



じょうづるさん
「常陸太田市公式マスコットキャラクター」



地域公共交通の再編について

～スクールバス等の路線バスへの集約・統合の成果と要望～

2023.11.16 第3回地域の公共交通リ・デザイン実現会議

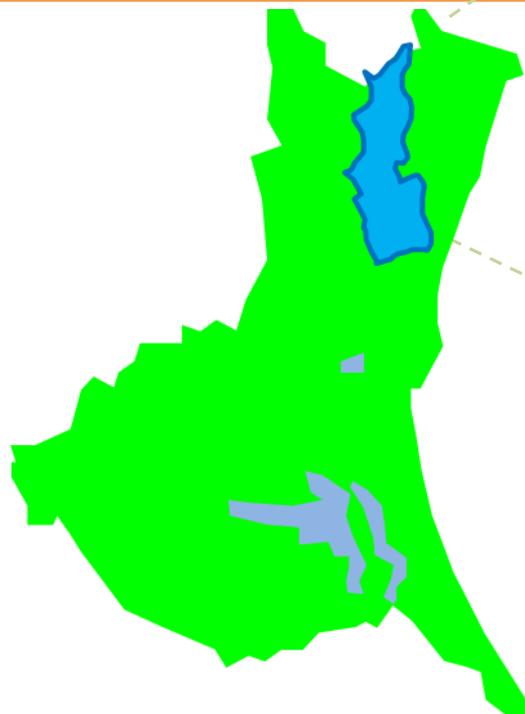
常陸太田市(企画部企画課)



1-1. 常陸太田市の概況

(1) 常陸太田市の位置と地勢

- ・茨城県の北東部にあり、県都水戸市から20キロメートル、東京から120キロメートル圏に位置。
- ・平成16年12月に常陸太田市、金砂郷町、水府村、里美村が合併。
- ・県内最大の面積(371.99km²)を有し、総面積中76%を森林が占める。
- ・人口 47,916人(21,127世帯)
(令和5年4月1日現在)



1-2. 常陸太田市の概況

人口ピラミッド

令和5年4月1日現在

男

女

年齢

100～
95～99
90～94
85～89
80～84
75～79
70～74
65～69
60～64
55～59
50～54
45～49
40～44
35～39
30～34
20～24
10～14
5～9
～4

高齢化率

41.2%

65歳以上

8,725人

10,270人

合計 18,995人

男

女

合計

県内市 高齢化率トップ
(町村含む 5位)

2000

1000

1000

2000

2. 常陸太田市の公共交通（バス・茨城交通管内/H28当時）

<再編前>

種類	運行事業者	運行日	運行便数	年間走行 キロ	運賃等
路線バス	茨城交通	毎日	403便/週	366,552km	各路線で異なる (最高料金1,690円)
コミュニティバス(市民バス)	茨城交通	月～土 なお、各地区ごとに曜日を決めて運行	68便/週	98,761km	1回200円 (未就学児, 障害者は無料)
患者輸送バス (みどり号/通院送迎)	茨城交通 アール交通 里美ふるさと振興公社	月～土 なお、各地区ごとに曜日を決めて運行	70便/週	105,569km	無料
スクールバス	常陸ドライブ アール交通	平日 (休校日除く)	60便/週	42,883km	無料
合計			601便/週	613,765km	

3-1. 再編前

課題(1) 運行ルート・時間の重複

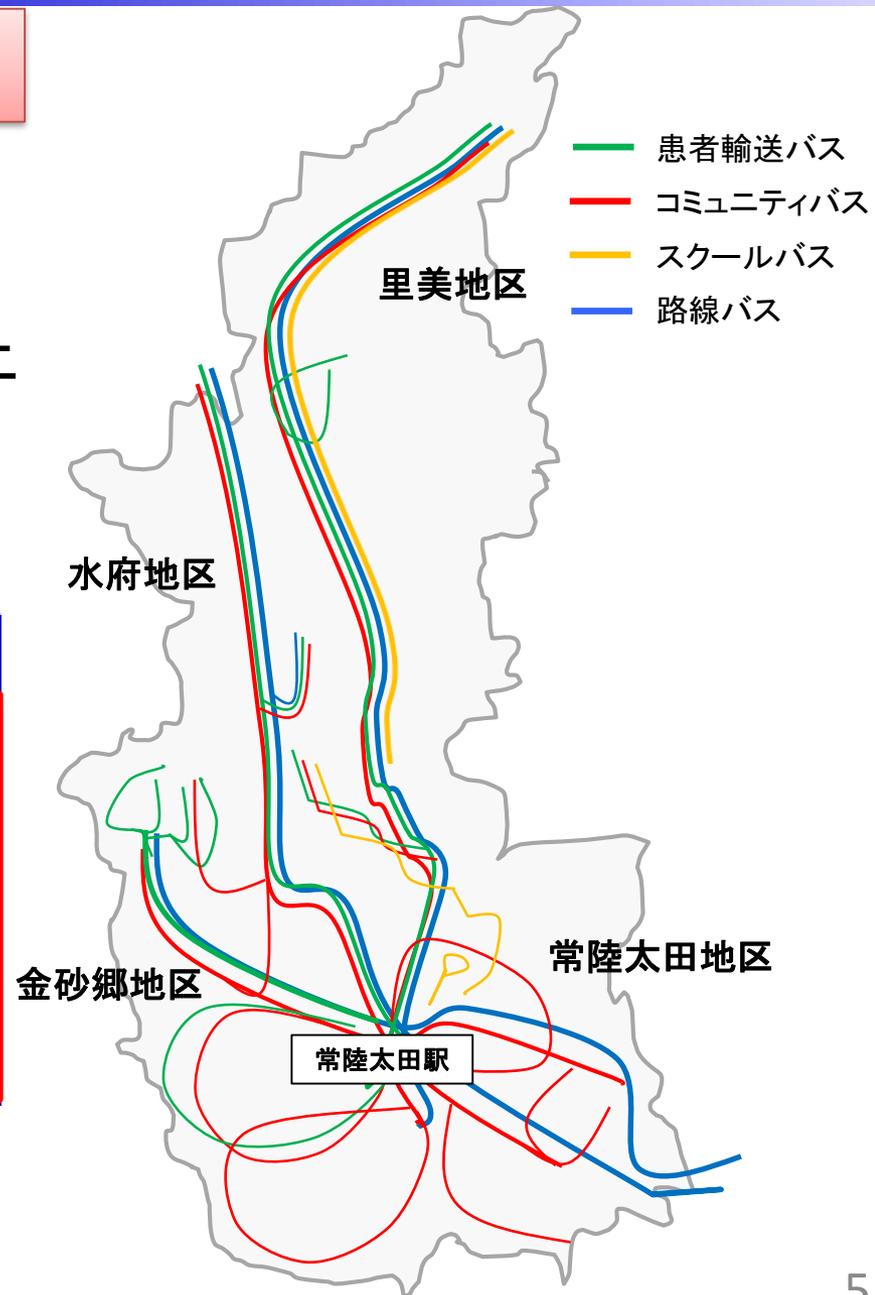
① 運行ルートの重複

○ 路線バス・コミュニティバス・患者輸送バス・スクールバスが同じルート上を運行。

② 運行時間の重複

種類	運行日	小中車庫	里美支所 大中郵便局前	里美中学校 里美小中学校前	小菅診療所 賀美診療所	坂の上
スクールバス	平日(休校日除く)	7:46	7:55	8:00	—	—
路線バス	毎日	8:10	8:13	8:16	8:21	8:29
患者輸送バス	平日、第1,3,5土	8:15	8:25	—	8:33	—
コミュニティバス	火、金	8:53	8:56	8:59	9:05	9:16
路線バス	毎日	9:00	9:03	9:06	9:11	9:19
患者輸送バス	平日、第1,3,5土	9:20	9:30	—	9:38	—

○ 5～20分の中に重複して運行し、利用者が分散。



3-2. 再編前

課題(2) 移動手段による運賃の差異

▲路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスの運賃比較

地区名	範囲	手段	発地	着地	運賃
里美	地区内	路線バス	大中郵便局前	大森医院前	410円
		コミュニティバス	大中近江屋	大森医院	200円
		患者輸送バス	里美郵便局	大森医院	0円
		スクールバス	小里小入口バス停	里美小中学校	0円
	地区外	路線バス	小中車庫	太田駅前	1,100円
		コミュニティバス	小中車庫	太田駅前	200円

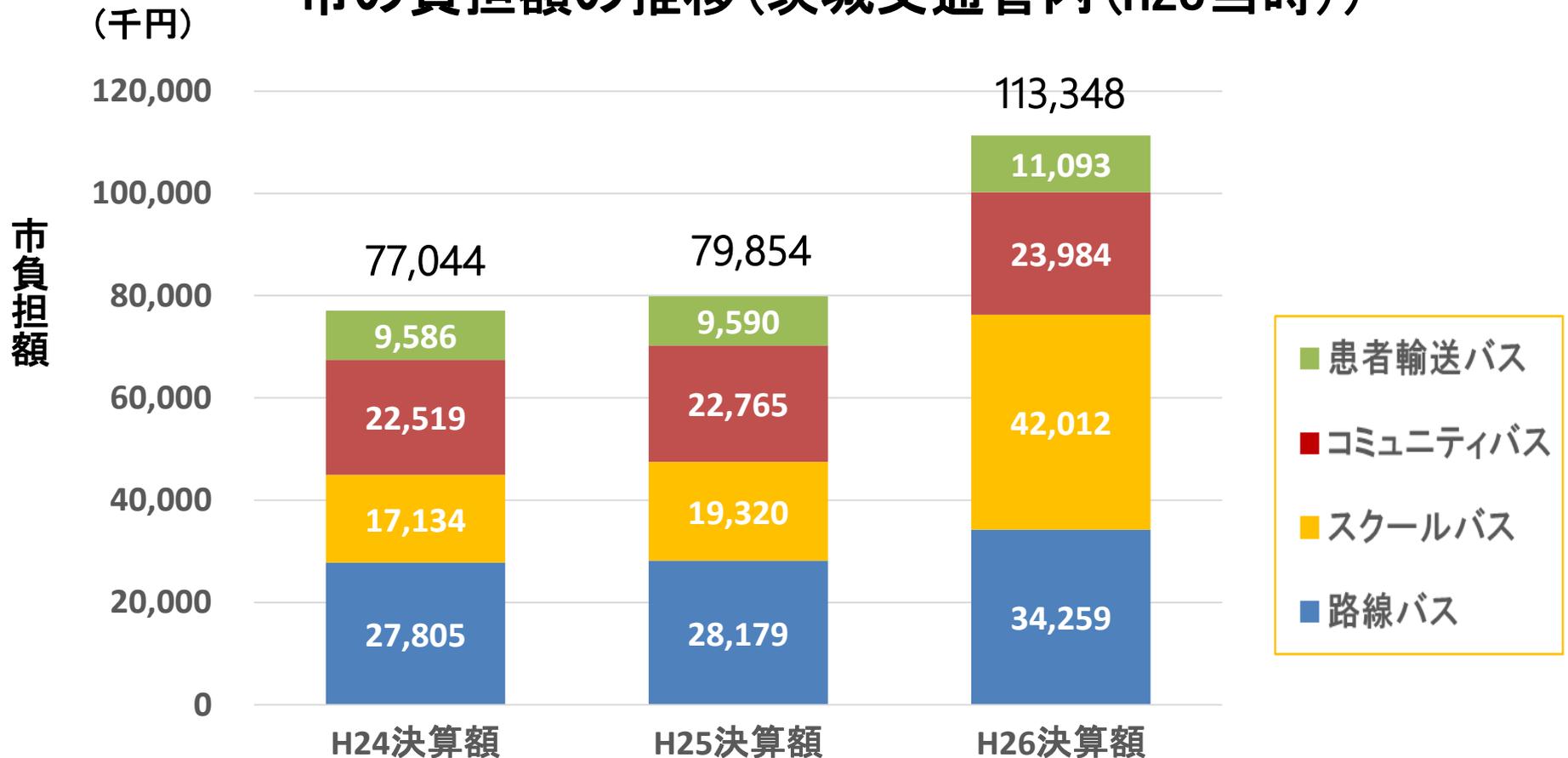
最大 900円 の差

3-3. 再編前

課題(3) 公共交通(バス)に対する市の負担額の増加

○公共交通(バス)に対する市の負担額は、徐々に増加

市の負担額の推移(茨城交通管内(H28当時))



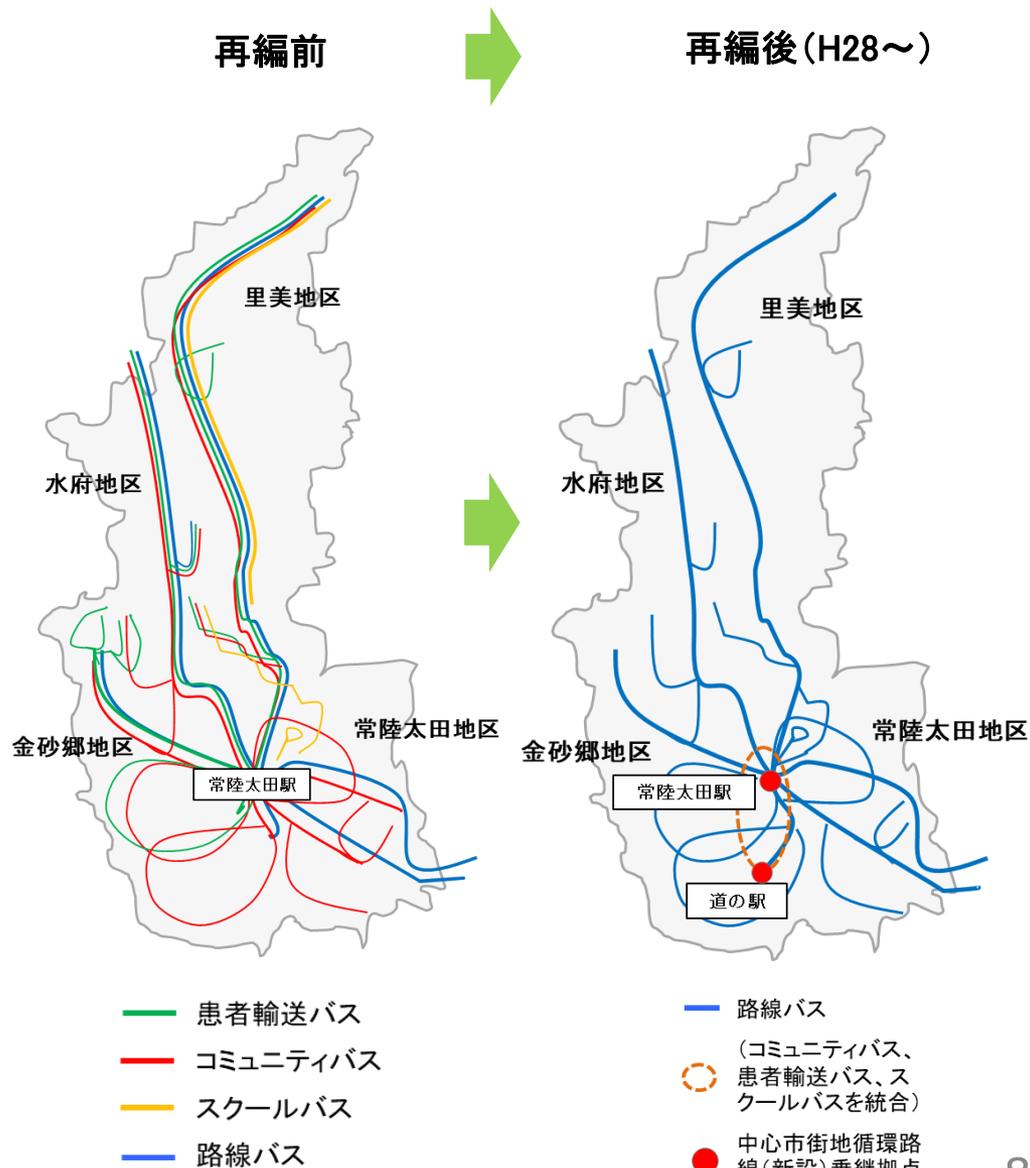
4-1. 課題に対する取組み

取組(1) コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合

再編前(1週間あたりの運行便数)		年間走行キロ
路線バス	毎日運行 (403便/週)	366,552km
コミュニティバス	月～土曜日運行 (68便/週)	98,761km
患者輸送バス	月～土曜日運行 (70便/週)	105,569km
スクールバス	平日(休校日除く) (60便/週)	42,883km
合計	601便/週	613,765km



再編後(1週間あたりの運行便数)		年間走行キロ
路線バス	毎日運行 (673便/週) (72便増)	677,385km (63,620km増)



4-2. 課題に対する取組み

取組(2) 移動手段による運賃の差異の解消(運賃体系の見直し)

- 「同一サービス・同一運賃」・「受益者負担」を原則とした分かりやすい運賃体系に見直し。
距離によって加算される3価格帯(200円・300円・500円)に統一
- スクールバスを利用していた児童・生徒は無料(教育委員会が定期券の購入費を補助)
- 75歳以上の利用者を対象に、バス運賃の半額助成を開始

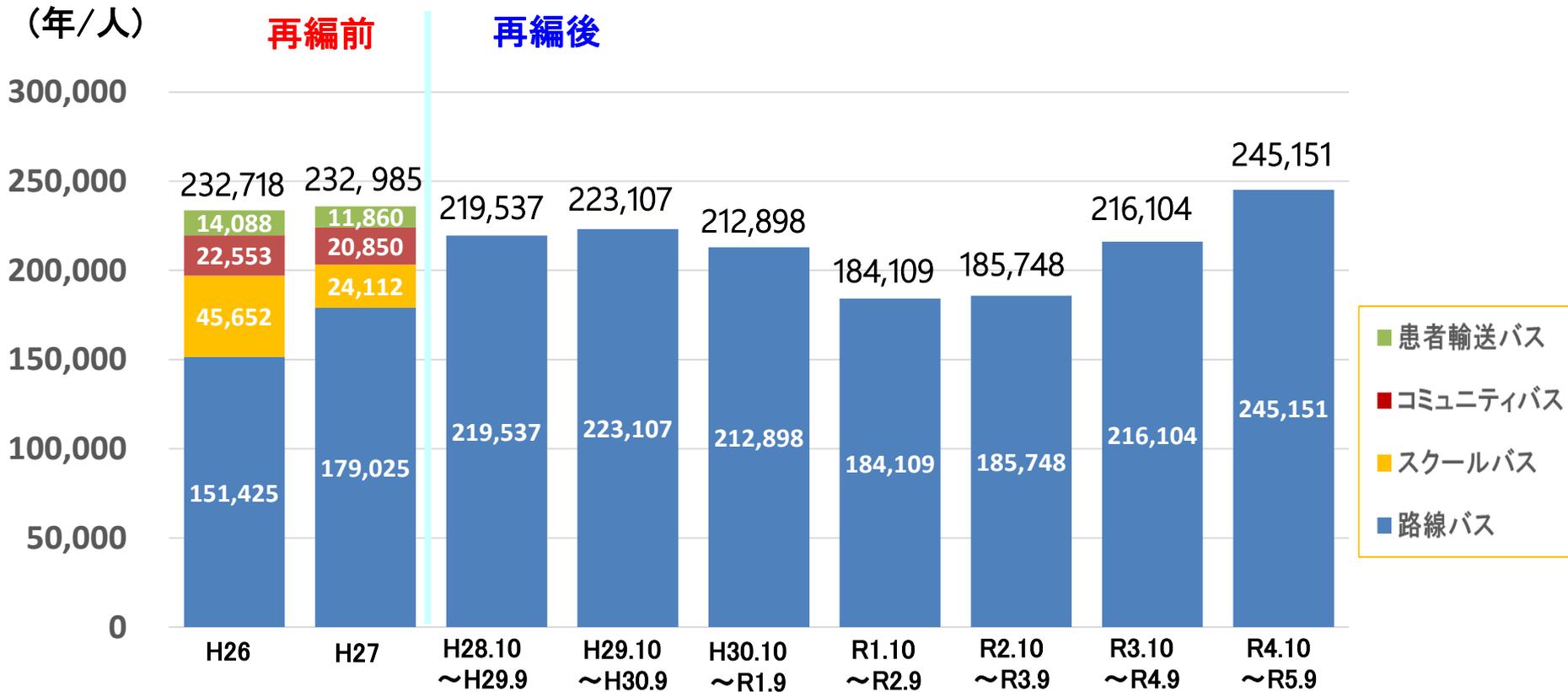
乗車距離 現状の種類	約10km以内	約10km～約20km	約20km以上
路線バス	170円～490円	500円～790円	800円以上 最大1,690円
コミュニティバス	200円		
患者輸送バス	無料		
スクールバス	無料		



見直し後の運賃 路線バス	200円	300円	500円
75歳以上の利用者 への運賃半額助成	100円	150円	250円

5-1. 再編実施後の状況(バス)

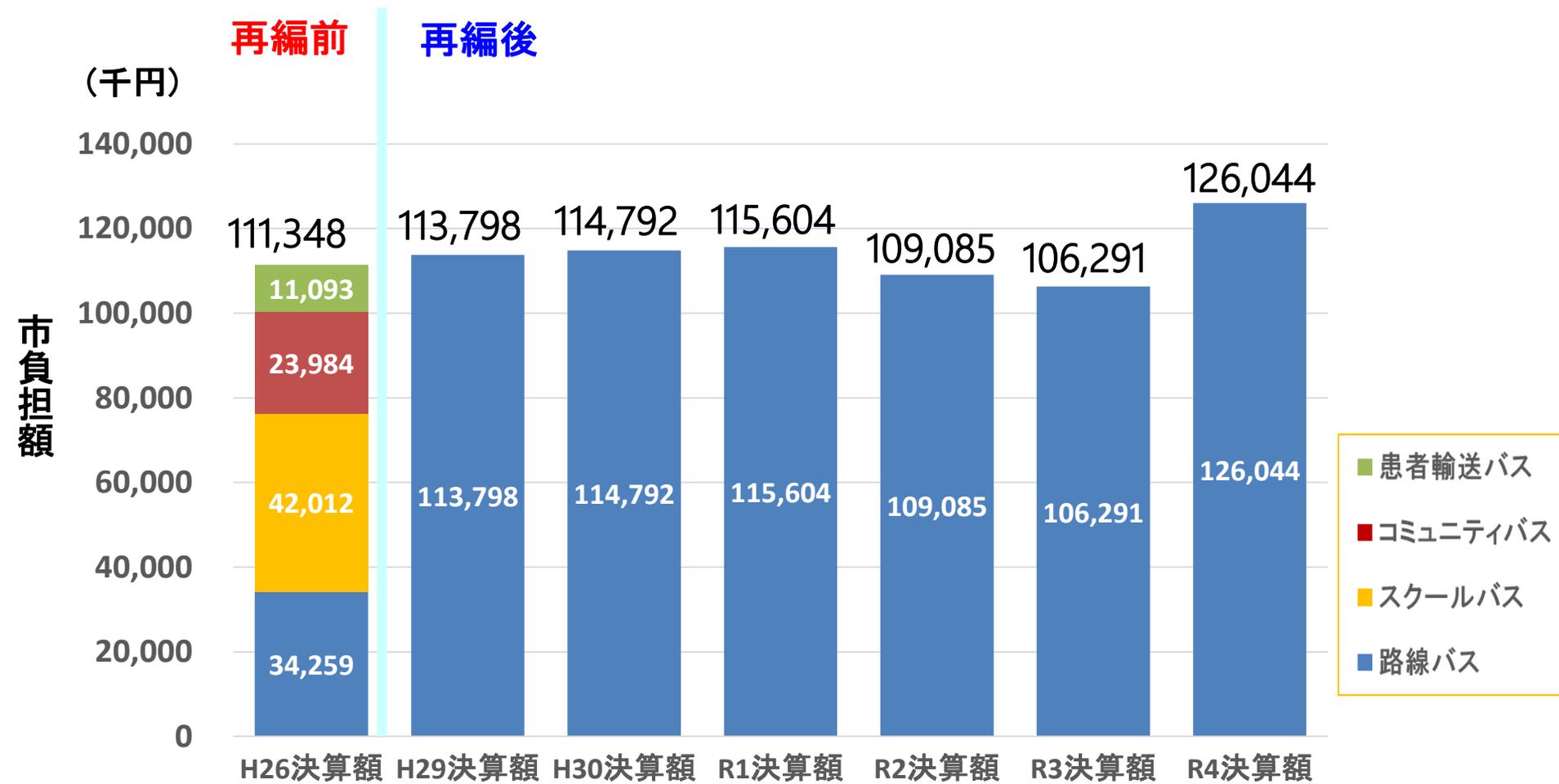
バス利用者数の推移(茨城交通管内(H28当時))



○バス利用者数は、コロナ禍等の影響により減少したが、R4の**小学校統合**により**児童の路線バス利用が増えた**ため増加に転じている。

5-2. 再編実施後の状況(バス)

市の負担額の推移 (茨城交通管内(H28当時))



H26とH29比較

効果

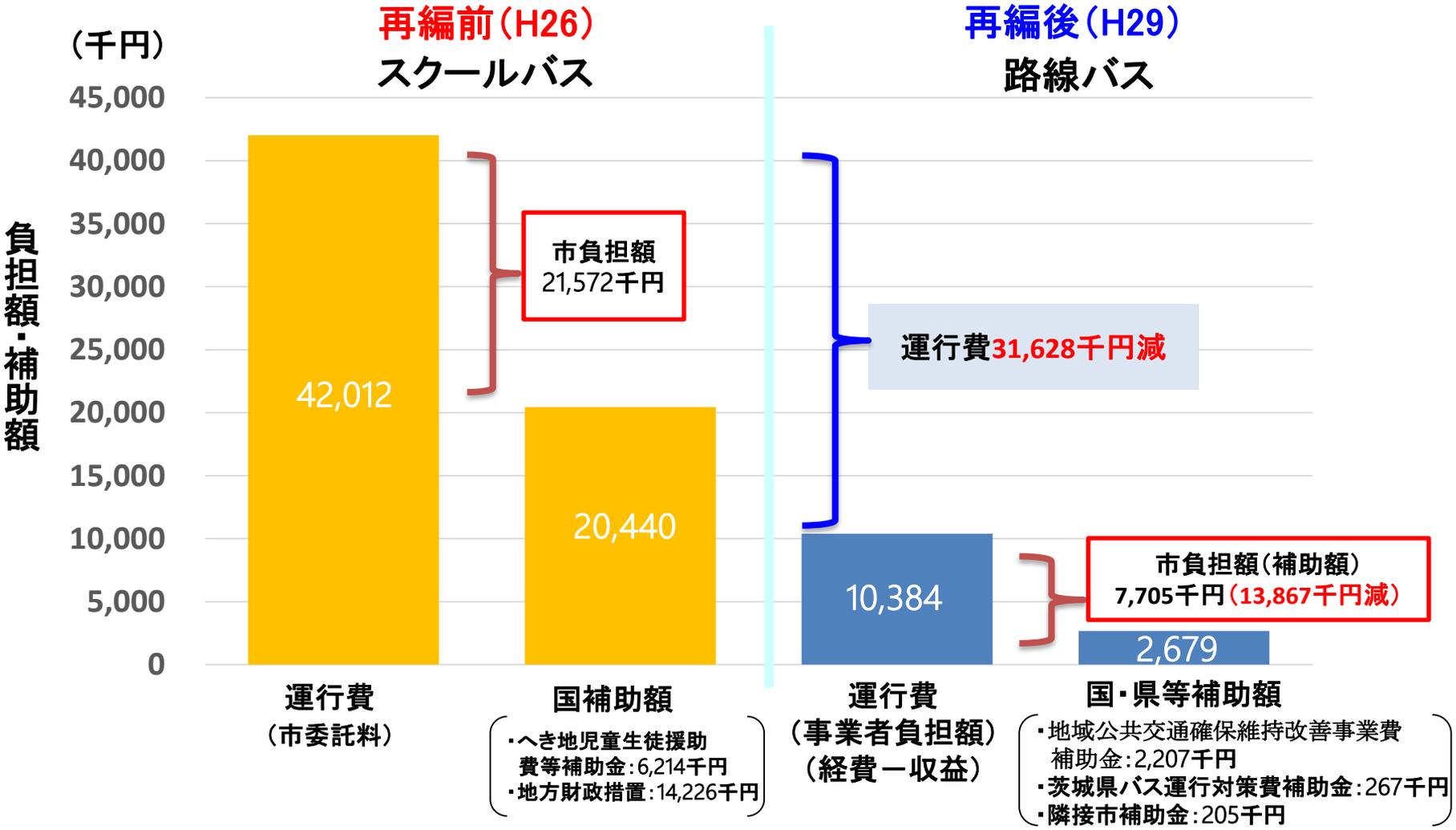
年間走行キロ
63,620km増

走行1kmあたりの公費負担
約181円から約168円へ減額

○効率的な運行
○利便性の向上

5-3. 再編実施後の状況（スクールバスと路線バス）

市負担額の比較（茨城交通管内（H28当時））



○再編前と比較して、路線バスに移行することで**運行費が減少**したため、**市負担額は減少**した。

6-1. 再編実施にあたり苦勞した点

(1) 市民等との合意形成

短期間で再編を進める中、市民等との合意形成を図るため、計画(案)の段階から、市民等への説明を繰り返し行った。(計約160回)

説明先	市議会(6回)、町会(9回)、小学校(7回)、民生委員等(3回)、医師会(1回)、市民等(38回)、市民への戸別訪問(53回) など
警察、道路管理者との調整	
高齢者運賃半額助成制度の説明会(32回)	

(2) 運賃の統一に係る調整

同一サービス・同一運賃の原則から、市内2事業者(茨城交通(株)、日立電鉄交通サービス(株))の運賃を統一する必要があった。

独占禁止法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないよう、**2事業者と個別に調整**を行った。

6-2. 再編実施にあたり苦労した点

(3) スクールバスの路線バスへの統合

○学校関係者との調整

学校側に、登下校の手段として、**路線バスを活用する意向がなかった。**

➡ 本市の現状・課題を説明し、スクールバスから路線バスへの転換を図った。

○保護者との調整

児童・生徒と一般の人が同じバスに同乗することに対して、子どもの安全性の面（立席乗車、防犯）で、保護者から不安の声があった。

※保護者自身も路線バスの利用経験が乏しく、路線バスへの理解度が低かった。

➡ ①保護者に対する**説明会の開催、路線バスの試乗会（乗り方教室）の実施により乗車体験をしてもらうとともに、再編後の半年間はバスに添乗員を同乗させることとした。**

②市地域公共交通活性化協議会委員の教育関係者（高等学校校長、市PTA連絡協議会）を通して、保護者への理解促進を図った。

7. その他(路線バスの利用促進を促す事業)

(1) 通学定期券助成(H23.4.1～) ※R5.4.1～市外中高生を対象に拡充

中学校又は高等学校に通学する市民で、市内のバス停留所を発地又は着地とする3ヶ月以上の通学用定期券購入者に一定額を補助



(2) 中学生フリー定期券配布(R5.4.1～)

全国初

市内の中学校に通学する市民(940人)に対し、市内のバス路線を無料で乗車できる年間定期券(10,000円/枚(税別)、路線バスICカード)を無償配布

※代金は市が負担

- 通学だけではなく、塾や校外学習、買物等への利用により、**保護者の送迎の負担軽減**効果も見込まれる。
- バス利用に慣れてもらうことで、**高校進学後もバス通学**をしやすいとする。

(3) 運転免許自主返納支援事業(H29.1.10～)



H28.10.1以降に運転免許を自主返納した方を対象に、**3年間**支援
○支援内容(1年分)

市内路線バスICカード(記名式) 10,000円分



※満75歳以上の方は、運賃助成によりバス運賃が半額となるため、5,000円分がチャージされたICカードを配布

8-1. デジタルの活用

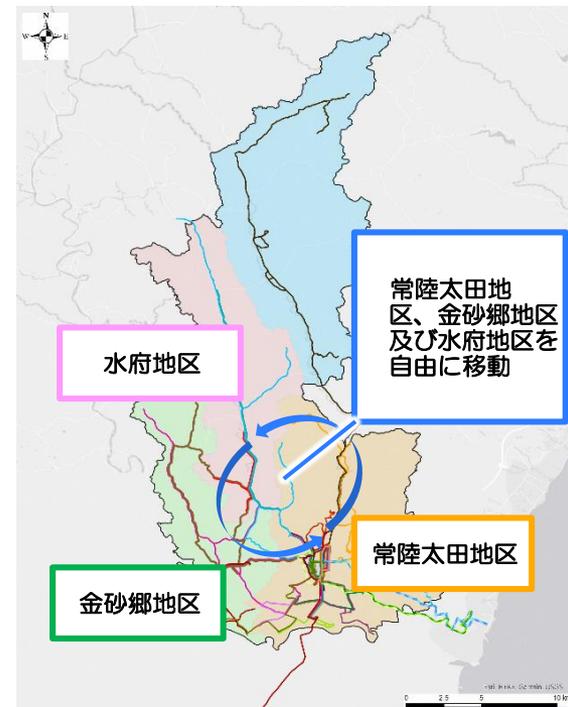
(1) 乗合タクシー(AI予約・運行システム)の実施(R5.10.1~)

乗合タクシーの運行内容の拡充に併せて、利用者の利便性向上、**オペレーター・運転手の負担軽減等を目的にAIによる予約・運行システムの運用を開始**

運行区行		運行日	
常陸太田地区		火・木曜日	
金砂郷地区		水・金曜日	
水府地区		水・金曜日	
出発時間			
第1便	8:30	第2便	10:00
第3便	11:30	第4便	13:00
第5便	14:30	第6便	16:00
運行台数			
4台/各便 (18台/日が上限)			



運行区行		運行日	
常陸太田地区 金砂郷地区 水府地区		火~金曜日	
運行時間			
8:00~17:00			
運行限度台数			
7台/日			



8-2. デジタルの活用

(2) 自動運転EVバスの実装 (R6.2~(予定))

■自動運転車両

<使用車両>



- 車両: NAVYA社 EVO
- 台数: 1台
- 乗車人数: 11人
- オペレーター: 委託事業者

<自動運転の仕組み>



- ・ハンドルはなく自立走行を基本とした車両
- ・遠隔監視・操作が可能

■運行体制

委託事業者	株式会社マクニカ
サービス	市内居住者の移動支援 将来的には観光客の利用、貨客混載を想定
運賃	無料
運行ルート	東部地区商業施設とその周辺 (※将来的には市街地への拡大を目指す)
便数	8便/日を予定

■走行ルート



東部地区商業施設

令和6年2月(実装予定)
 ・地域公共交通確保維持改善事業 (国交省)
 ・地方創生交付金事業(内閣府)

約1.6km

市役所

令和5年2月(実験実施)
 ・地域公共交通確保維持改善事業 (国交省)

約1.3km

常陸太田駅

将来的には市街地への拡大を目指す

9. スクールバスの路線バスへの統合について

- スクールバスの路線バスへの統合は、需要を集約することで公費の二重投資を回避し、持続的な地域公共交通の構築につながるとともに、児童・生徒への交通教育の観点等からも望ましい。
- そのため、国から以下のような支援があると、統合への後押しになると考える。

- ①運賃補填をはじめとする路線バスへの統合に係る支援制度の明確化
- ②学校関係者に対して、児童・生徒の通学手段として路線バスを活用することの通知・連絡
- ③交通事業者や教育部局に対する統合の取組み事例等の横展開