

### 3 公共交通課題整理

【資料4-6】

人口	<ul style="list-style-type: none"><li>□ 総人口は減少傾向にあり、2022年度人口（172千人）は、網形成計画策定時点の2014年度（190千人）と比べ、<b>約18千人減（10%減）</b>。</li><li>□ 地区別では、西部、宮田白銀、旭国分において、2020年度人口は2014年度比で20%減を超えており、他の地区よりも人口の減少割合が大きい。</li><li>□ 2014年度と比べ高齢化が進行しており、西部、塙山、西成沢、金沢台原は、高齢化率が43%（市平均+10pt）及び後期高齢化率28%（市平均+10pt）を超え、特に高齢化が進展している地区である。</li><li>□ <b>BRT沿線地区は、他の地区と比べて人口減少は鈍化している</b>（BRT沿線地区:2014年度の6%減、その他地区:2014年度の10%減）。</li></ul>
市内 鉄道駅	<ul style="list-style-type: none"><li>□ <b>日平均乗車人員は、コロナ禍前より減少傾向</b>にあり、2019年度（32.5千人/日）は2014年度（33.6千人/日）より1.1千人/日の減少（3%減、年換算402千人減）、コロナ禍の2021年度（25.4千人/日）は2014年度より8.2千人/日の減少（24%減、年換算2,993千人減）。</li></ul>
ひたち BRT	<p>&lt;利用者数&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>□ <b>第Ⅱ期区間開業及び周辺路線の再編に伴い、コロナ禍前では利用者数が増加</b>し、2019年度（445千人）は2014年度（140千人）より304千人の増加（318%増）。一方、<b>コロナ禍は他路線よりも減少割合は小さい</b>が、2021年度（424千人）は2019年度より21千人の減少（5%減）。</li></ul> <p>&lt;収支状況&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>□ コロナ禍前の2019年度は運送収入と国庫補助（地域内フィーダー系統補助）により運行経費を賄っていたが、<b>コロナ禍の利用者数減少により2021年度は運送収入と国庫補助だけでは運行経費を賄えず</b>、補助控除後も赤字になっている。</li></ul>
茨城交通 路線バス	<p>&lt;利用者数&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>□ <b>コロナ禍前から減少傾向</b>にあり、コロナ禍前の2019年度（2,857千人）は2014年度（3,378千人）より521千人の減少（15%減）。<b>コロナ禍においては、外出自粛やテレワークの定着が影響して更に利用者数減少</b>しており、現在も<b>コロナ禍前の水準には回復していない</b>。2021年度（2,063千人）は2019年度より794千人の減少（28%減）。</li></ul> <p>&lt;収支状況&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>□ <b>コロナ禍前から運送収入だけでは運行経費を賄えない路線に対して、国庫補助（地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助）と日立市補助により運行を維持</b>してきたが、BRTを除く全23路線の内<b>16路線は補助控除後も赤字路線</b>であった。一方、コロナ禍の利用者数減少に伴う運送収入の減少により、17路線では運送収入が2019年度の20%減以上となっており、<b>補助控除後の赤字路線はBRTを除く全24路線の内21路線に増加</b>した。</li></ul>
椎名観光バス	<p>&lt;利用者数&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>□ <b>コロナ禍前から減少傾向</b>にあり、コロナ禍前の2019年度（36千人）は2014年度（48千人）より12千人の減少（25%減）。コロナ禍では、茨城交通同様に利用者数減少が進み、<b>現在もコロナ禍前の水準には回復していない</b>。2021年度（28千人）は2019年度より8千人の減少（22%減）。</li><li>□ コロナ禍前から全路線で利用者数が少なく、2019年度は<b>全5路線で5人/便未満</b>となっており、2021年度はコロナ禍で更に利用者数が減少している。</li></ul> <p>&lt;収支状況&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>□ コロナ禍前から運送収入だけでは運行経費を賄えない路線に対して、<b>日立市補助により運行を維持</b>してきたが、全5路線の内<b>4路線は補助控除後も赤字路線</b>であった。一方、コロナ禍の利用者数減少に伴う運送収入の減少により、3路線では運送収入が2019年度の20%減以上となっている。</li></ul>

# 3 公共交通課題整理

なかさと号  
・みなみ号

## <利用者数>

- **なかさと号は、コロナ禍前から減少傾向**にあり、2019年度（4.4千人）は2014年度（5.7千人）より1.3千人の減少（22%減）、2021年度（3.4千人）は2019年度より1.0千人の減少（22%減）。
- **みなみ号もコロナ禍前から減少傾向**にあり、2019年度（3.0千人）は2014年度（4.4千人）より1.4千人の減少（32%減）、2021年度（2.3千人）は2019年度より0.7千人の減少（23%減）。また、2022年4月に**デマンド交通へ移行したが、移行前より利用者数は落ち込んでいる**。

## <収支状況>

- なかさと号とみなみ号は利用者からの運送収入に加え、沿線地域の世帯負担金や日立市補助により運行を維持している。一方で、沿線地域の人口及び世帯数の減少により、**世帯負担金の支払世帯数も減少傾向**にあり、運行維持に向けた取組の検討が必要である。

## 茨城交通路線（生活路線16路線）の利用者：347票

### <回答者属性>

- 10～20歳代9%、30～64歳33%、65歳以上58%で**半数は高齢者**。
- 居住地は、日立市内が89%、市外が10%であり、市民の利用が多い。
- **回答者の71%は自分で運転しない**

### <路線バス利用状況>

- 回答者の54%は乗継しており、回答者の半数は鉄道に乗り継ぎしている。乗継先は多い順に常磐線の水戸方面75%、いわき方面20%。
- 利用頻度は、**週に1回以上が87%**であり、日常的な利用者が多い。
- 利用目的は多い順に**買物46%、通院38%、通勤36%**であり、買物や通院、通勤といった日常利用目的が多い。

### <路線バスに対する意見>

- 路線バスを不便だと感じる点は、多い順に運行本数が少ない56%、時刻表通りに来ない30%、最終バスの時刻が早い24%。
- バスサービスの総合満足度は、満足29%、不満20%であり、**満足が不満を9ポイント上回る**。
- 項目別の満足度は、運行本数、運行時間帯で不満が満足を上回る。

## 椎名観光バス（全5路線）の利用者：18票

### <回答者属性>

- 10～20歳代は0%、30～64歳が61%、65歳以上が39%。
- 居住地は、日立市内が94%、市外が6%、市民の利用が多い。
- **回答者の72%は自分で運転しない**。

### <路線バス利用状況>

- 回答者の94%は乗継しており、回答者のほとんどが鉄道に乗り継ぎしている。乗継先は常磐線の水戸方面が100%。
- 利用頻度は、**週に1回以上が89%**であり、日常的な利用者が多い。
- 利用目的は多い順に**通勤67%、買物50%、通院33%**であり、通勤と買物でよく利用されている。

### <路線バスに対する意見>

- 路線バスを不便だと感じる点は、多い順に運行本数が少ない78%、最終バスの時刻が早い39%。
- バスサービスの総合満足度は、満足33%、不満22%であり、**満足が不満を11ポイント上回る**。
- 項目別の満足度は、運行本数、運行時間帯で不満が満足を上回る。

バス利用者アンケート

各種ニーズ調査

乗降調査

- 十王駅といがき台団地、山部地区、工業団地を結ぶ利用が多く、一定の利用需要があると考えられる。
- **高原・黒坂線は、小中学生の登下校利用が中心**。小中学生の登下校手段としての維持が必要。
- **鵜の岬線と城の丘線は、1日を通してほとんど利用がない**（2路線合計11便中7便で利用者ゼロ）。利用状況に応じた運行の見直しが必要。

### 3 公共交通課題整理

#### <配布・回答状況>

- 配布数5,000世帯分、**回収数2,515票**（網形成計画策定時配布数5,000世帯分、回収数2,405票）。

#### <回答者属性>

- 年齢構成は10～20歳代8%（網形成計画8%）、30～64歳48%（網形成計画44%）、65歳以上43%（網形成計画47%）。
- **回答者の22%は「自分で運転しない**（運転して外出しない+免許返納+免許未所持）」であり、**網形成計画時と比べて7ポイント小さい。**

#### <日常的な外出>

- 通勤先は市内82%、市外18%。通学先は市内78%、市外22%。買物先は市内97%であり、多い順にマルト、カスミ、ヨークベニマル。通院先は市内94%であり多い順に地域のクリニック・診療所、日立総合病院、ひたち医療センター。趣味・娯楽の外出先は市内34%、市外66%。

#### <バスの利用状況>

- **バス利用者（月1～2回以上）が35%・368票**（ひたちBRT3%・81票、茨城交通路線11%・280票、椎名観光バス路線0.2%・6票、なかさと号0票、みなみ号1票）、**バス低頻度利用者（年に数回）20%・513票、バス非利用者が51%・1,284票。**

#### <バス非利用者のバスを利用しない理由（※自分で車を運転できると家族や友人に送迎を頼めるを除く多い順）>

- ひたちBRT：バス停が遠い14%、行先が目的地に合わない11%、運行本数が少ない4%、
- 茨城交通路線：運行本数が少ない11%、行先が目的地に合わない8%、バス停が遠い6%
- 椎名観光バス路線：行先が目的地に合わない7%、バス停が遠い6%、運行本数が少ない4%
- なかさと号・みなみ号：目的地まで時間がかかる6%、バス停が遠い6%、バスの乗り方がわからない2%、時刻表や乗場がわかりにくい2%

#### <タクシーの利用状況とタクシーを利用しない理由（※別の移動手段があるを除く多い順）>

- **タクシー利用者（月1回以上）5%・133票、タクシー低頻度利用者（年に数回）21%・525票、タクシー非利用者64%・1,606票。**
- タクシー非利用者のタクシーを利用しない理由は、料金が安い43%、事前に料金がわからない13%

#### <バス事業者の運行サービスの満足度（※無回答とわからないを除いた回答割合）>

- 「満足している（20%）」が「満足していない（32%）」を12ポイント下回るが、網形成計画時と比べて「満足していない（34%）」は2ポイント減であり、**網形成計画時よりもバス事業者の運行サービスの不満度は微減している**と考えられる。

#### <バスを利用し支えるべきか（※無回答とわからないを除いた回答割合）>

- 「そう思う（60%）」が「思わない（10%）」を50ポイント上回るが、網形成計画時と比べて「そう思う（67%）」は7ポイント低下、「思わない（8%）」は2ポイント増加しており、**バスを利用し支えるべきという考えに否定的な意見が微増した**と考えられる。

#### <バスの運行・維持が難しい地域における公共交通のあり方（※無回答を除いた回答割合）>

- 多い順に、「非運転者に限り市が移動手段確保」36%、「市が費用負担」33%、「地域と市が費用負担」22%である。網形成計画時よりも「市が費用負担」と「非運転者に限り市が移動手段確保」の回答割合が増えており、**市が移動手段を確保すればいいという回答者が増えた**と考えられる。

#### <住民が組織的にバスを維持するべきか（※無回答とわからないを除いた回答割合）>

- 「取り組みをするべきとは思わない（7%）」を「**取り組みをするべきと思う（69%）**」が62ポイント上回る。