

茨城県地域公共交通計画の策定について

1 計画策定の趣旨

- (1) 地域公共交通を取り巻く厳しい環境の中、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指し、関係者が一丸となって取り組むため、県域全体における地域交通政策のマスタープランとして作成
- (2) 県は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、各市町村の区域を超えた広域的な見地を求められていることから、市町村と密接な連携を図りつつ、主に広域的な交通について計画に位置付け
- (3) 地域公共交通計画とバス路線に対する国の補助制度（地域公共交通維持確保改善事業）が連動することから、対象となる系統を本計画に位置付け

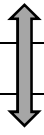
2 主な検討事項

- ア 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた県と市町村の役割分担
- イ 地域間交通ネットワークの機能強化に必要な地域内交通との連携方法
- ウ 計画のフォローアップに必要な地域間交通の評価手法や効果検証方法
- エ その他

3 検討体制

- ・ 計画案の具体的な検討は、本協議会の下に設置する交通計画分科会において実施
- ・ 交通計画分科会における検討結果について協議会に諮り、計画案をとりまとめ

4 令和4年度スケジュール

令和4年7月12日	第1回協議会	 <ul style="list-style-type: none"> ・ 現状分析、課題整理 ・ 市町村・交通事業者等へのアンケート・ヒアリング等 ・ 計画案とりまとめ
7月26日	第1回交通計画分科会	
8月～10月	交通計画分科会（2回程度）	
10月	第2回協議会	
12月	パブリックコメント	
令和5年2月	第3回協議会	
3月	計画決定	

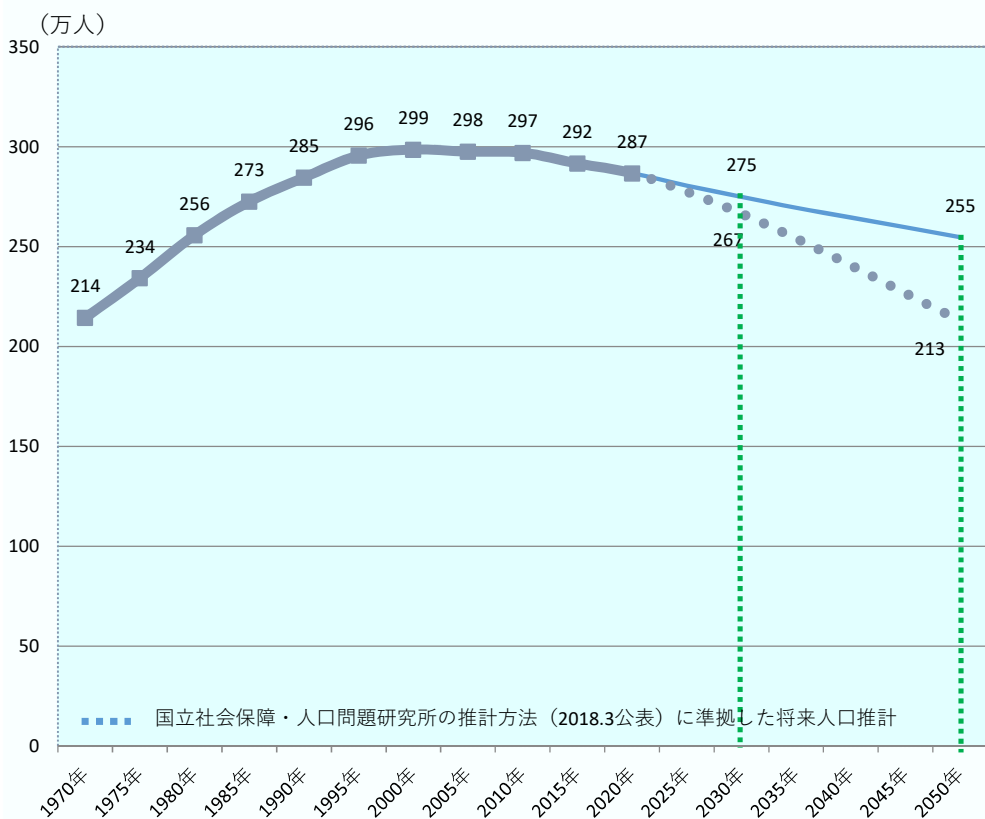
茨城県地域公共交通計画の策定について

茨城県地域交通政策推進協議会

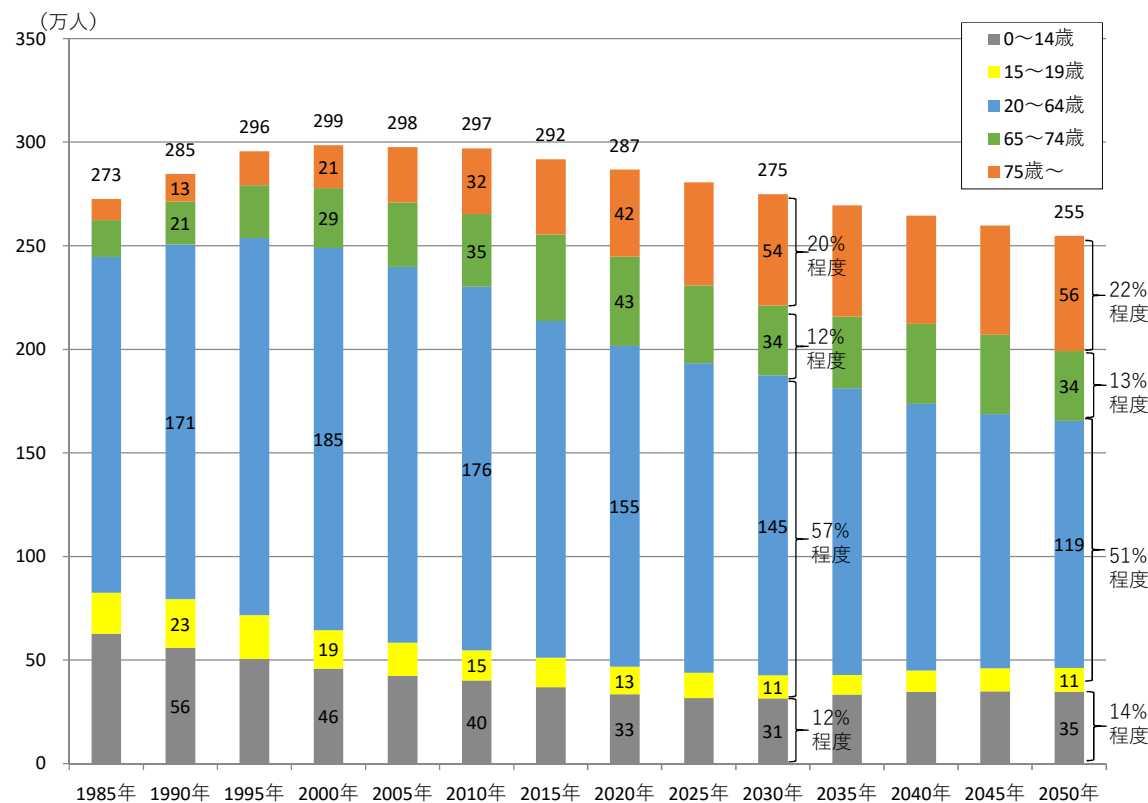
茨城県の現状①

- 本県の総人口は2000年の299万人を頂点として、2015年は292万人、2020年は287万人と減少している一方で、高齢化率は約3割と上昇している
- なお、本県人口の将来展望は、2030年頃には275万人程度となるものと見込まれる

【茨城県の人口の実績と見通し】



【人口構成の見通し】

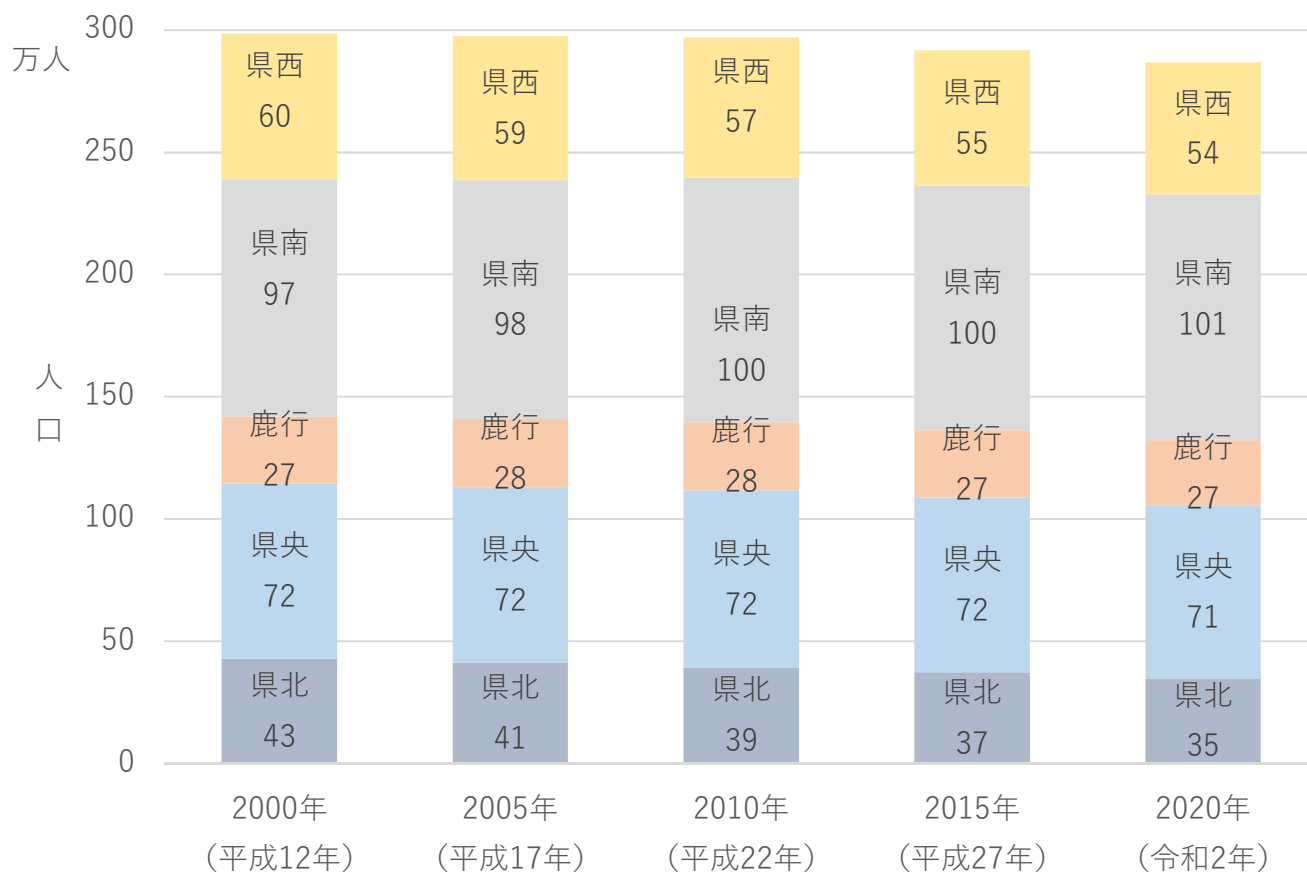


出典：茨城県総合計画（2020年以前は国勢調査、2025年以降は県計画推進課推計値）

茨城県の現状②

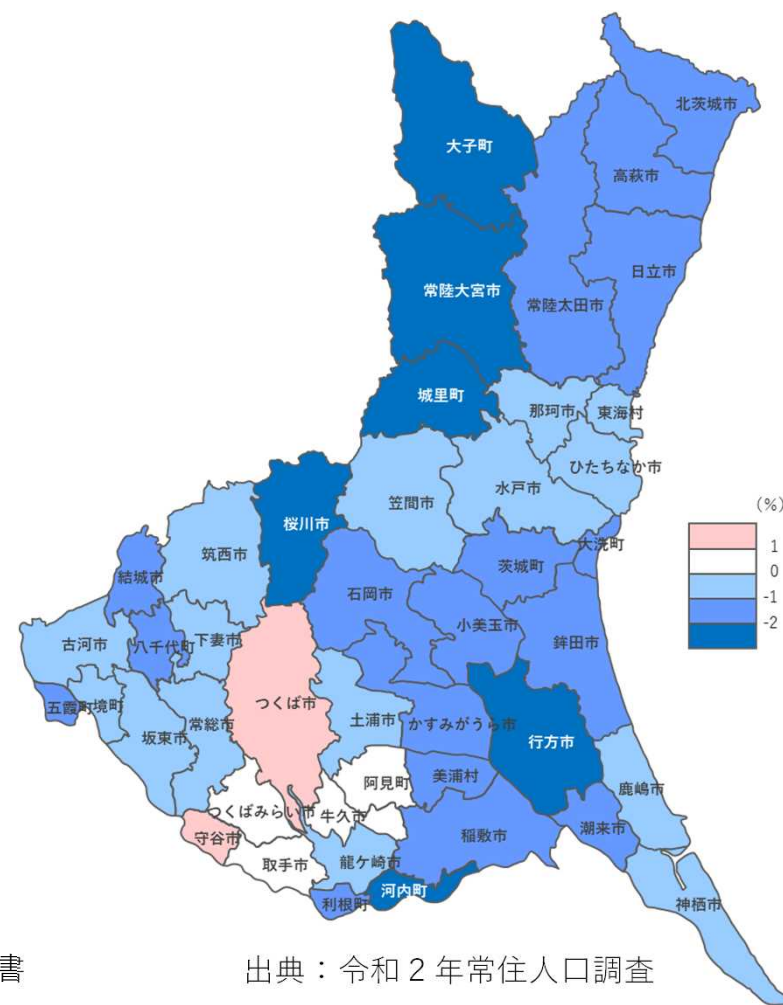
- 5地域別では、県南地域においては増加傾向であるものの、その他の地域では減少が続いており、特に県北地域の人口減少が顕著となっている
- 市町村別の人口増減率は、前年比で、つくば市、守谷市、つくばみらい市など6市町が増加した一方で、38市町村が減少となっている

【地域別人口の推移】



出典：「茨城県の人口」令和2年国勢調査人口等基本集計結果報告書

【市町村別人口増減率（令和2年）】



出典：令和2年常住人口調査

茨城県の現状③

- 本県は、可住地面積及び割合が大きいことに加え、道路延長も長いことから、人口が広範囲に分散し、通勤・通学圏及び生活圏が広域化している

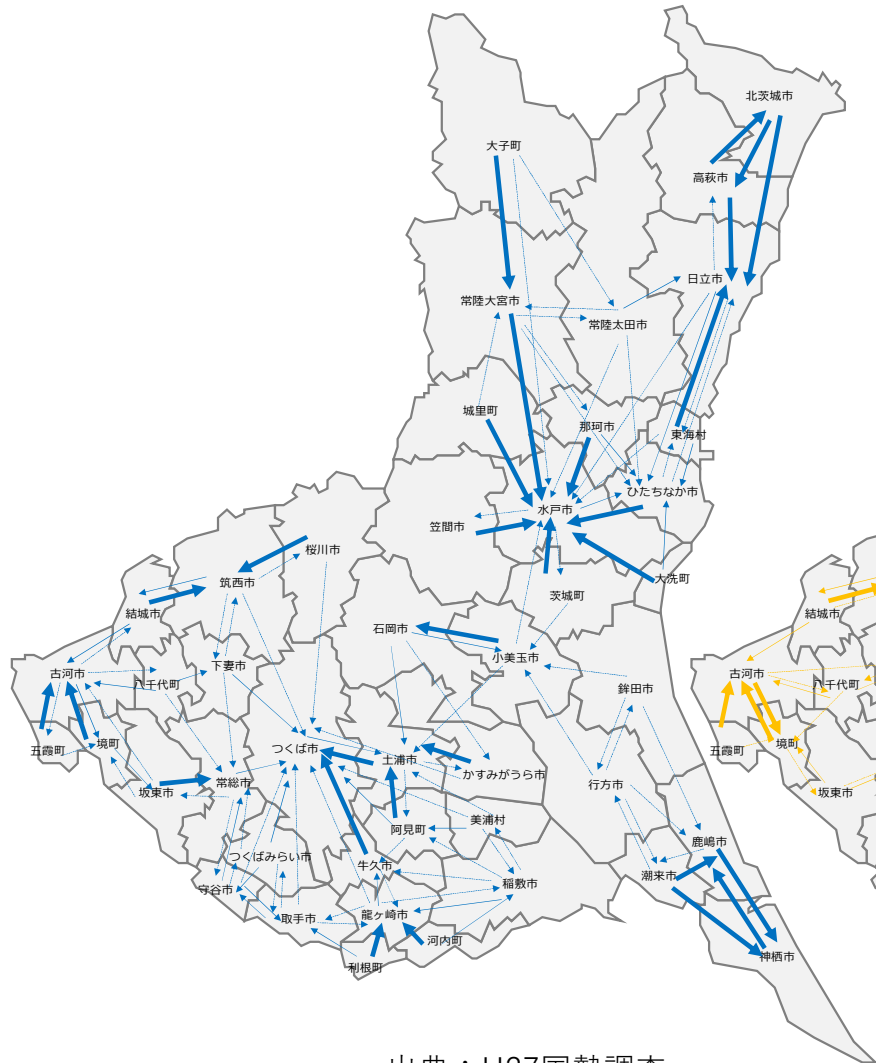
順位	都道府県	可住地面積(km ²)	都道府県	可住地面積割合(%)	都道府県	道路延長(km)
1	北海道	22,372	大阪府	69.8	北海道	84,843.1
2	新潟県	4,535	千葉県	68.9	茨城県	55,574.6
3	福島県	4,217	埼玉県	68.1	長野県	48,093.2
4	茨城県	3,975	茨城県	65.2	愛知県	44,114.2
5	岩手県	3,714	東京都	64.8	埼玉県	43,068.1

出典：統計でみる都道府県のすがた2021（総務省統計局）

茨城県の現状④

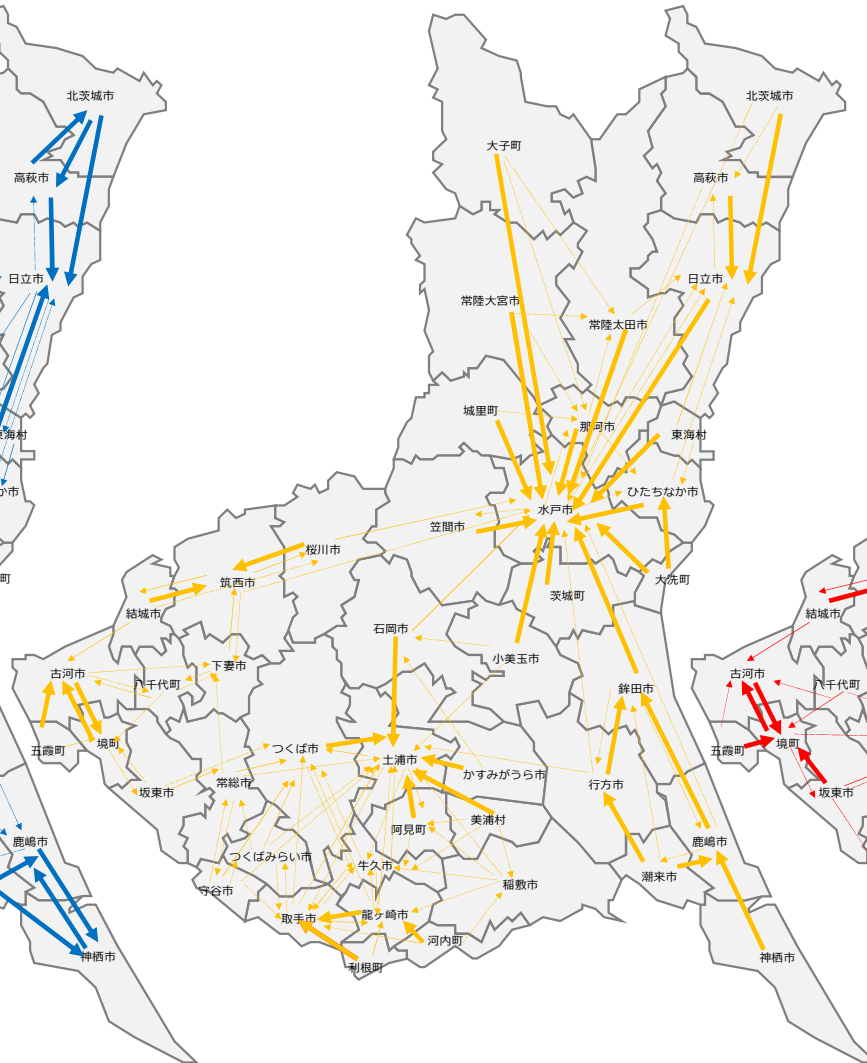
- 通勤目的、通学目的、通院目的において、市町村を跨る広域な移動がみられる

<通勤流動>



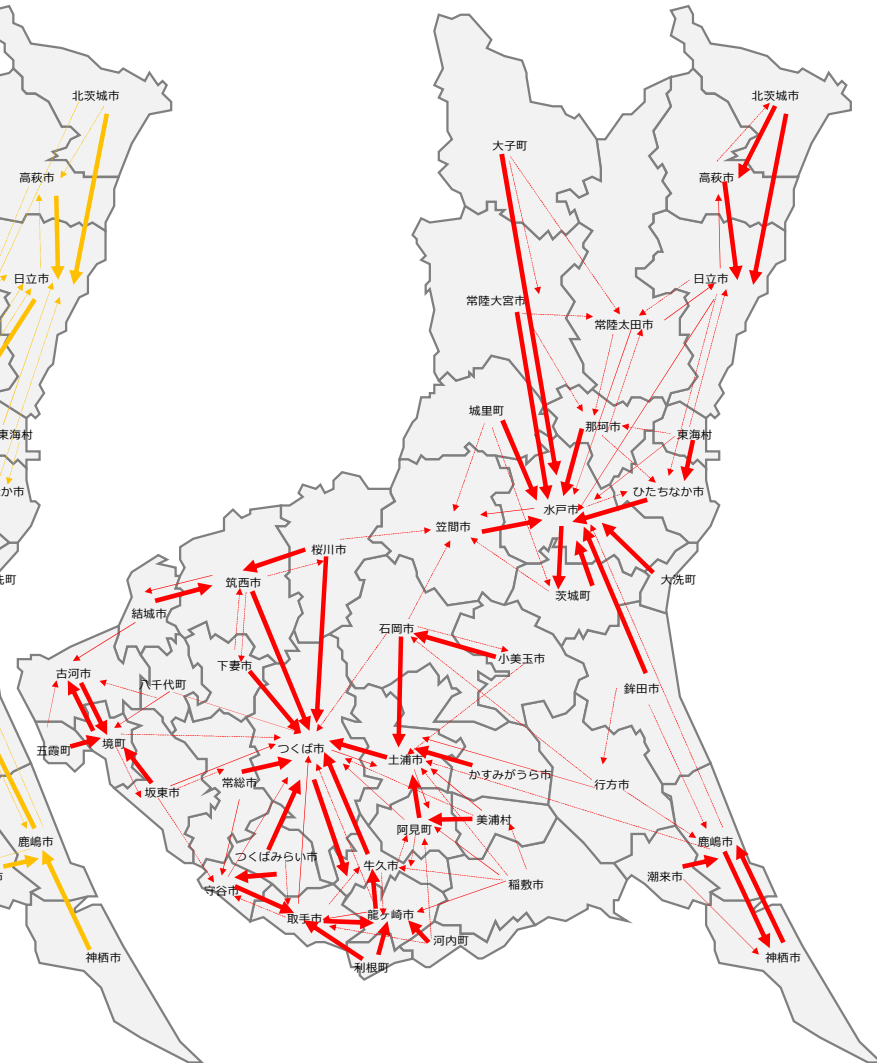
出典：H27国勢調査

<通学流動>



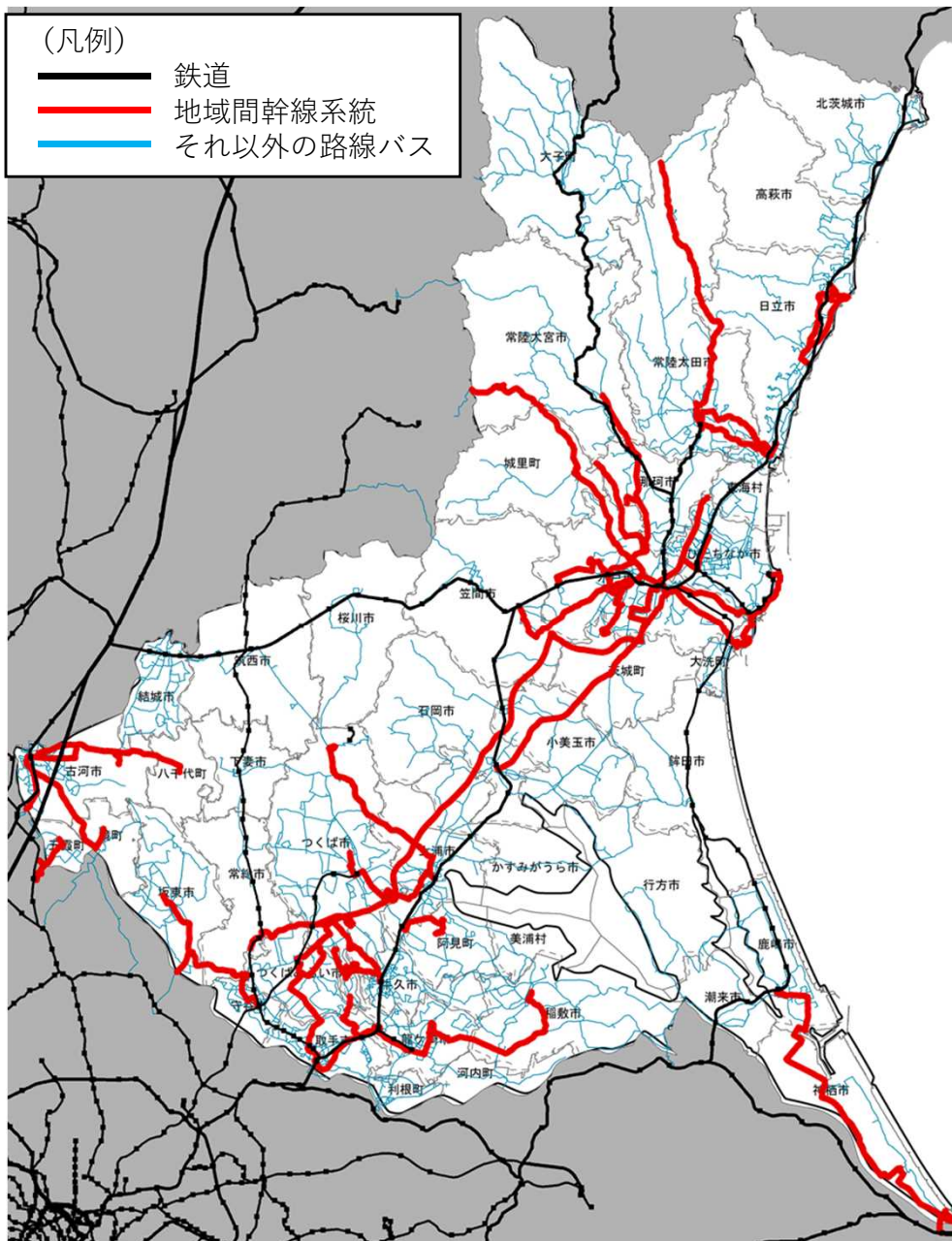
出典：H27国勢調査

<通院流動>



出典：H28茨城県受療動向調査

茨城県の現状⑤



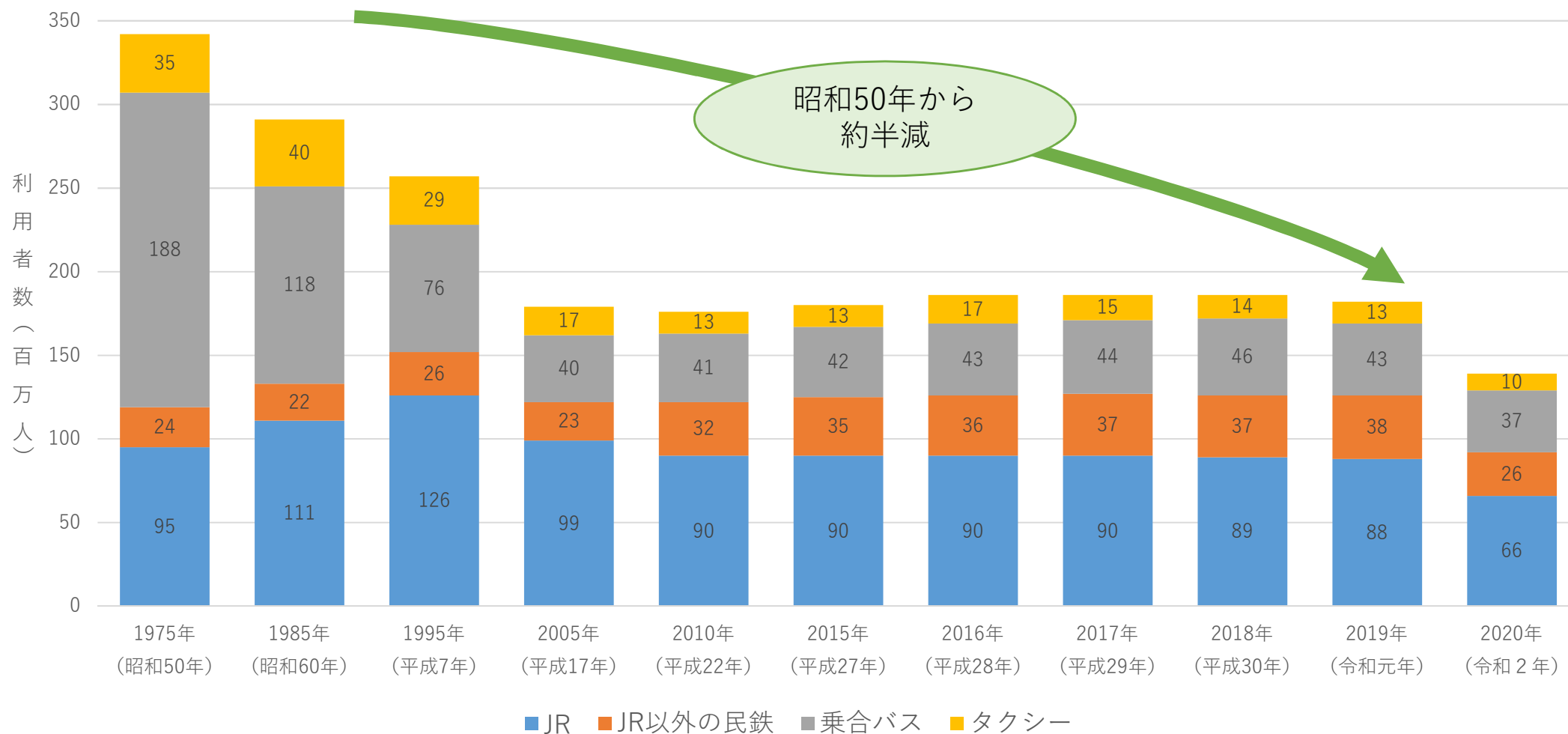
県内公共交通機関

鉄道	JR5路線 常磐線 29駅 水戸線 15駅 水郡線 27駅 鹿島線 4駅 東北本線 1駅 つくばエクスプレス 6駅 地域鉄道4社5路線 関東鉄道常総線 25駅 関東鉄道竜ヶ崎線 3駅 ひたちなか海浜鉄道湊線 11駅 鹿島臨海鉄道大洗鹿島線 15駅 真岡鐵道真岡線 4駅																			
路線バス	路線キロ8,143km 1,250系統 (2021.3.31現在) (出典：関東運輸局統計資料) うち地域間幹線系統41系統 (令和3年度計画)																			
タクシー	<table border="0"> <tbody> <tr> <td>県北</td> <td>28事業所</td> <td>432台</td> </tr> <tr> <td>水戸県央</td> <td>39事業所</td> <td>728台</td> </tr> <tr> <td>県南</td> <td>66事業所</td> <td>822台</td> </tr> <tr> <td>鹿行</td> <td>40事業所</td> <td>295台</td> </tr> <tr> <td>県西</td> <td>41事業所</td> <td>350台</td> </tr> <tr> <td>福祉限定</td> <td>245事業所</td> <td>286台 (2021.3.31現在)</td> </tr> </tbody> </table> (出典：関東運輸局統計資料)		県北	28事業所	432台	水戸県央	39事業所	728台	県南	66事業所	822台	鹿行	40事業所	295台	県西	41事業所	350台	福祉限定	245事業所	286台 (2021.3.31現在)
県北	28事業所	432台																		
水戸県央	39事業所	728台																		
県南	66事業所	822台																		
鹿行	40事業所	295台																		
県西	41事業所	350台																		
福祉限定	245事業所	286台 (2021.3.31現在)																		

茨城県の現状⑥

- 県内の公共交通輸送人員は、少子化の進展やマイカーの普及を背景に昭和50年と比較して半減（S50：3.4億人→R元：1.8億人（R2：1.4億人））
- 路線バスは需給調整規制撤廃後、363系統、1,330.5kmが廃止

【本県における輸送人員の推移】

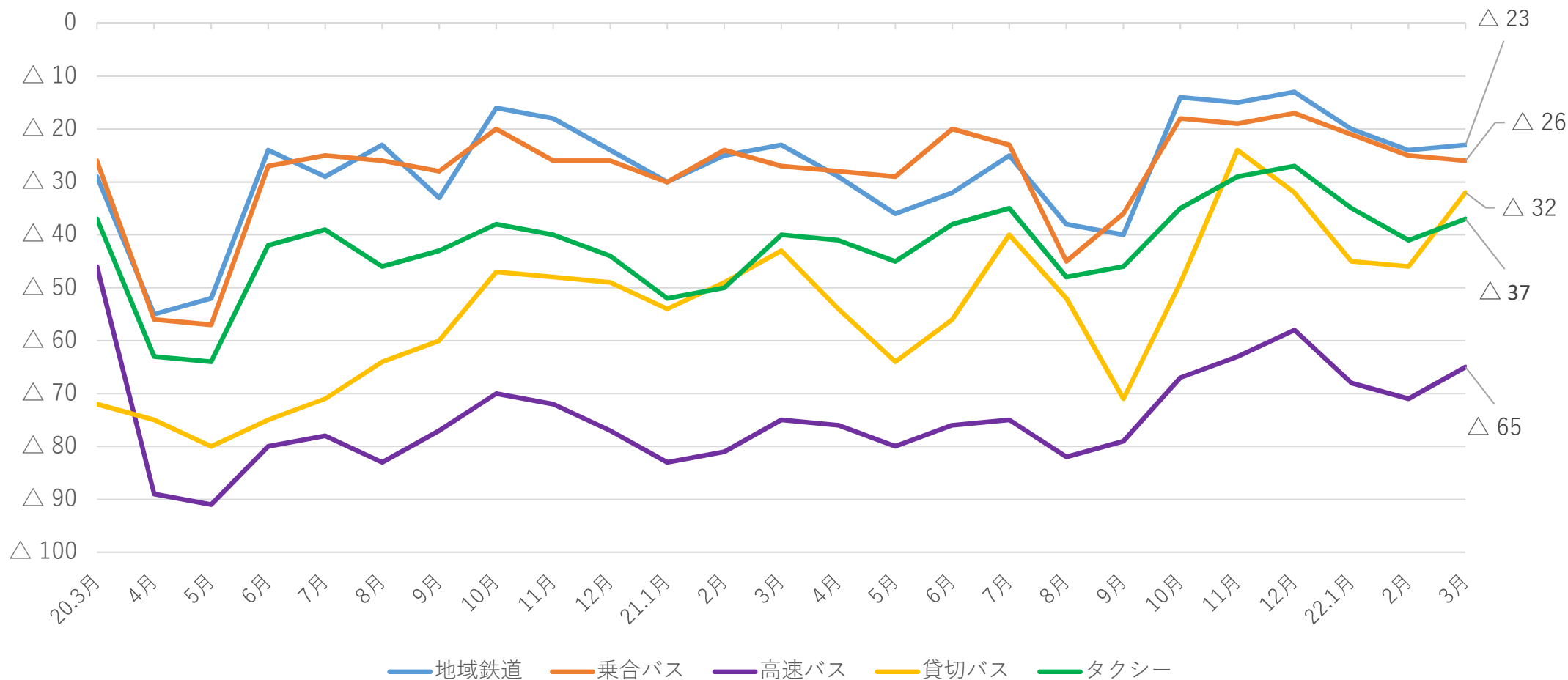


出典：旅客地域流動調査（国土交通省）

茨城県の現状⑦

- 新型コロナウイルス感染症の拡大により人々の移動が制限、交通事業者にも大きな影響
- 県内においては、鉄道・乗合バスともに、令和2年4月から5月にかけて旅客収入が半減
- 令和2年6月以降は一定の回復が見られるが、コロナ前には戻りきらない状況

【旅客収入の状況（コロナ禍前（2019（R1）.3～2020（R2）.2）同月との比較）】



茨城県の公共交通の課題と方向性

本県公共交通の課題

- 人口減少や高齢化の急速な進展に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通を取り巻く環境はますます厳しい状況になっている
- 地域公共交通の維持・確保は課題であるものの、限りある財源の中で既存の地域交通を全て維持していくことは困難



今後の方向性（案）

- 地域の実情や利用状況に応じた地域公共交通の最適化
- 関係者の役割分担と連携による持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
- 既存交通の機能強化と、廃止・縮減（ダウンサイジング）を含めた見直し
- 地域のあらゆるリソースによる移動サービスの活用

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための 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(令和2年11月27日施行)

地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画(マスタープラン)**」の作成
 - ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
 - ⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
 - ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)**も計画に位置付け
 - ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
 - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
 - ⇒データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
 - ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 - ・通知を受けた**地方公共団体**は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**



地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

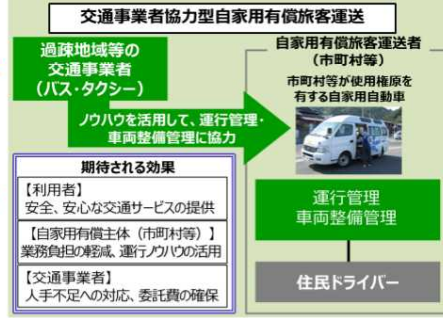
地域に最適な旅客運送サービスの継続

- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体**が、**関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し**、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設
- ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の实情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

実施強化定めるメニュー例	
①	乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(縮小・変更含む)
②	コミュニティバスによる継続
③	デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
④	タクシー(乗用事業)による継続
⑤	自家用有償旅客運送による継続
⑥	福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒**運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化
⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**



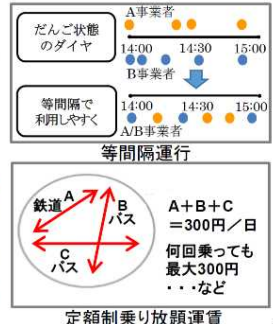
貨客混載に係る手続の円滑化

- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設
⇒**旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進**
-
- 貨客混載

既存の公共交通サービスの改善の徹底

利用者目線による路線の改善、運賃の設定

- 【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難
- 【改正案】「**地域公共交通利便増進事業**」を創設
⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

- MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設**
⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- MaaSのための**協議会制度を創設**
⇒参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**



交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
 - ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**
⇒交通ネットワークを充実
 - ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点(トラックターミナル等)の整備**
⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進



- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの**定量的な目標の設定**と**毎年度の評価・分析等**の**努力義務化** ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど