

東海村地域公共交通網形成計画の概要

1. 経緯

平成 27 年 3 月 31 日作成／平成 27 年 4 月 17 日公表

2. 計画の区域（計画書 P. 72）

- ・ 東海村全域を計画区域とする。
- ・ なお、東海村は約 37k m²とコンパクトな圏域であるため、村民の通勤・通学及び買物や遊びの外出先（要望）は隣接市にまたがっている。そのため、新規路線バスは、隣接するひたちなか市と日立市にある観光施設等へもアクセスを図ることにしている。その施設において、ひたちなか市のコミュニティバスと、日立市のひたちBRTと接続することで、両市を含めた広域的な公共交通ネットワーク形成に資することとなる。
- ・ また、路線の一部は道路事情等により、同じく隣接する那珂市を運行することから、地域公共交通会議に3市の担当部署の参画を得て、計画の検討・協議を行っている。

3. 基本方針（計画書 P. 71）

行政、村民・関係者、交通事業者との協働により東海村及び周辺地域の公共交通の活力を創造する

1. 快適な村民生活とまちの発展を支えるインフラとしての地域公共交通を充実する

- ・ 交通計画をまちづくり計画と一体になって検討・推進するという「交通まちづくり」の考え方によって、地域社会（コミュニティ）や地域経済の活性化を支えるサブシステムとしての公共交通網の構築を目指す。

2. 持続可能な地域公共交通ネットワークを構築する

- ・ 村民（利用者）をはじめ誰もが使いやすく利便性が高い公共交通機関をつくり、持続可能な公共交通システムを構築する。
- ・ マイカー等私的交通から公共交通への利用転換を促進する取り組みを幅広く展開し、公共交通から離れてしまった村民を呼び戻し、バランスのとれた交通体系を目指す。

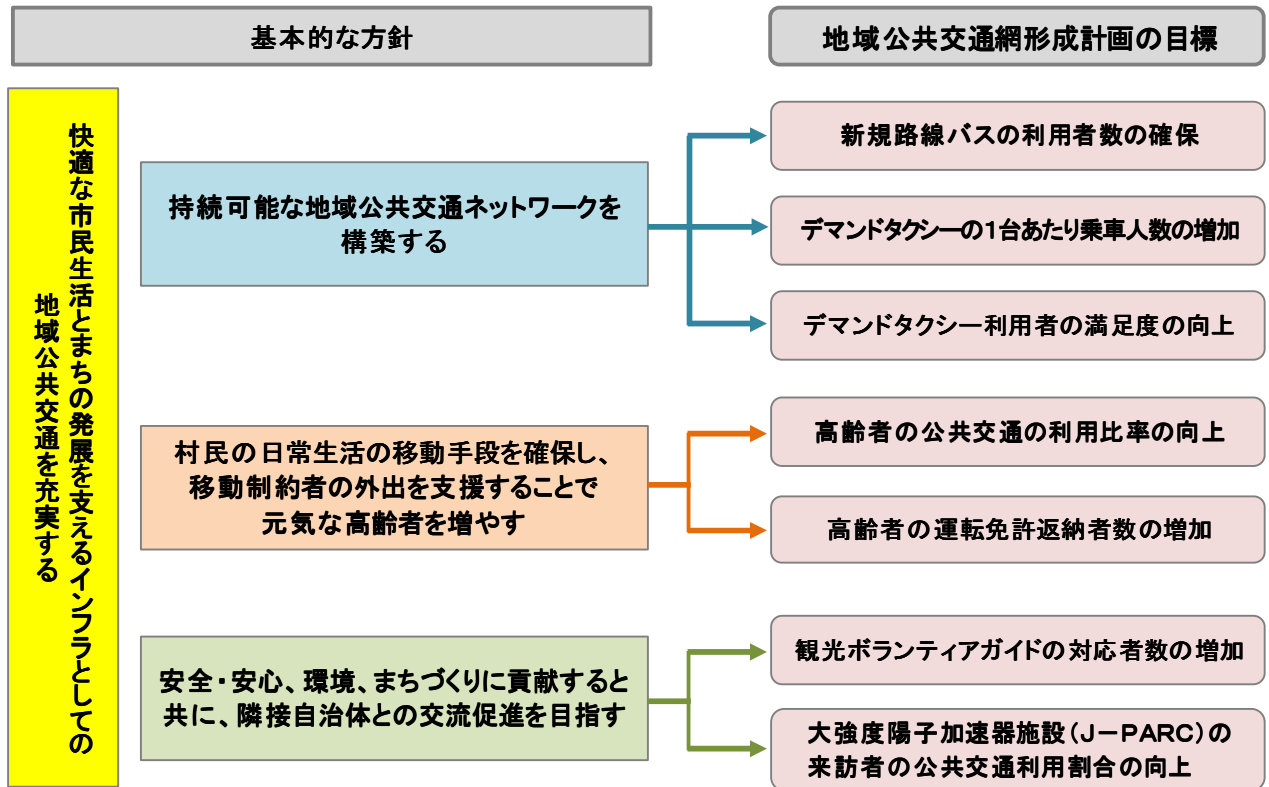
3. 村民の日常生活の移動手段を確保し、移動制約者の外出を支援することで元気な高齢者を増やす

- ・ 車を使えない高齢者や高校生などの移動制約者の外出行動時（買物、通院、通学、用事等）において、自ら円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築を目指す。
- ・ 高齢化のさらなる進展によって、今後運転ができなくなる人や運転をしたくない人、あるいは家族から運転を止められる人が増えることが予測される。その状況に対応できる日常生活の足（公共交通）を確保する。

4. 安全・安心、環境、まちづくりに貢献すると共に、隣接自治体との交流促進を目指す

- ・ 公共交通の利用を促進することで、高齢者等の交通事故の減少、子どもや通学生等の防犯性の向上、地球温暖化対策（CO₂削減）に貢献する。
- ・ 東海村の観光資源の活用及び、産業活動やその歴史を観光の観点でとらえる産業観光の実現に向けて多様な主体との連携を強め、さらに隣接市との協働を図って、公共交通サービスによる交流人口の増加を目指す。

4. 目標（計画書P. 73）



□1. 新規路線バスの利用者数の確保

新規路線バスは、運賃収入と実質的な委託費となる公的支援によって、運行を行うこととしている。持続可能な地域公共交通とするには、公的支援額を軽減するために、一定の利用者数（運賃収入）を確保することが必要となる。そのため、平成18年に運行を終了（廃止）した福祉循環バスの年間利用者数（34,444人/平成16年度）及び、既存路線バス・須和間線の年間利用者数（5,314人/平成26年度）、廃止をした路線バス5路線（系統）の中で、最も利用者が多かった晴嵐荘病院線（東海駅～晴嵐荘病院/現・茨城東病院）の年間利用者数（39,165人/平成20年度）を参考に、60,000人を目標値として設定する。

目標	基準	目標値（平成32年度）
新規路線バスの利用者数の確保	—	年間60,000人

□2. デマンドタクシーの1台あたりの乗車人数（乗合率）の増加

デマンドタクシーは、一定の高齢者の移動手段として評価を受けている。しかし、想定される高齢者の移動制約者（高齢者1人暮らし世帯778、夫婦共に後期高齢者世帯294、免許を持っていない高齢者約3,200人等）及び、1日平均の高齢者人口に対する比率（60歳代0.3%、70～90歳代1.2～2.6%）を考え合わせると、高齢者を中心に潜在的な需要が考えられる。そのため、必要なシステム改善を行って、利用者数の増加を図ることとする。その目標値は、乗合というデマンド・乗合方式の特性を表す1台あたりの乗車人数（乗合率）とし、平成25年度の1.5人/台から1.8人/台とすることを目指す。

目標	基準	目標値（平成32年度）
デマンドタクシーの1台あたり乗車人数の増加	1.5人/台（平成25年度）	1.8人/台

□3. デマンドタクシー利用者の満足度の向上

デマンドタクシーの利用者数を増加させるために、システム改善を行うことを想定している。平成26年度に実施した登録者(1,000人)を対象としたアンケート調査では、利便性に対する設問として、利用券の購入・支払、料金の妥当性、予約時の空き状況、乗車時間・所要時間・到着時間について、個別に満足度を把握している。その上で、総合的な使い勝手の満足度を4段階で把握した結果、改善を必要とする回答が約35%（「やや使いにくい」「もっと改善が必要」の計）あり、満足度は約60%（「とても使いやすい」「特に問題ない」の計）であった。そのため、必要なシステム改善を行うことで、改善を必要とする回答を減少させて、満足度の値を70%とすることを目指す。

目標	基準	目標値(平成32年度)
デマンドタクシー利用者の満足度の向上 (登録者アンケート調査における総合的な使い勝手に関する満足評価の回答割合)	60%(平成26年度調査)	70%

□4. 高齢者の公共交通(デマンドタクシー)の利用比率の向上

デマンドタクシーは、60歳以上の利用者が約8割を占め、買物や通院、福祉施設への移動手段として利用されている。しかし、1日平均利用者(153人/平成25年度)の年齢別利用者数(推定)の各年代人口に対する比率は、60歳代が0.3%、70歳代が1.2%、80歳代が2.6%、90歳代が1.5%であり、合計では1.0%となっている。そのため必要なシステム改善を行い、高齢者に対する利用促進を行うことで、この比率を倍増させることを目指す。

目標	基準	目標値(平成32年度)
高齢者の公共交通の利用比率の向上 (デマンドタクシーの60~90歳代の1日平均利用者数の年代別人口に対する比率)	1.0%(平成25年度)	2.0%

□5. 高齢者の運転免許返納者数の増加

東海村の高齢者の運転免許保有者数(平成25年12月31日現在)は、5,284人(前期高齢者3,812人、後期高齢者1,472人)と推定される。高齢ドライバーによる交通事故が社会問題となっている中で、高齢化の進展によって、運転ができなくなる人や運転をしたくない人、あるいは家族から運転を止められる人が増えることが予測される。そうした高齢者が車の運転を止めても、日常生活の移動に困らない地域公共交通ネットワークを構築することで、運転免許返納者の増加を図る。

目標	基準	目標値(平成32年度)
東海村の高齢者の運転免許返納者数の増加	17人(平成25年度)	34人

□6. 観光ボランティアガイドの対応者数の増加

東海村では、観光ボランティアガイド(ボランティア市民活動センター「えがお」の登録団体「とうかい村いきいきガイドの会」)が観光客等に対して、村松山虚空蔵堂と大神宮等の観光ガイドを行っている。村内の観光資源を活用した交流人口の増加を目指すことから、観光ボランティアガイドによる対応者数をその指標とし、その目標値は6,000人とする。

目標	基準	目標値(平成32年度)
観光ボランティアガイドの対応者数の増加	5,000人(平成25年度)	6,000人

〇7. 大強度陽子加速器施設(J-PARC)の来訪者の公共交通利用割合の向上

日本原子力研究開発機構原子力科学研究所内にある大強度陽子加速器施設(J-PARC)は、原子力工学等の分野において、世界最高クラスの大強度陽子ビームを生成する加速器と、その大強度陽子ビームを利用する実験施設で構成される、最先端科学の研究施設である。国内外から多数の研究者が訪れている。そのため、新規路線バスがアクセスすることで、公共交通による来訪者の増加を目指す。その指標は、入構時の登録申請において把握する、来訪手段の公共交通利用割合を用いることとし、目標値は25%とする。

目標	基準	目標値(平成32年度)
大強度陽子加速器施設(J-PARC)の来訪者の公共交通利用割合の向上	—	25%

5. 事業の概要及び実施主体(計画書P. 81)

実施目的	事業内容	実施主体	実施予定時期
①新規路線バスの運行			
<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーでは対応できない需要(予約・乗合方式に抵抗を感じる高齢者、村外の商業施設等への外出、朝・夕～夜の通勤・通学)に対応する。 ・隣接自治体と結ぶことで、村外からの交流人口の増加を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・村内各地区と東海駅、東海駅と国道6号沿線の事業所、茨城東病院、ひたち海浜公園と周辺商業施設(ひたちなか市)、おさかなセンター(日立市)を結ぶ4路線を設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> 東海村(地域公共交通会議)交通事業者(茨城交通) 	<ul style="list-style-type: none"> 試行運行(平成27年4～9月)の評価・検証結果をふまえて、本格運行へ移行する(平成27年10月予定)。
②デマンドタクシーの改善運行			
<ul style="list-style-type: none"> ・新規路線バスの試行運行の影響と評価・検証結果をふまえて、路線バスとの役割分担と持続性の確保(公的負担の軽減)の観点から、必要な改善を実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約の取りやすさや所要時間・到着時間の短縮要望に対応するため、公的負担の増額を招かない範囲で、ダイヤ(運行時間・便)、車両台数、オペレーションシステム(予約受付)を改善する。 	<ul style="list-style-type: none"> 東海村(地域公共交通会議)交通事業者(東海駅構内ハイヤー組合) 	<ul style="list-style-type: none"> 新規路線バスの本格運行への移行に合わせ、必要な改善方を地域公共交通網形成計画に位置付けて実施する(平成27年10月予定)。
③既存路線バスの改善運行			
<ul style="list-style-type: none"> ・新規路線バスの試行運行の影響と評価・検証結果をふまえて、新しい利用者(需要)の開発を目指した改善を実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者を中心に、新しい利用者の開発に向けて、ルート、ダイヤ(運行時間・便)を改善する。 	<ul style="list-style-type: none"> 東海村(地域公共交通会議)交通事業者(茨城交通) 	<ul style="list-style-type: none"> 新規路線バスの本格運行への移行に合わせ、必要な改善方を地域公共交通網形成計画に位置付けて実施する(平成27年10月予定)。
④乗継利便性の向上方策			
<ul style="list-style-type: none"> ・新規バス路線の試行運行の利用状況と、利用者の評価・要望などを把握して、バス路線同士、バス路線とデマンドタクシーの乗継利便性向上方策を実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーから新規路線バスへ乗り継いで、村外(ひたち海浜公園、おさかなセンター)へ行く場合の乗継割引運賃制度、新規路線バスの運賃のゾーン制に取り組み。 ・東海駅や基点となるバス停留所にベンチや風・雨除け等を設置する。 	<ul style="list-style-type: none"> 東海村(地域公共交通会議)交通事業者(茨城交通)(東海駅構内ハイヤー組合) 	<ul style="list-style-type: none"> 新規路線バスの本格運行への移行(平成27年10月予定)に合わせて、方策を地域公共交通網形成計画に位置付けるが、交通事業者(茨城交通)のICカード導入(平成28年3月まで)後とする。
⑤利用促進方策			
<ul style="list-style-type: none"> ・新規路線バスの試行運行開始(平成27年4月)に向けて、案内パンフレットの作成・配布、ラッピングバスの導入、広報・PR活動を行う。その成果をふまえて、新規路線バスの本格運行移行、デマンドタクシーと既存路線バスの改善運行においても継続して実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・案内パンフレット(チラシ)の作成と配布 ・村広報及び村と交通事業者(茨城交通)のHPへの掲載 ・各種団体(自治会、高齢者クラブ等)と事業所へのPR ・教育委員会との連携(子ども企画展・乗車体験等) ・中学生(3年生)・高校生(東海高校)へのPR ・ラッピング車両の導入と車内広告スペースの活用 ・交通事業者(茨城交通)の営業車内でのPR 	<ul style="list-style-type: none"> 東海村(地域公共交通会議)交通事業者(茨城交通)(東海駅構内ハイヤー組合)関係者・団体 	<ul style="list-style-type: none"> 新規路線バスの試行運行開始に向けて、平成27年2～3月に実施し、以降継続して実施する。

6. 計画期間（計画書P. 84）

平成 27 年度から平成 32 年度までの 6 年間

- ・ 本計画は、平成 27 年度から、東海村第 5 次総合計画の目標年次となる平成 32 年度までとする。
- ・ なお、東海村第 5 次総合計画は、基本構想は 10 年間不変、基本計画は 5 年間で見直すという前提条件の下で、平成 23～27 年度を前期基本計画、平成 28～32 年度を後期基本計画の期間としている。
- ・ 後期基本計画は、平成 26 年 11 月より「東海村総合計画審議会」のほか、職員と協働で計画案を検討する村民を委員とする「合同ワーキング委員会」を設置して、平成 27 年 12 月の決定を目指して検討・協議を開始している。策定にあたっては、「総花的とはせず、各分野の明確な取組課題を意識しながら、課題解決や地域振興の方向性を示すものとすべき」、「取組の大きな方向性のみを規定し、具体化のための肉付けは「実施計画」に委ねることとする」（基本計画中には指標は盛り込まず、実施計画に施策指標を掲げる）の 2 点を基本的な考え方としている。そのため、後期基本計画の検討・協議において、公共交通施策に関する分野については、本計画の内容を反映させて計画期間を含めた整合性を図る。

7. 法第 6 条に定める協議会

名 称：東海村地域公共交通会議

設 立：平成 27 年 1 月 23 日

（道路交通法に基づく既存の法定協議会の要綱を一部改正するとともに、新たな委員の参画も得て、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会も兼ねる会議体に移行）

構 成 員：「東海村地域公共交通会議委員名簿」参照（計画書 P. 103）

要 綱：「東海村地域公共交通会議設置要綱」参照（計画書 P. 100）

8. 法第 5 条第 6 項に定められている関係者との協議

協議成立：平成 27 年 3 月 26 日

開催過程：「東海村地域公共交通会議の開催経緯」参照（計画書 P. 104）

9. 法第 5 条第 6 項に定められている利用者の意見の反映

①東海村地域公共交通会議での協議

「委員名簿」「開催経緯」参照

②デマンドタクシー登録者アンケート調査の実施

（計画書 P. 105～参照）

③村内事業所ヒヤリング調査の実施

（計画書 P. 171～参照）

④パブリックコメントの実施

期間：平成 27 年 2 月 20 日～3 月 6 日

意見：1 人，6 件

10. その他

新規路線バスは本計画をふまえて、平成27年度前半(4～9月)に試行運行を行い、その利用状況や利用者の評価等を検証し、地域公共交通網形成計画に反映させる。その上で、必要に応じて運行システムを見直して本格運行へ移行する。同時に、デマンドタクシーと既存路線バスも必要なシステム改善を行って、地域公共交通ネットワークの形成を目指す。それぞれの事業は、平成27年10月より実施することとし、その際、地域公共交通再編事業を活用することも検討する。