

下妻市 地域公共交通計画

令和3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	2
1. 地勢・土地利用	2
2. 上位計画の整理	3
3. 人口の動向	10
4. 公共・公益施設の立地	14
5. 移動の状況	19
6. 公共交通の状況	22
7. 市民のニーズ	45
第2章 これまでの取組みの検証	62
1. 計画目標値の検証	62
2. 公共交通施策の検証	64
第3章 公共交通の課題	66
1. まちづくりと整合する公共交通ネットワーク	66
2. 地域内公共交通の改善	67
3. 広域的な移動性の確保	68
4. 交通結節点の改善	69
5. 公共交通と端末交通の連携	70
6. 公共交通に関する理解の深化	71

第4章 基本的な方針と目標	72
1. 下妻市における公共交通の役割	72
2. 在るべき姿	72
3. 公共交通ネットワークの方針	73
4. 目標	74
5. 数値指標・目標値	79
第5章 公共交通施策	83
1. 施策体系	83
2. 公共交通施策	84
第6章 計画の推進方策	94
1. 推進体制	94
2. 下妻市地域公共交通活性化協議会の役割	94
3. 計画の達成状況の評価方法	95
4. 資金の確保	95
5. 実施工程	96
参考資料	97

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、コミュニティバス、コミュニティサイクル、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

令和3年度から令和7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、コミュニティバス、コミュニティサイクル、スクールバス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

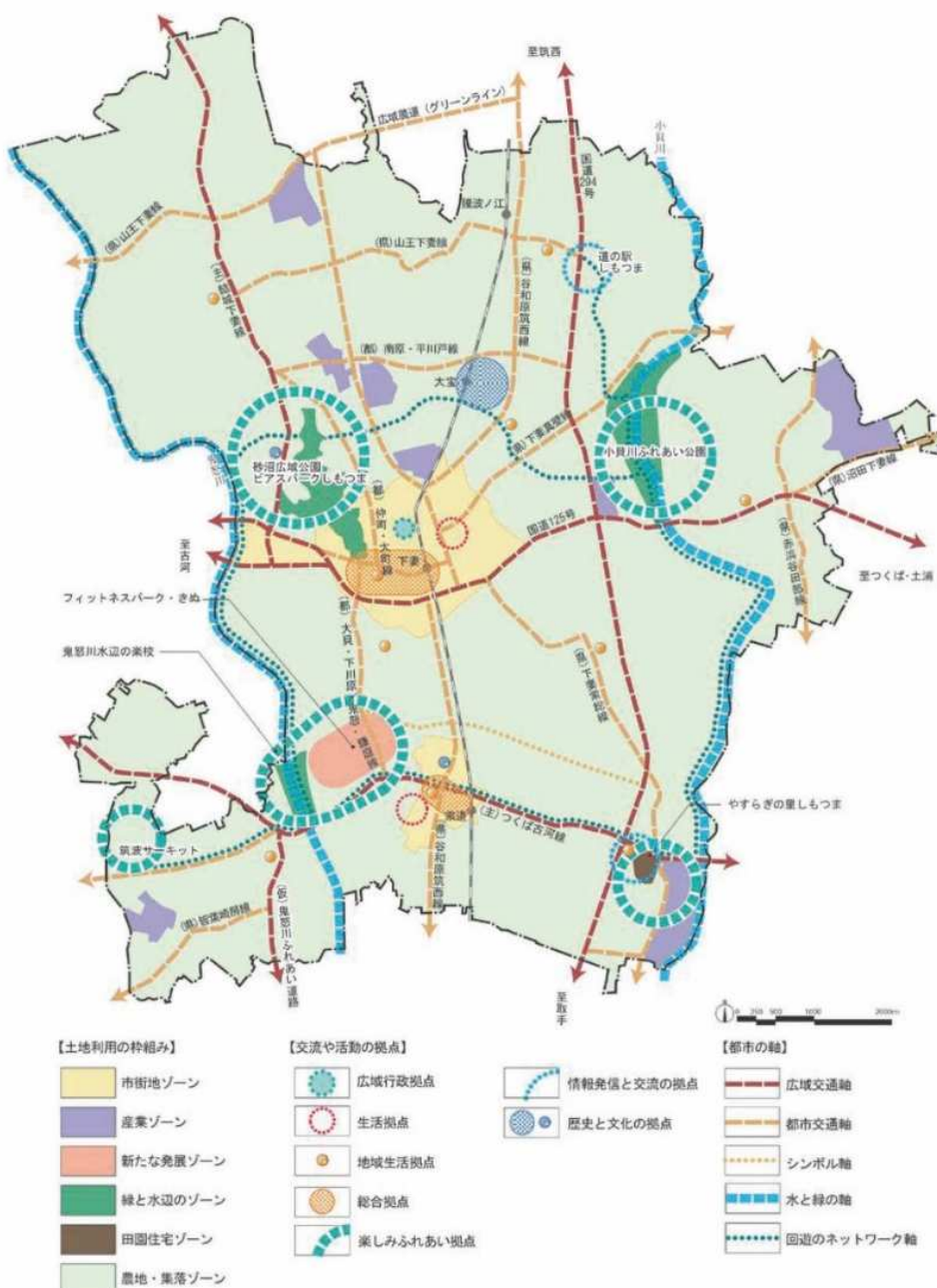
1. 地勢・土地利用

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。

◆都市構造図

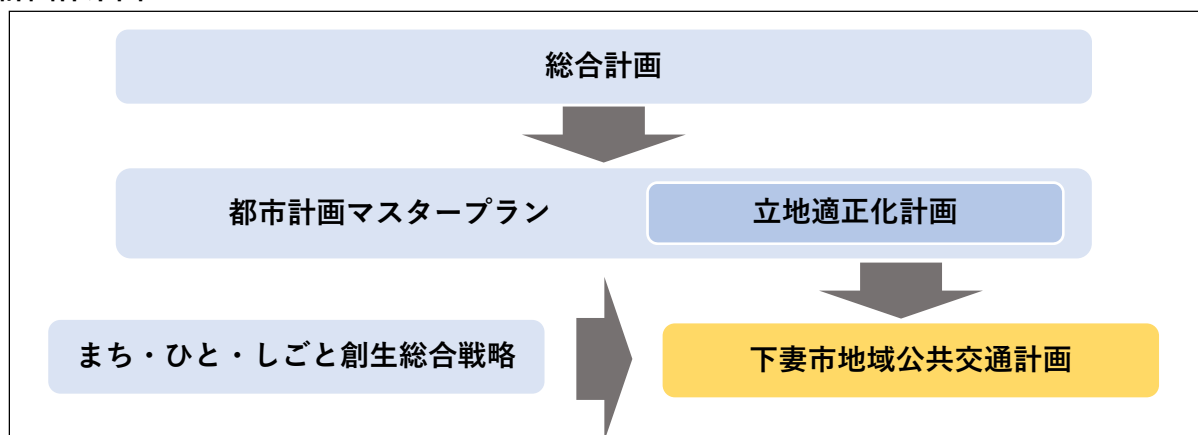


2. 上位計画の整理

(1) 上位計画・関連計画との関係性

下妻市地域公共交通計画は、本市が策定している総合計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略の方向性と整合性を図り策定します。

計画体系図



将来像	総合計画より「人と自然を活かし、住みよさを創るまち しもつま ～住み続けたい、選ばれるまちを目指して～」としています。		
都市・ 土地利用	都市計画マスタープラン、立地適正化計画より 下妻駅周辺の市街地、宗道駅周辺の市街地に都市機能や人口の集積を図るとともに、それ以外の郊外部においては、地域生活拠点を位置付けています。		
関連事業	【総合計画】 <ul style="list-style-type: none"> ・常総線活性化事業 ・コミュニティバス運行事業 ・その他の公共交通に係る事業 (高齢者福祉タクシー利用助成、障害者福祉タクシー利用助成制度など) ・公共交通の情報提供 ・モビリティ・マネジメント事業 ・コミュニティサイクル事業 	【立地適正化計画】 <ul style="list-style-type: none"> ・バス・電車利用促進キャンペーン ・鉄道利便性向上の推進 ・「公共交通網の広域連携を図る検討会議」における検討の推進 ・バス停の利便性向上 ・下妻駅前や駅における待合環境の整備 ・コミュニティサイクルと都市機能誘導区域内の駐車場を活用した街なかの誘導施設等をつなぐ交通ネットワークの確保 ・コミュニティバスの拡充、デマンド型乗合タクシー等の導入検討 	【総合戦略】 <ul style="list-style-type: none"> ・常総北線設備整備支援事業 ・電気自動車普及促進事業 ・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 ・コミュニティサイクル
目標値	【総合計画令和4年目標値】 <ul style="list-style-type: none"> ○下妻駅の乗降客数 1,808人/日 ○シモンちゃんバス利用者数 1,200人/月 		【総合戦略令和6年度目標値】 <ul style="list-style-type: none"> ○常総線下妻乗降客数 1,850人/日 ○バス運行ルート総延長 23.4km

(2) 総合計画

「第6次下妻市総合計画」(平成30年3月)では、総合的かつ計画的な市政の運営を図り、将来にわたって魅力のある持続可能なまちづくりを着実に推進することを目指しています。

本市では、公共交通網の整備・拡充と公共交通を支える仕組みづくりについて記載しており、管理指標が設定されています。

○目標5 都市基盤

基本施策 公共交通網の整備・拡充 (公共交通)

●管理指標

指標名	現状値	目標値
下妻駅の乗降客数	1,655人/日 (H28)	1,808人/日 (R4)
コミュニティバス「シモンちゃんバス」の利用者数	658人/月 (H28)	1,200人/月 (R4)

(1) 公共交通網の整備・拡充

鉄道対策では、沿線自治体と連携する各種協議会、期成同盟会などに参画し、公共交通の整備促進・利用促進を推進するとともに、国、県に対し要望活動などを実施します。路線バス対策として、沿道自治体やコミュニティバスとの連携を図りながら、現状路線の維持・確保に努めます。コミュニティバスの市民ニーズに合わせ、運行ルートや時刻表を適宜変更して、本格運行を目指すとともに、市民の日常生活の移動を確保する地域公共交通について調査・検討を行います。高齢者や障害者の移動手段の確保に努めます。

○主要な関連事業

- ・常総線活性化事業
- ・コミュニティバス運行事業
- ・その他の公共交通に係る事業
(高齢者福祉タクシー利用助成、障害者福祉タクシー利用助成制度など)

(2) 公共交通を支える仕組みづくり

市民などが手軽に公共交通の路線や運行状況が把握できるようにチラシやパンフレットの配布をはじめ、インターネットを通じたリアルタイムなバス運行情報など多様な媒体による情報提供を行います。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ル(レンタサイクル)の整備、拡充を図ります。コミュニティバスの導入を契機として、「過度に自動車に頼る状態」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えるように、多様な手法でモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通の利用を促進します。

○主な関連事業

- ・公共交通の情報提供
- ・モビリティ・マネジメント事業
- ・コミュニティサイクル事業

(3) 都市計画マスタープラン

「下妻市都市計画マスタープラン」(平成28年5月一部改訂)では、「輝く自然・あふれるやさしさ・活力みなぎるまち しもつま ～人がいきいきかがやくまち～」を将来都市像として掲げています。公共交通の整備方針として、交通弱者の増加に対応し公共交通の利便性の向上、利用促進について記載されています。

○公共交通の整備方針

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。

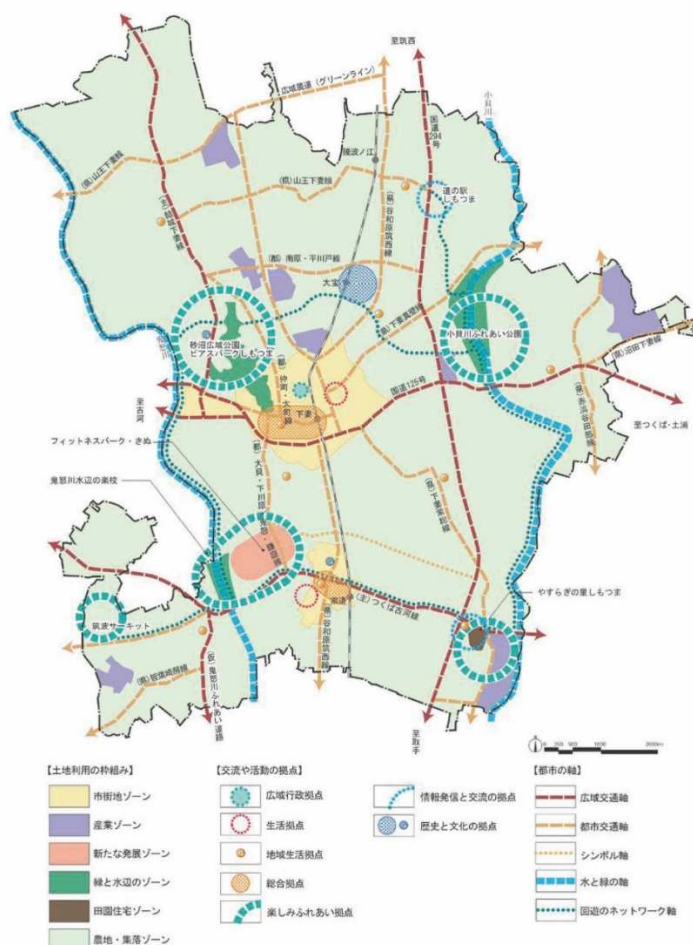
a. 鉄道交通

関東鉄道常総線の運行ダイヤの維持・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。

b. バス交通

高齢化に伴い、交通弱者が増加していきます。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。

◆都市構造図



(3) 立地適正化計画

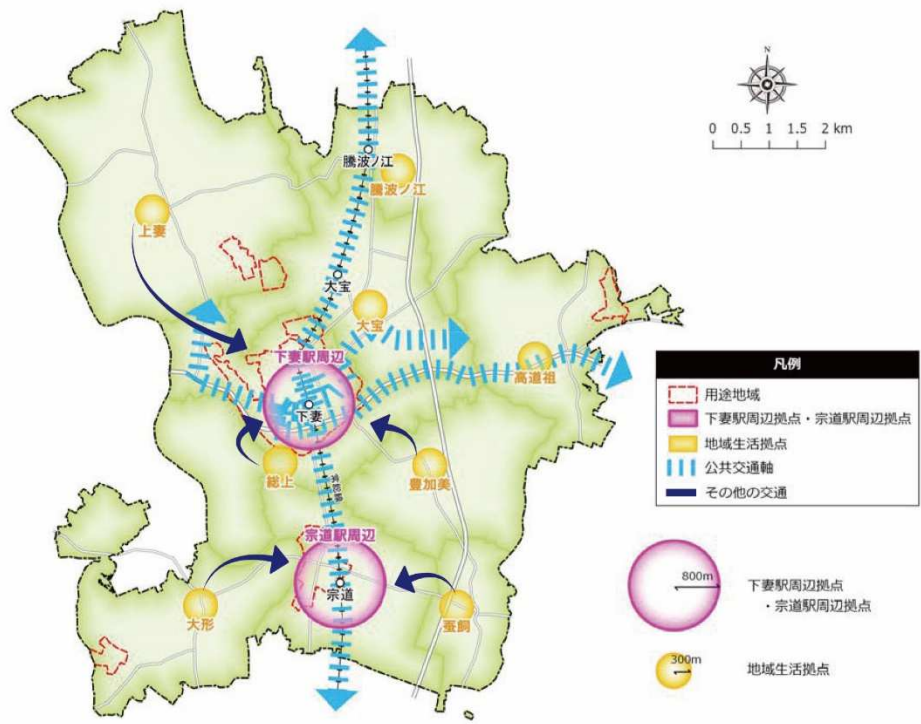
「下妻市立地適正化計画」(平成30年12月)では、公民連携により街なかのにぎわいを高めていくための施策を一層推進するとともに、人口減少・高齢化が進行する中でも安心して快適な生活環境を実現し、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を実現することを目的としています。

下妻駅周辺の市街地、宗道駅周辺の市街地を都市機能誘導区域、居住誘導区域に指定し、都市機能や人口の集積を図ることとしています。また、それ以外の郊外部においても、地域生活拠点等を位置付け、市民が日常生活サービスや交通手段を享受できる住環境の形成や本市の活力向上のための取組を進めていきます。

○方針 人の流れを生み出し、街なかにも人を呼び込むコミュニティ交通の充実

1. 周辺自治体との広域連携により、県西地域や土浦・つくば等の広域と下妻市を結ぶ鉄道や路線バスのサービス維持を図ります。
 - 1) 各公共交通の利便性の向上や利用促進
例：バス・電車利用促進キャンペーン（バス・電車を使うとECOですキャンペーン）
鉄道利便性向上の推進
 - 2) 周辺自治体との連携による広域公共交通網の形成
例：「公共交通網の広域連携を図る検討会議」における検討の推進
2. 街なかの公共施設や観光施設を結ぶコミュニティ交通の維持を図ります。
- 3) 駅やバス停留所の待合環境の充実や適正配置
例：バス停の利便性向上（市民が多く来訪する大規模施設において、敷地内の建物入口近く等へバス停を設置）
下妻駅前や駅における待合環境の整備（コンビニエンスストアやカフェの誘導等）
- 4) コミュニティサイクルによる公共交通の補完と回遊性向上
例：コミュニティサイクルと都市機能誘導区域内の駐車場を活用した街なかの誘導施設等をつなぐ交通ネットワークの確保
3. 公共交通利用圏外の自動車利用等が困難である郊外集落の市民が、街なかへ行くことができるアクセス手段の検討を行います。
- 5) 官民連携による新たな交通サービス導入可能性の検討
例：コミュニティバスの拡充、デマンド型乗合タクシー等の導入検討

<立地適正化計画で具体化を図る拠点>



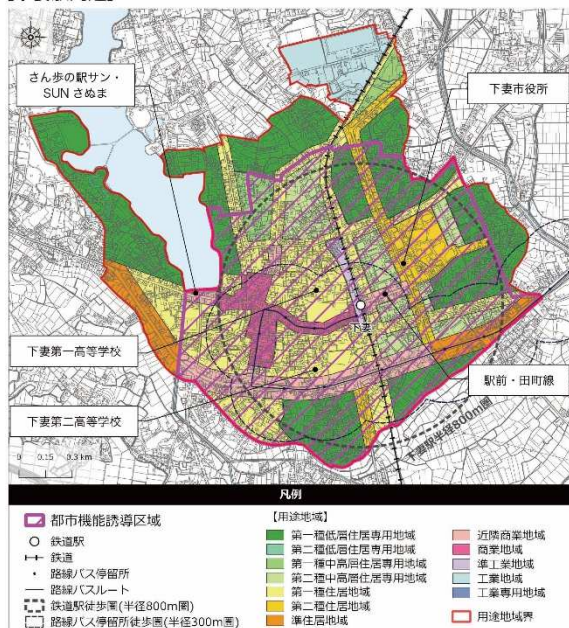
<まちづくりの方針のイメージ>



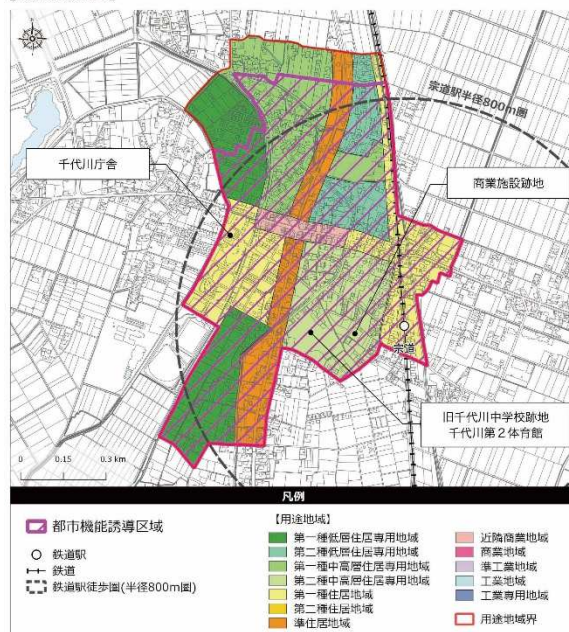
出典：下妻市立地適正化計画

<都市機能誘導区域>

【下妻駅周辺】

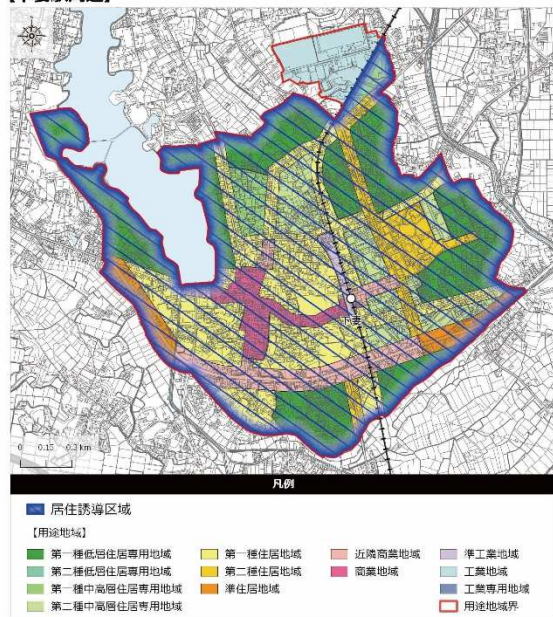


【宗道駅周辺】

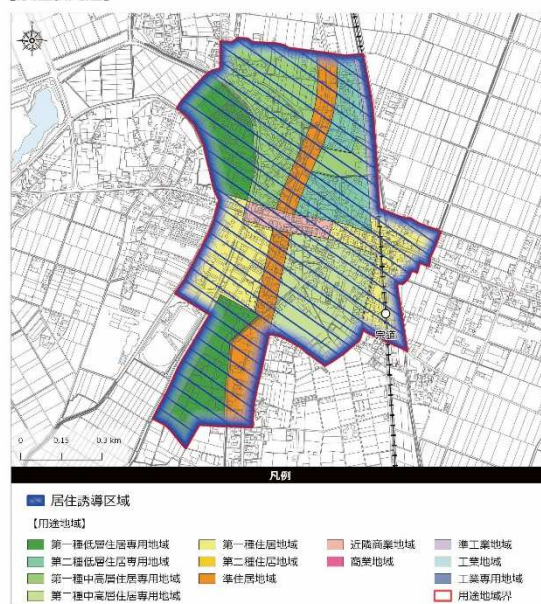


<居住誘導区域>

【下妻駅周辺】



【宗道駅周辺】



出典：下妻市立地適正化計画

(4) まち・ひと・しごと創生総合戦略

「第2期下妻市まち・ひと・しごと創生総合戦略」（令和2年3月改定）では4つの基本目標「【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、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」を設定しています。また、横断的な目標として、「【人材の活躍】多様な人材の活躍を推進します」、「【新しい流れ】新しい時代の流れを力にします」を設定しています。公共交通については、公共交通・交通ネットワークの充実を掲げ、公共交通網の総合的な管理計画のもと、公共交通の利便性公共と利用促進を図ります。また、具体的な事業や重要業績評価指標（KPI）が記載されています。

○具体的施策 公共交通・交通ネットワークの充実

常総線の利便性向上と利用促進を図るとともに、公共交通網の総合的な管理計画のもと、路線バス、コミュニティバスなどを組み合わせながら、公共交通の利便性向上と利用促進を図ります。また、環境負荷の少ない交通手段として、バス、電車のほか、電気自動車、コミュニティサイクルの可能性についても検討し、普及を図ります。

重要業績評価指標（KPI）	現状（令和元年度）	目標値（令和6年度）
常総線下妻駅乗降客数 （1日平均）※乗降計	1,825人	1,850人
バス運行ルート総延長	16.6km	23.4km

○具体的事業

- ・常総北線設備整備支援事業
- ・電気自動車普及促進事業
- ・コミュニティバスの運行
- ・モビリティマネジメント事業
- ・コミュニティサイクル

3. 人口の動向

(1) 人口・高齢化率の推移

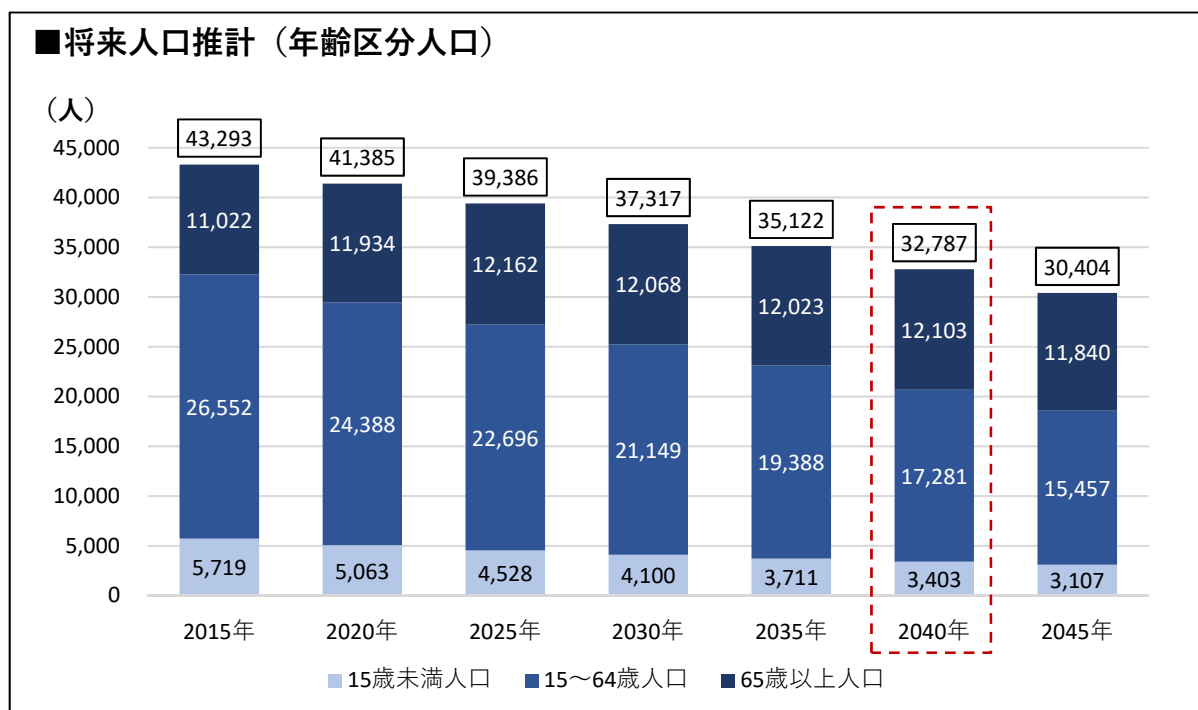
本市では、人口減少が進んでおり、今後も減少傾向が続いていくと予測されています。

一方で、老年人口は2025年ごろまでは増加することが予測されています。

その後、2040年ごろまでは、老年人口は微増微減が続き、生産年齢人口・年少人口は変わらず減少し、その後、すべての年齢区分において減少していくことが予測されます。

なお、高齢化率は増加傾向が続くことが予測されています。

将来人口推計



資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口」

※2015年は「国勢調査」のデータに基づく実績値、2020年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータに基づく推計値

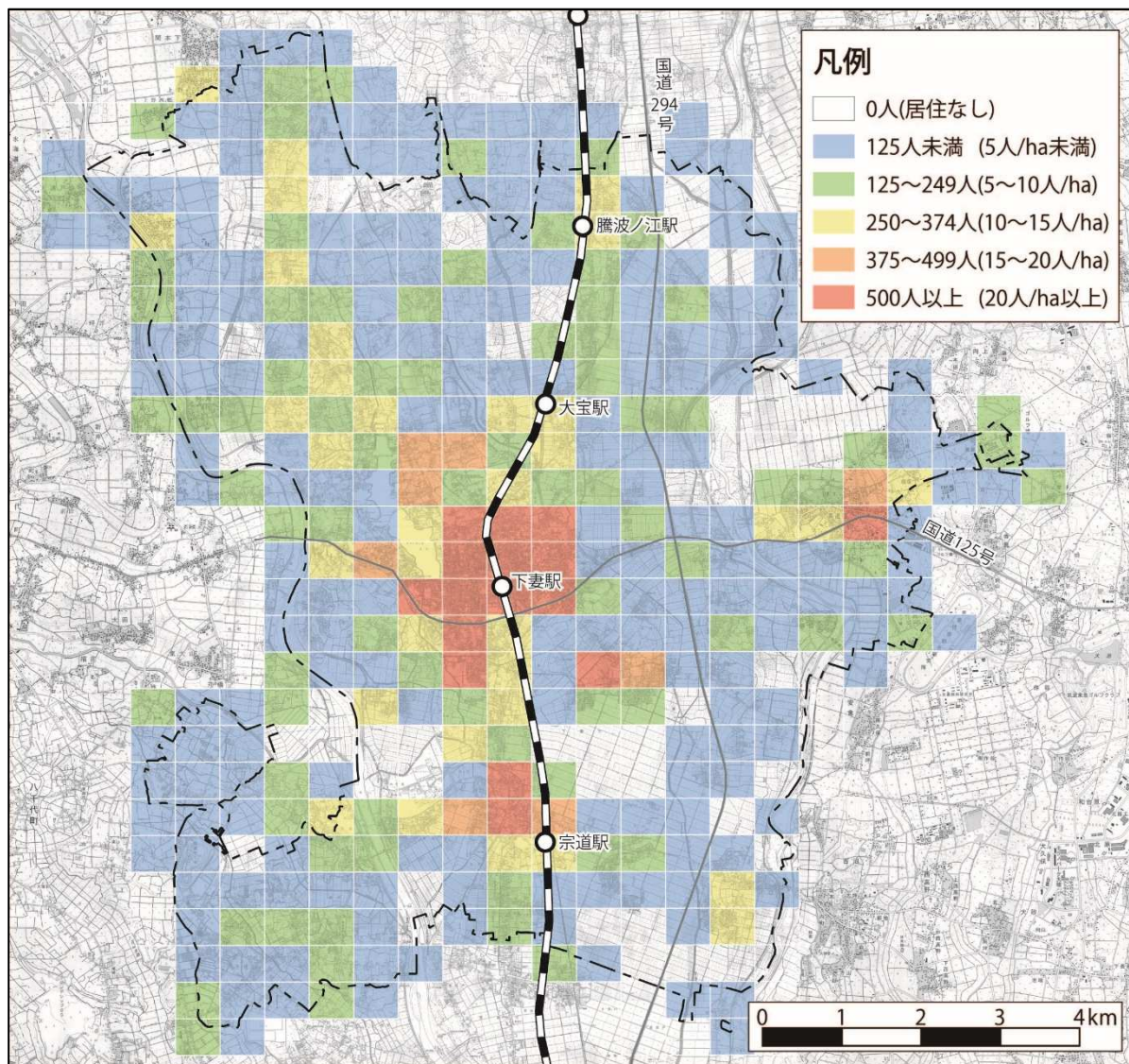
高齢化率推計

	2015	2020	2025	2030	2035	2040
高齢化率	25.5%	28.8%	30.9%	32.3%	34.2%	36.9%

(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。結城下妻線や国道125号線の沿道、大宝駅や騰波ノ江駅周辺に比較的人口密度の高いエリアがあります。

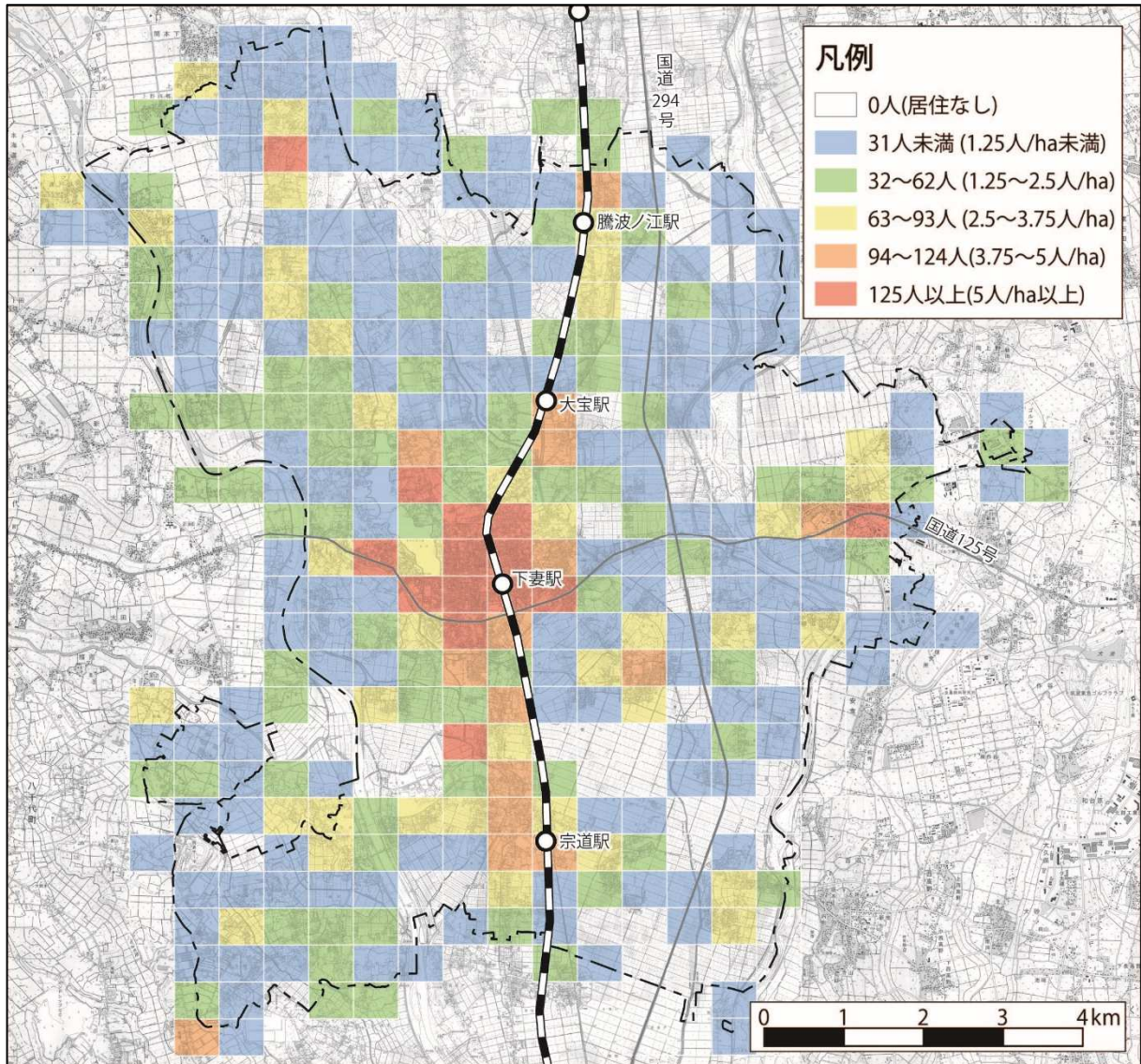
〈総人口分布 (500mメッシュ)〉



資料：平成27年国勢調査

65 歳以上の高齢者人口の分布をみると、下妻駅周辺に人口密度の高いエリアがあります。総人口分布とほぼ同じ場所に集中していることがわかります。

〈高齢者人口分布 (500mメッシュ)〉



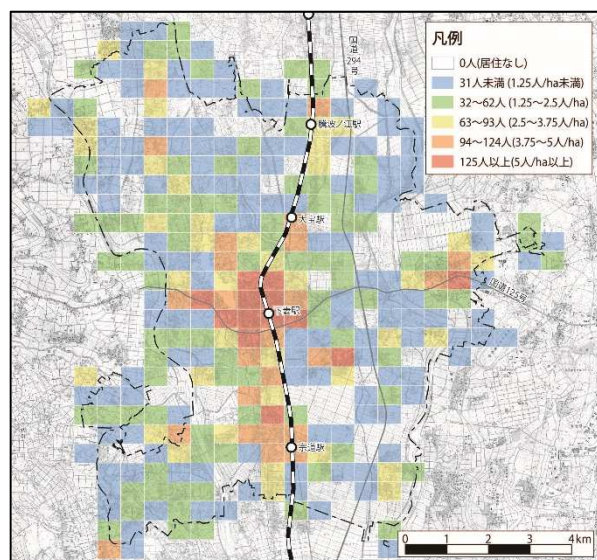
資料：平成 27 年国勢調査

(3) 将来人口の分布

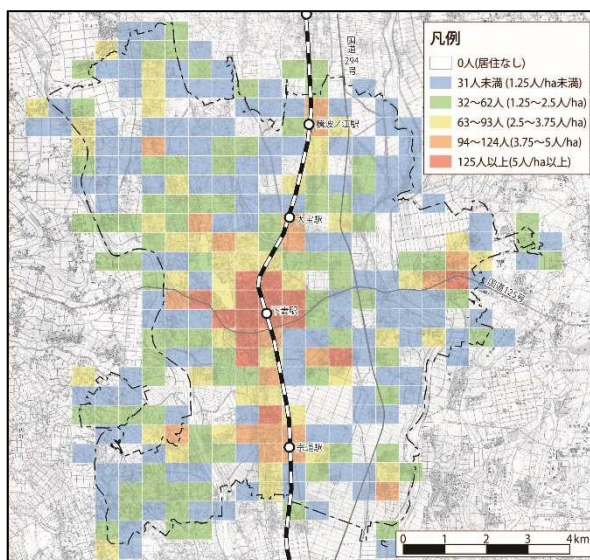
コーホート要因法を用いて、2040年人口を推計しました。この推計は、自然増のみを対象にしています。

高齢者の将来人口分布を2020年、2025年、2030年、2040年で見ると、5人/ha以上の500m四方の箇所が2020年から2マスずつ増えており、2040年には19マスとなっています。高齢者人口の多い地域の位置に変化はあまり見られないことがわかります。

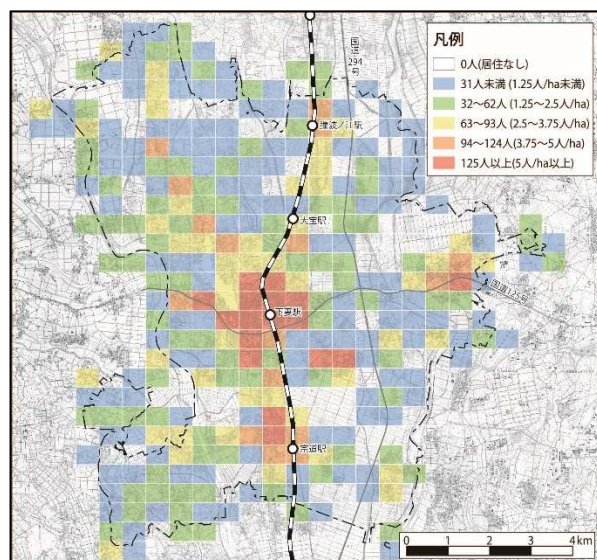
2020年高齢者人口分布



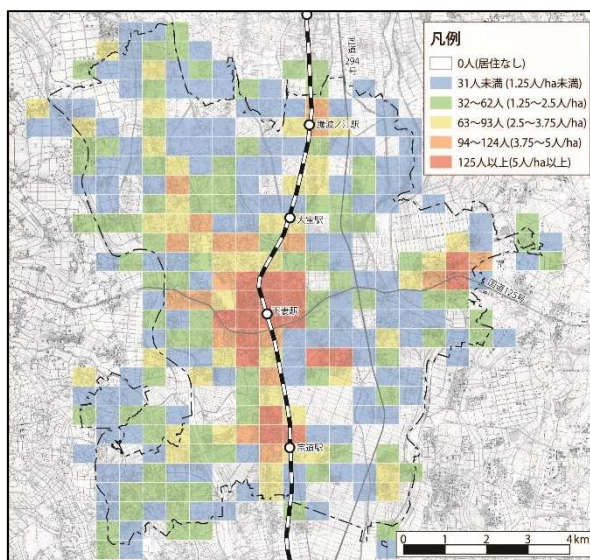
2025年高齢者人口分布



2030年高齢者人口分布



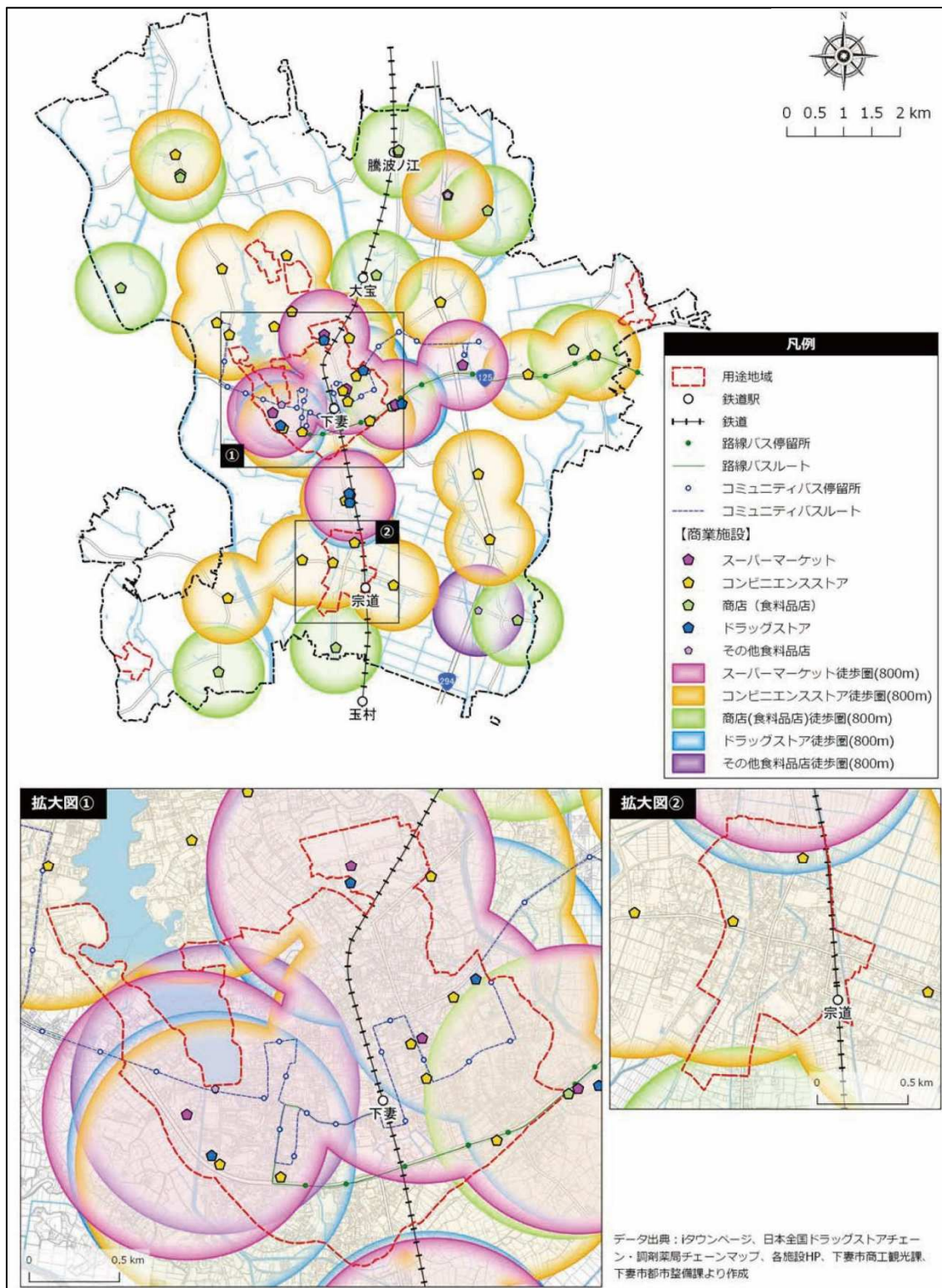
2040年高齢者人口分布



4. 公共・公益施設の立地

(1) 商業施設の立地

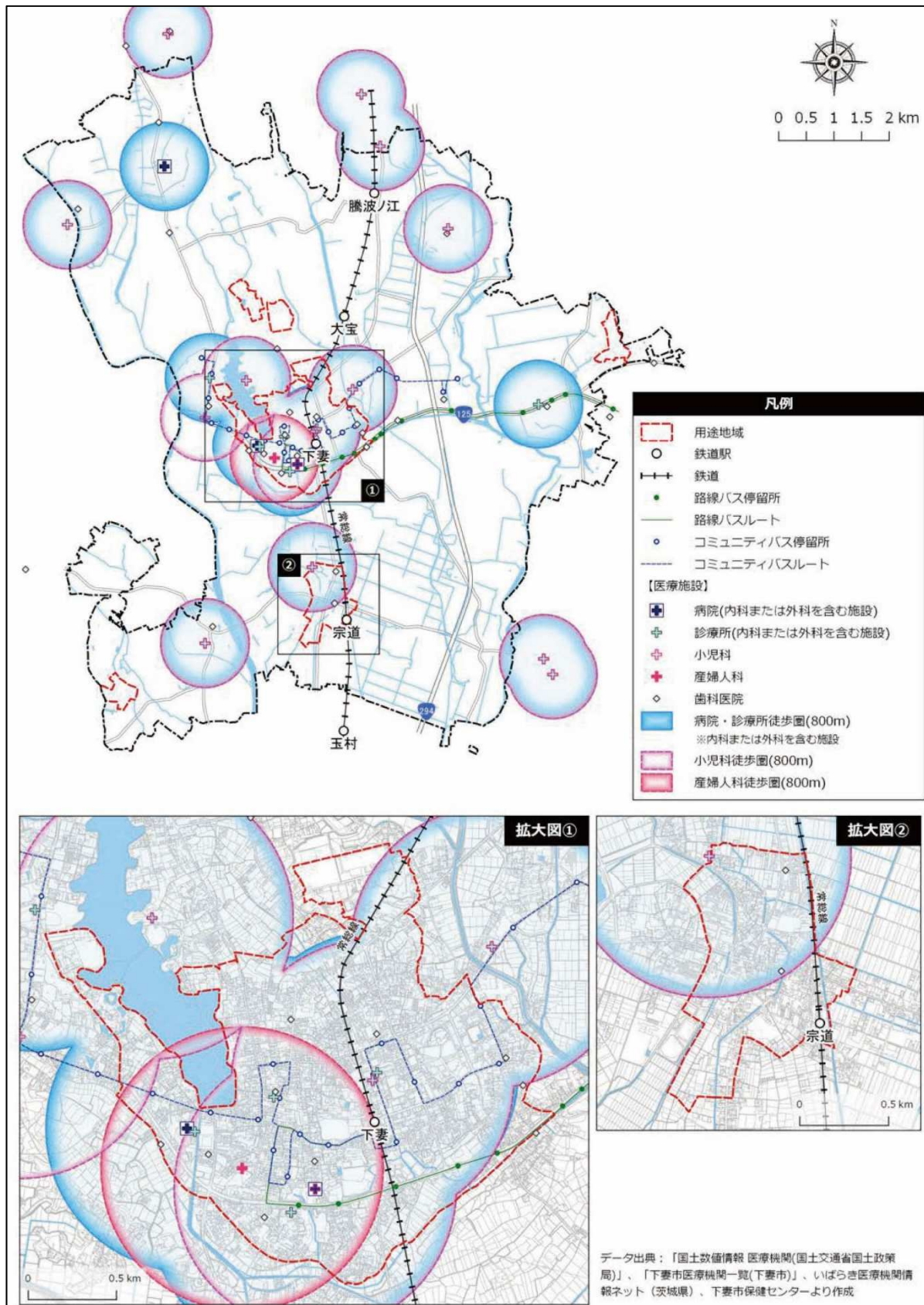
商業施設は、市内に点在していますが、スーパーマーケットについては、下妻地区に集中して立地しています。



出典：下妻市立地適正化計画

(2) 医療施設の立地

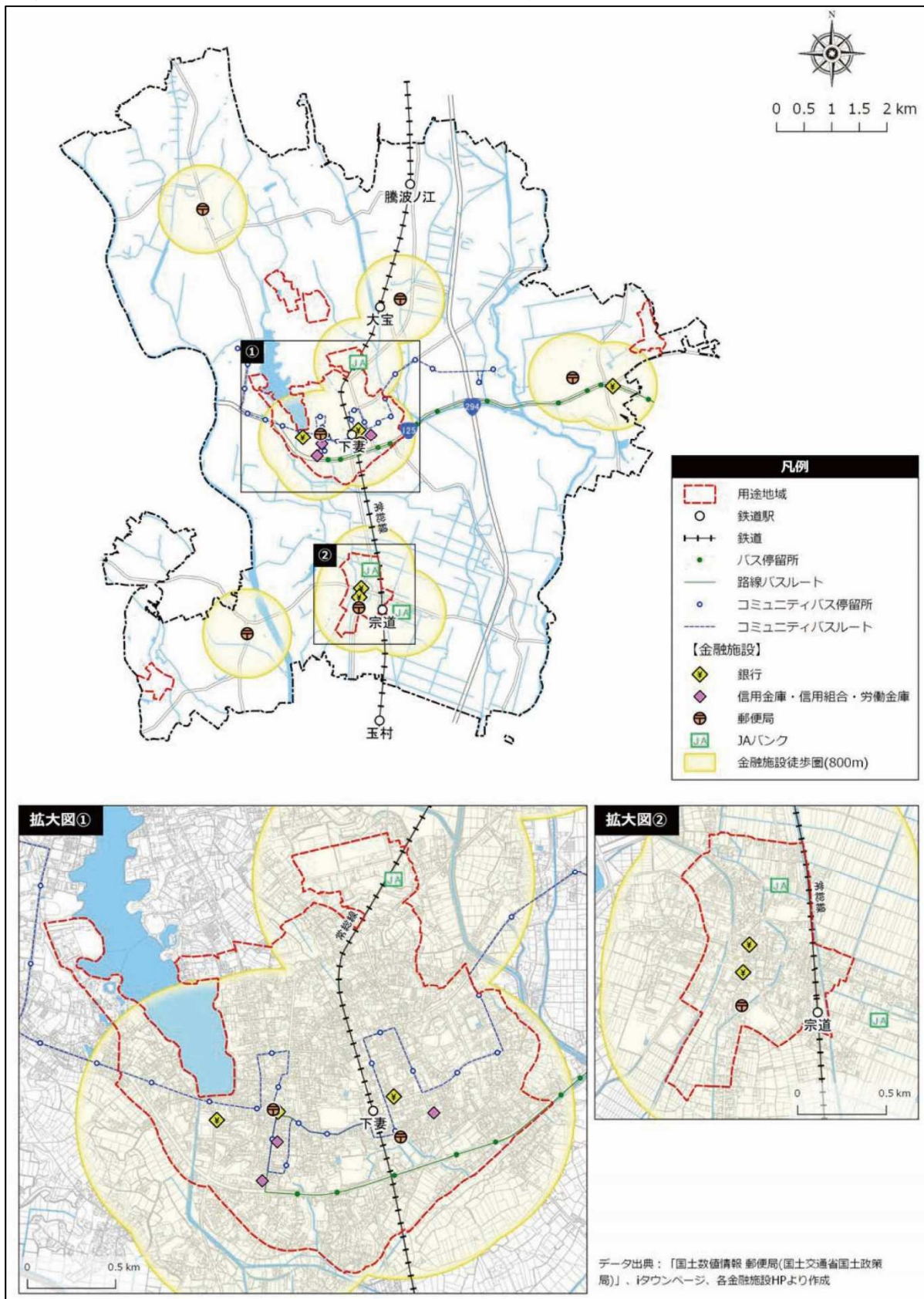
医療施設は下妻地区に集中して立地しています。



出典：下妻市立地適正化計画

(3) 金融施設の立地

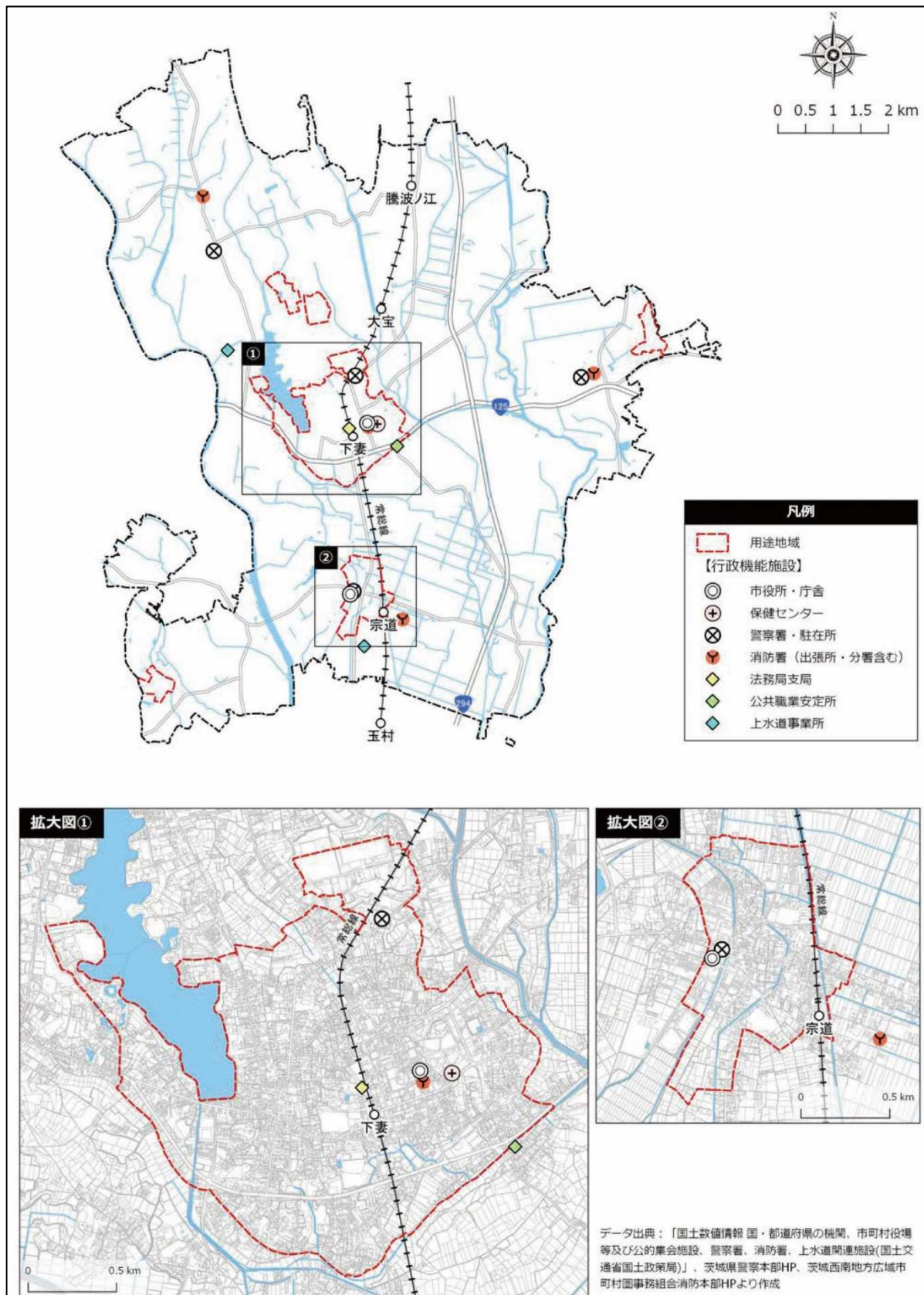
郵便局以外の金融施設は、下妻地区、宗道地区に集中して立地しています。



出典：下妻市立地適正化計画

(4) 行政機能施設の立地

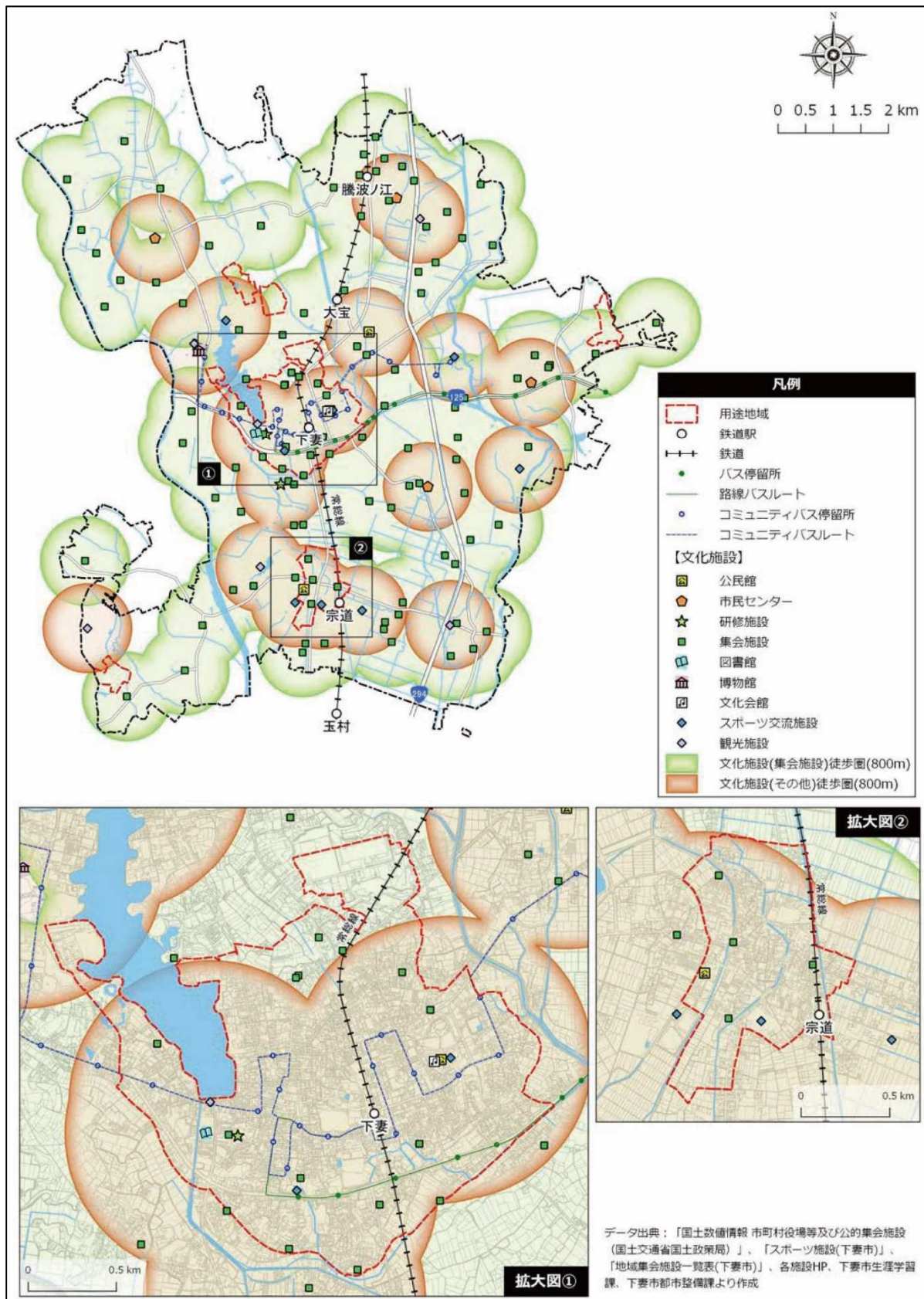
行政機能施設は、下妻地区、宗道地区に集中して立地しています。



出典：下妻市立地適正化計画

(5) 文化施設の立地

集会施設は全地域に立地しており、その他施設は市内に点在しています。



出典：下妻市立地適正化計画

5. 移動の状況

(1) 通勤・通学の状況

平成27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、八千代町、つくば市などが多い状況です。また、市外で就学している者の約1割(116人)は東京都へ通学しています。

一方で、下妻市に通勤する人の居住地は筑西市、つくば市、八千代町などが多く、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	11,445 (53.1%)
市外で就業	10,115 (46.9%)
合計	21,560

通学	
市内で就学	793 (40.7%)
市外で就学	1,156 (59.3%)
合計	1,949

上位5市町村	
つくば市	2,297
筑西市	1,809
常総市	1,625
八千代町	739
古河市	562

上位5市町村	
筑西市	196
八千代町	128
つくば市	120
土浦市	80
結城市	75

<下妻市内へ通勤・通学者>

通勤	
市内から従業	11,445 (54.7%)
市外から従業	9,460 (45.3%)
合計	20,905

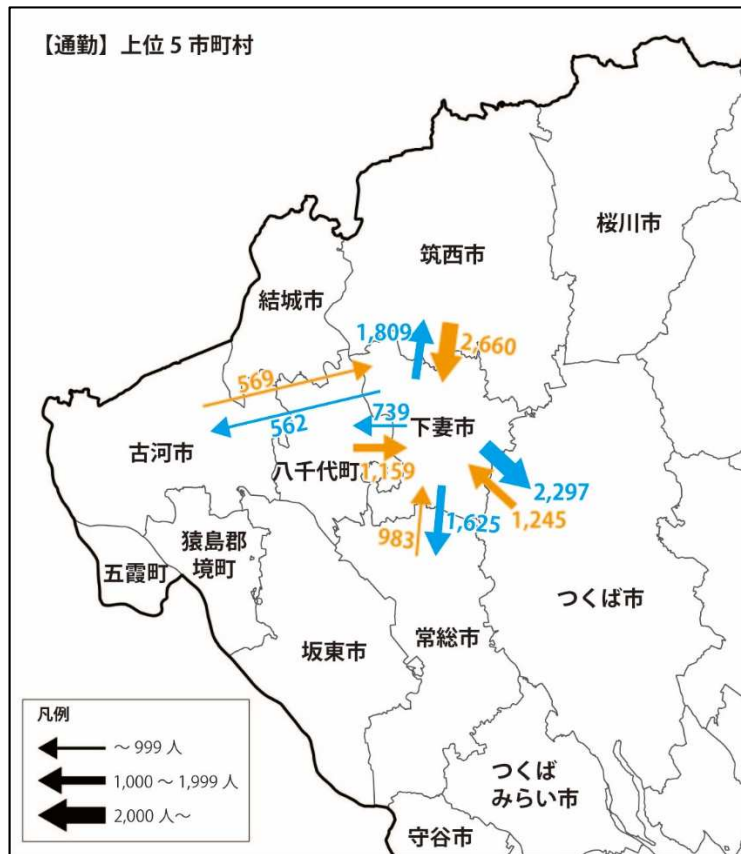
通学	
市内から通学	793 (41.5%)
市外から通学	1,116 (58.5%)
合計	1,909

上位5市町村	
筑西市	2,660
つくば市	1,245
八千代町	1,159
常総市	983
古河市	569

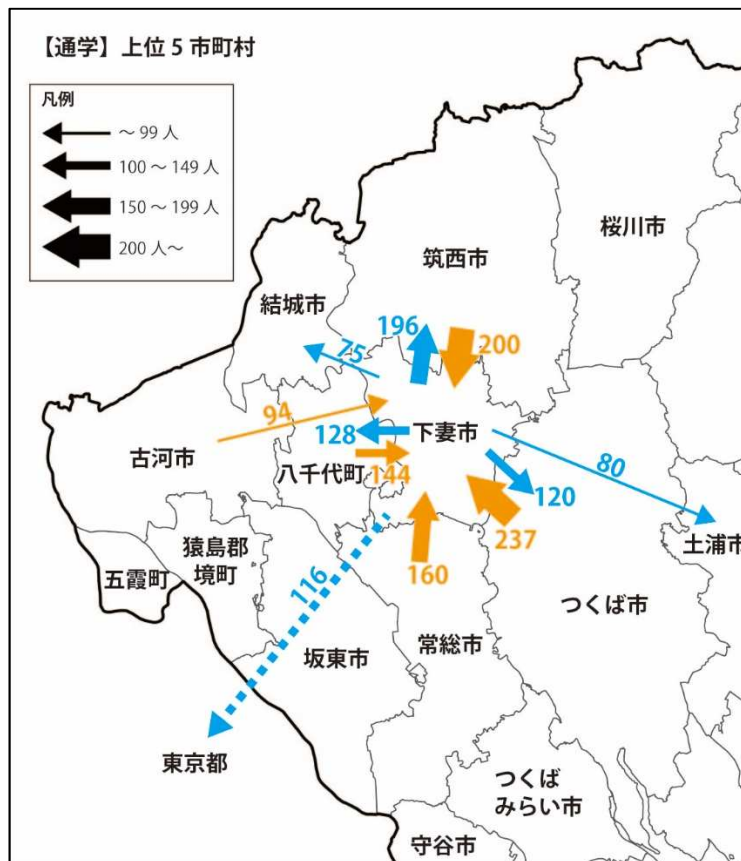
上位5市町村	
つくば市	237
筑西市	200
常総市	160
八千代町	144
古河市	94

資料：平成27年国勢調査、不詳者除く

〈通勤上位5市町村の動き〉



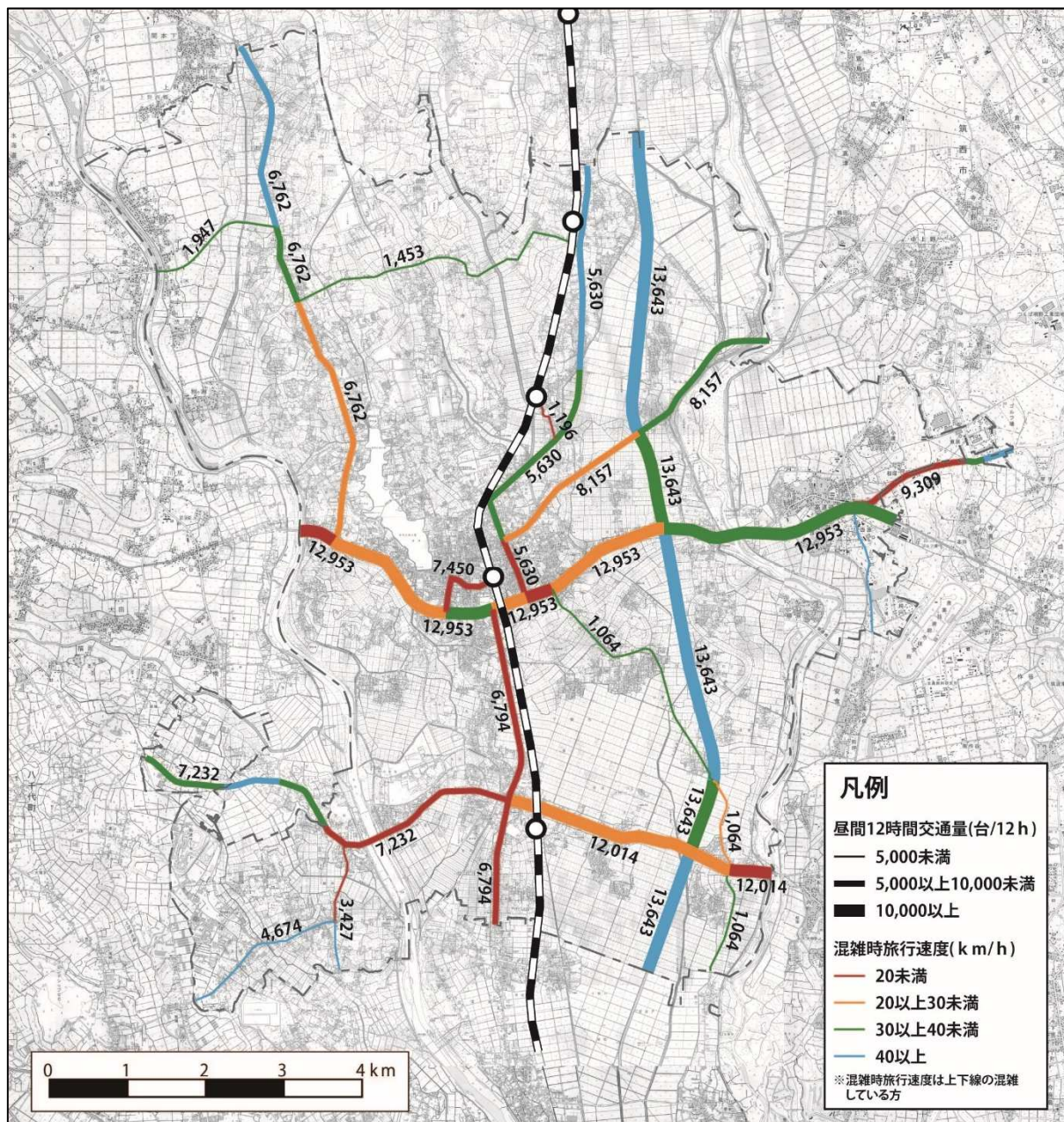
〈通学上位5市町村の動き〉



(2) 道路交通の状況

下妻駅、宗道駅周辺の道路で混雑時旅行速度が 30 km/h 未満の箇所が多く、混雑していることがわかります。市内南北方向、東西方向ともに主要道路の昼間 12 時間交通量は 10,000 台以上あり移動が多い状況であるが、東西方向と比較すると南北方向の方が混雑している状況となっています。

〈道路交通の状況〉



資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

6. 公共交通の状況

(1) 関東鉄道常総線（鉄道）

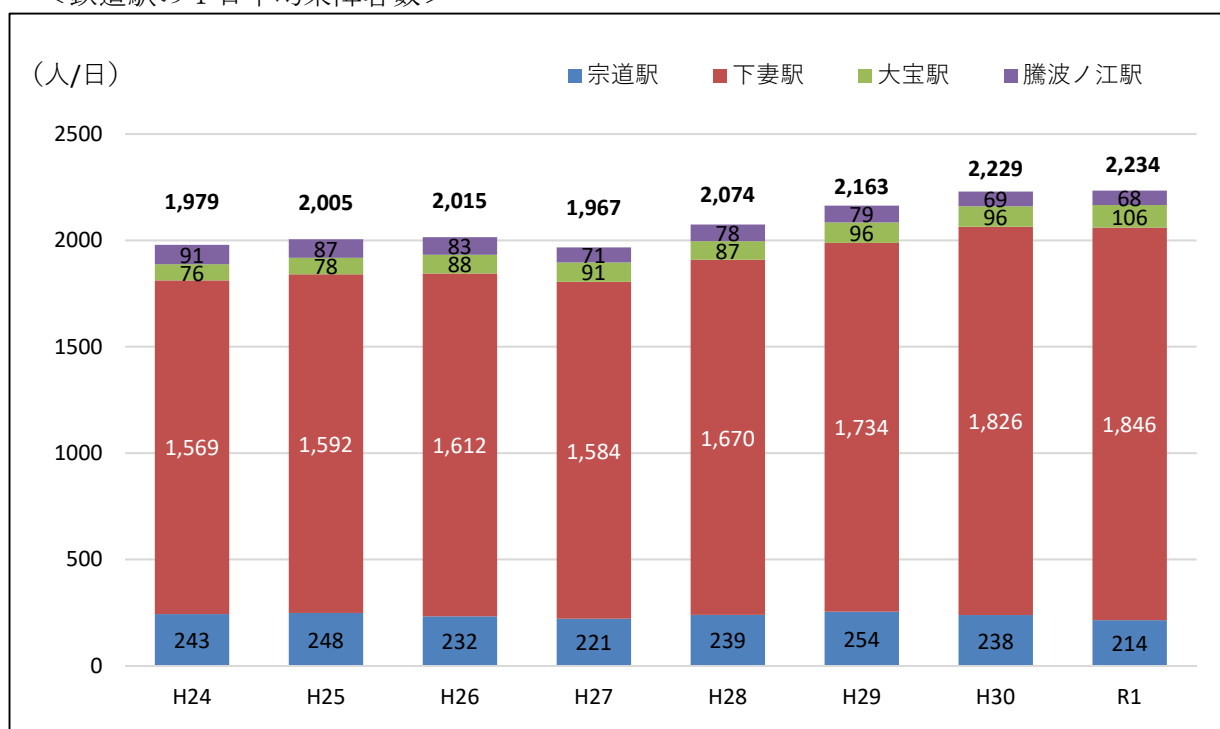
本市の鉄道としては、関東鉄道常総線が国道 294 号に並行して本市を南北に縦貫しています。

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107台分、宗道駅に14台分設置されています。

市内4駅の乗降客数は1日平均約2千人です。多少の増減はあるものの平成24年から平成29年にかけて微増している傾向にあります。

< 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

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。平成29年から運行本数が減っている状況にあります。

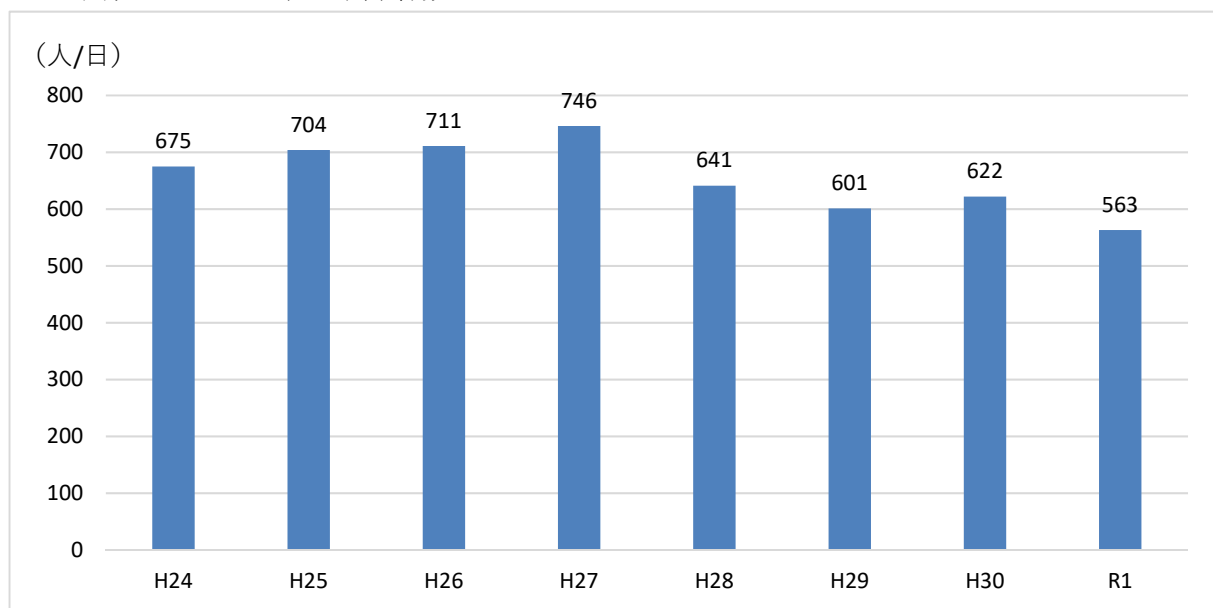
<下妻駅始発のバスの状況>

		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	6~17時台	6~17時台	9	6	75	1,130
	下妻駅着	8~19時台	8~19時台	8	6		
下妻駅・つくばセンター線	下妻駅発	6~17時台	7~16時台	7	4	50	740
	下妻駅着	9~20時台	9~18時台	8	4		

※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。

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600人です。平成27年をピークに減少傾向にあります。

<路線バスの1日平均乗降客数>



資料：統計しもつま

また、令和2年10月から筑西市川島駅と下妻市下妻駅を結ぶ路線「筑西・下妻広域連携バス」の運行を開始しています。令和3年度事業からは、地域公共交通確保維持事業の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用していきます。

〈下妻駅発着のバスの状況〉

	運行時間帯 (下妻駅発着時刻)	便数	全区間所要時間 (分)	1回運賃 (円)
川島駅～下妻駅	下妻駅発	6～18時台	55	200
	下妻駅着	8～20時台		

筑西・下妻広域連携バス

時刻表

2020年10月1日現在

下妻駅⇒関城支所⇒川島駅

関東鉄道常総線 下妻駅到着時刻	6:20	7:10	9:50	12:50	15:55	18:04
上 水海道・取手方面から						
下 下館方面から	6:21	7:11	10:02	12:54	15:55	18:00

筑西・下妻広域連携バス						
下妻 駅 発	6:25	7:20	10:10	13:05	16:00	18:10
粟山 発	6:25	7:20	10:10	13:05	16:00	18:10
上町 東 発	6:26	7:21	10:11	13:06	16:01	18:11
三 道 地 発	6:27	7:22	10:12	13:07	16:02	18:12
西 町 発	6:28	7:23	10:13	13:08	16:03	18:13
大 町 発	6:29	7:24	10:14	13:09	16:04	18:14
観桜苑 入口 発	6:30	7:25	10:15	13:10	16:05	18:15
下 木 戸 発	6:31	7:26	10:16	13:11	16:06	18:16
砂沼球場 入口 発	6:32	7:27	10:17	13:12	16:07	18:17
工業団地西口 発	6:33	7:28	10:18	13:13	16:08	18:18
南 原 発	↓	7:29	10:19	13:14	16:09	18:19
ピアスパークしもつま 発	↓	7:33	10:23	13:18	16:13	18:23
南 原 発	↓	7:34	10:24	13:19	16:14	18:24
前河原 発	6:34	7:36	10:26	13:21	16:16	18:26
特別支援学校 入口 発	6:35	7:37	10:27	13:22	16:17	18:27
半谷北 発	6:36	7:38	10:28	13:23	16:18	18:28
黒 駒 発	6:37	7:39	10:29	13:24	16:19	18:29
江 南 発	6:38	7:40	10:30	13:25	16:20	18:30
江 発	6:39	7:41	10:31	13:26	16:21	18:31
上野南口 発	6:40	7:42	10:32	13:27	16:22	18:32
ペアーノ南 発	6:42	7:44	10:34	13:29	16:24	18:34
関城支所前 発	6:44	7:46	10:36	13:31	16:26	18:36
関城支所西 発	6:45	7:47	10:37	13:32	16:27	18:37
関本下町 発	6:47	7:49	10:39	13:34	16:29	18:39
関本児童公園 発	6:48	7:50	10:40	13:35	16:30	18:40
関本三 道 発	6:49	7:51	10:41	13:36	16:31	18:41
上 三 道 発	6:50	7:52	10:42	13:37	16:32	18:42
船 玉 発	6:52	7:54	10:44	13:39	16:34	18:44
女 方 南 発	6:54	7:56	10:46	13:41	16:36	18:46
女 方 東 発	6:55	7:57	10:47	13:42	16:37	18:47
鬼怒商業高校 入口 発	↓	8:00	10:50	13:45	16:40	18:50
筑西遊湯館 発	↓	8:02	10:52	13:47	16:42	18:52
川 島 駅 着	7:05	8:12	11:02	13:57	16:52	19:02

川島駅⇒関城支所⇒下妻駅

JR水戸線 川島駅到着時刻	7:09	8:05	11:10	14:05	16:39	19:09
上 水戸・下館方面から						
下 小山・結城方面から	7:21	8:19	10:51	13:18	16:42	19:21

筑西・下妻広域連携バス						
川 島 駅 発	7:25	8:25	11:15	14:10	17:00	19:25
鬼怒商業高校 入口 発	↓	8:29	11:19	14:14	17:04	19:29
筑西遊湯館 発	↓	8:31	11:21	14:16	17:06	19:31
女 方 東 発	7:27	8:33	11:23	14:18	17:08	19:33
女 方 南 発	7:28	8:34	11:24	14:19	17:09	19:34
船 玉 発	7:30	8:36	11:26	14:21	17:11	19:36
上 三 道 発	7:32	8:38	11:28	14:23	17:13	19:38
関本三 道 発	7:33	8:39	11:29	14:24	17:14	19:39
関本児童公園 発	7:34	8:40	11:30	14:25	17:15	19:40
関本下町 発	7:36	8:42	11:32	14:27	17:17	19:42
ペアーノ南 発	7:38	8:44	11:34	14:29	17:19	19:44
関城支所前 発	7:40	8:46	11:36	14:31	17:21	19:46
関城支所西 発	7:41	8:47	11:37	14:32	17:22	19:47
上野南口 発	7:43	8:49	11:39	14:34	17:24	19:49
江 南 発	7:44	8:50	11:40	14:35	17:25	19:50
江 南 発	7:46	8:52	11:42	14:37	17:27	19:52
黒 駒 発	7:48	8:54	11:44	14:39	17:29	19:54
半谷北 発	7:49	8:55	11:45	14:40	17:30	19:55
特別支援学校 入口 発	7:50	8:56	11:46	14:41	17:31	19:56
前河原 発	7:51	8:57	11:47	14:42	17:32	19:57
南 原 発	↓	8:59	11:49	14:44	17:34	19:59
ピアスパークしもつま 発	↓	9:02	11:52	14:47	17:37	20:02
南 原 発	↓	9:03	11:53	14:48	17:38	20:03
工業団地西口 発	7:52	9:05	11:55	14:50	17:40	20:05
砂沼球場 入口 発	7:53	9:06	11:56	14:51	17:41	20:06
下 木 戸 発	7:54	9:07	11:57	14:52	17:42	20:07
観桜苑 入口 発	7:55	9:08	11:58	14:53	17:43	20:08
大 町 発	7:56	9:09	11:59	14:54	17:44	20:09
西 町 発	7:57	9:10	12:00	14:55	17:45	20:10
三 道 地 発	7:58	9:11	12:01	14:56	17:46	20:11
上 町 東 発	7:59	9:12	12:02	14:57	17:47	20:12
栗 山 発	8:00	9:13	12:03	14:58	17:48	20:13
下 妻 駅 着	8:07	9:20	12:10	15:05	17:55	20:20

関東鉄道常総線 下妻駅発車時刻						
下館方面へ	8:13	9:54	12:19	15:32	18:06	20:44
水海道・取手方面へ	8:31	9:31	12:28	15:33	18:06	20:35

バス停運送時刻は、道路事情により遅れる場合があります。
交通状況等により、JR水戸線・関東鉄道常総線との乗り継ぎ接続ができない場合がありますので予めご了承ください。

バスロケーションシステム

「バスロケーションシステム」を活用することで、スマートフォンやパソコンで、運行中のバスが現在どこを走っているかリアルタイムで分かるほか、バス停ごとの時刻表なども確認できます。



【バスロケーションシステムへのアクセス】
右記のQRコードを読み取ってください。



ルート



※現在、路線認可申請中

令和2年10月の運行開始から12月末までの利用者数は約2,900人です。この3ヵ月間の下妻市と筑西市の負担額は下妻市が約3,809千円、筑西市が約4,141千円となっています。

令和2年10月からの運行に合わせて利用促進策としてお試し乗車券付きのチラシを沿線住民を対象とし配布を行いました。また、使用する際に簡単なアンケートに回答する仕様となっています。

筑西・下妻広域連携バス利用促進チラシ

お試し乗車券利用可能期間：令和2年10月10日～12月2日（2か月間）

配布対象：沿線周辺の地域住民

配布枚数：1989枚（1枚に2回分のお試し乗車券付き）

使用枚数：92枚

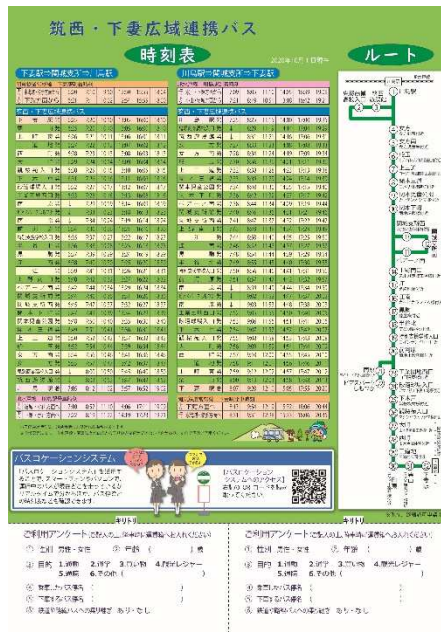
使用率：2.3%

<配布チラシ>

表面



裏面



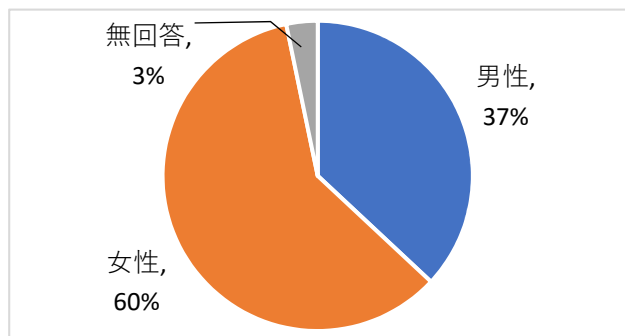
<アンケート結果>

A. 回答者の属性

a. 性別

女性の利用率が高くなっています。

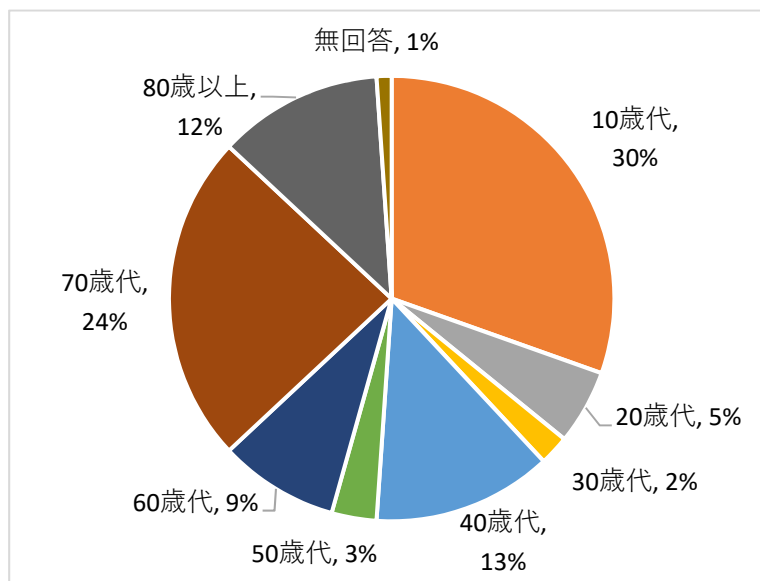
男性	34
女性	55
無記入	3
合計	92



b. 性別

10歳代、70歳代が2割以上と利用率が高くなっています。

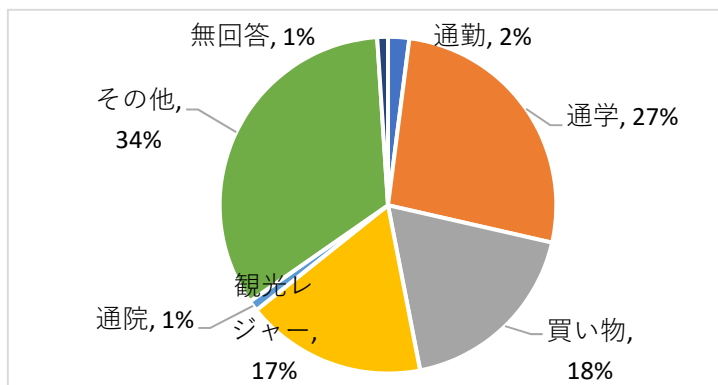
	一般
10歳未満	0
10歳代	28
20歳代	5
30歳代	2
40歳代	12
50歳代	3
60歳代	8
70歳代	22
80歳以上	11
無回答	1
合計	92



B. 利用目的

通学利用が一番多くなっています。次いで、買い物、観光レジャーとなっています。

通勤	2
通学	26
買い物	18
観光レジャー	17
通院	1
その他	33
無回答	1



※複数回答可

【その他の抜粋】

お試し乗車 (3)、子供・孫と遊び (3)、塾 (2)、研修 (2)、遊湯館 (2)、子供の通学 (2)、ウォーキング片道 (1)、飲食 (1)

C. 利用経路

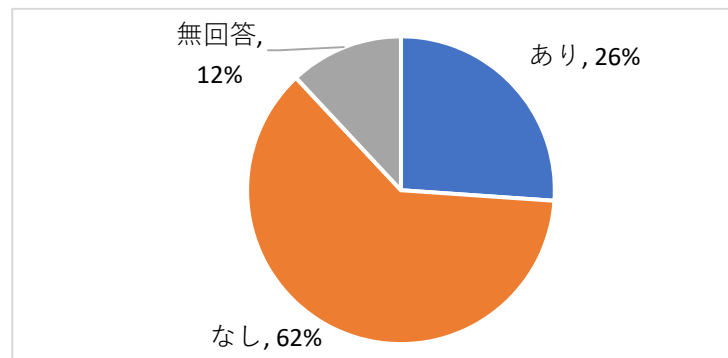
川島駅を利用した移動に多く使われたことがわかります。

乗車したバス停	降車したバス停	人数	乗車したバス停	降車したバス停	人数
川島駅	黒駒	1	前河原	大町	1
	特別支援学校	2		無回答	1
	前河原	1	南原	川島駅	2
	南原	3		半谷北	1
	ピアスパーク	2	ピアスパーク	川島駅	2
	砂沼球場入口	1		筑西遊湯館	1
	下木戸	1		特別支援学校	2
	観桜苑入口	3		観桜苑入口	1
	大町	2		下妻駅	1
	西町	1	砂沼球場入口	川島駅	2
	三道地	1	下木戸	川島駅	1
	栗山	1		鬼怒商業高校	2
	下妻駅	1		筑西遊湯館	1
	無回答	1	観桜苑入口	川島駅	3
鬼怒商業高校	江南	3		観桜苑入口	2
筑西遊湯館	下木戸	1	大町	川島駅	2
上三道	三道地	1	西町	川島駅	2
上野南口	川島駅	3	栗山	川島駅	1
江	無回答	1	下妻駅	川島駅	1
江南	川島駅	1		江	2
	鬼怒商業高校	7		江南	2
黒駒	川島駅	1		特別支援学校	1
半谷北	下妻駅	2	無回答	川島駅	1
	工場団地西口	1		無回答	2
	三道地	3	合計		92
特別支援学校	川島駅	2			
	鬼怒商業高校	2			
	特別支援学校	2			
	栗山	1			
	下妻駅	3			

D. 乗り継ぎ利用

乗り継ぎ利用は、約 2.5 割の方がありと回答しています。

あり	24
なし	57
無回答	11
合計	92



＜アンケート結果まとめ＞

筑西・下妻広域連携バスの利用者は 10 歳代と 70 歳代がそれぞれ約 2 割以上と多く、特に女性の方が多い傾向にあります。目的としては、通学が一番多く 10 歳代の方が通学のために利用したことがわかります。また、買い物、観光レジャーも多い傾向にありました。利用経路としては、川島駅の利用が多く、約 2.5 割の方が乗り換えを行っていることがわかります。

(3) コミュニティバス

平成29年1月からシモンちゃんバスの運行を開始しています。ピアスパークしもつまと小貝川ふれあい公園を結ぶ路線であり、料金大人200円、高校生以下や65歳以上の方等は100円で運行しています。また、地域公共交通確保維持事業の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を受けています。

<下妻駅発着のバスの状況>

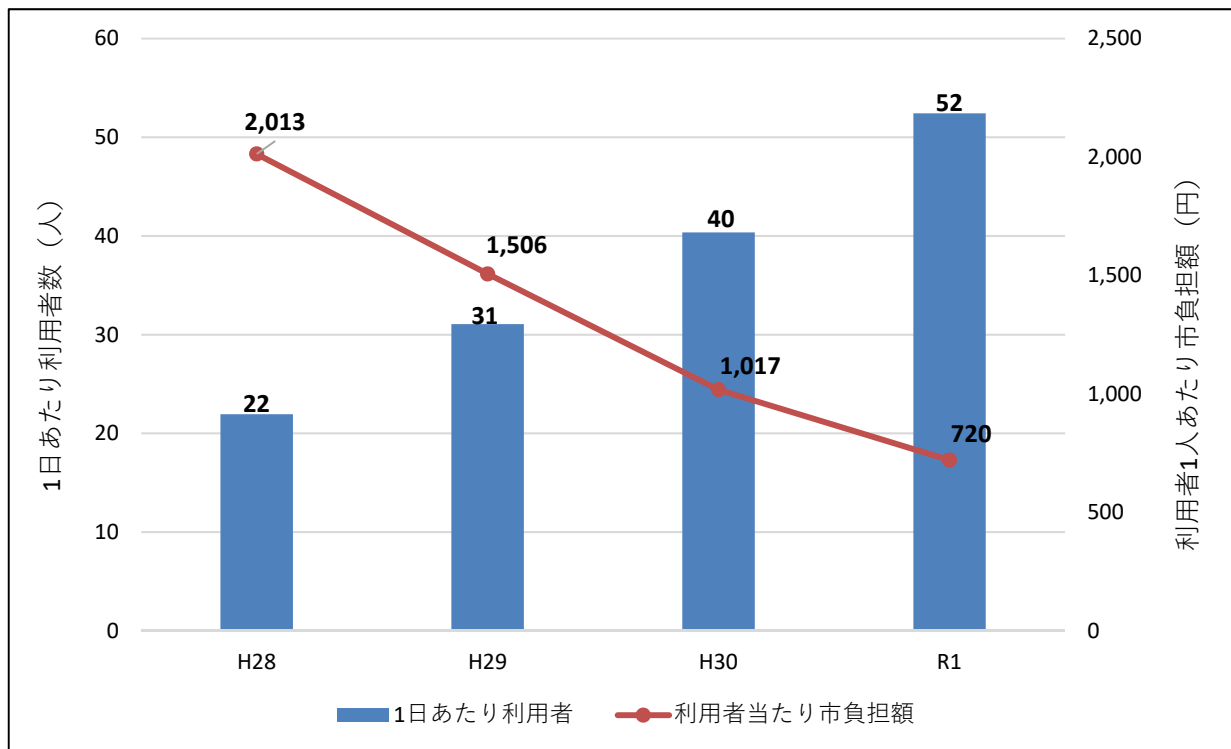
		運行時間帯 (下妻駅発着時刻)	便数	全区間所要時間 (分)	全区間運賃 (円)
		平日・休日	平日・休日		
下妻駅～ピアスパークしもつま	下妻駅発	10～19時台	6	16	200 (100)
	下妻駅着	9～18時台	6		
下妻駅～小貝川ふれあい公園	下妻駅発	9～18時台	7	17	
	下妻駅着	9～19時台	7		



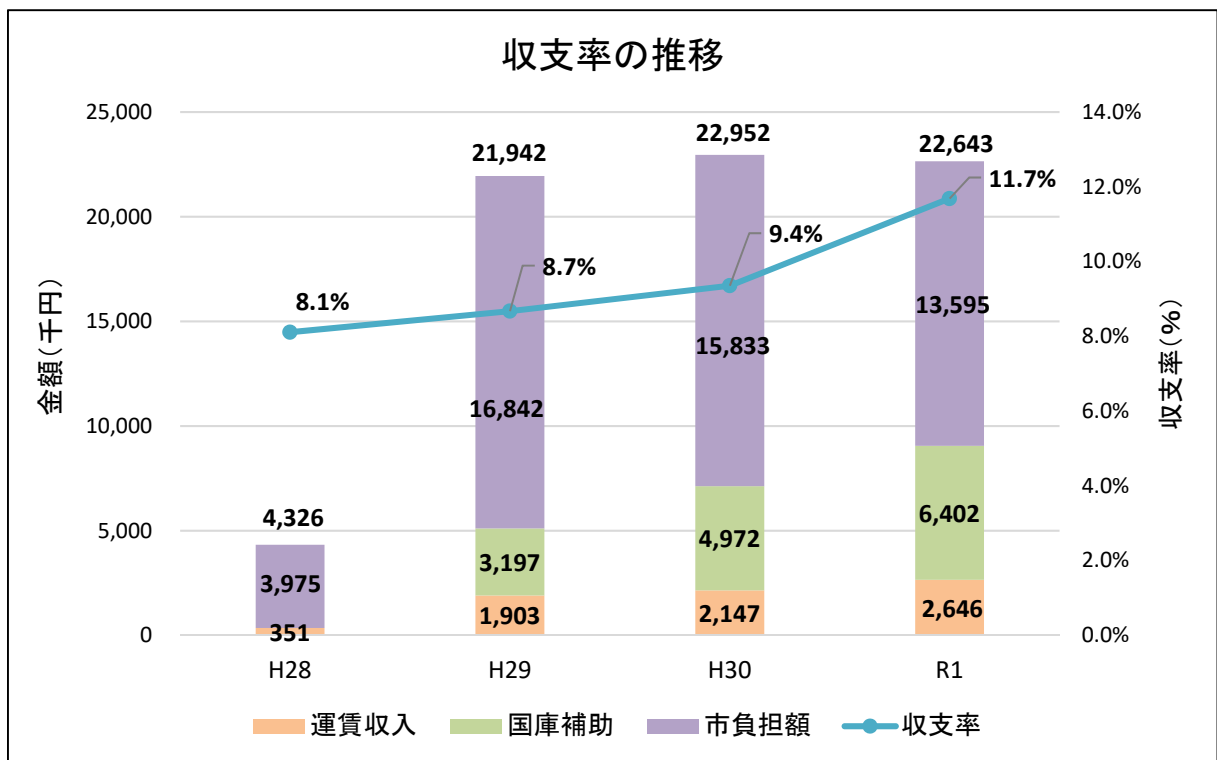
バス停	東行き				
ピアスパークしもつま	9:10	10:30	12:00	14:55	16:15 18:30
石の宮	9:10	10:30	12:00	14:55	16:15 18:30
砂沼サンビーチ	9:11	10:31	12:01	14:56	16:16 18:31
長塚	9:12	10:32	12:02	14:57	16:17 18:32
長塚中央	9:13	10:33	12:03	14:58	16:18 18:33
長塚東	9:14	10:34	12:04	14:59	16:19 18:34
さん歩の駅サン・SUNさめま	9:15	10:35	12:05	15:00	16:20 18:35
新町	9:15	10:35	12:05	15:00	16:20 18:35
西町	9:16	10:36	12:06	15:01	16:21 18:36
三田地	9:17	10:37	12:07	15:02	16:22 18:37
上町	9:18	10:38	12:08	15:03	16:23 18:38
Waiwaiドームしもつま	9:19	10:39	12:09	15:04	16:24 18:39
上町東	9:20	10:40	12:10	15:05	16:25 18:40
栗山	9:21	10:41	12:11	15:06	16:26 18:41
下妻駅(着)	9:25	10:45	12:15	15:10	16:30 18:45
↓ ↓ ↓ ↓ ↓					
下妻駅(発)	9:25	10:45	12:18	13:51	15:10 16:33 18:45
小野子町一丁目	9:26	10:46	12:19	13:52	15:11 16:34 18:46
本城町一丁目	9:27	10:47	12:20	13:53	15:12 16:35 18:47
本宿町一丁目	9:28	10:48	12:21	13:54	15:13 16:36 18:48
下妻市役所	9:29	10:49	12:22	13:55	15:14 16:37 18:49
保健センター	9:30	10:50	12:23	13:56	15:15 16:38 18:50
田町	9:31	10:51	12:24	13:57	15:16 16:39 18:51
田町北	9:32	10:52	12:25	13:58	15:17 16:40 18:52
大串西	9:33	10:53	12:26	13:59	15:18 16:41 18:53
大串	9:34	10:54	12:27	14:00	15:19 16:42 18:54
坂井	9:35	10:55	12:28	14:01	15:20 16:43 18:55
イオンモール下妻	9:37	10:57	12:30	14:03	15:22 16:45 18:57
小貝川ふれあい公園	9:42	11:02	12:35	14:08	15:27 16:50 19:02

バス停	西行き					令和2年10月1日改定
小貝川ふれあい公園	9:50	11:07	12:40	14:13	15:35	17:45 19:05
イオンモール下妻	9:51	11:08	12:41	14:14	15:36	17:46 19:06
坂井	9:53	11:10	12:43	14:16	15:38	17:48 19:08
大串	9:54	11:11	12:44	14:17	15:39	17:49 19:09
大串西	9:55	11:12	12:45	14:18	15:40	17:50 19:10
田町北	9:56	11:13	12:46	14:19	15:41	17:51 19:11
田町	9:57	11:14	12:47	14:20	15:42	17:52 19:12
保健センター	9:58	11:15	12:48	14:21	15:43	17:53 19:13
下妻市役所	9:59	11:16	12:49	14:22	15:44	17:54 19:14
本宿町一丁目	10:00	11:17	12:50	14:23	15:45	17:55 19:15
本城町一丁目	10:01	11:18	12:51	14:24	15:46	17:56 19:16
小野子町一丁目	10:02	11:19	12:52	14:25	15:47	17:57 19:17
下妻駅(着)	10:06	11:23	12:56	14:29	15:51	18:01 19:21
↓ ↓ ↓ ↓ ↓						
下妻駅(発)	10:06	11:23	14:29	15:51	18:06	19:21
栗山	10:06	11:23	14:29	15:51	18:06	19:21
上町東	10:07	11:24	14:30	15:52	18:07	19:22
Waiwaiドームしもつま	10:08	11:25	14:31	15:53	18:08	19:23
上町	10:09	11:26	14:32	15:54	18:09	19:24
三田地	10:10	11:27	14:33	15:55	18:10	19:25
西町	10:11	11:28	14:34	15:56	18:11	19:26
新町	10:12	11:29	14:35	15:57	18:12	19:27
さん歩の駅サン・SUNさめま	10:12	11:29	14:35	15:57	18:12	19:27
長塚東	10:13	11:30	14:36	15:58	18:13	19:28
長塚中央	10:14	11:31	14:37	15:59	18:14	19:29
長塚	10:15	11:32	14:38	16:00	18:15	19:30
砂沼サンビーチ	10:16	11:33	14:39	16:01	18:16	19:31
石の宮	10:17	11:34	14:40	16:02	18:17	19:32
ピアスパークしもつま	10:22	11:39	14:45	16:07	18:22	19:37

シモンちゃんバスの利用者数は1日あたり約50人となっています。平成28年度の運行開始から毎年10人程度増加している状況です。また、利用者1人あたりの市の負担額も利用者増加に伴い減少し、収支率も上昇しています。



資料：下妻市資料



資料：下妻市資料

平成 29 年の運行開始から毎年利用促進のためのお試し乗車券付きのチラシを沿線住民や高校生を対象に配布を行っています。令和 2 年は市内高校生を対象にチラシの配布を行いました。使用する際に簡単なアンケートに回答する仕様となっています。

シモンちゃんバス利用促進チラシ

お試し乗車券利用可能期間：令和 2 年 10 月 10 日～12 月 2 日（2 か月間）

配布対象：茨城県立下妻第一高等学校、茨城県立下妻第二高等学校の生徒

配布枚数：約 1680 枚（1 枚に 2 回分のお試し乗車券付き）

使用枚数：283 回分

使用率：8.4%

<配布チラシ>

表面

裏面

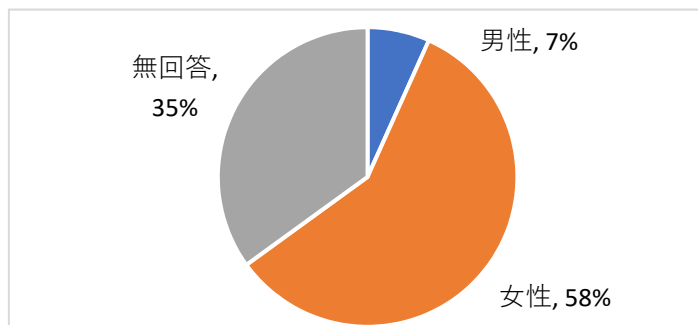
<アンケート結果>

A. 回答者の属性

a. 性別

女性の利用率が高くなっています。

男性	19
女性	165
無回答	99
合計	283

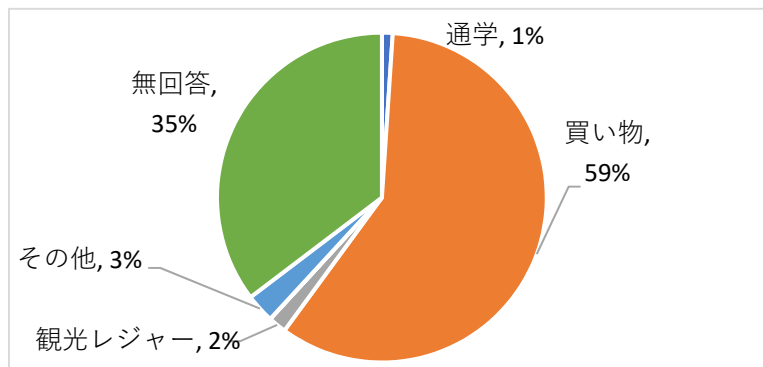


B. 利用目的

買い物利用が約6割となっています。

通学	3
買い物	167
観光レジャー	5
通院	0
その他	8
無回答	100

※複数回答可



【その他の抜粋】

イオン (2)、塾 (2)、バイト (1)、勉強 (1)、帰宅 (1)

C. 利用経路

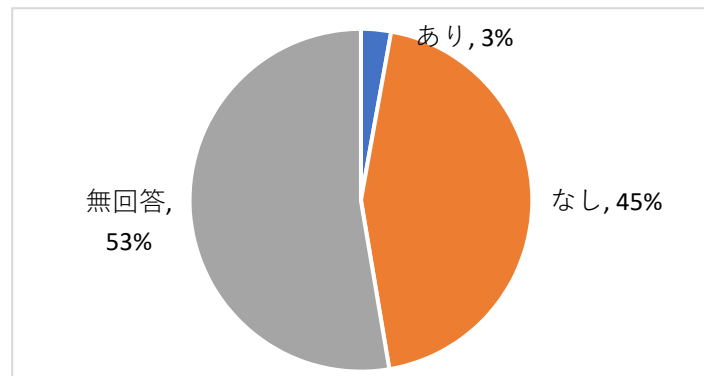
下妻駅～イオンモール間の移動に多く利用されたことがわかります。

		降車したバス停										合計
		イオンモール	保健センター	下妻駅	上町東	Waiwai ドーム	サン・SUNさぬま	石の宮	ビアスパーク	無回答	不明	
乗車したバス停	イオンモール	0	2	27	0	1	2	0	1	0	0	33
	田町北	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	下妻市役所	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	下妻駅	97	0	0	1	0	0	1	0	1	2	102
	Waiwai ドーム	8	0	0	0	0	0	0	1	0	0	9
	無回答	1	0	0	0	0	0	0	0	134	0	135
	不明	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	合計	109	2	28	1	1	2	1	2	135	2	283

D. 乗り継ぎ利用

乗り継ぎ利用がほとんどないことがわかります。

あり	8
なし	126
無回答	149
合計	283



<アンケート結果まとめ>

シモンちゃんバスの高校生の利用は、女性が多く、下妻駅からイオンモールまでの利用経路で買い物目的が多いことがわかります。乗り継ぎで利用することはほとんどないことがわかります。

(4) タクシー

①一般のタクシー

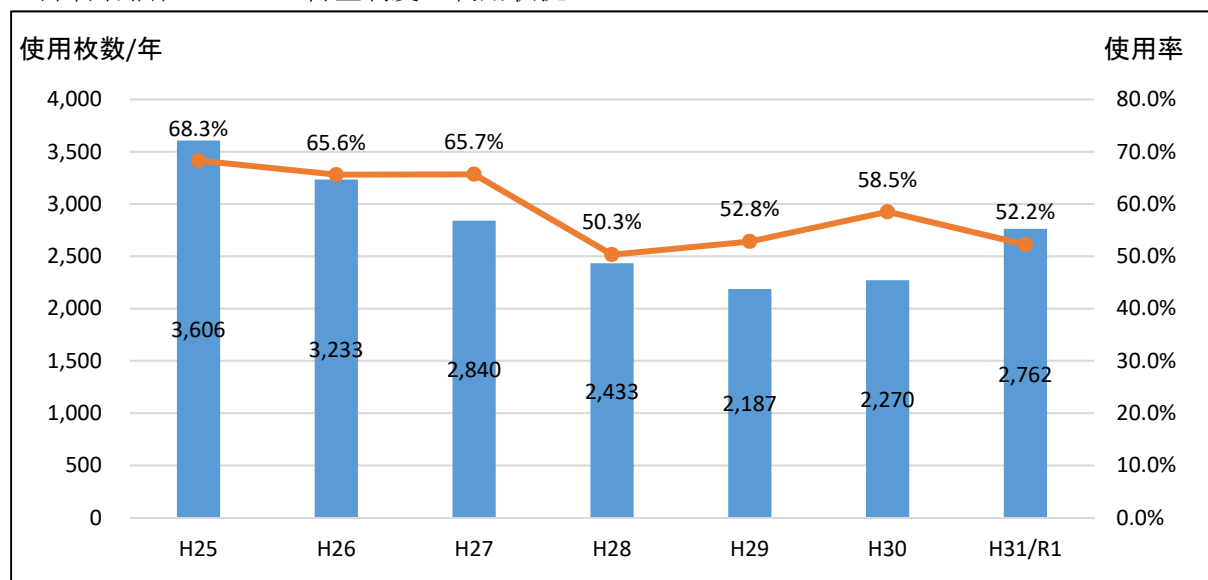
本市内では、5社のタクシー会社、17台が運行されています。そのうち、市内のタクシー事業者は4社で16台です。

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、利用状況などから対象者や利用回数の変更を行ってきています。現在、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。

本制度の利用状況を見ると年々利用枚数は減少傾向にありましたが、令和元年度は上昇傾向となっています。また、申請人数も125人と平成25年以降最高となっています。使用率は、50%から70%の間で推移しています。

<障害者福祉タクシー料金制度の利用状況>



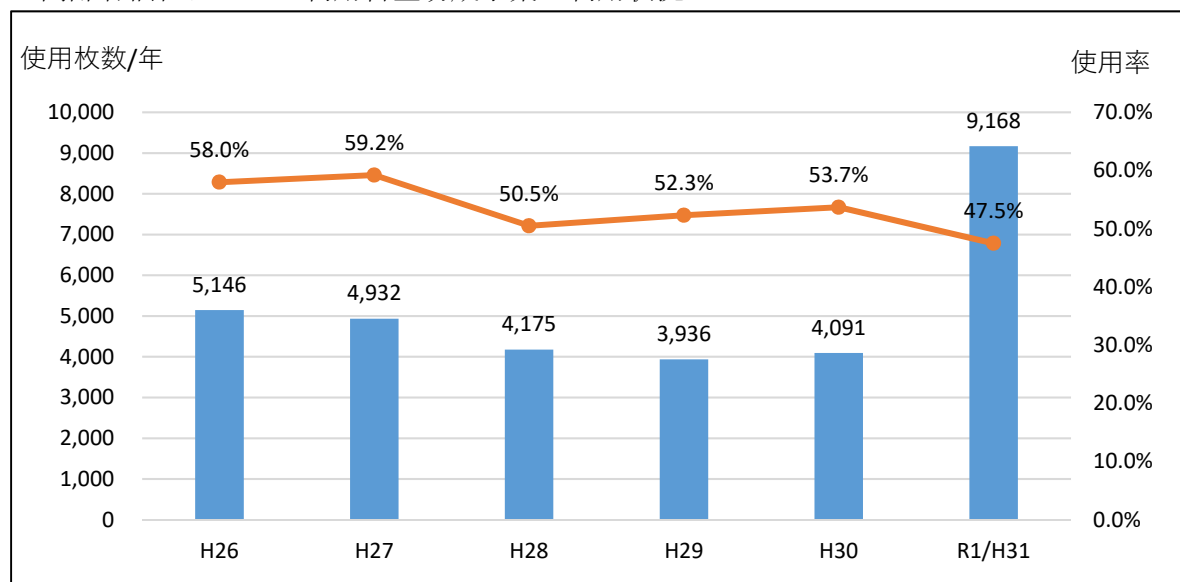
資料：下妻市資料

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75歳以上の方で自動車の運転免許証を保有していない方および65歳以上の方で自動車の運転免許を自主返納した方で、年間24枚（10月から3月までの申請については12枚）まで助成券を申請することができます。

本制度の利用状況の推移をみると、平成26年度から使用枚数が微減の状況にありましたが、令和1年度から1人あたりの交付枚数を24枚とすると、過去最高の863人から申請があり、使用枚数も過去最高の9,168枚となりました。使用率としては、5割程度を推移しています。

< 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

(5) 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、共同運行により市内外の生徒の通学のためにスクールバスが運行されています。

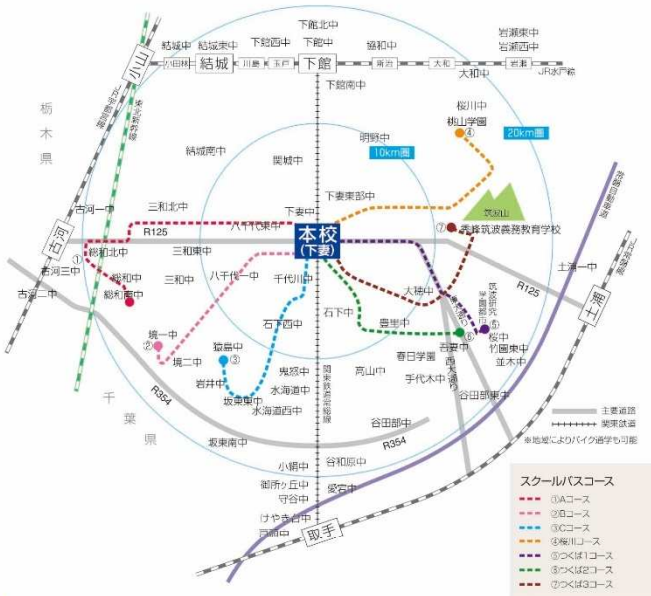
交通案内

常総線下妻駅西口 徒歩30秒(県内最短)
 スクールバス7コース 朝 1便 帰り 2便 (17:20, 19:20)



常総線 快速列車で 快適通学
 快速列車(ノストロップ 15分間)徒歩30秒
 下館駅 → 下妻駅 → 下妻一高
 水戸線の主な駅から下妻駅までの乗車時間(乗り換え含む)
 ● 崎城駅-下妻駅 32分間
 ● 川島駅-下妻駅 26分間
 ● 玉戸駅-下妻駅 23分間
 ● 新治駅-下妻駅 26分間
 ● 大和駅-下妻駅 30分間
 ● 若淵駅-下妻駅 34分間

登校時の水戸線との連携
 小山-小山田林-結城-榎根坂-川島-玉戸-下館着 下館発-下妻着
 7:07 7:12 7:16 7:19 7:22 7:25 7:28 7:33 7:48
 若淵 大和 新治 下館着 下館発-下妻着
 7:14 7:18 7:22 7:28 7:33 7:48



鉄道時刻表 (R2年4月現在)

水戸線(下り)	水戸線(上り)
結城 7:16	若葉 7:14
東結城 7:19	大和 7:18
川島 7:22	新治 7:22
玉戸 7:25	
下館 7:33 7:37	
大田郷 7:41	
黒子 7:46	
藤波ノ江 7:50	
大庄 7:54	
下妻 7:48 7:57	
下妻 8:10	
宗道 8:06	
玉村 8:03	
石下 7:59	
南石下 7:56	
三雲 7:52	
下妻 7:48	
北海道 7:45	
水海道 7:42	
小絹 7:35	
新守谷 7:32	
守谷 7:29	
南守谷 7:25	
戸田 7:23	
榎戸井 7:20	
ゆめみ野 7:18	
新取手 7:16	
寺原 7:13	
西取手 7:12	
取手 7:08	
常総線(下り)	

スクールバス時刻表 (R2年4月現在)コースや時間については毎年見直しをしています

Aコース		Bコース		Cコース	
No.	時間	停留所名	No.	時間	停留所名
1	7:00	古河清涼池(ネプチューン遊2駐車場)	1	7:00	堤野松岡町(エコス前)
2	7:05	古河市女沼(堤江豆腐店前)	2	7:10	堤野二中学校正門前
3	7:13	古河市上辺見(ジャパニミート前)	3	7:17	堤野山崎(セブンイレブン前)
4	7:28	古河市上大野(田嶋炭ガ・カルビ前)	4	7:20	坂東市逆井(富士自動車内側)
5	7:35	古河清涼池(旧北河東農業技術専門学校入口)	5	7:25	八千代町平塚(別荘第5分団駐留所)
			6	7:35	八千代町菅谷(トライアル前)

つくば1コース		つくば2コース		つくば3コース	
No.	時間	停留所名	No.	時間	停留所名
1	7:05	栗原小南(コーヒー屋)	1	7:10	柴崎十字路(マクドナルド)
2	7:10	台坪	2	7:13	ザハウスオブ・プランセ前
3	7:13	新原「の矢」	3	7:16	ウエストハウス前
4	7:14	つくばバス停(花畑1丁目)	4	7:17	カスミ前
5	7:15	M's 床屋番前	5	7:18	奥山バス停
6	7:16	花畑2丁目(ラーメン清六そば)	6	7:20	酒丸床前(ブルドラゴン)
7	7:21	大橋交差点 北入口	7	7:25	ローン高野店
8	7:30	大次入口 バス停	8	7:27	豊里中前 長寿庵
9	7:31	しんちゃんいずみの里 そば処	9	7:30	7-11 藤店
10	7:37	ファミリーマート寺貝店	10	7:32	栗東太田前付近
11	7:40	イエローハット前	11	7:35	セイコーマート
			12	7:37	東京インテリア前

桜川コース		No. 時間 停留所名		No. 時間 停留所名	
No.	時間	停留所名	No.	時間	停留所名
1	6:57	山崎デイリー前	6	7:19	Yショッピング前
2	7:00	魚長前	7	7:20	読売新聞前
3	7:05	電報ラーメン	8	7:23	ストッカー入口
4	7:15	真壁庁舎前	9	7:27	焼肉一善前
5	7:16	亀橋大橋ふもと	10	7:32	セイコーマート前
			11	7:35	巖勝王寺
			12	7:36	7-11 榎尾店
			13	7:40	7-11 上大島店
			14	7:41	東石田信号手前
			15	7:43	本多駅前

出典：茨城県立下妻第一高等学校

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通学のためにスクールバスが運行されています。

③市内高校に通う学生アンケート調査

＜概要＞

調査期間：令和2年10月8日～20日

調査対象：茨城県立下妻第一高等学校、茨城県立下妻第二高等学校の生徒

配布方法：直接配布、直接回収

配布数：約1680枚

回収数：1,605枚

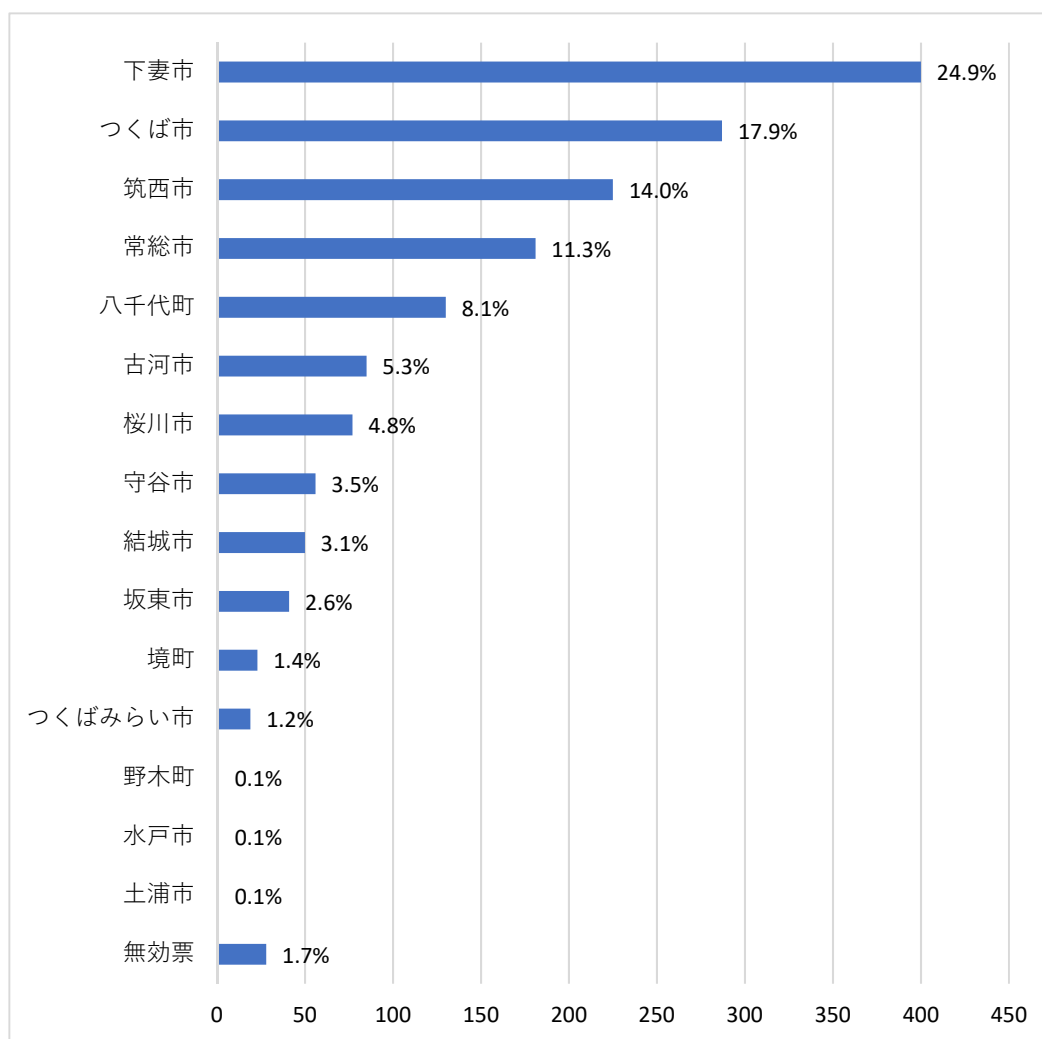
回収率：95.5%

＜アンケート結果＞

A. 回答者の属性

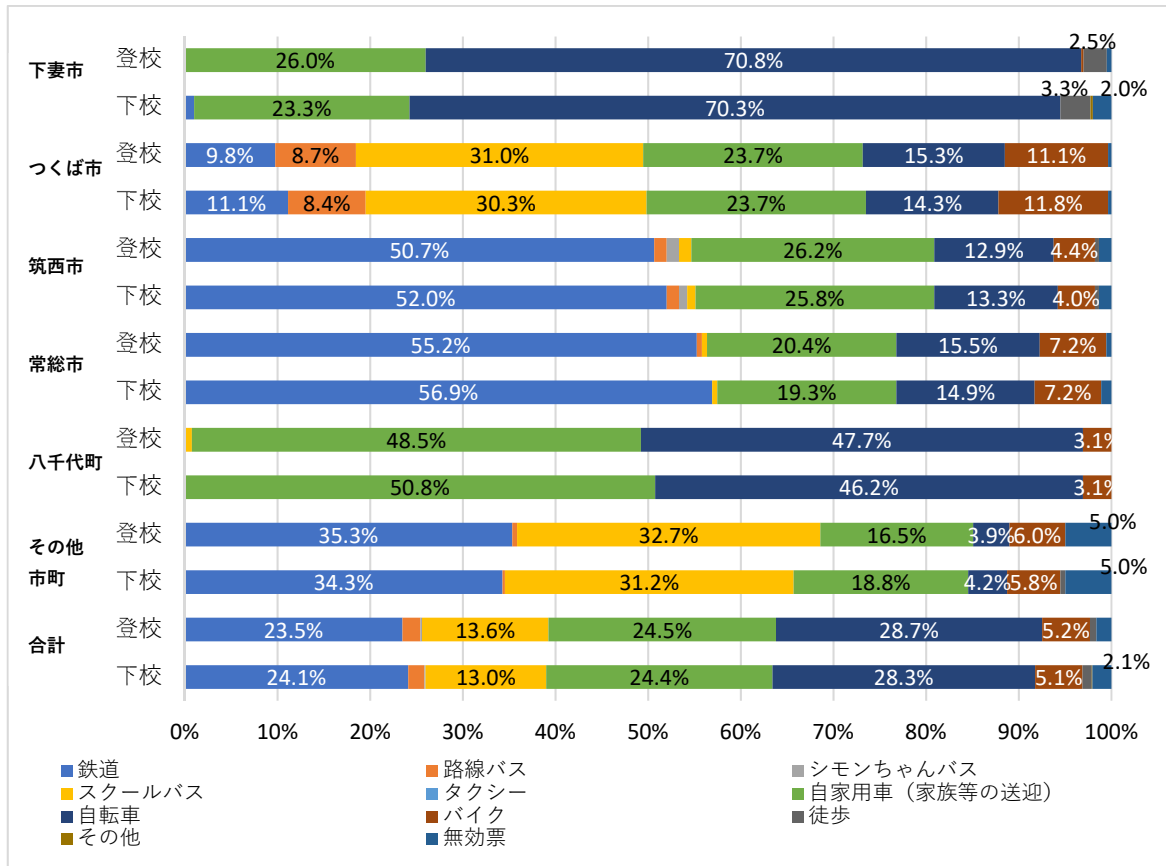
a. 住所

下妻市から通っている方が約2.5割となっています。市外から通っている方は、つくば市、筑西市、常総市、八千代町など約7.5割となっています。



b. 登校・下校手段

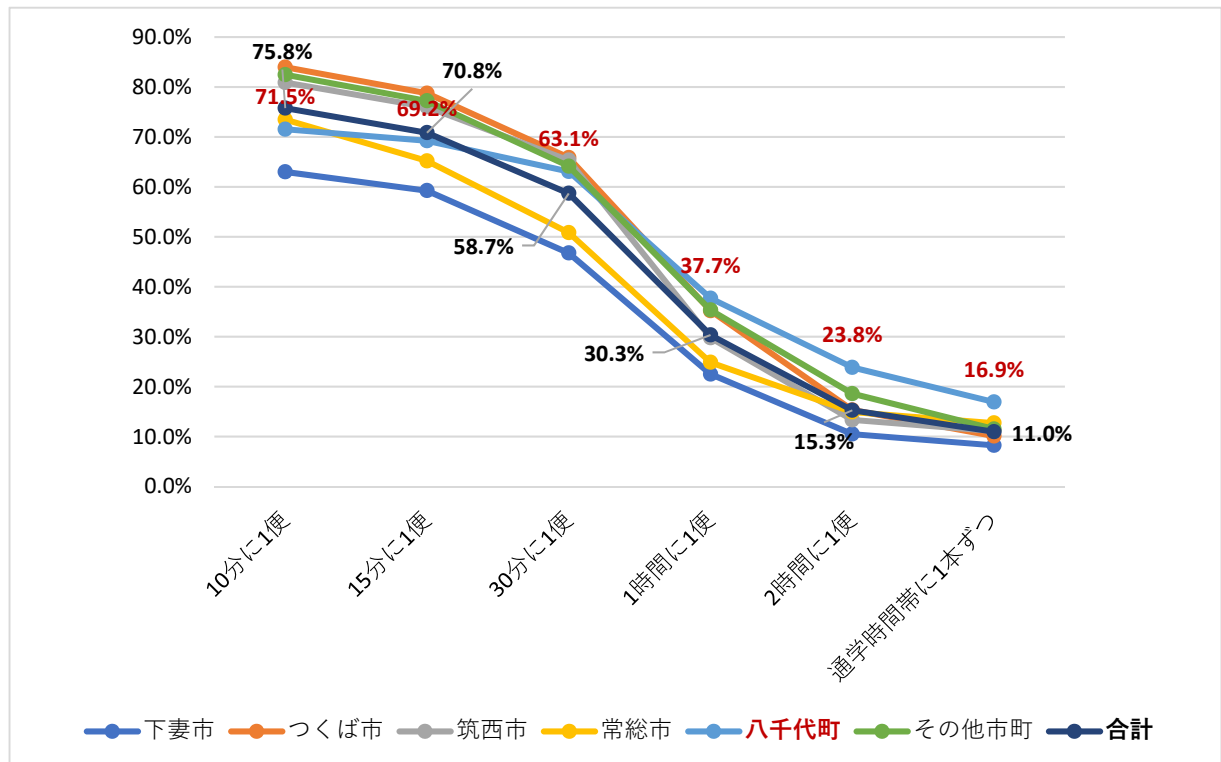
自転車が一番多く、次いで自家用車（家族等の送迎）、鉄道となっています。



B. 家から学校までのバスの利用条件

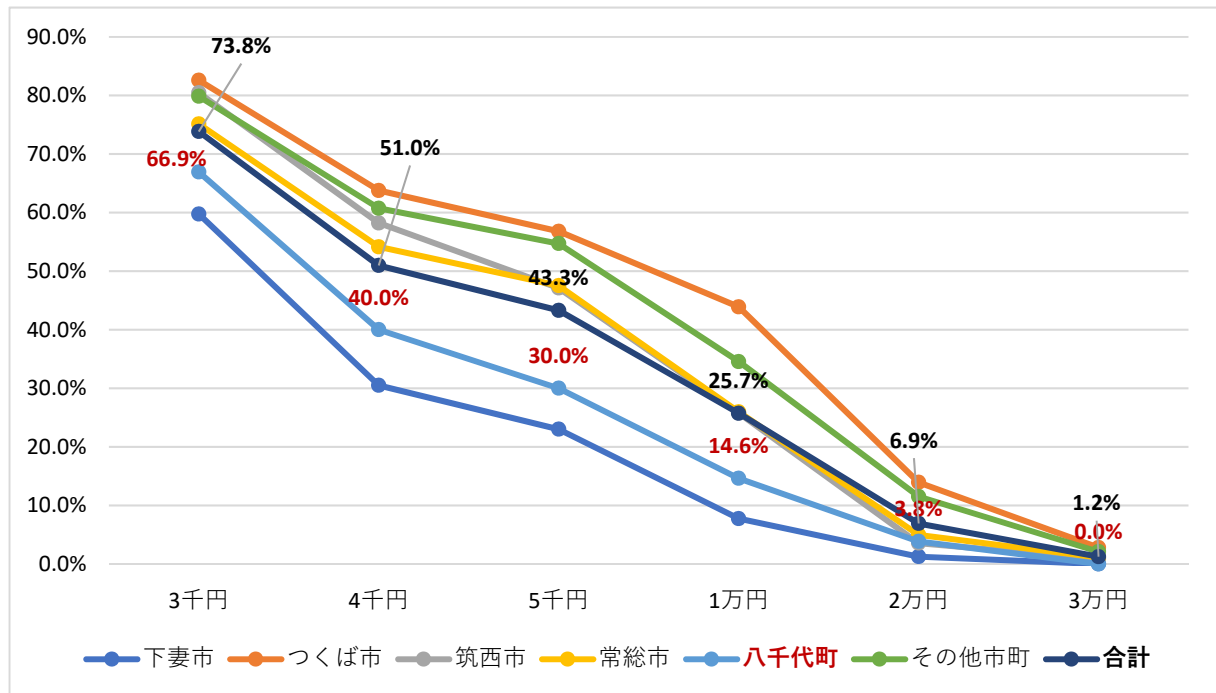
a. 最低限必要な運行間隔

運行間隔としては、30分に1便以上で約6割の方が利用すると回答しています。



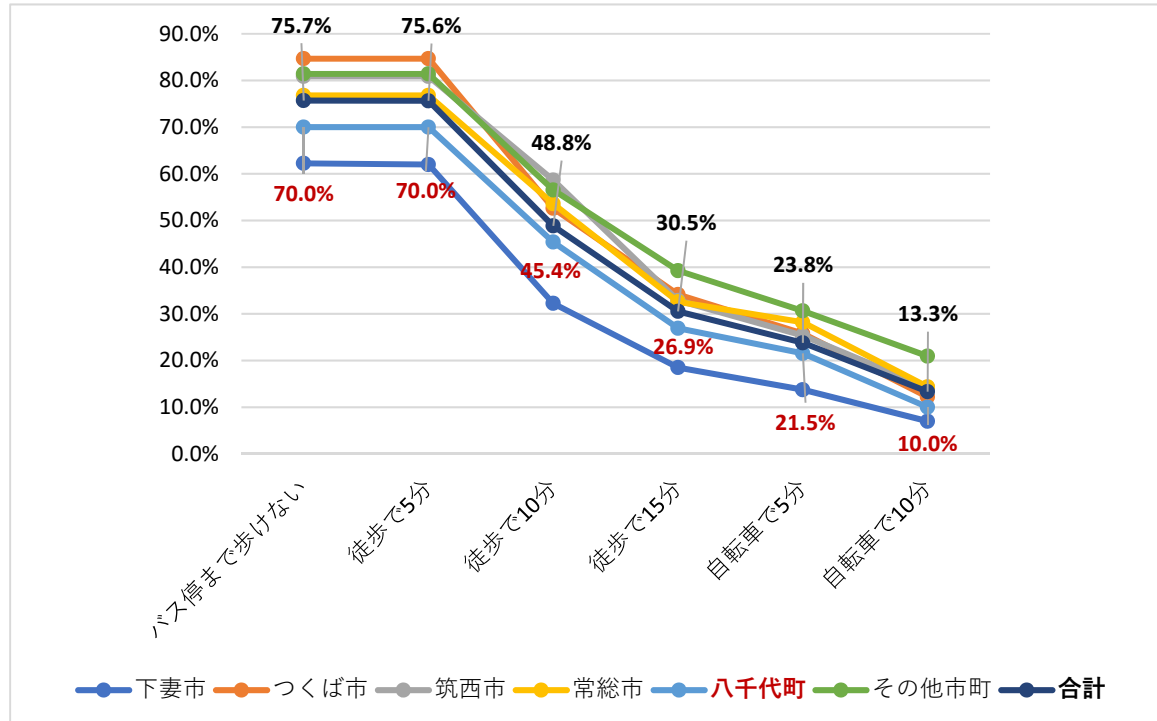
b. 運賃

1月あたり4千円以下であれば約5割の方が利用すると回答しています。



c. バス停までの距離

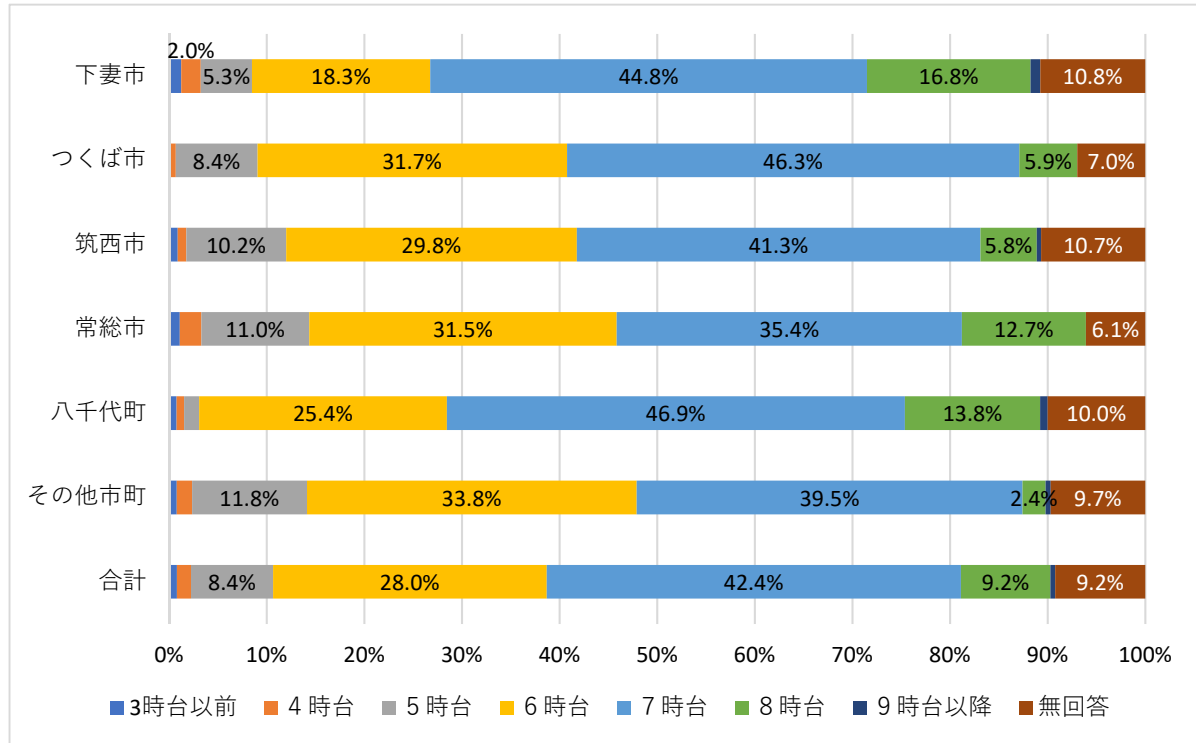
バス停までの距離が徒歩10分以内であれば、約5割の方が利用すると回答しています。



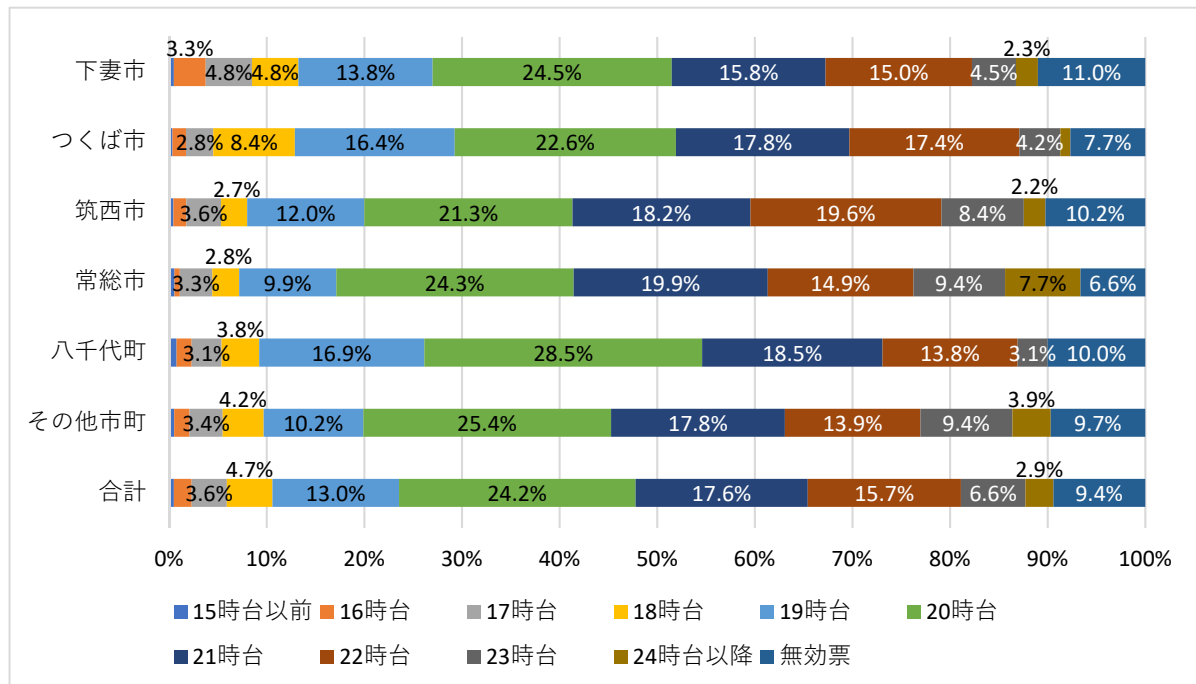
d. 運行時間帯

始発時間は7時台が一番多く、終発時間は20時台が一番多くなっています。

始発時間



終発時間



C. 下妻駅について

下妻駅にあったら良いと思う施設、設備について「コンビニ・売店」が一番多く、次いで「待合室」、「飲食店」となっています。待合室では、イス・ベンチの数についてや、休憩スペース、勉強スペース、飲食スペースなど机も必要とする回答が多くありました。

1	コンビニ・売店（お土産、限定品が売っているなど）	227
2	待合室について	102
	・イス・ベンチを増やす（駅のホーム、待合室など）	(34)
	・休憩スペース（待ち合わせなどに使える）	(19)
	・勉強スペース	(10)
	・飲食スペース	(8)
	・バス停の待合環境（屋根・壁をつける、ベンチ、明かりをつける）	(6)
	・その他（屋根をつける、広くするなど）	(25)
3	飲食店（立ち食いそば屋、ファストフード、キッチンカー、食堂など）	64
4	カフェ・喫茶店（待ち時間をつぶせる、おしゃれななど）	60
5	トイレ（きれいで清潔なトイレ、構外に公共のトイレなど）	34
6	公共交通の充実（鉄道・バスの路線、本数、運賃、しもんチャリなど）	26
7	空調、日陰	25
8	Wi-fi（無料の、公共のなど）	24
9	遊戯施設（ゲームセンター、カラオケなど）	19
10	自販機の充実（パン・お菓子など、交通系ICカードが使えるなど）	17
11	駅を大きくする、改装する、ロータリーを広くするなど	14
12	本屋・図書館（参考書など）、文具店	13
13	ショッピングモール・駅ビル・フードコート	12
14	公園・広場、イベントスペース	12
15	店、雑貨店が欲しい	9
16	駐車場、駐輪場（屋根をつける、無料にしてほしいなど）	5
17	掃除の徹底（クモの巣、虫の死骸など）	5
18	コインロッカーを増やす	5
19	足湯、温泉	4
20	エレベーター（歩道橋の上り下りが大変そうな方を見かける）	4
21	ゴミ箱を設置する	4

※複数回答についても集計した。

<まとめ>

通学について

下妻市内からの通学は約 2.5 割であり、それ以外の約 7.5 割はつくば市、筑西市、常総市、八千代町など市外からの通学ということがわかります。通学手段は、自転車、自家用車（家族等の送迎）、鉄道が多いことがわかります。

家から学校までのバスの利用条件について

通学にバスを利用する際の利用条件として、運行間隔 30 分に 1 便、運賃月 4 千円、バス停までの距離徒歩 10 分、運行時間帯 7 時～20 時であれば約 4 割の方が利用すると回答しています。

下妻駅について

下妻駅に欲しい施設・設備として、「コンビニ・売店」などの物販機能と、「待合室」などのフリースペースへの要望が多く、快適に待つことができることや、待ち時間を過ごしやすい機能が求められていることがわかります。

八千代町の高校生について

下妻市へ通学するにあたり、鉄道、路線バスのない八千代町の高校生についてみると、通学手段として、5 割弱が自家用車（家族等の送迎）となっておりバスへの変換を図る可能性があることがわかります。通学に使用するバスへの要望として、運行間隔 30 分に 1 便、月 4 千円、バス停までの徒歩 10 分、運行時間帯 7 時台～20 時台であれば約 4 割の方が利用すると回答しています。

(6) コミュニティサイクル

本市のコミュニティサイクルであるしもんチャリは、下妻駅・砂沼周辺を中心に 10 箇所、専用ポートを設置しており、約 50 台が稼働しています。100 円硬貨のデポジット制となっていて、無料で登録なしで使用できます。令和 2 年 6 月からネット上で、現在の自転車の配置状況を確認することができます。

稼働率 (%)

H31	R1								R2		
4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
39.86	47.52	51.00	49.41	32.69	23.69	27.24	28.21	40.15	45.60	29.86	19.64

計測方法…シルバー人材センター週 3 回点検 (月・水・金) ※朝実施

点検時、各ポートにある自転車の台数と、番号を記録している。

前回点検時と比べ、停まっているポートに動きがあった場合の割合。

※ポートから乗り出し、同じポートに戻ってきた場合は含まず。

※点検はあくまで月・水・金の朝のみであるため、その時点以外の移動は計測不能。

(火曜日にどれだけ動いても、移動回数は月曜朝から水曜朝の変化分のみ(0 か 1))

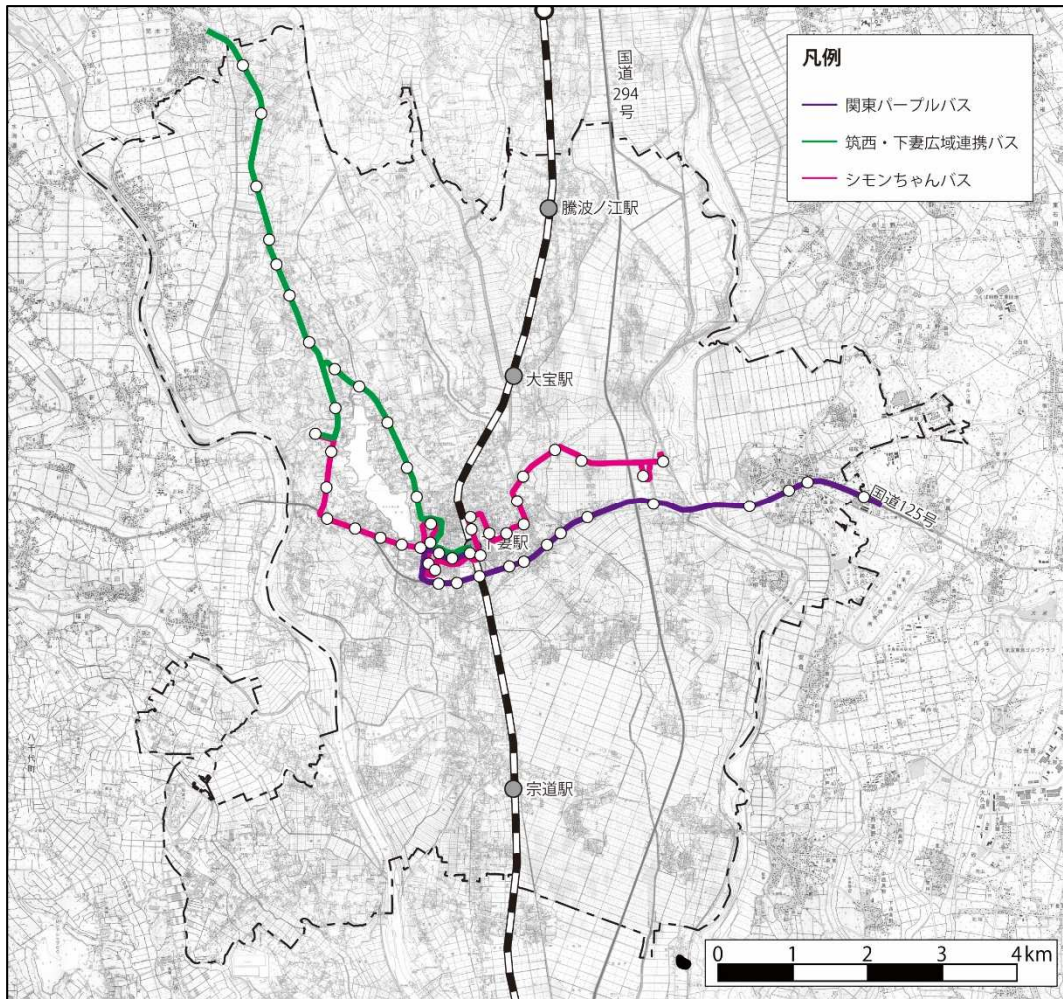
〈しもんチャリ〉



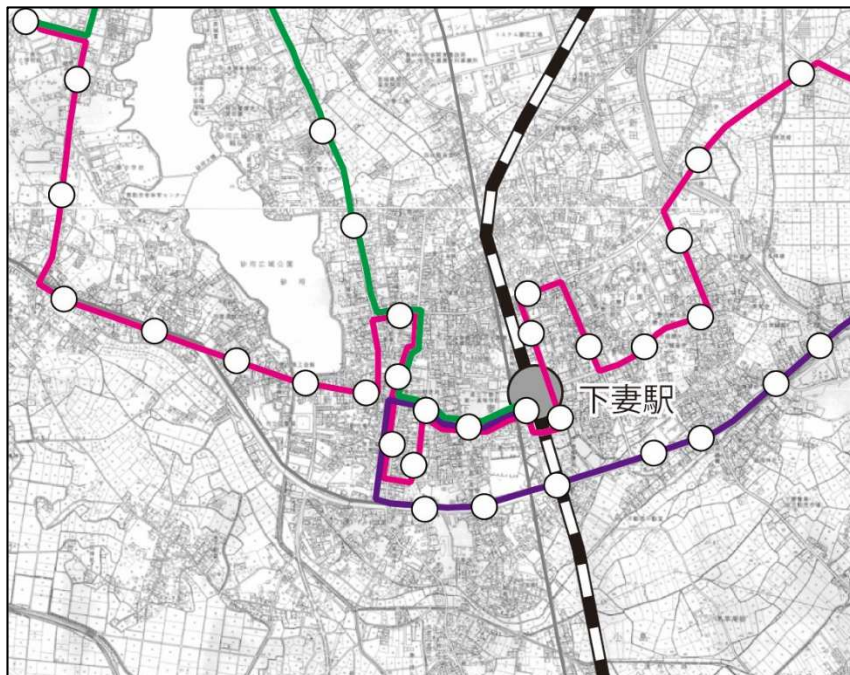
〈しもんチャリの配置状況〉



公共交通状況マップ



下妻地区拡大図



7. 市民ニーズ

(1) アンケート概要

調査期間：令和2年8月1日～9月15日

調査対象：15歳以上の下妻市民

配布数：3,000世帯（1世帯あたり2枚配布、無作為抽出）

配布・回収方法：郵送配布、郵送回収

回収数：1791枚

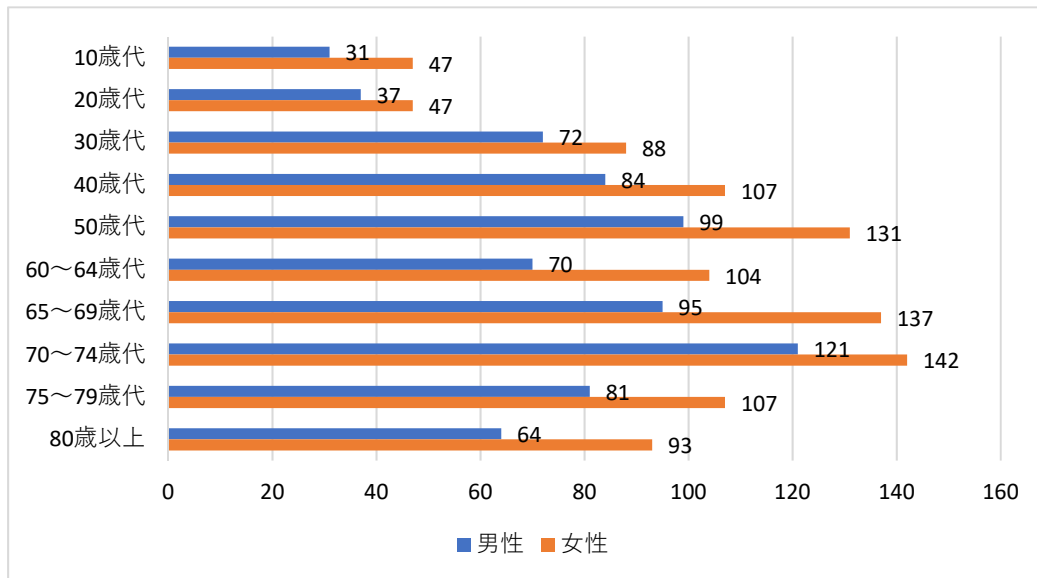
回収率：29.85%

(2) 現状の移動特性

①回答者の属性

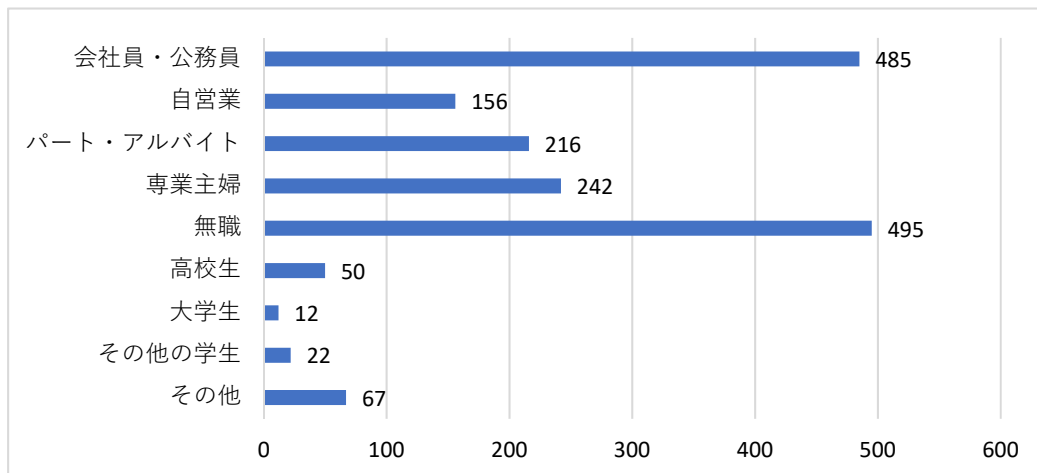
1) 年齢・性別

年齢は60～79歳代の回答が多く、性別はどの年代も女性の方が多くなっています。



2) 職業

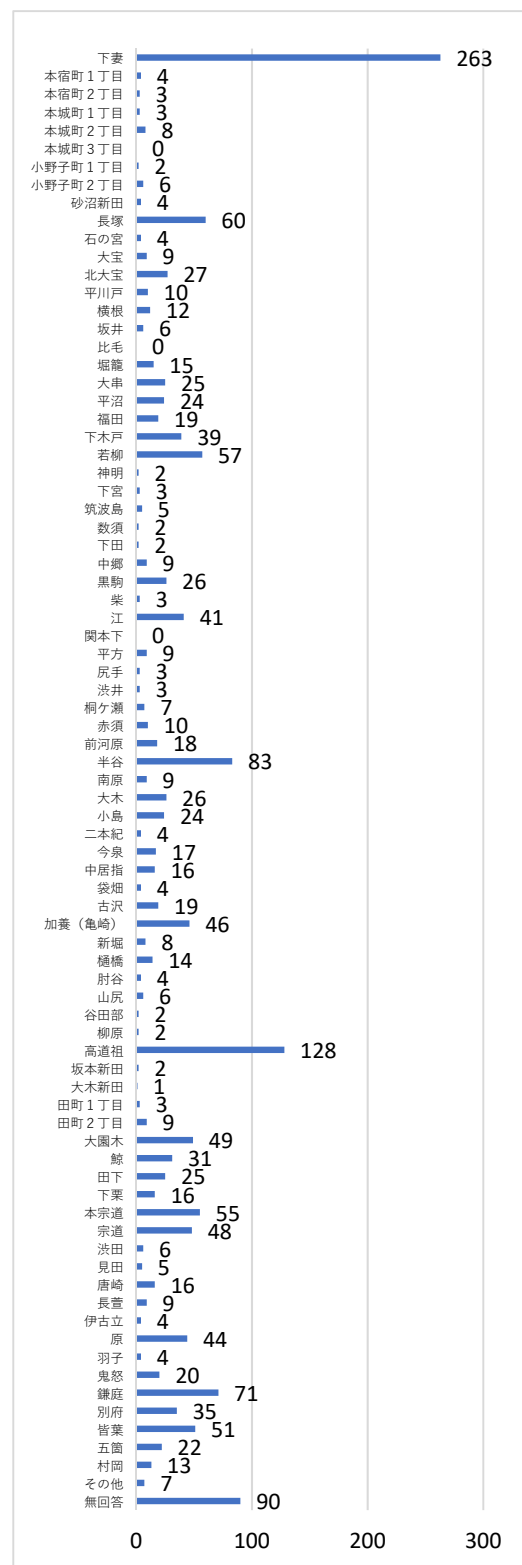
「会社員・公務員」と「無職」の方が約500人と多くなっています。



3) 住所

どの地区からも回答をいただいた。

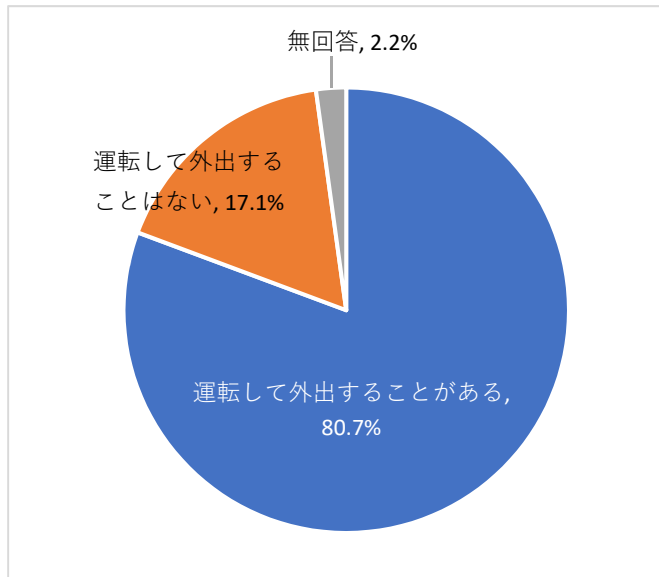
大字・丁目	人数	大字・丁目	人数
下妻	263	大木	26
本宿町1丁目	4	小島	24
本宿町2丁目	3	二本紀	4
本城町1丁目	3	今泉	17
本城町2丁目	8	中居指	16
本城町3丁目	0	袋畑	4
小野子町1丁目	2	古沢	19
小野子町2丁目	6	加養(亀崎)	46
砂沼新田	4	新堀	8
長塚	60	樋橋	14
石の宮	4	肘谷	4
大宝	9	山尻	6
北大宝	27	谷田部	2
平川戸	10	柳原	2
横根	12	高道祖	128
坂井	6	坂本新田	2
比毛	0	大木新田	1
堀籠	15	田町1丁目	3
大串	25	田町2丁目	9
平沼	24	大園木	49
福田	19	鯨	31
下木戸	39	田下	25
若柳	57	下栗	16
神明	2	本宗道	55
下宮	3	宗道	48
筑波島	5	渋田	6
数須	2	見田	5
下田	2	唐崎	16
中郷	9	長萱	9
黒駒	26	伊古立	4
柴	3	原	44
江	41	羽子	4
関本下	0	鬼怒	20
平方	9	鎌庭	71
尻手	3	別府	35
渋井	3	皆葉	51
桐ヶ瀬	7	五箇	22
赤須	10	村岡	13
前河原	18	その他	7
半谷	83	無回答	90
南原	9	合計	1,791



②移動に関する条件

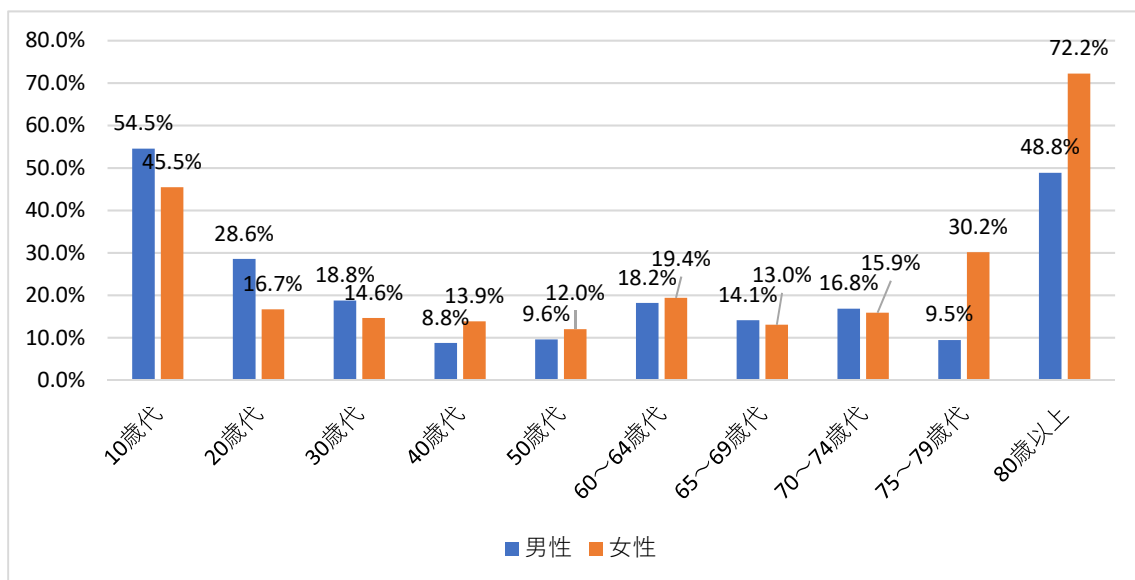
1) 自身で自動車を運転して外出する機会の有無

自身で自動車を運転して外出する機会がある方が約8割いることがわかります。



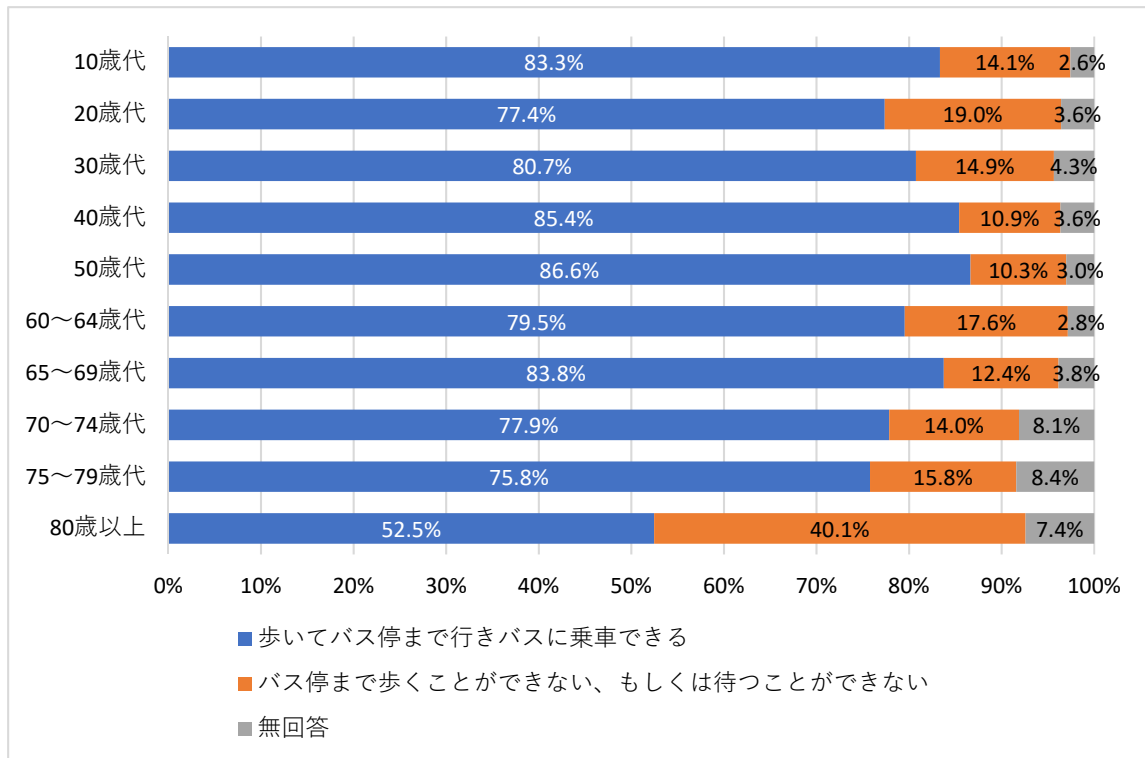
2) 自動車を運転する機会のない方の年代別割合

10歳代は約5割、20歳代男性と75歳代女性は約3割、80歳以上は約5割と比較的が多い傾向にあります。



3) バス停が家から200mの位置にある場合のバス利用の可否

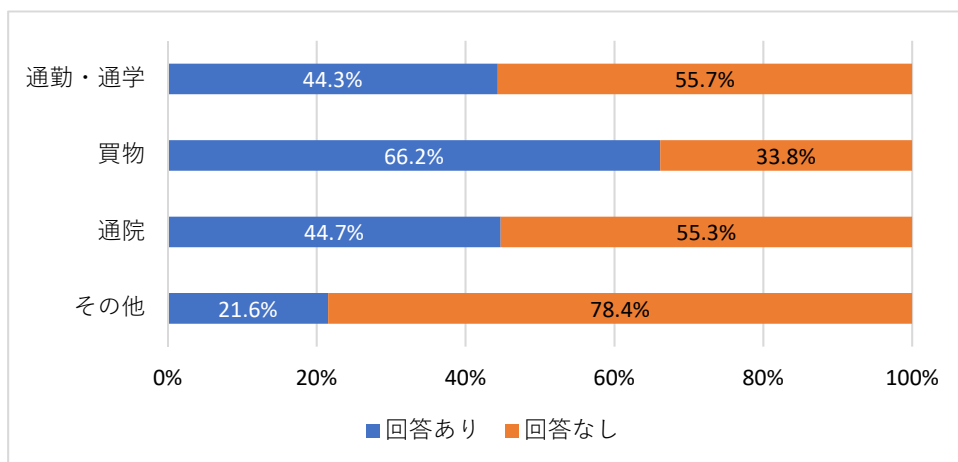
「バス停まで歩くことができない、もしくは待つことができない」方が平均して約1.5割いることがわかります。また、80歳以上の方は約4割が「歩いてバス停まで行きバスに乗車すること」ができないことがわかります。



③移動特性

1) 移動の目的

新型コロナウイルスの外出自粛以前の日常的な外出について、「通勤・通学」「買物」「通院」「その他」の目的別に行き先、交通手段、頻度、外出・帰宅時刻をお聞きしたところ、買物を目的とした移動について一番多く約6.5割の回答がありました。



2) 移動先

通勤・通学への近隣市への移動が多くなっていることがわかります。買物先については、市内が多くなっています。通院先については、つくば市への移動が多くなっています。

■通勤・通学先

順位	場所	人数	割合
1	下妻市内	339	42.7%
2	つくば市	105	13.2%
3	常総市	66	8.3%
4	筑西市	62	7.8%
5	八千代市	39	4.9%
6	古河市	23	2.9%
7	坂東市	17	2.1%
8	土浦市	15	1.9%
9	結城市	14	1.8%
10	桜川市	8	1.0%

■買物先

順位	場所	人数	割合
1	イオン（下妻店、土浦店など）	227	19.2%
2	カスミ（下妻店、古沢店、長塚店、千代川店など）	198	16.7%
3	ストッカー（千代川店、下妻東店など）	154	13.0%
4	とりせん	76	6.4%
5	イーアス	30	2.5%
6	トライアル	17	1.4%
7	山新	14	1.2%
8	セブンイレブン	12	1.0%
9	ジャスコ	8	0.7%
9	ウェルシア	8	0.7%

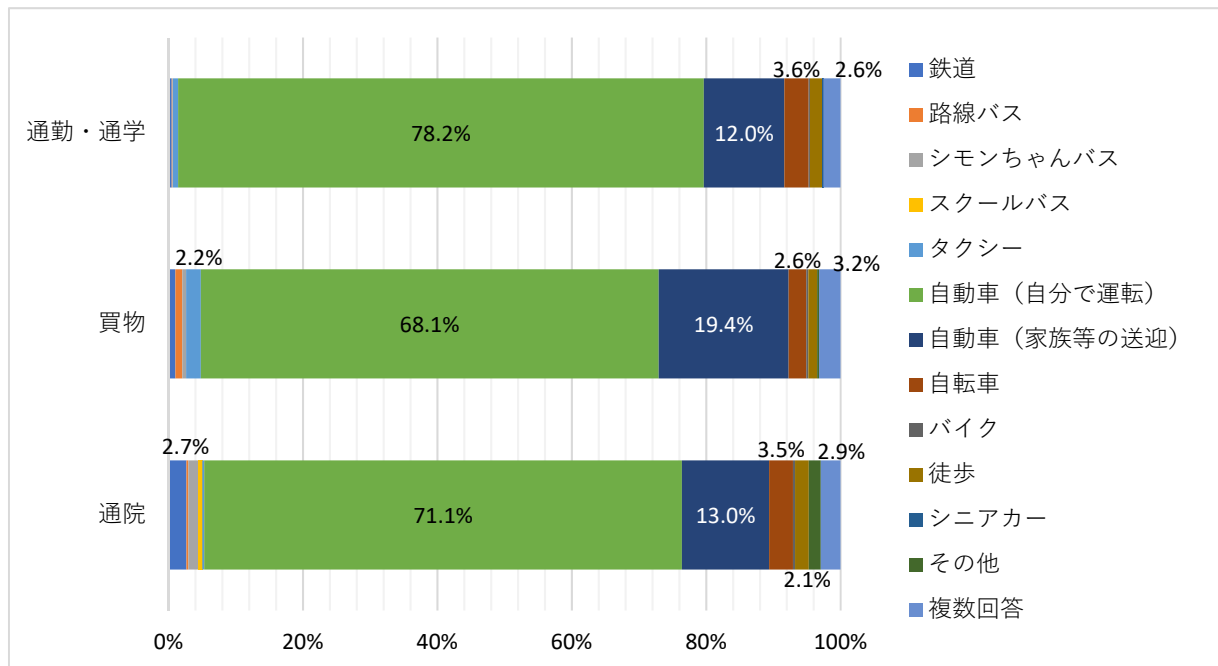
■通院先

順位	場所	人数	割合
1	筑波記念病院	57	7.1%
2	とき田クリニック	55	6.9%
3	菊山医院	44	5.5%
4	筑波大学附属病院	42	5.2%
5	軽部病院	32	4.0%
6	三津山クリニック	28	3.5%
7	筑波総合クリニック	25	3.1%
7	平間病院	25	3.1%
9	筑波メディカルセンター病院	23	2.9%
10	古橋医院	18	2.2%
10	坂入医院	18	2.2%

※複数回答の場合、左記のものを採用した。

3) 移動手段

どの移動についても、自動車（自分で運転）が多く約7割を占めています。



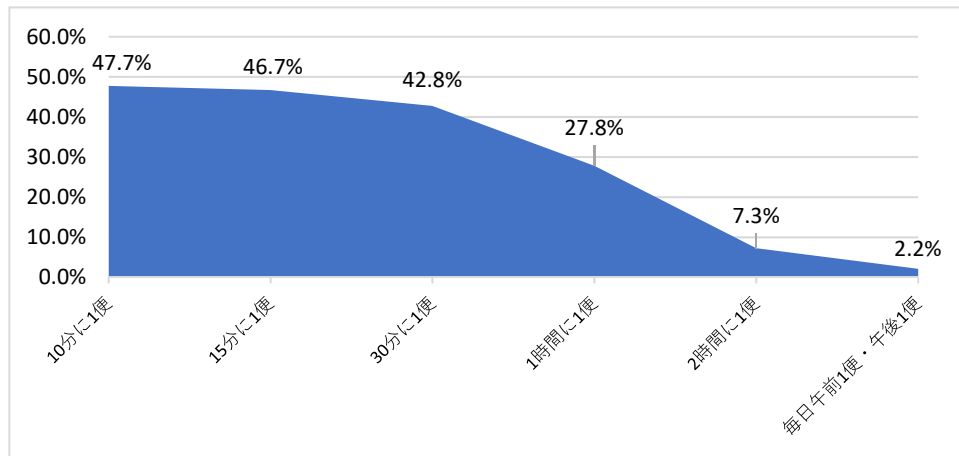
※2%以下は省略

(3) 移動に関する市民意向・ニーズ

①公共交通の利用条件

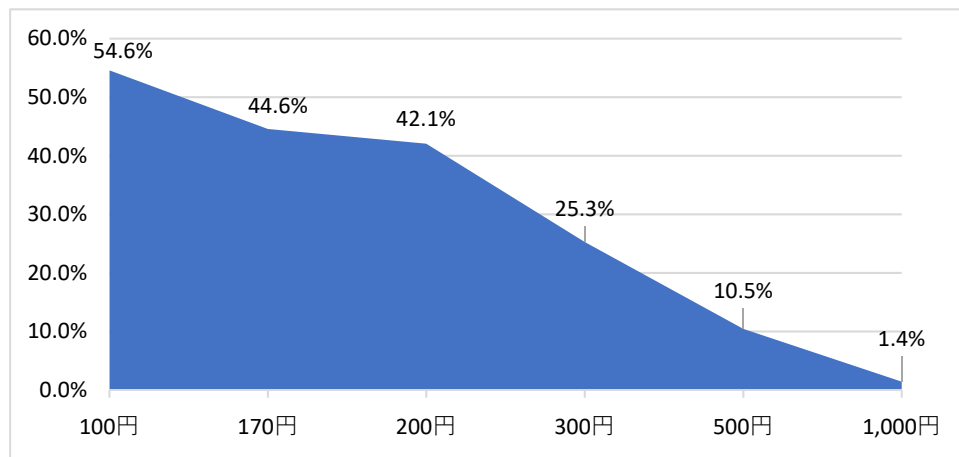
1) 最低限必要な運行間隔

「30分に1便」以上であれば、約4割の方がバスを利用すると回答しています。



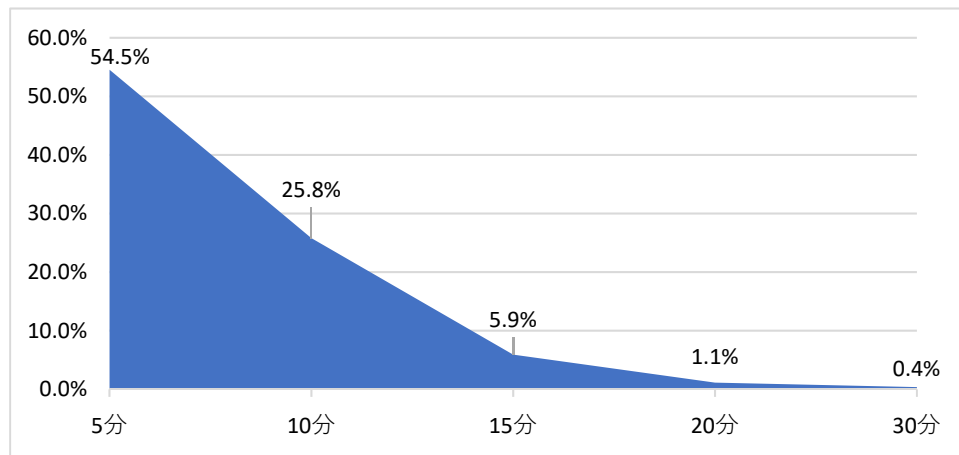
2) 運賃の限度額

「200円」以下であれば約4割の方がバスを利用すると回答しています。



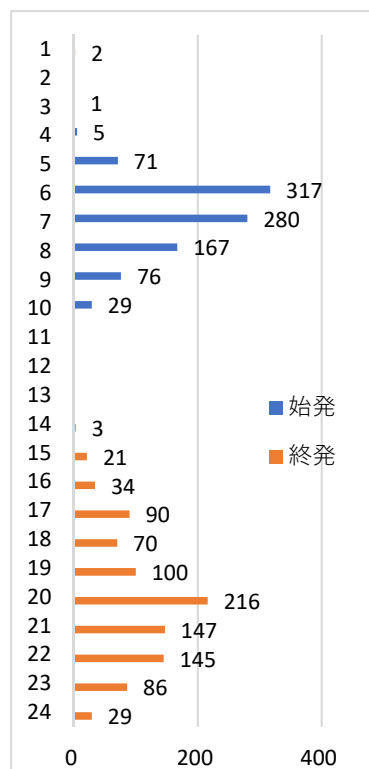
3) バス停までの徒歩時間の限度

「5分」以下であれば約5割の方がバスを利用すると回答しています。



4) 最低限必要な運行時間

始発は6時ごろが1番多く、終発は20時ごろが一番多くなっています。



5) 日常生活で運賃を支払い月数回の頻度でバスを使って訪れたい場所

市内では、「イオン」が一番多く185人となっています。次いで、「下妻駅」、「ビアスパークしもつま」となっています。市外では、つくば市内への意向が多く、具体的場所としては、「イーアスつくば」、「つくば駅」が多くなっています。

■市内

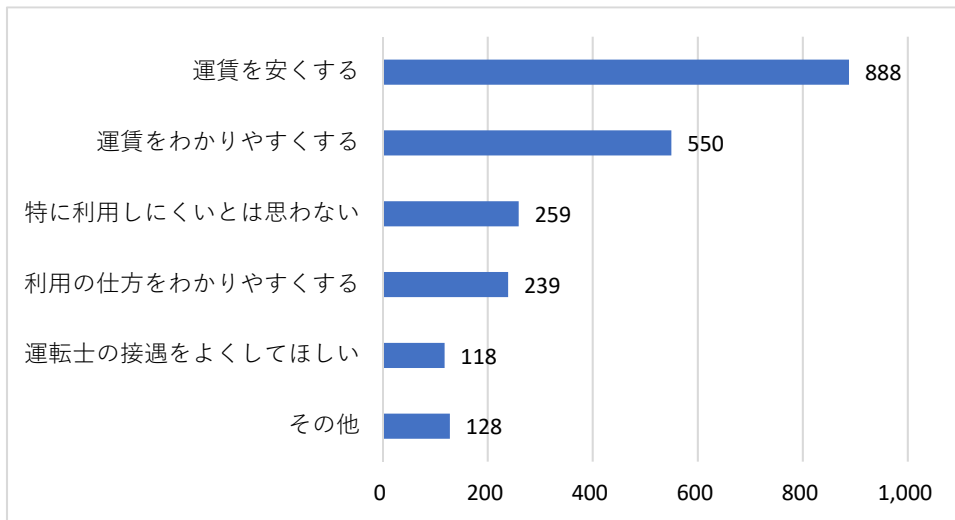
順位	場所	人数
1	イオン	185
2	下妻駅	35
3	ビアスパークしもつま	21
4	図書館	17
5	道の駅	15
6	市役所	13
6	ほっとランド・きぬ	13
8	カスミ	9
9	ジャスコ	7
10	ストッカー	6

■市外

順位	場所	人数
1	つくば、つくば市内	102
2	イーアスつくば	91
3	つくば駅	34
4	つくば学園	17
5	つくば記念病院	13
6	イオン（つくば店）	12
6	筑波山	12
6	研究学園駅、研究学園	12
9	守谷駅	10
10	古河駅	9
10	筑波大大学病院	9

6) タクシーの利用条件

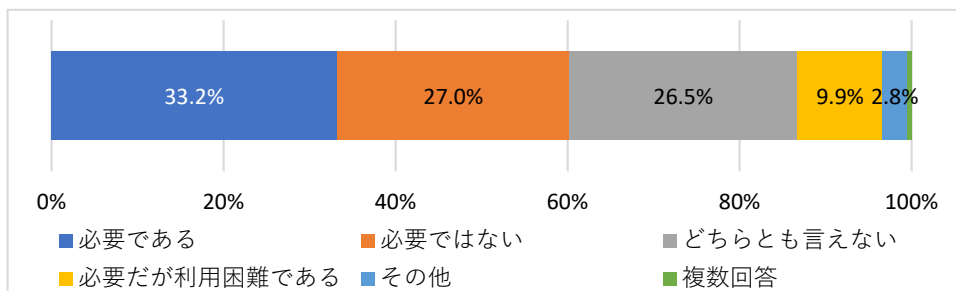
「運賃を安くする」が一番多く、次いで「運賃をわかりやすくする」、「特に利用しにくいとは思わない」、「利用の仕方をわかりやすくする」となっています。



②公共交通の必要性

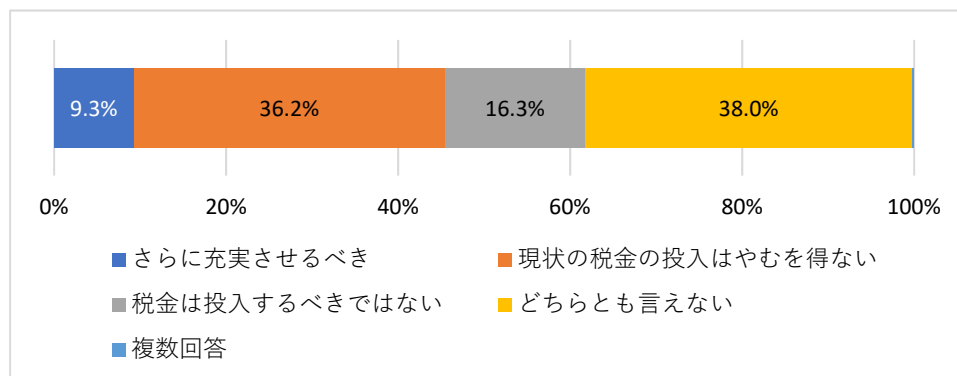
1) 公共交通の必要性

「必要である」が約3割と一番多くなっています。



2) 公共交通の維持・確保のために市が負担することの是非

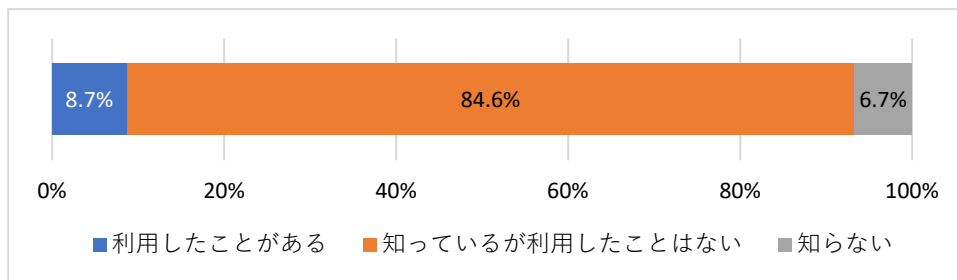
「どちらとも言えない」が約4割と一番多くなっています。次いで「現状の税金の投入はやむを得ない」となっています。



③シモンちゃんバスについて

1) シモンちゃんバスの認知度

「知っているが利用したことはない」が一番多く約8.5割となっています。



2) シモンちゃんバスの改善アイデア（自由回答）

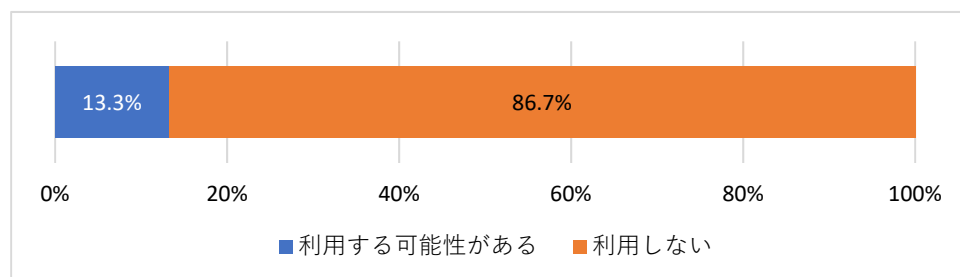
路線の対象となっている地区が少なく、他地区への運行希望が多く、曜日などを決めて全地域を運行してほしいなどの意見があります。

路線を増やす、ルートを変える	287
・他の地域にも運行してほしい ・バス停を増やしてほしい ・行き先を増やしてほしい	
広報する	32
・バス停の位置がわからない ・広報などで宣伝すべき	
いらない、無駄	28
・いつも見かけると乗客が乗っていない	
デマンド型乗合タクシー	20
・家の近くから利用したい ・全地域を対象としてほしい ・小型車両の方がよい	
車両について小型化	17
・小型化し、小回りの利くようにする ・小型化し、台数を増やす	
割引、利用促進	12
時間帯、便数	8
タクシーの方が良い	7
子ども	6
高齢者の使いやすい環境	4
路線バスを増やす	2
途中下車できるようにする	2
バス停の改良	2
利用しない、できない	28
・バス停が遠くて利用できない	
その他	41

④新規路線バス（筑西・下妻広域連携バス）について

1) 新規路線バスの利用可能性

「利用する可能性がある」は、13.3%となっています。



2) 新規路線に対する意見（自由回答）

高齢者や学生のために良いという肯定意見が多くあります。改善要望としては、バス停の位置や数について多く意見がありました。その他、他地区へのバス導入などの意見がありました。

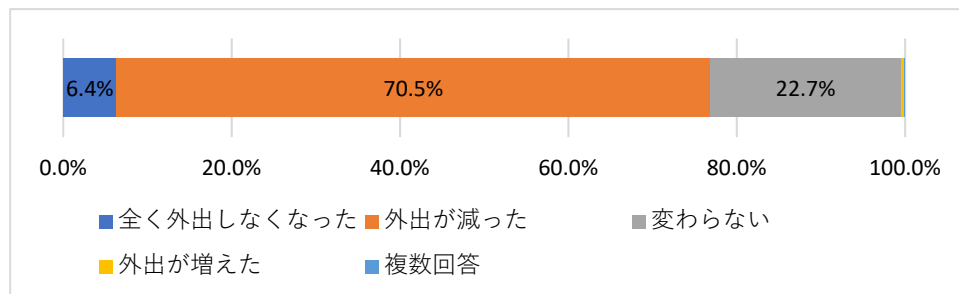
種別	意見	票数
肯定意見	高齢者や学生のために良い施策である	22
	便利である	12
	是非、実現してほしい	7
	鬼怒商業高校へ行きやすくなる	5
	良い施策である	4
	車を運転しない人が便利になると思う	3
	運賃が魅力的である	2
	自動車学校にバス停があるのは便利	2
	筑西・結城・東北線が近くなり、魅力度が向上する	1
	計	58
改善要望	運行頻度を高めるべき	5
	通勤通学時間帯に運行頻度を多くしてほしい	2
	夜の時間帯に運行頻度を多くしてほしい	1
	運行時間帯を長くしてほしい	2
	自宅・目的地の近くにバス停をつくってほしい	5
	バス停を多く作るべき	8
	病院、公共施設、商業施設、学校にバス停をつくるべき	5
	安い運賃にしてほしい	1
	乗り降りのしやすい車両にしてほしい	1
	コンビニの前にバス停をつくると便利になる	1
	周知を徹底すべき	3
	バスの乗り継ぎを分かりやすくしてほしい	1
	イオンモール下妻と県西メディカルをつなげてほしい	1
	下館駅まで路線を延ばすべき	8

	玉戸まで路線を延ばすべき	1
	イオンモール下妻まで路線を延ばすべき	4
	医療機関へいくルートにすべき	2
	バス停の近くに駐車場・駐輪場を用意すべき	3
	鉄道・他のバスとの接続を考えるべき	2
	計	56
他地区への 路線運行の 要望	千代川地区にもバスを運行してほしい	19
	市内のバス網を充実すべき	16
	つくば市方面へバスを運行してほしい	14
	国道294号線・道の駅にバスを運行してほしい	3
	下妻と八千代・古河など西側へのバスを運行してほしい	2
	市の東部にもバスを運行してほしい	2
	守谷市方面へバスを運行してほしい	1
	常総市方面へバスを運行してほしい	1
	計	58
否定的な 意見	あまり利用されないと思う	29
	必要の無いバス路線である	23
	必要性を検証し、協議してほしい	15
	運行は反対である。	10
	バス停が遠くて利用できない	5
	採算性が確保できないと思う	3
	計	85
その他の 意見	生活圏外の路線なので利用しない。一部の人しか利用できない。	53
	将来、高齢者になったら利用するかもしれない	11
	自家用車の方が便利	10
	コロナの影響でバスに乗りにくい	3
	市民の移動をしっかりと分析して検討すべき	3
	自転車の方が便利	1
	モニタリング調査をしっかりとすべき	1
	筑西市の温浴施設に行く人が増えるのでピアスパークの利用者が減る	1
	常総線の利用者数が減る	1
	シモンちゃんバスの拡充を考えてほしい	1
	計	85
合計		342

⑤新型コロナウイルスによる影響

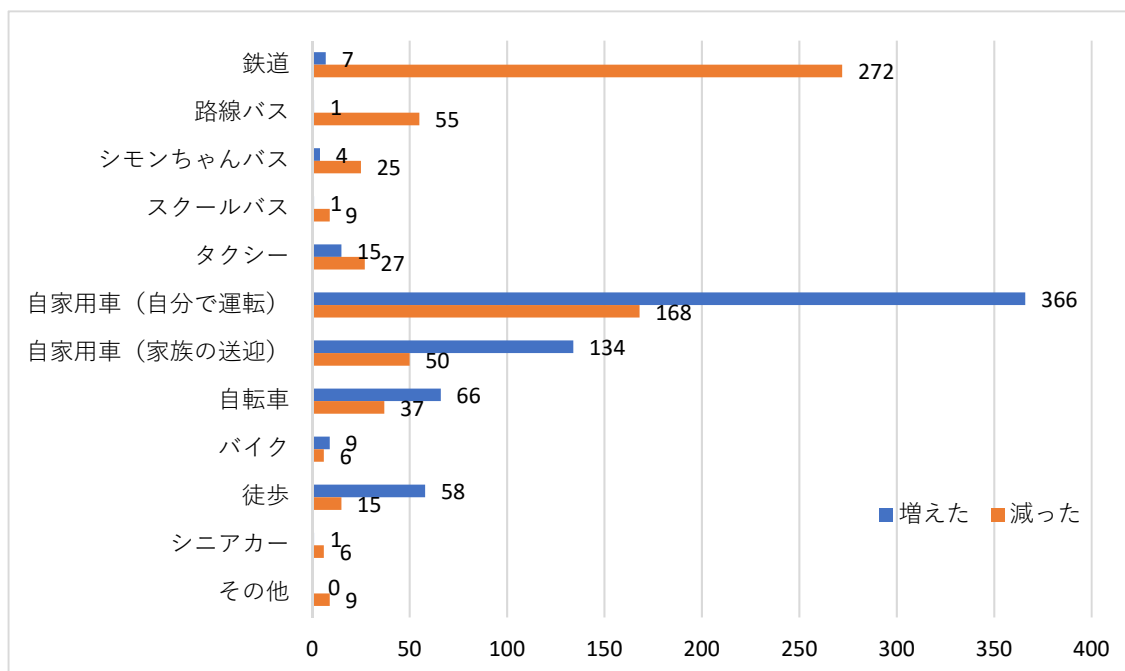
1) 外出の変化

「外出が減った」が一番多く約7割となっています。



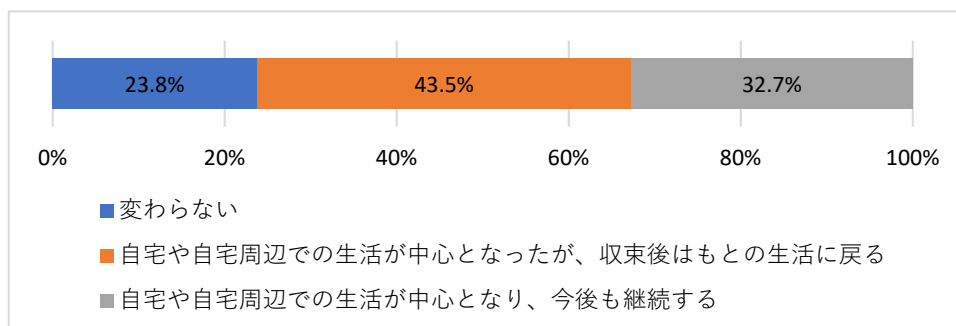
2) 利用公共交通の変化

「鉄道」「バス」「タクシー」など公共交通が減り、「自家用車」「自転車」「徒歩」「バイク」などの利用が増えています。



3) 生活様式の変化

「自宅や自宅周辺での生活が中心となったが、収束後はもとの生活に戻る」が一番多く約4割となっています。一方で、「今後も継続する」が約3割となっています。



⑥下妻駅について（自由意見）

項目ごとに整理すると「コンビニや売店」についての内容が一番多くなっています。次いで、「カフェや喫茶店」、「飲食店」、「待合室について」などとなっています。

1	コンビニ・売店（お土産、限定品が売っているなど）	140
2	カフェ・喫茶店（待ち時間をつぶせる、おしゃれななど）	102
3	飲食店（立ち食いそば屋、ラーメン店、ファストフード、居酒屋など）	74
4	待合室について（きれいで快適、無料で過ごせるなど）	51
5	産直、物産店（道の駅、さんさんさぬまのようなもの）	37
6	ショッピングモール・駅ビル・フードコート	32
7	本屋・図書館	28
8	公共交通の充実（鉄道、バスの新規路線、本数、運賃など）	28
9	駐車場、駐輪場（数を増やす、無料にしてほしいなど）	26
10	観光案内（観光案内誌、情報掲示板など）	19
11	トイレ（きれいで清潔なトイレ、構外に公共のトイレなど）	18
12	公園・広場（子供が遊べる遊具、自然豊か、多賀谷城公園の活用など）	16
13	コミュニティスペース（お年寄りの集まれる場など）	14
14	Wi-fi（無料の、公共のなど）	13
15	空調（夏、冬に快適に過ごせるなど）	13
16	スーパー	13
17	子どもの遊び場、託児所など	12
18	足湯	11
19	遊戯施設（ゲームセンター、カラオケなど）	8
20	パン屋	7
21	情報案内（乗り換えなど分かりやすい情報の提供など）	6

⑦公共交通について

鉄道については、常総線の料金についての意見が多くありました。シモンちゃんバスについては、乗客が少ないことから改善についての要望が多くありました。また、バス・鉄道の手段がない地区から公共交通を導入してほしい要望が多くあがりました。新しい公共交通として、つくバスのような市内を循環する小型バスやのり愛くんのようなドアツードアの乗合タクシーの要望が挙げられました。

TXについて (1)	運行頻度を増やしてほしい など
常総線について (35)	常総線の料金が高い、本数を増やしてほしい など
シモンちゃんバスについて (40)	シモンちゃんバスは乗客を見かけないため改善が必要、感謝している など
関鉄バスについて (2)	関鉄バスの運行時間について など
タクシーについて (2)	タクシー券の充実、タクシーの充実（金額、台数） など
路線・本数について (26)	公共交通の運行本数、路線が増えてほしい、東京へのアクセス向上 など
運行範囲について (60)	他地区への公共交通の導入、巡回バスの導入 など
新しい公共交通手段について (27)	他公共交通の導入、デマンド乗合型タクシーの導入 など
交通弱者について (59)	交通弱者に寄り添ってほしい、高齢になったときが不安 など
スクールバス、通学バスについて (4)	スクールバスの一般客の利用 など
目的地・拠点の充実 (8)	駅周辺の整備が必要 など
料金について (4)	65才以上の方はタクシー、バスは無料、公共交通の料金が高い など
バス停について (4)	バス停の改善 など
その他公共交通について (24)	公共交通の情報発信が必要 など
財政について (20)	採算性の問題、地区間に差があり不公平である など
利用できない、しない (20)	利用しないので必要なし、不便である など
自転車について (3)	

各駅に屋根付きの駐輪場があるとよい、しもんチャリの点検 など
意見の反映について (6)
バスを使っている方へアンケート、意見を活かしてほしい など
全体計画について (3)
計画的なまちづくり、合併を意識し、不要なインフラはいらぬ など
その他 (6)

(4) アンケート結果のまとめ

アンケートから分かる下妻市の移動者の特性を整理します。

①高齢者と若年層が公共交通のターゲット

自動車を運転して出かける機会がない方は、10代と80代以上の方が多くいます。自動車で外出することが難しい高齢者や若年層が公共交通のターゲットであると言えます。

市内の全域をバスでカバーしているわけではないので、現状で移動が困難な方も多くいると考えられます。

将来の人口ビジョンによると、高齢者人口は微減が想定されるため、高齢者の移動への対策が必要になっています。

②バスだけでは解決できない高齢者の特性

アンケートで自宅の近くにバス停があった場合を想定してもらい回答してもらった結果、身体的な理由でバス停まで歩くことができない、もしくはバス停で待つことができないと回答した方の多くが80代以上の方となっています。

全域にバス路線網を配置しても移動環境が整うことにはならず、バスと他の公共交通機関との組み合わせが必要です。

③市内各所とつくば市等の隣接市町への移動

通勤・通学先としては市内と周辺市町が多いです。

また、買物先は市内の商業施設、通院先は市内とつくば市の総合病院が多い状況です。

市内の主要な施設やつくば市等との連絡が必要になっています。

④公共交通へのニーズ

バス運行へのニーズとして、運行頻度30分に1便、運賃200円以下、自宅から停留所までの徒歩時間5分以下、運行時間帯6時～20時であれば4割以上の方が公共交通を利用すると回答していることがわかります。

現状に比べて、高い水準となっていることから、市民ニーズと運行サービスの水準をすり合わせていく必要があります。

⑤シモンちゃんバスの改善

シモンちゃんバスの認知度は高いことがわかります。しかし、乗客を見ることがないなど改善の要望が多くあり、改善が望まれます。

⑥他地区へのバスの導入ニーズ

シモンちゃんバスの沿線とは別の地区へのバスの要望が多く上がっているため、他地区へのバスの導入を検討していく必要があります。

第2章 これまでの取組みの検証

1. 計画目標値の検証

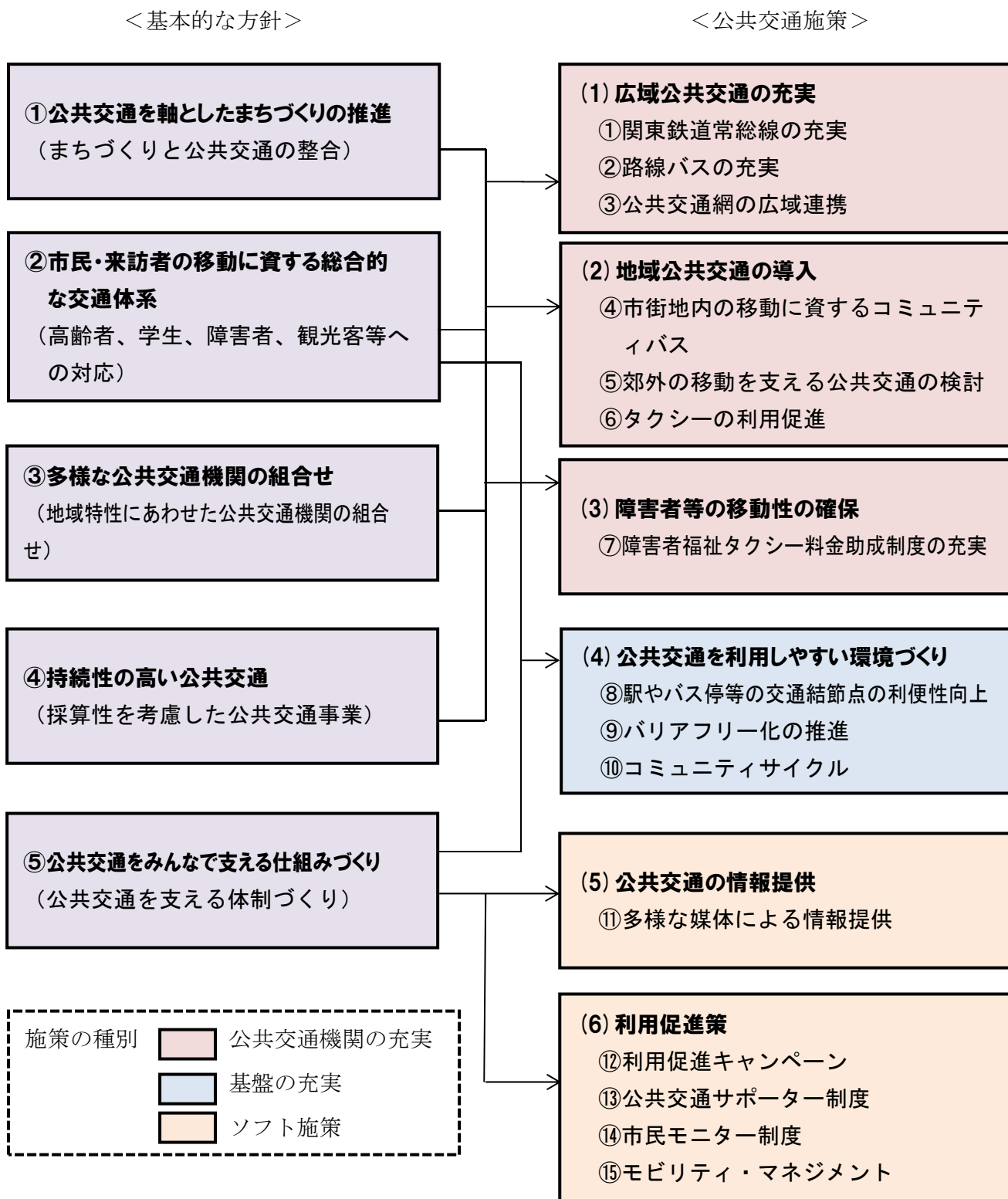
目標値の達成状況としては、下妻駅の乗降客数と新規に導入した公共交通の1人あたりの運行経費にて目標値を下回る結果となりました。しかし、下妻駅の乗降客数は年々増加傾向にあります。また、新規に導入した公共交通であるシモンちゃんバスの1人あたりの運行経費についても、年々減少傾向にあります。

基本的な方針	計画目標	目標値	達成状況
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※	平成29年1月からシモンちゃんバスの運行開始 令和2年10月から筑西・下妻広域連携バスの運行の開始
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)	高齢者の公共交通サービス圏域人口の割合 49.9%
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	下妻駅乗降客数 1,846人/日(令和元年度) 下妻市提供データ 交通結節点 ・下妻駅(広域交通：関東鉄道常総線、地域公共交通：シモンちゃんバス) ・ピアスパーク(広域交通：筑西・下妻広域バス、

			地域公共交通：シモンちゃんバス)
④ 持続性の高い公共交通体系	<p>運行経費的に効率的な公共交通の導入を目指します。</p> <p>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。</p>	<p>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</p> <p>802円/人以下</p>	<p>利用者1人あたりの運行経費</p> <p>1,200円/人(令和元年度)</p> <p>下妻市提供データ</p> <p>(※参考値： 県平均1,281円/人)</p>
⑤ 公共交通をみんなで支える仕組みづくり	<p>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。</p> <p>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指します。</p>	<p>バス停圏域人口あたりのバス利用率</p> <p>5%以上</p> <p>(現状4%)</p>	<p>バス停圏域人口あたりのバス利用率</p> <p>2.42%</p>

2. 公共交通施策の検証

以下のように公共交通施策が設定されています。



15 施策中 12 施策にて事業の計画や実施が進んでいます。概ね達成している状況にあります。公共交通を利用しやすい環境づくりや利用促進策については、今後の取組みを強化していく必要があります。

(1) 広域公共交通の充実	①関東鉄道常総線の充実	○維持している
	②路線バスの充実	◎筑西・下妻広域連携バスの運行の開始
	③公共交通網の広域連携	◎筑西・下妻広域連携バスの運行の開始 その他の隣接市とは協議をしている
(2) 地域公共交通の導入	④市街地内の移動に資するコミュニティバス	◎シモンちゃんバスの運行開始
	⑤郊外の移動を支える公共交通の検討	◎高齢者福祉タクシーの利用可能枚数2倍
	⑥タクシーの利用促進	○タクシーに関する情報をHPにて周知している
(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	○維持している
(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	△
	⑨バリアフリー化の推進	○シモンちゃんバス、筑西・下妻広域連携バスのバス車両にノンステップバスを導入
	⑩コミュニティサイクル	◎平成28年度から本格導入の開始
(5) 公共交通の情報提供	⑪多様な媒体による情報提供	◎バスロケーションシステムの導入、HPにて情報発信
(6) 利用促進策	⑫利用促進キャンペーン	◎各種イベントにて利用促進イベントを実施
	⑬公共交通サポーター制度	△
	⑭市民モニター制度	△
	⑮モビリティ・マネジメント	◎お試し乗車券付きのチラシにて公共交通利用の呼びかけ、広報への掲載、商店街と連携したイベントの実施

凡例： ◎事業の実施 ○維持 △検討

第3章 公共交通の課題

先に整理した現況データや市民アンケート、現行の網形成計画の達成状況の評価等をもとに、本市の公共交通の課題を整理します。

1. まちづくりと整合する公共交通ネットワーク

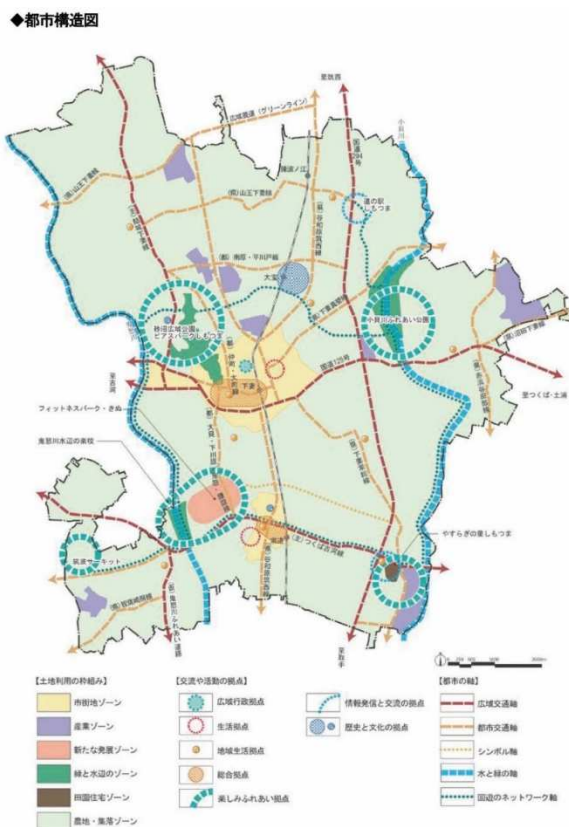
(1) 踏まえるべき現状

下妻市総合計画や下妻市都市計画マスタープランでは、下妻駅周辺地区、宗道駅周辺地区を市街地とし、周辺部には地域生活拠点を配置する都市構造を推進しています。

平成30年度に策定した下妻市立地適正化計画では、下妻駅周辺地区、宗道駅周辺地区を居住誘導区域・都市機能誘導区域に指定し、人口や都市機能の集積を図ることとしています。加えて、市内に8つの地域生活拠点を配置し、生活サービスを充実することとしています。

現状の人口の分布をみると、下妻駅周辺地区、宗道駅周辺地区及び住宅地等が立地する地区に、総人口、高齢者人口ともに、人口密度の高いエリアがあります。

<総合計画に位置づけられる都市構造図>



(2) 課題

人口の集積状況や上位計画で位置づけるまちづくり方向性・都市構造を踏まえて、下妻駅周辺地区、宗道駅周辺地区、地域生活拠点等を核とした公共交通のネットワークを再構築することが求められます。

2. 地域内公共交通の改善

(1) 踏まえるべき現状

当面、高齢者人口は増加することが想定されています。そのようななか、市民アンケートでは、自ら車を運転することがなく、バス停までの移動等が困難な人は、80歳以上の高齢者に多いことが分かり、これらの市民の移動性の確保が全市的に課題となっています。

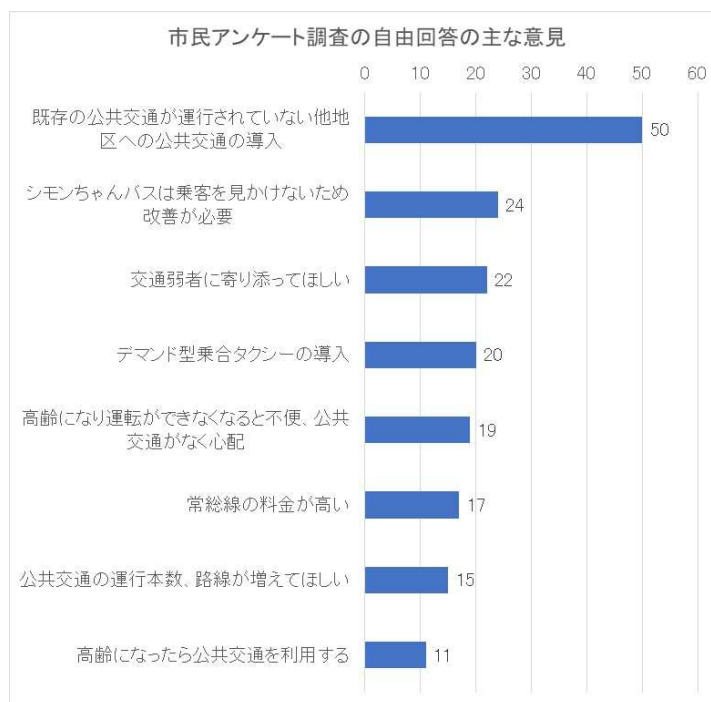
また、下妻市では、下妻駅周辺の市街地内の移動に資する下妻市コミュニティバスシモンちゃんバス（以下、シモンちゃんバスと記載）を運行しています。これまで利用者ニーズを分析し、運行時間帯やルート等の改善を進めたところ、年々、利用者数が増加しています。

しかしながら、現行の下妻市地域公共交通網形成計画で想定した利用者数には届いておらず、それを要因としていくつかの数値目標が不達成の状況となっています。

今回実施した市民アンケート調査の自由回答では、シモンちゃんバスの改善を求める意見が多く出されています。

一方で、市民アンケート調査では、他地区へのコミュニティバスの導入を要望する意見が多く、特に千代川地区への導入についての意見が多く寄せられています。

<市民アンケート調査の自由回答の主な意見（回答数10以上を表示）>



(2) 課題

タクシー等を活用した全市的な高齢者の移動性の確保・充実が必要になっています。

また、シモンちゃんバスの改善策や、他地区への公共交通の導入など、市内の公共交通の改善が求められています。

一方で、公共交通の導入には定常的に財政的な負担が伴うことから、持続可能性を検証し、本市にあった公共交通体系をつくっていく必要があります。

3. 広域的な移動性の確保

(1) 踏まえるべき現状

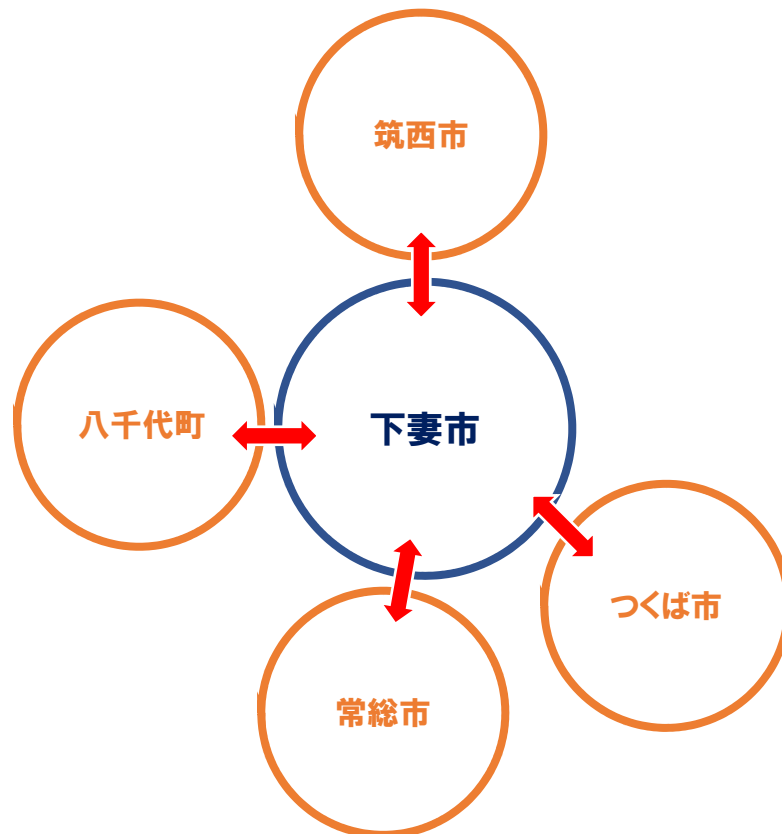
平成27年度国勢調査によると、通勤・通学で本市から他市町、他市町から本市への日常的な移動がみられます。特に、つくば市、筑西市、八千代町、常総市との移動が多いです。

高校生アンケート調査では、下妻一高、下妻二高には、つくば市、筑西市、常総市、八千代町から各100人以上が通学していることがわかりました。

今回実施した市民アンケート調査ではつくば市方面へのバスの運行を望む声が出されており、また、つくば市へ通院する人も多い状況なので、つくば市との連絡を強化することが求められています。

一方で、令和2年10月から、筑西市の川島駅と下妻駅を結ぶ筑西・下妻広域連携バスの運行が始まっています。

<下妻市と関連性が強い市町>



(2) 課題

現状の広域的な移動実態や市民ニーズを踏まえて、近隣市町、特に、つくば市、筑西市、八千代町、常総市との公共交通での移動性を確保するために、関東鉄道常総線、路線バスの維持・改善とともに、コミュニティバス等の連携を図ることが求められます。

4. 交通結節点の改善

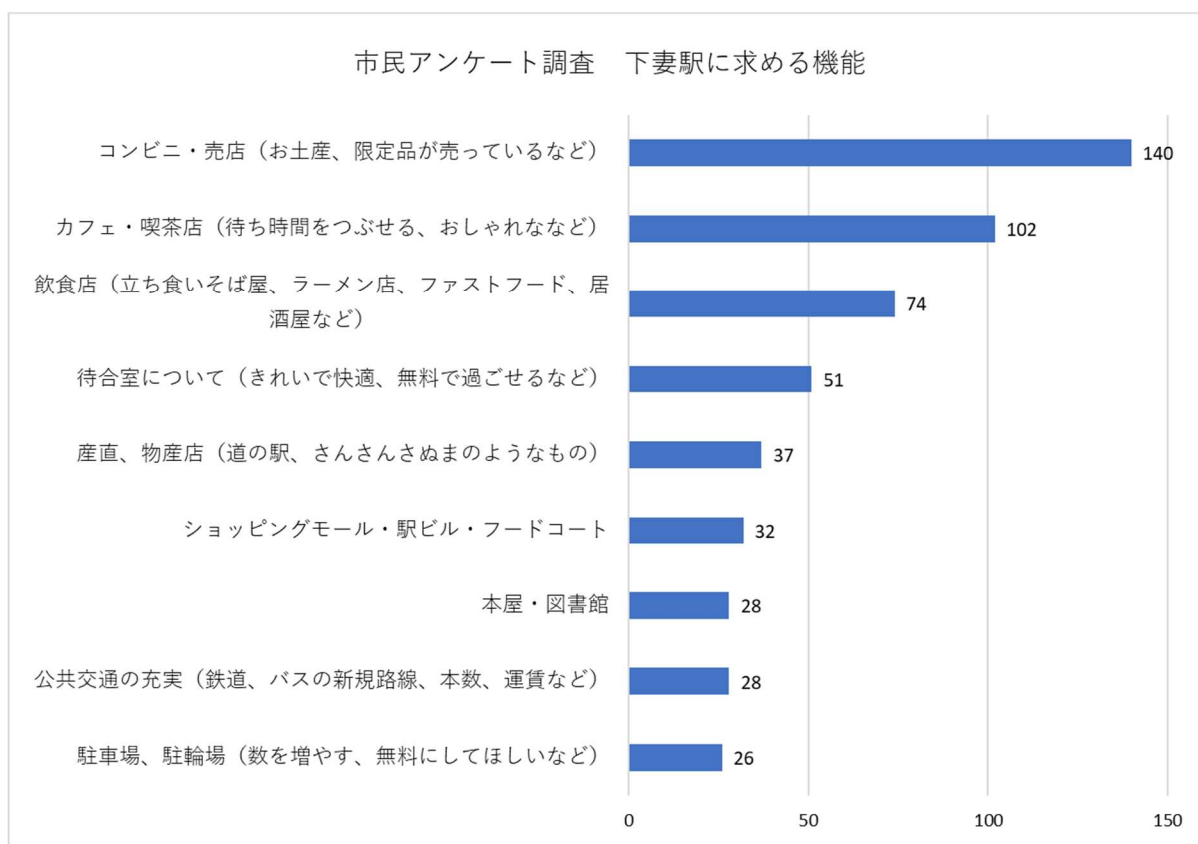
(1) 踏まえるべき現状

シモンちゃんバスや筑西・下妻広域連携バスの運行などにより、市内の公共交通機関が増えており、相互の接続性の向上が求められます。

公共交通機関の接続・連携には交通結節点が重要な要素となります。市内では下妻駅をはじめとする鉄道駅が交通結節点となり、公共交通体系の核となっています。

一方で、市民アンケート調査で下妻駅に求める機能を自由回答方式で聞いたところ、物販機能、カフェや待合室などの時間を調整できる機能を求める声が多く寄せられました。

<下妻駅に求める機能>



(2) 課題

交通結節点となる鉄道駅は鉄道の乗降施設ではあるが、公共交通の結節・連携の機能や、市民ニーズを踏まえて多機能型の施設として改善を図ることが考えられます。

5. 公共交通と末端交通の連携

(1) 踏まえるべき現状

市内の鉄道駅、バス停は限られています。そこで、多くの方々が公共交通を利用するためには、鉄道駅やバス停と自宅、目的地の間の移動手段の確保が必要になります。これらの交通手段を確保し、公共交通と連携させることが公共交通の利用促進に繋がります。まずは、バス停での待合環境や歩行環境、自転車の走行・駐輪環境の充実が求められます。

誰でも利用することができるコミュニティサイクル「しもんチャリ」は、下妻駅周辺地区に10箇所のステーションで約50台の自転車が設置されています。このしもんチャリは、市民や高校生等に浸透し、日常的に利用者が多い状況です。全ての自転車が使われていて利用ができない状況もあることから、令和2年よりスマートフォンで各ステーションの自転車の配置状況（借りられる自転車があるか）を把握することができるシステムを導入しました。下妻駅周辺市街地内の鉄道、バスのラストワンマイル交通としてはしもんチャリの活用が考えられます。

また、近年は、多くのラストワンマイルに資する交通サービスや交通機関が開発されており、関連する法整備や導入が期待されます。

一方で、徒歩、自転車での移動が難しい高齢者等については、鉄道駅やバス停まで、あるいは直接自宅と目的地を結ぶ移動手段の確保が必要になっています。

<ラストワンマイルに資する交通機関の例>

パーソナルモビリティ

1人乗りのコンパクトな移動支援機器である。丸の内地区でカーシェアリングサービスの社会実験として展開。他にも様々なものが開発されている



歩行補助具の進化系

車いすも進化し、走行性が向上している。また、電動のキックスクーターの公道での社会実験が始まっている。



(2) 課題

現在も推進している鉄道駅、バス停でのパーク・アンド・ライドや、サイクル・アンド・ライドの充実を進めるとともに、しもんチャリの拡充を始め、公共交通と連携し市民の移動を支えるラストワンマイル交通の利用を推進することが求められます。

合わせて、タクシー等を活用して、バス停までの移動が難しい高齢者等の移動手段の確保も必要になります。

6. 公共交通に関する理解の深化

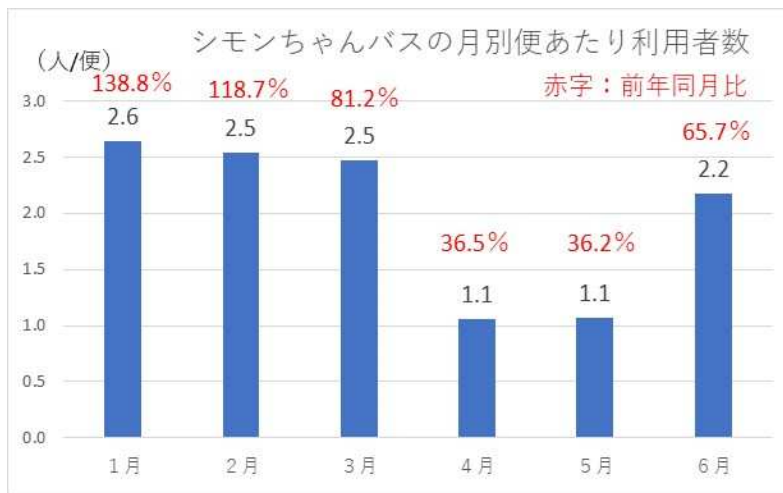
(1) 踏まえるべき現状

新型コロナウイルス感染症の影響により、全国の鉄道、バスの利用者数は大幅に減少しました。シモンちゃんバスは4月、5月は前年比6割強の減少となりました。そのような中、本市は、お試し乗車券に合わせて、公共交通の利用を呼びかける活動を行ってきました。

市民アンケート調査では、バスの利用条件として運行頻度30分に1便、運賃の限度額200円、バス停までの徒歩距離5分、運行時間帯6時から20時といった市民ニーズが把握できました。タクシーの利用条件としては、運賃を安くする、運賃を分かりやすくするという意見が多く寄せられています。

しかしながら、このようなサービス水準は、現状のサービス水準と乖離している状況です。

<コロナ自粛期のシモンちゃんバスの利用状況>



<高校生向けのお試し乗車券でのPRの例>

(2) 課題

新型コロナウイルスの影響を踏まえて、公共交通の利用者を回復することが必要です。

また、乖離する市民ニーズとサービス状況の乖離を埋めるためには、公共交通の実情を知ってもらい、適切な利用をしてもらうための理解を深めていくことが求められます。

第4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

本市はこれまで自家用車に頼った移動をする市民が多いまちでしたが、近年、高齢化に伴い、自家用車の運転が難しくなり、運転免許証の返納を行う市民が増えてきました。

安全性の面から、無理に運転しなくて良い移動システムづくりを行うことは、社会的にも意義があると言えます。

このようなことを踏まえると、公共交通は、自家用車の運転が難しい市民の移動、障害者の社会進出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です。

一方で、本市の公共交通の利用状況では、交通事業者の努力だけで維持、拡充していくことは難しい状況にあります。

そこで、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・協力をを行い、充実させることを目指します。

2. 在るべき姿

誰もが移動でき、かつ維持していくことが可能な公共交通体系

本市では、自家用車の利用が難しい市民が、鉄道、バス、タクシーを含めて、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。

特に、若年層や高齢者の移動性の確保は重要になっています。

地域の特性に応じてメリハリのある公共交通ネットワークを形成するとともに、利用者の運転免許の保有や身体的な特性など、利用者にとってきめ細かい公共交通サービスを提供していくことで、無駄なコストが発生しない効率性のある公共交通体系をつくっていきます。

3. 公共交通ネットワークの方針

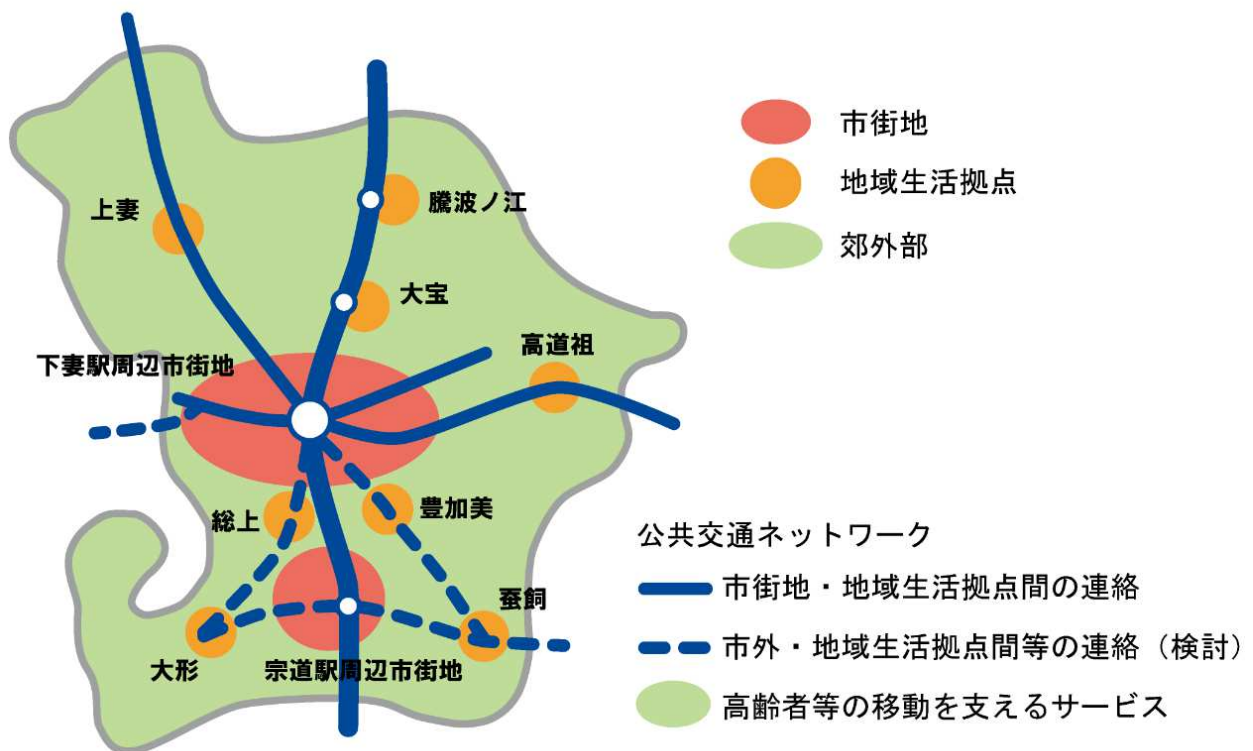
市街地、地域生活拠点を結ぶ骨格的公共交通と市全体をカバーするサービスの充実

立地適正化計画では、下妻駅周辺、宗道駅周辺の市街地での都市機能、人口の集積を目指すこととしています。また、郊外部の地域生活拠点での交通アクセス性の確保を位置付けています。

このようなまちづくりと整合を図るため、市街地、地域生活拠点間の移動や市街地内の移動の利便性を強化する鉄道・バスのネットワークを形成します。

一方で、それ以外の郊外部に居住する高齢者等の移動性を確保するため、タクシー等の移動サービスの充実を推進します。

<公共交通ネットワークのイメージ>



4. 目標

①バスネットワークの構築

○鉄道を主軸としたバスネットワークの構築

公共交通ネットワークの方針を実現するため、バスネットワークを構築します。

本市では、南北に関東鉄道常総線が運行されており4駅があります。この鉄道を主軸として、バスネットワークを構築します。

○バス路線の維持・改善

関鉄パープルバスの路線バスを維持するとともに、筑西・下妻広域連携バス、シモンちゃんバスの利用状況を検証し、運行の維持・改善を行っていきます。

○新規路線の実証運行を検討・実施へ

市南部のバスネットワークを検討、実証運行を進めていきます。

小学校のスクールバス等の特定の主体の送迎システムと、公共交通との連携を推進し、持続可能なバスネットワークを構築していきます。

<バスネットワークの位置付け>

路線	役割	方針
関鉄パープルバス（下妻駅とつくば市・土浦市を結ぶ路線バス）	下妻駅周辺市街地と高道祖地域生活拠点の連絡	現状の路線の維持
筑西・下妻広域連携バス	下妻駅周辺市街地と上妻地域生活拠点の連絡	利用状況を踏まえて運行計画の見直しを実施
シモンちゃんバス	下妻駅周辺市街地内の移動	利用状況を踏まえて運行計画の見直しを実施
新規路線	宗道駅周辺市街地、総上、大形、豊加美、蚕飼の連絡	検討、実証運行

②地域内公共交通の充実

○主体に合わせた移動手段の提供

自家用車に頼れない高齢者等の移動性を確保する視点から、市街地、地域生活拠点間の移動だけではなく、郊外部を含めた市内全体の移動性を確保する必要があります。

一方で、持続可能な公共交通体系をつくっていく必要があります。事業性が低い公共交通サービスを導入することはできません。その結果、全ての主体に公共交通サービスを提供することは難しく、若者等には自家用車や自転車で移動性を確保してもらう必要もあります。

このような中、市民アンケート調査では、高齢者の移動性の確保や、必ずしもバスの運行では解決できない状況が把握できました。

このような現状を踏まえて、これまで実施してきた高齢者・障害者を対象とした福祉タクシー利用料金助成事業を柱に、高齢者や障害者を中心に、市内の移動サービスを充実することとします。

<主体別の移動手段のイメージ>

	市街地・地域生活拠点間の移動	郊外部に関する移動
障害者	<p>高齢者・障害者を対象とした 福祉タクシー利用料金助成事業</p>	
高齢者(身体的にバスの利用が難しい人)		
高齢者(バスの利用が可能な人)	<p>路線バス・コミバス・ 徒歩・自転車・ 自家用車等</p>	
一般市民		
高校生等		自家用車等
来訪者・観光客		自転車等
		タクシー

③近隣市町とのバスに関する連携**○八千代町、つくば市との連携・連携強化**

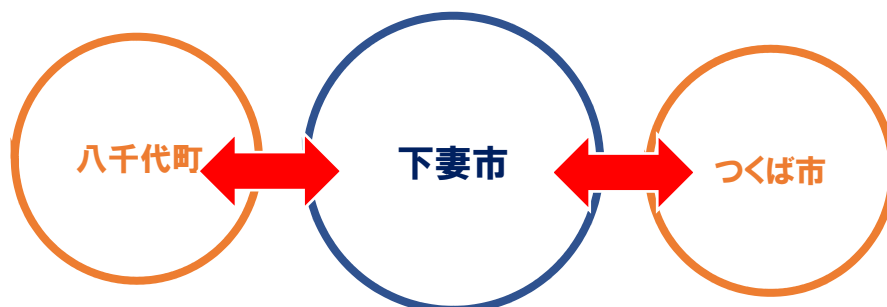
市民は日常生活において広域的に移動し、近隣の市町との関連が深いということが分かりました。これによって広域的な生活圏を形成していることから、公共交通もこれに対応したネットワークを形成する必要があります。

関東鉄道常総線により、筑西市や常総市との移動は確保され、関鉄パープルバス等の路線バスで、下妻駅周辺市街地とつくば市との移動性が確保されています。また、筑西・下妻広域連携バスの運行により、筑西市の川島地区等との移動性が確保されました。

今後、八千代町との連携や、最も公共交通の接続が望まれているつくば市との連携拡充を具体化していくこととします。

路線バスやコミュニティバスの相互乗り入れや連携強化を、近隣市町と協働で実現していきます。特に、高校生の通学、大規模病院への通院等において、ニーズが多いことを踏まえながら、隣接市町との連携を具体化していきます。

<近隣市町との連携のイメージ>



自治体間の連携による地域公共交通の連携・移動性の確保

④鉄道駅の交通結節点機能の強化

○鉄道駅の拠点化

本市では、複数の公共交通機関が導入され、利便性が向上しつつあります。

複数の公共交通の乗り換え利便性を向上させることは、個別公共交通の沿線の移動性に加え、面的に移動性の効果を広げることにつながります。

そこで関係機関との連携を図り、行政、地域、交通事業者が連携し、交通結節点機能の強化を図ります。

本市では、公共交通が集積している交通結節点は、鉄道駅が挙げられます。まずは、鉄道駅に重点を置き、下表のような視点を重視し、実現可能性を考慮しながら機能強化を行い、拠点施設としての新たな機能をつくっていきます。

<交通結節点に望まれる視点>

視点	内容
①交通結節機能	乗降場の近接性などの物理的な構造、時刻表の連携、わかりやすい情報案内等の総合的な乗り換え機能
②待合機能	快適に待つことができる機能
③待ち時間を過ごしやすい機能	トイレ等の施設、物販・交流施設、広場等のオープンスペース等の待ち時間があっても快適に過ごすことができる機能
④ユニバーサルデザイン	誰もが利用できる環境づくり
⑤まちの中心としての機能	周辺住民や市民の活動の場になるような機能を駅に備えることで、拠点性の向上をねらう

⑤ 端末交通の利用環境づくり

鉄道駅やバス停と自宅、目的地を結ぶ移動手段の充実を図ります。

○車や自転車から公共交通への乗り換え施設の維持

歩行環境や自転車の利用環境の充実を図るとともに、これまでと同様に鉄道駅やバス停でのC&R（サイクル・アンド・ライド）やP&R（パーク・アンド・ライド）の施設を維持していきます。

○しもんチャリの強化

しもんチャリの導入により、下妻駅周辺市街地内の移動がしやすくなりました。ステーションとバス停の連携や、情報提供による連携など、公共交通としもんチャリの連携を強化していき、下妻駅周辺の市街地へ鉄道やバスで訪れた人の地区内の移動手段として活用してもらいます。

○新しい公共交通手段への対応

近年の実用化がされている新しい短距離交通が普及される際には、鉄道やバス等の公共交通との連携を推進していきます。

○駅やバス停までの移動が難しい高齢者への対応

駅やバス停までの移動が難しい高齢者等については、「②地域内公共交通の充実」で示したとおり、高齢者・障害者を対象とした福祉タクシー利用料金助成事業等のサービスの充実を図ります。

⑥ 情報提供・利用促進

○継続的な利用促進活動の実施

公共交通の利用促進のために、これまでと同様に、下妻市、市民、地域団体、企業、交通事業者等が協力して、公共交通の情報提供や利用促進活動を実施していきます。

お試し乗車券の活動は、シモンちゃんバスの利用促進につながっていると判断できることから、シモンちゃんバスでの継続と共に、他の公共交通での展開を推進していきます。

○新型コロナウイルス感染症の影響への対応

特に、新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道やバスの利用者数は著しく減少しました。この回復に力を注ぎ、安全な公共交通の利用の仕方等の情報提供に努め、移動利便性と安全性、公共交通事業の維持を目指します。

5. 数値目標

(1) 目標と数値指標・目標値との関係

目標を実現するため計画期間中に達成すべき状況を数値指標・目標値として設定します。

目標	数値指標	目標値
①バスネットワークの構築	公的資金が投入されている公共交通について ①-1 利用者数 ①-2 公共交通事業の収支率 ①-3 利用者1人あたりの市の負担額	37,800人 20% 720円(維持)
②地域内公共交通の充実	②高齢者・障害者の福祉タクシー利用助成事業の利用率	60%
③近隣市町とのバスに関する連携	③公共交通で移動できる近隣市町	4自治体
④鉄道駅の交通結節点機能の強化	④交通結節点の強化策を実施する鉄道駅数	1駅以上
⑤端末交通の利用環境づくり	⑤しもんチャリを利用することができる鉄道・バス停の増加数	1か所以上
⑥情報提供・利用促進	⑥モビリティ・マネジメントの実施数	1回/年以上

(2) 段階的な目標値の設定

以下のような段階的な目標値を設定します。①～③、⑥の数値指標については、毎年目標値を確認します。④、⑤の数値指標は、令和7年度に達成状況の確認を行います。また、毎年達成状況を確認していく中で、目標値の設定については見直していくことも検討します。

数値指標		現状値 (R2)	年次毎の目標値				
			R3	R4	R5	R6	R7
① 公的資金が投入されている公共交通について	①-1 利用者数	18,869 人	22,600 人	26,400 人	30,200 人	34,000 人	37,800 人
	①-2 公共交通事業の収支率	11.7%	13.4%	15.0%	16.7%	18.3%	20.0%
	①-3 利用者1人あたりの市の負担額	720円	720円 (維持)	720円 (維持)	720円 (維持)	720円 (維持)	720円 (維持)
② 高齢者・障害者の福祉タクシー利用助成事業の利用率		48.5%	50.8%	53.1%	55.4%	57.7%	60.0%
③ 公共交通で移動できる近隣市町		3自治体	3自治体	3自治体	3自治体	3自治体	4自治体
④ 交通結節点の強化策を実施する鉄道駅数		—	—	令和4～7年で1駅			
⑤ しもんチャリを利用することができることができる鉄道・バス停の増加数		—	—	—	—	—	1か所
⑥ モビリティ・マネジメントの実施数		—	1回	1回	1回	1回	1回

(3) 数値目標の算出方法、目標値の設定について

以下の算出方法で目標値の確認を行います。また、目標値の考え方を以下に示します。

① 公的資金が投入されている公共交通について

公的資金が投入されている公共交通は、本市が計画し、運行の事業収支に関与している公共交通とし、シモンちゃんバスや筑西・下妻広域連携バスをはじめ今後導入される可能性のあるそれらに類似するバス等を対象とします。

①-1 利用者数

利用者数は年度の延べ人数とし、評価する数値は前年度の実績値とします。

現状値（R2）は、令和元年度の実績値とし、シモンちゃんバスの延べ利用者数を対象に計算を行いました。

シモンちゃんバスの利用者数は、平成29年度から2年間で7,688人増加しており、年間平均3,844人増加しています。そのため、今後5年間で新たな公共交通の導入を行っていく予定ですが、毎年3,800人の利用者増をめざし、目標値を設定しました。

①-2 公共交通事業の収支率

収支率を評価する数値は、前年度の実績値とし、運賃収入額を運行経費で割り100かけた数値とします。

令和7年度の目標値は、20.0%と設定します。令和元年度の県内の公的資金が投入されているコミュニティバスの収支率の平均は、17.4%となっているため、平均と同程度からそれ以上をめざします。年度ごとの目標値は毎年約1.66%ずつ線形で上昇する設定とします。

現状値（R2）は以下のように算出しています。

収支率＝収入額/支出額×100

収入額内訳：シモンちゃんバスの運賃収入額

支出額内訳：シモンちゃんバスの運行経費額

①-3 利用者1人あたりの市の負担額

利用者1人あたりの市の負担額を評価する数値は、前年度の実績値とし、市の負担額を延べ利用者数で割った数値とします。

利用者1人あたりの市の負担額は維持していくことを目標とします。新たな公共交通を導入することで一時的に市の負担額が増加することが想定されますが、それに伴い利用者数も増えていくことにより、維持していく設定とします。

現状値（R2）は以下のように算出しています。

利用者1人あたり市の負担額＝市負担額/利用者数

市負担額内訳：シモンちゃんバスの市の負担額

利用者数内訳：シモンちゃんバスの延べ利用者数

②高齢者・障害者の福祉タクシー利用助成事業の利用率

利用率は、高齢者の福祉タクシー利用助成事業と障害者の福祉タクシー利用助成事業を対象とします。評価する数値は前年度の実績値とし、両方の利用枚数の合計を交付枚数の合計で割り 100 かけた数値とします。

利用率は、60%を目標とし、毎年 2.3%ずつ上昇していく設定とします。

現状値（R2）は以下のように算出しています。

利用率＝使用枚数/交付枚数×100

使用枚数内訳：高齢者の福祉タクシー利用助成事業の使用枚数＋障害者の福祉タクシー利用助成事業の使用枚数

交付枚数内訳：高齢者の福祉タクシー利用助成事業の交付枚数＋障害者の福祉タクシー利用助成事業の交付枚数

③公共交通で移動できる近隣市町

公共交通を使い移動できる近隣市町の数を目標値として設定します。評価する数値は、前年度の実績値とします。現状値は3自治体であり、3自治体を維持するとともに1自治体増やすことを目標値に設定します。

現状値（R2）は以下のようになります。

- ・つくば市…関鉄パープルバス等の路線バス
- ・筑西市…関東鉄道常総線、筑西・下妻広域連携バス
- ・常総市…関東鉄道常総線

④交通結節点の強化策を実施する鉄道駅数

2つ以上の公共交通が結節する駅において、機能の強化を行うことを目標とします。評価は最終年度の令和7年度に行い、1駅以上で機能強化を実施することを目標値として設定します。

⑤しもんチャリを利用することができる鉄道駅・バス停の増加数

しもんチャリから鉄道やバスへの乗り換えができるように、鉄道駅やバス停に新しくステーションを設置することを目標とします。評価は、最終年度の令和7年度に行い、鉄道駅やバス停にしもんチャリのステーションを1箇所以上設置することを目標値として設定します。

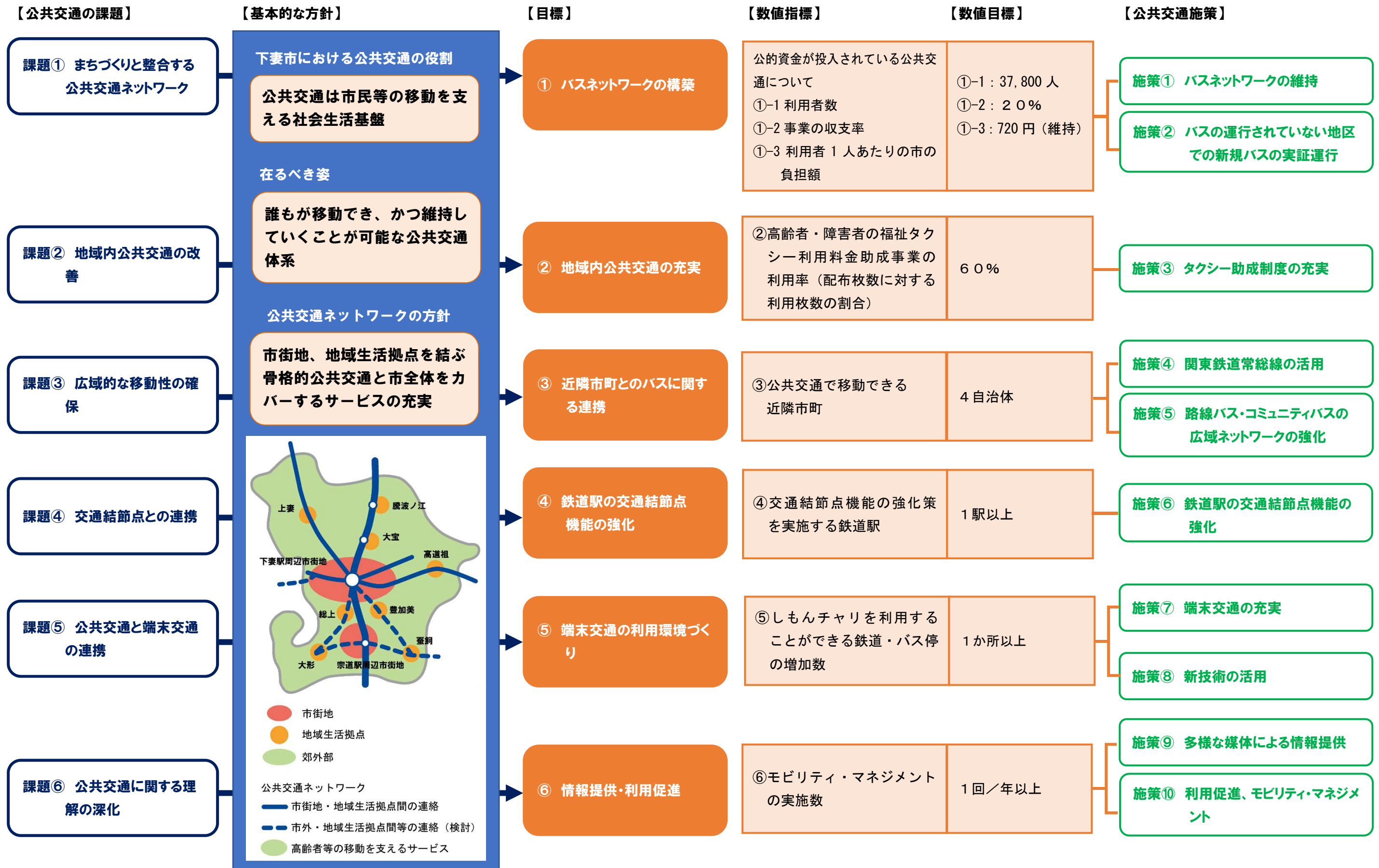
⑥モビリティ・マネジメントの実施数

モビリティ・マネジメントのための施策を毎年1回以上行うことを目標値として設定します。行う施策の例として、お試し乗車券付きのチラシの配布や多くの市民が参加するイベントでのPR活動、新しい情報発信ツールの開発等が考えられます。評価は毎年度行い、前年度の実績数とします。

第5章 公共交通施策

1. 施策体系

基本的な方針を踏まえて、目標を実現するための公共交通施策を設定しました。



2. 公共交通施策

(1) 広域公共交通の充実

① 公共交通ネットワークの維持

目的

関東鉄道常総線の駅を核として、路線バス、コミュニティバス等で市街地や地域拠点、主要施設を結ぶ公共交通ネットワークを形成します。

内容

本市には、関東鉄道常総線と関鉄パープルバス・関鉄バスによる路線バスが運行されています。また、シモンちゃんバス、筑西・下妻広域連携バスの運行を行っています。

新型コロナウイルス感染症の影響により、全国的に鉄道、バスの利用者数は減少しており、公共交通事業は経営的に厳しい状況にあります。

市内の移動性を確保するために、市はバス事業者と協力して利用促進等を進めながら路線バスの維持を推進するとともに、シモンちゃんバス、筑西・下妻広域連携バスの利用状況の検証及び運行計画の見直しを行っています。

なお、シモンちゃんバス、筑西・下妻広域連携バスについては、これまでと同様に、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の国の補助制度の活用により維持確保を行っています。

実施主体

バス事業者（鉄道、バス） 下妻市

カウール

令和3年度以降も継続して路線バスの維持推進

令和3年度以降もシモンちゃんバス、筑西・下妻広域連携バスの運行継続

《下妻市で運行されている公共交通》



②バスの運行されていない地区での新規バスの実証運行

目的

目標に示す公共交通ネットワークを形成する上で、市内でバスが運行されていない地区について実証運行等により、導入の可能性を検証します。

内容

公共交通ネットワークの方針に示すバス路線のうち、市南部には、まだ運行されていない区間・地区があります。これらの区間・地区に対して、期間を限定した実証運行を行い、利用者ニーズ、適する事業形態・車両等を評価し、導入の可能性を検証します。

具体的には、実証運行を行い、利用者や沿線地域住民へのアンケート、事業性の試算等を行い、下妻市地域公共交通活性化協議会等で評価を行います。

当該路線に関しては、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の国の補助制度の活用により維持確保を目指します。

実施主体

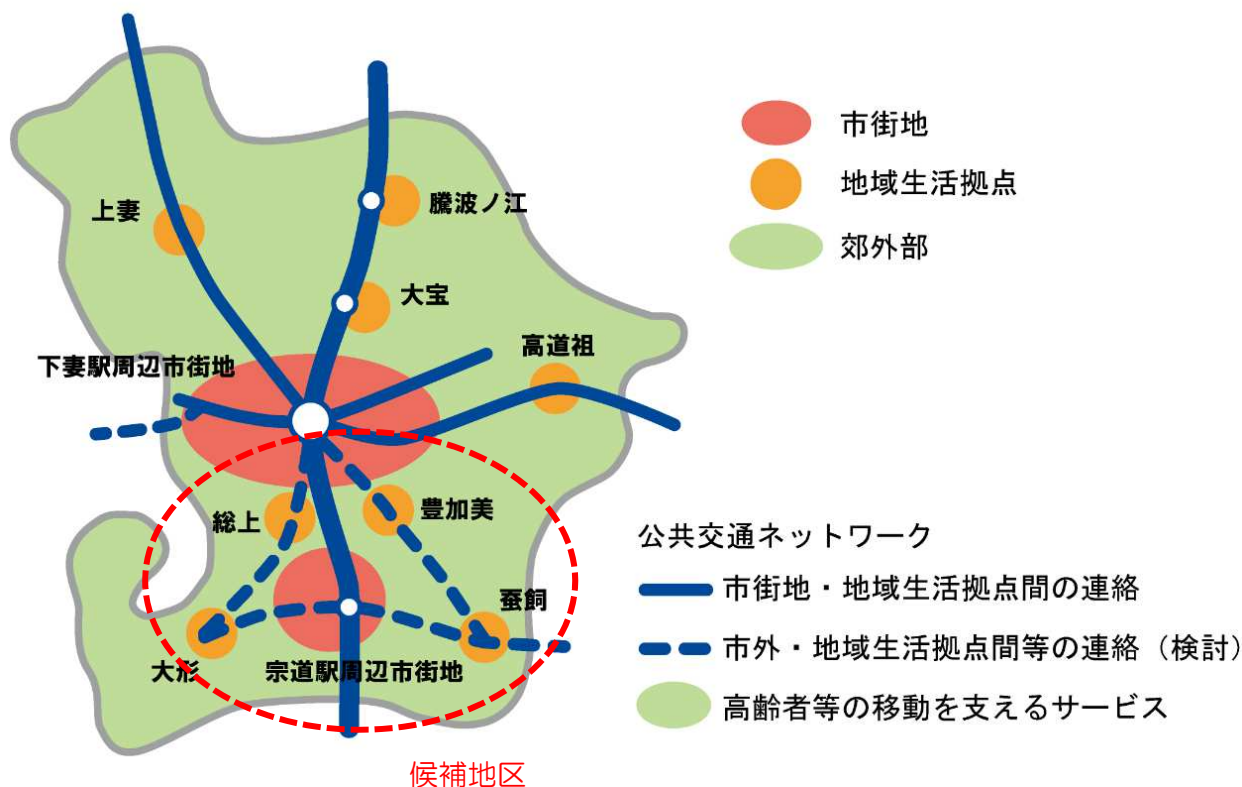
下妻市 下妻市地域公共交通活性化協議会

スケジュール

令和3年度 実証運行

令和4年度 導入に関する評価

《実証運行の候補地区》



③ タクシー助成制度の充実

目的

これまで実施してきたタクシー助成制度を充実させ、バスを利用しにくい地区、あるいは身体的にバスを利用できない高齢者や障害者の移動性を確保します。

内容

本市においては、タクシー事業者等と協議を進めてきたところ、早期にデマンド型乗合タクシーを導入することが難しい状況です。一方で、これまで高齢者や障害者を対象にしたタクシー助成制度は、多くの方々に利用されています。そこで、利用者の意向等を把握し、利用しやすい制度へ改編を行い、タクシー助成制度を充実させていきます。

実施主体

下妻市 交通事業者（タクシー）

スケジュール

令和3年度以降 タクシー助成制度の継続、定期的な利用者意向の把握

《群馬県前橋市のマイタク制度の事例》

前橋市は、下妻市と同様に高齢者や障害者などへのドアツードアの移動のために、タクシー利用の際の補助を行っています。タクシーを利用する際に登録書と利用券、もしくはマイナンバーカードを見せることで利用できます。マイナンバーカードを利用することで利用者側は利用券を持ち歩く必要がなくなり、行政側は事務作業が減るほか、運行データ作成も自動で行うことが可能となります。

マイナンバーカードを活用した高齢者等への移動支援

(群馬県前橋市、前橋地区タクシー協議会、(一社)ICTまちづくり共通プラットフォーム推進機構(TOPIC))

奨励賞

マイナンバーカードで便利でお得に元気に外出

(高齢者等移動困難者へのタクシー運賃補助「マイタク」のマイナンバーカードを活用した電子化、自動化)

過度な自動車依存社会

- ✓ 1人あたりの自家用車保有率 群馬県が第1位
- ✓ 自家用車の旅客輸送分担率 平成7年以降90%超
- ✓ 100m未満の移動でも4人に1人は自動車を利用

自家用車に頼らない外出を支援するマイタク

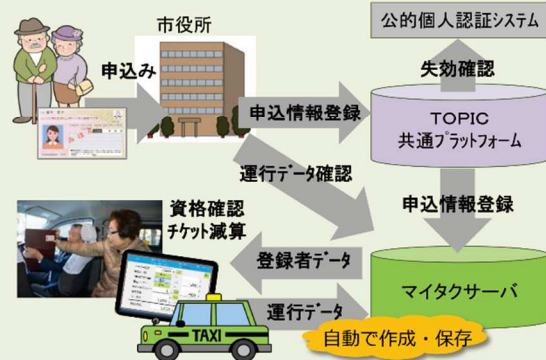
- ✓ 登録者数約2.4万人、月間約2.5万件利用の好評な制度

従来の紙での運用には多大な負担と様々な課題

- ✓ 毎月約2.5万枚の利用券の回収、データ入力・確認、年度当初の全登録者への利用券郵送等の膨大な事務処理
- ✓ 利用者には利用券忘れや紛失などの不便

マイナンバーカードで利用券を電子化

運行データ作成等も自動化



タクシー会社・市役所の事務負担・コストの大幅縮減、利用者の利便性向上を実現

事業効果

	紙	マイナンバーカード	効果
利用者1人あたりの印刷郵送費	224円	0円	100%減
利用券1枚あたりの作業時間	運転手 120秒 事務員 120秒	運転手 60秒 事務員 0秒	75%減

利便性の向上(アンケート結果)

- ☞ 利用者の**86%**が「便利」、**85%**が「継続的に利用したい」
- ☞ タクシー会社事務担当者の**80%**が「便利」

拡張・展開の可能性

- ✓ 将来的に健康保険証や共通診察券としても活用されるマイナンバーカード1枚で、病院までの移動と受診が可能となる(マイタクの利用目的第一位は通院)
- ✓ マイナンバーカードを回数券として活用する仕組みであり、福祉チケットや施設利用券等としても利用可能で、全国の自治体への横展開も期待できる
- ✓ 自動運転による無人走行においても、個人の属性に応じた適切な支援の実施を可能とする仕組み

出典：前橋市ホームページ

④ 関東鉄道常総線の活用

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

関東鉄道常総線は、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少しました。下妻市は、利用者数の回復のためのPR等を行っていくとともに、路線・サービスの維持のために沿線自治体と連携した支援を行っていきます。
 また、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、シモンちゃんバスや筑西・下妻広域連携バスとの時刻表の調整を行っていきます。

実施主体

交通事業者（鉄道） 下妻市

スケジュール

令和3年度より推進

《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

⑤路線バス・コミュニティバスの広域ネットワークの強化

目的

市内と近隣市の移動性の向上のために、路線バスやコミュニティバスについて、近接しと連携を図ります。

内容

市民アンケート等を踏まえると、日常的につくば市をはじめ近隣市へ通勤・通学や通院している市民がいて、移動性を確保することが望まれています。

鉄道や路線バスで移動しにくい近隣市町については、コミュニティバスや路線バスの接続を向上させ、利便性を向上させるように隣接市町と協議を進めます。特に、下妻第一高校や第二高校の生徒を対象とした高校生アンケートでは、八千代町から通う生徒はスクールバスの利用が少なく、路線バス等のニーズが高いとのことでした。

そこで、八千代町と協議を進め、朝夕の時間帯に、シモンちゃんバスを八千代町役場まで延伸する運行を実施することを検討します。

実施主体

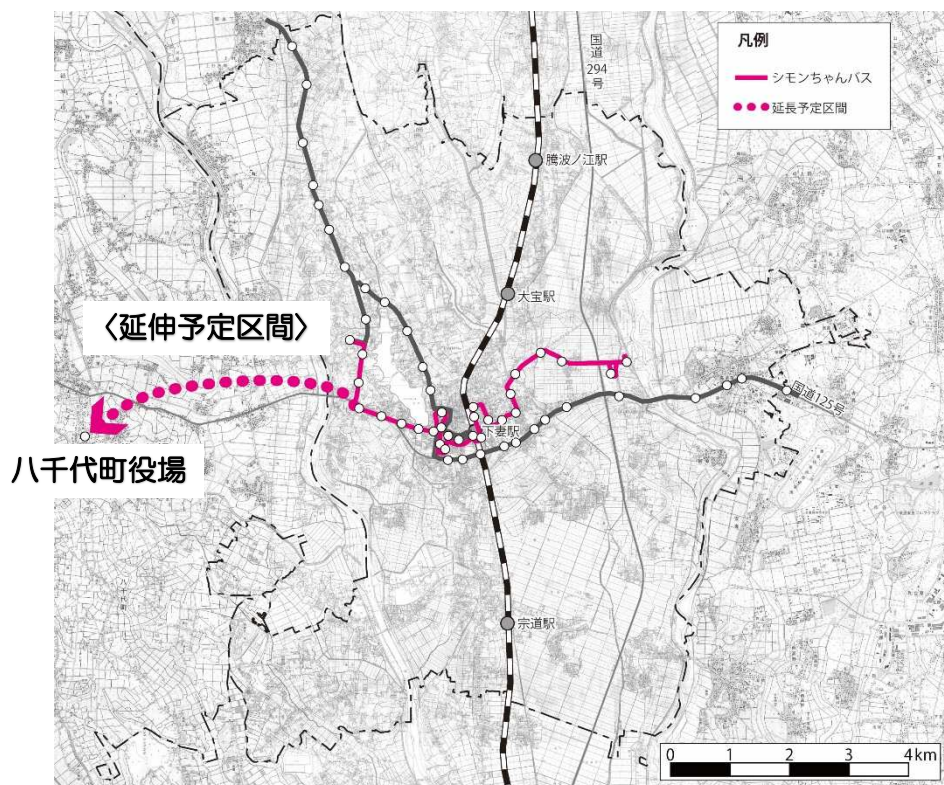
下妻市 近隣市町

スケジュール

令和3年度 八千代町と協議開始

令和4年度以降 検討・計画

《シモンちゃんバスの延伸のイメージ》



⑥ 鉄道駅の交通結節点機能の強化

目的

交通結節点の強化策として、まずは鉄道駅の交通結節点機能の強化を図り、乗り換え抵抗を軽減し、公共交通の利便性を向上させます。

内容

鉄道駅において、交通結節機能、待合機能を向上させていきます。

まずは、複数の交通機関の結節点となっており、まちの中心部にある下妻駅を対象に、交通結節機能の強化を検討します。

乗り換えの利便性や待合環境、ユニバーサルデザインに加えて、待ち時間を過ごしやすい機能やまちの中心としての機能を工夫し、駅を交流のための施設に近いものにしていくことを目指します。

福祉や子育て等の担当課をはじめ、市内部で協議・調整を行い、駅の拠点化を推進します。

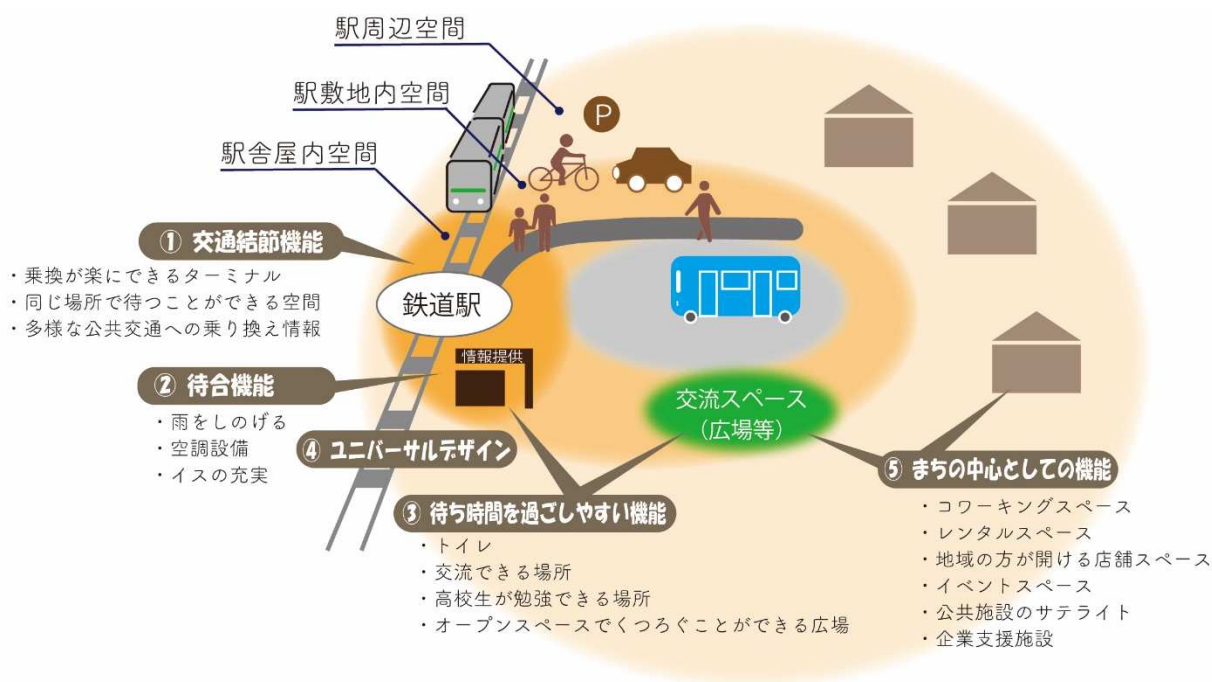
実施主体

下妻市 交通事業者（鉄道、バス、タクシー）

スケジュール

令和3～4年度 下妻駅の検討

《下妻駅の交通結節点機能強化のイメージ》



⑦ 端末交通の充実

目的

鉄道駅やバス停と出発地・目的地の間の端末交通の利便性を向上させ、公共交通と連携することにより、公共交通の価値の向上を図ります。

内容

鉄道駅やバス停周辺の歩きやすい環境づくりや、駐輪場の確保などの自転車の利用しやすい環境づくりを進めます。

また、沿道の施設との連携等により、バス停でバスを待つことが苦にならないような工夫を行っていきます。

下妻駅周辺市街地では、しもんチャリが各地に配置されており、多くの方に利用されています。そこで、他地区や市外から下妻駅周辺市街地に訪れる人にとって移動しやすい環境をつくり、まちを巡ってもらえるように、鉄道駅やバス停周辺にしもんチャリのステーションを増やすことを検討します。

また、多くの人に公共交通としもんチャリを組み合わせた利用を知ってもらうために、モデルコース等をPRしていきます。

実施主体

下妻市

スケジュール

令和3年度以降 順次、しもんチャリのステーションの増加、PR

《熊本県熊本市のバス停での交通結節機能の事例》

商業施設と連携し、「バス待ち処」を設置しています。「バス待ち処」とは、バス停に隣接したスーパーやコンビニなどに協力いただき、イートインスペースなどを活用した待合所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布を行うところです。対象となるところには、目印のステッカーが配置されています。



⑧新技術の活用

目的

環境負荷の小さい車両の活用や近年進化している自動運転技術の活用について検証しつつ、導入を検討します。

内容

近年、国内各地で燃料電池バス（FCバス）や電気バス（EVバス）の導入が始まっています。脱酸素社会の観点から、コスト等を考慮して、環境負荷の小さい車両の検討を行います。

また、自動運転技術やグリーンスローモビリティ等の効果について調査し、国等の補助制度を活用した社会実験等を検討していきます。

近年、各地で社会実験等が進められている MaaS（mobility as a service）は、一定の生活圈単位での導入が有効であるとされることから、市は近隣地域の状況を把握し、有効性を検証した上で推進していくこととします。

実施主体

下妻市

カブール

令和3～7年度 状況把握・社会実験等の検討

《新技術の事例》

＜環境負荷の小さい車両＞

FC（水素燃料電池）バス



EVタクシー



日本政府は、2030年代半ばにガソリン車の国内での新車販売を廃止する方向で調整をしている。アメリカのカリフォルニア州や中国では、同様に2035年でのガソリン車販売の廃止を行うこととしている。

＜自動運転の進展＞

Hondaは自動運転レベル3に求められる国土交通省の型式指定を取得した。これにより高速道路渋滞時など一定の条件下で、システムがドライバーに代わって運転操作を行うことが可能となる。今回認可を取得した自動運行装置を搭載した「LEGEND（レジェンド）」は、本年度内の発売を予定している。

茨城県境町の運転席のない自動運転車両（令和2年11月開始）



新宿区 タクシーの自動運転



＜グリーンスローモビリティ＞

日立市金沢団地でグリーンスローモビリティ



東京都池袋のIKEBUS（イケバス）



⑨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

本市では、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パンフレットを作成し配布しています。

また、下妻市では「公共交通案内所」のホームページをつくり、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っています。

さらに、シモンちゃんバスでは、バスの運行情報など、リアルタイムの情報提供を行っています。

今後もより分かりやすい情報提供を行っていきます。

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

令和3年度以降 これまでの情報提供活動を継続

《下妻市公共交通案内所のページ》

URL : https://www.city.shimotsuma.lg.jp/news_kotsu.php?code=4046



下妻市コミュニティバス「シモンちゃんバス」(以下、シモンちゃんバス)は市民の日常生活の移動や砂沼地区をはじめとした観光客の移動の手段として、平成29年1月23日に実証運行を開始しました。西はピアスパークしもつまから、下妻駅や市役所など主要施設を經由して東は小貝川ふれあい公園まで、市内を東西に横断するルートとなっています。平成29年10月1日から一部ルート・時刻表が変更となります。

⑩利用促進、モビリティ・マネジメント

目的

利用促進キャンペーンやモビリティ・マネジメントを継続的に実施し、公共交通の利用を増やしていきます。

内容

新型コロナウイルス感染症の影響で減少した公共交通の利用者数を回復するために、今後も公共交通の利用方法のPRなど、情報提供を実施していきます。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。

また、これまで実施してきたシモンちゃんバスや筑西・下妻広域連携バスでのお試し乗車券を活用したモビリティ・マネジメントを、今後も継続的に実施し、その効果を検証していきます。

アンケートやヒアリング、寄せられる意見を踏まえて、ルートや運賃や時刻表等について工夫していきます。

特に、シモンちゃんバスや筑西・下妻広域連携バスの運賃は上限200円であることから、路線バスの市内区間の上限運賃の統一について事業者と協議し、導入を検討します。

実施主体

下妻市 下妻市地域公共交通活性化協議会

方針

令和3年度以降 これまでの利用促進、モビリティ・マネジメントを継続

《令和2年度に実施したお試し乗車券》

＜シモンちゃんバス：高校生＞

鉄道・バス・タクシーは新型コロナウイルス感染症拡大防止に努めて運行しています。移動の際には、是非、ご利用ください！

シモンちゃんバスは4月、5月は年末には本格的に利用者が減少しています。そのため、利用者を増進して是非、ご利用ください。

3を守れば感染リスクはほとんどありません！

- 1 常にしっかり換気！
- 2 「目・鼻・口」は隠すから怖くない！
- 3 目を隠すから怖くない！「マスク」！

お問合せ先 下妻市役所企画課 0296-43-2111

本券は高校生のみ利用可 シモンちゃんバス お試し乗車券①

有効期間：令和2年10月10日～12月9日

＜筑西・下妻広域連携バス：沿線住民＞

川島駅 下妻駅

10月1日から 1乗車均一200円

筑西・下妻広域連携バスが始まります

鉄道・バス・タクシーは新型コロナウイルス感染症拡大防止に努めて運行しています。移動の際には、是非、ご利用ください！

3を守れば感染リスクはほとんどありません！

- 1 常にしっかり換気！
- 2 「目・鼻・口」は隠すから怖くない！
- 3 目を隠すから怖くない！「マスク」！

お問合せ先 下妻市役所企画課 0296-43-2111

筑西・下妻広域連携バス お試し乗車券②

有効期間：令和2年10月10日～12月9日

第6章 計画の推進方策

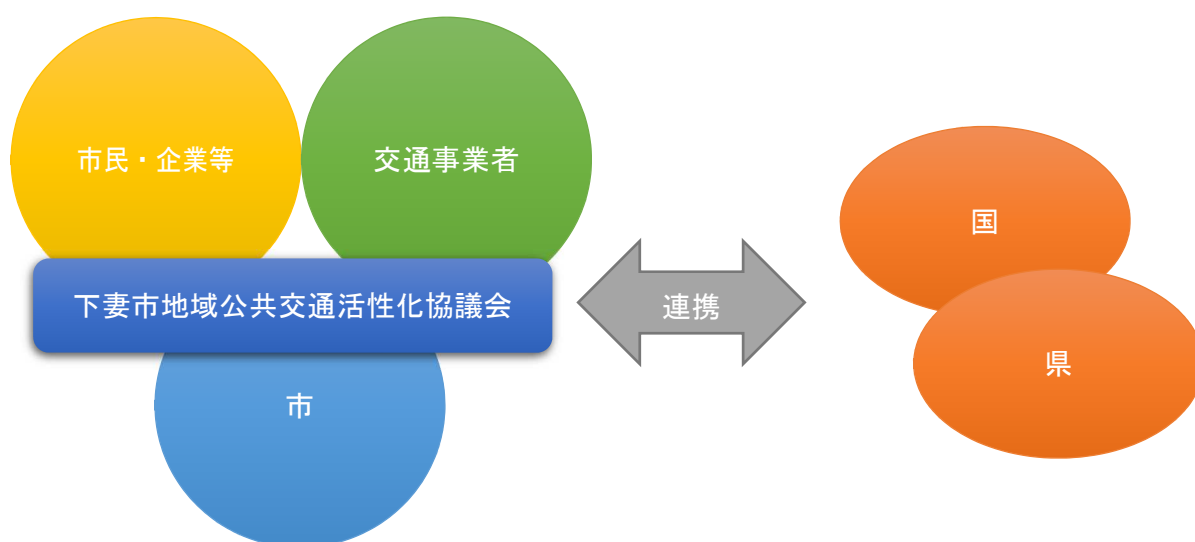
1. 推進体制

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・達成状況の評価の実施主体としての役割を担うこととします。

また、交通事業者や市など関係主体間の連携・調整を行う機関として機能することとします。

さらには、情報提供や利用促進等に係る施策の実施主体として機能することとします。

3. 計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況は、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ます。あわせて、目標値に関する確認を行い、目標年次の達成の見通しを検証します。

目標年次の令和7年度においては、下妻市地域公共交通活性化協議会において、計画目標（数値目標）の達成状況の評価と要因分析を行い、施策や目標を見直し、本計画の更新を行うこととします。

4. 資金の確保

公共交通施策を進めるに当たり、路線維持のためには公共交通事業者や市の予算をベースに、地域公共交通確保維持改善事業等を活用していきます。また、その他の施策についても、適宜、国や県の補助金を活用して効果的な施策実施を行っていきます。

以下の3路線については、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の国の補助制度を活用して、路線の維持確保を行っていきます。

路線名	種別	必要性・有効性	概要	補助対象
路線バス	幹線	高道祖地区と下妻市中心部の連絡 つくば市、土浦市との通学、通院等の需要への対応	2つの系統で運行 下妻駅、高道祖地区、土浦市を結ぶ系統 下妻駅、高道祖地区、つくば市を結ぶ系統	
筑西・下妻広域連携バス	フィーダー	沿線の高校の通学や沿線地区の生活交通	関東鉄道常総線、路線バスのフィーダー路線 下妻駅周辺市街地と上妻地区、筑西市を結ぶ系統	○
下妻市コミュニティバスシモンちゃんバス	フィーダー	下妻駅周辺市街地内の移動への対応	関東鉄道常総線、路線バスのフィーダー路線 小貝川ふれあい公園、イオンモールしもつま、下妻駅、下妻駅、ピアスパークしもつま等を結ぶ路線	○
新規路線	フィーダー	市南部の日常生活の移動を支える	下妻駅、宗道駅と宗道駅周辺市街地、総上、大形、豊加美、蚕飼を結ぶ路線	○

5. 実施工程

公共交通施策は、下表の工程により推進します。

	実施工程（年度）				
	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
① バスネットワークの維持	維持・運行の継続				
②バスの運行されていない地区での新規バスの実証運行	実証運行	効果確認・本格運行の判断			
③タクシー助成制度の充実	継続、定期的な利用者意向の把握				
④関東鉄道常総線の活用	推進				
⑤路線バス・コミュニティバスの広域ネットワークの強化	協議	検討・計画			
⑥鉄道駅の交通結節点機能の強化	検討				
⑦端末交通の充実	順次、端末交通の充実				
⑧新技術の活用	状況把握・社会実験等の検討				
⑨多様な媒体による情報提供	これまでの情報提供活動を継続				
⑩利用促進、モビリティ・マネジメント	これまでの利用促進、モビリティ・マネジメントを継続				

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》

令和3年3月現在

区 分	所属する団体、役職等	氏 名
市民又は公共交通の利用者の代表	自治区長連合会 副会長（下妻地区）	栗野 新也
	自治区長連合会 副会長（千代川地区）	猪瀬 憲一
	下妻市議会 議長	田中 昭一
	身体障害者福祉協会 会長	服部 佳子
	下妻市商工会 副会長	渡邊 欣一
	下妻青年会議所 理事長	野村 尚仁
	下妻市民生委員児童委員協議会 会長	坂野 徹
	公共交通利用者代表	埴 正明
	公共交通利用者代表	関口 妙子
学識経験者	筑波大学社会工学類教授	岡本 直久
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）	鈴木 裕一
	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（輸送担当）	牧瀬 成博
	茨城県政策企画部交通局交通政策課 課長	中村 浩
	茨城県常総工事事務所 所長	白戸 元文
	茨城県下妻警察署交通課 課長	粟生 健介
鉄道事業者	関東鉄道株式会社 常務取締役鉄道部長	宮島 宏幸
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	川上 敬一
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	長津 博樹
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 自動車部長	増山 康信
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	齋藤 章
	下妻市 市長公室長	渡辺 尚
	下妻市 保健福祉部長	寺田 武司
	下妻市 建設部長	飯田 薫

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
令和2年	8月～9月	市民アンケート調査
	10月	高校生アンケート調査
	12月	令和2年度第4回下妻市地域公共交通活性化協議会 (公共交通の現状、これまでの取組みの検証、基本な方針と目標)
令和3年	2月	令和2年度第5回下妻市地域公共交通活性化協議会 書面協議 (公共交通施策の検討、下妻市地域公共交通計画素案)
	2月～3月	パブリックコメントの実施
	3月	策定

下妻市地域公共交通計画

令和3年3月

●発行 下妻市市長公室企画課

〒304-8501

下妻市本城町二丁目22番地

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

●調査協力 株式会社 アルメックVPI