

# 第2次行方市地域公共交通計画

令和8年3月  
行方市

# 目次

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| 序章 計画の策定にあたって.....            | 1  |
| 1. 計画策定の目的.....               | 1  |
| 2. 計画の位置付け.....               | 1  |
| 3. 計画区域.....                  | 1  |
| 4. 計画期間.....                  | 1  |
| 第1章 地域公共交通を取り巻く現況.....        | 2  |
| 1. 本市の現況.....                 | 2  |
| 2. 上位関連計画の整理.....             | 6  |
| 3. 地域公共交通の状況.....             | 7  |
| 第2章 移動等の現状分析.....             | 9  |
| 1. 移動実態.....                  | 9  |
| 2. 地域公共交通施策のターゲット層、ニーズ等.....  | 10 |
| 3. 交通事業者の現状と課題.....           | 11 |
| 4. その他.....                   | 11 |
| 第3章 第1次計画の評価.....             | 12 |
| 第4章 地域公共交通の現状と課題.....         | 13 |
| 1. 市外との移動について.....            | 13 |
| 2. 市内の移動について.....             | 13 |
| 3. 地域公共交通の利用環境・利用促進等について..... | 13 |
| 第5章 地域公共交通の方向性.....           | 14 |
| 1. 将来像.....                   | 14 |
| 2. 方針、数値目標.....               | 15 |
| 第6章 地域公共交通施策.....             | 17 |
| 1. 施策体系.....                  | 17 |
| 2. 具体的な施策.....                | 18 |
| 第7章 計画の推進方策.....              | 29 |
| 1. 推進体制.....                  | 29 |
| 2. 行方市地域公共交通協議会の役割.....       | 29 |
| 3. 計画の達成状況の評価方法.....          | 29 |
| 4. 資金の確保（補助事業の活用）.....        | 30 |

# 序章 計画の策定にあたって

## 1. 計画策定の目的

本市では、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ことを目的とし、2021(令和3)年3月に「行方市地域公共交通計画」(以下、「第1次計画」という。)を策定しました。2025(令和7)年度に期間満了を迎える第1次計画に替わり、未解決の問題点・課題及び計画策定後に新たに顕在した問題点・課題に対応した「第2次行方市地域公共交通計画」(以下「本計画」という。)を策定します。

## 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(平成19年法律第59号)に基づく「地域公共交通計画」として、今後の行方市の地域公共交通網の形成と活性化を計画的に遂行し、持続可能な地域公共交通網の構築を目指すものとして策定します。

なお、本計画は「行方市総合計画」に即し、「行方市都市計画マスタープラン」及び「行方市観光振興計画」等関連計画と整合を図り、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します。

## 3. 計画区域

本計画の区域は、行方市全域及び周辺地域とします。

## 4. 計画期間

本計画の計画期間は、2026(令和8)年度から2030(令和12)年度までの5年間とします。

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・修正を行います。

# 第1章 地域公共交通を取り巻く現況

## 1. 本市の現況

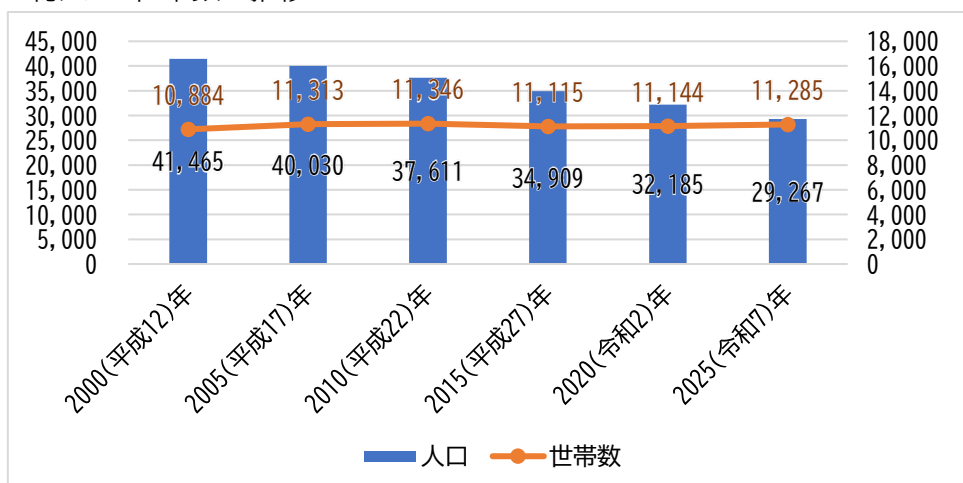
### (1) 人口

#### ①人口動態

本市の総人口は、2025(令和7)年現在 29,267 人となっており、減少傾向が続いています。一方で世帯数は横ばい傾向となっていることから、世帯人員は減少傾向であり、核家族化や高齢単身世帯、高齢夫婦世帯等の増加が想定されます。

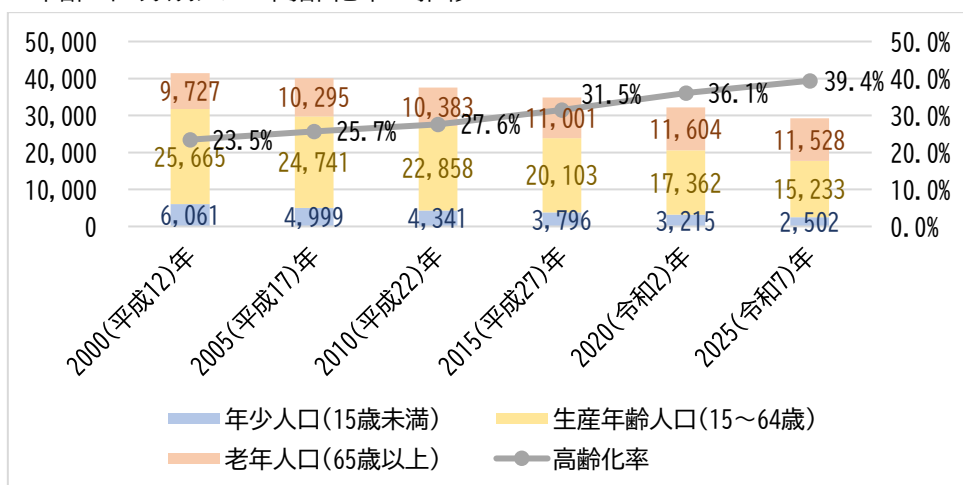
年齢3区分別人口を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少傾向、老年人口がやや増加傾向にあります。高齢化率は 2025(令和7)年で 39.4%と、茨城県全体での高齢化率 31.2%を上回っており、高齢化が進行しています。

<総人口・世帯数の推移>



出典：国勢調査、茨城県常住人口調査(2025(令和7)年)

<年齢3区分別人口・高齢化率の推移>

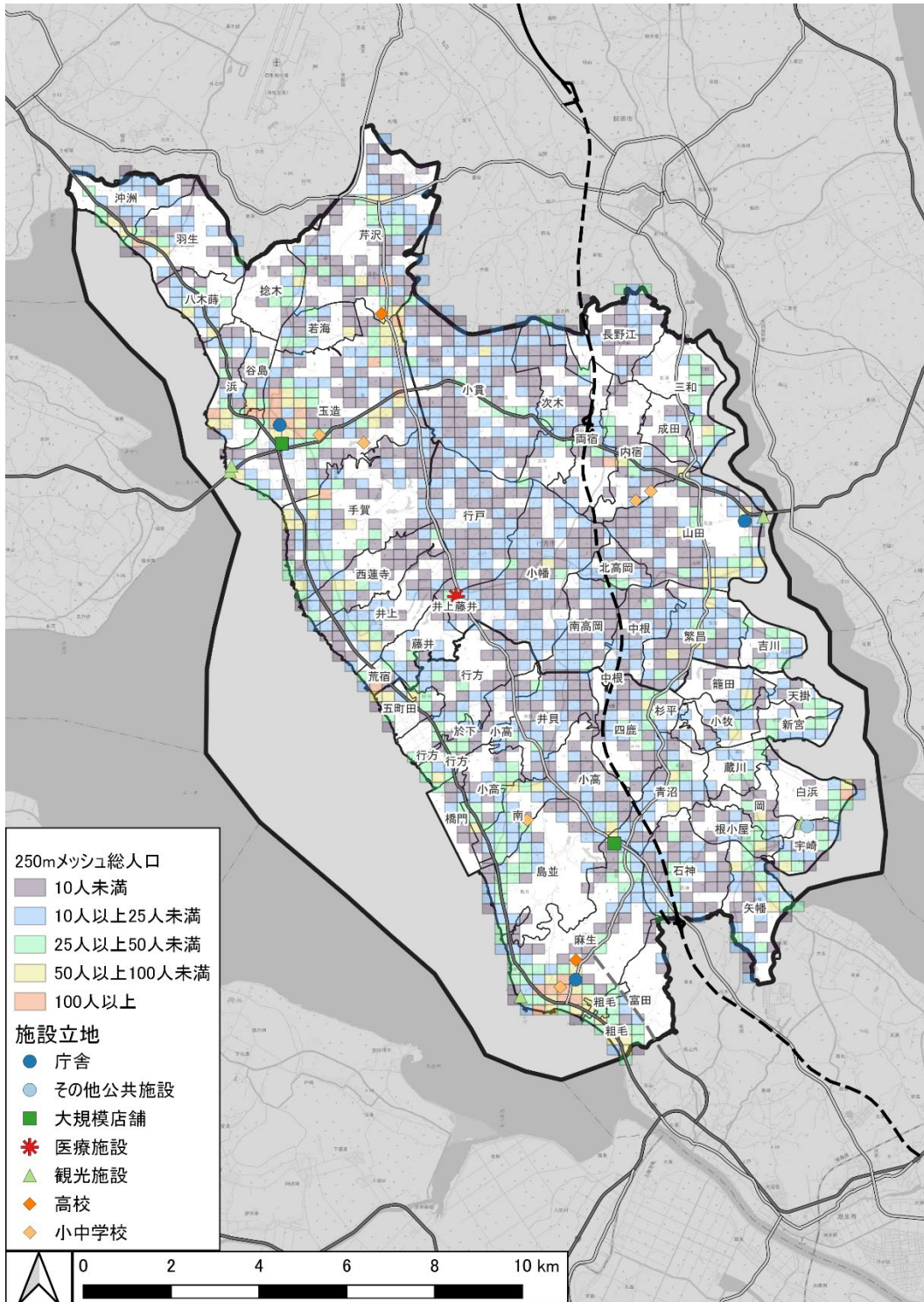


出典：国勢調査、茨城県常住人口調査(2025(令和7)年)

## ②250m メッシュ人口

人口の分布状況を見ると、麻生庁舎周辺や玉造庁舎周辺の市街地、国道 355 号沿道となる霞ヶ浦湖岸、北浦庁舎周辺をはじめとする北浦湖岸に多く見られ、市全域に分散しています。

<250m メッシュ人口>



出典：令和2年国勢調査

### (3) 市内の主な施設

本市の市役所は、麻生庁舎、北浦庁舎、玉造庁舎の3つの庁舎が各地域に立地しています。

小中学校もそれぞれの地域に立地しています。

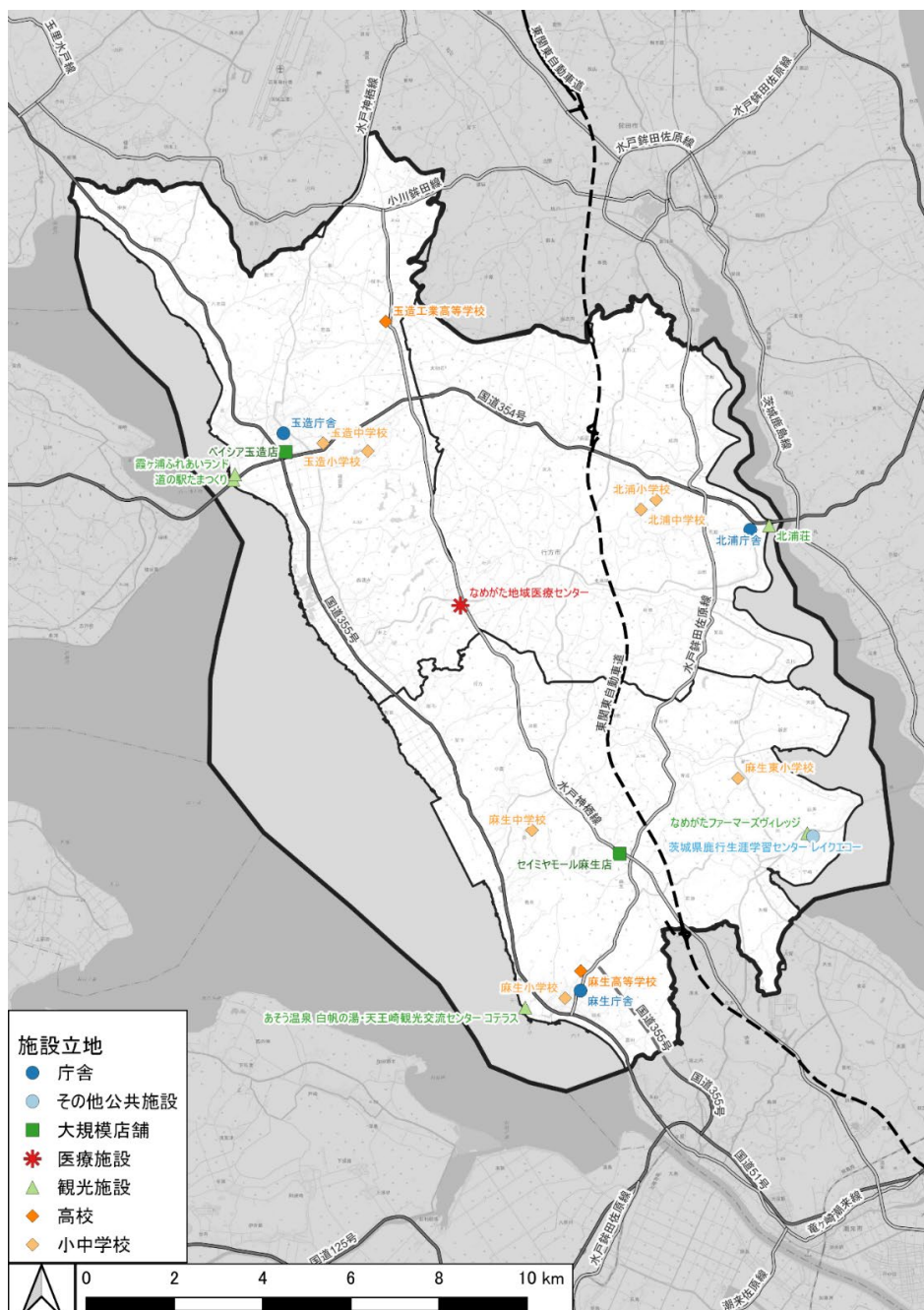
高校は麻生高等学校、玉造工業高等学校の2校が位置しています。

主な商業施設としてセイミヤモール麻生店、ベイシア玉造店があり、それぞれの店舗の周辺には他の商業施設も集積しています。

医療施設として、市の概ね中央部になめがた地域医療センターが位置しています。

観光施設は、霞ヶ浦湖岸や北浦湖岸といった市の外縁部に立地しています。道の駅や温浴施設は市民の利用も想定されます。

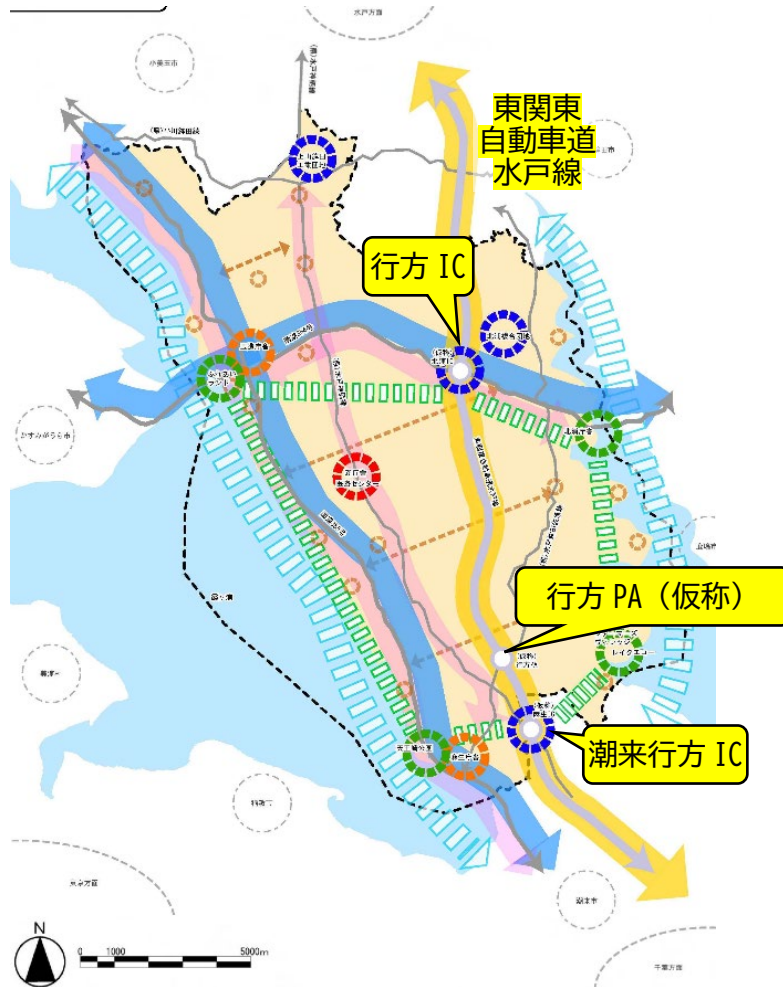
<市内の主な施設>



#### (4) まちづくりの動き

主なまちづくりの動きとして、東関東自動車道水戸線の整備が挙げられます。市内を通過する銚田 IC～潮来 IC 間が 2026(令和8)年度中の開通を見込まれており、北浦地域内の国道 354 号との交点付近に行方 IC が、麻生地域内の主要地方道水戸神栖線(茨城県道 50 号)との交点付近に潮来行方 IC が設置される予定です。また、主要地方道水戸銚田佐原線(茨城県道2号)との交点付近に行方PA(仮称)および地域振興施設の整備が予定されています。

<東関東自動車道水戸線と将来都市構造図>



行方市都市計画マスタープランより作成

## 2. 上位関連計画の整理

地域公共交通との関連がある上位・関連計画については、以下の通りです。

### (1) 行方市総合計画

課題として地域公共交通が挙げられており、まちづくりの目標や重点プロジェクトとして「公共交通の充実」が掲げられています。個別の取組においても地域公共交通に関する方針、施策、指標が複数位置付けられていることから、地域公共交通計画である本計画では整合性を図っていきます。

### (2) 行方市都市計画マスタープラン

市内の交通軸、市内外を結ぶ交通軸の整備を目標に示しており、広域路線バスや市営路線バスの再編検討、デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)の充実の推進が方針に示されています。また、先進的な技術の活用の検討も示されています。

### (3) 行方市観光振興計画

移動等に関する記載として、近隣の観光資源や近隣市町村との連携による周遊性の形成、外国人向けの情報発信や多言語対応について示されています。

### (4) 第3期行方市地域福祉計画・行方市社会福祉協議会地域福祉活動計画

バリアフリー化やデマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)、行政による持続可能な公共交通ネットワークの形成が示されています。

### (5) 行方市環境基本計画

地域公共交通に関連し得る施策として、電気自動車をはじめとする低公害車の導入推進が示されています。

### (6) 行方市シティプロモーション指針

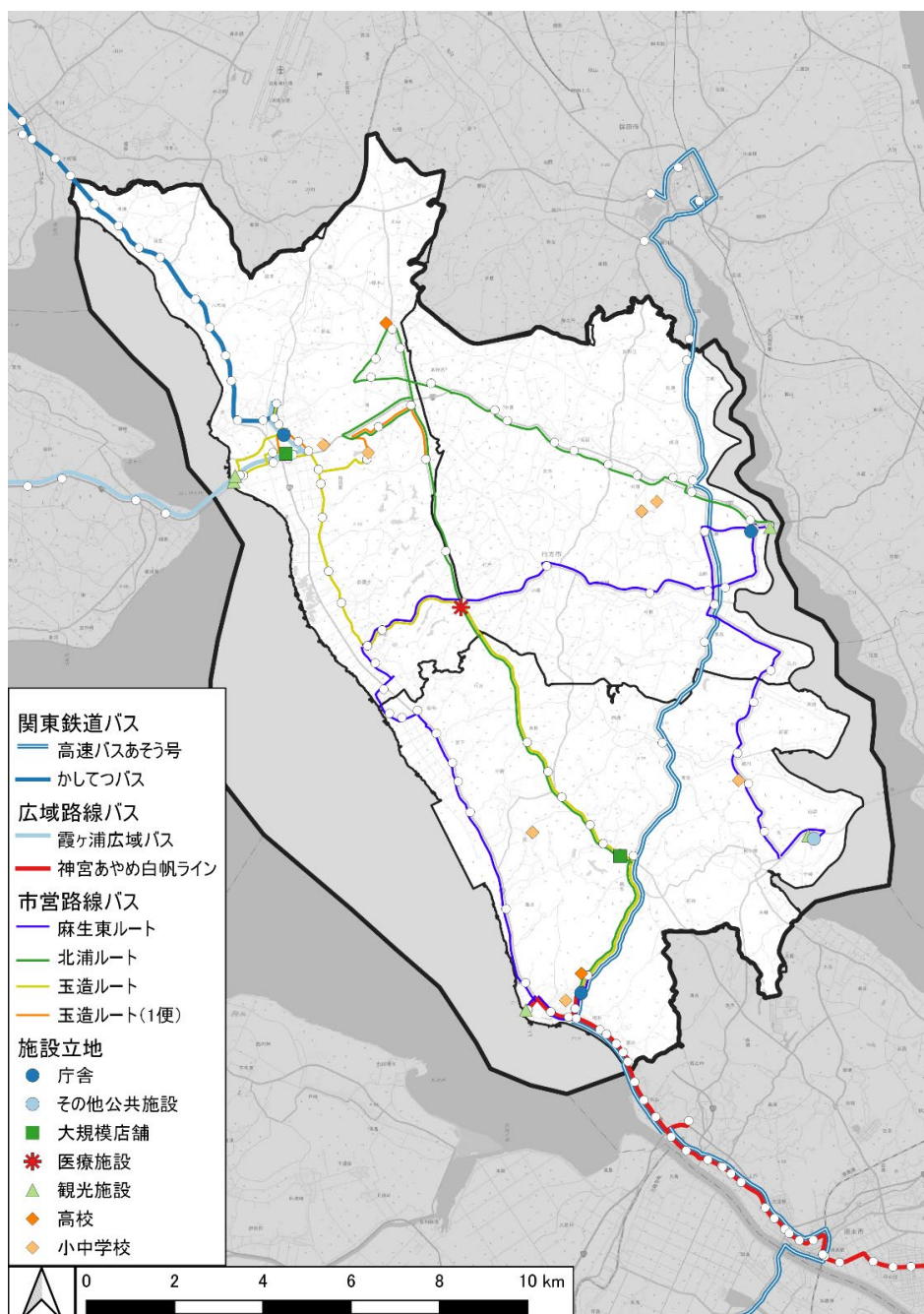
ニーズに合った公共交通と持続可能な公共インフラの実現に努めることを目標に、具体的方策として地域公共交通網の観光活用検討、スクールバス、デマンド型乗合タクシー等を活用した地域公共交通の整備、レンタサイクル拠点までの公共交通網整備が示されています。

### 3. 地域公共交通の状況

#### (1) 市内の地域公共交通

本市の地域公共交通は、関東鉄道が運行する高速バスあそう号およびかしてつバス、広域路線バスである霞ヶ浦広域バスおよび神宮あやめ白帆ライン、行方市営路線バス、デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)、夜間送迎応援タクシー、一般タクシーがあります。この他、スクールバス等の施設による送迎サービス、社会福祉協議会による移送サービス(福祉有償運送)も行われています。なお、かしてつバス玉造駅～銚田駅・新銚田駅間と広域路線バス鹿行北浦ラインは 2026(令和8)年3月をもって運行終了します。

<バス路線図>

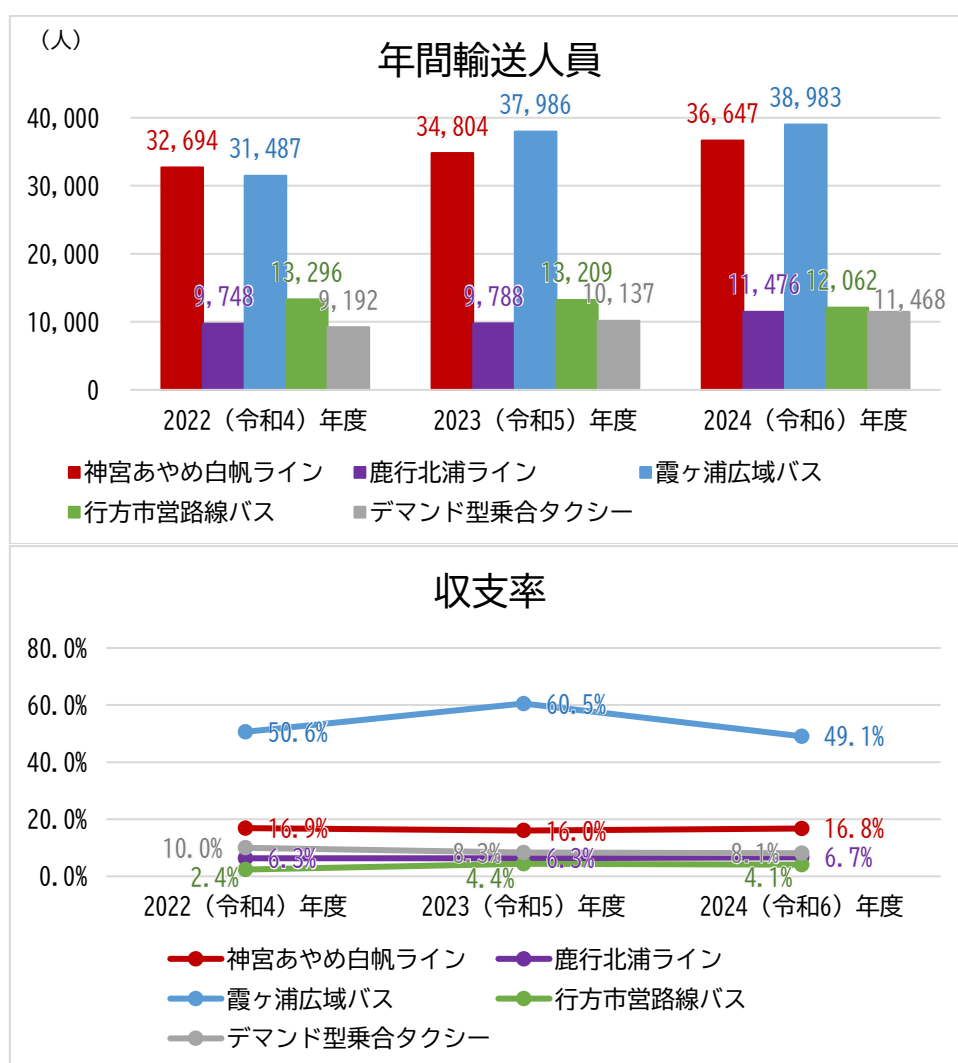


## (2) これまでの地域公共交通施策の利用実績

行方市営路線バスで現在運行している3ルート(麻生東ルート、玉造ルート、北浦ルート)の運行が開始された2022(令和4)年度以降の地域公共交通の実績の推移を示します。

神宮あやめ白帆ライン、霞ヶ浦広域バスは年間輸送人員が3万人台で推移しており、収支率(運行経費に対する運賃収入の割合)は神宮あやめ白帆ラインが16%前後、霞ヶ浦広域バスが50%前後となっています。一方で鹿行北浦ラインは年間輸送人員が1万人前後、収支率は6%台と低調な状況でした。

行方市営路線バスは令和6年度の年間輸送人員が約1万2千人、収支率は4.1%となっており、概ね横ばい傾向です。デマンド型乗合タクシーは年間輸送人員が約1万1千人で横ばい傾向ですが、収支率は8.1%で、運行経費の増加により低下しています。



## 第2章 移動等の現状分析

### 1. 移動実態

ビッグデータと住民アンケートから、行方市の移動実態を整理すると以下ようになります。

市内の移動については、主な生活サービス施設としてなめがた地域医療センター、セイミヤモール麻生店周辺、ベイシア玉造店周辺があり、地域内の移動に加えて各地域から各生活サービス施設への移動があります。

市外への移動については、地域ごとに異なる傾向があります。

麻生地域からは潮来市への移動が多く、鹿嶋市、神栖市への移動も見られます。

北浦地域からは銚田市への移動が多くなっています。

玉造地域からは土浦市への移動が多く、銚田市、小美玉市、石岡市への移動も見られます。



## 2. 地域公共交通施策のターゲット層、ニーズ等

住民アンケートから、20～70 歳代の市民は自家用車を自分で運転して移動しており、日常的な外出に困ることは少ない状況です。一方で、自家用車を自分で運転していない 10 歳代と 80 歳以上で日常的な外出に困っている人が一定程度見られます。

10 歳代と 80 歳以上では求められる地域公共交通施策が異なっています。

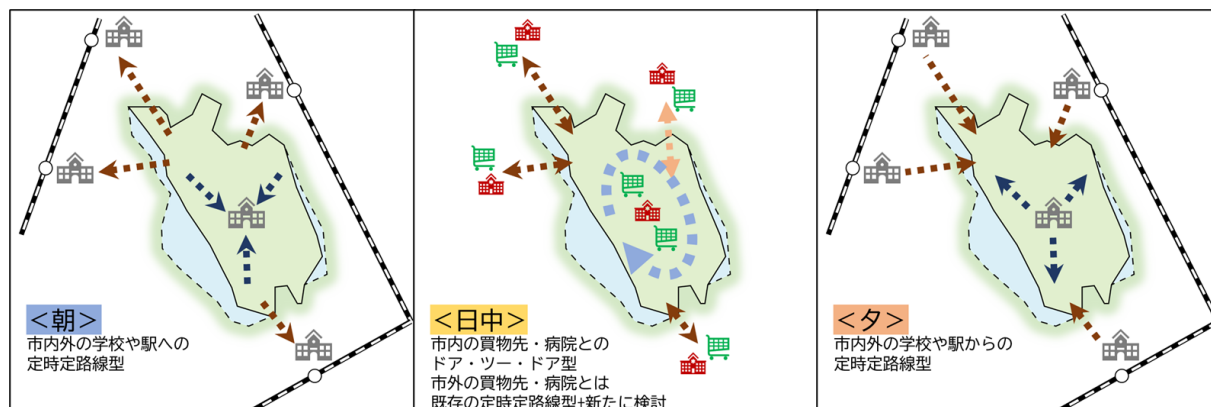
10 歳代では、困っている行き先として学校を多く挙げており、料金が安く、定時定路線で予約不要のバスのような公共交通が望まれています。外出時間帯は朝と夕方です。

80 歳以上では、困っている行き先として病院を多く挙げており、乗る前や降りた後に歩く距離が少ない、予約制でドア・ツー・ドア型のタクシーのような公共交通が望まれています。外出時間帯は日中です。

なお、本計画においては、計画の目標年次である5年後までに上記のターゲット層になる 10 歳代前半や 75～79 歳の市民についても、先んじて利用促進等の施策の対象として想定していきます。

| ターゲット  | 行き先          | 時間帯 | 公共交通の希望      | 施策の方向性                               |
|--------|--------------|-----|--------------|--------------------------------------|
| 10 歳代  | 学校、駅<br>(通学) | 朝夕  | 安価、<br>定時定路線 | 朝夕の通学時間帯に、学校や駅へ行く、バス等の定時定路線の公共交通機関   |
| 80 歳以上 | 病院、買物        | 日中  | ドア・ツー・ドア型    | 日中に、買物先や病院へ行く、タクシー等のドア・ツー・ドア型の公共交通機関 |

### <時間帯別の施策イメージ>



### 3. 交通事業者の現状と課題

交通事業者へのヒアリング結果から、現状と課題を整理します。

|                       |   |
|-----------------------|---|
| 高速バスあそう号              | ○利用者の減少による持続可能性の低下<br>○東関東自動車道水戸線開通後の運行形態要検討  |
| かしてつバス                | ○利用者の減少による持続可能性の低下<br>○石岡市方面への通学・通院利用   |
| 広域路線バス                | ○将来的なEVバス投入の可能性   |
| 行方市営路線バス              | ○麻生高校への通学利用<br>○ワゴン車両運行便が通学生で満員のため、バス車両への置換要望<br>○商業等他分野との連携案<br>○遅延時、運休時のオンラインでの情報提供の必要性                       |
| デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー) | ○配車システムの改善要望<br>○予約が埋まり利用できないことが多い時間帯がある<br>○市外への運行は距離に限度<br>○市外へのタクシー施策は一般タクシーと競合しないよう要望<br>○乗降場や待合環境に課題、充実を要望 |

### 4. その他

住民アンケートでは、地域公共交通への改善要望として、広域路線バス、行方市営路線バス、デマンド型乗合タクシー、夜間送迎応援タクシーでは「利用方法のわかりづらさ」が、一般タクシーでは「料金」が多く挙げられました。

一方で、地域公共交通の多面的な効果として、交通安全、送迎の負担、健康、地域経済、コミュニティへの効果を想定する回答が多く見られました。

### 第3章 第1次計画の評価

第2次計画となる本計画の策定に際しては、第1次計画の評価が必要です。第1次計画の評価指標と現在の値を示します。未達成の指標が多く見られます。

<第1次計画の評価指標> 赤字:未達成

| 基本方針   | 目標                      | 評価指標                            | 第1次計画策定時(R2) | 目標値       | 現在の値                                 |
|--|-------------------------|---------------------------------|--------------|-----------|--------------------------------------|
| 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                      | 5,442人       | 6,576人    | 12,062人 (R6)                         |
|  |                         | デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)利用者数       | 13,367人      | 15,169人   | 11,468人 (R6)                         |
|  |                         | 市営路線バス利用者満足度                    | 68.5%        | 75.0%     | 60.0% (R7)                           |
|  |                         | 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%     | 82.6% (R7)                           |
|  | 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                      | 72,112人      | 79,302人   | 87,106人 (R6)                         |
|  |                         | 広域路線バス利用者満足度                    | 73.7%        | 80.0%     | 37.5% (R7)                           |
| 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       | 4箇所<br>(麻生庁舎、北浦庁舎、旧玉造駅、なめがた地域医療センター) |
|  | 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   | 19,000部                              |
|  |                         | 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      | 8件<br>(デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)車内広告放送)  |
| 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   | 746人                                 |
|  |                         | 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 | 8.5%         | 10.0%     | 6.2%                                 |
|  |                         | 公共交通への公的資金投入額                   | 4,825万円      | 4,825万円以内 | 6,006万円                              |

## 第4章 地域公共交通の現状と課題

ここまでの分析から、地域公共交通の現状と課題を整理します。

### 1. 市外との移動について

#### (1) 地域別の市外への移動特性

本市では、麻生地域からは潮来市等、北浦地域からは銚田市、玉造地域からは土浦市等と、地域ごとに市外の外出先が異なる傾向があります。

#### (2) 市外とのバス路線の厳しい経営状況

運行経費の増加や運転手不足、利用者数の低迷等により、本市と市外を結ぶバス路線は厳しい経営状況に置かれています。2026(令和8)年3月にはかしてつバス玉造～銚田間および広域路線バス鹿行北浦ラインが廃止されます。

### 2. 市内の移動について

#### (1) 様々な地域公共交通施策の実施と課題

本市では行方市営路線バス、デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)、夜間送迎応援タクシーと様々な地域公共交通施策を実施してきましたが、収支率や運行効率、あるいは満員で利用機会が失われている等、様々な課題が生じています。

#### (2) 移動実態や都市構造に即する必要性

市内には高校が2ヶ所、大型商業施設が2ヶ所、総合病院が1ヶ所立地しており、それらへの移動ニーズに対応する地域公共交通を運行する必要があります。また、東関東自動車道水戸線の開通が予定されており、行方PA併設の地域振興施設をはじめとする開発が見込まれています。

### 3. 地域公共交通の利用環境・利用促進等について

#### (1) 利用環境整備の必要性


住民アンケートでは利用方法のわかりづらさへの改善要望があります。また、交通事業者ヒアリングでは、乗降場や待合環境に課題があり、充実が要望されています。

#### (2) 他分野との連携の必要性

地域公共交通の多面的な効果が想定され、商業等他分野との連携や環境への効果も期待されています。また、新技術の活用も想定されます。

## 第5章 地域公共交通の方向性

### 1. 将来像

|  |  |
|--|--|
| <p><u>&lt;あるべき姿&gt;</u><br/>だれもが移動できる、<br/>持続可能な地域社会</p> <p><u>&lt;行方市における地域公共交通の役割&gt;</u><br/>高齢者や通学者、来訪者等の<br/>移動性を確保し、<br/>日常生活をおくるための社会基盤</p> | <p><u>&lt;地域公共交通ネットワーク<br/>のイメージ&gt;</u></p>  <p>● 大型店舗<br/>● 病院</p> |
|--|--|

#### <現状>

公共交通は、一般的には、需要が多い移動区間において不特定多数の人が移動手段を共有することで、効率化を図るものです。自家用車が普及する前は、鉄道やバスが、大量、中量輸送の旅客事業として発展してきました。

一方で、本市においては、市民の多くは自家用車を日常の移動手段として利用しています。このような中で、後期高齢者や通学者など、移動に困っている市民もいます。加えて、公共交通で訪れる来訪者の市内の移動手段の確保も必要になっています。

また、本市では、これまで交通に関わる施策を実施してきましたが、必ずしもバスもしくはデマンド型乗合タクシーがあれば利用されるということではなく、地域や人々の特性にあった移動サービスの提供が必要になることがわかりました。

#### <本市における地域公共交通の役割>

こうした状況を踏まえ、本市における地域公共交通は、不特定多数の利用者が公共交通の運行に合わせて利用する形態ではなく、移動に困っている人(ターゲット)に寄り添うことを主眼とし、それに合わせて一般の方々も可能な限り利用できるものを目指します。

多くの市民が利用している自家用車に加えて、地域公共交通を運行することにより、だれもが日常生活を不便なくおくることができる行方市を目指します。

地域公共交通を、高齢者や通学者、来訪者等の移動性を確保し、日常生活をおくるための社会基盤と位置づけ、地域公共交通の確保、維持、改善のために市が関与していくこととします。

## 2. 方針、数値目標

| 方針   | 数値目標  | 目標値   |
|--|---|---|
| <p><b>(1) 市外への移動性の確保、維持、改善</b></p> <p>麻生、北浦、玉造のそれぞれの移動特性に合わせた市外への移動手段が求められます。また、既存路線では厳しい経営状況が続いています。</p> <p>こうした状況を踏まえ、地域や年齢層の移動実態やニーズに合わせ、なおかつ持続可能な、市外との移動手段を確保、維持、改善していきます。</p> | <p>①</p> <p><b>市外との移動手段として運行する地域公共交通施策の年間利用者数</b></p> | <p>&lt;現状値&gt;</p> <p>広域路線バス(神宮あやめ白帆ライン、霞ヶ浦広域バス)の年間利用者数合算値</p> <p style="text-align: center;"><b>75,630 人</b></p> <p style="text-align: center;">(2024(令和6)年度実績値)</p>     |
|  |   | <p>&lt;目標値&gt;</p> <p>評価時点で市外との移動手段として運行している地域公共交通施策の年間利用者数合算値</p> <p style="text-align: center;"><b>75,630 人</b></p>   |
| <p><b>(2) 市内の移動手段の改善</b></p> <p>これまで実施してきた様々な地域公共交通施策を評価し、生じている課題に対応していきます。同時に、地域や年齢層の移動実態やニーズ、都市構造に即した市内の移動手段となるよう地域公共交通を改善していきます。</p>  | <p>①</p> <p><b>市内の移動手段として運行する地域公共交通施策の年間利用者数</b></p>  | <p>&lt;現状値&gt;</p> <p>行方市営路線バス、デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)の年間利用者数合算値</p> <p style="text-align: center;"><b>23,530 人</b></p> <p style="text-align: center;">(2024(令和6)年度実績値)</p> |
|  |   | <p>&lt;目標値&gt;</p> <p>評価時点で市内の移動手段として運行している地域公共交通施策の年間利用者数合算値</p> <p style="text-align: center;"><b>23,530 人</b></p>  |
|  | <p>②</p> <p><b>総人口に占めるバス停サービス圏域の居住人口割合</b></p>        | <p>&lt;現状値&gt;</p> <p>2026(令和8)年4月現在運行している市内のバス停から300m圏内の居住人口(250mメッシュ人口からの按分値)の総人口に占める割合</p> <p style="text-align: center;"><b>33.2%</b></p>                             |
|  |   | <p>&lt;目標値&gt;</p> <p>評価時点で運行している市内のバス停から300m圏内の居住人口(250mメッシュ人口からの按分値)の総人口に占める割合</p> <p style="text-align: center;"><b>33.2%</b></p>                                      |

|   |  |   |
|---|--|---|
| <p><b>(3) 利用環境の整備、<br/>利用促進、他分野連携</b></p> <p>情報提供や乗降場の環境整備を進めるとともに、地域公共交通の多面的な効果を踏まえた活用や他分野との連携によって、利用促進と社会的価値の共創に取り組めます。</p> | <p>①<br/><b>地域公共交通の<br/>利用者満足度</b></p>   | <p>&lt;現状値&gt;</p> <p>住民アンケートにおける、各地域公共交通の年1回以上利用者の満足度(「満足」+「やや満足」の割合)の合算値</p> <p style="text-align: center;"><b>60.1%</b></p> <p style="text-align: center;"><u>(2025(令和7)年度調査時)</u></p> |
|   |  | <p>&lt;目標値&gt;</p> <p>評価時点で運行している各地域公共交通の利用者の満足度の合算値</p> <p style="text-align: center;"><b>75.0%</b></p>  |
|   | <p>②<br/><b>他分野と連携した<br/>取組の実施件数</b></p> | <p>&lt;現状値&gt;</p> <p style="text-align: center;">なし</p>  |
|   |  | <p>&lt;目標値&gt;</p> <p>商業施設、医療施設、環境部局、福祉部局、防災分野等の他分野と連携した取組の実施件数</p> <p style="text-align: center;"><b>5件(5ヶ年合計値)</b></p>  |

# 第6章 地域公共交通施策


## 1. 施策体系

| 現状・課題  | 将来像  | 方針   | 数値目標  | 施策  |
|--|--|--|---|---|
| <p><b>1- (1) 地域別の市外への移動特性</b><br/>本市では、麻生地域からは潮来市等、北浦地域からは鉾田市、玉造地域からは土浦市等と、地域ごとに市外の外出先が異なる傾向があります。</p> <p><b>1- (2) 市外とのバス路線の厳しい経営状況</b><br/>運行経費の増加や運転手不足、利用者数の低迷等により、本市と市外を結ぶバス路線は厳しい経営状況に置かれています。2026（令和8）年3月にはかしてつバス玉造～鉾田間および広域路線バス鹿行北浦ラインが廃止されます。</p>   | <p>あるべき姿<br/>だれもが移動できる、持続可能な地域社会</p>   | <p><b>(1) 市外への移動性の確保、維持、改善</b><br/>麻生、北浦、玉造のそれぞれの移動特性に合わせた市外への移動手段が求められます。また、既存路線では厳しい経営状況が続いています。<br/>こうした状況を踏まえ、地域や年齢層の移動実態やニーズに合わせ、なおかつ持続可能な、市外との移動手段を確保、維持、改善していきます。</p> | <p><b>(1) -①</b><br/><b>市外との移動手段として運行する地域公共交通施策の年間利用者数</b><br/>&lt;現状値&gt; <b>75,630人</b><br/>&lt;目標値&gt; <b>75,630人</b></p>  | <p><b>(1) -① 民間・広域路線バスの維持・改善</b><br/>・民間・広域路線バスと接続する行方市営路線バスのダイヤ編成<br/>・市民への情報提供、モビリティ・マネジメントの実施<br/>・バス停環境整備<br/>・運転手人材確保支援</p> <p><b>(1) -② 新たな市外との移動手段の検討</b><br/>・新たな市外との移動手段の運行検討</p>  |
| <p><b>2- (1) 様々な地域公共交通施策の実施と課題</b><br/>本市では行方市営路線バス、デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）、夜間送迎応援タクシーと様々な地域公共交通施策を実施してきましたが、収支率や運行効率、あるいは満員で利用機会が失われている等、様々な課題が生じています。</p> <p><b>2- (2) 移動実態や都市構造に即する必要性</b><br/>市内には高校が2ヶ所、大型商業施設が2ヶ所、総合病院が1ヶ所立地しており、それらへの移動ニーズに対応する地域公共交通を運行する必要があります。また、東関東自動車道水戸線の開通が予定されており、行方 PA 併設の地域振興施設をはじめとする開発が見込まれています。</p> | <p>行方市における地域公共交通の役割<br/>高齢者や通学者、来訪者等の移動性を確保し、日常生活をおくるための社会基盤</p> <p>地域公共交通ネットワークのイメージ</p>  | <p><b>(2) 市内の移動手段の改善</b><br/>これまで実施してきた様々な地域公共交通施策を評価し、生じている課題に対応していきます。同時に、地域や年齢層の移動実態やニーズ、都市構造に即した市内の移動手段となるよう地域公共交通を改善していきます。</p>   | <p><b>(2) -①</b><br/><b>市内の移動手段として運行する地域公共交通施策の年間利用者数</b><br/>&lt;現状値&gt; <b>23,530人</b><br/>&lt;目標値&gt; <b>23,530人</b></p> <p><b>(2) -②</b><br/><b>総人口に占めるバス停サービス圏域の居住人口割合</b><br/>&lt;現状値&gt; <b>33.2%</b><br/>&lt;目標値&gt; <b>33.2%</b></p> | <p><b>(2) -① 既存の市内地域公共交通施策の改善</b><br/>・行方市営路線バスのバス車両への車両更新<br/>・デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）の配車システム改修<br/>・移動ニーズと役割分担に即した各地域公共交通施策のルート、時間帯等運行内容の改定検討<br/>・新たな移動手段の運行検討</p> <p><b>(2) -② まちづくりとの連携</b><br/>・観光施設等への地域公共交通の乗り入れ<br/>・新たな施設への地域公共交通の乗り入れ</p>  |
| <p><b>3- (1) 利用環境整備の必要性</b><br/>住民アンケートでは利用方法のわかりづらさへの改善要望があります。また、交通事業者ヒアリングでは、乗降場や待合環境に課題があり、充実が要望されています。</p> <p><b>3- (2) 他分野との連携の必要性</b><br/>地域公共交通の多面的な効果が想定され、商業等他分野との連携や環境への効果も期待されています。また、新技術の活用も想定されます。</p>   | <p>地域公共交通ネットワークのイメージ</p>   | <p><b>(3) 利用環境の整備、利用促進、他分野連携</b><br/>情報提供や乗降場の環境整備を進めるとともに、地域公共交通の多面的な効果を踏まえた活用や他分野との連携によって、利用促進と社会的価値の共創に取り組みます。</p>  | <p><b>(3) -①</b><br/><b>地域公共交通の利用者満足度</b><br/>&lt;現状値&gt; <b>60.1%</b><br/>&lt;目標値&gt; <b>75.0%</b></p> <p><b>(3) -②</b><br/><b>他分野と連携した取組の実施件数</b><br/>&lt;現状値&gt; なし<br/>&lt;目標値&gt; <b>5件（5ヶ年合計値）</b></p>                                  | <p><b>(3) -① わかりやすい情報提供</b><br/>・各地域公共交通の路線図、時刻表、運賃、利用方法等を一元的に提供する公共交通マップの作成<br/>・WEB や LINE 等を活用したオンラインでの情報提供体制の構築</p> <p><b>(3) -② 乗降場環境整備</b><br/>・ベンチ等の設置による待合環境の整備<br/>・施設入口に近い駐車場内への乗降場設置<br/>・施設内での待合環境の整備<br/>・バリアフリー、多言語対応の検討</p> <p><b>(3) -③ モビリティ・マネジメントの実施</b><br/>・乗り方教室や体験会等イベントの開催<br/>・公共交通マップ、お試し乗車券の配布<br/>・地域公共交通の社会的効果を啓発するPR</p> <p><b>(3) -④ 他分野との連携・共創</b><br/>・商業施設・医療施設等における乗降場環境整備<br/>・地域公共交通利用者への商業分野での特典付与<br/>・環境配慮型車両の導入<br/>・自家用車からの転換促進によるCO2排出削減<br/>・免許返納者への地域公共交通利用券配布<br/>・防災分野との協定・新技術の研究・福祉部局との連携</p> |

## 2. 具体的な施策

### (1) 市外との移動について

#### ①民間・広域路線バスの維持、改善

|               |  |  |                        |               |           |  |
|---------------|--|--|------------------------|---------------|-----------|--|
| 概要            | <p>民間事業者によって運行されている高速バスあそう号、かしてつバスは厳しい経営状況が続いており、2026(令和8)年3月にはかしてつバス玉造駅～銚田駅・新銚田駅間が運行終了します。また、高速バスあそう号では2026(令和8)年度内の東関東自動車道水戸線銚田 IC～潮来 IC 開通に伴い、本市内の運行経路やバス停の変更が検討されています。</p> <p>こうした状況を踏まえ、市は運行事業者や周辺市と連携、調整しながら、これらの本市と市外を結ぶ路線の運行の維持、改善に取り組んでいきます。</p> <p>また、広域路線バスにおいては2026(令和8)年3月に鹿行北浦ラインが運行終了します。麻生地域と潮来市方面を結ぶ神宮あやめ白帆ライン、玉造地域と土浦市方面を結ぶ霞ヶ浦広域バスはいずれも市民の移動実態に即した市外との移動手段となっていることから、これらの運行継続を前提に、市は周辺市と連携しながら維持、改善に取り組んでいきます。</p> | <p>&lt;かしてつバス車両&gt;</p>  |                        |               |           |  |
| 施策の方針「主体」     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○民間・広域路線バスと接続するよう行方市営路線バスのダイヤを設定します。[市]</li> <li>○市民への情報提供やモビリティ・マネジメントの実施を推進します。[運行事業者、市、周辺市、市民]</li> <li>○バス停の環境整備を進めます。[市]</li> <li>○運転手人材の確保を支援します。[運行事業者、市]</li> </ul>   |  |                        |               |           |  |
| 関連施策          | <ul style="list-style-type: none"> <li>(2) -① 既存の市内地域公共交通施策の改善</li> <li>(3) -① わかりやすい情報提供</li> <li>(3) -② 乗降場環境整備</li> <li>(3) -③ モビリティ・マネジメントの実施</li> </ul>   |  |                        |               |           |  |
| スケジュール        | <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">2026(令和8)年度</td> <td>運行事業者および周辺市との調整、施策の具体化</td> </tr> <tr> <td>2027(令和9)年度以降</td> <td>施策の継続的な実施</td> </tr> </table>  | 2026(令和8)年度  | 運行事業者および周辺市との調整、施策の具体化 | 2027(令和9)年度以降 | 施策の継続的な実施 |  |
| 2026(令和8)年度   | 運行事業者および周辺市との調整、施策の具体化   |  |                        |               |           |  |
| 2027(令和9)年度以降 | 施策の継続的な実施  |  |                        |               |           |  |

## ②新たな市外との移動手手段の検討[重点施策]

|           |   |
|-----------|---|
| 概要        | <p>地域別の市外との移動実態と既存の地域公共交通を照らし合わせると、麻生地域と潮来市方面の間には神宮あやめ白帆ライン、玉造地域と土浦市方面の間には霞ヶ浦広域バス、玉造地域と石岡市方面の間にはかしてつバスがそれぞれ運行されていますが、北浦地域と鉾田市方面の間には移動実態があるにも関わらず地域公共交通が運行されておらず、方面的な交通空白の状況になっています。</p> <p>こうした状況を踏まえ、市では周辺市と連携し、市内の地域公共交通施策とも調整しながら、北浦地域から鉾田市内の買物先や通院先に行くことができる新たな移動手手段を検討していきます。</p> <p>なお、本施策は市民の日常生活を担保する移動性確保のために重要であることから、早期に実現が必要な重点施策として位置付けます。</p> |
| 施策の方針「主体」 | <p style="text-align: right;">＜日中の地域公共交通運行イメージ＞</p> <p>○北浦地域と鉾田市内等を結ぶ新たな市外との移動手手段の運行を検討します。[市、周辺市]</p> <p>＜日中＞<br/>         市内の買物先・病院との<br/>         ドア・ツー・ドア型<br/>         市外の買物先・病院とは<br/>         既存の定時定路線型+新たに検討</p>  |
| 関連施策      | <p>(2) -① 既存の市内地域公共交通施策の改善</p>  |
| スケジュール    | <p>2026(令和8)年度 事業内容の検討、周辺市との調整</p> <p>2026(令和8)年度以降 運行開始</p>  |

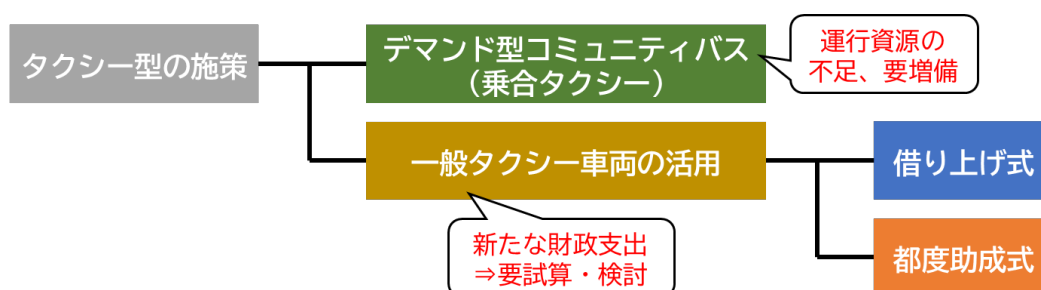
## <重点施策の考え方>

### ●運行事業の概要の想定

北浦地域は人口が分散しており、また麻生地域や玉造地域と比べ買物や通院といった日常生活での市外(銚田市)への移動が多く事実上生活圏となっていることから、面的に運行できるタクシー型の施策が考えられます。

ただし、現在のデマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)は時間帯によって満員となることも多く、そのまま運行範囲を広げると、同じ台数でカバーする面積が広くなり1回の運行距離や所要時間が延びることで市内での利用機会が減少することになり、市内の移動の利便性が低下することが考えられます。

そのため、デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)の運行資源(台数、運転手)を増備する、もしくはタクシー車両を活用した新たな事業(利用者が定額でタクシーを利用できる制度等)が想定されます。



事業の形態および試算についての検討は、「施策(2)-① 既存の市内地域公共交通施策の再編」内をご参照ください。

## (2) 市内の移動について

### ①既存の市内地域公共交通施策の改善[重点施策]

|   |  |  |                            |                             |             |                           |                |                       |  |                       |
|---|--|--|----------------------------|-----------------------------|-------------|---------------------------|----------------|-----------------------|--|-----------------------|
| <p style="writing-mode: vertical-rl;">概要</p>        | <p>本市ではこれまで行方市営路線バス、デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)、夜間送迎応援タクシーといった地域公共交通施策を実施してきました。しかし、行方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)は収支率が低く、一方で満員のため利用を断っている状況が生じています。</p> <p>また、地域公共交通が必要とされるターゲットとして、朝夕の学生の通学と日中の高齢者の買物・通院が挙げられますが、それぞれにおいて求められる時間帯や運行形態が異なります。さらに、地域公共交通の運行が終了する夜間帯の交通空白への対応も考えられます。</p> <p>こうした状況を踏まえ、地域公共交通を総合的に整理し、新たな移動手段の検討も含め、役割分担を想定しながら改善していきます。</p> <p>なお、本施策は市民の日常生活を担保する移動性確保のために重要であることから、早期に実現が必要な重点施策として位置付けます。</p> | <p>&lt;行方市営路線バス車両&gt;</p>  <p>&lt;デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)車両&gt;</p>   |                            |                             |             |                           |                |                       |  |                       |
| <p style="writing-mode: vertical-rl;">施策の方針「主体」</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○行方市営路線バスのバス車両への車両更新を検討します。[運行事業者、市]</li> <li>○デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)の配車システムを改修します。[運行事業者、システム事業者、市]</li> <li>○移動ニーズと役割分担に即した各地域公共交通施策のルートや時間帯等の運行内容の改定を検討します。[市]</li> <li>○市内移動の需要を満たす新たな移動手段の運行を検討します。[市]</li> </ul>   | <p>&lt;役割分担のイメージ&gt;</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="background-color: #d9e1f2;">集中する需要<br/>(朝夕、市街地)<br/>への対応</td> <td style="background-color: #fff2cc;">分散する需要<br/>(日中等、市全域)<br/>への対応</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9e1f2;">バス型の施策</td> <td style="background-color: #d9e1f2;">タクシー型の施策</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9e1f2;">行方市営路線バス等</td> <td style="background-color: #d9e1f2;">デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="background-color: #d9e1f2;">運行資源の不足 → 一般タクシー車両の活用</td> </tr> </table> | 集中する需要<br>(朝夕、市街地)<br>への対応 | 分散する需要<br>(日中等、市全域)<br>への対応 | バス型の施策      | タクシー型の施策                  | 行方市営路線バス等      | デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー) |  | 運行資源の不足 → 一般タクシー車両の活用 |
| 集中する需要<br>(朝夕、市街地)<br>への対応                          | 分散する需要<br>(日中等、市全域)<br>への対応  |  |                            |                             |             |                           |                |                       |  |                       |
| バス型の施策  | タクシー型の施策   |  |                            |                             |             |                           |                |                       |  |                       |
| 行方市営路線バス等   | デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)  |  |                            |                             |             |                           |                |                       |  |                       |
|   | 運行資源の不足 → 一般タクシー車両の活用  |  |                            |                             |             |                           |                |                       |  |                       |
| <p style="writing-mode: vertical-rl;">関連施策</p>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) -② 新たな市外との移動手段の検討</li> <li>(2) -② まちづくりとの連携</li> <li>(3) -② 乗降場環境整備</li> <li>(3) -④ 他分野との連携・共創</li> </ul>   |  |                            |                             |             |                           |                |                       |  |                       |
| <p style="writing-mode: vertical-rl;">スケジュール</p>    | <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">2026(令和8)～</td> <td>バス車両更新の検討、配車システム改善の検討</td> </tr> <tr> <td>2027(令和9)年度</td> <td>運行内容改定の検討<br/>新たな移動手段の運行検討</td> </tr> <tr> <td>2028(令和10)年度以降</td> <td>継続的な改善</td> </tr> </table>   |  | 2026(令和8)～                 | バス車両更新の検討、配車システム改善の検討       | 2027(令和9)年度 | 運行内容改定の検討<br>新たな移動手段の運行検討 | 2028(令和10)年度以降 | 継続的な改善                |  |                       |
| 2026(令和8)～  | バス車両更新の検討、配車システム改善の検討  |  |                            |                             |             |                           |                |                       |  |                       |
| 2027(令和9)年度   | 運行内容改定の検討<br>新たな移動手段の運行検討  |  |                            |                             |             |                           |                |                       |  |                       |
| 2028(令和10)年度以降                                      | 継続的な改善   |  |                            |                             |             |                           |                |                       |  |                       |

### <重点施策の考え方>

#### ○行方市営路線バスのバス車両への車両更新

行方市営路線バスは、麻生東ルートと北浦ルートがそれぞれワゴン車両、玉造ルートがバス車両で運行されています。このうち、乗車定員の少ないワゴン車両で運行されている朝の通学時間帯の便において、満員のため利用を断っている状況が生じており、運行事業者からバス車両への更新が提案されています。

玉造ルートで運行しているバス車両は日野自動車「ポンチョ」です。現行ルートの道路状況や転回場所等を考慮すると、小型車両である「ポンチョ」もしくは同程度の大きさの車種が考えられます。ただし、麻生東ルート、北浦ルートにおいて実走可能かどうか検証する必要があります。

また、「ポンチョ」と同程度の大きさのEVバスが複数車種販売されており、各地のコミュニティバスでの導入も行われています。ただし、行方市営路線バスで導入するには、上記の検証に加え、充電設備の設置や充電時間を踏まえたダイヤ編成も検討する必要があります。

#### <玉造ルートで運行しているバス車両(ポンチョ)>



#### <麻生東ルート、北浦ルートで運行しているワゴン車両>



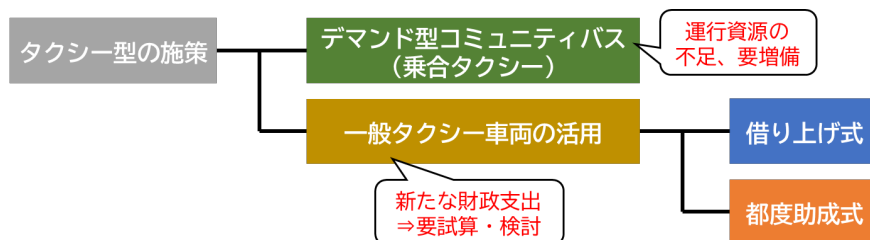
#### ○デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)の配車システム改修

本市のデマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)では、2023(令和5)年10月から、AIにより予約者の乗降地点に応じて自動的に配車、ルート設定が行われる新たな配車システムを導入しています。

しかし、運行事業者からは、予約配車システムに改善の余地がある、という指摘を受けています。デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)は満員で予約が取れない便も生じていることから、運行事業者の負担も考慮しつつ、可能な限り効率的に多くの利用者が利用できるよう、市、運行事業者、システム事業者が調整し、現状の共有や最適な配車への改修を図ることが望まれます。

#### ○新たな移動手段の運行

デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)では、買物・通院需要の大きい一部の時間帯(午前11時便や午後1時便)において、満員で予約が取れない状況が生じています。配車システムの改善と合わせて、需要に応じた地域公共交通の運行が求められます。デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)の運行資源は限られているため、タクシー車両を活用した新たな事業(利用者が定額でタクシーを利用できる制度等)が想定されます。



## ●事業の形態

「利用者が定額でタクシーを利用できる制度」として、以下の2種類があります。

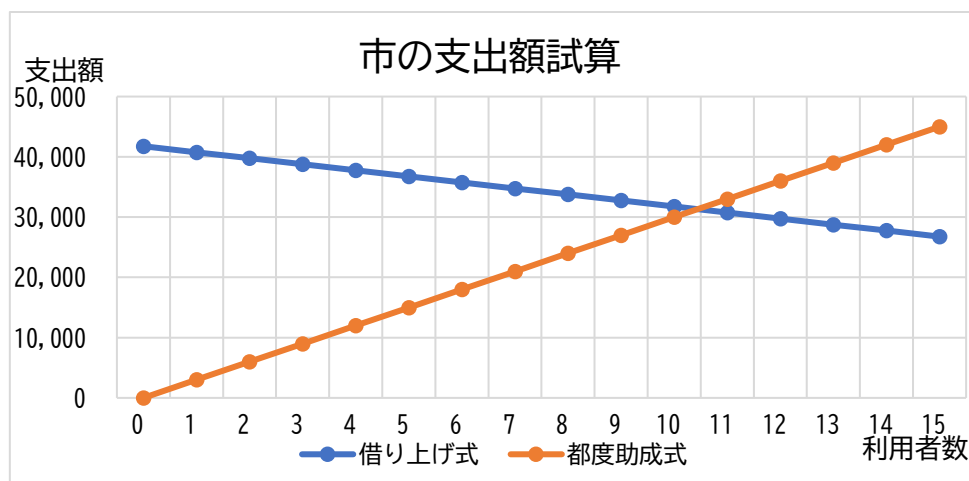
| 方式    | 内容                                 | 事例  |
|-------|------------------------------------|---|
| 借り上げ式 | 市が一定の時間帯でタクシー車両を借り上げ、利用者が定額で利用する   | 夜間送迎応援タクシー(本市で実証運行中)<br>市は 18 時～21 時の3時間、2台のタクシー車両を1日 20,880 円(3,480 円/時間×3時間×2台)で借り上げており、利用者は市内のタクシー移動を1回 1,000 円で利用できる。 |
| 都度助成式 | 通常のメーター料金と利用者支払額の差額を、市がタクシー事業者に支払う | 大洗町 500 円タクシー<br>町内のタクシー移動において利用者の支払額は500 円の定額とし、通常のメーター料金との差額(メーター料金が 800 円の場合 300 円)を町がタクシー事業者に支払う。                     |

## ●試算


借り上げ式の場合、日中6時間、2台のタクシー車両を借り上げると、3,480 円/時間×6時間×2台で運行経費は1日 41,760 円となります。利用者支払額を 1,000 円とした場合、運行収入は 1,000 円×利用者数となり、利用者が増えるほど市の支出額は減少します。

都度助成式の場合、市内の平均的な移動距離を約 10km とすると(参考:各庁舎からなめがた地域医療センターまでの距離は、麻生庁舎約 11km、北浦庁舎約 9km、玉造庁舎約 8km)、通常のメーター料金(1,100m まで 500 円、以降 256m 毎に 100 円加算)では約 4,000 円となります。利用者支払額を 1,000 円とした場合、1回あたりの市の助成額は 3,000 円となり、市の支出額は 3,000 円×利用者数となります。

これらを比較したグラフを以下に示します。1日の利用者数が 11 人以上となった場合は、借り上げ式の方が市の支出額は小さくなります。ただし、借り上げる時間や台数、また乗り合わせての利用の状況によって想定は変化します。

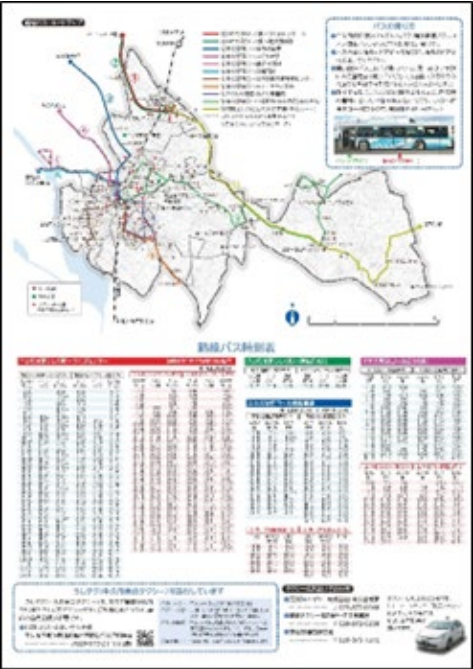


## ②まちづくりとの連携


|           |   |
|-----------|---|
| 概要        | <p>買物先や通院先以外にも、市民を含めた利用が想定される観光施設や拠点機能を持つ施設等への地域公共交通でのアクセス性を確保します。</p> <p>また、東関東自動車道水戸線銚田 IC～潮来 IC の開通に伴う開発や、将来的な行方 PA (仮称)・地域振興施設の整備を見据え、新たに立地する施設へのアクセス性の確保について検討していきます。</p>  |
| 施策の方針「主体」 | <p>○観光施設等への地域公共交通の乗り入れを継続します。[市]</p> <p>○東関東自動車道水戸線の開通に伴う開発等、新たな施設への地域公共交通の乗り入れを検討します。[市]</p> <div style="text-align: right; margin-right: 50px;"> <p>&lt;あそう温泉白帆の湯バス停&gt;</p>  </div> |
| 関連施策      | <p>(2) -① 既存の市内地域公共交通施策の改善</p> <p>(3) -② 乗降場環境整備</p> <p>(3) -④ 他分野との連携・共創</p>   |
| スケジュール    | <p>2026(令和8)年度以降</p> <p>観光施設等主要施設への乗り入れ継続<br/>開発状況に応じた乗り入れの検討</p>   |

### (3) 地域公共交通の利用環境・利用促進等について

#### ①わかりやすい情報提供

|           |  |
|-----------|--|
| 概要        | <p>本市では様々な地域公共交通が運行されていますが、それらを一元的に案内する媒体は整備されていません。住民アンケートでは地域公共交通への改善要望として、利用方法が分かりづらいことが挙げられています。</p> <p>また、行方市営路線バスの運行事業者からは、遅延時や運休時に利用者に迅速に案内できるオンラインでの情報提供の必要性が指摘されています。</p> <p>こうした状況を踏まえ、市民や利用者にわかりやすい情報提供を行うことで、利用者満足度の向上や利用促進を目指します。</p> |
| 施策の方針「主体」 | <p>＜公共交通マップの例＞</p>  <p>○各地域公共交通の路線図、時刻表、運賃、利用方法等を一元的に提供する公共交通マップを作成します。[市]</p> <p>○WEB や LINE 等を活用したオンラインでの情報提供体制を構築します。[運行事業者、市]</p> <p>出典：牛久市公共交通マップ</p>      |
| 関連施策      | <p>(1) -① 民間・広域路線バスの維持・改善</p> <p>(2) -① 既存の市内地域公共交通施策の改善</p> <p>(3) -③ モビリティ・マネジメントの実施</p>   |
| スケジュール    | <p>2026(令和8)年度以降 公共交通マップの企画<br/>オンラインでの情報提供体制の構築</p> <p>2027(令和9)年度以降 公共交通マップの継続的な配布</p>   |


## ②乗降場環境整備

|           |   |   |
|-----------|---|---|
| 概要        | <p>バス停やデマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)の乗降場において、待合環境等の整備が求められている場所があります。特にデマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)については、商業施設の駐車場で一般車や歩行者の動線と交錯せず安全に停車できる乗降場の設置や、施設側で待つことのできる設備の充実が求められています。</p> <p>こうした状況を踏まえ、主なバス停や施設における乗降場環境の整備に取り組みます。</p>                                      |   |
| 施策の方針「主体」 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ベンチ等の設置による快適な待合環境を整備します。[市、商業施設・医療施設等]</li> <li>○施設に安全にアクセスしやすい駐車場内への乗降場の設置を検討します。[市、商業施設・医療施設等]</li> <li>○施設内でバスやデマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)を待つことのできる環境を整備します。</li> <li>○バリアフリー対応、多言語対応を検討します。[運行事業者、市]</li> </ul> | <p>&lt; 商業施設駐車場内のバス停設置例 &gt;</p>  <p>出典:つくばみらい市地域公共交通計画</p> |
| 関連施策      | <p>(2) -② まちづくりとの連携</p> <p>(3) -④ 他分野との連携・共創</p>  |   |
| スケジュール    | <p>2026(令和8)年度                      商業施設・医療施設等との連携、調整</p> <p>2027(令和9)年度以降                乗降場の設置、待合環境の整備</p>  |   |

### ③モビリティ・マネジメントの実施

|           |   |
|-----------|---|
| 概要        | <p>地域公共交通の持続可能性を向上させるため、社会的効果を啓発するとともに、乗り方教室や体験会等のイベントの開催、公共交通マップやお試し乗車券の配布といった市民に直接アプローチするモビリティ・マネジメントによる利用促進に取り組みます。</p>  |
| 施策の方針「主体」 | <p style="text-align: right;">＜バスの乗り方教室の例＞</p>  <p>○乗り方教室や乗車体験会等の公共交通イベントを開催します。[運行事業者、市]<br/>         ○公共交通マップやお試し乗車券の配布によるモビリティ・マネジメントを実施します。[市、市民]<br/>         ○地域公共交通の社会的効果を啓発するPRに取り組みます。[市]</p> <p style="text-align: right;">出典：下妻市資料</p> |
| 関連施策      | <p>(1) -① 民間・広域路線バスの維持・改善<br/>         (2) -① 既存の市内地域公共交通施策の改善<br/>         (3) -① わかりやすい情報提供<br/>         (3) -④ 他分野との連携・共創</p>  |
| スケジュール    | <p>2026(令和8)年度                      モビリティ・マネジメント実施内容の検討、実施<br/>         2027(令和9)年度以降                継続的に実施</p>   |

#### ④他分野との連携・共創

|        |   |
|--------|---|
| 概要     | <p>地域公共交通が乗り入れる施設と連携した乗降場環境整備や、商業分野と連携した取組により、利便性の向上や利用促進を図ります。また、地域公共交通の社会的効果を踏まえ、環境配慮の取組や免許返納の促進、防災分野との連携を検討していきます。</p> <p>さらに、新技術の発展動向を注視し、地域公共交通に資する新技術の導入について検討していきます。また、福祉交通との役割分担や連携を進めます。</p>   |
| 施策の方針  | <p>○商業施設・医療施設等と連携した乗降場環境整備を行います。[市、商業施設・医療施設等]</p> <p>○地域公共交通利用者への商業施設や地元商店での特典付与を検討します。[市、商業施設等]</p> <p>○環境配慮型車両の導入を推進します。[運行事業者、市]</p> <p>○CO2 排出削減に向けた自家用車からの利用転換を促進します。[市、市民]</p> <p>○免許返納者への地域公共交通利用券の配布を検討します。[市]</p> <p>○防災分野との協定を検討します。[市]</p> <p>○地域公共交通に活用し得る新技術を研究します。[市]</p> <p>○福祉部局との連携を強化します。[市]</p> <div data-bbox="863 734 1182 768" style="text-align: center;"> <p>&lt; 関東鉄道の EV バス &gt;</p> </div>  <div data-bbox="1023 976 1382 1010" style="text-align: right;"> <p>出典：関東鉄道ホームページ</p> </div> |
| 関連施策   | <p>(1) -① 民間・広域路線バスの維持・改善</p> <p>(2) -① 既存の市内地域公共交通施策の改善</p> <p>(2) -② まちづくりとの連携</p> <p>(3) -② 乗降場環境整備</p> <p>(3) -③ モビリティ・マネジメントの実施</p>  |
| スケジュール | <p>2026(令和8)年度 各関係者との連携、施策内容検討</p> <p>2027(令和9)年度以降 継続的に実施</p>  |

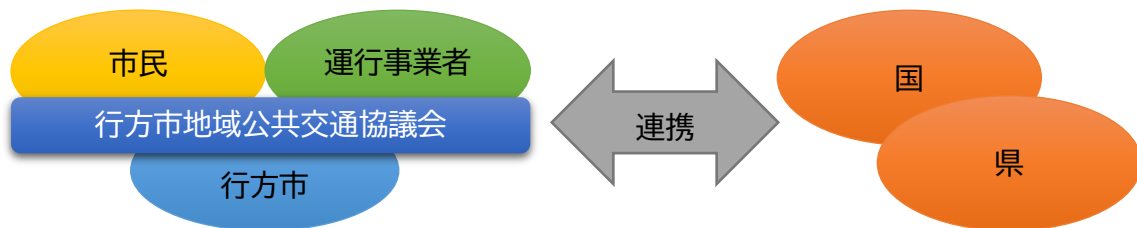
## 第7章 計画の推進方策

### 1. 推進体制

本計画は、公共交通の利用者である市民代表と運行事業者、関係行政機関で構成する行方市地域公共交通協議会が推進し、施策の実施状況及び計画の達成状況をモニタリング・評価します。

一方、市は、運行事業者等と連携・協力を図りながら、本計画の周知や公共交通施策の提案・実施等の役割を担います。

<推進体制>



### 2. 行方市地域公共交通協議会の役割

行方市地域公共交通協議会は、地域公共交通計画の検討・協議に加えて計画策定後の施策の実施状況・達成状況の評価の実施主体としての役割を担うものです。

また、運行事業者など関係機関の連携・調整を行う機関として機能します。

さらには、情報提供や利用促進等に係る施策の実施主体として機能します。

### 3. 計画の達成状況の評価方法

地域公共交通施策については、四半期に1回程度、市と運行事業者が実施状況をモニタリングしながら推進します。モニタリングに際しては、地域公共交通施策(広域路線バス、行方市営路線バス、デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)等)の運行受託事業者が契約に基づき市と共有する利用状況等のデータから、定量的に分析します。また、毎年度、行方市地域公共交通協議会で地域公共交通施策の実施状況を検証します。

計画の達成状況は、毎年度、行方市地域公共交通協議会が数値目標の達成状況を確認し、目標年次の達成の見通しを検証します。

計画期間の最終年度である2030(令和12)年度においては、数値目標の達成状況の評価と要因分析を行い、施策や目標を見直し、本計画の更新を行うこととします。

## 4. 資金の確保（補助事業の活用）

地域公共交通施策の実施にあたっては、市の公費負担に加えて、地域公共交通確保維持改善事業を始めとする国や県の補助金を活用しながら、効果的な施策実施を行っていきます。

<地域公共交通確保維持改善事業[地域内フィーダー系統]の補助を受ける路線>

| 路線・系統   | 事業区分 | 運行様態   | 補助の必要性  | 確保・維持策   | 事業主体                                    |
|---|------|--------|---|--|---|
| 鹿行広域バス<br>「神宮あやめ白帆ライン」<br>運行区間：<br>チェリオ・イオン～<br>鹿島神宮駅・延方駅・<br>水郷潮来バスターミナル・<br>潮来駅<br>～麻生庁舎(31.5 km) | 4条乗合 | 路線定期運行 | 本市麻生地域から潮来市内および鹿嶋市内への広域的な移動、また周辺市から麻生高校への通学での移動等のための路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 | 引き続き、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、潮来市と連携しながら、市内交通との連絡、利用環境整備、利用促進に取り組む。 | 潮来市<br>行方市<br>(運行は関東鉄道株式会社、株式会社池田交通に委託) |

## 第2次行方市地域公共交通計画

発行：令和8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

〒311-3892 茨城県行方市麻生 1561-9

TEL:0299-72-0811 FAX:0299-72-1537