

2 . 公共交通を取り巻く状況及び課題について

-
- 1 . 上位関連計画の整理
 - 2 . 下妻市の状況
 - 3 . 公共交通に関するニーズ
 - 4 . 公共交通の運行状況
 - 5 . 他市町村の地域公共交通の運営状況
 - 6 . 下妻市の公共交通の課題
-

1. 上位関連計画の整理

第5次下妻市総合計画、下妻市都市計画マスタープランではまちづくりの方向が示されている。これらのまちづくりと整合を図りながら、公共交通の充実・利用促進を図ることが必要になっている。

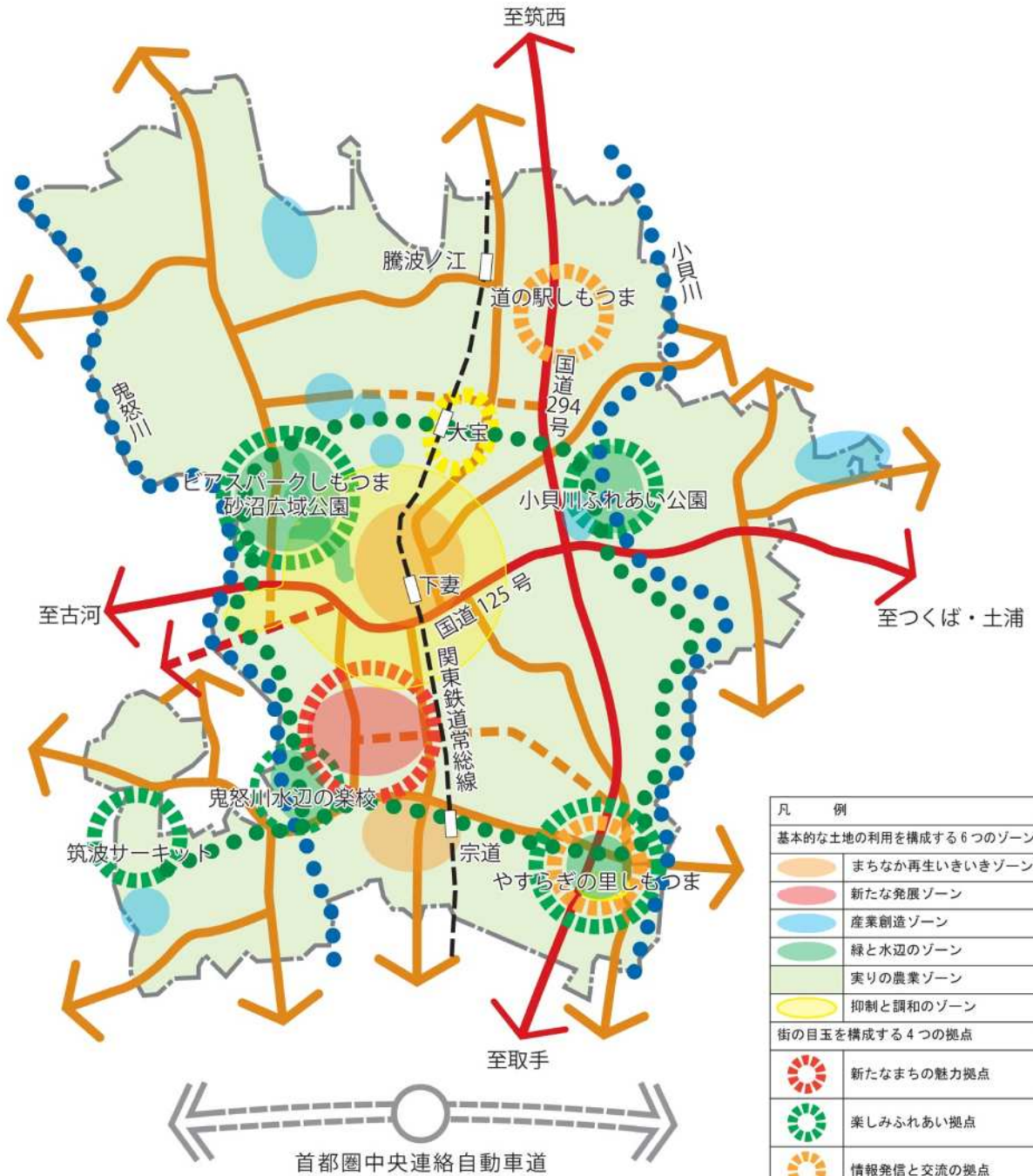
(1) 第5次下妻市総合計画

総合計画では、コンパクトな市街地整備を進めるとともに、市民生活の利便性の視点から公共交通の充実を図ることを示している。

鉄道の利用促進や、路線バスの維持、高齢者タクシー料金助成等とともに、新しい公共交通システム構築の検討を行うことを位置付けている。

項目	内容
計画の位置付け	下妻市の行政運営の指針
計画内容	目指すべき下妻市の将来の姿を示すとともに、まちづくりのみちすじ、各行政部署の取り組むべき施策等を計画
計画期間	基本構想：平成20年度～29年度 後期基本計画：平成25年度～29年度
公共交通に関する位置付け	<p>後期基本計画での位置付け</p> <p>2 豊かな自然に囲まれた生活環境都市を目指して</p> <p>2 - 1 地域特性を活かした魅力あるまちづくりを進めます</p> <p>3 . コンパクトな市街地整備を推進します</p> <p>目標：都市基盤の整備が進み、快適で安全な市街地が形成されています。 豊かな自然と調和したコンパクトなまちには、多くの市民や来訪者が行き交い、活気とにぎわいにあふれています。</p> <p>市が取り組むこと：市街地整備 土地区画整理事業</p> <p>2 - 2 便利で快適に移動できるような交通環境の形成を図ります</p> <p>3 . 市民生活の利便性を図るため公共交通の充実に努めます</p> <p>目標：公共交通の利便性が高まり、利用者が増えています。高齢者など車を運転しない人たちの日常の足として活躍するとともに、目的地により自家用車と公共交通の利用が選択されるようになっていきます。</p> <p>市が取り組むこと：鉄道対策（鉄道事業者への働きかけ、利用促進） バス対策（現状路線の維持） その他（高齢者タクシー料金助成、新しい公共交通システム構築の検討）</p>

●土地利用構想図●



凡 例	
基本的な土地利用を構成する6つのゾーン	
	まちなか再生いきいきゾーン
	新たな発展ゾーン
	産業創造ゾーン
	緑と水辺のゾーン
	実りの農業ゾーン
	抑制と調和のゾーン
街の目玉を構成する4つの拠点	
	新たなまちの魅力拠点
	楽しみふれあい拠点
	情報発信と交流の拠点
	歴史と文化の拠点
結びつきと流れを示す4つのネットワーク軸	
	交通のネットワーク軸（幹線道路）
	交通のネットワーク軸（地域間道路）
	水辺のネットワーク軸
	回遊のネットワーク軸

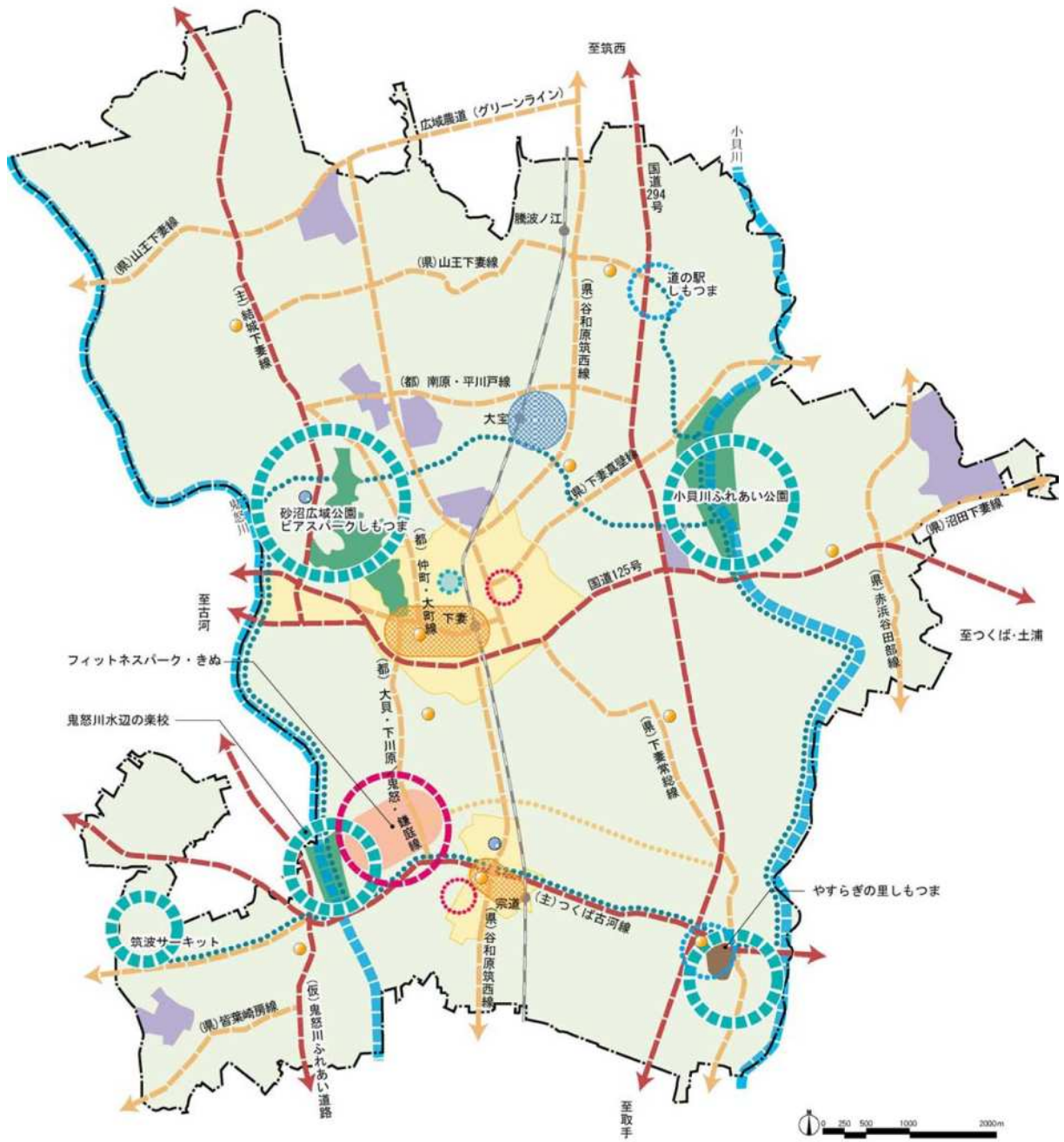
(2) 下妻市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランでは、環境負荷等を考慮し、公共交通の利用促進を図ることとしている。

関東鉄道常総線の維持・改善・利用促進や、路線バスの維持・確保・利用促進を位置付けている。

項目	内容
計画の位置付け	総合計画に即した、まちづくり分野の基本的な方針
計画内容	市の都市計画に関する基本的な方針として、下妻市全体の構想と、市内10地域に区分した地域別構想を計画
計画期間	平成21年度より20年間
公共交通に関する位置付け	<p>公共交通の整備方針</p> <p>高齢化に伴う交通弱者の増加に適切に対応するとともに、車交通による環境に対する負荷を軽減するため、公共交通の利便性を高めるとともに、利用促進に努めます。</p> <p>a. 鉄道交通</p> <p>関東鉄道常総線の運航ダイヤの維持・改善を鉄道事業者に要請し、鉄道の利便性向上と利用促進に努めます。</p> <p>b. バス交通</p> <p>高齢化に伴い、交通弱者が増加しています。そのため、誰もが安全快適に交流や活動の拠点等に出かけることができるよう、バス事業者に現状路線の維持・確保を要請するとともに利用促進に努めます。</p>

◆都市構造図



【土地利用の枠組み】

- 市街地ゾーン
- 産業ゾーン
- 新たな発展ゾーン
- 緑と水辺のゾーン
- 田園住宅ゾーン
- 農地・集落ゾーン

【交流や活動の拠点】

- 広域行政拠点
- 新たなまちの魅力拠点
- 生活拠点
- 地域生活拠点
- 総合拠点
- 楽しみふれあい拠点
- 情報発信と交流の拠点
- 歴史と文化の拠点

【都市の軸】

- 広域交通軸
- 都市交通軸
- シンボル軸
- 水と緑の軸
- 回遊のネットワーク軸



2. 下妻市の状況

(1) 都市構造

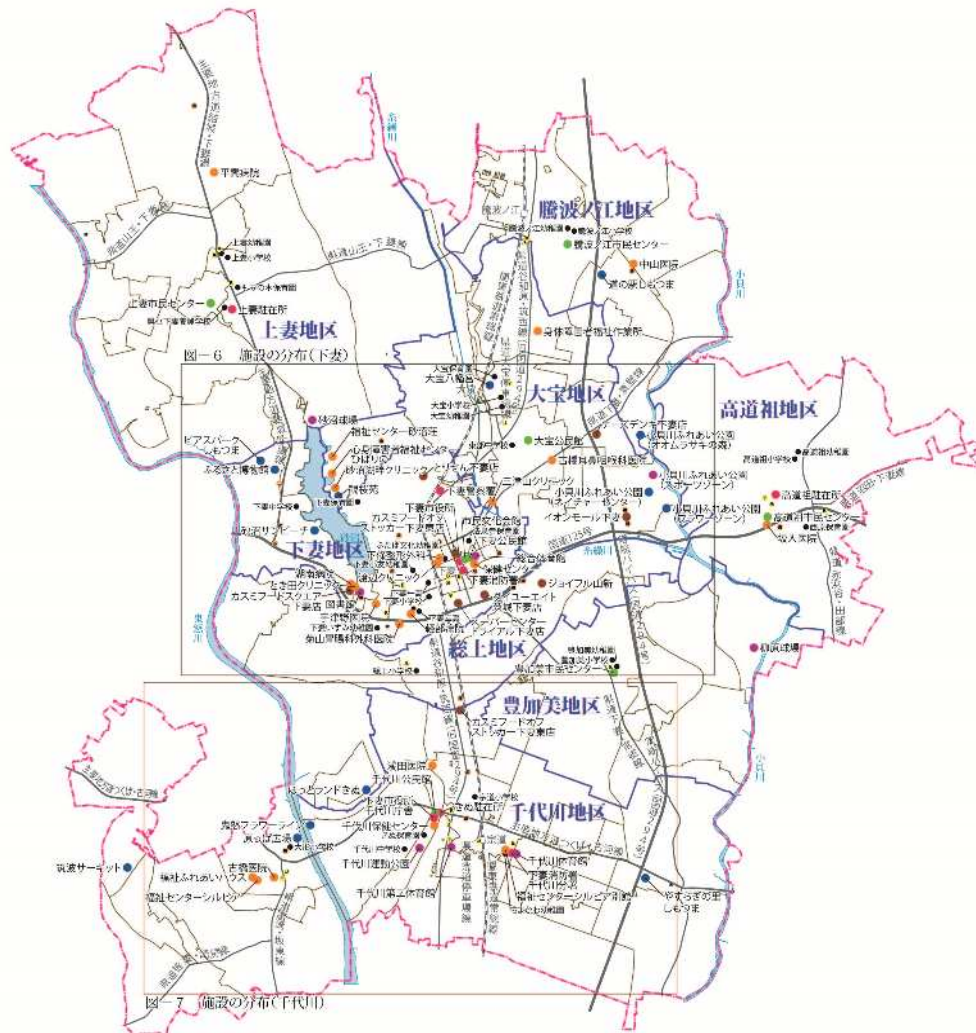
市の中央部を南北に関東鉄道常総線が配置されている。道路網は、南北の国道 294 号、東西の国道 125 号と複数の県道等により、市内各地を連絡するよう構成されている。

下妻駅周辺と宗道駅周辺に用途地域が指定され市街地が形成している。(前ページ参照)

一方で、工業団地や大規模商業施設や公共公益施設は、市街地外のエリアにも分散して立地している。

これにより自動車では移動しやすいが、分散した施設等を結ぶ公共交通は成り立ちにくい都市構造となっている。

< 公共公益施設の立地状況 >



■凡例

● 市役所・警察署・消防署	● 観光施設等
● 公民館・市民センター	● 保育園・幼稚園・学校
● 図書館・体育館・運動場	● 保健福祉施設・病院
● 大規模商業施設	● 銀行・郵便局



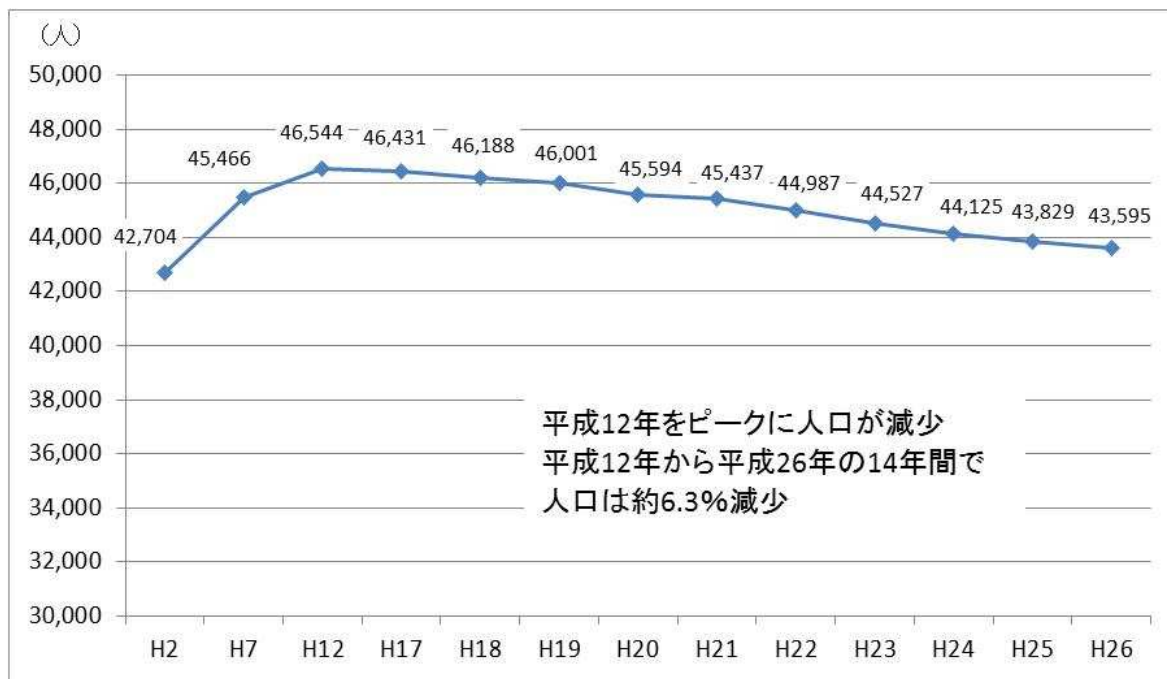
(2) 人口

下妻市では、平成12年をピークに人口が徐々に減少する傾向にある。

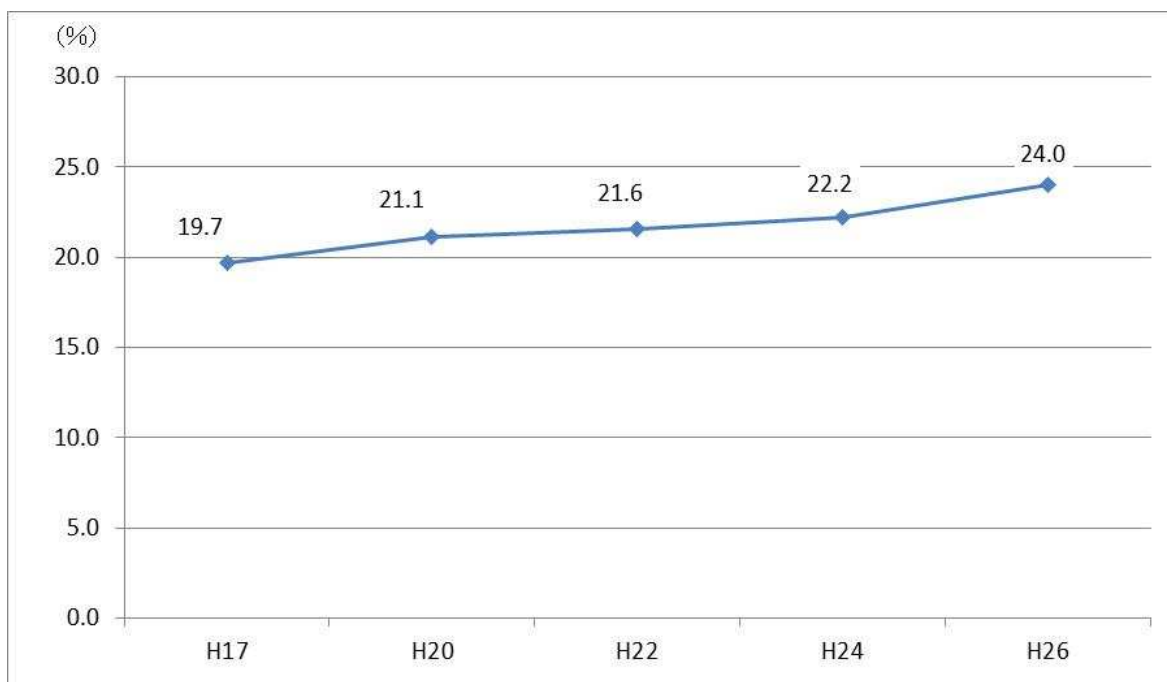
また、高齢化率は上昇する傾向にある。

高齢化の進展は、自らが運転して移動することが困難になる人が増えることが想定されるため、今後一層、公共交通の役割が重要になると想定される。

<下妻市の人口の推移>



<下妻市の高齢化率の推移>

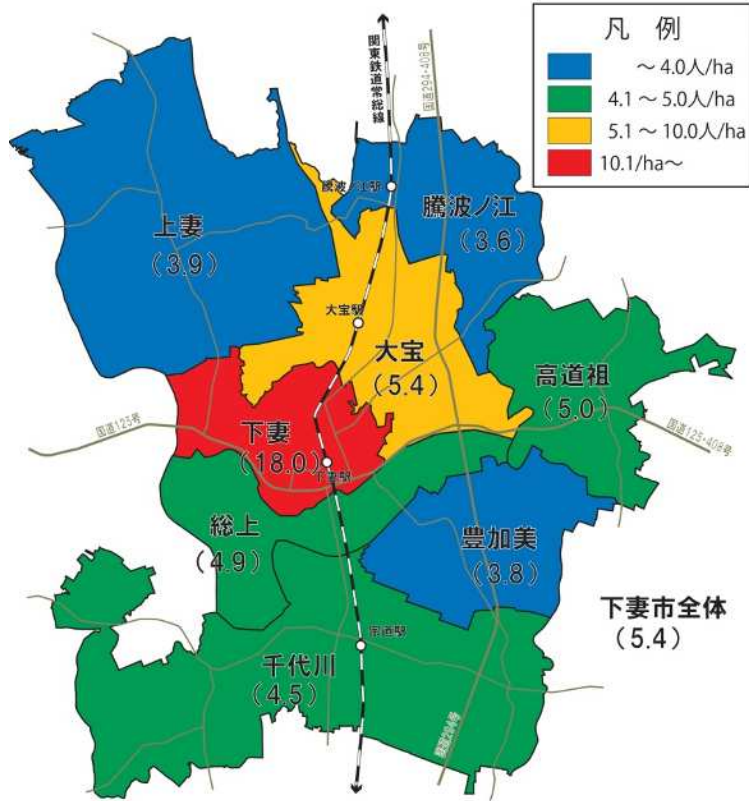


(3) 地区別の人口の状況

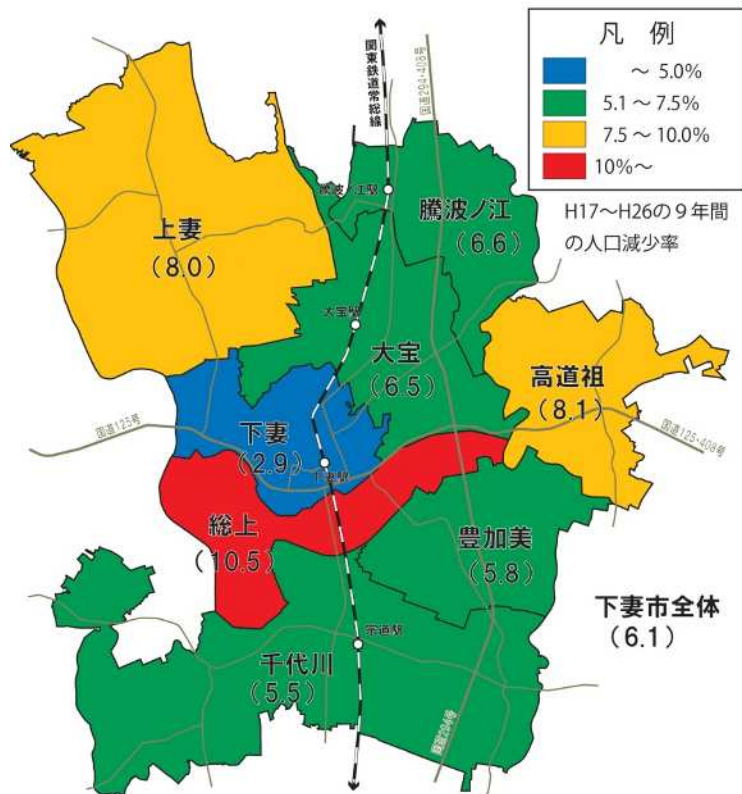
地区別に見ると、下妻地区の人口密度が突出して高い。一方で、上妻地区、騰波ノ江地区、豊加美地区の人口密度は低い。

また、人口の減少率では、下妻地区が低く人口の減少が少ない一方で、総上地区での人口の減少が著しい。

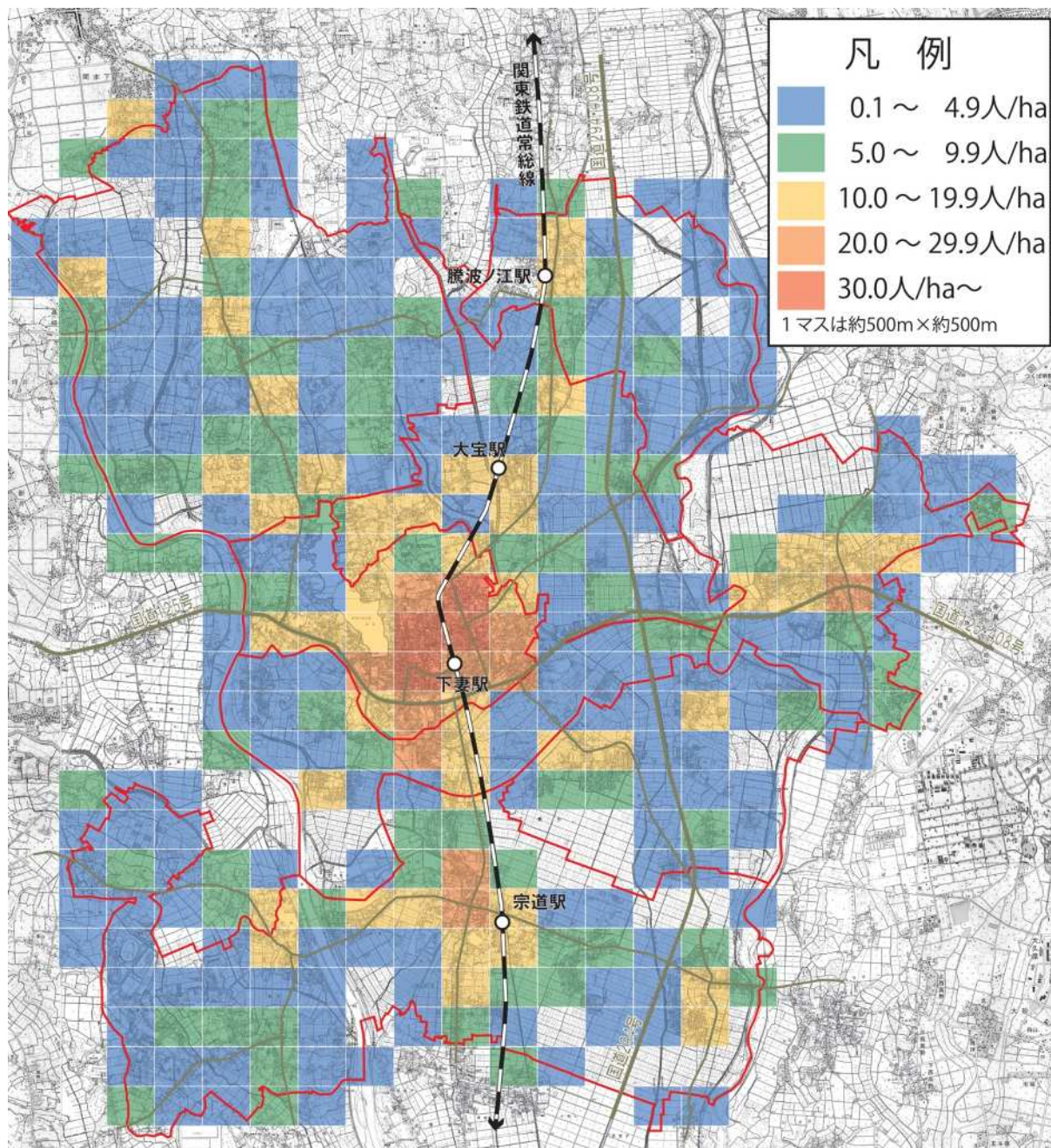
<地区別人口密度>
(平成26年)



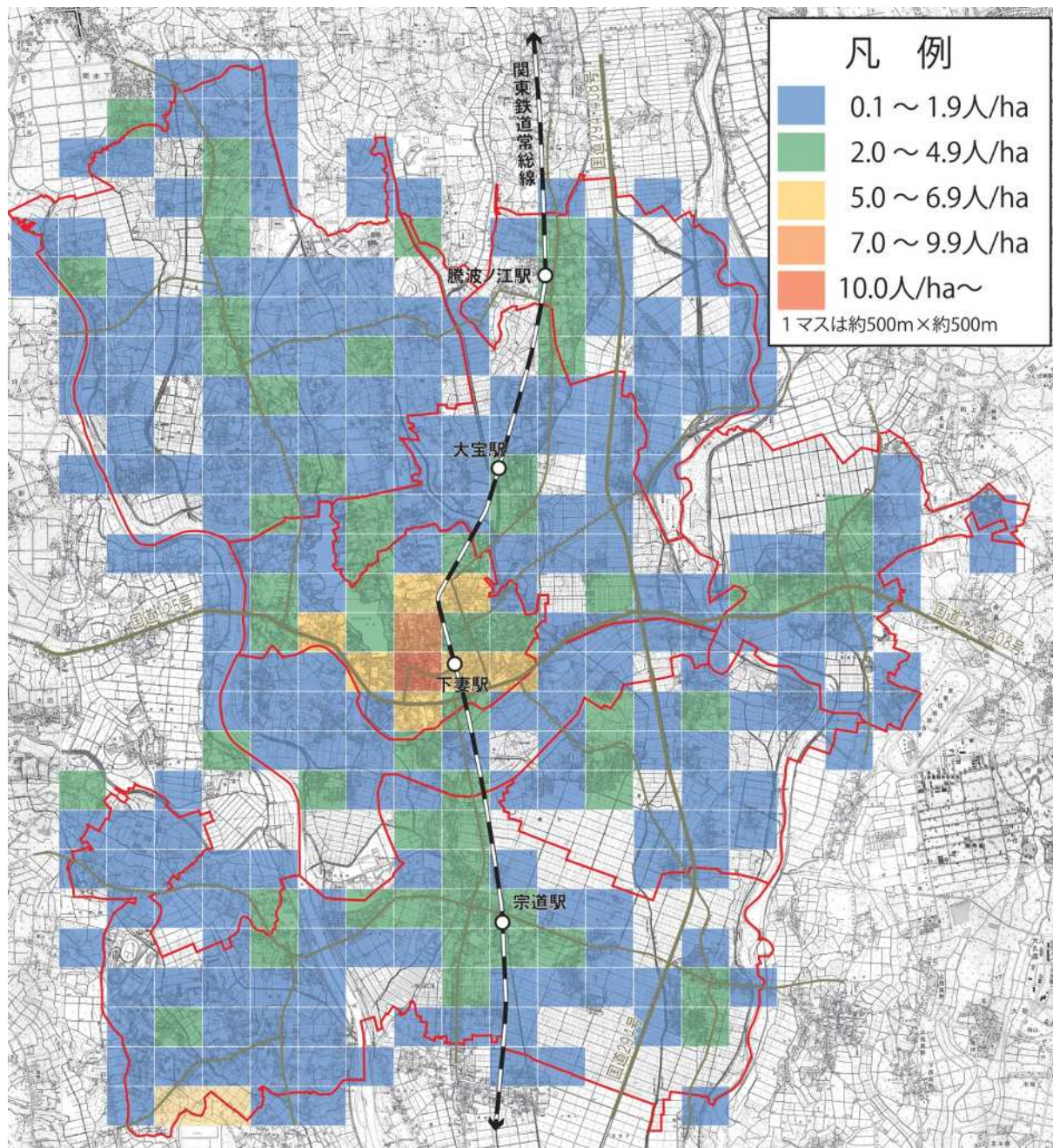
<地区別人口減少率>
(平成17年~平成26年の9年間)



<人口の分布（平成 22 年国勢調査）>



< 高齢者人口（65歳以上）の分布（平成22年国勢調査） >



(4) 通勤・通学先

下妻市民の就業者のうち約半数が市内で働いている。市外への勤め先としては、つくば市、筑西市、常総市などが多い。一方で、下妻市民の就学者(15歳以上)のうち約4割が市内へ通学している。市外の通学先としては、筑西市、つくば市、八千代町などが多い。

下妻市に通勤する人の居住地は筑西市、八千代町、つくば市などが多い。通学する人の居住地はつくば市、筑西市、常総市などが多い。

通勤、通学では、市内での移動やつくば市、筑西市、八千代町、常総市等との移動が多い。

<下妻市民の通勤・通学先>

通勤	
市内で就業	11,934 (53.1%)
市外で就業	10,542 (46.9%)
合計	22,476

通学	
市内で就学	819 (39.4%)
市外で就学	1,261 (60.6%)
合計	2,080

上位5市町村	
つくば市	2,291
筑西市	1,921
常総市	1,690
八千代町	785
古河市	540

上位5市町村	
筑西市	208
つくば市	125
八千代町	122
土浦市	95
結城市	87

資料：平成22年国勢調査

<下妻市内へ通勤・通学者>

通勤	
市内から従業	11,934 (58.2%)
市外から従業	8,576 (41.8%)
合計	20,510

通学	
市内から通学	819 (42.2%)
市外から通学	1,121 (57.8%)
合計	1,940

上位5市町村	
筑西市	2,308
八千代町	1,119
つくば市	1,093
常総市	1,064
古河市	533

上位5市町村	
つくば市	245
筑西市	219
常総市	154
八千代町	132
結城市	100

資料：平成22年国勢調査

3. 公共交通に関するニーズ

(1) 公共交通の必要性が高い主体

自動車やバイクを利用しない人は、公共交通の必要性が高い主体と考えられる。

そこで、平成 25 年度に実施した「公共交通に関するアンケート調査」において、公共交通の必要性が高い主体（運転免許を持っていない人、自動車・バイクを所有していない人、自分では運転しない人）について集計した。

公共交通に関するアンケート調査の概要

実施期間 平成 26 年 3 月 5 日～20 日

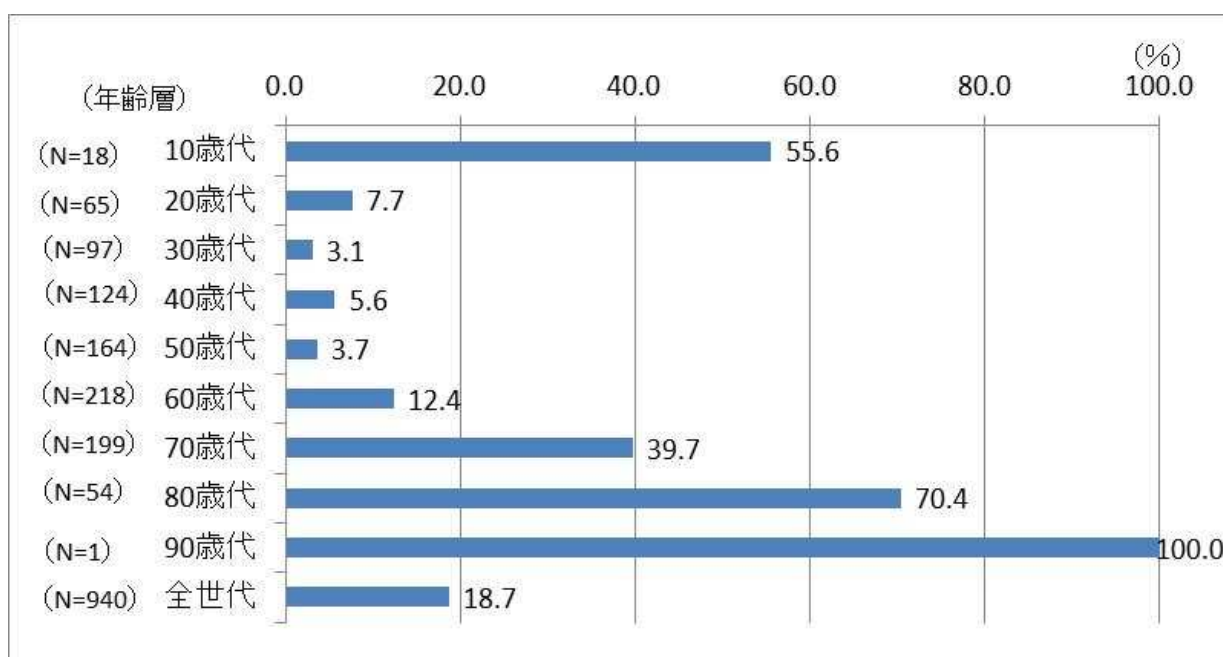
対象 満 18 歳以上の市民から無作為に抽出した 2,000 人

回答者数 974 人（回答率 48.7%）

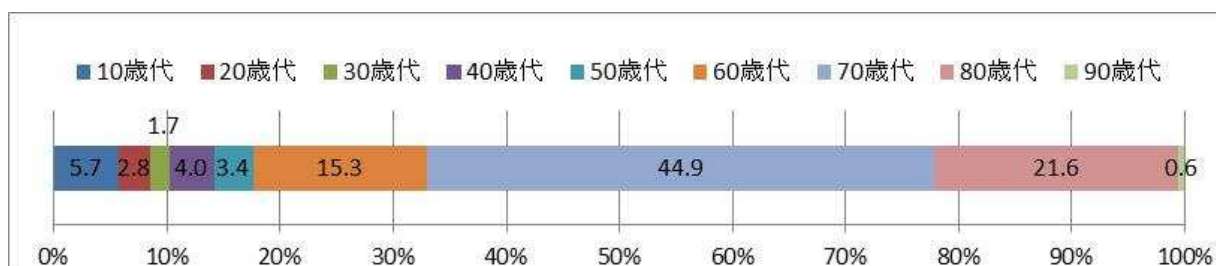
年齢層

回答者全体に占める公共交通の必要性が高い主体の割合は約 2 割であった。70 歳代以上や 10 歳代において、公共交通の必要性が高い主体の割合が高い状況である。公共交通の必要性が高い主体は主に高齢者や、学生を含む低年齢層であると考えられる。

< 年齢階層別の公共交通の必要性が高い主体の割合 >



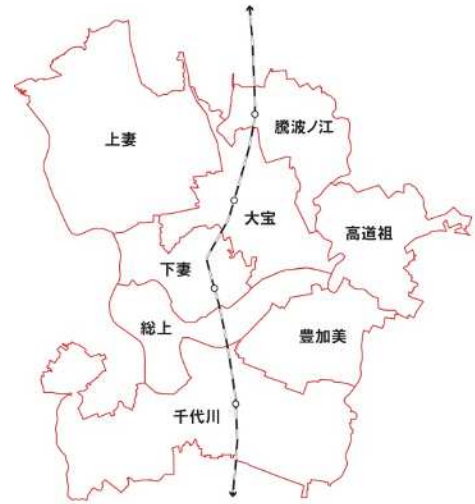
< 公共交通の必要性が高い主体の年齢階層の割合 >



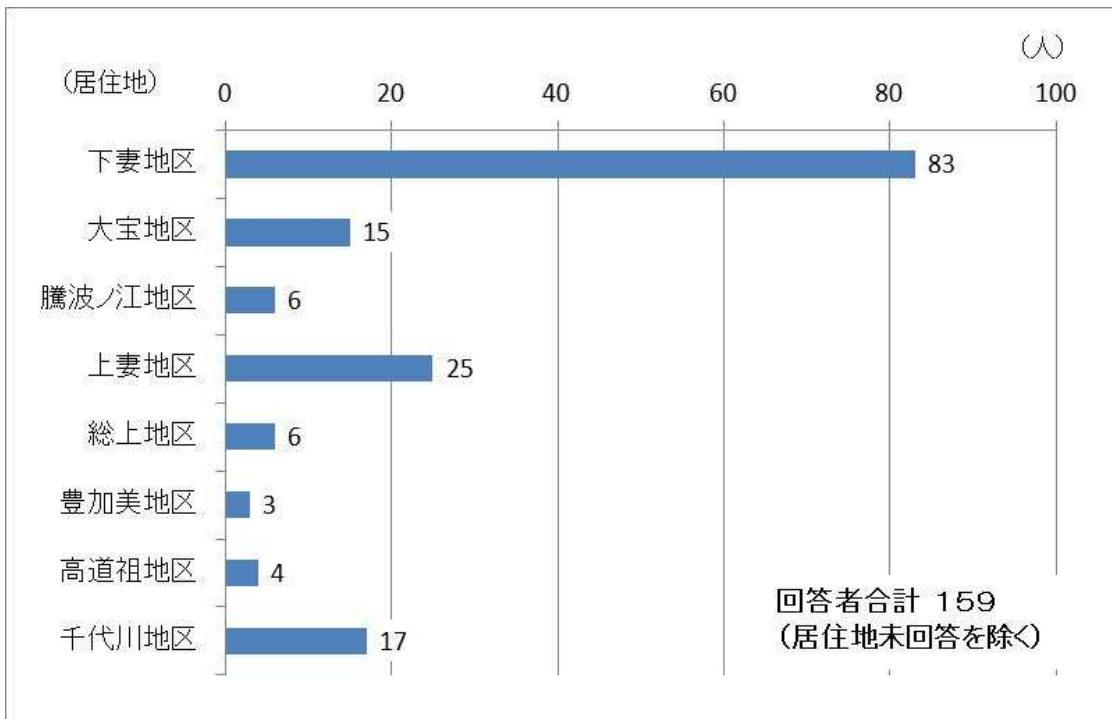
移動先

公共交通の必要性が高い主体の居住地では、下妻地区が最も多い。

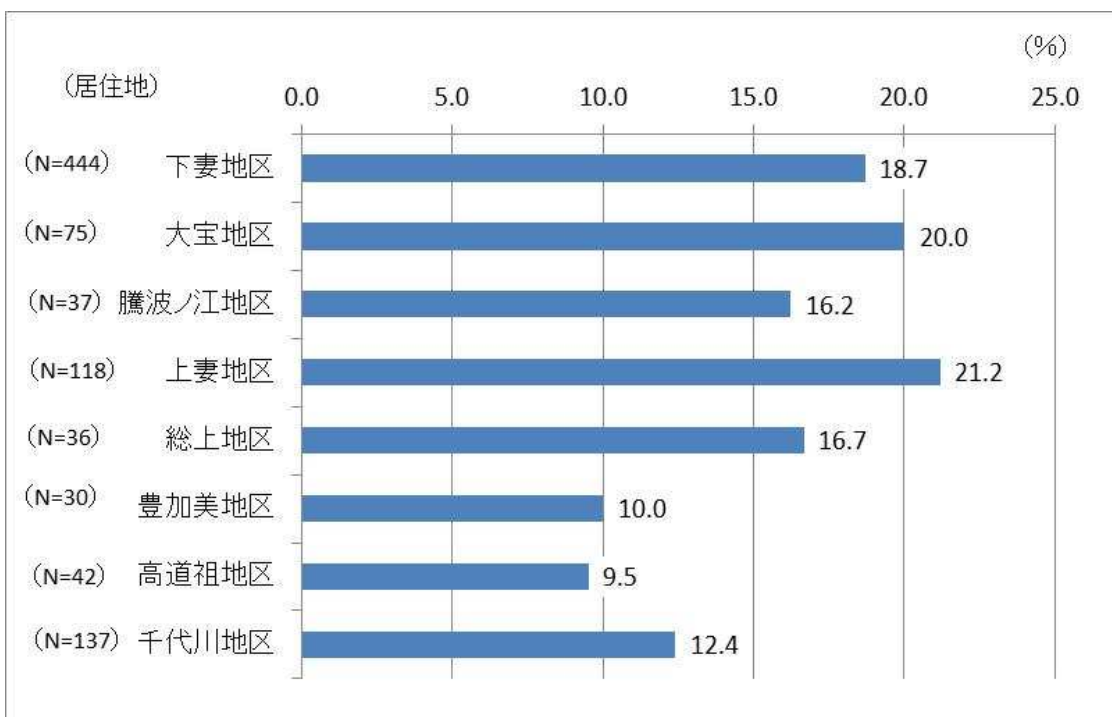
割合としては、上妻地区、大宝地区、下妻地区が多い。



< 公共交通の必要性が高い主体の居住地 >



< 地区回答者数に占める公共交通の必要性が高い主体の割合 >

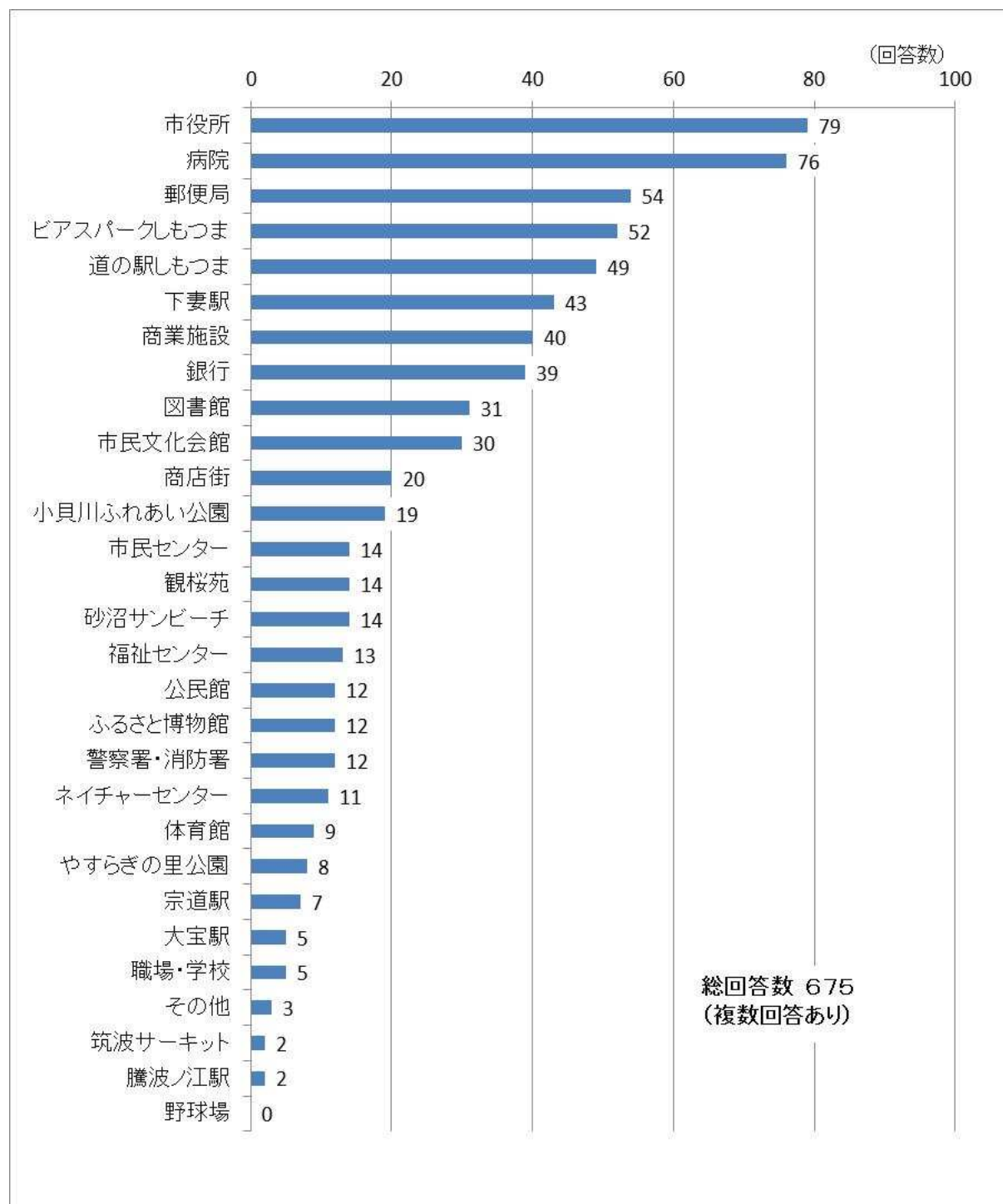


(2) 移動のニーズ

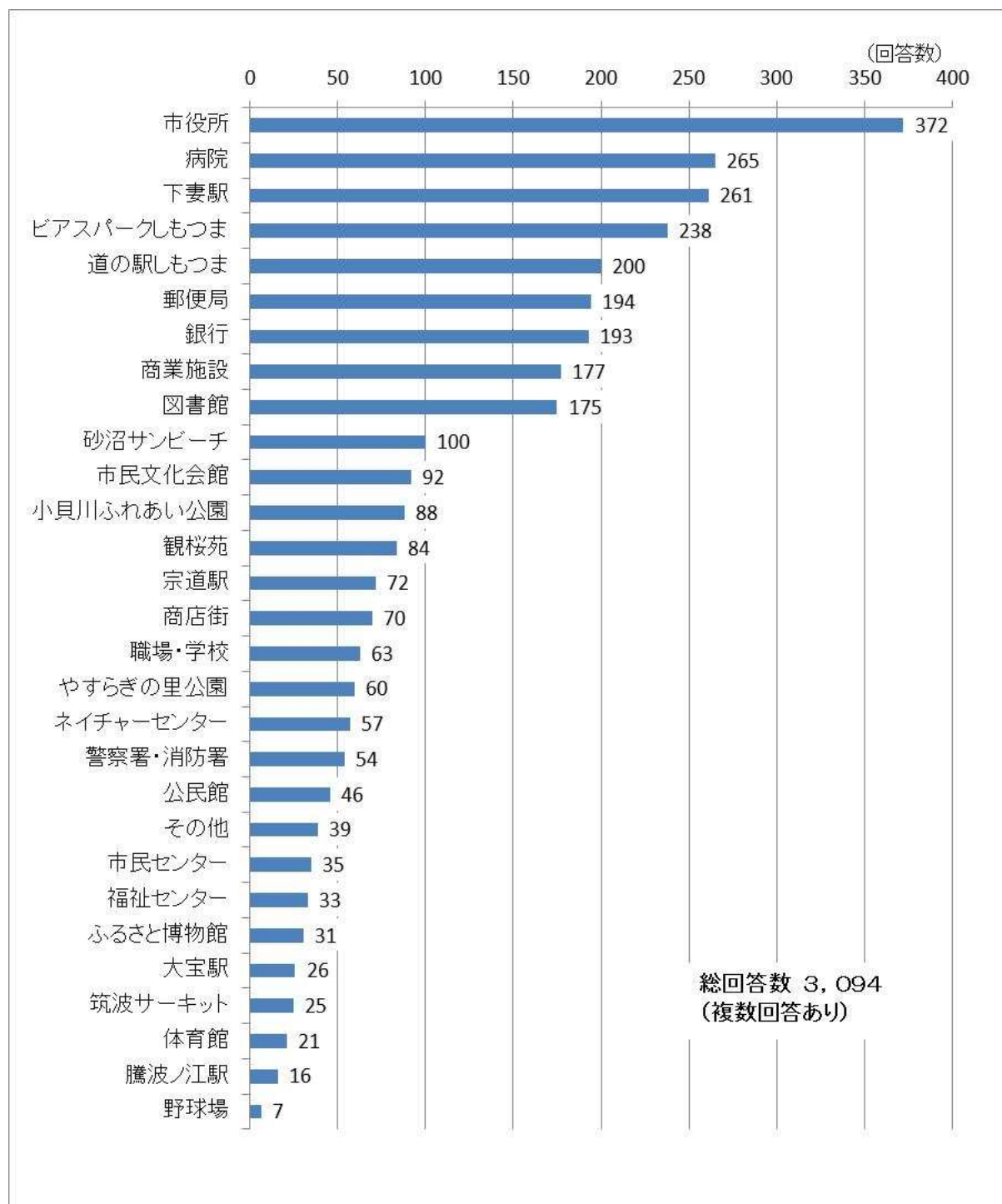
公共交通の必要性が高い主体の方々に、公共交通で移動できる場合、どのような施設に行きたいかを回答してもらった。

市役所などの公共施設、病院、金融機関、観光施設、商業施設、駅等のニーズが多い。

< 公共交通の必要性が高い主体 / 公共交通で移動できる場合の目的施設 >



< 参考：自動車利用者 / 公共交通で移動できる場合の目的施設 >

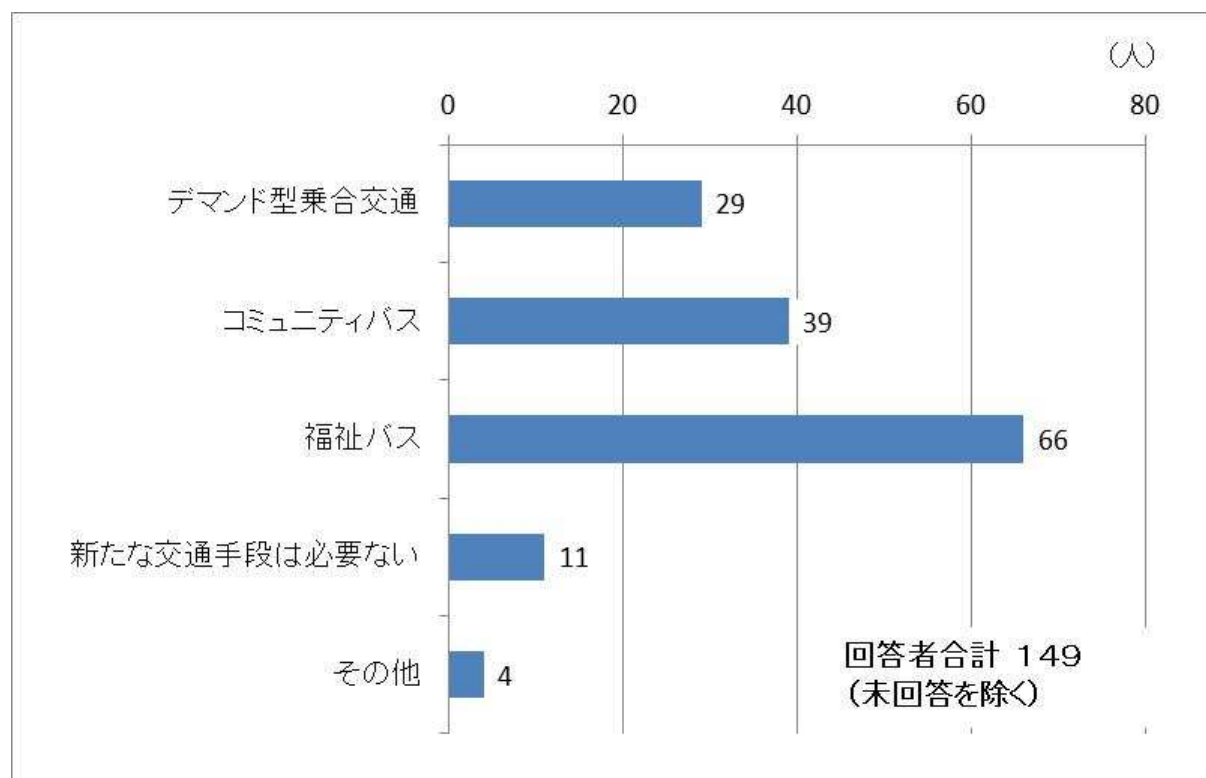


(3) 公共交通機関のニーズ

公共交通の必要性が高い主体の方々に、公共交通で移動できる場合、どのような施設に行きたいかを回答してもらった。

新たな交通機関のニーズとしては、福祉バスやコミュニティバスのようなバス（定時定路線型）の交通機関のニーズが多い。

< 公共交通機関のニーズ >



選択肢で説明した内容

デマンド型乗合交通

自宅や指定の場所まで迎えに行き、目的地（市内に限る）まで運行する予約制の乗り合いタクシー（バス）。他に同じ便を予約した人がいれば、乗せたり降ろしたりしながら運行される。相乗りのため、一般タクシーに比べ低料金で乗車できる。

コミュニティバス

通常の路線バスでは対応できない経路や停留所を設定し、自治体などが運行するバス（タクシー）。近くに駅やバス停がない地域、道路が狭く大型のバスが通れない場所、医療機関、公共機関などを通る経路で運行される。一般的に、民間の路線バスに比べ低料金で乗車できる。

福祉バス

高齢者や障害者等に対象者を限定（もしくは優先）した無料または低額運賃のバス。複数箇所の集合場所と医療機関、福祉施設などを結んで運行される。

4. 公共交通の運行状況

(1) 公共交通の運行状況

関東鉄道常総線(鉄道)

本市の鉄道としては、関東鉄道常総線が国道 294 号線に併行して本市を南北に縦貫している。

関東鉄道常総線は、JR 常磐線取手駅と JR 水戸線下館駅を結ぶ非電化路線であり、途中の守谷駅でつくばエクスプレスと接続している。JR 常磐線取手駅から途中の水海道駅までの区間(17.5km)は複線区間であるが、本市を含む水海道駅から JR 水戸線下館駅までの区間(33.6km)は単線区間となっている。

本市内には、北から「騰波ノ江」、「大宝」、「下妻」、「宗道」の4つの駅があり、その内「下妻」は快速停車駅となっている。各駅前には、関東鉄道常総線により鉄道利用者向けの「パーク&ライド無料駐車場」が騰波ノ江駅に20台分、大宝駅に12台分、下妻駅に87台分、宗道駅に7台分設置されている。

路線バス

本市の路線バスとしては、下妻駅と土浦駅を結ぶ路線および下妻駅とつくばセンター(つくばエクスプレス線つくば駅)を結ぶ路線の2路線が主体であり、関鉄パープルバスが運行している(一部の便は関東鉄道が運行を担当)。

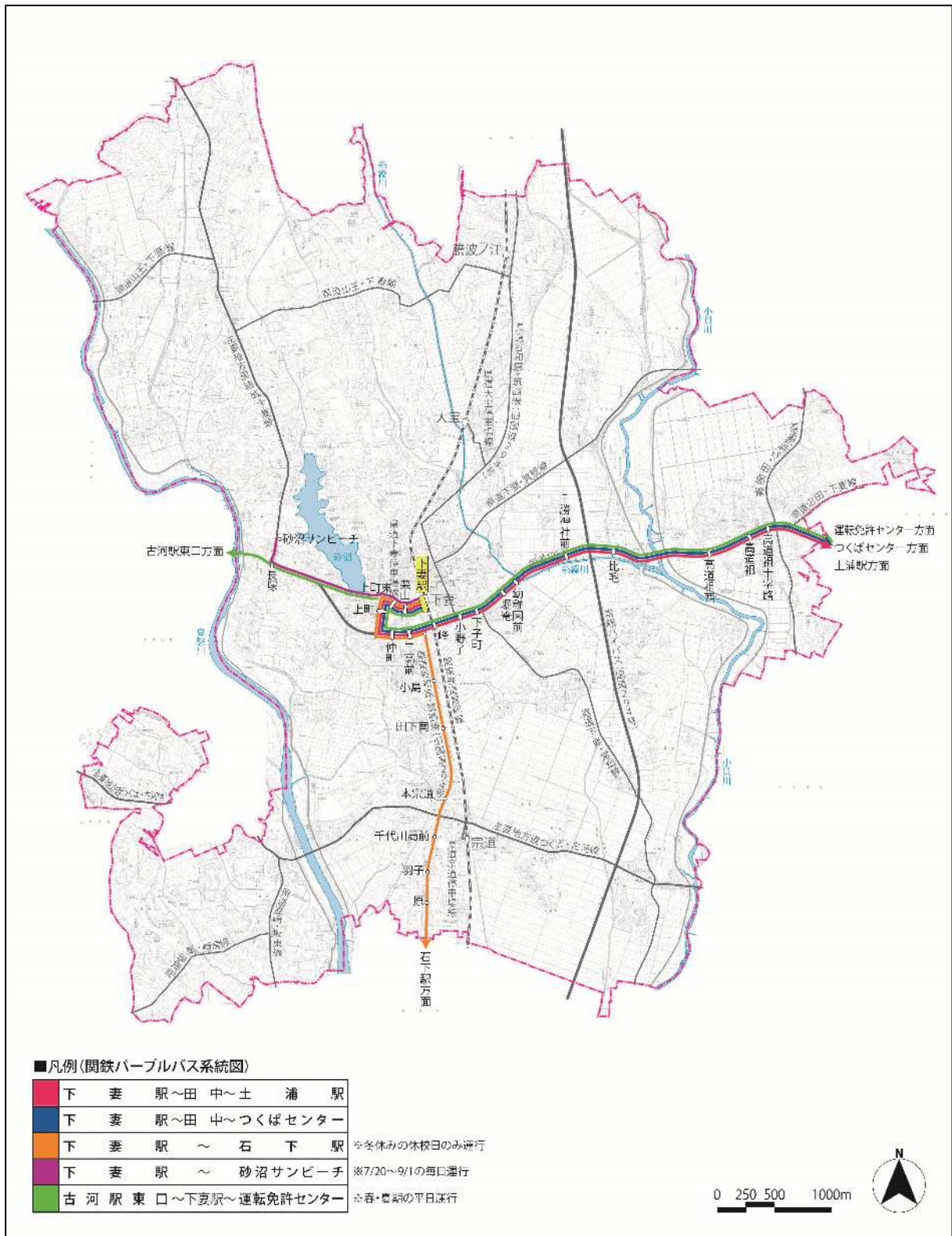
下妻駅・土浦駅線は、下妻駅発が概ね1時間おきに平日14便(下妻駅6時50分発から18時37分発、最終便は途中の「大池東」止り)、休日11便(下妻駅6時50分発から18時37分発)、下妻駅着が概ね1時間おきに平日12便(下妻駅8時10分着から20時40分着)、休日11便(下妻駅8時20分着から21時05分着)運行している。「土浦駅」までの所要時間は約1時間15分、「土浦駅」からの所要時間は約1時間10分であり、料金は下妻駅・土浦駅西口間で1,130円(平成26年4月1日以降の料金)である。

下妻駅・つくばセンター線は、下妻駅発が概ね1時間おきに平日10便(下妻駅6時00分発から17時30分発、内3便は「つくばセンター」の先「学園並木」始発)、休日9便(下妻駅7時00分発から18時00分発、内3便は「つくばセンター」の先「学園並木」始発)、下妻駅着が概ね1時間おきに平日12便(下妻駅9時35分着から20時35分着、内3便は「つくばセンター」の先「学園並木」始発)、休日9便(下妻駅9時35分着から20時20分着、内3便は「つくばセンター」の先「学園並木」始発)運行している。「つくばセンター」までの所要時間は約50分、「つくばセンター」からの所要時間は約50分であり、料金は下妻駅・つくばセンター間で740円(平成26年4月1日以降の料金)である。

この他に、石下駅発下妻駅行きの路線バスが1日1本運行されているが、「冬休みの休校日のみ運行」であり、年間数日のみの運行であるので、実質利用できる状況にはない。

また、夏休み期間中は下妻駅と砂沼サンビーチ間を毎日7往復する直通バスが運行されている。平成17年からは古河駅と運転免許センター(東茨城郡茨城町)を結ぶ路線バス「わかば号」が2月1日~4月15日、7月21日~8月31日の期間1日1往復運転されている。

< 鉄道・路線バスのルート >



障害者福祉タクシー料金助成制度

「障害者福祉タクシー利用料金助成制度」は、障害者が外出する際のタクシー料金の一部（初乗運賃相当額）を助成し、障害者の外出を容易にし、障害者の社会参加の促進、日常生活の利便性の向上、経済的負担の軽減を図ることを目的として平成元年3月30日に制定された制度である。助成対象者は「下妻市障害者福祉タクシー利用料金助成規則」に規定された障害者で、年間48回まで助成を受けることができる。

高齢者福祉タクシー利用料金助成事業

「高齢者福祉タクシー利用料金助成事業」は、高齢者が外出する際のタクシー料金の一部（初乗運賃相当額）を助成し、高齢者の外出を促進し、閉じこもりの防止を図ることを目的として平成19年4月10日に制定された事業である。助成対象者は80歳以上の高齢者および75歳以上の高齢者のみの世帯で、年間12枚（10月から3月までの申請については6枚）まで助成券を申請することができる。

参考：福祉巡回バス

平成11年9月1日から平成18年3月末まで、高齢者福祉対策の一環として、公共施設、医療機関および観光施設等への交通の利便を確保するため、下妻市福祉巡回バス「ふれあい号」が運行されていた。運行はマイクロバスによるワンマン運転で、民間に運行委託されていた。利用者が多い場合は臨時便も運行された。なお、利用料金は無料であった。

福祉巡回バスは東コース（月曜日および第1日曜日）、西コース（水曜日および第2日曜日）、南コース（木曜日および第3日曜日）、北コース（金曜日および第4日曜日）の4コースがあり、それぞれ1日4便（8時30分発、10時20分発、13時00分発、14時50分発）が運行されていた。

東コース 市役所 - 坂井 - 高道祖郵便局 - 堀籠 - 下妻駅 - ほっとランドきぬ - ピアスパーク - 大宝本町 - 道の駅 - 比毛 - 市役所 [所要時間1時間39分]

西コース ピアスパーク - 洪井 - 上妻郵便局 - 半谷 - 大宝本町 - 比毛 - 市役所 - ほっとランドきぬ - 長塚Y字路 - ピアスパーク [所要時間1時間38分]

南コース 市役所 - 豊加美小 - 新堀 - 下妻駅 - ほっとランドきぬ - 長塚Y字路 - ピアスパーク - 大宝本町 - 比毛 - 市役所 [所要時間1時間38分]

北コース 道の駅 - 大宝郵便局 - 道の駅 - 比毛 - 市役所 - 下妻駅 - ほっとランドきぬ - 長塚Y字路 - ピアスパーク - 大宝本町 - 道の駅 [所要時間1時間30分]

(2) 公共交通の利用状況

関東鉄道常総線（鉄道）

市内4駅の乗降客数は1日平均約2千人である。徐々に減少する傾向があったが、平成23年以降、増加する傾向がある。

< 鉄道駅の1日平均乗降客数 >

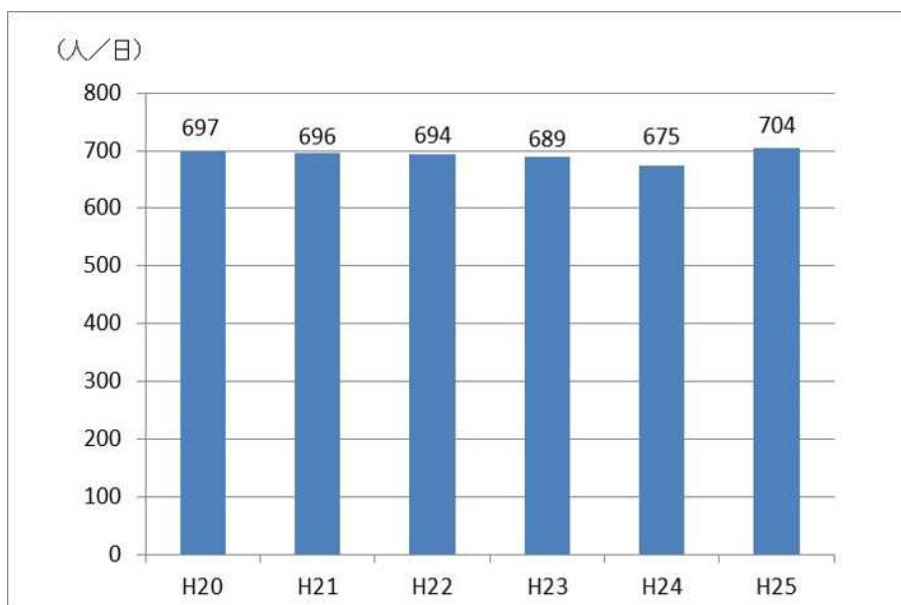


資料：統計しもつま

路線バス

路線バス（下妻駅～土浦駅、下妻駅～つくばセンター）の乗降客数は1日当たり約700人である。ほぼ横ばいで推移している。

< 路線バスの1日平均乗降客数 >



資料：統計しもつま

<参考：人口あたりバスの乗車率>

以下に下妻市及び他市の路線バスの人口あたりの利用率を示す。

集計方法

- ・路線バスのバス停のうち、駅、高校、大規模な病院を除くバス停を対象に分析を行った。
- ・バス停圏域人口（国勢調査結果：2次メッシュ：概ね500m四方）と、バス停ごとの利用者数（乗降者数：1人が往復利用した場合は2人とカウント）の関係から、利用率を整理した。

下妻市（関鉄バス）

1.6%とは、1000人の人口がある地区で、1日に8人が往復バスを利用するイメージ

運行便数（便/日）		人口あたり利用率（%）
25	1時間に1便程度	1.6

- ・下妻駅から高道祖十字路口まで16の停留所があるが、下妻駅、二高前、幼稚園前を除いた停留所を対象
- ・対象バス停の平日乗降者数は65人/日（関鉄パープルバスデータ）
- ・対象バス停のバス停圏域人口は3,966人（国勢調査結果より集計）
- ・利用率は1.6%

牛久市

運行便数（便/日）		人口あたり利用率（%）
1～10	2時間に1便以下	0.5
11～25	1時間に1便程度	1.9
26～50	30分に1便程度	5.7
51便以上	15分に1便程度	5.7

土浦市

運行便数（便/日）		人口あたり利用率（%）
1～10	2時間に1便以下	0.8
11～25	1時間に1便程度	7.2
26～50	30分に1便程度	8.8
51便以上	15分に1便程度	10.8

障害者福祉タクシー料金助成制度

平成 22 年度に若干減少したが、その後増加を続けており、平成 25 年度の利用者数は平成 21 年度に比べ 3 割程度増加し、年間 3,601 枚の利用があった。一人当たり最大の 48 回利用したと想定しても約 75 人が利用したこととなる。

なお、自動車税（軽自動車税を含む）を減免されている者、「高齢者福祉タクシー助成券」の交付を受けている者を除いている。

< 障害者福祉タクシー料金制度の利用状況 >

年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
平成21年度	201	128	257	219	247	249	256	243	216	192	174	305	2,687
平成22年度	335	330	337	166	207	212	191	151	99	170	44	187	2,429
平成23年度	331	367	302	293	210	264	261	213	213	168	211	152	2,985
平成24年度	398	344	334	263	228	182	258	230	195	178	192	269	3,071
平成25年度	431	336	411	435	336	259	279	269	195	243	179	228	3,601

出典：下妻市調べ

高齢者福祉タクシー利用料金助成事業

利用状況はこの 3 年間増加を続けており、平成 25 年度の利用者数は平成 23 年度に比べ 3 割程度増加し、年間 5,366 枚の利用があった。一人当たり最大の 12 枚利用したと想定しても約 450 人が利用したこととなる。

なお、自動車を所有し自ら運転できる者、自動車税（軽自動車税を含む）を減免されている者、「障害者福祉タクシー利用料金助成制度」による助成を受けている者を除いている。

< 高齢者福祉タクシー利用料金助成事業の利用状況 >

年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
平成23年度	278	444	419	416	365	300	270	249	235	297	275	495	4,043
平成24年度	342	471	465	505	451	386	366	338	319	311	382	586	4,922
平成25年度	372	502	551	478	457	403	344	395	407	399	330	728	5,366

出典：下妻市調べ

5. 他市町村の地域公共交通の運営状況

(1) 茨城県内のコミュニティバスの運営状況

県内では平成23年度時点で、20自治体でコミュニティバスが運行されている。(下表に那珂市、河内町を加えて20自治体)

運賃収入で運行経費を賄うことは難しく、平均約7割が自治体の負担となり、年間平均約3千8百万円(高額につくば市を除いた平均約2千5百万円)が負担額となっている。

<コミュニティバスの概要(平成23年度)>

市町村	名称	事業主体	車両	基本運賃	年間運行日数
日立市	みなみ号	坂下地区みなみ号 運営委員会	ワゴン車	200円/回	247日
土浦市	キララちゃん	NPO法人 まちづくり活性化土浦	小型バス	100円/回	366日
龍ヶ崎市	龍ゆうバス 龍ぐうバス	龍ヶ崎市	小型バス	100円/回	363日
常陸太田市	市民バス	常陸太田市	中型バス	200円/回	309日
高萩市	高萩駅東地区バス	高萩市	小型バス	150円/回	145日
北茨城市	市内巡回バス 地域巡回バス	北茨城市	中型バス	100円/回	244日
笠間市	かさま観光周遊バス	笠間市内観光周遊 バス運行協議会	中型バス	100円/回	316日
取手市	ことバス	取手市	小型バス ワゴン車	100円/回	360日
牛久市	かっぱ号	牛久市	小型バス	100円/回	362日
つくば市	つくバス	つくば市	中型バス	初乗り200円	366日
ひたちなか市	スマイルあおぞらバス	ひたちなか市	中型バス	100円/回	360日
鹿嶋市	鹿嶋コミュニティバス	鹿嶋市	中型バス	300円/回	312日
守谷市	モコバス	守谷市	中型バス	200円/回	366日
坂東市	坂東市 コミュニティバス	坂東市	小型バス	100円/回	282日
かすみがうら市	シャトルバス	かすみがうら市 地域公共交通会議	中型バス	定額	306日
つくばみらい市	コミュニティバス	つくばみらい市	中型バス	100円/回	309日
大洗町	海遊号・なっちゃん号	大洗町	中型バス	100円/回	243・365日
大子町	観光シャトルバス	大子町	中型バス	100円/回	132日

注：自治体負担額が未記入の那珂市・河内町は除いて掲載

資料：茨城県公共交通活性化協議会の資料

< コミュニティバスの運行経費、輸送人員（平成 23 年度） >

市町村	運行経費等 単位：千円／年			年間輸送人員	輸送人員あたり 市町村負担額
	運行経費	運賃収入	市町村負担額		
日立市	6,117	829	3,980	4,147	960
土浦市	41,300	13,884	25,017	149,431	167
龍ヶ崎市	62,149	16,933	45,216	193,507	234
常陸太田市	36,910	6,516	30,394	35,872	847
高萩市	7,849	948	6,893	5,974	1,154
北茨城市	25,030	4,614	20,416	13,227	1,544
笠間市	8,261	2,089	2,400	20,443	117
取手市	72,626	14,292	58,206	214,130	272
牛久市	32,866	13,602	19,264	158,988	121
つくば市	388,673	132,922	255,597	619,442	413
ひたちなか市	73,320	12,736	60,584	144,030	421
鹿嶋市	46,648	12,757	18,000	56,340	319
守谷市	103,194	15,630	55,162	109,713	503
坂東市	25,494	2,631	22,863	28,964	789
かすみがうら 市	19,213	3,323	15,764	7,982	1,975
つくばみらい 市	30,970	3,368	27,602	44,884	615
大洗町	13,473	3,513	9,500	55,021	173
大子町	3,320	89	3,231	875	3,693

平均	37,783
つくば市を除く平均	24,970

注：自治体負担額が未記入の那珂市・河内町は除いて掲載

資料：茨城県公共交通活性化協議会の資料

< コミュニティバスの自治体の負担割合（平成 23 年度） >

市町村	収入源の割合			
	運賃収入	自治体負担	その他	合計
日立市	13.6	65.1	21.4	100.0
土浦市	33.6	60.6	5.8	100.0
龍ヶ崎市	27.2	72.8	0.0	100.0
常陸太田市	17.7	82.3	0.0	100.0
高萩市	12.1	87.8	0.1	100.0
北茨城市	18.4	81.6	0.0	100.0
笠間市	25.3	29.1	45.7	100.0
取手市	19.7	80.1	0.2	100.0
牛久市	41.4	58.6	0.0	100.0
つくば市	34.2	65.8	0.0	100.0
ひたちなか市	17.4	82.6	0.0	100.0
鹿嶋市	27.3	38.6	34.1	100.0
守谷市	15.1	53.5	31.4	100.0
坂東市	10.3	89.7	0.0	100.0
かすみがうら市	17.3	82.0	0.7	100.0
つくばみらい市	10.9	89.1	0.0	100.0
大洗町	26.1	70.5	3.4	100.0
大子町	2.7	97.3	0.0	100.0

平均

71.5

注：自治体負担額が未記入の那珂市・河内町は除いて掲載

資料：茨城県公共交通活性化協議会の資料

(2) デマンド型乗合タクシー

県内では平成23年度時点で、18自治体でデマンド型乗合タクシーが運行されている。(下表に行方市、利根町を加えて18自治体)

運賃収入で運行経費を賄うことは難しく、平均約8割が自治体の負担となり、年間平均約3千9百万円(高額につくば市を除いた平均約3千4百万円)が負担額となっている。

< デマンド型乗合タクシー概要(平成23年度) >

市町村	名称	事業主体	エリア	基本運賃	年間運行日数
土浦市	のりあいタクシー土浦	土浦地区タクシー協同組合	市内	500円/回	245日
古河市	愛・あい号	古河市商工会	特定エリア	300円/回	242日
常総市	ふれあい号	常総市公共交通活性化協議会	市内	250円/回	242日
石岡市	乗合いタクシー	(株)まち未来 いしおか	市内	300円/回	244日
常陸太田市	乗合タクシー	常陸太田市	特定エリア	300円/回	293日
笠間市	デマンドタクシーかさま	笠間市	市内	300円/回	242日
常陸大宮市	予約制乗合タクシー	社会福祉協議会	市内	300円/回	244日
筑西市	のり愛くん	協同組合日専連 しもだて	市内	300円/回	242日
かすみがうら市	デマンド型乗合タクシー	かすみがうら市 地域公共交通会議	市内	定額	357日
桜川市	デマンド型乗合タクシー	桜川市商工会	市内等	300円/回	242日
神栖市	デマンドタクシー	神栖市	市内ブロック内	300円/回	244日
城里町	ふれあいタクシー	社会福祉協議会	町内	300円/回	244日
東海村	あいのりくん	東海村	村内	300円/回	287日
美浦村	やまゆりタクシー	美浦村	村内等	基本300円/回	240日
阿見町	あみまるくん	阿見町地域公共交通活性化協議会	町内	400円/回	240日
つくば市	つくタク	商工会	市内	基本300円/回	245日

注：自治体負担額が未記入の行方市・利根町は除いて掲載

資料：茨城県公共交通活性化協議会の資料

< デマンド型乗合タクシーの運行経費、輸送人員（平成 23 年度） >

市町村	運行経費等 単位：千円／年			年間 輸送人員	輸送人員あたり 市町村負担額
	運行経費	運賃収入	市町村負担額		
土浦市	21,216	9,149	8,320	18,299	455
古河市	54,864	9,834	41,133	29,279	1,405
常総市	64,097	5,915	42,597	23,097	1,844
石岡市	67,452	8,586	58,161	38,954	1,493
常陸太田市	10,403	2,185	8,218	2,489	3,302
笠間市	69,069	13,628	55,441	44,904	1,235
常陸大宮市	42,765	2,168	40,585	7,828	5,185
筑西市	70,756	11,216	59,538	37,704	1,579
かすみがうら市	42,423	4,065	38,358	14,286	2,685
桜川市	47,075	5,700	41,374	18,397	2,249
神栖市	53,319	8,279	45,040	26,563	1,696
城里町	20,141	4,200	15,939	14,037	1,135
東海村	53,811	11,060	42,751	37,904	1,128
美浦村	12,600	1,865	10,583	5,771	1,834
阿見町	19,665	2,947	8,200	9,260	886
つくば市	120,338	11,648	106,943	34,120	3,134

平均	38,949
つくば市を除く平均	34,414

注：自治体負担額が未記入の行方市・利根町は除いて掲載

資料：茨城県公共交通活性化協議会の資料

< デマンド型乗合タクシーの自治体の負担割合（平成 23 年度） >

市町村	収入源の割合			
	運賃収入	自治体負担	その他	合計
土浦市	43.1	39.2	17.7	100.0
古河市	17.9	75.0	7.1	100.0
常総市	9.2	66.5	24.3	100.0
石岡市	12.7	86.2	1.0	100.0
常陸太田市	21.0	79.0	0.0	100.0
笠間市	19.7	80.3	0.0	100.0
常陸大宮市	5.1	94.9	0.0	100.0
筑西市	15.9	84.1	0.0	100.0
かすみがうら市	9.6	90.4	0.0	100.0
桜川市	12.1	87.9	0.0	100.0
神栖市	15.5	84.5	0.0	100.0
城里町	20.9	79.1	0.0	100.0
東海村	20.6	79.4	0.0	100.0
美浦村	14.8	84.0	1.2	100.0
阿見町	15.0	41.7	43.3	100.0
つくば市	9.7	88.9	1.5	100.0

平均

77.6

注：自治体負担額が未記入の行方市・利根町は除いて掲載

資料：茨城県公共交通活性化協議会の資料

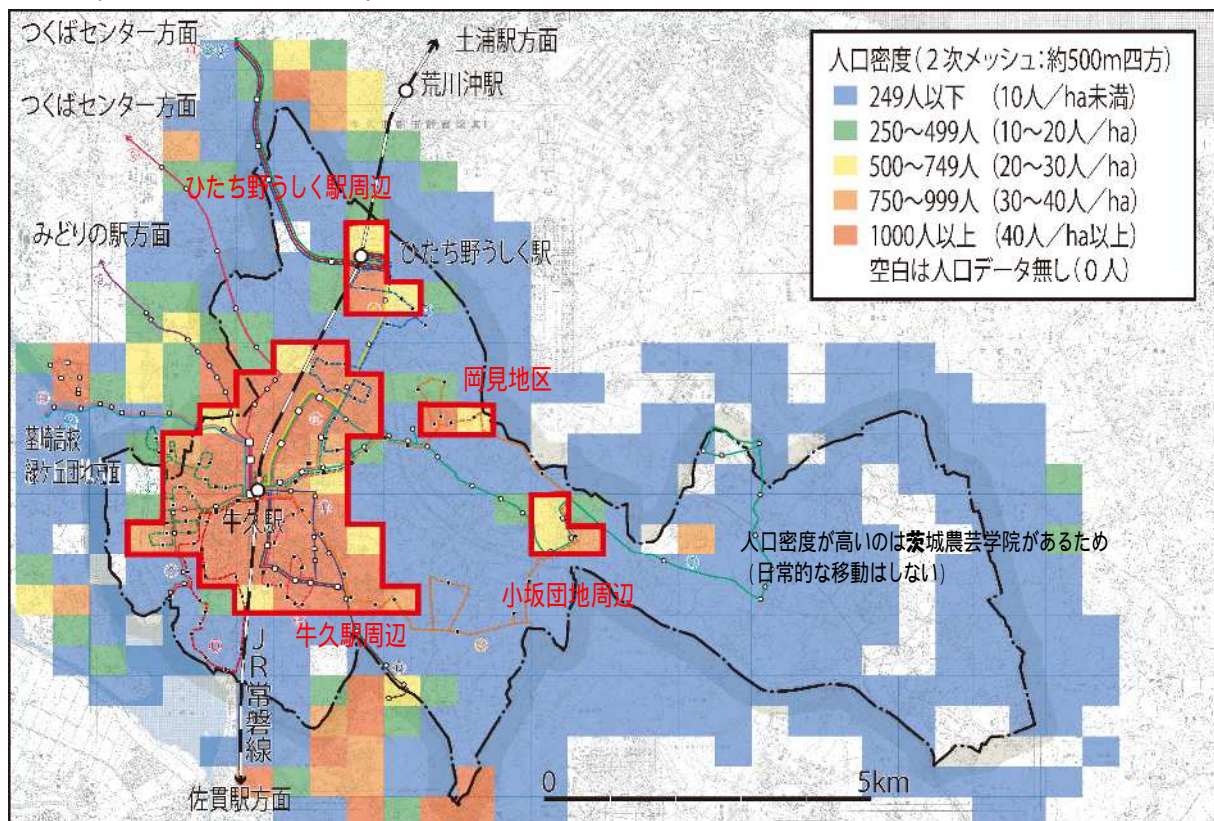
(3) 地域公共交通の工夫の事例

コミュニティバス / 牛久市

牛久市では効率的な地域公共交通サービスの提供をめざして、平成 24 年 3 月に「牛久市地域公共交通総合連携計画」を策定した。

その計画では、定時定路線型のバスが成立する条件を分析し、人口密度 30 人 / ha の市街地には路線バス、その他の地域にはデマンド型の地域公共交通を配置する方針を設定し、整備を進めている。

《バス（定時定路線型公共交通）が成立しやすいエリア：人口密度 30 人 / ヘクタール以上のエリア》



注：人口密度は、平成 17 年国勢調査のデータ

デマンド型乗合タクシー / 土浦市

デマンド型乗合タクシーの事例の中で、土浦市の「のりあいタクシー土浦」の事業は、自治体の負担額、輸送人員あたりの自治体負担額が小さい。

この事業は、タクシー協同組合が事業主体となり実施しており、土浦市は利用者の年会費 12,000 円のうち 1 万円を負担することでサポートしている。

このように、民間事業者が主体となり、自治体がサポートするというかたちで効率化を図っている事例がある。

デマンド型乗合タクシー / 神奈川県秦野市

デマンド型乗合タクシーは、車両を用意し、専属の運転士を確保するため、運行経費が大きくなる。

一方で、神奈川県秦野市では、予約が入ったときのみ、通常営業を行っているタクシーを乗合タクシーとして運用している。

タクシー会社は、運行した分のみ料金を請求することから、運行経費を効率化できている。

< 秦野市のデマンド型乗合タクシー >

運行エリア	対象エリア、駅、駅周辺の商業施設のみに限る
登録・予約	事前登録制、利用毎に 30 前までに予約
配車・迎車	概ねの運行時刻を決め、日中の 1 ~ 2 時間に 1 便の間隔で 6 便 / 日 (予約がないときは、運行しない。) 乗り降りのポイント(乗降所)が決まっている。
料金	タクシー会社は 1 回の送迎あたり 1,070 円の収入を得る 迎車料金 + メーター料金(駅に近いエリアなので 710 円) + 電話手続き費用 利用客は 1 回あたり 350 円 / 回 複数の利用客があるときは、それぞれ料金をもらう。(相乗り割引あり) 残りの分(1,070 円 - 利用料金)は、市が負担する。

牛久第二小学校区の買い物サポート事業 / 牛久市

牛久市の第二小学校区では、地域住民が主体となり、移動が困難な高齢者を対象に移送サービスを実施している。

目的は買い物をサポートするものであり、火曜日、金曜日に、ボランティア運転手とサポート員が 1 名ずつ乗車し、予約者の自宅から牛久駅に隣接する商業施設いずみやへ、ドアツードアの移送サービスを行っている。

無償輸送の扱いのため、利用者は実費相当(50 円 / 回)を支払うルール。

いずみやも当該サービスの利用者に対して、割引等の協力を行っている。

6. 下妻市の公共交通の課題

公共交通の必要性

総合計画・都市計画マスタープランにおいて示されているまちづくりや環境負荷の軽減などの政策と合わせて、公共交通の充実・利用促進を進めることが位置づけられている。

高齢者の公共交通ニーズが高く、徐々に高齢化が進展することを踏まえると、今後、一層、必要性が高まると想定される。

まちづくりの中での公共交通の必要性や役割を明確にし、検討していく必要がある。

公共交通のターゲットの明確化

市民の多くは自家用車を利用した移動をしている。そのような状況のもとで、強制的に自家用車を公共交通へ転換させることは難しい。

アンケートでは、自家用車の利用がしにくい市民としては、高齢者や学生を含む10歳代の市民の割合が多い。

公共交通を必要としているターゲットを明確にし、公共交通のあり方を検討する必要がある。

地域特性を考慮した公共交通

下妻駅や宗道駅周辺の市街地に人口等が集積している。一方で、市街地外に立地している工業団地や大規模な商業施設や公共施設もある。

また、市街地外には、人口密度が低いエリアが広がっている。

人口や施設の分布等の地域特性を考慮して、成立しやすい公共交通を検討する必要がある。

行政・市民と事業者の連携

公共交通に必要性は認識できるものの、公共交通の利用者は増加傾向にあるわけではない。

公共交通事業者だけの頑張りでの公共交通を拡充・維持できるものではないことから、行政等の連携により、公共交通の確保、維持、改良等を進めていく必要がある。

また、他市町村と比較してバスの利用率が低いことを踏まえ、利用者である市民を巻き込んだ公共交通の活性化が求められる。

事業的継続性を考慮した公共交通

他市町村の事例をみると、自治体負担により地域公共交通が運営されている。

限られた財政の中で市民の移動手段を確保する観点から、事業的に継続性のある公共交通の導入が求められる。