

令和4年度 第3回水戸市都市交通戦略会議全体会議

日時 令和5年3月29日（水）

午後2時～

場所 水戸市役所4階

政策会議室

会議次第

1 開会

2 報告事項

(1) 報告第2号 令和4年度事業報告…資料1

(2) 報告第3号 令和4年度決算見込…資料2

3 協議事項

(1) 議案第5号 水戸駅（北口）～水戸協同病院系統新設に係る諸費用の負担について
…資料3

(2) 議案第6号 令和5年度事業計画案…資料4

(3) 議案第7号 令和5年度予算案…資料5

4 その他

(1) バス交通実態調査結果について…資料6

(2) 泉町一丁目バス停留所に係る安全対策について…資料7

5 閉会

(参考資料)

- ・ 水戸市都市交通戦略会議規約
- ・ 水戸市都市交通戦略会議会長専決規程
- ・ 水戸市都市交通戦略会議財務規程

令和4年度第3回水戸市都市交通戦略会議全体会議 出席者名簿

○ 委員

所 属	役 職	氏 名	備 考
茨城大学	名誉教授	金 利 昭	
茨城大学工学部都市システム工学科	教授	熊 澤 貴 之	
茨城大学工学部都市システム工学科	教授	平 田 輝 満	
東日本旅客鉄道(株)水戸支社総務部企画室	室長	石 川 健 一	欠 席
鹿島臨海鉄道(株)	代表取締役副社長	栗 田 茂 樹	
茨城交通(株)	代表取締役社長	任 田 正 史	
関東鉄道(株)	常務取締役	武 藤 成 一	
関鉄グリーンバス(株)	代表取締役社長	白 鳥 賢	
ジェイアールバス関東(株)水戸支店	支店長	宮 内 章 一	
(一社)茨城県バス協会	専務理事	澤 畠 正 志	欠 席
(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	服 部 透	
水戸市住みよいまちづくり推進協議会	会長	堀 井 武 重	欠 席
公募委員 (利用者等)		大 川 泰 弘	
公募委員 (利用者等)		小 島 智 史	
公募委員 (利用者等)		福 田 翼	
国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所	副所長	須 藤 勝	欠 席
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整)	國 下 裕 司	欠 席
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	運輸企画専門官	赤 木 祐 道	代理出席
茨城県政策企画部交通政策課	係長	山 田 睦 水	代理出席
茨城県土木部水戸土木事務所	所長	生 田 目 好 美	欠 席
茨城県土木部都市局都市計画課	技佐兼課長補佐 (技術総括)	白 戸 元 文	代理出席
茨城県警察本部水戸警察署	係長	北 出 敏	代理出席
水戸市市長公室	公室長	小 田 木 健 治	
水戸市建設部	部長	大 和 直 文	
水戸市都市計画部	都市計画課長	平 澤 俊 之	代理出席
茨城交通労働組合	書記長	岡 山 昌 弘	
関東鉄道労働組合	執行委員長	池 田 正 人	
水戸商工会議所	会頭	内 藤 学	欠 席

○ 事務局

所 属	役 職	氏 名
水戸市市長公室交通政策課	課長 (事務局長)	川 上 悟
	係長	宮 内 一 樹
	主幹	伊 藤 大 貴
	主事	根 本 浩 徳

報告第 2 号

令和 4 年度事業報告

令和 4 年度水戸市都市交通戦略会議事業について、別紙 1 のとおり報告する。

令和 5 年 3 月 29 日提出

水戸市都市交通戦略会議
会 長 金 利 昭

令和 4 年度 事業報告

1 水戸市公共交通基本計画に基づく重点施策の実施

「全ての人が安心して移動できる交通体系の実現」に向け、水戸市公共交通基本計画に位置付けた施策を実施した。

【施策番号①】バス路線の再編

バス路線再編に係る協議

「水戸駅（北口）～水戸協同病院」系統の運行開始に向け、バス事業者や水戸協同病院関係者とともに運行内容等の協議を実施した。

【施策番号②】都市核と拠点間を結ぶ交通ネットワークの強化

(1) 内原駅の橋上駅舎化

令和 4 年 11 月 26 日（土）から、JR 内原駅の自由通路及び橋上駅舎の供用が開始された。

(2) 路線バス「石塚・赤塚線」の運行支援

いばらき県央地域連携中枢都市圏の枠組みを活用し、茨城交通が運行する路線バス「石塚・赤塚線」の運行に係る費用の一部を、本市と城里町で支援した。

<運行概要>

- ・ 運行日 毎日
- ・ 運行本数 平日：1 日 9 便，土，日及び祝日：1 日 6 便
- ・ 支援額 15,000,000 円

<これまでの利用実績>

(単位：人)

平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度 (令和 5 年 2 月末時点)
10,970	12,791	13,167	15,656	16,463

(3) 路線バス「けやき台・水戸駅南口線」の運行支援

「水戸市地域公共交通再編実施計画」に基づき、関東鉄道が運行する路線バス「けやき台・水戸駅南口線」の運行に係る費用の一部を支援した。

<運行概要>

- ・ 運行日 毎日（1 月 1 日～3 日は運休）
- ・ 運行本数 1 日 20 便（10 往復）
- ・ 支援額 4,500,000 円

<これまでの利用実績>

(単位：人)

令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度 (令和 5 年 2 月末時点)
40,993	38,062	41,010	集計中

【施策番号⑥】 新たな移動手段の導入

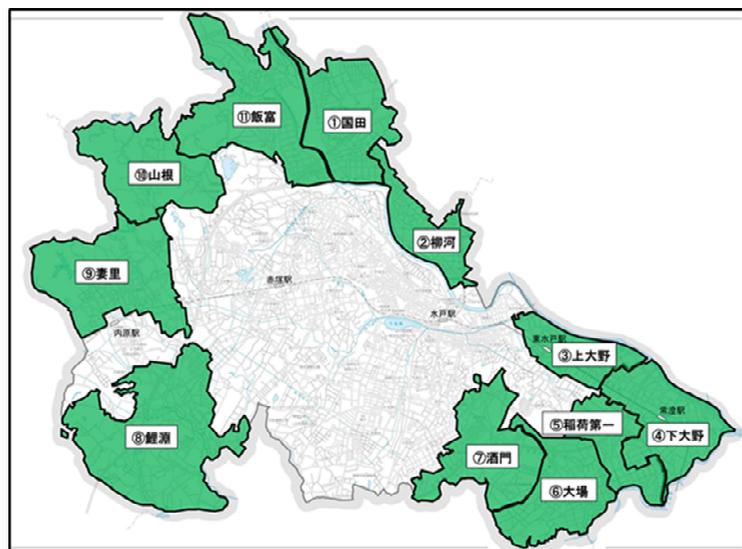
公共交通空白地区等における住民の移動手段の確保を目的として運行している「1,000円タクシー」について、令和4年10月1日から新たに3地区（飯富、稲荷第一、酒門）で運行を開始し、対象地区11地区全てへの導入が完了した。これに伴い、地区内の各小学校児童から新しい名称を募集し、「水都（すいっと）タクシー」に改めた。

このほか、更なる利用促進のため、指定目的地の拡大や、昼間（正午から午後2時）乗車時における利用料金の一部引き下げなどを実施した。

<利用実績>

(単位：人)

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度 (令和5年2月末時点)
① 国田	519 (2～7月)	656	1,003	771	1,021	807
② 柳河	-	-	-	-		
③ 上大野	-	-	-	-	172	558
④ 下大野	-	-	-	-		
⑤ 稲荷第一	-	-	-	-	-	855
⑥ 大場	-	420 (10～3月)	611	458	695	
⑦ 酒門	-	-	-	-	-	158 (10月～)
⑧ 鯉淵	-	-	-	48 (1～3月)	484	735
⑨ 妻里	-	-	183 (10～3月)	360	765	828
⑩ 山根	-	-	-	19 (1～3月)		
⑪ 飯富	-	-	-	-	-	178 (10月～)
合計	519	1,076	1,797	1,656	3,137	4,119



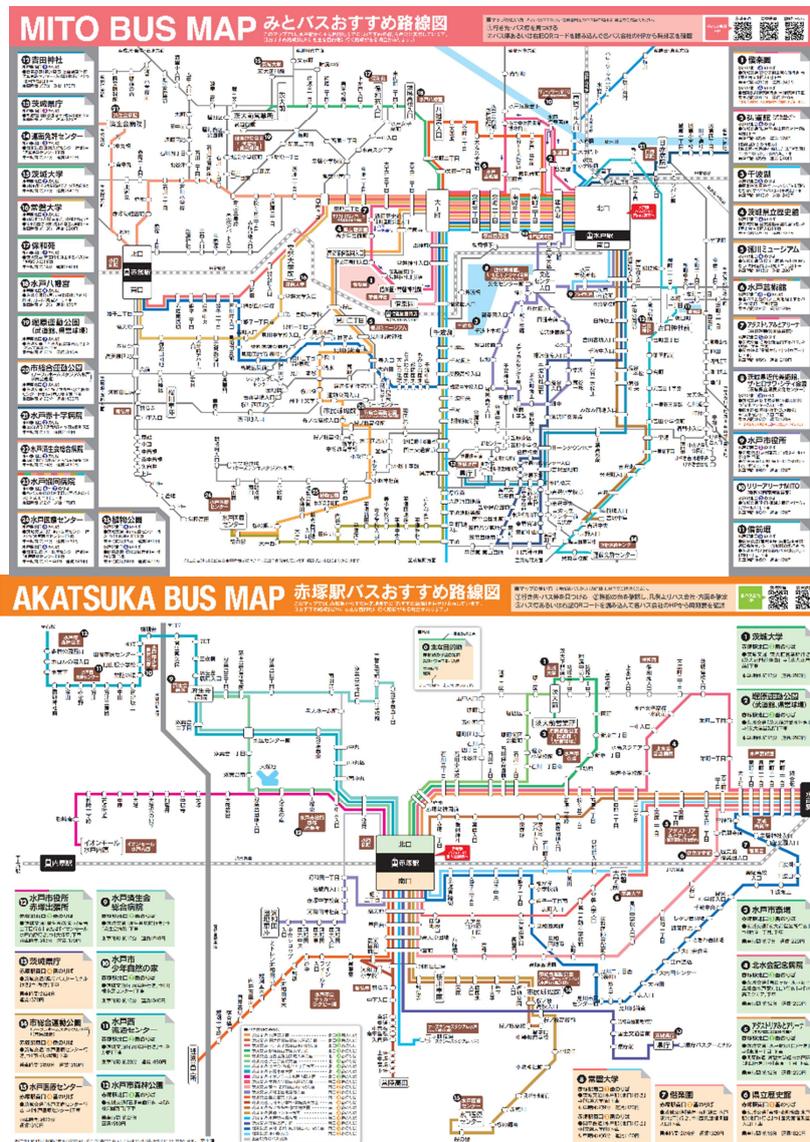
【施策番号⑪】 路線図・時刻表等の作成

転入者や本市を初めて訪れる観光客に向けて、「みとバスMAP」及び「赤塚バスMAP」（以下「バスマップ」という。）を配布した。

また、バス路線の新設等に対応するため、バスマップを修正した（近日中に市ホームページへ掲載予定）。

＜主な配布場所＞

- ・ みとバスMAP
水戸市役所（交通政策課及び市民課）、水戸観光案内所（水戸観光コンベンション協会）並びに水戸駅前案内所（茨城交通及び関鉄観光バス）等
- ・ 赤塚バスMAP
水戸市役所（交通政策課）、水戸観光案内所（水戸観光コンベンション協会）等



修正したバスマップ

【施策番号⑯】モビリティ・マネジメントの実施

(1) エコ通勤チャレンジウィーク（ノーマイカーウィーク）の実施

いばらき県央地域連携中枢都市圏ビジョンに基づく構成9市町村共同の事業として、ノーマイカーウィークを実施した。

また、第2回から「エコ通勤チャレンジウィーク」と名称を変更し、地球温暖化対策を踏まえ、取組内容の一部を見直した。

<概要>

- ・ 実施期間

第1回 令和4年6月1日（水）から6月7日（火）まで（7日間）

第2回 令和4年12月20日（火）から12月26日（月）まで（7日間）

- ・ 職員取組状況

（単位：人）

	水戸市	笠間市	ひたちなか市	那珂市	小美玉市	茨城町	大洗町	城里町	東海村	合計
第1回	1,731	454	452	277	327	180	156	17	166	3,760
第2回	1,414	523	579	229	362	131	120	21	167	3,546

※ 令和3年度取組状況
第1回：3,740人
第2回：3,801人



配布チラシ

(2) JR東日本「ひたちのくに紀行」(観光型Maas)との連携

茨城県及びJR東日本による観光周遊キャンペーン「茨城デスティネーションキャンペーン(茨城DC)」「茨城プレDC」の関連事業である本事業について、いばらき県央地域連携中枢都市圏として連携し、鉄道をはじめとした公共交通の利用促進を図ることとした。



ひたちのくに紀行パンフレット(2022年秋版)

(3) 路線バス乗り方教室の実施

実際に路線バスを使用して、乗車マナーやルールなどを学習してもらうため、バス事業者とともに、路線バス乗り方教室を開催した。また、路線バスの乗り方を分かりやすく記載した教材(クリアファイル)を作成し、参加者に配布した。

対象者	参加人数
飯富小学校 1年生	24人
笠原小学校 特別支援学級	25人
堀原小学校 3年生	48人
合計	97人



配布した教材(クリアファイル)

※ その他の重点施策についても、実施プログラムに基づき検討を進めた。

バス交通実態調査

水戸市公共交通基本計画（第2次）の策定に当たり、現在のバス交通の需要等に係る実態等について、市内5,000世帯を対象にアンケート調査を実施した。

<調査概要>

- ・ 調査期間 令和4年12月5日～令和4年12月26日
- ・ 回収総数 1,324世帯（回収率：26.5パーセント）

3 全体会議の開催

年月日	事業名	事業内容
令和4年 7月28日	第1回 全体会議	1 協議事項 (1) 議案第1号 役員の改選について (2) 報告第1号 専決処分について（令和4年度水戸市都市交通戦略会議補正予算（第1号）） 2 報告事項 (1) バス交通実態調査について (2) 関鉄グループバス共通 IC金額式定期券について (3) 路線バス「常磐の杜線」の延伸について (4) 茨城Ma a S 共通基盤の構築と公共交通運行データ利活用推進の中間報告について (5) みとMa a S（仮称）について (6) 令和4年度における1,000円タクシーの運行方針について (7) 水戸市内でのシェアサイクルの導入について (8) グリーンスローモビリティについて
令和5年 1月30日	第2回 全体会議	1 協議事項 (1) 議案第2号 水戸駅（北口）～水戸協同病院系統の新設及び「水戸市地域公共交通再編実施計画」の変更について (2) 議案第3号 新高校生バスお試し乗車券事業の実施に伴う運賃の取扱について (3) 議案第4号 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について 2 報告事項 (1) 新型コロナウイルスの影響によるバスの利用状況について (2) 関鉄グループバス共通 IC金額式定期券について 3 その他 バス停名称の変更について（提案）
令和5年 3月29日	第3回 全体会議	1 協議事項 (1) 報告第2号 令和4年度事業報告 (2) 議案第5号 令和4年度決算見込 (3) 議案第6号 令和5年度事業計画 (4) 議案第7号 令和5年度予算 2 その他 (1) バス交通実態調査結果について (2) 泉町一丁目バス停留所に係る安全対策について



令和4年度第1回水戸市都市交通戦略会議全体会議の様子

報告第 3 号

令和 4 年度決算見込

令和 4 年度決算見込について、別紙 2 のとおり報告する。

令和 5 年 3 月 29 日提出

水戸市都市交通戦略会議
会 長 金 利 昭

令和 4 年度決算見込

- ・ 収 入 ① 4,799,880円
- ・ 支 出 ② 4,378,923円
- ・ 差引残高 ①－② 420,957円（水戸市に返納）

【収入内訳】

(単位：円)

款	項	目	予算額 (A)	収入額 (B)	差引残額 (B)－(A)	備 考
1 負担金			1,000,000	1,000,000	0	
	1 負担金	1 負担金	1,000,000	1,000,000	0	水戸市負担金
2 補助金			401,000	399,850	△1,150	
	1 国庫補助金	1 国庫補助金	400,000	399,850	△150	
	2 その他の補助金	2 その他の補助金	1,000	0	△1,000	
3 繰越金			1,000	0	△1,000	
	1 繰越金	1 繰越金	1,000	0	△1,000	
4 諸収入			2,000	30	△1,970	
	1 諸収入	1 預金利子	1,000	30	△970	
		2 雑入	1,000	0	△1,000	
計			4,804,000	4,799,880	△4,120	

【支出内訳】

(単位：円)

款	項	目	予算額 (A)	支出額 (B)	不用額 (A)－(B)	備 考
1 事業費			4,100,000	4,079,240	20,760	
	1 事業費	1 事業費	4,100,000	4,079,240	20,760	バス交通 実態調査 等
2 総務費			703,000	299,683	403,317	
	1 総務費	1 会議費	625,000	240,136	384,864	
2 事務費		78,000	59,547	18,453		
3 予備費			1,000	0	1,000	
	1 予備費	1 予備費	1,000	0	1,000	
計			4,804,000	4,378,923	425,077	

議案第 5 号

水戸駅（北口）～水戸協同病院系統新設に係る諸費用の負担について

水戸駅（北口）～水戸協同病院系統新設に係る諸費用の負担について、別紙 3 のとおりとする。

令和 5 年 3 月 29 日提出

水戸市都市交通戦略会議
会 長 金 利 昭

「水戸駅（北口）～水戸協同病院」系統新設に係る諸費用の負担について（案）

1 趣旨

令和 5 年 1 月 30 日に開催した令和 4 年度第 2 回水戸市都市交通戦略会議全体会議において、運行内容について承認いただいた「水戸駅（北口）～水戸協同病院」系統について、バス停設置や案内音声等に係る費用を負担するものである。

本来、水戸市地域公共交通再編実施計画に位置付けた系統についても、バス停設置等に係る費用はバス事業者が負担をしていたものの、新型コロナウイルス感染症の流行等によるバス事業者の経営状況を考慮し、例外的に水戸市都市交通戦略会議にて負担する。

2 負担額

バス事業者	負担額	備考
茨城交通(株)	132,880 円	バス停作成, 方向幕, 案内音声作成費用
関東鉄道(株)	116,050 円	方向幕, 案内音声作成費用
合 計	248,930 円	

議案第 6 号

令和 5 年度事業計画案

令和 5 年度事業計画案について、別紙 4 に定めるところによる。

令和 5 年 3 月 29 日提出

水戸市都市交通戦略会議
会 長 金 利 昭

令和 5 年度事業計画案

1 重点施策の推進

公共交通基本計画の基本理念である「全ての人が安心して移動できる交通体系の実現」に基づき、計画に位置付けた重点施策の着実な推進を図る。

【施策番号①】 バス路線の再編

路線再編に係るバス事業者との協議・調整

バス事業者と協議し、第 2 次再編の候補となる系統を抽出する。

系統の抽出に当たっては、市内における大規模開発等、第 1 次再編後に生じた新たな変化等を踏まえる。

<スケジュール>

スケジュール 取組内容	4 月～6 月	7 月～9 月	10 月～12 月	1 月～3 月
再編協議・調整	バス事業者協議等 との協議	調査内容の 検討	関係機関との調整（調査に係る予算等）	

【施策番号②】 都市核と拠点間を結ぶ交通ネットワークの強化

- ① 内原駅南口周辺地区整備
- ② 路線バス「石塚・赤塚線」の運行支援及び利用促進
- ③ 那珂市デマンド交通「ひまわりタクシー」の本市への乗り入れ継続（5 年目）

【施策番号③】 乗り継ぎダイヤの調整

- ① 路線バスー鉄道間における乗り継ぎダイヤの調整
- ② バス事業者間相互の乗り継ぎダイヤの調整

【施策番号④】 バス専用レーンの規制徹底・拡充

- ① 自動車運転手を対象とした啓発の実施・情報発信
- ② 警察等と連携した取締の強化（交通安全運動の期間に実施）

【施策番号⑥】 新たな移動手段の導入

- ① 一括定額運賃制度を活用した水都タクシーの利用促進
事業を継続していくため、更なる利用促進に努めつつ、収支比率（利用者負担／車両借上料）の改善を図る。また、運行内容の見直しを随時行うものとする。
- ② 新たな移動手段の事例調査

【施策番号⑦】高齢者等に対する補助制度の充実

各バス事業者で販売している高齢者向け乗車券のPR

【施策番号⑩】運行情報を提供するシステムの構築

- ① 茨城交通バスロケーションシステムの利用促進
- ② デジタルサイネージ付きバス停留所標識の導入
泉町一丁目バス停留所の改修に合わせ、上下線にデジタルサイネージ付きバス停留所標識を導入する。

【施策番号⑪】路線図・時刻表等の作成

- ① 「みとバスMAP」及び「赤塚バスMAP」の更新
- ② 水戸ホーリーホックと連携した大洗鹿島線時刻表の作成

【施策番号⑫】バス停留所の見直し

- ① わかりやすい名称への変更（随時実施）
- ② 寄付制度を活用したバス停へのベンチ設置（随時実施）

【施策番号⑭】共通乗車券・割引サービスの導入

- ① 「水戸漫遊1日フリーきっぷ」の利用促進
- ② 「茨城Ma a S」デジタルチケットの利用促進
- ③ 新たな共通乗車券・割引サービスの導入検討

【施策番号⑯】モビリティ・マネジメントの実施

- ① 路線バス乗り方教室の実施（小学校、市民センター等で実施）
- ② エコ通勤チャレンジウィークの実施（年2回実施。6月・12月を予定）
- ③ 「ひたちのくに紀行」（JR東日本観光型Ma a S）への参画
- ④ 沿線住民・施設へのPR（出前講座などを随時開催）
- ⑤ 本市転入者・来訪者等へのバスマップ配布

【施策番号⑰】移動空間のバリアフリー化・ユニバーサルデザインの導入

- ① 超低床ノンステップバスの導入支援
- ② 大洗鹿島線バリアフリー対応車両の導入支援

【施策番号⑱】都市景観や利用者に配慮したバス停留所施設の設置

泉町一丁目バス停留所の改修

【施策番号⑲】コミュニティサイクル等の整備

まちなかシェアサイクル「みとチャリ」の運行（令和5年4月1日から）

【施策番号⑳】 国道 50 号の有効活用

水戸のまちなか大通り等魅力向上検討協議会等における国道 50 号のあり方の検討

(随時実施)

2 水戸市公共交通基本計画（第 2 次）の策定

水戸市公共交通基本計画で位置付けた重点施策の実施内容の評価や，バス交通実態調査での調査結果に基づき，水戸市公共交通基本計画（第 2 次）を策定する。

3 会議の開催

(1) 第 1 回全体会議

① 主な協議事項

水戸市公共交通基本計画（第 2 次）の基本方針について

② 開催時期

5 月を目途に開催

(2) 第 2 回全体会議

① 主な協議事項

水戸市公共交通基本計画（第 2 次）の基本施策及び重点施策について

② 開催時期

9 月を目途に開催

(3) 第 3 回全体会議

① 主な協議事項

- ・ 令和 5 年度事業報告
- ・ 令和 5 年度決算
- ・ 令和 6 年度事業計画
- ・ 令和 6 年度予算
- ・ 水戸市公共交通基本計画（第 2 次）（案）について

② 開催時期

3 月下旬を目途に開催

(4) 専門部会

① 交通体系部会

水戸市公共交通基本計画において整理した基本施策のうち，基本方針 1 「使いやすい公共交通」及び基本方針 3 「まちづくりを支える公共交通」に関する評価及び新たな重点施策を検討する。

水戸市公共交通基本計画（第 2 次）策定作業の進捗に応じて開催する。

② 利用促進部会

水戸市公共交通基本計画において整理した基本施策のうち，基本方針2「分かりやすい公共交通」に関する評価及び新たな重点施策を検討する。

水戸市公共交通基本計画（第2次）策定作業の進捗に応じて開催する。

議案第 7 号

令和 5 年度予算案

令和 5 年度予算案について、別紙 5 に定めるところによる。

令和 5 年 3 月 29 日提出

水戸市都市交通戦略会議
会 長 金 利 昭

令和5年度 予算案

【収入の部】

(単位：千円)

款	項	目	本年度予算額 (A)	前年度予算額 (B)	比較増減 (A-B)	備考
1 負担金	1 負担金		1,000	4,400	△3,400	
		1 負担金	1,000	4,400	△3,400	水戸市負担金
2 補助金			2	401	△399	
	1 国庫補助金	1 国庫補助金	1	400	△399	
	2 その他	2 その他	1	1	0	
3 繰越金	1 繰越金		1	1	0	
		1 繰越金	1	1	0	
4 諸収入	1 諸収入		2	2	0	
		1 預金利子	1	1	0	
		2 雑入	1	1	0	
収入合計			1,005	4,804	△3,799	

【支出の部】

(単位：千円)

款	項	目	本年度予算額 (A)	前年度予算額 (B)	比較増減 (A-B)	備考
1 事業費	1 事業費		292	4,100	△3,808	
		1 事業費	292	4,100	△3,808	バスMAP印刷費等
2 総務費	1 総務費		712	703	9	
		1 会議費	640	625	15	会議開催費用
		2 事務費	72	78	△6	郵送料等
3 予備費	1 予備費		1	1	0	
		1 予備費	1	1	0	
支出合計			1,005	4,804	△3,799	

バス交通実態調査結果について

1 経緯

現行計画である「水戸市公共交通基本計画」は、平成22年度に本市が実施した「バス交通実態調査」における調査結果を基に、路線バスの課題を抽出し、計画に位置付ける重点施策を決定した。

今回、令和6年度からの新たな計画を策定するに当たり、市内を運行する路線バスの課題を把握し、施策の方向性を決定するための基礎資料とするため、市民に対しアンケート調査を実施した。

2 調査概要

市民へのアンケート調査により、公共交通に対する顕在的、潜在的なニーズの把握を行った。

アンケート調査は、世帯主に送付し、1世帯当たり最大4人（中学生以上）まで回答できるものとした。

(1) 調査期間

令和4年12月5日（月）～令和4年12月26日（月）

(2) 配布地域

市内全域

(3) 配布部数

5,000世帯（無作為抽出）

(4) 配布方法

郵送により配布

(5) 調査内容

- ・ 外出の際の交通手段
- ・ 路線バスサービスに対する満足度
- ・ 路線バスサービスに対する不満点 等（調査票は別紙6のとおり）

(6) 回収総数

1,324世帯（回収率：26.5パーセント）

※ 回答者数：2,509人

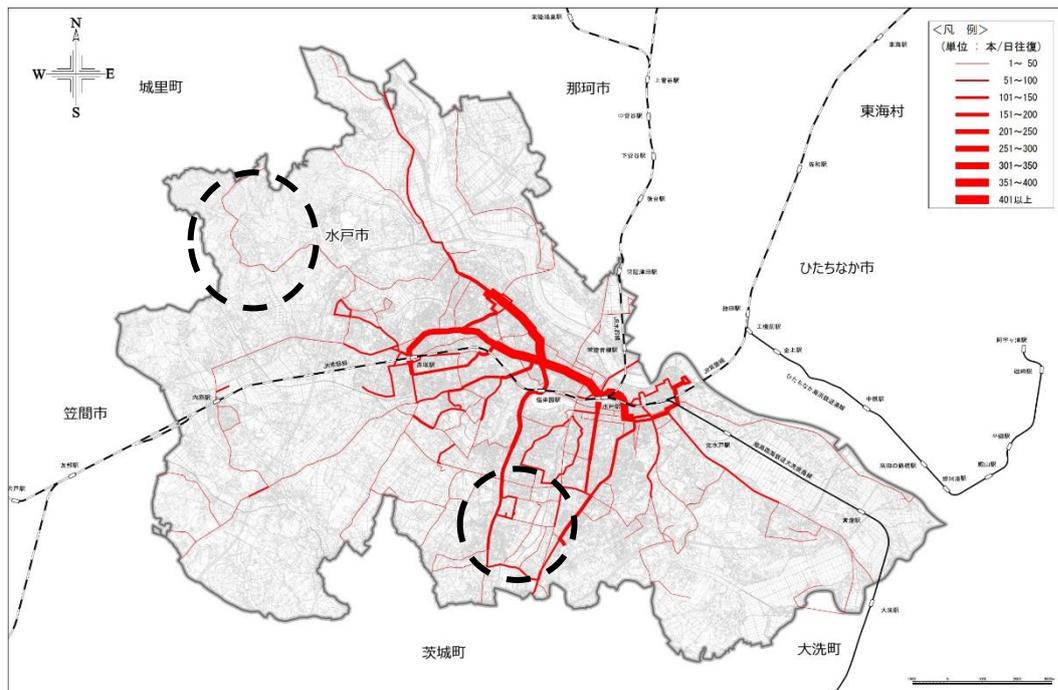
3 調査結果

(1) バス路線運行本数

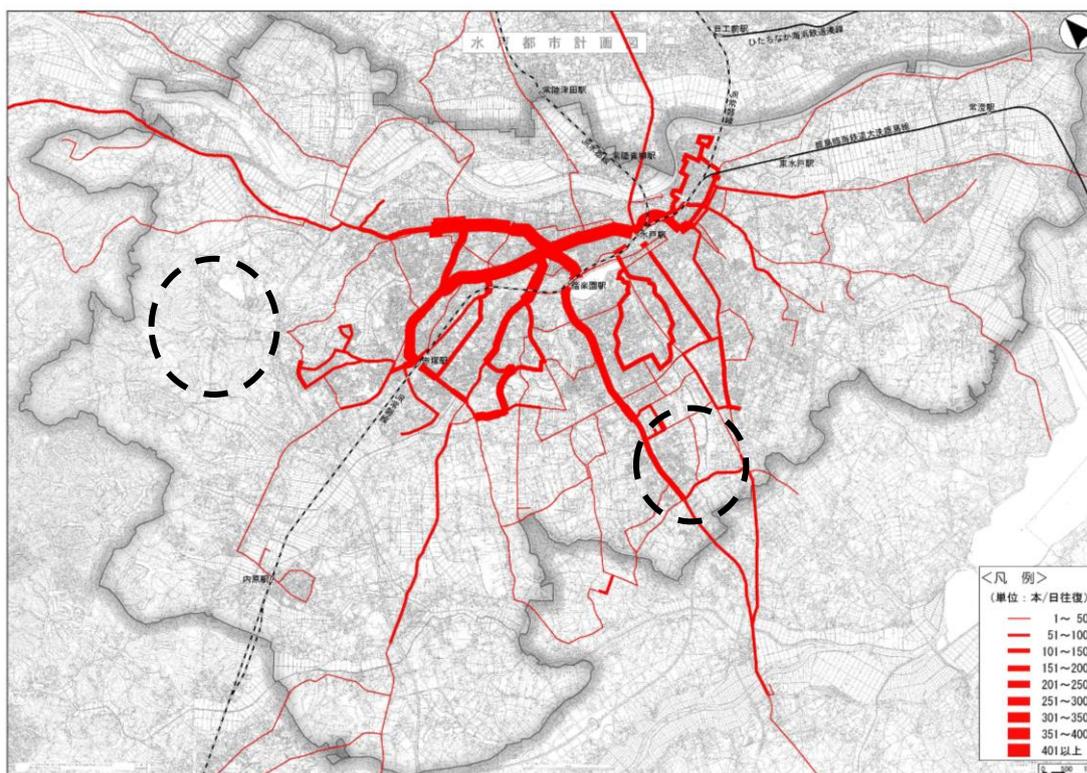
前回調査の調査と比較し、市北西部や笠原地区の一部において、バス路線が新設されている。しかしながら、前回調査同様、中心市街地以外の拠点間を結ぶ路線バスの運行本数は少ない状態となっている。

なお、前回調査では、中心市街地である水戸駅から大工町までの国道 50 号において、1 日に 1,800 本以上の路線バスが運行されていたが、今回調査では 1,400 本程度となっている。

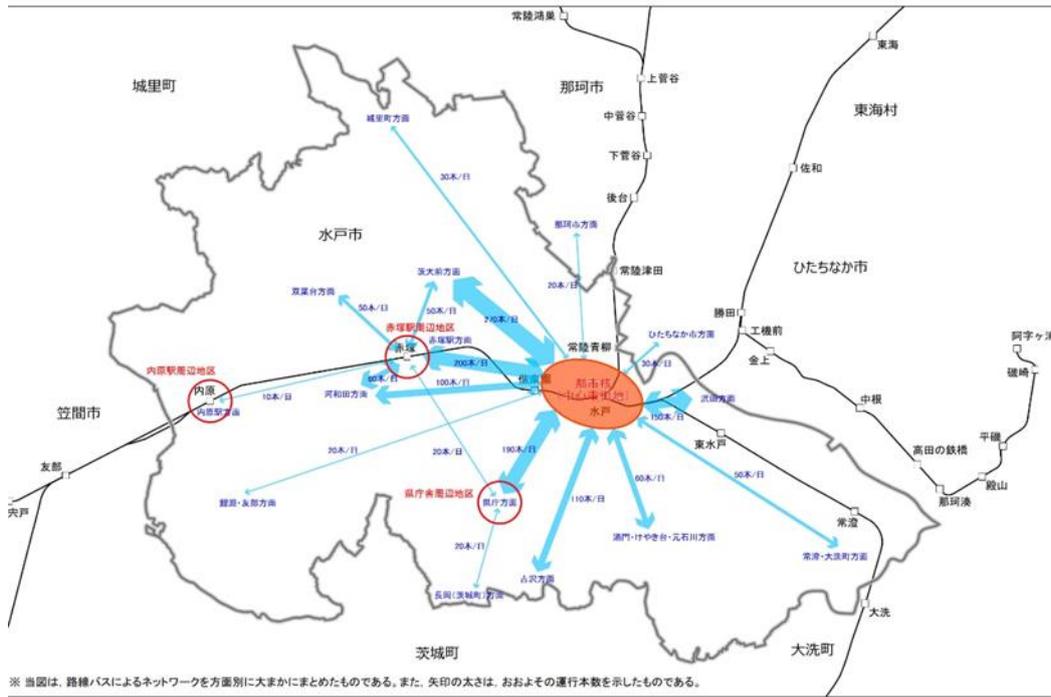
【今回調査】



【参考：前回調査】



おって、方面別に大まかにまとめると、下図のとおりとなる。

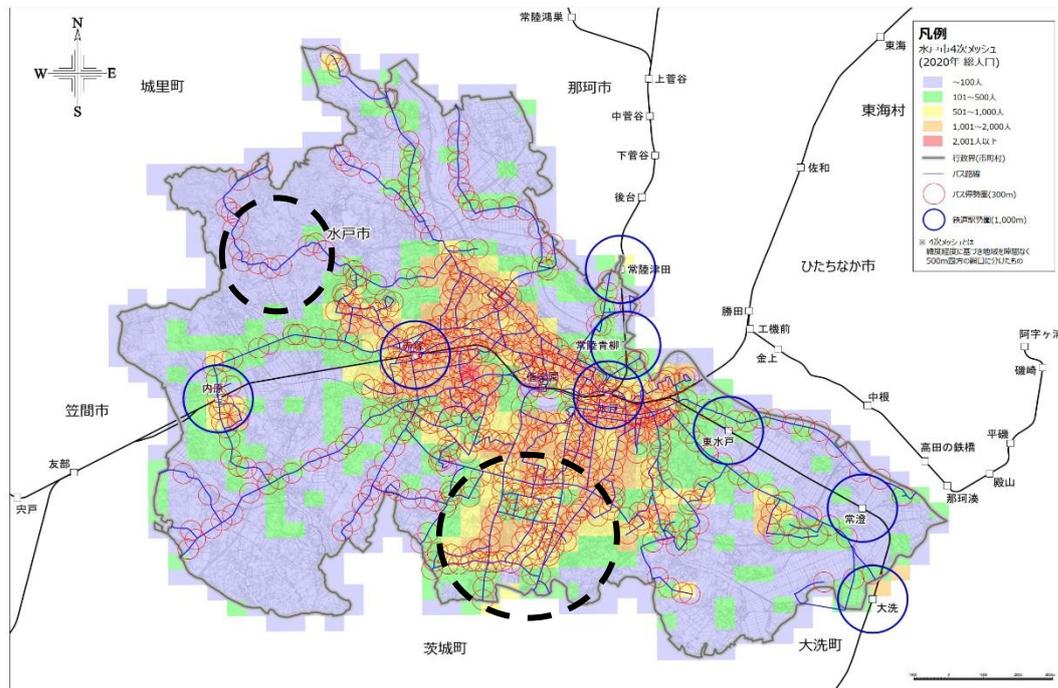


(2) 鉄道，路線バスカバーエリアと人口分布

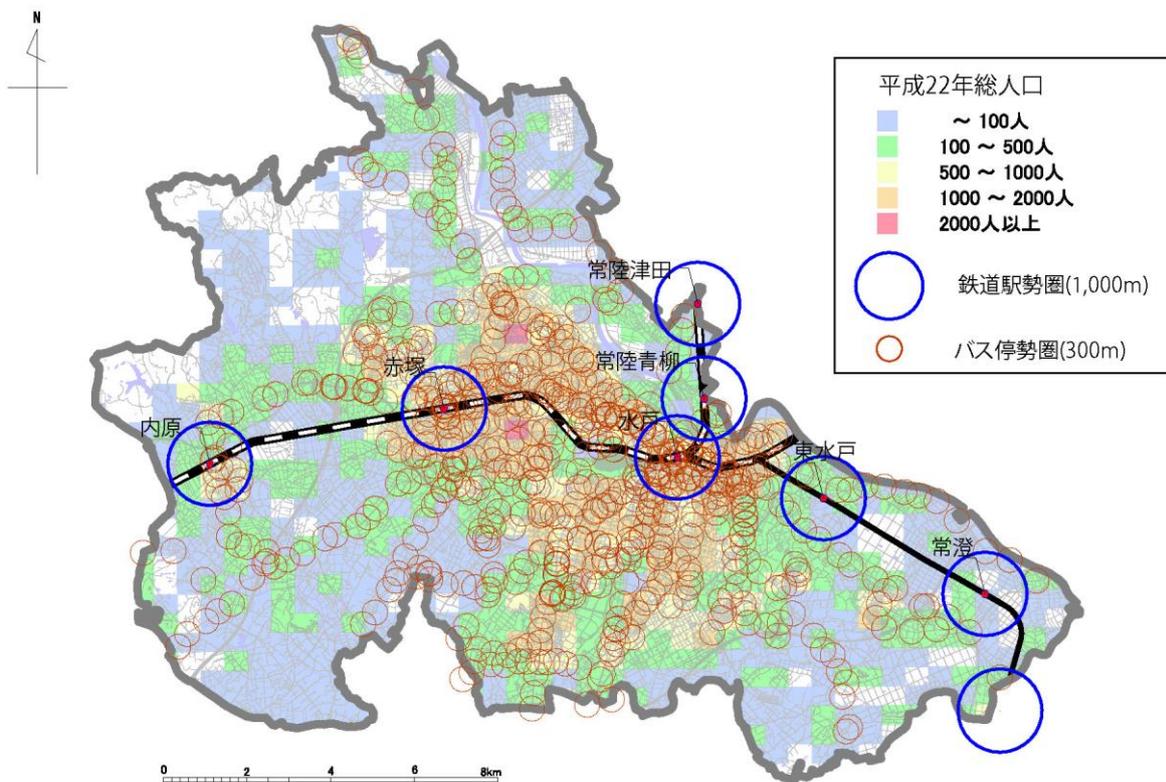
前回調査と比較し，市北西部や笠原地区の一部においてバス路線が新設されたことにより，路線バスでのカバーエリアが拡大している。

また，笠原地区において人口が増加している。

【今回調査】



【参考：前回調査】



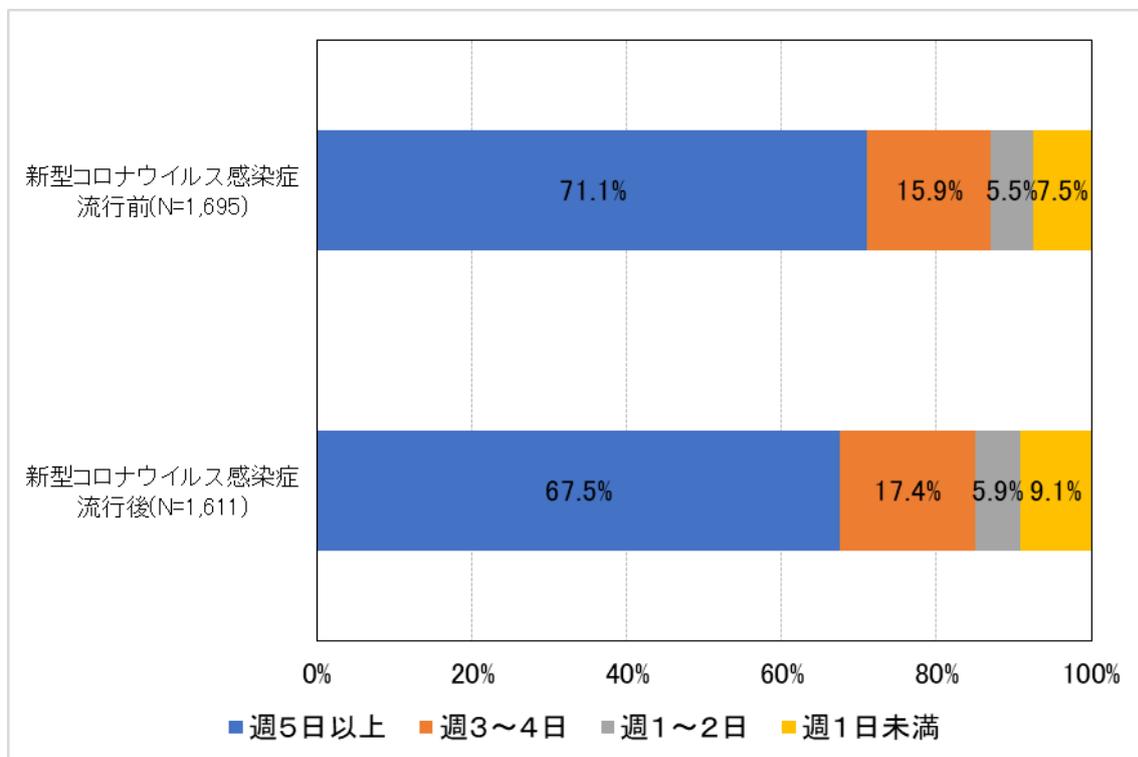
(3) 目的別外出頻度

ア 通勤・通学

新型コロナウイルス感染症流行前後による、通勤・通学のための外出の頻度について調査した。

大きな変化は見られなかったものの、「週5日以上」が減少し、「週5日未満」の区分が増加している。

新型コロナウイルス感染症流行の影響により、テレワークの普及があったためと考えられる。



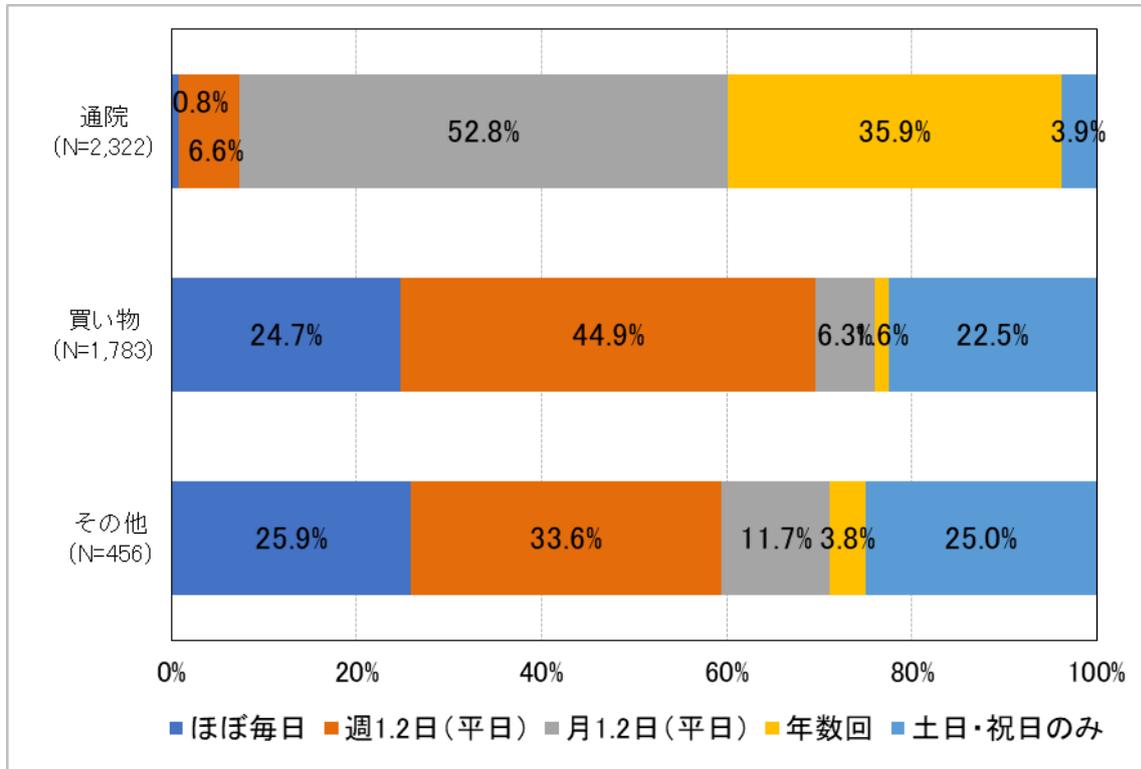
イ 通院、買い物及びその他

通院については、「年数回」が増加し、「ほぼ毎日」や「週1，2日（平日）」が減少した。

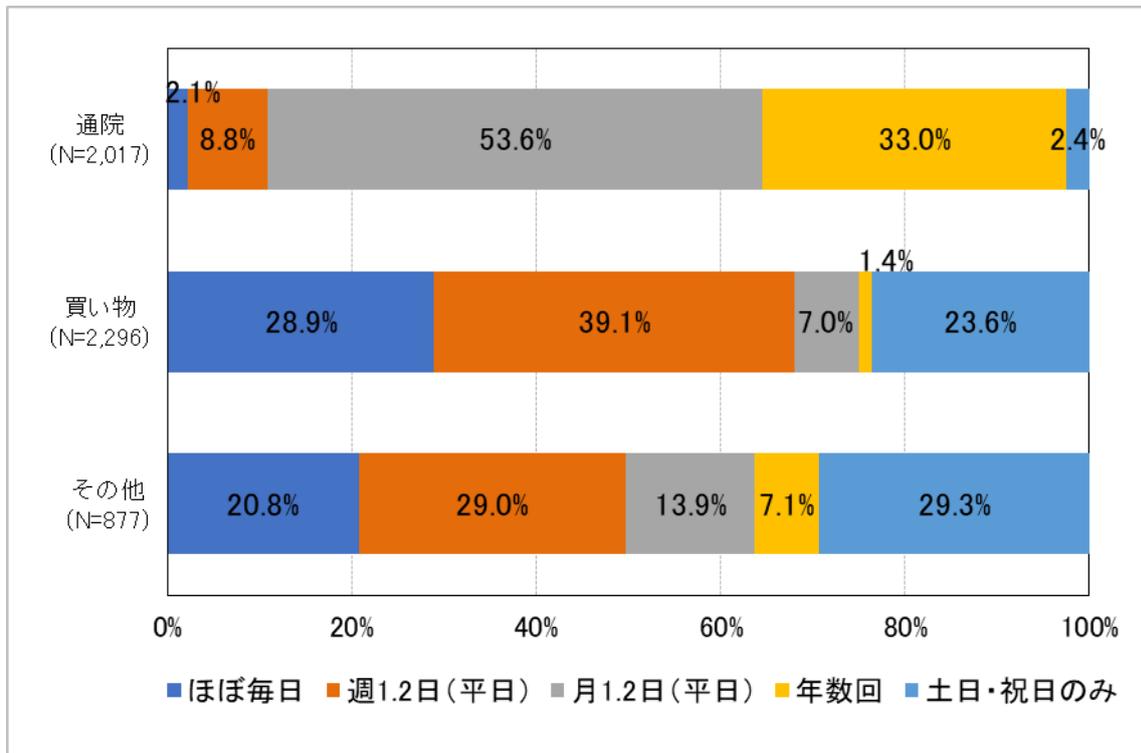
買い物については、「週1，2日（平日）」が増加し、「ほぼ毎日」が減少した。

新型コロナウイルス感染症の流行により、外出を自粛するようになったためと考えられる。

【今回調査】



【参考：前回調査】

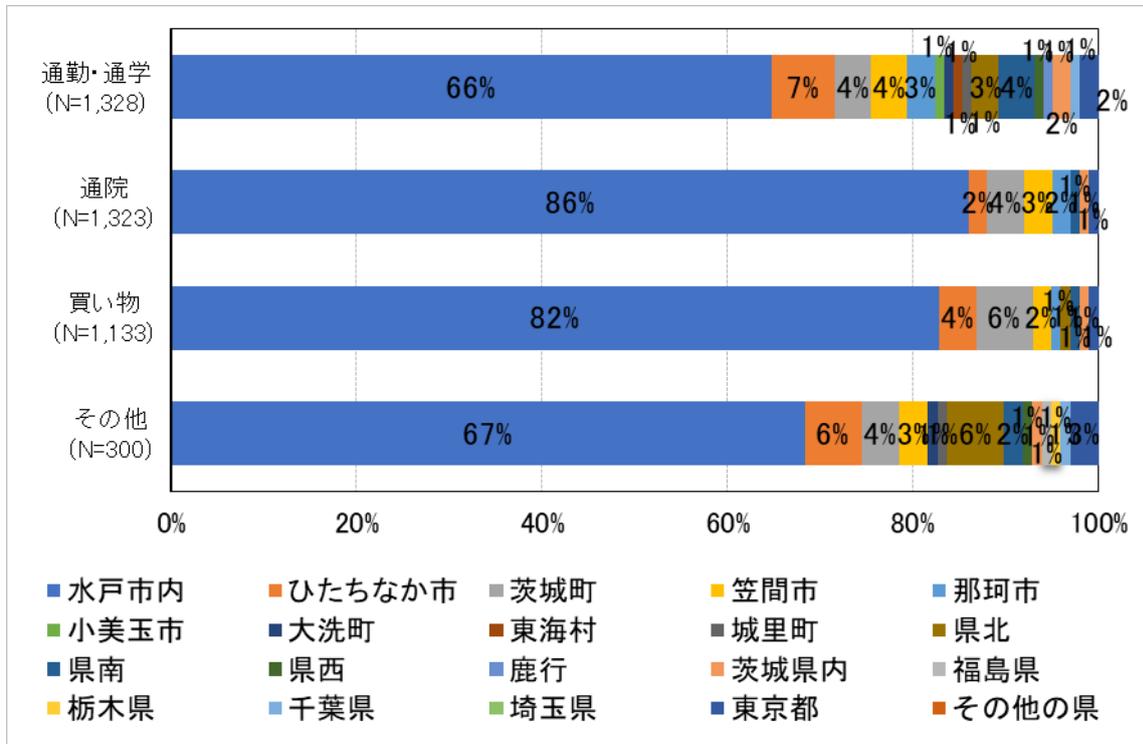


(4) 目的別目的地

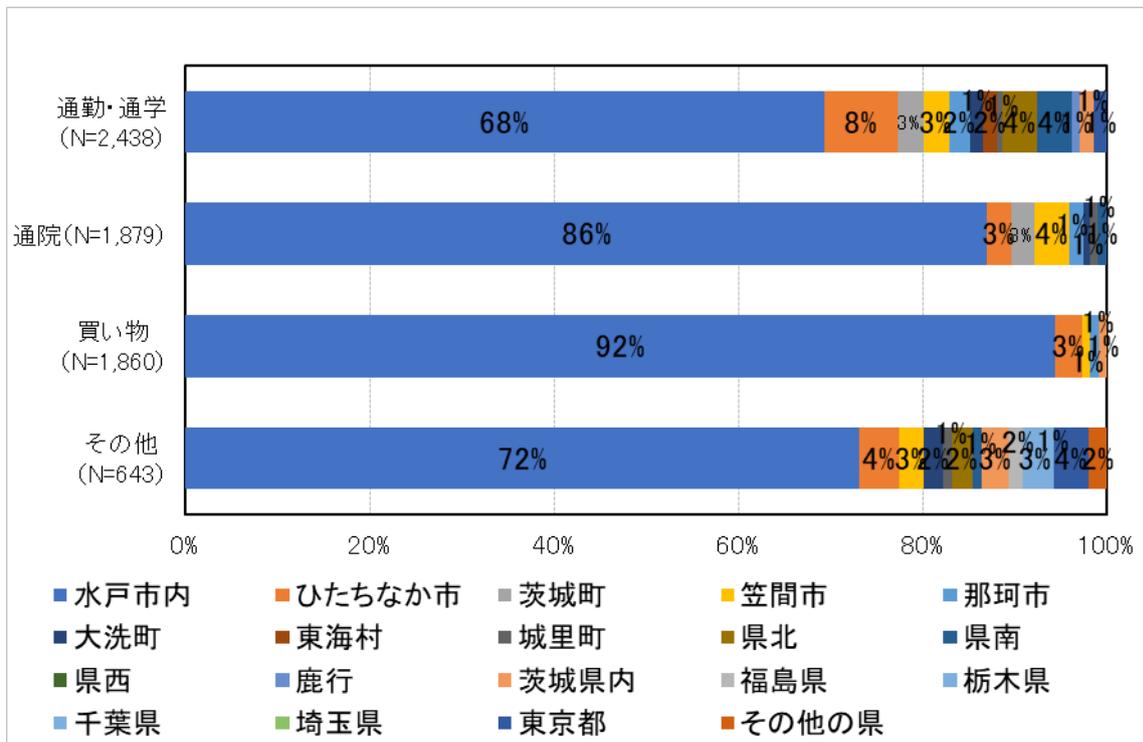
通勤・通学及び通院については大きな変化はないものの、買い物については、「水戸市内」が減少し、「茨城町」が増加した。

茨城町「桜の郷」地区において、平成27年度以降商業施設が開業しているためと考えられる。

【今回調査】



【参考：前回調査】

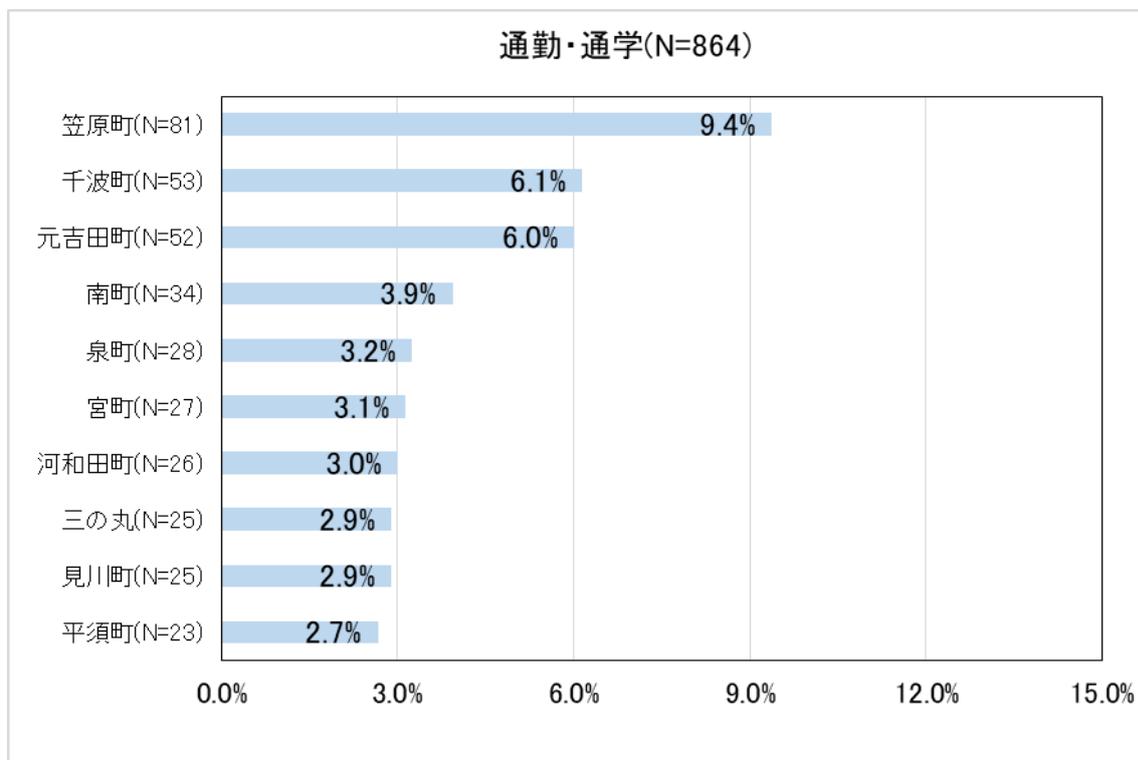


(5) 市内における目的地（上位 10 か所）

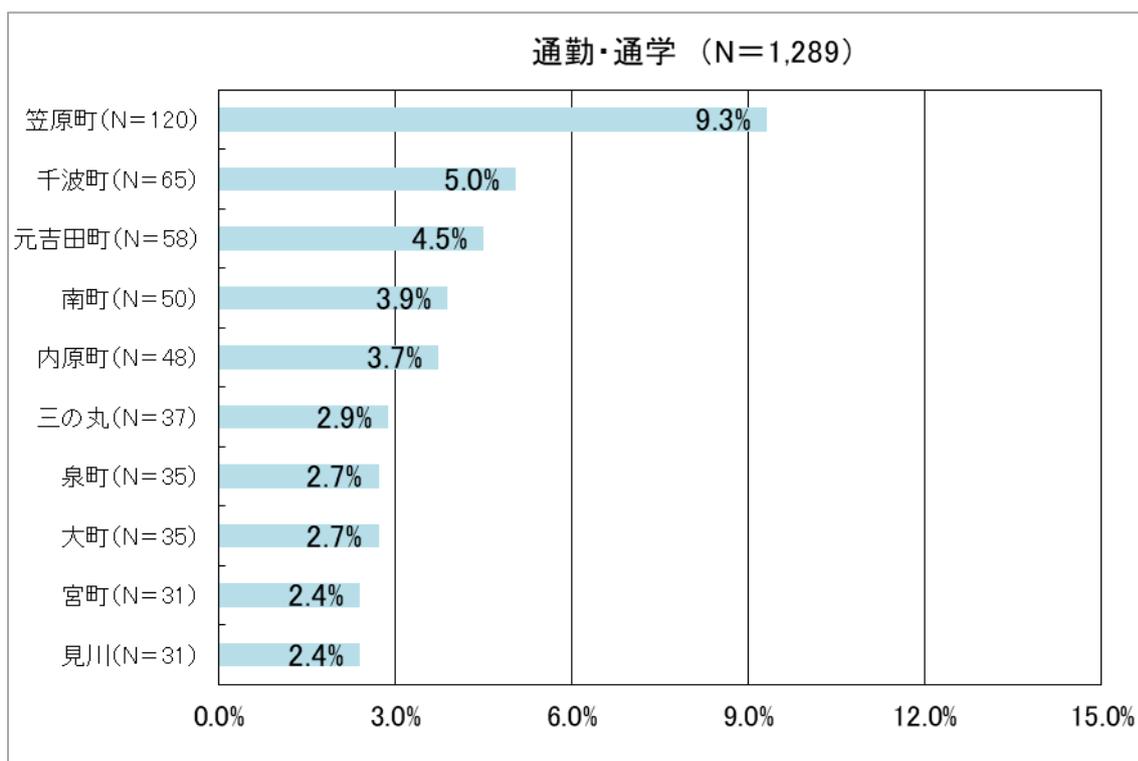
ア 通勤・通学

大きな変化は見られなかった。

【今回調査】



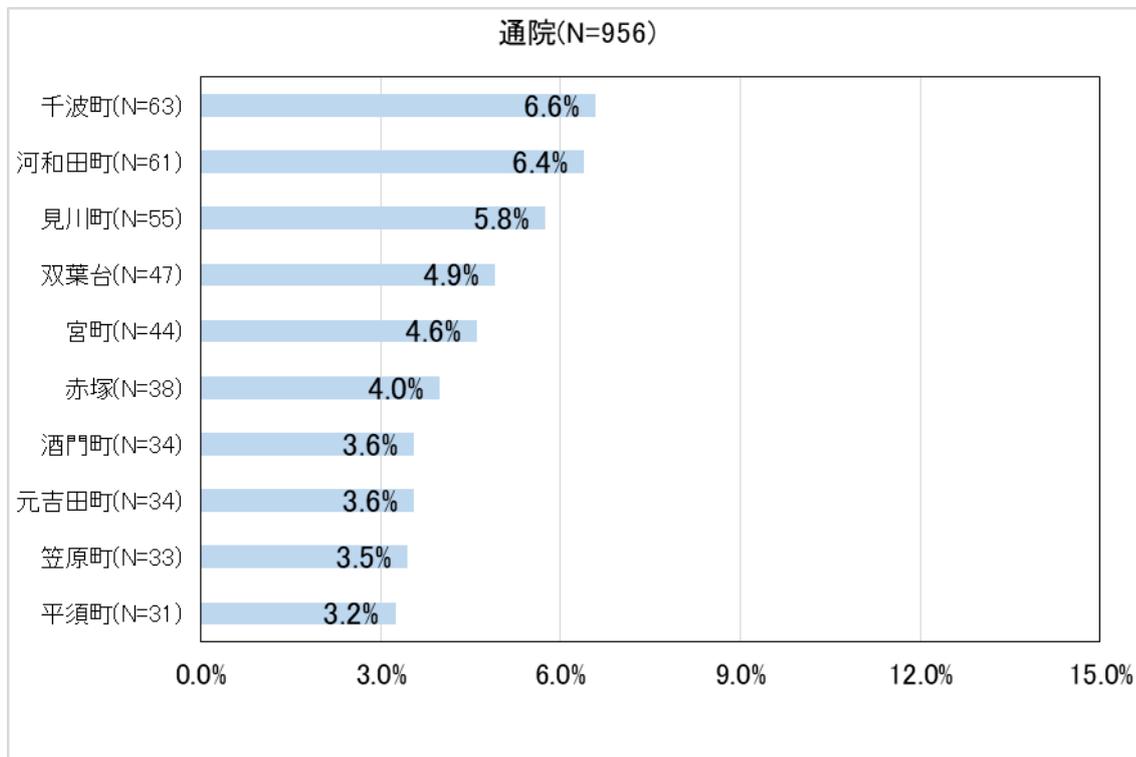
【参考：前回調査】



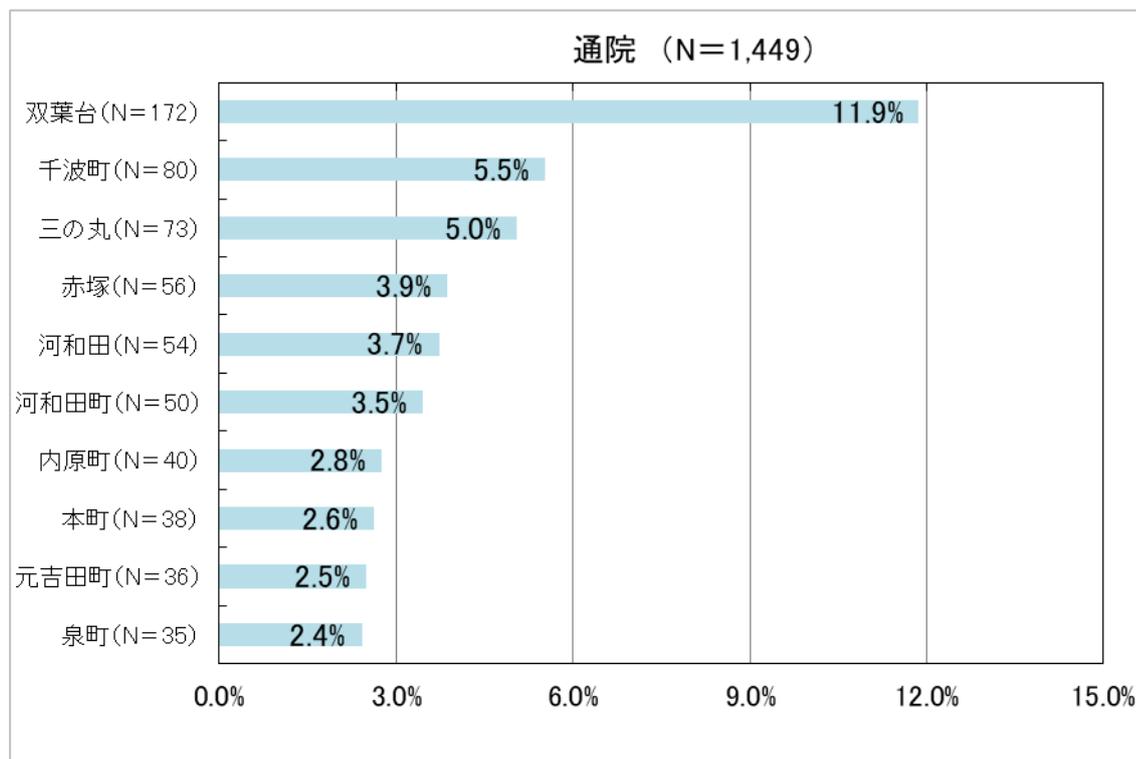
イ 通院

「見川町」が増加し、「三の丸」及び「双葉台」が減少した。新型コロナウイルス感染症の流行や社会情勢等により、総合病院より、自宅近くのかかりつけ医へ受診するよう傾向が変化したためと考えられる。

【今回調査】



【参考：前回調査】

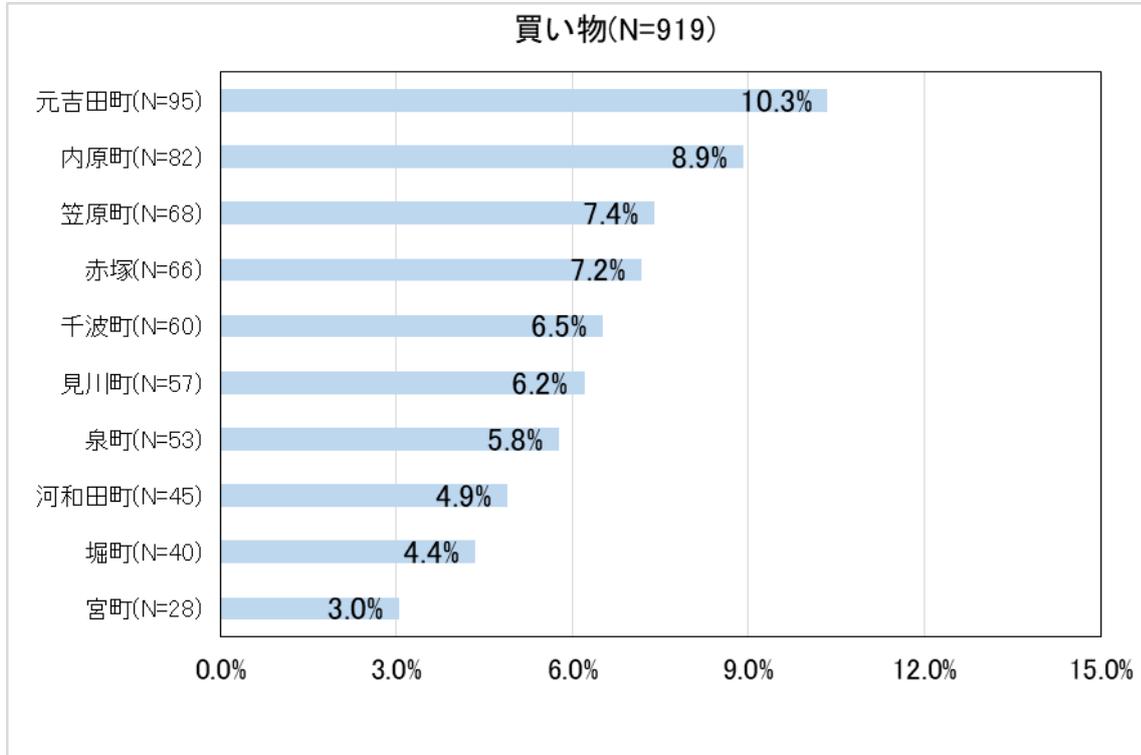


ウ 買い物

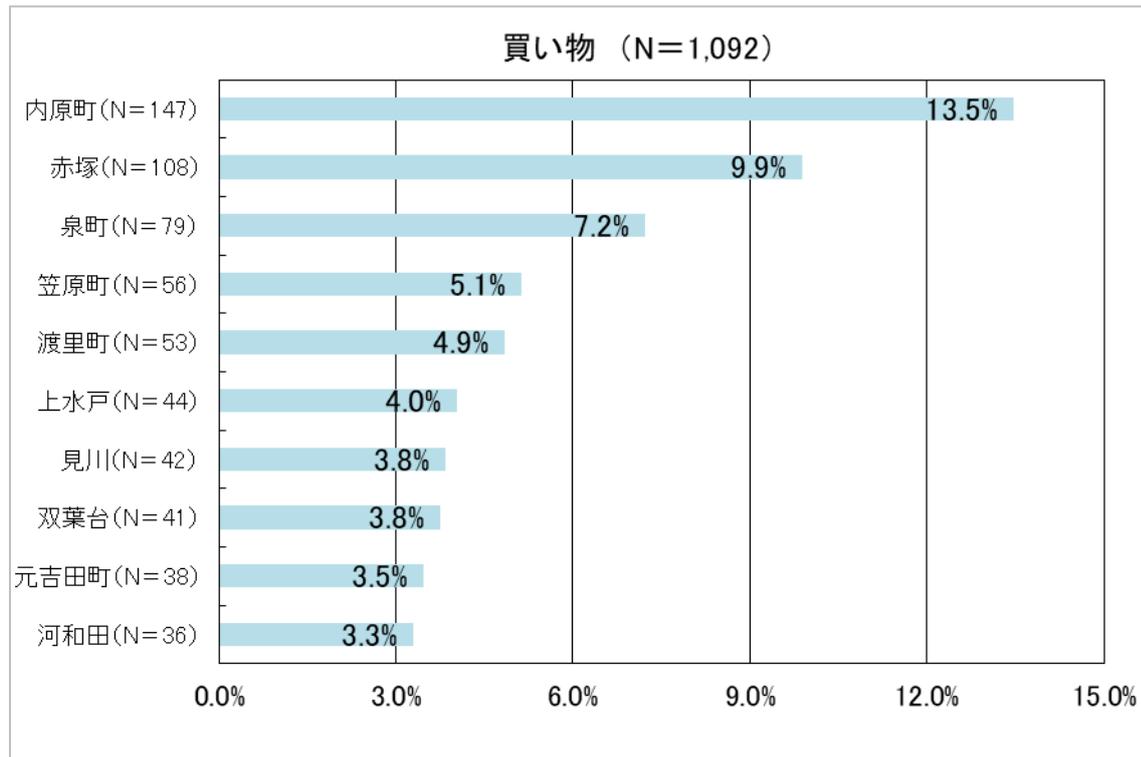
「元吉田町」、「千波町」、「見川町」等が増加し、「内原町」、「渡里町」、「上水戸」等が減少した。

元吉田町にヨークタウン水戸が開業したことや、セイブ食彩館千波店やフードスクエアカスミ水戸見川店の改装により、以前より利便性が向上した店舗があるためと考えられる。

【今回調査】



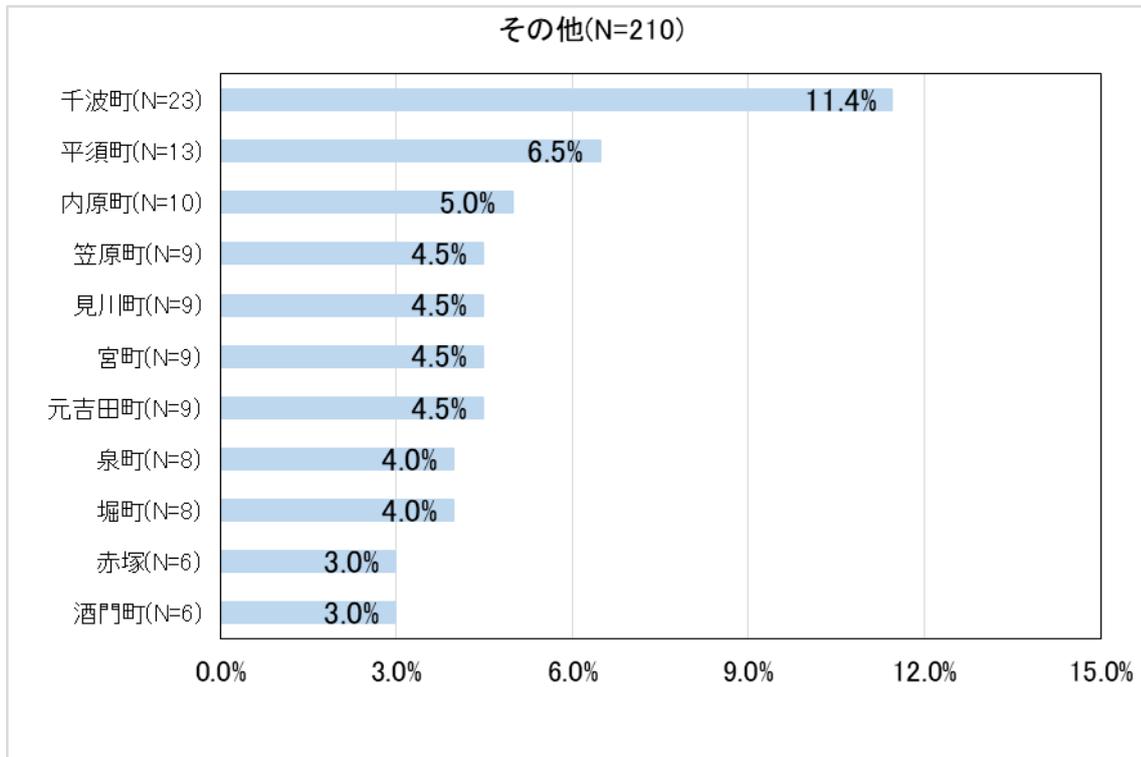
【参考：前回調査】



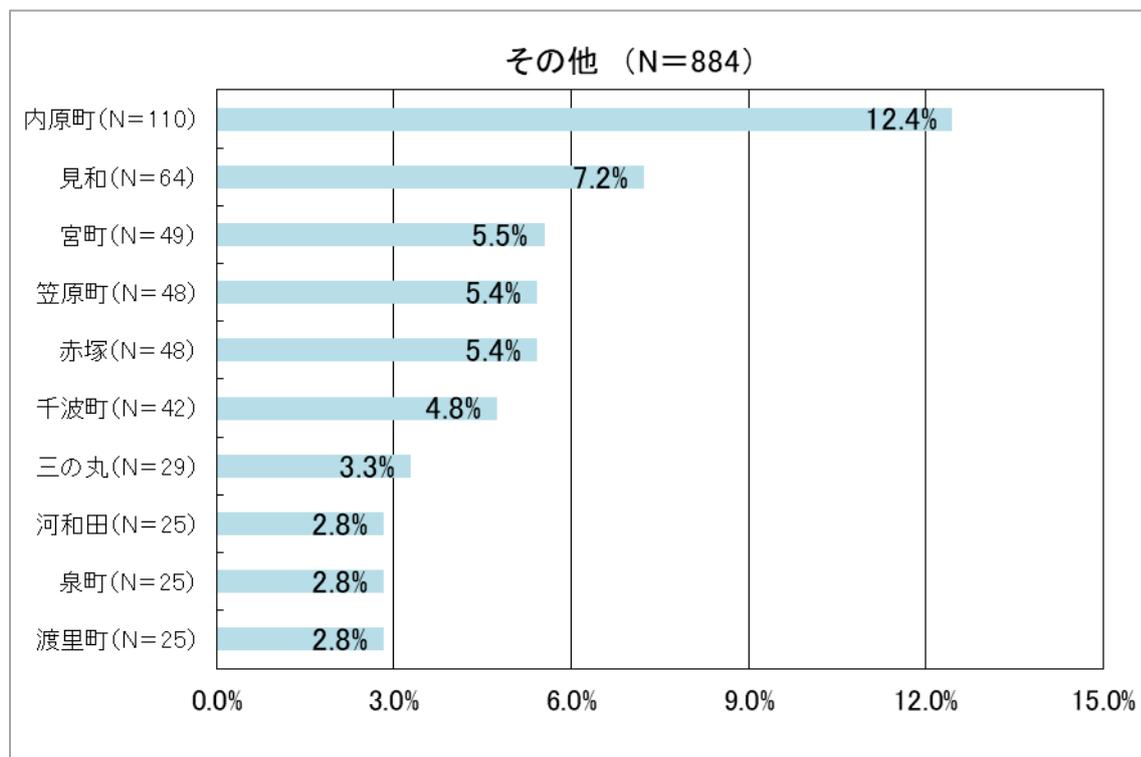
エ その他

「千波町」、「平須町」及び「見川町」等が増加し、「内原町」、「三の丸」及び「河和田」等が減少した。

【今回調査】



【参考：前回調査】



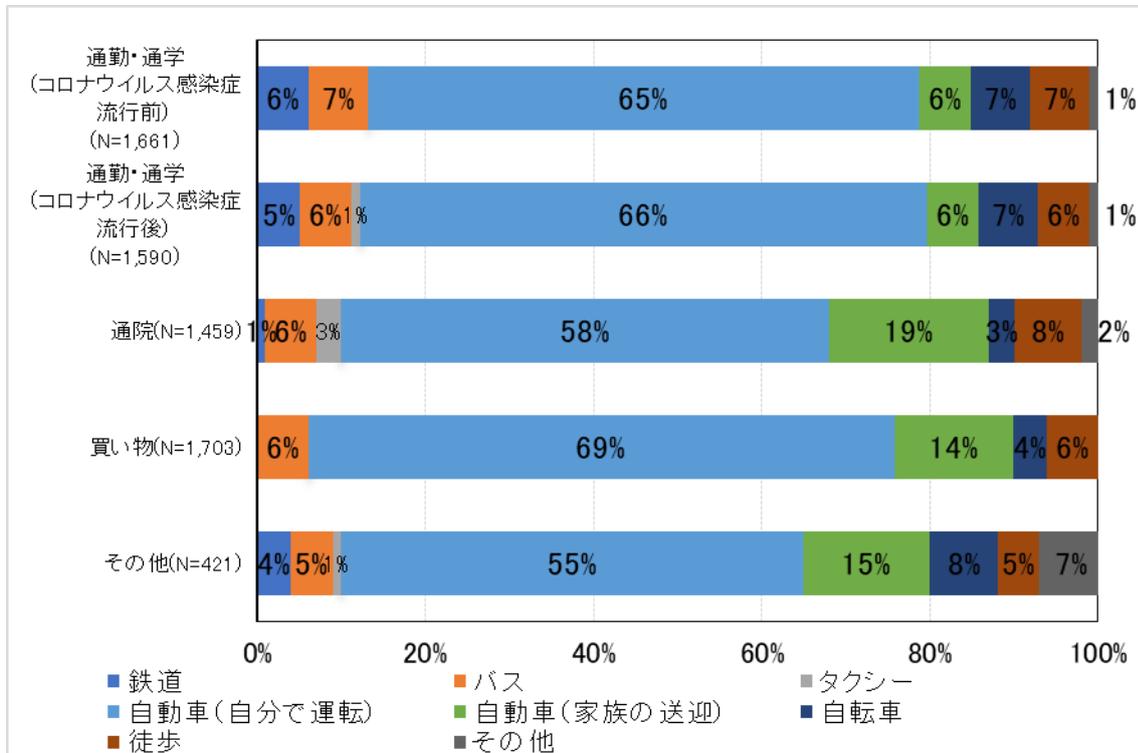
(6) 目的別外出手段分担率

通勤・通学において、新型コロナウイルス感染症流行前後での大きな変化は見られなかった。
通院において、大きな変化は見られなかった。

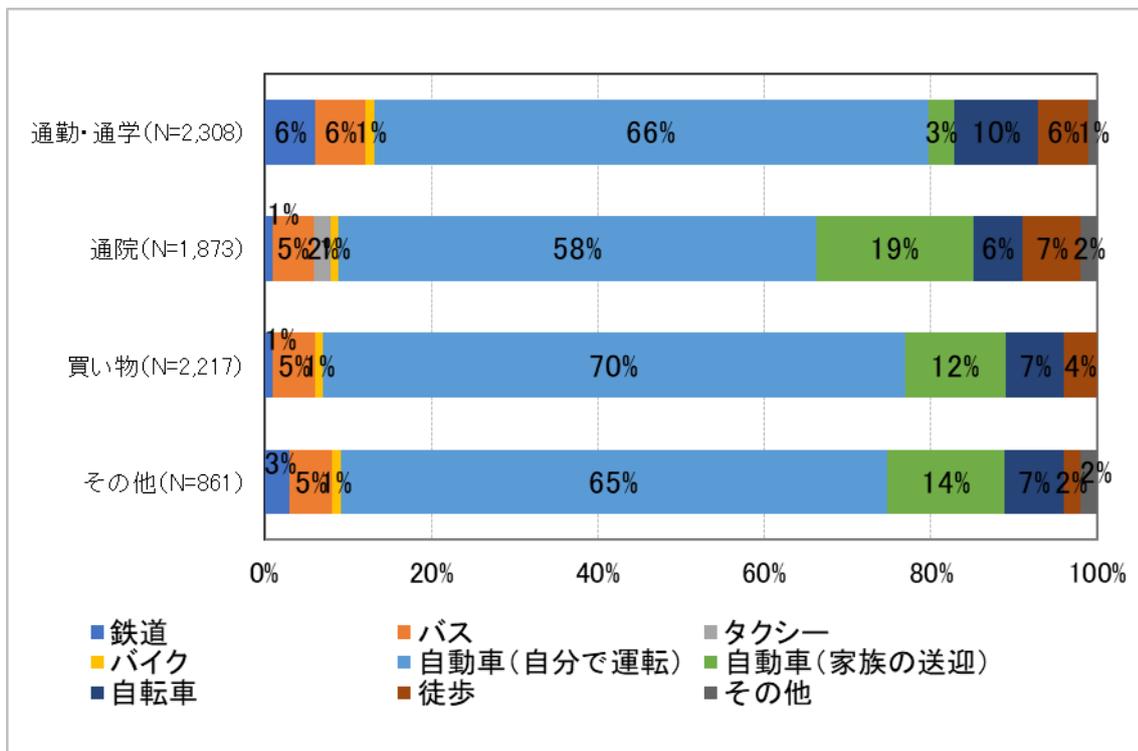
買い物において、「自転車」が減少し、「自動車（家族の送迎）」が増加した。

その他において、「徒歩」が増加し、「自動車（自分で運転）」が減少した。

【今回調査】



【参考：前回調査】



(7) 目的別外出時刻

通勤・通学において、「10～12 時台」及び「13～16 時台」が増加し、「6～9 時台」が減少した。

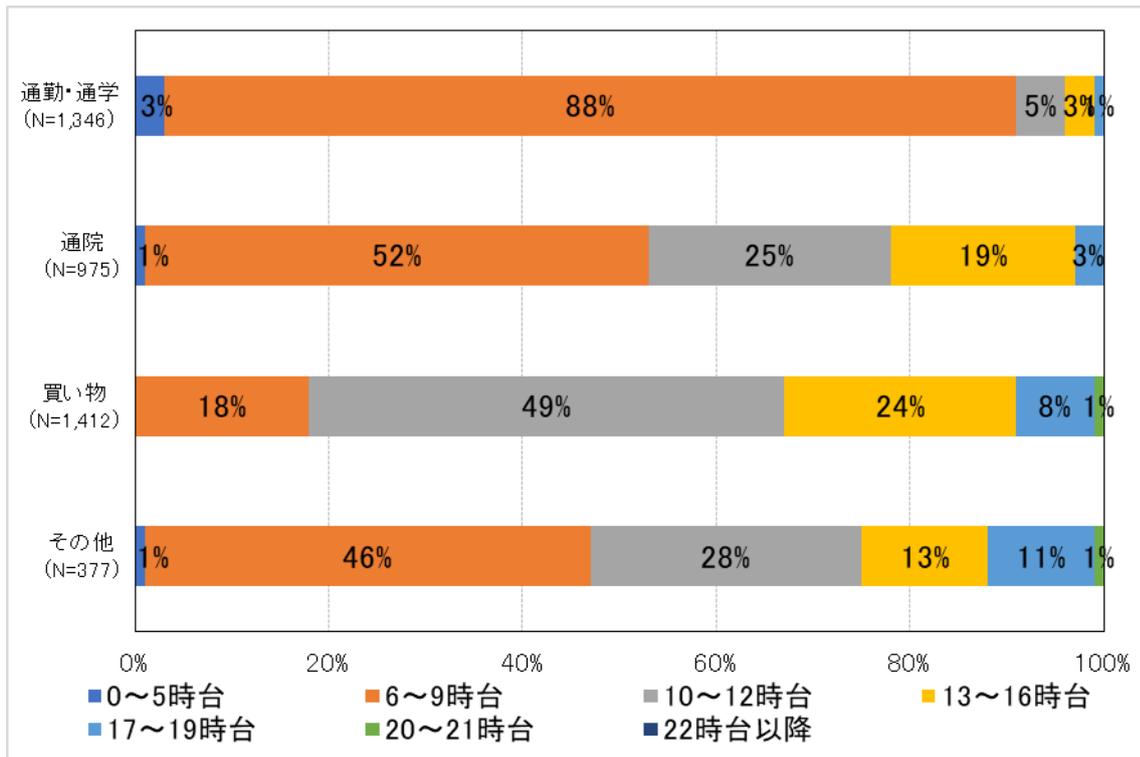
通院において、「10～12 時台」及び「13～16 時台」が増加し、「6～9 時台」が減少した。

買い物において、「6～9 時台」及び「10～12 時台」が増加し、「0～5 時台」及び「13～16 時台」が減少した。

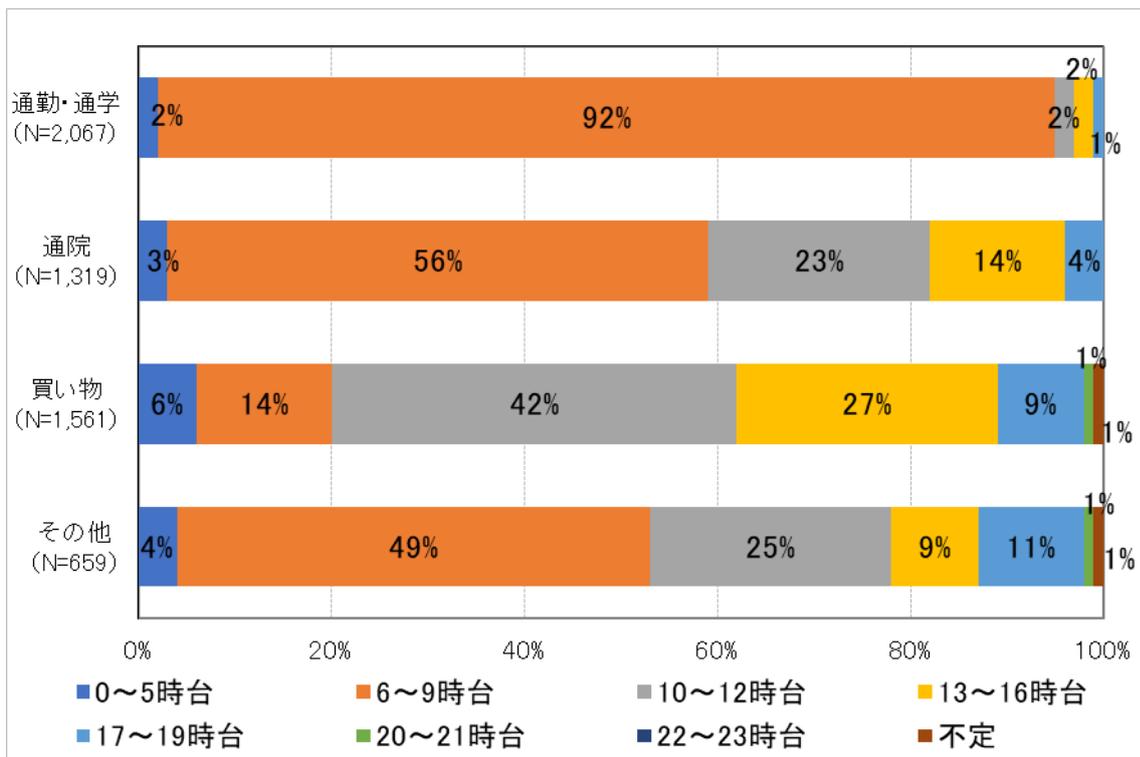
その他において、「10～12 時台」及び「13～16 時台」が増加し、「0～5 時台」、「6～9 時台」が減少した。

時差出勤や時短営業等の影響により、早朝時間帯での外出が減少したものと考えられる。

【今回調査】



【参考：前回調査】



(8) 目的別帰宅時刻

通勤・通学において、「13～16 時台」及び「17～19 時台」が増加し、「0～5 時台」及び「6～9 時台」が減少した。

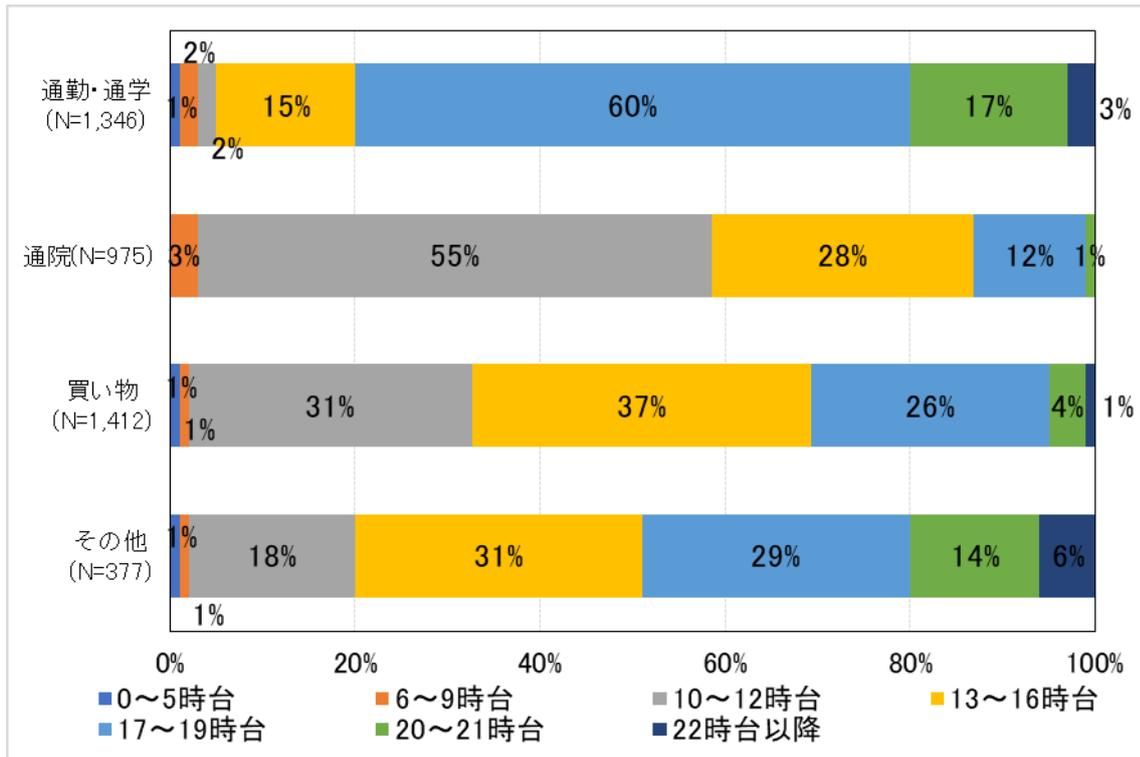
通院において、「13～16 時台」が増加し、「0～5 時台」、「6～9 時台」及び「10～12 時台」が減少した。

買い物において、「13～16 時台」が増加し、「0～5 時台」及び「10～12 時台」が減少した。

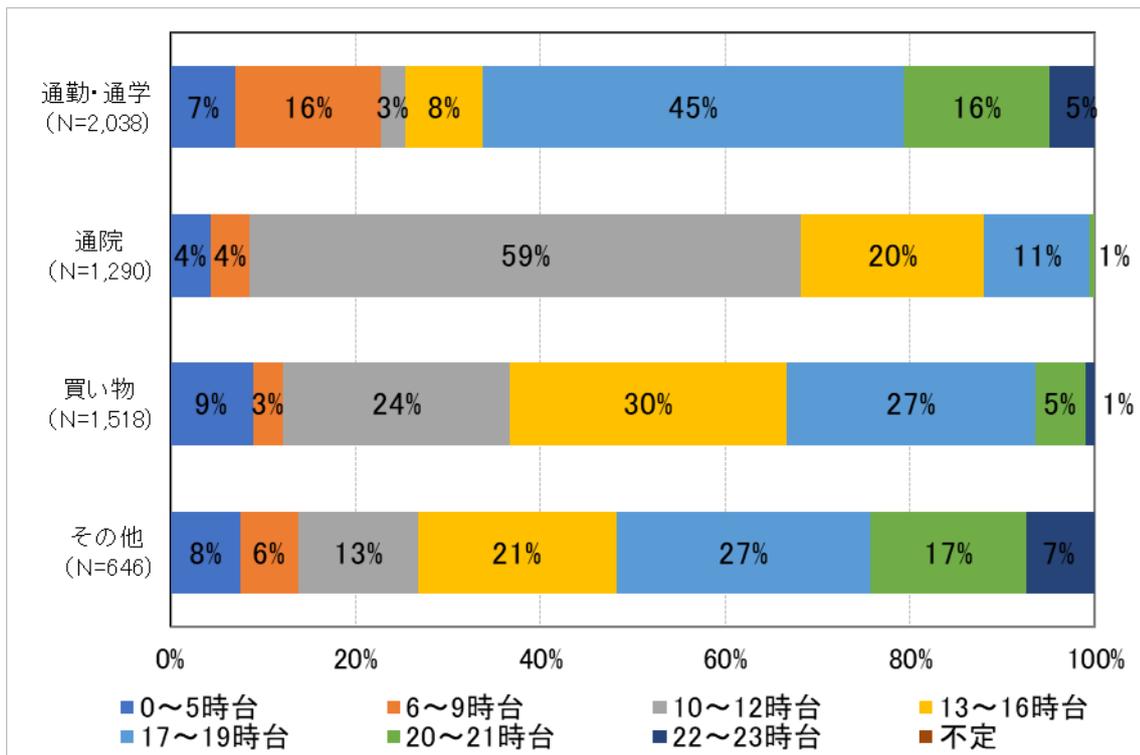
その他外出において、「10～12 時台」及び「13～16 時台」が増加し、「0～5 時台」、「6～9 時台」及び「20～21 時台」が減少した。

時短営業等により、深夜帯や早朝時間帯での帰宅者が減少したためと考えられる。

【今回調査】



【参考：前回調査】

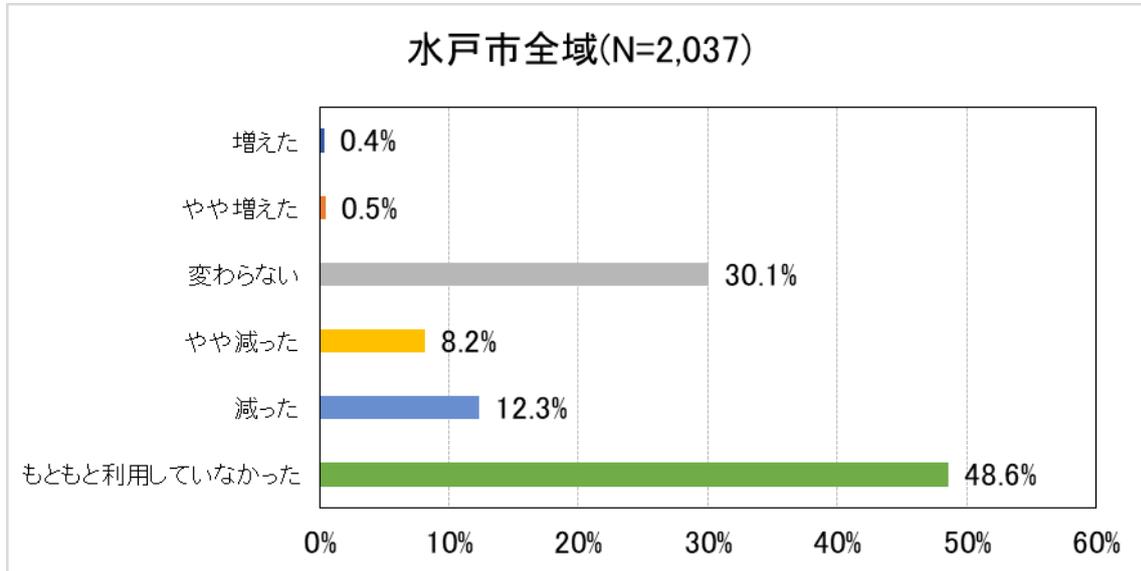


(9) 新型コロナウイルス感染症の流行による、公共交通の利用頻度の変化

新型コロナウイルス感染症の流行による、公共交通の利用頻度の変化等について新たに調査した。

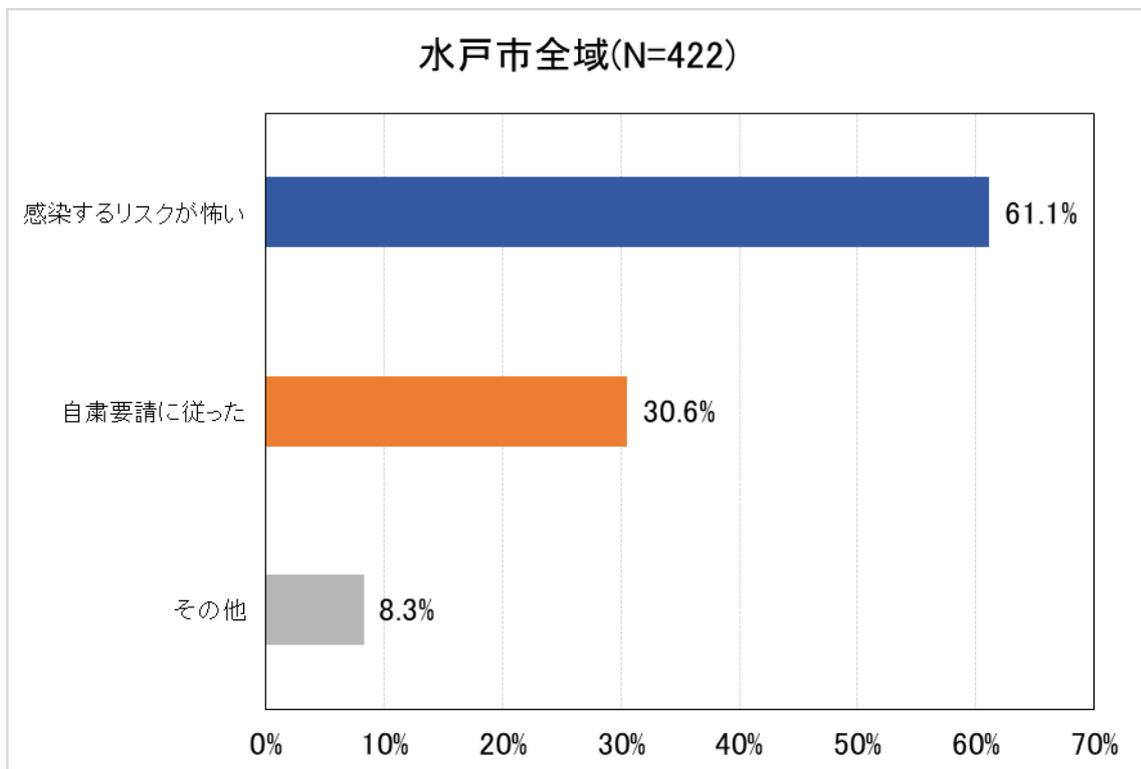
ア 公共交通の利用頻度の変化

「もともと利用していなかった」が最も高く、約 49 パーセントとなっている。増えた人と減った人を比較すると、減った人の割合が高くなっており、それぞれ約 1 パーセント、約 21 パーセントとなっている。



イ 公共交通利用を減らした理由

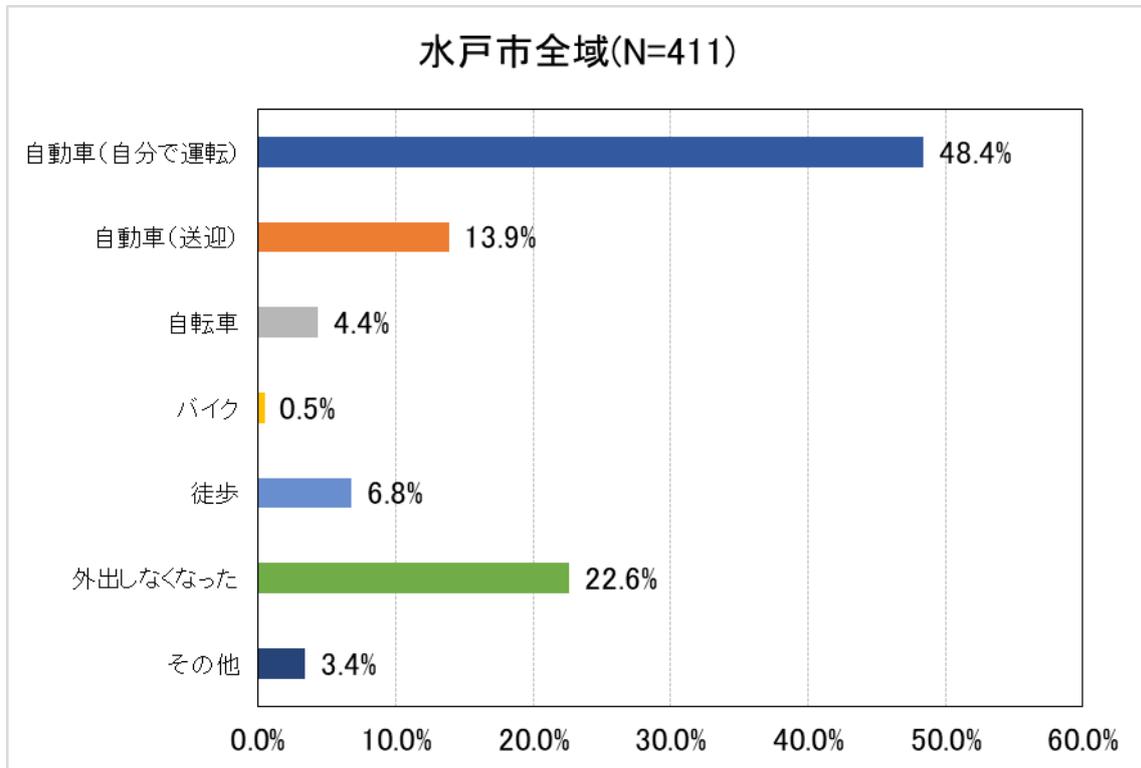
「感染するリスクが怖い」が最も高く、約 61 パーセントとなっている。



ウ どのような移動手段に変化したか

「自動車（自分で運転）」が最も高く、約 48 パーセントとなっている。

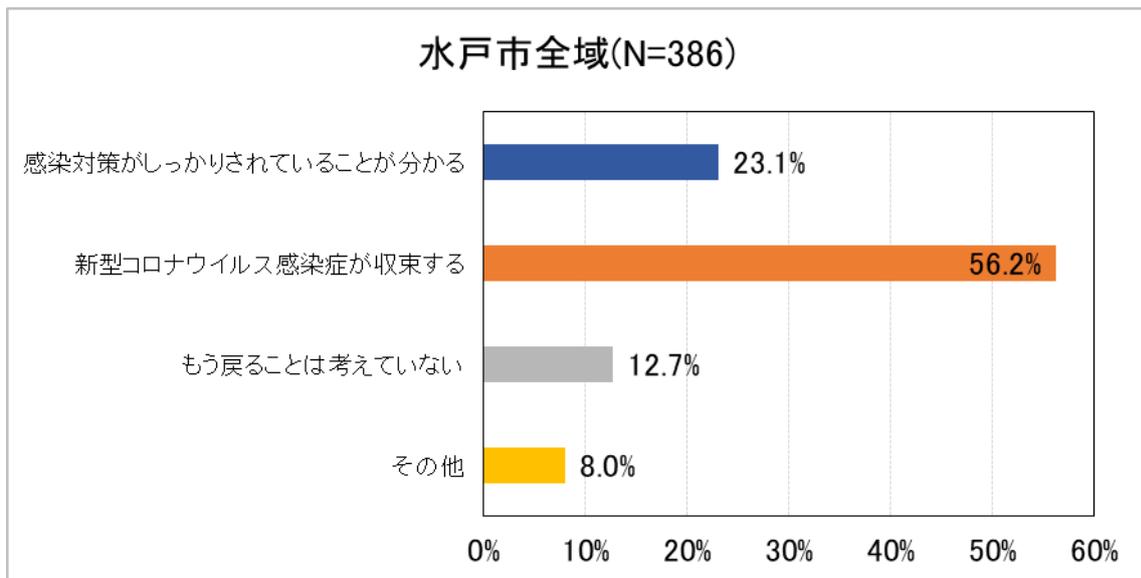
その他の移動手段を見ると「自動車（送迎）」（約 14 パーセント）, 「自転車」(約 4 パーセント), 「バイク」(約 1 パーセント), 「徒歩」(約 7 パーセント), 「外出しなくなった」(約 23 パーセント) となっている。



エ どうすれば公共交通の利用に戻るか

「新型コロナウイルス感染症が収束する」が最も高く、約 56 パーセントとなっている。

その他を見ると「感染対策がしっかりとされていることが分かる」(約 23 パーセント), 「もう戻るとは考えていない」(約 13 パーセント) となっている。

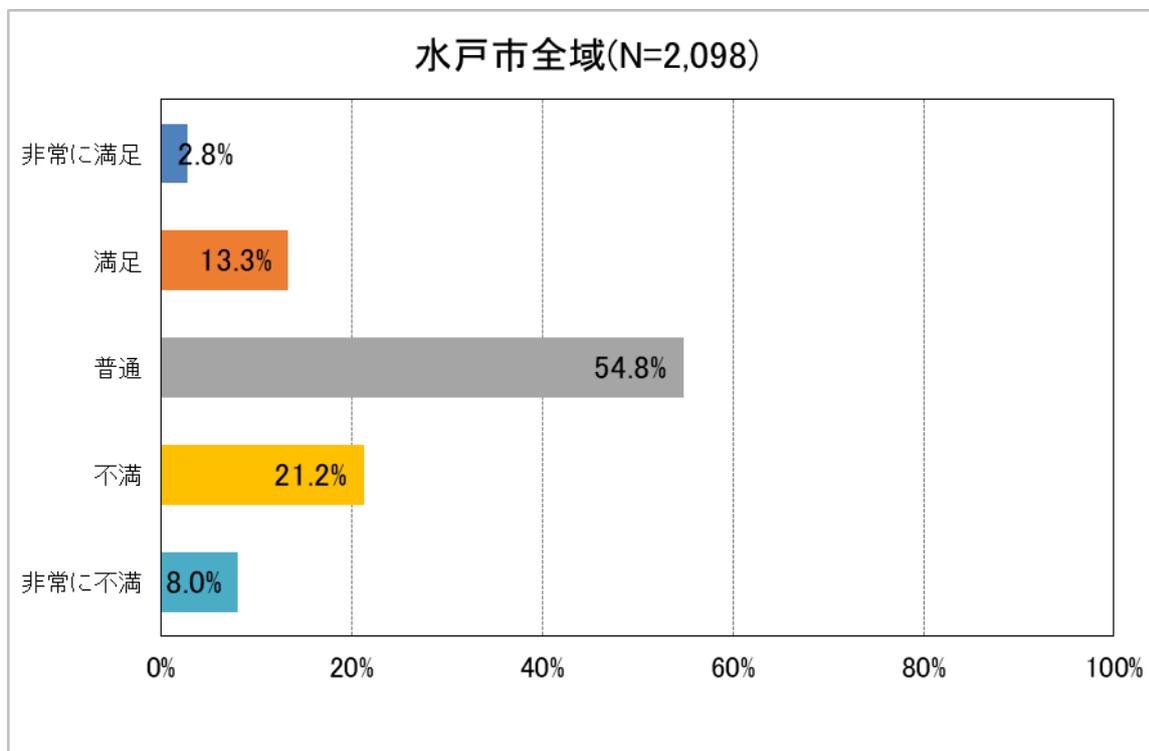


(10) 路線バスサービスに対する満足度

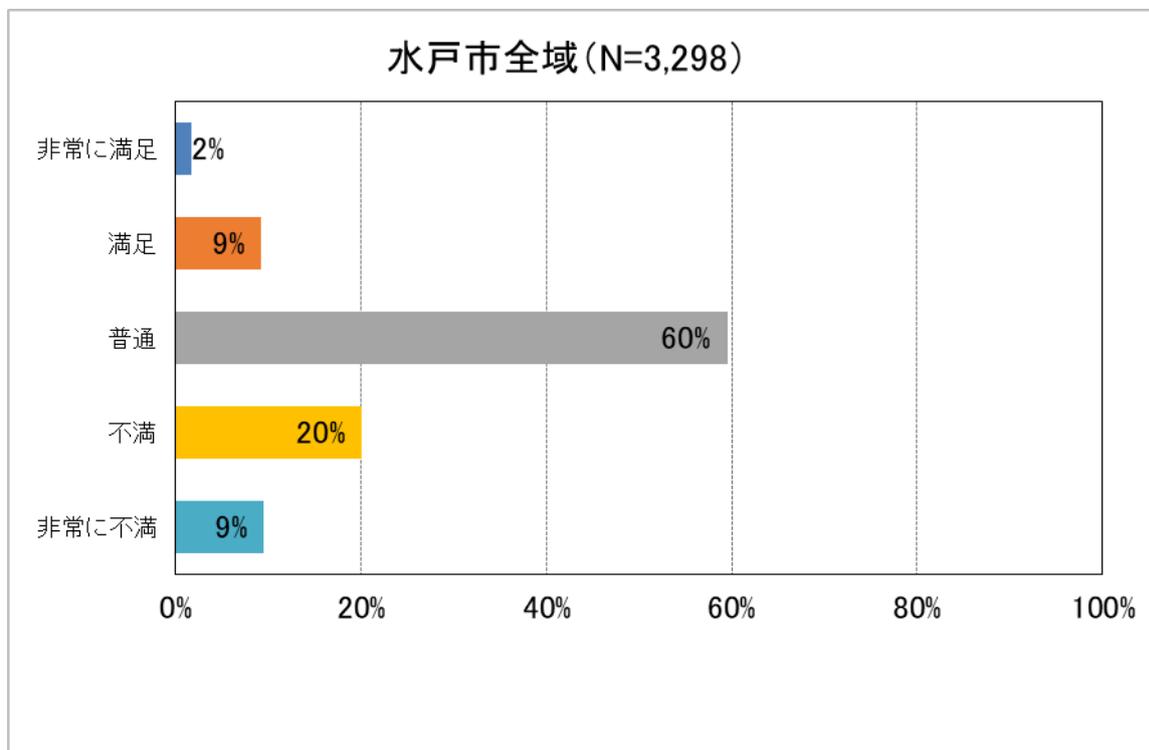
ア 満足度

「満足」が増加したものの、「普通」が減少したため、「普通」以上と「不満」以下の割合に大きな変化はなかった。

【今回調査】

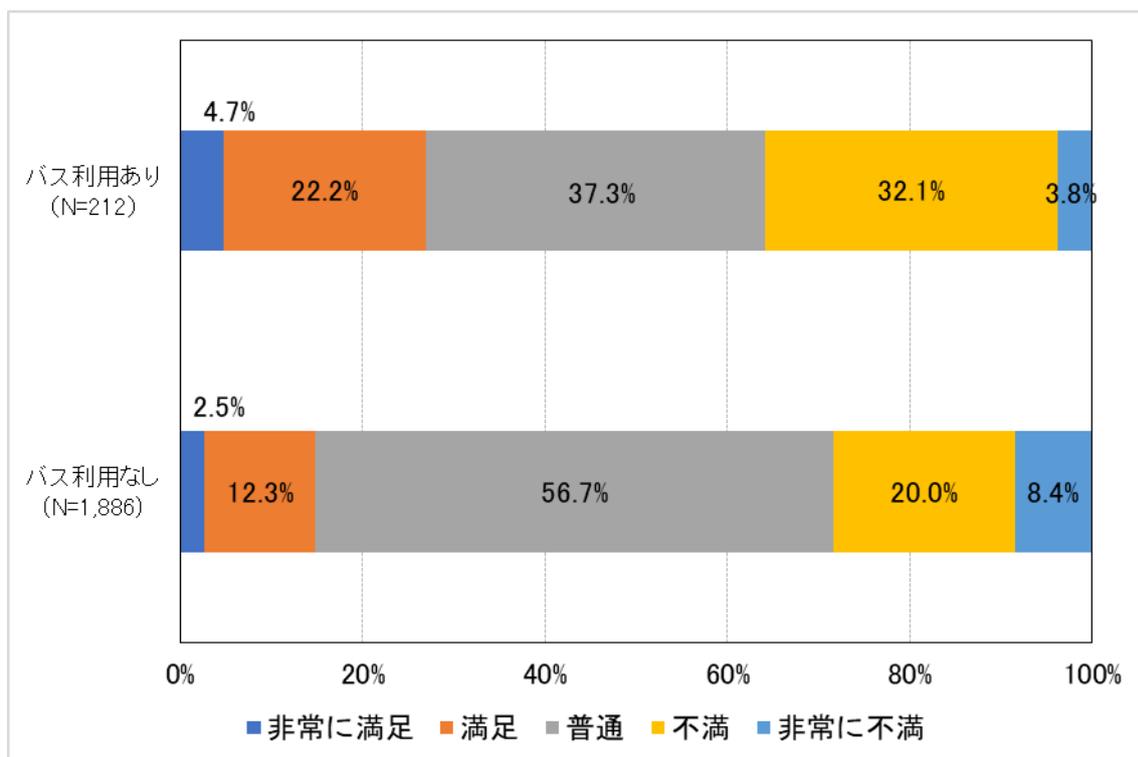


【参考：前回調査】

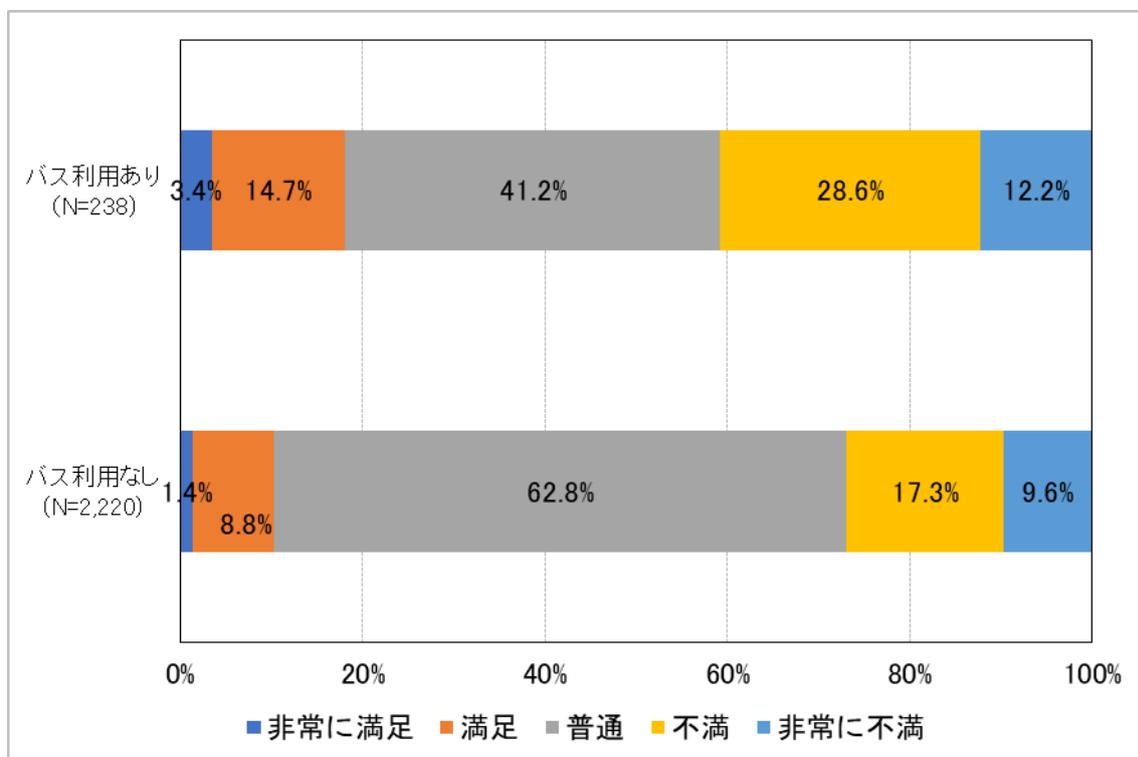


なお、バス利用の有無で集計すると、バス利用ありにおいて「満足」が増加し、「普通」以上で見ても増加している。

【今回調査】



【参考：前回調査】

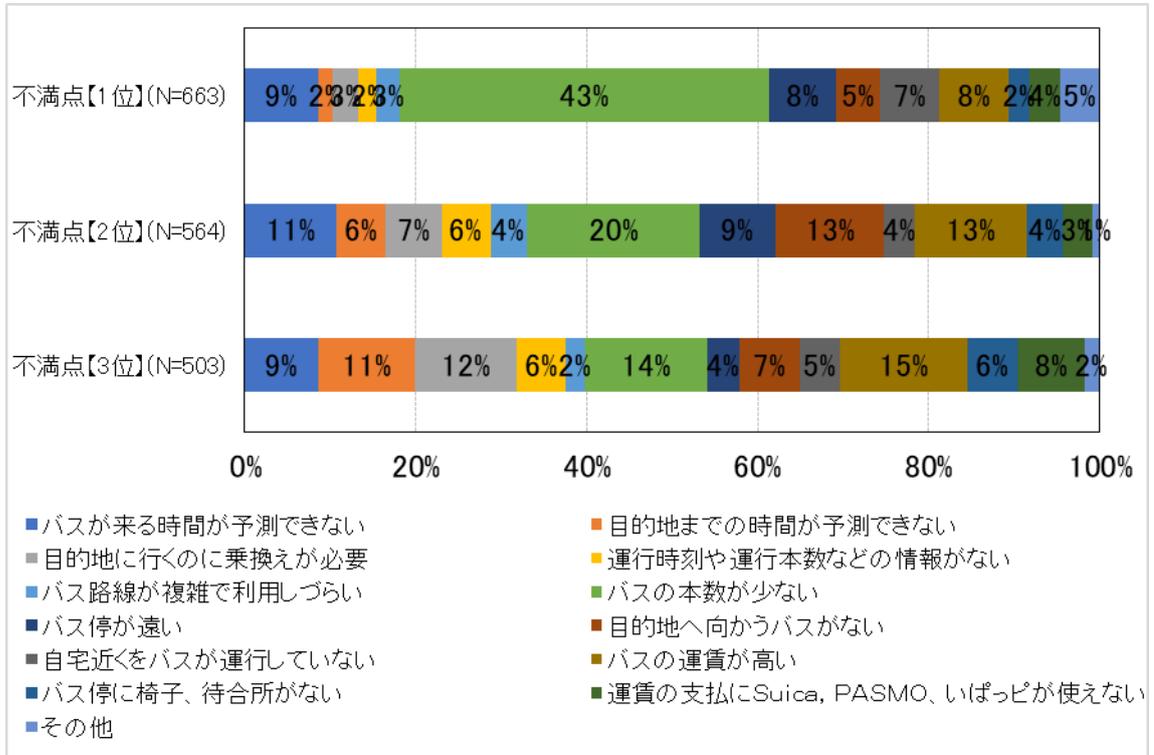


イ 不満点

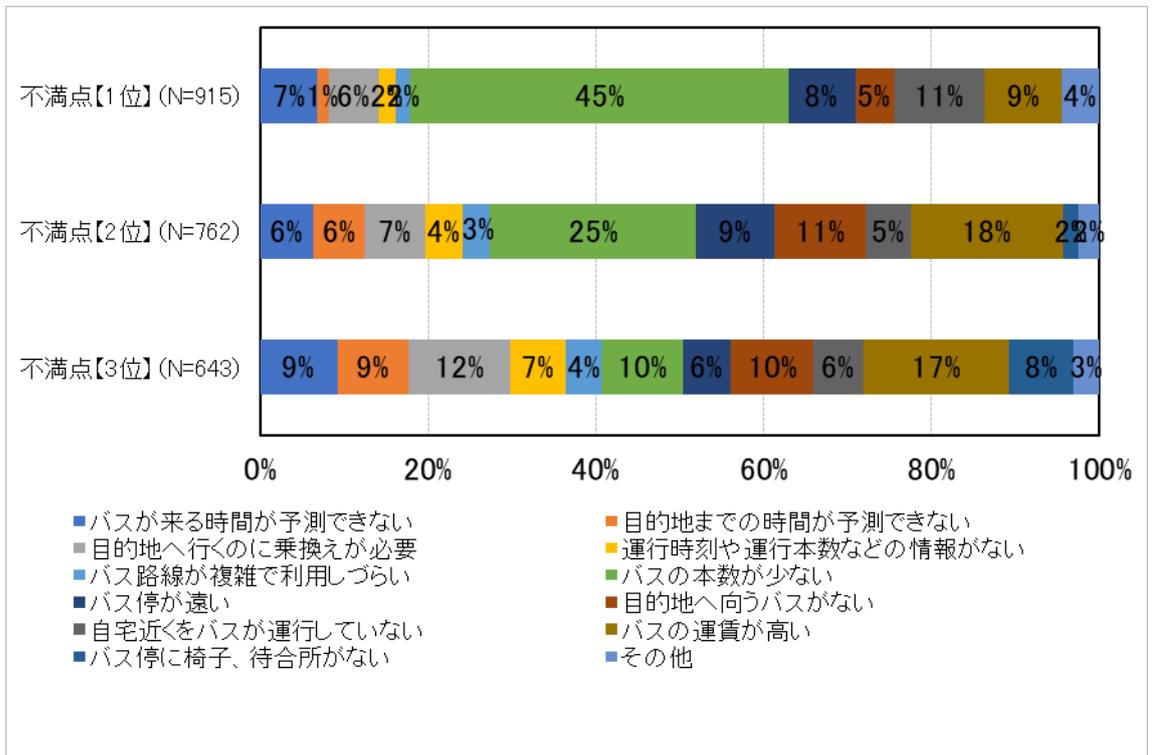
(7) 全体

「バスが来る時間が予測できない」が増加し、「バスの運賃が高い」が減少した。
 不満点各項目の割合に大きな変化は見られなかった。

【今回調査】



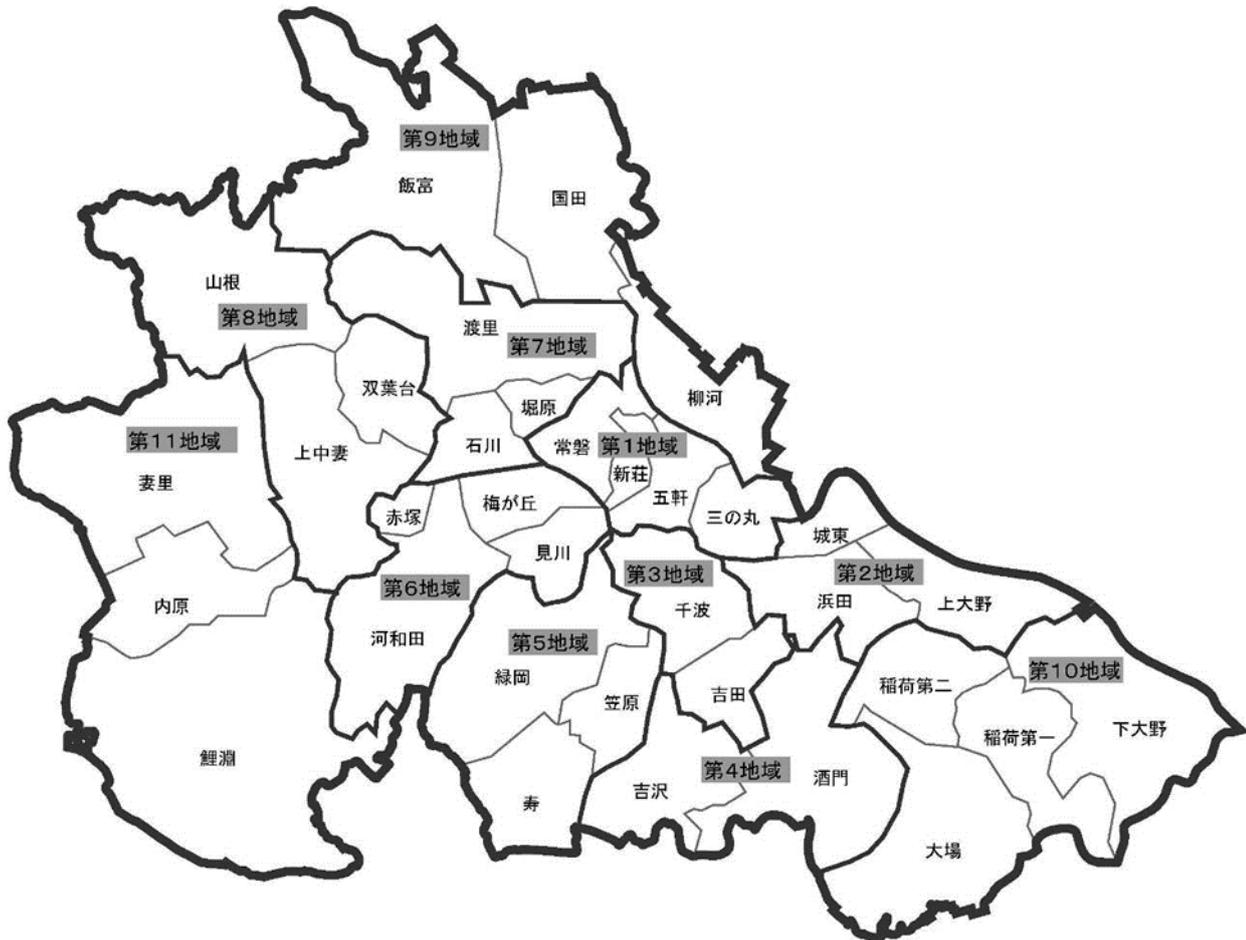
【参考：前回調査】



(1) 地域別

地域ごとの不満点について集計し、前回調査と比較した。

地域については、下図のとおり、比較のために前回調査と同様に分割している。



第一地域（三の丸，五軒，新莊，常磐）では、「運行時刻や運行本数などの情報がない」、「バスの本数が少ない」及び「バス停に椅子，待合所がない」が増加し、「目的地へ行くのに乗換えが必要」及び「バス停が遠い」が減少した。

第二地域（城東，浜田，上大野）では、「バス路線が複雑で利用しづらい」及び「自宅近くをバスが運行していない」が増加し、「バスの本数が少ない」及び「バスの運賃が高い」が減少した。

第三地域（千波，吉田）では、「目的地へ行くのに乗換えが必要」及び「運行時刻や運行本数などの情報がない」が減少した。

第四地域（酒門，吉沢）では、「バス路線が複雑で利用しづらい」及び「バスの本数が少ない」が増加し、「目的地へ行くのに乗換えが必要」，「運行時刻や本数などの情報がない」及び「自宅近くをバスが運行していない」が減少した。

第五地域（緑岡，笠原，寿）では、「バスが来る時間が予測できない」，「バスの本数が少ない」及び「目的地へ向かうバスがない」が増加し、「バスの運賃が高い」が減少した。

第六地域（梅が丘，見川，河和田，赤塚）では、「バスが来る時間が予測できない」及び「運行時刻や本数などの情報がない」が増加し、「目的地へ行くのに乗換えが必要」，「バスの本数が少ない」及び「目的地へ向かうバスがない」が減少した。

第七地域（石川，渡里，堀原）では、「目的地までの時間が予測できない」及び「バスの本数が少ない」が増加し、「バスが来る時間が予測できない」，「バス路線が複雑で利用しづらい」及び「バスの運賃が高い」が減少した。

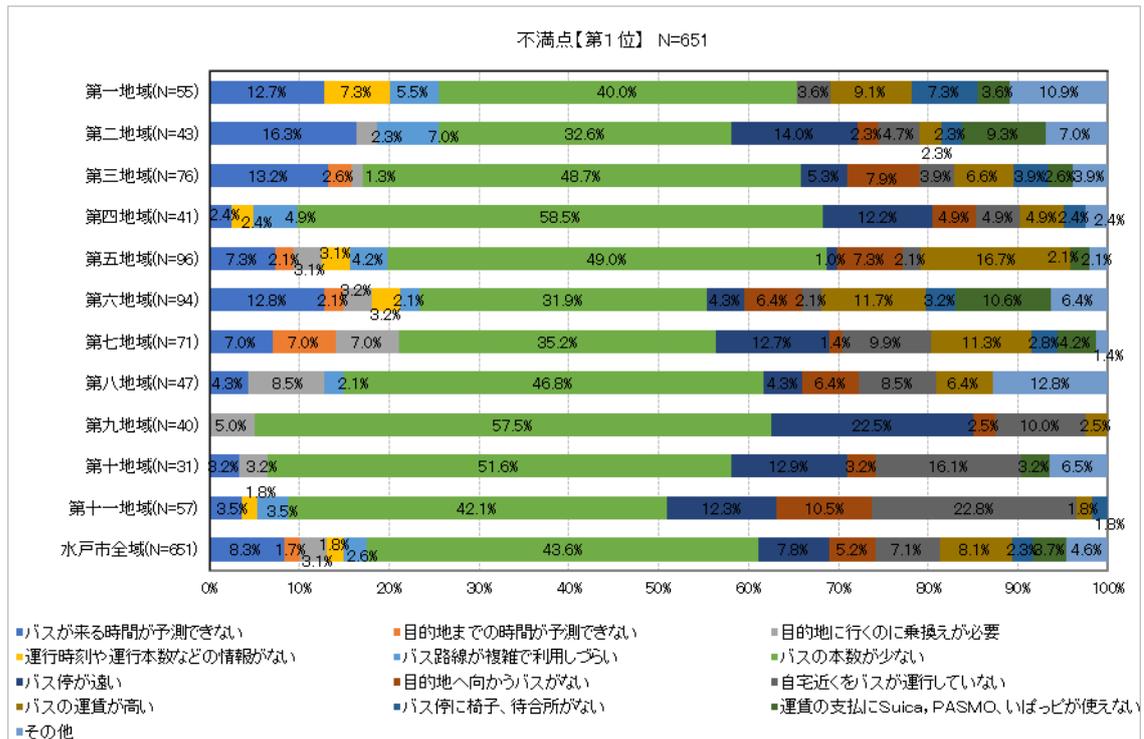
第八地域（上中妻，双葉台，山根）では、「バスの本数が少ない」及び「バスの運賃が高い」が増加し、「自宅近くをバスが運行していない」が減少した。

第九地域（飯富，国田，柳河）では、「バス停が遠い」が増加し、「バスの本数が少ない」及び「バスの運賃が高い」が減少した。

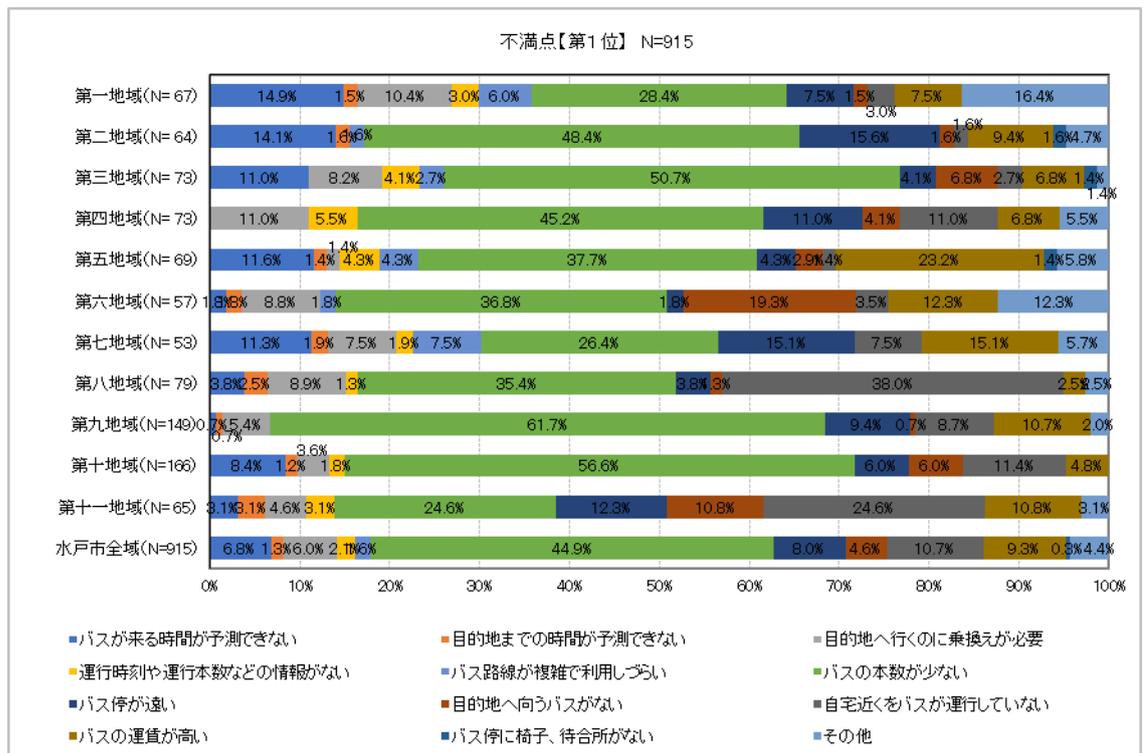
第十地域（下大野，稲荷第一，稲荷第二，大場）では、「バス停が遠い」及び「自宅近くをバスが運行していない」が増加し、「バスの本数が少ない」及び「バスの運賃が高い」が減少した。

第十一地域（妻里，内原，鯉淵）では、「バス路線が複雑で利用しづらい」及び「バスの本数が少ない」が増加し、「目的地までの時間が予測できない」，「目的地へ行くのに乗換えが必要」及び「バスの運賃が高い」が減少した。

【今回調査】



【参考：前回調査】

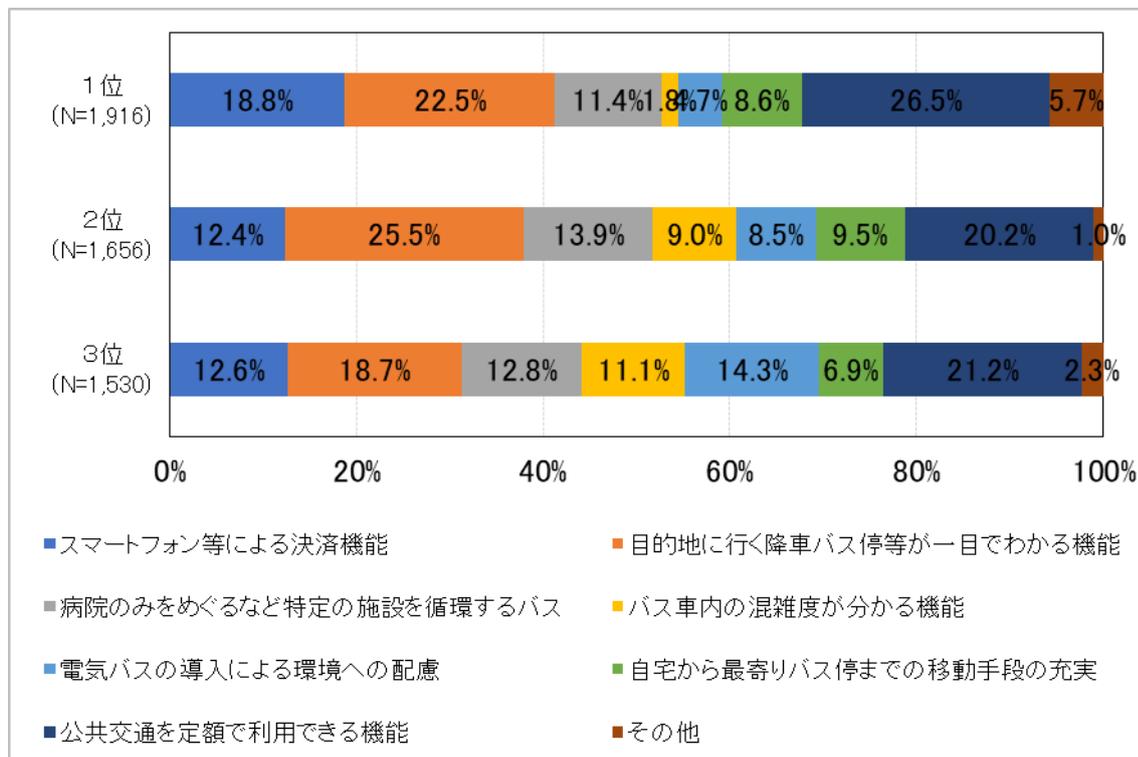


(11) あったら便利だと思う機能

次期計画における重点施策の検討に当たり、あったら便利だと思う機能について調査した。

「公共交通を定額で利用できる機能」が最も高く、約 27 パーセントとなっている。

その他の機能を見ると、「スマートフォン等による決済機能」(約 19 パーセント)、「目的地に行く降車バス停等が一目でわかる機能」(約 23 パーセント)、「病院のみをめぐるなど特定の施設を循環するバス」(約 11 パーセント)、「バス車内の混雑度が分かる機能」(約 2 パーセント)、「電気バスの導入による環境への配慮」(約 5 パーセント)、「自宅から最寄りバス停までの移動手段の充実」(約 9 パーセント)となっている。

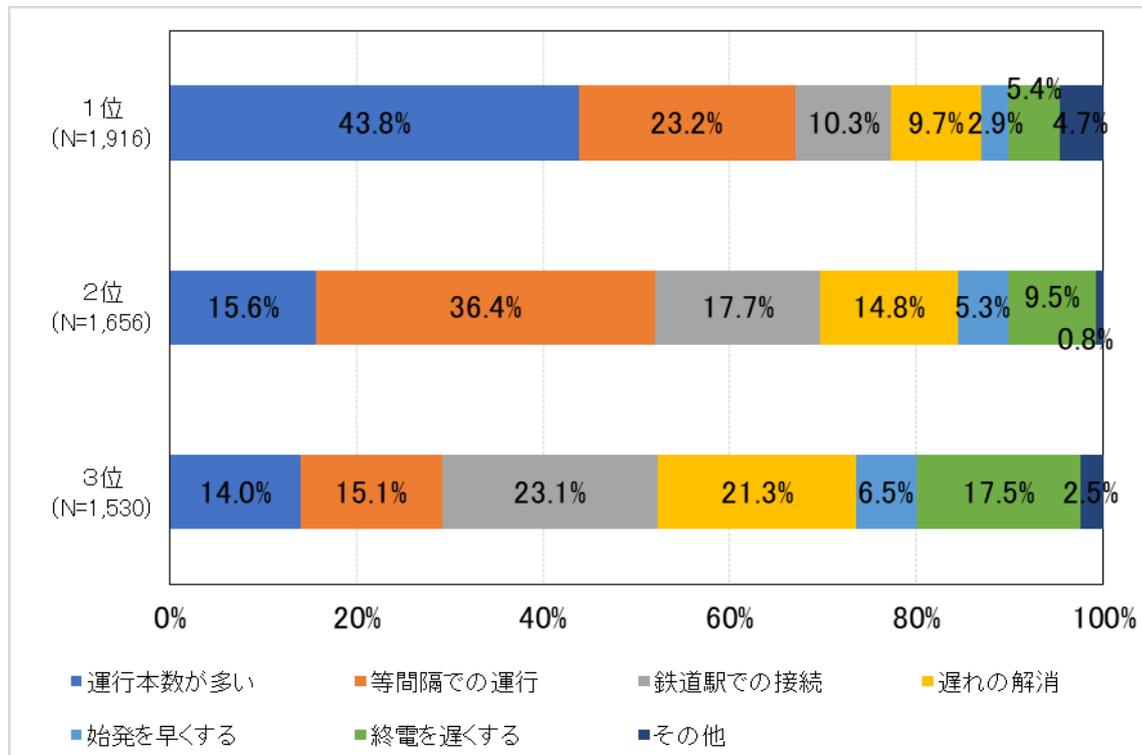


(12) 運行ダイヤについて強く希望する順

運行ダイヤについて、市民が希望するものについて調査した。

「運行本数が多い」が最も高く、約44パーセントとなっている。

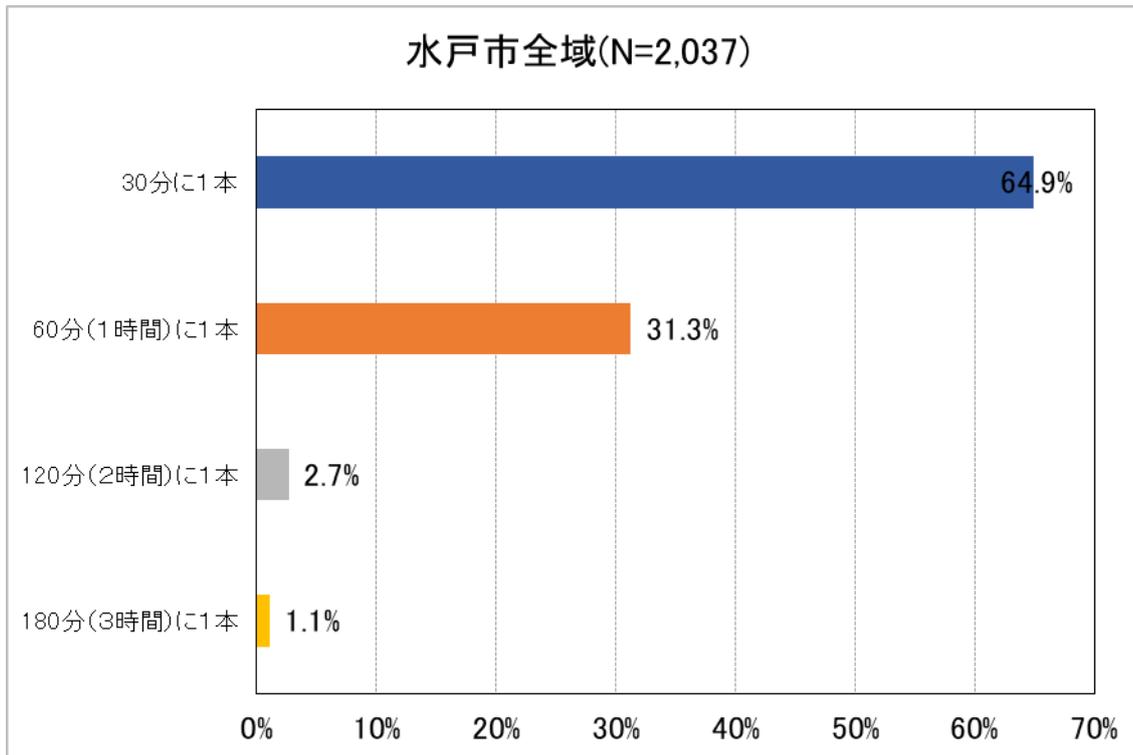
その他の希望するものを見ると、「等間隔での運行」(約23パーセント)、「鉄道駅での接続」(約10パーセント)、「遅れの解消」(約10パーセント)、「始発を早くする」(約3パーセント)、「終電を遅くする」(約5パーセント)となっている。



(13) 許容できる運行間隔

「30分に1本」が最も高く、約65パーセントとなっている。

その他の運行間隔を見ると、「60分（1時間）に1本」（約31パーセント）、「120分（2時間に1本）」（約3パーセント）、「180分（3時間）に1本」（約1パーセント）などとなっている。

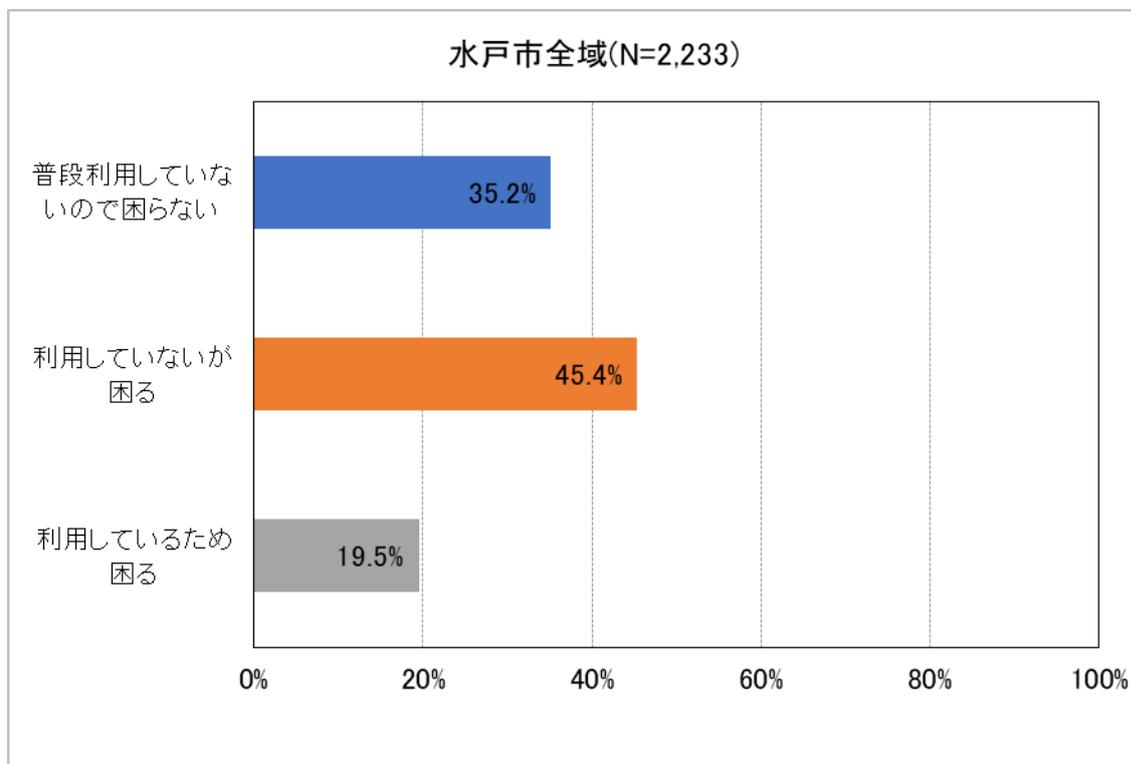


(14) バス路線廃止による影響

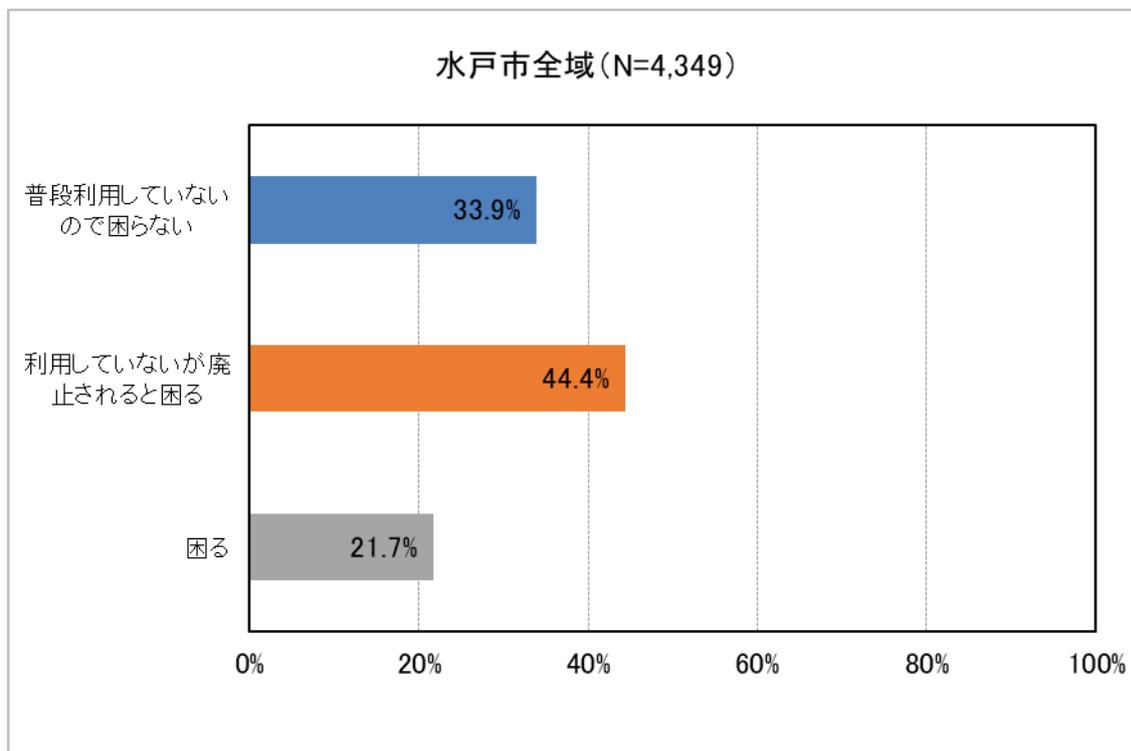
ア 困るかどうか

「普段利用していないが困らない」がやや増加したものの、全体として大きな変化は見られなかった。

【今回調査】



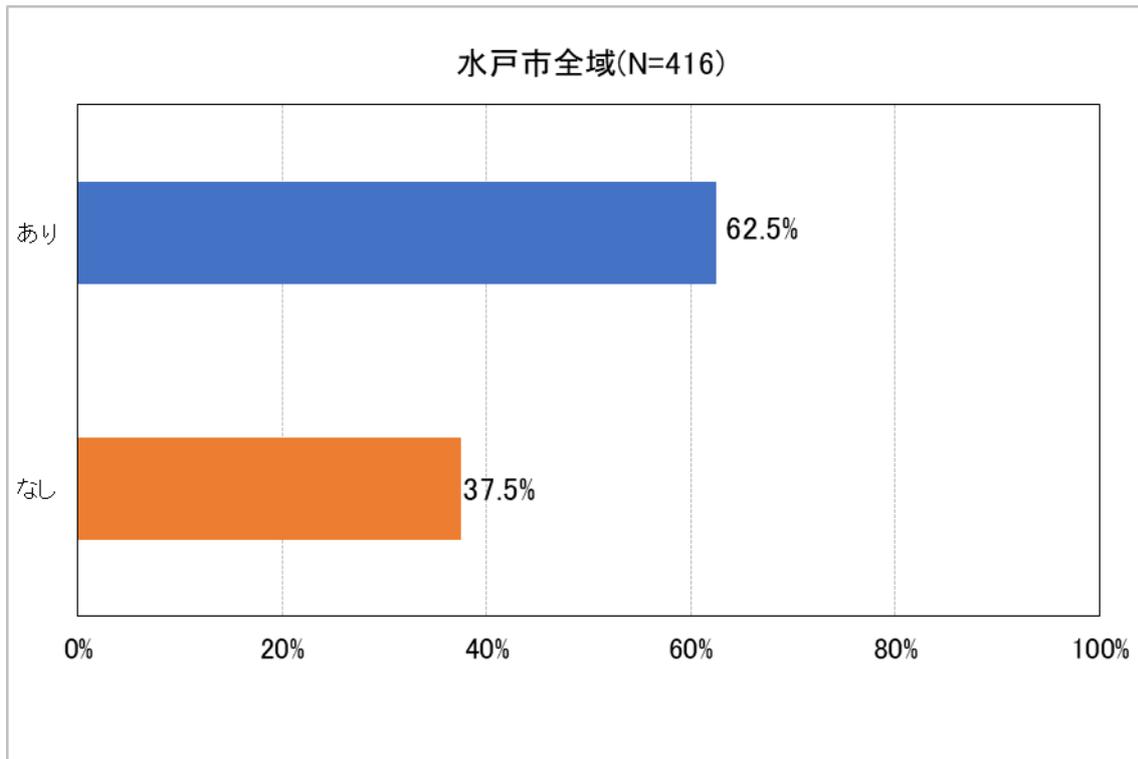
【参考：前回調査】



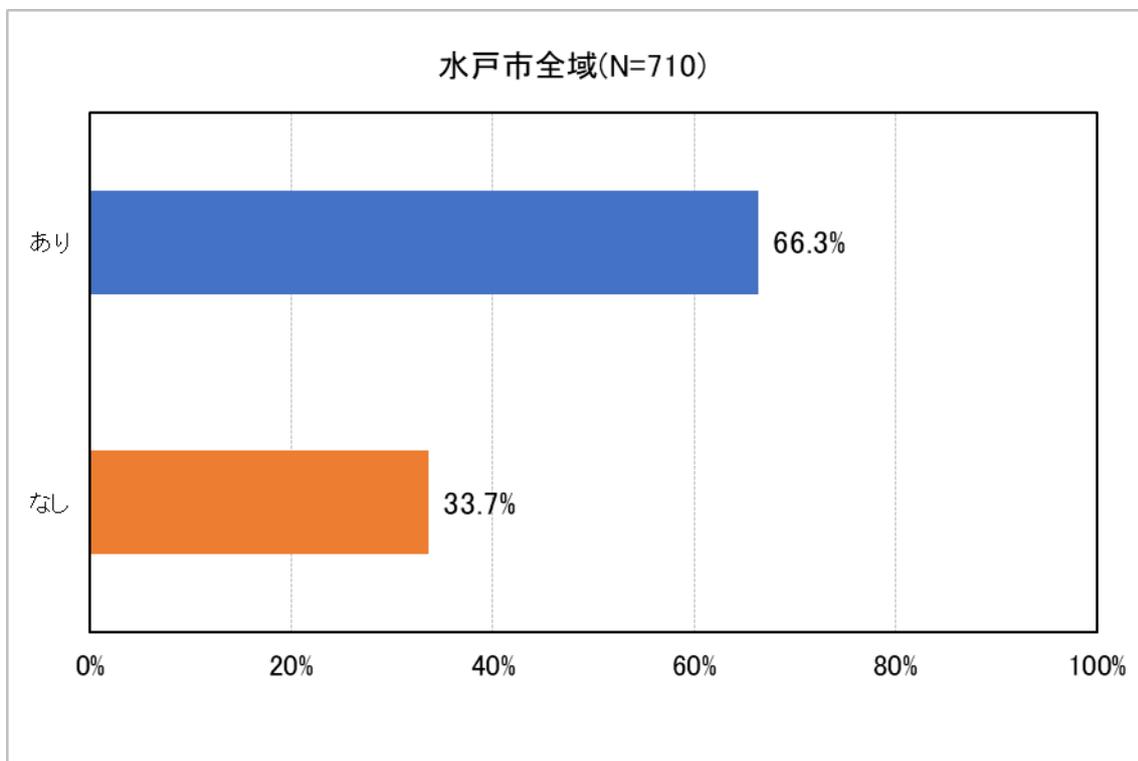
イ 代替手段の有無

前回調査から大きな変化は見られなかった。

【今回調査】



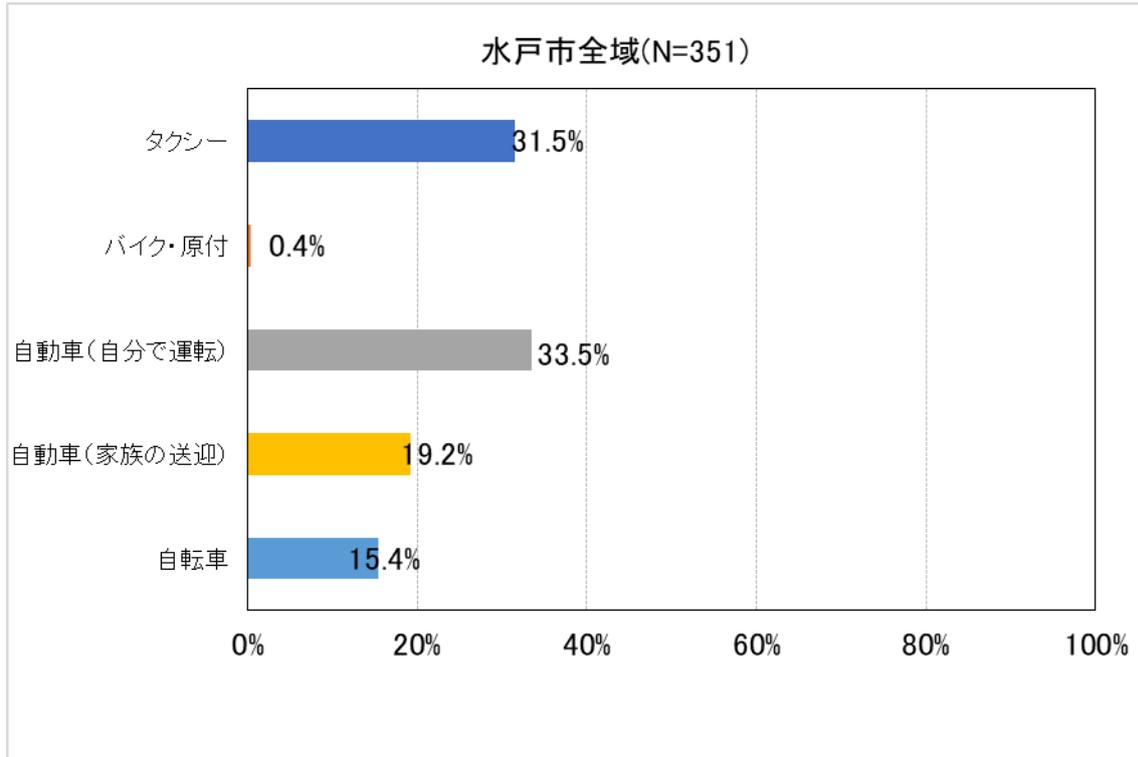
【参考：前回調査】



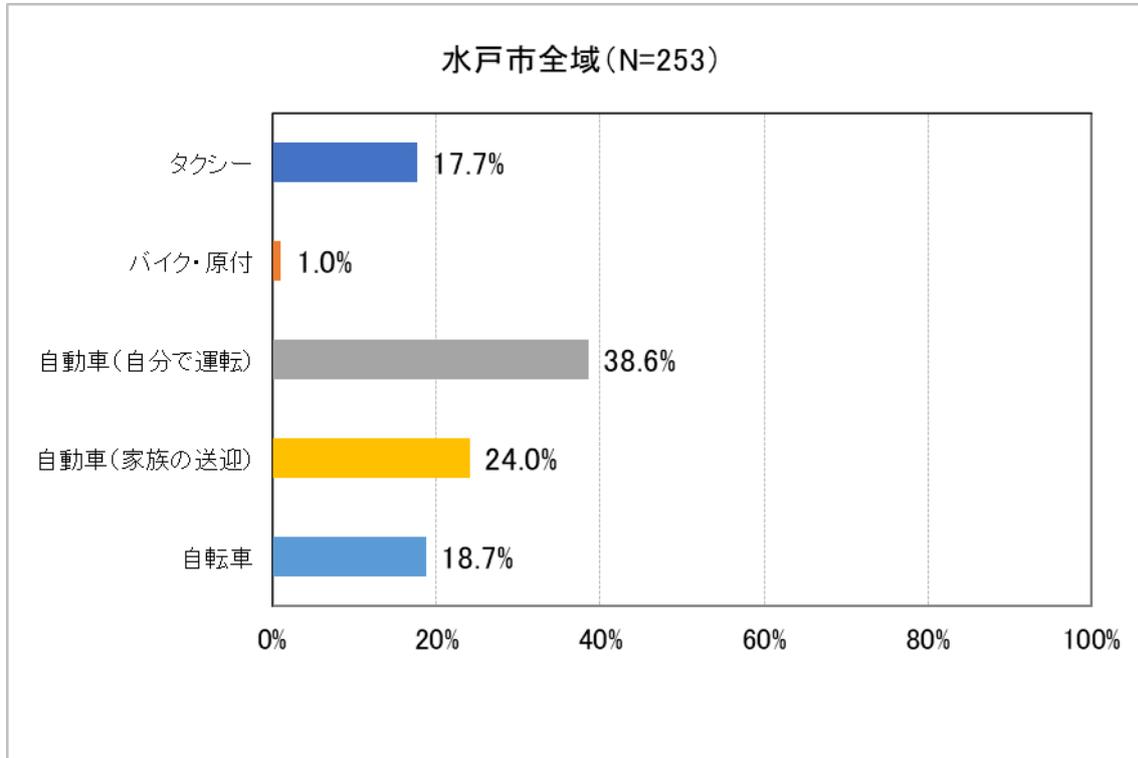
ウ 代替手段の内訳

タクシーの割合が大きく増加し、それ以外の割合が全体的に減少している。

【今回調査】



【参考：前回調査】

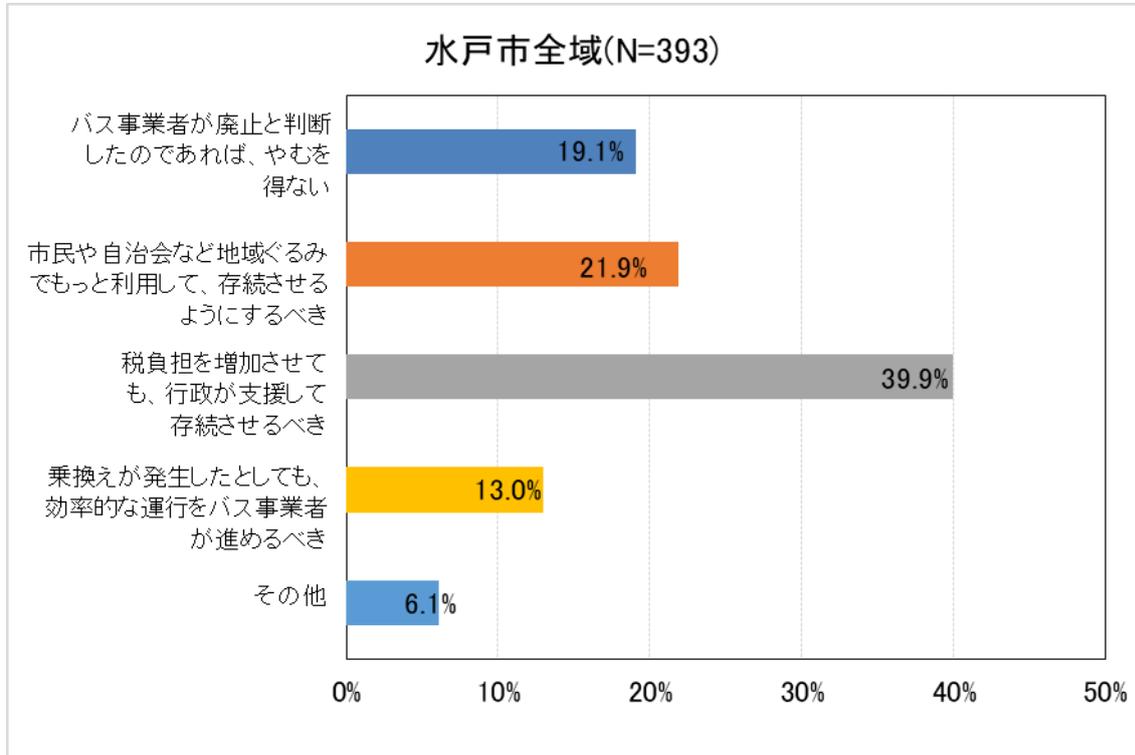


エ バス路線廃止申し出に対する反応

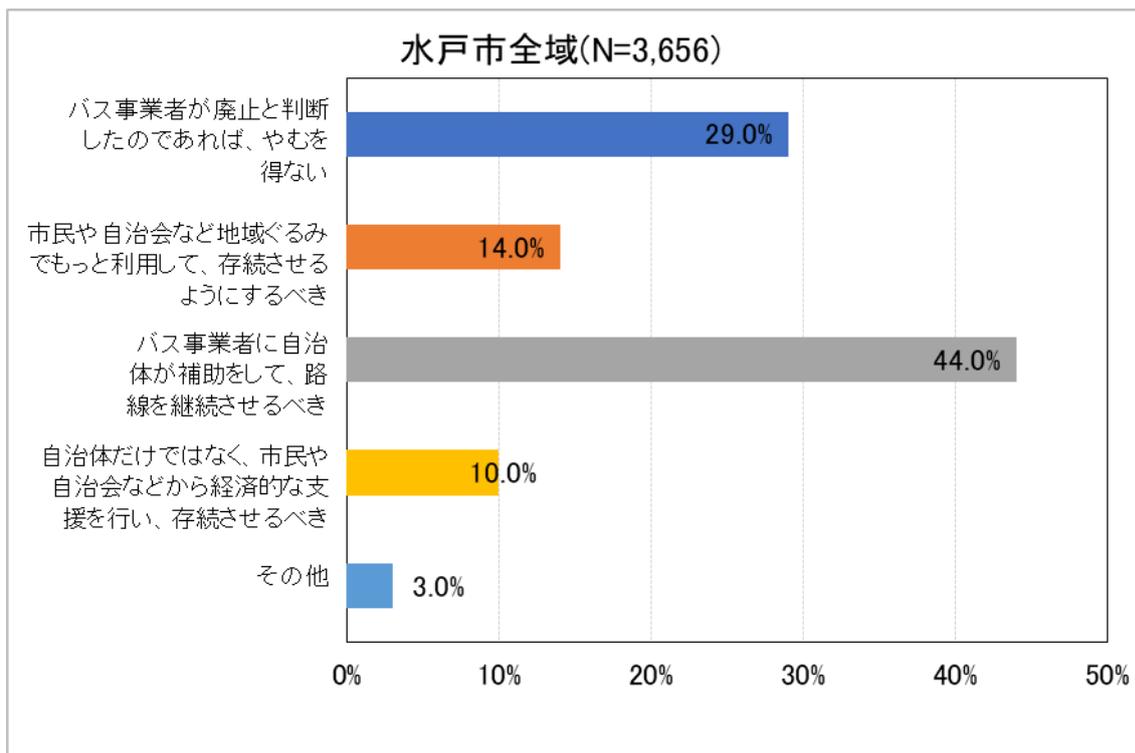
「市民や自治会など地域ぐるみでもっと利用して、存続させるようにするべき」が増加し、「バス事業者が廃止と判断したのであれば、やむを得ない」が減少した。

その他の反応を見ると、「税負担を増加させても、行政が支援して存続させるようにするべき」(約40パーセント)、「乗換えが発生したとしても、効率的な運行をバス事業者が進めるべき」(約13パーセント)となっている。

【今回調査】



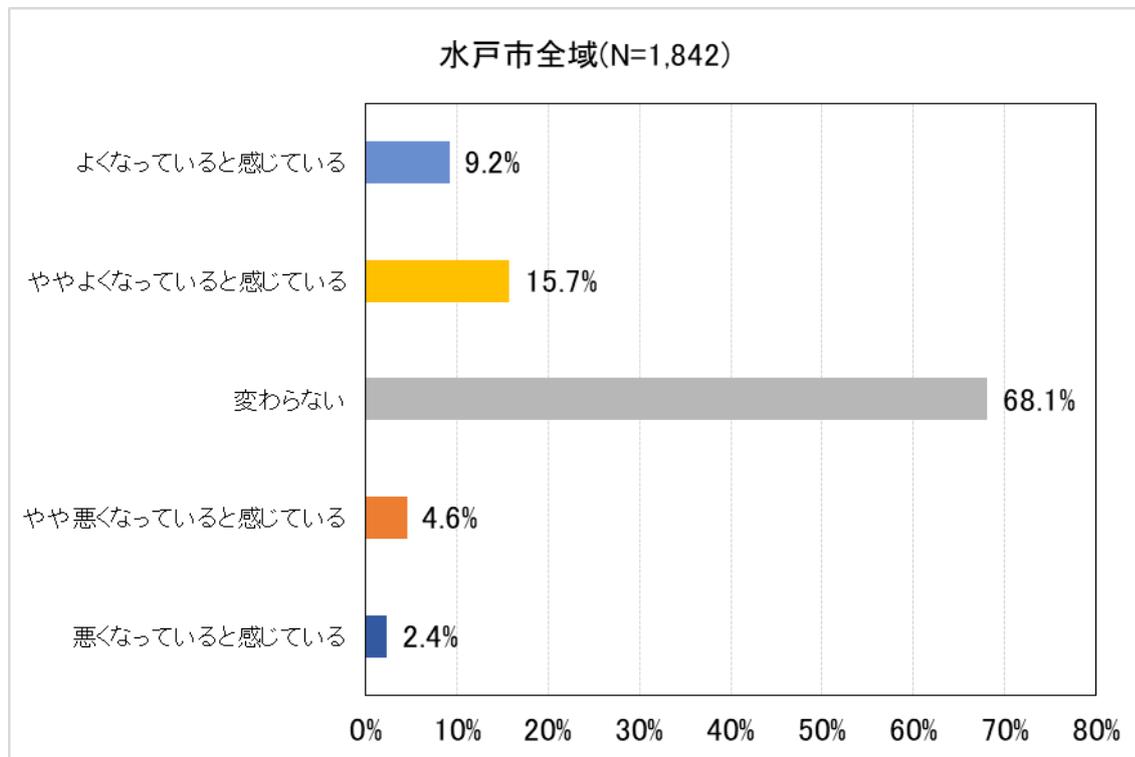
【参考：前回調査】



(15) 公共交通は利用しやすくなったと感じているかどうか

「変わらない」が最も高く、約 68 パーセントとなっている。

「(やや) よくなっていると感じている」と「(やや) 悪くなっていると感じている」を比較すると、よくなっていると感じている人の割合が高くなっており、それぞれ約 25 パーセント、7 パーセントとなっている。



(16) まとめ

ア 外出頻度や外出時刻

テレワークの普及や、外出自粛等の社会情勢による影響もあり、市民の外出頻度は全体的にやや低下している。

また、外出時刻や帰宅時刻についても、深夜から早朝時間帯が減少している。

イ 目的地

通勤・通学については大きな目的地の変化は見られなかったものの、買い物や通院については、新たなショッピングモールの開業や保健医療制度改革等の社会情勢もあり変化している。

ウ 外出手段

外出手段としては、前回調査以降大きな変化は見られず、バスを利用している割合は、6パーセント程度となっている。また、新型コロナウイルス感染症の流行により、公共交通の利用頻度はやや減少しているものの、「変わらない」や「もともと利用していなかった」が7割以上となっている。

公共交通の利用頻度が減った人の中では、自分での自動車運転による移動に50パーセント近くが変化した。

エ 路線バスサービス

路線バスサービスに対する満足度は、前回調査から大きな変化は見られなかった。

最も不満な点について、前回調査同様「バスの本数が少ない」が最も高く、そのほかに「バスが来る時間が予測できない」や「バス停が遠い」、「バスの運賃が高い」、「自宅近くをバスが運行していない」が比較的高くなっている。

また、運行ダイヤについて、希望することも、「運行本数が多い」の次に「等間隔での運行」が高くなっている。

なお、許容できる運行ダイヤについては、「30分に1本」が60パーセント以上と最も高くなっている。

一方、あったら便利だと思える機能については「公共交通を定額で利用できる機能」や「目的地へ行く降車バス停等が一目でわかる機能」が比較的高くなっている。

オ バス路線の廃止による影響

前回調査から大きな変化は見られず、6割以上が「困る」と回答している。

廃止となった場合の代替手段は「タクシー」が前回調査から10パーセント以上上昇している。

また、バス路線廃止が示された場合、現在路線バスを利用しており、困ると回答した市民の内、4割近くが「税負担を増加させても、行政が支援して存続させるべき」と考えている。

泉町一丁目バス停留所に係る安全対策について

1 これまでの経緯

泉町一丁目バス停留所については、新市民会館周辺整備に伴い、京成百貨店前から、大工町寄り（山翠前）に仮移設している。令和3年に、京成百貨店及びバス事業者等に対し、意見照会を行った上で、周辺整備終了後は、京成百貨店前に戻すこととした。

その後、京成百貨店前に戻すことを前提に、周辺の歩道工事や、デジタルサイネージバス停の整備に着手している。

1月30日開催の本会議において、茨城交通バスの車内事故発生を受け、関東鉄道(株)から今後仮移設先での運用が望ましいとの発議を受け、その後、バス事業者との協議及び水戸警察署との意見交換を実施した。

2 協議及び意見交換の概要

(1) バス事業者と市による協議（2月8日開催）

- ・ 山翠前に新たなバス停を整備する場合の課題について、どれくらいの費用がかかるか、実際に現地に工作物が設置できるか検討することとした。
- ・ 京成百貨店前に戻した場合、どのような安全向上対策が可能か検討することとし、実現可能性について県警水戸署と意見交換することとした。

(2) 水戸署との意見交換（2月16日実施）**別紙7**

道路の状況を改善するハード施策4点及びソフト的な施策4点、計8点について意見交換を行った。署内で検討をいただくこととした。

(3) 仮移設付近の歩道の状況と費用の積算

現在仮移設している歩道は、電線地中化に伴い電線共同溝が埋設されているほか、水道管、下水道管、排水溝等も埋設されており、バスシェルターや停留所標識を設置するためのコンクリート基礎を整備する場合には、それらを全て整理しなおす必要があり、億単位の費用がかかる見込みである。

3 今後の対応策

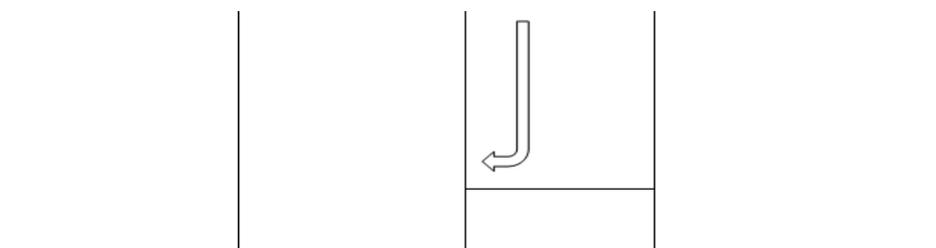
京成百貨店前にバス停を維持する。

併せて、交錯が生じないような安全対策を講じていく。

泉町一丁目バス停に係る安全対策(案)

1 道路の状況をハード的に改善する手法

	手法	予想される効果	予想される課題
①	泉町一丁目交差点を左折禁止とする。	交錯の危険性がなくなる。	泉町一丁目全体の交通に大きな影響が出る可能性がある。
②	泉町一丁目左側レーンの線(A部分)を黄色くする。	運転者の注意をより喚起する。	<ul style="list-style-type: none"> ただし、線を黄色くしてもバスが停車している限りは交通違反にならない。 既に銅ををバスレーンとしてを黄色く着色しているため目立ちにくい。
③	泉町一丁目左側レーンの線上にプラスチック柱を設置する。	無理な左折が物理的な手段で抑制される。	国道 50 号は緊急輸送道路に指定されており、緊急車両通行の妨げになるおそれがないか慎重に検討する必要がある。
④	泉町一丁目バス停前に「バス」の路面標示を行う。	バス優先レーンであることが意識付けられる。	法定外表示であるため、取締りの対象にはならない。



泉町一丁目交差点

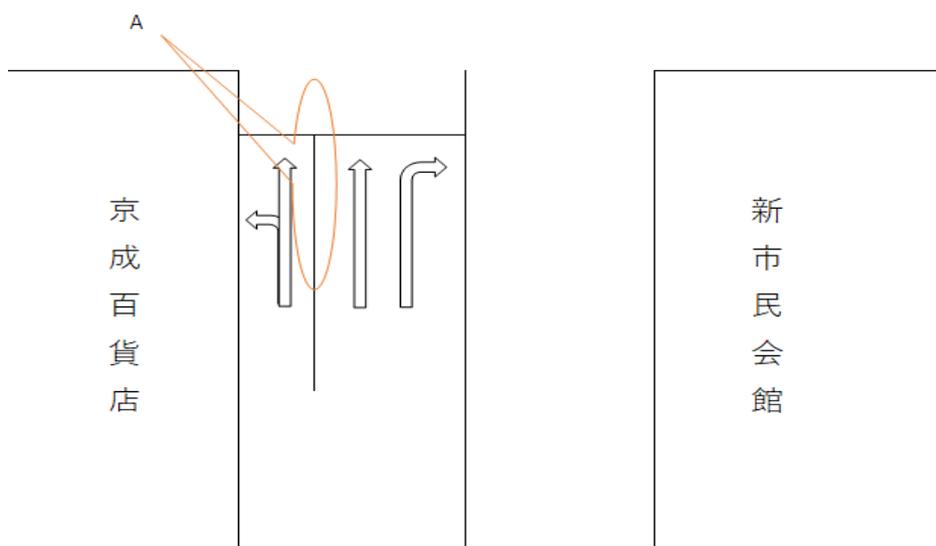


図1 交差が発生しているポイント



図2 車線を黄色くする。



図3 プラスチック柱を設置する。



図4 路面にバス停留所表示を行う。



2 ソフト的に改善する手法

	手法	予想される効果	予想される課題
⑤	大規模イベント開催時は、京成百貨店が警備員をB地点に配置し指導を行う。	誘導員の注意喚起により、左折車との交錯の危険性が低減する。	・ 道路内の取締りを行う権限がない。 ※ 既に実施されている。
⑥	開店時間前後にB地点で警察による交通指導を行う。	警察官の存在により、左折車の意識がとの交錯の危険性が低減する。	取締りスペースの確保が困難である。
⑦	一つ手前の交差点で左折するよう百貨店内で啓発を行う。	泉町一丁目交差点を左折する車両が減少する。	百貨店入庫が右折となるため、かえって南町方面へ渋滞が伸びるおそれがある。
⑧	Mitori0 地区北側からの入庫を啓発する。	国道 50 号を左折する台数が減少する。	Mitori0 地区全体の車の流れがどのようになるか現時点で不明であるため、開館後しばらく様子を見る必要がある。

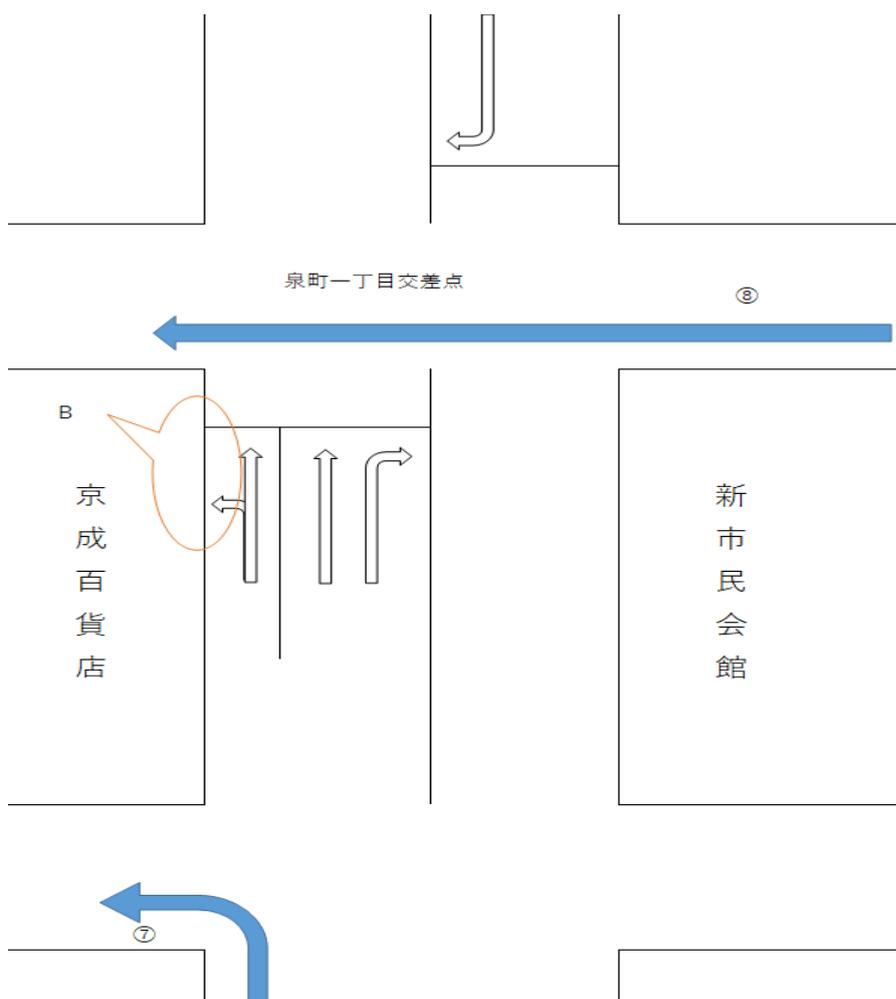


図5 京成百貨店が配置している警備員2人（令和5年3月4日 ※ 大北海道展開催時）

※ 一人は指示棒により右折車・左折車を誘導，もう一人は，拡声器を用いて誘導を行っていた。



図6 看板も使用していた。



図7 左折車よりも大工町方面からの右折車が多い。

