

茨城県公共交通 活性化指針

Public Transportation Enhancement Guidelines
of Ibaraki Prefecture



平成28年3月



目 次

序 章 茨城県公共交通活性化指針策定にあたって

1 指針策定の趣旨	1
2 指針の位置付け	1
3 計画期間	1

第1章 本県の公共交通の現状と課題等

1 現状	2
2 取り組むべき課題	6
3 これまでの主な取組	7
4 国等の関連計画	9

第2章 目 標

1 基本理念	12
2 目標	12
3 施策体系	13

第3章 施策展開

1 施策の基本方向と施策	14
2 施策の推進方策	21

序 章 茨城県公共交通活性化指針策定にあたって

1 指針策定の趣旨

県では、平成 19 年に「茨城県公共交通活性化指針」を策定し、また、市町村や交通事業者、関係団体などで構成する茨城県公共交通活性化会議を設置するとともに、平成 23 年には、同指針を改定し、広域バス路線の維持に係る補助やノーマイカーデーの実施など、県内公共交通の維持・活性化に向けた様々な取組を進めてまいりました。

一方、国においては、政府及び関係者が一体となって交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、平成 25 年に交通政策基本法を制定し、同法に基づき策定された交通政策基本計画では、国民や利用者の視点に立って、関係者の役割分担のもと、各種施策を推進することとしています。

また、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計によると、本県の人口は、2040 年には現在から約 18%減の約 242 万人になるものと推計されており、県では、可能な限り人口減少の進行を緩やかなものとするため、平成 27 年 10 月に「茨城県まち・ひと・しごと創生総合戦略」及び「茨城県人口ビジョン」を策定し、人口や経済、地域の活性化などの課題に一体的に取り組むこととしています。

本格的な人口減少社会において、地域社会の活力を維持・向上させていくためには、地域公共交通が果たす役割は極めて重要であることから、平成 26 年 5 月には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部が改正され、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークの再構築を図ることとされております。

この法改正を受け、県内の市町村においては、「コンパクト+ネットワーク」の考え方のもと、地域公共交通網形成計画の策定が進められるなど、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指す動きが活発化しています。

県では、こうした市町村の取組を後押ししながら、県域全体の公共交通の活性化を図るため、今般、「茨城県公共交通活性化指針」を改定し、県民・企業、交通事業者、行政機関などの関係者が一体となって取り組むべき施策の基本的な考え方をとりまとめました。

2 指針の位置付け

茨城県公共交通活性化指針は、県政運営の基本方針である「茨城県総合計画（いばらき未来共創プラン）」の部門別方針とし、県民、交通事業者、市町村、県などの関係者が共通した目標のもとで連携した取組を推進するための共通ビジョンとして位置付けます。

このため、「茨城県総合計画」の基本理念である「みんなで創る 人が輝く 元気で住みよい『いばらき』」を踏まえ、市町村や国等の行政機関、交通事業者、さらには、県民や事業所などがそれぞれの立場で行う取組を総合的にとりまとめた上で、関係者の連携・協働により持続可能な交通ネットワークの構築を図っていくこととします。

3 計画期間

本指針の計画期間は、今後の公共交通を取り巻く環境の変化に的確かつ迅速に対応していく必要があることから、県人口など今後 20 年程度を見据えながら、上位計画である「茨城県総合計画」と同様に平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間とします。

第1章 本県の公共交通の現状と課題等

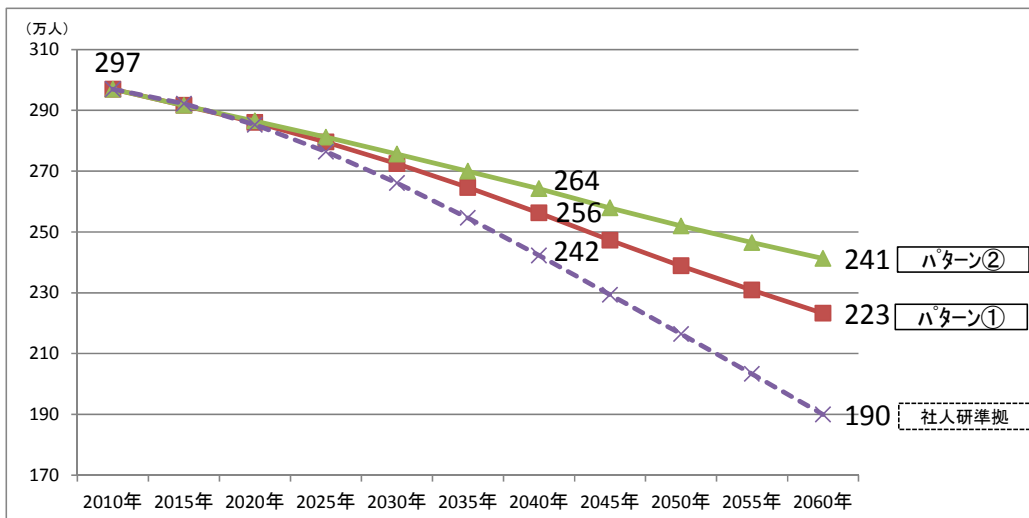
1 現状

(1) 総人口は減少傾向で、将来にかけてさらに人口減少と少子高齢化が進む予測

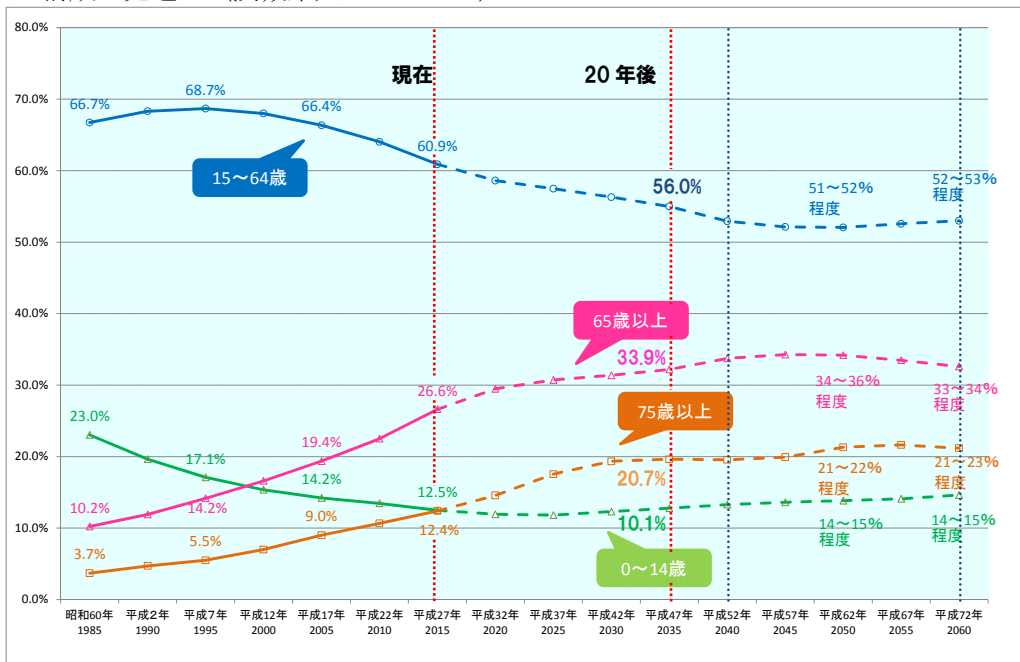
- ・本県の総人口は2005年（平成17年）前後をピークに減少傾向にあり、将来にかけて、人口減少と少子高齢化がより一層進むものと予測されています。

■ 総人口の将来見通し（茨城県人口ビジョン）

	出生率の仮定	移動率の仮定	2010年	2040年	2060年
パターン①	【国の仮定と同じ】	震災前4年（社会増1,040人）の移動率	297	256	223
パターン②	2030⇒1.8, 2040⇒2.07	UIターンと地元就職の希望を満たした場合の移動率	297	264	241
社人研準拠	2005～2010の動向を勘案して設定	2005～2010の動向を勘案して設定	297	242	190



■ 人口構成の見通し（茨城県人口ビジョン）



(2) 本県の地理的特徴として可住地面積が全国第4位

- ・本県の可住地面積は、北海道、新潟県、福島県に次いで全国第4位であり、県土に占める可住地面積の割合は65.3%で、大阪府、千葉県、埼玉県に次いで全国第4位となっています。
- ・また、本県の市街化調整区域内の人口は約3割で、市街化調整区域内の人口割合は全国平均と比べて約3倍とそのウェイトが高くなっています。

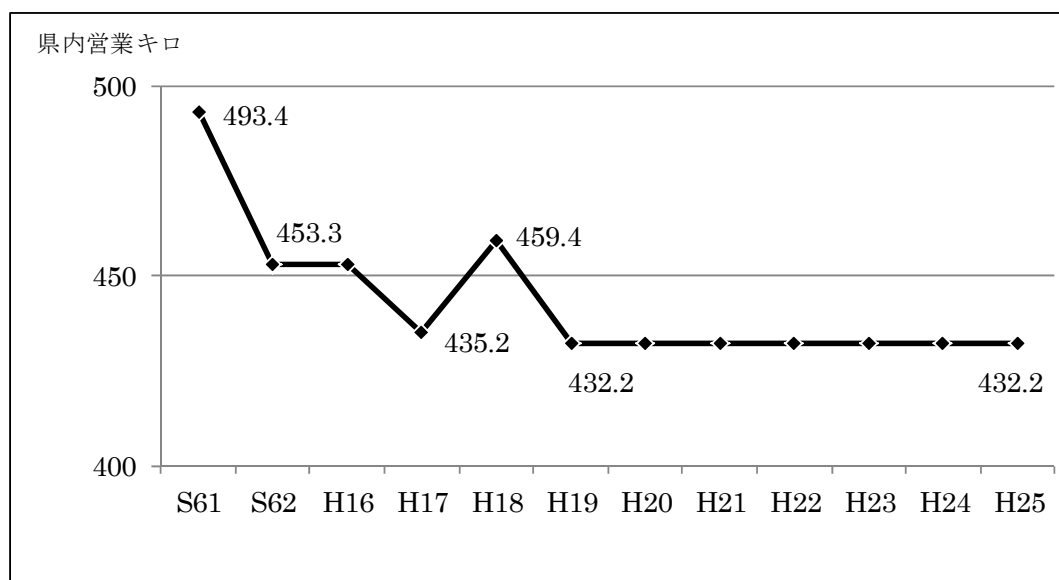
■ 可住地面積データ（「茨城県早わかり」をもとに作成 平成25年10月現在）

全国順位	面積 (km ²)		可住地面積割合 (%)	
1	北海道	22,207	大阪府	69.4
2	新潟県	4,504	千葉県	68.5
3	福島県	4,229	埼玉県	67.8
4	茨城県	3,982	茨城県	65.3
	全国平均	2,599	全国平均	32.8

(3) 鉄道の路線延長は維持するも、三セク化により一部路線は公的支援で継続

- ・鉄道は、平成19年の鹿島鉄道線の廃止以降、路線延長は維持されていますが、湊線は、三セク化により公的支援を受けて存続が図られています。

■ 鉄道の路線延長の推移（国土交通省資料をもとに作成 各年4月現在）



※ 鉄道関係の主な動き

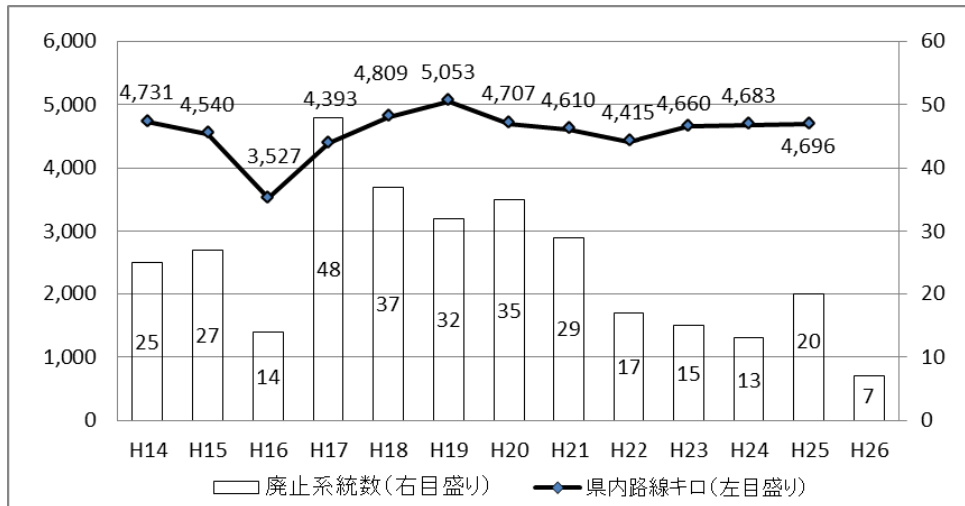
- 平成17年4月 日立電鉄線廃止 (18.1km)
- 平成17年8月 つくばエクスプレス開業(秋葉原～つくば間 58.3km うち県内区間 24.2km)
- 平成19年4月 鹿島鉄道線廃止 (27.2km)
- 平成20年4月 湊線が第三セクター化し、ひたちなか海浜鉄道が開業

(4) 路線バスは直近13年で319系統廃止。一方で、コミュニティバスが増加

- ・路線バスは平成14年の道路運送法改正に伴う需給調整規制の廃止により、路線延長は一時減少（平成14年度から26年度の13年間で319系統、1,677kmが廃止）しましたが、その後、市町村によるコミュニティバスの運行拡大などに伴い、路線延長が増加し、近年は平成14年とほぼ同程度の水準にまで回復しています。

■ 路線バスの路線延長推移及び廃止系統数

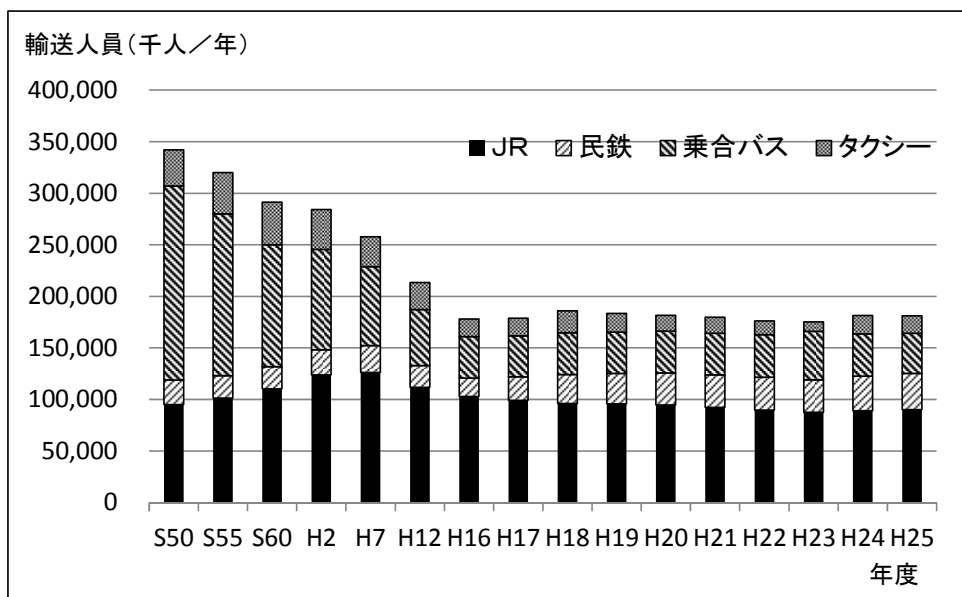
(国土交通省資料及び茨城県バス対策地域協議会資料をもとに作成 各年4月現在)



(5) 公共交通全体の輸送人員はT X関係の増により横ばいであるが、乗合バスは減

- ・公共交通全体の輸送人員は、長期的なトレンドでは年々減少し、昭和50年の342百万人からほぼ半減となっていますが、乗合バスが減少する一方で、平成17年のつくばエクスプレスの開業等により民鉄が増加に転じた結果、近年の輸送人員はほぼ横ばいとなっています。

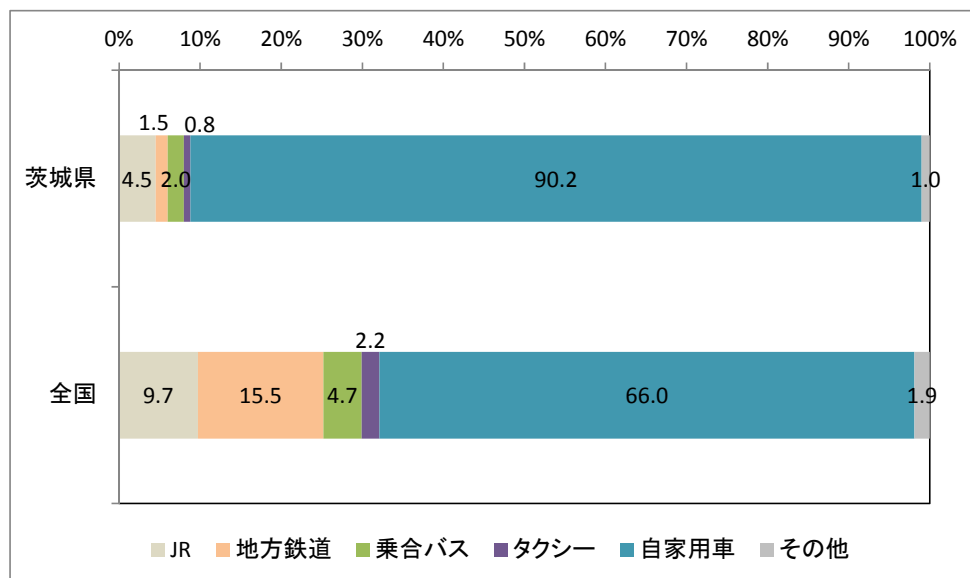
■ 公共交通の輸送人員の推移 (国土交通省資料をもとに作成)



(6) 交通手段に占める自家用車の割合は全国比で高い

- ・平成 21 年度の旅客輸送分担率（公共交通）は、全国平均 32.1%に対し、本県は 8.8%と、本県の公共交通利用は低く、自家用車利用の割合が高くなっています。

■ 全国の旅客輸送分担率との比較（平成 21 年度）（国土交通省資料をもとに作成）



注：その他には、貸切バス、自家用バス、旅客船、定期航空が含まれる

2 取り組むべき課題

(1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築，交通空白地域への対応

- ・人口減少が進む中，地域の交通事情や県民のニーズ等に対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るとともに，交通空白地域等への対応など，引き続き県民の移動手段である地域公共交通の確保・維持を図る必要があります。

(2) コンパクトなまちづくりと整合した地域公共交通網の形成

- ・地域公共交通網形成計画や立地適正化計画など，コンパクトなまちづくりを促す計画と連動し，地域の拠点同士，あるいは拠点と居住エリアを結ぶ公共交通ネットワークを形成していく必要があります。

(3) 広域的な公共交通の確保・維持・活性化モデルの構築

- ・通勤，通学，買い物，レジャーなど県民の通勤・通学圏及び生活圏は広域化が進みつつある中で，鉄道や広域バス路線等の基幹的な交通を中心に県民の広域的な移動手段の確保を図るとともに，現状では県民の移動ニーズに対応できていない地域において，広域バス路線の見直しや新設などにより対応を図る必要があります。

(4) 地域公共交通と広域公共交通の連携によるシームレスな公共交通網の形成

- ・市町村域内の地域公共交通と市町村域を越えた広域公共交通の間にあっても，二次交通の充実や乗継ダイヤの改善などにより両者の連携をとりながら，シームレスな交通網を形成することが求められています。

(5) 地域特性に合った多様な公共交通モードの効率的な組合せ

- ・近年，民間事業者による鉄道や路線バス，タクシーに加え，市町村等が主体的に運行に関わるコミュニティ交通（コミュニティバスや乗合タクシー，福祉バス等）など，交通モードの多様化が進んでいることから，地域の特性や交通需要に応じて，適切な交通モードを選択し，組み合わせることで，利便性が高く，効率的な公共交通体系を構築する必要があります。

(6) コミュニティバス，スクールバスと路線バスの競合調整等

- ・一部の市町村においては，コミュニティ交通や学校，PTA等によるスクールバスなどと民間事業者による路線バスが競合するケースがあることから，公共交通体系の効率化の視点から，できるだけ競合を避けるよう，調整していく必要があります。一方，路線バスでは通学ニーズに対応できない地域においても，いかに通学の足を適切に確保していくのが課題となっています。

3 これまでの主な取組

(1) 交通事業者の取組

- ・鉄道，路線バスなどの公共交通は，交通事業者の経営努力のもと，既存の路線を確保・維持しながら，鉄道事業者においては，JR常磐線等の上野東京ラインの開業やひたちなか海浜鉄道湊線の新駅「高田の鉄橋駅」設置などが，バス事業者においては，BRTの運行や交通系ICカードの利用拡大など，利便性向上や沿線の活性化に向けた新たな取組が進められています。

<主な取組>

	路線名等	取組内容
鉄 道	JR線	常磐線，宇都宮線で上野東京ライン開業（H27.3月） 水郡線全線開通80周年記念SL運行（H26.12月）
	つくばエクスプレス	鉄道整備と一体となった沿線まちづくり
	関東鉄道常総線・竜ヶ崎線	関鉄レールファンCLUB等との連携イベント
	鹿島臨海鉄道大洗鹿島線	アニメ「ガールズ&パンツァー」と連携した利用促進
	ひたちなか海浜鉄道湊線	新駅「高田の鉄橋駅」設置（H26.10月）
バ ス	日立電鉄交通サービス	日立BRT（おさかなセンター～大甕駅間）運行開始（H25.3月）
	茨城交通	ICカード「いばっぴ」運用開始（H27.12月）
	関東鉄道	一部エリアでICカード「PASMO」運用開始（H27.10月～）

(2) 市町村の取組

- ・これまでに，県内44市町村のうち20市町村が地域公共交通総合連携計画等の公共交通に関する計画を策定しており，さらに，27市町村が改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画の策定（予定を含む）を進めています。
- ・これらにより，県内市町村の約8割（34市町村）でいずれか又は両方の計画が策定（予定を含む）されるため，県内の主な地域においては，まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの形成が進められていきます。
- ・市町村自らが主体となって，地域の特性に合わせて，交通事業者による交通サービスを補完する形でコミュニティバスや乗合タクシーを運行するとともに，さらに，かしてつBRTや日立BRTなどの新しい交通システムの運行が行われています。
- ・また，日立市，常陸太田市，牛久市，五霞町の4市町においては，路線バスや乗合タクシー等が運行されていない区域で，市町主催の関係者等による運営協議会の合意に基づき，NPO等による交通空白地有償運送が行われています。

(3) 茨城県の実施

- ・県では、地域鉄道事業者に対する安全確保等設備整備に係る費用の補助、バス事業者に対する不採算路線や廃止代替バスなどの運行経費の補助による支援を行っています。
- ・また、平成19年に設置した市町村や交通事業者、関係団体などで構成する茨城県公共交通活性化会議を通じて、公共交通の利用促進活動を行う団体等への支援や、高校新入生等を対象として路線バスなどの公共交通利用を促すモビリティ・マネジメントを実施してきました。
- ・さらに、鉄道については、沿線自治体などの関係団体で構成する路線別の協議会等を通じて、PR用チラシやグッズの配付、沿線イベントとの連携等による鉄道利用の働きかけを行っています。

<主な支援内容>

	支援内容
鉄道事業者に対する支援	地域鉄道の安全輸送設備等整備に係る費用の補助 老朽化施設の修繕・更新に係る費用の補助
バス事業者に対する支援	不採算バス路線、廃止代替バス等に係る運行経費の補助 ノンステップバスの導入経費の補助 広域バス路線の導入・再編に係る運行経費の補助

(4) 地域住民の実施

- ・日立市では、山側団地5地区において、地域住民は利用促進活動（概ね5～10%の利用者数を増加させる目標値を設定）、事業者はバス運行の維持と見直し、市は事業者の運行費用や住民による利用促進活動の支援といった役割分担を明確化したパートナーシップ協定を締結し、三者協働による路線バス活性化の取組を実施しています。
- ・牛久市では、朝晩の通勤・通学利用及び日中の高齢者等による買物、通勤利用を目的とするコミュニティバスかっぱ号を運行し、モビリティ・マネジメントによる利用促進を図りながら、沿線地域の懇談会などを通じて、地域住民の声を運行ルートやダイヤの改善などにつなげる取組を実施しています。
- ・日立市、常陸太田市、牛久市、五霞町では、市町がNPO法人や商工会、社会福祉協議会などの地域団体が担い手となった移送サービスの仕組みを構築し、地域住民の支え合いによる有償運送サービスの提供が行われています。

4 国等の関連計画

(1) 国土のグランドデザイン 2050 (国土交通省 平成 26 年 7 月公表)

- ・平成 26 年 7 月, 国は 2050 年を見据え, 未来を切り拓いていくための国土づくりの理念・考え方を示す「国土のグランドデザイン 2050～対流促進型国土の形成～」を策定

<コンパクト+ネットワークの意義・必要性>

- ・人口減少下において, 各種サービスを効率的に提供するためには都市機能をコンパクト化 (集約化)
- ・より高次の都市機能を維持するためには, 交通のネットワーク化により, 一定の圏域人口を確保することが不可欠
- ・コンパクト+ネットワークにより, 人・モノ・情報の高密度な交流が実現, イノベーションを創出し, 新しい集積を形成, 国全体の生産性を高める国土構造に転換

(2) 交通政策基本計画 (国土交通省 平成 27 年 2 月策定)

- ・平成 27 年 2 月, 交通政策基本法 (平成 25 年 12 月 4 日施行) に基づき「交通政策基本計画」を閣議決定
- ・交通政策基本計画は, 平成 26 年度から平成 32 年度までを計画期間とし, 基本的な方針, 施策の目標, 政府が総合的かつ計画的に行うべき施策等について規定

<交通に関する施策の基本的方針>

- 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築
- 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

(3) 茨城県総合計画 (平成 28 年 3 月策定予定) 公共交通関係抜粋 (主なもの)

目標 2 活力あるいばらきづくり

政策 4	人・もの・情報が活発に行き交う交流社会づくり
施策②	広域交通ネットワークの充実と効率的な物流体系の構築
主な取組	<p>3 JR常磐線については, 利用者の利便性向上を図るため, 時間帯によって限定的になっている東京駅, 品川駅への乗り入れ本数の改善などに取り組みます。</p> <p>4 つくばエクスプレスについては, 利便性の向上を図るため, 国や沿線自治体等と連携しながら東京延伸に向けた取組を進めます。</p> <p>5 県内外の空港や鉄道駅などの交通拠点間との移動利便性を高めるため, 高速バスの充実やBRT (バス高速輸送システム) の整備・運行を促進します。</p> <p>11 安全性・信頼性の確保と補修費用等の縮減, 広域交通インフラの長寿命化を図るため, 計画的・効率的な維持管理と更新を進めます。</p>

目標3 住みよいいばらきづくり

政策1	少子高齢化に対応した医療・保健・福祉が充実した社会づくり
施策②	高齢者が安心して暮らせる社会づくり
主な取組	6 高齢者が移動手段を確保できるよう、公共交通の維持を図るとともに、市町村と連携しながら、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなどの確保を図ります。また、乗り降りが容易なノンステップバスの導入促進や、タクシードライバーに対する乗降介助技術習得の啓発など、高齢者の外出を促す環境を整備します。
数値目標 (基本目標)	地域コミュニティ交通の整備状況 ■乗合バス及び乗合タクシーの人口千人当たり利用者数（人） 現状値（H26）13,126人 → 目標値（H32）現状維持

政策2	人にやさしい快適な生活環境づくり
施策①	人口減少社会に対応した生活基盤の確保
主な取組	<p>1 人口減少下においても健康で快適な生活や持続可能な都市経営を確保するため、道の駅や空き家・廃校等も活用しながら福祉・医療・商業などの生活に必要な都市機能の集約と地域間の連携（コンパクト＋ネットワーク）を図るとともに、日常生活に不可欠な生活支援サービスを維持するため、これらの機能を一定のエリアに集め、周辺集落と交通ネットワーク等で結ぶ「小さな拠点」の形成などを促進します。</p> <p>3 日常生活に必要な移動手段を確保するため、交通事業者や市町村、地域住民等と連携して、地域鉄道をはじめ、複数市町村にまたがるような広域的・幹線的なバス路線など公共交通の活性化を図ります。また、市町村等が運行するコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなどに加えて、地域が主体となった移送サービスなど、多様な生活交通の導入を促進します。</p> <p>4 すべての人が利用しやすい施設の整備や、サービスの提供等ができるよう、高齢者や障害者等のニーズを捉えながら、旅客施設・車両、道路、建築物等のバリアフリー化を進めるなど、人にやさしい生活空間づくりを進めます。</p> <p>5 都市における円滑な交通の確保や、自動車・歩行者・自転車などが安全に通行できる道路交通環境を構築するため、交通危険箇所の重点的な整備を進めるとともに、日常の巡視や定期的な点検により適切な道路の維持管理に努めます。また、鉄道の安全性向上のため、踏切や自動停止装置等の施設整備を促進します。</p> <p>6 公共交通の維持・活性化を図るため、災害時の移送等でも大きな役割を果たす公共交通の重要性を県民に啓発するとともに、自家用車と公共交通を賢く使い分けしながら、公共交通への利用転換を促進します。</p>

(4) 茨城県まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年10月策定）公共交通関係抜粋

《基本目標4》 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

数値目標

- ・地域公共交通網形成計画策定市町村数
現状値（H26）：2町村 → 目標値（H31）：37市町村
- ・立地適正化計画（コンパクトシティ実現に向けた計画）策定市町村数
現状値（H26）：－市町村 → 目標値（H31）：5市町村

《基本的方向》

- 地域公共交通の維持やコンパクトシティの形成、定住自立圏構想など市町村の広域連携を促進し、人口減少下におけるまちづくり・地域連携を推進する。

《具体的な施策と重要業績評価指標（KPI）》

(7) 人口減少下におけるまちづくり・地域連携の推進

① 地域公共交通の維持

地域住民の生活を支え、将来にわたって暮らし続けられる社会を形成するため、交通空白地域の解消や市町村域を越えての通院や買い物といった広域的ニーズにも対応した交通ネットワークの構築に取り組み、身近で使いやすい公共交通の充実を図る。

重要業績評価指標（KPI）

■交通空白地域解消の担い手となる事業者の数

(H26) 5団体 → (H31) 10団体

■コミュニティ交通(市町村が運営するコミュニティバス、乗合タクシー)の利用者数

(H26) 295万人/年 → (H31) 約320万人/年

■水郡線でデータが取れる全ての駅(常陸太田駅など9駅)の1日平均乗車人員の合計

(H26) 約4千人/日 → (H31) 現状維持

(具体的な事業) ・公共交通利用促進等支援事業(4(イ)①併記)

(4) 人口減少社会、超高齢社会における生活支援サービスの維持

① 生活支援サービスの維持

人口減少や高齢化により、医療、福祉、買い物等の生活支援サービスの提供に支障をきたすことが懸念されることから、日常生活に不可欠な生活支援サービス機能を一定エリア内に集め、周辺集落と交通ネットワーク等で結ぶ「小さな拠点」の形成などを進めようとする市町村を支援する。

(具体的な事業) ・公共交通利用促進等支援事業(4(ア)①併記)

第2章 目 標

1 基本理念

人が輝く元気で住みよい『いばらき』を支える交通ネットワークの構築

- ・ 人口減少、少子高齢化の進行による人口構造の変化、自家用車を中心としたライフスタイルの定着の中にあっても、バリアフリー化やさらなる低炭素化、省エネ化などに配慮しながら、地域の実情等に応じて、まちづくりと一体となった地域公共交通の実現を図ることが求められています。
- ・ 県は、このような社会情勢や求められる役割等を踏まえ、基本理念のもとで、県民、交通事業者、国、市町村等と連携し、人が輝く元気で住みよい「いばらき」を支える持続可能な交通ネットワークを構築していきます。

2 目標

茨城県総合計画の部門別指針となる本指針においては、基本理念を具現化していくために、以下の3つの目標を掲げ、施策を推進する各主体がイメージを共有しながら、施策を推進していきます。

目標1 県民の暮らしを支える利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築

人口減少、高齢化時代が進展する中、まちづくりと連携しながら、通勤・通学、通院、買い物など県民の暮らしに必要な移動手段を確保し、地域住民の生活を支え、交通空白地域の解消や市町村域を越えた広域の移動ニーズにも対応した、利便性の高い交通ネットワークの構築を目指します。

目標2 活発な交流を支える広域公共交通ネットワークの形成

本県の優れた地域資源の魅力や特徴を活かした観光交流、地域の活性化を図るため、地域公共交通と連携しながら、県内外の都市間を結ぶ鉄道や高速バスなどで円滑に移動することができる広域交通ネットワークの形成を目指します。

目標3 持続可能で安全性の高い公共交通の実現

新技術等を活かしつつ、鉄道、路線バス、ハイヤー・タクシー、コミュニティ交通、自転車などの多様な交通モードを上手く組み合わせることで、環境負荷の低減を図るとともに、防災の観点から有事の対応力の強化や交通インフラの耐震化などにも配慮した持続可能で安全性の高い公共交通の実現を目指します。

3 施策体系

目標の実現に向けて、次の4つの施策の基本方向に沿って22項目の施策を推進します。

施策の基本方向1 まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築

- 施策① 地域公共交通網形成計画等の策定・実施
- 施策② 市町村域を越えた生活圏内の交通ネットワークの構築
- 施策③ ネットワーク拠点としての鉄道駅等の機能強化
- 施策④ モビリティ・マネジメント等による住民参加型の公共交通の利用促進
- 施策⑤ 公共交通活性化に向けた情報発信の仕組みづくり

施策の基本方向2 誰もが移動しやすい公共交通の実現

- 施策① 交通空白地域、交通不便地域における生活交通の確保
- 施策② 多様な交通モードの適切な組合せによる公共交通サービスの展開
- 施策③ 県民が利用しやすい公共交通の運行
- 施策④ ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化の推進
- 施策⑤ 高校生等の通学利便性の向上
- 施策⑥ 東京リピック・パハリピック、茨城国体など大型イベントへの対応

施策の基本方向3 持続可能で安全性・利便性の高い交通サービスの提供

- 施策① ハード・ソフト両面からの安全対策の推進
- 施策② BRTなど新しい交通システムの導入
- 施策③ 交通系ICカードの利用拡大とバスロケーションシステムの普及促進
- 施策④ 新技術等による環境性能を備えた車両の導入
- 施策⑤ 公共交通関係者を対象とした研修会等の実施

施策の基本方向4 県内外の地域間を結ぶ広域交通ネットワークの強化

- 施策① 常磐線の東京駅、品川駅乗り入れ本数の増加
- 施策② つくばエクスプレスの東京延伸等による利便性の向上
- 施策③ 茨城空港の利活用と成田・羽田空港へのアクセス交通の充実
- 施策④ 高速バスネットワークの充実
- 施策⑤ 茨城県西南部地域における東京直結鉄道の整備に向けた環境づくり
- 施策⑥ 広域交通拠点からの二次交通の充実

第3章 施策展開

1 施策の基本方向と施策

基本方向1 まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築

- 市町村においては、地域公共交通の確保・維持を図るため、地域公共交通網形成計画の策定が進められており、まちづくり施策と連携した、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築が進められています。
- 県では、こうした市町村の取組を積極的に後押ししていくとともに、広域生活圏内の交通のネットワーク化、ネットワーク拠点としての鉄道駅等の機能強化、モビリティ・マネジメントによる住民参加型の公共交通の利用促進、さらには、公共交通活性化に向けた情報発信などを推進していきます。

施策① 地域公共交通網形成計画等の策定・実施

- 現在、市町村が主体となって、地域住民や交通事業者等も参画し、地域公共交通網形成計画の策定が進められていることから、県も市町村の交通会議等に参加し、他市町村の先進事例や優良事例の情報提供を行うなど、計画策定段階から市町村の取組を支援していきます。
- 関係者が一体となって、地域公共交通網形成計画に基づく取組を着実に実施し、さらに、PDCAサイクルによる事後評価を行いながら、運行ルートやダイヤの見直しなどを適切に実施することで、地域の交通事情や住民ニーズ等に応じた、交通サービスを確保しつつ、まちづくりと連携した面的な地域公共交通ネットワークの形成を図っていきます。

施策② 市町村域を越えた生活圏内の交通ネットワークの構築

- 県民の日常生活圏が広域化している中で、通勤や通学、通院、買物、レジャーなど市町村域を越えた移動ニーズに対応するため、県は、市町村や交通事業者等と協議しながら、広域圏の中心都市と周辺地域を結ぶ幹線バス路線の確保や、市町村の区域を越えたコミュニティ交通の運行に係る支援を行うなど、隣接県を含む広域圏の公共交通のネットワーク化に向けた取組を推進していきます。
- また、ネットワーク化にあたっては、交通事業者等が新たに路線バスの実証運行や新規ルートの試行などを行う場合には、その取組を支援していきます。

施策③ ネットワーク拠点としての鉄道駅等の機能強化

- 県は、交通事業者や市町村等との連携のもと、公共交通を基軸としたコンパクトなまちづくりを推進するため、二次交通の充実・強化やバスターミナル等における乗継利便性の向上など、総合的に鉄道駅等のネットワーク拠点機能の強化を図ります。
- 特に、県北地域においては、観光拠点や商店街等との有機的な連携により、地域づくりの拠点として、鉄道駅の利活用を促進するとともに、駅を中心として、高齢者が集まる場所やNPO活動などの小さな拠点と周辺集落を結ぶ地域交通ネットワークの形成を図ります。
- さらには、交通事業者に対して、乗継ダイヤの改善、乗継切符や共通フリー切符の導入など、交通機関相互に乗り継ぎしやすい環境づくりを働きかけていきます。

施策④ モビリティ・マネジメント等による住民参加型の公共交通の利用促進

- 公共交通の利用促進を図るためには、住民の積極的な参加が欠かせないことから、県は、市町村や交通事業者等と連携して、地域や学校等におけるモビリティ・マネジメントにより、公共交通の積極的な利用を促進するとともに、パークアンドライド等の活用を促すなど、マイカーから公共交通利用への転換を推進していきます。
- 日立市の地域住民、行政、交通事業者等によるパートナーシップ協定の事例を参考にしながら、地域の実情に即した交通モードの適切な選択・組合せ、サービス水準に応じた住民負担や利用のあり方など、地域との合意に基づく公共交通サービスの展開を後押しします。
- 県や市町村、交通事業者は、県民に対し、各主体による公共交通活性化の取組事例を積極的に情報発信し、幅広い年齢層の県民が主体的に公共交通の利用促進に参加しやすくなるような環境づくりと県民意識の醸成に努めます。
- 鉄道の沿線地域においては、県や沿線市町村等の関係団体が一体となって、沿線住民等に対する利用促進活動を展開し、より一層の利用客の確保に努めます。

施策⑤ 公共交通活性化に向けた情報発信の仕組みづくり

- 県は、県内2次交通の情報提供アプリの導入を検討するなど、幅広く県民や観光客等に対して、わかりやすく県内の公共交通情報を発信する仕組みづくりを進めます。
- また、既存の公共交通ネットワークについても、交通事業者等と連携して、ウェブサイトなどを活用し、運行ダイヤや乗換案内などの情報発信の強化を図ります。

基本方向2 誰もが移動しやすい公共交通の実現

- 本県は可住地面積が広く中小都市が分散する都市構造にあつて、人口密度の低い地域を中心に交通空白地域や交通不便地域が点在していることから、県は、市町村等と連携しながら、NPO等による有償運送など、小規模の輸送需要に対応した生活交通の確保を図ります。
- 誰もが移動しやすいという観点から、高齢者や障害者などの円滑な移動を確保するため、ユニバーサルデザイン化、バリアフリー化など交通環境の整備を図るほか、高校生等の通学利便性の向上などの取組を推進するとともに、東京オリンピック・パラリンピックや茨城国体など、大型イベントへの対応を図ります。

施策① 交通空白地域、交通不便地域における生活交通の確保

- 人口密度が低い地域の小規模な輸送需要に対応するため、県は、NPO等による有償運送の運行、デマンド交通への転換などの運行実証実験やモデル事業の実施により、交通空白地域、交通不便地域（※）で身近な生活交通を確保する市町村を支援していきます。（※鉄道駅から半径1km、バス停から0.5kmより離れた地域）

施策② 多様な交通モードの適切な組合せによる公共交通サービスの展開

- 県内各地において、地域の交通需要や特性に応じて、鉄道や路線バスを基幹交通として、コミュニティバスや乗合タクシー、交通空白地有償運送などの交通手段の役割分担が適切に行われるよう、市町村に対する助言等を行っていきます。
- さらには、乗合タクシーや自転車の有効活用、企業バス、スクールバスの複合的利用、貨客混載など新たな交通の仕組みづくりを検討するとともに、自転車の有効活用にあたっては、利用者の視点から、駅やバス停などの交通結節点における駐輪場設備の充実を図ります。

施策③ 県民が利用しやすい公共交通の運行

- 鉄道や広域・幹線バス路線とそれらに接続するフィーダー（枝線）バス路線、コミュニティバス、乗合タクシーなどの機能的な役割分担と適切な組合せにより、県全体で効率的かつ効果的な公共交通ネットワークの形成を図ります。
- 民間事業者主体で運行する路線バス、タクシー等と市町村主体で運行するコミュニティ交通において、両者の運行ルート・エリアの相互調整や、運行ダイヤや本数などの最適化を図るなど、効率的で利便性の高い公共交通の運行に努めます。

- また、公共交通の運行にあたっては、利用者のニーズ等を踏まえつつ、できるだけ運行頻度を高められるよう、運行体制を工夫するとともに、企業等との連携による割引チケットの提供など、利用者の運賃負担を極力抑えるサービスの仕組みを検討し、県民が利用しやすい交通サービスの提供に努めます。

施策④ ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化の推進

- 県は、市町村や交通事業者等と連携し、鉄道駅舎の橋上化や駅周辺開発等のまちづくりを進める中で、主要な鉄道駅にエレベーターやエスカレーターを設置するなど、利用者のニーズ等を踏まえながら、交通施設のユニバーサルデザイン化、バリアフリー化を推進します。
- また、ノンステップバス車両の導入経費の補助や、タクシー乗務員のユニバーサルドライバー研修の受講料助成など、ハード・ソフトの両面からバス・タクシー業界のユニバーサルデザイン化に向けた取組を支援し、誰もが利用しやすい交通環境づくりを推進します。

施策⑤ 高校生等の通学利便性の向上

- 県は、高校生や大学生などの通学利便性の向上を図るため、市町村や交通事業者等と連携して、バス停から駅までの路線バスのルートやダイヤの見直しや待合環境の改善、通学定期料金の割引等による負担軽減など、通学利用者の利便性向上を図ります。
- 運行ダイヤの設定にあたっては、季節に応じて学生の活動が変化する実態に着目し、利用ニーズに応じて、弾力的に運行時刻や運行本数を設定し、よりの確に通学ニーズへの対応を図ります。
- さらには、学生や保護者等に対する公共交通利用の動機付け、交通事業者の担い手確保の観点から、モビリティ・マネジメントの実施や、交通事業者の仕事の魅力をPRするなどの情報発信に努めます。

施策⑥ 東京オリンピック・パラリンピック、茨城国体など大型イベントへの対応

- 2020年に開催される東京オリンピック・パラリンピックや2019年に開催される茨城国体などの大型イベントの開催期間において、多くの方々が国内外から来県することから、他県等の対応事例を情報収集し、関係者間で情報共有を行うなど、一時的かつ局所的に急増する交通需要への対応を検討していきます。
- 東京オリンピック等を契機として、特に外国人の観光誘客が期待されることから、交通事業者等と連携して、茨城空港や主要な鉄道駅等の交通拠点における案内・誘導

表示の改良や情報発信の多言語化など、観光客の円滑な移動に資する案内機能の充実に努めます。

基本方向3 持続可能で安全性・利便性の高い交通サービスの提供

- 国の補助制度等を活用しながら、切迫する大規模自然災害や鉄道インフラの老朽化に対する備えを強化し、持続可能で安全性の高い交通インフラの整備を推進するとともに、BRTなどの新しい交通システムの導入によるコンパクトなまちづくりを後押しします。
- また、利便性の高い交通サービスの実現に向けて、交通系ICカードの利用拡大などの働きかけ、低炭素化、省エネ化等の新技術を活用した環境負荷に配慮した交通環境づくり、交通関係者の人材育成など、交通サービス全体のレベルアップに向けた取組を推進します。

施策① ハード・ソフト両面からの安全対策の推進

- 県は、引き続き国や市町村等と連携しながら、鉄道事業者に対する補助制度を活用した安全設備等の整備や老朽化施設等の計画的な更新、さらには、交通インフラ等の長寿命化に向けた施設の補修・補強など、ハード面の耐震化や安全対策を積極的に推進します。
- また、災害時における利用者の安全確保や避難誘導を円滑に行うため、交通事業者等による防災訓練を定期的実施するとともに、鉄道事業者による踏切事故防止キャンペーンやかけ込み乗車防止キャンペーンの実施や、バス事業者による乗り方教室や交通安全教室の開催など、引き続き安心安全な公共交通の実現に向けたソフト面からの取組を推進します。

施策② BRTなど新しい交通システムの導入

- 人口密度が高く、交通量が多い都市部においては、市町村や交通事業者と連携しながら、定時性、速達性が確保されるバス専用道タイプのBRTなど新しい交通システムの導入を促進し、コンパクトシティの実現に資する交通まちづくりを推進します。
- また、LRTについても、先進事例の調査研究等を実施しながら、その導入可能性について検討を進めます。

施策③ 交通系ICカードの利用拡大とバスロケーションシステムの普及促進

- 県は、路線バスにおける交通系ICカードの導入事例や、利用者がリアルタイムで

バス運行情報を確認できるバスロケーションシステムの導入事例などを関係者間で情報共有するなど、交通事業者等に対して、これらの利用拡大と普及促進を働きかけていきます。

- また、交通事業者間のＩＣカードの共通化や情報提供システムの統一化などの交通の情報インフラについても、県主導で交通事業者や市町村等の関係者からなる検討の場を設置し、利用者目線からの課題認識を共有しながら、具体的な対応を協議していきます。

施策④ 新技術等による環境性能を備えた車両の導入

- 交通分野における環境負荷への軽減を図るため、電気自動車や燃料電池などの新技術を活用したバス車両、鉄道車両の導入事例等の情報収集を行い、関係者間で情報を共有するなど、その普及に向けた取組を推進します。

施策⑤ 公共交通関係者を対象とした研修会等の実施

- 県は、国などに協力を求めながら、交通事業者や市町村などの関係者を対象として、他県等の先進事例や優良事例の研修会や、新制度や新技術等の勉強会を開催するなど、公共交通関係者のレベルアップに向けた人材育成に取り組みます。

基本方向 4 県内外の地域間を結ぶ広域交通ネットワークの強化

- 人口減少下にあっても、本県の優れた地域資源の魅力や特徴を活かし、国内外との広域的な観光交流をより一層促進するため、地域公共交通と連携しながら、人の交流を支える公共交通の充実を図ります。
- 北関東の空の玄関口としての茨城空港の路線の維持・拡充を図るとともに、東京方面への鉄道ネットワークの強化や成田・羽田空港との相互アクセス向上、高速バス路線の充実など、県内外の地域間を結ぶ広域交通ネットワークの強化を図ります。

施策① 常磐線の東京駅、品川駅乗り入れ本数の増加

- 県は、沿線自治体等と一体となって、首都圏の主要駅における観光キャンペーンの展開など、常磐線の東京駅・品川駅乗り入れ本数の増加に向けた取組を推進するとともに、鉄道事業者に対する要望活動を実施していきます。

施策② つくばエクスプレスの東京延伸等による利便性の向上

- 新幹線駅等と直結した鉄道ネットワークの構築により、日本有数の研究開発拠点「つ

くば」と全国の研究開発拠点との活発な交流を促進するため、つくばエクスプレスの東京延伸について、関係調査等を踏まえた国や関係都県等との協議・調整など、その実現に向けた取組を推進していきます。

- また、つくばエクスプレスのさらなる利便性向上を図るため、鉄道事業者に対して、混雑緩和のための輸送力増強や、利用者目線からの輸送サービスの改善など、より一層のサービスの高品質化を働きかけていきます。

施策③ 茨城空港の利活用促進と成田・羽田空港へのアクセス交通の充実

- 茨城空港の路線の拡充や増便などにより、さらなる利活用の促進を図るとともに、高速バスによる成田空港アクセスや、上野東京ライン開業で直結した品川駅から京急エアポート快特・急行利用による羽田空港への鉄道アクセスなど、成田・羽田空港へのアクセスの充実を図ります。

施策④ 高速バスネットワークの充実

- 県内外の主要都市との交流促進を図るため、国内の主要都市や観光拠点などと県内各地を結ぶ高速バスネットワークの充実を図ります。
- また、国や県バス協会などと連携しながら、高速バスの安全性・信頼性を確保するため、バス事業者による運輸安全マネジメントの実施など、安全管理・運行管理体制の強化を促していきます。

施策⑤ 茨城県西南部地域における東京直結鉄道の整備に向けた環境づくり

- 県西南部地域と東京都心方面を直結する鉄道（地下鉄8号線）等について、地元市町等と連携して、将来的な整備を見据えた必要な環境づくりを進めていきます。

施策⑥ 広域交通の結節点からの二次交通の充実

- 県内外の交通利用者が円滑に目的地まで移動できるよう、茨城空港や水戸駅、つくば駅、水郷潮来バスターミナルなど、広域交通の結節点から目的地となる観光やビジネスの拠点までの二次交通の充実を図ります。

2 施策の推進方策

(1) 推進体制

本指針の推進にあたっては、公共交通をみんなで支えるという基本認識のもとで、県が自らの役割を果たすことはもとより、市町村や国等の行政機関、交通事業者、県民・事業所などの多様な主体が指針の理念や目標をしっかりと共有し、互いに連携・協働して、人が輝く元気で住みよい「いばらき」を支える交通ネットワークを構築していきます。

【役割分担】

主体	主な役割
茨城県	<ul style="list-style-type: none"> ○ 県域全体の公共交通ビジョンの明示と本指針の推進 ○ 広域的な交通ネットワークの形成 ○ 県域全体への波及効果が期待される先進的なモデル事業の実施 ○ 地域交通の現状や課題などを整理、分析し、関係者間で情報共有 ○ 各種統計データや先進事例・優良事例の情報提供 ○ 公共交通関係者向けの研修会、勉強会の開催
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域公共交通網形成計画等の策定、実施 ○ 地域公共交通の確保・維持 ○ 市町村域内の地域公共交通ネットワークの整備 ○ コミュニティ交通の運行
国	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域の実情や課題等に対応した法制度の整備 ○ 交通事業者や自治体等による交通インフラ整備事業などに対する財政支援措置
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○ 住民ニーズに対応した安全で快適な交通サービスの提供 ○ 交通施設のユニバーサルデザイン化、バリアフリー化の推進 ○ 環境性能を備えた新しい車両等の導入 ○ 利用者の視点から利便性の向上
県民	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自家用車利用の抑制と公共交通の積極的な利用 ○ モビリティ・マネジメントへの積極的な参加 ○ 地域交通を守り育てるための地域ぐるみの取組
事業所	<ul style="list-style-type: none"> ○ 通勤者や来訪者に対する公共交通利用の啓発や働きかけ ○ 公共交通利用者に対するインセンティブ付与による協力 ○ 企業バスの複合的利用の検討

(2) 数値目標

本指針で掲げた施策の進捗状況を把握し、適切に進行管理を行うため、「企画・立案」(Plan)「実施」(Do)「分析・評価」(Check)「改善」(Action)のPDCAマネジメントサイクルを用いて、次の定量的な指標により、施策の進捗状況を毎年度分析・評価し、事業の見直しや新たな事業の企画立案などに活用していくこととします。

【数値目標一覧】

施策との関係		指標名	単位	現状値	目標値
1 まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築					
創生	地域公共交通網整備に関する市町村の取組状況（施策①）	地域公共交通網形成計画策定市町村数	市町村	2 (H26)	37 (H31)
総合	地域コミュニティ交通の整備状況（施策①）	乗合バス・タクシーの人口千人当たり利用者数	人	13,126 (H26)	現状維持 (H32)
	県全体の公共交通利用促進の取組状況（施策④）	県内公共交通全体の年間利用者数（輸送人員）	百万人	181 (H25)	現状より増加 (H32)
2 誰もが利用しやすい公共交通の実現					
創生	交通空白地解消に向けた取組状況（施策①）	交通空白地解消の担い手となる事業者数	団体	5 (H26)	10 (H31)
創生	地域公共交通の確保、維持に関する取組状況（施策②）	コミュニティ交通の利用者数	万人/年	295 (H26)	320 (H31)
創生		水郡線でデータが取れるすべての駅（常陸太田駅など9駅）の1日平均乗車人員の合計	千人/日	4 (H26)	現状維持 (H31)
	ユニバーサルデザイン化、バリアフリー化の取組状況（施策④）	主要鉄道駅（1日あたり平均利用者数3,000人以上）の段差解消率	%	86 (H26)	100 (H32)
		ノンステップバス車両の導入率（※）	%	43 (H26)	70 (H32)

- ・ 表中、「創生」は茨城県まち・ひと・しごと創生総合戦略に掲載した重要業績評価指標（KPI）
- 「総合」は、茨城県総合計画の施策で掲げた数値目標と同じ目標値を記載しています。

※ ノンステップバス車両数 ÷ (乗合バス総車両数 - 移動円滑化基準適用除外認定車両数)

参 考 資 料 編

1	用語の説明	23
2	県内の公共交通データ	25
	(1) 鉄道	
	(2) 乗合バス	
	(3) タクシー	
	(4) 市町村のコミュニティ交通	
	(5) BRT	
	(6) 自家用有償旅客運送	
3	県内市町村データ	30
	(1) 人口増加率	
	(2) 高齢化率	
	(3) 計画策定状況	
	(4) コミュニティ交通の運行状況	
4	取組事例	37
	(1) 上野東京ライン開業	
	(2) ひたちなか海浜鉄道の新駅設置	
	(3) 日立市パートナーシップ事業	
	(4) 霞ヶ浦広域バス	
	(5) 牛久市のモビリティ・マネジメント	
	(6) 龍ヶ崎市の路線バス昼間割引運賃制度	
	(7) 路線バスの交通系ICカード導入	
	(8) 五霞町の交通空白地有償運送	
5	茨城県公共交通活性化指針策定委員会	43
	(1) 委員名簿	
	(2) 検討経緯	
	(3) 現指針の施策実施状況	
	(4) 数値目標の達成状況	

1 用語の説明

<ア行>

ICカード

カードリーダーにタッチするだけで鉄道や路線バス、タクシーなどの運賃を支払うことができるIC（集積回路）が組み込まれたカード。

LRT (Light Rail Transit)

低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた機能を有する次世代型の軌道系交通システム。

NPO

営利を目的とせず、市民が主体となって社会貢献活動を組織的かつ継続的に行う民間の事業体のこと。

<カ行>

貨客混載

旅客輸送モードで一部貨物を輸送すること。現行制度上は、バス、トラック事業者等が一定の条件の下で認められている。

交通空白地域

概ね鉄道駅より1km以遠、バス停より500m以遠を目安とする、自宅の近くに公共交通機関の路線がない地域。

コミュニティバス

地域住民の福祉に寄与することを目的として、地方公共団体が運行に関与している乗合バス。

<サ行>

シームレス

「継ぎ目のない」という意味で、利用者が複数の交通機関を円滑に乗り継ぎできるような仕組み。

<タ行>

デマンド交通

あらかじめ路線やダイヤを定めず、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行うバスやタクシー。オンデマンド交通。

<ナ行>

ノンステップバス

車椅子やベビーカーなどでも利用しやすいよう、床面を低くして乗降口の段差(ステップ)をなくした低床バス。

<ハ行>

パーク・アンド・ライド

自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、付近の駐車場に駐車した後、鉄道やバス等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう方法。

バスロケーションシステム

G P S等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンなどで利用者に情報提供するシステム

バリアフリー

高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。

B R T (Bus Rapid Transit)

連節バス、P T P S (公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、定時性・速達性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。

フィーダーバス路線

交通網において、幹線（主に鉄道を指す）と接続して支線の役割をもって運行される路線バスのこと。

<マ行>

モビリティ・マネジメント

渋滞や環境等の問題に配慮しつつ、過度な自家用車利用に依存する状態から、公共交通や自転車などを賢く利用する方向へ自発的な転換を促すように、住民や団体・地域を対象にコミュニケーションを中心として働きかける取組。

<ヤ行>

自家用有償旅客運送

N P O等が、単独では公共交通機関を使用して移動することが困難な人に対して、営利とは認められない範囲の対価で、自家用車を使用して行う輸送サービス。

ユニバーサルデザイン

高齢者や障害者などを含め、誰もが同じように快適に利用できるように、まちづくりや商品開発の設計段階からデザインすること。

<ラ行>

旅客輸送分担率

旅客輸送の輸送機関（バス・自家用車・鉄道等）別の分担割合のこと。

2 県内の公共交通データ

(1) 鉄道

鉄道は6事業者・11路線が運行中

【鉄道事業者と路線の概要】(平成26年度)

事業者 (本社所在地)	路線	区間	営業 キロ	駅数	輸送人員 (千人)
東日本旅客鉄道 (東京都渋谷区)	常磐線	取手～大津港	141.3	29	98,350
	水戸線	小田林～友部	45.3	15	7,615
	水郡線	水戸～下野宮	62.0	21	4,844
		上菅谷～常陸太田	9.5	6	—
	鹿島線	潮来～ 鹿島サッカースタジアム	12.2	4	—
	東北本線	古河	8.2	1	—
首都圏新都市鉄道 (東京都台東区)	つくば エクスプレス	守谷～つくば	24.2	6	20,769
関東鉄道 (土浦市)	常総線	取手～下館	51.1	25	9,905
	竜ヶ崎線	佐貫～竜ヶ崎	4.5	3	869
ひたちなか海浜 鉄道(ひたちなか市)	湊鉄道線	勝田～阿字ヶ浦	14.3	9	940
鹿島臨海鉄道 (大洗町)	大洗鹿島線	水戸～ 鹿島サッカースタジアム	53.0	15	2,109
真岡鐵道 (栃木県真岡市)	真岡線	下館～ひぐち	6.6	4	993

※ 鉄道事業者のデータをもとに茨城県企画部企画課交通対策室まとめ

鉄道駅数には、他路線との重複を含む。

常磐線、水戸線、水郡線、つくばエクスプレス線(上記区間の1日平均輸送人員×365日)

(2) 乗合バス

乗合バスは12事業者・937系統（ほか高速バスが24系統）が運行中

【バス事業者の概要】（平成26年度）

	事業者	県内の主な運行地域	系統数	輸送人員 (千人)
県内 本社	関東鉄道	水戸 土浦 石岡 龍ヶ崎 下妻 常総 取手 牛久 つくば 鹿嶋 守谷 坂東 稲敷 神栖 つくばみらい 小美玉 茨城 阿見	258	19,756
	茨城交通	水戸 常陸太田 笠間 ひたちなか 常陸大宮 鉾田 茨城 大洗 城里 東海 太子	324	9,833
	日立電鉄交通サービス	日立 常陸太田 高萩 北茨城	132	3,966
	関鉄グリーンバス	水戸 石岡 行方 鉾田 小美玉 茨城	65	1,309
	関鉄観光バス	土浦 潮来 かすみがうら	20	170
	関鉄パープルバス	土浦 下妻 つくば	17	544
	大利根交通自動車	取手 利根	21	863
	椎名観光バス	日立 高萩	33	93
	昭和観光自動車	坂東	5	12
県外 本社	ジェイアールバス関東	水戸 土浦 牛久 つくば 美浦 阿見	27	1,570
	茨城急行自動車	古河 坂東	21	340
	朝日自動車	古河 五霞 境	14	1,898
合 計			937	40,347

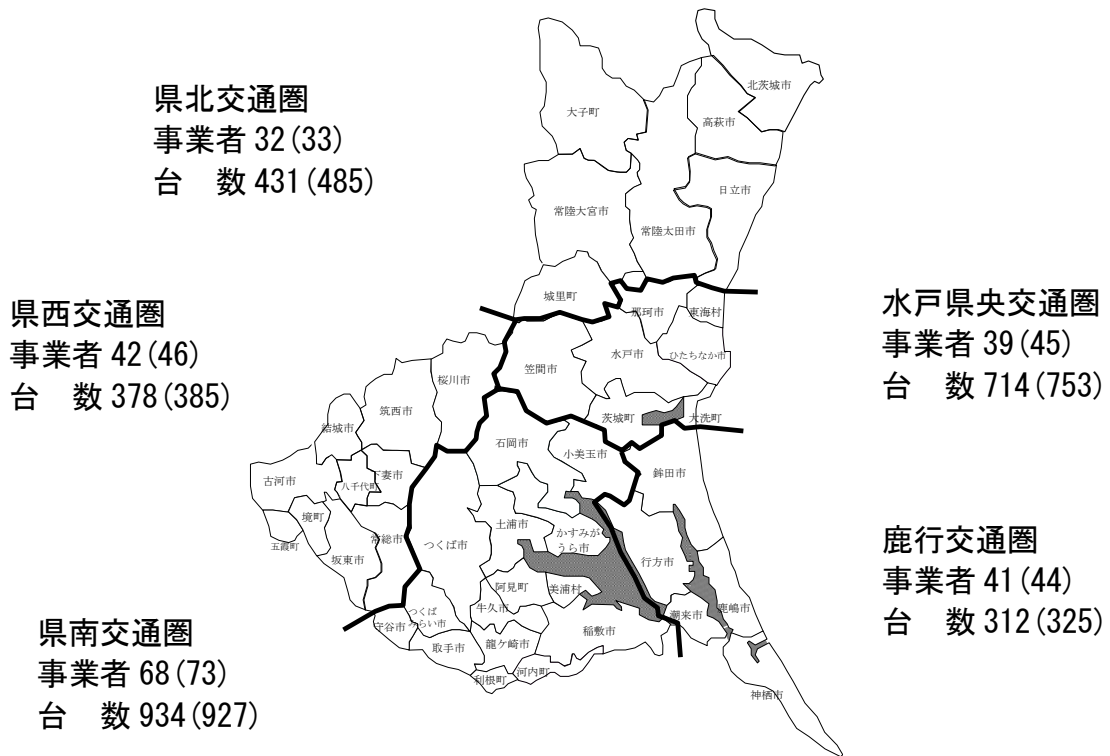
※ バス事業者のデータをもとに茨城県企画部企画課交通対策室まとめ

(3) タクシー

県内タクシーは 477 社 3,157 台（うち福祉限定 241 社 282 台），そのうち協会加入は 226 社 2,775 台（うち福祉限定 4 社 6 台）が運行中

【タクシーの交通圏別事業者数・車両数】（平成 26 年度）

※（ ）内は協会未加入の事業者も含めた全体の合計



※福祉タクシーのみの事業者

事業者 4 (241)
台数 6 (282)

※各交通圏に営業所を有する事業者数（複数の交通圏で営業している事業者あり）

資料：関東運輸局茨城運輸支局
県ハイヤー・タクシー協会

【タクシーの輸送人員】

(単位：千人)

H20 年度	H21 年度	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度
14,973	13,349	12,824	12,409	12,506	12,158

* 資料：(財)運輸振興協会「数字で見る関東の運輸の動き」

【タクシー事業者の運送収入】

(単位：百万円)

H20 年度	H21 年度	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度
18,064	16,088	15,891	16,301	15,196	14,695

* 資料：(財)運輸振興協会「数字で見る関東の運輸の動き」

(4) 市町村のコミュニティ交通（平成28年3月1日現在）

市町村名	コミュニティバス（有料）	乗合タクシー	交通空白地域有償運送	循環バス福祉バスなど（無料）
水戸市				
日立市		○	○	
土浦市	○	○		
古河市	○	○		
石岡市		○		
結城市				○
龍ヶ崎市	○	○		
下妻市				
常総市		○		
常陸太田市	○	○	○	○
高萩市	○			
北茨城市	○			
笠間市		○		
取手市	○			○
牛久市	○		○	
つくば市	○	○		
ひたちなか市	○			
鹿嶋市	○			
潮来市				○
守谷市	○			
常陸大宮市		○		○
那珂市	○	○		
筑西市		○		
坂東市	○	○		
稲敷市	○			
かすみがうら市		○		
桜川市		○		
神栖市		○		
行方市		○		
鉾田市		○		
つくばみらい市	○	○		○
小美玉市	○			
茨城町				
大洗町	○			
城里町		○		
東海村		○		
大子町				○
美浦村		○		
阿見町		○		
河内町	○			
八千代町				○
五霞町	○		○	
境町				
利根町		○		○
市町村数	20	24	4	9

資料：茨城県企画部企画課交通対策室まとめ

(5) BRT

① かしてつBRT

石岡市及び小美玉市が鹿島鉄道線跡地にバス専用道を整備し、平成22年8月に開業。平成26年度の1日平均利用者数は901人。

< BRT専用道整備事業概要 >

全体区間	石岡駅～旧常陸小川駅 (7.1km)	
事業化区間	石岡駅～旧四箇村駅 (5.1km)	
事業費	約8.4億円	県0.8億円 石岡市4.7億円 小美玉市2.9億円 ※ 県は、信号・規制看板・国道交差点改良を実施

※ 旧四箇村駅～小川駅間は沿線人口が少ないことから、利用状況等を見ながら事業化を検討

② ひたちBRT

日立市が日立電鉄線跡地にバス専用道を整備し、平成25年3月に第I期区間（おさかなセンター～大甕駅間）が開業。現在、第II期区間（大甕駅～常陸多賀駅間）を整備中。平成26年度の1日平均利用者数は491人。

< 事業計画 > 全体事業費見込 43.5億円 ※ 第I期 5.5億円

	運行区間	BRT	開業時期
第I期	おさかなセンター～大甕駅	2.7km (うち専用道 1.3km)	H25.3 開業
第II期	大甕駅～常陸多賀駅	5.2km (うち専用道 5.0km)	H28 年度予定
第III期	JR常陸多賀駅～JR日立駅	4.5km (うち専用道 2.2km)	H32 年度予定

(6) 自家用有償旅客運送

県内における交通空白地有償運送の運行地域は、日立市、常陸太田市、牛久市、五霞町の4市町で5事業者（常陸太田市は2事業者）が運行中。

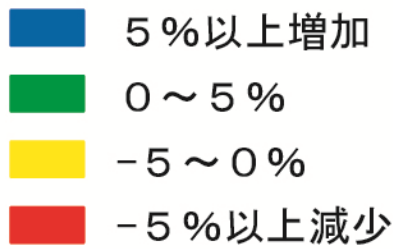
< 県内における交通空白地有償運送の運行状況（平成26年度） > (単位：人)

	運行者名	市町村名	運行開始	年間輸送人員
1	NPO 助け合いなかさと	日立市 (中里地区)	H20.10	5,689
2	NPO アイタク太田	常陸太田市 (里美地区)	H19.9	1,824
3	常陸太田市商工会	常陸太田市 (里美地区)	H17.10	706
4	NPO サンライズ	牛久市 (東部の一部地区)	H23.4	1,272
5	五霞町社会福祉協議会	五霞町 (町内全域)	H18.10	2,078

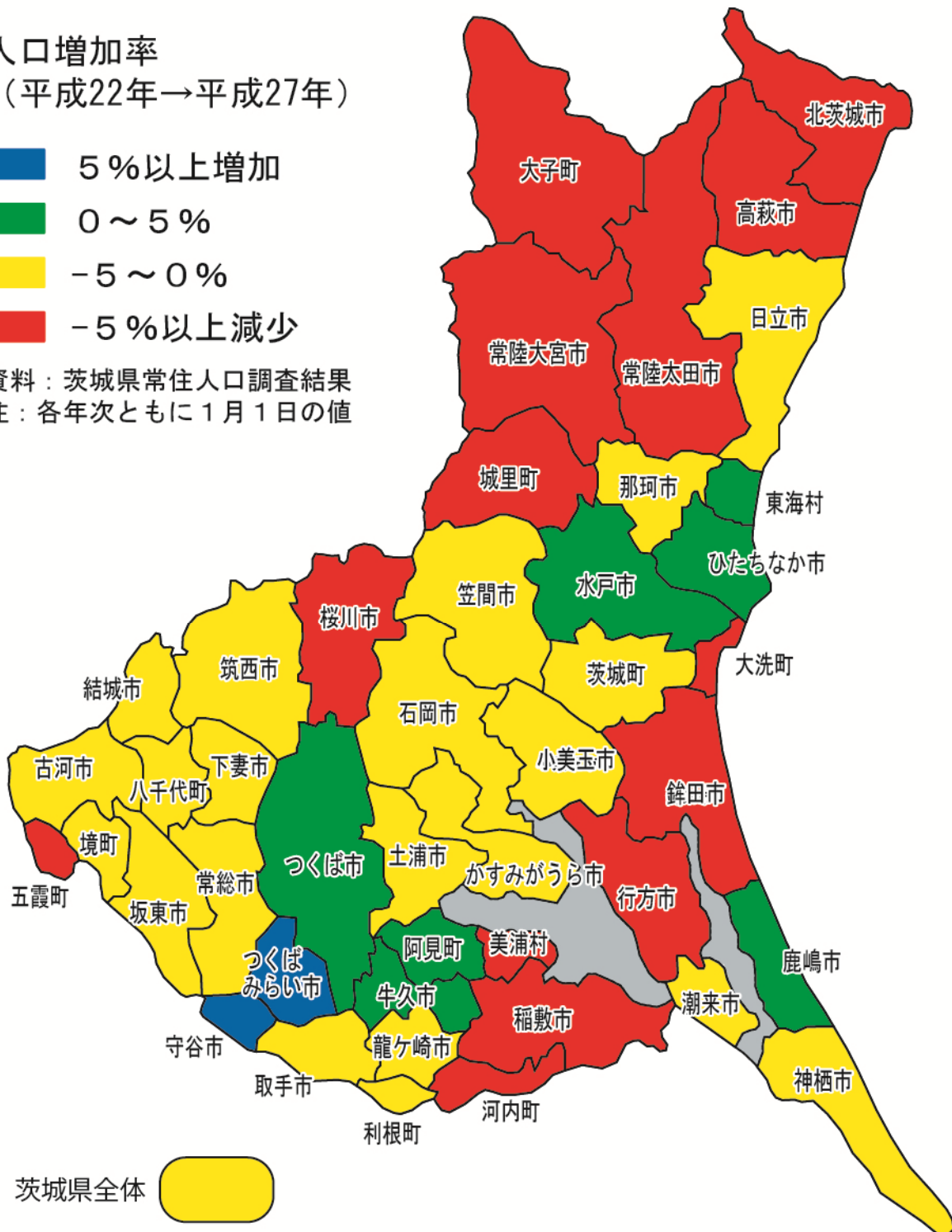
3 県内市町村データ

(1) 人口増加率

人口増加率
(平成22年→平成27年)



資料：茨城県常住人口調査結果
注：各年次ともに1月1日の値

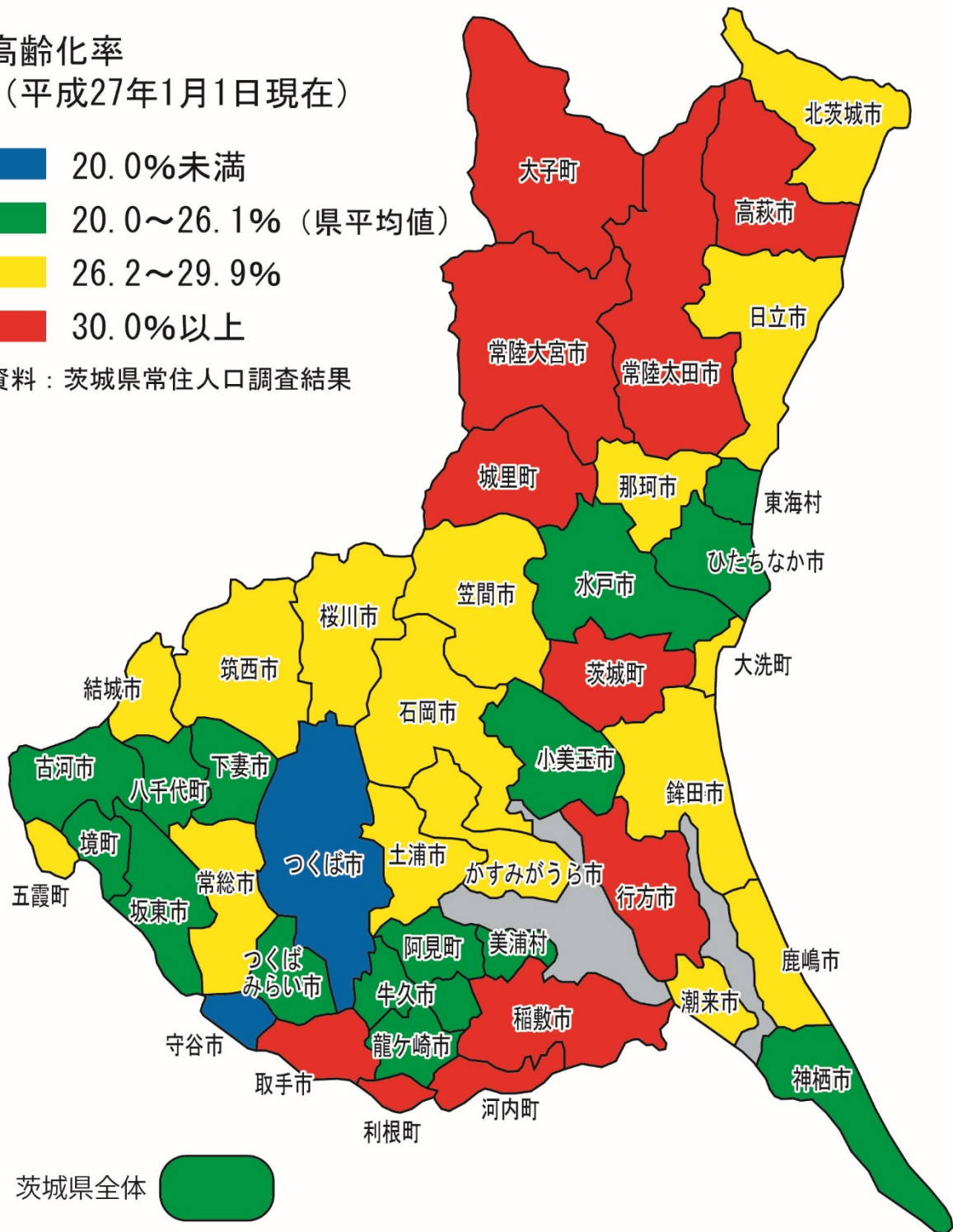


(2) 高齢化率

高齢化率
(平成27年1月1日現在)

- 20.0%未満
- 20.0~26.1% (県平均値)
- 26.2~29.9%
- 30.0%以上

資料：茨城県常住人口調査結果



(3) 計画策定状況

市町村名	地域公共交通 総合連携計画等 策定済	地域公共交通網形成計画		
		平成 26 年度 策定済	平成 27 年度 策定中	平成 28 年度 以降予定
水戸市			○	
日立市	○		○	
土浦市	○			○
古河市	○			
石岡市	○			
結城市				
龍ヶ崎市	○			○
下妻市			○	
常総市	○			
常陸太田市	○		○	
高萩市				○
北茨城市				
笠間市				
取手市	○			
牛久市	○		○	
つくば市	○		○	
ひたちなか市	○			○
鹿嶋市				○
潮来市				○
守谷市	○			
常陸大宮市	○			○
那珂市	○			
筑西市				○
坂東市	○			
稲敷市	○			○
かすみがうら市	○		○	
桜川市				○
神栖市			○	
行方市	○		○	
鉾田市				○
つくばみらい市				
小美玉市	○			○
茨城町				
大洗町				
城里町				○
東海村		○		
大子町			○	
美浦村				○
阿見町	○			○
河内町				○
八千代町				
五霞町		○		
境町				
利根町				
合 計	20	2	10	16

資料：茨城県企画部企画課交通対策室まとめ

(4) コミュニティ交通の運行状況

①コミュニティバス（平成26年度）

	基本運賃 (円/回)	運行経費（千円）			輸送人員 (人/年)	運行 ルート 数
		経費	うち 運賃収入	うち 市町村負担		
土浦市 まちづくり活性化バス キララちゃん	100 円	46,822	14,614	29,452	158,666	3
古河市 循環バスぐるりん号	100 円	42,677	12,178	30,472	123,357	4
龍ヶ崎市 龍ゆう・龍ぐうバス	100 円	63,737	15,174	48,563	182,585	7
常陸太田市 市民バス	200 円	38,388	5,841	32,547	32,014	11
高萩市 コミュニティバス	150 円	7,817	874	6,918	6,915	5
北茨城市 市内巡回バス	100 円	32,400	5,246	27,154	58,554	7
笠間市 かさま観光周遊バス	100 円 (200 円/日)	7,998	2,199	2,400	24,444	1
取手市 コミュニティバス	100 円	82,795	14,240	68,497	224,911	8
牛久市 かっぱ号	100 円 (200 円/日) 通勤は 170 円	76,461	26,604	35,454	272,460	8
つくば市 つくバス	距離割 3 段階 初乗り 200 円 上限 400 円	394,393	172,714	221,400	888,032	6
ひたちなか市 スマイルあおぞらバス	100 円	84,762	12,986	71,776	152,694	6
鹿嶋市 コミュニティバス	大人 300 円 こども 150 円	39,381	13,555	20,000	51,812	3
那珂市 ひまわりバス	100 円	12,793	723	12,061	11,855	4
坂東市 コミュニティバス	100 円	17,883	1,748	16,135	21,061	6
稲敷市 コミュニティバス	200 円	22,953	2,041	20,912	11,097	2

	基本運賃 (円/回)	運行経費 (千円)			輸送人員 (人/年)	運行 ルート 数
		経費	うち 運賃収入	うち 市町村負担		
つくばみらい市 コミュニティバス	200 円	23,452	3,857	19,595	29,680	13
小美玉市 市内循環バス	200 円 (500 円/日)	36,288	2,014	0	17,966	4
大洗町 海遊号	100 円	17,306	4,808	14,000	59,420	10
大洗町 なっちゃん号						2
河内町 コミュニティバス	100 円	8,941	1,225	7,710	13,738	1
五霞町 コミュニティ交通	200 円	15,465	1,283	7,644	8,663	6

資料：茨城県企画部企画課交通対策室まとめ

②乗合タクシー（平成 26 年度）

	運行形態	基本運賃 (円/回)	運行経費（千円）			輸送人員 (人/年)
			運行経費	うち 運賃収入	うち 市町村負担	
日立市 坂下地区 「みなみ号」	定時・ 定路線	200 円	6,205	873	4,049	4,370
土浦市 のりあいタクシー土浦	デマンド	1500 円	26,986	11,666	10,350	23,332
古河市 デマンド交通 「愛・あい号」	デマンド	300 円	59,067	9,558	40,392	28,109
石岡市 乗合いタクシー	デマンド	300 円	65,650	9,947	55,703	47,250
龍ヶ崎市 乗合タクシー	デマンド	500 円	3,947	769	2,407	1,782
常総市 予約型乗合交通 ふれあい号	デマンド	250 円	49,265	5,613	46,233	22,051
常陸太田市 乗合タクシー	デマンド	300 円	13,586	2,192	9,794	7,533
笠間市 デマンドタクシー かさま	デマンド	300 円	65,902	15,204	50,698	49,303
つくば市 乗合タクシー 「つくタク」	デマンド	同一地区 300 円 地区外 300 円又は 1,300 円	121,235	9,706	110,986	50,865
常陸大宮市 予約制乗合タクシー	デマンド	300 円	43,952	2,538	41,413	10,040
那珂市 デマンド交通 ひまわりタクシー	デマンド	300 円	22,318	3,867	18,451	14,549
筑西市 デマンド交通 「のり愛くん」	デマンド	300 円	65,700	11,001	54,696	37,715
坂東市 デマンド型交通	デマンド	300 円	16,767	2,150	14,617	7,456

	運行形態	基本運賃 (円/回)	運行経費 (千円)			輸送人員 (人/年)
			運行経費	うち 運賃収入	うち 市町村負担	
かすみがうら市 デマンド型乗合タクシー	デマンド	400 円	32,828	2,667	30,161	14,159
桜川市 デマンド型乗合タクシー	デマンド	300 円 最大 600 円	36,205	5,778	30,241	20,080
神栖市 デマンド型乗合タクシー	デマンド	300 円	52,608	9,030	43,577	30,174
行方市 デマンド型乗合タクシー 行方ふれあい号	デマンド	500 円	27,132	4,889	2,243	17,270
鉾田市 乗合自動車	デマンド	300 円	11,059	1,480	9,579	5,114
つくばみらい市 デマンド型乗合タクシー みらいくん	デマンド	500 円	17,616	1,681	2,373	4,219
城里町 デマンド型乗合タクシー ふれあいタクシー	デマンド	300 円	23,643	3,738	19,904	13,377
東海村 デマンドタクシー あいのりくん	デマンド	300 円	54,472	9,797	44,675	45,128
美浦村 やまゆりタクシー	デマンド	300 円	14,040	1,802	14,040	5,487
阿見町 デマンドタクシー あみまるくん	デマンド	400 円	28,996	3,021	17,871	10,963
利根町 ふれ愛タクシー	デマンド	300 円 最大 500 円	16,040	2,067	13,973	13,376
日立市 中里地区 「なかさと号」	デマンド	300 円	5,735	775	2,027	5,689
五霞町 過疎地有償運送 (五霞町)	デマンド	700 円	6,853	1,296	4,148	2,568

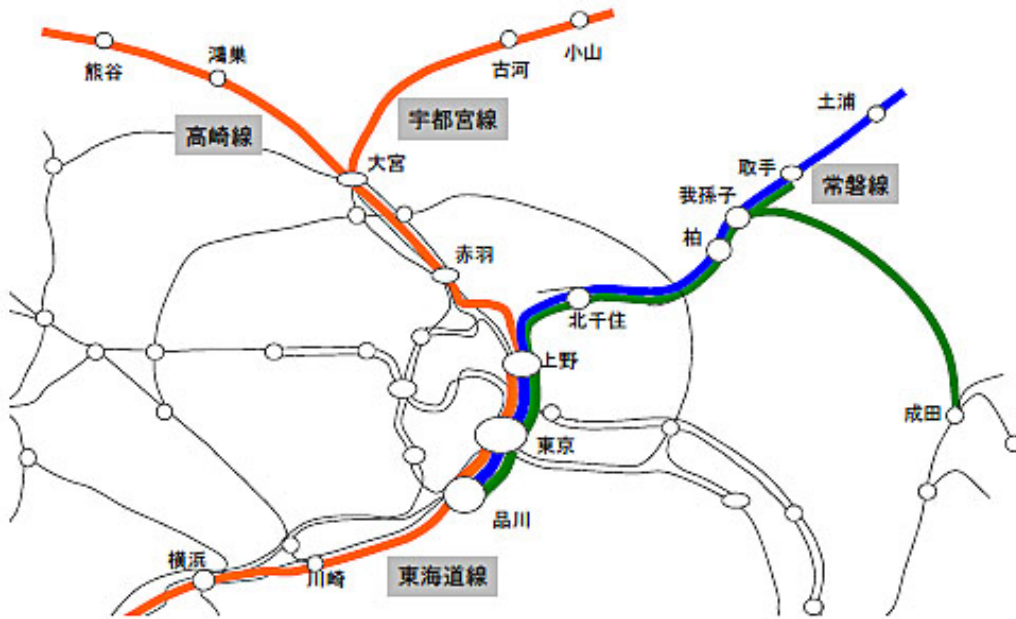
資料：茨城県企画部企画課交通対策室まとめ

4 取組事例

(1) 上野東京ライン開業

平成 27 年 3 月ダイヤ改正で「上野東京ライン」が開業し、常磐線の一部列車が東京駅、品川駅に乗り入れが開始された。

<上野東京ライン運行体系イメージ>



(2) ひたちなか海浜鉄道の新駅設置

平成 26 年 10 月にひたちなか海浜鉄道湊線の新駅「高田の鉄橋駅」が開業し、地域住民の利便性が向上した。



(3) 日立市パートナーシップ事業

①導入の経緯

バスの利用者が減少傾向にある中、諏訪地区の自治会長が地区住民の高齢化に伴い、車を運転できない住民にとってバスが無くなると大変になるとの危機感から市に相談し、公共交通の維持確保に向け協働で取り組んでいくこととなった。

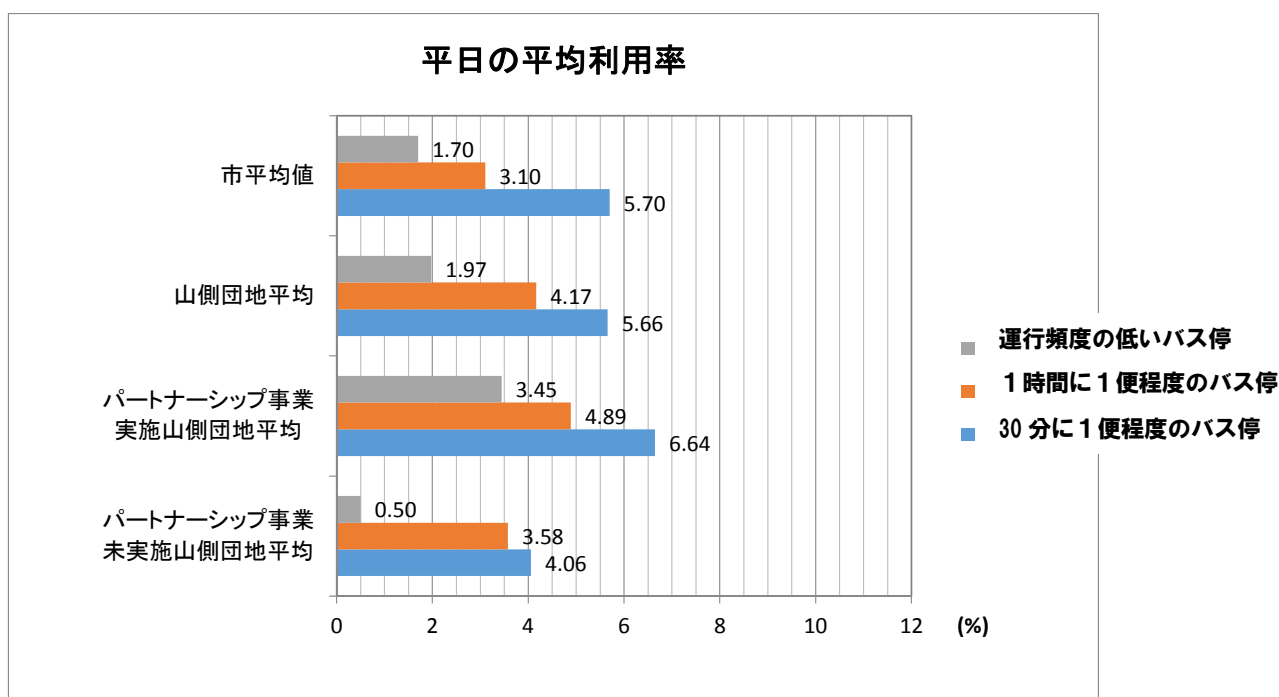
②実施状況

市街地外縁部に位置する山側団地5地区（諏訪、高鈴、中丸、塙山、青葉台堂平）において、役割分担や費用負担、利用の目標値を明記したパートナーシップ協定を締結し、路線バスを運行中。上記5地区の路線は他の路線よりも利用率（圏域人口あたりのバス乗降者数の割合）が高い状況。

	主な役割
地域住民	地域一丸となった乗車促進運動（ノーマイカー運動など）
バス事業者	期間内はバス廃止、縮小、減便しない（現行サービスは最低限維持） 住民ニーズに応じた運行サービスの見直し （ルートの変更、団地内フリー乗降、増便など）
日立市	実証運行費用支援（協定に基づく増便等の費用を3か月支援） ※次年度以降は運行費支援あり（路線の赤字額の内4往復/日分を支援） 地域住民の利用促進活動費用の支援、実証運行のPR

③パートナーシップ事業実施地区のバス利用率

※バス利用率は、圏域人口あたりの平日1日のバス乗降客数の率



資料：日立市資料

(4) 霞ヶ浦広域バス

かつて関鉄観光バスが当該ルートで運行していたが、利用者の減少による採算の悪化により平成21年3月末をもって廃止された。

沿線には医療施設や公共施設、観光・商業施設などが点在し、潜在的需要があるものと考えられることから、霞ヶ浦広域バスとして、県の広域路線バス活性化モデル事業を活用し、平成24年6月より運行を開始。(運行事業者：関鉄グリーンバス)

初年度は県及び関係市が運行費を補助し、現在は国の地域内フィーダー系統補助金を活用するとともに、かすみがうら市、土浦市、行方市の沿線3市とバス事業者が協定を締結し、3市で650万円を上限に赤字支援を行い運行を継続中。(徐々に利用者が増加、増便も検討中)

<路線概要>

運行開始	平成24年6月1日	
運行ルート	土浦駅－土浦協同病院－かすみがうら市内－玉造駅 (総延長 25.2km)	
運行回数	1日5往復	
委託先	関鉄グリーンバス(株)	
利用実績	H24：55.5人/日(5.5人/便) ※6月～3月	
	H25：58.9人/日(5.9人/便)	H26：69.6人/日(6.9人/便)



(出典：関鉄グリーンバスホームページ)

<参考> 広域路線バス活性化モデル事業 (事業期間 H23, 24 年度)

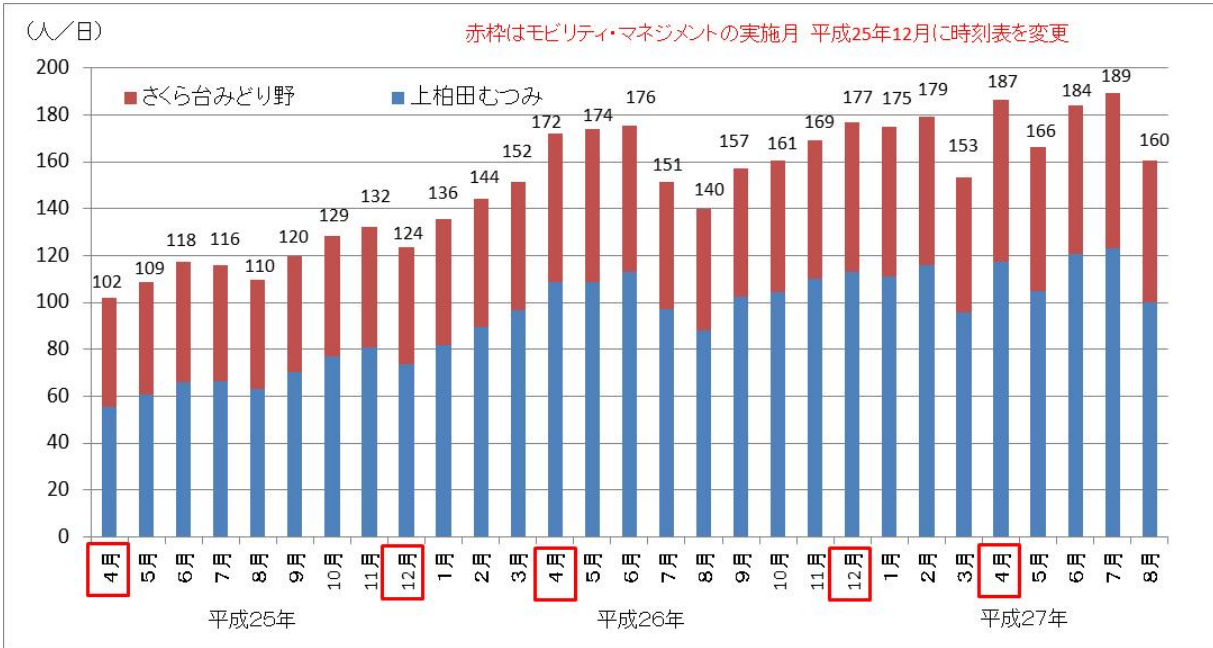
複数市町村にまたがる広域交通の維持確保について、県が民間事業者によるモデル的な実証運行を支援することにより、地域の潜在的ニーズを顕在化させ、民間事業者による安定的な自主運行につなげることを目的とした事業。(H24 県補助額 8,276 千円)

(5) 牛久市のモビリティ・マネジメント

牛久市では、平成 25 年 4 月の「コミュニティバスかっぱ号通勤ライナー」の導入以降、年 2 回のモビリティ・マネジメントを継続的に実施中。

モビリティ・マネジメントでは、沿線地域住民に公共交通利用の啓発冊子と路線図・時刻表、お試し乗車券を掲載したリーフレットを配布。（利用者数は増加傾向）

＜かっぱ号通勤ライナーの月別・運行日あたり利用者数の推移＞



＜時刻表・ルート・お試し乗車券の配布物（表・裏）＞

牛久市コミュニティバスかっぱ号 通勤ライナー

上柏田・むつみルート

平成 25 年 4 月より、平日のみの運行で朝夕の通勤時間帯に、かっぱ号『通勤ライナー』を新設しました。さらに利便性が高くなるよう、改良を進めております。皆様、ぜひ、ご利用ください。

問合せ先：牛久市保健福祉部社会福祉課 029-873-2111 (代表)

【料金】

1回 170 円 回数券 22 枚 3,400 円 定期券（通勤・通学用）あり
 （回数券は、開鉄バス（市内区間）でも利用できます。）
 ※回数券は車内とエスカードプラザで、1 日乗車券は車内で、
 定期券はエスカードプラザと開鉄つくば中央営業所で購入できます。

【時刻表】 平日（月～金曜日）のみ運行

バス停	朝						夕方														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15						
①牛久駅東口	—	—	5:55	6:22	6:30	7:02	16:24	16:49	19:09	19:34	19:49	20:12	20:32	20:47	21:07						
②東原東入口	—	—	—	—	—	—	16:11	16:36	18:56	19:21	19:36	20:01	20:21	20:36	20:56						
③東原東インター入口	—	—	—	—	—	—	16:10	16:35	18:55	19:20	19:35	20:00	20:20	20:35	20:55						
④上柏田	5:31	5:59	6:01	6:28	6:36	7:08	16:09	16:34	18:54	19:19	19:34	19:59	20:19	20:34	20:54						
⑤上柏田西口	5:32	6:00	6:02	6:29	6:37	7:09	16:08	16:33	18:53	19:18	19:33	19:58	20:18	20:33	20:53						
⑥東原中入口	5:33	6:01	6:03	6:30	6:38	7:10	16:07	16:32	18:52	19:17	19:32	19:57	20:17	20:32	20:52						
⑦上柏田三丁目東	5:34	6:02	6:04	6:31	6:39	7:11	16:06	16:31	18:51	19:16	19:31	19:56	20:16	20:31	20:51						
⑧上柏田三丁目西	5:34	6:02	6:05	6:32	6:40	7:12	16:06	16:31	18:51	19:16	19:31	19:56	20:16	20:31	20:51						
⑨上柏田二丁目北	5:36	6:04	6:07	6:34	6:42	7:14	16:04	16:29	18:49	19:14	19:29	19:54	20:14	20:29	20:49						
⑩上柏田二丁目南	5:37	6:05	6:08	6:35	6:43	7:15	16:04	16:29	18:49	19:14	19:29	19:54	20:14	20:29	20:49						
⑪東原二丁目北	5:38	6:06	6:09	6:36	6:44	7:16	16:03	16:28	18:48	19:13	19:28	19:53	20:13	20:28	20:48						
⑫東原二丁目南	5:38	6:06	6:10	6:37	6:45	7:17	16:02	16:27	18:47	19:12	19:27	19:52	20:12	20:27	20:47						
⑬さくら園	5:39	6:07	6:11	6:38	6:46	7:18	16:01	16:26	18:46	19:11	19:26	19:51	20:11	20:26	20:46						
⑭むつみ団地	5:40	6:08	6:12	6:39	6:47	7:19	16:01	16:26	18:46	19:11	19:26	19:51	20:11	20:26	20:46						
⑮二丁目北	5:41	6:09	6:13	6:40	6:48	7:20	16:00	16:25	18:45	19:10	19:25	19:50	20:10	20:25	20:45						
⑯二丁目南	5:42	6:10	6:14	6:41	6:49	7:21	17:59	18:24	18:44	19:09	19:24	19:49	20:09	20:24	20:44						
⑰東原	5:44	6:12	6:15	6:42	6:50	7:22	17:57	18:22	18:42	19:07	19:22	19:47	20:07	20:22	20:42						
⑱東原第一児童公園	5:45	6:13	6:16	6:43	6:51	7:23	17:56	18:21	18:41	19:06	19:21	19:46	20:06	20:21	20:41						
⑳東原六丁目	5:46	6:14	6:17	6:44	6:52	7:24	17:55	18:20	18:40	19:05	19:20	19:45	20:05	20:20	20:40						
㉑牛久中央二丁目	5:46	6:14	6:18	6:45	6:53	7:25	17:54	18:19	18:39	19:04	19:19	19:44	20:04	20:19	20:39						
㉒牛久駅東口	5:50	6:18	6:25	6:52	7:00	7:32	17:50	18:15	18:35	19:00	19:15	19:40	20:00	20:15	20:35						

上柏田・むつみルート お試し乗車券①

コピー無効
平成 26 年 12 月 1 日から 12 月 30 日の期間に通勤ライナーに 1 回無料で乗車できます。是非利用してみてください。

上柏田・むつみルート お試し乗車券②

コピー無効
平成 23 年 12 月 1 日から 12 月 30 日の期間に通勤ライナーに 1 回無料で乗車できます。是非利用してみてください。

《ルート・バス停》

朝のルートはこの方向で回ります。
①→②→③→④→⑤

夕方のルートはこの方向で回ります。
①←②←③←④←⑤

《市民のみなさまへお願い》
牛久駅の駅前広場は送迎の車両で混雑しています。健康や環境のためにも、家族で話し合せて、送迎を行わない曜日を決めてはどうでしょうか。かっぱ号や路線バス、徒歩で駅まで移動する生活にトライしてみてください。

バス停の番号と名称は、表面の時刻表を参照ください。

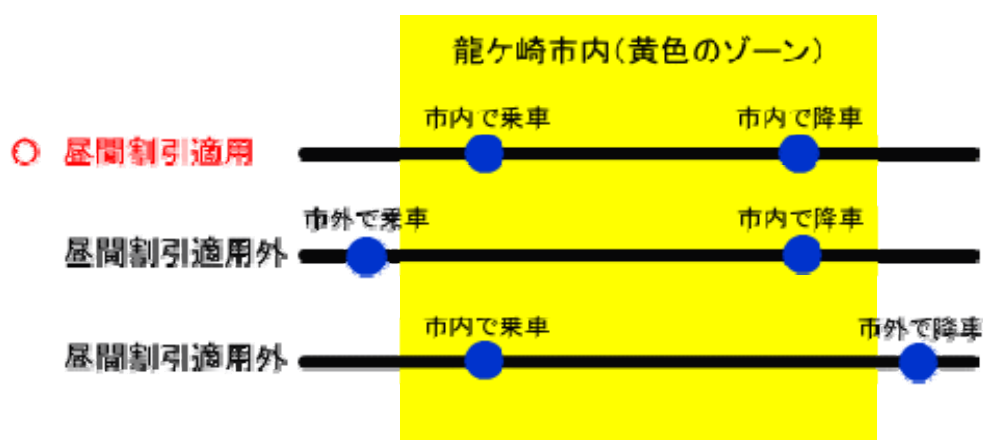
0 100 500m

(6) 龍ヶ崎市の路線バス昼間割引運賃制度

龍ヶ崎市では、市民の協力のもと、過度な自家用車利用をバス利用へと転換を促すことで、環境負荷の軽減を図ることを目的とし、平成14年7月のコミュニティバスの運行と併せて、バス事業者である関東鉄道株式会社の協力により、路線バスの昼間割引運賃を実施。

<割引運賃制度の概要>

- ・対象路線：関東鉄道(株)が運行する市内の路線バス全線
 - ・時間帯：始発バス停の発車時刻が午前8時から午後5時まで
 - ・運賃：運賃は初乗り170円、市内移動であれば運賃上限210円
- ※ 龍ヶ崎市内での乗車、降車であれば龍ヶ崎市民に限らず誰でも利用可能



(7) 路線バスの交通系ICカード導入

水戸エリアでは、平成27年10月より、関東鉄道が交通系ICカードPASMO(パスモ)を導入したほか、平成27年12月より、茨城交通がICカード「いばっぴ」を導入し、利用者向けにICカード割引、平日昼間割引、乗り継ぎ割引を実施中。

平成27年10月1日(木)から
あなたのカードが使えます!

ご利用可能ICカード

PASMO Suica

を含む全国10種類の交通系ICカード

PASMOは株式会社バスモの登録商標です。Suicaは東日本旅客鉄道株式会社の登録商標です。

PASMO発売箇所

- 関東鉄道水戸営業所
- 水戸駅前案内所

ICカード導入路線

- 水戸エリア一般路線バス
(高速バス・関鉄グリーンバスの車両ではご利用できません)

茨城交通の
ICカード

いばっぴ

茨城交通

(8) 五霞町の交通空白地有償運送

五霞町社会福祉協議会は、道路運送法第78条第2号に基づく交通空白地有償運送の届出を行い、ボランティア協力員が自家用車を用いて通院や買い物などの際の送迎サービスを実施中。

利用状況は、会員数229名、年間約2,300件（1日あたり6件程度）で、通院利用は全体の約65%、そのうち約90%が町外の総合病院、買物等外出利用は約35%、その半数が町外となっている。

<五霞町の交通空白地有償運送の概要>

項目	内容
運営	<ul style="list-style-type: none"> ・社会福祉協議会が運営主体 ・ボランティア登録された協力員（ドライバー）約7名 ・協力員の自家用車
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・町内にお住まいの高齢者，障がい者，病弱者，病人のいる一般家庭等の会員登録者（過疎地有償運送運営協議会において利用者を限定）
運行範囲	<ul style="list-style-type: none"> ・町内及び周辺地域の病院，商業施設，最寄の駅，役場，金融機関等
利用日時	<ul style="list-style-type: none"> ・月曜日～日曜日（原則として，年末年始・お盆休みは運休，ただし相談による） ・9時～21時
利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・1時間につき700円（チケット制） ・往復のガソリン代 <ul style="list-style-type: none"> 3kmまで・・・無料 3km～10kmまで・・・100円 10km～20kmまで・・・200円 ※以降10kmごとに100円加算

資料：五霞町地域公共交通網形成計画

5 茨城県公共交通活性化指針策定委員会

(1) 委員名簿

区分	所属	役職	氏名
学識 経験者	茨城大学都市システム工学科	教授	山田 稔
	筑波大学システム情報系	教授	谷口 守
	筑波大学システム情報系	教授	岡本 直久
県民 代表	日立市塙山学区住みよいまちをつくる会	会長	西村 ミチ江
	五霞町社会福祉協議会	会長	染谷 森雄
	キャノン株式会社取手事業所	取手阿見人事部長	岡野 和徳
	茨城県老人クラブ連合会	会長	伊藤 達也
	茨城県高等学校 PTA 連合会	会長	大堤 雄一
	茨城県身体障害者福祉団体連合会	会長	荻津 和良
交通 事業者	J R 東日本(株)水戸支社	支社長	向山 路一
	関東鉄道(株)	取締役社長	酒寄 博司
	ひたちなか海浜鉄道(株)	取締役社長	吉田 千秋
	茨城交通(株)	取締役社長	任田 正史
	茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	鬼澤 秀通
市町村	龍ヶ崎市	市長	中山 一生
	常陸太田市	市長	大久保 太一
国	関東運輸局	交通政策部長	澤井 俊
	茨城運輸支局	支局長	高橋 芳則
	常陸河川国道事務所	所長	水島 徹治
茨城県	企画部	部長	野口 通
	企画部企画課	参事兼課長	根本 博文
	土木部都市局都市計画課	課長	肥高 孝之

(2) 検討経緯

年月日	会議・調査等
平成 27 年 8 月 24 日	第 1 回指針策定委員会 (新指針策定の方針等)
平成 27 年 9 月	市町村アンケート 交通事業者アンケート
平成 27 年 9 月 24 日	新指針策定に係る意見交換会 (県南ブロック)
平成 27 年 9 月 29 日	新指針策定に係る意見交換会 (県央ブロック)
平成 27 年 9 月 29 日	新指針策定に係る意見交換会 (県北ブロック)
平成 27 年 9 月 30 日	新指針策定に係る意見交換会 (鹿行ブロック)
平成 27 年 9 月 30 日	新指針策定に係る意見交換会 (県西ブロック)
平成 27 年 11 月 6 日	第 2 回指針策定委員会 (新指針の全体構成, 施策体系)
平成 28 年 1 月 12 日	第 3 回指針策定委員会 (新指針 (素案) の検討)
平成 28 年 2 月 22 日 ～ 3 月 13 日	パブリックコメント
平成 28 年 3 月	第 4 回指針策定委員会 (持ち回り審議) (新指針 (案) の検討)

(3) 現指針の施策実施状況

○：概ね実施，△：一部実施，－：未実施

施策項目	実施状況	
1) 多様な公共交通の連携による公共交通体系の構築（地域の公共交通計画の策定）	○	22 市町村で計画策定済 （10 市町村で H27 策定中）
2) 地域ニーズを踏まえた地域公共交通（市町村主導の公共交通）の充実（の実施）	○	34 市町村で地域住民のニーズ調査を実施
3) 広域連携による地域公共交通の運行（隣接市町村と連携したコミュニティ交通の運行）	△	12 市町村で広域運行を実施
4) 通学手段としての公共交通の活用	△	20 市町村で通学手段に公共交通を活用
5) 生活圏の軸となる公共交通（鉄道・広域路線バス）の維持・強化	△	鉄道や広域路線バスを維持している一方で、運行サービス水準の向上が課題
6) 本県と首都圏を結ぶ鉄道ネットワークの強化	○	平成 27 年 3 月上野東京ライン開業
7) 高速バスの有効活用	○	本県の交通拠点と東京方面や空港、他県の主要都市を結ぶ路線は増加傾向
8) 茨城空港を拠点とした公共交通の充実	○	茨城空港と東京駅、水戸駅、つくば駅を結ぶ高速バスを運行中
9) 交通事業者との連携による地域ニーズに適合したサービス水準向上（運賃、運行頻度等）	△	運行サービス水準の向上が課題
10) 乗り継ぎシステム（運賃・ダイヤ）の強化（乗継運賃制度の導入や運行ダイヤ調整）	○	鉄道・バス、バス・バスでも乗継運賃割引を実施
11) 駅前広場等の交通結節点の強化	○	まちづくりの一環で駅前広場等の整備を実施
12) 駅からの二次交通の充実	△	パーク&ライド施設、サイクル&ライド施設の整備は進みつつある一方で、駅を起点とした路線バス等のさらなる充実が必要
13) バリアフリー車両の普及（ノンステップバス導入）	△	鉄道車両のバリアフリー化は進みつつある一方で、ノンステップバスのさらなる導入率の向上が課題
14) 駅などの関連施設のバリアフリー化（バス停のバリアフリー化）	△	一部バス停ではバリアフリー化が進んだが、全体としては未対応のバス停は多数
15) バリアフリーモデル路線の検討	△	ひたち B R T では総合的なバリアフリー化を実施
16) 総合的な公共交通情報提供の充実	○	ほとんどの市町村、交通事業者ではウェブサイトや広報誌などで情報提供を実施中
17) 公共交通指向型まちづくりの推進（駅周辺を核としたまちづくり）	○	まちづくりと連動した地域公共交通網形成計画の策定と立地適正化計画の検討が進められつつある
18) 新しい公共交通システムの導入可能性の検討	△	5 市町村において新しい公共交通システムの導入可能性を検討
19) 観光ニーズに対応する公共交通の充実	△	観光ニーズに対応した公共交通の充実は引き続き課題

施策項目	実施状況	
20) 地域と連携した利用促進策	○	26 市町村で商店街や地域住民と連携した利用促進策を実施
21) I C カード等の利便性向上に資するシステムの導入検討	○	複数のバス事業者において交通系 I C カードを利用したシステムを導入
22) 公共交通利用促進キャンペーンの強化	○	茨城県公共交通活性化会議や鉄道沿線別の利用促進団体などで定期的に利用促進キャンペーンを実施
23) エコ通勤の推進	△	15 市町村でノーマイカーデーなどエコ通勤推奨の取組を実施
24) 児童・生徒の公共交通に対する理解を深める取組の促進	○	バスの乗り方教室や交通安全教室など、学校の課外学習と連携した取組を実施
25) モビリティ・マネジメントの推進	△	茨城県公共交通活性化会議による県内高校新入生向け啓発チラシの配付や市町村における住民向け啓発チラシの配付など、モビリティ・マネジメントの取組を実施
26) 多様な主体が参画する協議会による取組の推進	○	ほとんどの市町村で公共交通に関する住民参加型の協議会を設置し、各種取組を実施
27) 地域・企業の協力による公共交通の維持・確保	△	5 市町村で公共交通の運行に関する地域・企業の財政的な協力を実施
28) 茨城県公共交通マイスター制度の創設	—	
29) 住民・地域主体の公共交通の運行	△	4 市町村で自家用有償旅客運送を実施
30) 過疎地・福祉有償運送の普及	△	

※ 市町村アンケート，鉄道・バス事業者アンケートの結果をもとに作成

(4) 数値目標の達成状況

水準の方針	指標	現況値	目標水準 (平成27年度)	達成状況
人口減少・少子高齢化の影響により今後予想される利用者数の大幅な減少に対し、各種施策により減少率の低減を図る。	県内公共交通の年間利用者数（輸送人員）	182 百万人 (平成20年度)	173 百万人	181 百万人 (平成25年度)
交通機関の連携, サービス水準の改善等, 市町村単位の総合的な公共交通施策の展開を推進する。	市町村における地域公共交通会議等の設置率	77.3% (平成21年度)	100.0%	88.6% (平成26年度)
	市町村による公共交通に関する計画の策定率	31.8% (平成21年度)	100.0%	50.0% (平成26年度)
生活圏の軸となる地方鉄道を維持する。	地方鉄道の路線数	5 (平成22年度)	5 (現状維持)	5 (平成26年度)
バリアフリーを推進し、だれもが利用しやすい公共交通を目指す。	鉄道駅（乗降客5千人／日以上）のエレベーター, エスカレーター の設置率	71.4% (平成20年度)	100.0%	89.7% (平成26年度)
	ノンステップバスの導入率	11.5% (平成21年度)	20%	19.2% (平成25年度)
公共交通の利用促進を継続的に実施する。	エコ通勤(※1)優良事業所の登録事業所数	2 団体 (平成21年度)	100 団体	13 団体 (平成26年度)
地域関係者の積極的な取組を促進する	(仮称) 茨城県公共交通マイスター制度(※2)の登録者数	—	100 名	— ※県では制度化無し

※1 エコ通勤とは、自家用車通勤が過度に進むことは渋滞や環境負荷の増加に繋がるため、公共交通を利用した通勤など、企業が主体的に通勤のあり方を考えること

※2 公共交通マイスター制度とは、公共交通の専門家などをマイスターとして認定し、様々なアドバイザリー等を担ってもらう制度

茨城県公共交通活性化指針

平成28年3月

●発行 茨城県企画部企画課交通対策室

●調査協力 株式会社 アルメック



茨城県