

閲覧用

古河市 地域公共交通総合連携計画(素案)

古河市 win-winトラフィックプラン

(改定版)



平成 21 年 2 月

茨城県 古河市

本計画は、市内公共交通体系の見直し方針や施策の展開の方向性を素案として示すものである。

<目 次>

1章：古河市地域公共交通総合連携計画	2
1．古河市地域公共交通総合連携計画の基本的な方針	2
2．計画区域	5
3．計画目標並びに目標を達成するための事業内容及び実施主体	5
4．具体的な事業内容	8
5．計画期間：平成20年度～平成22年度の3ヵ年	15
6．計画目標に位置づけられた各事業の実施に伴う、効果・目標設定	17

〔資料〕

2章：資料編	21
第1節．地理的環境の状況把握	21
第2節．本市の現状と将来動向	23
第3節．公共交通に対する市民アンケート、利用者ヒアリングによる意見	40
第4節．交通事業者ヒアリングによる市内交通に対する意見	54
第5節．大規模事業所に対するヒアリング（現状と意見）	55
第6節．本市における公共交通の問題点	57
第7節．本市における交通課題の対応	59
古河市公共交通活性化会議設置要綱並びに要綱	64

1章:古河市地域公共交通総合連携計画

1.古河市地域公共交通総合連携計画の基本的な方針

(1)背景

本市は平成 17 年 9 月に旧古河市、旧総和町、旧三和町が合併して新生古河市として誕生し、平成 20 年 10 月現在で人口 144,228 人(県内 5 位)を数える茨城県西部の主要な都市となっている。

本市は、古くから J R 宇都宮線古河駅を中心に市街化が進み、古河駅を中心として路線バスによる公共交通ネットワークが形成されてきた経緯がある。しかしながら、昭和 40 年代以降のモータリゼーションの進展に伴い、路線バスの利用者数減少が進み、運行本数の減少や運行区間の短縮などが続いており、市では補助金を交付して路線の維持・確保を図っている状況にある。

一方、市が実施する公共交通サービスについては、古河地区において市内循環バス「ぐるりん号」が合併以前より無料運行しているが、総和、三和地区には市が実施する公共交通サービスがなく、総和、三和地区への対応が課題となっていた。

このような背景から、本市では合併後の市域における広域的な交通環境の整備と交通サービスの公平性を図ることを目的とし、民間路線バス等既存の交通サービスとの連携を生かした地域のニーズに適した公共交通体系を構築するため、平成 20 年 2 月に古河市公共交通活性化会議を設置し、20 年 3 月に「古河市地域公共交通総合連携計画」を策定した。また、この計画に基づき、平成 20 年 7 月より総和地区、三和地区においてデマンド交通「愛・あい号」の実証運行を実施している。

本計画は、昨年度策定された古河市地域公共交通総合連携計画を改定し、既存の路線バス、市内循環バスである「ぐるりん号」、デマンド運行をしている「愛・あい号」の各交通機関を連携させ、市民にとって分かりやすく、使いやすい市内の公共交通体系の実現を目指し策定するものである。

(2) 昨年の課題を踏まえた基本的な方針

前述の計画策定に至る背景、本市の地理的環境（人口、高齢者の分布等）や既存交通機関の現状等から解決すべき課題を整理して、以下の「基本的な方針」に基づき、本計画を策定する。

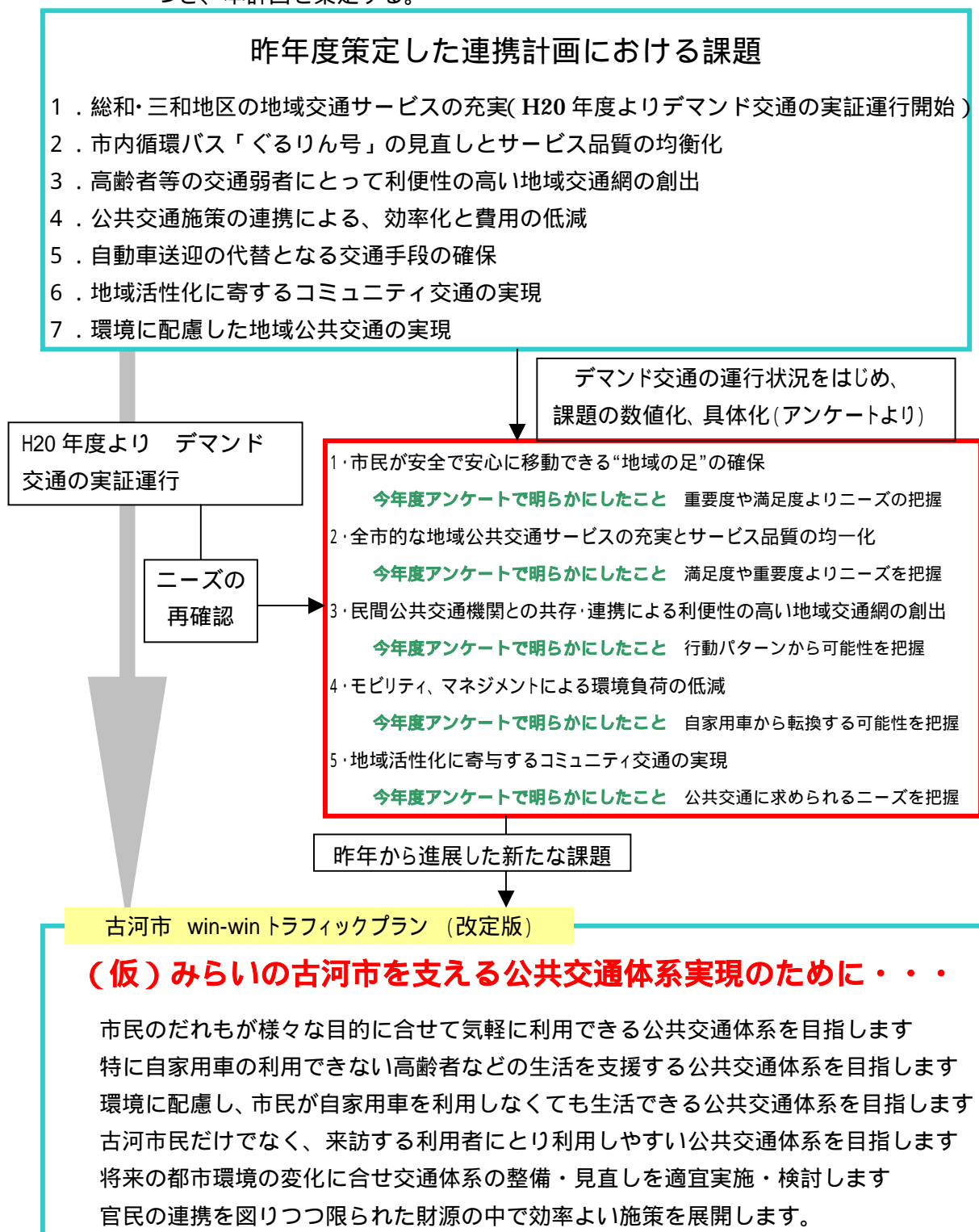


図 1-1-1 昨年からの課題の流れ

(3) 市民・事業者・行政の果たすべき役割

市民の役割

公共交通を古河市・市民にとって必要な社会資本であるという意識を持ち、一人ひとりが必要に応じて公共交通を活用するなどの取り組みを実践し、市内の交通体系を利用していくための活動を自主的に行っていくものとする。

事業者の役割（ぐるりん号、愛・あい号の事業者としての市も含む）

公共交通を活用しようとする市民や市の活動に対して協力し、今後とも自主的な努力による運行の効率化、市民ニーズを反映した運行サービスの提供に努めていくものとする。

行政（市）の役割

市の交通体系のコーディネーターとして、市民のニーズや事業者の事情を十分に踏まえた公共交通計画を立案し、必要に応じて適時見直しを実施する。
また、市民や事業者の公共交通に対する取組みに対し、必要な支援を実施していくものとする。

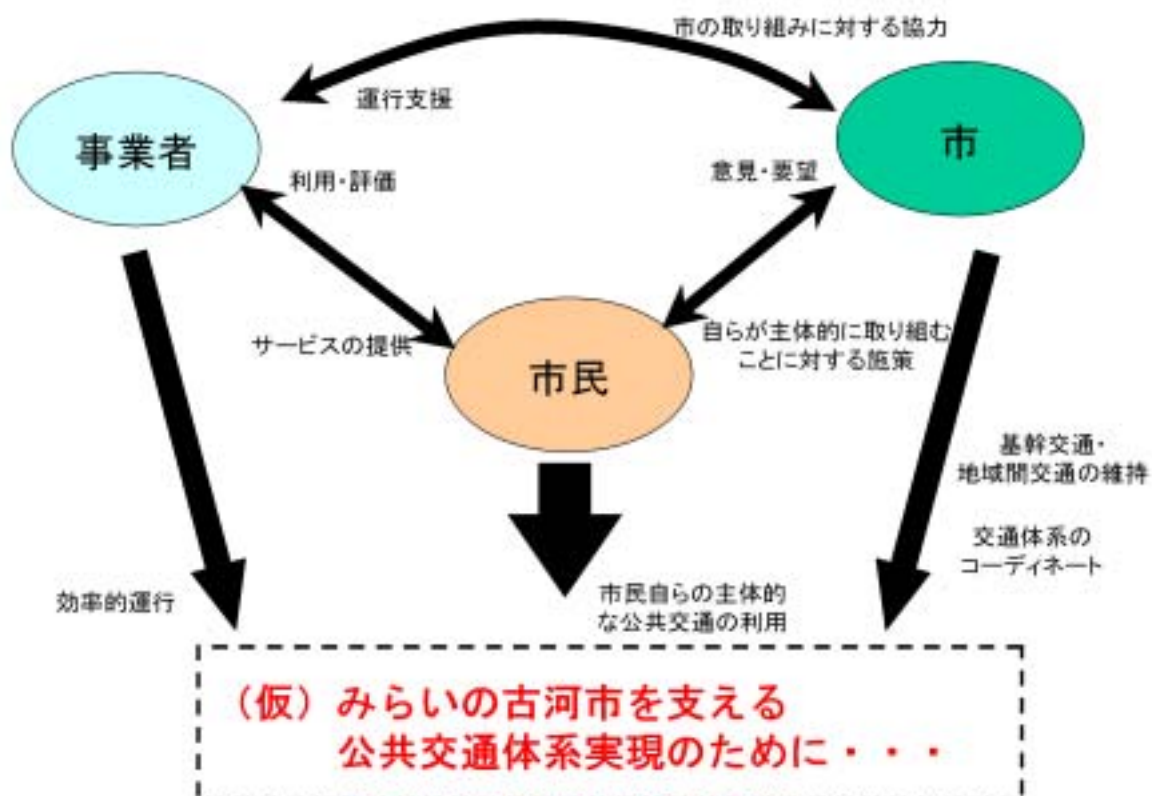


図 1-1-2 市民・事業者・行政の果たすべき役割概念図

2. 計画区域

本計画の対象区域は、古河市全域とする。



図 1-2-1 計画区域と、将来の土地利用構想図

3. 計画目標並びに目標を達成するための事業内容及び実施主体

(1) 第1次古河市総合計画（平成19年3月策定）の位置付け

第1次古河市総合計画においては、「公共交通の充実」として以下の計画目標と主な取組みが施策として位置付けられている。

【計画目標】

関係機関との連携や調整を図りながら、鉄道サービス向上やバス路線の維持に努め、誰もが便利に安心して利用できる公共交通の整備を推進します。

【主な取組み】

バス等の充実と利用の促進

公共バス等の充実 高齢者や身体障害者などの交通手段の確保を図るため、市内循環バスの拡大も含め、新たな公共交通機関の整備や検討を進めます。

路線バスの維持 市内を運行している民営の路線バスに対して赤字相当額の補助金を交付して、路線を維持します。また、補助金を交付している路線バスの実態や、運行状況などの調査を実施します。

(2) 古河市公共交通体系見直しに係る計画目標

現在、本市では、市民の日常的生活を支える「地域の足」を確保するため、古河地区における市内循環バス「ぐるりん号」の運行をはじめ、平成20年7月から総和地区、三和地区を対象としたデマンド交通「愛・あい号」の実証運行を実施している。

本計画においては、市内公共交通の現状や市民アンケート結果等を踏まえ、市内循環バス「ぐるりん号」の運行見直しをはじめ、デマンド交通「愛・あい号」の本格運行への切り替え、民間路線バスの利用促進・連携により、市民にとって利用しやすい市内公共交通体系の実現を目指し、目標を達成するために次の事業を実施する。

(3) 目標と事業内容

各目標を達成するために具体的な事業内容を記述する。

課題		対応方針・事業内容
目標1 市民のだれもが様々な目的に合わせて気軽に利用できる公共交通体系の構築		
バスの運行本数が少ない		・公共交通の運行システムの検討
愛・あい号で古河駅へ行けない		・愛・あい号と路線バス等の連携施策を実現し、乗継利用 【事業内容1】デマンド交通の実証運行実施 【事業内容3、4】愛・あい号とバス等の連携（乗継駅整備、運賃割引）
ぐるりん号、愛・あい号のサービスレベルの不均衡		・ぐるりん号、愛・あい号双方の特徴をうまく生かし、相互連携 【事業内容2】市内循環バスの運行・再編（主体：古河市） 【事業内容3】愛・あい号とバス等の連携（主体：古河市）
近くにバス停がない	通勤・通学利用	・路線バスのバス停までのアクセス改善 【事業内容11】工業団地通勤バスの運行（主体：交通事業者）
	買物・通院利用	・既存ぐるりん号を再編し、利用しやすくする 【事業内容2】市内循環バス運行・再編（主体：古河市）
公共交通を認知していない		・PR方法の変更 【事業内容8】バス利用パンフレット作成（主体：古河市） 【事業内容9】公共交通案内ホームページ作成（主体：古河市）
目標2 自家用車の利用できない高齢者などの生活を支援する公共交通体系		
高齢者の移動ニーズへの対応		・公共交通体系へのフィードバックが可能な組織・体制づくり （主体：古河市、古河市公共交通活性化会議）
移動制約者への対応		・停留所間距離の見直しやフリー乗降区間設定 ・バリアフリー車両や道路環境等の施設整備 【事業内容12】道路環境整備（主体：古河市、県、国） 【事業内容13】民間路線バス車両の更新（主体：交通事業者）
安全対策		・高齢者の自主的運転免許返納促進 ・免許が無くても生活できるよう支援方策実施 【事業内容10】高齢者運転免許自主返納支援（主体：古河市）
目標3 環境に配慮し、市民が自家用車を利用しなくても生活できる公共交通体系		
自家用車から公共交通への転換の促進		・市民ニーズを十分に反映した公共交通体系の構築 【事業内容5】サイクルパーク&バスライド（主体：古河市、交通事業者） 【事業内容8】バス利用パンフレット作成（主体：古河市）
環境に優しい公共交通体系		・低公害型路線バス導入に対する市独自の支援制度を検討 【事業内容13】民間路線バス車両の更新（主体：交通事業者）
目標4 市外から来訪する利用者にとって利用しやすい公共交通体系		
公共交通への対応		・古河駅にバス案内表示板等を設置 【事業内容6】バス総合案内板の設置（主体：古河市）
主要な拠点施設などへの公共交通の確保		・総和庁舎、三和庁舎へのバス路線導入を要請 【事業内容7】市役所経由のバス路線検討（主体：古河市）

表 1-3-1 目標と事業内容

(4) 事業の推進体制

目標 1~4 の各事業の推進を図るに当たって、古河市公共交通活性化会議が主体となり、社会情勢を考えながら、事業の検討や見直し体制を構築するものとする。

目標5 将来の都市環境の変化に合わせた交通体系の整備・見直しの適宜実施・検討	
社会情勢の変化への対応	<ul style="list-style-type: none">・公共交通に関して市民、自治体、事業者が定期的に会合する場の設置・常に公共交通の課題を把握しそれに対応できる体制づくり 【事業主体；古河市】 古河市公共交通活性化会議
目標6 官民の連携を図りつつ限られた財政の中で、効率よい施策の展開	
効率よい施策の展開	<ul style="list-style-type: none">・今後、利用の少ない施策、需要の見込めない施策、採算性の悪い施策については、廃止も含め見直しを実施 【事業主体；古河市】
事業投資に対する説明責任	<ul style="list-style-type: none">・支出額の根拠を明確に提示するとともに、その事業効果について事業実施後に検証を行い、市民に公表 【事業主体；古河市】

表 1-3-2 事業の推進体制

4. 具体的な事業内容

(1) 事業の内容

【事業内容1】デマンド交通「愛・あい号」の実証運行実施（総和地区・三和地区）

利用状況は概ね良好な状況にはあるが、本格的な運行切り替えに向けては、継続的な実証運行により、需要に沿った輸送力を確保するために、運行台数等を適宜見直しする。

併せて、古河駅方面への利用エリアの拡大が要望されており、他の交通機関を含め、古河駅方面への需要に対応するものとする。

実施主体：古河市

運行委託先：古河市総和商工会

利用料金：1回 大人 300 円、子ども 100 円（小学生以下）3 歳未満無料

ただし、茨城西南医療センター病院は大人 500 円(子ども 100 円)

運行日：月曜日から金曜日（土・日・祝日及び 8/13～16、12/29～1/3 は運休）

表 1-4-1 デマンド交通「愛・あい号」の運行ダイヤ

午前	8:00便	9:00便	10:00便	11:00便	
午後	12:00便	13:00便	14:00便	15:00便	16:00便

運行時刻：8:00～17:00

運行区域：総和地区、三和地区、茨城西南医療センター病院

運行車両：運行当初 6 台（ワゴン 3 台、セダン 3 台）

適宜利用状況を見て、運行台数・車両を見直す



図 1-4-1 実証運行中のデマンド交通「愛・あい号」

【事業内容2】 市内循環バス「ぐるりん号」の運行・再編

市内循環バス「ぐるりん号」については、年間10万人を超える利用者数があるが、利用実績や市民アンケート調査結果を踏まえ、平成22年度以降の運行委託先の検討を含め、平成21年度中に具体的な運行計画案をまとめる。本見直案に基づき、平成22年度からの実証運行を開始し、本格運行へ切り替える。(現在運行を委託している(財)古河市高齢者福祉事業団は平成21年度で解散の予定)

<運行改善方法>

「利用者ニーズに沿った運行を確保するため、停留所の表示(バス停ポールなど)の設置と合わせて、一部区間に自由乗降区間の設定などサービスレベルの改善を検討する」

実施主体：古河市

運行委託先：平成21年度 (財)古河市高齢者福祉事業団

平成22年度 未定(平成21年度中に検討)

運行区域：古河地区(愛・あい号との連携によるエリアの拡大・検討)

運行車輛：バス車輛3台

東コース時刻表	けやき公園発				福祉の森会館発			
けやき公園	8:40	10:40	13:20	15:20	10:30	13:10	15:10	17:20
三杉郵便局	8:44	10:44	13:24	15:24	10:26	13:06	15:06	17:16
古河駅東口	8:55	10:55	13:35	15:35	10:19	12:59	14:59	17:09
古河ヤクルト販売	9:04	11:04	13:44	15:44	10:07	12:47	14:47	16:57
古河二高裏門	9:10	11:10	13:50	15:50	10:02	12:42	14:42	16:52
市役所古河庁舎	9:19	11:19	13:59	15:59	9:57	12:37	14:37	16:47
福祉の森会館	9:30	11:30	14:10	16:10	9:40	12:20	14:20	16:30

西コース時刻表	古河一中入口発				福祉の森会館発			
古河一中入口	8:40	10:40	13:20	15:20	10:30	13:10	15:10	17:20
雀神社	8:46	10:46	13:26	15:26	13:24	13:04	15:04	17:14
茨城銀行	8:51	10:51	13:31	15:31	10:19	12:59	14:59	17:09
桜町会議所	8:57	10:57	13:37	15:37	10:12	12:52	14:52	17:02
篆刻・街角美術館	9:01	11:01	13:41	15:41	10:09	12:49	14:49	16:59
古河駅西口	9:07	11:07	13:47	15:47	10:06	12:46	14:46	16:56
市役所古河庁舎	9:15	11:15	13:55	15:55	9:58	12:38	14:38	16:48
新久田自治会館	9:22	11:22	14:02	16:02	9:48	12:28	14:28	16:38
福祉の森会館	9:30	11:30	14:10	16:10	9:40	12:20	14:20	16:30

南コース時刻表	大山回り				福祉の森会館発		
福祉の森会館	8:20	11:00	14:00	16:50	10:14	13:14	16:04
茶屋町会議所	8:26	11:06	14:06	16:56	10:06	13:06	15:56
香取神社入口	8:33	11:13	14:13	17:03	9:59	12:59	15:49
わたらせ入口	8:41	11:21	14:21	17:11	9:51	12:51	15:41
古河三高	8:47	11:27	14:27	17:17	9:45	12:45	15:35
福祉の森会館	8:54	11:34	14:34	17:23	9:40	12:40	15:30

南コース時刻表	福祉の森会館～古河駅西口					
福祉の森会館	8:54	10:14	11:34	13:14	14:34	16:04
市役所古河庁舎	9:06	10:26	11:46	13:26	14:46	16:16
古河駅西口	9:15	10:35	11:55	13:35	14:55	16:25
市役所古河庁舎	9:21	10:41	12:01	13:41	15:01	16:31
福祉の森会館	9:30	10:50	12:10	13:50	15:10	16:40



図 1-4-2 古河地区を運行中の「ぐるりん号」

2 - 1 市内循環バス「ぐるりん号」東コース・西コースの再編

- ・南コースからすると利用状況がやや低迷していることから、運行経路等の見直しを行う。
- ・運行経路には、路線バスとの整合を図りながら総和地区西部に位置する病院、大型商業施設などの生活利便施設を含める。
- ・幹線道路や既存バス路線を外れた区間の一部では、自由乗降区間を設定。

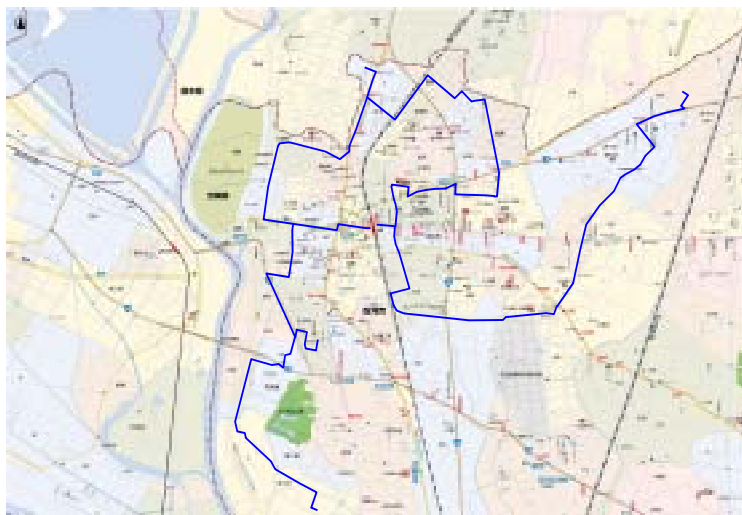


図 1-4-3 ぐるりん号西コース、東コース再編案

ルートについては検討中のため今後変更の可能性があります。

2 - 2 市内循環バス「ぐるりん号」の見直し（南コースの再編成）

- ・南コースについては、民間路線バス（古河 栗橋）と路線・方向が重複しており、当該民間路線バスに対する運行維持補助金も大きいことから、民間路線バスとの統合を含め検討する。

朝夕は現状の民間路線バスルートで運行

昼間はぐるりん号のルートで運行

利用者への運行改善を図るため、一部区間に自由乗降区間を設定





凡 例	
	民間路線バス 古河駅～栗橋駅
	ぐるりん号 南コース

図 1-4-4 ぐるりん号南コース再編案

【事業内容3】 「愛・あい号」と路線バス等の連携

- ・ 総和・三和地区にそれぞれ数箇所程度のデマンド交通とぐるりん号や路線バスが乗継できる「乗継駅」を整備。（乗継駅は商業施設や病院などに設置）
- ・ 次発バスの時刻や行先が表示される案内板を設置・検討。
- ・ ベンチやシェルター付のバス停の設置を行う。

実施主体：古河市

設置場所：公共施設、病院、大型商業施設など

【参考事例：伊勢崎市まちかどステーション広瀬】



【事業内容4】 「愛・あい号」と路線バス等の連携（乗継割引運賃制度の導入）

- ・ デマンド交通である「愛・あい号」から指定の乗継箇所で路線バスに乗り継ぐ場合、乗継割引券を発行する

実施主体：古河市、交通事業者

対象エリア：総和地区、三和地区

【事業内容5】 サイクルパーク&バスライド

- ・ 通勤・通学でバスを利用したい人のサービス圏を拡大するため、総和庁舎や三和庁舎など公共用地の活用も含め、主要停留所の一部に自転車駐輪場を確保し、自転車とバスの乗継利用を促進する。



（厚木市 松蓮寺バス停）



（福井市 アビタ - エルバ前バス停）

実施主体：古河市

設置場所：総和庁舎、三和庁舎等

【事業内容6】 総合案内板の設置

- ・バスの総合案内板をJR古河駅自由通路部に設置・検討する。
- ・総合案内板には市内全域の路線図のほか、行きたい場所を入力すればどのバスに乗ればよいか、発車時刻まで何分あるか、料金はいくらかかるのか等の案内ができるものを導入・検討する。

実施主体：古河市、交通事業者

設置場所：JR古河駅構内



バス総合案内板イメージ 三郷中央駅

【事業内容7】 市役所経由のバス路線の検討

ア) 総和庁舎

- ・現在、日中30分間隔で運行されているJRバス関東の路線の一部を市役所経由に変更要請する。

イ) 三和庁舎

- ・現在、日中30分間隔で運行されている茨城急行バスの路線の一部を市役所経由に変更要請する。



同時にサイクルパーク&バスライドの設置なども行う

実施主体：交通事業者、古河市

対象場所：総和庁舎、三和庁舎

【事業内容 8】 バス利用パンフレットの作成

・ぐるりん号、愛・あい号、路線バスについて、運行ルート、停留所位置、主要停留所の運行時刻などを示した公共交通マップを作成・配布する。

・公共交通マップには、市内の主要施設までの運行経路や所要時間、料金などの情報も盛り込むものとする。

実施主体：古河市、交通事業者

配布場所：古河市内全世帯+駅での配布分



パンフレットイメージ 出典：仙台市役所

【事業内容 9】 公共交通案内ホームページの作成

・市のホームページの中に公共交通を総合的に案内するサイトを新規に立ち上げる。

・情報には、バス停位置と周辺地図、ぐるりん号や愛・あい号の現在の運行位置、公共交通を利用した市内各施設への移動案内などを提供・検討するものとする。

実施主体：古河市

掲載場所：古河市役所HP



ホームページイメージ 出典：東京都交通局

【事業内容 10】 高齢者運転免許自主返納制度

本市在住の高齢者に対し、運転免許証を自主的に返却した方については、公共交通を割引利用できる証明書等を発行し、割引額に対しては市が補助を実施する。

【参考：富山市における高齢者運転免許自主返納支援事業】

- ・対象：市内在住の65歳以上の高齢者で運転免許を自主返納した方
- ・支援内容 公共交通乗車券等の支援（2万円相当：1人1回限り）
- ・そのほかのサービス

身分証明書等の取得支援

高齢者用お出かけ定期券の取得支援

実施主体：古河市

【事業内容 1 1】 工業団地通勤バスの運行

市内の工業団地である丘里・北利根両工業団地をはじめ、複数の企業を経由する通勤バスの運行について実現性を検討し、必要に応じて系統の新設または既存路線の経路変更などを事業者に要請していくものとする。

実施主体：交通事業者

対象工業団地：北利根工業団地、丘里工業団地等の各事業所

【事業内容 1 2】 道路環境整備

バス交通の定時性を阻害していると考えられる交差点について、交差点改良などの事業を推進するよう要請する。

また、幹線道路の自動車交通量削減のため、バイパス道路の整備推進なども要請する。

バス停付近の待ち環境維持のため、部分的な歩道整備などを推進・要請していく。

実施主体：国、茨城県、古河市

【事業内容 1 3】 民間路線バス車輛の更新

各社が保有する事業計画に基づいてノンステップ車輛に更新する。あわせて可能な限り低公害車の導入を図る。

実施主体：交通事業者



図 1-4-5 ハイブリッドバス

5. 計画期間：平成20年度～平成22年度の3カ年

(1) 全体事業計画の事業スケジュール

表 1-5-1 事業スケジュール

事業内容		連携計画計画期間（3カ年）			平成23年度以降
		平成20年度	平成21年度	平成22年度	
		4月 9月 12月 3月	4月 9月 12月 3月	4月 9月 12月 3月	
1	デマンド交通の実証運行実施	運行準備 (7/1試験運行開始、台数等見直し検討)	(試験運行、台数等見直し検討)	(試験運行、本格運行に向け適宜見直し)	(本格運行切り替え)
	ワゴン車購入(セダン車両から切替、増車)	利用状況把握 検討	利用状況把握 1台	利用状況把握 1台	
2	市内循環バスの運行・再編		(現行計画で運行) (見直し案検討)		
	市内循環バスの実証運行(ルート変更)			(準備、実証運行開始)	(本格運行切り替え)
3	愛・あい号とバス等の連携(乗継駅の検討・整備)	検討	.....● 待合場所整備	● 待合場所整備	
4	愛・あい号とバス等の連携(乗継割引運賃制度導入)		.....● 検討	● 導入	
5	サイクルパーク&バスライド		.....● 検討	● 整備	
6	総合案内板の設置		.....● 検討	● 整備	
7	市役所経由のバス路線検討		.....● 検討	● 整備	
8	バス利用パンフレット作成		.....● 検討	● 整備	
9	公共交通案内ホームページ作成		.....● 検討	● 整備	
10	高齢者運転免許自主返納支援		.....● 検討	● 導入	
11	工業団地通勤バスの運行	交通事業者との協議調整を図り連携計画期間を含め、H23年以降も継続推進			
12	道路環境整備	各路線の道路管理者との協議調整を図り連携計画期間を含め、H23年以降も継続推進			
13	民間路線バス車両更新	各交通事業者の事業計画に基づき、車両の更新を推進			

(2) 平成 21 年度に向けた事業スケジュール

平成 21 年度に向けた事業のスケジュールは以下のとおり検討する。

表 1-5-2 平成 21 年度の事業スケジュール

	実 施 事 項
21年1月30日	第4回古河市地域公共交通活性化会議・幹事会（合同会議） 古河市地域公共交通総合連携計画（素案）について
2月3日～23日	パブリックコメントの実施（21日間） 閲覧場所：市役所3庁舎ほか7施設、市のホームページ
2月27日	第5回古河市地域公共交通活性化会議 古河市地域公共交通総合連携計画（決定）
4～12月	「愛・あい号」と路線バス等の連携（乗継駅検討） （候補地選定、施設整備計画検討） 「ぐるりん号」運行見直し計画（案）の作成・関係機関協議 （ルート見直し、バス停ポール施設検討） 「ぐるりん号」運行見直し案（市民PR等）
22年度4月	ぐるりん号見直し運行の開始

6. 計画目標に位置付けられた各事業の実施に伴う、効果・目標設定

本計画の将来像である「win-winトラフィックプラン（仮）みらいの古河市を支える公共交通体系」を実現するために、各計画目標に位置付けされた事業内容1～13の総合的な事業の実施及び推進により、市民にとってより利用しやすい公共交通サービスが提供できているかの効果測定として、デマンド交通「愛・あい号」、市内循環バス「ぐるりん号」、民間路線バスの利用者数、認知度、満足度等について以下のとおり目標値を設定する。

(1) デマンド交通「愛・あい号」について

【対応する事業内容】

事業内容1：デマンド交通「愛・あい号」の実証運行実施（総和地区、三和地区）

事業内容3：「愛・あい号」と路線バス等の連携（乗継駅設置）

事業内容4：「愛・あい号」と路線バス等の連携（乗継割引運賃制度の導入）

事業内容8：バス利用パンフレットの作成

事業内容9：公共交通案内ホームページの作成

目標：一日当たり平均利用者数見込み

H20年(12月累計利用実績)	H21年	H22年	備考
92.6人	120人(約30%増)	150人(約60%増)	
運行車両6台	運行車両7台	運行車両8台	

上記利用見込みは、昨年2月に策定した古河市地域公共交通連携計画より

目標：認知度向上

H20年 アンケート結果	H22年	備考
41.5%	60%	ぐるりん号認知度：92%（運行から10年）

・総和、三和地区全体の認知度 41.5%

・総和、三和地区の65歳以上市民の認知度 54.4%

目標として、主な利用対象者である65歳以上の高齢者については100%の認知状況を目指す。

	人口	認知度	認知人口
総和・三和地区65歳未満人口	73,953人	42.8%	31,652人
総和・三和地区65歳以上人口	13,384人	100%	13,384人
総和・三和地区居住者人口	38,813人	100%	38,813人
総和・三和地区全体人口	87,337人	59.8%	52,197人

・これより、総和・三和地区の平均世帯数が2.9人であるため、高齢者と同居する世帯構成員が全員認知をしたとすると、認知の状況は約60%まで向上すると考えられる。

目標 : 利用満足度向上

H20年 アンケート結果	H22年	備考
77.4%	90%	

- ・利用者の利用満足度 77.4% (所要時間、運行区域、運賃の満足度の平均)
- ・路線バス、ぐるりん号との連携強化により、古河地区方面への乗継利用を可能にし、古河駅周辺まで利用できないことへの不満を軽減する。
- ・運行区域について不満と思っている利用者 13.8%
- ・このうち古河駅周辺まで行けないことを不満と思っている利用者 81.2%
したがって、乗継結節点整備で運行区域に関する不満は 11.2% 解消できる。
この結果、利用満足度は 88.6% まで向上する。

(2) 市内循環バス「ぐるりん号」について

[対応する事業内容]

- 事業内容 2 : 市内循環バス「ぐるりん号」の運行・再編
- 事業内容 3 : 「愛・あい号」と路線バス等の連携 (乗継駅設置)
- 事業内容 6 : 総合案内板の設置
- 事業内容 8 : バス利用パンフレットの作成
- 事業内容 9 : 公共交通案内ホームページの作成

目標 : 一日当たり平均利用者数見込み

H19年実績	H22年	備考
295人	350人 (20%増)	

- ・現在のぐるりん号利用者 295人
- ・古河地区でぐるりん号を利用したことのある市民 23.7%
- ・ぐるりん号を利用しない理由で「ルート・運行時刻が分からない」、「目的地近くを通らない」(どちらか、あるいは双方答えている人) 22.1%
- ・ぐるりん号の路線見直しと今後のホームページなどの充実により、上記の不満の 25% 程度は解消されることを目指す。
- ・したがって、ぐるりん号を利用しない市民は 5.6% 軽減でき、利用したことのある市民は 29.3% まで拡大する。従って、ぐるりん号の利用者は $295人 \times (29.3\% \div 23.7\%)$ で 364人となる。

目標 : 利用満足度の向上

H20年アンケート結果	H22年	備考
47.1%	55%	

- ・ぐるりん号の利用満足度 (運行本数、所要時間、待ち時間、乗り心地、待合空間、終バス時刻の平均) 47.1%
- ・運行本数に対する不満 24.5%
ぐるりん号の運行本数については、路線の改変の中で適正水準を確保するものとし、運行本数に対する不満を 25% に軽減することを目標とする。

したがって、ぐるりん号の運行本数に対する不満を 6.2%まで軽減することにより、満足度の平均は 53.3%まで上昇する。

(3) 民間路線バスについて

[対応する事業内容]

- 事業内容 3 : 「愛・あい号」と路線バス等の連携 (乗継駅設置)
- 事業内容 4 : 「愛・あい号」と路線バス等の連携 (乗継割引運賃制度導入)
- 事業内容 5 : サイクルパーク&バスライド
- 事業内容 6 : 総合案内板の設置
- 事業内容 7 : 市役所経由のバス路線の検討
- 事業内容 8 : バス利用パンフレットの作成
- 事業内容 9 : 公共交通案内ホームページの作成
- 事業内容 10 : 高齢者運転免許自主返納制度
- 事業内容 11 : 工業団地通勤バスの運行
- 事業内容 12 : 道路環境整備
- 事業内容 13 : 民間路線バス車輛の更新

目標 : 一日あたり平均利用者数見込み

平成 18 年実績	H22 年	備 考
1,793.7	1750-1,800 人	

- ・ 路線バス利用者(平成 18 年) 1,793 人
- ・ 平成 16~18 年の 2 年間での利用人員 約 1 割減少
- ・ このままの推移での平成 22 年バス利用人員予測 1,450 人
- ・ 普段バスを利用する市民 20.4%
- ・ 上位計画である、茨城県の活性化指針と整合を取りながら路線バスに対するサイクルパーク&バスライド施策の推進、ホームページ等による情報提供により、バスを利用しない理由のうち「自宅近くにバス停がない」と「バスの運行時刻やルートがわからない」(あわせて 21.3%) の 25%を軽減することを目標とする。

これにより普段バスを利用しない市民のうち 5.3%がバスを利用するに転換するものとする、平成 22 年のバス利用者は、 $1,450 \text{ 人} \times (25.7\% \div 20.4\%) = 1,826 \text{ 人}$

目標 : 通勤通学の対応率

H20 年アンケート結果	H22 年	備 考
5.2%	7.0%	

- ・ サイクルパークアンドバスライド施策の実施により通勤・通学利用者の拡大が図られると考える。通勤・通学利用者の増加分は、バスを利用しない理由のうち「自宅近くにバス停がない」と「バスの運行時刻やルートがわからない」(あわせて 21.3%) の 25%を軽減することを目標とする。

これにより、普段バスを利用しない利用者のうち 5.3%はバス路線に転換すると考えられる。これにより平成 22 年におけるサイクルパーク&バスライドによるバス利用者は、 $5.2\% \times (25.7\% \div 20.4\%) = 7.0\%$ 。

目標：利用者不満度（所要時間、運行区域、運賃の平均）の解消

H20年アンケート結果	H22年	備考
26.5%	15%	

- ・路線バス利用者の不満の割合（鉄道との接続、運行本数、運賃、所要時間、バス停での待ち時間、乗り心地、待合空間、終バスの時刻） 26.5%
- ・所要時間に対する不満 11.5%
- ・鉄道との接続に対する不満 33.0%
- ・バス停での待ち時間に対する不満 33.3%
- ・待合空間に対する不満 19.7%

今後、バスを利用しやすくするためのバス停周辺環境整備や道路整備により、バスの定時性を高めるとともに、バス事業者に対し鉄道との接続改善を優先したダイヤ改正を要請し、利便性を高めることにより上記の不満を解消する。ただし道路整備などについては今後2年では殆ど実施困難のため、上記の不満の解消を2年で10%（概ね20年程度で解消することを目標）減らすものとする。

これらにより、路線バスに対する満足度は15%まで減少すると考えられる。

アンケート調査において「普通」と回答される方が多いため、利用者の不満を解消することを目的にして目標の設定を行った。

【資料】2章：古河市の概況

第1節． 地理的環境の状況把握

1．地域特性について

(1)．地理的環境

本市は、関東平野のほぼ中央、茨城県の最西端に位置し、東側は結城市、八千代町、南側は坂東市、境町、五霞町に接し、西側は埼玉県の栗橋町、大利根町、北川辺町に接し、北側は栃木県の野木町、小山市に接している。また、周辺では茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉の5つの県が隣接している。

地形は、ほぼ全域にわたり平坦で、気候は温暖である。南側では利根川が流下し、西側は渡良瀬川及び渡良瀬遊水地に接するほか、宮戸川や西仁連川などの河川が田園地域を南流する水と緑豊かな自然環境を有している。

また、市内には県内で唯一のJR宇都宮線の駅である古河駅があり、東京都や、さいたま市、宇都宮市までの距離が50～60km（首都60km圏）という地理的条件に加え、4号国道、新4号国道や国道125号、354号などの広域的道路が東西南北に走り、生活や生産、流通の場として恵まれた立地条件にある。

2005年9月12日に、旧古河市、旧総和町、旧三和町の1市2町が合併して、現在の古河市となり、面積は123.58km²、人口は2008年10月1日現在で144,228人、男女別では男71,981人、女72,247人、世帯数では50,328世帯となっている。

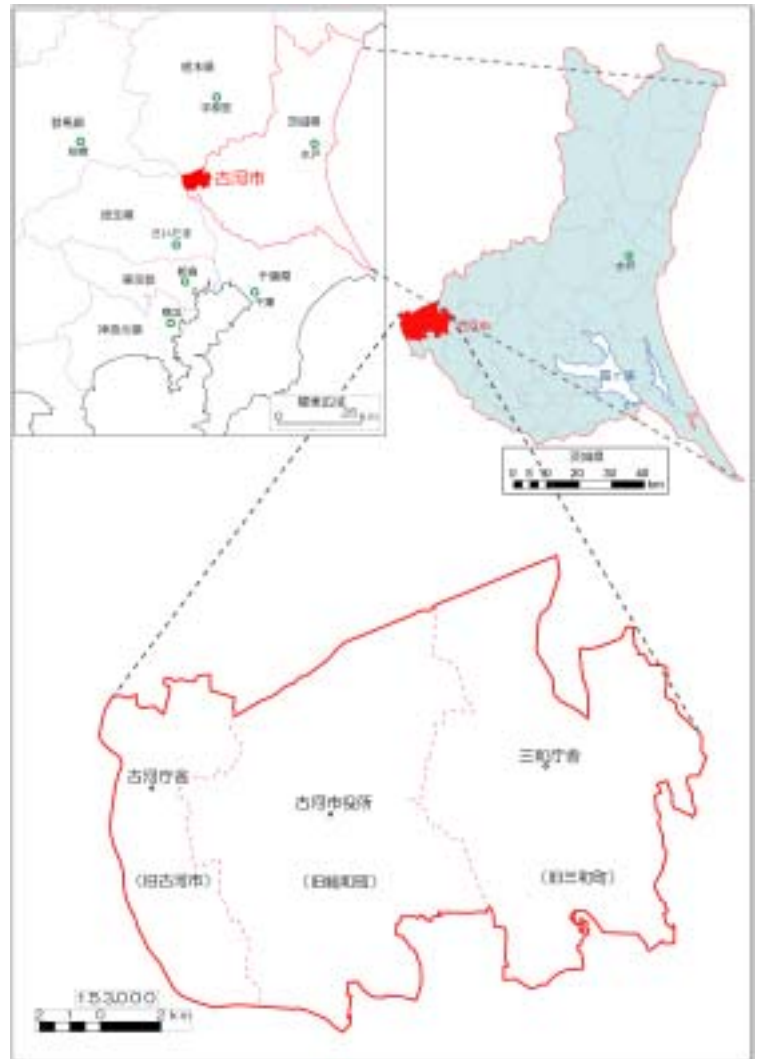


図 2-1-1 地理的位置

(2). 主要道路環境

市内を通る国道は、4路線ある。国道4号と新4号国道が南北に延伸する。また国道125号が東西方向に延伸し、つくば市方面へ、国道354号が南東方向へ延伸し、土浦市方面へ至る。

また、市内を通る県道は14路線で、県道17号（結城野田線）56号（主要地方道つくば古河線）など、それぞれが国道と交差するため、市内だけでなく県外への移動の要となっている。

また、古河市の立地は、関東のほぼ中央にあり、東京まで約60kmという好条件から、さいたま市や東京方面へだけでなく、小山市や宇都宮市方面へのアクセスが活発な状況にある。



図 2-1-2 古河市内の道路

第2節．本市の現状と将来動向

1．本市の概況と公共交通の現状

(1)本市の人口

本市は、平成20年10月1日現在、50,328世帯、144,228人の人口を数えるが、平成11年以降、人口は微減、世帯数は微増傾向にあり、核家族化が進行しているものと考えられる。

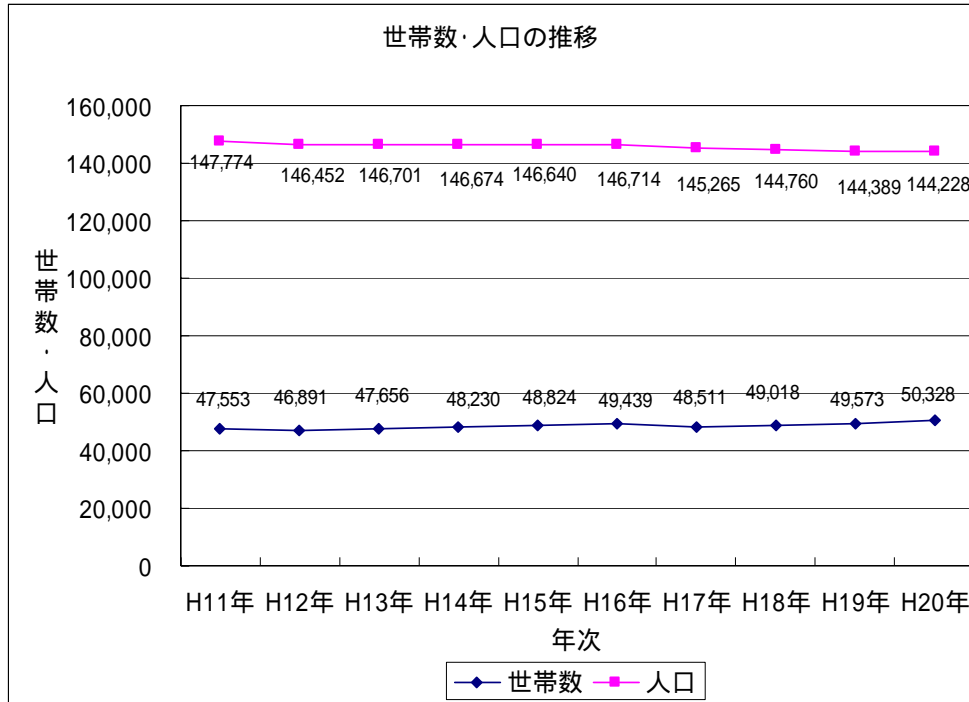


図2-2-1 古河市における世帯数・人口の推移 出典：統計古河、茨城県常住人口調査

表2-2-1 各地区の人口（平成17年10月）

地区名	人口	構成比率	面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)
古河地区	57,928	39.9%	21.00	2,758
総和地区	48,864	33.6%	52.80	925
三和地区	38,473	26.5%	49.78	773
合計	145,265	100%	123.58	1,175

出典：古河市統計書

古河市の人口は近年の少子高齢化傾向の例外にもれず年少人口の減少、老年人口の増加傾向が見られている。

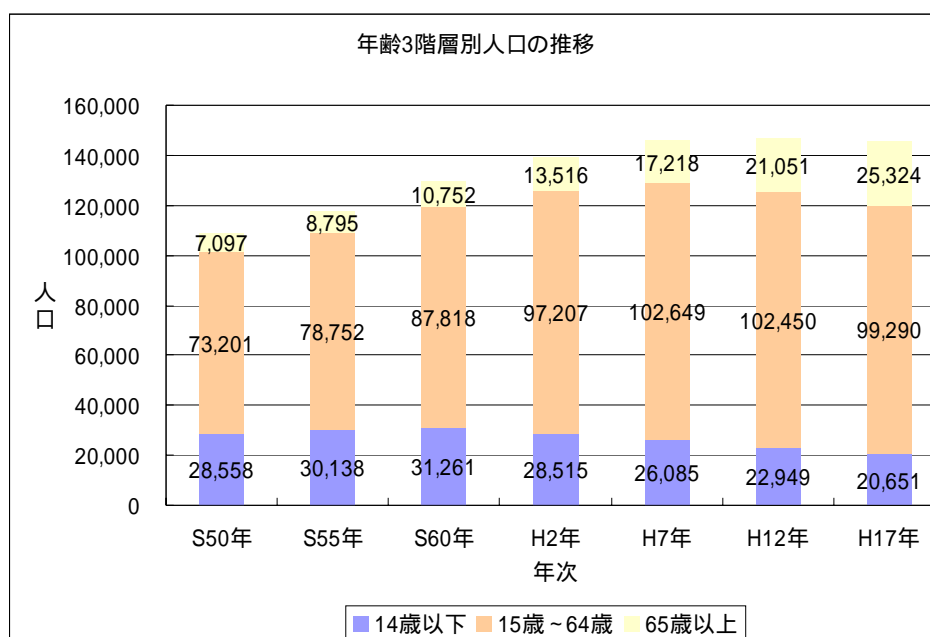


図 2-2-2 年齢 3 階層別人口の推移 出典：国勢調査（各項目 10 月 1 日）

表 2-2-2 平成 17 年における年齢 3 階層別人口構成率の古河市と茨城県の比較

	14歳以下		15～64歳		65歳以上		合計
	人口	構成率	人口	構成率	人口	構成率	
古河市	20,651	14.22%	99,290	68.35%	25,324	17.43%	145,265
古河地区	7,781	13.43%	38,194	65.93%	11,953	20.63%	57,928
総和地区	7,422	15.19%	34,121	69.83%	7,321	14.98%	48,864
三和地区	5,448	14.16%	26,975	70.11%	6,050	15.73%	38,473
茨城県	422,913	14.21%	1,975,982	66.42%	576,272	19.37%	2,975,167

次に、市内における人口の分布について、平成 17 年度国勢調査による 500m × 500m のメッシュ人口の図 2-2-3) を次ページに示す。

人口は特に古河駅周辺に集中しており、同時に高齢化も他地区に比べ高いことが示されている。また、1km² 当たり 4,000 人以上の人口が集積する DID 地区については、JR 古河駅周辺及び総和地区西部に見られる。

また、上記のメッシュ中の人口における高齢者の割合を次項に掲載した。高齢化率が 20-30% 程度の地域は、平成 17 年国勢調査によると、市内ほぼ全域にわたっていることが明らかになった。

特に、高齢化率が 40% を越える地区が総和地区、三和地区の一部で見受けられる。

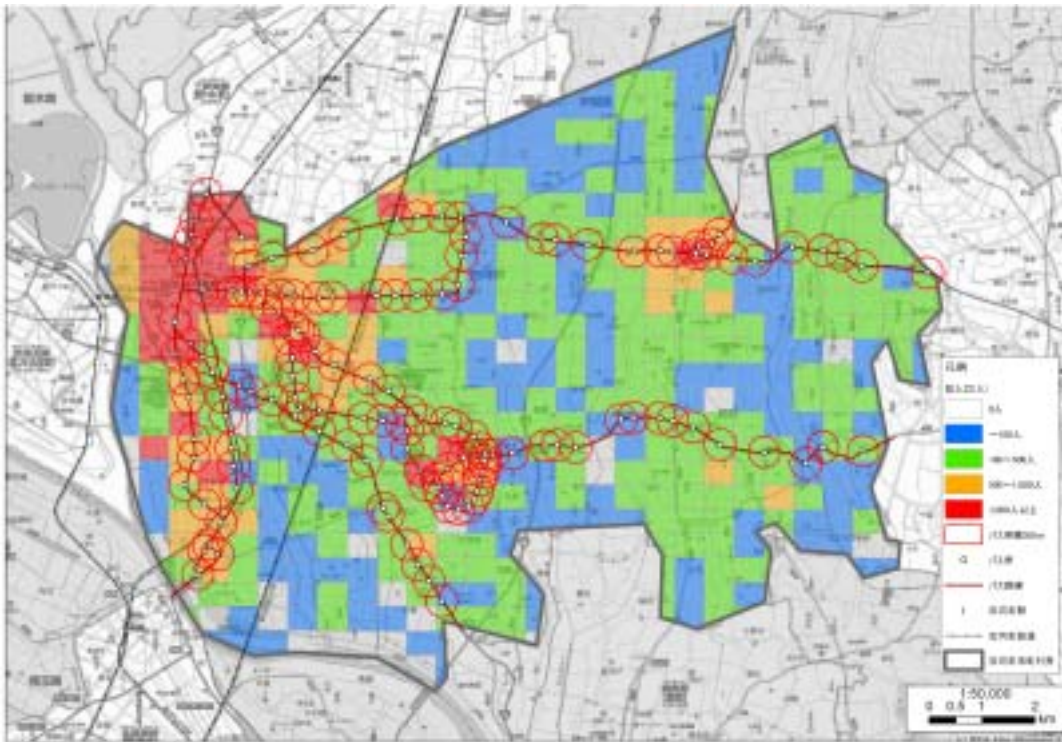


図 2-2-3 古河市の人口分布とバス停勢圏

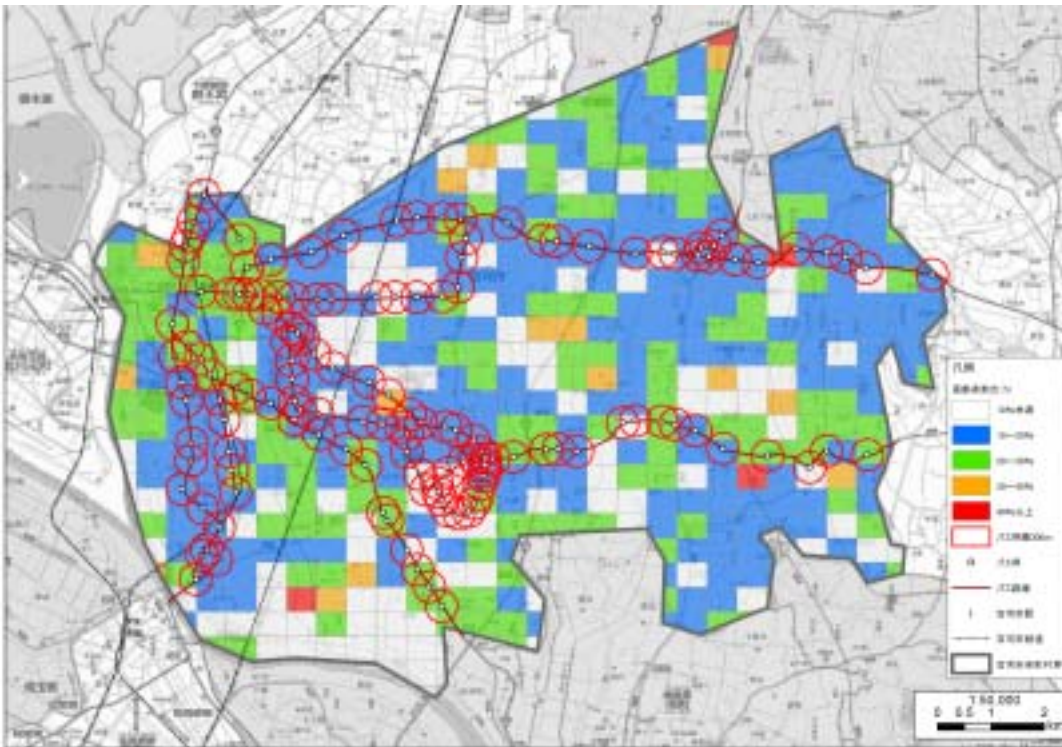


図 2-2-4 古河市の高齢者分布とバス停勢圏

(2) 土地利用の状況

本市はJR古河駅を中心として古河地区にあたる市の西側部分が市街化区域に指定されているが、総和地区、三和地区については、多くに市街化調整区域が広がっている。

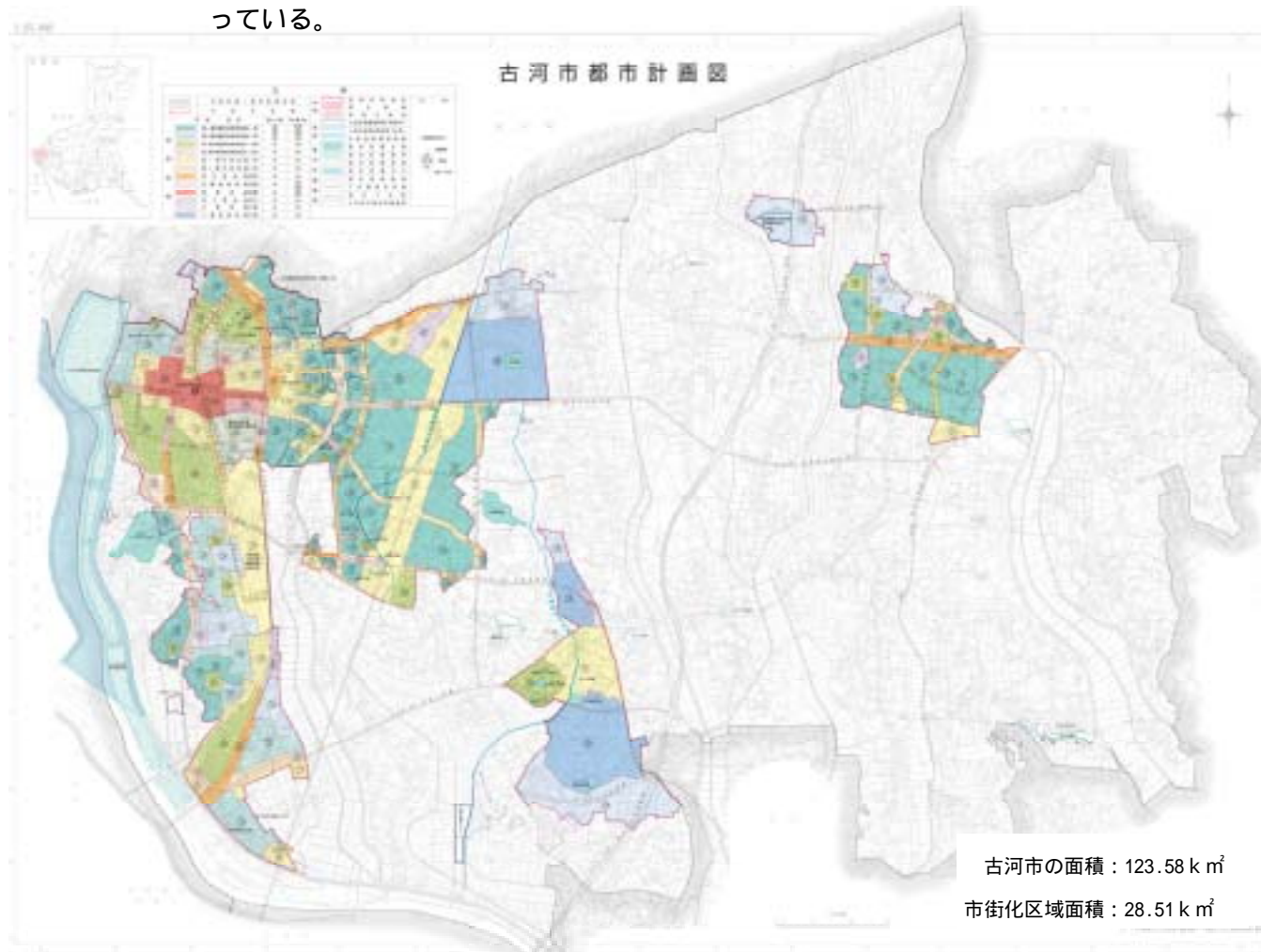


図 2-2-5 古河市における都市計画の状況

表 2-2-3 古河市の地目別土地面積 (平成 19 年) 単位: m² (割合%)

	宅地	田	畑	山林	雑種地	合計
古河地区	6,257,567	1,676,493	3,513,861	310,255	953,721	12,711,897
	49%	13%	28%	2%	8%	100%
総和地区	11,672,881	6,844,563	17,878,917	4,526,191	2,807,489	43,731,041
	27%	16%	41%	10%	6%	100%
三和地区	8,567,164	7,685,723	18,236,397	4,697,748	4,096,720	43,283,752
	20%	18%	42%	11%	9%	100%
合計	26,497,612	16,206,779	39,630,175	9,534,194	7,857,930	99,726,690
	27%	16%	40%	9%	8%	100%

出典 H19年統計古河

(3) 市内公共施設及び生活利便施設

市内の主な公共施設図と、生活利便施設分布図を示す。金融機関、商業施設などは古河駅周辺と市内の主要幹線道路沿道に偏って立地していることが見られる。



図 2-2-6 公共施設図

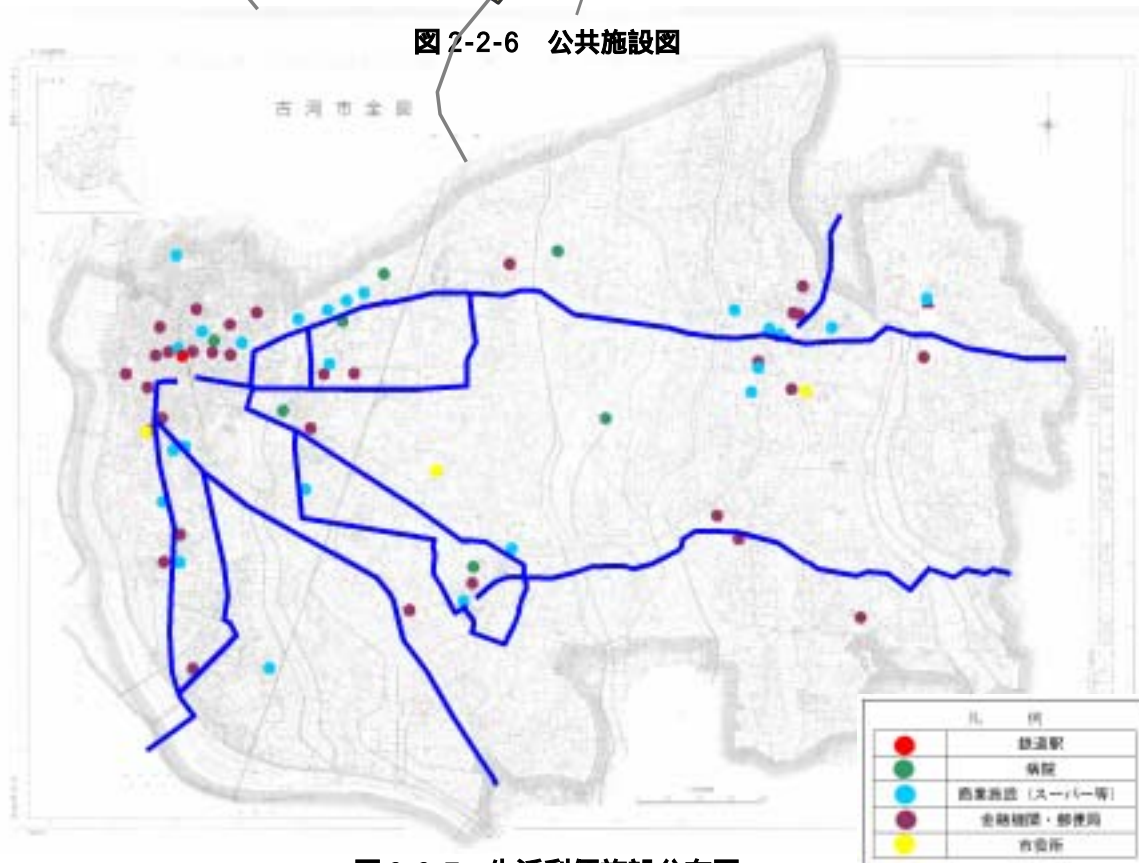


図 2-2-7 生活利便施設分布図

(4) 中心市街地の状況

本市のうち、古河地区は商業の中心拠点として賑わいを見せてきたが、近年の商業施設の郊外化に伴い、中心市街地の活力低下が伺われる状況にある。

特に古河地区、総和地区、三和地区の商店数、年間販売額を比較すると、古河地区の落ち込みが他地区と比較しても大きいことが示されており、大型店の郊外立地（ここ数年総和地区への進出が目立っている）による古河地区の地盤沈下が見受けられる。

表 2-2-4 古河市三地区における商店数、年間販売額の比較

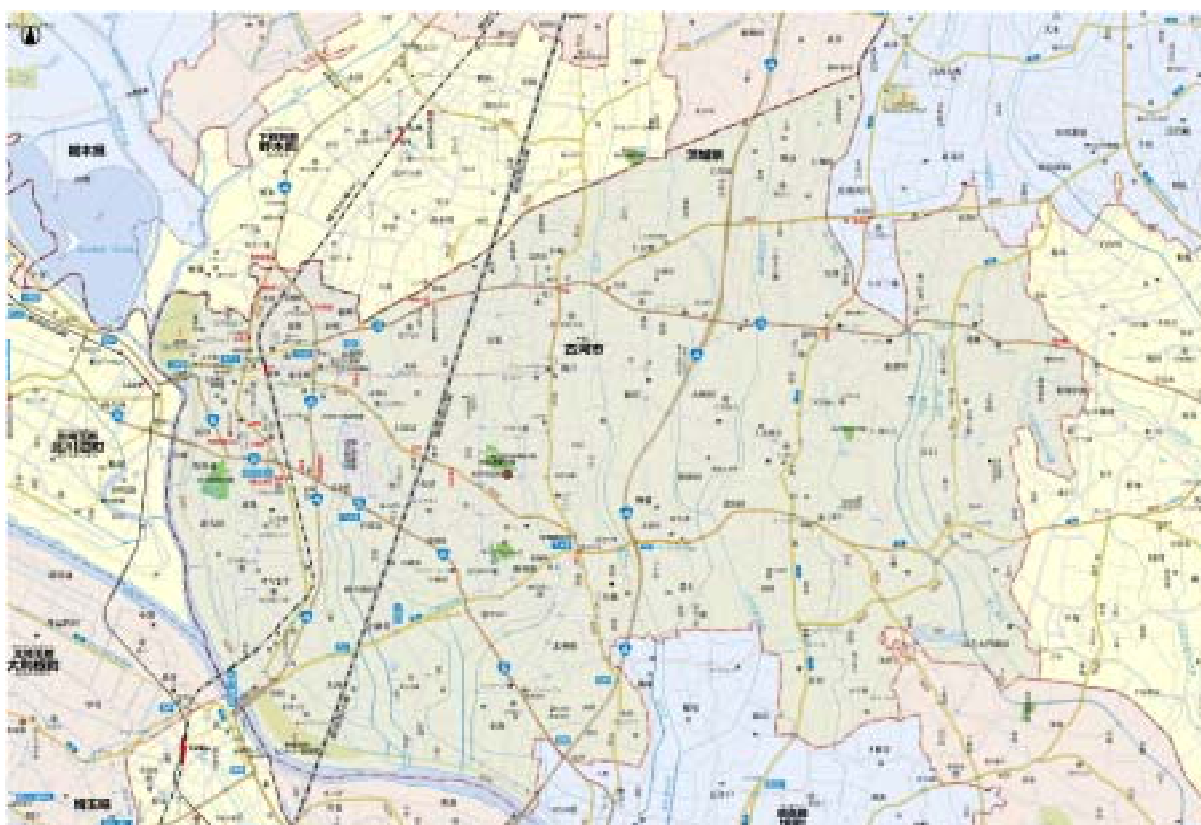
	古河地区		総和地区		三和地区	
	商店数	年間販売額	商店数	年間販売額	商店数	年間販売額
平成 11 年	852 (100.0%)	7,950 (100.0%)	403 (100.0%)	5,654 (100.0%)	313 (100.0%)	3,046 (100.0%)
平成 14 年	802 (94.1%)	7,327 (92.2%)	390 (96.8%)	5,601 (99.1%)	292 (93.3%)	2,636 (86.5%)
平成 16 年	762 (89.4%)	6,618 (83.2%)	376 (93.3%)	5,200 (92.0%)	276 (88.1%)	2,724 (89.4%)

年間販売額の単位は千円 / 年

出典：古河市統計書

(5) 自動車交通量

道路交通センサスにより市の主要道路の交通量を比較すると、新4号国道及び、主要地方道つくば古河線で大幅な交通量の増加が観測されている。新4号国道整備による南北方向の幹線道路整備の影響により、国道4号や県道野木古河線などの旧来の南北方向の幹線道路の交通量は減少する傾向を示している。



地点番号	路線名	地点住所	交通量 平成 11 年	交通量 平成 17 年	増減
	新4号国道	大和田	27,247	37,968	+ 39%
	国道4号	茶屋新田	24,292	20,077	17%
	国道125号	西牛谷	20,476	19,550	5%
	国道354号	磯部	14,732	16,649	+ 13%
	古河総和線	上辺見	12,490	12,708	+ 2%
	つくば古河線	柳橋	13,657	16,420	+ 20%
	野木古河線	本町一丁目	10,997	9,686	12%
	原中田線	中田新田	5,496	4,961	10%

図 2-2-8 道路交通センサスによる主要道路交通量の推移

(6) 公共交通の現状

本市の公共交通は都心方面や宇都宮市との広域な移動をJR宇都宮線が受け持っており、市内の移動については主に民間の路線バスが受け持っている。しかし、路線バスについては、近年、不採算路線の廃止・短縮が進んだために、現在では国道125号や国道354号や古河総和線などの幹線道路沿いに路線を残すだけとなっている。

一方、本市では、通院や買物など日常的な「地域の足」を確保するとともに、公共交通不便地区の解消等を図るため、市内循環バス「ぐるりん号」やデマンド交通「愛・あい号」を運行し、これら公共交通の補完を行っている。



図 2-2-9 古河市における路線バス・ぐるりん号の運行路線と愛・あい号の運行エリア

J R 線の利用状況

J R 古河駅の乗車人員は年々減少の状況にあり、平成 10 年次と比較して、平成 19 年次では約 88% の水準まで落ち込んでいる。一方で、栗橋駅は微増の傾向にある。

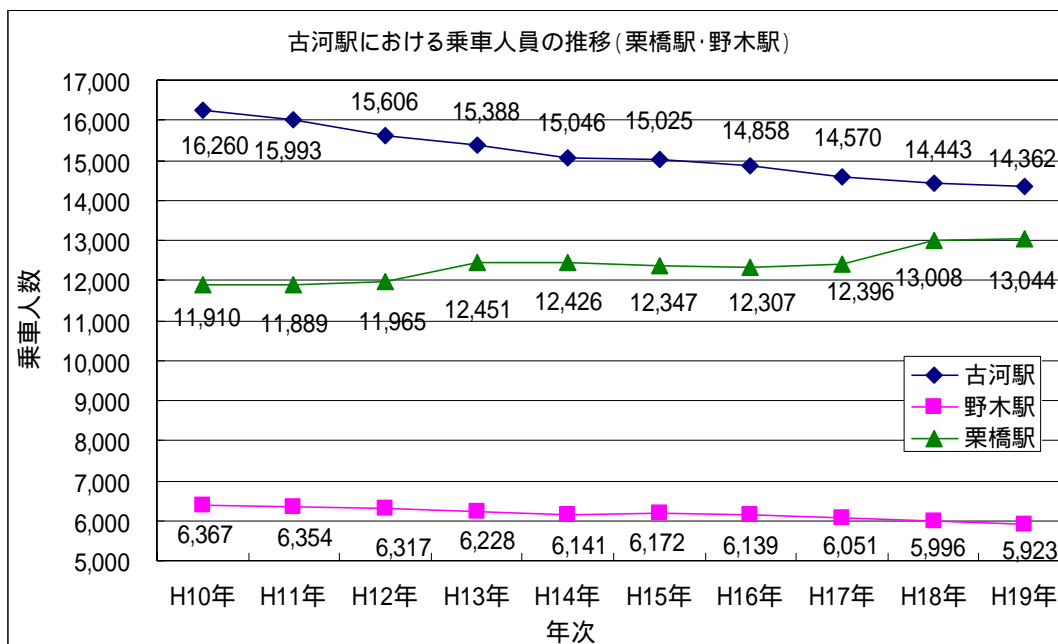


図 2-2-10 J R 古河駅乗車人員の推移 出典：J R 東日本

路線バスの状況

現在、古河市では民間交通事業者 3 社により 5 路線 16 系統の路線バスが運行されている。平成 18 年は、日平均 1,800 人程度の利用者が存在したが、わずか 2 年の間でも 200 人程度利用者が減少していることが報告されている。

表 2-2-5 路線バスの状況

	平成 16 年	平成 18 年
	日平均乗降客数	日平均乗降客数
茨城急行バス	888.9	853.1
J R 関東バス	907.0	756.0
朝日自動車バス	197.5	184.6
	1,993.4	1,793.7

出典：古河市統計書

表 2-2-6 各社路線バスの運行本数

乗り場	会社名	行き先	運行本数 (片道)	H16 年	H18 年
東口	茨急	古河駅 牛ヶ谷・諸川・菅谷行き	17 本	277,975	265,554
		古河駅 牛ヶ谷・諸川・北茂呂車庫行き	18 本		
		古河駅 牛ヶ谷・小堤・諸川行き	9 本		
		古河駅 丘里工業団地・諸川	15 本		
		古河駅 丘里工業団地・諸川・北茂呂車庫行き	4 本		
		古河駅 古河一高・友愛記念病院	14 本		
	J R	古河駅 女沼・大綱・松本行き	5 本	331,055	275,940
		古河駅 女沼・総和郵便局・大綱行き	14 本		
		古河駅 女沼・駒羽根団地・大綱行き	6 本		
		古河駅 女沼・総和郵便局・駒羽根循環	14 本		
		古河駅 駐屯地・駒羽根団地・松本行き	1 本		
		古河駅 駐屯地・駒羽根団地・大綱行き	1 本		
西口	茨急	古河駅 古河二高・栗橋駅行き	6 本	46,463	45,827
		古河駅 古河庁舎・三高・栗橋駅行き	3 本		
		古河駅 古河車庫行き	1 本		
	朝日	古河駅 釈迦・塚崎・境車庫行き	15 本	72,085	67,385

なお、古河市では不採算民間バス路線に対し運行対策費補助を実施しているが、平成 19 年度では以下の路線に合計 1,046 万円の運行対策費を支出している。

表 2-2-7 古河市における路線バスに対する運行対策費支出一覧

バス路線運行維持対策事業(H19年決算資料)

	金額	
バス路線運行維持補助金	2,508,352	朝日自動車(株)
県乗合バス運行対策事業負担金	471,500	茨城県
古河栗橋間乗合バス運行維持費	5,950,000	茨城急行自動車(株)
古河循環乗合バス運行維持費	909	JRバス関東株式会社
古河松本間乗合バス運行維持費	1,527,404	JRバス関東株式会社
合計	10,458,165	

市内循環バス「ぐるりん号」

本市が古河地区において市内循環バス「ぐるりん号」を3コースで無料運行している。利用状況としては、南コースが1便当りの利用者24.9名と非常に堅調であるが、西コース、東コースは利用がやや低迷している。

運行委託先：(財)古河市高齢者福祉事業団

運行台数：バス車両3台

表2-2-8 H20年ぐるりん号の運行概要

コース	運行回数 (便)	年間利用者数(人)		1日平均利用者数 (人)		1便あたり 平均利用者数(人)		運行経費決算額 (千円)	
		18年度	19年度	18年度	19年度	18年度	19年度	18年度	19年度
東コース	8	20,850	19,899	59	56	7.4	7.0	27,862	28,944
西コース	8	22,174	23,326	63	65	7.9	8.1		
南コース	7	64,306	62,400	181	174	25.9	24.9		
計		107,330	105,625	303	295				

デマンド交通「愛・あい号」

本市が平成20年7月から総和地区・三和地区に居住する市民を対象に、デマンド交通「愛・あい号」の運行を開始している。本年7月から12月までの利用状況を見ると、日平均利用者数で、当初から1.7倍の利用人員に増加している。

運行委託先：古河市総和商工会（交通事業者：市内タクシー事業者3社）

運行台数：ワゴン3台、セダン3台 合計6台

運行経費：平成20年度 36,003千円

表2-2-9 愛・あい号月別利用人員の推移

月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	累計
運行日数	22日	18日	20日	22日	18日	19日	119日
利用者数	1,402人	1,500人	1,967人	2,114人	1,960人	2,071人	11,014人
日平均	63.7人	83.3人	98.3人	96.0人	108.9人	109人	92.6人
登録者数	4,811人	5,279人	5,612人	5,922人	6,185人	6,393人	6,393人



図2-2-11 愛・あい号運行範囲図

市内タクシーの状況

本市にあるタクシー会社の車両保有台数は全体で 12 社合計 162 両となるが、古河市の人口数 146,003 人(平成 20 年 1 月 1 日住民基本台帳)から見ると車両 1 両当たりの人口は 901 人、人口千人当たりの車両数は 1.11 両となっている。全国平均の値は 475 人と 2.11 両となっていることから、古河市内のタクシー車両数は全国平均値の約半数と少なく、1 両が受け持つ人口数は約 1.9 倍となっている。(茨城県平均では 887 人、1.13 両となっていることから、県平均値に近似した値となっている。)

表 2-2-10 ハイヤー・タクシーの 1 両当たりの輸送人員と人口(平成 20 年度 国土交通省)

	1 両当たり輸送人員 (人)	1 両当たり (人)	人 口 (千人)	車両数 (台)	輸送人員 (千人)
茨城県	4,935	887	2,992	3,268	16,129
全国	8,731	475	126,824	222,316	1,941,100

次に示す表は茨城県内に営業所を有する法人事業者のタクシー実車率及び日車営業収入の推移を全国平均と比較したものである。実車率、営業収入ともに減少傾向であったが、茨城県においてはやや回復基調にある。しかしながら、営業収入においては平成 18 年度で全国平均値の約 77%にとどまっている。仮に、上記の人口当たりのタクシー台数と同じように、本市のタクシー事業の状況が県の平均と酷似しているとすれば、市内のタクシー事業者の日車営収も下記の数値と大差はないのではないかと考えられる。

表 2-2-11 実車率と日車営収の推移

年度	項目	茨城県		全 国	
		実車率(%)	日車営収(円)	実車率(%)	日車営収(円)
13 年度		49.5	22,425	42.6	30,663
14 年度		48.6	21,506	42.0	29,789
15 年度		48.3	20,665	41.5	28,909
16 年度		48.0	20,920	41.5	28,956
17 年度		47.7	21,337	41.5	28,985
18 年度		47.4	22,870	41.9	29,703

出典：国土交通省

また、平成 18 年度の 1 年間におけるタクシーの実働 1 日 1 車当たりの輸送実績を茨城県と全国平均について示すと次の通りである。

表 2-2-12 実働車輸送実績

実働 1 日 1 車当たり		(平成 18 年度)		
項目	実車キロ (キロ)	運送収入 (円)	輸送回数 (回)	1 回当たり実車キロ (キロ)
(茨城県平均)	65.6	22,870	13.6	4.8
(全国平均)	82.8	29,703	21.6	3.8

国土交通省

茨城県のタクシーの実働 1 日 1 車当たりの実車キロ及び輸送回数は、全国平均を下回り、その結果 1 日当たりの運送収入が全国平均を大きく下回っている。ハイヤー・タクシーの国民 1 人当たりの年間利用回数は 16.1 回で最高は沖縄県の 44.2 回であるが、茨城県の数値は全国最低の 5.2 回となっている。

(資料：ハイヤータクシー年鑑 2007)

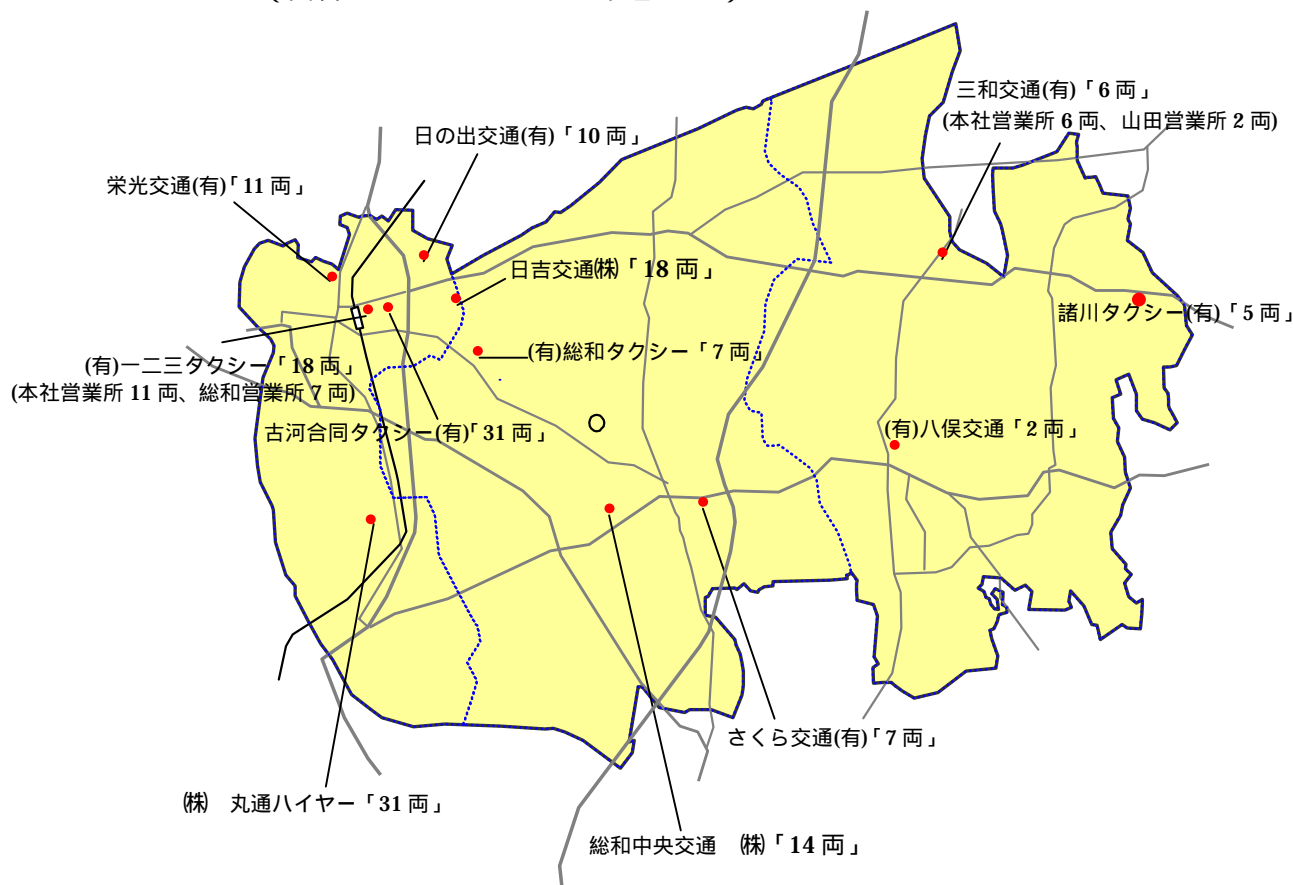


図 2-2-12 古河市内のタクシー事業者の様子

茨城県西部地域は、国土交通省関東運輸局茨城事務所より、(2008 年 4 月現在)特別監視ちいきに指定されており、タクシーの台数の増車は認められていない状況である。

高齢者通院タクシー助成について

本市では、高齢者の経済負担等を軽減することを目的に高齢者の通院目的のタクシー利用に対して料金の一部を助成する「高齢者通勤タクシー助成制度」を実施(利用額の1/2補助で上限は月6,000円まで)している。

愛・あい号の導入前後(平成20年7月導入)では、総和地区、三和地区での助成額に減少効果が見られるのに対して、古河地区では推移に変化はなく、利用額も他地区に比較して大きい状況となっている。

なお、古河地区の利用者の通院先(医療機関)は古河地区内が47%、総和地区内が43%となっている。

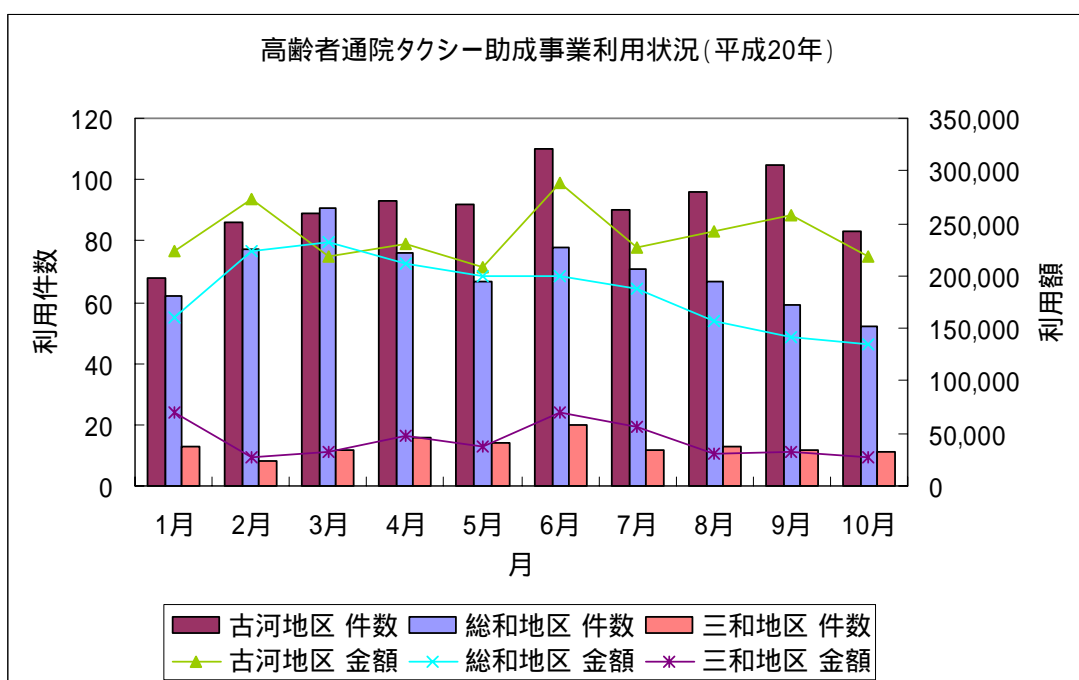


図 2-2-13 高齢者通院タクシーの利用状況の推移

2. 本市をめぐる将来動向について

(1) 高齢化社会への対応

本市における居住人口の高齢化は急速に進行しており、国立社会保障・人口問題研究所(平成 15 年)における平成 27 年の予測データでは、65 歳以上の高齢者が 35,000 人を超え、全人口の 24.5%を占めると予測されている。なお、第 1 次古河市総合計画における高齢人口と高齢化率の予測では平成 26 年度には 24%となっている。

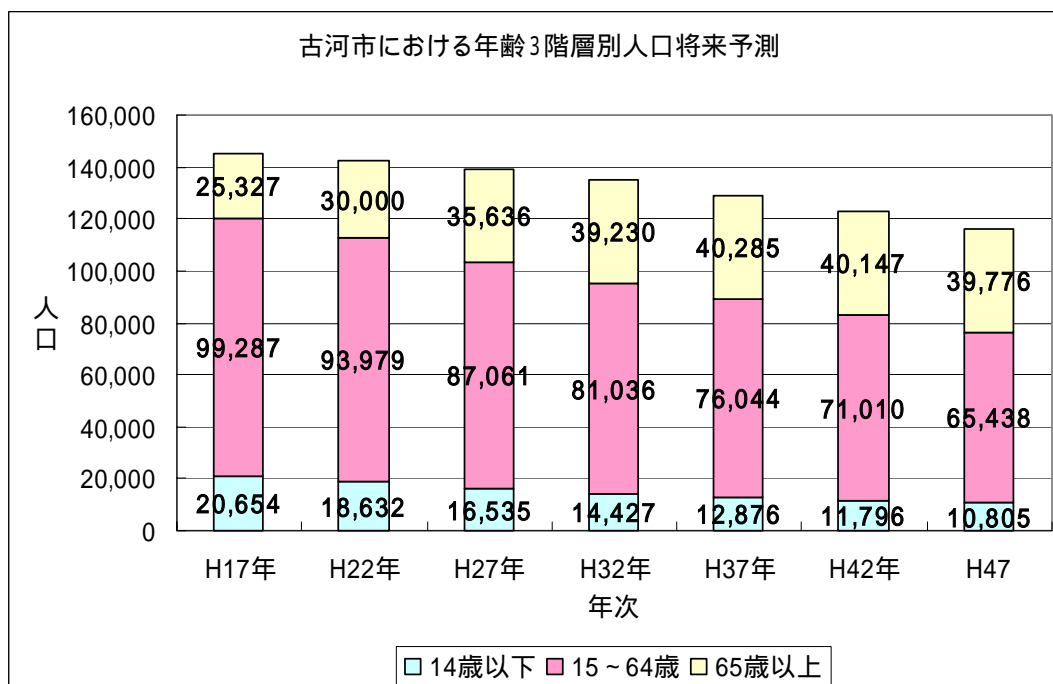


図 2-2-14 古河市における年齢3階層別人口推移 出典：国立社会保障・人口問題研究所
(平成 20 年 12 月推計)

一方、平成 17 年度の本市の 65 歳以上人口は 25,324 人居住しているが、昨年の 9 月に実施した市民アンケートの結果では、65 歳以上の市民の運転免許非保有率は 40.6%となっている。従って、現在、市内には以下の人数の自分で自家用車が運転できない高齢者が居住していると考えられ、そのような層への対応が求められる。

表 2-2-13 古河市における自分で自家用車が運転できない市民の人数(平成 17 年現在)

	65 歳以上人口	免許非保有率	自分で自動車運転できない高齢者
古河地区	11,953 人	40.6%	4,853 人
総和地区	7,321 人		2,972 人
三和地区	6,050 人		2,456 人
市内合計	25,324 人		10,281 人

一方、市内には15,000人の65歳以上ドライバーが存在することになるが、平成20年11月までの茨城県内の交通死亡事故者数のうち、4輪車における死亡者数67人のうちの17人が65歳以上高齢者となっており、25.3%の割合となっている（茨城県警本部調べ）。

また、茨城県内で平成20年11月までに自転車・歩行者も含む交通事故で亡くなった65歳以上高齢者は、75人に及ぶが、県内での全交通事故死亡者数の41%（茨城県警本部調べ）を占めている。

なお、古河署管内では平成20年12月末まで、死亡事故者数10人に対し、高齢者は6人となっている。

本市では、平成27年までに更に1万人近い65歳以上高齢者の増加が予測されており、高齢者の安全確保と高齢者ドライバーが免許返上後に移動できる交通体系の整備が求められている。

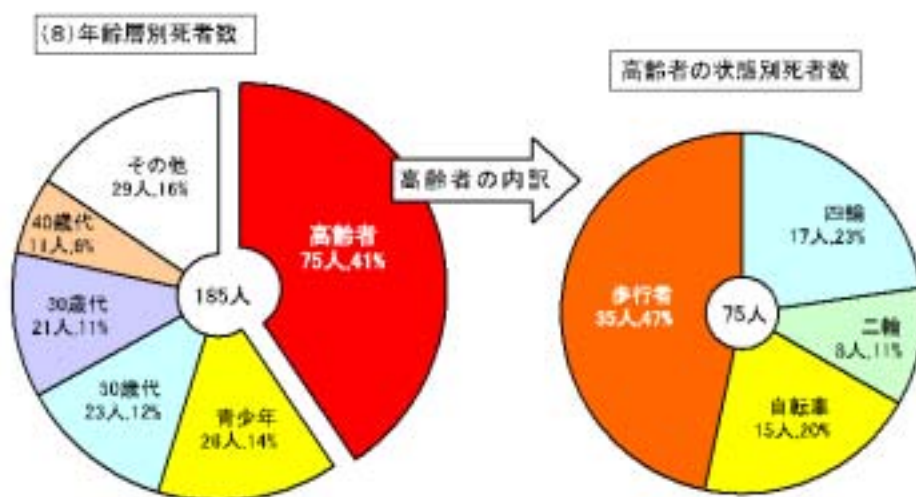


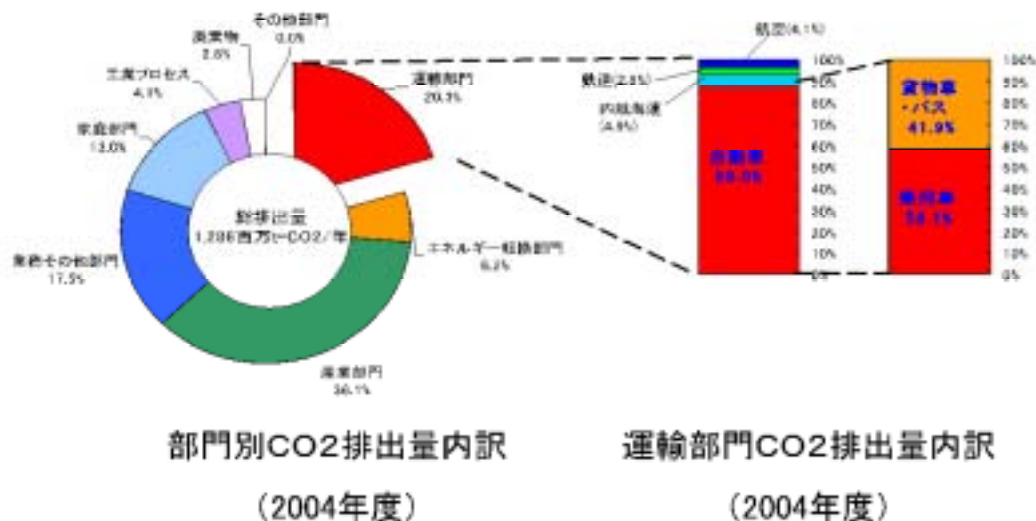
図2-2-15 茨城県内の交通事故死亡者に占める高齢者の割合（茨城県警HPより）

(2) 地球環境問題への対応

近年、CO₂の過剰排出による地球温暖化問題に対する取り組みが盛んに行われており、国内でも、京都議定書で設定された目標値であるCO₂の6%削減を目指す「チーム・マイナス6%」等の取り組みが積極的に行われている。

我が国におけるCO₂排出量の約21%を運輸部門が占めているが、そのうちの自動車は88%、更に乗用車が自動車全体の59%を占める状況にあり、自家用車利用がCO₂の排出量に占める割合が非常に大きいことがわかる。

しかも、1997年から2002年までの5年間に貨物自動車は11%の排出量削減を達成しているのに対し、自家用車では9%の排出量増加が見られる結果となっており、2010年における京都議定書の目標値6%削減に近づけていくためには、自家用車からのCO₂の削減が非常に大きな課題であることがわかる。



出典：国土交通省「CO₂削減アクションプログラムの概要」

図 2-2-16 CO₂の排出量に対する自家用車の排出量の内訳

第3節 . 公共交通に対する市民アンケート、利用者ヒアリングによる意見

1 . 調査の概略

本市では、昨年9月から10月に市民5,000世帯を対象に、公共交通に関するアンケート調査を実施し、普段の公共交通の利用状況、公共交通を利用しない理由、公共交通に対する意見・要望などを把握した。

市民の公共交通に対する意識や普段の利用状況は、地区ごとの公共交通の運行状況や土地利用状況によって大きく左右されるものと考えられるため、ここでは、左図のように本市を8ブロックに分割し、意見の集約を行った。また、市民アンケートにおける交通行動を集約して、8ブロック別に通勤、買物、通院の3つの行動パターンにおける各ブロック間の流動比率を整理したものを別途作成した。

なお、各ブロックは以下の表-2-2-18)に示す町丁目で構成するものとした。

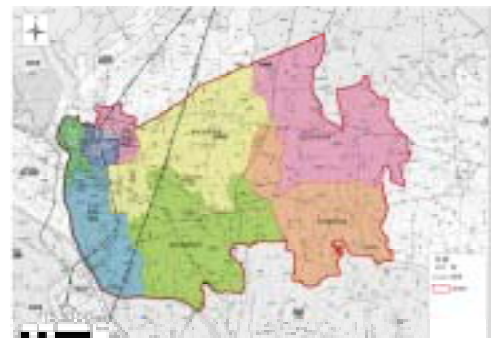
表2-3-1 市民アンケートにおける分析ブロックの構成

エリア名	含まれる町名	人口	世帯数	アンケート回答数
古河駅前	東、横山町、中央町、本町、古河、東本町	16,049	6,586	305
古河西部	宮前町、西町、錦町、大手町、長谷町、桜町、立崎	5,719	2,222	125
古河南部	原町、原、幸町、牧野地、駒ヶ崎、新久田、鴻巣、鳥喰、三和、坂間、茶屋新田、中田、中田新田、けやき平、大山	21,670	7,878	309
古河東部	静町、常盤町、松並、雷電町、旭町、下山町、南町、緑町、北町、平和町、三杉町	15,225	5,865	217
総和南部	磯部、女沼、駒羽根、久能、北利根、釈迦、高野、水海、前林、上砂井、砂井新田、柳橋、葛生	21,267	7,165	280
総和北部	上辺見、下辺見、大堤、丘里、西牛谷、東牛谷、小堤、上大野、下大野、稲宮、関戸	27,332	9,817	373
三和南部	谷貝、東山田、恩名、長左門新田、山田、北山田、新和田、大和田	13,416	4,203	184
三和北部	仁連、東諸川、江口、尾崎、間中橋、五部、諸川、下片田、上片田、駒込、上和田	25,151	8,527	359
古河市合計		145,829	52,263	2,152

出典：平成19年度 古河市統計資料 平成19年4月1日現在

エリア分けについて

- ・古河地区についてはぐるりん号の見直しの必要性を把握するため、ぐるりん号の運行エリアにあわせエリアを細分化。
- ・また、古河市中心部については、高齢化が他地区に比べ進行しており、高齢者のニーズの的確な把握を行う意味も含めエリアを設定。



本市の公共交通の利用状況を把握するために、以下のようなアンケートやヒアリング調査を行った。

2008年の9月～10月頃に掛けて以下集計表のような調査を行った。

表 2-3-2 調査概要

		対象	調査方法	回収数
1. 市民アンケート調査		古河市内の居住者 (5000世帯) 住民基本台帳より無作為抽出	2008年9月下旬～2008年10月上旬頃 郵送配布、郵送回収方法	2,288票
2. バス等ヒアリング調査	ぐるりん号	ぐるりん号利用者へ車内でヒアリング	2008年9月25日 始発～終発	151票
	愛・あい号	愛・あい号利用者へ車内でヒアリング	2008年9月25日 始発～終発	38票
	路線バス	路線バス利用者へ駅前等でヒアリング	2008年9月25日 始発～終発	330票
3. 事業所ヒアリング調査		古河市内で操業する主な事業者38社	郵送配布、郵送回収方式	30社

2. 市民アンケート調査結果

(1) 本市における公共交通の利用状況

通勤・通学、買い物、通院全てにおいて、自動車での移動が、7割強を占めており、また自転車の利用が、各目的において1～2割程度を占めている状況にある。

通勤・通学行動

古河エリアは、鉄道の利用割合が高くなる。一方、三和地区、総和地区は自動車での外出の割合が高くなる。

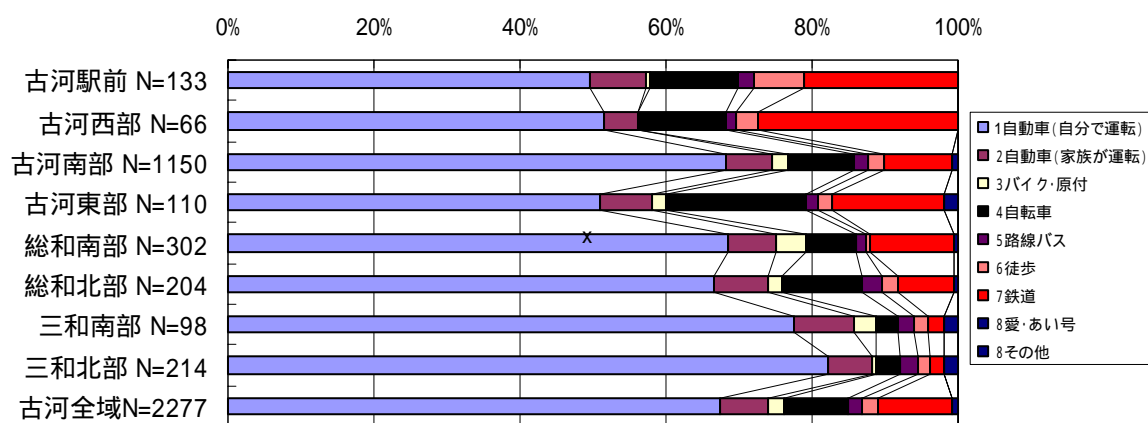


図 2-3-1 通勤通学行動における公共交通の利用状況

買い物行動

市全体を通じて、自動車を使つての移動が多い。また、通勤・通学、通院行動と比較して自転車を使って外出する割合が全体を通じて高い状況にある。

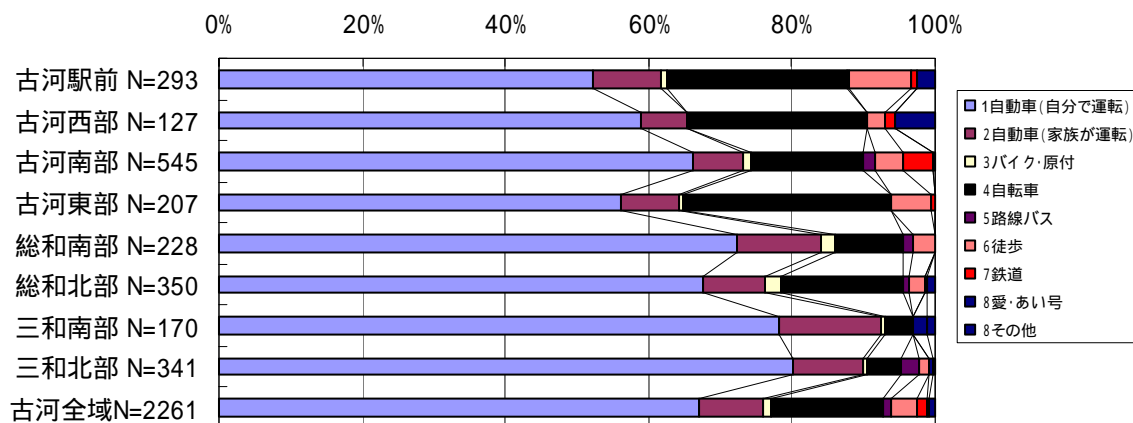


図 2-3-2 買い物行動における公共交通の利用状況

通院行動

市全地域を通じて、自動車を用いる割合が高い。

基本的には自動車を用いて、通院をする。特に総和と三和地区は自分で運転をする割合が高いと言える。

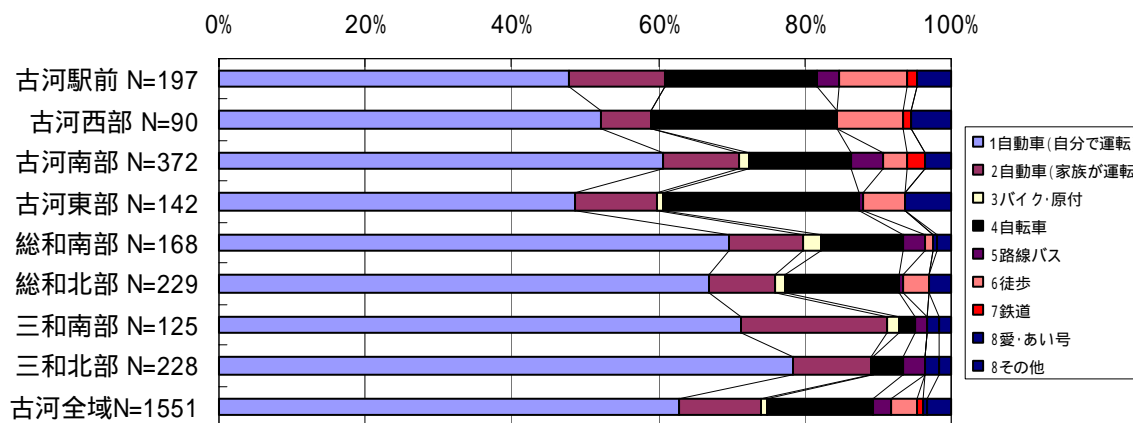


図 2-3-3 通院行動における公共交通の利用状況

(2) 路線バスについての評価

路線バスを利用しない理由(複数回答可能)

路線バスを利用しない理由としては、古河地区では、「バイクで行動」の割合が他地区と比べ高くなっているが、全体的に「自家用車を自分で運転している」が概ね4割と多い。

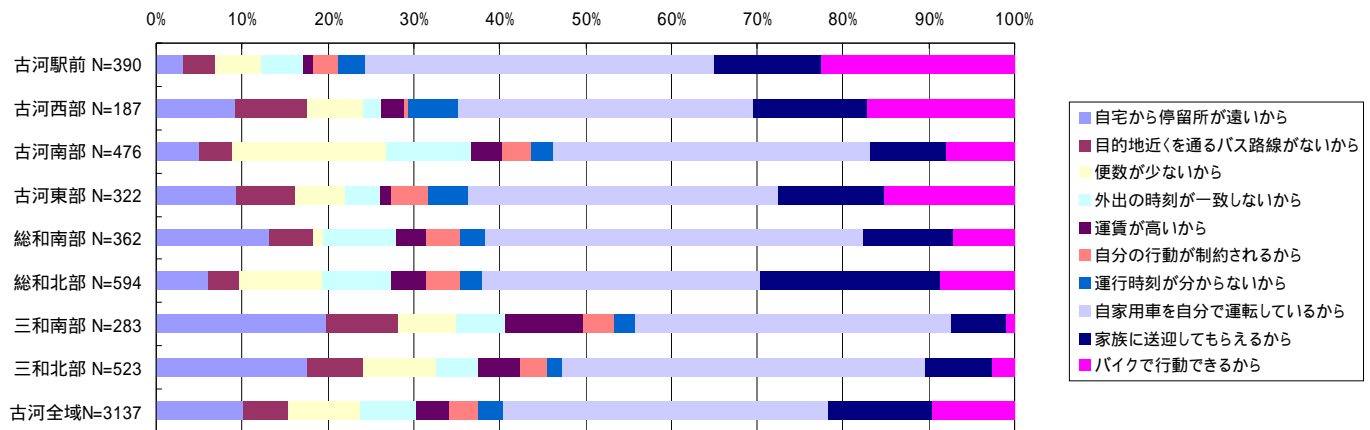


図 2-3-4 路線バスを利用しない理由

路線バスへの自由意見

アンケートより、主に以下のような意見を得た。

廃止にしないで欲しい。(5人)

栗橋駅までの路線を増やして欲しい。(18人)

JR古河駅発着の便数を増やして欲しい。(21人)

運転が出来るから、使わない。(70人)

(3) ぐるりん号についての評価

ぐるりん号を利用しない理由（複数回答可能）

総和・三和地区の運行エリアに住んでいないをはずすと“自分で自動車を運転するから”、“徒歩や自転車で行動できるから”という意見も目立った。

また、“ルートやバス停が良く分からない”という意見も各地区 3 割程度回答があった。

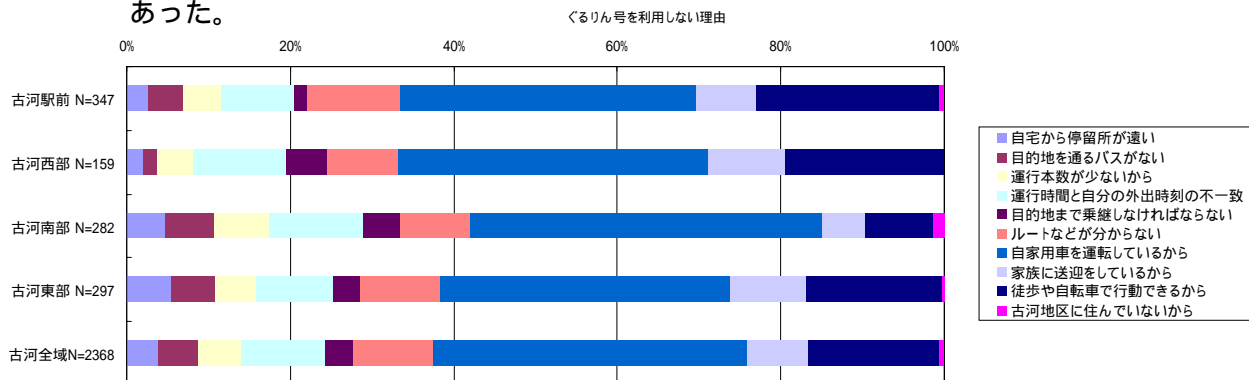


図 2-3-5 ぐるりん号を利用しない理由

総和、三和地区は走行エリア外のため、古河地区のみ記載した。

ぐるりん号の周知の状況

古河地区でぐるりん号の運行そのものを知っている人は9割を超えるが、運行本数やルートまで知っている人は4割未満の状況である。

そのため、PRの方法を検討することが必要と考えられる。

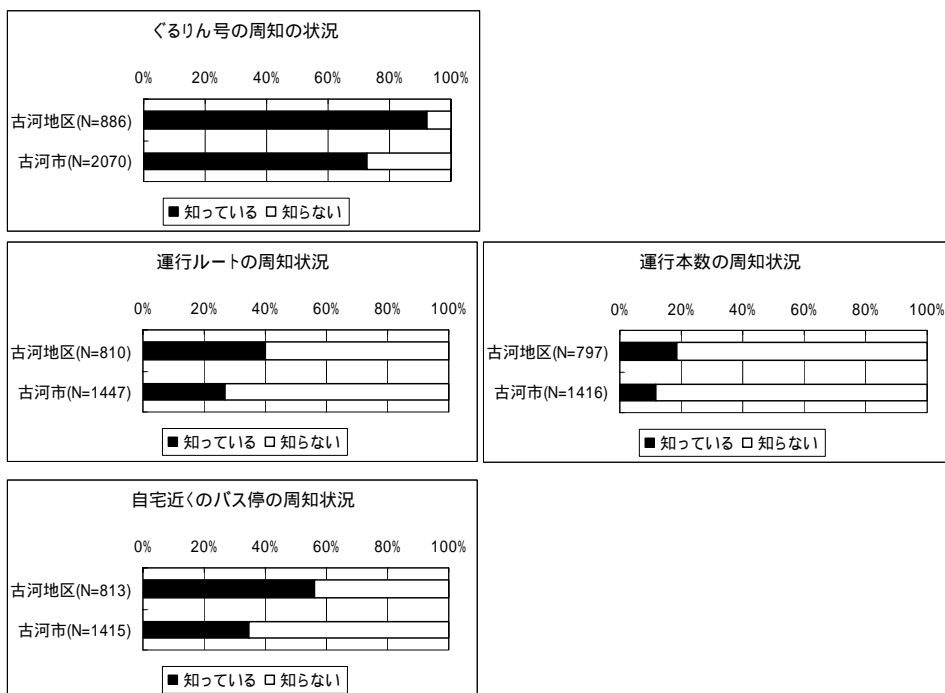


図 2-3-6 ぐるりん号の周知の状況

ぐるりん号の将来の有料化についての意見

ぐるりん号の将来の有料化に関しては、“有料になることは止むを得ない”という意見を含めると、8割を占める。

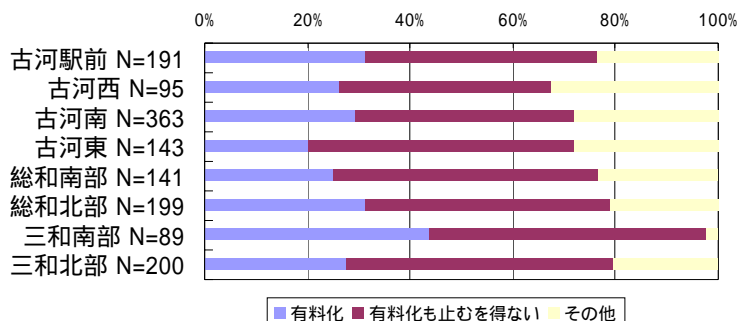


図 2-3-7 ぐるりん号の将来の有料化について

ぐるりん号の将来の運行形態について

ぐるりん号の運行形態については、ルート等を見直しながら愛・あい号を拡大するという意見が3割程度を占める。分からないと答えた方が半数程度いる。

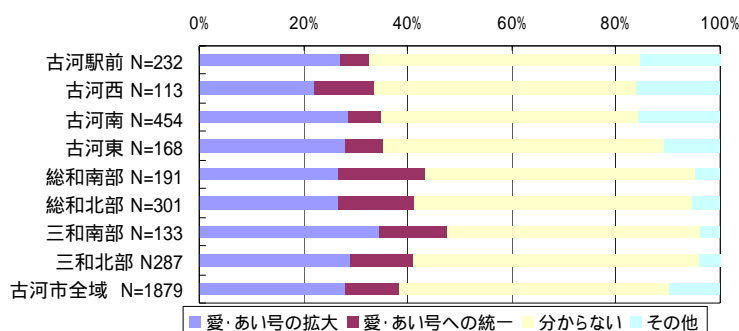


図 2-3-8 ぐるりん号の将来の運行形態

ぐるりん号に関する自由意見

また利用者の声としては以下のような意見がアンケート結果より寄せられた。

運行を継続して欲しい (87人)

便利で、助かっている。(31人)

ぐるりん号の運行そのものを知らない。PR不足ではないか? (21人)

廃止。無料だったら廃止にするべき。(67人)

古河エリア限定という運行範囲が狭い。100円で市内全域にいけるようにして欲しい。(25人)

(4) 愛・あい号についての評価

愛・あい号を利用しない理由（複数回答可能）

自分で自動車を運転するため、愛・あい号を利用しないという意見が多い。また利用方法が良く分からないという意見も目立つ状況にある。

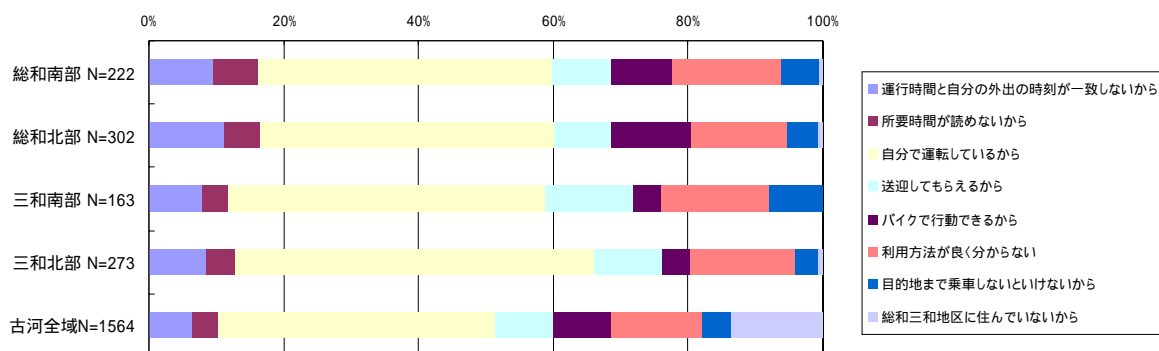


図 2-3-9 愛・あい号を利用しない理由

古河地区は走行エリア外のため、総和、三和地区のみ記載した。

愛・あい号の周知状況

愛・あい号を利用するうえで、事前登録が必要なことを知らないと答えた方は全体の5割弱である。

6割強の方は、実際に予約の方法までは知らないと答えているため、総和地区、三和地区の住民への周知が充分でないことが考えられる。

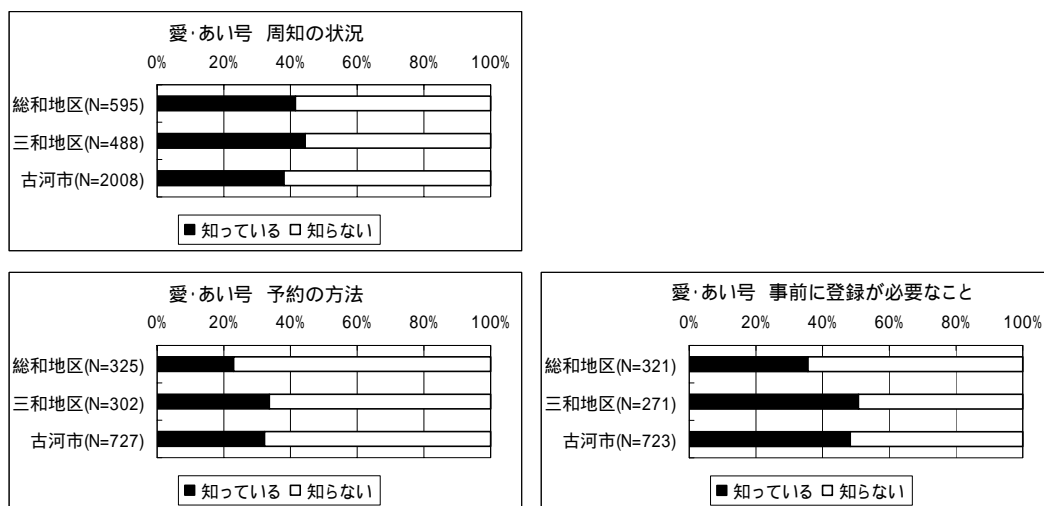


図 2-3-10 愛・あい号の周知の状況

愛・あい号の料金設定

現在の料金設定は、妥当であるという意見、分からないという意見が多かった。

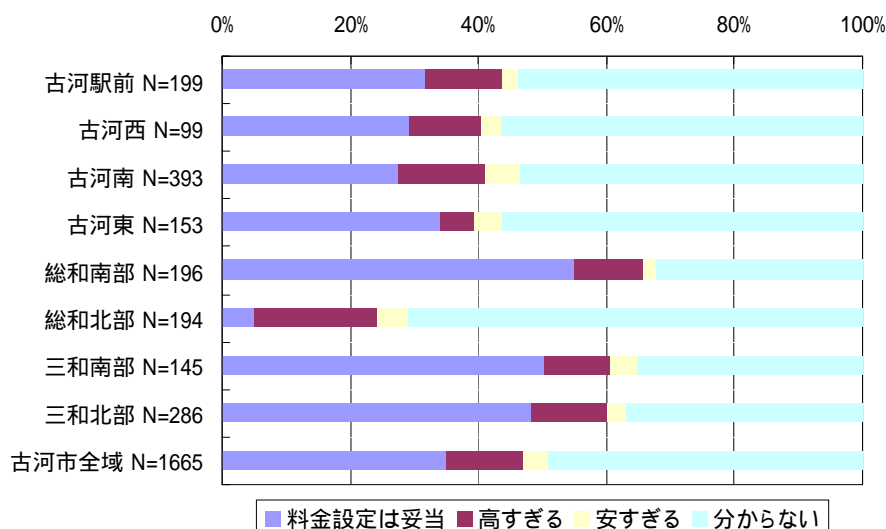


図 2-3-11 愛・あい号の料金設定

愛・あい号の今後の運行で必要なこと

運行エリアの拡大やPR不足が今後の検討課題と考えられる。

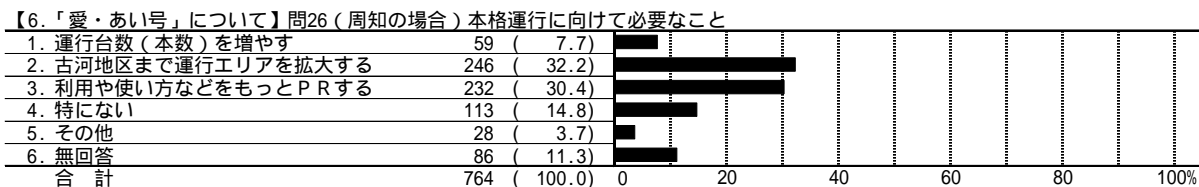


図 2-3-12 愛・あい号の今後の運行で必要なこと

愛・あい号に関する自由意見

また、アンケートから“愛・あい号”への以下のような意見があった。

便利で助かる。(28人)

台数を増やして、もう少しいつでも動けるようにしてほしい。(5人)

周知が不足。(15人)

旧古河地域までの運行エリアの拡大(6人)

料金が高い。200円ならば妥当である。(8人)

古河エリアが無料のバスのため不公平感がある。(4人)

(アンケート 自由回答欄より)

3. バス等利用者ヒアリング調査の結果

(1) 路線バスについての集計

J R 古河駅東西口において路線バスの利用者の声を聞く目的で、ヒアリング調査を行った。

バスの利用者の年齢

高齢者層の利用割合よりも若年層の利用割合の方が高い。

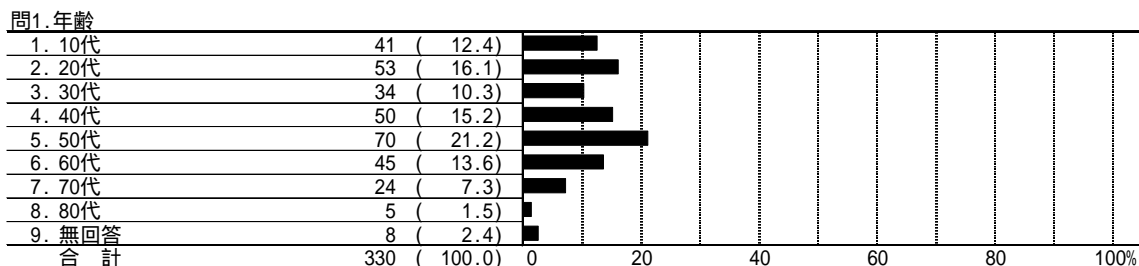


図 2-3-13 路線バス利用者の年齢 (ヒアリング調査)

バス利用者の職業

会社員・公務員・学生が多い。

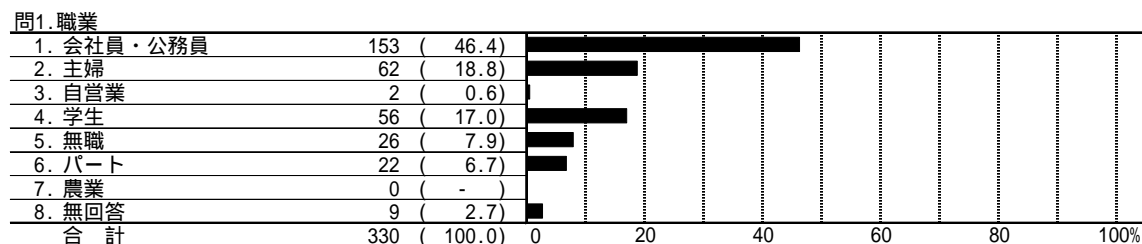


図 2-3-14 路線バスに利用者の職業 (ヒアリング調査)

路線バスの利用目的

バスの利用目的は通勤、通学が多い状況であり、通院や買い物目的ではあまり使用されていない。

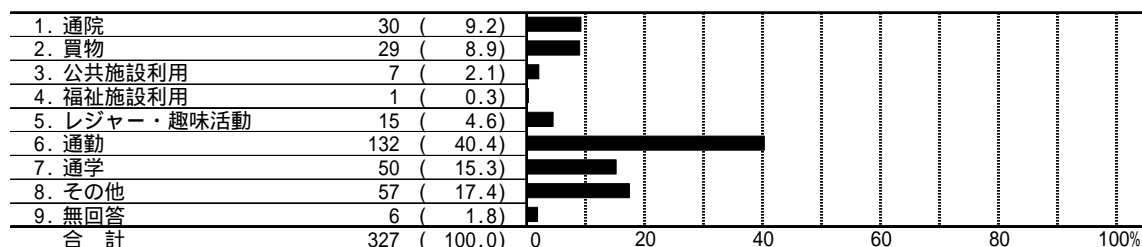


図 2-3-15 路線バスの利用目的 (ヒアリング調査)

バスが持つサービスレベルについて

現状のバスの本数、運賃、バス停におけるバスの待ち時間に関しては、不満を持つ利用者は少ない。

問6. 路線バスの運行本数について

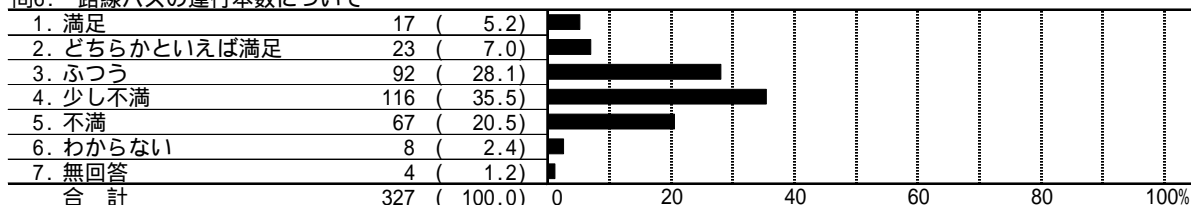
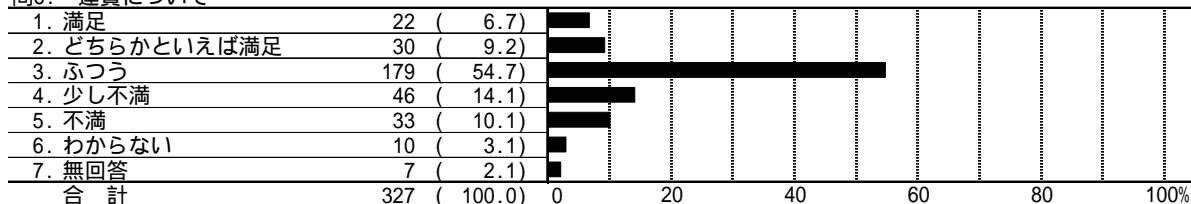


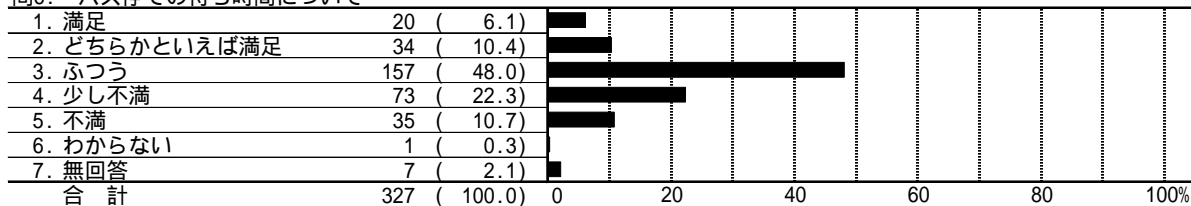
図 2-3-16 路線バスの利用目的 (ヒアリング調査)

路線バスの満足度について

問6. 運賃について



問6. バス停での待ち時間について



問6. バス停の位置や待合空間の環境について

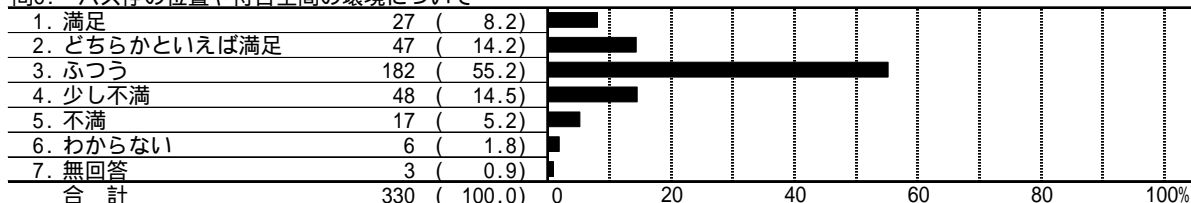


図 2-3-17 路線バスに対する不満点 (利用者ヒアリング調査)

ノンステップバス導入への是非

今後は、ノンステップバスの導入やICカードによる運賃決済が望まれる結果になった。

問8. ノンステップ車両等の導入について

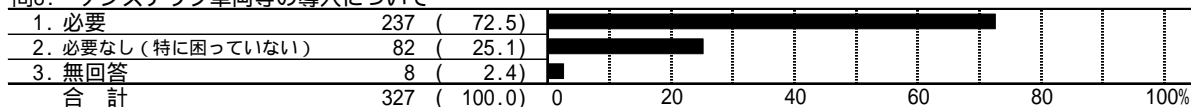


図 2-3-18 ノンステップバス導入への是非

(2) 愛・あい号についての集計

愛・あい号の利用者層

60代以上の高齢者の利用が8割弱程度を占める。

	項目	件数	構成比
1	30歳代	2	4.3
2	40歳代	0	0.0
3	50歳代	4	8.5
4	60歳代	11	23.4
5	70歳代	27	57.4
6	80歳代以上	3	6.4

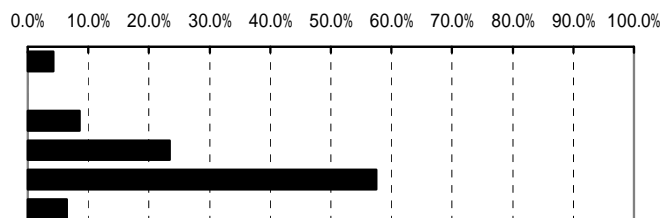


図 2-3-19 愛・あい号の利用者年齢

愛・あい号の利用目的

通院目的で利用する方が最も多く8割を占める。買い物目的の利用は低い状況である。

	項目	件数	構成比
1	通院	40	80.0%
2	買い物	4	8.0%
3	公共施設利用	3	6.0%
4	福祉施設利用	1	2.0%
5	レジャー・趣味活	0	0.0%
6	その他	2	4.0%

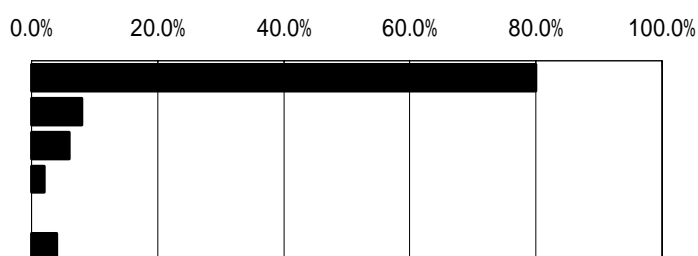


図 2-3-20 愛・あい号の利用目的

愛・あい号の利用状況

1週間で数回乗車する方が50%近くを占める。

	項目	件数	構成比
1	毎日(平日のみ)	8	15.4
2	週3～4日	10	19.2
3	週1～2日	24	46.2
4	初めて	5	9.6
5	月1回	3	5.8

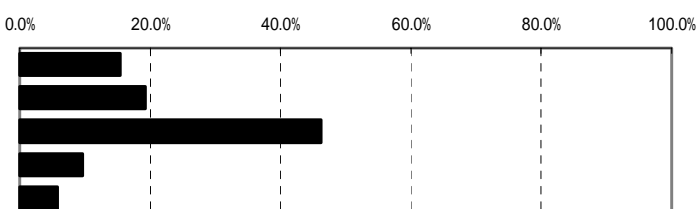


図 2-2-21 愛・あい号の利用状況

愛・あい号の運行以前の移動手段

以前は、家族の送迎やタクシー利用によって移動をしていたことが分かる。

	項目	件数	構成比
1	自動車(自分で運転)	9	18.0
2	自動車(家族による送迎)	14	28.0
3	二輪/原付	0	0.0
4	自転車	6	12.0
5	バス	4	8.0
6	徒歩	1	2.0
7	タクシー	16	32.0
8	その他	0	0.0

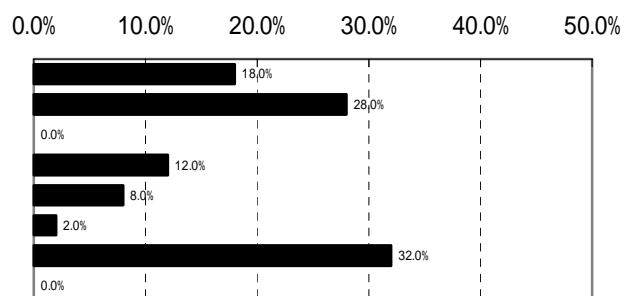


図 2-3-22 愛・あい号の開業以前の移動手段

愛・あい号乗車後の所要時間

所要時間は8割程度の利用者が満足している。

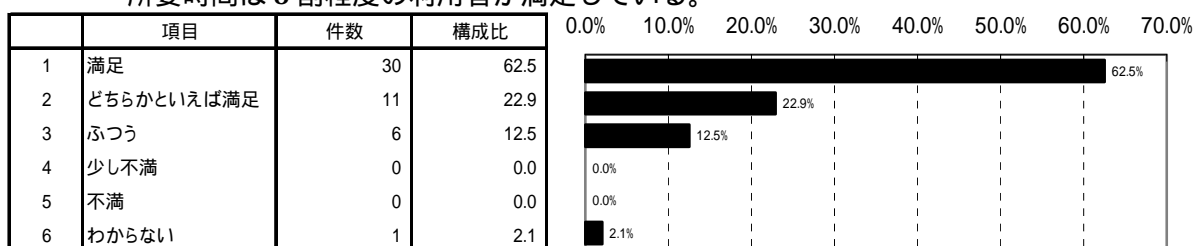


図 2-3-23 愛・あい号の乗車後の所要時間

愛・あい号の運行区域

運行区域は8割の方が現状の運行エリアに満足している。

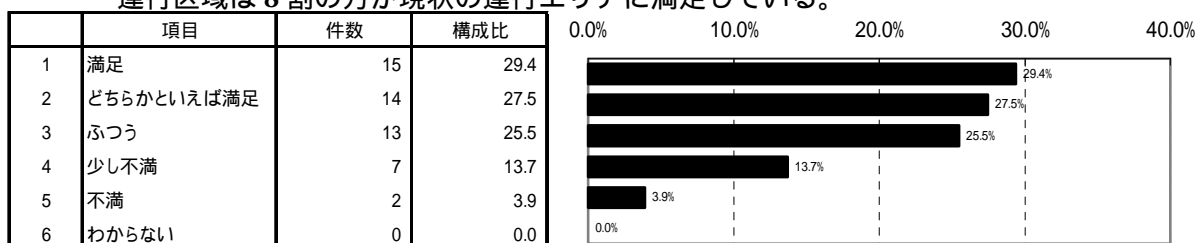


図 2-3-24 愛・あい号の運行区域

運賃の満足度

運賃 300 円という設定は、利用者は概ね満足度が高い。

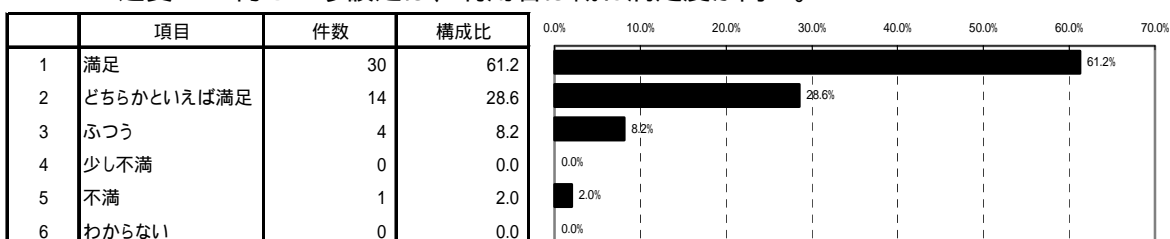


図 2-3-25 愛・あい号の運行区域

愛・あい号の不満点

愛・あい号についての不満点は、予約のシステムに関する不満よりは古河駅までの走行エリアの拡大を挙げる声が多かった。

表 2-3-2 愛・あい号の不満点 (回答者合計: 15 人)

不満内容	回答率
1 回で往復の予約が取れないこと	2 人
1 週間分予約が出来ないこと	4 人
運行エリアが、古河駅 (古河地区) まで含まれていないこと	4 人
その他 (接客態度など)	6 人

(3) ぐるりん号についての集計

利用者の年齢

全年齢にわたって利用しているが、特に高齢者の利用割合が高いことが言える。

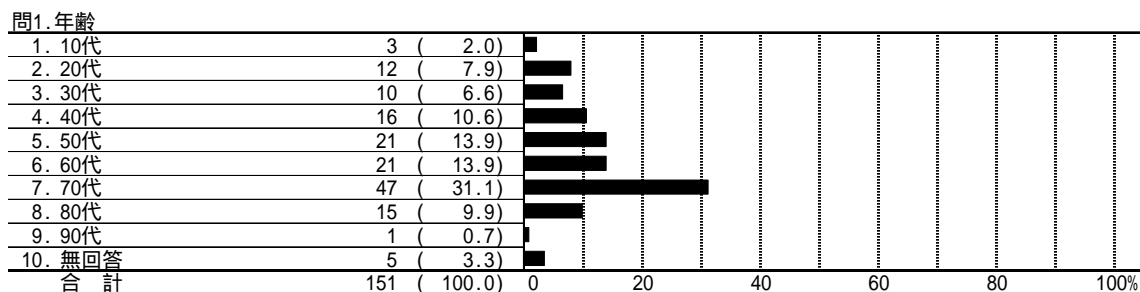


図 2-3-26 ぐるりん号の利用者の年齢

利用者の職業

主婦や無職の方が7割弱を占める。

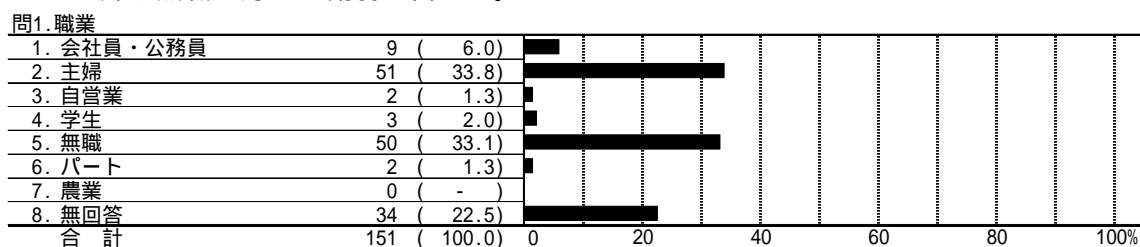


図 2-3-27 ぐるりん号利用者の職業

ぐるりん号の利用目的

買い物や通院目的で利用される傾向が高い。通学や通勤目的では使われにくい。

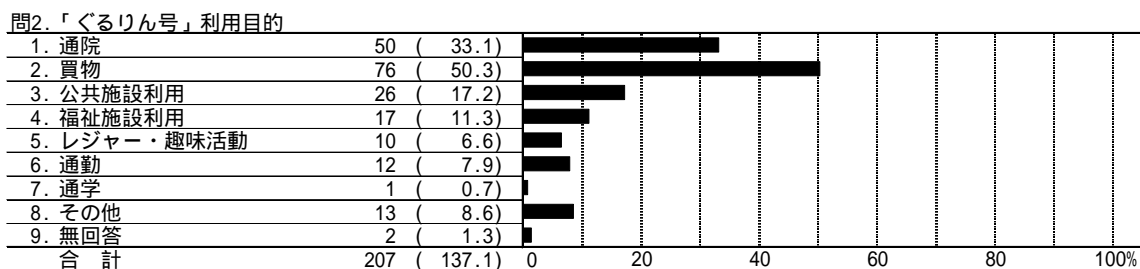


図 2-3-28 ぐるりん号の乗車目的

ぐるりん号の利用頻度

約5割の利用者が、週4日以上ぐるりん号を利用していることが言える。

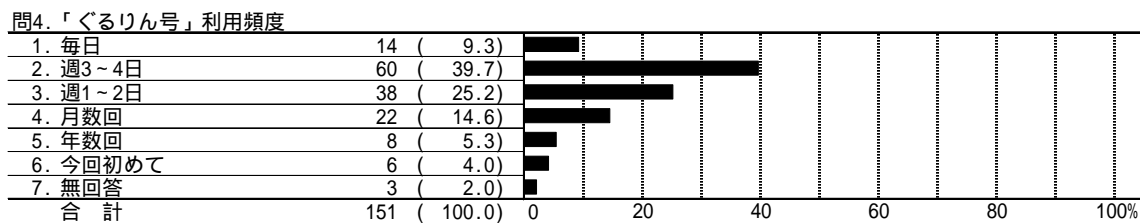


図 2-3-29 ぐるりん号の利用頻度

ぐるりん号の乗降人数

JR古河駅を除くと、けやき公園、サティなど商業施設周辺、福祉の森会館（老人福祉センター）付近の乗降人数が多いと言える。

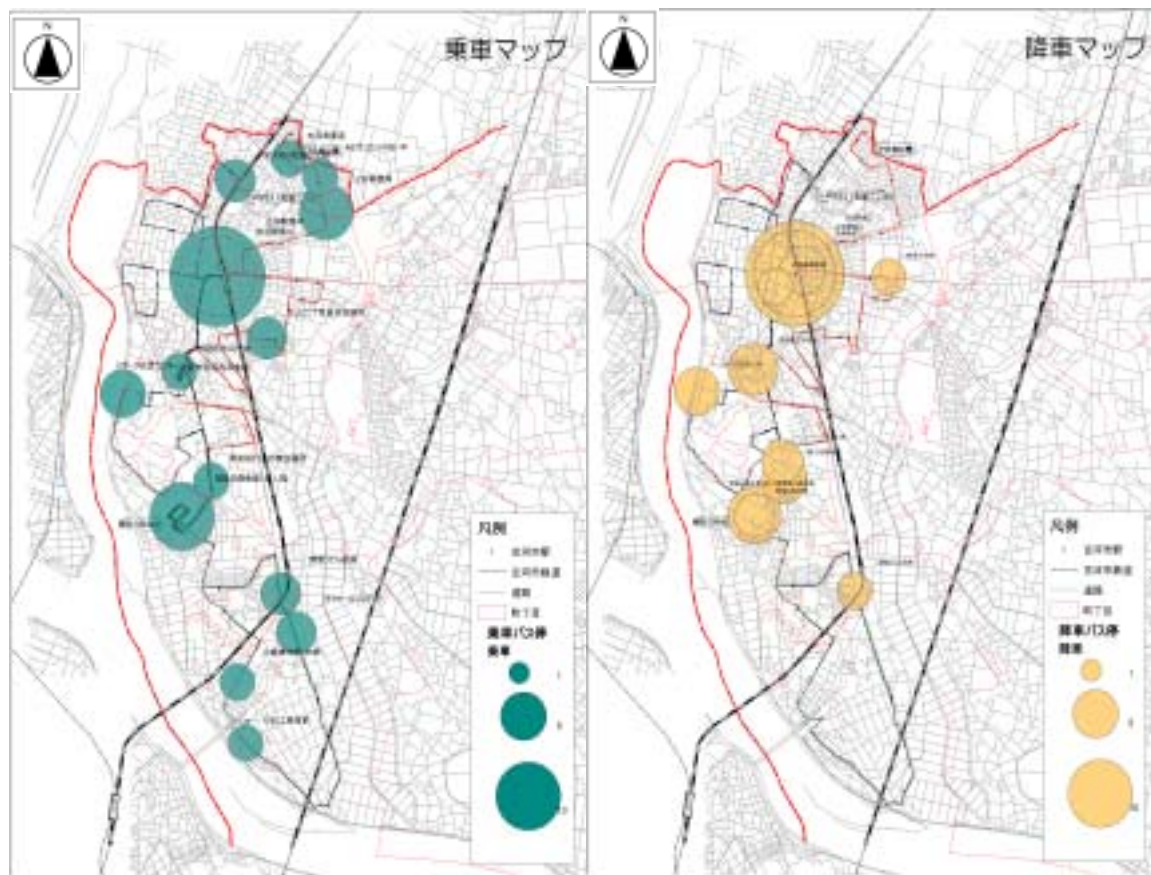


図 2-3-30 ぐるりん号の乗降人数

ぐるりん号の満足度

ヒアリングの結果、ぐるりん号の満足度は運行本数、所要時間、バス停の位置などの全指標で 47%の方が満足している。

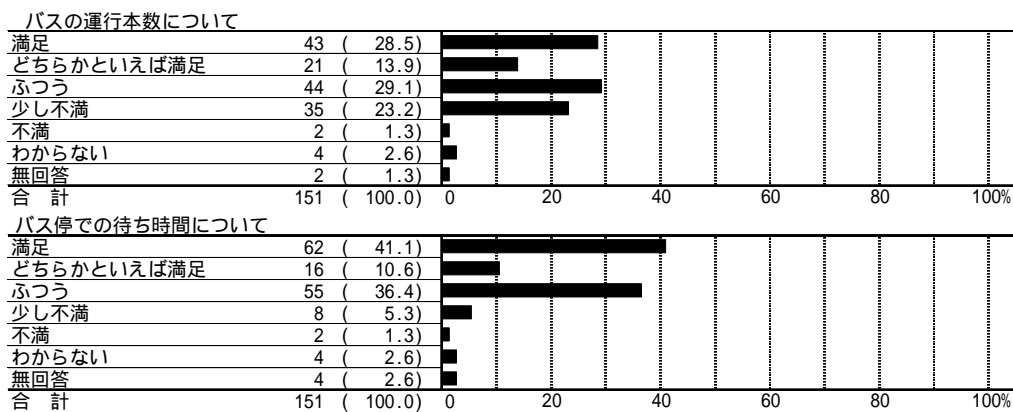


図 2-3-31 ぐるりん号の満足度

第4節 交通事業者ヒアリングによる市内交通に対する意見

ここでは、市民の視点から見た公共交通の問題点とは別に、現在、市内でバス路線を運行する事業者に対しても、事業者の視点から見た公共交通の問題点についてヒアリングを実施した。

その結果、各事業者からは以下のような意見が寄せられた。

1．A社

- ・駅前広場にバス停上屋の設置をお願いしたい。またバスの停車する部分の車道がくぼんでいるため補修をお願いしたい。
- ・市が要望している三和庁舎に乗り入れについては前向きに検討したい。
- ・諸川交差点に右折車線を設置してほしい。
- ・国道 125 号の友愛記念病院へ向う交差点に右折車線を設置してほしい。
- ・ノンステップ車は現在 1 台配置。今後は中古車で台数増を図りたい。
- ・歩道の無い道路の改善を行ってほしい。
- ・茨城県で実施しているノーマイカーデーでのバス利用者が少ない。もっとPRをお願いしたい。
- ・県で計画している工場団地が具体化した際には路線設定の可能性も検討したい。

2．B社

- ・路線の改変については、JRのダイヤ改正に合わせて輸送力を調整する方向。
- ・路線の運賃設定について値下げも含め抜本的な見直しの可能性を検討したい。
- ・末端の利用の少ない区間についてはフリー乗降形式も検討したい。
- ・サイクルパーク&バスライド施設（バス停での自転車駐輪場）を設置してほしい。
- ・駅前広場のバス優先化も検討してほしい。
- ・駅前広場のバスを集約するなど配置の再検討も必要ではないか。
- ・通学利用者に対する独自の補助制度も検討してほしい。
- ・ノンステップ車は1台配置、今後、徐々に導入する。
- ・総和庁舎に対する乗り入れについては検討課題と考える。

3．C社

- ・運行ルートの見直しは今のところ考えていない。
- ・パスモは平成 20 年度中に導入する。
- ・停留所の待合空間の改善については、道路管理者にお願いする部分が多い。古河駅や磯部などでは改善を検討する余地があると考え。
- ・駅前広場で2重、3重の駐停車が見られ、バスの運行を阻害している。取締りを強化してほしい。
- ・ノンステップ車は現在1台配置（古河線の50%）。今後代替車はノンステップを考えたい。

第5節 大規模事業所に対するヒアリング(現状と意見)

ここでは、市内の事業所(従業員が100名以上の事業所)に対し、従業員の通勤状況、公共交通の利用意向を確認するため、ヒアリング調査を実施した。回答のあった企業は30社であった。

1. 従業員の分布状況

30社の平均従業員規模は251.0人(最大1,232人、最小53人)で、従業員の居住地分布状況は以下のとおりである。基本的に古河市内居住者が多い。

表 2-5-1 古河市大規模事業所従業員の居住地分布状況

	古河地区	総和地区	三和地区	古河市計	その他茨城県	栃木県	埼玉県	その他都道府県
分布割合	15.3%	28.8%	10.3%	67.0%	11.8%	11.1%	6.5%	3.6%

古河・総和・三和地区の合計と古河市の数値が一致しないのは、1社が古河市内の地区名の内訳を記載していない社があるため。

2. 従業員用駐車場の設置状況

30社の平均設置台数は194.6台(最大985台、最小40台)であり、従業員に対して8割弱の駐車場を確保している。

3. 自家用車による通勤者の割合

30社の平均は83.2%となっており、殆どの従業員が自動車通勤していることがわかる。

4. 自家用車通勤者に対する通勤費補助

30社の平均は従業員1名あたり約5,700円となっており、この金額が公共交通への転換可能性を考える上での一つの指標となると考えられる。

5. 路線バス利用による通勤者

30社のアンケート結果の平均では、バス利用を行う通勤者は1社あたり平均0.8名(最大でも6名)となっており、現在公共交通を利用する通勤者は殆どいないという結果となった。

なお、企業独自で送迎バスを運行している事業者は5社あるが、利用する従業員は最大でも30名(全従業員の10%程度)であった。

参考までに、丘里工業団地、北利根両工業団地における自社送迎バスの実施状況では、5社合計76名であった。

6. 企業の自家用車通勤削減のための自主努力

各企業での取り組み状況としては、取り組みを実施しているとした企業が2社、検討しているとした企業が4社にとどまり、自家用車削減に向けた努力は積極的に行われていないことが明らかになった。

7. 公共交通を利用するための条件

30社中21社が「バスの運行本数を増やす」と回答している。上位の意見も含めて考えると、現在のバス路線は運行ルート、時刻設定ともに事業所の通勤には使いにくい形態であると考えられる。

表 2-5-2 公共交通を利用するための条件について

	条件の内容	回答者率
1	バスの運行本数を増やす	70.0%
2	現在の路線を変更する	36.7%
3	バス停の位置を変更する	26.7%

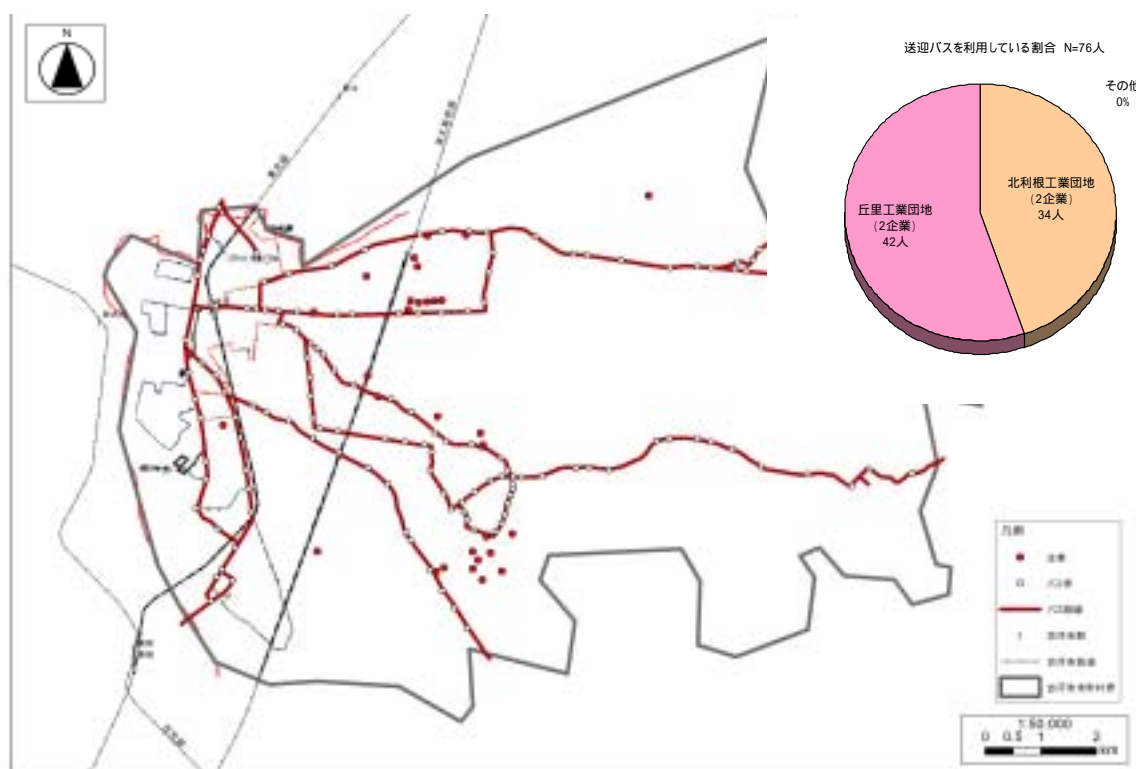


図 2-5-1 事業所アンケート回収企業

第6節 本市における公共交通の問題点

1. 市民の交通行動、ニーズから見た問題点

本市においては、市が主体的にぐるりん号、愛・あい号を導入、運行してきた結果、公共交通が物理的に利用しにくい地区は、古河地区の一部に残る程度となっている。しかしながら、総和地区、三和地区においては、依然として古河地区中心部に対するニーズもあり、現在の愛・あい号が古河地区に乗り入れできないことに問題を指摘する意見がある。

一方、古河地区では、路線形態のぐるりん号が民間路線バスを補完する交通手段として機能しているが、愛・あい号のようなデマンド交通とは異なり、バス停まで移動する必要があること、運行時間やルートの制約により、必ずしも市民のニーズと一致する運行形態になっていないことに対して問題を指摘する意見がある。

また、ぐるりん号が無料であることに対し、愛・あい号が有料であることに対する不満など、サービス品質の均質化を望む意見も寄せられている。

2. 民間バス事業者の抱える問題点

民間バス事業者の運行するバス路線は、市の骨格的な公共交通として重要な路線である。特に、古河駅から総和、三和方面に向う路線は、古河地区、総和地区、三和地区の連携から見て欠くことのできない路線である。

しかしながら、バス利用者が年々減少していく中で、事業者の自主努力にも限界が生じてきており、今後、バス離れによる路線縮小、廃止傾向に歯止めを掛けていくためには、行政や市民も含めたバス路線の活性化に向けた取り組みが必要な段階に達している。

3. 市内事業所に関する問題点

本市は大規模工業団地を抱える工業都市の側面も持っており、多くの従業員が本市内外に居住し通勤しているが、その大半は自家用車通勤である。

通勤者の交通手段選択に対しては、個々の従業員のおかれた状況などから一概に自家用車通勤を否定することはできないが、近年、地球環境保護の視点から過度の自家用車依存を公共交通に適度にシフトする取り組みが全国的に盛んになっている。本市においても地球環境保護の視点から考えた場合、通勤交通の過度な自家用車に対する依存を適切な交通手段により代替する取り組みを考えていく必要があるものと考えられる。

4. 中心市街地の活力低下に関する問題点

本市は古くからＪＲ古河駅を中心とする駅周辺地区を中心拠点として立地してきたが、近年、生活パターンの変化により住宅や大型商業施設の郊外化が拡大し、自家用車利用に合わせた生活様式への対応の遅れから、自動車でアクセスしにくい駅周辺地区の相対的な地盤沈下が見られるようになってきている。

中心市街地の活性化に関しては、まちづくり関連法（注：まちづくり三法改正により今後は中心市街地の郊外への大型店舗の出店が規制される。）の問題や高齢化の問題など、単に公共交通の問題点だけで論じられない部分が多いが、中心市街地へ人を呼び込むための仕掛けの一つとして公共交通を位置づけ、中心市街地の活性化に寄与させている先進事例もあり、本市においても公共交通を活用した中心市街地活性化に向けた取り組みを考えていく必要があるものと考えられる。

第7節 本市における交通課題の対応

前記のような本市が果たすべき役割を踏まえたうえで、公共交通に関する問題点に対処していくため、本市では以下のような課題に取り組んでいく必要がある。

1. 市民ニーズに合わせた公共交通体系の構築

既存の公共交通は市民ニーズを相応に反映した結果として路線やダイヤが編成されているため、市民ニーズの最大公約数的な運行を実施しているとは考えられる。しかしながら市民ニーズは多種多様であり、民間バス事業者の努力だけで市民ニーズのすべてをカバーすることはできない。

一方で、市では民間バス事業者で対応できない領域をぐるりん号や愛・あい号でカバーしてきたが、市の行う施策についてもおのずと限界があり、これまですべての市民のニーズをカバーできる施策が実施しきれていない。

このような状況の中、今後は路線バス、ぐるりん号、愛・あい号が相互に連携することにより、それぞれの不足するサービスを補っていくことにより、今ある資産を最大限活用しながら市民ニーズに応えていくことが重要な課題と考えられる。

2. 地域間におけるサービス格差の是正

古河地区のぐるりん号と総和・三和地区の愛・あい号は、そのシステムの相違から提供するサービス内容が異なるが、特に古河地区が無料、総和・三和地区が有料という点については市民の不満も大きく、市政サービスの公平さという面から、この点も含めてサービス格差の解消が課題と考えられる。また、既存の路線バス運行区間とぐるりん号運行区間とで、片方が無料ということについても路線バス事業者への影響改善も含め是正を考えるべき課題と考えられる。

3. 市民に対する公共交通の認知状況の改善

本市においては、路線バスやぐるりん号、愛・あい号について、運行ルートや利用方法などを知らない市民が多く、このことが公共交通の利用促進に対する足かせとなっていると考えられる。

今後は、市民に対して公共交通に関心を示してもらえるよう、単に印刷物の作成・配布にとどまらない効率的な宣伝活動、啓発活動を官民協同で実施していくことが重要な課題と考えられる。

4. 高齢者の外出支援

本市では平成 27 年までに 1 万人以上の高齢者が増加する予測がなされており、高齢者の立場に立った社会基盤づくりが急務の課題である。

公共交通についても、現在の市内の状況は、車輛、バス停などの周辺環境、路線設定とともに高齢者の生活パターンに対して万全なサポートができていたとは言い

きれず、高齢者の生活パターンを踏まえ十分な配慮が必要と考えられる。

また、歩行困難な高齢者などについては、公共交通での十分な対応は困難となるため、NPO等の民間有償輸送システムと連携したサポート体制が大きな課題である。

一方、高齢者の交通事故への対応としては、高齢者が自家用車を利用しなくても生活できる社会基盤整備が必要な課題と考えられる。

5. 環境負荷軽減に向けた対応

地球温暖化防止に向けたCO₂のマイナス6%削減は、我が国の国際公約でもあり、本市も国の施策に対して積極的に協力することが重要である。

市民の自家用車利用に関しては、すべての利用を規制するのではなく、必要に応じて市民自らが考え行動する方法をとることが望ましく、そのためには地球環境保護の必要性、公共交通への転換の必要性を十分に啓発していくことが重要と考えられる。

また、公共交通への転換を取り組んでいこうとする市民に対しては、これを支援するため、公共交通を利用しやすい体系にしていくことが重要な課題である。

6. 市外からの利用者にとってもわかりやすい交通体系整備

本市のバス交通は、路線形態、行き先が市外の利用者にはわかりにくく、初めて乗る利用者が安心して目的地に向うには不親切と考えられる。本市では県西部の拠点都市として多くの来訪者に対してわかりやすい案内を行うことが、市の活性化といった視点からも重要と考えられる。

また本市では、市役所総和庁舎など市の拠点施設でありながら公共交通ではアクセスできない施設もあり、来訪者にとってもアクセスしやすい市域づくりを進めていくためには、市内の各拠点への公共交通アクセスの整備も重要な課題であると考えられる。

7. 将来的な環境の変化に合わせた計画見直し体制の構築

都市においてはそのときの社会情勢、経済情勢に伴い、市民ニーズは刻々と変化していくものである。したがって公共交通に関する施策についても、社会情勢の変化に合わせて定期的な見直しが必要であり、これを実施するための体制を整備しておくことが重要な課題と考えられる。

8. 限られた財源の中での施策の実施

昨今の経済情勢の中で、地方自治体の財政悪化が話題に上るが、今後、少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少、高齢化による福祉財源の増加などを考えると、公共交通に投資する財源も効果を見極めた上で慎重に対応していくことにならざるを得ない。

本市においては、既存の公共交通事業者との協力のもと、民間でできることは民間が行うというスタンスを明確にした上で、十分な効果の得られる事業を優先的に実施していくなどの対応を行っていくことが重要な課題であると考えられる。

図 2-7-1 現状分析結果 -

現状分析結果	留意事項	考えられる対応方針	事業内容
<p>1. 市民の誰もが様々な目的に合わせて気軽に利用できる公共交通体系</p> <p>① 運行サービスに対する不満</p> <p>① 運行サービスに対する不満 路線バスやぐるりん号、愛・あい号の運行本数が少ない</p> <p>② 市民の公共交通の認知状況</p> <p>③ 高齢者などの移動ニーズへの対応</p>	<p>・需要と供給のバランスにより運行本数が決定しているため、安易に増便は図れない。</p> <p>・民間路線バスとの役割分担の中で、安易に愛・あい号を古河市中心部に戻り入れさせることは、路線バスの経営を圧迫する可能性がある。</p> <p>・全市民的に愛・あい号を導入することは、路線バスやタクシーの経営に支障を及ぼすため難しい。</p> <p>・古河市中心部のような人口密集地区にデマンド交通を導入する場合は、需要面から乗降台数などを相対的に評価し、必要に応じて増便を図る。</p> <p>・基本的に予約制である愛・あい号で対応を図ることは困難。</p> <p>・既存のバス路線の変更は需要と供給の関係から安易に対応を図ることは困難。</p> <p>・基本的に愛・あい号で対応可能であるが、先進したように、市内全域や古河駅周辺部などへの導入は困難と考える。</p> <p>・運行サービスに対しては、運行本数などについて必ずしも満足していない。</p> <p>・自家用車等の別の交通手段が利用できるため利用しない。</p> <p>・公共交通が自分の利用しやすい時間帯に運行されていない(本数が少ない含む)</p> <p>・公共交通を利用したくても近くに存在しない。</p> <p>・公共交通がどのように運行されているのかわからない。</p> <p>・公共交通に対して無関心(自家用車等の別の交通手段が利用できるため)。</p>	<p>・利用する市民ニーズに合わせた公共交通の運行システムの検討する。</p> <p>・既存路線バスやぐるりん号、愛・あい号との連携施策を実施し、乗継利用を含めて検討する。</p> <p>・ぐるりん号、愛・あい号の双方の特徴をうまく活かし、相互連携を図る方向で対応する。</p> <p>・複数の企業や学校に対する通勤・通学利用者を集約した通勤専用バス、通学専用バスの導入を含め検討する。</p> <p>・路線バスのバス停までのアクセス改善する。</p> <p>・既存のぐるりん号を再編し、利用しやすいシステムを検討する。</p> <p>・利用者のニーズを定期的に把握し、適時見直しを図るようなスキーム作りを行う。</p> <p>・自家用車から必要に応じて公共交通利用を促す啓発活動の展開する。</p> <p>・利用する市民ニーズに合わせた公共交通の運行システムの検討する。</p> <p>・公共交通利用不便地区の解消する。</p> <p>・自家用車から必要に応じて公共交通利用を促す啓発活動の展開する。</p>	<p>【事業内容1】デマンド交通の実証運行実施</p> <p>【事業内容4】愛・あい号とバス等の連携(乗継割引運賃制度)</p> <p>【事業内容3】愛・あい号とバス等の連携(乗継駅の整備)</p> <p>【事業内容2】市内循環バスの運行・再編(ルートの変更)</p> <p>【事業内容11】工業団地通勤バスの運行</p> <p>【事業内容5】サイクルパーク&バスライド</p> <p>【事業内容2】市内循環バスの運行・再編(ルートの変更)</p> <p>【事業内容8】バス利用パンフレットの作成</p> <p>【事業内容8】バス利用パンフレットの作成</p> <p>【事業内容9】公共交通案内ホームページの作成</p>
<p>2. 自家用車の利用できない高齢者などの生活を支援する公共交通体系</p> <p>① 高齢者などの移動ニーズへの対応</p> <p>② 移動制約者への対応</p> <p>③ 安全対策</p>	<p>・白動車を自分で運転できる高齢者と自分で運転できない高齢者とは外出頻度や行き先が異なる。(自家用車を運転できない高齢者は外出行動を制約されている)</p> <p>・高齢化に伴う身体老化などの要因により、歩行距離などに制約を生じる市民が今後増加する。</p> <p>・高齢ドライバーの事故が増加している。</p> <p>・高齢者が被害者として交通事故に会う機会も増加している。</p>	<p>・高齢者等の生活パターン、ニーズの定量的な把握と公共交通体系へのフィードバックができるような組織・体制づくりを実施する。</p> <p>・ノンストップバス等バリアフリー車輦や施設整備の推進を図る。</p> <p>・停留所間隔を短くし、バリアフリー車輦区間を設定など、歩行制約者に対する配慮を行う。</p> <p>・高齢者ドライバーの自主的運転免許返上を促進するほか、免許が無くても生活できるような支援を実施する。</p> <p>・バス停など交通施設について高齢者のための安全対策を実施する。</p>	<p>【事業内容13】バス車輦の更新</p> <p>【事業内容12】バス交通に配慮した道路整備の実施</p> <p>【事業内容10】高齢者運転免許自主返納支援</p>

現状分析結果	留意事項	考えられる対応方針	具体の施策案
<p>3. 路線二重線し、市民が自家用車を利用しなくても乗車できる公共交通体系</p> <p>①自家用車から公共交通への転換の促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車の利便性と比較して公共交通の利便性が低く代替交通手段になりえない。 一般の市民にとって公共交通を活用することがどの程度環境負荷の軽減に役立つかかわりにくい 	<ul style="list-style-type: none"> 目的に応じて利用できるよう市民ニーズを十分に反映した公共交通体系の構築を図る。 近距離の移動に自家用車を利用しないよう、公共交通と自転車の組み合わせ（サイクルパークアンドバスライド駐車場など）を促進する。 市民に対する公共交通利用のための啓発活動を展開する。 	<ul style="list-style-type: none"> 【事業内容 5】 サイクルパーク&バスライド 【事業内容 8】 バス利用パークレットの作成
<p>②環境負荷にやさしい公共交通体系</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市内の路線バスなどについては、環境負荷にやさしい低公害バスなどの導入が進んでいない。 これら低公害車の導入には、車両購入費のほか、運行のための諸施設（ガスタンクなど）が必要となり、事業者にとって負担が大き。 	<ul style="list-style-type: none"> 低公害型路線バス導入に対する市独自の支援制度を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> 【事業内容 13】 民間路線バス車両の更新
<p>4. 都市から乗訪する利用者にとって有利しやすいた公共交通体系</p> <p>①公共交通のわかりにくさへの対応</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本市のバス路線は初めて乗訪する人にとつて、どこへ行くのに何に乗ったらよいかのわかりやすい状態になっていない 吉河市役所総和庁舎や三和庁舎などへ向うバス路線がない 	<ul style="list-style-type: none"> JR市河駅などにバス案内表示板等を設置し、目的地点までのバス交通を案内する。 	<ul style="list-style-type: none"> 【事業内容 6】 総合案内板の設置
<p>②主要な拠点施設などへの公共交通の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> 都市の土地利用状況や社会情勢は日々変化していくため、交通施策についても定期的な見直しが必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 総和庁舎、三和庁舎へのバス路線導入を要請する。 	<ul style="list-style-type: none"> 【事業内容 7】 市役所経由のバス路線検討
<p>5. 都市の都市環境の悪化に合わせた交通体系の整備・見直しの適宜実施</p> <p>①社会情勢の変化への対応</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本市は公共交通全船に対して年々100万円の負担を行っているが、これ以上の財政負担は財政の健全化の観点から見て避けることが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関して市民、自治体、事業者が定期的に会合する場を設け、常に公共交通の課題を把握しそれに対応できる体制づくりを行う。 市民ニーズについてはアンケートなどにより定期的に把握できるような体制をつくる。 	<ul style="list-style-type: none"> 【事業内容 12】 道路環境整備
<p>6. 買手の適格な取りつづけられ、解散の中で効率よい施策の展開</p> <p>①効率よい施策の展開</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市は公共交通全船に対して年々100万円の負担を行っているが、これ以上の財政負担は財政の健全化の観点から見て避けることが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後、公共交通に対する事業は特に投資効果が高いと考えられる事業を優先的に実施する。 市が主体的に行う事業についてもある程度採算性を見込んで実施していくものとする。今後、利用の少ない施策、需要の見込みのない施策、採算性の悪い施策については、廃止も含め見直しを実施していく。 今後の施策の展開については民間事業者が対応できない部分を市で実施する方向で対応する。市の交通問題はできるだけ市営の民間事業者に対応を要請していくものとする。 	<ul style="list-style-type: none"> 【事業内容 7】 市役所経由のバス路線検討
<p>②事業投資に対する説明責任</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市は公共交通全船に対して年々100万円の負担を行っているが、これ以上の財政負担は財政の健全化の観点から見て避けることが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> 市の実施する公共交通に対する財政支出に関しては、今後、支出額の根拠を明確に提示するとともに、その事業効果について事業実施後に検証を行い、市民に公表するものとする。 	<ul style="list-style-type: none"> 【事業内容 7】 市役所経由のバス路線検討

古河市公共交通活性化会議設置要綱並びに名簿

古河市公共交通活性化会議設置要綱

平成20年 2月25日

告 示 第 47号

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)及び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。以下「活性化法」という。)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民生活に必要なバス、タクシー等の旅客運送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な事項を協議するため、古河市公共交通活性化会議(以下「活性化会議」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 活性化会議は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 本市の公共交通政策の推進に関すること。
- (2) 地域の実情に応じた適切な旅客運送の形態及び運賃、料金等に関すること。
- (3) 道路運送法に基づく一般旅客自動車運送事業に関すること。
- (4) 生活交通の調査等に関すること。
- (5) 活性化法第5条に規定する地域公共交通総合連携計画(以下「連携計画」という。)の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、活性化会議の運営方法その他活性化会議が必要と認めること。

(組織)

第3条 活性化会議の委員(以下「委員」という。)は、25人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者とし、市長が委嘱又は任命する。

- (1) 市民又は公共交通の利用者の代表者
- (2) 学識を有する者
- (3) 国及び県の関係行政機関の代表者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の代表者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者
- (6) 市長及び市長が指名する市の職員
- (7) その他市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、委員に欠員が生じた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 活性化会議に会長及び副会長1人置く。

2 会長は、市長とし、副会長は、委員の中から会長が指名する。

3 会長は、活性化会議を代表し、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 活性化会議の会議 (以下「会議」という。) は、会長が必要に応じて招集し、会長が会議の議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、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、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を求めることができる。

5 会議は、公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められるときは、非公開とすることができる。

(幹事会)

第 7 条 活性化会議は、第 2 条各号に規定する協議事項その他活性化会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、必要に応じて幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第 8 条 委員は、活性化会議で協議が整った事項については、その協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第 9 条 活性化会議の庶務は、企画政策課において処理する。

(補則)

第 10 条 この告示に定めるもののほか必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、平成 20 年 2 月 25 日から施行する。

(委員の任期の特例)

2 この告示の施行後初めて任命又は委嘱する委員の任期は、第 4 条本文の規定にかかわらず、平成 22 年 3 月 31 日までとする。

古河市公共交通活性化会議委員名簿

(敬称略)

	区 分	職 名 等	役職	氏 名	備考
1	第 1 号	古河市議会	議長	宇都木信太郎	副会長
2		古河市自治会連合会	会長	松本 守雄	
3		古河市総和区長会	会長	椎原 七男之	
4		古河市三和区長会	会長	倉本 志津夫	
5		古河市老人クラブ連合会	会長	山口 篤二	
6		古河商工会議所	会頭	小淵 博	
7		古河市総和商工会	会長	影山 文夫	
8		古河市三和商工会	会長	森田 悦男	
9	第 2 号	東洋大学国際地域学部国際観光学科	教授	古屋 秀樹	
10	第 3 号	国土交通省関東運輸局企画観光部	交通企画課長	廣田 健久	
11		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	齋藤 隆	
12		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	中山 秀雄	
13		茨城県企画部企画課	交通対策室長	大塚 誠	
14		茨城県建設部境土木事務所	管理課長	飯塚 修一	
15		古河警察署	交通課長	駒田 俊見	
16	第 4 号	茨城県バス協会	専務理事	瀬谷 憲雄	
17		茨城県ハイヤー協会	専務理事	大山 義勝	
18		ジェイアールバス関東株式会社古河支店	支店長	山田 隆章	
19		古河ハイヤー運営協議会	会長	日暮 光吉	
20	第 5 号	茨城急行バス労働組合	執行委員長代理	鈴木 新一	
21	第 6 号	古河市	市長	白戸 仲久	会長
22		古河市	交通政策担当副市長	長瀬 正明	

平成 2 1 年 1 月現在