

# 令和6年度 第1回 水戸市都市交通戦略会議全体会議（追加協議）

## 目次

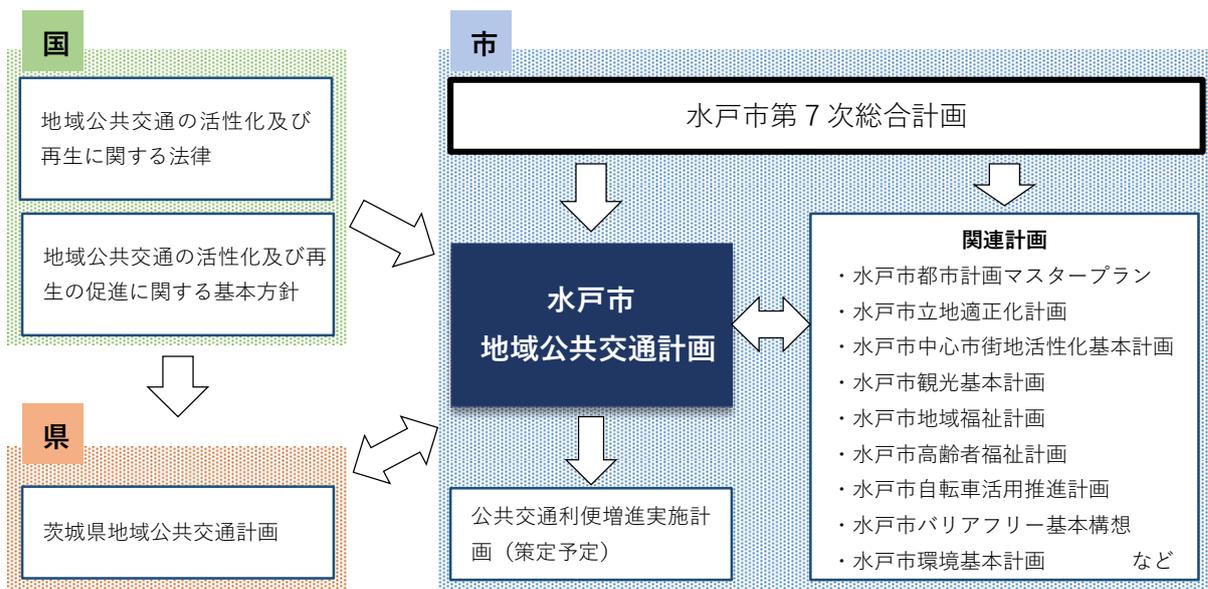
- 1 協議事項  
議案第2号 水戸市地域公共交通計画（素案）について（追加協議）

## 水戸市地域公共交通計画（素案）について（追加協議）

このことについて、令和 6 年度第 1 回水戸市都市交通戦略会議全体会議で意見のあったことについては、下記のとおりとする。

### 記

御意見	考え方
<p>(57 ページ～59 ページ)</p> <p>目標 4 の項目名「公共交通ネットワークの維持・効率化」において、「効率化」という文言が使用されている。</p> <p>本文中においては「効率的な輸送手段」という文脈で使用されているが、項目として使用した場合、「バス路線を削減する」という誤解を生んでしまうのではないか。</p>	<p>「効率化」という文言は、バス路線の削減を意図して使用してはいない。</p> <p>しかしながら、誤解を生じさせないように、目標 4 の項目名を含め、目次やその他の項目名から、「効率化」という文言を削除する。</p>
<p>( 2 ページ)</p> <p>水戸市地域公共交通計画策定後に、実施計画を策定するということなので、2 ページの計画の位置付けの中に、実施計画について記載してはどうか。</p>	<p>2 ページ中計画の位置付けの図中に、公共交通利便増進実施計画について記載する。  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">(別紙 1)</span></p>
<p>運転者不足についての記載が複数箇所あるが、不足状況がわかる具体的なデータ等を記載してはどうか。</p>	<p>水戸市内の不足状況については捕捉が困難であるが、全国レベルでの不足状況は国で公表しているため掲載が可能である。</p> <p>46 ページに「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」を抜粋し掲載しているが、その補足事項として、次ページに参考図表を掲載する。<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">(別紙 2)</span></p>
<p>(55 ページ)</p> <p>各エリアの移動モデルについて、エリア I と II が同じ内容で記載されているが、サービス水準はエリアごとに異なるので、分けて記載すべきである。</p>	<p>記載内容を修正する。<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">(別紙 3)</span></p>
<p>(77 ページ～78 ページ)</p> <p>目標の評価指標として、目標のアウトカムをそれぞれ掲載しているが、施策のアウトプットを併せて掲載してはどうか。</p>	<p>具体的アウトプット（活動指標）を示すことができる施策については、第 5 章の各施策の概要内に掲載する。<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">(別紙 4)</span></p>



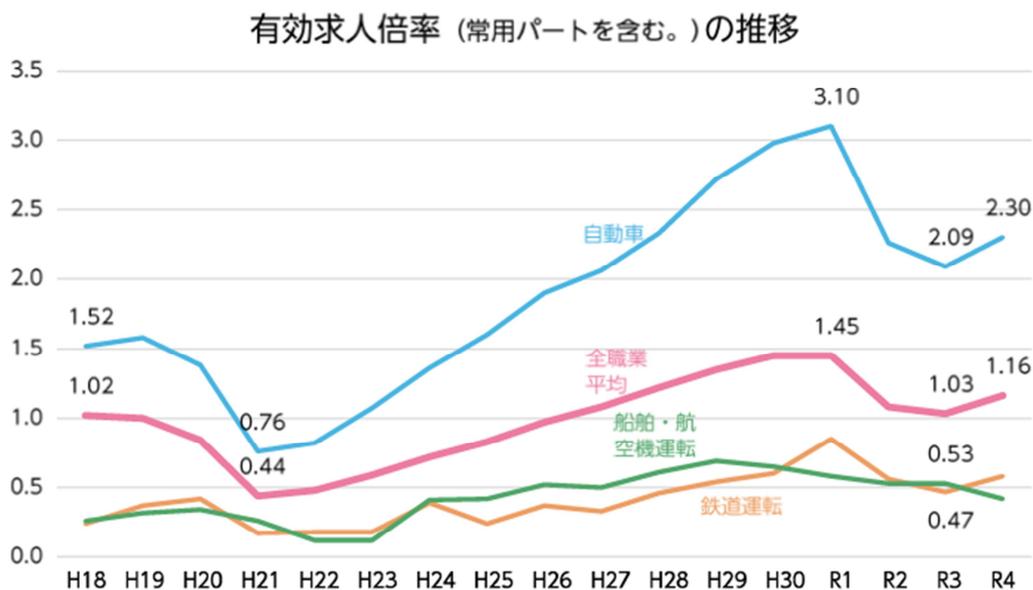
<参考>

地域公共交通に対する社会的要請から、地域公共交通を担う運転者が不足していることが分かります。

2019（令和元）年度から2021（令和3）年度にかけては、乗り合いバス及びタクシーの運転者数は減少しており、あわせて、2022（令和4）年度の自動車における運転者の有効求人倍率は、他の業種で1.00倍を下回っている中、2.30倍（倍率が1を上回り、求職者数よりも求人数が多く、人手が不足している状態）となっています。



(出典：国土交通省「数字で見る自動車2023」)



注)「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。国土交通省自動車局作成

(出典：令和5年版国土交通白書)

## 《エリアごとの目指す姿》

本市における公共交通の目指す将来像を、先に定めた地域公共交通ネットワークのエリアの考え方に当てはめた、それぞれのエリアの目指す姿は以下のとおりです。

### ① エリアⅠ（都市核）

バスターミナルの改修や、わかりやすいインフォメーション環境の整備が行われ、居住している人はもちろん、通勤・通学、通院、買い物、観光などでまちなかに訪れる全ての人々が、公共交通の利用を主とした、自家用車に頼らなくても移動できるウォークアブルなエリア

### ② エリアⅡ（居住誘導区域）

バスロケーションシステムが多くの人に活用され、モビリティマネジメントの推進やわかりやすいバス路線への再編により、公共交通の利用促進が図られた、居住地から、まちなかや交通結節点へ気軽に移動できるリバブル（暮らしやすい）なエリア

### ③ エリアⅢ（市域）

朝・夕は、支線を通る路線バスを主な手段とした通勤、通学、通院、買い物等の移動を可能とし、昼は水都タクシーによるドアツードアでの移動支援を実施するなど、公共交通を複合的に利用することで日常生活に必要な移動ができるエリア

## アウトプット（活動指標）一覧

施策のアウトプットについては、以下のとおり、活動指標として第5章の施策概要欄に追記します。

活動指標は施策の取組内容に対応した数値化可能なものを記載します。

取組内容	活動指標
<b>① バス路線の再編</b>	
バス路線の再編（双葉台地区）	1箇所
バス路線の再編（双葉台地区以外）	-
<b>② 交通結節点の環境整備</b>	
バスターミナルの改修（水戸駅北口）	1箇所
乗り継ぎ環境の整備（吉沢車庫）	1箇所
乗り継ぎ環境の整備（県庁バスターミナル）	1箇所
<b>③ 乗り継ぎしやすい環境づくり</b>	
路線バスダイヤ調整	-
乗り継ぎ環境の整備	-
<b>④ 利用しやすい運賃体系の導入</b>	
負担の少ない運賃体系の導入	-
気軽に購入しやすい決済手段の導入	-
<b>⑤ インフォメーション環境・共通サインの整備</b>	
インフォメーション環境の整備（デジタルサイネージ等）	整備数 未定
共通サインの整備	-
<b>⑥ バスマップの作成</b>	
バスマップ作成	-
デジタルバスマップ作成	-
<b>⑦ デジタル技術の活用・MaaSの推進</b>	
デジタル技術の活用（バスロケーションシステム等）	-
MaaSの推進（茨城MaaS, JR MaaS等）	2件
新たな技術を活用したモビリティの調査・研究	-
<b>⑧ 観光客が回遊しやすい環境づくり</b>	
観光客向けバスマップの作成	-
水戸漫遊1日フリーきっぷの利用促進	-
観光客が回遊しやすくなるバスの運行	路線変更 4系統

取組内容	活動指標
<b>⑨ モビリティ・マネジメントの実施</b>	
路線バス乗り方教室等の実施	開催 3回/年
エコ通勤チャレンジウィークの実施	実施 2回/年
<b>⑩ 既存公共交通の維持・確保</b>	
既存公共交通の維持・確保に向けた支援	-
<b>⑪ 広域公共交通ネットワークの維持・確保及び利用促進</b>	
広域公共交通ネットワーク（地域間幹線系統等）の維持・利用促進等	-
広域公共交通の充実（他市デマンド交通の乗り入れ等）	-
<b>⑫ 郊外部における移動手段の確保</b>	
水都タクシーの運行	運行 11地区
<b>⑬ 高齢者が移動しやすい環境づくり</b>	
公共交通機関の割引制度	-
新たなモビリティの活用	-
<b>⑭ 次世代自動車の導入</b>	
E V車両等の導入促進	導入補助 2台/年
<b>⑮ シェアサイクルの拡充</b>	
車両及びサイクルポートの増設	増設数 未定
<b>⑯ 移動空間のバリアフリー化・ユニバーサルデザインの導入</b>	
バリアフリー特定事業計画（後期）に位置付けた特定事業の推進	-
バリアフリー教室の開催	教室 2回/年
<b>⑰ バス・タクシーのバリアフリー化</b>	
ノンステップバスの導入促進	導入台数 6台
UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入促進	導入台数 3台