



## 第2章 公共交通に関する現状及び課題

### 2-1 人口の動向

#### (1) 人口の推移及び将来人口

本市の人口は、1975（昭和 50）年以降、生産年齢人口（15～64 歳）の増加と団塊ジュニア世代の誕生による年少人口（0～14 歳）の増加、さらに、1992（平成 4）年の常澄村、2005（平成 17）年の内原町との合併等により、2010（平成 22）年には、268,750 人に達しました。

国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）によれば、本市の総人口は、2015（平成 27）年をピークに減少を続け、2040（平成 52 年）には、244,344 人になると推計されています。

「水戸市人口ビジョン」では、若い世代が安心して子どもを生み育てることのできる環境づくりなど、合計特殊出生率の上昇につながる施策を重点的に推進するとともに、若い世代の就労希望を実現できる雇用の場の創出など、定住人口の増加をもたらす施策にも取り組むことにより、本市の 2060（平成 72）年における将来人口の目標を 245,000 人と設定しています。社人研推計に準拠した人口推計と比較して、2040（平成 52）年には、約 17,000 人、2060（平成 72）年には、約 41,000 人上回ることになるものの、ここ数年をピークに人口減少の局面を迎えることが予測されています。

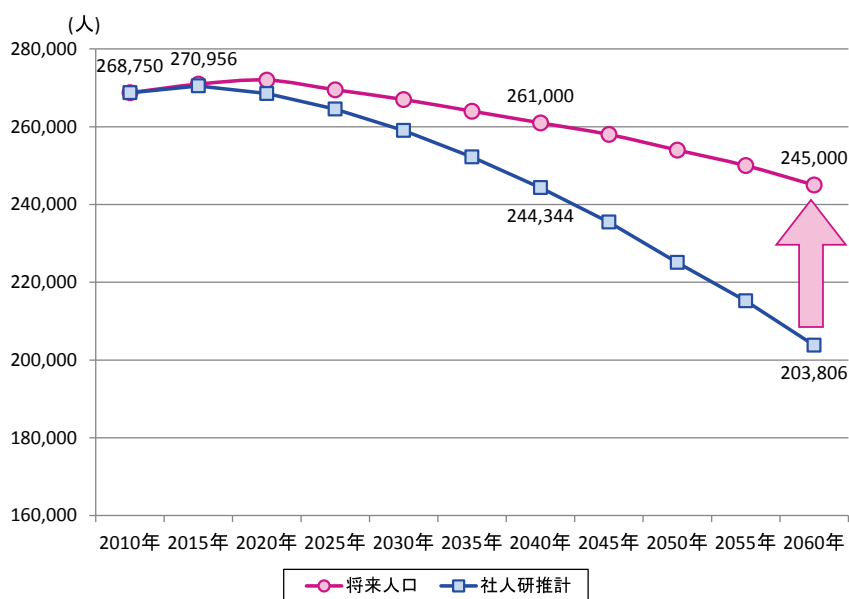


図 2-1 将来人口の見通し

（資料：水戸市人口ビジョン）

## （２）将来人口における年齢3区分別人口比率、年齢階級別人口

将来人口における年齢3区分別人口を見ると、特に、総人口に占める老年人口（65歳以上）の割合（高齢化率）が増加することが予測されるため、これまで以上に高齢者のニーズを踏まえた施策が必要です。

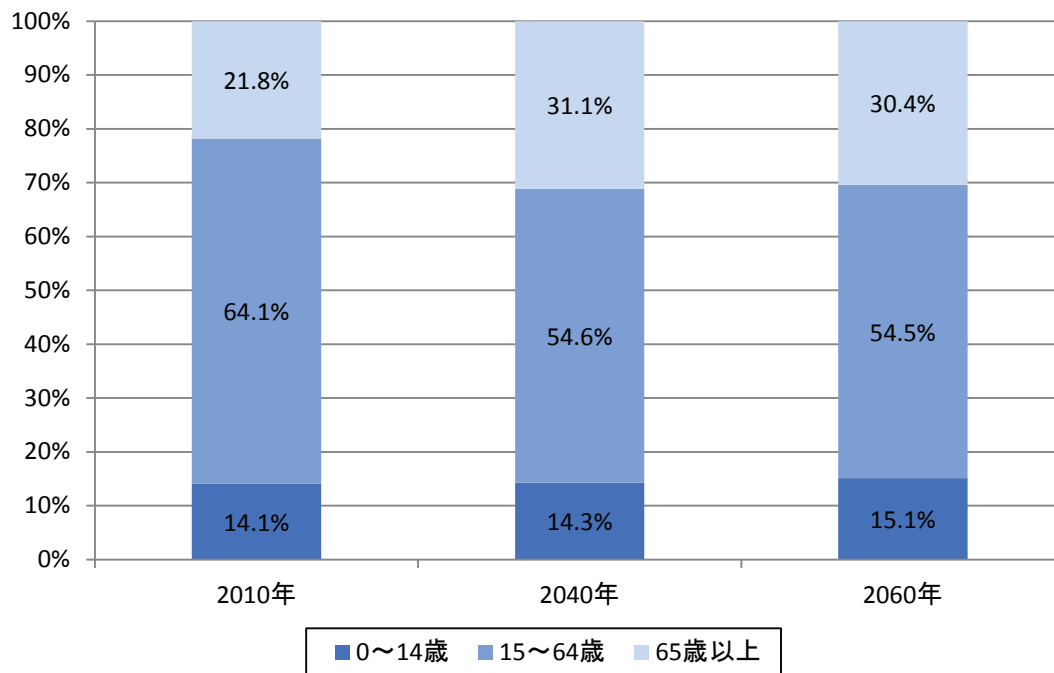


図 2-2 将来人口における年齢3区分別人口比率の将来見通し

（資料：水戸市人口ビジョン）

区 分		年少人口	生産年齢人口	老年人口
2010年		14.1%	64.1%	21.8%
2040年	将来人口	14.3%	54.6%	31.1%
	社人研準拠	10.4%	54.2%	35.4%
2060年	将来人口	15.1%	54.5%	30.4%
	社人研準拠	9.4%	51.7%	38.9%

表 2-1 将来人口と社人研準拠推計の年齢3区分別人口比率

（資料：水戸市人口ビジョン）

### (3) 高齢化の状況

高齢化率は、本市の郊外部で高い傾向にあり、特に、市北部には、高齢化率が 30 パーセントを超える地域が集中しています。

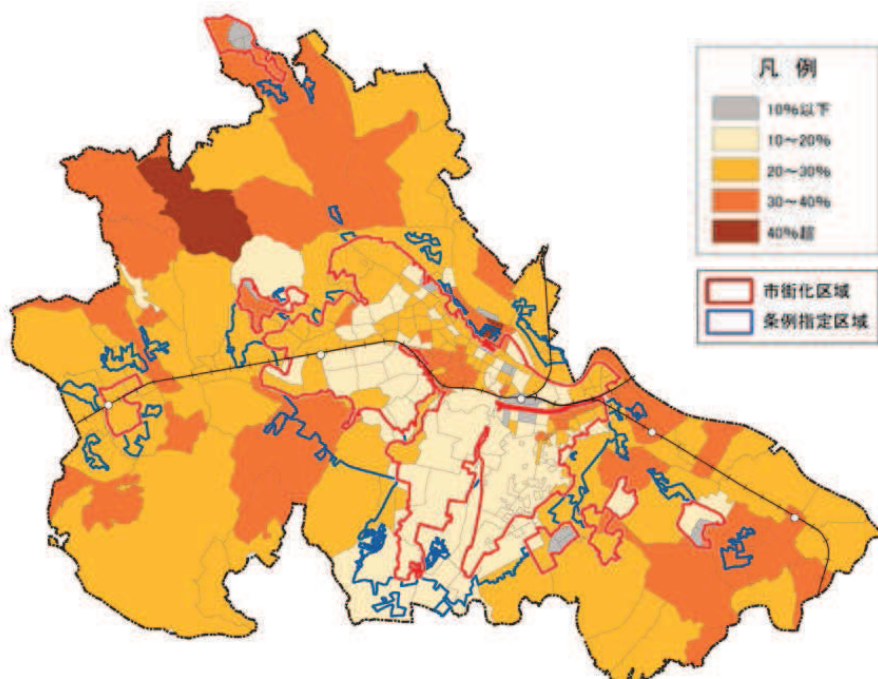


図 2-3 高齢化率（平成 22 年）

（資料：国勢調査）

## 2-2 市街地の現状

## (1) 土地利用の状況

本市は、市域全体が都市計画区域となっており、都市計画法に基づく市街化区域と市街化調整区域の区分によって大きな枠組みでの土地利用の規制、誘導を図っています。市街化区域は4,251ヘクタールで、市域の約20パーセントを占めており、用途地域を指定することによって、それぞれの目的にかなった土地利用が図られています。

人口集中地区（D I D）の推移を見ると、1960（昭和35）年に990ヘクタールだった人口集中地区面積が、1985（昭和60）年には、3,260ヘクタールにまで拡大している一方で、人口集中地区内の人口密度は減少しています。これは、昭和40年、50年代の人口急増に対応し、人口集中地区が、市の南部方面へ拡大したことが大きな要因と考えられます。人口集中地区の拡大は、無秩序な開発やスプロール化の進行、さらには、生活基盤整備の遅れにもつながり、本市のまちづくりに大きな課題をもたらしました。

市街化区域における公共下水道の集中的な整備や生活道路整備が進んでいることもあり、人口集中地区の面積及び人口密度は、近年はほぼ同水準で推移している傾向にあります。市街化調整区域における宅地開発等が進んでいる状況も見られます。

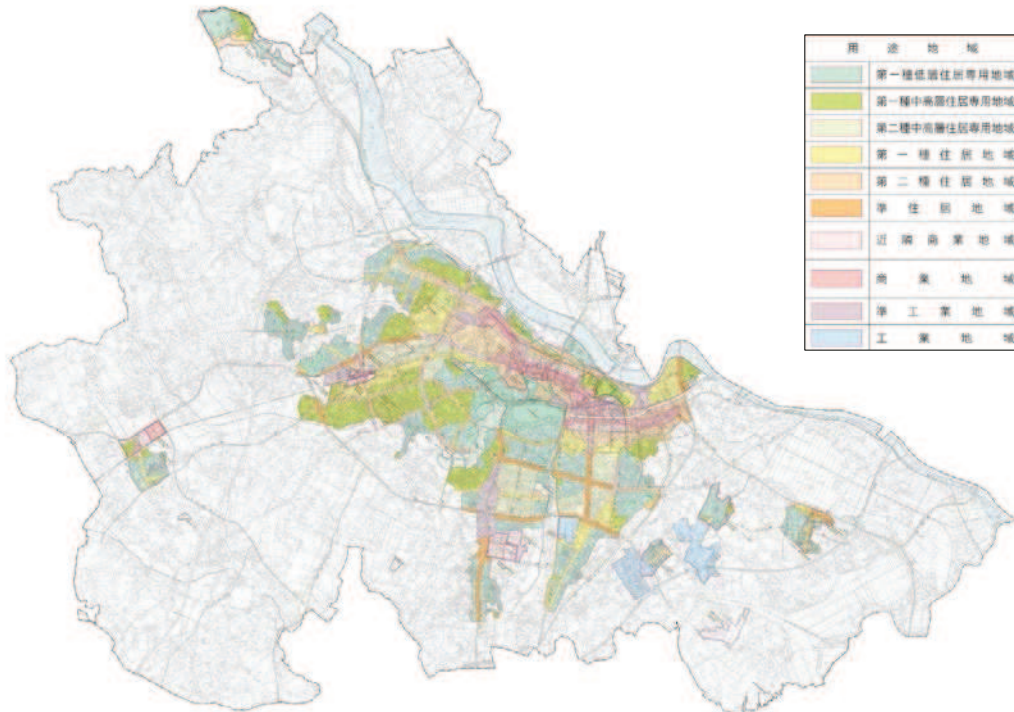


図 2-4 水戸都市計画図

(資料：水戸都市計画図)

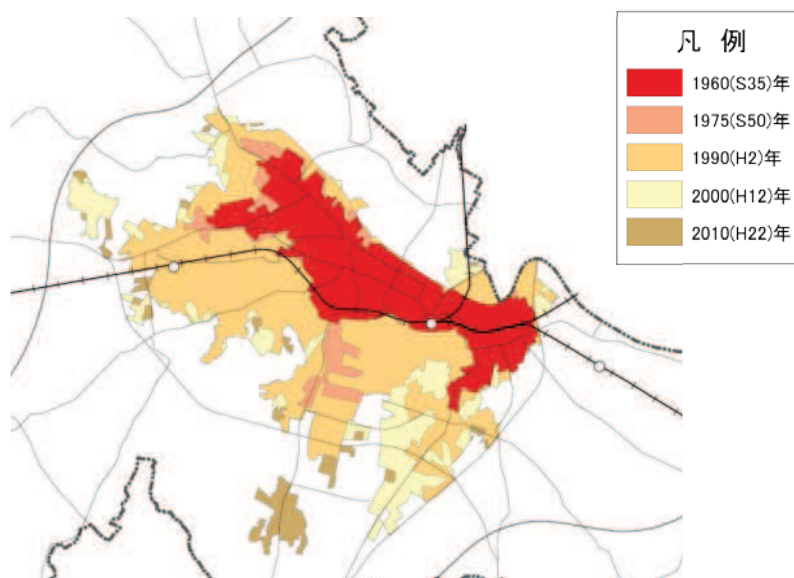


図 2-5 D I D面積の変遷

(資料：茨城県都市計画基礎調査)

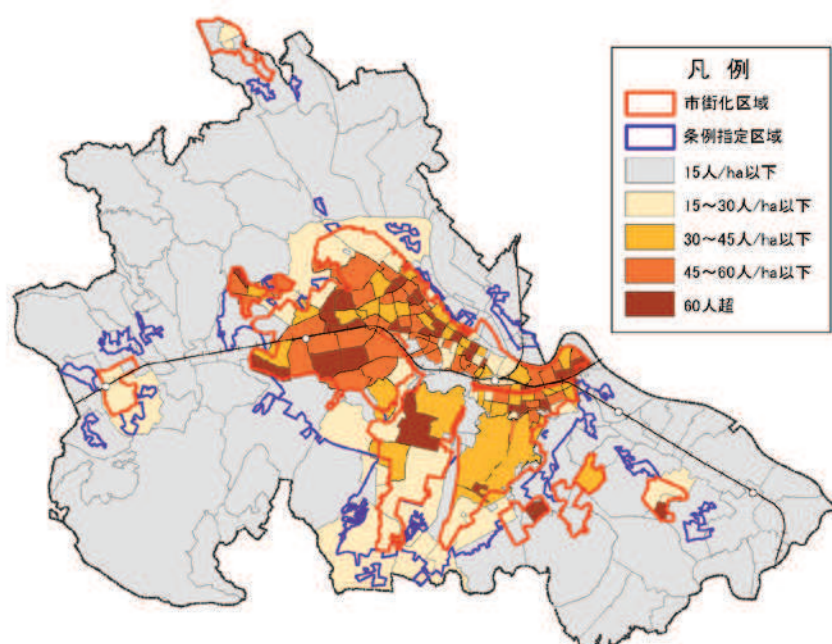


図 2-6 人口密度（平成 22 年）

(資料：茨城県都市計画基礎調査)

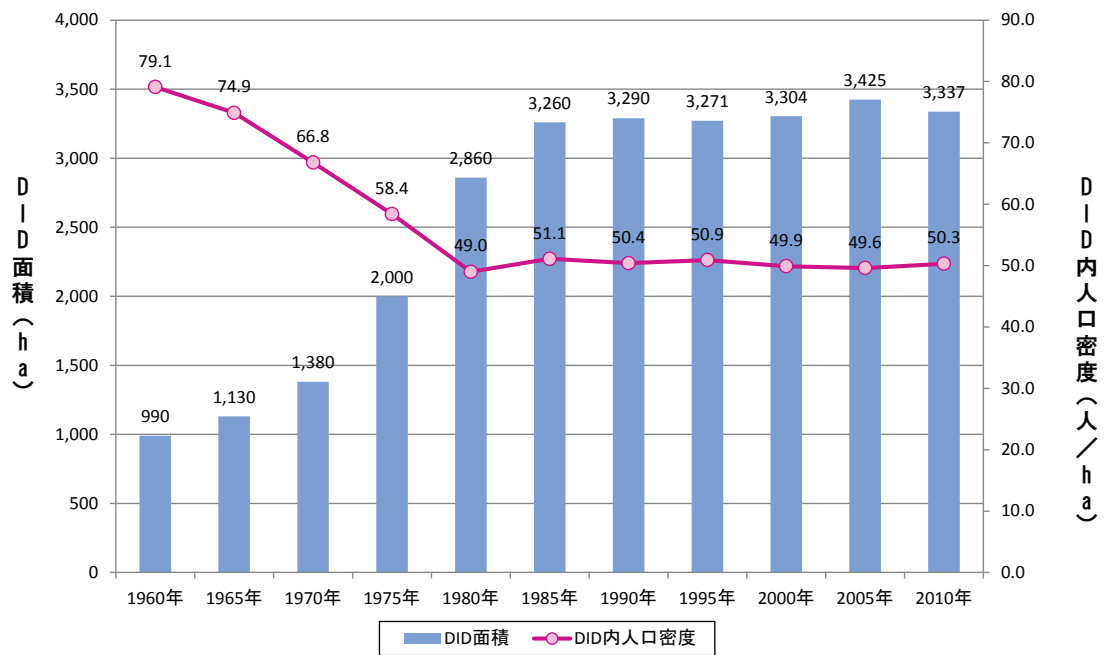


図 2-7 DID面積及びDID内人口密度の推移

(資料：茨城県都市計画基礎調査)



## (2) 日常生活施設の分布状況

本市の医療施設は、市街化区域を中心に幅広く分布しており、第2次救急医療施設や第3次救急医療施設などの高次機能は、市街化区域内に分布しています。

高等学校や大学についても、概ね市街化区域内に分布しています。

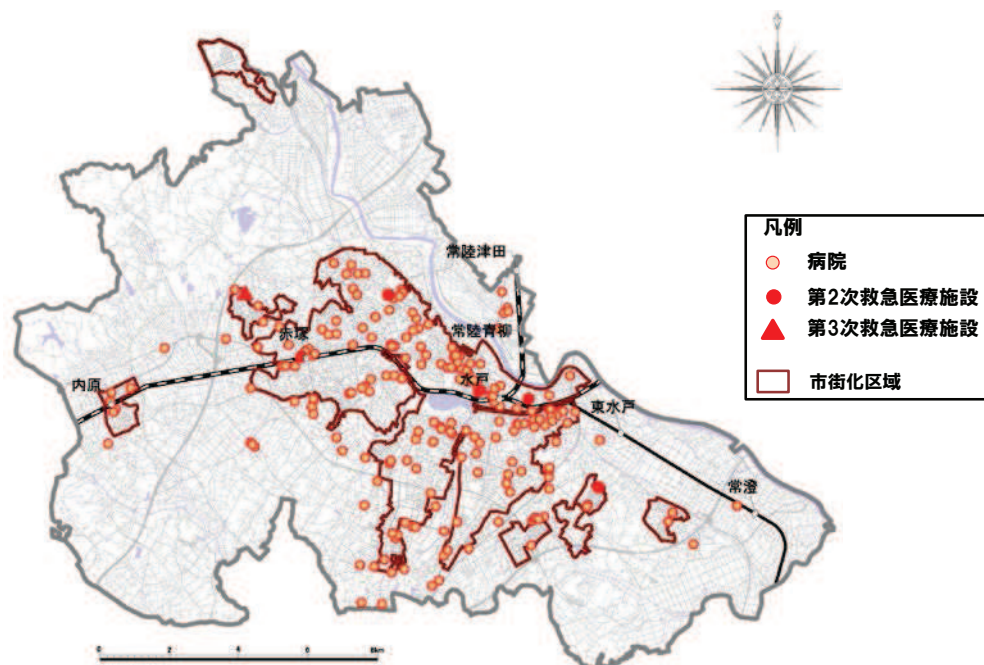


図 2-8 医療施設の分布状況

(資料：水戸市生鮮食品販売店舗等アクセス困難人口マップ作成業務（平成26年度）)

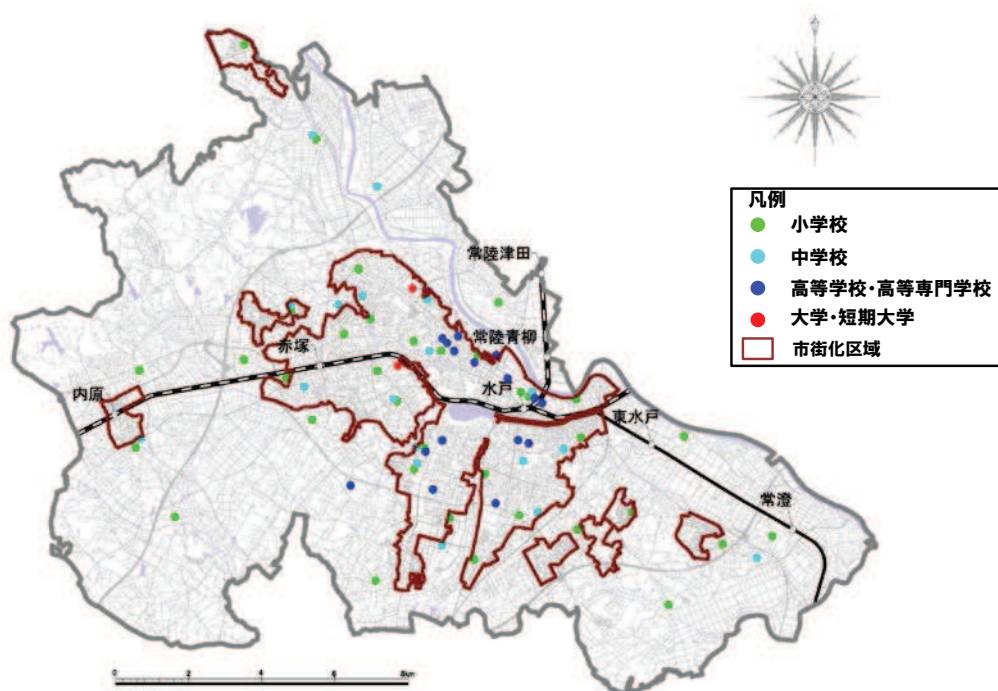


図 2-9 教育機関の分布状況

(資料：国土数値情報)

本市の商業施設は、中心市街地から郊外の市街地まで広い範囲に分布しています。  
 コンビニエンスストアは、市街化区域外の幹線道路沿線にも複数存在しています。  
 事務所は、市街化区域を中心に、市南部の市街化調整区域まで分布しています。

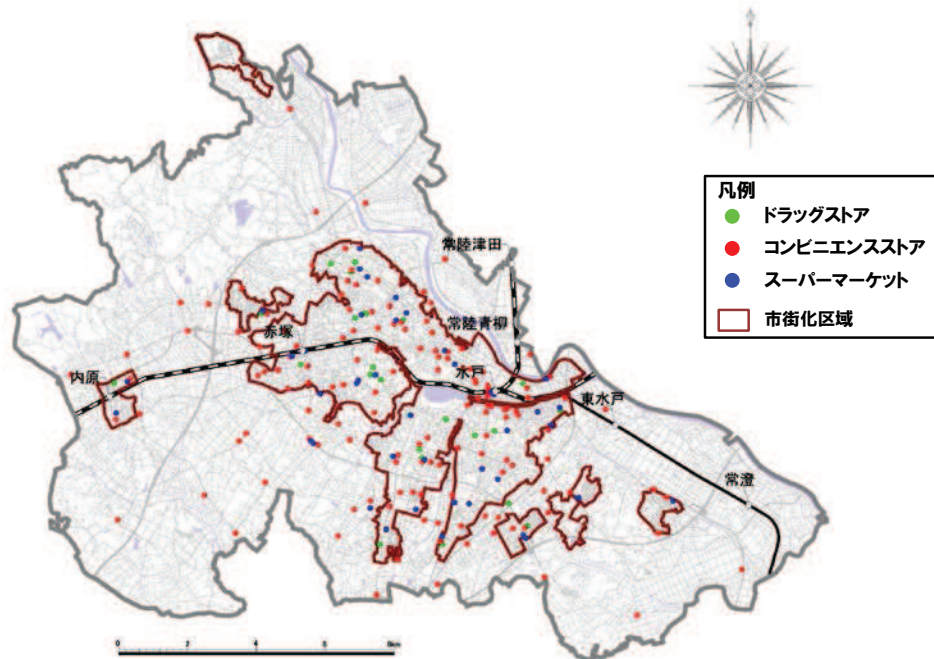


図 2-10 商業施設の分布状況

(資料：水戸市生鮮食品販売店舗等アクセス困難人口マップ作成業務（平成 26 年度）)

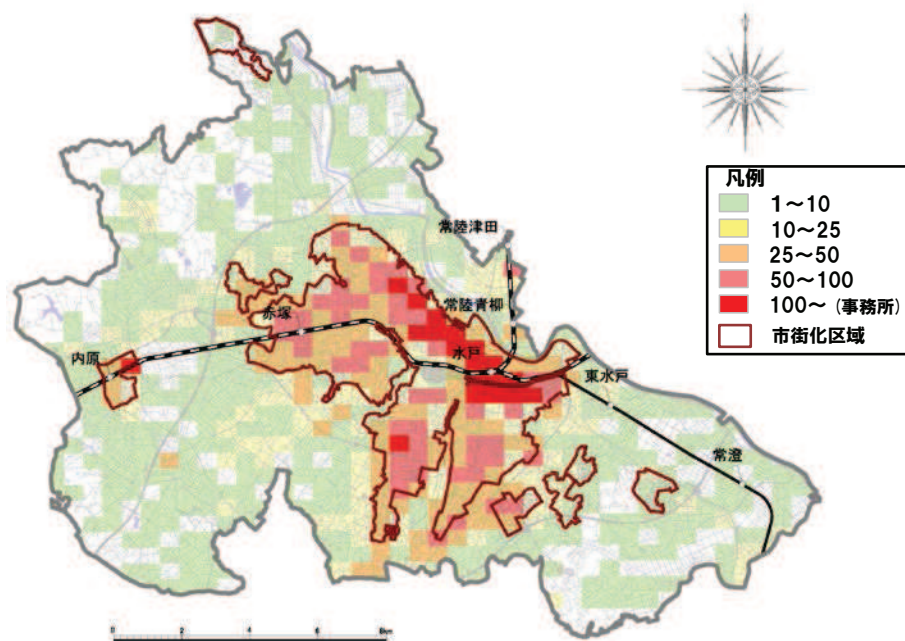


図 2-11 4次メッシュ別の事務所施設数

(資料：経済センサス（平成 21 年）)



### (3) 中心市街地の状況

中心市街地の歩行者通行量は減少傾向にあり、1979（昭和 54）年時点から比較すると、2015（平成 27）年には約 66 パーセント減少しています。

商業の状況として、市内全域の売場面積は拡大傾向にあるものの、中心市街地では減少傾向にあり、年間商品販売額や従業者数も概ね減少傾向を示していることから、商業集積としての機能低下が懸念されています。

このような中、都市核を中心としたコンパクトなまちづくりを進める方針のもと、中心市街地の中央部に、3,000 人規模のコンベンションが開催可能な新たな市民会館の整備が計画されています。また、中心市街地の西側に隣接するエリアには、東町運動公園新体育館の整備が計画されており、交通需要の増加が見込まれることから、公共交通を利用したアクセスの充実を図り、にぎわいの創出に資するまちなか交通体系のあり方を検討する必要があります。

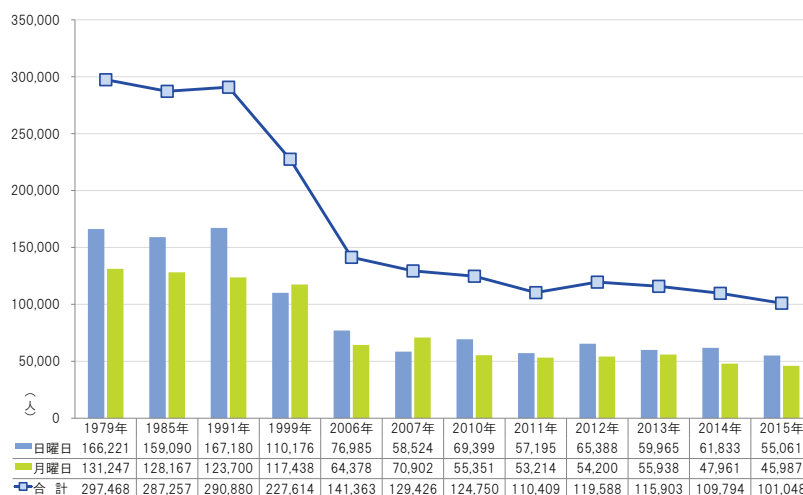


図 2-12 中心市街地の歩行者通行量の推移

（資料：水戸市歩行者通行量調査）

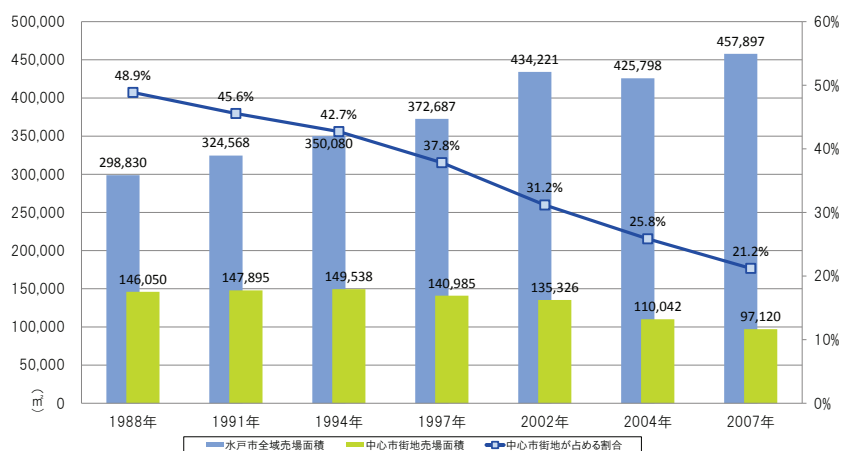


図 2-13 市全域と中心市街地の卸売・小売売場面積推移

（資料：商業統計）

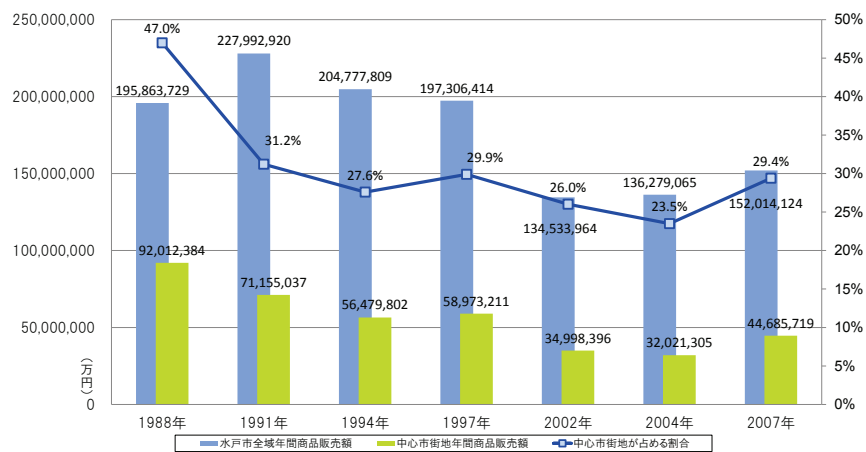


図 2-14 市全域と中心市街地の卸売・小売商品販売額推移

(資料：商業統計)

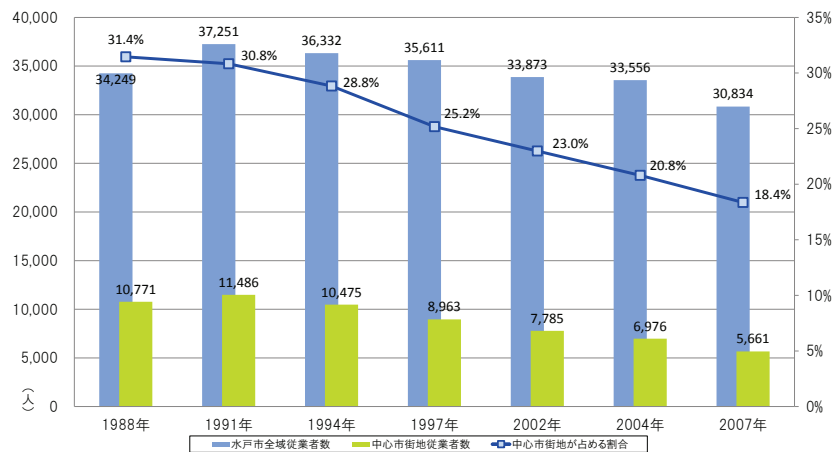


図 2-15 市全域と中心市街地の卸売・小売業従業員数推移

(資料：商業統計)

## 2-3 市内の都市活動・交通活動の現状

### (1) 交通手段別の移動状況

#### ① 通勤・通学目的での交通手段の変化

本市居住者の通勤・通学の交通手段は、約 70 パーセントが自動車となっています。

特例市の平均に比べ、自動車への依存度が高く、その割合も増加傾向にあります。

そのため、自動車に起因するCO<sub>2</sub>排出量が高くなっており、公共交通の利用を促進し環境負荷の少ない、人と環境にやさしいまちづくりを進める必要があります。

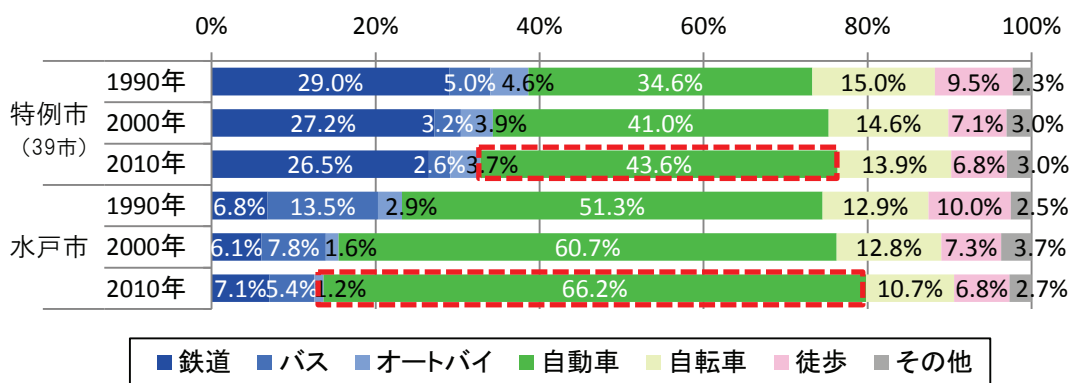


図 2-16 通勤・通学時の交通手段構成比

(資料：国勢調査 (平成 22 年度))

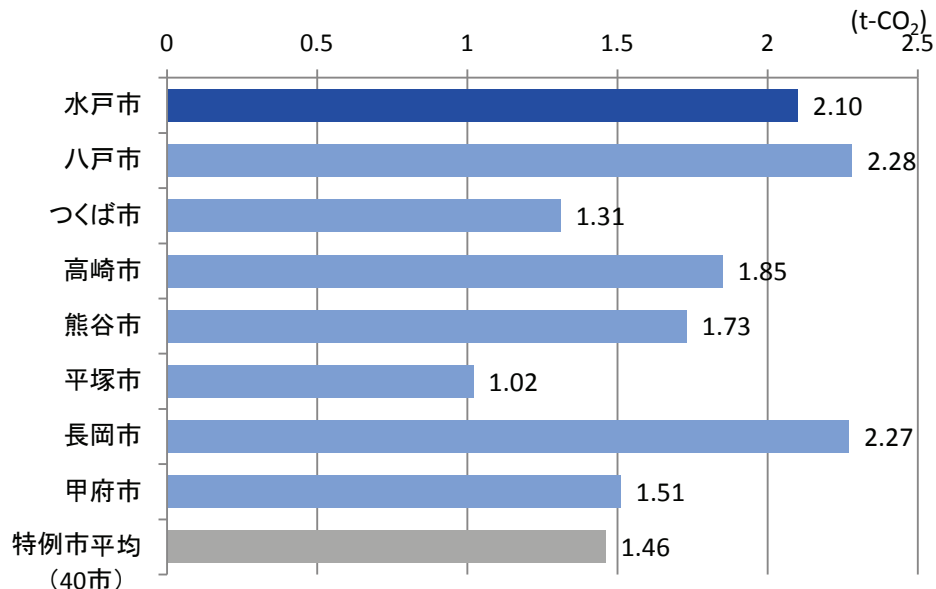


図 2-17 2007 年度の人口一人当たりの CO<sub>2</sub> 排出量の類似都市比較 (自動車)

(資料：水戸市地球温暖化対策実行計画)

## ② 目的別の交通手段の選択状況

本市居住者を対象としたアンケート調査では、通勤・通学目的だけでなく、通院や買い物においても多くの活動で自動車が利用されています。通院や買い物目的での活動は、家族の送迎を含めると、約80パーセントが自動車を利用しており、鉄道やバスなどの公共交通を利用している割合は、6パーセント程度となっています。

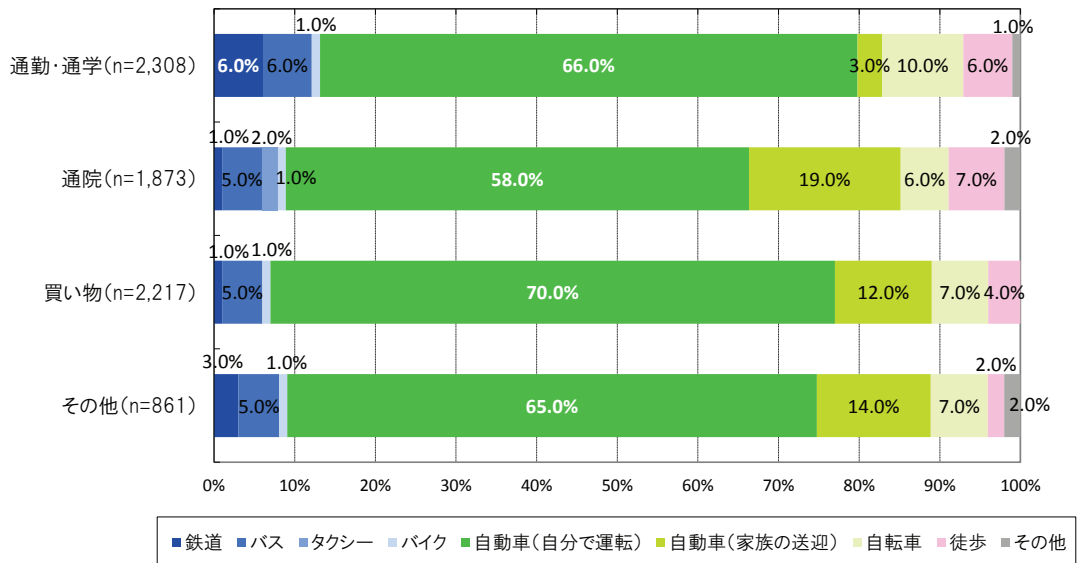


図 2-18 目的別の交通手段構成比

(資料：バス交通実態調査（平成22年度）)

年齢階層ごとの交通手段の選択状況は、19歳以下の通勤・通学や買い物、75歳以上の活動に公共交通が利用されています。今後、少子化が進むことで利用者が減少すると、路線を維持することが難しくなり、その結果、自動車で移動することができない高齢者の活動を制約する結果につながる恐れがあります。

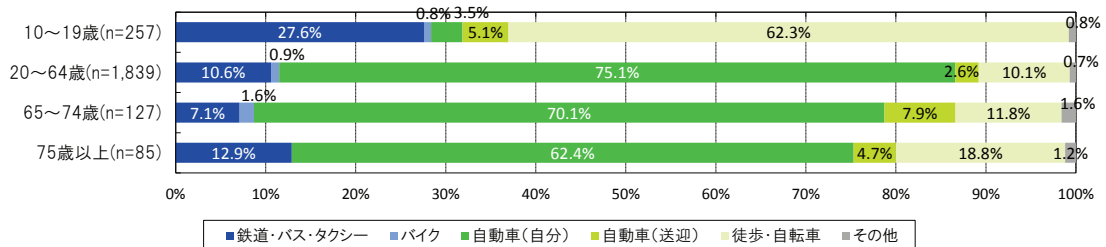


図 2-19 年齢階層別の通勤・通学時の交通手段構成比

(資料：バス交通実態調査（平成22年度）)

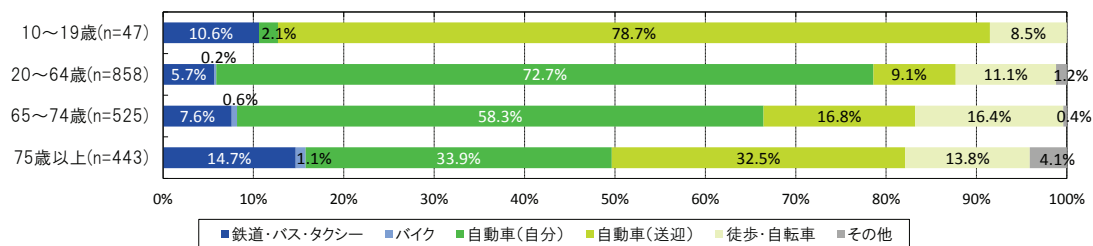


図 2-20 年齢階層別の通院時の交通手段構成比

(資料：バス交通実態調査 (平成 22 年度))

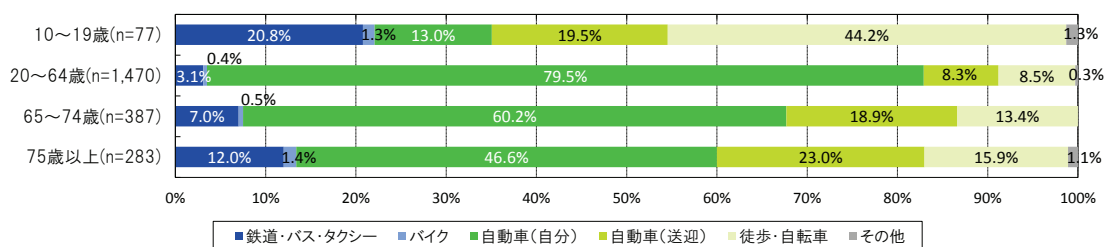


図 2-21 年齢階層別の買い物時の交通手段構成比

(資料：バス交通実態調査 (平成 22 年度))

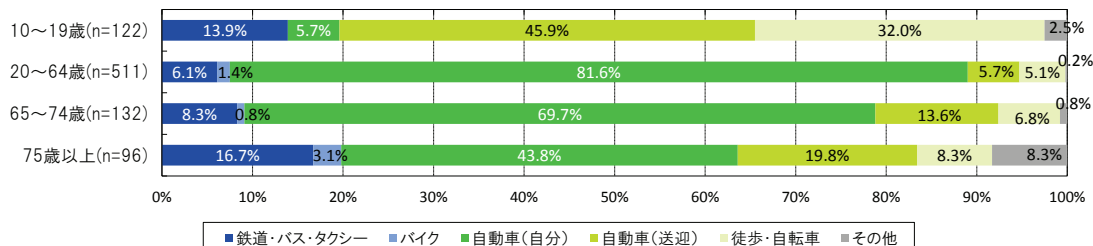


図 2-22 年齢階層別のその他私用の交通手段構成比

(資料：バス交通実態調査 (平成 22 年度))



## (2) 目的別の都市活動の範囲

## ① 通勤・通学の活動範囲

通勤・通学目的での活動は、本市の中心部に位置する三の丸・五軒地区や常磐地区、千波地区、浜田地区や茨城県庁周辺の笠原地区で多く行われています。

これらの活動の場が集まる人の居住地を見ると、三の丸・五軒地区には市内の広範囲から集まっています。一方、市役所がある千波地区や県庁がある笠原地区は、水戸駅の南部の広い範囲から集まっています。

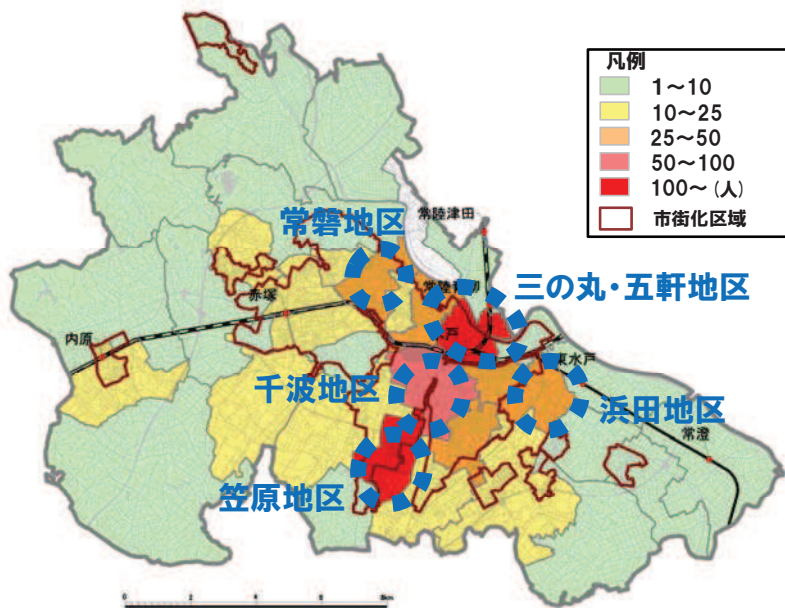
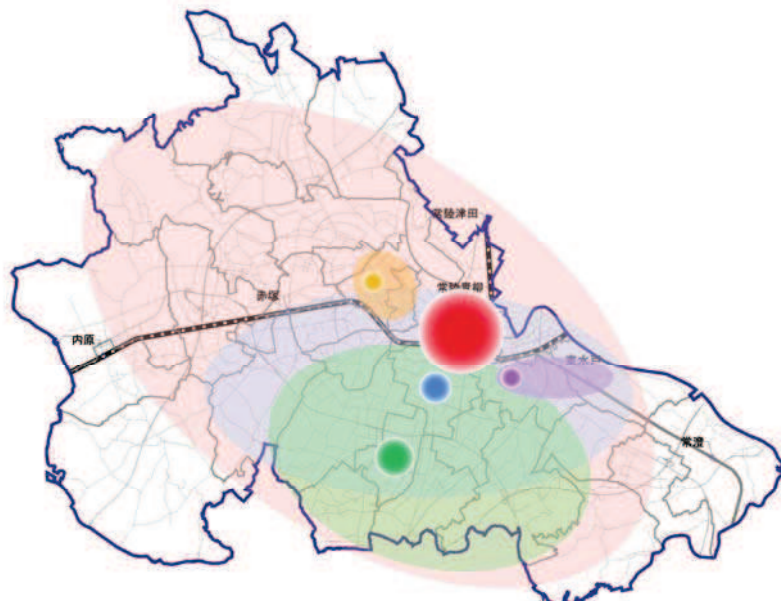


図 2-23 通勤・通学での活動の集中状況



- ・活動の場が集まる人の範囲をモデル化しました。
- ・本市を着地とするサンプルの割合が5%以上の小学校区を「活動の場」と定義し、活動範囲を描いています。

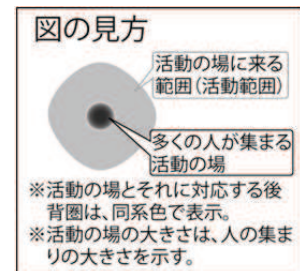


図 2-24 通勤・通学での活動の場と活動範囲

(資料：バス交通実態調査(平成22年度))

## ② 買い物の活動圏域

買い物目的での活動は、三の丸・五軒地区、河和田地区、内原地区で主に行われており、その集中状況は、三の丸・五軒地区と内原地区が同程度となっています。

これらの活動の場に来る人の居住地を見ると、三の丸・五軒地区には本市の北西部から南東部にかけての広範囲から、赤塚駅周辺や国道 50 号バイパス沿線の商業施設がある河和田地区には市西部から、イオンモール水戸内原がある内原地区には市西部のより広範囲から集まっています。

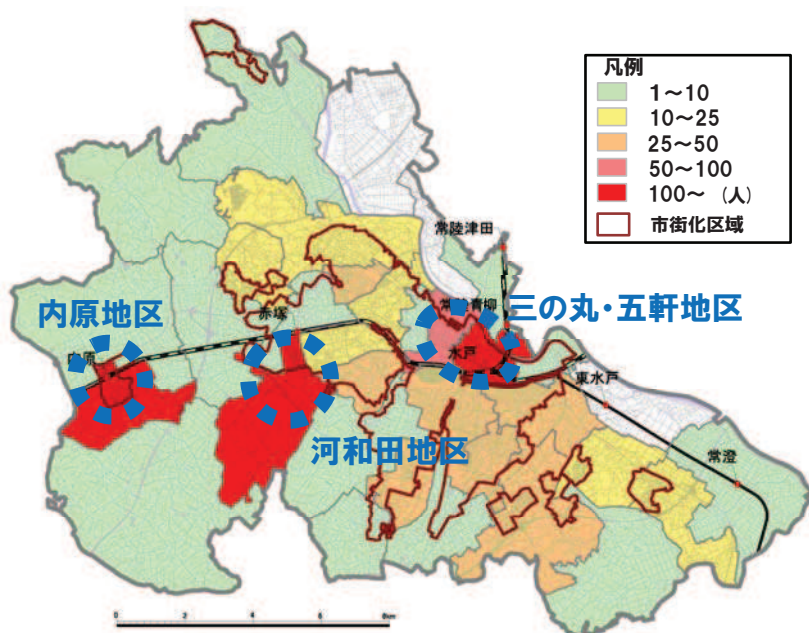
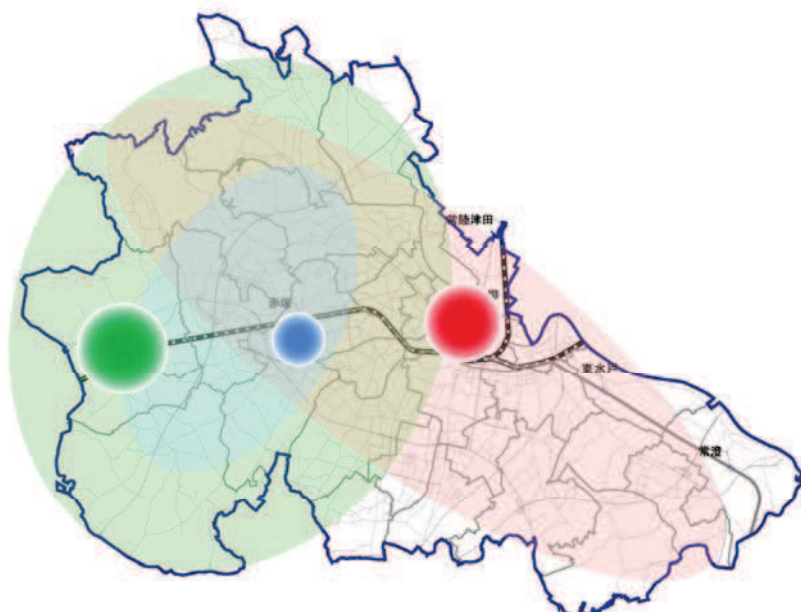


図 2-25 買い物での活動の集中状況



- ・活動の場に来る人の範囲をモデル化しました。
- ・本市を着地とするサンプルの割合が5%以上の小学校区を「活動の場」と定義し、活動範囲を描いています。

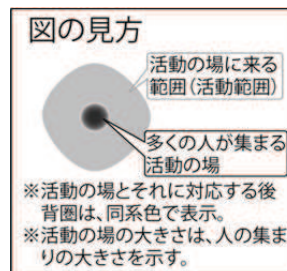


図 2-26 買い物での活動の場と活動範囲

(資料：バス交通実態調査(平成22年度))

## ③ 通院の活動範囲

通院目的での活動は、水戸赤十字病院や水戸協同病院などが立地する三の丸地区、水戸済生会総合病院が立地する双葉台地区、浜田地区などに多く集まっています。

また、活動の場が多く、上記三地区以外では、他の目的と比べて狭い範囲から集まっており、居住地周辺での活動が多くなっています。

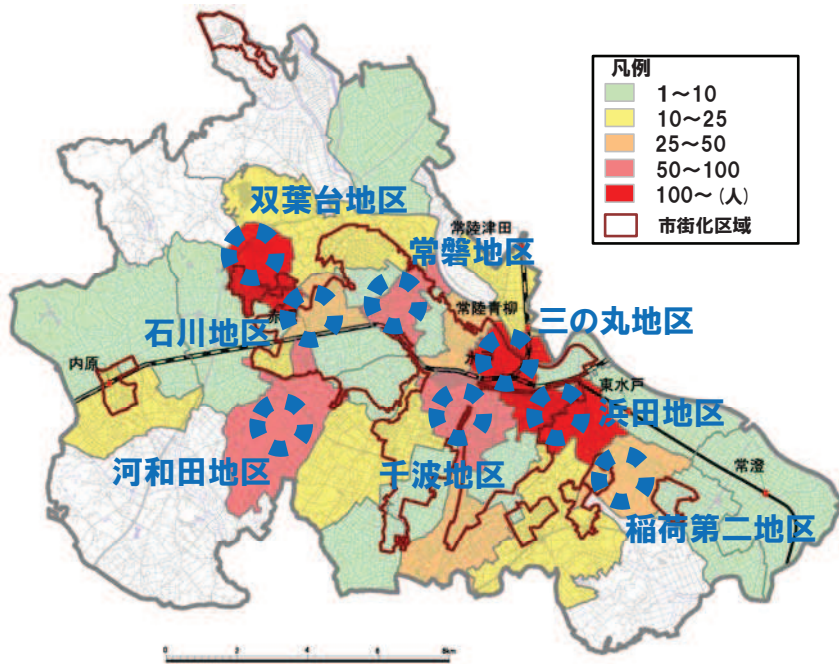
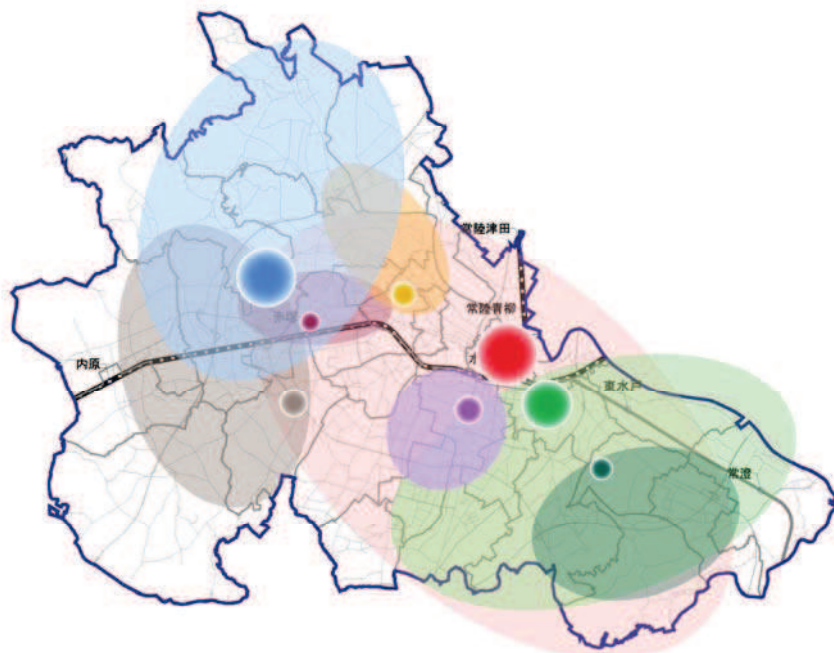


図 2-27 通院での活動の集中状況



- ・活動の場に集まる人の範囲をモデル化しました。
- ・本市を着地とするサンプルの割合が5%以上の小学校区を「活動の場」と定義し、活動範囲を描いています。

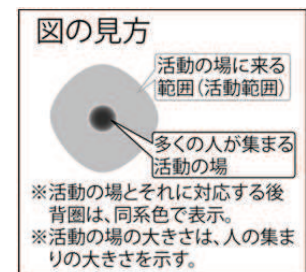


図 2-28 通院での活動の場と活動範囲

(資料：バス交通実態調査(平成22年度))



#### ④ 目的別の活動の場・活動範囲と公共交通ネットワークの関係

21～23 ページの都市活動を目的別にモデル化した結果と、本市の公共交通ネットワークを比較すると、国田地区などの北部地域をはじめ、山根地区などの北西部地域、内原地区などの西部地域、常澄地区などの南東部地域で都市活動の実態と乖離している状況が見られます。

これらの地域では、居住者の活動実態に即した公共交通サービスを提供することが求められます。

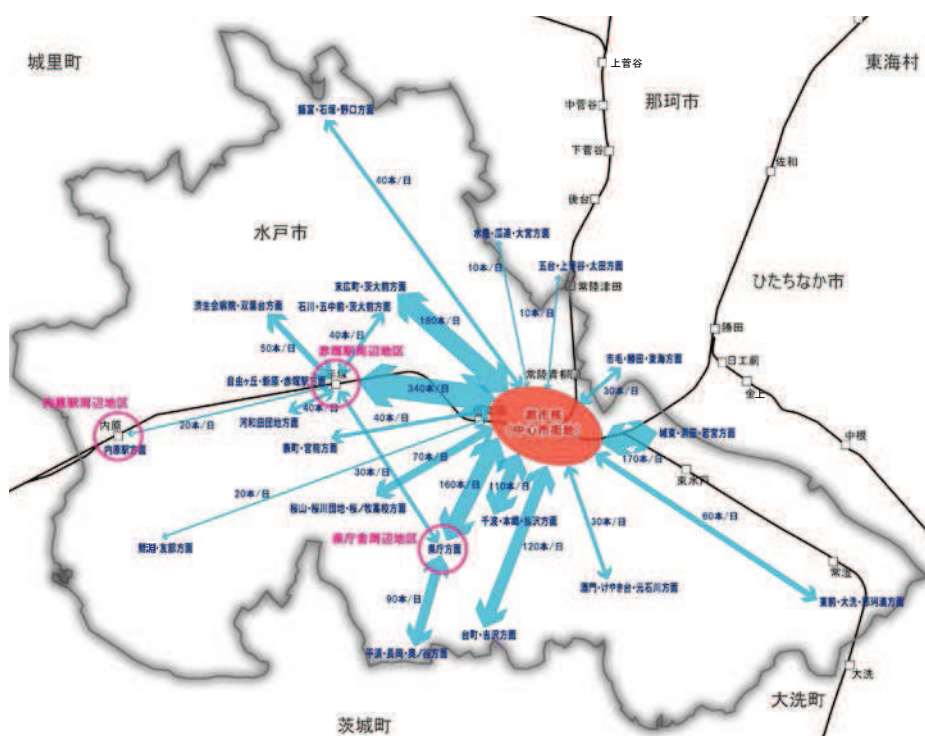


図 2-29 方面別バス路線運行本数

(資料：バス交通実態調査(平成22年度))

### （3）高齢者の外出頻度の状況

高齢者の買い物目的での外出は、全体の約 40 パーセントが週に 2～3 回程度となっています。通院目的での外出頻度は、買い物よりも低く、約 50 パーセントが月に 1 回程度となっています。これらの目的での活動は、通勤・通学目的の活動に比べて頻度は低いことから、利用者の需要に応じた公共交通サービスの提供が求められます。

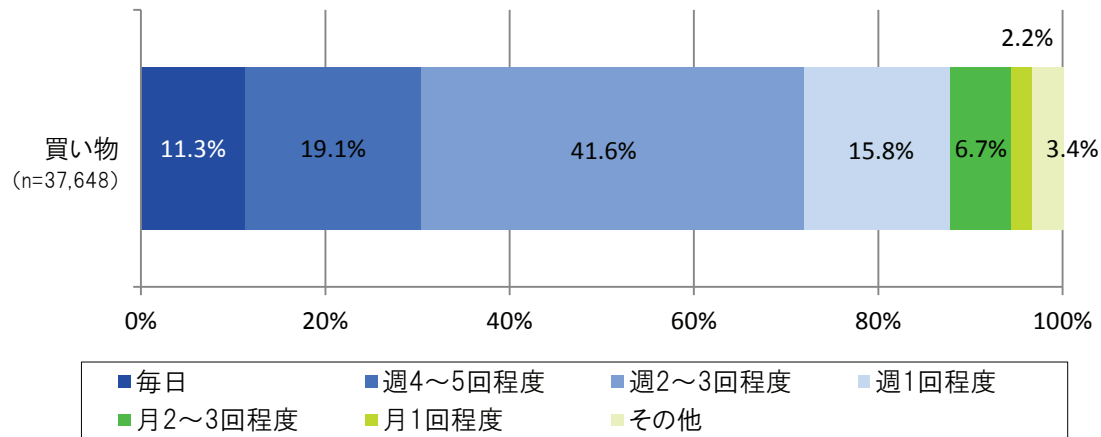


図 2-30 買い物目的での高齢者の外出頻度

（資料：高齢者ニーズ調査（平成 25 年度））

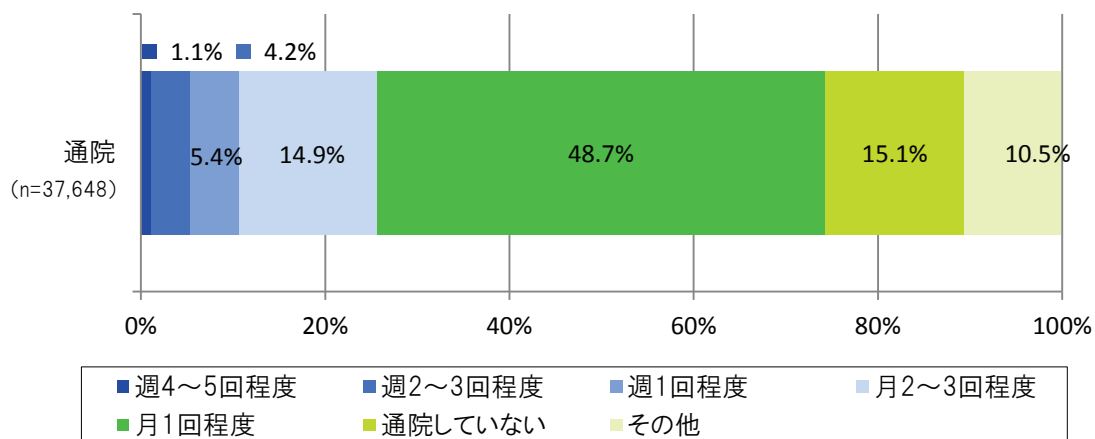


図 2-31 通院目的での高齢者の外出頻度

（資料：高齢者ニーズ調査（平成 25 年度））



#### (4) 主要地点の道路交通量、混雑度

自動車交通量の調査結果によると、市内の道路の交通量は、国道6号や国道349号などの主要な幹線道路で多くなっています。過去5年間の変化を見ると、市内の多くの地点で交通量が増加しています。

自動車交通量の増加に伴い、道路混雑も高まることで、路線バスの定時性が低下することが懸念されます。

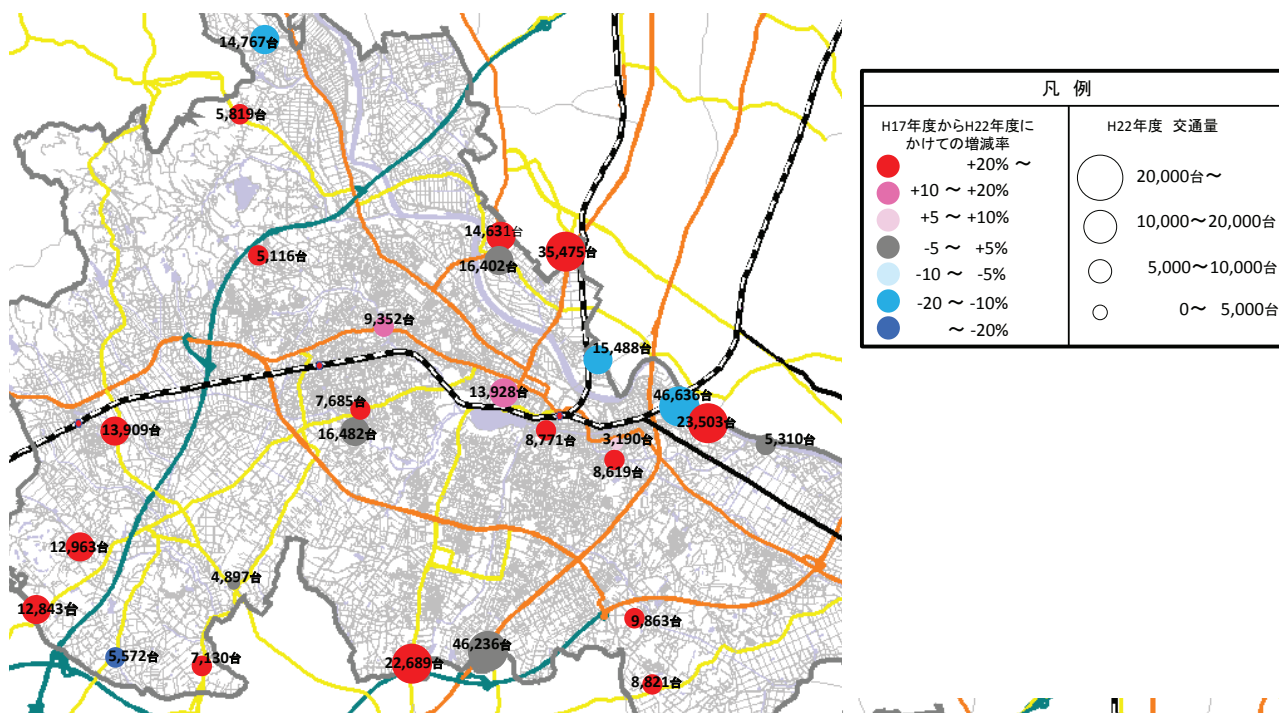


図 2-32 主要地点の道路交通量  
(資料：道路交通センサス (平成 22 年度))

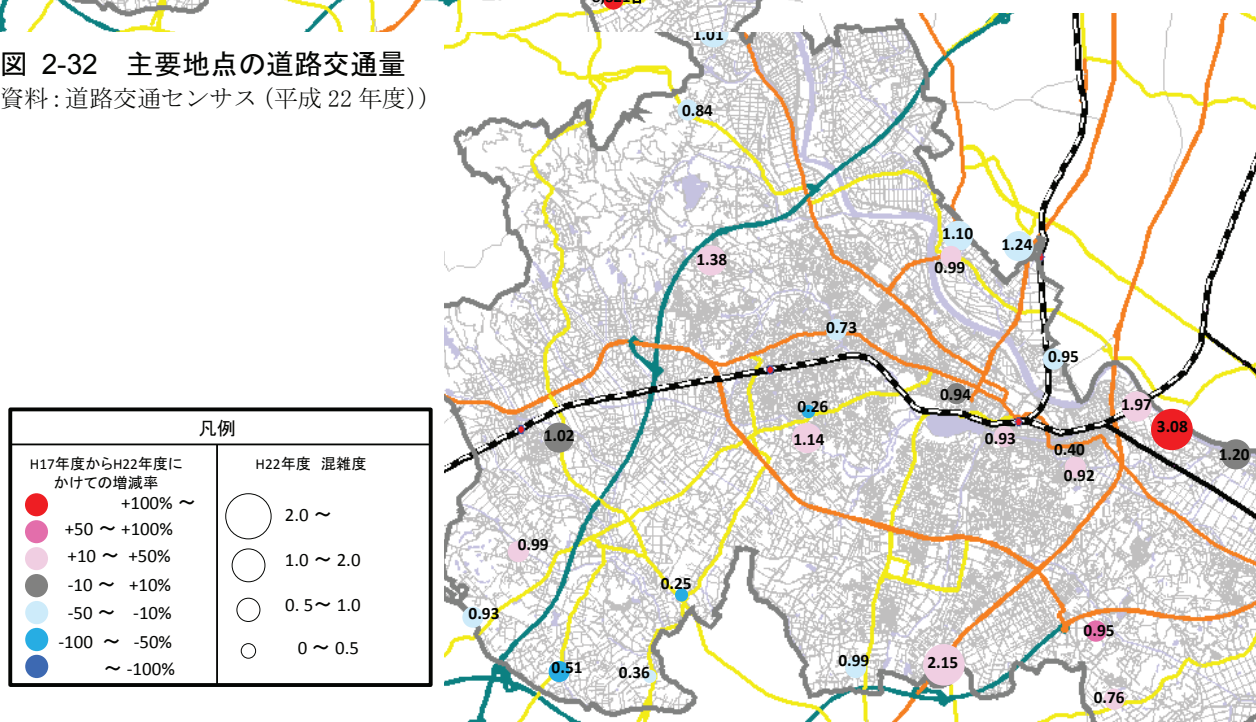


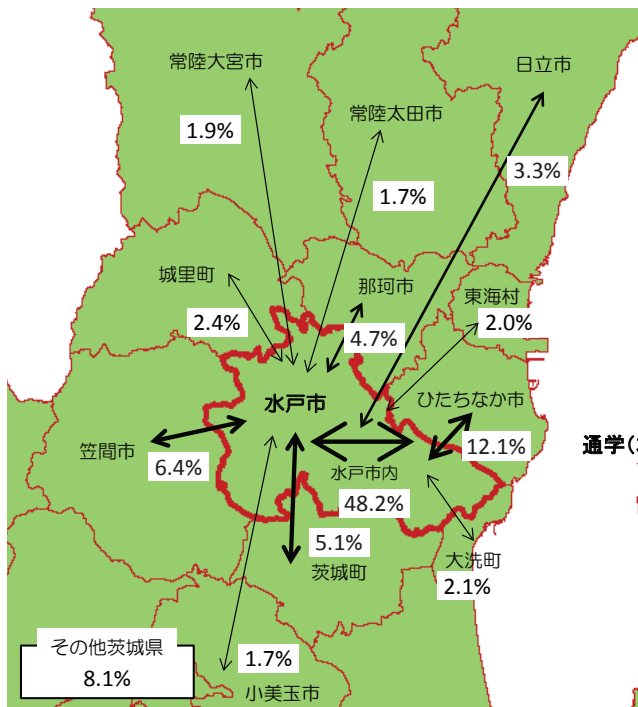
図 2-33 主要地点の混雑状況  
(資料：道路交通センサス (平成 22 年度))

## 2-4 市外との都市活動・交通活動の現状

## (1) 近隣市町村と本市の通勤・通学活動

本市を目的地とする通勤・通学活動と本市から県内市町村を目的地とする通勤・通学活動を合計し、市町村ごとに活動状況の割合を算出すると下図のとおりとなります。本市内部のみで移動が完結する活動は、通勤・通学とも半数以下となっており、近隣市町村との公共交通ネットワークを確保することも重要であることが分かります。

通勤(本市を発着点とする通勤者数の合計(15歳以上):157,383人)



通学(本市を発着点とする通学者数の合計(15歳以上):25,158人)

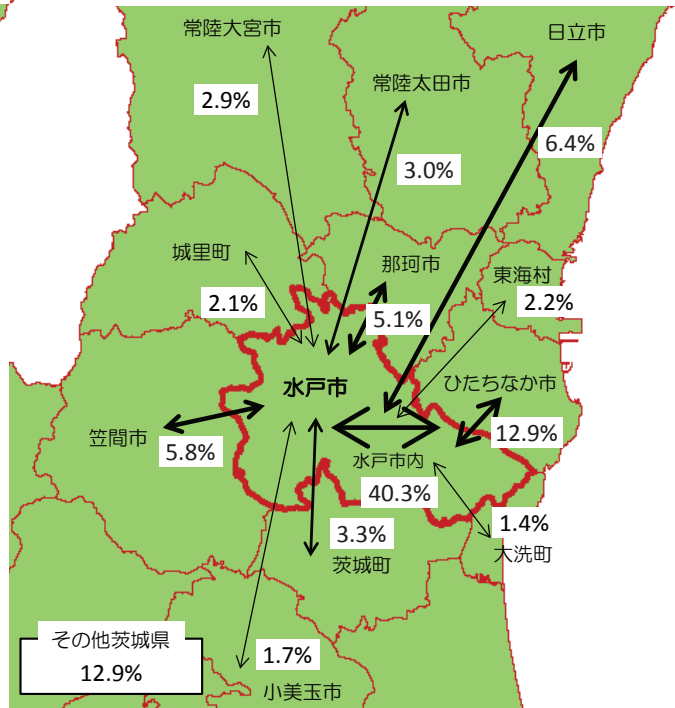


図 2-34 市内・市外との移動状況

(資料：国勢調査(平成22年度))

## (2) 市内居住者の市外への活動状況

市内居住者の活動は、通勤・通学では、34 パーセントが市外となっています。買い物や通院目的での活動についても約 16 パーセントが市外となっています。

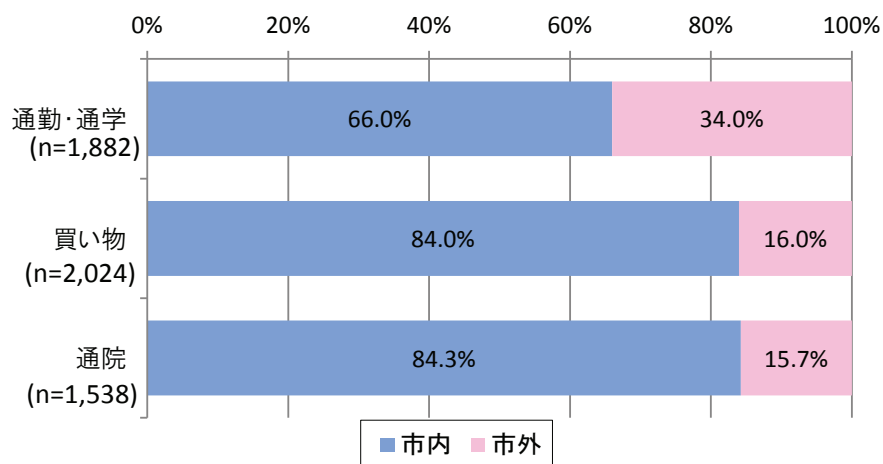


図 2-35 市内居住者の目的別の活動状況

(資料：バス交通実態調査 (平成 22 年度))

## (3) 観光行動

本市を訪れる観光客は、茨城県内の居住者 (約 38 パーセント) が最も多く、次に東京都 (約 13 パーセント) となっています。また、関東地方及び福島県以外のその他の地域からの来訪者も約 29 パーセントを占めています。来訪者の 60 パーセント以上が自動車を使つての訪問となっています。

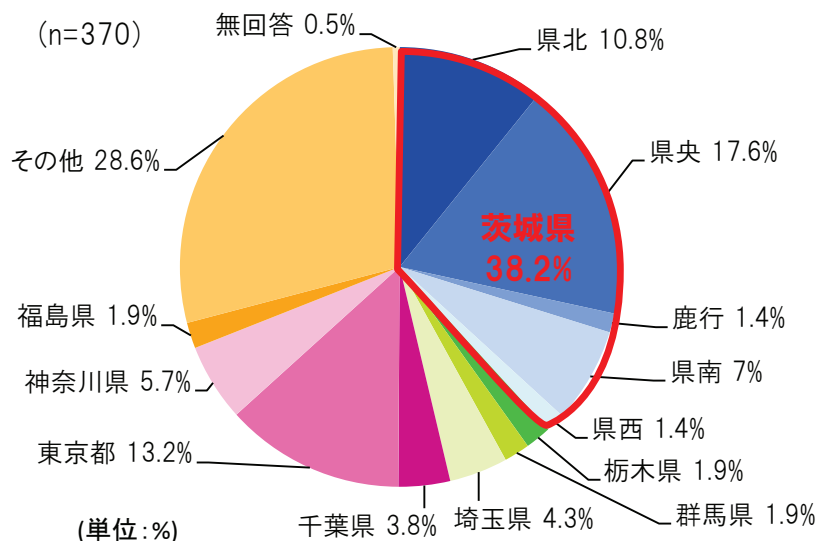


図 2-36 本市を訪れる観光客の居住地分布

(資料：水戸市観光基本計画基礎調査 (平成 25 年度))

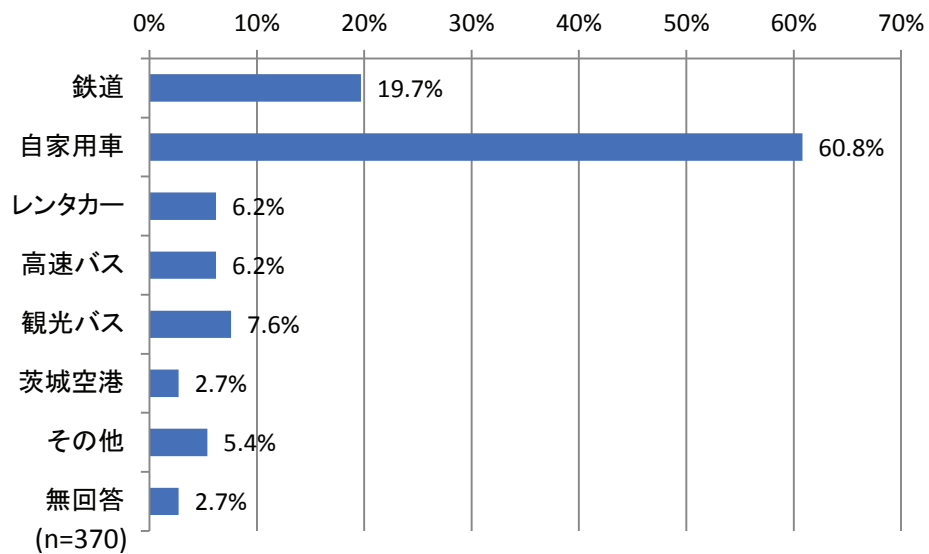


図 2-37 本市を訪れる観光客の利用交通手段

(資料：水戸市観光基本計画基礎調査（平成 25 年度）)

また、本市を訪れる観光客は、日帰りが 43.3 パーセントと最も多くなっており、宿泊滞在型観光への転換を図っていく必要があります。

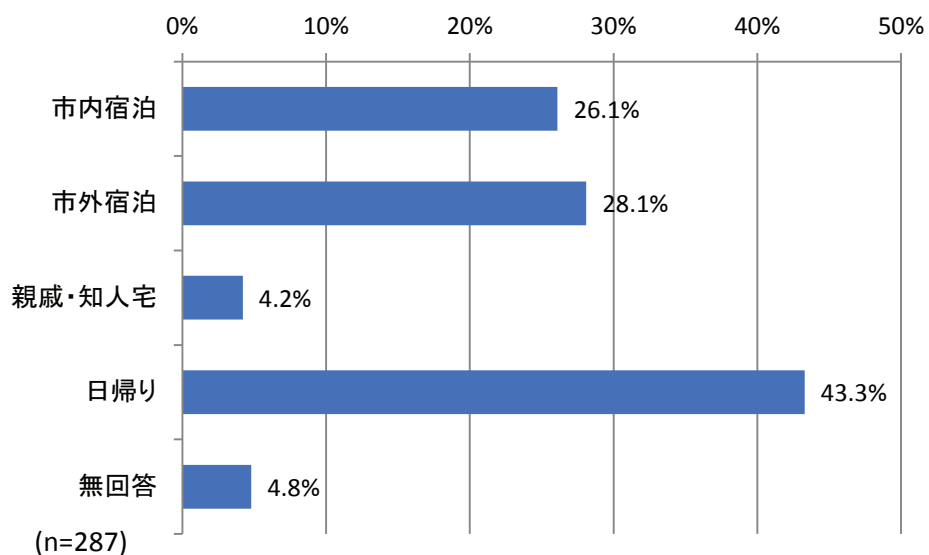


図 2-38 本市を訪れる観光客の宿泊行程の有無

(資料：水戸市観光基本計画基礎調査（平成 25 年度）)

## 2-5 公共交通の利用状況等

### (1) 鉄道の状況

#### ① ネットワークの状況

J R 常磐線、水戸線、水郡線によって、東京、栃木、福島方面などへの広域ネットワークが形成されています。また、水戸駅から大洗、鹿嶋方面を結ぶ鹿島臨海鉄道大洗鹿島線が整備されています。

各線のターミナル駅である水戸駅をはじめ、J R 常磐線及び水戸線の赤塚駅及び内原駅、大洗鹿島線の東水戸駅及び常澄駅の計 5 つの駅があり、水戸の梅まつり開催期間中の土日、祝日には、赤塚駅と水戸駅の間に偕楽園臨時駅が開設されます。

J R 常磐線及び水戸線は、市域のほぼ中央部を東西に横断しており、水戸駅周辺に都市機能が集積していることから、主に通勤・通学に利用されていますが、本市居住者の通勤・通学活動の 70 パーセント近くが自動車（18 ページ 図 2-16 参照）であることから、主に市域を跨ぐ広域移動で利用されていると考えられます。

#### ② 運行本数

J R 水戸駅では、東京方面への上りピーク時に 8 本／時（水戸線含む。）、その他の時間帯で 4 本／時程度、いわき方面への下りピーク時に 7 本／時（水戸線含む。）、その他の時間帯で 3 本／時程度運行しており、一定のサービスレベルが確保されています。

その一方で、J R 水郡線や鹿島臨海鉄道大洗鹿島線は、上下線ともピーク時に 3 本／時、その他の時間帯では 1 ～ 2 本／時程度の運行となっています。

（平成 27 年 10 月現在）

駅名	J R 常磐線		J R 水戸線		J R 水郡線		鹿島臨海鉄道大洗鹿島線	
	上り (東京方面)	下り (いわき方面)	上り (小山方面)	下り (いわき方面)	上り (水戸着)	下り (水戸発)	上り (水戸着)	下り (水戸発)
水戸駅	79 (うち特急 35)	102 (うち特急 35)	15	9	28	27	36	36
赤塚駅	48 (うち特急 4)	48 (うち特急 4)	15	14	—	—	—	—
内原駅	44	44	15	14	—	—	—	—
東水戸駅	—	—	—	—	—	—	36	36
常澄駅	—	—	—	—	—	—	36	36

表 2-2 市内各駅運行本数

（資料：東日本旅客鉄道㈱、鹿島臨海鉄道㈱ホームページ）



## ③ 駅別乗客数の推移

駅別の乗客数は、JR水戸駅では10年前と同水準ですが、赤塚駅、内原駅では、増加傾向にあります。

一方で、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線は、本市にある3駅ともに減少傾向となっており、また、同線では、施設や車両の老朽化が進んでいることから、本市では、国・県・沿線自治体と協調して、当面の設備投資に係る支援を行うこととしています。

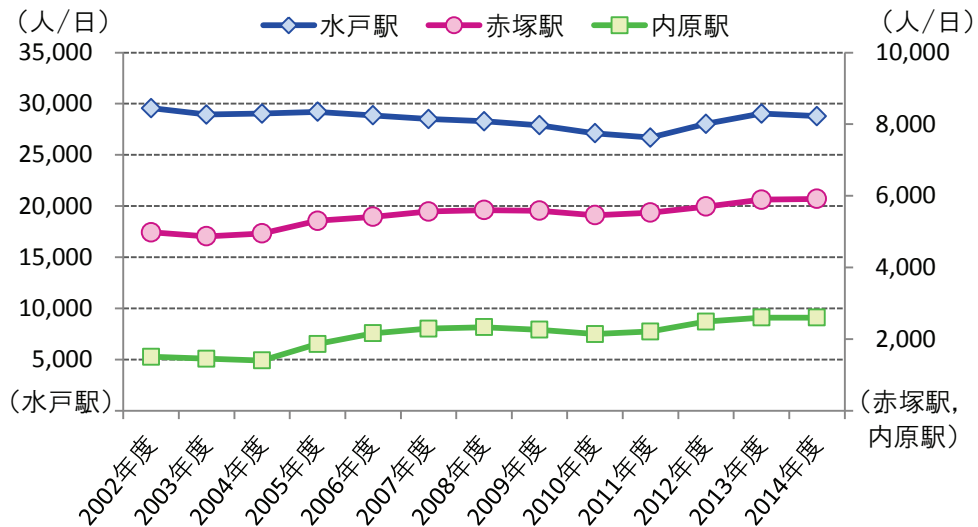


図 2-39 JR東日本旅客鉄道各駅の乗客数の推移

(資料：水戸市統計年報)

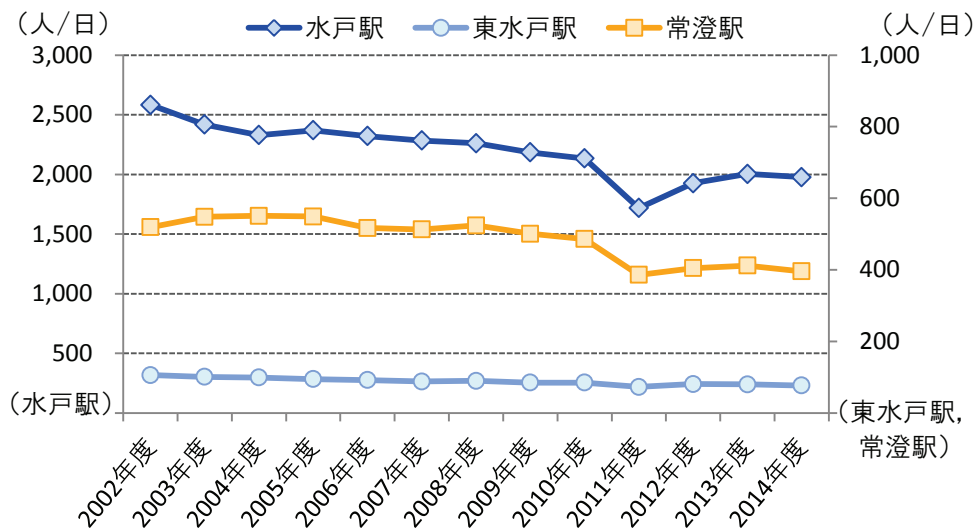


図 2-40 鹿島臨海鉄道各駅の乗客数の推移

(資料：水戸市統計年報)

## (2) 路線バスの状況

### ① 路線バスネットワークの状況

バス事業者 4 社により，JR 水戸駅を中心として放射状にネットワークが形成されています。公共施設や学校等の教育施設，病院等の医療施設の周辺に路線が設定されており，市郊外部や近隣市町村を結んでいます。

中心市街地の水戸駅から大工町交差点までの国道 50 号では，1 日に約 1,800 本の路線バスが運行しており，市内交通の大動脈となっている一方で，中心市街地以外の拠点間を結ぶ路線バスの運行本数は少ない状態となっています。



図 2-41 バス路線運行本数

(資料：バス交通実態調査（平成 22 年度）)

### ② 運行系統及び路線延長

市内の運行系統は，平成 27 年 3 月 31 日現在で 207 系統あり，年により多少の増減はあるものの，近年はほぼ同水準で推移しています。207 系統のうち，57.5 パーセントの 119 系統が市内のみを運行しており，42.5 パーセントの 88 系統が複数市町村を運行しています。

路線延長は，平成 27 年 3 月 31 日現在で 298.90 キロメートルであり，近年はほぼ同水準で推移しています。

(各年3月31日現在)

事業者名	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
茨城交通	149 系統 185.00 km	148 系統 188.00 km	155 系統 192.00 km	148 系統 190.00 km	147 系統 200.00 km
関東鉄道	53 系統 73.60 km	48 系統 68.50 km	48 系統 68.50 km	45 系統 63.90 km	47 系統 63.90 km
関鉄グリーンバス	11 系統 20.00 km	10 系統 20.00 km	10 系統 20.00 km	10 系統 20.00 km	10 系統 20.00 km
ジェイアールバス 関東	5 系統 15.00 km	3 系統 15.00 km	3 系統 15.00 km	3 系統 15.00 km	3 系統 15.00 km
合 計	218 系統 293.60 km	209 系統 291.50 km	216 系統 295.50 km	206 系統 288.90 km	207 系統 298.90 km

表 2-3 運行系統数と路線延長

(資料：水戸市調査)

## ③ 利用者数の推移

1日当たりの利用者数は、2014（平成26）年度において29,656人であり、近年はほぼ同水準で推移しています。

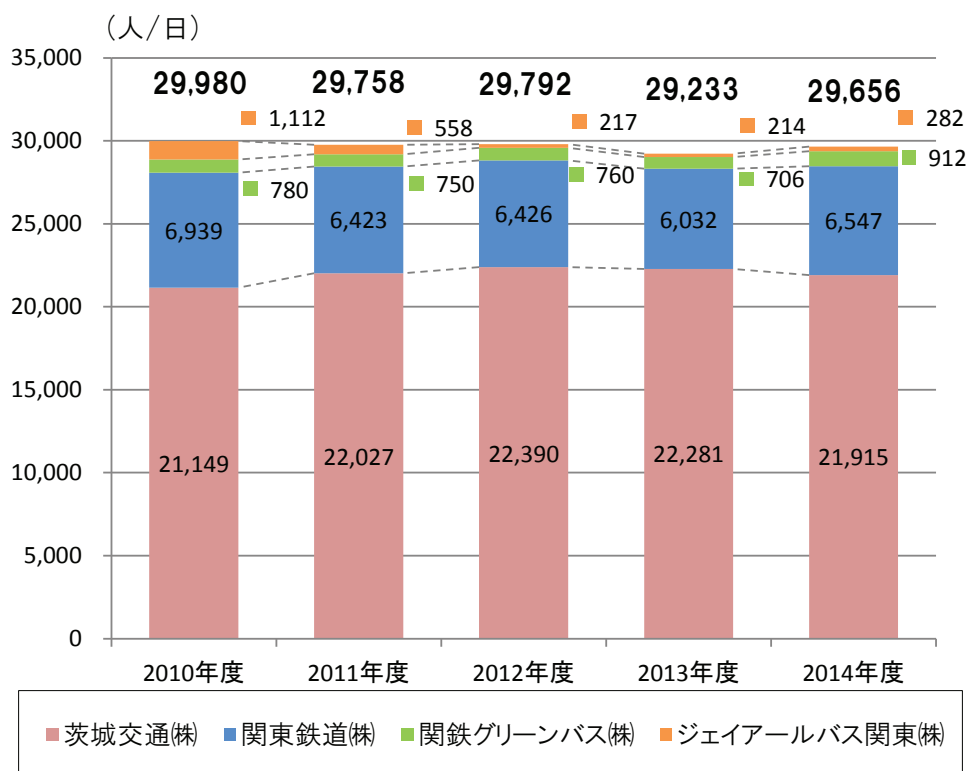


図 2-42 路線バス利用者数

(資料：水戸市調査)

#### ④ 路線バスの収支状況

市内を運行するバス事業者4社の2014（平成26）年度の1年間での系統別運行状況のデータをもとに、路線バスの収支状況を推計すると、平均乗車密度が高い系統は、収支率が高くなる傾向が見てとれます。

その一方で、赤字路線（収支率が100パーセント以下）となるのは、平均乗車密度が5人未満の系統で発生する傾向があることが分かります。

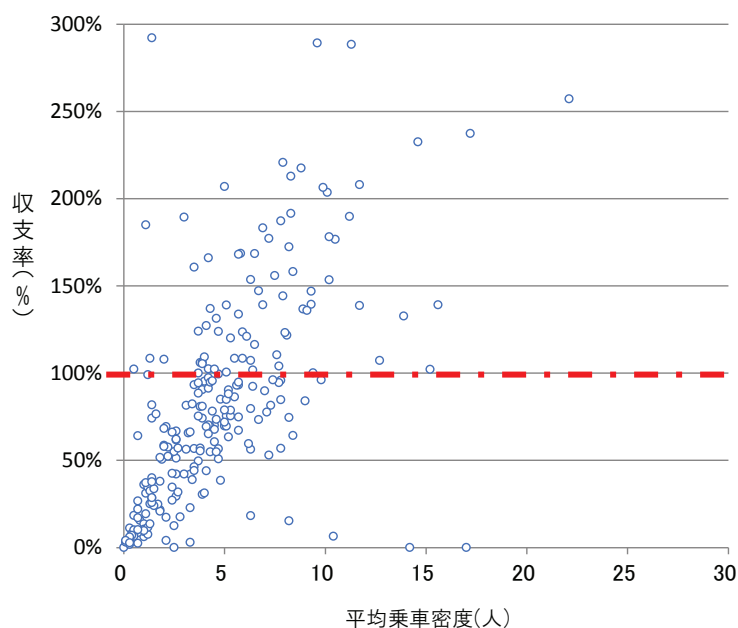


図 2-43 平均乗車密度と収支率※の関係

（資料：バス事業者提供データ）

※収支率は、（年間運行収入）÷（年間運行経費）により試算した。

年間運行収入は事業者提供データを利用し、年間運行経費は運行1kmあたりの運行経費を300円と仮定し、下式により算出した。なお、運行回数は片道を1回としている。

$$（年間運行経費）＝ 経路距離（km）× 運行回数（回）× 300（円/km）× 365（日）$$

## ⑤ 人口動向と路線バスの利用状況

1日当たりの路線バスの利用者数は、一時期減少傾向にあったものの、その後持ち直し、近年では2006（平成18）年度と同水準で推移しています。

本市の人口は、ここ数年をピークに減少局面に入ると予測されており、路線バスの利用者も次第に減少することが懸念されます。

こうした状況の下で、バス路線を維持していくためには、国、県及び市の補助金を活用することも考えられますが、国や自治体の財政力も低下していくことが予測されるため、補助金を中心とした従来の支援制度は、持続が困難であると言えます。

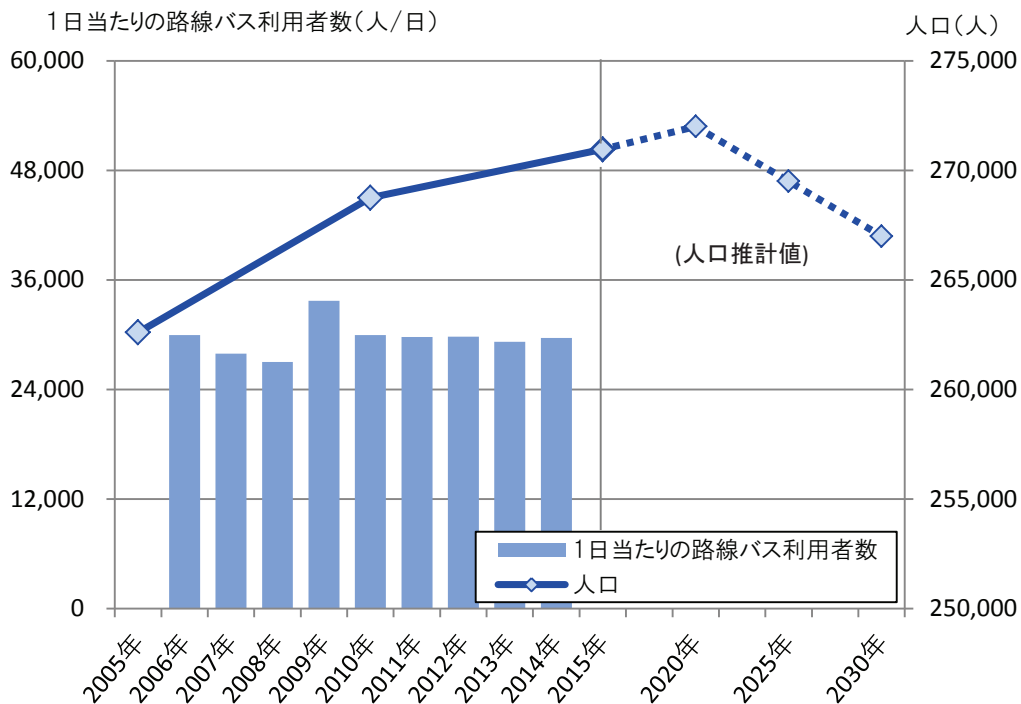


図 2-44 人口動向と路線バスの利用状況

(資料：水戸市人口ビジョン，水戸市調査)



### (3) 交通施設の整備状況

J Rの鉄道駅を中心に駅前広場や駐車場，自転車駐車場が整備されています。水戸駅の北口・南口，赤塚駅の北口・南口，内原駅の北口には駅前広場にバスロータリーが整備されています。

自転車駐車場は，水戸駅と赤塚駅で整備が充実しており，高校生を中心に2次交通として自転車が利用されています。

また，内原駅では，橋上駅舎や自由通路，駅南口広場の整備が予定されており，交通結節点の機能強化が期待されます。

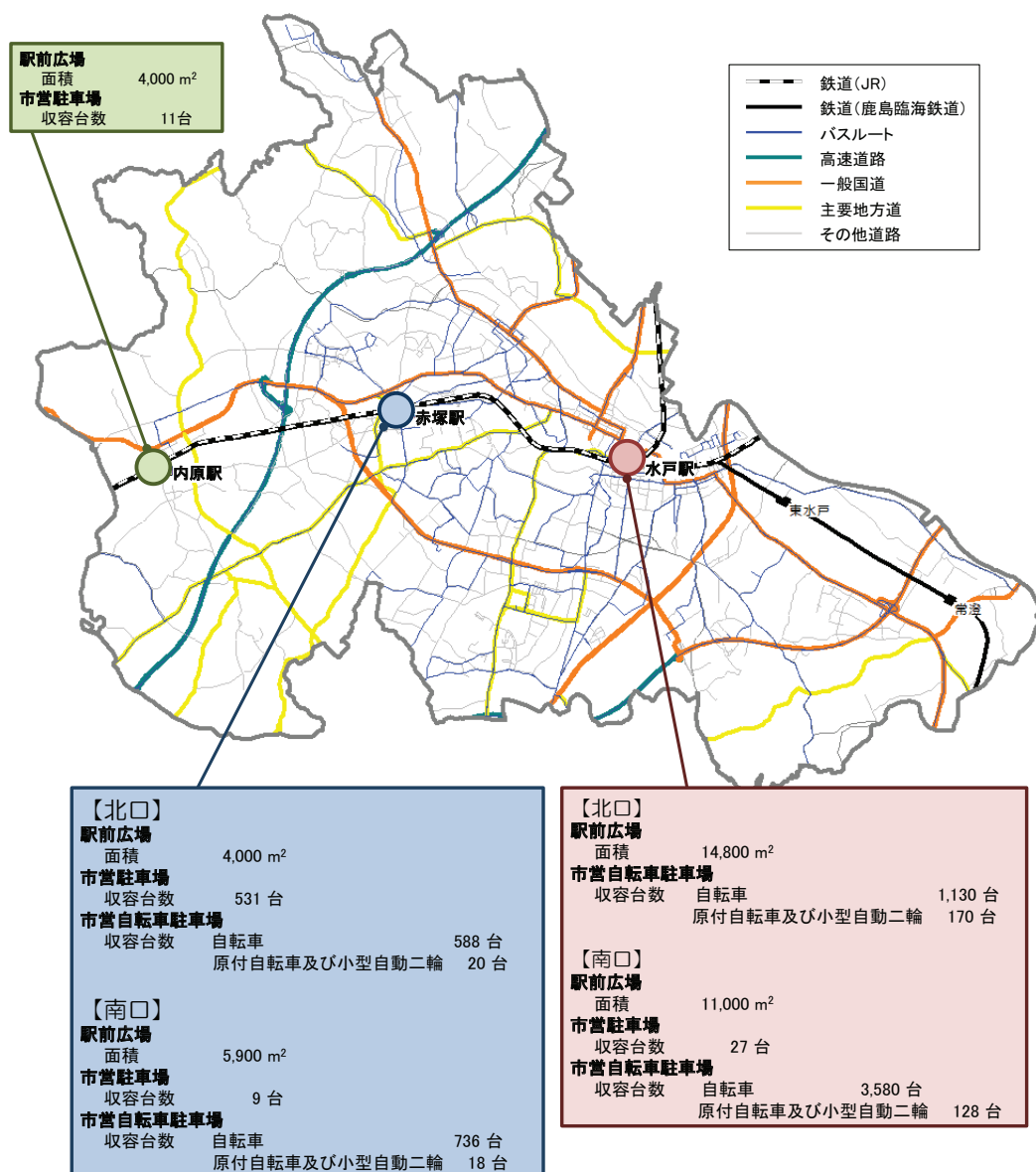


図 2-45 交通ネットワーク，交通施設の整備状況

(資料：都市計画現況調査(平成25年)，水戸市ホームページ)

## (4) タクシーの状況

タクシー事業者 23 社により、ドア・ツー・ドアの個別輸送が提供され、市民の移動を支える交通手段となっています。市内各地に事業所が点在しており、車両数は合計 425 台となっています。

単位：台

事業者名	所在地	車両数	事業者名	所在地	車両数
(有)赤塚タクシー	赤塚1丁目	14	(株)千波タクシー	城南2丁目	23
グリーン交通グループ	浜田町	92	(有)台町タクシー	元台町	7
石川タクシー(有)	浜田町	(8)	常磐交通(有)	南町3丁目	13
(有)CSKグリーンタクシー	浜田町	(26)	観光第一交通(株)	石川1丁目	35
(有)グリーン交通茨城	浜田町	(25)	(有)平須タクシー	平須町	10
(有)Sun観光シンヤ	浜田町	(24)	茨城第一交通(株) 水戸営業所	見川1丁目	21
(有)双葉タクシー	浜田町	(9)	平和タクシー(有)	酒門町	5
茨城オート(株) 泉町営業所	泉町3丁目	39	水戸交通(有)	千波町	8
関鉄水戸タクシー(株)	城南2丁目	21	(有)吉田タクシー	元吉田町	6
泉町営業所	泉町2丁目	22	NK観光(有)	見川5丁目	31
栄タクシー(有)	栄町1丁目	6	(有)内原タクシー	内原町	4
新星自動車(株) 水戸営業所	城南2丁目	42	(有)久保田タクシー	杉崎町	6
(株)第一常陽タクシー	洗井町	17	合計 23社		425
駅前営業所	宮町2丁目	3			

表 2-4 配置車両数

(資料：水戸市調査)

※茨城県ハイヤー・タクシー協会水戸県央支部水戸部会に加盟する事業者  
(平成 27 年 3 月 31 日現在) のうち水戸市内の事業者のみ掲載

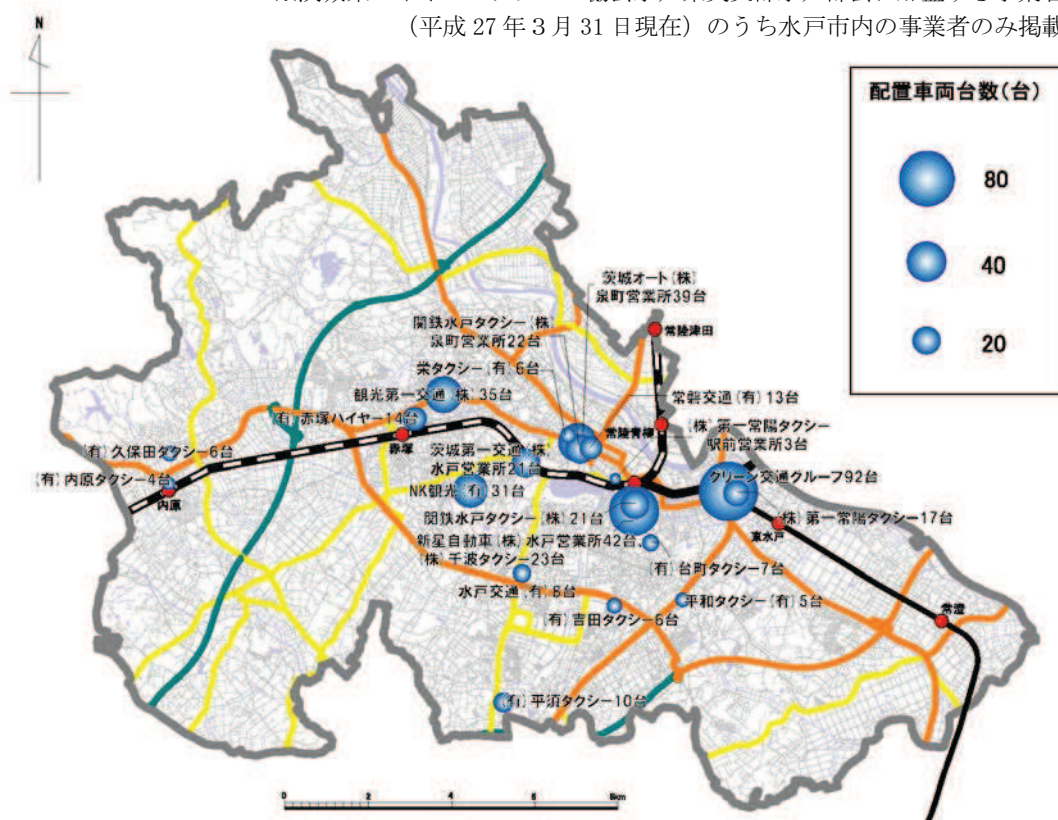


図 2-46 市内タクシー事業所の位置と配置車両台数

(資料：水戸市調査)

## (5) 公共交通ネットワークとカバーエリアの状況

鉄道駅から半径 1,000 メートル以内、バス停留所から半径 300 メートル以内の区域を公共交通でカバーできているエリアとして、人口分布と高齢化率の状況を整理します。

### ① カバーエリアと人口分布

鉄道及び路線バスは、水戸駅周辺をはじめ、人口が集中している地域（500 メートル×500 メートル当たり 500 人以上を対象）を概ねカバーしていることが分かります。そのうち、大部分は路線バスによりカバーされており、路線バスが公共交通による市内移動の中心を担っています。

一方で、鉄道や路線バスでカバーできていないエリア（公共交通空白地区）は、市北西部などの人口が少ない地点（500 メートル×500 メートル当たり 100 人以下）に広がっています。

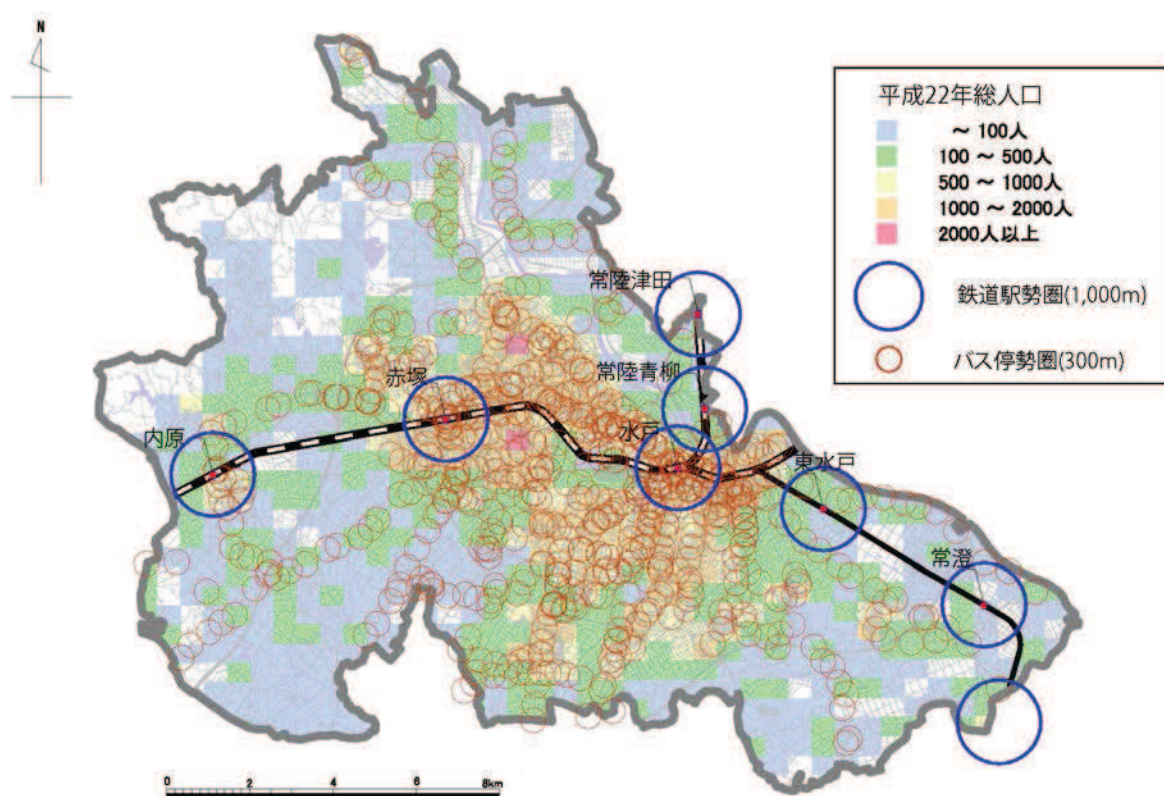


図 2-47 鉄道、路線バスカバーエリアと人口分布

(資料：国勢調査（平成 22 年度）)



## ② カバーエリアと高齢化率

公共交通空白地区のうち、市北部及び北西部では、65 歳以上の高齢者の割合（高齢化率）が人口の 50 パーセント以上となっている地点があるなど、公共交通空白地区では高齢化率が高い傾向にあることから、移動困難者の外出支援という視点からも何らかの交通手段の確保が必要です。

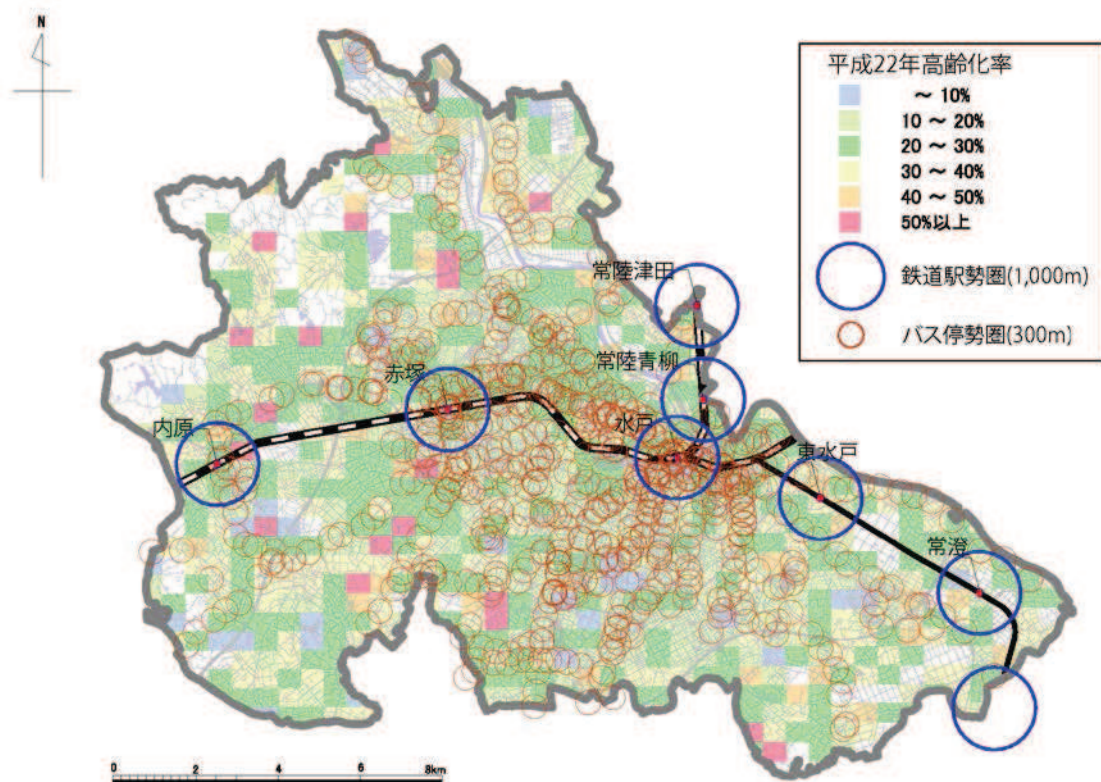


図 2-48 鉄道、路線バスカバーエリアと高齢化率

（資料：国勢調査（平成 22 年度））

## 2-6 公共交通に対するニーズ

### (1) バス利用者のニーズ

バスサービスに対する不満は、バス利用者の方がバスを利用していない人よりも高く、不満の理由としては、「運行本数が少ない」、「時間が予測できない」、「運賃が高い」などが上げられています。

これらの不満点が改善された場合、71 パーセントの人がバスを利用する回数が増えると回答しています。

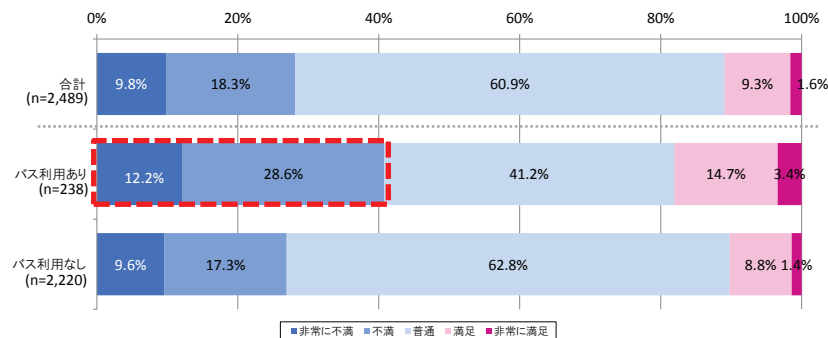


図 2-49 バスサービスに対する不満度（バス利用の有無別）

（資料：バス交通実態調査（平成 22 年度））

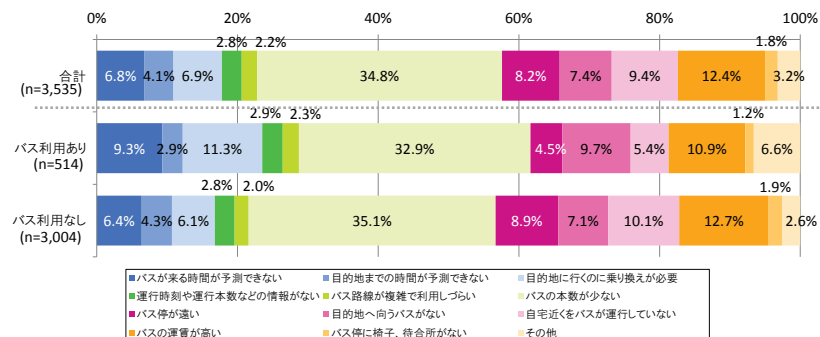


図 2-50 不満の理由（バス利用の有無別）

（資料：バス交通実態調査（平成 22 年度））

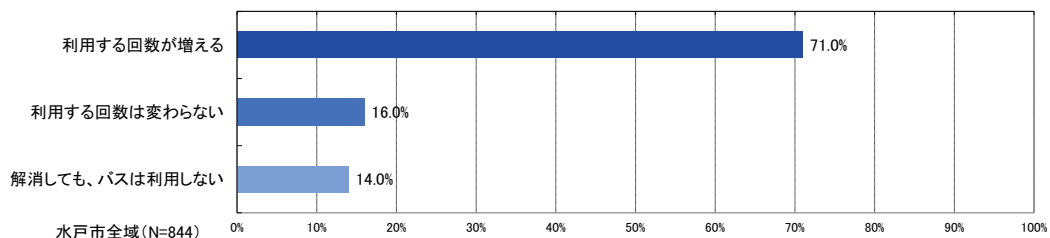


図 2-51 不満点改善後の利用の変化

（資料：バス交通実態調査（平成 22 年度））

また、バス利用者のうち、65 歳以上の高齢者の約半数は、路線バスが廃止された場合の代替手段がなく、75 歳以上の後期高齢者では、その割合がさらに大きくなっています。このような状況で路線バスが廃止されてしまうと、外出機会が大きく制限されることが懸念されます。

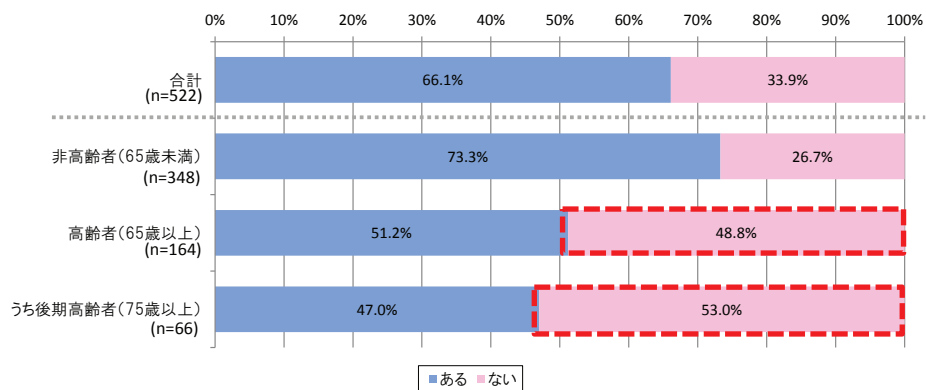


図 2-52 代替手段の有無（年齢別）

（資料：バス交通実態調査（平成 22 年度））



## (2) 地域別の路線バスに対するニーズ

路線バスのサービスに対する不満は、各地域とも総じて「バスの本数が少ない」が多くなっています。特に、公共交通空白地区ではないものの、公共交通の利用がしにくい地区が存在する第9、10 地域では、その割合が高くなっています。公共交通空白地区が存在する第8、11 地域では「自宅近くをバスが運行していない」という不満が多くなっています。

一方で、路線バスのカバーエリアにおいては、地域により多少の偏りはあるものの、「バスが来る時間が予測できない」、「目的地までの時間が予測できない」等の路線バスの定時性に関する不満、「目的地に行くのに乗換えが必要」という乗り換えに関する不満が見られます。

また、路線バスサービスが最も充実している第1地域においては、これらに加え、「運行時刻や運行本数などの情報がない」、「バス路線が複雑で利用しづらい」といった分かりにくさの改善を求める声が見られます。

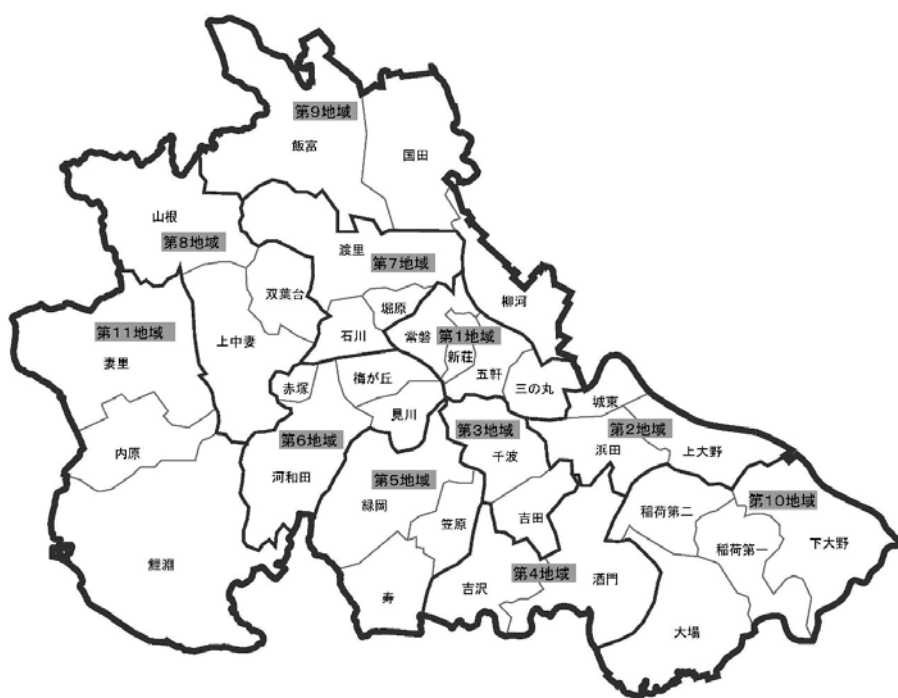


図 2-53 地域区分

(資料：バス交通実態調査（平成22年度）)

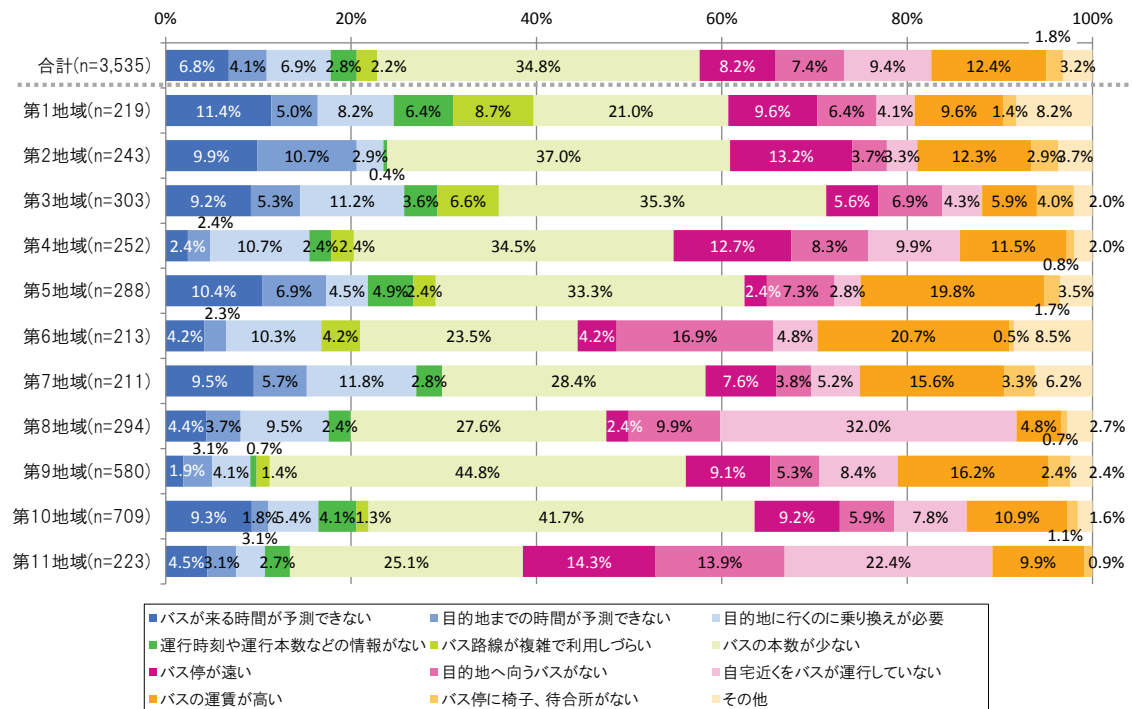


図 2-54 バスに対する不満の理由（地域別）

（資料：バス交通実態調査（平成22年度））

### (3) 高齢者のニーズ

高齢者の活動は、現在、自動車が最も多くなっていますが、今後、自動車が使えなくなった場合には、鉄道、バス、タクシーを利用したいと考えている人が多く存在します。

また、外出しやすくするための対策として、タクシーやバス料金の助成、コミュニティバスの運行を求める声が多くなっています。

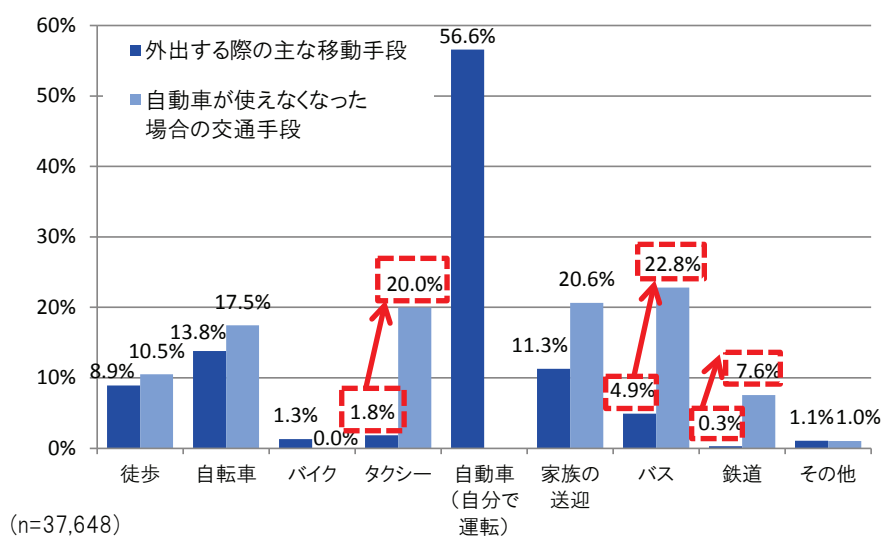


図 2-55 現在の移動手段とクルマが使えなくなった場合の交通手段

(資料：高齢者ニーズ調査 (平成 25 年度))

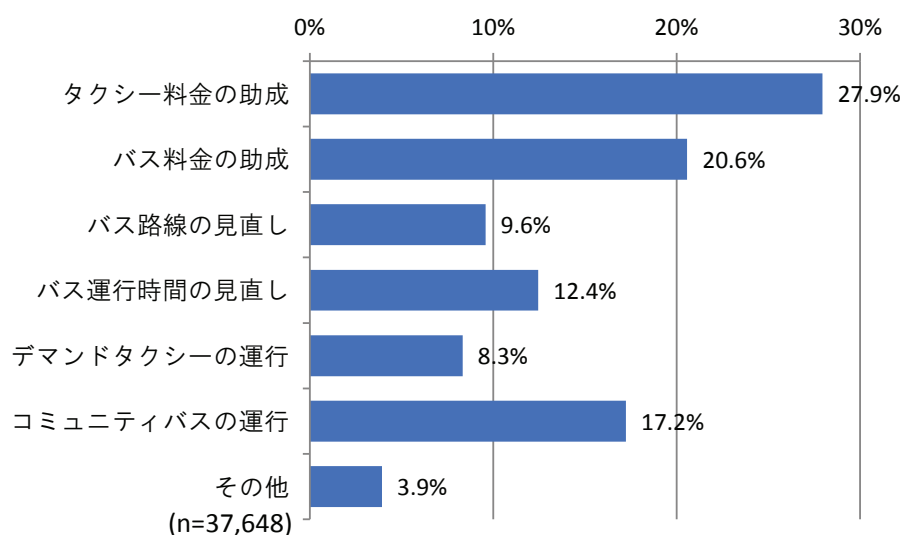


図 2-56 外出しやすくするための対策

(資料：高齢者ニーズ調査 (平成 25 年度))



図 2-57 水戸駅～大工町に集中して走る路線バス（水戸駅北口付近）

## 2-7 公共交通の課題と対応方針

### (1) 公共交通の課題

前節までの分析を踏まえ、本市の課題を以下の通り整理します。

- ☐人口の動向・・・人口は、どのように推移していくのか。
- ☐市街地の現状・・・土地利用の状況や都市機能の分布状況は、どのようになっているのか。
- ☐活動の現状・・・都市活動は、どのように行われているのか。
- ☐公共交通の利用状況等・・・公共交通の利用状況や交通施設の整備状況は、どのようになっているのか。
- ☐公共交通に対するニーズ・・・路線バス利用者は、どのようなサービスを望んでいるのか。



#### ■現状の公共交通の課題

- ☐市民から見た課題
- ☐利用者から見た課題
- ☐交通事業者から見た課題
- ☐市から見た課題

#### 市民から見た課題

- ・ 本市では、主に市域を跨ぐ広域移動に鉄道が利用されており、公共交通による市内移動の中心は路線バスが担っています。路線バスは、市民生活を支える重要な社会基盤であり、将来にわたり**持続可能な公共交通体系として構築**することが必要です。
- ・ 今後の超高齢社会の進展を見据え、公共交通空白地区等において、高齢者をはじめとする**移動困難者の交通手段を確保**することが必要です。

#### 利用者から見た課題

- ・ 路線バスサービスに対する不満が改善された場合、約 70 パーセントの人が路線バスを利用する回数が増えると回答しています。このことから、**ニーズを踏まえたバスサービスの充実**を図ることが必要です。
- ・ 路線バスに対する不満として、バスが来る時間が予測できないことが挙げられており、**定時性確保に向けた施策とともに、運行情報や所要時間等の情報を利用者に提供するシステムを導入**することが必要です。

- ・ 路線バスに対する不満として、目的地へ向かう際に乗り換えが必要であることが挙げられており、鉄道とバス、バス事業者間相互の**乗り継ぎの円滑化**を図ることが必要です。
- ・ 路線バスに対する不満として、運行時刻や運行本数などの情報がないことが挙げられており、路線バスに関する**情報の一層の充実**を図ることが必要です。

### 交通事業者から見た課題

- ・ **鉄道と路線バスを中心としたネットワークを構築**し、公共交通利用者を増やすことが必要です。
- ・ 人口減少社会を迎える中で、バスサービスを提供していくためには、利用者の活動実態に即した**効率的な運行**を実施することが必要です。

### 市から見た課題

- ・ 今後、人口減少社会を迎え、人口集中地区の面積や人口密度が縮小し、行政サービスの非効率化や、日常的なサービスの供給に支障が生じる懸念があります。このため、市街地の無秩序な拡散を抑制した**コンパクトな都市構造**を展望した都市空間の整備を支える公共交通体系の構築が必要です。
- ・ 公共交通は、高齢者の移動手段として重要な役割を担っており、**高齢者が利用しやすい環境整備**や公共交通を利用した**外出に対する支援策**について、交通事業者と連携しながら検討することが必要です。
- ・ 中心市街地の活性化のためには、現在のアクセス性の維持・確保を図るとともに、新たな人の流れを誘導するなど、中心市街地へにぎわいが循環する**まちなか交通体系を構築**することが必要です。
- ・ 公共交通を利用した本市の観光資源へのアクセスを分かりやすく表示することが必要です。また、本市への観光客は、日帰りが大半を占めており、宿泊滞在型観光への転換を図っていくためにも、観光、歴史、文化といった本市の魅力資源の**回遊性を向上**させることが必要です。
- ・ 市役所新庁舎をはじめ、新たな市民会館や東町運動公園新体育館が整備されるなど、都市核を中心とするコンパクトなまちづくりの推進により、**交通需要の増加**が見込まれることから、これらの施設への公共交通を利用したアクセスの確保が必要です。
- ・ 公共交通での移動環境の充実、利便性の向上に努めるとともに、公共交通利用に対する**価値観の変化を促す**ことで、過度な自動車利用を減らし、人と環境にやさしいまちづくりを進めることが必要です。
- ・ 本市には、様々な都市機能が集積し、市内外から、通勤・通学や買い物等に多くの人々が訪れていることから、近隣市町村を含めた広域の視点から**都市圏全体の発展**に資する公共交通体系の構築が必要です。



## (2) 課題に対応した施策の基本的な方向性

(1) で整理した公共交通の課題について、解決に向けた施策の基本的な方向性を整理します。

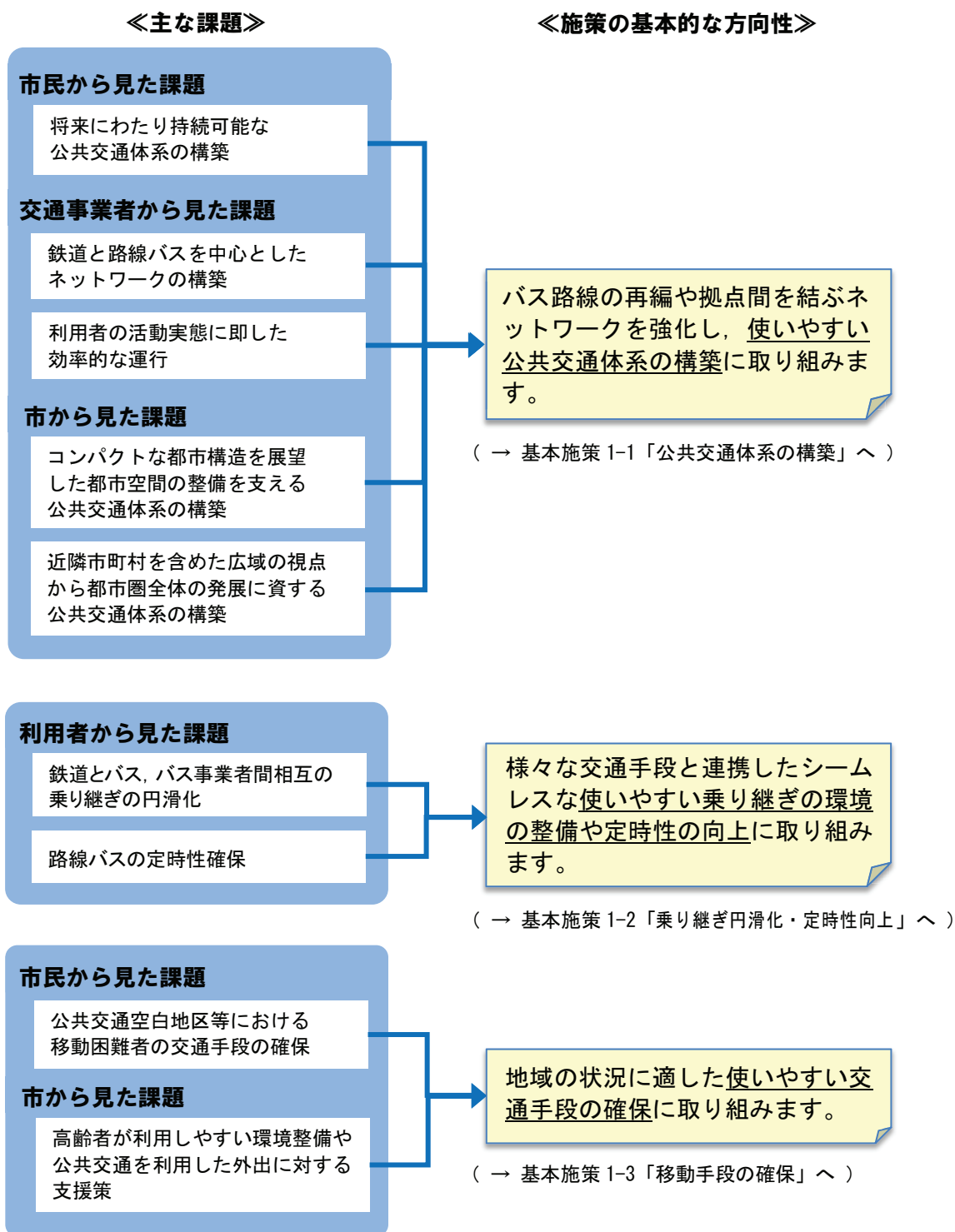


図 2-58 課題と対応方針 (その1)

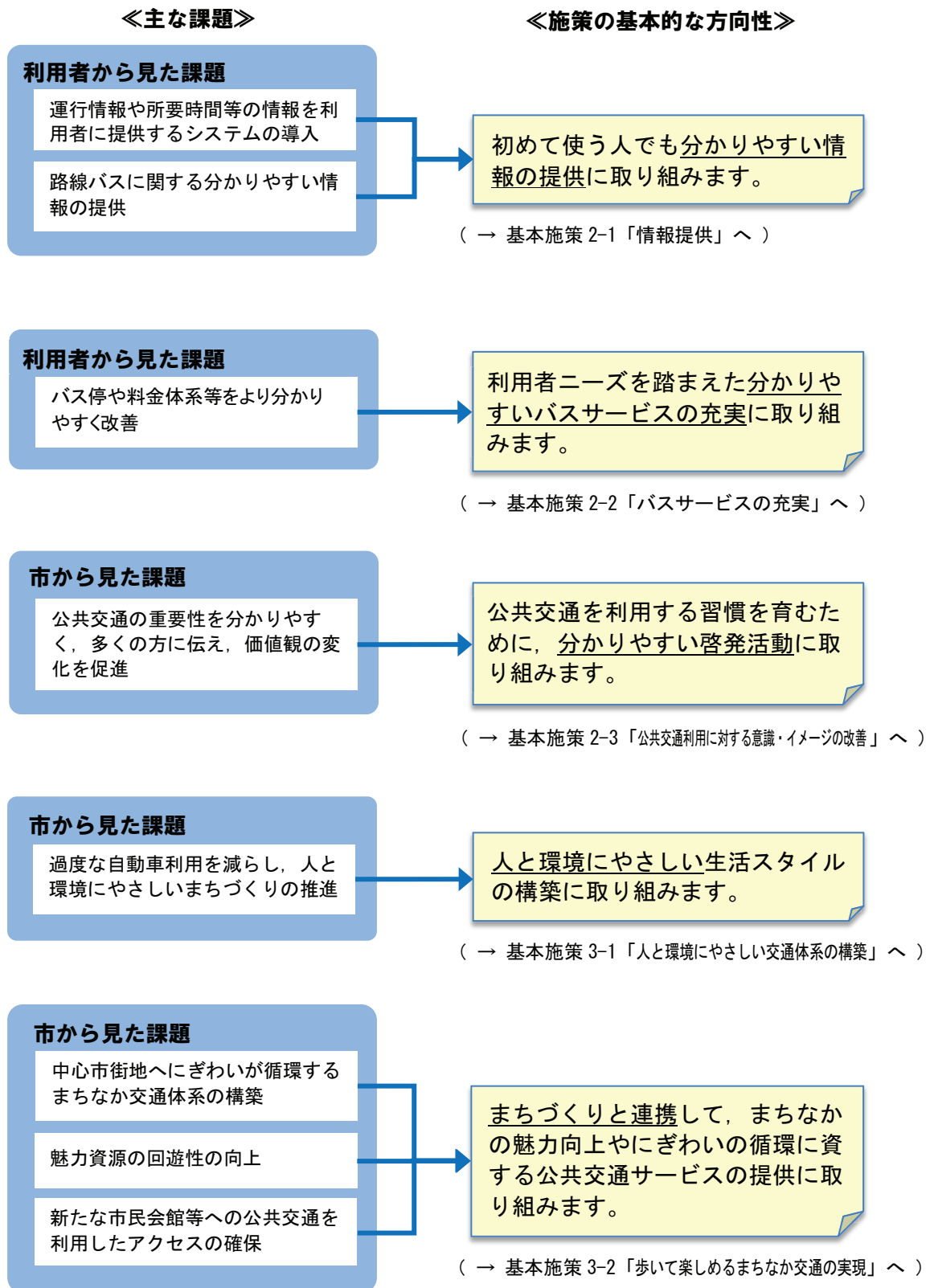


図 2-59 課題と対応方針（その2）