



# 東海村地域公共交通計画

〈令和8～12年度〉



令和8年3月

東海村 産業部 産業政策課

# 東海村地域公共交通計画の策定にあたって

本村では、平成27年度に「東海村地域公共交通網形成計画」を、令和3年度には「東海村地域公共交通計画」を策定し、まちづくりと連携した地域公共交通の整備・充実に継続して取り組んでまいりました。

この間、デマンドタクシー「あいのりくん」を中心に、利便性の向上やAI配車システムの導入、路線バスの運行の見直し検討など、社会環境の変化に対応した取組みを着実に進めてきました。その結果、買い物や通院、通勤・通学といった日常生活における移動環境は一定の充実が図られ、公共交通は村民の暮らしを支える重要な基盤としての役割を担ってきました。

一方で、人口減少や高齢化の進行に加え、交通事業者における運転手不足や燃料価格の高騰などにより、地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。特に、路線バスの利用状況のばらつきや、デマンドタクシーにおける特定時間帯への利用集中といった課題は、今後の持続可能な交通体系を考える上で重要な論点となっています。

こうした状況を踏まえ、本計画では、デマンドタクシーおよび路線バスを地域公共交通の中核として位置づけ、利用実態や運行データに基づく運行管理の高度化や、デジタル技術の活用を一層推進していきます。あわせて、一般タクシーとの連携や、新たな移動資源・技術の可能性についても視野に入れながら、地域の実情に応じた柔軟な交通体系の構築を目指します。また、福祉分野との適切な役割分担のもと、地域全体で支え合う移動環境の形成にも取り組んでまいります。

本計画は、「基盤交通の強化」、「公共交通ネットワークの強化」、「新たな公共交通とデジタル技術の活用」という3つの基本戦略のもと、村民一人ひとりの暮らしを支える公共交通の実現を目指すものです。

本計画が、村民の皆様にとって身近で使いやすく、信頼される公共交通づくりの道しるべとなることを願うとともに、今後も住民、交通事業者、行政が一体となり、持続可能な地域公共交通の確立に向けて取り組んでまいります。

最後に、本計画の策定にあたり、ご尽力いただきました東海村地域公共交通会議の委員の皆様をはじめ、関係機関、交通事業者、そして多くの村民の皆様に、心より感謝申し上げます。

東海村長 山田 修



# 目次

序章 計画策定の背景・目的 .....	1
1.計画策定の背景・目的	
2.計画の基本的な方針	
3.計画の区域・期間・位置づけ	
第1章 現状と課題 .....	3
1.地域の現状 .....	3
(人口の推移と将来推計／生活関連移動と住民ニーズ)	
2.公共交通の現状 .....	5
(公共交通の定義／村が整備・関与する公共交通の現況)	
(村以外が整備する公共交通等の現況／主な公共交通の料金／ 新技術等の現況)	
3.現状を踏まえた主な課題の整理 .....	16
第2章 基本戦略と施策体系 .....	18
基本戦略Ⅰ 基盤交通（村が整備・関与）の強化 .....	19
基本戦略Ⅱ 公共交通ネットワークの強化 .....	21
基本戦略Ⅲ 新たな公共交通とデジタル技術の活用 .....	23
第3章 推進体制と評価 .....	25
参考資料	
・東海村地域公共交通会議委員名簿	
・東海村地域公共交通会議設置要綱	

# 序 章

## 1. 計画策定の背景・目的

東海村では、平成18年に導入したデマンドタクシー「あいのりくん」を中心に、公共交通の維持・確保に取り組んできた。その結果、村内全域における移動手段の確保や、買い物・通院など日常生活を支える移動機能の充実、高齢者等の外出機会の創出において、一定の成果が見られている。

一方、近年は人口減少・高齢化の進行、いわゆる「2024年問題」を背景とした運転手不足、燃料費の高騰などにより、交通事業者を取り巻く環境は一層厳しさを増している。また、村内路線バスにおいては、一部の時間帯や区間を除き空席が目立つ状況となっており、持続可能な運行形態への転換が求められている。

さらに、デマンドタクシーにおいては、予約の集中や時間帯による利用の偏在、収支バランスの課題に加え、利用者ニーズの多様化やデジタル対応をめぐる課題も顕在化している。

こうした状況の中で、東海村の地域公共交通には、「持続的に村民の生活基盤を支える」という視点に立ち、各交通手段の役割やサービス水準・料金設定を改めて整理することが求められている。

また、福祉施策における移動支援との関係については、公共交通が担うべき役割と福祉施策が担う領域を適切に整理しつつ、相互に連携・補完することで、過度な負担や役割の曖昧化を防ぐ仕組みを構築する必要がある。

こうした背景を踏まえ、既存交通資源の有効活用を基本としつつ、新たな技術や交通資源の導入も視野に入れ、村民の生活を支える持続可能な地域公共交通体系の再構築を目的として、「東海村地域公共交通計画（令和8～12年度）」を策定するものである。

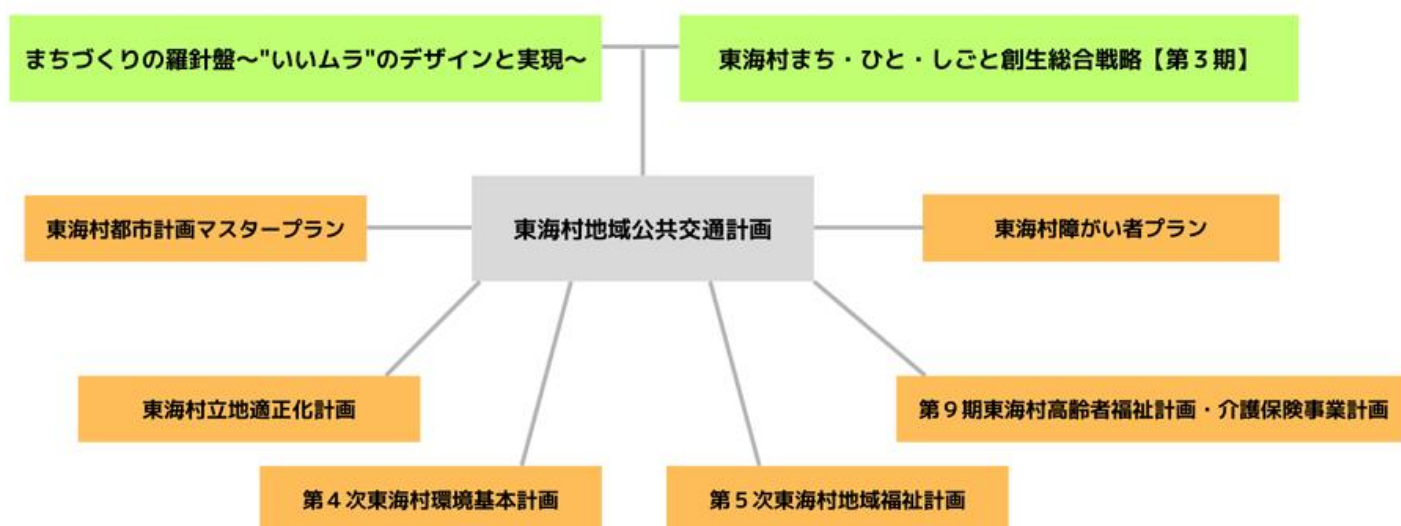
## 2. 計画の基本的な方針

本計画では、東海村の地域公共交通を「村民の生活の基盤を支える社会インフラ」として位置づけ、人口減少・高齢化の進行、運転手不足、財政制約などの課題に対応しながら、利便性と持続可能性を両立した交通体系の構築を目指す。

具体的な取組みの方向性や施策展開については、第2章において3つの「基本戦略」として体系的に整理し、計画期間（令和8～12年度）における地域公共交通の再編と高度化を図るものとする。

### 3. 計画の区域・期間・位置づけ

- (1) 本計画が対象とする区域は、東海村の全域とする。
- (2) 本計画の計画期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間とする。  
なお、交通需要の変化、デジタル技術の進展、国の制度改革など社会情勢が大きく変動した場合には、必要に応じて計画期間内においても見直しを行うものとする。
- (3) 本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通計画として策定するものであり、東海村における公共交通政策の最上位計画として位置付ける。また、下表の関連計画との整合を図りながら、本計画を推進する。



# 第1章 現状と課題

## 1. 地域の現状

### (1) 人口の推移と将来推計

東海村の人口は、2025年（令和7年）時点で約3万7千人となっており、高齢化率は約25%に達している。近年は出生数の減少や若年層の転出などにより、人口は緩やかな減少傾向にある。

将来人口推計によると、2040年（令和22年）には人口規模が約3万5千人まで減少する見通しだが、65歳以上の人口（老年人口）は約1万2千人となり、今後も増加する見込みとなっている。このような人口構造の変化により、買い物・通院など日常生活に密着した移動需要が増加することが見込まれ、地域公共交通が果たす役割は今後一層重要になると考えられる。

〔東海村人口ビジョン〕人口総数と年齢3区分別人口の推移

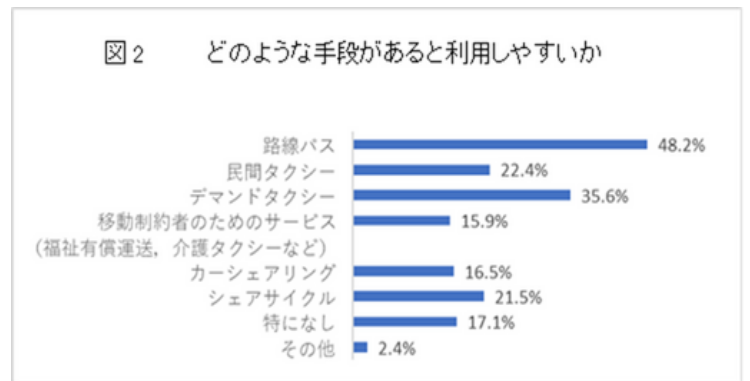
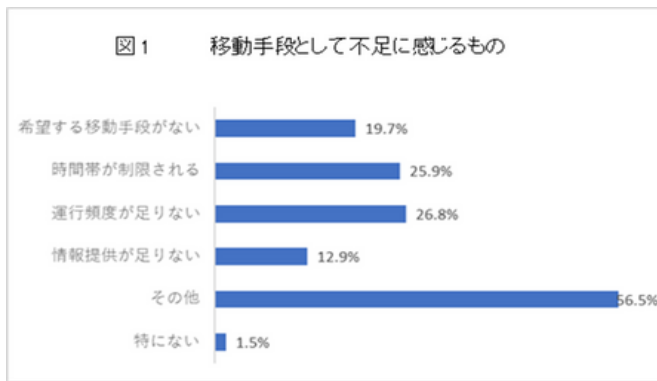


### (2) 生活関連移動と住民ニーズ

#### ① 地域福祉計画アンケートから見た生活関連移動の状況

村民の日常的な移動は、買い物や通院を中心とした村内の近距離移動が多く、高齢者を含む幅広い世代で発生している。令和7年度に実施した地域福祉計画アンケートでは、生活移動における不足点として、「運行頻度が足りない」「利用できる時間帯が限られている」といった回答が多く見られ、公共交通の本数や運行時間に対する意見が一定数あった〔図1〕。

また、今後利用したい交通手段としては、路線バス（48.2%）およびデマンドタクシー（35.6%）が上位を占めており、住民の生活移動において公共交通が引き続き重要な選択肢であることが確認できた一方、短距離・近隣移動や時間帯に応じた柔軟な移動手段として、シェアサイクルやカーシェアリングなどの意見もあった〔図2〕。今後は、デマンドタクシーや路線バスといった既存の公共交通を中核としつつ、こうした新たな移動手段を含め、利用目的や移動距離、時間帯に応じた多様な移動手段の組み合わせによる生活関連移動の確保が求められる。



## ② デマンドタクシー利用者アンケートから見た利用実態

デマンドタクシー「あいのりくん」は、通院（62.5%）、買い物（60.9%）などの生活関連移動を中心に利用されており〔図3〕、令和7年度に実施した利用者アンケートでは、90%が「満足」と回答している〔図4〕。

満足な点は「村内の好きな場所で乗り降りできる」「乗りたい時間に乗れる」が多かった〔図5〕。一方、不満な点として、「終了時間が早い」「到着時間が不確実」といった意見が寄せられており〔図6〕、今後、利用実態とあわせて整理していくことが求められる。

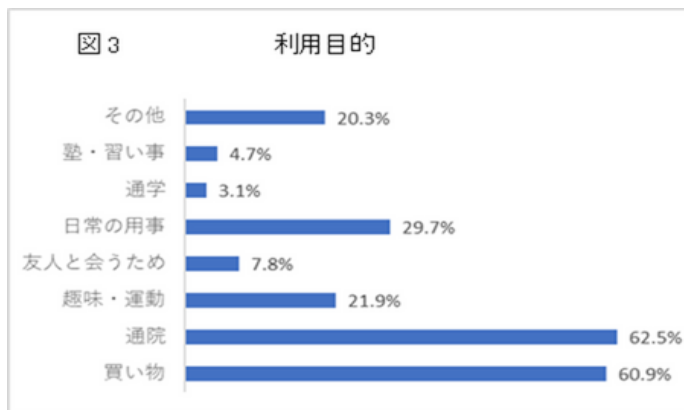
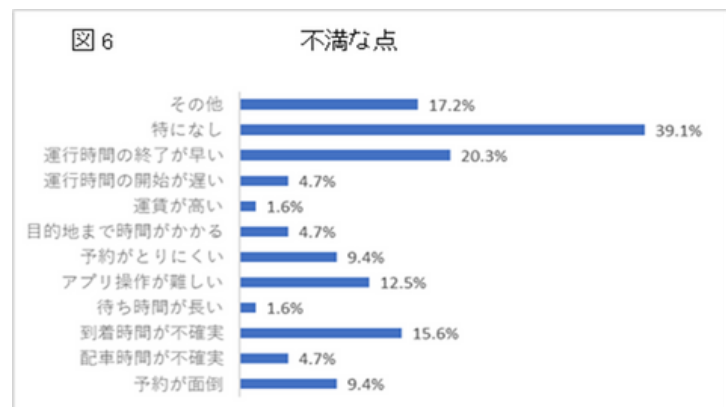
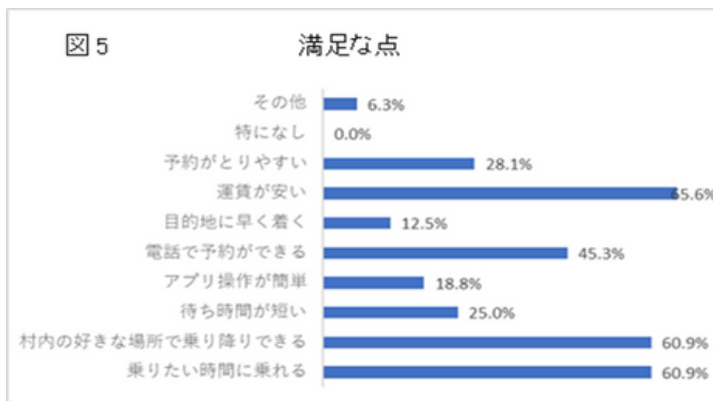
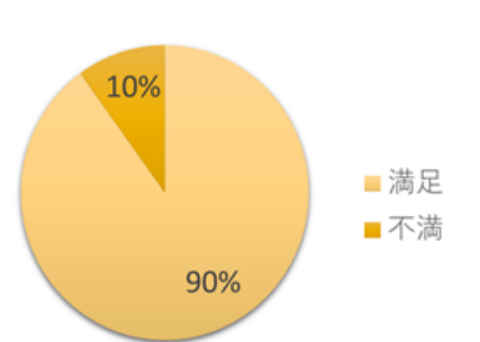


図4〔デマンドタクシー満足度〕



## 2. 公共交通の現状

### (1) 公共交通の定義

本計画における「公共交通」とは、東海村内および周辺地域において、村民や来訪者の日常的な移動を支えるために提供される交通手段のうち、一定の公共性を有し、本計画において役割整理および連携の対象とする交通手段を指す。

なお、福祉施策として実施される移動支援（福祉有償運送、絆送迎バス、外出支援タクシー利用料金助成事業等）については、制度上は福祉分野に位置づけられるものであり、本計画において直接的な制度設計や事業内容の見直しを行う対象とはしない。

一方で、これらの移動支援は、地域に存在する重要な移動資源であることから、公共交通との役割分担や連携の方向性を整理する観点において、補完的に位置づけるものとする。

本計画では、以上を踏まえ、村の関与の度合いおよび交通体系における役割を基準として、公共交通を次の3つに区分して整理する。

公共交通区分	役割	主な交通手段
①村が整備・関与する公共交通	村民の日常生活を支える基盤的な移動手段	デマンドタクシー、路線バス
②村以外が整備する公共交通等	①と連携し、村外移動や特定需要に応える移動手段	鉄道（JR常磐線）、一般タクシー、福祉有償運送、絆送迎バス等
③その他（今後整備する可能性のある公共交通）	将来的な選択肢として、①を補完・代替し得る移動手段	自動運転、シェアサイクル、ライドシェア等

### (2) 村が整備・関与する公共交通の現況

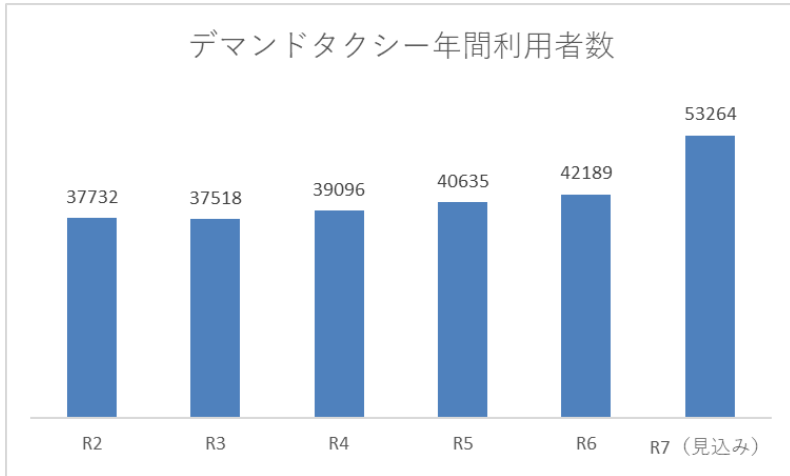
#### ①デマンドタクシー「あいのりくん」

デマンドタクシー「あいのりくん」は、村内全域を対象とした生活交通として運行されており、買い物・通院など日常生活に密着した移動を中心に利用されている。令和7年1月にはAI配車システムを導入し、予約・配車の効率化や利便性の向上を図ってきた。

以下では、運行・利用実績に関する各種データを基に、利用状況やその特徴を整理する。

今後は、利用実態や運行データを踏まえながら、利便性の確保と運行効率の向上を両立させた運営の在り方が求められる。

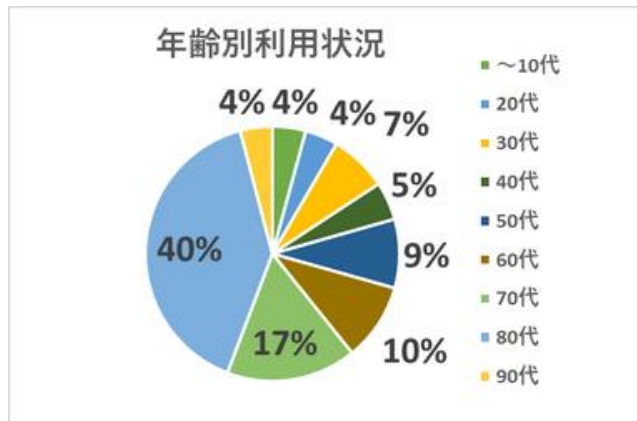




デマンドタクシーの利用者数は年々増加傾向にあり、村内の生活交通として利用が定着している。

特に、令和6年度末にAI配車システムを導入し、配車効率を上げたことにより、令和7年度は大きく増加する見込みである。

〔令和6年度の利用者傾向〕



利用者の約半数が減免料金（100円：障がい者，要介護認定者，未就学児）での利用であり，約7割が60代以上で占められている。

〔デマンドタクシー村負担額〕

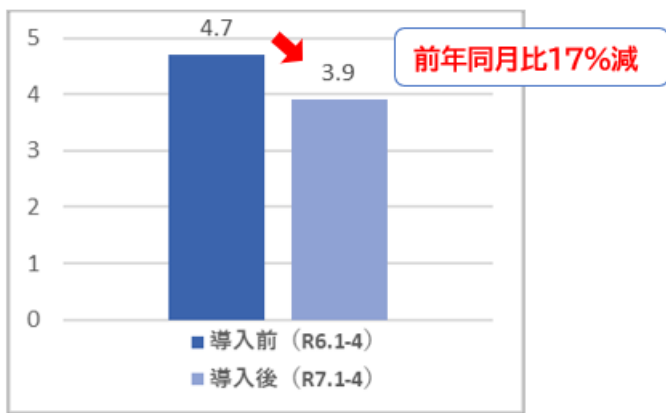
	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
一乗車当たりの村負担額（円）	1,260	1,245	1,216	1,148	1,627	1,367 (見込み)

デマンドタクシーの利用は年々増加し、生活交通としての役割を着実に拡大している一方、利用者の約半数が減免料金（100円）での利用であることから運賃収入の伸びは限定的で、村の公的負担は高い水準で推移している。このため、利用拡大が進む中でも持続的な運営に向けた事業収支の改善が課題となっている。

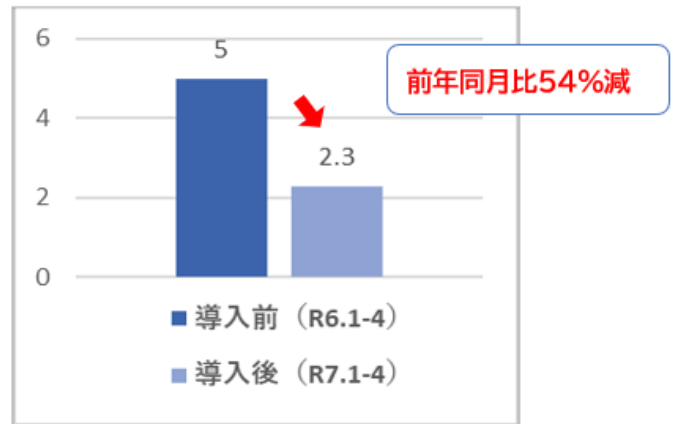
※令和6年度は、AI配車システム導入に伴い一時的に増額。

〔デマンドタクシーA | 配車システム導入後の効果〕

各乗客の平均走行距離(キロ)

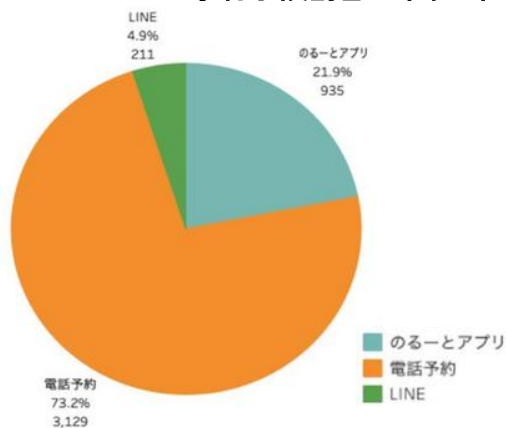


電話予約時間(分)



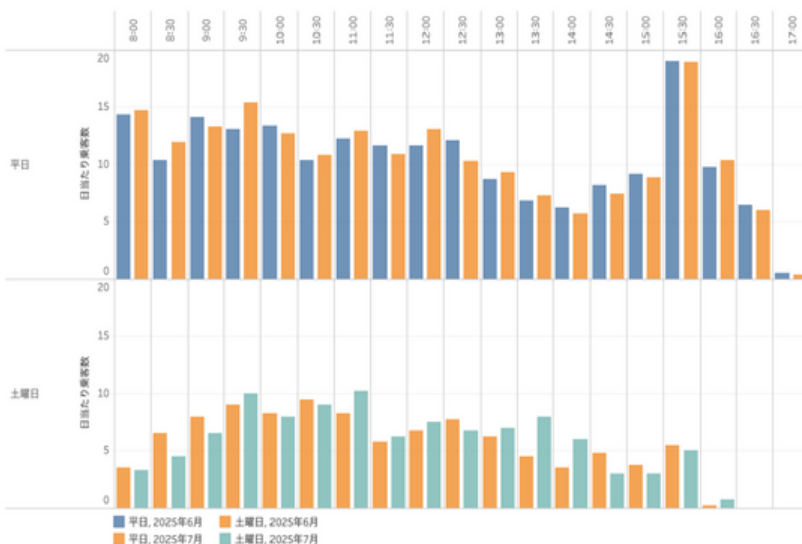
AI配車システム導入後、配車の効率性や利便性が向上している。平均走行距離は導入前4.7kmから3.9kmに減少し、AIによる走行ルート最適化が図れた。また、オペレーターの手作業による配車計画からAI配車システムに移行したことによって、電話予約時間が5分から2.3分に短縮された。

〔デマンドタクシー予約手段割合：令和7年7月実績〕



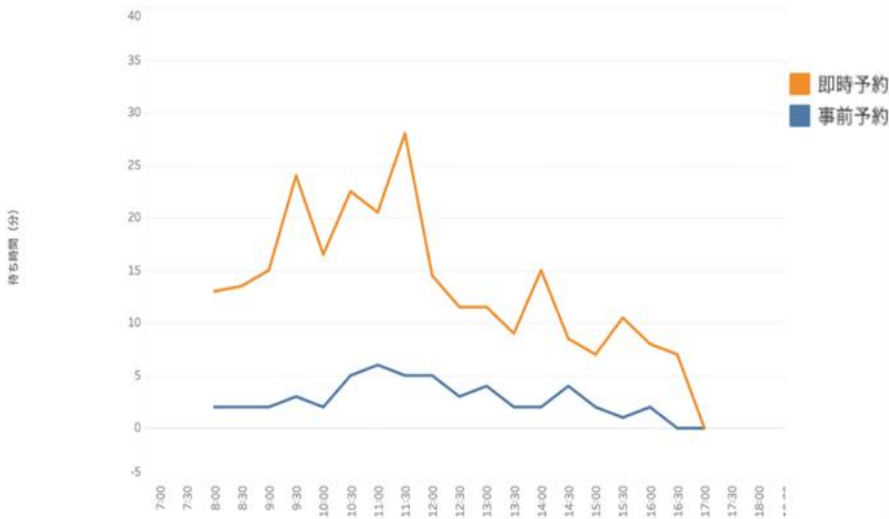
電話予約が73.2%、アプリ・LINE予約が26.8%であり、電話予約が主流となっている。これは、利用者の約7割が60代以上で占められており、その世代は電話予約を選択する利用者が多いことが主な要因である。

〔デマンドタクシー時間別乗客数：令和7年7月実績〕



午前中および午後の一部時間帯（15時台）に買い物や通院の利用が集中しており、時間帯による需要の偏在が見られる。

〔デマンドタクシー平均待ち時間：令和7年7月実績〕



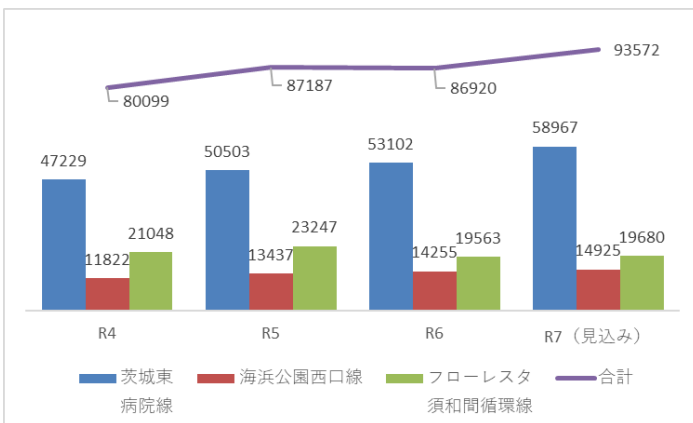
事前予約の平均待ち時間は5分以内であるが、即時予約の平均待ち時間は、需要の高い午前中を中心に長くなる傾向にある。

②路線バス

東海村内の路線バスは、東海駅を起点として主要施設や住宅地を結ぶ基幹的な公共交通として、茨城東病院線、海浜公園西口線、フローレスタ須和間循環線の3路線が運行されており、通勤・通学等の移動を支えている。以下では、路線別・時間帯別の乗車実績を基に、路線バスの利用状況とその特徴を整理する。

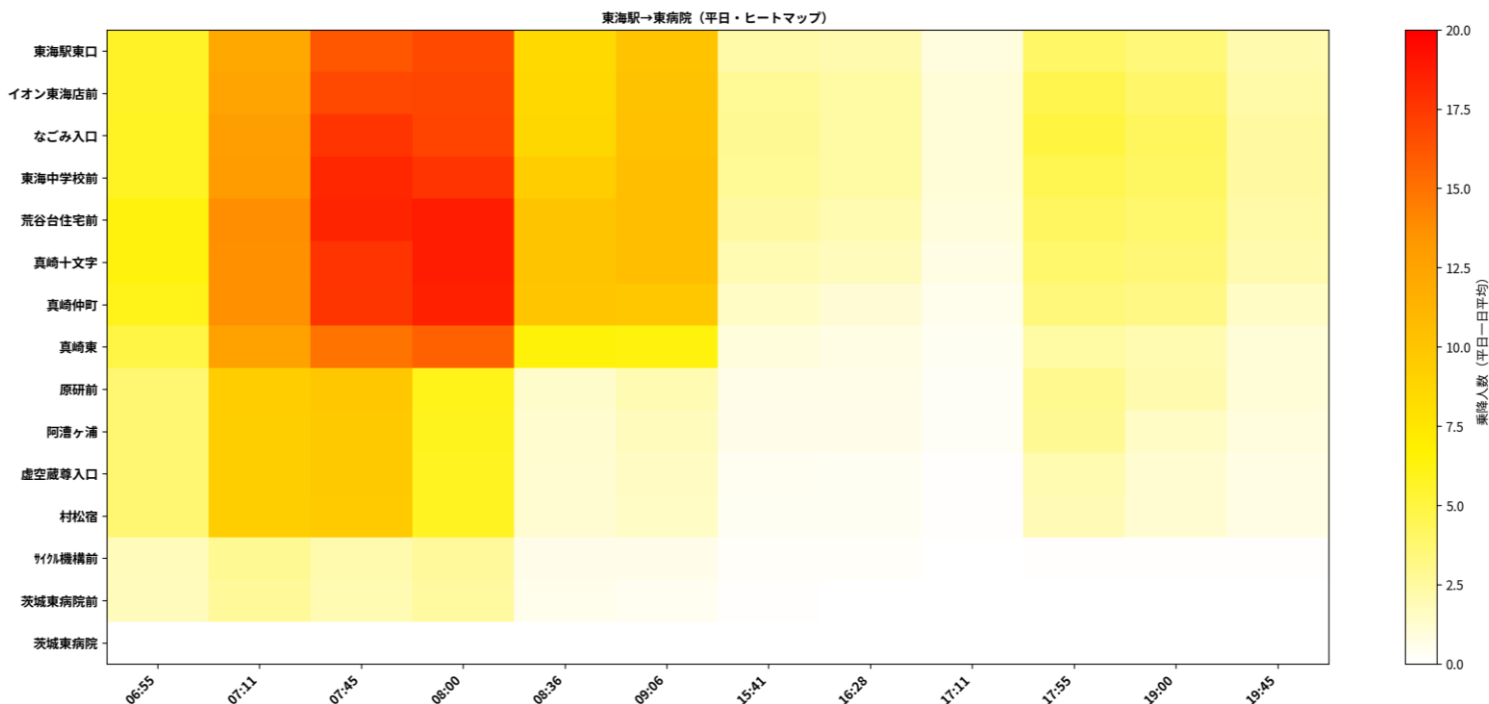


<span style="color: blue;">—</span>	茨城東病院線
<span style="color: red;">—</span>	海浜公園西口線
<span style="color: grey;">—</span>	フローレスタ須和間循環線

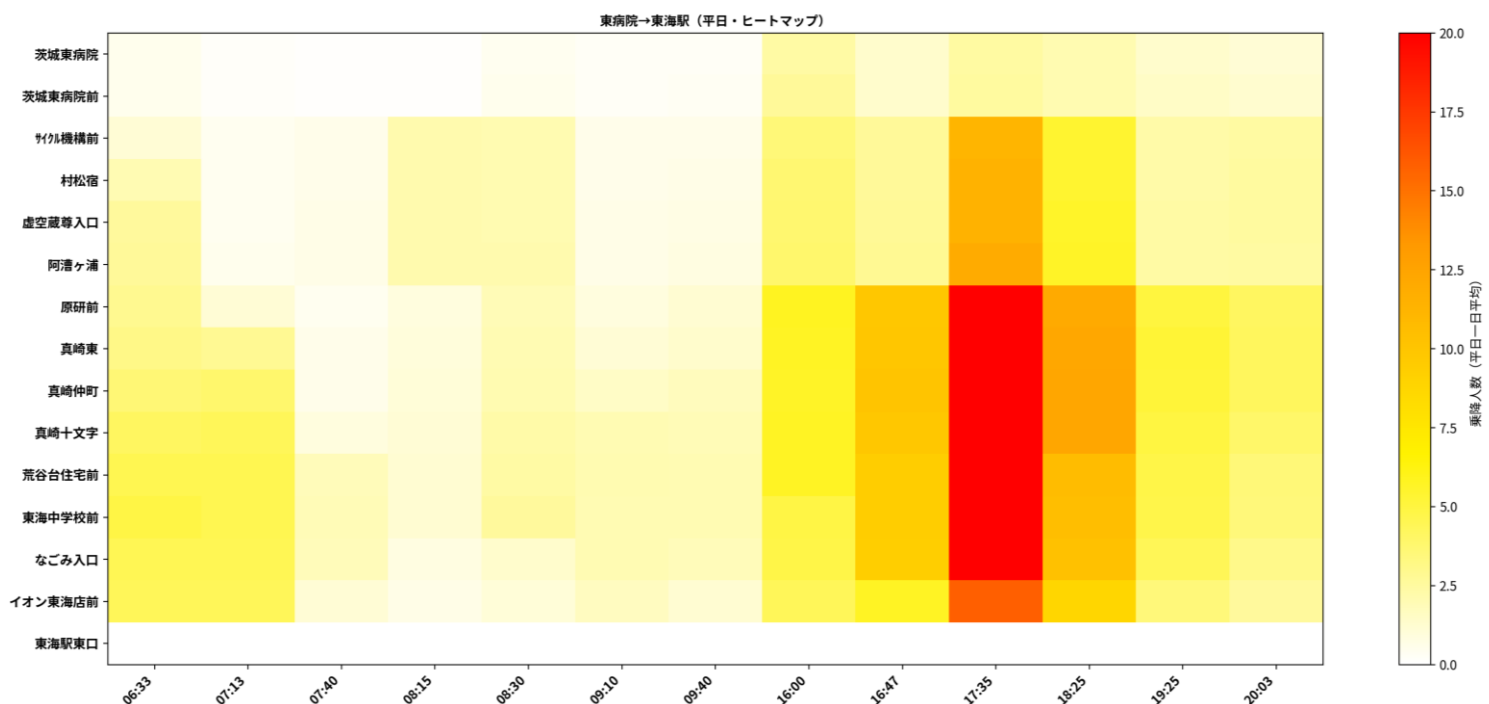


路線バスの利用者数は、全体としては増加傾向にあるものの、路線別に見ると一部路線では減少（横ばい）傾向が見られるなど、利用状況にはばらつきが生じている。

〔茨城東病院線（東海駅東口発→茨城東病院行き）〕 ※令和6年度実績



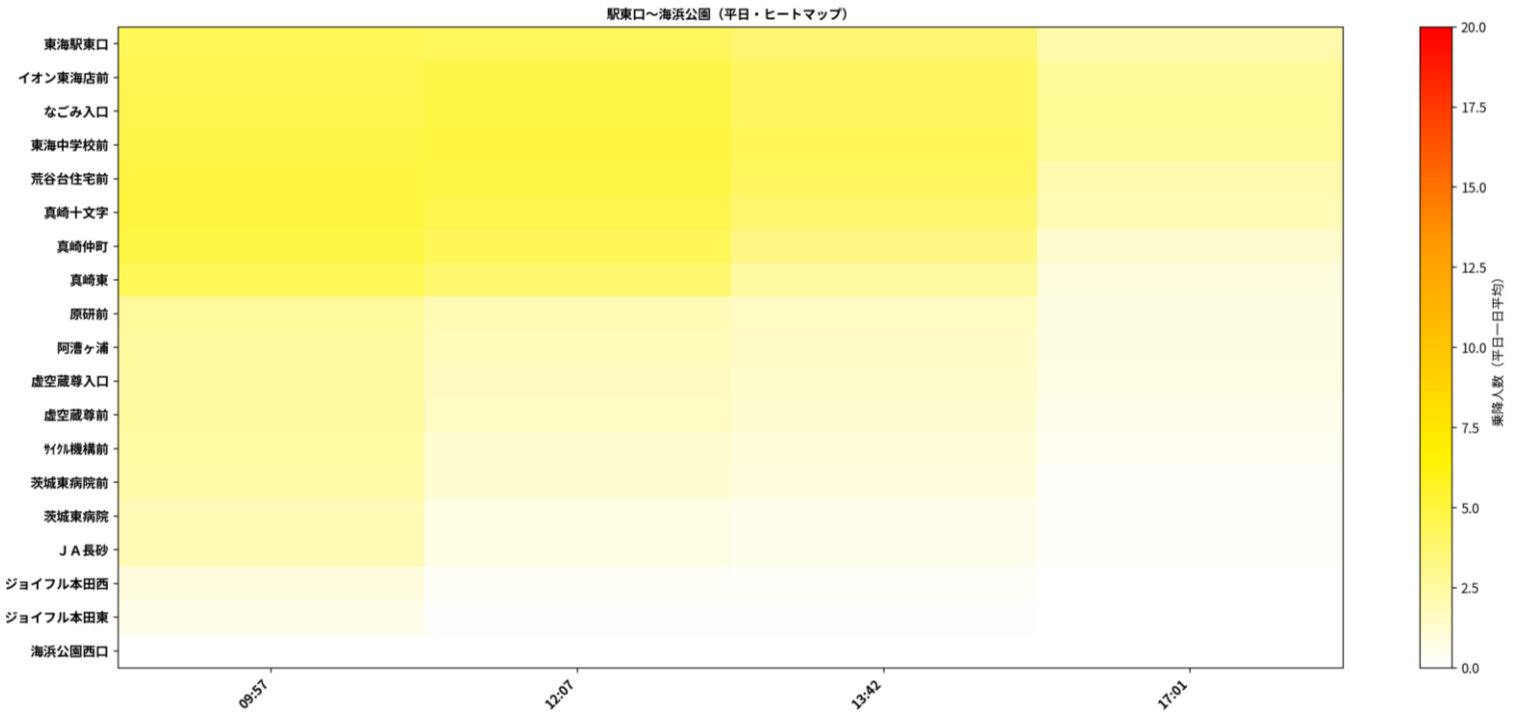
〔茨城東病院線（茨城東病院発→東海駅東口行き）〕 ※令和6年度実績



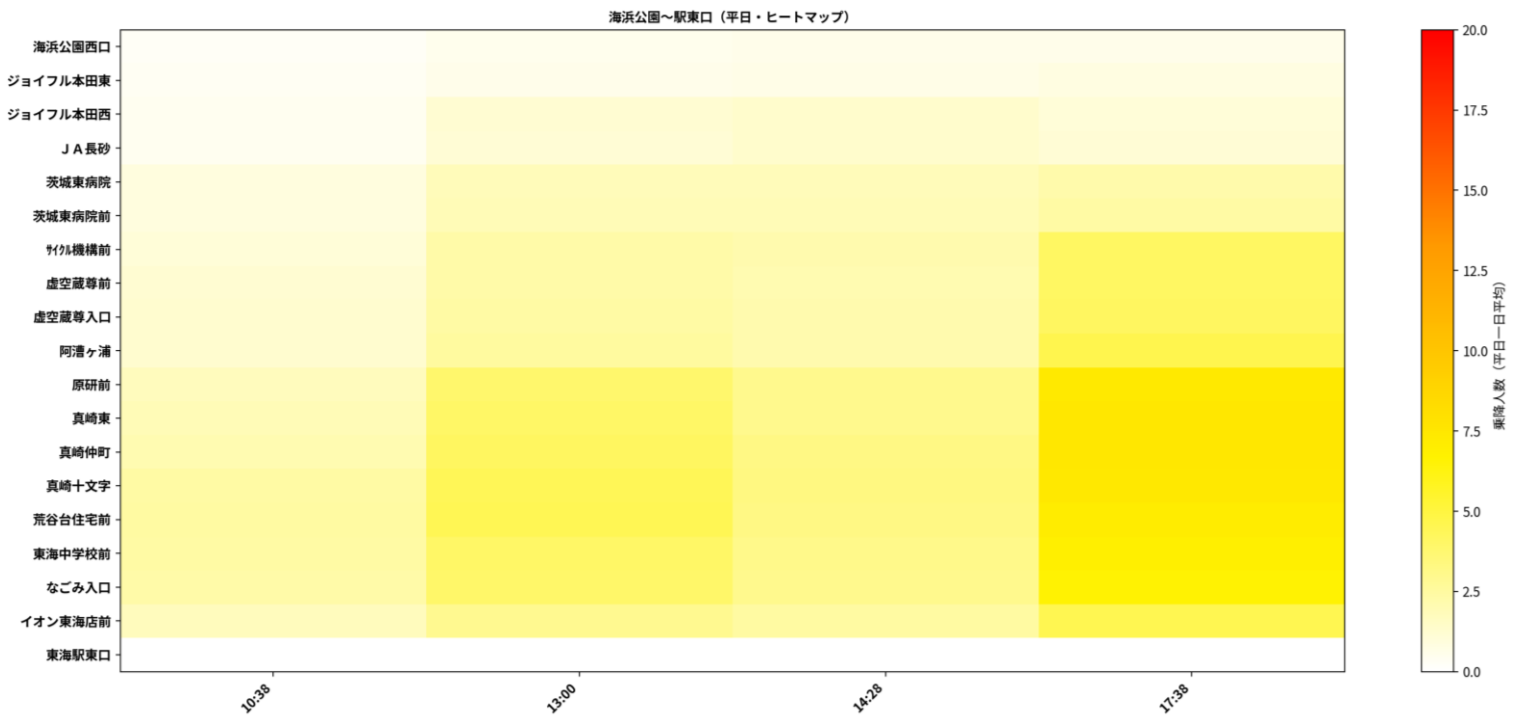
茨城東病院線では、東海駅東口発・茨城東病院行きの便において、朝の通勤時間帯を中心に一定の利用が見られ、原子力関連事業所周辺で比較的まとまった需要が確認される。一方、日中時間帯では乗車人員が少ない便が多く、時間帯による利用差が大きい状況にある。

復路となる茨城東病院発・東海駅東口行きの便では、夕方の帰宅時間帯に利用が集中しており、原研前を中心に一定の需要が見られる。一方で、それ以外の区間や時間帯では利用が散発的であり、便ごとの利用状況にはばらつきが生じている。

〔海浜公園西口線（東海駅東口発→海浜公園西口行き）〕 ※令和6年度実績

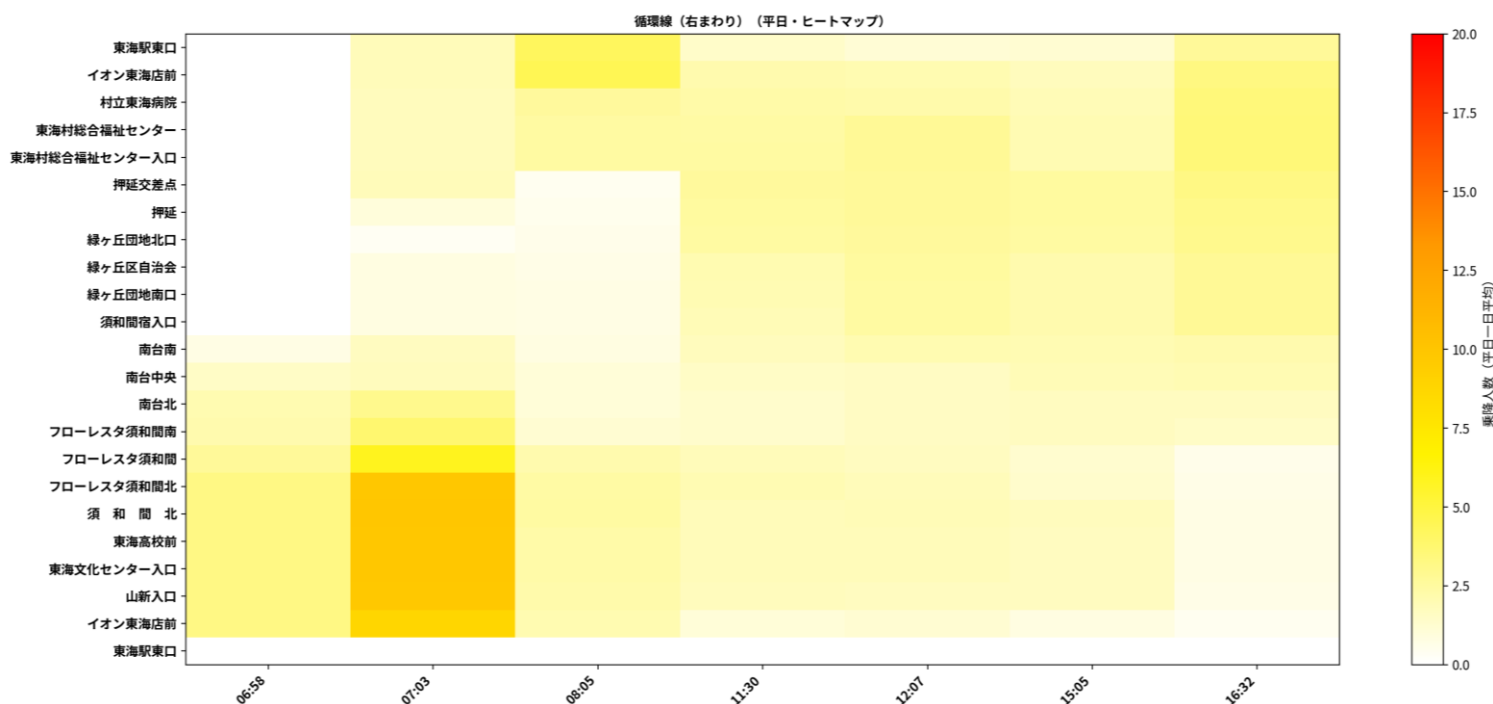


〔海浜公園西口線（海浜公園西口発→東海駅東口行き）〕 ※令和6年度実績

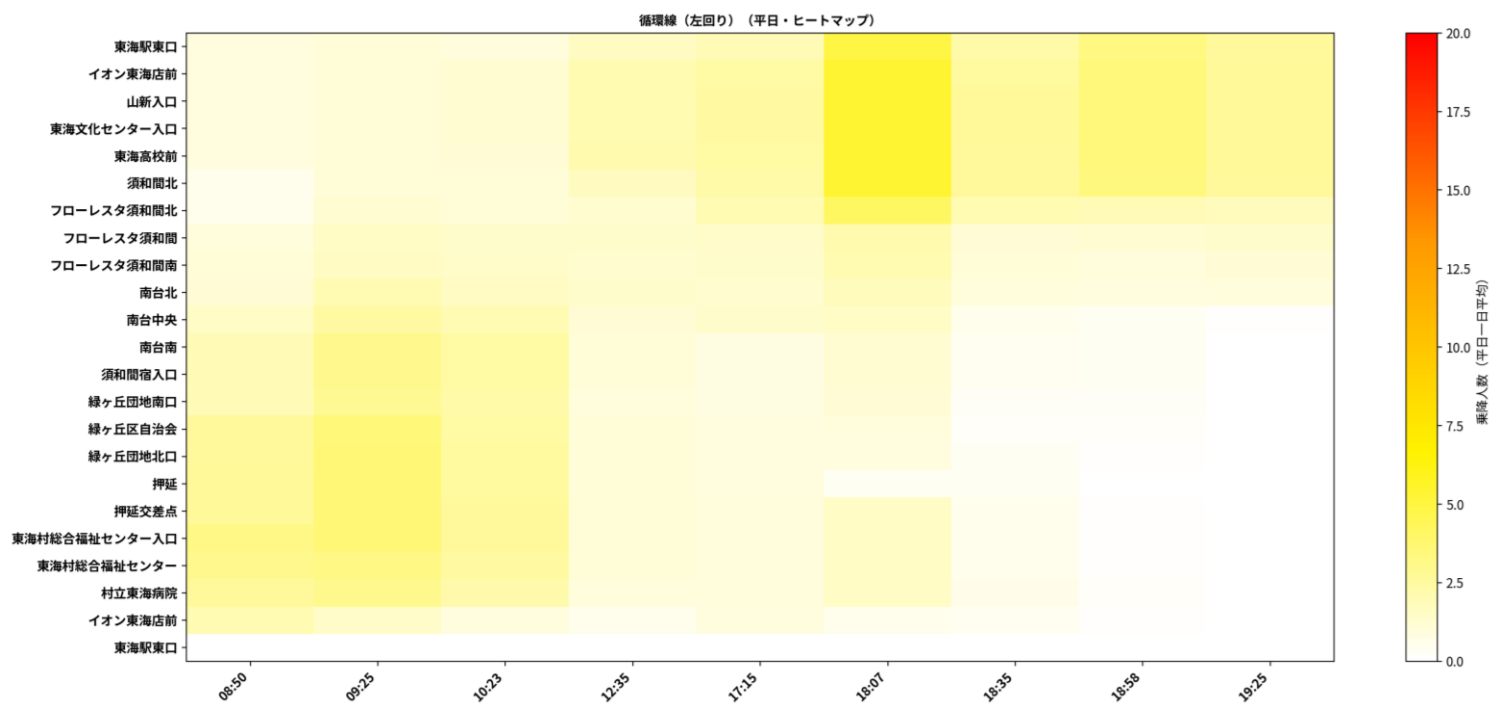


海浜公園西口線では、往路、復路ともに全体を通じて乗車人員が少なく、時間帯や区間を問わず空席が目立つ運行状況となっている。一部、復路において原研前周辺の利用は一定数あるが、日常的生活移動としての利用は限定的である。

〔フロースタ須和間循環線（右回り）〕 ※令和6年度実績



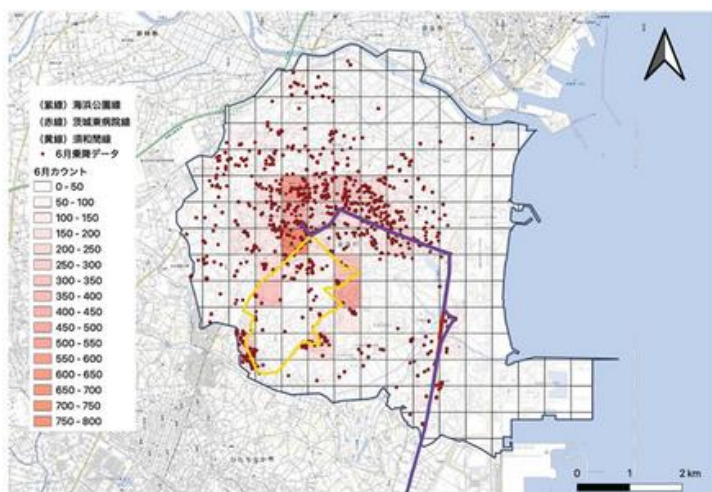
〔フロースタ須和間循環線（左回り）〕 ※令和6年度実績



フロースタ須和間循環線では、右回り・左回りともに多くの便で乗車人員が少なく、循環路線の特性から利用が分散しやすい構造となっている。一方で、朝の時間帯においては、東海駅方面へ向かう通勤目的の利用が一部の便で確認されており、時間帯や利用目的によっては一定の需要が存在している。

日中時間帯では、買い物や通院などの生活利用は限定的であり、便ごとの利用密度は低い状況にある。

## 〔バス路線図とあいのりくん乗降地点の関係〕



左図はデマンドタクシーの乗降地点と路線バスの運行ルートを示したものであり、デマンドタクシーの乗降地点は、人口分布や居住状況の影響も受けつつ、東海駅周辺エリアに多く分布している傾向が見られる。また、路線バスの運行ルート沿線においても、デマンドタクシーの利用が一定程度見られる状況にある。

この背景としては、料金設定や乗降地点の柔軟性といった制度上の特徴から、移動手段の一つとしてデマンドタクシーが選択されている可能性が考えられる。

## (3) 村以外が整備する公共交通等の現況

### ①一般タクシー

東海村内には、(有)サンタクシーおよび(有)常東タクシーの2事業者があり、それぞれ12台、11台の車両を保有している。一般タクシーは、時間帯や目的を問わず利用できる移動手段として、村内外の移動を補完する役割を担っており、障がい者手帳を掲示すると割引運賃で乗車できるなど福祉的配慮も行っている。

また、村では一般タクシーを活用した移動支援として、要介護認定者や障がい者を対象に運賃負担を軽減する「外出支援タクシー利用料金助成事業」が実施されている。令和5年度には「保険医療機関へ通院するため」としていた条件から「外出支援全般」に対象範囲を広げたことにより、利用者が増加している。

	R4年度	R5年度	R6年度
高齢者	80	176	198
障がい者	59	102	117



### ②鉄道（JR常磐線）

JR常磐線は、東海村のほぼ中央部を南北に走行しており、村外との広域的な移動を担う基幹的な交通手段として位置づけられる。東海駅には特急列車も停車しており、平日ダイヤでは上り7本、下り4本が運行されており、村外からの接続面で重要な役割を果たしている。

また、バリアフリー設備や乗降サポート、割引制度など様々な福祉的配慮を行っている。



### ③福祉有償運送

東海村では、公共交通の利用が困難な高齢者や障がい者等を対象に、福祉有償運送が実施されており、東海村社会福祉協議会、NPO法人たすけあいネット民の会、NPO法人まほろばの3団体が登録団体として活動している。このうち、東海村社会福祉協議会が実施する移送サービスボランティア「はーとろーど」は、通院や買い物等の村内移動を支援する福祉的な移動支援として、公共交通を補完する役割を担っている。



### ④絆送迎バス

絆送迎バスは、東海村総合福祉センター「絆」への外出支援として、東海村社会福祉協議会により運行されている。運行は定時定路線であるが、日によってルートが異なり、各地区とも月に2~4回程度の運行にとどまっている。このため、住民に利用日や運行ルートが認識されにくく、日常的な移動手段として定着していない状況にあり、1便当たりの利用者数は概ね0~2人となっている。



一方で、「絆」への来所にあたっては、デマンドタクシーが多く利用されており、特定の時間帯においてデマンドタクシーの利用が集中する要因の一つとなっている。

## (4) 主な公共交通の料金

[東海駅東口から茨城東病院まで移動した場合の各公共交通別の料金表] (移動距離約6km)

主な交通手段	約6km当たりの料金
路線バス	370円
デマンドタクシー	300円(減免料金対象者 100円)※村内どこでも同額
一般タクシー	約2,500円
福祉有償運送(はーとろーど)	500円 ※時間制(1時間)

※料金は目安であり、利用条件や時間帯等により異なる場合がある。

村内の主な公共交通を料金から見ると、デマンドタクシーが最も安価であることが分かる。また、乗降地点や利用時間の自由度も高いことから、利用者にとって選択しやすい公共交通となっている。

一方、路線バスはデマンドタクシーより料金が大きく、路線やダイヤに制約があることから、利用場面が限定されやすい傾向にあり、一般タクシーや福祉有償運送（はーとろーど）についても、デマンドタクシーより料金が大きいことから、日常的な移動手段としての利用は限定的となっている。

このように、利用料金や利便性の差が、移動手段を選択する理由となるため、デマンドタクシーに集中しやすい要因となっており、特定の時間帯における利用のひっ迫につながっていると考えられる。

## (5) 新技術等の現況（今後整備する可能性のある公共交通）

### ①自動運転

近年、運転手不足への対応策として、自動運転技術を活用した移動サービスの実証・導入が各地で進められている。

日産自動車株式会社では、神奈川県横浜市の市街地エリアにおいて、自動運転車両を用いたオンデマンド配車サービスの実証実験を計画しており、遠隔監視を含む運営体制の構築やサービスの実用性検証を通じて、将来的な商用化を見据えた取組みが進められている。

自動運転バス



日産 自動運転車両



## ②シェアサイクル

シェアサイクルは、短距離移動や公共交通の「ラストワンマイル」を補完する公共交通として活用されている。茨城県水戸市では、市街地を中心に「みとちやり」を導入し、鉄道駅や公共施設周辺にステーションを整備することで、まちなか移動や公共交通利用後の移動利便性の向上を図っている。こうした取り組みは、地域における移動手段の多様化に資する事例として位置づけられる。※村では環境配慮の観点から、平成16年度から共用自転車「エコりん」を導入していたが、平成26年度に廃止



## ③コミュニティカーシェアリング

コミュニティカーシェアリングは、地域住民が車両を共同で利用する仕組みで、地方の移動支援の手段として各地で導入が見られる。宮城県石巻市などでは、地域住民が主体となって車両を管理・共有し、買い物や通院といった日常移動に活用している事例がある。

こうした仕組みは、地域課題に応じた柔軟な移動支援として期待される。



## ④MaaS (Mobility as a Service)

MaaSは、複数の移動手段をデジタル上で一体的に提供し、検索・予約・決済等を一元的に行う仕組みである。デマンドタクシーや路線バス、一般タクシー、シェアサイクル等を組み合わせ、利用者が移動目的や状況に応じて適切な公共交通を選択できる環境づくりを目指す取り組みとして、各地で導入・検討が進められている。

[GunMaaSの詳細についてはこちら](#)



スマホひとつで目的地までらくらくご案内



「群馬県「GunMaaS」」

### 3. 現状を踏まえた主な課題の整理

本章では、地域の現状や公共交通の運行・利用実態について整理してきた。

これらを総合すると、東海村の地域公共交通は、一定の役割を果たしている一方で、次のような課題を抱えていることがわかる。

#### (1) デマンドタクシーへの需要集中

デマンドタクシーは、買い物や通院などの生活関連移動を中心に利用されており、村内公共交通の中核として重要な役割を果たし、配車や予約にデジタルを活用するなど高度化にも取り組んでいる。一方で、一部の時間帯に利用が集中する傾向が見られ、待ち時間の増加や運行負荷の増大など、安定的な利用環境の確保が課題となっている。また、運営コストについては、サービスの拡充に伴い増加している一方、料金設定は据え置いていることから、財政負担が将来的な課題となっている。

#### (2) 路線バスの利用実態のばらつき

路線バスは、東海駅を起点として原子力事業所や住宅地を結ぶ基幹的な交通手段として、通勤・通学などの移動を支えている。しかし、利用実態には路線や時間帯によるばらつきがあり、一部の便や区間を除き、日中時間帯を中心に利用が少ない状況が見られる。

運転手不足や運行コストの増大を背景に、現行の運行形態をそのまま維持していくことが難しくなりつつある中で、利用実態に即した路線・ダイヤの見直しや運行の効率化を通じて、路線バスとしての需要を掘り起こしていくことが課題となっている。

#### (3) 移動資源全体における役割分担の偏り

地域には、デマンドタクシーや路線バスのほか、鉄道、一般タクシー、福祉有償運送、絆送迎バスなど、多様な移動資源が存在している。

これらは、本来、利用者の特性や目的、時間帯に応じて選択・利用されることが望ましいが、現状では、各移動手段の役割や使い分けが十分に整理され、サービスに応じた料金設定になっているとは言えず、その結果、安価なデマンドタクシーに利用が偏る傾向が見られる。

このことが、特定の時間帯や目的における需要集中を招き、デマンドタクシーのひっ迫や待ち時間の増大につながっており、交通ネットワーク全体を俯瞰した分かりやすい役割整理と料金設定による適切な使い分けが課題となっている。

#### (4) デジタル活用の格差

デマンドタクシーでは、AI配車システムの導入により、運行効率に加えLINEやアプリによるWEB予約が可能となった。しかし、高齢者を中心とした層においては電話予約が中心となっており、予約手段や情報取得の面において、デジタル活用の格差が生じている。こうしたデジタル活用の格差（デジタルデバイド）は、公共交通の利用に対する心理的なハードルや利用機会の制約につながる可能性があり、今後デジタル技術の活用を進めるにあたっては、配慮や支援が必要となる。

#### (5) 多様な交通手段・新技術の発展への対応

近年、運転手不足や移動ニーズの多様化を背景に、自動運転やシェアサイクル、ライドシェアなど、新たな交通技術・サービスの実証や導入が各地で進められている。これらの新たな手段は、既存の公共交通を補完し、移動手段の選択肢を広げる可能性を有している。

また、デジタル技術の活用により公共交通サービスのさらなる利便性向上を図るため、予約・配車・決済・情報提供を含めた一連の利用手続きの高度化などが進められている。

今後は、こうした新技術やデジタル技術を、既存の公共交通を補完・強化する手段として、積極的に導入するための検討が必要となる。



## 第2章 基本戦略と施策体系

本章では、第1章で整理した現状や将来動向、およびそこから導かれる課題を踏まえ、基本戦略として「基盤交通の強化」「公共交通ネットワークの強化」「新たな公共交通とデジタル技術の活用」を設定し、村民一人ひとりの暮らしを支える公共交通の実現に取り組む。



基本戦略Ⅰ  
基盤交通の強化

- 施策Ⅰ-1 デマンドタクシーの高度化
- 施策Ⅰ-2 路線バスの機能強化

基本戦略Ⅱ  
公共交通ネットワークの強化

- 施策Ⅱ-1 移動資源全体の役割分担と料金体系の整理
- 施策Ⅱ-2 デジタルデバイド対策と利用促進の取組み

基本戦略Ⅲ  
新たな公共交通と  
デジタル技術の活用

- 施策Ⅲ-1 新たな公共交通の調査・検討
- 施策Ⅲ-2 既存の公共交通におけるデジタル技術の活用

## 【基本的な考え方】

村民が買い物や通院・通学などの日常生活において、必要なときに安心して利用できる交通環境を確保するため、デマンドタクシーおよび路線バスを生活交通の中核として位置づけ、それぞれの特性を踏まえたサービスの維持・機能強化を図る。

デマンドタクシーの利用集中や需要の偏在への対応、路線バスの運転手不足や運行コストの増大といった制約条件を踏まえ、安全かつ安定的で持続可能なサービス提供を目指す。その上で、利用拡大策についても実施していく。

## 施策 I-1 デマンドタクシーの高度化

## ▽施策の趣旨

デマンドタクシーを村内生活交通の中核として位置づけ、利用実態や需要動向を踏まえた運行管理の高度化により、利便性と運行効率の両立を図る。併せて、村外から訪れる方の村内移動としての機能を持たせるかについても検討していく。

## ▽公共交通区分

## ①村が整備・関与する公共交通（デマンドタクシー）

## ▽取組み内容

- ・利用実態・需要動向を踏まえた運行管理および配車の高度化
- ・多様な利用者に配慮した予約・利用手続きの柔軟化
- ・村内在学，在勤者への利用拡大の検討

〔ロードマップ（令和8～12年度）〕

取組の方向性	R8	R9	R10	R11	R12
利用実態・需要動向を踏まえた運行管理および配車の高度化	→				
多様な利用者に配慮した予約・利用手続きの柔軟化	→				
村内在学，在勤者への利用拡大の検討	→				

## 〔評価指標〕

指標	R8	R9	R10	R11	R12
デマンドタクシー 年間利用者数	54,000人	56,000人	58,000人	59,000人	60,000人

〔参考：令和7年度東海村地域公共交通会議でのワークショップ意見（R7.11.6実施）〕

デマンドタクシーのサービス推進を保ち、安定した運用をするため、「デジタルを活用した新しい機能の実装」「料金設定の見直し」「スポット配車の導入」「他交通（バス等）への誘導策実施」などの意見が出されている。

## 施策1-2 路線バスの機能強化

### ▽施策の趣旨

利用実態に即した運行内容への見直しを行い、基幹的な交通手段としての機能を維持・強化する。フィーダー系統確保維持計画については、該当路線が申請対象となった場合にのみ申請をしていく。

### ▽公共交通区分

- ①村が整備・関与する公共交通（路線バス）
- ②村以外が整備する公共交通等（鉄道（JR常磐線））

### ▽主な取組み内容

- ・利用実態に即した路線・ダイヤ・運行区間の見直し（鉄道との接続も含む）
- ・車両規模や運行方式の効率化・柔軟化の検討
- ・イベント等に対応した柔軟な運行の検討

〔ロードマップ（令和8～12年度）〕

取組の方向性	R8	R9	R10	R11	R12
利用実態に即した路線・ダイヤ・運行区間の見直し(鉄道接続含む)	➡				
車両規模・運行方式の効率化・柔軟化の検討	➡				
イベント等に対応した柔軟な運行の検討	➡				

〔評価指標〕

指標	R8	R9	R10	R11	R12
路線バス 年間利用者数	94,000人	95,000人	96,000人	97,000人	98,000人

【基本的な考え方】

多様な移動資源が存在する中で、利用者の特性や移動距離、目的、時間帯に応じて適切な交通手段を選択できるよう、公共交通ネットワーク全体を強化する。

デマンドタクシー、路線バス、一般タクシー、福祉施策による移動支援などについて、それぞれが担う役割や補完関係を明確にするとともに、利用料金や利用条件の違いが移動手段の選択に与える影響を踏まえ、過度な利用の偏りが生じない仕組みづくりを図る。

あわせて、デジタル技術の活用による利便性向上を進めつつ、デジタル機器の利用に不慣れな利用者への配慮を含め、誰もが理解しやすく、選択しやすい公共交通ネットワークの強化を目指す。

施策Ⅱ-1 移動資源全体の役割分担と料金体系の整理

▽施策の趣旨

福祉施策による移動支援やデマンドタクシー、路線バスなど、多様な移動資源について、公共交通ネットワーク全体の中での位置づけを整理し、それぞれが担う役割や補完関係を明確にする。あわせて、公共交通ごとの利用料金や利用条件の違いが移動手段の選択に影響を与えている状況を踏まえ、料金体系の在り方についても整理を行う。これにより、デマンドタクシーへの過度な利用集中を抑制しつつ、利用者が移動目的や状況に応じて適切に公共交通を選択できる環境を整える。

▽公共交通区分

- ①村が整備・関与する公共交通（デマンドタクシー、路線バス）
- ②村以外が整備する公共交通等（福祉有償運送、絆送迎バス）

▽取組み内容

- ・福祉施策も含めた公共交通ガイドの作成
- ・地域内移動資源（福祉有償運送・絆送迎バス等）の実態把握・整理
- ・デマンドタクシーの料金体系の見直し検討

〔ロードマップ（令和8～12年度）〕 庁内連携会議において協議を重ね以下に取組む

取組の方向性	R8	R9	R10	R11	R12
福祉施策も含めた公共交通ガイドの作成					
地域内移動資源(福祉有償運送・絆送迎バス等)の実態把握・整理					
デマンドタクシーの料金体系の見直し検討					

〔評価指標〕

指標	R8	R9	R10	R11	R12
庁内連携会議の開催	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回
公共交通ガイドの作成	素案作成	完成・発行	継続配布	継続配布	継続配布

## 施策Ⅱ－２ デジタルデバイド対策と利用促進の取組み

### ▽施策の趣旨

公共交通の利用にあたり，デジタルを活用した，予約方法や支払方法の普及を図るとともに，分かりやすい情報発信等により利用を促進する。

### ▽公共交通区分

①村が整備・関与する公共交通（デマンドタクシー，路線バス）

### ▽取組み内容

- ・デマンドタクシー利用説明会の開催
- ・定期的な情報発信
- ・企業・学校・地域と連動した公共交通の利用促進  
（乗り方教室や体験ツアーなどを実施）

〔ロードマップ（令和8～12年度）〕

取組の方向性	R8	R9	R10	R11	R12
デマンドタクシーの利用説明会の開催	→				
定期的な情報発信	→				
企業・学校・地域と連動した公共交通の利用促進	→				

〔評価指標〕

指標	R8	R9	R10	R11	R12
アプリ・LINE 予約率	27%	29%	31%	33%	35%
周知・情報発信回数	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回
利用促進活動	年1回	年2回	年2回	年2回	年2回

## 【基本的な考え方】

運転手不足や将来の移動ニーズの変化を見据え、自動運転やシェアサイクル、ライドシェアなどの新たな交通技術・サービスについて、既存の公共交通を補完する選択肢として検討を進める。

あわせて、デマンドタクシー等の既存の公共交通についても、デジタル技術の活用により利便性や運行効率を高める可能性があるため、段階的な高度化を検討する。

## 施策Ⅲ－１ 新たな公共交通の調査・検討

## ▽施策の趣旨

自動運転やシェアサイクル、ライドシェアなど、新たな移動手段について、国の制度動向や他自治体の取組み事例を踏まえ、東海村における導入可能性や公共交通ネットワーク上の役割を整理する。

## ▽公共交通区分

③その他（今後整備する可能性のある公共交通）（自動運転、シェアサイクル、ライドシェア等）

## ▽取組み内容

- ・新たな公共交通に関する実証・導入事例の研究・分析  
（技術の進捗も含め、研究結果を2年に1度程度公共交通会議へ報告する。）
- ・住民や交通事業者のニーズ調査

[ロードマップ（令和8～12年度）]

取組の方向性	R8	R9	R10	R11	R12
新たな公共交通に関する実証・導入例の研究・事例分析					
住民や交通事業者のニーズ調査					

## 施策Ⅲ－２ 既存の公共交通におけるデジタル技術の活用

## ▽施策の趣旨

デマンドタクシー等の既存公共交通について、デジタル技術の活用により、利便性や運行効率の向上を図る。

## ▽公共交通区分

- ①村が整備・関与する公共交通（デマンドタクシー、路線バス）
- ②村以外が整備する公共交通等（一般タクシー等）

## ▽取組み内容

- ・デマンドタクシーキャッシュレス決済の導入
- ・デマンドタクシーAI配車システムの機能拡張
- ・複数の公共交通やサービスを一体的に活用できるMaaSの検討

〔ロードマップ（令和8～12年度）〕

取組の方向性	R8	R9	R10	R11	R12
デマンドタクシーキャッシュレス決済の導入	→				
デマンドタクシーAI 配車システムの機能拡張	→				
複数の公共交通やサービスを一体的に利用できる MAAS の検討	→				

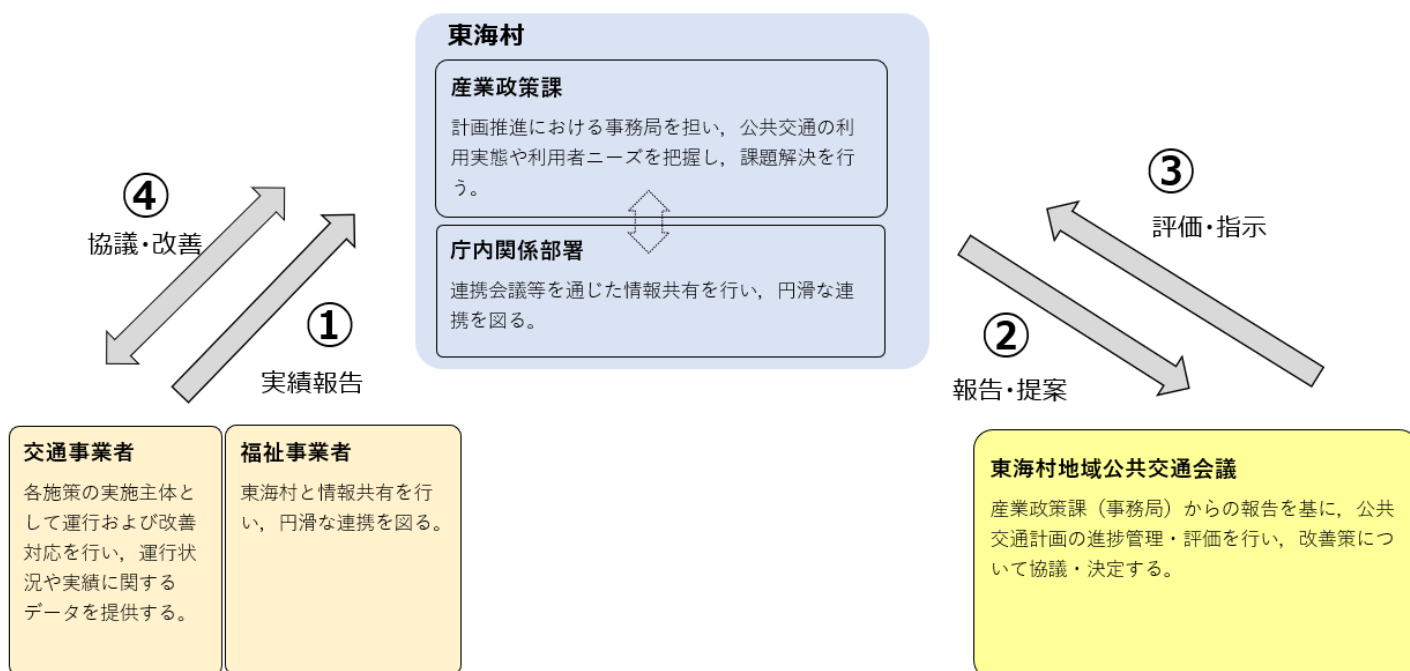
〔評価指標〕 ※施策Ⅲ-1 Ⅲ-2共通

指標	R8	R9	R10	R11	R12
新たな公共交通・デジタル技術の活用検討報告書の作成	情報収集	報告	情報収集	報告	次期計画に反映

# 第3章 推進体制と評価

本章では、第2章に示した基本戦略および各施策を計画期間中に着実に推進していくため、各主体が担う役割と実績の把握から評価、改善へとつなげる一連の流れについて整理する。

## 推進体制・評価の流れ



本計画に基づく施策の推進および評価は、図表に示す①から④の流れに沿って実施する。

まず①「実績報告」として、交通事業者および福祉事業者は、デマンドタクシーや路線バス、福祉施策による移動支援等の運行実績や利用状況について、必要なデータを東海村に報告する。東海村は、これらの実績を集約・整理し、評価に用いる基礎資料を作成する。

次に②「報告・提案」として、東海村は、整理した実績データをもとに、施策ごとの進捗状況や課題について分析を行い、評価指標を活用した分析結果とあわせて、改善の方向性について地域公共交通会議に報告・提案する。なお、改善の検討にあたっては、公共交通計画を所管する産業政策課を中心に関係各課と協議を行う。

続いて③「評価・指示」の段階では、地域公共交通会議において、東海村からの報告内容を踏まえ、施策の進捗状況や効果について評価を行い、今後の取組の方向性や見直しの考え方について協議した上で、必要な指示を行う。

最後に④「協議・改善」として、地域公共交通会議における評価・指示を踏まえ、東海村は、福祉事業者および交通事業者と協議を行い、運行内容や施策について具体的な改善を実施し、次年度以降の運用に反映する。

これらの評価・改善の各段階においては、施策の進捗や効果を判断するための共通の判断材料として、下表の評価指標を活用する。評価にあたっては、実績値そのものの増減のみで判断するのではなく、利用者の属性や利用傾向のほか社会情勢等の外的要因もあわせて整理し、「なぜ数値が増減したのか」、「どの施策が、どの利用者層に影響しているのか」などの観点から総合的に評価を行うことを基本とする。このように、本計画は、実績報告 → 報告・提案 → 評価・指示 → 協議・改善という流れを継続的に回すことで、村民の暮らしを支える公共交通ネットワークを、将来にわたり維持・発展させていくことを目指す。

〔施策ごとの評価指標〕

施策	指標	R8	R9	R10	R11	R12
I-1	デマンドタクシー 年間利用者数	54,000人	56,000人	58,000人	59,000人	60,000人
I-2	路線バス 年間利用者数	94,000人	95,000人	96,000人	97,000人	98,000人
II-1	庁内連携会議の開催	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回
II-1	公共交通ガイドの作成	素案作成	完成・発行	継続配布	継続配布	継続配布
II-2	アプリ・LINE 予約率	27%	29%	31%	33%	35%
II-2	周知・情報発信回数	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回
II-2	利用促進活動	年1回	年2回	年2回	年2回	年2回
III-1.2	新たな公共交通・デジタル技術の活用検討報告書の作成	情報収集	報告	情報収集	報告	次期計画に反映



## 《参考資料》

### 東海村地域公共交通会議 委員名簿

【委嘱期間:令和7年9月1日～令和9年8月31日】

順不同, 敬称略

No	氏名	所属・役職	備考
1	遠藤 隆光	茨城交通株式会社 常務取締役	
2	舛井 辰也	一般社団法人東海駅構内ハイヤー協会代表 (有限会社 常東タクシー代表取締役)	
3	古賀 重徳	茨城県バス協会 専務理事	
4	服部 透	茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	
5	齋藤 亮一	東海村民生委員・児童委員協議会 会長	
6	佐藤 弘子	東海村高齢者クラブ連合会 会長	
7	佐藤 映史	東海村商工会 会長	
8	川崎 敏秀	東海村観光協会 会長	
9	吉成 亘弘	東海村社会福祉協議会 事務局次長	副会長
10	小菅 達也	茨城運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送担当)	
11	柿本 憲治	茨城運輸支局 首席運輸企画専門官(企画調整担当)	
12	岩本 一伸	東海村デマンドタクシー運転手代表(有限会社 常東タクシー)	
13	菅原 康弘	茨城交通労働組合 執行委員長	
14	鈴木 裕次	ひたちなか警察署 交通課長	
15	伊藤 豪人	茨城県 政策企画部 交通政策課長	
16	一澤 孝夫	茨城県 常陸大宮土木事務所 道路管理課長	
17	山田 稔	茨城大学 名誉教授	
18	萩谷 浩康	東海村 副村長	会長
19	白石 幸洋	東海村 福祉部長	
20	小川 直也	東海村教育委員会 教育部長	
21	松本 敏雄	公募委員	
22	河野 進	公募委員	副会長

(設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)の作成及び実施に関し必要な事項を協議し、並びに道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域の需要に応じた住民生活に必要な旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に向けて必要となる事項を協議するため、東海村地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(平19告示18・全改, 平26告示80・平27告示1・令2告示154・一部改正)

(所掌事務)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 交通計画の策定及び変更に関すること。
- (2) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 地域公共交通の運行に関すること。
- (5) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関すること。
- (6) その他交通会議が必要と認めること。

(平19告示18・平26告示80・平27告示1・令2告示154・令5告示157・一部改正)

(組織)

第3条 交通会議は、25人以内の委員をもって組織し、次に掲げる者のうちから村長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 村長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者
- (4) 茨城県バス協会
- (5) 茨城県ハイヤー・タクシー協会
- (6) 住民又は利用者の代表
- (7) 茨城運輸支局長又はその指名する者
- (8) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (9) ひたちなか警察署交通課長
- (10) 茨城県政策企画部交通局交通政策課長
- (11) 常陸大宮土木事務所長又はその指名する者
- (12) 学識経験者
- (13) その他村長が必要と認める者

(平18告示97・平19告示18・平26告示80・平27告示1・平30告示87・一部改正)

(会長及び副会長)

第4条 交通会議に会長1人、副会長2人を置く。

2 会長は、副村長をもって充て、交通会議を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、委員の互選により定め、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(平26告示80・平27告示1・一部改正)

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、その職により委嘱された委員の任期は、その職にある期間とする。

2 前項の規定にかかわらず、委員が欠けた場合の補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第6条 交通会議の会議(以下「会議」という。)は、必要に応じて会長が招集し、議長となる。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、その意見を聴き、資料の提出を求めることができる。

(平19告示18・平26告示80・一部改正)

(分科会)

第7条 交通会議は、運賃、料金に関する事項を協議するため分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が交通会議に諮って別に定める。

(令5告示157・追加)

(協議結果の取扱い)

第8条 関係者は、交通会議において協議が調った事項を尊重し、当該事項を誠実に実施するよう努めるものとする。

(平19告示18・追加, 平26告示80・一部改正, 令5告示157・旧第7条線下)

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、産業政策課において処理する。

(平19告示18・旧第7条線下, 平19告示58・平23告示59・平26告示43・平26告示80・平30告示51・令4告示72・一部改正, 令5告示157・旧第8条線下)

(委任)

第10条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

(平19告示18・旧第8条線下・一部改正, 平26告示80・一部改正, 令5告示157・旧第9条線下)

附則

この告示は、平成17年7月1日から施行する。

附則(平成18年告示第97号)

この告示は、公布の日から施行する。

附則(平成19年告示第18号)

この規則は、公布の日から施行する。

附則(平成19年告示第58号)

この告示は、平成19年4月1日から施行する。

附則(平成23年告示第59号)

この告示は、平成23年5月1日から施行する。

附則(平成26年告示第43号)

この告示は、平成26年4月1日から施行する。

附則(平成26年告示第80号)

(施行期日)

1 この告示は、公布の日から施行する。

(東海れる委員の任期は、新要綱第5条第1項前段の規定にかかわらず、平成27年6月30日までとする。)

附則(平成30年告示第51号)

この告示は、平成30年4月1日から施行する。

附則(平成30年告示第87号)

この告示は、公布の日から施行する。

附則(令和2年告示第154号)

この告示は、公布の日から施行する。

附則(令和4年告示第72号)抄

(施行期日)

1 この告示は、令和4年4月1日から施行する。

附則(令和5年告示第157号)

この告示は、公布の日から施行する。



