

地域公共交通計画の策定について

- 1 導入
- 2 策定までのスケジュール
- 3 村の公共交通
- 4 統計から見る東海村の状況
- 5 まとめ(次回に向けて)

東海村地域公共交通計画

計画期間

令和8年度から令和12年度までの5年間

対象区域

東海村全域とする。

なお、村民の生活圏として隣接市が含まれるため、近隣市町村へのアクセスも想定した広域的な区域とする。

策定までのスケジュール

【6月20日会議】

- 令和6年度公共交通の状況について
- 交通計画策定に向けて概要説明
- →本村公共交通における現状及び今後の展望について説明

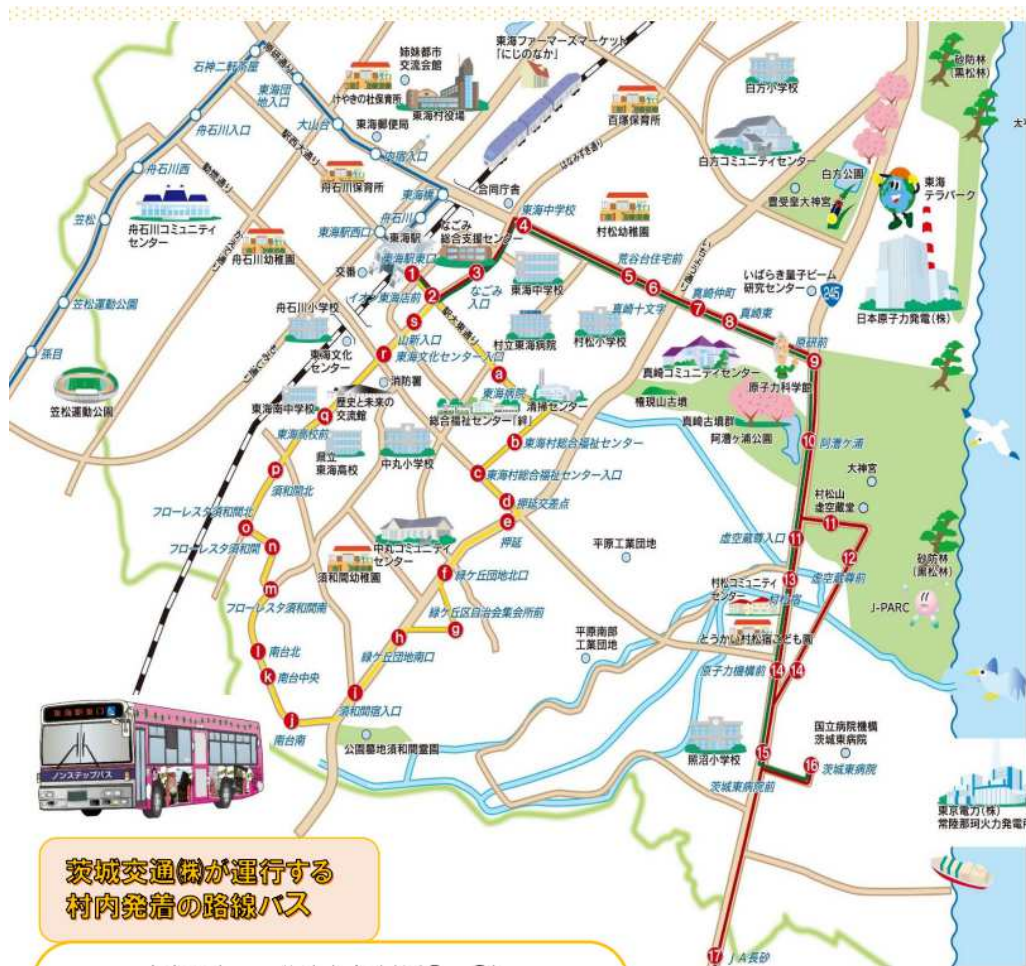
【10月会議】

- 計画策定に係るワークショップ①
- →計画における将来像をイメージするため、本村公共交通の「望ましい姿(5年後の姿)」について意見出しを行う
- 計画策定に係るワークショップ②
- →①を踏まえて、具体的な移動手段(施策:自動運転など)について意見出しを行う

【1月会議】

- ワークショップを踏まえて事務局で作成した計画(案)の承認

地形・地勢



本村は、県都水戸市から電車で15分の距離にあり、面積が38.02km²で東西・南北共に約8kmの円形で高低差もなく平坦な土地という特徴がある。

また、太平洋側には原子力関係事業所が並ぶ一方、村の中心部にはJR東海駅があり、駅を中心にスーパーマーケットやホームセンター、公共施設や医療機関等が集約している。

とうかいむら公共交通マップより抜粋

現在の公共交通（1/2）

鉄道

JR常磐線が村内のほぼ中央部に運行し、特急列車も停車する。

高速バス

茨城交通（株）が運行している高速バスとして「勝田・東海線」「成田空港線」「羽田空港線」の3路線がある。

路線バス

茨城交通（株）が運行する3路線（茨城東病院線、茨城東病院・海浜公園西口線、フローレスタ須和間・南台・緑ヶ丘循環線）があり、その他に本村が路線バスの運行に関与していない路線が1路線（笠松線）がある。

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
乗車人数	80,099人	87,187人	86,920人
一便あたりの平均乗車人数	4.73人	5.17人	5.60人

現在の公共交通（2/2）

タクシー

（有）サンタクシー、（有）常東タクシーの2社がある。

デマンドタクシー「あいのりくん」

タクシー車両を使った事前予約制のデマンド・乗合型移動サービスです。

運行エリアは、東海村内限定で、対象者は村民です。

令和7年1月からAIによる配車が始まりました。また、予約アプリからなら24時間受付可能となりました。

	R6.12月	R7.1月	R7.2月	R7.3月	R7.4月
乗車人数	3,109人	3,208人	3,360人	4,064人	4,178人
60歳以上の割合	70%	65%	67%	66%	66%

のるーとシステム導入後の 予約状況

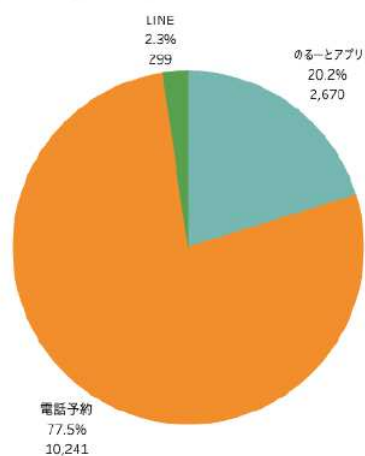
25年1～4月の実績まとめ①

取扱注意

輸送量

25年1～4月実績	平日	土曜	合計
乗客数	13,385人	1,425人	14,810人
乗客数（1日平均）	171.6人	89.1人	157.6人
予約数	11,933人	1,277人	13,210人
予約数（1日平均）	153.0人	79.8人	140.5人

予約毎の予約手段

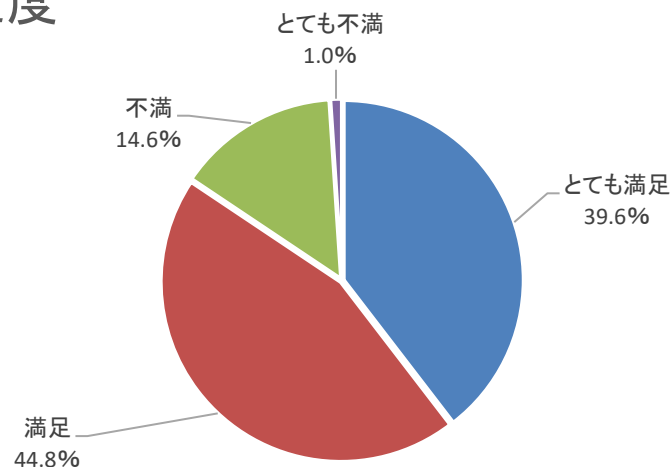


年代	のるーとア.	電話予約	LINE	総計
10代未満	6			6
10代	35	41	21	97
20代	459	505	115	1,079
30代	425	292	13	730
40代	515	206	27	748
50代	608	892	16	1,516
60代	185	1,049	3	1,237
70代	302	1,867	68	2,237
80代	125	4,712	36	4,873
90代以上	10	677		687
総計	2,670	10,241	299	13,210

若年層と比較して、
60代以上は
電話予約が
圧倒的に多い。

のるーとシステム導入後のアンケート

満足度



実施期間: R7.3.10~3.28

サンプル数: 94

満足な点

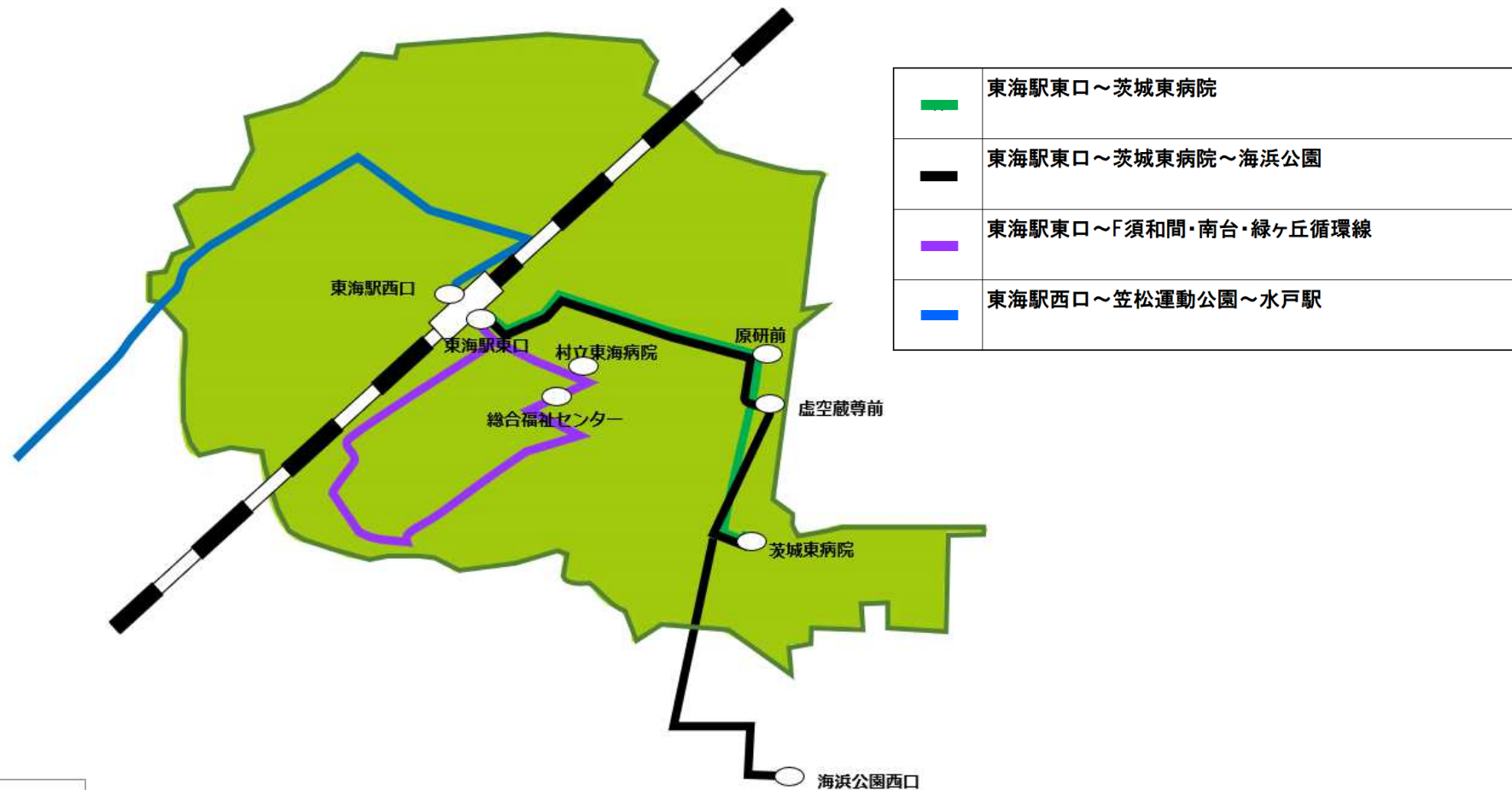
理由	数量
乗りたい時間に乗れる	58
村内の好きな場所で乗り降りできる	42
運賃が安い	36
電話で予約ができる	30
待ち時間が短い	23
予約がとりやすい	23
目的地に早く着く	14
アプリ操作が簡単	8
特になし	4

不満な点

理由	数量
到着時間が不確実	28
目的地まで時間がかかる	13
運行時間の終了が早い	10
配車時間が不確実	6
アプリ操作が難しい	6
運行時間の開始が遅い	5
予約が面倒	4
待ち時間が長い	3
予約がとりにくい	2
運賃が高い	2
特になし	34

地域ごとの満足度

生活環境の満足度調査において、全地区において「鉄道やバス等の利便性」に対する評価点が最も低くなっている。路線バスが運行していない石神地区、村松地区、白方地区、真崎地区の順に評価点が低くなる傾向にある。



人口減少と少子高齢化

国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」という。)が示した推計によれば、本村の2050年(令和32年)の総人口は33,169人(2020年(令和2年)比4,722人減)、高齢化率は36.1%(2020年(令和2年)比10.8ポイント増)となります。

人口総数と年齢3区分別人口の推移



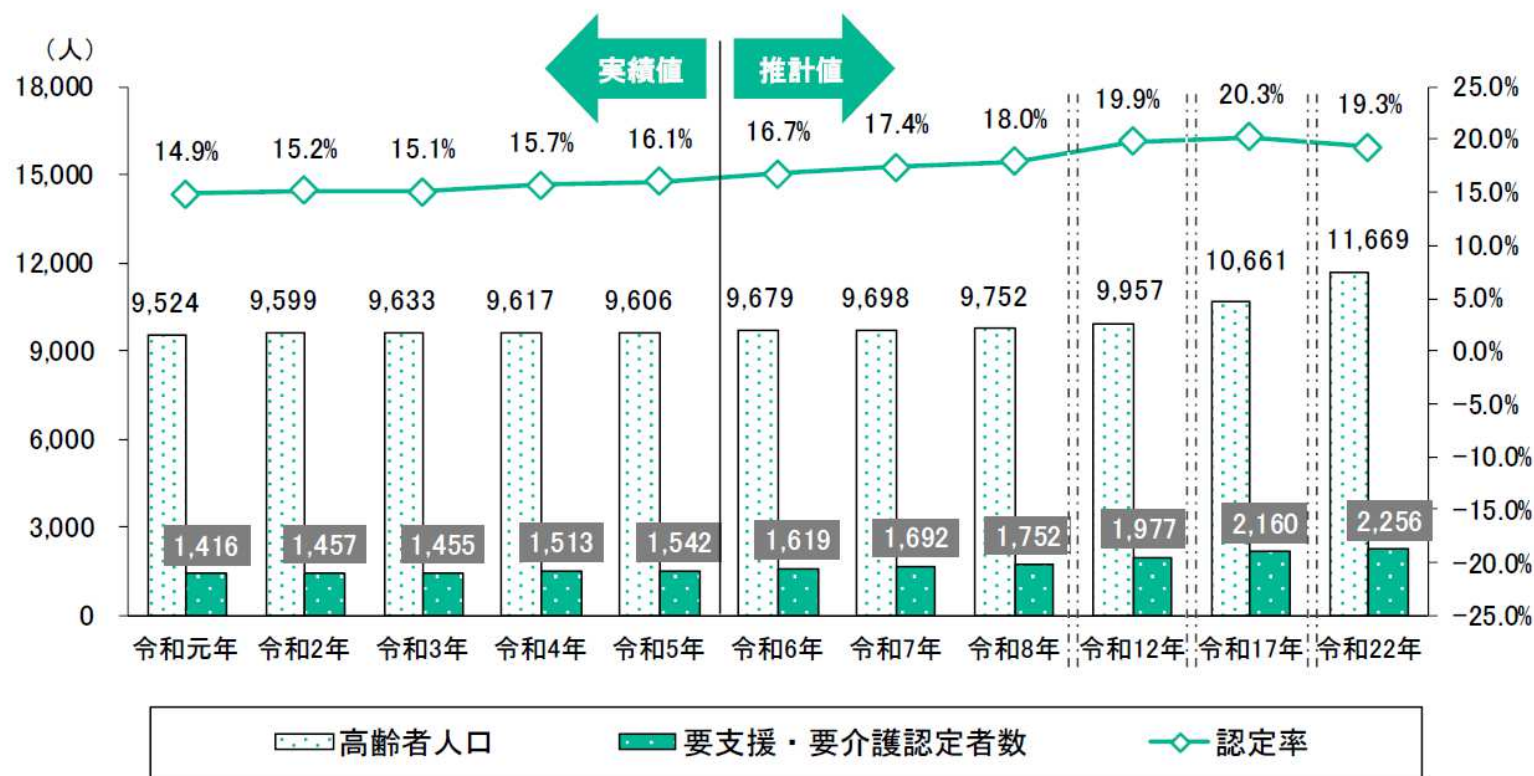
【出典】総務省「国勢調査」、厚生労働省「人口動態調査」、社人研「将来人口推計（令和5年12月）」

【注記】年齢不詳者を含めている場合があるため、総人口と3区分別人口の合計数が合わないことがあります。

東海村まち・ひと・しごと創生総合戦略【第3期】2025-2029
令和7年3月策定より抜粋

高齢者人口と要支援・要介護認定者数

【要支援・要介護認定者数及び認定率の推移と推計】



第9期東海村高齢者福祉計画・介護保険事業計画
令和6年度～令和8年度
令和6年3月策定より抜粋

運転免許保有者と免許証返納

	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
総数	26,820人	26,906人	27,199人	27,397人	27,479人
内65歳以上	6,375人	6,411人	6,498人	6,503人	6,605人
免許返納者 (65歳以上)	156人	153人	120人	153人	141人

茨城県免許センター提供

高齢者運転免許証自主返納支援事業

高齢者(65歳以上)の運転免許証の自主返納を支援しています。

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
申請件数	143件	144件	134件	141件	119件

東海村環境政策課提供

障がい者の推移

障がい(身体障害者手帳所持者数)

身体障がい手帳所持者数は、令和5年度末で978人で横ばいの傾向にあります。
種別は、「肢体不自由」が48.2%で最も多くなっています。

障がい(療育手帳所持者数)

療育手帳所持者数は、令和5年度末で253人で年々微増の傾向にあります。

障がい(精神障害者保健福祉手帳所持者数)

精神障害者保健福祉手帳所持者数は、令和5年度末で297人で年々微増傾向にあります。

【参考】村内で提供されている 移動支援サービス

福祉有償運送

福祉有償運送とは、高齢者や障害者等公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象に、通院、通所、レジャー等を目的に有償で行う車両による送迎サービスです。

福祉有償運送実績の利用状況

	令和3年度	令和4年度	令和5年度
移送サービスボランティア 「はーとろーど」	503回	619回	410回
特定非営利活動法人 まほろば	291回	193回	158回
特定非営利活動法人 たすけあいネット 民の会	0回	0回	0回

【参考】村の福祉サービス

外出支援タクシー利用料金助成事業

高齢者や障がい者等が外出を支援するため、タクシーを利用したときの利用料金の一部を助成するサービスです。

利用者数の推移(実人数)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
高齢者	66人	78人	83人	80人	176人
障がい者	73人	52人	65人	59人	102人

※令和5年4月1日から「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」に対象範囲が広がりました。

通勤通学の利用交通手段

通勤・通学における交通手段の利用割合は、自家用車の約7割に対し、地域公共交通（鉄道・電車、バスの計）は1割未満となっており、自家用車利用の依存の高さがうかがえます。

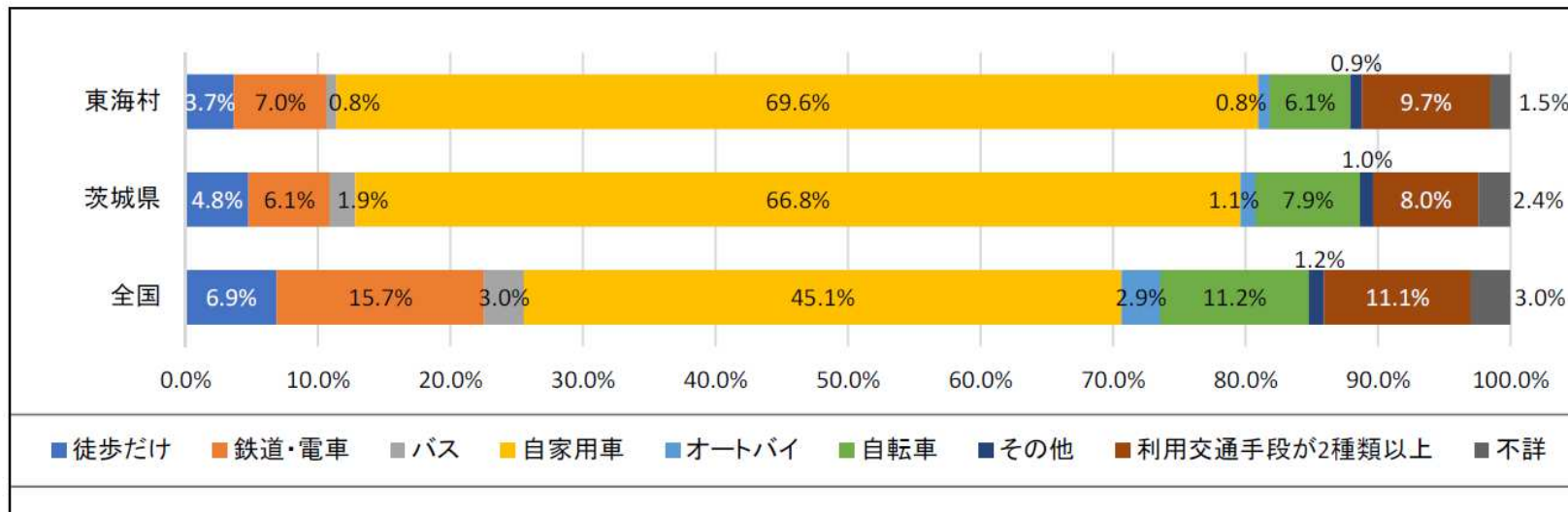
令和元年の1世帯あたりの車両保有率は約2台となっています。

通勤者数（15歳以上）は約1万7千人で、そのうち約4割が村内に、約6割が村外へ通勤しています。

通学者数（15歳以上）は約2千人で、そのうち約2割が村内に、約8割が村外へ通学しています。

通勤・通学による主な流入元・流出先は、ひたちなか市、日立市、水戸市となっています。

【通勤・通学における利用交通手段】



公共交通の今後の傾向

①高齢化が進行する一方で、要支援・要介護認定者数の増加は比較的緩やかであり、自立した高齢者が増える傾向にある。

⇒公共交通への需要が高まる可能性がある。

②少子化に伴い、これまで保護者が自家用車で送迎していた通学のスタイルが変化する可能性がある。

⇒保護者の負担増加面から、公共交通への需要が高まる可能性がある。

③少子化及び生産年齢人口の減少に伴い、通学・通勤者が減少し、公共交通の利用が減る可能性がある。しかし、村外への移動ニーズは依然として存在する。

④自家用車利用率が高く、保有者も多い状況の中で、高齢者の免許返納が進まず、高齢者による交通事故の増加が懸念される。

次回【10月会議】に向けて

村の状況を踏まえて・・・

- 計画策定に係るワークショップ①
- →計画における将来像をイメージするため、
本村公共交通の「望ましい姿(5年後の姿)」
について意見出しを行う
- 計画策定に係るワークショップ②
- →①を踏まえて、具体的な移動手段(施策：
自動運転など)について意見出しを行う

【参考】茨城県内事例（自動運転等）

① 日立市（ひたちBRT）

- ・ 国内初の中型バスによるレベル4自動運転の営業運行を2025年2月3日から開始しています。
- ・ ひたちBRTの専用道路区間（南部図書館停留所～河原子BRT停留所）で自動運転走行が行われています。
- ・ 当面の間は運転席に乗務員が乗車していますが、将来的には乗務員のいない無人での営業運行を目指しています（2026年度中）。
- ・ 「ひたち無人自動運転プロジェクト」という専用ウェブサイトも開設されており、取り組みの詳細を確認できます。

② 常陸太田市

- ・ レベル4対応の自動運転EVバス「Navya EVO」が、2025年2月18日より世界初となる2台体制での定常運行を開始しました。
- ・ 市役所、駅、東部地区を周遊するルートで運行しており、無料で利用できます。
- ・ 運行はレベル2ですが、将来的にはレベル4（特定の条件下でドライバーが不要）の実現を目指しています。
- ・ 「じょうづるさんナビ」というアプリで、バスのリアルタイムな位置情報や混雑状況も確認できます。

③ 境町

- ・ 自治体として国内で初めて公道での自動運転バスの定時運行を実現しました。
- ・ 現在はレベル2の自動運転で運行しており、オペレーターが添乗して運転を支援しています。
- ・ 「道の駅さかい」から「猿島コミュニティセンター」までのルートで運行しています。

④ 常総市（Honda × 常総市「AIまちづくり」）

- ・ 自動走行技術の実証実験が行われています。
- ・ 設定した目的地まで自動走行で移動し、走行中に停止位置を指示することで任意の場所に立ち寄ることも可能な乗車体験が予定されています。

たしろ号EV化実証実験事業(長崎県島原市)

区分

A 中小都市、過疎地など
【人口10万人未満の自治体】

事業経営基盤の改善・強化

他分野による交通事業の活用

エネルギー・環境
× 交通

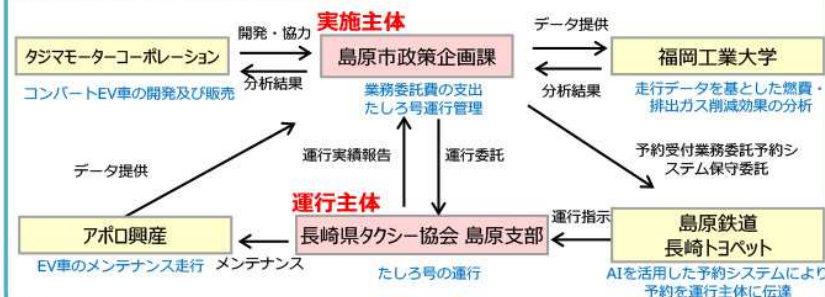
対象地域

- 地域：長崎県島原市
- 人口：41,974人
- 世帯数：19,949世帯
- 高齢化率：37.0%
- 面積：83.0km²

背景・お困りごと

- 市内民間バス路線の大幅廃線を受け、市独自に10人乗りのガソリン車7台を用いて、フルデマンド型の乗合タクシー「たしろ号」を運行している
- 島原市は令和5年に「ゼロカーボンシティ宣言」を行っており、**新たなエネルギーへの転換**を目指しているところ、LPスタンド閉鎖による**タクシー業界の脱給油対策、運行経費の低減**も課題であった

意思決定・実施主体



実施内容

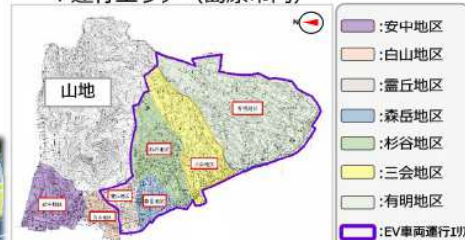
日本初導入となる10人乗りコンバートEV車により乗合タクシーを運行し、運行経費の低減や排出ガスの削減効果を測定

概要

- モード：AIデマンド交通（道路運送法第4条許可）
<EV車：1台>
- 予約方法：電話・WEB
- 料金：200円



▼運行エリア（島原市内）



重要ポイント

- EV車開発企業等との連携により、**乗合事業に適した10人乗りのEV車両を用いた運行**を実現した
- **大学との連携**により、走行データを基としたガソリン車とEV車の燃費・排出ガス削減効果を比較分析し、コストと環境の両面から運行適正を検証した
- 現在、コンバートEV車は高額であるため、一般的に走行する段階ではないが、本事業を踏まえて**量産化されれば低価格での生産に繋がり、他地域における導入・活用も期待**できる

運行実績・成果

運行実績

- 運行期間：2024/11/1～2025/1/31
- 利用者数：803名（82日運行）
- 1日平均乗車人数：9.8人

収入	約156,000円（運賃収入）
支出	初期費用 約12,000,000円（車両購入費）
ランニングコスト	約75,000円（運行費用）
損益	▲11,919,000円 ※島原市が負担（共創・MaaS実証プロジェクトを活用）

成果

- CO2排出量、燃料費は共に約6割削減を達成した
- 現状のガソリン車7台をすべてEV車に代替した場合、年間の燃料費は約650万円削減できる試算となった
- 一方、現状の車両では航続距離が不十分であり、**運行エリア・時間帯の再設計など運行形態の工夫が必要**であることが判明した

今後の事業展開

<今後の事業展開時の運行における根拠法令（予定）：道路運送法第4条許可>

- コスト削減及び環境負荷低減を実現し、運行の持続可能性を向上させるとともに、バイオマス発電などのクリーンエネルギーへの転換を図ることにより、カーボンニュートラルへの動きを加速させる

交通×福祉×まちづくり「豊岡福祉モビリティ」の拡大・展開実証事業(兵庫県豊岡市)



区分	A 中小都市、過疎地など [人口10万人未満の自治体]	空間的交通空白の解消	他分野による交通事業の活用	医療・介護・福祉 ×交通	こども・子育て ×交通	観光・まちづくり ×交通
----	--------------------------------	------------	---------------	-----------------	----------------	-----------------

対象地域

- 地域：兵庫県豊岡市
- 人口：77,489人
- 世帯数：30,180世帯
- 高齢化率：34.3%
- 面積：697.55km²

背景・お困りごと

- 中山間地域には、家族の送迎に頼りづらく自発的に外出できない高齢者や、**外出機会・運動機会が減少することで健康の維持に課題を抱える高齢者が多い**
- 昨年度の共創モデル実証では「ちょい乗り」の実証を行ったが、交通事業者を巻き込めていなかったためサービス規模が大きくなかった

※ちょい乗り：デイサービス利用者が、非通所日に送迎車の空き座席を利用して、1回500円で自宅から目的地まで移動ができる仕組み

意思決定・実施主体



実施内容

運行主体を交通事業者(全但バス)に委託し、「ちょいのり」の送迎業務デジタル化およびサービス供給を拡大し、他地域で展開事例がある「Goトレ」と連携・開発した**外出リハビリサービス**を導入し、地域にフィットするモデルへ変換

概要

- | 「ちょいのり」 | 「実践的外出リハビリサービス」 |
|--------------------------|---------------------------|
| ● モード：乗合バス (道路運送法第21条許可) | ● モード：乗合タクシー (道路運送法第4条許可) |
| ● 予約方法：アプリ、電話 | ● 予約方法：デイサービス中に直接予約、電話 |
| ● 料金：無料(昨年度までは500円) | ● 料金：無料 |

重要ポイント

- バス・タクシー事業者に運転を任せられる安心感から福祉事業者とその利用者が参画する心理的なハードルを下げた
- 黒部市でのGoトレのモデルを、リハビリ特化型デイサービスにフィットするモデルへ変換した



運行実績・成果

運行実績

- 運行期間：2024/09/03～2025/02/15
- 利用者数：89名
- 平均乗合人数：6.8人/1運行

収入	0円
支出	初期費用 1,200,000円 (システム整備、調査分析等)
	ランニングコスト 1,200,000円 (運行費用、システム使用量等)
損益	▲2,400,000円
	※プラットフォームにて負担(共創・MaaS実証プロジェクトを活用)

成果

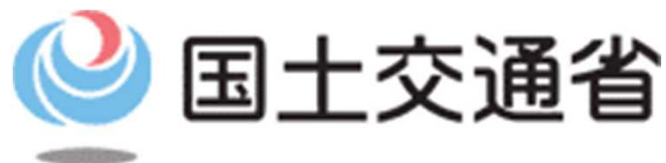
- 買い物を含む外出リハビリサービスの利用者27名全員が**外出意欲が高まった**と回答
- 外出先では**3,000～11,000円の消費行動**があり家族との外出時に比べ消費が増加したと回答
- 今回の目的地を日常的に利用する参加者はおらず、新規外出先の開拓につながったほか、「別の行き先に行ってみたい」と全員が回答し、公共交通機関の活用にも前向きな声が聞かれた

今後の事業展開

＜今後の事業展開時の運行における根拠法令(予定)：道路運送法第4条・21条・43条・79条許可、通所介護送迎(介護保険法)を組み合わせる＞

- 交通事業者との連携による介護施設送迎車の有効活用によって「ちょいのり」「送迎委託」「混合送迎」「外出リハビリサービス」をはじめ、子どもや観光客等との接点も探りつつ「豊岡福祉モビリティ」の拡充を図り、ビジネスとしても成り立つ形でパッケージ化を目指す

【参考】公共交通の事例集



国土交通省 公共交通政策



<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html>



地域交通 ポータルサイト 施策事例を調べる



<https://mobility-update.mlit.go.jp/case/measure/>

