

水戸市地域公共交通再編実施計画

水 戸 市

目 次

1	策定の目的	1
2	実施区域	1
3	実施予定期間	1
4	再編事業の基本的方向	1
5	再編事業の概要	2
	(1) バス路線の再編	2
	(2) タクシーを活用した移動手段の確保	2
	(3) 再編事業に関連して実施する事業	2
6	バス路線の再編	4
	(1) 赤塚駅方面	8
	(2) 酒門方面	20
	(3) 千波方面	26
7	タクシーを活用した移動手段の確保	35
	(1) 国田地区	36
	(2) 大場地区	38
	(3) その他の地区	40
8	再編事業に関連して実施する事業	41
9	水戸市による支援の内容	42
10	都市機能の増進に必要な施策の立地の適正化に関する施策との連携	43
11	事業の効果	45
12	進捗管理と推進体制	46
	(1) 進捗管理	46
	(2) 推進体制	46

1 策定の目的

本市では、2016年3月に地域公共交通網形成計画として「水戸市公共交通基本計画」（以下「基本計画」という。）を策定し、「全ての人が安心して移動できる交通体系の実現」に向け、バス路線の再編をはじめとする20項目の重点施策に取り組むこととしました。

基本計画に位置付けたバス路線の再編をはじめ、この効果を高めるために実施することとした重点施策を着実に推進するため、地域公共交通再編実施計画の第1次計画（以下「実施計画」という。）を策定するものです。

2 実施区域

基本計画と同様に、市域全体を見渡した総合的な交通体系の確立を目指し、市全域を対象区域とします。

また、近隣市町村を含めた広域性の確保についても十分に勘案するものとします。

3 実施予定期間

2019年度から基本計画の最終年度である2023年度までの5年間とします。

4 再編事業の基本的方向

基本計画では、目指す将来像として、公共交通ビジョンを掲げ、市域を都市核（エリアⅠ）、都市核と連続した市街地（エリアⅡ）、主に市街化調整区域（エリアⅢ）の三つに分類し、それぞれにふさわしい交通サービスのあり方を検討することとしました。

具体的には、エリアⅠでは人と環境にやさしく、歩いて楽しむことができる環境づくりに向け、利便性と回遊性に優れた公共交通体系の構築を目指します。

エリアⅡでは、安心して生活できる住環境の形成に向け、都市核や交通結節点に便利に移動できる公共交通体系の構築を目指します。

エリアⅢでは、地域や交通事業者等と協力しながら、路線バスの維持・確保に取り組むとともに、新たな移動手段の導入を視野に入れ、日常生活に必要な交通手段の確保を目指します。

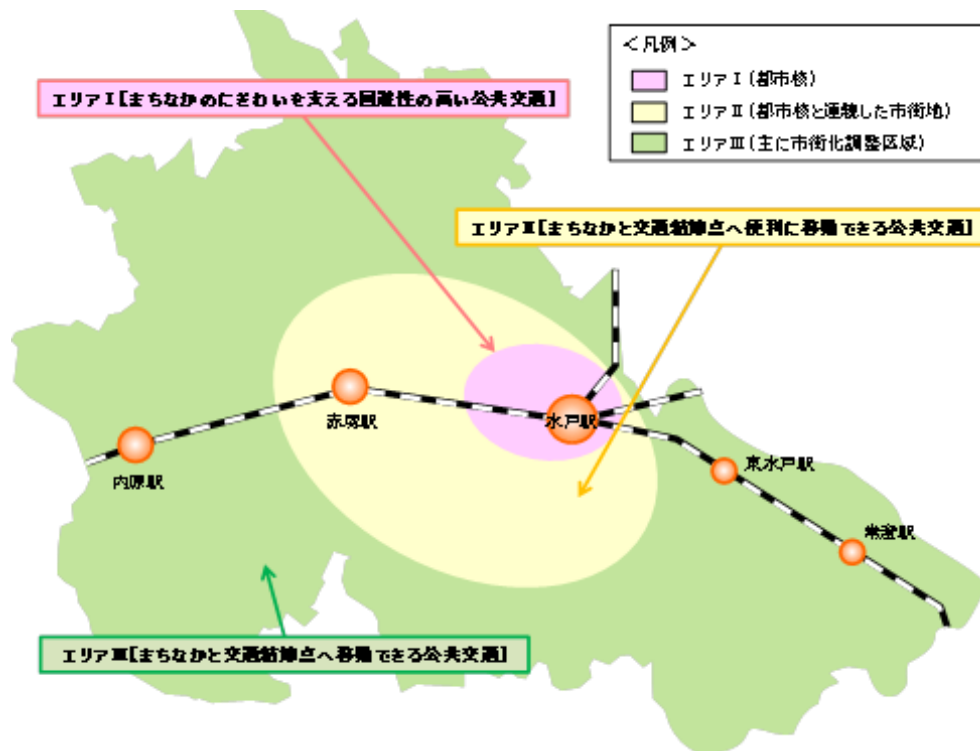


図１ 水戸市公共交通基本計画におけるエリア区分

５ 再編事業の概要

（１）バス路線の再編

第１次再編では、交通結節点の機能強化、拠点施設へのアクセス向上、市街地におけるバス利用者の創出という三つの視点から、エリアⅠ及びエリアⅡにおいて、特に高い効果を得られることが予測される実施個所を検討し、水戸市都市交通戦略会議での議論を踏まえ、赤塚駅方面、酒門方面、千波方面を対象に実施することとしました。

市内を運行するバス路線 201 系統のうち、実施計画では 45 系統を路線再編の検討対象とし、基本計画における五つの再編方針のうち、**方針１**及び**方針３**に基づき、9 系統について、路線の新設や変更を実施することとしました。

なお、これ以外の系統は、次期計画の検討対象とします。

（２）タクシーを活用した移動手段の確保

国のタクシー需要閑散時間帯割引実証実験を活用して、主にエリアⅢに該当する地区で新たな移動手段を導入し、公共交通空白地区等における住民の移動手段の確保を図ります。

地区会単位での導入を基本とし、地域が主体的に運行計画の検討や利用促進等に関与するとともに、持続可能な移動手段とするため、地区会、交通事業者、市が協働で取組みます。

（３）再編事業に関連して実施する事業

（１）及び（２）の効果を高めるため、基本計画に位置付けた重点施策の推進を図ります。

表 1 バス路線再編の方針

方針1 方面別の路線の設定

- ・水戸駅から北方面へ向かうバスは北口発，南方面へ向かうバスは南口発とするなど，路線を主要方面別に整理し，使いやすい路線バスの運行を実現します。
- ・主要な目的地を設定し，経由地がある場合は，地名を補足する等，路線図に頼らず利用できるバス路線を実現します。

方針2 「幹線・支線運行」と「直行運行」を組み合わせた路線の設定

- ・バス路線を幹線と支線に分け，幹線・支線間の円滑な乗り継ぎ環境を整備することで，各方面からの移動の負担を軽減します。ただし，速達性を優先する場合や路線の延長距離が短い場合は直行運行にします。
- ・エリアⅠ・Ⅱ内は，直行運行を基本として，通勤・通学，業務等における短い時間での移動を支えます。また，通院等に特化した路線についても，乗り継ぎに係る負荷を与えないという視点から直行運行を検討します。
- ・エリアⅠ・ⅡからエリアⅢや近隣市町村へは，幹線と支線に分けることを基本とします。幹線は鉄道やサービスレベルが高い路線バス，支線は路線バスを基本として地域に適した交通サービスとします。路線バスの運行を効率化することにより，運行本数の増加等，サービスレベルを向上させることが可能になります。また，待合所の整備や料金体系を見直すなど，円滑な乗り継ぎ環境を用意して，乗り継ぎに係る負荷の軽減を図ります。

方針3 重複・迂回を避けた路線の設定

- ・国道 50 号の水戸駅～大工町間に路線バスが集中し，団子運行が常態化している現状を見直し，接続先を各交通結節点に振り分けることで，重複の少ない路線を設定します。
- ・水戸駅北口から市南部方面に向かう路線については，南口のバスターミナルを活用するなど，迂回ルートを解消することにより，目的地までの乗車時間の短縮を図ります。

方針4 使いやすい運行間隔の設定

- ・幹線バスは，運行間隔を従来よりも高いサービスレベルとすることにより，利便性の高い路線とします。
- ・支線バスは，毎時間同じ時刻に運行するラウンドダイヤを導入するなど，使いやすい路線とします。

方針5 需要に応じたサービスレベルの設定

- ・市役所新庁舎や新たな市民会館，東町運動公園新体育館の整備等，今後，交通需要を変化させる要素を見極め，路線バスのサービスレベルを設定します。
- ・事業者単独で運行を継続することが難しい路線を抽出し，運行車両の小型化や需要規模に応じた運行頻度を設定することで運行の効率化を図ります。
- ・エリアⅢ等で公共交通を利用しにくい地域を抽出し，地域の住民と連携しながら持続可能な地域公共交通サービスを導入することで，公共交通空白地区等の解消を図ります。
- ・「⑥新たな移動手段の導入」，「⑦高齢者等に対する補助制度の充実」と併せて検討します。

6 バス路線の再編

表2 再編を実施する系統一覧

区分	事業者	内 容	実施年度	
			2019 (H31)	2020
新規	茨交	【赤塚駅①】 赤塚駅北口～幹線市道36号線～茨大前系統の新設	○	
変更	茨交	【赤塚駅②】 河和田団地～赤塚駅北口～水戸駅北口系統の赤塚駅南口経由化	○	
変更	J R	【赤塚駅③】 赤塚駅北口～常磐大～水戸駅北口系統の赤塚駅南口発着化	○	
新規	関鉄	【酒門①】 けやき台団地・水戸駅南口線の新設	○	
変更	茨交	【酒門②】 浜田営業所～柳町中央～水戸駅南口系統の市役所新庁舎経由化		○
変更	関鉄	【千波①】 県庁シャトルバスの昼間時間帯各停化	○	
変更	関鉄	【千波②A】 払沢・本郷循環線昼間時間帯の水戸駅南口発着化	○	
		【千波②B】 払沢・本郷循環線昼間時間帯の水戸駅南口発着化及び市役所新庁舎経由化		○
変更	調整中	【千波③】 払沢・本郷循環線の協同病院経由化		○
変更	茨交	【千波④】 市内循環線の協同病院経由化		○

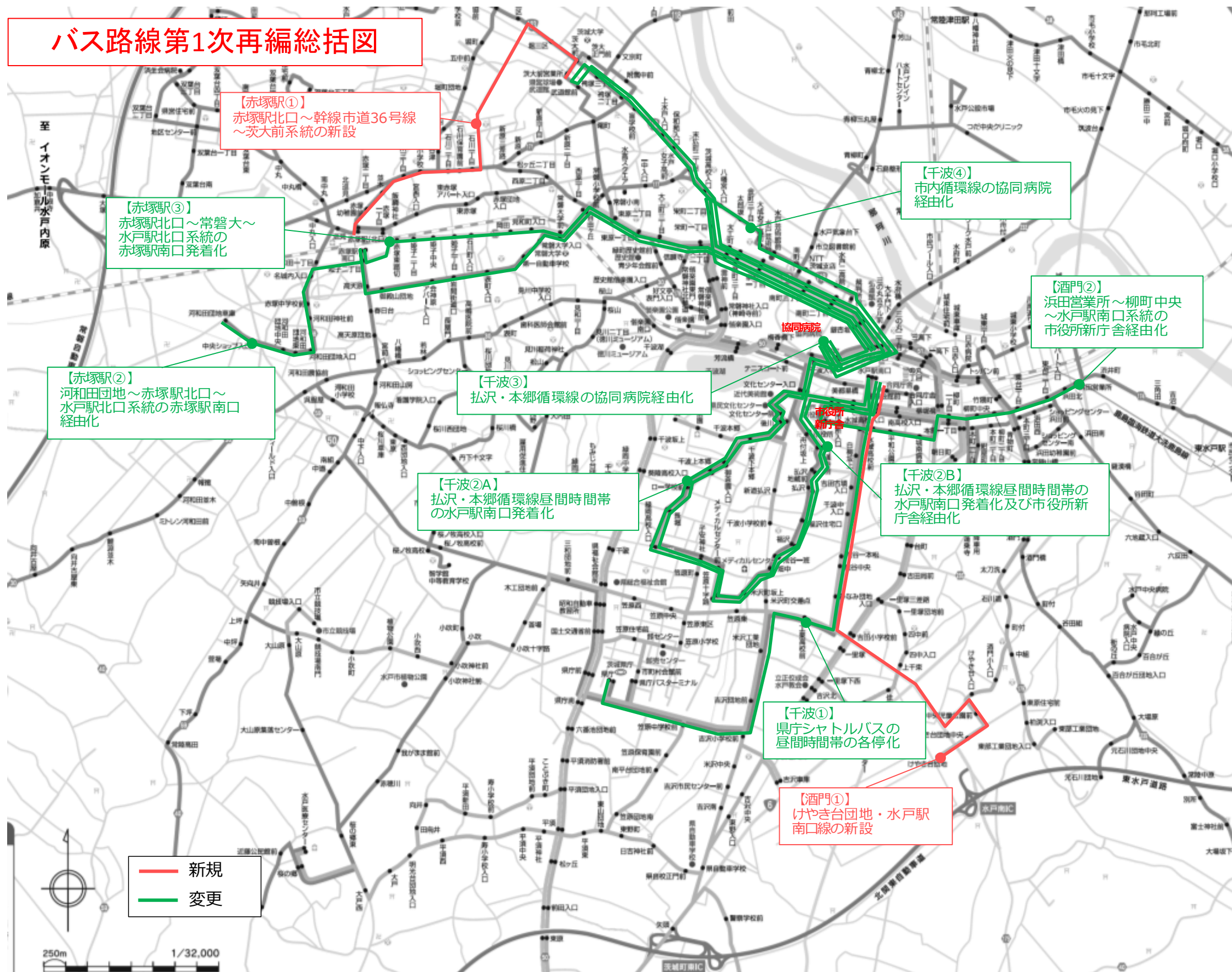


図2 再編後の路線図

■ 現行のバス路線図（全体）

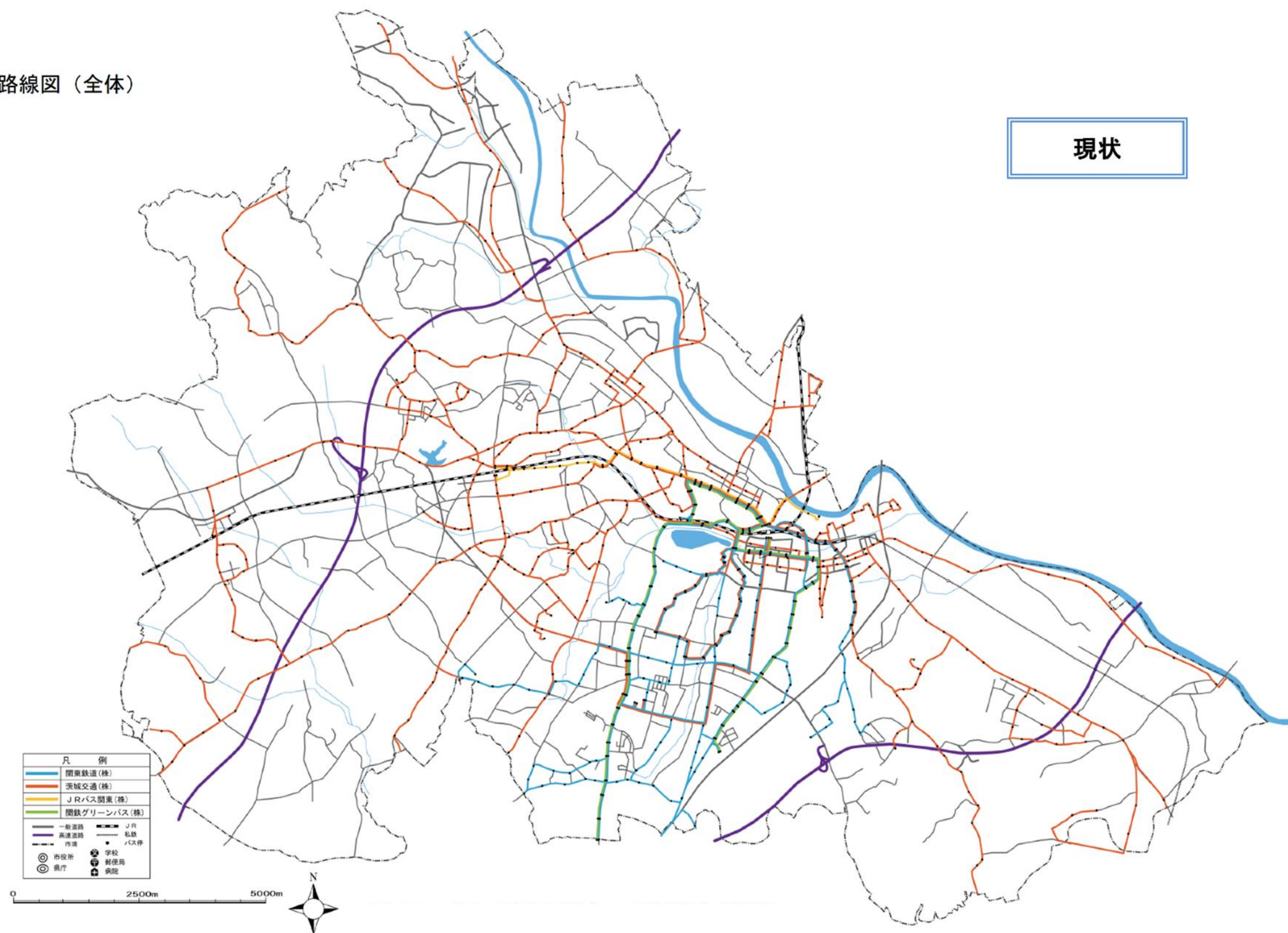


図3 再編前の路線図（2016年度時点）

(1) 赤塚駅方面

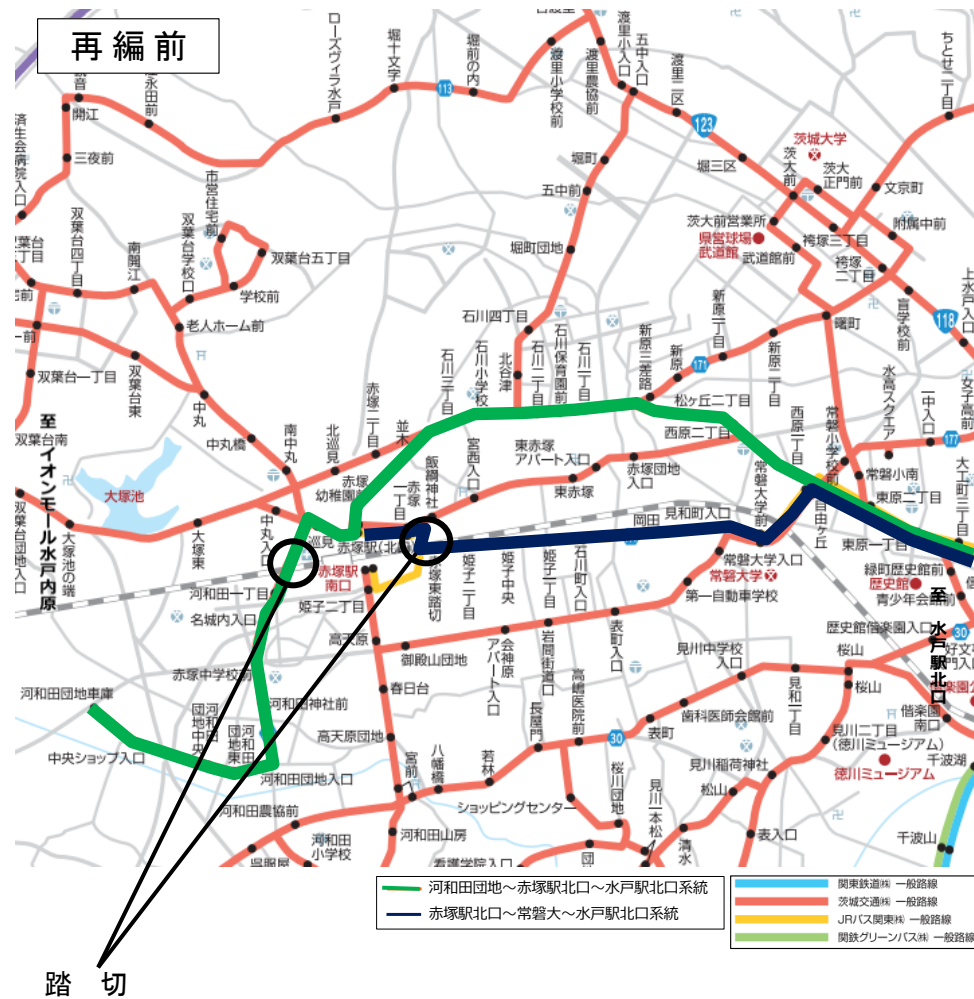


図 4 赤塚駅方面再編前の路線図

再編前の状況

- ・踏切を横断する系統があるため、走行時の安全性や通勤、通学時間帯の交通渋滞によって、定時性に課題があります。
- ・常磐大学方面行きの系統が、運行する事業者の違いにより、赤塚駅の北口と南口に発着しているものがあるため、利用者にとって分かりにくい状態です。

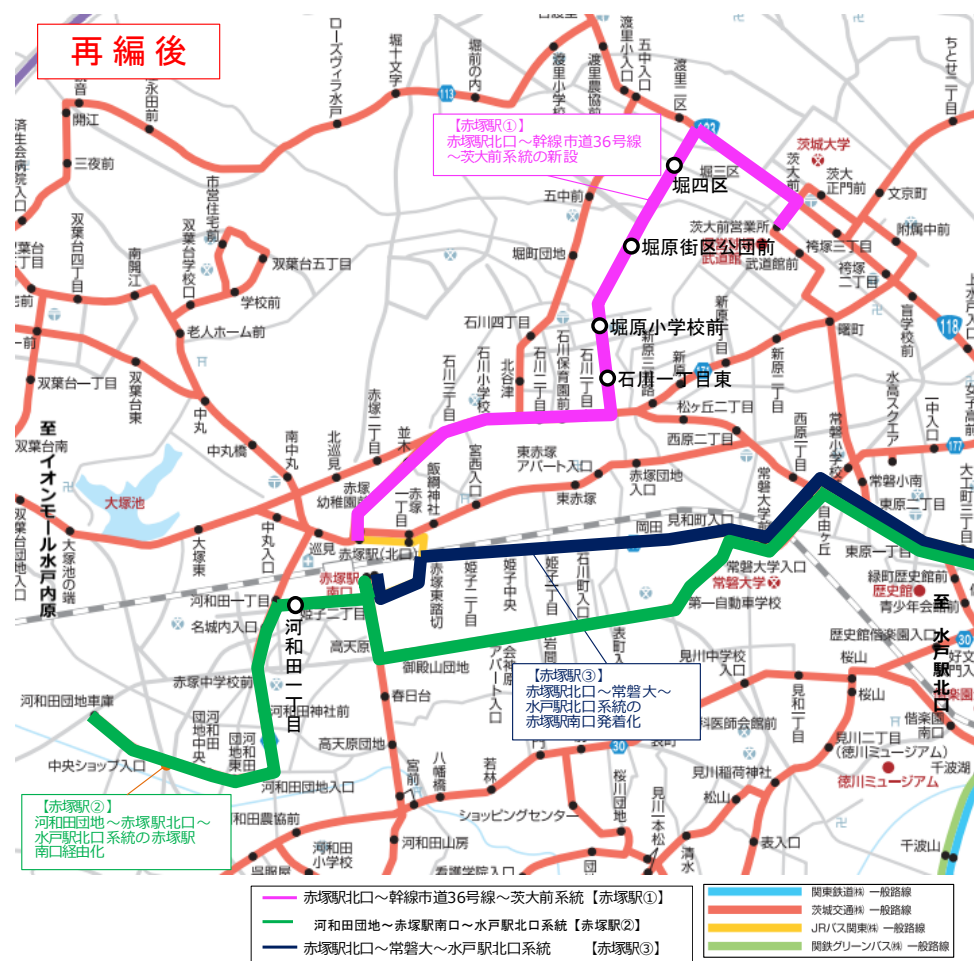


図5 赤塚駅方面再編後の路線図

表3 赤塚駅方面で実施するバス路線再編一覧

区分	事業者	再編内容	事業の効果
新規	茨交	【赤塚駅①】 赤塚駅北口～幹線市道36号線～茨大前系統の新設	- 新規利用者の獲得 - 移動手段の選択肢の増加 - 利便性の向上
変更	茨交	【赤塚駅②】 河和田団地～赤塚駅北口～水戸駅北口系統の赤塚駅南口経由化	- 新規利用者の獲得 - 安全性の向上 - 定時性の向上 - 赤塚駅南口商業施設へのアクセス向上
変更	J R	【赤塚駅③】 赤塚駅北口～常磐大～水戸駅北口系統の赤塚駅南口発着化	- 安全性の向上 - 定時性の向上 - 分かりやすさの向上

【赤塚駅①】赤塚駅北口～幹線市道 36 号線～茨大前系統の新設

赤塚駅北口の交通結節点の機能強化、及び幹線市道 36 号線沿線のバス利用者の創出という視点から、新規系統として運行します。

表 4 赤塚駅北口～幹線市道 36 号線～茨大前系統の新設の概要

項 目		内 容
運 行 事 業 者		茨城交通株式会社
実 施 年 度		2019 年度から
事 業 の 種 類		一般乗合旅客自動車運送事業
運 送 の 態 様		路線定期運行
起 点		茨大前営業所
主 な 経 由 地		堀原小学校前
終 点		赤塚駅（北口）
キ ロ 程		4.3 km
運 賃		距離制運賃（「表 5」のとおり。）
運 行 本 数		平日 往路 6 本 復路 9 本 （ダイヤは、「表 6」のとおり。）
運行に係る資金及び資金調達方法		
運行に係る資金		資金調達方法
4,757 千円		自 己 資 金
事業の効果		
事業者	①新規利用者の獲得	系統の新設により、新規利用者を獲得することができます。赤塚駅北口～幹線市道 36 号線～茨大前営業所系統の運行距離 4.3km のうち、新規運行区間 2.7 km の沿線住民は約 5,600 人（※ 1）、うち高齢者は約 1,300 人（※ 2）と推計されます。
沿線住民	①移動手段の選択肢の増加	新たにバスが運行されることになる新規運行区間の沿線住民は、移動手段の選択肢が増加します。
	②利便性の向上	既存路線の赤塚駅北口方面への運行本数（※ 3）が 66 本から 72 本に増加し、沿線住民の利便性が向上します。

※ 1（新規運行区間沿線人口）＝（石川1丁目から堀町までの人口密度3,436人/km²）×（沿線幅300m）×2（両側）×（運行距離2.7km）により推計

※ 2（新規運行区間高齢者数）＝（石川1丁目から堀町までの高齢者人口密度810人/km²）×（沿線幅300m）×2（両側）×（運行距離2.7km）により推計

※ 3「石川三丁目」バス停における赤塚駅北口方面への運行本数を計上

表 5 赤塚駅北口～幹線市道 36 号線～茨大前系統の運賃

				赤塚駅 (北口)	
			石川三 丁目	170	
		石川一 丁目東	170	170	
	堀四区	170	180	220	
茨大前	170	170	240	280	
茨大前営業 所	170	170	170	240	280

表 6 赤塚駅北口～幹線市道 36 号線～茨大前系統の運行ダイヤ

茨大前営業所→赤塚駅（北口）

赤塚駅（北口）→茨大前営業所

茨大前営業所 発	赤塚駅（北口） 着
5:50	6:04
6:35	6:49
7:22	7:36
10:15	10:29
11:33	11:47
19:00	19:14

赤塚駅（北口） 発	茨大前営業所 着
8:15	8:29
10:30	10:44
11:38	11:52
14:40	14:54
15:23	15:37
16:15	16:29
19:11	19:25
21:19	21:33
22:18	22:32

【赤塚駅②】河和田団地～赤塚駅北口～水戸駅北口系統の赤塚駅南口経由化

従来、赤塚駅北口を経由し、踏切を横断していた系統を、安全性、定時性の向上という視点から、赤塚駅南口経由に変更します。

表 7 河和田団地～赤塚駅北口～水戸駅北口系統の赤塚駅南口経由化の概要

項 目		内 容
運 行 事 業 者		茨城交通株式会社
実 施 年 度		2019 年度から
事 業 の 種 類		一般乗合旅客自動車運送事業
運 送 の 態 様		路線定期運行
起 点		水戸駅（北口）
主 な 経 由 地		赤塚駅南口，常磐大学前
終 点		河和田団地車庫
キ ロ 程		9.7 km
運 賃		距離制運賃（「表 8」のとおり。）
運 行 本 数		平日 往路 33 本，復路 34 本 休日 往路 26 本，復路 27 本 （ダイヤは，「表 9」，「表 10」のとおり。）
運行に係る資金及び資金調達方法		
運行に係る資金		資金調達方法
66,500 千円		自 己 資 金
事業の効果		
事業者	①新規利用者の獲得	ルート変更により，新規利用者を獲得することができます。 運行距離 9.7km のうち，新規運行区間 0.8km の沿線人口は約 2,500 人（※ 1），うち高齢者数は約 660 人（※ 2）と推計されます。
	②安全性の向上	踏切を横断しなくなるため，安全性が向上します。
既存の バス 利用者	①定時性の向上	踏切を横断しなくなるため，常磐線や水戸線の運行本数が多い朝夕の通勤・通学時間帯の定時性が向上します。
沿線 住民	①赤塚駅南口 商業施設への アクセス向上	赤塚駅南口商業施設付近にバス停を新設することで，アクセスが向上します。

※ 1（新規運行区間沿線人口）＝（河和田 1 丁目の人口密度 5,218 人/km²）×（沿線幅 300m）× 2（両側）×（運行距離 0.8 km）により推計

※ 2（新規運行区間高齢者数）＝（河和田 1 丁目の高齢者人口密度 1,377 人/km²）×（沿線幅 300m）× 2（両側）×（運行距離 0.8 km）により推計

表 8 河和田団地～赤塚駅北口～水戸駅北口系統の赤塚駅南口経由化の運賃

										河和田団 地中央	河和田団 地車庫
										170	
									赤塚中 学校前	170	170
								赤塚駅 南口	170	180	210
							姫子二 丁目	170	170	180	210
						御殿山 団地	170	170	170	200	230
					表町入 口	170	170	170	210	240	270
				常磐大 学入口	170	170	170	170	240	270	300
			自由ヶ 丘	170	170	200	220	220	260	300	330
		大工町	170	190	230	270	280	280	330	370	400
	南町三 丁目	170	190	230	260	310	320	320	370	400	430
水戸駅 (北口)	170	170	240	280	310	350	360	360	410	450	480

表9 河和田団地～赤塚駅北口～水戸駅北口系統の赤塚駅南口経由化の平日運行ダイヤ

水戸駅（北口）→河和田団地車庫

水戸駅（北口） 発	河和田団地車庫 着
6:40	7:13
7:15	7:50
8:16	8:54
8:34	9:14
8:59	9:34
9:26	10:01
9:58	10:33
10:30	11:05
10:54	11:29
11:26	12:01
11:51	12:26
12:22	12:57
12:48	13:23
13:22	13:57
13:54	14:29
14:23	14:58
14:41	15:16
15:20	15:55
15:53	16:28
16:31	17:06
16:55	17:33
17:15	17:53
17:30	18:08
17:55	18:34
18:13	18:51
18:38	19:13
19:00	19:33
19:18	19:51
19:40	20:13
20:02	20:35
20:29	21:02
21:10	21:43
21:40	22:13

河和田団地車庫→水戸駅（北口）

河和田団地車庫 発	水戸駅（北口） 着
6:50	7:26
7:03	7:39
7:22	7:59
7:36	8:13
7:51	8:28
8:05	8:42
8:35	9:14
9:02	9:38
9:23	9:59
9:53	10:29
10:17	10:53
10:46	11:22
11:19	11:55
11:46	12:22
12:14	12:50
12:46	13:22
13:13	13:49
13:46	14:22
14:14	14:50
14:41	15:17
15:20	15:56
15:47	16:23
16:14	16:50
16:47	17:23
17:13	17:50
17:38	18:15
17:54	18:34
18:14	18:51
18:34	19:09
19:03	19:36
19:31	20:04
19:47	20:20
20:26	20:59
20:50	21:23

表 10 河和田団地～赤塚駅北口～水戸駅北口系統の赤塚駅南口経由化の土日祝日運行ダイヤ

水戸駅（北口）→河和田団地車庫		河和田団地車庫→水戸駅（北口）	
水戸駅（北口） 発	河和田団地車庫 着	河和田団地車庫 発	水戸駅（北口） 着
7:59	8:34	7:22	7:59
8:34	9:14	7:36	8:13
8:59	9:34	8:05	8:42
9:19	9:54	8:35	9:14
9:42	10:17	9:08	9:44
10:13	10:48	9:18	9:54
10:30	11:05	9:39	10:15
11:02	11:37	10:04	10:40
11:51	12:26	10:46	11:22
12:22	12:57	11:19	11:55
13:02	13:37	12:14	12:50
13:54	14:29	12:46	13:22
14:18	14:53	12:56	13:32
15:04	15:39	13:30	14:06
15:33	16:08	14:14	14:50
16:00	16:35	14:39	15:15
16:31	17:06	15:29	16:05
17:01	17:39	16:01	16:37
17:30	18:08	16:34	17:10
17:38	18:17	16:56	17:32
18:13	18:51	17:28	18:05
18:38	19:13	17:38	18:15
19:18	19:51	17:54	18:34
19:35	20:08	18:12	18:49
20:02	20:35	19:03	19:36
20:35	21:08	19:31	20:04
		20:19	20:52

【赤塚駅③】赤塚駅北口～常磐大～水戸駅北口系統の赤塚駅南口発着化

従来、赤塚駅北口を経由していた系統を、分かりやすさの向上という視点から、赤塚駅南口経由に変更します。

表 11 赤塚駅北口～常磐大～水戸駅北口系統の赤塚駅南口発着化の概要

項 目		内 容
運 行 事 業 者		ジェイアールバス関東株式会社
実 施 年 度		2019 年度から
事 業 の 種 類		一般乗合旅客自動車運送事業
運 送 の 態 様		路線定期運行
起 点		水戸駅（北口）
主 な 経 由 地		常磐大学前
終 点		赤塚駅南口
キ ロ 程		6.3 km
運 賃		距離制運賃（「表 12」のとおり。）
運 行 本 数		平日 往路 18 本 復路 18 本 休日 往路 12 本 復路 12 本 （ダイヤは、表 13、表 14 のとおり。）
運行に係る資金及び資金調達方法		
運行に係る資金		資金調達方法
55,810 千円		自 己 資 金
事業の効果		
事業者	①安全性の向上	踏切を横断しなくなるため、安全性が向上します。
	②定時性の向上	踏切を横断しなくなるため、常磐線や水戸線の運行本数が多い朝夕の通勤・通学時間帯の遅延が解消され、定時性が向上する。
沿線住民	①定時性の向上	踏切を横断しなくなるため、常磐線や水戸線の運行本数が多い朝夕の通勤・通学時間帯の遅延が解消され、定時性が向上します。
	②わかりやすさの向上	常磐大学方面行きのバスが、全て赤塚駅南口から発着するようになるので、わかりやすくなります。

表 12 赤塚駅北口～常磐大～水戸駅北口系統の赤塚駅南口発着化の運賃

[illegible]

表 13 赤塚駅北口～常磐大～水戸駅北口系統の赤塚駅南口発着化の平日運行ダイヤ

水戸駅（北口）→赤塚駅南口

赤塚駅南口→水戸駅（北口）

水戸駅北口 発	赤塚駅南口 着
7:03	7:26
7:26	7:49
7:58	8:21
8:10	8:33
8:34	8:57
8:59	9:22
9:19	9:42
9:46	10:09
10:14	10:37
11:25	11:48
12:30	12:53
13:30	13:53
15:35	15:58
16:01	16:24
17:02	17:25
17:30	17:55
18:16	18:39
18:37	19:00

赤塚駅南口	発	水戸駅北口	着
7:30		7:53	
7:56		8:19	
8:27		8:50	
8:43		9:06	
9:00		9:23	
9:39		10:02	
9:59		10:22	
10:24		10:47	
10:57		11:20	
11:57		12:20	
12:57		13:20	
13:57		14:20	
16:15		16:38	
16:54		17:17	
17:43		18:06	
18:09		18:32	
18:42		19:05	
19:04		19:27	

表 14 赤塚駅北口～常磐大～水戸駅北口系統の赤塚駅南口発着化の土日祝日運行ダイヤ

水戸駅（北口）→赤塚駅南口

赤塚駅南口→水戸駅（北口）

水戸駅北口 発	赤塚駅南口 着
7:26	7:49
8:10	8:33
8:34	8:57
9:19	9:42
10:14	10:37
11:25	11:48
13:30	13:53
15:35	15:58
16:01	16:24
17:02	17:25
17:30	17:55
18:16	18:39

赤塚駅南口 発	水戸駅北口 着
7:56	8:19
8:43	9:06
9:00	9:23
10:24	10:47
10:57	11:20
11:57	12:20
13:57	14:20
16:15	16:38
16:54	17:17
17:43	18:06
18:09	18:32
18:42	19:05

(2) 酒門方面



図6 酒門方面再編前の路線図

再編前の状況

- ・ 水戸駅の南東に位置するけやき台団地と水戸駅とを結ぶ系統は、水戸駅北口から発着しているため、迂回したルートとなっており、利用者の乗車時間が長くなっています。
- ・ 路線バスを利用したの市役所へのアクセスは、運行本数が少なく、不便な状況です。

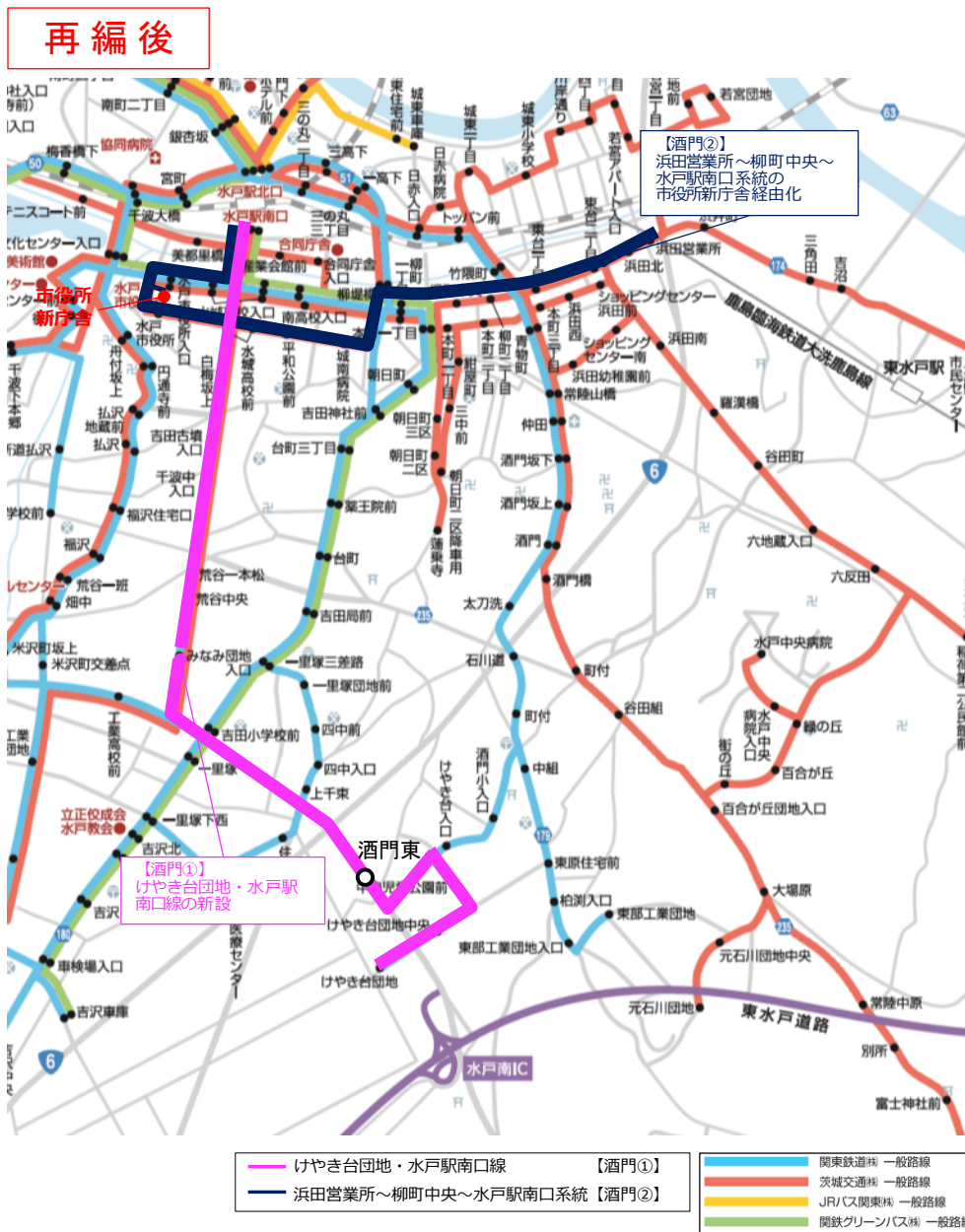


図 7 酒門方面再編後の路線図

表15 酒門方面で実施するバス路線再編一覧

区分	事業者	内 容	考えられる効果
新規	関鉄	【酒門①】 けやき台団地・水戸駅南口線の新設	- 新規利用者の獲得 - 移動手段の選択肢の増加 - 利便性の向上
変更	茨交	【酒門②】 浜田営業所～柳町中央～水戸駅南口系統 の市役所新庁舎経由化	- 新規利用者の獲得 - 市役所新庁舎へのアクセス向上 - 市役所新庁舎への移動手段の選択肢の増加

【酒門①】けやき台団地・水戸駅南口線の新設

現在、けやき台団地から水戸駅北口方面に迂回して発着する系統が運行されていますが、基本計画では、バス路線再編の方針として「方面別の路線の設定」や「重複・迂回を避けた路線の設定」を定めていることから、けやき台団地と水戸駅南口を結ぶ新規路線を市の実証実験として運行し、バス路線再編の効果を検証します。

表 16 けやき台団地・水戸駅南口線の新設の概要

項 目		内 容
運 行 事 業 者		関東鉄道株式会社
実 施 年 度		2019 年度から
事 業 の 種 類		一般乗合旅客自動車運送事業
運 送 の 態 様		路線定期運行
起 点		けやき台団地
主 な 経 由 地		酒門東、みなみ団地入口
終 点		水戸駅南口
キ ロ 程		5.6 km
運 賃		距離制運賃（「表 17」のとおり。）
運 行 本 数		毎日往路 11 本 復路 11 本 （ダイヤは、「表 18」のとおり。）
運行に係る資金及び資金調達方法		
運行に係る資金		資金調達方法
24,000 千円		自己資金 及び 市補助金
事業の効果		
事業者	①新規利用者の獲得	路線の新設により、新規利用者を獲得することができます。運行距離 5.6km のうち、新規運行区間 2.6km の沿線人口は約 4,200 人（※1）、うち高齢者数は約 980 人（※2）と推計されます。
沿線住民	①移動手段の選択肢の増加	新たにバスが運行されることになる新規運行区間の沿線住民は、移動手段の選択肢が増加します。
	②利便性の向上	既存路線の水戸駅南口方面への運行本数（※3）が 42 本から 53 本に増加し、沿線住民の利便性が向上します。

※1（新規運行区間沿線人口）＝（けやき台 1 丁目から元吉田町までの人口密度 2,703 人/k㎡）×（沿線幅 300m）×2（両側）×（距離 2.6 km）により推計

※2（新規運行区間高齢者数）＝（けやき台 1 丁目から元吉田町までの高齢者人口密度 626 人/k㎡）×（沿線幅 300m）×2（両側）×（距離 2.6 km）により推計

※3 「みなみ団地入口」バス停における水戸駅南口方面への運行本数を計上

表 17 けやき台団地・水戸駅南口線の運賃

				水戸駅南口	
				吉田古墳入口	170
				みなみ団地入口	170
				酒門東	170
				中央児童公園前	170
				けやき台団地	170
				210	250
				240	320
				270	340

表 18 けやき台団地・水戸駅南口線の運行ダイヤ

けやき台団地→水戸駅南口

水戸駅南口→けやき台団地

けやき台団地 発	水戸駅南口 着	水戸駅南口 発	けやき台団地 着
7:30	7:55	8:30	8:50
9:20	9:45	10:20	10:40
11:15	11:35	11:45	12:05
12:20	12:40	12:55	13:15
13:25	13:45	13:55	14:15
14:25	14:45	14:55	15:15
16:20	16:45	17:05	17:30
17:40	18:05	18:15	18:35
18:50	19:10	19:30	19:50
20:00	20:20	20:35	20:55
21:25	21:45	22:00	22:20

【酒門②】浜田営業所～柳町中央～水戸駅南口系統の市役所新庁舎経由化

市役所へのアクセス向上という視点から、新庁舎の外構工事完了後、市役所を経由する系統に変更します。

表 19 浜田営業所～柳町中央～水戸駅南口系統の市役所新庁舎経由化の概要

項 目		内 容
運 行 事 業 者		茨城交通株式会社
実 施 年 度		2020 年度から
事 業 の 種 類		一般乗合旅客自動車運送事業
運 送 の 態 様		路線定期運行
起 点		浜田営業所
主 な 経 由 地		柳町中央，水戸市役所
終 点		水戸駅南口
キ ロ 程		3.8 km
運 賃		2019 年度に定めます。
運 行 本 数		
運行に係る資金及び資金調達方法		
運行に係る資金		資金調達方法
2019 年度に定めます。		自 己 資 金
事業の効果		
事業者	①新規利用者の獲得	路線の再編により，市役所新庁舎へ行くためにバスを利用する新規利用者などを獲得することができます。
既存の バス 利用者	①市役所新庁舎への アクセス向上	再編後には，市役所新庁舎の敷地内へ乗り入れるため，アクセスが向上します。
沿線 住民	①市役所新庁舎への 移動手段の選択肢 の増加	新たに市役所新庁舎へ乗り入れるため，市役所新庁舎への移動手段の選択肢が増加します。

(3) 千波方面

再編前

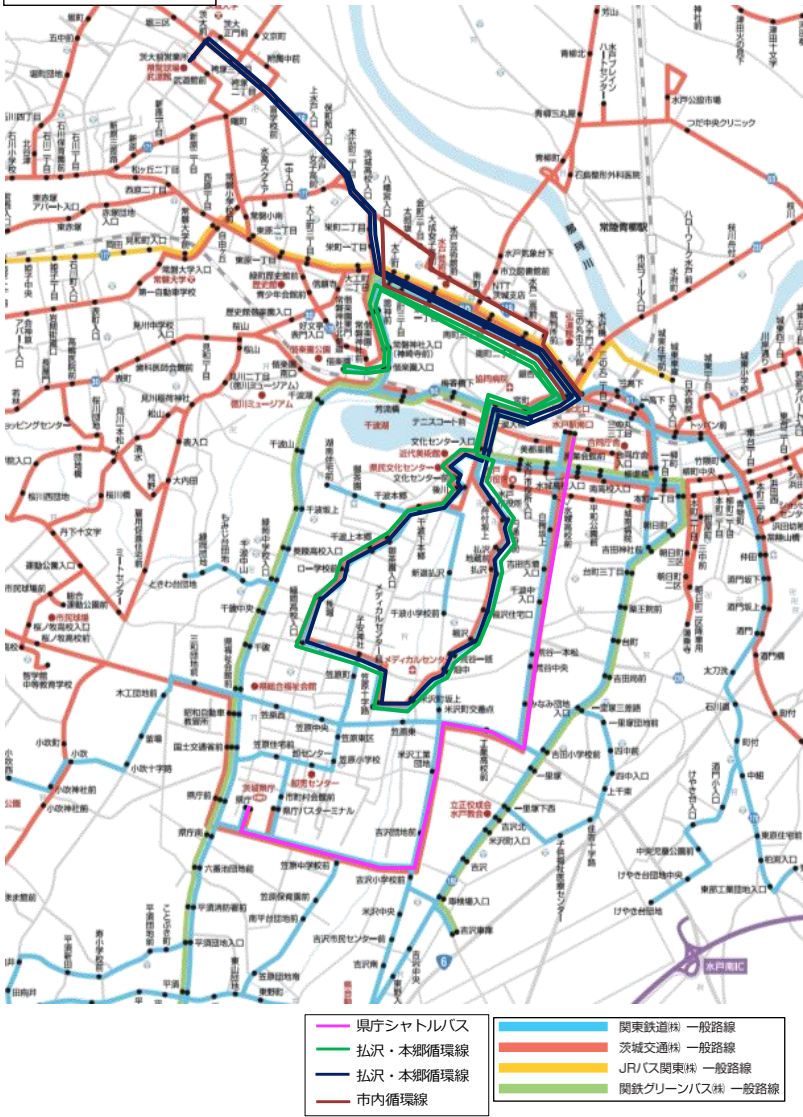


図8 千波方面再編前の路線図

再編前の状況

- ・市北部から市南部方面に向かう路線があり、迂回したルートのため乗車時間が長くなっています。

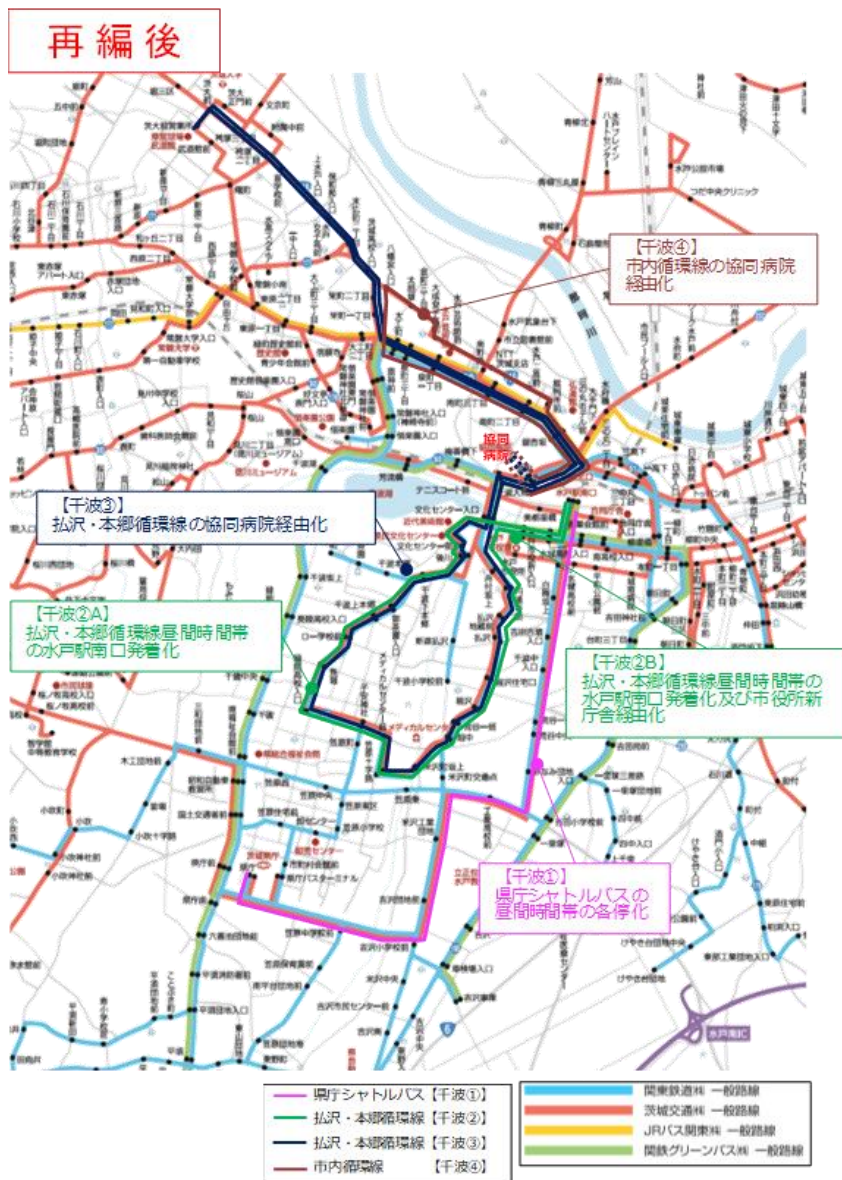


図9 千波方面再編後の路線図

表20 千波方面で実施するバス路線再編一覧

区分	事業者	内容	事業の効果
変更	関鉄	【千波①】 県庁シャトルバスの昼間時間帯各停化	- 新規利用者の獲得 - 収支の改善 - 駅南地区へのアクセス向上 - 利便性の向上
変更	関鉄	【千波②A】 弘沢・本郷循環線昼間時間帯の水戸駅南口 発着化	- 運行距離の短縮 - 駅南地区へのアクセス向上
変更	関鉄	【千波②B】 弘沢・本郷循環線昼間時間帯の水戸駅南口 発着化及び市役所新庁舎経由化	- 新規利用者の獲得 - 市役所新庁舎へのアクセス向上 - 市役所新庁舎への移動手段の選択肢の増加
変更	調整中	【千波③】 弘沢・本郷循環線の協同病院経由化	- 新規利用者の獲得 - 協同病院へのアクセス向上 - 協同病院への移動手段の選択肢の増加
変更	茨交	【千波④】 市内循環線の協同病院経由化	- 新規利用者の獲得 - 協同病院へのアクセス向上 - 協同病院への移動手段の選択肢の増加

【千波①】県庁シャトルバスの昼間時間帯各停化

従来、県庁シャトルバスは、水戸駅南口と県庁及び県庁バスターミナルを結ぶ直通運行でしたが、千波方面のバス利用者の創出という視点から、昼間時間帯のみ各停運行に変更します。

表 21 県庁シャトルバスの昼間時間帯各停化の概要

項 目		内 容
運 行 事 業 者		関東鉄道株式会社
実 施 年 度		2019 年度から
事 業 の 種 類		一般乗合旅客自動車運送事業
運 送 の 態 様		路線定期運行
起 点		水戸駅南口
主 な 経 由 地		みなみ団地入口、県庁
終 点		県庁バスターミナル
キ ロ 程		6.6 km
運 賃		距離制運賃（「表 22」のとおり。）
運 行 本 数		平日 往路 8 本 復路 8 本 （ダイヤは、「表 23」のとおり。）
運行に係る資金及び資金調達方法		
運行に係る資金		資金調達方法
7,441 千円		自 己 資 金
事業の効果		
事業者	①新規利用者の獲得	各停化により、新規利用者を獲得することができます。
	②収支の改善	再編することにより、収支率が 6 % 向上し、収支の改善となります。
既存の バス 利用 者	①駅南地区への アクセス向上	「水城高校前」バス停などに停車することにより、笠原地区から駅南地区へのアクセスが向上します。
沿線 住民	①利便性の向上	既存区間の往路、復路ともに運行本数が 8 本増加し、住民のバス利便性が向上します。

表 22 県庁シャトルバスの運賃

						水戸駅南口	
						吉田古墳入口	170
						みなみ団地入口	170 180
						工業高校前	170 170 210
						米沢工業団地	170 170 190 240
						笠原中東	170 170 200 250 290
						県庁東	170 170 190 220 260 310
						県庁	170 170 210 230 260 310 360

表 23 県庁シャトルバスの平日昼時間帯運行ダイヤ

水戸駅南口→県庁バスターミナル

県庁バスターミナル→水戸駅南口

水戸駅南口 発	県庁バスターミナル 着	県庁バスターミナル 発	水戸駅南口 着
9:55	10:19	9:25	9:49
11:05	11:29	10:40	11:04
11:40	12:04	11:45	12:09
12:15	12:39	12:20	12:44
13:25	13:49	12:55	13:19
14:00	14:24	14:00	14:24
14:35	14:59	14:40	15:04
15:45	16:09	15:15	15:39

【千波②A】払沢・本郷循環線昼間時間帯の水戸駅南口発着化

従来水戸駅北口を経由し、偕楽園まで続いていた路線を、水戸駅南口という交通結節点の機能強化という視点から、昼間時間帯のみ、水戸駅南口発着に変更します。

表 24 払沢・本郷循環線昼間時間帯の水戸駅南口発着化の概要

項 目		内 容
運 行 事 業 者		関東鉄道株式会社
実 施 年 度		2019 年度から
事 業 の 種 類		一般乗合旅客自動車運送事業
運 送 の 態 様		路線定期運行
起 点		水戸駅南口
主 な 経 由 地		千波上本郷，払沢
終 点		水戸駅南口
キ ロ 程		9.2 km
運 賃		距離制運賃（「表 25」のとおり。）
運 行 本 数		平日 往路 8 本 復路 7 本 （ダイヤは，「表 26」のとおり。）
運行に係る資金及び資金調達方法		
運行に係る資金		資金調達方法
9,724 千円		自 己 資 金
事業の効果		
事業者	①運行距離の短縮	本系統の運行距離は，再編前後で 6.3 km/回の短縮となります。
既存の バス 利用者	①駅南地区への アクセス向上	再編前後の緑岡高校入口～水戸駅の所要時間は，16 分から 12 分となり，目的地到着時間が短縮します。

表 25 払沢・本郷循環線昼間時間帯の水戸駅南口発着化の運賃

									水戸駅南口
								水戸市役所前	170
							舟付坂上	170	170
						福沢住宅入口	170	200	200
					畑中	170	170	230	230
				子安神社前	170	170	200	260	260
			豊学校前	170	200	230	170	210	210
		後川	170	200	170	170	170	170	170
	水戸市役所前	170	210	260	230	200	170	170	170
水戸駅南口	170	170	210	260	230	200	170	170	170

表 26 払沢・本郷循環線昼間時間帯の水戸駅南口発着化の平日の運行ダイヤ

本郷→払沢循環		払沢→本郷循環	
水戸駅南口 発	水戸駅南口 着	水戸駅南口 発	水戸駅南口 着
9:10	9:41	10:10	10:41
9:50	10:21	10:50	11:21
11:05	11:36	12:10	12:41
11:50	12:21	13:00	13:31
13:10	13:41	14:10	14:41
13:50	14:21	14:50	15:21
15:10	15:41	16:10	16:41
15:55	16:26		

【千波②B】 払沢・本郷循環線昼間時間帯の水戸駅南口発着化及び市役所新庁舎経由化

市役所へのアクセス向上という視点から、新庁舎の外構工事完了後、市役所を経由する系統に変更します。

表 27 払沢・本郷循環線昼間時間帯の水戸駅南口発着化及び市役所新庁舎経由化の概要

項 目		内 容
運 行 事 業 者		関東鉄道株式会社
実 施 年 度		2020 年度から
事 業 の 種 類		一般乗合旅客自動車運送事業
運 送 の 態 様		路線定期運行
起 点		水戸駅南口
主 な 経 由 地		柳町中央，水戸市役所
終 点		水戸駅南口
キ ロ 程		9.2 km
運 賃		2019 年度に定めます。
運 行 本 数		
運行に係る資金及び資金調達方法		
運行に係る資金		資金調達方法
2019 年度に定めます。		自 己 資 金
事業の効果		
事業者	①新規利用者の獲得	路線の再編により，市役所新庁舎へ行くためにバスを利用する新規利用者などを獲得することができます。
既存の バス利用者	①市役所新庁舎への アクセス向上	再編後には，市役所新庁舎の敷地内へ乗り入れるため，アクセスが向上します。
沿線住民	①市役所新庁舎への 移動手段の選択肢 の増加	新たに市役所新庁舎へ乗り入れるため，市役所新庁舎への移動手段の選択肢が増加します。

【千波③】払沢・本郷循環線の協同病院経由化

従来、拠点施設である水戸協同病院を経由しない系統を、協同病院へのアクセス向上という視点から、上市259号線等工事完了後、協同病院を経由する系統に変更します。

表28 払沢・本郷循環線の協同病院経由化の概要

項 目		内 容
運 行 事 業 者		2019 年度に定めます。
実 施 年 度		2020 年度から
事 業 の 種 類		一般乗合旅客自動車運送事業
運 送 の 態 様		路線定期運行
起 点		2019 年度に定めます。
主 な 経 由 地		
終 点		
キ ロ 程		
運 賃		
運 行 本 数		
運行に係る資金及び資金調達方法		
運行に係る資金		資金調達方法
2019 年度に定めます。		自 己 資 金
事業の効果		
事業者	①新規利用者の獲得	路線の再編により、協同病院へ行くためにバスを利用する新規利用者などを獲得することができます。
既存のバス利用者	①協同病院へのアクセス向上	再編後には、協同病院敷地内へ乗り入れるため、アクセスが向上します。
沿線住民	①協同病院への移動手段の選択肢の増加	新たに協同病院へ乗り入れるため、協同病院への移動手段の選択肢が増加します。

【千波④】市内循環線の協同病院経由化

従来、拠点施設である水戸協同病院を経由しない系統を、協同病院へのアクセス向上という視点から、上市259号線等工事完了後、協同病院を経由する系統に変更します。

表 29 市内循環線の協同病院経由化の概要

項 目		内 容
運 行 事 業 者		茨城交通株式会社
実 施 年 度		2020 年度から
事 業 の 種 類		一般乗合旅客自動車運送事業
運 行 の 態 様		路線定期運行
起 点		2019 年度に定めます。
主 な 経 由 地		
終 点		
キ ロ 程		
運 賃		
運 行 本 数		
運行に係る資金及び資金調達方法		
運行に係る資金		資金調達方法
2019 年度に定めます。		自 己 資 金
事業の効果		
事業者	①新規利用者の獲得	路線の再編により，協同病院へ行くためにバスを利用する新規利用者などを獲得することができます。
既存のバス利用者	①協同病院へのアクセス向上	再編後には，協同病院敷地内へ乗り入れるため，アクセスが向上します。
沿線住民	①協同病院への移動手段の選択肢の増加	新たに協同病院へ乗り入れるため，協同病院への移動手段の選択肢が増加します。

7 タクシーを活用した移動手段の確保

主に市街化調整区域で構成されるエリアⅢの公共交通空白地区等については、国のタクシー需要閑散時間帯割引実証実験を活用した「1,000円タクシー」を導入し、住民の移動手段の確保を図ります。

<1,000円タクシー導入の流れ>

- (1) 「エリアⅢ」の11地区（上大野，柳河，酒門，飯富，国田，山根，下大野，稻荷第一，大場，妻里，鯉淵）に，1,000円タクシーを導入する。
- (2) 導入に当たっては，公共交通基本計画に基づき，平成30年度まではモデル地区（2地区）での取組を優先的に実施する。
- (3) 平成31年度からは地区会を対象とした公募により協議を開始することとし，本格的に導入する。
- (4) 1年目は，市が定める1,000円タクシーの調査運行に係る基本ルールにより，地区住民のニーズを把握するための「調査運行」を6か月間程度実施する。
- (5) 2年目は，調査運行の検証結果を基に，地区会，タクシー事業者及び市が協働で運行計画を策定し，「試験運行」を実施する。
- (6) 試験運行の検証結果を基に，運行計画を見直し，3年目からは「本格運行」に移行する。
- (7) 本格運行後は，3年ごとに収支比率（利用者負担等／車両借上げ料）が3割を達成しているか確認する。

ア 達成しているとき：引き続き3年間運行を継続

イ 未達成のとき：運行計画の見直し（収支比率改善の手段がない場合は運行終了を検討）

【1,000円タクシー導入フロー】

1年目	2年目	3年目	4年目	5年目～
・募集 ・「調査運行」 ・効果検証	・「試験運行」 ・効果検証	・「本格運行」 (1年目)	(2年目)	(3年目) ※収支比率の確認

※ 本格運行後は，3年ごとに収支比率が3割を達成しているか確認する。

- ・「達成」 ⇒ 3年間運行継続
- ・「未達成」 ⇒ 運行計画の見直し

(1) 国田地区

国田地区では、茨城交通㈱が路線バス「下江戸線」を運行しているものの、10時から16時までのダイヤは空白となっています。当該時間帯に「1,000円タクシー」を導入することで、国田地区住民の移動手段の確保を図ります。

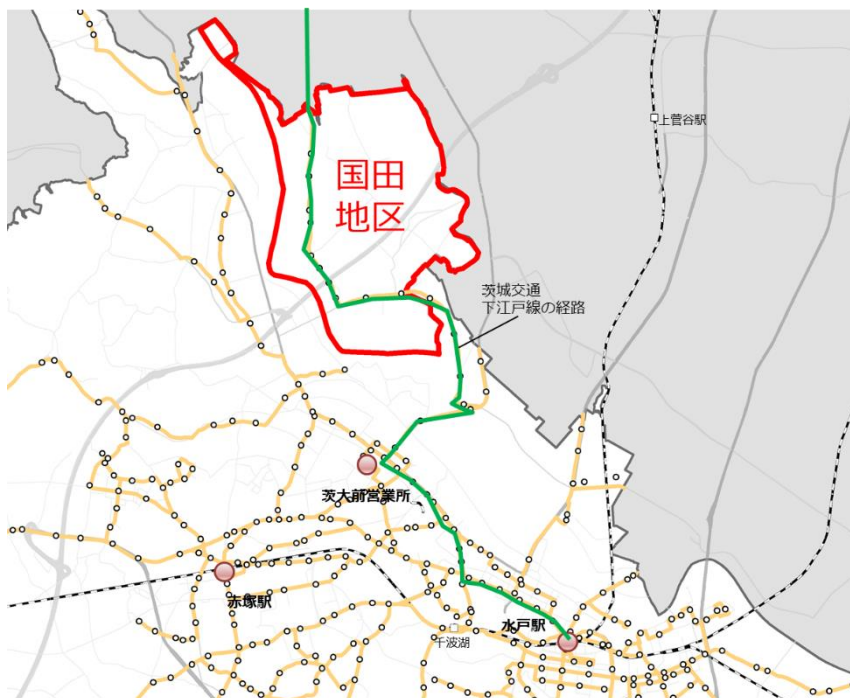


図 10 国田地区再編前の路線図

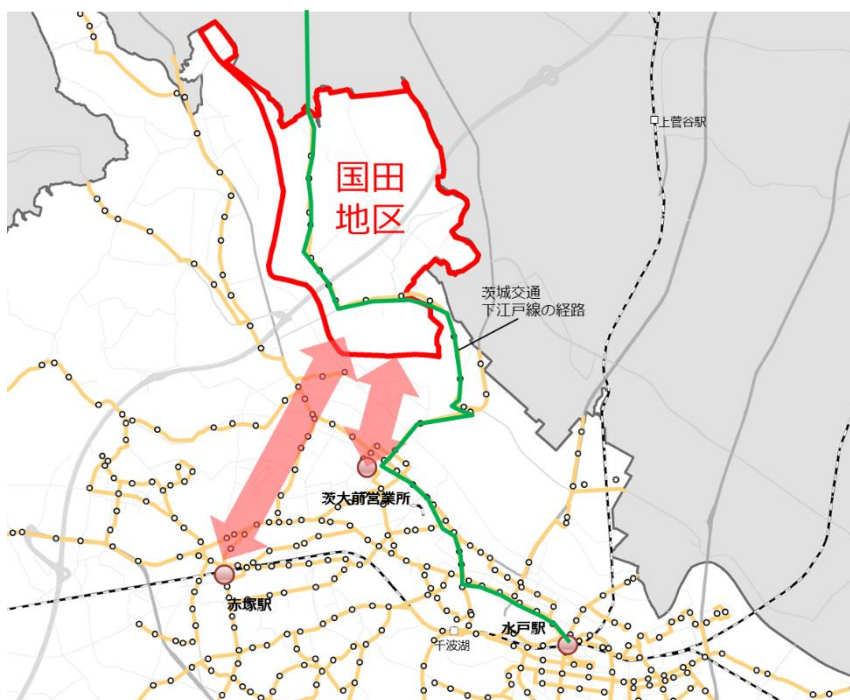


図 11 国田地区再編後の路線図

表30 1,000円タクシー「国田号」の概要

項 目		内 容	
運 行 事 業 者	水戸地方ハイヤー連盟 (茨城オート株式会社, 関鉄水戸タクシー株式会社, グリーン交通グループほか)		
実 施 年 度	2017 年度から		
事 業 の 種 類	一般乗用旅客自動車運送事業		
運 送 の 態 様	区域運行		
内 容	1,000 円タクシーの運行		
移動可能な目的地及び利用者負担			
医 療 機 関	水戸市内に所在	1,000 円	
北 部 圏 域	飯富中, 第五中, 石川中学校区内		
	国田地区内	500 円	
交 通 結 節 点	茨大前営業所 赤塚駅		
運行に係る資金及び資金調達方法			
運行に係る資金		資金調達方法	
5,496 千円	2019年度	・ 1,099千円	利用者負担
		・ 4,397千円	市
5,496 千円	2020年度	・ 1,374千円	利用者負担
		・ 4,122千円	市
5,496 千円	2021年度	・ 1,648千円	利用者負担
		・ 3,848千円	市
5,496 千円	2022年度	・ 1,648千円	利用者負担
		・ 3,848千円	市
5,496 千円	2023年度	・ 1,648千円	利用者負担
		・ 3,848千円	市
事業の効果			
①国田地区住民の 移動手段の確保	本事業により, 国田地区住民 2,575 人の日常生活における移動手段を確保します。		
②地域公共交通の活性化	本事業では交通結節点を目的地とした利用者負担を 500 円としており, 交通結節点にアクセスしやすくしていることから, 地域公共交通利用の活性化につながります。		

(2) 大場地区

茨城交通において、運行していた路線バス「酒沼線」等が2018年9月に廃止されたことから、「1,000円タクシー」を導入し、大場地区住民の移動手段の確保を図ります。



図 12 大場地区再編前の路線図



図 13 大場地区の再編後の路線図

表 31 1,000 円タクシー「大場号」の概要

項 目		内 容	
運 行 事 業 者		水戸地方ハイヤー連盟（株式会社第一常陽タクシーほか）	
実 施 年 度		2018 年度から	
事 業 の 種 類		一般乗用旅客自動車運送事業	
運 送 の 態 様		区域運行	
内 容		1,000 円タクシーの運行	
移動可能な目的地及び利用者負担			
医 療 機 関	水戸市，茨城町，大洗町に所在	1,000 円	
地域生活拠点	下市地区（本町一丁目，二丁目，三丁目）		
日常生活圏域	常澄中学校区内		
	大場地区内	500 円	
交通結節点	常澄駅，東水戸駅，常澄庁舎，浜田営業所，元石川団地バス停		
運行に係る資金及び資金調達方法			
運行に係る資金		資金調達方法	
7,900 千円	2019 年度	・ 790 千円	利用者負担
		・ 7,110 千円	市
7,900 千円	2020 年度	・ 1,580 千円	利用者負担
		・ 6,320 千円	市
7,900 千円	2021 年度	・ 1,975 千円	利用者負担
		・ 5,925 千円	市
7,900 千円	2022 年度	・ 2,370 千円	利用者負担
		・ 5,530 千円	市
7,900 千円	2023 年度	・ 2,370 千円	利用者負担
		・ 5,530 千円	市
事業の効果			
①大場地区住民の移動手段を確保		本事業により，大場地区住民 2,158 人の日常生活における移動手段を確保します。	
②地域公共交通の活性化		本事業では交通結節点を目的地とした利用者負担を 500 円としており，交通結節点にアクセスしやすくしていることから，地域公共交通利用の活性化につながります。	

(3) その他の地区

2019年度からは、その他の地区での「1,000円タクシー」の導入を目指します。

表 32 2019 年度以降の 1,000 円タクシー導入概要

項 目		内 容	
運 行 事 業 者		市内タクシー事業者	
実 施 年 度		2019 年度から	
事 業 の 種 類		一般乗用旅客自動車運送事業	
運 送 の 態 様		区域運行	
内 容		1, 000 円タクシーの運行	
移動可能な目的地及び利用者負担			
医 療 機 関		1, 000 円	
交通結節点		500 円	
地 区 内			
導入地区数，運行に係る資金及び資金調達方法			
導入地区数	運行に係る資金	資金調達方法	
3	17, 271 千円	2019 年度	・ 2, 276 千円 利用者負担 ・ 14, 995 千円 市
5	29, 046 千円	2020 年度	・ 4, 518 千円 利用者負担 ・ 24, 528 千円 市
7	44, 846 千円	2021 年度	・ 7, 557 千円 利用者負担 ・ 37, 289 千円 市
9	60, 646 千円	2022 年度	・ 11, 507 千円 利用者負担 ・ 49, 139 千円 市
11	76, 446 千円	2023 年度	・ 15, 852 千円 利用者負担 ・ 60, 594 千円 市
事業の効果			
①移動手段の確保		本事業により，公共通基本計画において「エリアⅢ」に区分した公共交通空白地区等の 11 地区住民の移動手段を確保します。	
②地域公共交通の活性化		本事業では交通結節点を目的地とした利用者負担を 500 円としており，交通結節点にアクセスしやすくしていることから，地域公共交通利用の活性化につながります。	

8 再編事業に関連して実施する事業

基本計画では、下表のとおり、「使いやすい公共交通」、「分かりやすい公共交通」、「まちづくりを支える公共交通」の3つの基本方針を定め、それぞれの基本方針に基づき実施する重点施策を掲げています。

このうち、「①バス路線の再編」は、本市における再編事業の中核をなす取組であり、段階的に実施していくものとしていること、「⑥新しい移動手段の導入」の取組の一環として「1,000円タクシー」を運行していることについては前述のとおりですが、それ以外の重点施策についても、適時、的確に実施していくことで、再編事業を総合的かつ戦略的に推進し、かつ、その効果が最大限に発揮されるよう配慮するものとします。

表 33 基本計画に位置づけた重点施策の一覧

基本方針 1 使いやすい 公共交通	[重点施策①] バス路線の再編
	[重点施策②] 都市核と拠点間を結ぶ交通ネットワークの強化
	[重点施策③] 乗り継ぎダイヤの調整
	[重点施策④] バス専用レーンの規制徹底・拡充
	[重点施策⑤] 優先信号システムの導入
	[重点施策⑥] 新たな移動手段の導入
	[重点施策⑦] 高齢者等に対する補助制度の充実
基本方針 2 分かりやすい 公共交通	[重点施策⑧] 共通サインシステムの導入
	[重点施策⑨] インフォメーション施設の整備
	[重点施策⑩] 運行情報を提供するシステムの構築
	[重点施策⑪] 路線図・時刻表等の作成
	[重点施策⑫] バス停留所の見直し
	[重点施策⑬] 運賃の見直し
	[重点施策⑭] 共通乗車券・割引サービスの導入
	[重点施策⑮] 高機能な車両の導入
基本方針 3 まちづくりを 支える 公共交通	[重点施策⑯] 移動空間におけるバリアフリー化・ユニバーサルデザインの導入
	[重点施策⑰] 都市景観や利用者に配慮したバス停留所施設の設置
	[重点施策⑱] コミュニティサイクル等の整備
	[重点施策⑳] 国道 50 号の活用

9 水戸市による支援の内容

①バス待機場整備

バス路線再編の基本方針（4ページ「表1」）では、水戸駅及び赤塚駅の北口を発着としている多くのバス路線のうち、南方面に向かうものは南口発着に変更することとしています。これを実現するために、各南口の駅前広場に、バスが時間調整等のために待機できるスペースを確保する事業を実施します。

②運行費補助

路線バス「けやき台団地・水戸駅南口線」については、既存の水戸駅北口経由の系統と比較することでバス路線の再編に関する方針である「方面別の路線の設定」や「重複・迂回を避けた路線の設定」の効果を検証する実証実験として運行するため、バス事業者に運行費を補助します。

③バリアフリー環境の整備

「水戸市バリアフリー基本構想」及び「水戸市バリアフリー特定事業計画」に基づき、バス事業者と連携してバス待ち環境の向上を図るなど、公共交通を利用して、歩いて楽しむことができる人にやさしいまちづくりの実現に資する施策を推進します。

また、国の基本方針及び県公共交通活性化指針で目標に掲げている導入率（70.0%以上）の達成を目指し、ノンステップバスの導入促進を図ります。

10 都市機能の増進に必要な施策の立地の適正化に関する施策との連携

基本計画において、立地適正化施策との連携として、「『都市機能誘導区域』では、通勤や業務等の移動を支える高いレベルの公共交通サービスを提供することが求められています。また、『居住誘導区域』では、買い物や通院等の日常生活を支える公共交通サービスが求められるため、都市機能の集積に資する公共交通ネットワークの形成を進めます。」としています。

実施計画においても、バス路線の第1次再編について、立地適正化計画における都市機能誘導区域に位置付けられている「中心拠点」、「赤塚駅周辺地区」へ高いレベルの公共交通サービスを提供し、通勤・業務等の移動を支えます。

また、居住誘導区域の設定基準に「基幹的な交通軸となるバス路線及びそれを補完するバス路線のうち、概ね片道50本／日以上運行している路線の沿線から半径300m圏内」となっています。現在概ね片道50本／日以上運行している路線については、運行本数を維持していきます。

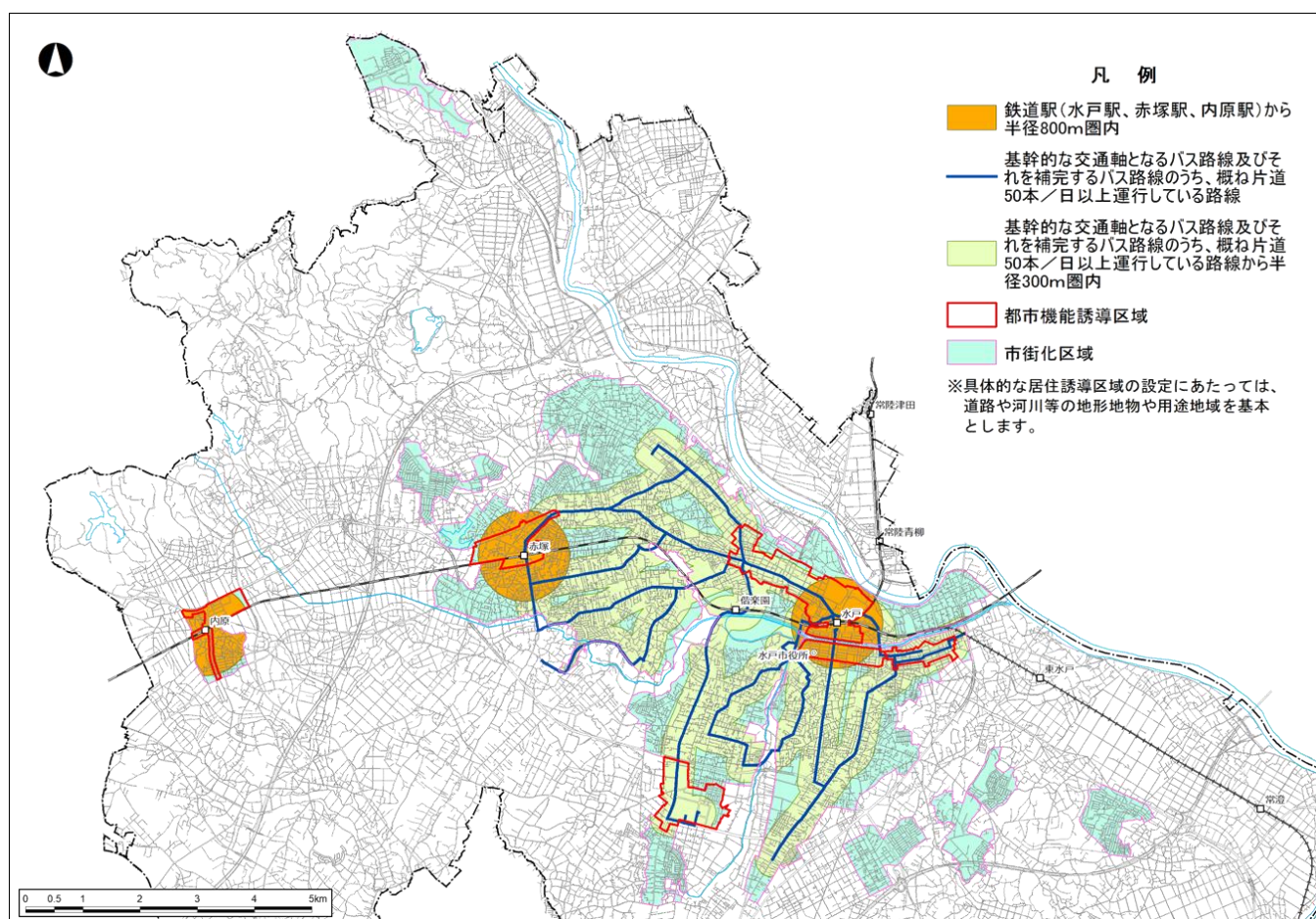


図14 公共交通により都市機能誘導区域にアクセスしやすい区域
(居住誘導区域設定の検討資料)

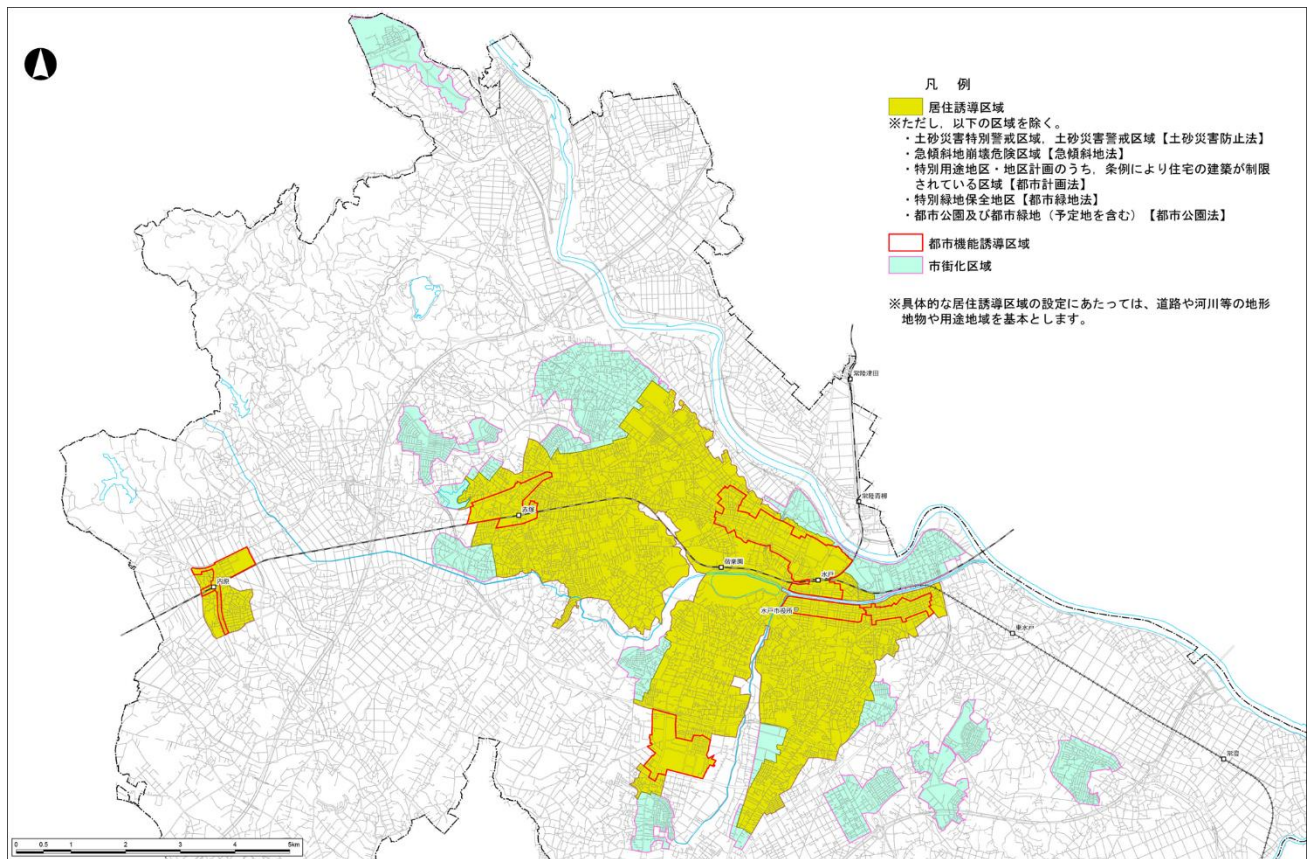


図 15 居住誘導区域

11 事業の効果

①路線バス利用者数の増加

バス路線をより使いやすく再編することで、路線バスの利用者数の増加を図ります。

表 34 水戸市内における 1 日当たりの路線バス利用者数

基本計画策定時 2014年度	現況 2017年度	目標値 2023年度
29,656人／日	32,589人／日	33,000人／日

②公共交通機関に対する満足度の向上

公共交通機関に対する満足度の向上を図ります。

表 35 市民 1 万人アンケートにおける公共交通機関が充実していると感じている市民の割合

基本計画策定時 2012年度	現況	目標値 2023年度
31.7%	—	50.0%

※10 年に一度のアンケート調査のため、現況値は把握できていません。

③まちなかへの来訪者数の増加

人と環境にやさしいまちなか交通体系の構築，歩いて楽しめるまちなか交通の実現に向けた施策により，市民や観光客など，まちなかへの来訪者数の増加を図ります。

表 36 中心市街地の歩行者通行量（平日・休日の 2 日間の合計）

基本計画策定時 2015年度	現況 2018年度	目標値 2023年度
101,048人	106,543人	131,500人

12 進捗管理と推進体制

(1) 進捗管理

バス路線の第1次再編後、さらなる再編の協議を進め、必要に応じて随時実施計画を改定します。また、基本計画に位置付けた重点施策の中間評価を行うとともに、計画期間の最終年度である2023（平成35）年度において、基本計画で示したアウトカム指標が目標値に達しているかどうかの検証を行います。その検証結果を踏まえ、基本計画の改定を行います。

なお、アウトカム指標の一部は、既存統計の調査結果をもとに算出する必要があり、当該統計調査等の実施時期との関係で、必ずしも最終年度の評価ができない場合があるため、その場合は指標が算定可能な年度における評価とします。

(2) 推進体制

市民、交通事業者、行政の三者が相互に連携・協働して互いの役割を果たしていくことで、さまざまな課題に対し事業の効果を高めていくことができます。

そのため、交通会議において、学識経験者、交通事業者、市民、関係行政機関等の委員による協議を行い、総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ります。

交通会議では、個別の施策・事業ごとに、市民、交通事業者、行政のそれぞれの役割を明確にし、どの時期に誰がどのような具体的な活動を行うかを協議して、実際の施策・事業を進めていくとともに、重点施策の進捗状況を確認し、必要に応じて調整を行います。

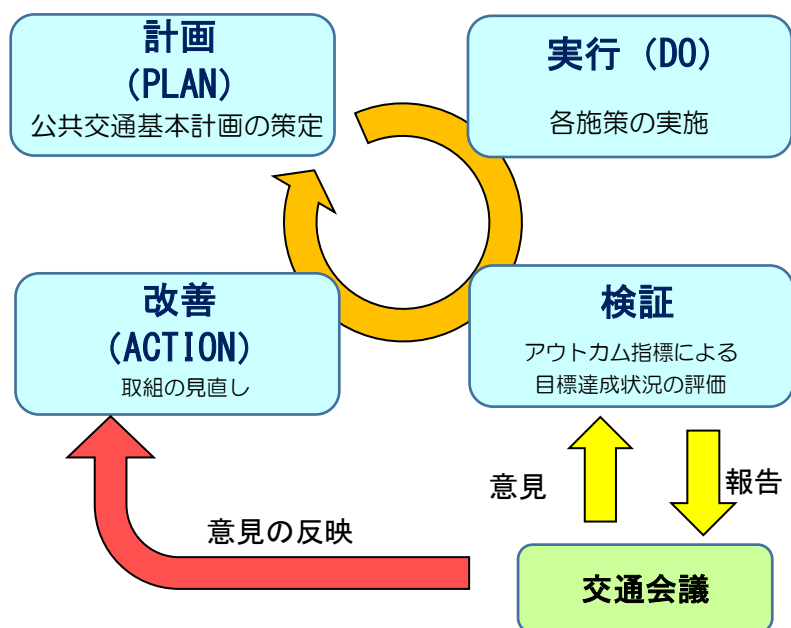


図 16 進捗管理のイメージ

水戸市地域公共交通再編実施計画

2019 年 3 月

編集 水戸市市長公室交通政策課
水戸市中央 1 丁目 4 番 1 号
電話 029(224)1111