

かしてつ沿線地域都市交通戦略

石岡市・小美玉市

平成21年3月

目 次

はじめに

第1章 石岡市・小美玉市の現状

第1節 石岡市・小美玉市の概況

1. 位置・地勢
2. 人口推移
3. 市街地の特性

第2節 石岡市・小美玉市の概況

1. 全体的な交通特性
2. 各モードの交通特性

第3節 鹿島鉄道代替バスルート

1. 鹿島鉄道沿線の主要施設
2. 鹿島鉄道代替バス

第2章 かしてつ沿線地域公共交通の現状と課題

1. 石岡市総合計画における交通に関する課題
2. 小美玉市総合計画における交通に関する課題
3. 鹿島鉄道沿線の課題整理

第3章 将来都市像と交通体系の在り方

1. 将来都市像と土地利用構想
2. 都市づくりの目標
3. 土地利用の現状と課題（石岡市内地区）
4. 交通体系の現状と課題
5. 交通体系の整備方針

第4章 交通戦略の目標

1. 目標
2. 計画期間
3. 計画区域
4. 交通施策基本方針
5. 定量的評価指標

第5章 具体的施策内容

1. バス路線の利便性向上と利用促進
2. 交通結節点の機能強化
3. 付帯施設
4. 事業プログラムの概要とスケジュール

第6章 推進体制とフォローアップ

1. 推進体制
2. フォローアップ計画

はじめに

1. かしてつ沿線地域交通戦略・連携計画策定の背景

(1) 鹿島鉄道の廃線

鹿島鉄道の前身である鹿島参宮鉄道は、大正11年9月、資本金100万円をもって設立され、大正13年6月石岡～常陸小川間7.1kmが開通し営業を開始しました。以降、順次鉄道建設を進め、昭和4年5月には石岡～鉾田間27.2kmが完成し、地域住民の生活の足及び物流を支える交通機関として重要な役割を担ってきました。その後、買収合併を行い、昭和54年4月鉾田線は鹿島鉄道として分離独立しました。

ピーク時の昭和42年には輸送人員3,000千人/年、貨物輸送100千トン/年を超える輸送実績をあげましたが、その後モータリゼーションの発展や少子高齢化の進展により平成13年度には輸送人員946千人/年、貨物輸送6千トン/年に落ち込み、同年をもって貨物輸送も廃止され、鉄道の存続危機が訪れました。

これを機に茨城県及び沿線自治体は、平成14年度より鹿島鉄道対策協議会を設立し「経営改善5ヶ年計画」に基づき、鉄道運営、近代化工事に対し補助を行ってきましたが、その後も利用者の減少に歯止めがかからず、定期の大幅割引などの利用促進を図ったにも関わらず、輸送人員は毎年5%程度減少し続け、平成17年度は776千人/年まで落ち込みました。存続と利用促進に向けて様々な努力や検討が行われましたが、存続への目途が立たず、平成19年3月末で廃線となりました。

(2) 鹿島鉄道廃線後の検討

平成19年4月から、ほぼ鹿島鉄道線に沿うルートで鹿島鉄道代替バスが運行されております。

運賃はほぼ変わらないものの、運行本数が削減されたことと、専用軌道により定時性・速達性が確保されていた鉄道と比べ一般道を走るバスになったことなど、サービスレベルが全体的に低下したことなどに伴い、バス利用者は鉄道の4割程度と大きく落込んでおり、鉄道廃線後に運行されている代替バスの維持活性化についても課題を残すこととなっております。

一般に鉄道廃止の問題は、少子高齢化や人口減少、自家用車の普及が進んでいる地方都市で発生しておりますが、鉄道廃線後の活用としてはその細長い形状から自転車道・バス専用道を含めた道路となる事例が多く見受けられます。なお、起終点の駅部分などで面的な用地をもつ箇所は広場・公園として利用されることもあります。

鉄道廃線敷が道路として整備したもので、本県において1987年に廃線となった筑波鉄道を自転車道（りんりんロード）とした事例があります。

鹿島鉄道においては、平成19年1月～平成20年8月までに行われた「かしてつ跡地バス専用道化検討委員会」において、廃線敷きをバス専用道化することが望ましいと結論付けられております。

(3) 公共交通とまちづくり

本市の交通は、自家用車の保有率・移動分担率などを見ても、自動車中心になっていることが分かります。これは、交通モードが自家用車中心となっており、交通渋滞の発生、交通事故の増加、環境悪化や市街地の分散化などの問題につながり、地域のイメージを低下させる要因となっています。

しかし一方では、自家用車は便利な移動手段であり、茨城空港という広域的な交通拠点ができることから、アクセス道路を始めとした道路整備や生活道路の整備を進めることは重要であることには変わりありません。

ただし、自家用車に偏りすぎた交通環境整備のみを考えるだけでは、公共交通の衰退を招く恐れがあります。

J R 石岡駅を中心とする石岡市中心市街地においては、市街地人口が平成 17 年時点において昭和 50 年比で約 40%の減少し、中心市街地の人口比率も 12.0% から 6.1%まで落ち込むなど、人口の郊外拡散と中心市街地の空洞化が進んでいます。また、小川市街地においても、鉄道廃線に伴い、都市の魅力低下と市街地人口の減少や小川高校の学生数減少などが懸念されています。

一方、郊外では新市街地の形成と、郊外型大型ショッピングセンターの建設が進んでおり、自家用車による移動を前提とした、いわゆる人口拡散型都市構造が進展しております。

このように自家用車へ依存が過度に深まることで、郊外に市街地が分散しつつ拡大し、公共交通が衰退していった結果、「自家用車を自由に使えない市民にとって不便」「中心市街地の空洞化によって都市全体の活力や魅力が低下する」などといった弊害がもたらされてきました。

移動制約者の増加はすなわち、それを補う中長期的な行政負担の増加を意味し、さらに「移動がしづらいまち」というマイナスイメージを助長し、全体的なまちの衰退を招くという悪循環に陥ることとなります。

こういった問題を放置すれば、地域の高齢化が進むなか、更に移動制約者が生まれ、地域の魅力も低下することで、人口が減少し都市機能が低下すると共に、行政コストもさらに増加することとなり、さらに国家的、世界的な CO2 削減の取り組みに反して、自動車交通量の増加が地球温暖化に影響を与えることにもなります。

これらの課題を克服し、万人に魅力がある環境に配慮した持続可能なまちづくりを進めるためにも、鹿島鉄道の廃線を契機として、事業者と行政と市民が公共交通について十分に検討し、同時に交通に対する意識を高め、旧鹿島鉄道沿線地域の活性化と公共交通の利用促進に向けて行動する必要があります。

第1章 石岡市・小美玉市における現状と課題

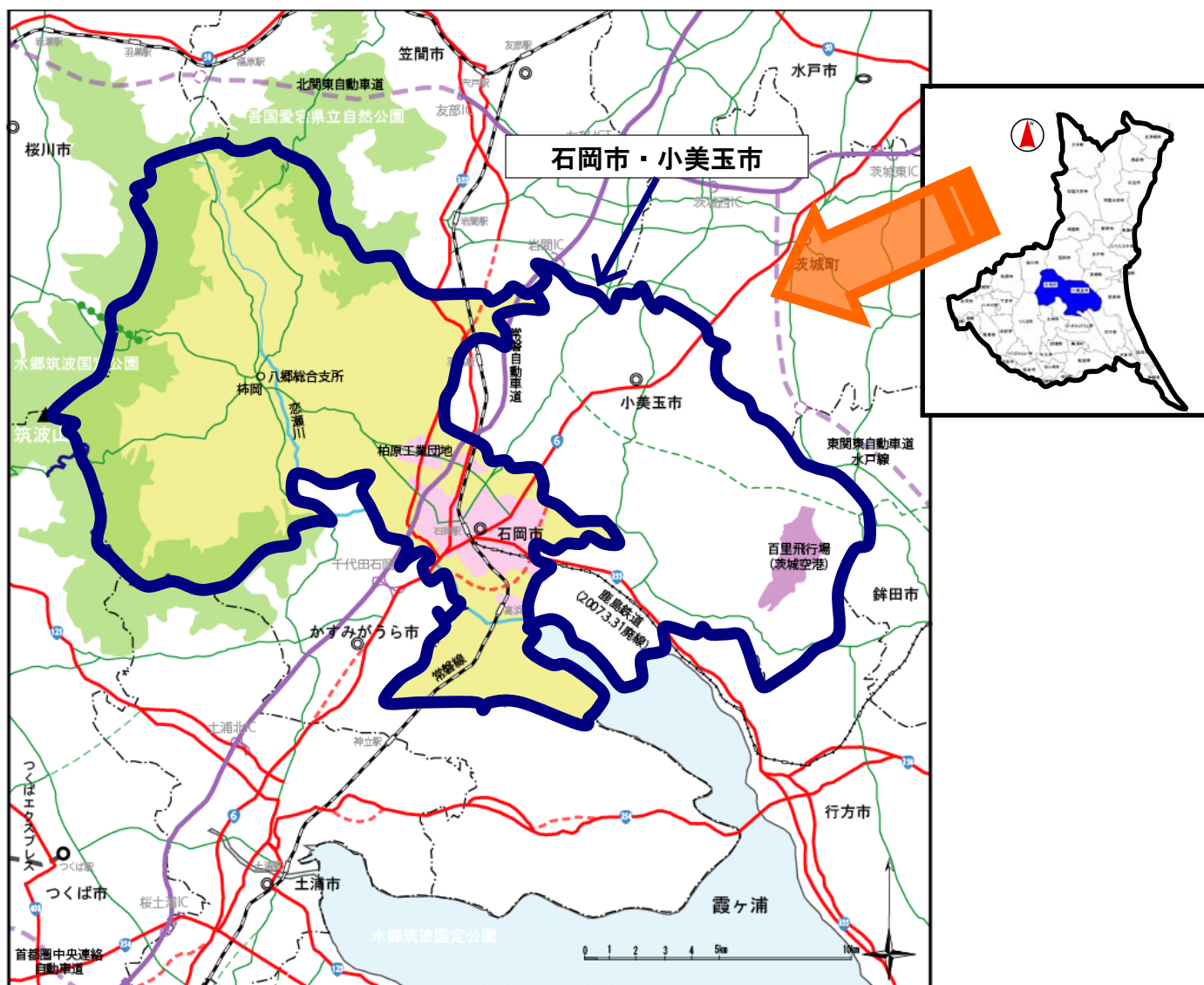
第1節 石岡市・小美玉市の概況

1. 位置・地勢

石岡市及び小美玉市は首都圏から約 70 km 圏にあり、両市とも茨城県のほぼ中央に位置しています。この地域の大半は平坦な地形で構成されているため可住面積が広く、西側は筑波山、南側は日本第二位の面積を誇る霞ヶ浦に接しています。

両市の上に東京方面に直結する常磐自動車道が通っております。さらに、今後両市の市境付近において、石岡小美玉地区スマートICの建設が予定されており、より広域的な交通網の整備が進む予定です。

また、小美玉市内においては、平成 21 年度開港予定の茨城空港の整備も進められており、今後、茨城県内の交通ネットワークの拠点としても期待される地域です。



2. 人口推移

(1) 人口・世帯等の状況

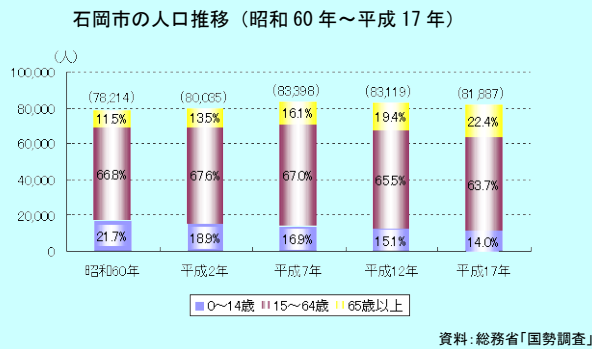
平成17年国勢調査による石岡市の人口は81,887人で、茨城県の約2.8%を占めています。平成7年までは石岡地区（旧石岡市）を中心に人口増加傾向にあり、ピーク時（平成7年）は83,398人に達しましたが、それ以降減少傾向に転じ、平成17年では平成12年に比べ1,511人（1.8%）の減少しております。

年齢別人口構成をみると、年少人口（0～14歳）が占める割合は14.0%、老年人口（65歳以上）が占める割合が22.4%となっており、昭和60年以降の推移をみても、急速に少子高齢化が進行している状況にあるといえます。また、石岡市の世帯数は年々増加を続け、平成17年で25,865世帯となっており、昭和60年に比べ約27%増加しています。一方、1世帯あたりの人数は減少を続けており、世帯の核家族化が進んでいることがうかがえます。

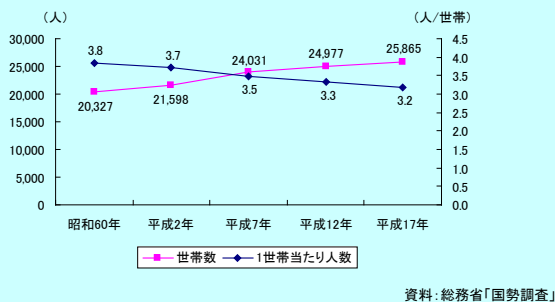
小美玉市の人口の状況を見ると、昭和50年以降増加傾向にあります。昭和50年から昭和55年では約10%、平成2年から平成7年では約8%と特に高い増加率を示しています。その後、平成12年の約53,400人をピークに、人口は横ばい傾向に転じています。

小美玉市の世帯数についても、昭和50年以降増加傾向にあります。1世帯あたり人員については、昭和50年に4.3人でしたが、平成17年では3.2人まで減少しており、核家族化や少子化が進行しています。

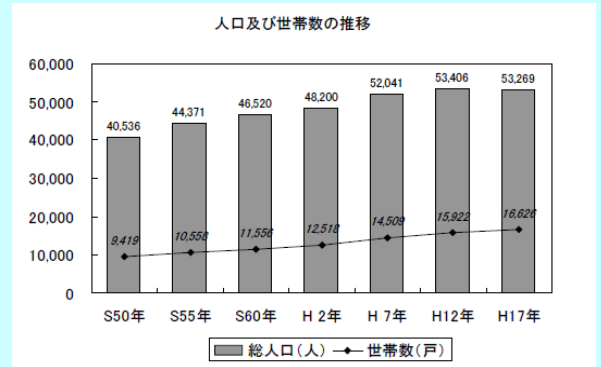
石岡市の人口・世帯



石岡市の世帯数と1世帯あたり人数の推移（昭和60年～平成17年）



小美玉市の人口・世帯



(2) 今後の人口予測

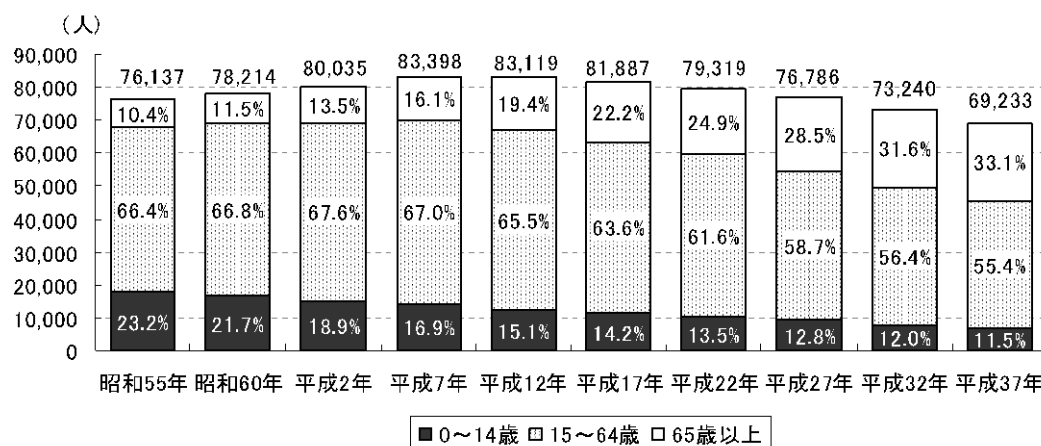
コーホート要因法による人口推計によれば、石岡市の人口は、平成37年には69,233人とピーク時から約1万人以上減少するものと予想されています。小美玉市の人口は、茨城空港の開港に伴う開発付加人口が見込めるため、平成29年には、現在人口を若干上回る54,070人と推計されています。

全国的に少子高齢化社会が進行する中で、今後の両市における大幅な人口増加は見込めないことから、交通ネットワークの充実をはじめ、産業振興、雇用の確保、人口対策や子育て支援など、様々な取り組みを複合的に実施することで現状の人口を維持していくことが重要です。

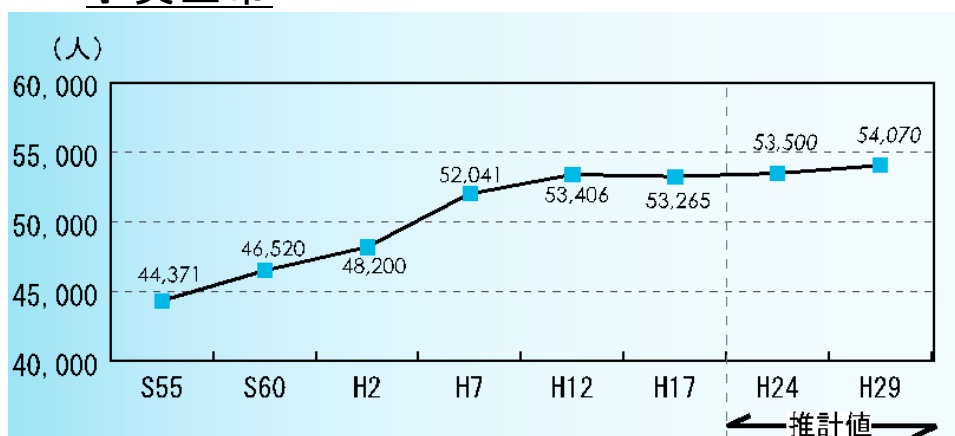
※コーホート要因法

ある基準日の男女別、年齢別人口を出発点として、これに年齢別生存率、女子の年齢別出生率、合計特殊出生率、出生児の男女比、年齢別の人口移動率などを踏まえて将来人口を推計する方法。

石岡市



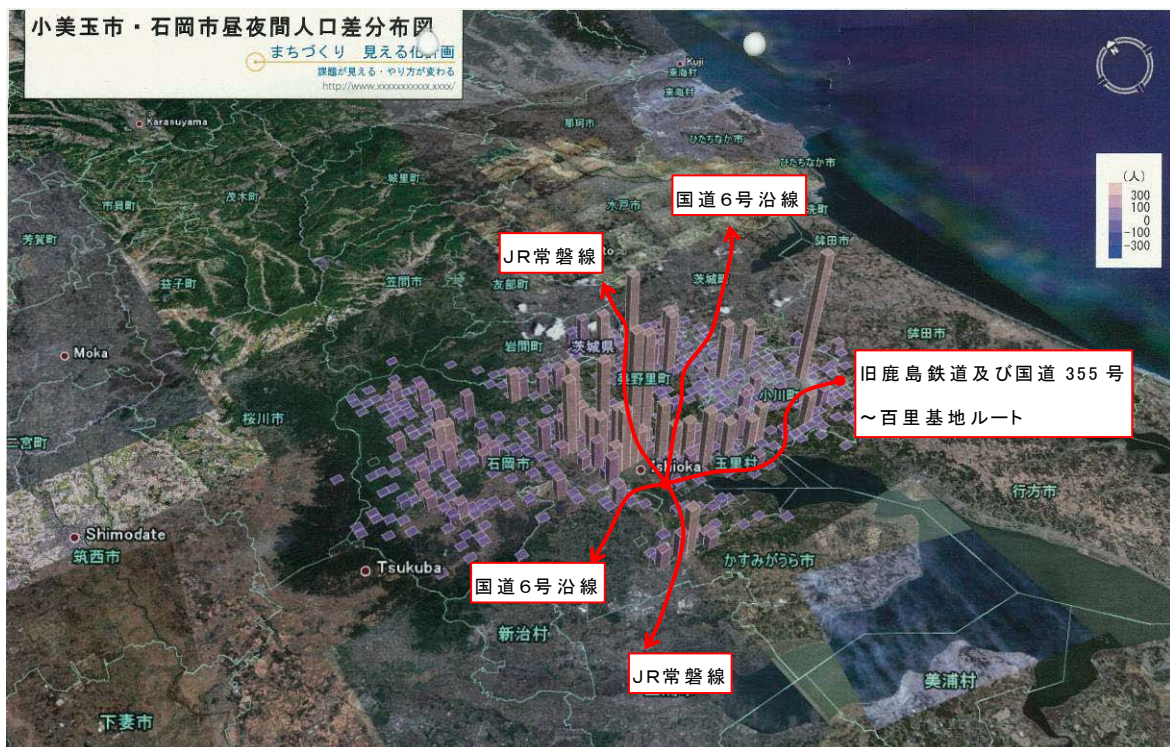
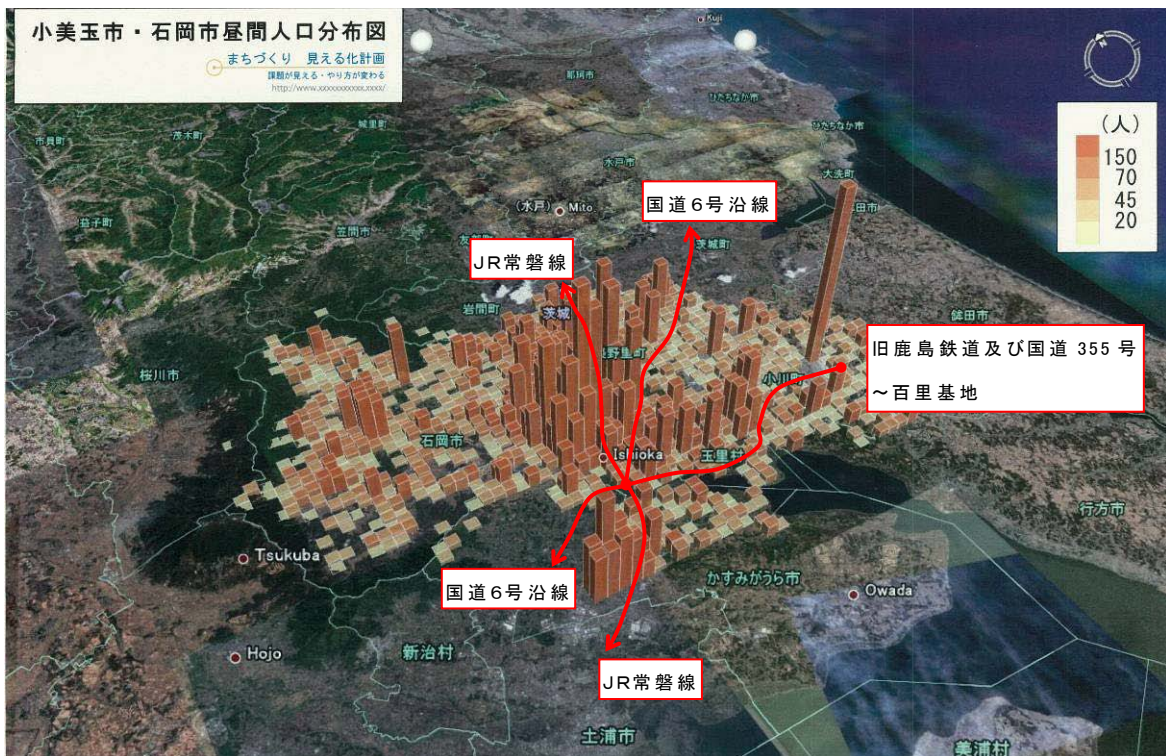
小美玉市



(3) 人口分布

下の図は地域内の人口分布を示しています。昼間人口は主に日中の社会活動が活発な地区と考えることができ、日中における公共交通の利用が期待できます。また、昼夜人口差は通勤及び通学での移動が発生している地区であると考えられ、公共交通の利用が期待できます。

両方の図共に旧鹿島鉄道及び国道 355 号・百里基地ルートと、国道 6 号沿線、JR 常磐線沿線で高い値が示されており、公共交通の利用に対する高いポテンシャルをもつ沿線であると考えられます。



3. 市街地の特性

石岡都市計画区域における市街化区域は石岡駅周辺を中心として 1,410ha、小美玉市は、非線引き都市計画区域ですが、羽鳥・小川地域を中心に用途地域が設定されています。

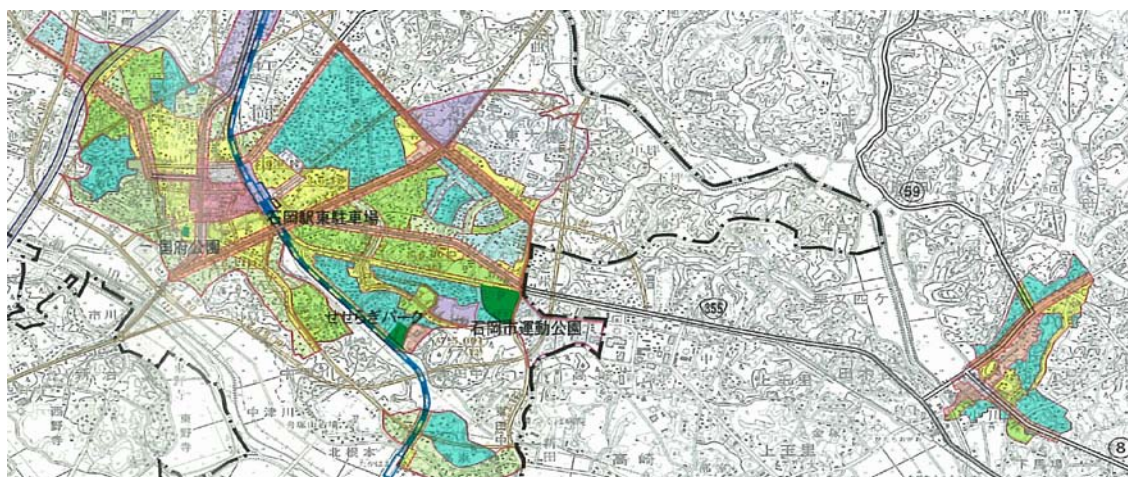
石岡市においては、二つの都市計画区域(「石岡都市計画区域(線引き区域)」, 「八郷都市計画区域(非線引き区域)」)が混在しており、そのあり方を検討する必要があります。また、市街化区域内における低・未利用地の解消と自然的土地利用の中で、保護・保存的側面と観光的活用等との整合性を図っていく必要があります。

石岡中心市街地地区は、JR石岡駅を中心として地域内でも最大規模の市街地を形成しています。また、JR石岡駅からは多くのバス路線が起終点として位置づけられており、古くから交通の要衝として機能しております。

このことから、石岡駅及び石岡市中心市街地活性化基本計画に位置づけられた計画対象区域を中心として、駅勢圏や交通機関の整備状況、都市計画区域における用途地域を参考に区域を設定します。

小美玉市においては、全域が非線引き区域となっていますが、都市計画法による乱開発の防止と計画的な開発誘導により、地域の特性を活かしたまちづくりを目指して土地利用を推進しております。しかし、市街地の空洞化、商業施設や住宅の郊外立地など社会経済情勢を背景に土地利用の形態も変化しつつあることから、柔軟で適切な土地利用を図ることにより、複合的な産業都市としての発展と合併に伴う新市としての一体的な都市を形成することが求められています。

小川市街地地区は、旧小川町の中心市街地を形成しており、市街地内には商業施設や病院等の公益施設が多数立地しています。



第2節 石岡市・小美玉市の交通特性

1. 全体的な交通特性

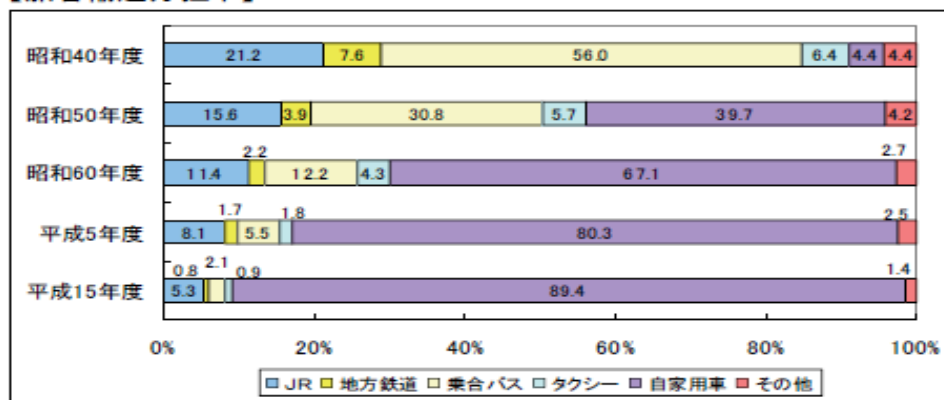
(1) 1世帯当たりの乗用車保有台数

茨城県の1世帯当たりの乗用車保有は約1.6台で、全国的にも高い水準ですが、石岡市の1世帯当たりの乗用車保有台数は約1.71台（平成18年3月31日現在）、小美玉市では約2.5台と県平均を上回る高い数値となっています。

(2) 旅客輸送分担率

茨城県における自家用車の分担率の推移をみると、年々分担率が高まっています。平成15年における自家用車の分担率は、89.4%と大変高い水準であると言えます。一方、公共交通の分担率は、9.1%（鉄道6.1%、バス2.1%、タクシー0.8%）と減少の一途をたどっています。

【旅客輸送分担率】



※その他…貸切バス、自家用バス、旅客船、定期航空

資料：(財)運輸振興協会「数字で見る関東の運輸の動き」

(3) 衰退する公共交通

茨城県の公共交通の輸送人員の推移を見ると、鉄軌道・バスともに減少方向に推移しています。

【交通機関別流動量（茨城県）】

(単位：百万人)

年度	JR	地方鉄道	乗合バス	タクシー	自家用車	その他	計
S40	83	30	220	25	17	17	392
S50	95	24	188	35	242	26	610
S60	110	22	118	41	648	26	966
H5	128	27	87	28	1,269	40	1,579
H15	104	18	42	17	1,768	28	1,977

※その他…貸切バス、自家用バス、旅客船、定期航空

出典：(財)運輸振興協会「数字で見る関東の運輸の動き」

JR常磐線は、石岡駅を平均30分に1本程度の間隔で発着しており、特急フレッシュひたちは上下線とも19本/日発着しています。一方、平成19年3月末で鹿島鉄道が廃線となり、代替バスが運行しています。

また、バス路線は、関東鉄道株式会社及び関鉄グリーンバス株式会社により、石岡駅を中心に運行されていますが、平成19年3月末で3路線が廃止となるなど、その減少が続いています。

2. 各モードの交通特性

(1) 鉄軌道

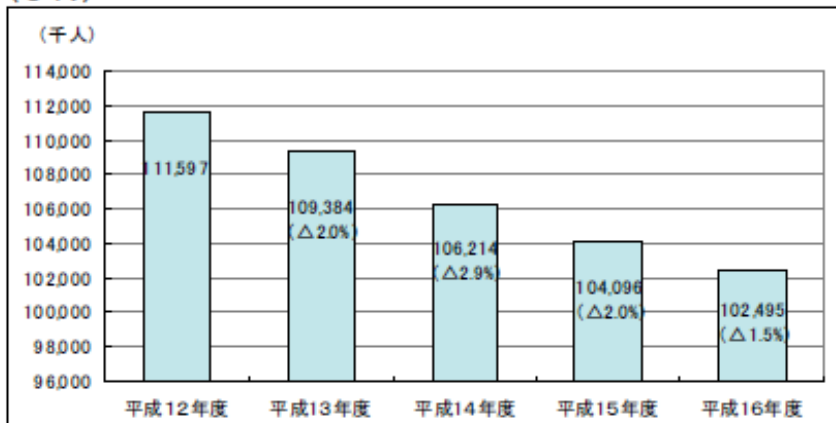
地域内の鉄軌道は、国道6号と常磐自動車道の間を並走するJR常磐線があります。この路線は、北は県都水戸方面へ向かい、南は土浦、取手を経て首都である東京の北の玄関口上野へ至る地域内の重要な広域交通機関です。

両市内には、高浜駅・石岡駅・羽鳥駅の3駅があり、都心までの所要時間は石岡駅に停車する特急で約1時間（各駅停車では、約1時間半程度）です。また石岡駅からは、鉾田方面に向かう鹿島鉄道が運行していましたが、平成19年3月末で廃線となり、現在では旧鹿島鉄道線に沿う形で代替バスが運行されています。

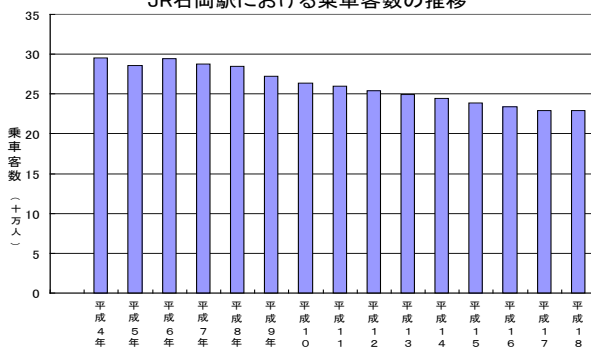
JR常磐線のH17年度乗車客数は、高浜駅で約1,400人/日、石岡駅で約6,300人/日、羽鳥駅で約2,300人/日となっています。

茨城県における鉄道の輸送人員

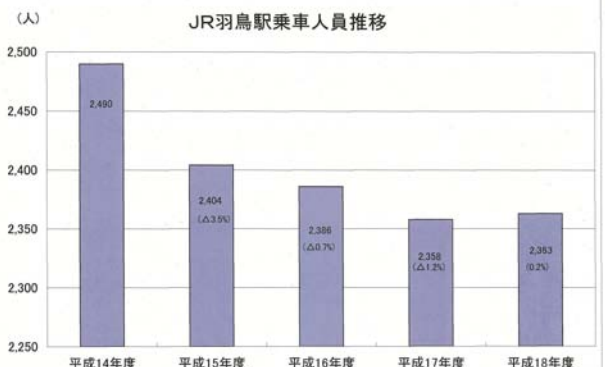
(JR)



JR石岡駅における乗車客数の推移



JR羽鳥駅乗車人員推移



(2) 路線バス

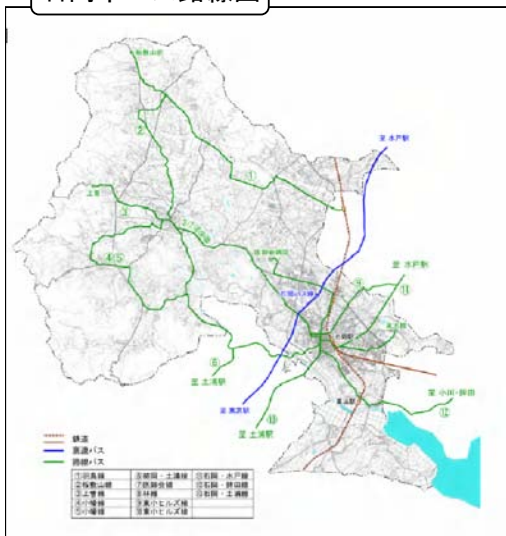
石岡市では、石岡駅を起点とする12のバス路線網と常磐自動車道を通る高速バス路線があります。その他、朝日小学校が小桜小学校に統合されたことに伴い、一部児童を対象にスクールバスが運行されています。

小美玉市では、平成19年3月末に廃止された鹿島鉄道の代替バスの運行を含め、現在9路線のバスが運行していますが、JR羽鳥駅や市庁舎などへの主要な施設に連絡する路線が無い状況です。

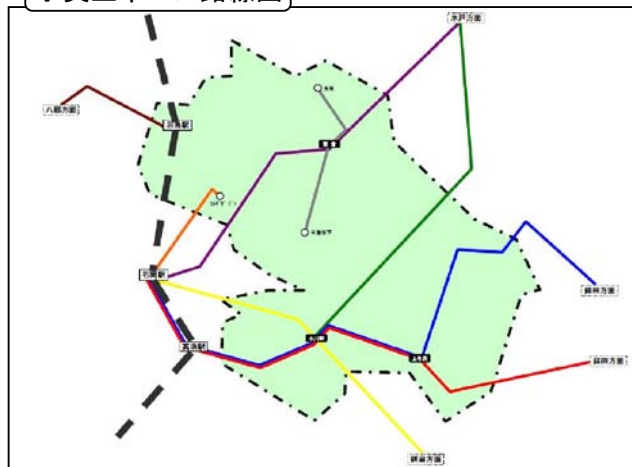
茨城県における乗合バスの輸送人員客数は、平成12年から平成16年の5年の間に27%も減少しています。

両市においても、車社会の定着に加え、都市機能、市街地の分散化と主要施設の郊外化などの影響により、路線バスの利用者は年々減少傾向にあります。

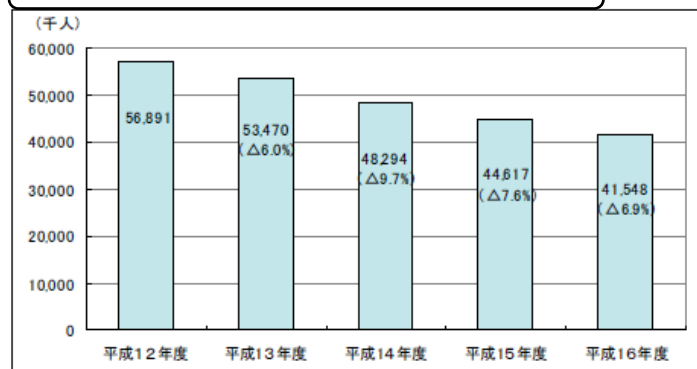
石岡市バス路線図



小美玉市バス路線図



茨城県における乗合バスの輸送人員



※ () 内は対前年度増減率

資料：(財)運輸振興協会「数字で見る関東の運輸の動き」

(3) 道路

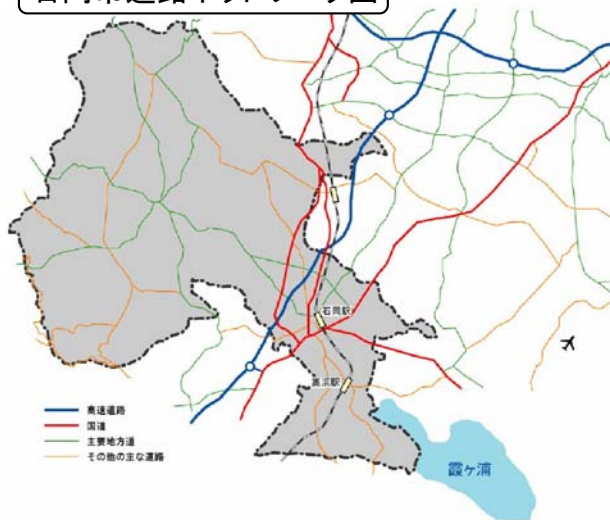
地域内の幹線自動車道としては、南北に縦断する国道6号や東西に横断する国道355号をはじめ、数多くの主要幹線道路が走っています。

都市計画道路の整備状況としては、石岡市で都市計画決定した路線が27路

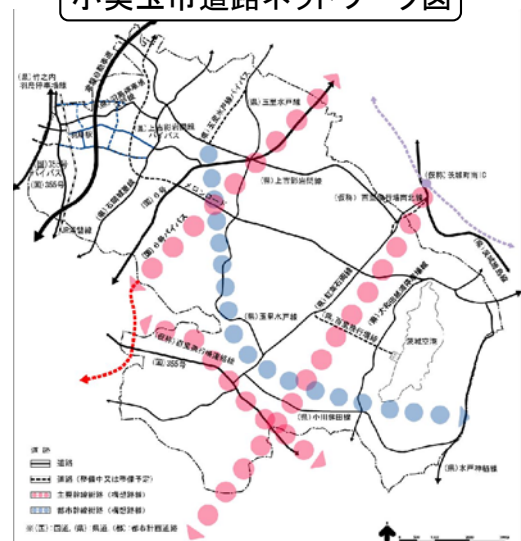
線あり，計画延長が 67.39km，整備済延長が 23.88km です。小美玉市では，都市計画決定した路線が 6 路線あり，計画延長が 12.42km，整備済延長が 4.94km です。

その他として，首都圏の北の玄関口となる茨城空港へのアクセス道路である東関東自動車道水戸線（仮称）茨城南 I C 並びに接続する県道バイパス，石岡・小美玉地区スマート I C，国道 6 号千代田石岡バイパス，国道 355 号石岡玉里バイパス，（仮称）百里飛行場南北線，（仮称）朝日トンネル，（仮称）上曽トンネルなど，広域的交通ネットワークのゲートウェイ機能を有した道路等の整備が検討されています。さらに合併支援道路や都市計画道路及び広域農道の整備など，広域的または広域的ネットワークを補完する道路網の整備も計画されています。

石岡市道路ネットワーク図



小美玉市道路ネットワーク図

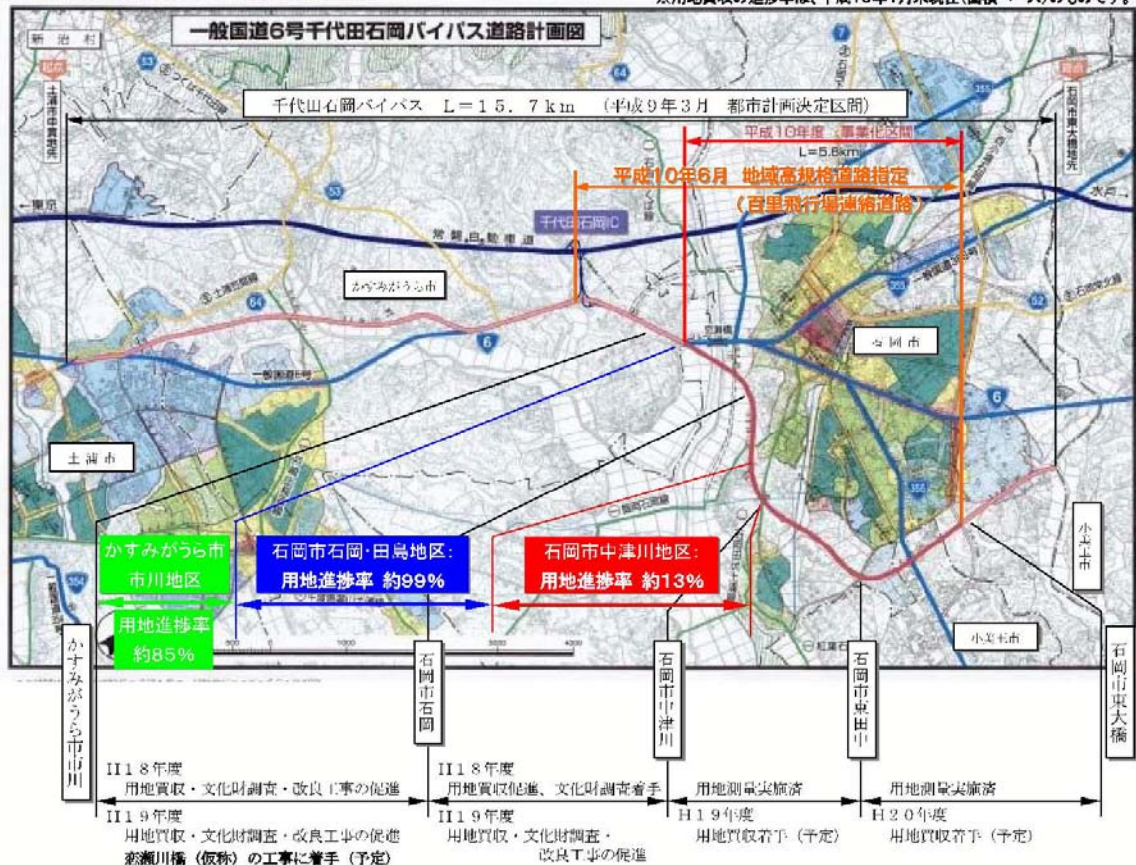


国道 6 号では、恋瀬川付近がボトルネック箇所となっており、早朝深夜を除き慢性的な渋滞箇所となっています。また国道 355 号も国道 6 号と接続する箇所で道路の渋滞が頻繁に発生しています。このことは、鹿島鉄道廃線に伴い減少した乗客が、自家用車に移行したことも渋滞を助長している一因であると考えられます。

道路渋滞は、地域の生活道路内への車両の流入にもつながるため、これらの課題の抜本的な解決策として、国道 6 号千代田石岡バイパス並びに国道 355 号石岡玉里バイパスの道路計画が現在進行中であり、渋滞解消の決め手として期待されています。

【事業の進捗状況と今後の予定】

※用地買収の進捗率は、平成19年1月末現在(面積ベース)のものです。

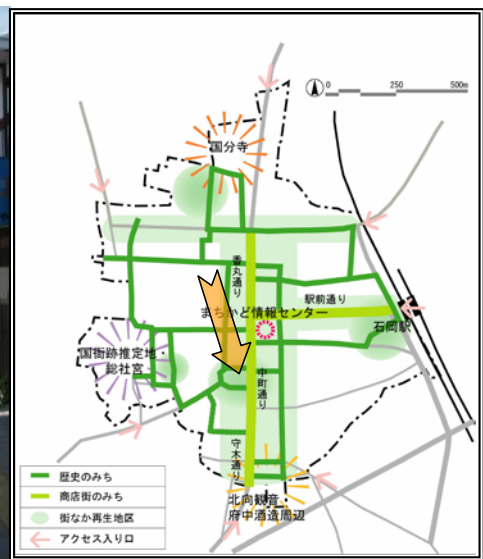


(4) 歩行者・自転車の公共交通へのアクセス環境

石岡中心市街地地区は、駅前通り及び国道 355 号で電線地中化と合わせて歩道はインターロッキング化されており、良好な歩行空間となっています。また、県道石岡つくば線においても、ボトルネック部分であった JR 常磐線との踏切の歩車道分離工事が施工済みとなり、着実に歩行者及び自転車の安全交通対策が進められています。

小川市街地地区においては、新設や改良された道路では歩道が整備されているものの、旧市街地の内部では、歩行者と車が混在している箇所も少なくない状況です。

石岡市中町通り（国道355号）



石岡市金町通り（中心市街地）



(5) コミュニティバス・デマンド交通等

～石岡市におけるデマンド交通システムの概要～

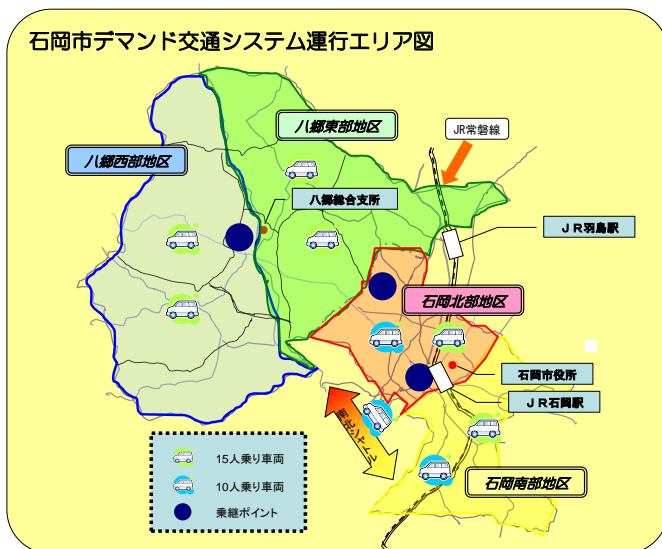
石岡市においては、移動制約者の移動手段の確保と中心市街地の活性化を主眼として、平成18年10月よりデマンド交通システムを試験的に導入し、平成19年4月から石岡市全域で運行しています。これに合わせて、平成15年9月から運行していた石岡市巡回バスを平成19年3月31日で廃止しました。

この事業は、「石岡TMO計画」に位置づけられた、第三セクターの会社である「株式会社 まち未来いしおか」に運営が委託されています。

運行エリアは石岡市全域（一部市外へも運行可）としており、下のエリア図に示したように、石岡市を「石岡北部地区」、「石岡南部地区」、「八郷東部地区」、「八郷西部地区」の4つに分け、計9台の車両が配備されています。各地区間を移動する場合は、乗継ポイントでの乗換えが必要となります。

利用料金は、石岡の南北エリア、八郷の東西エリア内の移動であれば、片道300円、石岡地区と八郷地区を越えて利用する場合は片道500円の料金設定となっており、小学生や障害者及び介助者、未就学児については、料金の軽減措置があります。

利用者数は、本格運行を開始した平成19年度の実績で、年間利用者数が50,717人、1日平均211人に利用されており、広く市民の足として認知されつつあります。



<デマンド交通システム利用料金額表>

区 分	石岡地区・八郷地区の各地区内での利用	石岡地区・八郷地区の地区を越えた利用
大人(中学生以上)	片道300円	片道500円 (基本300円+加算200円)
小学生・障害手帳所持者及び付添者	片道100円	片道200円 (基本100円+加算100円)
未就学児	無 料	無 料

(6) 茨城空港へのアクセス道路

① 東関東自動車道水戸線

現在整備中の茨城空港（百里飛行場）への高速道路のアクセスルートとなる東関東自動車道水戸線は、東京都練馬区を起点として、千葉県を経て水戸市に至る延長約 140km の高速道路で、既に千葉縣市川市から潮来市間約 75km が供用されています。

本路線は、常磐道、北関東自動車道、圏央道の 3 本の高速道路と一体となって、鹿島港、常陸那珂港や成田空港、茨城空港（百里飛行場）などの交流拠点を結び、陸・海・空の広域交通ネットワークを形成し、沿線地域の振興や均衡ある県土の発展に寄与するばかりでなく、北関東や首都圏の交流促進・強化を図るための重要な幹線道路となっています。



② 県道

茨城県では、茨城空港の開港に合わせて、3 路線の事業を実施中です。百里飛行場線（約 2.9km 新設）は、平成 21 年度の開港にあわせて整備を進めており、紅葉石岡線（約 2.8km バイパス整備）については、平成 20 年 7 月に供用が開始されました。また、上吉影岩間線（6.7 km バイパス整備）は、I 期分 4.1 km を平成 21 年度の開港にあわせて整備する予定です。

主要都市からのアクセス時間（将来）		
都市名	アクセス時間	羽田への現状
水戸市	31 分	153 分
日立市	48 分	184 分
土浦市	41 分	120 分
つくば市	43 分	126 分
宇都宮市	65 分	164 分
日光市	103 分	188 分
前橋市	115 分	166 分

ただし、市役所を出発起点とし、車利用の場合は時速設定を、高規格幹線道路 100km/h、一般道 40km/h とする。鉄道は在来線利用とする。



③市道

小美玉市には、常磐自動車道、国道 6 号、国道 355 号をはじめ、主要地方道 4 路線、一般県道 7 路線を主要幹線道路の基軸として、地域間の連携・交流を支える重要な役割を担っています。

さらに、小美玉市並びに周辺地域では、平成 21 年度に開港予定である茨城空港へのアクセス機能の強化のため、東関東自動車道水戸線や常磐自動車道から空港への連絡道路となる県道紅葉石岡線や上吉影岩間線バイパスなど、主要な幹線道路の整備が進められております。

小美玉市では、これら主要幹線道路を補完し、市内の主要な拠点を結ぶ道路ネットワークを強化するため市幹線道路や市民生活に欠かせない生活道路の整備を計画的に進めるとともに、安全で快適な道路環境の創出について推進しております。

また、近年では、新市の一体性の確立を速やかに実現させ、利便性と安全性の一層の向上を図るとともに、新市の地域間幹線道路ネットワークを形成し、都市の均衡ある発展を目的として、茨城県から合併市町村幹線道路緊急整備支援対象道路（合併支援道路）の指定を受け、市の基幹道路の整備を推進しております。

これらの合併支援道路については、本地域で整備が進む茨城空港へのアクセス道路として期待されているとともに、本市の基幹道路でもあることから、人・モノ・情報の交流拡大並びに都市の均衡ある発展に資するなど、茨城県の陸・海・空の交通ネットワークの構築にも大きく寄与するものであります。

【合併市町村幹線道路緊急整備支援対象道路】

路線名	延長	幅員	起点	終点	備考
羽鳥宿張星線	約 2.6km	16m	羽鳥	張星	
田木谷上玉里線	約 0.5km	12m	田木谷	上玉里	
栗又四ヶ線	約 1.0km	16m	栗又四ヶ	栗又四ヶ	

* 上表の道路は予算を計上され整備が進められている路線である。

(7) 茨城空港

県内をはじめ北関東周辺の住民にとっては、利便性向上だけでなく、地域にとっては、多大な経済波及効果、雇用の創出、就航地との交流の増加、地場産業の発展、起業化推進、空港立地による企業進出の促進、地域のイメージアップ等、さまざまな効果が期待されています。

また、空港からの公共アクセスについても、空港の利活用の状況にあわせ検討していくことが必要です。



第3節. かつて沿線地域の交通の現状

1. 鹿島鉄道沿線の主要施設

鹿島鉄道沿線には主要な学校，病院，工業団地，住宅地が多数あります。

【高校】

(H19年度現在)

高校名	生徒数				計	教職員数	学科	交通手段
	1年	2年	3年	定時				
県立石岡第一高等学校	307	280	297	83	967	64	普通科(18ｸﾗｽ) 園芸科(3ｸﾗｽ) 造園科(3ｸﾗｽ) 定時制普通科(4ｸﾗｽ)	石岡駅から徒歩5分
県立石岡第二高等学校	200	194	198		592	55	普通科(13ｸﾗｽ) 生活デザイン科(1ｸﾗｽ) 家政科(2ｸﾗｽ)	石岡駅から徒歩15分または石岡二高前バス停
県立石岡商業高等学校	164	148	166		478	54	商業科(12ｸﾗｽ) 情報処理科(3ｸﾗｽ)	石岡商校前バス停
県立小川高等学校	70	70	58		198	39	普通科(9ｸﾗｽ)	小川高校前バス停

【病院】

所在	病院名	病床数
国道355号沿線	石岡市 山王台病院	52
	小美玉市 石岡循環器科脳外科病院	63
	小美玉市 小川南病院	90
周辺	石岡市 石岡第一病院	126
	小美玉市 つくば病院	322
	小美玉市 小美玉市医療センター	80
	石岡市 斎藤病院	79
計	7病院	812

【工業団地】

工業団地名	立地面積 (ha)	立地企業数
玉里	44.4	11
玉里北	7.4	3
桜山	4.0	3

【沿線主要施設位置図】



2. 鹿島鉄道代替バス

鹿島鉄道は、石岡から常陸小川，玉造を経て鉾田に至る全長約 27km の鉄道で，沿線は地域内を東西に横断する主要道路である国道 355 号と平行し，石岡駅を起点として，石岡南台，石岡運動公園，石岡循環器科脳神経外科病院等

の医療施設，玉里工業団地，小川中心市街地を経て玉造，鉾田方面へ接続する地域内の重要幹線として利用されてきました。しかしながら，利用者の減少や航空自衛隊百里基地への燃料輸送の廃止による収益の減少に伴い平成19年3月末に廃線となりました。廃線後は，ほぼ鹿島鉄道に沿う形で鹿島鉄道代替バスが運行されていますが，代替バスの利用者は，鉄道利用者の約4割にとどまり，その後の利用者数も徐々に減少している状況です。

旧鹿島鉄道と代替バスのルート図



鉄道と代替バスの比較

石岡～常陸小川	鉄 道	代替バス	差
下り1日運転本数	43本	27本	△16本
所要時間	16分	20～25分	+4分～9分
料 金	370円	390円	+20円
平均運転間隔	23分	35分	約1.5倍

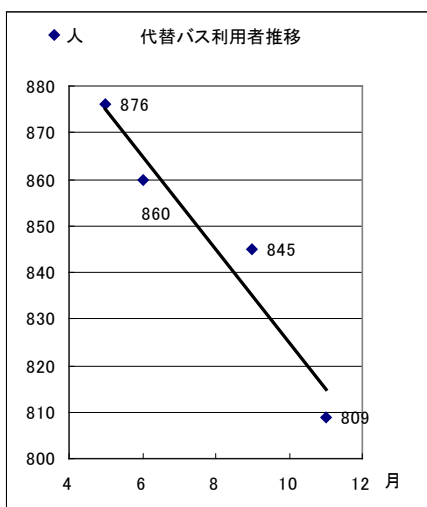
※運転本数は，石岡から小川及び小川以遠行き

鹿島鉄道と代替バスの1日当り輸送人員比較

単位：人

区 間	鉄 道	代替バス	鉄 道 代替バス
全線 石岡～鉾田	2,231	847	38%
該当地域区間 石岡～小川	1,608 (72%)	593 (70%)	37%
その他区間 小川～鉾田	623 (28%)	254 (30%)	41%

バスの利用者数推移



※H19年度実態調査より

第2章 かしてつ沿線地域公共交通の現状と課題

1. 石岡市総合計画における交通に関する課題

(1) 総合計画のアンケート結果

・総合的な石岡市の暮らしやすさ

総合的には6割弱の方が満足していると答えています。しかしながら、「道路・交通」「福祉・文化施設」「商業」に関する項目で、高齢化社会への不安や生活の豊かさに対する要求が反映されていると考えられ、やや低いものとなっています。特に幹線道路の整備やバスの交通の便は特に満足度が低く、今後の交通施策を考える上でも重点項目であると考えられます。

・石岡市の将来のまちづくりについて

今後10～20年後の望ましい石岡市の将来像としては、「高齢者、障害者など誰もが安心して暮らせる都市」「居住環境や生活に必要な機能が整った快適な生活ができる都市」が、それぞれ約5割を占めています。(石 P28)

・今後整備・充実を図るべき施設や機能について

交通の施策及びまちづくりに関する項目では、「中心市街地の活性化・高度利用」「賑わいのある商店街：がそれぞれ約35%と、4,5位をしめ、「周辺都市と連絡する幹線道路」24.4%(8位)、「歩道や歩行者優先の道路」23.2%(9位)、「公共交通の便」22.9%(11位)と続き、中心市街地活性化と幹線道路、歩道整備、公共交通充実が上位を占めています。

また、「宅地前の生活道路」17.5%(15位)、「市街地の駐車場や駐輪場整備」14%(18位)とつづき、中心市街地の活性化と合わせた総合的な交通体系の整備が望まれていることを表しています。

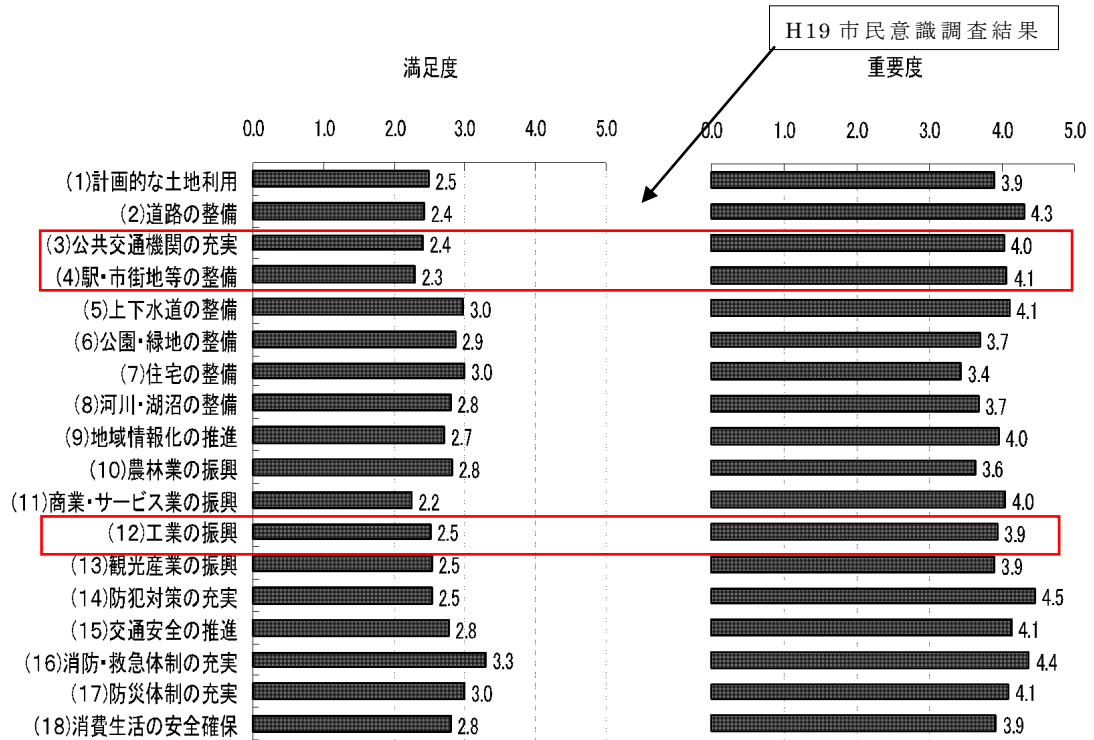
・アンケート結果からみた課題（石岡市市民意識調査より抜粋）

施策ごとにみると、「商業・サービスの振興」「駅・市街地等の整備」「公共交通機関の充実」の満足度が低く、重要度は比較的高いと考えられています。

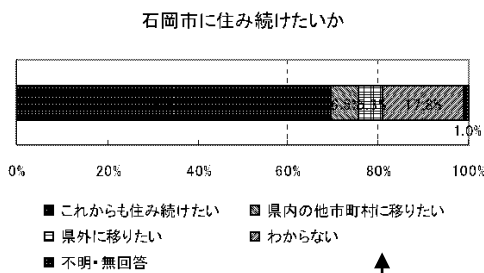
また、市外に移りたいと思う理由も「公共交通機関の便が悪い」というのが最も多く、次に「買い物など日常生活が不便」となっています。

このことから、「魅力的な中心市街地の形成と、公共交通の利便性向上は重要課題の一つ」であると考えられます。

また公共交通に関しては、「高齢者が増える中、公共交通が充実しておらず、車の運転ができないと不便」、「バスの本数の増便や終バス時間の延長等、バスの利便性向上を考えて欲しい」といった公共交通の充実を求める声も多く寄せられています。

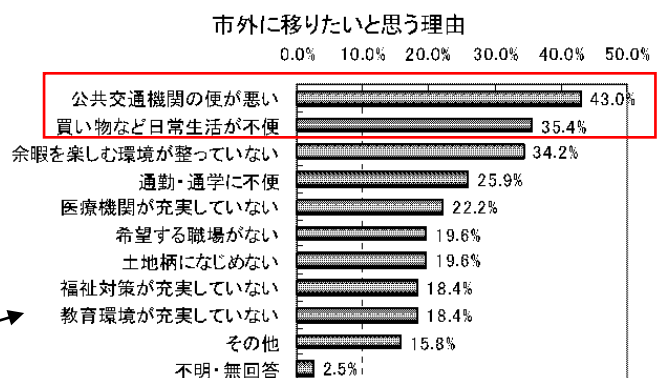


○あなたは、これからの石岡市に住み続けたいと思いますか。(SA)



H18 市民意識調査結果

○あなたが市外に移りたいと思う理由は何ですか。(MA)



(2) 総合計画における公共交通の課題

石岡市が平成 18 年度に策定した石岡市総合計画では、“公共交通機関の充実”が基本施策として位置づけられております。

①現状

- ・車社会の定着に加え，都市機能の拡散と主要施設の郊外化などの影響で，公共交通機関の利用者数は減少傾向にあります。
- ・石岡市の高齢化率は 21.5%で，今後移動制約者が急速に増えてくることが懸念されています。
- ・道路運送法の規制緩和によりバス路線の廃止が進んでいます。

②課題

- ・鉄道に対しては，都心部への通勤時間の短縮や終電の延長などに対する不満があり，利便性の向上が求められています。
- ・路線バスや巡回バスの運行状況が市民の要望に対応しきれておらず，生活の足としての利便性の確保が求められています。
- ・高齢社会への対応と環境負荷低減の観点から，公共交通の充実が求められています。

(2) 総合計画における石岡駅・石岡中心市街地等の課題

①現状

- ・石岡駅やその周辺は，市役所，文化施等の公共施設や商店街等が立地しており，地区内外の人が訪れる地区となっています。
- ・石岡駅の人道跨線橋は昭和 54 年に建設されたものであり，老朽化が進んでいます。
- ・石岡駅東側市街地では，土地区画整理事業による新たな市街地が形成されています。

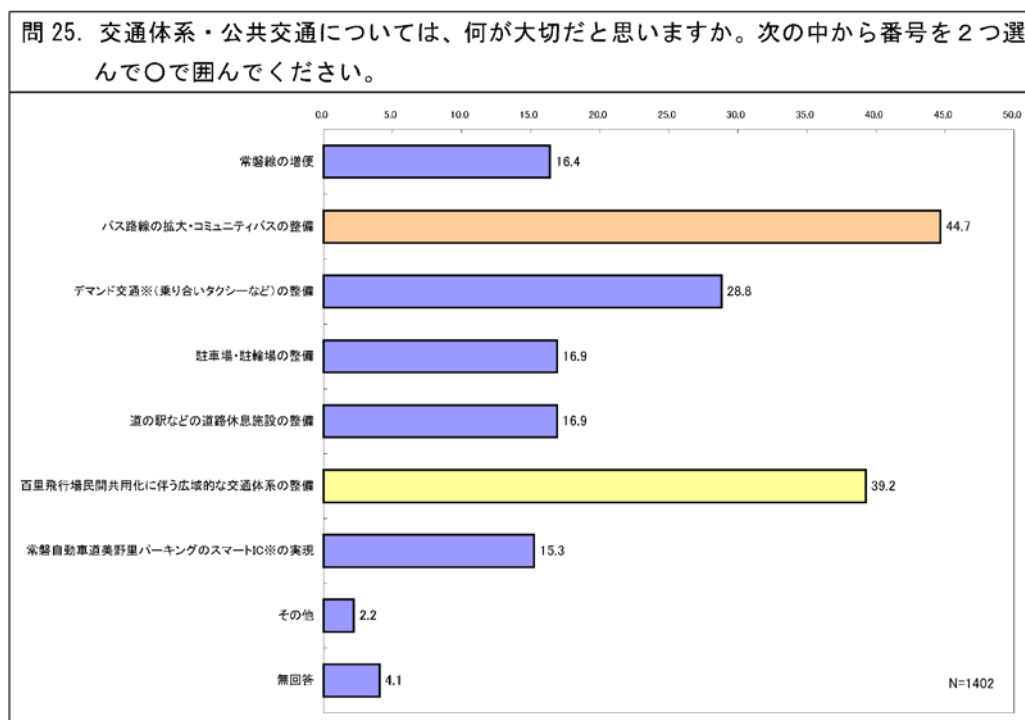
②課題

- ・石岡駅（周辺施設を含む）において，駅舎の改築や駅西側広場の改変など，市の玄関口として相応しい整備を進めていくことが必要です。
- ・石岡駅西側市街地については，西友跡地等の有効な土地利用を検討する必要があります。
- ・石岡駅周辺の道路については，バリアフリー化が進んでおらず，早急な対応が必要です。

2. 小美玉市総合計画における交通に関する課題

(1) 総合計画のアンケート結果

小美玉市が平成19年度に策定した小美玉市総合計画に係わる住民アンケートによると、「交通体系・公共交通について、何が大切であるか」との質問に対し、「バス路線の拡大・コミュニティバスの整備」が最も多く、全体の半数近くが回答しています。また、「百里飛行場民間共用化に伴う広域的な交通体系の整備」も約4割となっています。



(2) 公共交通の課題

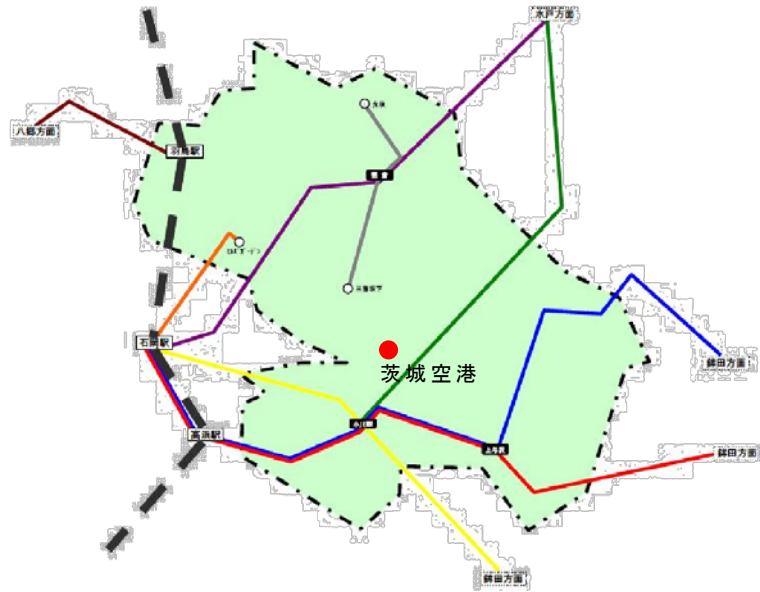
・公共交通について

①現状

現在，小美玉市における公共交通は，JR常磐線と路線バスがあり，平成21年度の茨城空港の開港により空路も確保されることとなります。

路線バスは，平成19年3月末に廃止された鹿島鉄道の代替バスの運行を含め，現在市内では2社9路線が設定されており，市内のバス路線のうち，小川市街地内のバス停；小川駅が結节点的な役割となっております。

◆ 市内路線バスの状況



②課題

車社会の進展に伴う利用者の減少により，バス運行本数の削減や路線の存続が課題であり，茨城空港との連絡強化，集落の分散，高齢化などを見据えて，身近な交通手段である路線バスの維持活性化に努める必要があります。

3. 鹿島鉄道沿線の課題整理

(1) 中心市街地・交通結節点の課題

JR 石岡駅の駅舎は線路の西側にありますが、近年駅東側では土地区画整理事業や民間の宅地開発が進んでおり、東側からの利用者が増加している傾向にあります。

しかしながら、駅東側からアクセスするためには既存の自由通路や踏切を経由して線路を横断しなければならず、移動時間がかかります。さらに、石岡駅の自由通路には屋根やエレベーター等がなく、利便性・バリアフリーの点で課題を抱えており、この対応が急務となっております。

また、既存の駅前広場や旧常陸小川駅跡地は、交通結節点としてバスやタクシー、自動車送迎、パーク&ライド、サイクル&ライド等の多様な交通需要や利便性向上の点で改善すべき箇所が多く、適切な機能と規模を持たせると共に、中心市街地の顔として魅力的な空間とすることも必要です。

(2) 公共交通の利用者減少に伴う課題

公共交通の利用者は、自動車社会の進展や少子化の進行により、年々減少しており、鉄道や路線バスが相次いで廃止されるなど、公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況となっております。

しかしながら公共交通は、沿線の基本的な生活を支え、社会参加の機会を確保し地域活性化するための重要な手段であり、自家用車などの移動手段を持たない高齢者や高校生を始め移動制約者の方々にとっても必要な移動手段です。

また近年、高齢者の交通事故や自動車から排出する Co2 が増加しており、高齢者の交通事故の防止や環境問題への対応などの観点からも、公共交通の維持確保の必要性が高まっています。

このことから今後は、公共交通の維持確保に向けて、公共交通の利便性向上のためのハード整備とあわせ、利用促進活動や啓発活動も進めていくことも必要と考えられます。

(3) 鹿島鉄道廃線に伴う課題

鹿島鉄道の廃線後は、沿線の国道 355 号を走る代替バスが運行されていますが、鉄道時は 1 日約 2,200 人/日だった利用者が、代替バスでは約 800~900 人/日に減少しました。その後もバスの利用者は減少傾向にあります。

鹿島鉄道代替バスの利用者アンケートの結果によると、利用者からは、「バスの定時性確保」、「運行本数の増便」、「JR との接続性の向上」が求められており、このことは鉄道廃線後の公共交通サービスの低下に不便を感じている人が多いことが考えられます。鉄道利用者の約 6 割は代替バスではなく、自家用車等の他の交通モードに移行したことで、また移動そのものが少なくなったことが考えられます。

自家用車への転換は、周辺道路の渋滞や公共交通サービスレベルのさらなる衰退をもたらし、移動そのものの減少は、地域の活力低下など、鹿島鉄道の廃

線は沿線地域に悪影響をもたらしていると考えられ、バスの利便性を向上させることが大きな課題となっています。

また、鉄道跡地は線的な地形そのものが地域の発展のため有効な資産でもあり、その跡地に有効利用することも、地域の重要な課題であるといえます。

(参考) 鹿島鉄道代替バス利用者アンケート結果

・バスアンケートの結果

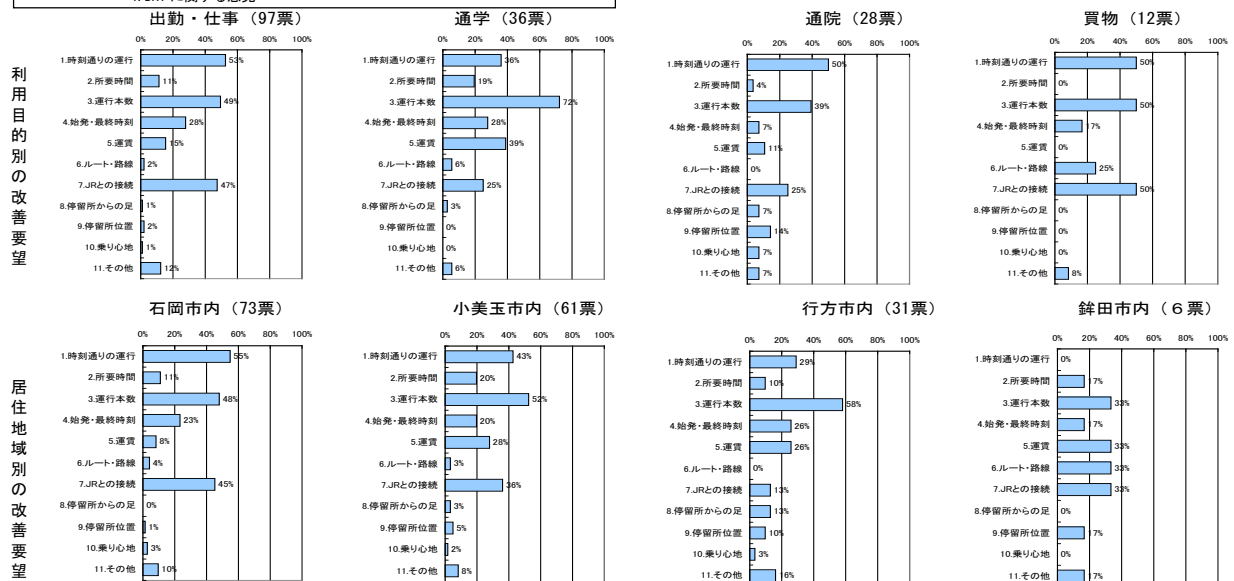
石岡市・小美玉市・茨城県では、鹿島鉄道跡地の一部をバス専用道とすることについて検討を進めており、これに関して、平成20年3月、沿線住民と鹿島鉄道代替バス利用者に対し以下の利用意向アンケート調査を実施しました。

代替バスの車両内に調査票を掲示し、乗車した利用者から216票の回答を得ました。改善要望に対する調査結果としては、時刻どおりの運行、運行本数、JRとの接続性の向上を望む意見が多くありました。次に始発・最終時刻の見直しが続きます。

また、学生（通学）以外は運賃に対する意見は比較的少ない結果でした。時間通りの運行の要望については、石岡市で最も多く、石岡市から離れるに従い低くなっていくという傾向が見られました。これは、石岡駅付近の渋滞によるバスの遅れが関係しているものと思われます。

自由意見の解答欄では、105件の意見が寄せられ、そのうち74件はバス専用道化に肯定的な意見でした。

調査対象：	鹿島鉄道代替バス利用者
調査方法：	代替バス車内に調査票を掲示、乗車した利用者に記入・投函いただく
調査期間：	平成20年3月10日（月）～平成20年3月18日（火）（9日間）
配布（掲示）票数：	1200票（各車両150票程度）
回収票数：	216票
調査項目：	1.居住地（住所、最寄りバス停） 2.回答者属性（性別、年齢、職業、免許保有の有無、自家用車保有の有無） 3.代替バス利用について（利用目的、利用区間、目的地、利用頻度、要望） 4.BRTに関する意見



・沿線住民アンケート結果

沿線住民に約 5,000 票を配布し、503 票の回答を得ました。利用意向については、最寄り駅別に見ると、石岡駅を除き約 40%が利用したい、条件によっては利用したいを加えると 80%との回答でした。また、南台、東田中、常陸小川の回答が多く、これは鉄道・バスの利用者数とおおむね比例しています。

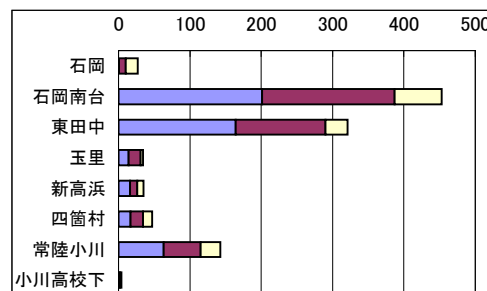
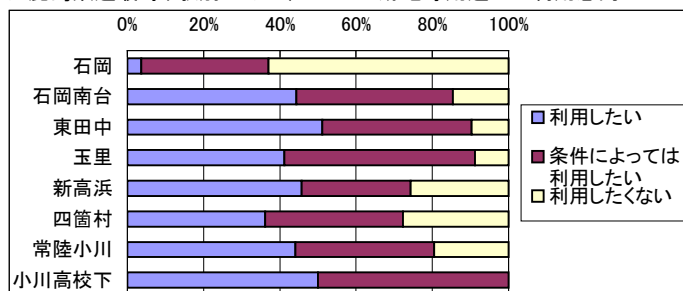
また、年代別にみると、10代及び60代の利用意向が高く、もっとも少ないのが20～30代という結果でした。回答数は60代が最も多く、高齢者ほど関心が高いことを示していると思われまます。

自由意見の解答欄では、多くの方がバス専用道化に肯定的な意見を寄せられ、特にJRとの接続利便性の向上や定時性の確保などを期待する意見が多くありました。

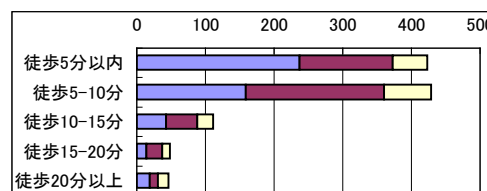
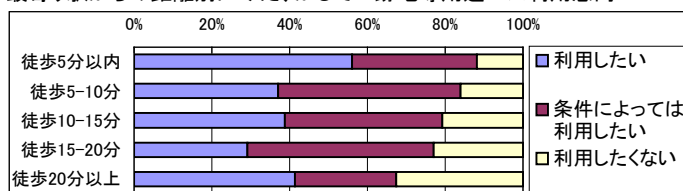
調査概要

回答者の主な個別データ
回答者の居住地
回答者の職業
移動目的
交通手段

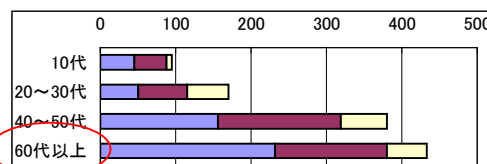
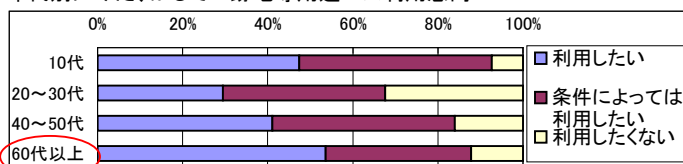
旧鹿島鉄道最寄り駅別にみた、かしてつ跡地専用道バス利用意向



最寄り駅からの距離別にみた、かしてつ跡地専用道バス利用意向



年代別にみた、かしてつ跡地専用道バス利用意向



(4) 歩行者・自転車道の整備と公共交通アクセス環境の課題

道路整備は年々進んでいるものの、未だに既成市街地内には狭隘道路も多く、歩道等の整備が急務となっています。駅やバス停などの公共交通と目的地を結ぶアクセス環境としては、バリアフリー化など、あらゆる人の使いやすさ、快適さに配慮した環境の整備が必要です。

(5) 茨城空港へのアクセスの課題

茨城空港は出発方向の利用者の大半が自家用車による利用を想定しており、空港へアクセスする県道や東関東自動車道水戸線等の整備により、空港より北方面からの自家用車によるアクセスルートはほぼ確保されている状況です。

筑西方面からは、市道及び農道の整備が進み、小美玉市の羽鳥駅方面から、空港までのルートが概ね確保されています。

しかしながら、土浦・つくば方面から空港への連絡道路（国道 6 号千代田石岡バイパス、国道 355 号石岡玉里バイパス及び（仮称）百里飛行場南北線）の整備が空港開港までには供用開始には至らず、未だ進捗状況が不透明な部分があります。

空港へアクセスする既存の公共交通機関としては JR 常磐線が挙げられ、最寄り駅は石岡駅、羽鳥駅及び水戸駅になります。空港北側の県道整備や東関東自動車道水戸線を利用することで、水戸駅まではバスで 40 分程度での連絡が可能となる予定です。また、石岡駅・羽鳥駅は既存の道路を使うことでそれぞれ 25 分程度での連絡が可能ですが、特に石岡地内における交通渋滞が著しい時間帯は空港への定時性並びに速達性の確保が困難であることから、鹿島鉄道跡地をバス等の専用自動車道として有効活用することができれば、既存の特急停車駅として石岡駅へのスムーズなアクセスが可能となり、県南及び首都方面からの公共交通の利便性向上が期待できます。

第3章 将来都市像と交通体系の在り方

かしてつ沿線地域は、石岡駅を中心とする石岡中心市街地地区、南台地区、小美玉市内における玉里地区、小川地区の4地区からなります。

1. 将来都市像と土地利用構想

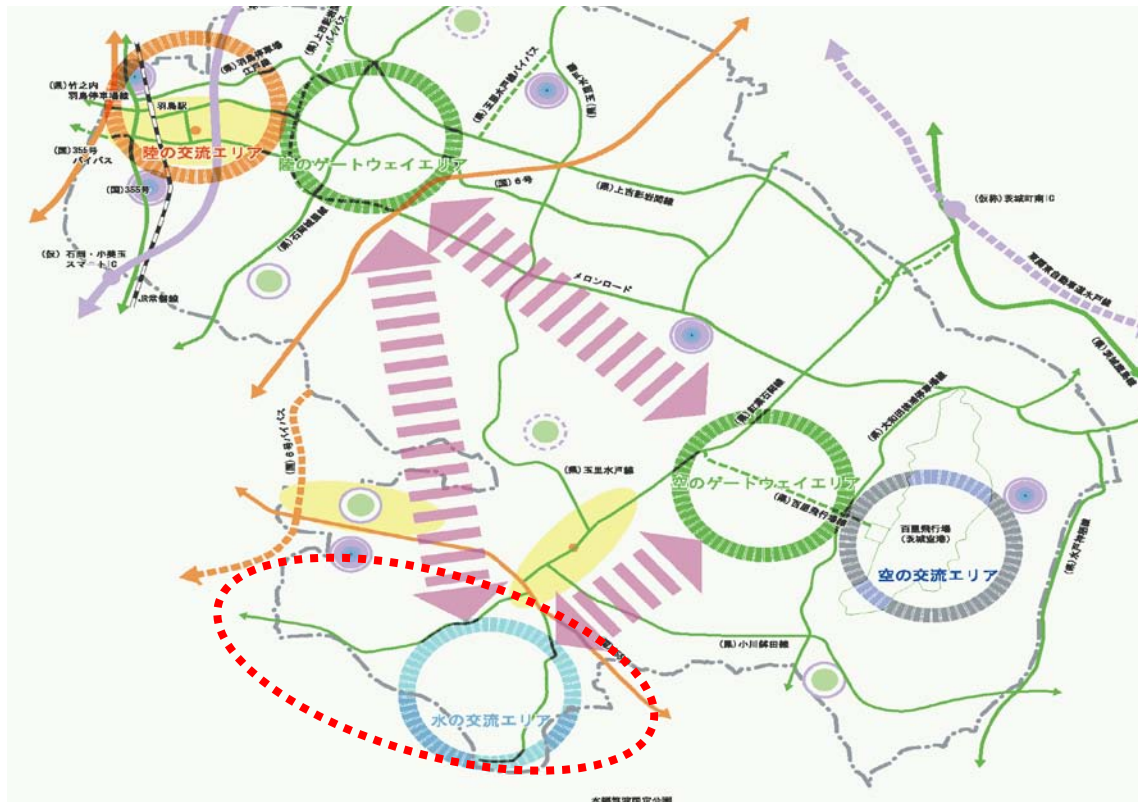
石岡市中心市街地は、都市的機能の集約を進め、人々の賑わいと交流の拠点としての整備を進めるとともに、南台地区を含めた沿線市民の生活利便性向上・快適性を高めます。



また、小美玉市総合計画においての将来像は「人が輝く 水と緑の交流都市」と位置づけられており、「人・もの・情報が集う新しい交流のまち」として、広域的な発展可能性を最大限に活かし、新たな「人」・「もの」・「情報」の集積を図るとともに、各々の地域がもつ地域資源の連携とネットワーク化により、市民のみならず本市を訪れる誰もが魅力を感じる交流のまちを目指します。

かしてつ沿線については、市街地ゾーンとして小川地区、国道355号沿線の玉里地区を有しており、周辺との連携を図りながら、身近な商業・サービス機能の充実を図ります。

さらに石岡市街地と接する玉里地区では、序々に市街地の拡大がみられることから、土地利用の適正な規制・誘導に努めます。また当該地区は玉里工業団地を有しており、工業機能の集積地であることから、その振興と活性化を図ります。



2. 都市づくりの目標

石岡市都市計画マスタープラン（案）では、つぎのような4つの都市づくりの目標が掲げられています。石岡市都市計画マスタープランでは、つぎのような4つの都市づくりの目標が掲げられており、当該地区と関連するものを記載します。

- 筑波山，恋瀬川，霞ヶ浦などの豊かな自然や景観資源をもつまち。
- 自然の循環システムをつくり，持続性を高めていく。
- 適切な開発により，自然のしくみと共生できるまちづくりを目指す。
- 常陸国石岡等，古くから人々の生活の歴史があるまち。
- 悠久の歴史の流れを大切にし，新たな文化を創造し，次の世代に継承する。
- 誇りをもって紹介できるわたしたちの町を守り，伝えるまちづくり
- 古くから産業と交流の拠点であった石岡のまち
- これまで輝いていたまちの魅力を活かし，さらに新しい時代にあった魅力を創出する
- だれもが行ってみたい，住んでみたいと言わせる魅力的で美しいまちづくりを目指す。
- 由緒あるまちなみ，みのり豊かな自然，雄大な湖，近代的な産業集積など，さまざまな要素を結んで，より高い付加価値を生み出すまち。
- 茨城空港や道路・鉄道条件の改善など広域的な要因・影響を市内に引き込み，将来の市の発展に活かす。

○市民と市の協働のまちづくりを目指す。

また、小美玉市総合計画では、未来を見据えた計画的なまちづくりの方向性を明らかにし、道路・公園・上下水道などの都市基盤の整備充実を図るとともに、水と緑あふれる良好な住環境の形成を図ることにより、未来を拓く快適・便利なまちを目指し、当該地域については、計画的土地利用の推進に努め、沿線の市街地地区及び工業地区の適正な土地利用の規制・誘導・保全を図るとともに、計画的な都市施設や市街地の整備などを推進します。

3. 土地利用の現状と課題（石岡市内地区）

石岡市都市計画マスタープラン（案）では、将来都市像を踏まえたかしてつ沿線地域の「土地利用」「交通体系／道路，公共交通」については次のように定められています。

（1）土地利用の現状と課題

- 市街地では、都市的な土地利用が進む一方、石岡駅西側の空洞化が深刻となっています。
- 都市の持続的な発展を達成するためには、自然環境との共生，快適な住環境，活発な産業経済活動，さらには災害に対する安全性などを十分に考慮し，合理的・効率的かつ調和のとれた計画的な土地利用の誘導が必要です。
- 地域の特性を踏まえ，保全と開発の調和に十分留意し，一体の都市としての土地利用を形成する必要があります。
- 市街化区域内における低・未利用地の解消が課題となっています。
- 開発圧力に適正に応じた土地利用の誘導が不十分で，市街地の周辺に宅地が進展し，拡散が進む恐れがあります。

（2）土地利用の基本的な考え方

自然との共生を基本とし，文化・歴史など地域ごとの特性を活かすとともに，社会経済情勢に適合した合理的な土地利用を計画的に進めます。

また，地域と移行を踏まえた近郊ある土地利用と地域資源の有効活用を図り，市民との協働により，魅力ある生活空間を創造します。

（3）土地利用の方針

土地利用構想のゾーニングに基づき，次のような土地利用区分を定め，住居系・工業系等の土地利用を適正に配置することにより，保全と開発の調和を目指す土地利用の形成を図ります。

①石岡中心市街地地区

市の玄関となる石岡駅を中心に，歴史資源の保存・活用を基本として，中心市街地内の都市計画内容の変更も考慮しつつ，地域商業の振興等により賑わいのある中心市街地の形成を図ります。

②市街地地区（南台地区）

市街地においては、それぞれの立地条件や、地域の特性を活かした市街地地区の形成を図ります。

4. 交通体系の現況と課題

(1) 道路の現況と課題

- 国道6号では慢性的な渋滞が発生しており、その渋滞を避けるために自動車交通が地域の生活道路へ流入しています。
- 都市計画道路は27路線が計画決定され、一部未着手があるものの、順次整備が進められています。あわせて都市計画道路の見直しも行われています。
- 中心市街地の道路や中心市街地へのアクセス道路の整備が遅れています。
- 既成市街地の多くが狭隘な道路により構成されており、防災上の危険度も高くなっています。
- 慢性的な渋滞を解消するため、国道6号バイパスや国道355号バイパス及び県道の整備が求められています。
- 交通の整流化を図るために、生活道路や産業道路、観光目的や通過目的などの交通目的に応じた総合的な道路ネットワークの形成が必要です。
- 既成市街地内をはじめとする狭隘道路については、国道・県道との連携をとりながら、計画的な拡幅・改良整備が必要です。
- 道路整備のための財源は限られており、道路整備の緊急性や整備効果を勘案した優先順位付けによる計画的な整備が必要です。
- 高齢者などの交通弱者をはじめ、すべての利用者を考慮した室の高い歩行空間の形成を図っていく必要があります。
- 広域的な交通を促進するため、主要幹線道路等の整備に努め、また地域間のネットワーク強化と地域における利便性・安全性の向上を図るため、計画的な幹線道路、生活道路の整備を推進することが必要です。

(3) 公共交通の現況と課題

- 市内の公共交通は、JR常磐線、石岡駅を起点とするバス路線網と常磐自動車道の高速バス路線があります。
- JR常磐線は、平成25年度中に東京駅へ乗り入れすることが予定されています。
- 車社会の定着に加え、都市機能の拡散と主要施設の郊外化などの影響で、公共交通機関の利用者数は減少傾向にあります。
- 石岡市の高齢化率は23.1%（平成20年4月1日現在）で、今後、移動制約者が急速に増えてくることが懸念されています。
- 利用客の減少に加え、道路運送法の規制緩和などにより、バス路線の廃止が進んでいます。
- 鉄道に対しては、都心部への通勤時間の短縮や終電の延長などに対する不満があり、利便性の向上が求められています。
- 路線バスや乗り合いタクシーの運行状況が市民の要望に対応しきれておらず、生活の足としての利便性の確保が求められています。
- 高齢社会への対応と環境負荷低減の観点から、公共交通の充実が求められてい

ます。

- 高齢者等移動制約者の移動手段の確保と財政支出の軽減の両立が難しく、必要なサービスと適正な受益者負担のあり方を検討する必要があります。
- 茨城空港の開港に伴う新たな交通ネットワークの構築をすすめます

5. 交通体系の整備方針

(1) 基本的な考え方

- 幹線道路や地域の実情を勘案した生活道路の整備・維持補修により、日常生活の利便性や安全性が確保されたまちを目指します。また、地域間・地域内の幹線道路の効果的なネットワークの構築により、産業・経済・交通の要衝として優位性が確保されたまちを目指します。
- 基幹公共交通の充実や新交通システムの確立により、移動制約者や交通不便地域の方々などが容易に移動し、安全で安心して暮らせるまちを目指します。
- 市民誰もが通勤・通学、買い物、通院などの日常生活において、快適な移動手段を確保できるよう、公共交通サービスの利便性の向上を促進するとともに、新たな交通システムの構築を目指します。

(2) 道路の整備方針

- 地域の基軸路線として国道6号千代田石岡バイパスや国道355号玉里石岡バイパスの早期完成を目指すと共に、広域的な交流を進め、産業、観光、福祉、教育などへの波及効果を生み出すため、広域幹線道路の整備を促進します。
- 主要指導については、交通量の増大への対応と利便性・安全性の一層の向上を念頭に、市内の交通ネットワーク性の向上を目指し整備を進めます。
- 市民の日常生活に身近な生活道路については、幹線道路や生活拠点等との連携に配慮し、安全で快適な生活空間の確保のため、地域の事情に合わせた「人を主役」とした道路の整備を積極的に推進します。

(3) 公共交通の整備方針

- 高齢社会の到来を踏まえ、移動制約者や交通不便地域の方々などが容易に移動できるよう、各地域の実情に合わせた公共交通を確保するとともに、鹿島鉄道の廃線敷きを活用したバス高速輸送システムの事業化を図るなど、新しい公共交通の確立を目指します。
- 深刻化する環境問題に配慮し、交通面における環境負荷を軽減するため、バスや鉄道など公共交通機関の充実を促進します。

第4章 交通戦略の目標

1. 目標

このような課題に対応するため策定する、「かしてつ沿線地域都市交通戦略」は、持続可能な都市交通システムとして鹿島鉄道代替バスを軸とした公共交通の利便性向上を図ることにより次のような目標を設定します。

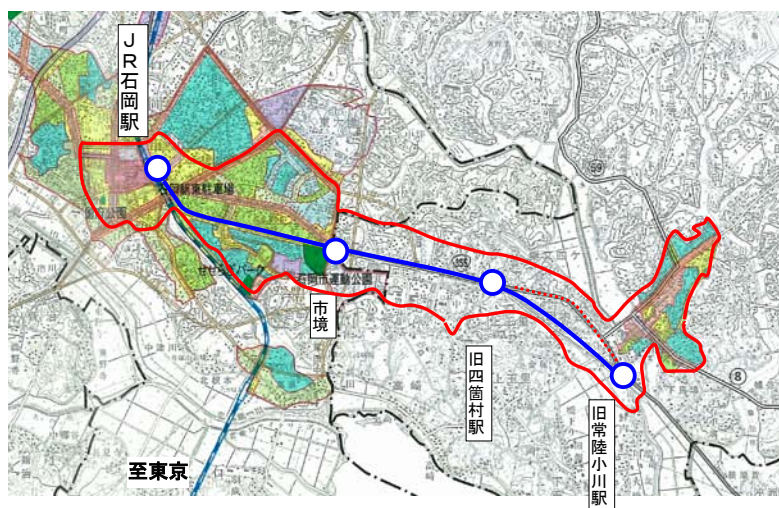
1. 高校生をはじめ、沿線住民の公共交通利便性の大幅向上
2. 交通弱者等の交通手段確保
3. 国道355号の渋滞緩和と地球温暖化対策
4. 石岡中心市街地から旧鹿島鉄道・国道355号沿線、小川市街地をはじめとする沿線地域の活性化

2. 計画期間

平成21年度～平成25年度

3. 計画の区域

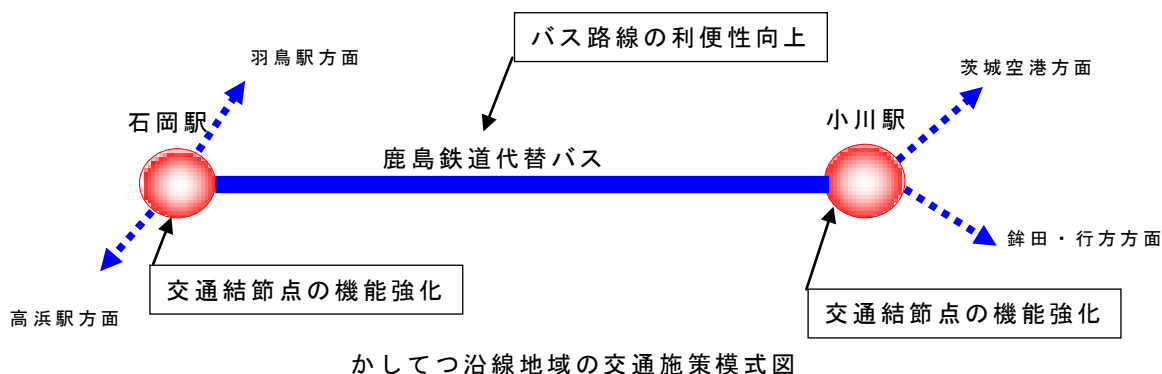
本計画の対象区域及び対象路線は、旧鹿島鉄道代替バス（石岡駅～小川駅；旧常陸小川駅）とその周辺とします。



4. 交通施策の基本方針

目標の達成に効果的な交通施策の展開にあたっては、次のような基本方針を定めます。

施策の実施にあたっては、徒歩・自転車圏の市民が公共交通を利用しやすくなるよう交通施策に係る関係者が相互に連携しながら、総合的かつ戦略的に推進することが大切です。



基本方針 1：バス路線の利便性向上と利用促進

- ① 定時性と速達性の向上
- ② 乗降し易い、乗り心地向上など、乗ってみたいと思える新型バスの導入
- ③ 運行ダイヤの改善
- ④ バスロケーションシステム等、運行情報の提供
- ⑤ 円滑な乗降に資する IC カード等の導入
- ⑥ 駐輪場、シェルターの設置によるバス停の機能向上
- ⑦ 利用促進のためのモビリティ・マネジメント
- ⑧ 乗ってみたいくなるようなイメージの醸成

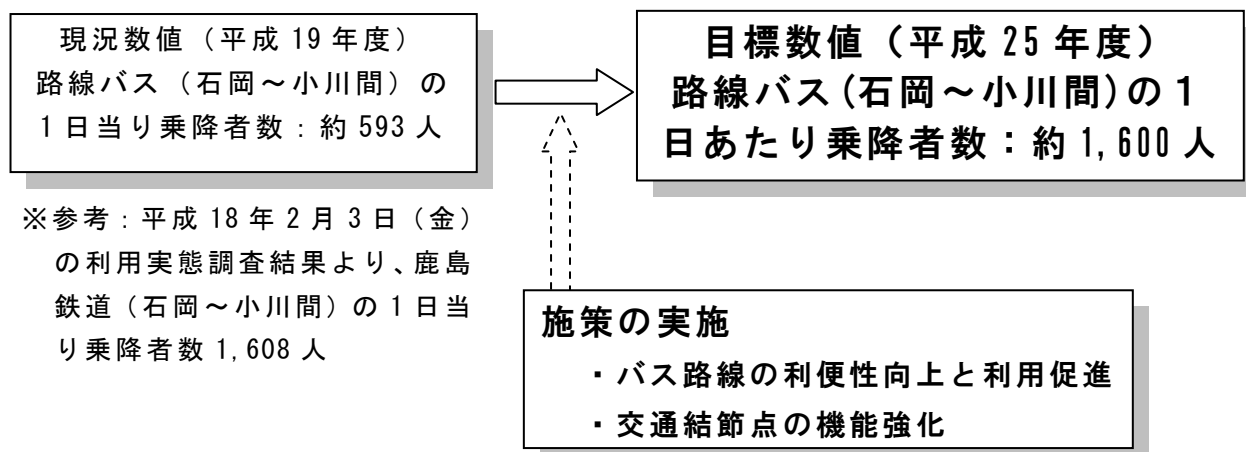
基本方針 2：交通結節点の機能強化

- ① 石岡駅周辺の交通結節機能の強化
- ② 旧常陸小川駅跡地の有効活用

5. 定量的評価指標

当該路線バスルートは鉄道と同等以上のサービスレベルを確保するための施策の展開によって、バスの利用者が増加すれば、公共交通を軸とした活力あるまちづくりと地域内人口の定住化に繋がると考えられます。

平成 25 年度の目標数値については、鹿島鉄道運行時の 1 日当り乗降者数（石岡～小川間）へ回復することとし、約 1,600 人とします。



第5章 具体的施策方針

1. バス路線の利便性向上と利用促進

① 定時性と速達性の向上

鹿島鉄道跡地をバス専用道路として整備し、バスの円滑かつ安全な交通を可能にするシステムを導入することで、バスの定時性と速達性を高めます。

(事業名：1-① かしてつ跡地バス専用道化事業)

② 乗降し易い、乗り心地向上など、乗ってみたいと思える新型バスの導入

新型車両の導入、乗り心地の向上、バリアフリー対応バス、電気バス・ハイブリッドバスなどの環境配慮型バスなど、乗りやすく親しみやすいバス車両を導入します。

(事業名：1-② バス車両改善事業)

③ 運行計画の改善

JR 常磐線との乗り継ぎ、始発、終バス時間、運行本数の見直しなどについて検討してまいります。

また、石岡駅～小川駅のバス路線の改善及び充実を基本に、銚田方面、茨城空港方面、羽鳥駅方面との接続など、バス専用道の有効活用により相乗効果が期待される路線設定についても、試験運行等を実施するなどして、効果的な運行計画を策定します。

(事業名：1-③ バス試験運行事業)

④ バスロケーションシステム等、運行情報の提供

バスロケーションシステムにより、バスの位置情報を利用者に円滑に伝えることで、バスの利用促進と利便性向上を図ります。

(事業名：1-④ 運行情報提供)

⑤ 円滑な乗降に資する IC カード等の導入

交通事業者が実施している IC カードで他の公共交通機関の運賃も支払えるようにすることで、運賃支払いのわずらわしさを緩和し、また乗降時間の短縮、特にバス遅延の原因の1つである乗降時の料金支払い時間を短縮することで、定時性・速達性の向上と利用しやすさの向上を図ります。

(事業名：1-⑤ シームレス化事業)

⑥ 駐輪場、シェルターの設置によるバス停の機能向上

・バス停・バスターミナルの改善（照明・シェルター）

統一的なデザインに基づき、安全性、快適性に配慮したバス停・ターミナルの改善を行います。

・駐輪場の設置

駐輪場・駐車場及び待合施設等の施設整備は、既存の駅舎スペースを有効活

用することを基本としつつ、多く需要が見込めるバス停については、積極的に駐輪場等の整備を行います。

(事業名：1-⑥ バス停周辺整備事業)

⑦モビリティ・マネジメントとイメージ戦略

鉄道・バス等の公共交通機関の利用を促進するため、わかりやすく親しみやすいデザインの導入や、モビリティ・マネジメント等の活動を推進します。

・市民や企業との連携による利用促進

ノーマイカーデーや企業と連携したキャンペーン、地域の自主的な活動の推進など、多様な連携方策を模索し、公共交通の利用促進を図ります。

また、増便や終発時間の繰下げ、繰上げなどといった公共交通のサービス水準の向上に合わせてモビリティ・マネジメントを推進し、日常的な公共交通利用を働きかけていきます。

・公共交通の利用啓発

学校教育における公共交通の学習機会の増加や、シンポジウム・フォーラムの開催などによる利用啓発を図ります。

・乗ってみたいくなるようなイメージの醸成

事業の推進にあたり、親しみやすい、分りやすいバス車両やバス停等の施設のデザインを工夫します。

(事業名：1-⑦ 利用促進事業)

⑧地元とのタイアップ

地元団体と協働し運営支援、寄付活動を通じて、地域に愛されるバスを目指します。

2. 交通結節点の機能強化

①石岡駅周辺の交通結節機能の強化

憩いの場としての広場機能の強化、利用者の利便性・安全性・快適性向上、駅の橋上化整備等駅へのアクセスと乗継ぎ利便性向上のために駅前広場、駅舎、自由通路、鹿島鉄道跡地の再整備などを進めます。

・鹿島鉄道跡地の再開発

鹿島鉄道跡地は、JR石岡駅に隣接する約2haの平坦で広大な土地形状となっています。駅の駅東と駅西の中間に位置しており、石岡市の中核部となっています。跡地の再開発については、石岡駅周辺整備基本構想や民間事業者による開発計画等とも整合をとりながら、石岡市の玄関口・市の総合拠点としてふさわしい施設の整備を進めていきます。

- ・石岡駅橋上化等

駅舎は西口に立地するため駅東からの利用は自由通路横断を伴って不便です。さらに西口広場にも駅東の車両が集中して混雑しています。このことから、現在の自由通路と同じ高さに駅舎を移設することで、交通の分散と乗換利便性の向上を図ってまいります。

- ・駅西側の駅前広場再整備

駅舎の改築とあわせ、現駅舎跡地、北側公園、駅前交番の再配置、停車場・泉橋線の電線地中化などを一体的にとらえて、西口広場のタクシー乗降場・タクシープール及びキス&ライドの設置、バリアフリー化を行います。

- ・自由通路の整備

石岡駅の東西を結ぶ人道跨線橋は、石岡駅西側のステーションパーク（2階構造で1階はバスターミナル）に接続しており、東側へのアクセスに利用されておりますが、昭和54年に建設されたもので老朽化も進んでおり、さらにJRの改札口が西側にあるため、東側からのアクセスがし辛いという状況です。

自由通路の更新、屋根の設置、バリアフリー化、東西駅前広場から自由通路にアクセスできるエレベーター設置、鹿島鉄道跡地から自由通路にアクセスできるエレベーター設置を行います。

- ・駅東側周辺の整備

駅西側との役割分担のもと、バス路線再編等により東側広場の有効活用を図ります。

（事業名：2-① 石岡駅周辺整備事業）

②旧常陸小川駅周辺の整備

- ・旧常陸小川駅跡地の有効活用

既存施設を有効的に活用し、交通結節点としての機能を維持します。

（事業名：2-② 小川駅周辺整備事業）

3. 付帯事業

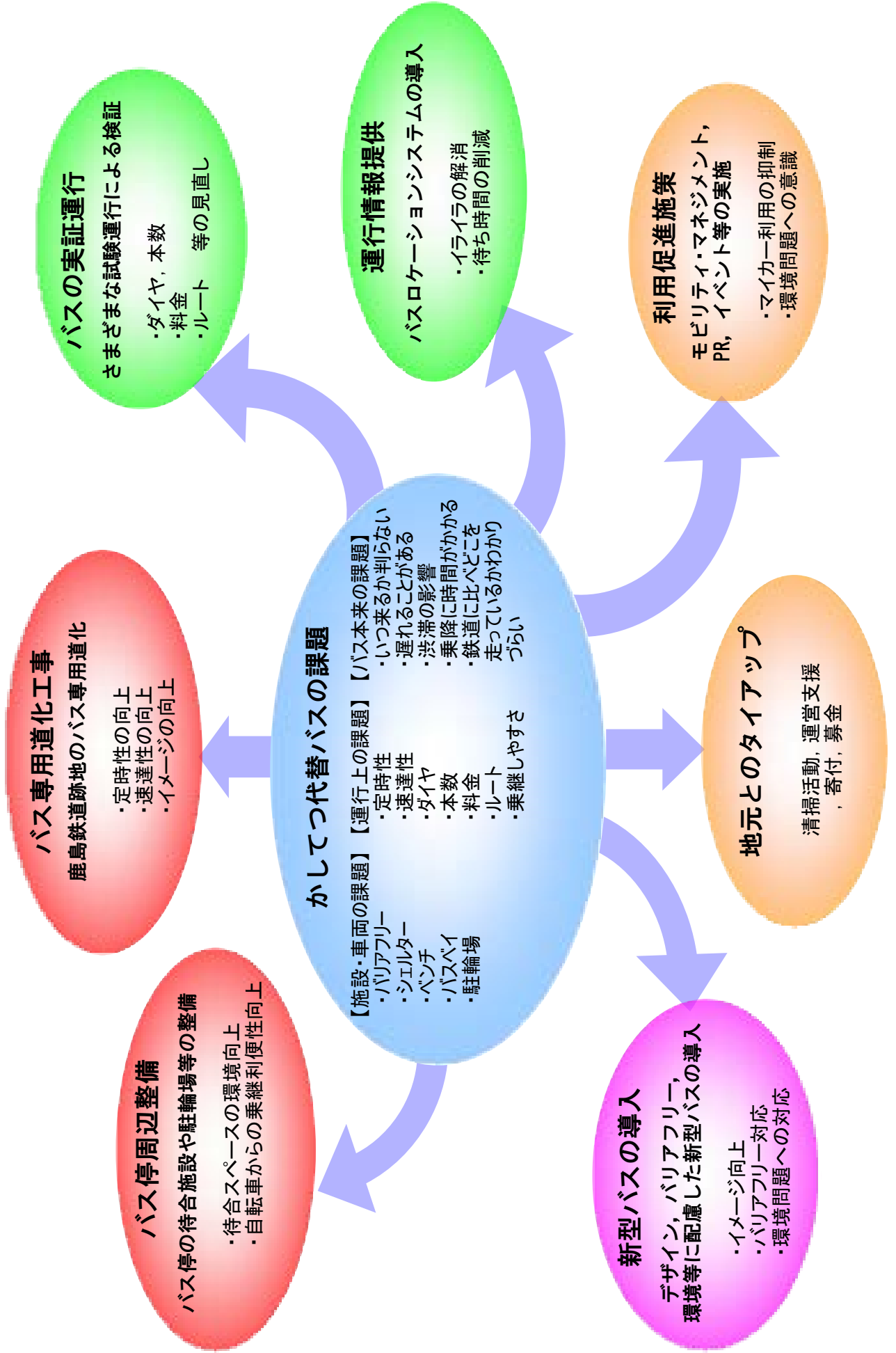
①道路環境改善事業

- ・歩行者・利用者環境の整備

中心市街地及びバス停周辺は、人の往来が多い箇所であるため、だれもが使いやすく快適な歩行空間を形成し、まちなかの回遊性向上を図り、まちの賑わいの推進に努めます。

（事業名：3-① 道路環境改善事業）

具体的施策一覧図



バス専用道化工事
鹿島鉄道跡地のバス専用道化

- ・定時性の向上
- ・速達性の向上
- ・イメージの向上

バスの実証運行
さまざまな試験運行による検証

- ・ダイヤ、本数
- ・料金
- ・ルート 等の見直し

運行情報提供
バスロケーションシステムの導入

- ・ライラの解消
- ・待ち時間の削減

利用促進施策
モビリティ・マネジメント, PR, イベント等の実施

- ・マイカー利用の抑制
- ・環境問題への意識

新型バスの導入
デザイン, バリアフリー, 環境等に配慮した新型バスの導入

- ・イメージ向上
- ・バリアフリー対応
- ・環境問題への対応

地元とのタイアップ
清掃活動, 運営支援, 寄付, 募金

4. 事業プログラムの概要とスケジュール

番号	事業名	内容	期待効果	事業実施主体	短期的施策	中期的施策	長期的施策	事業実施に活用が想定される支援メニュー
					(概ね3年以内)	(概ね5年以内)	(概ね10年以降)	
【基盤整備】								
1-1-1	かしてつ跡地バス専用道化事業	鹿島鉄道跡地をバス専用道として整備し、一般道の渋滞の影響を受けないバスの運行を可能とする。	・ 定時性、速達性の向上	石岡市・小美玉市				道路事業、街路事業、都市交通システム整備事業
1-1-6	バス停周辺整備事業	バス停の上屋、ベンチ、駐輪場等を設置。	・ 快適性の向上 ・ 待ち時間の不便さを低減	石岡市・小美玉市				道路事業、街路事業、都市交通システム整備事業
2-1-1	石岡駅周辺整備事業	バリアフリー化・橋上化・真朝からの利便性向上を踏まえた駅及び駅周辺の総合的な再整備。	・ 交通機関の乗換利便性向上 ・ 中心市街地の活性化 ・ バリアフリー化	石岡市				道路事業、街路事業、都市交通システム整備事業、まちづくり交付金
2-1-2	小川駅周辺整備事業	小川市街地の交通拠点として、乗り換えに便利な機能の整備。	・ 交通機関の乗換利便性向上 ・ 待ち時間の不便さを低減	小美玉市				道路事業、街路事業、都市交通システム整備事業、まちづくり交付金
3-1-1	道路環境改善事業	駅やバス停へのアクセスを容易にし、安全・快適な歩行空間を整備。	・ 停留所と周辺施設との7割以上向上 ・ 安全な歩行空間づくり	石岡市・小美玉市				道路事業、街路事業、都市交通システム整備事業、まちづくり交付金
【運行】								
1-1-2	バス車両改善事業	デザイン性の高い車両、乗り心地向上、バリアフリー対応バス、電気バス・ハイブリッド駆動装置配慮バスなどを導入。	・ バス利用者の利便性向上 ・ バスのイメージの改善	石岡市・小美玉市 バス事業者				地域公共交通活性化・再生総合事業
1-1-3	バス試験運行事業	石岡駅～小川駅のバスルートを基本に、本数、ダイヤ、ルート等について効果的な運行計画を検証するための実証運行を行う。	・ バス利用者の利便性向上 ・ 運行の効率化	石岡市・小美玉市 バス事業者				地域公共交通活性化・再生総合事業
1-1-4	運行情報提供事業	バスの走行位置や到着時間などの情報を携帯電話・インターネット等を通じて利用者に提供するバスロケーションシステムの導入。	・ バス待ちの不安、イライラ解消 ・ 時間の有効活用	石岡市・小美玉市 バス事業者				地域公共交通活性化・再生総合事業
1-1-5	シームレス化事業	料金の支払いを容易にし、他事業者間の交通機関等でも共通利用することができカードシステムの導入。	・ 利用しやすく支払いの面倒を解消 ・ 降車時間の短縮	石岡市・小美玉市 バス事業者				地域公共交通活性化・再生総合事業
1-1-7	利用促進事業	モビリティ・マネジメントの推進や、利用促進のためのPR、イベント活動を実施。	・ 公共交通への転換 ・ 環境保全、渋滞緩和に寄与	石岡市・小美玉市 バス事業者				地域公共交通活性化・再生総合事業
1-1-8	地元タイアップ事業	清掃、募金等をはじめとした、地域密着型のバスとなるよう運営に関する各種支援を行う。	・ バスのイメージアップ	石岡市・小美玉市 バス事業者				地域公共交通活性化・再生総合事業

..... 今後検討をすすめる □ 実施または実施に向けた具体的な検討を進める

事業プログラム実施箇所図



第6章 推進体制とフォローアップ

1. 推進体制

地元市町村を中心とする組織を整備し、かしてつ沿線地域に係る公共交通総合連携計画及び都市交通戦略に基づき、関係機関と連携し、支援方策等の検討及び支援事業の推進を図る。

(1)組織の名称 かしてつ沿線地域公共交通戦略会議

(2)構成機関の名称

行政体 : 国, 茨城県, 石岡市, 小美玉市

事業者 : JR 東日本, 関東鉄道, 関鉄グリーンバス
沿線住民

(3)審議事項

連携計画及び交通戦略の策定・改訂, 支援方策の検討

(4)その他関係機関との連携事項

自衛隊百里基地 (百里飛行場), 代替バス沿線市 (行方市, 鉾田市)

2. フォローアップ計画

本協議会において、連携計画に基づく事業の進捗状況および効果をフォローアップ (検証) し、所定の効果が上がらない場合には、必要に応じて計画の見直しを行う。

- ・ 年度別利用者数, 収支について計画を策定
- ・ 事業の進捗にあわせ適宜検証