

東海村地域公共交通計画



令和3年3月

東海村

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」を策定し、まちづくりと連携した地域公共交通網の整備を進め、東海村に適した「地域公共交通の形」を模索してまいりました。この5年間の取組みとして、路線バスやデマンドタクシーの拡充を行い、令和元年度の路線バスは年間78,408人の方に、また、デマンドタクシーは年間43,761人の方に御利用いただいております。

しかし、昨今の人口減少や少子高齢化の進行、自動車運転免許証の自主返納に伴う高齢者の「生活の足」の問題など、さらに利便性の高い移動手段を確保することが求められております。また、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う新しい生活様式や働き方改革の取組み、ICT技術の発展等、地域公共交通を取り巻く環境も大きな変革期を迎えております。

本村におきましても、路線バスやデマンドタクシーの利用促進を図りながら利便性向上に努めてまいりましたが、まだまだ、村民の皆様の移動を十分にカバーできていない状況です。引き続き、これまでの取組みを活かしながら、「持続可能な地域公共交通とは何か」を考える必要があります。

今回策定した、本村の地域公共交通のマスタープランとなる「東海村地域公共交通計画」は、「東海村地域公共交通網形成計画」を更新するものとして、地域公共交通の今後の方向性を示すと共に、「新たな地域公共交通の在り方」を見つけていくことを目指しています。まずはこの計画を多くの方にご理解いただき、村民、事業者、行政など、様々な主体が一緒になって地域公共交通について考えてまいりたいと思います。

最後に、本計画の策定にあたりまして、「東海村地域公共交通会議」の委員の皆様をはじめ、関係機関の皆様など御協力いただいた多くの方々に深く感謝を申し上げます。

令和3年3月 東海村長

山田 修

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
(2) 数値目標.....	11
6 計画の達成状況の評価.....	12
7 資料編.....	15
(1) これまでの村の公共交通における取り組み.....	15
(2) 東海村地域公共交通網形成計画における達成状況.....	16
(3) 路線バスの状況（令和3年3月現在）	17
(4) デマンドタクシー「あいのりくん」	18
(5) 地域の移動手段.....	19
(6) 交通の新しい考え方や手段.....	20
(7) 策定経緯.....	21
(8) 地域公共交通会議委員名簿.....	22

1 はじめに

(1) 計画の趣旨

これまで本村では、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、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。これまで続けてきた、「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。

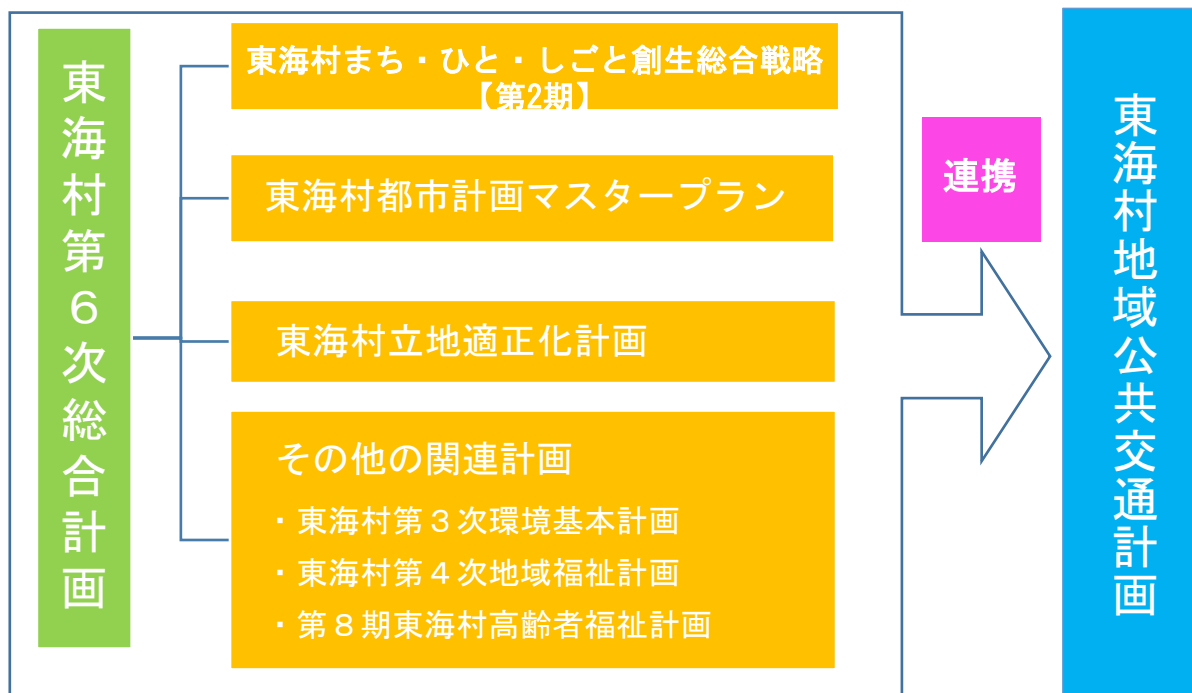
また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、さらには健康、福祉、教育、環境等のさまざまな分野で大きな効果をもたらし、地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結するので、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要である。

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り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、今後の本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，福祉有償運送】
- 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

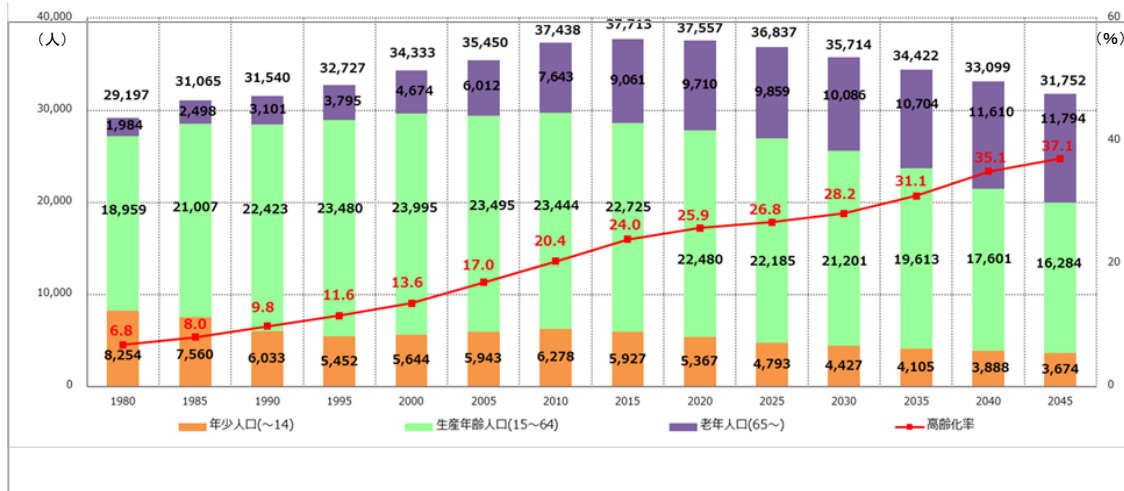
本村は、県都水戸市から電車で15分の距離にあり、面積が38.00km²で東西・南北共に約8kmの円形で高低差もなく平坦な土地という特徴がある。また、太平洋側には原子力関係事業所が並ぶ一方、村の中心部にはJR東海駅があり、駅を中心にスーパーマーケットやホームセンター、公共施設や医療機関等が集約している。

(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



出典：総務省統計局「国勢調査」2015年/茨城県「平成30年常住人口調査」/国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計(平成30年3月)」

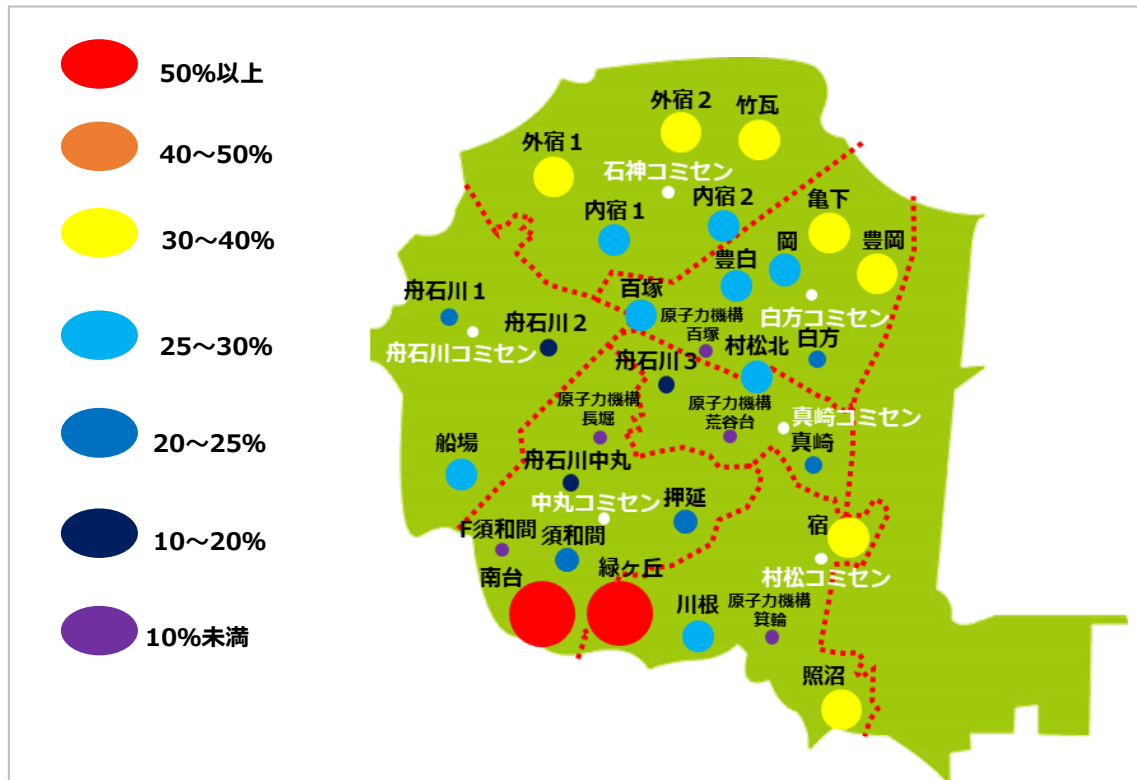
(3) 地区別人口や生活環境の状況

本村の地区別人口は、JR 東海駅を中心とした市街化区域や住宅団地の開発が進んだ須和間地区に集中しているが、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

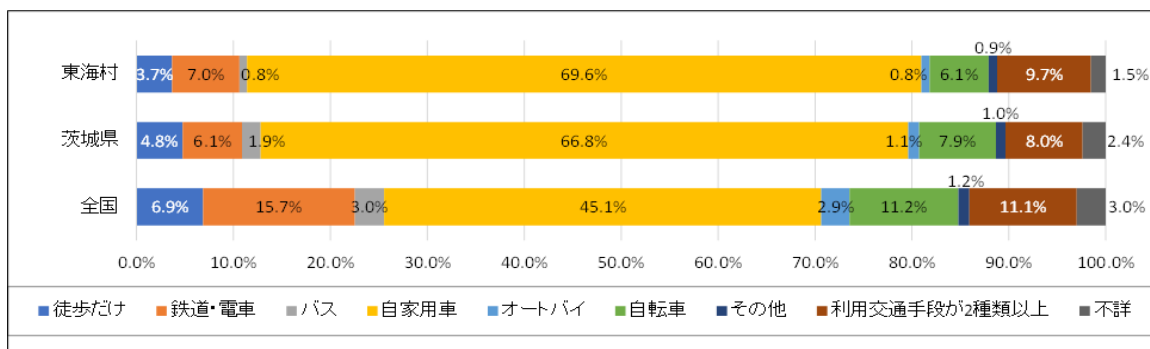


出典：住民基本台帳（令和2年10月1日現在）

(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

東海村の都市計画道路は、南北を結ぶ国道2路線を軸に計画されており、現在ではおおむね整備が済んでいる。近年においては、国道6号及び国道245号の交通渋滞が課題となっており、現在両路線の拡幅を進めているほか、県北内陸部との連携強化を図るため、地域高規格道路水戸外環状道路の整備に向けて取り組んでいる。

(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 (台)	小型車 (台)	小型二輪車 (台)	軽自動車 (台)	原付自転車 (台)	合計 (台)	世帯数 (世帯)	1世帯当たりの保有数 (台)
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、東海村企画総務部税務課調べ、関東運輸局茨城支局調べ

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

JR 常磐線が村内のほぼ中央部を運行し、特急列車も停車する。

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、海浜公園西口線、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、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。

④タクシー

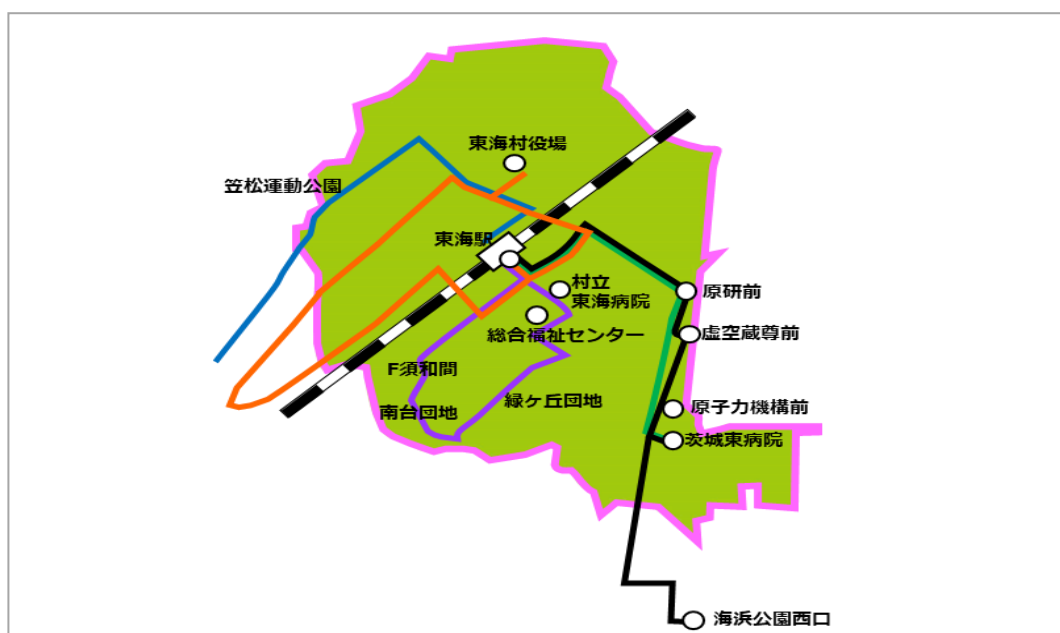
村内には、(有)サンタクシー、(有)常東タクシーの2社がある。

(2) 公助交通（行政が関与しているもの）

①路線バス（4路線）

茨城交通(株)が運行する5路線があり、村からの補助を受けている4路線(茨城東病院線、海浜公園西口線、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。

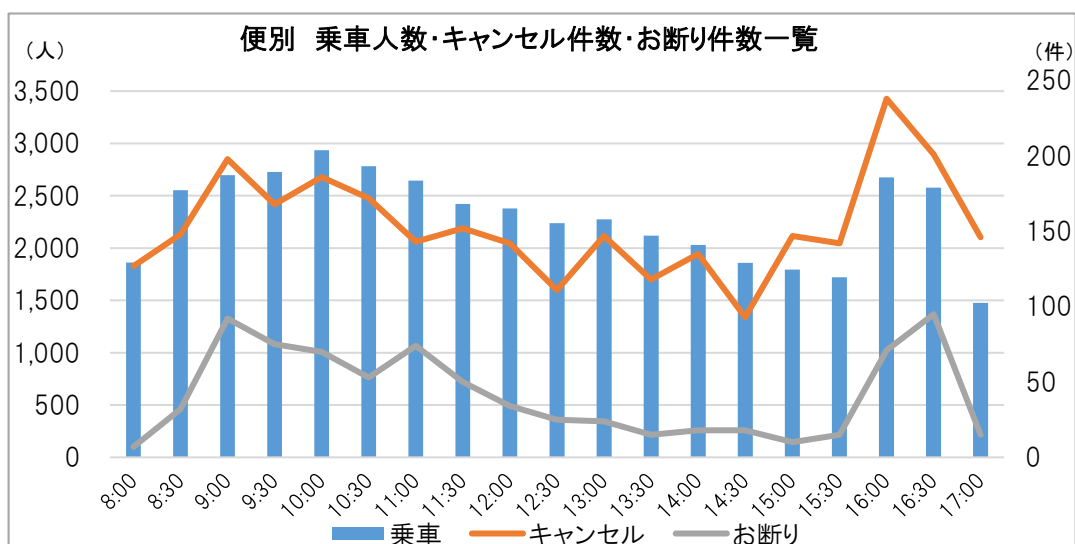
図 5 路線バス運行経路



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、福祉有償運送として村内の住民で構成する協力会員が運営する「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、地域の助け合いで移動手段確保の取り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

① 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。

② 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交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

① 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、公助交通を組み合わせることができる交通環境の整備が必要とされている。

② 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。

③ 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。

④ 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、公共交通・公助交通でカバーできない部分の移動を補っており、地域において自家用車が運転できないことによる不安を解消する手段の一つであるが、ドライバーの高齢化による担い手不足など、安定的な運営に課題がある。

5 基本方針

(1) 計画の基本方針と基本目標

① 基本方針

東海村における地域旅客運送サービス等における課題を踏まえ、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**

これまでの地域旅客運送サービスは、まちづくりと連携した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、今後の地域旅客運送サービスは、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さら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旅客運送サービスを整備していく。

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

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

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

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

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

本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、JR 東海駅周辺を中心としたまちづくりと連携した地域公共交通を充実させる。

(主な施策)

- 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】
- デマンドタクシーの Web 予約システム導入
- 地域住民と連携した利便性の向上
- 近隣自治体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）と緊密に連携し、生活の質の向上及び楽しみや生きがいにつながる手段とする。

(主な施策)

- 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拡充

地域の人と人との関わりを深め、地域の交流や社会参加を促進し、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。

(主な施策)

- 地域公共交通ワークショップの開催
- 公助交通の情報発信

(2) 数値目標

基本目標を達成するため、下記のとおり取り組み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地域公共交通の充実

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(株))
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(株))
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)	1.51 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)	18.6% (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Web予約者数増加	・ 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。	58.3% (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JR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(株)、 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
地域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、地域のつながりを深め、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

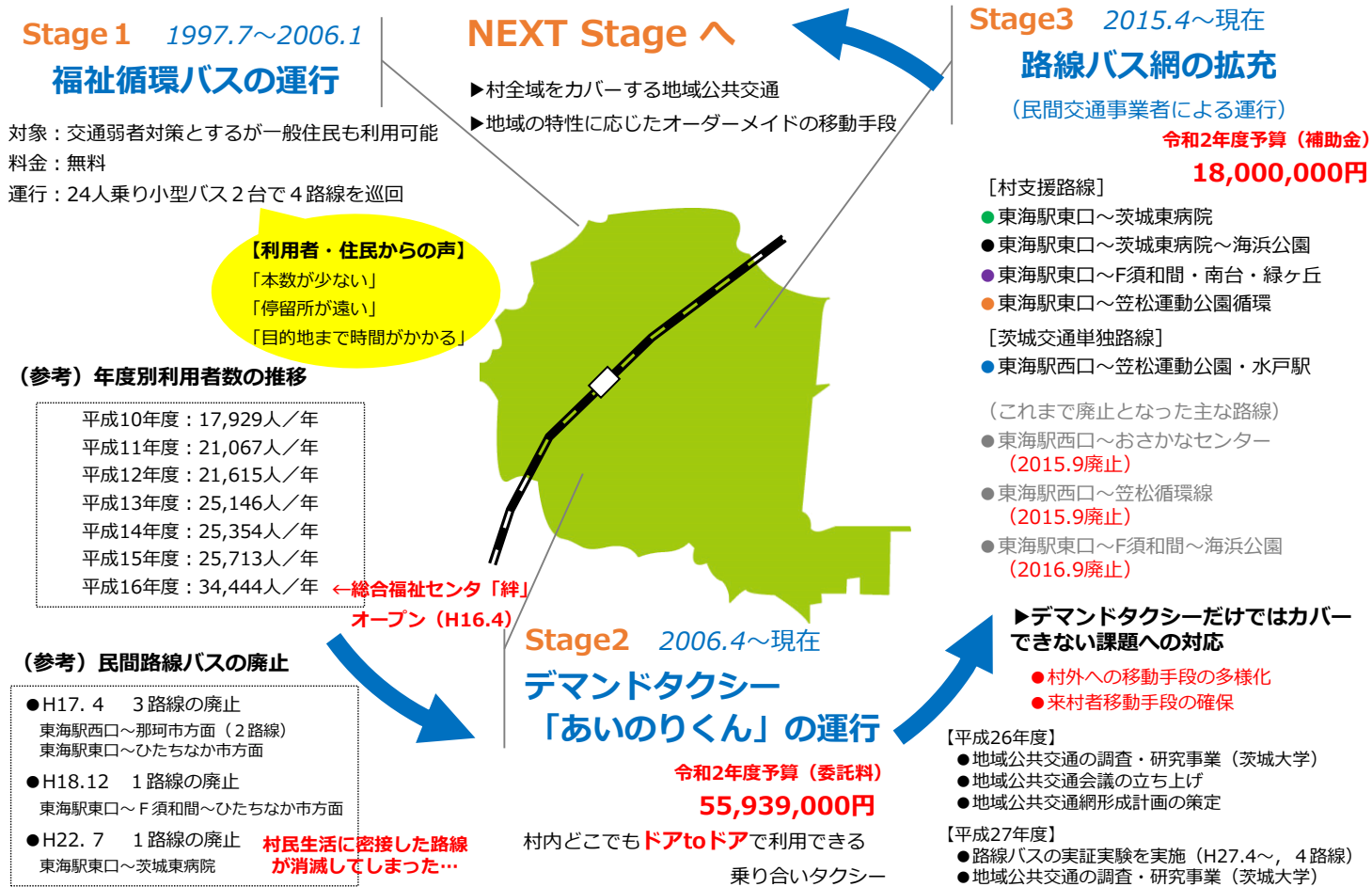
本計画は、東海村地域公共交通会議においてPDCAサイクルで進行管理を行い、法制度の改正や社会・経済情勢の変化、住民の意向などを踏まえて、5年を目途に見直しを行う他、必要に応じて適宜見直しを行う。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
会議開催			①				②			③		
計画の進行 管理体制	前年度の見直しに 基づく事業計画の			次年度の事業計画の具現化				計画の評価実		次年度の実施事 業の見直し検討		
	P		P			C		A				
	事業実施											
	D											
地域内フィ ーダー系統 確保維持計 画	地域内フィーダー 系統確保維持計画			事業実施								
	P		D									
							計画の評価			計画の見直し		
							C		A			
イベント・ 広報	事業計画		ノーマイカー①		評価			ノーマイカー②		評価	改善検討	
	P		D		C			D		C	A	
								利用体験会				
								D		C	A	
ワークショ ップ・フォ ーラム	事業計画			フォーラム開催			評価		ワークショップ開催		評価	改善
	P			D			C		D		C	A

資料編

7 資料編

(1) これまでの村の公共交通における取り組み



(2) 東海村地域公共交通網形成計画における達成状況

東海村地域公共交通網形成計画は、平成 27 年度から令和 2 年度までを計画期間とし、東海村地域公共交通会議（以下、会議）で進行管理を行ってきた。

会議には、住民の代表や交通事業者、関係団体による議論が行われ、関係機関との協働により、公共交通の支援や運行をすることができた。また、より地域に適した地域公共交通とするため、地域での積極的な利用促進やまちづくりと連携した路線の改編をすることで、路線バスの利用者数は年間 78,408 人（令和元年度）、デマンドタクシーは年間 43,761 人（令和元年度）まで利用者数を増加させることができた。

<数値目標の達成状況>

数値目標	基準値	目標値	実績値	評価
新規路線バスの利用者数の確保	—	60,000 人/年 (R2 年度)	78,408 人/年 (R1 年度)	○
デマンドタクシーの 1 台当たり乗車人数の増加	1.5 人/台 (H25 年度)	1.8 人/台 (R2 年度)	1.43 人/台 (R1 年度)	×
デマンドタクシー利用者の満足度	60% (H26 年度)	70% (R2 年度)	※1	—
高齢者の公共交通の利用比率の向上	1.0% (H25 年度)	2.0% (R2 年度)	1.0% (R1 年度)	×
東海村の高齢者の運転免許返納者数の増加	17 人 (H25 年度)	34 人 (R2 年度)	156 人 (R1 年度)	○
観光ボランティアガイドの対応者数の増加	5,000 人 (H25 年度)	6,000 人/年 (R2 年度)	1,169 人 (R1 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者割合の向上	—	25% (R2 年度)	※2	—

※1 「デマンドタクシー利用者の満足度」は、新型コロナウイルス感染症の影響で通常の利用状況とは異なり、基準値や目標値に対する適正な評価ができないことが想定されたため、満足度調査は実施なし。

※2 「大強度陽子加速器施設（J-PARC）の来訪者の公共交通利用者割合の向上」は、当初想定した方法（J-PARC への入構手続における来訪手段の集計により公共交通の利用割合を算出する）での集計ができなかったため、実績値なし。

(3) 路線バスの状況 (令和3年3月現在)

路線	状況
①茨城東病院線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東海駅東口と茨城東病院を結ぶ路線であり、平日 13 本、土日祝日 7 本運行している。(片道 6 km/15 分) ・ 主な乗降バス停は、「原子力機構前」や「原研前」であり、原子力関係事業者の通勤手段として利用されている。 ・ 村で補助を出している 4 路線のうち、一番利用の多い路線となっている。 ・ 交通不便地域を運行する路線でもあり、国からの補助(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を受けている。
②海浜公園西口線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東海駅東口から国営ひたち海浜公園を結ぶ路線であり、平日、土日祝日共に 8 本運行している。(片道 10.8 km/30 分) ・ 経路としては、「茨城東病院線」と同じであり、茨城東病院からひたちなか市へ向かう路線。 ・ 主な乗降バス停は、「東海駅東口」「茨城東病院」「原研前」となっており、茨城東病院への移動手段や原子力関係事業所への移動手段として利用されている。 ・ 村で補助を出している 4 路線のうち唯一村外まで移動できる路線である。
③フローレスタ須和間・南台・緑ヶ丘循環線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東海駅東口と須和間にある住宅団地(フローレスタ須和間・南台団地・緑ヶ丘団地)を結ぶ路線であり、右回り、左回りに循環する。(片道 8.5 km/20 分) ・ 右回り(東海駅東口→村立東海病院) 平日 8 本、土日祝日 5 本 ・ 左回り(東海駅東口→フローレスタ須和間) 平日 9 本、土日祝日 5 本 ・ 主な乗降バス停は、「東海駅東口」「イオン東海店前」であり、地域住民の駅への移動やスーパーマーケットへの移動手段として利用されている。
④笠松運動公園循環線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東海駅東口から笠松運動公園までを結ぶ路線であり、平日のみで 1 日 10 本(令和 3 年 3 月現在 8 本運休)で運行している。(片道 9.8 km/25 分) ・ 村で補助を出している路線のうち、唯一常磐線の西側を運行する路線であり、一番新しくできた路線である。 ・ 村の補助路線の中では一番利用者が少なく、補助割合が高い路線である。 ・ 主な乗降バス停は、「東海駅東口」「笠松運動公園テニスコート前」「笠松運動公園陸上競技場」であり、東海駅から笠松運動公園までの移動に利用されている。
⑤笠松線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 笠松線は、東海駅西口から笠松運動公園を経由し、ひたちなか市内、水戸市内を通り、水戸駅または茨大前営業所を結ぶ路線(2 系統)であり、運行経路は以下のとおりである。 東海駅前(西口)～舟石川～東海橋～内宿入口～大山台～東海団地入口～石神二軒茶屋～舟石川入口～舟石川西～笠松～笠松運動公園前～孫目～(ひたちなか市内)～(水戸市内)～水戸駅北口(片道 17.1km/32 分)～茨大前営業所(片道 22.3km/54 分) ・ 平日のみの運行している。 ・ ダイヤは、東海駅西口から水戸駅北口行が 1 本、茨大前営業所行が 1 本。茨大前営業所発が 2 本(令和 3 年 3 月現在 1 本運休)、水戸駅発が 1 本運行している。 ・ 村内を運行すると路線バスのうち、唯一村の補助を受けていない路線である。

(4) 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」



「あいのりくん」は、乗り合いタクシー方式による送迎サービスです。
東海村に住民登録のある方であれば、どなたでもご利用いただけます。
運行範囲は村内で、ご自宅や指定場所から目的地まで、ドアtoドアで送迎します！



まずは事前登録！

東海村役場（1階：福祉総務課，高齢福祉課，3階：企画経営課），総合福祉センター「絆」，なごみ総合支援センター備え付けの「利用登録票」に必要事項を記入の上，上記窓口へ提出してください。なお，「利用登録票」は，村公式ホームページ（「あいのりくん」で検索）からもダウンロードできます。

※事前登録から10日前後で，利用案内と登録票を郵送します。

「あいのりくん」の運行日時はこちら！

【運行日】

月～土曜日（祝日，12/29～1/3を除く）

【時間】

月～金曜日 8:00～17:00（土曜日は16:00まで）／30分間隔で運行

午前	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	-	-	-
午後	0:00	0:30	1:00	1:30	2:00	2:30	3:00	3:30	4:00	4:30*	5:00*

（*土曜日は運休）

【利用料金】

1回300円／人

※ただし，身体障がい者，精神障がい者，知的障がい者，要介護認定者，6歳未満の方（保護者同伴）は，1回100円／人となります。

予約してみよう！（予約から利用までの流れは裏面参照）

利用希望日時の2営業日前から30分前までに，東海村デマンドタクシー情報センターへ申し込みください（車イスをご利用の方は1週間前から予約可能です）。

【受付時間】

7:15～16:30
（土曜日は15:30まで）

電話：029-306-2828

FAX（聴覚障がい者専用）：029-287-1919

使うときは次のことに注意してください！

- ▼複数の利用者と乗り合わせでの利用となるため，お迎えの時間が多少前後することがあります。（予約した便の前後10分間程度）時間に余裕をもってご利用ください。
- ▼相乗りができなくなってしまうような大きな荷物を持つてのご利用はできません。
- ▼一人でも多くの方にご利用いただくためにキャンセルの連絡はお早めにお願いします。

キャンセルするときは

キャンセル専用電話：029-287-1919

問い合わせ

東海村社会福祉協議会（029-283-4538）／東海村企画経営課（029-282-1711）

(5) 地域の移動手段

公共交通や公助交通以外の移動手段として、住民同士の助け合いによる移動は以下のような例がある。

(例) 移送サービスボランティア「はーとろーど」(福祉有償運送)

村内の住民で構成する協力会員が、公共の交通機関の利用が困難な者を対象に自家用車等による低額有料の移送サービス事業を行っている。公共交通機関やデマンドタクシーを利用できない者の狭間を埋める住民同士の助け合い活動として行っている。

項目	内容
対象者	東海村に在住の公共交通機関などの利用が困難な要介護・要支援認定者、障がい者等
内容	通院、買い物、行事や催しもの参加時などの移送
移送範囲	村内のみ(車いす利用者、寝たきりの方は、近隣市町村の医療機関への移送可能)
運行車両	協力会員の自家用車、村社協の福祉車両等
料金	自家用車 1時間あたり500円 福祉車両 1回あたり1,600円+燃料代
利用時間	午前9時から午後5時まで(土・日・祝日・年末年始を除く)
協力会員	21名(令和3年2月現在)

(6) 交通の新しい考え方や手段

交通の新しい考え方や手段として、以下のような例がある。

①MaaS

Mobility as a Service を省略したもの。ICT（情報通信技術）を活用し、バスや電車、タクシー、飛行機など、自家用車以外のすべての交通手段による移動を、ひとつのサービスで完結させることを指す。具体的には、スマートフォンなどのデバイスで MaaS を適用したデジタルプラットフォームやアプリなどにアクセスすれば、すべての交通機関のルートや乗り換え情報の検索、チケットの予約や支払い、決済までをワンストップで可能となる。

②グリーンスローモビリティ

「電動で時速 20 キロメートル未満で公道を走る 4 人乗り以上のモビリティ」といった車両のことを指す。高齢化が進んでいる地域での生活インフラや観光案内やイベントなど、さまざまな場面での活用が見込まれている。一般的にはゴルフカートタイプとバスタイプの車両があり、充電式で電動走行可能なことが特徴である。電動のため有害ガスなどを排出せず、環境に優しい乗り物である。

③コミュニティカーシェアリング

都市部などで展開されている一般的なカーシェアリングではなく、地域コミュニティや近隣の住民同士が主体的に運営し、車両をシェアすることで、移動性・環境性・経済性の担保に加え、コミュニティ形成を促進するカーシェアリングのことである。

日本では、東日本大震災で約 6 万台の車が被災した宮城県石巻市で被災者の多くが仮設住宅で不便な暮らしを余儀なくされ、全国から寄付された車を活用し、住民の生活を支える仕組みをつくろうと、2011 年 7 月に一般社団法人日本カーシェアリング協会がコミュニティカーシェアリングを開始した。

(7) 策定経緯

日付	内容	詳細
令和2年7月11日～21日 (書面開催)	東海村地域公共交通会議 (第24回) 開催	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について ● 東海村地域公共交通計画の策定について ● 令和2年度公共交通の輸送実績及び今後のスケジュールについて
令和2年10月19日	東海村地域公共交通会議 (第25回) 開催	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和2年度の公共交通の利用状況について ● 2020年度ひたち圏域 MaaS 実証に関する商品造成 について【茨城交通(株)】 ● 東海村地域公共交通計画について(計画概要説明, グループワーク)
令和3年1月13日～20日 (書面開催)	東海村地域公共交通会議 (第26回) 開催	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和2年度の公共交通の利用状況について ● 路線バスの新規バス停設置等について ● 令和2年度地域内フィーダー系統確保維持計画の評価について ● 東海村地域公共交通計画(案)について(計画素案説明)
令和3年2月10日～26日	パブリックコメントの実施	<ul style="list-style-type: none"> ● 村公式ホームページに掲載するとともに, 各コミュニティセンター, 村立図書館においてパブリックコメントを実施

(8) 地域公共交通会議委員名簿

No	氏名	所属・役職	備考
1	任田 正史	茨城交通(株) 代表取締役社長	
2	舛井 辰也	東海駅構内ハイヤー組合代表(有限会社 常東タクシー代表取締役)	
3	川上 敬一	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	富永 健二	緑ヶ丘区自治会長	
6	萩谷 毅彦	東海村民生委員・児童委員協議会 会長	
7	宮部 芳典	東海村高齢者クラブ連合会 会長	
8	岸 三男	東海村身体障害者福祉協議会 会長	副会長
9	佐藤 映史	東海村商工会 会長	
10	川崎 敏秀	東海村観光協会 会長	
11	相巢 博之	東海村社会福祉協議会 事務局長	
12	牧瀬 成博	茨城運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送担当)	
13	鈴木 裕一	茨城運輸支局 首席運輸企画専門官(企画調整担当)	
14	近清 重尚	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)	
15	菅原 康弘	茨城交通労働組合 執行委員長	
16	牧田 晃明	ひたちなか警察署 交通課長	
17	中村 浩	茨城県 政策企画部 交通政策課長	
18	松丸 哲也	茨城県 常陸大宮土木事務所 道路管理課長	
19	山田 稔	茨城大学 工学部都市システム工学科 教授	
20	萩谷 浩康	東海村 副村長	会長
21	関田 秀茂	東海村 福祉部長	
22	庄司 真澄	東海村教育委員会 教育部長	
23	松本 敏雄	公募委員	
24	河野 進	公募委員	副会長

東海村地域公共交通計画

令和3年3月発行

〈編集・発行〉

東海村企画総務部企画経営課

〒312-1192 茨城県那珂郡東海村東海三丁目7番1号

電話 029-282-1711/FAX 029-287-0317

Mail kikaku@vill.tokai.ibaraki.jp