

東海村地域公共交通計画 (案)

令和 3 年 3 月

東海村

東海村地域公共交通会議

目次

1	はじめに	1
(1)	計画の趣旨	1
(2)	関連計画における公共交通の位置づけ	2
(3)	対象区域	2
(4)	計画期間	2
2	東海村の現状	3
(1)	地形・地勢	3
(2)	人口	3
(3)	地区別人口や生活環境の状況	4
(4)	通勤・通学状況	5
(5)	道路の整備状況	5
(6)	自家用車の所有状況	5
3	地域旅客運送サービス等の現状	6
(1)	公共交通（運行事業者単独運営）	6
(2)	公助交通（行政が関与しているもの）	6
(3)	共助交通（地域が主体的に運行されるもの）	7
4	地域旅客運送サービス等における課題	8
(1)	地域の現状に関する課題	8
(2)	地域旅客運送サービスにおける課題	8
5	基本方針	9
(1)	計画の基本方針と基本目標	9
①	基本方針	9
②	基本目標	10
(2)	数値目標	11
6	計画の達成状況の評価	12

1 はじめに

(1) 計画の趣旨

これまで東海村では、平成 27 年 3 月に策定した「東海村地域公共交通網形成計画」に基づき、地域公共交通の維持・確保に努めてきた。

しかしながら、全国的には、近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなっている。これまで続いてきた、「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなっている中で、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっている。

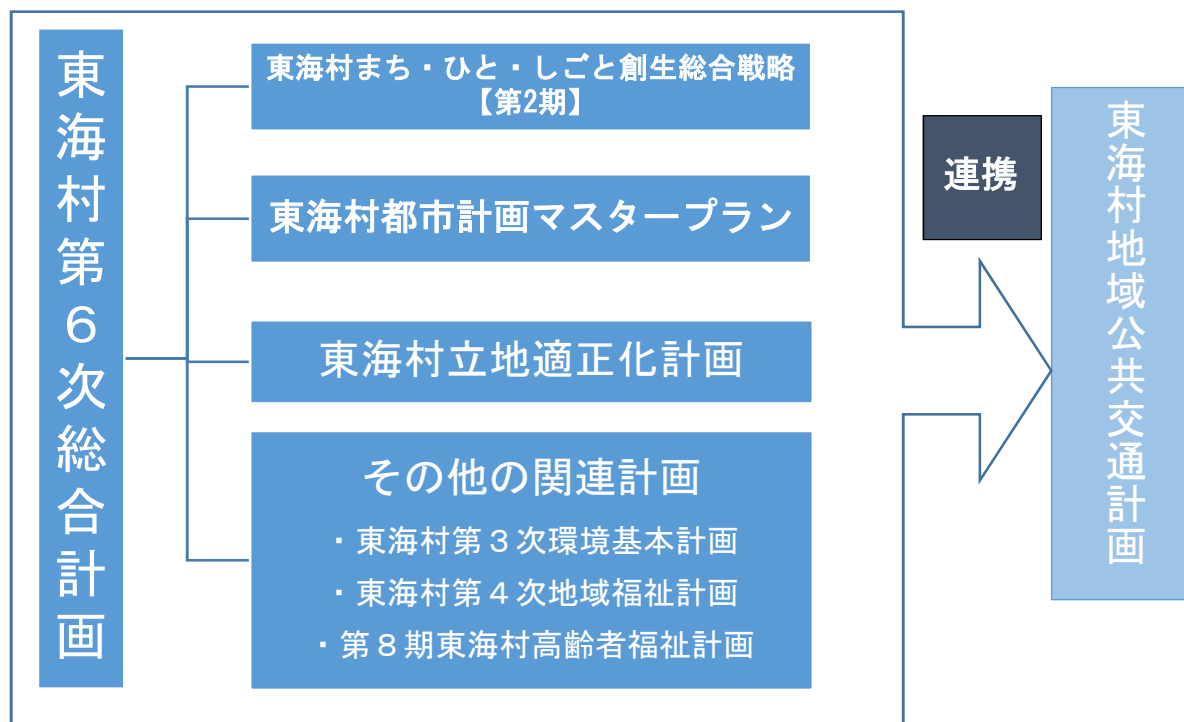
また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらし、地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結するので、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要である。

そのような状況を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「活性化再生法」という）の改正法が令和 2 年 11 月に施行され、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たす「地域公共交通計画」の策定が努力義務化された。

本村においても、東海村第 6 次総合計画において、「安心して暮らし続けることができるまちづくり」の実現のため、「村の特性に対応した新時代の公共交通の充実」を実現することを掲げ、また、東海村まち・ひと・しごと創生総合戦略【第 2 期】においても、重点的に取り組む分野横断的なミッションとして、「自家用車がなくても『移動できる』まちづくり」として地域公共交通の取組みを位置づけている。

本計画は、多様な主体と連携し、地域公共交通の活性化・再生に取り組むため、これまで作り上げてきた公共交通ネットワークをもとに、今後の村の地域公共交通の方向性を示すとともに、地域公共交通環境の充実による、村民生活の質の向上を目指していくものである。

(2) 関連計画における公共交通の位置づけ



(3) 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。

(4) 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間

※本計画書においては、以下の分類により、地域の移動手段を整理している。

- ①公共交通：交通事業者が運行する利益を求めるもの【鉄道，バス，タクシー】
- ②公助交通：行政が主体又は，運行を委託し，運行費を補助するもの
【路線バス，コミュニティバス，乗合タクシー】
- ③共助交通：地域やNPO法人などが主体で運行する利益を求めないもの
【自家用有償旅客運送，福祉輸送】
- ④私的交通：個人が確保する移動手段【自家用車，自転車】
- ⑤地域旅客運送サービス：①～③までを合わせたもの

2 東海村の現状

(1) 地形・地勢

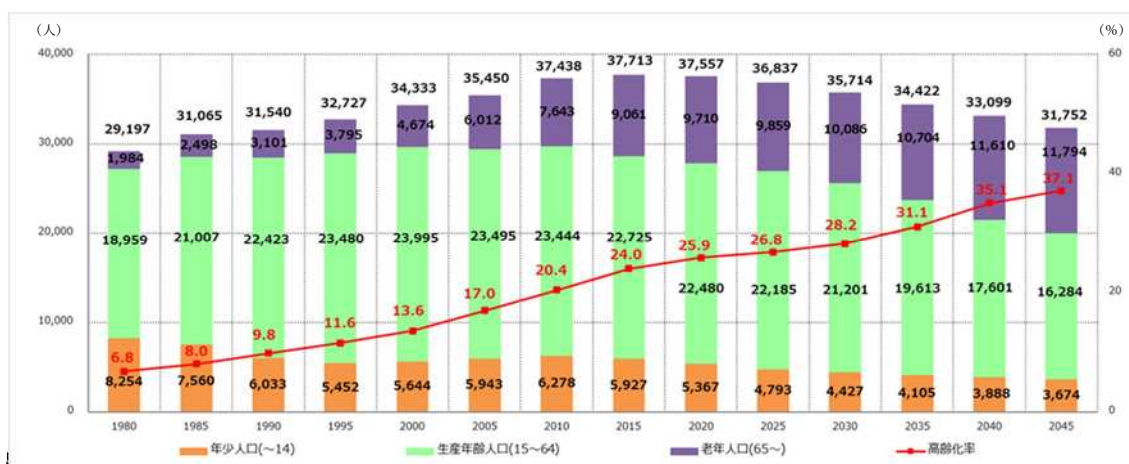
東海村は、県都水戸市から電車で15分の距離にあり、東西・南北共に約8kmの円形で高低差もなく平坦な土地という特徴がある。また、太平洋側には原子力関係事業所が並ぶ一方、村の中心部には東海駅があり、駅を中心にスーパーやホームセンター、村立病院等が集約している。

(2) 人口

本村の総人口は、大幅な増減はみられず、横ばいの状況が続いているが、国の推計では、令和27年(2045年)には総人口が31,752人となり、他市町村より比較的緩やかな人口減少が見込まれている。

本村の年齢3区分の人口を見ると、年少人口と生産年齢人口は、減少傾向となっている一方、老年人口は増加している。

図1 人口総数と年齢3区分の人口推計



年/茨城県「平成30年常住人口調査」/社人研「将来人口推計(平成30年3月)」

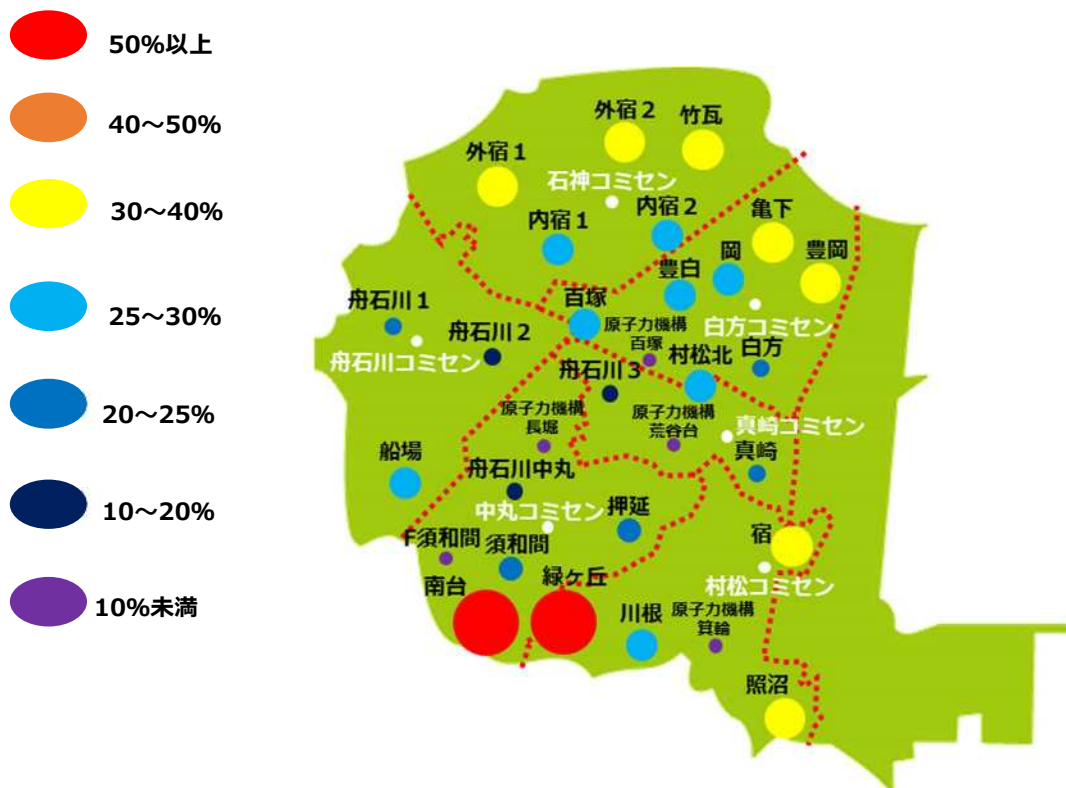
(3) 地区別人口や生活環境の状況

村の地区別人口は、東海駅周辺や須和間地区に集中しているが、須和間地区の南台区自治会や緑ヶ丘区自治会では、住民の 50%以上が高齢者であり高齢化が進んでいる。

東海村都市計画マスタープランに関するアンケート調査結果では、鉄道やバス等の利便性や、道路の歩行の安全性に対する不満は高い傾向となっており、公共交通や道路整備の充実が望まれていることが伺える。

第8期東海村高齢者福祉計画・介護保険事業計画に係るアンケート調査結果として、外出を控えている理由は「交通手段がない」が 26.5%と「足腰の痛み」に次いで2番目に多い割合で、自立した生活のために必要な支援やサービスとして「移送サービス」が必要になると回答している方は 39.2%と最も多い割合となっていることから、移動手段に対する不安を抱えている高齢者が多いことが伺える。

図 2 地区別高齢化比率

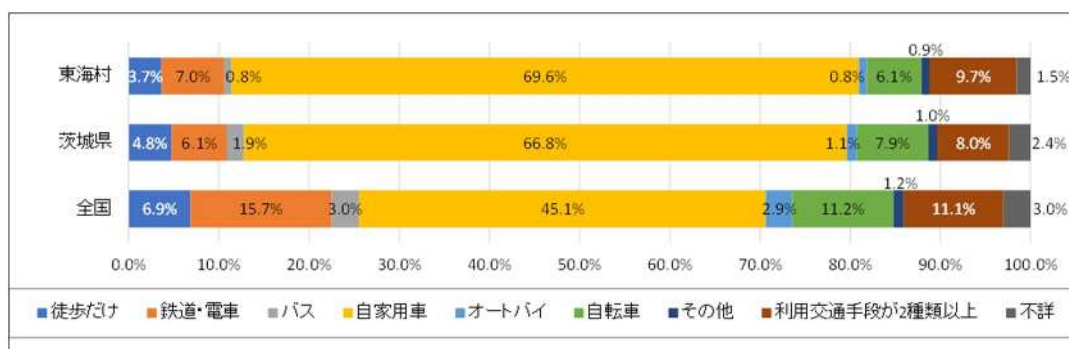


出典：住民基本台帳（令和2年10月1日現在）

（４） 通勤・通学状況

通勤・通学における交通手段は、公共交通が１割未満、自家用車が７割となっており、全国的にみても自家用車の利用割合が高い状況となっている。

図 ３ 通勤通学における交通



出典：「東海村都市計画マスタープラン」2020 年，P14/総務省統計局「国勢調査」2010 年

（５） 道路の整備状況

東海村の道路は、渋滞がみられる箇所も存在するため、南北方向に幹線道路である国道 6 号や 245 号の整備・拡幅が進められており、今後の交通量は増加することが見込まれる。

東海村都市計画マスタープランに関するアンケート調査結果では、幹線道路の通行のしやすさに対する村民の満足度は高い状況となっている。

（６） 自家用車の所有状況

乗用車の保有台数は、普通車，軽自動車が増加傾向にあり，令和元年の 1 世帯あたりの車両保有率は 1.99 台と，1 世帯に約 2 台となっている。

図 ４ 東海村の車両台数

	普通車	小型車	小型二輪車	軽自動車	原付自転車	合計	世帯数	1世帯当たりの保有数
平成26年	7,592	8,830	619	10,646	1,247	28,934	14,877	1.94
平成27年	7,756	8,728	641	10,943	1,216	29,284	14,494	2.02
平成28年	7,930	8,676	666	11,093	1,180	29,545	14,578	2.03
平成29年	8,015	8,523	683	11,229	1,114	29,564	14,676	2.01
平成30年	8,172	8,402	695	11,278	1,079	29,626	14,811	2.00
令和元年	8,317	8,244	698	11,375	1,075	29,709	14,964	1.99

出典：「東海村統計書（平成 28 年度版）」2016 年，P104-105/関東運輸局茨城運輸支局/税務課/住民基本台帳

3 地域旅客運送サービス等の現状

(1) 公共交通（運行事業者単独運営）

① 鉄道

東京駅(東京都)と仙台駅(宮城県)を結ぶ JR 常磐線が村内のほぼ中央部を運行し、特急列車と快速列車が停車する。

② 高速バス

茨城交通(株)が運行している高速バスとして「名古屋線」、「仙台線」、「勝田・東海線」、「成田空港線」、「羽田空港線」、「茨城空港線」の6路線がある。

③ タクシー

村内には、(有)サンタクシー、(有)常東タクシーの2社がある。

(2) 公助交通（行政が関与しているもの）

① 路線バス

茨城交通(株)が運行する5路線(茨城東病院線、海浜公園線、フローレスタ須和間循環線、笠松運動公園循環線、笠松線)があり、村からの補助を受けている4路線(茨城東病院線、海浜公園線、フローレスタ須和間循環線、笠松運動公園循環線)の利用状況をみると、平成30年度が79,642人、令和元年度は78,408人と近年利用者数は減少傾向にある。

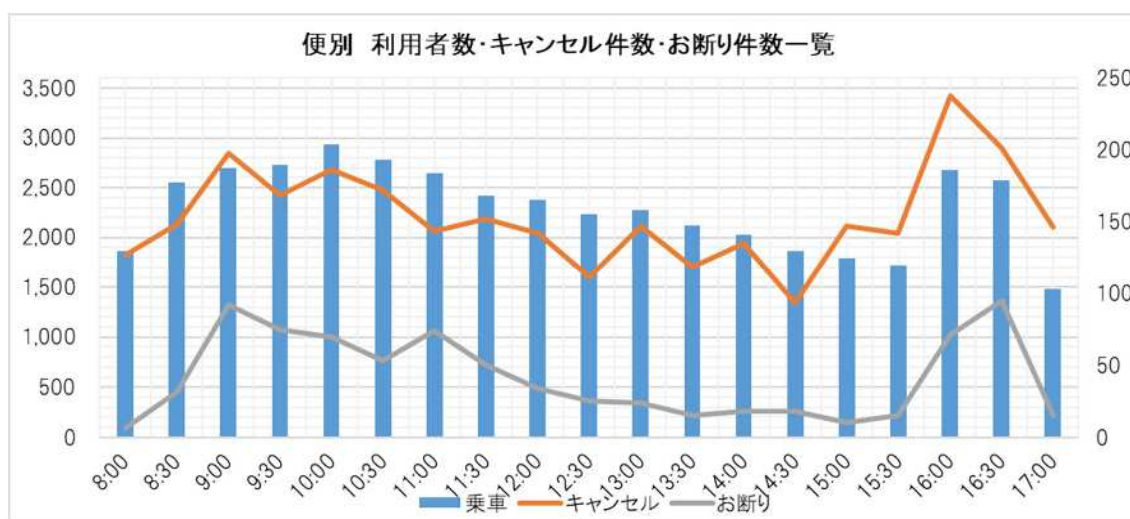
図5 路線バス運行経路



② デマンドタクシー「あいのりくん」

デマンドタクシーは、村内の移動手段として主に買い物や通院などに利用され、特に高齢女性からの需要が多いが、予約時間帯や利用者数のピークが朝や夕方に集中してしまうなどの課題がある。

図 6 デマンドタクシー利用者・お断り・キャンセル件数一覧（令和元年度）



（３） 共助交通（地域が主体的に運行されるもの）

共助交通は、福祉輸送として東海村社会福祉協議会が運営する「はーとろーど」がある。一方、自家用有償旅客運送を運営する団体はないが、自治会内のボランティア活動の一つとして、地域内の移動手段確保の取組みを行っている団体がある。

4 地域旅客運送サービス等における課題

(1) 地域の現状に関する課題

- 地域の担い手や交通インフラの不足
高齢化や人口減少により、地域コミュニティの担い手不足や交通インフラが不足することが想定される。
- 移動に対する不安を感じている高齢者が多い
高齢者の自立した生活に「移送サービス」の充実が必要とされ、現在の地域公共交通や公助共通よりも利便性の高い移動手段が求められている。

(2) 地域旅客運送サービスにおける課題

- 自家用車での通勤者が多いことによる通勤時間帯の交通渋滞
自家用車での通勤が多いことや、原子力関連事業所が太平洋側に集約されていることで、路線バス運行道路に渋滞が発生し、路線バスの定時性に影響を与えることが想定されることから、私的交通と公共交通を組み合わせ利用することができる交通環境の整備が必要とされている。
- 公共交通・公助交通の運行効率の改善
路線バスやデマンドタクシーは、近年利用者数が減少傾向にあることから、今後の継続的な運行のために、利用者数の確保や利用率の向上が必要とされる。
- デマンドタクシーの予約混雑化
デマンドタクシーは、特定の年代の利用が多い傾向にあることから、一定の時間帯に利用者が集中し、予約が取りにくい状況が発生するため、デマンドタクシーの稼働率や利便性の向上を図っていく必要がある。
- 共助交通による移動が地域に浸透していない
共助交通は、個人が自家用車で移動することが主流になっていることもあり、一部の地域でしか浸透していないため、自家用車が運転できない状況に対する不安が大きくなってしまう。また、共助交通の運行主体数は、地域により格差が生じていることから、地域間での生活レベルの格差が生じる可能性がある。

5 基本方針

(1) 計画の基本方針と基本目標

① 基本方針

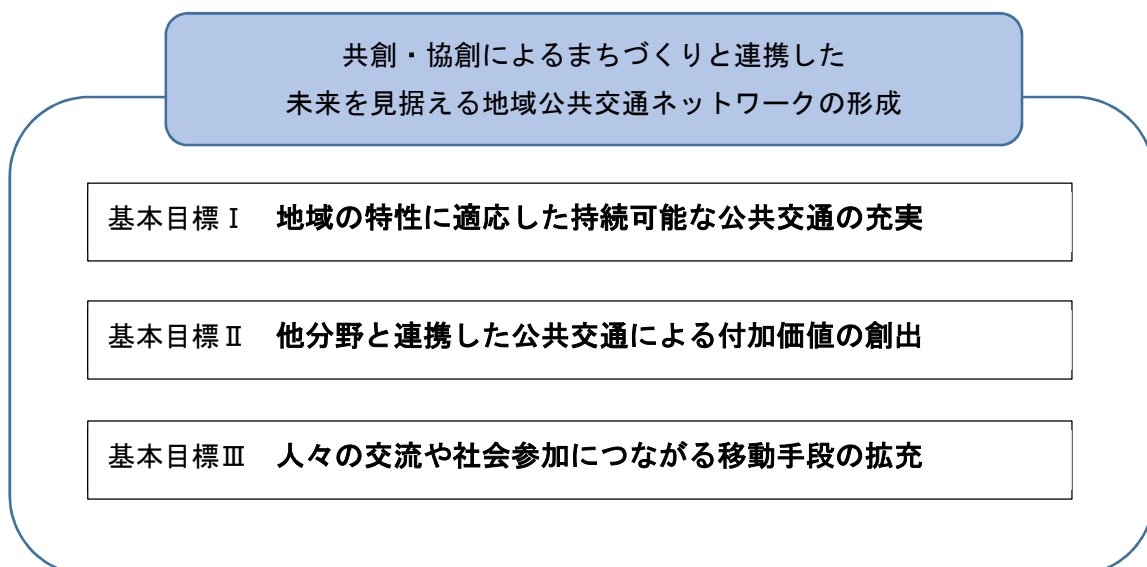
東海村における公共交通の課題を踏まえ、本計画で目指すべき方向性を、下記のとおり定める。

基本方針
共創・協創によるまちづくりと連携した 未来を見据える地域公共交通ネットワークの形成

これまでの地域公共交通は、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを形成することを目指し、自治体と関係機関との連携を図りながら、地域に根差した公共交通を形成することが求められてきた。

しかし、今後の地域公共交通は、地域の輸送資源を総動員しながら、地域住民の生活の質を向上させ、持続可能な公共交通を目指していくことが求められている。

そこで東海村では、これまで形成してきた公共交通ネットワークを更に高度化させるとともに、住民の「生きがい」や「楽しみ」を生み出し、ひとりひとりが生き生きと生活していくための移動手段として、未来を見据えた地域公共交通環境を整備していく。



② 基本目標

基本目標Ⅰ 地域の特性に適応した持続可能な地域公共交通の充実

村の地域公共交通を利用するすべての人が、快適に利用でき、まちづくりと連携させた地域公共交通を充実させる。

(主な取組)

- 路線バスの継続した運行支援と利用促進
- 地域内フィーダー系統確保維持計画の申請
- 路線バス運行経費補助金の支給
- デマンドタクシーの効率的な運営【デマンドタクシー業務委託料】
- デマンドタクシーの予約アプリ導入
- 地域住民と連携した利便性の向上
- 近隣市町村と連携したノーマイカーの促進

基本目標Ⅱ 他分野と連携した公共交通による付加価値の創出

地域公共交通を利用することによる付加価値を創出するため、公共交通に関連する他分野（都市整備、環境、福祉）と上手く連携し、生活の質の向上や楽しみや生きがいにつながる手段とする。

(主な取組)

- 公共交通・公助交通の利用ツアーの開催
- 村内イベントとタイアップによる公共交通のPR実施
- 免許返納者に対するデマンドタクシーチケット・いばっぴの送付【東海村高齢者運転免許証自主返納支援事業】

基本目標Ⅲ 人々の交流や社会参加につながる移動手段の推進

地域の人と人の関わりを深め、地域の交流や社会参加の促進を促し、地域コミュニティの活性化につながる公共交通を目指すため、行政と地域が連携し、地域の輸送資源を活用した移動手段を推進する。

(主な取組)

- 地域公共交通ワークショップの開催
- 共助交通の情報発信

(2) 数値目標

基本目標を達成するため、下記のとおり取組の数値目標を定める。

基本目標Ⅰ 地域の特性に適應した持続可能な公共交通の充実				
項目	内容	基準値	目標値	実施主体
路線バスの利用者数の増加	・ 路線バスの持続的な運営を行うため、路線バスの利用者の増加を目指していく。	78,408 人/年 (令和元年度)	87,000 人/年 (令和7年度)	交通事業者 (茨城交通)
路線バスの運送収入の増加	・ 路線バスの持続的な運営を行うためには、利用者からの運送収入の増加が必要であるため、収入に占める運賃収入の割合を増加させる。	43.3% (令和元年度)	46% (令和7年度)	交通事業者 (茨城交通)
デマンドタクシーの1台あたりの稼働率の増加	・ デマンドタクシーの継続的な運営のため、稼働率や利便性の向上による利用者層の拡大を目指していく。	1.43 人/台 (令和元年度)	1.55 人/台 (令和7年度)	運行事業者 (タクシー組合) 東海村
デマンドタクシーの収益率増加	・ デマンドタクシーの持続的な運営を行うために、安定的に利用者からの利用料が入ることが必要であるため、利用料から得る収益を増加させる。	17.4% (令和元年度)	18.5% (令和7年度)	運行事業者 (タクシー組合) 東海村
デマンドタクシーのアプリ登録者数増加	・ デマンドタクシーの予約をデジタル化し、予約時間の集中や予約キャンセル等、予約に関する課題解決を目指し、利用者の利便性を高める。	—	15% (令和7年度)	東海村
基本目標Ⅱ 他分野と連携した公共交通による付加価値の創出				
項目	内容	基準値	目標値	実施主体
高齢者のデマンドタクシーの利用率の向上	・ デマンドタクシー利用者における70歳以上の高齢者の割合を増加させるため、デマンドタクシーの利用促進やシステム改修を行う。	56.6% (令和元年度)	65% (令和7年度)	運行事業者 (タクシー組合) 東海村
デマンドタクシーによる東海駅の利用割合の増加	・ 住民の外出機会を確保するため、村外への移動の拠点となる東海駅への利用者数を増加させる。	10% (令和元年度)	15% (令和7年度)	運行事業者 (タクシー組合) 東海村
公助交通の利用体験会の開催	・ 移動に対する不安を払拭させるため、実際に公助交通を利用してもらう機会をつくり、公助交通の利用促進につなげる。	1 回/年 (令和元年度)	1 回以上/年 (令和7年度)	運行事業者 (茨城交通、タクシー組合) 東海村
基本目標Ⅲ 人々の交流や社会参加につながる移動手段の拡充				
項目	内容	基準値	目標値	実施主体
公共交通のワークショップ開催	・ 地域内で地域公共交通の在り方を考えることで、地域の繋がりを深め、将来の移動に対する不安を減少することを目指す。	0 回/年 (令和元年度)	1 回/年 (令和7年度)	東海村

6 計画の達成状況の評価

本計画は、東海村地域公共交通会議においてPDCAサイクルで進行管理を行い、法制度の改正や社会・経済情勢の変化，住民の意向などを踏まえて，5年を目途に見直しを行う他，必要に応じて適宜見直しを行う。

