

行方市地域公共交通計画

令和3年3月

行方市地域公共交通協議会

【 目 次 】

頁

序 計画策定の目的と位置付け	1
1 公共交通に関する現況把握	2
1-1 地域特性の整理	2
（1）位置・地勢	2
（2）人口動向	2
（3）主要施設分布状況	4
（4）観光動向	5
（5）交通手段特性	6
1-2 既存公共交通の現状把握	7
（1）路線バス	7
（2）広域路線バス	7
（3）市営路線バス	14
（4）デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）	28
（5）高速バス	29
（6）一般タクシー	30
（7）小・中学校スクールバス	30
（8）高校スクールバス	30
（9）公共交通空白地域	30
1-3 上位・関連計画での位置付け	39
（1）行方市総合戦略	39
（2）行方市都市計画マスタープラン	40
（3）行方市シティプロモーション指針	41
（4）行方市観光振興計画	41
2 市民ニーズ調査	42
2-1 市民アンケート	42
（1）回答者の属性	43
（2）日常の移動のしやすさ	45
（3）日常の外出行動	47
（4）市営路線バスの利用実態	50
（5）タクシーの利用実態	51
（6）公共交通の利用意向	52
（7）公共交通の今後のあり方	54
（8）自転車の利用環境	55

2-2	市営路線バス・広域路線バス利用者アンケート	58
(1)	市営路線バス	59
(2)	広域路線バス	60
2-3	乗合タクシー利用者アンケート	63
(1)	回答者の属性	63
(2)	乗合タクシーの利用状況	63
(3)	乗合タクシーの運行内容	65
(4)	乗合タクシーの利用意向	66
2-4	地区別意見交換会	67
2-5	交通事業者・関係団体アンケート	69
(1)	交通事業者アンケート調査	69
(2)	関係団体アンケート調査	72
3	網形成計画及び再編実施計画の検証結果	74
4	地域公共交通を取り巻く課題の整理	76
5	地域公共交通の構築に係る基本方針	80
(1)	地域公共交通の構築に係る基本方針	80
(2)	公共交通網のあり方	82
6	計画の目標及び実施事業	85
(1)	計画の目標	85
(2)	実施事業	86
(3)	事業推進に向けた実施体制	87
(4)	実施事業の概要	88
(5)	計画目標の達成状況を評価するための評価指標	97
7	計画の達成状況の評価	98
(1)	目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し	98
(2)	評価の方法及びスケジュール	99

序 計画策定の目的と位置付け

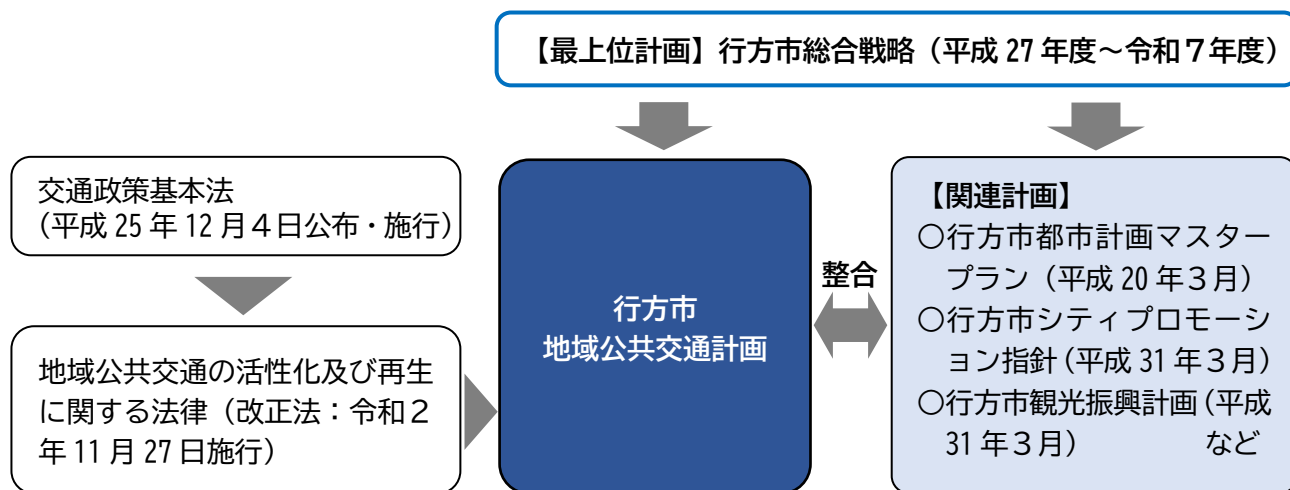
(1) 計画策定の目的

行方市では、急速に進む少子高齢化や人口減少への対応など、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するため、平成 28 年 3 月に「行方市地域公共交通網形成計画」（以下、「網形成計画」という。）、平成 29 年 3 月に網形成計画に位置付けられている事業の具体的な計画内容を示す「行方市地域公共交通再編実施計画」（以下、「再編実施計画」という。）を策定し、網形成計画に掲げる基本方針を達成するための施策に取り組んでいる。

本計画は、新型コロナウイルス感染症の拡大による「新しい生活様式」の定着や、持続可能な開発目標（SDGs）など公共交通を取り巻く社会情勢を踏まえつつ、令和 2 年度に期間満了を迎える網形成計画及び再編実施計画に替わり、未解決な問題点・課題及び計画策定後に新たに顕在した問題点・課題に対応するよう、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定する「行方市地域公共交通計画」を策定する。

(2) 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部改正（令和 2 年 6 月 3 日公布）」（以下「活性化再生法」という。）第 5 条に規定する法定計画として、最上位計画である「行方市総合戦略」に即し、「行方市都市計画マスタープラン」などとの整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。



(3) 計画区域

本計画の区域は、行方市全域及び周辺地域とする。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、令和 3 年度から令和 7 年度まで 5 年間とする。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行う。

1 公共交通に関する現況把握

1-1 地域特性の整理

(1) 位置・地勢

行方市は、茨城県東南部に位置し、東京都心から約 70 km 圏内、県都水戸市から約 40 km の距離にあり、東西が約 12km、南北が約 24km で、面積は 166.33 km²で霞ヶ浦と北浦を含めると約 222.48 km²を有している。

北は鉾田市と小美玉市、南は潮来市に隣接し、東は北浦を介して鹿嶋市、西は霞ヶ浦（西浦）を介してかすみがうら市に接している。

地形的には東西の湖岸部分は低地、内陸部は標高 30m 前後の丘陵台地（行方台地）により形成されており、霞ヶ浦沿岸部は概ねなだらかで連続的な稜線であるのに対し、北浦側は比較的起伏に富んでいる。

■行方市の位置



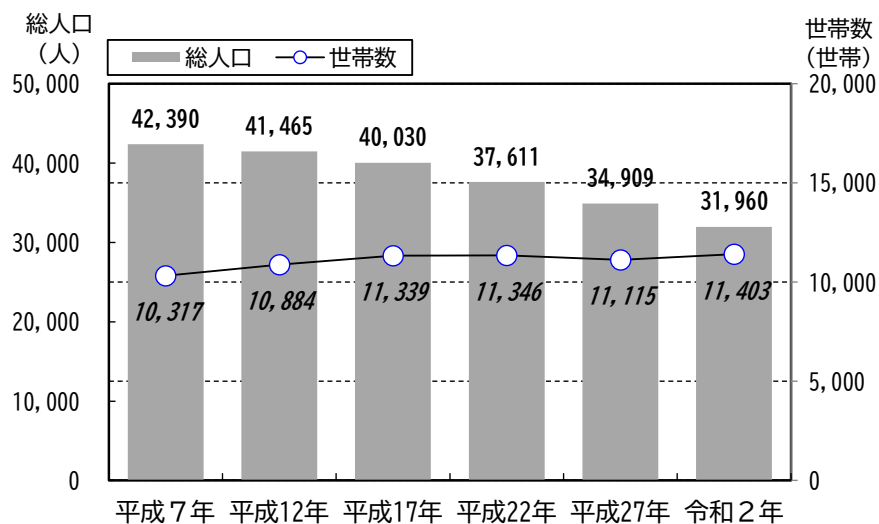
(2) 人口動向

①総人口・世帯数

行方市の総人口は、令和 2 年 10 月 1 日現在、31,960 人（茨城県常住人口調査）で、年々減少傾向となっており、平成 22 年から令和 2 年の 10 年間で 5,651 人（15.7%）減少している。

世帯数は令和 2 年 10 月 1 日現在、11,403 世帯で、横ばい状態となっており、1 世帯当たりの人員は令和 2 年が 2.80 人/世帯と減少している。

■総人口・世帯数の推移



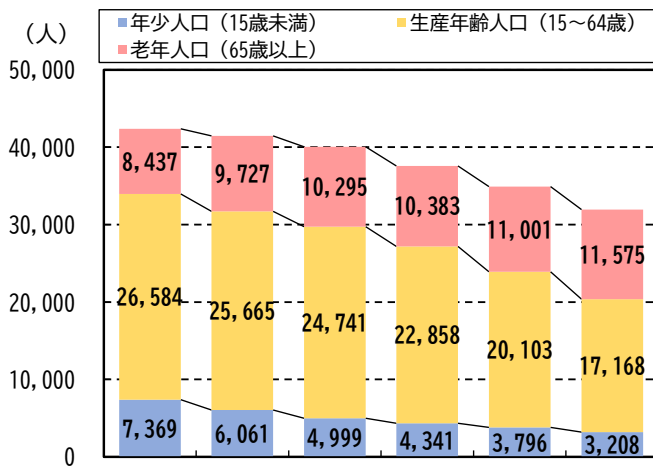
出典：平成 7 年～平成 27 年…国勢調査（各年 10 月 1 日現在）、令和 2 年：茨城県常住人口調査（10 月 1 日現在）

②年齢3区分別人口

年齢3区分別人口構成比（令和2年）は、年少人口が10.0%、生産年齢人口が53.7%、老年人口が36.2%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合が増加している。

令和2年の高齢化率は30%を超え、茨城県（29.9%）と比較してもその割合が高く、急速に高齢化が進んでいる。

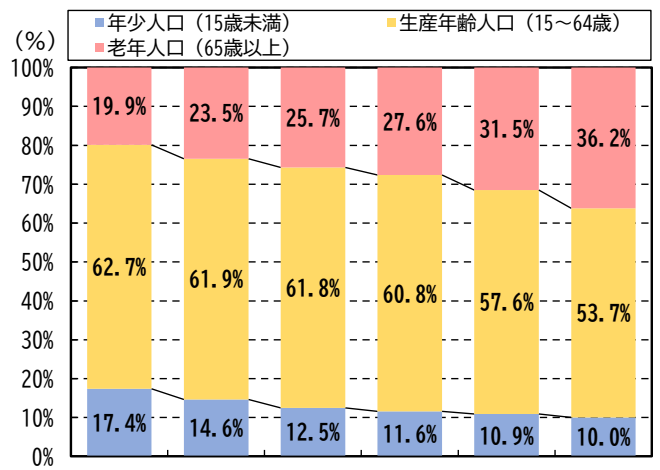
■年齢3区分別人口の推移



平成7年 平成12年 平成17年 平成22年 平成27年 令和2年

出典：平成7年～平成27年…国勢調査（各年10月1日現在）、令和2年：茨城県常住人口調査（10月1日現在）

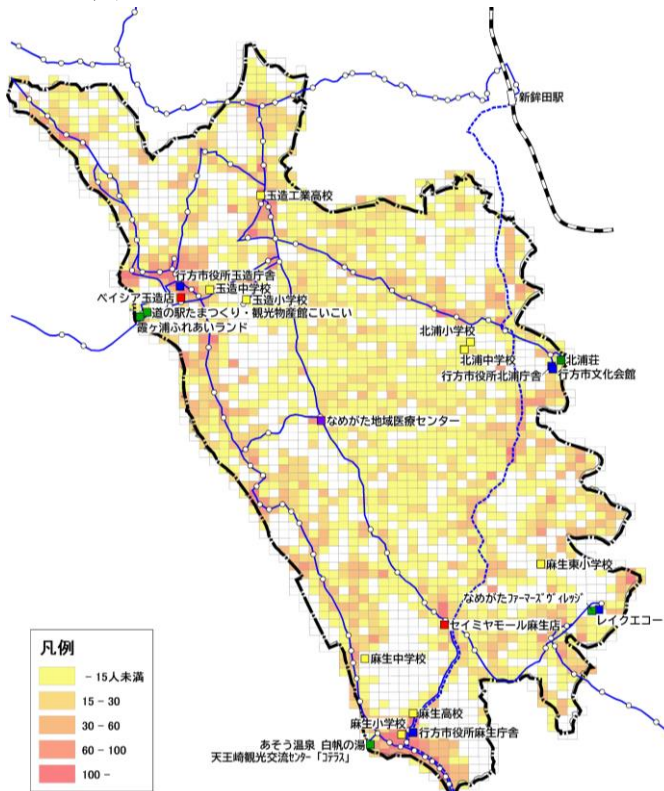
■年齢3区分別構成比の推移



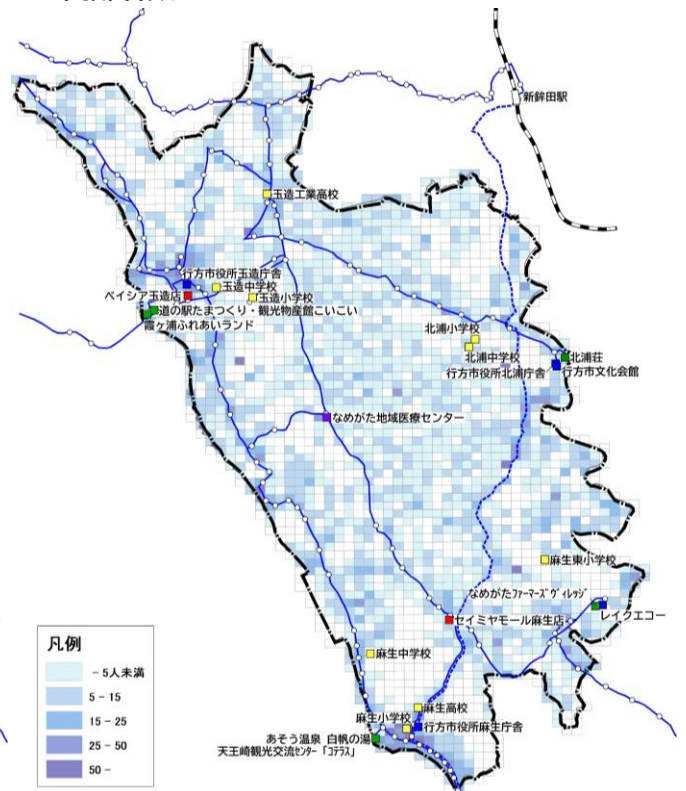
平成7年 平成12年 平成17年 平成22年 平成27年 令和2年

人口及び高齢者数の分布状況を見ると、3つの庁舎周辺や国道355号沿線、県道2号水戸鉾田佐原線沿線等に集中し、市全域に分散的に点在している。

■人口250mメッシュ



■高齢者数250mメッシュ

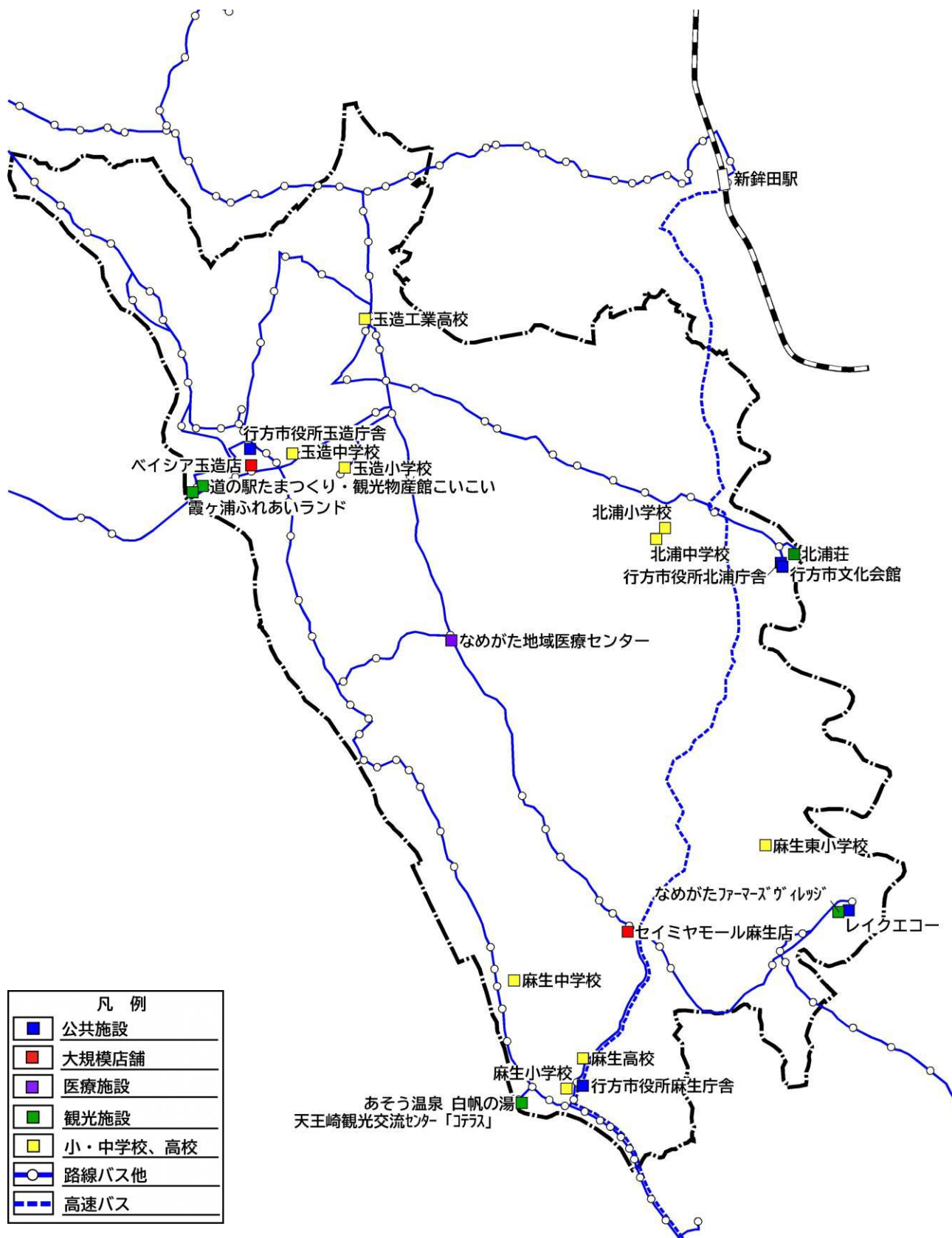


出典：平成27年国勢調査

(3) 主要施設分布状況

主要施設については、3つの庁舎周辺に集積し、市内中心部になめがた地域医療センターが立地している。また、市外縁部に道の駅たまつくり・観光物産館こいこい、霞ヶ浦ふれあいランド、なめがたファーマーズヴィレッジ等の観光施設が立地している。

■主要施設分布図

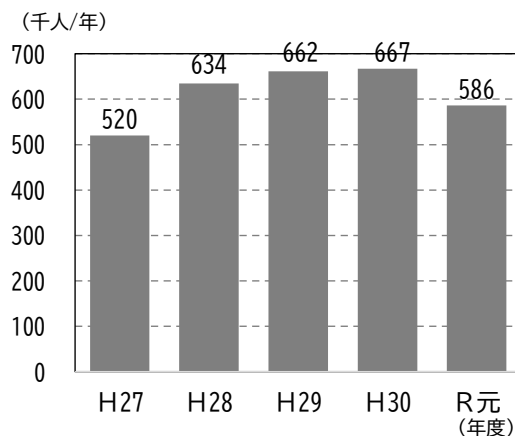


(4) 観光動向

行方市の年間観光入込客数（令和元年度）は、約 59 万人となっており、平成 27 年 10 月にオープンした「なめがたファーマーズヴィレッジ」が約 18 万人と最も多い。

推移を見ると、平成 27 年度から平成 30 年度にかけて増加傾向となっているものの、令和元年度は新型コロナウイルス感染症の拡大による休館の影響もあり、減少している。

■観光入込客数の推移



■観光施設の入込客数

(単位：人)

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
霞ヶ浦ふれあいランド	58,664	59,087	54,489	55,569	49,679
観光物産館「こいこい」	147,840	155,484	154,824	151,730	147,628
あそう温泉 白帆の湯	109,066	105,755	109,828	109,923	98,054
天王崎観光交流センターコテラス	27,225	32,133	29,826	28,636	26,973
北浦荘	48,358	52,576	55,128	55,647	52,461
なめがたファーマーズヴィレッジ	90,469	195,413	225,554	229,958	182,853
合計	481,622	600,448	629,649	631,463	557,648

出典：行方市主要観光施設入込客数

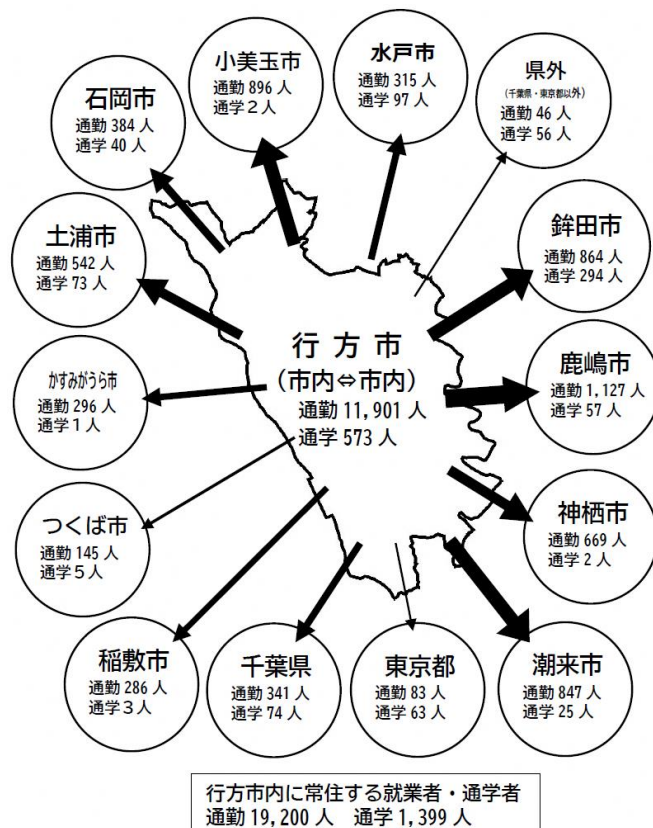
(5) 交通手段特性

①通勤・通学流動

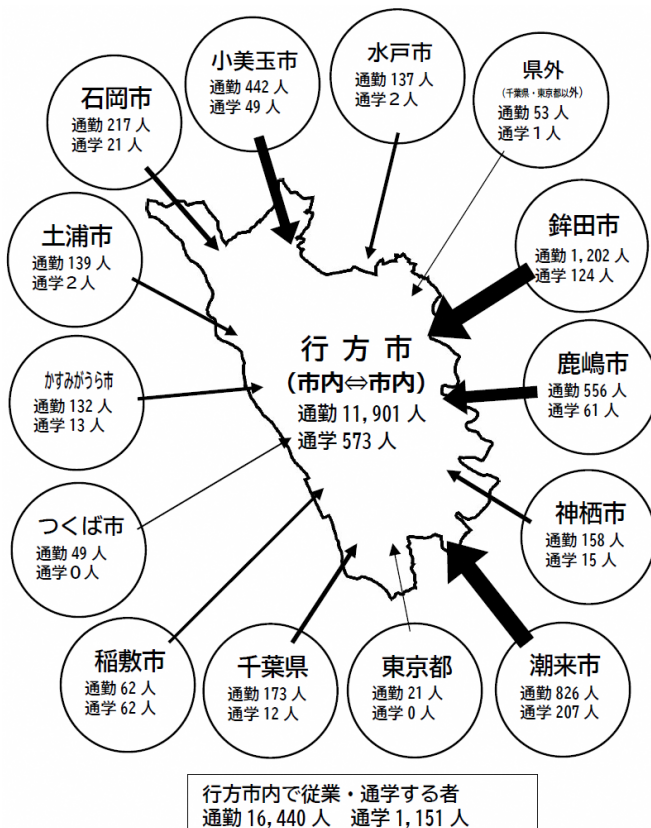
平成 27 年国勢調査によると、行方市に常住する就業者は 19,200 人、通学者は 1,399 人となっており、そのうち、就業者の 62.0%、通学者の 41.0%は市内で通勤・通学しており、市外は鹿嶋市や銚田市、潮来市、小美玉市等へ通勤・通学している。

一方、行方市内で就業する人は 16,440 人、通学する人は 1,151 人となっており、銚田市や潮来市、鹿嶋市からの通勤・通学となっている。

■行方市から従業地別の通勤通学者の人数



■行方市への常住地別の通勤通学者の人数



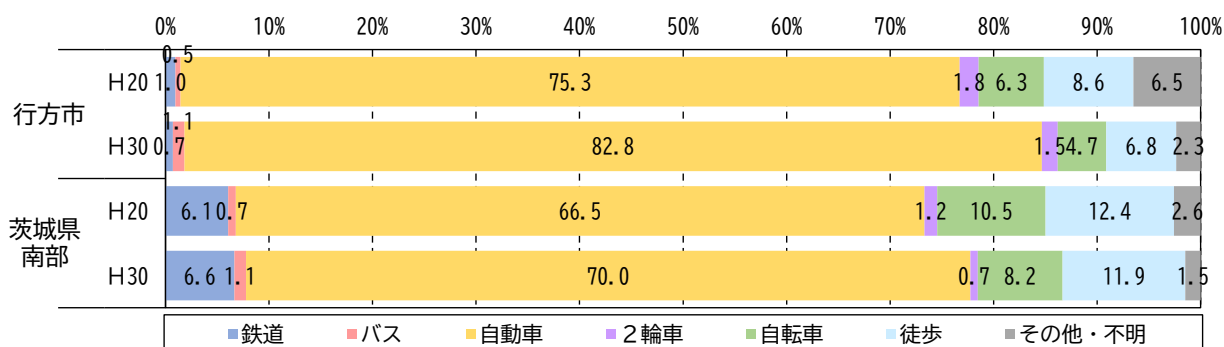
※「通勤」は 15 歳以上通勤者、「通学」は 15 歳以上通学者の人数を指している。

出典：平成 27 年国勢調査

②東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

代表交通手段分担率は、自動車の交通手段分担率を見ると、平成 20 年調査が 75.3%、平成 30 年調査が 82.8%と増加しており、茨城県南部平均より高く、また、鉄道、バスといった公共交通の交通手段の分担率は 1.8%と低く、自動車依存度が高い。

■代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



資料：東京都市圏パーソントリップ調査

1-2 既存公共交通の現状把握

(1) 路線バス

路線バスは関鉄グリーンバス(株)により、かしてつバス・茨城空港連絡バス、鉾田・茨城空港線及び高浜線の3路線が運行している。

○かしてつバス・茨城空港連絡バス（石岡駅～（茨城空港）～玉造駅～鉾田駅～新鉾田駅）

…平日 10 往復/日、土日祝 7.5 往復/日

○鉾田・茨城空港線（茨城空港～新鉾田駅）…毎日 1 往復/日

○高浜線（鉾田駅～小川駅～石岡駅～石岡車庫）…平日 3 往復/日、土日祝 0.5 往復/日

(2) 広域路線バス

①運行概要

広域路線バスは、あそう温泉「白帆の湯」と道の駅いたこ（潮来市）を連絡する「鹿行北浦ライン」と、麻生庁舎とチェリオ・イオン（鹿嶋市）を連絡する鹿行広域バス「神宮あやめ白帆ライン」、玉造駅と土浦駅を連絡する「霞ヶ浦広域バス」が運行している。

「鹿行北浦ライン」「神宮あやめ白帆ライン」「霞ヶ浦広域バス」については、「地域内フィーダー一系統確保維持費国庫補助金」を活用し運行している。

なお、鹿行北浦ラインと神宮あやめ白帆ラインは平成 31 年 4 月 1 日より、ルートの統合・運行区間や運賃体系の見直しを行っている。

■広域路線バスの運行概要

	運行事業者	運行日	便数	運賃
鹿行北浦ライン	関鉄グリーンバス(株)	毎日	6 往復/日	・全区間：200 円均一 ※ ・障害者（身体、知的、精神）及び児童福祉法の適用を受ける者、小学生：100 円 ・未就学児：無料
神宮あやめ白帆ライン	関東鉄道(株)池田交通	毎日	8 往復/日	・200～500 円 ※ ・障害者（身体、知的、精神）及び児童福祉法の適用を受ける者、小学生：100 円 ・未就学児：無料 ・定期券、回数券（販売額：2,000 円）
霞ヶ浦広域バス	関鉄グリーンバス(株)	毎日	5 往復/日	・170～740 円 ・障害者手帳所持者、小学生：半額 ・未就学児：無料 ・定期券、関鉄ふれ愛パス（満 70 歳以上の方、関鉄グループの一般乗合バス路線乗り放題）

※商業施設等で特典が受けられる制度有（特典制度対象施設）

- ・行方市…なめがたファーマーズヴィレッジ、セイミヤモール麻生店、あそう温泉白帆の湯
- ・潮来市…ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー、セイミヤ潮来店、セイミヤ延方店、道の駅いたこ、かんぽの宿潮来、紀伊國屋茶舗、リハビリ孫の茶

(参考) 広域路線バスの再編内容

- 神宮・あやめラインと白帆・あやめラインの統合…2路線を統合し、鹿嶋市内区間は国道51号バイパス側から市街地側へルート変更し、行方市内区間は新たにあそう温泉「白帆の湯」を経由。
- 鹿行北浦ラインの運行区間の見直し…鹿行北浦ライン（再編前：鹿島大野駅～潮来駅）の運行区間を見直し、あそう温泉「白帆の湯」～道の駅いたこの運行へ変更。
- 運賃体系の見直し…神宮あやめ白帆ラインは距離当たりの運賃を低減（200円～最大500円）と、定期券及び回数券を追加。

■鹿行北浦ライン運行ルート図



●道の駅いたこ→潮来駅→延方駅→レイクエコー→あそう温泉

主要停留所名	1便	3便	5便	7便	9便	11便
道の駅いたこ			11:05	13:10	16:25	17:15
水郷潮来バスターミナル			11:08	13:13	16:28	17:18
日の出中学校前			11:11	13:16	16:31	17:21
潮来駅	7:25	9:40	11:20	13:25	16:40	17:30
四丁目	7:26	9:41	11:21	13:26	16:41	17:31
潮来市役所入口	7:28	9:43	11:23	13:28	16:43	17:33
土井商店前	7:32	9:47	11:27	13:32	16:47	17:37
潮来税務署前	7:34	9:49	11:29	13:34	16:49	17:39
延方駅	7:40	9:55	11:35	13:40	16:55	17:45
潮来二中前	7:41	9:56	11:36	13:41	16:56	17:46
白鳥の里・かんぼの宿潮来下	7:46	10:01	11:41	13:46	17:01	17:51
大生原公民館前	7:49	10:04	11:44	13:49	17:04	17:54
大賀	7:51	10:06	11:46	13:51	17:06	17:56
レイクエコー・白浜少年自然の家・なめがたファーマーズヴィレッジ中央	8:00	10:15	11:55	14:00	17:15	18:05
矢幡郵便局前	8:04	10:19	11:59	14:04	17:19	レイクエコー前
セイヤモール麻生店・カワチ薬品麻生店中央	↓	10:26	12:06	14:11	17:26	
麻生高校前	8:15	10:31	12:11	14:16	17:31	
麻生庁舎	8:20	10:32	12:12	14:17	17:32	
麻生公民館		10:33	12:13	14:18	17:33	
あそう温泉「白帆の湯」(天王崎)		10:40	12:20	14:25	17:40	

●あそう温泉→レイクエコー→延方駅→潮来駅→道の駅いたこ

主要停留所名	2便	4便	6便	8便	10便	12便
あそう温泉「白帆の湯」(天王崎)			11:35	13:45	15:45	17:55
麻生公民館			11:38	13:48	15:48	17:58
麻生庁舎	8:40		11:40	13:50	15:50	18:00
麻生高校前	8:40		11:40	13:50	15:50	18:00
セイヤモール麻生店・カワチ薬品麻生店中央	↓		11:46	13:56	15:56	18:06
矢幡郵便局前	8:51		11:53	14:03	16:03	18:13
レイクエコー・白浜少年自然の家・なめがたファーマーズヴィレッジ中央	8:55	9:55	12:00	14:10	16:10	18:20
大賀	9:00	10:00	12:05	14:15	16:15	18:25
大生原公民館前	9:02	10:02	12:07	14:17	16:17	18:27
白鳥の里・かんぼの宿潮来下	9:05	10:05	12:10	14:20	16:20	18:30
潮来二中前	9:10	10:10	12:15	14:25	16:25	18:35
延方駅	9:15	10:15	12:20	14:30	16:30	18:40
潮来税務署前	9:17	10:17	12:22	14:32	16:32	18:42
土井商店前	9:19	10:19	12:24	14:34	16:34	18:44
潮来市役所入口	9:23	10:23	12:28	14:38	16:38	18:48
四丁目	9:25	10:25	12:30	14:40	16:40	18:50
潮来駅	9:30	10:30	12:35	14:45	16:45	18:55
日の出中学校前		10:34	12:39	14:49	16:49	18:59
水郷潮来バスターミナル		10:40	12:45	14:55	16:55	19:05
道の駅いたこ		10:45	12:50	15:00	17:00	19:10

■ 鹿行広域バス・神宮あやめ白帆ライン運行ルート図



● 麻生庁舎⇒チェリオ・イオン (一部 小山記念病院止)

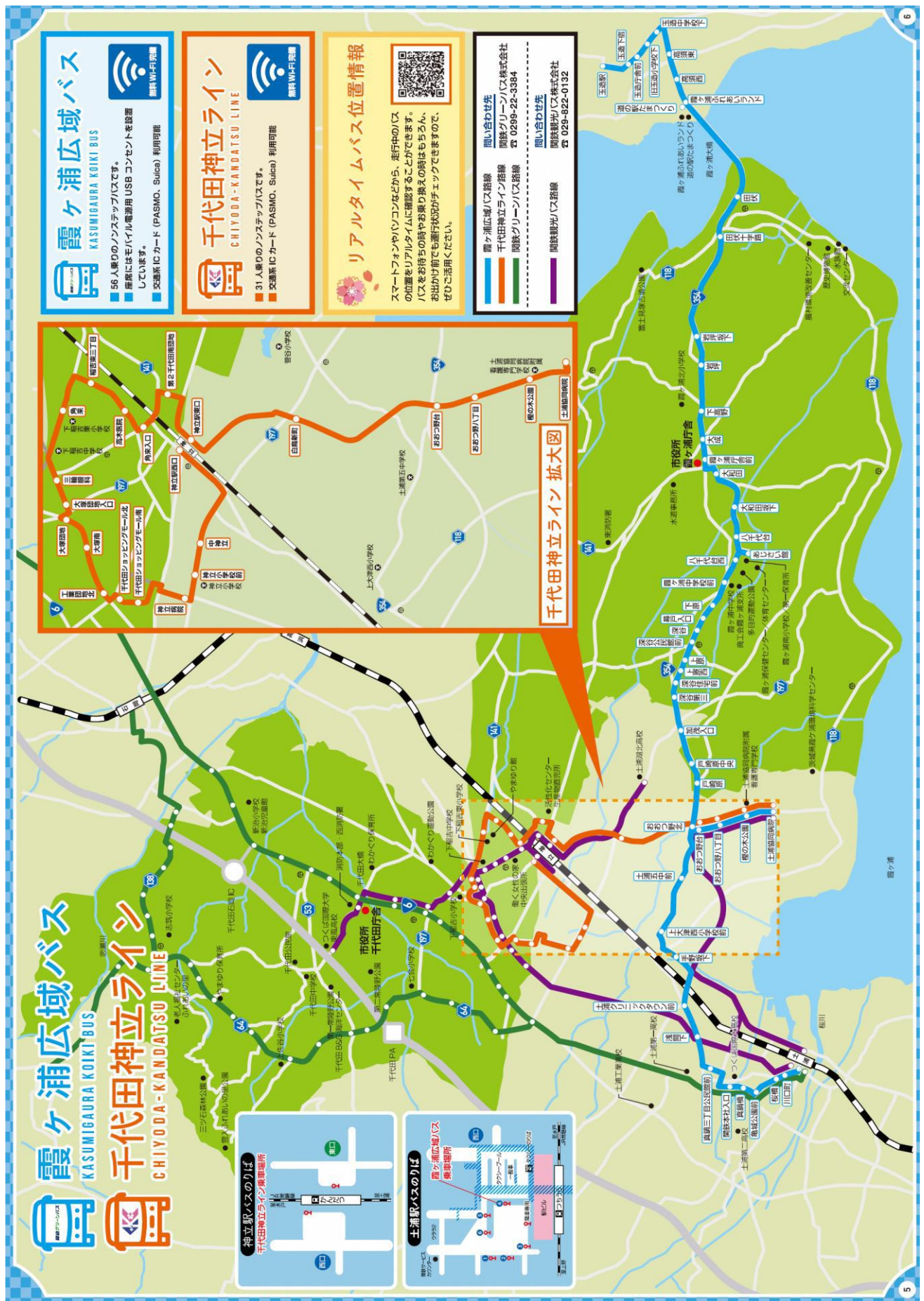
便名	日	麻生庁舎	あそろ温泉 「白帆の湯」	永山中央	水郷潮来 バスセンター	延方駅	鹿島高校裏	鹿島神宮駅	小山記念 病院	チェリオ・ イオン
2便	○	7:15	→	7:21	7:40	7:45	7:56	8:06	8:10	8:15 ※ 病院止
4便	○	8:00	→	8:06	8:23	8:38	8:49	8:59	9:03	9:08
6便	○	9:10	→	9:16	9:23	9:43	9:59	10:09	10:13	10:18
8便	○	10:40	10:45	10:52	11:19	11:26	11:40	11:50	11:54	11:59
10便	○	12:45	12:50	12:57	13:04	13:31	13:45	13:55	13:59	14:04
12便	○	14:25	14:30	14:37	14:44	15:09	15:20	15:30	15:34	15:39
14便	○	15:55	16:00	16:07	16:14	16:39	16:50	17:00	17:04	17:09
16便	○	18:00	18:05	18:12	18:19	18:35	18:44	18:55	19:05	19:14
										19:35

● チェリオ・イオン⇒麻生庁舎 (一部 鹿島神宮駅始発)

便名	日	チェリオ・ イオン	小山記念 病院	鹿島神宮駅	鹿島高校裏	延方駅	水郷潮来 バスセンター	日の出 中学校前	潮来駅	ジョビングラサ ラ・ラルー	永山中央	あそろ温泉 「白帆の湯」	麻生庁舎
1便	○	6:40	6:53	6:59	7:01	7:09	7:23	7:26	7:33	→	7:46	→	8:01
3便	○	7:50	8:03	8:09	8:11	8:19	8:33	8:36	8:43	9:50	9:56	10:04	10:18
5便	○	9:50	10:03	10:09	10:11	10:19	10:33	10:36	10:43	10:57	11:03	11:11	11:25
7便	○	11:45	11:58	12:04	12:06	12:14	12:28	12:31	12:38	12:52	12:58	13:06	13:20
9便	○	13:55	14:08	14:14	14:16	14:24	14:38	14:41	14:48	15:02	15:08	15:16	15:30
11便	○	15:40	15:53	15:59	16:01	16:09	16:23	16:26	16:33	16:47	16:53	17:01	17:15
13便	○	16:50	17:03	17:09	17:11	17:19	17:33	17:36	17:43	17:57	18:03	18:11	18:25
15便	○	17:45	17:58	18:04	18:06	18:14	18:28	18:31	18:38	18:52	18:58	→	19:13

「→」印は当停留所は経由しません。

■ 霞ヶ浦広域バス運行ルート図



玉造駅 → 田伏 → あじさい館 → 土浦協同病院 → 土浦駅

停 留 所 名	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便
玉 造 駅	6:25	9:20	12:00	15:40	18:20
玉 造 下 宿	6:26	9:21	12:01	15:41	18:21
玉 造 庁 舎 前	6:26	9:21	12:01	15:41	18:21
旧玉造小学校下	6:27	9:22	12:02	15:42	18:22
玉 造 中 学 校 下	6:28	9:23	12:03	15:43	18:23
高 須 東	6:29	9:24	12:04	15:44	18:24
高 須 西	6:30	9:25	12:05	15:45	18:25
霞ヶ浦ふれあいランド	6:31	9:26	12:06	15:46	18:26
道の駅たまつくり	6:32	9:27	12:07	15:47	18:27
田 伏	6:35	9:30	12:10	15:50	18:30
田 伏 十 字 路	6:36	9:31	12:11	15:51	18:31
岩 坪 坂 下	6:38	9:33	12:13	15:53	18:33
岩 坪	6:39	9:34	12:14	15:54	18:34
下 高 野	6:40	9:35	12:15	15:55	18:35
大 成	6:41	9:36	12:16	15:56	18:36
霞ヶ浦庁舎前	6:42	9:37	12:17	15:57	18:37
大 和 田	6:43	9:38	12:18	15:58	18:38
大 和 田 坂 下	6:45	9:40	12:20	16:00	18:40
八 千 代 台	6:46	9:41	12:21	16:01	18:41
あ じ さい 館	6:47	9:42	12:22	16:02	18:42
八 千 代 台 西	6:48	9:43	12:23	16:03	18:43
霞ヶ浦中学校前	6:49	9:44	12:24	16:04	18:44
下 原	6:50	9:45	12:25	16:05	18:45
幕 戸 入 口	6:50	9:45	12:25	16:05	18:45
深 谷	6:51	9:46	12:26	16:06	18:46
深 谷 公 民 館 前	6:51	9:46	12:26	16:06	18:46
上 原	6:52	9:47	12:27	16:07	18:47
上 原 西	6:52	9:47	12:27	16:07	18:47
深 谷 住 宅 前	6:53	9:48	12:28	16:08	18:48
深 谷 第 三	6:54	9:49	12:29	16:09	18:49
加 茂 入 口	6:55	9:50	12:30	16:10	18:50
戸 崎 原 中 央	6:56	9:51	12:31	16:11	18:51
戸 崎 原	6:57	9:52	12:32	16:12	18:52
お お つ 野 北	6:58	9:53	12:33	16:13	18:53
お お つ 野 台	6:58	9:53	12:33	16:13	18:53
お お つ 野 八 丁 目	6:59	9:54	12:34	16:14	18:54
榎 の 木 公 園	7:00	9:55	12:35	16:15	18:55
土 浦 協 同 病 院	7:02	9:57	12:37	16:17	18:57
榎 の 木 公 園	7:03	9:58	12:38	16:18	18:58
お お つ 野 八 丁 目	7:03	9:58	12:38	16:18	18:58
お お つ 野 台	7:04	9:59	12:39	16:19	18:59
土 浦 五 中 前	7:06	10:01	12:41	16:21	19:01
上大津西小学校前	7:08	10:03	12:43	16:23	19:03
手 野 坂 下	7:09	10:04	12:44	16:24	19:04
土浦クリニックタウン前	7:12	10:07	12:47	16:27	19:07
浅 間 下	7:13	10:08	12:48	16:28	19:08
真鍋三丁目公民館前	7:15	10:10	12:50	16:30	19:10
関鉄本社入口	7:18	10:13	12:53	16:33	19:13
真 鍋 橋	7:19	10:14	12:54	16:34	19:14
亀 城 公 園 前	7:20	10:15	12:55	16:35	19:15
桜 橋	7:21	10:16	12:56	16:36	19:16
川 口 町	7:22	10:17	12:57	16:37	19:17
土 浦 駅	7:40	10:25	13:05	16:45	19:30

土浦駅 → 土浦協同病院 → あじさい館 → 田伏 → 玉造駅

停 留 所 名	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便
土 浦 駅	8:00	10:40	13:25	17:00	19:50
川 口 町	8:01	10:41	13:26	17:01	19:51
桜 橋	8:02	10:42	13:27	17:02	19:52
亀 城 公 園 前	8:03	10:43	13:28	17:03	19:53
真 鍋 橋	8:04	10:44	13:29	17:04	19:54
関鉄本社入口	8:05	10:45	13:30	17:05	19:55
真鍋三丁目公民館前	8:08	10:48	13:33	17:08	19:58
浅 間 下	8:10	10:50	13:35	17:10	20:00
土浦クリニックタウン前	8:11	10:51	13:36	17:11	20:01
手 野 坂 下	8:13	10:53	13:38	17:13	20:03
上大津西小学校前	8:15	10:55	13:40	17:15	20:05
土 浦 五 中 前	8:17	10:57	13:42	17:17	20:07
お お つ 野 台	8:19	10:59	13:44	17:19	20:09
お お つ 野 八 丁 目	8:20	11:00	13:45	17:20	20:10
榎 の 木 公 園	8:21	11:01	13:46	17:21	20:11
土 浦 協 同 病 院	8:25	11:05	13:50	17:25	20:15
榎 の 木 公 園	8:26	11:06	13:51	17:26	20:16
お お つ 野 八 丁 目	8:26	11:06	13:51	17:26	20:16
お お つ 野 台	8:27	11:07	13:52	17:27	20:17
お お つ 野 北	8:27	11:07	13:52	17:27	20:17
戸 崎 原	8:28	11:08	13:53	17:28	20:18
戸 崎 原 中 央	8:29	11:09	13:54	17:29	20:19
加 茂 入 口	8:30	11:10	13:55	17:30	20:20
深 谷 第 三	8:31	11:11	13:56	17:31	20:21
深 谷 住 宅 前	8:32	11:12	13:57	17:32	20:22
上 原 西	8:33	11:13	13:58	17:33	20:23
上 原 原	8:33	11:13	13:58	17:33	20:23
深 谷 公 民 館 前	8:34	11:14	13:59	17:34	20:24
深 谷	8:34	11:14	13:59	17:34	20:24
幕 戸 入 口	8:35	11:15	14:00	17:35	20:25
下 原	8:36	11:16	14:01	17:36	20:26
霞ヶ浦中学校前	8:37	11:17	14:02	17:37	20:27
八 千 代 台 西	8:38	11:18	14:03	17:38	20:28
あ じ さい 館	8:40	11:20	14:05	17:40	20:30
八 千 代 台	8:41	11:21	14:06	17:41	20:31
大 和 田 坂 下	8:42	11:22	14:07	17:42	20:32
大 和 田	8:44	11:24	14:09	17:44	20:34
霞ヶ浦庁舎前	8:45	11:25	14:10	17:45	20:35
大 成	8:45	11:25	14:10	17:45	20:35
下 高 野	8:46	11:26	14:11	17:46	20:36
岩 坪	8:47	11:27	14:12	17:47	20:37
岩 坪 坂 下	8:49	11:29	14:14	17:49	20:39
田 伏 十 字 路	8:51	11:31	14:16	17:51	20:41
田 伏	8:52	11:32	14:17	17:52	20:42
道の駅たまつくり	8:55	11:35	14:20	17:55	20:45
霞ヶ浦ふれあいランド	8:55	11:35	14:20	17:55	20:45
高 須 西	8:56	11:36	14:21	17:56	20:46
高 須 東	8:57	11:37	14:22	17:57	20:47
玉 造 中 学 校 下	8:58	11:38	14:23	17:58	20:48
旧玉造小学校下	8:58	11:38	14:23	17:58	20:48
玉 造 庁 舎 前	8:59	11:39	14:24	17:59	20:49
玉 造 下 宿	8:59	11:39	14:24	17:59	20:49
玉 造 駅	9:10	11:45	14:30	18:10	20:55

②利用実績

鹿行北浦ラインは運行区間の見直し等により、平成30年度から令和元年度にかけて延利用者数が減少し、行方市内の利用割合が増加しているものの、1便平均利用者数は2.0人/便と少ない。

神宮あやめ白帆ラインは2路線の統合や行方市内へのルート延伸により、延利用者数が増加し、1便平均利用者数も4.7人/便から5.0人/便と微増している。

霞ヶ浦広域バスは延利用者数が30,947人/年から33,747人/年と増加しているものの、行方市内の利用割合は微減している。

■鹿行北浦ラインの利用実績の推移

年度	運行 日数	利用者数	1日平均 利用者数	1便平均 利用者数	行方市内利用実績					行方市内 利用率
					月別利用実績			1日平均 利用者数	1便平均 利用者数	
					乗車人数	降車人数	乗降者数			
平成28年度※	315	7,371	23.4	1.5	1,132	1,219	2,351	7.5	0.5	15.9%
平成29年度	365	9,390	25.7	1.6	1,289	1,324	2,613	7.2	0.4	13.9%
平成30年度	365	10,306	28.2	1.8	1,408	1,432	2,840	7.8	0.5	13.8%
令和元年度	366	8,877	24.3	2.0	3,477	2,887	6,364	17.4	1.4	35.8%
計	1,411	35,944	25.5	1.7	7,306	6,862	14,168	10.0	0.7	19.7%

※平成28年5月より運行開始

■鹿行広域バス（神宮あやめ白帆ライン）の利用実績の推移

年度	路線名	運行 日数	利用者数	1日平均 利用者数	1便平均 利用者数	行方市内利用実績					行方市内 利用率
						月別利用実績			1日平均 利用者数	1便平均 利用者数	
						乗車人数	降車人数	乗降者数			
平成30年度	神宮あやめライン	365	13,792	37.8	3.1	3,497	3,095	6,592	18.1	1.1	23.9%
	白帆あやめライン	365	10,529	28.8	1.6						
令和元年度	神宮あやめ白帆ライン	366	29,488	80.6	5.0	5,106	4,710	9,816	26.8	1.7	16.6%
計		1,096	53,809	49.1	3.2	8,603	7,805	16,408	15.0	1.0	15.2%

■霞ヶ浦広域バスの利用実績の推移

年度	運行 日数	利用者数	1 日平均 利用者数	1 便平均 利用者数	行方市内利用実績					行方市内 利用率
					月別利用実績			1 日平均 利用者数	1 便平均 利用者数	
					乗車人数	降車人数	乗降者数			
平成27年度	366	27,531	75.2	7.5	4,098	3,781	7,879	21.5	2.2	14.3%
平成28年度	365	30,160	82.6	8.3	2,855	2,893	5,748	15.7	1.6	9.5%
平成29年度	365	31,084	85.2	8.5	3,451	3,374	6,825	18.7	1.9	11.0%
平成30年度	365	30,947	84.8	8.5	3,655	3,681	7,336	20.1	2.0	11.9%
令和元年度	366	33,747	92.2	9.2	3,411	3,622	7,033	19.2	1.9	10.4%
計	1,827	153,469	84.0	8.4	17,470	17,351	34,821	19.1	1.9	11.3%

■令和元年度・広域路線バスの利用実績

【鹿行北浦ライン】

月	運行 日数	利用者数	1 日平均 利用者数	1 便平均 利用者数	行方市内利用実績					行方市内 利用率
					月別利用実績			1 日平均 利用者数	1 便平均 利用者数	
					乗車人数	降車人数	乗降者数			
4月	30	590	19.7	1.6	189	187	376	12.5	1.0	31.9%
5月	31	684	22.1	1.8	269	243	512	16.5	1.4	37.4%
6月	30	842	28.1	2.3	277	213	490	16.3	1.4	29.1%
7月	31	918	29.6	2.5	419	351	770	24.8	2.1	41.9%
8月	31	721	23.3	1.9	261	245	506	16.3	1.4	35.1%
9月	30	806	26.9	2.2	295	243	538	17.9	1.5	33.4%
10月	31	773	24.9	2.1	309	236	545	17.6	1.5	35.3%
11月	30	868	28.9	2.4	378	343	721	24.0	2.0	41.5%
12月	31	723	23.3	1.9	336	281	617	19.9	1.7	42.7%
1月	31	847	27.3	2.3	400	282	682	22.0	1.8	40.3%
2月	29	687	23.7	2.0	250	200	450	15.5	1.3	32.8%
3月	31	418	13.5	1.1	94	63	157	5.1	0.4	18.8%
計	366	8,877	24.3	2.0	3,477	2,887	6,364	17.4	1.4	35.8%

【鹿行広域バス（神宮あやめ白帆ライン）】

月	運行 日数	利用者数	1日平均 利用者数	1便平均 利用者数	行方市内利用実績					行方市内 利用率
					月別利用実績			1日平均 利用者数	1便平均 利用者数	
					乗車人数	降車人数	乗降者数			
4月	30	1,975	65.8	4.1	351	305	656	21.9	1.4	16.6%
5月	31	2,248	72.5	4.5	407	398	805	26.0	1.6	17.9%
6月	30	2,570	85.7	5.4	418	384	802	26.7	1.7	15.6%
7月	31	2,473	79.8	5.0	483	403	886	28.6	1.8	17.9%
8月	31	2,394	77.2	4.8	452	390	842	27.2	1.7	17.6%
9月	30	2,333	77.8	4.9	417	377	794	26.5	1.7	17.0%
10月	31	2,570	82.9	5.2	450	398	848	27.4	1.7	16.5%
11月	30	2,819	94.0	5.9	519	440	959	32.0	2.0	17.0%
12月	31	2,932	94.6	5.9	580	497	1,077	34.7	2.2	18.4%
1月	31	2,812	90.7	5.7	489	526	1,015	32.7	2.0	18.0%
2月	29	2,343	80.8	5.0	334	390	724	25.0	1.6	15.5%
3月	31	2,019	65.1	4.1	206	202	408	13.2	0.8	10.1%
計	366	29,488	80.6	5.0	5,106	4,710	9,816	26.8	1.7	16.6%

【霞ヶ浦広域バス】

月	運行 日数	利用者数	1 日平均 利用者数	1 便平均 利用者数	行方市内利用実績					行方市内 利用率
					月別利用実績			1 日平均 利用者数	1 便平均 利用者数	
					乗車人数	降車人数	乗降者数			
4 月	30	2,954	98.5	9.8	270	308	578	19.3	1.9	9.8%
5 月	31	3,134	101.1	10.1	318	358	676	21.8	2.2	10.8%
6 月	30	3,161	105.4	10.5	371	399	770	25.7	2.6	12.2%
7 月	31	2,958	95.4	9.5	315	313	628	20.3	2.0	10.6%
8 月	31	2,857	92.2	9.2	242	261	503	16.2	1.6	8.8%
9 月	30	2,923	97.4	9.7	318	313	631	21.0	2.1	10.8%
10 月	31	2,922	94.3	9.4	313	323	636	20.5	2.1	10.9%
11 月	30	2,913	97.1	9.7	348	370	718	23.9	2.4	12.3%
12 月	31	2,994	96.6	9.7	300	328	628	20.3	2.0	10.5%
1 月	31	2,677	86.4	8.6	247	265	512	16.5	1.7	9.6%
2 月	29	2,584	89.1	8.9	250	254	504	17.4	1.7	9.8%
3 月	31	1,670	53.9	5.4	119	130	249	8.0	0.8	7.5%
計	366	33,747	92.2	9.2	3,411	3,622	7,033	19.2	1.9	10.4%

(3) 市営路線バス

①運行概要

市営路線バスは、3つの庁舎（麻生、北浦、玉造）、なめがた地域医療センター及び玉造駅など市内拠点間を連絡するよう、3ルート運行している。

市営路線バスについては、平日便はスクールバスの空き時間を利用した中型バスを、休日便はデマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）車両（ジャンボタクシー）の活用など、工夫を行いながら運行している。

麻生右左回りルートは平成 31 年 4 月 1 日から麻生ルートと麻生東ルートの統合を、さらに令和 2 年 10 月 1 日から麻生右左回りルート（平日便）は麻生玉造ルート（平日便）に変更となり、運行車両をスクールバスからワゴン車両（乗車定員 12 人）に替わっている。

■市営路線バスの運行概要

ルート	【令和 2 年 9 月末まで】 麻生右左回りルート、北浦玉造ルート、玉造麻生ルート 【令和 2 年 10 月 1 日から】 麻生玉造ルート（平日便）、麻生右左回りルート（休日便）、北浦玉造ルート（平日及び休日便）、玉造麻生ルート（平日便）																																		
運行日・便数	【令和 2 年 9 月末まで】 ○麻生右回りルート…毎日、平日 6 便/日、休日 3 便/日 ○麻生左回りルート…毎日、平日 6 便/日、休日 3 便/日 ○北浦玉造ルート……毎日、平日 2 往復/日、休日 2.5 往復/日 ○玉造麻生ルート……平日のみ、2 往復/日 【令和 2 年 10 月 1 日から】 ○麻生玉造ルート（平日便）…麻生地区周回コース 3.5 往復/日、玉造地区周回コース 2 往復/日、麻生地区・玉造地区コース 2 往復/日 ○麻生右左回りルート（休日便）、各 3 便/日 ○北浦玉造ルート……毎日、平日 2 往復/日、休日 2.5 往復/日 ○玉造麻生ルート……平日のみ、2 往復/日																																		
運賃	・ 1 回乗車券：200 円（麻生玉造ルート（平日便）のみ） ・ 1 日乗車券：500 円 ※市営路線バス全てに 1 日乗り放題 ・ 回数乗車券（1 乗車に付き 1 枚（200 円）で、6 枚綴り 1,000 円で販売）																																		
運行事業者	【令和 2 年 9 月末まで】 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>平日便</th><th>休日便</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>麻生右回りルート</td><td>(株)レイク</td><td>(有)白帆観光タクシー</td></tr> <tr> <td>麻生左回りルート</td><td>(株)レイク</td><td>(有)三松タクシー</td></tr> <tr> <td>北浦玉造ルート</td><td>北浦交通(有)</td><td>(有)北浦タクシー、(有)風間タクシー</td></tr> <tr> <td>玉造麻生ルート</td><td>霞観光(株)</td><td>—</td></tr> </tbody> </table> 【令和 2 年 10 月 1 日から】 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>平日便</th><th>休日便</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>麻生玉造ルート</td><td>(株)レイク</td><td>—</td></tr> <tr> <td>麻生右回りルート</td><td>—</td><td>(有)白帆観光タクシー</td></tr> <tr> <td>麻生左回りルート</td><td>—</td><td>(有)三松タクシー</td></tr> <tr> <td>北浦玉造ルート</td><td>北浦交通(有)</td><td>(有)北浦タクシー、(有)風間タクシー</td></tr> <tr> <td>玉造麻生ルート</td><td>霞観光(株)</td><td>—</td></tr> </tbody> </table>			平日便	休日便	麻生右回りルート	(株)レイク	(有)白帆観光タクシー	麻生左回りルート	(株)レイク	(有)三松タクシー	北浦玉造ルート	北浦交通(有)	(有)北浦タクシー、(有)風間タクシー	玉造麻生ルート	霞観光(株)	—		平日便	休日便	麻生玉造ルート	(株)レイク	—	麻生右回りルート	—	(有)白帆観光タクシー	麻生左回りルート	—	(有)三松タクシー	北浦玉造ルート	北浦交通(有)	(有)北浦タクシー、(有)風間タクシー	玉造麻生ルート	霞観光(株)	—
	平日便	休日便																																	
麻生右回りルート	(株)レイク	(有)白帆観光タクシー																																	
麻生左回りルート	(株)レイク	(有)三松タクシー																																	
北浦玉造ルート	北浦交通(有)	(有)北浦タクシー、(有)風間タクシー																																	
玉造麻生ルート	霞観光(株)	—																																	
	平日便	休日便																																	
麻生玉造ルート	(株)レイク	—																																	
麻生右回りルート	—	(有)白帆観光タクシー																																	
麻生左回りルート	—	(有)三松タクシー																																	
北浦玉造ルート	北浦交通(有)	(有)北浦タクシー、(有)風間タクシー																																	
玉造麻生ルート	霞観光(株)	—																																	

②利用実績

令和元年度の4ルート合計の利用実績は、年間利用者数が5,442人/年、1日平均利用者数が12.95人/日、1便平均利用者数が3.24人/便となっており、1便平均利用者数は玉造麻生ルートを除く3ルートで1人未満と利用が少ない。

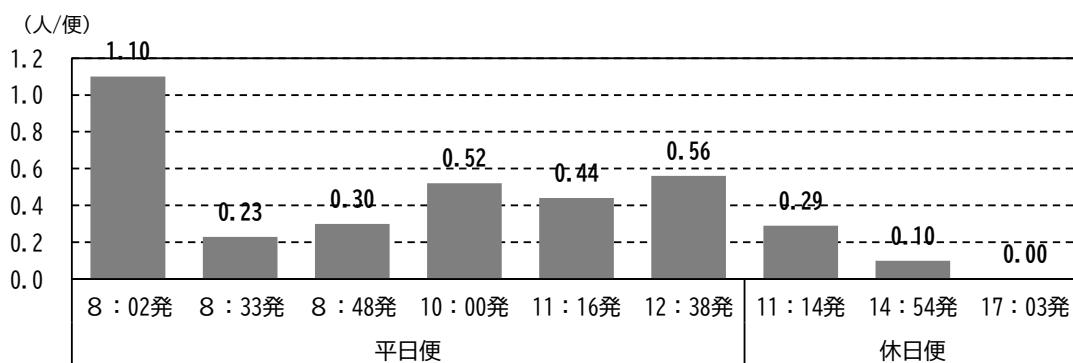
ダイヤ別1便平均利用者数（令和元年度）を見ると、麻生右回りルート、麻生左回りルート及び北浦玉造ルートの殆どのダイヤで1人/未満となっており、玉造麻生ルートは1便目の7:50発で7.86人/便と利用が多い。

■市営路線バスの令和元年度利用実績

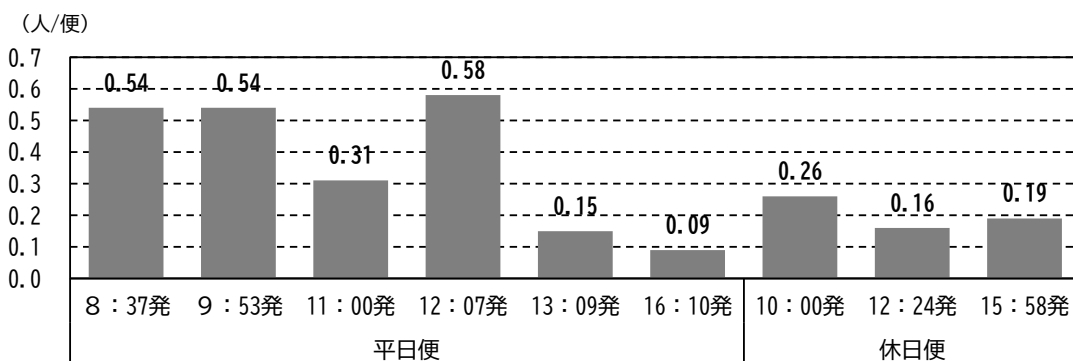
		延利用者数	運行日数	運行回数	1日平均	1便平均
麻生右回りルート	平日便	761人/年	239日	1,434回/年	3.18人/日	0.53人/便
	休日便	78人/年	124日	372回/年	0.63人/日	0.21人/便
	小計	839人/年	363日	1,806回/年	2.31人/日	0.46人/便
麻生左回りルート	平日便	534人/年	239日	1,434回/年	2.23人/日	0.37人/便
	休日便	49人/年	124日	372回/年	0.40人/日	0.13人/便
	小計	583人/年	363日	1,806回/年	1.61人/日	0.32人/便
北浦玉造ルート	平日便	642人/年	239日	956回/年	2.69人/日	0.67人/便
	休日便	270人/年	124日	620回/年	2.18人/日	0.44人/便
	小計	912人/年	363日	1,576回/年	2.51人/日	0.58人/便
玉造麻生ルート（平日便）		3,108人/年	240日	959回/年	12.95人/日	3.24人/便
合計		5,442人/年	1,329日	6,147回/年	4.09人/日	0.89人/便

■令和元年度ダイヤ別1便平均利用者数

【麻生右回りルート】

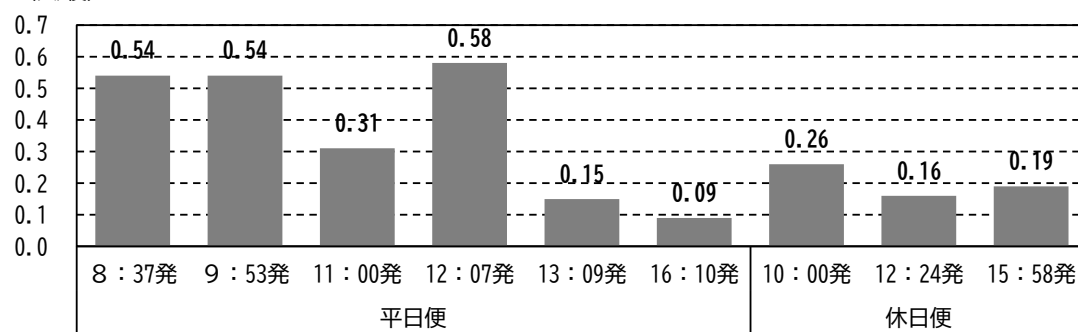


【麻生左回りルート】



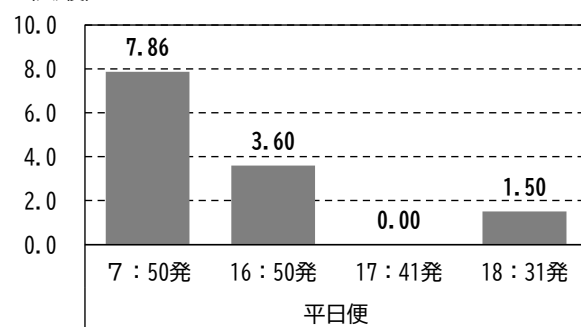
【北浦玉造ルート】

(人/便)



【玉造麻生ルート】

(人/便)



■行方市営路線バス麻生ルート（平日）運行実績（H31.4.1～R2.3.31）右回り便

月	便名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	計	1日 当たり
	発車時刻	8:02	8:33	8:48	10:00	11:16	12:38		
	到着時刻	8:33	9:04	9:40	10:51	12:08	13:30		
4月	利用者数	16	9	6	8	7	3	49人	2.45
	運行回数	20	20	20	20	20	20	120回	
	1便当り人員	0.80	0.45	0.30	0.40	0.35	0.15	0.41	
5月	利用者数	22	6	1	14	11	14	68人	3.58
	運行回数	19	19	19	19	19	19	114回	
	1便当り人員	1.16	0.32	0.05	0.74	0.58	0.74	0.60	
6月	利用者数	16	2	5	12	11	9	55人	2.75
	運行回数	20	20	20	20	20	20	120回	
	1便当り人員	0.80	0.10	0.25	0.60	0.55	0.45	0.46	
7月	利用者数	20	1	4	6	10	14	55人	2.50
	運行回数	22	22	22	22	22	22	132回	
	1便当り人員	0.91	0.05	0.18	0.27	0.45	0.64	0.42	
8月	利用者数	15	3	6	12	6	13	55人	2.62
	運行回数	21	21	21	21	21	21	126回	
	1便当り人員	0.71	0.14	0.29	0.57	0.29	0.62	0.44	
9月	利用者数	13	6	3	2	11	2	37人	2.06
	運行回数	18	18	18	18	18	18	108回	
	1便当り人員	0.72	0.33	0.17	0.11	0.61	0.11	0.34	
10月	利用者数	19	4	3	23	9	14	72人	3.43
	運行回数	21	21	21	21	21	21	126回	
	1便当り人員	0.90	0.19	0.14	1.10	0.43	0.67	0.57	
11月	利用者数	20	4	28	8	11	5	76人	3.80
	運行回数	20	20	20	20	20	20	120回	
	1便当り人員	1.00	0.20	1.40	0.40	0.55	0.25	0.63	
12月	利用者数	40	8	3	10	8	35	104人	5.20
	運行回数	20	20	20	20	20	20	120回	
	1便当り人員	2.00	0.40	0.15	0.50	0.40	1.75	0.87	
1月	利用者数	31	5	8	10	7	6	67人	3.53
	運行回数	19	19	19	19	19	19	114回	
	1便当り人員	1.63	0.26	0.42	0.53	0.37	0.32	0.59	
2月	利用者数	23	4	4	12	3	14	60人	3.33
	運行回数	18	18	18	18	18	18	108回	
	1便当り人員	1.28	0.22	0.22	0.67	0.17	0.78	0.56	
3月	利用者数	29	3	3	8	13	7	63人	3.00
	運行回数	21	21	21	21	21	21	126回	
	1便当り人員	1.38	0.14	0.14	0.38	0.62	0.33	0.50	
平均値	1便当り人員	1.1	0.23	0.3	0.52	0.44	0.56	0.53	3.18
合計	延べ利用者	264	55	74	125	107	136	761人	
	運行回数	239	239	239	239	239	239	1,434回	

※1・2便目は麻生庁舎⇒なめがた地域医療センター止まり

3・4・5・6便はなめがた地域医療センター⇒なめがた地域医療センター（右回り1周）

■行方市営路線バス麻生ルート（平日）運行実績（H31.4.1～R2.3.31）左回り便

月	便名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	計	1日 当たり
	発車時刻	8:37	9:53	11:00	12:07	13:09	16:10		
	到着時刻	9:28	10:45	11:52	12:59	13:40	16:40		
4月	利用者数	7	8	1	5	2	0	23人	1.15
	運行回数	20	20	20	20	20	20	120回	
	1便当り人員	0.35	0.40	0.05	0.25	0.10	0.00	0.19	
5月	利用者数	18	9	2	4	7	3	43人	2.26
	運行回数	19	19	19	19	19	19	114回	
	1便当り人員	0.95	0.47	0.11	0.21	0.37	0.16	0.38	
6月	利用者数	11	11	7	6	2	2	39人	1.95
	運行回数	20	20	20	20	20	20	120回	
	1便当り人員	0.55	0.55	0.35	0.30	0.10	0.10	0.33	
7月	利用者数	7	9	6	15	1	0	38人	1.73
	運行回数	22	22	22	22	22	22	132回	
	1便当り人員	0.32	0.41	0.27	0.68	0.05	0.00	0.29	
8月	利用者数	7	6	5	41	1	0	60人	2.86
	運行回数	21	21	21	21	21	21	126回	
	1便当り人員	0.33	0.29	0.24	1.95	0.05	0.00	0.48	
9月	利用者数	12	11	6	8	0	1	38人	2.11
	運行回数	18	18	18	18	18	18	108回	
	1便当り人員	0.67	0.61	0.33	0.44	0.00	0.06	0.35	
10月	利用者数	10	27	5	8	1	3	54人	2.57
	運行回数	21	21	21	21	21	21	126回	
	1便当り人員	0.48	1.29	0.24	0.38	0.05	0.14	0.43	
11月	利用者数	12	7	10	9	1	1	40人	2.00
	運行回数	20	20	20	20	20	20	120回	
	1便当り人員	0.60	0.35	0.50	0.45	0.05	0.05	0.33	
12月	利用者数	8	17	5	14	4	4	52人	2.60
	運行回数	20	20	20	20	20	20	120回	
	1便当り人員	0.40	0.85	0.25	0.70	0.20	0.20	0.43	
1月	利用者数	18	9	10	10	7	7	61人	3.21
	運行回数	19	19	19	19	19	19	114回	
	1便当り人員	0.95	0.47	0.53	0.53	0.37	0.37	0.54	
2月	利用者数	12	8	5	15	5	1	46人	2.56
	運行回数	18	18	18	18	18	18	108回	
	1便当り人員	0.67	0.44	0.28	0.83	0.28	0.06	0.43	
3月	利用者数	9	8	13	5	5	0	40人	1.90
	運行回数	21	21	21	21	21	21	126回	
	1便当り人員	0.43	0.38	0.62	0.24	0.24	0.00	0.32	
合計	1便当り人員	0.54	0.54	0.31	0.58	0.15	0.09	0.37	2.23
	延べ利用者	131	130	75	140	36	22	534人	
	運行回数	239	239	239	239	239	239	1,434回	

※1・2・3・4・5便目はなめがた地域医療センター⇒なめがた地域医療センター（左回り1周）

5・6便はなめがた地域医療センター⇒麻生庁舎止まり

■行方市営路線バス麻生ルート（休日）運行実績（H31.4.1～R2.3.31）右・左回り便

月	便名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	計	1日 当たり
	発車時刻	10:00	11:14	12:24	14:54	15:58	17:03		
	到着時刻	10:49	12:04	13:14	15:43	16:48	17:53		
4月	利用者数	3	4	1	0	1	0	9人	0.90
	運行回数	10	10	10	10	10	10	60回	
	1便当り人員	0.30	0.40	0.10	0.00	0.10	0.00	0.15	
5月	利用者数	3	6	0	1	1	0	11人	0.92
	運行回数	12	12	12	12	12	12	72回	
	1便当り人員	0.25	0.50	0.00	0.08	0.08	0.00	0.15	
6月	利用者数	3	0	0	1	5	0	9人	0.90
	運行回数	10	10	10	10	10	10	60回	
	1便当り人員	0.30	0.00	0.00	0.10	0.50	0.00	0.15	
7月	利用者数	3	4	0	0	0	0	7人	0.78
	運行回数	9	9	9	9	9	9	54回	
	1便当り人員	0.33	0.44	0.00	0.00	0.00	0.00	0.13	
8月	利用者数	0	0	0	0	6	0	6人	0.60
	運行回数	10	10	10	10	10	10	60回	
	1便当り人員	0.00	0.00	0.00	0.00	0.60	0.00	0.10	
9月	利用者数	3	0	2	2	0	0	7人	0.64
	運行回数	11	11	11	11	11	11	66回	
	1便当り人員	0.27	0.00	0.18	0.18	0.00	0.00	0.11	
10月	利用者数	0	1	0	1	2	0	4人	0.50
	運行回数	8	8	8	8	8	8	48回	
	1便当り人員	0.00	0.13	0.00	0.13	0.25	0.00	0.08	
11月	利用者数	3	0	2	0	0	0	5人	0.50
	運行回数	10	10	10	10	10	10	60回	
	1便当り人員	0.30	0.00	0.20	0.00	0.00	0.00	0.08	
12月	利用者数	3	3	3	1	2	0	12人	1.09
	運行回数	11	11	11	11	11	11	66回	
	1便当り人員	0.27	0.27	0.27	0.09	0.18	0.00	0.18	
1月	利用者数	1	0	0	3	0	0	4人	0.33
	運行回数	12	12	12	12	12	12	72回	
	1便当り人員	0.08	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.06	
2月	利用者数	2	11	2	1	6	0	22人	2.00
	運行回数	11	11	11	11	11	11	66回	
	1便当り人員	0.18	1.00	0.18	0.09	0.55	0.00	0.33	
3月	利用者数	9	7	11	3	1	0	31人	3.10
	運行回数	10	10	10	10	10	10	60回	
	1便当り人員	0.90	0.70	1.10	0.30	0.10	0.00	0.52	
平均値	1便当り人員	0.26	0.29	0.16	0.1	0.19	0	0.17	1.02
合計	延べ利用者	33	36	21	13	24	0	127人	
	運行回数	124	124	124	124	124	124	744回	

※1・3・5便目はなめがた地域医療センター⇒なめがた地域医療センター（右回り1周）

2・4・6便はなめがた地域医療センター⇒なめがた地域医療センター（左回り1周）

注）10/12、13台風により運休

■行方市営路線バス・北浦玉造ルート（平日）運行実績（H31.4.1～R2.3.31）

月	便名	1便	2便	3便	4便	計	1日 当たり
	発車時刻	8:00	9:24	10:36	12:07		
	到着時刻	9:05	10:26	11:42	13:12		
4月	利用者数	9	12	9	5	35人	1.75
	運行回数	20	20	20	20	80回	
	1便当り人員	0.45	0.60	0.45	0.25	0.44	
5月	利用者数	21	17	2	6	46人	2.42
	運行回数	19	19	19	19	76回	
	1便当り人員	1.11	0.89	0.11	0.32	0.61	
6月	利用者数	22	12	11	10	55人	2.75
	運行回数	20	20	20	20	80回	
	1便当り人員	1.10	0.60	0.55	0.50	0.69	
7月	利用者数	20	13	9	13	55人	2.50
	運行回数	22	22	22	22	88回	
	1便当り人員	0.91	0.59	0.41	0.59	0.63	
8月	利用者数	6	7	6	14	33人	1.57
	運行回数	21	21	21	21	84回	
	1便当り人員	0.29	0.33	0.29	0.67	0.39	
9月	利用者数	22	12	5	7	46人	2.56
	運行回数	18	18	18	18	72回	
	1便当り人員	1.22	0.67	0.28	0.39	0.64	
10月	利用者数	27	43	11	10	91人	4.33
	運行回数	21	21	21	21	84回	
	1便当り人員	1.29	2.05	0.52	0.48	1.08	
11月	利用者数	40	9	4	9	62人	3.10
	運行回数	20	20	20	20	80回	
	1便当り人員	2.00	0.45	0.20	0.45	0.78	
12月	利用者数	37	9	8	29	83人	4.15
	運行回数	20	20	20	20	80回	
	1便当り人員	1.85	0.45	0.40	1.45	1.04	
1月	利用者数	34	12	4	6	56人	2.95
	運行回数	19	19	19	19	76回	
	1便当り人員	1.79	0.63	0.21	0.32	0.74	
2月	利用者数	16	14	7	5	42人	2.33
	運行回数	18	18	18	18	72回	
	1便当り人員	0.89	0.78	0.39	0.28	0.58	
3月	利用者数	20	4	7	7	38人	1.81
	運行回数	21	21	21	21	84回	
	1便当り人員	0.95	0.19	0.33	0.33	0.45	
平均値	1便当り人員	1.14	0.68	0.34	0.5	0.67	2.69
合計	延べ利用者	274	164	83	121	642人	
	運行回数	239	239	239	239	956回	

※平日1・3便は北浦庁舎発→玉造駅（バス）着便

2・4便は玉造駅（バス）発→北浦庁舎着便

■行方市営路線バス・北浦玉造ルート（休日）運行実績（H31.4.1～R2.3.31）

月	便名	1便	2便	3便	4便	5便	計	1日 当たり
	発車時刻	9:21	10:33	11:56	14:03	15:21		
	到着時刻	10:21	11:33	12:56	15:03	16:22		
4月	利用者数	9	5	3	3	2	22人	2.20
	運行回数	10	10	10	10	10	50回	
	1便当り人員	0.90	0.50	0.30	0.30	0.20	0.44	
5月	利用者数	8	11	9	3	4	35人	2.92
	運行回数	12	12	12	12	12	60回	
	1便当り人員	0.67	0.92	0.75	0.25	0.33	0.58	
6月	利用者数	7	3	2	3	4	19人	1.90
	運行回数	10	10	10	10	10	50回	
	1便当り人員	0.70	0.30	0.20	0.30	0.40	0.38	
7月	利用者数	4	7	6	3	1	21人	2.33
	運行回数	9	9	9	9	9	45回	
	1便当り人員	0.44	0.78	0.67	0.33	0.11	0.47	
8月	利用者数	2	5	4	2	0	13人	1.30
	運行回数	10	10	10	10	10	50回	
	1便当り人員	0.20	0.50	0.40	0.20	0.00	0.26	
9月	利用者数	11	5	4	7	0	27人	2.45
	運行回数	11	11	11	11	11	55回	
	1便当り人員	1.00	0.45	0.36	0.64	0.00	0.49	
10月	利用者数	10	6	3	5	3	27人	3.38
	運行回数	8	8	8	8	8	40回	
	1便当り人員	1.25	0.75	0.38	0.63	0.38	0.68	
11月	利用者数	11	4	5	6	4	30人	3.00
	運行回数	10	10	10	10	10	50回	
	1便当り人員	1.10	0.40	0.50	0.60	0.40	0.60	
12月	利用者数	5	9	10	1	4	29人	2.64
	運行回数	11	11	11	11	11	55回	
	1便当り人員	0.45	0.82	0.91	0.09	0.36	0.53	
1月	利用者数	7	11	4	0	3	25人	2.08
	運行回数	12	12	12	12	12	60回	
	1便当り人員	0.58	0.92	0.33	0.00	0.25	0.42	
2月	利用者数	11	2	5	2	0	20人	1.82
	運行回数	11	11	11	11	11	55回	
	1便当り人員	1.00	0.18	0.45	0.18	0.00	0.36	
3月	利用者数	2	0	0	0	0	2人	0.20
	運行回数	10	10	10	10	10	50回	
	1便当り人員	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	
平均値	1便当り人員	0.7	0.54	0.44	0.28	0.2	0.43	2.18
合計	延べ利用者	87	68	55	35	25	270人	
	運行回数	124	124	124	124	124	620回	

※休日1・3・5便は玉造駅（バス）発→北浦荘着便

2・4便は北浦荘発→玉造駅（バス）着便

■行方市営路線バス・玉造麻生ルート（平日）運行実績（H31.4.1～R2.3.31）

月	便名	1便	2便	3便	4便	計	1日 当たり
	発車時刻	7:50	16:50	17:41	18:31		
	到着時刻	8:23	17:23	18:14	19:04		
4月	利用者数	125	51	0	33	209人	10.45
	運行回数	20	20	20	20	80回	
	1便当り人員	6.25	2.55	0.00	1.65	2.61	
5月	利用者数	151	65	0	39	255人	13.42
	運行回数	19	19	19	19	76回	
	1便当り人員	7.95	3.42	0.00	2.05	3.36	
6月	利用者数	211	107	0	48	366人	18.30
	運行回数	20	20	20	20	80回	
	1便当り人員	10.55	5.35	0.00	2.40	4.58	
7月	利用者数	189	61	1	32	283人	12.86
	運行回数	22	22	22	22	88回	
	1便当り人員	8.59	2.77	0.05	1.45	3.22	
8月	利用者数	72	13	1	15	101人	4.81
	運行回数	21	21	21	21	84回	
	1便当り人員	3.43	0.62	0.05	0.71	1.20	
9月	利用者数	177	112	0	49	338人	17.79
	運行回数	18	19	19	19	75回	
	1便当り人員	9.83	5.89	0.00	2.58	4.51	
10月	利用者数	185	88	0	29	302人	14.38
	運行回数	21	21	21	21	84回	
	1便当り人員	8.81	4.19	0.00	1.38	3.60	
11月	利用者数	180	101	0	21	302人	15.10
	運行回数	20	20	20	20	80回	
	1便当り人員	9.00	5.05	0.00	1.05	3.78	
12月	利用者数	174	66	0	21	261人	13.05
	運行回数	20	20	20	20	80回	
	1便当り人員	8.70	3.30	0.00	1.05	3.26	
1月	利用者数	216	116	0	50	382人	20.11
	運行回数	19	19	19	19	76回	
	1便当り人員	11.37	6.11	0.00	2.63	5.03	
2月	利用者数	196	84	0	24	304人	16.89
	運行回数	18	18	18	18	72回	
	1便当り人員	10.89	4.67	0.00	1.33	4.22	
3月	利用者数	4	0	0	1	5人	0.24
	運行回数	21	21	21	21	84回	
	1便当り人員	0.19	0.00	0.00	0.05	0.06	
平均値	1便当り人員	7.86	3.6	0	1.5	3.24	12.95
合計	延べ利用者	1880	864	2	362	3,108人	
	運行回数	239	240	240	240	959	

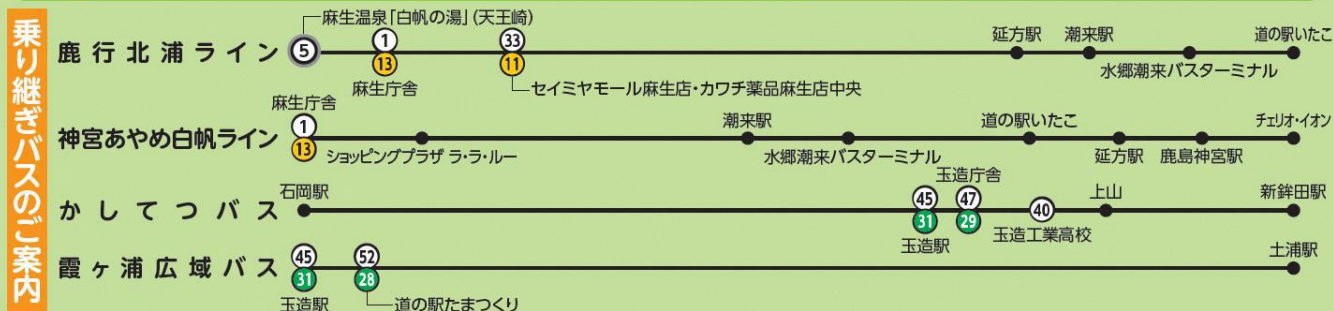
※1・2・3・4便は玉造小学校⇒麻生庁舎

麻生ルートは、なめがた地域医療センター⇒麻生庁舎行

注）9月の1便目で台風による運休あり

行方市営路線バス

令和3年1月から運賃・時刻表が
一部変更になります。



行方市 企画政策課

〒311-3892 茨城県行方市麻生1561-9 電話 0299-72-0811 FAX 0299-72-2174
HP <http://www.city.namegata.ibaraki.jp/>

麻生玉造ルート 平日便



麻生玉造ルート 平日便



麻生玉造ルート 平日便



麻生玉造ルート 平日便



麻生右左回りルート 休日便



玉造麻生ルート



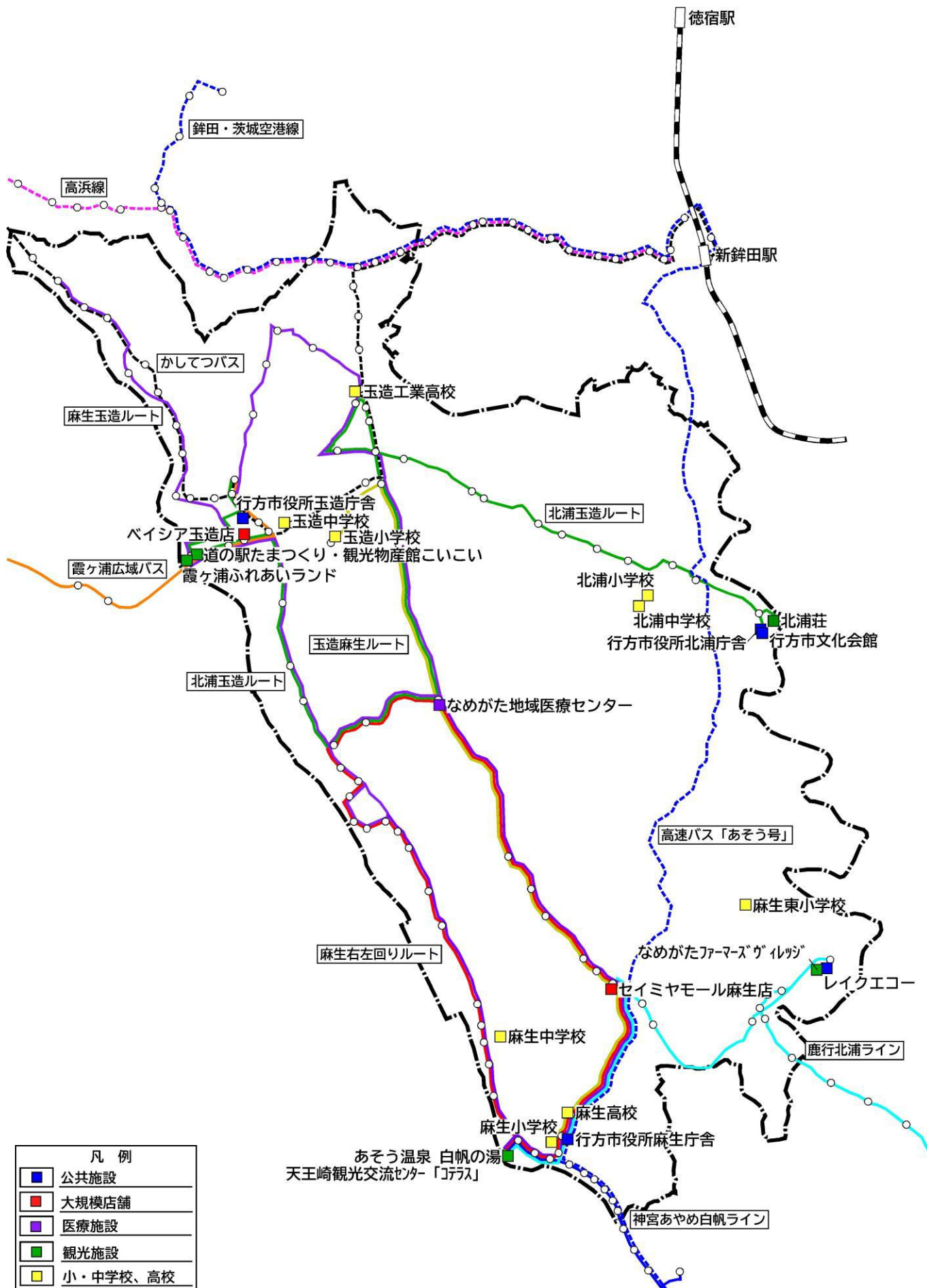
北浦玉造ルート



行方市営路線 バス系統図



■現況公共交通ネットワーク図



(4) デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）

①運行概要

乗合タクシーは、平成 20 年 7 月から市内全域を対象に、日常生活の移動に不便を感じる交通弱者の移動手段を確保し、交通不便地域の解消を図るため、運行している。

運行エリア	行方市内全域
運行日	平日 ※土・日、祝祭日、年末年始（12/29～1/3）は運休
運行時刻	・午前…4 便（8：00、9：00、10：00、11：00） ・午後…4 便（13：00、14：00、15：00、16：00）
利用料金	・中学生以上…500 円 ・小学生以下、障がい者、要介護及び要支援認定者、生活保護世帯…200 円 ・障がい者、要介護及び要支援認定者を介助する者（1 人のみに適用）…300 円 ・3 歳児未満…無料
予約受付時間	月曜日から金曜日、午前 8 時から午後 4 時まで ※予約は 2 日前から可能 ※8 時便は当日の予約は出来ない。前日の予約受付時間内に連絡。
運行車両	ワンボックスカー 3 台
運営主体	行方市社会福祉協議会

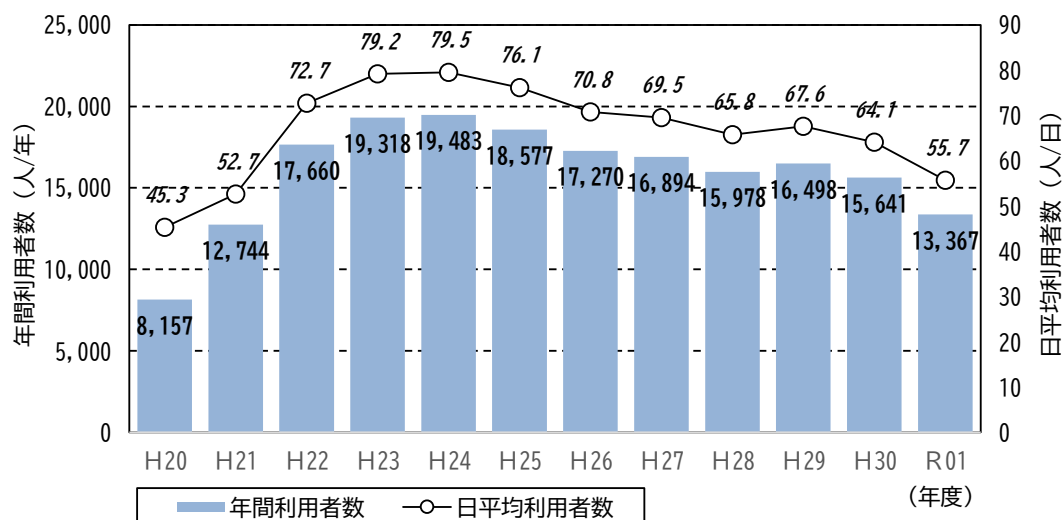
②利用実績

乗合タクシーの利用登録者数は、令和 2 年 3 月 31 日現在、4,435 人（男性 43.0%、女性 57.0%）となっている。

令和元年度の年間利用者数は 13,367 人/年で、平成 27 年度と比較すると、3,527 人減少し、平成 24 年度をピークに年々減少傾向となっている。

地区別利用者数の構成比（令和元年度）は玉造地区が 39.1%、麻生地区が 40.0%、北浦地区が 20.8%で、目的地別利用割合を見ると、医療機関・保健施設等が約 5 割と多い。チケット別に見ると、200 円が 59.2%、500 円が 38.5%、300 円が 1.3%、その他が 0.9%となっている。

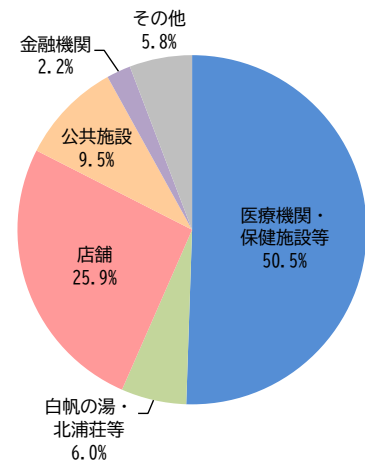
■乗合タクシーの利用実績の推移



■地区別利用者数（令和元年度）

月	玉造地区	麻生地区	北浦地区	合計
4月	507	473	260	1,240
5月	462	424	259	1,145
6月	432	406	242	1,080
7月	439	506	268	1,213
8月	425	446	238	1,109
9月	413	401	240	1,054
10月	445	455	276	1,176
11月	470	466	226	1,162
12月	436	498	222	1,156
1月	398	446	181	1,025
2月	432	437	202	1,071
3月	372	392	172	936
計	5,231	5,350	2,786	13,367
月平均（人/月）	436	446	232	1,114
構成比	39.1%	40.0%	20.8%	100%

■目的地別利用割合（令和元年度）



■チケット別利用実績（令和元年度）

月	500円 一般	300円 介助者	200円 障害者等	その他	合計
4月	550	11	679	0	1,240
5月	460	11	674	0	1,145
6月	426	13	634	7	1,080
7月	512	8	690	3	1,213
8月	412	5	692	0	1,109
9月	429	12	610	3	1,054
10月	455	11	683	27	1,176
11月	412	15	723	12	1,162
12月	406	13	724	13	1,156
1月	386	23	599	17	1,025
2月	375	29	639	28	1,071
3月	324	28	570	14	936
計	5,147	179	7,917	124	13,367
月平均（人/月）	429	15	660	10	10
構成比	38.5%	1.3%	59.2%	0.9%	100.0%

■直近3年間の運行収支

年度	委託料	運賃収入	差引額	収支率
H29	27,540,000円	4,706,100円	22,833,900円	17.1%
H30	27,540,000円	4,410,700円	23,129,300円	16.0%
R01	23,757,960円	3,477,100円	20,280,860円	14.6%
合計	78,837,960円	12,593,900円	66,244,060円	16.0%

（5）高速バス

高速バスは関鉄グリーンバス(株)により、あそう号（鉾田・麻生・佐原～東京線）が運行中で、所要時間は麻生庁舎～東京駅間が約2時間25分、北浦庁舎入口～東京駅間が2時間47分となっている。市内では小舟津～麻生富田間の9箇所でバス停が設置されている。

なお、鉾田駅～麻生庁舎～潮来駅～佐原駅間は一般道区間のみの利用も可能となっている。

○運行便数…6便/日

○運賃（大人）

・小舟津～青沼原⇄東京駅日本橋口…現金：2,200円、IC：1,980円

・麻生庁舎・麻生富田⇄東京駅日本橋口…現金：2,000円、IC：1,800円

(6) 一般タクシー

行方市内のタクシー会社は、9社が運行している。

■タクシー事業者の概要

会社名	所在地	会社名	所在地
(有)麻生タクシー	行方市麻生 100-4	(有)北浦タクシー	行方市山田 318-11
あさひタクシー(有)	行方市麻生 1214-1	(有)風間タクシー	行方市芹沢 866-4
(有)白帆観光ハイヤー	行方市麻生 115-1	(有)玉造タクシー	行方市玉造甲 116-10
(有)三松タクシー	行方市麻生 350-1	(有)西浦タクシー	行方市玉造甲 411-3
(有)出久根タクシーキタウラ	行方市山田 1307-4		

出典：茨城県ハイヤー・タクシー協会ホームページ

(7) 小・中学校スクールバス

小・中学校の統廃合により、児童・生徒の通学の足を確保するため、小学校4校（麻生、麻生東、玉造、北浦）と麻生中学校で、45台のスクールバスを運行している。

■スクールバスの現状

		台数	登校便	下校便		備考
				1便目	2便目	
小学校	麻生小学校	8台	7:50	15:20	16:10	月曜日 15:20 一斉下校
	麻生東小学校	8台	7:50	15:05	15:50	月曜日 15:05 一斉下校 金曜日 15:50 一斉下校
	玉造小学校	18台	7:50	14:50	15:40	木曜日 15:40 一斉下校
	北浦小学校	9台	7:50	15:10	16:00	水曜日 15:45 一斉下校 火曜日第3・4・5は 14:55 一斉下校
	小計	43台				
中学校	麻生中学校	2台	7:50	17:00	18:00	
合計		45台				

(8) 高校スクールバス

麻生高校、玉造工業高校では、2校とも鹿島灘駅、新鉾田駅など市外からスクールバス（特定・貸切併用）を運行している。

《麻生高校》 ○路線数…9路線 ○運行便数…登校時：1便、下校時2便（16:40、18:30）
《玉造工業高校》 ○路線数…4路線

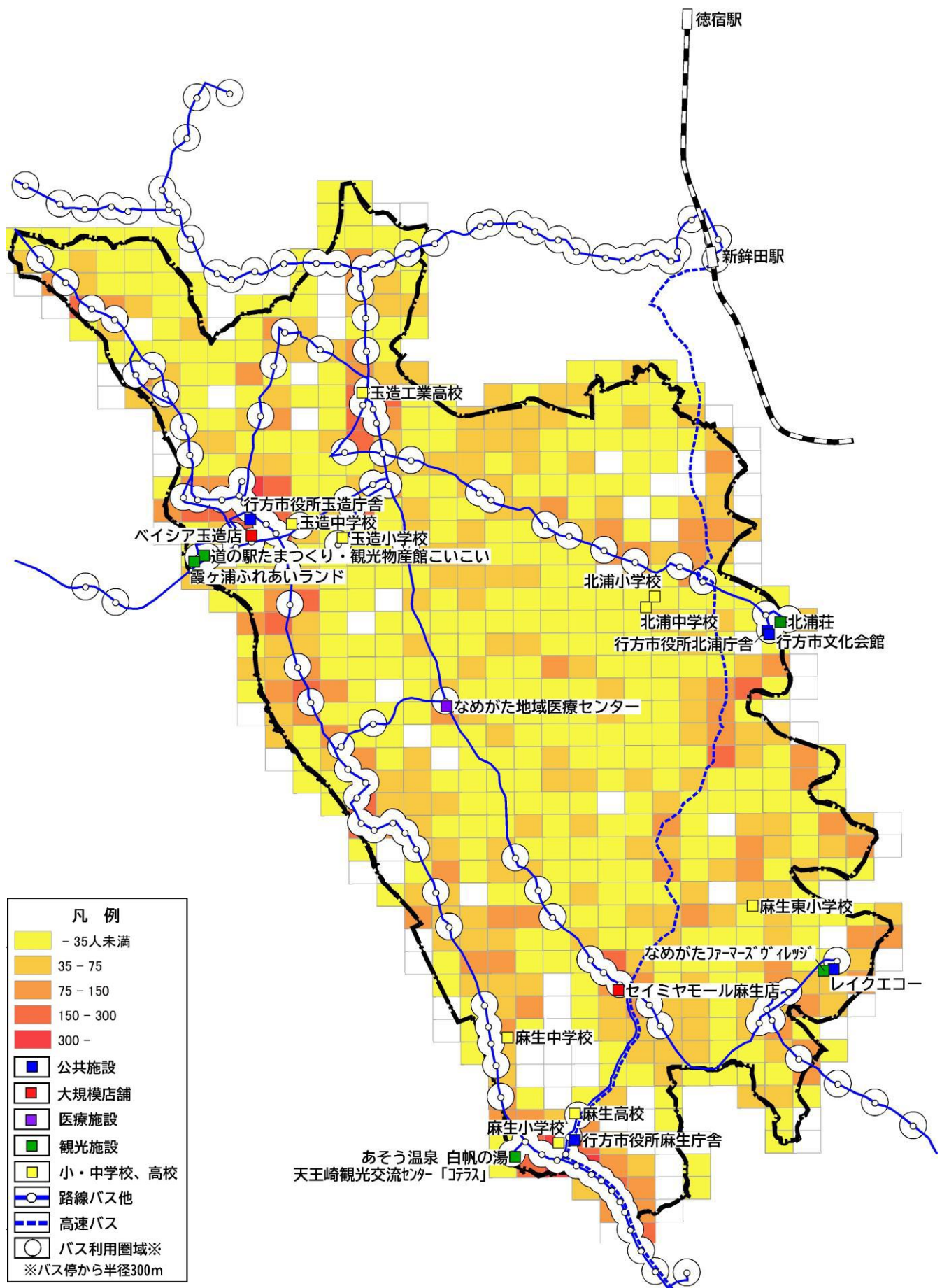
(9) 公共交通空白地域

2015年（平成27年）国勢調査に基づく将来人口推計（国土交通省）については、3つの庁舎周辺や国道355号沿線、県道2号水戸鉾田佐原線沿線などに集中しているが、2015年から2030年にかけての人口の増減を見ると、全体的に減少し、これら人口が多い地域で減少数が多くなっている。

2015年から2030年にかけての高齢者数（65歳以上）の増減は、全体的に増加しており、特に玉造工業高校や麻生庁舎周辺等で増加している。

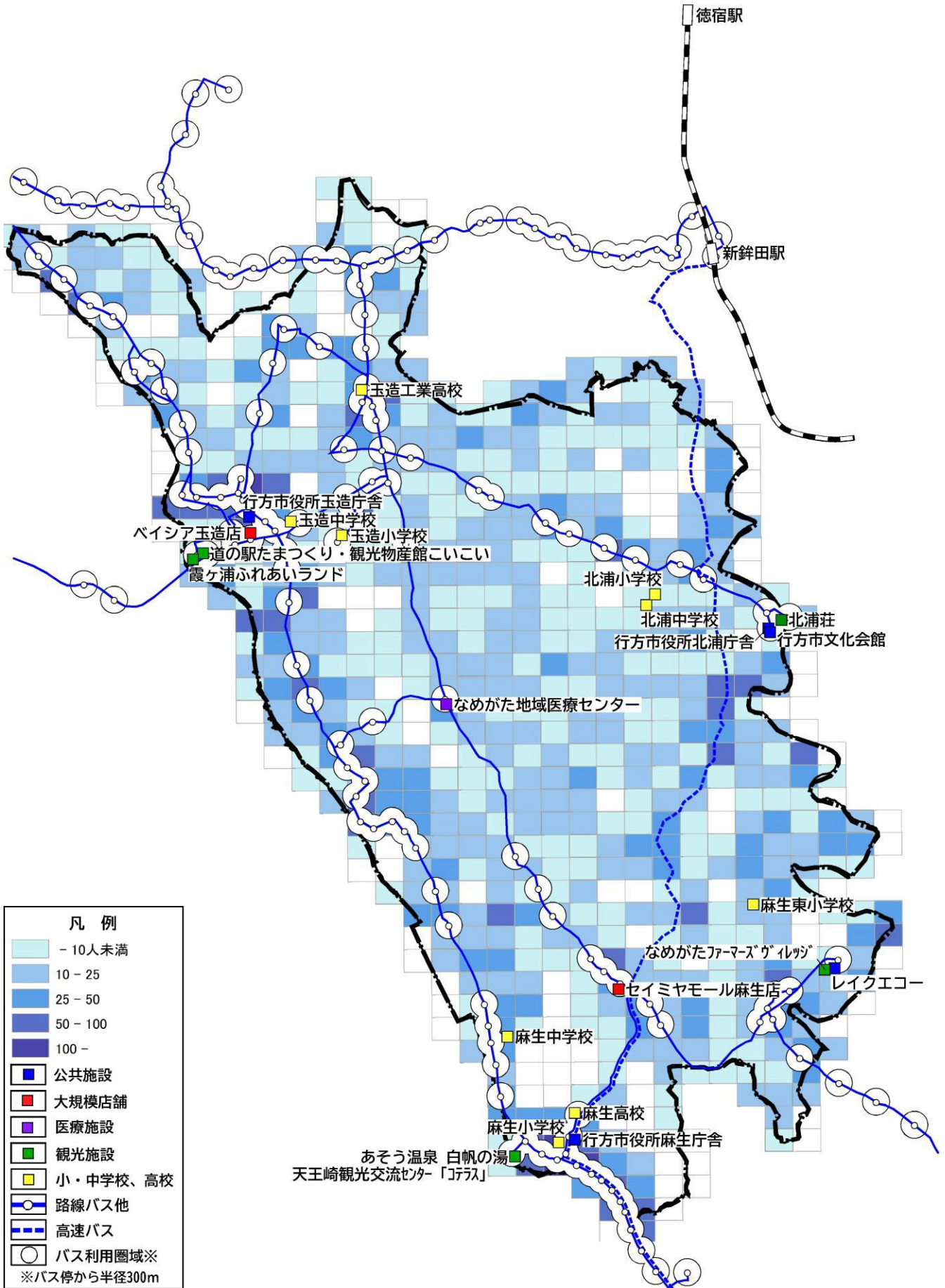
行方市における公共交通空白地域（バス停より半径300m以遠）は、面的に存在しており、今後これら地域で高齢者が増加することが予想される。

■2025 年将来推計人口 500mメッシュ×バス停利用圏域



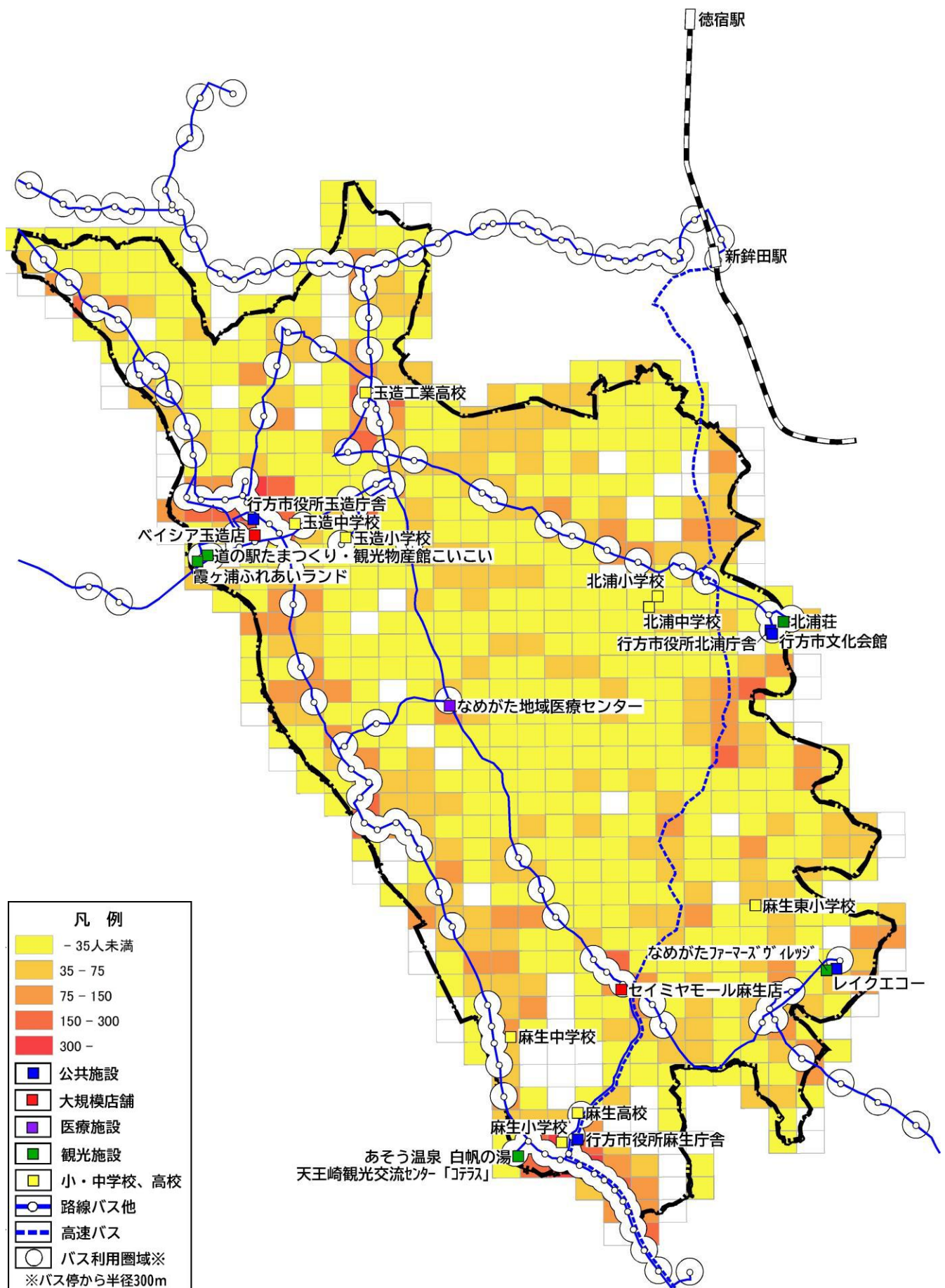
資料：2015 年国勢調査に基づく平成 30 年国土政策局推計

■2025 年将来推計高齢者数（65 歳以上）500mメッシュ×バス停利用圏域



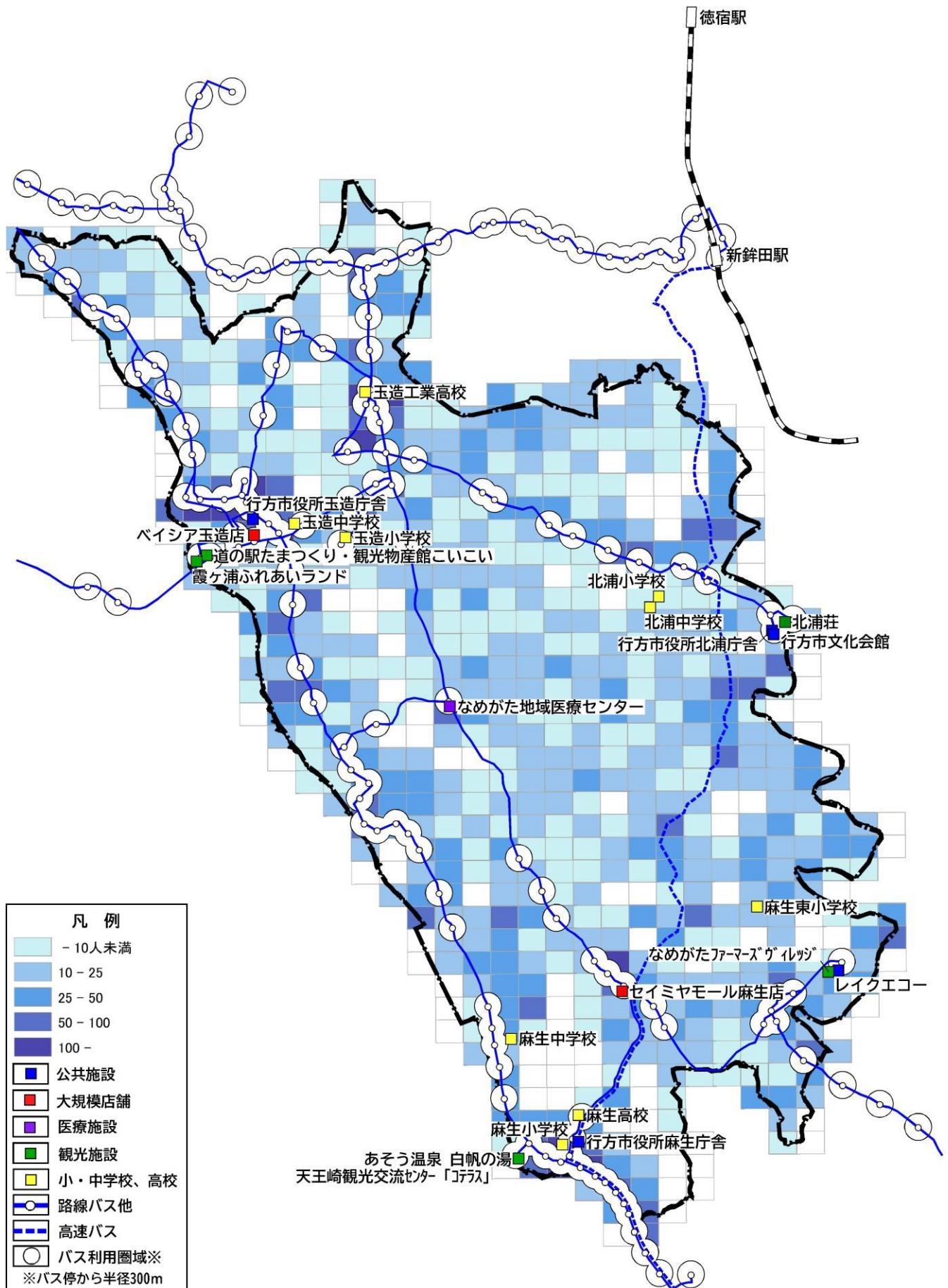
資料：2015 年国勢調査に基づく平成 30 年国土政策局推計

■2030 年将来推計人口 500mメッシュ×バス停利用圏域



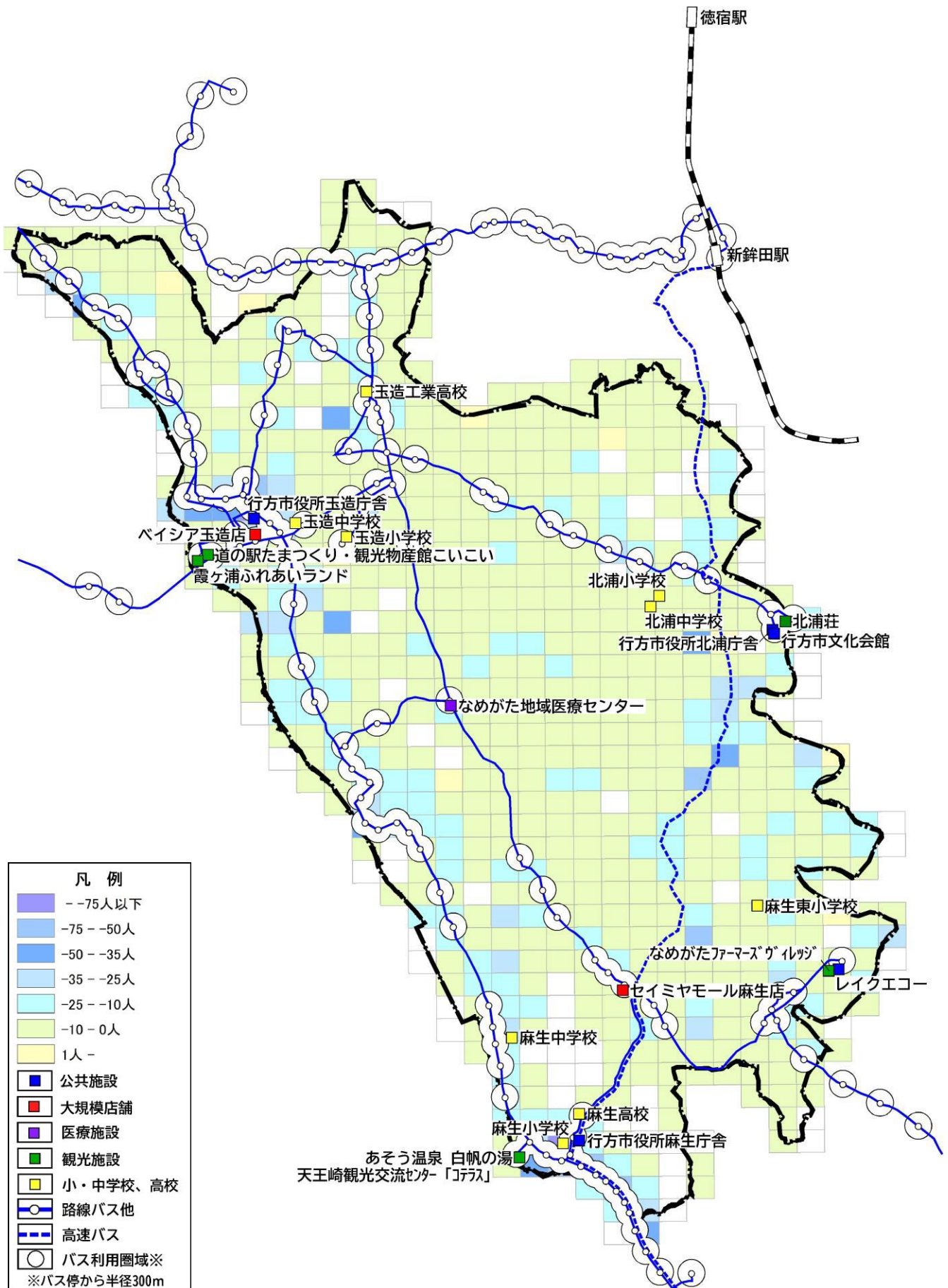
資料：2015 年国勢調査に基づく平成 30 年国土政策局推計

■2030 年将来推計高齢者数（65 歳以上）500mメッシュ×バス停利用圏域



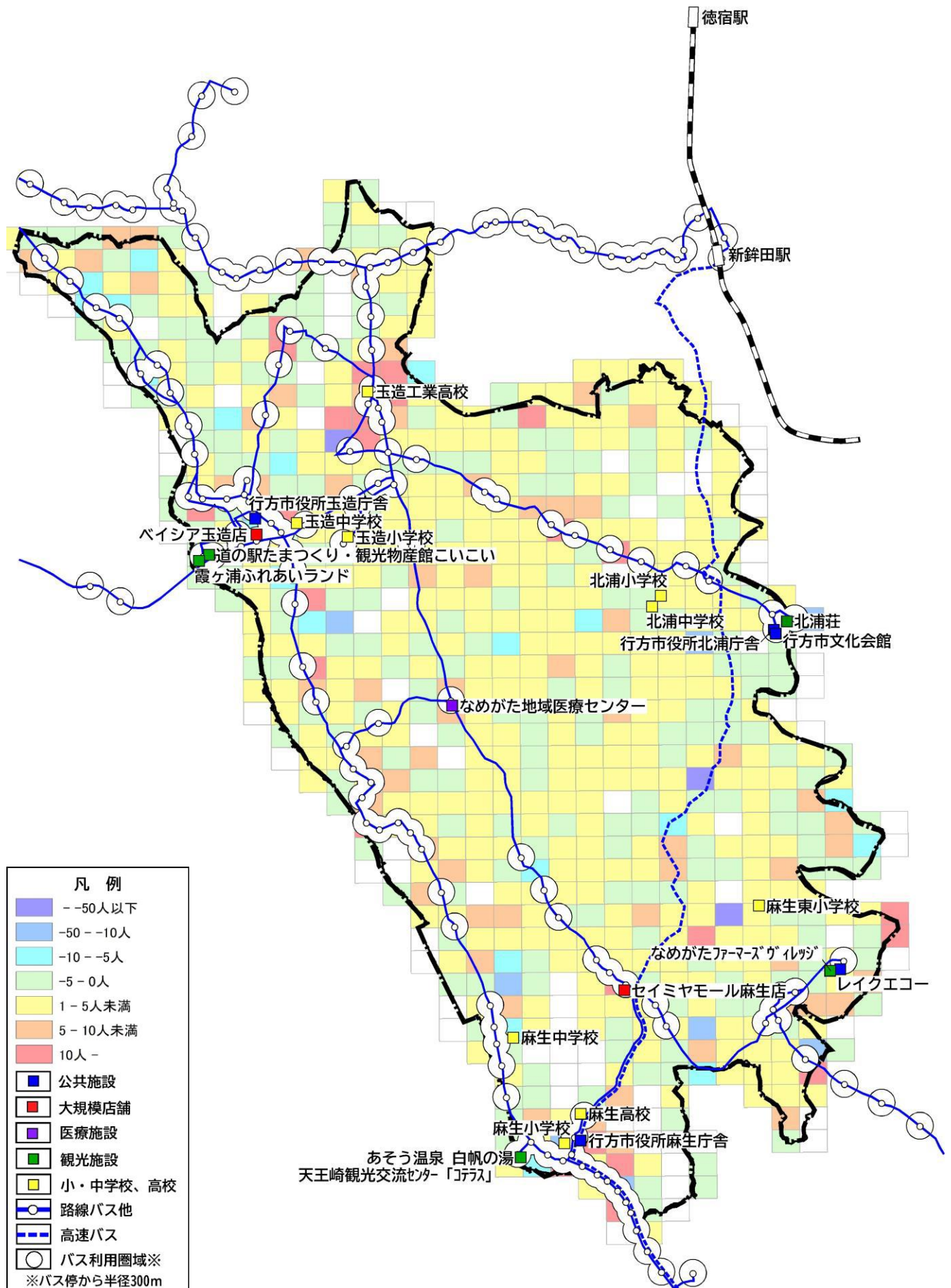
資料：2015 年国勢調査に基づく平成 30 年国土政策局推計

■2015－2025 年人口増減 500mメッシュ×バス停利用圏域



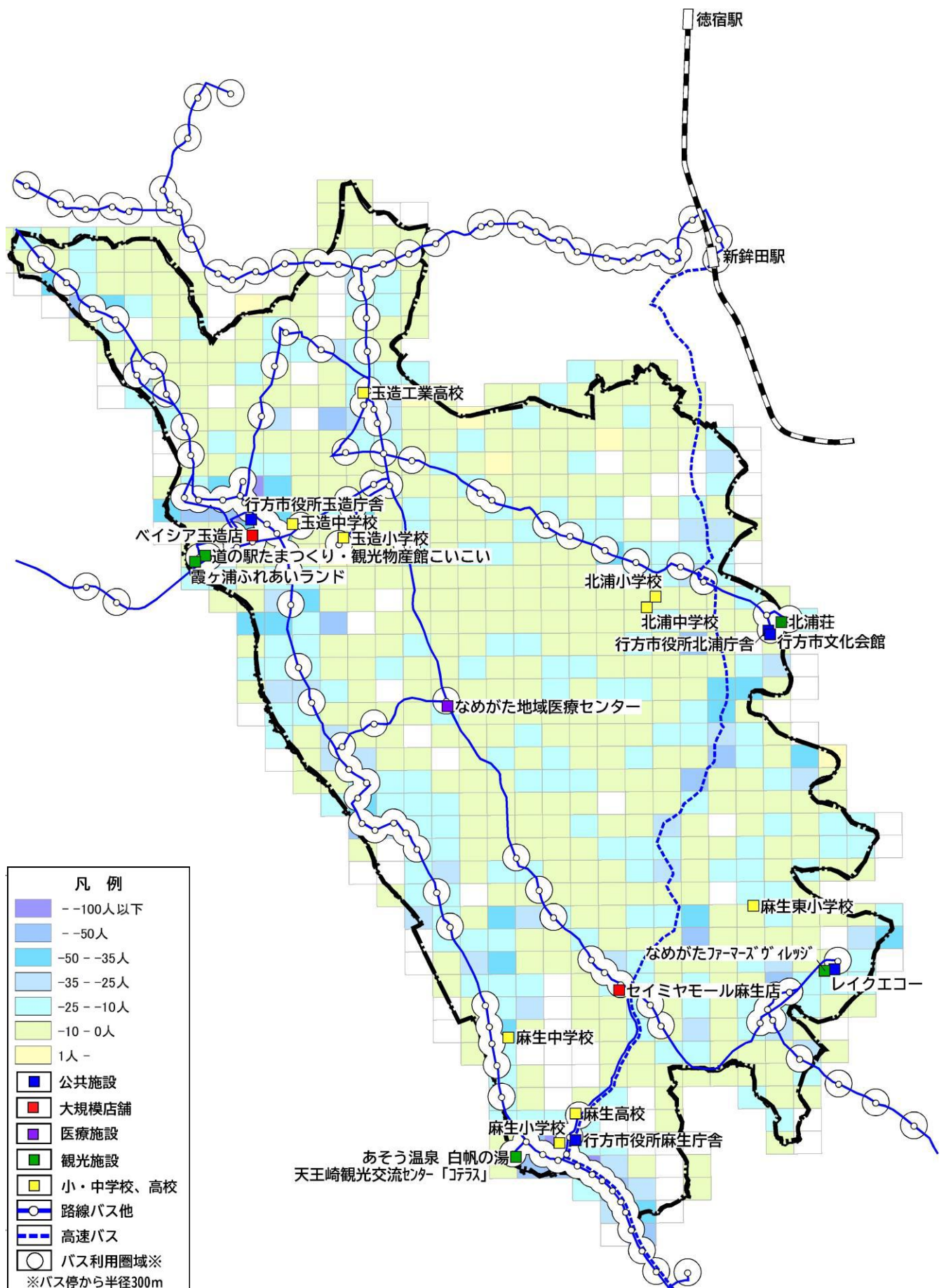
資料：2015 年国勢調査に基づく平成 30 年国土政策局推計

■2015－2025 年高齢者数（65 歳以上）増減 500mメッシュ×バス停利用圏域



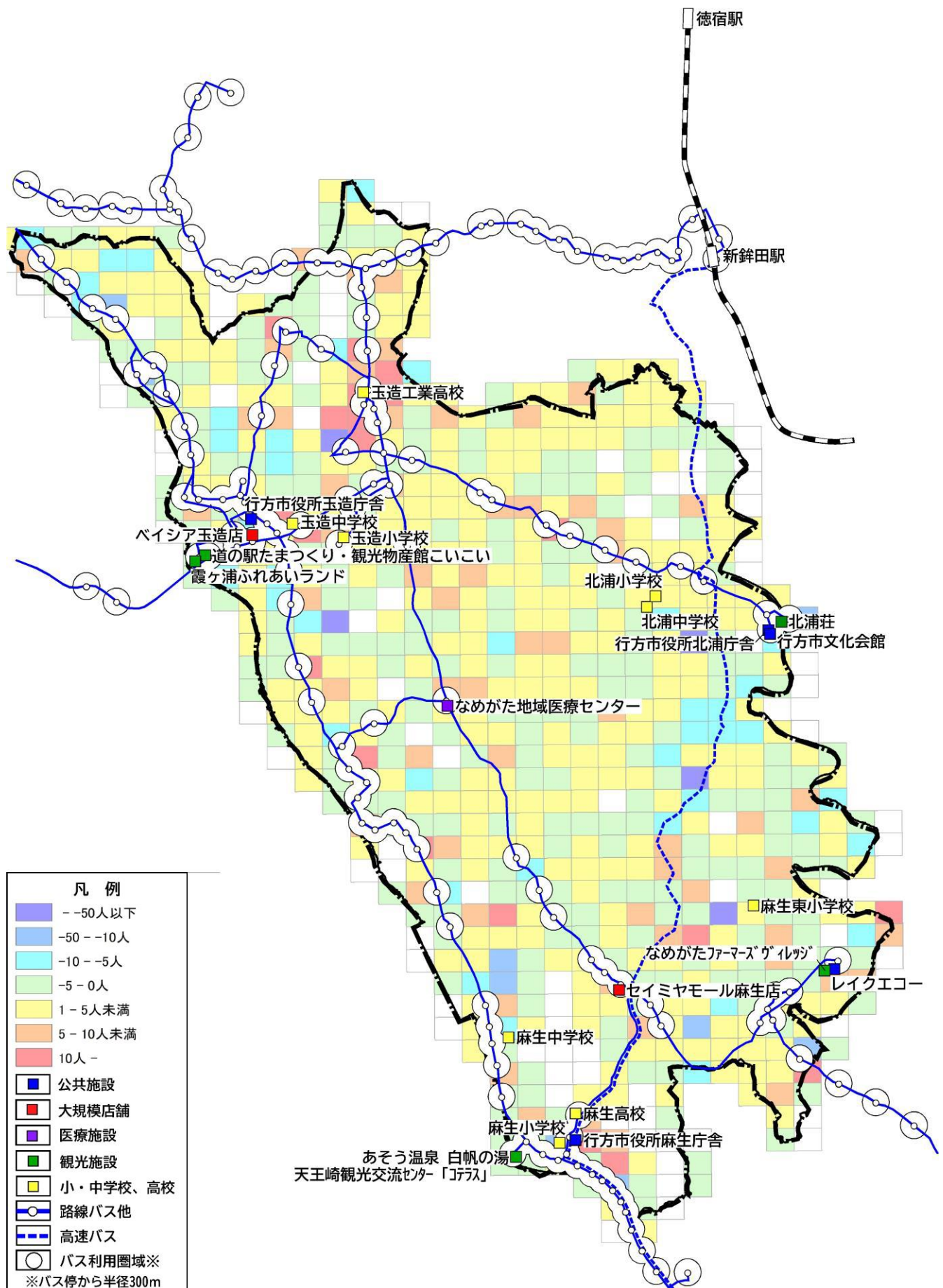
資料：2015 年国勢調査に基づく平成 30 年国土政策局推計

■2015－2030 年人口増減 500mメッシュ×バス停利用圏域



資料：2015 年国勢調査に基づく平成 30 年国土政策局推計

■2015－2030 年高齢者数（65 歳以上）増減 500mメッシュ×バス停利用圏域



資料：2015 年国勢調査に基づく平成 30 年国土政策局推計

1-3 上位・関連計画での位置付け

(1) 行方市総合戦略（平成 28 年 3 月）

【計画期間】 平成 27 年度から令和 7 年度

【将来像】 『行方ならではの価値』の共有 ～笑顔で住み続けたいまち、行方～

【基本理念】

- ①「継続」から「変革」へ
- ②みんなが主役のまちづくり
- ③身の丈にあった市政運営

【5つの重点プロジェクト】

- ①働く場の拡大プロジェクト
- ②健康で文化的なまちプロジェクト
- ③住みやすい地域プロジェクト
- ④みんなで育むプロジェクト
- ⑤情報発信で日本一プロジェクト



《市民が考える課題》

：「日常生活の利便性の向上が課題 特に買い物の場所と公共交通」

○身近な環境の「不満」

・ 1 位…通勤、通学などの交通機関：51.5%、8 位…日常の買い物：38.6%

○「行方市に住み続けたくない」と答えた人の理由

…買い物など日常の生活が不便である：54.2%（最多）

《めざすこと（基本目標）》

：市民のニーズにあった公共交通を実現する

《目標》

：公共交通に不満を感じている人の割合を下げる

《施策》：市民のニーズにあった公共交通体制の構築

まちづくりと連携し、高速バス、路線バス、乗り合いタクシー（公営）、民間タクシー、スクールバス等を組み合わせた持続可能な公共交通ネットワークを形成します。

①行政の取り組み

■新たな公共交通網の整備

- 高速バス、路線バス、乗り合いタクシー、スクールバス等を組み合わせた路線整備
- 公共交通に不満を感じている人の割合を下げる

■レクリエーション拠点への公共交通手段の確保

- 水郷筑波サイクリングコースの整備
- 霞ヶ浦広域バスの運行拡大
- 行方市、潮来市及び鹿嶋市の 3 市による広域公共交通の整備

②市民（個人）、地域・民間の取り組み

- 公共交通機関に対して理解を深め、利用する
- ノーマイカーデーの実施
- 高齢者、通学者にやさしい公共交通作りを研究する

(2) 行方市都市計画マスタープラン（平成 20 年 3 月）

【都市づくりの理念】

- ：行方市にあるよいものは、大切にすることで素晴らしい価値に変化させる
- 行方市にない必要なものは、周辺都市との相互補完関係で上手に活用する

【都市の将来像】

- ：「なめがたスタンダード（あたりまえの安心）」と「なめがたサプライズ（予想外の満足）」がある都市づくり
- 水辺と台地と暮らしぶり自慢の行方市

【目標人口フレーム】：33,000 人（令和 8 年）



【都市施設等の方針】

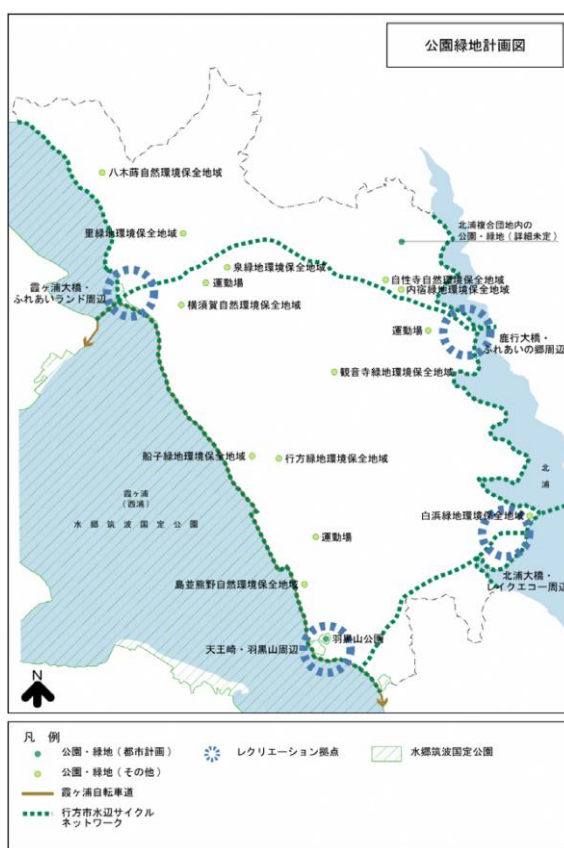
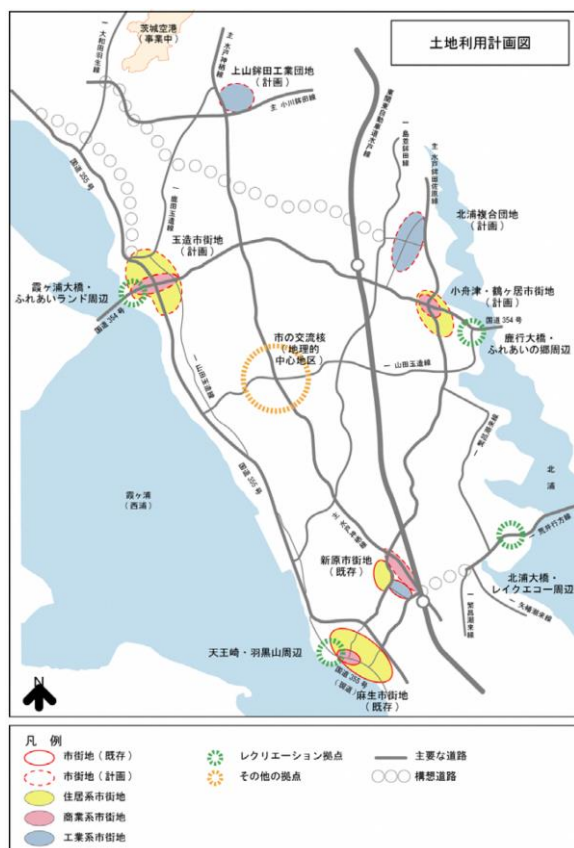
《公共交通関連》 路線バスに代わる新しい形態の公共的な交通について試行・検討を行います。
《自転車関連》

○つくば霞ヶ浦りんりんロード（霞ヶ浦自転車道）

- ・潮来市から土浦市を結ぶ霞ヶ浦（西浦）湖岸の大規模自転車道であり、公園・文化施設等の観光資源を水辺の交流ネットワークを形成するとともに、市民などの健康増進を図るため、積極的な整備を促進します、基本的に一般道と分離した自転車専用の道路として整備を促進します。

○行方市水辺サイクル・ネットワーク

- ・霞ヶ浦自転車道のみならず、北浦湖岸の市道などを用いた自転車ネットワークとして、行方市水辺サイクル・ネットワークを位置付けます。
- ・さらに、霞ヶ浦（西浦）と北浦双方を連絡する自転車ネットワークとして、国道 354 号と一般県道荒井行方線を位置付け、自転車などが安全に通行できるよう計画することとします。
- ・これら 3 路線については、一般道路の歩道部などを用いることとし、既存道路の拡充を目指します。



(3) 行方市シティプロモーション指針（平成 31 年 3 月）

【計画の期間】 平成 31 年度から令和 3 年度（3 年間）

【将来像】

：市民が住み続けたい、市外の人が住みたくなる、お客様が来たくなる、感動と感謝のまちづくり、人づくりの実現

【基本目標】

- ①働く場を拡大する
- ②歴史を生かした観光で「行方再発見」を創造する
- ③住みやすい地域をつくる
- ④行方プライドの実現
- ⑤「情報発信日本一」の実現

【推進テーマ】 『行方ならではの価値』の共有

【シティプロモーションの展開戦略（3 本柱）】

- ①「行方ブランド」の構築とその普及促進
- ②「行方」の魅力を醸成・発信（市内&市外）
- ③地域経済活性化（地域ビジネス創出と域内消費モデル確立）



【ニーズに合った公共交通体制構築】

シティプロモーション活動は、市民の福祉の維持・向上を前提に実施します。

交流（関心）人口拡大に向け、公共交通体制整備は必要不可欠ですが、市民生活の利便性とのバランスを考慮して検討を進めます。

■具体的方策

- ・地域公共交通網の観光活用検討
- ・スクールバス、デマンド型乗合タクシー等を活用した地域公共交通の整備
- ・レンタサイクル拠点までの公共交通網整備

(4) 行方市観光振興計画（平成 31 年 3 月）

【計画の期間】 平成 31 年度から令和 5 年度（5 年間）

【観光振興の基本方針】

：繰り返し訪れたくなる地域の魅力を創出する『いくたびの行方』

【重点取組事項】 ※「→」公共交通、自転車関連の施策

- ①農業、自然、歴史に根ざした地域の魅力創造【地域資源】
- ②周辺地域と協働した周遊型観光アピール【広域連携】
 - 空港利用客への観光促進（茨城空港、成田空港など）
 - 霞ヶ浦周辺地域と帆引き船運航とつくば霞ヶ浦りんりんロードの利活用
 - 観光交流拠点強化
- ③訪日外国人観光客の心に響く観光資源の企画・開発【インバウンド】
 - 海外の自転車ファンへのアプローチ、ダイヤモンドルートの利活用

【推進テーマ】 『行方ならではの価値』の共有

【シティプロモーションの展開戦略（3 本柱）】

- ①「行方ブランド」の構築とその普及促進
- ②「行方」の魅力を醸成・発信（市内&市外）
- ③地域経済活性化（地域ビジネス創出と域内消費モデル確立）

2 市民ニーズ調査

2-1 市民アンケート

公共交通や自転車に関する利用状況や利用意向、将来の方向性などについて把握し、これからの公共交通や自転車の利用環境のあり方を検討する上での基礎資料とするために、市民アンケート調査を行った。

調査対象者	15 歳以上 85 歳以下の市民 2,000 人（住民基本台帳による無作為抽出）																																																																																																																		
調査方法	郵送配布、郵送回収（令和 2 年 11 月 20 日（金）～12 月 7 日（月）回答期限）																																																																																																																		
調査項目	①回答者の属性 ：住まい、性別、年齢、職業、自動車運転免許有無、自動車所有状況、自転車保有状況 ②日常の移動のしやすさ ：外出する時に交通手段が無くて困ることの有無とその目的、行き先 ③日常生活の移動実態【目的別（買物、通院、通勤・通学）】 ：外出頻度、主な行き先、利用交通手段 ④市営路線バス、タクシーの利用実態 ：利用頻度、利用目的、運行サービスに対する満足度 ⑤公共交通の利用意向（行きたい場所、利用目的、利用頻度、利用時間帯） ⑥公共交通の今後のあり方 ：公共交通の取組みの方向性、公共交通を維持・充実するための負担の考え方、効果的な公共交通の利用促進策 ⑦自転車の利用環境 ：自転車の利用頻度、利用特性（利用する種類、利用目的、利用距離、利用する理由、利用しない理由）、危険と感じる点、走りやすさの感想、自転車移動時の満足度、自転車の利用環境を向上させるための取組み																																																																																																																		
回収状況	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">地区名</th><th>配布数</th><th>回収数</th><th>回収率</th><th colspan="2">地区名</th><th>配布数</th><th>回収数</th><th>回収率</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="7">麻生地区</td><td>麻生地区</td><td>232</td><td>131</td><td>56.5%</td><td rowspan="6">玉造地区</td><td>玉川地区</td><td>99</td><td>36</td><td>36.4%</td></tr> <tr> <td>太田地区</td><td>91</td><td>36</td><td>39.6%</td><td>手賀地区</td><td>76</td><td>38</td><td>50.0%</td></tr> <tr> <td>大和地区</td><td>219</td><td>72</td><td>32.9%</td><td>玉造地区</td><td>239</td><td>111</td><td>46.4%</td></tr> <tr> <td>行方地区</td><td>91</td><td>89</td><td>97.8%</td><td>現原地区</td><td>125</td><td>39</td><td>31.2%</td></tr> <tr> <td>小高地区</td><td>156</td><td>49</td><td>31.4%</td><td>立花地区</td><td>158</td><td>54</td><td>34.2%</td></tr> <tr> <td>小計</td><td>789</td><td>377</td><td>47.8%</td><td>小計</td><td>697</td><td>278</td><td>39.9%</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td colspan="5"></td></tr> <tr> <td rowspan="4">北浦地区</td><td>津澄地区</td><td>170</td><td>70</td><td>41.2%</td><td colspan="2">住まい無回答</td><td></td><td>11</td><td>-</td></tr> <tr> <td>要地区</td><td>130</td><td>48</td><td>36.9%</td><td colspan="5"></td></tr> <tr> <td>武田地区</td><td>214</td><td>72</td><td>33.6%</td><td colspan="5"></td></tr> <tr> <td>小計</td><td>514</td><td>190</td><td>37.0%</td><td colspan="2">市合計</td><td>2,000</td><td>856</td><td>42.8%</td></tr> </tbody> </table>									地区名		配布数	回収数	回収率	地区名		配布数	回収数	回収率	麻生地区	麻生地区	232	131	56.5%	玉造地区	玉川地区	99	36	36.4%	太田地区	91	36	39.6%	手賀地区	76	38	50.0%	大和地区	219	72	32.9%	玉造地区	239	111	46.4%	行方地区	91	89	97.8%	現原地区	125	39	31.2%	小高地区	156	49	31.4%	立花地区	158	54	34.2%	小計	789	377	47.8%	小計	697	278	39.9%										北浦地区	津澄地区	170	70	41.2%	住まい無回答			11	-	要地区	130	48	36.9%						武田地区	214	72	33.6%						小計	514	190	37.0%	市合計		2,000	856	42.8%
地区名		配布数	回収数	回収率	地区名		配布数	回収数	回収率																																																																																																										
麻生地区	麻生地区	232	131	56.5%	玉造地区	玉川地区	99	36	36.4%																																																																																																										
	太田地区	91	36	39.6%		手賀地区	76	38	50.0%																																																																																																										
	大和地区	219	72	32.9%		玉造地区	239	111	46.4%																																																																																																										
	行方地区	91	89	97.8%		現原地区	125	39	31.2%																																																																																																										
	小高地区	156	49	31.4%		立花地区	158	54	34.2%																																																																																																										
	小計	789	377	47.8%		小計	697	278	39.9%																																																																																																										
北浦地区	津澄地区	170	70	41.2%	住まい無回答			11	-																																																																																																										
	要地区	130	48	36.9%																																																																																																															
	武田地区	214	72	33.6%																																																																																																															
	小計	514	190	37.0%	市合計		2,000	856	42.8%																																																																																																										

(1) 回答者の属性

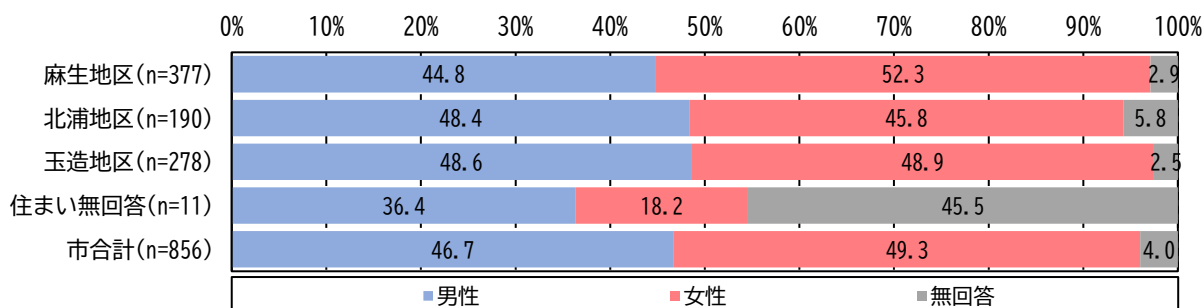
回答者の性別は「女性」の回答者が49.3%と男性よりもやや多く、年齢は60歳以上が59.0%を占めている。

職種は「無職（27.6%）」、「会社員・公務員（26.5%）」が多い。

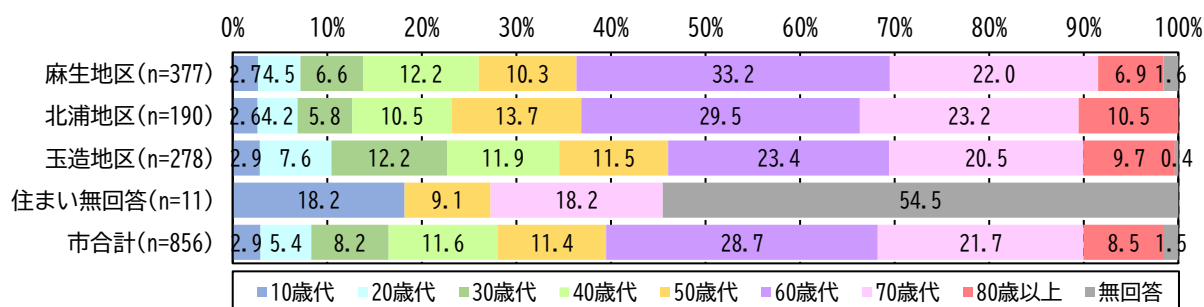
自動車運転免許証有無は、「ある」が86.8%、「ない」が11.3%となっており、自動車の所有状況は「自分専用の自動車がある」が76.8%と最も多く、「家族共用の自動車がある」方が12.5%、「持っていない」方が9.2%を占めている。

自転車の所有状況は「持っていない」が54.4%と最も多く、「家族共用の自動車がある」方が22.4%、「自分専用の自転車がある」方が18.3%を占めている。

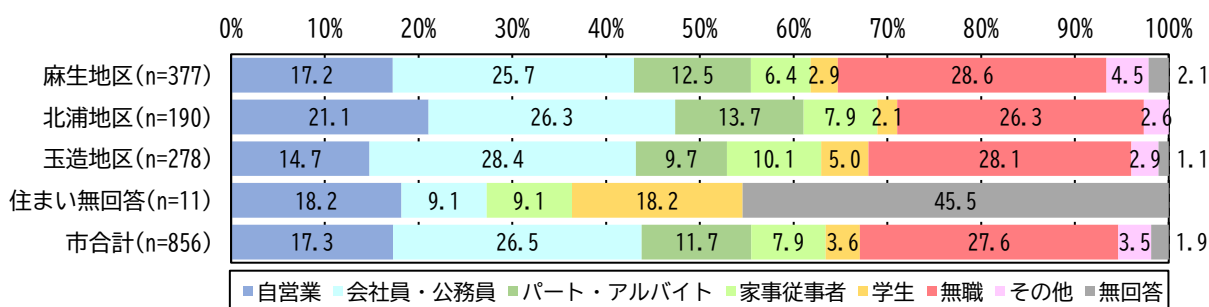
■性別



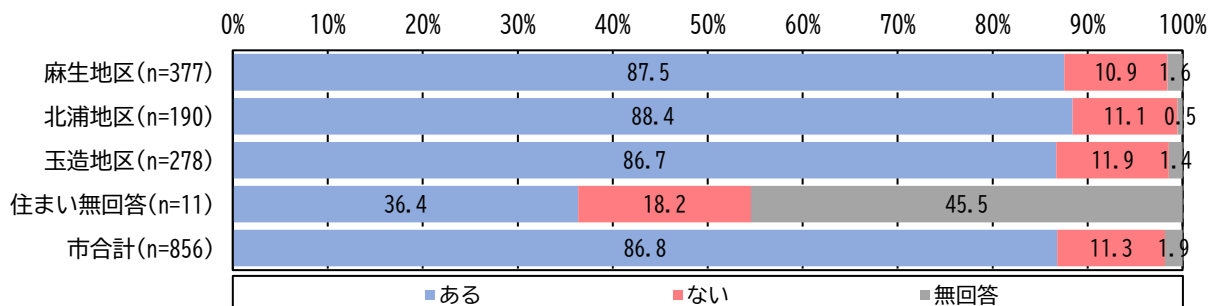
■年齢



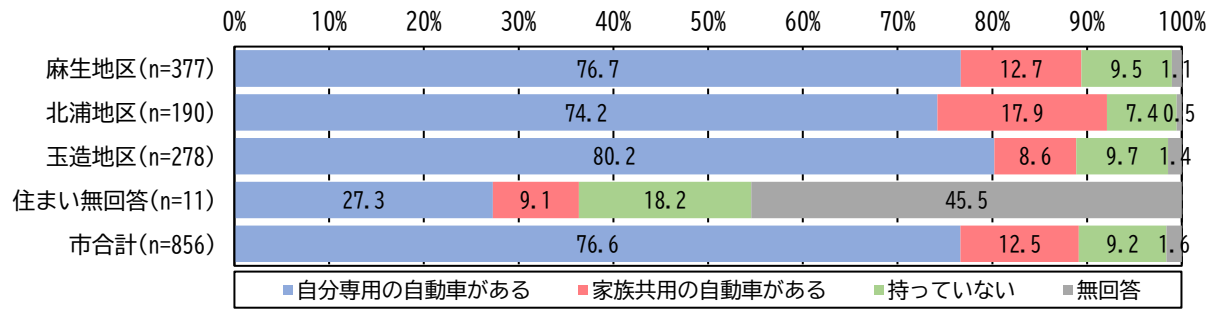
■職業



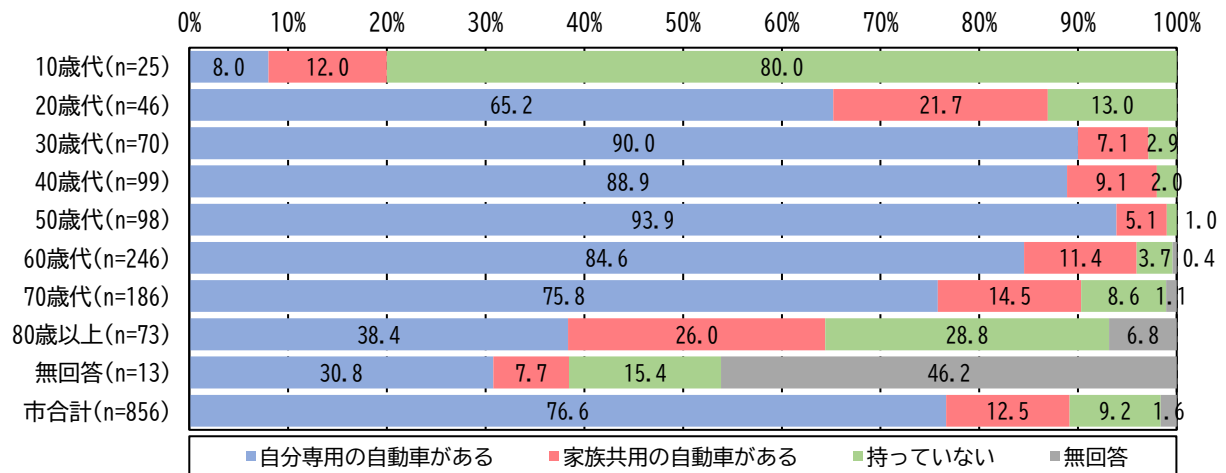
■自動車運転免許証有無



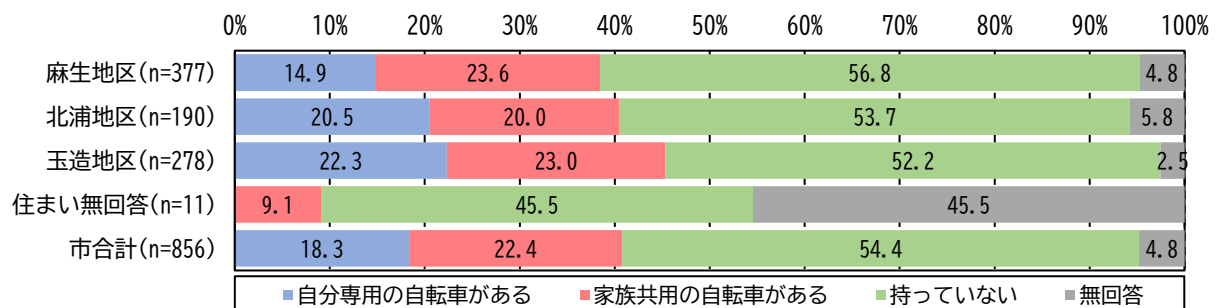
■自動車の所有状況



(年齢別)



■自転車の所有状況



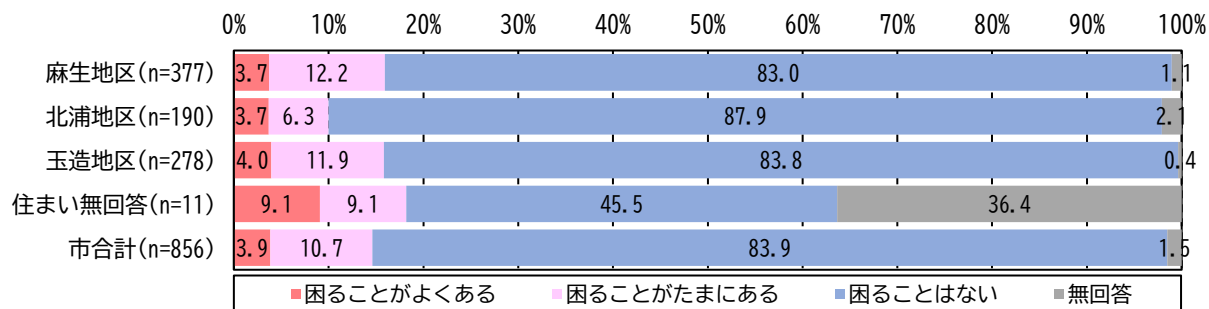
(2) 日常の移動のしやすさ

① 困り具合

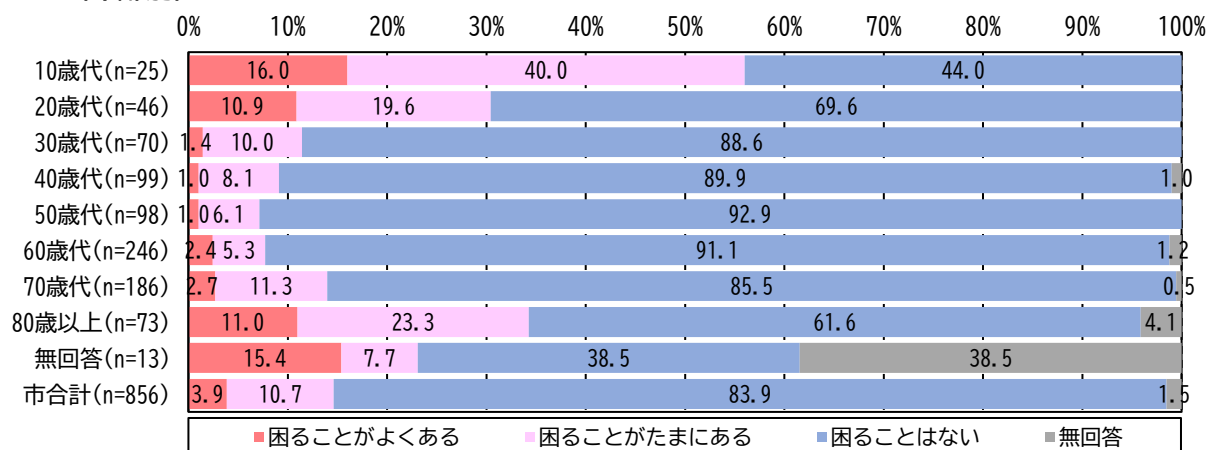
外出時に「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方の合計は14.6%となっている。

年齢別に見ると、10歳代や20歳代、80歳以上で、また、自動車運転免許証有無別に見ると、無い方が困り具合の割合が高い。

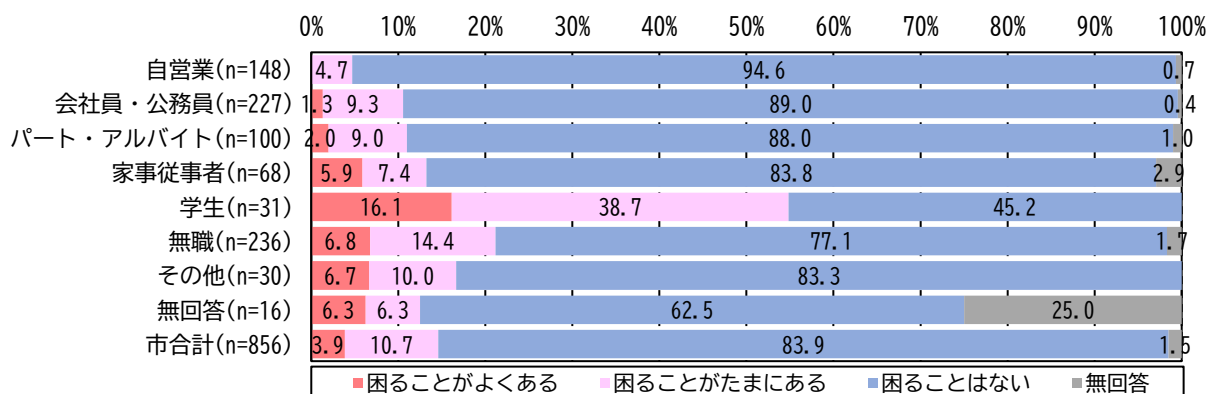
■ 外出する際の困るものの有無



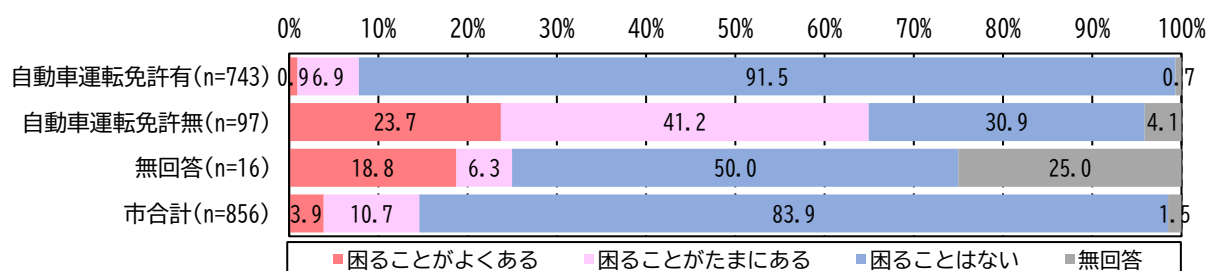
(年齢別)



(職業別)



(自動車運転免許証有無別)



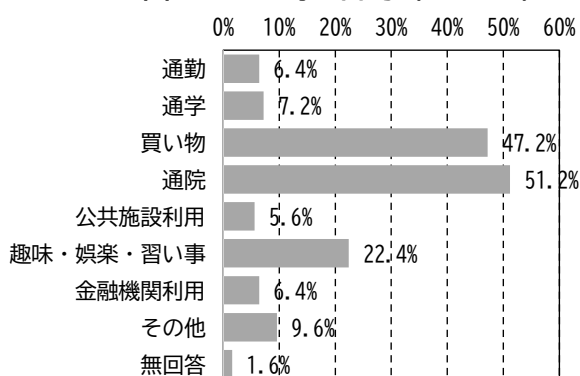
②困っている時の状況

困っている時の目的は、「通院（51.2%）」、「買い物（47.2%）」及び「趣味・娯楽・習い事（22.4%）」の順で多い。

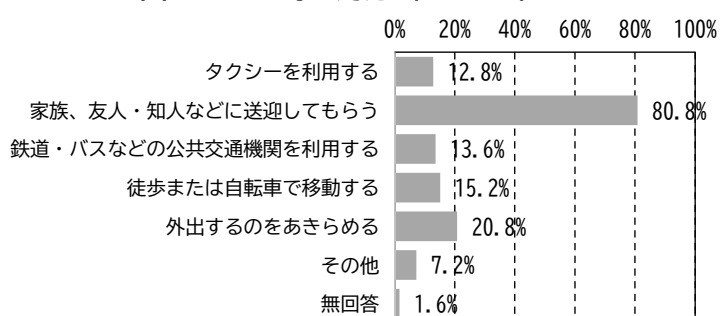
困っている時の対応は、「家族・友人などに送迎してもらおう」が80.8%と最も多く、次いで「外出するのをあきらめる」が20.8%を占めている。

困っている時の行き先は「なめがた地域医療センター（26.4%）」、「その他（市外）（26.4%）」、「ベイシア玉造店（23.2%）」の順で多く、土浦市、石岡市、鉾田市など市外への回答も多い。

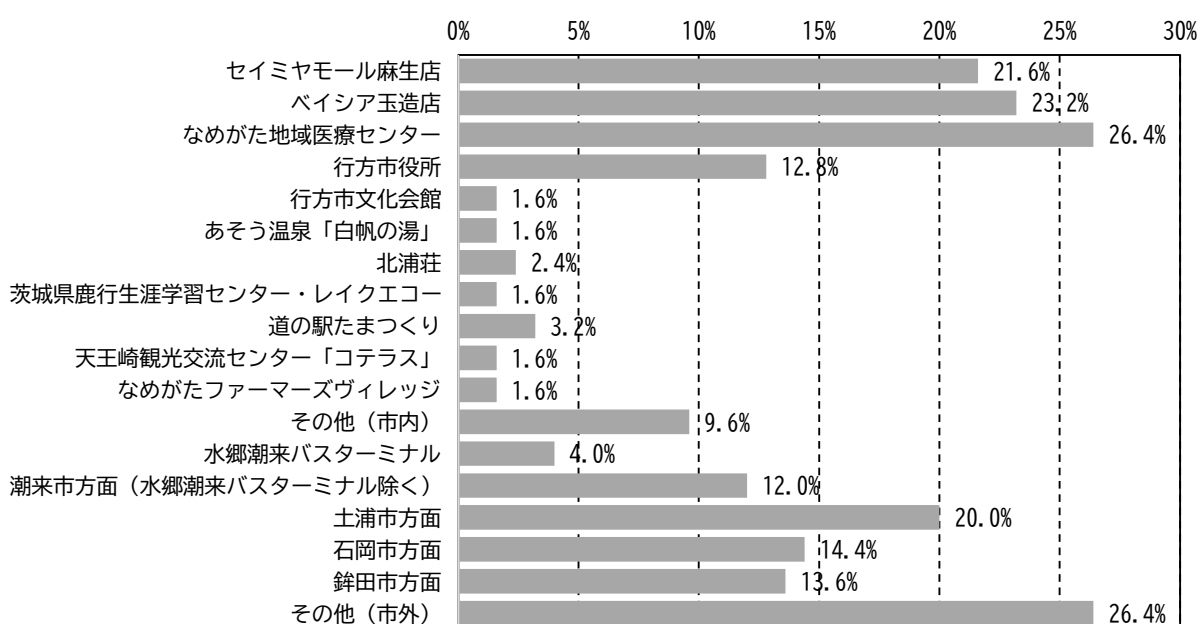
■困っている時の目的（n=125）



■困っている時の対応（n=125）



■困っている時の行き先（n=125）



(3) 日常の外出行動

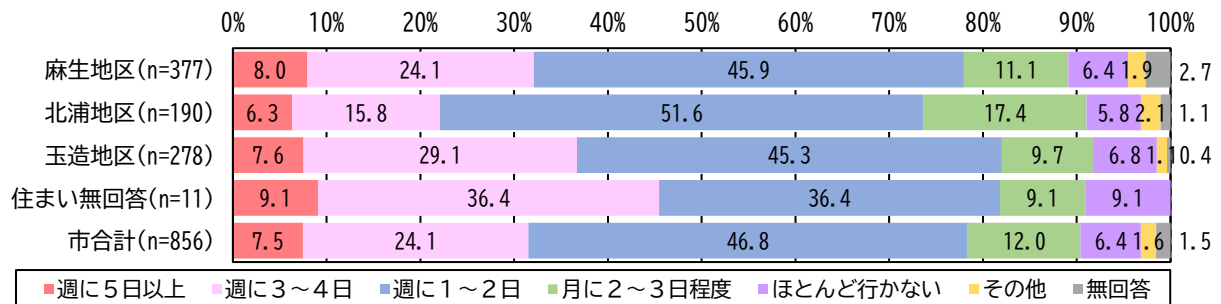
①買い物（食料品・日用品など）

買い物に行く頻度は「週に1～2日（46.8%）」、「週に3～4日（24.1%）」が多い。

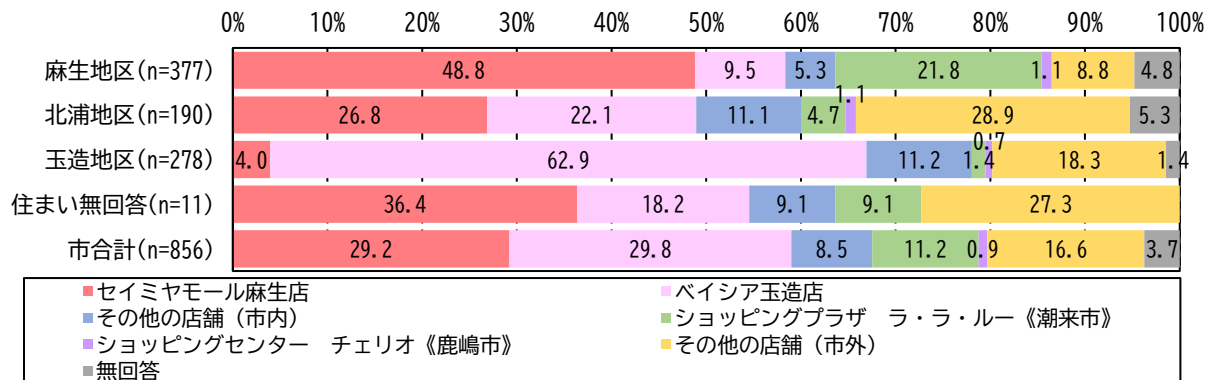
買い物先は「ベイシア玉造店（29.8%）」と「セイミヤモール麻生店（29.2%）」が多く、地区別に見ると、麻生地区は「セイミヤモール麻生店」が、北浦地区は「その他の店舗（市外）」が、玉造地区は「ベイシア玉造店」が多い。

利用交通手段は、「自家用車」が85.4%と多い。

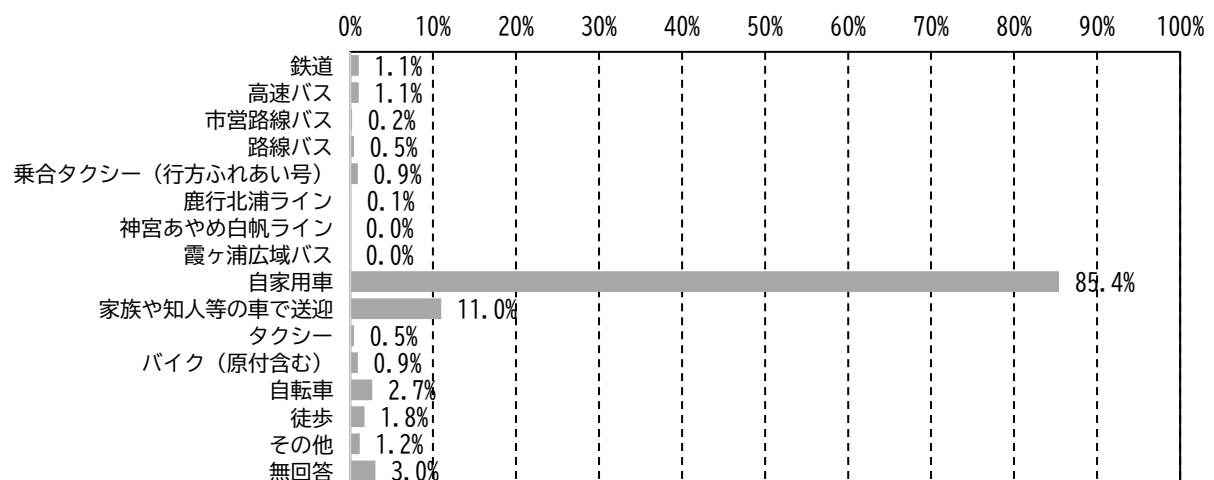
■買い物に行く頻度



■買い物時の主な行き先



■買い物に行く時の利用交通手段（n = 856）

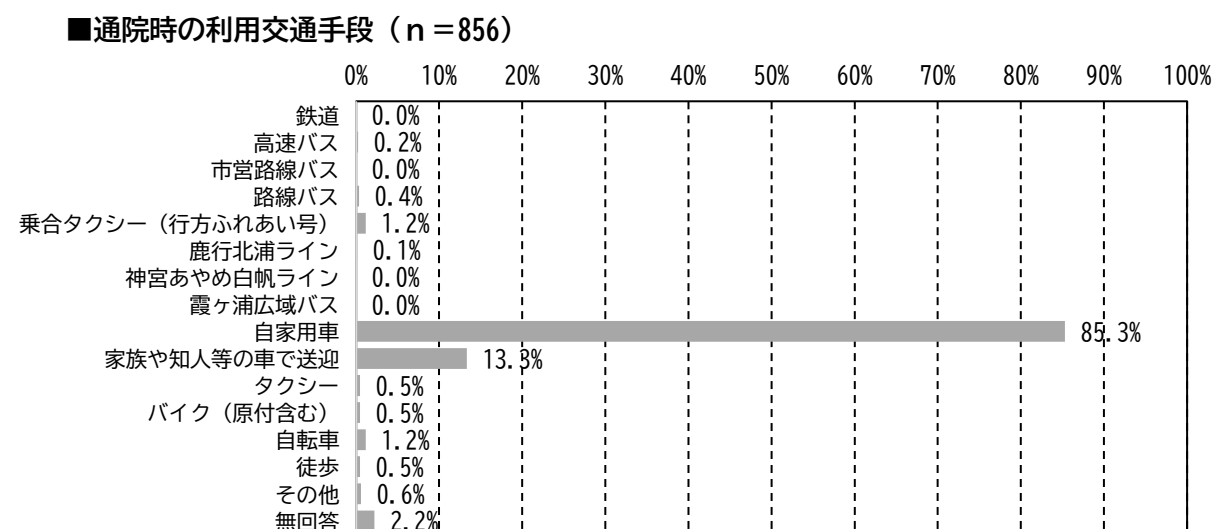
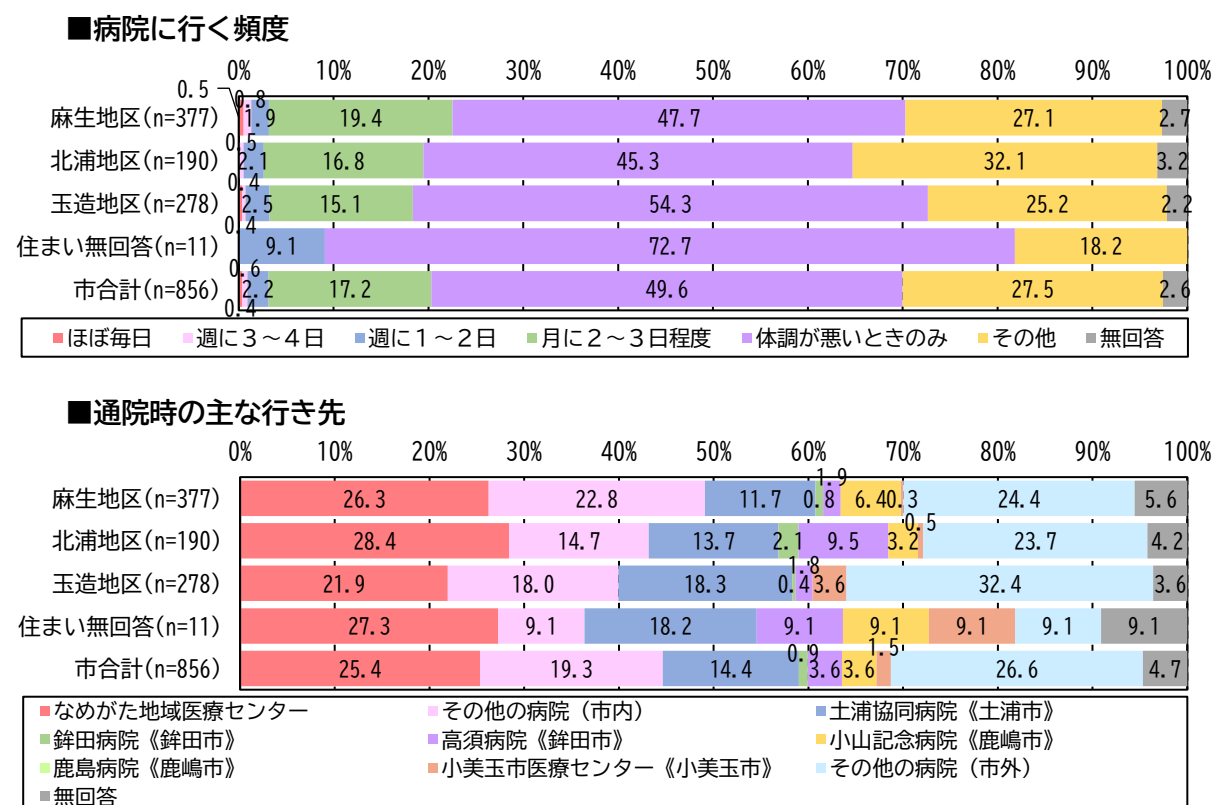


②通院

病院に行く頻度は「体調が悪いときのみ（49.6%）」が多い。

通院時の主な行き先は、市内が44.6%、市外が50.7%と市外の病院が多く、「なめがた地域医療センター」は25.4%を占めている。

利用交通手段は、「自家用車」が85.3%と最も多く、次いで「家族や知人等の車で送迎（13.3%）」となっている。



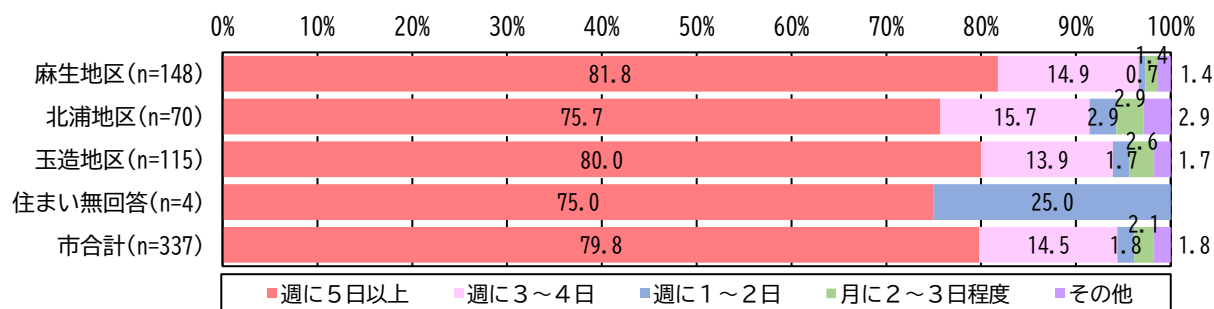
③通勤・通学

通勤・通学の頻度は「週に5日以上（79.8%）」が多い。

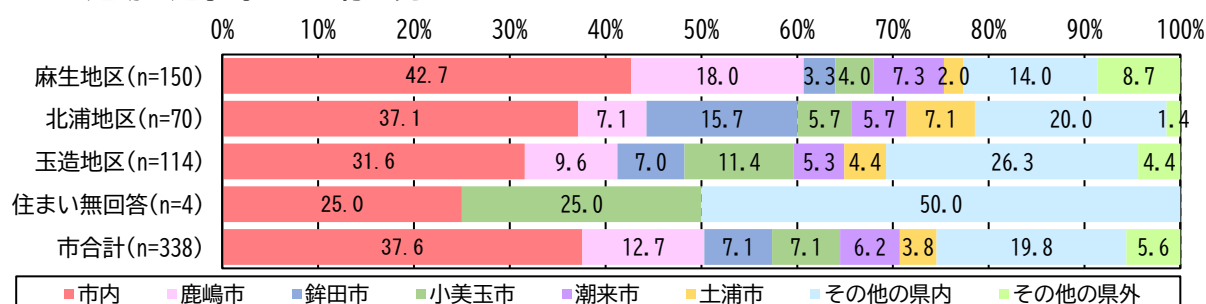
通勤・通学する方の主な行き先として「市内」が37.6%と最も多く、市外は62.4%を占めている。

利用交通手段は、「自家用車」が87.4%と最も多い。

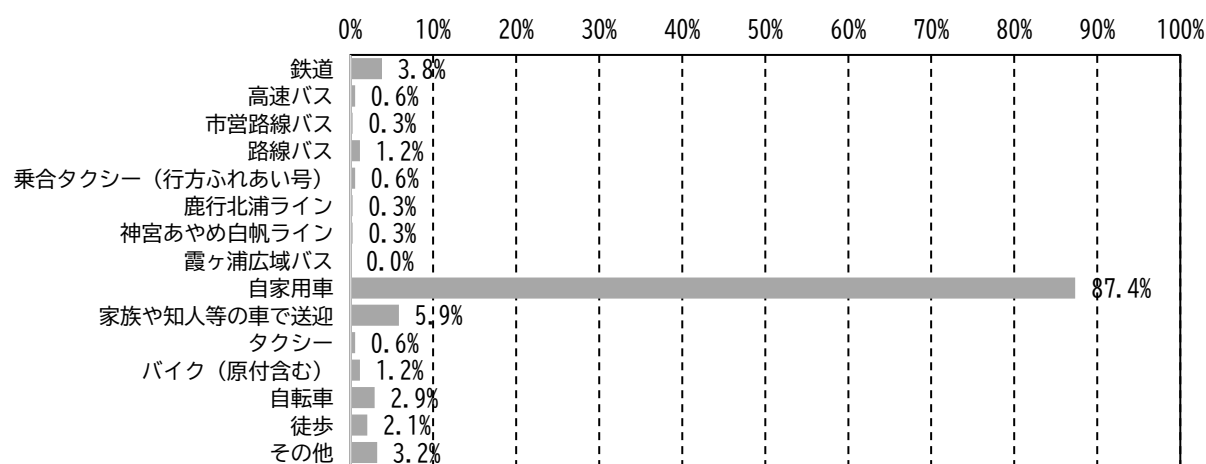
■通勤・通学時の頻度



■通勤・通学時の主な行き先



■通勤・通学時の利用交通手段（n=340）

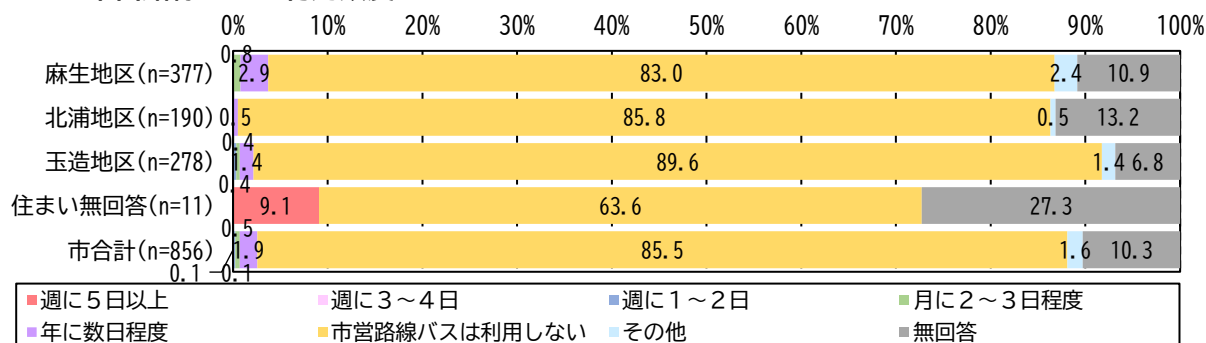


(4) 市営路線バスの利用実態

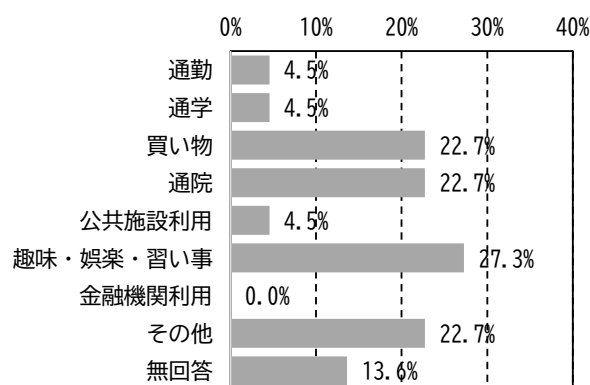
市営路線バスの利用頻度は2.6%の方が利用しており、「市営路線バスは利用しない」方が85.5%と多い。利用目的は「趣味・娯楽・習い事」、「買い物」、「通院」が多い。

運行サービスに対する満足度（利用者）は「運賃」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が多いものの、「運行時間帯」、「運行本数」、「運行ルート（行き先など）」で不満度が多い。

■市営路線バスの利用頻度

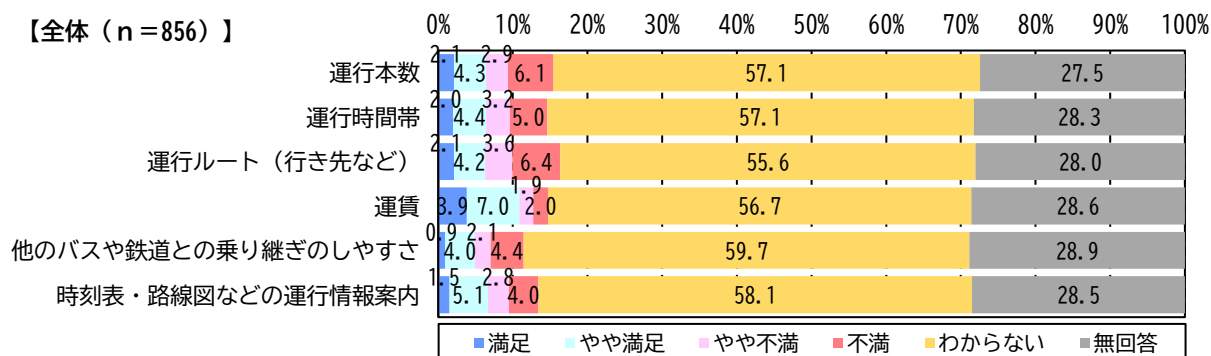


■市営路線バスの利用目的 (n=22)

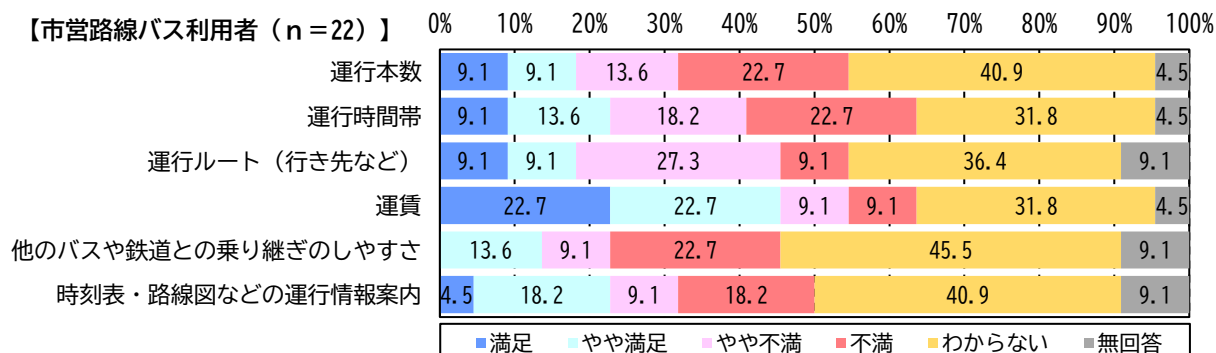


■市営路線バスの運行サービスに対する満足度

【全体 (n=856)】



【市営路線バス利用者 (n=22)】



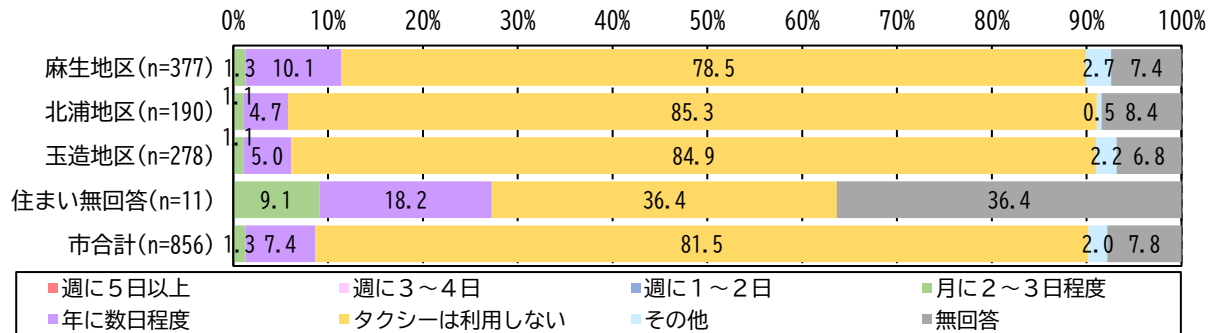
※利用頻度で「週に5日以上」「週に3～4日」「週に1～2日」「月に2～3日程度」「年に数日程度」回答者

(5) タクシーの利用実態

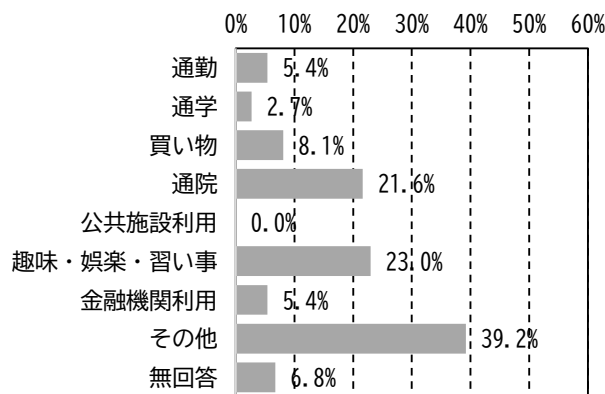
タクシーの利用頻度は、8.7%の方が利用しており、「年に数日程度」が7.4%と低頻度の利用割合が多く、利用目的は「その他」、「趣味・娯楽・習い事」、「通院」が多い。

サービスに対する満足度（利用者）は「利用のしやすさ（電話での呼び出しなど）」と「車両の乗り心地・乗りやすさ」で「満足」と「やや満足」の合計が多いものの、「運賃」で25.7%と不満度が多い。

■タクシーの利用頻度

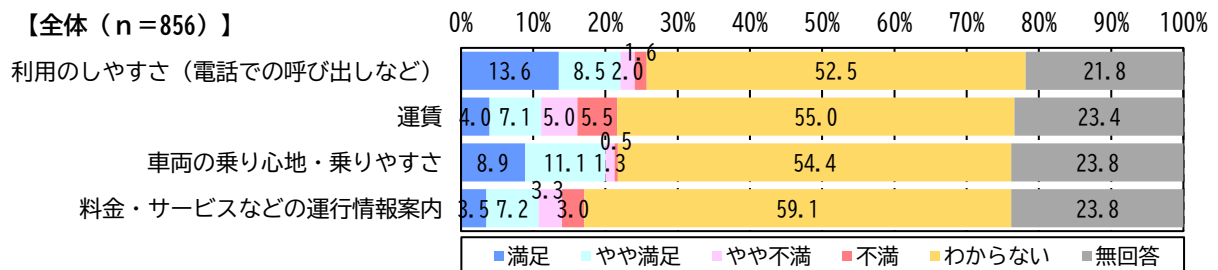


■利用目的 (n=74)

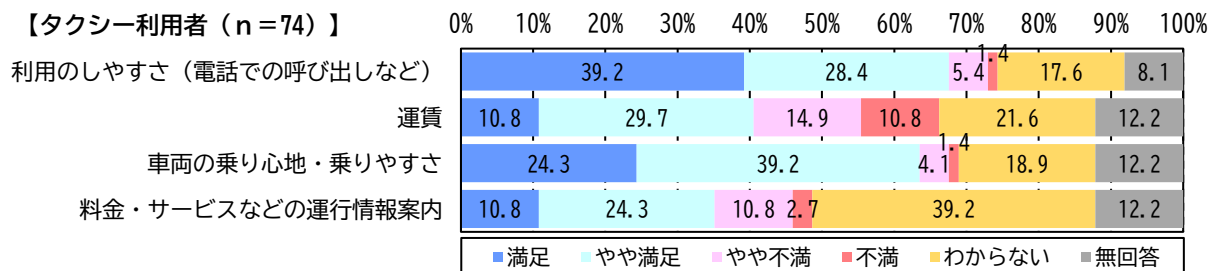


■運行サービスに対する満足度

【全体 (n=856)】



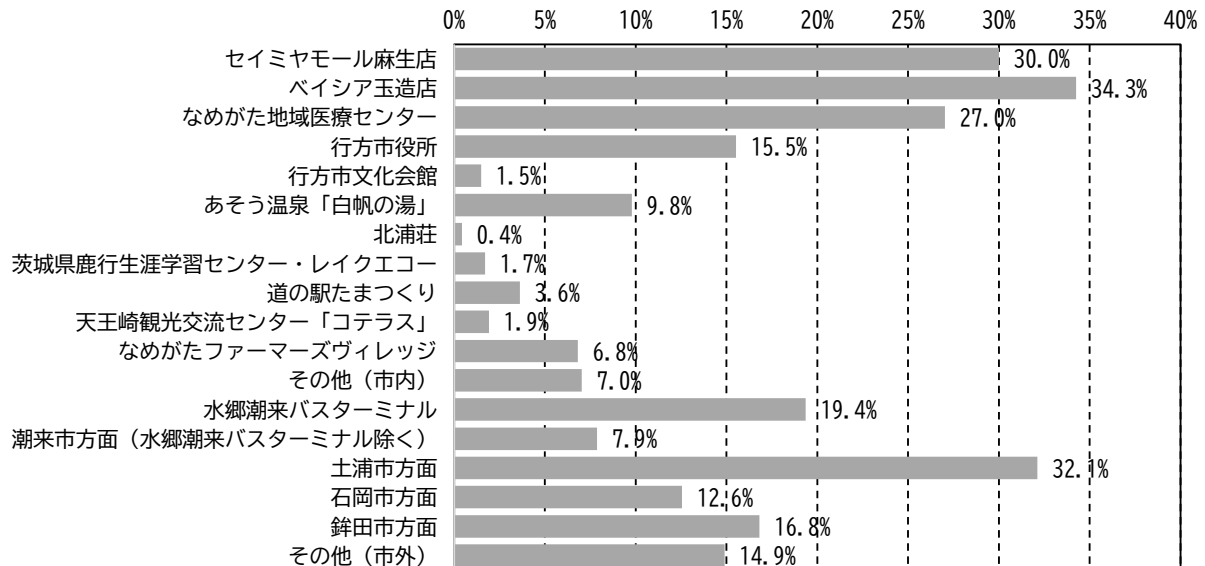
【タクシー利用者 (n=74)】



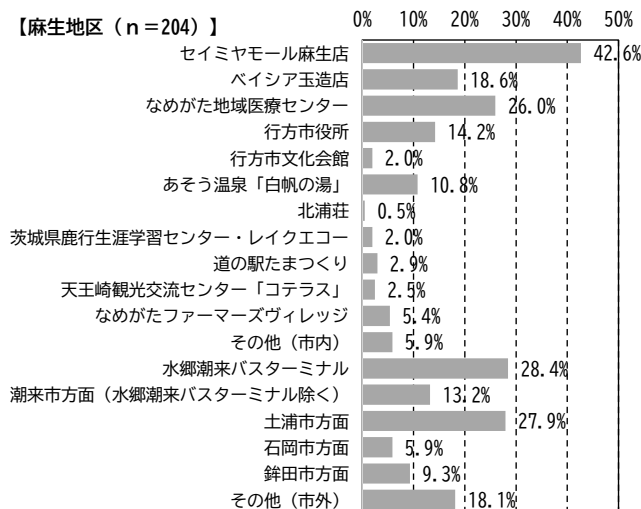
(6) 公共交通の利用意向

買い物や通院などの目的地へ直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行した場合の行きたい場所は、「ベイシア玉造店」、「土浦市方面」、「セイミヤモール麻生店」の順が多い。

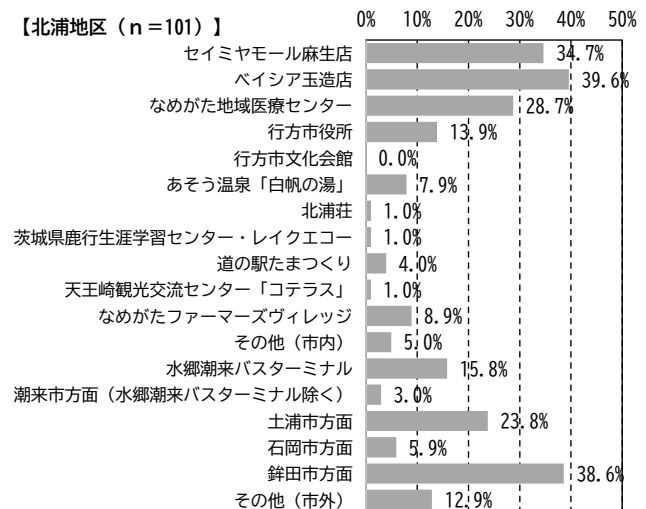
■行きたい場所（n=470）



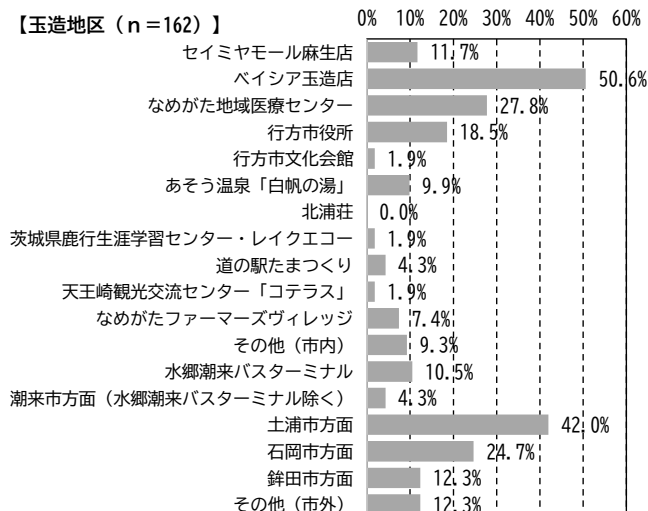
【麻生地区（n=204）】



【北浦地区（n=101）】



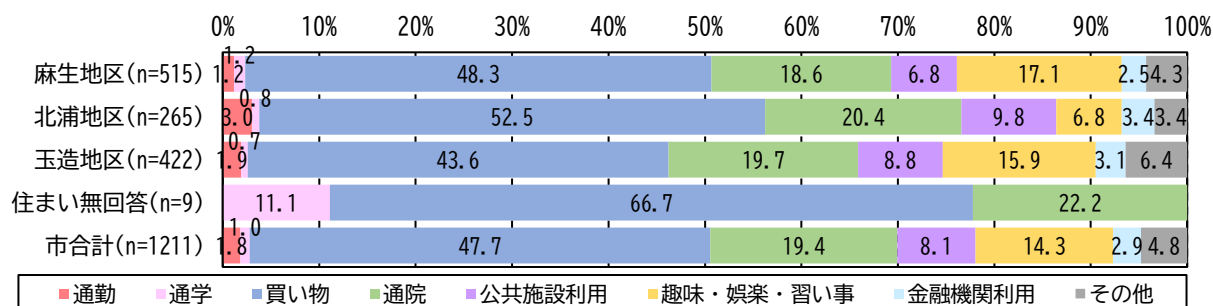
【玉造地区（n=162）】



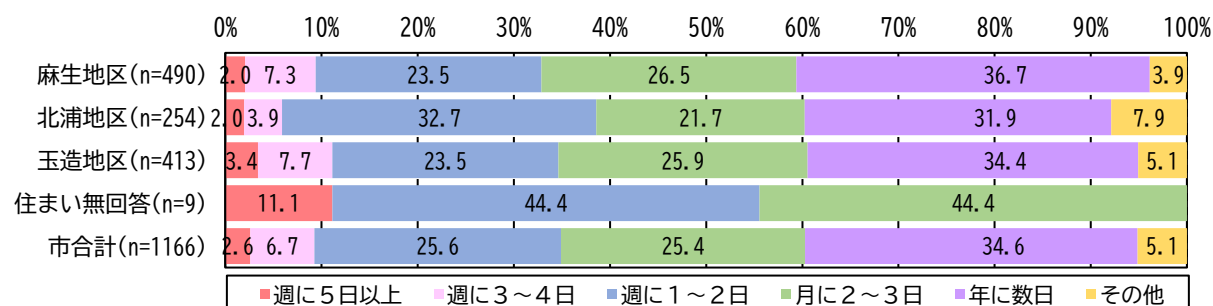
その利用目的は、「買い物（47.7%）」、「通院（19.4%）」、「趣味・娯楽・習い事（14.3%）」が多く、利用頻度は「年に数日（34.6%）」、「週に1～2日（25.6%）」、「月に2～3日（25.4%）」となっている。

利用時間帯は、出発時間帯は9時台、10時台が、帰宅時間帯は12時台と15時台が多い。

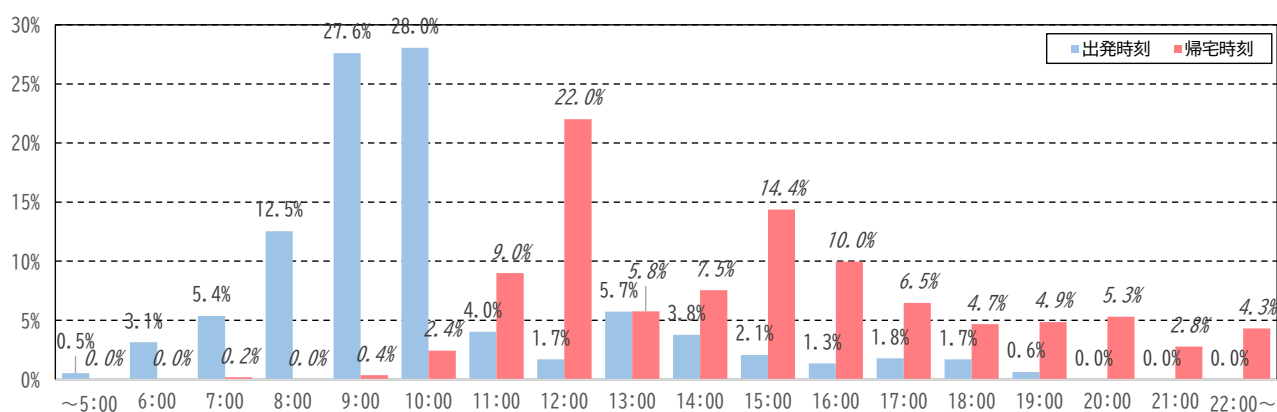
■バスなどの公共交通機関を運行した場合の利用目的



■バスなどの公共交通機関を運行した場合の利用頻度



■バスなどの公共交通機関を運行した場合の利用時間帯



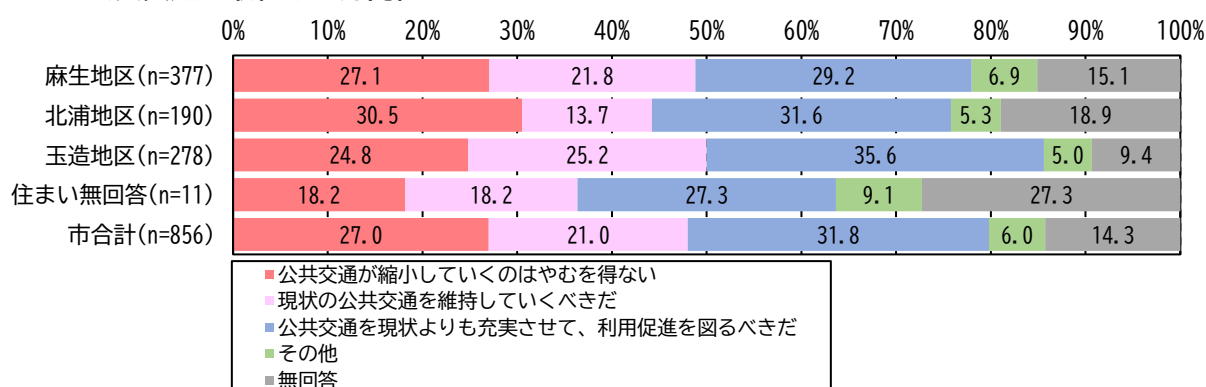
(7) 公共交通の今後のあり方

公共交通の取組みの方向性は、「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ（31.8%）」、「公共交通が縮小していくのはやむを得ない（27.0%）」、「現状の公共交通を維持していくべきだ（21.0%）」の順で多い。

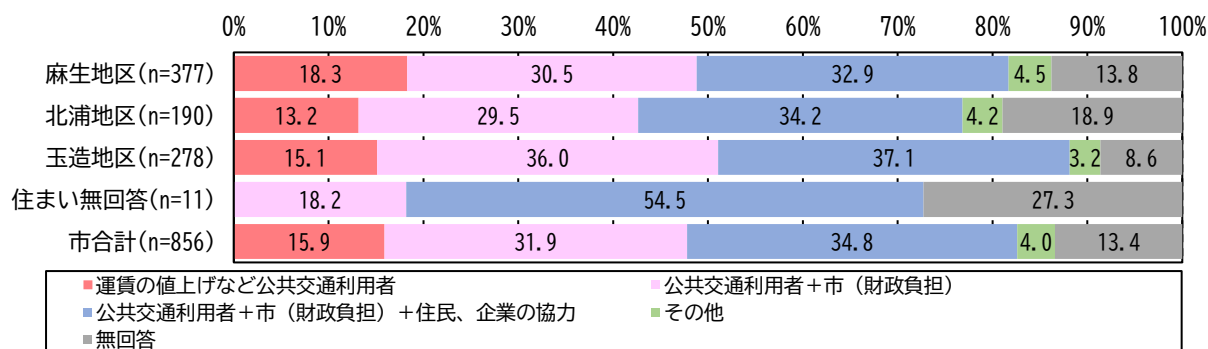
公共交通を維持・充実するための負担の考え方は、「公共交通利用者＋市（財政負担）＋住民、企業の協力」が34.8%と最も多い。

公共交通の利用促進を図るための効果的な取組は、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充（48.2%）」、「市営路線バス等や乗合タクシーなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布（42.3%）」、「商業施設などと連携した公共交通割引チケットなどの発行（29.7%）」の順で多い。

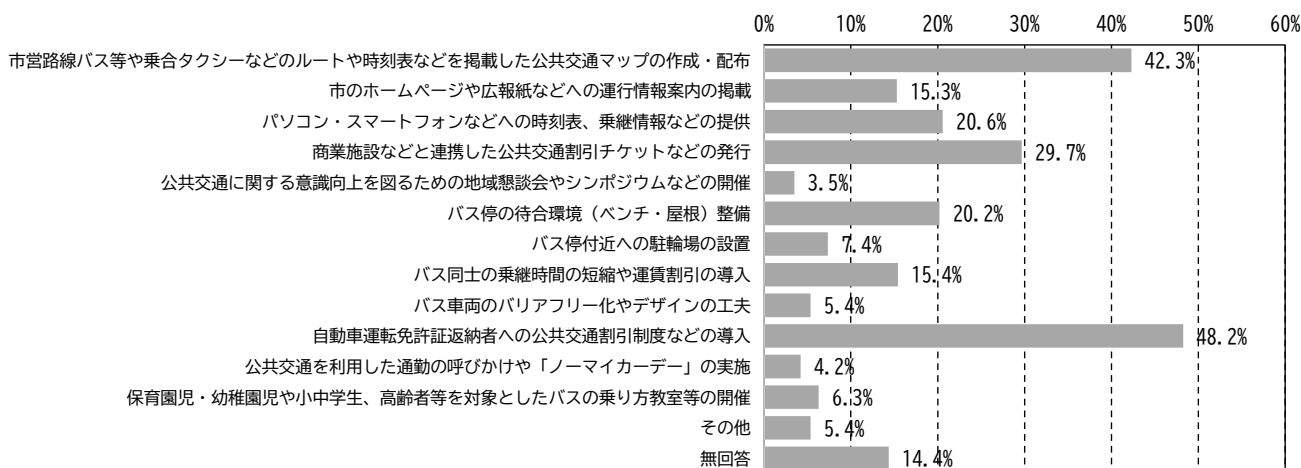
■公共交通の取組みの方向性



■公共交通を維持・充実するための負担の考え方



■公共交通の利用促進を図るための効果的な取組み（n＝856）

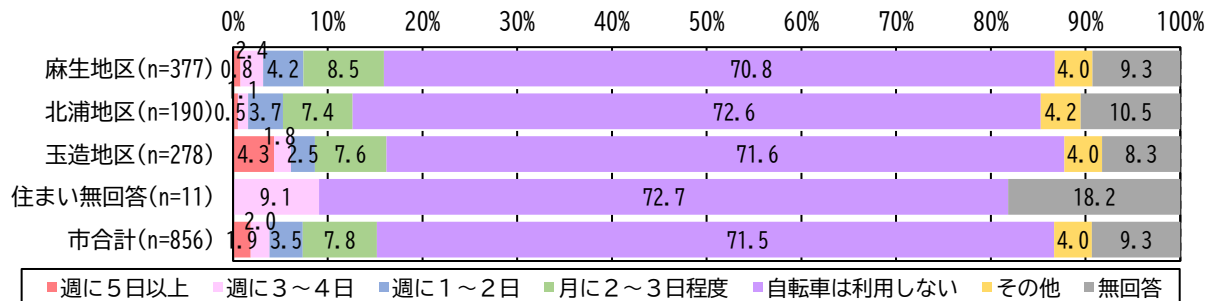


(8) 自転車の利用環境

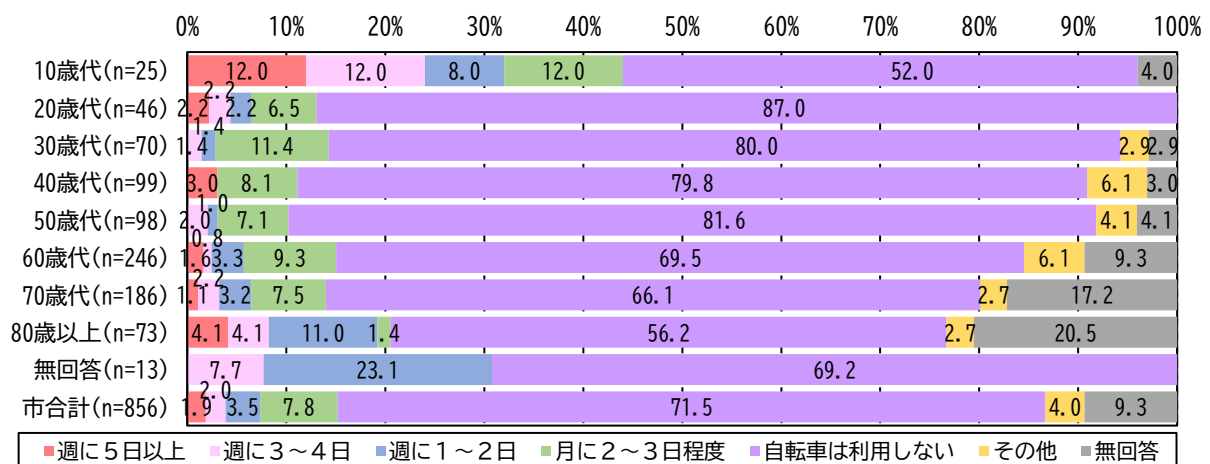
①自転車の利用頻度

自転車は、15.2%の方が利用しており、「月に2～3日程度」が7.8%と低頻度の利用割合が多く、年齢別、職業別に見ると、10歳代の学生で利用している方の割合が多い。

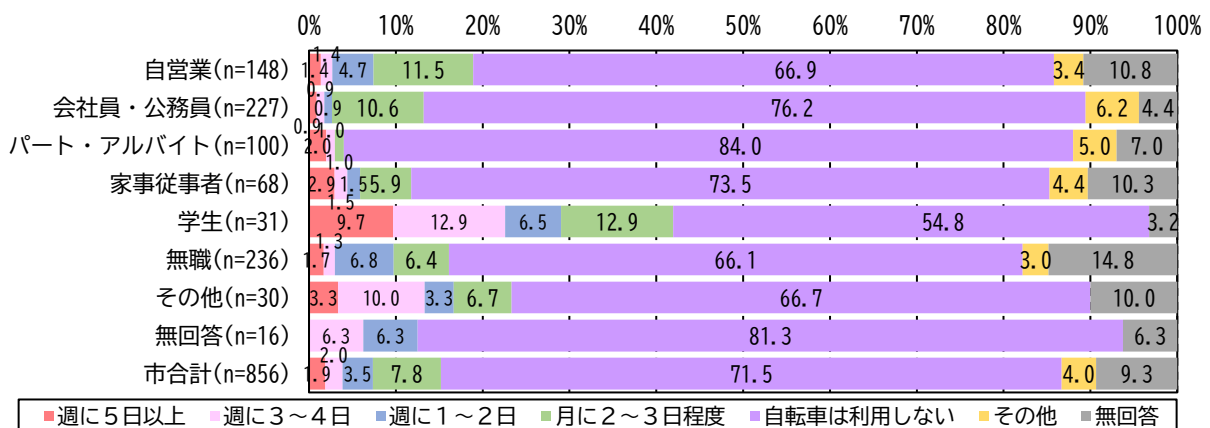
■自転車の利用頻度



(年齢別)



(職業別)



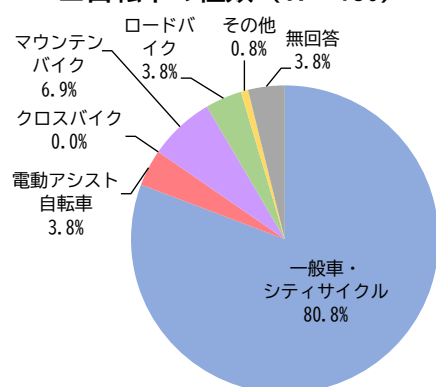
②自転車の利用特性

自転車の種類は「一般車・シティサイクル」が80.8%と多く、利用目的は「その他」、「買い物」、「趣味・娯楽・習い事」が多い。

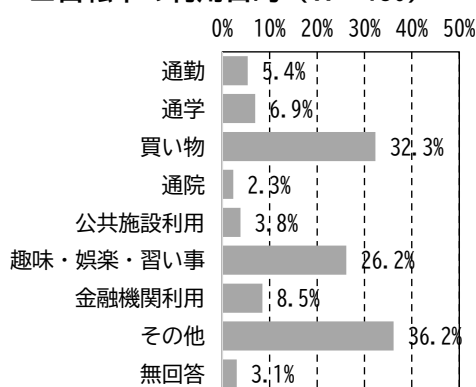
1日当たりの利用距離は「1km未満」が31.5%と最も多く、5km未満の割合が8割を占めている。

自転車を利用する理由は「健康に良い、運動不足解消のため（55.4%）」、「気軽に使える、早く移動できるため（52.3%）」が多く、利用しない理由は「自転車を所有していないため」に次いで「自転車では移動距離が長いため（43.3%）」となっている。

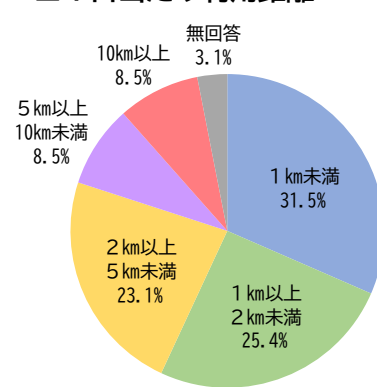
■自転車の種類（n=130）



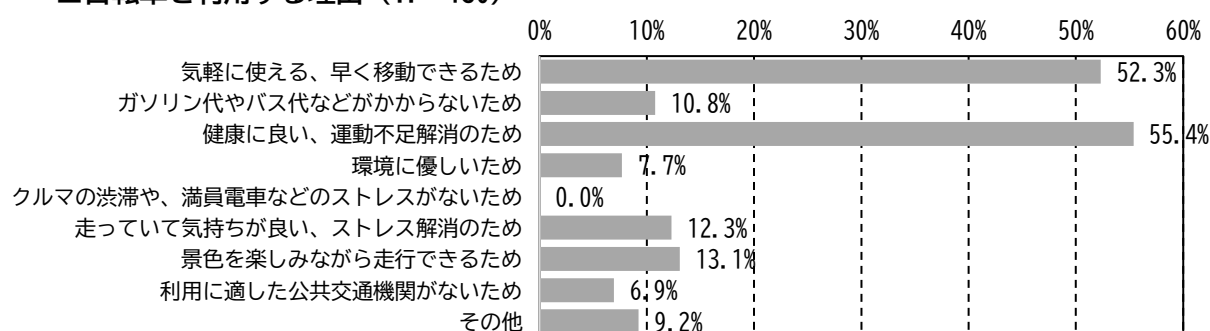
■自転車の利用目的（n=130）



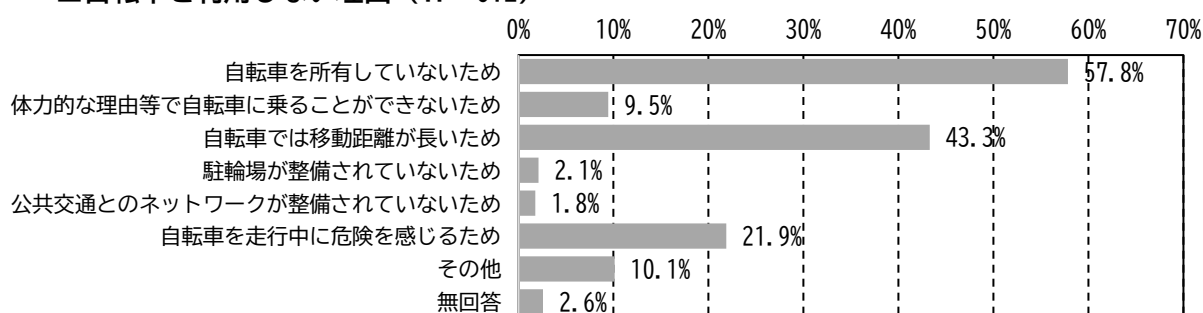
■1日当たり利用距離



■自転車を利用する理由（n=130）



■自転車を利用しない理由（n=612）



③自転車利用時の意識・満足度

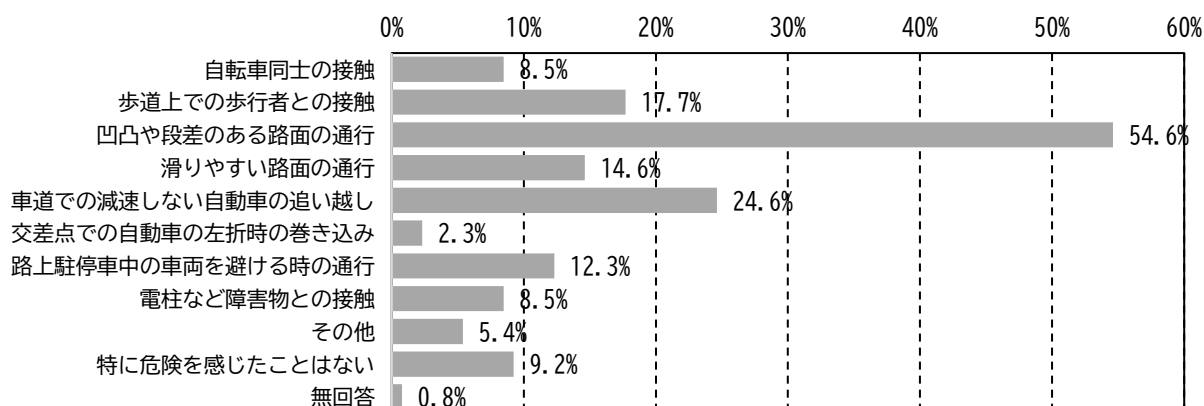
自転車利用時に危険を感じる状況は、「凹凸や段差のある路面の通行」が54.6%と多い。

市内の道路における自転車の走りやすさは「普通」が48.5%と多く、「やや走りにくい」と「非常に走りにくい」と回答した方が「とても走りやすい」、「まあ走りやすい」より高い。

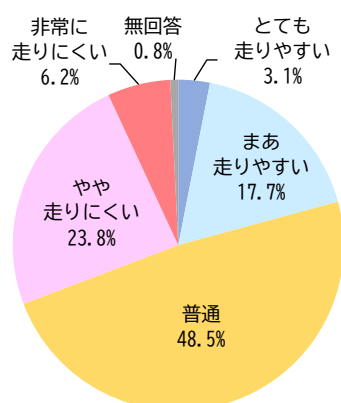
一方で、自転車で移動する際の満足度は約5割と「不満」と「やや不満」の合計より高い。

自転車の利用環境を向上させるための必要な取組みは、「自転車のみ走行できる自転車道等の整備（54.4%）」、「段差や溝のない、平坦で滑りにくい路面の改善（43.6%）」が多い。

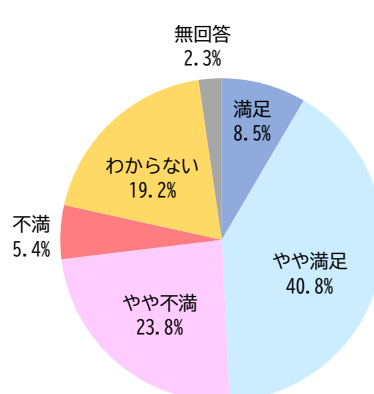
■自転車利用時の危険とを感じる状況



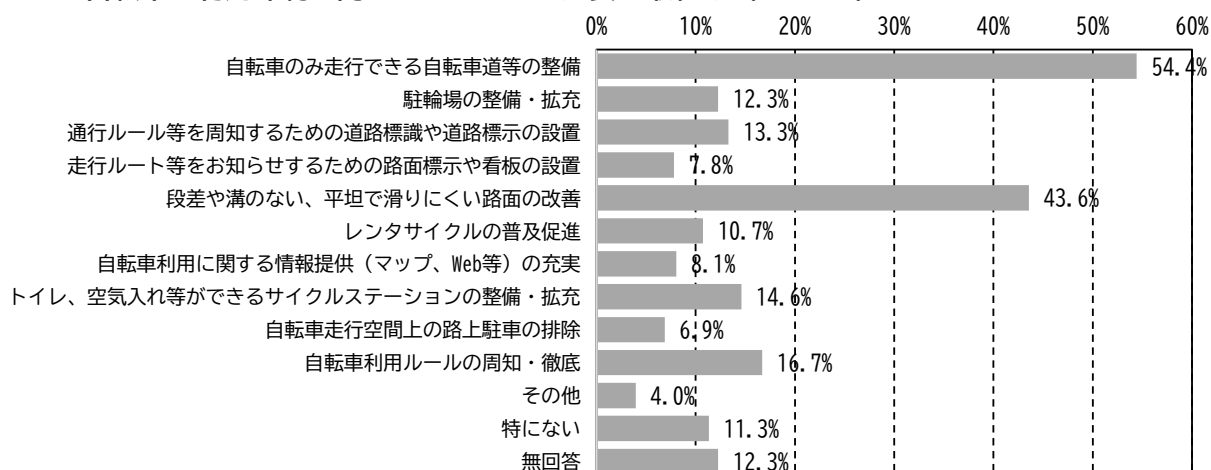
■自転車の走りやすさ



■満足度



■自転車の利用環境を向上させるための必要な取組み（n = 856）



2-2 市営路線バス・広域路線バス利用者アンケート

市営路線バス、広域路線バスの利用者を対象に、利用状況やサービス満足度、改善点などを把握するため、アンケート調査を行った。

■市営路線バス・広域路線バス利用者アンケート調査の概要

調査対象路線	・市営路線バス …麻生玉造ルート（平日便）、麻生右左回りルート（休日便）、北浦玉造ルート（平日便・休日便）、玉造麻生ルート（平日便） ・広域路線バス …鹿行北浦ライン、鹿行広域バス「神宮あやめ白帆ライン」、霞ヶ浦広域バス
調査方法	【市営路線バス】 ・調査方法…バス車内に調査票を留置き、運転手から利用者への声掛けにより回答。調査票は乗客自身が調査票の該当箇所を折り込むアンケート方式 ・調査期間…令和2年11月26日（木）～12月10日（木） 【広域路線バス】 ・調査方法…バスの乗客へ調査票を渡し、乗客自身が調査票の該当箇所を折り込むアンケート方式（ビンゴ形式調査票の活用） ・調査日…平日：令和2年11月30日（月）、休日：令和2年11月29日（日） ・調査時間帯…始発から最終まで
調査項目	乗車・降車バス停、利用者属性（性別、年齢、住まい）、運転免許有無、往復利用有無、利用頻度、利用目的、運行サービスの満足度、改善して欲しいサービス
回答票数	【市営路線バス】54票 …麻生玉造ルート（平日便）21票、麻生右左回りルート（休日便）7票、北浦玉造ルート（平日便4票・休日便3票）、玉造麻生ルート（平日便）19票 【広域路線バス】 ・鹿行北浦ライン…平日16票、休日5票、合計21票 ・鹿行広域バス「神宮あやめ白帆ライン」…平日70票、休日40票、合計110票 ・霞ヶ浦広域バス……平日48票、休日19票、合計67票

《市営路線バス・広域路線バス利用者アンケート調査のまとめ》

（市営路線バス）

○市営路線バスの利用者は20歳未満や70歳以上の運転免許を持っていない方の足として、通学や買い物目的での利用が多い。

○運行サービス満足度は7割弱と高いものの、「運行ルート」、「運行本数」、「運行便数」で改善要望が多い。

（広域路線バス）

○広域路線バスは20歳未満を中心に、多様な年代で、通学、買物、通院など多様な目的で利用されている。

○運行サービス満足度は3路線とも6割以上と高い。

○改善して欲しいサービスは3路線とも「運行本数」が7割以上と高い。

(1) 市営路線バス

①回答者の属性

市営路線バスは、市内在住者で20歳未満や70歳以上の運転免許を持っていない方の利用が多い。

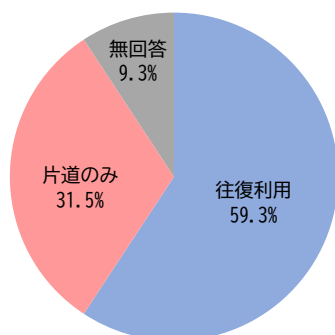
- ・性別は「男性」が27.8%、「女性」が55.6%、無回答が16.7%と女性の割合が多い。
- ・年齢は「20歳未満」が42.6%、70歳以上が24.1%と若年層と高齢者の利用が多い。
- ・住まいは「行方市内」が81.5%、「行方市外」が14.8%、無回答が3.7%と市内の割合が多い。
- ・運転免許有無は「有」が14.8%、「無」が81.5%、無回答が3.7%と無い方の割合が多い。

②利用特性

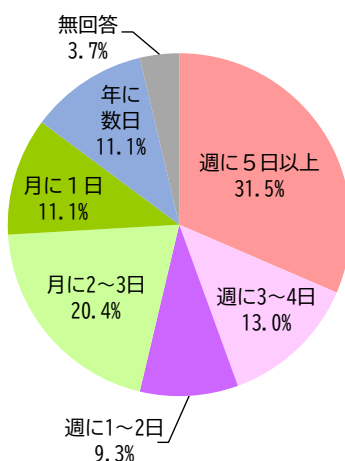
往復利用有無は「往復利用」が59.3%、「片道のみ」が31.5%、無回答が9.3%となっている。

利用頻度は利用目的で「通学(37.0%)」、「買物(25.9%)」が多いため、「週に5日以上(31.5%)」、「月に2～3日(20.4%)」が多い。

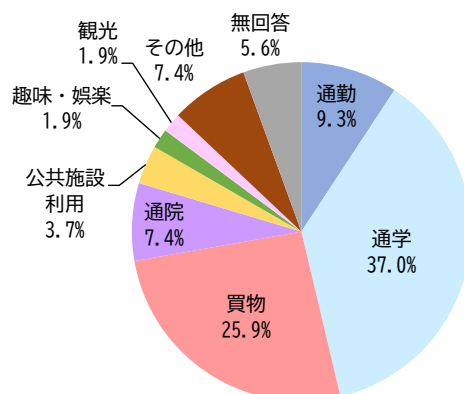
■往復利用有無



■利用頻度



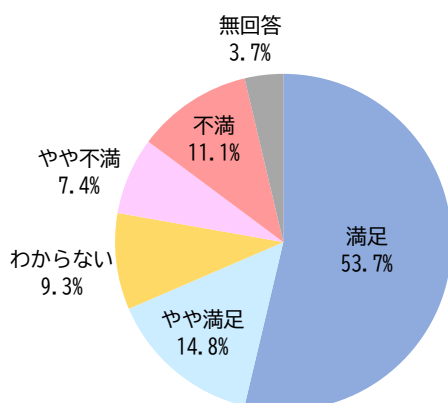
■利用目的



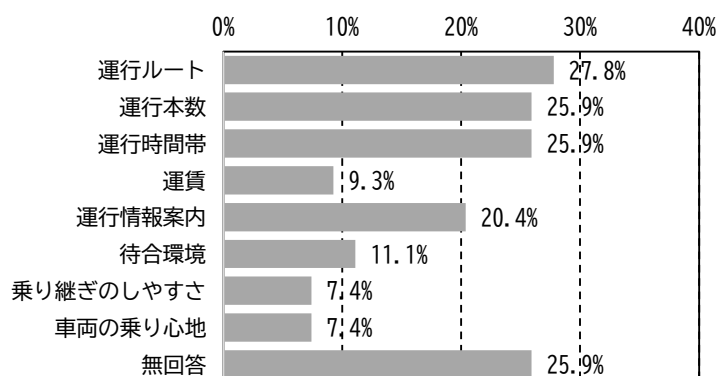
③運行サービスの満足度と改善して欲しいサービス

運行サービスの満足度は7割弱と高く、改善して欲しいサービスは「運行ルート」、「運行本数」、「運行時間帯」が多い。

■運行サービスの満足度



■改善して欲しいサービス



(2) 広域路線バス

①回答者の属性

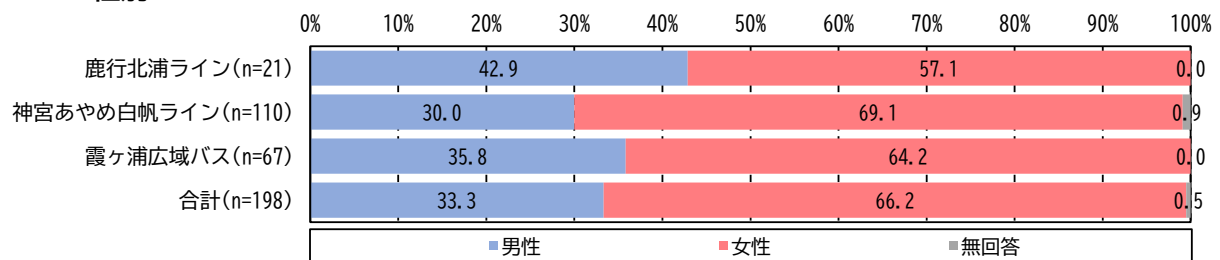
性別は「男性」が33.3%、「女性」が66.2%と女性の割合が多い。

年齢は「20歳未満」が34.3%、70歳以上が27.8%で、特に鹿行北浦ラインと神宮あやめ白帆ラインで20歳未満の割合が多い。

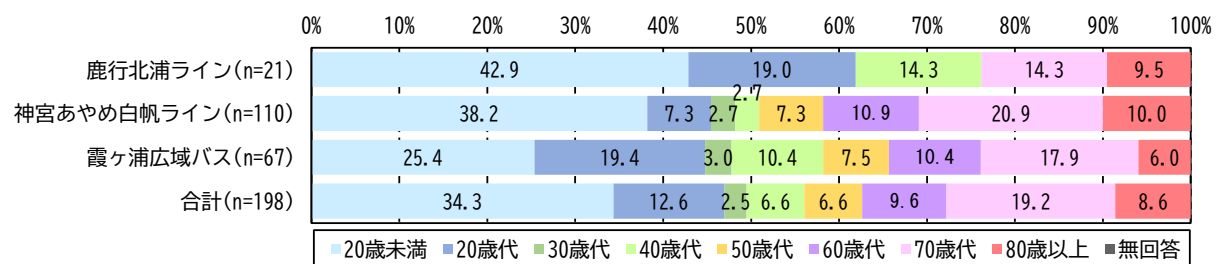
住まいは「行方市内」が18.2%で、あそう温泉やセイミヤモール麻生店、レイクエコー等を運行する鹿行北浦ラインでその割合が多い。

運転免許有無は「有」が24.7%、「無」が73.2%と無い方の割合が多い。

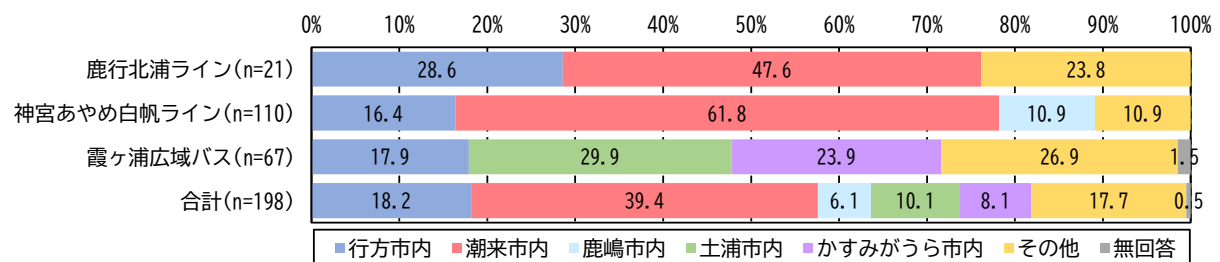
■性別



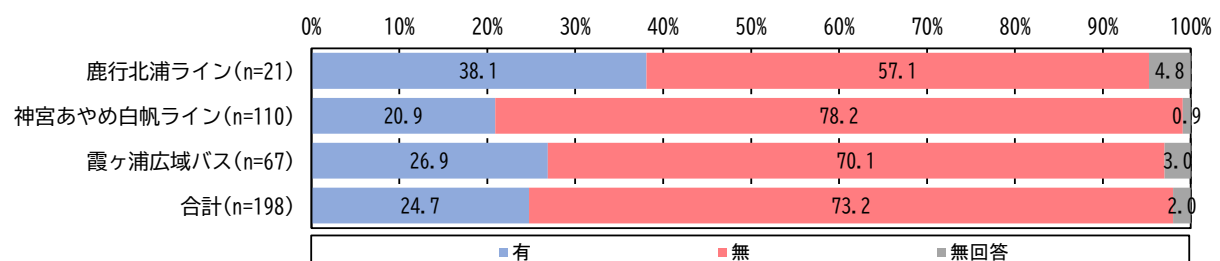
■年齢



■住まい



■運転免許有無

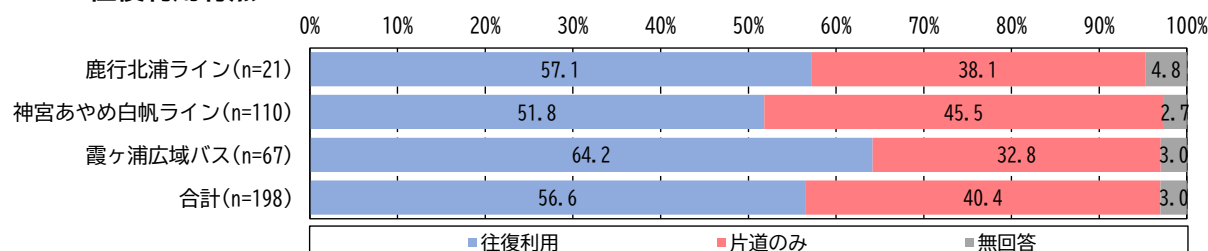


②利用特性

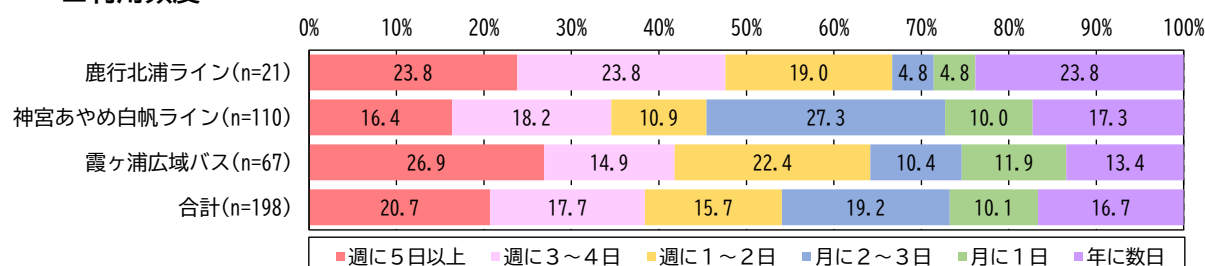
往復利用有無は「往復利用」が56.6%、「片道のみ」が40.4%となっている。

利用頻度は鹿行北浦ラインと霞ヶ浦広域バスで「通勤」、「通学」目的の利用が多いため、「週に5日以上」の割合が高い。神宮あやめ白帆ラインは「月に2～3日」が27.3%と多い。

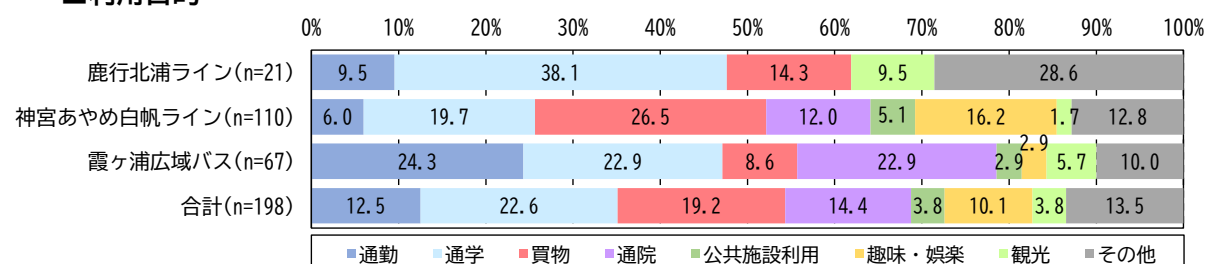
■往復利用有無



■利用頻度



■利用目的

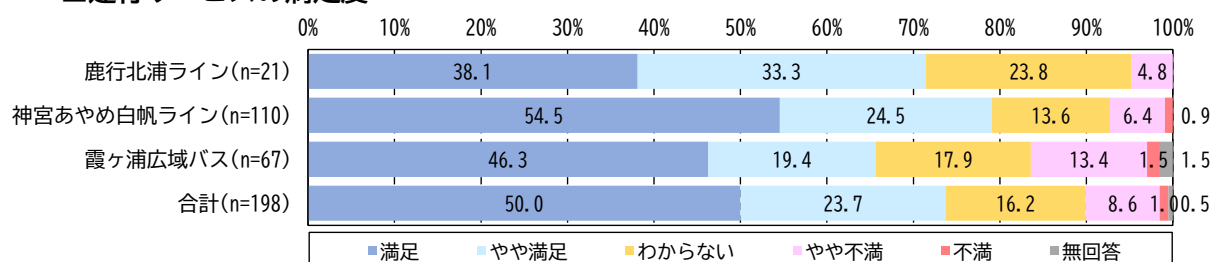


③運行サービスの満足度と改善して欲しいサービス

運行サービスの満足度は3路線とも6割以上と高く、特に神宮あやめ白帆ラインは約8割と高い。

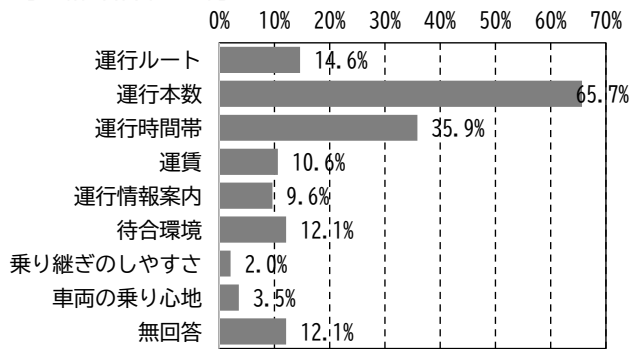
改善して欲しいサービスは3路線とも「運行本数」が7割弱と最も高く、次いで鹿行北浦ラインは「待合環境 (23.8%)」が、神宮あやめ白帆ラインは「運行時間帯 (38.2%)」が、神宮あやめ白帆ラインは「運行時間帯 (38.8%)」と高い。

■運行サービスの満足度

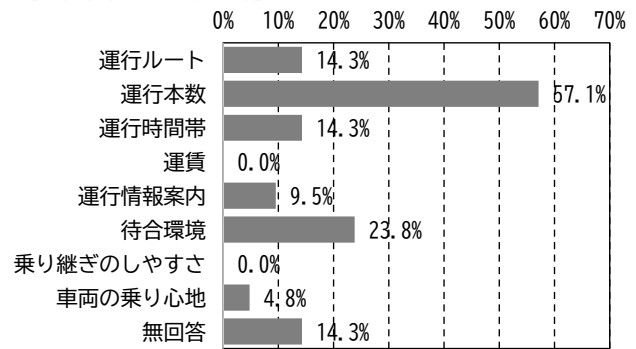


■改善して欲しいサービス

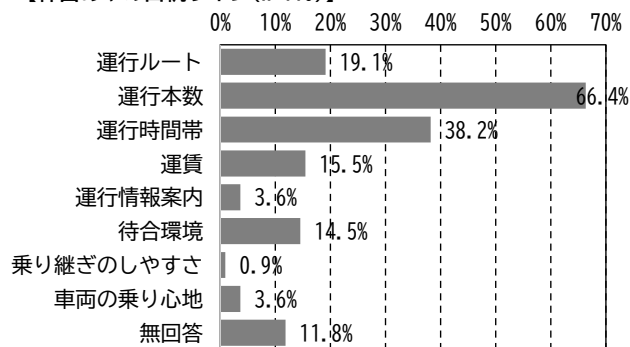
【3路線合計(n=198)】



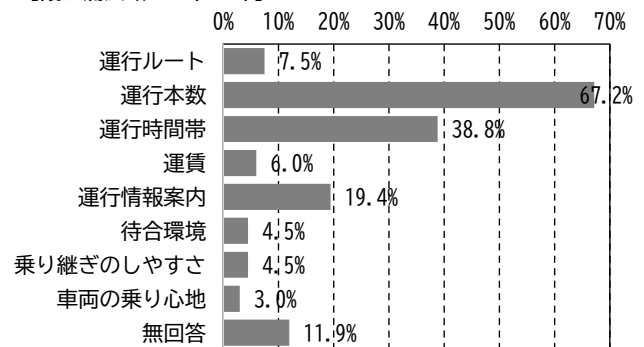
【鹿行北浦ライン(n=21)】



【神宮あやめ白帆ライン(n=110)】



【霞ヶ浦広域バス(n=67)】



2-3 乗合タクシー利用者アンケート

デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）利用者を対象に、利用状況や利用意向などを把握するため、アンケート調査を行った。

■乗合タクシー利用登録者アンケート調査の概要

調査対象者	乗合タクシー利用者 211 名
調査方法	・ 調査方法…郵送配布、郵送回収 ・ 調査期間…令和 2 年 11 月 20 日（金）～12 月 7 日（月）回答期限
調査項目	○回答者の属性（性別、年齢、住まい、職業、自動車運転免許有無、運転免許返納意思） ○乗合タクシーの利用状況 ：登録をされた理由、利用特性（利用目的、頻度、往復利用有無）、片道利用時の交通手段とその理由、乗合タクシーが利用できない場合の対応 ○乗合タクシーの運行内容 ：運行内容の適正さ（エリア、運行日、運行便数、運賃、予約受付時間）、サービス満足度 ○乗合タクシーの利用意向：今後の利用意向、乗合タクシーに期待すること
回収数	142 票（回収率 67.3%）

《乗合タクシー利用者アンケート調査のまとめ》

- 乗合タクシーは通院や買い物目的として、「月に 2～3 日」、「月に 1 日」の利用が多い。
- 利用状況は往復利用が約 6 割で、「利用したい時間帯に運行していないから」、「家族等が送迎してくれるから」といった理由で、4 人に 1 人が片道利用となっている。
- サービス内容の適正さは、運行エリア、便数、利用料金及び予約受付時間で「現行どおりでよい」の割合が高いが、運行日で拡大を望む回答が多い。
- 一方で、期待することとして、運行エリアや運行時間帯の拡大、利用方法の見直し（予約なく）、運賃の低廉化に対する回答が多い。

（1）回答者の属性

性別は「女性」が 77.5%、年齢は 70 歳以上が 74.6%、職業は「無職」が 78.2%と多い。

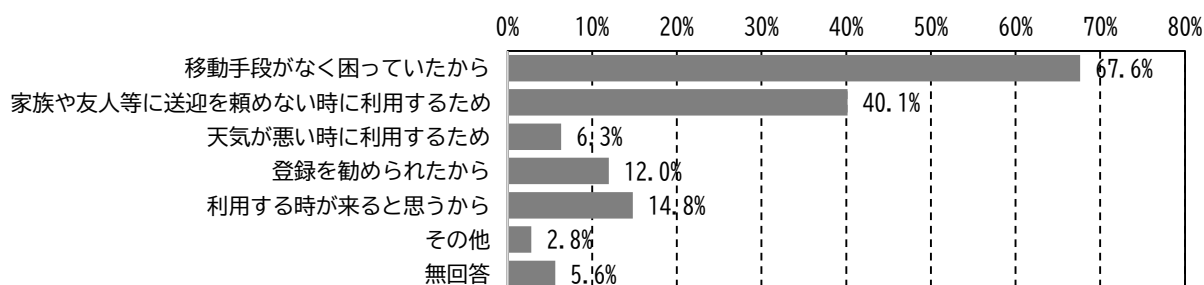
自動車運転免許の有無は、「無」が 89.4%を占めており、乗合タクシーは高齢者で自動車運転免許を持っていない交通弱者の足として利用されていることが分かる。

（2）乗合タクシーの利用状況

①利用者登録の理由

利用者登録の理由は、「移動手段がなく困っていたから（67.6%）」、「家族や友人等に送迎を頼めない時に利用するため（40.1%）」が多い。

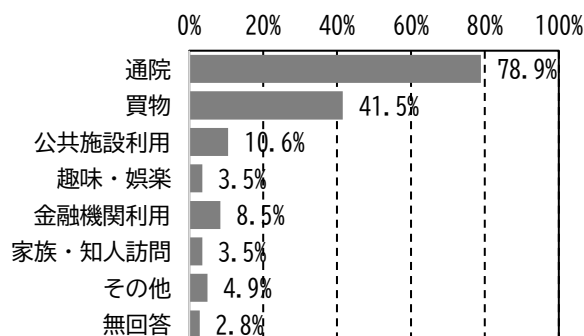
■利用者登録の理由（n = 142）



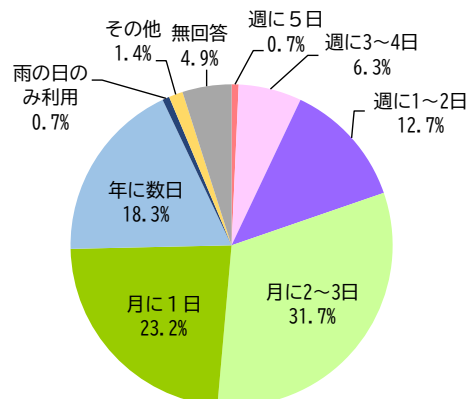
②利用目的及び利用頻度

乗合タクシーの利用目的は「通院」が78.9%と圧倒的に多く、次いで「買物（41.5%）」となっており、利用頻度は「月に2～3日」が31.7%と最も多く、月に2～3日未満が約7割を占めている。

■利用目的（n=142）



■利用頻度（n=142）



③片道・往復利用と片道利用した際の交通手段やその理由、利用できない時の対応

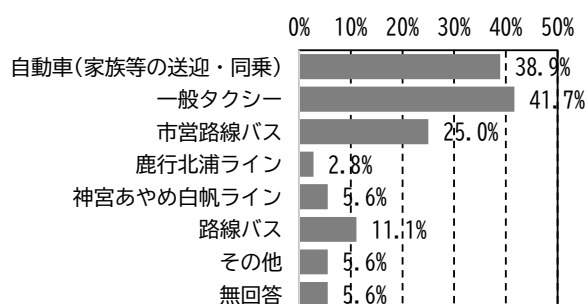
利用状況は「片道利用」が25.4%、「往復利用」が60.6%を占めている。

乗合タクシーを片道利用した際の交通手段は「一般タクシー（41.7%）」、「自動車（家族等の送迎・同乗）（38.9%）」が多い。

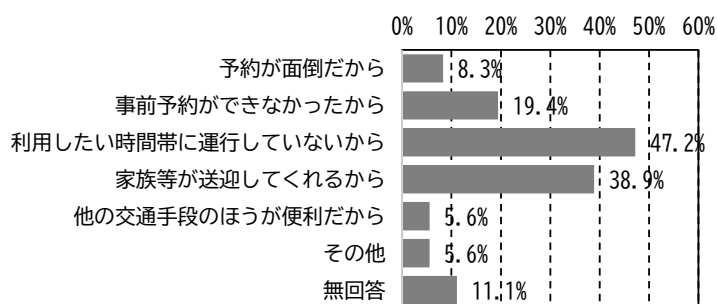
往復利用しなかった理由は「利用したい時間帯に運行していないから（47.2%）」、「家族等が送迎してくれるから（38.9%）」が多い。

乗合タクシーを利用できない場合、「家族（親族）や知人・友人の方の自動車で送ってもらう」が47.2%と最も多く、次いで「外出するのをあきらめる（34.5%）」となっている。

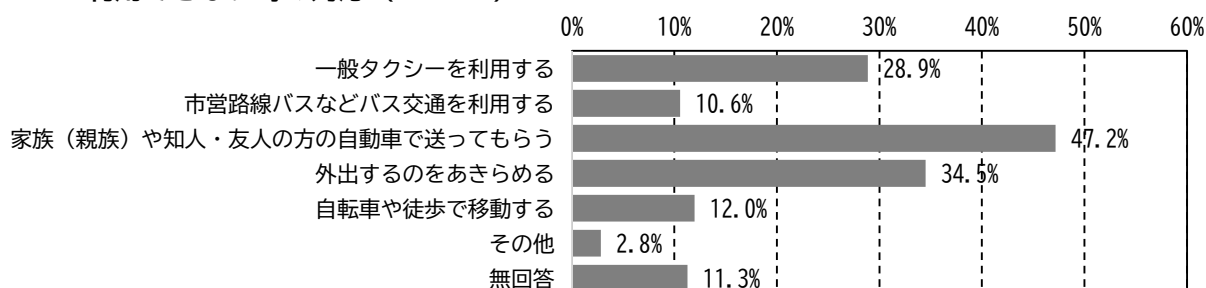
■片道利用した際の交通手段（n=36）



■往復利用しなかった理由（n=36）



■利用できない時の対応（n=142）



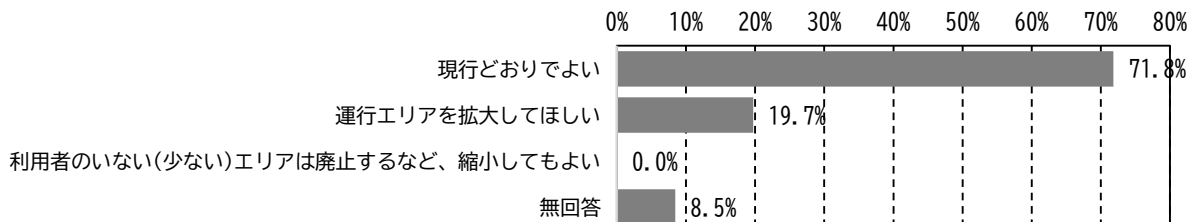
(3) 乗合タクシーの運行内容

サービス内容の適正さは運行エリア、運行便数、利用料金及び予約受付時間で「現行どおりでよい」と回答した割合が多い。

運行日については、「土曜日も運行してほしい」、「毎日(土・日・祝日を含む)運行してほしい」といった拡大を望む回答が多い。

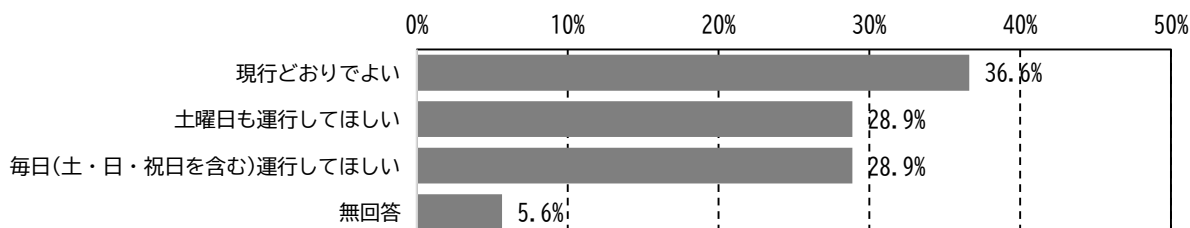
乗合タクシーのサービス満足度は「満足(42.3%)」、「やや満足(38.7%)」と8割と多い。

■運行エリアの適正さ(現行：市内全域)

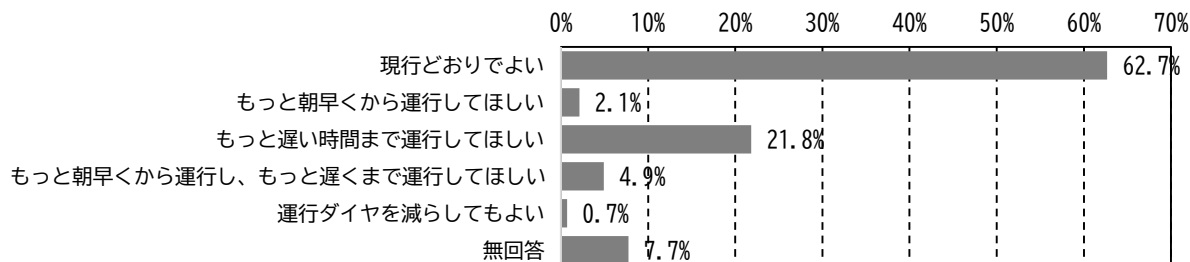


※運行エリアの拡大…潮来市5件、鉾田市4件

■運行日の適正さ(現行：平日のみ)

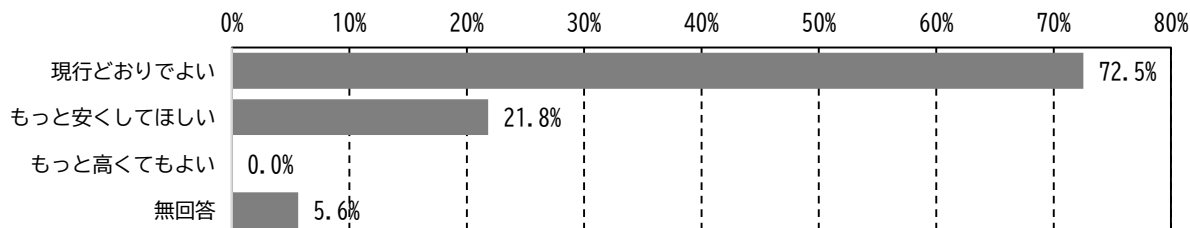


■運行便数の適正さ(現行：8便、8～16時)



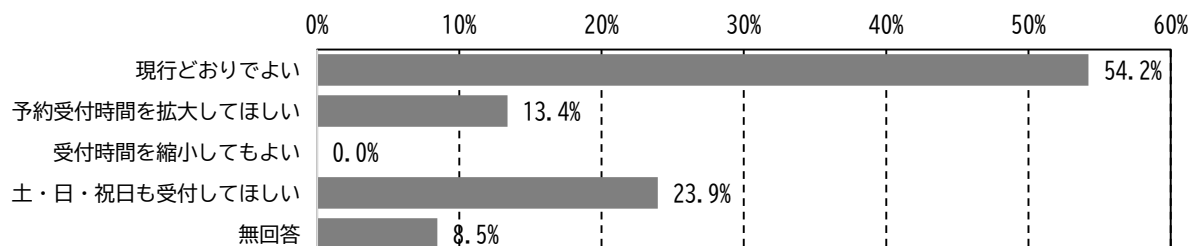
※始発時間…6時：1件、7時：7件、終発時間…17時：22件、18時4件、19時：5件、20時：1件

■利用料金の適正さ(現行：1回500円)



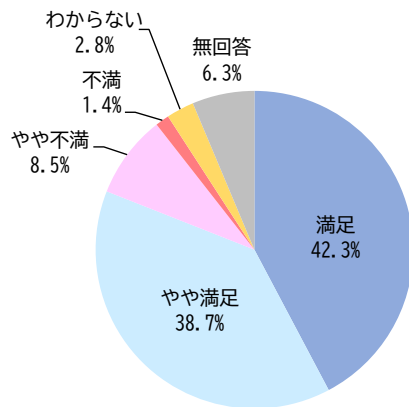
※利用料金…200円7件、300円17件

■予約受付時間の適正さ(現行：平日・午前8時から午後4時まで)



※開始時間…7時：2件、終了時間：17時：10件、19時：2件、20時：1件

■運行サービスの満足度

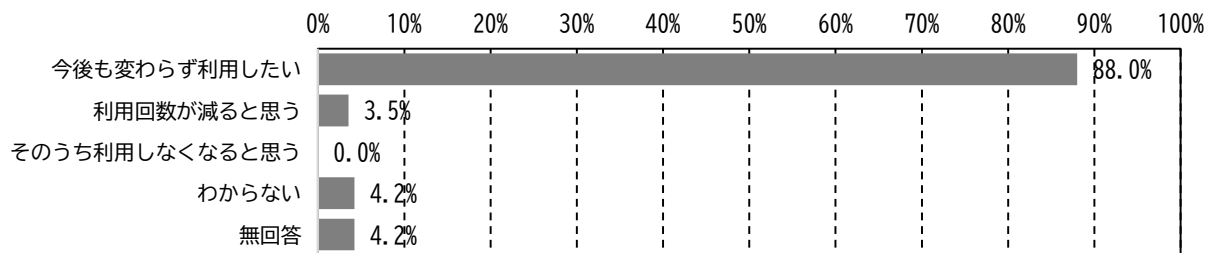


(4) 乗合タクシーの利用意向

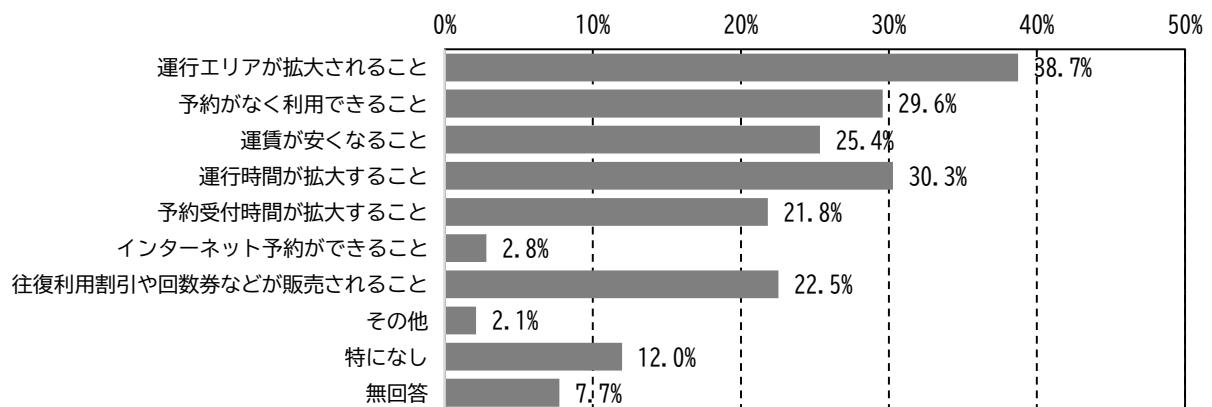
今後の利用意向は、「今後も変わらず利用したい」が88.0%と多い。

乗合タクシーに期待することは、「運行エリアが拡大すること（38.7%）」、「運行時間が拡大すること（30.3%）」、「予約がなく利用できること（29.6%）」の順で多い。

■今後の利用意向



■乗合タクシーに期待すること



2-4 地区別意見交換会

区長や民生委員・児童委員などを対象に、公共交通について感じていることや、不便な点、問題点・改善点などを把握するため、3地区別に意見交換会を行った。

■地区別意見交換会の開催概要

対象者	区長、民生委員・児童委員（麻生地区、北浦地区、玉造地区ごとに開催）
開催日時・場所	○開催日…令和2年11月19日（木）（3地区とも同日） ○開催時間、開催場所 ・麻生地区…10：00～11：30、麻生公民館2階第一集会室 ・北浦地区…13：00～14：30、北浦公民館1階第1講義室 ・玉造地区…15：30～17：00、玉造公民館大ホール
開催テーマ	公共交通に関する課題・改善点に対する意見交換
参加者数	23名（麻生地区7名、北浦地区8名、玉造地区8名）

【地区別意見交換会結果のまとめ】

①麻生地区

- ・行方から水戸方面に行く広域的なバスがない。玉造地区から小美玉市や石岡市へ行くバスがなく、また、北浦地区から鉾田市へ行くバスがないため、水戸方面へ行きバスを計画して欲しい。
- ・根小屋は市営路線バスが運行しておらず、家の人が送っていく人は良いが、デマンド交通を利用したいという人は多い。年寄りが利用したい時間帯にバスが少ないと思う。
- ・市営路線バスは大きな車両で運行中であるが、ワゴンタイプなど小さな車両に変更したら経費はどのようになるのか。
- ・足がなく困っているのは80歳以上の人が多く、バス停まで遠くの距離を歩くのは無理なため、デマンド型交通を勧めたいと思う。
- ・以前、デマンド型交通を使っていて、母が高齢となり、送迎しているが、タクシーの方が使いやすい。買い物の場合、荷物が増えるので、家まで来ないと困る。
- ・予算（税金）を使って運行しているため、利用客が利用しやすい施策を考えないと勿体ないと思う。
- ・災害が起きた際、交通がストップするため、一人暮らし高齢者について避難場所までの足をどのように確保するのか、災害時の視点を入れた方が良い。
- ・北浦沿いは市営路線バスが運行していないため、出来るなら検討して頂けると助かる。
- ・東京方面に行く際、潮来市からバスなどがあり、問題ないが、逆に東京から行方市へ移動する際、潮来市にレンタカーがないため、移動が難しい。
- ・高校の部活が終わる時間にバスがないため、天気の良い日は自転車、雨の日は親が送迎となっており、部活用に6時台にあれば良いと思う。
- ・今は車を利用し殆ど不便を感じないが、高齢となり、運転免許証を返納したら大変不便だと思う。
- ・バスは利用したことはないが、利用者はあまりいないように思われた。利用の多いバス停にはベンチを設置した方が良いと思う。
- ・市内の公共交通は乗り継ぎが良くなればより利用しやすくなると思う。

②北浦地区

- ・市営路線バスは使い勝手が悪い。新たに運行した麻生玉造ルートはどの位の利用実績で、費用対効果をどのように考えているのか。交通弱者救済のためにも使い勝手を良くする必要があると思う。
- ・地域医療センターへ行く際、デマンド型交通を利用しているが、遠回りするため、時間が掛かる。
- ・市営路線バスは、住んでいる場所が沿線と沿線でない人で、格差が出るのは好ましくない。

- ・市営路線バスに代わってタクシー割引券を配布している自治体はあるのか。市営路線バスは乗らないのに公的資金を投入するのであれば、ある程度の年齢で線引きをし、年間何枚など補助券を出した方が使い勝手が良いと思う。
- ・市営路線バス・北浦玉造ルートは、平日に北浦荘まで行っておらず、年寄りの足で歩くのが大変なため、何とか回れるようにして欲しい。スクールバスを使っているため、入って行けない。
- ・北浦地区は市営路線バスの本数が少ないのは、最初から条件に合わなかったからなのか。
- ・土地柄、農家が多く、自動車でないとダメだという意識が強い。デマンドタクシーの利用券も買いに行くのが面倒で、乗らなくなった方もいるようなので、券の買い方も検討して欲しい。
- ・デマンド型交通は事前に利用登録の手続きをする必要があるのか。市民なら誰でも使えるでないと使い勝手が悪いため、使い方について運用で工夫した方がよいと思う。
- ・デマンド型交通は一番便利で良いと思うが、チケットを市役所へ行って買うより、プレミアム券のように色々な所で受け取れるようにして欲しい。
- ・現在 68 歳で、外出は車で不都合はないが、今後 10 年間を見据えると、公共交通の弱さは感じる。
- ・市営路線バス等は、本数とバス停の数の少なさと、バス停までの距離がとても重要と思う。
- ・市内の公共交通は電話（スマートフォンなど）で、一定の道路まで出かけていけば乗車できるシステムの開発と、時間帯も幅を持たせるなどして、高齢者に対応するようにして欲しい。

③玉造地区

- ・乗ったことはないが、70～80 歳になった時、バスがどこに行くのか分からないので、高齢者は乗れないと思う。
- ・車がないため、市営路線バスを使うが、足が悪いため、バス停まで行くのが大変。デマンド型交通のように玄関まで来てくれる方が有難い。
- ・路線バスを運行するより、予算があるなら、乗合タクシーを運行してもらった方が良い。
- ・市営路線バスなどは止まる場所が決まっているため、バス停まで遠い人には大変で、手を挙げればどこでも止まれて、どこでも降りられるようにして欲しい。
- ・大きいバスを走らせるのではなく、小さいバスを沢山走らせて欲しい。
- ・デマンド型交通はドアツードアであるが、ワゴンタイプで決まった時間に、家から近い所にバス停がある場合、利用すると思う。
- ・誰かが付き添って乗る経験をする必要と思う。行きは良いが、帰りは戻って来れるか不安。一緒に行って、経験してからでないと心配。
- ・デマンド型交通は一般のタクシーより安いが、片道 500 円で往復 1,000 円掛かるため、年金生活者には勤めにくいと、料金を安くして欲しい。
- ・あそう温泉「白帆の湯」へ公共交通を利用し、家族で来れば無料になるとか、行きたいと思わせる、乗りたくなるような気持ちにさせる仕掛けが必要と思う。
- ・もっとバス停を増やして欲しい。



▲麻生地区・意見交換会の様子



▲北浦地区・意見交換会の様子



▲玉造地区・意見交換会の様子

2-5 交通事業者・関係団体アンケート

(1) 交通事業者アンケート調査

交通事業者を対象に、定性的な利用特性や、現在抱えている課題、利用者などから寄せられている意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象関係者	・高速バス…関鉄グリーンバス(株) ・路線バス…関鉄グリーンバス(株) ・広域路線バス…関東鉄道(株)、関鉄グリーンバス(株)、(株)池田交通 ・市営路線バス…(株)レイク、北浦交通(有)、霞観光(株)、タクシー会社4社 ・デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）…(有)白帆観光タクシー、(有)三松タクシー、(有)北浦タクシー、(有)風間タクシー
調査方法	・調査方法…メール・郵送・FAXによる配布、回収 ・調査期間…令和2年11月下旬～12月中旬

【交通事業者アンケート結果のまとめ】

高速バス	○高速バス「あそう号」の再編の可能性 ・現在、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、利用者が減少しているため、1日6往復を3往復に減便し運行しており、今後の状況によりダイヤ改正する可能性がある。また、東関東自動車道の潮来IC～鉾田IC開通時にルート変更する可能性がある。 ○利用者や市民などから寄せられている声について ・1日でも早く、通常の便数（6往復）に戻して欲しいといった要望が寄せられている。 ○行政への要望について ・外国人向けに多言語表記の高速バスと広域路線バス・市営路線バスの乗り継ぎ案内パンフレットがあると良いと思う。
路線バス	○新型コロナウイルス感染症の拡大による影響について ・新型コロナウイルスの感染拡大により、路線バスの利用者数は拡大以前の数字まで戻っていない。密を避けるため、自転車利用や自家用車での送迎が多くなったように見受けられる。 ○運行上や経営上の問題点について ・バス運転士が不足しており、要員確保に苦慮している。また、コロナ禍の影響で車両の更新が困難になる恐れがある。 ○走行環境の問題点について ・危険なバス停は関係各所と調整を行い、解消している。玉造駅構内を舗装して欲しい。 ○利用促進、利便性向上及び経営改善について ・「かしてつバス1日フリーきっぷ（土日祝、春・夏・冬休みに販売）」や、「茨城空港ダブルチケット（2枚回数券）」、「関鉄グループ路線バス乗り放題のIC一日乗車券」を販売中。また、交通系ICカード導入による「IC割引運賃」、かしてつバス・茨城空港連絡バスでバス車内の次停留所案内表示の多言語化を実施。路線バスの低床化100%（ノンステップバス、ワンステップバス）達成済。 ・乗務員確保対策として、大型2種免許取得支援制度、入社祝金制度を導入。 ○利用者や市民などから寄せられている声について ・「バス停に上屋やベンチが欲しい」、「運行本数を増やして欲しい」といった意見・要望が寄せられている。 ○行政への要望について ・高齢者や子供にも分かりやすいバスマップを作成し、バスの利用を増やして欲しい。また、快適にバスが待てる環境（待合所、ベンチ、駐輪場）の整備をお願いしたい。

広域路線バス	○運行上や経営上の問題点について ・バス運転士が不足しており、要員確保に苦慮している。 ・チェリオイオンバス停の統一化（神栖コミュニティバス、鹿嶋コミュニティバスも同じ場所ではなく、利用者が分かりにくい）と、チェリオイオンにバスロータリーを設置（後退させないように）して欲しい。 ○走行環境の問題点について ・チェリオイオンやショッピングプラザラ・ラ・ルーの駐車場内での一般車の動線との輻輳（特に土日祝で駐車場利用が多い）や、時間帯によってショッピングプラザラ・ラ・ルー出口付近が渋滞し、出にくい時がある。 ・霞ヶ浦広域バスは土浦市内で平日朝の上下便で、渋滞による遅延が発生している。 ・鹿行北浦ラインは、セイミヤ・カワチ薬品バス停から県道へ出る交差点の見通しが悪い。 ・麻生高校前バス停（上下）は危険な場所であるが、解消出来ていない。 ・鹿島高校東から潮来・麻生方面へ運行する際、鹿島小前信号機の変わりが早く、右折が出来ない（2回位信号を待つことがある）ため、補助信号があれば一般車両も含め解消出来ると思う。 ○利用者や市民などから寄せられている声について ・「運行本数をもっと増やして欲しい」、「もっと違う商業施設などへ行って欲しい（鹿嶋市内ベイシアなど）」、「麻生高校まで行って欲しい」、「国道沿いなどルートの変更」といった意見・要望が寄せられている。
市営路線バス	○運行上や経営上の問題点について ・乗務員不足と高齢化が課題（会社としては長期契約希望）。 ・市営路線バスは、今まで乗車が0名のバス停が多くあり、0名の便も多く、見直した方が良くと思う（10～12箇所）。 ・市営路線バスは、ダイヤが複雑なため、高齢者には難しいと思う。 ○走行環境の問題点について ・玉造庁舎～沖洲地区間で道路が比較的狭い箇所があり、すれ違い時の幅寄せ等でスムーズな走行が難しく、運行に慢性的な遅れが生じている（但し、新時刻表で改善予定）。 ・麻生高校下バス停の特に朝便の乗入れは、スクールバスや父兄の送迎時間帯と重なり、非常に危険（特に雨の日は渋滞となるので、時間をずらして頂きたいと思う）。 ・カワチ薬品駐車場は買物客が多く、バスが出入りするの危険である。また、朝晩は渋滞の原因となっており、苦情も多い状況である。 ○利用者や市民などから寄せられている声について ・ルートと運行時刻が複雑という意見が寄せられている（路線バスに乗り慣れていないため、乗り方、使い方に多少抵抗を感じるかもしれない）。 ・「スクールバスの合間では利用が難しい」、「午後の便がないので運行して欲しい」、「行方市吉川～繁昌～麻生ルートが全くないので利用できない」といった意見・要望が寄せられている。 ・「毎日乗っているのに定期券が欲しい。回数券は面倒」、「乗りたい時間にバスがない」、「自宅からバス停まで遠いので利用できない」、「デマンドタクシーを多くして欲しい」、「利用したい時に乗れて移動できる交通手段にして欲しい」、「いつものバスと車両が変わると分からない」といった意見・要望が寄せられている。 ○行政への要望について ・休日便は、大半が外国人研修生が多いので、簡易的な車内マニュアルのような冊子（乗車案内やコロナ対策など）を作ってはどうか。 ・車両は市の所有でなく、事業者購入により管理をさせて欲しい。 ・市営路線バスにより、麻生高校スクールバスの一部ルートで運行に支障が出ている。料金の格差が大きいことと、コースの重複によりスクールバス利用者が減少し、運賃が減り、維持が困難となっているので見直してほしい。

○運営に係る問題点・課題について

- ・現在、麻生地区 2 台、北浦地区 1 台、玉造地区 1 台の 3 台で運行しているが、連休明けや曜日により利用者が集中する場合があるため、4 台運行する日を適正に見極めて欲しい。
- ・デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）は麻生地区、北浦地区、玉造地区と分かれている状態であるが、玉造地区で休車の場合は麻生地区か北浦地区の車両が出車している状態で、運転手は 1 時間前に出庫し、沖洲方面に向かっている。車両を 4 台にした方が良いと思う。

○利用者や市民などから寄せられている声について

- ・利用者や市民などから、曜日や時間帯によって便を変更又は断られることがあるといった意見・要望が寄せられている。
- ・利用者や市民などから、休日便を運行して欲しい声が寄せられている。

○行政に対する意見・要望について

- ・利用客が多い時間帯や地域へスポット的にデマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）又は一般タクシーを増便出来ないか。
- ・福祉券、身障者割引だけでなく、行方市民一般者にも割引券を発行してもらえると、事業者、一般者も良いと思う。
- ・高齢者等に対し、タクシー券の発行を検討して欲しい。
- ・市営路線バスやデマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）の見直しに当たっては、市内の交通事情を踏まえ、利用客の目線を視野に入れ検討して欲しい。
- ・もっと時間的に余裕をもった乗合にして欲しい。

(2) 関係団体アンケート調査

関係団体を対象に、まちづくりを取り巻く問題点・課題や、公共交通との連携・協力の可能性、公共交通に対する意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象関係者	行方市観光協会、行方市商工会、行方市社会福祉協議会、行方市教育委員会
調査方法	・調査方法…メール・郵送・FAXによる配布、回収 ・調査期間…令和2年11月下旬～12月中旬

【関係団体アンケート調査のまとめ】

行方市観光協会	・平日の観光客約7割が高齢者で、物産館や温浴施設を訪れており、その他の世代は子供連れの親子が多い。土日祝は多くのサイクリストが来訪し、GW中や夏休みシーズンは、若い世代が市内外から観光施設へ訪れ、サイクリングなどを楽しんでいる。 ・令和元年度の観光客数は新型コロナウイルスの影響により減少（平成30年度：611,560人/年→令和元年度：536,775人/年）。 ・観光物産館「こいこい」への買物客は、県外からの客が多く、地元市民から新型コロナウイルスの感染が怖いため、出掛けられないとの問合せが多かった。 ・レンタサイクルは、平成29年度：455人→平成30年度：384人→令和元年度：400人で、30～40代の親と子でサイクリングを楽しむファミリーが多い。若い世代はレンタルではなく、自己保有者が多い。 ・公共交通との連携・協力した取組みは、ふれあい祭りなどイベントの開催時に会場から各観光施設（ふれあいランド、温浴施設、ファーマーズヴィレッジ）を繋ぐ臨時便やシャトルバスとして利用出来れば市民や観光客の利便性が図られると思う。 ・観光客や観光施設などから、公共交通について市の主要箇所（市役所、観光施設、商業施設など）へいつでも行ける便があると良いといった声が、レンタサイクルについてサイクリストの休憩スポットや地元料理を提供するスポットはあるのかといった声が寄せられている。 ・公共交通に対する意見・要望としては、費用対効果の問題はあるが、市の主要施設（市役所、観光施設、商業施設及び病院など）へ行き来できる、いつでもどこでも乗れる環境にすることで、利便性が上がり、利用者増加になるかと思う。 ・また、レンタサイクルなど自転車の利用環境としては、北浦湖岸を周遊できるサイクルロードがあれば良いかと思う。
行方市商工会	・商業を取り巻く現状として、依然として新型コロナウイルス感染症の拡大が懸念される中で、感染防止対策と社会経済活動を両立することは非常に困難であり、将来への不安、特に資金繰りを懸念する声が目立った。先行き不透明なコロナ禍による経済の停滞に尽きると思う。 ・公共施設との連携・協力した取組みは、今年の第8回行方雛祭りは潮来と行方を周遊するようバスを利用しており、潮来市も磯山邸や津軽河岸へ雛飾りをするなど広い周遊で顧客を確保する事業として、すごく良い感触であった。第9回はコロナ禍で中止となったが、とても趣のある広域周遊となる事業と思う。 ・地元消費者は自家用車で買い物等をしているため、行方市の公共交通に関して声を聞くことはあまりない。しかし、高齢化で免許証を返納し、足のない方にとっては、必要不可欠なもので、今後は独居の老人も増加の一途をたどり、行方市の

	公共交通は重要なポジションとなると思う。 ・新型コロナウイルス感染症による非常事態へ備えるためにも、地元の公共交通は継続して頂きたい。また、近隣市との連携も重要で、広域路線バスも継続をお願いしたい。																								
行方市 社会福祉協議会	・在宅福祉サービスセンター運営事業の実績について <table><tr><td></td><td>H27</td><td>H28</td><td>H29</td><td>H30</td><td>R元</td></tr><tr><td>利用会員登録者数</td><td>249人</td><td>259人</td><td>297人</td><td>281人</td><td>275人</td></tr><tr><td>利用実人数</td><td>104人</td><td>99人</td><td>128人</td><td>114人</td><td>120人</td></tr><tr><td>協力会員登録者数</td><td>38人</td><td>35人</td><td>35人</td><td>35人</td><td>39人</td></tr></table> ・公共交通について寄せられている声や感じている課題としては、 ・高齢者や障がい者などから「休日や早朝（午前7時など）から送迎してもらえないと困る」、「希望する日時・場所で送迎予約ができないと困る」といった声が寄せられている。 ・事業所から「数少ない協力ボランティアと車両でのマッチング調整上、全ての利用者の希望通りに運行することは困難」といった声が寄せられている。		H27	H28	H29	H30	R元	利用会員登録者数	249人	259人	297人	281人	275人	利用実人数	104人	99人	128人	114人	120人	協力会員登録者数	38人	35人	35人	35人	39人
	H27	H28	H29	H30	R元																				
利用会員登録者数	249人	259人	297人	281人	275人																				
利用実人数	104人	99人	128人	114人	120人																				
協力会員登録者数	38人	35人	35人	35人	39人																				
行方市 教育委員会	・小・中学校のスクールバスの運行上の問題点・課題として、人口減少に伴う児童生徒数の減少により、年度によって停留箇所ごとの利用者の偏在が大きくなっており、利用者の利便性（運行ルート、停留箇所の位置など）、運行の効率性の面で最適化の余地がある。 ・保護者から、「より自宅に近い位置に停留箇所を移設して欲しい」、「運行時刻を保護者の出勤などに適した時刻にして欲しい」、「停留箇所、運行ルート上の支障（木枝、送迎車両の駐車場所、照明がなく防犯面で不安など）」などの声が寄せられている。 ・児童生徒の通学と公共交通との連携については、学校の状況に合わせて検討したい。																								

3 網形成計画及び再編実施計画の検証結果

「行方市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月）」及び「行方市地域公共交通再編実施計画（平成 31 年 3 月）」で掲げた基本方針、計画目標及び実施事業の取組み状況について整理する。

再編実施計画策定以降、スクールバスやデマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）の車両を活用した市営路線バスの共同運行化や、エリア放送の活用や公共交通マップの作成による情報提供の実施などを行ってきたものの、ターミナルの設置や車両改善による分かりやすさ、公共交通利用促進きっかけづくりなどで達成出来ていない状況である。

【計画期間】

- 行方市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月）：平成 28 年度～令和 2 年度
- 行方市地域公共交通再編実施計画（平成 29 年 3 月）：平成 29 年度～令和 2 年度

【基本方針】

- ①まちづくり（拠点形成）と連携する公共交通ネットワークの形成
- ②市民及び来訪者が利用できる市内拠点と市外拠点とのアクセス機能の形成
- ③高速バス、路線バス、デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）（公営）、タクシー、スクールバス等を組み合わせた持続可能な公共交通ネットワークの形成

【計画目標】

- ①「誰もが利用できる公共交通軸構築」によるまちの活性化
- ②「公共交通利用促進施策」による公共交通利用機会創出
- ③「各種交通モードの活用」による輸送コストの低減



■網形成計画及び再編実施計画の取組み状況 ※実施事業の太字・斜文字は再編実施計画を示す

計画目標		目標値	実施事業※	実施事業 取組状況
1. 「誰もが利用できる公共交通軸構築」によるまちの活性化	①公共交通ネットワーク構築による公共交通による移動需要増加	平均乗車密度：5.0人	路線再編の実施	未達成
	②ターミナルの設置	ターミナル設置数：5箇所 ※麻生周辺、玉造周辺、北浦周辺、北浦・レイクエコー周辺、なめがた地域医療センター	拠点バスターミナル整備	未達成
			バス待ち空間への情報提供端末設置	未達成
	③適正な運賃体系によるモードや距離による運賃の公平性の実現	同一距離移動時の運賃格差0円	市内における民間路線バスと市営路線バスの同一運賃体系	未達成
			乗継抵抗の運賃による低減	○
	④公共交通を利用した観光活性化の実現	公共交通による観光活性化策の実施施策数：2施策以上	新たな水上交通の運航実施	未達成
周辺自治体と連携した公共交通活用型観光推進策の実施			○	
2. 「公共交通利用促進施策」による公共交通利用機会創出	①情報提供による公共交通利用しやすさ向上	多様なメディアでの情報提供の実施 ：2種類以上	エリア放送を活用した路線バス運行情報の提供	○
			公共交通マップの作成	○
	②車両の改善によるわかりやすさ向上	市営路線バス全車両に対する情報提供装置設置済み車両の占める割合：100%	車両の案内表示の改善	未達成
			バス車内への次停留所表示装置の設置	未達成
	③公共交通利用のきっかけづくりによる利用回数の増加	きっかけづくりの取組み（企画イベント等）実施回数：通算8回以上	モビリティ・マネジメントの実施	○
			自動車運転免許証返納時の年間無料パスの発行	未達成
各種利用促進企画等の実施			未達成	
3. 「各種交通モードの活用」による輸送コストの低減	①スクールバスの有効活用による行政コスト低減	スクールバス活用路線数：3路線	スクールバスの市営路線バスとの共同運行化	未達成
	②市内乗合タクシー事業者による新たな乗合サービスの実現	民間タクシーによる乗合事業実施：実施	茨城空港乗合タクシーの市内タクシー事業者によるサービス	未達成

4 地域公共交通を取り巻く課題の整理

行方市の地域特性と公共交通の現状把握や、公共交通利用者等ニーズ結果などを踏まえ、公共交通を取り巻く問題点及び課題を整理する。

【行方市の地域特性及び公共交通の現状】

《地域特性》

- 総人口は年々減少傾向で、令和2年の茨城県常住人口調査は31,960人。「行方市人口ビジョン」での令和7年の将来人口推計（中位）は31,306人と減少が見込まれる。
- 高齢化率は令和2年10月1日現在36.2%と増加傾向。
- 3つの庁舎周辺に主要施設が集中し、市内中心部になめがた地域医療センターが立地しており、これら施設へ公共交通で移動する際、乗り継ぎが必要。
- 霞ヶ浦ふれあいランドやあそう温泉「白帆の湯」等といった観光資源が立地。

《公共交通の現状》

- 高速バス、路線バス、広域路線バス、市営路線バス及びデマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）等の既存公共交通や、小・中学校スクールバス、高校スクールバス、病院への移送サービス等多様な交通サービスが運行中。
- 市営路線バスの利用者数（1便平均：0.9人/便）は少なく、市負担額が約2,800万円と大きい。令和2年10月1日から一部ルートの変更（ワゴン車両）を実施。
- 広域路線バス3路線のうち、特に鹿行北浦ラインや神宮あやめ白帆ラインで利用が少ない。

【市民ニーズ調査】

《市民アンケート》

- 外出する際の困り具合（特に通院や買い物）は10歳代や20歳代、80歳以上の高齢者で高い。
- 買い物、通院及び通勤・通学で外出する際の移動手段は各目的とも自家用車が8割以上と高いものの、通院時に「家族や知人等の車で送迎」割合が13.3%と高い。
- 公共交通機関を運行した場合に行きたい場所は、ベイシア玉造店やセイミヤモール麻生店、なめがた地域医療センターといった市内に立地する施設だけでなく、市外への移動ニーズも多い。
- 公共交通の利用促進を図るための効果的な取組みは「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの導入（48.2%）」や「公共交通マップの作成・配布（42.3%）」が高い。

《市営路線バス・広域路線バス利用者アンケート》

- 市営路線バスの利用者は20歳未満や70歳以上の運転免許を持っていない方の足として、通学や買い物目的での利用が多い。運行サービス満足度は7割弱と高い。
- 広域路線バスは20歳未満を中心に、多様な年代で利用されており、運行サービス満足度は3路線とも6割以上と高い。改善して欲しいサービスは3路線とも「運行本数」が7割以上と高い。

《乗合タクシー利用者アンケート》

- 乗合タクシーは通院や買い物目的として、「月に2～3日」、「月に1日」の利用が多い。
- サービス内容の適正さは、運行エリア、便数、利用料金及び予約受付時間で「現行どおりでよい」の割合が高いが、運行日で拡大を望む回答が多い。
- 一方で、期待することとして、運行エリアや運行時間帯の拡大、利用方法の見直し（予約なく）、運賃の低廉化に対する回答が多い。

《地区別意見交換会》

- 今は車を利用し不便を感じないが、高齢となり、運転免許証を返納したら大変不便だと思う。
- 公共交通機関同士の乗り継ぎを改善して欲しい。
- 施設の割引など、公共交通を乗りたくなるような仕掛けが必要だと思う。
- バス停まで歩くのが困難なため、市営路線バスより乗合タクシーの方が利用しやすい。
- 乗合タクシーは事前予約が面倒なため、工夫して欲しい。運賃を安くして欲しい。



【網形成計画及び再編実施計画の検証結果】

網形成計画において 16 の事業と、9つの目標を掲げており、スクールバスやデマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）の車両を活用した市営路線バスの共同運行化や、エリア放送の活用や公共交通マップの作成による情報提供の実施などを行ってきたものの、ターミナルの設置や車両改善による分かりやすさ、公共交通利用促進きっかけづくりなどで達成出来ていない。



地域公共交通の問題点及び課題

①公共交通ネットワーク・サービスと利用者ニーズとの乖離による見直し・改善

②車両活用を前提としない市民に必要な公共交通サービスの提供

③地域の多様な輸送資源の活用

④公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善

⑤公共交通と自転車を活用したまちづくりとの連携

⑥市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供と利用促進に向けた市民意識の醸成

⑦多様な主体の連携による持続可能性の確保



①公共交通ネットワーク・サービスと利用者ニーズとの乖離による見直し・改善

行方市内では路線バス、広域路線バス、市営路線バス、デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）など多様な公共交通機関が運行中であるものの、特に広域路線バス、市営路線バスは国道 355 号や県道 50 号など幹線道路を中心に運行しており、バス停までの距離が遠いことや、利用したい行き先やダイヤと合っていないなど、利用者ニーズとの乖離が生じ、利用者が少ない状況となっている。

地区別意見交換会では、市営路線バスよりデマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）の方が望む意見が多かったため、これら各公共交通機関のターゲット（利用者層）や担うべき役割（目的地、時間帯など）を改めて明確にすることが重要である。

行方市では今後総人口の減少や高齢化が進展する中で、高齢者など交通弱者の移動ニーズとマッチした必要なサービスを提供するよう、公共交通ネットワーク・サービスの見直し・改善が必要である。

②車両活用を前提としない市民に必要な公共交通サービスの提供

現在運行中の市営路線バスについては、これまで「行方市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月）」で掲げた車両や乗務員の有効活用による輸送コストの低減を目指したサービスを目指すため、市営路線バスの運行車両について、平日便でスクールバスの空き時間を、休日便でデマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）の車両を活用し、運行していた。

しかしながら、利用したい行き先やダイヤと合っておらず、利用者数が伸び悩んでいるため、車両の活用を前提とせず、地域ごとの生活圏を意識した市民に必要な公共交通サービスを提供することが必要である。

③地域の多様な輸送資源の活用

行方市では高速バス、路線バス、広域路線バス、市営路線バス、デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）及びタクシーといった既存公共交通サービスに加え、小・中学校スクールバス、高校スクールバス、なめがた地域医療センター送迎バス及び移送サービス事業（社会福祉協議会）など多様な輸送資源が運行している。人口減少や高齢化が進展する中で、望ましい地域旅客輸送サービスの確保・維持を実現できるよう、これら地域の輸送資源を最大限を活用することが必要である。

④公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善

行方市の市域は東西に約 12 km、南北に約 24 kmと南北に長いため、目的地・外出パターンに合った直行性を追求した路線の場合、長大となり、利便性が低下する。また、特定の区間に多くの系統が重複するなど非効率な運行となっている。

現在運行中の公共交通機関全体の満足度を高めるためには、これら地域輸送資源の機能を最大限に発揮するよう、交通資源同士の利用しやすい接続や乗り継ぎに関する負担の軽減、運行情報案内の充実、待合環境の改善など交通結節点の機能強化により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築することが必要である。

⑤公共交通と自転車を活用したまちづくりとの連携

行方市では観光振興の活性化、交流人口の拡大による地域活力向上や観光振興に取り組んでおり、これら観光施策との連携や「いばらき自転車活用推進計画（県）」での取組み内容と整合を図りながら、自転車を活用したまちづくりと連携し、公共交通の利用促進に繋げる取組みが重要である。

そのため、自転車ネットワークや公共交通と自転車との連携方策などについて検討し、公共交通利用促進に繋げることが必要である。

⑥市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供と利用促進に向けた市民意識の醸成

路線バスや広域路線バス、市営路線バス及びデマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）は、バス事業者や市のホームページ上に運行情報案内を掲載しているが、日常的に公共交通を使わない人や初めて来訪する人にとっては、行き先や乗り場などが分かりにくい状況である。

人口減少が見込まれる中で、公共交通を次世代に繋ぐためには、市民の協力や利用促進による新たな利用者の獲得が不可欠である。このため、利用動機につながる分かりやすい情報提供や内容の充実、継続的な利用を促す市民意識の醸成が必要である。

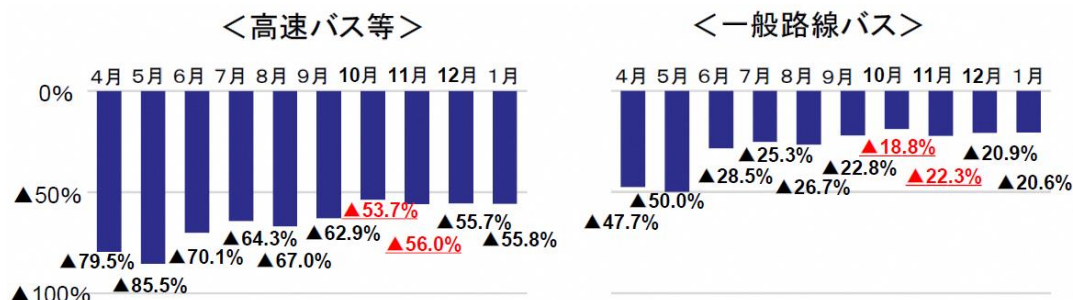
⑦多様な主体の連携による持続可能性の確保

新型コロナウイルスの感染症の拡大により、全国の路線バス・タクシーの輸送人員は4～5月に半減（前年同月比）し、その後徐々に回復しているものの、新型コロナウイルスの収束が見通せない中で、新型コロナウイルス以前の水準までの需要回復は期待できない状況となっている。

また、バスやタクシー事業者は運転手の不足や高齢化が課題として挙がっており、公共交通を担う人材の確保が難しい状況にある。

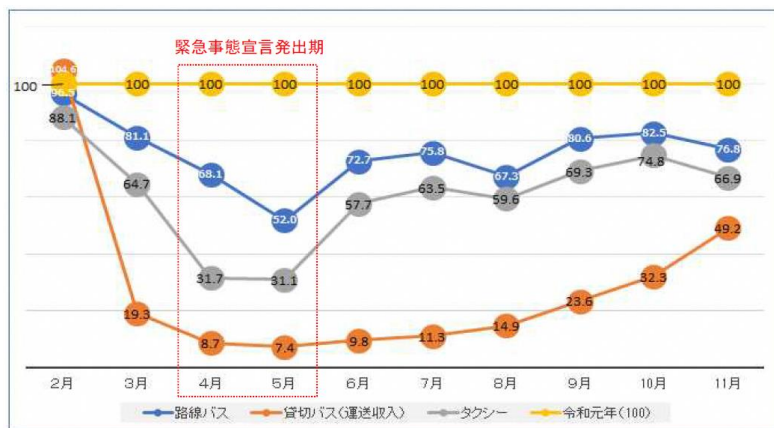
そのため、課題の①から⑥までの解決に向け、市民（地域）、交通事業者、行政の役割分担を図り、市の公共交通の現状についての理解を深めながら、多様な主体が連携し、各地域に適した持続可能な仕組みづくりを構築することが必要である。

（参考）令和2年月別全国の高速バス等・一般路線バスの輸送人員（前年同月比、12・1月は見込み）



出典：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和2年12月、国土交通省）

（参考）関東管内のモード別輸送人員（貸切バスは運送収入）の月別推移（令和元年を100としたときの指数比較）



出典：関東運輸局プレスリリース（令和2年12月22日）

5 地域公共交通の構築に係る基本方針

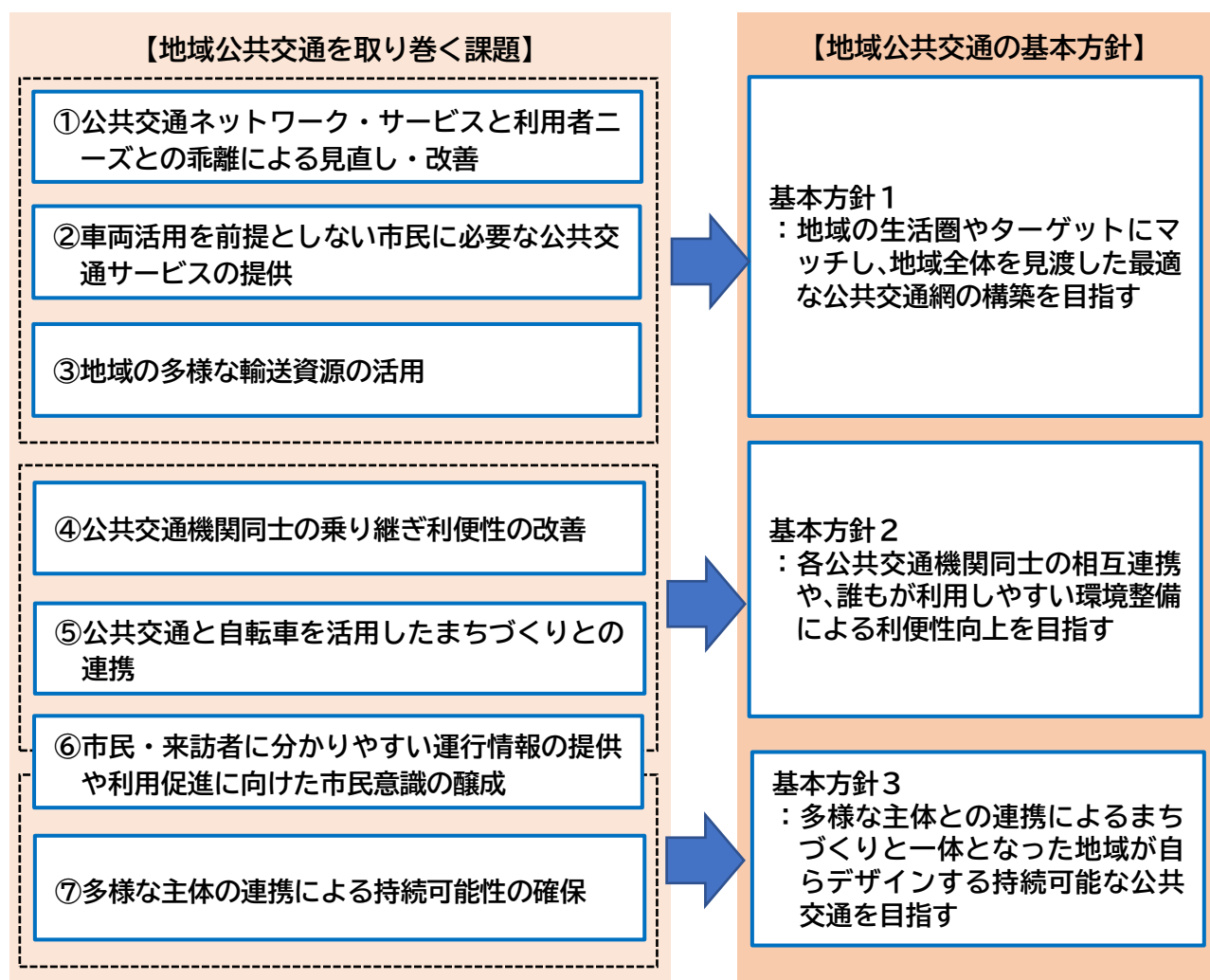
(1) 地域公共交通の構築に係る基本方針

行方市における地域公共交通は、上位計画である「行方市総合戦略（平成 28 年 3 月）」での公共交通のめざすこと（基本目標）として「市民ニーズにあった公共交通を実現する」を掲げている。

行方市における地域公共交通は、これら取組内容を踏まえ、次の 3 つの基本方針により、公共交通を必要とする人のための持続可能な公共交通網の構築を目指す。

【地域公共交通の基本理念】

交流と地域の活力を支える 利用しやすい持続可能な公共交通網の構築



基本方針①

地域の生活圏やターゲットにマッチし、地域全体を見渡した最適な公共交通網の構築を目指す

行方市の市域は広域なため、麻生地区、北浦地区、玉造地区と地域ごとの生活圏を意識しつつ、高齢者や生徒・学生、運転免許を持たない交通弱者などターゲットや利用者ニーズにマッチした、必要とされる地域旅客輸送サービスを提供することを目指す。

さらに、既存公共交通サービスに加え、多様な輸送資源が運行している中で、輸送資源ごとの特性を認識した棲み分けを目指し、市内外の交流と地域の活力を促進し、地域全体を見渡した最適な公共交通網の構築を目指す。

基本方針②

各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

各公共交通機関同士を有機的に接続させ、乗継ぎに対する負担が最小限となるよう、交通結節点での乗継環境（ダイヤ、待合環境、料金など）の整備を目指す。

また、技術革新の動向を見据えつつ、市民や来訪者に分かりやすい利用者目線に立った情報提供の充実を図るとともに、高齢者や障がい者など誰もが無理なく移動できるようにするため、公共交通に関連する施設や車両のバリアフリー化など、人にやさしい移動環境の創出を目指す。

基本方針③

多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった地域が自らデザインする持続可能な公共交通を目指す

公共交通事業は、運転手不足や新型コロナウイルスの感染症の拡大による利用者数の減少など、厳しい状況にある中で、持続可能な公共交通ネットワークを確保するためには、従来の行政、交通事業者に頼った公共交通の維持・確保ではなく、これまで以上に地域自らが「公共交通はみんなで『つくり・守り・育てる』」という意識を持って関わっていくことが重要である。

公助、共助による支え合いを大切に、商工会、観光協会、社会福祉協議会、企業など様々な団体などと連携を図りながら、地域ぐるみの利用促進の展開などにより、まちづくりと一体となって地域自らがデザインする持続可能な公共交通を目指す。

(2) 公共交通網のあり方

1) 公共交通再編の基本的な考え方

行方市の公共交通ネットワークは、基本理念である「交流と地域の活力を支える利用しやすい持続可能な公共交通網の構築」に向けて、広域アクセスに留意し、次の観点から利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網の構築を目指す。

①広域路線バスの効率化

○利用が少ない鹿行北浦ライン、神宮あやめ白帆ラインの見直しを検討する。

②デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）との棲み分けによる市営路線バスの効率化

○利用者ニーズを踏まえて利用が少ないバス路線の見直しを行い、効率化やダウンサイジング（車両の小型化等）、棲み分け（担うべき役割やターゲット、運行エリア・運賃などのサービス）を検討する。

③デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）とタクシー利用券（検討）との組合せによる移動支援の実現

④交通結節点の機能強化による公共交通機関同士や自転車との相互連携の実現

○高速バス、路線バス及び広域路線バスといった広域アクセスと市営路線バス、デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）との接続強化

⑤観光資源（道の駅たまつくり、あそう温泉「白帆の湯」など）や商業施設などまちづくりと一体的な公共交通の実現

2) 各公共交通機関の役割

行方市では路線バス、広域路線バス、市営路線バス、デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）及びタクシーといった公共交通機関の他、小・中学校スクールバスや高校スクールバス、病院送迎バスや、移送サービス（社会福祉協議会）などといった特定の利用者などの移動を担う交通が運行している。

一方で、行方市は東西に約 12 km、南北に約 24 kmと南北に長い市域となっており、目的地・外出パターンに合った直行性を追求した公共交通網では、路線長が長大となるため、利便性や効率性などの低下が懸念される。

そのため、各公共交通機関が提供するサービスの特徴を最大限に発揮し、特定の利用者などの移動を担う交通との棲み分けを図りつつ、適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網の構築を目指す。

■各公共交通機関の機能分担

分類		交通機関	位置付け・役割	移動量・距離※	
				都市間	市内
幹線	広域幹線公共交通	高速バス	・都市間を連絡し、広域的な移動を担う交通	◎	△
	幹線公共交通	路線バス 広域路線バス	・周辺市を結ぶ移動を担う交通	○	○
支線	地域内公共交通	市営路線バス デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）	・生活交通のうち、主に地域内の移動と交通不便地域の解消を担う交通 【市営路線バス】 ：市内拠点間を連携強化し、市内の骨格を形成する交通 【デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）】 ：市営路線バスを補完し、ドア・ツー・ドアのサービスを担う交通	×	◎
補完公共交通		タクシー	・ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、個別のニーズに機動的かつ柔軟に対応可能な交通	△	○
特定の利用者などの移動を担う交通		小・中学校スクールバス、高校スクールバス、なめがた地域医療センター送迎バス、移送サービス（社協）、介護タクシー	・通学、通院など特定の利用者などの移動を担う交通	△	△

※移動量や距離の長さ…◎：多い（長い）、○：やや多い（やや長い）、△：少ない（短い）、×：無い

3) 交通結節点のあり方

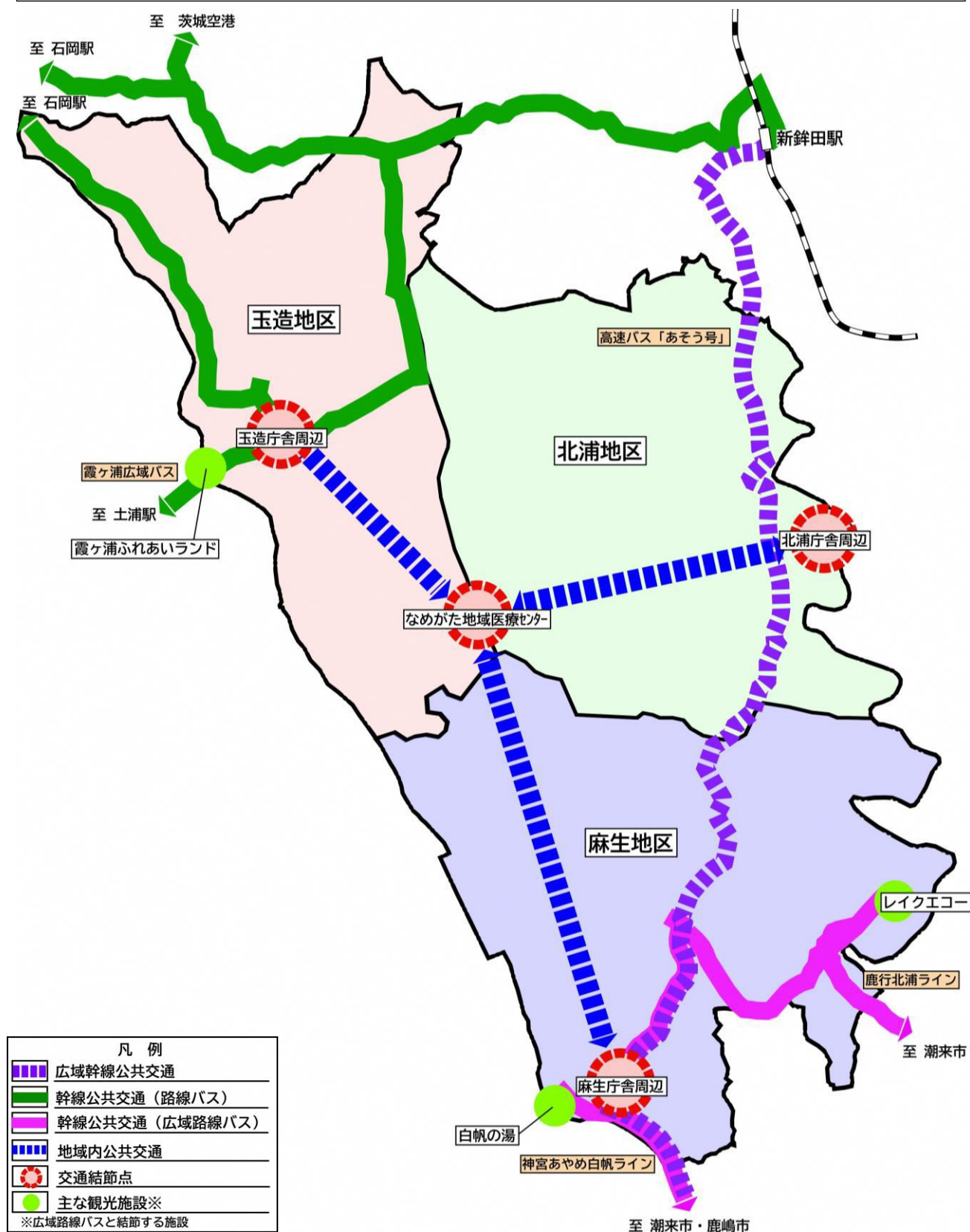
効率的で効果的な地域公共交通網の構築を目指す上で、交通結節点は、幹線、支線、補完公共交通の接続性を高める重要な役割を担うため、情報提供、乗継負担の軽減などを考慮する必要がある。

交通結節点は、幹線同士、あるいは幹線・支線の乗継が可能な場所として「3つの庁舎（麻生、北浦、玉造）」と「なめがた地域医療センター」とする。

■公共交通骨格形成イメージ

【公共交通再編の基本的な考え方】

- ①広域路線バスの効率化
- ②デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）との棲み分けによる市営路線バスの効率化
- ③デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）とタクシー利用券（検討）との組合せによる移動支援の実現
- ④交通結節点の機能強化による公共交通機関同士や自転車との相互連携の実現
- ⑤観光資源や商業施設などまちづくりと一体的な公共交通の実現



6 計画の目標及び実施事業

(1) 計画の目標

3つの「地域公共交通の基本方針」を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定める。

【地域公共交通の基本方針】

基本方針1

：地域の生活圏やターゲットにマッチし、地域全体を見渡した最適な公共交通網の構築を目指す

基本方針2

：各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

基本方針3

：多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった地域が自らデザインする持続可能な公共交通を目指す

【計画の目標】

目標①

：利用者目線に立った拠点間及び地域間の連携強化

市営路線バス、デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）といった公共交通システム（生活交通）や特定利用者の移動を担う交通サービスの特性を活かし、拠点間及び地域間の連携強化を目指す。

目標②

：広域圏及び生活圏域間のアクセスの強化

東京圏や近隣自治体へのアクセス強化のため、高速バス、広域路線バスの利便性向上により、行方市と市外を結ぶ広域交通網の利用促進を目指す。

目標③

：利用しやすい公共交通環境の整備

各公共交通機関同士の連携に資するよう、交通結節点での乗継環境の向上を目指す。

また、高齢者の移動支援の充実や誰もが安心・安全に移動できる環境の創出を目指す。

目標④

：利用者目線に立った分かりやすい情報提供の実現

市民や来訪者に分かりやすいように、公共交通の情報提供を充実させ、利用しやすい公共交通を目指す。

また、新たな技術革新の動向を見据えつつ、ICTの活用と連動し、利用者目線に立ったシームレスな移動環境を目指す。

目標⑤

：地域全体で支える公共交通の構築

公共交通利用者層の拡大を図るため、公共交通の維持・確保に関する市民意識の醸成を目指す。

また、バス・タクシーのサービスを維持する上で必要不可欠な新たな人材の確保を目指す。

(2) 実施事業

5つの「計画の目標」の実現に向けて、下記のとおり事業を実施する。

基本方針	目標	事業	実施主体					実施時期(年度)						
			行方市	交通事業者		地域	その他関係者	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年		
				バス	タクシー									
1 地域の生活圏やターゲットにマッチし、地域全体を見渡した最適な公共交通網の構築を目指す	①利用者目線に立った拠点間及び地域間の連携強化	【1】市営路線バスの再編	○	○	○	○		検討		運行実施				
		【2】ラストワンマイル対策（生活交通）の拡充検討	デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）の再編	○		○	○		検討		運行実施			
			タクシー利用券等の導入検討	○		○			検討、協議・調整					
		【3】特定利用者の移動を担う交通サービスの維持	○				○		実施、協議・調整					
	②広域圏及び生活圏域間のアクセスの強化	【4】高速バスの維持・充実	○	○			○		周知PR			再編検討		
		【5】広域路線バスの再編検討	○	○			○		検討		運行実施			
2 各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す	③利用しやすい公共交通環境の整備	【6】交通結節点の機能強化	○	○	○			内容検討、協議・調整、実施						
		【7】サイクル&バスライドの導入	○	○			○		内容箇所検討		実施			
		【8】利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進	○	○	○				更新検討・順次導入					
	④利用者目線に立った分かりやすい情報提供の実現	【9】運行情報提供の充実	エリア放送の活用	○	○	○		○		情報提供				
			公共交通マップの作成・配布	○	○	○			作成		周知PR			
		【10】商業施設等との連携サービスの導入	商業施設等特典制度の拡充・周知	○	○			○		周知PR		拡充検討		
			おでかけモデルプランの作成	○	○	○		○		検討・作成		周知PR		
	3 多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった地域が自らデザインする持続可能な公共交通を目指す	⑤地域全体で支える公共交通の構築	【11】意識啓発や醸成を促す利用促進活動の展開	バス利用促進イベント・キャンペーンの実施	○	○	○	○		検討・準備		実施		
出前出張講座や環境教育学習等の実施				○	○	○	○		検討・準備		実施			
【12】運転手の確保策・マナー教育等の実施			○	○	○		○		準備		実施			

(3) 事業推進に向けた実施体制

前項で掲げた事業の円滑な推進に当たっては、地域公共交通を支える「市民」、「交通事業者」、「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努める。

①市民（地域、民間企業等）

公共交通の利用者として、また将来自らが利用者となる可能性があることを踏まえ、利用促進や移動手段の確保に関する取組への主体的な参画により、公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力する。

- 積極的な公共交通利用及びその呼び掛け
- 利用促進に向けた取組みへの参加
- 地域ニーズについての情報提供、アンケート調査等への協力

②交通事業者

地域の公共交通を担う責任のもと、安全性の確保及び利便性と持続可能性が両立した公共交通サービスの維持・充実に努める。

- 安全で快適な公共交通サービスの提供
- 利用者や地域の意見を踏まえたサービスの改善
- 交通施策に対する専門的な知見の提供や提案
- 利用者へのきめ細やかな情報提供
- 停留所・車両をはじめとする交通関連施設等の整備推進

③行政

限られた予算の中で効率的な運行となるように、関係者意見を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持・確保、充実へ向けて総合的な支援を行う。

- 地域、交通事業者、その他関係団体との総合調整
- 公共交通に関する情報発信及び利用促進に関する意識の醸成
- 公共交通に関するアンケート調査等によるニーズ把握
- 道路・鉄道駅周辺施設等の環境整備
- 財政状況を見極めた上での、路線再編の検討

(4) 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体、実施時期を整理する。

目標① 利用者目線に立った拠点間及び地域間の連携強化

【事業1】市営路線バスの再編

①事業概要

市営路線バスの1便平均利用者数（令和元年度）はスクールバスの空き時間を利用していることもあり、利用者ニーズとの乖離が生じ、1人未満/便と少なく、収支率も3.6%と低い状況となっている。

地区別意見交換会では、「使い勝手が悪い」、「バスの特徴がなく、バスが分からない」、「どこへ行くのが分かりにくい」、「デマンド型交通の方が利用しやすい」といった意見が、また、交通事業者アンケート調査では「利用が全くないバス停は見直した方が良い」、「スクールバスの合間では利用が難しい」、「ダイヤが複雑のため、高齢者には利用が難しい」といった意見が寄せられている。

このため、市営路線バスについては、デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）や特定利用者の移動を担う交通サービスとの役割分担を図りながら、利用者ニーズや移動目的等をマッチし、需要規模に応じた効率的・効果的な運行となるよう、運行方式の変更や運行ルート・ダイヤの再編、ダウンサイジング（車両の小型化等）など抜本的な見直しを検討し、運行評価の手順（次頁参照）に基づき、継続的に評価・検証しながら再編を行う。

特に運行車両については、スクールバスの中型バスの活用を廃止し、令和2年10月1日から運行を開始した麻生玉造ルート（平日便）以外のルートについても、車両デザインに配慮した新たなワゴン車両を導入する。

また、市内拠点間のアクセス強化に資するよう、市内幹線バス（マイクロバス）の導入可能性を検討する。

さらに、市営路線バスの収支改善を図るため、企業広告（車体・車内）やネーミングライツなど運賃収入以外の財源確保について導入可能性を検討する。



▲麻生玉造ルート（平日便）のワゴン車両（ブラックバス号、ハートバス号）

【事例】入間市コミュニティバス「ていーろーど」 ネーミングライツ・パートナー企業

入間市では、コミュニティバス「ていーろーど」の車両に企業マスコットキャラクター名等の名称を命名する権利（ネーミングライツ）と、企業マスコットキャラクターを車体に掲載する権利を行っている。その収入を運行経費に充て持続可能な運行を図ることで、市民の移動の足を確保するとともに、民間企業等への地域活動及び社会貢献の場を提供することを目的に実施中。



○応募資格：法人

○契約期間：10 年間

○ネーミングライツ料：10 年間で 1,000 万円（コミュニティバス 1 台当たり年額 100 万円（税込））

②実施主体：行方市、バス・タクシー事業者、地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7
市営路線バスの再編	再編内容検討	→				
	運行実施		→	→	→	→

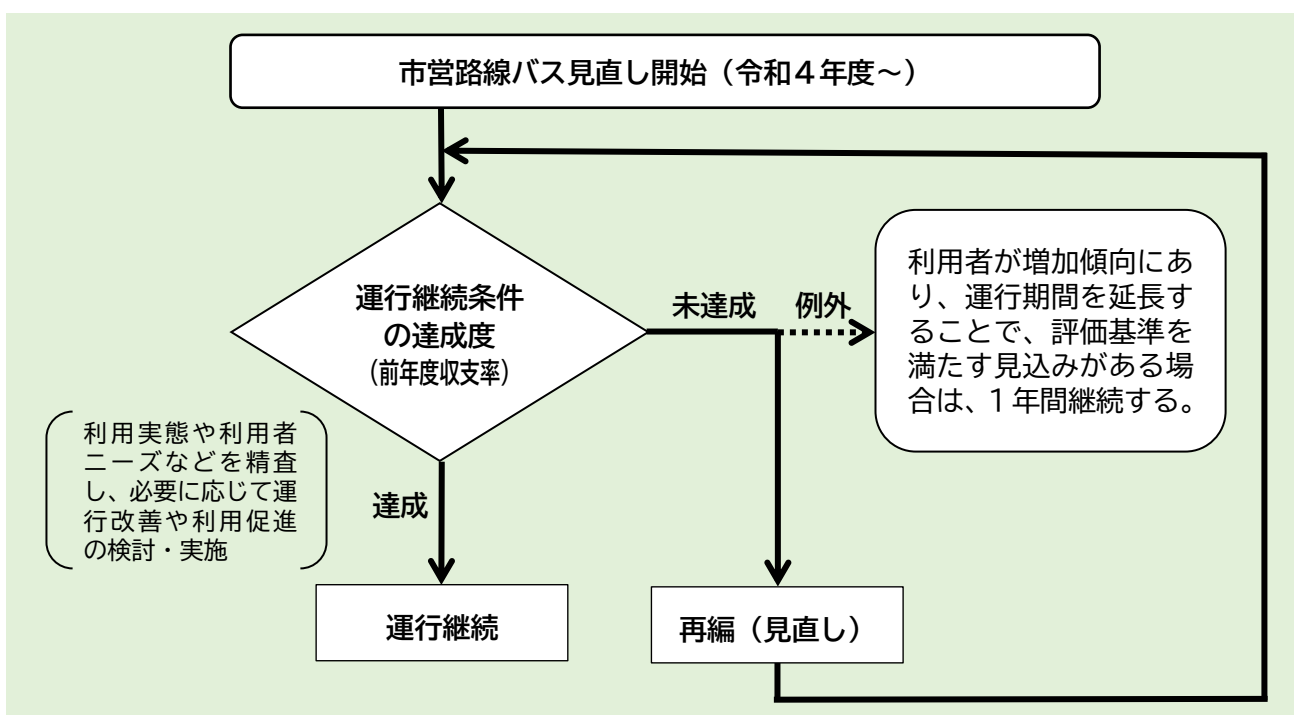
【運行評価（継続・運行見直し・廃止）の手順】

市営路線バスは、令和4年度から毎年利用状況や収支状況を行方市地域公共交通協議会に報告し、運行継続の可否を判断する。

市営路線バスの維持・見直し（改善）の運行継続条件（前年度収支率）を満たす場合は、運行状況の把握・評価を継続する。運行継続条件を満たしておらず、2年続けて運行継続条件を満たしていない場合は再編する。

ただし、運行継続条件を満たしていない場合においても、利用者が増加傾向にあり、運行期間を延長することにより、運行継続条件を満たす見込みがあると判断される場合には運行を継続する。

なお、運行継続条件については利用実績やまちづくりの変化などを踏まえ、見直すことも検討する。



【事業2】ラストワンマイル対策（生活交通）の拡充検討

①事業概要

平成 20 年 7 月から運行を開始したデマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）の利用者数は、平成 24 年度をピークに減少傾向となっているが、乗合タクシー利用者アンケート調査ではサービス満足度で 8 割と高いものの、運行日の拡大で改善要望が多い。

また、交通事業者アンケート調査では、曜日や時間帯により利用が集中し、無理が生じているため、運用面を改善して欲しい意見が挙げられている。

このため、地域内の交通需要及び人口分布とマッチした移動支援の充実に向けて、デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）は福祉目的として有効活用するよう、利用条件、運行エリアや運行日などのサービス内容や運用面について検討する。

合わせて、高齢者の交通事故の抑制と外出機会の増加を促すため、タクシー利用券の導入や市独自の自動車運転免許返納者への負担軽減策について検討し、デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）との組合せにより、ラストワンマイル対策の拡充を図る。

②実施主体：行方市、タクシー事業者、地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7
デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）の再編	再編内容検討	→				
	運行実施		→	→	→	→
タクシー利用券等の導入検討	検討、協議・調整	→	→	→	→	→

【事業3】特定利用者の移動を担う交通サービスの維持

①事業概要

市内には小・中学校スクールバスや、高校スクールバス、病院への移送サービスなど特定の利用者の移動を担う交通サービスが運行中であり、これら地域の輸送資源については個別の移動特性を理解し、公共交通機関としての位置付けや役割を明確にしながら、維持する。

小・中学校スクールバスについては、行政負担額が年間約 3 億円と負担が大きく、行方市教育委員会アンケート調査で、年度によって停留所ごとの利用者が偏在しており、実態に適した運行ルートや停留所の変更などの意見が寄せられているため、教育委員会や運行事業者などと協議・調整を図りながら、児童数や居住地分布に柔軟に対応しつつ、維持する。

行方市社会福祉協議会で実施中の移送サービス（病院への送迎）※については、市民への周知 P R を行いながら、有効活用を図る。

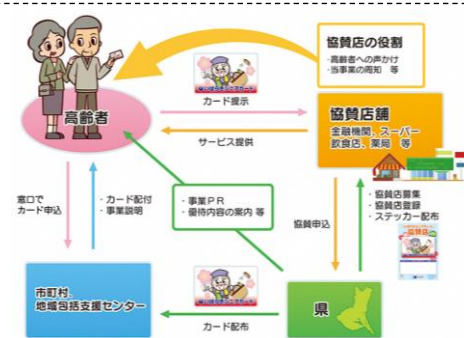
合わせて、高齢者や運転免許返納者などの外出促進を図るため、「いばらき高齢者優待制度」や「運転免許自主返納サポート事業」について市ホームページや広報紙等の活用による周知 P R や協賛店の拡充を検討する。

※平成 31 年度輸送実績…活動回数 1,804 回、利用人数 1,262 人、対価収入 2,157 千円

【参考】いばらき高齢者優待制度

茨城県では、県内の65歳以上の高齢者を対象に、協賛店舗で「いばらきシニアカード（優待カード）」を提示することにより、割引やポイント加算等の優待の特典が受けられる制度を実施中。

行方市内の協賛店は道の駅たまつくりや北浦荘、霞ヶ浦ふれあいランドなど22店。



【参考】運転免許自主返納サポート事業

運転免許を自主返納した65歳以上の高齢者を対象に、「運転経歴証明書」を提示することで様々な特典サービスを提供することが可能なサービス。行方市内の協賛店は5店。

※「運転経歴証明書」の交付を受ける際、手数料（1,000円）

②実施主体：行方市、その他関係者（学校関係者、スクールバス運行事業者、社会福祉協議会）

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7
特定利用者の移動を担う交通サービスの維持	検討、協議・調整					

目標② 広域圏及び生活圏域間のアクセス強化

【事業4】高速バスの維持・充実

①事業概要

高速バスは「鉾田・麻生・佐原～東京線（あそう号）」が運行中で、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の拡大による影響もあり、利用者が減少し、また、便数も減便するなど、路線の維持が年々厳しい状況となっている。

このため、近隣自治体と連携しながら、維持・充実に要望していくとともに、市ホームページや「公共交通マップ」などを活用し、周知を図る。

また、現在東関東自動車道水戸線（潮来IC～鉾田IC間（約31km））の整備状況や利用ニーズを踏まえつつ、高速バス（東京方面、水戸方面など）の再編をバス事業者へ要望する。



▲東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）の整備計画図

②実施主体：バス事業者、行方市、近隣市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7
高速バスの維持・充実	周知PR					
	高速バスの再編検討					

【事業5】広域路線バスの再編検討

①事業概要

潮来市、鹿嶋市、かすみがうら市及び土浦市と広域アクセスを支援する広域路線バス3路線のうち、特に1便平均利用者数（令和元年度）は鹿行北浦ライン（2.0人/便）と神宮あやめ白帆ライン（5.0人/便）で利用が少ない。

広域路線バス利用者アンケートでは、3路線とも運行サービス満足度が6割以上と高いものの、「運行本数」、「運行時間帯」で改善要望が高く、交通事業者アンケート調査でも利用者などから運行ルートの見直しに関する意見が寄せられている。

このため、近隣自治体やバス事業者と協議・調整を図りながら、利用者動向を踏まえつつ、利用者の少ない鹿行北浦ラインと神宮あやめ白帆ラインの市内区間について運行ルート、運行ダイヤなどサービス内容の見直しや再編を検討するとともに、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等を活用し維持・確保する。

②実施主体：バス事業者、行方市、近隣市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7
鹿行北浦ラインと神宮あやめ白帆ラインの再編検討	再編検討、協議・調整					
	実施（検討）					

目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備

【事業6】交通結節点の機能強化

①事業概要

交通結節点（なめがた地域医療センター、3つの庁舎）は、広域路線バスや市営路線バスなど公共交通機関同士や公共交通と自転車との接続強化、新庁舎建設などまちづくりと連携を図りながら、運行情報案内や待合空間の整備、ダイヤの乗継改善を検討する。

また、現在実施中の市営路線バスと他の公共交通機関を組み合わせ、利用可能な乗継利用特典制度（運賃：1日500円）に加え、乗継抵抗の軽減に資するよう、広域路線バス同士や市営路線バス同士など複数のモード間における乗継運賃割引制度について検討する。

②実施主体：行方市、交通事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7
交通結節点の機能強化	整備内容検討、協議・調整、実施					

【事業7】サイクル&バスライドの導入

①事業概要

行方市では、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」など自転車ネットワークの整備や、レンタサイクルなど自転車を活用したまちづくりを進めており、広域路線バスや市営路線バスなどの利用促進を図るため、サイクル&バスライドの導入を検討する。駐輪場を整備する箇所については、関係機関と協議・調整を図りながら検討する。

②実施主体：行方市、バス事業者、その他関係者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7
サイクル&バスライドの導入	整備箇所検討					
	実施					

【事業8】利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進

①事業概要

路線バス、広域路線バス、市営路線バス及びタクシー車両について国の補助制度を活用し、乗降りが容易なノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど、誰でも利用しやすい車両の導入を促進していく。

②実施主体：行方市、交通事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7
利用しやすい車両の導入促進	更新検討・順次導入					

目標④ 利用者目線に立った分かりやすい情報提供の実現

【事業 9】 運行情報提供の充実

①事業概要

路線バス、広域路線バス、市営路線バス及びデマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）などの運行情報案内は、バス事業者、市ホームページやインターネット上の一般の経路検索サイトやパンフレットなどの他、「なめがたエリアテレビ」を活用し情報を提供している。

しかしながら、市民アンケート調査では、公共交通の利用促進を図るための効果的な取組として、「市営路線バス等や乗合タクシーなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布」が42.3%と2番目に高くなっている。

運行情報案内は、市民や来訪者へ公共交通の運行内容を分かりやすく、柔軟に情報発信・提供することが重要なため、ターゲットを念頭に置きながら「なめがたエリアテレビ」の活用や各公共交通機関のルート・ダイヤ、運賃などを網羅的に掲載した「公共交通マップ」の作成・配布など情報提供方法を検討し、充実を図る。

②実施主体：行方市、交通事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7
エリア放送の活用	情報提供					
公共交通マップの作成・配布	情報検討、マップ作成・配布					
	周知PR					

【事業 10】 商業施設などとの連携サービスの拡充

①事業概要

広域路線バスでは、利用者を対象に商業施設等で特典を受けられる制度を実施中であるが、市民アンケート調査において、公共交通の利用促進を図るための効果的な取組として、「商業施設などと連携した公共交通割引チケットなどの発行」が29.7%と3番目に高くなっている。

現在実施中の「商業施設等特典制度」について、市ホームページや「公共交通マップ」などを活用し、市民などへの周知を行うとともに、市営路線バス等への拡充を検討する。

さらに、公共交通に乗り慣れていない市民や観光客に対して、公共交通を利用して安心かつ抵抗なく目的地に移動できるよう、公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」を作成し、市ホームページへの掲載などにより需要の掘り起こしを図る。

②実施主体：行方市、交通事業者、企業

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7
商業施設等特典制度の拡充・周知	周知PR					
	拡充検討					
おでかけモデルプランの作成	プラン検討・作成					
	周知PR					

目標⑤ 地域全体で支える公共交通の構築

【事業11】意識啓発及び利用促進活動の実施

①事業概要

持続可能な公共交通を実現するためには、公共交通を地域活性化のために不可欠な「まちの装置」としての重要性について市民が認識し、「乗って残す」必要があるという「自分事」として自覚をもちながら主体的に参画することが重要である。

将来的な利用者となる小学生を対象とした乗り方教室の開催や、「クルマときどきバス運動（茨城県）」の周知PRなどバス利用促進イベントやキャンペーンを実施する。合わせて、新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者数の減少など、厳しい状況にあるため、感染症対策の取組み状況など安心して公共交通を利用していただくための情報を周知する。

また、小集会での公共交通の出前出張講座や、小学校での環境教育や地域学習を通じたバス教育の開催など意識啓発を促す利用促進事業を展開する。

さらに、行方市で取組みが進められているICT（キャッシュレス化など）活用と連動しながら、行方市版MaaSによる「新たな移動」サービスの研究を行う。



▲茨城県・クルマときどきバス運動ポスター

▲バス・タクシー事業者の新型コロナウイルス感染症対策の利用者向けポスター・案内

②実施主体：交通事業者、行方市、地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7
バス利用促進イベント・キャンペーンの実施	検討・準備					
	実施					
出前出張講座や環境教育学習等の実施	検討・準備					
	実施					

【事業 12】運転手の確保策・マナー教育等の実施

①事業概要

バス・タクシー運転手の高齢化や不足が交通事業者アンケートから指摘されており、バス・タクシーのサービスを確保する上で運転手の確保は必要不可欠である。

バス・タクシー事業者では、ホームページなどで運転手の求人を継続的に求めているものの、運転手確保に苦慮している状況のため、バスやタクシー運転手に特化した就職イベントの開催など、多様な主体が連携し公共交通事業の魅力や社会的な重要性を周知するための方策について検討する。

また、利用者に快適で安心安全な公共交通の実現に向けて、事業者とともに、安全運転、接客マナー向上のための取り組みを検討する。

②実施主体：交通事業者、バス協会、タクシー協会、行方市、ハローワーク

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7
運転手の確保策・マナー教育等の実施	検討・準備	→				
	実施		→	→	→	→

(5) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

計画の達成状況を評価するため、各目標に対し、以下のように評価指標を設定する。

基本方針	目標	評価指標	現状値	目標値	備考
1 地域の生活圏やターゲットにマッチし、地域全体を見渡した最適な公共交通網の構築を目指す	①利用者目線に立った拠点間及び地域間の連携強化	市営路線バス利用者数 ※現状値：令和元年度	5,442人	6,576人	※1
		デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）利用者数 ※現状値：令和元年度	13,367人	15,169人	※2
		市営路線バス利用者満足度	68.5%	75.0%	※3
		デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）利用者満足度	81.0%	85.0%	※4
	②広域圏及び生活圏域間のアクセスの強化	広域路線バス利用者数 ※現状値：令和元年度	72,112人	79,302人	※5
		広域路線バス利用者満足度	73.7%	80.0%	※6
2 各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す	③利用しやすい公共交通環境の整備	交通結節点整備箇所数	—	4箇所	※7
	④利用者目線に立った分かりやすい情報提供の実現	公共交通マップの配布数	—	17,000部	※8
		商業施設等との連携による利用促進活動の導入件数	—	1件以上	※9
3 多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった地域が自らデザインする持続可能な公共交通を目指す	⑤地域全体で支える公共交通の構築	乗り方教室参加者数	—	延100人以上	※10
		市営路線バス・デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）収支率 ※現状値：令和元年度	8.5%	10.0%	※11
		公共交通への公的資金投入額 ※現状値：令和元年度	4,825万円	4,825万円以内	※12

- ※1 70歳以上人口8,551人（令和2年10月1日、茨城県常住人口調査）×自動車運転免許無の割合11.3%×1×外出時の困り具合8.9%（困ることがよくある3.9%+困ることがたまにある10.7%の半数）×1×困っている時の目的（買い物、通院）割合62.4%×1×買い物・通院の外出頻度×1・2×往復利用割合×3=27.4人/日×年換算日数（平日、240日）=6,576人
 ※1 市民アンケート調査
 ※2 買い物（週に5日以上7.5%×5/7+週に3～4日24.1%×3.5/7+週に1～2日46.8%×1.5/7+月に2～3日12.0%×2.5/30）+通院（週に5日以上0.4%×5/7+週に3～4日0.6%×3.5/7+週に1～2日2.2%×1.5/7+月に2～3日17.2%×2.5/30）=30.9%
 ※3 市営路線バス利用者アンケート調査（往復利用65.3%、片道利用34.7%）
 ※2 直近3年間平均利用者数を維持（（16,498人+15,641人+13,367人）÷3年間=15,169人）
 ※3 市営路線バス利用者アンケート調査による運行サービス満足度のうち、「満足」+「やや満足」の割合を年に1%のペースで向上
 ※4 乗合タクシー利用者アンケート調査による運行サービス満足度のうち、「満足」+「やや満足」の割合を年に1%のペースで向上
 ※5 令和元年度利用者数（3路線合計）×平成30年度から令和元年度の伸び率10%（72,112人÷65,574人）を維持
 ※6 広域路線バス利用者アンケート調査（3路線合計）による運行サービス満足度のうち、「満足」+「やや満足」の割合を年に1%のペースで向上
 ※7 交通結節点として位置付けた3つの庁舎（麻生、北浦、玉造）となめがた地域医療センターの4箇所
 ※8 令和3年度に公共交通マップを15,000部、以降各年度に500部を作成
 ※9 商業施設等との連携サービスを1件以上実施
 ※10 乗り方教室を令和5年度から年1回参加者35人程度、延べ3回実施
 ※11 令和元年度収入{（1,037,000円+3,477,100円）×伸び率{（6,643人+15,169人）÷（5,442人+13,367人）}}÷令和元年度運行経費（29,004,840円+23,757,960円）=9.8%÷10%
 ※12 現況公的資金投入額：市営路線バス2,797万円+デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）2,028万円

7 計画の達成状況の評価

(1) 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

「行方市地域公共交通計画」の推進にあたり、交通事業者の運転手の高齢化や担い手の不足などにより、公共交通ネットワークの維持・確保が困難な状況にある中で、今後人口減少社会における交通事業者の生産性の向上へ向けた移動の仕組みや自動運転などの先進技術開発など「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革することが予想される。

特に、行方市においては自動車による依存度が高く、公共交通が成立するのが厳しい地域であり、今後も人口減少や高齢化が進展する中で、多様な地域輸送資源の活用や共存・連携により、継続的に評価・検証し、地域公共交通計画の見直しが求められる。

このため、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善する「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指す。

本計画のPDCAサイクルの実行は、「行方市地域公共交通協議会」において実施し、施策に係る全ての関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有する。

評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と、「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」による二重の組み合わせで進行管理を行う。

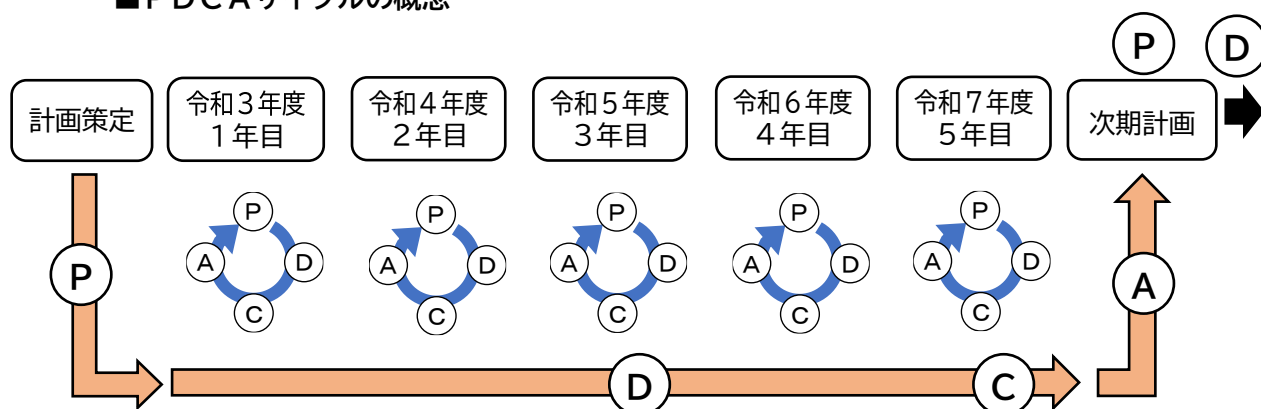
○事業実施状況の評価（年に1回実施）

公共交通への取り組みや運行状況について、事業の実施状況の評価を毎年度実施する。

○目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。但し、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院等の整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■PDCAサイクルの概念



■各PDCAサイクルの概要

項目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P（計画）	各路線などの運行計画の策定 各種施策の検討	行方市地域公共交通計画の策定
D（実行）	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
C（評価）	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A（改善）	運行の見直し 各種施策の見直し	行方市地域公共交通計画の見直しの検討

（２）評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的なスケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとする。

本計画の評価は、最終年度（令和7年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査等から、計画及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定する。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとする。

■評価スケジュール

（年度）

項目		令和3	令和4	令和5	令和6	令和7
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○
	市民アンケート調査					○
	市営路線バス等利用者アンケート調査					○
事業実施状況の評価		○	○	○	○	○
目標達成度の評価						○
計画・目標値の見直し※						○
行方市地域公共交通協議会の開催		○	○	○	○	○

※必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

■関連調査概要

種別	主な調査項目
市民アンケート調査	・回答者の属性 ・日常の移動のしやすさと日常生活の移動実態 ・市営路線バス及びタクシーの利用実態と意識・要望 ・公共交通の今後のあり方
市営路線バス及び広域路線バス、乗合タクシー利用者アンケート調査	・利用者属性 ・利用特性（乗車・降車バス停、往復利用有無、利用頻度、利用目的） ・運行サービスの満足度と改善して欲しいサービス

行方市地域公共交通計画

発 行：令和3年3月

発行者：行方市地域公共交通協議会

編 集：行方市企画部企画政策課

〒311-3839 茨城県行方市麻生 1561-9

TEL：0299-72-0811 ／ FAX：0299-72-2174