

交通政策・物流問題
調査特別委員会

調査結果報告書

令和 6 年 12 月

茨 城 県 議 会

令和 6 年 12 月 16 日

茨城県議会議長 半村 登 殿

交通政策・物流問題調査特別委員会
委員長 石井 邦一

交通政策・物流問題調査特別委員会調査結果報告書

令和 6 年第 1 回定例会において本委員会に付託された「公共交通及び物流に関する諸方策の在り方」について、これまでの調査の経過及び結果を次のとおり報告する。

目 次

— はじめに —	1
○ 調査方針及び調査経過	2
○ 現状と課題	
I 公共交通に関する諸方策の在り方	5
1 広域的な移動を支える公共交通の維持	
2 地域の実情に応じた移動手段の確保	
3 公共交通における共創の推進	
II 物流に関する諸方策の在り方	14
1 商慣行の見直し	
2 荷主・消費者の行動変容	
3 物流の効率化	
○ 公共交通及び物流に関する諸方策の在り方（提言）	
《重点的に取り組むべき事項》	
I 公共交通に関する諸方策の在り方	18
1 広域的な移動を支える公共交通の維持	
2 地域の実情に応じた移動手段の確保	
3 公共交通における共創の推進	
II 物流に関する諸方策の在り方	24
1 商慣行の見直し	
2 荷主・消費者の行動変容	
3 物流の効率化	
— おわりに —	28

参考資料

○ 調査に当たった委員	31
○ 活動経過	32
○ 公共交通及び物流に関する対策の充実・強化を求める意見書	35
○ 関連資料	38
○ 論点整理資料	64

はじめに

鉄道・バスをはじめとした公共交通は、高齢者や児童生徒などにとって不可欠な「移動の足」であるとともに、普段は自家用車を利用している県民にとっても、代替の移動手段としてなくてはならないものである。

また、「経済を回す血液」ともいわれる、トラック輸送をはじめとした物流は、生活様式の変化に伴う宅配需要の増加などに象徴されるとおり、県民の暮らしとは切り離すことができない密接な関係になっている。

一方、公共交通と物流の両分野においては、かねてより人手不足や燃料費の高騰など様々な課題に直面していたところであるが、自動車運転業務の労働時間に上限規制が適用されることに伴う、いわゆる「2024 年問題」という新たな状況までもが生じている。

このような中、人口減少社会にあっても公共交通と物流を持続可能なものとしていくため、私たちは一連の諸課題に対し、その深刻さや解決の難しさから目をそらすことなく、喫緊の課題として向き合わなければならない。

特に、公共交通と物流を巡っては、同じ茨城県でありながら、地域によって置かれている状況や抱えている課題が大きく異なるため、各地域の実情をしっかりと踏まえた上で、それぞれに適切な対策を講じていく。

また、事業者レベルの目線に立った大きな視点、生活者レベルの目線に立った身近な視点、これら双方の視点から調査・検討を進めていく。

そうした考え方の下、委員会としては、実効性があり未来に誇れる提言を打ち出していくことを基本的な姿勢として議論に臨んだ。

執行部からは各調査項目に係る現状と課題、今後の対応等について詳細な説明をいただいたほか、委員会審議の充実を図るため、2回にわたる現地調査を行うとともに、公共交通と物流の学術的な領域や実際の現場に精通した有識者の皆様、さらには本県議会と包括協定を締結している各大学の学生の皆様など、多くの方々から貴重なご意見をいただきながら、精力的に調査・検討を進めてきた。

また、本委員会として、「公共交通及び物流に関する対策の充実・強化を求める意見書」を発議するなど、国への要望にも力を注いできたところである。

今般、本委員会における調査・検討の集大成として、委員会での審議結果を踏まえ、公共交通及び物流に関する諸方策の在り方について、調査結果をここに報告するものである。

調査方針及び調査経過

1 調査方針

本委員会の設置経緯などを踏まえ、調査方針を次のとおり決定した。

(1) 調査目的

人口減少の進展に伴い、様々な業界で人手不足が深刻化する中、自動車運転業務の労働時間に上限規制が適用されることに伴う、いわゆる「2024 年問題」が、困窮の状況に追い打ちをかけようとしている。

特に、公共交通と物流の分野においては、事業者がその影響を大きく受け、経営の維持に不安を抱えているほか、サービスの利用者にとっても、「移動の足」や「物の配送」といった日常生活に不可欠な要素への影響が懸念されており、総じて県民生活への影響は甚大と言わざるを得ない。

そこで、国や県における法制度や計画の理念なども踏まえ、県民生活に不可欠なインフラである地域公共交通と物流のシステムが、人口減少社会にあっても持続的にその機能を発揮するため、「公共交通及び物流に関する諸方策の在り方」について調査・検討を行う。

(2) 調査項目

- ① 公共交通に関する諸方策の在り方
- ② 物流に関する諸方策の在り方

(3) 調査期間

調査期間は、令和 6 年 12 月までの概ね 8 ヶ月とし、令和 6 年第 4 回定例会の会期中に調査結果の報告を行う。

2 調査経過

本委員会は、令和6年3月26日の第1回定例会で設置され、5月27日の第1回委員会において調査方針を決定して以降、7回にわたり委員会を開催し、調査・検討を進めてきた。

第1回委員会では、筑波大学システム情報系教授の岡本直久氏をお招きし、「茨城県における公共交通の課題と論点」についてご意見をいただいた。

また、執行部から「公共交通に関する諸方策の在り方」のうち「広域的な移動を支える公共交通の維持」について説明を聴取し、議論を行った。

第2回委員会では、一般社団法人茨城県バス協会会長の任田正史氏、一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会会長の出野清秀氏をお招きし、それぞれ「茨城県のバス交通を巡る現状と課題」、「茨城県のタクシーを巡る現状と課題」についてご意見をいただいた。

また、執行部から「公共交通に関する諸方策の在り方」のうち「地域の実情に応じた移動手段の確保」について説明を聴取し、議論を行った。

1回目の現地調査では、JR水郡線の常陸大宮～常陸大子間を乗車するとともに、東日本旅客鉄道（株）（以下「JR東日本」）水戸支社からJR水郡線の現状等について説明を聴取した。

また、大子町役場を訪問し、大子町AI乗合タクシー「たくまる」の取組について説明を聴取した。

2回目の現地調査では、ハナワ物流（株）つくば物流センターを視察し、荷待ち時間削減のための取組等について説明を聴取した。

また、宇都宮市役所を訪問し、宇都宮LRTの概要について説明を聴取したほか、LRTの宇都宮駅東口～清原地区市民センター前間を乗車した。

第3回委員会では、ひたちなか海浜鉄道（株）代表取締役の吉田千秋氏、公益財団法人茨城県老人クラブ連合会会長の坂本鉄夫氏をお招きし、それぞれ「湊線 市民協働から延伸へ ～地域鉄道活性化の先行事例として～」、「高齢者の移動に関する現状と課題」についてご意見をいただいた。

また、執行部から「公共交通に関する諸方策の在り方」のうち「公共交通における共創の推進」について説明を聴取し、議論を行った。

第4回委員会では、流通経済大学流通情報学部教授の大島弘明氏、一般社団法人茨城県トラック協会会長の小倉邦義氏をお招きし、それぞれ「物流における商慣行の見直しと荷主・消費者の行動変容」、「運送事業者の視点に立った物流の現状と課題」についてご意見をいただいた。

また、執行部から「物流に関する諸方策の在り方」のうち「商慣行の見直し」、「荷

主・消費者の行動変容」について説明を聴取し、議論を行った。

第5回委員会では、吉田運送（株）代表取締役の吉田孝美氏をお招きし、「物流業界が抱える課題とは？今後の動向と改善対策」についてご意見をいただいた。

また、執行部から「物流に関する諸方策の在り方」のうち「物流の効率化」について説明を聴取し、議論を行った。

さらに、県議会と包括協定を締結している茨城キリスト教大学、流通経済大学、常磐大学、茨城大学から学生の皆様をお招きし、公共交通及び物流に関する意見交換を行った。

第6回委員会では、これまでの調査・検討状況を踏まえ、提言の集約に向けた論点整理とともに、さらなる提言の追加など調査結果報告書案の検討を行った。

その後も、精力的に調査・検討を進め、12月に開催した第7回委員会において、本委員会の調査結果報告書を取りまとめるとともに、「公共交通及び物流に関する対策の充実・強化を求める意見書」を発議することとしたところである。

I 公共交通に関する諸方策の在り方

1 広域的な移動を支える公共交通の維持

(1) 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

(2) 地域公共交通の維持に必要な支援の実施

①鉄道ネットワークの現状等

○現状

県内では、J R 東日本 5 路線、首都圏新都市鉄道（株）1 路線、地域鉄道 4 社 6 路線（うち 1 路線は貨物輸送のみ）が運行されているが、人口減少やモータリゼーションの進展といった社会情勢の変化により、鉄道利用者は年々減少傾向にあり、原油価格高騰とも相まって、鉄道事業者の経営を圧迫している。

国の旅客地域流動調査では、令和 4 年度の県内鉄道の利用者数は 106 百万人であり、新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に落ち込んだ後、回復傾向にあるが、コロナ禍前の利用者数には至っていない状況である。ただし、ひたちなか海浜鉄道湊線では、令和 3 年度に沿線に学校が開設されたことにより定期旅客が大幅に増え、コロナ禍前よりも利用者が増えている。

このような中、J R 東日本では、令和 4 年度から「利用の少ない線区」として、令和元年度実績において平均通過人員が 2,000 人／日未満であった線区の経営状況を公表しており、本県では、J R 水郡線の常陸大宮～磐城塙間と J R 鹿島線が該当している。

各鉄道事業者とも施設の老朽化が進んでおり、維持・修繕等に多額の費用が見込まれることに加え、車両についても、計画的に新型車両の導入を進めてきたものの、部材高騰等による製造会社からの急激な値上げ要請もあり、車両の導入も困難な状況にある。

また、本県では、毎年度 10 件程度の鉄道運転事故が発生しており、その大半は踏切障害及び人身障害が占めているが、令和 2 年度には列車脱線も発生した。特に、遮断機・警報機が設置されていない第 4 種踏切が県内には 77 箇所あり、過去 10 年間で 5 件の死亡事故が発生している。

○課題

平成 17 年につくばエクスプレス（以下「TX」）が開業した一方、同年の日立電鉄線、平成 19 年の鹿島鉄道線など廃止となった地域鉄道の路線もあり、鉄道ネットワークの維持・活性化が課題となっている。

さらに、県全体として人口減少が進む中で、TX沿線の人口は増加傾向にあるなど、TX沿線とそれ以外の地域において発展の状況に大きな差が発生しており、TXによる経済発展の効果が、他の地域に十分に波及していないことから、新たな鉄道ネットワークを構築し、TXの整備効果を県内全域に波及させることにより、将来に向けた経済発展を目指す必要がある。

一方で、鉄道の安全性の確保のため、鉄道事業者等と連携した安全対策の推進が必要である。

②路線バスの現状等

○現状

県内には路線バス事業者が10社あり、令和4年3月31日現在、県内全市町村に跨る1,349系統、営業キロ6,522kmが運行されているが、人口減少やモータリゼーションの進展といった社会情勢の変化に伴い、輸送人員の減少など、バス事業者の経営状況は大変厳しいものとなっており、国土交通省「一般乗合バス事業の収支状況について（令和4年度）」によれば、保有車両30両以上の事業者のうち、三大都市圏以外の地域を運行する事業者の96%が赤字事業者となっている。

令和4年度の県内の乗合バス輸送人員は約41百万人で、平成30年度の約46百万人から9.6%減少しており、平成30年度から令和4年度の期間において、事業性の面から37系統が廃止されている。

路線バスの廃止に伴い、代替手段として市町村がコミュニティバス、乗合タクシー等を運行している場合があり、令和4年度時点で、県内ではコミュニティバス130台、乗合タクシー220台が運行されている。年間の利用者はコミュニティバス約2,659千人、乗合タクシー約474千人となっており、平成24年度と比べて車両台数、輸送人数のいずれも増加しており、地域の移動を支える手段となっている。

一方、大型二種免許保有者の減少に加え、運転手の離職及び高齢化による退職者の増加、さらに令和6年4月から時間外労働に対する規制が強化されたこと、いわゆる「2024年問題」に伴い運転手不足が深刻となっており、令和5年9月以降、茨城交通（株）及び関東鉄道（株）において路線バスの減便が続いているほか、コミュニティバスの一部でも減便が行われている。

さらに、人件費の増加や原油価格等の高騰などを受け、厳しい経営環境が続くことが想定されるため、県内路線バス4社は、令和6年3月1日付けで運賃改定を実施し、平均改定率20%強の値上げを行った。

○課題

バス事業者の経営努力だけでは路線の維持が困難であることから、既存の公共交通サービスの改善・充実により、さらなる利用促進や地域の多様な輸送手段の総動員による新たな移動サービスの導入など、国や市町村、バス事業者と連携しながら、持続可能な交通ネットワークの構築に努めていく必要がある。

また、バスの運転手不足が深刻となっているため、バス運行の担い手である運転手を確保する必要がある。

2 地域の実情に応じた移動手段の確保

(1) 新たなモビリティサービスの導入

○現状

平成 17 年に日立電鉄線、平成 19 年に鹿島鉄道線が廃止されており、鉄道とバスの県人口に対するカバー率は、令和 2 年度に約 8 割となっているが、一部カバー率の低い市町村がある。鉄道やバスがカバーできない地域において重要な移動手段の一つとなっているタクシーは、車両数が漸減傾向にあり、平成 24 年からの 10 年間で約 15%減少しており、輸送人員数も新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に落ち込んだ後、回復傾向にはあるものの、平成 24 年と比較して約 41%の減少となっている。

また、県内では、平成 18 年に創設された自家用有償旅客運送制度により、日立市、常陸太田市、稲敷市、五霞町の 4 市町 5 地区において、NPO 法人や自治会等が運行主体となり、バス事業者やタクシー事業者によるサービス提供が困難な交通空白地における住民の移動手段を担っている。さらに、廃線となった鹿島鉄道線及び日立電鉄線の廃線敷をバス専用道路として活用し、BRT (Bus Rapid Transit = バス高速輸送システム) が運行されている。

一方、令和 5 年 9 月以降、国においてライドシェア関連の議論が活発化し、令和 6 年 3 月にタクシー事業の一環として一般の車両やドライバーを活用する自家用車活用事業が創設され、県内では水戸県央交通圏において運行を開始する見込みとなっている。

○課題

地域住民の移動手段を確保するためには、従来から取り組んでいるコミュニティバスや乗合タクシーの導入とあわせ、地域の実情に応じた新たなモビリティサービスの導入も含む対応が必要である。

また、定時性の確保や交通利便性の向上に資するバス専用道路、バス専用レーン等の整備のほか、都市機能の充実や連携強化を目指し、まちづくりと一体となった公共交通システムの構築なども検討していく必要がある。

(2) デジタル技術の活用による利便性の向上

○現状

鉄道やバスの利用者は、運行本数が少ないことや、自宅や目的地から駅・バス停までが遠いこと、乗り換えが不便であることなどに不満を感じており、乗り換えに

感じる不便さとして、接続の悪さによる待ち時間の長さやホーム・バス停までの距離が遠い等の意見がある。

公共交通においても I C T などのデジタル技術を活用することにより、利用者の利便性向上に加え、運転手等の人材不足や地域交通の維持などの課題を解決できる可能性がある。

例えば、利便性向上の面では、高萩市及び五霞町において A I デマンドバスが、大子町など 10 市町で A I デマンドタクシーが運行されているほか、路線バスにおけるキャッシュレス決済やバスロケーションシステムの導入などが進められている。さらに、交通事業者が主体となって M a a S（マース：Mobility as a Service）の導入を推進しており、県内 6 つのエリアにおいてアプリ開発や企画乗車券の発売などの取組が実施されてきた。

また、令和 2 年に自治体として初めて定時定路線型の自動運転バスを運行した境町をはじめ、常陸太田市、日立市、つくば市の 4 市町で自動運転の取組が進められており、将来はバスやタクシーの運転手不足解消の切り札になるものと期待されている。

○課題

既存の公共交通を市町村におけるコミュニティ交通でカバーするためには、財政負担の軽減も課題となっているほか、交通事業者においては、深刻化する運転手不足への対応として運行の効率化等が不可欠となっており、地域公共交通における I C T などのデジタル技術の利活用をさらに進めていく必要がある。

一方で、70 歳代以上は、他の年代と比較してインターネットの利用率が低いことについて考慮する必要がある。

3 公共交通における共創の推進

（１）公共交通の利用に向けた意識醸成と利用促進

① 意識醸成及び行動変容の促進

○現状

本県の公共交通利用者は人口減少やモータリゼーションの進展といった社会情勢の変化により減少傾向にあり、恒常的に公共交通を利用する通勤通学者の利用状況は、令和 2 年では、自家用車等利用 77.1%に対して 12.5%と全国平均 27.9%と比較しても低い状況にある。

鉄道事業者の鉄道旅客事業での営業利益については、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に低下し、首都圏新都市鉄道（株）、関東鉄道（株）以外は、コロナ禍前の水準にまで回復しておらず、鹿島臨海鉄道（株）、真岡鐵道（株）、ひたちなか海浜鉄道（株）については、コロナ禍前より、経営的に赤字の状態が続いている。

令和5年4月に公布された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」において、「地域の関係者の連携と協働の推進」が盛り込まれ、国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」が規定された。

この流れを受け、令和5年9月に設置された国土交通大臣が議長となる12の関係府省庁で構成される「地域の公共交通・デザイン実現会議」における検討成果が令和6年5月に公表され、持続可能な地域交通の再構築の実現に向けた情報発信が行われている。

○課題

公共交通の利用促進には、交通機関としての利便性の向上とともに、地域住民に公共交通を守り育てる意識を持ってもらうことが重要である。

このため、関係者が連携して啓発活動を実施するなど、地域住民の意識を醸成し、行動変容を促していく必要がある。

② 公共交通機関を利用した誘客

○現状

本県の観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の影響等により減少していたが、令和3年以降、いば旅あんしん割等による宿泊需要の高まりや茨城デスティネーションキャンペーン（以下「茨城DC」）による観光需要の増加等により、回復傾向にある。また、インバウンドについては、令和5年4月の水際措置撤廃以降、外国人宿泊者数は急速に回復しており、令和5年はコロナ禍前の令和元年を超え、今後もさらなる需要の拡大が見込まれる。

本県観光客の利用交通機関については、自家用車等（レンタカーを含む）の利用割合が最も高く、鉄道・乗合バス利用者は1割程度となっている。

このような中、令和4年度から令和6年度の茨城DCでは、各種交通機関と連携し、市町村等が実施する特別企画を組み合わせたツアーや、駅発着型の広域周遊旅行商品を企画・催行している。

また、サイクルツーリズム推進のため、公共交通機関とレンタサイクルを併用した県内観光を促進しているほか、JR水郡線とJR常磐線で運行されているサイクルトレイン（自転車を解体することなく車内にそのまま持ち込むことができるサービス）により利用促進を図っている。

○課題

公共交通事業者の安定的な運営のためには、定期利用の促進はもとより、定期外の利用も伸ばしていくことが重要である。本県への国内外からの誘客を促進するとともに、公共交通機関と連携したイベントの実施や観光の魅力の発信、さらには観光施設へのアクセス性の向上などを図ることで、観光客の利用を促進し、公共交通の利用者数の増加につなげていく必要がある。

③ 児童生徒の通学での活用状況

○現状

県内の児童・生徒数は、昭和 60 年度の約 50 万人をピークに年々減少し、令和 5 年度は、ピーク時の約半分の約 25 万 5 千人となっており、少子化の影響により今後も減少傾向が続く見込みである。

義務教育段階では、市町村ごとに決められた学区内を徒歩や自転車で通学することから、公共交通機関の利用者は少ないが、ひたちなか市の学校新設により、令和 2 年度から令和 3 年度にかけて鉄道利用が増加している。

県立高等学校等は、県内全域から志願することが可能であり、生徒・保護者が希望する学校を選んで進学していることから、その通学範囲は広域であり、約 4 割の生徒が鉄道や路線バスなど公共交通機関を利用して通学している。

○課題

高等学校等への進学に当たり、通学方法や通学時間は、生徒・保護者が進学する学校を選択する上での重要なポイントの一つであるため、通学利便性を向上させるとともに、生徒の公共交通の利用に関する意識醸成を図る必要がある。

④ 公共交通と連携したまちづくり

○現状

今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとっても安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが課題であり、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通等も含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えで進めていくことが重要となっている。

また、市町村における持続可能なまちづくりを支援することを目的に都市再生特別措置法が平成 26 年に改正され、都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導を推進するための立地適正化計画制度が創設され、市町村は立地適正化計画を作成し持続可能なまちづくりに取り組むこととなった。

そして、国土交通省が策定した都市計画運用指針の中で、今後のまちづくりを進めていくためには、都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりとこれと連携した公共交通のネットワークを形成することが重要とされている。

○課題

持続可能なまちづくりの実現に向け、都市の中心拠点や生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保や充実が重要である。

(2) 誰もが安心して利用できる環境づくり

① 公共交通におけるバリアフリーの促進

○現状

平成 18 年 12 月に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の規定に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針（以下「基本方針」）において、施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項などが定められている。

基本方針においては、利用者数が 3,000 人／日（基本構想における重点整備地区内の生活関連施設については 2,000 人／日）以上である鉄道駅及び軌道停留場（以下「鉄軌道駅」）及びバスターミナル等に対して目標が定められており、本県では、J R 東日本などの鉄道駅 36 駅が鉄軌道駅の移動等円滑化の対象駅となっている。

そして、基本方針に定める鉄軌道駅の移動等円滑化の令和 7 年度までの数値目標は、ハード面においては、鉄道駅についてはホームドア整備を除き 100%であるところ、本県における鉄道駅の段差の解消は 75%、案内設備の整備は 50%にとどまっているほか、鉄道車両については基準適合車両を 70%とするところ約 61%、ノンステップバスは 80%とするところ約 77%であるなどわずかに届いていない状況である。なお、ホームドアについては、T X の全駅（6 駅 14 番線）及び常磐緩行線の取手駅（1 駅 2 番線）に設置されている。

一方、本県は全国と比較して U D タクシーの導入率が低い状況にあるが、本県では営業所からの配車又は駅等の需要のある施設で待機するタクシーを利用することが主流であり、配車依頼時に営業所に対して車いす利用の旨を申し出た場合、車いす対応のタクシーで迎車するなどの対応が取られている。

移動等円滑化を実現するためには、「心のバリアフリー」が不可欠であるが、それが「様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支えあうこと」であると認知している人は全体の 42%にとどまっている。

○課題

国の支援を受けながら、市町村及び各事業者と連携協力し、ハード・ソフトの両面からバリアフリー化を計画的に進めていくことが必要である。

② 公共交通における障害者等への配慮の推進

○現状

本県の身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳の所持者数は、令和4年度末現在139,411人と県人口の約5%を占めており、年々増加傾向にある。

平成27年4月に施行された「障害のある人もない人も共に歩み幸せに暮らすための茨城県づくり条例」では、障害者への合理的配慮の不提供を差別と定義し、禁止しているほか、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」においても、令和6年4月から、事業者による障害者への合理的配慮の提供が義務化された。

○課題

障害者が適切な合理的配慮の提供を受けるためには、事業者が理解を深めることが重要であるほか、ヘルプマークの意味の理解促進とともに、配慮や援助の実践へつなげることが求められている。

③ 地域における障害者等のための移動手段の確保

○現状

単独でタクシーやその他の公共交通機関を利用して移動することが困難な者を対象に、原則ドア・ツー・ドアの個別輸送を有償で行う福祉有償運送による自家用有償旅客運送が、県内では24市町村（市町村ごとの実施主体数：延べ62件）で導入されている。この福祉有償運送は、平成18年4月の道路運送法改正により法的に位置付けられ、登録制度となり、令和5年度以降に制度の見直しが行われ、料金の上限見直しや、運送区域の設定の柔軟化等が進められている。

○課題

県内の福祉有償運送の状況を把握し、市町村に各種情報の提供等を行いながら、制度の円滑な利用促進を図っていく必要がある。

④ 高齢運転者による事故の現状と免許返納制度

○現状

高齢運転者による交通事故は、令和5年は1,740件と前年から2年連続で増加したが、10年前に比べると約21パーセント減少している。過去10年間の二輪車を除く免許人口10万人当たりの死亡事故発生件数は、65歳以上と65歳未満は同程度であるが、75歳以上は75歳未満の1.7倍となっている。

このような中、運転免許自主返納数は、制度が導入された平成10年以降、増加傾向で推移していたが、令和元年をピークとして減少に転じている。

○課題

運転免許自主返納制度の周知を図るとともに、運転に不安を有する高齢者等が運転免許証の自主返納等をしやすい環境の整備に向けた取組を進める必要がある。

(3) 担い手不足の改善

○現状

本県におけるバスの運転手数は、毎年3～4％程度減少しており、令和5年度における乗合バス運転手は、令和元年度と比べ13.0％減少した。同様にタクシーの運転手数も減少傾向にあり、令和4年度における本県の運転手数は、令和元年度と比べ15.2％減少した。

バス運転手やタクシー運転手は、全産業平均よりも労働時間が長い一方、年間所得額は低く、本県の有効求人倍率は全職種計よりも高い水準となっており、人手不足が深刻な状況にある。バス・タクシーとも運転手の平均年齢は50歳代であり、他産業と比較して高いが、女性就業者の比率は他産業と比較して著しく低く、令和4年の女性就業者比率は、全国でバス事業者が2.0％、タクシー事業者は4.5％にとどまっている。

バス・タクシーといった道路運送法に規定する旅客自動車運送事業の用に供される自動車を運転する者に対しては、第二種免許取得が義務付けられており、バス等の運転に必要な大型・中型第二種免許の保有者数は、平成25年と比べ、令和5年では大型免許は19.5％、中型免許は14.7％減少している。一方、普通第二種免許の保有者数は、平成25年と比べ、令和5年では70.3％減少している。

このような中、国において第二種免許取得における要件緩和について見直しが行われている。

○課題

バス・タクシー運転手が不足している理由として、第二種免許の取得が義務付けられていることに加え、全産業平均と比較し、労働時間が長いことや給与が低いことなどが考えられる。さらに「2024年問題」の影響もあり、事業者における人材確保が喫緊の課題となっている。

そのため、多様な人材の確保に向け、DXの活用による業務効率化の推進など、運転手の負担軽減や労働環境の改善に向けた取組を進めていく必要がある。

Ⅱ 物流に関する諸方策の在り方

1 商慣行の見直し

(1) 荷待ち・荷役時間の削減

○現状

国土交通省が実施した実態調査によると、トラック運転者の1日の平均拘束時間のうち、約4分の1を荷物の順番待ちや積み降ろしなどの荷待ち・荷役が占めている。

○課題

荷待ち・荷役にかかる時間を削減することで運転者の負担軽減や物流の効率化を図る必要がある。また、荷待ち・荷役は、荷主側の対応による影響が大きいため、荷主に対して意識改革や対策を促していく必要がある。

(2) 適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組

○現状

中小企業庁は、毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」とし、価格交渉や価格転嫁の状況について下請事業者からのフォローアップ調査を実施している。

令和6年3月実施の調査結果では、トラック運送事業者のコスト増に対する転嫁率は、徐々に改善されつつあるが、28.1%と全調査対象業種のうち最下位となっている。

○課題

適正な価格転嫁により事業収益の改善や運転者の賃金向上等を図り、トラック運送業界の人手不足の状況などの改善につなげていく必要がある。

2 荷主・消費者の行動変容

(1) 荷主の行動変容

○現状

国が令和4年10月に実施した調査によると、物流危機に対して問題意識を持っている企業の割合は約85%に上る一方、何らかの取組を行っている企業は約54%にとどまっている。

○課題

物流の「2024 年問題」に対応していくためには、トラック運送事業者のみならず、荷主や消費者も問題に対する理解を深め、関係者が連携して取り組んでいくことが重要である。

(2) 消費者の行動変容

○現状

近年の通信販売、特にインターネットを利用した通信販売（E C）の伸びとともに宅配便の取扱個数は急伸しており、令和 4 年度の取扱いは約 50 億個となる一方で、宅配便の個数のうち約 10.4%が再配達である。

○課題

配達を削減し、物流負荷を削減するためには、消費者の意識改革・行動変容が不可欠であることから、「2024 年問題」などに対する消費者の認知度を高める必要がある。

3 物流の効率化

(1) 物流 D X の推進

○現状

運送業界は、有効求人倍率が全業種の平均と比較して約 2 倍となるなど、人手不足が顕著である。

○課題

トラック運転者の労働環境を改善し人材の確保を図るとともに、D X や手荷役作業を軽減する機器等を活用し、業務の生産性を向上させていく必要がある。

(2) 海運・鉄道の輸送力増強等によるモーダルシフト

○現状

本県の貨物流動量は、総量の半分以上が県内流動分であり、県内流動分を除く全国の流動については、東京圏（1 都 3 県）が 46.6%、北関東（栃木県及び群馬県）が 13.2%と、比較的近距離の輸送が約 6 割を占める一方、長距離輸送では西日本方面（近畿地方など）が 17.3%、北海道が 3.6%となっている。

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議が取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ（令和 5 年 6 月 2 日）」において、長距離のトラック輸送から船舶や鉄道へのモーダルシフトを強力に促進することとしている。

本県港湾における定期航路は、日立港区では、内貿 2 航路と外貿 1 航路、常陸那珂港区では、内貿 3 航路と外貿 15 航路、大洗港区では、内貿 1 航路、鹿島港では、内貿 1 航路と外貿 1 航路の合計 23 航路であり、取扱貨物量及びコンテナ取扱貨物量は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少したものの、令和 5 年には県全体で前年比 3.2%増の 95,030 千トン（トンベース）及び前年比 4.2%増の 61,013 T E U（コンテナベース）となり、堅調に推移している。

本県港湾は、高速道路ネットワークの充実などにより交通アクセスに優れるとともに、京浜港と比べて交通渋滞や港での混雑が少なく、北関東などの製造・物流拠点と港間を一日複数回転できるなどの優位性を有しているため、「2024 年問題」など物流の諸課題に対応できる港として、取扱貨物量が堅調に推移しており、「首都圏のニューゲートウェイ」としての役割を担っている。

一方、本県の鉄道貨物輸送は、日本貨物鉄道（株）（以下「J R 貨物」）が土浦駅を中心とする 9 路線、鹿島臨海鉄道（株）が神栖駅を中心とする 4 路線の合計 13 路線であり、各路線は東京貨物ターミナル駅や越谷貨物ターミナル駅等の中継して、全国のネットワークと繋がっている。

県内には 5 つのコンテナ取扱駅があることから、荷主企業において最寄りの鉄道駅を選択しやすくなっている。特に、神栖駅では本県のみならず、千葉県東部地域の貨物にも対応しているほか、鹿島臨海工業地帯に近接していることから、可燃性や毒性等の性質を持つ化学薬品の取扱いも可能となっている。

本県の航空貨物輸送は、平成 24 年 5 月から、春秋航空による旅客便（茨城－上海便）の貨物搭載スペースを使用した衣類等の輸入貨物が取り扱われていたが、令和 5 年 10 月に上海便が運休して以降、航空貨物の取扱いが休止されている。

○課題

企業の経済活動の拡大が進む中、本県はもとより北関東地域に立地する企業の経済活動を後押しし、産業振興を図る上でもさらなる航路の拡充が求められている。

国の支援などを活用しながら、本県港湾や貨物鉄道のさらなる利用によるモーダルシフトを促進していく必要がある。

（３）道路、港湾の整備による物流機能強化

○現状

本県は可住地面積が広いことなどから、道路延長が約 5.5 万 km と非常に長く、北海道に次ぐ全国第 2 位となっており、市町村道が全体の約 92%（約 5 万 km）を占めている。また、県内の高速道路は、計画 4 路線のうち東関東自動車道水戸線を除く 3 路線が全線開通しており、供用率約 90%を達成する等、着実なネットワーク整備が進んでいる。

一方、港湾については、日立港区、常陸那珂港区、大洗港区からなる茨城港と鹿島港の 2 つの重要港湾がある。茨城港は、L N G 基地や建設機械メーカーの工場等

が立地し、完成自動車の輸出入拠点やフェリー基地としても発展しており、鹿島港は、背後の鹿島臨海工業地帯に石油化学、鉄鋼、飼料、木材など約 170 の企業が立地し、バルク貨物の輸入や製品の輸出基地、また海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾として発展している。

○課題

高速道路については、東関東自動車道水戸線の潮来 I C から鉾田 I C までの区間が県内唯一の未開通区間となっていることや、首都圏中央連絡自動車道の、ボトルネック箇所における渋滞や、対面通行区間での交通事故による通行止めなどの機能障害が発生している。

また、県内の直轄国道（国道 4 号、6 号、50 号、51 号）は、近県と比較して 4 車線化率が低く、その整備率（実延長に対する幅員 5.5m 以上かつ混雑度 1.0 未満の延長の割合）は全国最下位で、朝夕を中心とした慢性的な交通渋滞が発生している。

さらに、物流の効率化のためにも、高速道路のインターチェンジ、港湾など、地域拠点へ向かうアクセス道路のさらなる強化が必要である。

（４）農産物の物流拠点に係る機能強化

○現状

農林水産物の物流においても、「2024 年問題」の影響を受けることが懸念されるため、全国からの農産物を取扱う卸売市場の卸売会社に対し、「2024 年問題」の影響についてアンケート調査を実施したところ、「影響がある」との回答が 63%、「現時点で影響はないが、今後影響があると思う」が 33%であった。

具体的には、遠隔地からの入荷が困難になることや、発送日の前倒しによる品質の低下などが懸念されている。

○課題

遠隔地からの農産物の入荷減少に伴い、本県には市場から不足する品目や時期を補完する役割を求められるため、それらのニーズに応えられるような生産・出荷体制の整備が必要である。

公共交通及び物流に関する諸方策の在り方（提言）

《重点的に取り組むべき事項》

I 公共交通に関する諸方策の在り方

1 広域的な移動を支える公共交通の維持

＜バス事業者への財政支援＞

- バス事業者に対する地域間幹線系統の補助金については、市町村の予算の関係で、満額が支給されなかったケースも過去には存在する。苦境にあえぐ事業者の声に耳を傾け、市町村ともしっかり協調しながら、満額補助を実現できるよう、県として力を尽くす必要がある。
- 運転手の人手不足や燃料費の高騰などを背景に、バス事業者の経営状態は厳しい状況にある。今般のバスの減便や運賃改定といった現実を踏まえ、行政による財政的な補助の拡大について検討する必要がある。

＜バス路線の収支情報＞

- バス路線の収支状況が地域住民に広く共有されていれば、路線を維持するためには積極的なバス利用が必要であることを住民側も認識しやすくなる。そうした点を踏まえ、バス路線ごとの収支率など意識啓発に寄与する情報については、効果的に発信するための仕組みづくりが必要である。

＜鉄道・バスのサービスレベル向上＞

- 一部地域では、通勤・通学利用者などから、鉄道・バスの便数の少なさや最終便の早さを指摘する声が上がっている。利用者のニーズに照らしてサービスレベルは適当であるのか、市町村と共に利用実態等を把握した上で、その情報を交通事業者と共有する必要がある。
- 通勤・通学や観光といった様々な場面において、鉄道・バスを乗り換える際のスムーズな接続は、公共交通に係る利用者の満足度を向上させる上で大切な要素の一つである。接続関係にある鉄道・バスの運行ダイヤについては、事業者同士の情報共有や相互連携を深めることで、より利用者本位の編成が実現されるよう取り組む必要がある。

<踏切の安全対策>

- 死亡事故が発生した笠間市小原の踏切をはじめ、構造的に課題のある踏切については、地元の協力を得ながら、鉄道事業者や道路管理者、交通管理者などの関係者が連携して、さらなる安全対策を講じていく必要がある。

<将来的な鉄道ネットワークの実現>

- TX土浦延伸や茨城県西南部地域への地下鉄8号線の延伸など、県総合計画に位置付けられた将来的な鉄道ネットワークの早期実現に向け、関係都県とも協力しながら取組を進めていく必要がある。

<持続可能な水郡線の活性化>

- 持続可能な水郡線の活性化に向けた取組を前進させるためには、茨城県側だけで知恵を絞るのではなく、福島県側ともしっかりとタッグを組む姿勢が重要である。水郡線の振興策を検討するに当たっては、沿線地域のポテンシャルを広く最大限引き出すことができるよう、これまで以上に県境を越えた連携の強化を図っていく必要がある。

<湊線の延伸>

- ひたちなか市内を走る湊線の延伸については、国営ひたち海浜公園へのアクセス向上や混雑時の渋滞緩和など様々な効果が期待される一方、計画を2段階に分割する背景となった総事業費の増大など、延伸の実現に向けた課題は決して少なくない。地方鉄道での延伸計画という全国的にも注目を集める事例である点も踏まえ、湊線の延伸実現に至るまでのビジョンをひたちなか市や事業者と共有しながら、県としてどのような支援ができるのか検討を進めていく必要がある。

2 地域の実情に応じた移動手段の確保

<地域の特性を踏まえた対応>

- 各自治体によって、人口分布や居住拠点の有無など、その特性や課題は異なっている。そうした背景を踏まえ、地域の実情に応じた最適な公共交通ネットワークの構築を目指すとともに、高齢者の交通行動の特徴にも配慮した、新たなモビリティの活用なども検討する必要がある。

<既存交通との連携>

- 市町村が主体となって運営するコミュニティバスや乗合タクシーの推進に当たっては、住民の利便性を高めることはもとより、既存の交通事業者と連携し、その経営を圧迫しないよう配慮する視点も必要である。

<デマンドタクシーの運行料金>

- 市町村が主体となって運営するデマンドタクシーを巡っては、安価な運行料金によって事業者が廃業を余儀なくされた事例もある。市町村によって運行料金の格差が広がらないよう、また、事業者にとって適正な運行料金が担保されるよう取り組む必要がある。

<DXの支援>

- AI デマンドや自動運転など、バス事業者の業務効率化に資するデジタル技術の進展が著しい。深刻化する人手不足の解消に資することが期待される、DXの視点に立った交通事業者への支援についても、最新の知見を取り入れながら一層強化していく必要がある。

<バス情報のG T F S化>

- 経路検索のアプリやサイトにバス情報が掲載されるためには、標準的なデータフォーマットであるG T F Sが不可欠である。利便性向上の観点から、県内におけるバス情報のG T F S化が着実に進展するよう、取組を進めていく必要がある。

<タクシー配車アプリ>

- タクシーを呼ぶための配車アプリが利用者に浸透しつつある一方、事業者にとっては機材の導入費用が大きな負担となっている。利用者の利便性向上を念頭に、アプリに対応できる事業者の裾野が広がるよう、国による補助制度の周知徹底とともに、県としても何らかの支援ができないか検討する必要がある。

<自家用有償旅客運送>

- 市町村やNPO法人などが交通空白地で運送を行う自家用有償旅客運送においては、「交通空白地」をどのように捉えるかが重要である。そうした認識の下、自家用有償旅客運送のエリアや実施時間帯については、各地域で適切に設定される必要がある。

<ひたちB R Tの延伸>

- 日立電鉄跡地を活用した、ひたちB R Tは第Ⅱ期区間まで開通しているが、日立

市にとって大きな課題である道路渋滞の解消を目指すには、現在計画されている第Ⅲ期区間までの延伸が重要である。延伸の早期実現に向けて、県としても実施主体である日立市をサポートしていく必要がある。

<多様なモビリティサービス>

- サイクルシェアやカーシェア、電動キックボードシェアといった多様なモビリティサービスは、地域の実情によっては公共交通を補完できる可能性も秘めている。そうした各種のサービスが、様々な地域課題に対応するための選択肢として市町村の視野に入るよう、支援する必要がある。

3 公共交通における共創の推進

<自己負担の在り方>

- 公共交通を持続可能なものとしていくためには、高齢者をはじめとした、利用者の自己負担をどのように考えていくかが重要となってくる。長期的な視点に立ち、利用者が負担すべきコストの割合など、公共交通における自己負担の在り方について、国や市町村と連携して検討を行う必要がある。

<市町村の地域公共交通計画>

- 法律によって策定が努力義務化された、市町村の地域公共交通計画については、内容をアップデートすべき時期に差し掛かっている。「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」が示す「連携・協働の推進」のためにも、市町村における地域公共交通計画のアップデートに際しては、積極的な助言など県が一定の役割を果たす必要がある。

<広域的なM a a Sの構築>

- 九州では、自治体や交通事業者など官民が一体となって、九州全域を対象としたワンストップ移動サービスである九州M a a Sの取組が進められている。そうした事例を参考に、本県でも茨城M a a Sに留まらない、より広域的な枠組みの構築を検討する必要がある。

<外国人材の活用>

- 令和6年3月、在留資格の一つである特定技能制度に自動車運送業分野も追加された。外国人材の運転手であっても県民が不安なく公共交通を利用できるよう、国の動向なども踏まえながら想定される課題を整理し、効果的な対策を講じていく必要がある。

<外国人利用客の取り込み>

- 外国人の労働者を増やそうとしている本県において、外国人にバスに乗ってもらうためのアピールが、積極的に行われているとは言い難い状況にある。インバウンドによる観光利用を含め、外国人利用客のさらなる取り込みに向けた施策を展開していく必要がある。

<観光案内所の活用>

- 地理に不案内な人が数多く利用する観光案内所は、観光客などに対する公共交通の情報発信拠点になり得る存在である。観光案内所の有する利点や機能を余すことなく活用し、観光客などによるバス・タクシー利用の獲得につなげていく必要がある。

<担い手の確保>

- 「2024 年問題」の影響によりバス・タクシーの運転手不足が深刻化する中、免許取得支援のほか、多様な人材に対する積極的な採用活動や労働環境の改善など、交通事業者が行う担い手確保への支援に取り組む必要がある。

<第二種免許の在り方>

- タクシーなどの運転手不足への対策を考える上で、タクシーの運転に必要となる第二種免許に関する議論は避けて通ることができない。第二種免許の撤廃などを求める意見もある中、「2024 年問題」の到来を契機として、現行の第二種免許制度の抜本的な改正など、今の時代に求められる在り方を改めて検討する必要がある。

<高齢者への支援>

- 運転免許証を自主返納した高齢者に対しては、買い物や医療機関へのアクセスなど日常生活に不便が生じないように、他県の先進事例も参考としながら高齢者の目線に立った公共交通の環境整備に取り組む必要がある。
- 市町村における公共交通機関優遇制度のような、主に高齢者を対象とした移動支援策については、インターネット中心の広報では周知につながらない可能性が懸念される。対象世代の特徴に応じた、効果的な広報を行う必要がある。

<バリアフリーの促進>

- 公共交通におけるバリアフリー化について、全国的にはハード・ソフトの両面で

安全対策が進んできている一方、県内ではまだ十分に進んでいない取組も見受けられる。誰もが安心して公共交通を利用できる環境を実現するため、市町村及び各事業者と連携・協力し、ハード・ソフトの両面からバリアフリー化を計画的に進めていく必要がある。

<支援ニーズの把握>

- 例えば子どもが一人で塾や習い事に通う場合など、移動支援のさらなる充実が求められている分野は少なくない。交通弱者による買い物や医療機関へのアクセスなども含め、日常生活の現場で実際にどのような支援が必要とされているのか、地域の実情も踏まえ、そのニーズを細やかに把握できるよう努める必要がある。

<駅前広場の整備>

- 自家用車の乗降場やタクシープールの広さなど、県内の駅前広場には目指すべき公共交通の方向性がはっきりと感じられない箇所も存在する。交通の結節点である駅前広場の整備に当たっては、当該地域における公共交通の将来像を見据える必要がある。

<都市計画への反映>

- 持続可能な公共交通やまちづくりのためには、市街化調整区域の在り方などについて、市町村の都市計画へ適切に反映できるよう取り組む必要がある。

<幼少期からのバス利用>

- 子どもが小さいうちからバスに親しみを持つことは、大人になってからのバス利用促進につながる効果が期待される。子どもの目線に立った工夫を凝らし、楽しみながらバスに乗車できる機会を提供するなど、幼少期からバスの魅力を感じてもらえる取組の充実が必要である。

Ⅱ 物流に関する諸方策の在り方

1 商慣行の見直し

<政策立案の基本姿勢>

- 物流の「2024 年問題」を巡っては、働き方改革の推進に向けた必要性が叫ばれる一方、運転手も時間外労働の上限規制が適用されることから、社会における活力の低下が懸念される。今後の物流政策を立案するに当たっては、そうした負の側面を勘案し、効果の発現を目指していく必要がある。

<手荷役作業の位置付け>

- 国の告示において、手荷役作業を物流事業者に依頼する場合は、その分を運賃に加算する取り扱いが示されたが、そうした加算を考慮してもなお、運転手が手荷役作業まで行う負担は大きい。長距離を走行した運転手が本当に行わなければならない仕事なのか、手荷役作業の位置付けについては、国が主体となって根本的な整理を行う必要がある。

<価格転嫁の円滑化>

- 価格交渉・価格転嫁の実施状況を把握するために中小企業庁が実施しているフォローアップ調査は、他業種と比べて価格転嫁率が低迷する物流事業者にとって、大きな武器になり得る存在である。業界における価格転嫁の実態把握はもとより、フォローアップ調査の活用も含めた、価格転嫁のさらなる円滑化に取り組む必要がある。

<賃金モデルの構築>

- 国の告示において、トラック輸送の標準的運賃については、運賃水準を8%引き上げることなどが示されたが、運賃が上がっても運転手への具体的な還元が示されなければ、業界としてのアピールにつながらない。「これだけ運賃が上がれば、これだけ運転手の年収が増える」といった、具体的で説得力のある賃金モデルを、標準的運賃と同様、国が主体となって示していく必要がある。

2 荷主・消費者の行動変容

<法改正を踏まえた取組>

- 令和6年4月にいわゆる「物流2法」の改正法が成立し、一定規模以上の事業者には中長期計画の作成や定期報告等の義務付けが課されることとなった。こうした

新たな法制度の重要性に鑑み、法改正に基づく対応が物流現場で真に実効性のあるものとなるよう、取り組んでいく必要がある。

<再配達の削減>

- 再配達の削減を目指すためには、宅配ボックスや置き配などの利用が効果的である一方、そうした取組が県民の間に十分浸透していない。具体的な支援策の検討も含め、再配達の削減に向けた県民の理解と取組が進むよう取り組んでいく必要がある。
- 国では、令和6年10月から、再配達の削減につながる仕組みを利用した消費者へのポイント還元事業を開始したが、より多くの削減につなげるためには、国だけでなく地域としても積極的に関わっていくことが重要である。例えば地域通貨アプリの活用など、それぞれの地域としても、再配達の削減に向けた消費者のインセンティブを高められるよう、県としての取組はもとより市町村などにも働き掛けていく必要がある。

<配送における上下移動への配慮>

- 集合住宅やオフィスなどの建物において、荷物を配送するため上下方向に移動する作業は、配達員にとって大きな負担となっている。宅配ボックスを建物の1階にまとめて配置することや、届いた荷物を消費者が自ら回収することを定着させるなど、配送の上下移動に配慮した環境整備や意識醸成に取り組んでいく必要がある。

3 物流の効率化

<DXなどによる業務効率化>

- 県内では物流事業者におけるデジタル技術の導入が十分進んでおらず、手積みや手降ろしといった現場での手荷役作業が多い状況にある。県では、DXの活用により業務効率化を図るシステム等への補助事業を補正予算により開始したが、支援を希望する全ての事業者施策効果を広く横展開できるよう、DXなど業務効率化の視点に立った取組を拡充していく必要がある。
- 物流業界においては、レベル4の自動運転トラックによる幹線輸送の実現を目指した実証実験が進むほか、ドローン物流についても商用運航への道筋をつけようとする動きが見られる。このような中、国でも議論・検討が行われているところであるが、県としても、国に対して規制緩和を働き掛けるとともに、県内での実証実験が進むよう支援するなど、物流における自動運転やドローンの活用を加速していく必要がある。

<先進的な物流施設の整備>

- 日本一の工場立地を擁する本県においては、生産された製品や原材料の物流をどうしていくかという本質的な問題にも真剣に向き合わなければならない。倉庫のみならず、営業所やデータセンター、保税倉庫、休憩スペースなど様々な機能を備えた、物流のハブとなる先進的な施設の整備を目指していく必要がある。

<モーダルシフト>

- トラック運転手の拘束時間の削減などを図る上で、集荷と幹線輸送を分離する方向性は非常に有効である。そうした取組を目指す観点からも、トラックによる幹線輸送を鉄道や船舶に転換するモーダルシフトについては、その実現に向けた重要性を関係者が強く認識する必要がある。
- モーダルシフトを推進するためには、茨城港常陸那珂港区においては中央ふ頭地区の整備事業に併せ、貨物が滞留するバックヤードとなる敷地の整備についても検討する必要がある。
- 茨城港常陸那珂港区の利用促進につながることを期待される物流拠点の整備箇所として、常磐道と北関東道の結節点付近をはじめ県内各地を視野に、トランジットデポを開設して保税倉庫を誘致するといった取組について模索する必要がある。

<道路、港湾の整備による物流機能強化>

- 港湾において、貨物の増加や船舶の大型化に対応するための岸壁整備や、安全な荷役・船舶航行を確保するための防波堤整備など、取扱貨物量を増加させるためのハード面の整備が必要である。
- トラック輸送に係る移動距離の短縮や渋滞の回避、燃料の節約、運転手の労務負担の軽減のため、高速道路とリンクする国道・県道などのアクセス道路やスマートインターチェンジを整備して、より効率的に移動することが可能となる縦横無尽な幹線道路網を実現できるようにする必要がある。
- 高速道路が通行不能となった場合でも円滑な物流を確保できるよう、構想路線の実現を含めた広域的な幹線道路ネットワークの整備により、代替性の機能強化を推進していく必要がある。

<茨城空港の将来構想>

- 茨城空港が、県内や北関東などの航空貨物の需要に対応していくことが本県の発展のためにも重要である。その需要に対応できるよう、茨城空港の将来の存り方検

討において、国や関係者の協力の下、スムーズな物流に向けた構想を打ち出し、実現していく必要がある。

<農産物の物流>

- 農産物の輸送においては、生鮮品であるということが物流上の大きな課題となってくる。そうした特性を踏まえ、共同物流体制の構築やパレット輸送の拡充とともに、鮮度を保つための施設整備など、農業大県である本県農産物の物流を維持するための施策を、あらゆる角度から展開していく必要がある。
- 九州などの遠隔地から首都圏に輸送される農産物の一部は、以前より入荷に多くの日数を要したり、そもそも品物が入ってこなかったりする状況が、現時点で既に発生している。今後もこうした傾向が見込まれる中、首都圏で不足する農産物を本県がしっかりと供給できる物流体制を整える必要がある。

<担い手の確保>

- 「2024 年問題」の影響によりトラックの運転手不足が深刻化する中、免許取得支援のほか、多様な人材に対する積極的な採用活動や労働環境の改善など、物流事業者が行う担い手確保への支援に取り組む必要がある。

<事業承継支援>

- M&Aをはじめとした事業承継支援のニーズが高まる中、県ではそれに対応した支援事業を展開しているが、物流業界におけるニーズの全体像をしっかりと把握した上で、M&Aのマッチング拡大など成果の上積みにつなげていく必要がある。

<物流対策の体制づくり>

- 業界団体からは、「2024 年問題」のさらに先にある「2030 年問題」を見据え、一過性ではない物流対策の取組が求められている。荷主企業や経済団体の声を吸い上げ、どのような進め方が最善の手法となるかを見極めながら、物流問題に特化した協議会等の設置も含め、継続的な取組に資する体制づくりが必要である。

おわりに

本委員会は、8ヶ月間という短い期間で集中的に審議を行った。

県執行部からは、「公共交通に関する諸方策の在り方」、「物流に関する諸方策の在り方」の各調査項目に沿って、現状と課題、今後の対応等に関する資料の提出及び詳細な説明がなされ、本委員会で十分な審議を尽くすことができた。ここに感謝申し上げる。

また、本委員会にお招きした有識者の皆様（筑波大学システム情報系教授、一般社団法人茨城県バス協会会長、一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会会長、ひたちなか海浜鉄道（株）代表取締役、公益財団法人茨城県老人クラブ連合会会長、流通経済大学流通情報学部教授、一般社団法人茨城県トラック協会会長、吉田運送（株）代表取締役）並びに本県議会と包括協定を締結している各大学の学生の皆様からは、審議に資する貴重なご意見をいただいたほか、現地調査を実施した視察先の皆様（JR東日本水戸支社、太子町、ハナワ物流（株）、宇都宮市）からは種々ご協力をいただき、厚く御礼を申し上げる次第である。

昨今、公共交通と物流に関する主な課題の背景として、「2024年問題」というキーワードに焦点が当たりやすい一方、さらに6年後の2030年度には、全国各地で減便が相次ぐバスの運転手は3万6千人が不足すると試算されている。

また、同じく2030年度、物流の需給ギャップにおいては、営業用トラックの輸送トン数換算で、9.4億トン相当の輸送能力が不足するという試算も示されているところである。

こうした状況は、私たちが公共交通と物流を持続可能なものとしていくためには、目の前に顕在化している諸課題の解決を図るにとどまらず、中長期的な展望の下、5年先、10年先を見据えた対策が必要であることを示唆している。

一方、私たちを取り巻く現代社会においては、AIや自動運転をはじめとした日進月歩で発展するデジタル技術のほか、グローバルな人的交流のさらなる拡大など、交通・物流対策を効果的に推進する上で追い風となり得る要素も生まれている。

県執行部におかれては、本委員会の提言を真摯に受け止めるとともに、地域公共交通と物流のシステムが持続的にその機能を発揮できるよう、中長期的な視点に立ち、時代に即応したあらゆる手法を用いながら取組が推進されていくことを期待して、本委員会の報告とする。

参 考 資 料

○ 調査に当たった委員	3 1
○ 活動経過	3 2
○ 公共交通及び物流に関する対策の充実・強化を求める意見書	3 5
○ 関連資料	
I 公共交通に関する諸方策の在り方	3 8
1 広域的な移動を支える公共交通の維持	
2 地域の実情に応じた移動手段の確保	
3 公共交通における共創の推進	
II 物流に関する諸方策の在り方	5 4
1 商慣行の見直し	
2 荷主・消費者の行動変容	
3 物流の効率化	
○ 論点整理資料	6 4

調査に当たった委員 (令和6年3月26日～令和6年12月16日)

委員長 石 井 邦 一

副委員長 鈴 木 将

委 員 細 谷 典 幸

委 員 小 川 一 成

委 員 常 井 洋 治

委 員 川 口 政 弥

委 員 水 柿 一 俊

委 員 石 塚 隼 人

委 員 木 本 信太郎

委 員 八 島 功 男

委 員 齋 藤 英 彰

委 員 ヘイズ ジョン

委 員 設 楽 詠美子

委 員 う の のぶこ

委 員 中 村 はやと (～令和6年10月15日)

活動経過

回	開催日	審議事項等
1	令和6年 5月27日（月）	○調査方針及び調査活動計画の決定 ○公共交通に関する諸方策の在り方 ・広域的な移動を支える公共交通の維持 【有識者意見聴取】 「茨城県における公共交通の課題と論点」 筑波大学 システム情報系 教授 おかもと 岡本 なおひさ 直久 氏 【執行部説明聴取】
2	6月18日（火） ＜定例会中＞	○公共交通に関する諸方策の在り方 ・地域の実情に応じた移動手段の確保 【有識者意見聴取】 「茨城県のバス交通を巡る現状と課題」 一般社団法人茨城県バス協会 会長 とうだ 任田 ただし 正史 氏 「茨城県のタクシーを巡る現状と課題」 一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会 会長 いでの 出野 きよひで 清秀 氏 【執行部説明聴取】
現地調査	6月26日（水）	○J R水郡線の現状等 ・J R水郡線（常陸大宮～常陸大子） ・大子町文化福祉会館「まいん」 ○大子町A I 乗合タクシー「たくまる」の取組 ・大子町役場
現地調査	7月8日（月）	○荷待ち時間削減のための取組等 ・ハナワ物流（株）つくば物流センター（下妻市） ○宇都宮L R Tの概要 ・宇都宮市役所 ・宇都宮L R T（宇都宮駅東口～清原地区市民センター前）

回	開催日	審議事項等
3	7月25日（木）	○公共交通に関する諸方策の在り方 ・公共交通における共創の推進 【有識者意見聴取】 「湊線 市民協働から延伸へ ～地域鉄道活性化の先行事例として～」 ひたちなか海浜鉄道（株） 代表取締役 ^{よしだ}吉田 ^{ちあき}千秋 氏 「高齢者の移動に関する現状と課題」 公益財団法人茨城県老人クラブ連合会 会長 ^{さかもと}坂本 ^{てつお}鉄夫 氏 【執行部説明聴取】
4	8月28日（水）	○物流に関する諸方策の在り方 ・商慣行の見直し ・荷主・消費者の行動変容 【有識者意見聴取】 「物流における商慣行の見直しと荷主・消費者の行動変容」 流通経済大学 流通情報学部 教授 ^{おおしま}大島 ^{ひろあき}弘明 氏 「運送事業者の視点に立った物流の現状と課題」 一般社団法人茨城県トラック協会 会長 ^{おぐら}小倉 ^{くによし}邦義 氏 【執行部説明聴取】
5	9月27日（金） ＜定例会中＞	○物流に関する諸方策の在り方 ・物流の効率化 【有識者意見聴取】 「物流業界が抱える課題とは？今後の動向と改善対策」 吉田運送（株） 代表取締役 ^{よしだ}吉田 ^{たかみ}孝美 氏 【執行部説明聴取】

回	開催日	審議事項等
		○公共交通及び物流に関する学生との意見交換 茨城キリスト教大学 文学部現代英語学科 4年 高橋^{たかはし} 幸希子^{ゆきこ} 氏 流通経済大学 法学部自治行政学科 3年 諏訪^{すわ} 湧也^{ゆうや} 氏 3年 飯田^{いいた} 健太郎^{けんたろう} 氏 常磐大学 人間科学部現代社会学科 4年 池田^{いけだ} 奈穂^{なほ} 氏 茨城大学 大学院理工学研究科 博士前期課程2年 高橋^{たかはし} 和晃^{かずあき} 氏
6	11月14日（木）	○調査結果報告書案の検討
7	12月12日（木） ＜定例会中＞	○調査結果報告書の決定 ○意見書発議の決定
	12月16日（月）	○第4回定例会 本会議調査結果報告

公共交通及び物流に関する対策の充実・強化を求める意見書

鉄道・バスをはじめとした公共交通は、高齢者や児童生徒などにとって不可欠な「移動の足」であるとともに、普段は自家用車を利用している住民にとっても、代替の移動手段としてなくてはならないものである。

また、「経済を回す血液」ともいわれる、トラック輸送をはじめとした物流は、生活様式の変化に伴う宅配需要の増加などに象徴されるとおり、私たちの暮らしとは切り離すことができない密接な関係になっている。

一方、公共交通と物流の両分野においては、かねてより人手不足や燃料費の高騰など様々な課題に直面していたところであるが、自動車運転業務の労働時間に上限規制が適用されることに伴う、いわゆる「2024 年問題」という新たな状況までもが生じている。

さらに、業界団体などの試算によれば、6 年後の 2030 年度にはバスの運転手や物流における輸送能力の不足が一層拡大する可能性も指摘されるなど、公共交通及び物流への対策についてはさらなる充実・強化が求められている局面にある。

よって、国においては、国民生活に不可欠なインフラである公共交通と物流のシステムが、人口減少社会にあっても持続的にその機能を発揮するため、別記の事項について特段の措置を講じられるよう強く要望する。

以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出する。

令和 6 年 12 月 16 日

茨城県議会議長 半 村 登

(提 出 先)

衆 議 院 議 長
参 議 院 議 長
内 閣 総 理 大 臣
財 務 大 臣
経 済 産 業 大 臣
国 土 交 通 大 臣

1 公共交通関係

- (1) 運転手の人手不足や燃料費の高騰などを背景に、厳しい経営状況にあるバス事業者に対し、補助の拡大を検討すること。
- (2) 死亡事故が発生するなど構造的に課題のある危険な踏切については、鉄道事業者をはじめとした関係者との連携の下、さらなる安全対策が進展するよう必要な支援を行うこと。
- (3) T X土浦延伸や茨城県西南部地域への地下鉄8号線の延伸など、将来的な鉄道ネットワークの早期実現に向けた取組を支援すること。
- (4) デマンドタクシーについては、市町村によって運行料金の格差が広がらないよう、また、事業者にとって適正な運行料金が担保されるよう必要な支援を行うこと。
- (5) A I デマンドや自動運転などD Xの視点に立った交通事業者への支援について、最新の知見を取り入れながら一層の強化を図ること。
- (6) バスの利便性を向上させる観点から、バス情報のG T F S化が着実に進展するよう取組を進めること。
- (7) タクシーを呼ぶための配車アプリについては、対応できる事業者の裾野が広がるよう、機材等に対する補助制度の拡大に取り組むこと。
- (8) 自家用有償旅客運送においては、そのエリアや実施時間帯が各地域で適切に設定されるよう必要な指針を定めること。
- (9) サイクルシェアやカーシェア、電動キックボードシェアといった多様なモビリティサービスが、地域課題に対応するための選択肢となるよう、安全性に配慮しつつ必要な規制の緩和を検討すること。
- (10) 利用者が負担すべきコストの割合など、公共交通における自己負担の在り方について、地方自治体とも連携しながら検討すること。
- (11) 外国人のバス利用については、インバウンドによる観光利用を含め、さらなる獲得につながる施策を講じること。
- (12) 第二種免許の撤廃などを求める意見もある中、「2024 年問題」の到来を契機として、現行の第二種免許制度の抜本的な改正など、今の時代に求められる在り方を改めて検討すること。
- (13) 誰もが安心して公共交通を利用できる環境を実現するため、ハード・ソフトの両面から公共交通におけるバリアフリー化が進展するよう、必要な支援を行うこと。

2 物流関係

- (1) 運転手にも時間外労働の上限規制が適用される一方で、社会の活力が低下することのないよう、今後の物流政策を立案すること。
- (2) 運転手による手荷役作業の位置付けについては、国が主体となって根本的な整理を行うこと。
- (3) 中小企業庁が実施しているフォローアップ調査の活用も含め、物流業界におけ

る価格転嫁の実態を把握し、価格転嫁のさらなる円滑化に取り組むこと。

- (4) 「これだけ運賃が上がれば、これだけ運転手の年収が増える」といった具体的で説得力のある賃金モデルを、トラック輸送の標準的運賃と同様、国が主体となって示すこと。
- (5) いわゆる「物流2法」の改正（令和6年4月）に基づく対応が、物流現場で真に実効性のあるものとなるよう取り組むこと。
- (6) デジタル技術の導入が十分進んでいない物流事業者に対し、DXなど業務効率化の視点に立った取組を拡充すること。
- (7) 物流における自動運転やドローンの活用を加速できるよう、実証実験の円滑化に向けた規制の緩和など必要な支援を行うこと。
- (8) トラックによる幹線輸送を鉄道や船舶に転換するモーダルシフトについては、その実現に向けた重要性を関係者が強く認識できるよう周知等に努めること。
- (9) 港湾において、貨物の増加や船舶の大型化に対応するための岸壁整備や、安全な荷役・船舶航行を確保するための防波堤整備など、取扱貨物量を増加させるためのハード面の整備を支援すること。
- (10) 高速道路とリンクする国道などのアクセス道路やスマートインターチェンジを整備して、より効率的に移動することが可能となる縦横無尽な幹線道路網を実現できるようにすること。
- (11) 茨城空港が県内や北関東などにおける航空貨物の需要に対応するため、将来の在り方検討において、スムーズな物流に向けた構想を打ち出し、その実現が図られるよう支援すること。

関連資料

I 公共交通に関する諸方策の在り方

本県の交通を取り巻く現状について

<地域別自動車保有台数（令和5年3月31日現在）>

地域別	自動車保有 台数 (単位：台)	人口		世帯	
		人口 (単位：人)	人口に 対する 保有率	世帯数 (単位：世帯)	一世帯当 たり保有 台数
県北地域	178,102	334,595	0.53	146,312	1.22
県央地域	411,140	697,444	0.59	303,698	1.35
鹿行地域	175,189	262,954	0.67	110,636	1.58
県南地域	535,005	1,013,571	0.53	444,952	1.20
県西地域	336,829	529,006	0.64	207,396	1.62
茨城県	1,636,265	2,837,570	0.58	1,212,994	1.35
全国（※）	48,766,685	125,416,877	0.39	60,266,318	0.81

出典：自動車保有台数…関東運輸局「市区町村別自動車保有車両数」

全国の人口及び世帯数…総務省「住民基本台帳」（R5.1.1現在）

茨城県の人口及び世帯数…茨城県「常住人口調査」（R5.1.1現在）

※ 全国の数値は、国土交通省「自動車保有車両数有数統計」

<地域別免許保有者数（令和4年12月31日現在）>

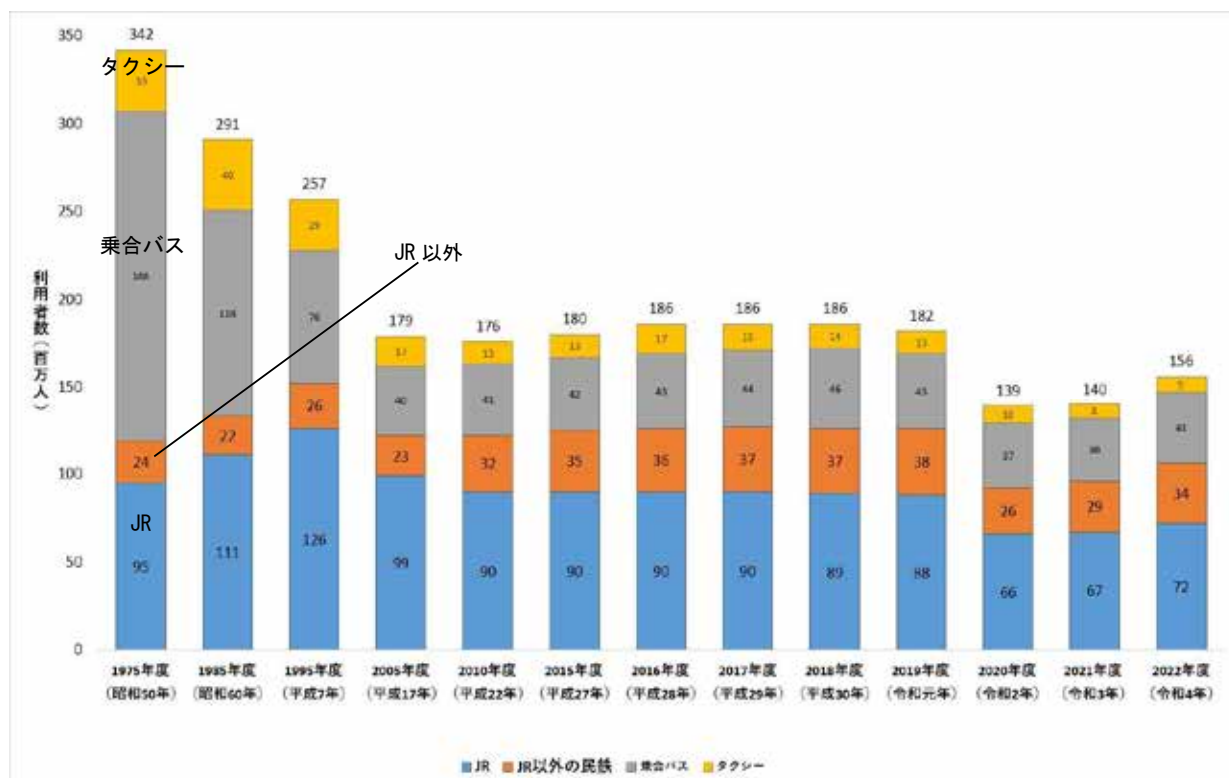
地域別	免許保有 者数 (単位：人)	人口		世帯	
		人口 (単位：人)	人口に 対する 保有率	世帯数 (単位：世帯)	一世帯当 たり保有 者数
県北地域	240,865	334,595	0.72	146,312	1.65
県央地域	504,162	697,444	0.72	303,698	1.66
鹿行地域	191,729	262,954	0.73	110,636	1.73
県南地域	714,794	1,013,571	0.71	444,952	1.61
県西地域	389,973	529,006	0.74	207,396	1.88
茨城県	2,041,523	2,837,570	0.72	1,212,994	1.68
全国	81,840,549	125,416,877	0.65	60,266,318	1.36

出典：免許保有者数…県警察本部「茨城県交通白書」

全国の人口及び世帯数…総務省「住民基本台帳」（R5.1.1現在）

茨城県の人口及び世帯数…茨城県「常住人口調査」（R5.1.1現在）

＜公共交通の利用者数の推移＞



出典：国土交通省「旅客地域流動調査」

1 広域的な移動を支える公共交通の維持

（１）持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

（２）地域公共交通の維持に必要な支援の実施

① 鉄道ネットワークの現状等

＜ＪＲ東日本各路線 県内主要駅別 １日当たりの乗車人員の推移＞

（単位：人）

路線名	駅名	H30 年度 (2018)	R1 年度 (2019)	R2 年度 (2020)	R3 年度 (2021)	R4 年度 (2022)	H30→R4 増減率	R3→R4 増減率
常磐線	取 手	27,613	27,277	20,717	21,058	22,162	▲19.7%	5.2%
	龍ヶ崎市	12,824	12,529	8,625	9,000	9,837	▲23.3%	9.3%
	牛 久	12,793	12,444	8,995	9,414	10,322	▲19.3%	9.6%
	土 浦	16,124	15,956	11,034	11,720	13,343	▲17.2%	13.8%
	石 岡	5,667	5,591	3,976	4,175	4,563	▲19.5%	9.3%
	友 部	3,578	3,531	2,565	2,566	2,868	▲19.8%	11.8%
	水 戸	29,889	29,172	22,175	22,843	25,161	▲15.8%	10.1%
	勝 田	13,485	13,586	9,904	9,877	10,878	▲19.3%	10.1%
	日 立	11,175	10,789	8,822	8,213	8,306	▲25.7%	1.1%
	高 萩	2,775	2,643	2,179	2,063	2,053	▲26.0%	▲0.5%
	磯 原	1,759	1,697	1,360	1,337	1,395	▲20.7%	4.3%
	11 駅計	137,682	135,215	100,352	102,266	110,888	▲19.5%	8.4%

路線名	駅名	H30 年度 (2018)	R1 年度 (2019)	R2 年度 (2020)	R3 年度 (2021)	R4 年度 (2022)	H30→R4 増減率	R3→R4 増減率
水戸線	結 城	2,097	2,041	1,565	1,619	1,742	▲16.9%	7.6%
	下 館	3,317	3,241	2,507	2,565	2,777	▲16.3%	8.3%
	岩 瀬	1,010	918	763	718	761	▲24.7%	6.0%
	笠 間	1,342	1,292	1,088	1,071	1,122	▲16.4%	4.8%
	4 駅計	7,766	7,492	5,923	5,973	6,402	▲17.6%	7.2%
水郡線	上 菅 谷	762	734	607	588	631	▲17.2%	7.3%
	常陸大宮	921	935	803	788	822	▲10.7%	4.3%
	常陸大子	300	255	167	211	223	▲25.7%	5.7%
	常陸太田	1,205	1,153	985	890	877	▲27.2%	▲1.5%
	4 駅計	3,188	3,077	2,562	2,477	2,553	▲19.9%	3.1%
鹿島線	鹿島神宮	989	968	742	761	779	▲21.2%	2.4%
	潮 来	328	320	248	266	274	▲16.5%	3.0%
	2 駅計	1,317	1,288	990	1,027	1,053	▲20.0%	2.5%
東北本線	古 河	13,345	13,050	9,032	9,709	10,812	▲19.0%	11.4%

出典：J R 東日本ホームページ

＜その他の鉄道事業者の路線の年間乗車人員の推移＞

(単位：人)

路線名	H30 年度 (2018)	R1 年度 (2019)	R2 年度 (2020)	R3 年度 (2021)	R4 年度 (2022)	H30→R4 増減率	R3→R4 増減率
首都圏新都市鉄道 T X	139,741	143,106	100,448	110,610	126,381	▲9.6%	14.3%
関東鉄道 常総線	10,204	10,358	7,695	8,336	9,806	▲3.9%	17.6%
関東鉄道 竜ヶ崎線	838	810	567	604	706	▲15.8%	16.9%
鹿島臨海鉄道 大洗鹿島線	2,112	2,050	1,498	1,571	1,720	▲18.6%	9.5%
真岡鐵道 真岡線(SL含む)	967	933	690	794	880	▲9.0%	10.8%
ひたちなか海浜鉄道 湊線	1,007	1,060	719	1,086	1,116	10.8%	2.8%

出典：各鉄道事業者ホームページ

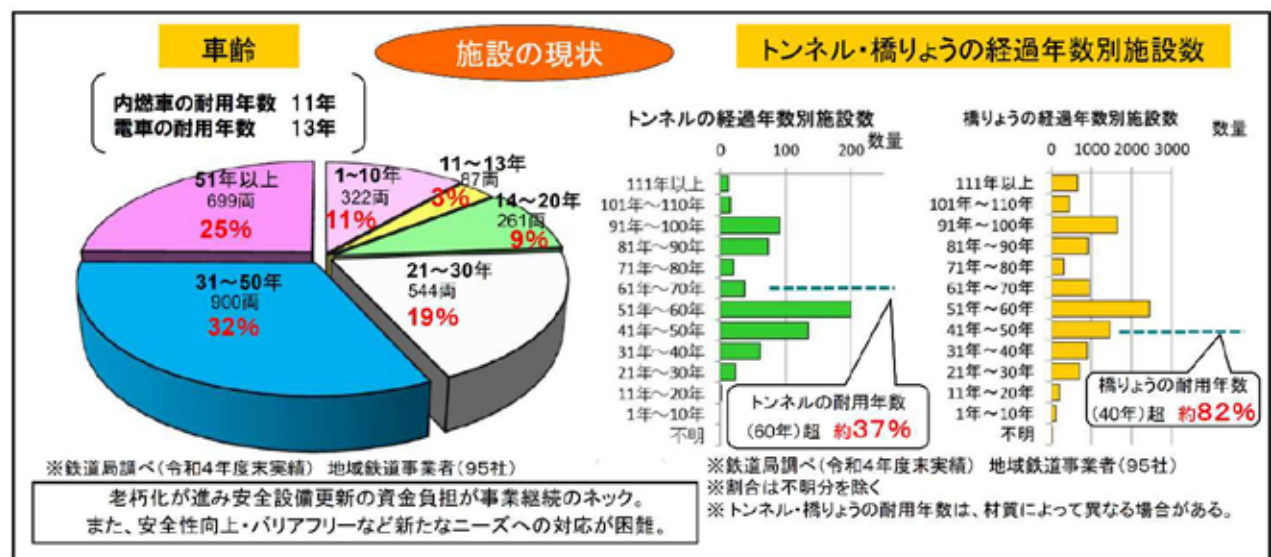
＜J R 東日本が公表した「利用の少ない線区」の収支及び平均通過人員の推移＞

路線	区間	年度	収支(百万円)			平均通過 人員 (人/日)
			運輸収入 (a)	営業費用 (b)	収支 a-b	
水郡線	常陸大宮～ 常陸大子	R1 (2019)	82	1,292	▲1,210	830
		R2 (2020)	50	1,192	▲1,141	608
		R3 (2021)	61	1,346	▲1,285	670
		R4 (2022)	69	1,301	▲1,232	720
	常陸大子～ 磐城塙	R1 (2019)	10	512	▲502	152
		R2 (2020)	6	488	▲482	109
		R3 (2021)	8	449	▲441	139
		R4 (2022)	9	539	▲530	143

路線	区間	年度	収支(百万円)			平均通過 人員 (人/日)
			運輸収入 (a)	営業費用 (b)	収支 a-b	
鹿島線	香取～ 鹿島サッカースタジアム	R1 (2019)	89	957	▲867	1,207
		R2 (2020)	62	805	▲743	952
		R3 (2021)	70	654	▲583	1,012
		R4 (2022)	81	720	▲638	1,085

出典：J R 東日本ホームページ

<鉄道車両・施設の現状>



出典：国土交通省ホームページ

<県内の第4種踏切の設置状況（令和6年3月31日現在）>

路線名	箇所数	路線名	箇所数
J R 東日本 水郡線	15	鹿島臨海鉄道 鹿島臨港線	8
関東鉄道 常総線	32	真岡鐵道 真岡線	1
関東鉄道 竜ヶ崎線	5	ひたちなか海浜鉄道 湊線	16
		合 計	77

出典：茨城県まとめ

＜県内における鉄道運転事故の発生状況＞

	列車脱線事故 (※1)			踏切障害事故 (※2)			人身障害事故 (※3)			合計 件数
	件数	負傷者 数	死亡者 数	件数	負傷者 数	死亡者 数	件数	負傷者 数	死亡者 数	
R1(2019)年度	0	0	0	6	3	3	1	1	0	7
R2(2020)年度	1	0	0	2	1	0	8	2	6	11
R3(2021)年度	0	0	0	7	1	3	5	3	2	12
R4(2022)年度	0	0	0	6	1	4	6	1	5	12

出典：国土交通省地方運輸局「関東運輸管内における鉄軌道事故等の発生状況等」

※1 列車（軌道事業においては、本線路を運転する車両）が脱線した事故

※2 踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故

※3 列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故（列車事故、踏切障害事故及び道路障害事故に伴うものを除く。）

② 路線バスの現状等

＜乗合バス輸送人員の推移＞

（単位：千人）

	H30 年度 (2018)	R1 年度 (2019)	R2 年度 (2020)	R3 年度 (2021)	R4 年度 (2022)	H30→R4 増減率	R3→R4 増減率
茨城県	45,903	43,065	37,062	35,642	41,482	▲9.6%	16.4%
全 国	4,347,727	4,257,648	3,120,554	3,308,773	3,617,561	▲16.8%	9.3%

出典：国土交通省「旅客地域流動調査」

＜バスの廃止系統数の推移＞

	H30 年度 (2018)	R1 年度 (2019)	R2 年度 (2020)	R3 年度 (2021)	R4 年度 (2022)	計
廃止系統数（系統）	20	11	2	1	3	37
廃止キロ程（km）	83.0	24.0	14.1	1.3	8.5	130.9

出典：茨城県バス対策協議会

＜コミュニティバス・乗合タクシーの利用者等の推移＞

		H24 年度 (2012)	R4 年度 (2022)	H24→R4 増減率
コミュニティバス	運行車両台数(台)	97	130	34.0%
	年間輸送人員（人）	2,221,738	2,658,724	19.7%
乗合タクシー	運行車両台数(台)	123	220	78.9%
	年間輸送人員（人）	444,971	473,934	6.5%

出典：茨城県「県内市町村が運行する地域公共交通システム等データ一覧」

＜年齢別大型二種免許保有者数の推移＞

(単位：人)

	29 歳以下	30～59 歳	60 歳以上	全国計	(参考) 茨城県計
令和 5 年 (2023)	6,498 (0.8%)	308,336 (39.4%)	467,860 (59.8%)	782,694 (100%)	20,466
平成 25 年 (2013)	10,386 (1.0%)	433,743 (43.0%)	563,614 (56.0%)	1,007,743 (100%)	25,411

出典：警察庁「運転免許統計」

＜バス運転手数の推移＞

(単位：人)

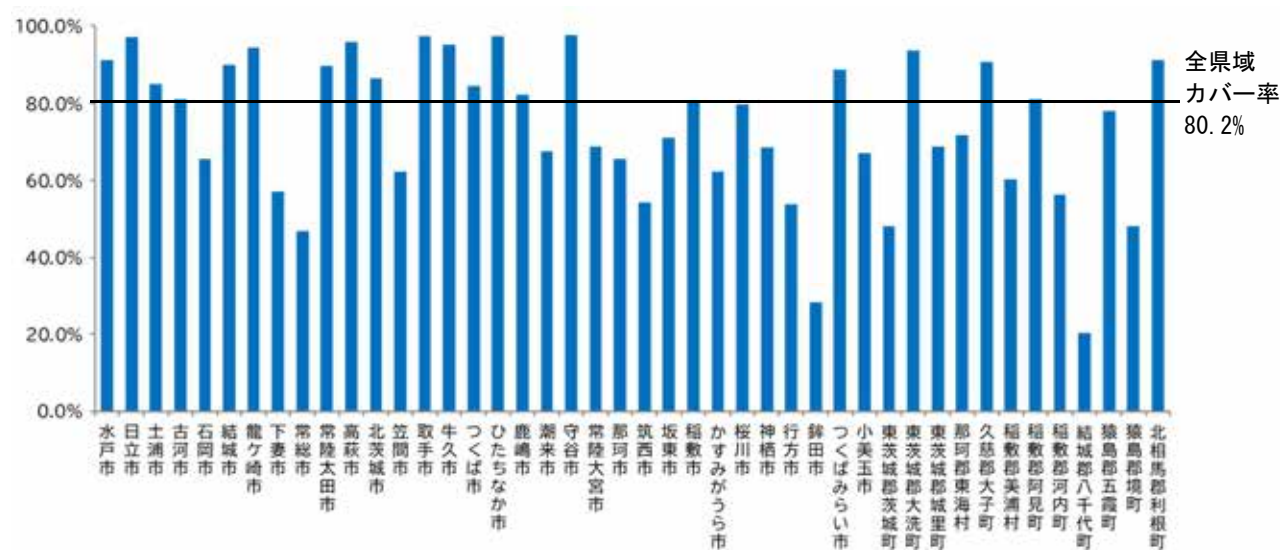
	H30 年度 (2018)	R1 年度 (2019)	R2 年度 (2020)	R3 年度 (2021)	R4 年度 (2022)	R5 年度 (2023)	H30→R5 増減率
運転手数	1,535	1,491	1,454	1,392	1,344	1,297	▲15.5%

出典：県内路線バス事業者

2 地域の実情に応じた移動手段の確保

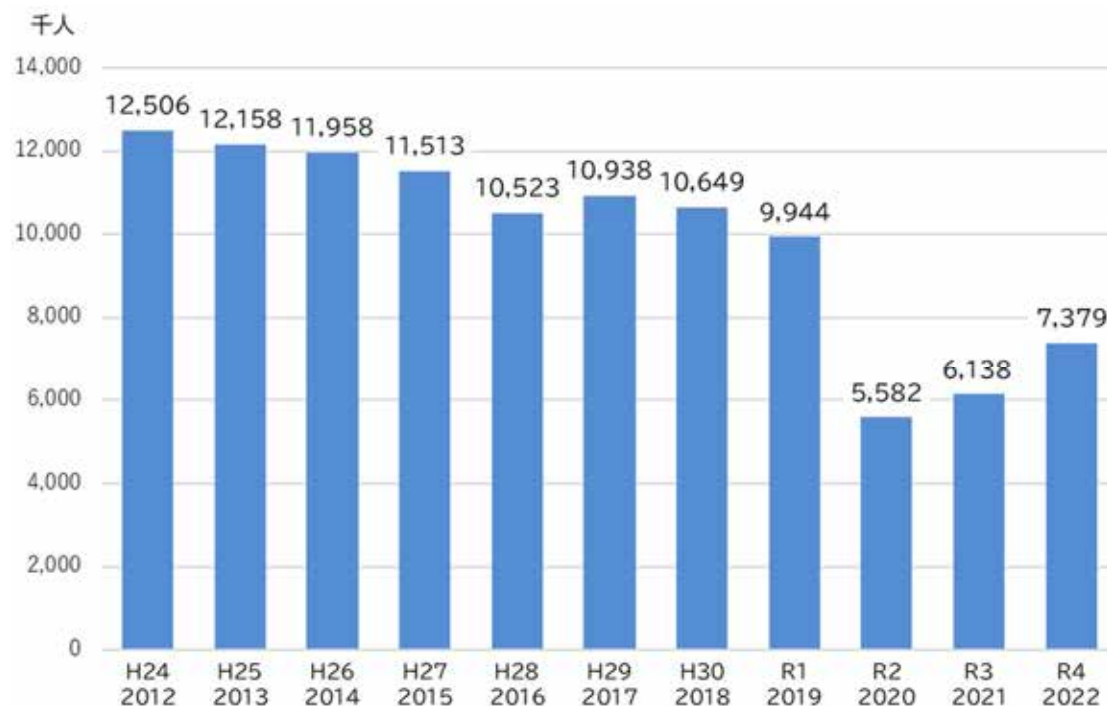
(1) 新たなモビリティサービスの導入

＜各市町村の総人口に対する鉄道・バスのカバー率（令和 2 年度）＞



出典：茨城県まとめ

＜県内のタクシー輸送人員数の推移＞



出典：関東運輸局ホームページデータを基に作成

＜県内の自家用有償旅客運送の実施状況＞

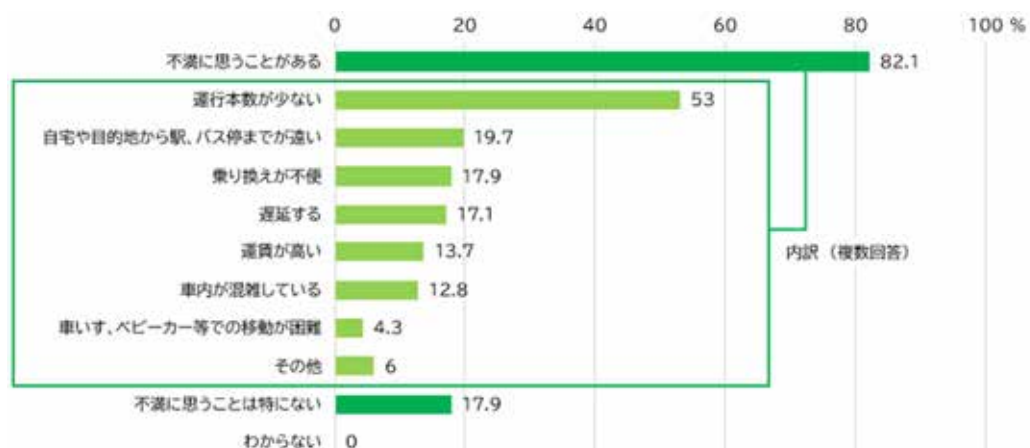
市町村	実施地区	運行主体	運行開始	R4 輸送人員 (人)
日立市	中里地区	NPO法人助け合いなかさと	H20(2008). 10	3,443
常陸太田市	旧里美地区	常陸太田市商工会	H17(2005). 10	208
常陸太田市	旧水府地区	高倉地域づくりの会	H29(2017). 6	420
稲敷市	旧あずま地区	稲敷市(あずまコミュニティバス)	R2(2020). 4	962
五霞町	町内全域	五霞町社会福祉協議会	H18(2006). 10	448

＜県内のBRT導入状況＞

名 称	専用道区間(距離)	運行開始時期	事業費
かしてつバス	石岡駅～四箇村駅(約5.1km)	H22(2010)8月	約8.4億円
ひたちBRT(第Ⅰ期)	南部図書館～JR大甕駅(約1.3km)	H25(2013)3月	約5億円
〃(第Ⅱ期)	JR大甕駅～旧河原子駅(約4.8km)	H31(2019)4月	約35億円

（２）デジタル技術の活用による利便性の向上

＜鉄道やバスに感じる不満（小都市※・町村）＞ ※人口 10 万人未満の市



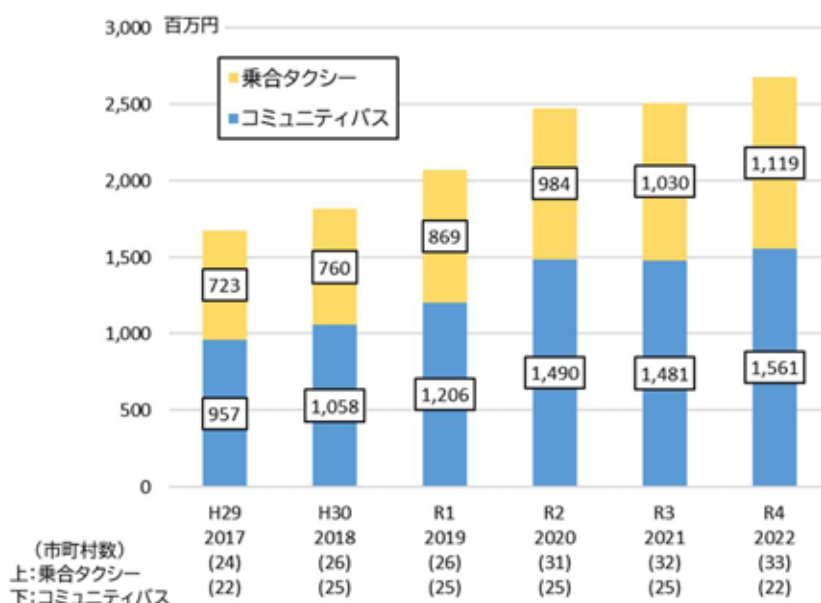
出典：内閣府「公共交通に関する世論調査（平成 28 年 12 月調査）」より作成

＜鉄道やバスの乗り換えに感じる不便さ（小都市※・町村）＞ ※人口 10 万人未満の市



出典：内閣府「公共交通に関する世論調査（平成 28 年 12 月調査）」より作成

＜県内市町村が負担するコミュニティバス・乗合タクシー運行経費＞



出典：茨城県まとめ

<県内A I デマンド交通導入市町>

取組	市町 ※()内は導入年度
①A I デマンドバス	高萩市 (R3(2021))
	五霞町 (R5(2023))
②A I デマンドタクシー	守谷市 (H31(2019))
	大子町 (R2(2020))
	常陸太田市 (R4(2022))
	日立市、古河市、石岡市、笠間市、常陸大宮市、行方市 (R5(2023))
	筑西市 (R6(2024))

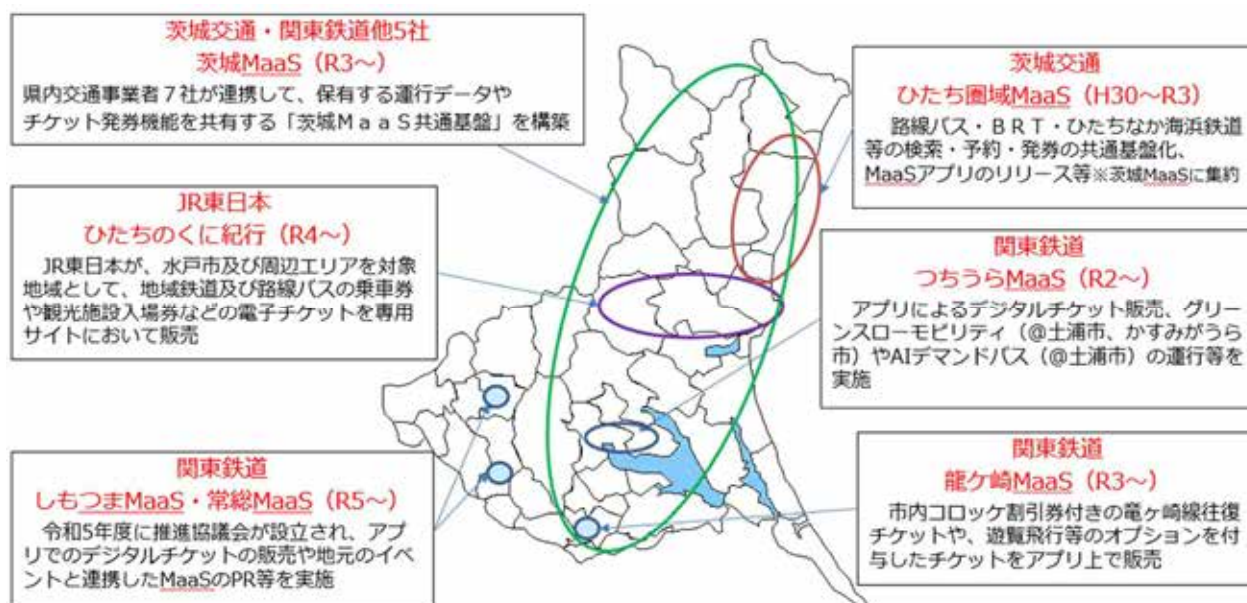
<県内の自動運転導入状況>

市 町	運行開始時期	自動運転レベル	定員	乗車料金
境町	全国自治体初 R2 (2020) 11 月	レベル 2	10 人	無料
常陸太田市	R6 (2024) 2 月	レベル 2	9 人	無料

(実証実験中)

日立市	H30 (2018) 10 月	レベル 2	－	－
つくば市	R6 (2024) 1 月	レベル 2	－	－

<県内におけるM a a S の導入状況>



出典：茨城県まとめ

3 公共交通における共創の推進

(1) 公共交通の利用に向けた意識醸成と利用促進

① 意識醸成及び行動変容の促進

＜通勤・通学の利用交通手段の推移＞

		平成 2 年 (1990)	平成 12 年 (2000)	平成 22 年 (2010)	令和 2 年 (2020)
本県	鉄道・バス	19.4%	15.5%	14.1%	12.5%
	自動車・自動二輪・ 自転車のみ	69.2%	75.2%	75.9%	77.1%
	徒歩のみ	7.5%	5.2%	4.7%	4.6%
	ハイヤー・タクシーのみ	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
	その他	3.8%	4.1%	5.3%	5.8%
全国	鉄道・バス	30.9%	28.0%	27.5%	27.9%
	自動車・自動二輪・ 自転車のみ	54.7%	59.9%	59.2%	58.7%
	徒歩のみ	10.4%	7.4%	6.9%	7.0%
	ハイヤー・タクシーのみ	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%
	その他	3.8%	4.6%	6.3%	6.3%

出典：総務省統計局「国勢調査」

※ 鉄道・バスには、徒歩や自転車等を併せて利用する者も含む。

② 公共交通機関を利用した誘客

＜観光入込客数の推移（延べ人数）＞

（単位：千人）

	R1 年 (2019)	R2 年 (2020)	R3 年 (2021)	R4 年 (2022)	R4/R3 比	R4/R1 比
観光入込客数 (延べ人数)	64,434	38,544	39,717	49,635	125%	77%

出典：茨城県「観光客動態調査」

＜外国人宿泊者数の推移（延べ人数）＞

（単位：人）

	R1 年 (2019)	R3 年 (2021)	R4 年 (2022)	R5 年 (2023)	R5/R4 比	R5/R1 比
外国人宿泊者数 (延べ人数)	217,410	24,880	55,400	237,960	430%	109%

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

＜入込観光客の利用交通機関別割合＞

交通機関	自家用車等	鉄道・乗合バス	貸切バス	その他
令和4(2022)年	81.5%	11.5%	1.4%	5.6%

出典：茨城県「観光客動態調査」

③ 児童生徒の通学での活用状況

＜市町村立小中学校等における通学方法別児童・生徒数の推移＞

年度	R1 年度(2019)		R2 年度(2020)		R3 年度(2021)		R4 年度(2022)		R5 年度(2023)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
徒歩	150,278	69.8%	148,469	70.1%	145,625	69.8%	140,911	69.0%	137,926	67.9%
自転車	48,648	22.6%	47,300	22.3%	45,657	21.8%	44,886	22.0%	44,304	21.8%
鉄道	72	0.0%	106	0.0%	518	0.2%	387	0.2%	508	0.3%
路線バス	2,606	1.2%	2,149	1.0%	2,399	1.1%	2,339	1.1%	2,133	1.1%
スクールバス	7,956	3.7%	8,150	3.8%	7,766	3.7%	8,235	4.0%	8,523	4.2%
タクシー	35	0.0%	26	0.0%	19	0.0%	20	0.0%	21	0.0%
保護者等送迎	5,745	2.7%	5,959	2.8%	7,187	3.4%	7,650	3.7%	9,547	4.7%
合 計	215,340		212,159		209,171		204,428		202,962	

出典：茨城県「学校保健・学校安全実態調査」

＜県立中学校、高等学校、中等教育学校における通学方法別生徒数の推移＞

年度	R1 年度(2019)		R2 年度(2020)		R3 年度(2021)		R4 年度(2022)		R5 年度(2023)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
徒歩	2,250	4.0%	2,247	4.1%	2,329	4.3%	2,168	4.1%	2,455	4.7%
自転車	23,445	41.1%	23,105	41.5%	22,029	40.8%	22,228	41.3%	20,729	39.7%
鉄道	18,995	33.3%	18,360	33.0%	17,575	32.5%	16,909	31.4%	16,649	31.8%
路線バス	3,893	6.8%	4,135	7.4%	3,783	7.0%	4,045	7.5%	4,402	8.4%
スクールバス	2,766	4.9%	2,843	5.1%	2,761	5.1%	2,635	4.9%	2,618	5.0%
原付バイク	1,254	2.2%	1,126	2.0%	969	1.8%	919	1.7%	826	1.6%
保護者等送迎	4,382	7.7%	3,859	6.9%	4,608	8.5%	4,905	9.1%	4,615	8.8%
合 計	56,985		55,675		54,054		53,809		52,294	

出典：茨城県「各種調査（県立高等学校等の概況）」

④ 公共交通と連携したまちづくり

<コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ>



出典：国土交通省 R 6 予算概要資料から一部引用

(2) 誰もが安心して利用できる環境づくり

① 公共交通におけるバリアフリーの促進

<本県における鉄軌道駅の移動等円滑化の対象駅（令和4年度）>

事業者名	路線名（※1）	駅名
J R 東日本	東北本線（1）	古河
	常磐線（23）	取手、藤代、龍ヶ崎市、牛久、ひたち野うしく、荒川沖、土浦、神立、石岡、羽鳥、友部（※2）、内原、赤塚、水戸（※3）、勝田、佐和、東海、大甕、常陸多賀、日立、小木津、十王、高萩
	水戸線（2）	結城、下館
首都圏新都市鉄道（株）	つくばエクスプレス（6）	守谷、みらい平、みどりの、万博記念公園、研究学園、つくば
関東鉄道（株）	常総線（4）	取手、戸頭、新守谷、守谷

※1 （ ）内は該当駅数

※2 水戸線を含む

※3 水郡線を含む

<鉄軌道駅の移動等円滑化状況（令和４年度末時点）>

（単位：駅）

	全国計	うち関東運輸局管内	
			うち茨城県
対象鉄軌道駅数	3,460	1,517	36 ※2
対象鉄軌道駅数のうちトイレ設置駅数	3,249	1,462	36
段差の解消駅数 ※1	3,237 (93.6%)	1,444 (95.2%)	27 (75.0%)
視覚障害者誘導用ブロック設置駅数 ※1	1,499 (43.3%)	693 (45.7%)	26 (72.2%)
案内設備 ※1	2,662 (76.9%)	1,320 (87.0%)	18 (50.0%)
トイレ設置駅のうち障害者トイレ設置駅数 ※1	2,996 (92.2%)	1,403 (96.0%)	31 (86.1%)
目標ホームドア設置番線数	3,000	—	—
ホームドア設置番線数 ※1	2,484 (82.8%)	1,431	16
ホームドア設置駅数	1,060	586	7

出典：第６回移動等円滑化評価会議関東分科会「関東における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況」／国土交通省「ホームドア設置駅数（番線数）の推移」

※１ （ ）内は対象鉄軌道駅（番線）数に占める割合

※２ 対象駅は<本県における鉄軌道駅の移動等円滑化の対象駅>のとお

<車両の移動等円滑化状況（令和４年度末時点）>

（単位：両または台）

	全国計	うち関東運輸局管内（タクシー車両数は関東地方計）	
			うち茨城県
鉄軌道車両数※１	52,150	26,337	80
うち基準適合車両※３	29,699 (56.9%)	21,114 (80.2%)	49 (61.3%)
バス車両数※２	44,282	16,314	758
うちノンステップバス※３	30,117 (68.0%)	13,197 (80.9%)	580 (76.5%)
タクシー車両数	173,041	56,488	2,510
うち福祉タクシー基準適合車両数※３	45,311 (26.2%)	24,127 (42.7%)	294 (11.7%)
うちUDタクシー※３	33,272 (19.2%)	21,584 (38.2%)	97 (3.9%)

出典：第６回移動等円滑化評価会議関東分科会「関東における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況」

※１ 鉄道事業者の本社所在地にて割振り

※２ バス事業者の営業所単位にて割振り

※３ （ ）内は各車両数に占める割合

② 公共交通における障害者等への配慮の推進

＜身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳の所持者数＞（単位：人）

		H22 年度 (2010)	H25 年度 (2013)	H28 年度 (2016)	R1 年度 (2019)	R4 年度 (2022)
茨城県	身体障害者手帳	88,485	91,640	89,898	89,154	88,607
	療育手帳	18,044	19,919	21,878	24,145	26,324
	精神障害者保健福祉手帳	10,409	13,458	16,671	19,850	24,480
	合 計	116,938	125,017	128,447	133,149	139,411
	総人口に占める割合	3.9%	4.2%	4.4%	4.6%	4.9%
全 国	身体障害者手帳	5,109,282	5,252,242	5,148,082	5,054,188	4,842,344
	療育手帳	832,973	941,326	1,044,573	1,151,284	1,249,939
	精神障害者保健福祉手帳	594,504	751,150	921,022	1,135,450	1,345,468
	合 計	6,536,759	6,944,718	7,113,677	7,340,922	7,437,751
	総人口に占める割合	5.1%	5.5%	5.6%	5.8%	6.0%

出典：県「第2期新しいばらき障害者プラン」、「第3期新しいばらき障害者プラン」、「茨城県常住人口調査結果について」、厚生労働省「福祉行政報告例」「衛生行政報告例」、総務省統計局「人口推計」

③ 地域における障害者等のための移動手段の確保

＜自家用有償旅客運送制度の改正（令和5年度以降）＞

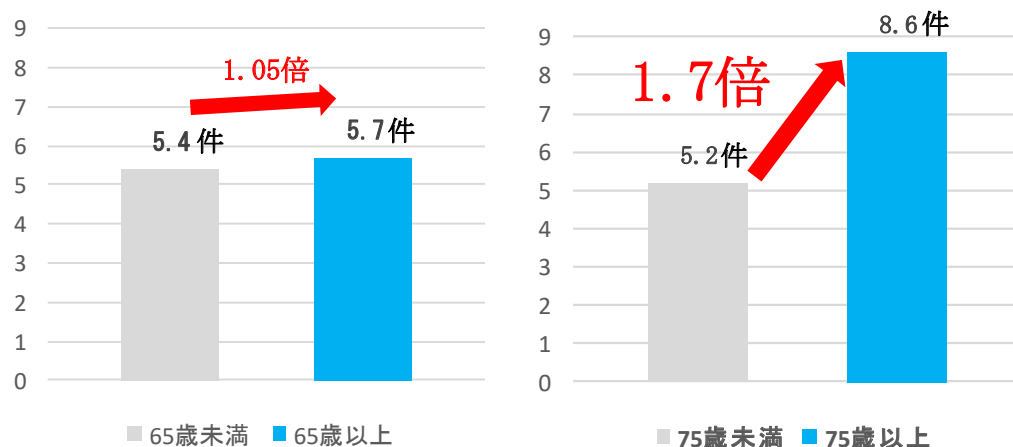
改正時期	概要
R5(2023). 12.28	・「対価」の目安をタクシー運賃の8割とする（従前は5割）
R6(2024). 4.26	・「対価」について、一定のダイナミックプライシングを導入。 ・地域公共交通会議の運営手法の見直し ※ 自家用有償の導入の可否について、2か月協議しても結論が出ない場合、首長の責任において判断可能 ・運送区域（※）の設定の柔軟化（運送区域外の目的地への往復を可能とする必要性が高いことから、発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよいとする） ※ 本制度の運営を行う対象として、あらかじめ地域公共交通会議における協議により定められた区域。

＜県内市町村の福祉有償運送に係る実施主体数：延べ62件（令和5年4月1日時点）＞

【内訳】（ ）の数値は、当該市町村を運行区域としている実施主体の数 水戸市（6）、日立市（1）、土浦市（3）、古河市（3）、石岡市（1）、龍ヶ崎市（2）、常陸太田市（1）、北茨城市（2）、笠間市（4）、取手市（4）、牛久市（2）、つくば市（4）、ひたちなか市（7）、常陸大宮市（2）、那珂市（5）、稲敷市（2）、行方市（1）、つくばみらい市（1）、小美玉市（3）、城里町（2）、東海村（3）、阿見町（1）、河内町（1）、利根町（1）
--

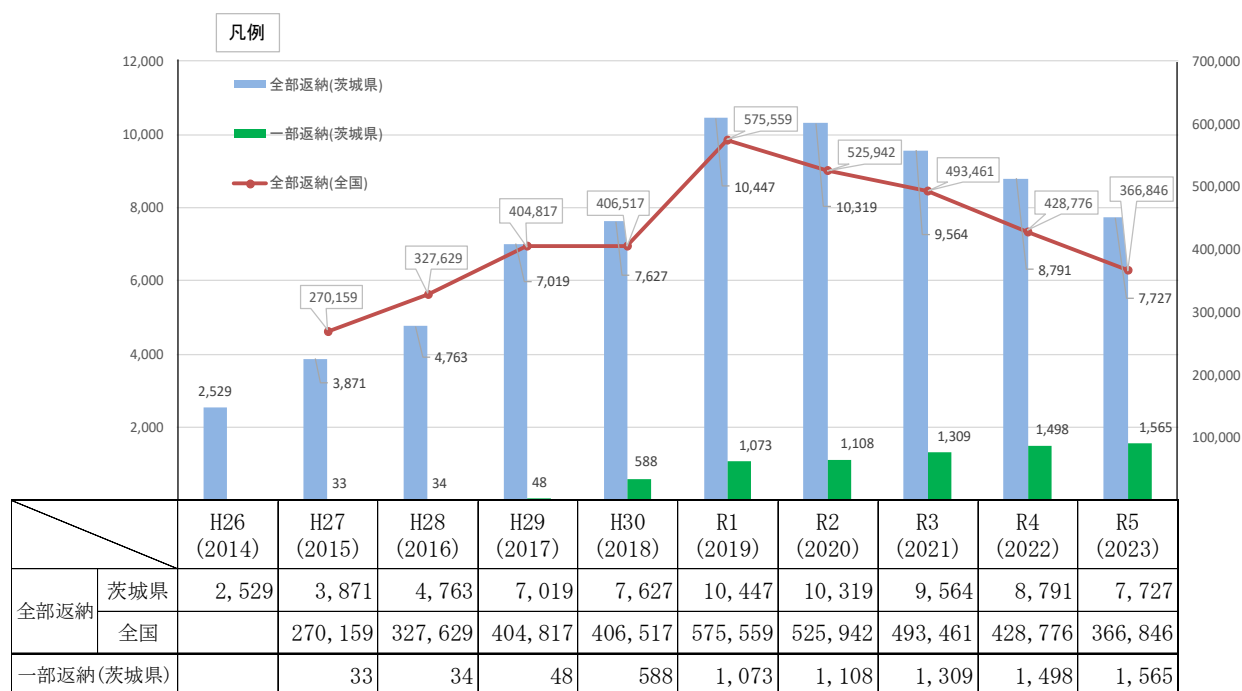
④ 高齢運転者による事故の現状と免許返納制度

＜二輪車を除く免許人口 10 万人当たりの死亡事故発生件数(過去 10 年)＞



出典：茨城県警察調べ

＜自主返納数の推移（65 歳以上）＞



出典：警察庁「運転免許統計」（一部返納は茨城県警察調べ）

（３）担い手不足の改善

＜本県のバス運転手数の推移＞

（単位：人）

	R1 年度 (2019)	R2 年度 (2020)	R3 年度 (2021)	R4 年度 (2022)	R5 年度 (2023)	R1→R5 増減率
運転手数	1,491	1,454	1,392	1,344	1,297	▲13.0%

出典：県内路線バス事業者からの報告を元に作成

＜本県のタクシー運転手数の推移＞

(単位：人)

	R1 年度 (2019)	R2 年度 (2020)	R3 年度 (2021)	R4 年度 (2022)	R1→R4 増減率
運転手数	3,135	2,903	2,750	2,658	▲15.2%

出典：全国ハイヤー・タクシー連合会（女性乗務員採用状況調査結果）

＜労働時間及び年間所得額（令和5年）＞

	バス	タクシー	全産業平均
労働時間	197 時間	189 時間	178 時間
年間所得額	453 万円	419 万円	507 万円

出典：国土交通省「令和6年版交通政策白書」

＜茨城県内の年齢別大型・中型・普通第二種免許保有者数の推移＞

【大型第二種免許】

(単位：人)

	29 歳以下	30～59 歳	60～69 歳	70 歳以上	計
令和5年 (2023)	137 (0.7%)	7,359 (36.0%)	5,016 (24.5%)	7,954 (38.8%)	20,466 (100%)
平成25年 (2013)	239 (0.9%)	10,185 (40.1%)	6,949 (27.4%)	8,038 (31.6%)	25,411 (100%)

出典：警察庁「運転免許統計」

【中型第二種免許】

(単位：人)

	29 歳以下	30～59 歳	60～69 歳	70 歳以上	計
令和5年 (2023)	11 (0.1%)	3,584 (26.0%)	2,731 (19.8%)	7,479 (54.1%)	13,805 (100%)
平成25年 (2013)	16 (0.1%)	3,895 (24.0%)	6,365 (39.4%)	5,899 (36.5%)	16,175 (100%)

出典：警察庁「運転免許統計」

【普通第二種免許】

(単位：人)

	29 歳以下	30～59 歳	60～69 歳	70 歳以上	計
令和5年 (2023)	201 (12.0%)	1,178 (69.5%)	267 (15.7%)	47 (2.8%)	1,693 (100%)
平成25年 (2013)	146 (3.0%)	1,930 (34.0%)	491 (8.0%)	3,128 (55.0%)	5,695 (100%)

出典：警察庁「運転免許統計」

Ⅱ 物流に関する諸方策の在り方

現在の物流を取り巻く現状について

＜本県の貨物自動車事業者数の推移＞



出典：令和4年茨城県統計年鑑

＜本県の貨物自動車事業者の主な運行形態＞

項 目	社 数	比 率
車中泊が伴う長距離輸送	16	19.28%
片道450km以上の日帰り輸送	3	3.61%
中長距離輸送（200～450km未満）	37	44.58%
近距離輸送（200km未満）	27	32.53%
合計	83	100.00%

77.1%

出典：茨城県トラック協会「標準的な運賃」や「標準運送約款」等の交渉状況に関する実態調査結果」（令和5年11月調査）

＜令和6年4月から適用される時間外労働規制の内容＞

	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。	令和6年4月～ 【1日あたり】 ・原則13時間以内、最大15時間以内。 ・長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、年3300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。

出典：国土交通省ホームページ「我が国の物流を取り巻く状況」

＜県内企業の「2024 年問題」に対する意識＞

	影響はない	マイナスの影響がある	分からない
2024 年問題全般	22.2%	61.9%	15.9%
物流の 2024 年問題	14.4%	69.1%	16.5%
建設	10.3%	69.2%	20.5%
不動産	33.3%	50.0%	16.7%
製造	9.6%	63.5%	26.9%
卸売	9.1%	81.8%	9.1%
小売	7.7%	76.9%	15.4%
運輸・倉庫	7.7%	84.6%	7.7%
サービス	36.4%	54.5%	9.1%

出典：帝国データバンク水戸支店「2024 年問題に対する茨城県内企業の意識調査」

※ 母数は、有効回答企業 194 社

※ 網掛けは、物流の 2024 年問題の全体以上を示す

＜県内企業における「2024 年問題」に対する具体的な影響＞

		(%)							
			建設	不動産	製造	卸売	小売	運輸・倉庫	サービス
1	物流コストの増加	60.3	48.7	50.0	69.2	72.7	69.2	38.5	51.5
2	人手不足の悪化	46.4	61.5	16.7	44.2	51.5	38.5	38.5	42.4
3	人件費の増加	44.3	56.4	33.3	34.6	48.5	30.8	53.8	42.4
4	配送スケジュールの見直し	29.9	10.3	0.0	50.0	33.3	46.2	30.8	18.2
5	建設コストの増加	28.9	64.1	83.3	11.5	21.2	15.4	7.7	24.2
6	時間外労働時間の減少	24.2	46.2	33.3	11.5	12.1	7.7	76.9	15.2
7	業務の効率化促進	22.2	25.6	16.7	17.3	12.1	7.7	38.5	30.3
8	従業員の負担増大	22.2	35.9	0.0	15.4	30.3	15.4	23.1	18.2
9	労働環境の改善	21.6	41.0	0.0	15.4	15.2	0.0	53.8	9.1
10	労働管理の煩雑化	20.6	23.1	0.0	13.5	27.3	15.4	61.5	15.2

出典：帝国データバンク水戸支店「2024 年問題に対する茨城県内企業の意識調査」

※ 母数は、有効回答企業 194 社

※ 網掛けは、各選択肢の上位 3 業界を示す

1 商慣行の見直し
(1) 荷待ち・荷役時間の削減

＜トラック運転者の拘束時間の内訳（令和2年度調査）＞



出典：国土交通省「我が国の物流の革新に向けた取組みの動向」

(2) 適正運賃收受・価格転嫁円滑化等の取組

＜価格転嫁の実施状況の業種別ランキング＞

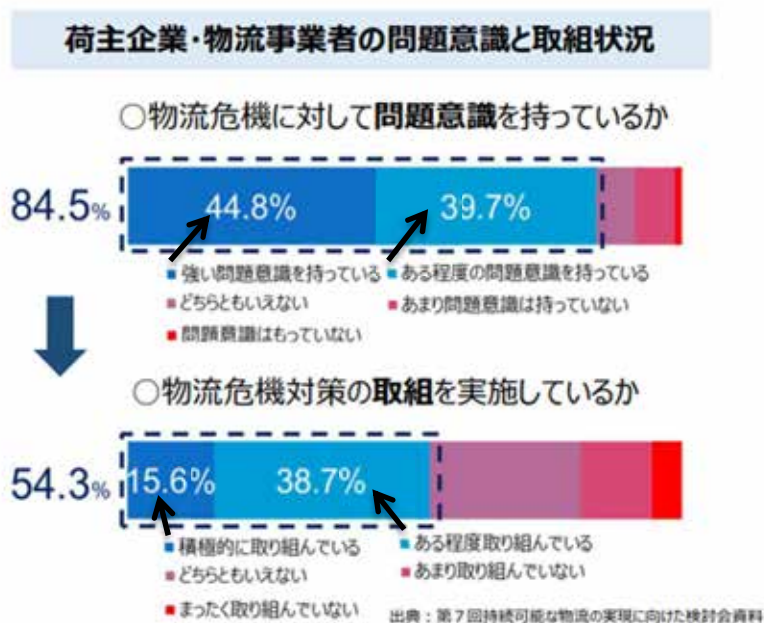
2024年3月			コスト増に 対する転嫁率	各要素別の転嫁率		
				原材料費	エネルギー	労務費
②業種別	①全体		↑46.1%	↑47.4%	↑↑40.4%	↑40.0%
	1位	化学	↑61.0%	↑↑63.2%	↑↑54.1%	↑51.1%
	2位	製薬	↑53.5%	↑↑56.5%	↑↑49.7%	↑↑44.1%
	3位	機械製造	↓51.9%	↑57.0%	↑↑45.3%	↑43.3%
	4位	飲食サービス	↓51.5%	↑↑53.0%	↑38.3%	↑37.8%
	5位	電機・情報通信機器	↓51.2%	↑55.9%	↑↑43.8%	↑42.9%
	6位	食品製造	↓50.0%	↓51.6%	↑↑42.7%	↑41.2%
	7位	繊維	↑49.9%	↑↑51.4%	↑↑43.2%	↑↑41.3%
	8位	造船	↓49.1%	↑53.8%	↑↑45.2%	↑42.5%
	9位	鉱業・採石・砂利採取	↑↑48.6%	↑↑47.8%	↑↑43.3%	↑↑42.0%
	10位	電気・ガス・熱供給・水道	↑↑48.3%	↑↑49.4%	↑↑44.9%	↑↑45.1%
	11位	情報サービス・ソフトウェア	↑↑47.1%	↑↑↑39.7%	↑↑35.1%	↓46.2%
	11位	小売	↓47.1%	↑47.8%	↑↑40.5%	↑38.6%
	11位	自動車・自動車部品	↑47.1%	↑54.8%	↑↑47.2%	↑↑37.2%
	14位	卸売	↓47.0%	↓47.5%	↑39.6%	↑38.3%
	15位	広告	↑46.9%	↑↑49.1%	↑↑40.2%	↑42.3%
	15位	建設	↑46.9%	↑47.3%	↑↑42.0%	↑43.8%
	17位	金属	↓46.2%	↓49.8%	↑↑41.5%	↑37.9%
	18位	紙・紙加工	↓45.1%	↓45.9%	↑37.5%	↑37.4%
	19位	建材・住宅設備	↓44.4%	↓47.0%	↑↑39.5%	↑↑39.4%
	20位	石油製品・石炭製品製造	↑43.9%	↑↑51.8%	↑↑38.8%	↑↑37.4%
	21位	印刷	↓43.5%	↓46.6%	↑↑37.2%	↑34.7%
	22位	不動産業・物品賃貸	↑42.1%	↑↑41.8%	↑↑38.7%	↑38.9%
	23位	通信	↑↑40.8%	↑38.9%	↑↑↑35.0%	↑↑38.3%
	24位	廃棄物処理	↑↑39.1%	↑↑35.0%	↑↑34.8%	↑↑34.6%
	25位	金融・保険	↓35.3%	↓34.1%	↓28.8%	↓32.3%
	26位	放送コンテンツ	↑↑33.7%	↑↑33.8%	↑↑27.8%	↓31.7%
	27位	トラック運送	↑28.1%	↑↑24.6%	↑↑25.9%	↑24.0%
	-	その他	↑44.3%	↑44.2%	↑↑38.4%	↑39.8%

出典：中小企業庁「価格交渉促進月間（2024年3月）フォローアップ調査結果」

2 荷主・消費者の行動変容

(1) 荷主の行動変容

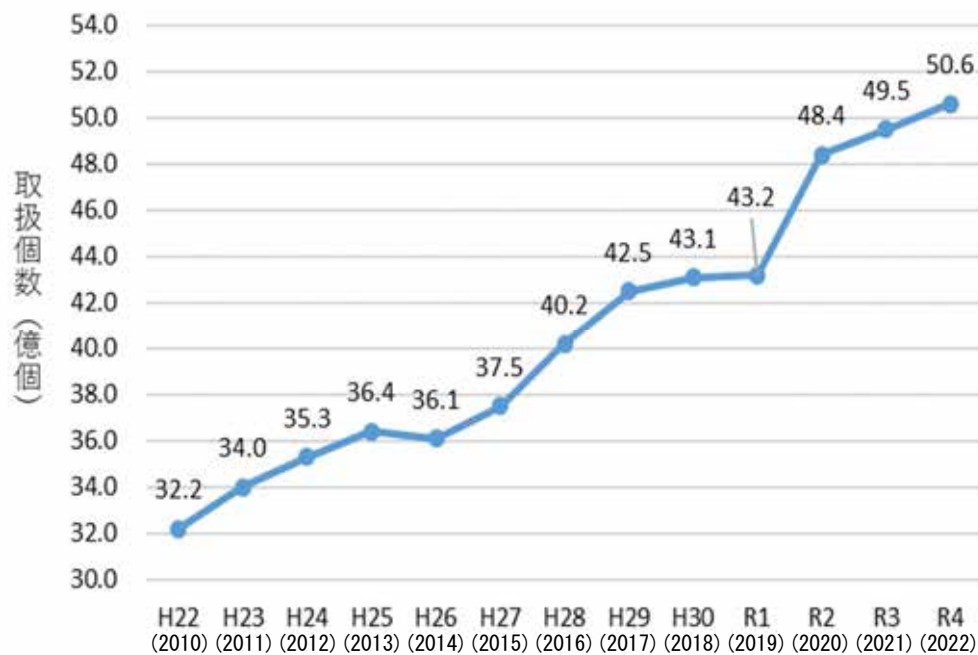
＜荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況＞



出典：国土交通省「物流革新に向けた政策パッケージについて」

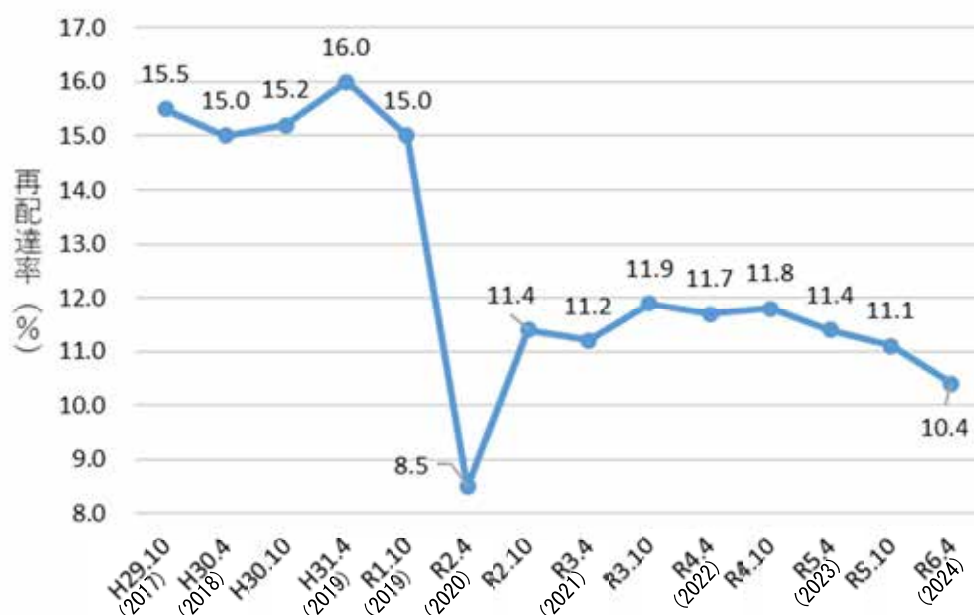
(2) 消費者の行動変容

＜宅配便の取扱個数＞



出典：国土交通省「令和4年度宅配便・メール便取扱実績について」

<宅配便再配達実態調査に基づく再配達率の推移>



出典：国土交通省令和6年4月期調査結果

3 物流の効率化

(1) 物流DXの推進

<（参考事例1）携帯電話と連動したバース予約・受付システムで待機時間を短縮>

① 背景

乗務員の待機時間削減とバース・倉庫内貨物の効率回転へ

物流が集中した際に、倉庫における積み込みや荷下ろし待ちが発生し、待機時間の問題や近隣への迷惑行為となるため、限られたバース数の効率的な運用、倉庫内貨物の効率的な回転、乗務員待機時間の低減が課題だった。

② 導入技術

バース予約・受付システム

- TC(Transfer Center)やDC(Distribution Center)に対応可能な「バース予約・受付システム」を導入し、受付状況やバース状況を可視化することで、情報の共有化と車両誘導を行い、バース運営の効率化を図る。
- 「バース予約・受付システム」の機能は「バース予約」「受付システム」「バース自動割当」「乗務員連絡バース誘導」の4つで、その組み合わせは自由。
- システムの流れは、①携帯電話等からの予約・受付→②SMS・メールによる待機車両のバースへの呼び出し・誘導→③バース稼働状況等の作業進捗をリアルタイムで確認→④受付状況、バース稼働状況をリアルタイムで確認→①へ戻る。



出典：国土交通省「物流・配送会社のための物流DX導入事例集」

<（参考事例2）A I 点呼ロボットの導入で運行管理者の負荷を低減>

① 背景

運行管理者の点呼業務の負荷を軽減したい

人手不足により労働時間が増加し、ドライバーの勤務状態の把握や、社員個々の業務負荷を把握できておらず、働き方改革と安全対策の強化が必要な局面にあった。

② 導入技術

点呼支援ロボット「Tenko de unibo」

- 運行管理者が行う点呼業務をロボットが支援する。「本人確認」、「アルコールチェック」、「免許証チェック」、「体調管理（血圧・体温）」、「指示伝達」といった点呼業務をロボットが実施。点呼終了後、システムに連動したキーボックスが開放されドライバーは車両キーが取り出せ、点呼記録簿も点呼時の写真付きで自動作成。
- 出退勤機能の追加や安全指導コンテンツの利用など豊富な拡張性を備えており、同社では出退勤管理機能の「乗務員時計」を連動して活用している。

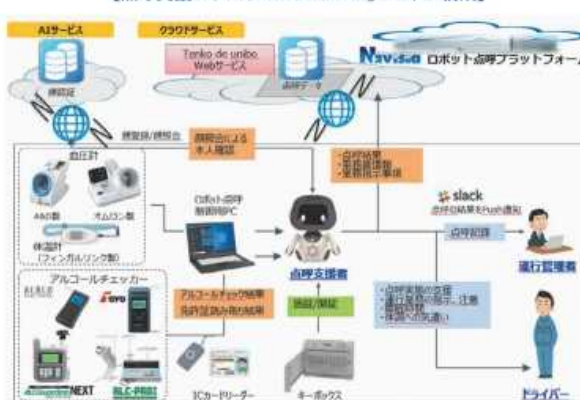
費用（日貸協連取扱価格・税込）

- ・ 月額 93,500円（3年レンタル取扱）
- ・ 導入時費用 55,000円～253,000円（事前設定・操作説明時のオプション料金）

【点呼の様子】



【点呼支援ロボ「Tenko de unibo」システム構成】



出典：国土交通省「物流・配送会社のための物流DX導入事例集」

（2）海運・鉄道の輸送力増強等によるモーダルシフト

<本県発着貨物の流動量>

（単位：トン）

	茨城発貨物	茨城着貨物	発着合計
県内流動分	407,537	407,537	815,074
全国流動分	428,023 (100.0%)	340,441 (100.0%)	768,464 (100.0%)
北海道	19,014 (4.4%)	8,963 (2.6%)	27,977 (3.6%)
東北	41,659 (9.7%)	19,036 (5.6%)	60,695 (7.9%)
北関東（栃木県、群馬県）	60,511 (14.1%)	40,793 (12.0%)	101,304 (13.2%)
東京圏（1都3県）	177,244 (41.4%)	181,049 (53.2%)	358,293 (46.6%)
甲信・北陸	19,614 (4.6%)	8,353 (2.5%)	27,967 (3.6%)
東海	42,269 (9.9%)	17,059 (5.0%)	59,328 (7.7%)
西日本（近畿、中国、四国、九州）	67,555 (15.8%)	65,183 (19.1%)	132,738 (17.3%)
沖縄	158 (0.1%)	1 (0.1%)	159 (0.1%)
総流動量	835,560	747,978	1,583,538

出典：国土交通省「第11回全国貨物純流動調査（令和5年3月）」

※ 令和3（2021）年10月19日～21日の3日間の貨物量を集計

※ 表中の（ ）内は全国流動に占める割合を示す

※ 端数処理により内訳と計が一致しない場合がある

＜本県港湾における定期航路の概要（コンテナ船・ＲＯＲＯ船・フェリー）＞

	港別航路数	区分	航路数	航路概要
日立港区	3 航路	内貿	2 航路	北海道定期ＲＯＲＯ航路(釧路)〔1 日 1 便〕 佐賀関定期航路
		外貿	1 航路	西欧定期ＲＯＲＯ航路
常陸那珂 港区	18 航路	内貿	3 航路	北海道定期ＲＯＲＯ航路(苫小牧) 〔1 日 2 便(日曜日を除く)〕 国際フィーダー航路(京浜港接続)〔週 2 便〕※ 国際フィーダー航路(京浜港接続)〔週 1 便〕
		外貿	15 航路	韓国・中国定期コンテナ航路(2 航路(釜山、上海等))〔週 2 便〕 中国定期コンテナ航路(上海等)〔週 1 便〕 韓国定期コンテナ航路(釜山)〔週 1 便〕 北米、欧州等定期ＲＯＲＯ航路 (11 航路)
大洗港区	1 航路	内貿	1 航路	北海道定期フェリー航路(苫小牧) 〔1 日 2 便(日曜日を除く)〕
鹿島港	2 航路	内貿	1 航路	国際フィーダー航路(京浜港接続)〔週 2 便〕※
		外貿	1 航路	韓国定期コンテナ航路(釜山)〔週 1 便〕
計	23 航路			

※ 重複する航路のため 1 航路として計上

＜本県における各貨物駅との輸送経路・運行頻度＞

事業者	輸送経路	運行頻度	所要時間（※ 1）
ＪＲ貨物	土浦⇄水戸ORS（※ 2）	1 日 3 便（日曜祝日運休）	1.9～ 2.0 時間
	土浦⇄日立	1 日 1 便（日曜祝日運休）	2.6～ 2.8 時間
	土浦⇄小名浜	1 日 1 便（日曜祝日運休）	4.8～ 5.0 時間
	土浦⇄隅田川	1 日 1 便（日曜祝日運休）	2.0～ 4.1 時間
	土浦⇄越谷貨物ターミナル	1 日 1 便（日曜祝日運休）	2.5～16.4 時間
	土浦⇄東京貨物ターミナル	1 日 1 便（日曜祝日運休）	5.2～ 8.7 時間
	土浦⇄名古屋貨物ターミナル	1 日 1 便（日曜祝日運休）	15.2～25.2 時間
	土浦⇄百済貨物ターミナル	1 日 1 便（日曜祝日運休）	12.8～36.2 時間
	日立⇄越谷貨物ターミナル	1 日 1 便（日曜祝日運休）	5.5～18.8 時間
鹿島臨海鉄道 (株)、 ＪＲ貨物 (※ 3)	神栖⇄隅田川	1 日 1 便（日曜日運休）	6.4～22.0 時間
	神栖⇄越谷貨物ターミナル	1 日 1 便（日曜日運休）	6.7～15.4 時間
	神栖⇄東京貨物ターミナル	1 日 1 便（日曜日運休）	7.3～ 9.5 時間
	奥野谷浜⇄神栖⇄越谷貨物ターミナル	1 日 1 便（土日祝日運休）	13.7～33.5 時間

出典：ＪＲ貨物「コンテナ時刻表（令和 6 年 3 月 16 日ダイヤ改正）」

- ※ 1 所要時間は、発送する車両が荷役線から出線してから到着駅での荷物引渡し開始時刻までの時間
- ※ 2 O R S (Off-Rail Station) とは、最寄りの貨物駅との間をトラック輸送で結び、鉄道貨物駅と同じコンテナ取扱機能を持った拠点であり、土浦と水戸ORSの間はトラック輸送である
- ※ 3 鹿島臨海鉄道（株）が鹿島臨港線内を運行し、鹿島サッカースタジアム駅にてＪＲ貨物と連絡している

<本県の貨物駅におけるコンテナの取扱能力>

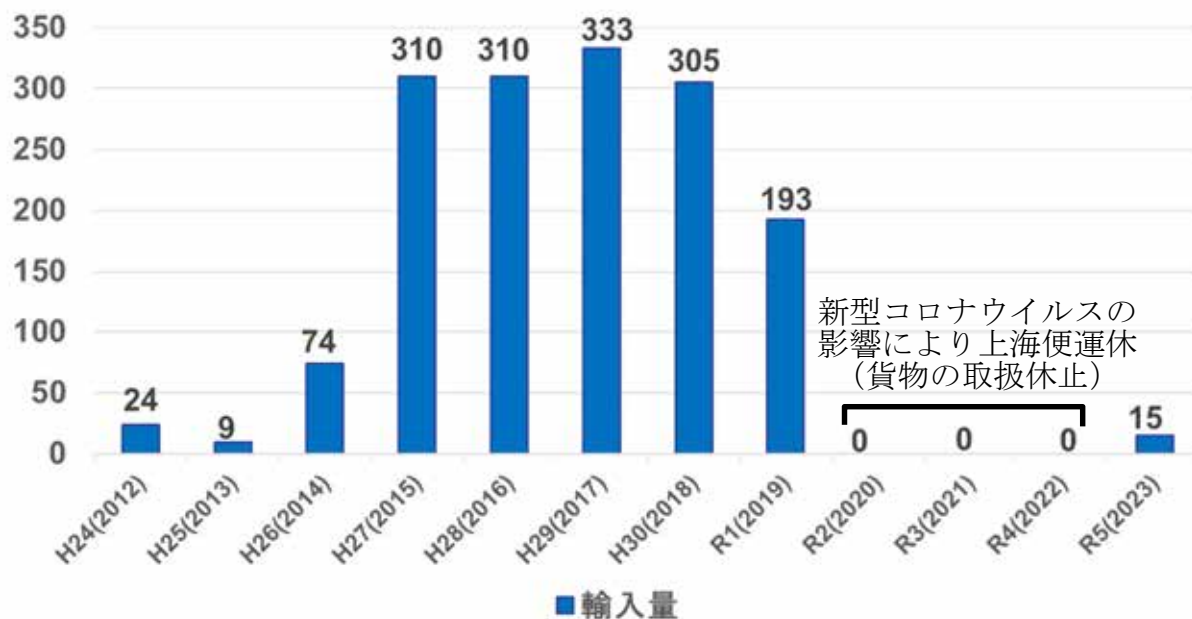
駅名	所在地	12ft 取扱	大型コンテナ取扱		
			20ft(※)	20ft 海コン(※)	31ft
土浦	土浦市	○	○		
水戸ORS	水戸市	○	○		
日立	日立市	○			
神栖	神栖市	○	○	○	○
奥野谷浜	神栖市	工場専用線			

出典：J R 貨物ホームページ等

※ 20ft は J R 規格、20ft 海コンは I S O 規格の 20ft 海上コンテナをいう

<茨城空港における国際航空貨物量の推移（平成 24 年度～令和 5 年度）>

（単位：t）



出典：空港管理状況調書（国土交通省航空局）

※ R 5（2023）年度のみ茨城県空港対策課調べ

（３）道路、港湾の整備による物流機能強化

＜道路整備状況＞

（単位：延長 km、整備率％）

	一般国道（直轄）		一般国道（補助）		主要地方道		一般県道		市町村道		合計	
	延長	整備率	延長	整備率	延長	整備率	延長	整備率	延長	整備率	延長	整備率
全 国	24,147	69.5	31,997	73.4	57,879	67.0	72,002	55.8	1,035,195	60.1	1,221,220	60.7
茨 城	408	30.6	774	69.2	1,657	63.4	1,729	59.5	50,881	40.8	55,449	42.4
順 位	22	47	17	32	5	27	14	15	2	47	2	47

出典：国土交通省「道路統計年報 2023」

※ 令和 4 年 3 月 31 日現在

※ 道路延長は、自転車専用道を除く

※ 整備率＝整備済延長／実延長 整備済延長＝改良済（幅員 5.5m 以上）かつ混雑度が 1.0 未満（令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査）の延長。ただし、市町村道は、改良済延長＝整備済延長

＜港湾取扱貨物量の状況（令和 3 年）＞

（単位：万トン）

全国順位	港湾名	総貨物量	輸送			
			輸出	輸入	内貿	内航フェリー
全国計		257,207	26,541	87,795	90,515	52,356
15	鹿島港	5,662	653	3,483	1,525	—
20	茨城港	3,730	291	1,055	918	1,466

出典：（公社）日本港湾協会「数字で見る港湾 2023」より土木部作成

＜直轄国道の 4 車線化率の比較＞

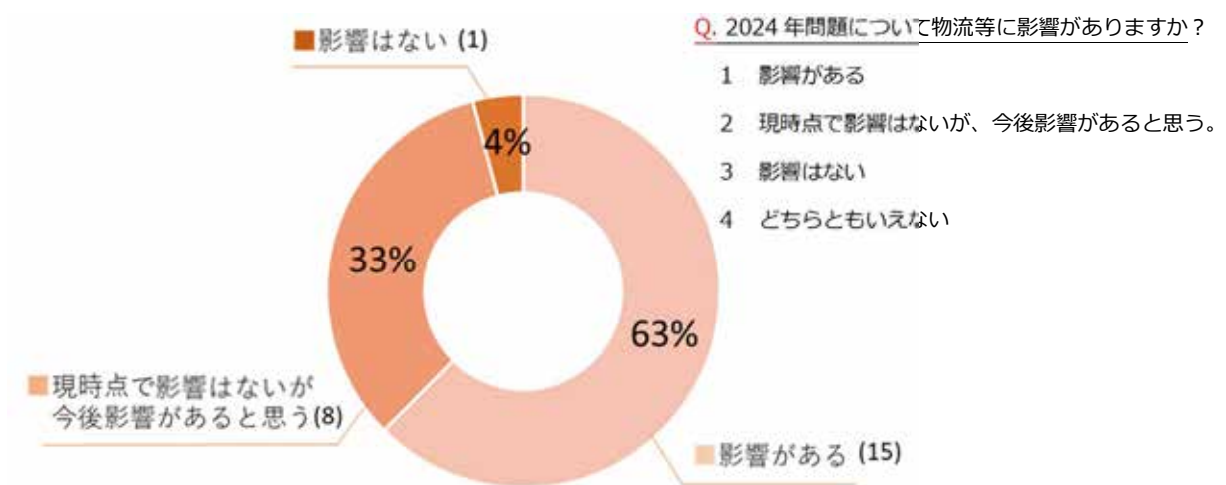
	全体延長 (km)	4 車線以上延長 (km)	4 車線化率	
				順位
茨城県	326.5	113.8	34.9%	7 位
栃木県	201.0	109.0	54.2%	5 位
群馬県	202.8	96.0	47.3%	6 位
埼玉県	297.0	190.8	64.2%	3 位
千葉県	298.1	202.3	67.9%	2 位
東京都	250.1	230.3	92.1%	1 位
神奈川県	294.5	174.3	59.2%	4 位

出典：国土交通省「令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査」より土木部作成

※ 延長から圏央道は除いている

（４）農産物の物流拠点に係る機能強化

＜全国からの農産物を取扱う卸売業者 36 社に対する 2024 年問題の影響に関するアンケート調査結果＞



出典：茨城県農産物販売推進東京本部調べ

公共交通及び物流に関する諸方策の在り方について

論点整理資料

I 公共交通に関する諸方策の在り方

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
1 広域的な移動を支える公共交通の維持	今回説明のあった地域間幹線系統の補助金について、国の補助要綱に対して、県が要件を厳しくしていることはあるのか。 【常井委員②】 参考人の意見として、こういう資料を出して書かれていると、何を無理強ひさせているのかという話になる。県も、適切に対応している姿勢を説明し、誤解のないようにしなければならぬ。この地域間幹線系統などは非常に大事なことだと思っているの注意識してもらいたい。今一度確認するが、県では補助額を抑えていないということか。	地域間幹線系統の支援のうち、収益性はそれほど高くないものの、地域として、路線の存続が必要な系統については、市町村の理解と協力を得て、県と市町村の協調補助としている。県と市町村の補助を合わせると、事業者に対する補助金の総額と変わりはしない。実際、昨年度も、市町村と県を合わせると、満額の補助金を支給している。 昨年度については、確かに市町村と県の方で満額支給しているという話を申し上げたが、それ以前には、市町村と県で協調補助はしているものの、市町村が予算の関係で補助できなかったことはある。それを県が肩代わりするわけにはいかず、県も上限を定めて補助していたため、過去には満額補助できないケースもあったという話が、本日参考人からの発言にあったと認識している。市町村と	＜バス事業者への財政支援＞ ○ バス事業者に対する地域間幹線系統の補助金については、市町村の予算の関係で、満額が支給されなかったケースも過去には存在する。苦境にあえぐ事業者の声に耳を傾け、市町村ともしっかり協調しながら、満額補助を実現できるよう、県として力を尽くす必要がある。

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	【常井委員②】 参考人は、支援について、県が肩代わりしろとは言わないまでも、少なくとも国の要綱どおりに支援できよう、県に求めていると認識している。 【常井委員②】 バス事業者への運行経費補助について説明があったが、事業者の経営改善に向けた手段としての人件費削減は、もはや限界に近い状況にあるのではないかと考える。今般の減便や運賃改定などの現実を踏まえ、さらなる補助拡大を検討すべきではないか。 【八島委員①】 やはりキャッシュベースの支援と いうのは大きい。行政施策としてしっかりと取り組める内容であるため、よく見極めながら対応をお願いしたい。 【八島委員③】 バス事業者から各路線を維持するために必要となる乗客数の目安を示してもいい、その目安を利用者や地域住民が認識できるように取り組んでいるか。	協力しながら取り組むことについて、市町村の理解を求め、昨年度は市町村もきちんと対応していた。今後も引き続き、市町村の協力も得ながら、しっかりと事業者で負担しなくても済むような形で対応できるよう取り組んでみたい。 広域・幹線となるバス路線に対して、原則として、経常費用から経常収益を減じた額が赤字の場合には、国、県、市町村が連携して負担している。さらに、近時の物価、燃料価格高騰によって影響を受けた交通事業者に対し、3回にわたって支援している。	○ 運転手の人手不足や燃料費の高騰などを背景に、バス事業者の経営状態は厳しい状況にある。今般のバスの減便や運賃改定といった現実を踏まえ、行政による財政的な補助の拡大について検討する必要がある。 ○ 運転手の人手不足や燃料費の高騰などを背景に、バス事業者の経営状態は厳しい状況にある。今般のバスの減便や運賃改定といった現実を踏まえ、行政による財政的な補助の拡大について検討する必要がある。 ○ 運転手の人手不足や燃料費の高騰などを背景に、バス事業者の経営状態は厳しい状況にある。今般のバスの減便や運賃改定といった現実を踏まえ、行政による財政的な補助の拡大について検討する必要がある。
	バス事業者から各路線を維持するために必要となる乗客数の目安を示してもいい、その目安を利用者や地域住民が認識できるように取り組んでいるか。	市町村の交通計画では、バス路線の利用状況、満足度等を公開しており、県としては、各市町村の交通会議において、このような取組を情報共有している。	＜バス路線の収支情報＞ ○ バス路線の収支状況が地域住民に広く共有されていれば、路線を維持するためにには積極的なバス利用が必要であることを住民側も認識しやすくなる。

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	【うの委員①】 SNSで意見を募ったところ、JR古河駅の通勤・通学利用者から、同駅の発着便数が少ないという声があった。便数を増やしてもらいたいがか。 【中村委員①】 路線バスも本数が少なく、バスが9時で終わってしまうという声もある。 【中村委員①】 常磐大学の学生さんから「県内の観光地の多くは、鉄道だけでアクセスすることができず、バスに乗り換える必要がある一方、その際の接続が十分ではない」といった御意見があった。確かに、利用者の立場からすれば、公共交通の課題としてそうした側面があることは事実であろうと思う。そこで、接続関係にある鉄道・バスの運行ダイヤについては、事業者同士の情報共有や相互連携を深めることで、より	沿線市町等では、特段、JRに対して便数増を要望していないと聞いている。引き続き、古河市と連携して実態を把握し、必要に応じてJRに働き掛けていく。 市町村交通会議において利用者等の声として伝えるところにも、実態を確認し、どのような対応が可能か協議していきたい。	そうした点を踏まえ、バス路線ごとの収支率など意識啓発に寄与する情報については、効果的に発信するための仕組みづくりが必要である。 ＜鉄道・バスのサービスレベル向上＞ ○ 一部地域では、通勤・通学利用者などから、鉄道・バスの便数の少なさや最終便の早さを指摘する声が上がっている。利用者のニーズに照らしてサービスレベルは適当であるのか、市町村と共に利用実態等を把握した上で、その情報を交通事業者と共有する必要がある。 ○ 通勤・通学や観光といった様々な場面において、鉄道・バスを乗り換える際のスムーズな接続は、公共交通に係る利用者の満足度を向上させる上で大切な要素の一つである。接続関係にある鉄道・バスの運行ダイヤについては、事業者同士の情報共有や相互連携を深めることで、より利用者本位の編成が実現されるよう取り組む必要がある。

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	利用者本位の編成が実現されるよう 取り組む必要があることを、提言案に 追加していただきたい。 【鈴木副委員長⑥】 2023年1月の笠間市小原での事故 については、線路を2回跨ぐような構 造的欠陥があると思われる踏切での 事故である。構造的欠陥を無くすよう JRへ要望したが対応していない。県 の認識はどうか。 【常井委員①】 運転者の視界を妨げるボックス型 機器の存在や、警報音が小さくて聞こ えないといった問題について、JRに 伝わっていないのではないか。一つ一 つクリアして、事故のない鉄道利用を 目指すべきである。県からも繰り返し 要望をしてももらいたい。 【常井委員①】 地下鉄8号線延伸構想について、現 在の状況は。 【石塚委員①】	注意看板、路面標示、遮断機蛍光表示、 拡幅工事など迅速に対応できるものか ら行っている。JRは、構造的な課題を 無くすためには大規模工事が必要とな ることから、今後抜本的な改修を行う際 に考えていくとの回答である。県として は引き続き要望を行っていく。 豊洲～住吉間については、今後、都市 計画決定を経て着工予定であり、2030年 代半ばの開業に向けて着実に取組が進 んでいる。押上～野田市間については、 「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期 成同盟会」において、令和3(2021)年度	＜踏切の安全対策＞ ○ 死亡事故が発生した笠間市小原の踏 切をはじめ、構造的に課題のある踏切 については、地元の協力を得ながら、 鉄道事業者や道路管理者、交通管理者 などの関係者が連携して、さらなる安 全対策を講じていく必要がある。 ＜将来的な鉄道ネットワークの実現＞ ○ TX土浦延伸や茨城県西南部地域へ の地下鉄8号線の延伸など、県総合計 画に位置付けられた将来的な鉄道ネッ トワークの早期実現に向け、関係都県 とも協力しながら取組を進めていく必

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	茨城県は、どのように関わっているのか。 【石塚委員①】 厳しい話だということは承知しているが、諸先輩方が一生懸命つないできているものであり、その結果があつて交通政策審議会の答申に載ったというものが、やはりすごいことだと思っ ている。後退することがないよう、県 としてもしっかりと他の都道府県と 協力しながら進めていただきたい。 【石塚委員①】	から今年度までの4年間、「八潮～野田 市」までの沿線のまちづくりを主眼とし た調査事業を実施中であり、今後、延伸 の早期実現に向けた議論が進むものと 期待している。 県総合計画では、地下鉄8号線の県内 延伸に向けて検討を進めていくとして いる。県内延伸の前提となる野田市まで の延伸早期実現について、関係自治体と 連携し、国などに働き掛けていく。	要がある。
	茨城県側だけでなく福島県側とも 連携する姿勢が、持続可能な水郡線の 活性化に向けて重要になるのではな いか。沿線地域のポテンシャルを引き 出すことができるよう、県境を越えた 連携の強化を図っていく必要がある ことを、提言案に追加していただきたい。		＜持続可能な水郡線の活性化＞ ○ 持続可能な水郡線の活性化に向けた 取組を前進させるためには、茨城県側 だけで知恵を絞るのではなく、福島県 側ともしっかりとタッグを組む姿勢が 重要である。水郡線の振興策を検討す るに当たっては、沿線地域のポテンシ ヤルを広く最大限引き出すことができ

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言) 【鈴木副委員長⑥】	執行部からの主な答弁	提言案
	湊線の延伸については、国営ひたち海浜公園へのアクセス向上や混雑時の渋滞緩和などが期待されている。一方、計画を2段階に分割する背景となった総事業費の増大など、延伸の実現に向けた課題は少なくないことも事実であろうと思う。今回のような、厳しい経営環境が続く地方鉄道での延伸計画は極めて珍しく、全国的にも大きな注目を集める事例である。そうした点も踏まえ、湊線の延伸実現に至るまでのビジョンをひたちなか市や事業者と共有しながら、県としてどのような支援ができるのかを検討を進めていく必要があることを、提言案に追加していただきたい。 【川口委員⑥】		るよう、これまで以上に県境を越えた連携の強化を図っていく必要がある。 ＜湊線の延伸＞ ○ ひたちなか市内を走る湊線の延伸については、国営ひたち海浜公園へのアクセス向上や混雑時の渋滞緩和など様々な効果が期待される一方、計画を2段階に分割する背景となった総事業費の増大など、延伸の実現に向けた課題は決して少なくない。地方鉄道での延伸計画という全国的にも注目を集める事例である点も踏まえ、湊線の延伸実現に至るまでのビジョンをひたちなか市や事業者と共有しながら、県としてどのような支援ができるのか検討を進めていく必要がある。
2 地域の 実情に応じた移動 手段の確保	有識者としてお招きした筑波大学の岡本先生からは、人口分布や居住点の有無など、各自治体の特性や課題を踏まえ、地域の実情に応じた最適な公共交通ネットワークの構築について、重要性を指摘する御意見があった。また、高齢者の交通行動の特徴に		＜地域の特性を踏まえた対応＞ ○ 各自治体によって、人口分布や居住点の有無など、その特性や課題は異なっている。そうした背景を踏まえ、地域の実情に応じた最適な公共交通ネットワークの構築を目指すとともに、高齢者の交通行動の特徴にも配慮し

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	も配慮した、新たなモビリティの活用などについても御意見があった。これらの御指摘については、非常に重要であると感じているので、提言案に追加していただきたい。 【川口委員⑥】		た、新たなモビリティの活用なども検討する必要がある。
	コミュニティバスや乗合タクシーが既存の公共交通事業者の経営を圧迫しないよう、どのような議論や調査をしているか。 【うの委員②】	市町村の交通会議において策定する地域公共交通計画の中で、既存の公共交通とコミュニティ交通の役割分担、棲み分けについて議論している。既存事業を圧迫しないよう、コミュニティ交通の運行収入を除いた運行経費を多くの市町村が補填しているほか、運行エリアや時間帯等についても、交通事業者を含め、議論がされていると考えている。	＜既存交通との連携＞ ○ 市町村が主体となって運営するコミュニティバスや乗合タクシーの推進に当たっては、住民の利便性を高めることとはもとより、既存の交通事業者と連携し、その経営を圧迫しないよう配慮する視点も必要である。
	参考人によれば、デマンドタクシーの委託料2,300円/時間が安いとあるが、本県ではどうか。または、国や県で標準単価は定めていないのか。 【水柿委員②】 各市町村で契約している格差が大きいようだが、なるべく差がなくなるように指導していただきたい。 【水柿委員②】	デマンドタクシーは県内32市町村で運行されているため、全ての委託料は把握していないが、単価として下は2,520円から上は5,500円である。報道にあった2,300円を上回っているところであるが、事業者である市町村と事業者との間で連携しながら委託されているものとして認識している。また、標準単価については国にも確認したが、定めていないとのこと。	＜デマンドタクシーの運行料金＞ ○ 市町村が主体となって運営するデマンドタクシーを巡っては、安価な運行料金によって事業者が廃業を余儀なくされた事例もある。市町村によって運行料金の格差が広がらないよう、また、事業者にとって適正な運行料金が担保されるよう取り組みが必要がある。

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	I TやD Xがどんどん進化していく中で、自動運転バスをはじめ、人手不足を解消するようなものに県としても早く目を向けて支援していくことが、最終的にはバス事業者を助けることになるのではないか。 【川口委員①】	I TやD Xを活用した働き方改革が必要だと考えている。また、市町村のコミュニティバス等についても、例えばA IデマンドバスやA Iタクシーに取り組みもうとしている市町村に対し、県でも初期整備費用を支援している。路線バスやコミュニティバスを含め、公共交通の効率化、D X化についても、積極的に考えていきたい。	<D Xの支援> ○ A Iデマンドや自動運転など、バス事業者の業務効率化に資するデジタル技術の進展が著しい。深刻化する人手不足の解消に資することが期待される、D Xの視点に立った交通事業者への支援についても、最新の知見を取り入れながら一層強化していく必要がある。
	バスの停留所の名称や位置情報などの静的な情報、当日の運行状況などの動的な情報について、国ではG T F Sという標準的なバスのデーターフォーマットを用意している。このG T F Sの活用について、県の考えを伺う。 【八島委員②】	令和3年度に、茨城県D Xイノベーション推進プロジェクト事業による支援を実施し、交通事業者7社が連携して、交通事業者間の運行データーの共通化及び連携基盤構築の取組を行ったところである。また、令和3年度に市町村担当者に対して、G T F Sデーターの作成に関する講習会を開催したほか、関係団体が行う講習会等の情報提供を市町村に行っている。茨城県地域公共交通計画においてG T F S化を進めることを目標にしており、県内でもさらなる拡大が図られるよう取り組む。	<バス情報のG T F S化> ○ 経路検索のアプリやサイトにバス情報が掲載されるためには、標準的なデーターフォーマットであるG T F Sが不可欠である。利便性向上の観点から、県内におけるバス情報のG T F S化が着実に進展するよう、取組を進めていく必要がある。
	タクシーアプリG Oの機材（タブレット）導入費用について県の支援は。 【中村委員②】	タブレットなどの導入費用に7～9万円要すると聞いている。県ハイヤー・タクシー協会によると、県内では34事業者がG Oアプリを導入とのことである。	<タクシー配車アプリ> ○ タクシーを呼ぶための配車アプリが利用者に浸透しつつある一方、事業者にとっては機材の導入費用が大きくな

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	県でも将来的には何割か負担をしてももらえればありがたいと考えているが、まずは国の補助制度について事業者が周知徹底をしていただきたい。 【中村委員②】	国土交通省ではシステム導入費の2分の1を支援しており、今後も事業者に広く周知したい。県としての財政支援は現在のところないが、県公共交通活性化会議において配車アプリやユニバーサルデザイン車両などのPRの機会を提供しているほか、ユニバーサルドライブ一研修に係る費用の一部の助成をしている。引き続き、利用促進や利便性向上に向けて取り組みたい。	担となっている。利用者の利便性向上を念頭に、アプリに対応できる事業者の裾野が広がるよう、国による補助制度の周知徹底とともに、県としても何らかの支援ができないか検討する必要がある。
	つくば市と土浦市での交通空白地における事業の経過と意義、県の役割は。 【八島委員②】 「交通空白地」というものをどう定義するかが大事だと考える。両市、この場合はつくば市と土浦市だが、公共交通活性化協議会で、その空白という切り口から、運行のエリアと実施時間帯の設定が厳密にされていかなければならないと考える。 【八島委員②】	令和5年1月に、桜ニュータウンとつくば駅を結ぶ民間路線バスが廃止され、つくば市・土浦市では通勤通学の移動手段に課題が生じた。同様の課題を抱える4市では、自家用有償旅客運送制度の活用などを視野に入れ、「ドライブバーバンク」と「配車アプリ」の共通基盤の構築について連携して検討を始めることとした。県としては、各市の交通会議において広域連携に向けた調整の支援を行っていく。	＜自家用有償旅客運送＞ ○ 市町村やNPO法人などが交通空白地で運送を行う自家用有償旅客運送においては、「交通空白地」をどのように捉えるかが重要である。そうした認識の下、自家用有償旅客運送のエリアや実施時間帯については、各地域で適切に設定される必要がある。
	ひたちBRTの整備効果は。 【齋藤委員②】	定時性・速達性が確保（大甕駅～常陸多賀駅間が8分短縮）されたほか、沿線企業などと連携したサポーターズクラブ	＜ひたちBRTの延伸＞ ○ 日立電鉄跡地を活用した、ひたちBRTは第Ⅱ期区間まで開通している

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	ひたちBRT第Ⅲ期区間の整備計画はどうなっているか。 【齋藤委員②】 第Ⅲ期区間で延伸していかないと、日立市にとって大きな課題である道路渋滞の解消には至らないと考える。実施主体は市だが、ぜひ県としてもサポートをお願いしたい。 【齋藤委員②】	ブの設置や、旧鉄道駅を活用した自転車駐輪場の設置により利用促進が図られ、利用者は約53万人（R1）に伸びた。 常陸多賀駅から日立駅までの約6kmが第Ⅲ期区間として計画されている。日立市によると、一般道に優先レーンなどを設置し運行することを検討しているが、具体的な計画等は示せないとのこと。	が、日立市にとって大きな課題である道路渋滞の解消を目指すには、現在計画されている第Ⅲ期区間までの延伸が重要である。延伸の早期実現に向けて、県としても実施主体である日立市をサポートしていく必要がある。
	サイクルシェアやカーシェア等のモビリティサービスの位置付けは。 【八島委員②】 最近、都内でLUUP（ループ）という電動キックボードで移動している方を見掛けることが非常に多い。また、昨年、台湾に行った際、レンタル	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の定義によると一般的に公共交通には該当しない。一方、境町では公共交通機関で町を訪れた観光客に向けてサイクルシェアを導入するなどの例もあり、公共交通を補完するケースも見受けられることから、市町村において議論されるものと認識している。 現時点で、公共交通という位置付けにあるという認識ではない。委員ご指摘のように、地域の実情によっては公共交通を補完するものとも考えられるため、今	＜多様なモビリティサービス＞ ○ サイクルシェアやカーシェア、電動キックボードシェアといった多様なモビリティサービスは、地域の実情によっては公共交通を補完できる可能性も秘めている。そうした各種のサービスが、様々な地域課題に対応するための選択肢として市町村の視野に入るよう、支援する必要がある。

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	サイクルが非常に活発化しているの で印象的だった。新たなモビリティサ ービスでも話題にもなっているが、こ ういったものについてどのようなに考 えているのか。 【石塚委員②】	後、新たなモビリティサービスについて も研究してまいりたい。	
3 公共交 通におけ る共創の 推進	高齢者の移動手段がなくなったと きの費用負担をどう捉えるかは重要。 高齢者をはじめ、公共交通を利用する 人たちの自己負担というものをどう 見るのかということも整理してほし い。 【八島委員③】		＜自己負担の在り方＞ ○ 公共交通を持続可能なものとしてい くためには、高齢者をはじめとした、 利用者の自己負担をどのように考えて いくかが重要となってくる。長期的な 視点に立ち、利用者が負担すべきコス トの割合など、公共交通における自己 負担の在り方について、国や市町村と 連携して検討を行う必要がある。
	「地域の公共交通・デザイン実現 会議」が示す「連携・協働の推進」の ために、県の役割は大きいと考える。 そうした中、各市町村が策定している 地域公共交通計画はそろそろアッ プデートする時期に来たと思うが、アッ プデートに際して、県としてどのよう に関わり助言するのか。 【八島委員③】	地域公共交通活性化再生法において、 毎年度の調査、分析、評価を行うことと されている。各市町村においてもコミュ ニティバスの再編などに伴い見直しが 行われているところであり、県では市町 村の交通会議等に参加し、助言してい る。	＜市町村の地域公共交通計画＞ ○ 法律によって策定が努力義務化され た、市町村の地域公共交通計画につい ては、内容をアップデートすべき時期 に差し掛かっている。「地域の公共交 通・デザイン実現会議」が示す「連 携・協働の推進」のためにも、市町村 における地域公共交通計画のアップデ ートに際しては、積極的な助言など県 が一定の役割を果たす必要がある。

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	九州Ma a Sのように、県全域や北関東3県などもっと広い範囲で、民間が主導し行政などが連携した公共交通の取組が必要ではないか。 【川口委員③】 九州Ma a Sの取組は素晴らしいもの。このような取組を支援してほしい。 【石井委員長③】	県内でも6つのエリアでMa a Sの取組が進められている。広域的な周遊ルートなど連携した取組は観光促進に有効と考えられる。九州Ma a Sの取組、利用状況などを注視するとともに、栃木県や群馬県での取組を調べるなど、研究していきたい。	＜広域的なMa a Sの構築＞ ○ 九州では、自治体や交通事業者など官民が一体となって、九州全域を対象としたワンストップ移動サービスである九州Ma a Sの取組が進められている。そうした事例を参考に、本県でも茨城Ma a Sに留まらない、より広域的な枠組みの構築を検討する必要がある。
	特定技能制度を活用した外国人がバス・タクシー運転手となる場合に、どのような問題が想定されると考えているか。 【石塚委員③】 国の動向などを見ながら、把握していったきたい。本当に人手不足が顕著になっているので、そういうところで外国人の方をどうやって活用するのか、しっかり県で指導していったきたい。 【石塚委員③】	第二種免許取得が必要となるほか、外国人は、語学力やコミュニケーションなどの課題から、現場に出るまでの期間が3～6か月程度長くなると聞いている。資料記載の日の丸交通では、ベテラン乗務員の研修を受講することにより接遇向上を図っていると聞いている。	＜外国人人材の活用＞ ○ 令和6年3月、在留資格の一つである特定技能制度に自動車運送業分野も追加された。外国人材の運転手であっても県民が不安なく公共交通を利用できるよう、国の動向なども踏まえながら想定される課題を整理し、効果的な対策を講じていく必要がある。
	外国人の労働者を増やそうとしている本県において、バス会社が外国人にバスに乗ってもらうためのアピー	インバウンドの取り込みについては、キャッシュレス決済の導入や多言語化・デジタルサイネージ等が考えられ、国の	＜外国人利用客の取り込み＞ ○ 外国人の労働者を増やそうとしている本県において、外国人にバスに乗っ

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	ルを、あまり積極的にやっていないというのは非常に残念だと感じた。外国人にもバスを利用してほしいが、どういった施策が考えられるか。 【石塚委員③】	補助金等が有効に活用されるよう、横展開を図っていきたい。	てもらうためのアピールが、積極的に行われているとは言いがたい状況にある。インバウンドによる観光利用を含め、外国人利用客のさらなる取り込みに向けた施策を展開していく必要がある。
	路線バスを乗り継いで観光地を巡るテレビ番組がある。番組では、地理に不案内で初めて来た人でもバスに乗れる。いろいろな人の口コミで目的地を探すができているが、その観光案内所が減ってきていると考える。改めて、観光案内所を活用してバス、タクシーをフル活用させたい。観光案内所を中心としてどのように活用を考えているか。 【八島委員③】	県内全体の半数以上となる25か所の観光案内所では、バスや電車の時刻表、路線マップを配置しており、観光施設までの移動手段や乗り換え等の案内も行っているところ。設置主体の市町村や主要な交通事業者等についても、ＤＣ推進母体の会員となつていただいており、県内の観光ポスターやパンフレットの設置、ＤＣ関連情報の共有や情報発信などを行っている。また、県では、「いばらき観光マイスターの認定制度」を運用しており、既に観光マイスターを配置している観光案内所もあるが、引き続き、それらの制度も活用しながら観光案内所の機能強化に努めてもらいたいと考えている。	＜観光案内所の活用＞ ○ 地理に不案内な人が数多く利用する観光案内所は、観光客などに対する公共交通の情報発信拠点になり得る存在である。観光案内所の有する利点や機能を余すことなく活用し、観光客などによるバス・タクシー利用の獲得につなげていく必要がある。
	各業界からお招きした有識者の皆様の御意見に共通していたのは、いわゆる「2024年問題」により、バス、タクシー、トラムの運転手不足が深刻		＜担い手の確保＞ ○ 「2024年問題」の影響によりバス・タクシーの運転手不足が深刻化する中、免許取得支援のほか、多様な人材

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	化していることへの問題意識であつたように感じている。そのような状況を踏まえ、免許取得支援のほか、多様な人材に対する積極的な採用活動や労働環境の改善など、事業者が行う担い手確保への支援に取り組む必要があることを、提言案に追加していただきたい。 【木本委員⑥】		に対する積極的な採用活動や労働環境の改善など、交通事業者が行う担い手確保への支援に取り組む必要がある。
	「2024年問題」による運転手不足については、第二種免許の取得にも関係すると考える。取得費用がかかるのか、試験の難易度が高過ぎるのか、これらから免許取得のコストに対して就労後の賃金が見合わないということか。バス、タクシードで構造も異なるところと考えられるが、規制する法の見直しが必要なのか、どこに課題があるのか。 【細谷委員①】	バス協会等と情報を交換しながら分析を進めていきたい。	＜第二種免許の在り方＞ ○ タクシーなどの運転手不足への対策を考える上で、タクシードの運転に必要となる第二種免許に関する議論は避け、通ることができない。第二種免許の撤廃などを求める意見もある中、「2024年問題」の到来を契機として、現行の第二種免許制度の抜本的な改正など、今の時代に求められる在り方を改めて検討する必要がある。
	高齢者は車がなくなったら生活できない。認知テストをどうしていくかなど課題はあると思うが、運転できる人は運転して生活できていくのが理想。高齢者の括りを提言案に追加していただきたい。		＜高齢者への支援＞ ○ 運転免許証を自主返納した高齢者に対しては、買い物や医療機関へのアクセスなど日常生活に不便が生じないよう、他県の先進事例も参考としながら高齢者の目線に立った公共交通の環境

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	【常井委員⑥】 他県の先進事例なども参考としながら、免許返納の先を見据えた公共交通の環境整備に取り組む必要があることを、提言案に追加していただきたい。 【水柿委員⑥】 多くの高齢者が通院を余儀なくされることも踏まえ、公共交通による医療へのアクセスのことも提言案に盛り込んでいただきたい。 【設楽委員⑥】 市町村の高齢者外出支援タクシー運賃助成事業の周知について、高齢者はネットを見ない方もいる。県で周知の協力をしてもならないか。 【中村委員③】	市町村の公共交通機関優遇制度については、現在、県ホームページにおいて周知しているところであるが、新たに県広報紙への掲載や、リーフレットでの紹介、高齢者が集まる機会を利用するなど、周知を検討してまいりたい。	整備に取り組む必要がある。 ○ 市町村における公共交通機関優遇制度のような、主に高齢者を対象とした移動支援策については、インターネット中心の広報では周知につながらない可能性が懸念される。対象世代の特徴に応じた、効果的な広報を行う必要がある。 ＜バリアフリーの促進＞ ○ 公共交通におけるバリアフリー化について、全国的にはハード・ソフトの両面で安全対策が進んできている一方、県内ではまだ十分に進んでいない

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	ることがあったら教えてほしい。 【設楽委員③】 全国的には鉄道駅におけるホーム ドアの設置などハード面の取組も進 んできているところだが、県としては どのように考えているのか。 【設楽委員③】 県内を見渡すとバリアフリー化が まだ十分に進んでいない状況も見受 けられるので、いつまでに、どこまで、 どのようにやっていくか、具体的目標 を持ちながら、進められるよう要望す る。 【設楽委員③】	ハード面の整備は、バリアフリー法に 基づく基本構想等に位置付けられてお り、自治体と交通事業者が同じ方向性で 取り組めるよう、働き掛けていきたい。	取組も見受けられる。誰もが安心して 公共交通を利用できる環境を実現する ため、市町村及び各事業者と連携・協 力し、ハード・ソフトの両面からバリ アフリー化を計画的に進めていく必要 がある。
	例えば筑西市などの場合、子育て中 の保護者の同意の上で、ファミリーサ ポートセンターが稽古事や塾の送迎 を行っている。公共交通の利用者が減 っている反面、タクシーや公共交通に 頼めないという声も届いている。偶々 までの支援が行き届いていないので はないかと感じることもあるが、県と してどのように考えているのか。 【設楽委員②】	公共交通は、不特定多数の方の移動を 支えるというような観点から考えてい るところ。一方、福祉輸送や路線バスが ないような地域においては、例えば市の 教育委員会でタクシーを借り上げてい る事例なども聞いている。こういった好 事例や先進的な取組について、市町村に 横展開していきたいと考えている。	＜支援ニーズの把握＞ ○ 例えば子どもが一人で塾や習い事に 通う場合など、移動支援のさらなる充 実が求められている分野は少なく ない。交通弱者による買物や医療機関 へのアクセスなども含め、日常生活の 現場で実際にどのような支援が必要と されているのか、地域の実情も踏まえ、 そのニーズを細やかに把握できるよう 努める必要がある。

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	今、何が必要で、何が求められているものなのか、細かい部分も改めて調査してほしい。 【設楽委員②】		
	駅前広場の整備について、何を優先して整備しているか教えてほしい。 【八島委員③】 現在はカメラの活用などで、駅前にタクシープールがなくともよい。現在の駅前のタクシープールは広すぎっており、駅前広場の使い方が間違っていると思う。実態に合わせることは重要だが、将来どのような方向に向かうのかという姿勢が伝わらない。 【八島委員③】	駅前広場は市町村のまちづくりの中で整備している。そこで、整備の基準に基づき将来のバスやタクシシーなどの利用見込みを算定した上で、自家用車の利用も勘案し、実情に合わせバランスを取りながら整備している。 実情に応じて、一定の受け皿は作っておく必要があると考えている。地域公共交通計画と立地適正化計画の連携は、まちづくりとしても重要であり、今後、立地適正化計画に関する市町村からの相談などに対しては、地域公共交通計画との連携にも配慮しながら助言していく。	＜駅前広場の整備＞ ○ 自家用車の乗降場やタクシープールの広さなど、県内の駅前広場には目指すべき公共交通の方向性がある。交通の感じられない箇所も存在する。交通の結節点である駅前広場の整備に当たっては、当該地域における公共交通の将来像を見据える必要がある。
	市街化区域と市街化調整区域のメリハリをつけ、10年特例の廃止や、人口密度の差を目標値として掲げることなど具体的な取組が必要と考えるがいかがか。 【うの委員③】	現在、44市町村中32市町村で立地適正化計画を作成し、居住誘導区域内の人口密度や人口割合の向上を目標値に設定し、持続可能なまちづくりに取り組んでおり、県としては、地域の実情に応じた目標を達成できるよう支援していく。 また、本県では現在29市町村に権限移譲	＜都市計画への反映＞ ○ 持続可能な公共交通やまちづくりのためには、市街化調整区域の在り方などについて、市町村の都市計画へ適切に反映できるよう取り組みが必要がある。

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	公共交通の問題も含め、都市を集約していくという方向性は必要であり、県も広域的な観点から10年特例制度の運用について検討をお願いしたい。 【うの委員③】	し、それぞれが10年特例制度も含めた許可基準を定めている。県が所管している市町村では、10年居住要件は一定の居住実績がある方が定住するための基準として機能しており、県として廃止の予定はない。	＜幼少期からのバス利用＞ ○ 子どもが小さいうちからバスに親し みを持つことは、大人になってからの バス利用促進につながる効果が期待さ れる。子どもの目線に立った工夫を凝 らし、楽しみながらバスに乗車できる 機会を提供するなど、幼少期からバス の魅力を感じてもらえる取組の充実が 必要である。
	流通経済大学の学生さんから「幼少 期からバスに乗ることがなければ、大 人になってもバスを利用しづらいの ではないか」、つまり、「幼少期からの バス利用を促進すれば、大人になっ てからのバス利用につながるのではな いか」といった御意見があった。ぜひ、 子どもの目線に立った工夫を凝らし て、子どもが楽しみながらバスに乗車 できる機会を提供するなど、バスの魅 力が広がる、そして深まるような取組 が必要ではないかと思うので、提言案 に追加していただきたい。 【八島委員⑥】		

Ⅱ 物流に関する諸方策の在り方

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
1 商慣行 の見直し	「2024年問題」によりマイナスの影響が出ているが、国の方針に従うことが正しいのか。 【常井委員④】	働き方改革の中で、ワークライフバランスを充実させていくことで、少子高齢化にも対応していくことができると考える。「2024年問題」はマイナス面に目を向けられることが多いが、業界が変わるチャンスでもある。変化に前向きな事業者を、県としてもバックアップしていきたい。	＜政策立案の基本姿勢＞ ○ 物流の「2024年問題」を巡っては、働き方改革の推進に向けた必要性が叫ばれる一方、運転手も時間外労働の上限規制が適用されることから、社会における活力の低下が懸念される。今後の物流政策を立案するに当たっては、そうした負の側面を勘案し、効果の発現を目指していく必要がある。
	手荷役作業はドライバーの仕事という前提に疑問を感じているが、県としてはどのように認識しているか。 【常井委員④】 加算されても運転手としては非常に負担になると思う。峻別の上、整理する必要がある。 【常井委員④】	手荷役作業については、荷主側とドライバー側のどちらの仕事とするかは、業界内でも曖昧なところ。国土交通省の標準的な運賃の告示では、物流事業者側に手荷役作業を依頼する場合には、その分を運賃に加算することが示されている。	＜手荷役作業の位置付け＞ ○ 国の告示において、手荷役作業を物流事業者に依頼する場合は、その分を運賃に加算する取り扱いが示されたが、そうした加算を考慮してもなお、運転手が手荷役作業まで行う負担は大きい。長距離を走行した運転手が本当に行わなければならない仕事なのか、手荷役作業の位置付けについては、国が主体となって根本的な整理を行う必要がある。
	価格転嫁に協力的ではない荷主企業の具体的な事例はあるか。 【常井委員④】	現段階で県内の個別事業者の具体例は持っていない。全体的なデータと県内企業の事例について、今後も調査をしていきたい。	＜価格転嫁の円滑化＞ ○ 価格交渉・価格転嫁の実施状況を把握するために中小企業庁が実施しているフォローアップ調査は、他業種と比

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	中小企業庁のフォローアップ調査は、物流事業者にとって大きな武器になる。こうした調査が行われているというサジェストも必要ではないか。 【常井委員④】		べて価格転嫁率が低迷する物流事業者にとって、大きな武器になり得る存在である。業界における価格転嫁の実態把握はもとより、フォローアップ調査の活用も含めた、価格転嫁のさらなる円滑化に取り組む必要がある。
	標準的な運賃が上がっても具体的にドライバーへどのように還元されていくかモデルが示されなければアピールできないと思うが、どのように考えているか。 【常井委員④】	事業者に対して価格転嫁のアナウンスをする際に合わせて、賃上げについてもお願いをしていきたい。標準的な給与の提示は困難と考えている。	＜賃金モデルの構築＞ ○ 国の告示において、トラック輸送の標準的運賃については、運賃水準を8%引き上げることなどが示されたが、運賃が上がっても運転手への具体的な還元が示されなければ、業界としてのアピールにつながらない。「これだけ運賃が上がれば、これだけ運転手の年収が増える」といった、具体的に説得力のある賃金モデルを、標準的運賃と同様、国が主体となって示していく必要がある。
2 荷主・消費者の行動変容	物流2法改正の部分で、一定規模以上の事業者を特定事業者として指定するとあるが、一定規模の事業者とはどのような事業者なのか。 【うの委員④】 実効性のある取組となるよう取り組んでいただきたい。	成立したばかりの改正案であるため、どういった事業者が特定事業者に当たるかの政省令は決まっていない。	＜法改正を踏まえた取組＞ ○ 令和6年4月にいわゆる「物流2法」の改正法が成立し、一定規模以上の事業者には中長期計画の作成や定期報告等の義務付けが課されることとなつた。こうした新たな法制度の重要性に鑑み、法改正に基づく対応が物流現場で真に実効性のあるものとなるよう、

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	【うの委員④】 つくば市は宅配ボックス設置に対する支援事業があると聞いているが、県全体で宅配ボックス設置に対する支援を行ってはいかがか。 【設楽委員④】 具体的にどんな媒体を用いて、どのように県民に浸透を行っていくのか。 【設楽委員④】 しっかり評価しながら、一步一步前に進めてほしい。 【設楽委員④】 茨城キリスト教大学の学生さんから、荷物の再配達を減らすためのアイデアとして、地域通貨アプリなどを活用したポイント付与に関する御意見があった。国では、令和6年10月から、再配達の削減につながる仕組みを利用した消費へのポイント還元事業を開始した。国では、令和6年10月から、再配達の削減につながる仕組みを利用した消費へのポイント還元事業を開始したが、より多くの削減につなげるためには、国だけでなく地域としても積極的に関わっていくことが重要である。例えば地域通貨アプリの活用など、それぞれの地域としても、再配達の削減に	宅配便については、自宅用宅配ボックスのほか、置き配やコンビニエンスストア、駅等に設置されているオープン型宅配ボックスでの受け取りにより再配達の削減に取り組む環境があるが、これらを県民一人一人にいか浸透させるかが課題と考えている。県としては、まずは「いばらきエコスタイル」や「エシカル消費」の推進に努めていきたい。 SNS媒体による発信のほか、啓発リーフレットやキャンペーン等による広報に努めていきたい。	取り組んでいく必要がある。 ＜再配達の削減＞ ○ 再配達の削減を目指すためには、宅配ボックスや置き配などの利用が効果的である一方、そうした取組が県民の間に十分浸透していない。具体的な支援策の検討も含め、再配達の削減に向けた県民の理解と取組が進むよう取り組んでいく必要がある。 ○ 国では、令和6年10月から、再配達の削減につながる仕組みを利用した消費者へのポイント還元事業を開始したが、より多くの削減につなげるためには、国だけでなく地域としても積極的に関わっていくことが重要である。例えば地域通貨アプリの活用など、それぞれの地域としても、再配達の削減に

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	減につなげるためには、国だけでなく地域としても積極的に関わっていく必要があると考える。例えば、国のポイント還元に加えて、学生さんから御意見のあった地域通貨アプリでもポイントを得られるようにすれば、消費者の行動変容につながるのではないか。このように、それぞれの地域としても、再配達の削減に向けて利用者の行動変容につながる取組が進むよう、県としての対応はもとより、市町村などにも働き掛けていく必要があることとを、提言案に追加していただきたい。 【石塚委員⑥】		向けた消費者のインセンティブを高められるよう、県としての取組はもとより市町村などにも働き掛けていく必要がある。
	茨城大学の学生さんから、集合住宅などにおける端末物流の課題として、配達員の上下移動について御意見があった。フロアをまたいで上下方向に移動する作業は、配達員にとって大きな負担となっていることを踏まえ、集合住宅やオフィスにおいては、宅配ボックスを建物の1階にまとめて配置すること、届いた荷物を消費者が自ら回収することを定着させようという御提案であった。確かに、同じフロアでの横移動に比べて、上り下りを伴う		＜配送における上下移動への配慮＞ ○ 集合住宅やオフィスなどの建物において、荷物を配送するため上下方向に移動する作業は、配達員にとって大きな負担となっている。宅配ボックスを建物の1階にまとめて配置することや、届いた荷物を消費者が自ら回収することを定着させるなど、配送の上下移動に配慮した環境整備や意識醸成に取り組んでいく必要がある。

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	縦移動には現場での大きな労力が必要となる。そこで、配達員の負担軽減を図る観点から、配送の上下移動に配慮した環境整備や意識醸成に取り組んでいく必要があることを、提言案に追加していただきたい。 【石塚委員⑥】		
3 物流の効率化	有職者の説明によれば、県内の物流事業者ではデジタル化が進んでいないが、今後、そのような事業者に対する支援はどのように考えているのか。 【設楽委員④】 流通経済大学の学生さんから、物流の人手不足を解消するために、「自動運転やドローンを活用してはどうか」という提案があった。確かに、物流業界においては、レベル4の自動運転トラックによる幹線輸送の実現を目指し、日本初となる公道での実証実験が行われるなど、自動運転の活用注目	6月補正の茨城県中小物流事業者業務効率化支援事業として、まずはDX化・手荷役作業軽減の機器導入の支援を行った。本事業の成果を確認しながら、今後の支援を検討したい。	<DXなどによる業務効率化> ○ 県内では物流事業者におけるデジタル技術の導入が十分進んでおらず、手積みや手降ろしといった現場での手荷役作業が多い状況にある。県では、DXの活用により業務効率化を図るシステム等への補助事業を補正予算により開始したが、支援を希望する全ての事業者に施策効果を広く横展開できるよう、DXなど業務効率化の視点に立った取組を拡充していく必要がある。 ○ 物流業界においては、レベル4の自動運転トラックによる幹線輸送の実現を目指した実証実験が進むほか、ドローン物流についても商用運航への道筋をつけようとする動きが見られる。このような中、国でも議論・検討が行われているところであるが、県としても、国に対して規制緩和を働き掛けるとと

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	が集まっている。また、ドローン物流についても、東京都内の大型物流施設にドローンの実証区画が設けられるなど、商用運航への道筋をつけようとする動きが見られる。このような中、県としても、国に対して規制緩和を働き掛けるとともに、県内での実証実験が進むよう支援するなど、物流における自動運転やドローンの活用を加速していく必要があることを、提言案に追加していただきたい。 【木本委員⑥】		もに、県内での実証実験が進むよう支援するなど、物流における自動運転やドローンの活用を加速していく必要がある。
	工場立地日本一で、かつ、常陸那珂港を持つ茨城県としては、そこで生産された製品の物流をどうしていくかというの、大きな関心を持たなければいけないところ。しっかりニーズを把握しながら、物流ハブ的な、先進的な物流施設の整備をしていく必要性があると思う。倉庫だけでなく、運輸会社の営業所、データーセンター、休憩スペースを備えるなどすれば、効率化が図られる。提言案に追加していただきたい。 【常井委員⑥】		＜先進的な物流施設の整備＞ ○ 日本一の工場立地を擁する本県においては、生産された製品や原材料の物流をどうしていくかという本質的な問題にも真剣に向き合わなければならない。倉庫のみならず、営業所やデーターセンター、保税倉庫、休憩スペースなど様々な機能を備えた、物流のハブとなる先進的な施設の整備を目指していく必要がある。
	モードルシフトとは、船舶・鉄道と	複合一貫輸送とは、異なる2つ以上の	＜モードルシフト＞

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	末端のトラック輸送を機動的に組み合わせた「複合一貫輸送」の推進と理解してよいか。 【八島委員⑤】 集荷と幹線輸送でドライバを分離する輸送体制を構築できないか。その上で、モーダルシフトの実現性はどのくらい感じているか。 【八島委員⑤】	輸送手段を用いて一元的に輸送する運送形態を指し、モーダルシフトの推進につながるものと認識している。 集荷と幹線輸送の分離については、国と全日本トラック協会が策定した「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」の中でも取り上げられている。県内の小売店舗を多く抱える事業者でも集荷や配送網の維持に危機感を持ち、自社の物流センターを起点とした集荷・配送の共同化を行っている。このように大手の企業を中心に新しい取組が始まっているため、県としてもトラック協会とも連携して、事例の研究や横展開を図りたい。 また、モーダルシフトは、国の補助金や表彰制度等の取組により、徐々に浸透してきている。モーダルシフトの実現に向け、港湾・鉄道それぞれ、関係事業者と連携し、荷役機能の強化やセールスに引き続き取り組んでいく。	○ トラック運転手の拘束時間の削減などを図る上で、集荷と幹線輸送を分離する方向性は非常に有効である。そうした取組を目指す観点からも、トラックによる幹線輸送を鉄道や船舶に転換するモーダルシフトについては、その実現に向けた重要性を関係者が強く認識する必要がある。 ○ モーダルシフトを推進するためには、茨城港常陸那珂港区においては中央ふ頭地区の整備事業に併せ、貨物が滞留するバックヤードとなる敷地の整

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	るがどうか。 【八島委員⑤】 常磐道と北関東道の結節点付近に、トランジットデポを開設し、保税倉庫の誘致を県主導で行えないだろうか。 【八島委員⑤】	関連用地等についても、想定される需要を考慮し計画に位置付けている。今後の企業ニーズ等を踏まえ適宜、計画を変更するなど、対応を検討していく。 デポを活用してコンテナラウンドユースを行う場合、デポ近隣で貨物の輸出入のバランスが取れていることで初めて、荷主等がメリットを受けられることとなる。現状、デポの設置に向けた動きはないが、輸出入のバランスが改善されれば、立地企業にとってもメリットが出てくるとともに、常陸那珂港区の利用促進につながる可能性があるため、対応について研究していく。	備についても検討する必要がある。 ○ 茨城港常陸那珂港区の利用促進につながる事が期待される物流拠点の整備箇所として、常磐道と北関東道の結節点付近をはじめ県内各地を視野に、トランジットデポを開設して保税倉庫を誘致するといった取組について模索する必要がある。
	取扱貨物量を増加させるためのハード面の整備が必要。常陸那珂港区における今後の取扱貨物量の計画など、事業の定量的・定性的な効果を伺いたい。 【八島委員⑤】 高速道路網とリンクする県道整備が足りないと考える。道祖神峠トンネ	中央ふ頭地区E岸壁の延伸に今年度より事業着手している。これにより産業機械の輸出需要の増加に対応するほか、北ふ頭外貿地区で取り扱う産業機械とコンテナ貨物の棲み分けが可能となり、従前の課題であった滞船も解消される見込みである。取扱貨物量は、港湾計画上で36万トン程度増加する見込みである。 道祖神峠のトンネル化は、多額の事業費や維持管理費などの課題を抱えている	＜道路、港湾の整備による物流機能強化＞ ○ 港湾において、貨物の増加や船舶の大型化に対応するための岸壁整備や、安全な荷役・船舶航行を確保するため、防波堤整備など、取扱貨物量を増加させるためのハード面の整備が必要である。 ○ トラック輸送に係る移動距離の短縮や渋滞の回避、燃料の節約、運転手の

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	ルを整備すればより一層の時間の節約になると考えるがいかがか。 【常井委員⑤】 北関東道の笠間スマートインターができれば人の流れが変わり、状況が変わってくる。状況の変化を捉えているのか。 【常井委員⑤】 道祖神峠について、自前で交通量調査を実施する予定である。調特で交通政策全体を議論しているのの前向きに考えてもらいたい。 【常井委員⑤】 いわば「バイアス&グリッド」でつながる交通体系が理想である。それは、高速道路が通行不能となった場合の代替道路になる。 【常井委員⑥】	ることから、現在は、周辺の開発動向や交通需要の変化を注視している状況である。 これまでに朝日トンネルや国道355号バイパスなどが整備され、令和元年には交通量調査を実施している。今後は、上曽トンネルも開通予定であり、引き続き交通状況を把握していきたい。	労務負担の軽減のため、高速道路とリンクする国道・県道などのアクセス道路やスマートインターチェンジを整備して、より効率的に移動することが可能となる縦横無尽な幹線道路網を実現できるようにする必要がある。 ○ 高速道路が通行不能となった場合でも円滑な物流を確保できるよう、構想路線の実現を含めた広域的な幹線道路ネットワークの整備により、代替性の機能強化を推進していく必要がある。
	茨城空港を国際空港化していく構想を持ち、県内、北関東の航空貨物の需要を喚起しながら、その需要に応えていくべきと考えている。茨城空港でも存り方検討を行っている中で、滑走路をもう1本作るなど、構想を打ち出	今年度から、茨城空港の存り方検討を行っており、先月、有識者等による検討会を立ち上げた。その中で、物流拠点の視点を取り入れてはどうかといった意見があった。一方で、成田・羽田空港の将来計画を見据えた上で、茨城空港の存	く茨城空港の将来構想> ○ 茨城空港が、県内や北関東などの航空貨物の需要に対応していくことが本県の発展のためにも重要である。その需要に対応できるよう、茨城空港の将来の存り方検討において、国や関係者

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	すことで物流がスムーズに流れていくと思うが、いかがか。 【常井委員⑤】 首都圏の人口を抱えた中で、国際空港が2つなのは珍しいと聞いている。航空貨物だけではなく、航空便が時代を先取りしていくことは明らかであり、現状だけではなく、先取りできるような方向性を持っていければと思う。 【常井委員⑤】	り方を考えていくべきところのご意見も頂戴したところ。国の関係閣僚会議においては、成田空港の滑走路や貨物地区の新設などの機能強化が打ち出されている。こうしたことを踏まえながら、今後の存り方を検討してまいりたい。	の協力の下、スムーズな物流に向けた構想を打ち出し、実現していく必要がある。
	農産物の場合、生鮮品であるということが非常に問題になってくると思う。資料によれば、本県の貨物流動量は、中長距離となる西日本と北海道の割合が2割となっているが、この2割を県としてはどのようにカバーするか。 【川口委員⑤】 昨年9月の一般質問で「2024年問題」に関して質問した際には、首都圏	北海道や関西に農産物を送っている割合は把握していないが、県西地域の市場に聞いたところ、北海道に関しては、ドライバーは海上輸送中を休憩時間としていることのほか、大洗まではトラック、北海道内は別のトラックで配送する取組を行っていることにより、問題は生じていない。また、関西は、途中の名古屋の市場に寄りながら関西に向かっていたところを、今は直行便で関西に送るといった工夫をしており、今のところ1日で輸送ができていると聞いている。 農協関係では、J A岩井などで鮮度を保つための集出荷予冷施設を整備して	＜農産物の物流＞ ○ 農産物の輸送においては、生鮮品であるということが物流上の大きな課題となってくる。そうした特性を踏まえ、共同物流体制の構築やパレット輸送の拡充とともに、鮮度を保つための施設整備など、農業大県である本県農産物の物流を維持するための施策を、あらゆる角度から展開していく必要がある。

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	物流の優位性に関して、共同物流体制の構築やパレット輸送の拡充などの答弁をいただいたが、現在はどうなっているのか。 【川口委員⑤】 茨城から東京への農産物の輸送能力の不足に関しては問題ないのか。 【設楽委員⑤】 将来、輸送能力が下がった場合に茨城県に入ってくる農作物にどのような影響が考えられるのか。 【設楽委員⑤】 今後、他県から首都圏に届かなくなる作物が出てくることも考えられる。そうした作物を本県がどう供給していくか、早め早めの対策をしていただきたい。	いる。また、資料に書かせていただいたが、全農とファーマインドの出資による事業者により物流拠点を3か年計画で整備することとしており、今年度から整備が始まったところである。この施設は、鮮度保持したまま保管することにより出荷時期に幅を持たせ、価格下落や供給不足の緩和に貢献するものである。このような施設の活用により、今後安定的な農産物の物流に貢献できるものと考ええる。 東京の市場にアンケートを取ったところ、現在のところ影響はないという回答であった。農産物の品質についても、本県からの出荷に関しては問題ないと聞いている。 茨城に入ってくる農産物の影響については、アンケートによると、(中継地である東京の市場に)農産物が入ってこなくなる、農産物の入荷に今まで2日間かかったのが、3日間かかるようになるといったことがある。また、本県は消費地に近いことから、今後市場から不足する品目の作付け拡大を求められた場合には対応していきたい。	○ 九州などの遠隔地から首都圏に輸送される農産物の一部は、以前より入荷に多くの日数を要したり、そもそも品物が入ってこなかったりする状況が、現時点で既に発生している。今後もうした傾向が見込まれる中、首都圏で不足する農産物を本県がしっかりと供給できる物流体制を整える必要がある。

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	【設楽委員⑤】 各業界からお招きした有識者の皆様の御意見に共通していたのは、いわゆる「2024年問題」により、バス、タクシー、トラックの運転手不足が深刻化していることへの問題意識であったように感じている。そのような状況を踏まえ、免許取得支援のほか、多様な人材に対する積極的な採用活動や労働環境の改善など、事業者が行う担い手確保への支援に取り組む必要があることを、提言案に追加していただきたい。 【木本委員⑥】		＜担い手の確保＞ ○ 「2024年問題」の影響によりトラックの運転手不足が深刻化する中、免許取得支援のほか、多様な人材に対する積極的な採用活動や労働環境の改善など、物流事業者が行う担い手確保への支援に取り組む必要がある。
	トラック協会へのM&Aの周知はどのようなになっているのか。併せてこれまででの相談実績やM&Aに関する手数料などはどうなっているのか伺いたい。 【石塚委員④】 10件という数字は相当少ないと思う。マッチングをしっかりと進めていただきたい。 【石塚委員④】	昨年度、トラック協会と組んで経営力強化セミナーとして、事業承継とM&Aの説明を行った。物流事業者間でのM&Aを含めた共同配送の取組は、価格競争からの脱却に加え、業務効率化やドライバー不足解消のためにも有効と認識している。なお、県が関与したM&Aの実績は、毎年10件を超える。登記などを士業に依頼する場合は手数料が発生するが、売却自体の手料は無料である。	＜事業承継支援＞ ○ M&Aをはじめとした事業承継支援のニーズが高まる中、県ではそれに対応した支援事業を展開しているが、物流業界におけるニーズの全体像をしっかりと把握した上で、M&Aのマッチング拡大など成果の上積みにつなげていく必要がある。

調査項目	委員からの主な意見 ※委員名の後の丸囲みの数字は、 発言のあった委員会を指す (例：②＝第2回委員会での発言)	執行部からの主な答弁	提言案
	分母を考えれば10件という数字はないのではないか。ニーズ調査などにより、全体像をしっかりと把握した上で、進めていただきたい。 【八島委員④】 トラック協会から特別委員会等での継続的な取組について要望があった。物流に特化した協議会等の設置も含め、県がどのようにリーダーシップを持って対応していくのか。 【八島委員④】	荷主企業や経済4団体を含めて、継続的な取組を進めていきたい。その中で、物流に特化した協議会等が必要な場合は、検討していきたい。	＜物流対策の体制づくり＞ ○ 業界団体からは、「2024年問題」のさらに先にある「2030年問題」を見据え、一過性ではない物流対策の取組が求められている。荷主企業や経済団体の声を吸い上げ、どのような進め方が最善の手法となるかを見極めながら、物流問題に特化した協議会等の設置も含め、継続的な取組に資する体制づくりが必要である。