

路線バス事業者の経常損益と運行補助金について

1 路線バス事業者の経常損益について

第2回交通政策・物流問題調査特別委員会において、一般社団法人茨城県バス協会の資料に記載のあった県内路線バス事業者11者の経常損失の計▲29億400万円について、県バス協会から提供された資料を基に、同協会と共に精査を行ったところ、次のことが判明した。

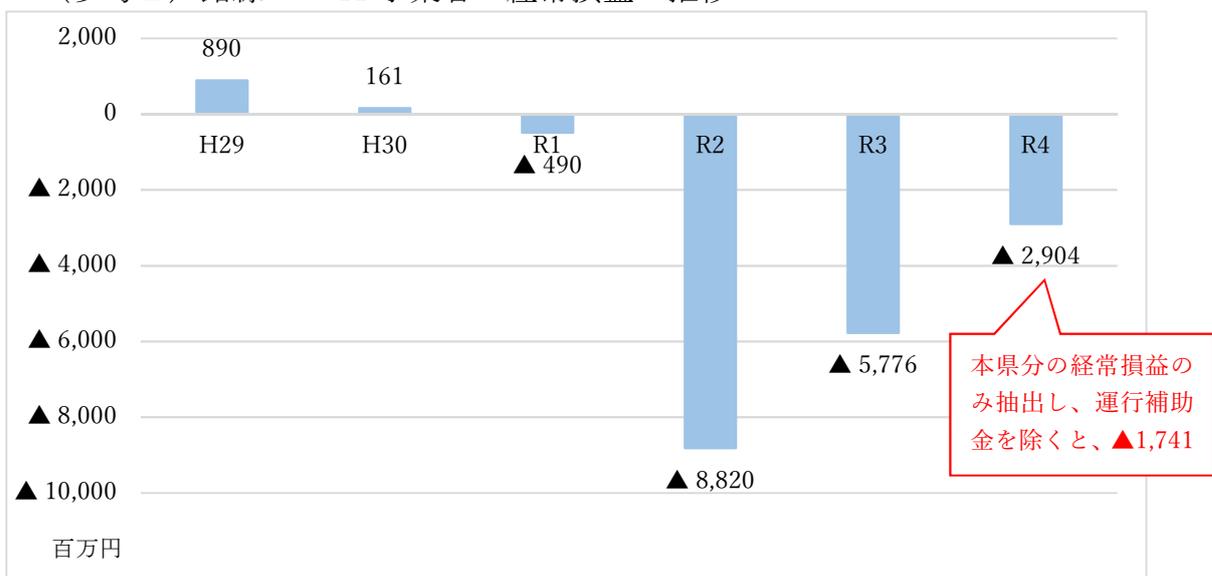
- ・茨城県のほか5県を運行するジェイアールバス関東(株)の経常損益が全エリアを計上していること
- ・一部事業者の経常損益が運行補助金を含んでいること

このため、ジェイアールバス関東(株)の経常損益については本県分のみを抽出するとともに、運行補助金を含む一部事業者の経常損益から運行補助金を除いて算出したところ、県内路線バス事業者の経常損失の計は▲17億4,100万円であった。

(参考1) 第2回委員会 有識者意見聴取資料 (抜粋)

一般社団法人茨城県バス協会「茨城県のバス交通を巡る現状と課題」	
P 3 茨城県内の路線バス事業の現状及び課題	
○ 現状 (令和5年3月現在)	
路線バス事業者	11者 (1,116系統)
経常損益	△ 29億4百万円 (運行補助金含まず)
	(国、県、市町村の運行補助金はあるが、それでも大きな赤字)
輸送人員	3千8百万人

(参考2) 路線バス11事業者の経常損益の推移



出典：令和4年度一般乗合旅客自動車運送事業報告書・輸送実績報告書を集計

## 2 国及び自治体からの運行補助金について

令和4（2022）年度の国及び自治体からの補助実績の合計は13億1,561万円であり、これは県内路線バス事業者の経常損失の計▲17億4,100万円の約76%にあたる。なお、新型コロナウイルス感染症拡大前は主たる収益事業であった高速バス分を除くと、経常損失の計▲13億7,838万円の約92%にあたる12億7,311万円の補助を行っている。

【令和4（2022）年度補助実績】

（千円）

補助対象区分	国	県	市町村	合計
地域間幹線系統	229,917	85,288	145,195	460,400
地域間幹線系統以外	75,101	-	735,894※	810,995
その他	14,068 (減価償却費補助)	30,150 (原油価格高騰対策)	-	44,218
合計	319,086	115,438	881,089	1,315,613

※高速バスへの補助42,500千円含む

出典：茨城県集計

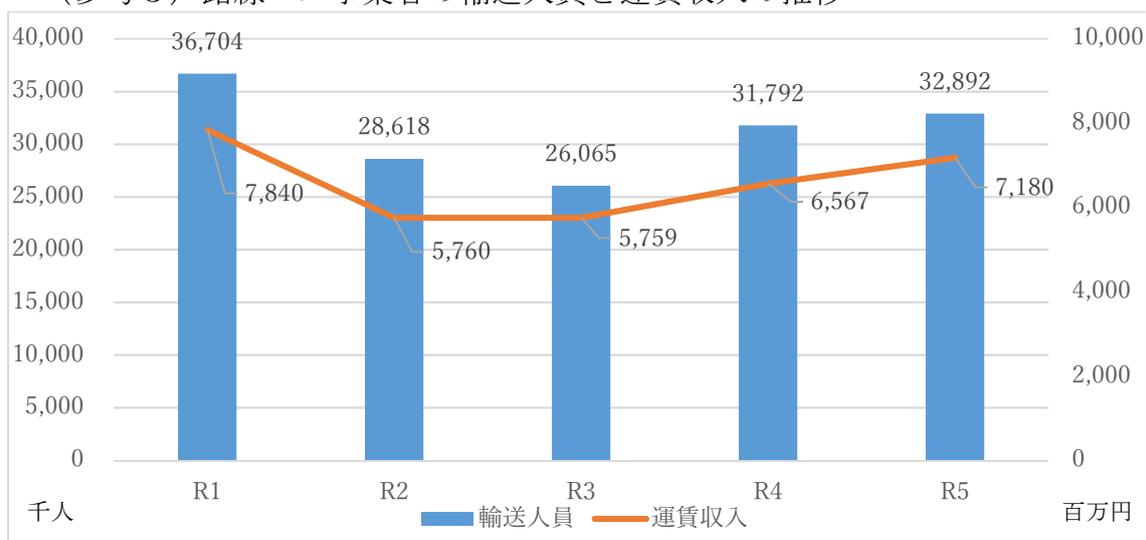
## 3 今後の見通し等

路線バス事業者の輸送人員、運賃収入ともにコロナ禍前の9割程度にまで回復していることから、経常損益についても令和2（2020）年を底に改善傾向にあるものと考えられる。

路線バス事業者は、地域住民の重要な移動手段であり、経済活動の基盤となる公共交通を支える重要な役割を担っていることから、県では、国、市町村と連携しながら、引き続き、運行経費補助などの支援を行っていく。

また、DXを活用し、業務の効率化や労働環境の改善に取り組む路線バス事業者に対しても、導入費用の一部を助成する申請受付を開始するなど、地域公共交通の維持確保、活性化に取り組んでいく。

（参考3）路線バス事業者の輸送人員と運賃収入の推移



※輸送人員（左軸）：路線バス事業者2者（関東鉄道㈱、茨城交通㈱）の年間輸送人員

運賃収入（右軸）：主な路線バス事業者の年間運賃収入

出典：一般社団法人茨城県バス協会

(参考4) 地域間幹線系統の県補助制度概要

補助要件	①県の地域公共交通計画に位置付けた運行系統である ②複数市町村（平成13年3月31日時点）を跨る系統である ③広域行政圏の中心市町（又は準ずる市町村）へアクセスしている ④運行回数3回/日以上 ⑤輸送量15人以上150人未満/日					
補助対象	経常費用と経常収入の差額					
補助率	県1/2*、国1/2 ※ 平均乗車密度5人未満の系統は県1/4、市町村1/4とし、県は市町村負担額と同額を負担する					
備考	・収支率が55%を下回る系統については、55%に達する差分について、市町村が負担することを要件としている					
実績	県補助額の推移 <span style="float:right">単位：千円</span>					
		R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)
	県、市町村とも満額負担の場合	77,043	84,488	77,856	85,690	124,002
	実支出額	75,432	78,734	71,964	85,288	124,002
	差額	1,611	5,754	5,892	402	0
・平均乗車密度5人未満の系統について、令和4（2022）年度以前は、財政上の都合等により市町村が補助率1/4を下回る額を負担する場合があります。県も市町村負担額と同額の負担としていた。 ・令和5（2023）年度は、県及び市町村とも1/4の額を満額負担している。						

## 第 3 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

### 3 公共交通における共創の推進

#### (1) 公共交通の利用に向けた意識醸成と利用促進

##### ① 意識醸成及び行動変容の促進

(政策企画部、県民生活環境部、産業戦略部)

令和 6 年 7 月 2 5 日 (木)

## (1) 公共交通の利用に向けた意識醸成と利用促進

### ① 意識醸成及び行動変容の促進

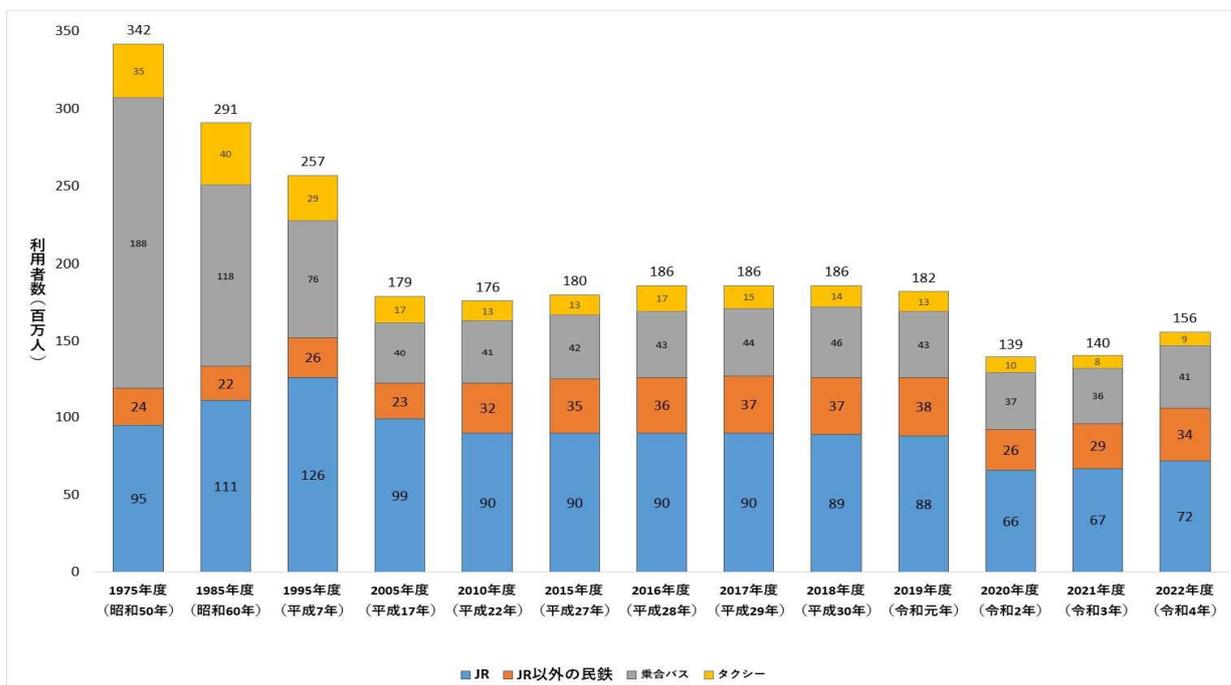
#### 1 現状と課題

##### (1) 本県における公共交通の利用状況

公共交通利用者は、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う減少からは回復傾向にあるが、長期的には、人口減少やモータリゼーションの進展といった社会情勢の変化により減少傾向にある。

また、恒常的に公共交通を利用する通勤通学者の利用状況は、令和2（2020）年では、自家用車等利用77.1%に対して12.5%と全国平均27.9%と比較しても低い状況にある。

##### (参考1) 本県における公共交通の利用者数の推移



出典：国土交通省「旅客地域流動調査」

##### (参考2) 通勤・通学の利用交通手段の推移

		平成2年 (1990)	平成12年 (2000)	平成22年 (2010)	令和2年 (2020)
本県	鉄道・バス	19.4%	15.5%	14.1%	12.5%
	自動車・自動二輪・ 自転車のみ	69.2%	75.2%	75.9%	77.1%
	徒歩のみ	7.5%	5.2%	4.7%	4.6%
	ハイヤー・タクシーのみ	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
	その他	3.8%	4.1%	5.3%	5.8%
全国	鉄道・バス	30.9%	28.0%	27.5%	27.9%
	自動車・自動二輪・ 自転車のみ	54.7%	59.9%	59.2%	58.7%
	徒歩のみ	10.4%	7.4%	6.9%	7.0%
	ハイヤー・タクシーのみ	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%
	その他	3.8%	4.6%	6.3%	6.3%

※鉄道・バスには、徒歩や自転車等を併せて利用する者も含む。

出典：総務省統計局「国勢調査」

## (2) 交通事業者の経営状況

### ア 鉄道事業者の鉄道旅客事業に係る経営状況

鉄道事業者の鉄道旅客事業での営業利益については、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に低下し、首都圏新都市鉄道、関東鉄道以外は、コロナ禍前の水準にまで回復していない。

なお、鹿島臨海鉄道、真岡鐵道、ひたちなか海浜鉄道については、コロナ禍前より、経営的に赤字の状態が続いている。

(参考3) 鉄道事業者ごとの鉄道旅客事業における収支状況 (単位：百万円)

東日本旅客鉄道（以下「JR東日本」）※JR東日本全路線を対象							
年度	H30年度 (2018)	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	H30→R5 増減率
営業収益	2,038,100	1,994,500	1,095,700	1,277,000	1,618,500	1,853,600	▲9%
営業利益	341,900	250,500	▲548,500	▲285,300	▲24,000	170,700	▲50%
経常利益	鉄道旅客事業分としての経常利益の公表なし						
首都圏新都市鉄道							
年度	H30年度 (2018)	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	H30→R5 増減率
営業収益	46,340	46,805	31,316	34,818	40,868	45,235	▲2%
営業利益	8,033	9,653	▲5,851	▲2,179	4,266	8,612	7%
経常利益	6,087	7,668	▲7,901	▲4,323	1,959	6,283	3%
関東鉄道							
年度	H30年度 (2018)	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	H30→R5 増減率
営業収益	2,453	2,451	1,786	1,969	2,194	2,366	▲4%
営業利益	101	▲2	▲431	▲148	49	118	17%
経常利益	90	▲22	▲329	▲101	65	146	62%
鹿島臨海鉄道							
年度	H30年度 (2018)	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	H30→R5 増減率
営業収益	806	770	541	562	623	653	▲19%
営業利益	▲96	▲78	▲207	▲169	▲152	▲107	▲11%
経常利益	▲81	▲68	▲197	▲158	▲142	▲95	▲17%
真岡鐵道							
年度	H30年度 (2018)	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	H30→R5 増減率
営業収益	299	284	219	225	262	273	▲9%
営業利益	▲161	▲212	▲293	▲287	▲173	▲195	▲21%
経常利益	▲72	▲75	▲229	▲131	▲120	▲147	▲104%
ひたちなか海浜鉄道							
年度	H30年度 (2018)	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	H30→R5 増減率
営業収益	254	273	186	215	242	250	▲2%
営業利益	▲55	▲41	▲71	▲106	▲75	▲56	▲2%
経常利益	▲53	▲40	▲67	▲107	▲73	▲55	▲4%

出典：各社資料

イ JR東日本による「利用の少ない線区」の公表

JR東日本では、令和4（2022）年度から「利用の少ない線区」として、令和元（2019）年度実績において平均通過人員（※）が2,000人／日未満であった線区の経営状況を公表しており、本県では、水郡線の常陸大宮～磐城塙間と鹿島線が該当している。

これらの線区では、令和4（2022）年度の運輸収入、平均通過人員は前年度より改善したものの、燃料費高騰等により、水郡線で約17.6億円 鹿島線で約6.4億円の赤字となった。

※ 鉄道利用者の1日1kmあたりの人数であり、利用者数の指標として使用される。

（参考4）「利用の少ない線区」として公表された路線の収支及び平均通過人員の推移

路線	区間	年度	収支(百万円)			平均通過人員 (人/日)
			運輸収入 (a)	営業費用 (b)	収支 a-b	
水郡線	常陸大宮～ 常陸大子	R1 (2019)	82	1,292	▲1,210	830
		R2 (2020)	50	1,192	▲1,141	608
		R3 (2021)	61	1,346	▲1,285	670
		R4 (2022)	69	1,301	▲1,232	720
	常陸大子～ 磐城塙	R1 (2019)	10	512	▲502	152
		R2 (2020)	6	488	▲482	109
		R3 (2021)	8	449	▲441	139
		R4 (2022)	9	539	▲530	143
路線	区間	年度	収支(百万円)			平均通過人員 (人/日)
鹿島線	香取～ 鹿島サッカースタジアム	R1 (2019)	89	957	▲867	1,207
		R2 (2020)	62	805	▲743	952
		R3 (2021)	70	654	▲583	1,012
		R4 (2022)	81	720	▲638	1,085

出典：JR東日本ホームページ

ウ バス事業者のバス旅客事業に係る経営状況

バス事業者の経常利益については、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に低下し、コロナ禍前の水準にまで回復していない。

（参考5）県内バス事業者のバス旅客事業における収支状況（単位：百万円）

1 1 社計						
年度	H30年度 (2018)	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	H30→R4 増減率
経常利益	161	▲490	▲8,820	▲5,776	▲2,904	-

出典：茨城県バス協会調べ

※ 経常利益について、ジェイアールバス関東(株)は、茨城県のほか全営業エリア5県分の経常損益が計上されている。また、一部事業者の経常損益には、運行補助金を含む。

### (3) 国の動向

令和5（2023）年4月に公布された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部改正する法律」により、「地域の関係者の連携と協働の推進」が盛り込まれ、また、国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」が規定された。

この流れを受け、令和5（2023）年9月、国土交通大臣が議長となる12の関係府省庁で構成される「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」が設置され、令和6（2024）年5月、同会議における検討成果をまとめた「地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ」が公表されるとともに、新たに開設した特設サイトにおいて連携・協働の取組事例を紹介するなど、持続可能な地域交通の再構築の実現に向けた情報発信が行われている。

#### (参考6) 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ」に記載された今後の方策

##### 1. 連携・協働の推進に向けた環境醸成

- (1) 政府共通指針の策定 (2) 分野毎の指針・通知の策定 (3) カタログ化による支援

##### 2. 連携・協働に係る取組の実装

- (1) 法定協議会（地域交通法）のアップデート (2) 地域公共交通計画のアップデート  
(3) 施策のアップデート (4) 都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）  
(5) 国によるサポート

##### 3. 連携・協働に係る取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、アップデートされた地域公共交通計画・協議会等のもとで、意欲的・先行的に行う自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う枠組みを検討。

出典：国土交通省HP

#### (参考7) 「地域公共交通のリ・デザイン」特設サイト



##### 大臣表彰事例一覧より利用促進事例の一部抜粋

- 富士市公共交通協議会（静岡県）  
・「富士市公共交通利用促進条例」に基づく市内共通回数券の導入などにより公共交通の利用を促進
- 美濃加茂市地域公共交通活性化協議会（岐阜県）  
・市民の健康増進を目標に掲げ医療費削減など中長期的なクロスセクター効果に着目し住民等のアイデアを取り入れつつ公共交通で移動できる環境づくりを推進し利用者を増加
- 宇治市地域公共交通会議ほか（京都府）  
・収支率に応じた運行費の住民負担を導入するとともに多様な利用促進策を講じ利用者増加を実現
- 豊後大野市地域公共交通活性化協議会（大分県）  
・工夫されたバス停を表彰するコンテストの実施など、住民・事業者との協働によりバス利用を促進

出典：国土交通省HP

## 2 施策の方向性

公共交通の利用促進には、交通機関としての利便性の向上とともに、地域住民に公共交通を守り育てる意識を持ってもらうことが重要である。

このため、関係者が連携して啓発活動を実施するなど、地域住民の意識を醸成し、行動変容を促していく必要がある。

### (1) 公共交通の利用促進に向けた取組

#### ア 茨城県公共交通活性化会議における取組

県や市町村、交通事業者、利用促進団体等で構成する「県公共交通活性化会議」において、本県の地域公共交通の活性化対策を推進している。

#### ① 公共交通利用促進等事業

地域における公共交通の利用促進を図るため、自ら地域公共交通の利用促進活動に取り組む団体及び先進的・モデル的な取組を行う市町村、交通事業者等に対し、助成を行う。

#### 【令和5（2023）年度の助成実績】

団体名	事業内容	助成額
坂東市	市内路線バス無料乗車券の配布 「茨城ごじゃっぺカルテット」とのタイアップPR	100,000円
つくばみらい市	コミュニティバス・デマンド乗合タクシーの利用ガイドを作成し、市内全世帯配布	100,000円
大子町	公共交通マップを作成し、インターネットで公開	100,000円
土浦市地域公共交通活性化協議会	コミュニティバスの利用促進のため、レンタル傘、クリアファイルを作成	100,000円
牛久市地域公共交通会議	公共交通マップを作成し、駅・公共施設で配布	100,000円
五霞町地域公共交通会議	デマンド交通導入に伴い、仮想バス停の案内表示板を電柱や道路に設置	200,000円
五霞町コミュニティ交通運営協議会	デマンド交通チラシを作成し、全戸配布 町内イベントで公共交通利用促進ブースを出展	100,000円
首都圏新都市鉄道(株)	つくばエクスプレスまつり 2023 の開催	100,000円
関鉄レールファン CLUB	第10期関鉄レールメイトの任命委嘱 常総線開業110周年に係る沿線新名物の創出	100,000円
真岡鐵道(株)	蒸気機関車C1266号製造90年記念企画	100,000円
茨城交通(株)	いばっぴ Web サービス広報用の動画作成	100,000円
(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会	ユニバーサルドライバー研修	50,000円
細谷高等専修学校 福祉ボランティア部	事前調査による外出モデルコースの検討 公共交通マップを作成し、関係機関へ配布	100,000円

② 公共交通のPRイベントの開催

公共交通の安心・安全、親しみやすさ等を県内交通事業者、関係機関等が一体となってPRするイベントを開催している。

【令和5（2023）年度実績】

- ・開催日：令和5（2023）年10月29日（日）
- ・会場：イオンモール水戸内原
- ・来場者：約4,500人
- ・内容：バス・タクシー車両展示、バス乗り方教室、お絵かきバス、交通事業者グッズ販売、ミニ新幹線運行、クイズ大会、バスつなひき、企業PR等

③ 新高校生等に対するリーフレット及びお試し乗車券の配布

通学時の公共交通利用に関する意識の醸成及び利用促進を図ることを目的に、中学3年生（新高校生）や保護者を対象とした、バスお試し乗車券付きリーフレット「エコ通学のススメ」を作成し配布している。

【令和5（2023）年度配布実績】

県内267校、約25,000人

※校数：公立216、県立付属・中等13、国立1、私立・中等13、特別支援24

※対象：中学3年生又は中学3年生相当の学年の生徒

④ 地域鉄道間の連携による取組

1) いばらき鉄道4社連携事業

地域鉄道4社（関東鉄道、鹿島臨海鉄道、真岡鐵道、ひたちなか海浜鉄道）が連携し、イベント等において、4社の計5駅を回り鉄道版の御朱印「駅印」を集める「いばらき駅印巡り」のPRや、古物販売等を実施している。

【令和6（2024）年度実績】

○ひたちなか海浜鉄道開業記念祭において駅印帳を配布しPR

- ・開催日 令和6（2024）年6月9日（日）
- ・場所 那珂湊駅、阿字ヶ浦駅、旧平磯小学校、勝田 TAMARIBA 横丁勝田表町通商店街

2) その他

地域鉄道3社（関東鉄道、鹿島臨海鉄道、ひたちなか海浜鉄道）と坂東市が連携し、茨城県の地域鉄道が登場するマンガ「茨城ごじゃっぺカルテット」（作者が坂東市出身）とコラボし、鉄道ラリー企画を実施した。

（令和6（2024）年3月19日～5月31日）



## イ JR水郡線の利用促進

県及び沿線市町（※）が一丸となり、県北山間部の基幹交通機関である水郡線の利用促進及び沿線地域の魅力発信を図る取組を実施している。

※ 水戸市、常陸太田市、ひたちなか市、常陸大宮市、那珂市、大子町

### ① 茨城県水郡線利用促進会議における取組

県と沿線6市町で構成する「茨城県水郡線利用促進会議」において、事業者や学校と連携した利用促進の取組等を実施している。

#### 【令和5（2023）年度実績】

##### 1) 通勤・通学での利用促進

- ・沿線住民のマイレール意識を醸成するためのシンポジウム開催
- ・高校生ワークショップの開催
- ・小中学生の水郡線利用時の運賃助成
- ・水郡線定期券利用者割引優待制度「mikke（ミック）」の導入
- ・パーク&ライドを推進する沿線市町への補助 等

##### 2) 観光での利用促進

- ・沿線イベントでの水郡線利用者への優待割引に対する助成
- ・県北振興局事業等と連携した効果的なPR 等

##### 3) 水郡線活性化対策協議会（福島県）との連携

- ・児童絵画展の開催、SNSを活用した両県沿線PR 等

### ② 水郡線全線開通90周年に係る取組

令和6（2024）年は、水郡線全線開通90周年であることから、沿線の新たな魅力を発信し、継続的な利用促進につなげるため、全線開通記念日（12月4日）に向けて盛り上がりを図るべく、JR東日本・茨城県・福島県とで連携しながら、それぞれの事業実施に必要な調整を進めている。

#### 1) ログマークとキャッチコピー

キャッチコピー「～この町と <sup>まち</sup>この路と～」



ログマーク

#### 2) 主な企画

事業名	実施時期・場所	概要
懐かしの水郡110系号	水戸駅⇄上小川駅・常陸大子駅 (7月6日、7日)	かつて水郡線を運行していたキハ110系と同型のレトロラッピング車両を使用した臨時列車の運行
夏休み親子奥久慈体験宿題号	水戸駅⇄常陸大子駅 (8月10日)	カブトムシ採りやおやきづくりなど親子で楽しめる企画が満載の親子体験ツアー
駅等でのおもてなしイベント	常陸大子駅ほか (11月から1カ月程度)	駅等でのお出迎え企画やYOSAKOIチームによる歓迎
水郡線フェス	大子町文化福祉会館まいん (11月30日、12月1日)	沿線地域の住民や高校生と連携し、水郡線90周年を記念し、グルメフェスや音楽コンサートを実施

※その他、サイクリストやインバウンド向けツアー、沿線地域の食材を活かしたメニューフェア等を実施予定

## ウ 鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の利用促進

県及び沿線市町(※)で構成する「大洗鹿島線を育てる沿線市町会議」において、沿線自治体及び鉄道事業者等の関係者が連携し、利用促進を図っている。

※ 水戸市、鹿嶋市、潮来市、銚田市、大洗町

### 【主な取組内容】

- ① 貸切列車利用者への運賃一部助成(補助率1/2、上限40千円)
- ② マイレール意識醸成のための沿線中学生への回数券配布
- ③ 鹿島アントラーズ及び水戸ホーリーホック特別仕様の時刻表作成
- ④ 沿線ボランティアグループによる環境整備(駅前美化)のために必要な種苗や清掃道具の配布
- ⑤ B. B. B A S E(※)と連携したサイクルトレインの実証実験の実施  
※ JR東日本が所有する特別車両「ぼうそう ばいしくる ベーす」の略称。自転車を解体せずそのまま車内に搭載可能なサイクルラックや、滑りにくいゴム床など、サイクルトレインに特化した仕様となっている。

## (2) 市町村等における公共交通の利用促進に向けた取組

市町村では公共交通に関するPRなどのほか、高齢者の運転免許証自主返納等に対する公共交通機関利用のための優遇制度の実施や通学利用に係る交通費の助成を行っている。

### 【主な取組内容】

項目	実施市町村	主な取組内容
バスの乗り方教室の開催	常陸太田市 ほか9市町	・バス事業者と連携し、市町村内小学生等にバスの乗り方教室を実施
A I デマンドタクシーの乗り方教室の開催	筑西市、大子町	・管内の住民を対象にA I デマンドタクシーの乗り方教室を実施 【取組例】(大子町) ・A I デマンドタクシー「たくまる」の乗り方教室を町内各地区で無料開催 ・たくまるの概要・予約方法の説明、試乗体験
交通バリアフリー教室の開催	水戸市	・茨城運輸支局及と市町村が共催で、バス事業者と連携したバリアフリー教室を実施 【取組例】(水戸市) ・市立小学校11校で実施し740名が参加 ・ノンステップバスを活用し、車椅子乗降体験、障害者等議事乗車体験等を実施
市町村イベントにおける公共交通利用促進ブース出展	日立市 ほか8市町村	・市民向けイベント等において、コミュニティバスや乗合タクシー等のPRを実施
路線バスツアーの開催	常陸太田市	・高齢者等が実際に路線バスに乗車して乗車方法を学ぶなど、市内路線バスを利用したツアーを実施
出前講座の開催	石岡市、筑西市	・希望団体に講師を派遣し、乗合タクシーの利用方法等、公共交通に関する講座を実施
運転免許証を自主返納した高齢者を対象としたバス・タクシー等の回数券配布	笠間市 ほか30市町村	・運転免許証を自主返納した高齢者に対して市内を走る公共交通機関の利用券等を配布 【取組例】(笠間市) ・65歳以上の自主返納者に対し、12,000円分のバス・タクシー回数券を交付

通学利用交通費の助成事業	日立市 ほか 14 市町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内の路線バス等を利用して通学する学生に対し、通学定期券購入費用の一部を助成</li> <li>【取組例】（日立市）</li> <li>・市内運行バス通学者（小中高生）の通学定期券の購入額の3割を助成</li> </ul>
中学生を対象としたバスの無料定期券配布	常陸太田市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中学生に対し、管内の全バス路線に無料で乗車できるフリー定期券を配布</li> <li>【取組例】（常陸太田市）</li> <li>・交通 IC カード「いばっぴ」を配布し、市内の全バス路線を無料乗車可能とした。</li> <li>・対象：市内中学校に通う全中学生</li> <li>・開始年度：令和 5（2023）年度</li> <li>・配布実績：約 940 名（R5(2023 年度)）</li> </ul>

（参考 8）他業種との連携による共創の推進

移動の目的地となる施設や他業種との連携により利用者と収入源の確保を図るため、貨客混載（※）の取組を促進している。

※ 自動車運送事業者が貨物と旅客の輸送・運行を一緒に行う形態。

【取組例】（常陸太田市）

交通事業者、運輸業者等と連携し、路線バスを活用した貨客混載の実証実験を実施。

時期	R6(2024). 1. 22～26(5 日間)	R6(2024). 2. 5～9(5 日間)
場所	道の駅ひたちおおた～ 常陸太田市役所水府支所	東部地区商業施設～常陸太田市役所～ 常陸太田市役所水府支所
関係者	市、茨城交通(株)、ヤマト運輸(株)、県	市、茨城交通(株)、(株)マクニカ、県、 東部地区商業施設
内容	ヤマト運輸の配達荷物を路線バスで運び、水府支所においてエリアドライバーに引き渡し（トラックによる横持ちを路線バスが代替）。	注文者がネット注文した商品を、東部地区商業施設～常陸太田市役所間は自動運転車両で、常陸太田市役所～水府支所間は路線バスで運び、水府支所にて注文者に引き渡し。

（参考 9）働き方改革優良（推進）企業との連携

茨城県が、「働き方改革」に積極的に取り組む企業、取組が優れた企業を認定のうえ、好事例として紹介していることから、時差出勤に取り組む企業等と連携し、公共交通の利用促進につなげていく。

- ・ 認定企業数：優良 173 社、推進 20 社（令和 6（2024）年 6 月末現在）

### 3 今後の対応・改善の方向

引き続き、県及び市町村を中心に、交通事業者や住民をはじめ地域の関係者が一体となって公共交通の利用促進を図るとともに、地域住民が「我が事」として公共交通を共に守り育てる意識の醸成を促すことにより、公共交通の維持・活性化に取り組んでいく。

また、これらの取組を推進することにより、自家用乗用車から公共交通機関への転換の促進を図り、県民の移動手段を確保し自立した生活を支えることで、くらしの質を確保・充実させていく。

第 3 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

3 公共交通における共創の推進

(1) 公共交通の利用に向けた意識醸成と利用促進

② 公共交通機関を利用した誘客

(営業戦略部・政策企画部・県民生活環境部)

令和 6 年 7 月 2 5 日 (木)

## (1) 公共交通の利用に向けた意識醸成と利用促進

### ② 公共交通機関を利用した誘客

#### 1 現状と課題

##### (1) 観光の状況

本県の観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の影響等により減少していたが、令和3(2021)年以降、いば旅あんしん割等による宿泊需要の高まりや茨城デスティネーションキャンペーン(以下「茨城DC」)による観光需要の増加等により、回復傾向にある。

また、インバウンドについては、令和5(2023)年4月の水際措置撤廃以降、外国人宿泊者数は急速に回復しており、令和5(2023)年はコロナ禍前(令和元(2019)年)を超え、今後もさらなる需要の拡大が見込まれる。

##### (参考1) 観光入込客数の推移(延べ人数)

(単位:千人)

	R1年 (2019)	R2年 (2020)	R3年 (2021)	R4年 (2022)	R4/R3比	R4/R1比
観光入込客数 (延べ人数)	64,434	38,544	39,717	49,635	125%	77%

出典:茨城県「観光客動態調査」

##### (参考2) 外国人宿泊者数の推移(延べ人数)

(単位:人)

	R1年 (2019)	R3年 (2021)	R4年 (2022)	R5年 (2023)	R5/R4比	R5/R1比
外国人宿泊者数 (延べ人数)	217,410	24,880	55,400	237,960	430%	109%

出典:観光庁「宿泊旅行統計調査」

##### (参考3) ゴールデンウィーク期間の入込客数の推移(延べ人数)

(単位:千人)

	H30年 (2018)	R1年 (2019)	R5年 (2023)	R6年 (2024)	R6/R5比	R6/H30比
観光入込客数 (延べ人数)	2,431	3,350*	1,735	2,437	140%	100%

出典:茨城県「ゴールデンウィーク期間の県内観光地等の入込客数について」

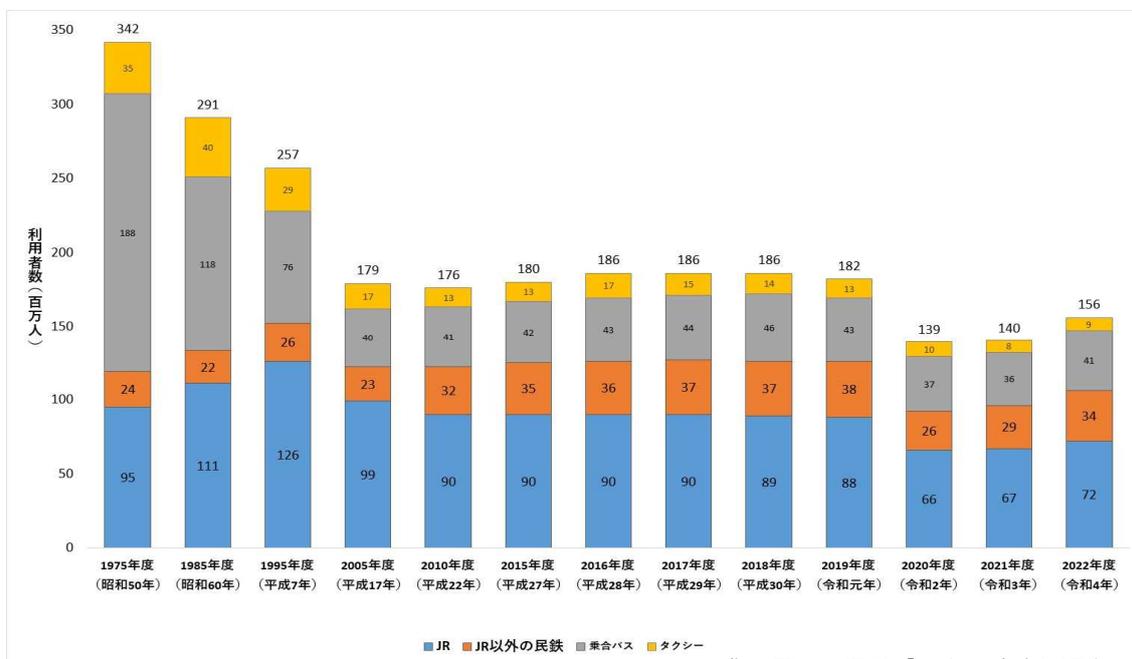
\*令和元(2019)年は、皇位継承に伴い、5月1日が祝日になったことから10連休となった。

##### (2) 観光客の移動手段の状況

本県の公共交通の利用者数は、マイカー利用者の増加や少子化の進展などを背景に減少が続いている。近年は、新型コロナウイルス感染症の影響による落ち込みから回復傾向にあるものの、人口減少・少子高齢化の進展や生活様式の変化などにより、地域公共交通を取り巻く環境はますます厳しくなっており、路線減少や減便など、公共交通サービスの低下がみられている。

こうした背景や、自然の観光スポットが多い本県観光の特徴から、観光客の利用交通機関については、自家用車等（レンタカーを含む）の利用割合が最も高く、鉄道・乗合バス利用者は1割程度となっている。

(参考4) 本県の公共交通利用者数の推移



(参考5) 入込観光客の利用交通機関別割合

交通機関	自家用車等	鉄道・乗合バス	貸切バス	その他
令和4(2022)年	81.5%	11.5%	1.4%	5.6%

出典：茨城県「観光客動態調査」

(3) 公共交通機関と連携した事業の実施状況

公共交通事業者の安定的な運営のためには、定期利用の促進はもとより、定期外の利用も伸ばしていく必要がある。公共交通の観光利用を促進していくことで、公共交通事業者の経営の安定化につながり、路線拡充やキャッシュレスの導入など、観光客をはじめとした利用者の利便性向上が期待される。

令和4(2022)年度から令和6(2024)年度の茨城DCでは、各種交通機関と連携し、市町村等が実施する特別企画を組み合わせたツアーや、駅発着型の広域周遊旅行商品を企画・催行しているほか、戦略的なプロモーションにより、本県の魅力を発信している。

また、本県におけるサイクルツーリズム推進のため、つくば霞ヶ浦りんりんロード沿線で広域レンタサイクルを整備、運営するとともに、県内各地域のレンタサイクルのPR等により、公共交通機関とレンタサイクルを併用した県内観光を促進している。

さらに、JR水郡線と常磐線で運行されているサイクルトレイン(※)のプロモーション動画を制作・公開することで、利用促進を図っている。

(※) サイクルトレイン

…自転車を解体することなく  
車内にそのまま持ち込むことが  
できるサービス

【取組例（写真）】

常磐線サイクルトレイン一番列車  
お出迎えの様子（令和6（2024）年6月）



(参考6) 県内鉄道事業者各路線の利用状況（定期・定期外等）

【東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」）1日当たり乗車人員】（単位：人）

会社名	路線名	令和4（2022）年度		
		定期（比率）	定期外（比率）	計
JR東日本	常磐線主要11駅計	78,857（71%）	32,031（29%）	110,888
	水戸線主要4駅計	4,865（76%）	1,537（24%）	6,402
	水郡線主要4駅計	2,013（79%）	540（21%）	2,553
	鹿島線主要2駅計	711（68%）	342（32%）	1,053
	東北本線古河駅	7,519（70%）	3,293（30%）	10,812

出典：JR東日本「各駅の乗車人員」

【その他の鉄道事業者 年間の乗車人員】

（単位：千人）

会社名	路線名	令和4（2022）年度		
		定期（比率）	定期外（比率）	計
首都圏新都市鉄道	つくばエクスプレス(TX)	79,828（63%）	46,533（37%）	126,361
関東鉄道	常総線、竜ヶ崎線	6,912（66%）	3,599（34%）	10,511
鹿島臨海鉄道	大洗鹿島線	1,058（62%）	662（38%）	1,720
真岡鐵道	真岡線	654（74%）	226（26%）	880
ひたちなか海浜鉄道	湊線	772（69%）	344（31%）	1,116

出典：鉄道会社より聞き取り

(参考7) 茨城DCでの公共交通機関と連携した観光キャンペーン実績

事業名	連携交通機関	実施場所
ひたちなか探偵～湊を走る謎めく鉄道旅～	ひたちなか海浜鉄道	ひたちなか市
観光列車「大洗ほろ酔い列車」	鹿島臨海鉄道	大洗町
奥久慈・大子周遊1日フリーきっぷ	茨城交通	大子町
鹿島臨海工業地帯を走る工場夜景ナイトツアー	鹿島臨海鉄道	神栖市
日立建機フェスティバル&工場見学	JR東日本	土浦市
ビール列車・日本酒列車	関東鉄道	広域（県南）
大洗エメラルド号で行く鹿島臨港線の旅	鹿島臨海鉄道	広域（鹿行）
いばらき県西ぐるっとスタンプラリー	JR東日本・関東鉄道	広域（県西）

出典：茨城県営業戦略部資料

(参考8) 広域レンタサイクル利用台数

(単位:台)

	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)
レンタサイクル設置11施設 合計	3,115	3,044	3,161	3,876	3,852

出典:つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会調べ

## 2 施策の方向性

公共交通の利用促進に向けては、地域の観光資源に創意工夫を凝らし、国内外からの誘客を強化するとともに、鉄道・バス事業者等と連携したイベント等の開催により、公共交通を利用した誘客を促進する。

### (1) 地域の観光資源の魅力向上

地域の特性を活かした新たな観光資源の発掘や、競争力の高い魅力ある観光地域づくりを促進するため、令和6(2024)年度は、インバウンドや富裕層をターゲットにした取組に加え、「花絶景」を統一テーマに、本県観光のフラッグシップとなるコンテンツの造成や高付加価値化の取組のほか、花絶景コンテンツに関連する二次交通などの受入環境整備も対象とした支援等により、国内外からの誘客促進に取り組んでいく。

(参考9) 稼げる地域観光支援事業の概要

事業名	稼げる地域観光支援事業費
予算額	130,000千円(補助金100,000千円、事務局委託費30,000千円)
補助対象者	観光事業者、市町村観光協会やDMO、商工会等
補助対象経費	インバウンドコンテンツ造成経費
補助率	1/2(上限額10,000千円/件)

(参考10) 花絶景観光支援事業の概要 ※令和6(2024)年度6月補正予算

事業名	花絶景観光支援事業費
予算額	100,000千円(補助金80,000千円、事務局委託費20,000千円)
補助対象者	観光事業者、市町村観光協会やDMO、商工会等
補助対象経費	①「花絶景」コンテンツ造成経費 ②インバウンド受入環境整備
補助率	①10/10(上限額5,000千円/件) ②10/10(上限額3,000千円/件)

### (2) 公共交通機関と連携したイベント

令和6(2024)年度は、アフターDCに加え、水郡線全線開通90周年を記念した話題性のある企画やイベントを実施し、地域一体となって盛り上げるとともに、持続的な利用促進の取組につなげていく。

また、常陸国ロングトレイルにおいては、里山の原風景や歴史・文化など、魅力を体験できるコンテンツとなるよう整備を進めるとともに、水郡線などの公共交通機関からのアクセスを紹介することで認知度向上と利用促進を図る。

さらに、レンタサイクルの利便性向上やサイクルトレインの利用促進に加え、サイクリングロード沿線の観光施設やグルメなどをアプリで表示するライドプラン等を活用しながら、首都圏及び近隣県からのサイクルツーリズムによる誘客を図る。

### (参考 11) 茨城DCの概要

#### DESTINATION CAMPAIGN (DC) とは

JRグループ6社(JR北海道・JR東日本・JR東海・JR西日本・JR四国・JR九州)と地域(県・市町村・地元観光事業者等)が一体となって行う **国内最大規模の観光キャンペーン**。

**実施期間** アフターDC 2024(R6)年10月1日(火)～12月31日(火)



**実施主体** いばらき観光キャンペーン推進協議会  
【構成団体】 茨城県、市町村、県・市町村観光協会、民間事業者等 334団体(3/31現在)  
 【会 長】 茨城県知事

**テーマ** アウトドア・食・新たな旅のスタイル

**キャッチコピー** 体験王国 いばらき ・ 想像を超え いばらき

出典：茨城県営業戦略部資料

### (参考 12) 水郡線全線開通 90 周年イベント概要

(1) 開催地域・・・水郡線沿線

(2) ロゴマーク・キャッチコピー

ロゴマーク・・・山に抱かれたのどかな風景を走る水郡線に、鮎・サイクリングといった沿線の特産品や観光素材などをイラストで表現し背景としています。

【キャッチコピー】 ～この町と この路と～

【ロゴマーク】



水郡線の多彩な魅力を生み出しているのは、沿線のさまざまな町。そして、町へと人々を運んできた路線である水郡線。これからも、町と二人三脚で歩んでいく路線であることを、「町」と「路（みち＝路線）」というリスミカルな言葉で表現しています。

キャッチコピーおよびロゴマークは今後、茨城県・福島県・沿線自治体と共通して使用します。

水郡線全線開通 90 周年に関わるあらゆる企画や場面で登場していきます！

おもてなし企画

現地イベント企画

列車企画

出典：JR東日本水戸支社・茨城県水郡線利用促進会議・福島県水郡線活性化対策協議会 資料

(参考 13) 常陸国ロングトレイルコース案



出典：茨城県政策企画部資料

(参考 14) 茨城県のモデルルートとライドプランの一例



出典：茨城県県民生活環境部資料

### 3 今後の対応・改善の方向

引き続き、集客効果の高いコンテンツの造成や話題性のあるプロモーションを展開していくことで、本県への国内外からの誘客を促進するとともに、公共交通機関と連携したイベントの実施や観光の魅力の発信、さらには観光施設へのアクセス性の向上などを図ることで、観光客の利用を促進し、公共交通の利用者数の増加につなげていく。

第 3 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

3 公共交通における共創の推進

(1) 公共交通の利用に向けた意識醸成と利用促進

③ 児童生徒の通学での活用状況

(教育庁)

令和 6 年 7 月 2 5 日 (木)

### 3 公共交通における共創の推進

#### (1) 公共交通の利用に向けた意識醸成と利用促進

##### ③ 児童生徒の通学での活用状況

#### 1 現状と課題

##### (1) 県内公立学校の児童・生徒数の推移

###### ア 学校種ごとの児童・生徒数の推移

県内の児童・生徒数は、昭和 60(1985)年度の約 50 万人をピークに年々減少し、令和 5 (2023)年度は、ピーク時の約半分の約 25 万 5 千人となっている。

また、直近 5 年間の推移からも減少傾向は続いており、少子化の影響により今後も減少傾向が続く見込みである。

##### (参考 1) 公立小・中・高等学校の在籍児童・生徒数の推移

年 度	S60 年度 (1985)	R1 年度 (2019)	R2 年度 (2020)	R3 年度 (2021)	R4 年度 (2022)	R5 年度 (2023)	S60→R5 増減率
児童・生徒数	501,965	273,101	268,440	264,354	260,694	255,017	▲49.2%
内 訳	公立小学校	268,512	144,599	142,291	139,969	138,676	▲49.6%
	公立中学校	139,191	72,672	71,805	72,104	71,268	▲49.5%
	県立高等学校	94,262	55,830	54,344	52,281	50,750	▲47.6%

※小学校には義務教育学校の前期課程を、中学校には義務教育学校の後期課程及び中等教育学校の前期課程を、高等学校には中等教育学校の後期課程を含む。

出典：茨城県「教育行政の概況」

###### イ 地域ごとの児童・生徒数の推移

地域ごとの児童・生徒数の推移については、全ての地域で減少傾向にあり、特に県北地域については、他の地域に比べて減少の度合いが大きい状況にある。

一方、県南地域については、TX沿線地域における人口増加の影響により、直近 5 年間の在籍児童・生徒数は、概ね横ばいで推移している。

##### (参考 2) 公立小・中・高等学校の地域別在籍児童・生徒数の推移

###### ①小学校（義務教育学校の前期課程を含む）

年 度	S60 年度 (1985)	R1 年度 (2019)	R2 年度 (2020)	R3 年度 (2021)	R4 年度 (2022)	R5 年度 (2023)	S60→R5 増減率
県北地域	39,640	15,143	14,632	14,224	13,698	13,258	▲66.6%
県央地域	63,632	35,665	35,044	34,499	33,982	33,323	▲47.6%
鹿行地域	25,297	13,638	13,331	13,024	12,707	12,437	▲50.8%
県南地域	82,645	53,017	52,784	52,454	53,118	51,641	▲37.5%
県西地域	57,298	27,136	26,500	25,768	25,171	24,608	▲57.1%
合 計	268,512	144,599	142,291	139,969	138,676	135,267	▲49.6%

出典：茨城県「教育行政の概況」

②中学校（義務教育学校の後期課程及び中等教育学校の前期課程を含む）

年 度	S60 年度 (1985)	R1 年度 (2019)	R2 年度 (2020)	R3 年度 (2021)	R4 年度 (2022)	R5 年度 (2023)	S60→R5 増減率
県北地域	21,778	8,507	8,238	8,043	7,804	7,460	▲65.7%
県央地域	33,772	18,094	17,844	17,785	17,529	17,416	▲48.4%
鹿行地域	12,186	6,667	6,538	6,585	6,567	6,442	▲47.1%
県南地域	42,095	25,060	25,099	25,520	25,573	25,459	▲39.5%
県西地域	29,360	14,344	14,086	14,171	13,795	13,578	▲53.8%
合 計	139,191	72,672	71,805	72,104	71,268	70,355	▲49.5%

出典：茨城県「教育行政の概況」

③高等学校（中等教育学校の後期課程を含む）

年 度	S60 年度 (1985)	R1 年度 (2019)	R2 年度 (2020)	R3 年度 (2021)	R4 年度 (2022)	R5 年度 (2023)	S60→R5 増減率
県北地域	17,666	7,068	6,601	6,067	5,706	5,387	▲69.5%
県央地域	18,276	13,257	13,006	12,610	11,700	11,987	▲34.4%
鹿行地域	9,318	5,437	5,180	4,857	4,610	4,495	▲51.8%
県南地域	24,943	16,812	16,701	16,411	16,757	15,917	▲36.2%
県西地域	24,059	13,256	12,856	12,336	11,977	11,609	▲51.7%
合 計	94,262	55,830	54,344	52,281	50,750	49,395	▲47.6%

出典：茨城県「教育行政の概況」

(2) 県内公立学校の児童・生徒の通学方法

ア 市町村立小学校、中学校、義務教育学校

義務教育段階では、市町村ごとに決められた学区で通学することから、そのほとんどは徒歩や自転車で通学しており、公共交通機関の利用者は少ない。

なお、ひたちなか市立美乃浜学園の新設により、令和2(2020)年度から令和3(2021)年度にかけて鉄道利用が増加している。

(参考3) 市町村立小中学校等における通学方法別児童・生徒数の推移

年度	R1 年度(2019)		R2 年度(2020)		R3 年度(2021)		R4 年度(2022)		R5 年度(2023)	
	人数	割合								
徒歩	150,278	69.8%	148,469	70.1%	145,625	69.8%	140,911	69.0%	137,926	67.9%
自転車	48,648	22.6%	47,300	22.3%	45,657	21.8%	44,886	22.0%	44,304	21.8%
鉄道	72	0.0%	106	0.0%	518	0.2%	387	0.2%	508	0.3%
路線バス	2,606	1.2%	2,149	1.0%	2,399	1.1%	2,339	1.1%	2,133	1.1%
スクールバス	7,956	3.7%	8,150	3.8%	7,766	3.7%	8,235	4.0%	8,523	4.2%
タクシー	35	0.0%	26	0.0%	19	0.0%	20	0.0%	21	0.0%
保護者等送迎	5,745	2.7%	5,959	2.8%	7,187	3.4%	7,650	3.7%	9,547	4.7%
合 計	215,340		212,159		209,171		204,428		202,962	

出典：茨城県「学校保健・学校安全実態調査」

## イ 県立中学校、高等学校、中等教育学校

県立高等学校等は、県内全域から志願することが可能であり、生徒・保護者が希望する学校を選んで進学していることから、その通学範囲は広域であり、約4割の生徒が鉄道や路線バスなど公共交通機関を利用して通学している。

また、直近5年間の通学方法別生徒数の推移を見ると、在籍生徒数は減少傾向にあるものの、公共交通機関で通学している生徒の割合は、概ね横ばいで推移している。

### (参考4) 県立中学校、高等学校、中等教育学校における通学方法別生徒数の推移

年度	R1年度(2019)		R2年度(2020)		R3年度(2021)		R4年度(2022)		R5年度(2023)	
	人数	割合								
徒歩	2,250	4.0%	2,247	4.1%	2,329	4.3%	2,168	4.1%	2,455	4.7%
自転車	23,445	41.1%	23,105	41.5%	22,029	40.8%	22,228	41.3%	20,729	39.7%
鉄道	18,995	33.3%	18,360	33.0%	17,575	32.5%	16,909	31.4%	16,649	31.8%
路線バス	3,893	6.8%	4,135	7.4%	3,783	7.0%	4,045	7.5%	4,402	8.4%
スクールバス	2,766	4.9%	2,843	5.1%	2,761	5.1%	2,635	4.9%	2,618	5.0%
原付バイク	1,254	2.2%	1,126	2.0%	969	1.8%	919	1.7%	826	1.6%
保護者等送迎	4,382	7.7%	3,859	6.9%	4,608	8.5%	4,905	9.1%	4,615	8.8%
合計	56,985		55,675		54,054		53,809		52,294	

出典：茨城県「各種調査（県立高等学校等の概況）」

## 2 施策の方向性

高等学校への進学に当たり、通学方法や通学時間は、生徒・保護者が進学する学校を選択する上での重要なポイントの一つであり、通学利便性を向上させることが学校の魅力向上につながる。

### (1) 関係機関への働きかけ

生徒の通学状況等を踏まえ、市町村や交通事業者等関係機関に対し、運行時刻の変更や駅から学校までの直行便の運行などの働きかけを行う。

#### 【取組例】

- ・地元市町村と相談・協議し、最寄り駅からのコミュニティバスの運行時間について、学校の始業時間・下校時間に合わせた時間帯での運行に変更
- ・通学者数の動向を踏まえ、最寄り駅からの直行便のバス運行や既存バス路線の運行本数の維持や増便などを交通事業者に要望

### (2) 公共交通に関する生徒の意識醸成

様々な学校教育活動（生徒会活動、部活動、探究活動等）において、鉄道の駅などでの各種イベントの開催や、鉄道やバスなどの公共交通機関の利用促進策の検討等を通して、生徒の公共交通の利用に関する意識醸成を図る。

#### 【取組例】

- ・下妻一高：下妻駅前クリスマスイルミネーションに参加（美術部）
- ・下館工業：下館駅のフェスティバルでジャズバンドコンサート
- ・勝田高：ひたちなか海浜鉄道湊線で開運鐵道神社の「駅印」制作（美術部）
- ・取手松陽：竜ヶ崎線や市バスを利用した名所・旧跡を巡るイベントの開催
- ・竜ヶ崎一高・附属中：
  - 関東鉄道と「探究活動に関する連携協定」を締結  
（生徒によるイベント等を通じた中高生の目線による竜ヶ崎線の情報発信）
- ・茨城県水郡線利用促進会議（交通政策課）：
  - 高校生ワークショップの開催  
（水郡線沿線の高校の生徒による利用促進に向けた課題と解決策の検討）

### 3 今後の対応・改善の方向

生徒の通学利便性の向上に向けて、生徒の通学実態を把握している学校と連携しながら、コミュニティバスや路線バスの運行時間や運行本数の調整等について、市町村や交通事業者等関係機関に働きかけを行う。

また、駅や公共交通などを活用したイベントへの生徒の積極的な参加や、さらには、そのようなイベントを高校生が企画するよう促すなど、公共交通の利用促進に対する意識醸成を図る。

第 3 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

3 公共交通における共創の推進

(1) 公共交通の利用に向けた意識醸成と利用促進

④ 公共交通と連携したまちづくり

(土木部)

令和 6 年 7 月 2 5 日 (木)

## (1) 公共交通の利用に向けた意識醸成と利用促進

### ④ 公共交通と連携したまちづくり

#### 1 現状と課題

##### (1) 都市が抱える課題

今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとっても安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが課題である。

こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通等も含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えでまちづくりを進めていくことが重要となっている。

##### (2) 国の都市政策の動向

###### ア 国土のグランドデザイン 2050

国土のグランドデザイン 2050 は、国土交通省において国土づくりの理念や考え方を示すものとして平成 26 (2014) 年に策定され、キーワードとして「コンパクト・プラス・ネットワーク」が示された。

###### イ 都市再生特別措置法の改正

平成 26 (2014) 年には、市町村における持続可能なまちづくりを支援することを目的に都市再生特別措置法が改正された。

この法改正により、都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導を推進するための立地適正化計画制度が創設され、市町村は立地適正化計画を作成し持続可能なまちづくりに取り組むこととなった。

#### (参考1) コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ



出典：国土交通省 R 6 予算概要資料から一部引用

## ウ 都市計画運用指針の改定

国土交通省が、都市計画制度の運用について原則的な考え方を示す目的で策定した都市計画運用指針においても、平成 26（2014）年の都市再生特別措置法の改正を受けて、立地適正化計画に関する基本的な考え方やその内容の追加等について改定された。

その中で、今後のまちづくりを進めていくためには、都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりとこれと連携した公共交通のネットワークを形成することが重要とされた。

## 2 施策の方向性

茨城県総合計画においては、人にやさしい魅力あるまちづくりを進めることとしており、健康で快適な生活や持続可能な都市経営を確保するため都市機能の集約と地域間の連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）に取り組むこととしている。

また、茨城県地域公共交通計画においても、市町村における地域公共交通計画と立地適正化計画を連携させた取組を推進することとされている。

持続可能なまちづくりを推進していくためには、市町村における立地適正化計画の作成やそれに基づく事業の実施を着実に進め、居住や都市機能を誘導する必要があることから、県としては、これらの取組を進める市町村を支援する。

なお、県では、市町村への支援を積極的に行っていくため、ワンストップで対応する「集約と連携のまちづくり相談窓口」を都市計画課内に設置している。

### （1）市町村による立地適正化計画の作成や見直しの促進

市町村では、それぞれの地域特性に応じて立地適正化計画の作成を進めており、令和 6（2024）年 6 月現在で 32 市町村が立地適正化計画を作成済み、4 市町が作成中又は作成予定となっている。

県としては、市町村の取組を支えるため、研修会の開催や計画作成・見直しに対する技術的助言等を行っている。

### （2）持続可能なまちづくりに向けた市町村事業の着実な進捗

国においては、立地適正化計画に基づく事業を総合的、集中的に支援する補助制度を設けている。

県では、このような国の補助制度を市町村が十分活用できるよう、情報提供や国との連絡調整等を実施している。

令和 6（2024）年度は、都市構造再編集中支援事業（※）を、22 市町 25 地区で活用しており、事業費は合計で約 106 億円（うち国費約 31 億円）となっている。

※ 立地適正化計画に基づき、都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化、災害からの復興、居住の誘導の取組等に対し集中的な支援を行い、持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的とする事業

## (参考2) 都市構造再編集中支援事業の事例

ひたちなか市では、JR常磐線佐和駅において、東西に分断された地域間を相互に繋ぎ、駅利用者の利便性向上や地域の賑わい創出を目的に、東西の自由通路の整備と併せた駅舎の橋上化や駅前広場の整備等を実施している。



出典：ひたちなか市 ホームページ

### 3 今後の対応・改善の方向

持続可能なまちづくりの実現に向けては、都市の中心拠点や生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保や充実が重要である。

そのため、立地適正化計画と地域公共交通計画を連携させた取組が求められている。

県としては、立地適正化計画に都市の骨格となる公共交通軸や公共交通の確保・充実を支える拠点整備等を位置付け、各種事業を実施する意欲ある市町村を引き続き支援していく。

第 3 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

3 公共交通における共創の推進

(2) 誰もが安心して利用できる環境づくり

① 公共交通におけるバリアフリーの促進

(政策企画部)

令和 6 年 7 月 2 5 日 (木)

## (2) 誰もが安心して利用できる環境づくり

### ① 公共交通におけるバリアフリーの促進

#### 1 現状と課題

##### (1) バリアフリー法に基づく取組

###### ア バリアフリー法の概要

高齢者、障害者等の移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること（以下「移動等円滑化」）を促進し、公共の福祉の増進に資することを目的として、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）」と「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」が統合・拡充され、平成 18（2006）年 12 月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー法」）」が施行された。

バリアフリー法に基づき、市町村は、旅客施設などの高齢者、障害者等が利用する施設が集積する地区（重点整備地区）において、公共交通機関、建築物、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進し、面的なバリアフリー化を実現するための基本構想（以下「基本構想」）の作成に努めることとなった。

平成 30（2018）年の法改正では、「心のバリアフリー」として、高齢者、障害者等に対する支援（鉄道利用者による声かけ等）が明記されたほか、バリアフリー化事業の調整が難しい段階においても市町村が面的・一体的なバリアフリー化の方針を定めることができるマスタープラン（移動等円滑化促進方針）制度が創設された。

さらに、「ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律」の公布・施行などを受け、「心のバリアフリー」に係る施策などのソフト対策等を強化するため、令和 2（2020）年にも法改正が行われた。

##### (参考 1) マスタープラン及び基本構想の策定状況（令和 5（2023）年度末時点）

策定項目	全国	うち関東運輸局管内	
			うち茨城県
マスタープラン	44 市区町	14 市区	1 市（つくば市）
基本構想	325 市区町	98 市区町	8 市（水戸市、日立市、土浦市、石岡市、笠間市、取手市、ひたちなか市、守谷市）

出典：第 6 回移動等円滑化評価会議関東分科会「関東における基本構想・マスタープランの作成状況」

###### イ バリアフリー化の促進に関する基本方針

バリアフリー法の規定に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針（令和 2（2020）年国家公安委員会等告示第 1 号。以下「基本方針」）において、施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項などが定められている。

(参考2) 施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項 (抜粋)

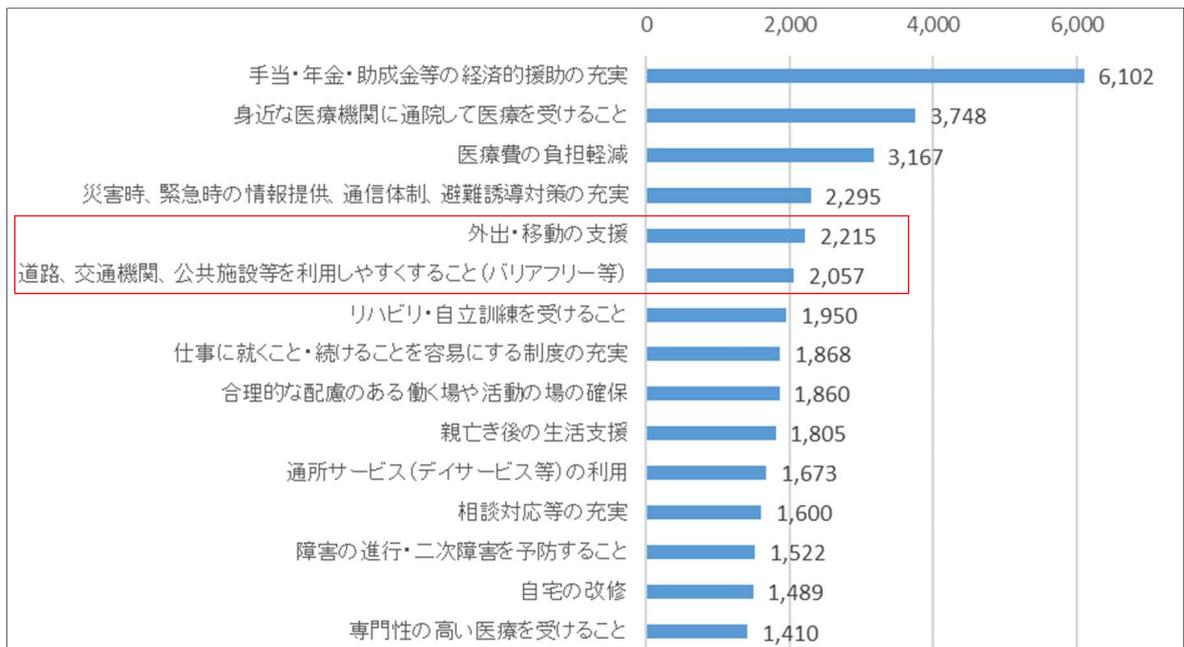
措置事項	内容
施設及び車両等の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設設置管理者自らが設置し、又は管理する旅客施設及び車両等の新設時には、移動等円滑化基準への適合及びそれを維持すること</li> <li>既存の施設及び車両等について、移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めること</li> </ul>
適切な役務の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>役務の提供の方法に関する基準の遵守にあたっては、公共交通事業者等は、マニュアルの作成や教育訓練を通じ、その職員等関係者に対し当該基準を遵守するための対応方法を習得させること</li> </ul>
利用者支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通事業者等は、法に基づき利用者支援の努力義務が定められていることから、積極的に声かけなどの取組を行うこと</li> </ul>
適切な情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用する高齢者、障害者等のニーズ、施設及び設備の用途等に応じて、分かりやすく提供することに留意すること (例) 旅客施設における路線案内、運賃案内及び運行情報等利用にあたって必要となる情報並びに緊急時の情報について、視覚情報として大きな文字又は適切な色の組合せを用いて見やすく表示すること</li> </ul>
職員等関係者に対する適切な教育訓練	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設設置管理者は、その職員等関係者が高齢者、障害者等の多様なニーズ及び特性を理解した上で、正当な理由なくこれらの者による施設及び車両等の利用を拒むことなく、円滑なコミュニケーションを確保する等適切な対応を行うよう継続的な教育訓練を実施すること</li> </ul>

(2) 障害者等が必要とする支援

厚生労働省の調査によると、障害児・者等(難病等患者や法制度上の障害者ではないが生活のしづらさを有する者などを含む。)が特に必要と考えている支援について、社会参加のための「外出・移動の支援」及び「道路、交通機関、公共施設等を利用しやすくすること(バリアフリー等)」が上位に挙げられている。

(参考3) 在宅の障害児・者等が特に必要と考えている支援

(単位:人)



※有効回答数 N=14,079 人 (複数回答可) のうち回答数が 10%以上の項目

出典: 厚生労働省「令和4(2022)年生活のしづらさなどに関する調査」

### (3) 旅客施設のバリアフリー化

#### ア 目標

基本方針においては、利用者数が 3,000 人／日（基本構想における重点整備地区内の生活関連施設については 2,000 人／日）以上である鉄道駅及び軌道停留場（以下「鉄軌道駅」）及びバスターミナル等に対して目標が定められている。

なお、本県において基本方針における目標の対象となる旅客施設は、東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」）などの鉄道駅 36 駅である。

#### (参考4) 基本方針に定める鉄軌道駅の移動等円滑化の主な目標

対象施設		令和7（2025） 年度末数値目標	その他の目標等
利用者数が 3,000 人／日 （基本構想における重点 整備地区内の生活関連施 設については 2,000 人／ 日）以上である鉄軌道駅	段差の解消 ※1	原則 100%	地域の実情に鑑み、 利用者数のみならず 利用実態を踏まえて 可能な限りバリアフ リー化
	視覚障害者誘導用ブ ロック ※1	原則 100%	
	案内設備 ※1	原則 100%	
	障害者用トイレ ※1	原則 100%	
ホームドア（可動式ホーム柵）設置番線数 ※2		3,000 番線 (800 番線) ※3	

※1 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定

※2 転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームを整備

※3 ( ) 内は利用者数が 10 万人／日以上駅の目標（本県に対象駅はない）

#### (参考5) 本県における鉄軌道駅の移動等円滑化の対象駅（令和4（2022）年度）

事業者名	路線名（※1）	駅名
JR東日本	東北本線（1）	古河
	常磐線（23）	取手、藤代、龍ヶ崎市、牛久、ひたち野うしく、荒川沖、土浦、神立、石岡、羽鳥、友部（※2）、内原、赤塚、水戸（※3）、勝田、佐和、東海、大甕、常陸多賀、日立、小木津、十王、高萩
	水戸線（2）	結城、下館
首都圏新都市 鉄道（株）	つくばエクスプレス （以下「TX」）（6）	守谷、みらい平、みどりの、万博記念公園、研究学園、つくば
関東鉄道（株）	常総線（4）	取手、戸頭、新守谷、守谷

※1 ( ) 内は該当駅数

※2 水戸線を含む

※3 水郡線を含む

#### イ 現状と課題

本県の移動等円滑化の目標となる鉄道駅 36 駅において、段差の解消駅、視覚障害者誘導用ブロックの設置駅及び障害者トイレ設置駅は 7 割を超えている一方、案内設備の整備割合は半数にとどまっている。また、ホームドアが設置されているのは、TXの全駅（6 駅 14 番線）及び常磐緩行線の取手駅（1 駅 2 番線）である。

(参考6) 鉄軌道駅の移動等円滑化状況(令和4(2022)年度末時点) (単位: 駅)

	全国計	うち関東運輸局管内	
		うち茨城県	
対象鉄軌道駅数	3,460	1,517	36 ※2
対象鉄軌道駅数のうちトイレ設置駅数	3,249	1,462	36
段差の解消駅数 ※1	3,237 (93.6%)	1,444 (95.2%)	27 (75.0%)
視覚障害者誘導用ブロック設置駅数 ※1	1,499 (43.3%)	693 (45.7%)	26 (72.2%)
案内設備 ※1	2,662 (76.9%)	1,320 (87.0%)	18 (50.0%)
トイレ設置駅のうち障害者トイレ設置駅数 ※1	2,996 (92.2%)	1,403 (96.0%)	31 (86.1%)
目標ホームドア設置番線数	3,000	—	—
ホームドア設置番線数 ※1	2,484 (82.8%)	1,431	16
ホームドア設置駅数	1,060	586	7

※1 ( )内は対象鉄軌道駅(番線)数に占める割合

※2 対象駅は参考5のとおり

出典: 第6回移動等円滑化評価会議関東分科会「関東における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況」/国土交通省「ホームドア設置駅数(番線数)の推移」

#### (4) 車両等のバリアフリー化

##### ア 目標

鉄道車両及び軌道車両(以下「鉄軌道車両」)、乗合バス車両、タクシー車両等に対して、段差の解消、運行情報提供設備(福祉タクシー車両にあっては、音等による情報提供設備及び文字により意思疎通を図るための設備)の設置等の移動等円滑化の整備目標が定められている。

(参考7) 基本方針に定める車両等の移動等円滑化の主な目標

対象	令和7(2025)年度末までの目標
鉄軌道車両	・総車両数約53,000両のうち約70%に当たる約37,100両について、段差の解消・運行情報提供設備の設置等移動等円滑化を実施する。
乗合バス車両	・総車両数約6万台から乗合バス車両の構造及び設備に関する移動等円滑化基準の適用除外認定車両(※1)約1万台を除いた約5万台のうち、約80%に当たる約4万台にノンステップバスを導入する。 ・適用除外認定車両は、その約25%に当たる約2,500台について、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえリフト付きバス又はスロープ付きバスとする。
タクシー車両	・約9万台の福祉タクシー(※2)を導入する。 ・各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシー(※3)(以下「UDタクシー」)とする。

※1 高速バス等床下に収納スペースを設ける必要があること等により低床化が困難であり、かつ、通常利用する乗降口を自動車の左側面の前部にしか設けることができない自動車をいう。

※2 道路運送法第4条の許可を受けた一般乗用旅客自動車運送事業者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けた福祉限定タクシー事業者が行う運送のことをいう。

※3 流し営業にも活用されることを想定し、身体障害者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人等、様々な人が利用できるよう、車両に握りやすく視認性の高い配色の乗降用手すりや、車いす乗降口及び勾配の緩やかなスロープ等を装備した福祉タクシー車両をいう。

## イ 現状と課題

路線バス事業者等へのノンステップバスの導入を促進するため、車両購入にあたり通常の車両価格を超える部分について、国の補助に合わせ県と市町村が連携して支援を行ってきたこともあり、本県の鉄軌道車両及びバス車両の移動円滑化基準適合車両は全国と比較し高い状況である。

一方、UDタクシーの導入率が低い状況であるが、本県では営業所からの配車又は駅等の需要のある施設で待機するタクシーを利用することが主流であり、配車依頼時に営業所に対して車いす利用の旨を申し出た場合、車いす対応のタクシーで迎車するなどの対応が取られている。

(参考 8) 車両の移動等円滑化状況 (令和 4 (2022) 年度末時点) (単位: 両または台)

	全国計		
		うち関東運輸局管内 (タクシー車両数は関東地方計)	うち茨城県
鉄軌道車両数※ 1	52,150	26,337	80
うち基準適合車両※ 3	29,699 (56.9%)	21,114 (80.2%)	49 (61.3%)
バス車両数※ 2	44,282	16,314	758
うちノンステップバス※ 3	30,117 (68.0%)	13,197 (80.9%)	580 (76.5%)
タクシー車両数	173,041	56,488	2,510
うち福祉タクシー基準適合車両数※ 3	45,311 (26.2%)	24,127 (42.7%)	294 (11.7%)
うちUDタクシー※ 3	33,272 (19.2%)	21,584 (38.2%)	97 (3.9%)

※ 1 鉄道事業者の本社所在地にて割振り ※ 2 バス事業者の営業所単位にて割振り

※ 3 ( ) 内は各車両数に占める割合

出典: 第 6 回移動等円滑化評価会議関東分科会「関東における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況」

(参考 9) 近年のノンステップバス導入支援実績

年度	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R 1 (2019)	合計
補助台数 (台)	17	19	20	8	7	71
対象経費 (百万円)	104.7	90.6	128.3	65.1	44.8	433.5
うち県補助額 (百万円)	10.5	12.4	15.1	5.6	4.9	48.5

※ 県補助額は、1 台あたりの対象経費の 1/4 又は 70 万円のうちいずれか低い方

※ 県公共交通活性化指針 (平成 27 (2015) 年当時) における令和 2 (2020) 年のノンステップバスの導入率の目標を 7 割としており、令和元 (2019) 年補助に当該目標を達成したことから県補助を終了

## (5) 心のバリアフリー化

### ア 目標

移動等円滑化を実現するためには、施設及び車両等の整備のみならず、国民の高齢者、障害者等の移動等円滑化に関する理解及び協力、いわゆる「心のバリアフリー」が不可欠であることから、移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるよう、基本方針において目標を定めている。

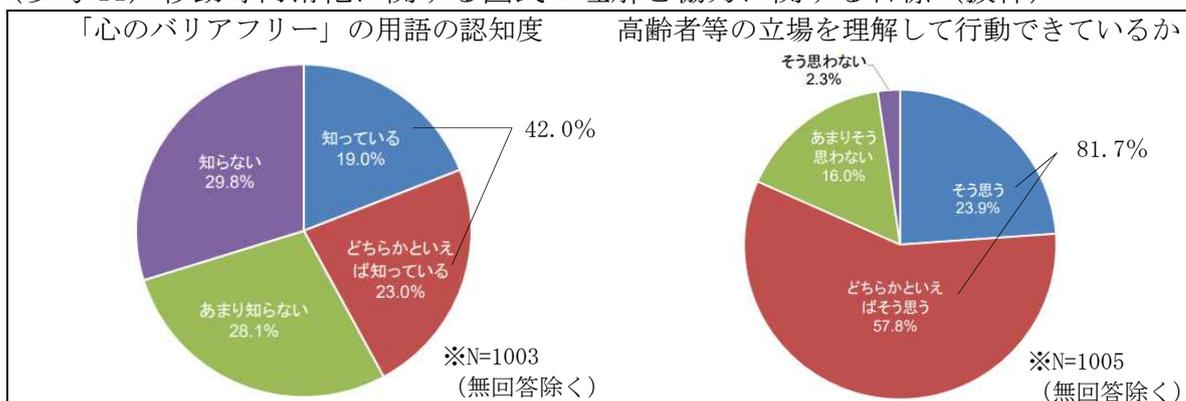
(参考 10) 基本方針に定める移動等円滑化に関する国民の理解と協力に関する目標

目標	令和 7 (2025) 年度末数値目標
「心のバリアフリー」の用語の認知度	約 50%
高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合	原則 100%

## イ 現状と課題

『「心のバリアフリー」とは、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、支えあうこと』であることを認知している人は全体の 42%にとどまっている。また、公共交通機関を利用する際、高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていると思う人は全体の約 82%である。

### (参考 11) 移動等円滑化に関する国民の理解と協力に関する目標 (抜粋)



出典：国土交通省「インターネットモニターアンケート「公共交通機関を利用する際の配慮について」調査の結果について(令和3(2021)年3月)」

## 2 施策の方向性

基本方針に定める移動等円滑化の令和7(2025)年度までの数値目標は、ハード面においては、鉄道駅については原則100%であるところ(ホームドア整備を除く。)、本県における鉄道駅の段差の解消は75%、案内設備の整備は50%にとどまっているほか、鉄道車両については基準適合車両を70%とするとところ約61%、ノンステップバスは80%とするとところ約77%であるなどわずかに届いていない状況である。また、ソフト面においては、心のバリアフリーに関する認知度について向上を図っていくことが求められている。

こうした目標を達成していくため、引き続き、国の支援を受けながら、市町村及び各事業者と連携協力し、ハード・ソフトの両面からバリアフリー化を計画的に進めていくことが必要である。

### (1) 事業者の移動等円滑化取組計画に基づくバリアフリー化の取組

#### ア 計画の策定及び公表

バリアフリー法の改正に伴い、令和元(2019)年度より一定規模以上の公共交通事業者等は、毎年度、バリアフリーに関するハード・ソフト取組計画の作成・公表及びその取組状況等を報告・公表することが義務づけられており、当該計画に基づき、各事業者において計画的なバリアフリー化が進められている。

### (参考 12) 本県における移動等円滑化取組計画書の公表対象事業者

事業種別	事業者名
鉄道	J R 東日本、首都圏新都市鉄道(株)、関東鉄道(株)
乗合バス	関東鉄道(株)、茨城交通(株)、ジェイアールバス関東(株)、朝日自動車(株)、関鉄グリーンバス(株)

イ 事業者におけるバリアフリー化の取組例

① JR東日本

鉄道駅における段差解消及びバリアフリートイレの整備率は95%を超えている。ホームドア整備計画については、2031年度末頃までに東京圏在来線330駅758番線の設置を目指し、2022年度までに99駅197番線を整備している。

本県においては、常磐線及び東北本線の対象駅すべてにおいて段差が解消されているほか、2022年度には内原駅においてバリアフリートイレの整備を行うなどバリアフリー化を進めている。

また、全系統の新入社員等に対し、サービス介助士資格取得講座を実施するとともに、当該講座の中で、障害当事者が参画したカリキュラムを実施するなどソフト面でのバリアフリー化の取組を実施している。

(参考13) JR東日本のバリアフリー取組状況

○ 鉄道駅(令和2(2020)年度末時点)

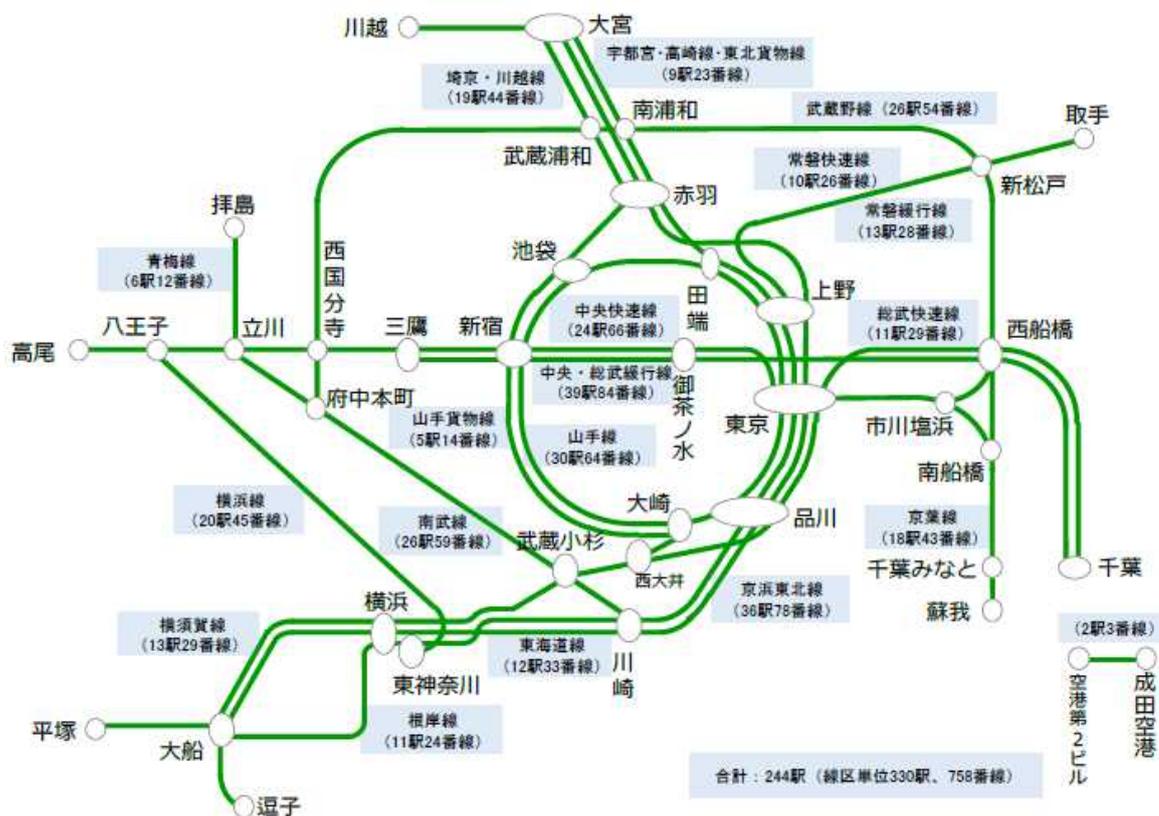
整備内容	整備対象	整備状況
段差解消(エレベーター・スロープ等)	521駅※1	497駅(95.4%)
バリアフリートイレ	506駅※1	485駅(95.8%)
ホームドア(線区単位※2)	330駅 758番線	99駅(30.0%) 197番線(26.0%)

※1 駅別の利用者数は、2021年度のデータに基づく

※2 線区単位の詳細例：田端駅の場合、山手線・京浜東北線の2駅で計上

出典：JR東日本HP「バリアフリー設備に関する整備を推進します(令和5(2023)年7月21日)」

○ JR東日本における2031年度末頃までの整備対象駅



出典：JR東日本HP「バリアフリー設備の整備を促進します(令和4(2022)年4月5日)」

○ 鉄道車両（令和4（2022）年度末時点）

鉄道の種類	対象編成数 (車両数)	基準適合編成数 (車両数)	適合割合 (車両適合割合)
新幹線鉄道	141 編成 ( 1,371 両)	18 編成 ( 209 両)	12.8% (15.2%)
普通鉄道（特急等車両）	145 編成 ( 1,023 両)	2 編成 ( 16 両)	1.4% ( 1.6%)
普通鉄道（その他）	1,751 編成 ( 9,713 両)	1,086 編成 (7,624 両)	62.0% (78.5%)
合計	2,037 編成 (12,107 両)	1,106 編成 (7,849 両)	54.3% (64.8%)

出典：JR東日本「移動等円滑化取組報告書（鉄道車両）」

○ ソフト面関係の主な取組（令和4（2022）年度末時点）

区分	計画・内容
乗降の介助、旅客施設における誘導その他の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道等の利用に際し、困りごとのある高齢者や障害者等に対して、社員から積極的に声かけを行う「声かけ・サポート」運動を通年で実施し、さらに9月～10月は強化キャンペーンを実施</li> <li>・車いす利用者が無人駅などを利用する際、駅係員による乗降介助の手配に時間を短縮するため、乗務員による乗降介助を試行</li> </ul>
情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車内モニター搭載車両（首都圏）を対象として、視覚的に確認可能な異常時情報提供機能（多言語）を順次導入</li> <li>・ホームと車両の段差・隙間の縮小対策を実施した箇所の一覧をホームページに掲載</li> </ul>
教育訓練	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全系統の新入社員等に対し、サービス介助士資格取得講座を実施</li> <li>・サービス介助士資格取得講座の中で、障害当事者が参画したカリキュラムを実施</li> <li>・駅や列車などを活用した障害当事者参画の体験会を実施</li> </ul>
広報活動及び啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・すべての利用者が安全に安心してエスカレーターを利用できるよう、キャンペーンを通じて啓発活動を実施 等</li> </ul>

出典：JR東日本「移動等円滑化取組報告書（鉄道駅）」

② 茨城交通（株）

毎年度ノンステップバスを15台（中古車含む）導入する計画としており、令和5（2023）年度は計画以上の18台を導入している。

（参考14）茨城交通（株）のバリアフリー取組状況

○ バス車両（令和5（2023）年度末時点）

（単位：台）

	総車両数	基準適合車両数				基準適合外車両数		
		(車両適合割合)	ノンステップバスの車両数	ワンステップバスの車両数	その他の車両数	基準適用除外の車両数	その他の車両数	
R4（2022）年度車両数	479	330(68.9%)	262	65	3	149	147	2
R5（2023）年度供用車両数	31	28	25	3	—	3	3	—
R5（2023）年度廃止車両数	51	23	7	16	—	28	28	—
R5（2023）年度車両数	459	335(73.0%)	280	52	3	124	122	2
増減数（R5供用－廃止）	▲20	+5	+18	▲13	±0	▲25	▲25	±0

出典：茨城交通（株）「移動等円滑化取組報告書（乗合バス車両）」

○ ソフト面関係の主な取組（令和5（2023）年度末時点）

区分	計画・内容
乗降の介助、旅客施設における誘導その他の支援	・鉄道主要駅のバス停留所において、平日の朝に誘導員を配置し、高齢者、障害者等の乗降介助を実施
教育訓練	・運転士入社時の本社教育において、車いすを利用した乗降訓練や、高齢者疑似体験教材を用いて障害や加齢による身体機能の衰えを理解したうえで適切な対応ができるよう訓練を実施 ・在籍後一定期間が経過した運転士向けに、車両の車いす乗降用スロープの使用方法や車いすの固定方法等を再確認する教育を実施
広報活動及び啓発活動	・ウェブサイトのバスロケーションシステムにおいて、ノンステップバスの運行情報を表示

出典：茨城交通（株）「移動等円滑化取組報告書（乗合バス車両）」

ウ 鉄道駅バリアフリー料金制度の活用

鉄道駅のバリアフリー化を促進するため、令和3（2021）年に鉄道事業法施行規則が改正され、新たに「利用者の円滑な移動及び施設の利用のために設けられる設備による安全かつ円滑な運送の確保に係る料金」が定められ、バリアフリー化により受益する全ての利用者に負担を求めることが可能となった。

J R 東日本をはじめ都市部の大手鉄道各社が適用しており、収受した料金はバリアフリー設備の整備費に充当されている。

（参考15） J R 東日本における鉄道駅バリアフリー料金制度の概要

運用開始日	令和5（2023）年3月18日				
対象区間	東京の電車特定区間（J R 東日本旅客営業規則第78条第2項に規定する区間）				
					
加算額 （大人）	普通旅客運賃		定期旅客運賃（通勤）		
	I C	切符	1箇月	3箇月	6箇月
	10円	10円	280円	790円	1,420円
	※ 東京の電車特定区間のみを利用する場合のみ適用される。 ※ 通学定期旅客運賃には加算されない。 ※ 小児は料金加算後の大人の半額となる。				

出典：J R 東日本HP「バリアフリー設備の整備を促進します（令和4（2022）年4月5日）」

## (2) 国におけるバリアフリー化の取組

国土交通省では、市町村に対してマスタープランや基本構想の策定に必要な経費や、事業者に対して施設の段差解消、ノンステップバス等の導入経費の補助を行い、バリアフリー化を促進している。

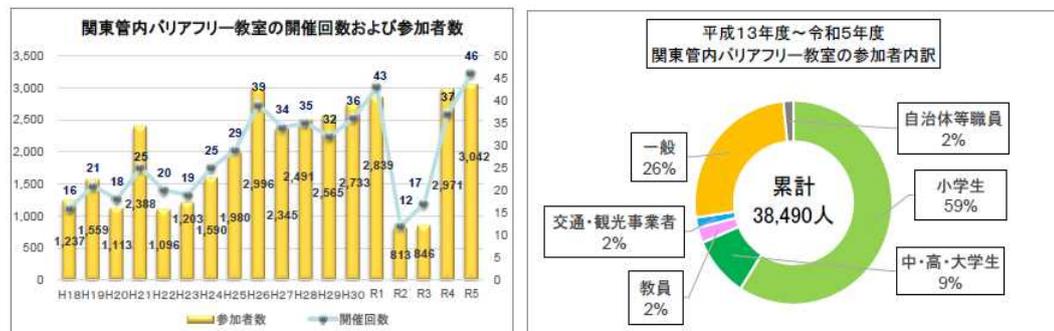
また、関東運輸局においては、心のバリアフリーについての理解を深めるため、平成13(2001)年度より「バリアフリー教室」を開催しており、小・中・高校生、大学生、教員及び一般の方々などが幅広く参加している。令和5(2023)年度末までの23年間で約560回開催され、のべ約38,500人が参加している。茨城運輸支局においては、令和5(2023)年度、水戸市と共催で水戸市内の小学生を対象としたバリアフリー教室を11校で開催し、のべ740人が参加した。

### (参考16) 国土交通省におけるバリアフリー化推進に関する主な支援制度

補助事業名	支援対象者	支援対象事業	補助率
地域公共交通確保維持改善事業	交通事業者等	(バリアフリー化設備等整備事業) ・鉄軌道駅、バスターミナルのバリアフリー化 ・ノンステップバス、リフト付きバスの導入 ・福祉タクシーの導入 等	1/3等
	市町村 ※	(地域公共交通バリアフリー化調査事業) ・地域におけるバリアフリー化の促進を図るためのマスタープラン又は基本構想の策定に必要な経費	1/2 (上限500万円)
鉄道駅総合改善事業	鉄軌道事業者	・ホームやコンコースの拡幅等 ・バリアフリー施設(エレベーター、ホームドア、多機能トイレ等)の整備	1/3以内 かつ地方公共団体の補助額以内
訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業・公共交通利用環境の革新等事業	交通事業者等	・鉄軌道駅等における段差の解消(エレベーター、スロープ等)に要する経費 ・ノンステップバス、リフト付きバス、UDタクシーの導入・改造に要する経費 ・車内等の洋式トイレの整備に要する経費等	1/2、 1/3等

※ バリアフリー法第24条の4第1項又は第26条第1項に規定する協議会の構成員

### (参考17) バリアフリー教室の開催状況



UDタクシー車いす乗車体験



視覚障害者疑似/誘導体験



車椅子乗車/介助体験



トイレマナー講座

出典：第6回移動等円滑化評価会議関東分科会「関東運輸局における最近の主な取り組みについて」

### (3) 自治体におけるバリアフリー化の取組

基本方針の対象施設には該当しない利用者数が 2,000 人／日未満の施設においても、地域の実情に応じてバリアフリー化を図る必要があるが、経営状況が厳しい事業者は自己資金のみでバリアフリー化を推進していくには限界がある。

大洗鹿島線大洗駅及び新銚田駅へのエレベーター等の設置にあたっては、鹿島臨海鉄道（株）に対して、国の支援に加え、地元市町も設置費用を支援しバリアフリー化を図っている。

#### (参考 18) 大洗駅及び新銚田駅のバリアフリー化に係る支援の概要

対 象 駅	大洗駅	新銚田駅
事 業 概 要	エレベーターの設置	エレベーター、多目的トイレの設置
供用年月日	令和 5（2023）年 3 月 2 日	令和 5（2023）年 3 月 27 日
事 業 費	218,300 千円 うち補助対象経費：206,930 千円 〔国：68,977 千円（1／3）〕 〔公共交通利用環境の革新等事業〕 〔大洗町：137,953 千円（2／3）〕	172,000 千円 うち補助対象経費 171,493 千円 〔国：85,746.5 千円（1／2）※〕 〔公共交通利用環境の革新等事業〕 〔銚田市：85,746.5 千円（1／2）〕

※ 別途翻訳端末や無料Wi-Fi機器の設置を行うことで国補助率が嵩上げされている。

### (4) 交通事業者への働きかけ

県内の大動脈である J R 東日本各線のバリアフリー化が図られ、より安全で快適な輸送サービスが提供されるよう、沿線市町村及び関係団体とともに、毎年継続して、J R 東日本に要望を実施している。

#### (参考 19) J R 東日本への直近の要望内容

要望先（要望日）	要望内容
水戸支社 （令和 5（2023）年 7 月 28 日）	（常磐線、水戸線、水郡線） ・ 駅施設等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進 ・ 車いす利用者、視覚障害者等の安全性・利便性確保のための適切な人員配置 ・ 車両乗降時の段差・すき間等の解消
千葉支社 （令和 6（2024）年 3 月 28 日）	（鹿島線） ・ ワンマン運転体制における高齢者や障害者への特段の配慮

### 3 今後の対応・改善の方向

交通事業者等における移動等円滑化取組計画に基づくバリアフリー化が着実に進むよう、市町村等の関係者と協力し継続して事業者等に働きかけを行うとともに、バリアフリー化の進展状況等を勘案しつつ、市町村の意向や交通事業者等に対する支援ニーズ等を把握しながら、引き続き鉄道駅や車両等のバリアフリー化を促進していく。

第 3 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

3 公共交通における共創の推進

(2) 誰もが安心して利用できる環境づくり

② 公共交通における障害者等への配慮の推進

(福祉部)

令和 6 年 7 月 2 5 日 (木)

## (2) 誰もが安心して利用できる環境づくり

### ② 公共交通における障害者等への配慮の推進

#### 1 現状と課題

##### (1) 障害者の現状と課題

本県の身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳の所持者数は、令和4（2022）年度末現在139,411人（※）と県人口の約5%を占めており、また、年々増加している。

障害のある人も暮らしやすい社会の実現に向け、障害者の自立及び社会参加を促進するため、福祉施設等入所者の地域生活への移行や、障害者に対する合理的配慮の提供などの権利擁護の推進が課題となっている。

※ 複数の障害を併せ持つ人もおり、実人数は単純な合計にはならない。

#### (参考1) 身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳の所持者数

(単位：人)

		H22年度 (2010)	H25年度 (2013)	H28年度 (2016)	R1年度 (2019)	R4年度 (2022)
茨城県	身体障害者手帳	88,485	91,640	89,898	89,154	88,607
	療育手帳	18,044	19,919	21,878	24,145	26,324
	精神障害者保健福祉手帳	10,409	13,458	16,671	19,850	24,480
	合計	116,938	125,017	128,447	133,149	139,411
	総人口に占める割合	3.9%	4.2%	4.4%	4.6%	4.9%
全国	身体障害者手帳	5,109,282	5,252,242	5,148,082	5,054,188	4,842,344
	療育手帳	832,973	941,326	1,044,573	1,151,284	1,249,939
	精神障害者保健福祉手帳	594,504	751,150	921,022	1,135,450	1,345,468
	合計	6,536,759	6,944,718	7,113,677	7,340,922	7,437,751
	総人口に占める割合	5.1%	5.5%	5.6%	5.8%	6.0%

出典：「第2期新しいばらき障害者プラン」、「第3期新しいばらき障害者プラン」、県「茨城県常住人口調査結果について」、厚生労働省「福祉行政報告例」「衛生行政報告例」、総務省統計局「人口推計」

## (2) 障害者福祉制度の動き

### ア 障害者への合理的配慮の提供の推進

県障害者権利条例(※)では、障害者への「合理的配慮の不提供」を差別と定義し、禁止している。

※ 障害のある人もない人も共に歩み幸せに暮らすための茨城県づくり条例(平成26(2014)年4月施行)

### (参考2) 合理的配慮について

#### ○合理的配慮とは

障害のある人やその家族が暮らしやすいよう、環境や考えを変えていくことです。大変なことを急に変える必要はありません。段差をなくす、わかりやすく内容を説明する、道に物を置かないなど少しの工夫だけで障害のある人もない人も暮らしやすい社会はつくれるのです。

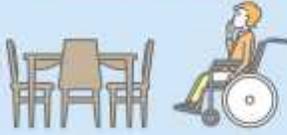
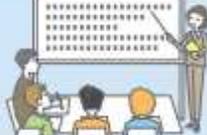
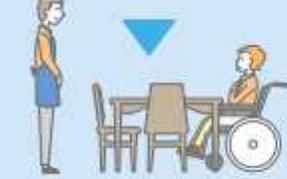
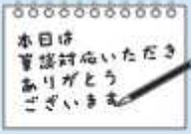
出典：障害福祉課作成リーフレット「障害者権利条例」をご存じですか？」

また、障害者差別解消法(※)においても、令和6(2024)年4月から、事業者による障害者への合理的配慮の提供が義務化されたことを踏まえ、公共交通事業者等に対し、助言や情報提供を行う必要がある。

※ 障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律

### (参考3) 合理的配慮の具体例

**合理的配慮の具体例** ※合理的配慮の内容は個別の場面に応じて異なるものになりますので、以下の例はあらゆる事業者が必ずしも実施するものではないこと、また以下の例以外であっても合理的配慮に該当するものがあることに留意しましょう。

物理的環境への配慮 (例：肢体不自由)	意思疎通への配慮 (例：弱視難聴)	ルール・慣行の柔軟な変更 (例：学習障害)
 <p>【障害のある人からの申出】 飲食店で車椅子のまま着席したい。</p>	 <p>【障害のある人からの申出】 難聴のため筆談によるコミュニケーションを希望したが、弱視でもあるため細いペンや小さな文字では読みづらい。</p>	 <p>【障害のある人からの申出】 文字の読み書きに時間がかかるため、セミナーへ参加中にホワイトボードを最後まで書き写すことができない。</p>
 <p>【申出への対応(合理的配慮の提供)】 机に備え付けの椅子を片付けて、車椅子のまま着席できるスペースを確保した。</p>	 <p>【申出への対応(合理的配慮の提供)】 太いペンで大きな文字を書いて筆談を行った。</p>	 <p>【申出への対応(合理的配慮の提供)】 書き写す代わりに、デジタルカメラ、スマートフォン、タブレット型端末などで、ホワイトボードを撮影することとした。</p>

出典：内閣府作成リーフレット「令和6年4月1日から合理的配慮の提供が義務化されます！」

## イ ヘルプマークの理解促進

ヘルプマークは、内部障害や聴覚障害など、外見からは分からなくても援助や配慮を必要としている者が、バッグなどに身に付け、周囲の者に配慮を必要としていることを知らせるためのマーク。

電車やバス乗車時の座席の確保や困ったときの筆談対応など、周囲からの援助や配慮が期待できる。

一方で、ヘルプマークを付けていたが、席を譲ってもらえなかったとの声もあり、ヘルプマークの意味の理解促進とともに、配慮や援助の実践へつなげることが求められている。

## (参考4) ヘルプマーク



出典：障害福祉課ホームページ

## 2 施策の方向性

障害のある人も暮らしやすい社会の実現に向け、広く県民に向けて条例及び法の趣旨や内容について周知啓発に取り組むとともに、障害者からの差別等に関する相談に対応する。

また、障害者差別解消法の改正により、令和6（2024）年4月から、事業者による合理的配慮の提供が義務化されたことを踏まえ、公共交通事業者等に対し、助言や情報提供を行う。

### (1) 広報啓発活動（主なもの）

- ・ 県内公共交通事業者や各市町村商工会等へのリーフレット等配布
- ・ 差別相談事例集の作成、出前講座等での活用
- ・ 県広報紙「ひばり」への掲載
- ・ 県X（旧 twitter）への定期的な投稿
- ・ 障害者週間（12/3～12/9）に合わせた新聞広告の掲載
- ・ スポーツチームのホームゲームでのチラシ配布

### (参考5) 啓発資料

#### 条例周知パンフレット



#### 差別相談事例集



出典：障害福祉課ホームページ

## (2) 相談対応

### ア 相談窓口の設置

名称：茨城県障害者差別相談室

設置場所：セキショウ・ウェルビーイング福祉会館（県総合福祉会館）2階

相談時間：月～金（祝・年末年始除く）午前9時～午後5時

方法：電話、FAX、Eメール、来所など

事業内容：電話、来所等による相談対応、必要な助言及び情報提供、関係者間の調整を行う。

交通機関利用者からの相談だけでなく、公共交通事業者等からの合理的配慮の提供や環境整備に関する相談にも対応する。

### (参考6) 相談室への相談件数

(単位：件)

	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)
相談件数	84	68	107	93	81
うち交通関係	3	2	4	4	7

出典：茨城県障害者差別相談窓口

### (参考7) 相談内容（例）

#### **相談内容**

聴覚障害者が交通事業者に対して、料金割引の問合せをしたが、障害者というだけで話を聞いてもらえなかった。

#### **対応**

相談員が交通事業者を訪問し、事実関係を確認。事業者の職員は、「介護資格者が不在のため、他の事業者を案内してしまった」ことが判明。相談員は事業者に対し、合理的配慮の提供や交通機関における対応事例等について説明し、職員への周知徹底を依頼した。

### イ 県政出前講座

事業者等主催の研修会等へ、障害者差別相談室の相談員を講師として派遣

### (参考8) 講師派遣件数

(単位：件)

	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)
派遣件数	18	9	16	18	17
うち交通関係	0	0	0	0	0

出典：茨城県障害者差別相談窓口

### 3 今後の対応・改善の方向

障害者差別解消法の改正により、事業者による合理的配慮の提供が義務化されたことを踏まえ、改めて、広報紙やSNS、新聞広告等あらゆる広報媒体を用いて、公共交通事業者等及び広く県民に向けて、障害者への合理的配慮の提供事例などについて周知を行う。

また、障害者が適切な合理的配慮の提供を受けるためには、事業者が理解を深めることが重要であるため、事業者に対し、県政出前講座の活用を働きかける。

併せて、ヘルプマークについても、理解促進及び配慮・援助の実践について、広く県民への広報啓発を行うとともに、公共交通事業者に対し、交通機関利用者に向けた広報啓発について、引き続き協力を依頼する。

第 3 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

3 公共交通における共創の推進

(2) 誰もが安心して利用できる環境づくり

③ 地域における障害者等のための移動手段の確保

(福祉部)

令和 6 年 7 月 2 5 日 (木)

## (2) 誰もが安心して利用できる環境づくり

### ③ 地域における障害者等のための移動手段の確保

#### 1 現状と課題

##### (1) 福祉有償運送の概要

単独でタクシーやその他の公共交通機関を利用して移動することが困難な者(※)を対象に、原則ドア・ツー・ドアの個別輸送を有償で行う制度である。

本制度は、平成 18 (2006) 年 4 月の道路運送法改正により法的に位置付けられ、登録制度となり、令和 5 (2023) 年度以降に制度の見直しが行われ、料金の上限見直しや、運送区域の設定の柔軟化等が進められている。

※ 身体障害者、精神障害者、知的障害者、要介護者、要支援者、肢体不自由その他の障害を有する者

① 実施主体 市町村、NPO 法人等

② 申請手続 地域公共交通会議等において、自治体の首長や交通事業者、住民等、地域の関係者と協議(※)し、管轄運輸支局に登録申請。

※ 地域公共交通会議で2か月協議しても結論に至らない場合、協議内容を踏まえ、会議を主宰する首長の責任により、導入の可否について、最終的な判断が可能。

③ 車両 乗車定員 11 人未満の以下の自動車

- ・寝台車(ストレッチャーを固定する設備を有する自動車)
- ・車いす車(車いすのまま車内に乗り込むことが可能な自動車)
- ・兼用車(ストレッチャーや車いすの双方に対応した自動車)
- ・回転シート車(回転シート(リフトアップシート含む)を備えている自動車)
- ・セダン等

④ 車両数 規定なし

⑤ 料金 タクシーの原則 80%以下(ダイナミックプライシング(※)も可)  
料金体系や収受方法は規定なし。

※ 「変動価格制」とも呼ばれ、時間帯や需給に応じて価格を変える制度

⑥ 根拠法令 道路運送法第 78 条第 2 号

(参考 1) 自家用有償旅客運送制度の改正(令和 5 (2023) 年度以降)

改正時期	概要
R5(2023). 12.28	・「対価」の目安をタクシー運賃の 8 割とする(従前は 5 割)
R6(2024). 4.26	・「対価」について、一定のダイナミックプライシングを導入。 ・地域公共交通会議の運営手法の見直し ※ 自家用有償の導入の可否について、2か月協議しても結論が出ない場合、首長の責任において判断可能 ・運送区域(※)の設定の柔軟化(運送区域外の目的地への往復を可能とする必要性が高いことから、発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよいとする) ※ 本制度の運営を行う対象として、あらかじめ地域公共交通会議における協議により定められた区域。

## 2 施策の方向性

### (1) 県内の導入状況

県内では、24市町村（市町村ごとの実施主体数：延べ62件）において、福祉有償運送による自家用有償旅客運送が導入されており、主な実施主体としては、市町村社協やNPO法人、社会福祉法人等の団体が登録を受けている。

利用会員登録を行った身体障害者等に対し、通院や買い物などに対する運送サービスを行っている。

(参考2)

県内市町村の福祉有償運送に係る実施主体数：延べ62件(令和5(2023)年4月1日時点)

【内訳】( )の数値は、当該市町村を運行区域としている実施主体の数

水戸市(6)、日立市(1)、土浦市(3)、古河市(3)、石岡市(1)、  
龍ヶ崎市(2)、常陸太田市(1)、北茨城市(2)、笠間市(4)、取手市(4)  
牛久市(2)、つくば市(4)、ひたちなか市(7)、常陸大宮市(2)、  
那珂市(5)、稲敷市(2)、行方市(1)、つくばみらい市(1)、小美玉市(3)、  
城里町(2)、東海村(3)、阿見町(1)、河内町(1)、利根町(1)

### 3 今後の対応・改善の方向性

県では、県内の福祉有償運送の状況を把握し、市町村に情報提供するなどしている。引き続き、各種情報の提供等を行いながら、制度の円滑な利用促進を図っていく。

第 3 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

3 公共交通における共創の推進

(2) 誰もが安心して利用できる環境づくり

⑧ 高齢運転者による事故の現状と免許返納制度

(警察本部)

令和 6 年 7 月 2 5 日 (木)

(2) 誰もが安心して利用できる環境づくり

⑧ 高齢運転者による事故の現状と免許返納制度

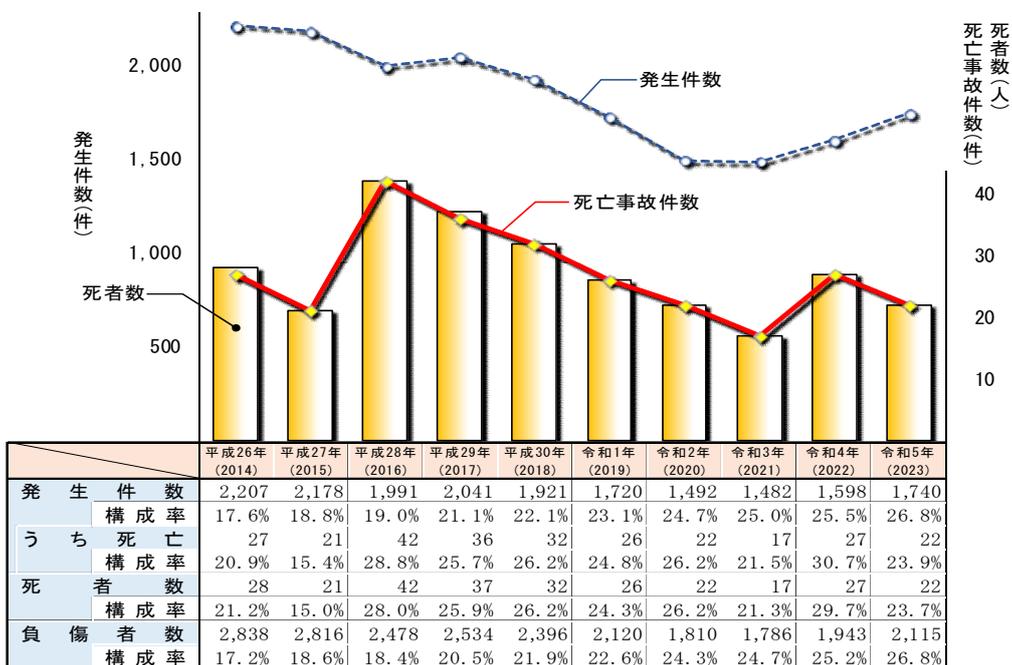
1 現状と課題

(1) 高齢運転者による交通事故の発生状況

令和5（2023）年中の発生件数は、1,740件と前年から2年連続で増加したが、10年前にあたる平成26（2014）年と比べると約21パーセント減少している。

過去10年間の二輪車を除く免許人口10万人当たりの死亡事故発生件数は、65歳以上と65歳未満は同程度であるが、75歳以上は75歳未満の1.7倍となっている。

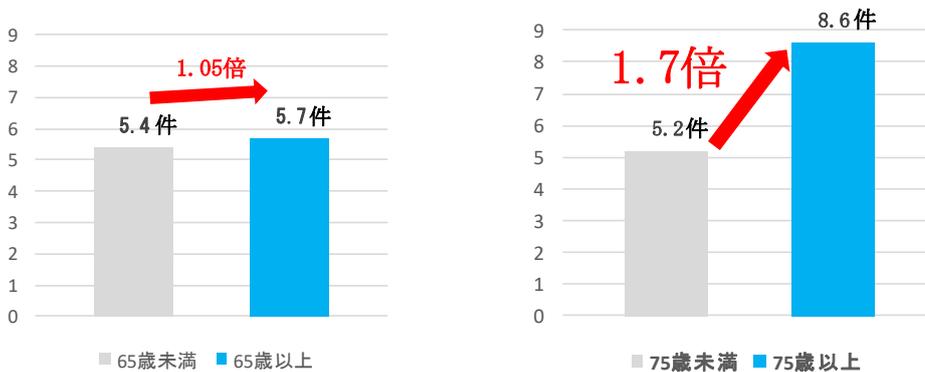
(参考1) 高齢運転者による交通事故の推移



- ※1 「発生件数」は、原付以上の車両を運転する高齢者が第1当事者となった交通事故の件数で、「死亡事故件数」は内数である。
- ※2 「死(負傷)者数」は、前記交通事故による全ての死(負傷)者数をいい、高齢運転者本人の死傷を含む。
- ※3 発生件数(含む死亡)、死者数、負傷者数の「構成率」は、全人身交通事故(発生件数、死者数、負傷者数)に占める割合とした。

出典：茨城県警察「令和5年版いばらきの交通事故」

(参考2) 二輪車を除く免許人口10万人当たりの死亡事故発生件数(過去10年)



出典：茨城県警察調べ

## (2) 運転免許自主返納制度

### ア 概要

高齢等に伴い、自主的に運転免許証の返納を申請することにより運転免許を取り消す制度

### イ 自主返納数の推移

制度が導入された平成10年以降、増加傾向で推移していたが、令和元(2019)年をピークとして減少に転じている。

#### (参考3) 自主返納数の推移 (65歳以上)



出典：警察庁「運転免許統計」(一部返納は茨城県警察調べ)

## 2 施策の方向性

### (1) 自主返納制度の周知

県警ホームページ、免許証更新のお知らせはがきを活用した周知のほか、高齢者を対象とした交通安全教室や講話等においても周知の徹底を図っている。

### (2) 自主返納をしやすい環境の整備

- ア 運転免許センターにおける日曜窓口での申請の受理
- イ 交番・駐在所における申請の受理
- ウ 代理人による申請の受理
- エ 窓口への来所が困難な特段の理由がある場合の訪問による申請の受理

#### (参考4) 交番等での自主返納数の推移

(単位：人)

	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)
交番等受理件数	-	66	74	85	87	77	93	73
代理人申請	5	9	21	10	9	13	9	7
訪問による取消申請	1	31	42	37	13	15	15	10

出典：茨城県警察調べ

### (3) その他

#### ア 運転免許の一部返納

例：「普通車の運転には不安があり卒業したいが、原動機付自転車は運転したい。」といった意向がある場合、普通免許を返納して原付免許を保有することができる。

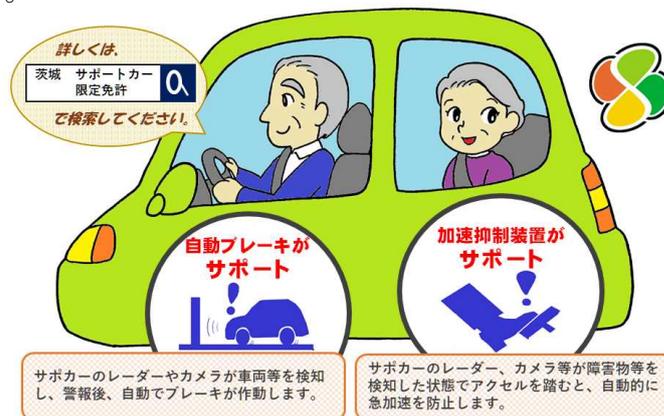
#### イ 「サポートカー限定条件」免許の周知

#### ウ 安全運転相談ダイヤル（#8080・シャープハレバレ）の活用

専門職員を配置し、高齢運転者等に対し、加齢に伴う身体機能の低下を踏まえた安全運転の継続に必要な助言・指導を行うほか、自主返納制度、自主返納者等に対する各種支援施策の教示を行う。

#### (参考5) 「サポートカー限定条件」免許の概要

運転に不安を感じる高齢運転者等に対して、運転免許証の自主返納だけでなく、より安全な自動車に限って運転を継続するという中間的な選択肢として、運転免許に、運転できる自動車等の種類をサポートカーに限定するなど一定の条件を付すもの。



※ サポートカー限定条件を付与できる免許は、普通免許のみ。

中型（8トン限定）免許や第二種免許等、普通免許の上位免許の所持者は、申請による免許の一部取消しにより、普通免許を取得した上で、条件を付与することができる。

出典：茨城県警察

### 3 今後の対応・改善の方向

引き続き、市町村とも連携しながら、自動車の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証の自主返納等をしやすい環境の整備に向けた取組を進めるとともに、制度の周知を図っていく。

第 3 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

3 公共交通における共創の推進

(3) 担い手不足の改善

(政策企画部、産業戦略部、警察本部)

令和 6 年 7 月 2 5 日 (木)

## (4) 担い手不足の改善

### 1 現状と課題

#### (1) 運転手の減少

少子化の進展や新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛などの影響により、公共交通利用者の減少が続く中で、さらに令和6（2024）年4月からバス・タクシー運転手の時間外労働や拘束時間に対する規制が強化されたこと（いわゆる「2024年問題」）に伴い、運転手不足が深刻化しバスの減便などの影響も出ており、その改善は喫緊の課題となっている。

本県におけるバスの運転手数は、毎年3～4%程度減少しており、令和5（2023）年度における乗合バス運転手は、令和元（2019）年度と比べ13.0%減少した。

同様にタクシーの運転手数も減少傾向にあり、令和4（2022）年度における本県の運転手数は、令和元（2019）年度と比べ15.2%減少した。

また、バス運転手やタクシー運転手は、全産業平均よりも労働時間が長い一方、年間所得額は低くなっている。

#### (参考1) 時間外労働・拘束時間等に対する規制の概要

- ・ 労働基準法が改正され、バス・タクシー運転手は、令和6（2024）年4月以降、時間外労働の上限が、原則月45時間以内、年360時間以内、臨時的な特別の事情がある場合でも、年960時間以内とする規制が適用されることとなった。
- ・ 併せて、自動車運転者の労働時間に関する基準を定める「改善基準告示」の改正が行われ、1日の休息期間は継続11時間以上を基本とし、9時間が下限とされた。

#### <バス運転手の「改善基準告示」見直し内容>

	見直し前	見直し後
1年の拘束時間	原則：3,380時間	原則：3,300時間
4週平均1週 1か月の拘束時間	【4週平均1週】 原則：65時間 (月換算281時間) 最大：71.5時間 (月換算309時間)	【1か月の拘束時間】 原則：281時間 最大：294時間 ※281時間を超える月が4か月を超えて連続しないこと。 ※4週平均1週の拘束時間も同水準で存置。1か月と選択可。
1日の休息期間	継続8時間	継続11時間を基本とし、 9時間下限

出典：厚生労働省HPを参考に作成

#### <タクシー運転手の「改善基準告示」見直し内容>

	見直し前	見直し後
1か月の拘束時間 (日勤の場合)	299時間	288時間
1日の休息期間 (日勤の場合)	継続8時間	継続11時間を基本とし、 9時間下限

出典：厚生労働省HPを参考に作成

(参考2) 本県のバス運転手数の推移

(単位：人)

	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R1→R5 増減率
運転手数	1,491	1,454	1,392	1,344	1,297	▲13.0%

出典：県内路線バス事業者からの報告を元に作成

(参考3) 本県のタクシー運転手数の推移

(単位：人)

	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R1→R4 増減率
運転手数	3,135	2,903	2,750	2,658	▲15.2%

出典：全国ハイヤー・タクシー連合会（女性乗務員採用状況調査結果）

(参考4) 労働時間及び年間所得額（令和5（2023）年）

	バス	タクシー	全産業平均
労働時間	197時間	189時間	178時間
年間所得額	453万円	419万円	507万円

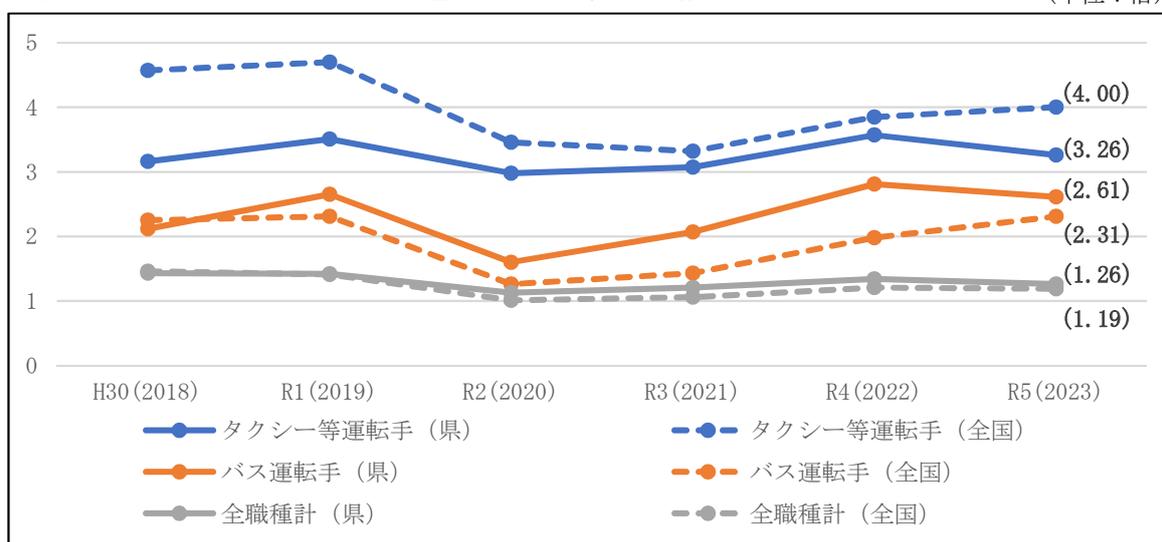
出典：国土交通省「令和6年版交通政策白書」

(2) バス・タクシー等運転手の有効求人倍率

本県のバス・タクシー等運転手の有効求人倍率は全職種計よりも高い水準となっており、人手不足は深刻な状況にある。

(参考5) バス・タクシー等運転手の有効求人倍率

(単位：倍)



※雇用期間の定めのない、又は4ヶ月以上の雇用期間を定められているもので、オンライン登録者を除く

出典：厚生労働省（茨城労働局）「職業安定業務統計」

### (3) 高い平均年齢と低い女性就業者比率

バス・タクシーとも運転手の平均年齢は50歳代であり、他産業と比較して高くなっている。

また、女性就業者の比率は他産業と比較して著しく低く、令和4（2022）年の女性就業者比率は、全国でバス事業者が2.0%、タクシー事業者は4.5%にとどまっている。

(参考6) 運転手の平均年齢の推移 (単位：歳)

	バス	タクシー	全産業
R5（2023）年	53.9	59.7	43.9
H26（2014）年	48.5	58.6	42.1

出典：国土交通省「交通政策白書」

(参考7) 女性就業者比率の推移 (単位：%)

	バス	タクシー	全産業（※）
R4（2022）年度	2.0	4.5	45.0
H26（2014）年度	1.5	2.5	42.9

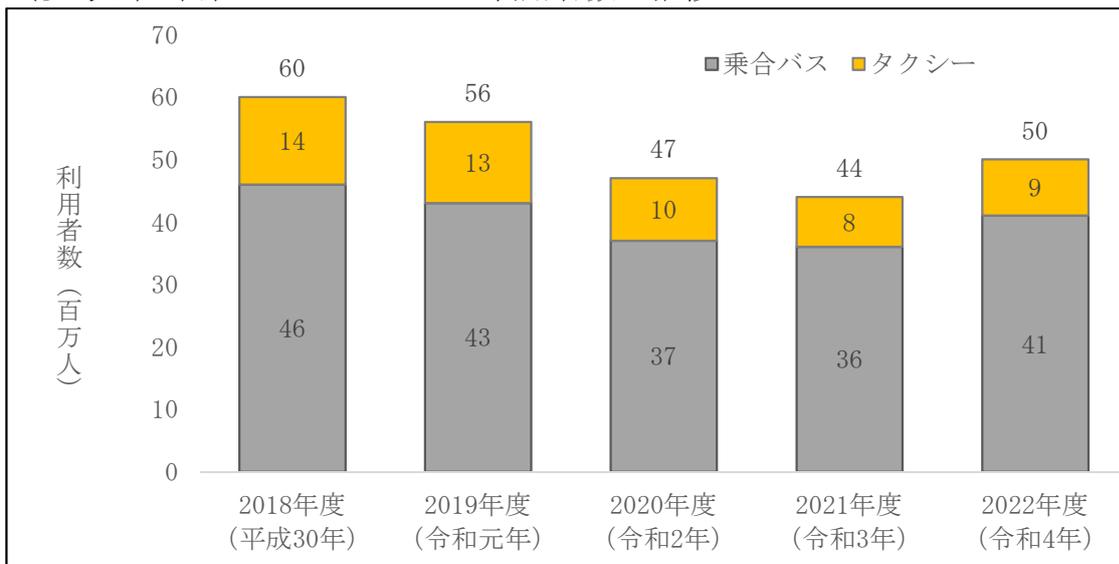
※全産業は年単位の数値

出典：国土交通省「交通政策白書」

### (4) 交通需要の回復

本県のバス・タクシーの利用者数は、新型コロナウイルス感染症などの影響により、令和3（2021）年度に44百万人に落ち込んだが、本県でも令和4（2022）年3月に「まん延防止等重点措置」が全面解除となり、外出自粛などの行動制限が緩和されたことなどから、徐々に回復傾向にある。

(参考8) 本県のバス・タクシー利用者数の推移



出典：国土交通省「旅客地域流動調査」

## (5) 第二種免許の必要性・現状

公道を自動車などで走行するために必要な第一種免許のほか、バス・タクシーといった道路運送法に規定する旅客自動車運送事業の用に供される自動車を運転する者に対しては、以下の観点から第二種免許取得が義務付けられている。

- ・ 一般的に営利を目的としており、営業効率を上げようとするなどのため、1日の走行距離や輸送人員が多くなること。
- ・ 乗客の指示による急な方向転換等への対応、乗客の動静確認及び安全確保等のため、通常より高度の運転技能や知識が必要であること。
- ・ 旅客自動車による事故は多くの人命を損ないかねないこと。

※ 内閣府HPより

第一種・第二種とも、大型・中型といった免許の種類によって運転可能な自動車が決められており、第二種免許の取得費用は、大型第二種免許で約50万円、普通第二種免許で約30万円となっている（教習費用を含む）。

### (参考9) 第二種免許で運転できる自動車の種類

自動車の種類	旅客自動車の種類			
	普通自動車	準中型自動車	中型自動車	大型自動車
第二種免許の種類	普通免許	中型免許		大型免許
車両の総重量	3.5トン未満	7.5トン未満	11.0トン未満	11.0トン以上
最大積載量	2.0トン未満	4.5トン未満	6.5トン未満	6.5トン以上
乗車定員	10人以下	10人以下	29人以下	30人以上

出典：警視庁HPを参考に作成

#### ア 第二種免許取得の流れ（運転免許試験〔通称：一発試験〕）

取得の流れは第一種免許と同様であり、第二種免許は学科試験や技能試験において旅客運送向けの知識や技能が追加される。

学科試験 → 適性試験 → 技能試験（※1） → 免許証交付（※2）

※1 指定自動車教習所の卒業者は技能試験が免除

※2 免許証交付には取得時講習（運転に係る危険予測や応急救護措置に関する講習等）の受講が必要

#### イ 第二種免許保有者の状況

バス等の運転に必要な大型・中型第二種免許の保有者数は、平成25（2013）年と比べ、令和5（2023）年では大型免許は19.5%、中型免許は14.7%減少している。

また、免許保有者の高齢化も進んでおり、大型第二種免許保有者のうち70歳以上が占める割合は平成25（2013）年の31.6%から令和5（2023）年の38.8%と、約7ポイント上昇している。同様に、中型第二種免許保有者のうち70歳以上が占める割合は平成25（2013）年の36.5%から令和5（2023）年の54.1%と、約18ポイント上昇している。

一方、普通第二種免許の保有者数は、平成25（2013）年と比べ、令和5（2023）年では70.3%減少しているが、これは、主に70歳以上の保有者数が大きく減少したことが起因している。

(参考 10) 茨城県内の年齢別大型・中型・普通第二種免許保有者数の推移

【大型第二種免許】

(単位：人)

	29歳以下	30～59歳	60～69歳	70歳以上	計
令和5(2023)年	137 (0.7%)	7,359 (36.0%)	5,016 (24.5%)	7,954 (38.8%)	20,466 (100%)
平成25(2013)年	239 (0.9%)	10,185 (40.1%)	6,949 (27.4%)	8,038 (31.6%)	25,411 (100%)

出典：警察庁「運転免許統計」

【中型第二種免許】

(単位：人)

	29歳以下	30～59歳	60～69歳	70歳以上	計
令和5(2023)年	11 (0.1%)	3,584 (26.0%)	2,731 (19.8%)	7,479 (54.1%)	13,805 (100%)
平成25(2013)年	16 (0.1%)	3,895 (24.0%)	6,365 (39.4%)	5,899 (36.5%)	16,175 (100%)

出典：警察庁「運転免許統計」

【普通第二種免許】

(単位：人)

	29歳以下	30～59歳	60～69歳	70歳以上	計
令和5(2023)年	201 (12.0%)	1,178 (69.5%)	267 (15.7%)	47 (2.8%)	1,693 (100%)
平成25(2013)年	146 (3.0%)	1,930 (34.0%)	491 (8.0%)	3,128 (55.0%)	5,695 (100%)

出典：警察庁「運転免許統計」

【大型・中型・普通合計】

(単位：人)

	29歳以下	30～59歳	60～69歳	70歳以上	計
令和5(2023)年	349 (1.0%)	12,121 (33.7%)	8,014 (22.3%)	15,480 (43.0%)	35,964 (100%)
平成25(2013)年	401 (0.9%)	16,010 (33.8%)	13,805 (29.2%)	17,065 (36.1%)	47,281 (100%)

出典：警察庁「運転免許統計」

## 2 施策の方向性

バス・タクシー運転手が不足している理由として、第二種免許の取得が義務付けられていることに加え、全産業平均と比較し、労働時間が長いことや給与が低いことなどが考えられる。さらに4月から運転手の拘束時間の上限規制強化に係る改善基準告示が適用されたことも影響し、事業者においては、初任給の引き上げなど人材確保の取組が喫緊の課題となっている。

このため、国において見直しが行われている第二種免許取得における要件の緩和のほか、第二種免許取得支援、多様な人材や幅広い世代に向けた積極的な採用活動など新たな担い手の確保に向けた取組、さらには、DXの活用による業務効率化の推進など、運転手の負担軽減や労働環境の改善に向けた取組を進めていく必要がある。

## (1) 第二種免許取得支援

第二種免許取得に対しては、事業者に対する国の支援制度に加え、茨城県バス協会においても、県が交付する「運輸事業振興助成交付金」を活用し、大型・中型第二種免許取得費用の一部を補助している。

### (参考11) 第二種免許取得費用に対する事業者への支援

#### ① 国土交通省

- ・事業名 旅客自動車運送事業等に対する交通DX・GXによる経営改善支援事業
- ・支援内容 (1) 交通DX・GXによる省人化・経営改善支援  
(2) 旅客運送事業等の人材確保  
広報活動経費、セミナー開催経費、第二種免許取得に係る経費等
- ・補助対象 旅客自動車運送事業者（乗合バス事業者、貸切バス事業者、タクシー事業者等）及び旅客自動車運送事業者を構成員に含む団体
- ・補助率 1/2

#### ② 茨城県バス協会

県が交付する「運輸事業振興助成交付金」を活用し、一人当たり100千円を補助している。

### 【県バス協会の支援を受けて、大型・中型第二種免許を取得した運転手数の推移】(単位：人)

	H24 (2012)	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	合計
運転手数	8	8	7	41	46	57	39	33	31	38	20	14	342

出典：県バス協会聞き取り

## (2) 第二種免許取得要件の合理化等の状況

少子化等を背景に運転者不足が深刻化しているバス・タクシー業界から、政府に対して、形式的な年齢・経験年数により一律に受験資格を制限するのではなく試験で適性を判断すべきなどの提案があり、警察庁による調査研究の結果、受験資格の見直しを実施した。

ア 令和4(2022)年5月の道路交通法改正(受験資格の緩和(受験資格者特例教習制度))

#### 【改正前】

- ・ 21歳以上で、普通免許等の保有期間3年以上

#### 【改正後】

- ・ 受験資格者特例教習(※)を修了することを条件に、19歳以上で、普通免許等の保有期間1年以上で受験可

※ 学科及び技能教習を計36時限受講(年齢・経験によって異なる)

### (参考12) 県内事業者の取組

関東鉄道(株)など県内の交通事業者においても、高卒者等若年層の採用が進んでおり、第二種免許を取得次第、19歳の運転手が誕生する見込みである。

イ 「規制改革推進に関する中間答申」（令和5（2023）年12月26日規制改革推進会議決定）に対する具体的実施状況等

- ・ 第一種・第二種免許に係る学科試験の多言語化（20言語）

（令和6（2024）年6月28日～）

これまで、第一種免許は4言語（英語、中国語、ポルトガル語、ベトナム語）、第二種免許は1言語（英語）に対応していたが、それぞれ20言語に拡大した。

- ・ 第二種免許に係る教習期間の短縮（令和6（2024）年6月29日～）

1日における最大の教習時間を3時限から4時限に緩和し、普通第二種運転免許を取得する場合は、最短7日であったところ、最短5日と1時限で取得可能となった。

- ・ 第二種免許に係る教習内容の見直し（令和6（2024）年度中予定）

第二種免許取得に係る教習の効率化を図るため、実技、座学それぞれの教習科目について、第一種免許取得時との重複科目の縮減や教習科目の整理・統合・縮減について検討している。

（参考13）運転免許学科試験等の多言語対応

外国人が円滑に運転免許を取得する環境整備のため、運転免許学科試験等の対応言語を20言語に拡大した。

本県においても、令和6（2024）年6月28日から対応を開始している。

<20言語内訳>

英語、中国語、ポルトガル語、ベトナム語、スペイン語、ペルシャ語、韓国語、ロシア語、タイ語、タガログ語、ウクライナ語、インドネシア語、クメール語、ネパール語、ミャンマー語、モンゴル語、シンハラ語、ウルドゥー語、アラビア語、ヒンディー語

ウ 今後の改正予定

- ・ MT免許の技能試験等の方法の見直し（令和7（2025）年4月1日以降順次）

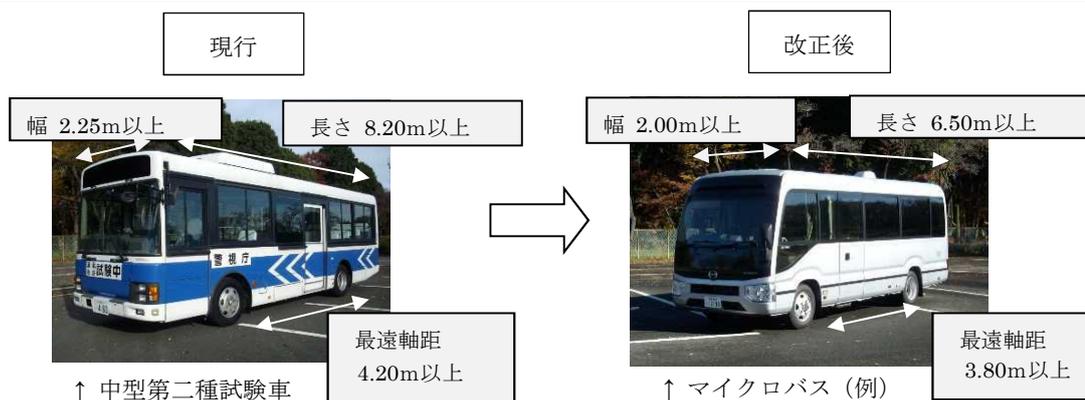
新たなAT免許導入に併せ、MT免許についてもAT車を用いて技能検定や技能教習を行うこととし、クラッチ・ギア操作に係る技能試験等についてのみMT普通車を用いる。

- ・ AT大型免許等の導入（令和7（2025）年4月1日以降順次）

トラックやバスのAT車の普及が進んでいる状況や職業ドライバー不足等の近年の状況を踏まえ、大型免許、中型免許及び準中型免許（これらの仮免許も含む）並びに大型第二種免許及び中型第二種免許について、AT免許を導入する。

- ・ 中型第二種免許の試験車両の見直し（令和8（2026）年4月1日）

中型第二種免許に係る試験車両の基準を、現在中型の旅客自動車として一般的に利用されているマイクロバスの規格に見直す。



### (3) 多様な人材の確保

女性や外国人材といった多様な人材の確保に向け、女性が働きやすい職場環境づくりや、外国人材の活用に関する事例等の周知に努めていく。

#### ア 女性運転手の積極的な活用

県内外において、女性専用休憩室の設置をはじめとした職場環境の整備等を行い、女性運転手の積極的な活用に向けた取組が進められていることから、県内事業者これらの事例の周知や情報共有に努めていく。

##### ① 茨城交通 (株)

女性専用休憩室の設置や女性化粧室の更新といった施設整備のほか、早朝・深夜勤務にならないシフトでの路線勤務といった勤務形態の充実化に取り組んでいる。また、女性スタッフによる女性運転手希望者向け相談窓口を開設し、面接を受ける前に実際の働き方や業務内容を相談することができる体制を整備している。

##### ② しずてつジャストライン (株) (静岡県)

平成 27 (2015) 年から、運転手の採用活動や労働条件の見直しによる女性運転手の採用を強化した。専用WEBサイトやテレビCMなど様々な媒体での募集に加え、女性職員による積極的な広報を展開し、現在は 40 名以上の女性運転手が在籍している。

##### ③ ハートフルタクシー (株) (神奈川県)

子育て中の女性運転手のために、事業所内に保育所を開設し、無料で提供、土日出勤者にも対応している。さらに、子供の急な病気などへの対応のため、急な欠勤や早退にも配慮し、勤務シフトも本人の希望をできるだけ反映させるなどの取組により、現在は全運転手の 3 割以上が女性となっている。

## イ 外国人材の活用

運転免許試験の多言語対応に加え、在留資格の一つである特定技能制度への自動車運送業分野の追加（令和6（2024）年3月29日閣議決定）等、外国人材の活用に向けて様々な取組が進められていることから、事業者のニーズを踏まえつつ、これらの制度や事例の周知等に努めていく。

### （参考14）特定技能制度への追加による外国人材の活用

特定技能制度は、人手不足が顕著な12分野を対象に、一定の専門性・技能を有する外国人を受け入れる仕組みであり、平成31（2019）年4月から開始された。

令和6（2024）年3月の改正により、自動車運送業等4分野が新たに追加された。

#### <改正後特定技能16分野>

- ①介護 ②ビルクリーニング ③工業製品製造業 ④建設 ⑤造船・舶用工業  
⑥自動車整備 ⑦航空 ⑧宿泊 ⑨農業 ⑩漁業 ⑪飲食料品製造業  
⑫外食業 ⑬自動車運送業 ⑭鉄道 ⑮林業 ⑯木材産業

※ ⑬～⑯：新たに追加された分野

### （参考15）タクシー事業者における取組事例（日の丸交通（株））

同社では、熟練運転手による地理講習や運転技術指導、営業収入指導等の研修により、第二種免許の取得に向けた支援を行うほか、一定の条件のもと、第二種免許取得費用の負担をしている。

こうした運転技術に関する研修のなかで、円滑な会話方法や、日本式のお客様へのおもてなしの仕方も伝えるなど接客に関する指導も行っている。

## （4）事業者のPR支援

県や市町村、交通事業者、利用促進団体等で構成する「県公共交通活性化会議」を中心としたPRイベント等の実施により、公共交通の魅力発信や運転手募集の広報等、交通事業者の情報発信を支援している。

### 【主な取組内容】

県内交通事業者等と実施したPRイベントにおいて、交通事業者が運転手募集のPRを実施

- ・ 開催日：令和5（2023）年10月29日（日）
- ・ 会場：イオンモール水戸内原

**会社説明会を実施しています**

会社の雰囲気や  
くわしいお仕事の内容を  
ぜひ、聞きに来てください！

鉄道:11月12日(日)  
バス:11月19日(日)

関東鉄道株式会社

**バス運転士説明会 好評開催中！！**

バス運転士説明会 お気軽にご参加ください！

【対面型説明会】

- ・ 第1日曜日 10:30～ 水戸オフィス ※バス機器操作体験、現役運転士面談あり
- ・ 第2土曜日 13:30～ 水戸オフィス //
- ・ 第3土曜日 10:00～ 日立南営業所 //
- ・ 第4土曜日 13:30～ 水戸オフィス //
- ・ 毎週木曜日 18:00～ 水戸オフィス

【WEB型説明会】

- ・ 第2土曜日 16:00～
- ・ 毎週水曜日 18:00～

【お申込み】

- ・ フリーコール 0120-996-158
- ・ 茨城交通 採用ホームページから 「茨城交通 採用」 で検索！

茨城交通株式会社 Atsugi Transport

### (5) デジタル技術を活用した業務効率化の支援

令和6（2024）年度6月補正では、乗合バス事業者に対して、DXにより業務効率化を図るシステム等の導入経費を支援する事業を新たに創設し、事業者の負担軽減や労働環境の改善を目指している。

#### (参考16) 一般乗合旅客運送事業者業務効率化支援事業の概要

項目	内容
補助対象	県内に営業所を有する乗合バス事業者（10事業者）
支援内容	DXにより業務効率化を図るシステム等の初期導入経費 （例）IT点呼システム、勤怠管理システム、乗務日報自動作成システム等
補助率	1/2（補助上限額2,000千円）
予算額	20,000千円

### (6) 自治体独自に行う運転手確保策

日立市では、運転手確保のための取組を行う市内公共交通事業者へ支援金等を交付し、運転手不足対策に取り組んでいる。

#### ア 公共交通事業者運転手確保支援金

項目	内容
補助対象	以下のいずれにも該当する者 ・ 市内に運行区域又は営業区域を有する公共交通事業者 ・ 新たに運転手を雇用し、当該運転手が6ヶ月以上継続して市内で勤務した場合に、1人当たり30万円の就労支援金を支給する事業者
支援内容	就労支援金を支給した運転手の人数に30万円を乗じた額

#### イ 公共交通事業者運転手募集宣伝広告費補助金

項目	内容
補助対象	以下のいずれにも該当する者 ・ 市内に運行区域又は営業区域を有する公共交通事業者 ・ 指定する期間内に運転手募集のための宣伝広告を実施する事業者
支援内容	運転手募集のための宣伝広告費等
補助率	1/2（1事業者あたり上限200千円）

## 3 今後の対応・改善の方向

労働時間に関する規制等によりバス・タクシー運転手の不足が深刻となっているが、地域公共交通は住民の豊かなくらしの実現や社会経済活動に必要不可欠であることから、事業者の担い手確保に対して支援していく。

このため、第二種免許の取得支援や、若年層、女性、外国人材といった多様な人材の確保に加え、幅広い世代に向けたPR活動等についても積極的に取り組んでいく。

さらに、地域公共交通におけるデジタル技術の導入を支援し、事業者の負担軽減や、労働環境の改善につなげていく。

引き続き交通事業者と意見交換を行うなど、密接な連携を図りながら、担い手不足の改善に向け必要とされる支援や対策を行っていく。