

第2期
下妻市地域公共交通計画（案）

下妻市
令和8年3月

もくじ

序章 計画の策定にあたって	1
第1章 公共交通を取り巻く環境	2
1. 上位計画の整理	
2. 人口の動向	
3. まちづくりの動き	
4. 民間による公共交通の状況	
第2章 公共交通の現状とニーズ	4
1. 取り組んできた公共交通施策の検証	
2. 市民のニーズ	
3. 計画目標値の検証	
第3章 公共交通の課題	7
第4章 公共交通の基本的な方針と目標	8
1. 公共交通の役割	
2. あるべき姿	
3. 公共交通ネットワークの方針	
4. 目標・数値指標	
第5章 公共交通施策	10
1. 施策体系	
2. 公共交通施策	
第6章 計画の推進方策	29
1. 推進体制	
2. 下妻市地域公共交通活性化協議会の役割	
3. 計画の達成状況の評価方法	
4. 資金の確保	
5. 実施工程	

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。

また、「下妻市地域公共交通計画(令和3年3月)」策定以降、本市ではさまざまな公共交通モードについて検討し、実証実験を行ってきました。そこで、これまで行ってきたさまざまな施策を評価するとともに、今後行っていく施策について再検討し、更新していく必要があります。

本計画は、行政と住民・交通事業者が一体となって、より使いやすく持続可能な公共交通の実現に向けて、効率的な公共交通体系を構築するためのマスタープランとして策定します。

2. 計画の位置付け

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

下妻市全域を対象とします。

4. 計画期間

令和8年度から令和12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、コミュニティバス、コミュニティサイクル、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、スクールバスや自家用有償旅客運送などを含む地域旅客運送サービスを対象とします。また、法改正等による新たなサービスや新たなデジタル技術の活用等も含めて検討することとします。

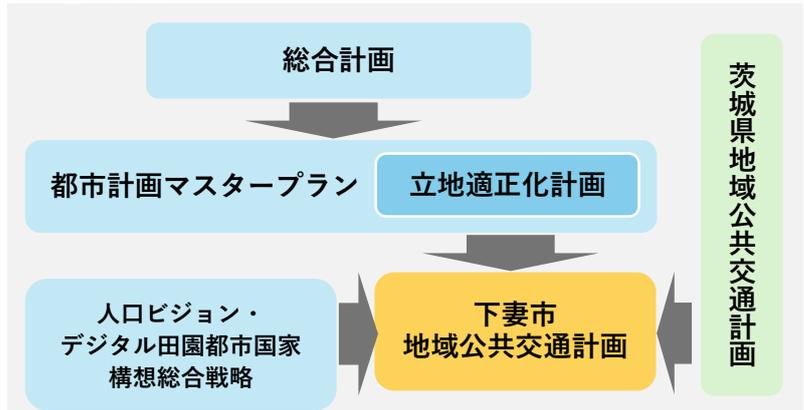
第1章 公共交通を取り巻く環境

1. 上位計画の整理

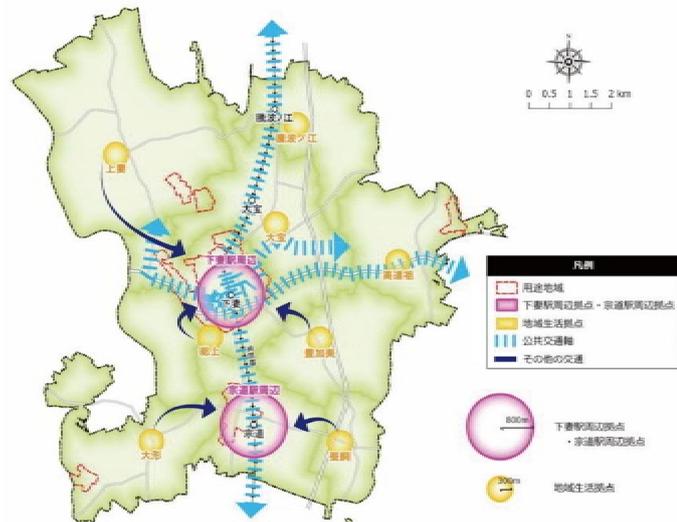
下妻市地域公共交通計画は、本市が策定している総合計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画、人口ビジョン・デジタル田園都市国家構想総合戦略の方向性と整合性を図り策定します。また、茨城県が策定している茨城県地域公共交通計画とも整合を図ります。

特に、立地適正化計画では、下妻駅周辺、宗道駅周辺の市街地で都市機能や人口の集積を目指す都市機能誘導区域、居住誘導区域を位置付けています。また、郊外部の地域生活拠点では、日常生活サービスや交通アクセス性の確保を位置付けています。

■計画体系図



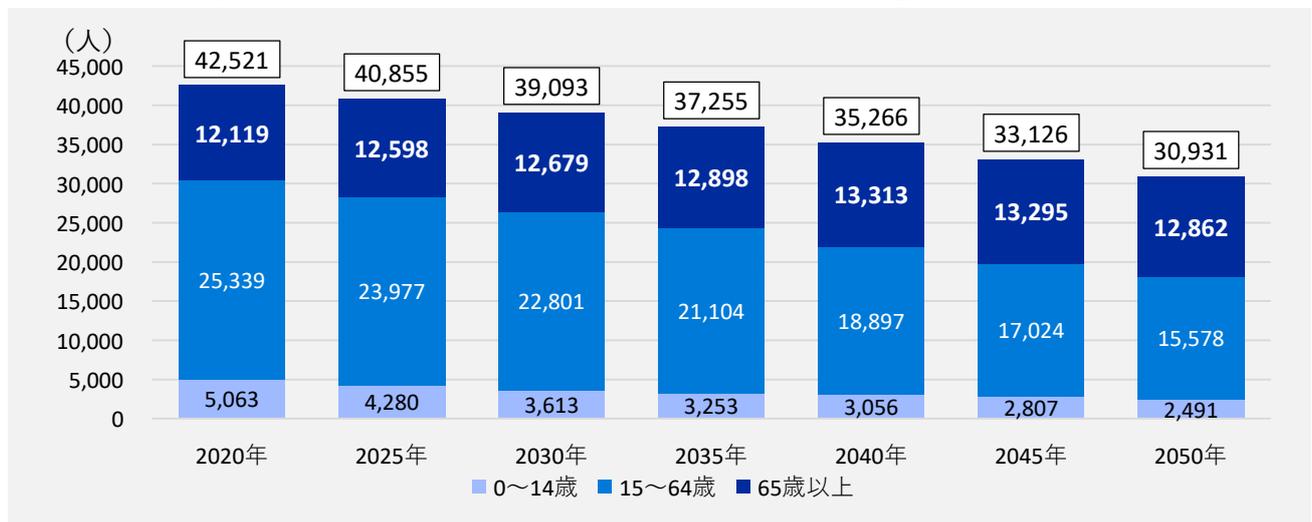
■立地適正化計画で具体化を図る拠点



2. 人口の動向

本市の人口は、2020年実績値(国勢調査)から減少していく傾向にあります。65歳以上の高齢者人口は2040年まで増える予測となっています。

■将来人口推計(国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口」)



3. まちづくりの動き

本市では、平成24年度から砂沼地区において、都市再生整備計画に基づき、にぎわい広場「Waiwai ドームしもつま」、観光交流センター「さん歩の駅サン・SUN さぬま」等の整備を行ってきました。令和3年度には、下妻市公民連携まちづくり構想【砂沼戦略】を掲げ、引き続き砂沼を中心としたまちづくりを進めています。

また、市役所の建替えを契機に令和6年に下妻市庁舎周辺エリアビジョンを策定し、下妻駅東側にて公共施設の再編について検討が進んでいます。

さらに、平成29年から「しもつま鯨工業団地」を造設し、米化粧品会社大手のEL APSC 合同会社(エスティローダー)やフジパン株式会社が工場を新設しました。現在造成中の「しもつま中央工業団地」では、カルビー株式会社が進出予定となっており、工業団地で働く従業員の移動需要が見込まれます。

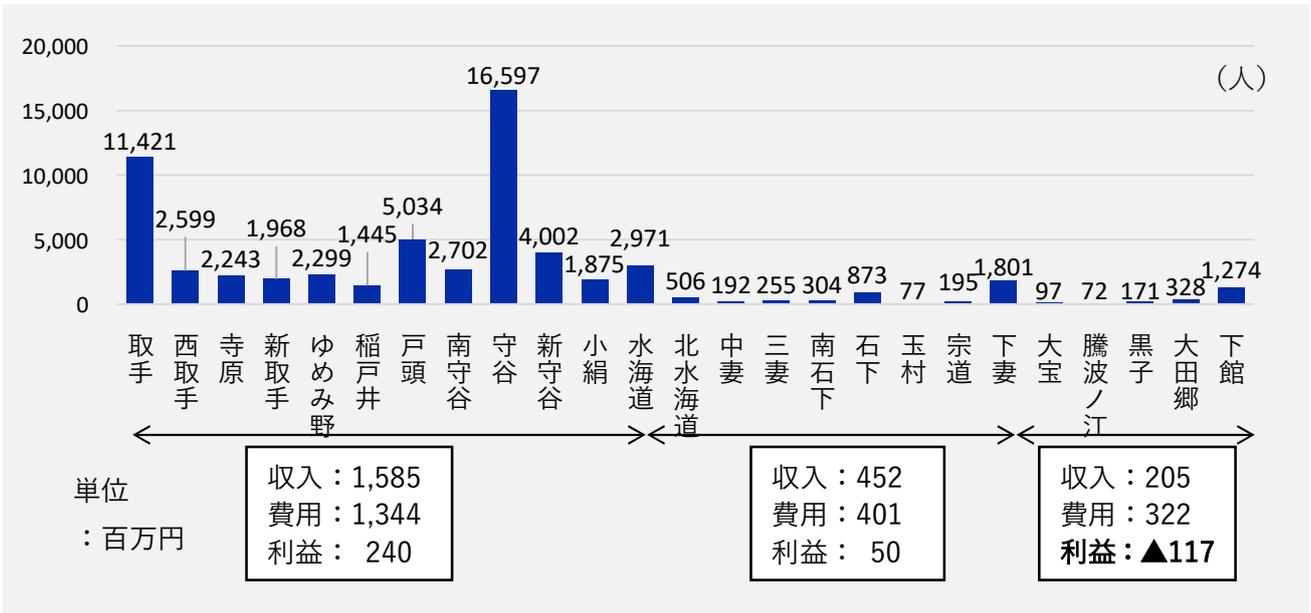
■しもつま中央工業団地パンフレット



4. 民間による公共交通の状況

令和6年から働き方改革関連法の施行により、運転手不足が顕著になっています。本市でも、路線バスの減便が行われています。また、常総線の下妻駅以北では、赤字運行となっている状況です。

■1日あたり駅別利用者数（令和6年）



- 市街地では都市機能・人口の集積、地域生活拠点では日常サービスや交通アクセス性の確保を目指す
- 自家用車の利用が難しい高齢者人口の増加が見込まれる
- 工業団地など新たなまちづくりの動きによる新しい人の動きが予測される
- 運転手不足や赤字運行など民間だけでは公共交通の維持が難しい状況である

■ 第2章 公共交通の現状とニーズ

1 取り組んできた公共交通施策の検証

本市では、さまざまな公共交通施策に取り組んできました。以下に、公共交通施策と施策からわかったことをまとめました。

【シモンちゃんバス（平成29年1月～）】

- ・ ある程度の利用あり、高い認知度がある
- ・ 午前はいオンへ向かい、午後はいオンから帰る利用が多い
- ・ 平日より土日利用の方が多い



○公共交通の必要性
○まちづくりと整合した東西軸の形成

【しもんチャリ（平成29年5月～）】

- ・ 年間4万回以上の稼働回数があり、稼働率は約250%となっている。



○市街地内の
小さな移動への需要

【ペアリン号（筑西・下妻広域連携バス）（令和2年10月～）】

- ・ 利用者はシモンちゃんバスより多いが、認知度は比較すると低い
- ・ 通学・通勤利用が多く、平日の朝早い便と夕方の便に利用が集中している



○通勤・通学需要への
対応の必要性

【千代川地区コミュニティバス短期実証実験（令和3年10月～令和4年3月）】

- ・ 利用者がシモンちゃんバスの初期より少ない状況であった
- ・ 宗道⇄下妻間の移動が想定より少なかった
- ・ 定時定路線型の運行形態が千代川地区には合っていないことが分かった



○低密度な集落では
定時定路線型は適さない

【タクシー長距離券配布（令和5年4月～令和7年3月）】

- ・ 目的地は集中しているが、利用者の自宅が分散しているため、利用の多いルートは見られなかった
- ・ 市内の移動は最大5枚利用、市外への移動は6枚利用であった
- ・ タクシー利用券の1回利用を5枚までとすることになった



○高齢者の移動は
ドア to ドア型が大事

【地域連携公共ライドシェアの運行（令和7年1月～）】

- ・ 国道125号線以南の地域で令和7年1月に運行を開始
- ・ リピーターとなる利用者が出てきている一方で、認知度がまだ低い状況である

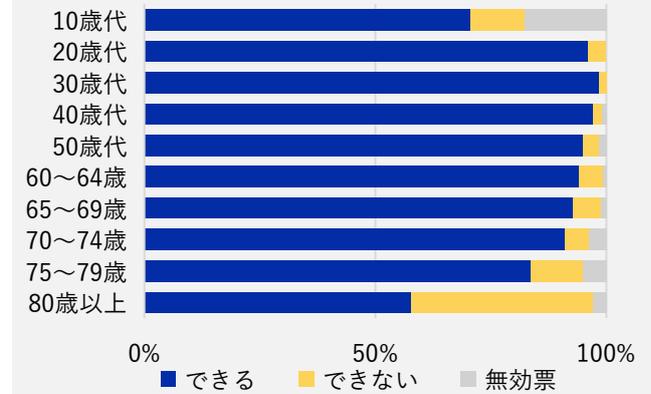
2 市民のニーズ

市民の移動ニーズを把握するために、2,000世帯を対象としたアンケート調査と高齢者・障害者の方へヒアリング調査をおこないました。調査の概要と調査からわかったことは以下の通りです。

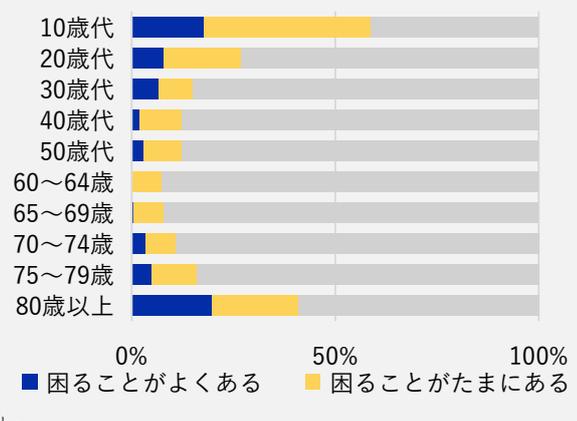
【アンケート調査の概要】

調査期間：令和7年2月17日～3月5日
 調査対象：15歳以上の下妻市民
 方法：①紙にて配布・回収
 ②WEBにて確認・回答
 ①配布数：2,000世帯
 (1世帯あたり2枚配布、無作為抽出)
 回収数：1,291回答(内②は1回答のみ)
 回収率：32.3%(②を除く)

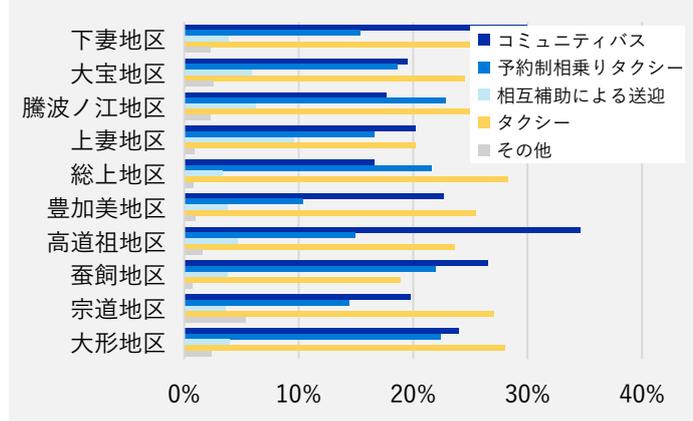
■バス停まで歩いて行き、バスを待ち乗降すること



■年代別の日常的な外出で困る頻度



■地区別の移動モード需要



- 自家用車移動が主流であり、高校生（10代）と高齢者（70代以上）で日常的な移動が不便となっている
- 特に80歳以上の方は、バス停まで歩いて行き、バスを待つことが難しい
- 地域によって求められている公共交通に違いがある

【利用者ヒアリング調査の概要】

○高齢者ヒアリング
 日時：令和7年6月20日（金）11:00～11:30
 場所：砂沼荘（ねんりんスポーツ下妻大会にて）
 ヒアリング対象者：運転免許のない方10名
 ○障害者ヒアリング
 日時：令和7年6月20日（金）14:45～15:45
 場所：下妻市役所会議室
 ヒアリング対象者：4名



- 高齢者では、ドア to ドアの移動が求められている
- 障害者では、目的施設の入り口までの移動や乗り降りの介助が求められている

3 計画目標値の検証

目標①バスネットワークの構築について、公的資金が投入されている公共交通である「シモンちゃんバス」、
「ペアリン号(筑西・下妻広域連携バス)」は利用者数、収支率も上がり、本格運行へ移行されるなど目標値を達成することができました。また、目標②地域内公共交通の充実では、タクシー利用助成事業の利用率が目標値までは届かなかったが向上し、目標⑥情報提供・利用促進では、毎年1回以上行うことができました。

その他の目標については、検討を進めてきましたが、実施までは至らない結果となりました。

数値指標	目標値	計画時	達成状況	評価
目標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 37,800人	18,869人	46,120人	◎
①-1 利用者数	①-2 20% (県平均程度)	11.7% (県平均17.4%)	18.7% (県平均13.8%)	○
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	①-3 720円(維持)	720円	658円	◎
目標② 地域内公共交通の充実				
高齢者・障害者の福祉タクシー利用助成事業の利用率	60%	48.5%	54.2%	○
目標③ 近隣市町とのバスに関する連携				
公共交通で移動できる近隣市町	4自治体	3自治体	3自治体	△
目標④ 鉄道駅の交通結節点機能の強化				
交通結節点の強化策を実施する鉄道駅数	1駅以上	—	イベントの実施	△
目標⑤ 端末交通の利用環境づくり				
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	—	維持	△
目標⑥ 情報提供・利用促進				
モビリティ・マネジメントの実施数	1回/年以上	—	昨年度2回	◎

【評価凡例：◎数値含めて達成 ○数値は達成できなかったが向上した △検討した】

第3章 公共交通の課題

「第1章 公共交通を取り巻く環境」、「第2章 公共交通の現状とニーズ」を踏まえ、本市における公共交通の課題を次のとおり整理します。

1 広域的な移動の確保

本市では、関東鉄道常総線や関鉄バス等の民間事業者による公共交通事業によって広域的な移動手段を確保してきました。しかし、運転手不足や運行赤字等の課題を抱えており、民間事業者のみでは解決が難しい状況となっています。そこで、民間事業者だけでなく、市民や行政も協力していくことが必要になります。

2 地域にあわせた公共交通ネットワーク

本市ではまちづくりと整合した東西軸の形成を目的にシモンちゃんバスの運行を行っています。一方で短期実証実験より低密度な集落では定時定路線型の運行形態が適さないこともわかってきました。また、市民アンケートの結果より集落の人口や家の分散状況による公共交通の移動モード意向が違うこともわかりました。そこで、都市機能の集積や人口密度に合わせた公共交通モードを選択していく必要があります。

3 公共交通が必要な方への対応

本市では市民アンケートの結果よりほとんどの方が自分で運転して移動しており、日常の外出で不便となっている方は高校生と高齢者となっています。

高齢者の移動については、今後高齢者人口の増加が見込まれているため移動ニーズが増えていくことが考えられます。特に80歳以上の方はバスの利用が身体的に難しい方が多く、ドア to ドア型の移動が求められていることがヒアリング調査からもわかっています。

高校生の主な移動となる通学は、現在鉄道、路線バス、コミュニティバス、スクールバスにより担っていますが、より利便性を高めていく必要があります。併せて市内高校を含む市街地内の移動について考えていく必要があります。

また、工業団地など新たなまちづくりの動きにより来訪者の移動需要が増えていくことも考えられます。そのため、ターゲットに合わせた移動手段を整備していく必要があります。

4 きめ細かな移動ニーズへの対応

高齢者人口が増加していく中で、ドア to ドア型の移動ニーズが増えていくことが予測されます。集落や地区単位である程度の利用が見込まれる場合は、地域の中で運転手を担っていくことが考えられます。民間の交通事業でカバーできない部分については、社会福祉協議会やNPO組織、地域住民で支え合っていく必要があります。

5 公共交通に関する情報発信

これまでさまざまな公共交通の施策を行ってきましたが、周知が行き届いておらず取り組み自体を知らない方がいることが残念ながら市民アンケート調査等でわかっています。これまでの反省も踏まえ、より多くの市民へ公共交通の施策を伝えていく必要があります。

第4章 公共交通の基本的な方針と目標

1 公共交通の役割

公共交通は日常生活をおくるための移動を支える社会基盤

本市では、市民の多くが自家用車を使い、日常の移動を行っています。このような中、後期高齢者や通学者など、移動に困っている市民もいます。また、近年、工業団地等の立地により来訪者がありますが、これらの方々への移動手段の確保も必要になっています。

そこで、本市では自家用車の利用に併せて、公共交通を運行することにより、だれもが日常生活をおくることのできる下妻市を目指します。

公共交通を、高齢者や通学者、来訪者等の移動性を確保し、日常生活をおくるための社会基盤と位置づけ、公共交通の維持、確保、改善のために下妻市が関与していくこととします。

2 あるべき姿

日常生活に必要な移動をみんなで支え、持続できる公共交通体系

本市の公共交通は、不特定多数の利用者が公共交通の運行に合わせて利用する形態ではなく、移動に困っている人(ターゲット)に寄り添うことを主眼として、併せて、一般の方々も可能な限り利用できるものを目指します。ターゲットに合わせた公共交通サービスを提供していくことにより、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。

また、広域的な移動を支える交通事業者と市民、行政が連携・協力していくことや、今後高齢者人口が増えることから、民間事業者ではカバーできないより細かい移動ニーズについて、みんなで支え合っていくことを目指します。

3 公共交通ネットワークの方針

広域的な移動や市街地内の移動と地域生活拠点と市街地間の移動のサービス充実

市外への広域的な移動や立地適正化計画に定める市街地内、市街地間の移動については、鉄道や路線バス、コミュニティバスで担っていきます。地域拠点と市街地間の移動については、タクシー(利用助成制度あり)で行うことを基本としますが、時間帯やエリア等の要因でカバーしきれない部分については、ドア to ドア型の移動によって分担していきます。

地域特性に応じたさまざまな移動サービスを組み合わせることで、公共交通ネットワークを形成し、移動サービスの充実を推進します。

4 目標・数値指標

(詳細は資料編 P70～75)

1) 骨格となる公共交通の維持

本市の南北を通っている鉄道や近隣市との移動となる路線バスは、今後も維持していく必要があります。維持していくために、利用者数を確保していくことを目指します。

★関東鉄道常総線

★関鉄バス

★公共交通結節点

【目標値設定の考え方】骨格となる主な移動手段である「常総線の利用者数(本市内駅)」、「関鉄バスの利用者数(本市内バス停)」を目標値に設定します。

数値指標	現状	目標値
常総線の利用者数 (1日平均)	2,165人	2,228人
関鉄バスの利用者数(調査日1日)	107人	107人

2) 地域に応じた移動サービスの充実

骨格となる公共交通でカバーできない移動について、以下の3点を踏まえて、移動サービスを充実させていく必要があります。

★地域特性ごとの公共交通モード

必要となる移動モードが異なるため、各地域に合わせた公共交通の移動サービスを選択し導入していくことを目指します。

★ターゲットを見据えた移動モード

自家用車の移動が難しい、高校生、高齢者、来訪者をターゲットとし、それぞれに合った移動サービスを選択し導入していくことを目指します。

★みんなで支える公共交通

民間の公共交通でカバーできない部分について、地域内の細かなニーズに対応した移動サービスを検討し、地域で運転手を行う等、みんなで移動を支えていくことを目指します。

【目標値設定の考え方】骨格となる公共交通でカバーできない移動について、どの程度カバーしているかを確認するために、「公共交通サービスによる人口カバー率」を目標値に設定します。また、持続可能性を確認するために、「公的資金が投入されている公共交通の利用者数」を目標値に設定します。数値はコミュニティバスを前提に設定していますが、今後新規に他のモードが追加された際は、再度数値設定を行うこととします。

数値指標	現状	目標値
公共交通サービスによる人口カバー率	35.4%	60%
公的資金が投入されている公共交通の利用者数 (シモンちゃんバス)	46,120人	50,920人
(ペアリン号(筑西・下妻広域連携バス))	16,725人	18,466人
	29,395人	32,454人

3) わかりやすい公共交通(情報提供・利用促進)

市民に、より分かりやすい公共交通を目指します。公共交通の情報を発信し、より当事者意識をもって利用に繋げていくことが重要です。

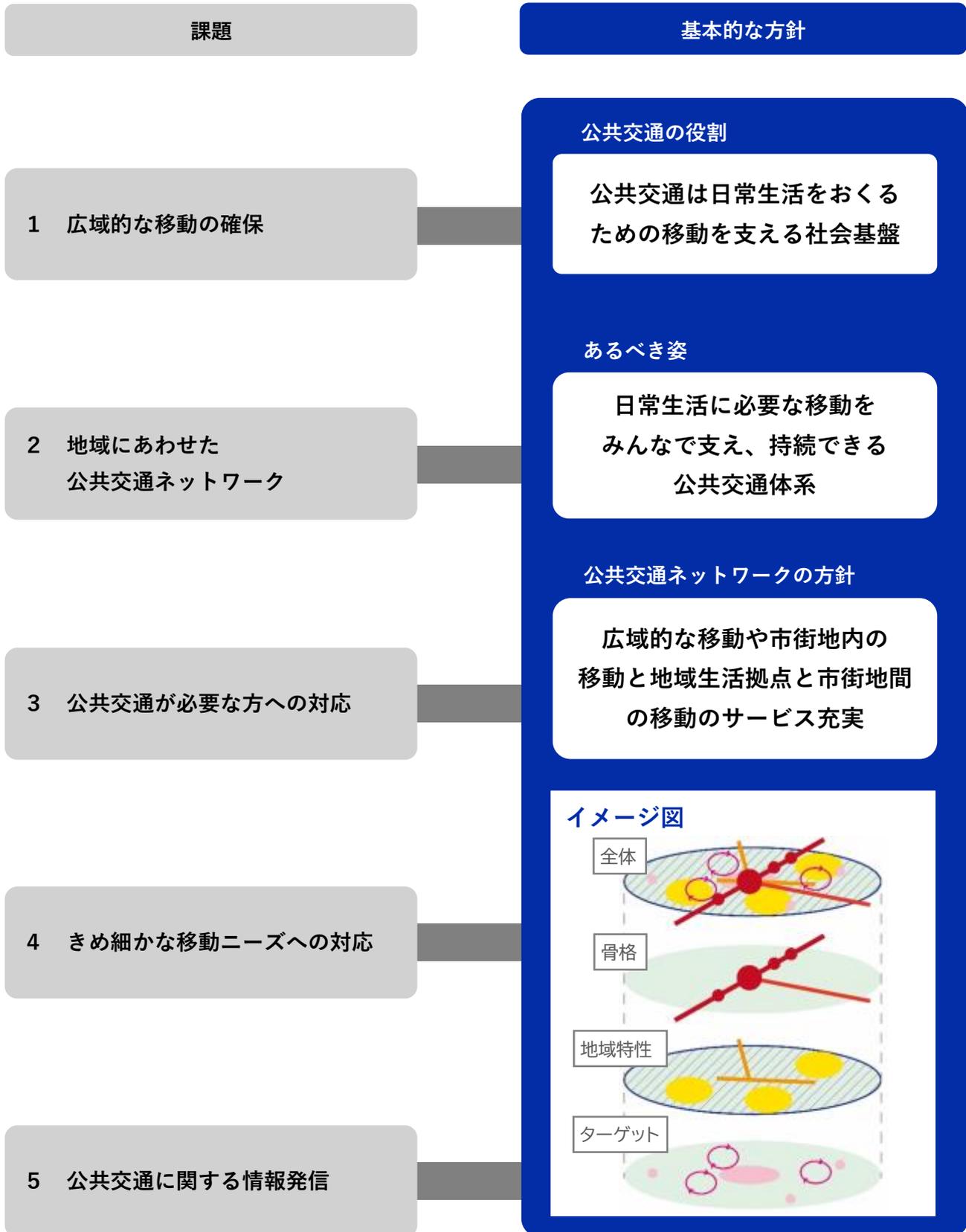
【目標値設定の考え方】毎年確認できる「モビリティ・マネジメントの実施数」と、次期計画策定時に行う市民アンケートでの「公共交通施策の満足度」の結果を目標値に設定します。

数値指標	現状	目標値
モビリティ・マネジメントの実施数	2回/年	2回/年以上
公共交通施策の満足度	24.1% (満足、やや満足)	35%

■ 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、目標を達成するための公共交通施策を設定しました。



目標

公共交通施策

1) 骨格となる公共交通の維持

★関東鉄道

★関鉄バス

★公共交通結節点

施策① 関東鉄道常総線の利用促進

施策② 関鉄バスの利用促進

施策③ 交通結節点の整備
(駅舎・駅周辺のまちづくり)

2) 地域に応じた移動サービスの充実

★地域特性ごとの公共交通モード

★ターゲットを見据えた移動モード

★みんなで支える公共交通

地域に応じた移動サービスとして、

施策④～⑥にて、どのような組合せが良いか検討し、実証運行を経て本格運行を目指します。

また、上記施策をサポートする移動手段として、施策⑦、⑧の仕組みを整備し、準備が整った地域から運行支援を行います。

さらに、シェアモビリティを使い、自分で運転する移動について施策⑨、⑩で検討していきます。

上記を実施することで地域に応じた移動サービスを充実させていきます。

施策④ コミュニティバスの利便性向上

施策⑤ タクシーの維持・確保

施策⑥ 地域連携公共ライドシェア

施策⑦ 相互扶助による送迎

施策⑧ 買い物の際の移動支援

施策⑨ 市街地内の小さな移動需要への対応

施策⑩ シェアモビリティの活用

施策⑪ 隣接自治体との連携

3) わかりやすい公共交通

(情報提供・利用促進)

施策⑫ モビリティ・マネジメント

施策⑬ MaaS への対応

2 公共交通施策

施策① 関東鉄道常総線の利用促進

目的	市外を結ぶ長距離移動の足の確保
内容	<p>取手駅から下館駅を結ぶ常総線は、大正2年に全線開業後、東京への通勤・通学路線として利用されてきました。近年ではコロナ禍の影響を受け一時は赤字運営となりましたが、現在は黒字となっています。しかし、下妻駅から下館駅間では依然として赤字運行となっています。</p> <p>そのため、本市から市外への移動を支える関東鉄道常総線を維持していく必要があります。また、維持していくために、鉄道事業者をはじめ地域住民、市が協力して、市民により活用してもらうための施策を行っていきます。</p>
実施主体	鉄道事業者（主体）、下妻市（検討、支援）、地域住民（協力）
スケジュール	<p>令和8年度 利用促進策を検討し、イベントなど短期施策を実施</p> <p>令和9年度以降 中期的な施策の実施</p>

■課題

関東鉄道常総線全体の駅別利用者数（本計画 P3 前掲）

守谷駅の利用者が一番多く、下妻駅では通学の利用が多くなっています。水海道駅以北では利用者が少ない傾向があり、下妻駅から下館駅間にて、収入より費用の方が多くかかっているため、赤字経営となっています。

■駅へのアクセス状況

本市には、関東鉄道常総線を利用できる駅が4駅あります。各駅に鉄道へ乗り換えるためのパークアンドライド（駐車場・駐輪場）が整備されています。また、下妻駅は、路線バス、コミュニティバスから乗り換えることが可能です。

関東鉄道 無料駐車場

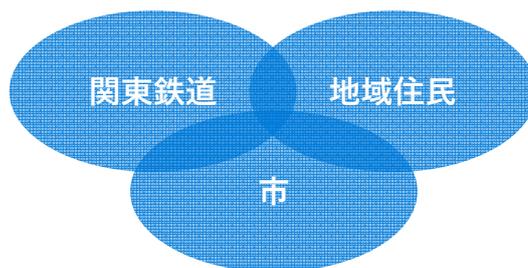
宗道駅	14 台
下妻駅	107 台
大宝駅	12 台
騰波ノ江駅	10 台

参照：関東鉄道 HP



■施策の考え方

常総線を運行している関東鉄道のみでは、下妻駅から下館駅間の運行を維持していくことが難しい状況となっているため、沿線の地域住民と市と一緒に協力して、鉄道の維持に向けて取り組んでいくこととします。



■施策の進め方

本市では、近年工業団地の新設やホテルの立地等、新たに本市と関わりをもつ方が増えてきている状況です。そこで、新たに市民になる方や市内に勤める方、定期的に来訪する方が日常的な移動手段として常総線を利用するように働きかけていきます。加えて、常総線の赤字区間である下妻駅から下館駅間の利用者数を増やしていく必要があります。まずは、令和8年度に短期的にすぐにできる施策から始め、その後中期的な施策を進めていきます。関東鉄道と本市で協力し、できることからはじめ、地域住民や筑西市とも協力していくことを目指します。

短期的な施策案（イベントによる利用機会の創出）

- ・騰波ノ江駅のトロッコ自転車をを使ったイベントの開催
- ・騰波ノ江駅舎で行っている騰波ノ江ステーションギャラリーとイベント連携
- ・駅周辺イベントに常総線を使ってきた方へ景品をプレゼント
- ・駅前イベントの開催
- ・大宝八幡宮のイベントに併せて常総線をPR



騰波ノ江トロッコ自転車

中期的な施策案

- ・シモンちゃんバスと連携し、常総線とシモンちゃんバスセット利用でお得な切符の販売(実質シモンちゃんバス無料等)
- ・地域と連携し沿線に花を植える等、車窓を楽しめる仕掛けづくり
- ・地域と鉄道会社が協力して、沿線の観光マップづくりやお土産品づくり
- ・筑西市と連携し、筑西市内の駅と本市内の駅の両方で同日にイベントを開催(参加者に鉄道移動を促す)



下妻駅前イベントの様子

施策② 関鉄バスの利用促進

目的	市外を結ぶ長距離移動の足の確保
内容	本市では、関東鉄道バスにより「下妻駅・土浦線」と「下妻駅・つくばセンター線」の2路線が運行しています。近年、運転手の働き方改革により運転手不足が深刻となり、運行本数が減っている状況です。 そのため、本市と土浦市やつくば市との移動を支える路線バスの維持を推進していきます。また、維持していくために、バス事業者をはじめ地域住民、市が協力して、市民により活用してもらうための施策を行っていきます。
実施主体	バス事業者（主体）、下妻市（検討、支援）、地域住民（協力）
スケジュール	令和8年度以降も継続して実施

■施策の考え方

料金体系や運転手の確保等バス事業者の努力と併せて、利用しやすい環境整備に取り組んでいくこととします。

■施策の進め方

料金体系や運転手の確保等については、バス事業者が主体となって進めていきます。利用しやすい環境整備や利用促進のための情報発信等については、市も協力し支援していきます。地域住民は積極的に利用することで継続運行していくことに協力していきます。

施策案

- ・お得な切符の販売や料金体系の検討
- ・運転手の募集、採用活動
- ・バス運行情報の発信
- ・路線バスの運行情報を地域住民へ伝え、地域住民が積極的に利用できるように利用の仕方等の情報発信
- ・バス待ち環境の改善に向けた支援

〈利用シーンに合わせた使い方の周知例〉

地域住民がどのようなシーンで路線バスを利用すると有効かが分かるような宣伝の仕方を考えます。

例) 下妻・土浦線の場合

平日 下妻駅 6:50 発⇒土浦一高前 7:49 着 →土浦一高→ 土浦一高前 16:21 発⇒下妻駅 17:25 着

休日 下妻駅 8:45 発⇒筑波山ゲートパーク入口 9:15 着 →つくばジオミュージアム

→ 筑波山ゲートパーク入口 12:35 発⇒下妻駅 13:10 着

下妻・つくばセンター線

平日 下妻駅 7:00 発⇒筑波記念病院 7:43 着 筑波記念病院 11:12 発⇒下妻駅 11:57 着

《バス停の改善方法》

歩道の幅員や整備の状況、バス停前の店舗等の状況に合わせて、バス待ち環境の改善を行います。歩道の幅員が確保できる道路については、市が調整し整備を進めていきます。民地については、店舗に協力いただくほか、民地でベンチを置きたい方については、補助できる仕組みを作っていきます。

例) 歩道の広いところにベンチを設置



事例) つくば市 つくバスのバス停(長田広告株式会社)



■参考となりそうな事例

事例：熊本県熊本市

コンビニ等に協力していただき、イートインスペースをバスを待つための空間として使ってよいことにしている



事例：東京都中野区

誰もが気軽に利用できる場所の民有地をお持ちの方が補助金を活用し、ベンチを設置できるようにしている



施策③ 交通結節点の整備（駅舎・駅周辺のまちづくり）

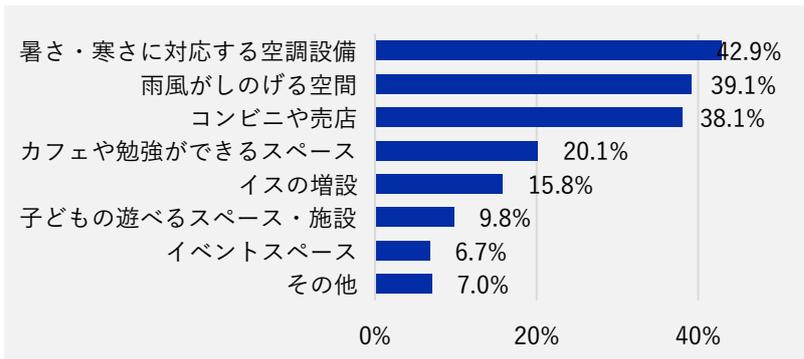
目的	市の中心部として交通結節機能、待合機能をはじめ、にぎわい・交流拠点となることを目指す
内容	<p>鉄道駅周辺について、まちづくりと連携しながら、乗り換えの利便性や待合環境等を向上していくことを目指します。</p> <p>特にさまざまな交通モードの乗換が多い下妻駅は駅舎の老朽化が進み、防犯面やユニバーサルデザインへの対応に課題がある状況です。また、市では工業団地を整備する等のまちづくりを進めており、市の玄関口としての機能の重要性が上がっている状況です。</p> <p>そのため、下妻駅をはじめとし、駅舎や駅周辺のまちづくりについて検討をはじめ、整備を目指します。</p>
実施主体	下妻市（主体）、交通事業者（協力）、地域住民（意見交換へ参加）
スケジュール	<p>令和8年度 関係機関と協議</p> <p>令和9年度以降 下妻駅舎を含む駅周辺まちづくりの具体的な検討</p>

■駅や駅周辺に関するアンケートの結果

（市民アンケートの結果 令和6年度）

問. 下妻駅や駅周辺を交通結節点（乗換やまちの中心）として強化していく上で必要なもの（複数回答可）

暑さ・寒さに対応する空調設備が一番多くなりました。



（駅前フェスティバルでのアンケートの結果 令和5年度）

問. 下妻駅の交通結節点機能を強化していくために必要なもの（自由記述）（上位3位まで掲載）

暑さ寒さに対応する空調設備、きれいなトイレ、カフェや飲食店が多くなりました。（有効回答票数 99 票）

①待合機能について（票数）

- 暑さ寒さに対応する空調設備(26)
- イスを増やしてほしい(17)
- 雨風が防げる空間(9)

②待ち時間を過ごしやすい機能（票数）

- きれいなトイレ(34)
- カフェや勉強できる場所(14)
- キッズスペース(7)

③まちの中心としての機能（票数）

- カフェや飲食店(37)
- イベントスペース(13)
- 子どもの遊べる施設・場所(7)

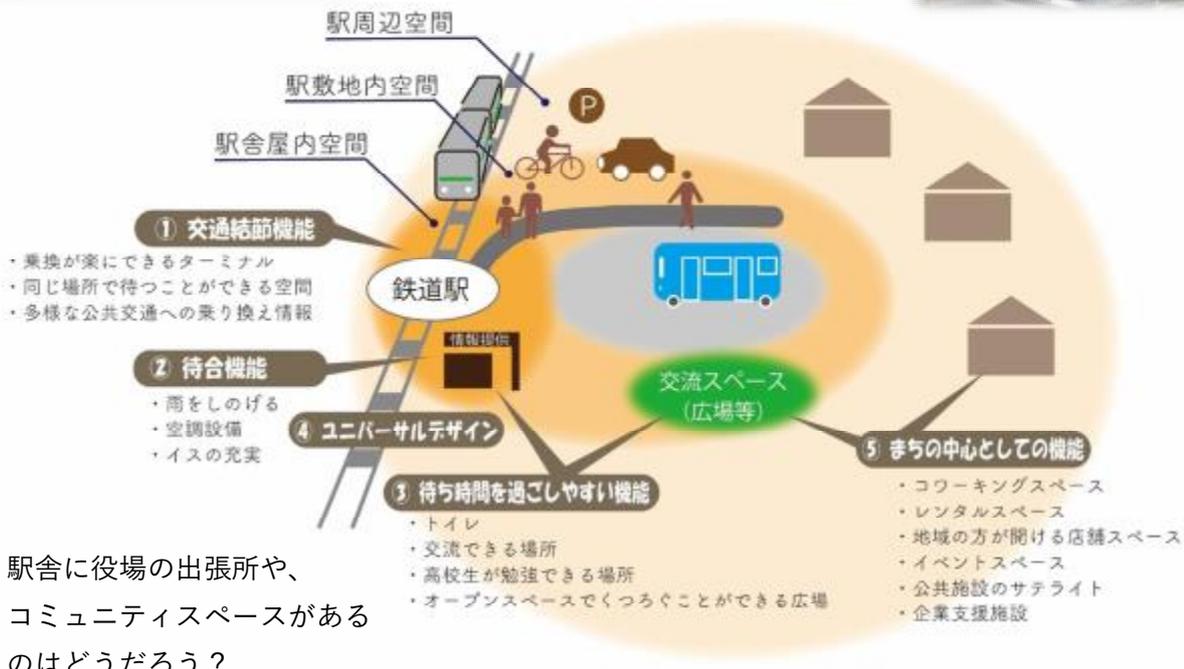
■施策のイメージ

駅舎や駅周辺に交通結節機能、待合機能だけでなく、待ち時間を過ごしやすい機能やユニバーサルデザイン、まちの中心としての機能が求められています。

駅前にイベントができる
芝生広場があるのはどうだろう？
(事例：牛久駅東口)



モビリティハブや
マルチモビリティステーションで
さまざまなシェアリングサービス
に乗り換えできる
のはどうだろう？



駅舎に役場の出張所や、
コミュニティスペースがある
のはどうだろう？
(事例：神奈川県足柄駅)



駅に小規模でも、フードコート等
ゆっくりできる施設があるのは
どうだろう？ (事例：TX 守谷駅)

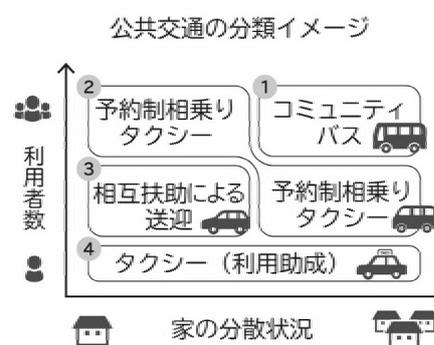


施策④ コミュニティバスの利便性向上

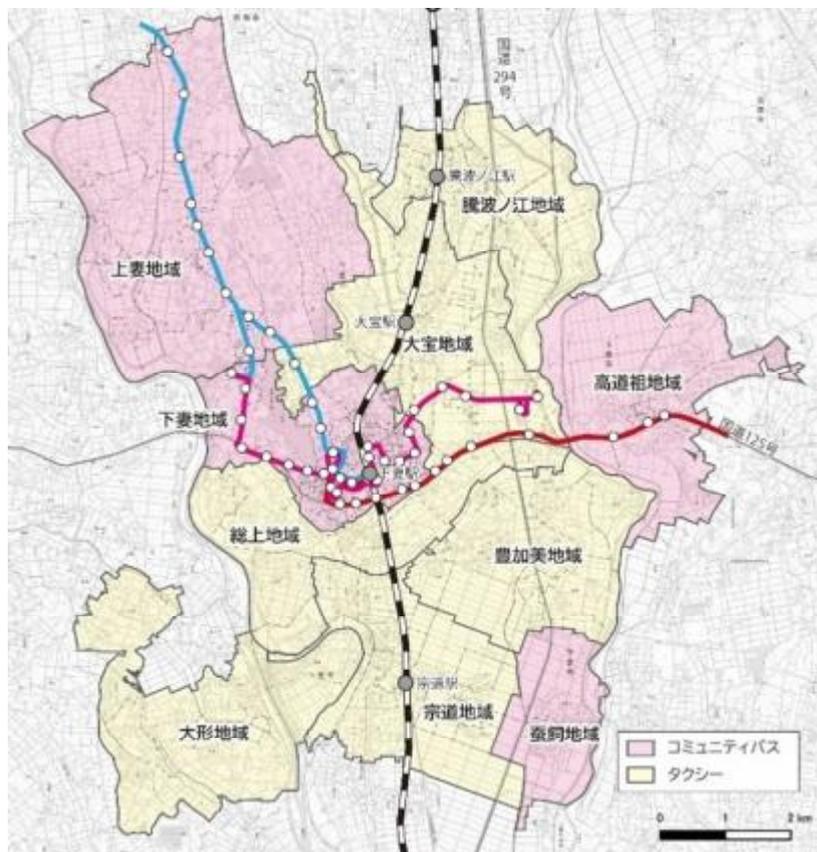
目的	市内の移動の足を維持するとともに、より使いやすい体系としていく
内容	市内の移動性を確保するため、シモンちゃんバス、ペアリン号（筑西・下妻広域連携バス）をこれまでと同様に、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の国の補助制度の活用により、維持確保していきます。また、より使いやすくしていくために、運行ルートや時間帯等について再編を行います。車両の更新時には、環境に配慮したEV車等の車両についても検討します。
実施主体	下妻市（主体）、交通事業者（委託）
スケジュール	令和8年度 再編の検討 令和9年度 再編し運行開始 令和10年度以降 毎年利用状況を確認し、結果によってはさらなる改善を検討

■交通モードに関する市民アンケートの結果

自分の住む集落において、利用者数や家の分散状況を考えた上で、どのような公共交通が合っているか伺ったところ、上妻地域、下妻地域、高道祖地域、蚕飼地域でコミュニティバスの意向が多く、それ以外の地域ではタクシー（ドア to ドア型）の意向が多い結果となりました。



アンケートの結果から分かる各地域の公共交通による移動モード意向

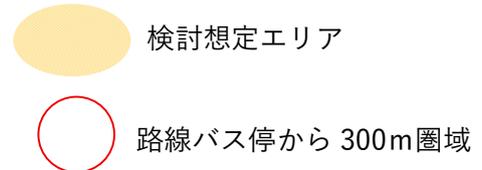


■運行再編の方向性

【シモンちゃんバス】

課題:一定の利用者を確保しているが、さらに利用者を増やしていく必要があります

方向性:まちづくりと併せた東西軸を中心とし、コミュニティバス需要のある地域への延伸を検討します

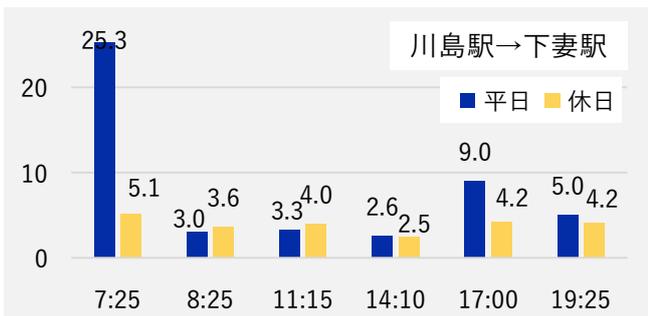
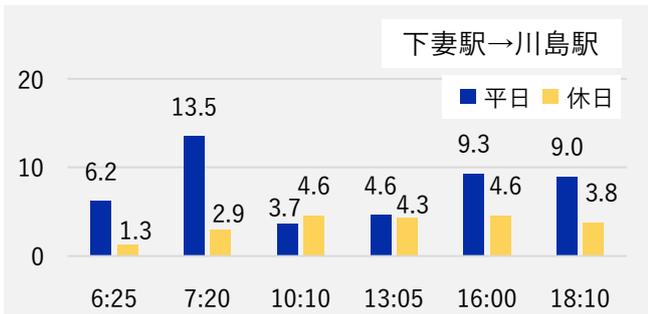


【ペアリン号（筑西下妻広域連携バス）】

課題:通勤・通学利用が多いため、平日朝夕の便の利用者が多く、その他の便で利用者が少ないです

方向性:平日昼間や土日の利用者を増やすために、買い物利用目的の商業施設までの延伸を検討します

便あたり利用者数（人）



延伸路線イメージ



■参考となりそうな事例

事例：関東鉄道株式会社 EV 車両導入

2025年6月9日から2050年カーボンニュートラルの実現に向け、EV車の運行を開始しています。



施策⑤ タクシーの維持・確保

目的	自家用車が使えない際の移動性の確保
内容	<p>令和7年10月現在、市内のタクシー会社は3社です。</p> <p>今後、高齢者の増加や来訪者の増加等により需要が増加した場合や、台数が減る等供給が減る場合は、現在の移動性を維持していくために、台数の維持に努めていきます。また、運転手を確保するための免許取得支援等の検討を行っていきます。</p> <p>タクシーを利用して外出機会を増やす取り組みとして、「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から行われています。</p> <p>「高齢者福祉タクシー利用料金助成制度」は、高齢者が外出する際のタクシー料金の一部を助成し、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に平成19年から行われています。</p> <p>タクシー助成券は多くの方に利用され、タクシーでの外出機会の補助となっているため、今後もサービス内容を維持し継続してまいります。</p>
実施主体	タクシー事業者、下妻市
スケジュール	<p>タクシー助成券は令和8年度以降も継続</p> <p>令和8年度 地域連携公共ライドシェアにてドライバー支援を実施</p> <p>令和8年度以降 タクシー事業者と連携し、ドライバー確保支援策を検討</p>

■これまでの実績

福祉タクシー助成券

令和2年度、3年度はコロナ禍の影響を受けましたが、その後は増加傾向にあり、令和6年度には利用率が54.2%となりました。



	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
高齢者配布枚数 (枚)	19,020	20,028	19,248	37,560	35,840
高齢者利用枚数 (枚)	9,309	9,549	9,547	18,695	19,846
障害者配布枚数 (枚)	5,408	6,580	6,136	9,708	10,158
障害者利用枚数 (枚)	2,637	3,059	2,968	4,921	5,066
利用率合計	48.9%	47.4%	49.3%	50.0%	54.2%

■タクシー事業者ヒアリング結果

現在、市内にはタクシー会社が3社あり、タクシー台数は12台となっています。しかし、運転手の人手不足により、運行している台数は7台となっています。タクシー事業者で求人を出し、採用活動を行っている状況ですが、容易には運転手が定着しない状況となっています。

■地域連携公共ライドシェアで検討しているドライバー支援（令和7年12月現在）

地域連携公共ライドシェアにおいて、ドライバーバンクに登録している方を対象に、普通第2種運転免許取得支援を検討しています。普通第2種運転免許を取得後に、連携する4市内に本社、もしくは車庫・営業所を持つ公共交通事業者へ就職することを要件とし、免許取得のための教習所費用を全額補助するものを想定しています。また、就職に向けてドライバーへの説明会、事業者マッチングを開催するなど内定に向けた支援も行っていく予定です。

■参考になりそうな事例

事例：日立市 公共交通事業者運転手確保支援事業（公共交通事業者運転手確保支援金）

日立市では、運転手確保のための取組を行う市内公共交通事業者へ支援金等を交付することにより、市民の日常生活に欠かせない移動手段を確保するとともに、公共交通の安定的な運行継続を図るために支援事業を令和6年度に実施しました。

内容は、新たに正社員として入社し、6カ月以上日立市で勤務した人を対象に支給する就労支援金1人当たり30万円を全額補助するほか、また、運転手募集の宣伝広告の費用の半分、最大20万円が、事業者に補助されます。

施策⑥ 地域連携公共ライドシェア

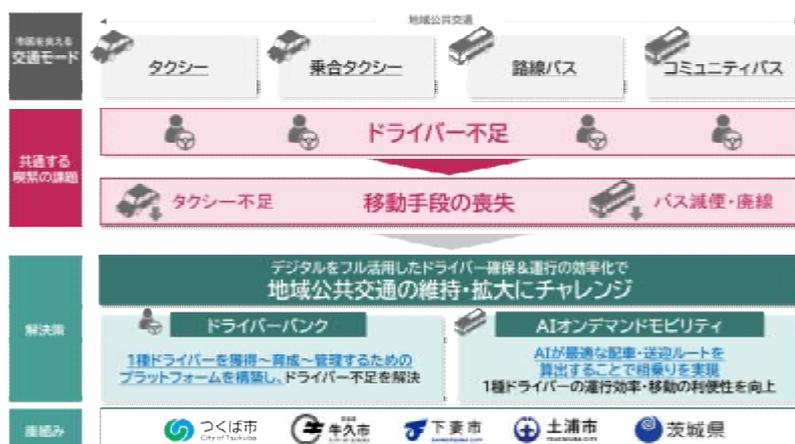
目的	市内の移動の足として、地域による移動を支援していく また、地域の公共交通を支える運転手の育成を行う
内容	令和6年度からデジタル田園都市国家構想交付金を活用した地域連携公共ライドシェアとして、つくば市、土浦市、牛久市の近隣3市と連携し、地域交通のドライバー不足による交通空白地を解消すべく、デジタルを活用した自家用有償旅客サービスを実施しています。また、4市共同でドライバーバンクを運営し、運転手の育成を行っています。本市では、国道125号以南について、ドアtoドア型の運行を行うとともに、定時定路線型の運行を行っています。 令和8年度に事業期間が終了することから、令和8年までの結果を評価し、本格運行を含め、エリアや方法を判断していく必要があります。
実施主体	下妻市
スケジュール	令和8年度まで地域連携公共ライドシェアを継続 令和9年度以降の運行については、令和8年度に検討し方向性を決定

■地域連携公共ライドシェアの仕組み

【4市共通の取り組み】

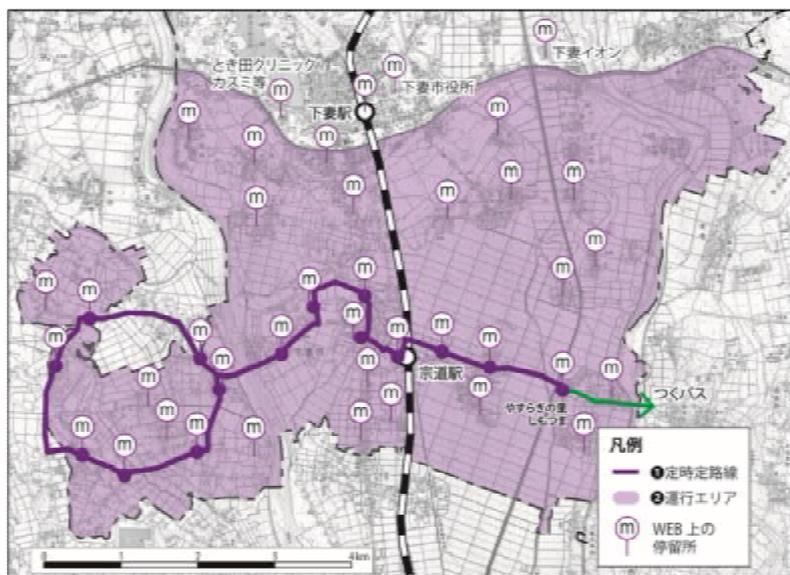
- 運転手はドライバーバンクに登録
- デジタルを活用し、予約・マッチングができる仕組みの活用

路線バス・タクシーを含むあらゆる交通モードでドライバー不足が喫緊の共通課題。デジタルをフル活用したドライバー確保と運行の効率化で地域公共交通の復活を実現。



【本市の取り組み】

- ① 定時定路線型運行
- ② 予約があったときのみ運行する
ドアtoドア型運行



■ 施策の考え方

令和8年度に事業期間が終了するため、令和6年度から行ってきた事業について、令和8年度中に結果を評価し今後について検討していきます。

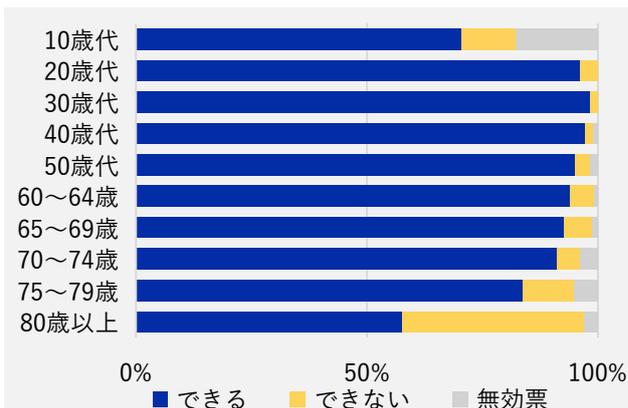
【検討の際の要点】

- ・ドライバーを育成する仕組みや地域の方が運転手を担う仕組みは大切である。
- ・予約する側は必ずしもデジタルである必要性はない。ただ、運転手側はデジタルでマッチングする方が良い可能性がある。
- ・今後、高齢者人口が増えていく中で、ドア to ドア型の移動需要は増えていくことが見込まれる。

【市民アンケートの結果】

バス(定時定路線型の運行)において80歳以上になると利用することが難しくなることがわかりました。そのため、80歳以上の人口が増えるとドア to ドア型の移動需要は増えていくことが考えられます。

バス停まで歩いて行き、バスを待ち乗降すること



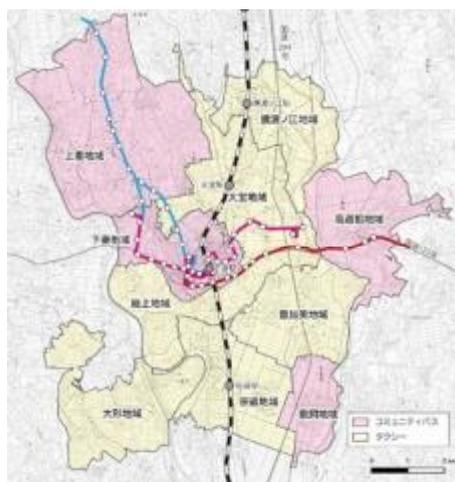
■ 施策の進め方

★国道125号以南の地域(千代川地区)へのドア to ドア型の移動支援

現在、総上地域、大形地域、豊加美地域、宗道地域、(蚕飼地域)へのドア to ドア型移動支援として地域連携公共ライドシェアが活用されています。デジタル田園都市構想による事業期間が終了したのちの千代川地区へのドア to ドア型移動支援を検討する必要があります。

★その他の地域へのドア to ドア型の移動支援

交通モードに関するアンケートの結果(再掲)より、自分の住む集落において、利用者数や家の分散状況を考えた上で、どのような公共交通が合っているか伺ったところ、騰波ノ江地域、大宝地域、総上地域、大形地域、豊加美地域、宗道地域ではタクシー(ドア to ドア型)の意向が多い結果となりました。そのため、騰波ノ江地域、大宝地域についても、地域連携公共ライドシェアの仕組みを使い、ドア to ドア型の移動支援を行うことがよいのか、その他の方法・仕組みで行う方がよいのか検討していきます。検討にあたっては、タクシーの台数など供給状況を鑑み、タクシーを補助する形で運行する方向で調整していきます。



アンケートの結果から分かる各地域の公共交通による移動モード意向

施策⑦ 相互扶助による送迎

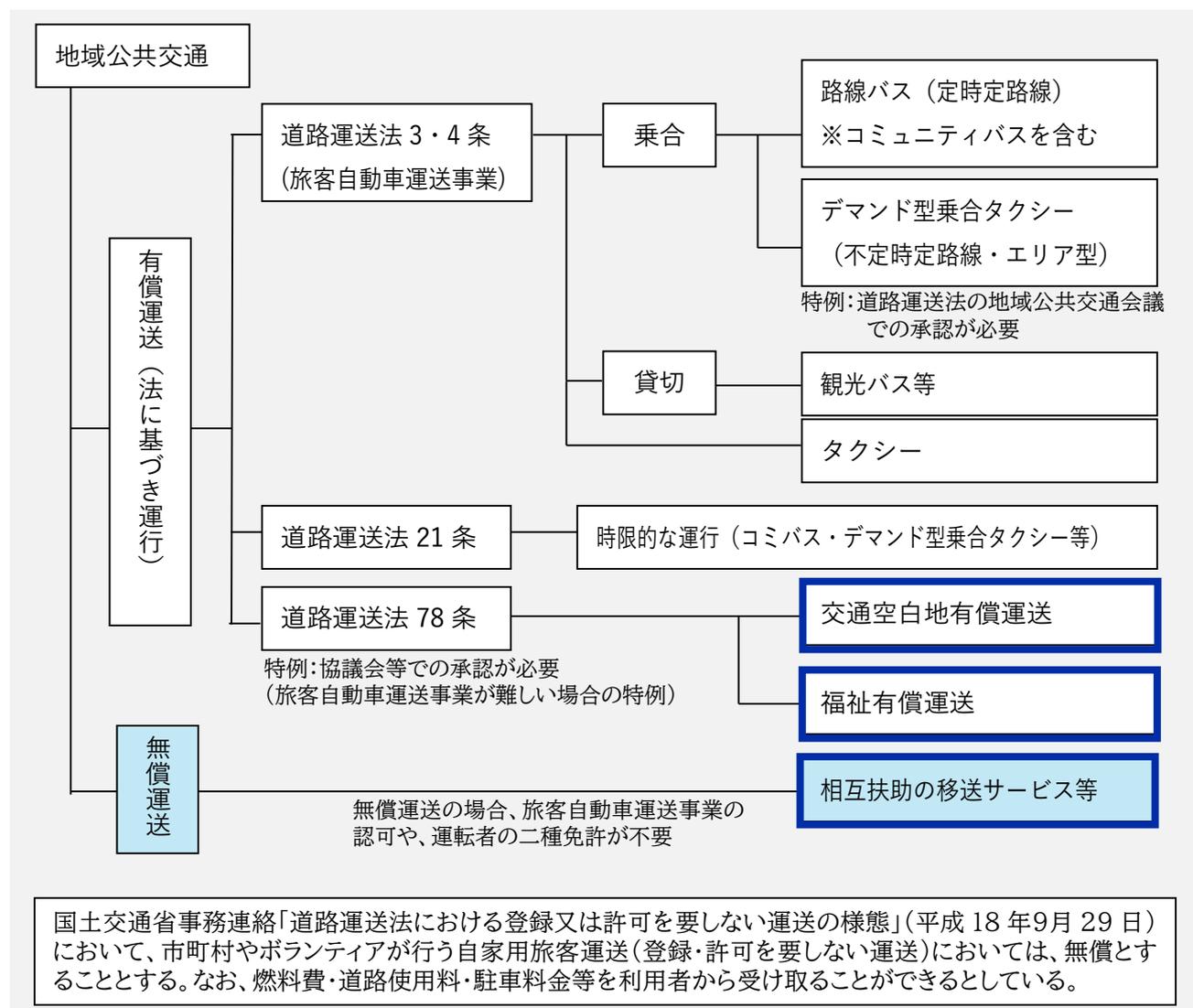
主なターゲット：高齢者

目的	市内の移動の足として、地域による移動を支援していく
内容	市内の移動について、市民アンケートやこれまで行ってきた社会実験により、地域によっては、定時定路線型ではなくドア to ドア型の移動が求められています。そこで、市内の移動をドア to ドア型で行う方法の1つとして、集落や地域の中で運転手を募って、チームをつくり、車両を行政等から借りて、集落内の方の送迎を行うものを検討していきます。
実施主体	地域の団体（実施主体）、下妻市（支援）
スケジュール	令和9年に仕組み（ルール）を検討し、構築次第運用を行っていく

■ドア to ドア型の移動支援の種類とルール

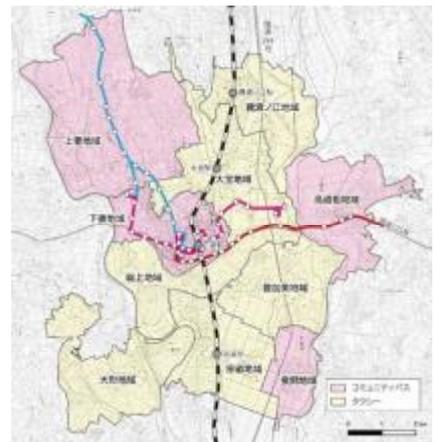
交通空白地有償運送と無償運送の相互扶助の移送サービス等がドア to ドア型の移動支援として考えられます。また、公共交通以外の枠組みとして、福祉支援策の中でつきそい支援により移動も支援する方法が考えられます。

<地域公共交通の体系と相互扶助の移送サービスの位置付け>



■交通モードに関するアンケートの結果（再掲）

自分の住む集落において、利用者数や家の分散状況を考えた上で、どのような公共交通が合っているか伺ったところ、騰波ノ江地域、大宝地域、総上地域、大形地域、豊加美地域、宗道地域ではタクシー（ドア to ドア型）の意向が多かったため、ドア to ドア型の移動支援について検討を行っていく必要があります。



アンケートの結果から分かる各地域の公共交通による移動モード意向

■施策の進め方

どのような場合は市が支援していくのか、相互扶助による送迎のルールを決める必要があります。

相互扶助による送迎のルール（案）

- ・運行頻度：週1回以上運行を行うこと
- ・出発地：対象とするエリア内(各自宅をまわる、集会所など)
- ・目的地：買い物、病院をはじめ、市内イベント会場等を設定
- ・車両：市から貸出す車両とし、毎回運行を行う前に市役所に取りに来ることとする
- ・料金体系：実費相当(ガソリン代など)

■参考となりそうな事例

事例：牛久市 地区社協ボランティア移送サービス

地域で広がる支え合いの輪として、地区社協による住民主体の移送サービスが進められています。市内のさまざまな地区社協でそれぞれ曜日や時間を決め、運行を行っています。

介護予防・生活支援サービス事業通所型サービスB

この活動は、介護予防・日常生活支援総合事業の一環として、地域住民の方々が主体となり、地域の介護予防のために、定期的に簡単な体操やレクリエーション、おしゃべりなど皆さんで楽しい時間を過ごさる場所づくりです。

【活動状況】

- ・牛久小学区地区社協「サロンとまり木」
(平成27年12月スタート)
毎週金曜日 10:00~12:00
- ・二小学区地区社協「サロンむつわ」
(平成28年10月スタート)
毎週金曜日 10:00~12:00



サロンとまり木ホールバーリハビリ体操の様子

事例：千葉県松戸市 グリーンスローモビリティ地域推進事業

グリーンスローモビリティ(時速 20 キロメートル未満で公道を走ることができる電動車)を活用し、地域住民の自分らしい暮らしを支えるために、地域での買い物やグループ活動、イベント等さまざまな活動に活用できる車両の貸出を行っています。地域はそれぞれ独自に運行ルートや便数を決め、運行を行っています。



施策⑧ 買い物の際の移動支援

主なターゲット：高齢者

目的	地域内で運転手を行い、買い物への移動支援を行う
内容	地域内の支え合いの一環として、数人でまとまって買い物へ行く買い物ツアーを開催している地域があります。本市でも地域から要望があった場合に対応できるように支援体制を検討していきます。
実施主体	地域の団体（実施主体）、社会福祉協議会（実施主体）、下妻市（支援）
スケジュール	令和9年度以降に支援体制を検討

■参考となりそうな事例

事例：大洗町社会福祉協議会

みんなで集まりちょっと遠出の買い物に出かける支援を行っています。



10/8(水)		10/10(金)	
午前の部 (9:30~12:30)	午後の部 (13:30~16:30)	午前の部 (9:30~12:30)	午後の部 (13:30~16:30)
3:6-7-8-9 セイエヤ大洗店 日野緑商店 日野商店 100円ショップ	2:10-11-12 サンキむせろの店 サンキむせろの店 サンキむせろの店	100円ショップ セイエヤ大洗店 日野商店 日野商店	日野商店 DCM セイエヤ大洗店
10/22(水)		10/24(金)	
午前の部 (9:30~12:30)	午後の部 (13:30~16:30)	午前の部 (9:30~12:30)	午後の部 (13:30~16:30)
3:6-7-8-9 セイエヤ大洗店 日野緑商店 日野商店 100円ショップ	100円ショップ セイエヤ大洗店 日野商店 日野商店	日野商店 DCM セイエヤ大洗店	日野商店 DCM セイエヤ大洗店

施策⑨ 市街地内の小さな移動需要への対応

主なターゲット：高校生

目的	市街地内の小さな移動について移動性の確保
内容	現在はしもんチャリにて、市街地内の小さな移動が行われています。利用率から市街地内を回遊する移動需要があることがわかります。今後モードが変わったとしても、市街地内の小さな移動に対応できる交通モードを維持していきます。
実施主体	下妻市
スケジュール	令和9年度以降に検討

■しもんチャリ

しもんチャリは下妻駅・砂沼周辺を中心に10か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円硬貨によるデポジット式で、誰でも利用可能となっています。



施策⑩ シェアモビリティの活用

主なターゲット：来訪者

目的	来訪者等自家用車が使えない方の移動性の確保
内容	工業団地などの整備が進み、来訪者が増えることにより、自家用車を持たない方の市内の移動需要が増えることが想定されます。また、さまざまなシェアモビリティが開発・社会実験・実装されてきています。 そこで、市街地と地域拠点間の移動に使えるシェアモビリティについて、検討し、必要なときにシェアして使える環境を整備していきます。
実施主体	シェア運営会社、下妻市（協力）
スケジュール	令和9年度以降に検討

■参考となりそうな事例

事例：カーシェア



事例：電動キックボードシェアリング



事例：超小型電気自動車シェアリング



施策⑪ 隣接自治体との連携

目的	隣接する市町との公共交通による移動性の確保
内容	隣接する市町として、筑西市、常総市へは鉄道を使い移動することができます。また、つくば市へは路線バスやコミュニティバスを使い移動することができます。 隣接する自治体と今後も連携し、公共交通による移動を確保・維持していくため、需要などを考慮しながら、運行について今後も検討を続けていきます。
実施主体	下妻市
スケジュール	令和9年度以降も継続して検討

施策⑫ モビリティ・マネジメント

目的	より公共交通について知ってもらう機会を増やし、利用を増やしていく
内容	これまで実施してきたイベントでのPRや小学生バスの乗り方教室などについて、今後も継続的に実施していきます。また、広報等で公共交通の実態について情報発信していきます。
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8年度以降も継続

■令和6年度 小学生バス乗り方教室（実績）

乗り方教室当日の様子		
<p>9/20(金)上妻小学校</p>  <p>参加児童：1年生41名 乗車体験：観桜苑</p>	<p>11/8(金)豊加美小学校</p>  <p>参加児童：2年生17名 乗車体験：小貝川ふれあい公園</p>	<p>11/14(木)騰波ノ江小学校</p>  <p>参加児童：1年生14名 乗車体験：小貝川ふれあい公園</p>

施策⑬ MaaS への対応

目的	より公共交通が使いやすくなるために MaaS を推進していく
内容	MaaS を活用することにより、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることができるようになります。より公共交通を使いやすくしていくために、MaaS への対応について今後も継続していきます。
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8年度以降も継続

■MaaS(マース)とは

Mobility as a Service の略称であり、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

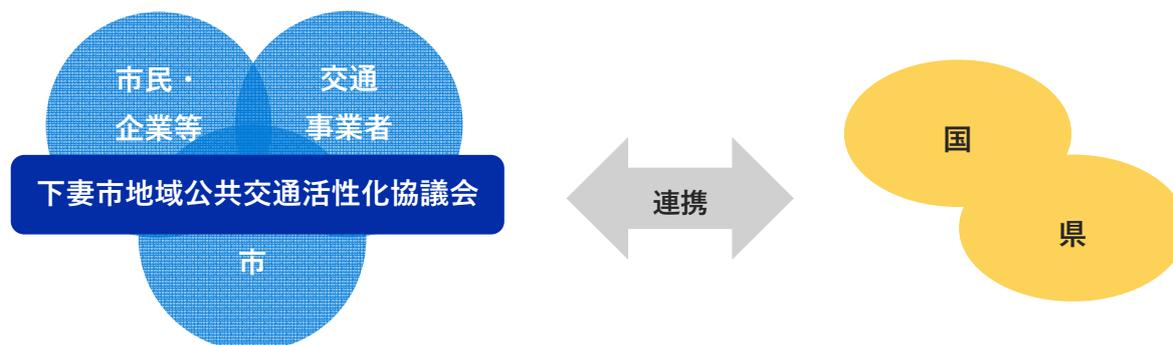
1. 推進体制

利用者である市民や企業等、関係主体である交通事業者が本計画を理解・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(法定協議会)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12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。

また、マネジメント・モニタリングチームを結成し、四半期に1回程度で施策の実施状況を共有し、進捗状況や当面の取組方針について話し合いを行うこととします。マネジメント・モニタリングチームの構成メンバーは、交通事業者、庁内関係部局等とします。

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2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。

種別	区部	路線名	必要性・有効性	概要	補助対象
幹線	一般乗合	路線バス	高道祖地区と本市中心部の連絡／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	
フィーダー	一般乗合	筑西・下妻広域連携バス	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であり、下妻駅周辺市街地と上妻地区、筑西市を結ぶ系統	○
フィーダー	一般乗合	下妻市コミュニティバスシモンちゃんバス	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であり、小貝川ふれあい公園、イオンモールしもつま、下妻市役所、下妻駅、ピアスパークしもつま等を結ぶ路線	○

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）				
	R8	R9	R10	R11	R12
① 関東鉄道常総線の利用促進	短期施策	中期施策			
② 関鉄バスの利用促進	維持・運行に向け継続実施				
③ 交通結節点の整備	関係者協議	下妻駅舎を含む駅周辺まちづくりの具体的な検討			
④ コミュニティバスの利便性向上	再編検討	再編し運行、状況に応じて更なる改善			
⑤ タクシーの維持・確保	維持・運行に向け継続実施				
⑥ 地域連携公共ライドシェア	検討	検討結果に応じた取組実施			
⑦ 相互扶助による送迎		検討	仕組みの運用		
⑧ 買い物の際の移動支援		検討	仕組みの運用		
⑨ 市街地内の小さな移動需要への対応		改善検討	サービス環境は継続		
⑩ シェアモビリティの活用		導入検討	仕組みの運用		
⑪ 隣接自治体との連携	情報共有・連携の継続実施				
⑫ モビリティ・マネジメント	これまでのモビリティ・マネジメントを継続				
⑬ MaaS への対応	必要に応じて MaaS へ対応				

下妻市地域公共交通計画

令和8年3月

●発行 下妻市市長公室企画課

〒304-8501

下妻市本城町三丁目13番地

TEL(0296)43-2111 (代表)

●調査協力 株式会社 アルメック

下妻市地域公共交通計画
資料編

もくじ

1-1 上位計画の整理.....	1
1)上位計画・関連計画との関係性.....	1
2)総合計画.....	2
3)都市計画マスタープラン.....	3
4)立地適正化計画.....	4
5)まち・ひと・しごと創生総合戦略.....	7
6)茨城県地域公共交通計画.....	8
1-2 人口の動向.....	9
1)人口・高齢化率の推移.....	9
2)人口の分布.....	10
1-3 まちづくりの動き.....	12
1)地勢・土地利用.....	12
2)公共・公益施設の立地.....	13
1-4 民間による公共交通の状況.....	18
1)関東鉄道常総線について.....	18
2)鉄道事業者ヒアリング.....	21
3)関東鉄道路線バスについて.....	22
4)バス事業者ヒアリング.....	31
2-1 取り組んできた公共交通施策の検証.....	32
1)シモンちゃんバス.....	32
2)しもんチャリ.....	39
3)ペアリン号(筑西下妻広域連携バス).....	40
4)千代川地区コミュニティバス短期実証実験.....	47
5)タクシー長距離券配布.....	49
6)地域連携公共ライドシェア.....	51
2-2 市民のニーズ.....	52
1)市民アンケート.....	52
2)高齢者団体ヒアリング.....	62
3)障害者団体ヒアリング.....	63

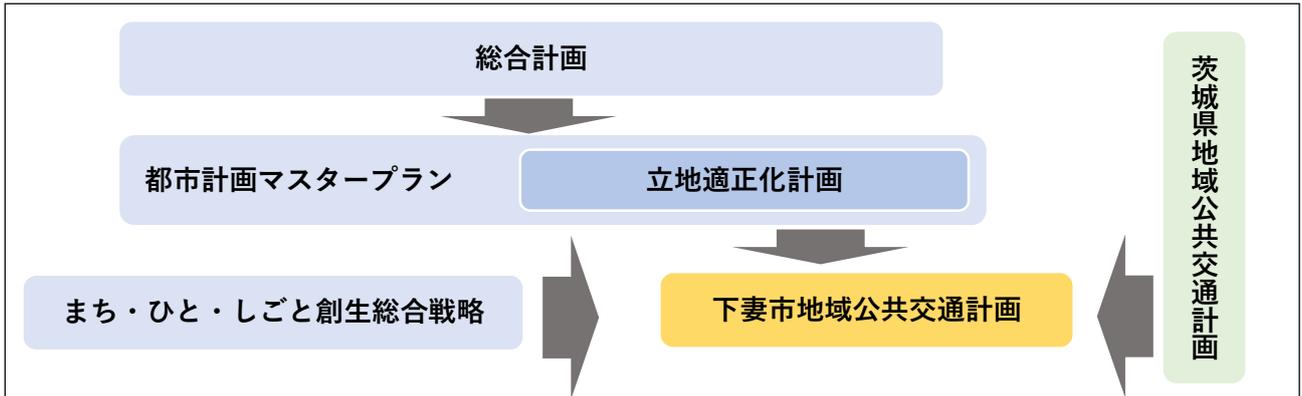
2-3 計画目標値の検証.....	65
1) 公的資金が投入されている公共交通について.....	65
2) 高齢者・障害者の福祉タクシー利用助成事業の利用率.....	68
3) 公共交通で移動できる近隣市町.....	68
4) 交通結節点の強化策を実施する鉄道駅数.....	68
5) しもんチャリを利用することができる鉄道・バス停の増加数.....	68
6) モビリティ・マネジメントの実施回数.....	68
7) まとめ.....	69
4-4 目標・数値指標.....	70
1) 目標値設定の考え方.....	70
2) 数値指標の計算方法.....	72
参考.....	76
1) 策定体制.....	76
2) 策定経緯.....	77

1-1 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。また、茨城県が策定している茨城県地域公共交通計画とも整合を図ります。

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料金助成制度など） ・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

2)総合計画

「第6次下妻市総合計画後期基本計画(令和5年3月)」では、社会情勢の変化を適切に捉えることで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・拡充について記載しており、目標指標が設定されています。

【基本施策】 公共交通網の整備・拡充

取組みの方針

- ・市内に点在する交通空白地域の解消を目指し、市内公共交通網の整備を実施します。
- ・高齢者福祉タクシー利用券や障害者福祉タクシー助成券の交付を通じて、移動手段の確保に努めます。
- ・「過度に自動車に頼る状態」からの脱却を目指し、モビリティ・マネジメントの実施により公共交通機関の利用を促進します。市民の認知度及び利便性向上のため、様々な媒体による情報提供及び情報環境の整備を行います。
- ・モビリティ・マネジメントの取組みと連動させながら、コミュニティサイクルの適正な運用を実施します。

市民の役割

環境汚染対策や渋滞緩和、鉄道・バス路線維持のため、積極的に公共交通を利用します。

目標指標

区分	指標	現状値(令和4年)	目標値(令和9年)
行政 指標	常総線の利用者数(1日平均)	47,050人	50,345人
	障害者福祉タクシー助成券交付数	155冊	165冊
	公的資金が投入されている公共交通の利用者数(年間)	26,400人	45,400人
	コミュニティサイクルの稼働率(1日1台当たり)	183%	183%
市民 指標	下妻駅の乗降客数(1日平均)	1,477人	1,802人
	障害者タクシー券の1人当たりの利用枚数	24枚	33枚
	高齢者福祉タクシー利用助成利用率(年間)	48%	50%
	シモンちゃんバス利用者数(年間)	14,568人	22,700人
	しもんチャリの放置件数	299件	200件

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(令和4年3月一部改正)」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。公共交通の利便性向上と地域の生活交通の利便性について記載されています。

【基本的な方針】 公共交通の利便性向上と地域の生活交通の利便性

高齢社会においても、誰もが快適にまちに出て活発な活動を行うことができるよう、公共交通の利便性の向上や地域の生活交通の利便性と安全性の向上を図ります。

【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。

4)立地適正化計画

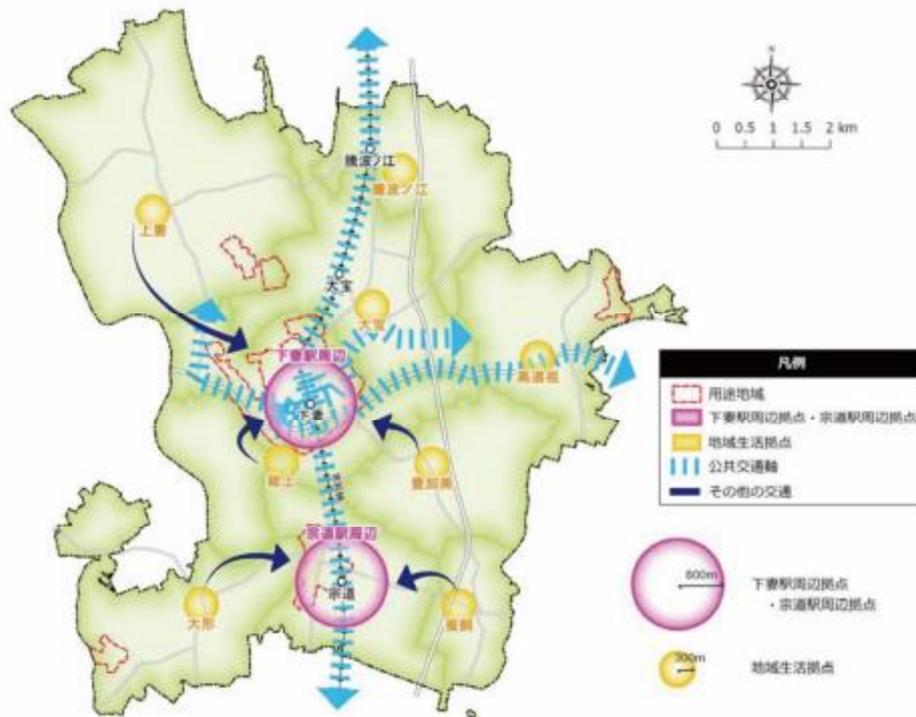
「下妻市立地適正化計画」(平成30年12月)では、公民連携により街なかのにぎわいを高めていくための施策を一層推進するとともに、人口減少・高齢化が進行する中でも安心して快適な生活環境を実現し、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を実現することを目的としています。

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】



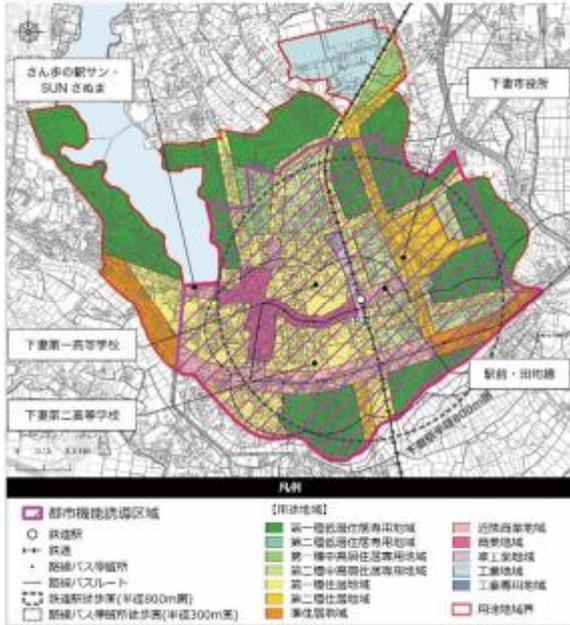
【まちづくりの方針のイメージ】



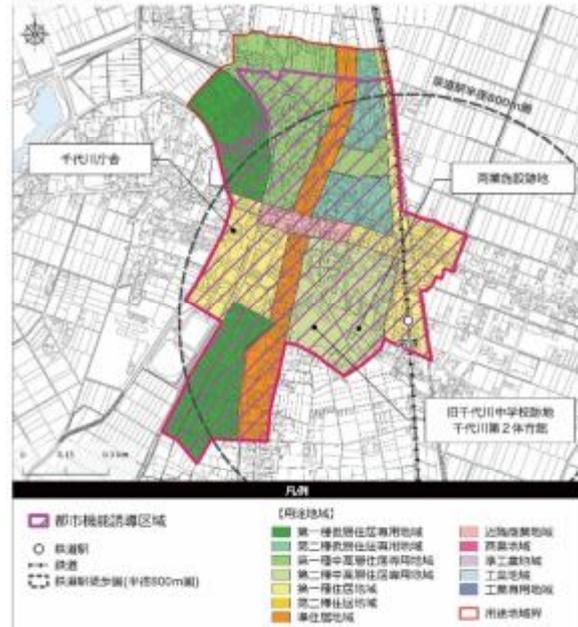
出典：下妻市立地適正化計画

【都市機能誘導区域】

【下妻駅周辺】

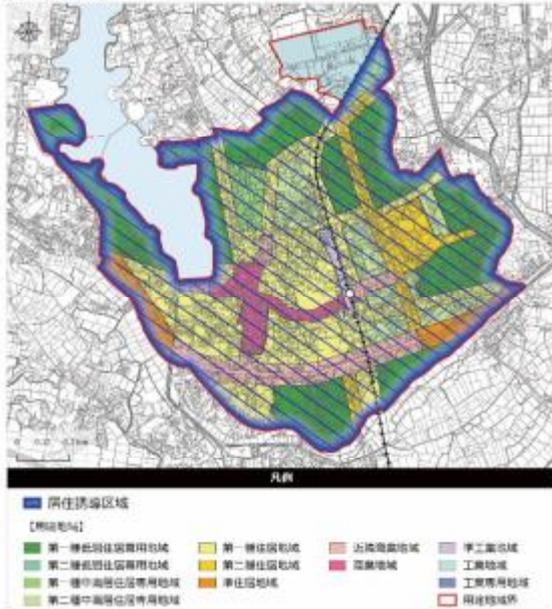


【宗道駅周辺】

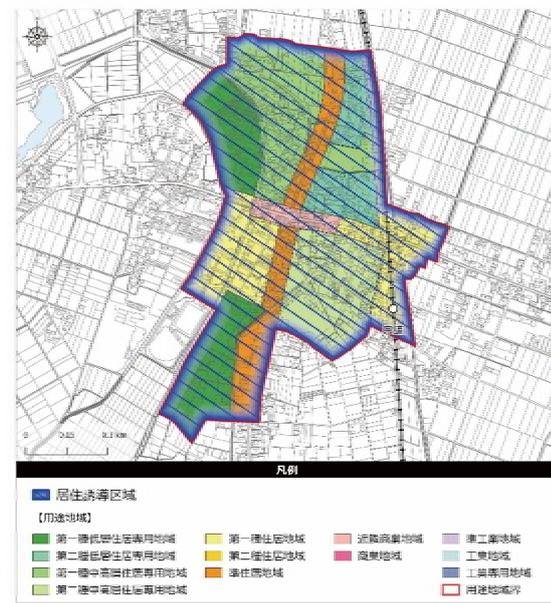


【居住誘導区域】

【下妻駅周辺】



【宗道駅周辺】



出典：下妻市立地適正化計画

5)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5年4月改訂)」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	16.6 k m	23.4 k m

【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

6)茨城県地域公共交通計画

「茨城県地域公共交通計画(令和6年6月改定)」では、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指し関係者が一丸となって取り組むため、本県地域公共交通のマスタープランとして地域交通のあり方や方向性を位置付けています。

交通結節点の位置付けや広域的な移動を支える鉄道や広域幹線バス路線について記載があります。

【交通結節点の位置付け】

主要交通結節点 下妻駅

交通結節点 イオンモール下妻、市役所

【計画の基本理念】 将来像において公共交通が果たすべき役割

「活力があり、県民が日本一幸せな県」を支える持続可能な広域交通ネットワークの構築
目指すべき公共交通の将来像

- ・まちの活力や魅力の創出を推進するため、地域のまちづくりと連携し、地域間ネットワークの役割を担う
- ・関係者が役割を分担し、主体的な取組と協働により、地域全体で支える
- ・地域の輸送資源の総動員やデジタル技術の活用により、利便性を向上させる

基本方針2：広域的な移動を支える鉄道や広域幹線バス路線の維持・確保

施策3：広域的な移動を支える公共交通の維持

事業3-2：広域的な移動を支える公共交通の維持に必要な支援の実施

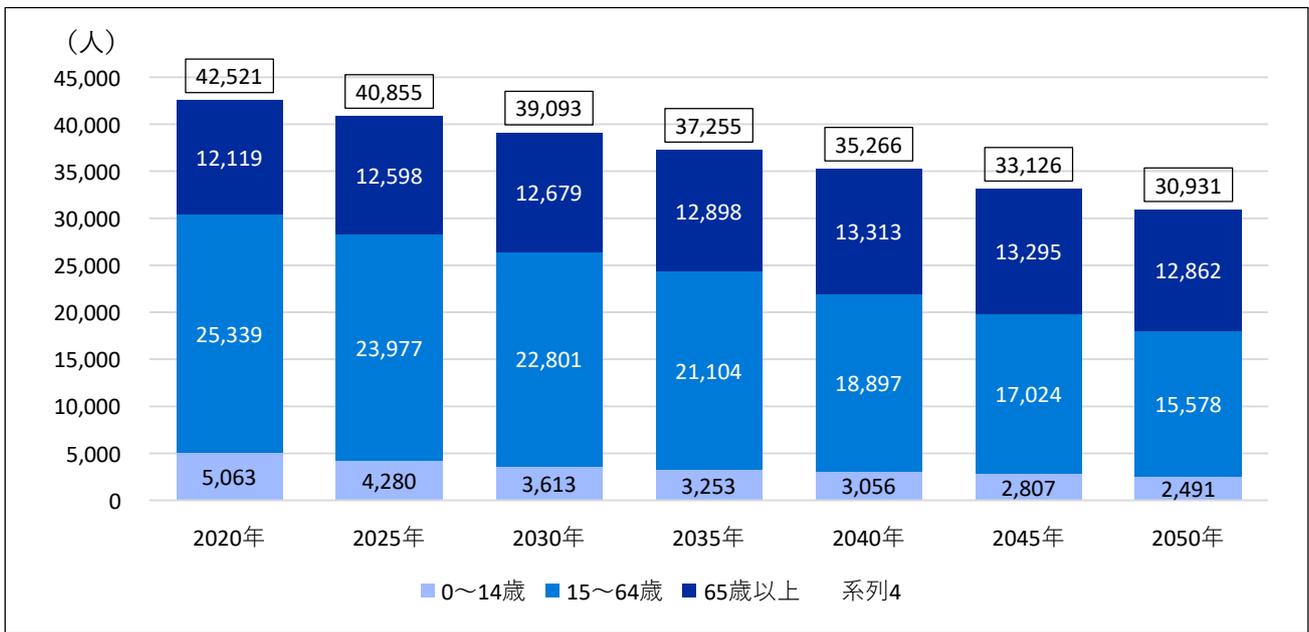
1-2 人口の動向

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2040年ごろまでは微増が続くことが予測されています。2045年以降は老年人口についても減少傾向となりますが、生産年齢人口・年少人口も減少していくため、結果として高齢化率は上昇していくことが予測されています。

将来人口推計（年齢区分人口）



高齢化率推計

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050年
高齢化率	28.5%	30.8%	32.4%	34.6%	37.8%	40.1%	41.6%

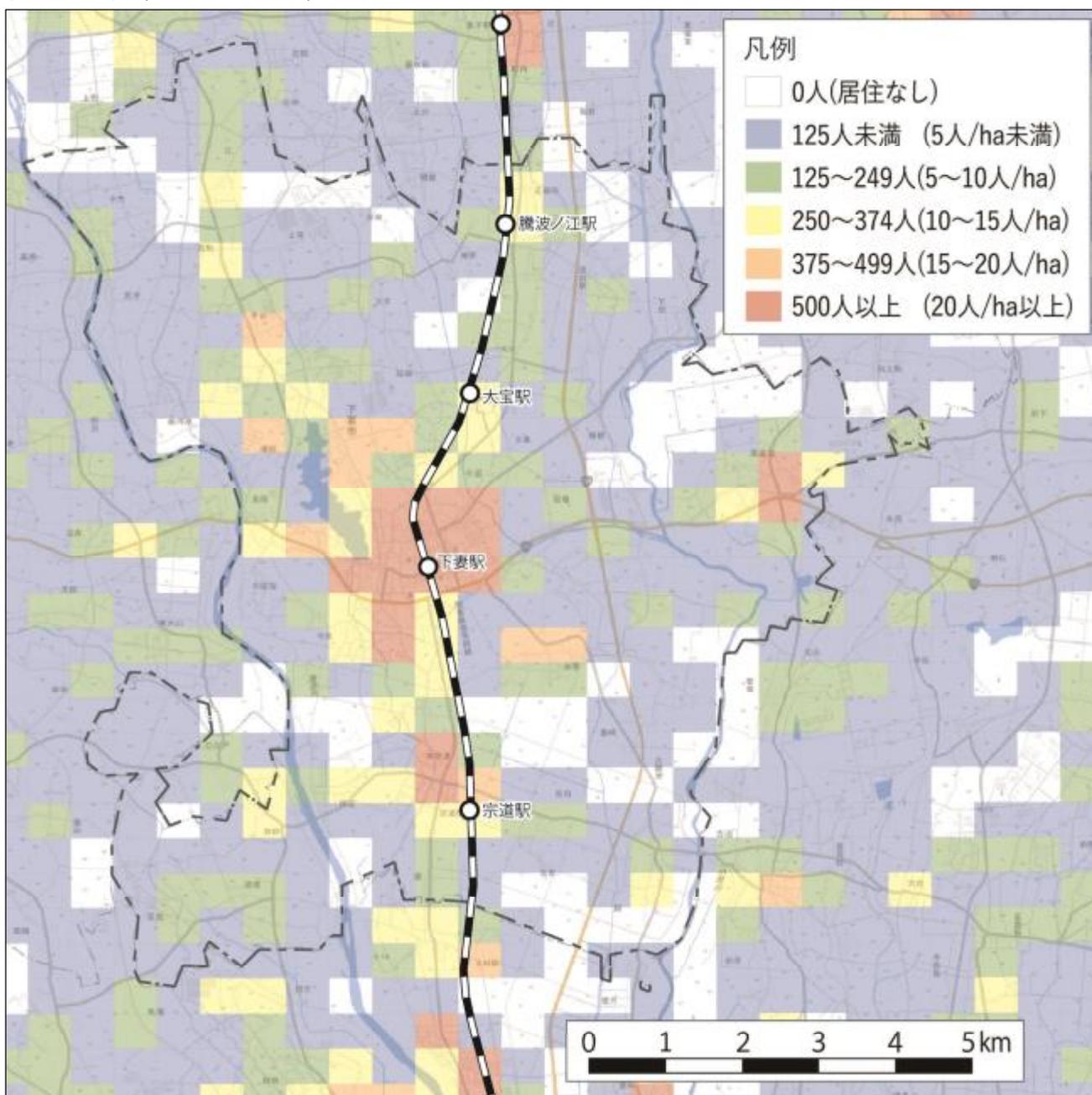
資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口」

※2020年は「国勢調査」のデータに基づく実績値

2)人口の分布

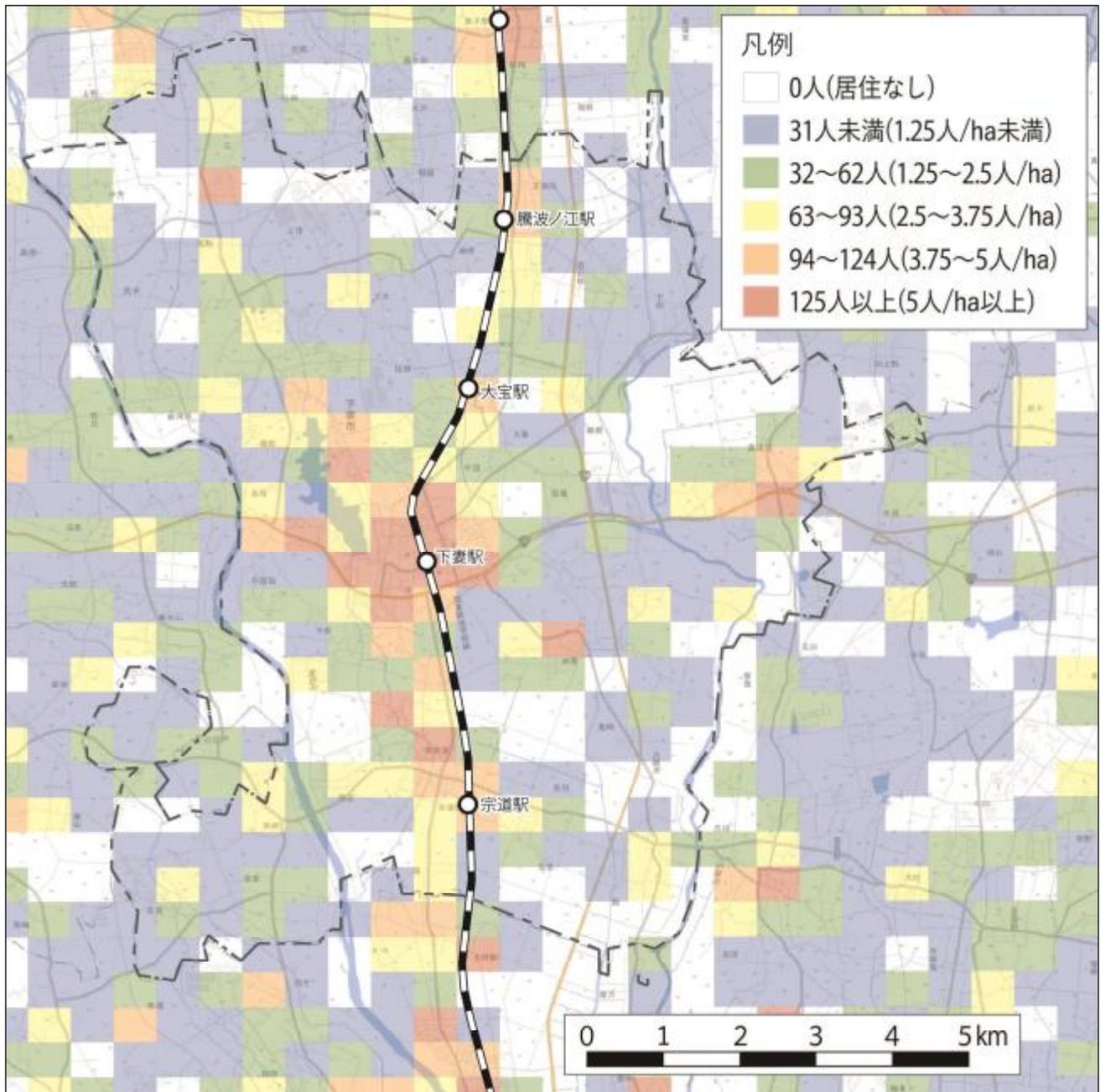
人口の分布をみると、下妻駅周辺や宗道駅周辺の市街地に人口密度が高くなっていることがわかります。また、結城下妻線や国道125号線の沿道で比較的人口密度の高いエリアがあります。

総人口分布（500mメッシュ）



65歳以上の高齢者人口の分布をみると、下妻駅周辺や宗道駅周辺の市街地に人口密度が高くなっていることがわかります。総人口分布とほぼ同じエリアに集中しています。

高齢者人口分布（500mメッシュ）



1-3 まちづくりの動き

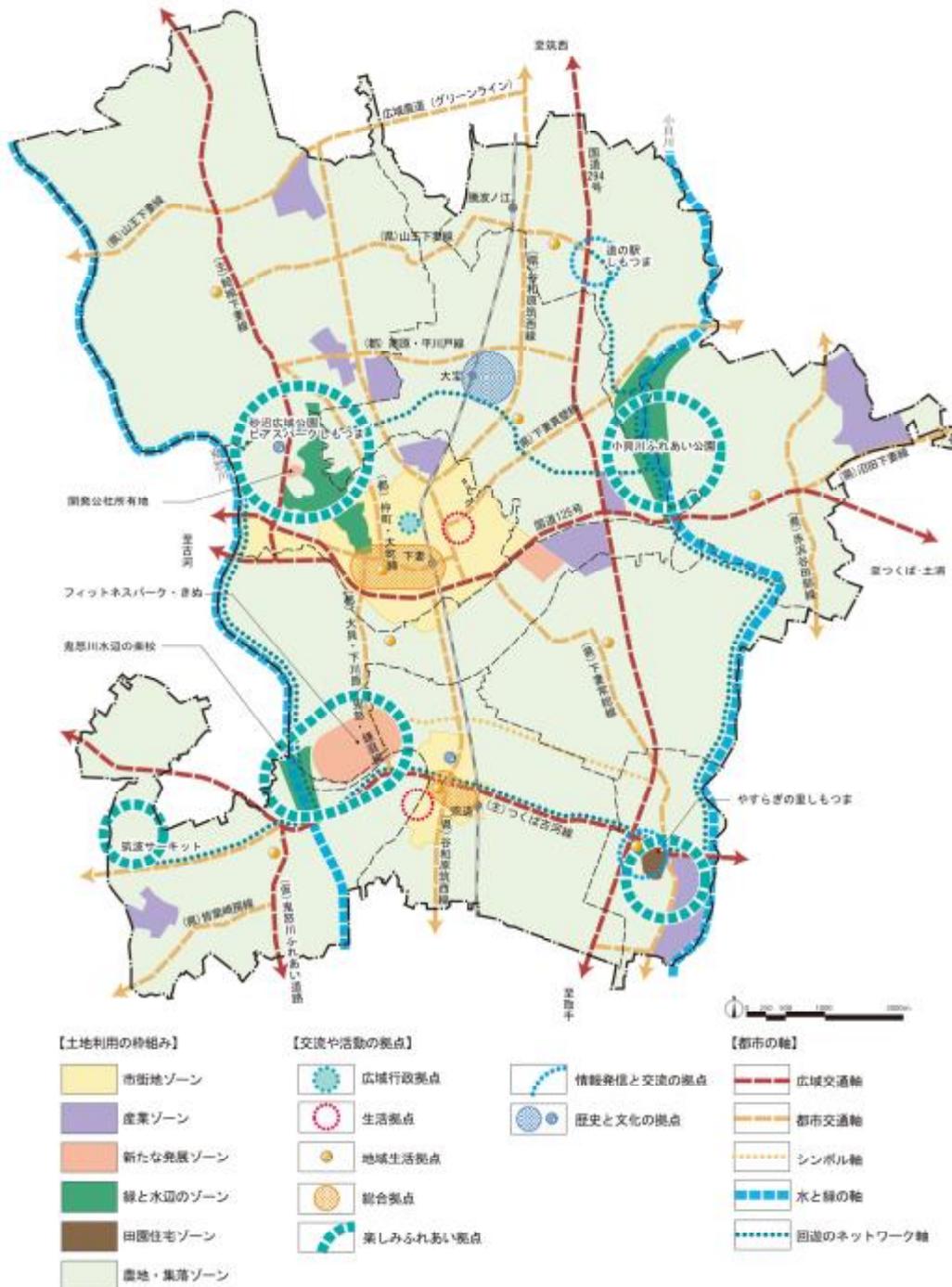
1)地勢・土地利用

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。

南北に国道 294 号線、東西に国道 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を形成しています。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。

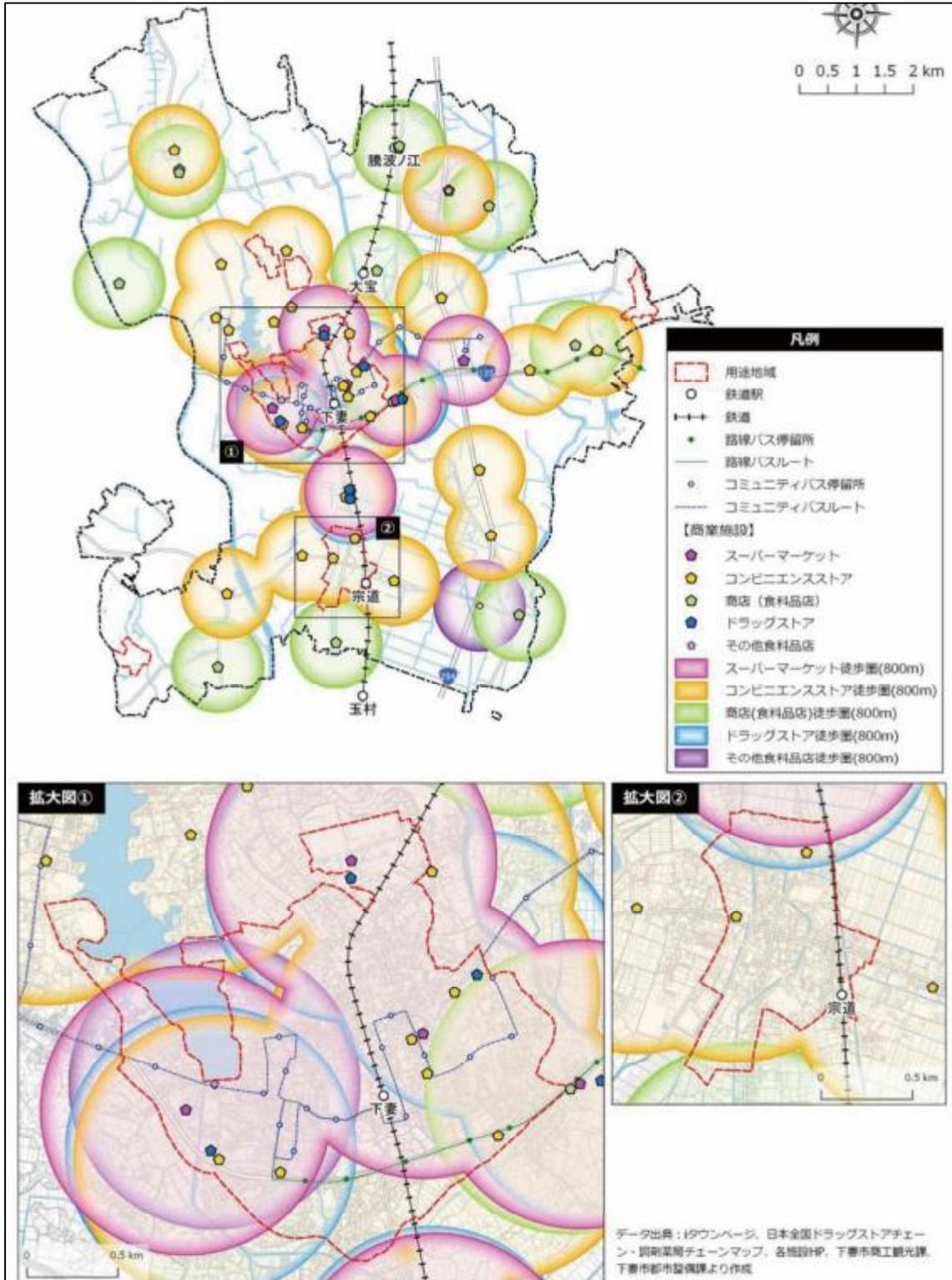
◆都市構造図



2) 公共・公益施設の立地

(1) 商業施設の立地

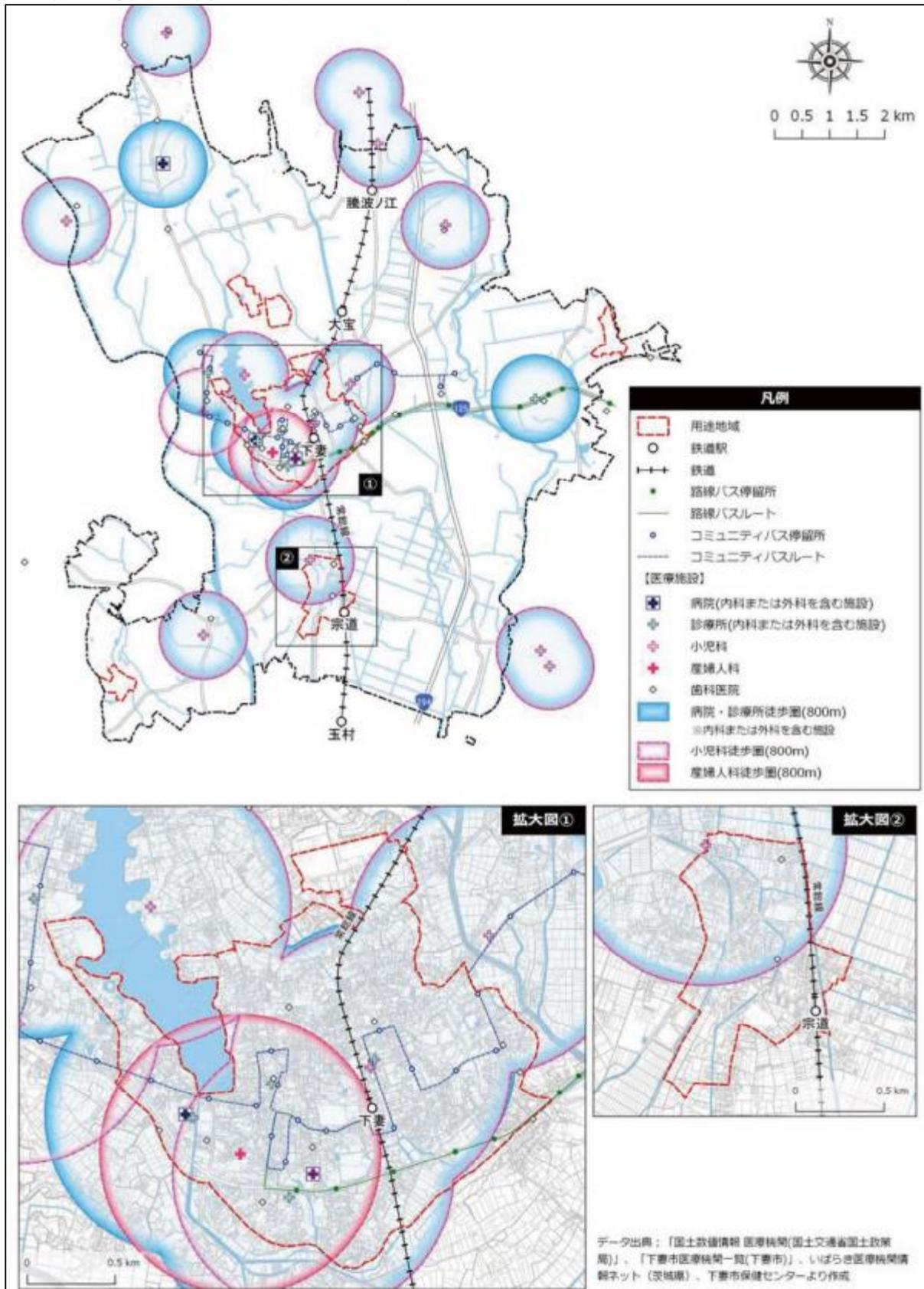
商業施設は、市内に点在していますが、スーパーマーケットについては、下妻地区に集中して立地しています。



出典：下妻市立地適正化計画

(2) 医療施設の立地

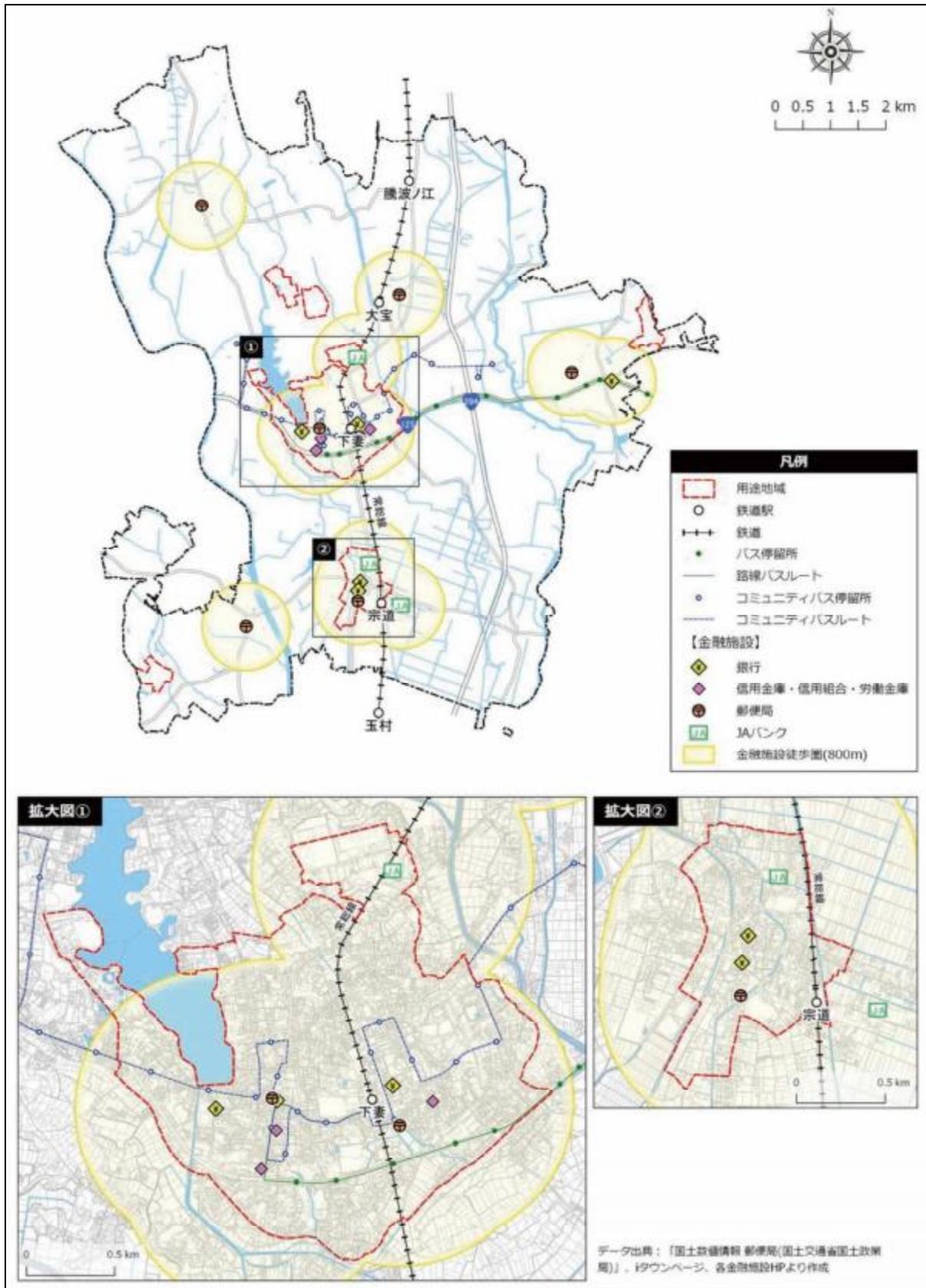
医療施設は下妻地区に集中して立地しています。



出典：下妻市立地適正化計画

(3)金融施設の立地

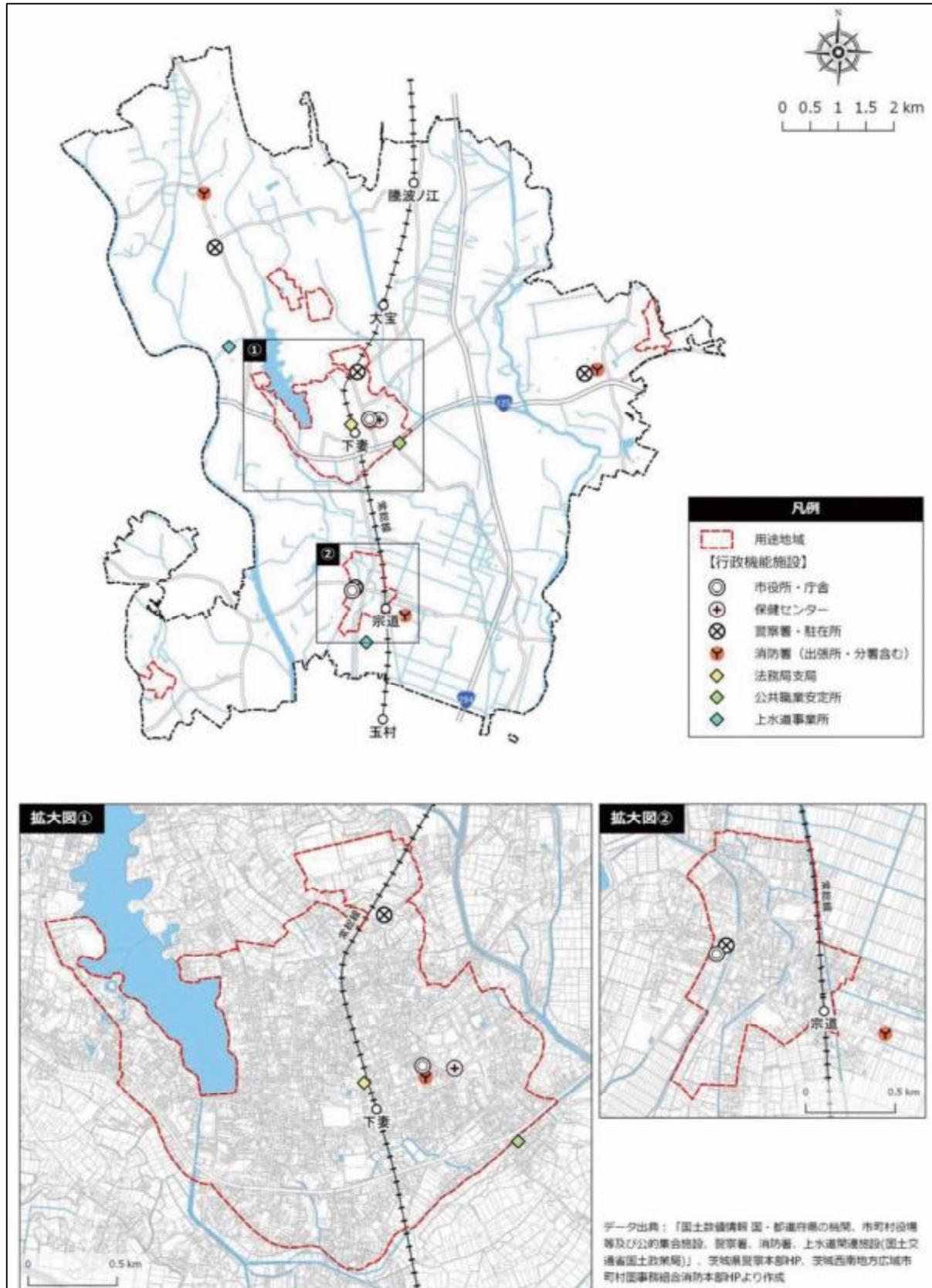
郵便局以外の金融施設は、下妻地区、宗道地区に集中して立地しています。



出典：下妻市立地適正化計画

(4)行政機能施設の立地

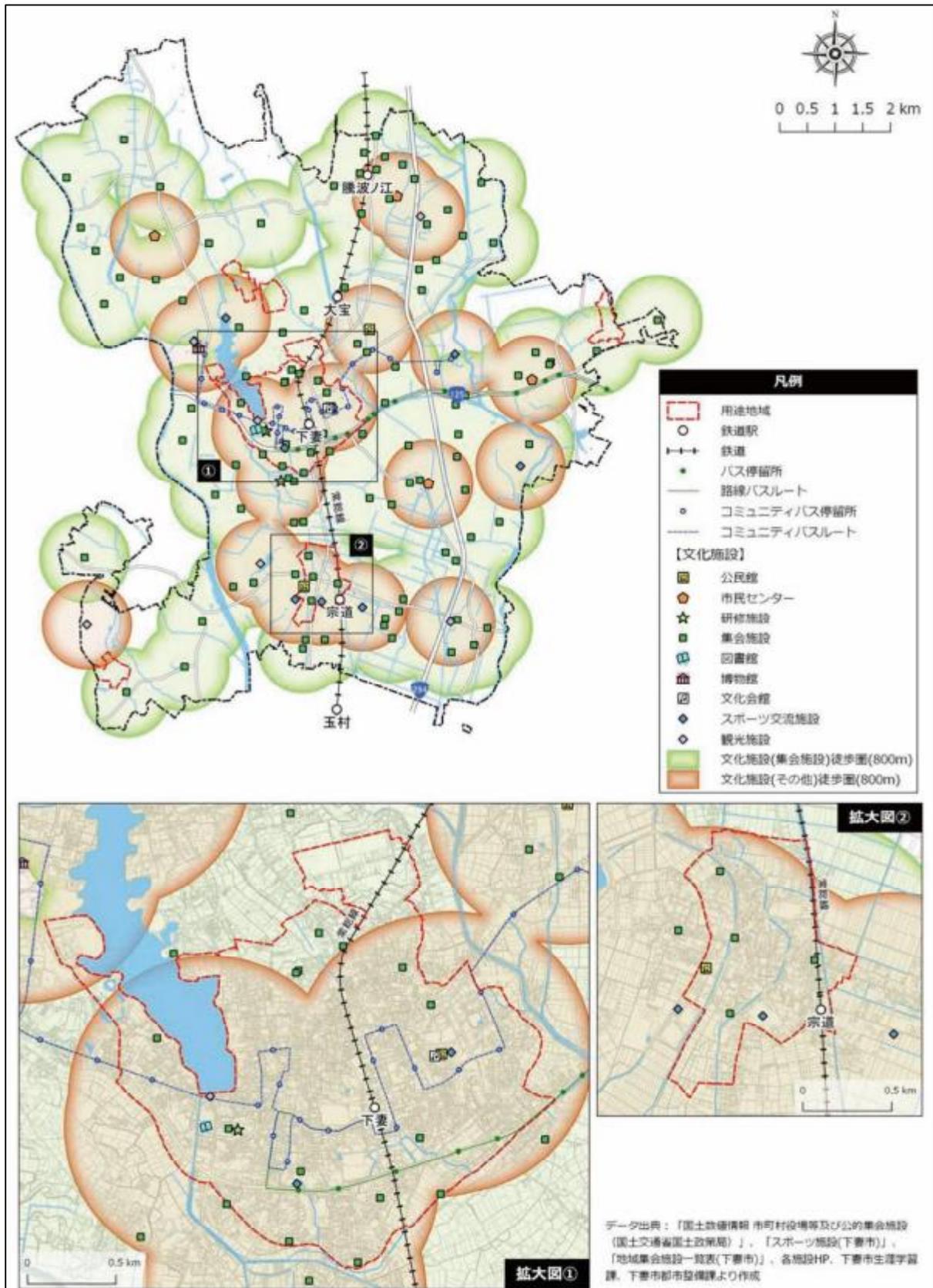
行政機能施設は、下妻地区、宗道地区に集中して立地しています。



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

1-4 民間による公共交通の状況

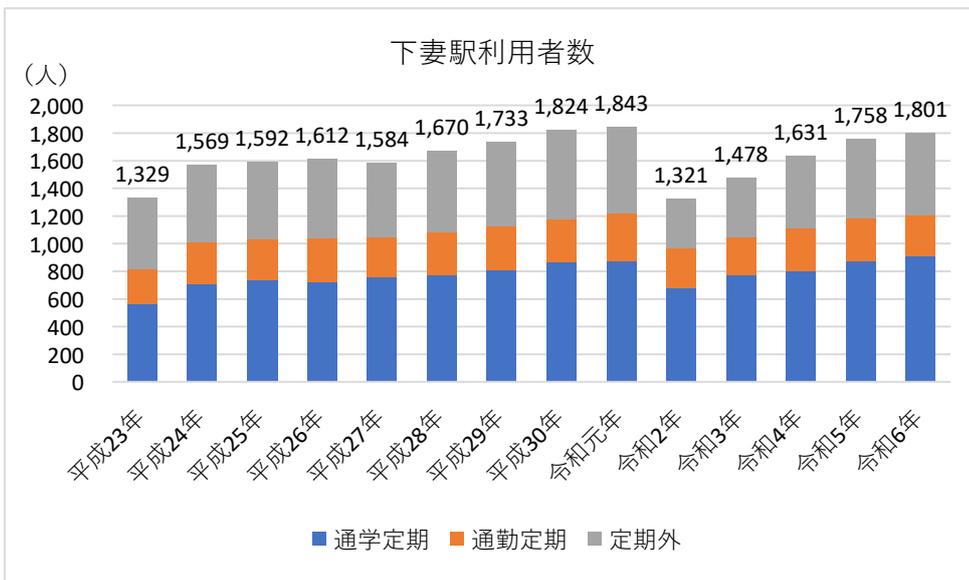
1) 関東鉄道常総線について

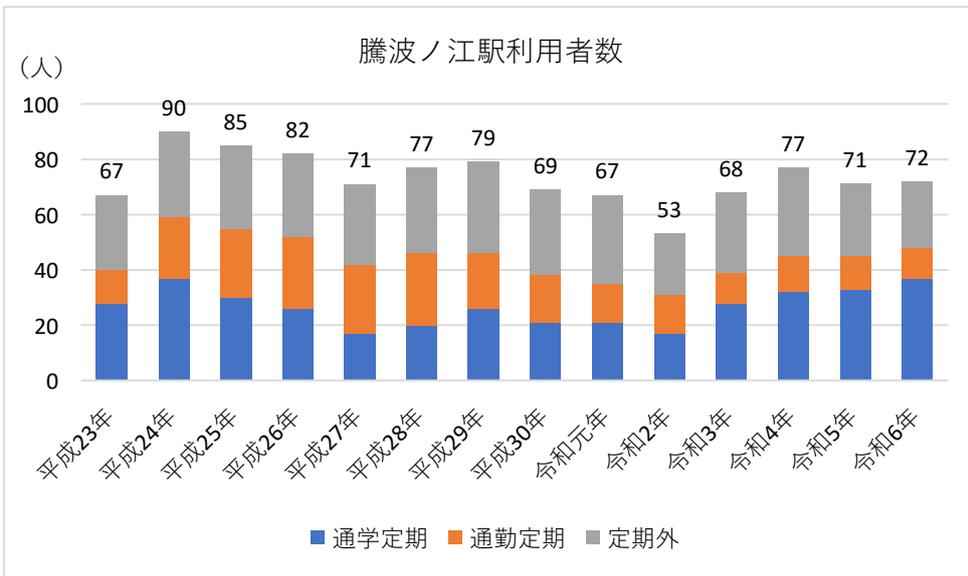
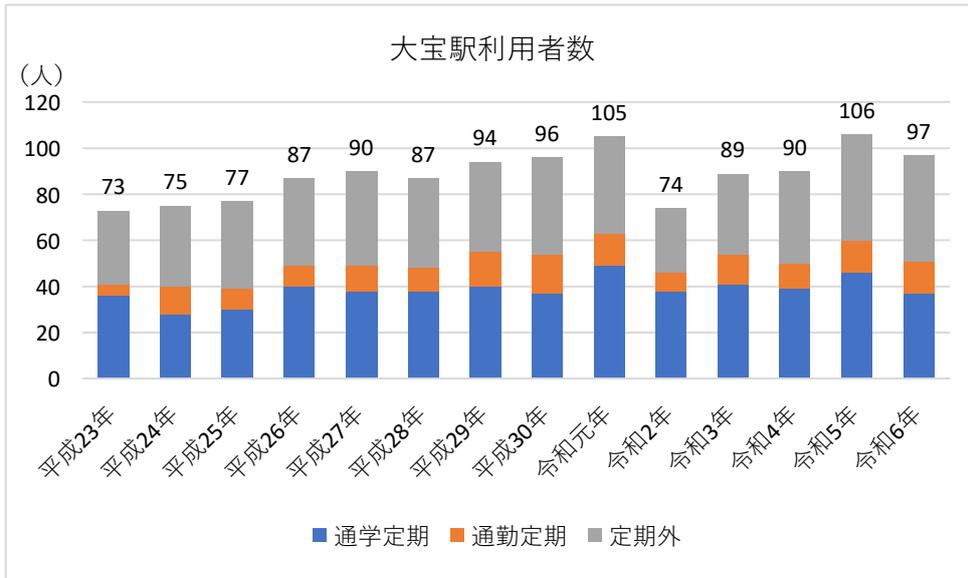
使用したデータ：市提供 常総線年度別乗降データ(エクセル)

協議会配布 関鉄提供 常総線区間別収支状況及び北線利用客数の推移

(1) 市内各駅乗降者の推移

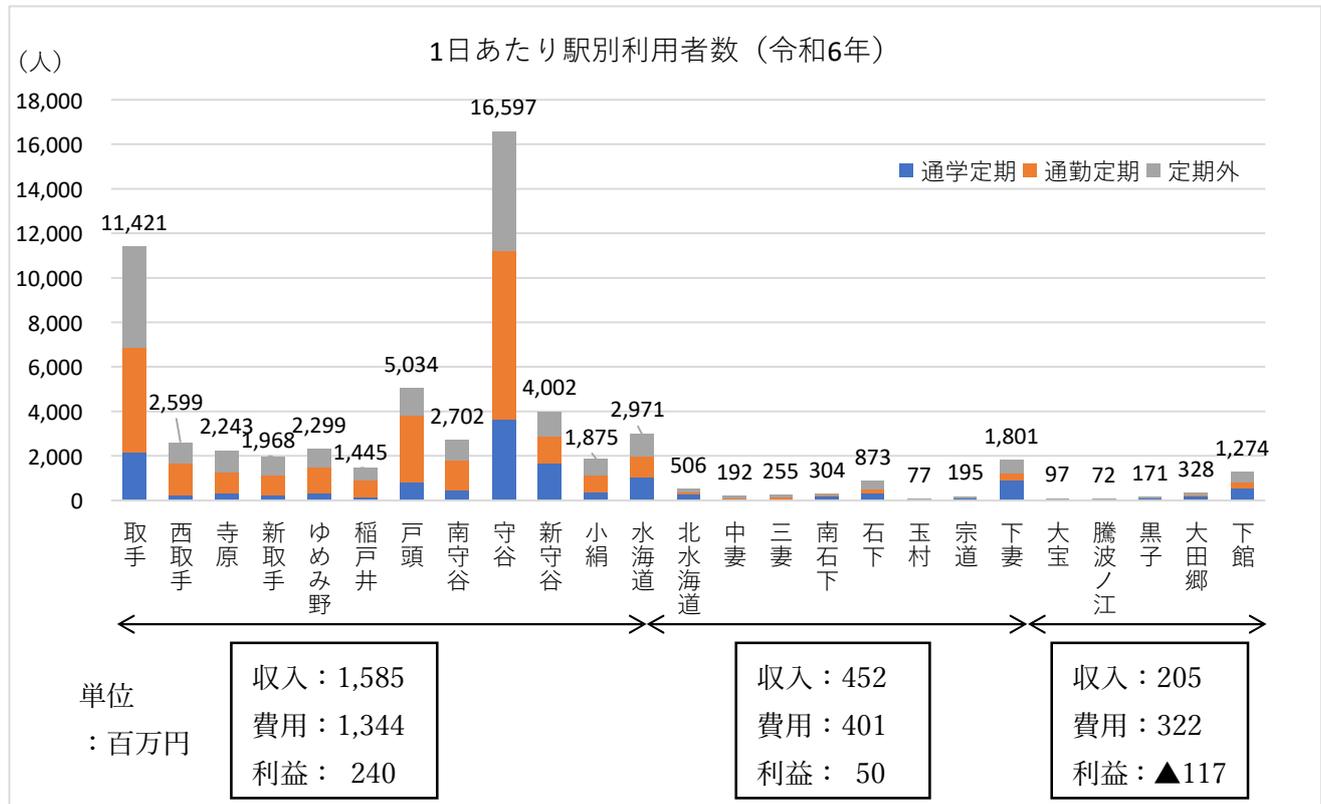
下妻駅の利用が多く、特に通学定期利用者が多い。コロナ禍で一時的に利用者数は減ったが、令和6年にはある程度まで戻ってきています。





(2) 関東鉄道常総線全体の駅別利用者数

守谷駅が一番多く、次いで取手駅となっている。下妻駅は他と比較すると通学の利用が多く、通勤の利用が少ない傾向です。水海道以北では利用者が少ない傾向があり、騰波ノ江駅は一番少なくなっています。



2)鉄道事業者ヒアリング

日時:令和7年7月29日(火) 15:00~16:30

場所:関東鉄道鉄道部事務所

ヒアリング対象者:関東鉄道鉄道部

<ヒアリング結果>

1.現在の状況について

- ・定期利用者はコロナ渦以前の利用者まで戻ったが、定期外については戻りきっていない状況である。
- ・会社として黒字となっているが、新しい車両を導入できるほどではない。そのため、より利益を追求しようと考えたときに、利用者の少ない区間で便数を減らし、利用者が多い区間で便数を増やすことが考えられる。
- ・快速便の運行は一定程度の効果があった。
- ・下妻駅は定期(通学)利用が多く、乗車距離も長くなるため、重要視している。
- ・現状、運転手不足はあまり問題となっていないが、将来的には人口減少、人件費上昇等の影響が出てくると考えている。
- ・老朽施設の更新を行っている。快速運行のための設備の更新や踏切の設置を進めている。

2.市が行っている交通施策について

- ・前回の地域公共交通計画では、ほとんど鉄道について記載がない。今回作成する計画には、鉄道も含めてほしい。
- ・鉄道は他市も運行しているため、本市だけでなく、路線沿線自治体と協力して考える必要がある。
- ・これまで行ってきたモビリティ・マネジメントは、PRの観点から効果があると考えている。一方ですぐに取り組める内容としては出尽くしているように感じる。
- ・下妻駅~下館駅間について検討してほしい。現状から利用者が15%上昇すると黒字となる。
- ・駅周辺のまちづくりは重要だと考えている。これまで以上に地域と協力して利用者増加を目指したい。

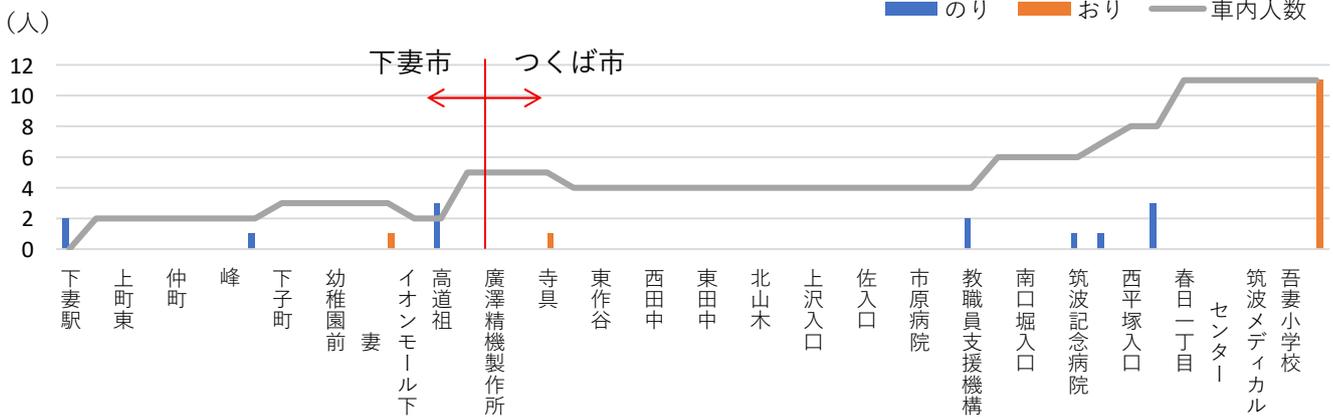
3) 関東鉄道路線バスについて

使用したデータ: 関鉄提供 乗降客数調査

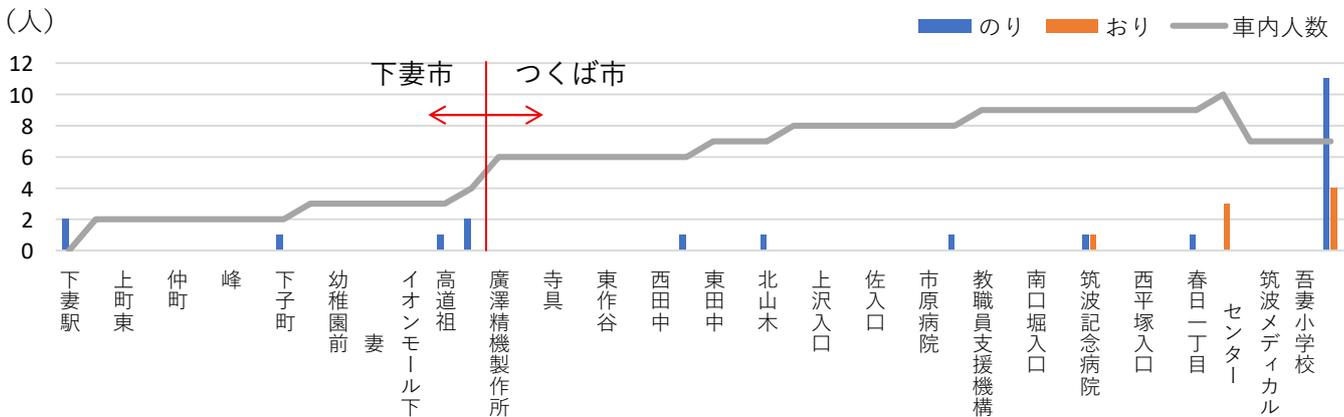
(1) 下妻・つくばセンター線

2024年7月1日(月) 調査

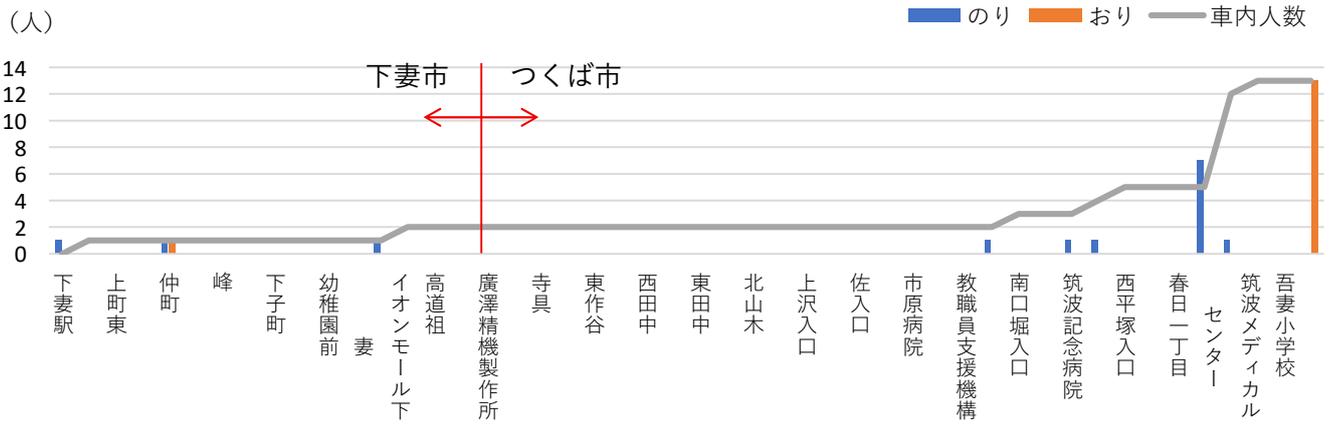
6:00発 下妻→→→つくばセンター便



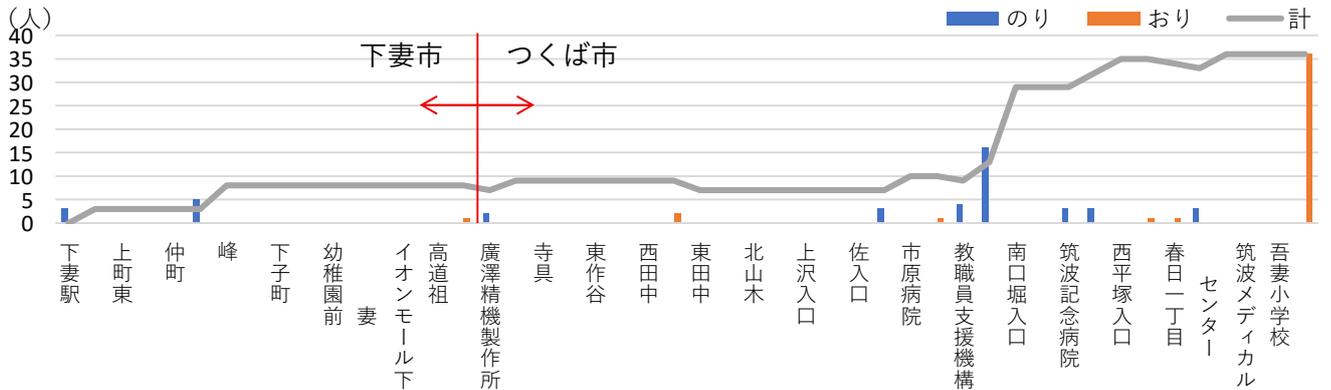
7:00発 下妻→→→つくばセンター便 ※学園並木行



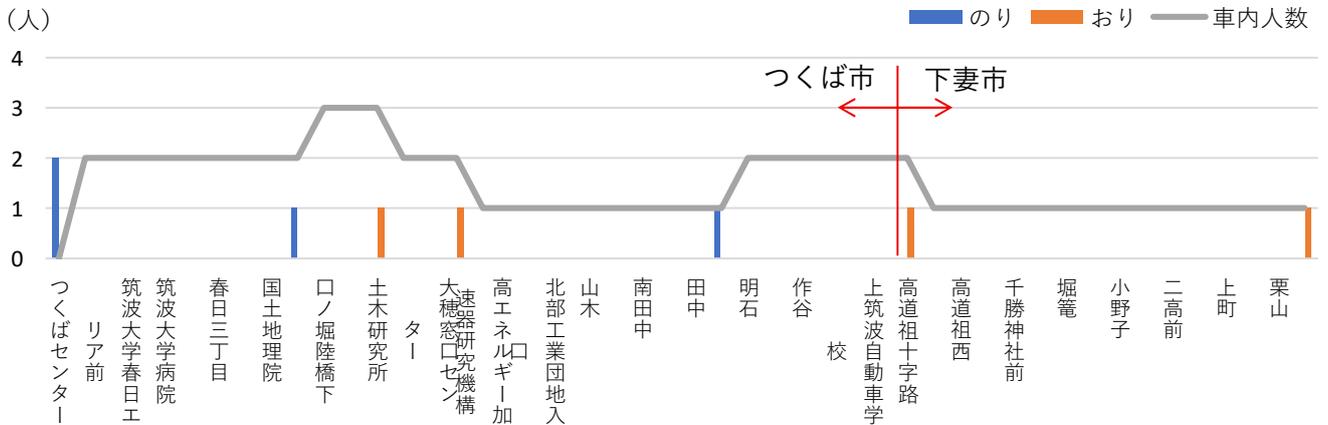
15:00発 下妻駅→→→つくばセンター便



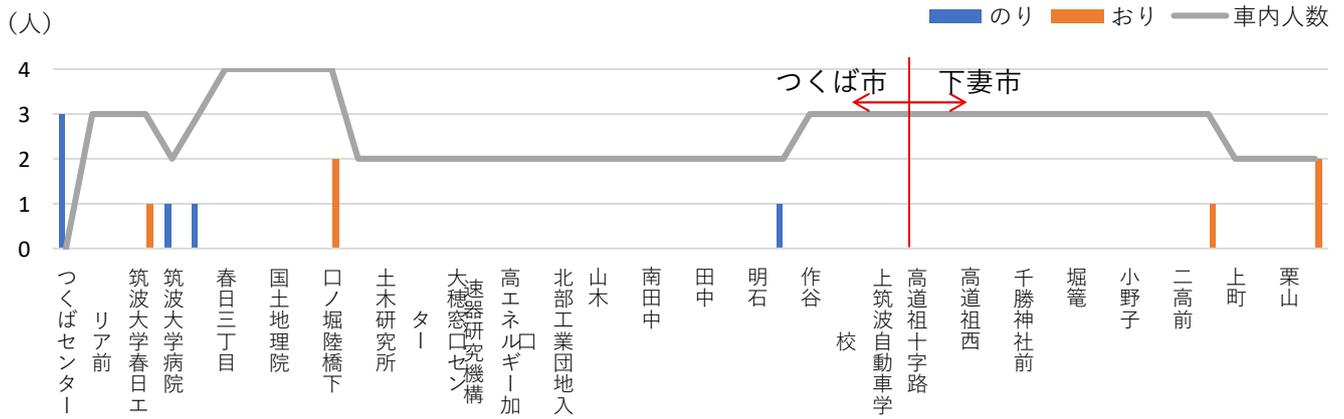
17:30発下妻～つくばセンター便



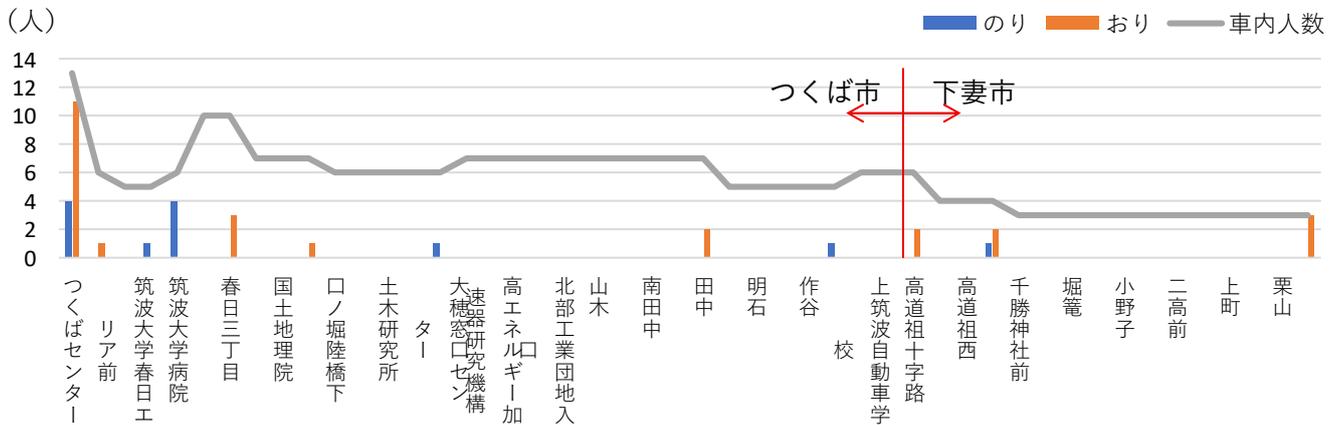
10:05発 つくばセンター→→→下妻駅便



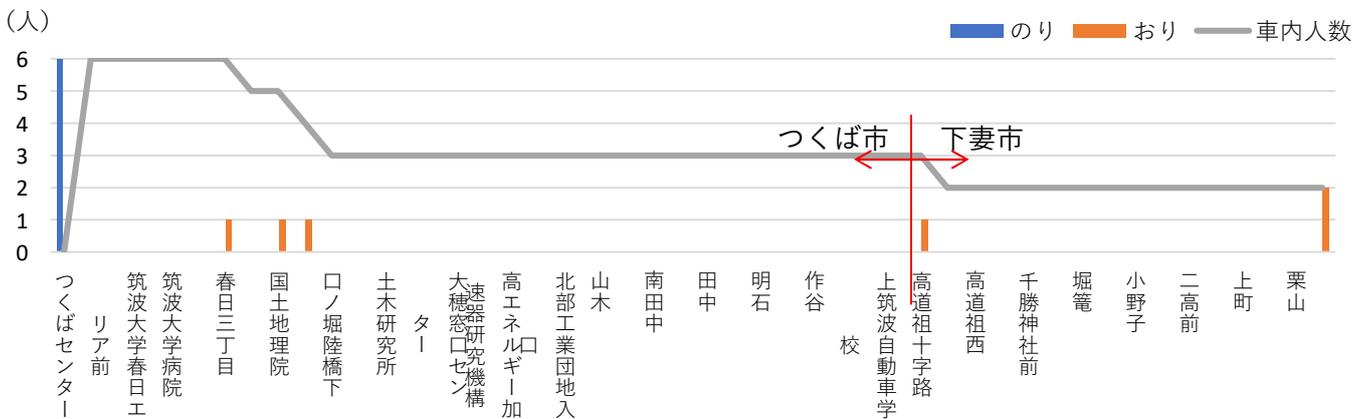
11:00発 つくばセンター→→→下妻駅便



16:25発 つくばセンター→→→下妻駅便 ※学園並木発



18:50発 つくばセンター→→→下妻駅便



バス停利用状況

(黄色セルは本市内のバス停)

下妻駅や二高前の利用が多い。

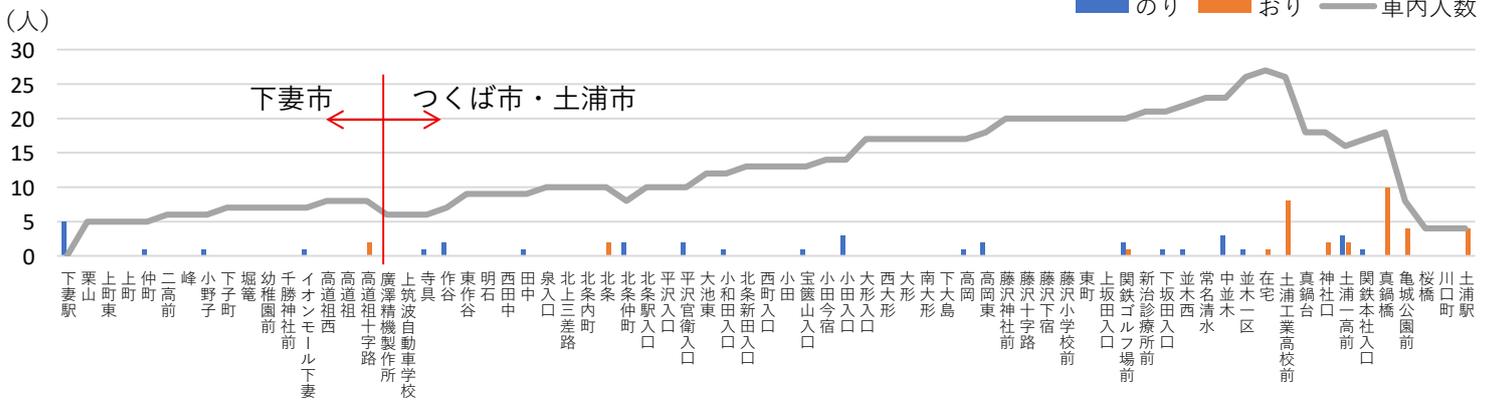
No.	バス停	乗降者 合計	順位
48	つくばセンター	101	1
36	土木研究所	18	2
44	筑波大学病院	18	2
1	下妻駅	16	4
39	筑波記念病院	10	5
42	春日三丁目	8	6
16	高道祖十字路	7	7
35	教職員支援機構	6	8
40	国土地理院	6	8
6	二高前	5	10
13	イオンモール下妻	5	10
24	田中	5	10
15	高道祖	4	13
5	仲町	3	14
32	高エネルギー加速	3	14
34	大穂窓口センター	3	14
43	春日一丁目	3	14
45	筑波メディカルセン ター	3	14
17	廣澤精機製作所	2	19
19	寺具	2	19
38	口ノ堀陸橋下	2	19
8	小野子	1	22
9	下子町	1	22
21	東作谷	1	22
23	西田中	1	22

No.	バス停	乗降者 合計	順位
27	北山木	1	22
33	市原病院	1	22
47	吾妻小学校	1	22
2	栗山	0	29
3	上町東	0	29
4	上町	0	29
7	峰	0	29
10	堀籠	0	29
11	幼稚園前	0	29
12	千勝神社前	0	29
14	高道祖西	0	29
18	上筑波自動車学校	0	29
20	作谷	0	29
22	明石	0	29
25	東田中	0	29
26	南田中	0	29
28	山木	0	29
29	上沢入口	0	29
30	北部工業団地入口	0	29
31	佐入口	0	29
37	南口堀入口	0	29
41	西平塚入口	0	29
46	筑波大学春日エリ	0	29

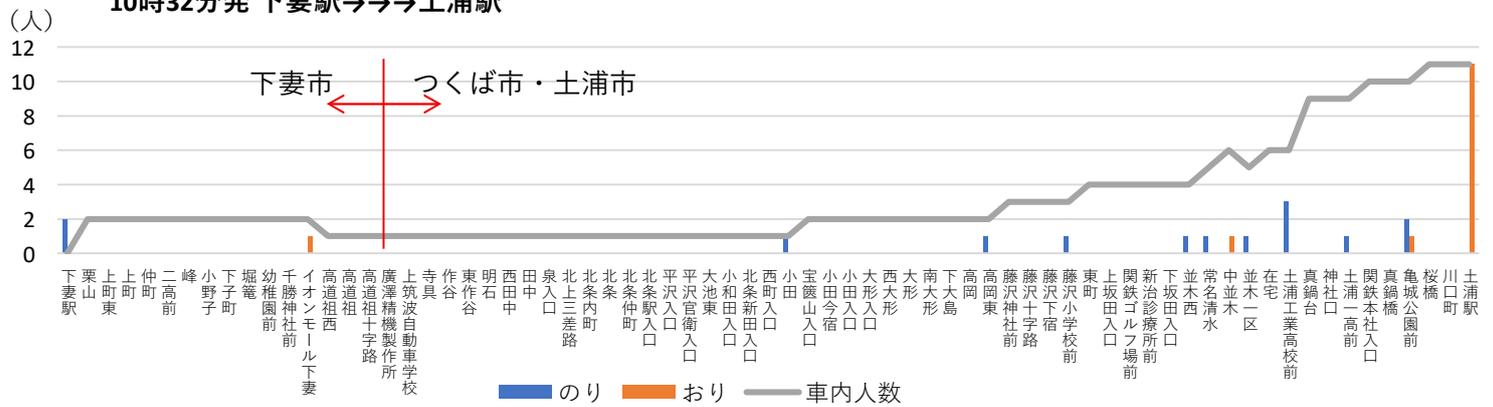
(2)下妻・土浦線

2024年7月1日(月)調査

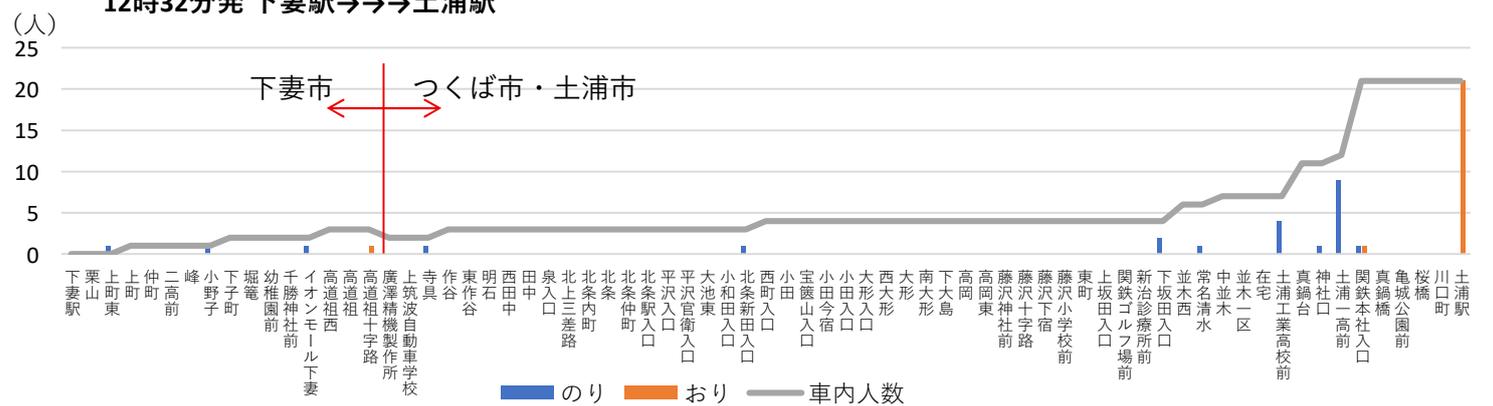
6時50分発 下妻駅→→→土浦駅



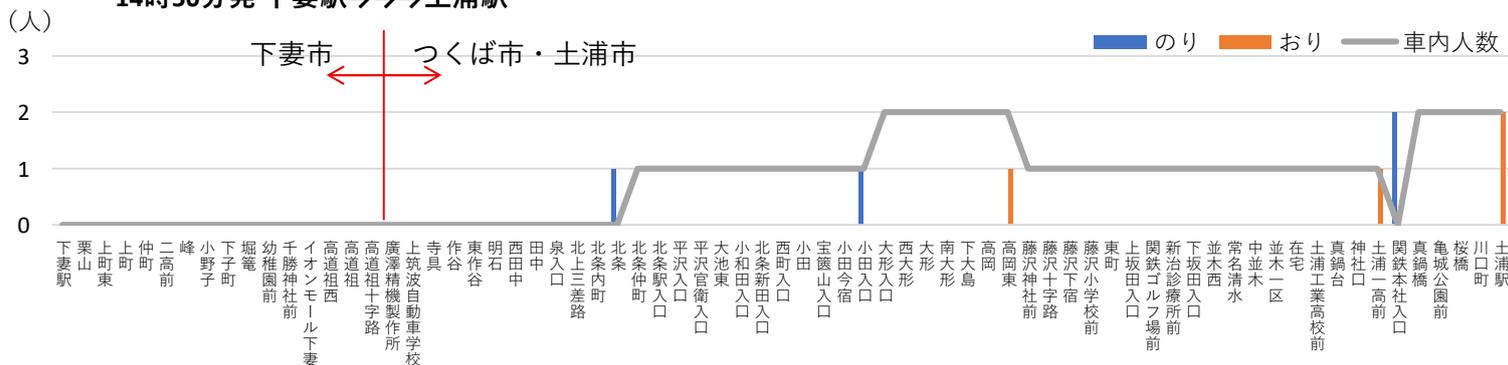
10時32分発 下妻駅→→→土浦駅



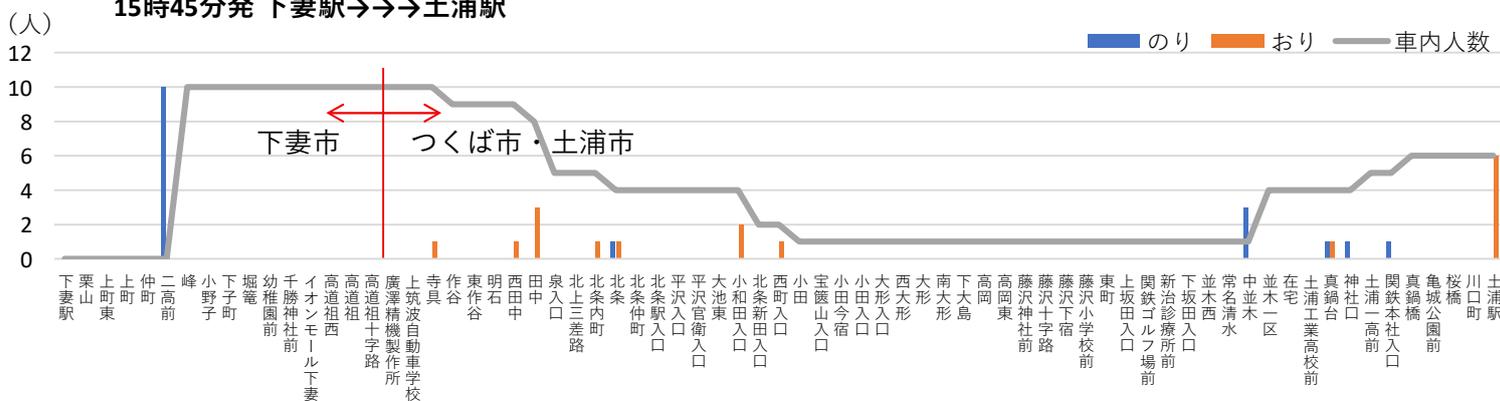
12時32分発 下妻駅→→→土浦駅



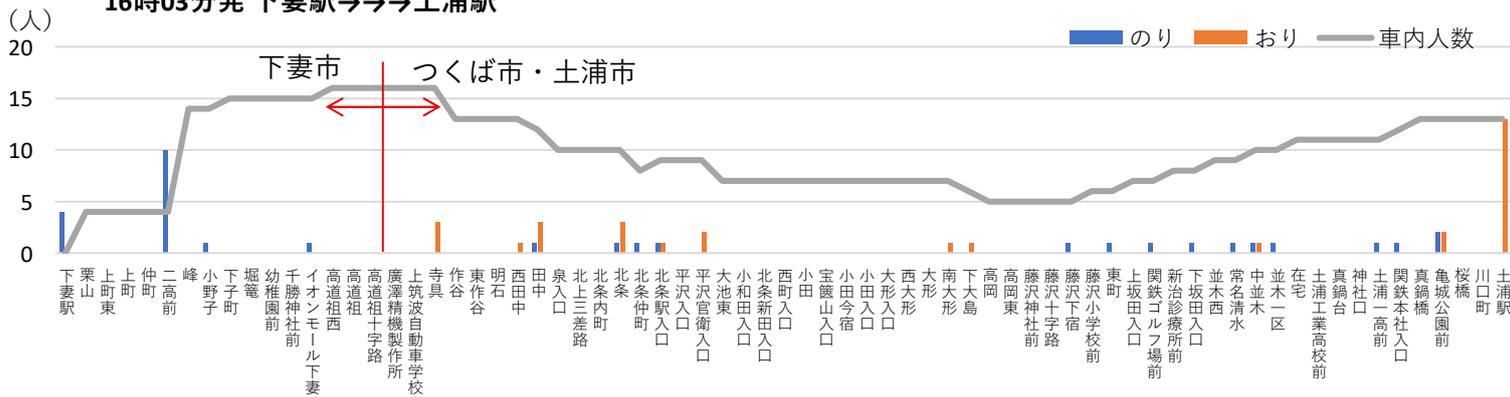
14時50分発 下妻駅→→土浦駅



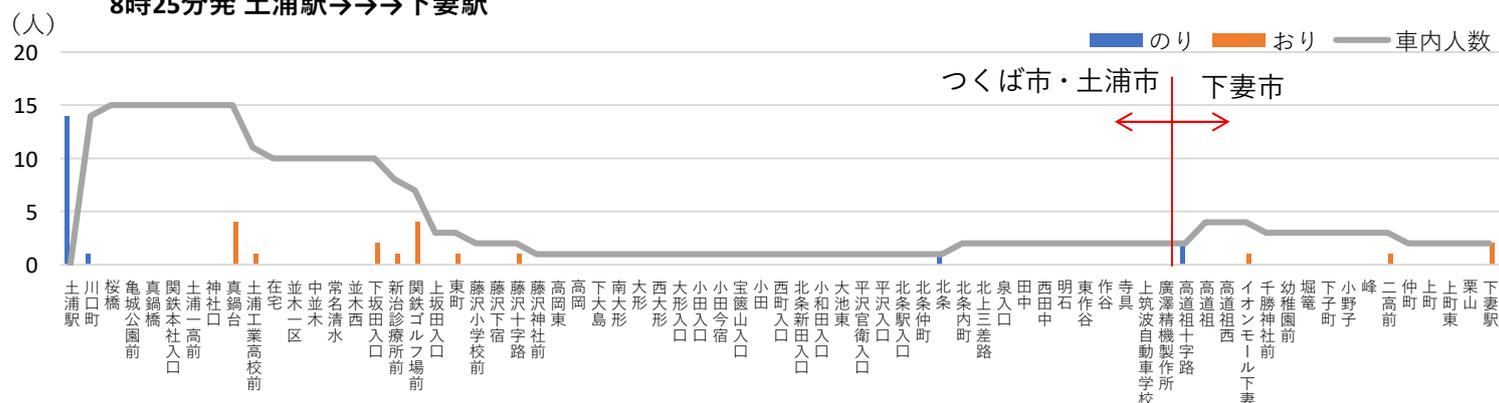
15時45分発 下妻駅→→土浦駅



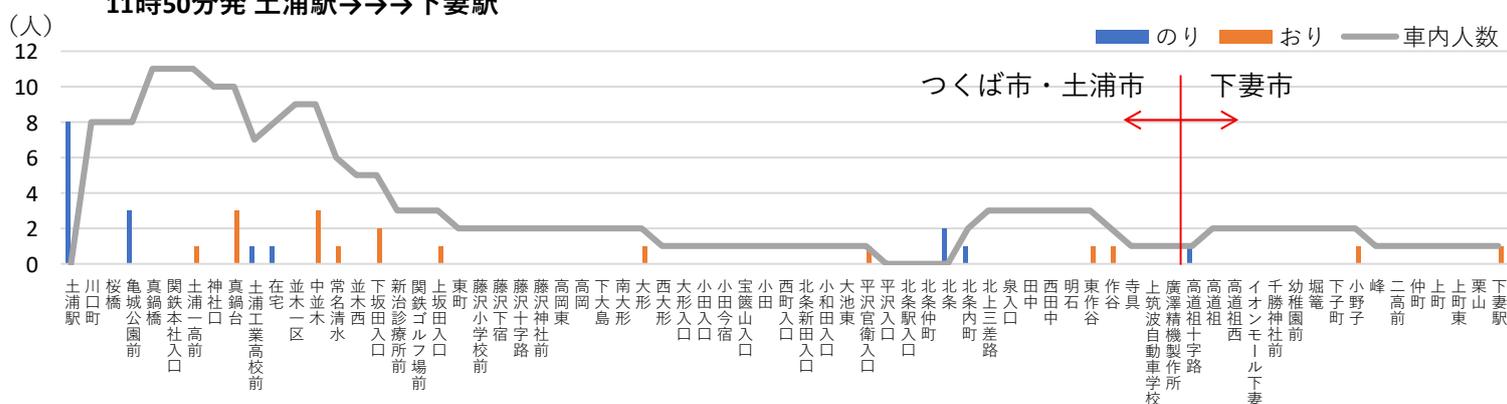
16時03分発 下妻駅→→土浦駅



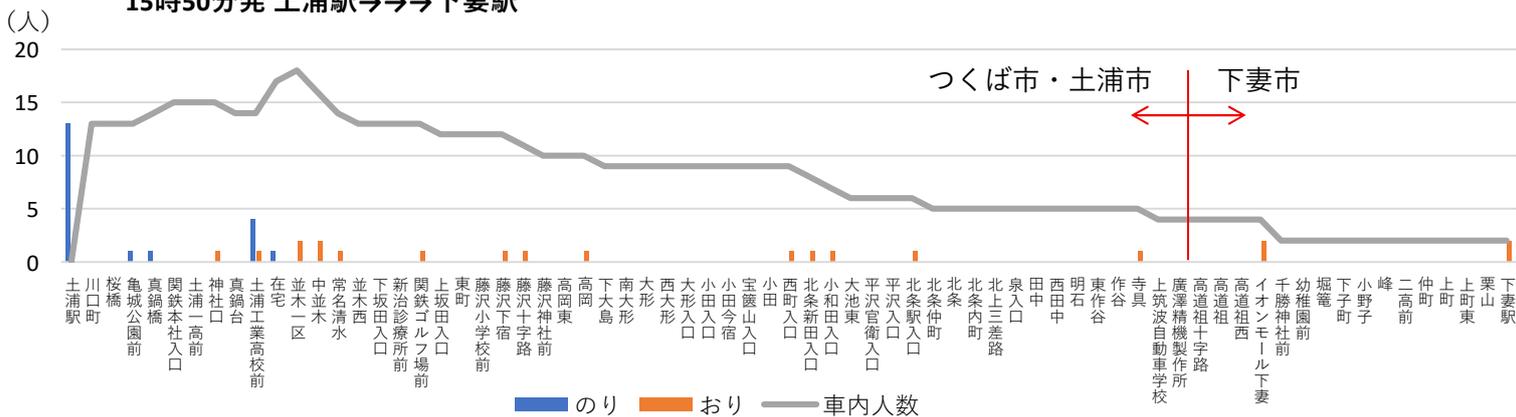
8時25分発 土浦駅→→→下妻駅

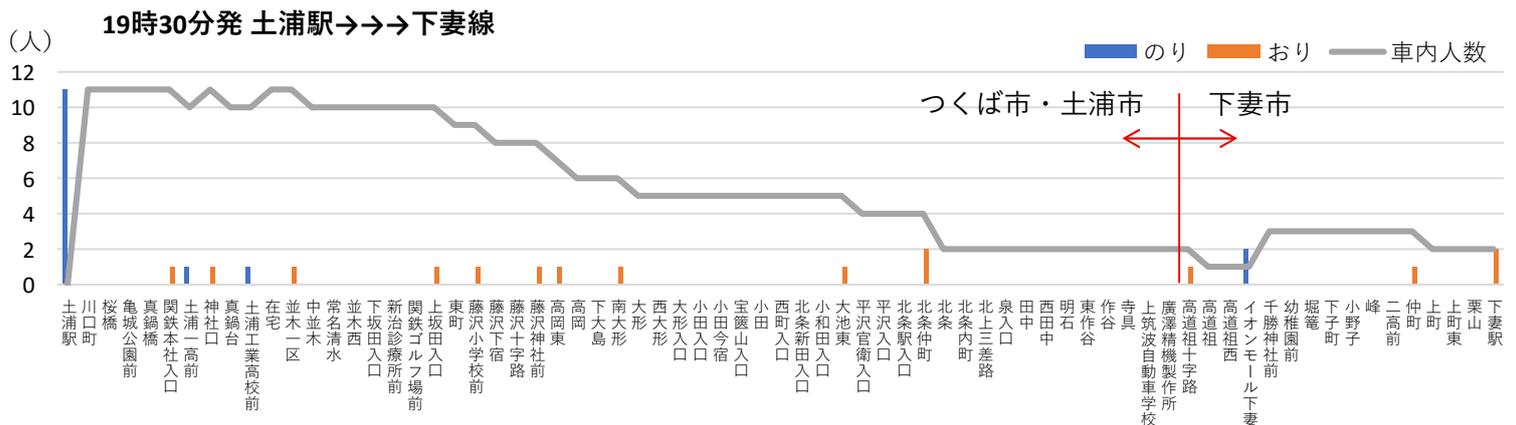
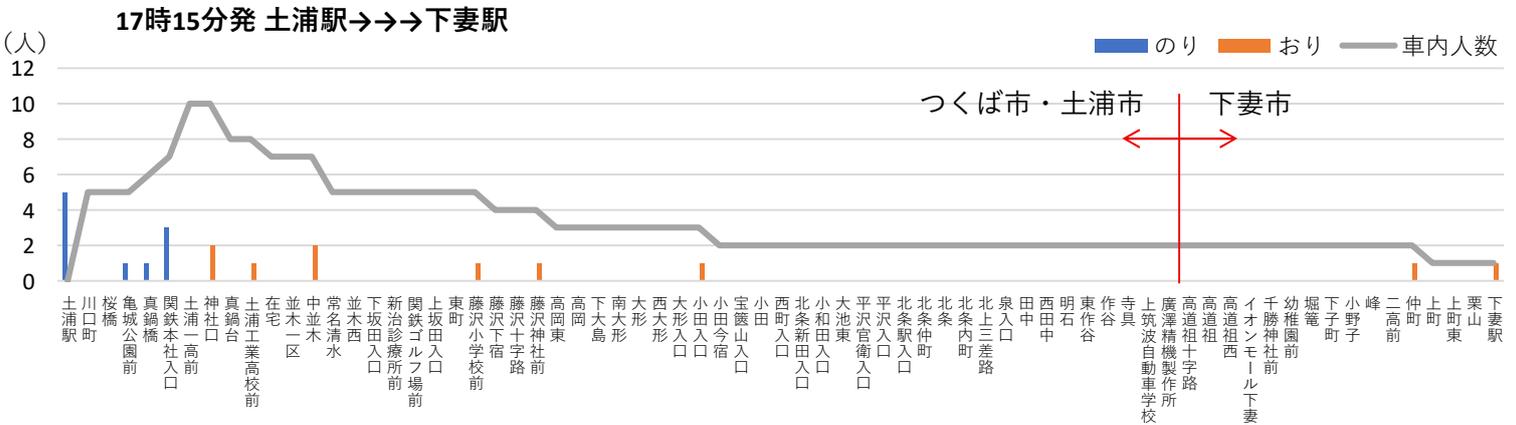
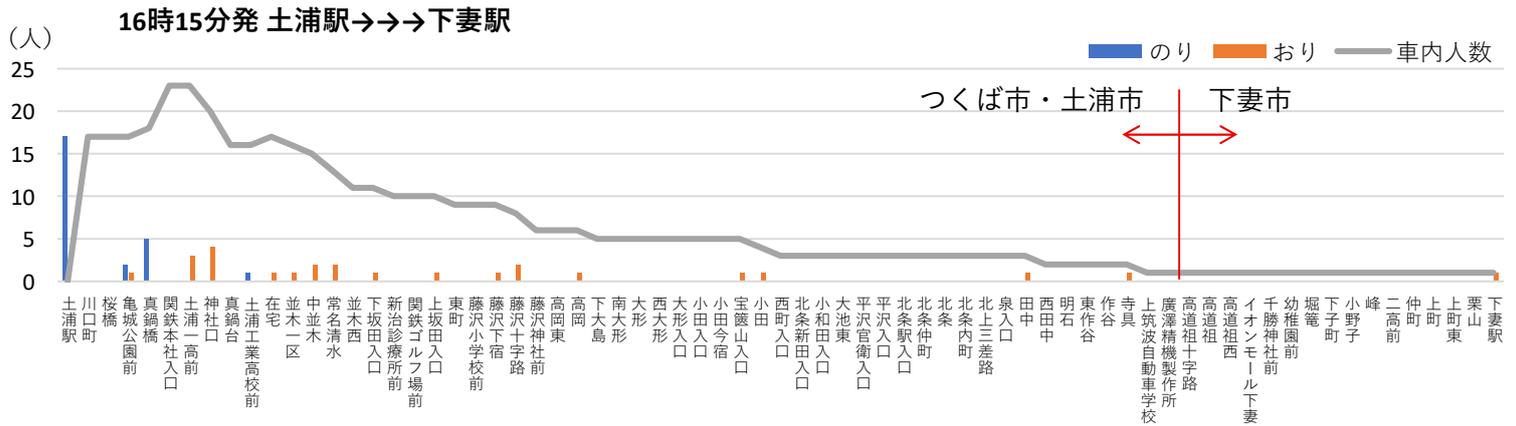


11時50分発 土浦駅→→→下妻駅



15時50分発 土浦駅→→→下妻駅





バス停利用状況

(黄色セルは本市内のバス停)

下妻駅や二高前の利用が多い。

No.	バス停	乗降者 合計	順位
1	土浦駅	125	1
10	土浦工業高校前	25	2
7	土浦一高前	22	3
66	二高前	21	4
71	下妻駅	20	5
4	亀城公園前	19	6
13	中並木	18	7
5	真鍋橋	17	8
44	北条	12	9
8	神社口	12	9
6	関鉄本社入口	11	11
59	イオンモール下妻	9	12
48	田中	9	12
18	関鉄ゴルフ場前	9	12
16	下坂田入口	9	12
9	真鍋台	9	12
53	寺具	8	17
56	高道祖十字路	7	18
14	常名清水	7	18
12	並木一区	7	18
43	北条仲町	5	21
40	平沢官衛入口	5	21
32	小田入口	5	21
25	高岡東	5	21
64	小野子	4	25
38	小和田入口	4	25
23	藤沢十字路	4	25
11	在宅	4	25
67	仲町	3	29
52	作谷	3	29
42	北条駅入口	3	29
26	高岡	3	29
22	藤沢下宿	3	29
21	藤沢小学校前	3	29

No.	バス停	乗降者 合計	順位
19	上坂田入口	3	29
49	西田中	2	36
45	北条内町	2	36
37	北条新田入口	2	36
36	西町入口	2	36
35	小田	2	36
34	宝篋山入口	2	36
28	南大形	2	36
24	藤沢神社前	2	36
20	東町	2	36
15	並木西	2	36
69	上町東	1	46
51	東作谷	1	46
39	大池東	1	46
29	大形	1	46
27	下大島	1	46
17	新治診療所前	1	46
2	川口町	1	46
70	栗山	0	53
68	上町	0	53
65	峰	0	53
63	下子町	0	53
62	堀籠	0	53
61	幼稚園前	0	53
60	千勝神社前	0	53
58	高道祖西	0	53
57	高道祖	0	53
55	廣澤精機製作所	0	53
54	上筑波自動車学校	0	53
50	明石	0	53
47	泉入口	0	53
46	北上三差路	0	53
41	平沢入口	0	53
33	小田今宿	0	53
31	大形入口	0	53
30	西大形	0	53
3	桜橋	0	53

4)バス事業者ヒアリング

日時:令和7年7月11日(金) 14:00~16:00

場所:関東鉄道自動車部事務所

ヒアリング対象者:関東鉄道自動車部

<ヒアリング結果>

1.現在の状況について

- ・2024年問題となっている通りコンプライアンスへの対応を含めて一企業として対応している。そのため、運転手不足が深刻となっている。
- ・現状、35名程度不足しており、その分について休日出勤や残業により補っている状況である。
- ・採用活動に力を入れており、ある程度確保できているがまだ足りていない状況である。給与をあげる必要があるため、運行収支をあげていく必要がある。
- ・運転手の高齢化も問題になっており、採用活動を行っても40歳代~60歳代の応募が多いため、高齢化が止まることは考えづらい。
- ・運転手不足を解消するために既存路線の再編(廃止・減便)を検討している。本市を運行する路線で廃止は今のところ考えていないが、周辺市では自治体と話し合いを進めている段階である。
- ・本市で冬休み期間に運行している石下駅⇄下妻駅間の路線については廃止としたい。
- ・つくバス(本市に一部乗り入れしている)については、つくば市内で運行路線が重複している箇所について再編を検討している。

2.市が行っている交通施策について

- ・シモンちゃんバス、ペアリン号(筑西下妻広域連携バス)の運行については維持していくことが可能である。
- ・関鉄パープルバスが関東鉄道に吸収合併されたことにより、運行経費が増えることとなる。
- ・シモンちゃんバス、ペアリン号(筑西下妻広域連携バス)の再編については、運行時間帯を増やすことは難しい。同程度であれば、対応可能である。また、1便あたりの運行距離についても考慮してほしい。
- ・下妻・つくば連携バスの運行については、今年度中は無償で行っていただけるとありがたい。早めに方向性を示してほしい。

3.その他

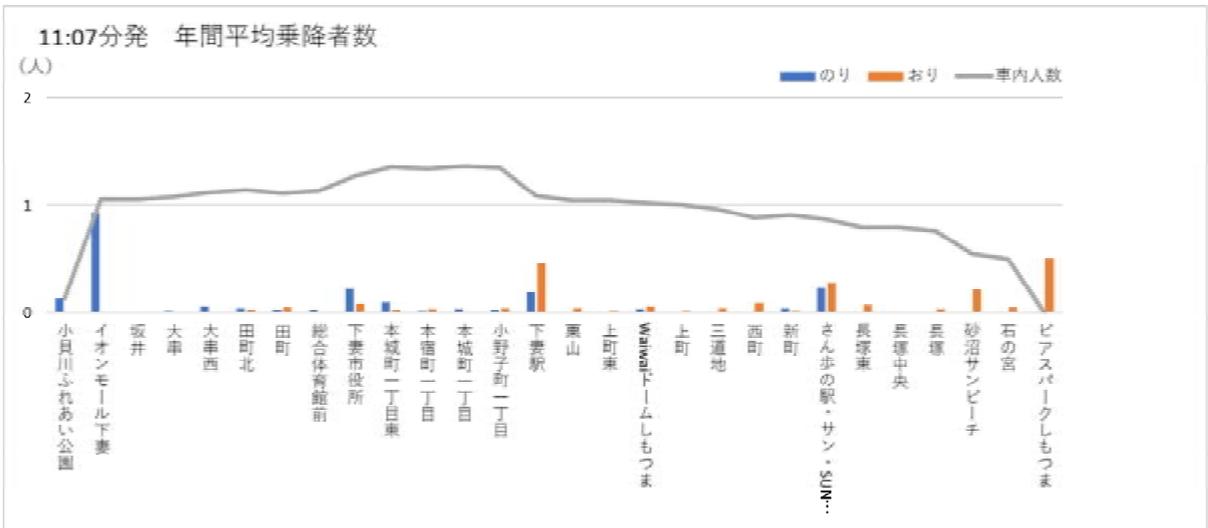
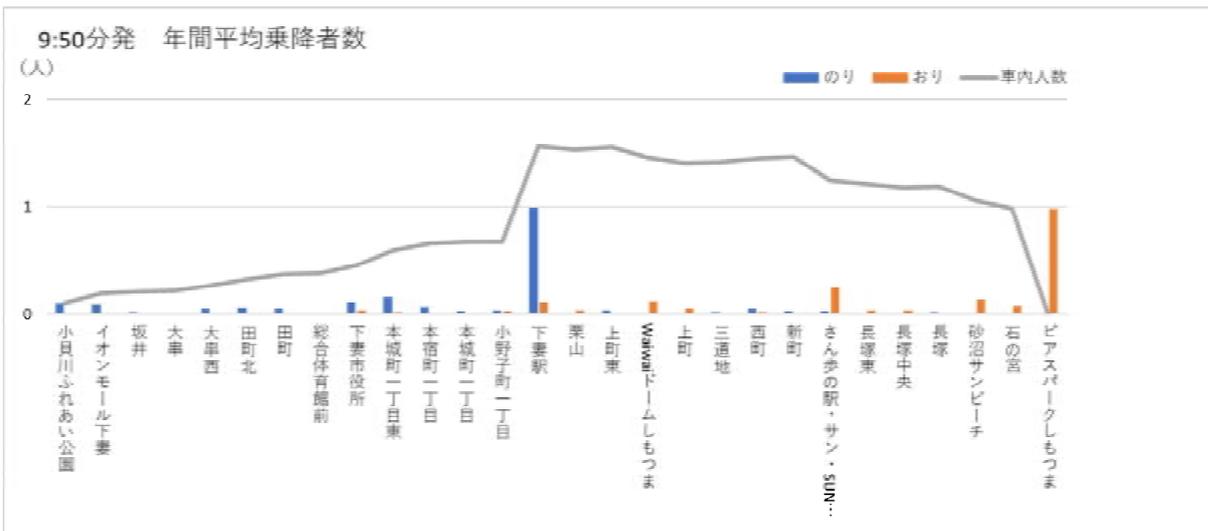
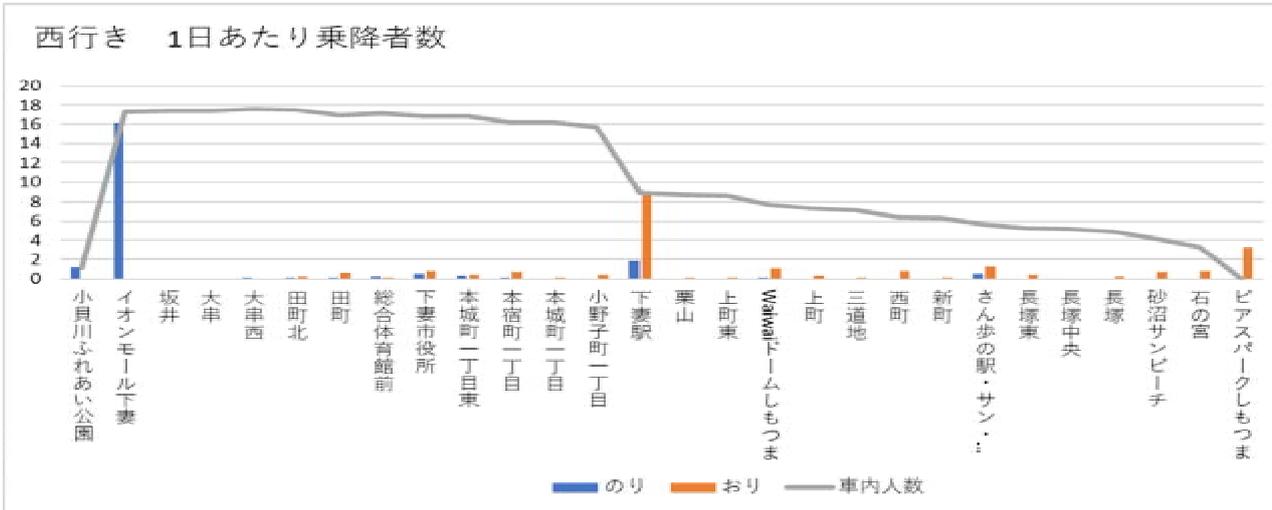
- ・今後は持続可能性を考え、交通結節点にて様々なモードにつながり、乗り換えてもらう方法にしていく必要があるのではないか。
- ・公共交通を維持していくためにも利用促進は重要である。
- ・高齢者への料金施策については関鉄ふれ愛パスを利用してほしい。
- ・関東鉄道常総線の下妻駅から下館駅間について、現在の状況では一般のバスへ振り替えることは難しい。もし鉄道が廃止となる場合は、輸送人員や定時性を考えBRTを検討していく必要があるのではないか。

2-1 取り組んできた公共交通施策の検証

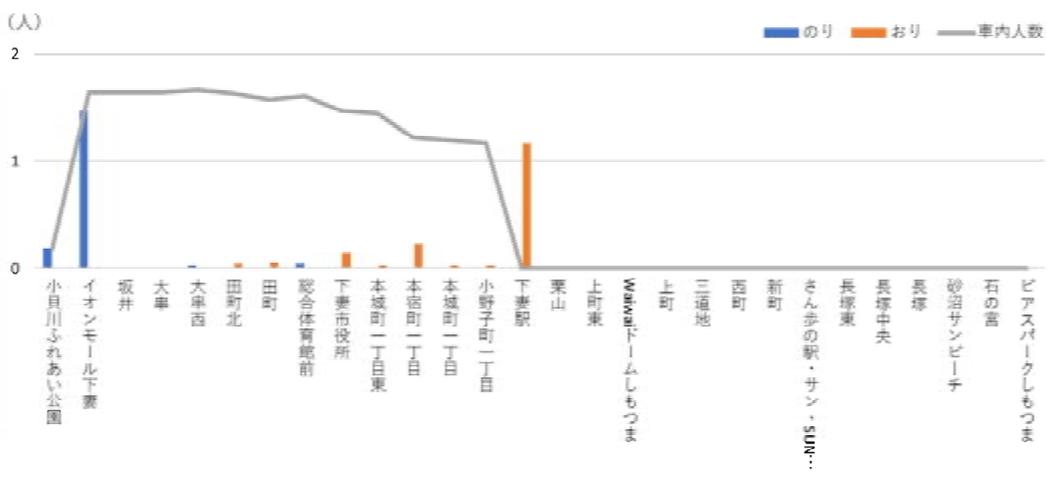
1) シモンちゃんバス

使用したデータ: 市 0520 提供 乗降データ

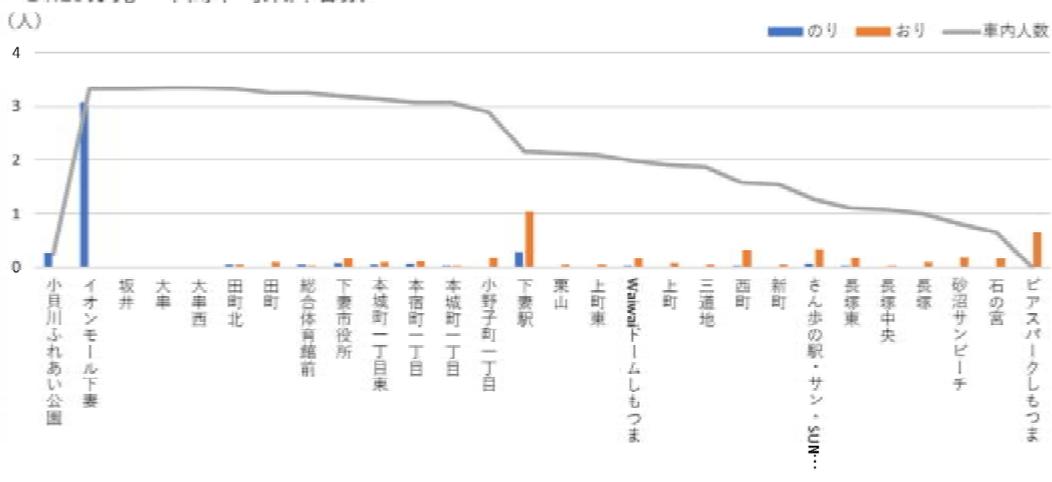
○バス停別便別集計



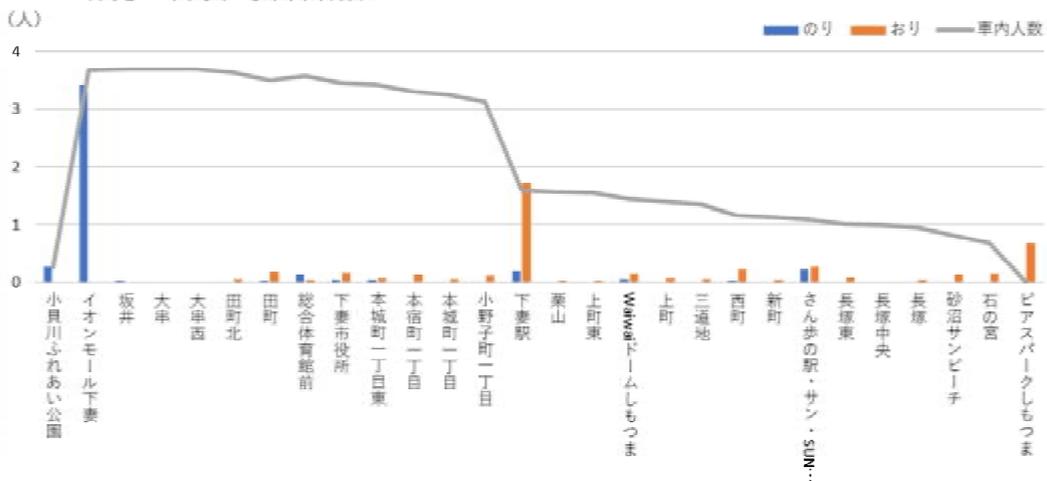
12:40分発（下妻駅止まり） 年間平均乗降者数



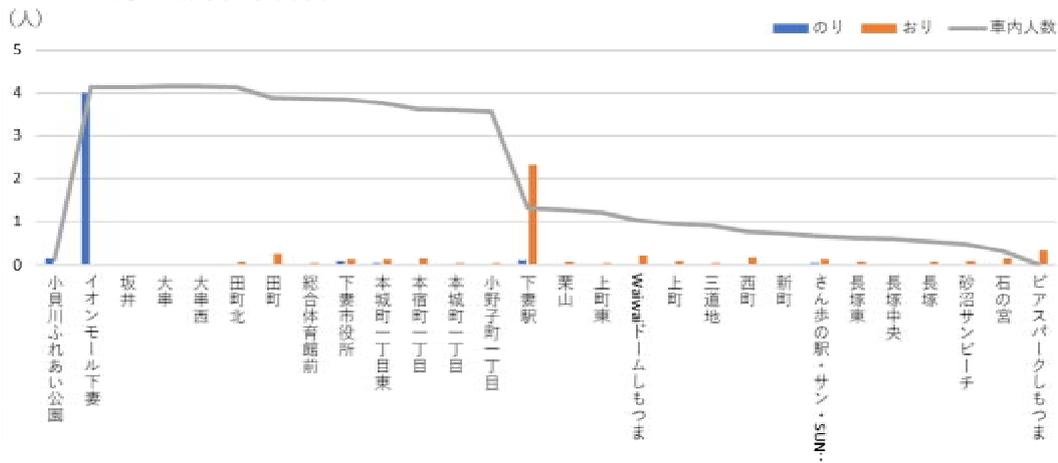
14:13分発 年間平均乗降者数



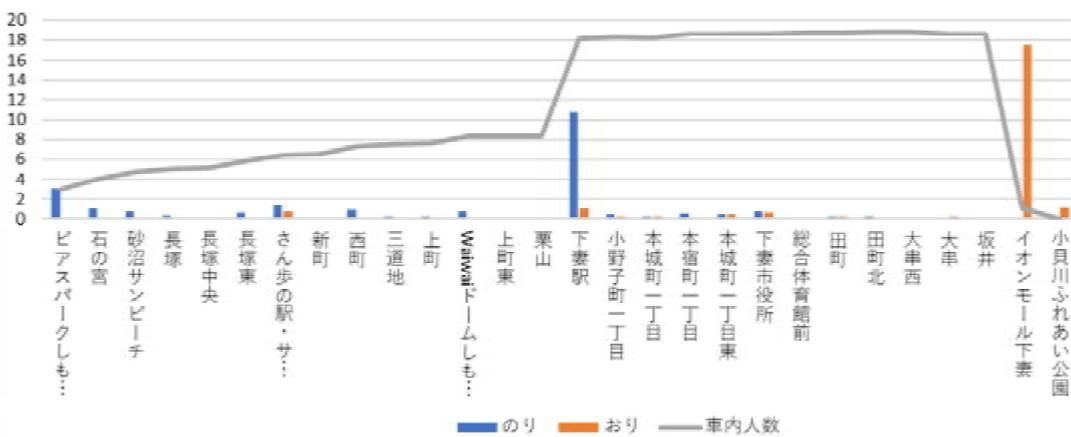
15:35分発 年間平均乗降者数



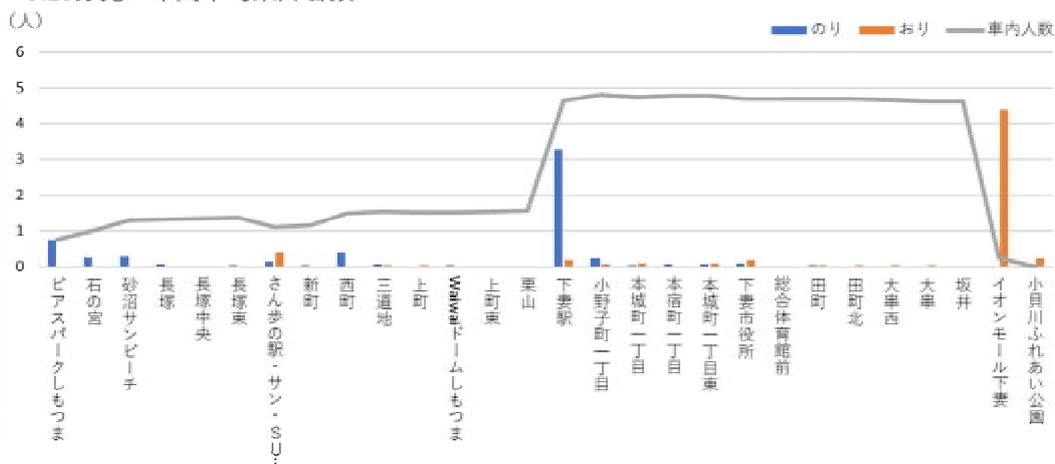
17:45分発 年間平均乗降者数

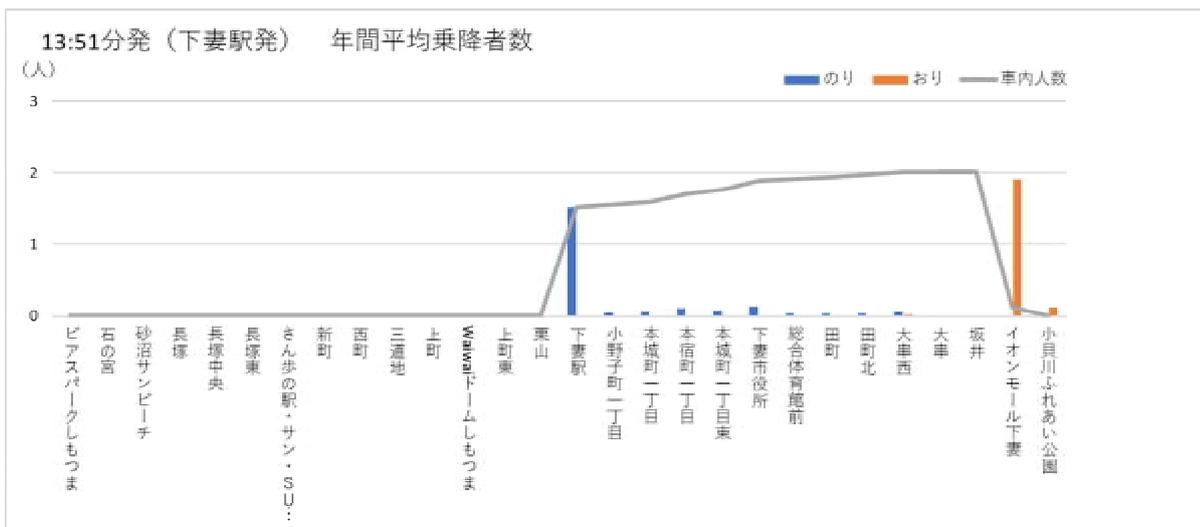
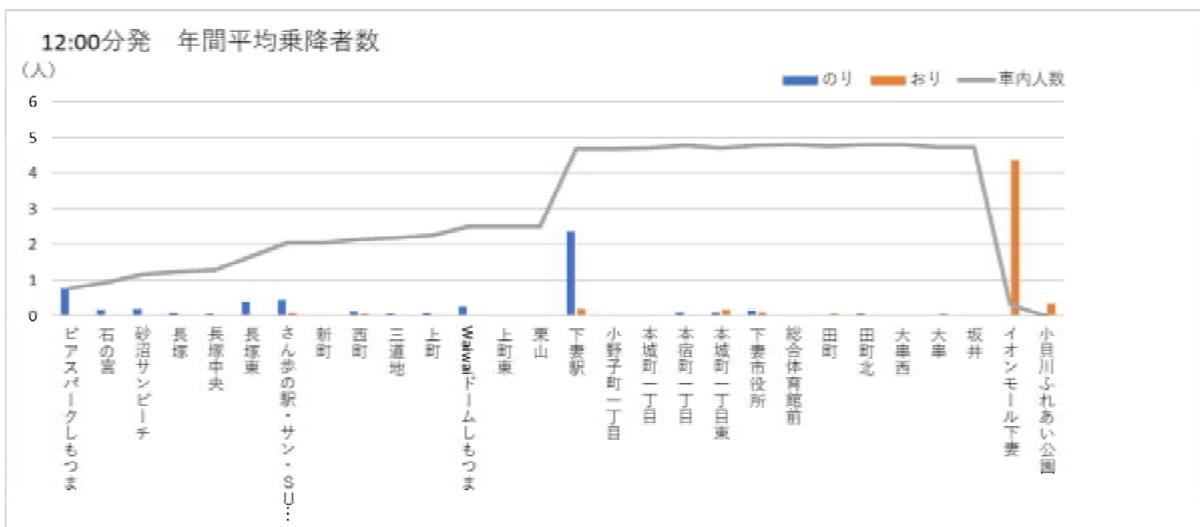
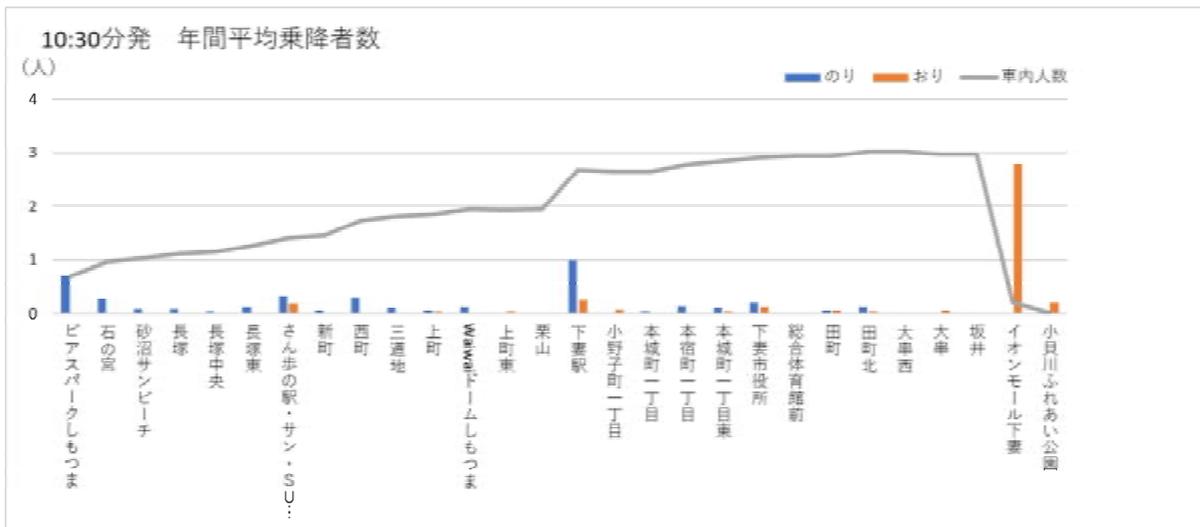


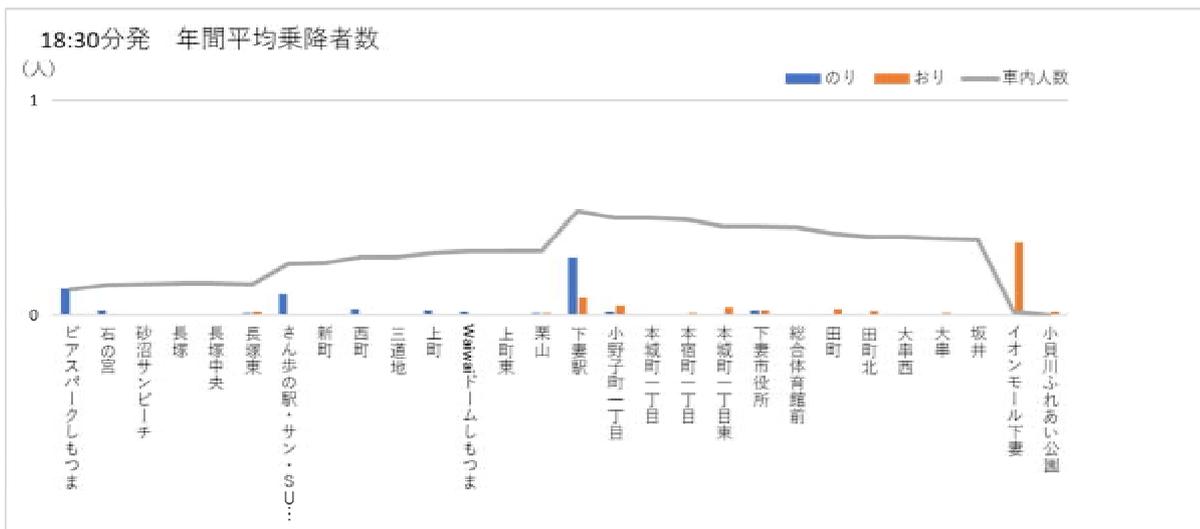
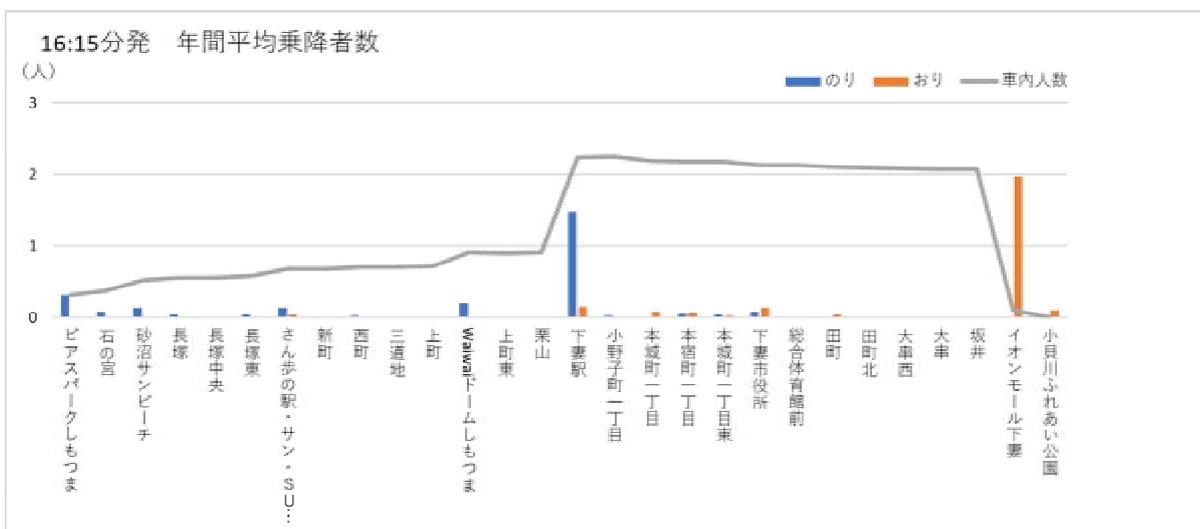
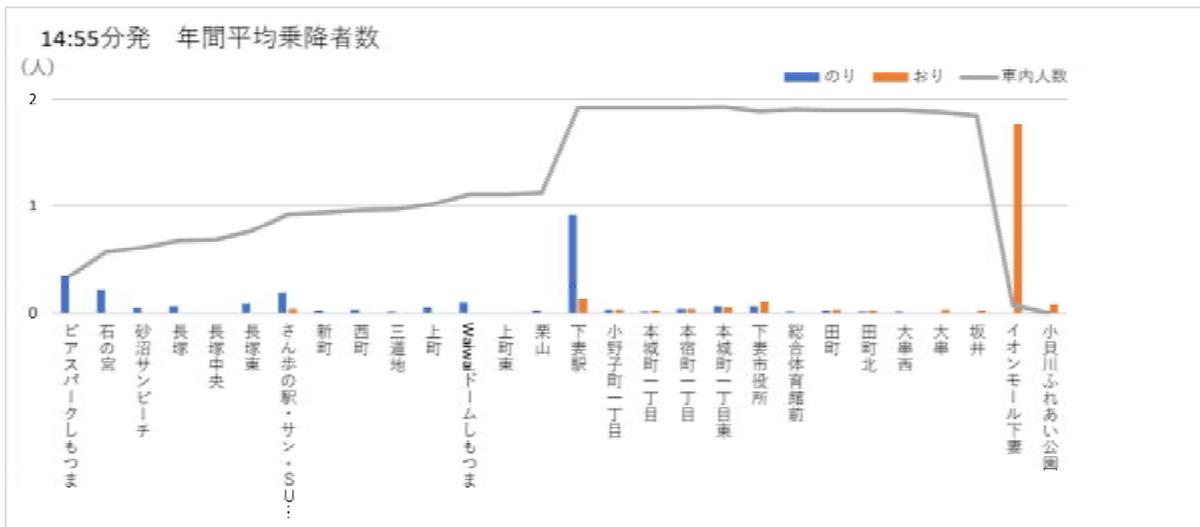
東行き 1日あたり乗降者数



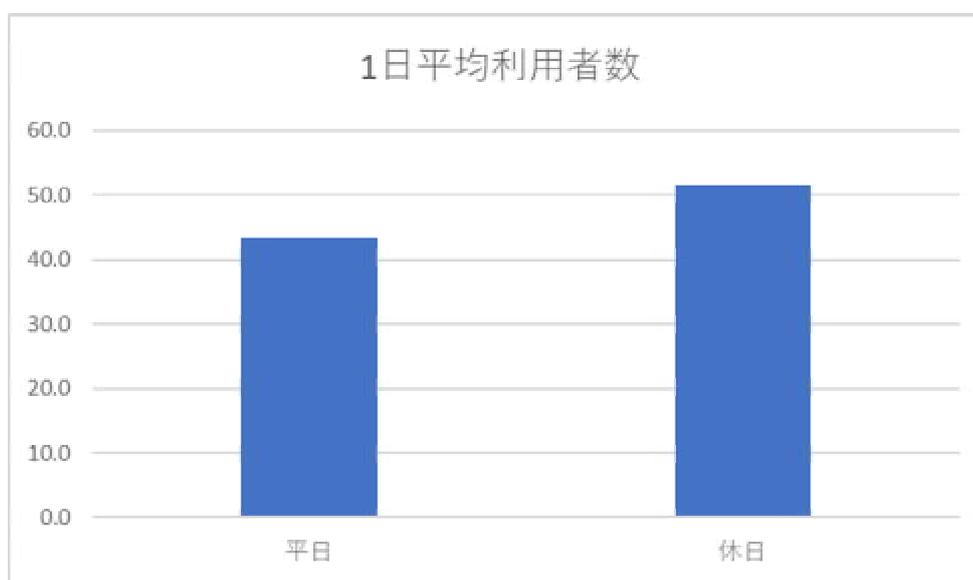
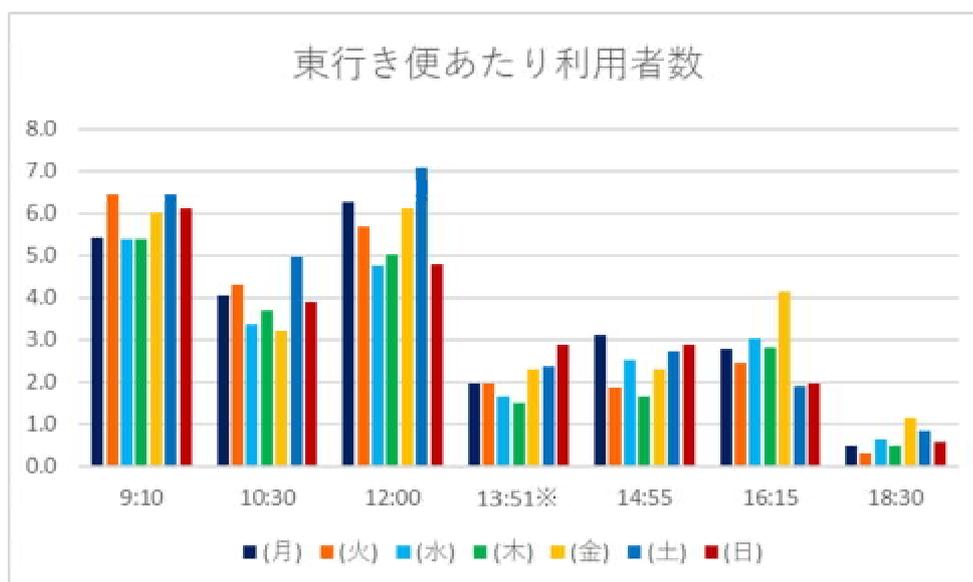
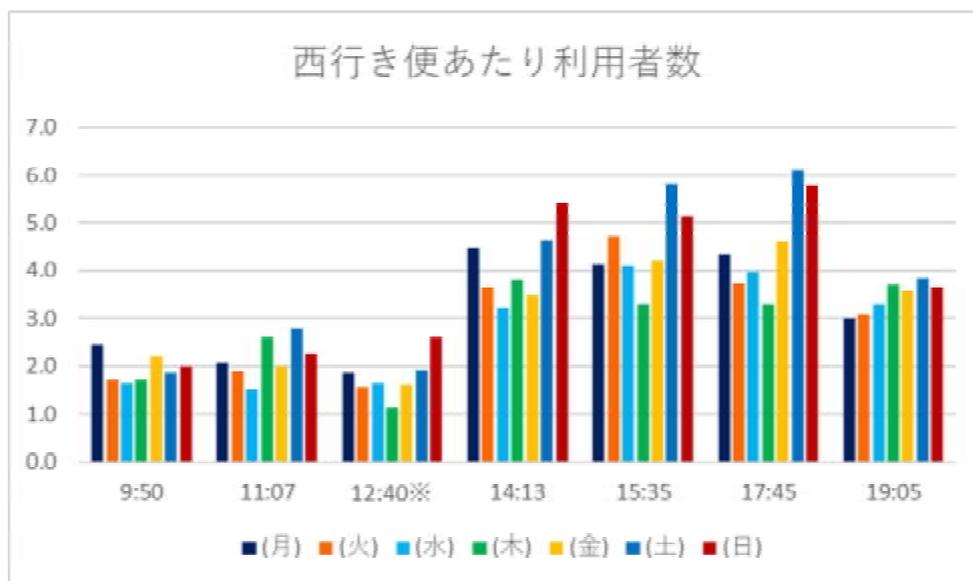
9:10分発 年間平均乗降者数







○曜日別利用者数



2)しもんチャリ

使用したデータ:市集計データ

○年度別稼働率集計

令和6年度の稼働回数は43,054回であり、稼働率は249.6%となっている。

	稼働回数	日数	稼働台数	稼働率
R2年度	20,236回	270日	40台(1・2月は30台)	194.6%
R3年度	25,231回	342日	40台	183.1%
R4年度	30,446回	342日	40台	221.5%
R5年度	35,206回	345日	40台(1月以降は50台)	245.4%
R6年度	43,054回	345日	50台	249.6%

≪利用率の積算根拠≫

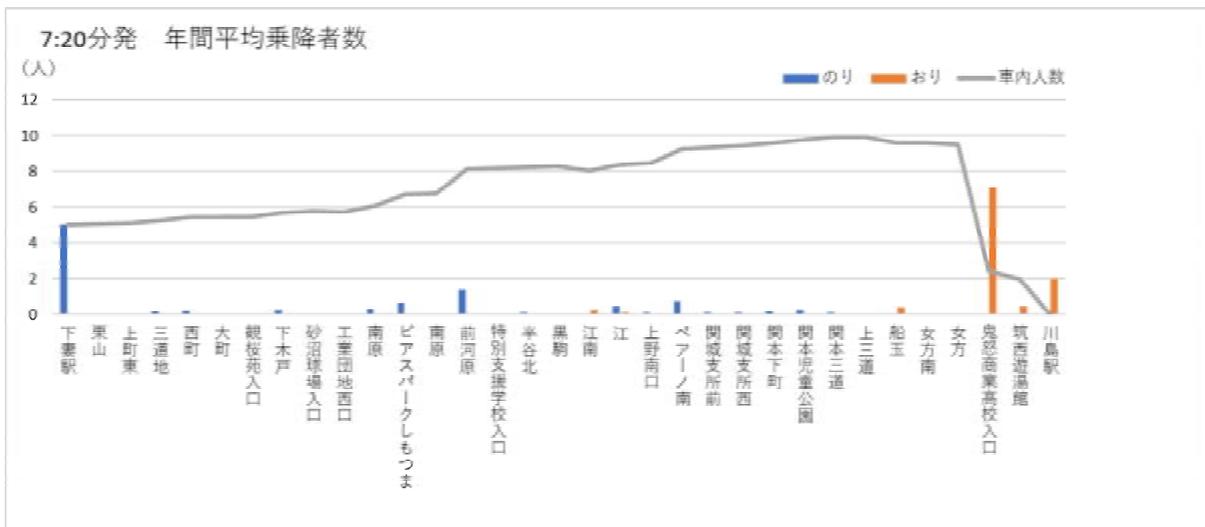
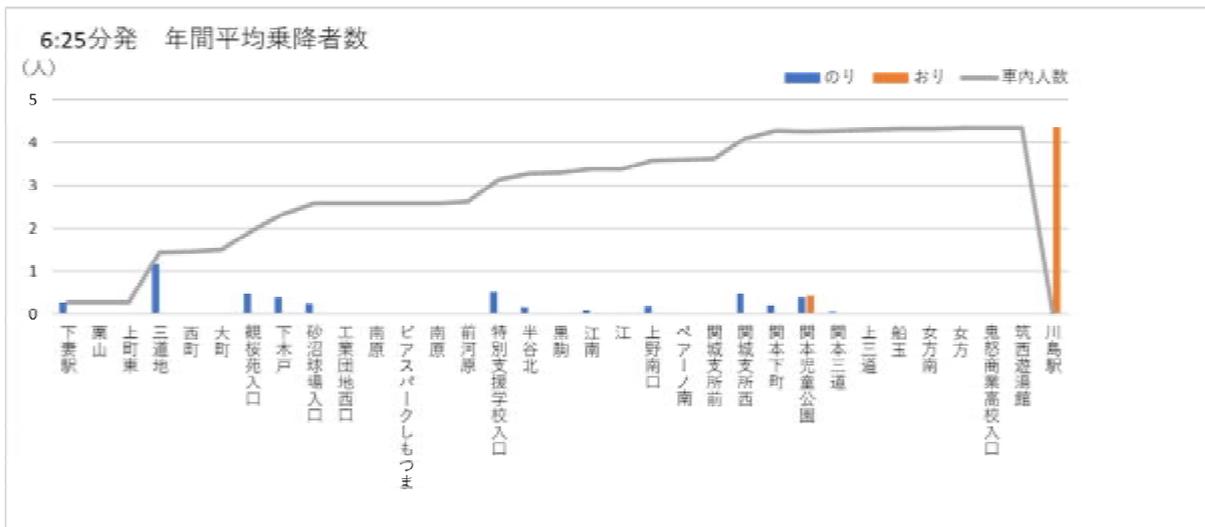
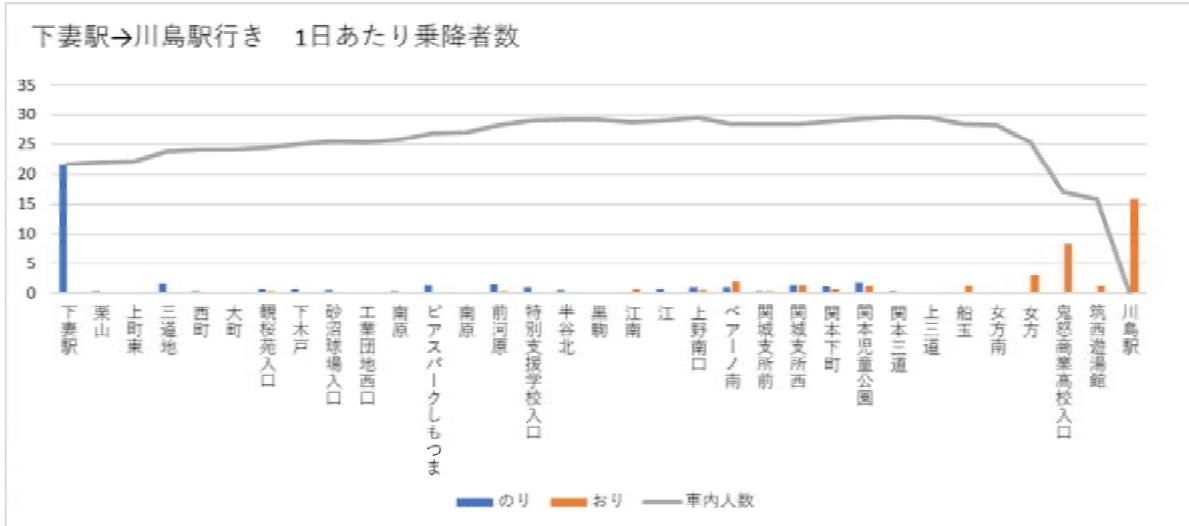
稼働率＝稼働回数÷日数÷稼働台数×100

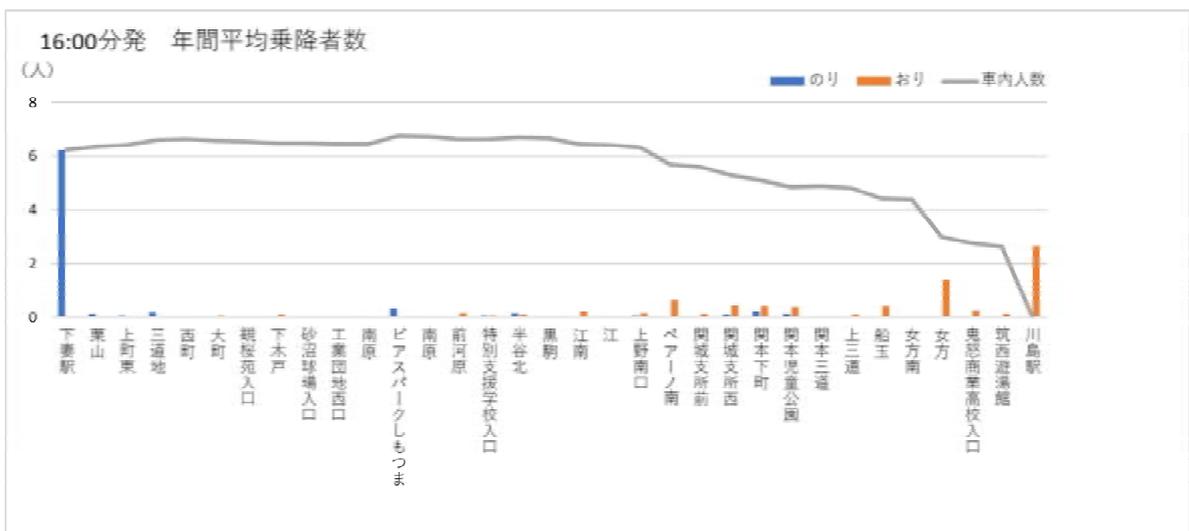
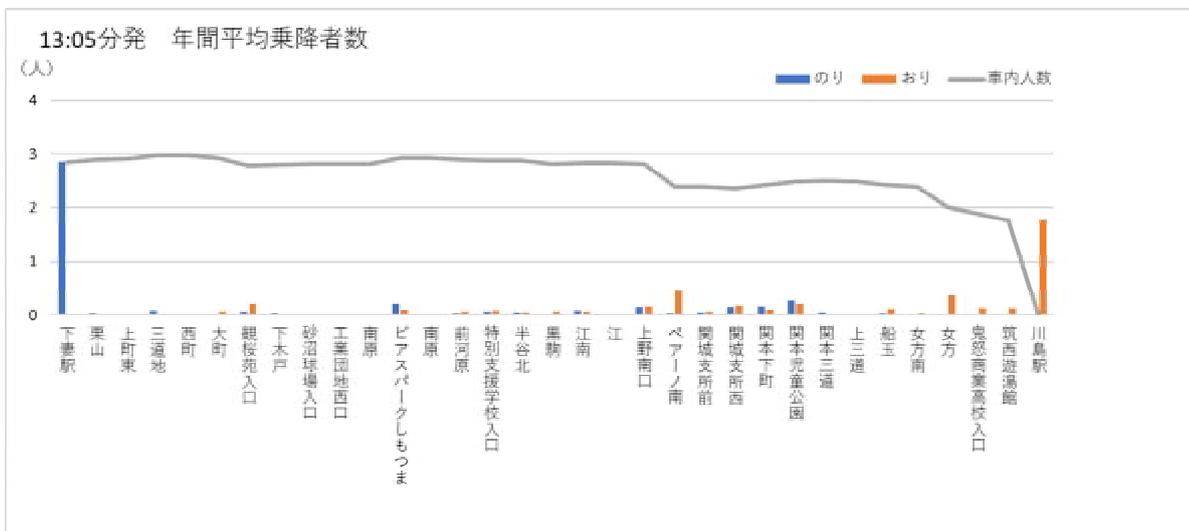
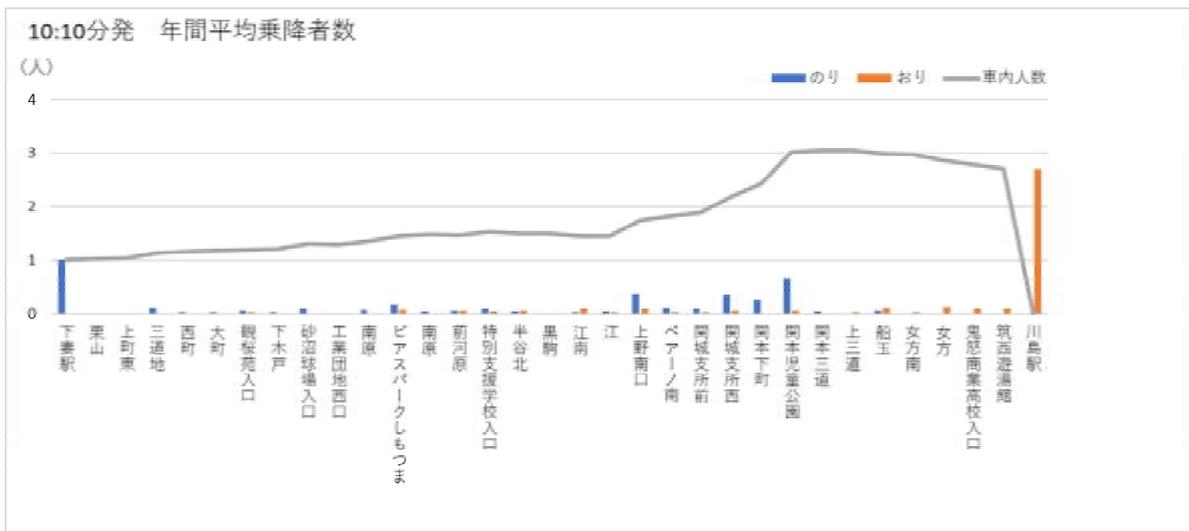
※稼働回数は自転車の移動した総合計。移動→停止を1回とカウントとし、コミュニティサイクル位置情報管理システムの合計稼働回数を引用している。

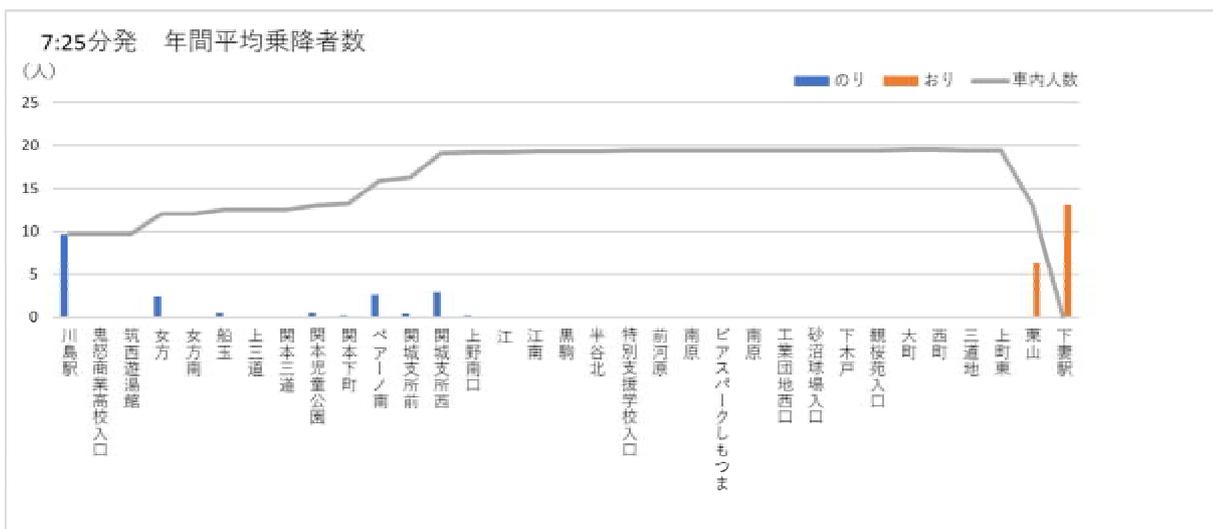
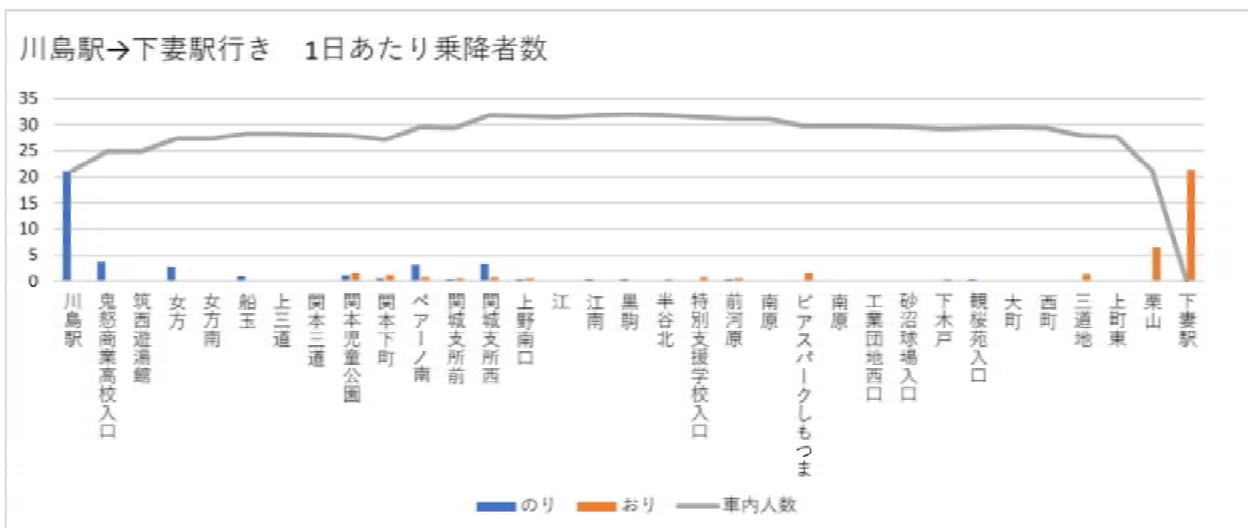
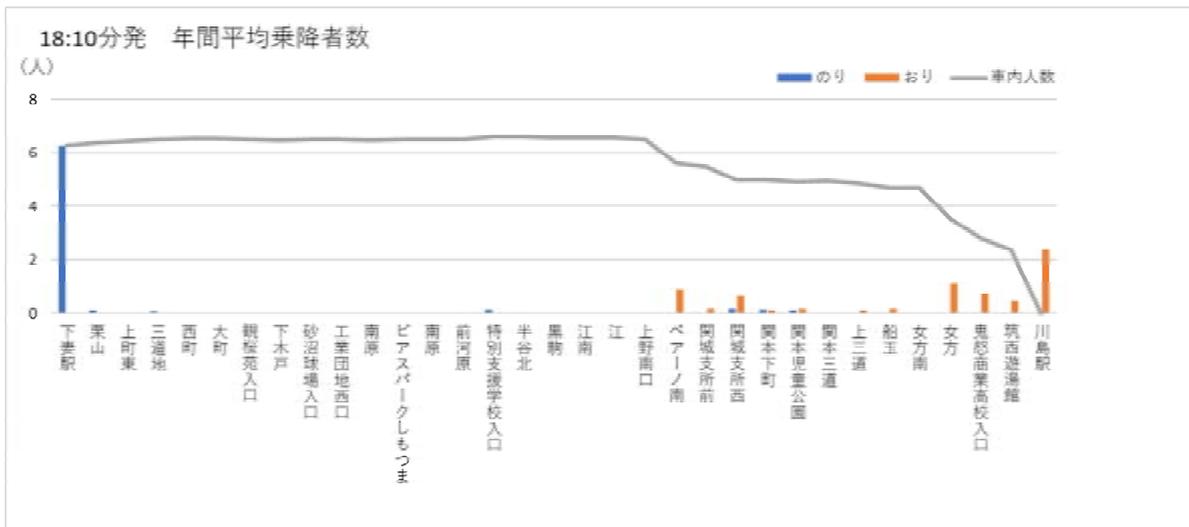
3)ペアリン号(筑西下妻広域連携バス)

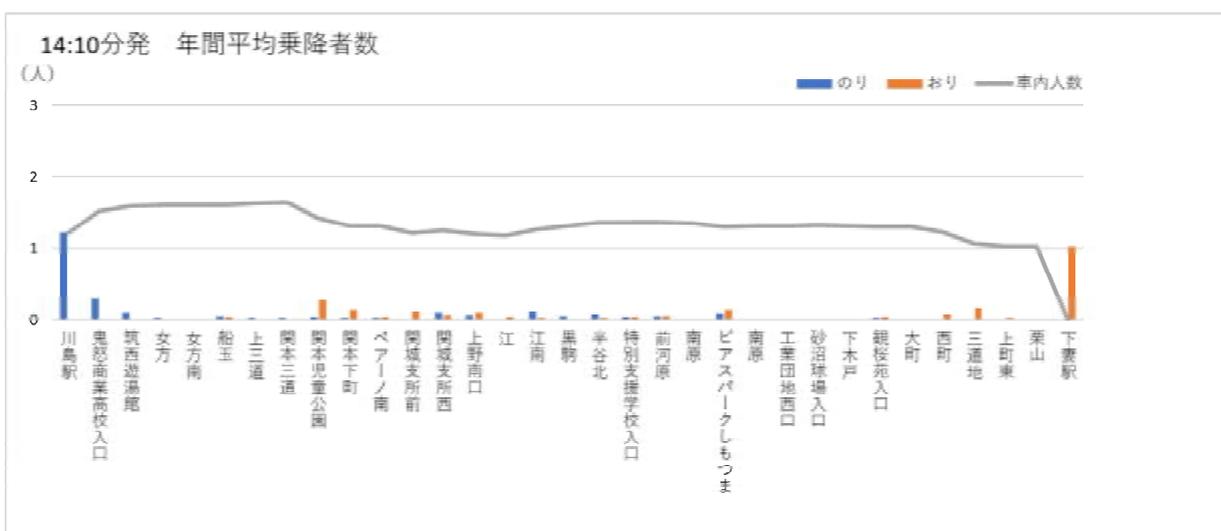
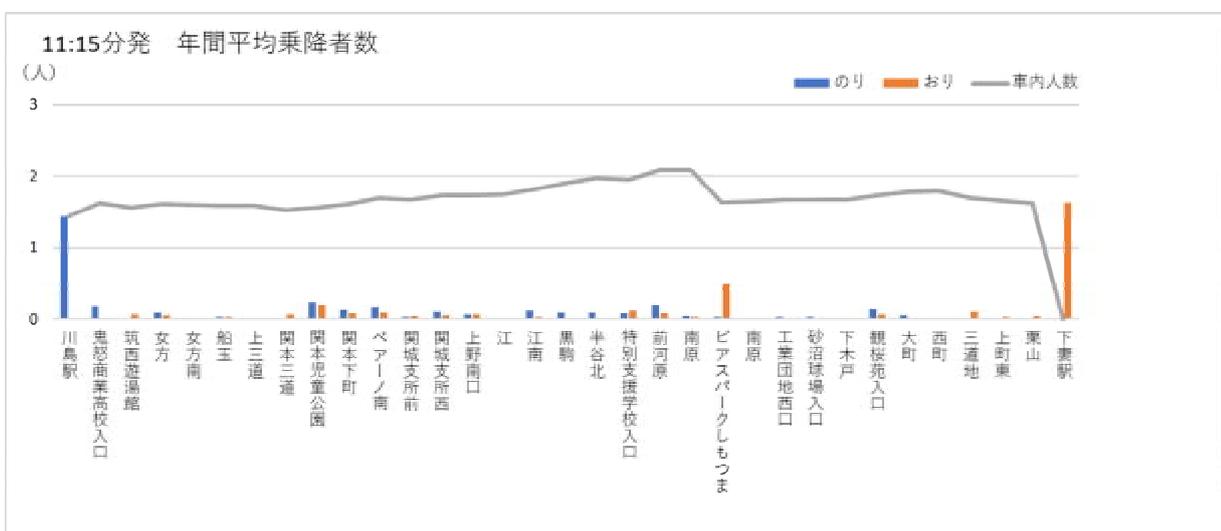
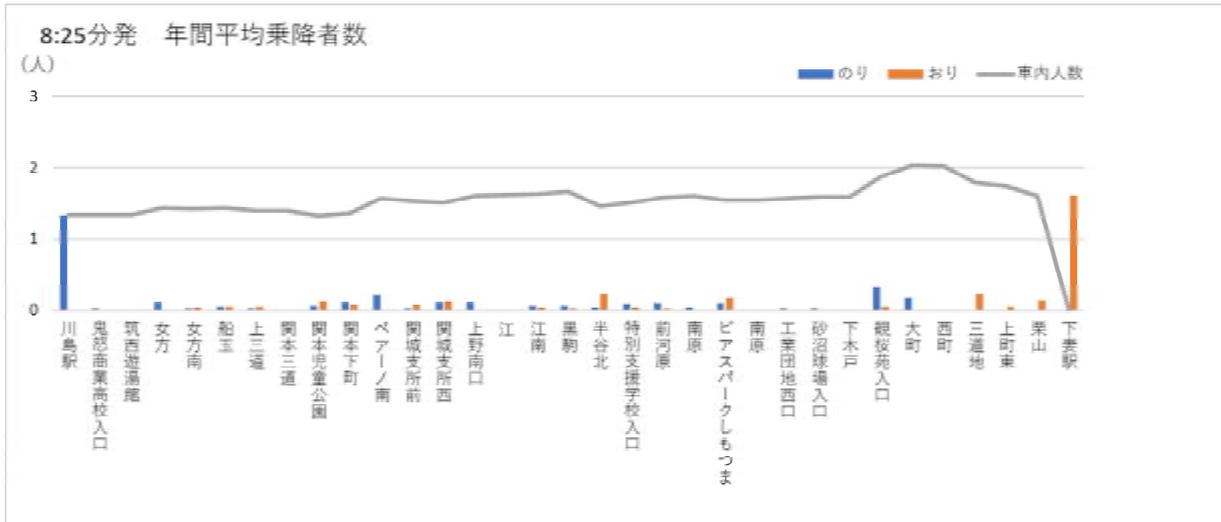
使用したデータ:市 0520 提供 乗降データ

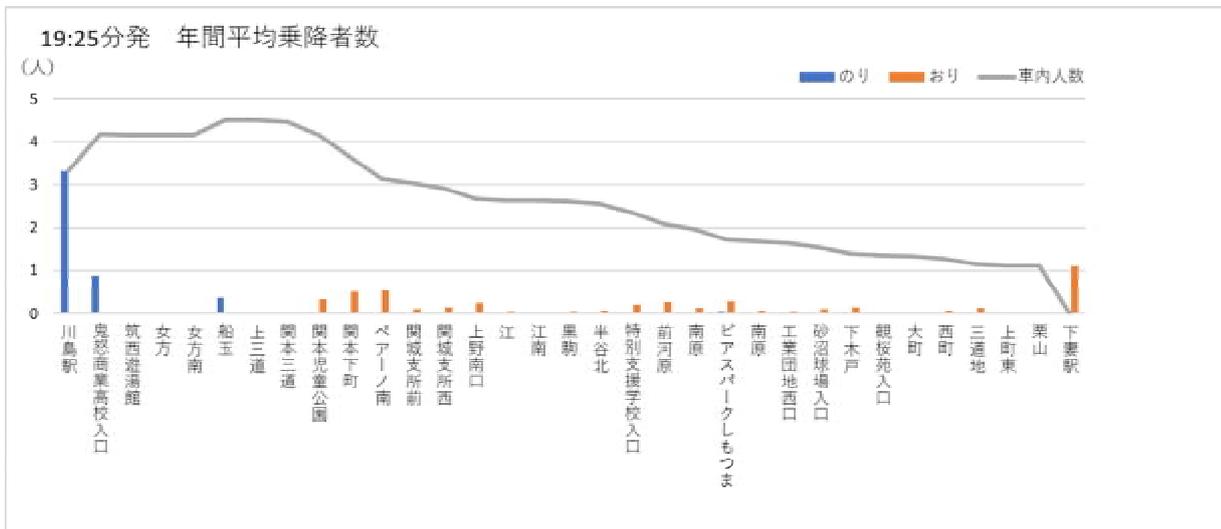
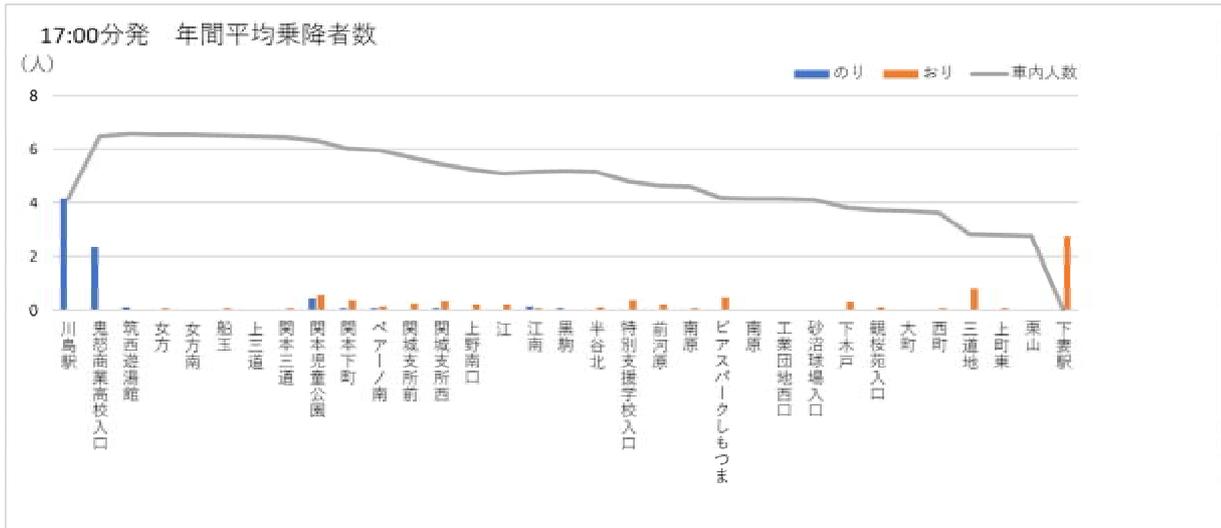
○バス停別便別集計



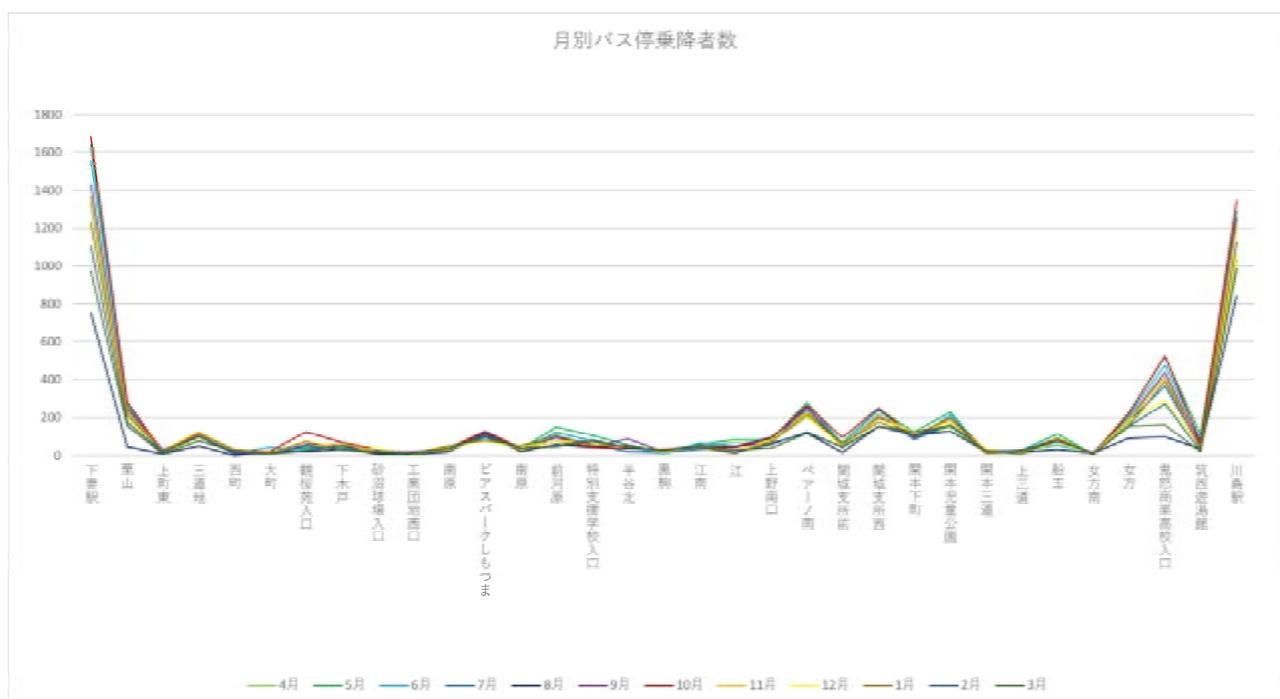
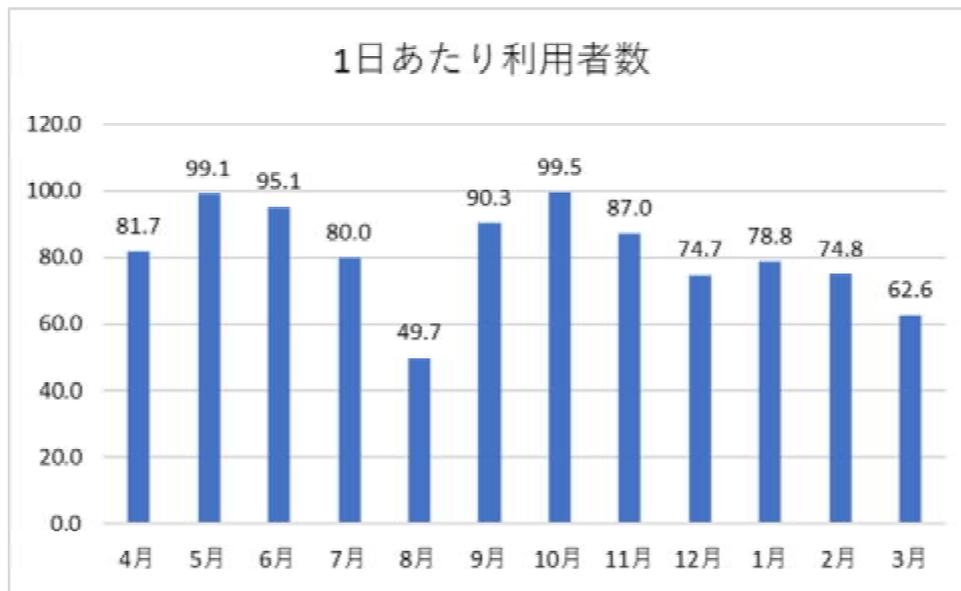




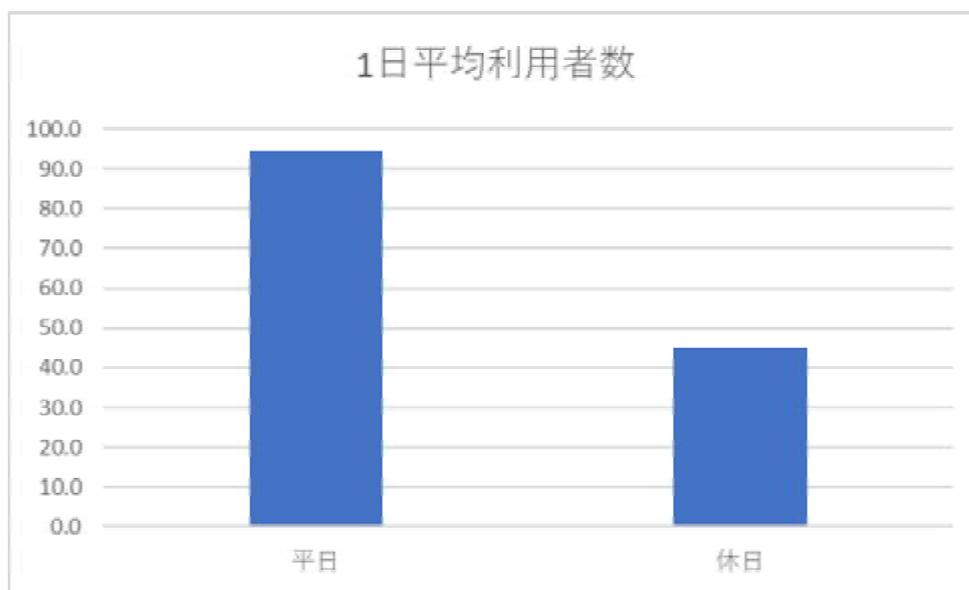
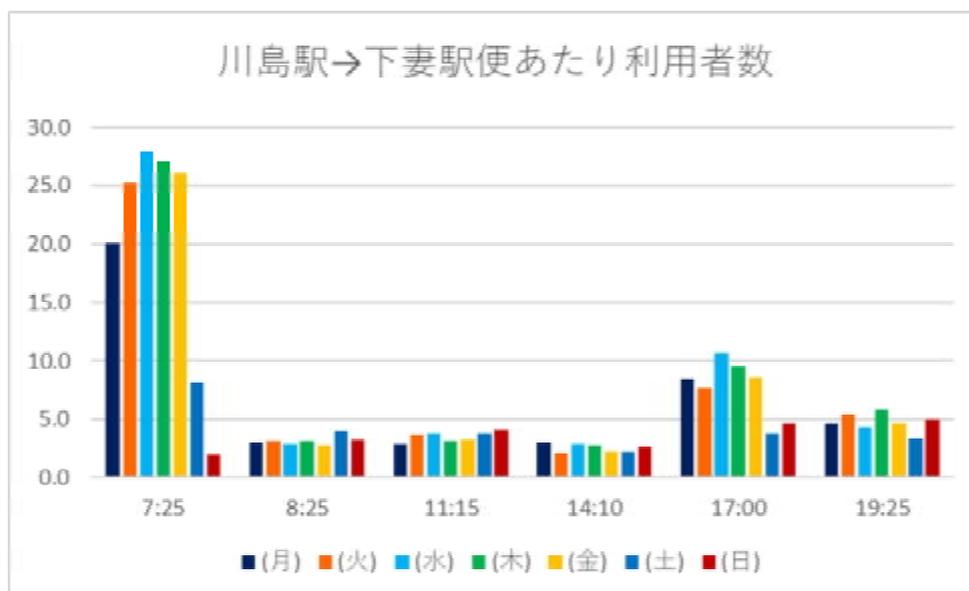
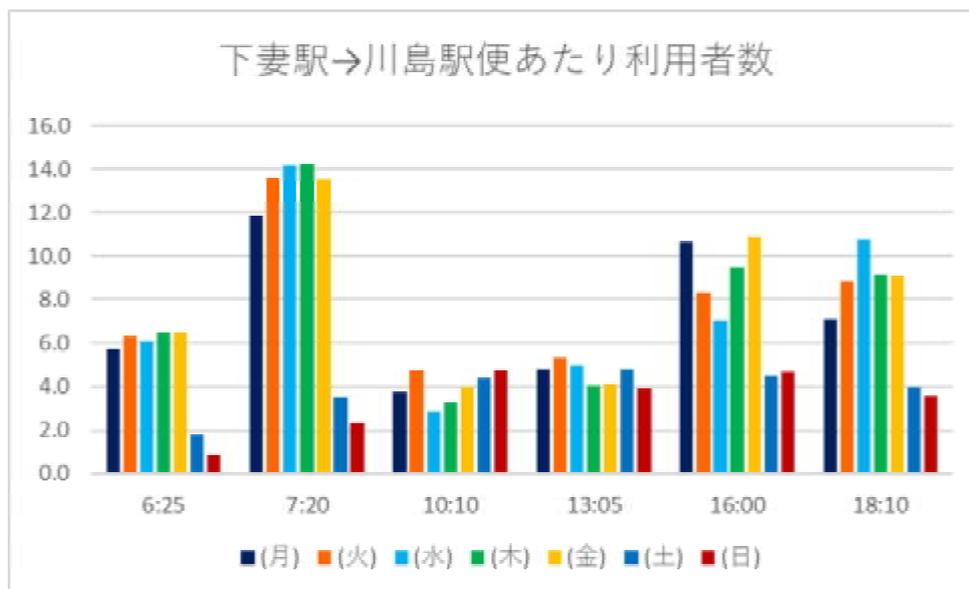




○月別利用者数



○曜日別利用者数



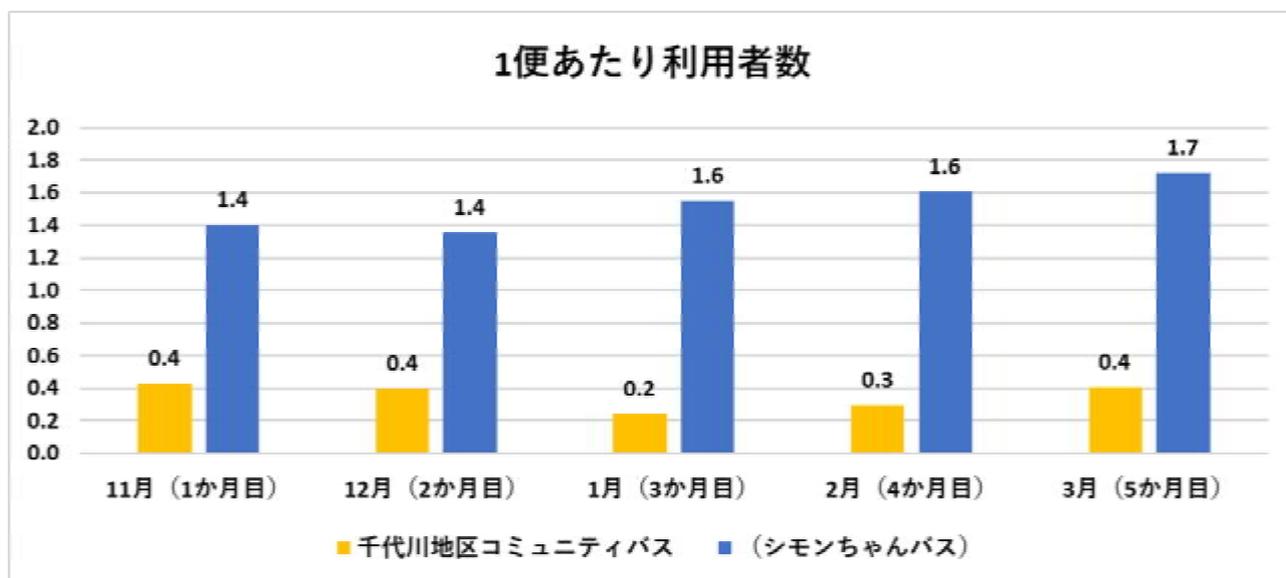
4)千代川地区コミュニティバス短期実証実験

令和3年4月から検討を始め、令和3年10月から令和4年3月に短期実証実験を行いました。実証実験の結果として、千代川地区では、シモンちゃんバスほどの需要がなく、ドアツウドア型の移動モードへの要望が多いことがわかりました。そこで、令和4年度に千代川地区の公共交通について再度検討を行い、自分で運転して移動することが難しい高齢者を対象にし、タクシー券の充実を図る施策を令和5年、6年の2か年にわたり実施することとなりました。

使用したデータ:市集計データ

(1)短期実証実験利用者数

令和3年11月から令和4年3月までの短期実証運行の結果より、利用者の合計は750人でした。しかし、1便あたりの利用者数はシモンちゃんバスの運行当初と比較しても低い状況であり、平均すると1便あたり1人以下の利用となっていることがわかります。

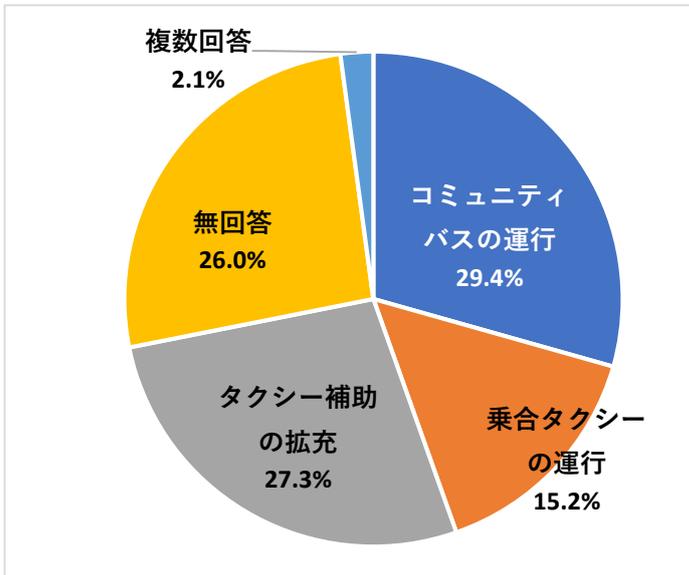


(2)短期実証実験 地域住民アンケート

①千代川地区にふさわしい公共交通

コミュニティバスの運行が一番多く約3割となっています。次いで、タクシー補助の拡充、乗合タクシーの運行となっています。

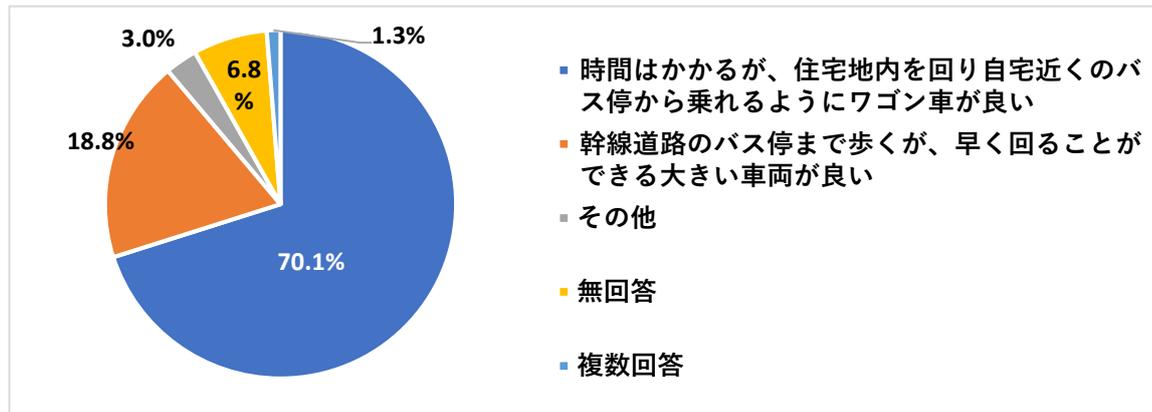
コミュニティバスの運行	234
乗合タクシーの運行	121
タクシー補助の拡充	217
無回答	207
複数回答	17
合計	796



②「コミュニティバス」を選択した方の希望する運行形態

時間はかかるが、住宅地内を回り自宅近くのバス停から乗れるようにワゴン車が良いと回答した方が一番多く7割を超えています。

時間はかかるが、住宅地内を回り自宅近くのバス停から乗れるようにワゴン車が良い	164
幹線道路のバス停まで歩くが、早く回ることができる大きい車両が良い	44
その他	7
無回答	16
複数回答	3
合計	234

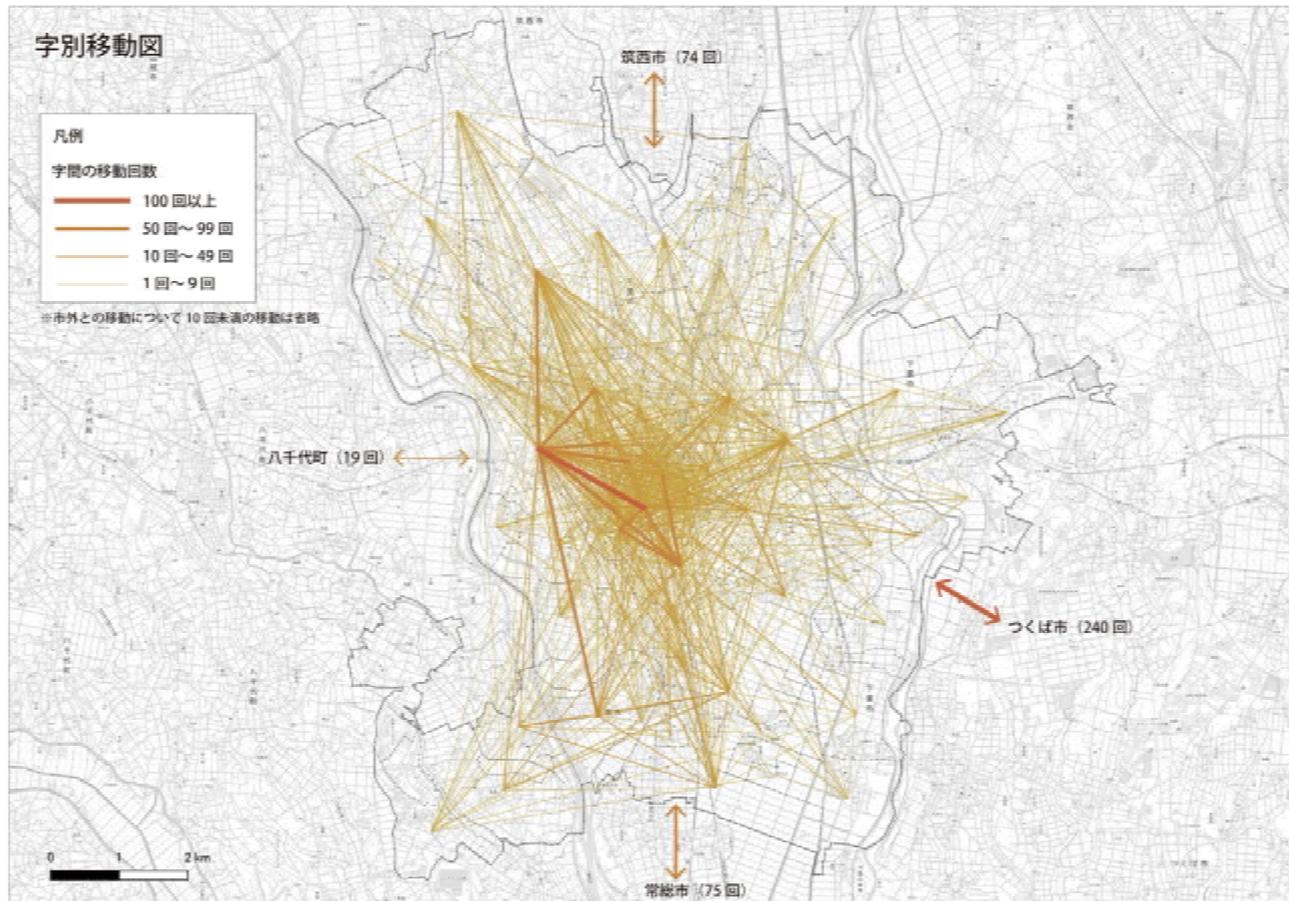


5) タクシー長距離券配布

使用したデータ: 市集計データ

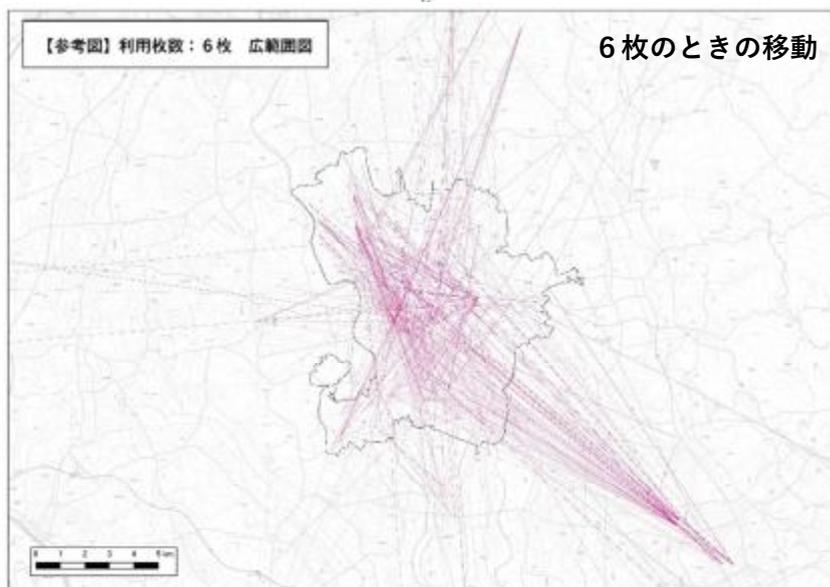
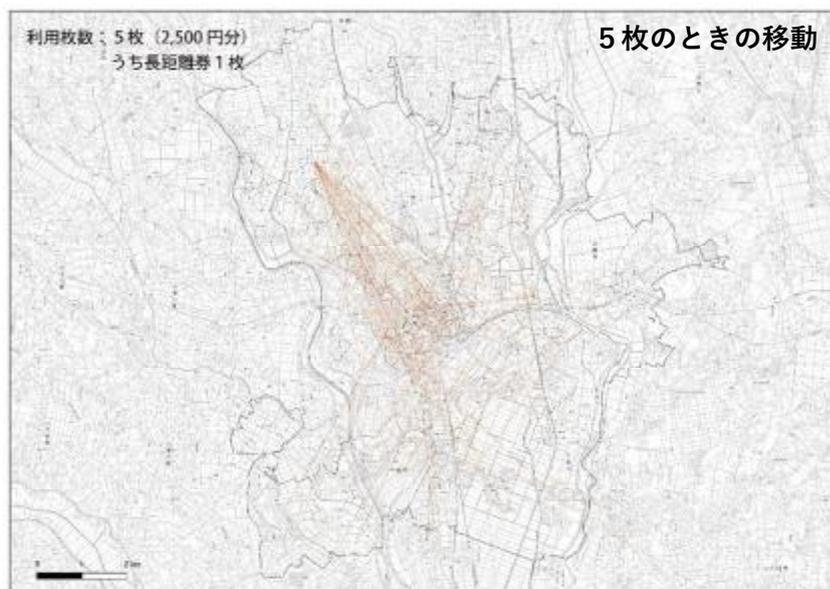
○令和5年度行先別集計

行先となる目的施設は集中しているのに対して、出発地である自宅の分布は分散しています。



○令和5年度利用枚数別集計

5枚利用できると市周辺部から市周辺部への移動を行っています。6枚以上となると、市外への移動が多くなっています。



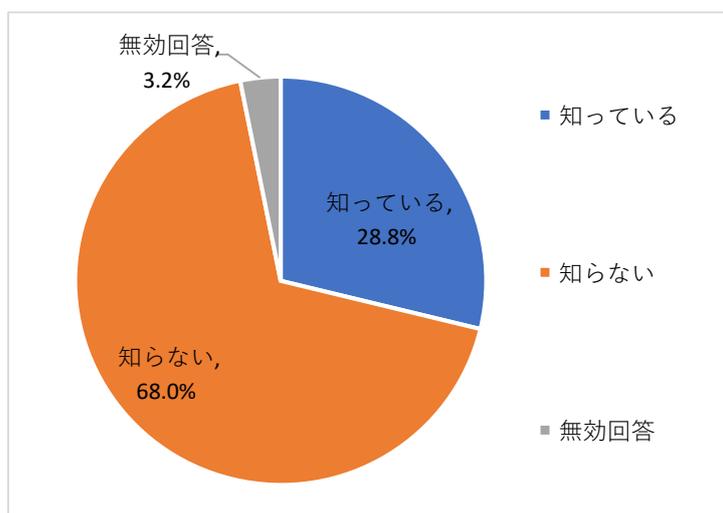
6)地域連携公共ライドシェア

使用したデータ:市民アンケート

令和7年1月から開始した「公共ライドシェア」について

知らない方が約7割となっています。

	回答数	回答率
知っている	363	28.8%
知らない	858	68.0%
無効回答	40	3.2%
合計	1,261	100.0%



2-2 市民のニーズ

1)市民アンケート

市民の移動ニーズを把握するために、2,000 世帯を対象としたアンケート調査を行いました。

調査期間:令和 7 年 2 月 17 日～3 月 5 日

調査対象:15 歳以上の下妻市民

方 法:①紙にて配布・回収(2,000 世帯へ配布、1世帯あたり 2 枚配布) ②WEBにて確認・回答

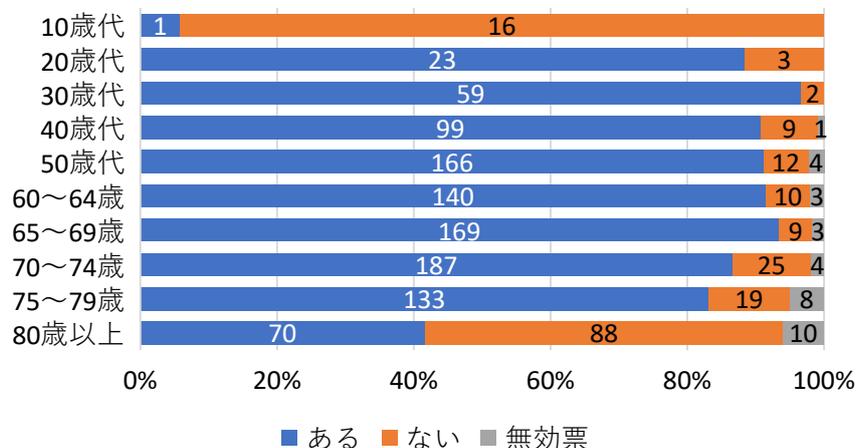
回収数:1,291 回答(内②は1回答のみ) 回収率:32.3%(②を除く)

(1)自動車の運転状況について

ほとんどのの方が自分で運転して移動していることがわかります。10 歳代と 80 歳以上は自分で運転する機会がない方が多くなっています。

	ある	ない	無効票	合計
10 歳代	1	16	0	17
20 歳代	23	3	0	26
30 歳代	59	2	0	61
40 歳代	99	9	1	109
50 歳代	166	12	4	182
60～64 歳	140	10	3	153
65～69 歳	169	9	3	181
70～74 歳	187	25	4	216
75～79 歳	133	19	8	160
80 歳以上	70	88	10	168
無効票	8	4	6	18
合計	1,055	197	39	1,291

自分で運転すること



(2)日常の移動について

○通勤・通学

下妻地域に通勤・通学している方が多くなっています。

D：目的地 O：住所	下妻地域	大宝地域	騰波ノ江地域	上妻地域	総上地域	豊加美地域	高道祖地域	蚕飼地域	宗道地域	大形地域	左記以外市内	筑西市	つくば市	常総市	八千代町	その他
下妻地域	5	0	2	6	1	0	0	0	0	2	3	4	9	2	3	8
大宝地域	0	4	1	2	0	0	0	0	0	1	10	5	3	2	1	6
騰波ノ江地域	6	2	3	3	0	0	0	0	0	0	4	7	4	4	1	15
上妻地域	4	5	0	3	0	0	0	0	0	0	3	2	3	0	1	13
総上地域	1	1	1	2	0	0	0	0	1	0	9	1	6	4	3	7
豊加美地域	2	1	0	2	0	0	0	0	0	1	3	0	6	1	2	4
高道祖地域	2	4	2	1	0	0	5	0	1	0	4	3	6	1	3	7
蚕飼地域	5	0	1	1	0	0	0	1	1	0	5	4	8	4	1	8
宗道地域	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	4	0	11	2	1	8
大形地域	3	1	0	0	0	0	2	0	0	0	3	3	6	3	1	9
合計	29	20	10	21	1	0	7	1	3	4	48	29	62	23	17	85

○買い物

イオンがある大宝地域への移動が多くなっています。下妻地域、大宝地域の方は自地域で買い物しているが、他の地域については、他地域に移動して買い物している方が多くなっています。

D：目的地 O：住所	下妻地域	大宝地域	騰波ノ江地域	上妻地域	総上地域	豊加美地域	高道祖地域	蚕飼地域	宗道地域	大形地域	左記以外市内	筑西市	つくば市	常総市	八千代町	その他
下妻地域	23	17	0	0	6	0	0	0	3	0	26	0	5	2	0	1
大宝地域	19	24	1	0	0	0	0	0	0	0	12	0	6	1	1	1
騰波ノ江地域	12	33	1	0	8	0	0	0	1	0	31	3	7	0	0	1
上妻地域	24	8	0	1	0	0	0	0	1	0	16	0	2	1	4	1
総上地域	10	16	0	0	7	0	0	0	5	0	31	0	3	1	0	2
豊加美地域	6	20	0	0	10	1	1	0	6	0	17	0	8	2	0	0
高道祖地域	1	41	1	0	6	0	1	1	0	0	16	1	3	2	0	0
蚕飼地域	1	28	0	0	13	0	0	0	4	0	11	0	13	10	0	0
宗道地域	6	11	0	0	7	0	0	0	6	0	26	1	4	2	0	0
大形地域	9	10	0	0	3	0	0	0	10	0	26	0	4	7	4	1
合計	111	208	3	1	60	1	2	1	36	0	212	5	55	28	9	7

○通院

下妻地域に移動している方が多くなっています。宗道地域、蚕飼地域では、市内の病院(各地域合計)よりつくば市の病院へ行っている方の方が多くなっています。

	下妻地域	大宝地域	騰波ノ江地域	上妻地域	総上地域	豊加美地域	高道祖地域	蚕飼地域	宗道地域	大形地域	左記以外市内	筑西市	つくば市	常総市	八千代町	その他
下妻地域	21	5	0	4	0	0	1	0	0	1	4	3	15	0	0	2
大宝地域	12	3	0	1	0	0	1	0	1	0	5	4	18	0	0	1
騰波ノ江地域	12	6	16	1	0	0	0	0	0	0	4	8	21	0	0	3
上妻地域	12	2	1	8	0	0	0	0	1	0	2	0	12	0	2	4
総上地域	17	5	1	4	0	0	0	0	0	0	2	2	22	0	0	3
豊加美地域	11	4	3	0	0	0	3	0	0	0	1	2	18	4	1	3
高道祖地域	6	1	0	1	0	0	9	0	0	0	6	1	22	0	0	3
蚕飼地域	7	4	0	0	1	0	0	0	0	1	3	0	38	0	0	2
宗道地域	10	0	0	3	0	0	0	0	0	2	5	1	24	6	0	0
大形地域	12	2	0	2	0	0	0	0	0	13	3	1	20	4	1	0
合計	120	32	21	24	1	0	14	0	2	17	35	22	210	14	4	21

(3) 日常の移動で困ること

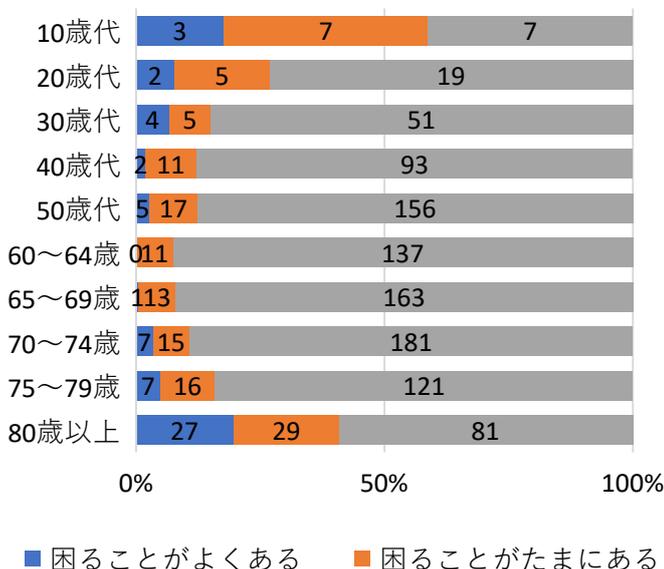
① 困ることの有無

大きな差はないが、宗道地域では5人に1人が困ることが「よくある」「たまにある」と回答しています。年代別では、10代、20代と80歳以上で困ることが「よくある」「たまにある」が多くなっています。

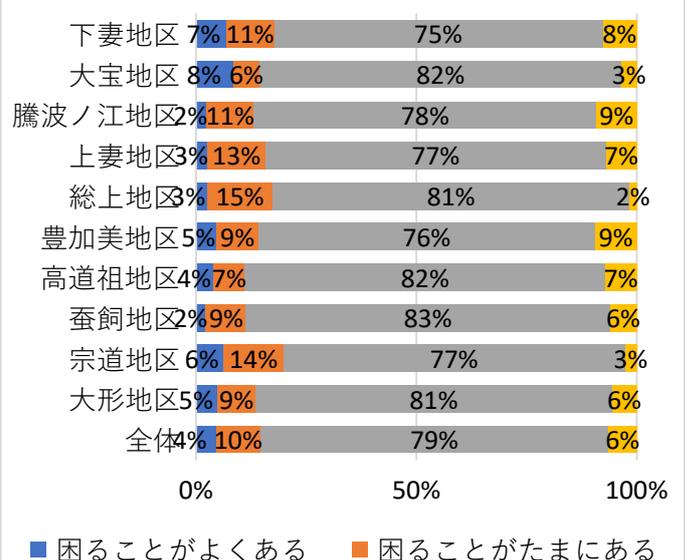
地域別集計	下妻地域	大宝地域	騰波ノ江地域	上妻地域	総上地域	豊加美地域	高道祖地域	蚕飼地域	宗道地域	大形地域	無効回答	合計
困ることがよくある	9	10	4	3	3	5	5	3	7	6	3	58
困ることがたまにある	14	7	19	15	18	10	9	12	15	11	2	132
困ることはない	97	97	136	88	97	81	104	109	86	101	22	1,018
無効回答	10	4	16	8	2	10	9	8	3	7	6	83
合計	130	118	175	114	120	106	127	132	111	125	33	1,291

年代別集計	困ることがよくある	困ることがたまにある	困ることはない	無効票	合計
10歳代	3	7	7	0	17
20歳代	2	5	19	0	26
30歳代	4	5	51	1	61
40歳代	2	11	93	3	109
50歳代	5	17	156	4	182
60～64歳	0	11	137	5	153
65～69歳	1	13	163	4	181
70～74歳	7	15	181	13	216
75～79歳	7	16	121	16	160
80歳以上	27	29	81	31	168
無効票	0	3	9	6	18
合計	58	132	1,018	83	1,291

【年代別】日常的な外出で困ること



【地区別】日常的な外出で困ること

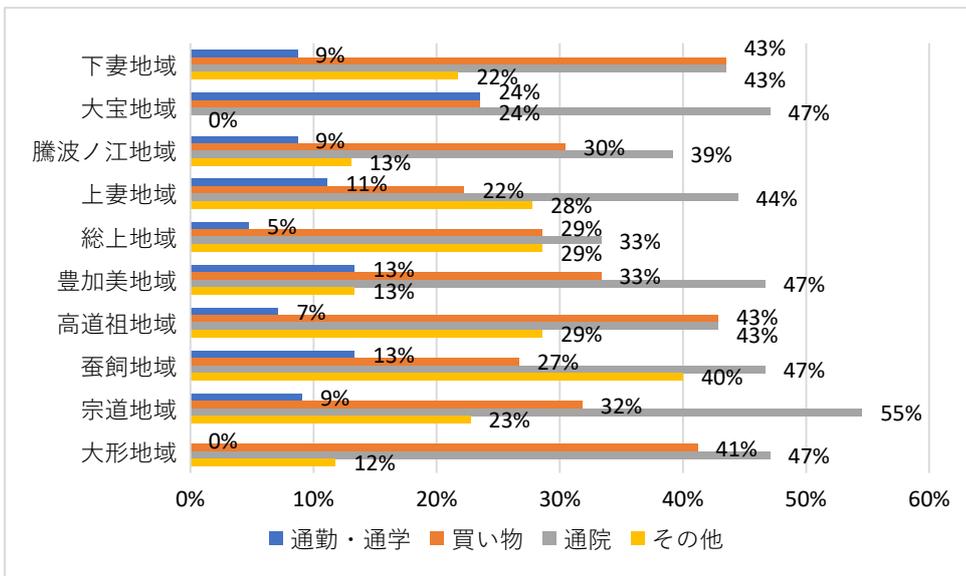


②困る際の移動目的

どの地域でも、通院に困っている方の割合が多くなっています。

	下妻地域	大宝地域	騰波ノ江地域	上妻地域	総上地域	豊加美地域	高道祖地域	蚕飼地域	宗道地域	大形地域	無効回答	合計
通勤・通学	2	4	2	2	1	2	1	2	2	0	1	19
買い物	10	4	7	4	6	5	6	4	7	7	3	63
通院	10	8	9	8	7	7	6	7	12	8	3	85
その他	5	0	3	5	6	2	4	6	5	2	1	39
合計	27	16	21	19	20	16	17	19	26	17	8	206

※困る方のみ複数回答（左記から順に N=23、17、23、18、21、15、14、15、22、17）



参考：65歳以上の日常で困っている移動の目的（N=115）

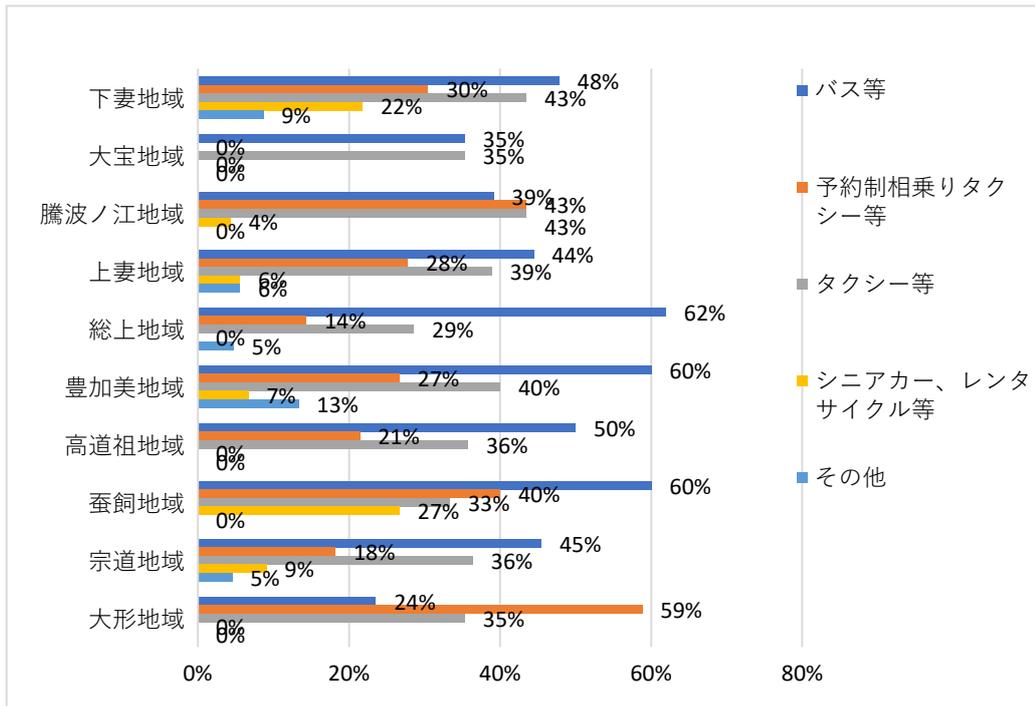
特に高齢者の移動では、通院に困っている方が多い。

	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上	合計	割合
通勤・通学	1	1	0	0	2	2%
買い物	5	8	9	22	44	38%
通院	9	10	15	37	71	62%
その他	4	4	0	3	11	10%
合計	19	23	24	62	128	111%

③困った際に解決できそうな公共交通（N=190）

バス等(予約なしで自宅近くの停留所から目的地近くの停留所まで相乗りで移動できるもの)を希望している地域が多いが、騰波ノ江地域では、予約制相乗りタクシー等とタクシー等が同数で最多であり、大形地域では予約制相乗りタクシー等が多くなっています。

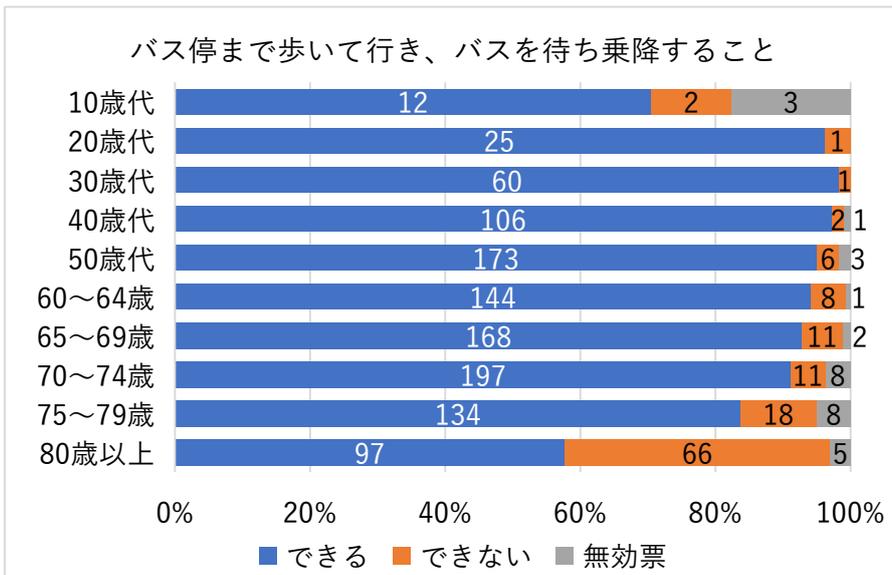
	下妻地域	大宝地域	騰波ノ江地域	上妻地域	総上地域	豊加美地域	高道祖地域	蚕飼地域	宗道地域	大形地域	無効回答	合計
バス等	11	6	9	8	13	9	7	9	10	4	5	91
予約制相乗りタクシー等	7	0	10	5	3	4	3	6	4	10	0	52
タクシー等	10	6	10	7	6	6	5	5	8	6	0	69
シニアカー、 レンタサイクル等	5	0	1	1	0	1	0	4	2	0	0	14
その他	2	0	0	1	1	2	0	0	1	0	0	7



(4)バスの利用について

ほとんどの方がバスを利用することができることがわかります。ただし、80歳以上では約4割の方がバスの利用が難しい状況です。

	できる	できない	無効票	合計
10歳代	12	2	3	17
20歳代	25	1	0	26
30歳代	60	1	0	61
40歳代	106	2	1	109
50歳代	173	6	3	182
60～64歳	144	8	1	153
65～69歳	168	11	2	181
70～74歳	197	11	8	216
75～79歳	134	18	8	160
80歳以上	97	66	5	168
無効票	11	1	6	18
合計	1,127	127	37	1,291

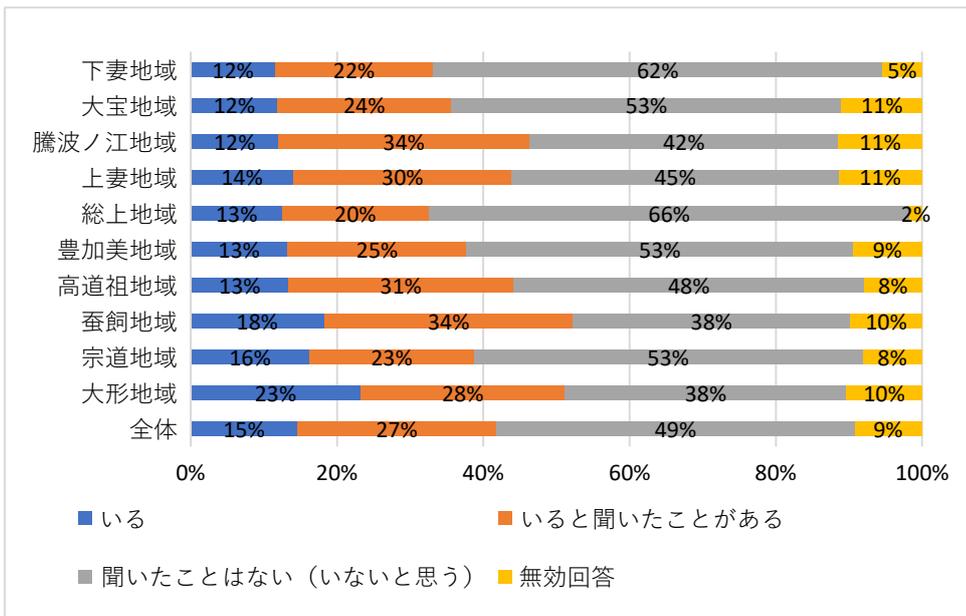


(5)自分の集落内で移動に困っている方について

①移動で困っている方の有無

大きな差はないが、蚕飼地域と大形地域では、「いる」「いると聞いたことがある」と回答した方が5割りを超えました。

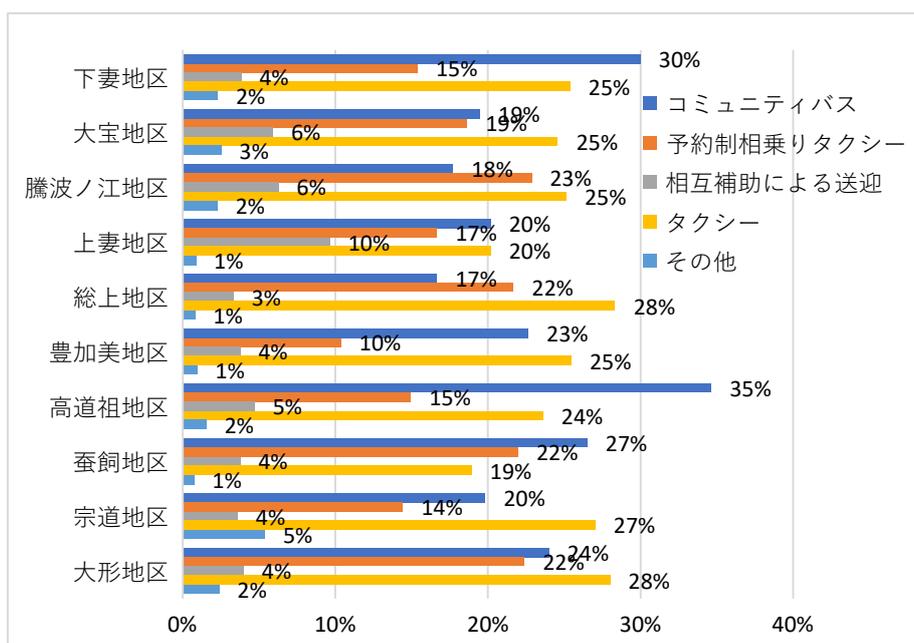
	下妻地域	大宝地域	騰波ノ江地域	上妻地域	総上地域	豊加美地域	高道祖地域	蚕飼地域	宗道地域	大形地域	無効回答	合計
いる	15	14	21	16	15	14	17	24	18	29	5	188
いると聞いたことがある	28	28	60	34	24	26	39	45	25	35	7	351
聞いたことはない (いないと思う)	80	63	74	51	79	56	61	50	59	48	12	633
無効回答	7	13	20	13	2	10	10	13	9	13	9	119
合計	130	118	175	114	120	106	127	132	111	125	33	1,291



②解決するために、自分の集落にあった交通手段

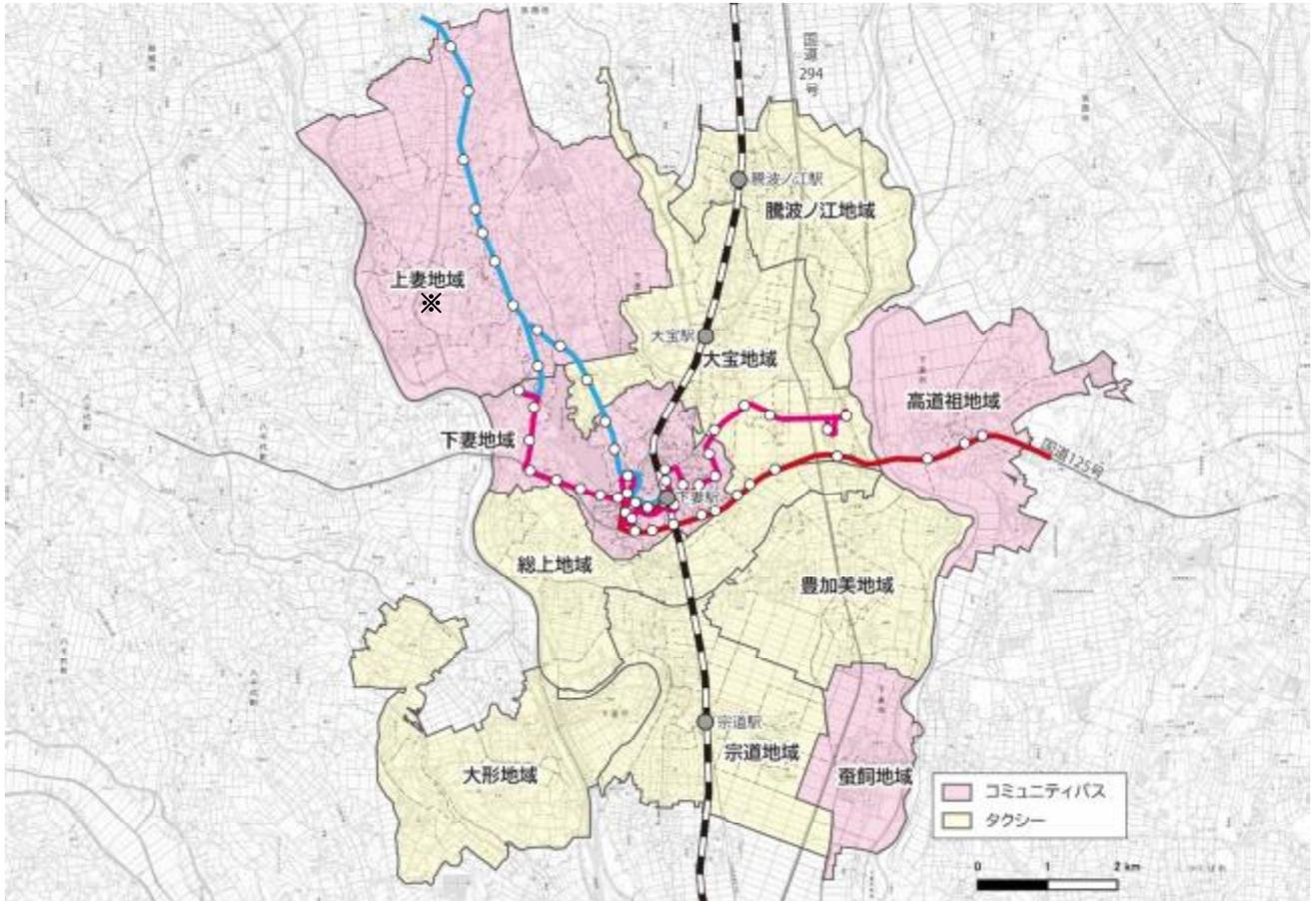
下妻地域、高道祖地域、蚕飼地域ではコミュニティバスが一番多く、上妻地域ではコミュニティバスとタクシーが同等で最多となっています。その他の地区では、タクシーが一番多くなっています。

	下妻地域	大宝地域	騰波ノ江地域	上妻地域	総上地域	豊加美地域	高道祖地域	蚕飼地域	宗道地域	大形地域	無効回答	合計
コミュニティバス	39	23	31	23	20	24	44	35	22	30	12	303
予約制相乗りタクシー	20	22	40	19	26	11	19	29	16	28	2	232
相互補助による送迎	5	7	11	11	4	4	6	5	4	5	5	67
タクシー	33	29	44	23	34	27	30	25	30	35	6	316
その他	3	3	4	1	1	1	2	1	6	3	0	25
無効回答	30	34	45	37	35	39	26	37	33	24	8	348
合計	130	118	175	114	120	106	127	132	111	125	33	1,291



参考：意向結果を地図で表現

- ・下妻地域、上妻地域はコミュニティバスが運行しています。
- ・高道祖地域では、関鉄バスが運行しています。(ただし減便が続いています)
- ・大宝地域ではコミュニティバスが運行しているが、タクシーの意向の方が多くなっています。
- ・蚕飼地域では、コミュニティバスの意向が多くなっています。安らぎの里から、つくバスが運行しています。

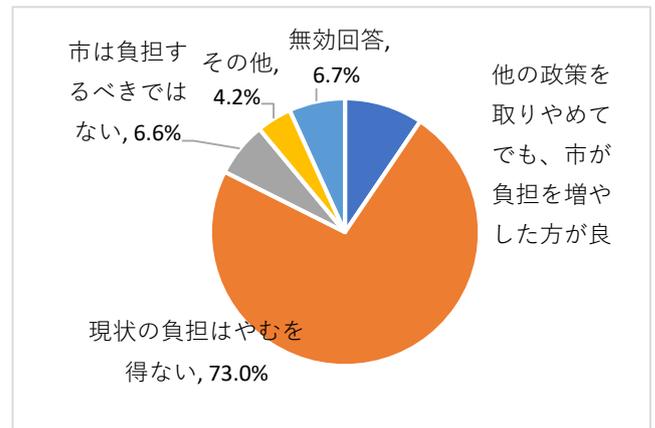


※上妻地域については、同数だったため、複数回答ありで集計した際に多い方としました。しかし、元々複数回答は想定していなかったため、WEB 回答者については、複数回答できない形であったため、参考値となります。

(6)公共交通の必要性について

約7割の方が公共交通の必要性について、現状の負担はやむを得ないと回答しています。

	回答数	回答率
他の政策を取りやめてでも、市が負担を増やした方が良い	119	9.4%
現状の負担はやむを得ない	921	73.0%
市は負担するべきではない	83	6.6%
その他	53	4.2%
無効回答	85	6.7%
合計	1,261	100.0%



2)高齢者団体ヒアリング

日時:令和7年6月20日(金) 11:00~11:30

場所:砂沼荘(ねんりんスポーツ下妻大会にて)

ヒアリング対象者:運転免許のない方10名

<ヒアリング結果>

1. 日常の外出先について

- ・買い物で良く行く場所はストッカー、カスミ、イオンである。
- ・フードスクエア下妻ふるさわ店より下妻店をよく利用する理由は棚の陳列を理解しているから。
- ・通院は、とき田クリニック、つくば記念病院などである。
- ・つくば市の病院へ通院していたこともあるが、移動の問題から、家の近くや送迎がある病院へ変更した。
- ・主な移動手段は、タクシー利用助成券の利用、家族(娘等)の送迎、自力(シニアカー等)である。
- ・とき田クリニックについては送迎にて利用している。

★困ること

- ・タクシーがつかまらない。現在は、電話もかけない。
- ・タクシー利用助成券が足りない。
- ・イオンへタクシー利用助成券を利用して行っているが、片道2,500円分使い、プラス自腹1,000円でイオンまで行っている。月1回行くと年間の最後の方はタクシー券が足りず、送迎やタクシー全額負担となる。
- ・高道祖では、関鉄バスはあるため、シモンちゃんバスがきていないが、バス路線が国道125号線のみであり、最近では本数が減少し利用できない。
- ・旧道に入ってきてほしい。シモンちゃんバスなら、高道祖の中に入って来られないか。
- ・バスは、バス停までが遠いため、利用していない。(シモンちゃんバスの範囲内の方おらず)
- ・現在は、自転車に乗れなくなったため、シルバーカーで移動している。

2. 現状の交通施策や改善点について

- ・タクシー利用助成券の枚数が増えるとよい。
- ・何回でも定額でタクシーを利用できる方がうれしい。
- ・タクシーがつかまりやすくなると良い。
- ・いろんな家を巡ってイオンに行くなど、買い物ツアーがあるとよい。
- ・地域連携公共ライドシェアの取組みを初めて知った。使えるかどうか検討したい。
- ・上妻地区の梨の選果場(大木)あたりにシモンちゃんバスを通すことはできないか。
- ・できれば、バスよりタクシー(停留所より家の前)の方がよい。予約があってもドアツウドアの方が良い。
- ・予約は電話がよい。スマホは持っていない。乗り合いも大丈夫。

3)障害者団体ヒアリング

日時:令和7年6月20日(金) 14:45~15:45

場所:下妻市役所会議室

ヒアリング対象者:4名

<ヒアリング結果>

1. 日常の外出先について

- ・買い物については、生協の宅配を利用している。出かける場合は、ストッカー千代川店、イオン、カスミへ車で移動し利用している。通院は三津山クリニックへ2か月に1回行っている。毎日ほっとランドきぬへ運動のために行っているが、車を運転できなくなった後の移動に不安を感じている。
- ・買い物は、家の近くのコンビニを利用している。週1回坂東市にある温泉施設へ行っている。車が運転できるため、困っていることはガソリン代である。
- ・ピアスパークしもつまは、車いすに対応していないため行かない。
- ・買い物は、筑西市にあるトライアルやとりせんを利用している。日が暮れてからの移動は怖いため、昼間に行くようにしている。通院はとき田クリニックに2か月に3回程度である。よく行く場所は、卓球、市役所等である。自力での移動がづらいため、回覧板やゴミ捨てであっても車を利用している。なるべく歩く距離を減らしたいため、車で入口近くまで行けることや、車を降りてからの舗装環境を重視している。
- ・買い物はどこでも行くため決まった場所はない。通院は、奥さんのために菊山胃腸科外科へ月1回行っている。移動ボランティア(常総市NPO たすけあいセンターJUNTOS)をしているため、送迎でのつくば市にある病院へ行くことがある。国交省の講習を受け、運転手のボランティアをしているが、本市でもできたら良い。

★困ること

- ・自分で運転しているため、自分が困ることは今のところない。今後はわからない。
(周りの方について)
- ・タクシー利用料金助成券を使って移動している方の話を聞いたことがある。
- ・砂沼荘へ毎日タクシーを利用して移動している方がいる。
- ・下條整形外科への通院にタクシーを利用しているが、長塚からタクシーを呼んでも来てくれないことがあり、宗道タクシーに頼んでいる。
- ・つくばの病院へ行く際にタクシー料金が高くなるため、1番困ると思う。
- ・上妻の方が下妻へくる際に困ると思う。

2. 現状の交通施策や改善点について

- ・以前、障害者団体の体験会でシモンちゃんバスを使ってみたことはあるが、病院や日常の買い物先が停留所がない。
- ・どの交通手段であれ、目的地の入り口に停められることが重要である。
(地域連携公共ライドシェアについて)
- ・ドアの開け閉めや荷物の積み下ろしをしてもらえるのか。
- ・つくば市内の病院へ行く際は使えないのか。

- ・PASMO や Suica など交通系 IC カードが使えると良い。
- ・受付のための電話料金が気になる。(050・・・の IP 電話はかけ放題プランの対象外であるため)
- ・買い物利用を考えたとき、行きは良くても帰りの予約が大変だと思う。

その他

- ・シモンちゃんバスの車両を貸し切りで借りることはできないか。車椅子がそのままの状態でもり降りできる車両をレンタルし旅行に行きたい。

2-3 計画目標値の検証

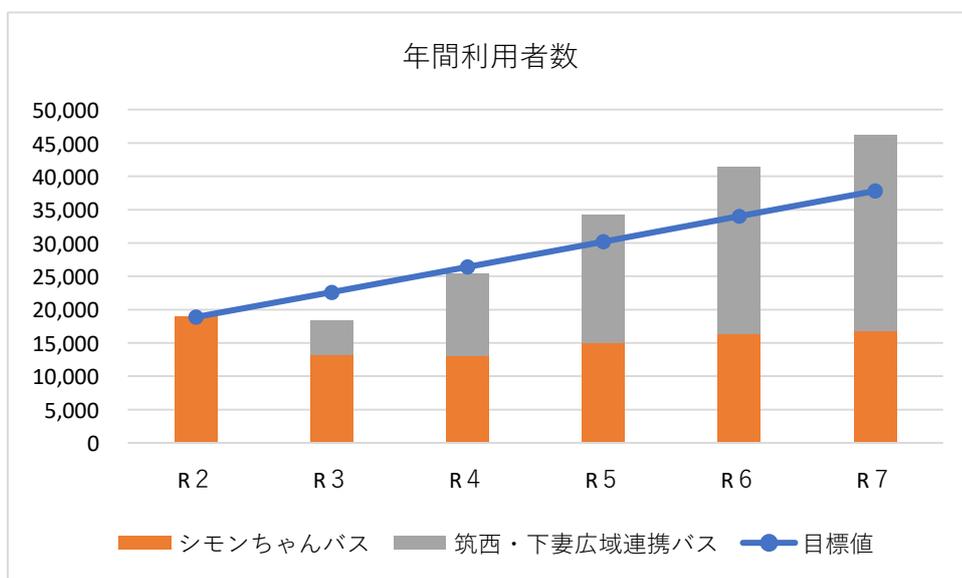
1) 公的資金が投入されている公共交通について

①-1 利用者数

R3(2020年実績値)、R4(2021年実績値)は、コロナ禍の影響により、目標値を下回ったが、R5からはペアリン号(筑西下妻広域連携バス)の利用者が増加したことにより、目標値を達成している。R7では目標値の1.2倍の成果となりました。

	現状値 (R2)	R3	R4	R5	R6	R7
目標値	18,869	22,600	26,400	30,200	34,000	37,800
シモンちゃんバス	18,922	13,121	13,034	14,951	16,379	16,725
ペアリン号 (筑西下妻広域連携バス)	0	5,167	12,379	19,218	25,006	29,395
合計	18,922	18,288	25,413	34,169	41,385	46,120

※評価する数値は前年度の実績値とする

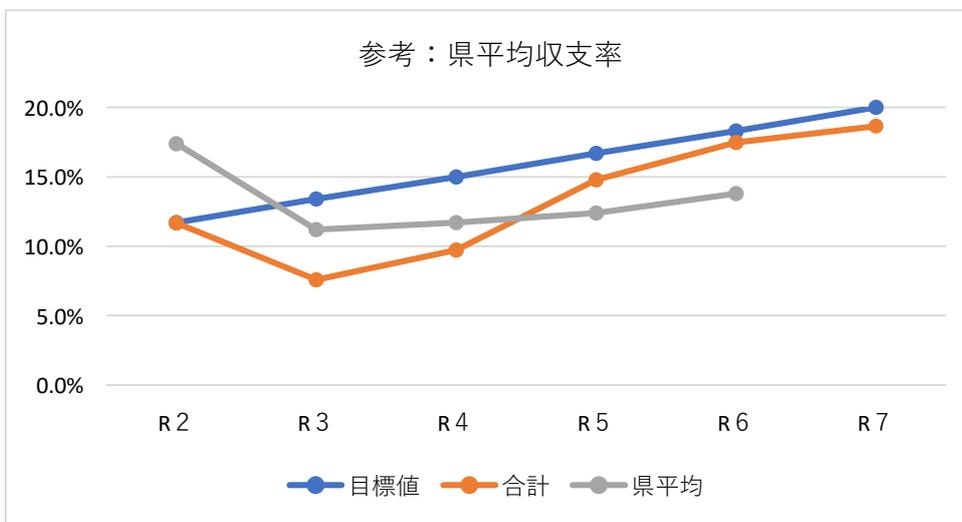
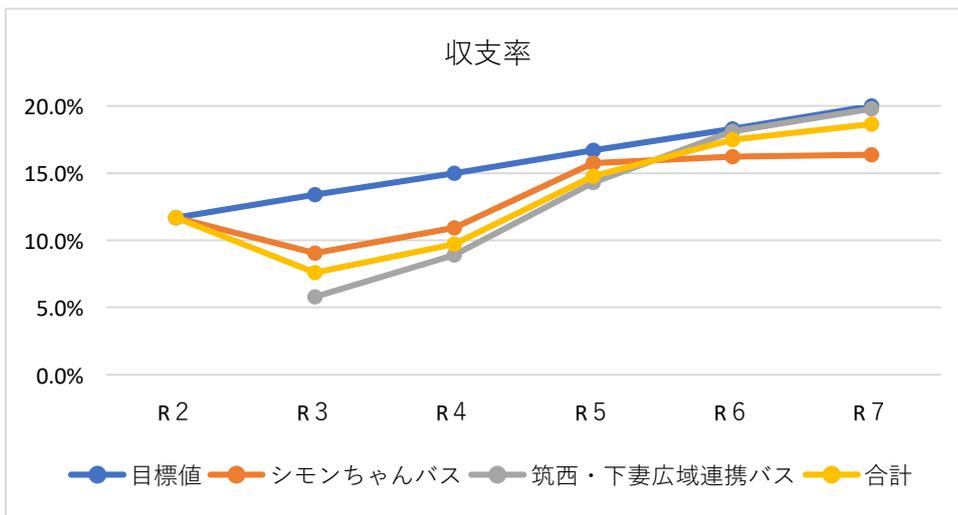


①-2 公共交通事業の収益

R3(2020年実績値)、R4(2021年実績値)は、コロナ禍の影響により、目標値を大きく下回った。R5からは回復傾向にあるが目標値より1.3ポイント届かない結果となりました。しかし、前回計画時に目標値の設定として、県平均と同程度からそれ以上を目指すこととしており、県平均よりは3.7ポイント上回る結果となりました。

	現状値 (R2)	R3	R4	R5	R6	R7
目標値	11.7%	13.4%	15.0%	16.7%	18.3%	20.0%
シモンちゃんバス	11.7%	9.0%	10.9%	15.8%	16.2%	16.4%
ペアリン号 (筑西下妻広域連携バス)		5.8%	8.9%	14.3%	18.1%	19.8%
合計	11.7%	7.6%	9.7%	14.8%	17.5%	18.7%
参考値：県平均	17.4%	11.2%	11.7%	12.4%	13.8%	

※県平均の令和6年度実績値については現時点(2025.07)で未発表

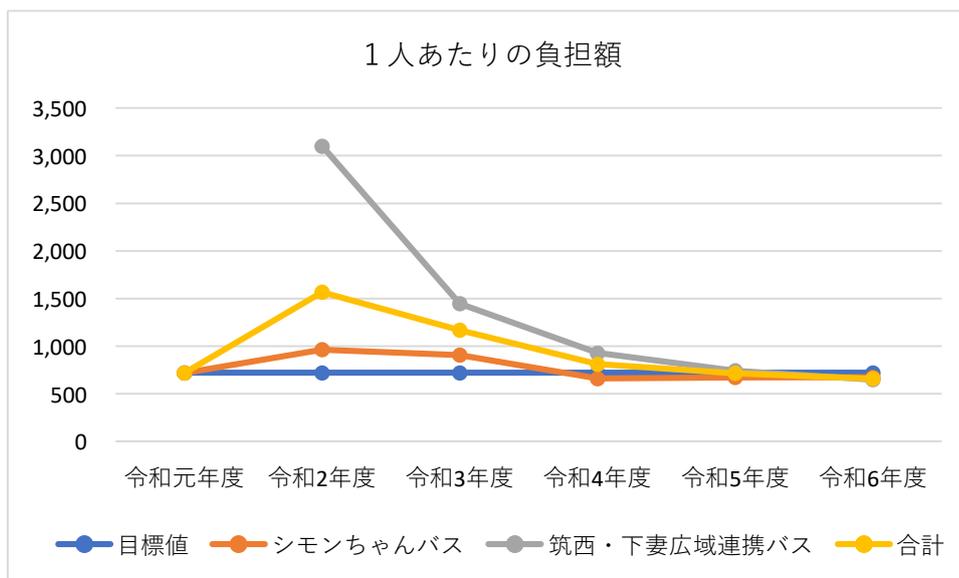


①-3 利用者1人あたりの市の負担額

R3(2020年実績値)、R4(2021年実績値)は、コロナ禍の影響により、目標値を大きく下回りました。R5からは回復傾向にあり、R7では、シモンちゃんバス、ペアリン号(筑西下妻広域連携バス)の両方で目標値を達成する結果となりました。

	現状値 (R2)	R3	R4	R5	R6	R7
目標値	720	720	720	720	720	720
シモンちゃんバス	718	963	906	660	673	673
ペアリン号 (筑西下妻広域連携バス)		3,101	1,445	928	742	649
合計	718	1,567	1,169	811	715	658

※ペアリン号(筑西下妻広域連携バス)については、利用者を分けることはできないため、利用者数、負担額ともに筑西市分も含む。



2)高齢者・障害者の福祉タクシー利用助成事業の利用率

R3(2020年実績値)、R4(2021年実績値)は、コロナ禍の影響を多少受けたが、R5以降は利用率は増加していき、R7では54.2%となりました。目標値を達成することはできなかったが、5年前より5.7ポイント増加する結果となりました。

	現状値 (R2)	R3	R4	R5	R6	R7
高齢者配布枚数		19,020	20,028	19,248	37,560	35,840
高齢者利用枚数		9,309	9,549	9,547	18,695	19,846
障害者配布枚数		5,408	6,580	6,136	9,708	10,158
障害者利用枚数		2,637	3,059	2,968	4,921	5,066
目標値	48.5%	50.8%	53.1%	55.4%	57.7%	60.0%
利用率合計	48.5%	48.9%	47.4%	49.3%	50.0%	54.2%

3)公共交通で移動できる近隣市町

目標値:4自治体 R7:3自治体

公共交通で移動できる近隣市町の数維持することはできましたが、目標値である4自治体へ増加することはできませんでした。ただ、つくバスの乗り入れにより、つくば市への移動路線は増える結果となったため、移動の選択肢は増える結果となりました。

4)交通結節点の強化策を実施する鉄道駅数

駅舎の改修等までは実施することができませんでした。まちの中心としての機能向上に向けて下妻駅前イベントに出店し、交流空間や滞留空間を一時的につくることを行いました。

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

ポート数を維持することはできましたが、目標値である1か所増加を行うことはできませんでした。ただ、GPS機能を搭載することにより、インターネット上で自転車の配置状況をリアルタイムで確認することができるようになりました。

6)モビリティ・マネジメントの実施回数

毎年、1回以上行うことができました。R7は、シモンちゃんバスPRのためにイベントへ出店するとともに、小学生を対象にバスの乗り方教室を実施しました。

7)まとめ

全ての数値目標を達成することはできませんでした。ただ、達成できなかった目標についても、達成に向けて検討を行うことはできました。

第1期の計画では、インプットとなる目標値設定が多く、第2期では、このようなインプットの目標値は施策の中にて位置づけていくこととします。第2期の計画では、アウトプットとなる目標値設定とします。

目標	数値指標	目標値	達成状況	評価
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 37,800人	46,120人	◎
	①-1 利用者数	①-2 20%	18.7%	○
	①-2 公共交通事業の収支率	①-3 720円 (維持)	658円	◎
③利用者1人あたりの市の負担額				
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%	54.2%	○
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	3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	イベントの実施	○
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	維持	○
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	昨年度2回	◎

評価凡例：◎数値含めて達成 ○数値は達成できなかったが維持し向上した △検討した

4-4 目標・数値指標

1) 目標値設定の考え方

1 骨格となる公共交通の維持

施策①、②は直接的に利用者数増加につながり、施策③は駅利用者が増えることで間接的に鉄道や路線バスの利用者増につながります。

【数値指標と施策の関係性】

数値指標	直接的	間接的
(1) 常総線の利用者数	施策①関東鉄道常総線の利用促進	施策③交通結節点の整備
(2) 関鉄バスの利用者数	施策②関鉄バスの利用促進	

【数値指標の現状値と目標値】

数値指標	現状	目標値
(1) 常総線の利用者数（1日平均）	2,165人	2,228人
(2) 関鉄バスの利用者数（調査日1日）	107人	107人

2 地域に応じた移動サービスの充実

施策④、⑥は再編、本格運行へ移行等を行うことにより、直接的に指標値の増加につながります。

【数値指標と施策の関係性】

数値指標	直接的	間接的
(3) 公共交通サービスによる人口カバー率	施策④コミュニティバスの利便性向上 施策⑥地域連携公共ライドシェア	施策⑤タクシーの維持・確保
(4) 公的資金が投入されている公共交通の利用者数		

【数値指標の現状値と目標値】

数値指標	現状	目標値
公共交通サービスによる人口カバー率	35.4%	60%
公的資金が投入されている公共交通の利用者数	46,120人	50,920人
(シモンちゃんバス)	16,725人	18,466人
(ペアリン号)	29,395人	32,454人

施策⑤は、施策④、⑥と分担する面と高齢者をターゲットにした移動につながる面があります。市は利用補助を行っているため、公的な支援がある移動の一旦として移動を支えています。また、1,000円タクシー等の施策を行う場合は、指標値の増加につながります。

施策⑦～⑪は、施策①～⑥を補い支え、より細やかなニーズに対応するための施策であるため、今回は施策に直接的に対応した数値指標を個別に設定しないこととします。

3 わかりやすい公共交通（情報提供・利用促進）

施策⑫は直接的にインプットの指標値となる。施策⑬は間接的(内包的)に関わる指標です。

【数値指標と施策の関係性】

数値指標	直接的	間接的
(5) モビリティ・マネジメントの実施数	施策⑫モビリティ・マネジメント	施策⑬MaaS への対応

【数値指標の現状値と目標値】

数値指標	現状	目標値
モビリティ・マネジメントの実施数	2回/年	1回/年以上

アウトカム指標について

アウトカム指標として、「公共交通施策の満足度」を設定することが考えられるが、本計画では毎年確認していくことは難しいため、インプットの指標とします。

〈参考〉

公共交通施策についての満足度 24.1%(満足、やや満足) 総合計画策定時調査(令和4年8月)時

2) 数値指標の計算方法

今回数値指標として設定する数値は、前年度実績値とします。

1 骨格となる公共交通の維持

(1) 常総線の利用者数

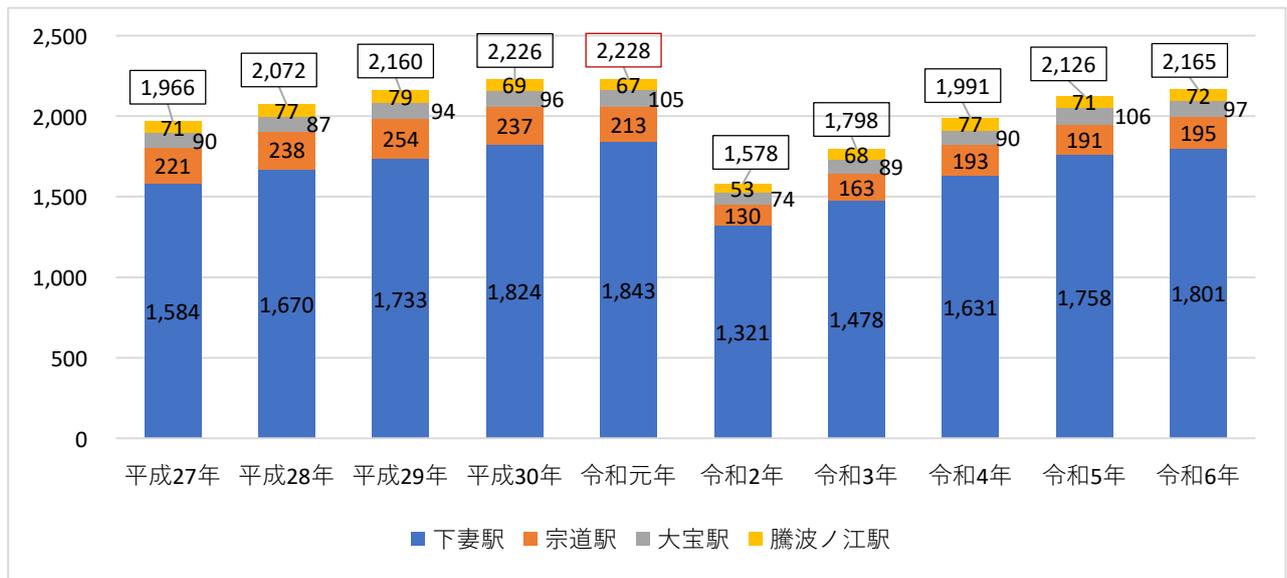
1日あたりの下妻駅、宗道駅、大宝駅、騰波ノ江駅の利用者数合計とします。

数値は関東鉄道より提供資料を基に作成。通学定期、通勤定期、定期外の合計。

関鉄日く、乗降別等の数値は集計しておらず、定期については年間の購入数より推計値となります。

★数値目標値は、コロナ禍前であり、直近で一番多かった令和元年の人数を採用

常総線の利用者数推移（人）



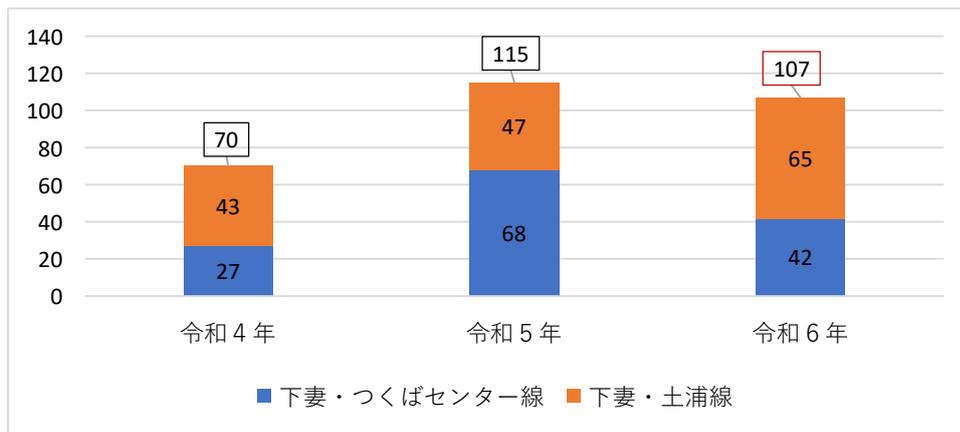
(2) 関鉄バスの利用者数

1日あたりの本市内バス停での乗降者数の合計とします。

数値は関東鉄道より提供資料を基に作成。乗り込み調査時の平日1日の数値を合計。

★数値目標値は維持（便数減が続いているため、路線維持を目指します）

関鉄バス本市内バス停での乗降者数推移（人）



2 地域に応じた移動サービスの充実

(3)公共交通サービスによる人口カバー率

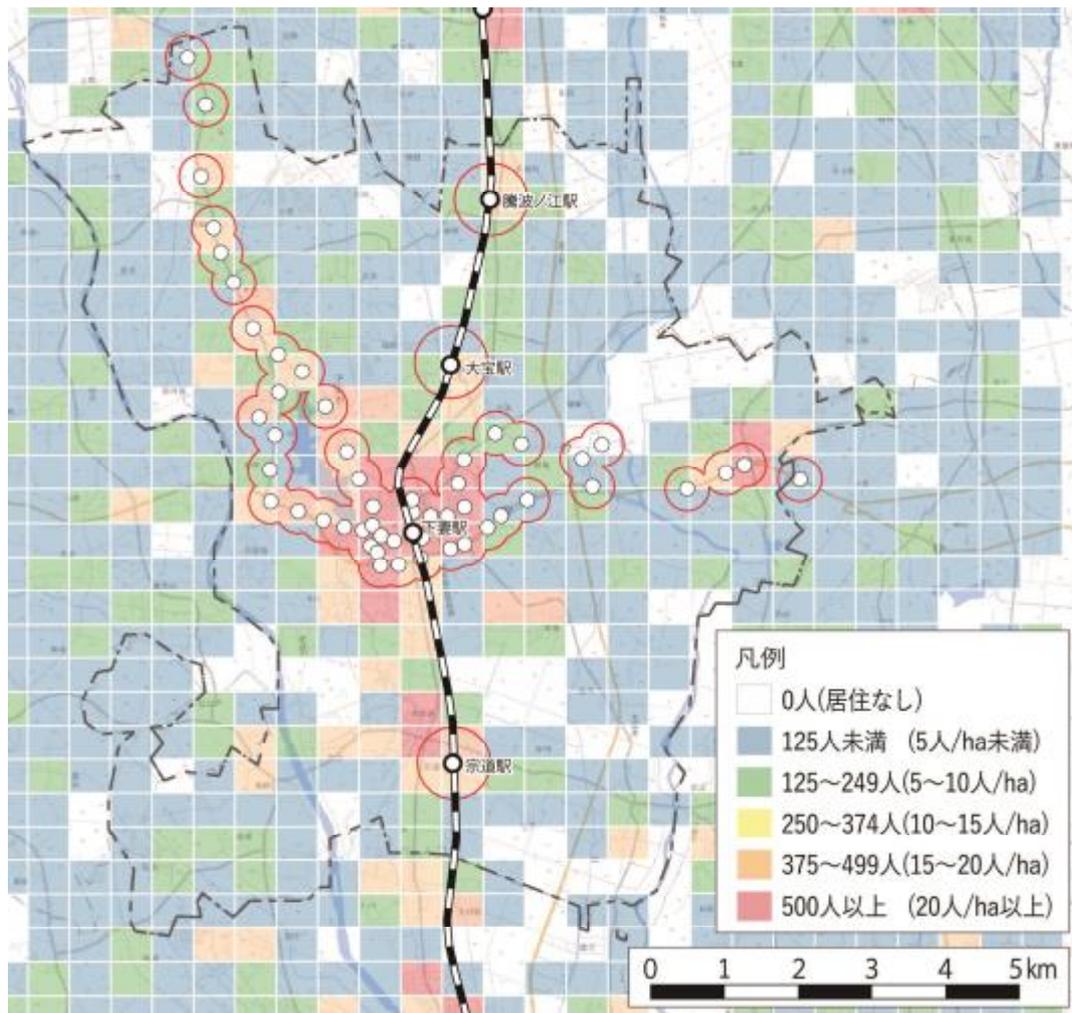
計画時の対象は、鉄道、路線バス、コミュニティバスとします。今後、コミュニティバスの延伸やライドシェアの本格運行、1,000円タクシー運行等の際は、実証実験でなく、本格運行について含めていくこととします。

駅は半径500m、バス停は半径300mを対象として、メッシュ人口を割合で割り戻して人口を算出。

エリアでの運行となった場合は、エリア内の人口を全て含むものとして計算することとします。

★数値目標値は、現在実証運行している地域連携公共ライドシェアのエリアがカバーできた際の数値を採用

公共交通サービス圏域図



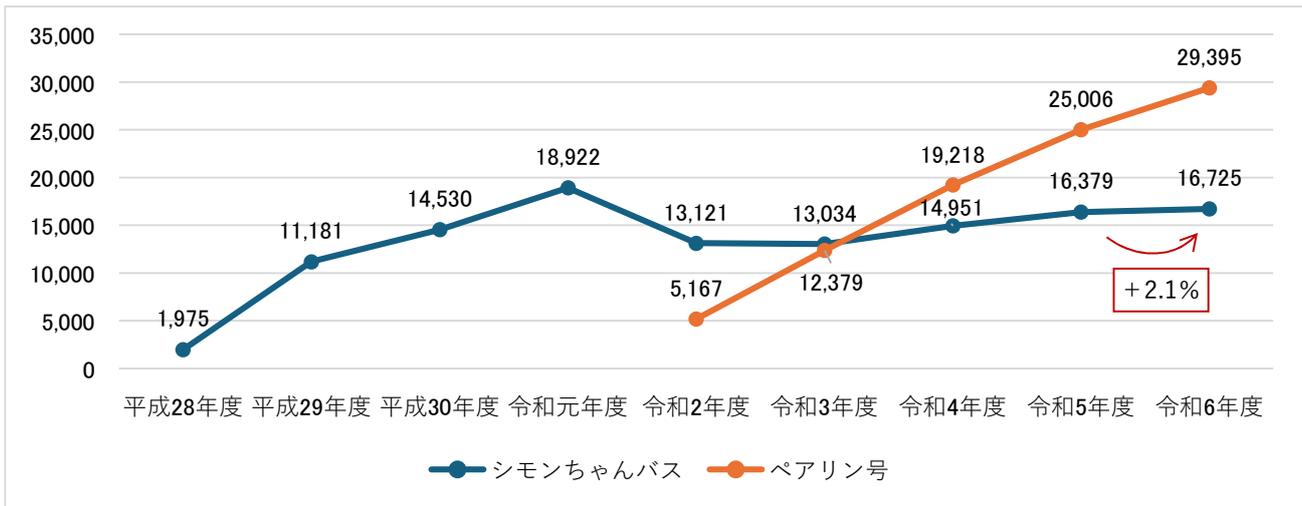
赤丸線内を公共交通カバー圏域とし、メッシュ人口を面積案分して人口を算出

(4) 公的資金が投入されている公共交通の利用者数

計画時の対象は、コミュニティバス(シモンちゃんバス、ペアリン号)とします。今後、コミュニティバスの延伸やライドシェアの本格運行、1,000円タクシー運行等の際は、実証実験でなく、本格運行について含めていくこととします。シモンちゃんバス、ペアリン号以外の交通モードが追加される際は、数値目標を新たに設定することとします。

★数値目標値は、現在のシモンちゃんバスの利用者数の伸び率(2.1%増)で増加した利用者数を採用

コミュニティバスの利用者数推移 (人)



3 わかりやすい公共交通（情報提供・利用促進）

(5)モビリティ・マネジメントの実施回数

情報提供や利用促進に向けた取り組みを行った回数とします。

★数値目標値は、前年度実績(令和6年度)の年2回を採用

(6)公共交通施策の満足度

計画時の指標は、下妻市総合計画(第6期後期)策定時に行った市民アンケート結果(令和4年8月)である、「公共交通施策の満足度」24.1%(満足、やや満足の合計)とします。この指標は市民アンケートの実施が必要のため、次期計画策定時に行う市民アンケートにて、調査し評価することとします。アンケート内容は公共交通施策について5段階評価(満足、やや満足、どちらともいえない、やや不満、不満)で問い、無回答も含めた割合とします。

★数値目標値は、10%上昇を目指し、35%を採用

参考

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8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 会長	吉川 寛通
	自治区長連合会 副会長	飯田 康之
	下妻市議会	須藤 豊次
	身体障害者福祉協会 会長	服部 佳子
	下妻市商工会 副会長	坂入 誠
	下妻青年会議所 理事長	大島 俊太郎
	下妻市民生委員児童委員協議会 副会長	野村 守
	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	筑波大学システム情報系社会工学域 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）	柿本 憲治
	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）	小菅 達也
	茨城県政策企画部交通政策課 課長	伊藤 豪人
	茨城県常総工事事務所 所長	藤原 輝夫
	茨城県下妻警察署交通課 課長	仲田 直樹
鉄道事業者	関東鉄道株式会社 取締役	室田 英之
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	古賀 重徳
一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者	関東鉄道株式会社 常務取締役	廣瀬 貢司
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	関東鉄道労働組合 副委員長	谷田部 正利
その他市長が必要と認める者	下妻市社会福祉協議会 事務局次長	田中 則昭
副市長及び市長の指名する職員	下妻市 副市長	渡辺 尚
	下妻市 市長公室長	増子 朋哉
	下妻市 保健福祉部長	黒須 武
	下妻市 建設部長	保戸山 正浩

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 7年	2月～3月	市民アンケート調査
	6月	利用者(高齢者団体、障害者団体)ヒアリング
	7月	事業者(鉄道、バス)ヒアリング
	8月	令和7年度第3回下妻市地域公共交通活性化協議会 (取り組んできた公共交通施策の検証、市民のニーズ、公共交通の基本的な方針)
	11月	令和7年度第4回下妻市地域公共交通活性化協議会 (上位計画の整理、公共交通の基本的な方針と目標、公共交通施策)
	12月	令和7年度第5回下妻市地域公共交通活性化協議会 (目標と数値指標、公共交通施策、下妻市地域公共交通計画素案)
令和 8年	1月	令和7年度第6回下妻市地域公共交通活性化協議会 書面協議 (下妻市地域公共交通計画案)
	1月～2月	パブリックコメントの実施
	3月	令和7年度第7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計画策定)