

2023.11.6 規制改革推進会議 地域産業活性化WG(第1回)

なめがた

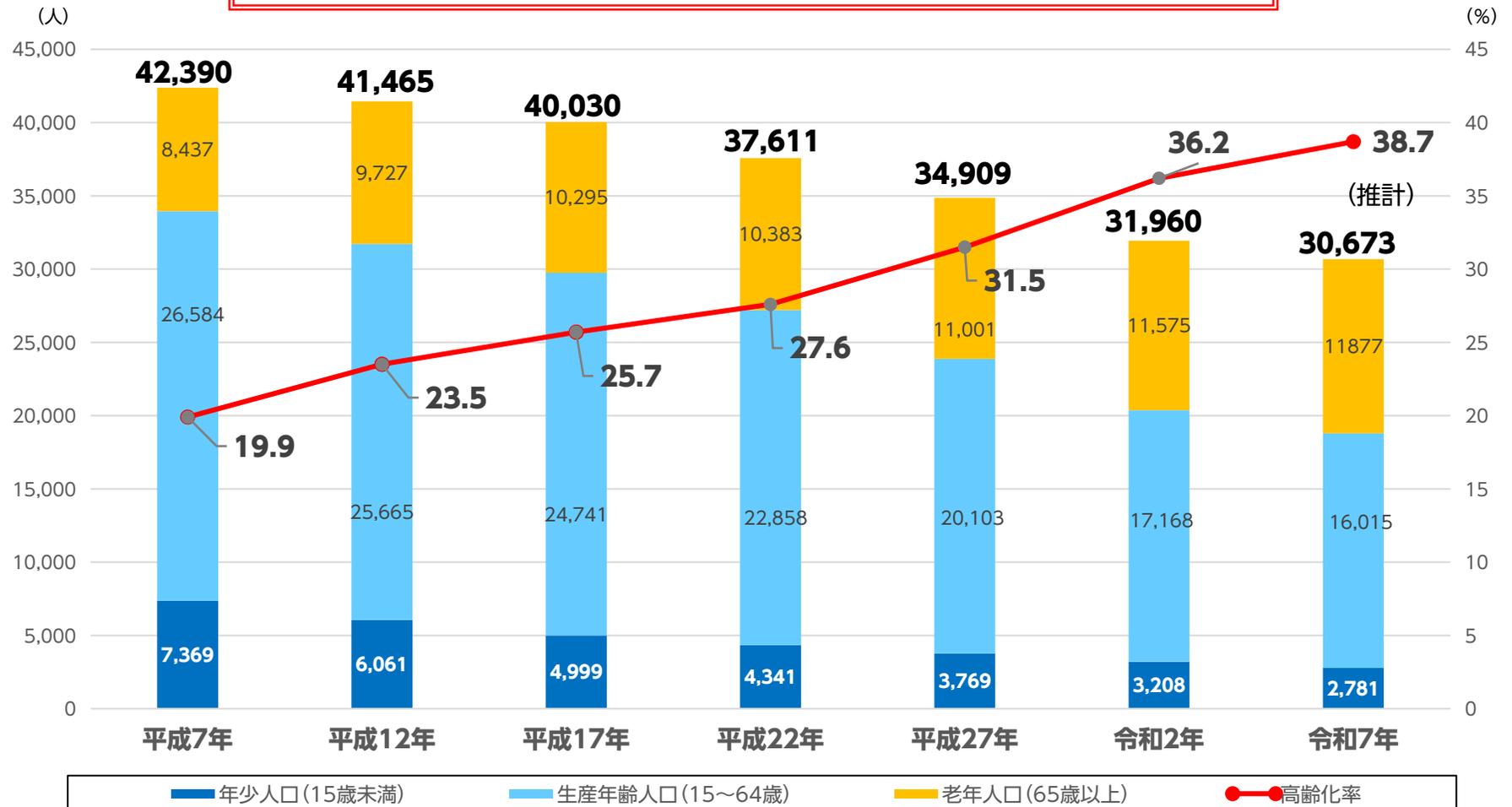
行方市における地域公共交通等の 現状と対応について

茨城県行方市長 鈴木周也

1 地域特性及び公共交通の現状

(2) 総人口の推移

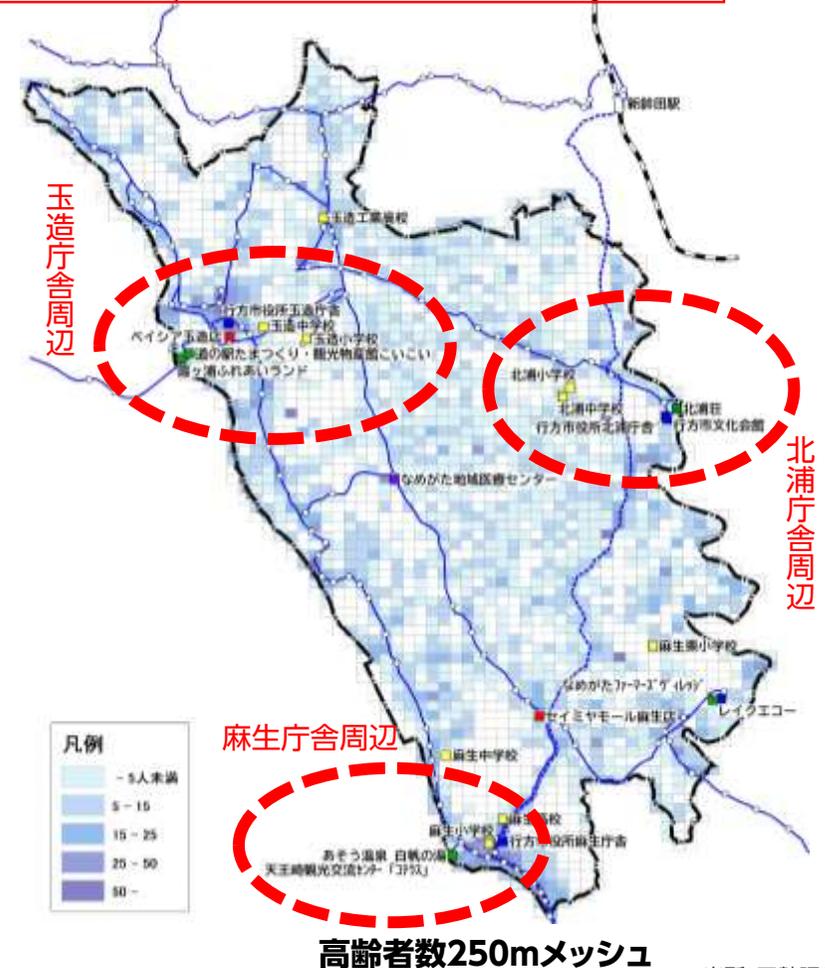
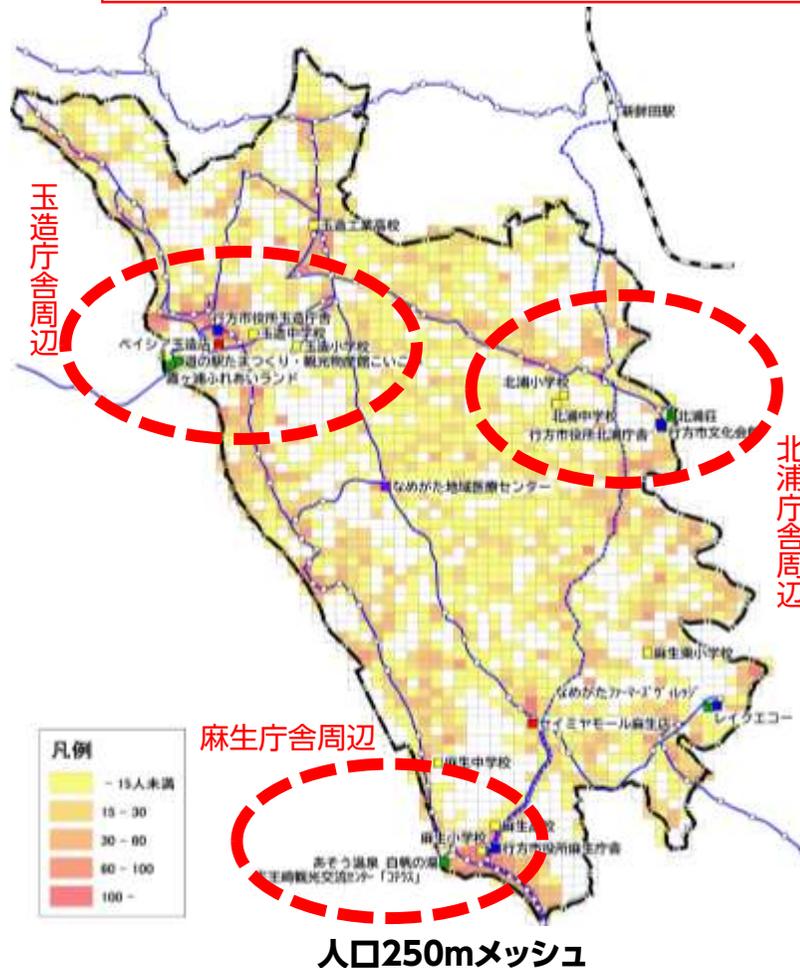
総人口は年々減少傾向の一方、高齢化率は増加傾向



1 地域特性及び公共交通の現状

(3) 人口及び高齢者の分布状況

市内全域に分散的に点在 (特に、3つの庁舎周辺や幹線道路沿いに集中)



1 地域特性及び公共交通の現状

(4) 公共交通の現状

鉄道駅や公営バス会社がないのを多様な交通サービスでカバー

分類		交通機関	位置付け・役割	移動量・距離※	
				都市間	市内
幹線	広域幹線公共交通	高速バス(1路線)	都市間を連絡し、広域的な移動を担う交通	◎	△
	幹線公共交通	路線バス(3路線) 広域路線バス(3路線)	周辺市を結ぶ移動を担う交通	○	○
支線	地域内公共交通	市営路線バス(3ルート) デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)(午前4便・午後4便)	生活交通のうち、主に地域内の移動と交通不便地域の解消を担う交通 ●市営路線バス:市内拠点間を連携強化し、市内の骨格を形成する交通 ●デマンド型コミュニティバス(乗合タクシー):市営路線バスを補完し、ドア・ツー・ドアのサービスを担う交通	×	◎
補完公共交通		タクシー(9社)	ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、個別のニーズに機動的かつ柔軟に対応可能な交通	△	○
特定の利用者などの移動を担う交通		小・中学校スクールバス(45台)、高校スクールバス(11路線)、なめがた地域医療センター送迎バス、移送サービス(社協)、介護タクシー	通学、通院など特定の利用者などの移動を担う交通	△	△

※移動量や距離の長さ…◎:多い(長い)、○:やや多い(やや長い)、△:少ない(短い)、×:無い

1 地域特性及び公共交通の現状

(5) 交通手段の特性

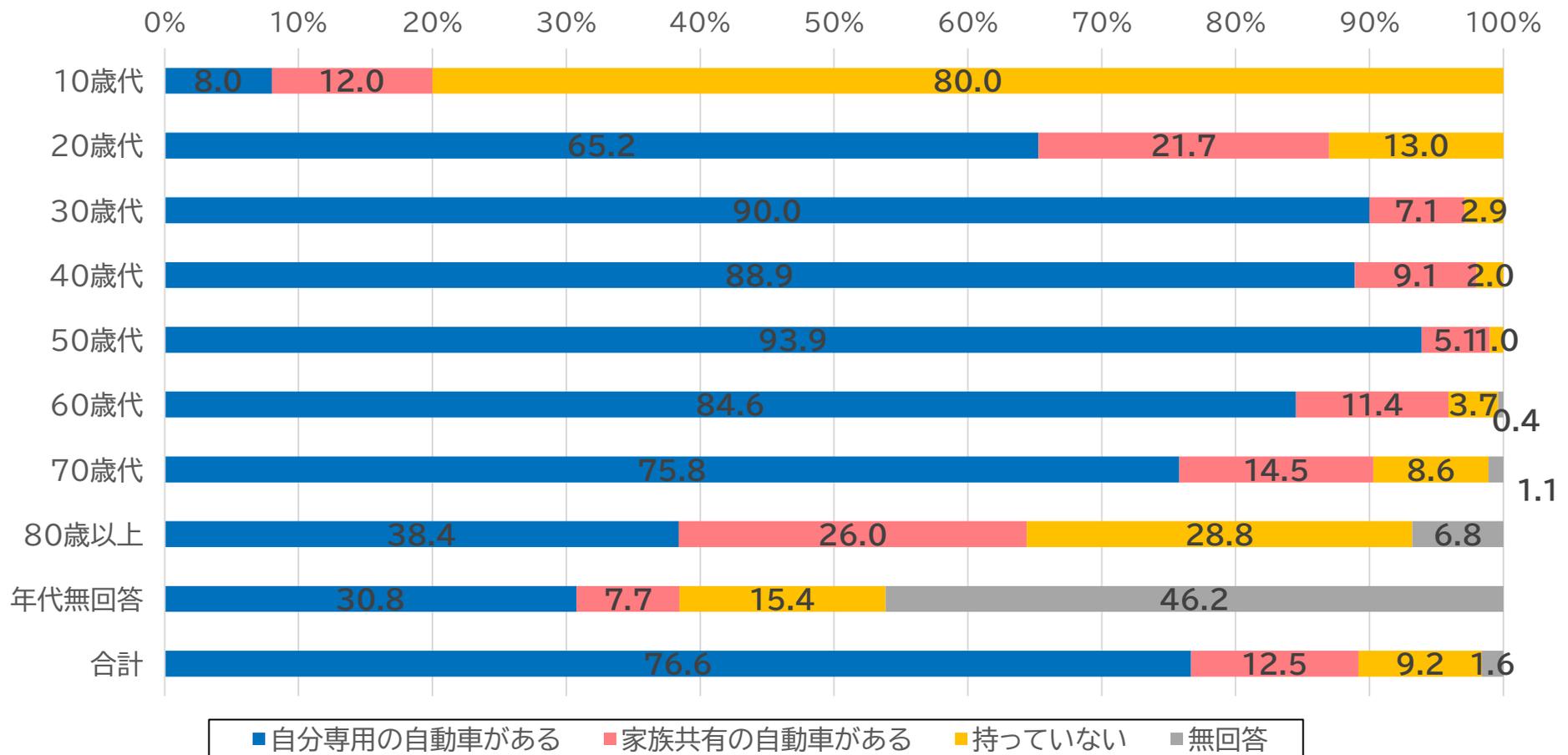
茨城県内でも自動車依存度が高く、公共交通の利用率はかなり少ない



1 地域特性及び公共交通の現状

(6) 自動車の所有状況

約8割の市民が自分専用の自動車を所有(30歳代~50歳代は9割)

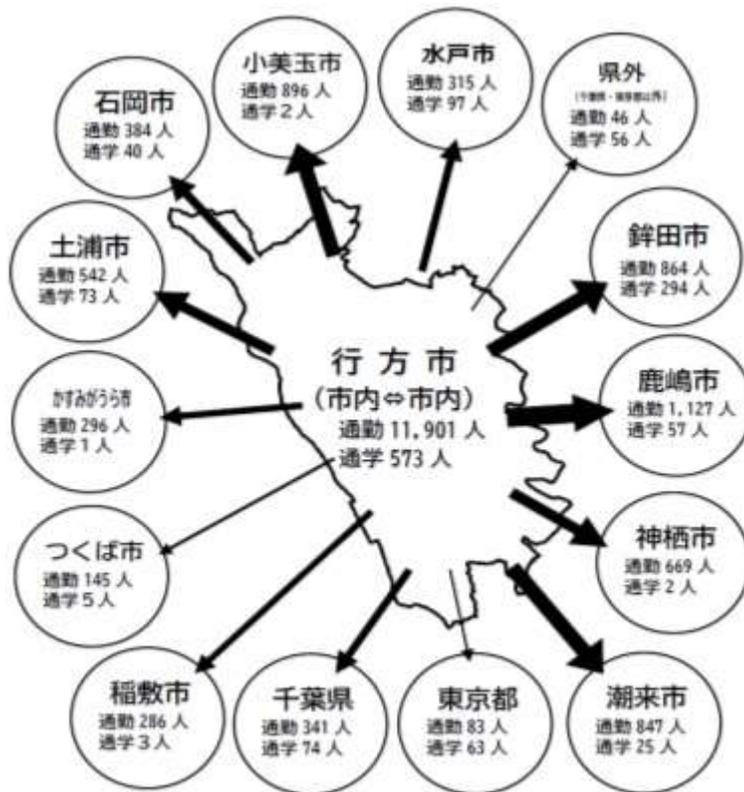


1 地域特性及び公共交通の現状

(7) 通勤・通学の流動状況

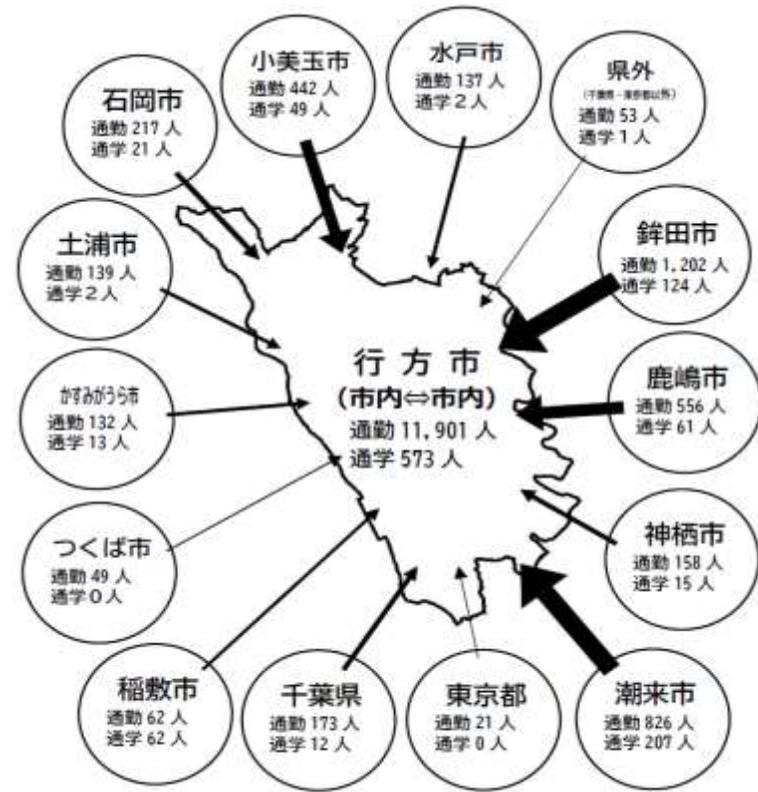
通勤・通学は、「市内から市外」は多いが、「市外から市内」は少ない

■行方市からの従業地別の通勤通学者数



行方市内に常住する就業者・通学者
通勤 19,200人 通学 1,399人

■行方市への常住地別の通勤通学者数



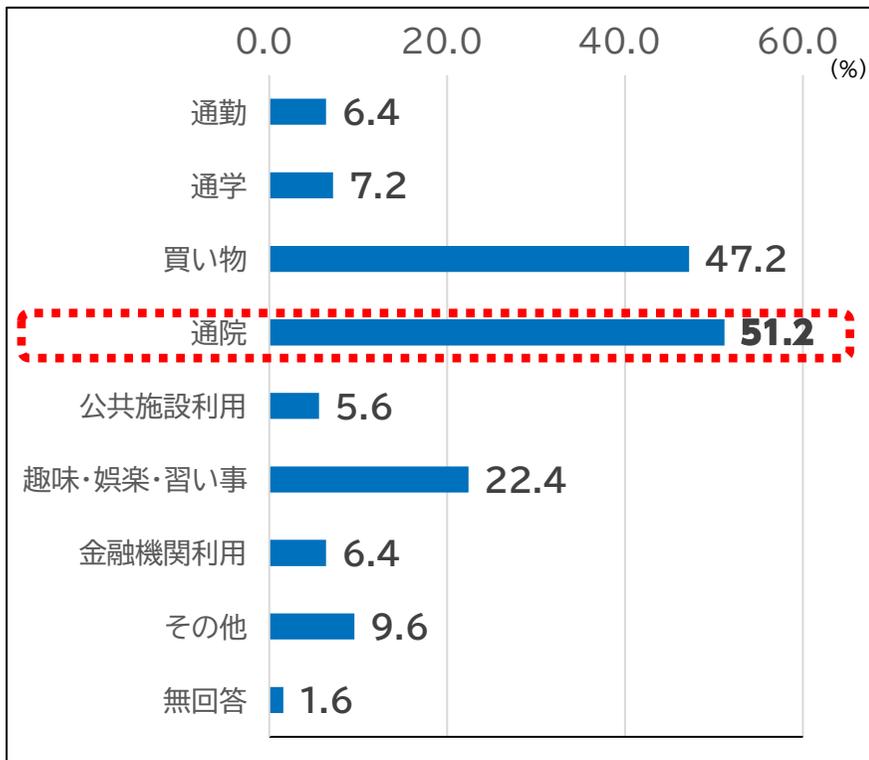
行方市内で従業・通学する者
通勤 16,440人 通学 1,151人

1 地域特性及び公共交通の現状

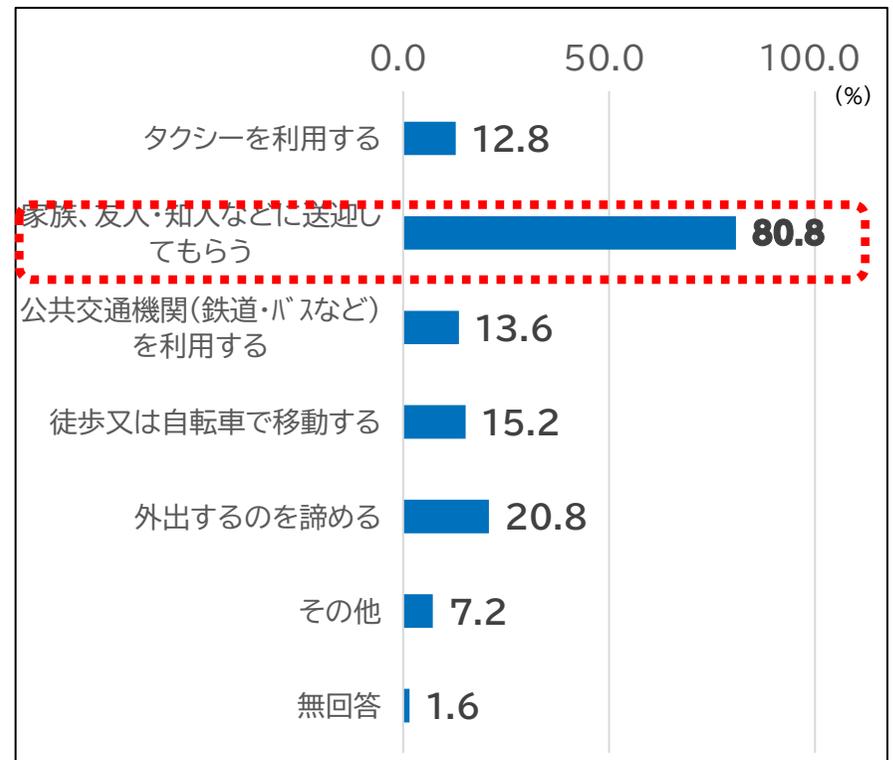
(8) 日常生活における移動のしやすさ

外出する際の困り具合は10歳代、20歳代及び80歳以上が高い

■困っている時の目的



■困っている時の対応



日常生活における移動手段の約8割が「自動車」であるものの、通院時に「家族や知人等の車での送迎」の割合が高い。

2 公共交通の問題点及び課題

(1) 現状及び市民ニーズからみた課題等

①公共交通ネットワーク・サービスと利用者ニーズとの乖離による見直し・改善

多様な公共交通機関が運行していても、「バス停までの距離が遠い」「利用したい行き先・ダイヤがない」など、利用者のニーズとの乖離が生じ、利用者が少ない状況になっている。

②車両活用を前提としない市民に必要な公共交通サービスの提供

市営路線バスの運行を、平日便はスクールバスの空き時間を、休日便はデマンド型コミュニティバス(乗合タクシー)の車両を活用し運行していたが、利用したい行き先やダイヤと合っておらず、利用者数が伸びない。

③地域の多様な輸送資源の活用

人口減少や高齢化が進展する中で、地域の輸送資源を最大限に活用しながら、それらサービスの維持・確保に努めなければならない。

④公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善

市域が東西に約12km、南北に約24kmと広いため、直行性を追求した路線だと長大になるほか、乗り継ぎが必要となり、利便性が低い。

⑤市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供と利用促進に向けた市民意識の醸成

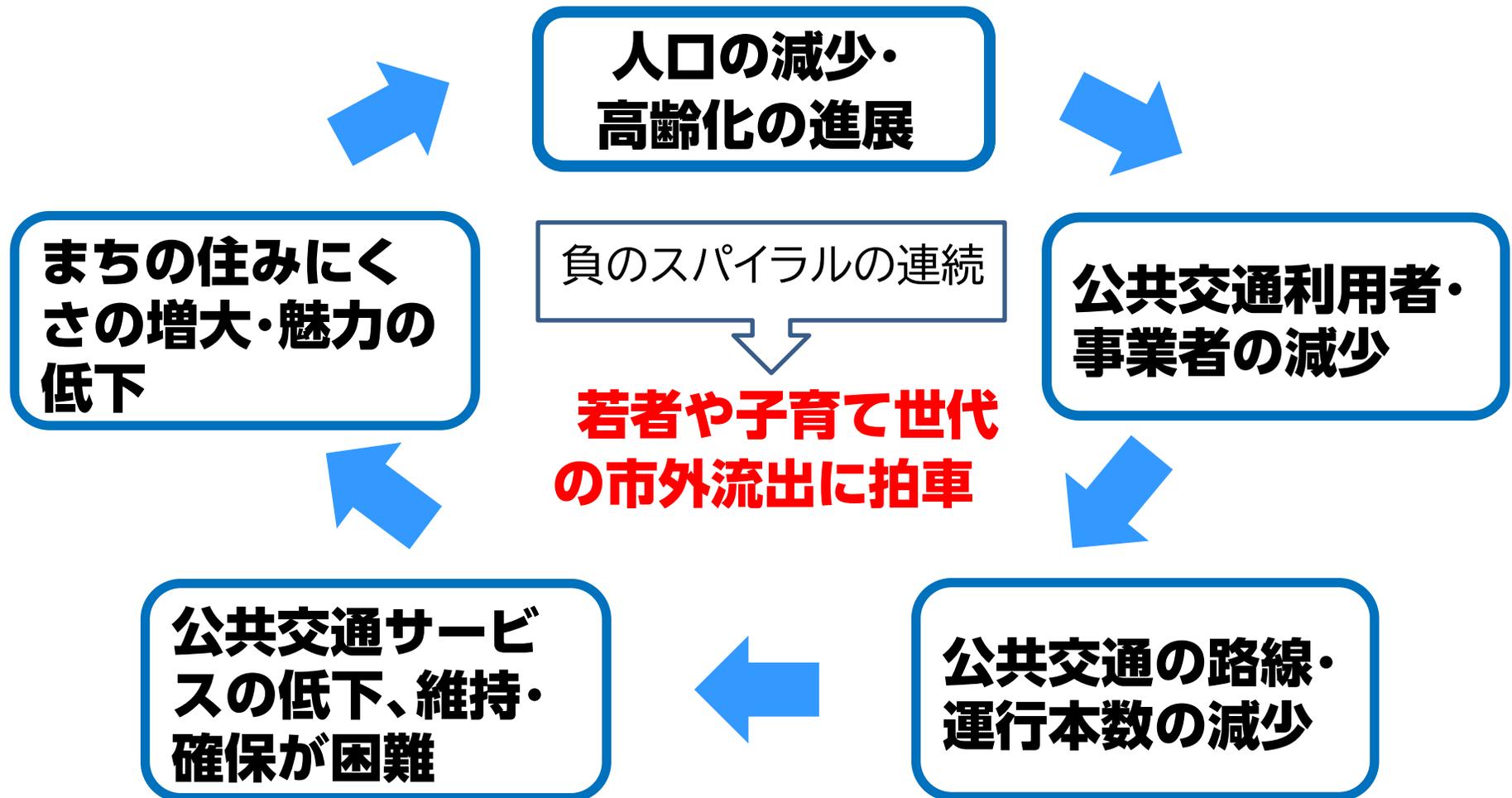
日常的に公共交通を使わない人や初めて来訪する人には、行き先や乗り場が分かりにくい。利用者の低下につながりかねないので、利用同期につながる分かりやすい情報提供と内容の充実、公共交通の継続的な利用を促す市民意識の醸成が必要である。

⑥多様な主体の連携による持続可能性の確保

バスやタクシーの運転手不足や高齢化により、公共交通を担う人材の確保が難しい。公共交通の現状について理解を深めながら、市民(地域)、交通事業者、行政などの多様な主体が連携し、地域に適した持続可能な仕組みを構築する必要がある。

2 公共交通の問題点及び課題

(2) 公共交通の脆弱さがもたらす影響



3 目指すべき公共交通の在り方

(1) 公共交通の基本方針

【地域公共交通を取り巻く課題】

①公共交通ネットワーク・サービスと利用者ニーズとの乖離による見直し・改善

②車両活用を前提としない市民に必要な公共交通サービスの提供

③地域の多様な輸送資源の活用

④公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善

⑤市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成

⑥多様な主体の連携による持続可能性の確保



【地域公共交通の基本方針】

基本方針1

地域の生活圏やターゲットにマッチし、地域全体を見渡した最適な公共交通網の構築を目指す。

基本方針2

各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す。

基本方針3

多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった地域が自らデザインする持続可能な公共交通を目指す。

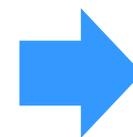
3 目指すべき公共交通の在り方

(2) ライドシェアの必要性

今ある輸送資源の最大限の利活用に加え、新たな輸送形態により市民等の困りごとの解消を目指す。

市民の困りごと

- ・バス停までの距離が通い。(ラストワンマイル対策)
- ・行き先やダイヤが合わない。
(特に「**市域を超えた通勤・通学・通院ができない**」)
- ・バス・タクシー事業者の運転者不足や高齢化



利用しない
利用しづらい
維持できない

《既存の輸送資源》

スクールバス
デマンド型コミュニティ
バス(乗合タクシー)
有償移送サービス など



《新たな輸送形態》

公共の福祉による輸送
(法第78条第3号)

公共交通は、市民・地域・民間事業者の主体的な参画により「乗って残す」