

茨城県の経済動向

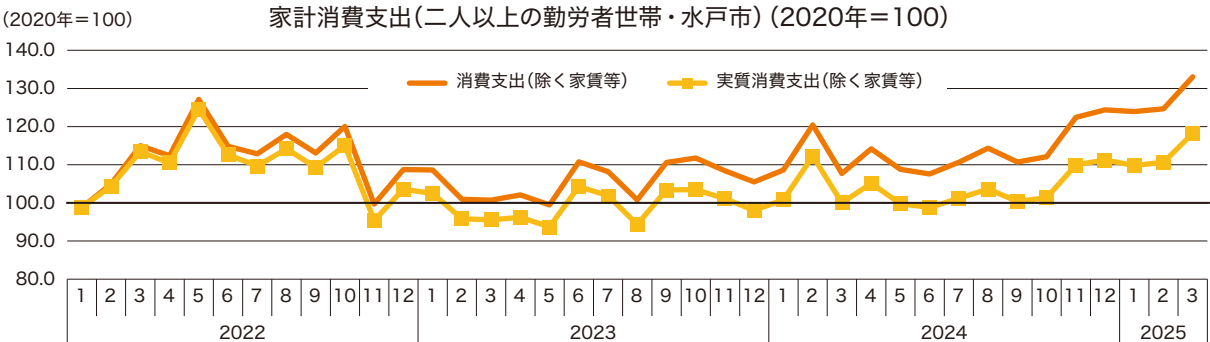
(2025年5月調査)

地域研究センター 研究員 中橋 彩乃

県内経済は、総じてみれば持ち直しているものの、トランプ通商政策により不透明感が強まる

<今月のポイント>

- 県内経済は、総じてみれば持ち直しているものの、トランプ通商政策により県内企業の間でも不透明感が強まっていることから、総合判断は前月から据え置いた。
- 各項目の基調判断も据え置き。個人消費は、物価高による消費マインドの低下の影響を受けつつも、供給サイドの販売動向が引き続き堅調であること、家計消費支出についても振れの大きい住居等を除けば改善傾向にあることなどから、「一部に弱さがみられるものの、緩やかに回復している」との判断を据え置いた。
- 先行きは、トランプ政権の通商政策がもたらす影響とともに、物価高や賃上げ、価格転嫁の動向などに注意する必要がある。



※X-13ARIMAによる季節調整値、月次ベース
※住居等＝振れの大きい「住居」・「自動車等購入金」・「贈与金」・「仕送金」、実質消費支出＝消費支出から物価変動要因を除いた数値
出所：総務省「家計調査」

<基調判断・天気図>

	基調判断		天気図		
	前月からの 変化	2025年5月調査	3月調査	4月調査	5月調査
総合判断	➡	総じてみれば持ち直しているものの、 トランプ通商政策により不透明感が強まる			
生産活動	➡	弱めの動きとなっている			
設備投資	➡	持ち直している			
住宅投資	➡	弱めの動きとなっている			
公共投資	➡	持ち直している			
個人消費	➡	一部に弱さがみられるものの 緩やかに回復している			
雇用情勢	➡	持ち直している － 労働需給は引き続きタイトな状況			

◆基調判断に添えた矢印は方向感を、天気図は水準を示します

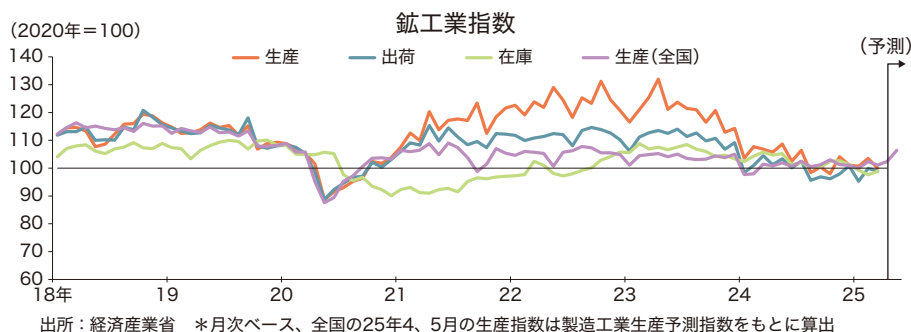
1 生産活動 弱めの動きとなっている

3月の鉱工業生産指数（2020年＝100、季節調整値※）は100.0、前月比3.4%減と2か月振りに低下した。業種別の内訳（前月比での寄与度順）をみると、生産用機械、化学、食料品・たばこ、鉄鋼等が上昇した一方、電気機械、輸送機械、汎用・業務用機械、金属製品等が低下した。

当社が4月に実施した「相互関税の影響に関する調査」では、相互関税が日本経済全体に与える影響について「懸念している」と回答した企業は80.6%、自社の経営への影響について「マイナスの影響がある」と回答した企業は74.2%に上った。自動車部品関連企業へのヒアリング（5月）では、「足もとの受注動向に変化はない」との声が目立ったものの、「先行きの不透明感が強い」など、影響を懸念する声も引き続き多く聞かれた。

以上を踏まえ、生産は「**弱めの動きとなっている**」との判断を据え置いた。

※ 原数値から季節的要因を調整した数値



●鉱工業指数(季調値) (3月)

		前月比
生産	100.0	△ 3.4%
出荷	98.9	△ 1.0%
在庫	98.9	1.3%

●主要業種の鉱工業指数(季調値)(3月)

		前月比
食料品・たばこ工業	97.2	1.0%
化学工業	104.1	1.2%
輸送機械工業	135.8	△ 6.7%
汎用・業務用機械工業	93.2	△ 4.8%
電気機械工業	100.6	△ 12.5%
生産用機械工業	91.5	7.3%

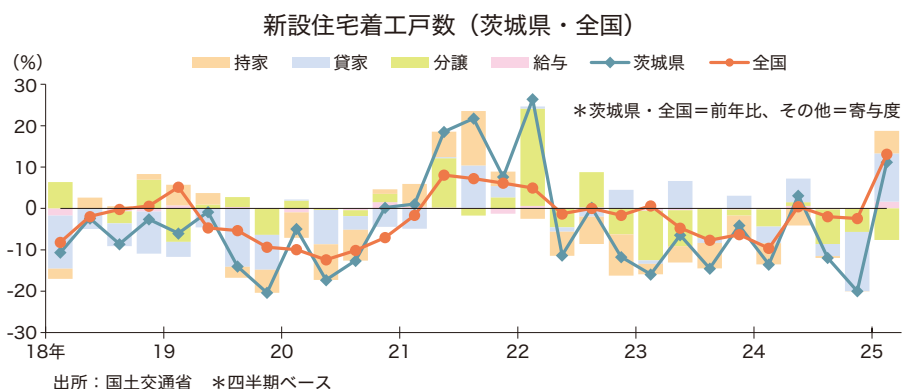
●県内税関輸出額 (3月)

		前年同月比
鹿島	651.03億円	△ 22.0%
日立	1367.77億円	△ 0.4%
つくば	78.05億円	△ 27.2%

2 住宅投資 弱めの動きとなっている

3月の新設住宅着工戸数は1,808戸、前年同月比58.0%増と2か月連続で前年水準を上回った。内訳をみると、持家は798戸、同39.8%増と2か月振りに増加、貸家は711戸、同140.2%増と2か月連続で増加、分譲住宅は294戸（うち分譲マンション0戸）、同6.5%増と10か月振りに増加した。3月の住宅着工戸数は急増したが、これには建築基準法改正（本年4月1日施行・省エネ基準への適合義務化等）前の駆け込みが影響しているとみられる。

住宅価格の上昇や人口動態により、住宅需要は先行きも緩やかな減少トレンドが続くと考えられることを踏まえ、住宅投資は「**弱めの動きとなっている**」との判断を据え置いた。



●新設住宅着工戸数 (3月)

		前年同月比
持家	798戸	39.8%
貸家	711戸	140.2%
分譲	294戸	6.5%
給与	5戸	400.0%
合計	1,808戸	58.0%

※四半期ベース（「市」のみ合計）（25年1-3月期）

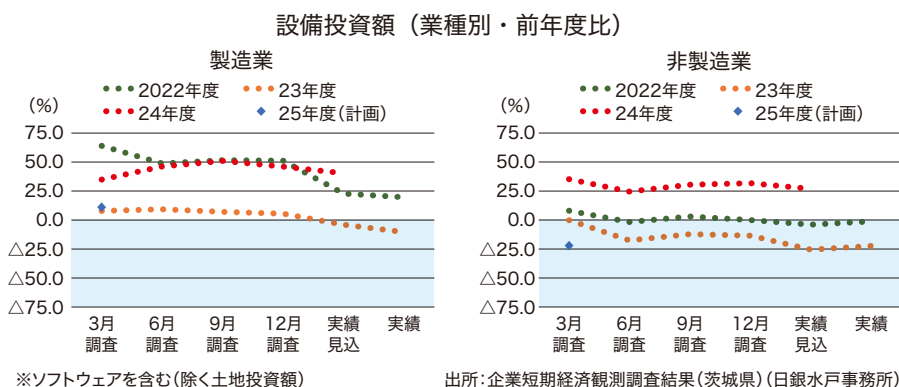
		前年同期比
県北	251戸	8.7%
県央	968戸	12.0%
鹿行	345戸	4.9%
県西	493戸	17.7%
県南	1,677戸	9.2%
合計	3,734戸	10.5%

3 設備投資 持ち直している

民間設備投資についてみると、3月の建築物着工床面積（民間非居住用）は倉庫や店舗の減少により72千㎡、前年同月比5.5%減と2か月振りに前年水準を下回った。

日銀短観（茨城県、3月）によると、県内企業の24年度の設備投資額※は、全産業ベースで同36.3%増、25年度は前年度比1.7%増の見込み。水戸財務事務所の「法人企業景気予測調査（1-3月期調査、茨城県）」によると、県内企業の24年度の設備投資額※は、全規模・全産業ベースで、前年度比18.1%増、25年度は前年度比26.0%増の見込み。両調査からは企業の投資意欲は底堅く推移しているとみられることから、設備投資は「持ち直している」との判断を据え置いた。

※ともにソフトウェアを含む（除く土地投資額）



●建築物着工床面積（3月）

前年同月比
民間非居住用
72千㎡ △ 5.5%

●法人企業景気予測調査結果（茨城県） 設備投資額※（25年1-3月期調査）

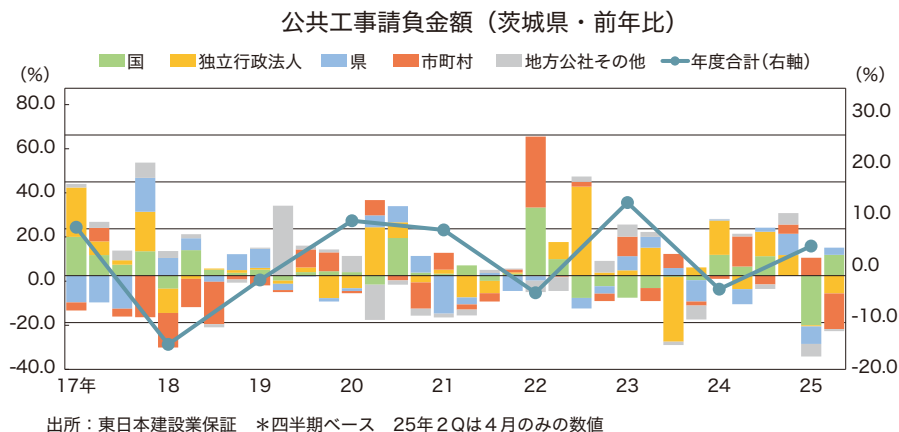
※ソフトウェアを含む（除く土地投資額）

前期比

全規模・全産業	18.1%
大企業	17.5%
中堅企業	27.4%
中小企業	9.8%
製造業	35.8%
非製造業	△ 1.2%

4 公共投資 持ち直している

4月の公共工事請負金額は329億45百万円、前年同月比15.8%増と3か月振りに前年水準を上回った。内訳をみると、国、県が増加、独立行政法人等、市町村が減少した。公共投資は請負金額が単月ながら3か月振りに増加したこと、25年度の県などの公共投資関連予算は概ね前年度並みで推移する見通しにあることから、「持ち直している」との判断を据え置いた。



●公共工事請負金額（4月）

前年同月比

国発注	9,528百万円 166.0%
独法発注	5,479百万円 △ 11.6%
県発注	6,376百万円 11.0%
市町村発注	9,309百万円 △ 24.1%
地方公社発注	701百万円 2812.8%
その他発注	1,550百万円 139.9%
合計	32,945百万円 15.8%

●〃 当月までの年度累計 （2025年4月）

前年度比

24年度累計	32,945百万円 15.8%
--------	-----------------

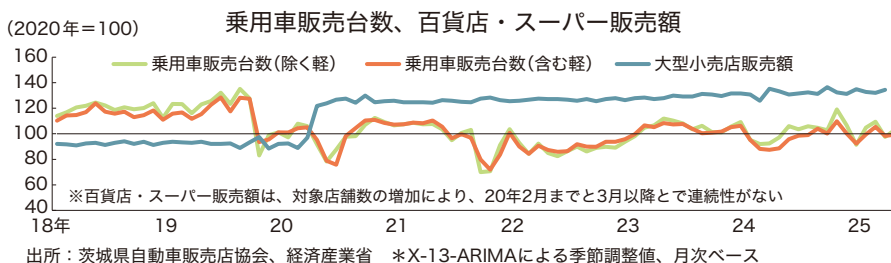
5 個人消費 一部に弱さがみられるものの、 緩やかに回復している

4月の乗用車販売台数（乗用車新規登録台数＋軽乗用販売台数）は7,040台、前年同月比11.0%増と、4か月連続で前年水準を上回った。

3月の百貨店・スーパー販売額は、全店ベースで前年同月比0.7%増、既存店ベースは同1.2%増と、ともに2か月振りに前年水準を上回った。専門量販店販売額は、家電量販店が16か月連続で、ホームセンターは5か月連続で、ドラッグストアは47か月連続で、コンビニエンスストアは11か月連続で前年水準を上回った。

企業ヒアリング（5月）では、「物価高により衣料品などは不調」（小売店）など、消費者の買い控えを指摘する声が聞かれた。一方、「GW期間中の宿泊客は、昨年と同じく満室で推移」（観光ホテル）との声も聞かれており、消費者の購買行動は品目やサービスによって異なるなど、まだら模様となっている。

このように、個人消費は、物価高による消費マインドの低下の影響を受けつつも、供給サイドの販売動向は引き続き堅調であることから、「**一部に弱さがみられるものの、緩やかに回復している**」との判断を据え置いた。



6 雇用情勢 持ち直している ー労働需給は引き続きタイトな状況ー

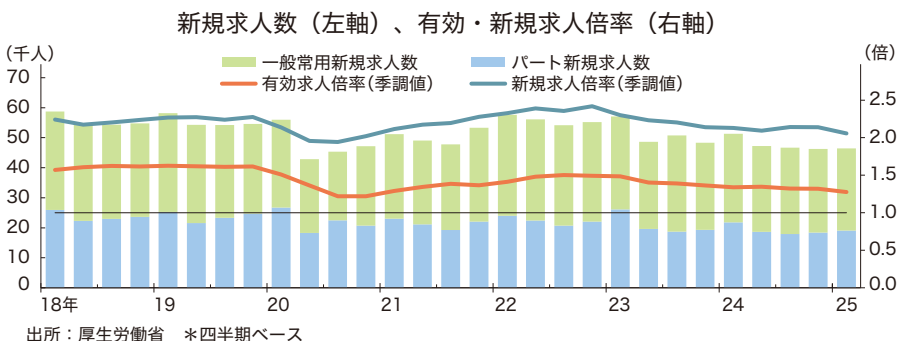
3月の有効求人倍率（季調値）は1.25倍、前月比0.01pt減と3か月連続で低下した。新規求人倍率は2.15倍、前月比0.17pt増と3か月振りに上昇した。

新規求人数は15,571人、前年同月比5.4%減と3か月連続で前年水準を下回った。新規求職者数は8,009人、同2.7%減と8か月連続で前年水準を下回った。新規求人数（パートを除く）の内訳を産業別にみると、宿泊業・飲食サービス業などが増加したものの、情報通信業、教育・学習支援業、製造業などが減少した。

一方、日銀短観（茨城県・3月）によると、企業の人手不足感を示す雇用人員判断DI※（全産業）は、前期比で「不足」超が拡大した。県内の広告求人件数も、人手不足を背景に前年水準を上回って推移している。

雇用情勢は、ハローワーク経由の有効求人倍率が概ね横ばいで推移しているものの、民間職業紹介の状況などを踏まえ、労働者側から見て「**持ち直している**」との判断を据え置いた。

※「過剰」ー「不足」



●大型小売店販売額（3月）

前年同月比

全店ベース 0.7%

既存店ベース 1.2%

●専門量販店販売額（3月）

家電 1.7%

ドラッグストア 6.3%

ホームセンター 0.9%

コンビニ 3.5%

●新車登録台数（4月）

普通乗用車 1.5%

小型乗用車 17.6%

軽乗用車 22.4%

普通・小型・軽合計 11.0%

●求人倍率〈季調値〉(3月)

前月比

受地理ベース

有効求人倍率 1.25倍 △0.01pt

新規求人倍率 2.15倍 0.17pt

就業地ベース

有効求人倍率 1.47倍 △0.01pt

新規求人倍率 2.51倍 0.12%

●雇用保険受給者数（3月）

前年同月比

7,434人 2.0%

茨城県の主要経済指標

企業 景況感	自営業総合判断DI		生産関連 指標	鉱工業生産指数 2020年＝100			生産者出荷指数 2020年＝100			生産者製品在庫指数 2020年＝100		
	製造業	非製造業		指数	前期(月)比(%)	前年比(%)	指数	前期(月)比(%)	前年比(%)	指数	前期(月)比(%)	前年比(%)
2021 I	△ 18.0	△ 29.4	2022 年度	123.5	—	3.7	111.5	—	0.4	104.3	—	4.1
II	6.1	△ 12.7	2023	116.6	—	△ 5.6	108.6	—	△ 2.6	103.2	—	△ 1.1
III	9.6	△ 24.6	2024	102.3	—	△ 12.3	100.2	—	△ 8.8	99.0	—	△ 6.5
IV	12.5	△ 5.2	2024 2	107.7	4.0	△ 8.1	101.0	2.6	△ 5.5	104.3	1.9	△ 4.1
2022 I	△ 14.6	△ 31.2	3	106.8	△ 0.8	△ 17.8	104.5	3.5	△ 10.7	105.8	1.4	△ 1.1
II	△ 24.0	△ 12.8	4	105.7	△ 1.0	△ 17.1	101.2	△ 3.2	△ 7.8	104.7	△ 1.0	△ 2.6
III	△ 12.4	△ 25.0	5	108.7	2.8	△ 10.2	103.4	2.2	△ 7.7	105.2	0.5	△ 1.3
IV	△ 12.8	△ 22.4	6	102.5	△ 5.7	△ 19.9	100.1	△ 3.2	△ 15.5	101.2	△ 3.8	△ 5.9
2023 I	△ 9.0	△ 5.7	7	106.4	3.8	△ 9.4	102.5	2.4	△ 4.4	102.0	0.8	△ 6.0
II	△ 7.4	0.0	8	98.4	△ 7.5	△ 20.1	95.6	△ 6.7	△ 16.7	100.5	△ 1.5	△ 5.9
III	△ 14.3	△ 9.8	9	100.4	2.0	△ 13.9	96.9	1.4	△ 12.1	100.3	△ 0.2	△ 5.4
IV	1.2	△ 7.1	10	98.0	△ 2.4	△ 17.4	96.2	△ 0.7	△ 11.4	102.5	2.2	△ 1.6
2024 I	△ 11.6	△ 4.9	11	104.1	6.2	△ 9.4	97.9	1.8	△ 9.7	102.7	0.2	△ 1.9
II	△ 21.4	△ 17.4	12	101.1	△ 2.9	△ 10.1	100.8	3.0	△ 5.9	101.2	△ 1.5	△ 2.1
III	△ 21.2	△ 6.9	2025 1	100.7	△ 0.4	△ 2.8	95.3	△ 5.5	△ 3.1	99.3	△ 1.9	△ 3.0
IV	△ 20.3	△ 11.2	2	103.5	2.8	△ 6.9	99.9	4.8	△ 5.3	97.6	△ 1.7	△ 6.5
2025 I	△ 26.2	△ 16.5	3	100.0	△ 3.4	△ 6.3	98.9	△ 1.0	△ 5.4	98.9	1.3	△ 6.5
出所	常陽産業研究所		出所	茨城県統計課								

投資関連 指標		公共工事請負金額						新設住宅着工				建築物着工床面積 (民間非居住用)	
				県		市町村		戸数		床面積			
		金額(百万円)	前年比(%)	金額(百万円)	前年比(%)	金額(百万円)	前年比(%)	戸数(戸)	前年比(%)	面積(千㎡)	前年比(%)	面積(千㎡)	前年比(%)
2022 年度		414,919	12.6	108,373	△ 3.6	126,985	4.4	17,498	△ 9.7	1,625	△ 11.4	1,497	△ 29.2
2023		397,145	△ 4.3	111,277	2.7	128,248	1.0	15,771	△ 9.9	1,425	△ 12.3	1,292	△ 13.7
2024		413,368	4.1	105,254	△ 5.4	147,636	15.1	15,024	△ 4.7	1,338	△ 6.1	1,035	△ 19.8
2024	2	32,646	119.7	3,566	△ 14.9	6,290	37.3	1,157	△ 12.5	105	△ 12.5	94	59.4
	3	55,196	8.4	19,040	7.8	5,830	△ 10.3	1,144	△ 34.2	107	△ 30.4	76	△ 66.5
	4	28,456	30.9	5,742	8.3	12,262	377.2	1,523	15.8	128	5.9	71	△ 20.0
	5	48,429	26.6	4,197	41.5	9,519	8.7	1,414	△ 0.1	126	△ 2.6	97	52.9
	6	38,714	△ 21.6	5,838	△ 59.8	22,823	18.6	1,215	△ 6.3	107	△ 9.9	83	△ 29.3
	7	51,545	52.0	12,696	46.6	23,506	18.4	1,291	△ 4.4	113	△ 10.4	105	△ 24.8
	8	40,098	7.3	15,625	21.6	11,982	△ 21.9	1,172	△ 2.0	111	3.4	71	△ 56.5
	9	50,165	△ 4.1	14,488	△ 24.5	15,621	△ 24.2	1,200	△ 25.7	107	△ 25.0	64	△ 21.1
	10	39,954	47.7	14,006	52.5	14,337	43.8	1,140	△ 15.4	107	△ 10.0	153	207.5
	11	22,392	1.8	9,640	5.1	8,372	1.8	1,140	△ 11.1	105	△ 7.3	102	56.1
	12	22,749	25.3	5,481	17.8	6,458	△ 22.3	853	△ 33.7	79	△ 31.1	52	△ 67.1
	2025	1	9,652	6.0	2,874	32.8	4,089	26.1	1,076	△ 21.2	95	△ 20.3	51
2		18,446	△ 43.5	1,828	△ 48.7	12,397	97.1	1,192	3.0	102	△ 2.8	113	20.3
3		42,763	△ 22.5	12,833	△ 32.6	6,262	7.4	1,808	58.0	156	46.4	72	△ 5.5
4		32,945	15.8	6,376	11.0	9,309	△ 24.1	—	—	—	—	—	—
出所		東日本建設業保証						国土交通省					

消費関連 指標	家計消費支出 (水戸市)(勤労者世帯)		百貨店・スーパー販売額		専門量販店販売額				消費者物価指数(水戸市) 2020年＝100		新車登録台数			
	支出額(千円)		全店ベース	既存店ベース	家電	ドラッグストア	ホームセンター	コンビニ	指数		普通・小型乗用車+軽乗用車		普通・小型乗用車	
			前年比(%)	前年比(%)	前年比(%)	前年比(%)	前年比(%)	前年比(%)			台数(台)	前年比(%)	台数(台)	前年比(%)
2022 年度	339	13.4	0.6	0.4	△ 4.9	5.3	△ 1.4	4.0	103.4	3.4	93,364	4.4	60,142	0.9
2023	328	△ 3.1	3.1	1.5	△ 0.7	6.5	0.9	2.2	106.2	2.7	97,763	4.7	66,354	10.3
2024	336	2.5	1.5	0.8	12.8	3.3	2.5	1.4	109.4	3.0	98,313	0.6	67,534	1.8
2024 2	281	5.5	5.4	3.2	12.4	7.3	1.1	3.7	106.6	1.8	7,952	△ 13.8	5,531	△ 8.5
3	389	23.6	5.2	3.1	23.0	5.6	5.7	△ 0.2	106.9	2.0	9,275	△ 22.2	6,788	△ 17.6
4	294	△ 3.5	0.6	△ 1.0	16.0	3.2	3.0	△ 0.2	107.6	2.1	6,344	△ 14.4	4,565	△ 8.9
5	372	31.9	0.7	△ 0.7	20.2	2.9	2.9	1.2	107.9	2.4	6,688	△ 7.5	4,623	△ 3.5
6	311	△ 13.2	3.2	2.2	26.8	3.7	5.2	2.0	107.9	2.2	7,471	△ 10.6	5,303	△ 6.9
7	285	△ 29.2	△ 0.3	△ 1.2	13.4	2.2	△ 2.1	0.1	108.2	2.5	8,581	9.2	5,837	6.4
8	348	20.2	4.5	3.3	13.9	3.5	5.4	0.3	109.1	2.9	6,700	△ 3.5	4,564	△ 2.8
9	330	△ 3.6	2.6	1.4	15.0	1.0	3.9	0.4	109.1	2.7	8,965	△ 3.2	6,064	0.8
10	382	1.8	△ 0.3	△ 0.8	8.7	1.3	△ 1.5	1.3	109.3	2.1	9,291	7.2	6,668	19.4
11	332	12.4	3.1	2.6	21.8	3.5	3.9	1.7	109.9	3.2	8,734	△ 2.4	5,877	△ 0.6
12	377	26.5	1.9	2.0	8.4	7.5	5.2	2.4	110.3	3.3	6,990	△ 12.0	4,609	△ 14.7
2025 1	321	0.4	1.1	1.1	5.2	3.4	1.1	3.8	111.3	4.1	8,895	12.3	5,984	9.9
2	312	10.9	△ 0.4	△ 0.5	2.2	1.4	2.4	0.3	111.1	4.2	9,425	18.5	6,333	14.5
3	371	△ 4.6	0.7	1.2	1.7	6.3	0.9	3.5	111.0	3.8	10,229	10.3	7,107	4.7
4	—	—	—	—	—	—	—	—	111.4	3.6	7,040	11.0	4,862	6.5
出所	総務省		関東経済産業局						茨城県		茨城県自動車販売店協会			

労働関連指標	常用雇用指数 (事業所規模5人以上)				現金給与総額・実質賃金指数 (事業所規模5人以上)				所定外労働時間指数 (事業所規模5人以上)		有効求人倍率		新規求人倍率		失業者数 (雇用保険受給者数)	
	全産業		製造業		名目		実質		全産業	製造業	季節調整値	原数値	季節調整値	原数値	人数(人)	前年比(%)
	指数	前年比(%)	指数	前年比(%)	指数	前年比(%)	指数	前年比(%)	指数	指数	倍率(倍)	倍率(倍)	倍率(倍)	倍率(倍)		
2022 年度	101.0	0.7	99.7	△ 0.2	99.0	△ 1.2	95.4	△ 4.9	97.2	115.7	—	1.49	—	2.34	7,744	△ 7.7
2023	101.0	△ 0.1	99.0	△ 0.7	101.0	—	94.4	—	97.0	103.2	—	1.37	—	2.18	8,273	6.8
2024	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.32	—	2.16	8,321	0.6
2024 2	101.3	0.7	99.1	0.6	84.8	1.1	79.0	△ 0.9	107.4	97.9	1.34	1.45	2.17	2.25	7,562	6.9
3	101.5	1.1	98.5	△ 0.7	89.0	△ 1.0	82.6	△ 3.2	108.3	110.7	1.35	1.40	2.15	2.00	7,290	1.8
4	101.5	1.0	99.2	△ 0.3	86.5	△ 0.7	79.7	△ 2.9	111.1	104.3	1.36	1.26	2.11	1.55	7,486	7.6
5	102.3	1.5	100.7	1.5	88.4	△ 2.2	81.1	△ 4.8	104.6	94.3	1.35	1.20	2.09	1.83	8,245	2.0
6	102.1	1.2	100.9	0.5	150.7	2.4	138.4	△ 0.1	99.1	97.9	1.33	1.23	2.08	2.15	8,362	△ 1.9
7	102.6	1.8	99.5	△ 0.6	114.5	1.6	104.8	△ 1.2	98.1	105.7	1.32	1.26	2.11	2.20	9,471	4.6
8	102.7	2.2	98.9	△ 0.6	87.8	2.6	79.6	△ 0.7	87.0	102.1	1.32	1.29	2.17	2.31	9,371	△ 0.8
9	102.5	1.8	98.8	0.5	87.5	2.6	79.3	△ 0.6	99.1	105.0	1.33	1.32	2.15	2.15	8,983	1.5
10	101.9	1.1	98.8	0.4	85.7	1.5	77.5	△ 0.9	104.6	114.3	1.33	1.34	2.01	2.16	8,827	△ 0.8
11	103.4	2.0	98.8	0.5	91.5	0.8	82.2	△ 3.0	103.7	117.9	1.32	1.38	2.17	2.56	8,092	△ 5.8
12	103.6	2.1	98.8	0.4	181.9	2.5	163.4	△ 0.9	100.9	114.3	1.31	1.43	2.24	2.84	8,046	0.7
2025 1	102.6	1.8	97.0	△ 2.1	87.4	5.4	77.4	0.5	88.9	95.0	1.32	1.44	2.04	2.16	7,949	△ 1.1
2	103.5	2.2	97.8	△ 1.3	88.4	4.2	78.5	△ 0.6	99.1	105.7	1.26	1.37	1.98	2.01	7,587	0.3
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.25	1.30	2.15	1.94	7,434	2.0
出所	茨城県統計課										茨城労働局					

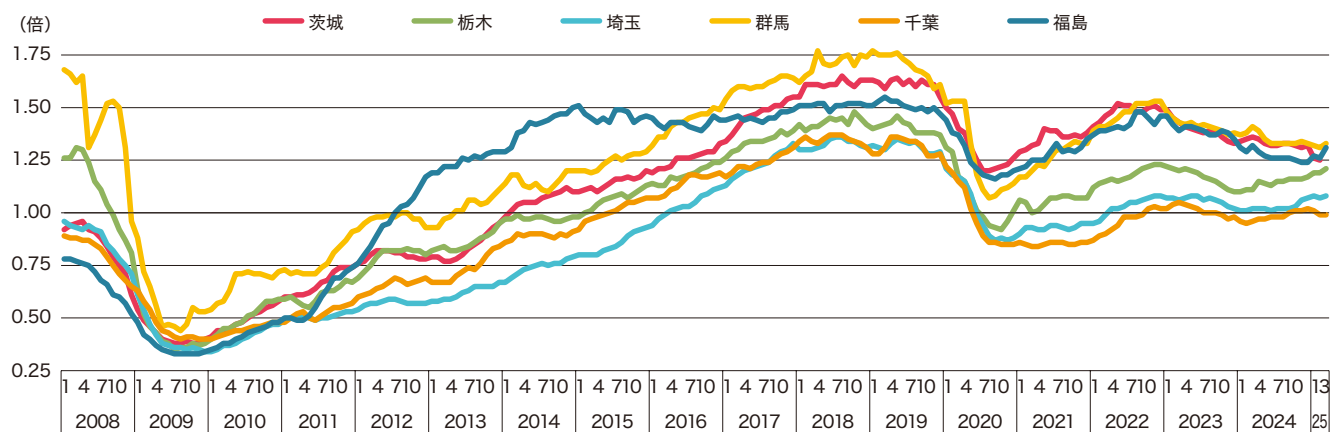
※調査対象事業所の入れ替えにより、18年1月以降の現金給与総額・所定外労働時間・常用雇用指数は毎年、前年12月までと当年1月以降で連続性がない。

※現金給与総額の24年1～12月の前年比＝(当該月の指数/前年同月の指数(ベンチマーク更新の影響を除くため、県が公表した参考値)－1)×100

※常用雇用指数は、2024年4月改定時に基準年(2020年)平均が100となるよう修正を行ったものに変更。

企業経営・金融関連指標	信用保証				企業倒産				実質預金 金融機関合計		貸出金 金融機関合計	
	保証承諾		代位弁済件数		件数(件)		金額(百万円)		末残(億円)	前年比(%)	末残(億円)	前年比(%)
	金額(百万円)	前年比(%)	件数(件)	前年比(件)	件数(件)	前年比(件)	金額(百万円)	前年比(百万円)				
2022 年度	174,192	19.4	763	△ 83	123	23	28,938	14,138	147,629	0.2	65,876	0.0
2023	267,238	53.4	1,035	272	140	17	32,720	3,782	153,014	3.6	68,518	4.0
2024	208,068	△ 22.1	1,082	△ 82	106	△ 34	29,169	△ 3,551	—	—	—	—
2024 2	18,558	25.8	108	56	14	5	6,785	5,428	152,384	0.6	69,093	2.8
3	29,539	45.9	87	△ 2	14	3	1,623	514	155,040	2.4	69,599	2.9
4	16,118	22.5	106	9	4	△ 6	280	△ 1,411	155,224	1.6	69,181	2.4
5	23,949	31.6	87	16	21	7	2,820	△ 3,386	154,555	1.5	69,699	2.6
6	42,548	77.7	107	△ 1	15	1	1,529	△ 505	156,642	1.7	69,953	2.9
7	21,039	△ 3.6	86	△ 7	11	△ 7	1,022	△ 1,452	155,188	1.1	70,059	3.0
8	11,249	△ 50.1	89	13	8	△ 4	2,280	613	154,665	0.9	70,316	3.2
9	14,305	△ 43.7	102	31	13	4	2,869	1,236	154,240	1.3	70,746	3.2
10	11,857	△ 38.7	85	19	11	△ 5	1,060	△ 4,305	153,954	0.8	70,843	3.4
11	12,137	△ 46.8	95	34	15	10	15,361	14,431	154,613	1.4	71,183	3.7
12	16,449	△ 53.0	125	12	15	8	3,853	2,723	155,229	1.4	71,554	3.5
2025 1	10,026	△ 40.6	56	△ 28	5	△ 2	208	△ 974	154,006	0.9	71,464	3.4
2	11,384	△ 38.7	77	△ 31	12	△ 2	1,292	△ 5,493	152,741	0.2	71,408	3.4
3	17,008	△ 42.4	67	△ 20	16	2	1,224	△ 399	—	—	—	—
4	11,391	△ 29.3	124	18	7	3	650	370	—	—	—	—
出所	茨城県信用保証協会				東京商工リサーチ水戸支店				日本銀行 水戸事務所			

茨城県・近隣県のグラフ＜有効求人倍率(季節調整値)の推移＞(月次ベース)



出所：厚生労働省「一般職業紹介状況」

茨城県の公共交通の現状と課題

—茨城県の持続可能な公共交通のために
行政・交通事業者・地域住民に求められること

地域研究センター 研究員 中橋 彩乃

茨城県内の公共交通を取り巻く事業環境は、人口減少・少子高齢化や車依存社会の進行等による需要減に加え、燃料高や運転手不足により厳しさを増している。国立社会保障・人口問題研究所の調査によると、2020年の茨城県の人口と比較し、15年後の35年は△9.9%、35年後の55年は△21.7%と今後も著しい人口減少が続くとされていることから、このままの状況では需要の減少が続き、地域公共交通の維持は難しくなる。

このため、本県では、「茨城県地域公共交通計画」を策定し、基幹ネットワークの維持や地域間連携を強化するための具体的施策を展開している。例えば、広域交通ネットワークの確立を目指し、主要路線の整備支援や既存路線の改良等により、都市間の円滑な移動を促進している。

本調査では、統計データや、国・茨城県の取り組み、公共交通事業者へのヒアリングから茨城県公共交通の現状を確認する。これらを踏まえ、茨城県の持続可能な公共交通の実現のために行政・交通事業者・地域住民に求められる対応を検討する。

1. 茨城県内の公共交通の現状

はじめに、県内公共交通の全体像を整理するため、地域公共交通を取り巻く社会動向や、鉄道・乗合バス等の現状、新しい地域公共交通システムの導入状況についてみていく。

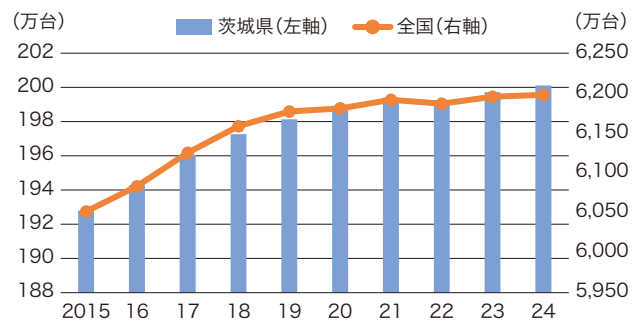
(1) 地域公共交通を取り巻く社会動向

2024年の自家用乗用車の普及台数は全国8位

(一財)自動車検査登録情報協会によると、2024年3月末現在の乗用車保有台数は、全国が6,176.2万台、茨城県が199.8万台となっている(図表1)。15年以降の推移をみると、全国・県内ともに増加傾向が続いているものの、19年以降は伸びが鈍化している。

24年3月末に茨城県の自家用乗用車の1世帯当たり普及台数は、1.520台となり、全国平均である1.016台を大きく上回り、全国8位となった(図表2)。この結果から、本県は、全国的に見ても多くの人々が日常生活で自家用車を利用する「車社会」が形成されている県といえる。

図表1 自家用乗用車保有台数(24年3月末)



出所：(一財)自動車検査登録情報協会HP

図表2 自家用乗用車の世帯当たり普及台数(24年3月末)

順位	都道府県	世帯当たり普及台数(台)	保有台数(台)	世帯数(世帯)
1	福井	1.685	511,674	303,705
2	富山	1.629	706,309	433,664
3	山形	1.624	685,422	422,118
4	群馬	1.573	1,386,080	881,107
5	栃木	1.550	1,345,979	868,242
6	長野	1.541	1,382,604	897,360
7	福島	1.521	1,214,527	798,738
8	茨城	1.520	1,998,304	1,314,563
9	岐阜	1.518	1,295,901	853,904
10	新潟	1.505	1,381,024	917,654
	全国	1.016	61,762,498	60,779,141

出所：(一財)自動車検査登録情報協会

鉄道・バスの通勤・通学利用の割合は、 30年間で6.9ポイント低下

総務省「国勢調査」より、茨城県民の通勤・通学の利用交通手段の推移についてみると、鉄道・バスの利用者の割合は、1990年19.4%から、2020年12.5%と、30年間で6.9ポイント低下した。

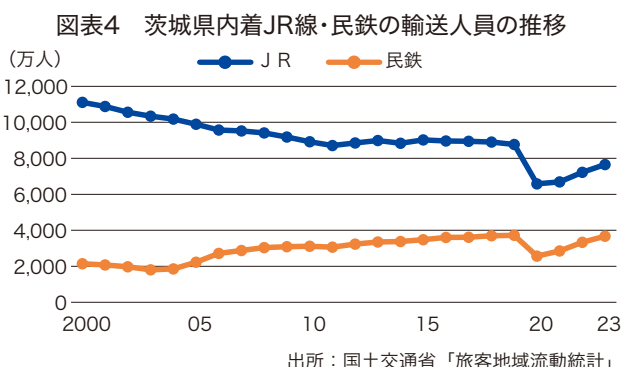
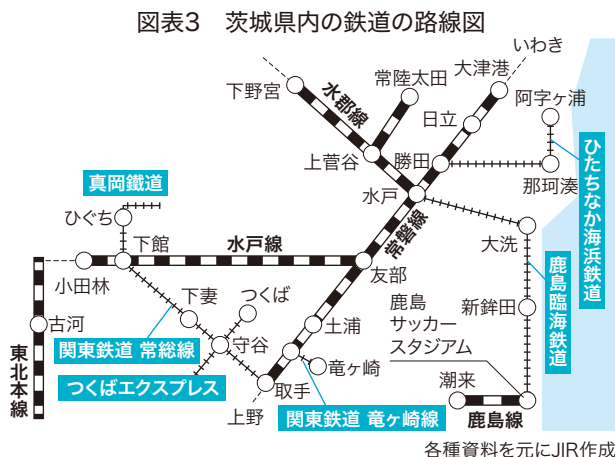
鉄道・バスの利用者割合が低下している要因として、人口減少・少子化、マイカー利用の広がりによる公共交通利用の低下、郊外への宅地開発の進展により、自宅や職場・学校が鉄道駅やバス路線から離れた場所に立地するケースが増えたこと、さらにバス路線縮小や本数減少などが考えられる。

(2) 県内公共交通の現状

1日当たりの鉄道乗車人数は多くの路線で減少傾向

県内では、JR東日本5路線、首都圏新都市鉄道株（TX）1路線、地域鉄道4社5路線が運行されている（図表3）。

国土交通省の「旅客地域流動統計」をみると、23年度の鉄道乗車人数は、県内JR線が約7,655万人、民鉄が約3,677万人となった（図表4）。利用者はJR線、民鉄ともに新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に落



ち込んだ後回復傾向となり、23年度にはJR線は19年度比△12.7%、民鉄は△1.2%と、コロナ禍以前の水準に戻りつつある。

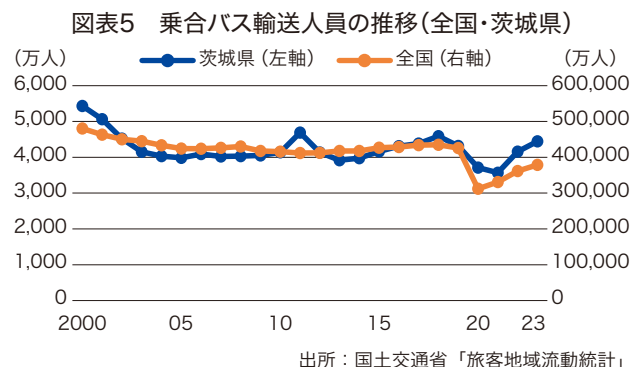
一方、JR東日本が公表した「ご利用の少ない線区の経営情報」によると、水郡線3区間、鹿島線1区間で平均通過人員が2,000人/日未満となっている。いずれの区間も収支がマイナスとなっており、少子高齢化が進む山間地域等で乗車人員を確保することは大変厳しい状況となっている。

乗合バス利用者は減少傾向

増える廃止系統から、市町村は代替手段を検討

（一社）茨城県バス協会HPによると、茨城県では25年6月現在、乗合バス事業者23社により一般路線バスが運行されている。「旅客地域流動調査」によると、23年度の県内の乗合バス利用者（輸送人員）は約4,434万人で、コロナ禍前の18年度の約4,590万人から3.2%減少したものの、22年度以降は順調に持ち直している（図表5）。

また、県内の路線バスでは、18年度から22年度にかけて37系統が廃止されている。これは、2024年問題による運転士の労働時間の規制や運転士不足、採算面の課題によると考えられる。



県内事業者の公共交通利用促進への取組

県内公共交通を取り巻く事業環境は、コロナ禍の需要低下、2024年問題などの労働規制強化など、様々な要因により厳しさを増している。

県内の交通事業者は公共交通の維持にむけ、どのような対応をとっているのだろうか。県内公共交通事業者2社にヒアリングを行った。

茨城県内 公共交通事業者の取り組み

地域と協創する公共交通の未来 公共サービスとしての使命を果たすために



茨城交通株式会社

代表取締役社長

任田 正史 氏

(一般社団法人茨城県バス協会会長)

地方交通は地域を支える公共サービス

茨城県は、人口減少と少子高齢化の影響から、都市部の一部路線を除き、路線バスのほとんどが赤字となっています。また、「2024年問題」による労働時間の制約や、コロナ禍に多くの運転士が退職したことが要因となり、運転士不足による供給面の問題も深刻となっています。

地方自治体においては、公共交通（民間）事業者への税金投入の可否が長らく議論の中心でしたが、最近では、「地方交通は公共サービスであり、維持をするために自治体がどれだけ財政負担できるか」についての議論にシフトしています。

路線バスの維持は公共交通事業者のみの問題ではなく、各自治体にも波及しています。地域にどのような交通形態が適合するかは議論は今後さらに重要となるでしょう。

利用者の利便性向上のため

多くの人に利用してもらうため、サービスの利便性向上に努めています。特にIT・デジタル化に力を入れており、2021年3月には、利用者が路線バスの運行状況が把握できるバスロケーションシステムを導入しました。

さらに24年1月には、当社独自のICカード「いばっぴ」での運賃決済に加え、クレジットカード等のタッチ決済、およびQRコード決済のサービスを導入しています。利用者の皆様の多様な決済ニーズに対応することで、より便利にご利用いただけるようになりました。

新技術への挑戦により社会課題解決

当社は日立市と上下分離方式により、ひたちBRTを運営し、現在は自動運転の本格運行に向けて取り組んでいます。自動運転の推進は、人手不足の解消等、社会課題解決の要素の一つになり得ると期待しています。

技術革新を通じ、持続可能な公共交通の実現を目指

しています。これは単なる効率化ではなく、地域の皆様の移動手段を将来にわたって確保するための重要な取組だと考えています。

運転士確保に創意工夫

供給面の問題解消のため、運転士獲得に積極的に取り組んでいます。紙媒体での従来の募集方法に加え、ウェブ広告やSNSの活用のほか新しいアプローチも試みています。

例えば、自動車教習所と連携して行う、本物のバスを利用した「バス運転体験会&会社説明会」の実施です。24年は4回開催し、各回25～30名の参加がありました。運転士の仕事が想像しやすい等、大変好評な企画です。

実際にバスを運転してもらうことで、運転士という職業の魅力や当社の働く環境を理解していただけるので、こうした体験型の採用活動は今後も続けていく予定です。



▲「バス運転体験会&会社説明会」
次回は25年7月12日開催予定

地域と協創する公共交通の未来

沿線自治体の人口増加や、企業の人材確保の促進のために、地域公共交通の発展・維持に目を向けることは、地域の成長にとって非常に有効であると感じています。

交通空白地帯が増加すると、次の世代を担う子供たちが安全に通学できる環境が縮小し、子育て世代の若年層がその地域に住みづらくなります。それに伴い地域の活力が次第に衰えるのではないかと考えています。

今後当社は、自治体と連携し、乗合タクシーや自動運転バス、有償福祉運送など、様々な交通形態を組み合わせる試みを進め、各自治体など地域社会と協創し、地域公共交通を維持していく所存です。

公共交通は単なる移動手段ではありません。地域の生活基盤であり、まちづくりの重要な要素です。民間事業者として収益を上げることも大切ですが、それ以上に地域社会への貢献という使命を果たしていきます。

時代に対応する公共交通を目指して 住み続けられる街づくりへの貢献



関東鉄道株式会社

代表取締役社長

登嶋 進 氏

当社の現状及び課題

新型コロナウイルス感染症がまん延した期間は、需要が消失してしまったことにより経営状況が悪化し、徹底したコスト削減や安全に関わるもの以外の設備投資を抑制し先送りするなどせざるを得ませんでした。現在は需要も戻りつつある状況にあります。しかしながら、コロナ禍の影響でバス運転士が大量に離職したこと、加えて労働規制強化（「2024問題」）がなされたことにより、バス運転士不足は危機的状況に陥っております。

現在、当社最大の課題はバス運転士不足にあります。そのため、運転士体験型説明会開催やSNS・ネット媒体を活用するなど募集活動を充実させるとともに、賃金制度見直しや免許取得支援など各種支援制度の拡充、また諸施設の改善等受入れ体制の整備を図っております。

地域を守るため可能な限り公共交通維持に努める

当社事業エリアは、発展が見込める地域と人口減少傾向の地域が混在しております。発展が見込める地域では需要に合わせ輸送力を増やしていく使命があります。一方、人口減少地域で需要に合わせた輸送力にすると、利便性は低下しその地域の衰退に拍車をかけることになってしまいます。労働人口そのものが減少していく中、限られたバス運転士で地域の要望にどう応えていくか、非常に難しい時代になってきたと言えるでしょう。

当社は2024年7月、子会社の関鉄グリーンバスと関鉄パープルバスを吸収合併いたしました。採算面で厳しい路線を持つ両社の運転士不足が顕著だったため、経営面で厳しくなるものの地域交通を守るため行ったものです。一方、企業努力として効率化・コスト削減も全社あげて推進しております。鉄道事業では利用者のサービス低下を招いてしまうものの無人駅化为拡大し集中遠隔監視システムを導入し運営、バス事業でも車庫営業

所は遠隔システムで管理を行っております。

さらにグループ会社 ▲環境にやさしい電気バスの積極導入も大規模な事業再編を行い、2022年に13社あった子会社は現在5社に集約されました。いずれも地域公共交通を可能な限り維持していくため、経営の効率化・収支改善を図っているものです。



新中期経営計画で描く持続可能な未来

当社では2025年度から新たな中期経営計画がスタートしております。2030年の当社グループのあるべき姿を示した関鉄ビジョン2030に向けた第2ステップとしての位置づけとなり、7つの基本方針を定めています。

その中で「安全輸送」は当社事業の根幹であり、常に最上位に掲げられる方針です。また、引続き「収益力強化」と「効率化によるコスト削減」に努めるとともに、バス運転士だけでなく全ての事業を推進する「人財の確保」において働き方改革含め、これまで以上に人への積極投資を進めていく方針です。

その他、特に注力すべき点として「サステナビリティの推進」を掲げ、「住み続けられる街づくり」への貢献を重点に考えております。高齢化・人口減少が続く一方で、通勤通学はもとより、買い物や病院へ通う利用者等に対し、公共交通が無くなることでの地域の衰退が進行してしまうことが最大の懸念です。各自治体含め関係先と地域公共交通の在り方を真剣に考えねばならない時期にきております。当社は様々なモビリティや自動運転等含め、最適な公共交通の体系づくりを提案していきたいと考えています。

京成電鉄茨城HDの中核企業として

当社は、京成電鉄グループの再編により「京成電鉄茨城HD」の子会社となりました。京成電鉄茨城HDを構成する6社とともに、京成電鉄グループのシナジー効果を最大限活用し、茨城県の発展により一層貢献してまいります。そして時代の変化に機敏に対応しながら、地域の皆様の大切な移動手段として持続可能な公共交通の実現に向けて全力で取り組んでまいります。

両社は地域公共交通の維持と発展に向けて多角的な取り組みを行っていることが分かった。

茨城交通(株)は、バスロケーションシステムや多様な決済方法の導入、自動運転技術の導入に向けた取り組みを進めることで利用者の利便性向上と人手不足の解消を目指している。また、自治体と協力し、地域との協創を通じて多様な交通形態を組み合わせる試みも行っている。

関東鉄道(株)は運転士不足の解消に向けて運転士体験型説明会やSNS・ネット媒体を活用した募集活動、各種支援制度を拡充している。また、新中期経営計画に基づき、安全輸送や収益力強化、効率化によるコスト削減に取り組むとともに、サステナビリティの推進や住み続けられる街づくりへの貢献を重視している。

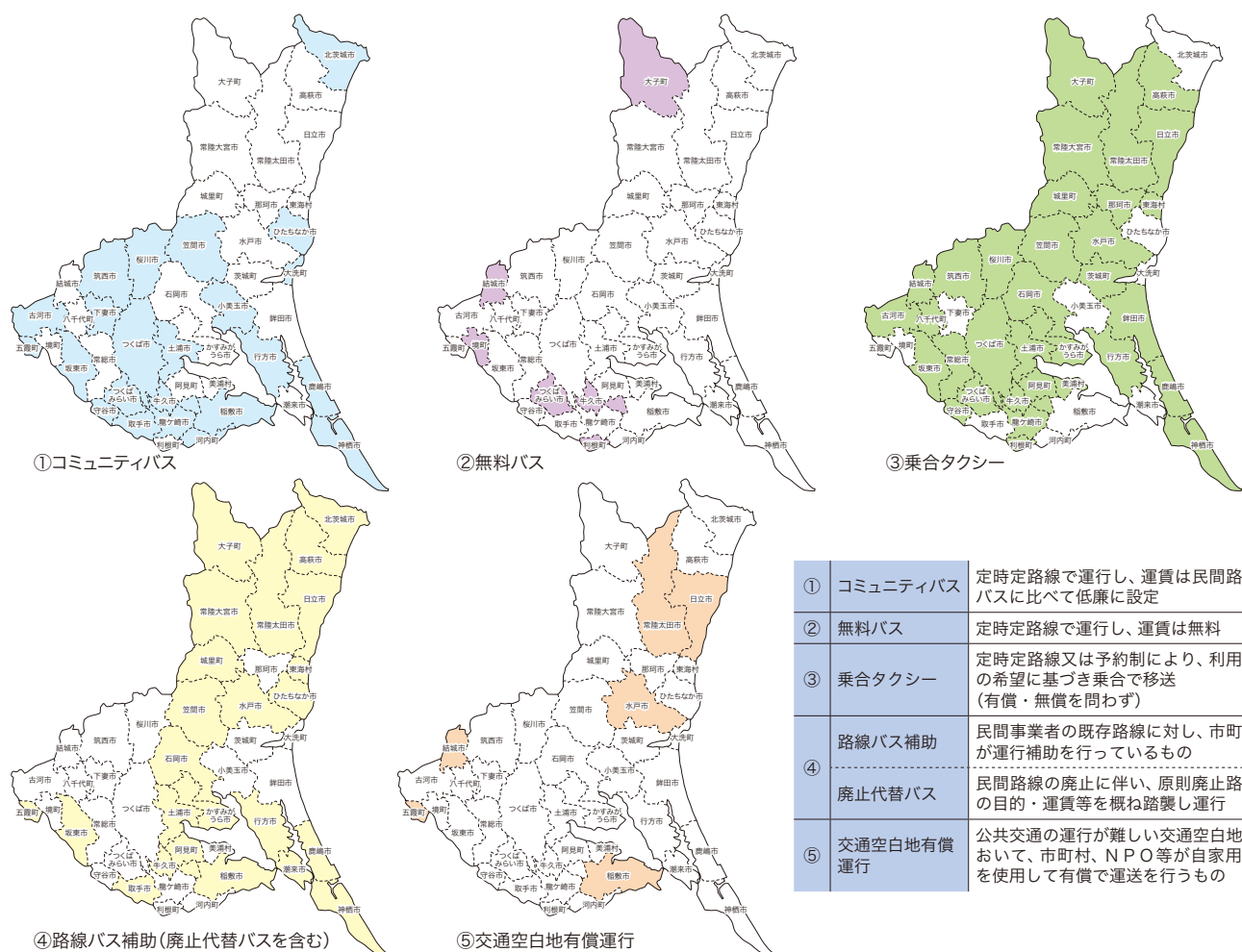
このように、両社は技術革新や経営効率化、人材確保などを通じて、地域公共交通の持続可能な発展に向けた努力を続けている。

多くの県内市町村でコミュニティバス等を導入

県内複数の市町村では、市町村がコミュニティバス、乗合タクシー等を運行し、地域の移動を支えている。茨城県「県内市町村が運行する地域公共交通システム等データ一覧」によると、23年度時点で、コミュニティバス37系統、無料バス8系統、乗合タクシー39系統が運行されている(図表6)。同年度の輸送人員は、コミュニティバスが合計で約300.9万人(22年度比+12.1%)、乗合タクシーが約50.1万人(同+5.7%)と増加傾向にある。

一方、コミュニティバスや乗合タクシーの運賃収入は運行経費を大きく下回るケースがほとんどで、赤字を補填する市町村にとって、財政負担となっている。23年度の市町村の運行経費のうち、市町村負担額の合計は、コミュニティバスが約15.7億円(22年度比+1.3%)、乗合タクシーが約11.5億円(同+2.3%)となった。

図表6 コミュニティバス等の県内導入状況(2023年度)



出所: 茨城県「県内市町村が運行する地域公共交通システム等データ一覧」

県内各地で次世代モビリティの実証運行が進む 自動運転導入事例では全国を先行

本県では、自動車利用率が高い地域性を踏まえ、鉄道や路線バスに加え、次世代モビリティなどの多様な移動手段をどう組み合わせていくかが、公共交通を維持していく上で課題となっている。このため、県内では、複数の市町村で、国の支援を受けながら、県や市町村、民間事業者が協働し、AIデマンド交通（バス・タクシー）や自動運転バスの実証運行、あるいはMaaSプラットフォーム上で一括利用できる環境づくりを模索している。

特に自動運転分野では、全国に先駆け実証実験等を実施してきた。境町は20年11月に全国自治体初となる、システムがすべての運転操作を担い、運転者が車内にいなくても走行できるレベル4の自動運転バスを導入、常陸太田市も24年2月に同バスを導入した（図表7）。また、25年2月には、日立市で、国内初の中型バス車両でのレベル4自動運転の定常運行が、自動車専用道路に

おいて開始された。これらの事例は、運転士不足の対策として、引き続きサービスの拡大が期待されている。

2. 国と県の公共交通支援の動向

（1）国の公共交通支援

地方公共交通網の維持・再生を目的とした法律

公共交通関連法は、社会構造の変化や技術革新に対応するため、「交通政策基本法」等の基本法と個別法が相互補完し合う形で整備されてきた（図表8）。

2007年施行の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）」は、地方公共交通網の維持・再生を目的に制定された。本法は23年の改正により、5つの重点項目が追加され、AI需要予測システムの導入補助や、交通分野DX推進など、次世代モビリティの分野の項目が重視される等、状況の変化にあった改正が行われている。

「第2次交通政策基本計画」の策定

図表7 県内の自動運転導入状況

町村名	自動運転のレベル (24年6月時点)	取組開始時期	使用バス	運行ルート	運行便数	運行状況	備考
境町	レベル2 (レベル4対応)	2020年11月	マイクロバス型車両 (10人乗り) ※レベル4対応	■町内主要エリアを結ぶ 3ルート（約5km）	33便 (25年2月～)	定常運行ではレベル2で運行	■国内で初めて自治体主導の自動運転バスを公道で定期運行
常陸太田市	レベル2 (レベル4対応)	2024年2月	自動運転シャトルバス (9人乗り) 愛称「じょっピー」 ※レベル4対応	■市役所・駅・市東部地区を周遊 (約1.6km)	1日6便	定常運行ではレベル2で運行	■25年2月より世界初となる2台の公道での定常運行開始。25年度のレベル4運行を目指す。
日立市	レベル4	2018年10月	中型バス（28人乗り） ひたちBRT	■市内主要駅と商業施設間 (約6.1km) ■自動運転区間はひたちBRT専用道路区間	平日のみ 1日4便	乗務員が乗車した状態で運行中 乗務員が乗らないレベル4を目指す	■国内最長距離かつ国内初の中型バス車両でのレベル4自動運転 ■夜間運行の導入を検討中
つくば市 【実証運行】	レベル2	2024年1月 2025年1月	電気バス（16人乗り） 愛称「ミニバス」	■筑波大学構内（24年） ■つくば駅～筑波大学（25年）	1日5便 (25年)	車内にオペレーター配置 路上駐車車両や自転車などの追い抜きは手動の運転で対応	■実証実験中のため評価中 ■レベル4への移行を目指す

各市HPなどをもとにJIR作成

図表8 公共交通関連法の変遷

年	法律名	主な改正ポイント
2003	社会資本整備重点計画法	交通インフラ整備の優先順位決定メカニズムを確立
2006	交通バリアフリー新法	タクシー事業者へのユニバーサルデザイン適用開始、福祉車両導入目標設定
2007	地域公共交通活性化再生法（制定）	上下分離方式（※）・LRT導入の法的根拠整備、市町村計画策定義務化
2013	交通政策基本法（制定）	交通政策の基本理念確立、国と地方の責務分担明確化、災害対策強化
2014	地域公共交通活性化再生法（改正）	広域交通ネットワーク形成計画の策定義務追加
2016	鉄道事業法（改正）	第三セクター鉄道再生支援制度創設、上下分離方式の運用ガイドライン策定
2020	道路運送法（改正）	自動運転レベル3の公道運行を許可、DRT運行基準緩和
2023	地域公共交通活性化再生法等一部改正法	エリア一括協定制度導入、AI需要予測システム補助、MaaS標準化推進
2024	グリーンモビリティ推進法（新規制定）	ゼロエミッション車両導入義務化（2030年目標）、充電インフラ整備補助金拡充

（※）運行を担う主体と、インフラの維持管理を担う主体を別の者とする方式

国土交通省資料などをもとにJIR作成

また、21～25年度までの5年間を期間とし、「第2次交通政策基本計画」が策定された。本計画は、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための基本的な方針、施策の目標、政府が講ずべき施策等を定めることとし、交通の維持・確保、交通ネットワークシステムの強化、持続可能なグリーンな交通の実現を目標としている。

地域公共交通のリ・デザイン

国交省では、公共交通の需要減少を企業の経営努力で改善することは難しいことを踏まえ、デジタル技術（交通DX）やグリーン化（交通GX）、官民や他分野との連携（共創）を通じて、公共交通の再構築（リ・デザイン）を推進している。

この推進は、「地域公共交通活性化再生法」の23年改正に合わせ開始され、現在も継続されている。具体的な施策として、自動運転の実証事業やMaaS（Mobility as a Service）の基盤整備などがある。

（2）茨城県の公共交通支援

茨城県地域公共交通計画

23年8月策定の「茨城県地域公共交通計画」は、本県における公共交通のマスタープラン（基本計画）の位置づけにある。計画期間は2023～2027年度、対象区域は県内全域に加え、隣接県を跨ぐバス路線沿線地域を含む。同計画の基本方針は次の3点に集約される。

①広域交通軸の維持強化

②AIを活用した需要対応型運行

③ユニバーサルデザイン推進

具体的施策として、「まちづくりと一体となった公共交通施策」、「地域の実情に応じた輸送手段の確保」、「広域的な移動を支える公共交通の維持」、「デジタル技術を活用したサービス向上」など6施策を挙げている。

2025年の地域交通経営改善支援事業に予算計上

25年度の茨城県当初予算案では、物価高騰や運転士不足の影響を受ける交通事業者の経営改善や、バス運転士の確保を支援することを目的に、地域公共交通経営改善支援事業に3億8,800万円の予算が計上された。

公共交通DX・GXによる経営改善支援事業では、県内の乗合バス事業者、タクシー事業者、地域鉄道事業者

を対象に、DXによる業務効率化やGXによる省エネ化に係る経費を補助することとしている（補助率1/2、上限額：乗合バス1,500万円/事業者、タクシー6万円/台、鉄道2,500万円/事業者）。

また、バス運転士緊急確保事業では、県内の乗合・貸切バス事業者を対象に、バス運転士の採用広報に係る経費を補助とした。（補助率1/2、上限額10万円/事業者）。

その他、本県では、地域住民にとって重要な移動手段である鉄道と路線バスの役割を維持し、地域経済の基盤とすることを目指して、以下の公共交通支援施策を実施している。

図表9 茨城県の鉄道・路線バスに関する主な施策

鉄道に関する主な施策

1 安全性の向上	地域鉄道事業者への設備整備支援 ・ 経営損失を生じている旅客路線に対する補助 ・ 踏切の安全対策強化
2 原油価格高騰対策	交通事業者等原油価格高騰緊急支援事業 ・ 燃料消費量や燃料単価の上昇分を支援金として支給
3 経営改善	鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の運賃改定による経営改善
4 利用促進	水郡線や大洗鹿島線の利用促進 ・ 小中学生の運賃助成 ・ PRイベントを実施 ・ 観光連携
5 鉄道ネットワークの構築	TXやひたちなか海浜鉄道港線の延伸計画

路線バスに関する主な施策

1 幹線系統維持	複数市町村間を運行「地域間幹線系統」維持 ・ 運行経費の一部を国や市町村と連携して補助
2 支線の維持	地域間幹線系統と接続「地域内フィーダー系統」維持
3 系統・運行ルートの見直し	事業性の低い系統を見直し ・ 運行ルート、時間、便数など
4 運転手の確保	運転手の確保を支援 ・ 大型二種免許取得費用の一部を補助
5 原油価格高騰対策	交通事業者等原油価格高騰緊急支援事業 ・ 年間燃料消費量や燃料単価の上昇分を支援金として支給
6 利用促進	路線バスの利用促進 ・ 交通事業者等が行う啓発事業等への助成 ・ 新高校生等へのリーフレット配布
7 交通ネットワークの構築	既存の公共交通サービスの改善充実による利用促進 新たな移動サービスの導入

茨城県資料などをもとにJIR作成

3. 県内公共交通の課題と各主体に求められる対応

ここまで、本県の地域公共交通事業の現状と取り組みの確認をおこなってきた。それを踏まえて、整理すると本県の地域公共交通の課題は

- ①需要減少と収支悪化
- ②運行サービス維持と人材確保
- ③財政面・持続可能性
- ④地域連携と計画的な交通再編
- ⑤住民の利用促進と参加

の5つがあげられる。これらの課題を克服するために、行政・公共交通事業者・地域住民はどのような対応が求められるか、提案したい。

行政：地域内の公共交通の再構築

市町村は、地域内の公共交通の再構築（リ・デザイン）を進め、様々な種類のモビリティを各地域のニーズに合わせ、きめ細やかに組み合わせしていく必要がある。また県は、各市町村の交通網・サービスの改善の取組が、広域的視点で全体最適となるよう支援協力することが求められる。

地域特有の事情をカバーするために、コミュニティバスや乗合タクシーの必要性は今後も続くだろう。また、県内の交通空白地帯には、デマンド型交通の導入が適切と考えられる。福島県会津若松市では、住民からの予約に基づいて運行ルートを最適化するAIデマンドバスが導入され、交通空白地帯へのアクセスが向上した事例もあり、県内事例とともに参考となるだろう。

公共交通事業者：持続可能な交通ネットワーク構築

公共交通事業者には、持続可能な交通ネットワーク構築のため、運行サービスのさらなる利便性向上や持続可能な会社運営が必要となる。

すでに一部の路線バスでは、リアルタイムでのバスの位置情報の把握、待ち時間削減、計画的な利用が可能となるバスロケーションシステムの導入や、キャッシュレス決済の導入が行われている。利用者の利便性向上に加え、事業者側の現金取扱事務削減につながるなど、技術導入を各事業者が進めることで、利便性と効率性を両立した公共交通ネットワーク構築が進むだろう。加えて、キャッシュレス決済などから得られる顧客行動データを、運行ルートなどの最適化に使用することも効果的だと考えられる。

また、運転手の人手不足への対策には、大型二種免許の取得支援や、採用方法の多様化、従業員の処遇改善な

どを着実に進めていくことが大切だろう。

地域住民：公共交通の積極的な利用、声の発信

地域住民には、公共交通の積極的な利用と、その声を発信する意義を強調したい。地域公共交通の課題について、住民自身がワークショップ等で積極的に意見を発信し、行政や事業者ニーズを伝えることが重要だ。地域公共交通を支える意思を持ち、より良い交通サービスの実現に貢献する住民を増やすことが求められる。

行政においても、地域イベントや説明会を通じて、公共交通の必要性や利用方法を広く周知し、住民が積極的に利用するよう促す取組が必要だ。学校や地域コミュニティでの啓発活動も進め、次世代の住民に公共交通の重要性を理解させることが大切となる。こうした取組は、将来の公共交通運転士の確保にもつながる。

まちづくりと一体となった公共交通施策

行政・公共交通事業者・地域住民がともに地域公共交通の課題に取り組むことにより、より良い「まちづくり」につなげることができる。

近年、公共交通を中心としたまちづくりが盛んにおこなわれ、地域への移住推進や地域住民の利便性向上を目指す地域が多くみられる。例えば、つくば市では2005年のTX開業以降、東京都内への利便性が高いことが魅力となり、多くの人が県内外から移住をしている。「つくば市未来構想」（20年3月策定）において、48年に29万600人と人口のピークを迎えるなか、TX沿線と郊外で人口の二極化や、公共交通が手薄な郊外地区の高齢化などの問題に対処するため、公共交通の見直しを続けている。既存の路線バスのほかに、コミュニティバス、デマンドタクシーなどを導入し、交通空白地帯の減少に努め、地域の利便性を高めることで地域の魅力向上を図っている。

今後、公共交通は単なる移動手段ではなく、地域の魅力的な要素となる。地域外の人を訪れる場合や、免許を持たない子どもや高齢者が生活する場合には地域公共交通の存在が重要となることから、地域の活性化や移住のきっかけにもなる。茨城県内でも今後多くの市町村でまちづくりの一環として公共交通が発展することを期待している。