調査　県内公共交通の現状と展望

～持続可能な公共交通の確立に向けて～

常陽アークは、2008年6月号で県内の公共交通に関する調査を行い、持続可能な公共交通の確立への課題や方向性を提示した。それから6年が経過し、県内市町村では、コミュニティバスや乗合タクシー等の導入が進んだ。一方、車依存社会や人口減少・少子化等を背景に、公共交通事業者の事業環境は厳しさを増している。今後、地域によっては、公共交通網の縮小により高齢者等の足の確保が問題になることも想定される。

こうした状況から、持続可能な県内公共交通の確立には、住民の主体的な関わりや地域間連携等、これまでの課題解決に向けた取り組みに加え、ICT（情報通信技術）活用等による効率的で適正な交通網の構築、まちづくりとの連携による利用者拡大も必要と考えられる。

以上を踏まえ、本号では、県内公共交通の現状と展望について調査する。アンケート調査や事業者等へのヒアリングをもとに、県内公共交通の実態及び課題を整理する。前回調査からの経過を踏まえ、県外先行事例を参考に、公共交通のあり方や意義、持続可能な公共交通の確立に向けた方向性等について考える。

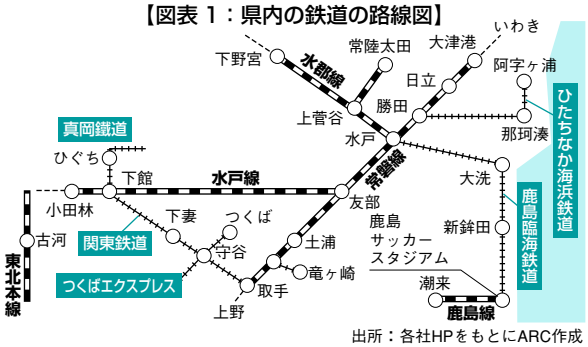
第１章　県内公共交通の現状

１．公共交通機関の現状

県内は5つの私鉄が運行

県内には、JR東日本と５つの私鉄が運行している。県内を運行する私鉄は、ひたちなか海浜鉄道㈱と鹿島臨海鉄道㈱、首都圏新都市鉄道㈱（つくばエクスプレス）、関東鉄道㈱（常総線、竜ヶ崎線）、真岡鐵道㈱である（図表１）。

【図表１：県内の鉄道の路線図】



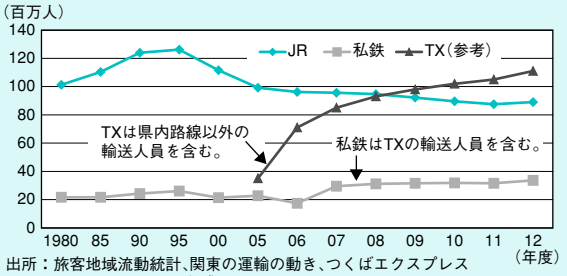
出所：各社HPをもとにARC作成

県内私鉄の輸送人員は2007年度以降増加

12年度のJRの県内輸送人員は8,900万人、私鉄は3,400万人となっている（図表２）。

95年以降の推移をみると、JRは緩やかに減少している。一方、私鉄の輸送人員は、常総線・竜ヶ崎線等が減少傾向にあるものの、05年に開業したつくばエクスプレス（TX）が堅調に推移していることから、総体では増加している。

【図表2：JRと私鉄の輸送人員の推移（茨城県）】



出所：旅客地域流動統計、関東の運輸の動き、つくばエクスプレスHP をもとに ARC 作成

18の事業者が乗合バスを運行

県内には、関東鉄道㈱や茨城交通㈱、日立電鉄交通サービス㈱等、18の事業者が乗合バス（路線バスや高速バス、コミュニティバス）を運行している（図表３）。

乗合バスの輸送人員は06年度以降横這い

12年度の全国、県内の乗合バスの輸送人員は、それ

【図表３：県内を運行する乗合バス事業者】

乗合バス事業者	本社所在地	運行地域
関東鉄道　株式会社	土浦市	県央・県西・県南・鹿行
関鉄観光バス　株式会社	土浦市	県南・鹿行
関鉄パープルバス　株式会社	下妻市	県西・県南
関鉄グリーンバス　株式会社	石岡市	県南・鹿行
茨城交通　株式会社	水戸市	県北・県央
日立電鉄交通サービス　株式会社	日立市	県北
ジェイアールバス関東　株式会社	東京都渋谷区	県央・県南・県西
大利根交通自動車　株式会社	取手市	県南
茨城急行自動車　株式会社	埼玉県松伏町	県西
朝日自動車　株式会社	越谷市	県西
椎名観光バス　株式会社	日立市	県北
株式会社　昭和観光自動車	古河市	県西
さくら自動車　株式会社	美浦村	県南
平成観光自動車　株式会社	龍ケ崎市	県南
有限会社　ムツミ観光自動車	石岡市	県南
有限会社　池田交通	鹿嶋市	鹿行
有限会社　ハトリ	河内町	県南
有限会社　太陽タクシー	北茨城市	県北

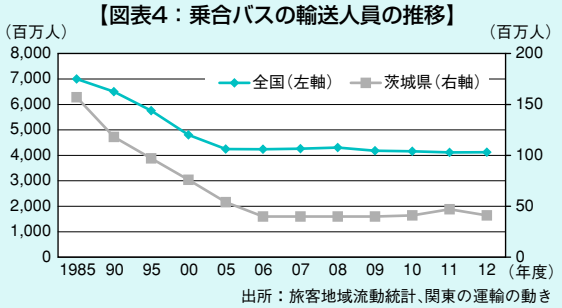
出所：一般社団法人茨城県バス協会HPデータをもとにARC作成

※コミュニティバス…誰でも利用でき、利用料金が民間路線に比べて低廉に設定されているバス（無料のものを除く）。
※無料バス…定期定路運行で無料のバス。
※乗合タクシー…乗合旅客を運送するタクシー。車両の乗員定員は10人以下で、定期定路運行の形態とそれ以外（予約等）の形態がある。

ぞれ41億2,500万人、4,100万人となっている（図表４）。

85年度以降の推移をみると、全国は05年度以降、県内は06年度以降横ばいで推移している。県内の減少に歯止めがかかった要因として、コミュニティバスの運行増加や、TX駅へのアクセス路線の増加等が考えられる。

【図表4：乗合バスの輸送人員の推移】

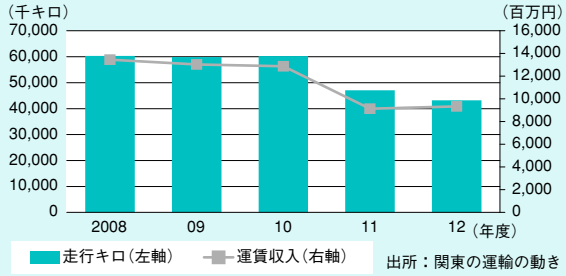


出所：旅客地域流動統計、関東の運輸の動き

路線バスの走行キロと運賃収入は減少傾向

08年度以降の県内路線バスの走行キロの推移をみると、08年度の6,035万6千キロに対し、12年度は4,320万2千キロとなっている。運賃収入も走行キロと同様に減少しており、12年度は93億４千万円となっている（図表５）。

【図表5：路線バスの走行キロと運賃収入の推移（茨城県）】



出所：関東の運輸の動き

コミュニティバス・乗合タクシーは増加

茨城県企画課交通対策室によると、07年３月から14年11月までの間に、コミュニティバスを運行する市町村は、15から20に増加している（図表６・７）。また、乗合タクシーは、４から24に増加している。一方、無料バスは、16から９へと減少している。

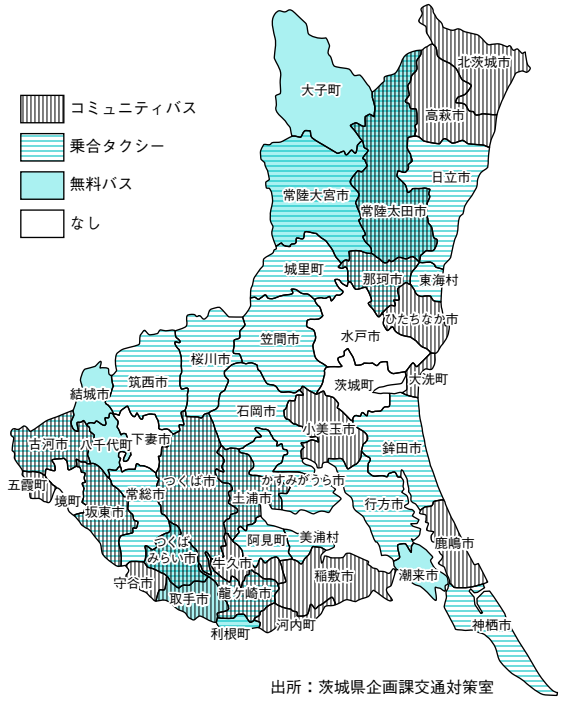
【図表６：県内市町村でのコミュニティバス等の導入状況】

（市町村）

	2007年3月	10年12月	14年11月
コミュニティバス（有料）	15	17	20
無料バス（循環バス・福祉バス等）	16	11	9
乗合タクシー	4	18	24

出所：茨城県企画課交通対策室

【図表7：コミュニティバス等が運行されている市町村】



出所：茨城県企画課交通対策室

また、11年以降のコミュニティバス路線の新設・廃止についてみると、新設が15系統に対し廃止は21系統となっている。乗合タクシーは新設が３系統となっている（図表８）。

【図表８：コミュニティバス・乗合タクシーの新設・廃止（2011年以降）】

（系統）

	コミュニティバス		乗合タクシー	
	新設	廃止	新設	廃止
土浦市		5		
石岡市			1	
取手市		1		
牛久市	2			
ひたちなか市	3			
守谷市	1			
那珂市	2	11	1	
稲敷市	2			
つくばみらい市	1	4		
龍ケ崎市			1	
小美玉市	1			
五霞町	3			
合計	15	21	3	0

（注）各市町村のアンケート回答にもとづきARCにて集計。
出所：常陽アーク市町村アンケート調査

自治体の負担が大きいコミュニティバス等

13年度の県内のコミュニティバスの輸送人員（常陽アークの市町村アンケートによる判明分）は246万３千人（前年度比5.2%増）、無料バスは13万９千人(同0.7%減)、乗合タクシーは47万５千人（同5.3%増）となっている（図表９、次頁）。

また、コミュニティバスの運賃収入は３億786万円、運行経費は10億7,940万円、収支は▲７億7,154万円（前年度比▲4,057万円）となっている。無料バスの運行経費（赤字）は１億1,105万円、乗合タクシーの収支は▲６億8,581万円（同＋119万円）となっている。こうした赤字は市町村によって補てんされており、財政負担となっている。

地域別にみると、コミュニティバスや乗合タクシーの輸送人員、運賃収入、運行経費は、県南地域が５地域の中で最も多くなっている。

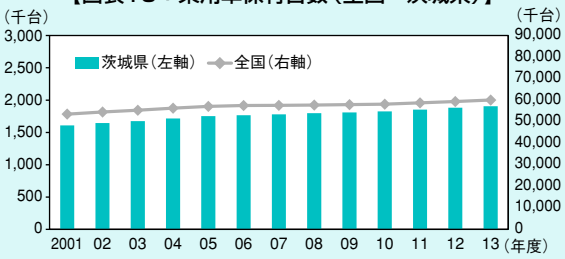
2．公共交通を取り巻く社会動向

乗用車保有台数はなお増加傾向

13年度の乗用車保有台数は、全国が6,005万１千台、県内が190万台となっている。01年以降の推移をみると、全国・県内ともに緩やかな増加傾向にある（図表10）。

なお、14年の県内の1世帯当たりの自家用乗用車保有台数は、1.60台（全国７位）と、全国平均の1.06台を大きく上回っている。

【図表10：乗用車保有台数（全国・茨城県）】



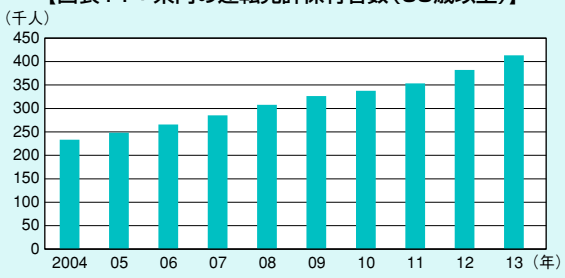
出所：（一財）自動車検査登録情報協会 HP

高齢者の免許保有者数、自主返納数は増加傾向

13年の県内の65歳以上の運転免許保有者数は約41万人となっている（図表11）。03年以降の推移をみると、免許保有者は緩やかに増加している。

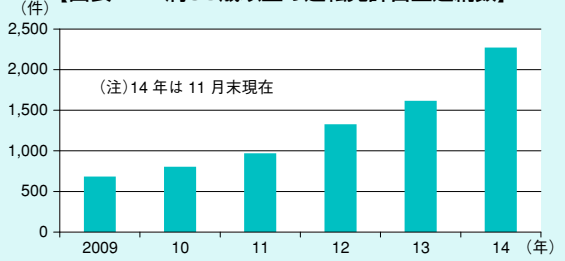
一方、09年以降、満65歳以上の運転免許自主返納数も増加しており、14年は11月末時点で2,272件と、13年（1,617件）をすでに上回っている（図表12）。

【図表11：県内の運転免許保有者数（65歳以上）】



出所：茨城県警本部 HP をもとに ARC 作成

【図表12：満65歳以上の運転免許自主返納数】



出所：茨城県警本部ヒアリングをもとにARC作成

【図表９：コミュニティバス・無料バス・乗合タクシーの輸送人員及び収支（2013年度）】

コミュニティバス

	輸送人員			運賃収入			運行経費			収支		
	回答市町村数	人員数（千人）	前年度比（%）	回答市町村数	金額（千円）	前年度比（%）	回答市町村数	金額（千円）	前年度比（%）	金額（千円）	前年度比（千円）	経常収支率（%）
県北	5	256	▲3.6	5	26,812	▲3.0	5	150,676	▲5.9	▲123,864	8,530	17.8
県央	3	94	25.1	2	3,020	34.5	2	25,032	235.9	▲22,012	▲16,806	12.1
鹿行	1	54	5.1	1	14,347	1.3	1	39,595	▲0.3	▲25,248	297	36.2
県南	9	1,912	6.3	8	249,271	4.8	8	795,288	4.8	▲546,017	▲24,853	31.3
県西	3	146	▲3.4	3	14,415	▲1.8	3	68,818	12.2	▲54,403	▲7,742	20.9
総計	21	2,463	5.2	19	307,865	3.8	19	1,079,409	5.0	▲771,544	▲40,574	28.5

（注）輸送人員は千人未満を四捨五入。　　出所：常陽アーク市町村アンケート調査（以下、同じ）

無料バス

	輸送人員			運行経費		
	回答市町村数	人員数（千人）	前年度比（%）	回答市町村数	金額（千円）	前年度比（%）
県北	3	75	0.0	3	84,675	37.3
県央	―	―	―	―	―	―
鹿行	―	―	―	―	―	―
県南	2	43	▲4.6	2	18,422	0.5
県西	1	21	5.5	1	7,959	2.6
総計	6	139	▲0.7	6	111,056	26.6

乗合タクシー

	輸送人員			運賃収入			運行経費			収支		
	回答市町村数	人員数（千人）	前年度比（%）	回答市町村数	金額（千円）	前年度比（%）	回答市町村数	金額（千円）	前年度比（%）	金額（千円）	前年比（千円）	経常収支率（%）
県北	4	84	21.7	5	20,600	26.4	5	141,113	19.2	▲120,513	▲18,452	14.6
県央	2	61	1.6	2	18,268	▲0.8	2	86,723	▲7.3	▲68,455	6,683	21.1
鹿行	3	54	▲2.2	3	16,354	0.3	3	89,439	▲1.0	▲73,085	924	18.3
県南	8	161	6.1	8	46,345	4.5	8	282,863	0.0	▲236,518	1,928	16.4
県西	5	115	▲0.1	5	34,757	8.6	5	222,003	▲3.2	▲187,246	10,109	15.7
総計	22	475	5.3	23	136,324	7.0	23	822,141	1.0	▲685,817	1,192	16.6

（注）経常収支率＝運賃収入/運行経費

第２章　国と県の公共交通支援

近年、国は公共交通に関する法案を整備し、支援体制を整えつつある。また、茨城県も「茨城県公共交通活性化指針」を策定し、各種支援に取り組んでいる。本章では、国と茨城県の公共交通への支援について整理する。

１．国の公共交通への支援

⑴ 国の法令等の整備

「交通政策基本法」の施行

これまで交通政策では、国土政策や交通インフラ整備政策のように基本となる法律が存在せず、個別法に基づき個々に施策が推進されていた。そのため、各関係者の連携や役割分担を行い、総合的な交通政策を行うための基本法が必要とされた。

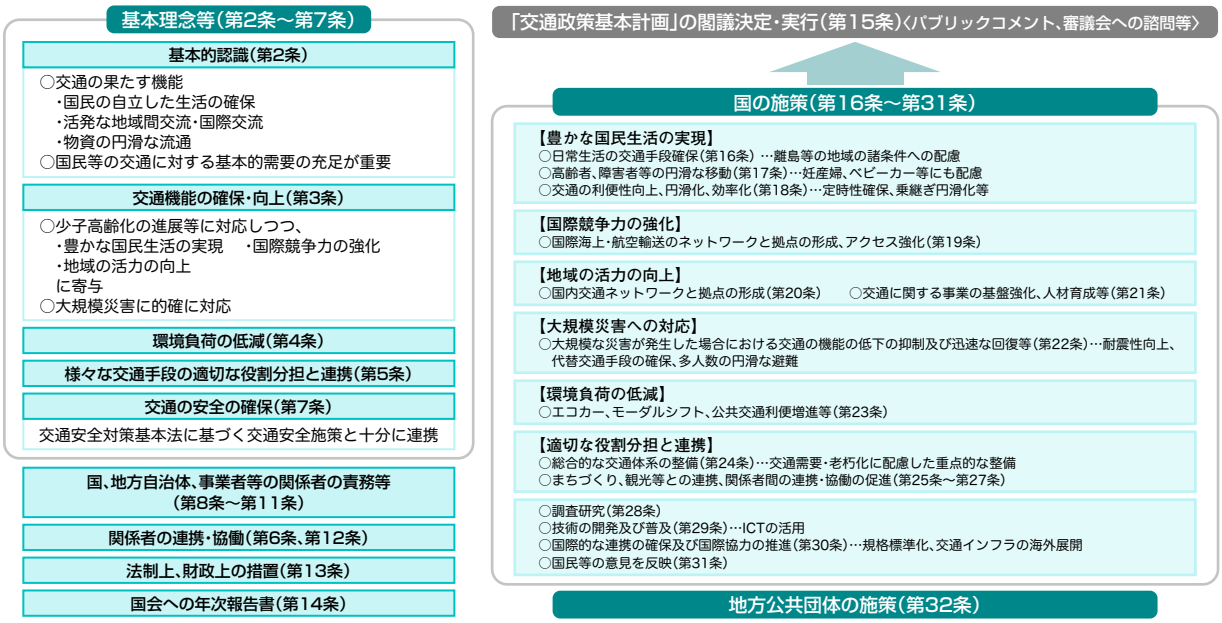
政府は、13年12月、「交通政策基本法」を施行した。同法では、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の役割を定めるとともに、「まちづくりや観光振興等の施策との連携」、「自治体や交通事業者、住民等の連携・協働」によって、交通政策を進めていくことが明記されている(図表13)。

「地域公共交通活性化再生法」の施行

14年11月には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が施行された。改正の目的は、交通政策基本法の基本理念に則り、公共交通の活性化や再生に取り組むためとされている。

基本方針には、「まちづくりの連携」が明確化された。また、地方公共団体が中心となり、事業者等と協議会を開催し、「地域公共交通網計画」を策定できることとしている。同計画は、市町村だけではなく都道府県も策定主体となることができ、この計画で策定された施策は、国からの助成を得ることができる。

【図表13：交通政策基本法の概要（平成25年12月4日公布・施行）】



出所：国土交通省HP

さらに、「地域公共交通網計画」には、法改正前まで市町村が策定してきた「地域公共交通総合連携計画」の内容に加えて、「まちづくりの連携」及び「面的な公共交通のネットワークの再構築」を織り込むこととしている。

「都市の低炭素化の促進に関する法律」の施行

12年12月、「都市の低炭素化の促進に関する法律」が施行された。同法は、地球環境にやさしく、少子高齢社会に対応した低炭素でコンパクトなまちづくり実現のために制定され、各市町村は、「低炭素まちづくり計画」を策定し、低炭素化に取り組むことができる。同法では、低炭素まちづくりのコンセプトの一つとして「都市の集約化と公共交通の利用促進」が掲げられている。

「都市再生特別措置法」の改正

14年６月に改正された「都市再生特別措置法」では、市町村が、コンパクトなまちづくり実現のために、住宅や医療施設、福祉施設、商業施設等の立地に関する「立地適正化計画」を作成できるとした。「立地適正化計画」は、地域公共交通網計画と整合性のとれた内容にすることとされている。

⑵ 国の具体的な支援策

国は、地域公共交通の確保や維持、改善のために、「地域公共交通確保維持改善事業」を行い、一部助成を行っている。同事業は、「地域公共交通確保維持事業」等の３つの事業から構成される。各自治体は、協議会を通じて、「生活交通ネットワーク計画」を策定し、同事業を申請する。各事業の詳細は以下の通りである。

【地域公共交通確保維持改善事業の詳細】

１．地域公共交通確保維持事業
～地域特性に応じた生活交通の確保維持
・過疎地域等における幹線バス、乗合タクシーの運行支援
・バス車両の更新等の費用支援

２．地域公共交通バリア解消促進等事業
～快適で安全な公共交通の構築
・鉄道駅におけるホームドアやエレベーターの整備支援、ノンステップバスの導入支援
・LRT（次世代型路面電車）やBRT（バス高速輸送システム）の整備や、ICカード導入・活用等の支援
・地域鉄道の安全性向上に資する設備（レールや信号、車両等）の更新等の支援

３．地域公共交通調査等事業
～地域公共交通連携計画策定等の後押し
・協議会開催の事務費やデータ収集・分析費用、住民アンケート実施費用、実証実験等費用支援
・公共交通マップ作成等を通じた、地域ぐるみでの利用促進への支援

2．茨城県の公共交通への取り組み

⑴ 茨城県公共交通活性化指針の策定

茨城県は、07年４月に「茨城県公共交通活性化指針」（07～10年度）を策定し、公共交通の維持・確保に取り組んできたが、この間に本格的な人口減少や少子化、環境・エネルギー問題の深刻化等、社会情勢が変化し、公共交通の多様化も進んだ。

こうした状況を踏まえて、県は11年３月、指針を改定し、新たに「茨城県公共交通活性化指針」（11～15年度）を策定した。新指針では、「県民・地域」と「交通事業者」、「行政（県・市町村）」の役割が、前回指針に追加された。

【公共交通活性化の目標】

目標１：県民の暮らしを支える公共交通
目標２：未来に向けたまちづくり・地域づくりを支える公共交通
目標３：活発な交流を支える公共交通

【公共交通活性化を推進するための役割分担】

＜県民・地域＞公共交通の利用、主体的な参加、社会基盤としての理解認識等
＜交通事業者＞公共交通の維持確保、利便性の高いサービス、地域との連携等
＜行政（県・市町村）＞
市 町 村：域内公共交通の維持、住民ニーズの掘り起こし等
県　：広域公共交通の維持確保、モデル事業の実施、複数市町村の連携調整等

【茨城県公共交通活性化の基本方針】

・まちづくりと一体となった公共交通の整備
・公共交通ネットワークの充実
・利便性の高い公共交通サービスの提供
・公共交通の利用促進
・公共交通をみんなで支える仕組みづくり

指針で定める５つの基本方針に基づき、県は市町村や交通事業者とともに、「茨城県公共交通活性化会議」を開催し、公共交通の利用促進策等について検討してきた。促進策として、これまで、マイカー利用を極力控える「ノーマイカーデー」や、公共交通の利用促進活動に取り組む団体等への費用助成、高校新入生に対して通学における公共交通利用を呼びかける「お試し乗車券」配布等の取り組みを行ってきた。

⑵ 茨城県の主な支援策

1）鉄道事業者への支援

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業費補助制度

県は、鉄道事業者に対して、国と協調し、車両や線路、信号、ICカード等の設備整備に対して助成を行う「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業費補助制度」を設けている。本制度の対象事業者は、真岡鐵道㈱と関東鉄道㈱、鹿島臨海鉄道㈱である。国と県、交通事業者が1/3ずつ負担する。県は、「生活交通ネットワーク計画」等に基づいて、線路や信号、車両、停車場等の設備の整備に対して、費用を補助している。

湊鉄道線支援事業

湊鉄道線支援事業は、ひたちなか海浜鉄道㈱の湊線の設備投資に対する支援事業で、「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業費補助制度」に対応している。国と県、ひたちなか市が、駅や線路などの設備整備のために1/3ずつ協調補助を行っている。

2）バス事業者への支援

バス事業者に対しては、市町村を跨ぐ広域的・幹線的な路線への運行費の補助を行う「地方バス路線支援」や、廃止路線を代替運行する路線に対して運行費補助を行う「生活交通支援」を設けている。また、ノンステップバスの購入に対して一部補助を行う「らくらく乗り降りバス普及促進事業」も行っている。

第３章　アンケート調査からみた県内公共交通の現状

常陽アークでは、県内の市町村及び住民に対して、公共交通に関するアンケート調査を実施した。本章では、アンケート調査の結果から、各市町村の施策上における課題、方向性や、住民の公共交通への意識等を探っていく。

１．市町村アンケート

県内市町村に対するアンケートでは、公共交通に関する地域公共交通連携計画の策定状況や、県内の公共交通の現状や問題点等について尋ねた。

⑴ 調査日・調査対象・回収方法・回答数

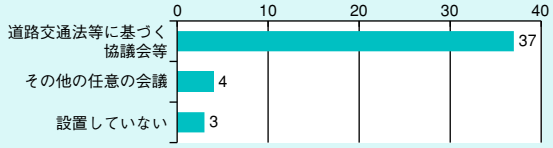
2014年11月１日から26日にかけて、県内44市町村の公共交通担当部署に対し、郵送によるアンケート調査を実施し、全市町村から回答を得た。

⑵ アンケート結果

37市町村で公共交通に関する協議会を設置

公共交通に関する協議会等の設置状況をみると、37市町村が道路交通法等に基づく協議会等を設置している（図表14）。また、４市町が、その他の任意の会議を設置している。協議会等を設置していない市町村は、３市町に止まる。

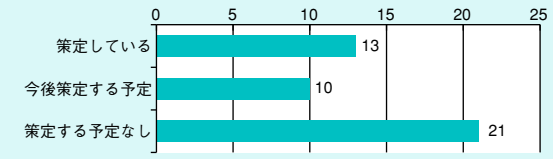
【図表14：公共交通に関する協議会等の設置】



13市町村で公共交通計画を策定

地域公共交通計画等の策定状況をみると、13市町村が策定している（図表15）。また、10市町村が今後公共交通計画を策定することを検討している。一方で、21市町村は策定する予定がない。

【図表15：公共交通計画の策定】

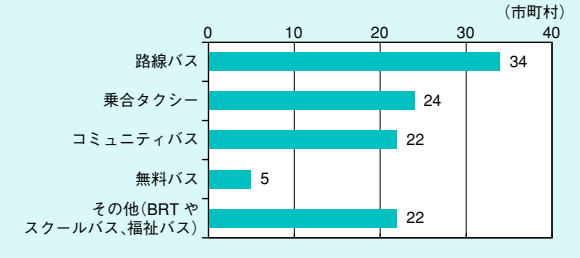


半数以上がコミュニティバス、乗合タクシーを導入

運行している公共交通をみると、路線バスが34市町村、乗合タクシーが24市町村、コミュニティバスが22市町村となっている（図表16）。

また、BRT（バス高速輸送システム）やスクールバス、福祉バス等のその他の公共交通も22市町村で導入されている。

【図表16：運行している公共交通（複数回答）】

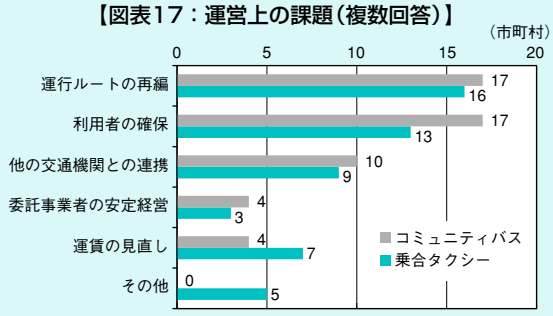


コミュニティバス、乗合タクシーの運営上の課題はともに「運行ルートの再編」が最多

コミュニティバス、乗合タクシーの運営上の課題をみると、コミュニティバスでは、「運行ルートの再編」、「利用者の確保」がそれぞれ17市町村、「他の交通機関との連携」が10市町村となっている（図表17）。

乗合タクシーでは、「運行ルートの再編」が16市町村、「利用者の確保」が13市町村、「他の交通機関との連携」が９市町村となっている。

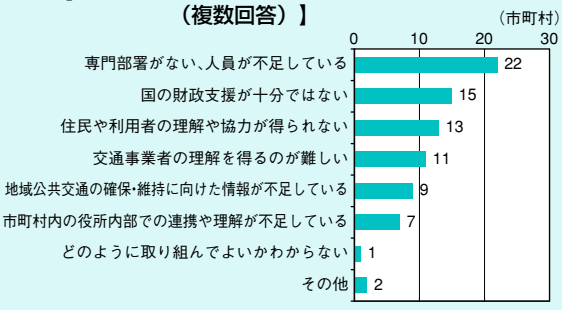
【図表17：運営上の課題（複数回答）】



公共交通サービスの取り組み上の課題は「専門部署・人材の不足」、「国の支援策が不十分」

公共交通サービスの取り組み上の課題をみると、「専門部署がない、人員が不足している」が22市町村で最も多い。次いで「国の財政支援が十分ではない」が15市町村、「住民や利用者の理解や協力が得られない」が13市町村となっている。（図表18）。

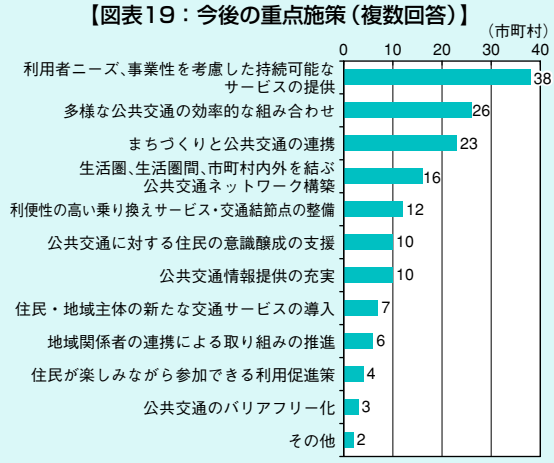
【図表18：公共交通サービス取り組み上の課題（複数回答）】



今後の重点施策は「持続可能なサービスの提供」、「公共交通の効率的な組み合わせ」

今後の重点施策をみると、「利用者ニーズ、事業性を考慮した持続可能なサービスの提供」が38市町村で最も多い（図表19）。次いで「多様な公共交通の効率的な組み合わせ」が26市町村、「まちづくりと公共交通の連携」が23市町村、「生活圏、生活圏間、市町村内外を結ぶ公共交通ネットワーク構築」が16市町村となっている。

【図表19：今後の重点施策（複数回答）】



(3) アンケート結果のまとめ

- 37市町村で、国の規制緩和措置等の支援を受ける法定の協議会が設置されている。一方、交通計画の策定は13市町村に止まっている。
- コミュニティバスや乗合タクシーは、それぞれ半数以上の市町村で運行されている。市町村は、地域の交通事情や住民の要望、財源等を考慮し、導入の可否を判断しているとみられる。
- コミュニティバスや乗合タクシーの運営上の課題は、「運行ルートの再編」が最も多い。新たな公共施設や商業施設の開設等に伴う運行ルートの変更は、県内でも頻繁に行われており、住民ニーズと採算改善への対応として最優先課題とする市町村が多いとみられる。
- 公共交通政策の取り組み上の課題は、「専門部署がない・人材の不足」が最も多く、コミュニティバス等の運行計画等で市町村の交通政策担当者が苦慮している状況が窺える。
- 今後の重点施策は、「持続可能なサービスの提供」が最も多く、公共交通維持を重視する姿勢が窺える。また、「多様な公共交通の組み合わせ」、「まちづくりとの連携」等、交通政策基本法や地域公共交通活性化再生法の内容に沿った政策を挙げる市町村も多い。

2. 住民アンケート

住民に対するアンケート調査では、住民の公共交通の利用状況や利用目的、利用促進に必要な対応、財政支援に対する考え等について確認する。

(1) 調査日・調査対象・調査方法・回答数

2014年11月14日～17日にかけて、県内に居住するモニターを対象にインターネット調査を実施し、2,138人から回答を得た。(図表20)

【図表 20：回答者の属性】

性別	男性	女性	合計
人数	1,228	910	2,138
(%)	57.4	42.6	100.0

年齢	10～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70歳以上	合計
人数	19	206	448	628	502	260	75	2,138
(%)	0.9	9.6	21.0	29.4	23.5	12.2	3.5	100.0

居住地域	県北地域	県央地域	鹿行地域	県西地域	県南地域	合計
人数	449	370	153	268	898	2,138
(%)	21.0	17.3	7.2	12.5	42.0	100.0

(2) アンケート結果

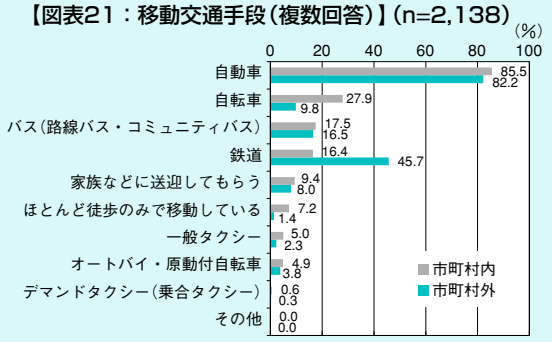
移動手段

～市町村内外とも「自動車」が8割超

市町村内の移動手段は、「自動車」が85.5%で最も高い。次いで、「自転車」が27.9%、「バス」が17.5%、「鉄道」が16.4%となっている（図表21）。

市町村外の移動手段も、「自動車」が82.2%で最も高い。以下「鉄道」が45.7%、「バス」が16.5%、「自転車」が9.8%で続く。

【図表21：移動交通手段（複数回答）】(n=2,138)

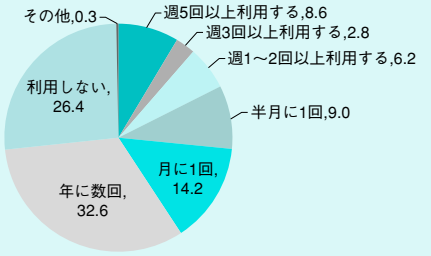


公共交通の利用頻度

～「年に数回」、「利用しない」が合計で約6割

鉄道やバス、デマンドタクシー等の公共交通の利用頻度は、「年に数回」が32.6%で最も高い（図表22）。次いで、「利用しない」が26.4%、「月に１回」が14.2%、「半月に１回」が9.0%となっている。

【図表22：鉄道やバス、デマンドタクシーの利用頻度】(n=2,138)

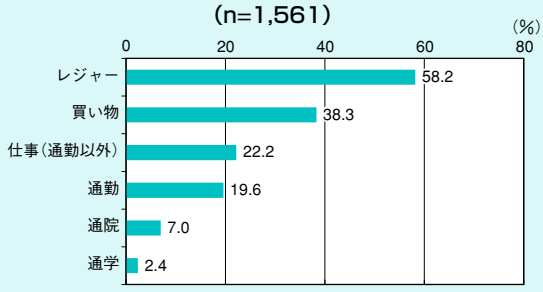


公共交通の利用目的

～「レジャー」、「買い物」目的が高い

公共交通を利用する目的は、「レジャー」が58.2%で最も高い（図表23）。次いで、「買い物」が38.3%、「仕事（通勤以外）」が22.2%、「通勤」が19.6%となっている。

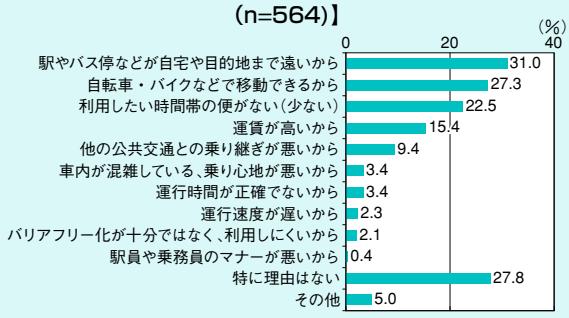
【図表23：公共交通を利用する目的（複数回答）】(n=1,561)



公共交通を利用しない理由
～「駅やバス停まで遠いから」が最も高い

公共交通を普段利用しない方の理由は、「駅やバス停などが自宅や目的地まで遠いから」が31.0%で最も高い（図表24）。次いで、「特に理由はない」が27.8%、「自転車・バイク等で移動できるから」が27.3%、「利用したい時間帯の便がない（少ない）」が22.5%、「運賃が高いから」が15.4%となっている。

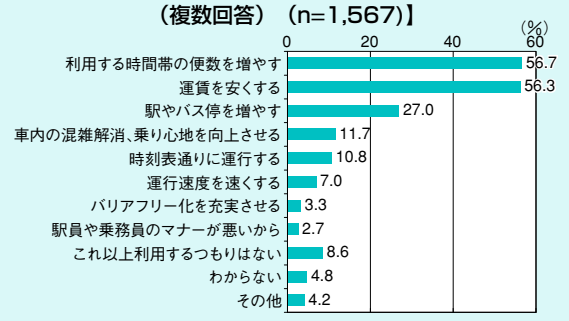
【図表24：公共交通を利用しない理由（複数回答）（n=564）】



公共交通利用促進に必要な対応
～「運行本数の増加」や「運賃を安くする」が上位

公共交通をもっと利用するために必要な対応は、「利用する時間帯の便数を増やす」が56.7%、「運賃を安くする」が56.3%でそれぞれ高く、「駅やバス停を増やす」が27.0%となっている（図表25）。

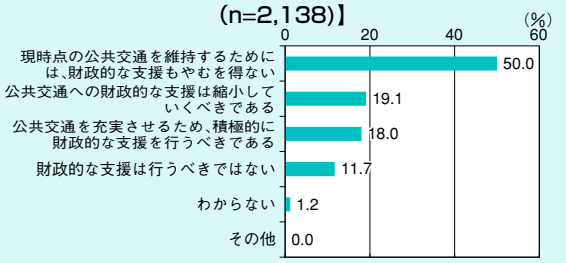
【図表25：公共交通をもっと利用するために必要なこと（複数回答）（n=1,567）】



行政による公共交通の財政的支援について
～「現状維持のためにやむを得ない」が5割

行政による民営事業者への財政的支援は、「現時点の公共交通を維持するためには、財政的な支援もやむを得ない」が50.0%で最も高い（図表26）。以下、「公共交通への財政的な支援は縮小していくべきである」が19.1%、「公共交通を充実させるため、積極的に財政的な支援を行うべきである」が18.0%で続いている。

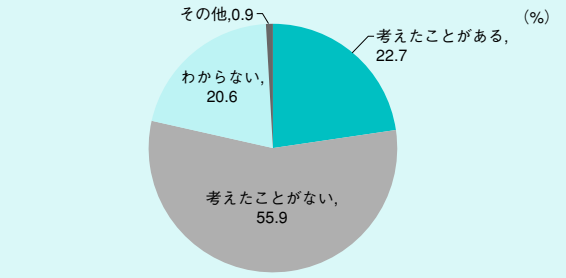
【図表26：行政による民間事業者への財政的支援について（n=2,138）】



公共交通の今後の利用について
～「考えたことはない」が5割超

公共交通を普段利用しない方の今後の利用の可能性は、「考えたことはない」が55.9%で最も高く、「考えたことがある」は22.7%となっている（図表27）。

【図表27：今後公共交通を利用したいと考えるか（n=564）】



以下では、年齢別、地域別の集計結果の中から、特徴がみられた結果についてみてみる（図表28）。

年齢別～10代及び70代以上で移動手段等に特徴

移動手段をみると、20～70代以上は「自動車」が最も高く、10代は「自転車」（市町村内）、「鉄道」（市町村外）が最も高い。

項目別では、「自動車」は50代（市町村内・外）、「自転車」は10代（市町村内）、70代以上（市町村外）、「バス」は70代（市町村内・外）、「鉄道」は70代（市町村内・外）、「家族の送迎」は10代（市町村内・外）がそれぞれ最も高い。

利用目的をみると、10代、20代が「買い物」、それ以外は「レジャー」が最も高い。

項目別では、「通学」は10代、「買い物」は20代、「通院」、「レジャー」は70代以上がそれぞれ最も高い。

地域別～「公共交通を利用しない理由」で違い

公共交通を利用しない理由をみると、県南地域は「自転車・バイク等で移動できるから」、県北地域は「特に理由がない」、県央・鹿行・県西地域は「駅やバス停等が自宅や目的地まで遠いから」が最も高い。

項目別では、「駅やバス停等が自宅や目的地まで遠いから」、「利用したい時間帯の便がない（少ない）」は鹿行地域が、「自転車・バイク等で移動できるから」は県南地域が、「運賃が高い」は県北地域がそれぞれ最も高い。

(3) アンケート結果のまとめ

・住民の移動手段は、市町村内外の移動のいずれも「自動車」が８割超を占め、「バス」は２割未満に止まっている。一方、「鉄道」は県外移動で約５割が利用しており、遠距離移動における鉄道の優位性が評価されているとみられる。

・利用目的は、「レジャー」、「買い物」が上位を占め、「通勤」、「通学」を上回っている。

・公共交通を利用しない理由や利用促進に向けた対応（への要望）は、「駅やバス停までの距離」、「運行本数等の利便性や運賃の改善」等が多い。

・行政による民営事業者への財政的な支援は、約７割が肯定的に考えている。一方、今後の公共交通の利用に関しては消極的な様子が窺え、「自らが公共交通を利用し支えていく」といった住民意識は総じて低い。

・年齢別では、免許の有無等による公共交通との関わり、地域別では、公共交通網の整備や運賃水準等の状況を反映した結果がそれぞれみられる。

【図表 28：年齢別・地域別のアンケート結果（抜粋）】

＜年齢別＞

【移動交通手段】 (%)

		自動車	自転車	バス（路線バス・コミュニティバス）	鉄道	家族などに送迎してもらう	ほとんど徒歩のみで移動している	オートバイ・原動付自転車	一般タクシー	デマンドタクシー（乗合タクシー）	その他
全体（n=2,138）	市町村内	85.5	27.9	17.5	16.4	9.4	7.2	4.9	5.0	0.6	－
	市町村外	82.2	9.8	16.5	45.7	8.0	1.4	3.8	2.3	0.3	－
10代（n=19）	市町村内	42.1	78.9	31.6	15.8	26.3	5.3	10.5	－	－	－
	市町村外	31.6	15.8	10.5	57.9	26.3	－	5.3	－	－	－
20代（n=206）	市町村内	73.3	27.2	21.8	23.8	15.5	11.7	7.8	4.9	1.0	－
	市町村外	68.9	9.7	20.9	51.0	12.6	1.9	5.8	2.9	1.5	－
30代（n=448）	市町村内	87.3	26.1	12.9	15.6	8.7	7.1	4.0	4.7	0.2	－
	市町村外	83.0	9.4	10.3	40.0	9.4	1.1	3.1	1.1	0.4	－
40代（n=628）	市町村内	87.7	26.3	16.7	14.3	7.8	6.7	4.9	6.2	0.8	－
	市町村外	85.8	8.8	16.2	42.8	5.9	0.8	4.5	1.3	0.2	－
50代（n=502）	市町村内	88.6	26.1	15.7	17.5	8.0	6.8	5.2	4.4	0.4	－
	市町村外	86.7	8.2	17.1	49.4	6.2	1.6	3.8	3.6	－	－
60代（n=260）	市町村内	87.3	31.2	22.3	12.3	9.2	5.8	3.5	3.1	－	－
	市町村外	81.5	12.7	19.2	45.4	7.7	1.5	2.7	3.5	－	－
70代以上（n=75）	市町村内	74.7	41.3	32.0	25.3	16.0	6.7	2.7	9.3	2.7	－
	市町村外	69.3	20.0	30.7	64.0	13.3	4.0	－	5.3	1.3	－

（注）太枠は表側で最大、網掛けは表頭で最大を示す。

【公共交通を利用する目的】 (%)

	通勤	通学	買い物	通院	仕事（通勤以外）	レジャー	その他（目的）
全体（n=1,561）	19.6	2.4	38.3	7.0	22.2	58.2	6.0
10代（n=18）	16.7	33.3	44.4	11.1	5.6	22.2	16.7
20代（n=159）	20.8	13.2	54.1	3.8	12.6	53.5	1.9
30代（n=314）	19.1	2.2	44.3	5.7	14.3	62.4	6.4
40代（n=437）	21.5	0.5	35.2	4.8	27.7	58.8	5.0
50代（n=382）	23.0	0.3	30.1	6.8	30.4	52.1	6.3
60代（n=190）	14.7	－	36.3	11.1	19.5	65.3	7.4
70代以上（n=61）	－	1.6	44.3	24.6	9.8	70.5	13.1

＜地域別＞

【公共交通を利用しない理由】 (%)

	駅やバス停などが自宅や目的地まで遠いから	自転車・バイクなどで移動できるから	利用したい時間帯の便がない（少ない）	運賃が高いから	他の公共交通との乗り継ぎが悪いから	運行時間が正確でないから	運行速度が遅いから	車内が混雑している、乗り心地が悪いから	駅員や乗務員のマナーが悪いから	バリアフリー化が十分ではなく、利用しにくいから	特に理由はない
全体（n=1,561）	31.0	27.3	22.5	15.4	9.4	3.4	2.3	3.4	0.4	2.1	27.8
県北（n=315）	29.8	21.4	26.0	20.6	9.2	6.1	2.3	6.1	0.8	2.3	30.5
県央（n=275）	28.7	24.5	18.1	18.1	11.7	4.3	2.1	3.2	－	2.1	31.9
鹿行（n=77）	39.2	29.7	33.8	13.5	16.2	－	1.4	－	1.4	－	18.9
県南（n=721）	26.5	30.6	23.5	12.9	6.5	4.1	4.1	3.5	－	2.4	30.0
県西（n=173）	36.8	30.5	11.6	11.6	7.4	－	－	2.1	－	3.2	23.2

第４章　県内市町村・事業者・住民の公共交通利用促進の取り組み

本章では、県内市町村や交通事業者、住民団体へ実施したヒアリングをもとに、各主体の公共交通利用促進に向けた様々な取り組みについてみていく。

⑴県北地域

行政：パートナーシップ協定制度導入による、地域と連携した公共交通の活性化

日立市　都市建設部　都市政策課長 兼 防災対策監　赤城 正敏氏

山側の団地で高齢化が進む

日立市の可住地は南北に細長く、JRの５つの駅を中心に市街地が形成されています。市街地の西部に広がる山側丘陵地には、高度経済成長期に多くの団地が造成されました。近年、これらの団地に住む住民の高齢化が急速に進行しています。日立市は、社会人口の減少率が全国第2位であり、人口減少の抑制が大きな課題となっています。

地域の足を確保するパートナーシップ協定

当市は、高齢者などの自家用車を運転しない住民の移動手段を確保するため、パートナーシップ協定制度を導入しています。これは行政、地域住民、バス事業者の３者が「パートナーシップ協定」を締結し、地域住民は、路線バスの乗車促進活動の取り組みを行い、バス事業者は、住民が使いやすくなるようにバス路線の見直しを行い、市は、パートナーシップ協定に基づく取り組みに対して、助成等の支援を行うというものです。

住民とバス事業者は定期的に話し合い、バスの活性化に努めています。協定では、一定の目標を設定し、目標未達成の場合には、来年度も協定を継続するか、バスの廃止や減便を受け入れるか、地域が選びます。これまでに市内５地区がパートナーシップ協定を結び、すべての地区で乗車率が増えています。

BRTを軸にした公共交通活性化

2012年に市の公共交通施策のマスタープランとなる「日立市公共交通総合体系計画」を策定しました。計画では、「誰もが利用できる、利用したい、将来にわたり持続できる公共交通体系の構築」を基本理念に掲げ、16年度の公共交通利用者数を375万人（10年度比で５％増）とすることを目指しています。

13年に運行を開始した「ひたちBRT」は、同計画において南北の公共交通幹線軸に定められています。BRTとは、「バス高速輸送システム」の略で、専用道路をバスが走行するため、定時性が確保された新交通システムです。ひたちBRTの停留所を交通結節点に位置付け、路線バス等との乗り継ぎ拠点として整備を進めています。

コンパクトなまちづくりを推進

ひたちBRTを活用した「誰もが生き生きと暮らせるまちづくり」を実現するために、「ひたちBRTまちづくり計画」を策定中です。この計画は、政府が進めている都市のコンパクト化と公共交通ネットワークの連携に沿ったものです。

将来的には、山側の団地に住む高齢者の方にBRT沿線への移住を促す等の方法で、コンパクトシティ化を徐々に進めていく方針です。また、パートナーシップ協定は、住民だけでなく、企業や事業者向けに広げていくつもりです。

日立市と交通事業者、住民の3者による会議

事業者：BRTの利用促進とICカードを活用したサービスの提供

日立電鉄交通サービス株式会社　取締役社長　土屋 静治氏

県北地域でバス事業を展開

当社の前身は、1927年に設立された常北電気鉄道㈱です。鉄道事業は2005年３月の日立電鉄線廃止に伴い撤退し、現在は路線バス事業や観光事業、全国の整備工場と提携したレンタカー事業等を展開しており、13年からは、ひたちBRTの運行を行っています。

日立電鉄線廃線→ひたちBRT開通

当社は日立電鉄線廃止に伴い、常陸太田市～大甕駅間で鉄道代替バスを運行したものの、慢性的な道路渋滞によって定時性が確保できず、利用者数は鉄道時代の約３割に止まっていました。

一方、08年に日立市が「日立電鉄線跡地活用整備基本構想策定委員会」を結成し、日立電鉄線跡地活用についての議論が進められました。同委員会は、09年に基本構想を策定し、旧日立電鉄線の鮎川～久慈浜駅間にBRT（バス高速輸送システム）を運行させることを提案、11年には新交通導入計画を策定しました。

新交通導入計画では、運行計画、運行予定年度、整備計画とともに、整備方式を公設民営方式（基盤整備は日立市、運行は民間事業者）とすることが定められました。

ひたちBRTの運行に先立ち、地域住民や企業・高校生等が参加する「ひたちBRTサポーターズクラブ」が設置されました。同クラブでは、車両のデザイン、運行ダイヤ、停留場の名称の検討や、BRTの利用促進に加え、BRTを活用した地域活性化の活動を展開しています。

開通後の利用者数は目標を上回って推移

こうして、13年３月、ひたちBRTが開通しました。第Ⅰ期の運行区間は、日立おさかなセンター～JR大甕駅（約3.2㎞、うち専用道路約1.3㎞）、運行本数は平日33往復・休日25往復、所要時間約10分、運賃は最大200円（14年11月時点）となっています。

BRTの１日当たりの利用者数は平日、休日とも増加傾向にあり、14年度上期（平日）は１日平均492.6人と、目標の470人を上回っています。開通後もサポーターズクラブの提案により、ダイヤ改正や観光・商業施設とのタイアップ等の活動が行われ、利便性向上や利用者増加を支えています。14年10月に開催された道の駅「日立おさかなセンター」のイベントでは、クラブの発案により、市内の菓子店６店舗が協力して製造したBRTまんじゅうセットが販売されました。

専用道路を走行するひたちBRT

乗降客カウントシステムの導入

当社は乗車促進に関し様々な取り組みを行っています。その一つが㈱日立神奈川マニュファクチャリングソリューション（現㈱日立情報通信マニュファクチャリング）と共同開発した、「乗降客カウントシステム」の導入です（07年10月より運用開始）。

このシステムは、定期券やバスカード、整理券をIC化することで、顧客の乗降状況を把握するものです。システムから得られた情報は、ダイヤ改正時に増減便や運行時間を検討する際に活用しています。また、路線バスに対する補助金を行政に申請する際の裏付けにも利用しています。

定期券のIC化に伴い、企業向けに「乗車実績定期券」を販売しています。この定期券は企業から社員に現物支給され、利用した分だけ当社が請求する仕組みです。現金から現物に変更することにより、企業にとっては福利厚生費を削減でき、当社にとっても定期券販売数の増加につながっています。

ICバスカード利用者に対しては、乗り継ぎ割引

制度を導入しています。バスを降車してから１時間以内に別のバスに乗車した場合には、２回目以降その都度30円割引で利用できます。

このシステムを活用したダイヤ改正や定期券、乗り継ぎ制度等によって、ここ数年は輸送人員の減少に歯止めがかかっています。

ネットワーク再編とサポーター拡大が課題

ひたちBRTは、16年度中に大甕駅～常陸多賀駅間、20年度には常陸多賀駅～日立駅間が開通する予定です。両区間の運行開始に併せて、既存バスネットワークの再編とサポーター拡大に取り組んでいくつもりです。

今後のバス事業は、利用者数の減少や燃料費の高騰等、厳しい環境にさらされることが予想されます。日立市とのパートナーシップ協定（地域住民・日立市・当社による乗車促進の協議）の枠組みを活用しながら、行政や住民との連携をより強化し、公共交通を守るために、利用者増加に取り組んでいきたいと考えています。

【Topics】JR上野東京ラインの開業

本年３月14日のJRダイヤ改正より、常磐線と宇都宮線、高崎線が上野駅以南に乗り入れる「上野東京ライン」が開業する。開業に伴う運行本数、サービスの新設・変更等について簡単にまとめた。

特急列車の名称は「ひたち」「ときわ」に

常磐線は、品川駅まで直通運転し、１日に運行される特急列車全74本のうち44本が品川駅発着となる。品川駅までの直通運転により上野駅での乗換が解消され、到達時分が短縮されることにより都内～茨城県間の利便性が向上する。

また、上野東京ライン開業に合わせて、特急列車の名称が「ひたち」・「ときわ」に変更となる。

特急列車で新たな着席サービスを導入

特急列車には、普通車の全席に従来の「指定席」・「自由席」の区分がなくなり、新しい特急料金が導入される。全ての普通車で事前の座席指定が可能となり、座席の指定を受けていなくても列車・座席を指定しない特急券（座席未指定券）を購入して車内の空席を利用できる。

なお、車内で特急券を購入する場合は、車内料金（事前料金に260円を追加した金額）となる。

通勤・通学利用者向けの新たな商品を用意

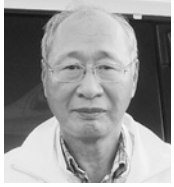
通勤客や通学客向けのサービスも刷新される。これまでの「定期券用月間料金券（１ヶ月）」や「ひたち回数券」、「フレッシュひたち料金回数券」が廃止され、新たに「定期券用ウィークリー料金券」が発売される。「定期券用ウィークリー料金券」は、７日間の有効期間内であれば、「ひたち」・「ときわ」の10回分（５往復相当）の座席指定が可能となる。

定期券用ウィークリー料金券の設定は「品川・東京・上野⇔牛久～石岡」「品川・東京・上野⇔友部～日立」「柏⇔石岡～勝田」の３区間であり、「ひたち」「ときわ」の普通車指定席での利用が可能である。

また、携帯電話やスマートフォンから座席指定を受けることができ、駅での特急券の受取が不要な「えきねっとチケットレスサービス」が開始される。本サービスを利用すると、大人は100円割引（こども50円割引）となる。なお、２月14日～６月30日にかけて、「えきねっとチケットレスサービス」導入記念キャンペーンが実施される。同キャンペーン期間内に「ひたち」「ときわ」の全列車の普通車指定席及びグリーン車指定席を「えきねっとチケットレスサービス」で購入すると、大人は300円割引（こどもは150円割引）となる。

都内の駅で「いばらき」の魅力を発信

上野東京ラインの開業を記念して、横浜駅（１月15～17日）・大宮駅（１月29・30日）・東京駅（２月18・19日）・品川駅（２月26～28日）にて「いばらき産直市キャラバン」が開催されている。駅でいばらきの旬な特産品等を販売すると同時に、県内の観光PRが行われている。



住民：山間地域を運行する住民主導のデマンドタクシー

NPO法人 助け合いなかさと　理事長　石川 諒一氏（写真）
中里学区コミュニティ推進会　事務長　和田 慶紘氏

交通不便地域であった中里地区

日立市中里地区は、市内山間部に位置し、常陸太田市に隣接しています。人口は約1,300人、600世帯が居住し、住民の約46％が65歳以上と高齢化が進んでいます。

かつて、当地区にはタクシー会社がなく、付近を運行する路線バスの本数も少ない交通不便地域でした。高齢者の多くは、買い物の際に家族や隣人等の送迎に頼らなくてはならず、家に引きこもりがちでした。

地区の全世帯が費用負担に同意し運行開始

こうした状況を改善するため、07年頃から地域の役員により、家から目的地まで直接行けるデマンドタクシーの運行検討が開始されました。

日立市が運行経費を助成する条件は、地区の世帯全てが負担金の支払いに同意することでした。そこで、中里学区コミュニティ推進会が中心となり、導入検討委員会を立ち上げ、全世帯の同意を得るために住民の説得にあたりました。中里地区内の23の集落ごとに説明会を開催し、デマンドタクシーの導入経緯や試験運行の状況、地域負担金、ルート等を説明しました。同時にアンケート調査も行い、住民の要望も吸い上げました。その結果、住民は、地区の状況を踏まえ、地域負担金の支払いについて了承してくれました。住民の負担軽減のため、コミュニティ推進会積立金から１世帯500円分を拠出し、１世帯当たりの負担金は1,500円としました。

運行主体となるNPO法人「助け合いなかさと」を設立し、導入検討から２年後の09年７月、ワゴン車２台により、デマンドタクシー「なかさと号」の運行を開始しました。

住民ニーズに合わせた運行体系・料金設定

なかさと号の運行時間は、平日８～16時です。前日までの予約が原則ですが、空車がある場合には、当日予約も受け入れています。運行時間外でも前日までに申し出があれば運行し、土日祝日に高齢者の行事や体育祭がある場合には、臨時運行を行っています。

運行エリアは、原則として中里地区内ですが、市と交渉した結果、おくやみや高齢者行事の際には、地区外まで運行可能となりました。

運賃は「１外出300円」としました。１外出とは、家を出てから病院や郵便局等に立ち寄って家に戻ってくるまでの行動であり、住民に金銭的な負担を感じさせないように工夫しました。

さらに、運賃支払いの簡素化や利用促進のため、回数券（11枚綴り3,000円）を販売しています。

高齢者に新たな生きがいをもたらすきっかけに

なかさと号は、１日平均で約20名、多い日は40名の方が利用しています。運行により、これまで家にいることの多かった高齢者の方が、人の手を借りずにお店や病院、郵便局等へ外出できるようになりました。また、交流センターで開催されるサークル活動や健康体操等のイベントに参加される方が増えました。なかさと号の運行は、高齢者に新たな生きがいを産み出すきっかけづくりに貢献しています。

住民の間からは、生活圏である常陸太田市や日立市の中心市街地まで運行してほしい、という要望も出ています。民営事業者、市町村間の調整もあり実現には至っていませんが、行きたいところに行けるのが公共交通の基本であり、今後も市と交渉を進めていきたいと考えています。

行政：コミュニティバス導入による公共交通体系の充実とひたちなか海浜鉄道による地域活性化

ひたちなか市　企画部　企画調整課長補佐兼公共交通対策室長　西野 浩文氏
企画部　企画調整課企画員　内藤 奈歩氏

交通不便地域にコミュニティバスを運行

ひたちなか市には、勝田地区や那珂湊地区、ひたちなか地区など複数の市街地があり、住宅街も広範囲に広がっています。

当市でも、他の市町村と同様、不採算性を理由に民間バス路線の廃止や減便が進みました。市では、沿線住民からの路線維持の要望を受け、高齢者等の交通弱者の日常生活の足を確保するために、06年10月よりコミュニティバス「スマイルあおぞらバス」を導入しました。路線数は徐々に拡大し、現在は６コースで運行しています。

12年12月より運行を開始した佐和コースは、乗合タクシーによる３年間の実証実験の結果、需要が見込めると判断した地区に、狭い道路でも運行可能なワゴン車タイプの車両で新設しました。

13年度の年間利用者は153,901人と運行開始以来最高であり、今後も地域の実情に応じて、利便性の向上につながる運行拡充の検討や運行経路・時刻の見直しを行いながら、利用者の方々に喜んでいただける運行を継続していきます。

ひたちなか海浜鉄道の新駅設置を支援

14年10月１日、ひたちなか海浜鉄道の10番目の駅「高田の鉄橋駅」が開業しました。高齢化の進む周辺自治会からの要望を受け、湊線としては実に52年ぶりの新駅建設となったものです。新駅周辺は、区画整理に伴い住宅やアパートの建設も進み、交番の移転が予定される地域でもあり、湊線の利用促進策の一つとして期待されています。

新駅建設工事費用については、国の補助制度を活用し、国と県、市が1/3ずつ支援しました。

供用開始後の同駅の一日当たりの乗降者数は、約80人と、想定していた40人を上回っています。

検討が進められるひたちなか海浜鉄道の延伸

市内には、年間150万人規模の集客を有する「国営ひたち海浜公園」や、「おさかな市場」があります。交流人口拡大と観光活性化に向け、ひたちなか海浜鉄道の延伸も検討されています。

市では13年度より、湊線の延伸調査事業を実施し、ルート案の検討及び工事費用や経済効果等を算出しています。また、今年度はこの調査結果を踏まえ、海浜公園で開催された、ネモフィラとコキアシーズンの休日を中心に阿字ヶ浦駅から海浜公園間をつなぐシャトルバスの運行を、試行的に拡充し、利用需要等の調査を行っています。

今年度実施したアンケート調査から、シャトルバスの利用者の約７割は、東京都や神奈川県、埼玉県等の都心部からの観光客であることがわかりました。延伸により県外観光客の一層の増加が期待でき、さらに、ひたちなか地区の商業施設付近までつなぐことができれば、沿線住民の利便性の向上も期待されます。今後は調査結果や諸要件、建設費用などを踏まえ、最適な延伸ルートの絞り込みを行っていく予定です。市としましては、沿線に暮らす地域住民の生活の足としての公共交通の役割の充実に加え、観光周遊を実現する新たな魅力の創出という観点からも延伸の実現性について更なる具体的検討を進めていきます。

市内を循環するスマイルあおぞらバス

事業者：ダイヤルート・運賃の改善や格安定期券の販売で利用者確保を進める

茨城交通株式会社　運輸部長　飛田 潔氏

県央・県北地域を中心にバス事業を展開

当社は1944年に創業し、路線バス・観光バス事業をメインに、旅行業や広告業、保険業、不動産業を営んでいます。09年８月からは、㈱みちのりホールディングスの傘下として、経営効率化に取り組んでいます。

現在、県北・県央地域の７市４町村で路線バスを運行しています。県北地域は、少子化の進展や自家用車中心の移動のため、路線バス利用者の減少が進んでいます。小学校の統廃合によりスクールバスの導入も増えており、各バス路線は自治体の支援を仰いでいるのが現状です。

一方、ひたちなか市では、ひたち海浜公園へのアクセスに当社の路線バスや高速バスを利用する方が多く、輸送人員も増えています。ファッションクルーズやコストコ等へ向かう路線も、土日祝日に中高生の利用者が増えています。

廃止検討路線を運賃値下げと増便で維持

野口線は、水戸駅から石塚（城里町）と野口（常陸大宮市）を経由して御前山（常陸大宮市）までを結ぶ路線です。

同路線は利用者減少により廃線を検討したものの、自治体から存続要請を受けました。存続の可能性を探るため、城里町の住民へアンケート調査を実施したところ、中高生の多くが保護者の送迎と鉄道、バスを併用して登校していること、路線バスだけで通学しない理由として「運賃が高い」という声が多いことがわかりました。

そこで、10年より同路線の運賃を、JRを利用する場合よりも安く設定し、最大で39%値下げしました。また、通学利用の多い石塚～野口区間を増便しました。城里町にも駐輪場の設置やバスマップの作成に協力して頂いた結果、利用者が増加し、前年度に比べ８％の増収につながりました。

山間部の路線維持は当社の課題ですが、路線廃止検討開始から３年間は様々な取り組みを行い、廃止を極力回避するよう努めています。

通学客や高齢者向けに格安定期券を販売

今後の少子化に備え、通学客に格安の通学定期券を販売しています。学期に合わせた期間内で利用できる「学期定期券」は、通常よりも25%割引、年間定期券「キャンパスパスポート365」は、40%割引となっています。

これらの定期券のPRも積極的に行っています。自治体や学校の協力の下、沿線の中学３年生に対し高校進学時の定期券やバス案内の配布、高校や大学の合格通知書への定期券申込書の同封、さらに高校の入学式に出向き、定期券の出張販売を行っています。こうした取り組みが、通学定期の販売促進につながっています。

高齢者向けには、満65歳以上の方向けに「茨交漫遊パス」を販売しています。この定期券は、当社の一般乗合バスと廃止路線代替バス全線で利用でき、販売枚数は着実に増えています。

ICカードを16年3月までに導入

当社では、16年３月までにICカードを導入する予定です。カードは高速バスやコミュニティバスを除く路線バス全線でお使いいただけ、運賃も割引となります。また、クレジットカードからオートチャージもできます。ICカードの名称は公募し、15年３月頃に決定する見通しです。

野口線プロジェクトの概要

事業者：観光地と連携した取り組みで利用者は増加傾向

ひたちなか海浜鉄道株式会社　取締役社長　吉田 千秋氏

輸送人員は順調に増加

当社は、勝田駅と阿字ヶ浦駅を結ぶ湊線を運行する鉄道事業者です。08年４月の開業以降、市民の皆様のご協力により、利用者数は順調に推移しております。12年度の輸送人員は震災の影響を受け一時的に減少したものの、13年度は84万人に達しました。14年４～８月実績も、前年同期比で約５％増となっています。

利用者増加策として、これまで通学客の利用促進に注力してきました。通学定期券の運賃を大幅に引き下げ、１年定期は通常の1/3の運賃としました。また、市の教育委員会に働きかけ、高校の入学説明会でPRを実施しました。沿線の高校の統廃合が進み生徒数が減少する中、海浜鉄道を利用する通学客は着実に増加しています。

ひたち海浜公園への観光客向けに企画きっぷ発行

開業当時、湊線を利用して海浜公園へ向かう人の流れは皆無でした。そこで、09年に、春のネモフィラ、夏のひまわり、秋のコキアのシーズンに合わせ、阿字ヶ浦駅～海浜公園の約２キロの区間で、シャトルバスの運行を始めました。

これに合わせ、国営ひたち海浜公園と連携し、湊線乗り放題チケットとバスの往復券、公園の入場券をセットした企画きっぷを発売しました。14年５月には路線を公園内の「見晴らしの丘」に近い海浜口まで延伸し、土日祝日の運行も行いました。これらの施策の効果により、ゴールデンウィークの輸送人員は特に大きく伸びています。

ガルパンファン誘客で連携

アニメとも連携して観光客の取り込みを図っています。ひたちなか市の隣の大洗町にはアニメ「ガールズ＆パンツァー」のファンの方々が聖地巡礼のため、数多く訪れています。そこで、「登場キャラクター４人の故郷を回ってみませんか」を宣伝文句に、14年６～12月に茨城交通㈱・鹿島海浜鉄道㈱と合同で「世界一楽しい片道きっぷ」を発売しました。公共交通を使って勝田・那珂湊・大洗・水戸の順に巡礼するこの企画きっぷは、発売から４カ月で約1,300枚を販売し、各市町への来訪者増加に貢献できたと思います。

特別列車の運行、応援団の支援

当社では、特別列車の運行も行っています。特別列車は、通常運行の列車に１両増設する形で運行し、利用者の費用は往復で９万円です。

ビール列車やヌーボー列車等、お酒に関連した列車に加え、14年10月には茨城県納豆商工業協同組合との共催で納豆列車を運行しました。

沿線の自治会や商工会議所のメンバーによって結成された「おらが湊鐵道応援団」は、湊線の利用促進のために精力的に活動してくれており、当社とは一心同体の関係です。応援団の方には、写真展の開催に加え、土日祝日には那珂湊駅で観光案内のボランティアをして頂いています。

通学客の利用促進や沿線観光地との連携、さらに水戸等の観光地との連携を進めていけば、利用者数はなお伸びる余地があります。同時に、湊線を利用する観光客に対して、市内での消費を促す取り組みをより強化する等、地域振興に積極的に努めていきたいと考えています。

話題を集めた「納豆列車」

⑵県南地域

行政：路線バスと共存する公共交通網の拡充とモビリティ・マネジメントの推進

龍ケ崎市　市民生活部　参事兼交通防犯課長　　加藤 勉氏
市民生活部　交通防犯課　交通政策Ｇ　主査　服部 淳氏

路線バスを補完するコミュニティバス

市内には４つの市街地がありますが、かつては市街地を結ぶバス路線が、佐貫地区～北竜台・龍ケ崎地区間しかありませんでした。市民の要望もあり、市街地間の交流促進等を目的に、02年７月よりコミュニティバスを運行しています。現在は６ルートが運行され、うち市街地を結ぶ路線は巡回コースとなっています。

モビリティ・マネジメントの実施

当市では、モビリティ・マネジメント(注)を導入しています。過去には、コミュニティバスの利用促進のために、住民のバスの利用実態や目的を調査した上で、住民に「いつ、どうやってバスを使うか」を考えてもらう行動プラン表を作成してもらう他、個々に応じた目的地へのバスの経路情報を発信しました。これらにより、公共交通の利用への住民の意識が変化し、モビリティ・マネジメントの実施後、コミュニティバスの利用者数は増加しました。

現在は、関東鉄道竜ヶ崎線の利用促進のために、小学生向けの啓発活動を行っています。14年10月には、川原代小学校で、竜ヶ崎線の乗り方や魅力を知ってもらうイベントを行いました。今後も市内小学校で同様の取り組みを行う予定です。

小学生が竜ヶ崎線を体験

高齢者向け定期券を導入

高齢者のコミュニティバス利用促進策として、12年４月には、高齢者公共交通共通定期券「おたっしゃパス」を導入しました。この定期券により、70歳以上の方は市内のコミュニティバスを自由に利用することができるようになりました。

また、定期券導入と同時に、70歳以上の高齢者が自主的に運転免許を返納した場合に、コミュニティバスの無料乗車券（１年間利用可）を進呈しています。この制度導入後、年間免許返納件数は約40件とそれまでの２倍に増加しました。

全国初の路線バス昼間割引制度を導入

一方、当市では路線バスを軸とした市内公共交通網の整備を進めてきました。コミュニティバス導入による路線バスの利用減少防止等を目的に、全国に先駆け、路線バスの昼間割引制度を導入しています。日中の８～17時は、龍ケ崎市内での乗降に限り、210円を上限とした運賃で、関東鉄道㈱が運営する路線バスを利用できます。

既存の公共交通でカバーできない交通空白地域への対応として、12年７月に導入した乗合タクシー「龍タク」についても、民営事業者との棲み分けを図るため、市役所や竜ヶ崎駅、龍ケ崎済生会病院、総合福祉センターの５ヶ所のみを目的地として運行しています。

他市町村との交通政策での協力

牛久市から、当市の龍ケ崎済生会病院まで過疎地有償運送の乗り入れ要請を受け、市内事業者への影響を検討した上で、乗り入れを応諾しました。利根町の乗合タクシーや河内町、稲敷市のコミュニティバスも一部乗り入れ運行しています。交通政策基本法では、市町村がより主体性をもって公共交通施策に取り組むことが謳われており、市が中心となって公共交通の利用を推進し、ネットワークを整備したいと考えております。

（注）モビリティ・マネジメント：一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策

事業者：多様な主体と連携し、鉄道・バスの価値向上に挑む

関東鉄道株式会社　自動車部　部次長　廣瀬 貢司氏
鉄道部　業務部　課長補佐　渡邊 敬史氏
総務部　企画課　係長　森田 玲泉氏

バス・鉄道等の事業を展開

当社は、1922年（大正11）に創立し、グループとしてはバスや鉄道、タクシー等の運輸事業、不動産業やレジャー・サービス業等を営んでいます。当社が運行する常総線と竜ヶ崎線は、ともに定期利用者が半数を占め、地元の方の通勤や通学の足となっています。バス事業では、路線バスや高速バス、コミュニティバス等を運行しています。当社グループの路線バスの運行エリアは、県内の中央部や南西部、鹿行エリアと千葉県の一部です。

他の交通事業者と連携し様々な企画を開発

つくばエクスプレス（TX）の開業により、常総線の下館駅や下妻駅、石下駅等から東京へのアクセスが向上し、各駅周辺に住む学生は都内の学校に実家から通えるようになりました。

そこで、TXと連携して、往復割引きっぷ「TX&常総ライン往復きっぷ」を発売しました。快速列車の運行開始と運行本数の増発により、下館駅～水海道駅間の輸送人員は、TX開業前と比べて約10%増加しています。

また、都心から筑波山へ向かう観光客増加への対応として、つくばセンター～筑波山神社入口・つつじヶ丘間を結ぶ「筑波山シャトルバス」の運行を開始し、合わせてTXとシャトルバス、筑波山のケーブルカーやロープウェイを利用できる「筑波山きっぷ」を発売しています。

14年３月には、JR東日本のトクトクきっぷ「ときわ路パス」の利用範囲が、常総線に加え竜ヶ崎線にも拡大されました。他の事業者のイベントや沿線施設を利用する際にも、当社の路線も利用して頂くことで、通勤通学以外の利用者を増やしていければと思います。

ファンクラブの協力による「竜ヶ崎線探検隊」

ファンクラブの「関鉄レールファンCLUB」は、イベント列車等の企画立案や女性広報「レール・メイト」の起用等により、常総線や竜ヶ崎線のPRに大きく貢献してくれています。

14年11月には、茨城県と龍ケ崎市の支援を受け、「竜ヶ崎線探検隊2014」を開催し、参加者には、ファンクラブのメンバーと一緒に竜ヶ崎線の施設等を見学し、竜ヶ崎線やその沿線地域に関する知識や理解を深めて頂きました。

自治体や企業と連携しイベント列車を運行

鉄道等の沿線自治体にも、市報や公共施設等でイベントのPRをして頂いております。また、つくば市等の自治体と協力し、小学校で模擬通貨を利用したバス乗車体験を行っています。小学生がバスに乗る機会が少なくなっており、こうした企画の実施を通じて、将来のバス利用者確保につなげていくことが狙いです。

常総線では、活性化協議会及び県内のビール工場の協力を得て、ビール列車を定期運行しています。ビール列車は車両を増設しても満席の状況で、キャンセル待ちも出ている状況です。市内の結婚式場とタイアップし、車内で挙式するブライダル列車の運行も開始しており、各イベント列車を通じて、常総線の存在感を高めていきたいと考えています。

竜ヶ崎線探検隊2014での鉄道見学

行政：「モコバス」やバスマップによる利用促進

守谷市　総務部　企画課　課長補佐兼主任企画員　　川村 和彦氏
総務部　企画課　企画・統計グループ　企画員　高橋　淳氏

モコバスの乗車人数が50万人を突破

05年のつくばエクスプレス開業後、当市から都心へのアクセスは飛躍的に向上しました。バス路線等の公共交通網の整備が進展し、沿線の宅地開発も進みました。

しかしながら、市の郊外には昔ながらの集落も点在し、周辺に利用できる路線バスがない交通空白地域となっていました。このため、市では、09年８月よりコミュニティバス「モコバス」の運行を始めました。

モコバスは、市民の声に基づくルート改正を経て、現在は３ルートで運行しています。鉄道とバスの乗り継ぎを重視し、各ルートは守谷駅を起点としています。また、バス同士の乗り継ぎ券制度を導入し、市内でのモコバス同士の乗り継ぎは無料、路線バスとの乗り継ぎは100円で次のバスを利用できるようにしました。さらに、「フリー降車区間」を設けており、利用者は指定道路であれば、バス停以外の場所でも降車することができます。

モコバスの乗車人数は、14年６月に累計で50万人を突破しました。これを記念して、「モコバスペーパークラフト」を作成し、９月の守谷市商工まつりで先着500名に配布したところ、多くの方から大変な好評を頂くことができました。

高齢者向けの取り組み

高齢者の利用を促すために、「シルバーおでかけパス」の販売と高齢者運転免許自主返納支援事業を実施しています。

市内在住の満70歳以上の方向けの「シルバーおでかけパス」は、関東鉄道㈱の市内路線バスやモコバスを３ヶ月間乗り放題できる定期券です。高齢者運転免許自主返納事業では、65歳以上の市民が運転免許を自主返納した場合に、モコバスや路線バスの回数券のセット等をお渡ししています。警察署へのチラシ設置等により市民への周知を図っており、14年度の運転免許返納数は、11月末の時点で前年度を上回っています。

買い物客支援やガイドブック作成による利用促進

買い物でのバス利用者を増やすための試みにも取り組んでいます。イオンタウン守谷とイオン取手店で2,000円以上お買い物をされた方には、市内の路線バスとモコバスで使用できる100円分の補助券を、市が助成し進呈しています。利用者を増やしていくために、協力店をさらに募集しています。

路線バスやモコバスのルートや時刻、各種サービスを市民に広く知ってもらうため、情報をまとめた「もりやバスブック」を作成し市内の全世帯に配布しています。負担は大きいものの、バスブックはダイヤやルート改正時に改訂を行っています。

当市は14年に「守谷市低炭素まちづくり計画」を策定しました。都市の低炭素化の実現を目指し、自動車から公共交通への移動手段の移行を促していく方針です。さらに、今後高齢化が急速に進むことを踏まえ、交通弱者に配慮した公共交通を整備していくつもりです。

市内バス情報を一元化した「もりやバスブック」

事業者：堅調な輸送人員の増加に支えられ、輸送力や安全性、安定性の一層の向上を進める

首都圏新都市鉄道株式会社　常務取締役　椎名 操 氏

輸送人員は開業以来増加基調

つくばエクスプレス（TX）の輸送人員は、2005年８月の開業以来、９年連続で増加しています。１日当り輸送人員は12年度に30万人を突破し、13年度は32万４千人と堅調な推移を示しています。

輸送人員増加の要因は、自治体やUR等のご協力による沿線宅地開発進展に加え、TXの安全かつ安定した輸送実績が利用者の信頼を得ていることによるものと考えています。

輸送力や利便性向上への様々な取り組み

輸送人員の増加に対応するため、12年10月にダイヤ改正を実施しました。朝のラッシュ時間帯の１時間当たり本数を20本から22本に増発し、新たに通勤快速列車も導入しました。

13年度には、守谷駅に車両の追い越し設備を設置する工事を開始しました。16年度末に設備が完成しますと乗り換えを含めた所要時間の短縮や運行間隔の均衡化が図られる見通しです。

また、駅空間を活用した魅力あるサービスを提供するために、駅ナカや高架下を活用して飲食や物販の複合商業施設「TXアベニュー」を展開するとともに、コンビニ等の利便施設については増設を進めています。

さらに、県内バス事業者と連携し、「レール＆バスライド」を行っています。県内から東京方面に向かう高速バスのお客様は、高速道路の混雑状況に応じて八潮PAで降車し、TXに乗り継いで秋葉原駅方面へ移動できます。13年度の利用者は約７万人で、09年４月のサービス開始以降、延べ28万人以上の方にご利用いただいております。

沿線自治体とのタイアップによるイベント開催

TXは、茨城県等の沿線自治体から出資を受け、地域の協力のもとに誕生した鉄道で、「地域との共存共栄」は経営の大きな柱です。このため、沿線自治体とのタイアップにより、多彩なイベントを開催しています。

毎年夏には開業記念イベントとして、「こども美術館列車」を運行しています。また、11月の「TXまつり」の際には、守谷総合基地に毎年約１万人の方が来場し、運転台の見学や車両との綱引き等を楽しんで頂いています。

列車ブレーキ時の発生電力の活用

東日本大震災以降の厳しい電力需給状況から、これまで以上にエネルギーの有効活用が求められています。当社は、鉄道用として日本で初めて「PWM変換器」を採用しており、列車がブレーキを掛けた際に発生する電力（回生電力）を走行中の電車や駅の照明、冷暖房装置等に転用しています。さらに、13年12月からは、余剰分を電力会社に供給しています。

安全輸送が最大の使命

公共交通事業者にとって最大の使命は、お客様を安全に輸送することです。当社は、今後も安全管理体制の継続的な見直しや改善を図り、安全・安定・安心輸送に努めます。さらに、沿線の自治体・事業者と連携し、沿線の発展に貢献して参ります。

安定した輸送人員を誇るつくばエクスプレス

第５章　県外での公共交通の維持・確保への取り組み

これまで県内の公共交通に対する取り組みを見てきた。以下では、地域住民の主体的な取り組みや広域連携、まちづくりとの連携によって、公共交通の維持に取り組む県外の事業者や自治体をみていく。

住民と観光バス事業者による補助金なしの低料金路線バス

生活バスちばにう友の会（千葉県印西市）　代表　武藤　弘氏（写真左）
鎌ヶ谷観光バス有限会社（千葉県鎌ケ谷市）　専務取締役　徳永 昌子氏（ 同 右）

鉄道運賃が高い交通不便地域

印西市は、千葉ニュータウンの一角として、1960年代より東京のベットタウンとして開発が進められてきた街です。

付近には、北総鉄道北総線の千葉ニュータウン駅があります。北総線は、都心に直通でアクセスでき、京成電鉄や東武鉄道と接続する新鎌ケ谷駅もあります。しかし、北総線は運賃が高く、千葉ニュータウン駅～新鎌ケ谷駅間（約11㎞）の運賃は560円（14年11月現在）となっています。このため、新鎌ケ谷駅までマイカーや自転車で通う人が多く、住民にとって不便で、家計を圧迫する等、沿線住民にとって大きな問題となっていました。

運営は事業者、住民はサポートする役割に

そこで、住民グループにより「千葉ニュータウンバス運営会」が設立され、北総線の代替となる低料金バスの自主運行を検討し始めました。

運営会は、交通権学会の研究者等の協力も得て、アンケートや説明会を行うとともに、住民の思いを受けてバスを運行してくれる事業者を探しました。その結果、鎌ヶ谷観光バス㈲がバス運行の社会実験をはじめ、その後の事業運営も担ってくれました。

その後運営会は、「生活バスちばにう友の会」に改名し、情報発信を中心に路線バス運行をサポートすることにしました。

14年６月、行政からの補助金なしで、千葉ニュータウン駅～新鎌ケ谷駅間を直通で結ぶ生活バス「ちばにう」の運行を開始しました。今のところ、通常の路線バス事業者の扱いではなく、各市の公共交通を検討する地域公共交通会議の場で、関係機関の同意を得て、事業化を行っております。

北総線の約半額で運行

バスの運賃は北総線の半額に近い300円とし、11枚綴りの回数券（3,000円）をコンビニ等で販売しています。低料金実現のため、現金か回数券を運転手に直接渡す等、コストを抑えています。運行は平日のみとし、通勤通学客のために朝と夕方以降は１時間に２本、日中の９～15時台は１時間に１本としています。

運行開始から約半年を経過し、利用者数は着実に増えており、現在は採算ライン（１日400人）の８割超に達しています。また、最近では、地元の不動産会社から、「住宅購入希望者に安い交通手段の『ちばにう』をPRさせてほしい」という要望も頂いています。

採算ライン確保に向けて、本数増加や路線拡充を進める予定で、特に高齢者の通院支援として、市外の病院を通るルート運行を検討しています。今後は、多くの住民に一層利用してもらえるバスを目指し、運行ルートの拡充等について行政への働きかけを進めていきます。

生活バス「ちばにう」

事業の「見える化」による民営バス事業改革

イーグルバス株式会社（埼玉県川越市）　代表取締役社長　谷島 賢氏

「見える化」システムの構築

当社は、送迎福祉バス運行を目的に1980年に創業し、89年に観光バス事業を開始、さらに06年には地元大手バス会社が撤退した日高市内の路線を引き継ぎ、路線バス事業に参入しました。

路線バスは一旦車庫を出てしまうと、戻るまで運行状況や利用者状況が分からないことが問題である事に気付きました。早速、データ取得のためGPSと乗降センサーを開発しましたが、得られたデータの背後にある問題分析が必要でした。

そこで、２年間かけてソフトの開発を進めました。ソフト完成後は、バスの遅延状況やバス停間の輸送人員等が分かるようになり、改善点が明らかとなりました。

また、沿線住民へのアンケートで「電車への乗り継ぎ時間が短い」という声が多かったため、乗り換え時間を３分から10分に変更したところ、利用者数は逆に激減しました。主要顧客である通勤通学客は不便に感じていなかったにも関わらず、アンケートを回答した多くの高齢者に運行ダイヤを合わせてしまったからです。

このため、その後のアンケートは、埼玉大と共同で利用者の不満を正確に拾えるように設計変更しました。さらに、問題解決のための「プロセス」構築を社内全体で取り組みました。

「ハブ＆スポーク化」で過疎地域の利用者が増加

その後、当社はときがわ町でも路線バス運行を開始しました。ときがわ町は人口13,000人の山間地域で、当社の参入前から町営バスが運行していましたが、路線によっては運行間隔が２～３時間に１本である等、運行本数の少なさが問題でした。しかし、赤字路線のため、車両を増やしての増便は困難な状況でした。

そこで、バス路線の中間付近にある体育館の駐車場に、全てのバスが乗り換えできるハブバス停として「せせらぎセンター」を新設し、路線を再編しました。この「ハブ＆スポーク化」により、各路線のバスの運行時間や運行間隔は以前よりも短縮されました。運行本数は路線再編前の1.5倍となり、乗客数は25％増加しました。

また、せせらぎセンター～大野・椚平地区区間には、デマンド交通を一部導入しました。通勤時間帯は定時定路運行、日中はデマンド運行と定時定路運行を併用することで、利便性向上と運営コスト削減を果たしています。

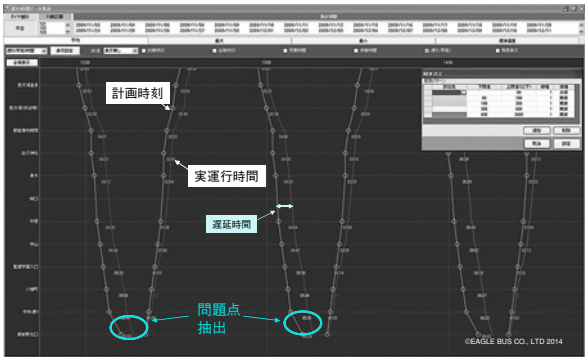
バス事業に求められる経営改善とその限界

現在、東秩父村では、ハブバス停にコンビニや飲食店等の生活機能施設を集約させる試みに取り組んでいます。魅力ある地域の拠点を作り、公共交通の利用促進と地域活性化につなげていく考えです。

公共交通のあり方は、バス事業者が「見える化」による経営努力をし、それでも足りない赤字を自治体が社会コストとして支出する形が望ましいと思います。

運行の見える化（バス遅延時間）

（バス停ダイヤと実到着時間の差異を表示）



運行状況が一目でわかる事業の見える化システム

町村の枠を超えた公共交通ネットワークを整備　～愛知県北設楽郡

愛知県北設楽郡設楽町　企画課　課長　原田 利一氏
主任主査　下平　功氏
まちづくり推進室　主査　鈴木 和也氏

学生や高齢者の移動が不便な中山間地域

愛知県北設楽郡の設楽町と東栄町、豊根村は、愛知県の北東部に位置し、長野県、静岡県と接する典型的な中山間地域です。14年11月末時点で３町村を合わせた人口は１万人を下回り、高齢化率も45%に達しています。

３町村はそれぞれ生活圏が一部重複しており、特に設楽町にある県立田口高校や東栄町の東栄病院へは、他の町村からも多くの人が通っています。

しかし、町村営バスや民営バスは中心地と集落を結ぶ路線のみで交通空白地域が数多く存在し、バス停や駅から500m圏外の住民が人口の約10%を占める状況でした。さらに、町村営バスと民営バスがバラバラに運行しており、町村の境で乗り継ぎが必要でした。豊根村や東栄町に住む学生は自宅から田口高校に通学できず、高校近くの寮から通っていました。高齢者も日中のバス運行が少なく、通院が不便でした。

3町村で協議会を設置、連携計画を策定

３町村は、以前から既存インフラの相互利用の検討を進めており、生活交通維持も共通の課題でした。そこで、09年３月に「北設楽郡公共交通活性化協議会」を設置し、これを契機に３町村の各地域公共交通会議･有償運送運営協議会を統一化しました。

同年には「北設楽郡地域公共交通総合連携計画」が策定されました。計画では、「生活の質の保証」、「持続可能で魅力的な地域」に加え、「地域公共交通サービスの地域内連携確保」が理念として掲げられました。

町村をまたぐ基幹バスの運行が開始

10年１月には、連携計画に基づき、３町村が共同で運行する公共交通システム「おでかけ北設」をスタートさせ、従来からの町村営バス、民営バス、移送サービス等を一体化し、町村をまたぐ基幹バス（路線バスと町村営バス）の運行や、電話予約制の予約バスの運行等を３町村で協力しながら行うこととしました。各町村の公共施設等には交通結節点となるバス停を設け、利用者が乗り換えしやすいようにしました。

町村をまたぐ町村営バスの運行経費については運行主体の自治体が負担する一方、運行収入は運行主体以外の町村にも（その町村での）乗車区間分が入る仕組みとしました。

公共交通空白地帯はほぼ解消

こうした取り組みが奏功し、公共交通空白地域の人口比率が10%から１%に低下し、３町村内の交通空白地域はほぼ解消されました。病院や高校、鉄道駅へのアクセスが向上したことで高齢者の行動範囲も広がり、３町村の一体性も高まったと感じています。

13年７月に策定された第２次連携計画では、交通結節点での乗り継ぎの待ち時間を10分以内にする数値目標や高校生の通学利用目標等を設定し、より一層の利用促進を図る方針です。

もっとも、住民の間では自家用車で県外都市に買い物に行くことが依然として多く、最新の調査でも20～69歳の住民の90%がバスを利用していないのが実情です。今後は、観光振興も３町村で連携して取り組み、公共交通の利用者を増やしていくことが課題と考えています。

公共交通を軸に進むコンパクトなまちづくり　～富山県富山市

富山ライトレール株式会社　経営企画部長　室 哲雄氏

コンパクトなまちづくりを目指す

富山市は、県庁所在都市の中で2番目の広さを誇る人口約42万人の都市です。平坦な地形であることや、自動車への依存や持ち家志向が高いことから、市内では戦後高度成長期に郊外部での開発が進行し、市街地が拡散し続けてきました。このため、富山市は県庁所在地の中で最も人口密度が低い都市となっています。

高齢化により車を自由に使えない市民の増加、市街地の拡大や人口減少による市民一人当たりの行政コストの増加、空洞化による都心地区の活力低下等は、当市にとって将来の大きな課題となっていました。

そこで、市は拡散型のまちづくりを転換し、コンパクトなまちづくりの実現に取り組んでいます。コンパクトなまちづくりとは、生活者の視点を第一に、自動車に依存しなくても日常の生活サービスを利用できる生活環境の形成を目指すものです。その実現において、公共交通は、人口や都市機能等が集積する徒歩圏（＝お団子）をつなぐ軸（＝串）としての役割を担うと考えています。

富山市のまちづくりにおける基本方針は、「公共交通の活性化」、「公共交通沿線地区への居住推進」、「中心市街地の活性化」が施策の柱となっており、「公共交通の活性化」では、「富山ライトレールの整備」をリーディングプロジェクトとした、LRT（次世代型路面電車）ネットワークの構築が推進されています。

廃線危機の鉄道路線をLRT化で再生

当社は、04年に㈱北陸銀行や北陸電力㈱、富山地方鉄道㈱、㈱インテック、地元の商工会議所等の出資を受け設立されました。主な事業は、富山ライトレール富山港線の路面電車と、蓮町駅及び岩瀬浜駅に接続するフィーダーバスの運行です。

富山ライトレール富山港線は、廃線の危機にあった富山港線をLRT化して市民の生活の足として再生した路線です。富山港線は、1924年に国鉄（現JR西日本）によって開通され、最盛期の利用者数は年間500万人にも上りました。しかし、沿線の工場の撤退や大学の移転、さらに車社会の進展により、利用者数は最盛期の約3割まで落ち込みました。

そうした中、15年3月の北陸新幹線開通に向けて富山駅の在来線を高架化する計画が具体化し、その中で富山港線の処遇が問題となりました。「路線の高架化」「路面電車化（LRT化）」、「廃止の上での代替バスの運行」の3つの選択肢が挙がり、市では費用対効果やまちづくりの観点から検討を進めた結果、03年に富山港線の路面電車化を正式表明しました。さらに、経営はJR西日本から当社が引き継ぐこと、施設整備や車両導入は全額補助金によって実施される（公設民営）ことが決まり、路面電車化工事を経て、06年4月、富山ライトレール・富山港線が開業しました。

富山市内を走るLRT　　資料提供：富山市交通政策課

LRTの平日利用者数は開通前の2.1倍に

LRTは、低床車両の快適性や利便性に優れた新しい交通システムです。鉄道とバスの中間の輸送力を持ち、低コストで建設できます。また、レールを特殊な樹脂で軌道版に固定することで、騒音や振動を抑える工夫が施されています。一部区間では都市景観に配慮して「芝生軌道」も採用しました。

路面電車化の検討に合わせて、沿線の７つの小学校区の住民に対しアンケートが実施され、「運行本数を増やしてほしい」、「最終列車を遅くしてほしい」といった市民の声を駅・電停の整備やダイヤ編成に反映させました。駅は５駅新設して13駅とし、運行間隔は従来の30～60分間隔を、通勤通学の時間帯は10分間隔、それ以外の時間帯は15～30分間隔としました。運行時間も、朝５時～23時台とし、JR時代と比べ、１時間以上長くなりました。

開業から14年３月末までのライトレール利用者は、平日が１日当たり4,798人、休日の利用者は同3,577人と、開業前と比べて、平日では約２倍、休日では約３倍に増加しました。

ライトレールの利用者は、マイカーからの転換者と新規利用者の合計が３割を占めています。また、車両のバリアフリー化と運行本数の増加、65歳以上の富山市民を対象とした日中時間帯の運賃が半額となる「シルバーパスカ」の導入等により、高齢者の利用が大幅に増えており、新たに高齢者の外出機会が創出したことになりました。

富山ライトレールを支えるのは、市民や地元企業による手厚いサポートです。新駅の命名権は地元企業に販売され、２駅が地元企業によって命名されました。駅の壁には、地元スポンサーにより、地域の伝統等をあしらった個性的なデザインが描かれています。ベンチは住民から５万円で寄付を募って設置され、168台のベンチには、寄贈者名とメッセージが記載されています。

市内電車を環状線化し回遊性を強化

富山港線のLRT化の成功が弾みとなり、市は市内の中心市街地を走る市内電車（路面電車）を環状線化し、中心市街地活性化と都心地区の回遊性の強化を進めています。

中心市街地では、地元百貨店である富山大和が移転し、多目的広場「グランドプラザ」も建設され、民間投資による複合施設等の市街地再開発事業が活発化しています。

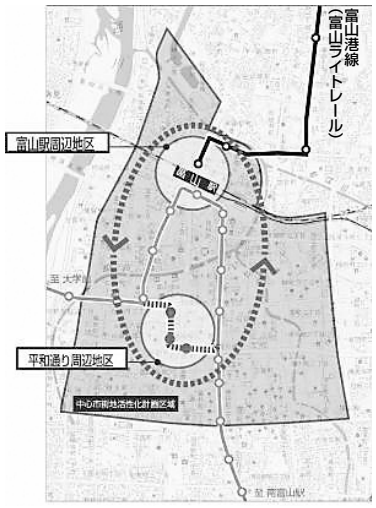
09年12月には、富山地方鉄道の市内電車の一部区間を延伸し、既存線と一体運行するために環状化しました。延伸部分では、商店街に近接する３つの電停を新設しました。

市の調査から、環状線化後、富山駅から中心市街地（商業地）の移動に市内電車を利用する人は、平日が約６割増、休日が約３割増と大幅に増加しました。アンケート結果からは、電車利用者は自転車利用者に比べて、平日・休日ともに中心市街地での平均滞在時間が長く、２店舗以上に立ち寄る人の割合が高いこと、休日の平均消費金額も多いことが分かりました。

富山駅の高架化によって、18年頃に富山ライトレールと市内電車が南北接続される予定です。実施されれば、南北の基幹交通網が強化され、交通ネットワークがさらに充実します。

市では、岩瀬浜駅近くの岩瀬地区の古い景観を維持するために整備を進めてきました。観光客の誘客のため、旅行会社や行政、商店･店舗等との連携は、当社にとって今後の大きな課題と認識しています。

開業以来、当社には約１万３千人の視察者が訪れていますが、公共交通に関して一番多い質問は「赤字か、黒字か」についてです。しかし、公共交通の採算性は、事業の採算だけではなく、買い物による消費金額の拡大等、公共交通を利用することによる地域への波及効果も含めて考えていく必要があるでしょう。



市内電車の環状化事業
富山市提供資料をもとにARC作成

本取材及び記事作成については、富山市都市整備部　交通政策課　主幹　室 昌人氏にもご協力を頂きました。

第６章　持続可能な県内公共交通の確立に向けた課題・方向性

１．前回調査で整理した課題

08年６月号のアーク調査では、地域公共交通の課題について、主体別に以下のように提示した。

【図表 29：前回調査時の課題】

（1）住民

地域住民が主体となった関わりを

受益者負担を前提に、地域住民が主体となり、地域の実情にあった公共交通体系を形成することが必要。

（2）事業者

地域の声を活かしたサービス向上

利用者を減らさないように、路線のルート設定や運賃等のサービスの向上によって、利便性を高めていくことが必要。

（3）行政

利用者増加と財政負担の軽減の重要性

公共交通への財政負担は長期的な課題であり、利用者増加に注力しつつ、財政負担の軽減を図ることが必要。

公共交通維持に対する住民意識の醸成を

住民の中にも公共交通の重要性に対する認識に差があり、情報公開等によって公共交通への住民意識の醸成が必要。

自動車から公共交通への利用転換

高齢者が自主的に免許を返納し、自動車から公共交通へ利用転換できるような、利便性の高い公共交通体系の構築が必要。

広域連携

安心、快適な生活を通じて人や地域の活力を生むためには、広域連携によるモビリティの拡大が必要。

（4）三者連携

住民、行政、事業者が相互に連携し、利便性の向上に努め、利用促進を図ることが必要。

２．県内公共交通の現状

前回調査から６年経過した県内の公共交通の現状について、上記に対する各主体の課題への取り組みを整理する。

⑴ 住　民

日立市では「パートナーシップ協定」の下で、市、５地区の住民、バス事業者が一体となって利用促進策の検討を進めている。地区住民は赤字路線の存続判断に深く関与し、実際に住民がバスに乗車して路線継続を支えている。

地域住民が主体となった公共交通では、日立市中里地区のNPO法人「助け合いなかさと」が、地区の全世帯からの負担金拠出を得て、デマンドタクシーを運行している。

⑵ 事業者

事業者は、運行ダイヤの見直し、学生・高齢者向け割引制度、乗り継ぎ割引制度の導入等により、利便性向上と利用者増加に努めている。茨城交通㈱は、運行本数増加と運賃引き下げを同時に実施して、県北地域の廃線予定路線の運行を継続している。

また、県内路線ではICカードの導入も進んでいる。日立電鉄交通サービス㈱は、07年に路線バス事業でICカードを導入し、利用者の利便性を向上させるとともに、カード情報をダイヤ改正等に活用し、輸送人員の減少を食い止めている。

⑶ 行　政

公共交通空白地帯の解消等を目的にコミュニティバスや乗合タクシーを導入する市町村は、前回調査時に比べ増加している。各市町村は、アンケートや実証実験等を基に運行ルートやダイヤの見直しを定期的に実施し、利用促進に励んでいる。

龍ケ崎市や守谷市は、高齢者の市民に対し、バス乗車割引の交付等により運転免許自主返納を促す制度を開始した。

また、龍ケ崎市はモビリティ･マネジメント（P30参照）、守谷市は利便性の高いバスマップの配布等を通じて、それぞれ住民に公共交通への意識の醸成を図り、利用を促す取り組みを進めている。

広域連携による公共交通の運行に関しては、龍ケ崎市で、周辺市町から市内病院へのコミュニティバス等の乗り入れが進んでいる。他に、霞ヶ浦広域バス（土浦市・かすみがうら市・行方市）や、五霞町コミュニティ交通「ごかりん号」（五霞町・埼玉県幸手市：試験運行）で実施されている。

3．県内の公共交通の課題

こうした様々な取り組みが進められているものの、現在の県内公共交通は依然として以下のような課題がみられる。

⑴ 自動車から公共交通利用への転換は道半ば

県内の移動手段は自動車が中心で、自動車から公共交通利用への転換が道半ばである。若年層から高齢層まで自動車が日常の移動手段であり、「自ら公共交通を利用し、支えていく」という住民の意識は低い。

⑵ 利用者の促進と財政負担との均衡

コミュニティバスや無料バス、デマンドタクシーの運行は、採算確保が難しく、公益性の観点から税金投入は避けられない。交通弱者支援、公共交通空白地帯の解消等と、財政負担のバランスの維持は、負担が重い市町村にとって大きな課題となっている。

⑶ 広域連携は各主体との調整が難

市町村間を跨ぐ広域バスの運行に向けては、地方自治法の「公共財産の域外設置」の規制への対応や、各交通事業者と運行ルート、バス停の設置等で調整を進める必要があり、実現が容易でない。

4．公共交通のあり方・意義

県内公共交通が抱える課題は、前回調査時点と本質的に変わっていない。したがって、これからの公共交通を考える際には、行政、事業者、住民それぞれが公共交通のあり方や意義を再認識し、共有する必要がある。

⑴ 公共交通は地域の社会インフラ

公共交通は社会インフラ（基盤）であり、地域の財産である。公共交通が社会インフラである以上、地域全体が当事者意識をもって守り育てていくべきである。

そうした観点に立てば、公共交通への税金投入は適切でなければならない。まず、事業者と住民が連携して、公共交通の利用促進に励む。そして、事業者の努力だけでは難しい路線は、自治体が支援していく。こうした役割分担によって税金投入を判断していくことが基本であろう。

⑵ 公共交通は市民生活を支える交通手段

公共交通は、住民の通勤・通学・買い物等の日常生活を支える大切な交通手段である。特に、運転免許を持たない人や高齢者にとって、公共交通は不可欠な移動手段となっている。さらに、高齢化の進展に伴い、免許返上等により車を運転しない高齢者が今後着実に増加することを踏まえると、公共交通は将来にわたって充実を図っていく必要がある。

⑶ 公共交通は様々な役割を持つ

公共交通は、環境負荷低減、道路交通渋滞の緩和、歩く機会が増えることによる健康づくり、さらに遠距離からの交流人口の確保に寄与している。これからの公共交通は、こうした役割を最大限に果たしていくことが求められる。

5．いばらきの価値創造から見た持続可能な公共交通の確立に向けて

今後、各主体に求められる対応の方向性について、「潜在力」・「デザイン力」・「連携力」の観点からまとめていく。

⑴ 潜在力

公共交通はまちづくりの土台

公共交通は、まちの様々な機能をつなぐ中心であり、本来まちづくりの土台である。各主体の支援や協力により公共交通の存在価値を発揮すれば、まちの価値は向上する。富山市の公共交通への取り組みは、その証左である。

富山市では、行政が「コンパクトなまちづくり」の方向性を示し、その軸となる幹線公共交通の整備を、まちづくりと一体で進めている。市は、ライトレール導入や市電の環状線化等の生活利便性向上策を打ち出し、積極的な財政投資を進めている。同時に中心市街地の開発・活性化にも取り組むことで、公共交通利用者は増加に転じ、高齢者の買い物等の外出行動も活発化した。

交通政策基本法等の整備により、公共交通政策は、個別政策からまちづくりの観点で交通を考える包括的政策に変わりつつある。県内でも、公共交通網を、観光・商業振興等の地域戦略と連携して整備し、地域活性化に結び付ける試みが進めば、公共交通の持つ「潜在力」は最大限に発揮されるだろう。

住民の主体的な関わりの拡大

公共交通の住民ニーズは、地域によって様々である。このため、住民が主体となって、地域に即した公共交通網構築の一翼を担う意義は大きい。

千葉県印西市の「生活バスちばにう友の会」は、自治体からの支援を受けず、民間事業者と協力してバス路線を新設し、住民が暮らしやすい地域づくりを実現した。

交通空白地帯でなくても、生活圏の公共交通が高運賃であれば、利用する住民の生活を圧迫し、まちは暮らしにくくなる。安くて便利なバスを地域の負担で事業化し、運営する取り組みは、住民の公共交通への主体的な関わりそのものである。

事業者のさらなる経営改善

公共交通の維持確保にとって、事業者の経営努力は欠かせない。川越市のイーグルバス㈱は、大手バス会社が撤退した赤字路線を引き継ぎ、黒字転換を果たした。当社は、路線バスの運行計画に製造業の生産工程管理の考え方を導入し、ICTによる「事業の見える化」を実現した。

当社の事業経営は、データに基づく分析や創意工夫により、利用者確保に苦しむバス業界においても、経営改善が可能であることを示している。

⑵ デザイン力

地域の実情・特性に沿った公共交通網の整備

「幹線交通の強化」、「結節点の整備」、「生活路線の再編」、「交通不便地域の対応」等、公共交通網整備の基本的な方向性について、公共交通関係者の認識は一致している。

その上で、地域の実情や特性に応じて、身の丈にあった公共交通網を整備（＝デザイン）していく必要がある。イーグルバス㈱による中山間地域の中心地へのハブ停留所設置（ハブ＆スポーク化）は、そうしたデザインの参考となる好例である。

また、公共交通の最適なデザインを構築する上で、公共交通活性化会議の機能強化は不可欠である。当会議は、路線バスの廃線等、各主体の利害調整や支援が主な役割であるが、今後は都市計画やまちづくり計画等を踏まえた議論を活発化させることが必要だろう。

⑶ 連携力

求められる各主体の一層の連携強化

公共交通における県内での住民と事業者、行政の連携は様々な形で進展しており、今後連携をより深めていくことが望まれる。また、連携効果をさらに高めるためには、企業や学校、病院、観光業者等、幅広い主体を巻き込んでいくことも有効だろう。

生活圏移動を支える広域連携の促進

複数市町村に跨る住民の生活圏が形成されている地域において、隣接する市町村と共同で公共交通を運行することが大きな意味を持つ。

愛知県中山間部の３町村は、学校や病院等への住民の交通アクセス確保を目的に連携を図り、学生や高齢者の生活の足を確保した。人口減少の危機感を共有し、既存インフラの相互利用という素地もあった３町村は、県と連携して公共交通活性化協議会を統合し、町村を跨ぐ広域路線バスの運行に漕ぎつけた。

中山間地域に限らず、学校や病院、商業施設等への交通アクセスの確保は、各市町村にとって喫緊の課題である。国や県と協力し、関係市町村が適切な役割分担、費用負担のもとに広域連携を推進することは、公共交通の維持確保に大きく寄与するだろう。

おわりに

現在の地域政策の最大の焦点は、政府が掲げた地方創生の行方であろう。今後、県及び各市町村は、持続的な地域社会を目指し様々な施策を推し進めていくとみられるが、その中でも持続的な公共交通の確立は大きな鍵を握っているといえる。

市町村には、将来を見据えた「まちのビジョン」を明確にし、これに基づいて公共交通網の再編・整備を進めることが望まれる。その際、公共交通支援を「赤字補助」から「将来への投資」へと発想を転換していくことが大切となるだろう。

県内の公共交通関係者は、熱意を持って公共交通支援に取り組んでいる。また、公共交通に愛着をもって応援するファンの存在も忘れてはならない。普段公共交通を利用しない人も含め、住民が公共交通の意義や将来を考え、公共交通を支えていくことに期待したい。

（廣田・荒澤）