

第2次行方市地域公共交通計画  
別冊資料

令和8年3月  
行方市

# 目次

第1章 地域公共交通を取り巻く現況.....	1
1. 本市の現況.....	1
2. 上位関連計画の整理.....	10
3. 地域公共交通の状況.....	17
第2章 移動等の現状分析.....	29
1. ビッグデータに基づく移動実態.....	29
2. 住民アンケート集計結果.....	36
3. 交通事業者ヒアリング結果.....	51
第5章 地域公共交通の方向性.....	55
1. 将来像.....	55
2. 方針、数値目標.....	56
3. 目標値設定の考え方.....	58
参考資料.....	66
1. 策定体制.....	66
2. 策定経緯.....	67

# 第1章 地域公共交通を取り巻く現況

## 1. 本市の現況

### (1) 位置・地勢

本市は、2005(平成17)年、麻生町、北浦町、玉造町の3町が合併し誕生しました。

首都東京からおよそ70km、県都水戸市からおよそ40km、茨城県の南東部に位置し、北は鉾田市と小美玉市、南は潮来市、東は鹿嶋市及び北浦、西はかすみがうら市等及び霞ヶ浦(西浦)に接しています。

市域は、東西に約12km、南北に約24km、面積は約166.33km<sup>2</sup>、霞ヶ浦と北浦を含めると222.48 km<sup>2</sup>となっています。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、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ます。

国道354号が市北部を東西に横断、国道355号が市西部の霞ヶ浦沿岸を南北に縦断しているほか、主要地方道水戸神栖線(茨城県道50号)、主要地方道水戸鉾田佐原線(茨城県道2号)等も通過しています。また、本市の中央部を南北に縦断する東関東自動車道水戸線(鉾田IC～潮来IC)が2026(令和8)年度中に開通する予定です。

<行方市の位置>



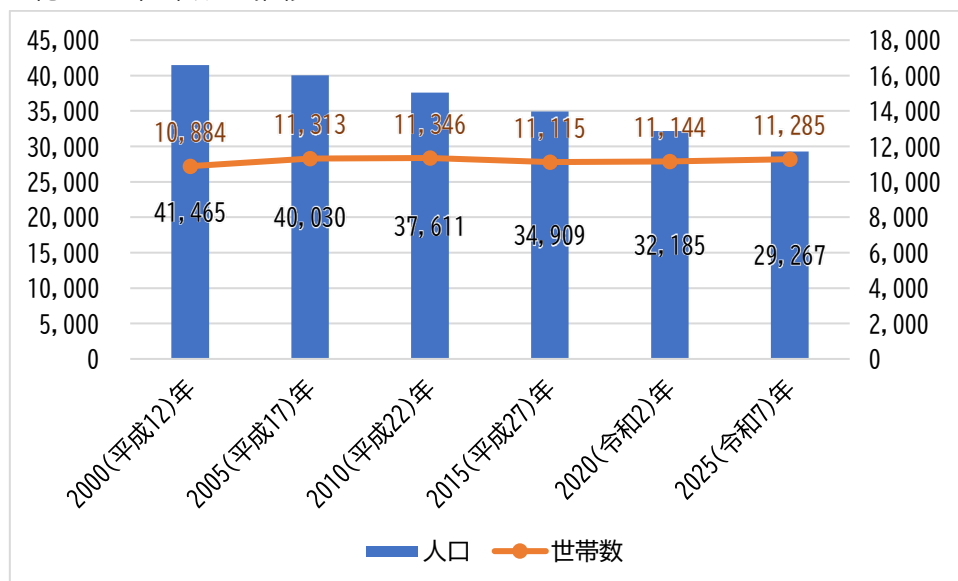
出典:行方市都市計画マスタープラン

## (2) 人口

### ①総人口・世帯数

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。

<総人口・世帯数の推移>

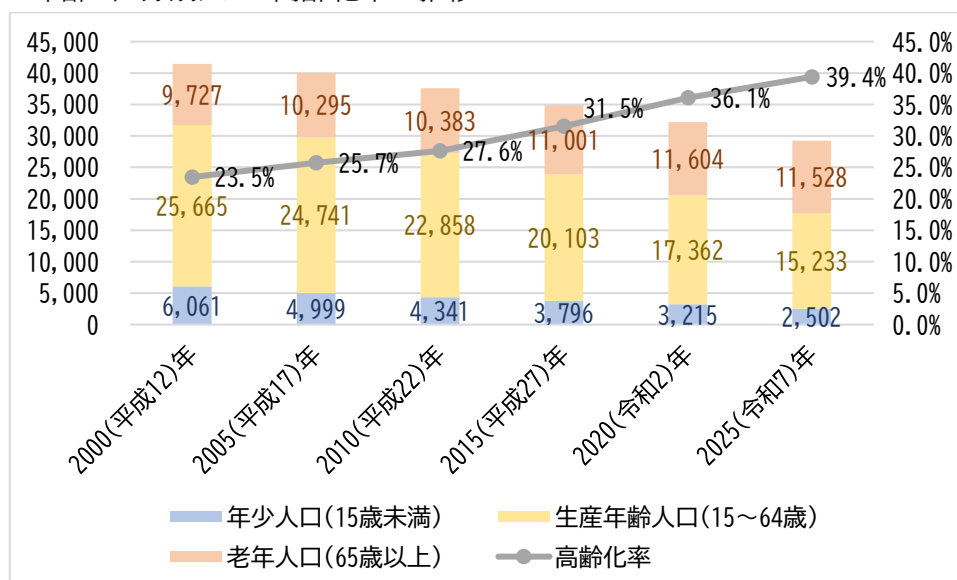


出典：国勢調査、茨城県常住人口調査(2025(令和7)年)

## ②年齢3区分別人口

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。

<年齢3区分別人口・高齢化率の推移>

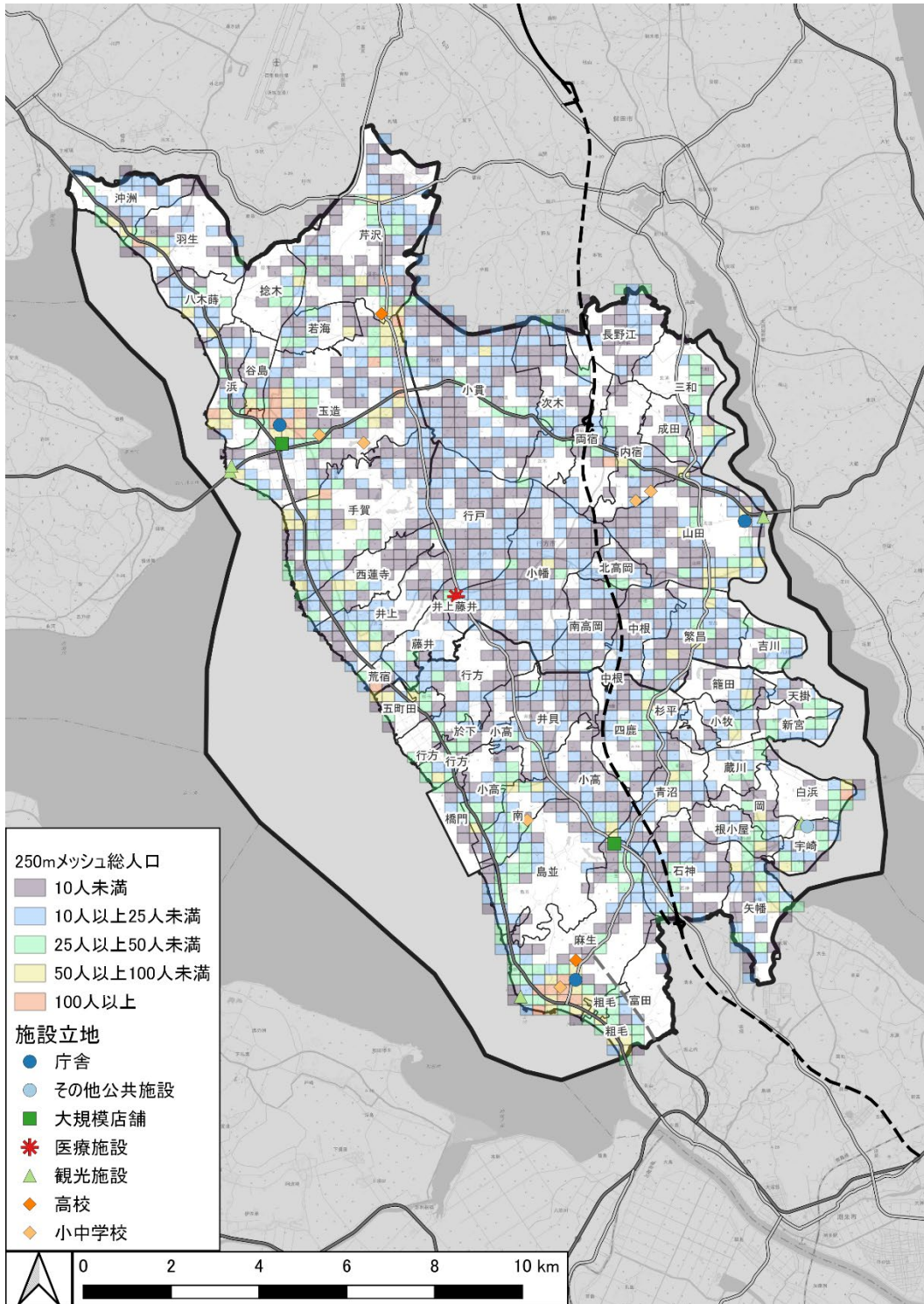


出典:国勢調査、茨城県常住人口調査(2025(令和7)年)

### ③250m 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。

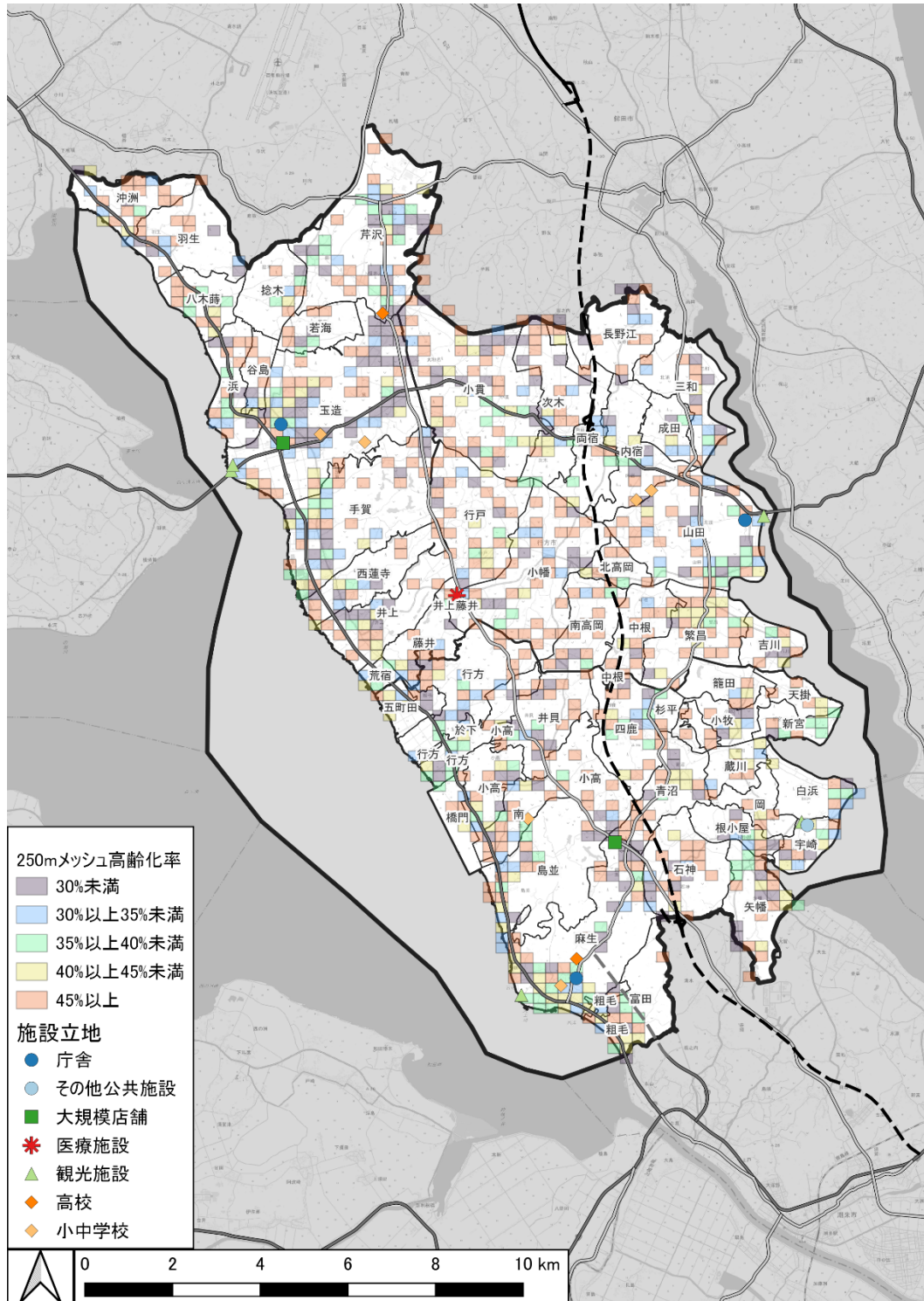
<250m メッシュ人口>



出典：令和2年国勢調査

高齢化率を見ると、麻生庁舎周辺や玉造庁舎周辺等に比較的低い場所も見られますが、市全域において高齢化率の高い場所が分散している状況です、

<250mメッシュ高齢化率>



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。

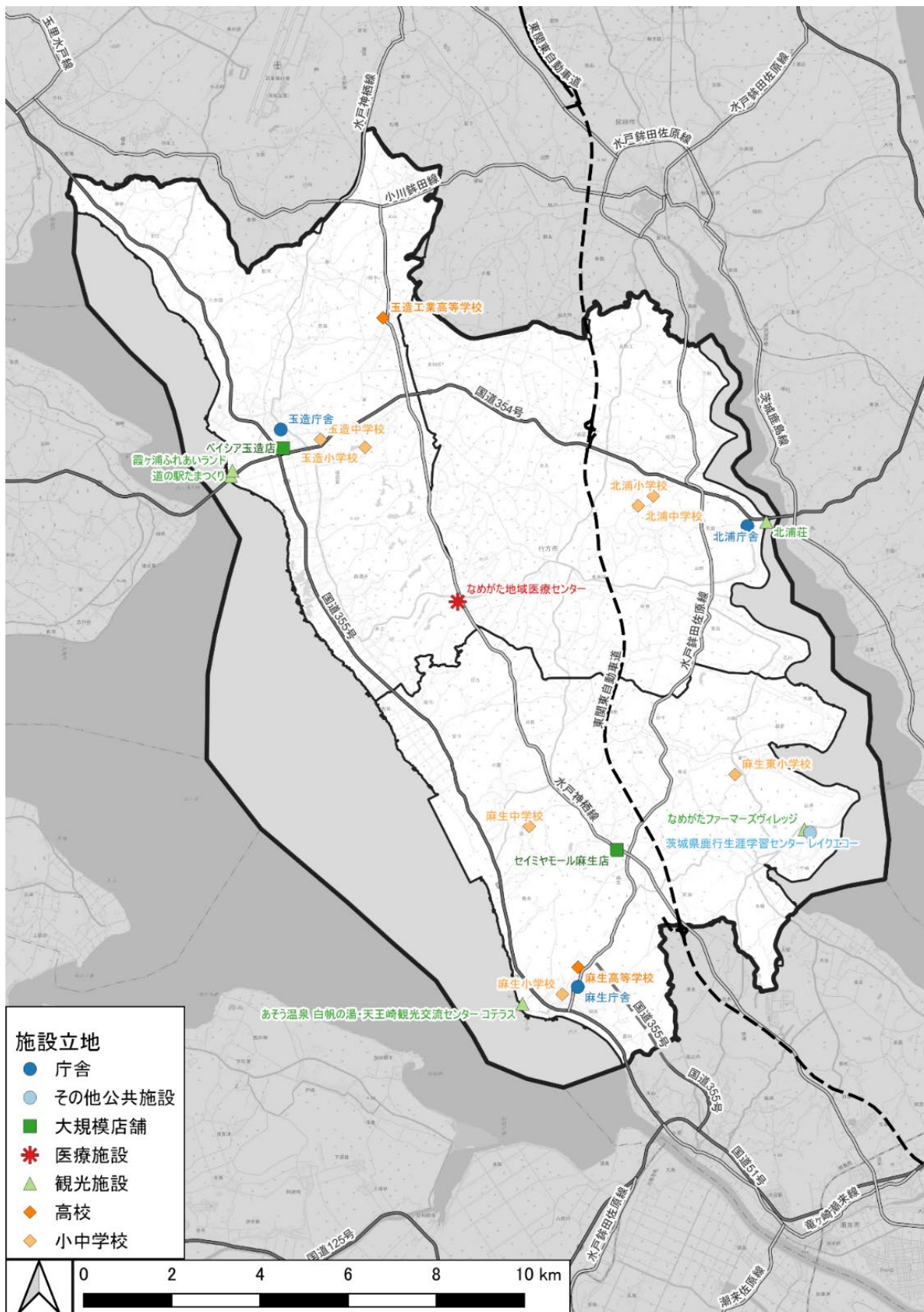
高校は麻生高等学校、玉造工業高等学校の2校が位置しています。

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、市の中心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) 観光

本市の2024(令和6)年の市内観光施設の合計入込客数は約56万人となっており、新型コロナウイルス感染症流行の影響からは回復傾向にあります。道の駅たまつくりと併設の観光物産館「こいこい」が約17万人と最も多くなっています。また、2024(令和6)年には霞ヶ浦ふれあいランドに併設して霞ヶ浦どうぶつとみんなのいえが開園しています。

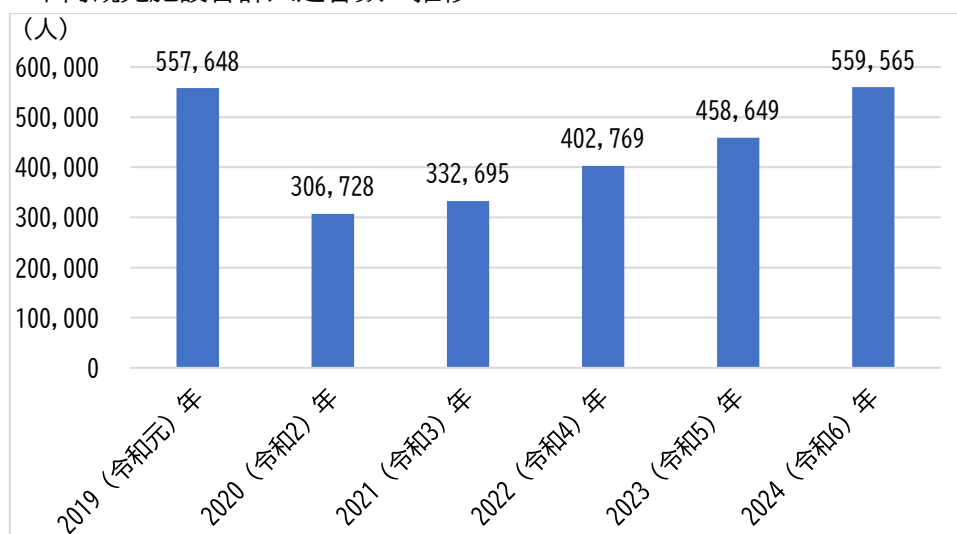
<市内観光施設の入込客数>

	2019 (令和元)年	2020 (令和2)年	2021 (令和3)年	2022 (令和4)年	2023 (令和5)年	2024 (令和6)年
霞ヶ浦 ふれあいランド	49,679	0	7,774	15,036	19,407	23,091
霞ヶ浦どうぶつ とみんなのいえ						61,572
観光物産館 「こいこい」	147,628	142,846	148,524	161,952	164,871	172,030
あそう温泉 白帆の湯	98,054	62,043	63,374	79,763	81,178	87,928
天王崎観光交流 センターコテラス	26,973	23,749	16,674	23,205	23,017	26,138
北浦荘	52,461	30,047	36,183	41,318	49,682	48,754
なめがたファー マーズヴィレッジ	182,853	48,043	60,166	81,495	120,494	140,052
合計	557,648	306,728	332,695	402,769	458,649	559,565

※霞ヶ浦どうぶつとみんなのいえは2024(令和6)年7月31日開園

出典:行方市資料

<市内観光施設合計入込客数の推移>



出典:行方市資料

## (5) 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、国道 354 号との交点付近に行方 IC が、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

また、潮来市牛堀から本市麻生地域に至る国道 355 号牛堀麻生バイパスの整備も進められています。

## 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・関連計画として、以下の計画について整理します。

- ・行方市総合計画
- ・行方市都市計画マスタープラン
- ・行方市観光振興計画
- ・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
- ・行方市環境基本計画
- ・行方市シティプロモーション指針

行方市総合計画では、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。

行方市都市計画マスタープランでは、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。

行方市観光振興計画では、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。

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では、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。

行方市環境基本計画では、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。

行方市シティプロモーション指針では、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。

## (1) 行方市総合計画

計画期間	基本構想:2026(令和8)年度～2035(令和17)年度 基本計画:2026(令和8)年度～2030(令和12)年度
将来都市像	一人ひとりにとって豊かで魅力あふれるふるさと、行方～行方ならではの個性ある価値の創造と、人とのつながりを大切にしたい関係人口の拡大を目指して～
公共交通について	<p>&lt;基本構想&gt;</p> <p>【社会的潮流と動向の変化】</p> <p>○地域公共交通に関する再構築の必要性</p> <p>【行方市の強みと特徴】…「弱み」</p> <p>○公共交通の減便・縮小</p> <p>○財政(経済)の面で公共交通維持が困難</p> <p>【市民意識】…満足度が低い項目</p> <p>○日常生活の移動</p> <p>【まちづくりの目標】…&lt;暮らし・インフラ&gt;「便利で快適な住み良いまちづくり」</p> <p>○公共交通の充実</p> <p>AIを活用した公共交通の再編等による利便性の向上を図り、誰もが安全・安心・快適に移動できる環境を整えるとともに、マイカー依存から公共交通の利用によるCO2排出量を削減し、環境負荷の低減に寄与するなど、持続可能なまちづくりを目指します。</p> <p>&lt;基本計画:重点プロジェクト&gt;</p> <p>【生活の利便性や安全性を高める都市機能の強化】</p> <p>○便利で使いやすい公共交通の充実</p> <p>デマンド型交通やコミュニティバスの運行の安定や、東関東自動車道開通による高速バスの検討など、運行スケジュールやルート最適化を行います。</p> <p>[目標値]公共交通利用満足度(満足傾向) 80%</p> <p>&lt;基本計画&gt;</p> <p>【公共交通】</p> <p>[取組方針]</p> <p>○公共交通の維持・安定運行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化・人口減少が進む中でも、誰もが安心して移動できる地域公共交通の維持と安定運行を図ります。</li> <li>・デマンド型交通やコミュニティバスの運行体制を強化し、効率的かつ柔軟な運行管理によってサービスの継続性を確保します。</li> <li>・運転手不足への対応や事業者支援を通じて、地域交通事業の持続可能な経営基盤を支えます。</li> <li>・農業・観光・地域産業との連携を視野に入れ、通勤・通学・買い物・観光など多様</li> </ul>

な移動需要に対応した運行体系を整備します。

○利便性向上と利用促進

- ・バス停や乗降場の整備、道路アクセス・歩行動線の改善などにより、高齢者や子どもにも利用しやすい公共交通環境を整えます。
- ・主要公共施設、医療機関、教育施設、観光地などをつなぐ利便性の高い交通ネットワークを形成します。
- ・デジタル技術を活用した運行情報提供や案内システムを導入し、利用者に分かりやすい情報発信を推進します。
- ・学校通学や子育て世帯の移動支援と連動し、通学費助成制度や通学交通安全対策との一体的な取組を進めます。

○災害時の移動手段確保と防災機能強化

- ・地震や豪雨などの災害時においても、避難・救援活動を支える公共交通の機能確保を図ります。
- ・避難経路や代替輸送手段を整備し、高齢者・障がい者・要支援者が安全に避難できる移動環境を構築します。
- ・地域防災計画と連携し、公共交通網を防災・減災の一翼を担うインフラとして位置づけます。
- ・道の駅や公共施設などを防災拠点として活用し、物資輸送や情報発信など緊急時の支援体制を整備します。

○持続可能で地域に根ざした交通体系の構築

- ・公共交通、道路整備、福祉・医療・産業施策を一体的に運営する交通まちづくりを進めます。
- ・人口減少や交通需要の変化を踏まえ、地域特性に応じた路線再編と効率的運行計画を策定します。
- ・地域住民や自治会、民生委員、企業、NPO と協働し、利用者ニーズを反映した地域交通モデルを構築します。
- ・北浦複合団地や観光拠点、農産物直売所などへのアクセスを強化し、農業の再生・地域産業の創出を支える交通基盤を形成します。

○人にやさしく、地域をつなぐ公共交通への転換

- ・すべての世代が安心して利用できるよう、バリアフリー化やユニバーサルデザインの導入を進めます。
- ・医療・介護・福祉と連携し、通院や買い物支援を兼ねた移動サービスを展開します。
- ・移住・定住施策と連動し、新たに行方に住む人が暮らしやすい交通環境を整えます。
- ・地域経済の活性化と交流人口の拡大を見据え、観光交通・周遊ルート整備など魅力ある交通体系を構築します。

[個別施策]

	<p>○公共交通確保対策事業</p> <p>交通手段が少ない地域の移動を支えるため、道の駅、公共施設などとの接続を改善し、誰もが利用しやすい移動環境づくりを推進します。</p> <p>[指標]市営路線バス利用者数 現状値 13,299 人 目標値 14,000 人</p> <p>[指標]乗合タクシー利用者数 現状値 11,468 人 目標値 12,000 人</p> <p>[指標]広域路線バス利用者数 現状値 87,106 人 目標値 88,000 人</p> <p>○公共交通の運行体制の強化</p> <p>デマンド型交通やコミュニティバスの運行を安定させるため、運行スケジュールやルート最適化を行います。</p> <p>[指標]公共交通利用満足度(満足傾向) 現状値 70% 目標値 75%</p> <p>○情報提供・案内整備</p> <p>運行情報や時刻表の見やすさ、案内表示の充実により、住民や観光客が安心して利用できる環境を整備します。</p> <p>[指標]公共交通マップの作成、PR 回数 現状値 19,000 部 目標値 20,000 部</p> <p>○サービス再編・最適化</p> <p>将来の人口動態や交通需要を踏まえ、運行路線や運行頻度を見直し、効率的で持続可能な公共交通サービスを提供します。</p> <p>[指標]運行効率(乗車率) 現状値9% 目標値 17.8%</p> <p>○利用環境の整備、利用促進</p> <p>誰もが利用しやすい公共交通の利用環境整備や、公共交通の周知やイベントを開催し、利用促進を図ります。</p> <p>[指標]公共交通利用促進イベント 現状値1回 目標値3回</p> <p>【広域連携】</p> <p>[取組方針]</p> <p>○公共交通・生活サービスの維持・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や交通弱者を支えるため、隣接市との連携による公共交通ネットワークの再編と利便性の向上を図ります。</li> <li>・広域での買い物支援、移動支援、医療・福祉サービスの連携を強化し、生活圏の広がりに対応したサービスを展開します。</li> </ul> <p>[個別施策]</p> <p>○生活圏の拡大に対応した公共サービス整備</p> <p>高齢者や交通弱者への移動支援を充実させ、生活関連サービスの連携を強化します。民間事業者や地域団体と協働し、利便性の高い生活環境を整えます。</p>
--	--

## (2) 行方市都市計画マスタープラン

計画期間	2024(令和6)年度～2045(令和27)年度
将来像	ゆとりと発展が共存する持続可能な都市づくり ～みんなで作る協働都市 なめがた～
公共交通について	<p>【将来都市像を実現するための都市づくりの目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○各拠点どうしや、各拠点と農村集落の行き来がしやすいよう、市内の交通軸を整えます</li> <li>○周辺都市にある都市機能も利用しやすいよう、市内外を結ぶ交通軸を整えます</li> <li>○産業拠点や観光拠点への交通軸を整えます</li> </ul> <p>【分野別方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○広域路線バスや市営路線バスについては、利用状況や地域のニーズを踏まえ適切に再編を検討するなど、市民が利用しやすく持続可能な交通網を構築します。</li> <li>○少子高齢化の進行を踏まえ、高齢者等の交通弱者の移動を補完するため、「行方市地域公共交通計画」に基づき、デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)の充実を推進します。</li> <li>○環境負荷が比較的少ない公共交通の利用を促進する視点から、行方市地域公共交通計画と整合を図りつつ、自動運転を始めとする先進的な技術の活用を検討や、公共交通網を支える効率的で効果的な道路ネットワークの構築、利便性向上に役立つ乗り継ぎ結節点の整備などを図ります。</li> </ul> <p>【地域別方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○北浦地域では、他の市街地と連絡する公共交通等の維持・拡充により、市民生活の利便性を維持します。</li> </ul>

【将来都市構造図】



### (3) 行方市観光振興計画

計画期間	2024(令和6)年度～2028(令和10)年度
将来イメージ	繰り返し訪れたい地域の魅力を生み出す『いくたびの行方』
移動等について	<p>【基本施策-周遊できる観光地の形成】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○近隣の観光資源との連携</li> <li>○茨城県や近隣市町村と連携した観光モデルコースの構築と海外向けの情報発信</li> <li>○Wi-Fi 環境等の整備と多言語表記の案内・パンフレットの作成</li> </ul> <p>【基本施策-新たな観光ビジネスの形成】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○観光拠点のネットワークづくり</li> </ul>

### (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

計画期間	2022(令和4)年度～2026(令和8)年度				
基本理念	誰もがみんな ふれ合い 支え合い 助け合うまち なめがた				
公共交通について	<p>【基本目標「安全・安心な地域づくり」-すべての市民が安心して外出できる環境づくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○市民・地域の取り組み <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業、事業所、交通機関等は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(いわゆるバリアフリー法)」に基づく取り組みに努めます。</li> <li>・市民は、公共交通機関を積極的に活用し、市等に利便性の向上を提言します。</li> </ul> </li> <li>○社協の取り組み <table border="1" data-bbox="391 1220 1348 1433" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #f9cb9c;">事業名</th> <th style="background-color: #f9cb9c;">事業内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>行方市福祉バス管理運営事業</td> <td>業務を実施する上で交通安全と労働安全に十分な配慮を行い委託者が請負契約を締結する運行业者(運転乗務員)と連絡を密に取り合いミスがないよう入念にチェックを行うこと。また、当該業務の関係法令を正しく理解し高い質を確保するよう努めます。</td> </tr> </tbody> </table> </li> <li>○行政の取り組み <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速バス、路線バス、乗合タクシー、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することにより、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を構築します。</li> <li>・障がい者への外出支援として実施している福祉タクシー事業については、新規手帳交付者への制度の案内を交付時に行い、制度の周知に努めます。</li> </ul> </li> </ul>	事業名	事業内容	行方市福祉バス管理運営事業	業務を実施する上で交通安全と労働安全に十分な配慮を行い委託者が請負契約を締結する運行业者(運転乗務員)と連絡を密に取り合いミスがないよう入念にチェックを行うこと。また、当該業務の関係法令を正しく理解し高い質を確保するよう努めます。
事業名	事業内容				
行方市福祉バス管理運営事業	業務を実施する上で交通安全と労働安全に十分な配慮を行い委託者が請負契約を締結する運行业者(運転乗務員)と連絡を密に取り合いミスがないよう入念にチェックを行うこと。また、当該業務の関係法令を正しく理解し高い質を確保するよう努めます。				

## (5) 行方市環境基本計画

計画期間	2016(平成28)年度～2025(令和7)年度
将来像	湖(うみ)と緑とやすらぎを守り育てるまち なめがた
交通 について	<b>【環境施策】</b> ○低公害車(ハイブリッドカーや電気自動車など)の普及を推進します。 ○公用車に低公害車(ハイブリッドカーや電気自動車など)を導入します

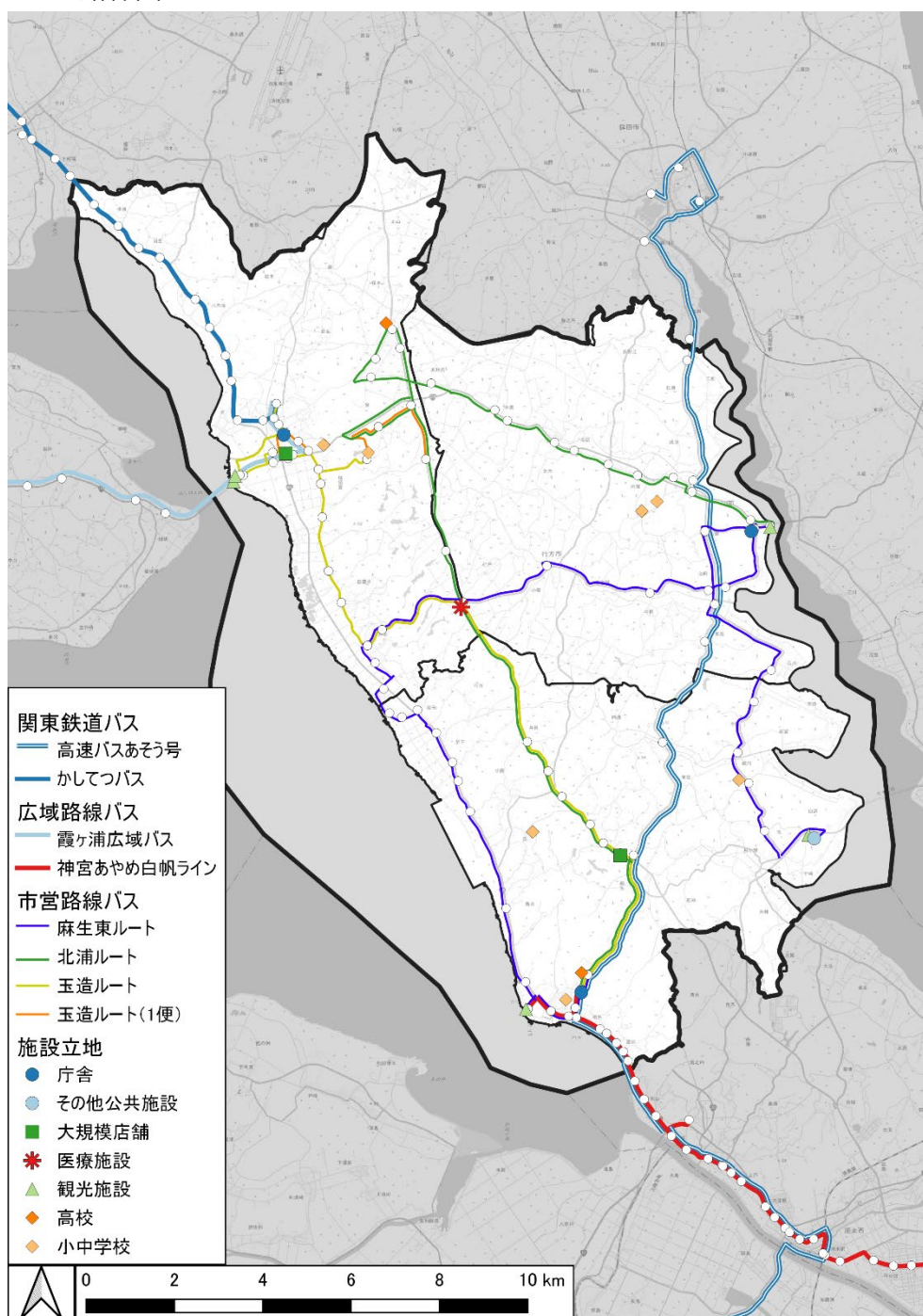
## (6) 行方市シティプロモーション指針

計画期間	2019(平成31)年度～2021(平成33)年度
将来像	市民が住み続けたい、市外の人々が住みたくなる、 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
公共交通 について	<b>【基本目標】</b> ○住みやすい地域をつくる ・住みやすい環境整備、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ます。 <b>【具体的方策】</b> ○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

### 3. 地域公共交通の状況

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。

<バス路線図>

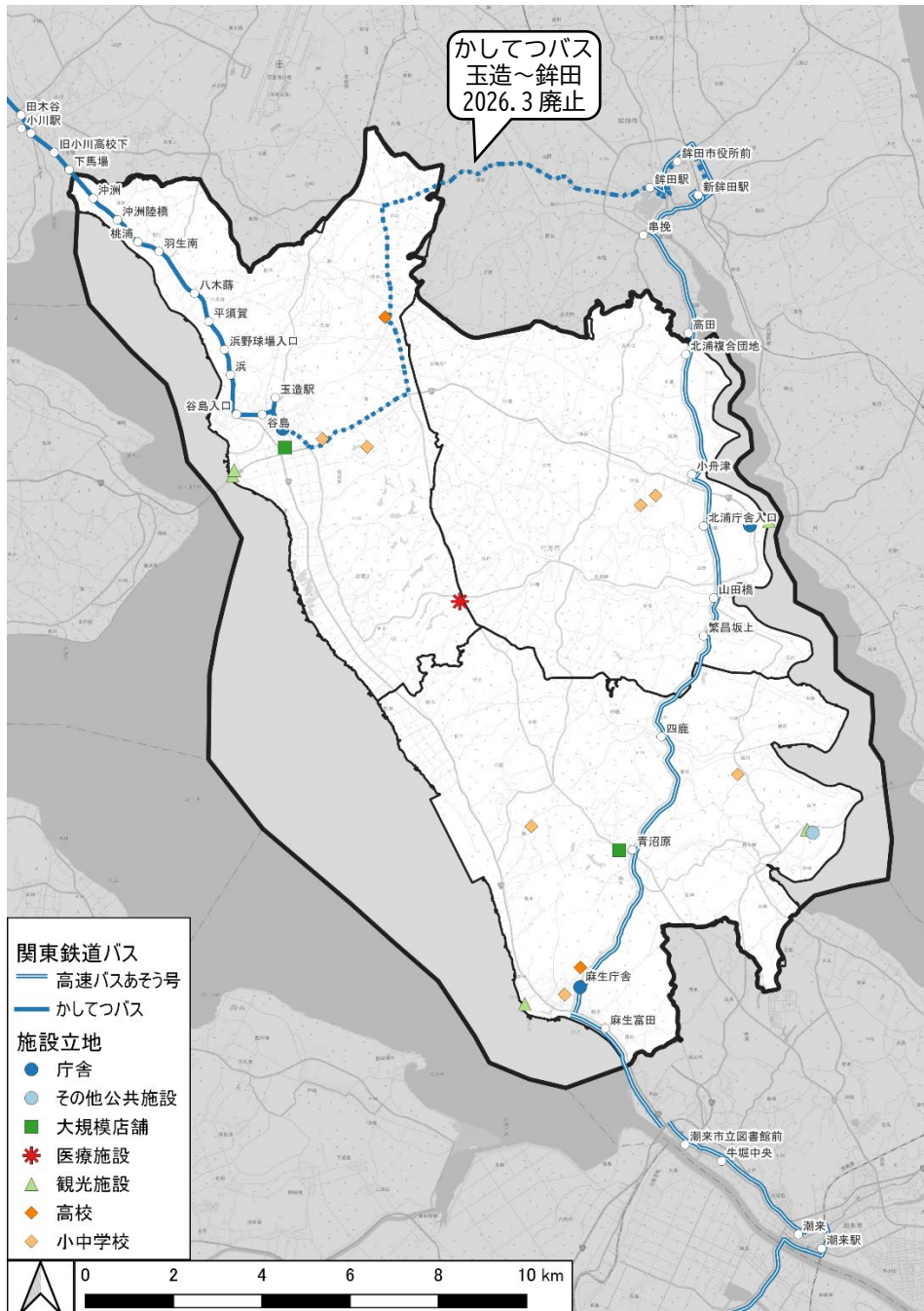


## (1) 高速バスあそう号・かしてつバス

高速バスあそう号は、銚田駅から本市北浦地域、麻生地域、潮来駅、佐原駅を經由して東京駅に至る路線です。2025(令和7)年現在、平日1往復、土休日3往復が運行されています。銚田市、本市、潮来市、香取市の一般道区間では、通常の路線バスと同様にどのバス停でも乗降可能です。

かしてつバスは、鹿島鉄道線の廃線代替バスとして運行を開始した路線で、石岡市内の石岡駅から小美玉市を經由して本市玉造地域の玉造駅までを結んでいます。なお、2026(令和8)年3月まで玉造駅～銚田駅・新銚田駅の区間も運行されていましたが、利用者数の減少や運転士不足のため、廃止に至りました。

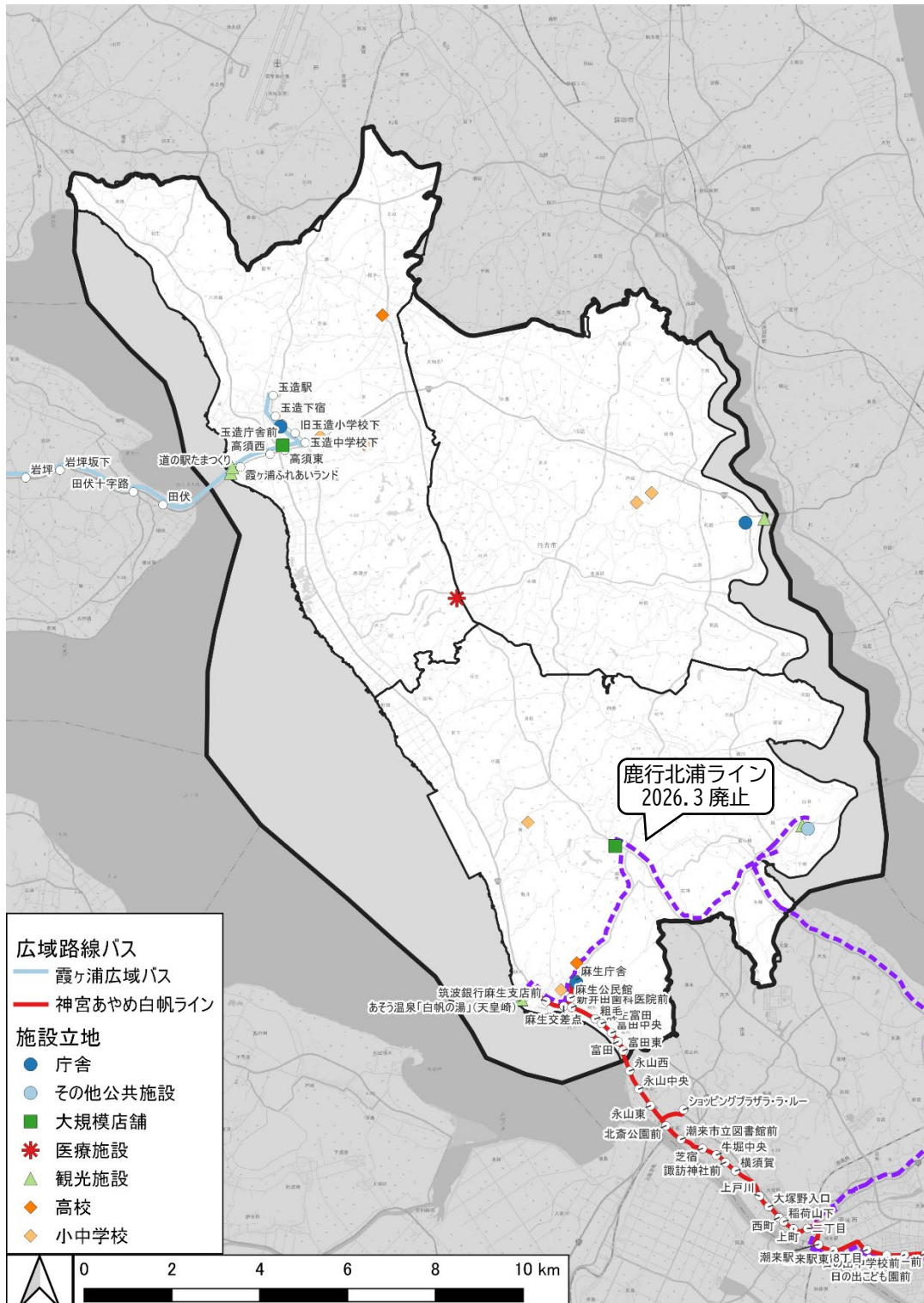
<関東鉄道バス路線図>



## (2) 広域路線バス

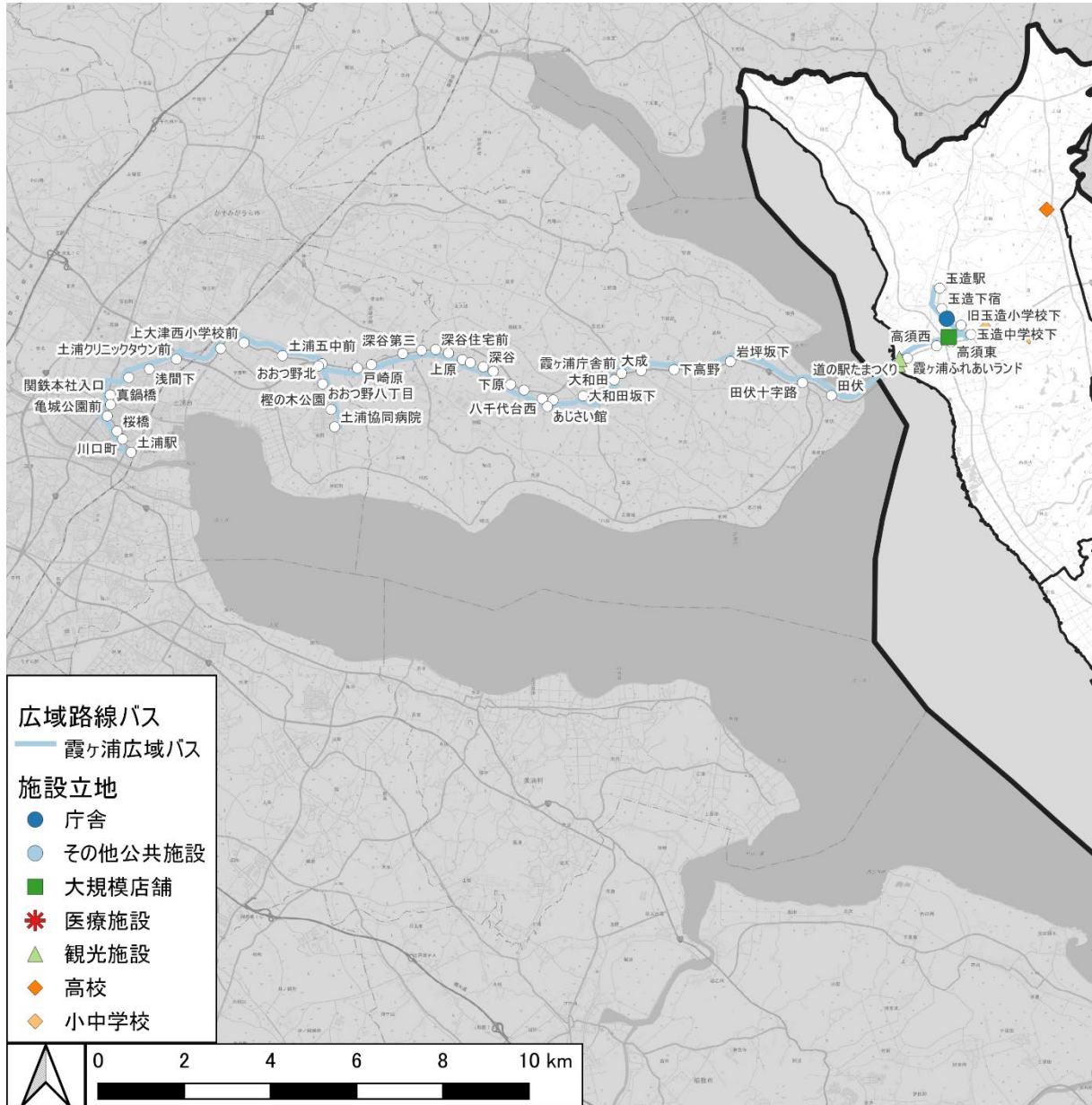
自治体が連携して運行経費を支出する広域路線バスとして、本市では霞ヶ浦広域バスと神宮あやめ白帆ラインの2路線が運行されています。なお、2026(令和8)年3月まで、あそ温泉白帆の湯・麻生庁舎から北浦湖岸を経由して潮来市内に至る鹿行北浦ラインが運行されていましたが、利用者の低迷や運行経費の高騰など様々な要因により、廃止に至りました。

<広域路線バス路線図>



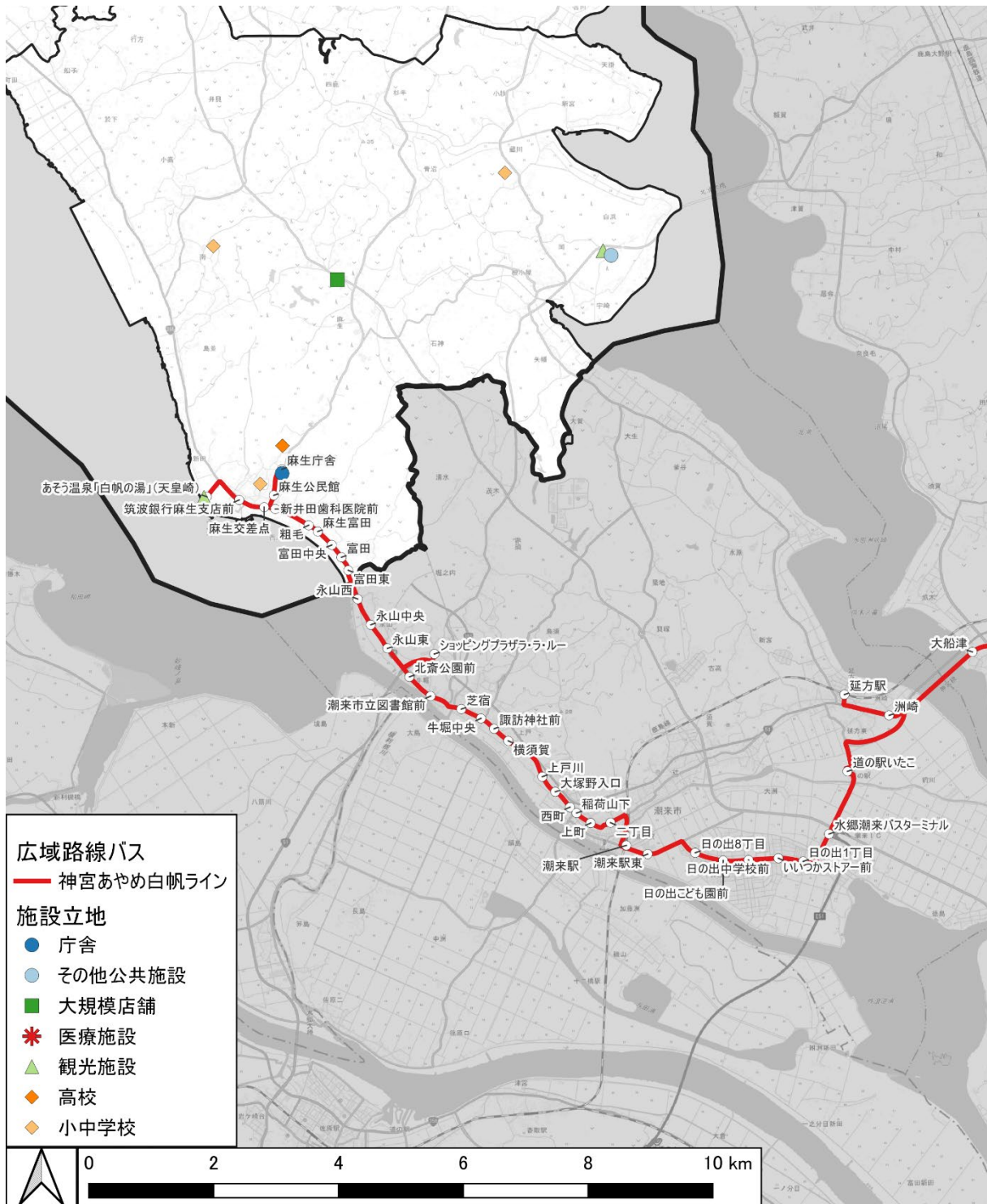
霞ヶ浦広域バスは玉造駅から道の駅たまつくり、かすみがうら市内、土浦協同病院を經由して土浦駅に至る路線です。

<霞ヶ浦広域バス路線図>



神宮あやめ白帆ラインはあそ温泉白帆の湯・麻生庁舎からショッピングプラザラ・ルー、潮来駅、水郷潮来バスターミナル、延方駅、鹿島神宮駅、小山記念病院を経由してチェリオ・イオンに至る路線です。

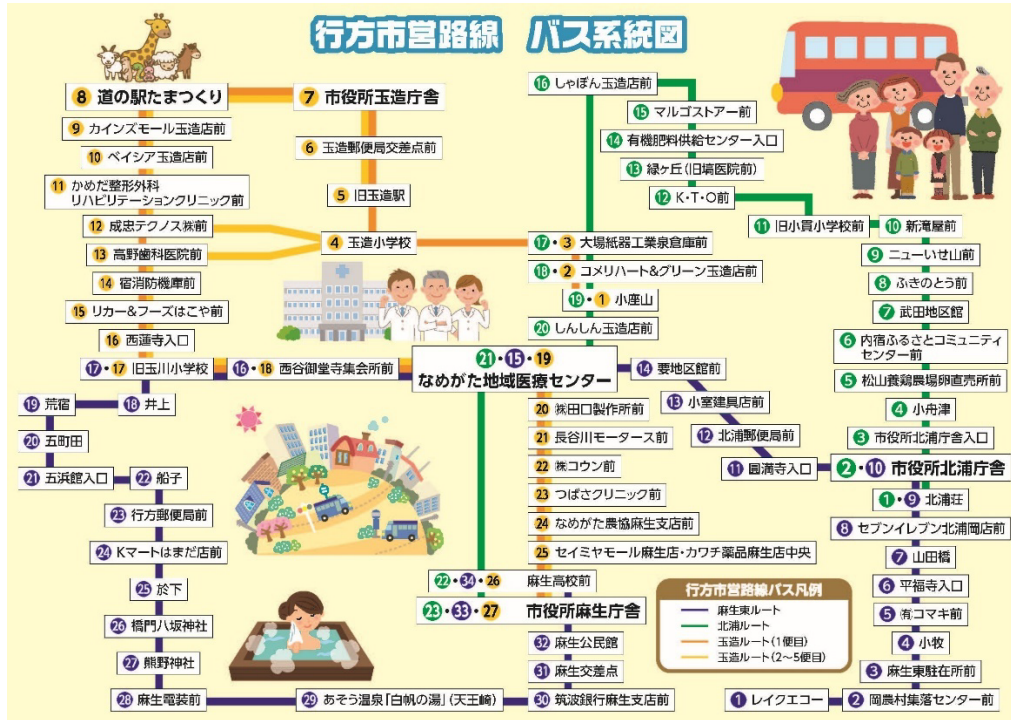
<神宮あやめ白帆ライン路線図(本市～潮来市内まで)>



### (3) 行方市営路線バス

行方市営路線バスは、麻生東ルート、北浦ルート、玉造ルートの3ルートがあり、各ルートとも麻生高校への通学となめがた地域医療センターへの通院に利用できるよう運行しています。運賃は1乗車200円で、平日のみ運行しています。

<行方市営路線バス系統図・時刻表>



麻生東ルート					北浦ルート					玉造ルート				
バス停名	時刻表				バス停名	時刻表				バス停名	時刻表			
	1便目	2便目	3便目	4便目		1便目	2便目	3便目	4便目		1便目	2便目	3便目	4便目
1 レイクエコー	-	13:22	17:47	-	1 小原山	-	13:28	17:53	-	1 小原山	7:29	-	-	-
2 岡農村集落センター前	-	13:19	17:44	-	2 コメリハート&グリーン玉造店前	-	13:26	17:51	-	2 コメリハート&グリーン玉造店前	7:31	-	-	-
3 麻生集落駐在所前	7:25	13:17	17:42	19:32	3 大場紙器工業倉庫前	7:17	13:25	17:50	-	3 大場紙器工業倉庫前	7:32	-	-	-
4 小牧	7:28	13:16	17:41	19:31	4 玉造小学校	7:20	13:22	17:47	19:27	4 玉造小学校	7:36	-	-	-
5 南コマキ前	7:29	13:13	17:38	19:28	5 旧玉造駅	7:21	13:21	17:46	19:26	5 旧玉造駅	7:45	-	-	-
6 山田橋	7:30	13:12	17:37	19:27	6 玉造郵便局交差点前	7:23	13:19	17:44	19:24	6 玉造郵便局交差点前	7:46	-	-	-
7 山田橋	7:35	13:07	17:32	19:22	7 市役所玉造庁舎	7:25	13:17	17:42	19:22	7 市役所玉造庁舎	7:47	-	-	-
8 セブンイレブン北浦南店前	7:38	13:04	17:29	19:19	8 道の駅たまつくり	7:27	13:15	17:40	19:20	8 道の駅たまつくり	-	-	-	-
9 北浦荘	7:41	13:01	17:26	19:16	9 カインズモール玉造店前	-	-	-	-	9 カインズモール玉造店前	-	-	-	-
10 市役所北浦庁舎	7:42	13:00	17:25	19:15	10 ペイシア玉造店前	7:30	13:12	17:37	19:17	10 ペイシア玉造店前	7:49	-	-	-
11 西澤寺入口	7:45	12:57	17:22	19:12	11 旧小原小学校前	7:30	13:11	17:36	19:16	11 旧小原小学校前	7:50	-	-	-
12 北浦郵便局前	7:46	12:56	17:21	19:11	12 K・T・O前	7:34	13:08	17:33	19:13	12 成徳テクノス駅前	7:52	-	-	-
13 小室建具店前	7:48	12:54	17:19	19:09	13 成徳テクノス駅前	7:36	13:06	17:31	19:11	13 成徳テクノス駅前	7:53	-	-	-
14 要地区館前	7:53	12:49	17:14	19:04	14 有機肥料供給センター入口	7:37	13:05	17:30	19:10	14 有機肥料供給センター入口	7:55	-	-	-
15 なめがた地域医療センター	7:59	12:45	17:10	19:00	15 マルゴストアー前	7:39	13:03	17:28	19:08	15 マルゴストアー前	7:57	-	-	-
16 西谷御堂寺集会所前	8:03	12:38	17:03	18:51	16 しゃぼん玉造店前	7:40	13:02	17:27	19:07	16 しゃぼん玉造店前	7:58	-	-	-
17 旧玉川小学校	8:04	12:38	17:03	18:51	17 大場紙器工業倉庫前	-	12:55	17:20	19:00	17 大場紙器工業倉庫前	8:00	-	-	-
18 井上	8:05	12:37	17:02	18:50	18 コメリハート&グリーン玉造店前	-	12:54	17:19	18:59	18 コメリハート&グリーン玉造店前	8:01	-	-	-
19 荒宿	8:07	12:35	17:00	18:48	19 小原山	-	12:52	17:17	18:57	19 小原山	8:05	-	-	-
20 五町田	8:07	12:35	17:00	18:48	20 しんしん玉造店前	-	12:48	17:13	18:53	20 しんしん玉造店前	8:11	-	-	-
21 五浜館入口	8:09	12:33	16:58	18:46	21 なめがた地域医療センター	8:01	12:45	17:10	18:50	21 なめがた地域医療センター	8:12	-	-	-
22 船子	8:09	12:33	16:58	18:46	22 麻生高校前	8:19	12:25	16:50	18:30	22 麻生高校前	8:13	-	-	-
23 行方郵便局前	8:10	12:31	16:56	18:44	23 市役所麻生庁舎	8:20	12:25	16:50	18:30	23 市役所麻生庁舎	8:23	-	-	-
24 Kマートはまだ店前	8:12	12:30	16:55	18:43										
25 於下	8:13	12:29	16:54	18:42										
26 橋門八坂神社	8:14	12:28	16:53	18:41										
27 熊野神社	8:17	12:25	16:50	18:38										
28 麻生電装前	8:19	12:23	16:48	18:36										
29 あそろ温泉「白帆の湯」(天王崎)	-	12:22	16:47	18:35										
30 筑波銀行麻生支店前	8:23	12:19	16:44	18:32										
31 麻生交差点	8:24	12:19	16:44	18:32										
32 麻生公民館	8:24	12:18	16:43	18:31										
33 市役所麻生庁舎	8:25	12:17	16:42	18:30										
34 麻生高校前	8:26	12:17	16:42	18:30										

<行方市営路線バス路線図>



#### (4) デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）

本市では、市内全域を運行範囲としデマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)を運行しています。出発地から目的地までをドア・ツー・ドアで運行しており、本市に在住の方、本市に通勤または通学している方で、事前に利用者登録のある方にご利用いただけます。利用には事前予約が必要です。

運行日	月曜日～金曜日、土曜日	
運行時刻	午前：8時便、9時便、10時便、11時便 午後：1時便、2時便、3時便、4時便	
利用料金	3歳未満	無料
	中学生以下、障がい者、要介護者及び要支援認定者、生活保護世帯	200円
	障がい者、要介護者及び要支援認定者を介助するもの(1人のみに適用)	300円
	高校生以上	500円



#### (5) 夜間送迎応援タクシー

本市では、令和7年8月から夜間送迎応援タクシーの実証運行を行っています。移動手段が少なくなる夜の時間でも移動ができるよう、市がタクシーを借り上げ、利用者は定額の料金を利用できる制度です。行方市内で乗り降りする全ての方が利用できます。

運行曜日	月曜日～金曜日
運行時間	午後6時～午後8時30分
利用料金	1回あたり1,000円

2025年8月4日(月) 運行開始!

### 夜間送迎応援 タクシー

実証運行が始まります!

夜間送迎応援タクシーってなに？  
移動手段が少なくなる夜の時間でも移動ができるよう  
タクシーを定額の料金を利用できる制度です

利用対象者	行方市内で乗り降りする全ての方
運行日	月曜日～金曜日 ※土日祝日・年末年始(12/29～1/3)は運休
時間	午後6時～午後8時30分
料金	1回あたり1,000円

お支払い方法  
現金前払い

#### (6) 一般タクシー

令和7年現在、行方地区では7社のタクシー事業者が運行しています。

<行方地区のタクシー事業者>

事業者名	所在地	事業者名	所在地
(有)麻生タクシー	麻生 100-4	(有)風間タクシー	芹沢 866-4
(有)三松タクシー	麻生 350-1	(有)玉造タクシー	玉造甲 116-10
(有)出久根タクシーキタウラ	山田 1307-4	(有)西浦タクシー	玉造甲 411-3
(有)北浦タクシー	山田 318-11		

出典：茨城県ハイヤー・タクシー協会

## (7) スクールバス・送迎サービス等

### ①小中学校のスクールバス

本市の一部の小中学校では、学校統合により通学困難となった児童生徒及び保護者を支援するとともに、学校の適切な運営を確保するため、スクールバスを運行しています。

<対象校>

麻生小学校、麻生東小学校、北浦小学校、玉造小学校、麻生中学校

### ②高校のスクールバス

市内に位置する麻生高校、玉造工業高校では、主に市外から通学する生徒向けに、それぞれの学校と周辺市の間にスクールバスを運行しています。

### ③福祉有償運送

行方市社会福祉協議会では、要介護者及び要支援者並びに身体障害、精神障害、知的障害等により移動が困難であり、1人では公共交通機関を利用することが難しい方を対象に、福祉有償運送による医療機関への移送サービスを実施しています。

利用曜日	月曜日～金曜日(お盆・年末年始を除く)
利用時間	午前8時30分(事務所発)～午後5時00分(事務所着)
利用料金	1時間 700 円、延長料金 30 分延長ごとに 300 円

### ④施設による送迎サービス

市内に位置するなめがた地域医療センターでは、土浦市内の土浦協同病院との間に、無料シャトルバスを運行しています。令和7年現在、平日のみ1日3往復が運行されています。

周辺市の一部の病院では、本市において、外来患者または透析患者向けに、無料送迎サービスを行っています。

## (8) これまでの地域公共交通施策の推移

### ①経緯

本市では2008(平成20)年に、既存の地域公共交通を補完する定時定路線型の循環バスとデマンド型の乗合タクシーの運行を開始しました。その後定時定路線型の循環バスは2010(平成22)年に運行終了しデマンド型乗合タクシーに統合されましたが、2017(平成29)年から再び定時定路線型の行方市営路線バスが運行を開始しています。また、2025(令和7)年からは夜間の移動性を確保する夜間送迎応援タクシーの実証運行を開始しています。

市外との路線については、2007(平成19)年に鹿島鉄道線が廃止され、代替バスの運行が開始、その後2010(平成22)年からは石岡市および小美玉市内のバス専用道供用開始によりかしてつバスとして運行しています。広域路線バスについては2013(平成25)年に霞ヶ浦広域バスが、2016年(平成28)年に鹿行北浦ラインが、2018(平成30)年に白帆あやめライン(翌年より神宮あやめ白帆ラインに再編)が、それぞれ運行を開始しています。

なお、2024(令和6)年に行方市営路線バスの休日便の運行を終了し、代替としてデマンド型乗合タクシーの土曜運行を開始しています。また、2026(令和8)年3月末をもって、かしてつバス玉造駅～鉾田駅間および鹿行北浦ラインは運行を終了しました。

現在は市内の地域公共交通として行方市営路線バス、デマンド型乗合タクシー、夜間送迎応援タクシーの3つが運行されており、時間帯や利用者層ごとのニーズに対応しています。

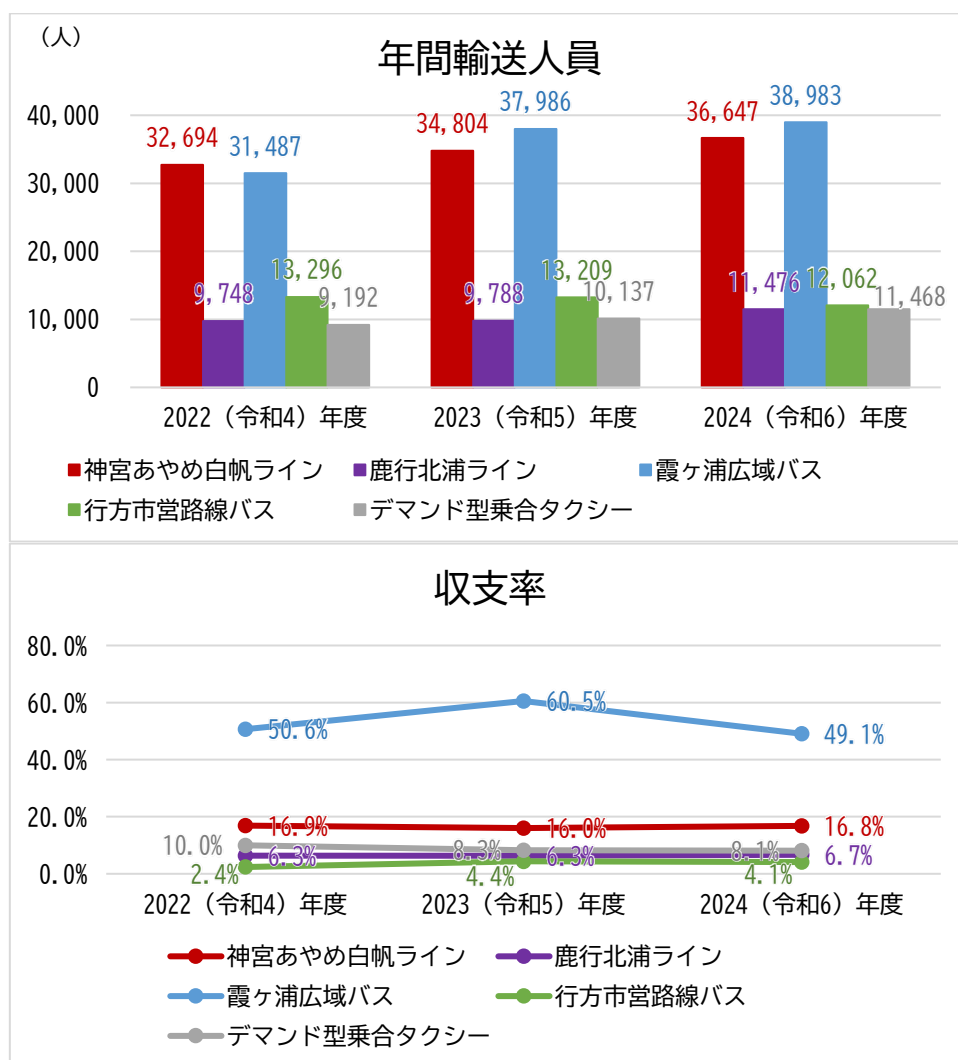
	市外との地域公共交通				市内の地域公共交通		
	かしてつバス	神宮あやめ 白帆ライン	鹿行北浦ライン	霞ヶ浦広域バス	行方市営 路線バス	ダイヤモンド型 乗合タクシー	夜間送迎応援 タクシー
2007（平成19）年	廃線代替バス 運行開始						
2008（平成20）年					循環バス 運行開始	運行開始	
2009（平成21）年							
2010（平成22）年	運行開始				循環バス 運行終了		
2011（平成23）年							
2012（平成24）年							
2013（平成25）年				運行開始			
2014（平成26）年							
2015（平成27）年							
2016（平成28）年			運行開始				
2017（平成29）年					運行開始		
2018（平成30）年		白帆あやめライン 運行開始					
2019（令和元）年		運行開始					
2020（令和2）年							
2021（令和3）年							
2022（令和4）年							
2023（令和5）年							
2024（令和6）年					休日便 廃止	土曜運行 開始	
2025（令和7）年							実証運行 開始
2026（令和8）年	一部区間 廃止		廃止				

## ②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. ビッグデータに基づく移動実態

#### (1) ビッグデータの概要

使用するビッグデータは、スマートフォンの位置情報に基づくポイントデータです。位置情報に加え、スマートフォンの端末を識別する id、その地点にいた時刻等が含まれています。

データの概要を以下に示します。

期間	2025年5月1日～31日
対象	期間内に一度でも市内で位置情報が取得された id の、期間内の全位置情報(市外含む)
レコード数	68,042,169 件
id 数(人数)	15,390 人

このポイントデータをもとに、id ごとに位置情報を時系列順に追うことで、125m メッシュ単位の移動ログを作成します。

なお、ビッグデータによる集計はサンプル調査となりますが、全数に近似するために拡大係数を掛けることとします。データ提供会社では都道府県別月間データ取得ユーザー数を集計しており、本集計では茨城県における 2025 年 5 月のデータ取得ユーザー数と、同月の茨城県常住人口を用いて拡大係数を算出します。以下の集計では拡大後の値で示しますが、拡大係数が 29.1 と大きいと、少数のユーザーの特異な移動が見た目上大きく表れている可能性があります。

茨城県データ取得ユーザー数	茨城県常住人口	拡大係数
96,133 人	2,795,716 人	29.1

## (2) 地域間移動集計結果

地域間(市内の麻生地域、北浦地域、玉造地域と、市内との移動が一定程度見られた周辺市である千葉県香取市、潮来市、神栖市、鹿嶋市、銚田市、小美玉市、石岡市、かすみがうら市、土浦市、つくば市)の移動状況を集計すると、以下の通りとなります。

### 麻生地域

市外では潮来市との移動が最も多く、市内の玉造地域と同程度の往来があります。次いで鹿嶋市との移動も多くなっています。香取市、神栖市、銚田市との移動も一定程度見られます。

### 北浦地域

市外では銚田市との移動が最も多く、市内の麻生地域や玉造地域との往来よりも多い状況です。鹿嶋市との移動も一定程度見られます。

### 玉造地域

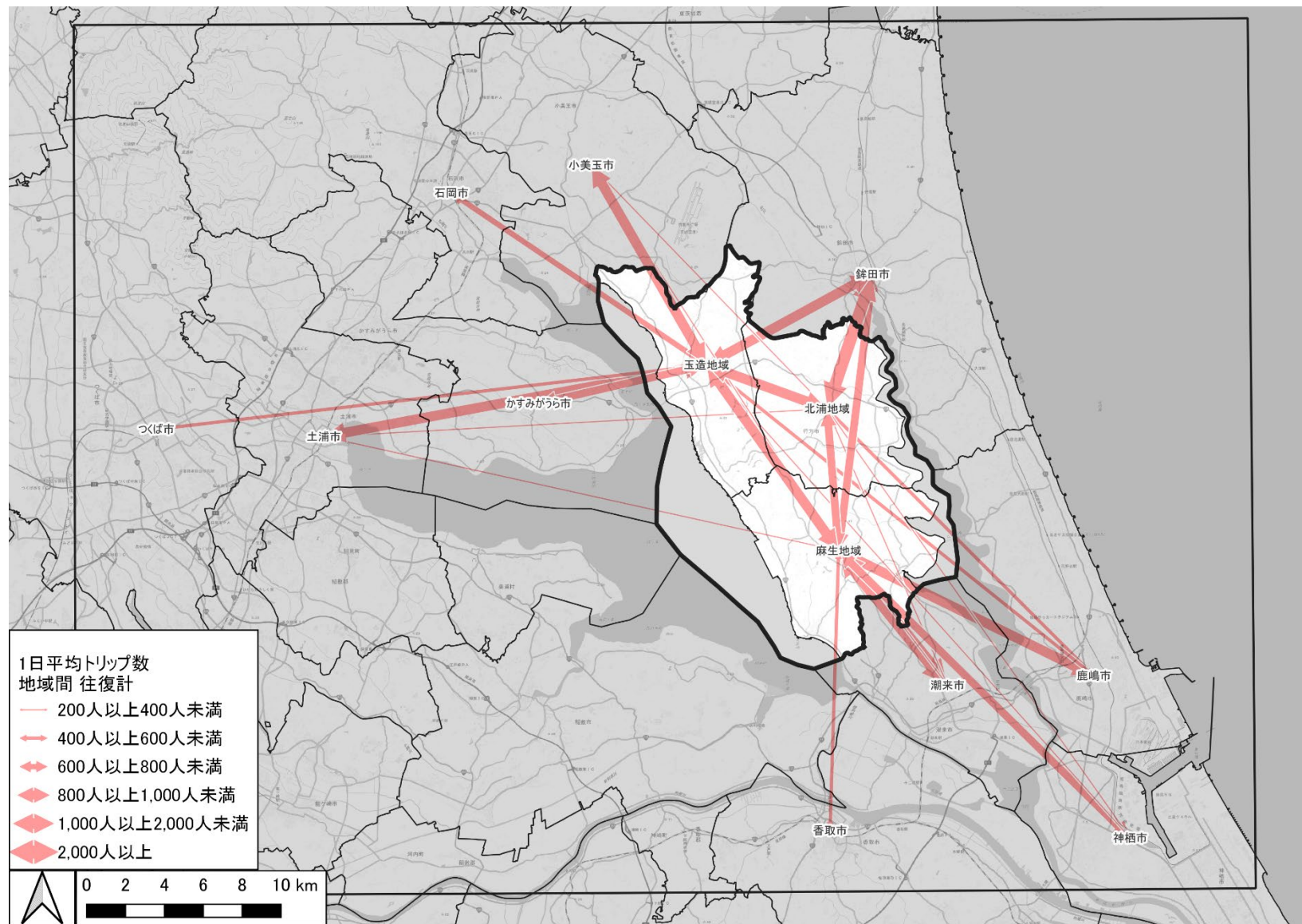
市外では銚田市、小美玉市、かすみがうら市、土浦市との移動が多くなっていますが、市内の麻生地域や北浦地域との移動の方が多い状況です。潮来市、鹿嶋市、石岡市、つくば市との移動も一定程度見られます。

<地域間1日平均トリップ数>

<平日>	麻生地域	北浦地域	玉造地域
香取市	433.6	30.6	58.2
潮来市	2384.7	334.7	375.4
神栖市	835.2	272.1	257.5
鹿嶋市	1523.4	574.7	483.1
銚田市	854.1	2755.8	1910.4
小美玉市	205.2	200.8	1650.0
石岡市	126.6	164.4	710.0
かすみがうら市	103.3	161.5	999.6
土浦市	357.9	235.7	1153.8
つくば市	101.9	117.9	417.6
麻生地域	52775.8	1938.1	2549.2
北浦地域	1938.1	23856.2	2435.7
玉造地域	2549.2	2435.7	50558.3

※黄色セルは市内3地域の各地域内トリップ数(参考値)

<平日>



### (3) 125m メッシュ単位集計結果

#### ①市外との移動

##### 麻生地域

潮来市との移動では、潮来駅や延方駅の周辺を中心に潮来市全域との移動が見られます。  
鹿嶋市南部や神栖市北部といった鹿島港周辺との移動も見られます。

##### 北浦地域

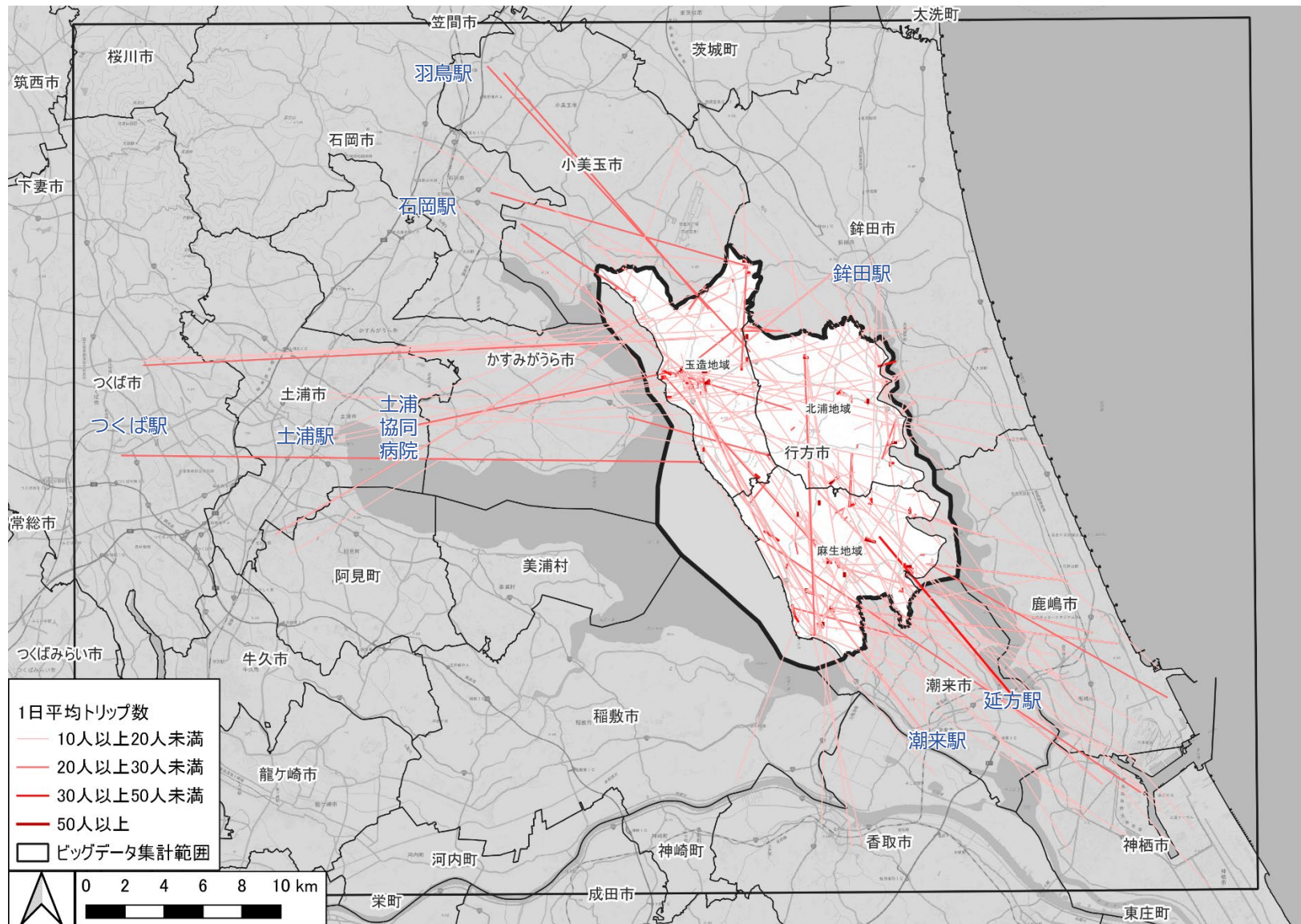
銚田市の銚田駅周辺の市街地との移動が多く見られます。

##### 玉造地域

かすみがうら市や土浦市との移動では、土浦協同病院をはじめとした国道 354 号線沿道周辺や土浦駅周辺との移動が多く見られます。

銚田市との移動では、銚田駅周辺の市街地との移動や、旧大洋村地域との移動が見られます。  
石岡市街地、つくば市街地、小美玉市の羽鳥駅近くとの移動も見られます。

<平日>



## ②市内の移動

### 麻生地域

麻生市街地と玉造市街地の間に移動が多く見られます。また、セイミヤモール麻生店周辺と玉造市街地の間の移動も見られます。

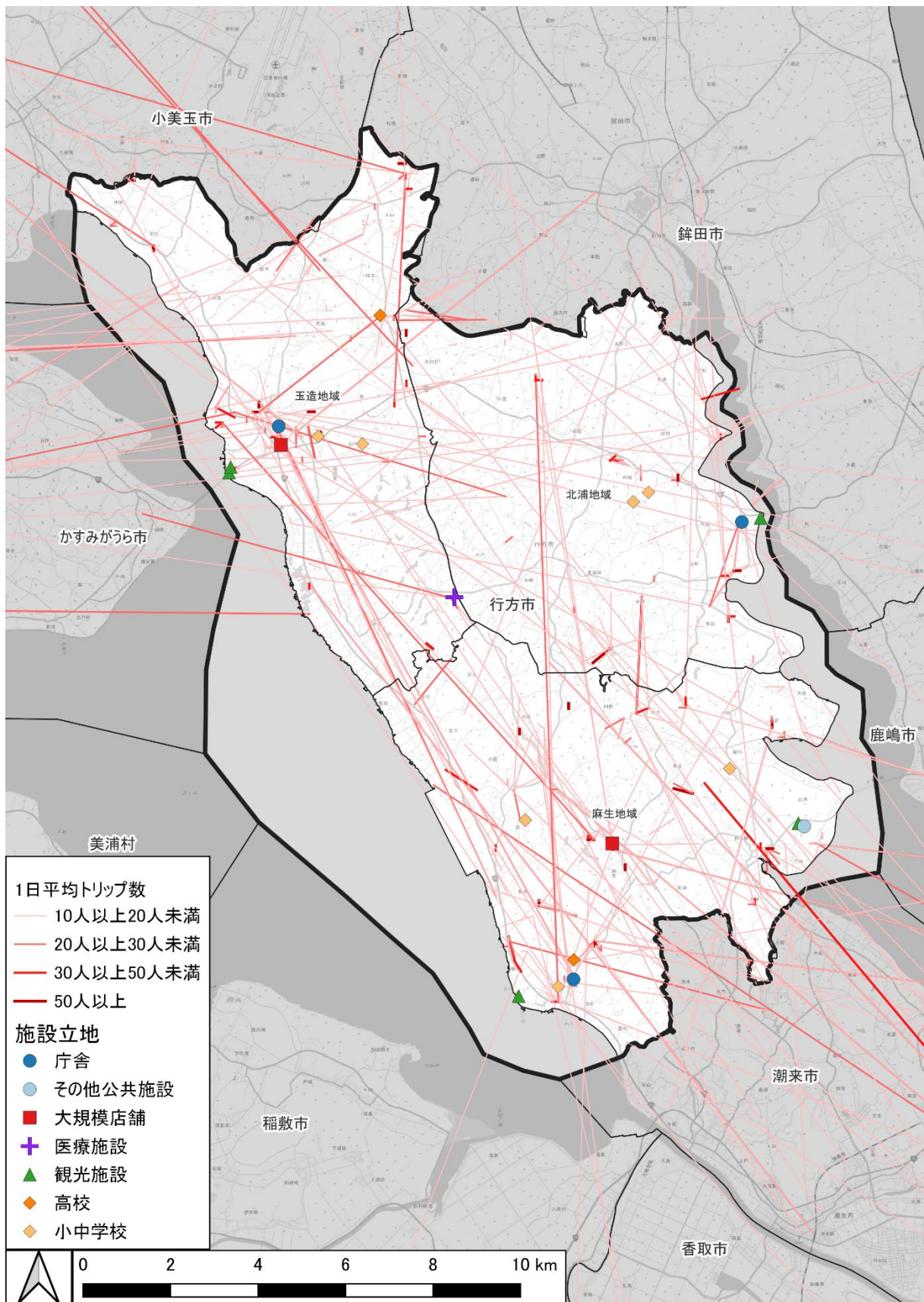
### 北浦地域

内陸部からは麻生市街地や玉造市街地との移動が見られますが、北浦湖岸からは市内との移動は多くはありません。

### 玉造地域

玉造市街地の移動や、玉造市街地と麻生市街地の間の移動が多く見られます。

<平日>



## 2. 住民アンケート集計結果

### (1) 実施方法

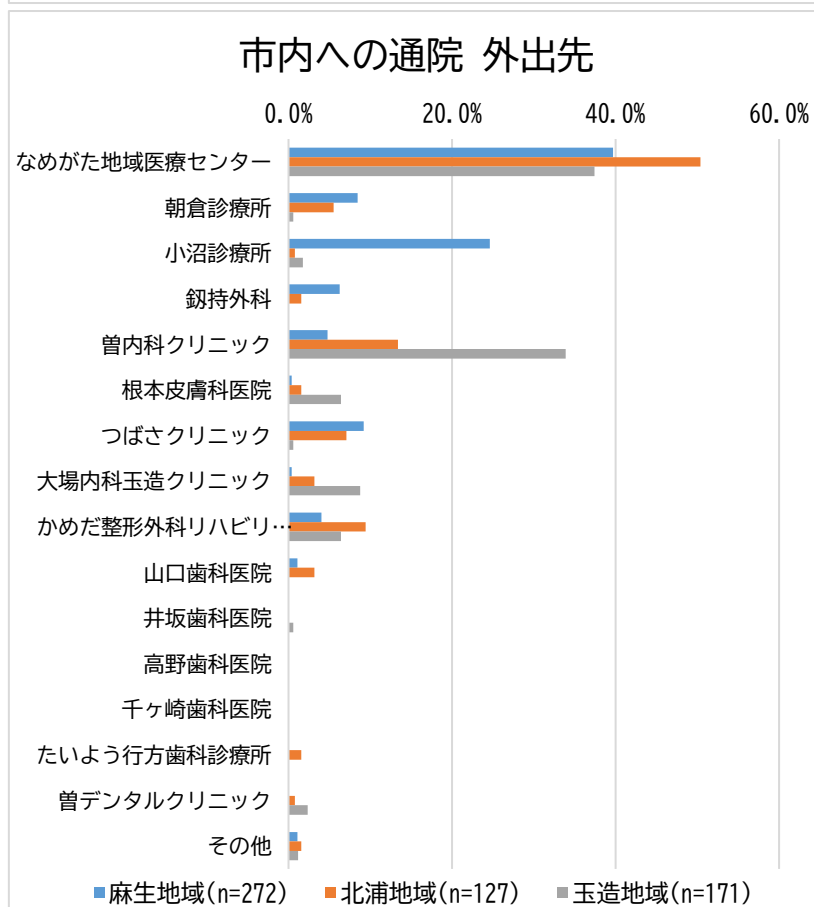
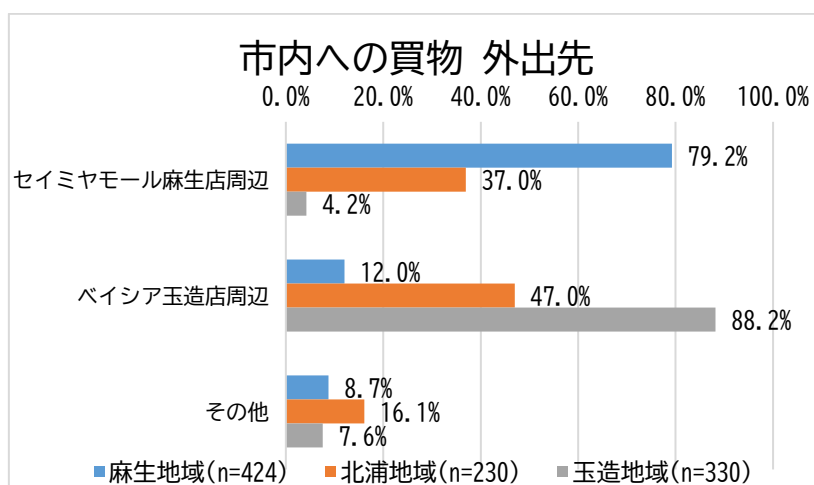
調査対象・ 配布票数	<p>住民基本台帳より無作為に抽出した市民を対象とします。</p> <p>なお、地域別に移動傾向が異なることが想定されるため、地域ごとにクロス集計を行った場合でも集計結果の信頼度が担保されるよう、地域別に統計的に必要な票数を回収することを目標に、以下のように抽出、配布することとします。なお、実際の配布票数は 4,000 票とし、以下の地域別の比率を拡大して配布することとします。</p> <p>&lt;地域別配布票数&gt;</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地域</th> <th>人口 (R6. 4. 1 住基)</th> <th>必要票数 (※1)</th> <th>最低配布票数 (※2)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>麻生地域</td> <td>12, 332</td> <td>373</td> <td>1, 244</td> </tr> <tr> <td>北浦地域</td> <td>8, 228</td> <td>368</td> <td>1, 227</td> </tr> <tr> <td>玉造地域</td> <td>11, 313</td> <td>372</td> <td>1, 240</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>31, 873</td> <td></td> <td><b>3, 711</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>※1 母集団において信頼度 95%を確保するのに必要なサンプル数          ※2 回収率を 30%と想定した場合</p>	地域	人口 (R6. 4. 1 住基)	必要票数 (※1)	最低配布票数 (※2)	麻生地域	12, 332	373	1, 244	北浦地域	8, 228	368	1, 227	玉造地域	11, 313	372	1, 240	合計	31, 873		<b>3, 711</b>																									
地域	人口 (R6. 4. 1 住基)	必要票数 (※1)	最低配布票数 (※2)																																											
麻生地域	12, 332	373	1, 244																																											
北浦地域	8, 228	368	1, 227																																											
玉造地域	11, 313	372	1, 240																																											
合計	31, 873		<b>3, 711</b>																																											
配布物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・発送用封筒(角2、市で通常使用しているもの)</li> <li>・依頼状(A4 両面)</li> <li>・アンケート票(A3 両面二つ折り(A4 判 4 ページ))</li> <li>・返信用封筒(長3)</li> </ul>																																													
配布・ 回収方法	<p>郵送配布</p> <p>郵送回収または WEB 回答(アンケート票と同内容の WEB フォームを作成し QR コードを依頼状及びアンケート票に掲載)</p>																																													
回収票数	<p>全体で 1,694 票を回収し、回収率は 42.4%となりました。</p> <p>地域別に信頼度 95%以上を確保しています。また、紙の票での郵送回収が 1,274 票、WEB 回答が 420 票となりました。</p> <p>&lt;地域別回収票数&gt;</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地域</th> <th>人口 (R6. 4. 1 住基)</th> <th>配布票数</th> <th>回収票数</th> <th>回収率</th> <th>信頼度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>麻生地域</td> <td>12, 332</td> <td>1, 341</td> <td>724</td> <td>54.0%</td> <td>99.4%</td> </tr> <tr> <td>北浦地域</td> <td>8, 228</td> <td>1, 322</td> <td>417</td> <td>31.5%</td> <td>96.3%</td> </tr> <tr> <td>玉造地域</td> <td>11, 313</td> <td>1, 337</td> <td>539</td> <td>40.3%</td> <td>98.2%</td> </tr> <tr> <td>(無回答)</td> <td></td> <td></td> <td>14</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>全体</td> <td>31, 873</td> <td>4, 000</td> <td>1, 694</td> <td>42.4%</td> <td>99.9%</td> </tr> </tbody> </table> <p>&lt;回収した票の種類&gt;</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>票数</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>紙</td> <td>1274</td> <td>75.2%</td> </tr> <tr> <td>WEB</td> <td>420</td> <td>24.8%</td> </tr> </tbody> </table>	地域	人口 (R6. 4. 1 住基)	配布票数	回収票数	回収率	信頼度	麻生地域	12, 332	1, 341	724	54.0%	99.4%	北浦地域	8, 228	1, 322	417	31.5%	96.3%	玉造地域	11, 313	1, 337	539	40.3%	98.2%	(無回答)			14			全体	31, 873	4, 000	1, 694	42.4%	99.9%	種類	票数	割合	紙	1274	75.2%	WEB	420	24.8%
地域	人口 (R6. 4. 1 住基)	配布票数	回収票数	回収率	信頼度																																									
麻生地域	12, 332	1, 341	724	54.0%	99.4%																																									
北浦地域	8, 228	1, 322	417	31.5%	96.3%																																									
玉造地域	11, 313	1, 337	539	40.3%	98.2%																																									
(無回答)			14																																											
全体	31, 873	4, 000	1, 694	42.4%	99.9%																																									
種類	票数	割合																																												
紙	1274	75.2%																																												
WEB	420	24.8%																																												

## (2) 主な集計結果

### ①市民の移動実態について

#### I. 市内の移動

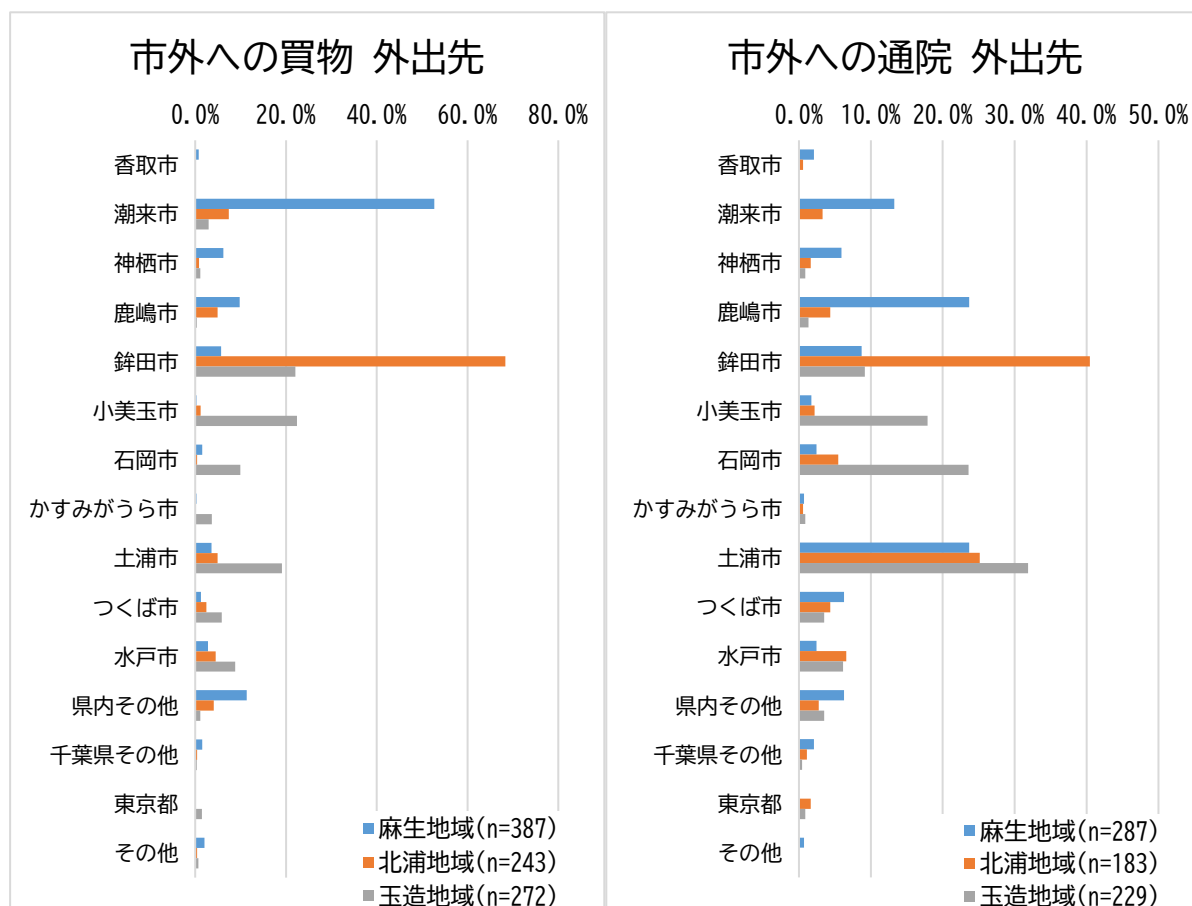
各地域とも地域内の移動が多い傾向があり、例えば市内への買物では、麻生地域からはセイミヤモール麻生店周辺へ、玉造地域からはベイシア玉造店周辺へ行っている回答者が多い状況です。ただし、北浦地域からはそれぞれに同程度の割合となっています。また、市内への通院については、各地域ともなめがた地域医療センターが最も多くなっています。



## II. 市外への移動

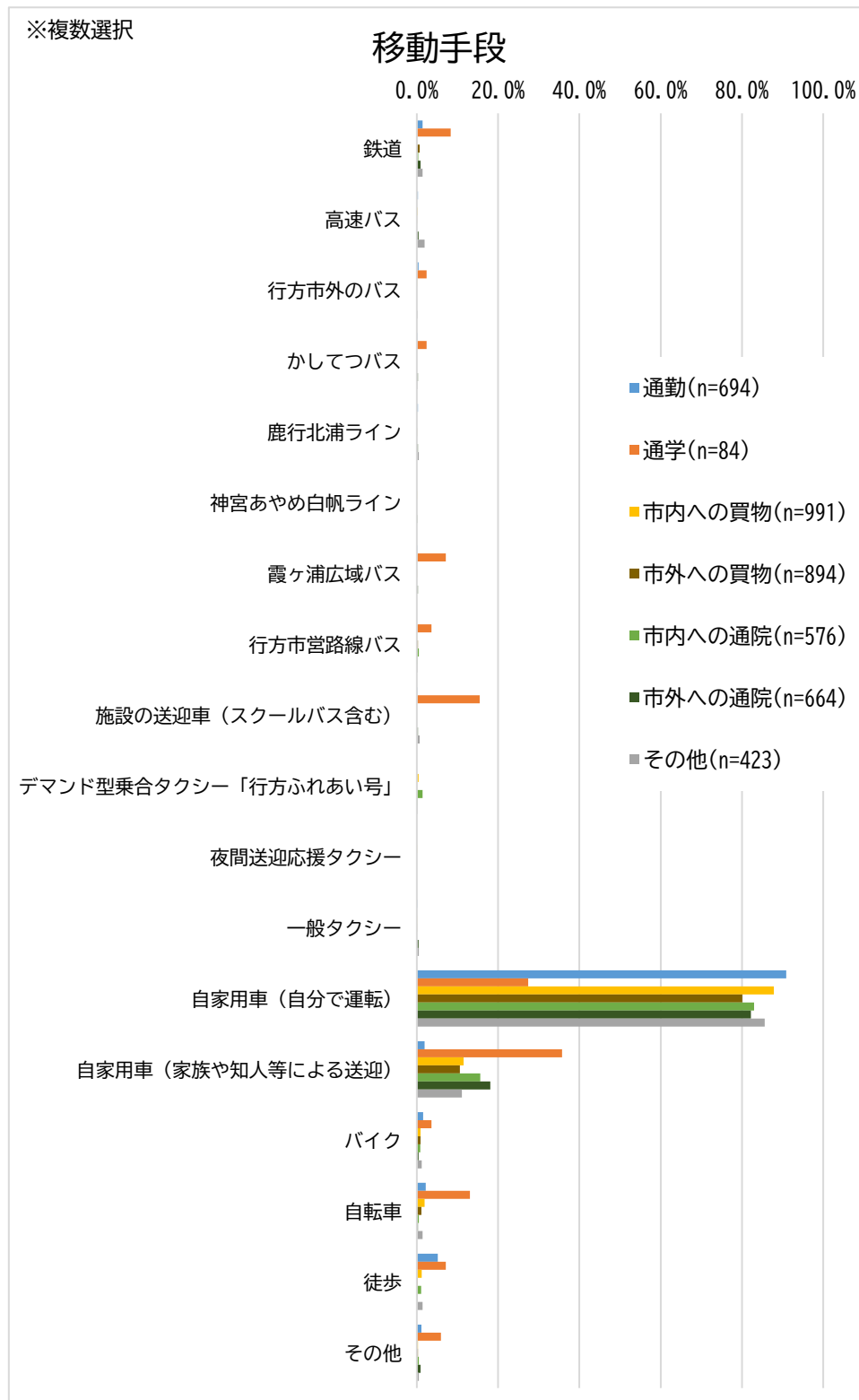
地域ごとに外出先となる市が異なる傾向があります。麻生地域からは潮来市、鹿嶋市、神栖市が多くなっています。北浦地域からは銚田市が多くなっています。玉造地域からは銚田市、小美玉市、石岡市が多くなっています。

具体的な施設としては、市外への買物について、麻生地域から潮来市のラ・ラ・ルーへ行っている回答者が多く見られました。また、市外への通院について、各地域とも土浦市の土浦協同病院へ行っている回答者が多く見られました。



### Ⅲ. 移動手段

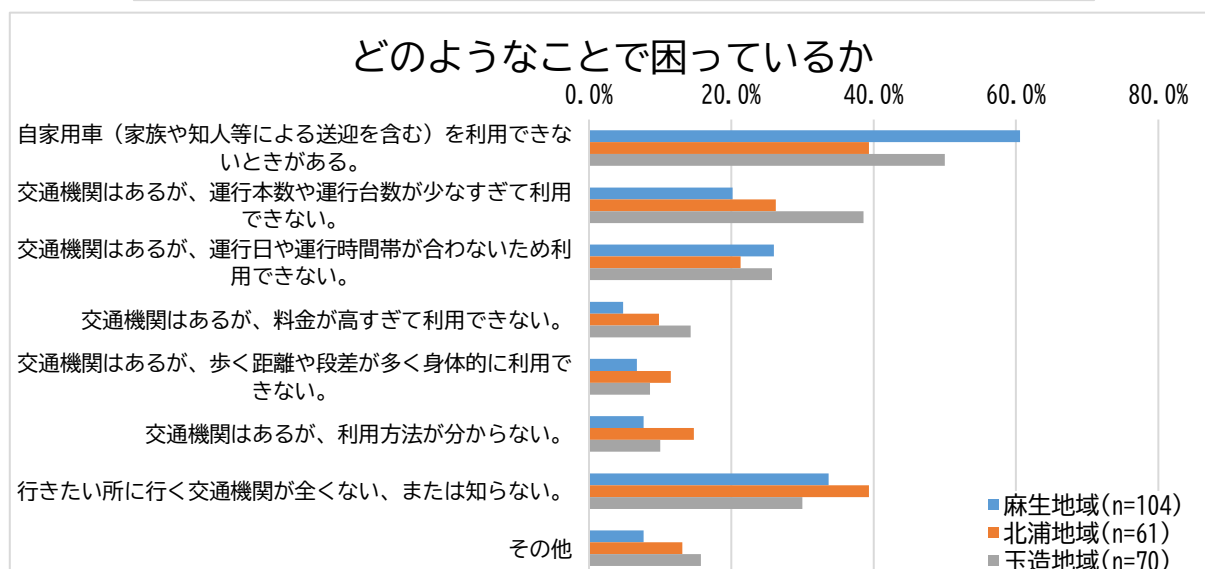
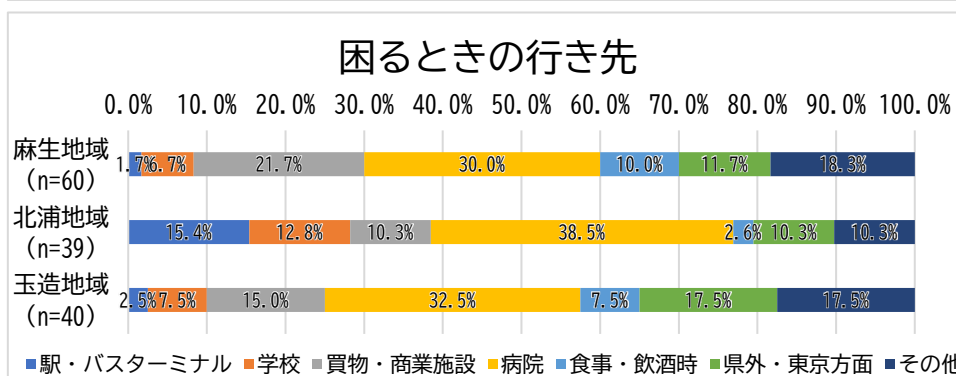
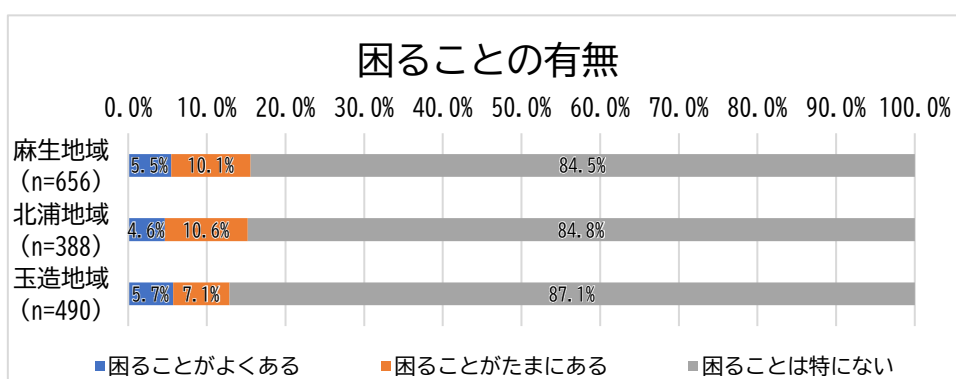
移動手段は、通学以外の全ての外出目的で自家用車(自分で運転)が最も多く、8~9割となっています。通学では自家用車(家族や知人等による送迎)が最も多い他、スクールバスや自転車、また鉄道やバスも一定程度利用されています。



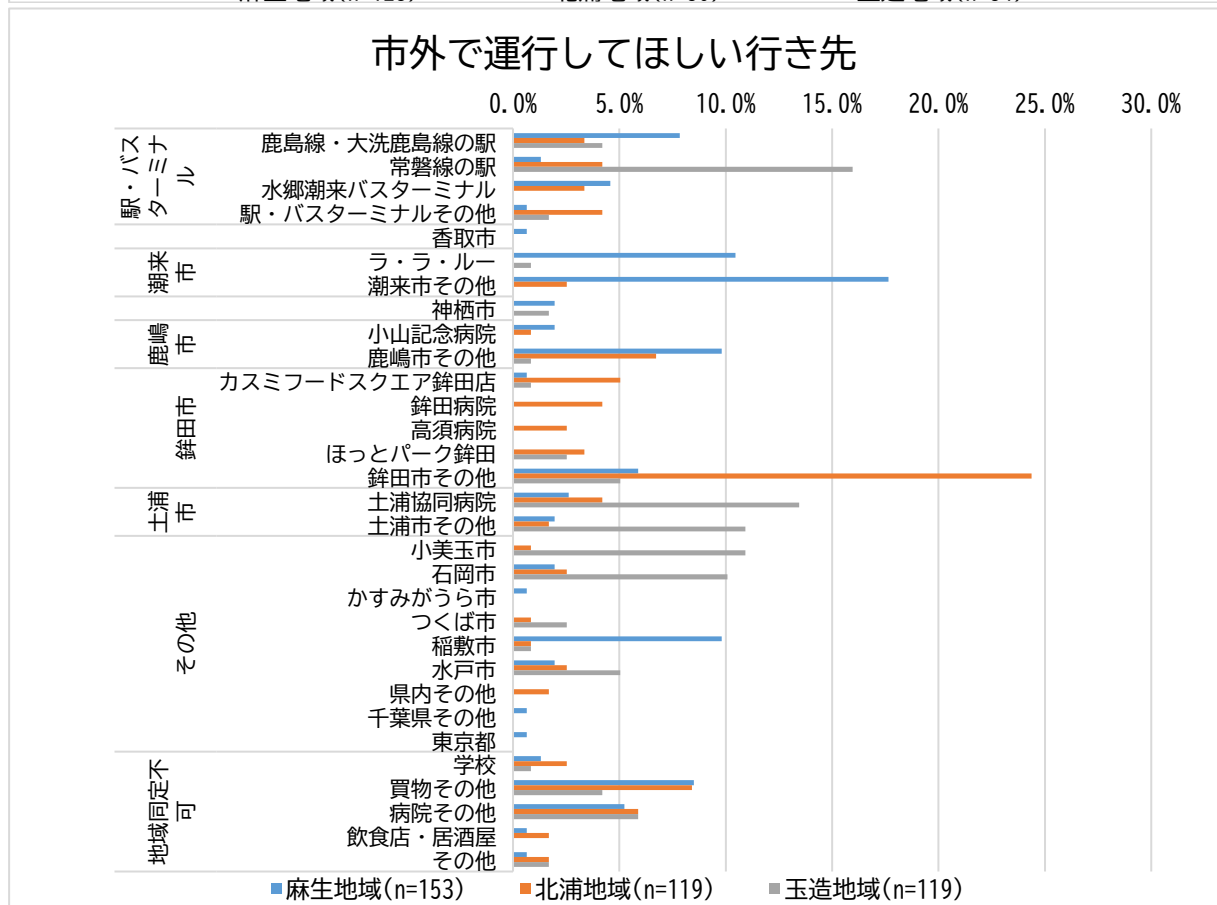
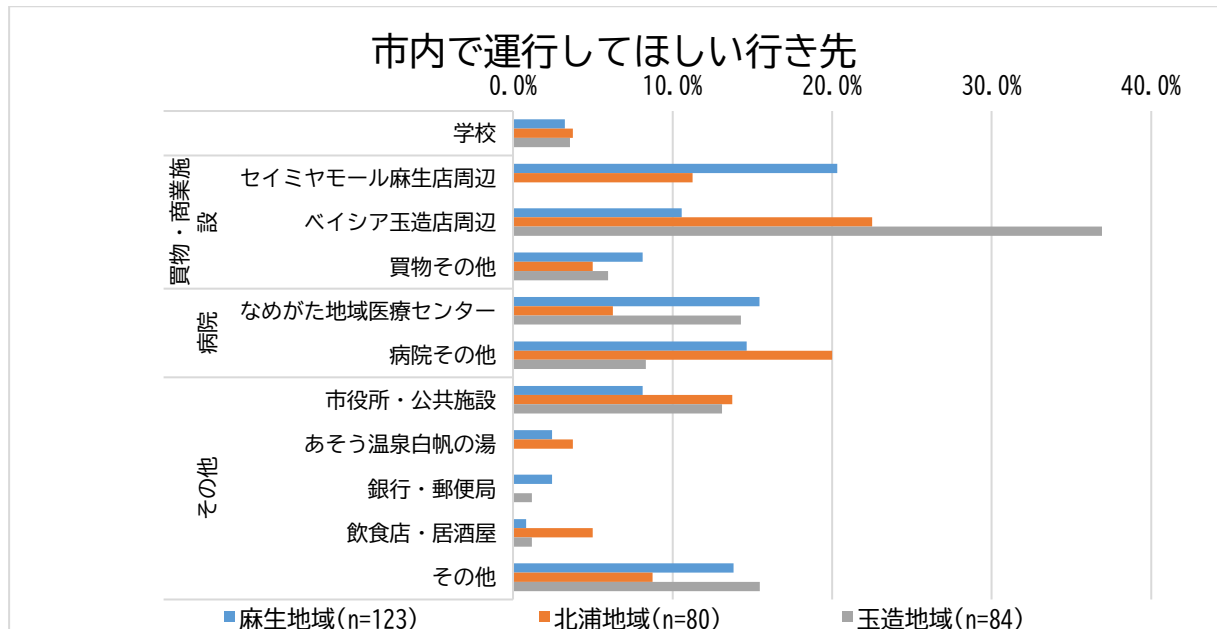
## ②困っている状況と施策の条件

### I. 地域別の困っている状況

困ることの有無に地域差は見られませんでした。困るときの行き先については、北浦地域では駅・バスターミナルの割合が多くなっています。また、どのようなことで困っているかについて、各地域とも「自家用車(家族や知人等による送迎を含む)を利用できないときがある。」が最も多くなっていますが、北浦地域ではそれと同程度に「行きたい所に行く交通機関が全くない、または知らない。」が多くなっています。また、麻生地域では「行きたい所に行く交通機関が全くない、または知らない。」が、玉造地域では「交通機関はあるが、運行本数や運行台数が少なすぎて利用できない。」が次いで多くなっています。



公共交通を運行してほしい行き先として、市内については、麻生地域からはセイミヤモール麻生店周辺が、北浦地域と玉造地域からはベイシア玉造店周辺が多く挙げられています。市外については、麻生地域からはラ・ラ・ルーをはじめとする潮来市内や鹿島線・大洗鹿島線の駅が、北浦地域からは銚田市内が、玉造地域からは土浦協同病院をはじめとする土浦市内や小美玉市内、石岡市内、また常磐線の駅が多く挙げられています。

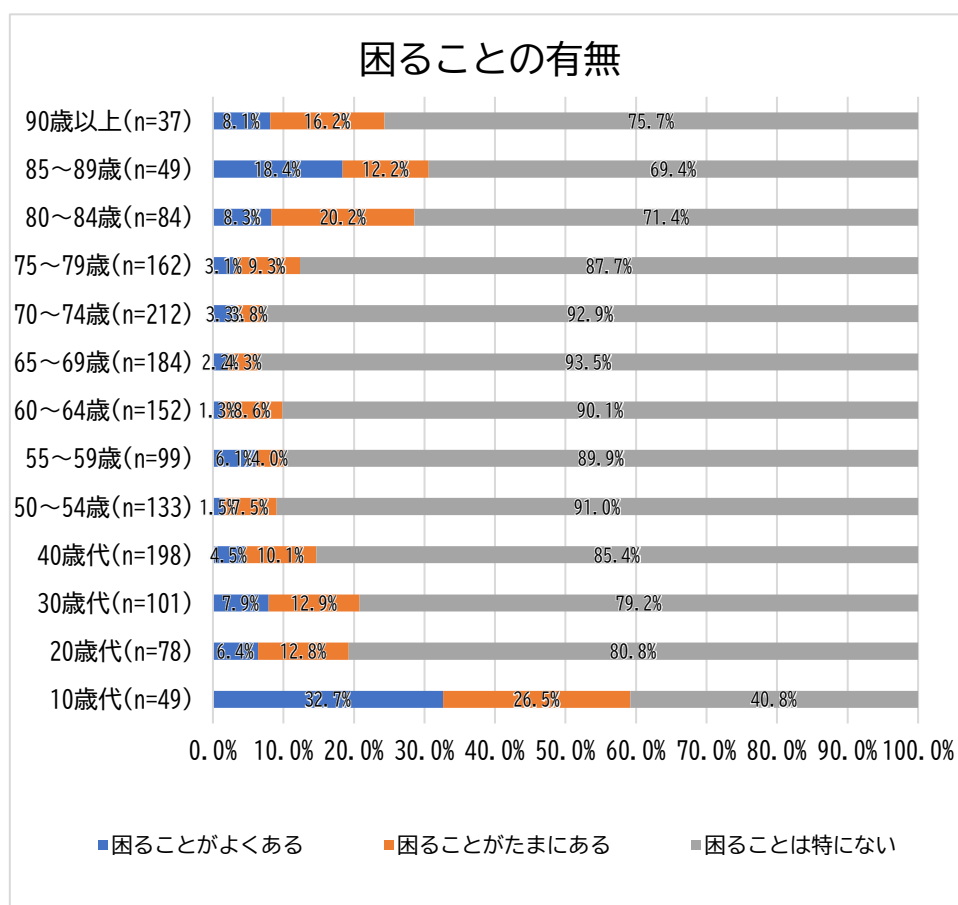


## II. 年齢層別の困っている状況

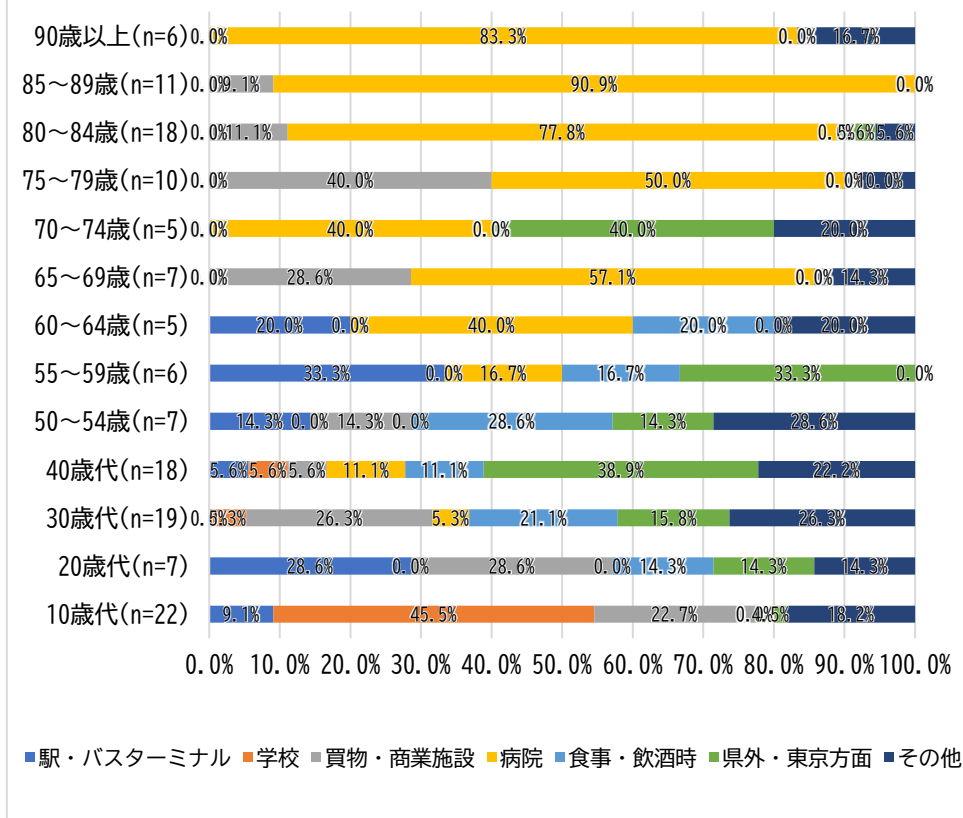
10歳代と80歳以上で、日常的な外出で困ることがある回答者が多くなっています。また、20歳代と30歳代でも一定程度見られます。

困るときの行き先は、10歳代では学校が、60歳以上では病院が最も多くなっています。

どのようなことで困っているかについては、いずれの選択肢も若年層と高齢者が多くなっています。「交通機関はあるが、運行本数や運行台数が少なすぎて利用できない。」、「交通機関はあるが、運行日や運行時間帯が合わないため利用できない。」、「交通機関はあるが、料金が高すぎて利用できない。」は若年層の方が多く見られます。「交通機関はあるが、歩く距離や段差が多く身体的に利用できない。」、「交通機関はあるが、利用方法が分からない。」は高齢者の方が多く見られます。

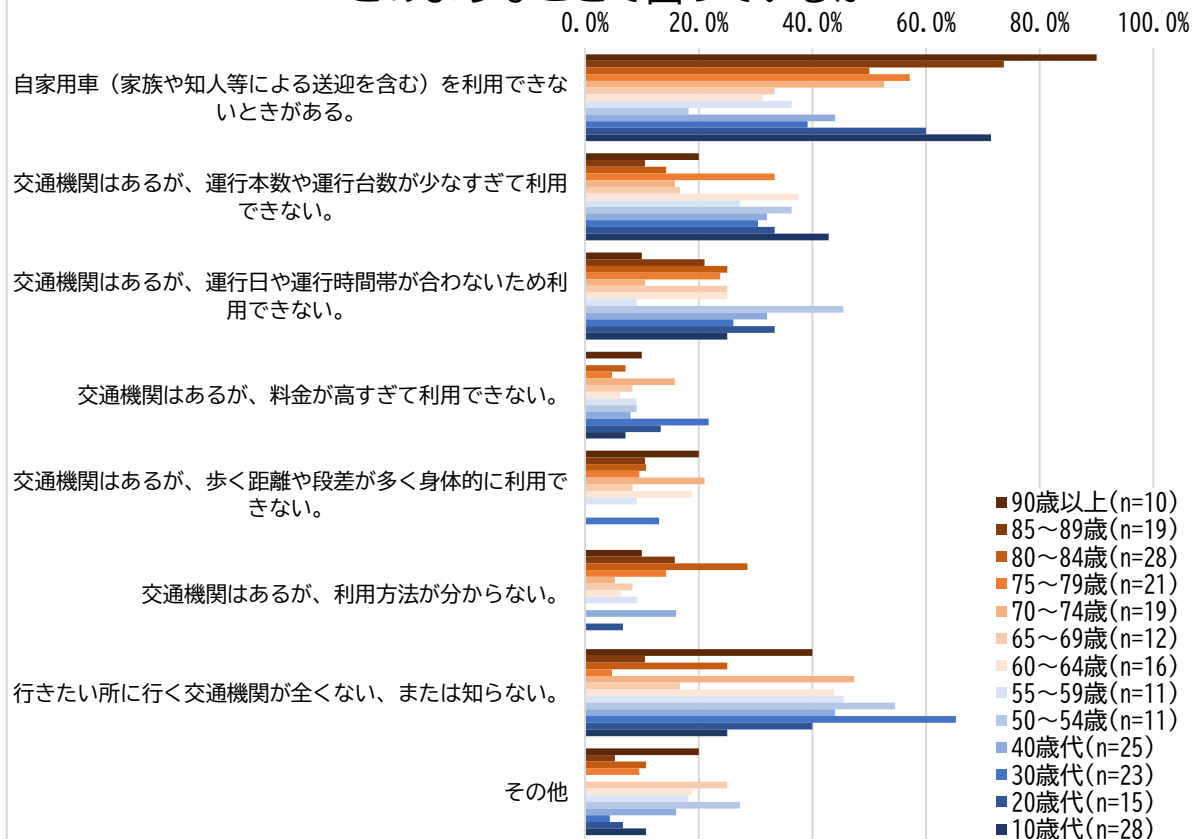


## 困るときの行先



※複数選択

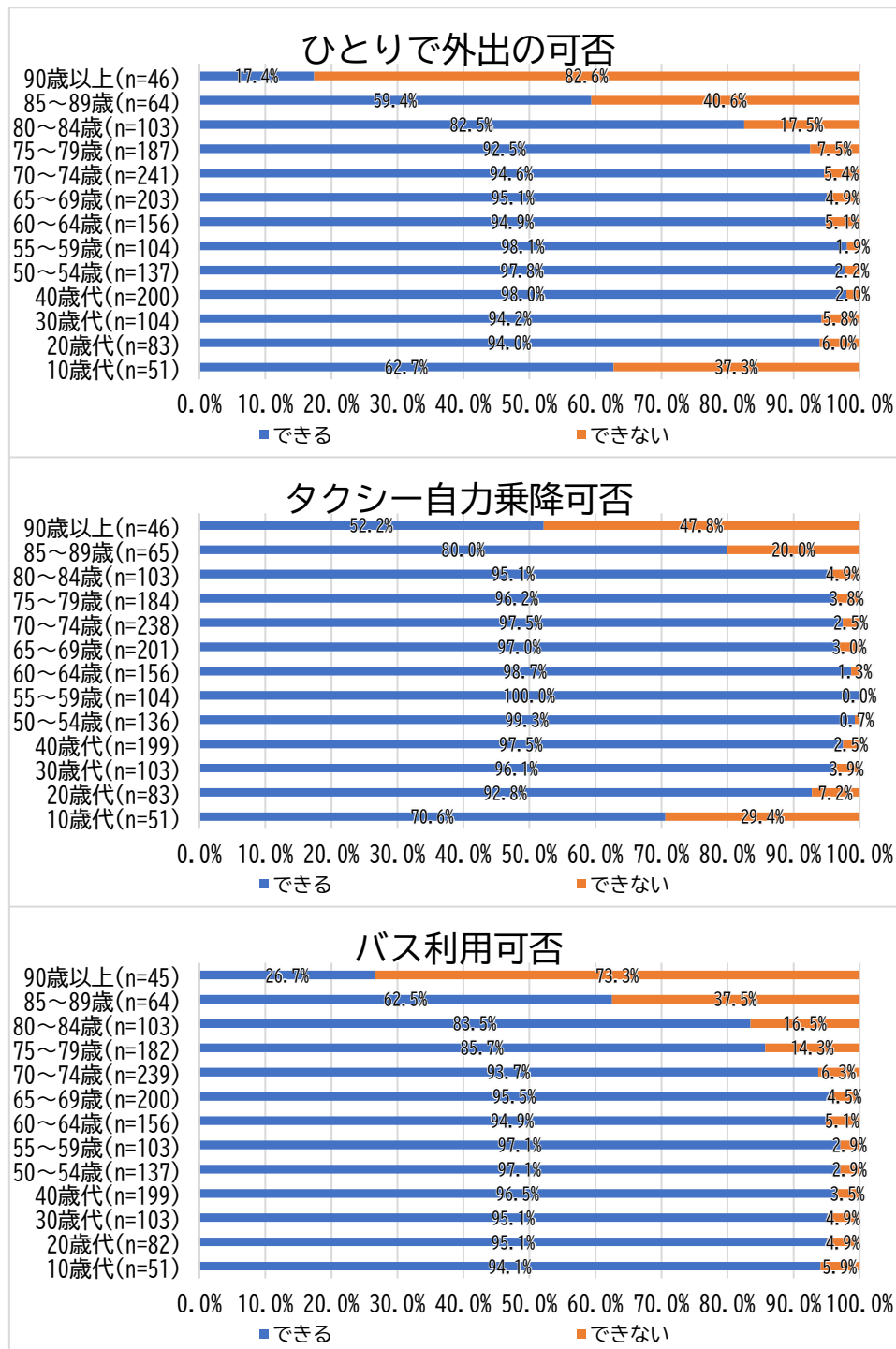
## どのようなことで困っているか



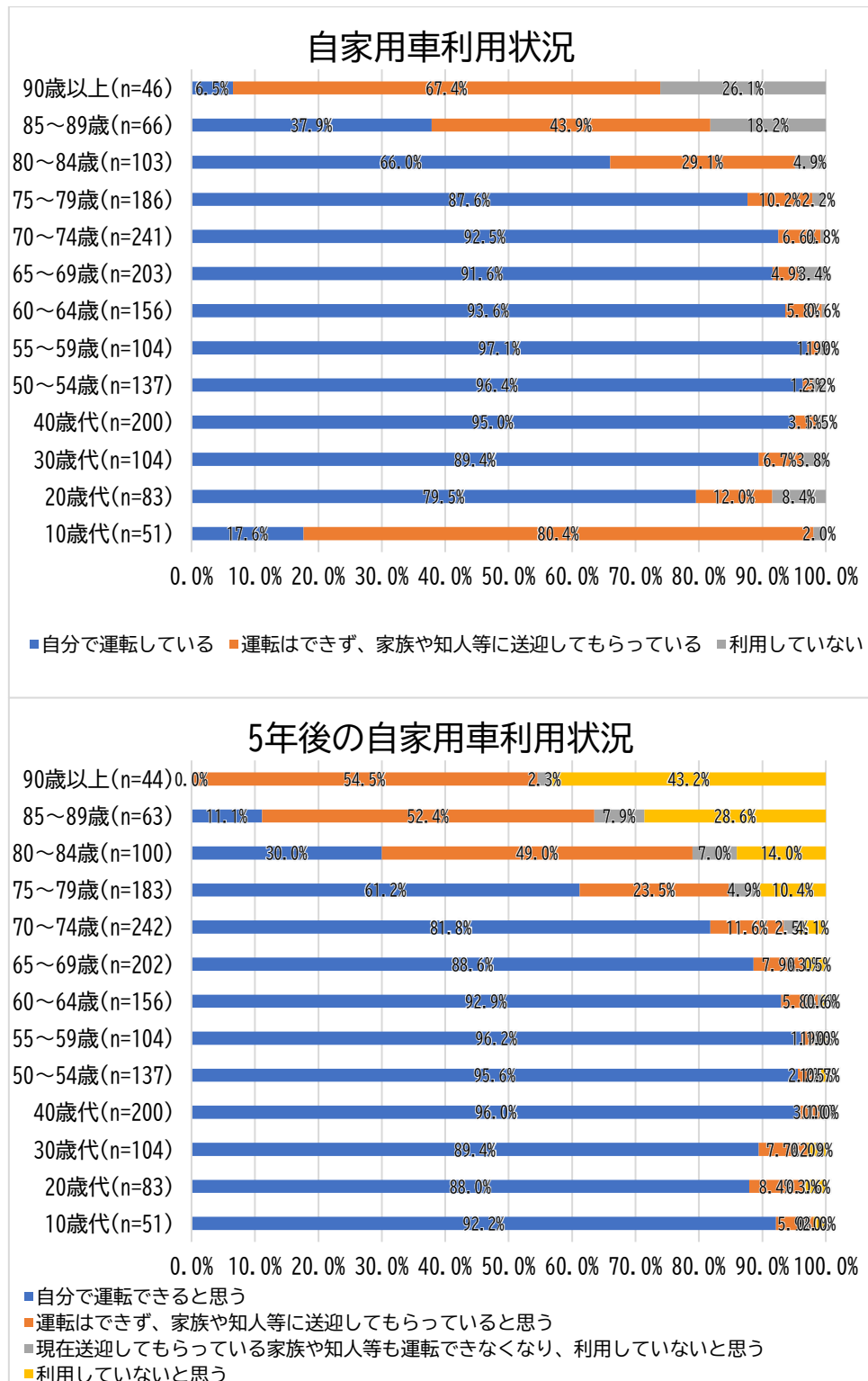
### Ⅲ. 年齢層別の施策の条件

10歳代で、ひとりでの外出やタクシーの乗降ができないという回答者が見られますが、身体的な理由ではなく、経験がない、利用方法が分からないといった状況が想定されます。

75～80歳以上で、ひとりでの外出やタクシー、バスの利用ができないという回答者が多くっており、タクシーよりもバスの方が利用できないという回答者の割合が多くなっています。

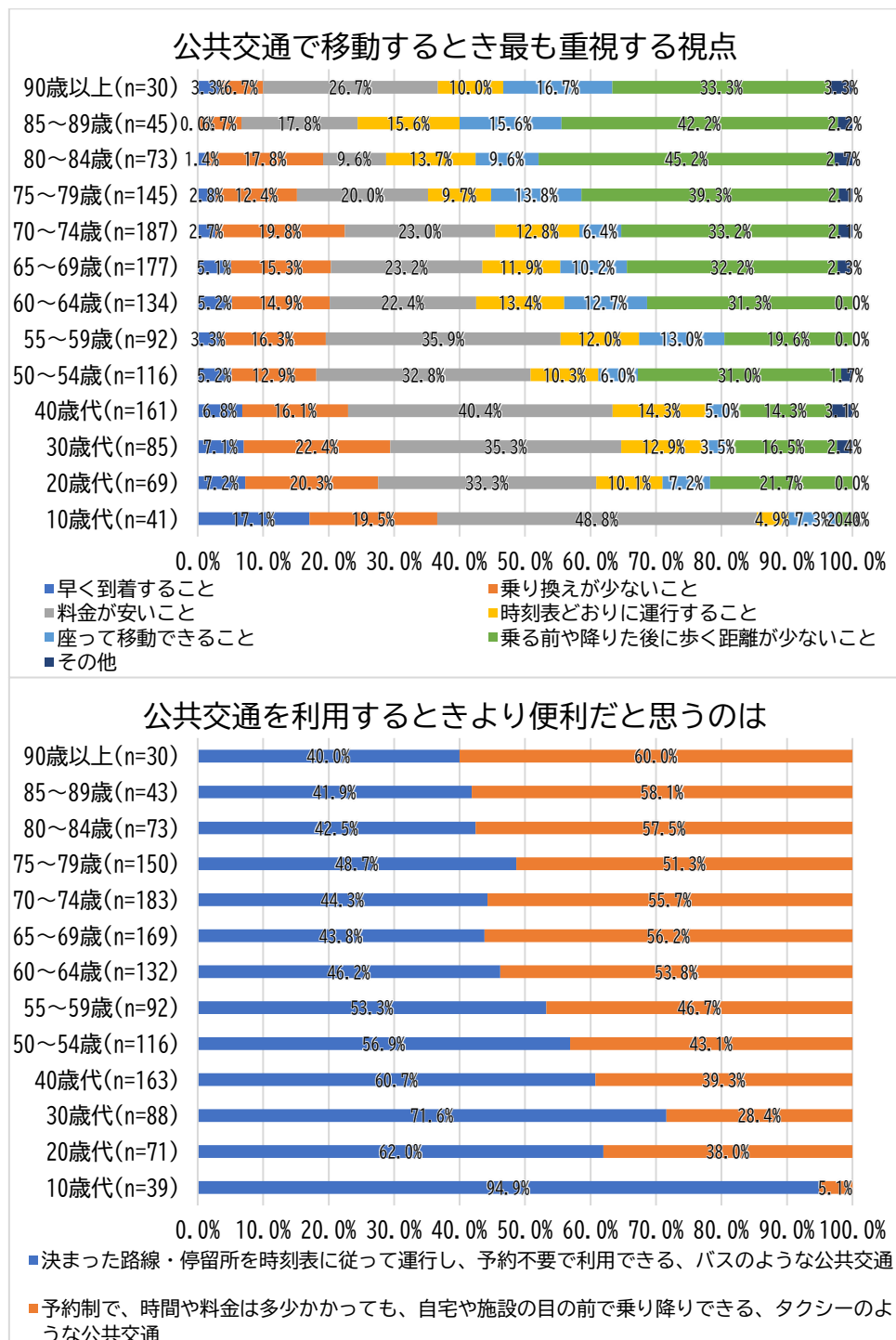


自家用車の利用状況については、10 歳代と 80 歳以上で、家族や知人等に送迎してもらっている回答者が多くなっています。5年後の想定では、10 歳代は自分で運転できるようになっている一方、75 歳以上では運転できなくなっていると思う回答者が多くなっています。また、利用していないと思う回答者も多くなっています。



公共交通で移動するとき最も重視する視点としては、10 歳代では「料金が安いこと」が最も多くなっています。60 歳以上では「乗る前や降りた後に歩く距離が少ないこと」が最も多く、また 55 歳以上では「座って移動できること」も多くなっています。

また、10 歳代は定時定路線型のバスのような公共交通の方がより便利という回答者が約9割を占めている一方、60 歳以上では予約制でドア・ツー・ドア型のタクシーのような公共交通がより便利という回答者が過半数となっています。



#### IV. 施策のターゲットと方向性

以上を踏まえると、まず、自家用車を運転できる 20～70 歳代は移動に困っている状況は少なく、移動に困っている 10 歳代と 80 歳以上が地域公共交通のターゲットとなると想定されます。ターゲットごとの施策の方向性は以下ようになります。

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 (通学)	朝夕	安価、 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

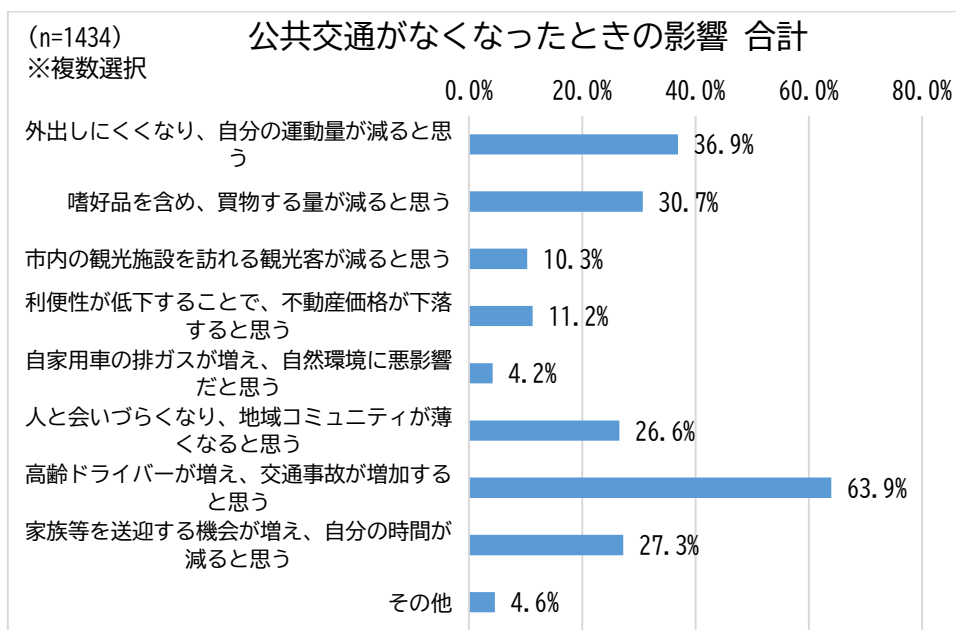
また、移動先は地域別に異なる傾向があります。移動実態やニーズに合わせ、既存の地域公共交通を含め、各区間の移動性を確保していく必要があります。

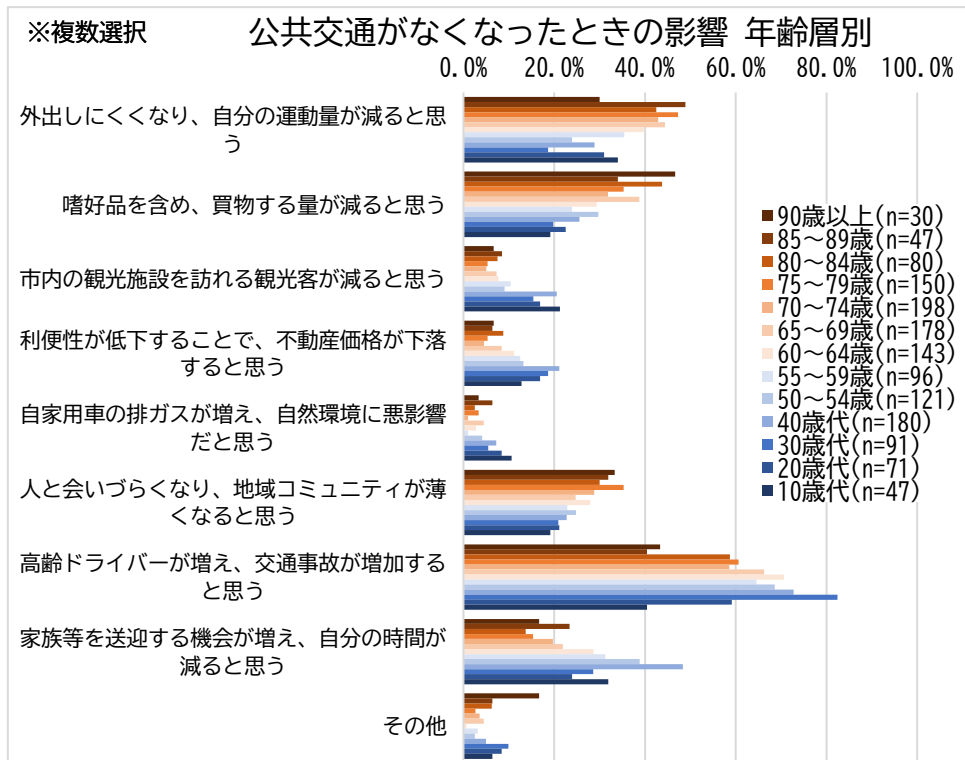


### ③地域公共交通の多面的な効果

地域公共交通の多面的な効果を想定し、公共交通がなくなってしまった場合の影響を問う設問に対しては、「高齢ドライバーが増え、交通事故が増加すると思う」(交通安全)が最も多くなっています。

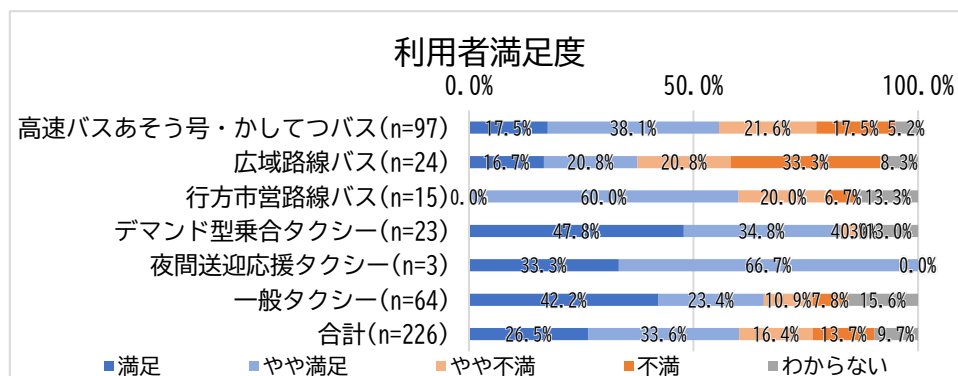
年齢層別に見ると、若年層では「高齢ドライバーが増え、交通事故が増加すると思う」(交通安全)、「家族等を送迎する機会が増え、自分の時間が減ると思う」(送迎の負担)が、高齢者層では「外出しにくくなり、自分の運動量が減ると思う」(健康)、「嗜好品を含め、買物する量が減ると思う」(地域経済)、「人と会いづらくなり、地域コミュニティが薄くなると思う」(コミュニティ)が多くなっています。





#### ④現在の地域公共交通の評価

各地域公共交通について、利用頻度が年1回以上の回答者に限定した利用者満足度を集計すると、広域路線バス以外では「満足」、「やや満足」が過半数となっています。

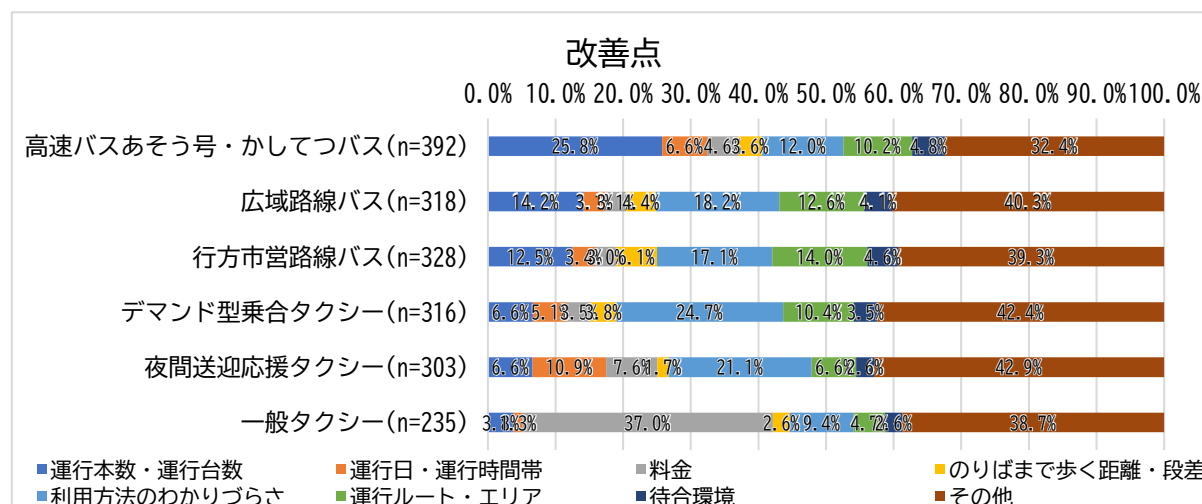


なお、第1次計画での計画目標に掲げられている評価指標については、以下の通りです。

評価指標	第1次計画 策定時	目標値	今回の 結果
市営路線バス利用者満足度	68.5%	75.0%	60.0%
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%
広域路線バス利用者満足度	73.7%	80.0%	37.5%

※満足度:「満足」+「やや満足」の割合

改善してほしい点として、高速バスあそう号・かしてつバスでは「運行本数・運行台数」が、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」が多く挙げられています。なお、「その他」は利用していない回答者からの回答が多くあったため、利用していないため分からない等の意図と想定されます。



### 3. 交通事業者ヒアリング結果

#### (1) 関東鉄道へのヒアリング結果

高速バスあそ号、かしてつバスの運行事業者であり、広域路線バス霞ヶ浦広域バス、神宮あやめ白帆ラインの運行受託事業者でもある関東鉄道株式会社に対し、ヒアリングを実施した。

日時	2026(令和8)年1月7日(水)
場所	関東鉄道株式会社本社
議事 要旨	<p>&lt;かしてつバスについて&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○利用者数は減少傾向が続いており、石岡・小美玉市内のバス専用道区間の利用者が全体の8割を占める。本市は鉾田市に次いで利用者数が少ない区間である。</li><li>○本市内からの利用は、石岡市内の石岡商業高校、石岡第一高校、石岡第二高校への通学生が主。日中は石岡市内の山王台病院等へ通院する高齢者の利用も散見される。</li><li>○本市内の麻生高校や玉造工業高校への通学利用は少ない。玉造工業高校は、鹿島鉄道線時代は需要があったが、廃線後はスクールバスに転移している。通学時間帯は石岡市方面への需要の方が大きいため、本市方面への便を設定することが難しい。</li><li>○2026(令和8)年3月をもって廃止される玉造駅～鉾田駅・新鉾田駅間では、石岡市方面への通学利用が見られた。鉾田市内の鉾田第一高校、鉾田第二高校は、スクールバスが充実しているため、かしてつバスでの通学利用は見られなかった。</li></ul> <p>&lt;高速バスあそ号について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○利用実績は厳しい状況である。一般道の区間が長く所要時間がかかるため利用が伸びていない。佐原駅以南の利用者が全体の9割を占め、本市を含めた佐原駅以北の利用は少ない。</li><li>○以前は一般道の区間で通学利用が見られたが、新型コロナウイルス感染症流行時に5往復から平日1往復まで減便し本数が少なくなったため、現在は見られない。</li><li>○東関東自動車道水戸線の鉾田 IC～潮来 IC 開通後の運行形態は検討中である。北浦地域に設置される行方 IC から高速道路に入ることが想定される。運行形態については自治体の意向も踏まえて検討するので、早めに議論したい。</li></ul> <p>&lt;その他施策について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○神宮あやめ白帆ラインを通学時間帯に麻生庁舎から麻生高校まで延長することは検討できる。ただし、麻生高校でバス車両が安全に転回できるかどうかによる。</li><li>○EV バスは今後も導入を進める。広域路線バスは自社所有車両で運行しているので、将来的に EV バスが投入される可能性がある。市町村から補助金がある場合は優先的に導入する可能性もある。</li><li>○農業技能実習生の外国人の利用は見られるが、多くはなく、早急な多言語対応の必要</li></ul>

	<p>性はない。車内放送等の多言語対応は徐々に進めている。</p> <p>○常磐線やつくばエクスプレスの沿線の需要が多いエリアに運行資源を割り振る必要性があり、本市は厳しいエリアになる。交通空白地対策として、将来的には京成グループのタクシーの活用やライドシェアも考えられるのではないかと。また、本計画では運転士不足についても盛り込んでほしい。</p> <p>○路線バスはスクールバスと競合している状況である。自治体を跨いでいるため、県主体等で対応してほしいと感じている。</p>
--	---

## (2) 行方市営路線バス運行事業者へのヒアリング結果

行方市営路線バスの運行受託事業者である株式会社レイク、北浦交通有限会社、霞観光株式会社に対し、ヒアリングを実施した。

日時	2025(令和7)年 12月 22日(月) ※事前にメールアンケートも実施
場所	行方市役所麻生庁舎 情報交流センター
議事 要旨	<p>&lt;利用者の特性&gt;</p> <p>○朝夕は麻生高校の通学利用が主。通学生で満員近いことが多く、一般利用ができない状態となっている。</p> <p>○日中は高齢者の買物や通院での利用が見られる。</p> <p>&lt;事業の維持のための課題&gt;</p> <p>○利用者の確保</p> <p>○車両の入れ替え</p> <p>○人材確保</p> <p>&lt;かしてつバス、広域路線バスとの連携&gt;</p> <p>○玉造ルートは朝便は玉造駅でかしてつバスと乗り継げるダイヤを設定している。土浦市方面との乗継利用は見られない。</p> <p>○市外へ通学できるようにしておかなければ子育て層が流出してしまう懸念がある。一方で、市外との連携を優先して市内の利便性が低下するのは望ましくない。</p> <p>&lt;市内での運行状況&gt;</p> <p>○麻生高校への通学に合わせたダイヤとなっているため、玉造工業高校の通学には時間が合っておらず、現在は使われていない。玉造工業高校はスクールバスを運行しているが、市内からの利用では距離に対して割高であり、できれば行方市営路線バスで通学できると良い。</p> <p>○玉造ルートはバス車両(ポンチョ)だが、麻生東ルートと北浦ルートはワゴン車両であり、特に北浦ルートでは通学生で満員のため一般利用を断っている状況がある。かつ</p>

	<p>てはなめがた地域医療センターへの一般利用も見られた。麻生高校の生徒数は当面減少しないと見込まれるため、早急な改善が必要である。</p> <p>○ワゴン車両からバス車両(ポンチョ)にした場合、北浦ルート of 北浦庁舎周辺の道路が狭い可能性がある。</p> <p>○運転手は大型二種免許を所持しているため、バス車両の運転は可能。</p> <p>○理想は3ルートともバス車両(ポンチョ)に揃えたい。</p> <p>&lt;その他施策について&gt;</p> <p>○バスが遅延した際や運休する等に利用者に連絡する手段がない。情報提供する手段があると良い。LINE 公式アカウント機能を活用できないか。</p> <p>○商業施設との連携によるバス利用者への特典付与等が考えられる。一方で行方市営路線バスが大型店舗にだけ行くのは市内の商業振興の観点で好ましくない可能性がある。個人商店と連携する取組も考えられる。</p> <p>○車内外を活用した広告を募り、少しでも運賃外収入を得た方が良いのではないか。</p> <p>○庁舎間の輸送について、貨客混載により行方市営路線バスで担うことも考えられる。</p> <p>○ほとんど利用されていないバス停があるので、整理してはどうか。</p>
--	---

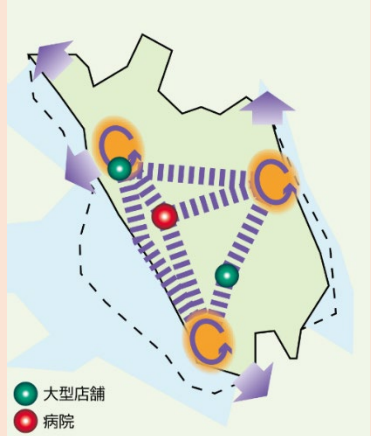
(3) デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー) 運行事業者へのヒアリング結果  
デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)の運行受託事業者である株式会社レイク、有限会社三松タクシー、有限会社風間タクシーに対し、ヒアリングを実施した。

日時	2025(令和7)年 12 月 22 日(月) ※事前にメールアンケートも実施
場所	行方市役所麻生庁舎 情報交流センター
議事 要旨	<p>&lt;利用者の特性&gt;</p> <p>○70 歳以上の高齢単身世帯等が買物や通院に利用している。</p> <p>○高齢者や運転免許返納者で、家族の中に免許保持者がいても仕事の都合や時間帯があわないために利用していると思われる。</p> <p>○配車システムの変更による運行効率の悪化で、利用者数が減少傾向にあると感じる。</p> <p>&lt;事業の維持のための課題&gt;</p> <p>○運行経費、燃料費の高騰。</p> <p>○ドライバーの高齢化、乗務員不足。</p> <p>&lt;市外との移動&gt;</p> <p>○一般タクシーは買物や高齢者の通院に利用されている。ビッグデータでの移動実態と同様に、潮来市、土浦市、銚田市への利用が見られる。水郷潮来バスターミナルや土浦協同病院のほか、鹿嶋市の小山記念病院やチェリオに行く人もいる。麻生地域から</p>

<p>玉造地域まで行くのと同程度の所要時間で行けてしまう。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)は乗合なので市外の遠くまで行くことは難しい。運行するとしても潮来市牛堀のラ・ラ・ルーまで程度ではないか。ただし市外へ運行すると一般タクシーの利用が減少すると考えられる。デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)は市内のみが良いと思う。</li><li>○市にタクシーを時間で借り上げてもらい、それで市外への移動も可能とすれば、市民の利便性が向上するのではないか。</li><li>○事業者によっては台数が少ないため、借り上げ式だと一般タクシーの余裕がなくなるおそれがある。</li><li>○玉造駅、あそう温泉白帆の湯、麻生庁舎でかしてつバスや広域路線バスとデマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)や一般タクシーを乗り継いでいる利用者が見られる。</li></ul> <p>&lt;市内の移動&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○新たな配車システムは効率性の観点からか1台に需要を集中させており、偏りが大きい。また、時間帯の割り振りに無理があり、運転手が調整している。このまま続けるのは困難で、改善が必要。</li><li>○午前から午後一の便は買物や通院での利用が集中し、それ以降の午後の便は利用が少ない。午前 11 時便や午後1時便は予約を受けられないことも多い。予約できないため一般タクシーを利用する人もいるが、料金面で負担が大きい。</li></ul> <p>&lt;その他施策について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○他の交通機関との連携、利用範囲や時間帯等での分担が考えられる。</li><li>○通院は個人病院に分散しているが、待つ場所がないことが多く気の毒に感じている。</li><li>○商業施設等との連携、商業施設の駐車場内に専用の乗降スペースを設置してほしい。</li></ul>
--

## 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> だれもが移動できる、 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> 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><u>&lt;地域公共交通ネットワーク のイメージ&gt;</u></p>  <p>● 大型店舗 ● 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めざします。

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めざします。

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、再編</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、再編していきます。</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、 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 <b>地域公共交通の 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 <b>他分野と連携した 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>

<数値目標に関する備考>

第1次計画で設定していた目標として、「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」(10.0%以上、未達成)、「公共交通への公的資金投入額」(4,825万円以内、未達成)がありますが、本計画ではこれらの指標は引き継ぎません。第1次計画でこれらの指標が未達成となった要因として物価、燃料費、人件費等の高騰が挙げられますが、このように経費に関する指標は地域公共交通施策での対応が困難な外的要因によって左右され得るため、本計画では目標として設定しないこととしています。

### 3. 目標値設定の考え方

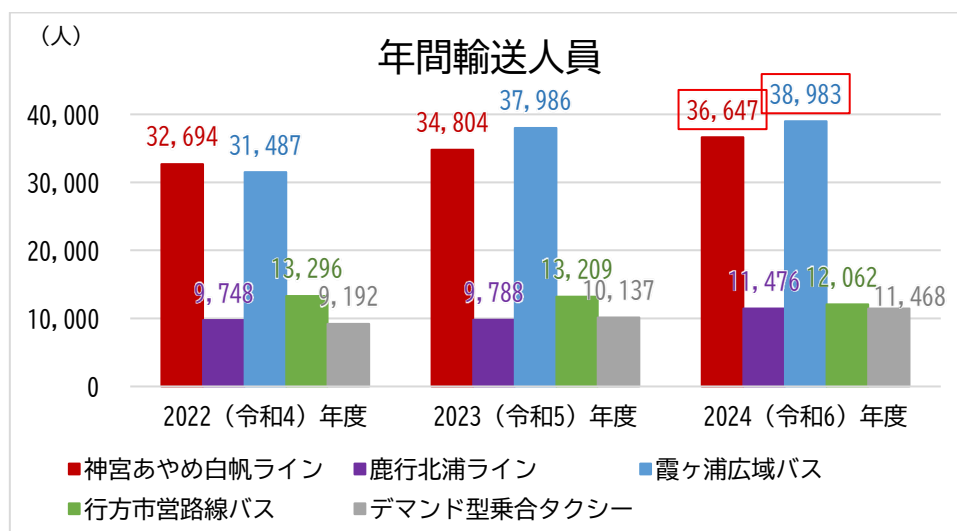
#### (1) 市外への移動性の確保、維持、改善

数値目標	目標値
① <u>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</u>	<u>&lt;現状値&gt;</u> 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 <b>75,630人</b> <u>(2024(令和6)年度実績値)</u>
	<u>&lt;目標値&gt;</u> 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 <b>75,630人</b>

本市では市外との移動手段を確保するため、周辺市と連携しながら、広域路線バスの運行経費の一部を負担しています。今後も市外との移動手段の維持を目指すべく、広域路線バスをはじめとする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を本計画の目標値に設定します。

#### <現状値>

2026(令和8)年3月をもって運行を終了する鹿行北浦ラインを除く、神宮あやめ白帆ラインと霞ヶ浦広域バスの年間利用者数の合算値を現状値とします。2024(令和6)年度の年間利用者数は、神宮あやめ白帆ラインが36,647人、霞ヶ浦広域バスが38,983人、合計75,630人です。



### <目標値>

今後、本計画に基づく施策(施策(1)-② 新たな市外との移動手段の検討など)の実施や社会情勢等の変化によって、市外との移動手段として運行する地域公共交通施策の運行内容が変化することが考えられるため、将来の評価時点での運行内容に即して評価できるよう、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の合算値を目標値とします。

今後、本市の人口が減少していく中であっても、市民の移動性を確保する持続可能な地域公共交通を目指すべく、施策による利便性向上や利用促進によって、利用者数を維持することを目標とします。本市の人口は2025(令和7)年現在29,267人ですが、本計画の目標年次である2030(令和12)年には27,142人(社人研推計)と、約7.3%減少する予測です。比例して地域公共交通の利用者も減少する場合、本指標の2030(令和12)年の値は70,109人となりますが、施策によってここから5,521人(約7.9%)増加させ、現状値と同じ75,630人を維持することを目標とします。

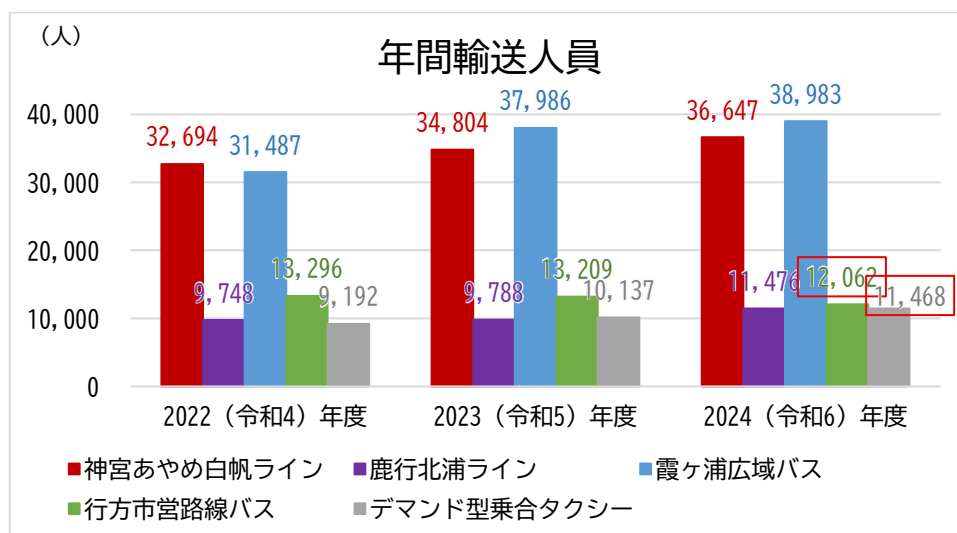
## (2) 市内の移動手段の改善、再編

数値目標	目標値
① <u>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</u>	<u>&lt;現状値&gt;</u> 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 <b>23,530人</b> <u>(2024(令和6)年度実績値)</u>
	<u>&lt;目標値&gt;</u> 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 <b>23,530人</b>

本市では市内の移動手段を確保するため、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)を運行しています。今後も市内の移動手段の維持を目指すべく、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)をはじめとする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を本計画の目標値に設定します。

### <現状値>

行方市営路線バスとデマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)の年間利用者数の合算値を現状値とします。2024(令和6)年度の年間利用者数は、行方市営路線バスが12,062人、デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)が11,468人、合計 23,530人です。



### <目標値>

今後、本計画に基づく施策(施策(2)-① 既存の市内地域公共交通施策の改善など)の実施や社会情勢等の変化によって、市内の移動手段として運行する地域公共交通施策の運行内容が変化することが考えられるため、将来の評価時点での運行内容に即して評価できるよう、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の合算値を目標値とします。

今後、本市の人口が減少していく中であっても、市民の移動性を確保する持続可能な地域公共交通を目指すべく、施策による利便性向上や利用促進によって、利用者数を維持することを目標とします。本市の人口は2025(令和7)年現在29,267人ですが、本計画の目標年次である2030(令和12)年には27,142人(社人研推計)と、約7.3%減少する予測です。比例して地域公共交通の利用者も減少する場合、本指標の2030(令和12)年の値は21,812人となりますが、施策によってここから1,718人(約7.9%)増加させ、現状値と同じ23,530人を維持することを目標とします。

数値目標	目標値
② 総人口に占めるバス停サービス 圏域の居住人口割合	<u>&lt;現状値&gt;</u> 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 <b>33.2%</b>
	<u>&lt;目標値&gt;</u> 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 <b>33.2% (維持)</b>

人口の分布が市全域に分散している本市においてはデマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)をはじめとするタクシー型の地域公共交通施策を実施・検討していく一方で、需要が集中する箇所においては行方市営路線バスをはじめとする定時定路線のバス型の地域公共交通を運行することで効率化を図ることが考えられます。

以上より、人口が一定程度集中している場所を中心にバス停を配置することで、バス停サービス圏域の居住人口を一定程度確保することを本計画の目標とします。なお、本市では今後人口減少が見込まれていることから、目標値は総人口に占めるバス停サービス圏域の居住人口割合とします。

#### <現状値>

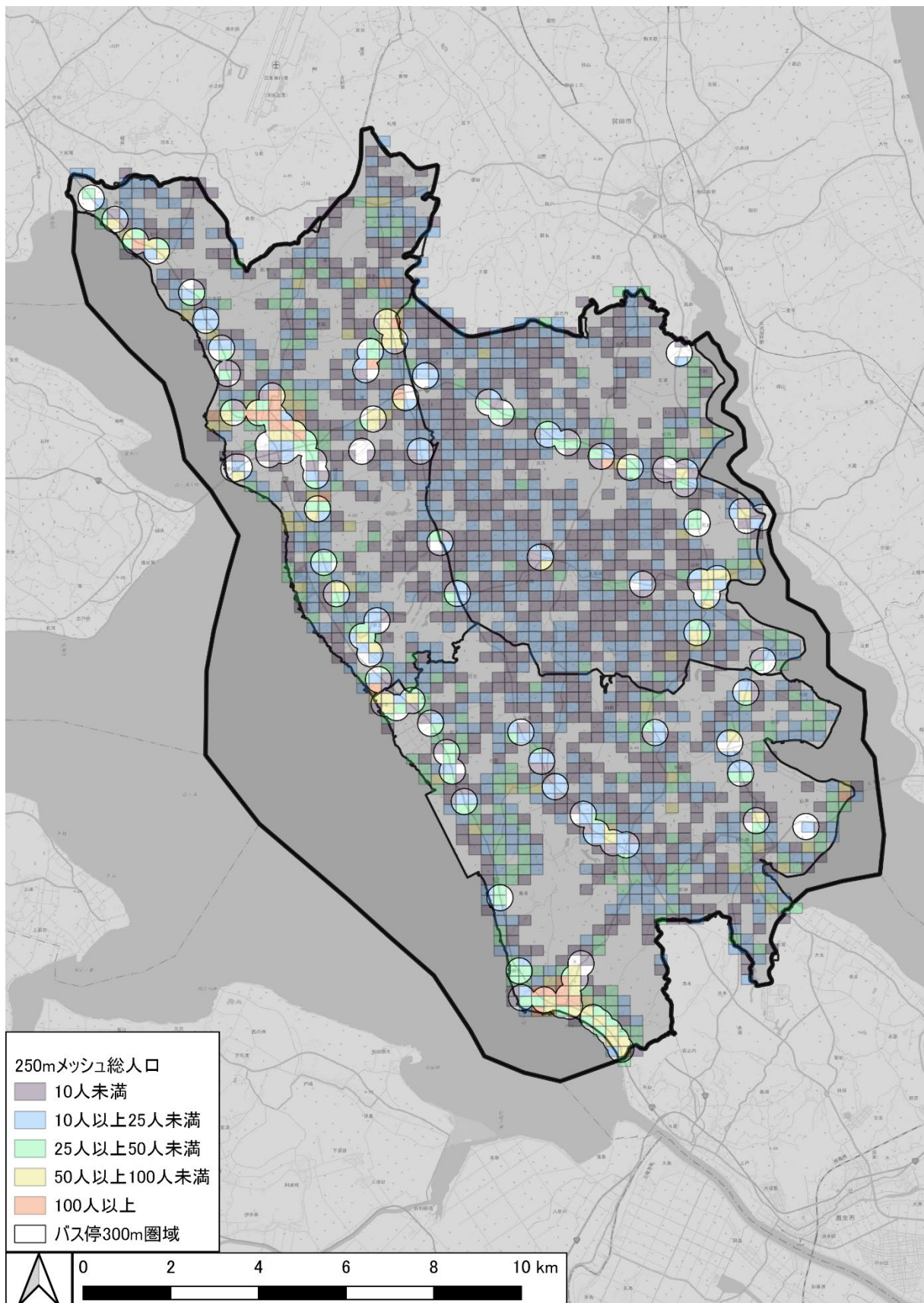
バス停サービス圏域をバス停から半径300m以内とします。2026(令和8)年4月現在(かしてつバス玉造駅～銚田駅・新銚田駅および広域路線バス鹿行北浦ラインの運行終了後)に運行している市内のバス停から半径300m以内の居住人口を、令和2年国勢調査の250mメッシュ人口を用いて面積按分により求めると、10,679人となります。

250mメッシュ人口の出典と同じ令和2年国勢調査での本市の総人口は32,185人であることから、総人口に占めるバス停サービス圏域の居住人口割合は $10,679 \text{ 人} / 32,185 \text{ 人} = 33.2\%$ となります。

#### <目標値>

今後も人口が一定程度集中している場所等でのバス型の地域公共交通の運行を維持していくことを目指し、目標値は現状と同じ33.2%とします。

<現状の 250m メッシュ人口とバス停 300m 圏域>



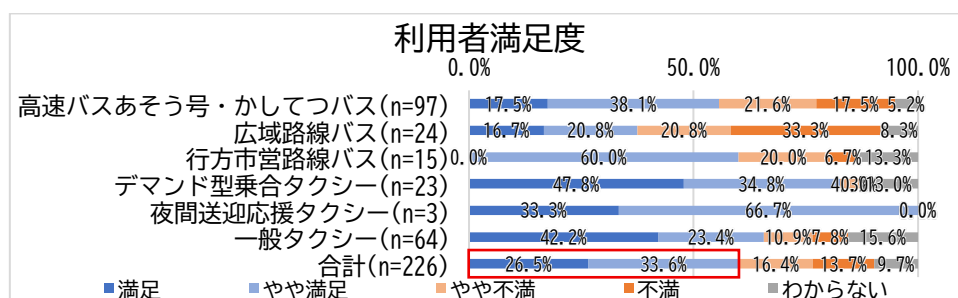
### (3) 利用環境の整備、利用促進、他分野連携

数値目標	目標値
① 地域公共交通の利用者満足度	<u>&lt;現状値&gt;</u> 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 <b>60.1%</b> <u>(2025(令和7)年度調査時)</u>
	<u>&lt;目標値&gt;</u> 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 <b>75.0%</b>

利用環境の整備等によって利用者の利便性向上を図るとともに、ひいては「使われる地域公共交通」として持続性の確保を目指していく指標として、地域公共交通の利用者満足度を本計画の目標値とします。

#### <現状値>

2025(令和7)年度の住民アンケートにおいて、現在本市を運行している地域公共交通である「高速バスあそう号・かしてつバス」、「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」、「一般タクシー」それぞれについての満足度を設問しました。各地域公共交通を年1回以上利用している回答者の回答を合計すると、「満足」が26.5%、「やや満足」が33.6%、合計60.1%が肯定的な回答となっています。



#### <目標値>

今後、本計画に基づく施策(施策(1)-② 新たな市外との移動手手段の検討、施策(2)-① 既存の市内地域公共交通施策の改善など)の実施や社会情勢等の変化によって、本市を運行する地域公共交通の運行内容が変化することが考えられるため、将来の評価時点での運行内容に即して評価できるよう、評価時点で本市を運行している各地域公共交通の利用者満足度の合算値を目標値とします。

利用環境の整備や新規事業等の施策により、利用者の満足度を向上していくことを目指し、目標値は現状値より14.9ポイント高い75.0%とします。

数値目標	目標値
② 他分野と連携した取組の実施件数	<現状値> なし
	<目標値> 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 <b>5件（5ヶ年合計値）</b>

地域公共交通の利用促進や社会的価値の共創を目指し、他分野と連携した取組の実施件数を本計画の目標値とします。

#### <目標値>

本計画の計画期間内に、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を毎年度1件以上実施することを目指し、5ヶ年で5件の実施を目標値とします。

# 参考資料

## 1. 策定体制

本計画は、行方市地域公共交通協議会での協議を経て策定しました。

<令和7年度行方市地域公共交通協議会委員名簿>

No.	区分	委員氏名	団体名等	備考
1	行方市長又はその指名する者	方波見 誠	行方市 副市長	第3回まで
		藤島 忠夫		第4回から
2	一般旅客自動車運送事業者の代表及び関係団体代表	廣瀬 貢司	関東鉄道株式会社常務取締役	
3		服部 透	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	
4		高野 裕	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会 行方支部 行方地区会長	
5		古賀 重徳	一般社団法人茨城県バス協会 専務理事	
6		池田 正人	関東鉄道労働組合執行委員長	
7		曾根 正雄	霞観光株式会社 代表取締役社長	
8		羽生 光博	株式会社レイク 代表取締役社長	
9		関東運輸局茨城運輸支局の代表	小菅 達也	関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官
10	柿本 憲治		関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官	
11	住民又は利用者の代表	小野瀬 忠利	行方市議会 総務委員長	
12		成島 修	行方市区長会 会長	
13		宮本 鶴寿	行方市いきいきクラブ連合会 会長	
14		根本 公夫	水郷医師会 副会長	
15		柏葉 伸一郎	行方市教育委員会 教育長	
16		園部 晃嗣	茨城県立麻生高等学校 校長	
17		松代 寛	茨城県立玉造工業高等学校 校長	
18	道路管理者	兼原 一英	茨城県銚田工事事務所道路管理課 課長	
19		堀井 健司	行方市 建設部長	
20	関係警察署	藤浪 洋平	茨城県行方警察署交通課 課長	
21	商工観光推進に携わる者	窪木 秀之	行方市商工会 事務局長	
22	地域福祉推進に携わる者	平塚 国治	社会福祉法人行方市社会福祉協議会 事務局長	
23	その他市長が必要と認める者	谷川 達郎	行方市 企画部長	
24	その他市長が必要と認める者	榊原 徹	潮来市 市長公室長兼総務部長	
25	オブザーバー	伊藤 豪人	茨城県政策企画部交通政策課 課長	
26	アドバイザー	秋山 義継	行方市地域公共交通アドバイザー	

## 2. 策定経緯

本計画は、以下のような経緯を経て策定しました。

年	月	地域公共交通計画策定に関する内容
2025 (令和7)年	8月	令和7年度第2回行方市地域公共交通協議会会議 ・第2次行方市地域公共交通計画の策定について ・公共交通に関する住民アンケート調査概要
	9～ 10月	公共交通に関する住民アンケート調査実施
	11月	令和7年度第3回行方市地域公共交通協議会会議 ・第2次行方市地域公共交通計画の検討状況 ・ビッグデータおよびアンケート調査に基づく移動実態等分析結果 ・地域公共交通の方向性
	12～ 1月	交通事業者ヒアリング実施
2026 (令和8)年	2月	令和7年度第5回行方市地域公共交通協議会会議 ・第2次行方市地域公共交通計画(素案)について
	2～ 3月	パブリックコメント実施
	3月	令和7年度第6回行方市地域公共交通協議会会議 ・パブリックコメントへのご意見について ・第2次行方市地域公共交通計画(最終案)について