水戸市地域公共交通計画

目　次

第１章　はじめに
1-1　計画策定の趣旨 1
1-2　計画の位置付け 2
1-3　計画の区域 2
1-4　計画の期間 2
1-5　上位計画及び関連するまちづくりの方針 3

第２章　地域及び公共交通の現状
2-1　人口動向 5
2-2　土地利用 １０
2-3　都市・交通活動 １２
2-4　移動状況 ２０
2-5　公共交通の状況 ２５
2-6　市民意識 ３９
2-7　移動における温室効果ガス排出量 ４５
2-8　国における基本方針 ４６
2-9　水戸市公共交通基本計画の総括 ４８

第３章　課題の整理 ５３

第４章　計画の基本的方向
4-1　地域公共交通ネットワークエリアの考え方 ５５
4-2　目指す将来像 ５６
4-3　基本方針 ５８
4-4　計画の目標 ５９

第５章　目標達成のための施策
《施策の体系》 ６１
5-1　利用しやすい公共交通
5-1-1　利用しやすい公共交通ネットワークの形成 ６２
5-1-2　市民や観光客にわかりやすい情報提供環境の充実 ６６
5-1-3　公共交通利用意識の向上 ７０
5-2　公共交通の維持・確保
5-2-1　公共交通ネットワークの維持 ７１
5-2-2　地域や利用者に応じた移動手段の確保 ７３
5-3　人と環境に優しい公共交通
5-3-1　移動手段の脱炭素化 ７５
5-3-2　バリアフリー環境の構築 ７７

第６章　目標水準と計画の進行管理
６-１　目標水準 ７９
６-２　目標達成に向けた進行管理（ＰＤＣＡサイクルの実行） ８１
６-３　推進・管理体制 ８２
６-４　ＳＤＧｓとの関連性 ８３

資料編
計画策定の経緯 ８５
水戸市地域公共交通協議会 ８６
用語解説 ９２

第１章　はじめに

1-1　計画策定の趣旨

本市では，2014（平成 26）年７月に「水戸市都市交通戦略会議」を立ち上げるとともに，2016（平成 28）年３月に「水戸市公共交通基本計画」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，施策を推進しているところです。

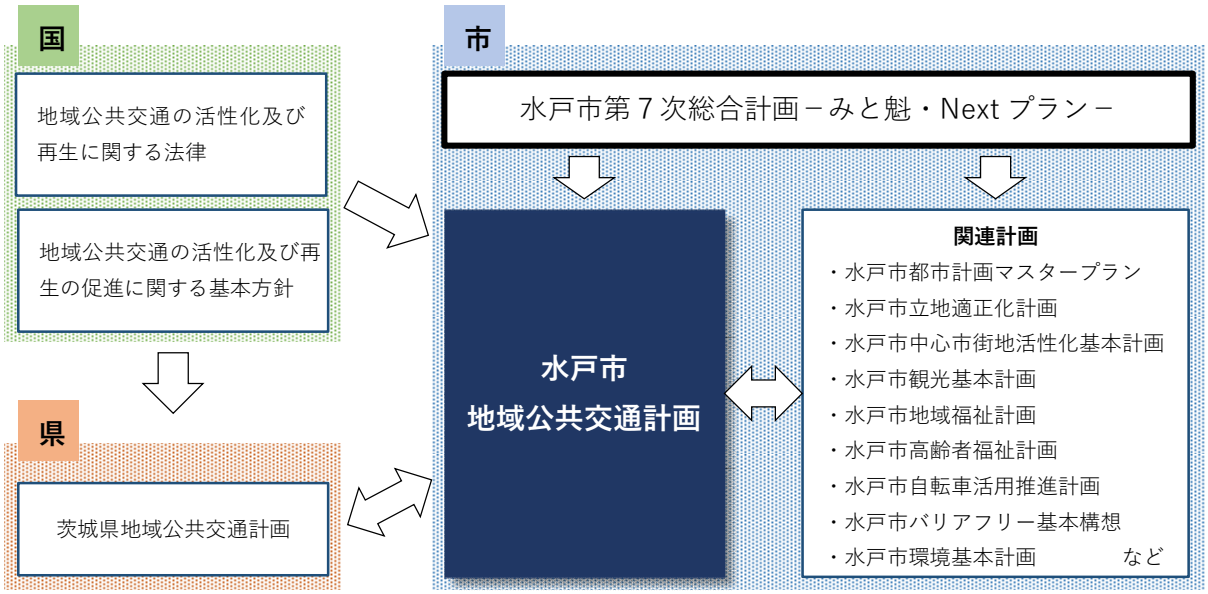
公共交通を取り巻く環境は，新型コロナウイルス感染症の流行に伴う外出自粛やライフスタイルの変化等により公共交通の利用が減少するとともに，深刻な運転者不足が発生するなど，厳しい状況が続いています。一方で，近年急速に進歩するＡＩ等のデジタル技術の活用，ＭａａＳの推進等が，利便性の向上や事業者の経営効率化に資する取組として注目されています。

このような中，国においては，2020（令和２）年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）」を一部改正し，新たなモビリティサービスの普及促進等に対応する制度の創設及び運行ダイヤ，運賃等のサービス改善に係る制度の見直しが実施されました。また，地域公共交通の活性化及び再生を推進するため，地方公共団体における「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

これらの国の動向や市民の意向，ＳＤＧｓの理念等を踏まえるとともに，水戸市第７次総合計画－みと魁・Next プラン－や水戸市立地適正化計画等との整合を図りながら，地域の移動手段の確保と充実を目指す，本市の地域公共交通の基本的な計画として，「水戸市地域公共交通計画」を策定するものです。

1-2 計画の位置付け

本計画は，地域交通法第５条に基づき策定するものです。計画の策定に当たっては，水戸市第７次総合計画－みと魁・Next プラン－や関連計画との整合性を保ち，公共交通行政を総合的かつ計画的に推進します。



1-3 計画の区域

本計画では，市域全体を見渡した総合的な公共交通体系の確立を目指すことから，水戸市全域を計画の対象区域とします。

また，近隣市町村を含めた広域公共交通ネットワークの在り方についても十分に勘案するものとします。

1-4 計画の期間

本計画の計画期間は，2024（令和６）年度から 2028（令和 10）年度までの５年間とします。

1-5　上位計画及び関連するまちづくりの方針

本市の地域公共交通のあるべき姿の検討に当たっては，最上位計画である水戸市第７次総合計画－みと魁・Next プラン－とコンパクトなまちづくりの在り方等を定めた水戸市立地適正化計画に掲げる都市像との整合を図る必要があります。

(1) 水戸市第７次総合計画　－みと魁・Next プラン－

水戸市第７次総合計画－みと魁・Next プラン－では，「こども育む　くらし楽しむ　みらいに躍動する　魁のまち・水戸」を将来都市像とし，その実現に向け，施策の大綱を定めています。

また，都市空間整備構想では，以下の四つの視点から「水戸らしい地域拠点ネットワーク型コンパクトシティ」を構築することとしています。

都市空間整備構想

【都市空間整備の方向】

水戸らしい地域拠点ネットワーク型コンパクトシティ

１　都市核・拠点への都市機能の集積と連携強化・充実	３　災害に強い都市基盤づくり
２　自然を生かした環境負荷の少ない都市空間づくり	４　楽しめる交流拠点づくり

【土地利用の展開】

・土地利用のゾーニング　　・土地利用計画

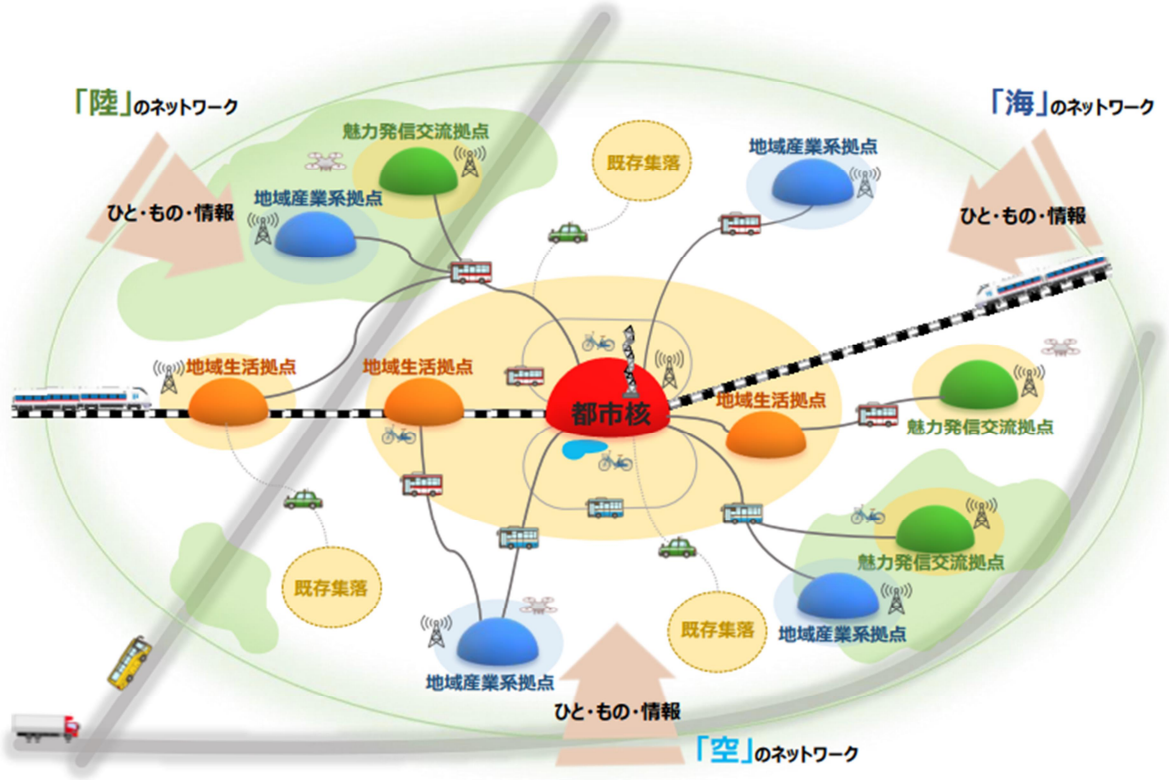


図１-１　水戸市第７次総合計画－みと魁・Next プラン－における「水戸らしい地域拠点ネットワーク型コンパクトシティ」概念図

(2) 水戸市立地適正化計画

水戸市立地適正化計画では,「誰もが便利に安心して暮らすことのできるコンパクトシティ」を目指す都市像とし，五つの基本方針を定めています。

基本方針１　都市機能の集積による「魅力的な都市の実現」

子育て支援，商業，医療等の都市機能を中心拠点や地域生活拠点等に集積し，効率的な生活サービスの提供を図るとともに，各拠点において，それぞれの特性に応じた機能の維持・向上を図ることにより，利便性が高く，魅力あるまちづくりに取り組みます。

基本方針２　居住の誘導等による「住みやすい都市の実現」

居住誘導区域において，住みかえ支援や良好な居住環境の形成等に取り組み，区域内に住むメリットを明確にすることで，居住誘導区域への居住の誘導を図ります。

また，道路等のバリアフリー化を進めるとともに，老朽化した都市計画施設等の改修により居住環境の向上を図ります。

基本方針３　拠点間の連携の強化による「利便性の高い都市の実現」

「水戸市地域公共交通計画」と連携しながら，鉄道やバス等の交通資源を効果的に活用し，都市機能の集約や居住の誘導を促進する公共交通ネットワークの形成に取り組むとともに，各拠点間を結ぶことで，利便性の高い都市の実現を図ります。

基本方針４　公共施設等の合理的な活用による「持続可能な都市の実現」

「水戸市公共施設等総合管理計画」と連携しながら，都市機能誘導区域及び居住誘導区域を踏まえた公共施設の集約・複合化や効果的な配置を進めるなど，合理的な活用により，社会資本の老朽化への対応を図ります。

基本方針５　防災・減災対策の推進による「災害に強い都市の実現」

激甚化・頻発化する自然災害に対応するため，防災指針を定め，緩やかな居住誘導による災害リスクの回避と都市基盤の整備・強化による災害リスクの低減に取り組み，安全・安心に暮らすことのできる災害に強い都市の実現を図ります。

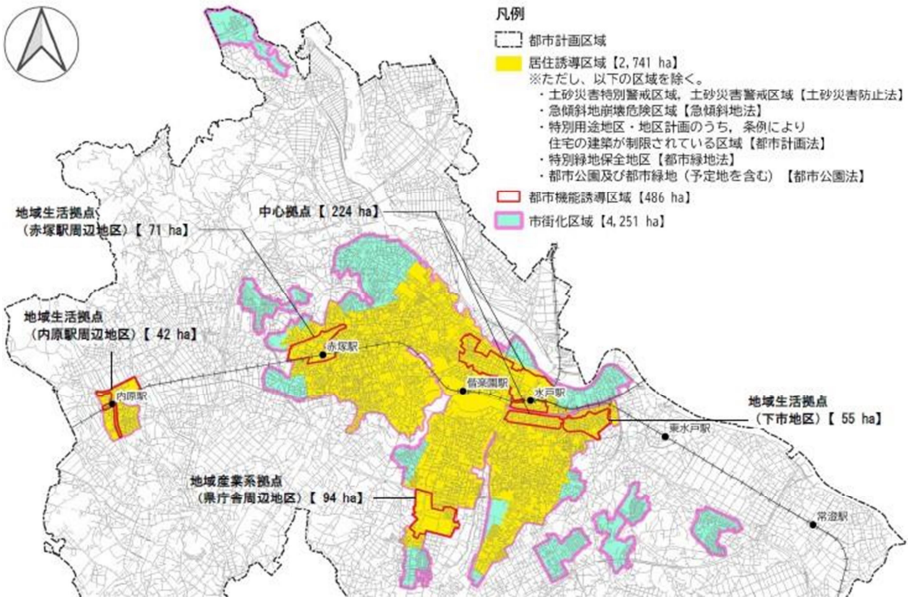


図１-２　水戸市立地適正化計画における「居住誘導区域」図

第２章　地域及び公共交通の現状

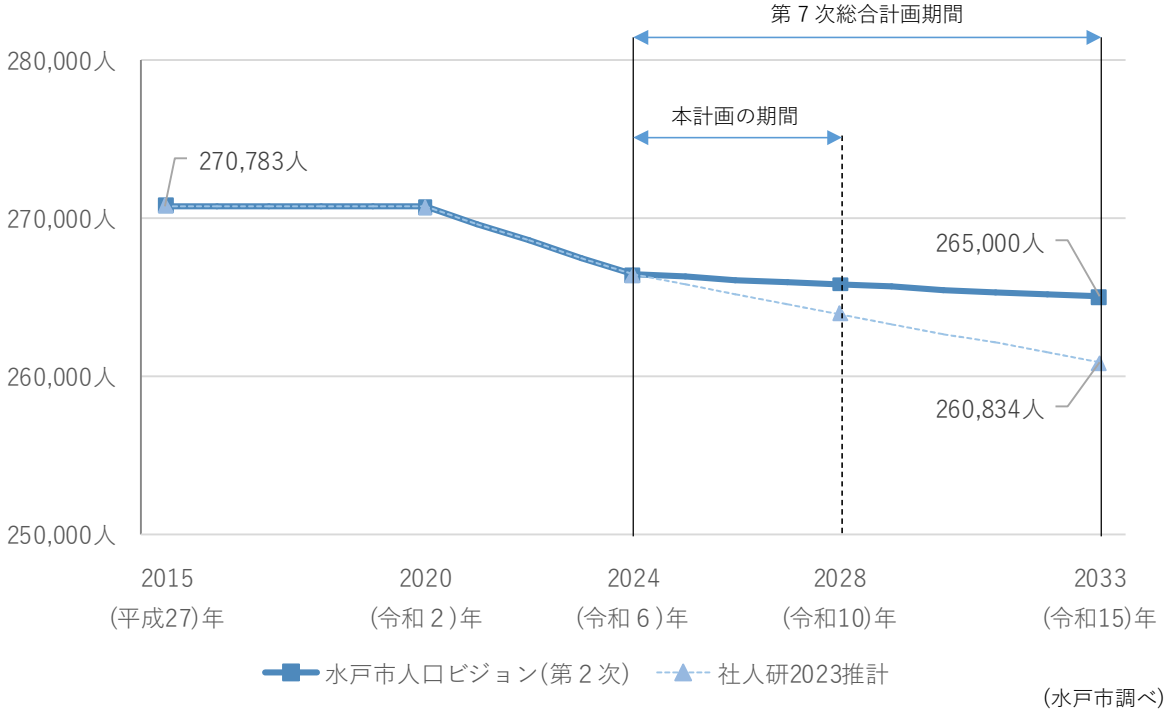
2-1　人口動向

(1) 将来人口

本市では，今後，人口が減少していくものと推計しています。人口構成でみると，年少人口及び生産年齢人口が減少する一方，高齢者人口については増加していくものと推計しています。

人口密度については，市街化区域内において密度の低い地域が増えるとともに，市街化調整区域において更に人口が減少する地域が生じるものと予測しています。また，高齢者人口率については，多くの地域で高齢化が進むものと予測しています。

これらのことから，高齢者の移動ニーズへの対応，路線バス運行の更なる効率化等が必要になるものと考えられます。



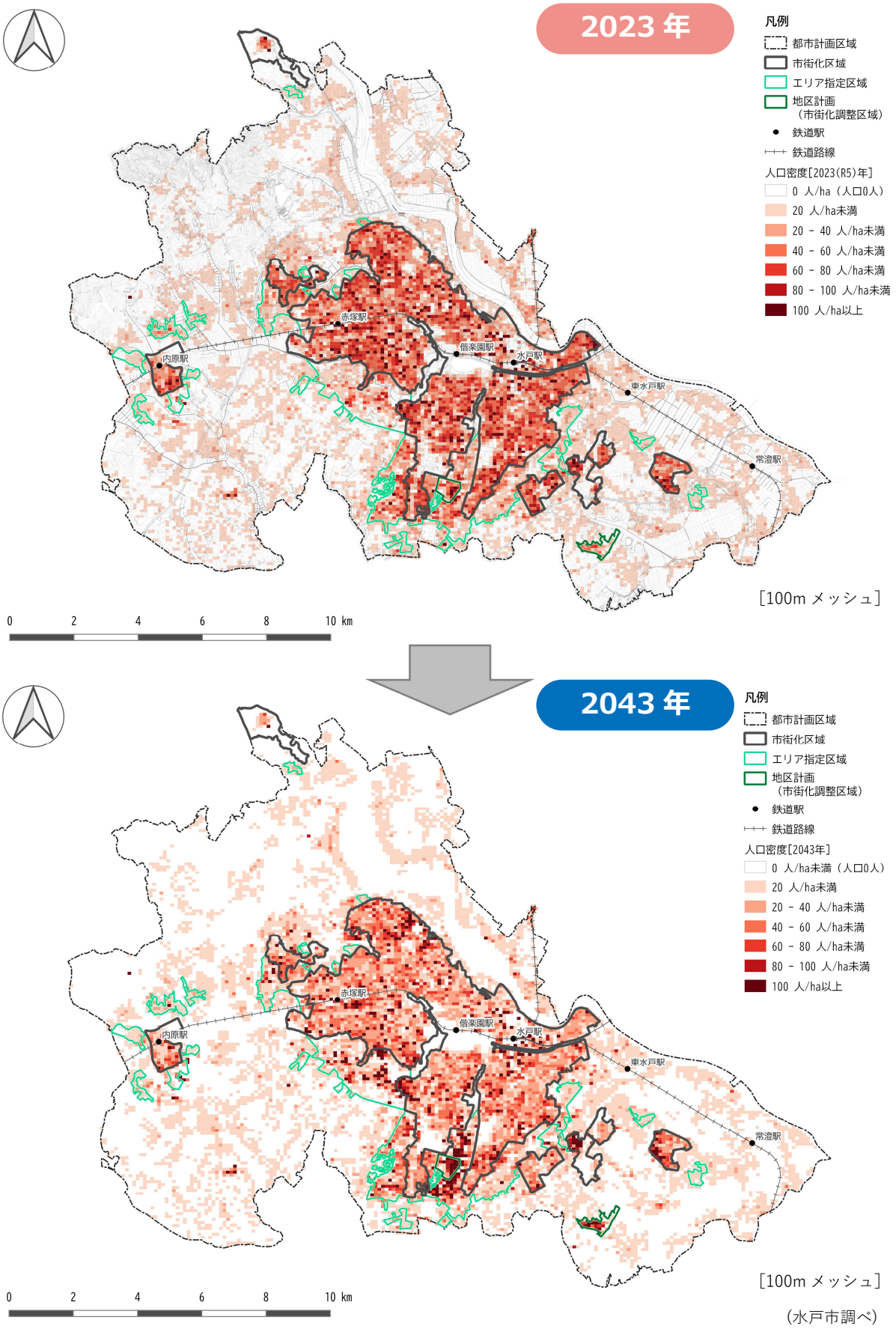
(水戸市調べ)

図２-１　人口推計

年次		2015 年	2020 年	2025 年	2033 年
区分	単位	(確定)	(確定)	(推計)	(推計)
人口	人	270,783	270,685	266,390	265,000
年少人口	人	34,839	33,685	32,190	35,000
(０～14 歳)	%	12.9	12.4	12.1	13.2
生産年齢人口	人	163,039	158,472	160,010	153,300
(15～64 歳)	%	60.2	58.5	60.1	57.8
高齢者人口	人	66,236	70,922	74,190	76,700
(65 歳以上)	%	24.5	26.2	27.9	29.0

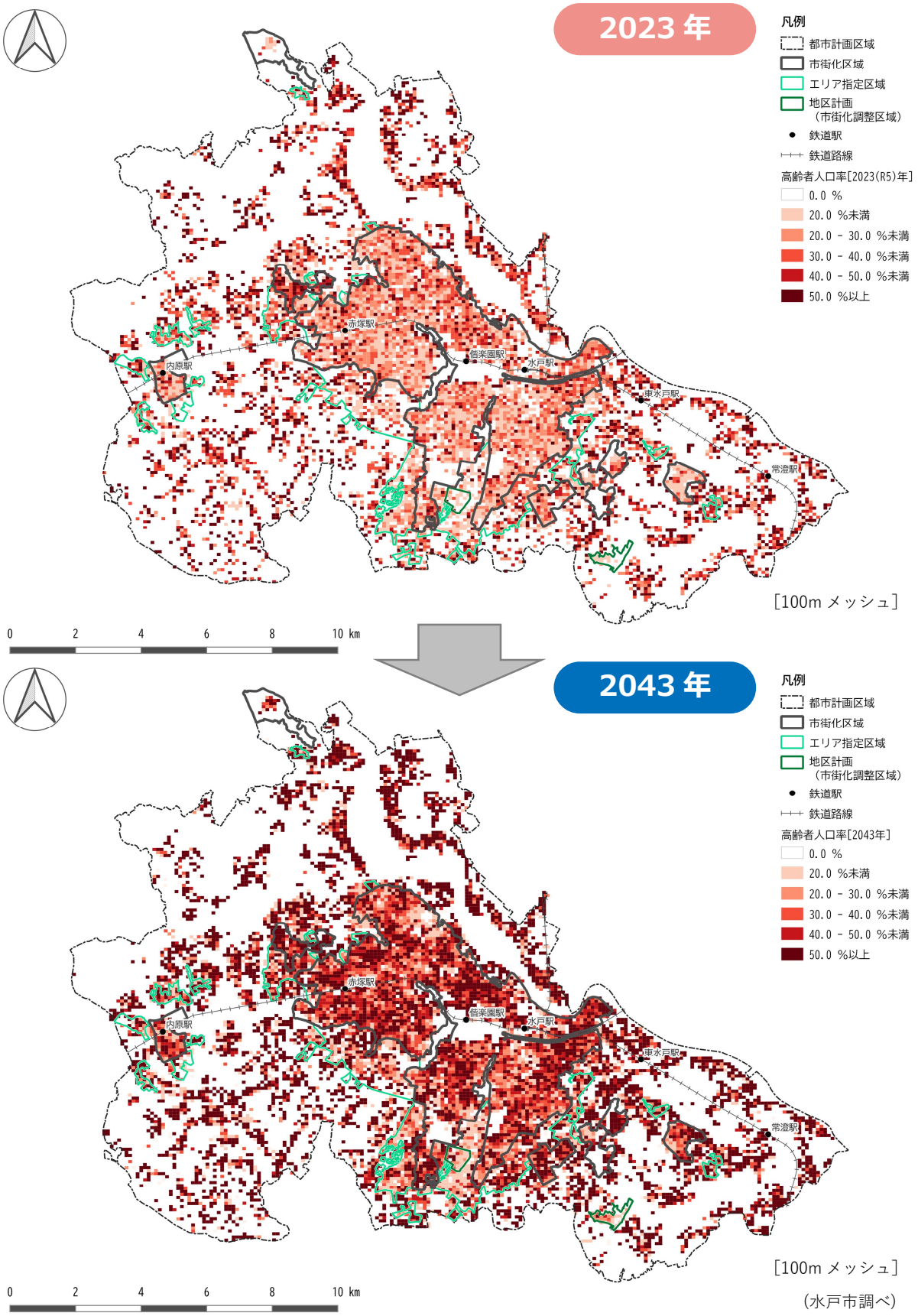
(水戸市調べ)

表２-１　年齢３区分別の人口推計



（水戸市調べ）

図２-２　人口密度の予測［2023（令和５）年→2043（令和 25）年］



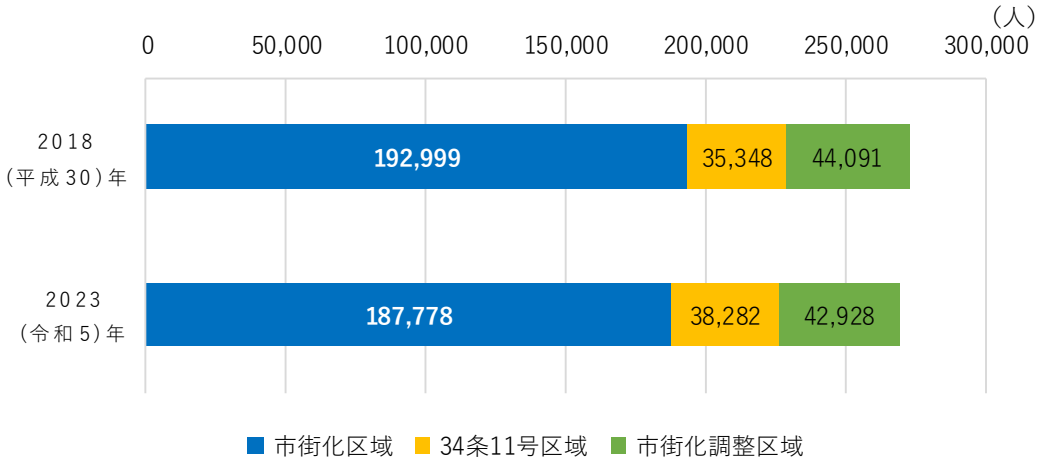
（水戸市調べ）

図２-３　高齢者人口率の予測［2023（令和５）年→2043（令和 25）年］

(2) 地域別人口

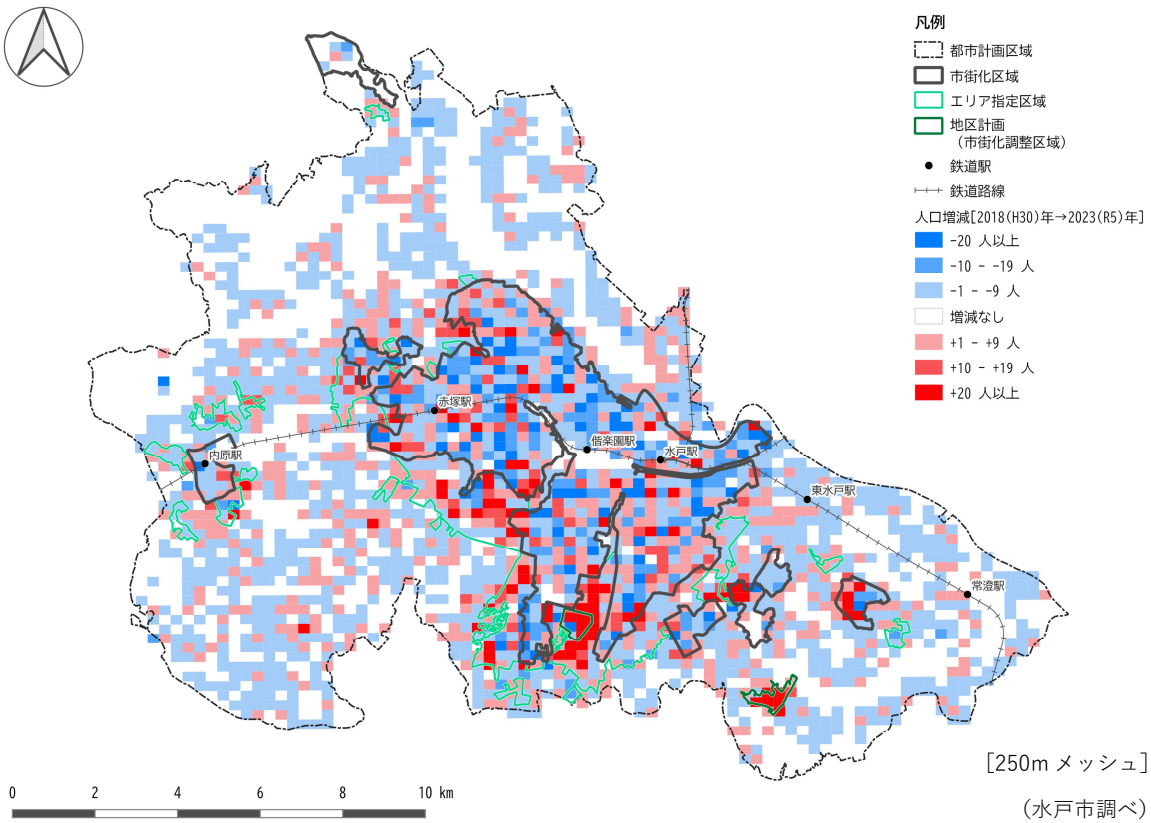
地域別の人口をみると，市街化区域及び市街化調整区域（都市計画法第 34 条第 11 号に基づく指定区域を除く。）の人口が減少している一方，市街化調整区域内の都市計画法第 34 条第 11 号に基づく指定区域の人口が増加し，特に市南部における人口増加が顕著となっています。

このことから，都市の広がりに応じた公共交通サービス網の強化が必要となっています。



（水戸市調べ）

図 2 - 4　地域別人口の推移［2018（平成 30）年→2023（令和 5 ）年］



［250m メッシュ］

（水戸市調べ）

図 2 - 5　人口の増減［2018（平成 30）年→2023（令和 5 ）年］

(3) 地域別人口構成比の推移

市街化区域及び市街化調整区域では高齢者人口（65 歳以上）の割合が増加しています。一方で，都市計画法第 34 条第 11 号に基づく指定区域では，年少人口（0～14 歳）や生産年齢人口（15～64 歳）の割合が増加しています。高齢者向けの公共交通サービスが広い地域で求められるとともに，年少人口の割合が増加している地域では，通学需要等に応じた公共交通サービス網の強化が必要となっています。

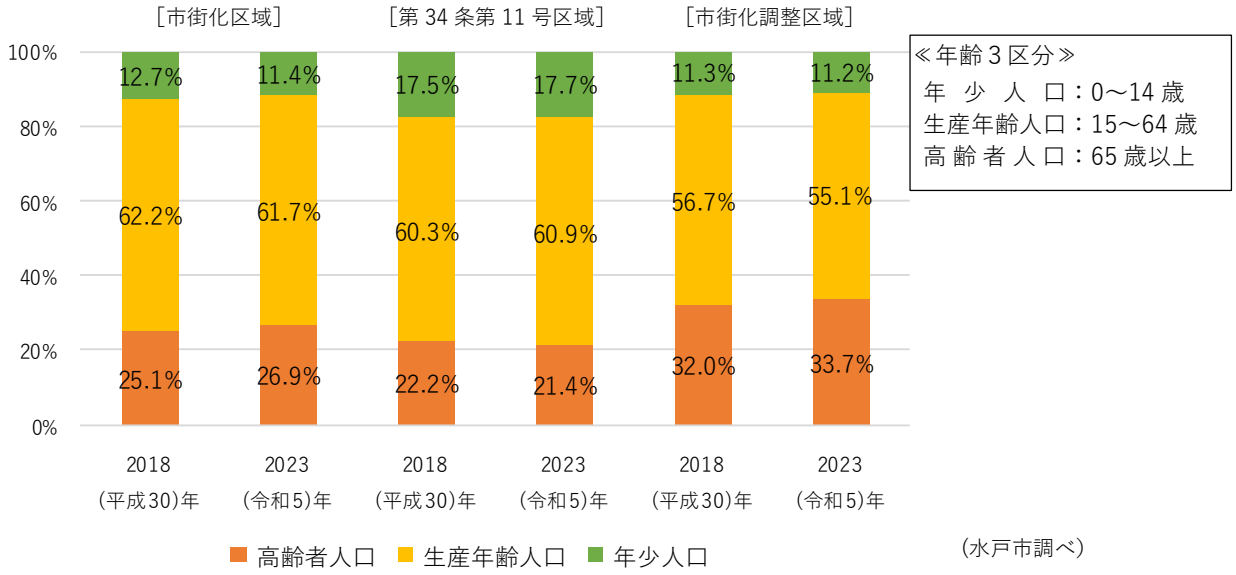


図２-６　区域別の年齢人口構成比の推移［2018（平成 30）年→2023（令和５）年］

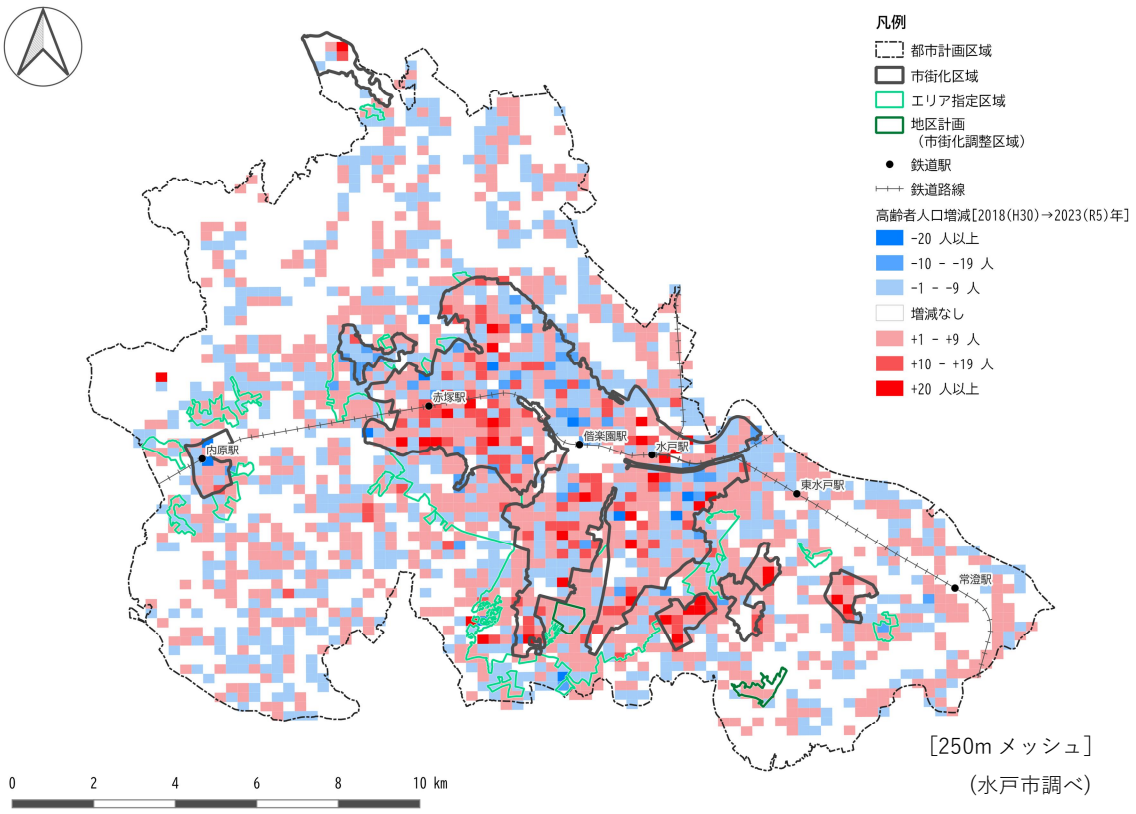


図２-７　高齢者人口の増減［2018（平成 30）年→2023（令和５）年］

2-2 土地利用

(1) 生活サービス施設と徒歩アクセス圏

市街化区域における徒歩圏カバー人口割合（半径 800 メートル圏）については，医療施設が約 98 パーセント，商業施設が約 90 パーセントとなっており，どちらもおおむね徒歩圏に立地しています。一方で，市街化区域外にある医療施設及び商業施設は少ない状況であるため，市街化区域外居住者を中心に移動手段の確保策を検討する必要があります。

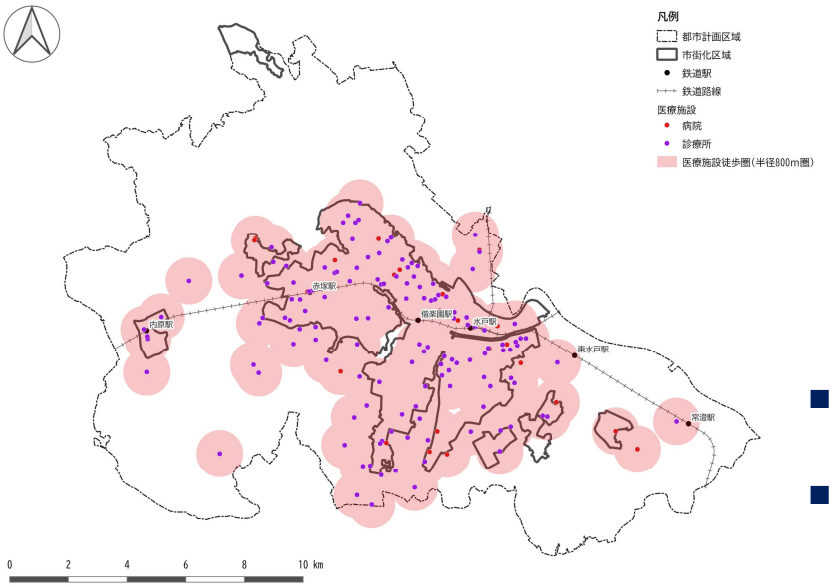
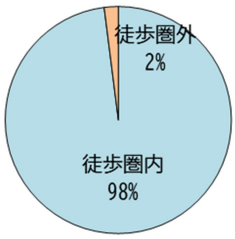


表　徒歩圏カバー人口割合

＜市街化区域＞



(水戸市調べ)

■対象施設

・病院（内科・外科・小児科を有する施設）

・診療所（同上）

■徒歩圏

・半径 800m

図 2-8　医療施設の立地と徒歩アクセス圏の状況

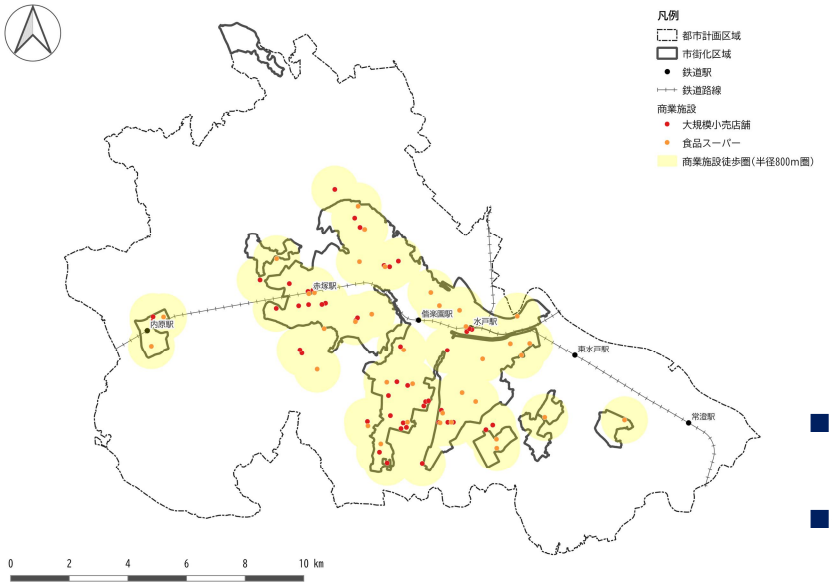
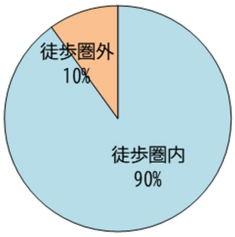


表　徒歩圏カバー人口割合

＜市街化区域＞



(水戸市調べ)

■対象施設

・大規模小売店舗

・食品スーパー

■徒歩圏

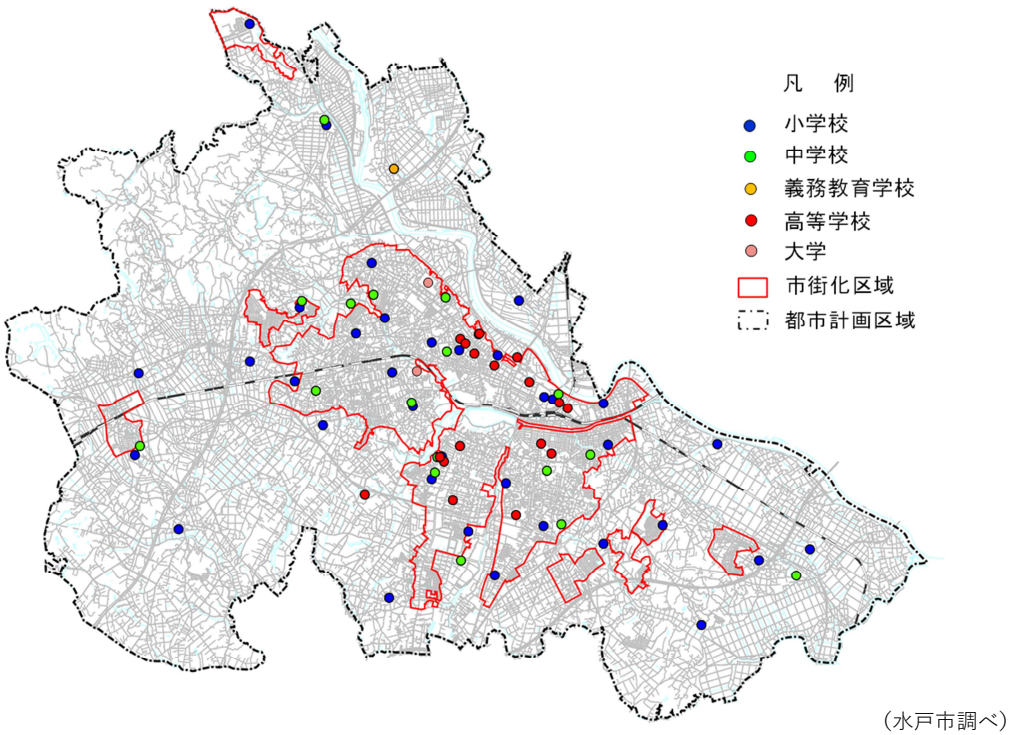
・　半径 800m

図 2-9　商業施設の立地と徒歩アクセス圏の状況

(2) 教育施設の立地状況

小学校及び中学校は，市立の学校を地域ごとに設置しているため，広範囲にわたり立地しています。一部の小学校では，通学に路線バスが利用されており，今後，少子化による利用者減少への対応が必要になるものと考えられます。

また，高等学校及び大学については，特に中心市街地に集中して立地しており，水戸駅と各高等学校等の間の移動手段は路線バスや自転車が担っているため，適切な運行本数の確保やバス待ち環境の整備により，路線バスの利便性を高めるとともに，自転車通行空間を整備し，安全に自転車を利用できる環境を整える必要があります。



（水戸市調べ）

図２-10　教育機関の立地状況（2023（令和５）年時点）

2-3 都市・交通活動

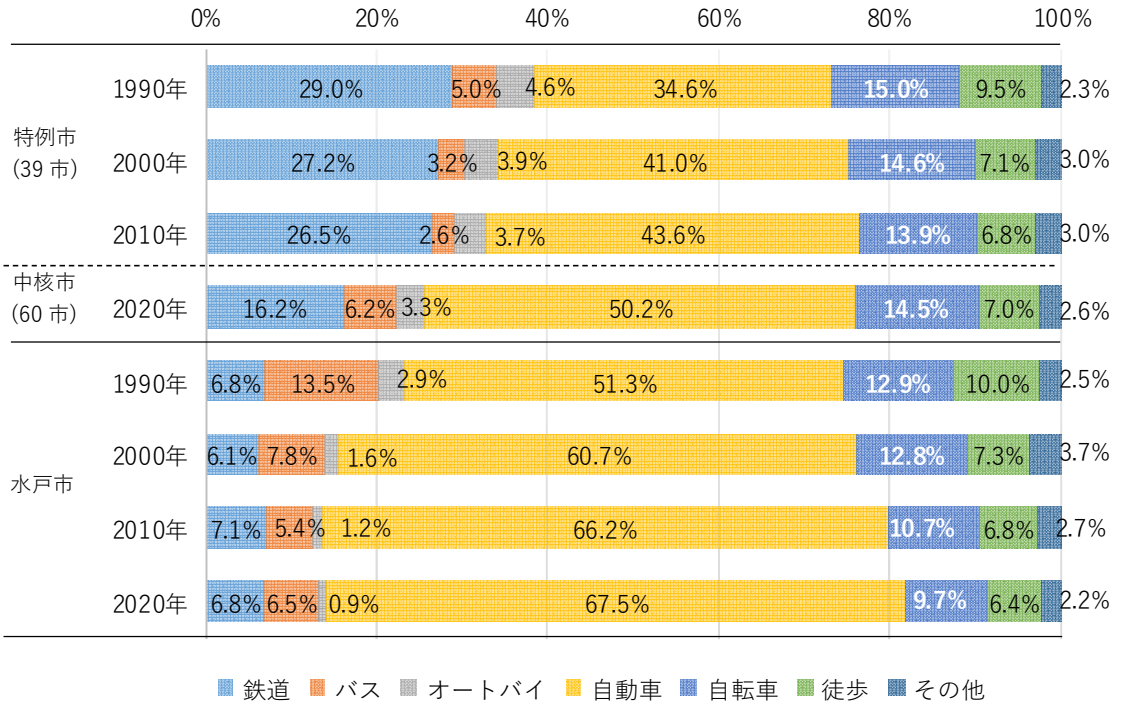
(1) 交通手段別の移動状況

① 通勤・通学目的での交通手段

本市では自動車を利用する人の割合が大きく，公共交通を利用する人の割合は小さくなっています。

中核市の平均と本市を比較すると，本市の自動車を利用する人の割合は大きく，鉄道及び自転車を利用する人の割合は小さくなっています。

本市の自動車を利用する人の割合は増加し続けており，環境負荷や交通渋滞緩和のためには，公共交通や自転車の利用促進を図っていく必要があります。

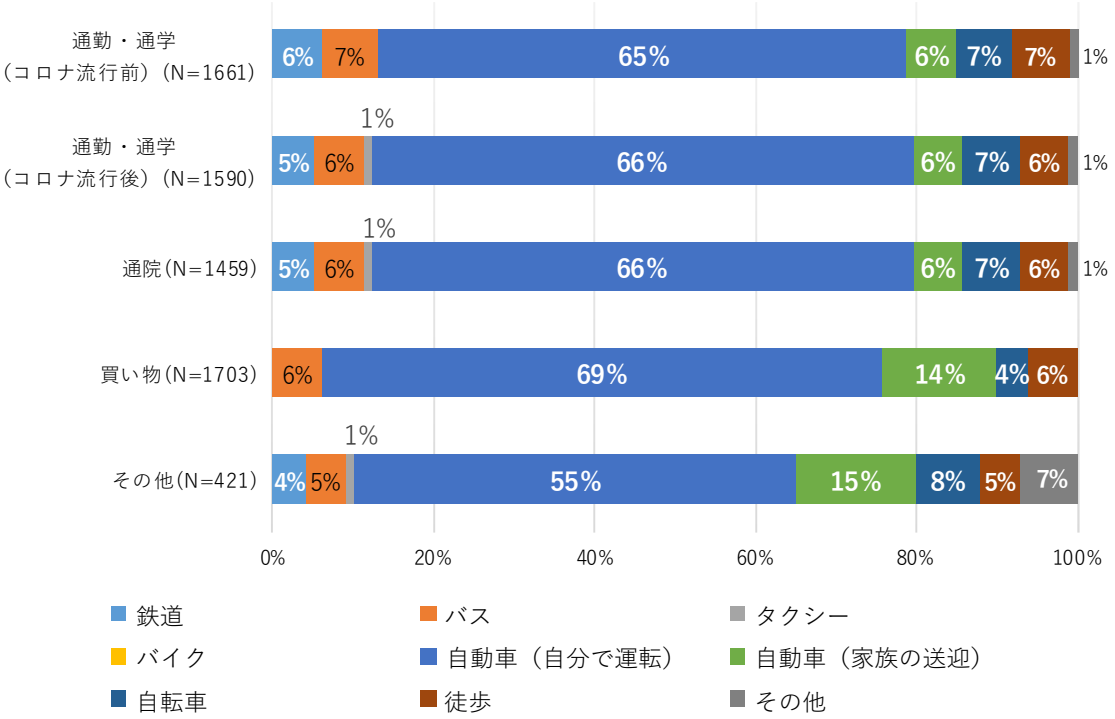


（資料：国勢調査（令和２年度），総務省）

図２-11　通勤・通学時の交通手段構成比

② 目的別の交通手段

全ての目的において，自動車（自分で運転，家族の送迎）を選択する人の割合が 70 パーセント以上となっており，公共交通（鉄道，バス及びタクシー）は 10 パーセント程度となっています。通勤・通学に加え，通院や買い物など，日常生活での移動においても，公共交通や自転車の利用促進を図っていく必要があります。



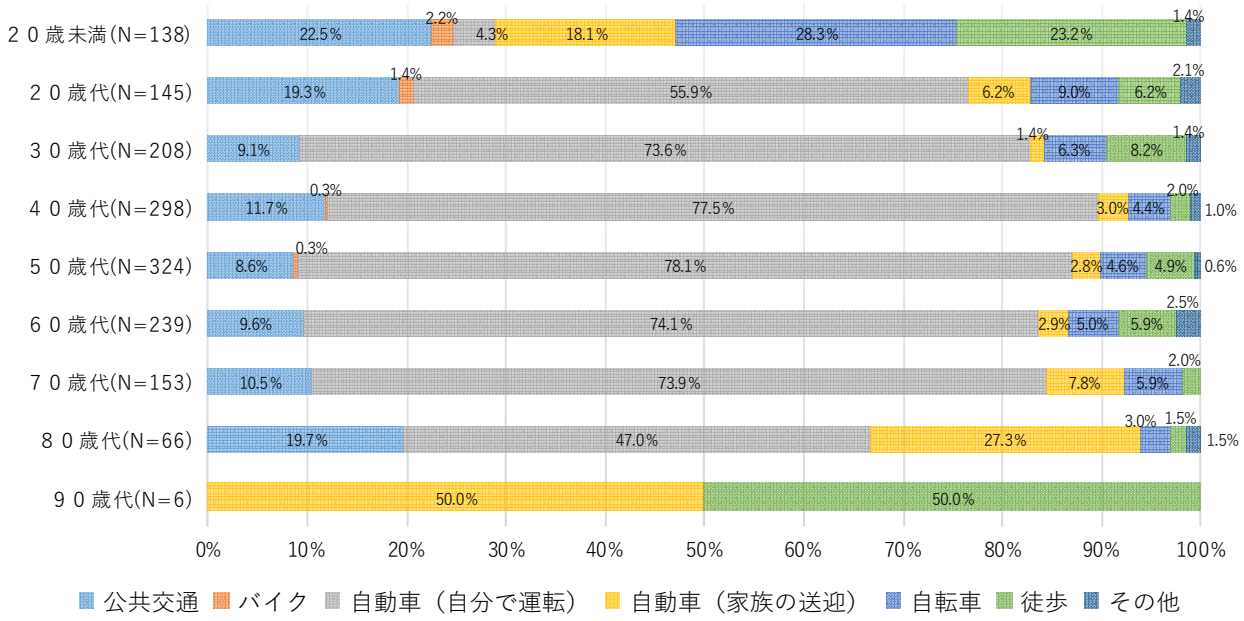
（資料：バス交通実態調査（令和 4 年度），水戸市）

図 2 -12　目的別の交通手段構成比

③ 年齢階層別の目的別交通手段

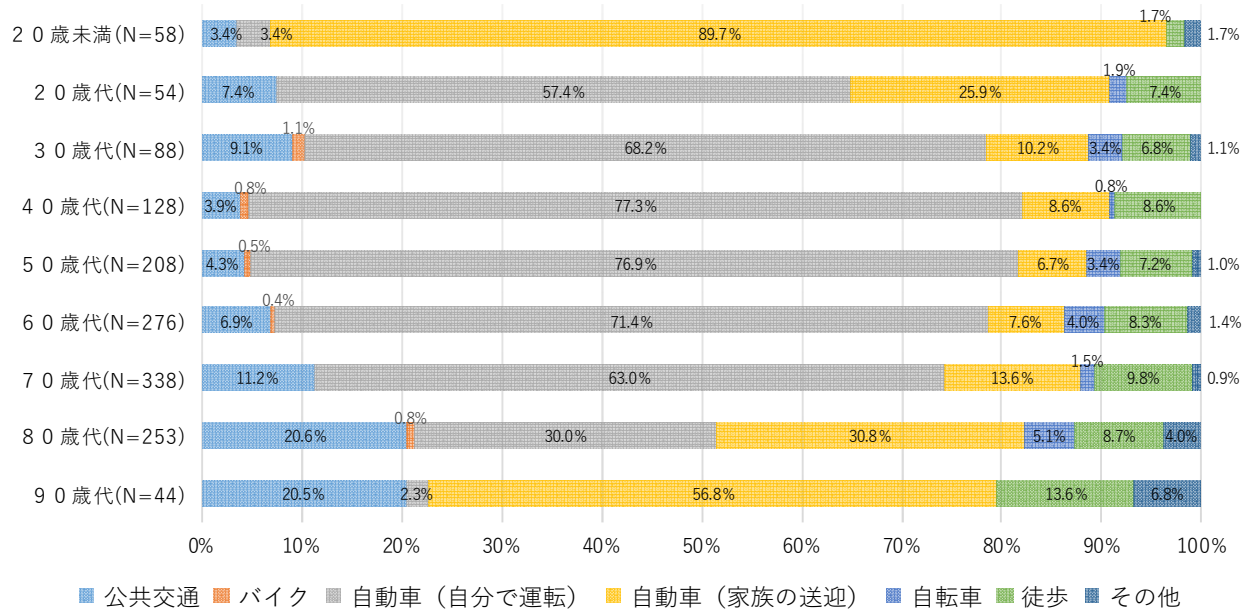
全ての目的において，20 歳代から 70 歳代までは，自動車を自ら運転する人の割合が最も大きくなっています。また，公共交通を利用する人の割合は，目的では通勤・通学，年齢では 20 歳代以下や 80 歳代が比較的大きくなっています。

高齢化社会が進んでいる現在，高齢者の運転による交通事故が社会問題となっています。自家用車以外の移動手段を確保するなど，高齢者の移動しやすい環境づくりを進める必要があります。



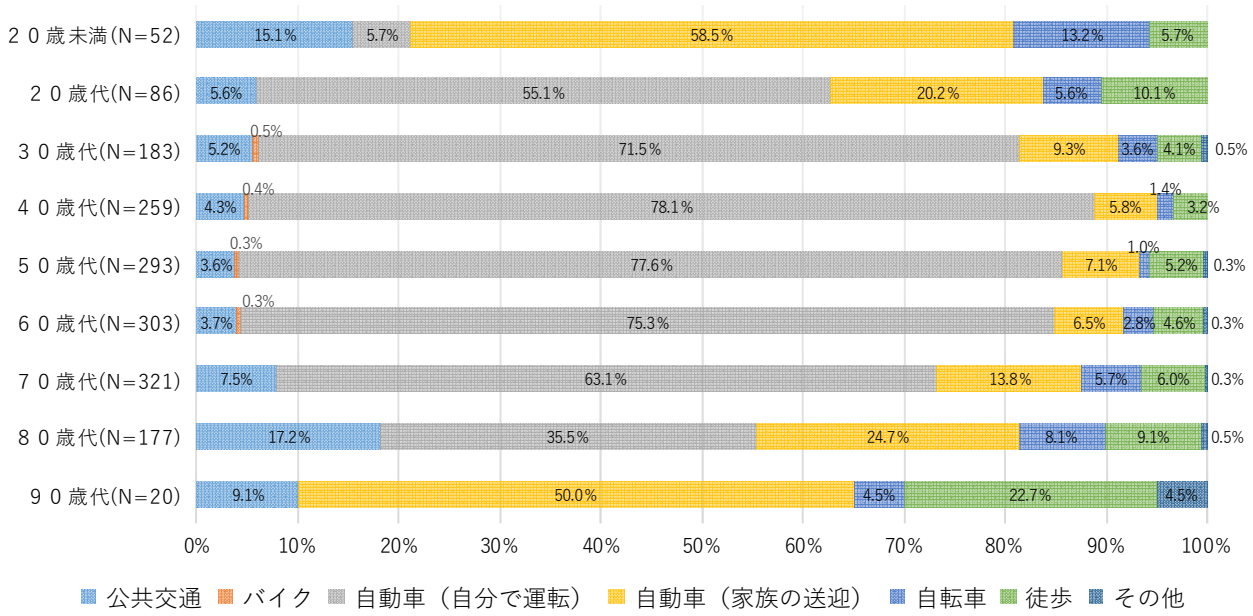
（資料：バス交通実態調査（令和４年度），水戸市）

図２-13　年齢階層別の通勤・通学時の交通手段構成比



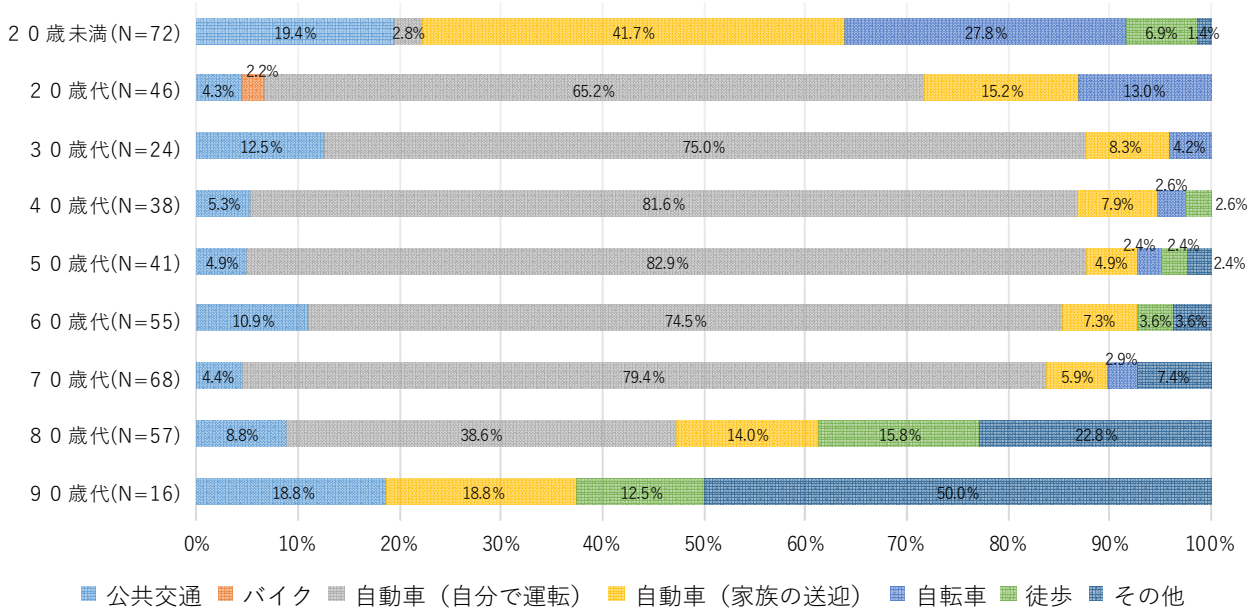
（資料：バス交通実態調査（令和４年度），水戸市）

図２-14　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（令和４年度），水戸市）

図２-15　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（令和４年度），水戸市）

図２-16　年齢階層別のその他私用の交通手段構成比

(2) 目的別都市活動の状況

① 通勤・通学の活動

通勤・通学の活動は，本市の中心部に位置する三の丸地区・五軒地区や常磐地区・渡里地区，茨城県庁が立地する千波地区・笠原地区等で多くなっています。これらの地区については，朝・夕の時間帯の公共交通を充実・維持していく必要があります。

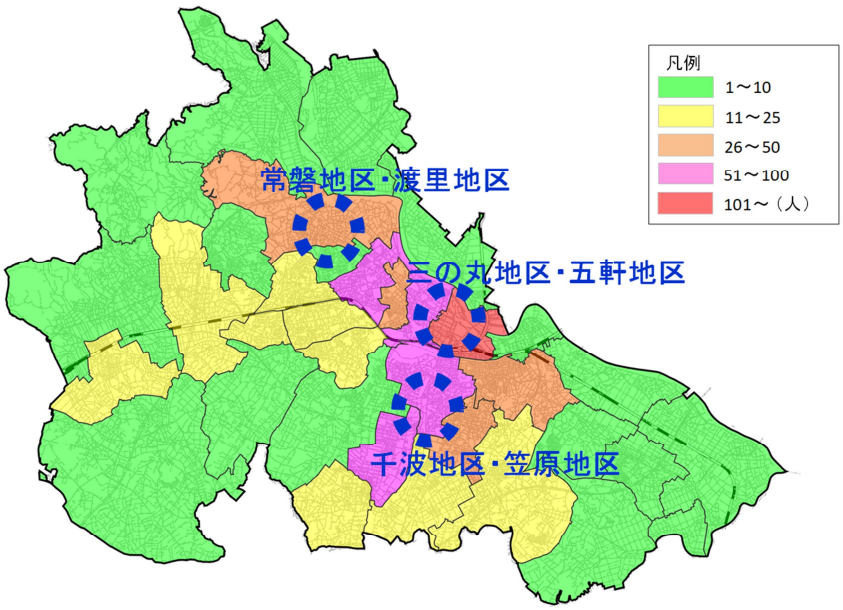


図２-17　通勤・通学の活動の集中状況（資料：バス交通実態調査（令和４年度），水戸市）

② 通院の活動

通院の活動は，水戸協同病院と水戸赤十字病院が立地する三の丸地区・城東地区や，水戸済生会総合病院が立地する双葉台地区・渡里地区，診療所等が多数立地する千波地区・見川地区等で多くなっています。これらの地域医療の拠点となる病院までの移動手段を確保・維持していく必要があります。

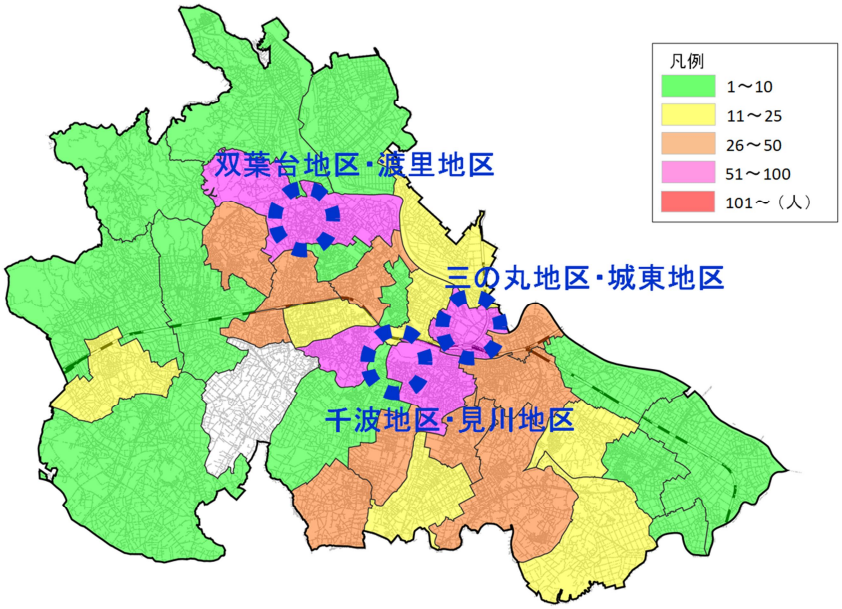


図２-18　通院活動の集中状況（資料：バス交通実態調査（令和４年度），水戸市）

③ 買い物の活動

買い物の活動は，三の丸地区・五軒地区や常磐地区・渡里地区，石川地区・赤塚地区，千波地区・笠原地区，内原地区等で多くなっています。店舗等が不足している地区にお住まいの方が，これらの地区に移動することができるよう，公共交通サービス網を強化することが必要となっています。

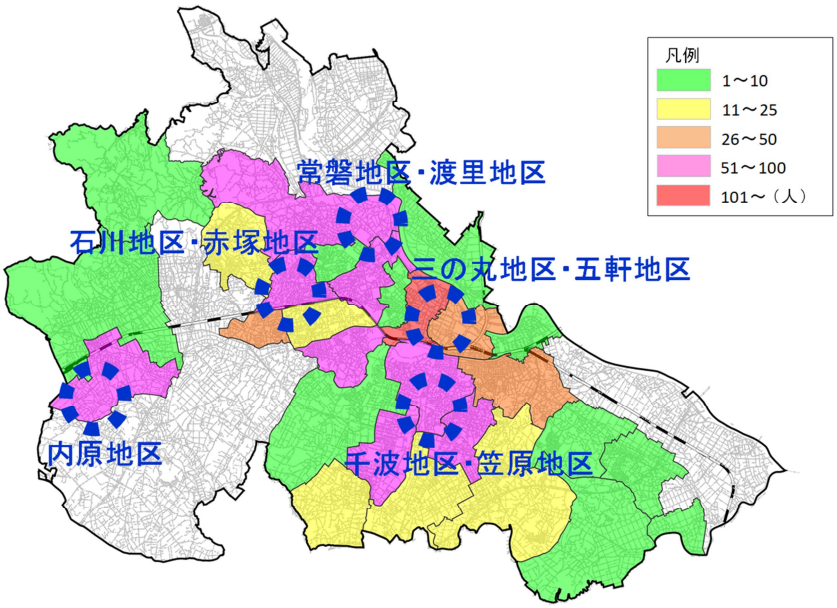
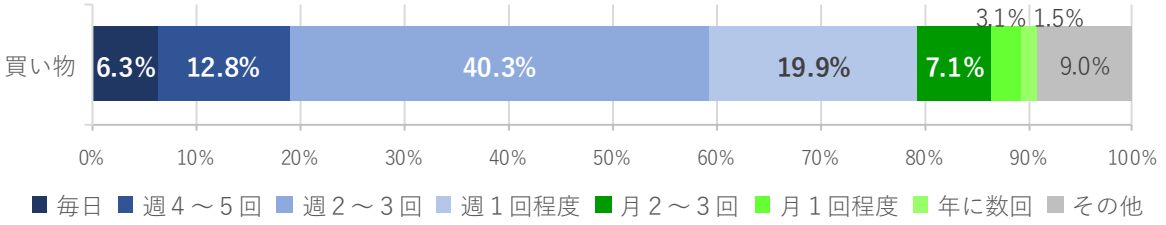


図２-19　買い物活動の集中状況（資料：バス交通実態調査（令和４年度），水戸市）

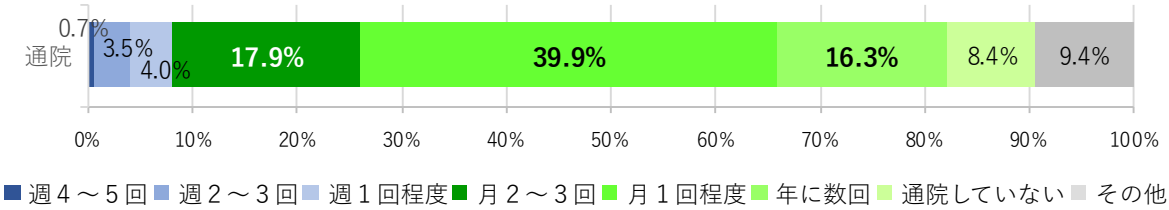
(3) 目的別にみた高齢者の外出頻度

高齢者の外出頻度については，買い物では週２～３回外出する割合が約 40 パーセントとなっており，通院では月１回程度外出する割合が約 40 パーセントとなっています。外出頻度と，その目的に対応した公共交通体系を構築していく必要があります。



（資料：介護予防・日常生活圏域ニーズ調査（令和４年度），厚生労働省）

図２-20　買い物目的での高齢者の外出頻度



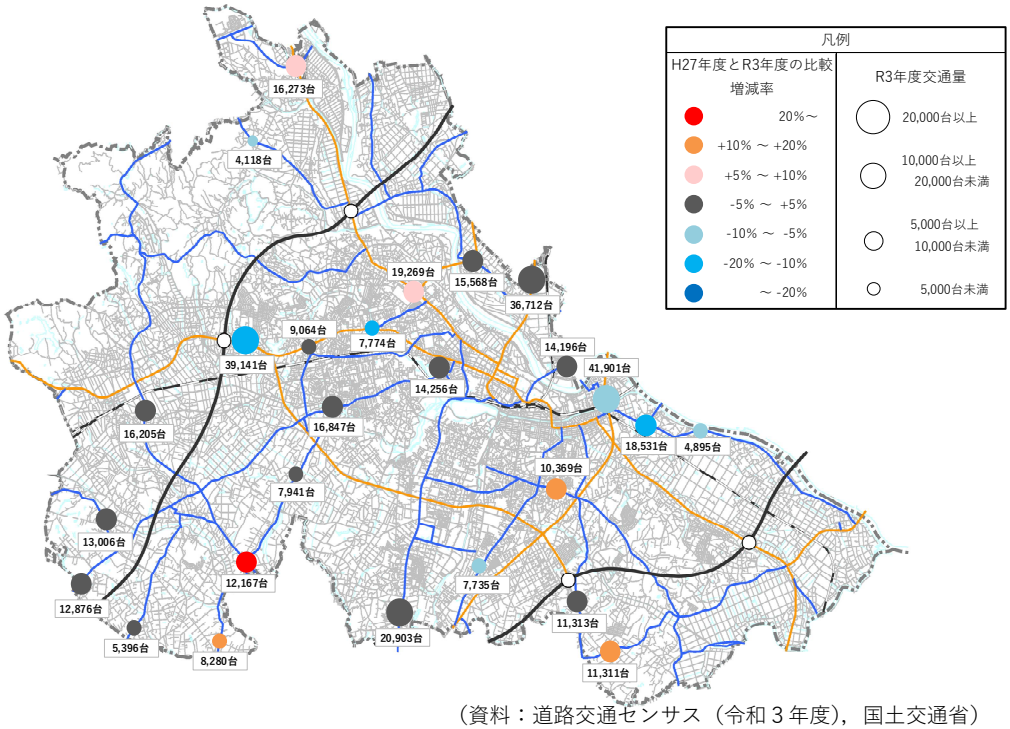
（資料：介護予防・日常生活圏域ニーズ調査（令和４年度），厚生労働省）

図２-21　通院目的での高齢者の外出頻度

(4) 主要地点の道路交通量，混雑度

主要地点における道路交通量をみると，国道 6 号線，国道 50 号線及び国道 349 号線の交通量が比較的多くなっています。また，混雑度をみると，計測箇所の約 3 分の 1 で 1.0 を超えており，混雑する時間帯が生じています。

渋滞緩和のためには，公共交通を充実させることにより，自動車から公共交通へ，移動手段の転換を図る必要があります。また，これらの道路は市域をまたぐ道路であることから，広域的な視点で公共交通ネットワークを構築していく必要があります。



（資料：道路交通センサス（令和 3 年度），国土交通省）

図 2 -22　主要地点の道路交通量

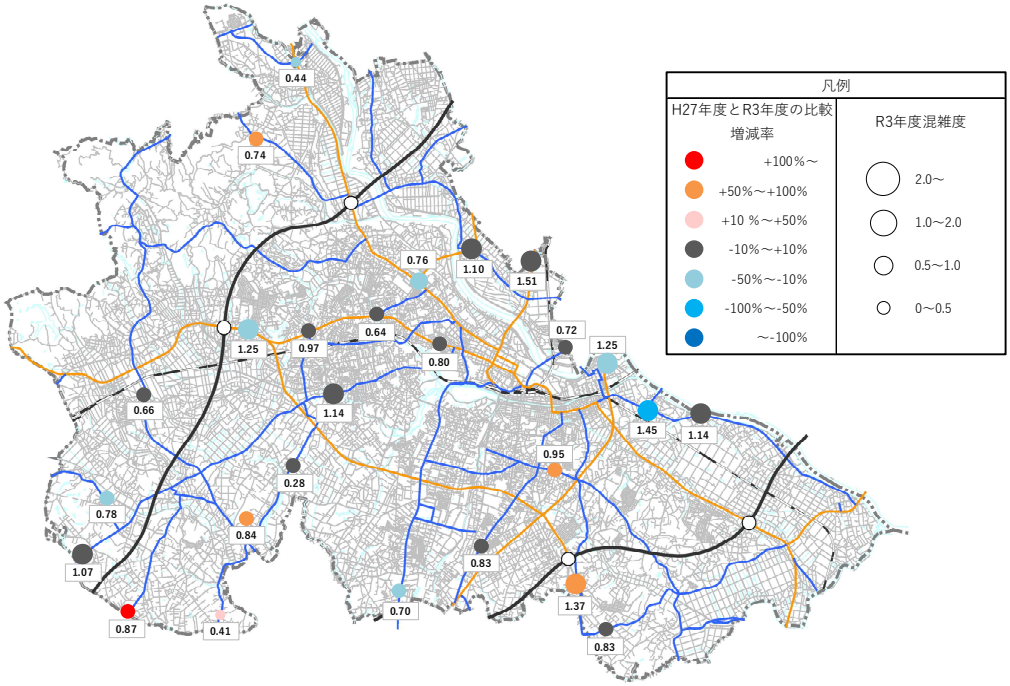


図 2 -23　主要地点の混雑度

（資料：道路交通センサス（令和 3 年度），国土交通省）

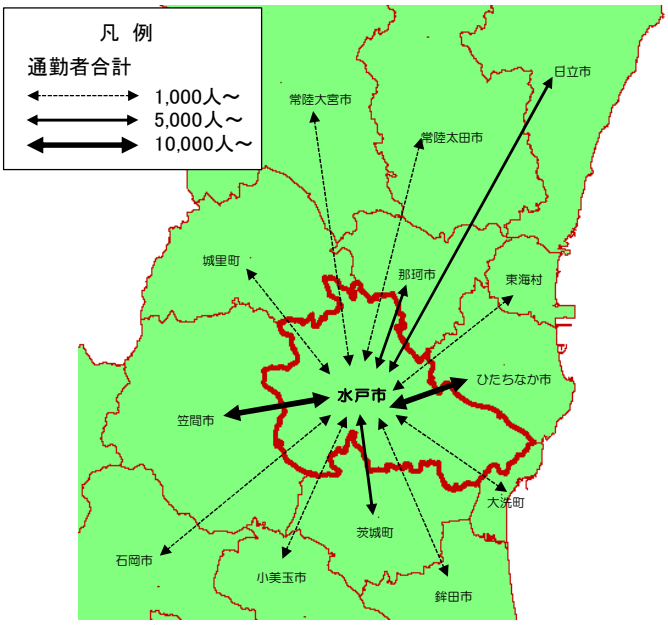
2-4 移動状況

(1) 市内外の移動状況

2020（令和２）年度における市内外の移動状況をみると，近隣市町村から本市へ通勤・通学する人は，2015（平成 27）年度と比較して減少したものの，本市から近隣市町村に通勤・通学する人よりも多くなっています。

このことから，広域的視点に立ち，近隣市町村から本市へ通勤・通学する人について考慮しながら，公共交通ネットワークを確保していく必要があります。

名称	水戸市への通勤者数(A)	水戸市からの通勤者数(B)	合計 (A)+(B)
ひたちなか市	11,812	8,754	20,566
笠間市	6,079	3,929	10,008
茨城町	4,406	3,772	8,178
那珂市	5,248	2,176	7,424
日立市	2,400	2,904	5,304
城里町	2,473	804	3,277
東海村	1,608	1,620	3,228
大洗町	1,578	1,425	3,003
小美玉市	1,430	1,548	2,978
常陸大宮市	1,799	847	2,646
常陸太田市	1,990	537	2,527
鉾田市	1,371	716	2,087
石岡市	1,239	798	2,037
その他県内	5,478	3,574	9,052
合計	48,911	33,404	82,315

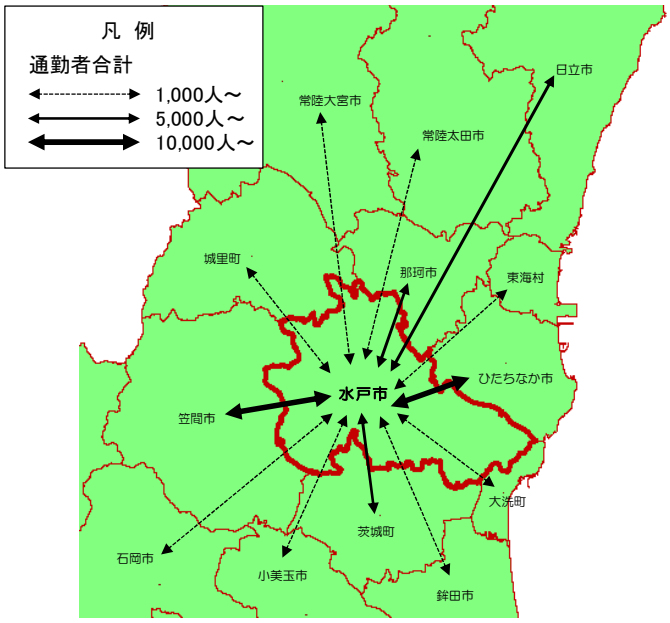


※水戸市常住者のうち市内通勤者[自宅通勤を除く]は78,001人，市外通勤者[県内]は33,404人

（資料：国勢調査（令和２年度），総務省）

図２-24　通勤移動の状況（2020（令和２）年度）

発着地	水戸市への通勤者数(A)	水戸市からの通勤者数(B)	合計 (A)+(B)
ひたちなか市	11,686	8,352	20,038
笠間市	6,853	3,660	10,513
茨城町	4,598	3,395	7,993
那珂市	5,378	2,068	7,446
日立市	2,460	2,829	5,289
城里町	2,908	764	3,672
大洗町	1,723	1,491	3,214
東海村	1,595	1,537	3,132
常陸大宮市	2,090	871	2,961
小美玉市	1,483	1,449	2,932
常陸太田市	2,194	483	2,677
石岡市	1,344	821	2,165
鉾田市	1,492	673	2,165
その他県内	5,532	3,515	9,047
合計	51,336	31,908	83,244

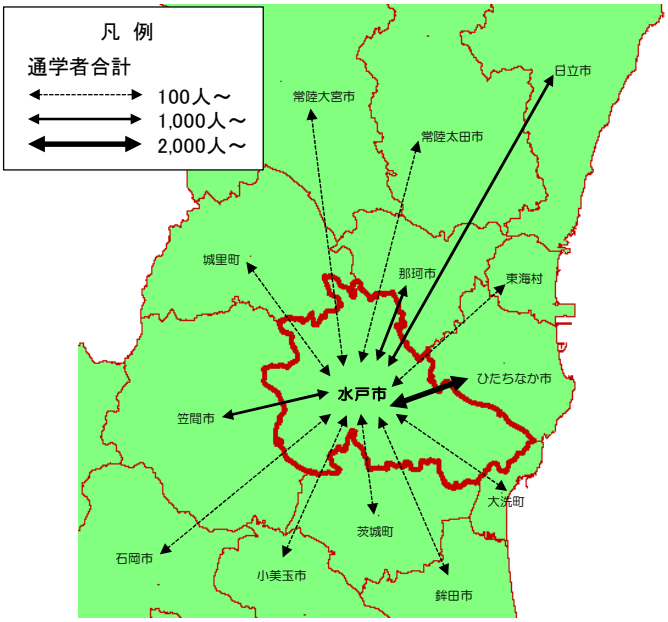


※水戸市常住者のうち市内通勤者[自宅通勤を除く]は77,218人，市外通勤者[県内]は31,908人

（資料：国勢調査（平成 27 年度），総務省）

図２-25　通勤移動の状況（2015（平成 27）年度）

名称	水戸市への通学者数(A)	水戸市からの通学者数(B)	合計(A)+(B)
ひたちなか市	2,410	553	2,963
日立市	1,110	360	1,470
笠間市	976	215	1,191
那珂市	772	264	1,036
東海村	643	50	693
茨城町	586	56	642
常陸大宮市	528	17	545
常陸太田市	512	11	523
石岡市	415	54	469
小美玉市	398	30	428
鉾田市	340	8	348
城里町	314	23	337
大洗町	247	25	272
その他県内	1,745	344	2,089
合計	10,996	2,010	13,006

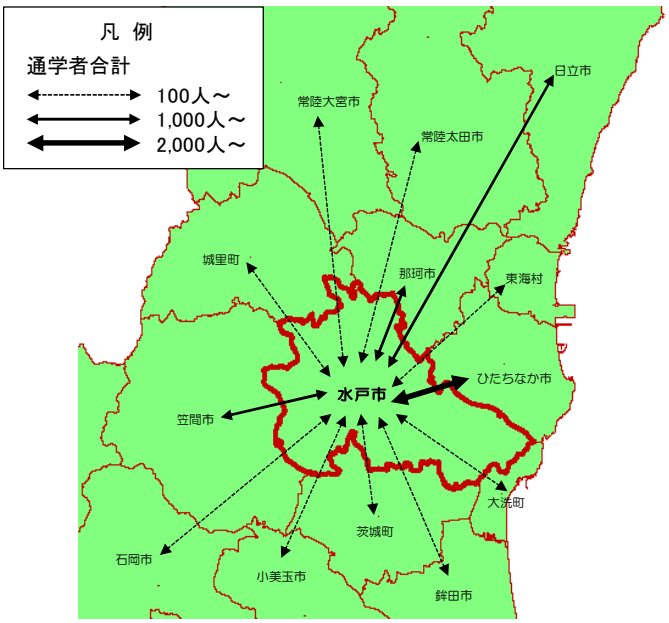


※水戸市常住者のうち市内通学者は8,615人，市外通学者[県内]は2,010人

（資料：国勢調査（令和２年度），総務省）

図２-26　通学移動の状況（2021（令和２）年度）

発着地	水戸市への通学者数(A)	水戸市からの通学者数(B)	合計(A)+(B)
ひたちなか市	2,793	548	3,341
日立市	1,301	415	1,716
笠間市	1,186	243	1,429
那珂市	887	327	1,214
茨城町	655	121	776
東海村	633	53	686
常陸太田市	664	2	666
常陸大宮市	580	23	603
石岡市	485	58	543
小美玉市	490	28	518
城里町	423	22	445
鉾田市	392	9	401
大洗町	274	37	311
その他県内	2,008	382	2,390
合計	12,771	2,268	15,039



※水戸市常住者のうち市内通学者は10,091人，市外通学者[県内]は2,268人

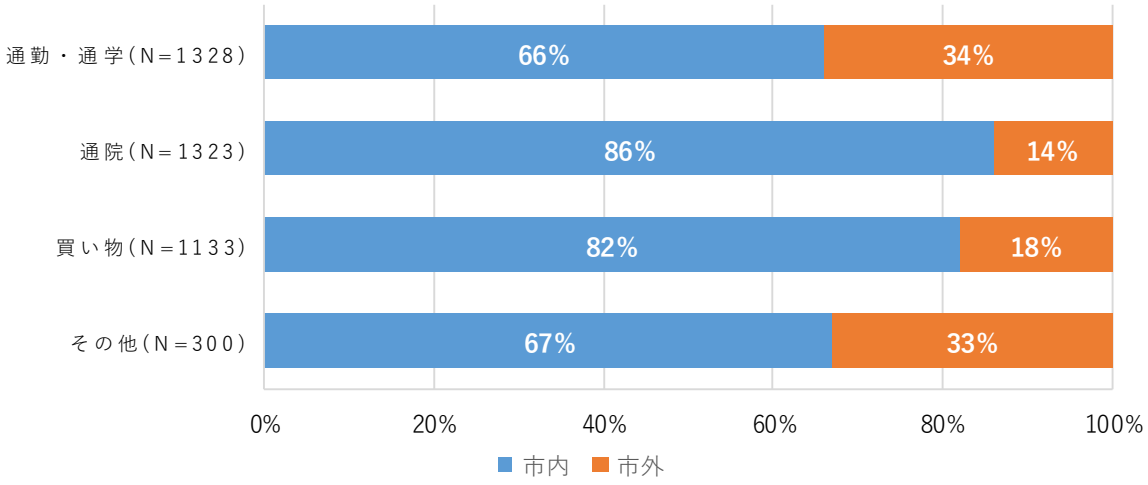
（資料：国勢調査（平成 27 年度），総務省）

図２-27　通学移動の状況（2015（平成 27）年度）

(2) 市内居住者の目的別移動状況

市内居住者の目的別移動状況をみると，通勤・通学及びその他は市外が 30 パーセント以上であり，通院及び買い物は市外が 20 パーセント以下となっています。

このことから，通勤・通学が行われる朝・夕の時間帯については，市外移動のための手段を充実させるとともに，通院や買い物が行われる昼間時間帯については，市内移動のための手段を充実させるなど，移動ニーズに応じたサービスの提供が必要です。



（資料：バス交通実態調査（令和４年度），水戸市）

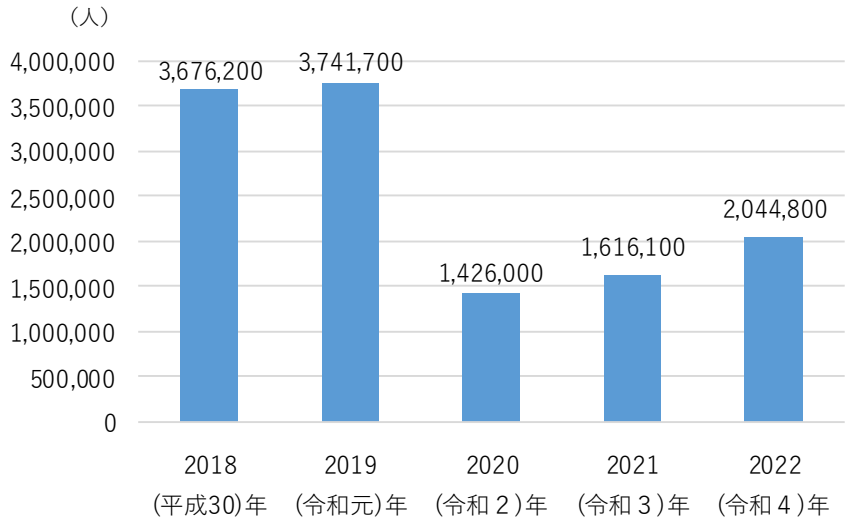
図２-28　市内居住者の目的別移動状況

(3) 観光行動

① 観光客の入込状況

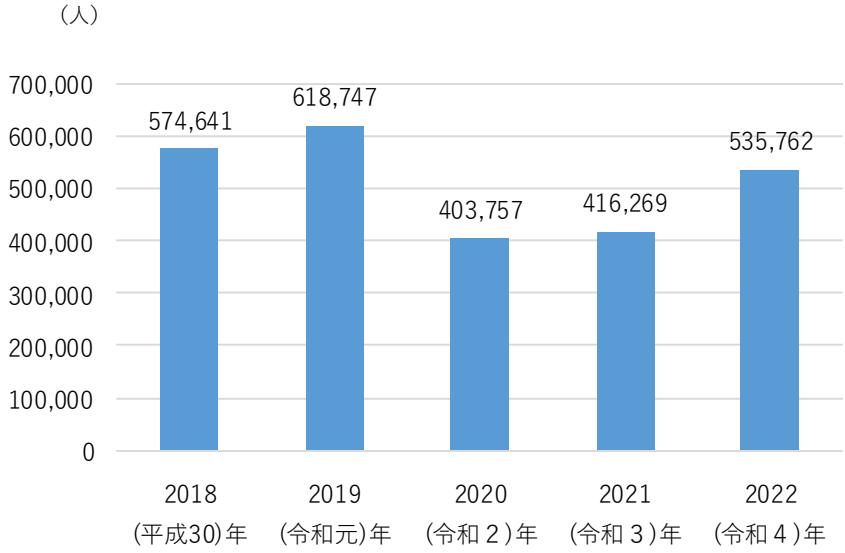
本市の観光入込客数及び宿泊者数は，新型コロナウイルス感染症の影響により，2020（令和２）年に大きく減少しました。現在，国や県による観光需要喚起策の効果等により，少しずつ回復の兆しが見えているところであり，回復に応じて公共交通サービスの供給体制を整えていく必要があります。

本市では，観光振興による地域経済の活性化の効果をより一層高めていくため，誘客促進策と合わせ，訪れた方の消費を促す取組を進めています。宿泊滞在型観光への転換を図り，観光客の市内滞在時間を増やしていくためにも，公共交通の利便性向上により，観光資源間の回遊性を高めていく必要があります。



（資料：観光客動態調査，茨城県）

図２-29　年別観光入込客数



（資料：宿泊旅行統計調査，観光庁）

図２-30　年別宿泊者数

② 利用交通機関別入込状況（延べ人数）

観光客の利用交通機関の状況のうち，鉄道や乗合バスといった公共交通の利用者の割合は，2018（平成 30）年度の 8.5 パーセントから，2022（令和４）年度には 11.5 パーセントに増えています。

その一方で，依然として自家用車等の利用者が 80 パーセントを超えているため，観光客のニーズに合わせたバス路線の設定やバスマップの提供等により，公共交通による観光資源へのアクセス性の向上を図る必要があります。

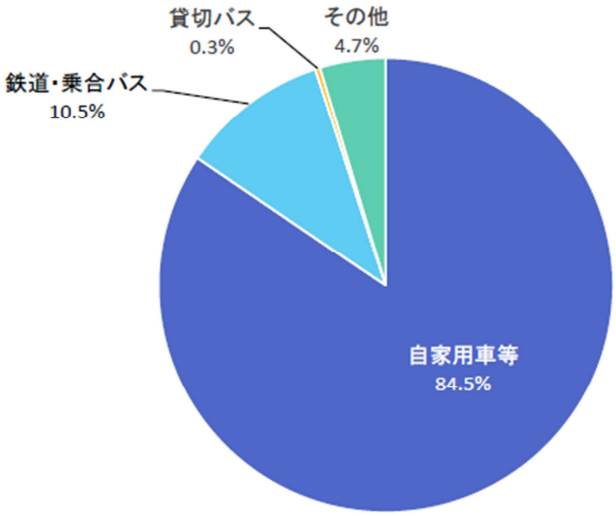
（単位：千人）

交通機関	2018 (平成30)年度	2019 (令和元)年度	2020 (令和 2)年度	2021 (令和 3)年度	2022 (令和 4)年度
自家用車等※	52,791	55,594	32,635	33,543	40,470
構成比	85.4%	86.3%	84.7%	84.5%	81.5%
鉄道・乗合バス	5,229	4,872	3,882	4,180	5,693
構成比	8.5%	7.6%	10.1%	10.5%	11.5%
貸切バス	1,830	1,967	331	138	713
構成比	3.0%	3.1%	0.9%	0.3%	1.4%
その他	1,987	2,002	1,696	1,856	2,759
構成比	3.2%	3.1%	4.4%	4.7%	5.6%
計	61,836	64,434	38,544	39,717	49,635

※ レンタカーを含む。

（資料：2022（令和４）年観光客動態調査，茨城県）

表２-２　利用交通機関別入込観光客の推移



（資料：2022（令和４）年観光客動態調査，茨城県）

図２-31　利用交通機関別入込客数の構成比

2-5 公共交通の状況

(1) 鉄道の状況

① ネットワークの状況

ＪＲ常磐線，ＪＲ水戸線（直通運転）及びＪＲ水郡線によって，東京，栃木，福島方面等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。

市内には，各線のターミナル駅である水戸駅をはじめ，赤塚駅，内原駅，東水戸駅及び常澄駅の五つの駅があり，水戸の梅まつり開催期間中の土・日・祝日には，水戸駅と赤塚駅の間に偕楽園臨時駅が開設されます。

市内外の移動状況（20 ページ，図２－24～２－27 参照）でみたとおり，本市と周辺市町村との結び付きの状況から，広域的な公共交通ネットワークを確保していくことが重要です。鉄道は，その基幹となるものであり，利便性の向上や維持に努めていく必要があります。

② 運行本数

ＪＲ常磐線及びＪＲ水戸線（直通運転）の水戸駅では，ピーク時に１時間当たり 16 本，その他の時間帯で１時間当たり平均 10 本が発着しています。また，赤塚駅では１時間当たり平均５本，内原駅では１時間当たり平均４本が発着しています。

ＪＲ水郡線の水戸駅では，ピーク時に１時間当たり５本，その他の時間帯で１時間当たり平均２本が発着しています。

大洗鹿島線の水戸駅では，ピーク時に１時間当たり６本，その他の時間帯で１時間当たり平均３本が発着しています。

（単位：本）

駅名	JR 常磐線		JR 水戸線(常磐線直通)		JR 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 （水戸駅発）	下り （水戸駅着）	上り （水戸駅着）	下り （水戸駅発）	上り （水戸駅着）	下り （水戸駅発）
水戸駅	107 （うち特急 32）	108 （うち特急 32）	13	11	26	26	36	36
偕楽園駅 （臨時）		36 （うち特急 16）						
赤塚駅	44 （うち特急３）	56 （うち特急３）	13	11				
内原駅	41	53	13	11				
東水戸駅							36	36
常澄駅							36	36

（資料：時刻表（令和５年３月 18 日ダイヤ改正版），東日本旅客鉄道㈱・鹿島臨海鉄道㈱）

表２-３　市内各駅運行本数

③ 駅別乗客数の推移

鉄道の乗客数は，2019（令和元）年まで，ほぼ横ばいでしたが，新型コロナウイルス感染症の影響で，2020（令和２）年に急激に減少しました。2021（令和３）年は微増となっています。

2021（令和３）年以降，市内のいずれの駅でも増加しているところですが，東水戸駅及び常澄駅については横ばい又は減少の傾向がみられるため，設備更新等について適切に支援していく必要があります。

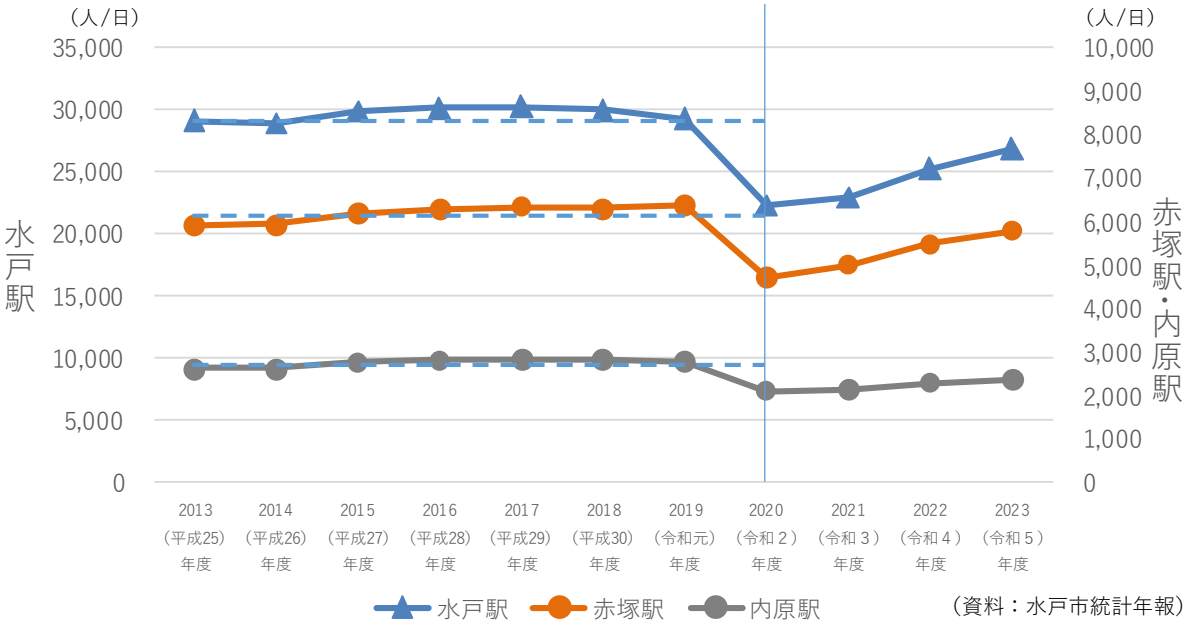


図２-32　JR 各駅の乗客数の推移

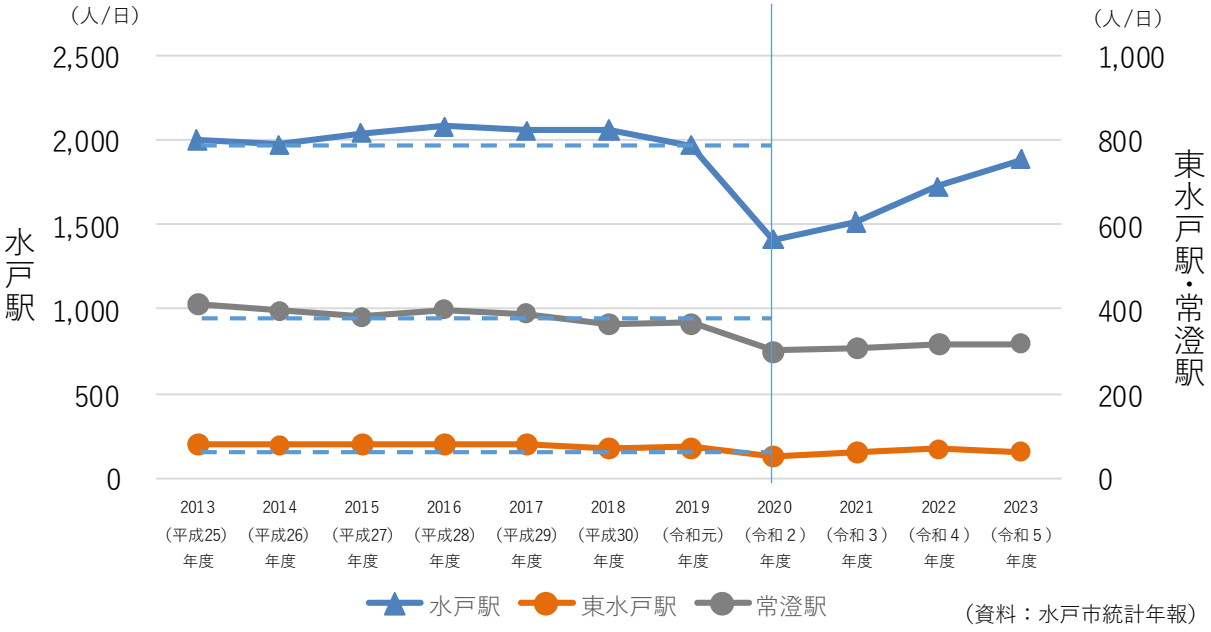


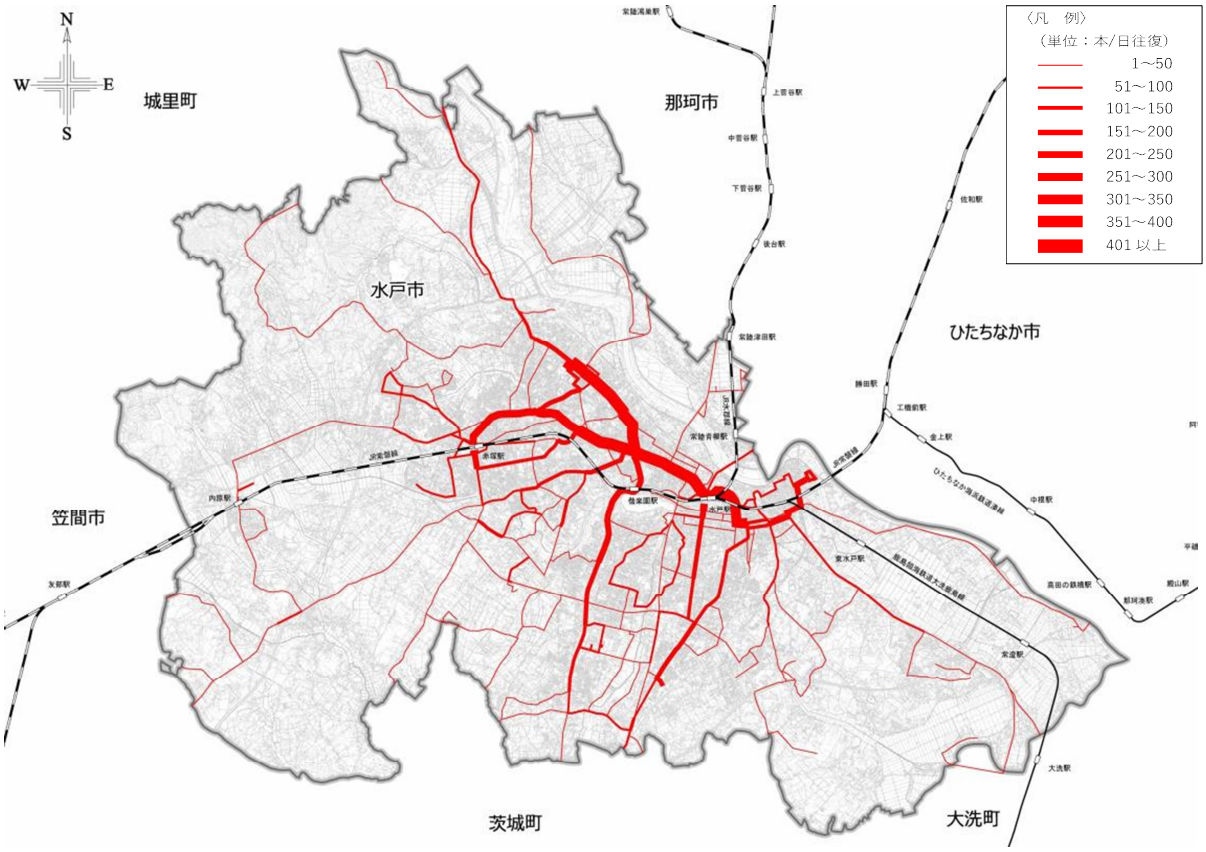
図２-33　鹿島臨海鉄道各駅の乗客数の推移

(2) 路線バスの状況

① 路線バスネットワークの状況

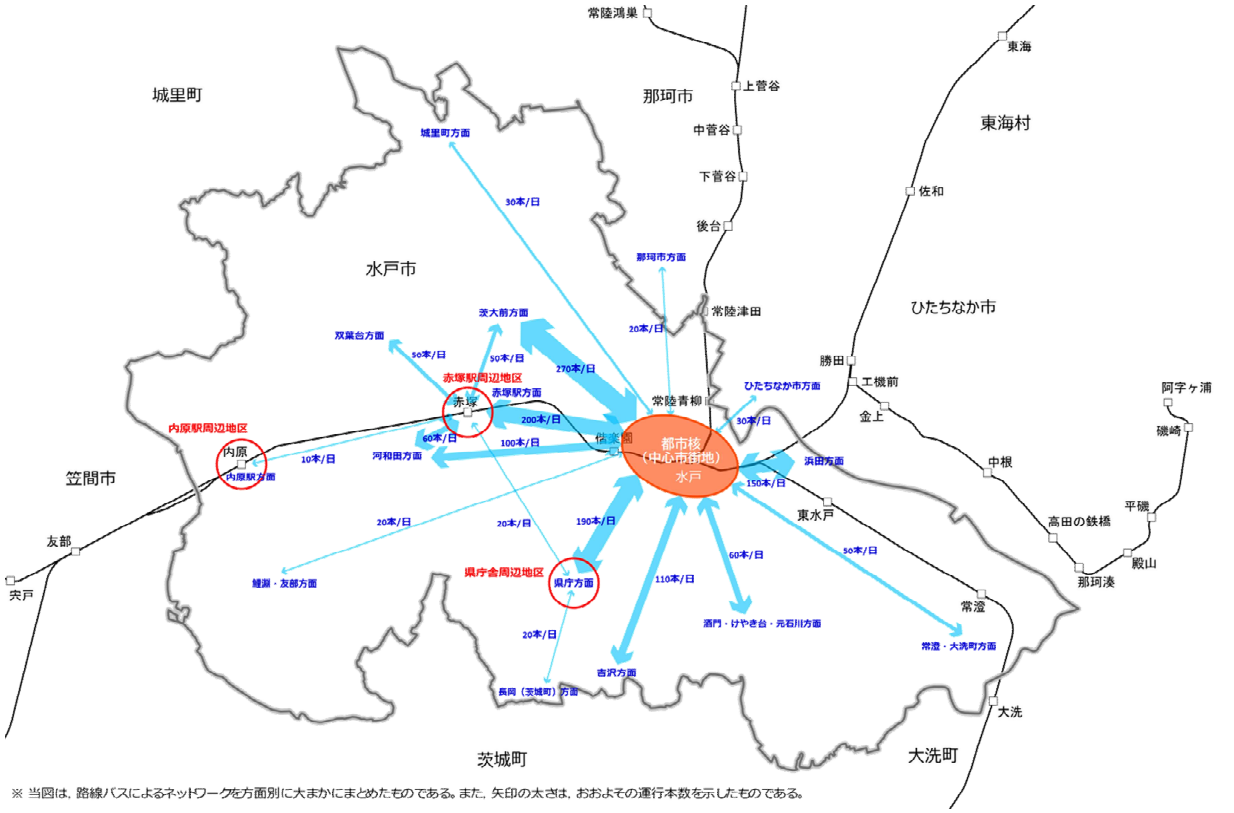
バス事業者３社により，水戸駅を中心として主に県庁方面や赤塚駅方面，更には市外へ，公共施設や教育施設，病院等の医療施設を結ぶ形で，放射状にネットワークが形成されており，特に鉄道駅やバス営業所をつなぐ路線の運行本数が多くなっています。

水戸駅北口から大工町交差点までの国道 50 号線は，市内交通の大動脈となっており，１日当たり約 1,500 本の路線バスが通行しています。その一方で，中心市街地以外の拠点間を直接結ぶ路線バスの運行本数は少なくなっています。



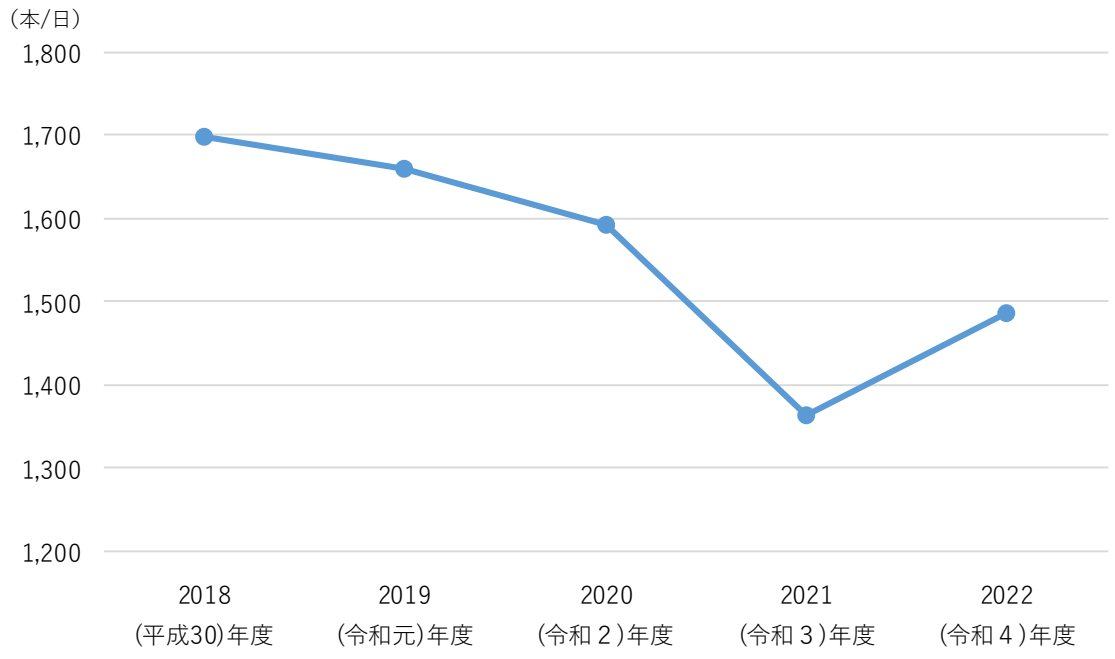
（資料：バス交通実態調査（令和４年度），水戸市）

図２-34　路線バス運行本数



（資料：バス交通実態調査（令和４年度），水戸市）

図２-35　方面別路線バス運行本数



（水戸市調べ）

図２-36　水戸駅北口―大工町間を経由する路線バス本数（一日当たり）

② 運行系統及び路線延長の推移

本市を含む運行系統の数は，2022（令和４）年度まで増加していましたが，2023（令和５）年度は 240 系統に減少しました。また，路線延長は，近年はおおむね同水準で推移しています。系統の維持により，路線バスの利便性の低下を防ぐとともに，系統の見直しを図り，より利用者のニーズに即した路線バスネットワークを構築していくことが必要です。

事業者名	2018 (平成30)年度	2019 (令和元)年度	2020 (令和2)年度	2021 (令和3)年度	2022 (令和4)年度	2023 (令和５)年度
茨城交通㈱	162 系統 212.00km	164 系統 213.00km	165 系統 213.00km	168 系統 215.00km	172 系統 216.00km	169 系統 216.00km
関東鉄道㈱	48 系統 64.00km	51 系統 64.90km	56 系統 68.40km	65 系統 74.70km	65 系統 74.70km	66 系統 75.10km
関鉄グリーンバス㈱	6 系統 20.00km	5 系統 20.00km	5 系統 20.00km	5 系統 20.00km	5 系統 20.00km	5 系統 20.00km
ジェイアールバス関東㈱※	3 系統 15.00km	3 系統 15.00km	-	-	-	-
合　計	219 系統 311.00km	223 系統 312.90km	227 系統 301.40km	238 系統 309.70km	242 系統 310.70km	240 系統 311.10km

※ 2020（令和２）年３月末日付で運行終了

（水戸市調べ）

表２-４　運行系統数と路線延長

③ 利用者数の推移

路線バスの利用者数は，2019（令和元）年度まで増加していましたが，新型コロナウイルス感染症の影響で，2021（令和３）年度に，2019（令和元）年度の約５割にまで落ち込みました。2023（令和５）年度には，コロナ禍前の約７割にまで回復しています。

市民生活に欠かせない路線バスを維持していくため，公共交通の利便性向上をはじめとした利用者増につながる取組を進めていく必要があります。

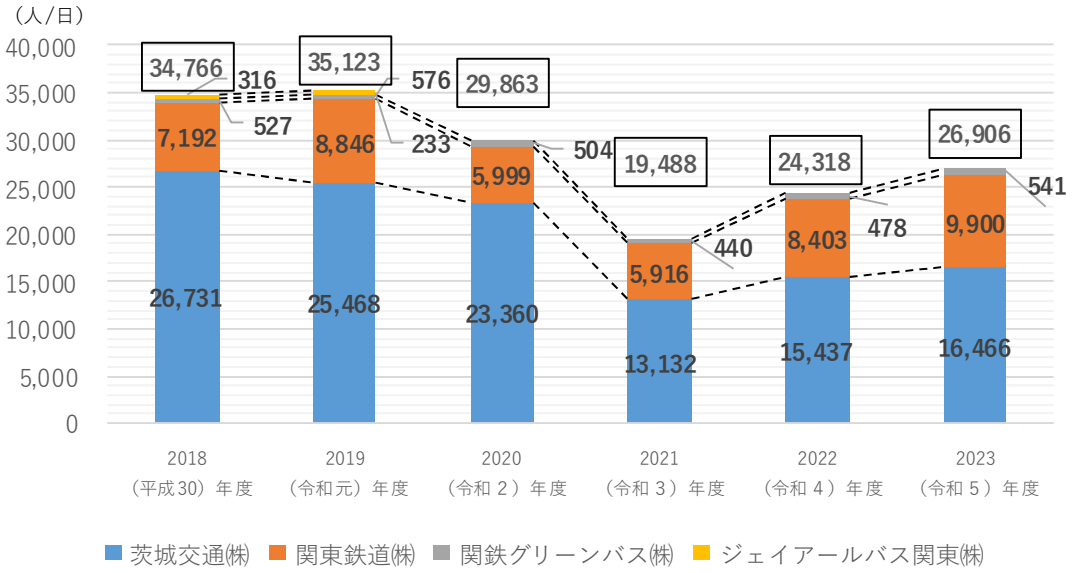
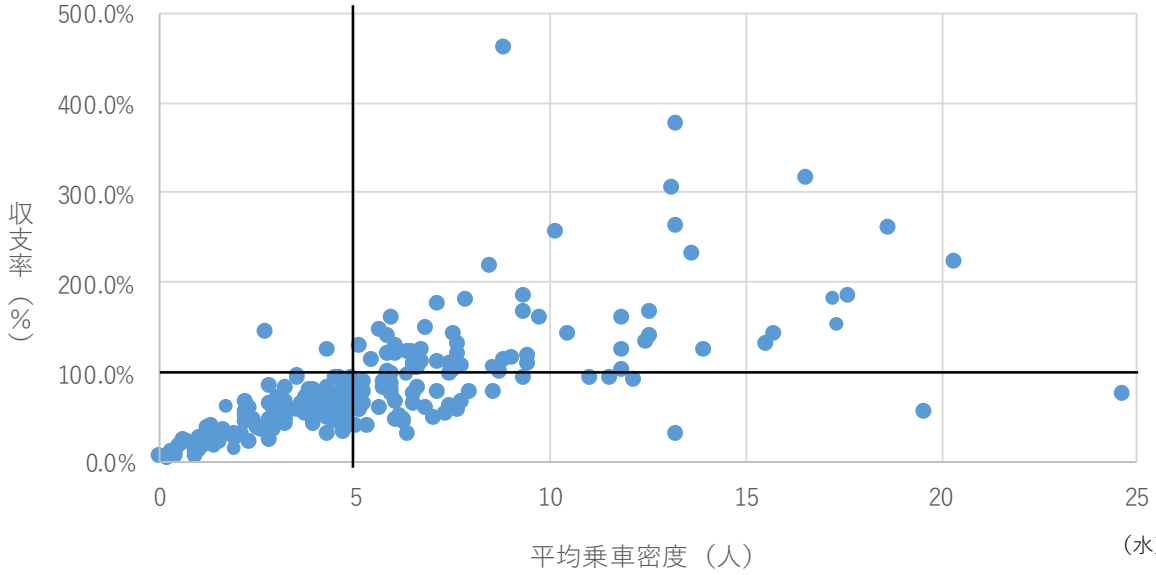


図２-37　路線バス利用者数

（水戸市調べ）

④ 路線バス収支状況

市内を運行する路線バス事業者３社の 2022（令和４）年度の系統別運行状況を基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ほど，収支率が高くなる傾向がみられます。一方，平均乗車密度が５人未満の系統は，収支率が 100 パーセント未満となる傾向がみられます。バス路線の再編等により，利便性と効率性の両方を向上させ，収支率の改善を図る必要があります。



（水戸市調べ）

図２-38　平均乗車密度と収支率※の関係

収支率	2018 （平成 30）年度	2019 （令和元）年度	2020 （令和２）年度	2021 （令和３）年度	2022 （令和４）年度
100%～	78	51	28	46	63
80～99%	32	20	16	28	26
60～79%	30	40	37	39	45
40～59%	24	44	51	49	45
20～39%	26	25	43	37	30
0～19%	12	22	27	18	12
（臨時便等）	17	21	25	21	21
計	219	223	227	238	242

（水戸市調べ）

表２-５　収支率※別系統数の推移

※　各系統の収支率は，（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使用し，年間運行経費は年間走行キロ（事業者提供データ）に国土交通省の各年度「地域公共交通確保維持改善事業」の地域キロ当たり標準経常費用（北関東ブロック）を乗じて算出した。

⑤ ノンステップバス導入状況

本市では，ノンステップバス導入に対する補助を実施しており，市内バス事業者のノンステップバス導入率は，毎年増加しています。

高齢者，障害者，妊婦等が利用しやすくなるようバリアフリー化を推進するため，引き続きノンステップバスの導入を促進する必要があります。

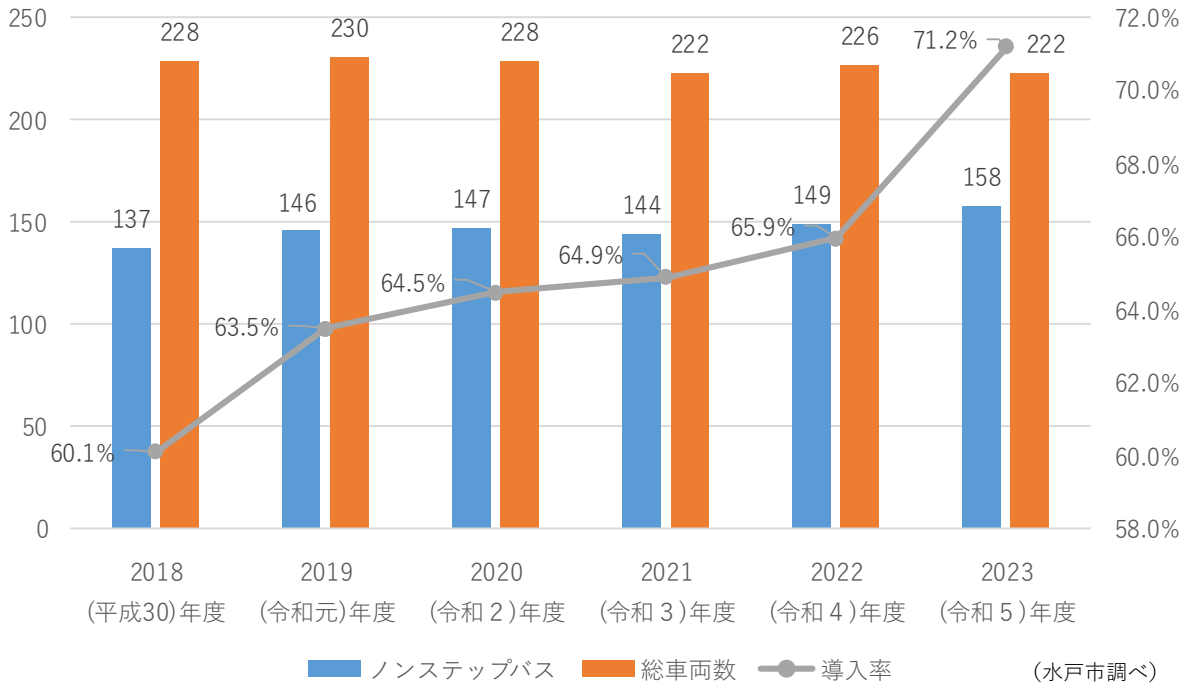


図２-39　車両数とノンステップバスの導入率

(3) 高速バスの状況

水戸駅と東京駅を往来する高速バス「みと号」をはじめ，本市と県内外を結ぶ複数の高速バスが運行しています。

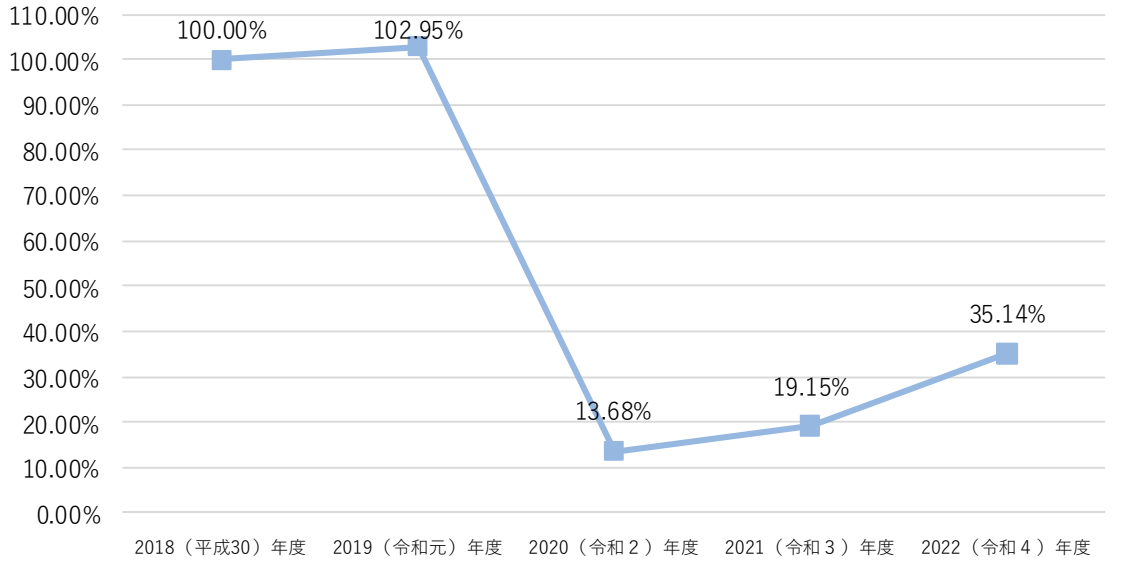
高速バスの利用者数は，新型コロナウイルス感染症の影響で，2020（令和２）年度に大幅に減少しました。2022（令和４）年度の利用者数は，コロナ禍前の約３分の１にとどまっています。

高速バスは，鉄道を補完する役割を持ち，鉄道のない地域への広域輸送を担っています。利用者の増加を図り，路線を維持していくことが必要です。

事業者名	路線名称
茨城交通㈱，関東鉄道㈱， ジェイアールバス関東㈱	みと号（水戸～東京）
茨城交通㈱，ジェイアールバス関東㈱	高萩・日立線（高萩～日立～水戸～東京）
茨城交通㈱	東京ディズニーリゾート®線 （いわき～日立～水戸～東京ディズニーリゾート®）
	羽田空港線（日立～水戸～羽田空港）
	成田空港線（日立～水戸～成田空港）
	仙台・山形線（水戸～仙台～山形）
	名古屋線（水戸～名古屋）※
関東鉄道㈱	水戸・赤塚・石岡・つくば～東京ディズニーリゾート®線
	茨城空港～水戸線
	TM ライナー（水戸～石岡～土浦・つくば）
	【夜間高速バス】ミッドナイトみと号（東京～水戸）※
	【夜間高速バス】水戸・土浦・つくば～京都・大阪線

※ 運休中　　（資料：各バス事業者ホームページ）

表２-６　高速バスの運行状況（令和６年１月時点）



（水戸市調べ）

図２-40　高速バスの利用者数の推移（2018 年度を 100％とした場合）

(4) タクシーの状況

本市に事業所を置くタクシー事業者は 23 社（福祉タクシー事業者 22 社を除く。）あり，車両は 2023（令和５）年度末時点で，448 台（福祉タクシー39 台を除く。）が配置されています。

本市を含む地域（水戸県央交通圏）は，タクシー事業が供給過剰となるおそれがある地域として，国からタクシー特措法に基づく準特定地域に指定されています。そのため，事業者はタクシーを増車する際に国の認可を受ける必要があるほか，国が指定した運賃（公定幅運賃）の範囲内で運賃を選択することとなっています。

事業者名	車両数	事業者名	車両数
(有)赤塚ハイヤー	13	㈱さわやか交通	50
石川タクシー(有)	8	(有)CSK・グリーンタクシー	22
茨城第一交通㈱	17	㈱白梅商事	5
(有)内原タクシー	4	新星自動車㈱	32
㈱SJS	16	㈱千波タクシー	23
NK 観光(有)	61	㈱第一常陽タクシー	18
観光第一交通㈱	33	(有)台町タクシー	7
関鉄水戸タクシー㈱	36	(有)平須タクシー	6
(有)グリーン交通茨城	34	(有)双葉タクシー	8
㈱グリーン交通なか常陽	8	平和タクシー(有)	3
グローバルグループ㈱	13	水戸交通(有)	8
(有)SUN 観光シンヤ	23	計	448

（水戸市調べ）

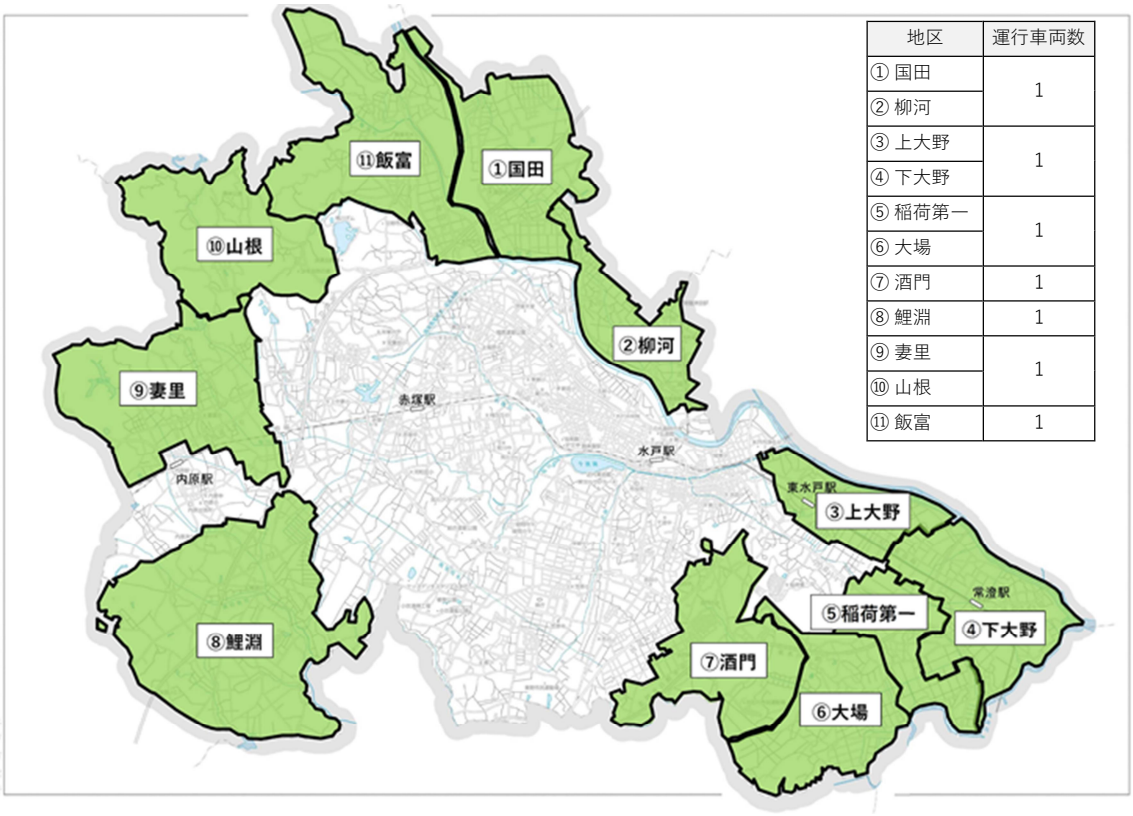
表２-７　市内一般タクシー配置車両台数（令和５年度末時点）

(5) 水都タクシーの状況

本市では，タクシー事業者から車両を借り上げ，公共交通の利便性が低い市内 11 地区において，「水都（すいっと）タクシー」として運行しています。

平日及び土曜日（利用状況に応じて，地区ごとに設定）に，居住地区内から市指定の目的地までの区間を片道 500 円又は 1,000 円で乗車できるようにすることで，通院や買い物など，日常生活に必要な移動手段を確保しています。

新型コロナウイルス感染症の影響で 2020（令和２）年度に利用が落ち込みましたが，利用者は増加傾向にあります。制度を周知するとともに，利用者ニーズに応じた制度の改善に努め，利用者の増加を図っていく必要があります。



地区	運行車両数
① 国田	1
② 柳河	
③ 上大野	1
④ 下大野	
⑤ 稲荷第一	1
⑥ 大場	
⑦ 酒門	1
⑧ 鯉淵	1
⑨ 妻里	1
⑩ 山根	
⑪ 飯富	1

図２-41　水都タクシー運行地区（令和５年度時点）

指定目的地	利用料金（片道）	
	通常料金 （右記以外の時間帯）	昼間料金 （正午から午後２時まで）
居住地区内及び 交通結節点（最寄り駅等）	500 円	
日常生活圏域 （居住地区の周辺）	1,000 円	500 円
日常生活圏域外 の医療機関等	1,000 円	

表２-８　水都タクシー利用料金（令和５年度時点）

<table>
<tr><th>運行地区</th><th>2017
(平成29)年度</th><th>2018
(平成30)年度</th><th>2019
(令和元)年度</th><th>2020
(令和２)年度</th><th>2021
(令和３)年度</th><th>2022
(令和４)年度</th><th>2023
(令和５)年度</th></tr>
<tr><td>① 国田</td><td>519人
（２～７月）</td><td>656人</td><td>1,003人</td><td>771人</td><td rowspan="2">1,021人</td><td rowspan="2">951人</td><td rowspan="2">983 人</td></tr>
<tr><td>② 柳河</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>③ 上大野</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td rowspan="2">172人
(10～３月)</td><td rowspan="2">616人</td><td rowspan="2">977 人</td></tr>
<tr><td>④ 下大野</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>⑤ 稲荷第一</td><td></td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td rowspan="2">932人</td><td rowspan="2">1,153 人</td></tr>
<tr><td>⑥ 大場</td><td>-</td><td>420人
810～３月)</td><td>611人</td><td>458人</td><td>695人</td></tr>
<tr><td>⑦ 酒門</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>193人
(10～３月)</td><td>570 人</td></tr>
<tr><td>⑧ 鯉淵</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>48人
（１～３月）</td><td>484人</td><td>878人</td><td>947 人</td></tr>
<tr><td>⑨ 妻里</td><td>-</td><td>-</td><td>183人
(10～３月)</td><td>360人</td><td rowspan="2">765人</td><td rowspan="2">923人</td><td rowspan="2">1,173 人</td></tr>
<tr><td>⑩ 山根</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>19人
（１～３月）</td></tr>
<tr><td>⑪ 飯富</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>224人
(10～３月)</td><td>923 人</td></tr>
<tr><td>合計</td><td>519人</td><td>1,076人</td><td>1,797人</td><td>1,656人</td><td>3,137人</td><td>4,717人</td><td>6,726 人</td></tr>
</table>

※ 隣接する地区を１台の車両で運行した年度は，その合計数を記載

表２-９　水都タクシー利用人数（延べ数）

(6) 交通施設の整備状況

鉄道駅には，ＪＲの駅を中心に，駅前広場やバスターミナルが整備されています。特に水戸駅と赤塚駅は，二次交通として自転車が多く利用されているため，市営自転車駐車場の整備が充実しています。

また，道路交通網の要所に営業所等の路線バス拠点が立地しています。

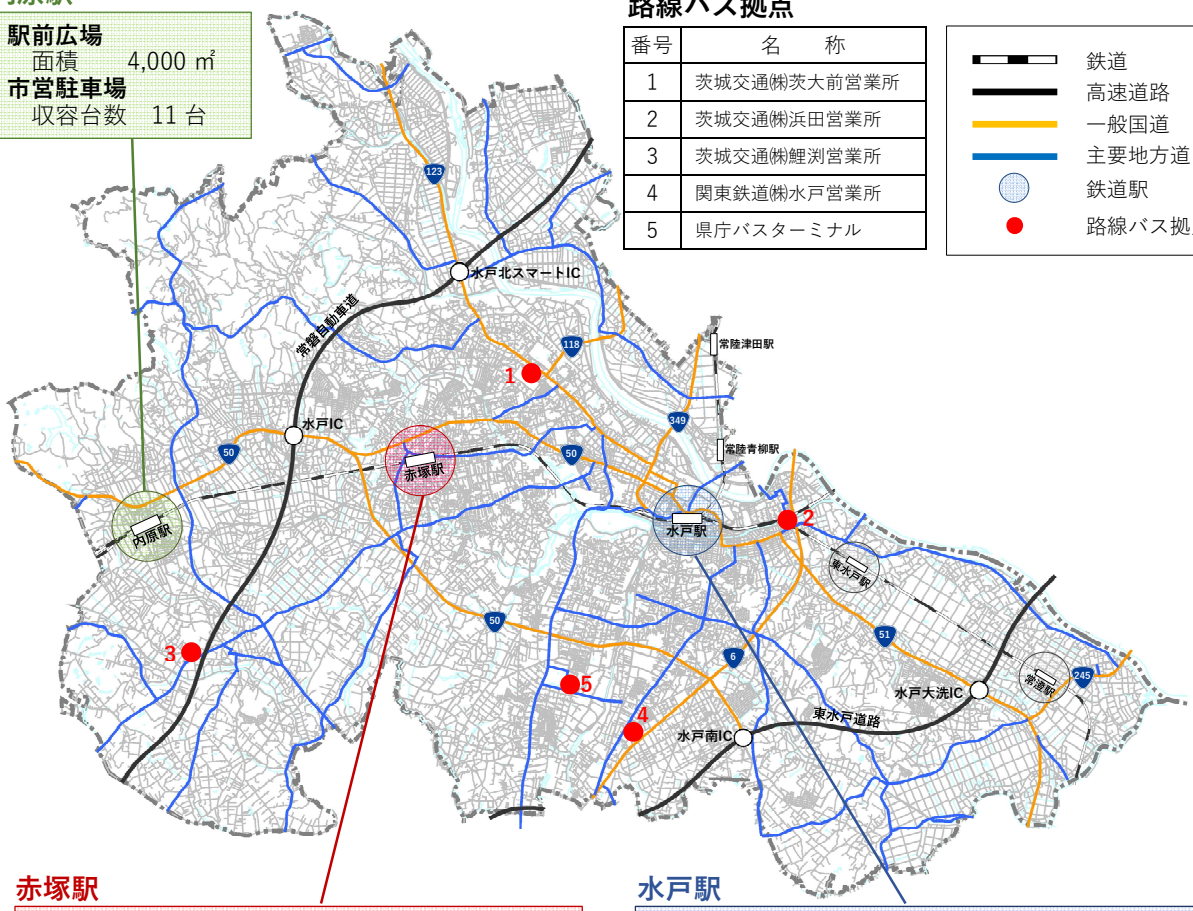
公共交通ネットワークの形成に合わせた各拠点の整備が求められています。

内原駅

駅前広場
面積　4,000 ㎡
市営駐車場
収容台数　11 台

路線バス拠点

番号	名　称
1	茨城交通㈱茨大前営業所
2	茨城交通㈱浜田営業所
3	茨城交通㈱鯉渕営業所
4	関東鉄道㈱水戸営業所
5	県庁バスターミナル



赤塚駅

【北口】

駅前広場
面積　4,000 ㎡
市営駐車場
収容台数　531 台
市営自転車駐車場
収容台数　自転車　588 台
原付自転車及び小型自動二輪　20 台

【南口】

駅前広場
面積　5,900 ㎡
市営駐車場
収容台数　9 台
市営自転車駐車場
収容台数　自転車　736 台
原付自転車及び小型自動二輪　18 台

水戸駅

【北口】

駅前広場
面積　14,800 ㎡
市営自転車駐車場
収容台数　自転車　1,130 台
原付自転車及び小型自動二輪　170 台

【南口】

駅前広場
面積　11,000 ㎡
市営駐車場
収容台数　27 台
市営自転車駐車場
収容台数　自転車　3,580 台
原付自転車及び小型自動二輪　128 台

（水戸市調べ）

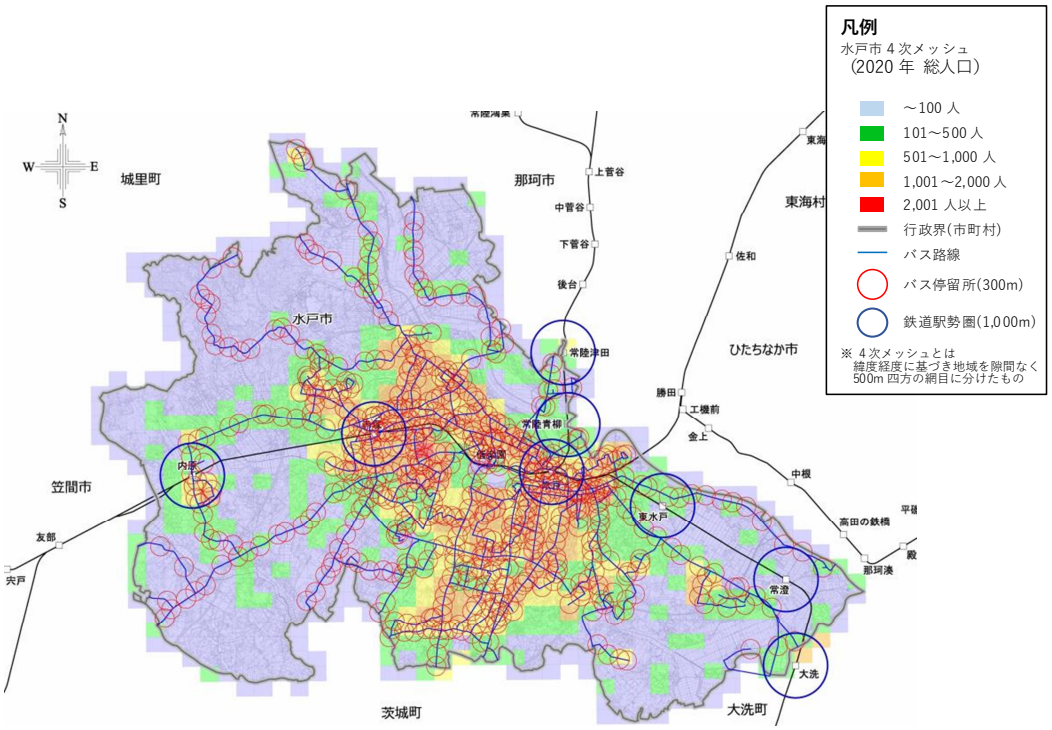
図２-42　交通ネットワーク及び交通施設の整備状況（令和５年度時点）

(7) 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カバーエリアと定義し，人口分布及び高齢化率についてそれぞれ状況を整理します。

① 公共交通カバーエリアと人口分布

人口が集中している地域（500 メートル四方当たり 500 人以上の地域）は，前計画におけるエリアⅠ～Ⅲ（48 ページ参照）のうち，おおむねエリアⅠ（都市核）及びエリアⅡ（都市核と連続した市街地）に該当しており，多くが公共交通カバーエリアに含まれています。一方，郊外部は，おおむねエリアⅢ（主に市街化調整区域）に該当しており，公共交通カバーエリアに含まれない地域が多くなっています。



（資料：バス交通実態調査（令和 4 年度），水戸市）

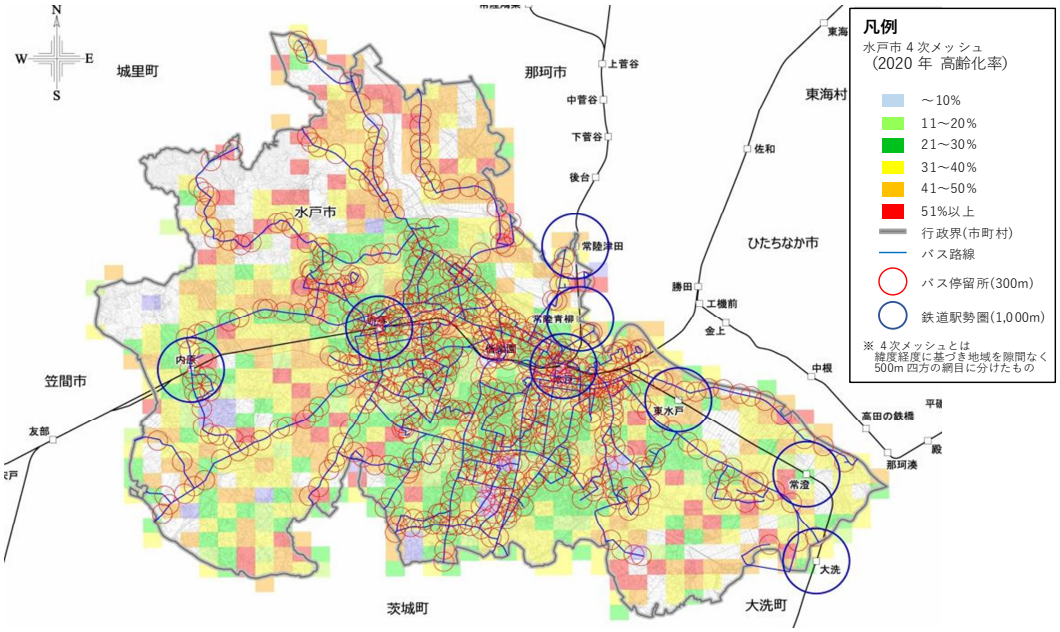
図 2 -43　公共交通カバーエリアと人口分布

② 公共交通カバーエリアと高齢化率

郊外部において高齢化が進んでいます。郊外部は，おおむね前計画におけるエリアⅢ（主に市街化調整区域）に該当しており，公共交通カバーエリアに含まれない地域が多くなっています。

一方，エリアⅠ（都市核）及びエリアⅡ（都市核と連続した市街地）に該当する地域は，公共交通カバーエリアに含まれている地域が多く，エリアⅢと比較して，高齢化率が低くなっています。

このため，それぞれのエリアの特性に合わせた高齢者の移動支援を進めていく必要があります。



（資料：バス交通実態調査（令和４年度），水戸市）

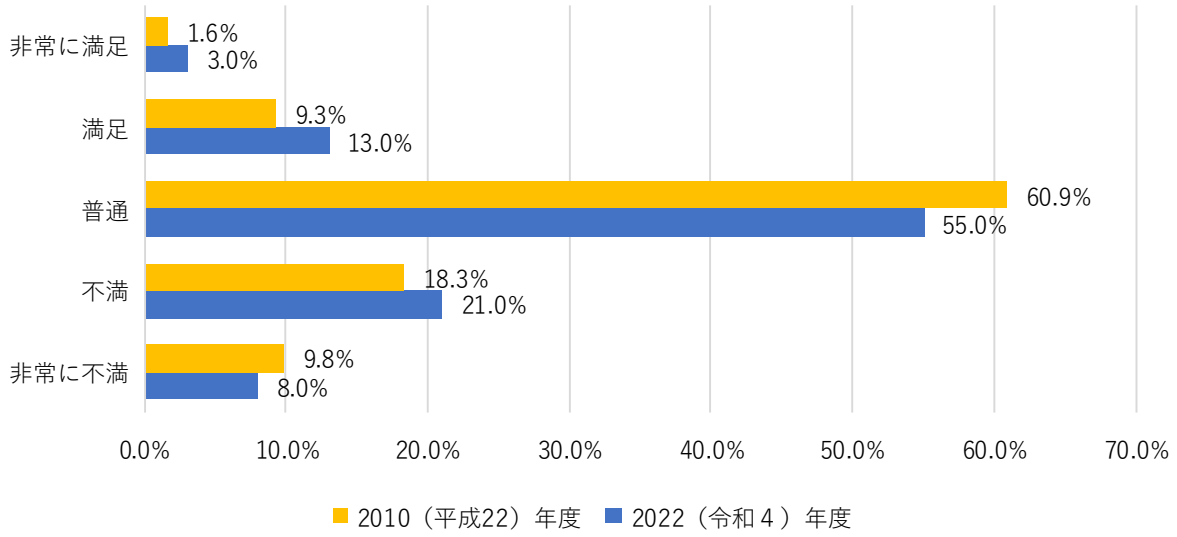
図２-44　公共交通カバーエリアと高齢化率

2-6 市民意識

(1) 路線バスに対する市民意識

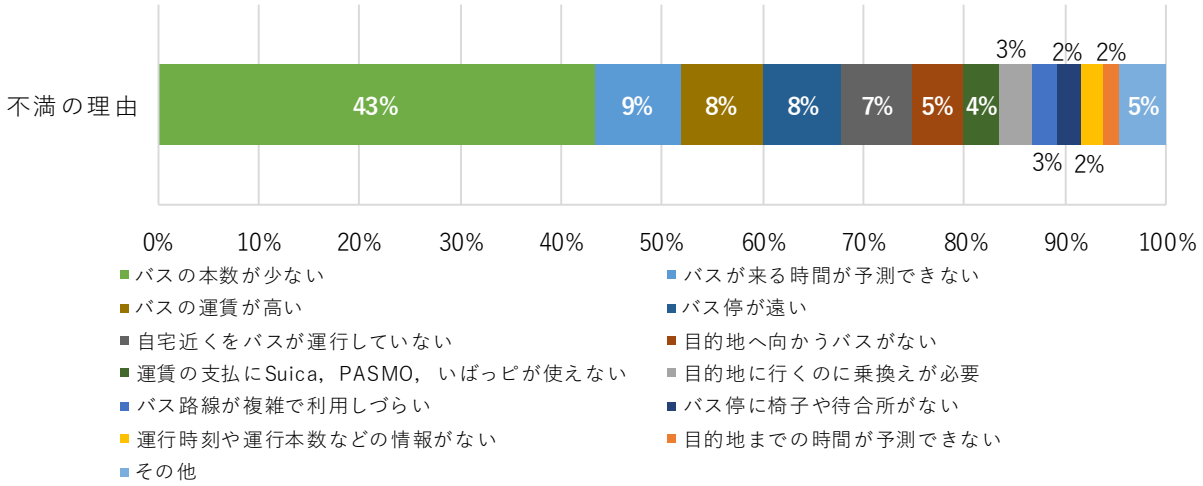
路線バスサービスに対する満足度は，平成 22 年度と比較して，「非常に満足」，「満足」と回答した方が微増した一方，「普通」以上が約 7 割であり，ほぼ横ばいとなっています。

また，「不満」又は「非常に不満」と回答した方の不満の理由は，「バスの本数が少ない」が 43 パーセントで最も高く，次いで「バスが来る時間が予測できない」，「バス停が遠い」，「バスの運賃が高い」が高くなっています。



（資料：バス交通実態調査（平成 22 年度，令和 4 年度），水戸市）

図 2 -45　路線バスサービスに対する満足度［2010（平成 22）年度→2022（令和 4 ）年度］



（資料：バス交通実態調査（令和 4 年度），水戸市）

図 2 -46　路線バスサービスに対して不満であると感じている理由

(2) エリア別ニーズ

前計画におけるエリアⅠ～Ⅲ（48 ページ参照）ごとの公共交通に対するニーズは，次のとおりです。

なお，エリア別ニーズの分析は，バス交通実態調査の結果を基にしていますが，当該調査は小学校区（旧山根小学校区を含む。）を基準として実施していることから，エリアⅠに相当する小学校区を地域Ａ，エリアⅡに相当する小学校区を地域Ｂ，エリアⅢに相当する小学校区を地域Ｃとして集計しています。

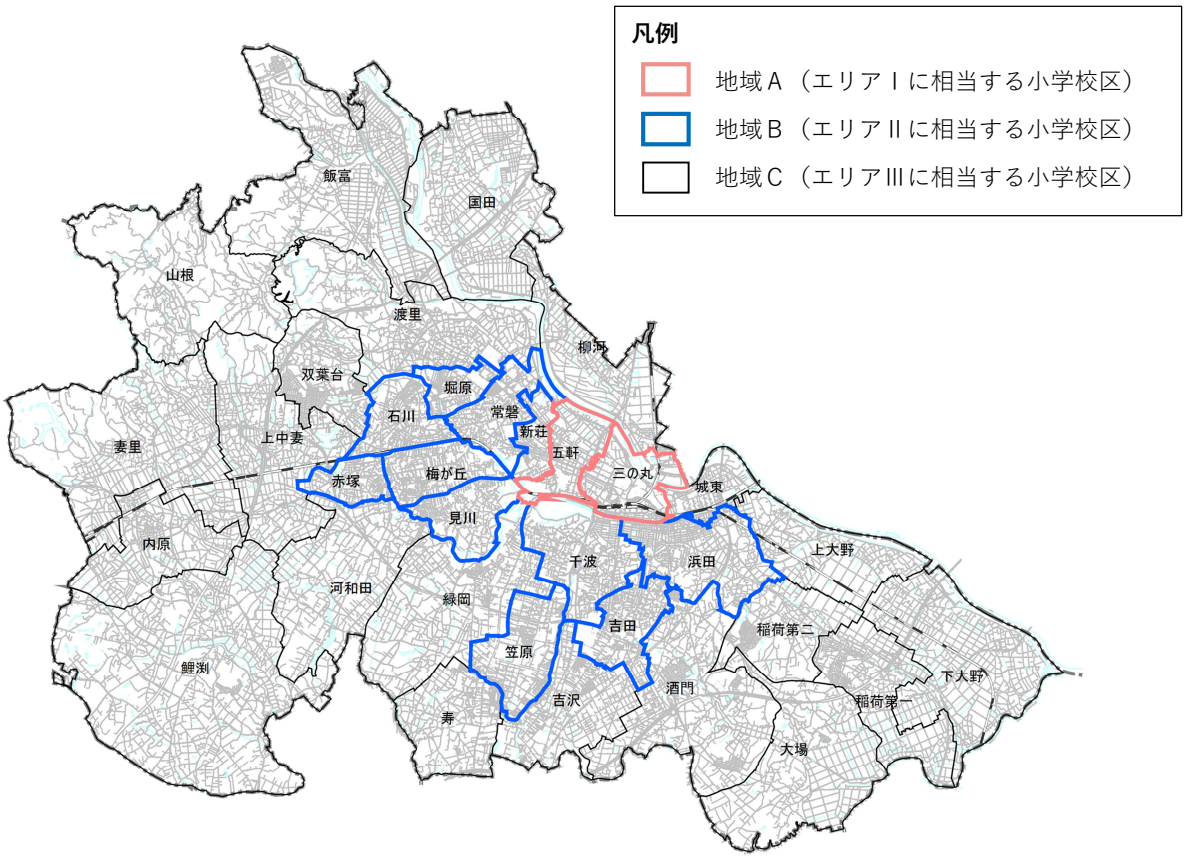
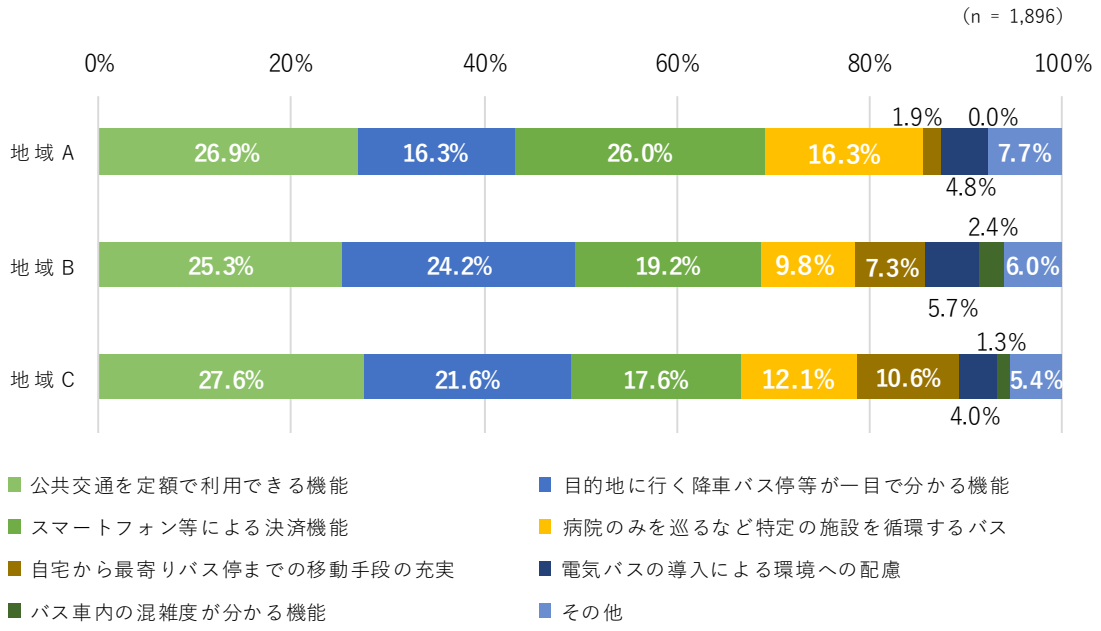


図２-47　バス交通実態調査（令和４年度）における公共交通ネットワークエリア

① 公共交通利用において特にあったら便利だと思う機能

いずれの地域においても「公共交通を低額で利用できる機能」が最も多く，次いで「スマートフォン等による決済機能」や「目的地に行く降車バス停等が一目でわかる機能」が多くなっています。

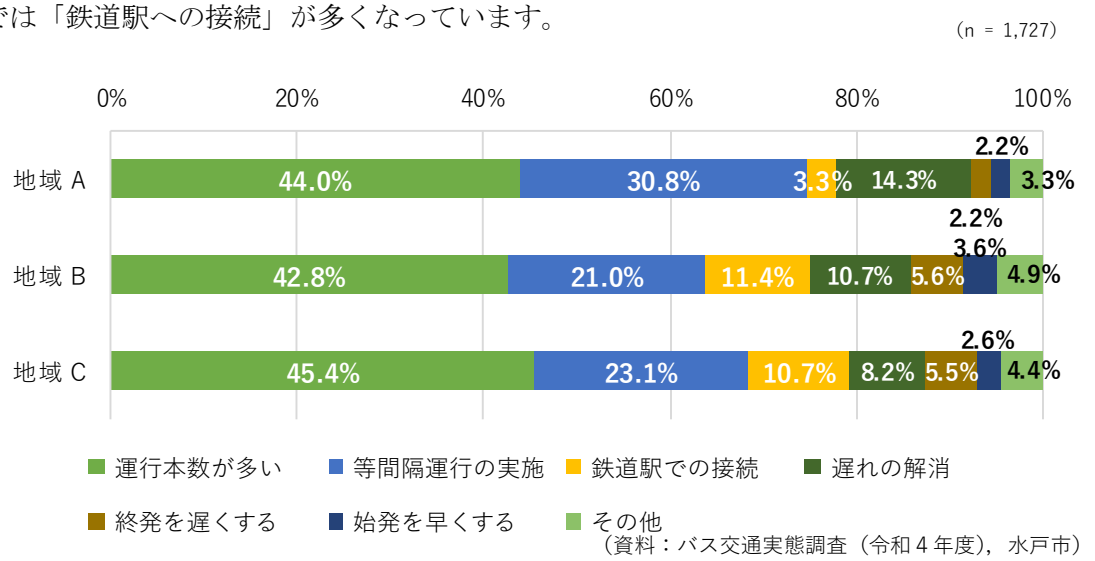


（資料：バス交通実態調査（令和４年度），水戸市）

図２-48　公共交通利用において特にあったら便利だと思う機能

② 路線バスの運行ダイヤに強く要望すること

いずれのエリアにおいても「運行本数が多い」状態になることや「等間隔運行の実施」が多くなっています。次に多い要望について，エリアＩは「遅れの解消」である一方，地域Ｂ・Ｃでは「鉄道駅への接続」が多くなっています。

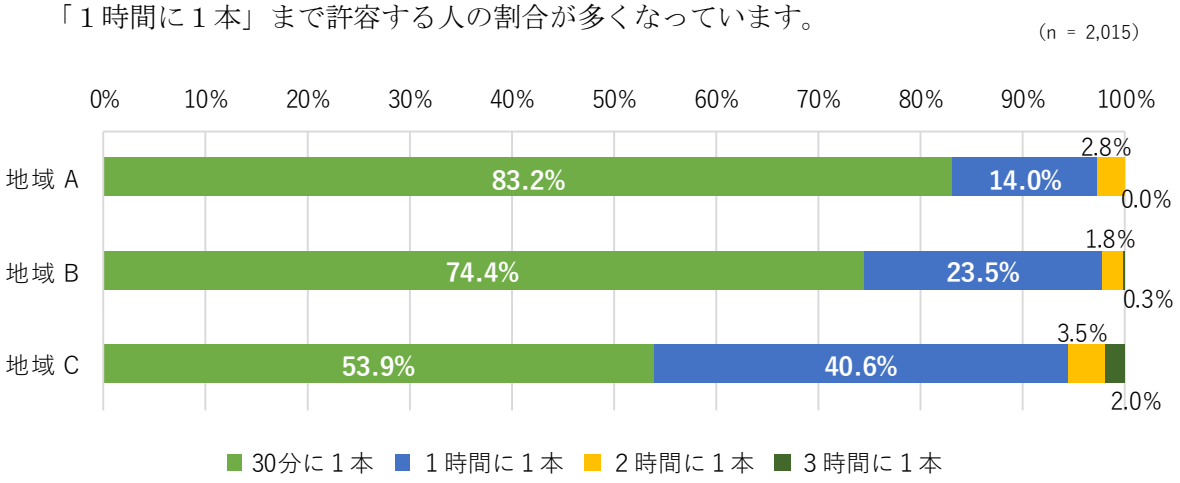


（資料：バス交通実態調査（令和４年度），水戸市）

図２-49　路線バスの運行ダイヤに強く要望すること

③ 路線バス運行間隔の許容時間

いずれの地域においても「30 分に１本」が最も多いですが，都市核から離れるエリアほど「１時間に１本」まで許容する人の割合が多くなっています。



（資料：バス交通実態調査（令和４年度），水戸市）

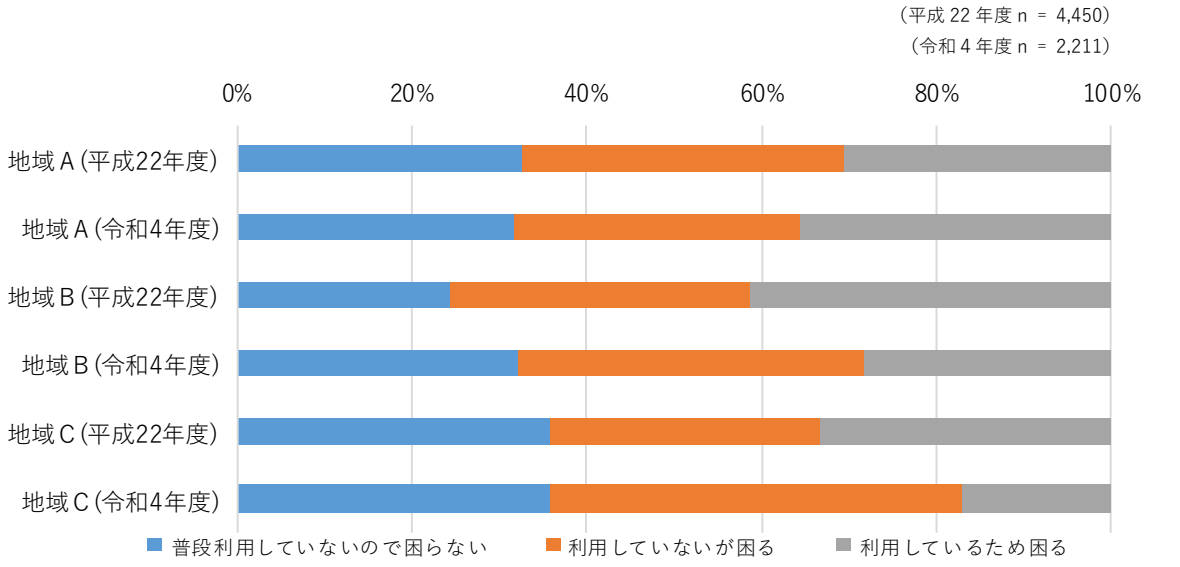
図２-50　路線バス運行間隔の許容時間

④ バス路線廃止による影響等

バス路線廃止による影響等の変化をみると，いずれの地域においても，バス路線が廃止されると困ると回答した方は依然として 60 パーセントを超えており，代替手段が無い方が増加しています。

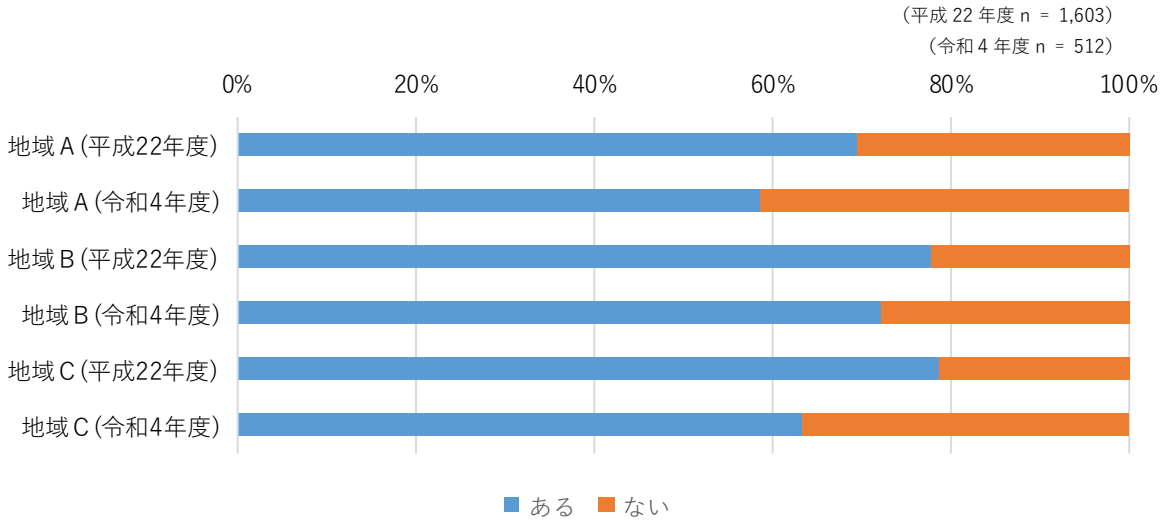
エリア別にみると，地域Ａは代替手段の保有割合が他のエリアと比較して依然として小さく，代替手段として自動車を選択する方の割合が増加しています。

地域Ｂ及びＣは，バス路線を普段利用していない方が増加する一方で，代替手段としてタクシーを選択する方の割合が増加し，自動車を選択する方の割合は減少しています。



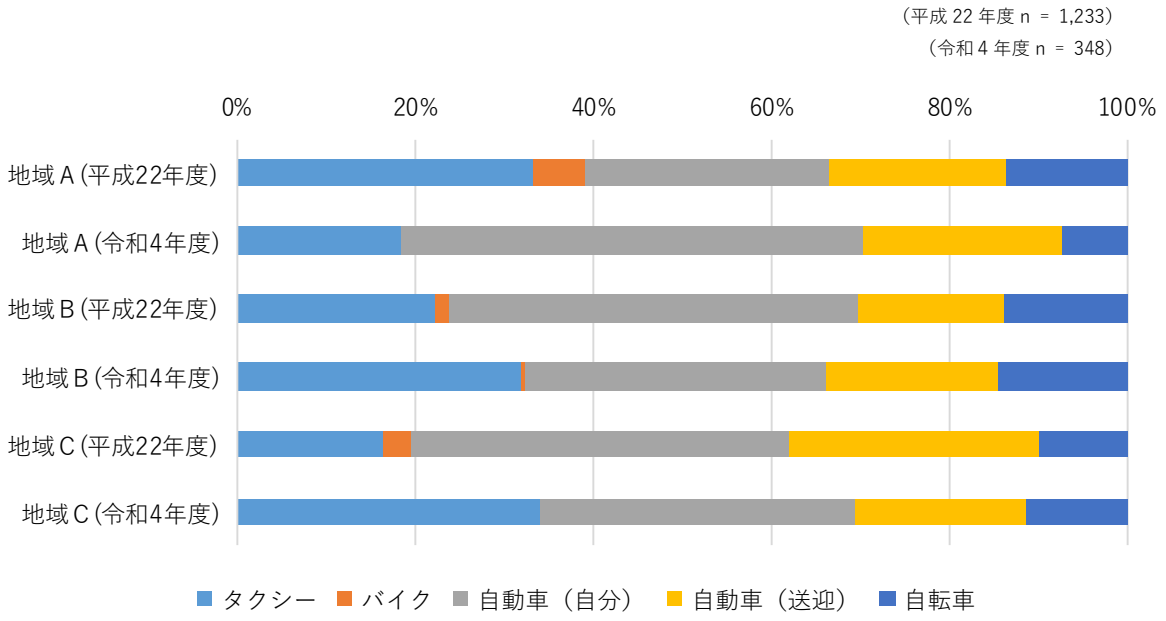
（資料：バス交通実態調査（平成 22 年度，令和４年度））

図２-51　バス路線廃止に対する考え方［2010（平成 22）年→2022（令和４）年］



（資料：バス交通実態調査（平成 22 年度，令和 4 年度），水戸市）

図 2 -52　代替手段の有無［2010（平成 22）年→2022（令和 4 ）年］



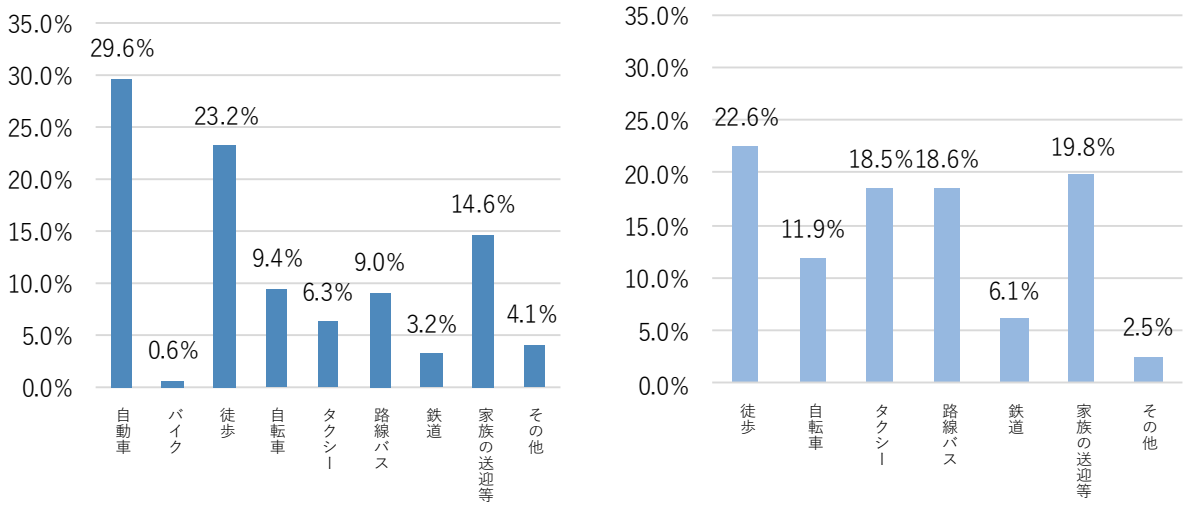
（資料：バス交通実態調査（平成 22 年度，令和 4 年度），水戸市）

図 2 -53　代替手段の内訳［2010（平成 22）年→2022（令和 4 ）年］

(3) 高齢者のニーズ

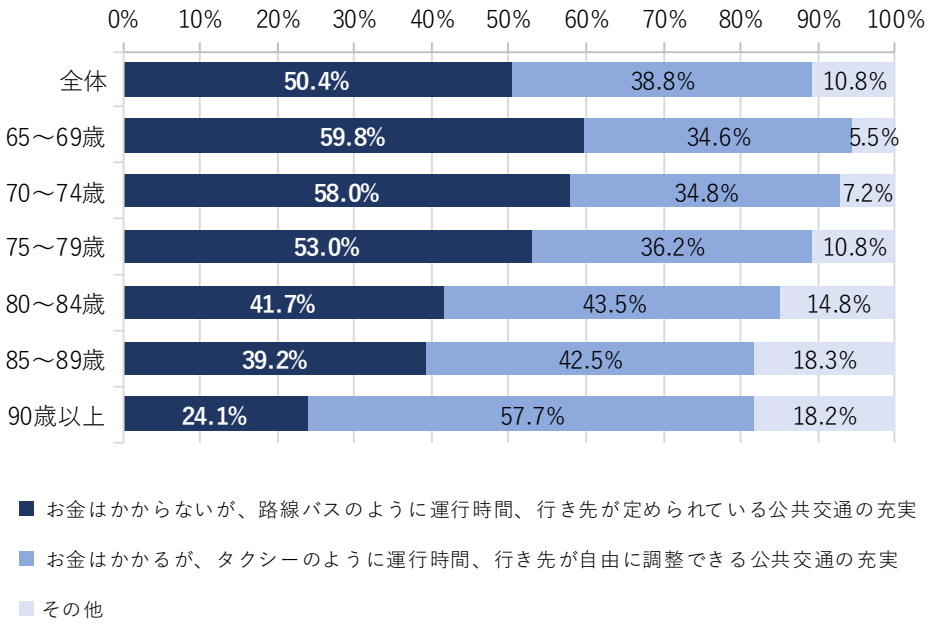
高齢者が外出する際の主な移動手段は，「自動車」が最も多くなっており，自動車が使えなくなった場合の交通手段は，「家族の送迎」，「タクシー」及び「路線バス」の割合が大きくなっています。

また，外出しやすくするための方策は，年齢が高いほど，「お金がかかるが，タクシーのように運行時間，行き先が自由に調整できる公共交通」を選ぶ傾向があります。



（資料：介護予防・日常生活圏域ニーズ調査　（令和４年度），厚生労働省）

図２-54　現在の移動手段と自動車が使えなくなった場合の移動手段



（資料：介護予防・日常生活圏域ニーズ調査（令和４年度），厚生労働省）

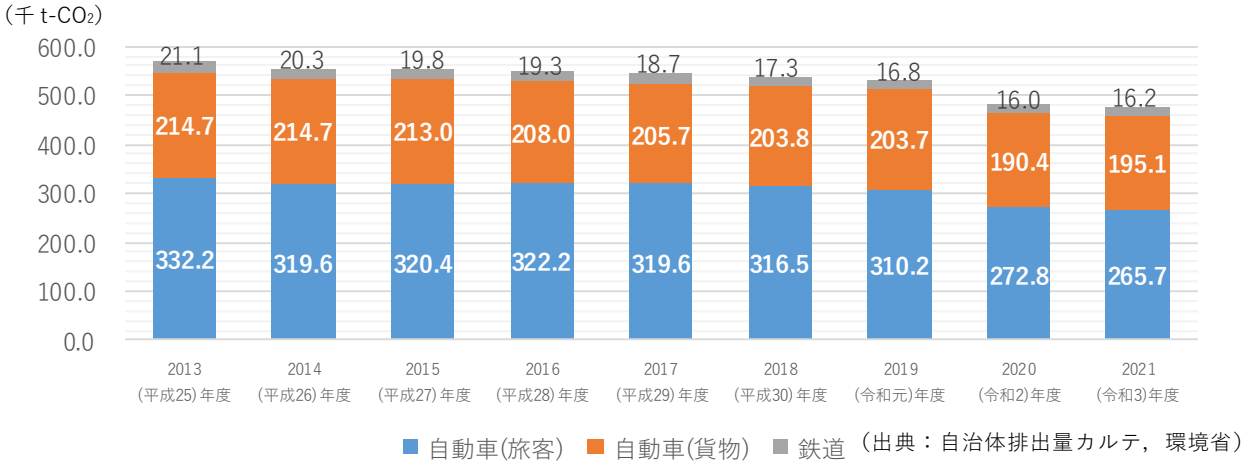
図２-55　外出しやすくするための方策

2-7 移動における温室効果ガス排出量

(1) 運輸部門の状況

運輸部門における本市の年間温室効果ガス排出量は，2021（令和３）年度時点において477.0千ｔ，うち公共交通（自動車（旅客）及び鉄道）で281.9千ｔとなっており，2013（平成25）年度以降，減少傾向にあります。

しかしながら，部門別の構成でみると，運輸部門からの排出量の割合が最も大きいことから，引き続き，温室効果ガス排出量の削減に向けた取組を進めていく必要があります。



（出典：自治体排出量カルテ，環境省）

図２-56　運輸部門における水戸市の年間温室効果ガス排出量の推移

(2) カーボンフットプリントの状況

2021（令和３）年７月に国立環境研究所が公表した主要52都市（県庁所在地及び政令指定都市）における平均的な市民による一人１年当たりの直接・間接的な温室効果ガス排出量「カーボンフットプリント」は，本市はワースト１位となっています。

このことから，公共交通の分野においても，温室効果ガス排出量の削減に向けた取組を進めていく必要があります。

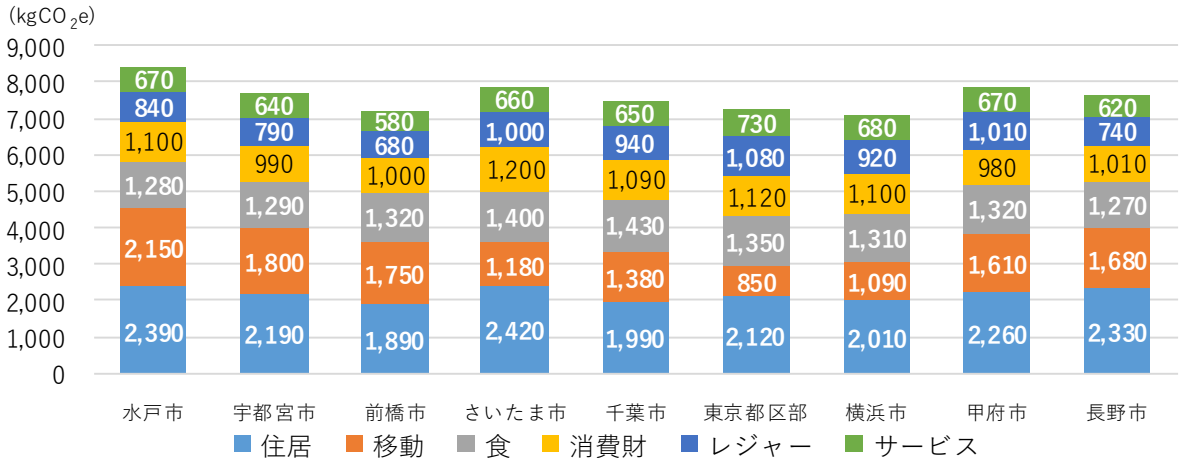


図 2-57　関東の県庁所在地におけるカーボンフットプリント

（出典：Ryu Koide, Satoshi Kojima, Keisuke Nansai, Michael Lettenmeier, Kenji Asakawa, Chen Liu, Shinsuke Murakami (2021) Exploring Carbon Footprint Reduction Pathways through Urban Lifestyle Changes:A Practical Approach Applied to Japanese Cities. Environmental Research Letters. 16 084001
小出 瑠・小嶋 公史・南齋 規介・Michael Lettenmeier・浅川 賢司・劉 晨・村上 進亮（2021）「国内５２都市における脱炭素型ライフスタイルの選択肢：カーボンフットプリントと削減効果データブック」）

2-8 国における基本方針

国は「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」において，以下の地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えることとしています。

本市においても，これらの社会的要請を踏まえながら，公共交通行政に取り組む必要があります。

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前文から（抜粋・要約）

・　急速な少子高齢化，人口減少時代の到来や移動手段に関する国民の選好の変化等の社会経済情勢の変化に伴い，地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にある。

・　公共交通事業者が不採算路線から撤退することにより交通空白地帯が出現している。これに加え，近年，運転者不足が深刻化していること，高齢者が利用しやすい地域旅客運送サービスを確保する必要があることなど，住民の移動手段の確保が切実な課題となっている。

・　地域公共交通を担う運転者不足が深刻化していることや，高齢運転者による交通事故の社会問題化に伴い，高齢者の運転免許証の自主返納が進んでいるため，安心して運転免許証を自主返納できるよう，高齢者が利用しやすい地域旅客運送サービスを確保する必要がある。

・　訪日外国人観光客が急増しており，観光地における移動手段を確保することが求められている。便利で利用しやすい公共交通サービスの確保・充実は，地域の交流拡大・観光振興の基盤として重要であり，さらに，観光列車等移動時間を観光に活用する取組をはじめ，交通やサービスそのものが観光資源として観光地等の魅力を増す役割を果たし得る。

・　都市の再生や地域の活力の向上及び持続的発展を実現するためには，コンパクトなまちづくりとともに，拠点同士，あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通の充実が必要不可欠である。併せてバスや軌道の速達性・定時性の確保や快適性の向上など，運送サービスの質の向上を図ることが重要である。

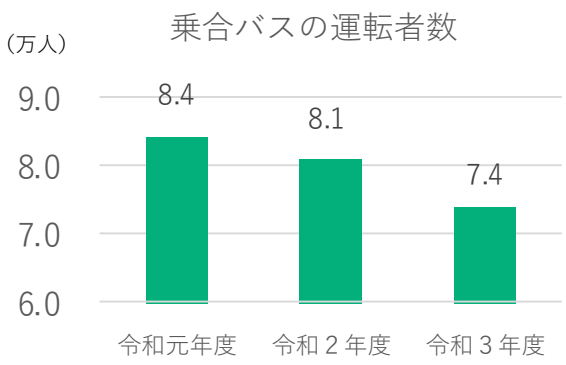
・　公共交通は平均値としては自家用自動車に比べて一人１キロメートル当たりの二酸化炭素排出量が少ないことから，地球温暖化対策の観点からも一層大きな役割を期待されている。

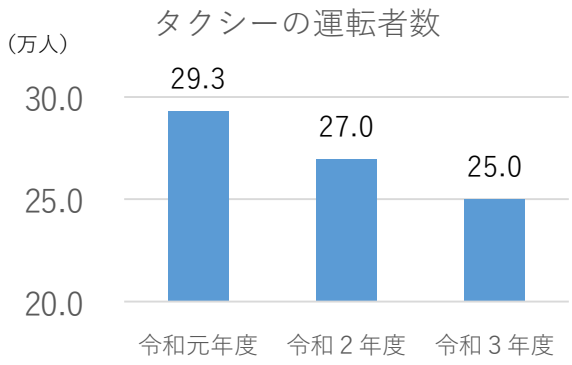
・　ＡＩ・ＩＣＴ等の新技術や，ＭａａＳ等の新たなモビリティサービスが出現してきている。こうした技術・サービスの活用を通じて，利用者の利便性向上を目指していくことが必要になってきている。

《参考》

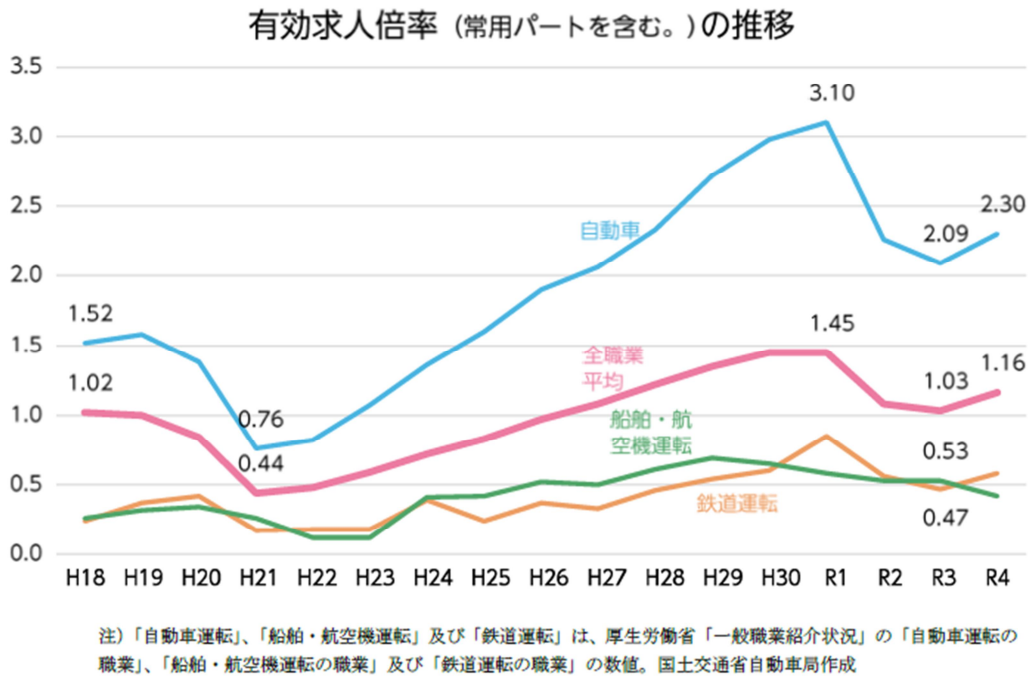
地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針でも指摘されているとおり，地域公共交通を担う運転者が不足しています。

2019（令和元）年度から 2021（令和３）年度にかけては，乗合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：数字でみる自動車 2023，国土交通省）



（出典：令和５年版国土交通白書，国土交通省）

2-9 水戸市公共交通基本計画の総括

(1) 前計画の基本方針

水戸市公共交通基本計画（以下「前計画」という。）においては，既存の交通資源を効果的に活用することによって，市民が将来にわたって安心して暮らすことのできる基盤づくりに向け，本市における公共交通の基本理念を次のとおり定めました。

全ての人が安心して移動できる交通体系の実現

また，上記の基本理念を踏まえ，水戸市第６次総合計画における都市空間整備の基本的方向である「魅力・活力集積型 スマート・エコシティ」の実現に向け，目指す将来像を次のとおり掲げました。

「エリアのニーズに応じた公共交通サービスで快適に移動できるまち」

- **エリアⅠ（都市核）**
  まちなかのにぎわいを支える回遊性の高い公共交通
- **エリアⅡ（都市核と連続した市街地）**
  まちなかと交通結節点へ便利に移動できる公共交通
- **エリアⅢ（主に市街化調整区域）**
  まちなかと交通結節点へ移動できる公共交通

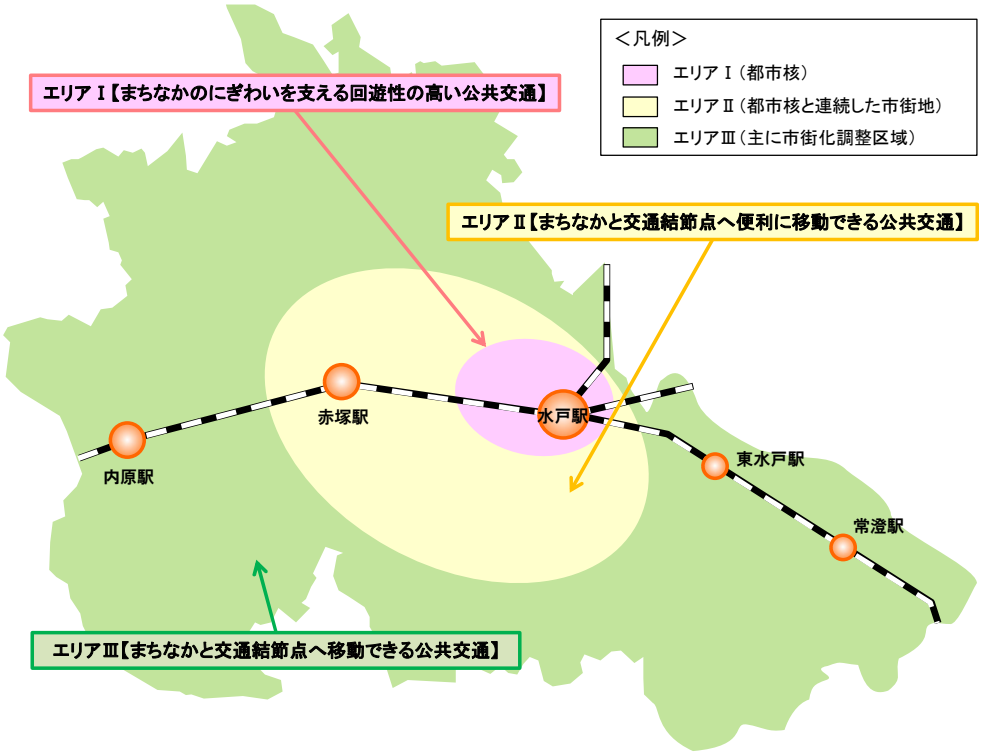


図２-58　水戸市公共交通基本計画における目指す将来像（公共交通ビジョン）のイメージ

(2) 施策の実施結果

前計画においては，本市における公共交通の課題から基本方針と基本施策を整理した上で，計画期間内に重点的に実施する施策（重点施策）を位置付け，取り組むこととしました。

施策体系図及び重点施策の実施状況は，以下のとおりです。

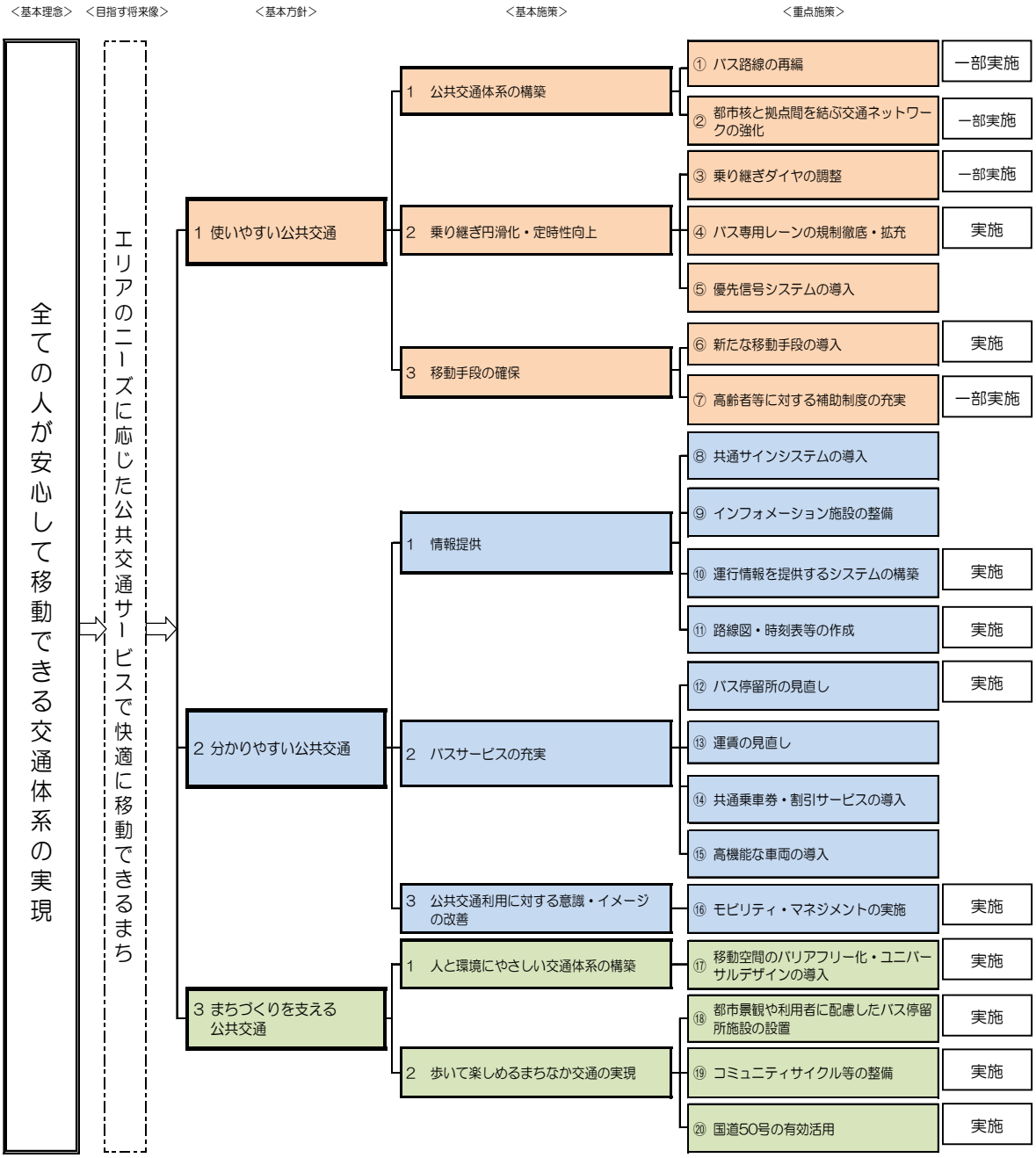


図２－59　水戸市公共交通基本計画の施策体系図及び重点施策の実施状況

(3) 施策の実施内容及び課題・問題

①バス路線の再編	実施内容	・　「水戸市公共交通再編実施計画」（計画期間：2019（令和元）年～2023（令和５）年）を策定し，第１次再編として，９系統を再編しました。
	課題・問題	・　円滑なバス運行を支える機能が不足している交通結節点候補地の環境を整える必要があります。 ・　方面別の路線設定や路線支線化の支障となっているため，乗り継ぎに係る利用者負担の軽減策を講じる必要があります。 ・　利用者数の調査方法について，ＩＣカードの記録に基づくデータを活用するなど，精度の高い方法とする必要があります。 ・　地域間幹線系統については，地域公共交通確保維持事業の要件となる計画運行回数や輸送量を満たすよう，慎重に再編を行う必要があります。
②都市核と拠点間を結ぶ交通ネットワークの強化	実施内容	・　いばらき県央地域連携中枢都市圏ビジョン事業として，茨城交通路線バス「石塚・赤塚線」及び「石塚・内原線」を新設しました。また，バス路線再編の効果検証を目的として，水戸市地域公共交通再編実施計画に基づき，関東鉄道路線バス「けやき台・水戸駅南口線」を新設しました。 ・　水都タクシー及び那珂市デマンド交通「ひまわりタクシー」について，２市間における相互乗り入れを開始しました。 ・　サイクルアンドバスライド環境を整備するため，県庁バスターミナルに駐輪スペースを設置し，笠原地区を経由するバスへの乗り継ぎ環境の向上を図りました。 ・　水戸駅南口バスロータリーを拡張し，バスターミナルとしての機能を向上させました。 ・　内原駅を橋上駅舎化し，自由通路及び駅舎の供用を開始しました。
	課題・問題	・　交通ネットワークを強化するため，水戸駅北口バスターミナルなど，更なる交通結節点の環境整備が必要です。
③乗り継ぎダイヤの調整	実施内容	・　バス事業者におけるダイヤ改正の際，鉄道からバスへの乗り継ぎに配慮したダイヤ設定を実施しました。
	課題・問題	・　バス事業者間相互のダイヤ調整については，可能な範囲で実施しましたが，バス車内や停留所付近における方面別乗り継ぎ時間表示の実現については，市内を運行するバスの系統が多岐にわたるため困難であるなど，多くの課題の解決が必要です。
④バス専用レーンの規制徹底・拡充	実施内容	・　国道 50 号上のバス専用レーンのカラー舗装が行われたことで，路線バスの走行区間がよりわかりやすくなりました。併せて，取締りが実施されることとなりました。
	課題・問題	・　更なるバス専用レーンの拡充については，現行の設置箇所（国道 50 号，51 号，118 号及び県道 342 号）を除く道路への拡充の目途が立っていない状況です。 ・　ドライバーに対するバス専用レーンの制度周知に努めていく必要があります。
⑥新たな移動手段の導入	実施内容	・　公共交通空白地区等における住民の移動手段を確保する手段として，市内 11 地区で水都タクシーの運行を開始しました。 ・　水都タクシー及び那珂市デマンド交通「ひまわりタクシー」について，２市間における相互乗り入れを開始しました。【再掲】
	課題・問題	・　水都タクシーは地区単位で導入を進めましたが，運行地区の境界付近など，部分的に公共交通の利便性が低い地域があるため，区域拡大の検討を進める必要があります。
⑦高齢者等に対する補助制度の充実	実施内容	・　公共交通空白地区等における住民の移動手段を確保する手段として，市内 11 地区で水都タクシーの運行を開始しました。【再掲】
	課題・問題	・　公共交通空白地区以外に居住する高齢者に対しては，路線バスの利便性を高める取組を実施してきました。一方，運行時間，行き先が自由に調整できる公共交通を望む声も多いことから，引き続き移動支援策について検討していく必要があります。 ・　地域性や費用対効果等を考慮しながら，自動運転等の新たなモビリティを活用したデマンド型交通等について研究していく必要があります。
⑨インフォメーション施設の整備	実施内容	・　モニターを活用したバスロケーションシステム及び時刻表の情報提供の先行事例として，泉町一丁目バス停にデジタルサイネージ「スマートバス停」を設置しました。
	課題・問題	・　水戸駅北口バスターミナルの改修に合わせ，スマートバス停の維持管理や費用負担の在り方について，バス事業者と検討していく必要があります。

⑩運行情報を提供するシステムの構築	実施内容	・　茨城交通が運行する路線バスにおいて，バス接近情報や混雑状況，バリアフリー対応車両であるか等をスマートフォン上で調べることができる，バスロケーションシステムを導入しました。 ・　モニターを活用したバスロケーションシステム及び時刻表の情報提供の先行事例として，泉町一丁目バス停留所にデジタルサイネージ「スマートバス停」を設置しました。【再掲】
	課題・問題	・　更なる情報提供環境の整備に向け，デジタルサイネージの運用から得られた課題等を踏まえながら拡大を推進していく必要があります。
⑪路線図・時刻表等の作成	実施内容	・　本市を初めて訪れた人にもわかりやすいよう，主要なバス停留所と行き先をまとめたバスマップ「みとバス MAP」「赤塚バス MAP」を作成し，市の窓口で転入者に配布するほか，観光案内所等でも配布することとしました。
	課題・問題	・　デジタル地図との連動を図るなど，掲載内容の拡充・改善を進めていく必要があります。
⑫バス停留所の見直し	実施内容	・　県内公共交通事業者による「茨城ＭａａＳ」の取組の一環で，路線バス各社のバス停留所の名称を統一しました。 ・　中心市街地におけるバス停留所環境の改善を進めるため，泉町一丁目バス停留所において，デジタルサイネージを併設した上屋付きバス停留所を整備しました。
	課題・問題	・　交通結節点や乗り継ぎ環境の整備と併せ，バス待ち環境の向上に取り組む必要があります。
⑯モビリティ・マネジメントの実施	実施内容	・　バス事業者と協力して，小学校や市民センター等で路線バス乗り方教室を開催し，実際に路線バスを使用しながら，乗車方法やマナー等を学ぶ機会を設けました。 ・　自動車利用から公共交通利用への転換を促すため，いばらき県央地域連携中枢都市圏ビジョン事業として，構成９市町村合同で「エコ通勤チャレンジウィーク」を開催し，公共交通の利用を推進しました。
	課題・問題	・　「エコ通勤」について，より幅広く周知を行うなど，企業と連携して推進していく必要があります。
⑰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	実施内容	・　「水戸市バリアフリー基本構想」を策定し，重点整備地区として定めた水戸駅周辺地区のバリアフリー化を推進しました。 ・　路線バス車体を活用したバリアフリー教室を開催し，車いす体験や高齢者体験学習を市内小学校で行いました。
	課題・問題	・　民間事業者における合理的配慮の義務化など，バリアフリーに係るソフト施策の強化が進むなど，「心のバリアフリー」を推進していく必要があります。
⑱都市景観や利用者に配慮したバス停留所施設の整備	実施内容	・　中心市街地におけるバス停留所環境の改善を進めるため，泉町一丁目バス停留所において，デジタルサイネージを併設した上屋付きバス停留所を整備しました。【再掲】
	課題・問題	・　広告パネル付きバスシェルターの整備について，泉町一丁目バス停留所の広告掲出欄の効果を踏まえながら，バス事業者と共に検討する必要があります。
⑲コミュニティサイクル等の整備	実施内容	・　まちなかの回遊性の向上及び公共交通網の補完を目的として，シェアサイクル「みとちゃり」を導入しました。
	課題・問題	・　「みとちゃり」の利用状況を踏まえながら，車両及びサイクルポートを拡充していく必要があります。
⑳国道５０号の有効活用	実施内容	・　水戸黄門まつりや水戸まちなかフェスティバル等の開催時において，歩行者専用道路化を実施し，まちなかのにぎわい創出を図りました。合わせて，開催期間中における路線バスの運行内容の変更など，柔軟な対応に努めました。 ・　民間団体「水戸ど真ん中再生プロジェクト」に参画し，LRT の導入等について検討しました。また，官民連携プラットフォーム「水戸のまちなか大通り等魅力向上検討協議会」により，グリーンスローモビリティの運行実証実験が行われました。
	課題・問題	・　まちづくり関連計画の方針に合わせながら，引き続きまちなか交通体系の在り方を検討していく必要があります。

(4) 目標指標の達成状況

水戸市公共交通基本計画で設定したアウトカム指標の達成状況は，以下のとおりです。

【アウトカム指標①】１日当たりの路線バス利用者数

本市を運行する１日当たりの路線バスの利用者数は，2019（令和元）年度に目標を達成しましたが，新型コロナウイルス感染症の影響により減少したため，2023（令和５）年度時点では目標値を達成することができていません。利便性の向上や情報提供の充実など，利用者を増やす取組を進めていく必要があります。

当初 (2015(平成27)年度)	目標値 (2023（令和５）年度)	達成状況 (2023(令和５)年度)	【参考】ピーク時 (2019(令和元)年度)
29,656 人／日	33,000 人／日	**26,906 人／日**	35,123 人／日

【アウトカム指標②】公共交通機関に対する満足度

市民１万人アンケートにおいて公共交通機関の充実に「満足している」又は「どちらかといえば満足である」と回答した市民の割合は，前回調査時（平成 24 年度）からほぼ横ばいとなっており，目標値を達成することができていません。利便性の向上や利用者ニーズに応じたサービスの提供など，満足度を向上させる取組を進めていく必要があります。

当初 (2012(平成24)年度)	目標値 (2023（令和５）年度)	達成状況 (2022(令和４)年度)
31.7%	50.0%	**32.3%**

【アウトカム指標③】中心市街地の歩行者通行量

中心市街地の歩行者通行量（平日・休日の２日間の合計）は，2020（令和２）年度，新型コロナウイルス感染症の影響により７万人台まで減少しました。その後，回復傾向にあるものの，2023（令和５）年度時点では，目標値を達成することができていません。都市核と地域拠点間を結ぶ交通ネットワークを強化する取組等を進めていく必要があります。

当初 (2015(平成27)年度)	目標値 (2023（令和５）年度)	達成状況 (2023(令和５)年度)
101,048 人	131,500 人	**112,941 人**

第３章　課題の整理

第２章の地域及び公共交通の現状から，以下のとおり取り組むべき課題を整理しました。

1　公共交通の利便性向上

- 今後，人口減少社会を迎え，人口密度が縮小し，行政サービスが非効率化したり，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。**水戸らしい地域拠点ネットワーク型コンパクトシティ**を支える公共交通体系を構築していく必要があります。
- 本市への観光客は，日帰りの占める割合が大きくなっています。宿泊滞在型観光への転換を図っていくためには，観光，歴史，文化といった本市の魅力発信交流拠点間の**回遊性を向上**させる必要があります。

2　利用者ニーズに応じたサービスの提供

- 路線バスに対する不満として，バスの本数が少ないこと，バス停が遠いこと，バスの運賃が高いこと等が挙げられています。路線バスをはじめとした公共交通において，**利用者ニーズに応じたサービスを提供**していく必要があります。
- 本市を運行する路線バスの中には，平均乗車密度及び収支率が著しく低い系統が含まれています。バス路線の再編等により，本市に適した**公共交通ネットワーク**を形成していく必要があります。

3　情報提供の充実

- 路線バスに対する不満として，バスが時刻表どおりに到着しないため，乗車できる時間が予測できないことが挙げられています。運行状況や所要時間等の**情報提供を充実**させていく必要があります。
- 移動の利便性を向上させるため，**ＭａａＳ等の次世代交通サービスの導入**を進めていく必要があります。
- 県内観光客の利用交通手段は，自家用車が多くなっています。公共交通による**観光資源へのアクセス方法をわかりやすく表示**し，公共交通の利用を増やしていく必要があります。

4　公共交通利用への転換

- 公共交通の維持・確保だけでなく，渋滞緩和や環境保全の観点から，**公共交通の利用に対する価値観の変化**を促し，自家用車から公共交通への転換を促進していく必要があります。

5　公共交通の維持

- 本市では，公共交通による市内移動において，主に路線バス及びタクシーが利用されています。路線バス及びタクシーを**市民生活を支える重要な社会基盤として維持**していく必要があります。
- 本市には，様々な都市機能が集積しており，通勤・通学や買い物等のために市内外から多くの人が訪れています。公共交通を周辺市町村を含めた**広域的な視点から，都市圏全体の発展に資する公共交通ネットワークとして維持**していく必要があります。

6　交通弱者の移動手段の確保

- 路線バス等の公共交通の利用率の低下が進む中，特に高齢化率が高い傾向にある公共交通空白地区等において，**交通弱者の移動手段を確保**する必要があります。
- **高齢者の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していく必要があります。

7　移動による環境負荷の低減

- 本市では，移動による温室効果ガス排出量の割合が大きくなっています。公共交通においても，更に**温室効果ガス排出量の削減**を進めていく必要があります。

8　高齢者，障害者等が利用しやすい環境の整備

- 高齢者，障害者等が円滑に移動できるよう，公共交通に係る**バリアフリー化，ユニバーサルデザインの導入**を進めていく必要があります。
- 心のバリアフリーの観点からの施策の充実や，高齢者，障害者等への合理的配慮の義務付けなど，障害のある人もない人も，互いにその人らしさを認め合いながら共に生きる社会（**共生社会）の実現に向けた取組**を進めていく必要があります。

第４章　計画の基本的方向

4-1　地域公共交通ネットワークのエリアの考え方

水戸市第７次総合計画－みと魁・Next プラン－における都市空間整備構想の基本的方向である「水戸らしい地域拠点ネットワーク型コンパクトシティ」の構築に向け，都市核・拠点間の公共交通ネットワークや機能連携の強化及び立地適正化計画における将来の都市構造の実現を図るため，ニーズに応じた地域公共交通ネットワークのエリアの考え方を次のとおり定めます。

エリアⅠ　都市核（都市中枢ゾーンを含む）

本エリアにおいては，鉄道及び路線バスを主軸としながら，商業，業務，居住等の様々な都市機能の集積に寄与し，まちなかのにぎわいを支える回遊性の高い公共交通の維持を図ります。

エリアⅡ　居住誘導区域

本エリアにおいては，主に路線バスにより，居住生活サービスやコミュニティが持続的に確保できるよう，まちなかや交通結節点へのアクセス性に優れた基幹的な公共交通の維持を図ります。

エリアⅢ　エリアⅠ・Ⅱ以外の区域（公共交通空白地区等を含む）

本エリアにおいては，路線バスの維持・確保に取り組むとともに，水都タクシーの運行など，各地域のニーズに応じた効率的な輸送手段を取り入れることで，通院・通学，買い物等の日常生活に必要な移動手段を確保できるよう，交通結節点へ便利にアクセスできる補完的な公共交通の維持を図ります。

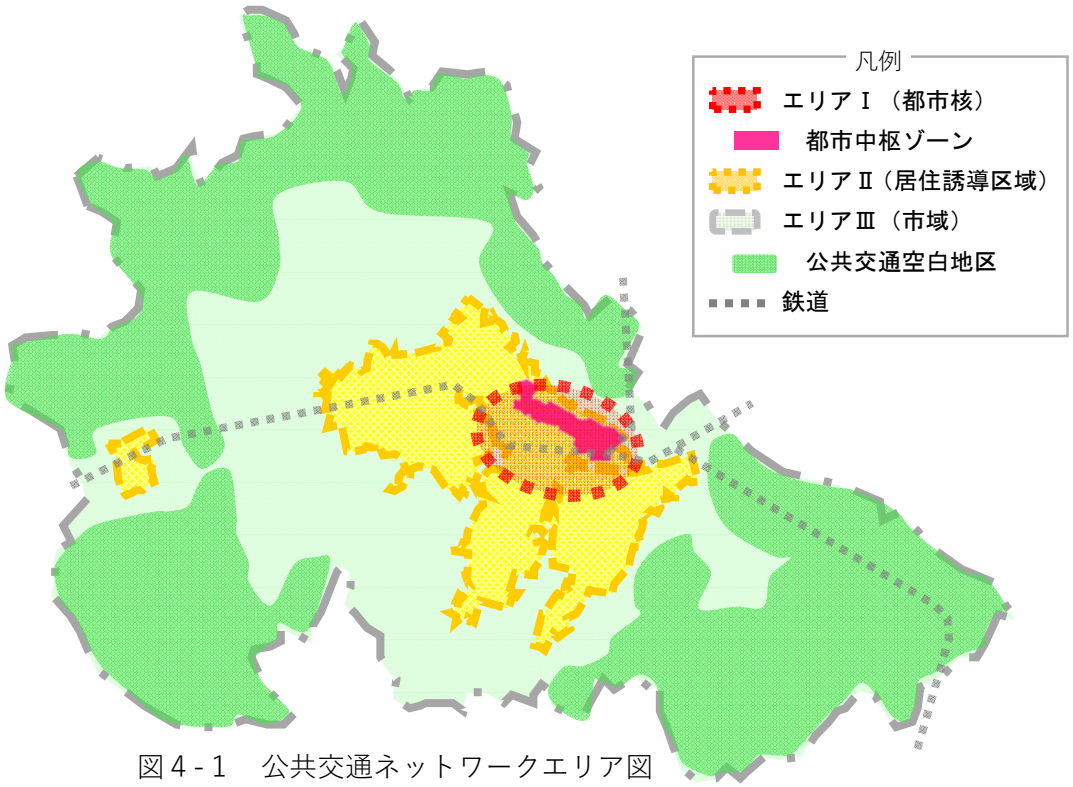


図４-１　公共交通ネットワークエリア図

4-2 目指す将来像

上位・関連計画で示された方針や前計画及び公共交通に係る諸課題を踏まえ，本市における公共交通の目指す将来像は，前計画を継承し，次のとおりとします。

引き続き，既存の交通資源を効果的に活用しながら，市民が将来にわたって安心して暮らすことのできる基盤づくりを進めます。

全ての人が安心して移動できる交通体系の実現

図4-2　将来の公共交通ネットワーク

《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踏まえ，地域公共交通ネットワークのエリアごとに定める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とより，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

4-3 基本方針

目指す将来像を踏まえ，三つの基本方針を定めます。

基本方針１　利用しやすい公共交通

①　人々の移動実態に即した，効率的で利用しやすい交通ネットワークの形成に取り組みます。通勤・通学，通院，観光など，様々な人の移動を支える交通ネットワークの形成に当たっては，公共交通を積極的に活用することとし，乗り継ぎの円滑化や定時性の向上を図ります。

②　利用しやすい運賃設定や複数の事業者間で利用できる共通乗車券及び割引サービスの導入について検討を進めます。

③　デジタル技術やＭａａＳ等を取り入れながら，市民はもとより，観光客など，本市を初めて訪れる人にもわかりやすい情報提供の充実に取り組みます。

基本方針２　公共交通の維持・確保

①　コロナ禍により利用が減少している市内を運行する路線バス並びに本市と近隣市町村を結ぶ鉄道及び広域路線バス等の既存の公共交通を支え，交通ネットワークの維持に努めます。

②　公共交通空白地区等において，住民が通院や買い物に不便のないよう，日常的な生活圏内や交通結節点までの移動手段を確保します。併せて，自家用車を利用しづらい住民の移動についても支援します。

③　公共交通の重要性や利便性についてより多くの人々に周知し，関心を高めてもらうことで，自動車利用から公共交通利用への転換を促進します。

基本方針３　人と環境にやさしい公共交通

①　移動手段の脱炭素化のため，通勤・通学等における公共交通や自転車の利用を促進し，過度な自動車利用からの転換を図るほか，本市を運行する公共交通について，次世代車両への更新を促進します。

②　全ての人にやさしい移動空間の創出に向け，ノンステップバスの導入率の向上を図るなど，公共交通に係るバリアフリー化を推進します。

4-4 計画の目標

本市の地域公共交通ネットワークを継続的に，より使いやすく改善していく仕組みとして，計画の目標を定め，目標を達成するための施策を実施します。また，目標の達成状況は数値目標により，定期的に評価，検証を行います。

計画の目標は，本計画における目指す将来像「全ての人が安心して移動できる交通体系の実現」を図るため，基本方針及び課題を踏まえ，計画が目指すべき七つの目標を設定します。

目標１　利用しやすい公共交通ネットワークの形成

バス路線の再編や拠点間を結ぶネットワークの強化等により，利用しやすい公共交通ネットワークの形成に取り組みます。

目標２　市民や観光客にわかりやすい情報提供環境の充実

公共交通が利用しやすくなるよう，市民や観光客にわかりやすい情報提供環境の充実に取り組みます。

目標３　公共交通の利用意識向上

自家用車から公共交通利用への転換促進のため，公共交通の利用意識の向上に取り組みます。

目標４　公共交通ネットワークの維持

住民の生活に必要な交通手段を確保するため，公共交通ネットワークの維持に取り組みます。

目標５　地域や利用者に応じた移動手段の確保

公共交通空白地区等において，地域や利用者に応じた移動手段の確保に取り組みます。

目標６　移動手段の脱炭素化

次世代自動車の導入や自転車利用の促進により，移動手段の脱炭素化に取り組みます。

目標７　バリアフリー環境の構築

誰もが移動しやすい空間の整備と，心のバリアフリーの推進により，公共交通に係るバリアフリー環境を構築します。

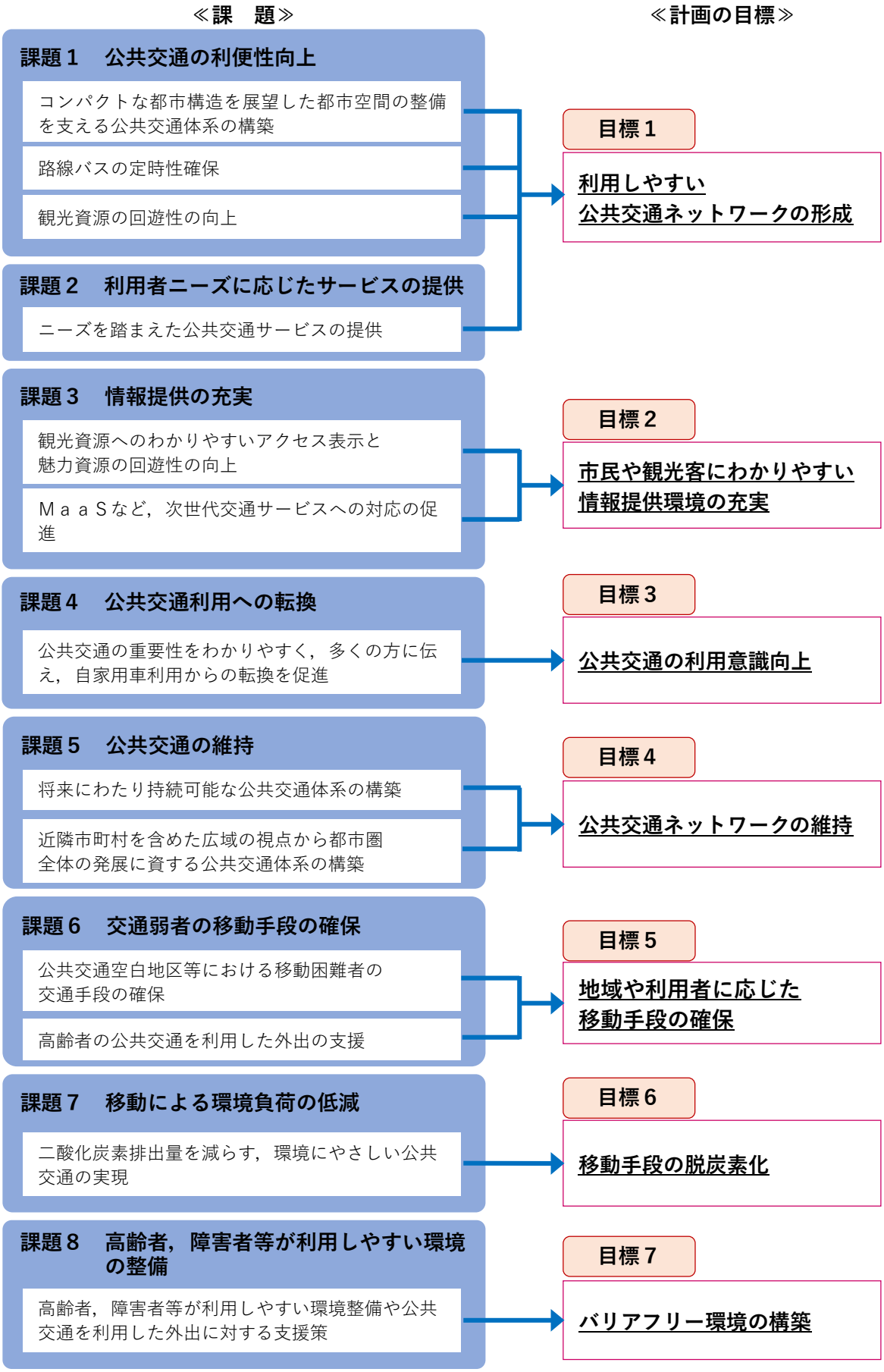


図４-２　課題と計画の目標の関係

第５章　目標達成のための施策

《施策の体系》

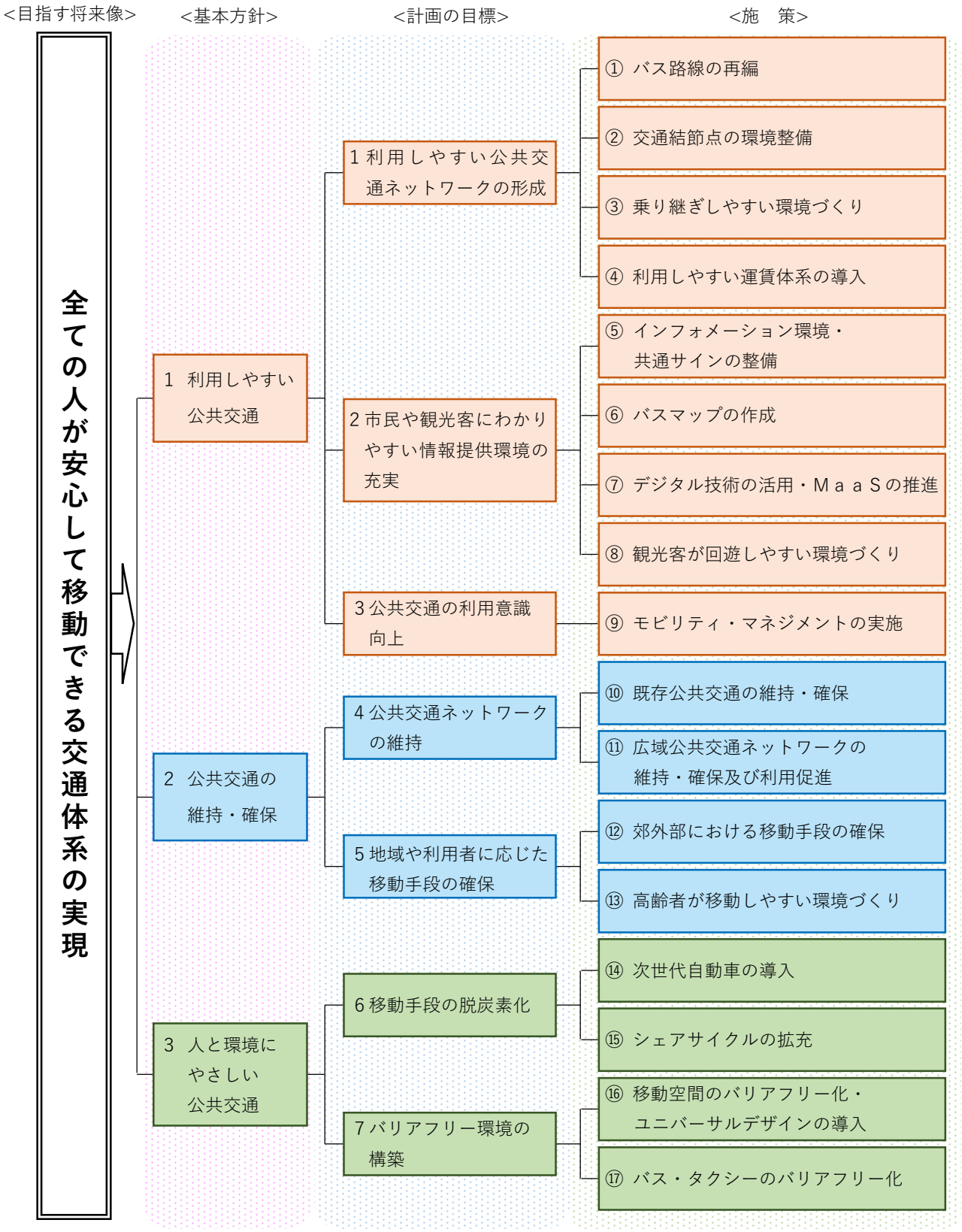


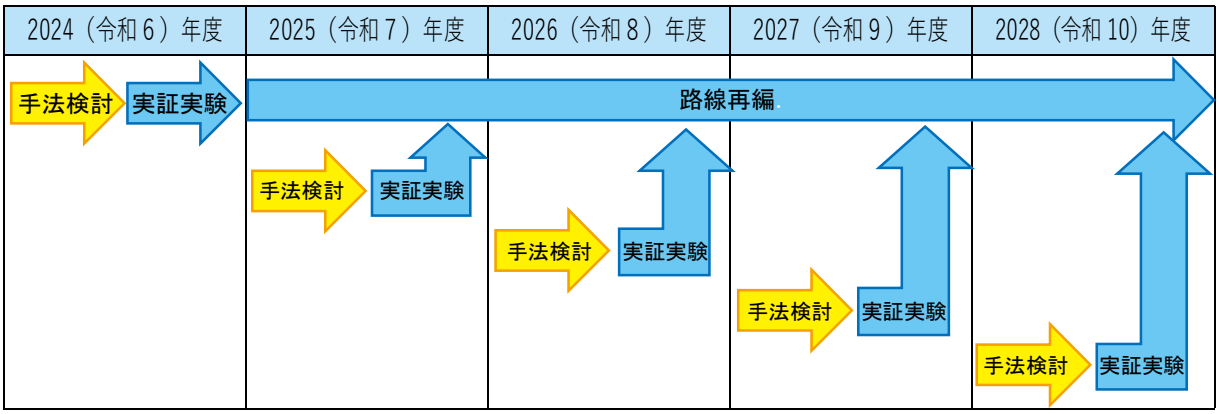
図５-１　施策の体系図

5-1 利用しやすい公共交通

《5-1-1　利用しやすい公共交通ネットワークの形成》

施策番号	①	施策名	バス路線の再編	エリア	Ⅰ・Ⅱ
実施主体	水戸市，バス事業者			地域公共交通特定事業	○
施策概要	利用者のニーズの把握に努めながら，市とバス事業者が連携・協力し，利便性と効率性を両立したバス路線への再編を進めます。 ■ バス路線再編の基本方針 前計画で掲げた以下の五つの方針を継承し，バス路線の再編に取り組みます。 **方針１ 方面別の路線の設定** **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** **方針３ 重複・迂回を避けた路線の設定** **方針４ 使いやすい運行間隔の設定** **方針５ 需要に応じたサービスレベルの設定** 【取組内容】 ○ バス路線の再編（計画期間中１箇所） 産・学・官連携による，データを活用したエビデンスに基づく検討及び実証実験を行いながら，再編手法を決定していくこととします。 また，本事業と関連する施策として，以下の施策に取り組みます。 ・ 交通結節点の環境整備 ⇒ 施策② ・ 乗り継ぎしやすい環境づくり ⇒ 施策③ ・ 利用しやすい運賃体系の導入 ⇒ 施策④ ・ インフォメーション環境・共通サインの整備 ⇒ 施策⑤				

■ 実施スケジュール



<table>
<tr><td>施策番号</td><td>②</td><td>施策名</td><td>交通結節点の環境整備</td><td>エリア</td><td>Ⅰ・Ⅱ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="3">水戸市，公共交通事業者</td><td>地域公共交通特定事業</td><td>○</td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="5">「①　バス路線の再編」に伴い，水戸駅北口をはじめとした既存のバスターミナルやバス事業者営業所・車庫等の各交通結節点について，機能強化を行います。利用者が安心してバスを待つことができるよう，バス乗り場の導線，待合所の環境改善，パークアンドライドやサイクルアンドライドなど，公共交通へ乗り継ぎしやすい環境の整備に取り組みます。

【取組内容】
○ バスターミナルの改修（計画期間中１箇所）
・ 水戸駅北口バスターミナルの改修

○ 乗り継ぎ環境の整備（計画期間中１箇所）
・ 県庁バスターミナルにおけるサイクルアンドライド環境の拡充

サイクルアンドライド
（県庁バスターミナル）</td></tr>
</table>

■ 実施スケジュール

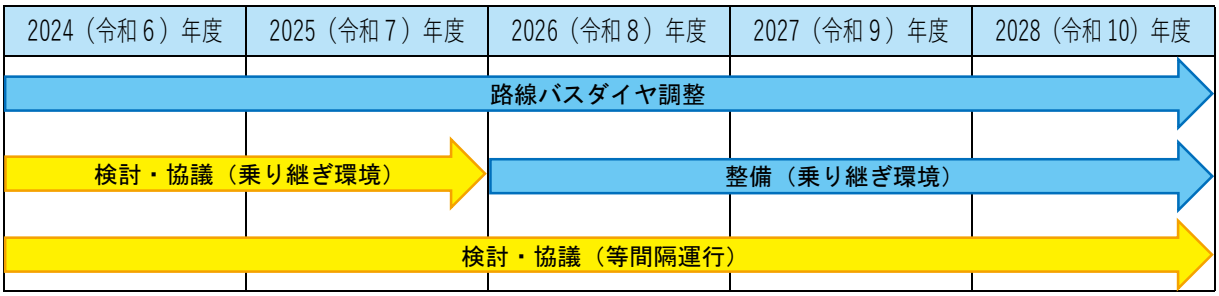
2024(令和6)年度	2025(令和7)年度	2026(令和8)年度	2027(令和9)年度	2028(令和 10)年度
整備手法検討			拡充（県庁バスターミナル）	
整備手法検討			整備（水戸駅北口バスターミナル）	

<table>
<tr><td>施策番号</td><td>③</td><td>施策名</td><td colspan="2">乗り継ぎしやすい環境づくり</td><td>エリア</td><td>Ⅰ・Ⅱ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="3">水戸市，公共交通事業者</td><td colspan="2">地域公共交通特定事業</td><td>○</td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="6">鉄道とバス及びバス相互の乗り継ぎがしやすいダイヤ調整に加えて，情報提供の改善や乗り継ぎ環境の整備により，利用者の視点に立ったシームレスな乗り継ぎ環境をつくります。

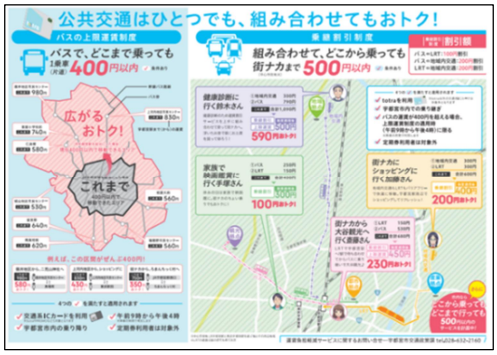
【取組内容】
○ ダイヤ調整
・ 乗り継ぎがしやすい路線バスダイヤの調整
・ 等間隔運行の検討
○ 乗り継ぎ環境の整備
・ 待合所の環境整備，乗り継ぎ経路の短縮，バリアフリー化，案内表示等</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td colspan="6">

バス事業者６社による等間隔運行（前橋市）
（資料：国土交通省）</td></tr>
</table>

■ 実施スケジュール



<table>
<tr><td>施策番号</td><td>④</td><td>施策名</td><td colspan="2">利用しやすい運賃体系の導入</td><td>エリア</td><td>Ⅰ・Ⅱ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="3">水戸市，公共交通事業者</td><td colspan="2">地域公共交通特定事業</td><td>○</td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="6">本市では公共交通事業者ごとに利用できる決済サービスが異なっており，事業者の運行エリアをまたぐ区間での利用が課題となっています。
事業者共通の乗車券など，特に乗り継ぎ利用時における費用負担の軽減，利便性の向上につながる運賃体系の導入について，事業者と協議しながら検討を進めます。

【取組内容】
○ 負担の少ない運賃体系の導入
・ 上限運賃制度や乗継割引制度の検討
○ 気軽に購入しやすい決済手段の導入
・ キャッシュレス決済の導入促進
・ 市内を定額で乗り放題となるようなサービスの導入検討</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td colspan="6"> 

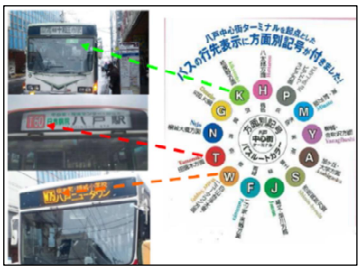
上限運賃割引制度及び乗継割引制度
（宇都宮市）

アプリ「ＬＩＮＥ」を活用したバス定期券
（小山市）</td></tr>
</table>

■ 実施スケジュール

2024（令和６）年度	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和10）年度
検討				
	実証実験（段階的に実施）			

《５-１-２　市民や観光客にわかりやすい情報提供環境の充実》

施策番号	⑤	施策名	インフォメーション環境・ 共通サインの整備	エリア	Ⅰ・Ⅱ
実施主体	水戸市，バス事業者			地域公共交通特定事業	○
施策概要	バス事業者共通のインフォメーション環境を整備し，乗り場案内や行き先案内等の情報案内を実施します。泉町一丁目に設置しているデジタルサイネージの運用から得られた課題等を踏まえながら，デジタルサイネージ等によるバスロケーションや時刻表等の情報提供の拡大を推進します。 併せて，バス事業者共通の系統番号の設定や主要方面別のカラーリングなど，共通サインの整備について検討します。 【取組内容】 ○ インフォメーション環境の整備 ・ デジタルサイネージ等による情報提供の拡大推進 ・ 等間隔運行の検討 ○ 共通サインの整備 ・ 共通系統番号の設定，主要方面別のカラーリング等 デジタルサイネージ（泉町一丁目）				
参考事例	 バス乗り場ごとのサイネージ設置 （松江市）  バスの方面別記号設定 （八戸市）				

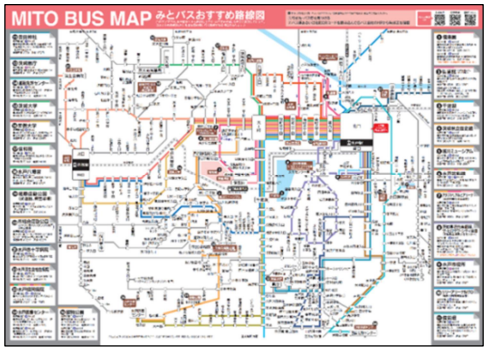
■ 実施スケジュール

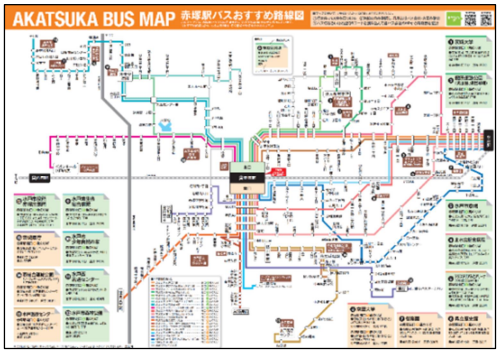
2024（令和６）年度	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和10）年度
検討・協議（インフォメーション環境）		整備（インフォメーション環境）		
検討・研究（共通サインの整備）※				

※ バス路線再編の終了時期に合わせて実施します。

<table>
<tr><td>施策番号</td><td>⑥</td><td>施策名</td><td colspan="2">バスマップの作成</td><td>エリア</td><td>Ⅰ・Ⅱ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="3">水戸市</td><td>地域公共交通特定事業</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="6">市民はもちろんのこと，観光客など，本市を初めて訪れる人にも本市の主要バス路線や所要時間，主要駅のバス乗り場がわかるようにします。
バスマップを定期的に更新するとともに，デジタル地図との連動を図るなど，掲載内容の拡充・改善を進めます。

【取組内容】
○ 利用者のニーズに合ったバスマップの作成
○ デジタルバスマップの作成



「みとバスＭＡＰ」及び「赤塚バスＭＡＰ」</td></tr>
</table>

■ 実施スケジュール

2024（令和６）年度	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和10）年度
実施（バスマップ作成）	実施（バスマップ作成）	実施（バスマップ作成）	実施（バスマップ作成）	実施（バスマップ作成）
検討（デジタルバスマップ作成）		実施（デジタルバスマップ作成）		

<table>
<tr><td>施策番号</td><td>⑦</td><td>施策名</td><td>デジタル技術の活用・
ＭａａＳの推進</td><td>エリア</td><td>Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="3">水戸市，公共交通事業者</td><td>地域公共交通特定事業</td><td>○</td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="5">バスロケーションシステムや乗換案内アプリ等の利用を促進します。また，キャッシュレス決済の導入を支援し，公共交通の利便性の向上を図ります。
併せて，本市を含むエリアで展開されるＭａａＳの取組に参画しながら，他都市の先進事例について，調査・研究を進めます。
また，事業者と連携しながら，自動運転等の新たな技術を活用したモビリティの導入の可能性についても，同様に調査・研究を進めます。
【取組内容】
○ デジタル技術の活用
・ バスロケーションシステムや乗換案内アプリの利用促進
・ キャッシュレス決済の導入推進
○ ＭａａＳの推進（計画期間中１件）
・ ＪＲＭａａＳ等
○ 新たな技術を活用したモビリティの調査・研究
・ 自動運転等の調査・研究

バスロケーションシステム
（茨城交通㈱，関東鉄道㈱）

ＭａａＳ「ひたちのくに紀行」
（東日本旅客鉄道㈱水戸支社）</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td colspan="5">
公道での自動運転バス走行実証実験
（資料：相鉄バス㈱ホームページ）</td></tr>
</table>

■ 実施スケジュール

2024（令和６）年度	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和10）年度
周知・利用促進（バスロケーションシステム等）				
調査・研究（自動運転等）				

<table>
<tr><td>施策番号</td><td>⑧</td><td>施策名</td><td>観光客が回遊しやすい環境づくり</td><td>エリア</td><td>Ⅰ・Ⅱ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="3">水戸市，バス事業者</td><td>地域公共交通特定事業</td><td></td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="5">観光客が路線バス等で市内を回遊しやすい環境をつくります。
観光客にもわかりやすい，主要な行き先を記載したバスマップを配布するとともに，バス事業者が販売する１日乗車券「水戸漫遊１日フリーきっぷ」の利用を促進します。
併せて，イベント開催時において，観光名所を周遊するバスの運行を実施するほか，観光拠点と中心市街地間を回遊する循環バス路線の新設を検討します。

【取組内容】
○ バスマップの配布
・ 観光客向けバスマップの作成
○ １日乗車券の利用促進
・ 水戸漫遊１日フリーきっぷの利用促進
（電子チケット販売及びＭａａＳとの連携）
○ 観光客が回遊しやすくなるバスの運行（計画期間中４系統の路線変更）
・ イベント開催時における観光周遊バスの運行
・ 観光循環路線の新設（偕楽園・千波公園方面経由）の検討

水戸漫遊１日フリーきっぷ
（茨城交通㈱，関東鉄道㈱，関鉄グリーンバス㈱）

観光循環路線
（資料：みとバス MAP）</td></tr>
</table>

■ 実施スケジュール

<table>
<tr><td>2024（令和６）年度</td><td>2025（令和７）年度</td><td>2026（令和８）年度</td><td>2027（令和９）年度</td><td>2028（令和 10）年度</td></tr>
<tr><td colspan="5">実施（バスマップ作成等）</td></tr>
<tr><td colspan="2">検討・協議（観光循環路線）</td><td colspan="3">運行（観光循環路線）</td></tr>
</table>

《５-１-３　公共交通の利用意識向上》

<table>
<tr><td>施策番号</td><td>⑨</td><td>施策名</td><td>モビリティ・マネジメントの実施</td><td>エリア</td><td>Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="3">水戸市，民間事業者</td><td>地域公共交通特定事業</td><td></td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="5">公共交通の重要性や利便性についてより多くの人に周知し，関心を高めてもらうことで，自動車利用から公共交通利用への転換を促進します。
特に，ゼロカーボンシティの実現や交通渋滞の解消に向け，「エコ通勤」を企業と連携して推進するなど，公共交通の利用を促します。

【取組内容】
○ モビリティ・マネジメントの実施
・ 路線バス乗り方教室等の開催（３回/年）
・ エコ通勤チャレンジウィークの実施（２回/年）

路線バス乗り方教室

エコ通勤チャレンジウィーク</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td colspan="5">

「エコ通勤」優良事業所認証制度
（国土交通省・（公社）交通エコロジー・モビリティ財団）</td></tr>
</table>

■ 実施スケジュール

2024（令和６）年度	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和10）年度
実施				

5-2　公共交通の維持・確保

《5-2-1　公共交通ネットワークの維持》

<table>
<tr><td>施策番号</td><td>⑩</td><td>施策名</td><td>既存公共交通の維持・確保</td><td>エリア</td><td>Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="3">水戸市，公共交通事業者</td><td>地域公共交通特定事業</td><td></td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="5">市内を運行する鉄道，路線バス，タクシーなど，既存公共交通の維持・確保に努めます。
新型コロナウイルス感染症の影響や燃料価格の高騰，運転者不足等により，公共交通事業者を取り巻く環境はより一層厳しくなっています。国や県と連携しながら，公共交通事業者の事業を継続させるための支援を実施します。

【取組内容】
○ 既存公共交通の維持・確保に向けた支援

【参考】公共交通事業者への支援実績（令和元年度～）

<table>
<tr><th>事業名</th><th>支援目的</th></tr>
<tr><td>地域間幹線系統に係る補助</td><td>地域間幹線系統の運行継続</td></tr>
<tr><td>路線バス運行継続緊急支援補助</td><td>新型コロナウイルス感染症の影響を受けた事業者の運行継続</td></tr>
<tr><td>公共交通あんしん運行支援</td><td>新型コロナウイルス感染症の影響を受けた事業者の運行継続</td></tr>
<tr><td>梅まつり路線バス利用者回復支援</td><td>路線バス利用者数回復及びまちなかのにぎわい創出</td></tr>
<tr><td>公共交通等運行事業継続支援</td><td>新型コロナウイルス感染症の影響を受けた事業者の運行継続</td></tr>
<tr><td>公共交通運行事業者緊急支援</td><td>燃料費の高騰の影響を受けた事業者の事業継続</td></tr>
<tr><td>大洗鹿島線安全輸送設備整備補助</td><td>車両購入・整備</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

■ 実施スケジュール

2024（令和6）年度	2025（令和7）年度	2026（令和8）年度	2027（令和9）年度	2028（令和10）年度
実施				

施策番号	⑪	施策名	広域公共交通ネットワークの維持・確保及び利用促進	エリア	Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ
実施主体	水戸市，県，関係市町村			地域公共交通特定事業	

施策概要

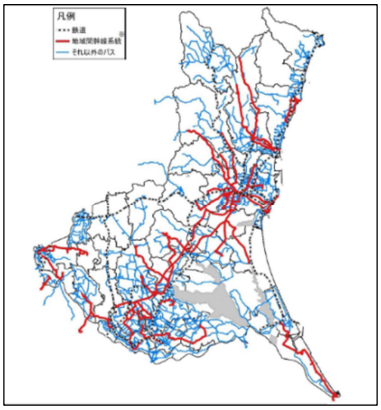
本市を含む県内広域で運行する公共交通を維持・確保します。

併せて，「いばらき県央地域連携中枢都市圏」の連携中枢都市として，周辺市町村から本市に乗り入れる路線バスやデマンド交通等の充実を図ります。

【取組内容】

○ 広域公共交通ネットワークの維持・確保
- 地域間幹線系統の維持（国や県と協調し，補助等を実施）
- 広域バス路線の確保（「石塚・赤塚線」など）
- 水戸市に乗り入れる路線バスやデマンド交通等の充実

○ 広域公共交通の利用促進（ＪＲ常磐線，ＪＲ水戸線，ＪＲ水郡線，鹿島臨海鉄道大洗鹿島線，路線バス，茨城空港）
- 利用促進活動の実施
  （県及び沿線市町村で構成する協議会を通して実施）



茨城県内の鉄道・路線バス網
（資料：茨城県地域公共交通計画）

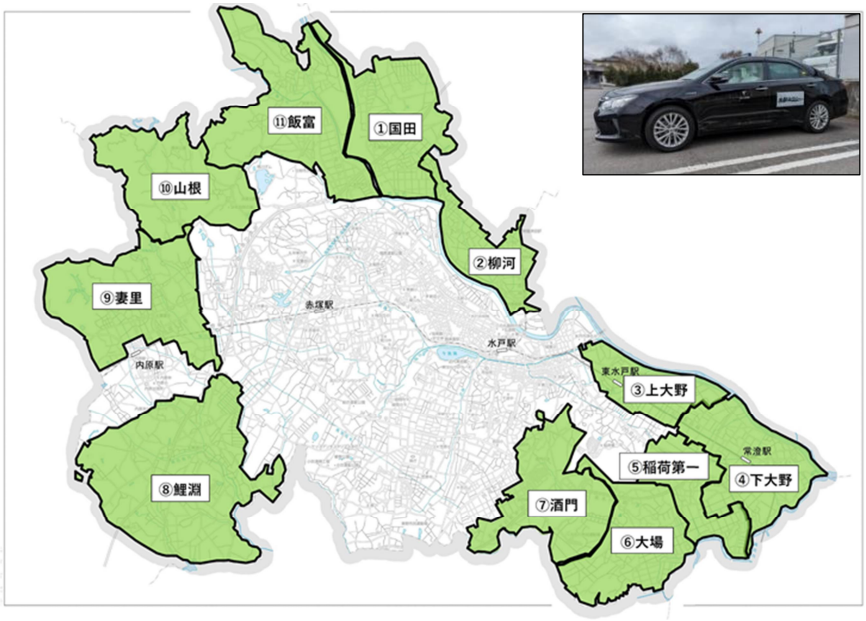
水戸市～城里町間広域路線バス
「石塚・赤塚線」

那珂市デマンド交通「ひまわりタクシー」水戸市への相互乗り入れ

■ 実施スケジュール

2024（令和６）年度	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和10）年度
実施（地域間幹線系統の維持・利用促進等）				
実施（周辺市デマンド交通の本市乗り入れ等）				

《５-２-２　地域や利用者に応じた移動手段の確保》

<table>
<tr><td>施策番号</td><td>⑫</td><td>施策名</td><td>郊外部における移動手段の確保</td><td>エリア</td><td>Ⅲ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="3">水戸市</td><td>地域公共交通特定事業</td><td></td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="5">本市では，公共交通が利用しづらい郊外部における移動手段を確保するため，昼間の稼働率が比較的低い市内のタクシーを活用して「水都タクシー」を運行しています。引き続き運行し，日常生活圏域や交通結節点までの移動手段を確保します。
水都タクシーは，公共交通の利便性が低い市内 11 地区で運行していますが，運行地区との境界付近など，その他の地区においても部分的に公共交通の利便性が低い地域が点在するため，それらの地域での運行について，検討を進めます。
【取組内容】
○ 水都タクシーの運行（現行 11 地区）
・ 運行の継続・利用促進
・ 区域拡大の検討，実施
 

水都タクシー及び運行地区（令和５年度時点）</td></tr>
</table>

■ 実施スケジュール

2024（令和６）年度	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和 10）年度
実施（運行・利用促進）				
検討（区域拡大）	実施（区域拡大）		検討（区域拡大の見直し）	実施（区域拡大の見直し）

<table>
<tr><td>施策番号</td><td>⑬</td><td>施策名</td><td colspan="2">高齢者が移動しやすい環境づくり</td><td>エリア</td><td>Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="3">水戸市</td><td colspan="2">地域公共交通特定事業</td><td></td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="6">高齢者の移動を支える手段として，バス・タクシー等公共交通機関の割引制度の導入を検討します。
また，新たなモビリティを活用したデマンド型交通等について，他市事例を調査・研究しながら，導入の可能性を検討します。
併せて，高齢者が移動しやすい環境づくりに向け，水戸市の実情に合った新たな制度について検討します。

【取組内容】
○ 公共交通機関の割引制度
・ バス・タクシー利用者への割引制度の導入検討
○ 新たなモビリティの活用
・ デマンド型交通等の導入検討
○ 新たな移動支援施策の検討

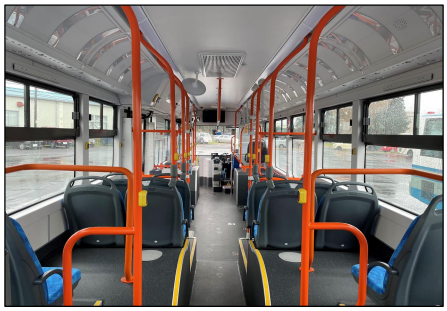
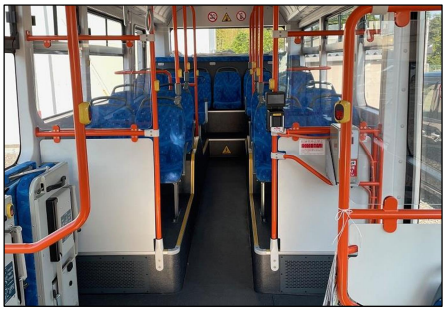
市内路線バス事業者による高齢者向け定期券
（上：茨城交通㈱，下：関東鉄道㈱）</td></tr>
</table>

■ 実施スケジュール

2024（令和６）年度	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和10）年度
調査・検討（割引制度等）			実施（割引制度等）	
調査・研究（デマンド型交通等）				

5-3　人と環境にやさしい公共交通

《5-3-1　移動手段の脱炭素化》

施策番号	⑭	施策名	次世代自動車の導入	エリア	Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ
実施主体	水戸市，公共交通事業者		地域公共交通特定事業		
施策概要	本市で運行する公共交通事業者へのＥＶ車両導入を促進することで，脱炭素化を推進します。（令和５年度末時点での運行台数は１台）。 併せて，燃料電池車両等についても，車両価格や航続距離等の性能向上の状況を注視しながら，導入促進を検討します。 【取組内容】 ○ ＥＶ車両等の導入促進（２台/年）				
参考事例	  ＥＶバス（関東鉄道㈱）　ＥＶバス（茨城交通㈱）				

■ 実施スケジュール

2024（令和６）年度	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和10）年度
実施				

施策番号	⑮	施策名	シェアサイクルの拡充	エリア	Ⅰ・Ⅱ
実施主体	水戸市			地域公共交通特定事業	

施策概要

まちなかの回遊性の向上及び公共交通網の補完を目的として導入しているシェアサイクル「みとちゃり」について，拡充を進めます。

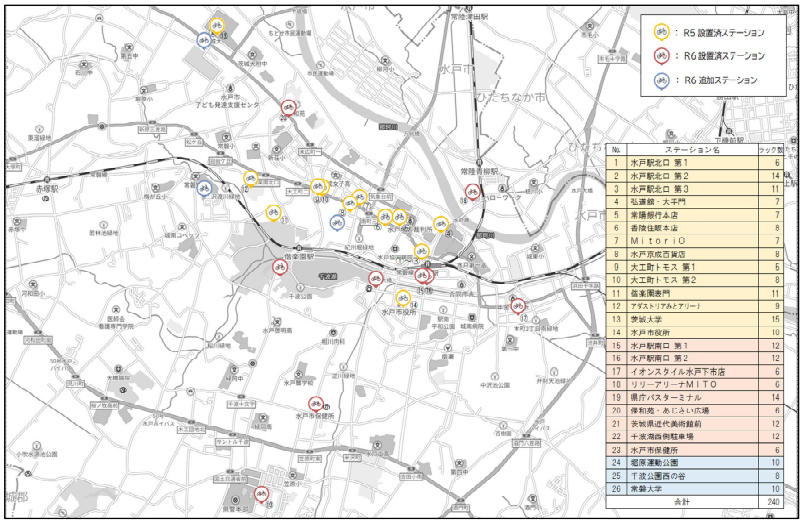
併せて，自転車が安全に通行できる環境を整えるなど，利用促進に取り組みます。

【取組内容】

○ 車両及びサイクルポートの増設

○ シェアサイクルの利用促進

シェアサイクル「みとちゃり」（弘道館・大手門ステーション）

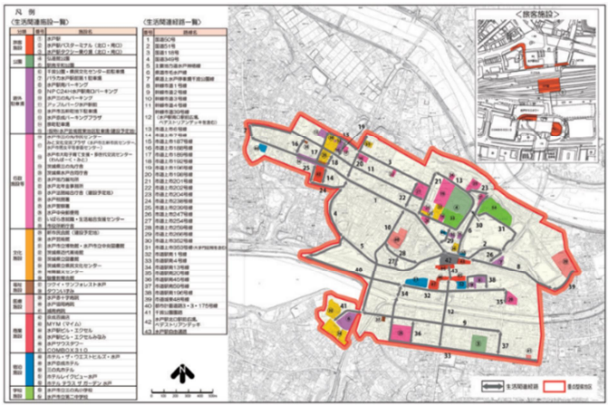


サイクルポート設置場所一覧（令和６年度時点）

■ 実施スケジュール

2024（令和６）年度	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和10）年度
実施				

《５-３-２　バリアフリー環境の構築》

施策番号	⑯	施策名	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	エリア	Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ
実施主体	水戸市，公共交通事業者，道路管理者ほか		地域公共交通特定事業		
施策概要	「水戸市バリアフリー基本構想」に基づき，重点整備地区として定めた水戸駅周辺地区のバリアフリー化を進めるとともに，ユニバーサルデザインの導入を図ります。 併せて，路線バス車体を利用して「車いす体験」や「高齢者体験」を行うバリアフリー教室を実施し，「心のバリアフリー」の普及・啓発を推進します。 【取組内容】 ○ 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 ○ 心のバリアフリーの推進 ・　バリアフリー教室の開催（２回/年）  重点整備地区（資料：水戸市バリアフリー基本構想） バリアフリー教室				

■ 実施スケジュール

2024（令和６）年度	2025（令和７）年度	2026（令和８）年度	2027（令和９）年度	2028（令和10）年度
実施				

施策番号	⑰	施策名	バス・タクシーのバリアフリー化	エリア	Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ
実施主体	水戸市，公共交通事業者			地域公共交通特定事業	

施策概要

全ての人が移動しやすい移動空間の創出に向け，バス・タクシーのバリアフリー化を促進します。

【取組内容】

○ ノンステップバスの導入促進（6台/年）

○ ユニバーサルデザインタクシーの導入促進（3台/年）

年度	台数	普及率
2014年（平成26）年度	59台	23.5%
2023年（令和5）年度	158台	71.2%

水戸市で導入されているノンステップバスの台数及び普及率

水戸市内を運行するノンステップバス（左：茨城交通㈱，右：関東鉄道㈱）

ユニバーサルデザインタクシー

■ 実施スケジュール

2024（令和6）年度	2025（令和7）年度	2026（令和8）年度	2027（令和9）年度	2028（令和10）年度
実施				

第６章　目標水準と計画の進行管理

6-1　目標水準

本計画の基本的な方針を実現するため，計画期間（2024～2028 年度）中に達成すべき目標水準を以下のとおり設定します。

基本方針１　利用しやすい公共交通

【目標１】　利用しやすい公共交通ネットワークの形成

目標に対する評価指標	現況 （2023 年度）	目標 （2028 年度）
市内における１日当たりの路線バス利用者数	26,906 人	35,000 人

【目標２】　市民や観光客にわかりやすい情報提供環境の充実

目標に対する評価指標	現況 （2023 年度）	目標 （2028 年度）
バスロケーションサイトへの年間アクセス数	19,426,000 件	43,000,000 件

※　茨城交通バス位置情報サービス（https://mc.bus-vision.jp/ibako/view/searchStop.html）
　　関東鉄道バスロケーションサービス（https://navi.kanto-tetsudo.com）

※　関東鉄道バスロケーションサービスの開始が 2024 年６月からであることから，現況（2023 年度）については，茨城交通バス位置情報サービスのアクセス件数の実績のみとなっています。

【目標３】　公共交通の利用意識向上

目標に対する評価指標	現況 （2023 年度）	目標 （2028 年度）
エコ通勤チャレンジウィークの年間取組者数	7,526 人	8,000 人

基本方針２　公共交通の維持・確保

【目標４】　公共交通ネットワークの維持

目標に対する評価指標	現況 （2023 年度）	目標 （2028 年度）
市内を通過する路線バスの系統数	240 系統	240 系統

【目標５】　地域や利用者に応じた移動手段の確保

目標に対する評価指標	現況 （2023 年度）	目標 （2028 年度）
水都タクシーの年間利用回数	6,103 回	7,300 回

基本方針３　人と環境にやさしい公共交通

【目標６】　移動手段の脱炭素化

目標に対する評価指標	現況 （2021 年度）	目標 （2028 年度）
公共交通による年間温室効果ガス排出量	282,000t-CO_2	267,000t-CO_2

※　環境省「自治体排出量カルテ」における自動車（旅客）及び鉄道による年間温室効果ガス排出量の合計

【目標７】　バリアフリー環境の構築

目標に対する評価指標	現況 （2023 年度）	目標 （2028 年度）
ノンステップバスの導入率	71.2%	80.0%

6-2 目標達成に向けた進行管理（ＰＤＣＡサイクルの実行）

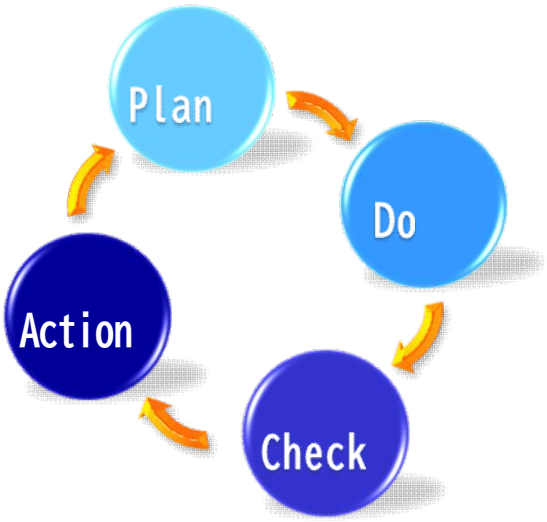
今後，ＰＤＣＡサイクルにより進行管理を行い，本市の公共交通が目指す姿の実現を図ります。

《PDCA サイクルによる計画の達成状況の評価》

計画を進めるに当たっては，ＰＤＣＡ（Plan・Do・Check・Action）のサイクルによる継続的な取組を行い，必要に応じて改善を図っていきます。

目指す将来像を実現するための取組の詳細を立案し，調整し，実行し，各取組（事業）についての進捗状況の確認とともに，得られた結果についての評価･検証を行います。

また，結果の評価・検証のほか，今後の地域や社会の情勢，新たな技術の動向，市民の意向やライフスタイルの変化を踏まえて，計画内容の更新，見直し等を行います。



Plan：計画立案，調整等
D　o：取組の実施
Check：進捗状況の確認，結果の評価・検証
Action：更新，見直し等

実施項目	計画期間				
	2024(R6)年度	2025(R7)年度	2026(R8)年度	2027(R9)年度	2028(R10)年度
Plan(計画)	計画策定	必要に応じて計画の見直し		計画の見直し	
Do（実施）	施策の実施	施策の実施	施策の実施	施策の実施	施策の実施
Check（評価）	評価	評価	評価	評価	評価
Action（改善）		改善	改善	改善	改善

6-3 推進・管理体制

本計画の推進に当たっては，地域交通法第６条及び道路運送法施行規則第４条の２に基づき設置する水戸市地域公共交通協議会に，施策の実施状況に関する調査，分析及び評価を行う計画フォローアップ分科会を設置し，計画の毎年度の定期的なフォローアップを行うとともに，その結果について，協議会に報告します。

具体的な施策については，役割分担に基づき各主体が取り組むとともに，本市の主要な公共交通である路線バスについては，関係団体等を構成員とするバス交通分科会及び運賃分科会において，協議・検討を実施していきます。

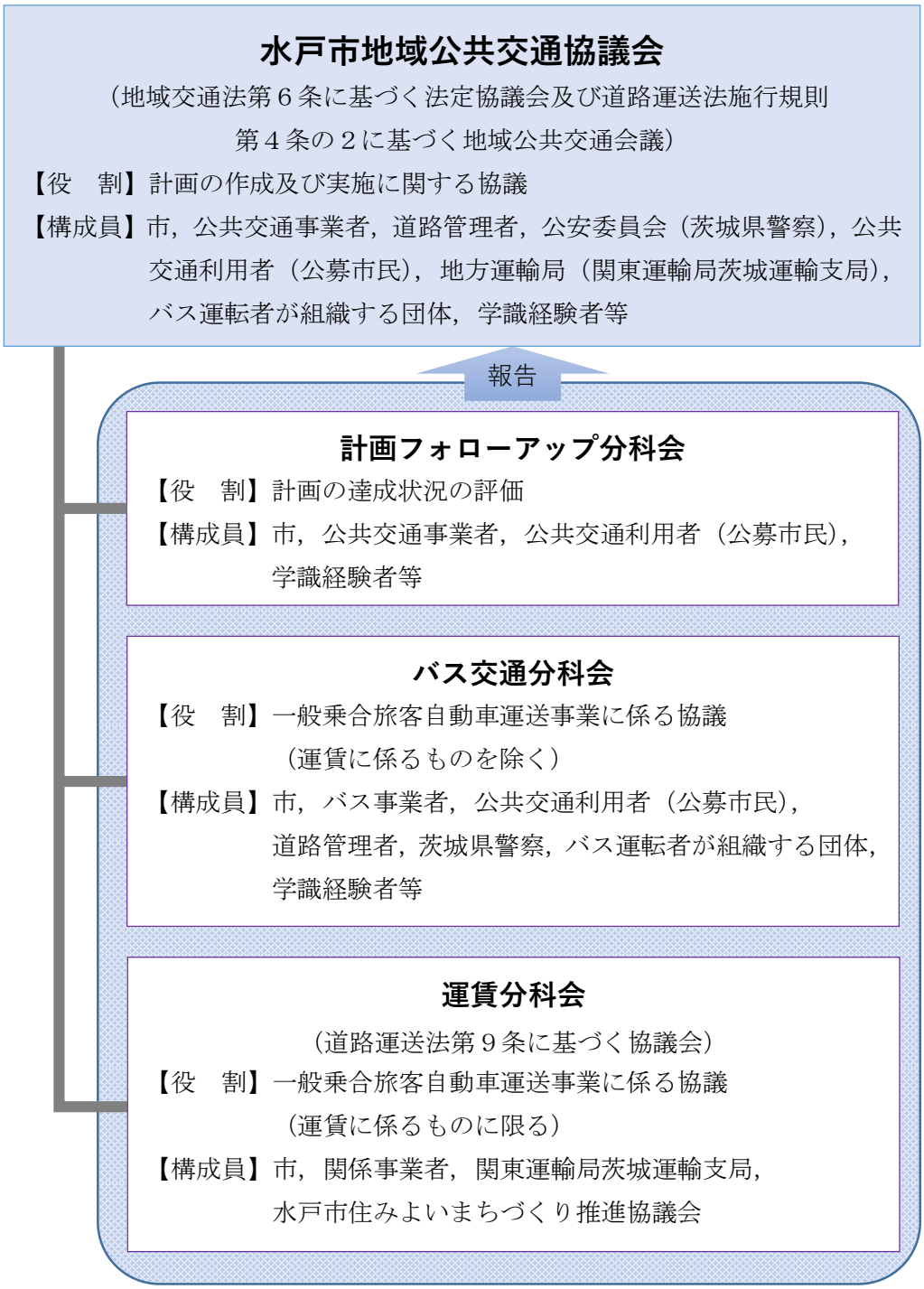


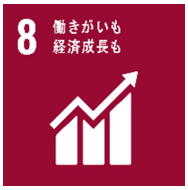
図６-１　計画の推進体制

6-4　ＳＤＧｓとの関連性

持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）は，2015（平成 27）年９月の国連サミットで，加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された，2030（令和 12）年までに持続可能でより良い世界を目指すための国際目標です。17 のゴール・169 のターゲットから構成され，地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っています。

国においては，優れた取組を提案した都市をＳＤＧｓ未来都市に選定するなど，ＳＤＧｓを原動力とした地方創生を推進しており，地方公共団体においても，ＳＤＧｓを踏まえた持続可能なまちづくりが求められています。

本計画は，ＳＤＧｓの視点を踏まえながら，全ての人が安心して移動できる交通体系の実現に向け，各種施策を推進していきます。

関連するＳＤＧｓのゴール		本計画における目標
	すべての人々に手頃で信頼でき，持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する。	6　移動手段の脱炭素化
	すべての人々のための持続的，包摂的かつ持続可能な経済成長，生産的な完全雇用及びディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）を推進する。	2　市民や観光客にわかりやすい情報提供環境の充実 7　バリアフリー環境の構築

	レジリエントなインフラを整備し，包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに，イノベーションの拡大を図る。	2　市民や観光客にわかりやすい情報提供環境の充実 4　公共交通ネットワークの維持 7　バリアフリー環境の構築
	都市と人間の居住地を包摂的，安全，レジリエントかつ持続可能にする。	1　利用しやすい公共交通ネットワークの形成 2　市民や観光客にわかりやすい情報提供環境の充実 3　公共交通利用意識の向上 4　公共交通ネットワークの維持 5　地域や利用者に応じた移動手段の確保 6　移動手段の脱炭素化 7　バリアフリー環境の構築
	気候変動とその影響に立ち向かうため，緊急対策を採る。	3　公共交通利用意識の向上 6　移動手段の脱炭素化
	持続可能な開発に向けて実施手段を強化し，グローバル・パートナーシップを活性化する。	1　利用しやすい公共交通ネットワークの形成 2　市民や観光客にわかりやすい情報提供環境の充実 3　公共交通利用意識の向上 4　公共交通ネットワークの維持 5　地域や利用者に応じた移動手段の確保 6　移動手段の脱炭素化 7　バリアフリー環境の構築

（出典：国際連合広報センター　持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）報告 2023：特別版）

図６-２　本計画に関連する持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）

資料編

計画策定の経緯

年　月　日	内　容
令和３年７月 30 日	令和３年度　第１回　水戸市水戸市都市交通戦略会議全体会議 ・　バス路線第１次再編の効果検証結果について
令和４年３月 31 日	令和３年度　第３回　水戸市都市交通戦略会議全体会議 ・　バス交通実態調査の実施及びスケジュールについて
12 月５日 ～12 月 26 日	バス交通実態調査（公共交通に関するアンケート調査） ・　交通行動や路線バスに対する意見等について市民を対象に実施
令和５年３月 29 日	令和４年度　第３回　水戸市都市交通戦略会議全体会議 ・　バス交通実態調査結果について
７月 24 日	政策会議 ・　水戸市地域公共交通計画策定基本方針について
８月 29 日	令和５年度　第２回　水戸市都市交通戦略会議全体会議全体会議 ・　水戸市地域公共交通計画策定基本方針及び計画に位置付ける施策の検討方法について
11 月 17 日	令和５年度　第１回　水戸市都市交通戦略会議交通体系部会及び利用促進部会 ・　水戸市地域公共交通計画に位置付ける施策（案）について
令和６年５月 29 日	令和６年度　第１回　水戸市都市交通戦略会議全体会議全体会議 ・　水戸市地域公共交通計画（素案）について
６月 21 日	政策会議 ・　水戸市地域公共交通計画（素案）について
７月１日 ～７月 31 日	水戸市地域公共交通計画（素案）に係る意見公募手続 ・　意見数　計２人　11 件
８月 22 日	令和６年度　第２回　水戸市都市交通戦略会議全体会議 ・　水戸市地域公共交通計画（素案）について ・　水戸市都市交通戦略会議を水戸市地域公共交通協議会に名称変更
令和７年１月 30 日	庁議 ・　水戸市地域公共交通計画（案）について

水戸市地域公共交通協議会

（1） 規約

水戸市都市交通戦略会議規約の全部を改正する。

（設置）

第１条　水戸市は，地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第６条第１項の規定に基づき，地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに，道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき，地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保及び自家用有償旅客運送の必要性，公共の福祉の確保その他旅客の利便の増進を図り，地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため，水戸市地域公共交通協議会（以下「交通協議会」という。）を置く。

（事務所）

第２条　交通協議会は，事務所を茨城県水戸市中央１丁目４番１号に置く。

（所掌事項）

第３条　交通協議会は，次の各号に掲げる事項の協議及び事業を行う。

(1) 公共交通に係る施策の総合的な推進に関すること。

(2) 交通計画に関すること。

(3) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。

(4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃，料金等に関すること。

(5) 前各号に掲げるもののほか，必要と認める事項に関すること。

（組織）

第４条　交通協議会は，次の各号に掲げる者をもって組織する。

(1) 学識経験者

(2) 鉄道事業者

(3) 一般乗合旅客自動車運送事業者

(4) 一般旅客自動車運送事業者の組織する団体

(5) 市民又は市内に在学し，若しくは勤務する者

(6) 関係行政機関

(7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

(8) 前各号に掲げる者のほか，交通協議会が特に必要と認める者

２　委員の任期は，２年とする。

（役員）

第５条　交通協議会に，次の役員を置く。

(1) 会長　　１名

(2) 副会長　　１名

(3) 監事　　２名

２　役員は，委員の互選によって選出する。
３　役員の任期は，２年とする。ただし，補欠による任期は，前任者の残任期間とする。
（役員の職務）
第６条　会長は，交通協議会を代表し，会務を総理する。
２　副会長は，会長を補佐し，会長に事故あるとき，又は会長が欠けたときは，その職務を代理する。
３　監事は，交通協議会の会計を監査する。
（全体会議）
第７条　交通協議会の全体会議（以下「会議」という。）は，会長が招集し，会長は，会議の議長となる。
２　会議は，委員の２分の１以上の出席がなければ開くことができない。
３　会議の議事は，出席委員の過半数をもって決し，可否同数のときは，議長の決するところによる。
４　会長は，必要があると認めるときは，委員以外の関係者の出席を求め，説明又は意見を聴くことができる。
（協議結果の取扱い）
第８条　会議において決した事項について，関係者は，その結果を尊重し，当該事項の誠実な実施に努めるものとする。
（専門分科会）
第９条　交通協議会に，第３条各号に掲げる事項について調査及び研究をするため，専門分科会（以下「分科会」という。）を置くことができる。
２　分科会は，会長が指名する分科会員をもって組織する。
３　分科会に，分科会長及び副分科会長を置く。
４　分科会長及び副分科会長は，分科会員の互選により選出し，分科会の運営については，第７条の規定を準用する。
５　分科会において調査及び研究を行った場合は，当該調査及び研究の結果を会議に報告するものとする。
（事務局）
第10条　交通協議会の庶務を行うため，交通協議会に事務局を置く。
２　事務局は，水戸市市長公室交通政策課に置く。
３　事務局に，事務局長及び事務局員を置く。
４　事務局長には水戸市市長公室交通政策課長を，事務局員には同課の職員をもって充てる。
（経費）
第11条　交通協議会の運営に関する経費は，負担金及び補助金をもって充てる。
（財務に関する事項）
第12条　交通協議会の予算編成，現金の出納その他財務に必要な事項は，別に定める。
（補則）
第13条　この規約に定めるもののほか，必要な事項は，別に定める。

付　則

この規約は，平成26年７月29日から施行する。

付　則

この規約は，平成26年９月１日から施行する。

付　則

この規約は，平成27年４月１日から施行する。

付　則

この規約は，平成31年１月15日から施行する。

付　則

この規約は，令和６年５月29日から施行する。

付　則

この規約は，令和６年８月29日から施行する。

（２） 委員名簿（令和５年度）

所　属	役　職	氏　名	備　考
茨城大学	名誉教授	金　　利明	会長
茨城大学大学院理工学研究科（工学野） 都市システム工学領域	教授	熊澤　貴之	副会長
茨城大学大学院理工学研究科（工学野） 都市システム工学領域	教授	平田　輝満	
東日本旅客鉄道㈱ 水戸支社企画総務部経営戦略ユニット	ユニットリーダー	石川　健一	
鹿島臨海鉄道㈱	代表取締役副社長	栗田　茂樹	
茨城交通㈱	代表取締役社長	任田　正史	
関東鉄道㈱	常務取締役	廣瀬　貢司	
関鉄グリーンバス㈱	代表取締役社長	宮野　裕司	
ジェイアールバス関東㈱水戸支店	支店長	秋山　政敏	
(一社)茨城県バス協会	専務理事	澤畠　政志	
(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	服部　　透	
水戸市住みよいまちづくり推進協議会	会長	堀井　武重	
公募委員		大川　泰弘	
公募委員		小島　智史	
公募委員		福田　　翼	
国土交通省関東地方整備局 常陸河川国道事務所	副所長	石﨑　　睦	
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整）	國下　裕司	
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	首席運輸企画専門官（輸送）	仲野　俊二	
茨城県政策企画部交通政策課	課長	寺田　明弘	
茨城県土木部水戸土木事務所	所長	石川　　昭	
茨城県土木部都市局都市計画課	課長	荷見　信之	
茨城県水戸警察署	交通官	平根　英一	
水戸市市長公室	公室長	小田木　健治	
水戸市建設部	部長	大和　直文	
水戸市都市計画部	部長	太田　達彦	
茨城交通労働組合	執行委員長	菅原　康弘	
関東鉄道労働組合	執行委員長	池田　正人	
水戸商工会議所	会頭	内藤　　学	

（3） 交通体系部会員名簿（令和５年度）

所　属	役　職	氏　名	備　考
茨城大学	名誉教授	金　　利明	部会長
茨城大学大学院理工学研究科（工学野） 都市システム工学領域	教授	平田　輝満	
茨城交通㈱	執行役員運輸部長	飛田　　潔	
関東鉄道㈱営業課	課長	森作　久男	
関鉄グリーンバス㈱総務部	課長	長谷川　貞人	
ジェイアールバス関東㈱水戸支店	課長	大塚　一月	
(一社)茨城県バス協会	専務理事	澤畠　政志	
水戸市住みよいまちづくり推進協議会	会長	堀井　武重	
公募委員		大川　泰弘	
公募委員		小島　智史	
公募委員		福田　　翼	
国土交通省関東地方整備局 常陸河川国道事務所計画課	課長	須藤　　勝	
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	首席運輸企画専門官（輸送）	仲野　俊二	
茨城県政策企画部交通政策課	課長	寺田　明弘	
茨城県土木部水戸土木事務所	次長兼道路整備第一課長	見澤　正勝	
茨城県土木部都市局都市計画課	技佐兼課長補佐（技術総括）	佐藤　之彦	
茨城県水戸警察署交通第一課	規制係長	北出　　敏	
水戸市市長公室政策企画課	課長	宮川　孝光	
水戸市建設部	技監兼建設計画課長	上田　　航	
水戸市都市計画部都市計画課	課長	平澤　俊之	
水戸商工会議所	副会頭	和田　幾久郎	副部会長

（4） 利用促進部会員名簿（令和５年度）

所　属	役　職	氏　名	備　考
茨城大学大学院理工学研究科（工学野） 都市システム工学領域	教授	熊澤　貴之	部会長
茨城大学大学院理工学研究科（工学野） 都市システム工学領域	教授	平田　輝満	
東日本旅客鉄道㈱ 水戸支社企画総務部経営戦略ユニット	マネージャー	草野　泰弘	
鹿島臨海鉄道㈱運輸事業部	部長	羽持　新一	
茨城交通㈱水戸オフィス運輸部	副部長	黒田　　剣	
関東鉄道㈱営業課	課長	森作　久男	
関鉄グリーンバス㈱総務部	課長	長谷川　貞人	
ジェイアールバス関東㈱水戸支店	課長	大塚　一月	
(一社)茨城県バス協会	専務理事	澤畠　政志	
(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	服部　　透	
水戸市住みよいまちづくり推進協議会	会長	堀井　武重	
公募委員		大川　泰弘	
公募委員		小島　智史	
公募委員		福田　　翼	
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整）	國下　裕司	
茨城県政策企画部交通政策課	課長	寺田　明弘	
水戸市市長公室みとの魅力発信課	課長	出沼　　大	
水戸商工会議所	副会頭	和田　幾久郎	副部会長

用語解説

行	用語	説明
ア	エーアイ ＡＩ	Artificial Intelligence の略。人口知能。学習・推論といった人間の知能の働きに近い能力を備えたコンピューターのシステムのこと。
	ウェブ ＷＥＢ会議	離れた場所にいる相手とインターネットを介してリアルタイムで行う会議のこと。
	エコ通勤	二酸化炭素の排出量を抑えるために，自家用車を使わず，徒歩，自転車，公共交通機関等で通勤すること。
カ	カーボンフットプリント	製品やサービスの原材料調達から廃棄，リサイクルに至るまでのライフサイクル全体を通して排出される気候変動に影響を与える温室効果ガスの排出量を CO_2 排出量に換算し，製品に表示された数値もしくはそれを表示する仕組みのこと。
	キャッシュレス決済	現金を使用せず支払いをすること。クレジットカード，デビットカード，電子マネー（プリペイド）やスマートフォン決済など，様々な手段がある。
	交通空白地区	鉄道やバス等の公共交通機関を利用することが困難なエリアのこと。
	交通結節点	同じ交通手段や異なる交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ地点のこと。
	交通弱者	公共通機関の利用が困難な土地に住んでいる，自家用車両を所有していないなどの理由で交通手段に制約がある人の総称
	心のバリアフリー	様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が，相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり，支え合うこと。
サ	サイクルアンドライド	自転車でバス停や駅等の近隣の駐輪場まで行き，そこからバスや鉄道等の公共交通に乗り換えること。
	シェアサイクル	利用者が複数のサイクルポート（駐輪場）で，自由に自転車を借りたり，返却したりできる交通手段のこと。
	次世代車両	電気自動車や燃料電池車など，化石燃料を使わないか，使用量を大幅に削減した仕様となっている，環境問題に配慮した車両のこと。
	シームレス	「継ぎ目がない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化は，交通機関間や交通ターミナル内での移動に係る「継ぎ目」を解消し，円滑かつ利便性の高いものとすることを指す。
	ゼロカーボン	二酸化炭素（CO_2）をはじめとする温室効果ガスの排出量から森林等による吸収量を差し引き，排出量の合計をプラスマイナスゼロにすること。
	ゾーニング	ある一定の地域をゾーンといい，地域の範囲や利用方法を定めること。
タ	脱炭素化	ゼロカーボンを目的とした取組のこと。
	ターミナル駅	複数の路線が乗り入れ，鉄道・バス等の起点・終点となる駅のこと。
	地域間幹線系統	１日当たりの計画運行回数が３回以上かつ輸送量が 15 人～150 人と見込まれ，複数の市町村をまたぐ広域的な経営赤字のバス路線のこと。
	デジタルサイネージ	ディスプレイやタブレット等の電子表示媒体を活用した情報発信システムの総称
	デマンド型交通	利用者の予約に応じて，運行経路や運行スケジュールを柔軟に決める乗合型公共交通のこと。

行	用語	説明
タ	都市中枢ゾーン	国道 50 号を中心に，多くの都市機能と社会的資源が集積している本市の中心市街地におけるにぎわいの中心となる区域のこと。
ナ	二次交通	鉄道主要駅やバスターミナル等の交通拠点と目的地を結ぶ交通アクセス手段のこと。
	乗換案内アプリ	電車やバス等の公共交通機関，自転車，徒歩等さまざまな手段を利用して目的地までの最適な経路や運賃，所要時間を調べるスマートフォンやタブレット用のアプリケーションのこと
	ノンステップバス	乗降口に段差がない，高齢者や身体障害者等に配慮された構造のバスのこと。
ハ	パークアンドライド	自動車でバス停や鉄道駅の近隣の駐車場まで行き，そこからバスや鉄道等の公共交通に乗り換えること。
	バスロケーション（システム）	バス車両に設置した GPS（全地球測位システム）機器等を利用して位置情報を補足し，バス停留所やスマートフォンでバスの位置情報や接近情報等を提供するシステムの総称のこと。
マ	ＭａａＳ（マース）	Mobility as a Servise の略。移動者一人一人のニーズに対応して複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索，予約，決済等を一括で行うサービスのこと。
	モビリティ	人やもの，ことを空間的に移動させる能力や機構のこと。
	モビリティ・マネジメント	１人１人のモビリティ（移動）が，社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用するなど）に変化することを促す，コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。
ヤ	ユニバーサルデザイン	年齢や性別，障害の有無にかかわらず，全ての人にとって使いやすく生活環境や製品等をデザインするという考え方のこと。
ラ	リモートワーク	自宅やレンタルオフィスなど，会社から離れた場所で，インターネットやメール，電話等を使って働くこと。
	連携中枢都市圏	人口減少・少子高齢社会においても，一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するため，指定都市・中核市と社会的，経済的に一体性を有する近隣市町村とで形成する都市圏のこと。 中核市である水戸市を連携中枢都市として，笠間市，ひたちなか市，那珂市，小美玉市，茨城町，大洗町，城里町及び東海村の９市町村で協定を締結し，いばらき県央地域連携中枢都市圏を形成した。