜中央三差路付近が整備されていないので通勤時間帯が渋滞しているのを解消してほしい。
つくば市への直通バスの運行が欲しい
質問中の「表A、表B」は、どこに表記されているのか不明。このアンケート用紙のレビューを、本当に実務者全員で行なったの？担当者だけの判断で（勝手に）、やったように思える。（16）は、どうして書かなければならないのか意味不明。
高齢者となり、車の返納して、シルバー人材から派遣として働いています。乗り合いタクシーのカードも用意しています。元気に居ますので、歩き生活ですが、大雨などの日には、乗り合いタクシーに申し込みいたしましても、混んでおります。事情は納得できます。素直な心で、思いました。元気でいるうちに、1人で動けなくなる時のことを、家族やら、身内やら、知人とやら、まわりの方の知恵をお借りするやら、教わるやら、それが大変必要で大事なことに、なっていくと。
JR常磐線の本数を増やしてほしい。
高浜駅は無人になりましたか？高浜駅もきれいにしてほしい。一時期、掃除（草が…）もいきとどいていませんでした
マクドナルドを作してほしい
バスとJRとの連絡が悪いと感じておりますので、ご検討をお願いしたい。
休日のJR特急日中朝～夕方まで満席多いため増便希望。関鉄バス→小川～石岡増便希望
バスやJRの本数が少ない。※バスを増やす。特急が石岡は1時間に1本しかないの少ない。もう1本欲しい。30分に1本東京行が欲しい。
朝・夕とも勝田以北からの直行JRが本数少ない。（通勤普通）東海駅のようにコンセントがあれば良い。茨城空港+JRのセット販売（割引）ラッピングバス。通学者バスの無償化。法律上厳しい？バスでの荷物輸送
高齢者に向けた市内のバス運行の拡充をお願いしたい。（高齢者の自動車運転免許返納の促進のためにも）
通勤者定期券購入補助制度の年れい制限をやめて欲しい。60才あるいは65才まで対象として欲しい。
羽島駅まで15両のJR常磐線運行して下さい（現在土浦駅までは、15両、以北方面は、10両）
駅のまわりにスタバやMCなどがあると良い。人身事故や遅れがあった時に待てる場所が欲しい。今はほぼ何もないに等しいと思う。
高浜駅のバリアフリー化。
2024年3月31日以降、関鉄グリーンバスの廃止路線があるので、代替え手段を検討してほしい
朝の通勤時間帯のJR水戸方面への増便をお願いいたします
関東鉄道の水戸石岡線を、石岡駅から石岡市旭台への通勤に利用していますが、帰りのバスは本数が少ないことと時間があてにならないことから、帰りは石岡駅まで歩いています。定期券の往復利用出来たのは年に数回です。水戸駅からの運行なので、時間の不正確さは仕方ないと思いますが、ロケーションシステムを導入してほしいです。また、この路線は、日中の運行が大変少ないですが、
コミュニティーバスの路線拡大
通勤時間帯のダイヤ数を増やして欲しい
牛久市の「かっぱバス」がとても便利で、本数も路線数も多く、インターネットでバスの位置情報を見ることができます。石岡市もかっぱバスにちなんで「ししバス」のような交通網ができる

内容
と住民全員が助かると思います。あとは高浜駅周辺を開拓して商業地にするなどしなければ、石岡市の過疎化は止められないと思います。
朝方のバスが予定時刻より 15 分以上遅い等の事が度々あるのでバスがどの辺にあるのかが分かる位置情報アプリ的なものあったらいいなと思います。遅いともう乗遅れてしまったのかまだ来ていないだけなのか分からずに不安なのでご検討の程よろしくお願い致します。
小美玉市と協力しておみたんバスが高浜駅まで運行すれば高浜駅の利用者は増える可能性がある料金高いな土浦からの場合は交通援助されるの？
特急の石岡停車を増やして欲しい
つくば express との接続
本数を増やして
高浜駅ロータリーの整備を早くすすめてほしい。通学時の送迎混雑で危険を感じる。反対側にも乗り入れ出来れば踏切で渋滞することもない
利便性の高い電車を利用しています。申し訳ありませんがバスはほぼ利用していません。石岡市市内を移動するには不便です。乗り合いタクシーが便利だと思います。
最近通勤通学の方が多く利用する時間帯(朝や夕方など)、高浜駅の駅舎に係員が一人もいない状態が続いており、不安です。一番利用客が多いのに何故無人の状態なのでしょう？以前から、機器の不具合のせいで定期的更新が上手くいかず、代金が機械に飲み込まれたりするトラブルも何度かあるので、利用する時間帯に対応してくださる方がいないと、もしもの時大変困ります。防犯面や安全面も考えると、あれだけ一定数の利用客がいるのに無人では不安です。それなのにあまり利用客のいない日中は係員がいるという状態なのが納得いきません。
定期券購入補助制度は知らなかったが、内容はもっと補助を厚くしてほしい。
上りの常磐線が全て品川行だと助かる。定期券購入費補助制度対象年齢の上限を上げて欲しい。
バス、JR とともに運行数を増やして欲しい。また、石岡駅につくばエクスプレスを繋げて欲しい。
このアンケートで (b-3) 利用交通手段を選択してください。の複数選択ができないバグがある
バスの本数が少なく、通勤に使用出来ない。特に帰りはまったく無い。改善して欲しい。
JR 減便を阻止したい。通勤快速の復活。
本数を増やして欲しい。バスの運行時間を延ばして欲しい。
6 : 20 石岡発のときわの平日終着駅を上野から品川にして下さい
バス意外で乗合タクシーなど正確で利用しやすいことを検討するべき
関鉄バス運転手が、外国人に対して不親切な対応をしていた。改善すべきだと思う。
もう少し電車賃の値段を下げたいのと、運行本数を増やしてほしい。
バスについて、お酒を飲んで帰る人は運転できないが、タクシーや代行は高いため、バスの運行時間を伸ばすと利用者が増えるのではないかと考えた。また、このアンケート内で複数可の問に対してひとつしか認められなかったので確認していただきたいです。
朝 6:00 から 7:45 バス増便と 19:30 から 22:00 延長
石岡駅に停車する JR 常磐線の特急本数は今後も現状を維持して欲しい。市役所へ行く公共の交通機関が無いので検討して欲しい。
【バスについて】夫婦共に 30 代で、自家用車を運転できるので、バスは利用したことがありません。しかし高齢化がどんどん進む中で、高齢ドライバーも増えていくことに不安を感じています。免許を返納しやすいように、高齢者が利用しやすいバスの整備を進めていただけると、子育て世代としては安心だと思っています。【鉄道について】夫婦共に都内に通勤をしているので、特急をかなりの頻度で利用しています(夫婦あわせると週 4 から 5 回程度)朝の特急は満席なので、ぜひ通勤時間帯の本数を増やしていただきたいです。
自家用車と鉄道やバスを連携して利用できるような施策が必要ではないでしょうか。また、高浜駅西側の開発を進めるべきだと思います。買い物できる店がゼロは異常です。
石岡駅までの終電の時間がもう少し遅いと便利。バス停や行ける場所がもっとわかりやすく増えれば良い。

石岡市乗合いタクシー利用者アンケート結果

回答者属性

(i) 年齢

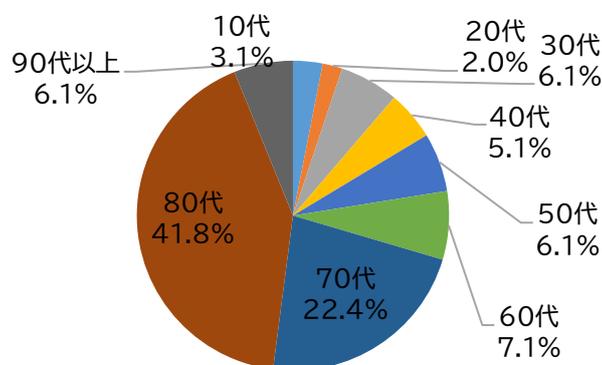


図 51 年齢 (n=98)

(ii) 職業

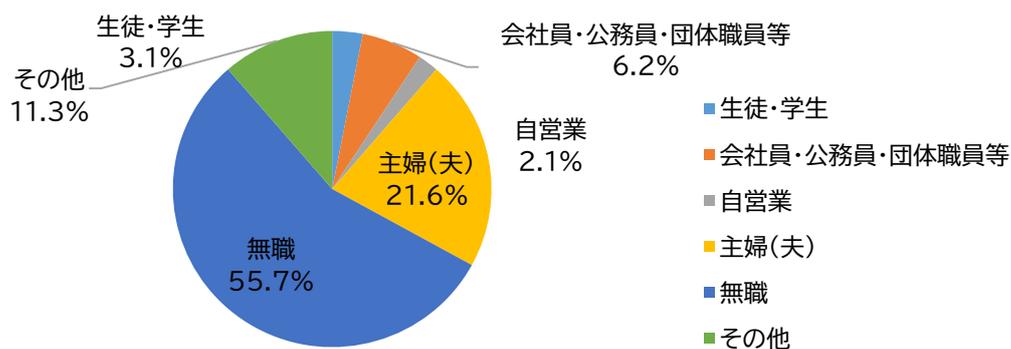


図 52 職業 (n=97)

(iii) 自動車運転免許を持っていますか？

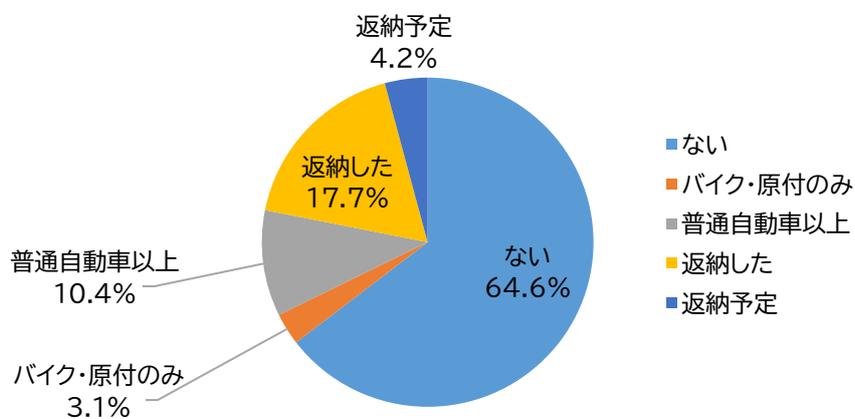


図 53 運転免許の有無 (n=96)

(iv) 自由に使える交通手段を持っていますか？自由に使える交通手段の番号に○をつけてください。

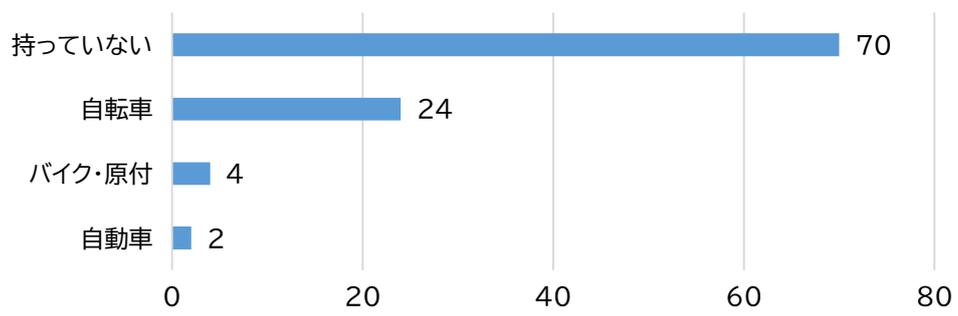


図 54 自由に使える交通手段 (n=100)

【乗合いタクシーについてお尋ねします。】

(1) 石岡市を運行している乗合いタクシーを日ごろ、どの程度利用していますか？

「一ヶ月に数回」「一週間に1～2回」が多くなっております。

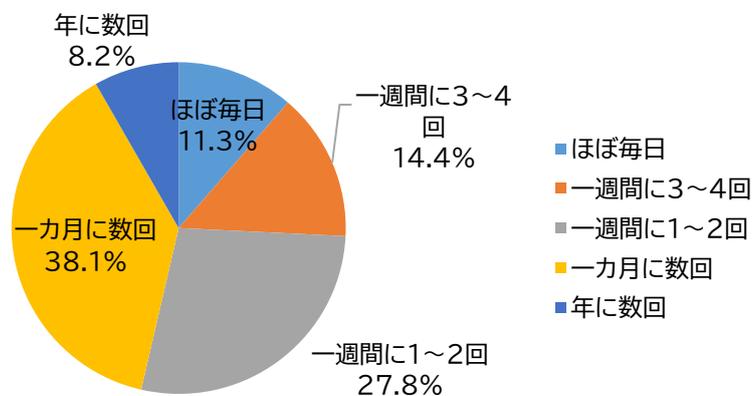


図 55 乗合いタクシーの利用頻度 (n=97)

(2) 乗合いタクシーの主な利用目的は何ですか？

「通院」や「買い物」が多くなっております。

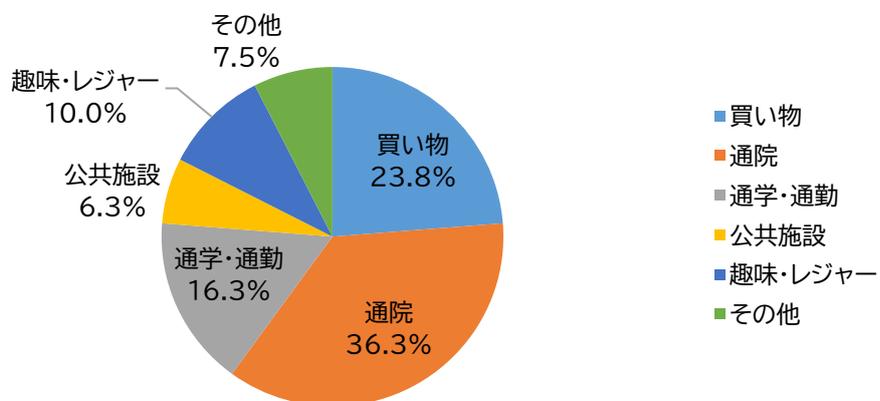


図 56 乗合いタクシーの主な利用目的 (n=80)

(3) よく利用する乗合いタクシーの経路を頻度の多い順にご記入ください。

サンプル数が少ないため未集計

(4) 乗合いタクシーを利用する理由はどれですか？

「自宅から直接目的地まで行けるから」が最も多くなっております。

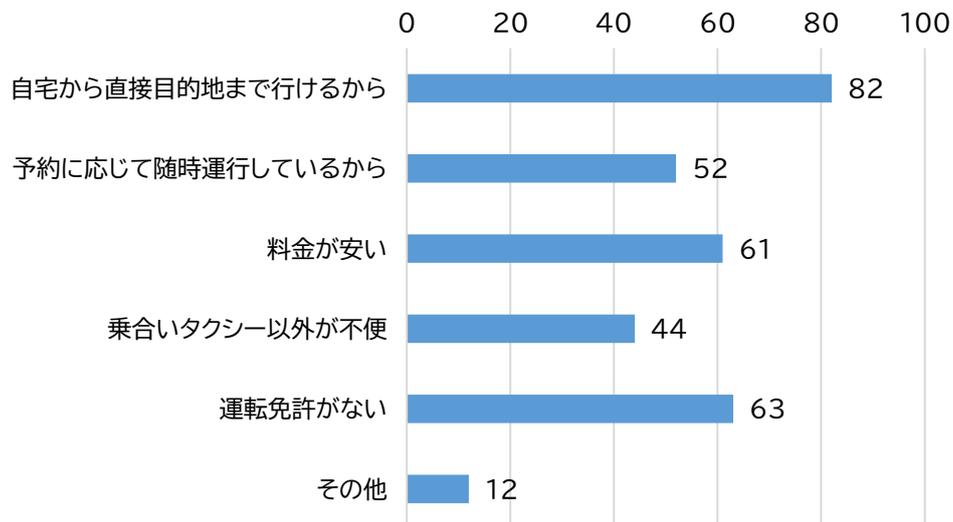


図 57 乗合いタクシーを利用する理由 (n=314)

(5) 乗合いタクシーを利用して困ったことはありますか？

「土日祝日に運行していない」が最も多く、次いで「予約がとりにくい」となっております。

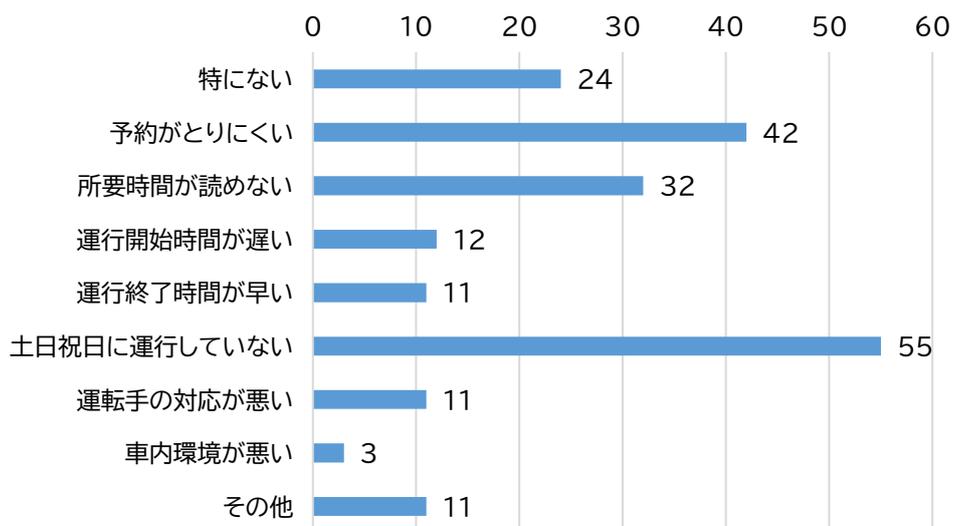


図 58 乗合いタクシーを利用して困ったこと (n=201)

(6) 乗合いタクシーを予約する際に予約が取れなかった経験はありますか？

「ある」が6割以上となっております。

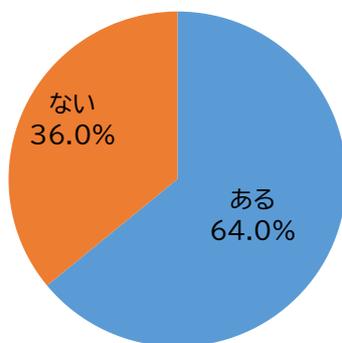


図 59 予約が取れなかった経験 (n=89)

(7) 乗合いタクシーのサービス改善を計画していると仮定します。このとき、あなたにとって次の項目 A, B はどちらがより大事だと考えますか？

「予約システムの改善」が重要視されております。



図 60 乗合いタクシーのサービス改善の重要度合い (n=56)

(8) 乗合いタクシーのサービス内容について、あなたの感覚に最も近い番号それぞれ1つに○をつけてください。

「⑨予約受付の開始時間」が最も満足度が高く、一方で「③運行曜日」が不満が感じられております。

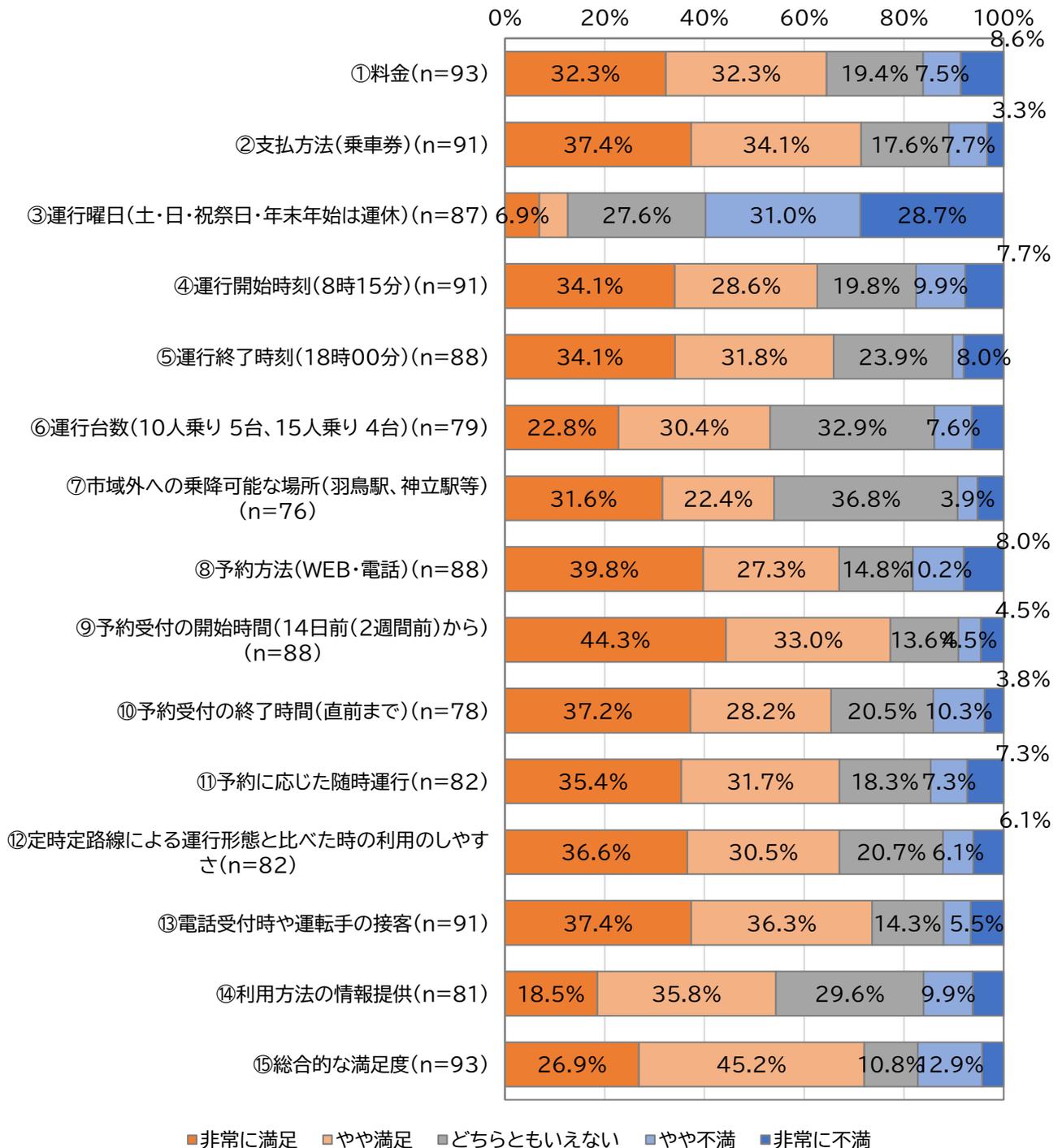


図 61 乗合いタクシーのサービス内容の満足度

(9) 最後に、乗合いタクシーについて何かご意見があればご記入ください。

予約に関する意見が多く見受けられます。

表 5 アンケートで頂いた主な意見 (n=16)

年齢	乗合いタクシーについて
12	中学生で通学に使う。往復 600 円は高い、中学生まで小学生と同じ料金にして欲しい
29	特になし。いつも助かっています
37	土曜日のみでも運行していただきたいです。どれくらい重要があるのか検証実験していただきたいです。これから、ご高齢の方が運転することの危険性がますます根拠にあらわれると思います。車に乗れない場合の足をしっかりと整備しておく必要があると思います。また、免許返納も推奨して欲しいです。年齢は70歳まで運転可能にする。それ以降は、バスや乗り合いタクシーの乗り放題もしくは、使用した分のチケット代を助成するなど移動手段の確保に努めていただきたいです。よろしく願いいたします。
51	これからも宜しく願います。
56	余計に不便になる変更はやめていただきたい。定時定路線は石岡中心にするということですか？
74	予約制が改正されてから乗っている時間が長くなってしまい片道1時間も乗っているととても疲れるので改正前の方がよかったと思うことがずい分あります。
80	電話での予約いつも話し中で何度もかける。
82	予約 TEL 中々つながらない (八郷町の中は200円、近い) (後の八郷300円) 遠いから
83	乗合タクシーを利用させて頂いてます。私は (スイミング山新) だけに利用させて頂いてます (雨の時のみ) 自宅と山新プール迄は近いのもう少し運賃を安くしてもらいたいと思います。10回以上利用すると¥6,000-になります
85	ございません。ありがとうございます。
85	他の交通手段がないので、乗合タクシーがないと外出困る。一般のタクシーでは料金が高くて利用出来ない。
86	予約の電話電話が仲々つながらない混み合っているのですが…改善してほしい…運転手さんは皆とても親切です。ありがとうございます
86	・予約が取りにくい (話し中が、非常に多い)
86	運転者の対応も良好で何も問題はありますが、土日休日も雨天の日に運行されると担めて満足です。
88	他の町から来た人と申込者と一緒に乗り利用したい。1人か2人位まで
92	土日でも運行してもらいたいです。効率よく運用できるシステムがあるので稼働台数を減らしたりWEBからの登録を推奨してみてもどうでしょうか。65歳以上は乗り放題パスがあればうれしいです。はじめての説明の際に乗車券は先に渡す、しょうがい者手帳は登録時に確認するなどルールをしっかりと教えてほしいです。予定時刻から何分すぎたらどうなるのかなど、ドライブレコーダーしっかりありますなど。

令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

資料5

令和6年1月24日

協議会名: 石岡市公共交通政策会議

評価対象事業名: 地域公共交通計画策定事業

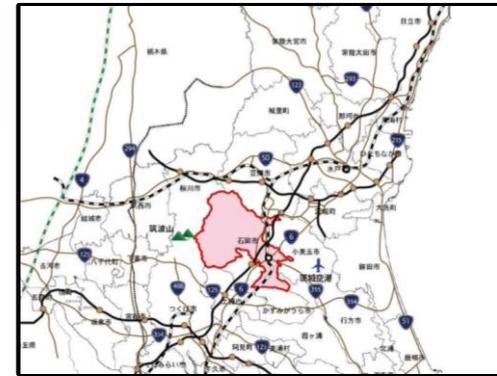
①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③計画等の策定等に向けた方針
<p>①地域特性の把握と分析 内容:市の現状として、地区別の人口、人口密度、生活関連施設、観光施設等の分布状況等を整理する。併せて、上位関連計画の整理を行う。 結果:上記内容を分析し、市の現況の地域特性の把握を行った。</p> <p>②公共交通の現状把握と分析 内容:前回計画の施策や目標値の評価を行うとともに、移動実態、公共交通の利用状況等の分析を行い、本市の公共交通における課題整理を行う。 結果:上記内容を分析し、市の公共交通の現状把握を行った。</p> <p>③住民アンケート調査 内容:市民の移動ニーズを把握し計画内容に反映するため、アンケート調査を実施し、内容の分析を行う。また、パブリックコメントを実施する。 結果:市民アンケート、公共交通利用者アンケート、乗合いタクシー利用者アンケートを実施した。</p> <p>④協議会の運営補助 内容:会議を開催する際に、会議資料の作成や会議録の作成を行う。 結果:今年度に石岡市公共交通政策会議を3回を開催し、上記のとおり運営を補助した。</p> <p>⑤計画書の作成 各種関係者との協議の内容や成果を踏まえて、公共交通計画書として取りまとめる。 結果:上記内容のとおり実施した。</p> <p>⑥打合せ 内容:委託業務の進捗管理や情報共有を行うため、市と委託業者との打合せを実施する。 結果:上記内容のとおり実施した。</p>	<p>事業は適切に実施された。 (されている。)</p> <p style="text-align: center;">A</p>	<p>令和6年3月に石岡市地域公共交通計画策定予定。</p>

令和5年度 石岡市公共交通政策会議（茨城県石岡市） （地域公共交通計画策定事業）

公共交通の概況・地域の特徴

本市における公共交通網は、鉄道（JR 常磐線）、バス（路線バス、スクールバス、高速バス）、タクシー、デマンド型乗合いタクシー等により形成されている。

本市は、平成17年10月に旧石岡市と旧八郷町が合併して誕生した市で、面積は215.53 km²、茨城県のほぼ中央部に位置しており、北部から西部にかけては筑波山系が連なり、南東部には霞ヶ浦が広がる自然豊かな地域となっている。



地域の抱える問題点・計画策定調査の必要性

本市では、路線バスと乗合いタクシーの役割分担ができておらず、市内全域を運行している乗合いタクシーについては、長距離移動の需要が増えたことで乗合率の低下が発生している。

また、路線バスについては新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少に歯止めがかからず、現在の公共交通を維持するため、行政負担が年々増加している。

市民の貴重な移動手段となる公共交通の維持・確保のため、効率的な公共交通体系を構築することを目的として、上位計画である石岡市総合計画や関連計画である石岡市立地適正化計画との整合を図りつつ、公共交通のマスタープランとなる「石岡市地域公共交通計画」を策定する。

また、市の現状として、地区別の人口、人口分布、生活関連施設の分布状況、公共交通の利用状況等の整理・分析を行うとともに、公共交通政策会議を開催しながら、持続可能な交通体系の構築に向けて、公共交通事業者との調整を図る必要がある。

また、市民の外出行動や公共交通の利用実態、運行システムの評価・改善要望を把握するために、市民意識調査等の定性的調査も行う必要がある。

アピールポイント

公共交通に関する市民意識について、無作為抽出した高校生（16歳）以上の市民2,000人を対象とした交通実態調査を行うことに加え、市内を運行する公共交通利用者1,500人の対象とした公共交通利用者アンケート、乗合いタクシー利用者を対象とした利用者アンケートを実施し、市民の移動実態や移動ニーズを把握した。

また、アンケート用紙を郵送する方法に加え、Webアンケートを実施し、アンケートの回答率を上げるように努めた。

面積	215.53 km ²
人口（R5.4.1時点）	71,524人
15歳未満	7,222人
65歳以上	24,173人
高齢化率	33.8%

協議会開催状況

令和5年度の開催状況（予定含む）

・第1回（令和5年11月17日）
会長、副会長の選任について
地域公共交通計画の策定について

・第2回（令和6年1月24日）
地域公共交通計画の素案について
アンケート調査結果の報告について

・第3回（令和6年2月13日）開催予定
地域公共交通計画の策定について