# 笠間市地域公共交通計画

令和７年７月

目次


はじめに ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
１．計画策定の趣旨及び位置づけ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
２．計画区域 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
３．計画期間 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

第１章　本市の現状 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
１．地勢・土地利用 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
（１）位置・地勢 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
（２）土地利用 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
２．社会状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
（１）人口の推移 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
（２）通勤・通学の状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
（３）自動車保有状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
（４）運転免許保有状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
３．観光動向 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
４．市民からの意見 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
（１）市民実感度調査 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
（２）公共交通実証実験 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8

第２章　上位・関連計画の整理 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １０
１．総合計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １９
２．総合戦略 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１
３．都市計画マスタープラン ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １２
４．立地適正化計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １３
５．観光振興計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １４

第３章　公共交通の現状と課題 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １５
１．公共交通の運行・利用状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １５
（１）鉄道 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １５
（２）路線バス ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １７
（３）高速バス ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １８
（４）観光周遊バス ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １９
（５）タクシー・デマンドタクシー ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２０
（６）シェアサイクル・レンタサイクル ・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２２
（７）スクールバス ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２３

２．交通関連施策の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２４
３．公共交通の課題　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２５

**第４章　基本的な方針**　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２６
１．公共交通の役割　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２６
２．公共交通の将来像　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２６
３．基本的な方針　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２６

**第５章　計画の目標**　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２７

**第６章　公共交通施策**　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２８
１．施策体系　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２８
２．公共交通施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２９

**第７章　計画の評価**　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　４２
１．計画の達成状況の評価　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　４２
２．目標達成に向けた進行管理　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　４３
３．推進・管理体制　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　４３

## はじめに

### １．計画策定の趣旨及び位置づけ

（１）趣旨

本市では、これまで交通空白地区の解消や移動における利便性向上の施策として、デマンドタクシーや観光周遊バスの運行、民間交通事業者への支援などの取組を進めてきました。

しかしながら、公共交通利用者数は減少の一途をたどり、また、近年では、物価高騰の影響などで運行費用が増加傾向にあるなど、公共交通サービスの維持・継続がより困難な状況になっています。さらに、今後は人口減少の本格化や高齢者の運転免許返納の増加、運転手不足の深刻化などが進み、地域公共交通を取り巻く環境がますます厳しくなる見込みです。

地域における移動手段の確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、健康福祉などの様々な分野と密接に関わり、また相互作用をもたらすことから、地域戦略の一環として地域公共交通計画を策定し持続可能な公共交通の確立を目指します。

（２）位置づけ

本計画は、本市のあるべき姿を描いた将来ビジョンと、その実現に向けた行政運営の方針を示す「笠間市第２次総合計画　文化交流都市 笠間 － 未来への挑戦 － 」（以下「市総合計画」）と整合を図るとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通計画」として位置づけ、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとしての役割を果たしながら、市民や交通事業者等と連携しながら地域公共交通の活性化及び再生に取り組むための指針として策定します。

### ２．計画区域

計画区域は笠間市全域とします。

### ３．計画期間

計画期間は２０２５（令和７）年度から２０２９（令和１１）年度までの５年間とします。

# 第１章　本市の現状

## １．地勢・土地利用

### （１）位置・地勢

本市は、都心まで約100㎞、茨城県のほぼ中央に位置し、東西約19㎞、南北約20㎞、総面積約240.40㎢の面積を有しており、北部は城里町、栃木県茂木町、西部は桜川市、東部は水戸市、茨城町、南部は石岡市、小美玉市に隣接しています。

地勢をみると、北西部は八溝山系が穏やかに連なり、南西部は愛宕山を中心とする丘陵地帯となっているなど緑豊かな自然環境を有しています。また、北西部から南東部にかけて広がる、概ね平坦な台地に市街地が形成され、本地域の中央を北西部から東部にかけ貫流している涸沼川沿岸には肥沃な田畑が形成されています。

### （２）土地利用

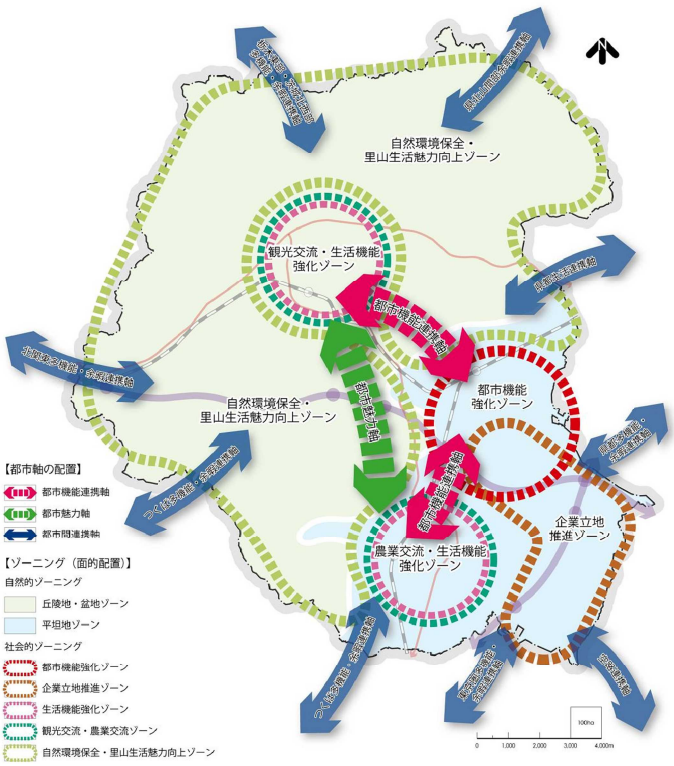
本市の土地利用については、約４５％が山林、約２２％が農地となっており、原野・荒地・牧野及び水面を含む自然的土地利用が全体の約４分の３を占めています。

また、市全域が非線引きの都市計画区域となっており、市街地（用途地域指定区域）は、笠間駅北側及び友部駅周辺、岩間駅周辺に形成され、住宅用地を主とする都市的土地利用が７割を超えていますが、未だ約４分の１近く農地・原野を残しています。

その他、市内には、地域資源を活かした観光・農業・産業の拠点が点在しおり、高速道路のＩＣ（インターチェンジ）付近には、工業団地を初めとした産業集積エリアが広がっています。

市総合計画においては、各拠点の設置や自然的・社会的ゾーニングを位置付け、交流と連携による相乗効果を得るため、各ゾーン等を結ぶ「都市機能連携軸」「都市魅力軸」「都市間連携軸」を配置した土地利用構想図を定めています。

土地利用構想図




出典：「笠間市第２次総合計画　将来ビジョン」

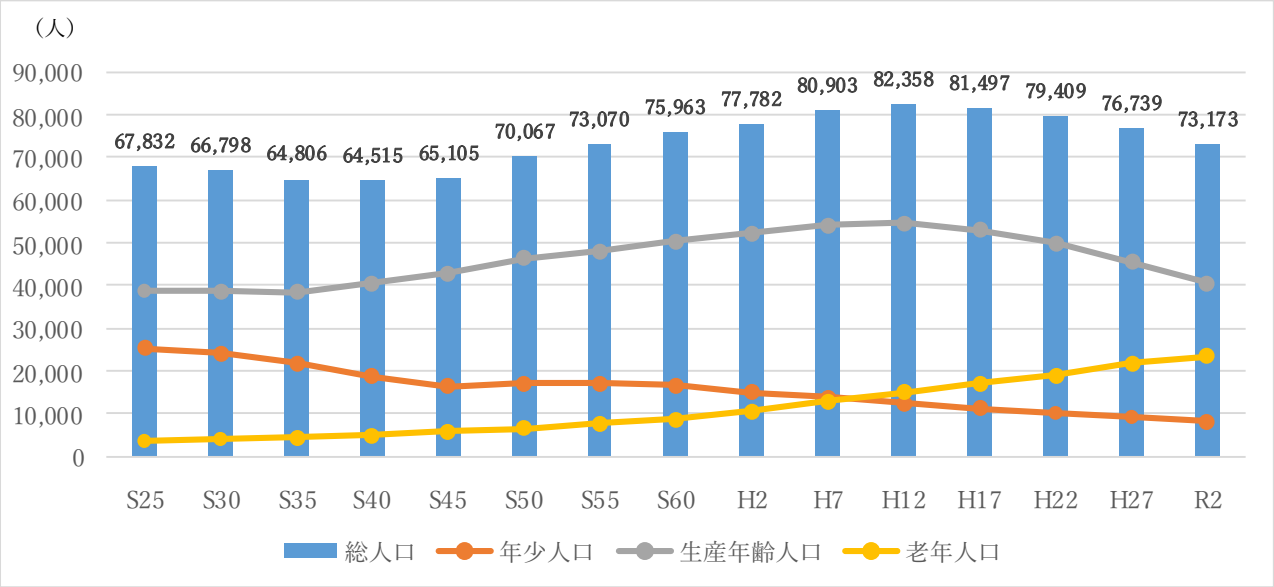
## ２．社会状況

### （１）人口の推移

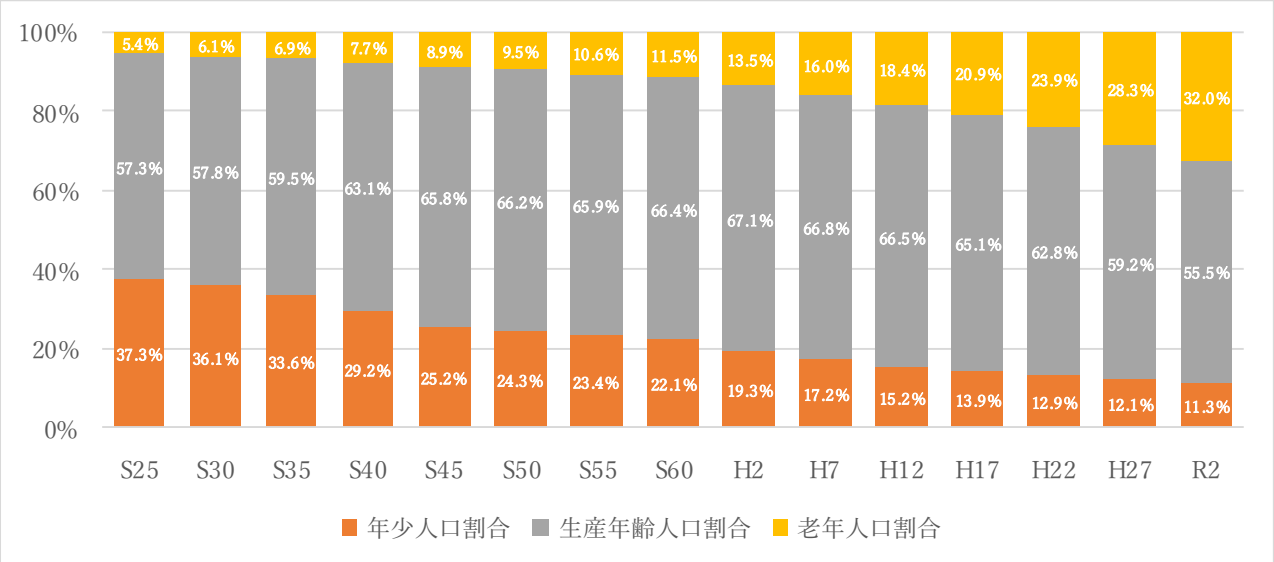
本市の総人口（国勢調査における人口）は、高度経済成長期を中心に宅地開発が進んだことを主な要因として、昭和 40 年以降、増加傾向にありましたが、概ね平成 12 年頃から人口減少局面に移行し、平成 27 年から令和 2 年の直近 5 年間では、総人口が 3,566 人の減少となっています。

年齢 3 区分（14 歳以下の年少人口、15 歳から 64 歳の生産年齢人口、65 歳以上の老年人口）でみると、年少人口の割合は減少を続けている中で、老年人口は一貫して増加を続けており、令和 2 年には全体の 32.0%を占めています。

■ 総人口（年齢 3 区分別人口）の推移




■ 年齢 3 区分別人口割合の推移




資料：国勢調査（上下段ともに）

（２）通勤・通学の状況

通勤・通学における本市と他市町村間での移動については、令和２年度国勢調査によると、本市から他市へと移動している「流出人口」が 16,930 人で夜間人口の約 23%、他市から本市へと移動している「流入人口」が 10,944 人で昼間人口の約 16%となっており、昼夜間人口比率が約 92%で流出過多となっています。

平成 27 年度国勢調査と比較すると、夜間人口の減少幅よりも、市内常住者における従業・通学人口の減少幅の方が大きいのに対して、昼間人口の減少幅および市内における従業・通学人口の減少幅はそれぞれ少なく、市外からの従業・通学人口は少ないながら増加しており、それに伴い昼夜間人口比率が高くなっています。

また、通勤・通学における利用交通手段別の通勤・通学者数については、令和２年度国勢調査によると、本市から他市への移動手段および他市から本市への移動手段のいずれも、「自家用車・オートバイ・自転車のいずれかのみ」が８割以上を占めており、次いで「自転車のみ」「鉄道・電車のみ」「鉄道と自転車」などが多くなっています。

■ 常住地又は従業地・通学地による人口（夜間人口・中間人口推移

| | 常住地による人口 | | | | 従業地・通学地による人口 | | | 流出人口 | 流入人口 | 昼夜間人口比率 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 【夜間人口】 | うち従業・通学人口 | | | 【昼間人口】 | うち従業・通学人口 | | | | |
| | | | 市内 | 市外 | | | うち市外常住 | | | |
| 2010（H22） | 79,409 | 47,883 | 27,625 | 20,258 | 70,549 | - | - | 17,544 | 9,866 | 88.84% |
| 2015（H27） | 76,739 | 45,189 | 26,252 | 18,937 | 68,747 | 38,412 | 10,729 | 18,721 | 10,729 | 89.59% |
| 2020（R02） | 73,173 | 41,528 | 24,160 | 17,368 | 67,187 | 37,060 | 10,944 | 16,930 | 10,944 | 91.82% |

■ 常住地又は従業地・通学地別通勤者・通学者数（15 歳以上）の利用交通手段（令和２年度）

| | 常住地による人口 | うち従業・通学人口 | | | 従業地・通学地による人口 | うち市外常住 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 市内 | 市外 | | |
| 総数 | 33,340 | 32,413 | 15,131 | 17,282 | 27,374 | 10,881 |
| うち利用交通手段が1種類 | 29,292 | 29,003 | 13,853 | 15,150 | 24,776 | 10,309 |
| うち鉄道・電車 | 1,924 | 1,907 | 138 | 1,769 | 528 | 333 |
| うち乗合バス | 17 | 13 | 8 | 5 | 22 | 12 |
| うち自家用車 | 25,674 | 25,431 | 12,425 | 13,006 | 22,685 | 9,744 |
| うちオートバイ | 141 | 140 | 102 | 38 | 125 | 21 |
| うち自転車 | 1,941 | 1,924 | 147 | 1,777 | 550 | 345 |
| うち利用交通手段が2種類 | 1,916 | 1,911 | 225 | 1,686 | 710 | 451 |
| うち鉄道と乗合バス | 323 | 323 | 14 | 309 | 85 | 68 |
| うち鉄道と自家用車 | 509 | 507 | 19 | 488 | 110 | 81 |
| うち鉄道とオートバイ | 14 | 14 | 1 | 13 | 5 | 4 |
| うち鉄道と自転車 | 813 | 811 | 63 | 748 | 241 | 164 |

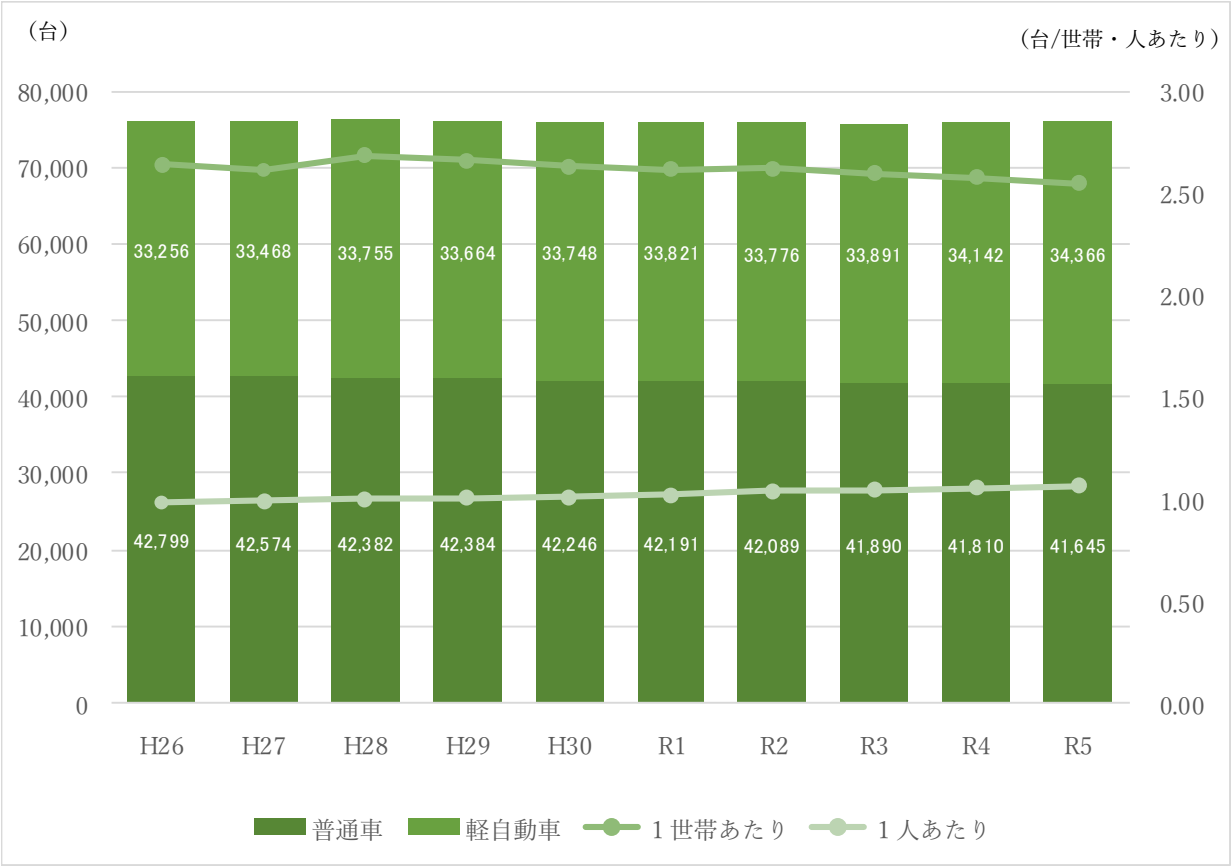
資料：国勢調査（上下段ともに）

（３）自動車保有状況

本市の自動車登録等車輌台数（自動車登録車輌台数と軽自動車課税車輌台数を合わせた数）については、車種の内訳比率に若干の変化があるものの、台数合計は近年横ばいで推移しており、うち約７割が乗用車（貨物等を除く）となっています。

また、令和５年における１人あたりの登録等車輌台数は約 1.06 台、1 世帯あたりの登録等車輌台数は約 2.55 台となっており、それぞれ世帯数や人口に反比例して推移しています。

■ 自動車登録等車輌台数の推移




資料：関東運輸局茨城運輸支局、笠間市税務課

（４）運転免許保有状況

本市の運転免許保有者数については、交通白書（茨城県警察）によると、毎年少しずつ減少しているものの、常住人口の減少よりは緩やかであり、令和４年末現在で約 53,000 人となっています。また、年齢別にみると、65 歳未満の保有者数は減少しているのに対し、65 歳以上の保有者数は増加しています。

また、免許返納者数については、近年は年間 200～300 人で推移しています。

## ３．観光動態

本市においては、笠間稲荷神社をはじめとした多様な観光資源や年間通して催事が開催されている地域性などにより、多くの観光客が訪れています。コロナ禍では外出制限などの影響により入込客数が大幅に減少したものの、その後のインバウンド需要の拡大に視点をおいた施策展開や、道の駅かさまやスケートボードパークなどの新たな観光拠点の整備などに伴い、令和５年度には370万人を超える来訪があり、県内市町村で４番目に来訪者数が多い自治体となっています。

ただし、観光客の多くは日帰り客であり、また公共交通機関を利用せず自家用車で来訪している方が多い状況です。

■ 笠間市の主な観光資源

| 区分 | 観光資源 |
|---|---|
| 自然資源 | 笠間つつじ公園、佐白山ろく公園、北山公園、あたご天狗の森公園、桜（大池公園、佐白山ろく公園、北山公園、愛宕山）、シャクナゲ（鳳台院）、八重の藤・大藤（笠間稲荷神社）、カタクリ群生地（福原地内）、スズラン群生地（上郷地内）、ヒメハルゼミ（片庭地内）、筑波山地域ジオパーク |
| 歴史資源 | 笠間稲荷神社、西念寺、笠間城跡、正福寺、大石邸跡、楞厳寺、常陸国出雲大社、愛宕神社、合気神社、六所神社、羽梨山神社、北山不動尊、滝入不動堂、筑波海軍航空隊記念館、稲田神社、大日堂（一般公開）、日本遺産（かさましこ） |
| 芸術資源 | 笠間芸術の森公園、笠間工芸の丘、茨城県陶芸美術館、茨城県立笠間陶芸大学校、笠間日動美術館、春風萬里荘、笠間稲荷美術館、田中嘉三記念館、小松崎美術館、笠間の家 |
| 文化資源 | 塙家住宅、宍戸藩陣屋表門、歴史民俗資料館、愛宕山の天狗伝説、合気道発祥の地、かさま歴史交流館井筒屋、富田家住宅 |
| 環境資源 | 涸沼川、ホタル鑑賞（北山公園）、ビオトープ天神の里 |
| 産業資源 | 笠間焼、稲田みかげ石（石切山脈）、石の百年館、笠間クラインガルテン、酒蔵 |
| 哲学資源 | 親鸞と西念寺（教行信証）、笠間藩校「時習館」、宍戸藩校「脩徳館」 |
| 人物資源 | 親鸞（救いを説いた浄土真宗の開祖）、笠間時朝（鎌倉時代の御家人、文化人）、牧野貞喜（笠間藩主、時習館の創設者）、加藤桜老（長州藩、明治維新のブレーン）、小野友五郎（日本海軍の創設者と咸臨丸）、田中友三郎（笠間焼の販路拡大に尽力）、山下りん（日本最初の女流イコン画（聖画）家）、鍋島彦七郎（稲田みかげ石の販路拡大に尽力）、木村武山（仏画の第一人者）、植芝盛平（合気道の創始者）、高野公男（昭和歌謡界のヒットメーカー）、坂本九（「九ちゃん」の愛称で親しまれた昭和の人気歌手）、松井康成（陶芸（練上手）で人間国宝） |
| 特産品 | 栗、菊、梅、地酒、栗焼酎、いなり寿司、常陸秋そば、米、自然薯 |
| その他 | 道の駅かさま、ムラサキパークかさま、エトワ笠間、いこいの家「はなさか」、100年フード（笠間の栗菓子文化） |

資料：笠間市観光振興基本計画

## ４．市民からの意見

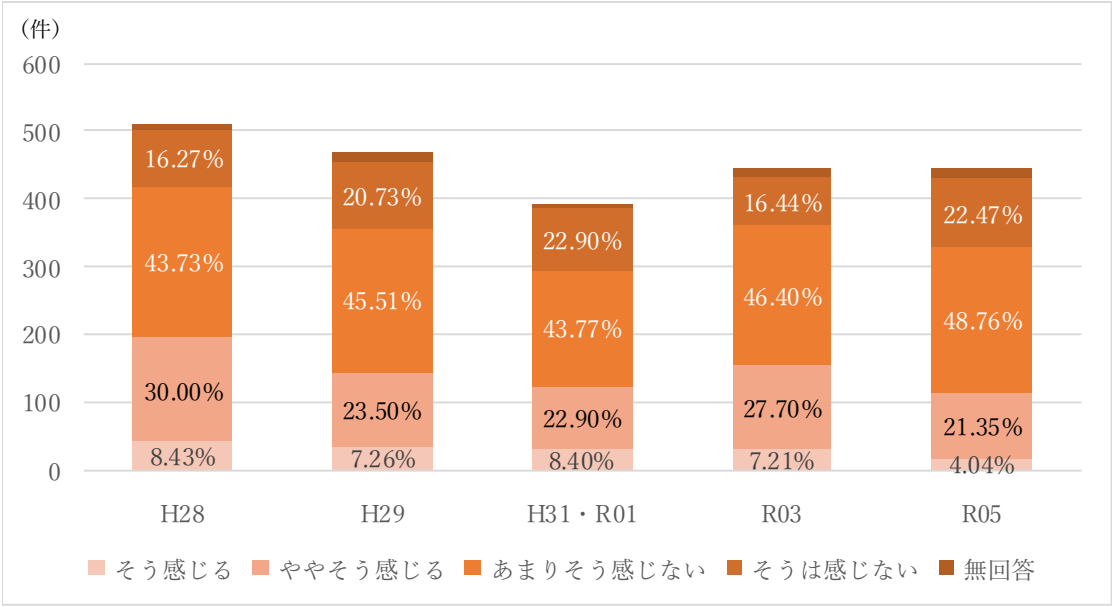
### （１）市民実感度調査

直近５回における市民実感度調査の結果によると、『市内の公共交通機関の使いやすさ』については否定的な意見が多く、６割以上が「あまりそう感じない」又は「そうは感じない」と答えており、令和５年度の調査においては、約７割が不便さを感じている結果となっています。

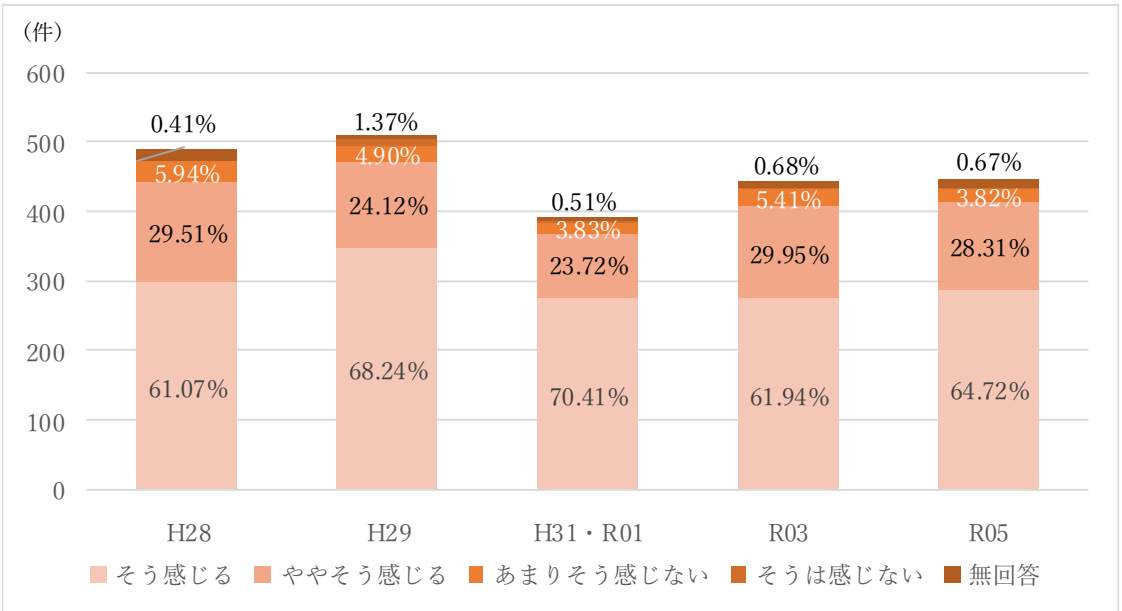
一方で『公共交通施策の重要さ』については、９割以上が「そう感じる」又は「ややそう感じる」と答えています。

■ 市民実感度調査結果推移

①市内の公共交通機関が使いやすいと感じているか




②公共交通施策の取り組みが重要だと思うか



（２）公共交通実証実験

本市においては、公共交通需要の把握のためや、生活の利便性及び経済効果の向上につなげるスマートシティ形成に向けた事業の一環として、様々なモビリティにおける公共交通の実証実験をしています。

いずれの実験においても、観光や買い物等を目的とした利用が見られ、今後の利用意向も高いなど、新たな交通の導入に対して好意的であり、一定数の移動需要を確認することができました。

ただし、妥当な利用料金に対する意見は厳しい意見も多く、実証実験で確認できた移動需要だけでは、交通事業として成立することが難しいという課題も見えてきました。

■ 近年の主な実証実験

①グリーンスローモビリティ運行実験

・事業概要

生活の利便性や経済効果の向上につなげるスマートシティ形成に向けた事業の一環として実施。令和２年度は、秋のイベント時期に合わせて令和２年９月～１２月の間、陶の里オープンアトリエや菊祭り会場、愛宕山などで運行。令和３年度は、令和３年９月～１１月の間、新たにオープンした道の駅を起点としたルートや友部地区の住宅地などで運行。いずれも住民や観光客などを対象として運行し、利用料金は無料。

・利用実績

令和２年度　　運行５０日、乗車人数３８７人、１日平均７．７人

令和３年度　　運行５４日、乗車人数８４４人、１日平均１５．６人

・市民の声

乗り心地については、約８割の方が「満足」もしくは「やや満足」と回答しており、「雰囲気や景色を眺めながら会話を楽しめた」といった感想が９割以上あった。一方で、料金設定については「３００円以内」が８割以上であった。

②路線バス運行実験

・事業概要

公共交通再編に向けた岩間地区の公共交通需要等を確認するため実施。令和４年度は、令和５年３月に岩間駅と道の駅かさまを結ぶルートをバスで運行。令和５年度は、令和６年３月に岩間駅と友部地区の医療期間や商業施設を結ぶルートを乗用車ワゴンタイプで運行。いずれも住民を対象として運行し、利用料金は無料。

・利用実績

令和４年度　　運行３１日、乗車人数５２７人、１日平均１７人

令和５年度　　運行３１日、乗車人数２４８人、１日平均８人

・市民の声

買い物・通院としての利用が多数であり、期間内に複数回利用する方が４割ほどいた。今後も利用したいという声が多数であったが、一方で、料金設定については、２００円と回答した方が多かった。

③低速電動スクーター導入実験

・事業概要

来訪者及び生活者の双方における移動手段として、回遊性や近距離移動の利便性の向上に資するモビリティ導入の可能性を確認するため実施。笠間工芸の丘などへのポート設置や、試乗体験会などを実施。

・利用実績

実験期間中において、約１００件の利用があった。

・市民の声

「多世代が楽しめる」「電動で移動が苦にならない」などの声が多く、また、自ら購入したいと検討する声もあるなど、日常生活での需要が確認された。

# 第２章　上位・関連計画の整理

## １．総合計画

本市の総合計画においては、目指す将来像である「文化交流都市　笠間」の実現に向けた７つの柱のうち「都市基盤」において公共交通施策を位置付けており、施策の目指す姿として「多様な移動手段が確保されたまち」を掲げています。

■ 公共交通施策

方針1 活発な交流と拠点機能の強化により活力あふれるまちをつくります

施策2 **公共交通** (1-1-2)

《施策の目指す姿》 **多様な移動手段が確保されたまち**

### 施策の内容

#### ❶ 持続可能な公共交通システムの構築

公共交通については、スマートシティ形成の一環として、市内における新たな移動手段の確保と公共交通の再編と併せてMaaSの導入を視野に入れた取組みを展開します。また、道の駅かさまなどの拠点との連結や周遊性を向上させるとともに、コロナ禍における移動手段の変容を的確に捉え、全体的な公共交通網の最適化を図るための再編・検討を行います。

**主な取組み**
- MaaSなどの先進的な交通システムの導入検討
- 公共交通網の再編

#### ❷ 多様な交通手段の確保と利用促進

デマンドタクシーかさまは、利便性の向上と持続性の確保、路線バスは運行支援を継続しながら、市内全体における公共交通の最適化を図り、利用を促進します。

また、広域交通の基幹となる鉄道は、事業者や期成同盟会など機関連携による利用促進策の検討と推進を図り、高速バス及び観光周遊バスは、拠点や施策連携による利用促進策を展開していきます。

更なるさらに交通手段として、自転車や環境配慮型モビリティなどの利活用を促進します。

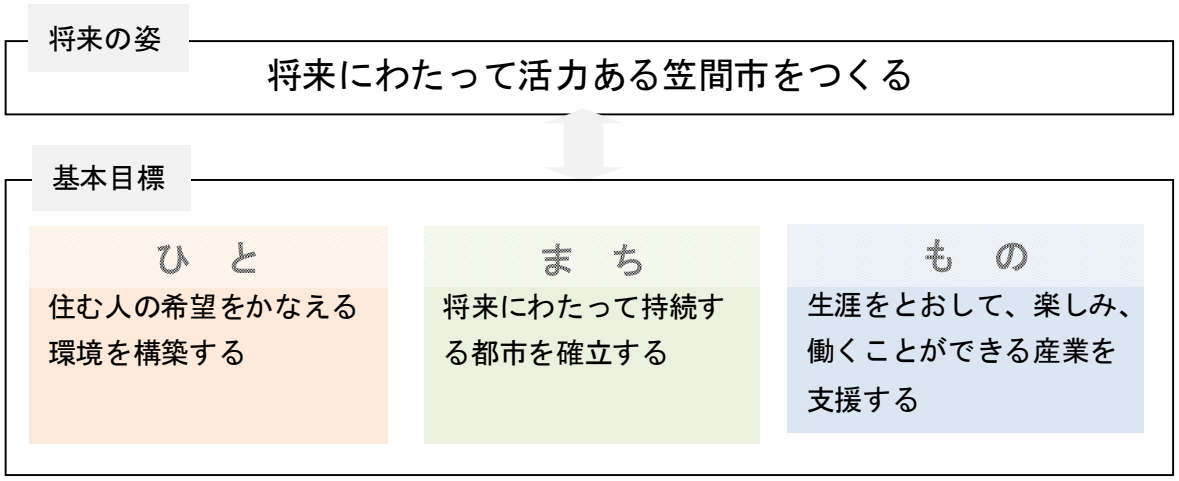
**主な取組み**
- 多様な移動手段の検討と導入
- デマンドタクシーかさまの更なる利便性向上の検討と利用促進
- 常磐線、水戸線の利用促進及び運行改善要望
- 路線バスの利便性向上に向けた事業者との連携及び利用促進

## ２．総合戦略

本市の総合戦略においては、目指す将来像である「将来にわたって活力笠間市をつくる」の実現に向けた基本目標のうち「まち　将来にわたって持続する都市を確立する」において、市内外のネットワーク機能の強化を掲げており、本市の強みである広域交通環境を生かした市外ネットワークの強化策、また、変化する人口構造に対応した市内ネットワークの強化策の取組を展開することとしています。

■ 基本目標と施策構成

**【将来像と基本目標】**




### 基本目標２　まち：将来にわたって持続する都市を確立する

「まち」は、「人」が生活する場であり、「産業」の創出につながる基盤となり持続的であることが必須となる。そのため、脱炭素地域、スマートシティの推進による日常生活における利便性の向上、地域コミュニティの再生、交流の活性化、産業の創出及び成長につながる場とし、また、行政経営を含めた仕組みの構築及び推進を図る取組を進める。

#### （２）市内外のネットワーク機能を強化する

市民の多くが市外に通勤、通学を行いながら生活しており、かつ、都市構造から広い範囲に住宅等が分散している状況にあるため、持続するまちづくりを進める上では、コンパクト化とネットワーク化の視点でのまちづくりが必要となっている。

その中で、本市は鉄道、高速道路の結節点となる広域交通環境、各種の施設等が交流拠点となっている強みを持つ一方で、市内の移動手段に対する満足度が低く、また、高齢化が進む中での生活、観光産業の双方において公共交通の充実が望まれる。

これらを受けて、広域交通環境という強み生かした市外ネットワークの強化策、また、変化する人口構造に対応した市内ネットワークの強化策の双方の取組を展開する。

## ３．都市計画マスタープラン

本市の都市計画マスタープランにおいては、交通体系形成の方針が記載されており、高齢社会への対応や市内外の交流を促進するため、利用しやすい公共交通ネットワークを形成し、持続可能な公共交通の実現を図ることとしています。

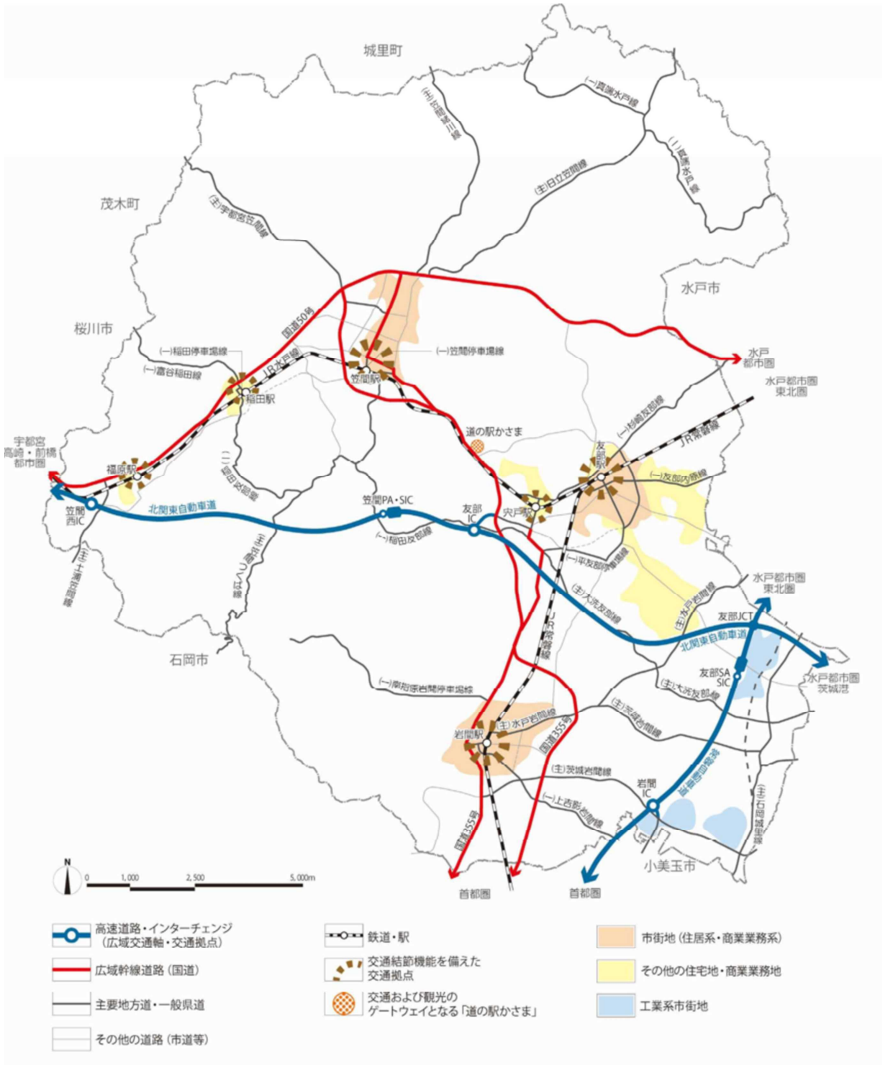
■ 公共交通の方針

方針１　都市内生活拠点の連携について、既存の公共交通のほか、多様な移動手段の組み合わせや導入を検討し、市民の足となる公共交通サービスの維持を図ります。

方針２　人や施設が集積する３地区の市街地や観光交流拠点を連携し、回遊性を高め、人と文化の交流を図ります。

方針３　公共交通の効率的な運行と利用促進のため、新たなモビリティサービスの導入等により、交通結節機能の充実や駅と市街地の連携強化を図ります。

■ 交通体系形成の方針図



## ４．立地適正化計画

本市の立地適正化計画においては、公共交通等による連携方針が記載されており、鉄道網を中心的な基幹交通とし、次に市内各所を多様な公共交通等によって連絡することを連携の基本としています。

また、各公共交通の利便性や持続性などの交通利用環境を向上させることによって、市民などが利用しやすい公共交通の実現を図ることとしています。

■ 公共交通等による連携方針

方針１　恵まれた鉄道網を生かして居住誘導区域などへの連絡を確保する
方針２　鉄道駅をハブとした多様な交通手段で市内各所をつなぐ
方針３　周辺の拠点都市や東京圏などとの広域連携を図る
方針４　笠間らしい特性を生かした徒歩や自転車の活用を促進する
方針５　ICT 技術の活用や他分野との連携などの多面的な展開を模索する

■ 公共交通等を中心とした連携方針図

## ５．観光振興計画

本市の観光振興計画においては、「地域観光産業の発展を通じ、市民・観光客とともに笠間の魅力と豊かさを実感できる観光都市を目指す」を基本理念とし、観光地としての持続可能性の向上施策として、市内回遊性の向上などによる観光地としての利便性や快適性を高め、観光客の満足度向上を図ることとしています。

### ■ 受入観光の整備

#### ①道の駅かさまのゲートウェイ機能の強化

- 市民やかさまコンシェルジュ、事業者等が連携し、市内や周辺地域の観光情報を効果的に発信できるようにします。
- 道の駅、友部駅、岩間駅に設置されている観光案内用のデジタルサイネージについて、観光客の活用を促進させるとともに、より効果的な活用方法について検討を進めます。
- シェアサイクルや観光周遊バスなどの交通結節点機能を確保し、道の駅からの市内周遊を促進します。

道の駅かさま

デジタルサイネージを活用した
バーチャル観光案内システム

#### ②市内周遊手段の確保

- 公共交通の利用環境の改善や不足する地域の補完対策として、シェアサイクルの利用促進を図ります。
- 超小型モビリティや電動キックボード等の、新たな二次交通の導入を検討します。
- 「鉄道」「バス」「タクシー」「レンタカー」等の交通手段を快適に利用できるよう、各事業者と連携し、機能強化を図ります。
- 交通手段の利便性を向上させるために、民間事業者が提供する MaaS と連携するとともに、観光客の利用促進を進めます。

シェアサイクル

# 第３章　地域公共交通の現状と課題

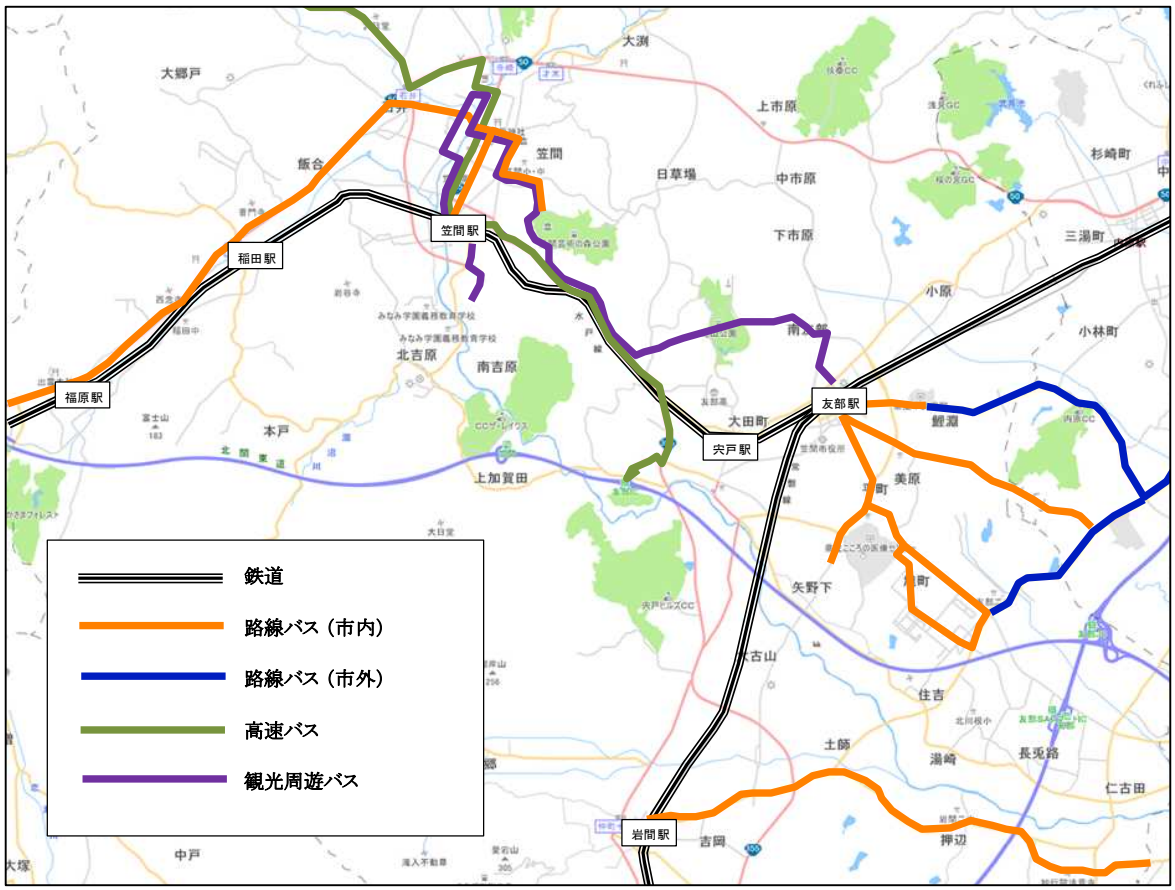
## １．公共交通の運行・利用状況

### （１）鉄道

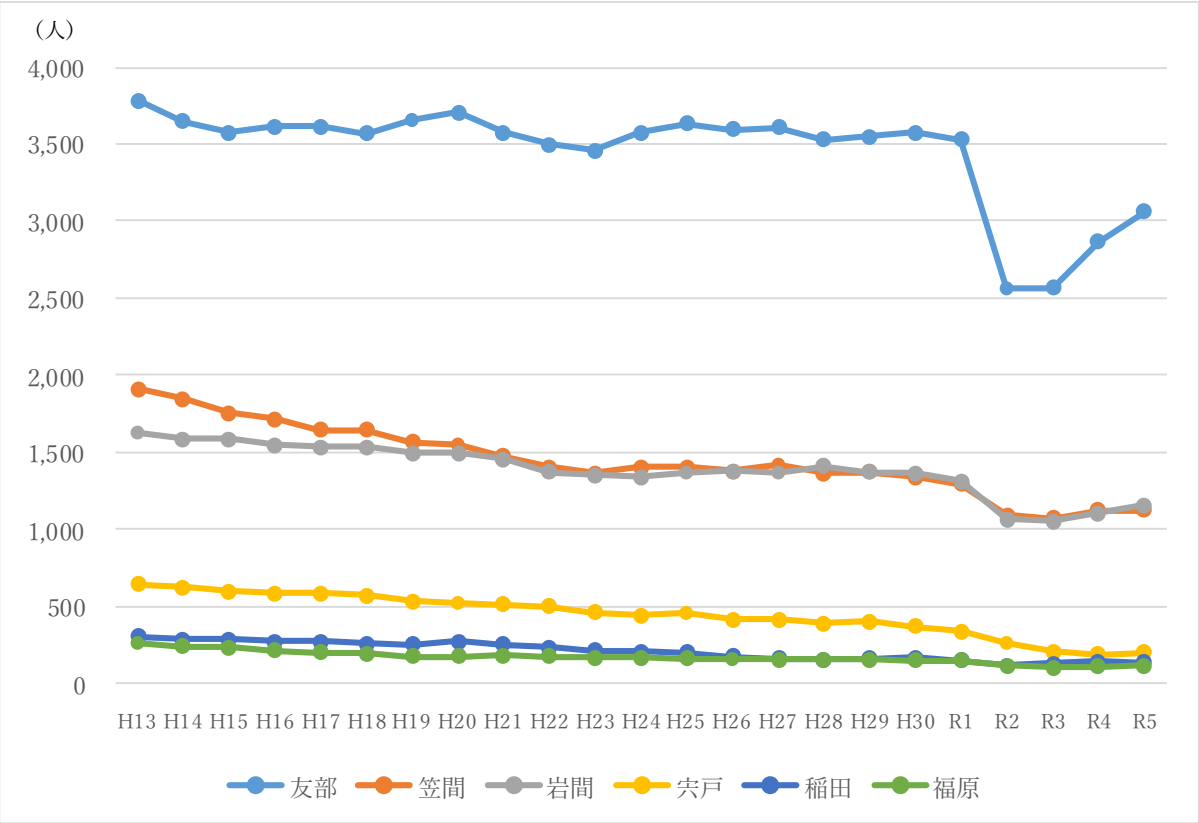
市内の鉄道交通は、ＪＲ常磐線とＪＲ水戸線とがあり、特急が停車する友部駅をはじめ６つの駅を有しています。うち友部駅・岩間駅・笠間駅は路線バスの発着地にもなっており、鉄道ダイヤと連携した運行がなされています。

乗車人員数は緩やかな減少傾向がみられ、コロナ禍である令和２年度に大きく落ち込んだものの、令和４年度からはウィズコロナの動きが活発になり、さらに茨城デスティネーションキャンペーンが実施されたことも相まって、令和５年度には年間約２１０万延人が利用するなど回復傾向にあります。利用者の内訳としては、通勤・通学などのための定期利用者が多く、全体の約７０％を占めています。

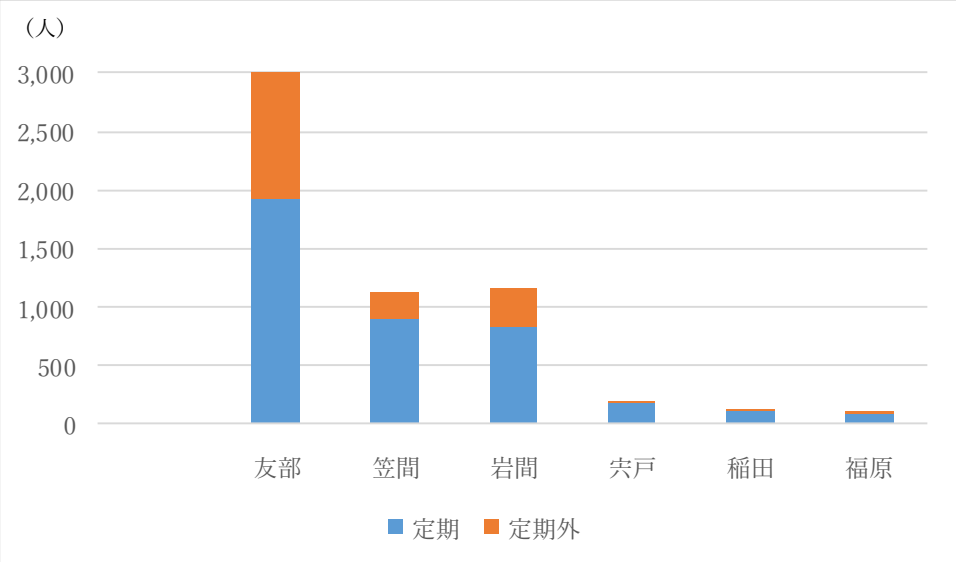
■ 鉄道・バス路線図



■ 駅別乗車人員数 （１日平均） 推移




■ 令和５年度　定期・定期外別乗車人数（１日平均）




資料：東日本旅客鉄道株式会社ホームページ（上下段ともに）

（２）路線バス

路線バスは、友部駅南口から６路線、岩間駅西口から１路線、笠間駅から２路線が運行されており、令和５年度には年間約１５７，０００人が通院、通勤及び通学の足として利用しています。しかし、鉄道とは異なり、一部の路線を除き定期利用者の割合は低くあります。

路線バスの平均乗車人数を表す「乗車密度」については２．０未満である路線が多く、最も高い路線は友部駅・水戸駅間で運行している地域間幹線（国補助路線）で４．０前後で推移しています。近年、運行内容に大きな変更点はありませんが、コロナ禍での公共交通利用者の減少や、労働基準法の改正による運転手の労働時間の制限などによる影響で、やむを得ず減便している路線も一部あります。

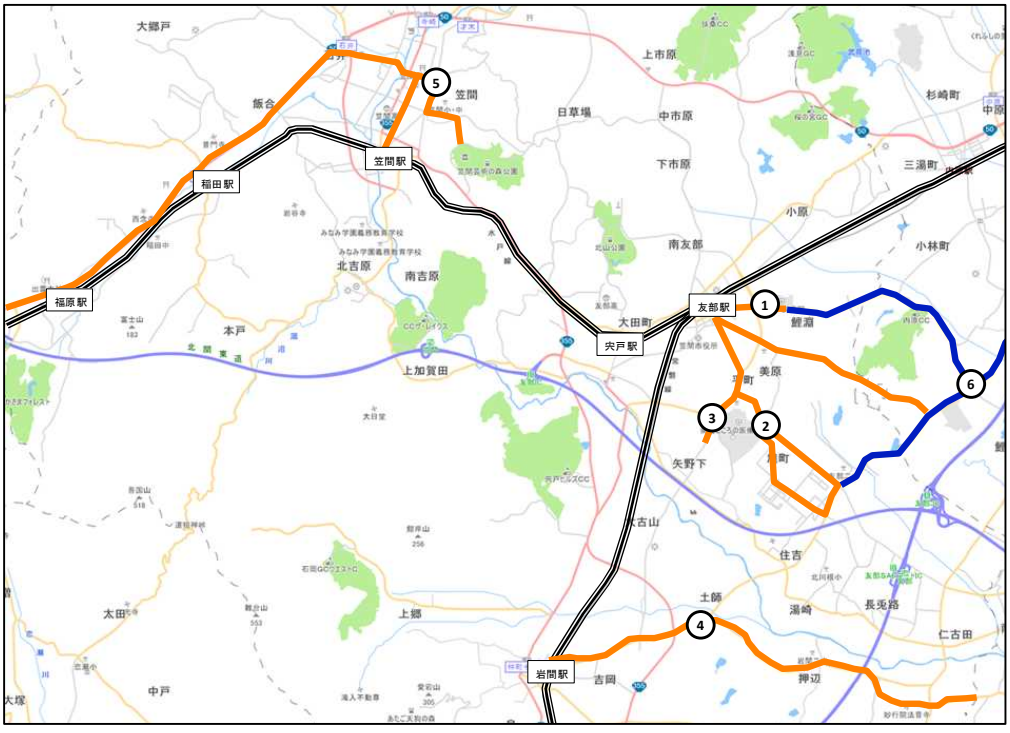
■ 主なバス路線の状況　（令和５年度実績より）

| 運行区間 | 乗車密度 | 収支率 | 輸送人員数 | 定期利用 |
|---|---|---|---|---|
| ①友部駅・中央病院 | 中 | 高 | 減少 | 約１７％ |
| ②友部駅・旭町循環 | 中 | 中 | 減少 | 約２０％ |
| ③友部駅・医療センター | 低 | 中 | 例年並み | 約３％ |
| ④岩間駅・下安居 | 低 | 低 | 減少 | 約５７％ |
| ⑤笠間駅・芸術の森 | 低 | － | 増加 | － |
| ⑥友部駅・水戸駅 | 高 | 高 | － | 約２８％ |

※乗車密度・収支率は市内路線において相対的に比較した度合いになります。

※⑥友部駅・水戸駅路線については、水戸市内の運行実績も含めた内容になっています。

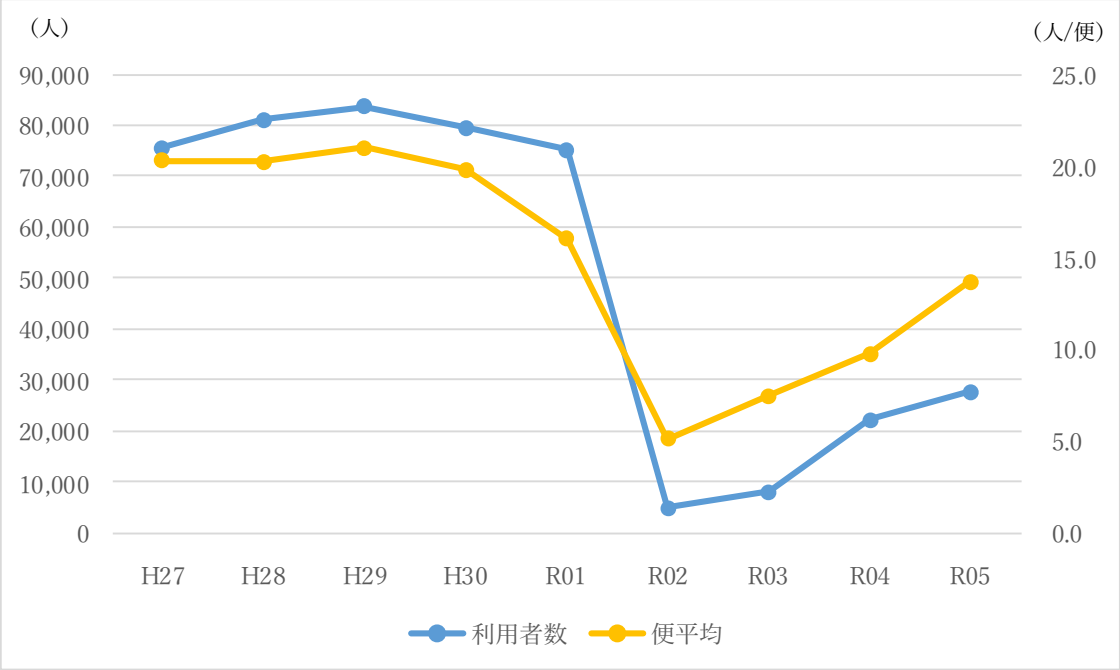
■ バス路線図



（３）高速バス

高速バスは、益子町から笠間市を経由し秋葉原へと向かう「関東やきものライナー」が運行されており、平成２９年度には年間約８３，０００延人の利用があったものの、コロナ禍での公共交通利用者減少の影響や乗務員不足等の理由により減便が続き、令和５年度には年間約２７，０００延人の利用に留まっています。しかし、便あたりの利用者数は少しずつですが回復傾向にあります。

■ 高速バス利用状況




■ 現在の運行ダイヤ

**高速バス　関東やきものライナー**

**益子・笠間 ― 秋葉原駅**

**時刻表【2024年3月23日から】**

| 上り（益子・笠間→秋葉原駅） | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 片道運賃 | 停留所 | 毎日 | 毎日 | 土日祝 |
| 2,250 | 益子駅 | 7:10 | 8:10 | 9:20 |
| | 陶芸メッセ入口 | 7:13 | 8:13 | 9:23 |
| | 茂木さかがわ館前 | 7:25 | 8:25 | 9:35 |
| 1,750 | 笠間ショッピングセンター | 7:50 | 8:50 | 10:00 |
| | 笠間稲荷神社入口 | 7:52 | 8:52 | 10:02 |
| | 笠間駅前 | 7:55 | 8:55 | 10:05 |
| | やきもの通り | 7:58 | 8:58 | 10:08 |
| | 道の駅かさま | 8:01 | 9:01 | 10:11 |
| | 八潮PA | ご希望により停車 | | |
| | 秋葉原駅 | 10:00 | 11:00 | 12:20 |

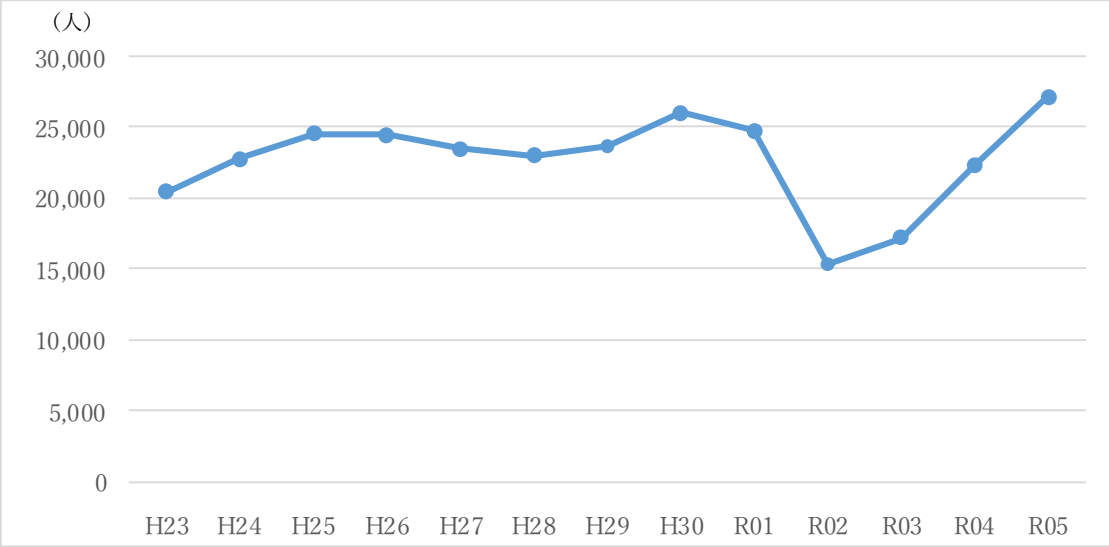
| 下り（秋葉原駅→笠間・益子） | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 片道運賃 | 停留所 | 毎日 | 毎日 | 土日祝 |
| | 秋葉原駅 | 15:10 | 17:10 | 18:20 |
| 1,750 | 道の駅かさま | 16:49 | 18:49 | 19:59 |
| | やきもの通り | 16:52 | 18:52 | 20:02 |
| | 笠間駅前 | 16:55 | 18:55 | 20:05 |
| | 笠間稲荷神社入口 | 16:58 | 18:58 | 20:08 |
| | 笠間ショッピングセンター | 17:00 | 19:00 | 20:10 |
| 2,250 | 茂木さかがわ館前 | 17:25 | 19:25 | 20:35 |
| | 陶芸メッセ入口 | 17:37 | 19:37 | 20:47 |
| | 益子駅 | 17:40 | 19:40 | 20:50 |

（４）観光周遊バス

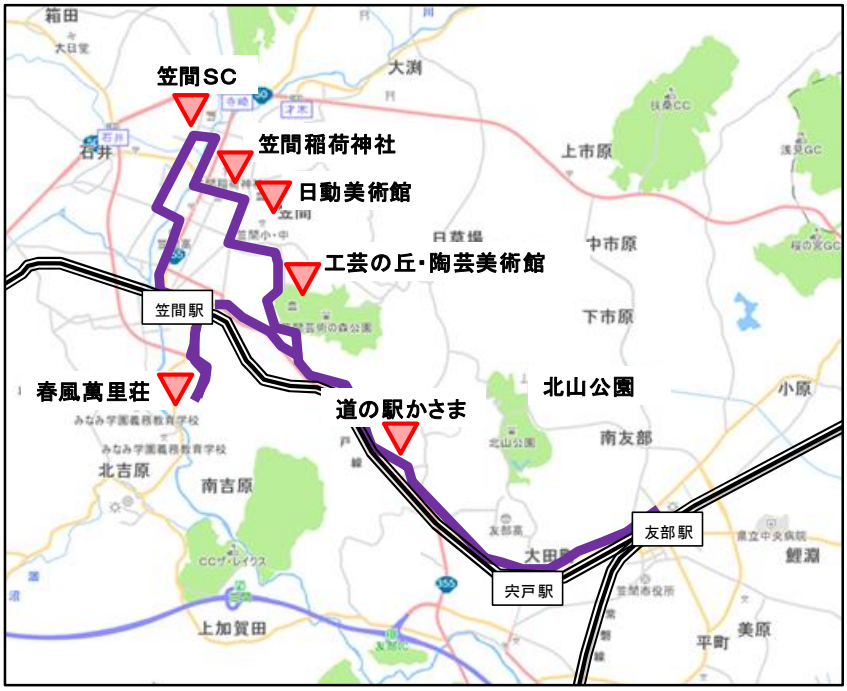
観光周遊バスは、友部駅を発着地とし、笠間市内の観光拠点等を巡る周遊バスとして運行されており、年間２万人を超える利用があります。コロナ禍である令和２年度に利用者数が大きく落ち込んだものの、令和４年度からはウィズコロナの動きが活発になり、さらに茨城デスティネーションキャンペーンが実施されたことも相まって、令和５年度には過去最高の水準に達しました。

また、平日・休日別のデータを見ると、平日利用者が全体の約５３％を占めており、１日あたりの利用者数は、平日が７１人、休日が１０４人となっています。

■ 観光周遊バス利用者数推移




■ 運行ルート



（５）タクシー・デマンドタクシー

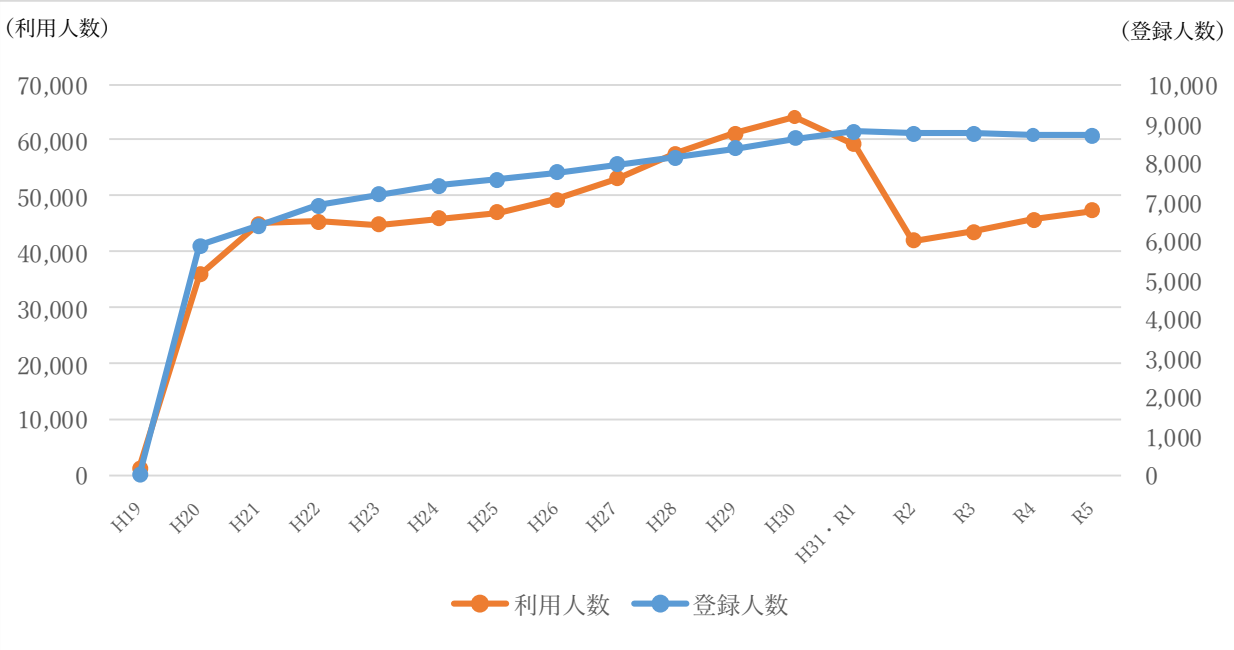
市内にタクシー事業者は４社あり、各鉄道駅付近を拠点として営業しています。また、本市の事業である「デマンドタクシーかさま」の運行も担っています。

デマンドタクシーは、市内在住の方を対象としたドア TO ドアで送迎する乗り合いタクシーであり、平成１９年から運行を開始しています。現在、利用登録者が約９，０００人となっており、うち７０歳以上の方が占める割合が約６７％となっています。

利用者数としては、一時期、年間約６４，０００人を超えていましたが、コロナ禍である令和２年度に乗車人数制限をしたことなどにより大幅に減少しました。近年は徐々に回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準には達していません。令和５年度の実績としては、年間約４７，０００人、１日あたり約１６０人の利用があります。

利用目的としては、通院が約２５％で１番多く、次いで商業施設、公共施設及び福祉施設への利用となっており、これらで全体の約４７％、帰宅での利用を除くと全体の約７７％を占めます。

■ 登録人数及び利用人数推移表




■ デマンドタクシー　令和５年度　利用者数内訳

| 地区 | 計 | 性別 | | | 年齢別 | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 男性 | 女性 | 不明 | ～10 | 10代 | 20代 | 30代 | 40代 | 50代 | 60代 | 70代 | 80代 | 90～ | 不明 |
| 笠間 | 17,700 | 5,604 | 12,096 | － | 17 | 66 | 4 | 312 | 551 | 449 | 2,164 | 5,280 | 7,570 | 1,287 | － |
| 友部 | 16,949 | 3,835 | 13,114 | － | 19 | 55 | 14 | 546 | 378 | 1,259 | 1,206 | 4,261 | 7,652 | 1,559 | － |
| 岩間 | 12,651 | 2594 | 10,057 | － | 17 | 153 | 224 | 950 | 507 | 313 | 1,253 | 3,151 | 5,370 | 713 | － |
| 不明 | 29 | － | － | 34 | － | － | － | － | － | － | － | － | － | － | 34 |
| 計 | 47,334 | 12,033 | 35,267 | 34 | 53 | 274 | 242 | 1,808 | 1,436 | 2,021 | 4,623 | 12,692 | 20,592 | 3,559 | 34 |
| % | － | 25.4% | 74.5% | 0.3% | 0.1% | 0.6% | 0.5% | 3.8% | 3.0% | 4.3% | 9.8% | 26.8% | 43.5% | 7.5% | 0.1% |

■運行概要

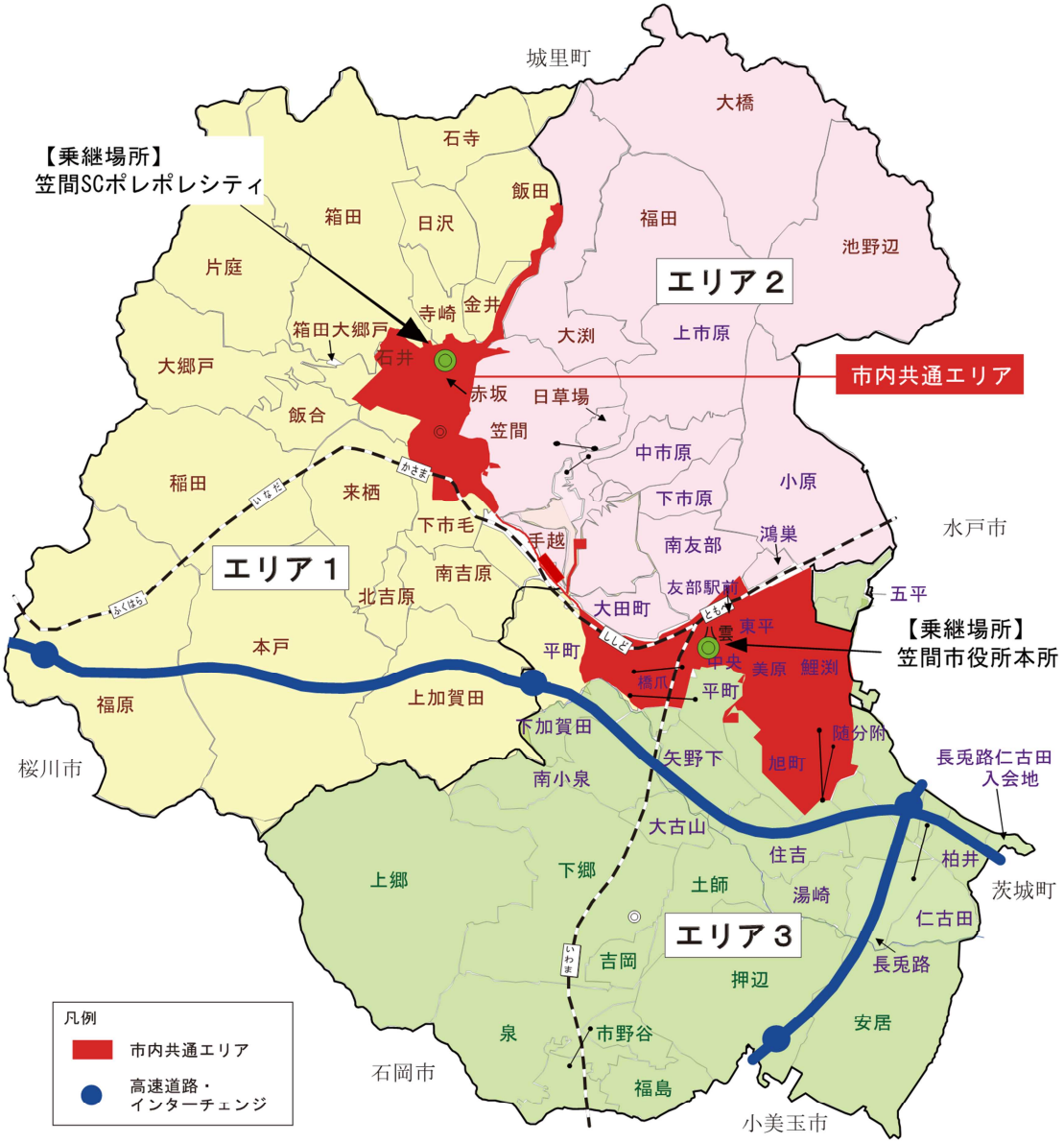
・運行区域　　市内全域

※運行エリアを 3 つに分け、エリアをまたぐ場合は乗継ぎ運行をする。ただし、共通エリア（下図の赤いエリア）における発着については、乗継不要。

・運行日時　　日曜日・祝日を除く、8 時 15 分から 17 時まで

・乗車料金　　1 回の乗車につき 400 円

・運行車両　　10 人乗りワゴン車　10 台　（土曜日は 8 台）



（6）シェアサイクリング・レンタサイクリング

シェアサイクリングは観光周遊バスの運行エリアを中心に、市内の二次交通の補完、自動車交通の抑制、回遊性向上を図るため、新たなモビリティの 1 つとして令和 3 年度より導入しており、現在登録会員は 2,000 人を超えています。

市内には実証実験分も含め発着ポートを 8 つ設置しており、観光シーズンを中心にレンタサイクルとして合わせて年間約 3,000 人が利用しており、シェアサイクリング会員数とともに増加傾向にあります。

■シェアサイクリング事業概要

・利用区域　　制限なし。ただし、発着は市内の専用ポートでのみ　（8 か所設置）
・利用対象　　事前に会員登録をした方
・利用日時　　毎日 24 時間利用可能。ただし、貸出しは 8 時 30 分から 17 時の間
・利用料金　　最初の 60 分まで 300 円。以降 30 分毎に 100 円。当日上限 1,500 円。
・利用車両　　電動アシスト付き自転車　30 台

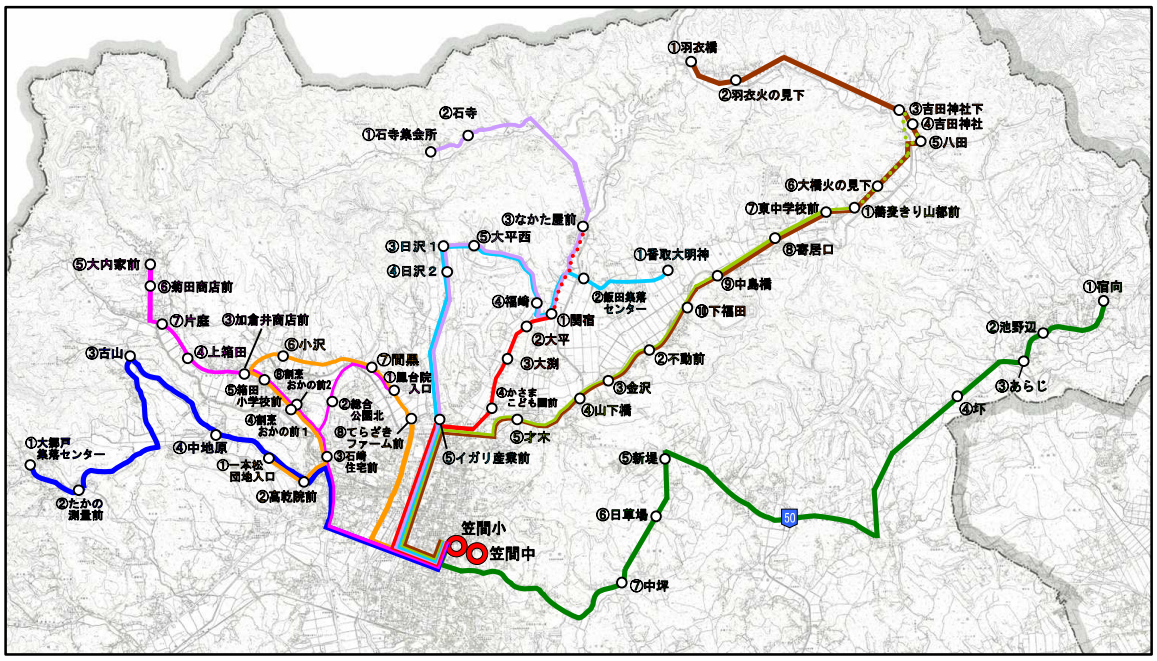
■　ポート設置位置図

（７）スクールバス

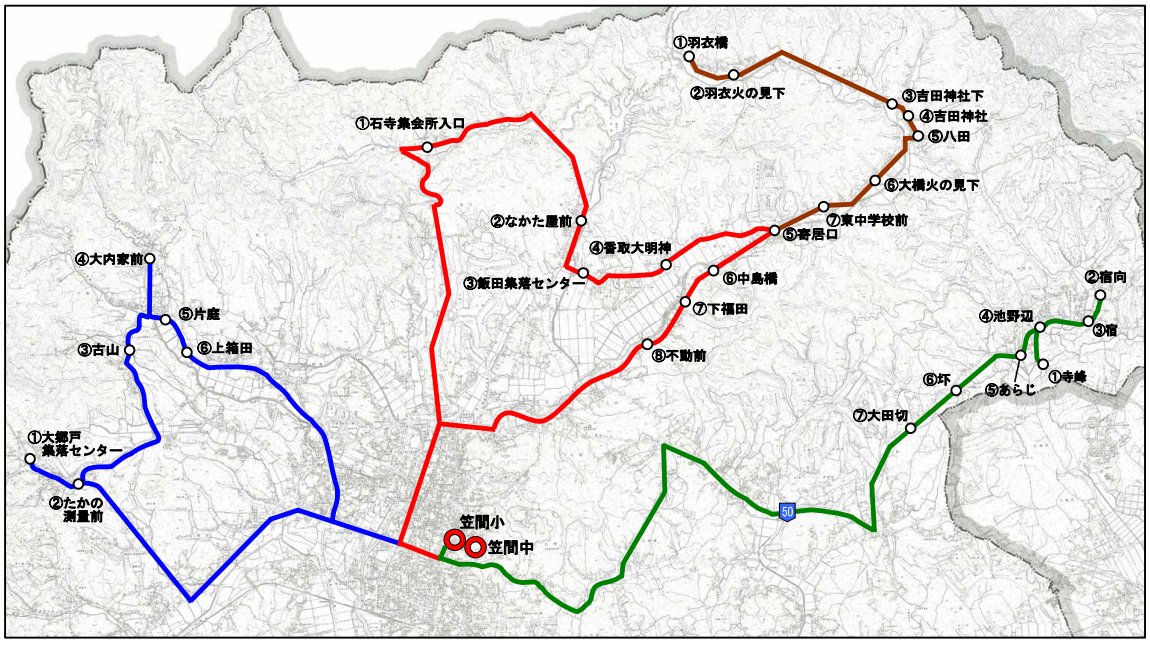
本市においては、市内小中学校の通学域が広く、また自転車通学者も多いため、遠距離通学費用を対象とした補助金交付やスクールバスの運行などにより、児童・生徒の通学支援を行っています。

特に、笠間地区（旧笠間市の区域）においては、平成 27 年に児童生徒数の減少などを理由に、小学校 3 校、中学校 1 校を廃止し、それぞれ笠間小学校と笠間中学校へと統合したことに伴い、通学距離が遠距離となった児童・生徒への支援として、スクールバスの運行をしております。

■スクールバス運行ルート図（小学校）




■スクールバス運行ルート図（中学校）



## ２．交通関連施策の現状

本市においては、公共交通の必要性が高いとされていながらも、民間事業によるビジネスモデルとしての持続的な運営は困難であることから、市が生活利用と観光利用との双方において、公共交通事業の維持及び継続や利用促進及び移動サービスの向上などを図るための交通関連施策を展開しており、年間３億円を超える交通施策にかかる事業費のうち、行政の負担として年間２億5,000万円を超える金額を支出をしています。

■　令和５年度　主な公共交通施策の実施状況

| 種別・概要 | 事業費<br>（千円） | 年間利用者 |
|---|---|---|
| 鉄道<br>・乗車券類簡易発売　など | 4,000 | 約2,100千延人 |
| バス<br>・路線バス運行対策補助金<br>・観光周遊バス運行　など | 66,000 | 約120千延人 |
| タクシー<br>・デマンドタクシーの運行 | 84,000 | 約27千延人 |
| 通学支援<br>・スクールバス等の運行<br>・遠距離通学補助金　など | 138,000 | 約1.5千人 |
| 自転車活用<br>・シェアサイクルの運営　など | 5,000 | 約1.4千延人 |
| 利用促進・その他<br>・エコ通勤の促進<br>・公共交通利用キャンペーン　など | 6,000 | ― |
| 合　計 | 303,000 | |

※「バス」の事業費は、市負担額だけではなく、路線バス事業者の運行費用も合わせて計上しています。

## ３．公共交通の課題

人口減少及び少子高齢化が進む中で、自動車保有台数は増加し、運転免許保有者数の減少が緩やかである現状などを踏まえると、日常生活の移動における自家用車への依存度はこのまま高い水準で推移すると見込まれ、同時に公共交通利用者が引き続き伸び悩むことが推測されます。さらに、物価高騰による運行費用の増加や公共交通の担い手である運転手の不足などに伴い、既存の公共交通事業の維持・継続がますます困難になり、必要最低限の交通サービスも提供できない状況に陥る可能性も十分に考えられます。

しかし、公共交通サービスの低下は、地域住民の生活の質や経済活動の低下、社会的孤立の増加などを促し、地域社会に多くの影響を及ぼすことから、日常・社会生活の確保や来訪者も含めた活発な地域間交流などを実現するためにも、効果的な投資や利用促進を図りながら、課題を解決することが必要です。

特に、市民実感度調査の結果や実証実験におけるアンケート結果などにおいて、新たな公共交通の導入に対する肯定的な意見が多く、また、観光周遊を目的とした既存の公共交通利用については増加傾向が見られることなどから、それらの潜在的な移動需要に対応した交通ネットワークを再整備し、同時に、交通事業を維持・継続していくためにも、効率性や利便性を備えた交通サービスを地域住民や民間事業者と連携しながら提供することが必要があります。

以上を踏まえ、笠間市における公共交通にかかる課題について下記とおり整理します。

課題１　　新たな移動需要やまちづくりとの連動

市民と来訪者の双方向における生活・社会活動を充実させるため、潜在的な移動需要や移動手段の多様化への対応、市街地の形成と連動した公共交通網の再編および充実が必要。

課題２　　均衡のとれたサービス向上と事業コスト

公共交通事業を維持・継続していくため、経費の削減や業務の効率性の向上、新たな利用者獲得のためのデジタル技術などの導入が必要。

課題３　　地域や事業者との連携による交通ネットワークの構築

公共交通における人材・路線不足の補完や利用者低迷を解消するため、地域住民参画や民間事業者との連携による新しい移動手段の形成及び公共交通利用意識の醸成などが必要。

# 第４章　基本的な方針

## １．公共交通の役割

公共交通は、地域住民の日常生活を円滑に送るための移動手段を提供する役割を果たしており、また　高齢者や障がい者の社会進出促進や環境負荷の軽減、回遊性の向上による経済効果など、地域社会全体の健康や活力に影響を与える要素となっています。

また笠間市においては、市域が広範囲にわたり日常的に中距離移動が必要であるため、また、歴史的資源・芸術・伝統文化などの観光資源を巡る来訪者が多いことから、市街地と拠点および観光資源をつなぐ生活交通と観光交通の両方の役割があります。

## ２．公共交通の将来像

本市の公共交通は、買い物や通勤・通学などの生活活動や社会活動を充実させるために必要不可欠であり、また、地域社会の発展に欠かせない資源であることから、本市の地域特性に応じたまちづくりや景観・環境施策と一体的に、市だけではなく地域住民や民間事業者と連携・協働を深めながら、公共交通離れや移動需要の多様化および事業運営の維持といった課題に対応した、将来に向けて持続可能な交通ネットワークの実現を目指します。

## ３．基本的な方針

公共交通の将来像を実現するため、下記に基本的な方針を定めます。

方針１　　地域特性や移動ニーズに対応した公共交通の再編と充実

市街地の形成状況および人口の遷移などの地域特性や、パーソナルモビリティをはじめとする移動需要の多様化の把握に努め、新たな交通ネットワークの再編と新たな移動サービスの導入を実施します。

方針２　　利用者と事業者との双方に資する利便性及び効率性の向上

デジタル技術の導入による交通サービスの向上や輸送資源の利活用による運送の効率化などを推進し、公共交通を利用しやすい環境づくりを実施します。

方針３　　持続可能な交通ネットワークの構築

ＥＶなどの次世代自動車をはじめとした環境に配慮したモビリティの導入や、マイカーから公共交通への転換などを推進し、地域住民や民間事業者と連携しながら持続可能な交通体系を構築します。

# 第５章　計画の目標

基本的な方針を実現するため、下記のとおり計画期間中に達成すべき状況を計画目標として設定し、各目標の達成状況を評価するための指標を設けます。

| 基本的な方針 | 計画目標 | 評価指標 |
|---|---|---|
| １．地域特性や移動ニーズに対応した公共交通の再編と充実 | （１）　まちづくりと連動した交通網の形成<br>（２）　多様化する移動需要の取り込み | ・公共交通利用者数（鉄道、その他）<br>・新たな運行利用形態導入数<br>・パーソナルモビリティの利用台数 |
| ２．利用者と事業者との双方に資する利便性及び効率性の向上 | （３）　交通 DX の推進<br>（４）　輸送資源の利活用と適正化 | ・公共交通への公的資金投入額<br>・公共交通の収支<br>・輸送資源利活用数 |
| ３．持続可能な交通ネットワークの構築 | （５）　利用者の現況に寄り添った利用促進策の展開<br>（６）　環境に配慮したモビリティへの転換 | ・地域及び民間企業との連携数<br>・環境配慮型車両への転換数<br>・ノーマイカー普及啓発参加者数 |

# 第６章　公共交通施策

本計画における基本的な方針、計画目標、評価指標を達成するため、下記の公共交通施策に取り組みます。

## １．施策体系

| 基本的な方針 | 計画目標 | 公共交通施策 |
|---|---|---|
| １．地域特性や移動ニーズに対応した公共交通の再編と充実 | （１） まちづくりと連動した交通網の形成 | ①時代の変化に対応した新たな路線網の検討<br>②観光・交流拠点の周遊性強化 |
| | （２） 多様化する移動需要の取り込み | ③新たな運行・利用形態の導入などによる需要の掘起し<br>④パーソナルモビリティ等の推進 |
| ２．利用者と事業者との双方に資する利便性及び効率性の向上 | （３）交通 DX の推進 | ⑤デジタル技術を活用した事業運営の強化<br>⑥データ連携の推進による交通サービスの充実 |
| | （４） 輸送資源の利活用と適正化 | ⑦運行用途の多角化による輸送効率の向上<br>⑧移動需要と連動したモビリティ規模・運行体制の見直し |
| ３．持続可能な交通ネットワークの構築 | （５） 利用者の現況に寄り添った利用促進策の展開 | ⑨利用機会の創出と情報発信の強化<br>⑩地域連携型交通ネットワークの構築 |
| | （６） 環境に配慮したモビリティへの転換 | ⑪環境配慮型車両の導入促進<br>⑫ノーマイカー活動の推進 |

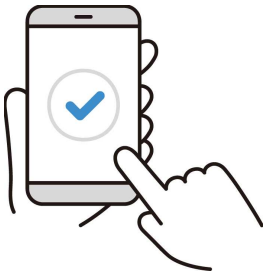
## ２．公共交通施策

<table>
<tr><td colspan="2">目標１　まちづくりと連動した交通網の形成</td></tr>
<tr><td>施　策　①</td><td>時代の変化に対応した新たな路線網の検討</td></tr>
<tr><td>内　容</td><td>市内における生活交通の根幹を支える路線バスについては、鉄道駅を起点として市街地エリアを中心に運行されており、通勤や通学または通院などの利用が中心となっています。<br>しかしながら、近年、市全体では人口が減少しているものの一部の地域においては増加傾向がみられるなど、人口の遷移が市街地の中の地域ごとでも異なっており、また、新たな商業施設の立地や産業用地等における企業進出などにより、市街地の態様が移り変わったことで、移動需要に変化が見られます。<br>ついては、人口の遷移や市街地形成の変化に伴い発生する移動需要の現状把握に努めながら、それらに対応した交通ネットワークを形成するため、既存路線の見直し及び新たな路線の導入も視野に入れた公共交通の再編および地域に対応したモビリティの導入などを実施します。<br><br>■主な取組み<br>・市内路線バス（友部駅・旭町循環路線、岩間駅・下安居酒屋路線）の見直し<br>・地域間幹線バス（友部駅・水戸駅路線）の見直し<br>・自動運転路線の導入検討<br> </td></tr>
<tr><td>事 業 主 体</td><td>交通事業者、民間事業者、茨城県、笠間市</td></tr>
<tr><td>実 施 時 期</td><td>毎年度　新たな交通網や自動運転路線の検討<br>令和７年度　路線バスの再編協議<br>令和８年度　路線バスの再編<br>地域間幹線の見直し結果の反映<br>令和９年度以降　新たなバス路線の検討及び導入</td></tr>
</table>

| 目標１　まちづくりと連動した交通網の形成 | |
|---|---|
| 施　策　② | 観光・交流拠点の周遊性強化 |
| 内　容 | 本市は、歴史的資源・芸術・伝統文化をはじめとした豊富な観光資源が、笠間稲荷神社周辺や笠間芸術の森周辺に点在しており、それらの観光・交流拠点を周遊する移動手段として、かさま観光周遊バスの運行やレンタル・シェアサイクルサービスの提供などを実施しています。<br>しかしながら、近年、新たな観光・交流拠点が市内各所の広範囲に創出し、また、観光のスタイルが画一的なものから個人の嗜好を反映したものへと移り変わっていることなどから、移動需要が分散化されていく傾向にあります。<br>ついては、インバウンドも含めた観光における多様な移動需要の把握に努めながら、市内周遊における更なる効率性の向上やエリアの拡大、並びに新たな移動手段の確保をするため、ゲートウェイ機能を持つ道の駅を軸とした、新たな交通ネットワークを形成します。<br><br>■主な取組み<br>・かさま観光周遊バス路線の変更による回遊性向上<br>・シェアサイクル等によるインバウンド対応<br>・観光専用モビリティーの導入促進<br> <br> |
| 事 業 主 体 | 交通事業者、民間事業者、笠間市 |
| 実 施 時 期 | 毎年度　シェアサイクル等のインバウンド対応サービスの実証実験<br>観光タクシーやカーシェアリング等による来訪客受入れ体制強化<br>令和７年度　観光周遊バスの新路線での運行開始<br>シェアサイクルのインバウンド対応サービスの実証実験<br>令和８年度以降　観光周遊バスの運行便増加の検討及び導入 |

| 目標２　多様化する移動需要の取り込み | |
|---|---|
| 施　策　③ | 新たな運行・利用形態の導入などによる需要の掘起し |
| 概　要 | 公共交通利用者数については、人口減少に伴う需要の減や感染症への不安による利用控えなどを背景に伸び悩んでおり、また、近年の物価高騰による運行費用の増加や人手不足などの影響もあり、安定的な交通事業運営を維持・継続するのが厳しい状況にあります。<br>一方、市民実感度調査においては、公共交通の利便性を求める声が多数あり、定時定路線型の公共交通が運行されていない時間帯や交通空白地、もしくは、通勤・通学などの定期的な移動以外での利用などに、潜在的な需要があると考えられます。<br>ついては、それらの潜在的な需要を掘起こし、移動による生活活動や社会活動の充実を図るため、既存の公共交通を補完する新たな運行形態や利用形態の導入を促進します。<br><br>■主な取組み<br>・ライドシェア（自家有償運送）等の導入<br>・サブスクリプションモデル等の検討<br>・新たなシェアモビリティの導入検討<br> |
| 事 業 主 体 | 交通事業者、民間事業者、地域（団体）、笠間市 |
| 実 施 時 期 | 毎年度　新たなシェアモビリティの協議検討<br>サブスクリプションモデルの協議検討及び導入<br>令和７年度　ライドシェアの導入協議及び検討<br>令和８年度　ライドシェアの実証実験<br>令和９年度以降　ライドシェアの導入 |

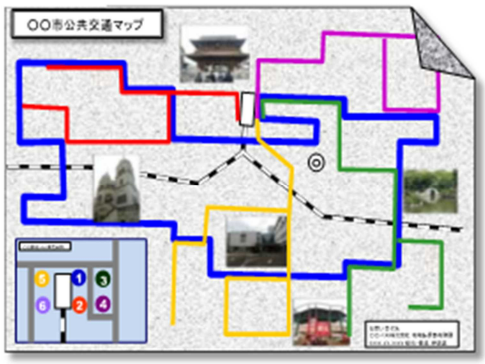
| 目標２　多様化する移動需要の取り込み | |
|---|---|
| 施　策　④ | パーソナルモビリティ等の推進 |
| 概　要 | 近年、生活に対する価値観の変化や多様化が進んでおり、各分野において多様性を尊重し、包括的な社会を築くための環境づくりが進められています。<br>公共交通分野においても、例えば街中での近距離移動において、好きなときに好きな場所へ安全に移動したいといったニーズに対応した、キックボードや電動車いすなどをはじめとするパーソナルモビリティの導入などが各地で進められており、ラストワンマイルにおける移動手段の確保や、高齢者や障がい者の社会進出効果などに期待がなされています。<br>ついては、歩行者と既存公共交通との間を補完し、日常生活および観光周遊にかかる多様な移動需要に対応するため、パーソナルモビリティの導入や拡充を実施し、安全で快適な移動を可能にする環境を整備します。<br><br>■主な取組み<br>・シェアモビリティの生活利用促進<br>・新たなパーソナルモビリティ　（ＥＶバイク、電動車いすなど）の導入<br>・自転車等の利用促進<br><br> <br>電動カート<br> <br>EVアシスト自転車<br> <br>EV原付バイク |
| 事 業 主 体 | 民間事業者、笠間市 |
| 実 施 時 期 | 毎年度　生活利用を含めたシェアサイクルの実証実験及びポートの増設<br>令和７年度　自転車等を含むパーソナルモビリティの普及促進<br>令和８年度　新たなパーソナルモビリティ導入の実証実験<br>令和９年度以降　新たなパーソナルモビリティの導入<br>生活利用型シェアモビリティの導入 |

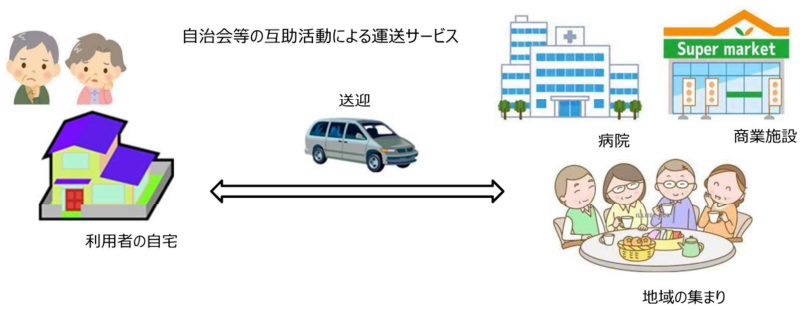
| 目標３　交通 DX の推進 | |
|---|---|
| 施　策　⑤ | デジタル技術を活用した事業運営の強化 |
| 概　要 | 近年のデジタル技術は、IT 技術の高度化や携帯情報端末の普及に伴い目まぐるしく発展しており、各分野において業務の効率化や利便性の向上に寄与されています。<br>公共交通分野においては、MaaS（複数移動サービスの一括予約・決済サービス）や AI 交通システムの構築、決済のキャッシュレス化などを実現し、利便性を向上することで公共交通の利用促進に繋げるとともに、効率性の向上による労働力不足の解消などに期待がなされています。<br>ついては、物価高騰による運行費用の増加や運転手の担い手不足といった全国的な課題がある中で、公共交通事業運営の経営効率化や持続化を図るため、キャッシュレス決済機能や AI 等の新たなデジタル技術を活用したシステムの導入及び利用を促進します。<br><br>■主な取組み<br>・キャッシュレス決済の導入<br>・AI 等の新たなデジタル技術を備えた交通システムの導入及び利用促進<br>・笠間版 MaaS の構築<br>  <br> |
| 事 業 主 体 | 交通事業者、笠間市 |
| 実 施 時 期 | 毎年度　新たなデジタル技術等の導入検討<br>令和７年度　デマンドタクシーにおけるキャッシュレス決済の導入<br>令和８年度　観光周遊バス等におけるキャッシュレス決済の導入<br>令和９年度以降　笠間版 MaaS の構築検討 |

| 目標３　　交通 DX の推進 | |
|---|---|
| 施　策　⑥ | データ連携の推進による交通サービスの充実 |
| 概　　要 | 近年のデジタル技術の普及は、業務の効率性を向上させたのみならず、情報へのアクセスを容易なものとし、利用者向けサービスの利便性向上に寄与されています。<br>交通分野においては、交通・予約情報のシームレス化や交通情報の可視化、および他サービスとの連携などを実現し、利便性を向上することで公共交通の利用促進に繋げるとともに、他分野との連携による経済的相乗効果などに期待がなされています。<br>ついては、利用者の効率的かつ最適な移動の実現や地域経済への波及効果を促進するため、交通情報のオープンデータ化や他のサービスとの連携を強化し、移動サービスの高度化を図ります。<br><br>■主な取組み<br>・GTFS などを初めとしたデータ連携の推進<br>・交通分野以外のサービスとの連携強化<br>・デジタルインフラの整備<br> <br><br> <br> |
| 事 業 主 体 | 交通事業者、民間事業者、笠間市 |
| 実 施 時 期 | 毎年度　　データ連携およびサービス連携の検討及び導入<br>乗継方法やバス等の位置情報を確認できるサービスの導入検討<br>令和８年度以降　　位置情報提供サービスの拡充 |

| 目標４　　輸送資源の利活用と適正化 | |
|---|---|
| 施　策　⑦ | 運行用途の多角化による輸送効率の向上 |
| 概　　要 | これまで本市においては、移動が生む経済効果や生活活動効果を衰退させないために、新たな移動方法を検証する実証実験を公共交通空白地を中心に実施してきました。<br>実証実験においては、いずれも一定の移動需要と今後の運行に対する肯定的な意見を確認できましたが、ビジネスモデルとして採算が見込めるまでの利用が無く、事業化として課題が残る結果となっています。<br>ついては、人口減少や移動需要の多様化が進む中で、個々の移動需要全てに対して個別に新たな公共交通路線を確保するのは実現性が難しいことから、既存の輸送・運送ツールにおける空席・空き時間を活用した混乗・混載などをすることで、効率的な輸送方法の確立を図るります。<br><br>■主な取組み<br>・運休車両の他目的利活用の検討<br>・スクールバスや福祉車両などにおける混乗等の導入<br>・デマンドタクシーの多角化運行（定期定路線運行等）の導入<br><br> |
| 事 業 主 体 | 交通事業者、民間事業者、笠間市 |
| 実 施 時 期 | 毎年度　　車両の多目的利活用、混乗及び混載の検討<br>令和７年度　　スクールバスの多目的利活用の実施<br>デマンドタクシーの多角化運行の検討<br>令和８年度以降　　デマンドタクシーの多角化運行の実施 |

| 目標４　　輸送資源の利活用と適正化 | |
|---|---|
| 施　策　⑧ | 移動需要と連動したモビリティ規模・運行体制の見直し |
| 概　　要 | 本市では、新たな市街地形成が進むエリアや交通空白地などにおいて潜在的な移動需要が見られる一方で、既存の公共交通運行エリアにおいては、公共交通利用者が伸び悩む状況にあります。<br>このような中で、交通事業運営を安定的に継続するためには、運行の抜本的な見直しが必要であり、特に、物価高騰による影響が続く中で、運行コストの削減や効率化に資する取組みが不可欠となっています。<br>ついては、改めて各既存公共交通のあり方を再考し、持続的な交通サービスを提供するため、モビリティ規模（乗車定員）の縮小化や運行体制の見直しによる効率化などを促進します。<br><br>■主な取組み<br>・観光周遊バスやデマンドタクシーかさま等の車両規格の適正化<br>・運行体制の見直し（モビリティの代替）による効率化<br>・人材確保策の推進 |
| 事 業 主 体 | 交通事業者、笠間市 |
| 実 施 時 期 | 毎年度　移動需要の把握と公共交通の利用状況分析、人材確保策推進<br>令和７年度　デマンドタクシーかさまへにおける小型車導入<br>令和８年度　観光周遊バスにおける小型車導入<br>令和９年度以降　既存公共交通の運行体制の見直しに伴う代替モビリティでの運行実験等 |

| 目標５　　生活に寄り添った利用促進策の展開 | |
|---|---|
| 施　策　⑨ | 利用機会の創出と情報発信の強化 |
| 概　　要 | 本市では自家用車への依存が高い水準で続き、通学利用者数の減少などを背景として公共交通利用者数が伸び悩む状況であります。<br>公共交通事業の運営を持続させるためには、新規利用者の獲得が必須であり、普段、公共交通を利用しない方への新たなアプローチや分かりやすい情報発信などが重要になってきます。<br>ついては、地域や民間事業者などと連携しながら、公共交通の体験型ＰＲや集約された交通情報の発信などを積極的に促進し、時間の有効活用やストレスの軽減といった公共交通利用における付加価値についての普及啓発や、複数のモビリティの接続内容が分かる交通情報の提供などを実施します。<br><br>■主な取組み<br>・利用促進キャンペーンの実施<br>・交通マップの作成と多くの媒体を活用した情報発信<br>  <br> |
| 事 業 主 体 | 交通事業者、茨城県、笠間市 |
| 実 施 時 期 | 毎年度　　利用促進キャンペーンの検討及び実施<br>交通マップの作成及び SNS 等での情報発信<br>令和７年度以降　　鉄道及び路線バスにおける新たな利用促進キャンペーンの実施 |

| 目標５　　生活に寄り添った利用促進策の展開 | |
|---|---|
| 施　策　⑩ | 地域連携型交通ネットワークの構築 |
| 概　　要 | 各地域における移動需要は、既存公共交通への接続性や地形および病院・商業施設の立地状況などにより、必要なモビリティの規模や時間帯及び路線数などが様々であります。<br>本市のように広い市域で多様な全ての移動需要に対して、交通事業者及び市のみで対応することは、担い手不足や膨大な運行コストの負担という観点からも非現実的であり、既存の枠にとらわれない新たなネットワークの構築が必要です。<br>ついては、地域住民や団体及び民間事業者との連携を強化しながら、互助的無償運行や自動運転の導入などについて検討し、交通サービスの向上と事業コストとのバランスを取りながら、地域社会と一体となった交通ネットワークを構築します。<br><br>■主な取組み<br>・互助的運行等の導入検討<br>・シェアリングモビリティの導入<br>・交通弱者対策の強化<br>  <br> |
| 事 業 主 体 | 交通事業者、市民（地域・団体）、民間事業者、笠間市 |
| 実 施 時 期 | 毎年度　　互助的運行や地域と連携したシェアモビリティの導入検討<br>令和９年度以降　　実証実験の実施および導入 |

| 目標６　　環境に配慮したモビリティへの転換 | |
|---|---|
| 施　策　⑪ | 環境配慮型車両の導入促進 |
| 概　　要 | 地球温暖化による猛暑や豪雨などの気候変動は、生活や自然の生態系にさまざまな影響を与えており、世界的な問題として認知され、各国において対策が進められています。<br>交通分野においては、温室効果ガスの排出を削減するため、化石燃料に頼らない環境負荷軽減車両（EV などの次世代自動車やグリーンスローモビリティなど）の開発や導入が進められ、持続可能なエネルギー源を活用する低炭素社会づくりに寄与されています。<br>ついては、本市においても、地球温暖化対策に率先して取組み、ゼロカーボンシティの実現に資するため、次世代自動車などの導入やそれらを利用しやすい環境づくりを進めます。<br><br>■主な取組み<br>・観光周遊バス等のＥＶ化<br>・ＥＶ型パーソナルモビリティ（電動バイク、電動カートなど）の導入<br><br> <br> |
| 事 業 主 体 | 交通事業者、民間事業者、笠間市 |
| 実 施 時 期 | 毎年度　　環境配慮型車両への転換促進<br>令和７年度　　観光周遊バスのＥＶ化<br>ＥＶ型パーソナルモビリティの検討および実証実験<br>令和８年　　ＥＶ型パーソナルモビリティの導入 |

| 目標６　　環境に配慮したモビリティへの転換 | |
|---|---|
| 施　策　⑫ | ノーマイカー活動の推進 |
| 概　　要 | 本市においては、１人あたりの登録等車輌台数が１台を超えており、広範囲な市域での生活における中距離移動の必要性や公共交通供給量の少なさなどを背景に、自動車に依存した生活環境にあります。<br>鉄道や路線バスなどの公共交通は自家用乗用車に比べて単位輸送量あたりの二酸化炭素排出量が少なく、環境負荷の小さい交通体系を構築するためには、自家用車から公共交通機関へのシフトを促すことが必要になります。<br>ついては、過度なマイカー利用がもたらす地球温暖化問題への意識の高揚を図るため、自家用車に代わり鉄道や路線バスの積極的利用やエコカー等への転換を促進します。<br><br>■主な取組み<br>・エコ通勤チャレンジの実施<br>・カーシェアリングやバイクシェアリングなどの促進<br><br> |
| 事 業 主 体 | 市民、交通事業者、笠間市 |
| 実 施 時 期 | 毎年度　　エコ通勤チャレンジの実施及びノーマイカー促進の啓発<br>新たな環境負荷軽減施策の検討<br>シェアリングモデルの検討及び導入 |

■ 施策行程表

| 施策名 | 施策内容 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ①時代の変化に対応した新たな路線網の検討 | 新たな交通網の検討 | 路線バス再編 | | | | |
| | 自動運転路線の導入 | 検討・実証実験 | | | | 方針決定 |
| ②観光・交流拠点の周遊性強化 | 観光周遊バスの回遊性向上 | 新路線運行 | 増便 | | | |
| | 観光専用モビリティサービスの導入 | 検討・実証実験 | | 導入 | | |
| ③新たな運行・利用形態の導入などによる需要の掘起し | ライドシェアの導入 | 検討・実証実験 | | 導入 | | |
| | サブスクモデル等の検討 | | 検討・実証実験 | | | 方針決定 |
| ④パーソナルモビリティ等の推進 | シェアモビリティの生活利用促進 | 検討・実証実験 | | | | 導入 |
| | 新たなモビリティの導入 | 実証実験 | 導入 | | | |
| ⑤デジタル技術を活用した事業運営の強化 | キャッシュレス化推進 | デマンドタクシー | 観光周遊バス | 民間モビリティ等 | | |
| | デジタル技術やMaaSの導入検討 | | 検討・実証実験 | | | 方針決定 |
| ⑥データ連携の推進による交通サービスの充実 | GTFSや位置データ等の連携推進 | | 位置情報サービス拡充 | | | |
| ⑦運行用途の多角化による輸送効率の向上 | 既存交通の多角化運行 | 検討・実証実験 | | | 導入 | |
| ⑧移動需要と連動したモビリティ規模・運行体制の見直し | モビリティ規格の適正化 | デマンド小型車導入 | 周遊バス小型化 | 民間モビリティ等 | | |
| ⑨利用機会の創出と情報発信の強化 | 利用促進キャンペーン等の実施 | 実施 | | | | |
| ⑩地域連携型交通ネットワークの構築 | 互助的運行の導入検討 | | 検討・実証実験 | | | 導入 |
| ⑪環境配慮型車両の導入促進 | 車両EV化等の促進 | 観光周遊バス | パーソナルモビリティ等 | | | |
| ⑫ノーマイカー活動の推進 | エコ通勤・ノーマイカーの促進 | 実施 | | | | |

# 第７章　計画の評価と進行管理

## １．達成状況の評価

本計画の目標達成状況を確認するため目標値を下記のとおり設定します。

目標値については、人口減少や自家用車への依存度などの影響により公共交通利用者の確保が難しくなる中、各施策による利便性や効率性を向上させる取組みを実施することで、引続き同程度の利用者数を確保することとします。

また、利用を促進する中で、新たな技術や車両、運行形態の導入を含めた公共交通網の構築に必要な公的資金の投入額については、人件費や物価の高騰が引続き影響することも考慮し、３億円を上限値とします。ただし、公的資金を投入した事業における公共交通の収支については、２３．０％を下限値とし、収支のバランスを取りながら施策を進めていきます。

| 評価指標 | | 現状値<br>(R5) | 目標値<br>(R11) |
|---|---|---|---|
| 公共交通利用者数 | 鉄道 | 5,791 人/日 | 6,000 人/日 |
| | 路線バス・周遊バス<br>デマンドタクシー | 197,643 人/年 | 200,000 人/年 |
| 新たな運行利用形態導入数 | ライドシェア・サブスクモデル等 | － | 2 件 |
| パーソナルモビリティの利用台数 | シェアサイクル・レンタサイクル等 | 3,081 台 | 3,300 台 |
| 公共交通への公的資金投入額 | － | 234 百万円 | 300 百万円 |
| 公共交通の収支 | 公的資金を投入した事業に限る。 | 22.4% | 23.0% |
| 輸送資源利活用数 | 混乗・混載・車両の多目的利用数 | － | 2 件 |
| 地域及び民間企業との連携数 | － | － | 2 件 |
| 環境配慮型車両への転換数 | EV 車両導入やクリーンエネルギーへの転換数 | － | 2 件 |
| ノーマイカー普及啓発参加者数 | － | 8,377 人/年 | 9,000 人/年 |

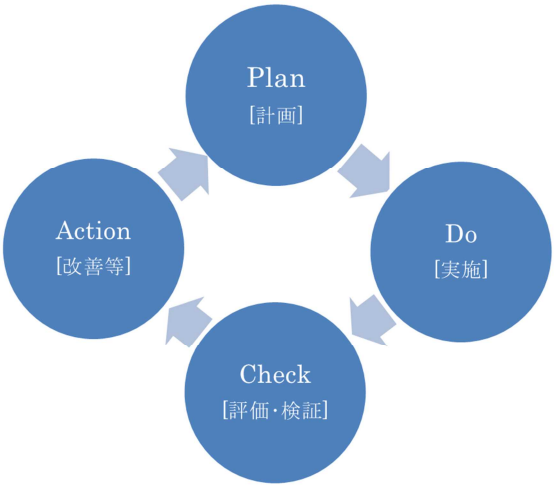
※「公共交通の収支」とは、笠間市が公的資金を投入した事業（路線バス等の民間事業も含む）の総額における、笠間市が投入した公的資金以外の収入（利用料金や他市町村による負担金など）の割合とする。

## ２．目標達成に向けた進行管理

計画の進捗状況については、計画５年間に対するPDCAサイクルによる評価だけでなく、毎年１年単位でのＰＤＣＡサイクルによる進捗状況の確認や評価及び見直しを行います。

計画期間中の中間評価や見直しを実施する中で、社会情勢の変化等により新たな施策が必要となった場合や計画期間終了までに目標を達成することが困難である認められる場合などは、必要に応じて計画を見直します。

また、計画の最終年度（２０２９年度）においては評価指標・目標値の達成状況の評価を行い、実施施策の見直し及び新たな施策を追加し、次年度に計画の改定を行います。




## ３．推進・管理体制

計画の推進にあたっては、利用者である市民等や交通事業者及び交通関係機関が本計画を理解・共有し推進していくことが重要であるため、笠間市地域公共交通協議会が中心となって、毎年、計画に定めた取組の実施状況の確認及び効果検証を行い、計画のフォローアップを行います。

具体的な施策については各主体が取組むとともに、地域住民や民間事業者等と連携及び協力を図りながら実施していきます。