

下妻市 地域公共交通網形成計画

**平成 28 年 3 月
下妻市**

目次

序章 計画の策定にあたって	1
1. 目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画区域	1
4. 計画期間	1
5. 計画の対象	1
第1章 公共交通の現状と課題	2
1. まちづくりの方向	2
2. 人口の動向	5
3. 市民の移動の状況	7
4. 公共交通の運行状況	11
5. 公共交通の利用状況	14
6. 市民のニーズ	16
7. 公共交通に関する他市町村の取組み状況	21
8. 公共交通の課題	23
第2章 基本的な方針と目標	24
1. 下妻市における公共交通の役割	24
2. 目指すべき将来像	24
3. 基本的な方針	25
4. 計画の目標	31
第3章 公共交通施策	32
1. 施策の全体像	32
2. 公共交通施策	33
3. 重点プロジェクト	48
4. 地域公共交通再編事業	53
第4章 計画の推進方策	54
1. 推進体制	54
2. 下妻市地域公共交通活性化協議会の役割	54
3. 計画の達成状況の評価方法	55
4. 実施プログラム	56
参考資料	57

序章 計画の策定にあたって

1. 目的

本市では関東鉄道常総線、路線バス、タクシーの公共交通が運行されています。また、これまで障害者や高齢者を対象とした福祉タクシー料金助成制度を実施し、市民の移動を支えてきました。

一方で、市内を移動する公共交通（地域内公共交通）が運行されていない地域があることや、少子高齢化の進展等の社会情勢の変化を踏まえると、将来に向けた対策が求められている状況です。

本計画は、将来に向けて、利便性、持続性の確保された公共交通網を形成するためのマスタープランとして策定します。

2. 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通網形成計画」として策定し、本市の公共交通に関わるマスタープランとして運用していくこととします。

3. 計画区域

下妻市全域を計画の対象とします。

4. 計画期間

平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間を計画期間とします。

5. 計画の対象

市民の移動を支える交通機関を幅広く計画の対象とすることとし、鉄道、路線バス、タクシーなどの市内で運行されている公共交通をはじめ、他市町村で運行されているコミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、福祉有償運送などの可能性も含めて検討することとします。

第1章 公共交通の現状と課題

1. まちづくりの方向

(1) まちづくりの方向

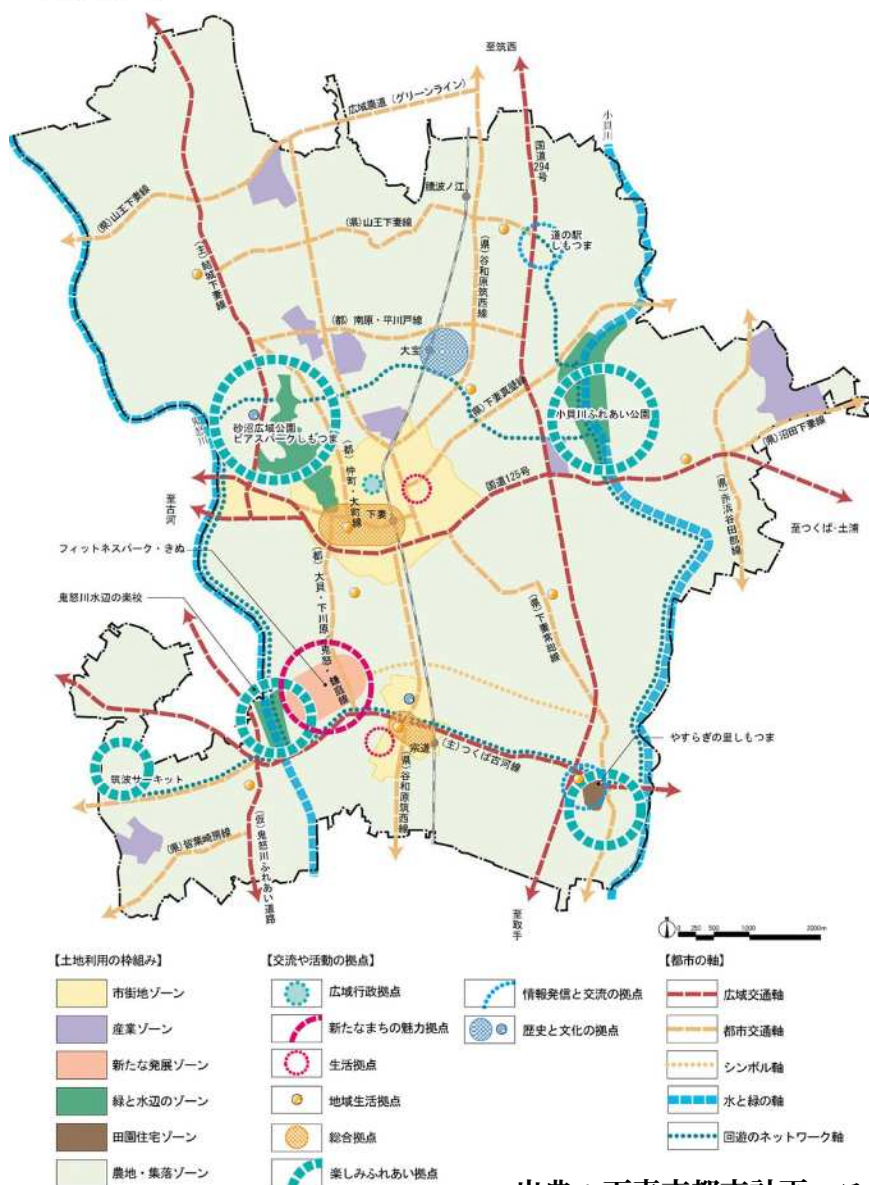
市域の南北方向に関東鉄道常総線が通り、市内に4駅が設置されています。

国道294号、東西の国道125号と複数の県道等が整備され、県西地域の広域的な道路網の要衝となるとともに、市内各地を連絡する便利な道路網になっています。

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ます。一方で、工業団地、大規模商業施設、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ます。

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、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といったまちづくりの方向を示しています。

◆都市構造図



出典：下妻市都市計画マスタープラン

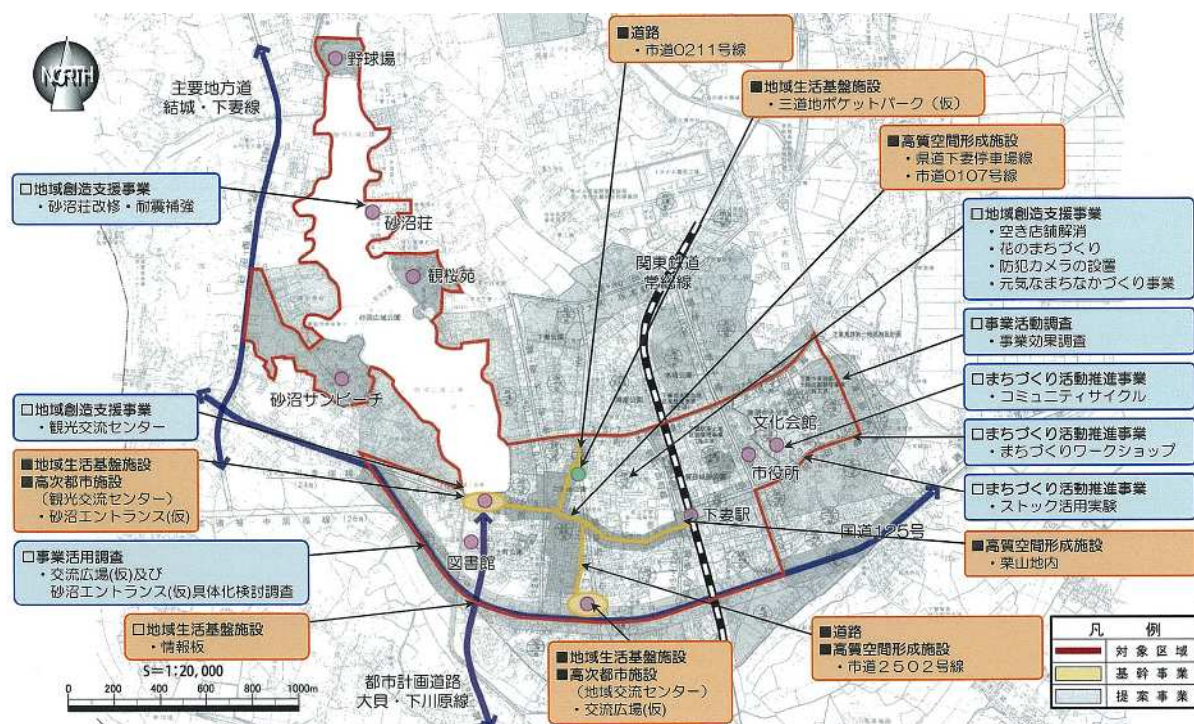
(2) 砂沼周辺地区の整備

下妻駅や市役所周辺を含む砂沼周辺地区において、交流広場や交流センター等の整備を行い、にぎわいのあるまちづくりを進める事業を進めています。

<砂沼周辺地区の整備方針>

目標 地域の活性化及び市街地再生によるにぎわいのあるまちづくり

- ・にぎわいの拠点整備による中心市街地の活性化
- ・安全・安心で魅力ある移動空間の確保による中心市街地の回遊性の向上
- ・中心市街地内外の既存ストックの活用及び連携強化による交流の拡大



(3) 地域活性化の方向性

下妻市では、平成 27 年度に下妻市まち・ひと・しごと創生総合戦略を策定いたします。

この計画は、本市の人口ビジョンと今後 5 か年の基本目標と具体的な施策をまとめたものです。

この計画の中で、関東鉄道常総線の強化、コミュニティバスの運行、バス・電車利用促進キャンペーン事業の施策を位置づけています。

①人口の将来目標

平成 52 年（2040 年）将来人口 36,500 人

平成 72 年（2060 年）将来人口 31,700 人

②基本目標

- 地域づくり：市民が誇りと愛着をもって健康に暮らせるまちづくりを目指します。
- 人の流れ：地域の魅力発信と新たな人の流れの受け皿づくりを目指します。
- 希望を叶える：結婚・出産・子育ての希望の実現、WLB（ワーク・ライフ・バランス）の実現を目指します。
- 雇用の創出：安定した雇用の創出と市内就業人口の増加を目指します。

③施策

公共交通に関する施策としては、以下のものを位置づけています。

具体的施策 1-1-2 公共交通・交通ネットワークの充実

重要業績評価指標（K P I）

重要業績評価指標（K P I）	現状 （平成 26 年度）	目標値 （平成 31 年度）
常総線下妻駅乗降客数（1 日平均）	1,618 人	1,800 人
コミュニティバス運行ルート数	0 ルート	1 ルート

- 具体的事業
- 常総北線設備整備支援事業（常総線の水海道駅以北区間の整備費への助成）
 - 電気自動車普及促進事業
 - コミュニティバスの運行
 - バス・鉄道利用促進キャンペーン事業
 - コミュニティサイクル

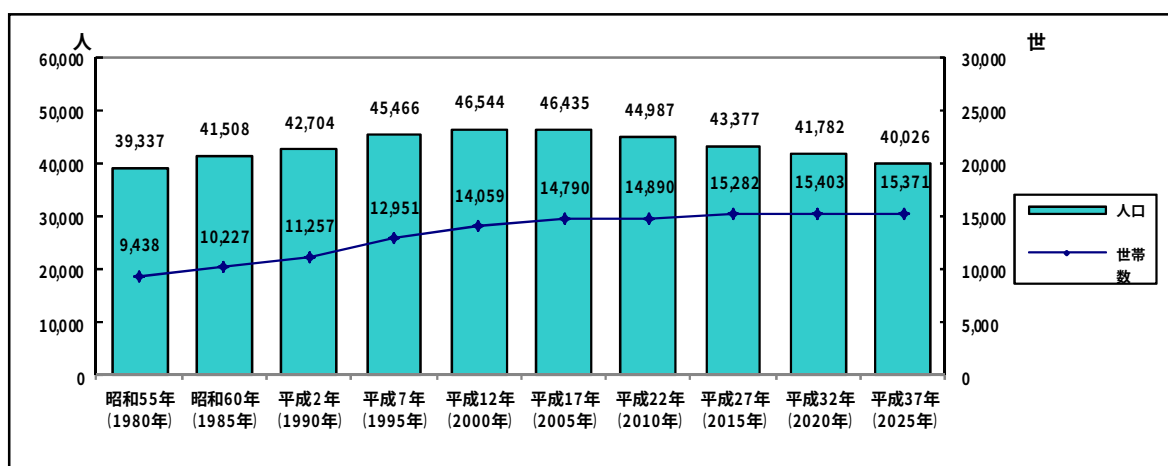
2. 人口の動向

(1) 人口・高齢化率の推移

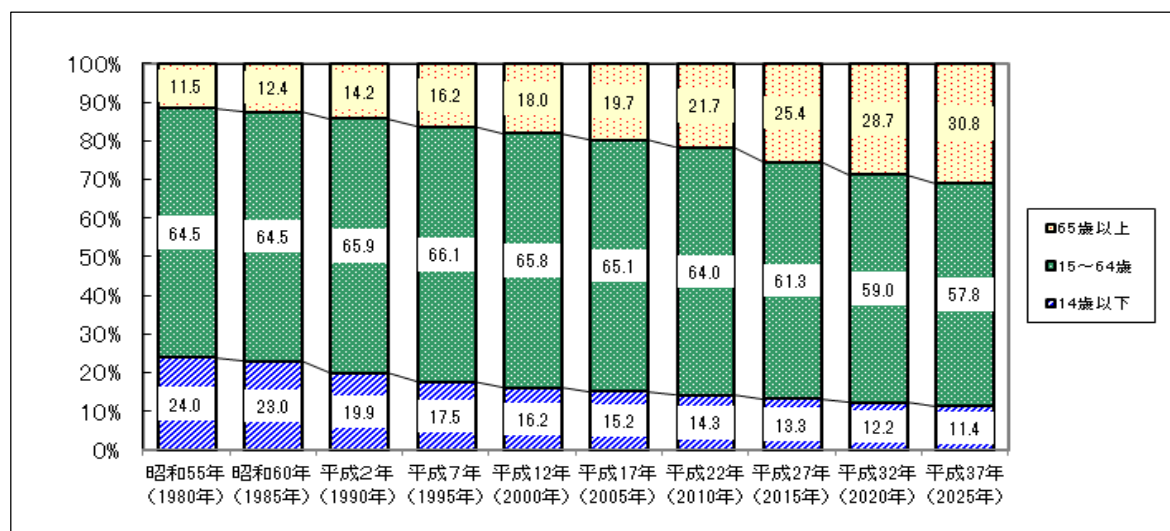
本市では、平成12年をピークに人口が徐々に減少する傾向にあり、将来推計値では、今後も減少することが予測されています。高齢化率は上昇する傾向にあります。

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ます。

<下妻市の人口の推移>



<高齢化率の推移>



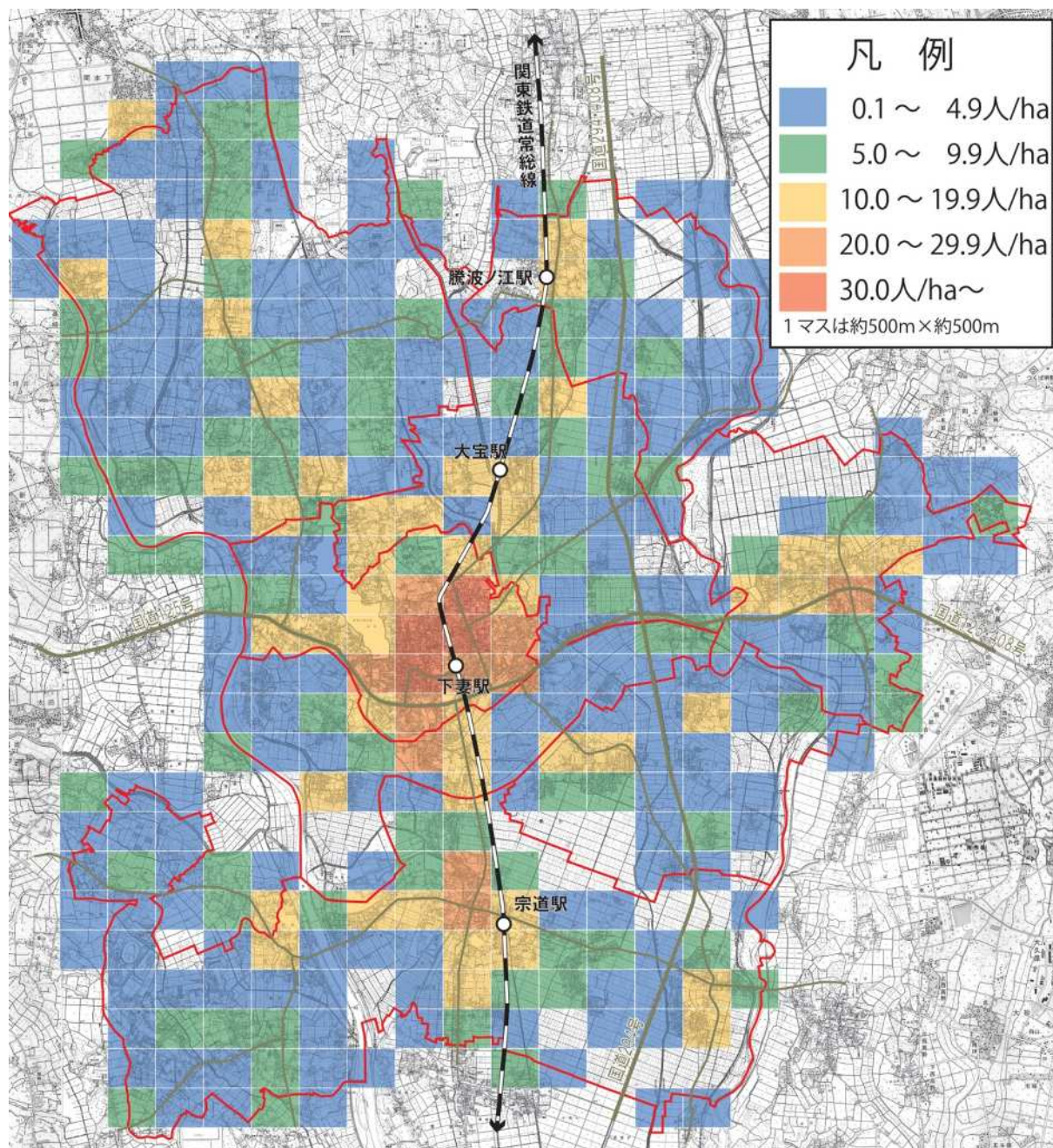
注：平成32年以降の値は、国立社会保障・人口問題研究所の推計値

(2) 人口の分布

人口の分布をみると、下妻駅や宗道駅周辺の市街地に人口密度の高いエリアがあります。

また、下妻駅から放射状に伸びる県道等の沿線集落に、比較的人口密度の高いエリアがあります。

<人口の分布（平成 22 年国勢調査）>



3. 市民の移動の状況

(1) 通勤・通学の状況

平成 22 年国勢調査によると、市民の就業者のうち約半数が市内で働いています。市外への勤め先としては、つくば市、筑西市、常総市などが多い状況です。

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ます。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状況です。

一方で、下妻市に通勤する人の居住地は筑西市、八千代町、つくば市などが多く、通学する人の居住地はつくば市、筑西市、常総市などが多い状況です。

市民の移動特性としては、市内での移動と、つくば市、筑西市、八千代町、常総市等の周辺市町との移動が多いことが挙げられます。

<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

(2) 市民アンケートから把握できる市民の移動

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」の結果から把握できる市民の移動の状況を整理します。

※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%）

①目的地の状況

外出の目的地（エリア）では、通勤・通学目的では下妻市街地が最も多く、次いで市外が多くなっています。

一方で、食料品・日用品の買物は市内での割合が圧倒的に多いですが、衣料品その他の買物では「国道 125 号・294 号交差点周辺」と「つくば・土浦方面」の割合が比較的多く、次いで「下妻市街地（下妻駅周辺）」となっています。

通院等の利用は、「下妻市街地（下妻駅周辺）」と「つくば・土浦方面」の割合が多い状況です。

○通勤の目的地



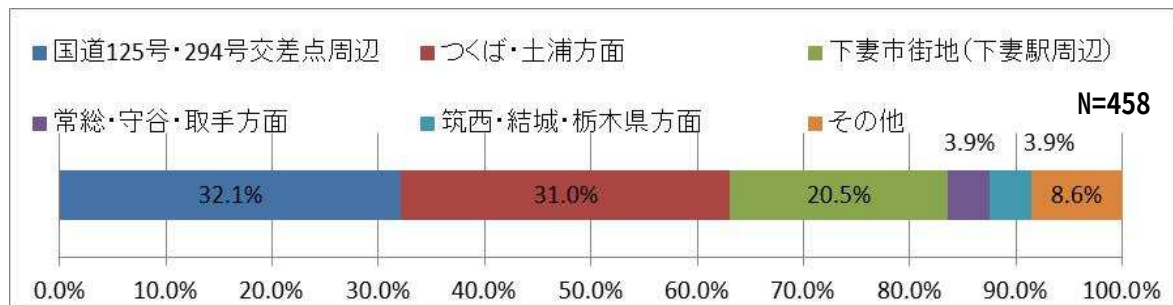
○通学の目的地



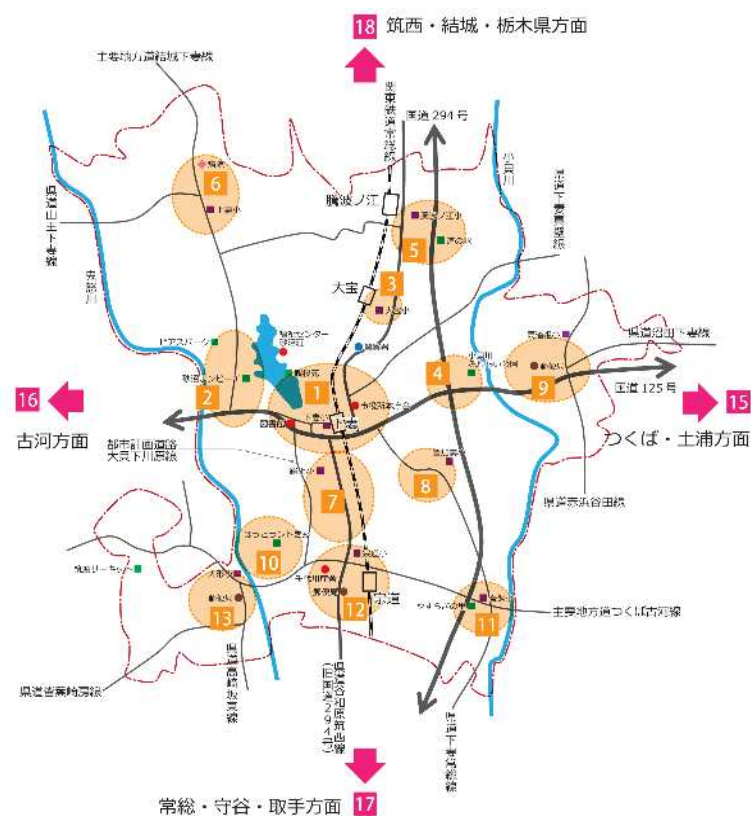
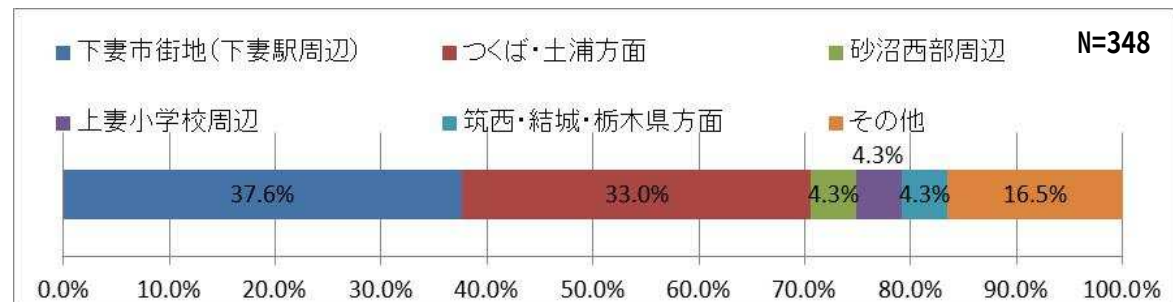
○買物（食料品・日用品）



○買物（衣料品・その他）



○通院等



■問1・2は、以下の中から番号をひとつだけ選んで記入してください。

【市内】

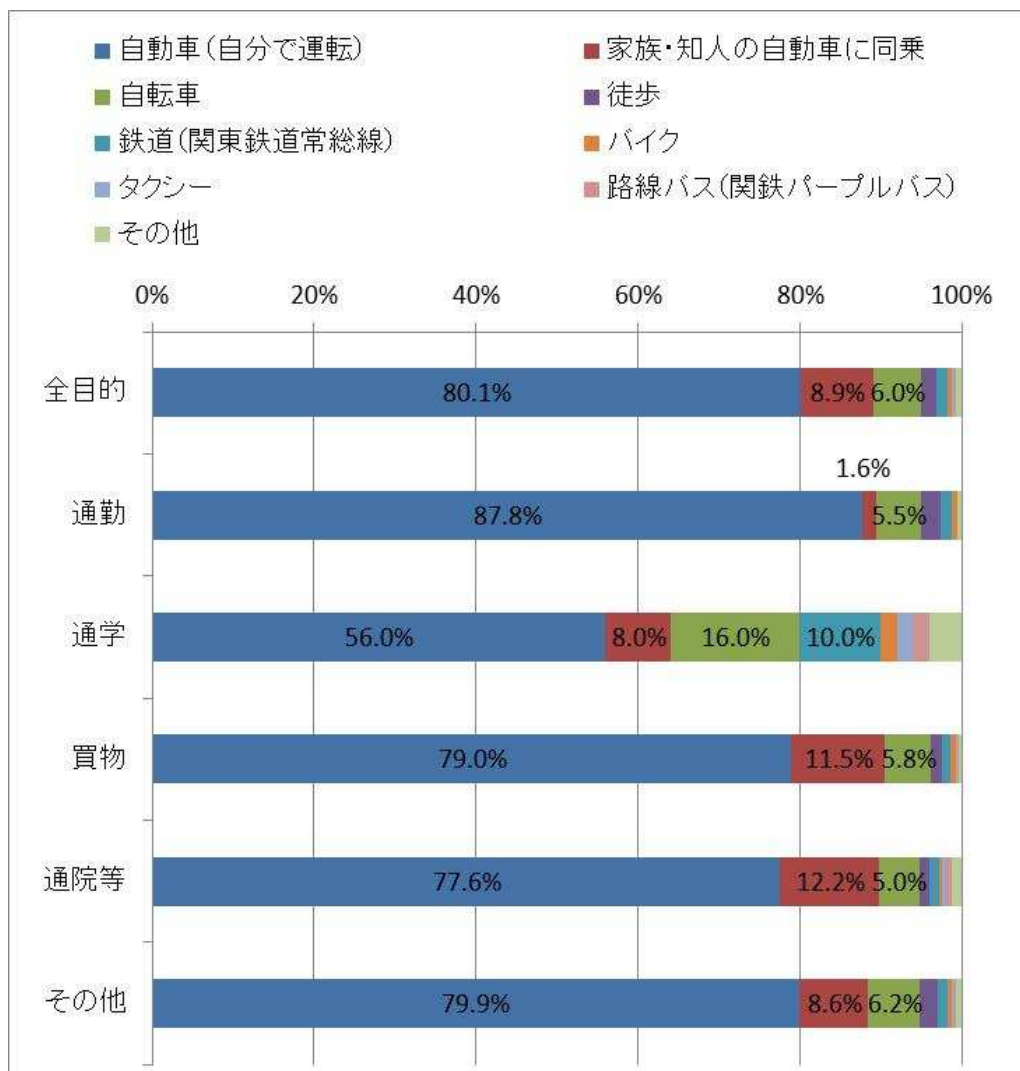
- 1 下妻市街地（下妻駅周辺）
主な立地施設
・下妻駅・市役所本庁舎・図書館
・銀行・郵便局・病院・診療所
・商店街など
- 2 砂沼西部周辺
- 3 大宝小学校周辺
- 4 国道125号・294号交差点周辺
- 5 騰波ノ江小学校周辺
- 6 上妻小学校周辺
- 7 旧国道294号沿道（小島・田下）
- 8 豊加美小学校周辺

【市外】

- 9 高道祖地区
- 10 ほっとランドきぬ周辺
- 11 養飼地区（やすらぎの里周辺）
- 12 旧国道294号沿道（宗道市街地）
- 13 大形地区（小学校周辺）
- 14 その他（市内）
- 15 つくば・土浦方面
- 16 古河方面
- 17 常総・守谷・取手方面
- 18 筑西・結城・栃木県方面
- 19 その他（市外）

②交通手段の状況

すべての行動において「自動車（自分で運転）」での外出が圧倒的に多い結果となっています。次いで「家族・知人の自動車に同乗」と「自転車」を利用する割合が多い状況です。通学では、鉄道や路線バスの一定の利用があります。



	全目的	通勤	通学	買物	通院等	その他
自動車(自分で運転)	80.1%	87.8%	56.0%	79.0%	77.6%	79.9%
家族・知人の自動車に同乗	8.9%	1.6%	8.0%	11.5%	12.2%	8.6%
自転車	6.0%	5.5%	16.0%	5.8%	5.0%	6.2%
徒歩	1.9%	2.4%	0.0%	1.4%	1.2%	2.3%
鉄道(関東鉄道常総線)	1.2%	1.4%	10.0%	0.9%	1.2%	1.1%
バイク	0.6%	0.6%	2.0%	0.7%	0.2%	0.6%
タクシー	0.3%	0.0%	2.0%	0.2%	0.5%	0.4%
路線バス(関鉄パープルバス)	0.2%	0.0%	2.0%	0.2%	0.7%	0.1%
その他	0.7%	0.6%	4.0%	0.4%	1.2%	0.7%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

4. 公共交通の運行状況

(1) 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 号に併行して本市を南北に縦貫しています。

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ます。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ます。

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ます。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 10 台分、大宝駅に 12 台分、下妻駅に 115 台分、宗道駅に 7 台分設置されています。

(2) 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ます。

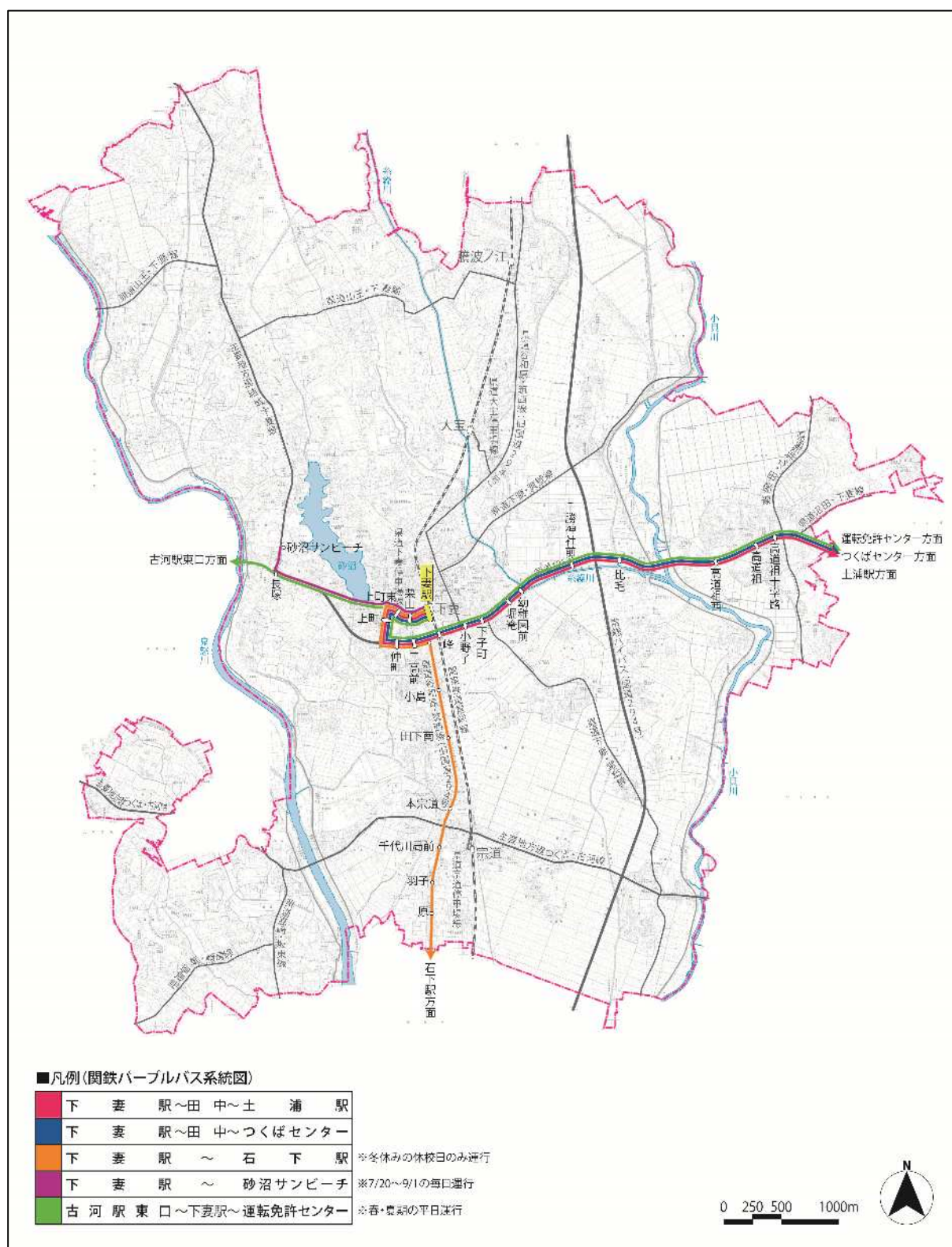
＜下妻駅始発のバスの状況＞

		運行時間帯 (下妻駅発着時刻)		便数		全区間所要時間 (分)	全区間運賃 (円)
		平日	休日	平日	休日		
下妻駅・土浦線	下妻駅発	6～18 時台	6～18 時台	14	11	75	1,130
	下妻駅着	8～20 時台	8～21 時台	12	11		
下妻駅・つくばセンター線	下妻駅発	6～17 時台	7～18 時台	10	9	50	740
	下妻駅着	9～20 時台	9～20 時台	12	9		

この他に石下駅発下妻駅行きの路線バスが、冬休みの休校日のみ、1 日 1 本運行されています。

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ます。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 往復運行されています。

<鉄道・路線バスのルート>



(3) タクシー

①一般のタクシー

本市内では、8社のタクシー会社、21台が運行されています。そのうち、市内のタクシー事業者は4社で17台です。

②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す。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ます。

③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す。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ます。

(4) スクールバス

①高校のスクールバス

市内にある下妻第一高校、下妻第二高校では、市内外の生徒の送迎のためにスクールバスが運行されています。

②小学校のスクールバス

宗道小学校では旧蚕飼小学校区の児童の送迎のためにスクールバスが運行されています。

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」が運行されていました。なお、利用料金は無料でした。

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）が運行されていました。

◎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－渋井－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〕

5. 公共交通の利用状況

(1) 関東鉄道常総線（鉄道）

市内4駅の乗降客数は1日平均約2千人です。徐々に減少する傾向でしたが平成23年以降、増加する傾向です。

<鉄道駅の1日平均乗降客数>

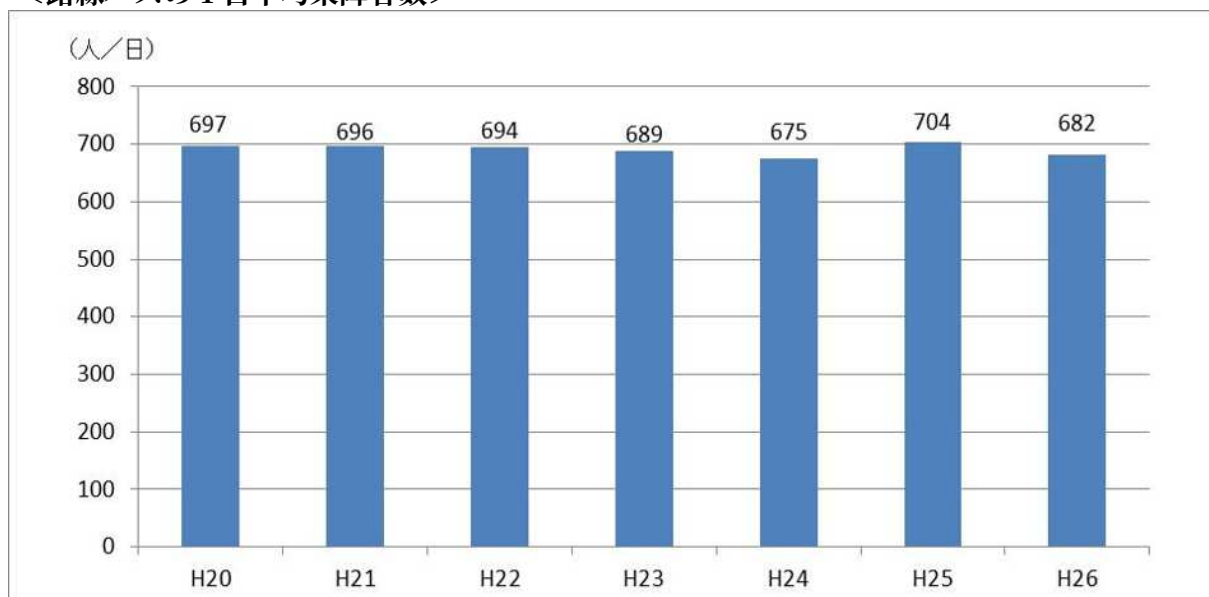


資料：統計しもつま

(2) 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人です。ほぼ横ばいで推移しています。

<路線バスの1日平均乗降客数>



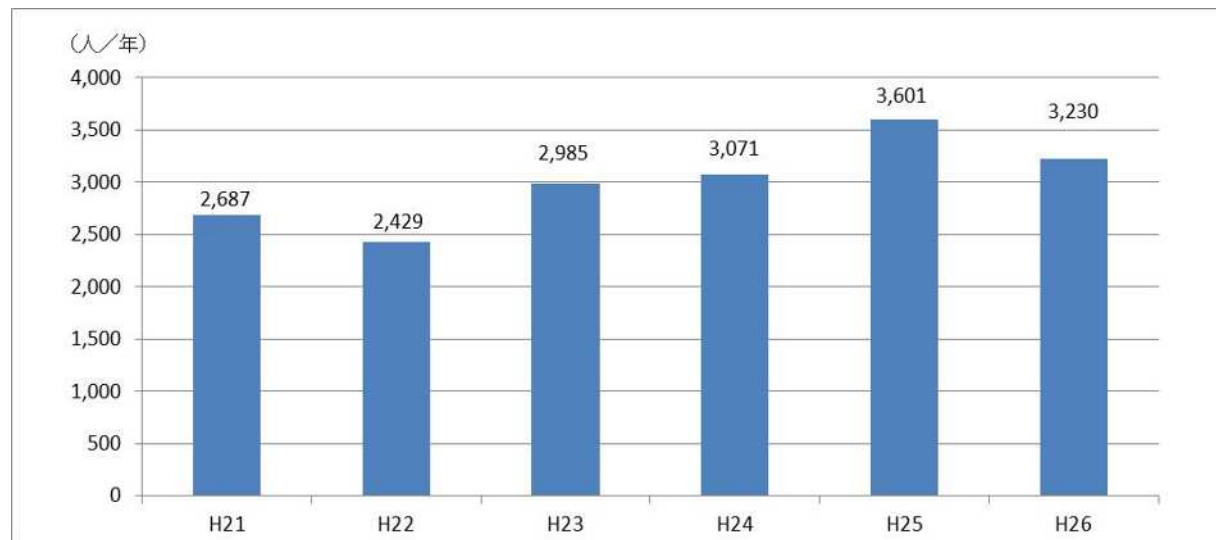
資料：統計しもつま

(3) タクシー

①障害者福祉タクシー料金助成制度

本制度の利用は平成 22 年度に若干減少しましたが、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 枚の利用がありました。一人当たり最大の 48 回利用したと想定すると約 75 人が利用したこととなります。

<障害者福祉タクシー料金制度の利用状況>

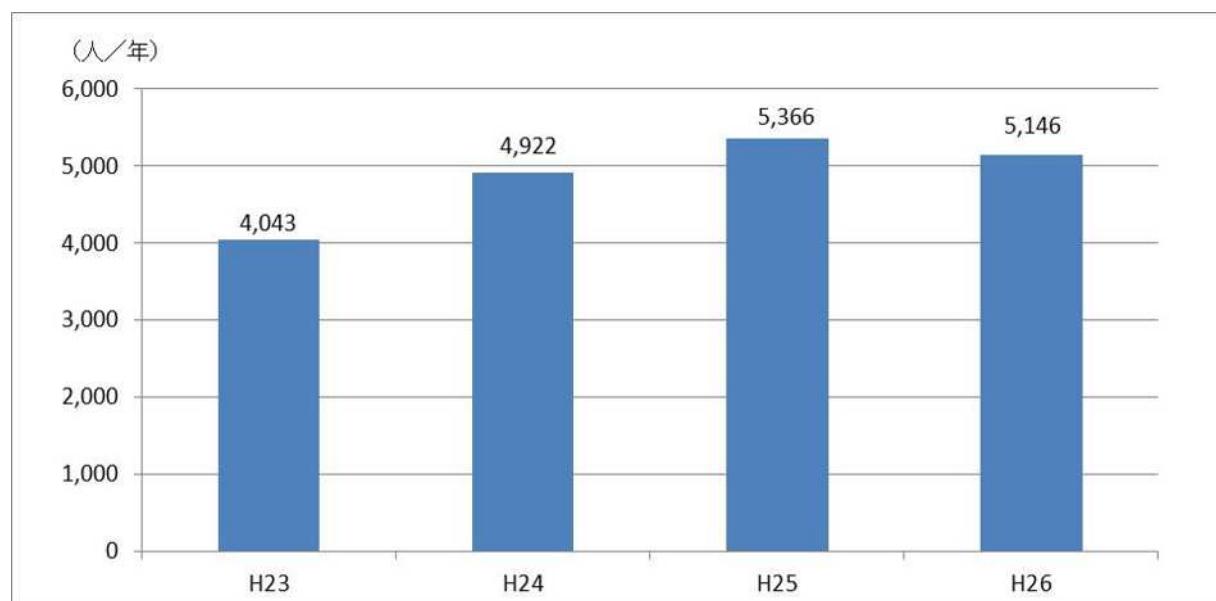


資料：下妻市資料

②高齢者福祉タクシー利用料金助成事業

本制度の利用状況の推移をみると、平成 26 年度の利用枚数は平成 25 年度に比べると若干減少しましたが、年間 5,146 枚の利用がありました。一人当たり最大の 12 枚利用したと想定すると約 430 人が利用したこととなります。

<高齢者福祉タクシー利用料金助成事業の利用状況>



資料：下妻市資料

6. 市民のニーズ

(1) 市民ニーズ

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」の結果から、市民のニーズを整理します。

※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%）

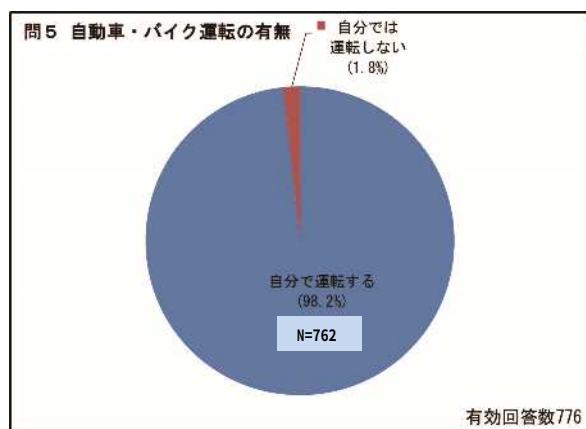
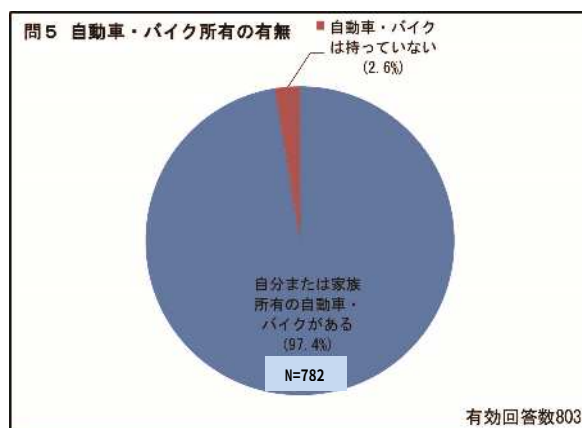
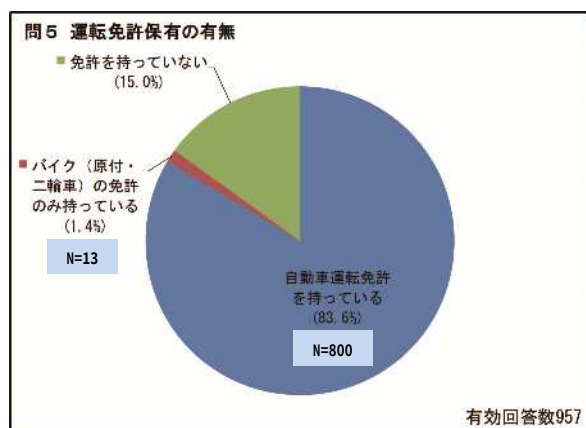
①自動車等の運転の状況

約 85%の市民が自動車・バイクの運転免許を保有しています。

運転免許を保有している市民のうち約 98%の市民が自動車・バイクを保有しています。

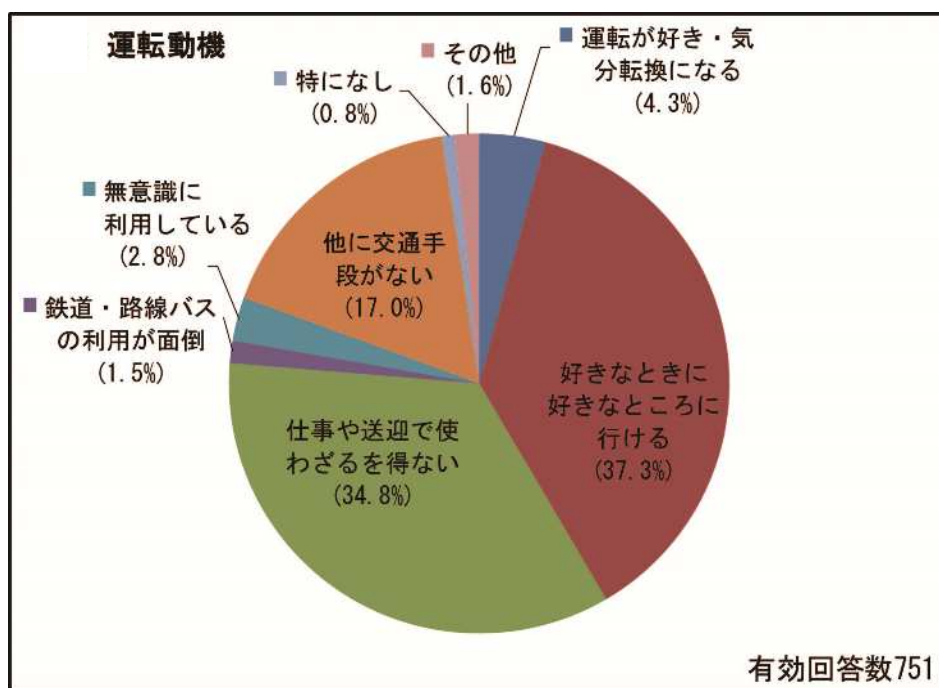
また、運転免許を保有している市民のうち約 98%の市民が自動車・バイクを自分で運転すると回答しています。

市民の移動は、自動車が主な交通手段と言えます。



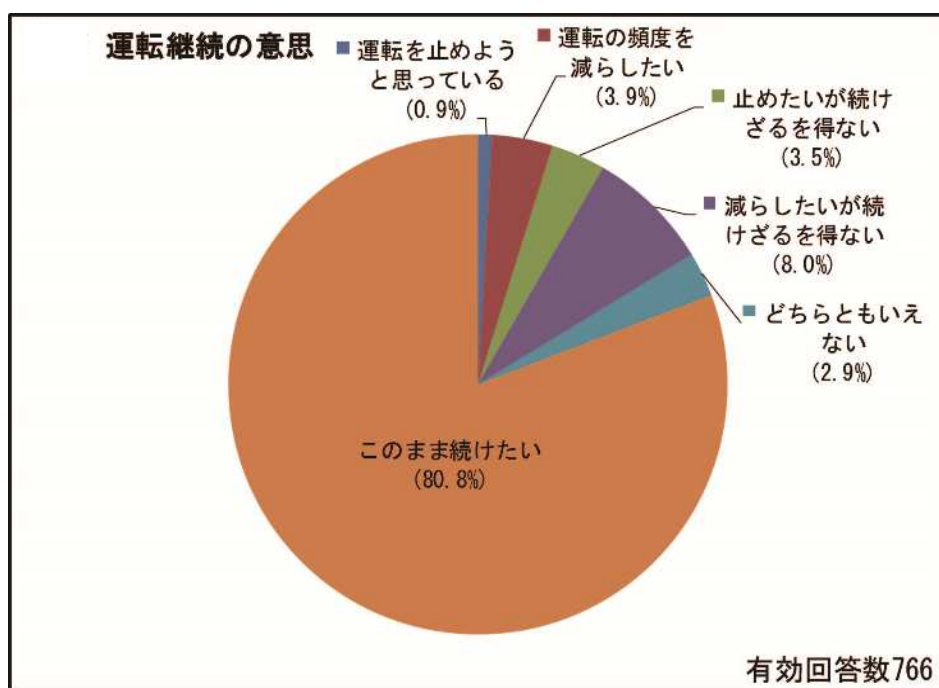
②自動車を利用する動機

自動車を利用する動機を聞いたところ約 35%の市民が仕事や送迎で使わざるを得ないと回答しています。



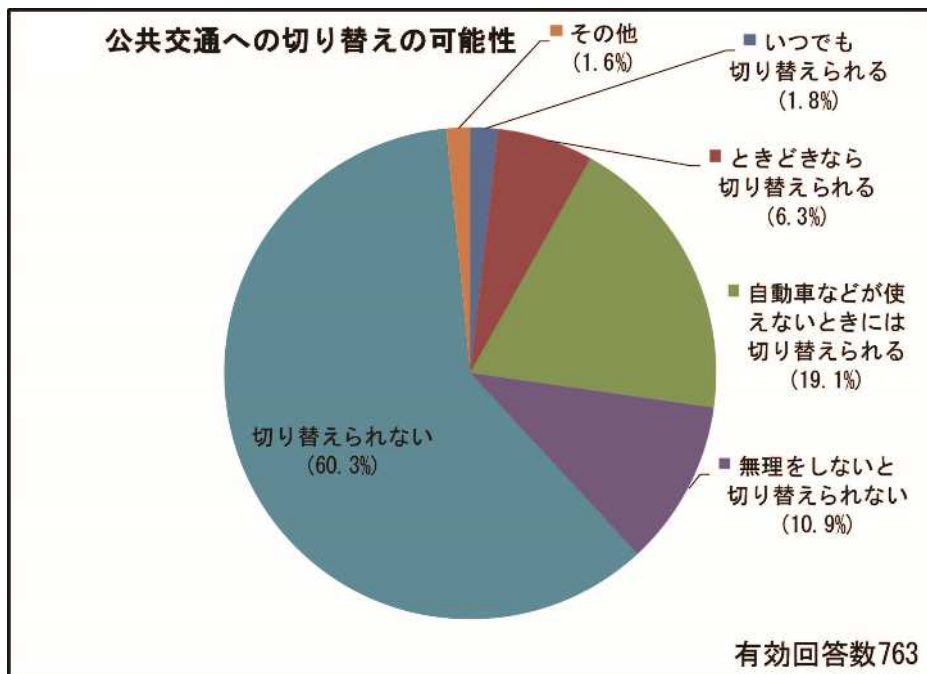
③自動車利用の継続の意思

運転を止めようと思っている、運転の頻度を減らしたい、止めたいが続けざるを得ない、減らしたいが続けざるを得ないと回答した市民が約 16%でした。



④公共交通への切り替えの可能性

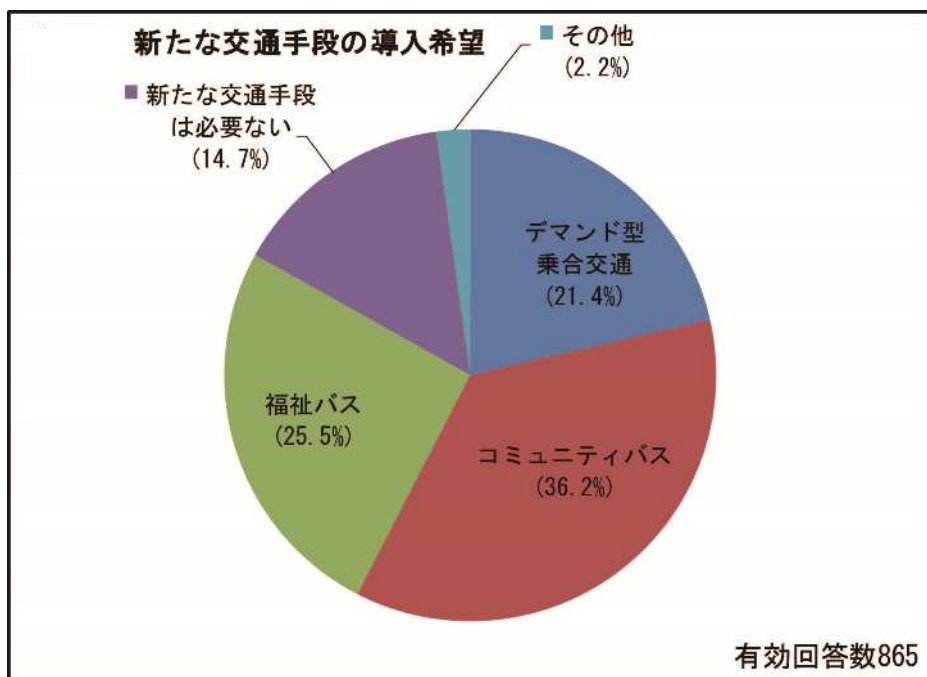
いつでも切り替えられる、ときどきなら切り替えられる、自動車などが使えないときには切り替えられるという回答をした、つまり公共交通へ切り替えられる可能性がある市民は全体の約 27%です。全体の 1/4 が自動車から公共交通への転換の可能性があります。



⑤新たな交通手段の導入希望

約 83%の市民が新たな交通手段の導入を希望しています。その中では、コミュニティバス、福祉バス、デマンド型乗合交通の順で希望が多い状況です。

一方で、約 15%の市民が必要ないと回答しています。



(2) 自動車を利用しない市民のニーズ

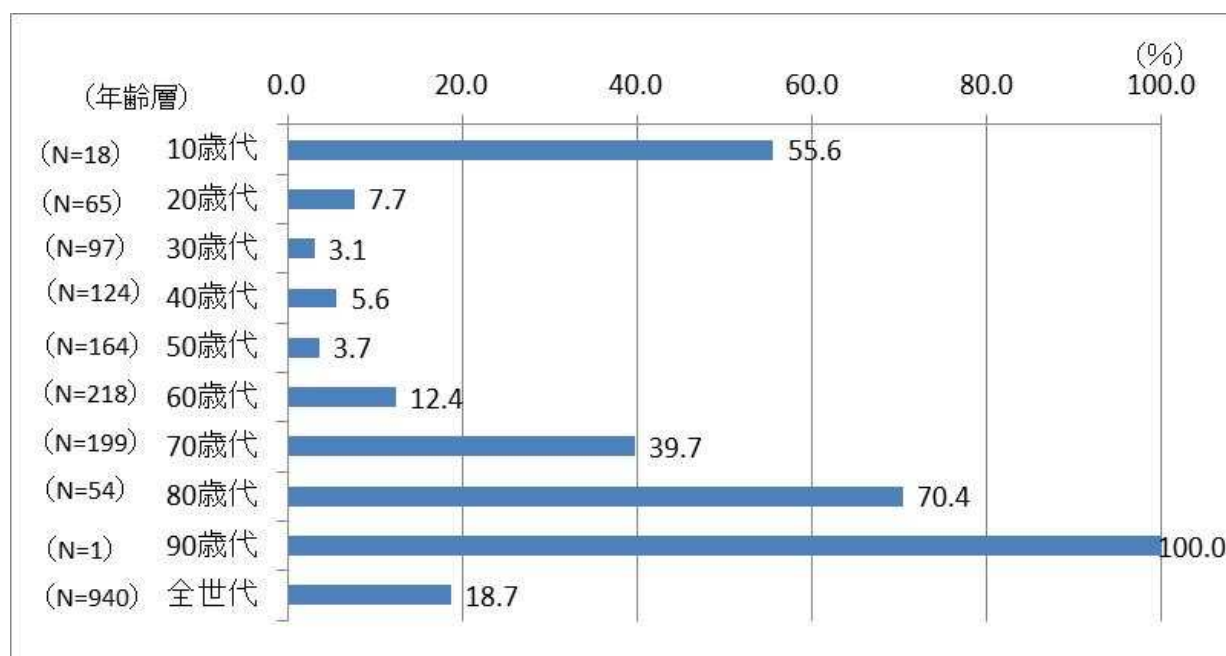
自動車やバイクを利用しない人は、公共交通の必要性が高い主体と考えられます。

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）について集計しました。

①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 割でした。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す。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ます。

<年齢階層別の公共交通の必要性が高い主体の割合>

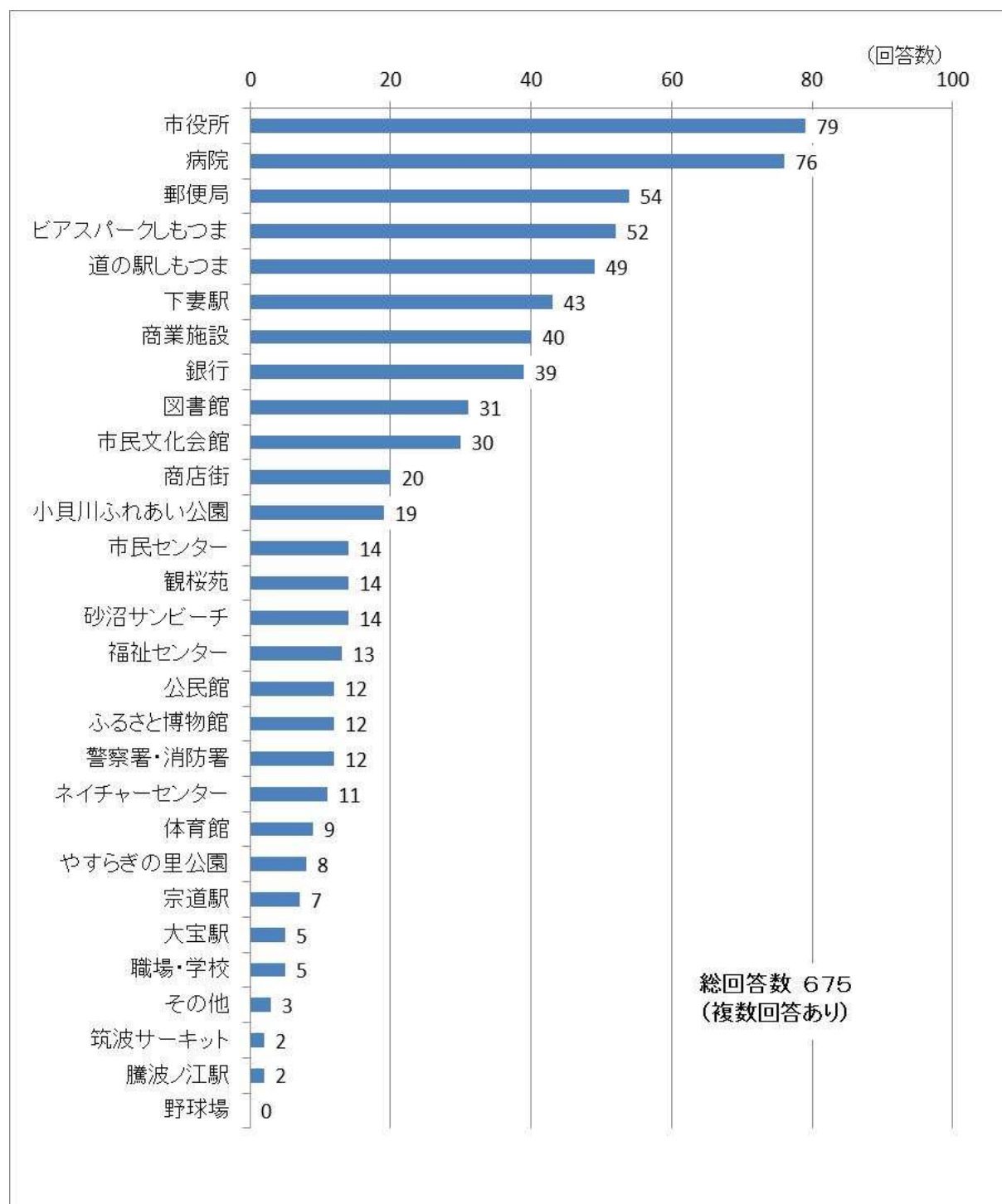


②移動のニーズ

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いました。

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です。

<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>



7. 公共交通に関する他市町村の取組み事例

(1) 他市町村の公共交通に関する負担

県内の他市町村の地域公共交通の事業（コミュニティバス、乗合タクシー）は、平均約3～4千万円の市町村の負担のもと運営されています。

＜茨城県内のコミュニティバス・乗合タクシーへの市町村の負担額（平成25年度）＞

	市町村数	事業数	事業あたり 平均市町村負担額 (万円/年)	利用者1人あたり 平均運行経費 (円/人)
コミュニティバス	20	21	3,716	802
乗合タクシー	23	23	2,902	1,965

資料：茨城県企画課交通対策室調べ

(2) 他市町村の取組み事例

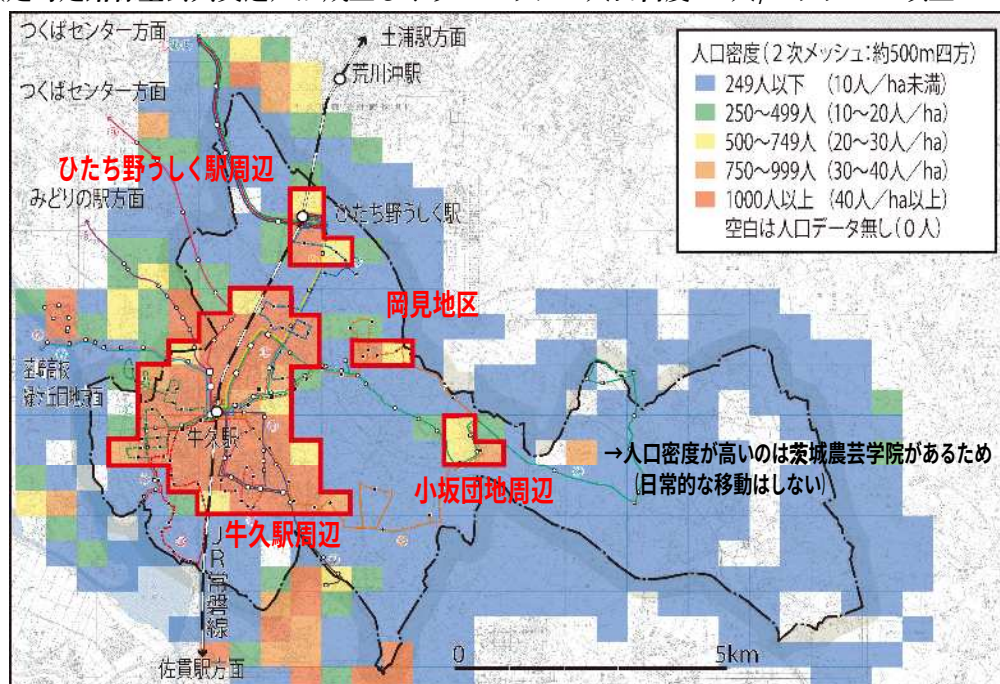
他市町村では既に地域公共交通の取組みを進めているところがあります。市町村が計画を策定して総合的に施策を進めているところや市町村と事業者、市民が協力して工夫を行っている地域があります。

① 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目指して、平成24年3月に「牛久市地域公共交通総合連携計画」を策定しました。

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、整備を進めています。

＜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＞



②デマンド型乗合タクシー／土浦市

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や輸送人員あたりの自治体負担額が小さい事例として挙げられます。

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 13,000 円のうち 11,000 円を負担することでサポートしています。

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ります。

③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ります。

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行を行う方式をとっています。

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、運行経費の効率化を図ることができます。

＜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 分前までに予約
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。

④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ます。

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ます。

無償輸送の扱いのため、利用者は実費を支払うルールで、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ます。

8. 公共交通の課題

(1) 公共交通の必要性

市民アンケートによると、多くの市民が自動車を利用して移動しているなか、約 83%が新たな交通手段の導入を希望しており、また、全体の約 1/4 が自動車から公共交通への転換があると回答しています。

また、本市では下妻駅や市役所周辺を含む砂沼周辺地区でにぎわいづくりのまちづくりを推進しており、今後、観光客の増加も見込まれます。

このようなことから、今後、一層、公共交通の必要性が高まると想定されます。

現在は、関東鉄道常総線や関鉄パープルバスの路線バスの広域的な公共交通が運行されていますが、それらに加えて、市内を移動する公共交通（地域公共交通）の充実が求められます。

(2) 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ます。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と考えられます。

市民アンケートで自家用車の利用がしにくい市民を集計すると、70 歳代で約 40%、80 歳代で約 70%、また、10 歳代は約 56%います。このように、高齢者や学生などの 10 歳代に自家用車の利用がしにくい市民の割合が多いことが分かりました。

このようなことを踏まえ、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ります。

(3) 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ます。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ります。また、市街地外には、人口密度が低いエリアが広がっています。

人口や施設の分布等の地域特性を考慮して、公共交通を検討する必要があります。

(4) 行政・市民と事業者の連携

公共交通事業者の努力だけで公共交通を拡充・維持できるものではありません。他市町村の事例のように、市や事業者、市民等との連携により、公共交通の確保、維持、改良等を進めていく必要があります。

(5) 事業的継続性を考慮した公共交通

他市町村では、自治体負担により地域公共交通が運営されているところも多いです。

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ます。

第 2 章 基本的な方針と目標

1. 下妻市における公共交通の役割

公共交通は市民等の移動を支える社会生活基盤

我が国では、“公共”という名称がつけられていますが、鉄道やバスなどの公共交通機関は民間の交通事業者の収益事業として運行されてきました。

しかしながら、市街地の拡大・分散やモータリゼーションの進展、少子高齢化などの地域構造や社会情勢の変化に伴い公共交通利用者の減少が進む状況を踏まえると、交通事業者の努力だけでは、維持、拡充していくことは難しい状況であります。

一方で、公共交通は車の運転ができない市民の移動、障害者の社会進出、環境負荷の軽減などに果たす機能は大きく、市の政策として対応すべき事項と言えます。

本市では、公共交通の役割を『市民等の移動を支える社会生活基盤』として位置づけ、交通事業者と行政等が連携・協力を行い、充実させることを目指すこととします。

2. 目指すべき将来像

将来的には、誰もが移動手段が確保され、かつ維持していくことが可能な公共交通体系をつくる

本市では、将来に向けて、誰もが少なくとも 1 つの公共交通手段を利用できる公共交通体系を目指します。

地域の特性に応じて、また利用者の運転免許の保有や身体的な特性などに応じた公共交通を提供していくことを目指します。

一方で、無駄なコストが発生しないように効率性も追求し、継続を重視して公共交通体系を作っていきます。

本計画の計画期間中に、目指すべき将来像に向けてた第一歩として、公共交通施策を実施していきます。

3. 基本的な方針

①公共交通を軸としたまちづくりの推進

(1) バス事業の成立条件

本市で運行されている関鉄パープルバスの利用実績やバス停圏域人口をもとに、人口あたりのバス利用率を試算すると約 4%となります。

下表のとおり、平均的な運行経費からバス事業が成立するために必要な人口密度を試算すると約 20 人/ha となります。

<バス事業が成立する人口規模の試算>

本市の人口あたりバス利用率 (バス利用者数/バス停圏域人口)	約 4.0%	市内のバス停(関鉄パープルバス)のバス停 16 箇所を対象 バス停圏域人口は平成 22 年国勢調査の 2 次メッシュで集計 平日利用者数 192 人/日÷バス停圏域人口 4671 人=4.1%
運行経費 (片道 5km の路線で試算)	1 日あたり 約 43,000 円	往復 10km×15 便(1 時間に 1 便程度)×北関東の平成 26 年 度平均運送原価 288.8 円/km=43,320 円
運行経費を賄うための沿線人口	約 5,400 人	運賃を 200 円とすると、運行経費を賄うための利用者数は 215 人/日 人口あたりバス利用率 2.0%で試算すると、必要な沿線人口 は、5,375 人
バス事業が成立するために必要な 人口密度	約 20 人/ha	片道 5km で 500m に 1 箇所のバス停設置を想定すると 10 箇所となる。 1 箇所あたりのバス停後背面積を 25ha とすると 5,400 人÷10 箇所÷25ha=21.6 人/ha

(2) バス事業が成立する可能性があるエリア

本市の中で、バスが成立するために必要な人口密度の条件 20 人/ha 以上をクリアするエリアは次ページの図のとおりとなります。

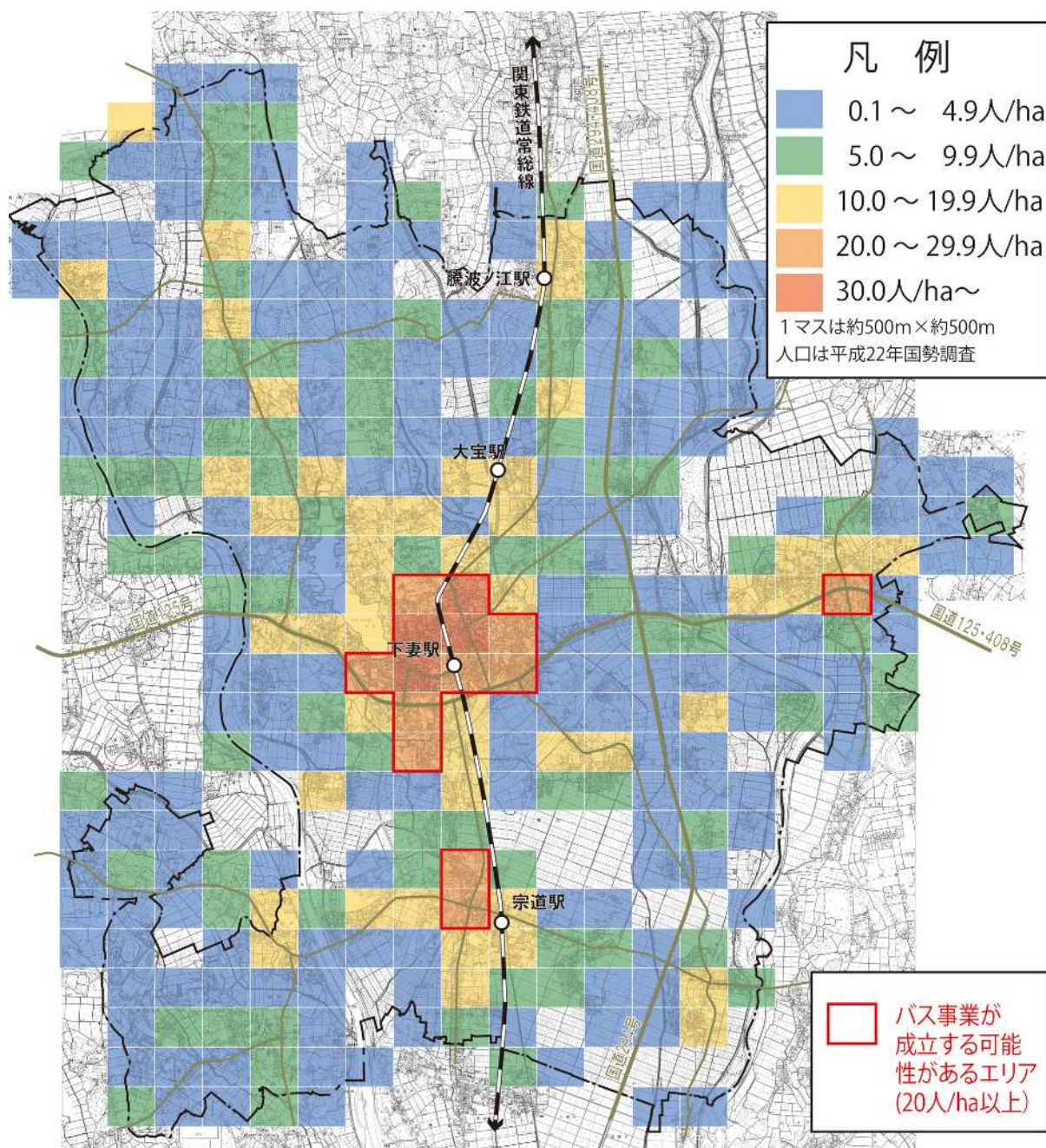
このエリアは、主に下妻駅、宗道駅周辺の市街地の中心部となります。

先に、目標として「誰もが移動手段が確保され、維持していくことが可能な公共交通体系をつくる」を設定しました。

今後、市内の移動を支える地域公共交通の導入を図っていくことが想定され、一定の利用や持続性を確保することを条件とすると、定時定路線型のバスは、バス事業が成立する可能性があるエリアを含む下妻駅や宗道駅周辺の市街地を中心に運行することが考えられます。

一方で、郊外部においては、利用者が少ない状況で効率的に運行できる公共交通機関を検討していく必要があります。

<バス事業が成立する可能性があるエリア>



(3) 公共交通を軸としたまちづくりの方針

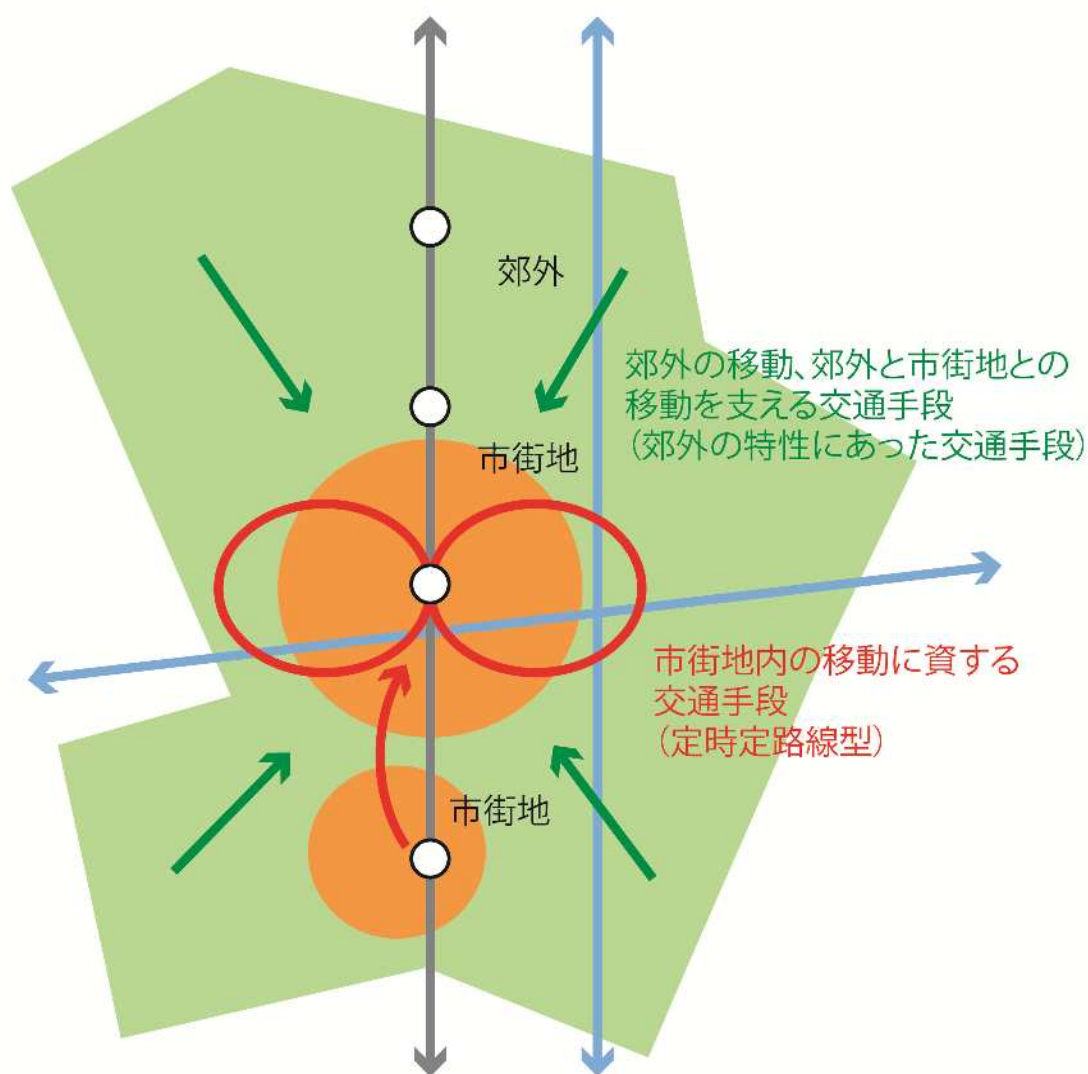
本市の総合計画では、コンパクトな市街地整備の推進を示しています。

バス事業が成立しやすい市街地を中心にバス路線の配置を行います。

また、市街地等での公共交通の利便性を踏まえて、公共公益施設の配置やまちづくりを考えていきます。

一方で、郊外においてはゆとりある居住環境等を実現していくこととし、郊外に適した移動手段を確保していきます。

<公共交通を軸としたまちづくりの方針>



②市民・来訪者の移動に資する総合的な交通体系の構築

市民や観光客などの来訪者にとって移動に困らない交通体系が求められます。

多くの市民や来訪者は自家用車等を利用した移動を行っていますが、今後、公共交通の利便性を向上させ公共交通の利用を促進していきます。

とりわけ、自家用車での移動がしにくい高齢者や学生等については、早急に公共交通機関の確保が必要です。また、障害者等に対しては障害者の特性にあわせた移動手段の検討を行うことが必要です。

自家用車と公共交通の役割分担を踏まえ、対象者とエリアの特性を考慮した公共交通の提供を行い、総合的な交通体系を構築します。

<誰もが移動に困らない交通体系>

	市街地	郊外
高齢者（自ら運転しない）	高齢者福祉タクシー利用料金助成事業	
学生など（自ら運転しない）	市街地に適した公共交通	郊外に適した交通
障害者	障害者福祉タクシー利用料金助成事業 障害者が移動しやすい交通機関	
一般の市民	現状では自家用車が多いが 今後、公共交通の利用を促進	
来訪者・観光客		

移動に適したルート等

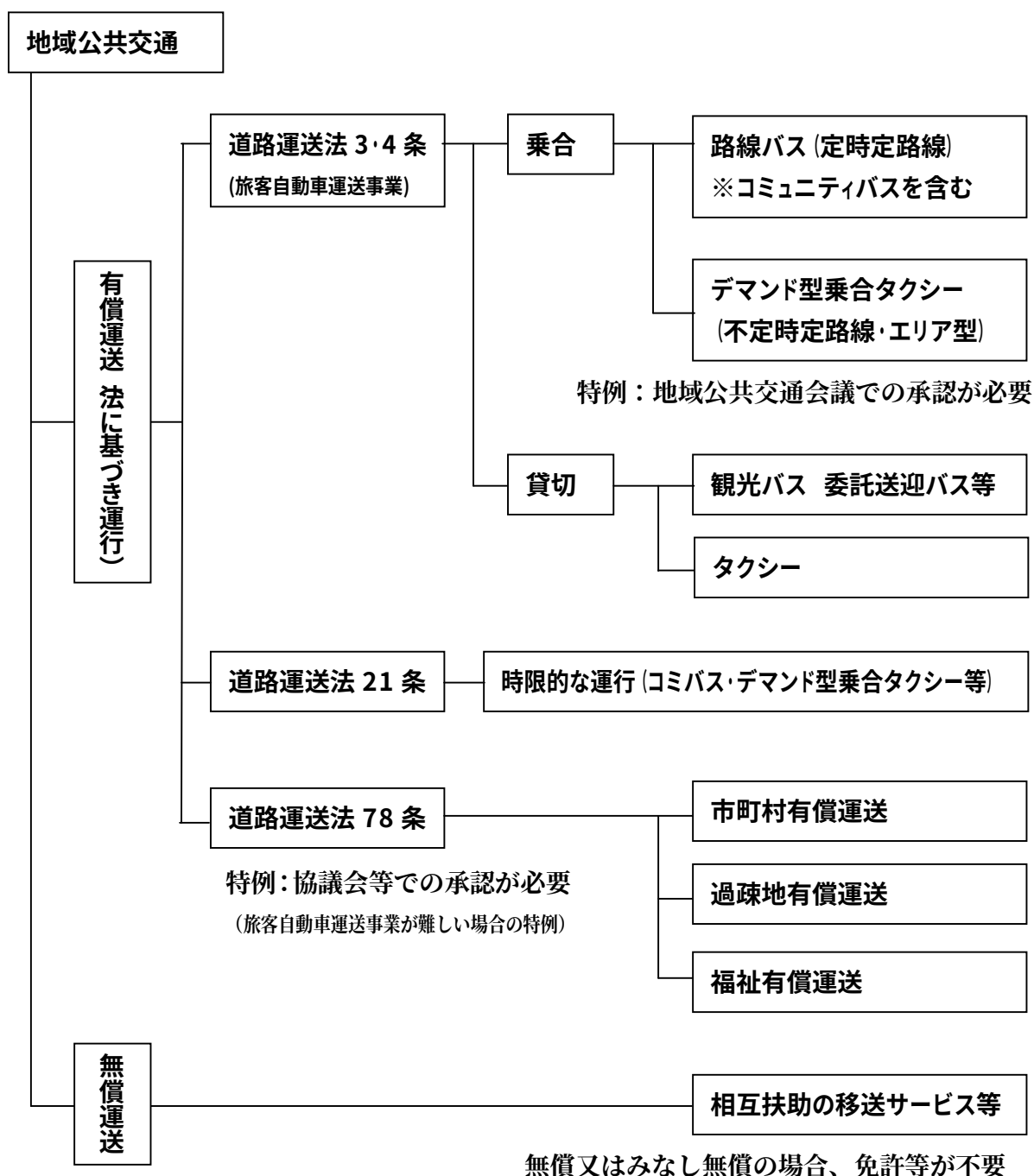
- ・通勤・通学を目的にした移動（駅や高校等へアクセスするルート）
- ・買い物を目的にした移動（商業施設を巡るルート）
- ・通院を目的にした移動（病院等を巡るルート）
- ・砂沼周辺など観光を目的とした移動（駅と観光施設をつなぐルート）など

③多様な公共交通機関の組合せ

本市には広域的な公共交通として、関東鉄道常総線や土浦市やつくば市方面への関鉄パープルバスが運行されています。一方で、現在は運行されていませんが、市街地と郊外などの市内を移動するための地域公共交通の充実も求められています。

地域公共交通の種類は多様です。広域的な公共交通と地域公共交通など、多様な公共交通機関の組合せにより、利便性の高い公共交通体系を構築します。

<地域公共交通の種類>



④持続性の高い公共交通体系

市政においては、より効率的な公的資金の活用が求められます。公共交通の事業を実施する上では財政的に継続性のある仕組みづくりが求められます。

市民の利便性の視点も重視しつつ、事業の採算性等に照らし合わせて、実現性の高い事業を構築します。また、継続的にモニタリングを行い、改良や見直しを行っていきます。

⑤公共交通をみんなで支える仕組みづくり

交通事業者の努力だけでは利用者数や採算性の確保は難しい状況です。

そこで、市民、地域団体、企業などの多様な主体が連携・協力して公共交通を支える仕組みづくりを推進します。

社会基盤として公共交通を導入・維持するための各主体の役割を明確にし、取り組んでいきます。

4. 計画の目標

基本的な方針に則して計画目標、目標値を設定します。

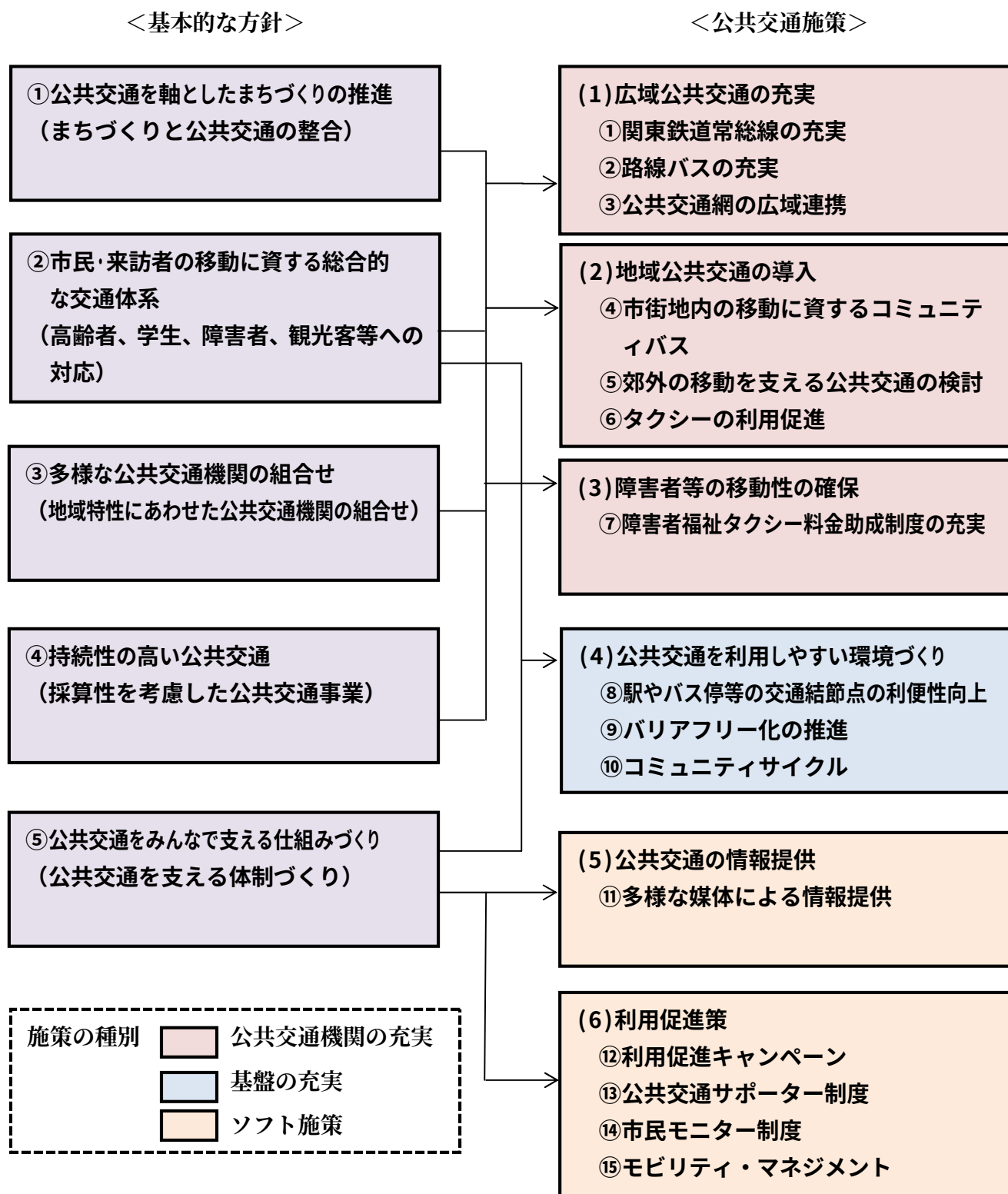
基本的な方針	計画目標	目標値
①公共交通を軸としたまちづくりの推進	市街地と郊外の双方の特性にあった公共交通ネットワークの形成を目指します。 本計画期間内に、市街地内において、公共交通で移動できる交通環境を目標とします。	市街地内の移動に資する公共交通の導入 1路線以上※
②市民・来訪者の移動に資する総合的な交通体系の構築	高齢者などの公共交通の必要性が高い主体へのサービスの提供の充実を目指します。 将来は全ての高齢者を目指し、本計画期間内には、高齢者の半数が公共交通を利用できることを目標とします。	高齢者の公共交通サービス圏域人口の割合(高齢者人口に占める駅・バス停圏域高齢者人口の割合) 約5割 (現状約4割)
③多様な公共交通機関の組合せ	広域公共交通と地域公共交通の連携を目指します。 鉄道と地域公共交通、広域バス路線と地域公共交通の連携を図り、公共交通ネットワークを形成することを目標とします。	下妻駅乗降客数 1,800人/日※ (現状1,618人/日) 広域交通と地域公共交通の結節点の形成 2箇所以上
④持続性の高い公共交通体系	運行経費的に効率的な公共交通の導入を目指します。 新規公共交通の導入にあたり、県内のコミュニティバスの利用者1人平均運行経費を下回ることを目標とします。	新規に導入する公共交通の利用者1人あたりの運行経費 802円/人以下
⑤公共交通をみんなで支える仕組みづくり	市民、地域団体、企業、市などの様々な主体が本市の公共交通体系を支えていくことを目指します。 公共交通サポーター制度の創設・運営により、公共交通の利用率が向上する状況を目標とします。	バス停圏域人口あたりのバス利用率 5%以上 (現状4%)

※：下妻市まち・ひと・しごと創生総合戦略の重要業績評価指標（KPI）と同様の目標値

第3章 公共交通施策

1. 施策の全体像

基本的な方針、計画目標・目標値をもとに、公共交通施策の方向を整理すると下図のようになります。公共交通機関の充実、基盤の充実、ソフト施策等の多様な施策が必要となります。



2. 公共交通施策

(1) 広域公共交通の充実

① 関東鉄道常総線の充実

目的

関東鉄道常総線は、市民の通勤・通学の足となっているとともに、つくばエクスプレスとの接続により、東京方面への移動手段となっています。
関東鉄道常総線の利便性向上を推進します。

内容

サービス水準の維持とともに、速度向上を推進します。
また、つくばエクスプレスの時刻表の改正等が行われる際には、関東鉄道常総線の接続を考慮した時刻表の設定を推進します。
下妻市は、関東鉄道常総線の利便性向上のため、駅に隣接するパークアンドライド駐車場の維持・拡充に努めるとともに、市民へPRを行います。

実施主体

関東鉄道株式会社 下妻市

スケジュール

平成 28 年度より推進し、徐々に機能強化

《関東鉄道常総線の駅に設置されたパークアンドライド駐車場》

宗道駅 7 台



下妻駅 115 台



大宝駅 12 台



騰波ノ江駅 10 台



資料：関東鉄道株式会社ホームページ

② 路線バスの充実

目的

下妻駅を起点として、つくば市や土浦市方面への路線バス（2 系統）が運行されています。

市民の足となっている路線バスを存続させるとともに、利用者のニーズに対応した拡充を推進します。

内容

バス事業者、市民、市が協力して、路線バスを維持するための利用促進策を実施します。

例えば、多くの市民等が来訪する大規模施設については、敷地内の建物の入口近くへバス停を設け、利便性を向上させることを検討します。

今後、沿線に商業施設や公共施設が立地する場合には、利便性の高い位置にバス停を設けるように努めます。

下妻駅を中心にする、南北方向は関東鉄道常総線、東方向は関鉄パープルバスの路線バスがあります。一方で、その他の方向については、広域的な公共交通が運行されていません。例えば、西方向の路線バスなどについて、他自治体と連携し、利用者のニーズ・事業性を考慮しながら路線バスの拡充を推進します。

実施主体

関鉄パープルバス 他のバス事業者

スケジュール

平成 29 年度に検討を行い、路線バスを再編

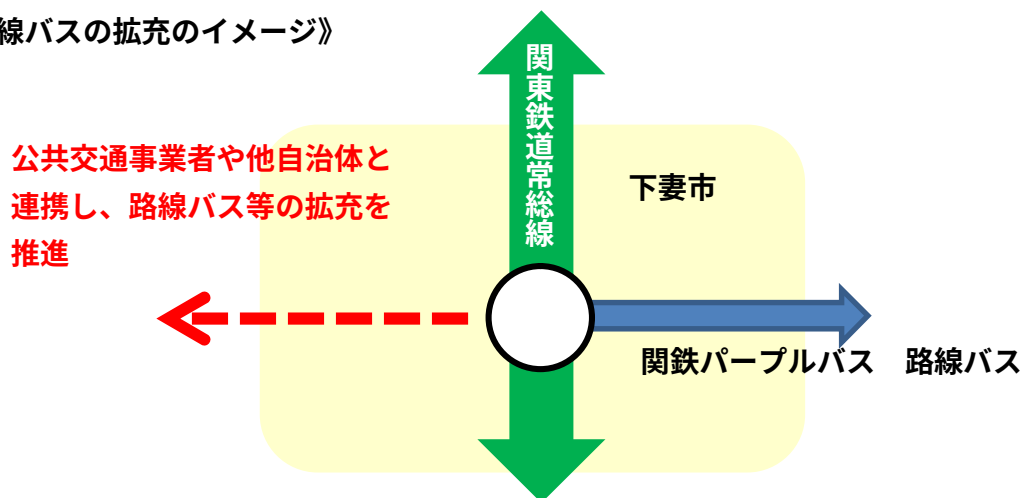
《イオンモール土浦 敷地内のバス停》

イオンモール土浦では、敷地内に路線バスのルートを設定し、建物に隣接してバス停を設けています。

これにより、乗客は発車時刻のギリギリまで建物内に居ることができるとともに、下車してすぐに建物に入ることができ、利便性が高くなっています。



《路線バスの拡充のイメージ》



③公共交通網の広域連携

目的

住民等の利便性を向上させるため、自治体間の連携を強化し、広域的な公共交通の運行について可能性・実現方策を検討する。

内容

自治体間で連携し、コミュニティバス・デマンド型乗合タクシーの運行に関して、自治体境界を越えた運行の可能性を協議していく。

下妻市は、現在コミュニティバス・デマンド型乗合タクシー等を運行していないことから、近隣市からの乗り入れ等について検討を行う。

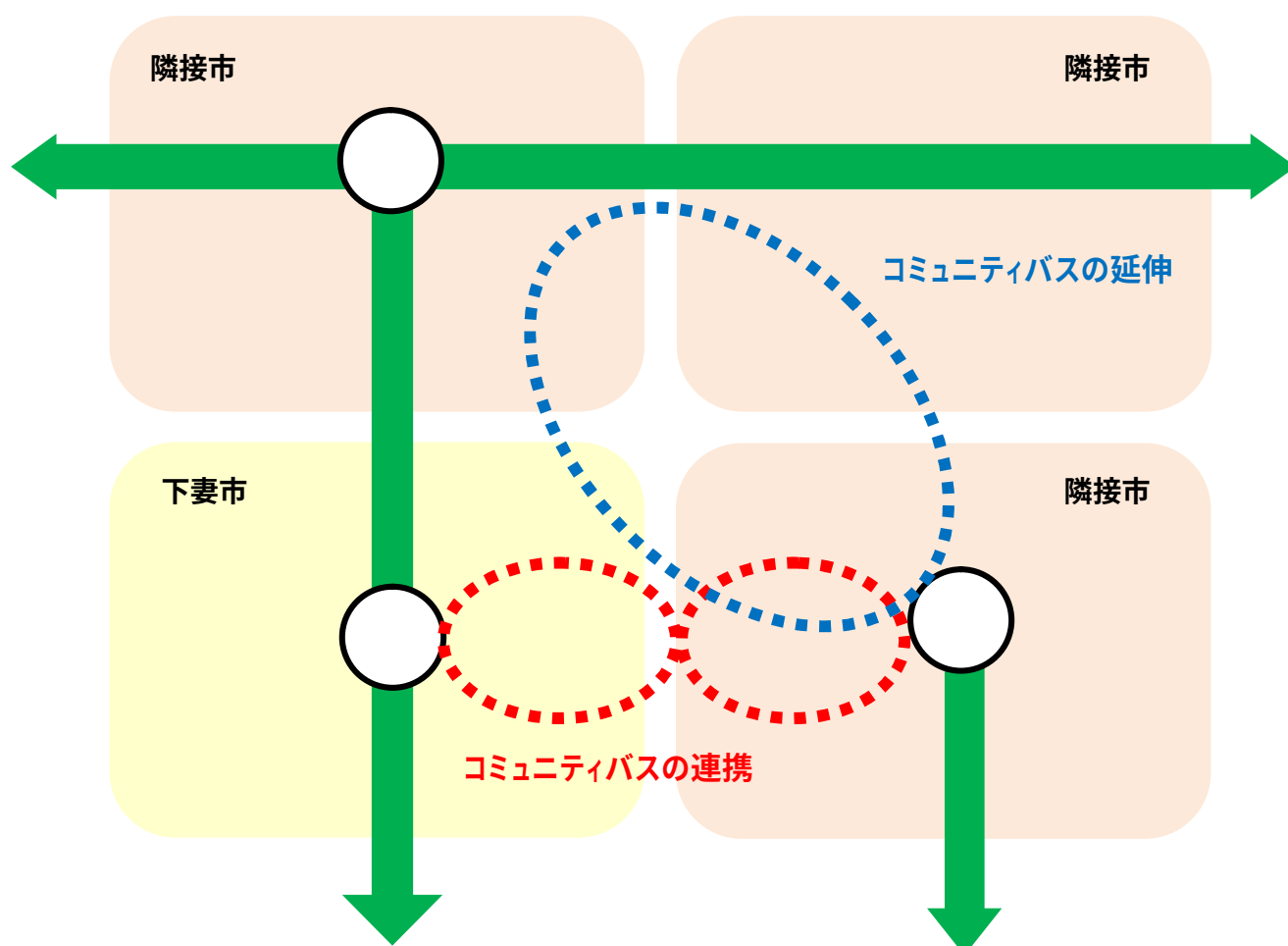
実施主体

下妻市 近隣自治体

スケジュール

平成 28 年度より具体的な検討

《コミュニティバスに関する連携のイメージ》



(2) 地域公共交通の導入の検討

④市街地内の移動に資するコミュニティバス

目的

市街地内の日常生活の移動、砂沼地区への観光客の移動に資する新たな公共交通機関を導入します。

内容

下妻駅から市街地内へ移動できるコミュニティバスを導入します。利用需要や事業採算性等を評価し、また関係機関との調整を図りながら導入可能性を検証し、導入を判断します。

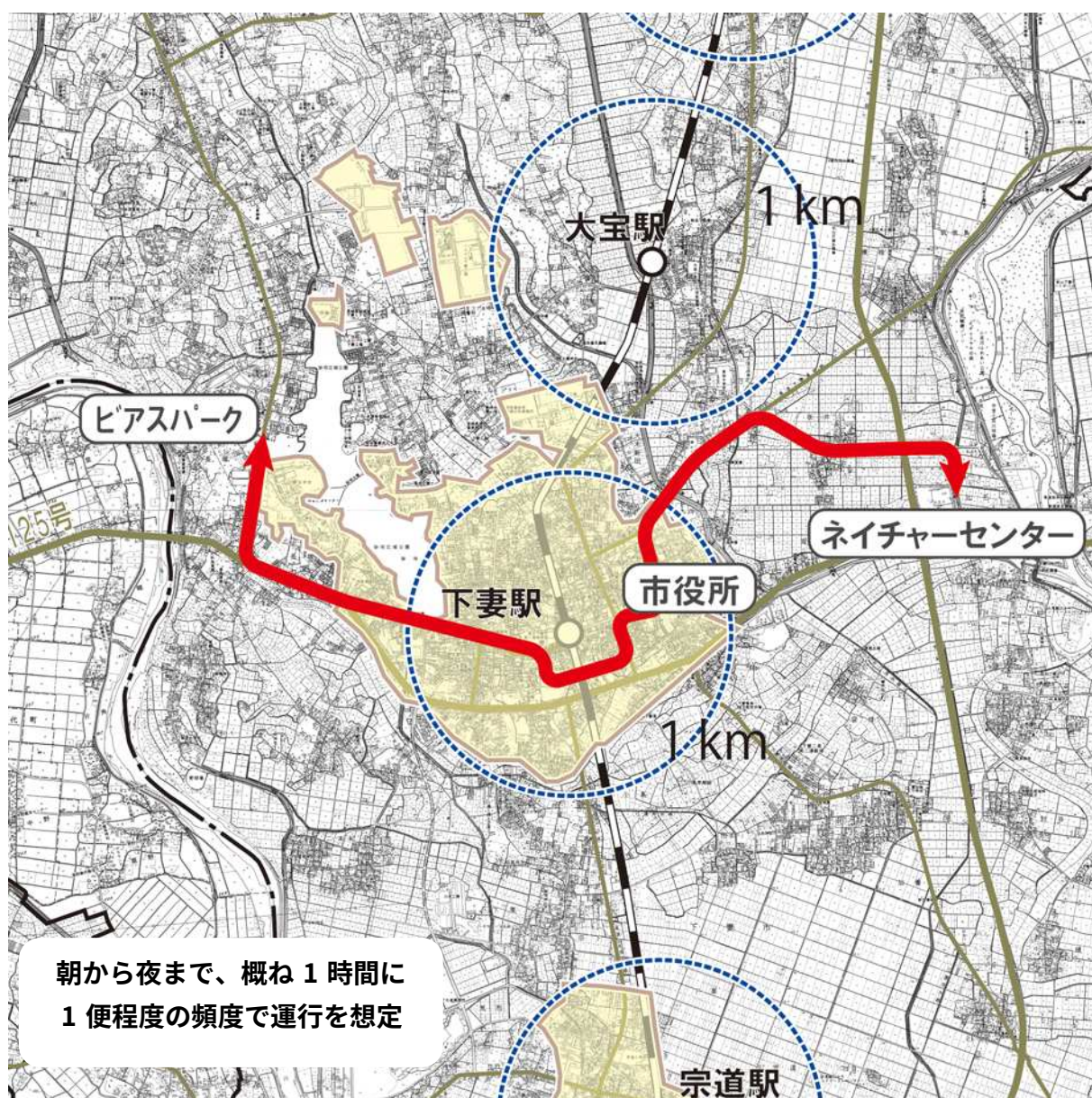
実施主体

下妻市

スケジュール

平成 28 年度に導入

《コミュニティバスのルート案》



⑤郊外の移動を支える公共交通の検討

目的

人口密度の低い郊外において、自ら自家用車の運転が難しい高齢者等の移動手段を確保します。

内容

コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、これまで実施してきた高齢者福祉タクシー利用料金助成事業について、比較評価を行い、具体化をしていきます。利用需要や事業採算性等を評価し、また関係機関との調整を図りながら、導入可能性を検討していきます。

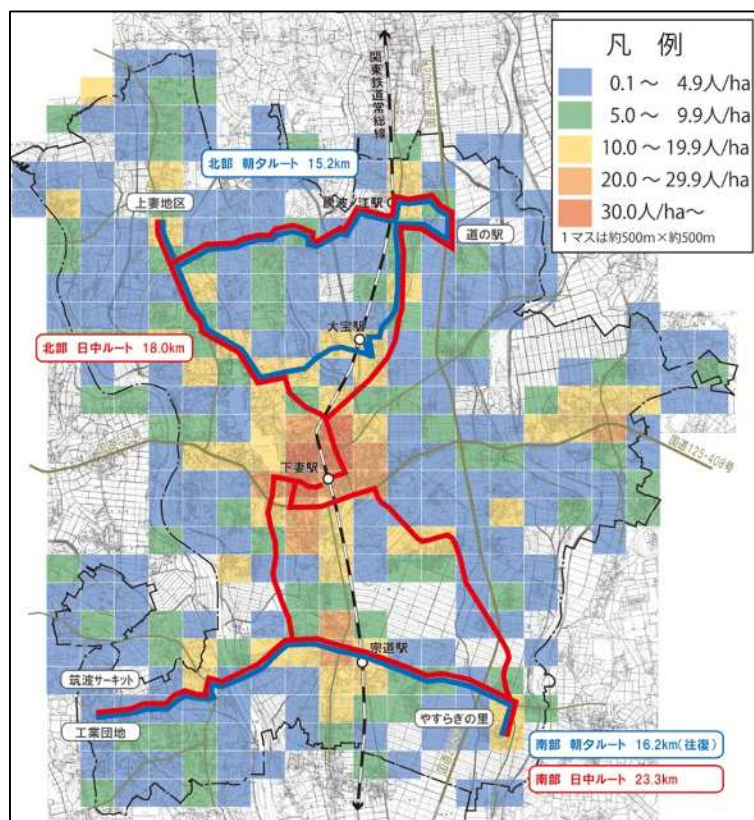
実施主体

下妻市

スケジュール

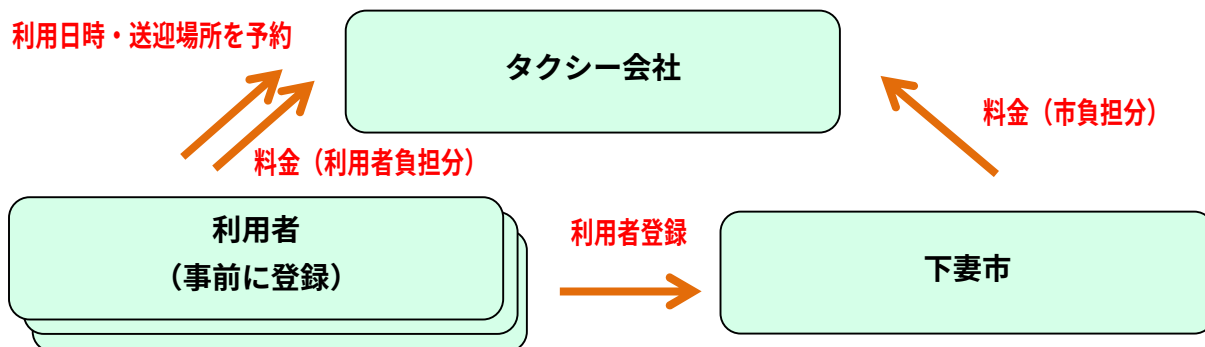
平成 29 年度以降に検討（市街地内の移動に資するコミュニティバスの状況を踏まえて検討）

《郊外コミュニティバスのルートのイメージ》



《デマンド型乗合タクシーの事業スキームのイメージ》

利用日時・送迎場所を予約



⑥ タクシーの利用促進

目的	公共交通の1つであるタクシーを有効に活用し、これまで以上に市民の移動に資する公共交通機関となるような取組みを実施します。
内容	タクシーの情報を知らないことから利用しない市民もいると考えられるため、タクシーの情報提供を行います。
実施主体	下妻市（下妻市地域公共交通活性化協議会）
スケジュール	平成30年度から実施

《牛久市でのタクシーの情報提供の例》

タクシー会社の連絡先とタクシー会社からのメッセージを載せて、全戸に配布した。



みんなで活用しよう!!公共交通

タクシーをご利用ください

ワンメーターからでも喜んで運行します

タクシーは初乗り730円です。お迎えに伺う場合は、別途、迎車料金が掛かります。詳細は各社までお問い合わせ下さい。

荒川沖ハイヤー株式会社 牛久営業所
TEL: 029-872-0048

親切・丁寧・安全 ジャンボタクシーも御利用下さい。
深夜・早朝の御予約も承ります。

関鉄県南タクシー株式会社 牛久営業所
TEL: 029-747-1418

常にお客様の立場を考えた運転、サービスを心がける。
清潔な服装、笑顔、言葉遣い、安全運転とサービス

有限会社平安交通
TEL: 029-872-3101

タクシーの御用命は親切・安全第一の（有）平安交通へ

落合交通有限会社
TEL: 029-873-7272

☆全車無線配車☆タクシーの御用命は、安全と信頼の
当タクシーの落合交通（有）をどうぞ。

発行 者：牛久市地域公共交通会議
問合せ先：牛久市建設部都市計画課 029-873-2111（代表）



資料：牛久市資料

(3) 障害者等の移動性の確保

⑦ 障害者福祉タクシー料金助成制度の充実

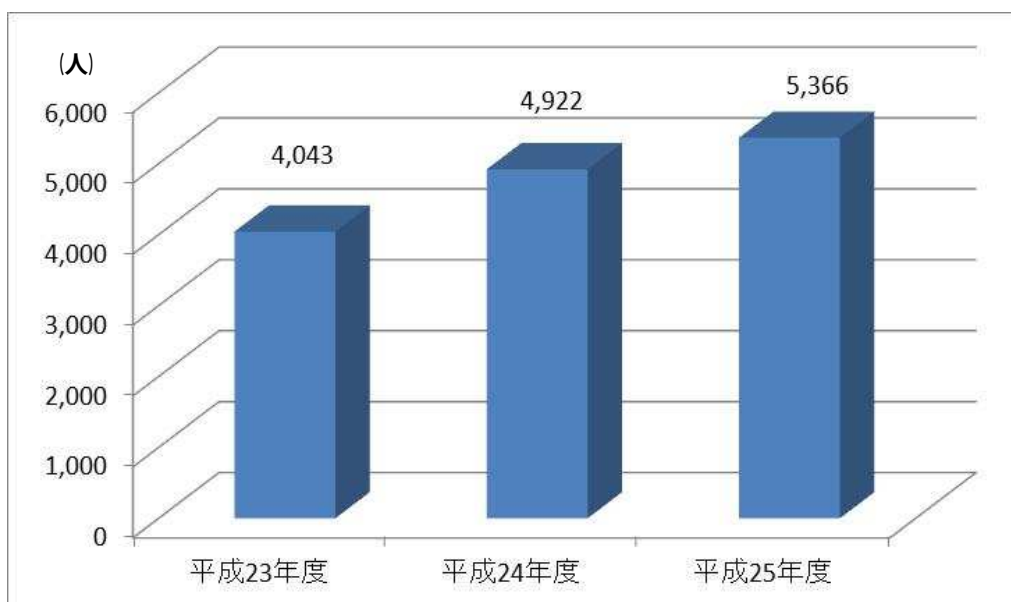
目的 バスを利用しにくい障害者等の移動性を確保します。

内容 下妻市では「障害者福祉タクシー利用料金助成制度」により、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：年間 48 回分）を助成しており、近年利用者数が増加傾向にあります。
障害者団体等の意見を踏まえながら、当該制度の拡充を検討するなどの充実を図ります。

実施主体 下妻市

スケジュール 平成 30 年度から拡充を検討

《障害者福祉タクシー利用料金助成制度の利用状況》



《障害者福祉タクシー利用料金助成制度の課題／利用者の意見》

- ① 市内のタクシー会社が少なく、選択肢が少ない。
- ② 料金の助成が初乗り分のみであり、自己負担額が大きい。

(4) 公共交通を利用しやすい環境づくり

⑧ 駅やバス停等の交通結節点の利便性向上

目的

関東鉄道常総線と路線バス、あるいは新規に検討する地域公共交通の乗換をしやすくし、公共交通全体の利便性を向上させます。

内容

駅での待合環境を充実させます。
また、乗換情報等の提供により、利便性を向上させます。
駅のパークアンドライド駐車場や駐輪場、バス停への駐輪場等の設置により、多くの市民が公共交通を利用しやすい環境をつくれます。
積極的に大型店や公共施設の敷地内やコンビニ等の近くにバス停を設置し、待ちやすい環境づくりを行います。

実施主体

関東鉄道株式会社 関鉄パープルバス 商業施設 下妻市

スケジュール

平成 28 年度から実施

《横浜市でのコンビニと連携したバス停の取組み》

横浜市はファミリーマートと組み、コンビニ店内を市営バスの待合スペースとして活用する取組みを進めています。

店内で購入したものを飲食できるイートインコーナーにバスの運行状況を表示するタブレット（多機能携帯端末）を設置し、待合室代わりにしています。

写真は、店の前に東橋バス停があるファミリーマート和田屋万世町店です。



⑨ バリアフリー化の推進

目的

駅・停留所等のバリアフリー化を推進することで、高齢者、障害者、子育て世代等を含めて、だれもが移動できる公共交通の環境をつくります。

内容

バス車両のバリアフリー化を推進します。
 関東鉄道常総線の駅及び自由通路等のバリアフリー化を検討します。
 バス停などの公共交通に関連する施設のバリアフリー化を推進します。

実施主体

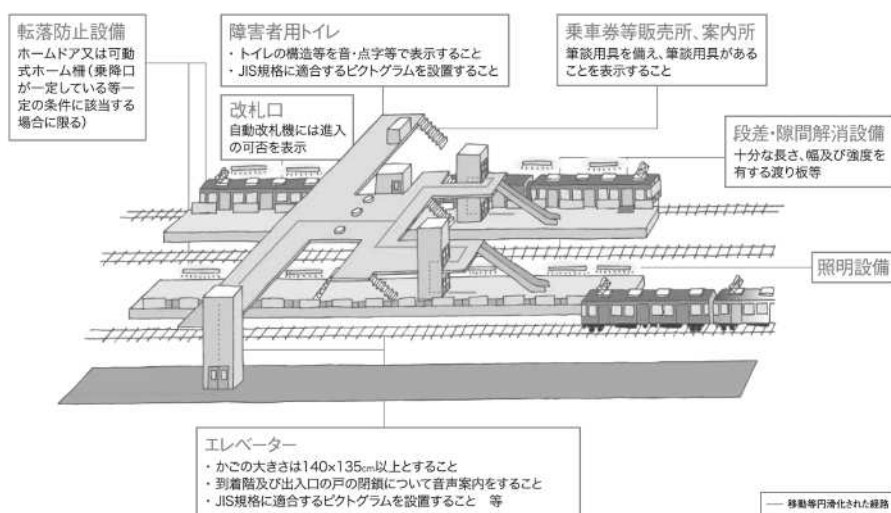
関東鉄道株式会社 関鉄パープルバス 下妻市等

スケジュール

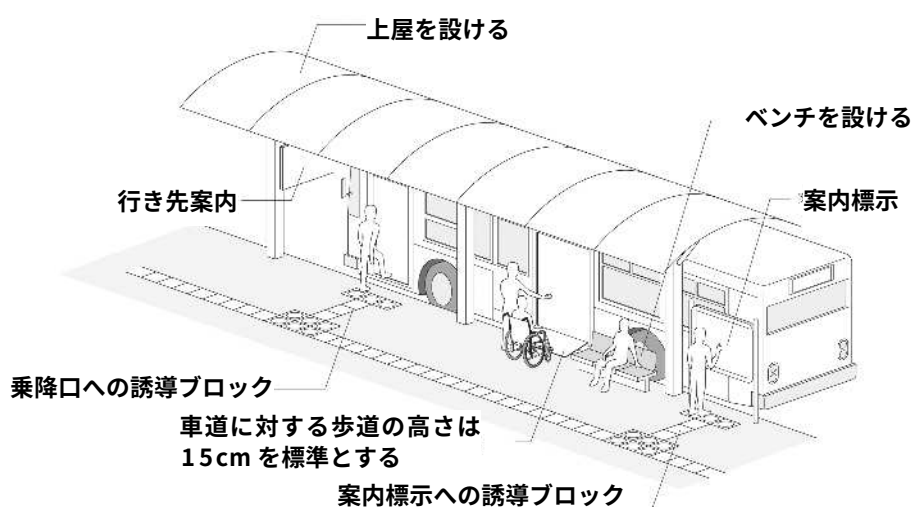
平成 28 年度より徐々に拡充

《バリアフリー化のイメージ》

鉄道駅



バス停



⑩ コミュニティサイクル

鉄道やバスから乗り継いで広い範囲を移動できるように、コミュニティサイク

**目的
内容**

ル（レンタサイクル）を導入します。

平成 27 年度に、下妻駅や観光客が集まる砂沼周辺でコミュニティサイクルの社会実験を実施します。

この社会実験の効果を踏まえて、本格実施の検討をします。

実施主体

下妻市

スケジュール

平成 27 年度の社会実験を踏まえ、平成 28 年度以降に本格導入を検討

《コミュニティサイクルのイメージ（柏市スマートサイクルの事例）》



(5) 公共交通の情報提供

⑪ 多様な媒体による情報提供

目的

市民等が手軽に公共交通の路線や運行情報を把握できるようにすることで、公共交通の利用促進を図ります。

内容

1 つのモノで関東鉄道常総線や路線バス、その他の公共交通機関の路線や時刻表等が把握できるチラシやパンフレットを作成し配布します。
出先でも情報を得られるようにインターネットを通じた情報提供を行います。
バスの運行情報など、リアルタイムの情報提供を行うことも考えられます。

実施主体

下妻市（下妻市地域公共交通活性化協議会）

スケジュール

平成 28 年度に検討（市街地の移動に資するコミュニティバスの導入に合わせて検討）

《土浦市の公共交通案内のホームページ》

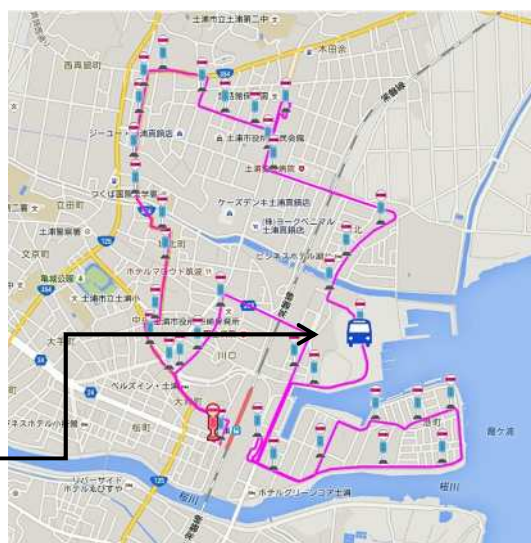
このホームページには、土浦市内の全てのバス路線やバス停が掲載されています。
また、全てのバス停について、そのバス停の時刻表を見ることができます。



《まちづくり活性化バス「キララちゃん」のバスロケーションシステム》

キララちゃんの車両が今どこを走っているかスマホから見るができるサービス。

バスが走行している
ルート上の位置を表示



(6) 利用促進策

⑫利用促進キャンペーン

目的

キャンペーンを実施することにより、広く市民に公共交通のことを知ってもらい、積極的な利用を促します。

内容

多くの市民が参加するイベント等において、公共交通の情報を提供するとともに、積極的な利用を促すキャンペーンを実施します。

例) しもつま砂沼フェスティバル (10月)

下妻まつり (8月)

一時的な取組みではなく継続的に実施し、公共交通利用の意識を定着させていきます。

また、市街地の移動に資するコミュニティバスの導入に向けて、シンポジウムを開催します。

実施主体

下妻市 (下妻市地域公共交通活性化協議会)

スケジュール

平成28年度より実施 (市街地の移動に資するコミュニティバスの導入に合わせて実施)

《茨城県公共交通活性化協議会のキャンペーン》

2010年笠間

匠のまつりでのキャンペーンの様子



2015年春

上野東京ラインのPR



⑬ 公共交通サポーター制度

目的

公共交通を支える市民参加制度を作ります。

内容

市民や企業等を参加できる公共交通サポーター制度を創設します。
公共交通の利用を促進する案内の送付や市内のイベント等の案内を行うとともに、サポーターが参加する公共交通利用促進イベント等を検討します。

実施主体

市民 下妻市（下妻市地域公共交通活性化協議会）

スケジュール

平成 28 年度より実施（市街地の移動に資するコミュニティバスの導入に合わせて実施）

《かしてつサポーターズクラブの事例》

かしてつバス・サポーターズクラブ 会員募集

会員になって「かしてつバス」を応援しよう！！

かしてつバスをみんなで守り、さらなる利用促進を図ることを主な活動とし、会員と沿線地域の交流を深め地域の活性化とバス路線の維持確保に寄与することを目的としたサポーターズクラブを立ち上げました。この目的に賛同し、応援していただける方を募集します。

- ◎加入対象 かしてつバスを応援していただける全ての方
- ◎会員期間 入会日から平成24年3月31日まで（年度ごとの更新になります。）
- ◎年会費 一口 1,000円（一口以上何口でも可）
- ◎会員特典 1日フリーきっぷの進呈（一口につき1枚）、定期券特別割引（通常より10%引き）など
- ◎申込方法 最寄りの定期券取扱所（裏面に記載の取扱所）
（窓口でお申し込みの場合は会員証を即日発行いたします。）
※郵送によるお申し込みも受付けております。詳しくは下記にお問合せください。
- ◎お問合せ かしてつバス・サポーターズクラブ事務局（関鉄グリーンバス本社内）
TEL 0299（35）3303

※定期券特別割引は平成23年4月1日以降からの適用となります。

かしてつバス・サポーターズクラブ

〒315-0022 茨城県石岡市行里川5番18号（関鉄グリーンバス本社内）
TEL 0299（35）3303
<http://www.kantetsu.co.jp/green-bus/>



私たちが応援しています。

- ・かしてつ沿線地域公共交通戦略会議
- ・かしてつバス利用促進協議会
- ・かしてつバス応援団

⑭市民モニター制度

目的

利用者の視点から公共交通をチェックし、改善していきます。

内容

市民からモニターを募り、路線バスやタクシーなどの試乗の結果を評価してもらい、それをもとに事業者と改善策を講じる取組みを実施します。
安全性、設備面、接遇などの評価指標を設定し、評価を行います。

実施主体

市民 下妻市（下妻市地域公共交通活性化協議会）

スケジュール

平成 30 年度より実施

《龍ケ崎市のバスモニター調査》

- ・ 龍ケ崎市では、バス運転手の接遇や運転の仕方など、バスサービスの向上を目的とした「バスモニター調査」を実施しています。
- ・ バスモニター 15 人の市民が、10 項目について、5 段階評価を実施しています。

○評価項目

- ①運転手の身だしなみ ②言葉遣いの丁寧さ ③あいさつの状況
- ④乗客からの問い合わせへの対応 ⑤安全擁護 ⑥発車や停車のスムーズさ
- ⑦運転速度 ⑧ドアの開閉、バスの停車位置 ⑨車内の清掃状況
- ⑩車内空調

- ・ 評価後、バスモニターと運行事業者の意見交換の場を設けている。

《土浦市の市民モニターによるバス評価制度》

- ・ 土浦市地域公共交通活性化協議会では、市内で運行されている路線バス（関鉄グループ、ＪＲバス、キララちゃん、新治バス）のサービス・快適性の向上を図るため、平成 22 年度より、市民モニターを募集し、バスの評価を行っています。
- ・ 乗り心地、車両の管理状況、乗務員の応対など、基本的な事項を利用者の視点から評価してもらいます。

- ①市民モニターの応募条件：市民、もしくは、市内通勤・通学者
- ②モニターの期間：1 ヶ月程度
- ③モニターの内容：期間中に 10 回以上バスに乗り、簡単な評価シートを作成
(謝礼はないが、初乗り分の回数券を 10 枚支給)
- ④モニター数：約 20 名

⑮モビリティ・マネジメント

目的

自家用車を利用した移動から自発的に公共交通や自転車・徒歩などへ転換してもらうように、多様な手法によりモビリティ・マネジメントを実施します。

内容

新しい地域公共交通を導入する際に合わせてモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通の利用を促進します。

また、学校等でのバスの乗り方教室など、教育にあわせたモビリティ・マネジメントを検討します。

実施主体

下妻市（下妻市地域公共交通活性化協議会）

スケジュール

平成 28 年度より実施（市街地の移動に資するコミュニティバスの導入に合わせて実施）

《モビリティ・マネジメントの概要》

- ・モビリティ・マネジメントとは、地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組みを意味するものです。
- ・「環境や健康などに配慮した交通行動を大規模、かつ個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」を中心として、ひとり一人の住民や一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点がその大きな特徴です。

《モビリティ・マネジメントの効果》

- ・牛久市では、平成 25 年 4 月に導入した「かっぱ号通勤ライナー」を対象に、定期的にモビリティ・マネジメントを実施しています。
- ・沿線世帯に公共交通への利用を促す啓発冊子と路線図・時刻表の情報、お試し乗車券を配布しています。
- ・かっぱ号通勤ライナーは、徐々に利用者数が増加しています。

《牛久市のかっぱ号通勤ライナーの利用者数の推移》



資料：牛久市資料

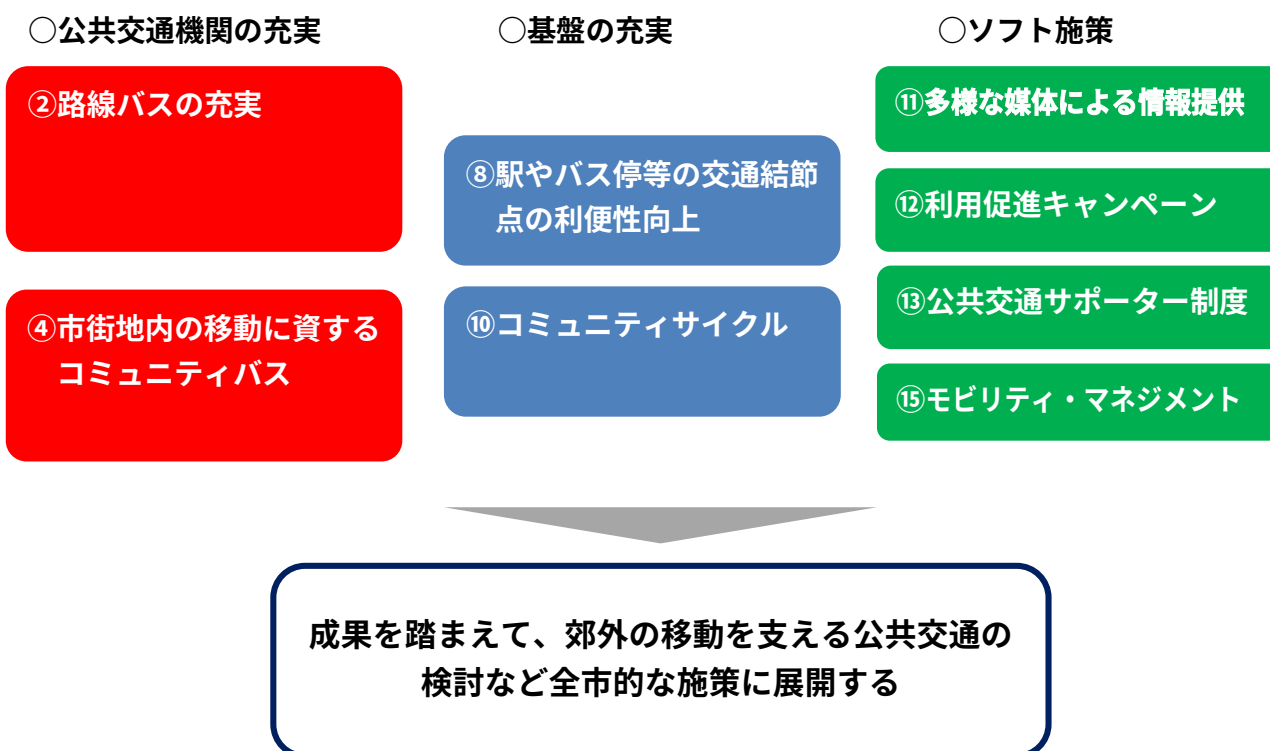
3. 重点プロジェクト

(1) 重点プロジェクトの設定

早期に実現を図り、下妻市全体の公共交通体系の向上を牽引する重点プロジェクトを選定します。

公共交通機関の導入や拡充を行うとともに、それに合わせて基盤の充実やソフト施策をパッケージで実施することとします。

《重点プロジェクトの体系》



路線バスの充実と市街地内の移動に資するコミュニティバスの導入を図ります。

それらの取組みに合わせて、駅での乗換利便性の向上、コミュニティサイクル等を進めます。

さらには、情報提供や利用促進キャンペーン、公共交通サポーター制度、モビリティ・マネジメントにより、公共交通の周知・利用促進を図ります。

(2) 市街地内の移動に資するコミュニティバスの導入計画

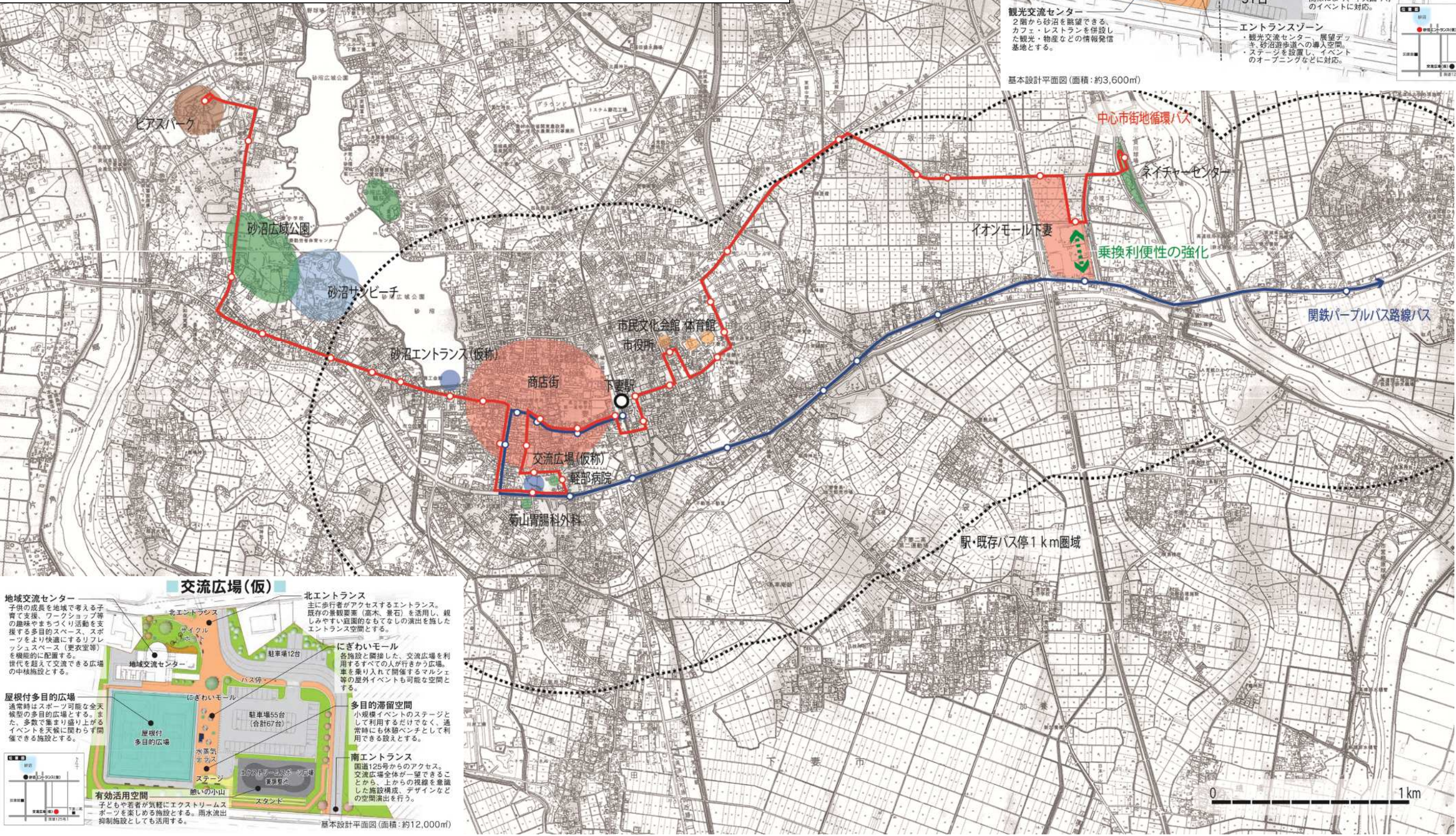
新規に導入する「市街地内の移動に資するコミュニティバス」について具体的な導入計画を示します。

① ルート案

中心市街地内の公共施設や観光施設をめぐることのできるコミュニティバスを導入します。

短い間隔でバス停を設置し、気軽に乗り降りできる新しい乗り物として機能させます。

関鉄パープルバスとの連携により、広域から中心市街地内の移動までカバーできるようにします。



②運行体制

下妻市が事業主体となり、交通事業者へ委託し運行を行います。運行に係る事業収支の赤字分については下妻市が負担を行います。

国庫補助金の活用を検討し、市の負担を軽減することを目指します。

③運行時間帯

6 時台から 20 時台の 15 時間とし、1 時間に 1 便程度運行することを目指します。

下妻駅に発着する常総線のダイヤとの整合を図り、時刻表を設定します。

④運賃

均一運賃とし、1 回の乗車に対して基本運賃を 200 円程度とします。

子ども、学生、高齢者、障害者に対する割引運賃を検討します。

⑤車両

住宅地内の乗り降りしやすい位置にバス停を設置します。

そのため、狭い道路も通行することができるよう小型の車両で運行します。

車両デザインは、下妻市の雰囲気にあったものを検討します。

＜小型車両のイメージ＞



(回転半径：7.7m、乗車人員：31～36 人、座席数：11～14)

⑥事業のロードマップ

当該路線は、本市において公共交通を定着させるための役割があります。

2 年間の試験運行を行うこととし、1 年ごとに利用状況の検証を行い、必要に応じてルートやバス停の改良を行っていきます。

検証に当たっては、利用者数、事業収支、地域活性化への効果等の指標により総合的に判断します。

また、試験運行の結果を踏まえて当該ルートの台数・便数の見直しや他地区への公共交通の導入を検討していきます。

⑦運行開始時期

平成 29 年 1 月からの運行開始を目指す。

⑧スケジュール

	平成 28 年										平成 29 年		
	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	
下妻市コミュニティ バス運行計画策定調 査業務													
運行事業者の選定													
国への補助申請			▲										
路線の申請・協議													
車両の発注						▲							
愛称・車両デザインの 公募・決定													
バス停の検討・設置									▲				
チラシ・マップの作 成・配布													
バスロケシステム等 の導入													
ホームページの作成													
地域への周知・シン ポジウムの開催													
運行開始													
市内MMの実施													
協議会		▲				▲		▲				▲	

⑨関連施策

市街地内の移動に資するコミュニティバスの運行に際して、関連する以下の施策を検討します。

1) 路線バスとの乗り換え利便性の確保

下妻駅、イオンモール下妻等は、本コミュニティバスと路線バスの双方のバス停が設置される箇所です。相互にルート・時刻表の提示等を行い、乗換利便性の確保を行います。

2) 路線バスの上限運賃制度

本コミュニティバスを運行することにより、下妻駅～イオンモール下妻への運賃は、路線バスよりもコミュニティバスの方が安価になることから、利用が偏る可能性があります。

そこで路線バスにおいても、下妻市内は、運賃の上限をコミュニティバスに合わせて 200 円とすることが有効です。

下妻市、路線バスの事業者の役割分担等を踏まえ、路線バスの上限運賃制度の実現可能性を検討し、有効性を確認した上で実施します。

3) 民間施設・公共施設等での待合環境づくり

バス停に近いコンビニエンスストアや他の商業施設、公共施設等で、バス利用者に対して待合スペースの確保や、バスの運行情報の提供の協力を求めています。

4) P R ・利用促進策の実施

ルート・時刻表を掲載するパンフレットをつくり、沿線の世帯に配布することや、イベント等での利用促進キャンペーンを実施します。

また、お試し乗車券等を含む、モビリティ・マネジメントを実施します。

5) サポーター制度の創設

コミュニティバスの運行に合わせて、サポーター制度を創設することを検討します。

4. 地域公共交通再編事業

(1) 地域公共交通再編事業

地域公共交通網形成計画に地域公共交通再編事業を位置付ける場合は、この計画策定後、市町村等は地域公共交通再編実施計画（以下、再編実施計画と記載）を策定し、国の認定を受けることになります。

本計画では、市街地周辺を対象として「市街地内の移動に資するコミュニティバス」を導入するとともに、路線バスとの連携や広域的な路線バスの充実により、公共交通ネットワークを形成することと、このような取組みを契機として郊外の公共交通へ波及させることを位置づけました。

以下の公共交通施策を地域公共交通再編事業と位置づけ、地域公共交通再編実施計画の策定を目指します。

<地域公共交通再編事業>

施策② 路線バスの充実（下妻駅西部への路線バスの配置）

施策③ 公共交通網の広域連携

施策④ 市街地内の移動に資するコミュニティバス

施策⑤ 郊外の移動を支える公共交通の検討

(2) 再編の必要性

全市的な公共交通環境を整えていく第1ステップとして、下妻駅周辺の市街地において、市街地内、広域の公共交通ネットワークの充実を図ります。

現在は、関東鉄道常総線と関鉄パープルバスの路線のみの運行になっていますが、新規のバスを導入するとともに、既存の鉄道・路線バスの連携を強化することによる公共交通ネットワークの再編が必要です。

また、上記の取組みの効果を検証した上で、郊外地域の公共交通を検討し、全市的な公共交通ネットワークを構築します。

(3) 事業の効果

下妻駅周辺の市街地は市内で最も人口が集積しているとともに、多くの市民が集まる地域です。

コミュニティバスや路線バスの再編により、この地域での公共交通の利便性が向上します。

また、この地域の公共交通ネットワークの形成は、全市的な公共交通への意識改善につながり、次のステップとしての市域全体を対象とした公共交通ネットワークの形成の機運づくりの効果が期待されます。

第4章 計画の推進方策

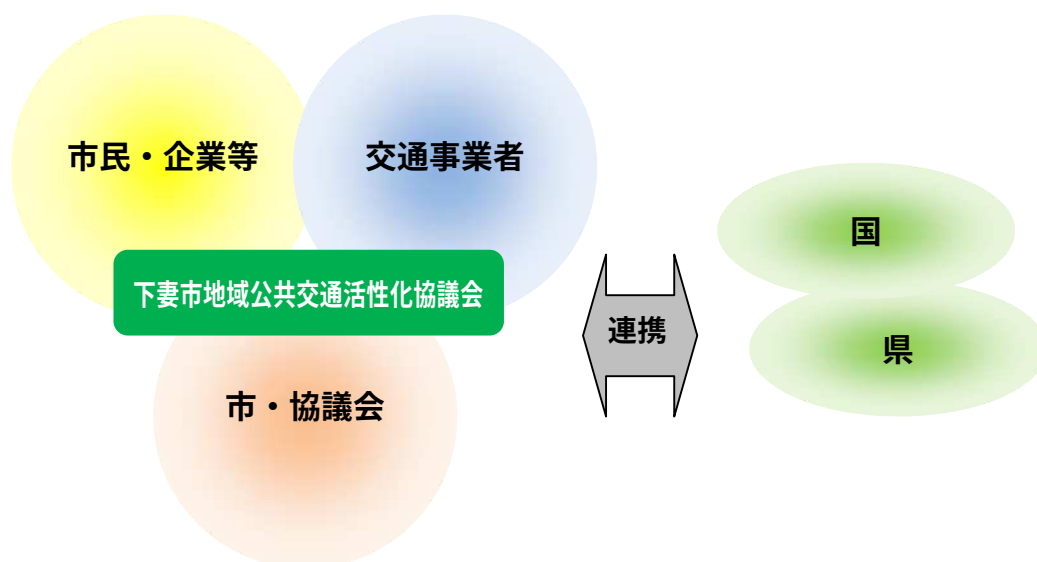
1. 推進体制

利用者である市民や企業等や交通事業者などの関係主体が本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。そのため、下妻市及び下妻市地域公共交通活性化協議会が中心になって本計画の周知を進めます。

また、本計画に基づく公共交通施策は、まちづくりの一環として市民、企業、交通事業者、下妻市及び下妻市地域公共交通活性化協議会等の関係主体が連携・協力して進めます。

さらに、国や県等との関係機関との連携・協力を図りながら本計画を推進することとします。

＜推進体制＞



2. 下妻市地域公共交通活性化協議会の役割

下妻市地域公共交通活性化協議会は、地域公共交通網形成計画の検討・協議に加えて計画策定後の施策の実施状況・達成状況の評価や利用促進策等の施策の実施主体として機能していきます。

3. 計画の達成状況の評価方法

毎年、下妻市地域公共交通活性化協議会で、実施プログラムに即した施策の実施状況を整理し、実施の有無及びその要因を評価していきます。

例えば、新規に導入するコミュニティバスは2年間の試験運行を行い、1年ごとに検証を行います。下妻市地域公共交通活性化協議会で検証を行うとともに、ルートやサービス条件等の改善について協議を行っていきます。

一方で、本計画の達成状況は平成32年の時点で、先に設定した目標値の達成状況を評価とその要因分析を行い、新たな取組みの方向を検討していきます。5年の計画期間が終了する平成32年度には、本計画の更新を行います。

<目標値の評価方法>

目標値	評価年次	評価方法
市街地内の移動に資する公共交通の導入 1路線以上	平成32年	毎年次の路線バスの運行路線数をカウントします。
高齢者の公共交通サービス圏域人口の割合（高齢者人口に占める駅・バス停圏域高齢者人口の割合） 約5割 （現状約4割）	平成32年	平成27年国勢調査のメッシュデータの高齢者人口（65歳以上人口）を活用します。 バス停圏域内の65歳以上メッシュ人口を集計し、市の総高齢者人口と比較し、割合を算出します。
下妻駅乗降客数 1,800人／日 （現状1,618人／日）	平成32年	関東鉄道の所有するデータをもとに、1日あたりの平均値を算出します。
広域交通と地域公共交通の結節点の形成 2箇所以上	平成32年	路線バスと市街地内の移動に資するコミュニティバスの結節点の箇所数を算出します。 乗換案内等の情報提供がなされている地点をカウントします。
新規に導入する公共交通の利用者1人あたりの運行経費 802円／人以下	平成32年	平成31年度の市街地内の移動に資するコミュニティバスの利用者数と運行経費より、利用者1人あたりの運行経費を算出します。
バス停圏域人口あたりのバス利用率 5%以上 （現状4%）	平成32年	市内の路線バス、街地内の移動に資するコミュニティバスの全バス停の利用者数を把握します。 平成27年国勢調査のメッシュデータの総人口より、バス停圏域人口を整理します。 利用者数とバス停圏域人口より、バス停圏域人口あたりのバス利用率を算出します。

4. 実施プログラム

公共交通施策は、下表のプログラムにより推進します。

	実施プログラム（年度）					
	H28	H29	H30	H31	H32	H33 以降
① 関東鉄道常総線の充実	常総線のグレードアップ					
② 路線バスの充実	検討	コミュニティバスとの連携強化				
③ 公共交通網の広域連携	広域連携の具体的な検討					
④ 市街地内の移動に資するコミュニティバス	計画	実証運行・検証		本格運行、定期的な検証		
⑤ 郊外の移動を支える公共交通の検討		コミバスの動向を踏まえて導入検討				
⑥ タクシーの利用促進		タクシーの利用促進策				
⑦ 障害者福祉タクシー料金助成制度の充実		障害者の意向の把握と施策の具体化				
⑧ 駅やバス停等の交通結節点の利便性向上	検討	コミバス等にあわせた交通結節点の強化				
⑨ バリアフリー化の推進	まちづくりや車両導入にあわせたバリアフリーの推進					
⑩ コミュニティサイクル	社会実験を踏まえた本格実施の検討					
⑪ 多様な媒体による情報提供		コミバス運行に合わせた情報提供の実施				
⑫ 利用促進キャンペーン	シンポジウム	コミバス運行に合わせた利用促進キャンペーン				
⑬ 公共交通サポーター制度		コミバス運行に合わせて公共交通サポーター制度を創設				
⑭ 市民モニター制度			市民モニター制度の実施			
⑮ モビリティ・マネジメント		コミバス運行に合わせたモビリティ・マネジメント				

参考資料

1. 策定体制

本計画は下妻市地域公共交通活性化協議会での協議を経て、策定しました。

《下妻市地域公共交通活性化協議会委員》 平成28年3月現在

区 分	所属する団体、役職等	氏 名	備考
市民又は公共交通の利用者の代表	自治区長連合会 会長	飛田 貞雄	監事
	自治区長連合会 副会長（千代川地区）	高橋 節雄	
	下妻市議会 議長	須藤 豊次	
	身体障害者福祉協会 会長	稲葉富士夫	
	下妻市商工会 副会長	渡邊 欣一	
	下妻青年会議所 理事長	平塚 一芳	
	下妻市民生委員児童委員協議会 会長	鯨井登美子	
	市民協働のまちづくり市民会議 会長	塙 正明	監事
	下妻市まちづくり女性スタッフ 座長	関口 妙子	
学識経験者	筑波大学社会工学類教授	岡本 直久	副会長
国及び県の関係行政機関の代表者	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（企画調整担当）	飯塚 正芳	
	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（輸送監査担当）	飯田 孝志	
	茨城県企画部企画課交通対策室 室長	川上 敬一	
	茨城県常総工事事務所 所長	池田 久	
	茨城県下妻警察署交通課 課長	江寺 雅晴	
鉄道事業者	関東鉄道株式会社 取締役鉄道部長	高橋 眞一	
一般社団法人茨城県バス協会の代表者	一般社団法人茨城県バス協会 専務理事	澤畠 政志	
一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者	関鉄パープルバス株式会社 代表取締役社長	荒川 安男	
一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者	茨城県ハイヤー・タクシー協議会 県西支部下妻部会 代表	黒須 英夫	
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	関鉄パープルバス労働組合 執行委員長	千葉 博志	
その他市長が必要と認める者	下妻市社会福祉協議会 主査兼総務係長	中村美千代	
副市長及び市長の指名する職員	下妻市 副市長	野中 周一	会長
	下妻市 市長公室長	中山 義則	
	下妻市 保健福祉部長	折原 嘉行	

2. 策定経緯

本計画は、以下のような経緯を経て、策定しました。

年	月	内容
平成 26 年	3 月	アンケート調査
	9 月	平成 26 年度 第 1 回下妻市地域公共交通活性化協議会 (協議会の発足、調査方針)
平成 27 年	2 月	平成 26 年度 第 2 回下妻市地域公共交通活性化協議会 (公共交通の現状、基本的な方針)
	3 月	平成 26 年度 第 3 回下妻市地域公共交通活性化協議会 (導入すべき地域公共交通の検討)
	7 月	平成 27 年度 第 1 回下妻市地域公共交通活性化協議会 (公共交通施策の検討)
	10 月	平成 27 年度 第 2 回下妻市地域公共交通活性化協議会 (下妻市地域公共交通網形成計画素案)
平成 28 年	2 月	平成 27 年度 第 3 回下妻市地域公共交通活性化協議会 (重点プロジェクトの検討)
	3 月	平成 27 年度 第 4 回下妻市地域公共交通活性化協議会 (下妻市地域公共交通網形成計画の策定)

下妻市地域公共交通網形成計画

平成 28 年 3 月

●発行 下妻市市長公室企画課

〒304-8501

下妻市本城町 2 丁目 22 番地

TEL (0296) 43-2113 FAX (0296) 43-1960

●調査協力 株式会社 アルメック V P I