

坂東市地域公共交通網形成計画 (案)

令和元年 12 月
坂東市

目次

序章 計画の策定にあたって	1
1. 目的	1
2. 計画の位置付け	1
3. 計画区域	2
4. 計画期間	2
第1章 公共交通の現状と課題	3
1. 地勢・土地利用	3
2. 人口の動向	4
3. 移動の状況	8
4. 主要施設の分布	9
5. 住宅等の開発状況	10
6. 観光客等の状況	11
7. 自家用車での移動の状況	14
8. 工業団地の状況	15
9. 道路網の状況	16
10. 鉄道駅までの所要時間	17
11. 上位・関連計画に示されるまちづくりの方向	19
12. 地域公共交通の状況	25
13. 地域内移動の状況	50
14. 市民ニーズ	53
15. これまでの公共交通施策の実施状況	71
16. 公共交通の課題	75
第2章 目指すべき姿	77
1. 地域公共交通の役割	77
2. 基本理念	77
3. 都市構造	78
4. バス交通を軸とするまちづくり	79
第3章 基本方針と計画目標	81
1. 基本方針	81
2. 計画目標・数値目標	83
第4章 公共交通施策	85
1. 施策体系	85
2. 公共交通施策	86
3. 地域公共交通再編事業	109
第5章 計画の推進方策	110
1. 施策体制	110

2. 坂東市地域公共交通会議の役割.....	110
3. 計画の達成状況の評価方法.....	111
参考資料	
1. 公共交通施策の体系.....	114

序章 計画の策定にあたって

1. 目的

本市では、これまで『坂東市地域公共交通体系整備計画』（平成24年1月）に基づき、コミュニティバスやデマンドタクシー（予約制乗合タクシー）の運行等により、市民の移動手段の確保及び公共交通空白地域の解消を図ってきたところですが、民間路線バスの撤退等を含め、公共交通の衰退や公共交通離れの進行が危惧されています。

一方で、本市では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」を基本理念として『坂東市立地適正化計画』（平成31年3月）を策定しており、地域戦略の一環として、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成により、過度に自家用車に依存せずに生活できる環境づくりとともに、本市を訪れる方にとっても利用しやすい公共交通の確保・維持・改善が喫緊の課題となっています。

公共交通の効率性と利便性の向上を図りつつ、将来にわたり持続可能な公共交通体系の再構築に向けて、今後の本市における公共交通施策の指針となる『坂東市地域公共交通網形成計画』を策定します。

2. 計画の位置付け

（1）法律に基づく地域公共交通網形成計画

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年5月制定）に基づく、地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」という。）として策定します。

（2）まちづくりの一環としての「公共交通のマスタープラン」

本計画は、総合的なまちづくりの一環として、公共交通に関わる事項を位置付ける「公共交通のマスタープラン」として策定します。

市総合計画『ばんどう未来ビジョン』や『坂東市都市計画マスタープラン』、『坂東市まち・ひと・しごと創生総合戦略』、『坂東市立地適正化計画』、その他関連計画との整合を図り策定します。

（3）多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

公共交通の充実を図るためには、行政機関だけではなく、市民、地域団体、交通事業者等、多様な主体が参加、連携して進める必要があります。

本計画は、それらの主体が同様の目標、方針のもとで取り組むための共有ビジョンとして策定します。

3. 計画区域

坂東市内全域を計画区域とします。

4. 計画期間

中長期的な視点に立ち、まちづくりと連携し将来にわたって持続可能な公共交通体系を再構築するため、令和2年度から令和 11 年度までの 10 年間を計画期間とします。

ただし、計画の進捗状況や社会環境の変化等を踏まえ、必要に応じて見直しを検討することとします。

第1章 公共交通の現状と課題

1. 地勢・土地利用

平成 17 年3月 22 日に岩井市と猿島町の合併により誕生した坂東市は、茨城県の南西部、都心から 50km 圏に位置し、東は常総市、北に古河市と八千代町、西に境町、南に利根川を隔てて千葉県野田市に接しています。

市域はおおむね平坦な地形で標高 20m 前後の猿島台地に立地し、利根川とその支流沿いの低地部は水田に、山林を除いた台地部は宅地や畑として利用されています。

市の区域としては東西約 12km、南北約 20km、総面積は 123.03km²となっており、そのうち約半分以上を農地が占めています。

利根川に架かる芽吹大橋、下総利根大橋により、千葉県・埼玉県方面からの茨城県の玄関口に位置し、市域すべてが首都圏近郊整備地帯に指定され、科学技術の先端が集積する筑波研究学園都市にも近接するなど、地理的な優位性を有しています。

道路網では、首都圏中央連絡自動車道(圏央道坂東インターチェンジ)と国道 354 号が東西方向に走り、交通の利便性を活かして、坂東インター工業団地等への更なる企業立地や交流人口の拡大が期待されており、豊かな自然環境と調和のとれた産業の育成に努めています。

＜坂東市の位置＞



2. 人口の動向

(1) 市全体の人口の推移

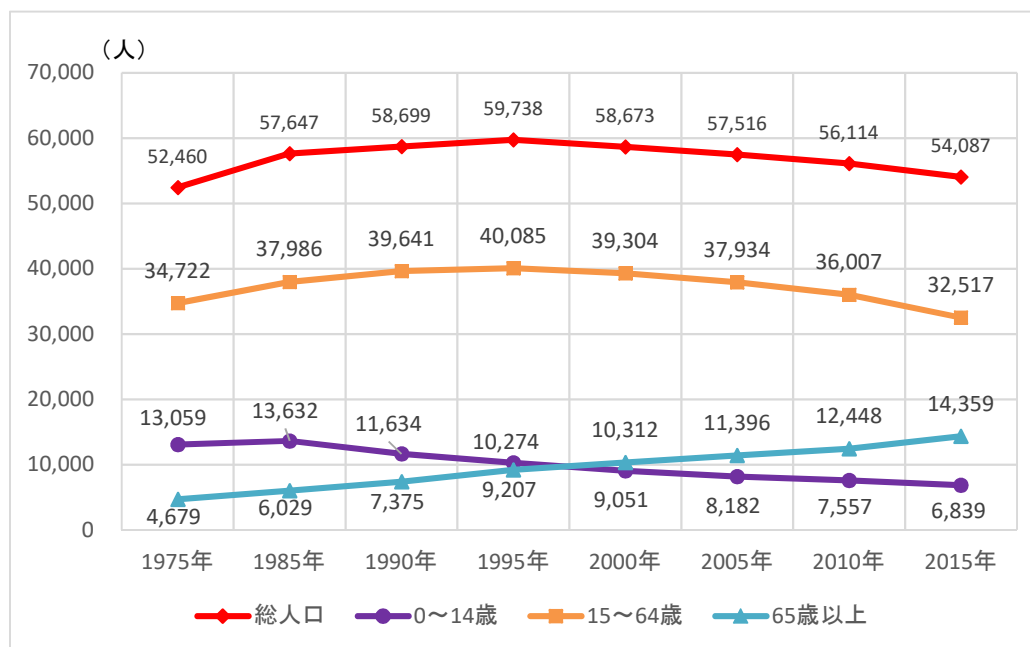
本市の総人口は、1995 年をピークに減少傾向にあり、2015 年では 54,087 人となっています。

年齢3区分別の人口推移を見ると、年少人口(0～14 歳)と生産年齢人口(15～64 歳)は減少傾向、老年人口(65 歳以上)は増加傾向にあります。

なお、2000 年には老年人口が年少人口を初めて上回り、2015 年の高齢化率(65 歳以上の人口の割合)は 26.5%となり、高齢化の進展が顕著となっています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計では、今後も人口減少は続き、2030 年の総人口は 47,409 人になると試算しています。

年齢3区分別の人口の推移(坂東市)



(単位: 人)

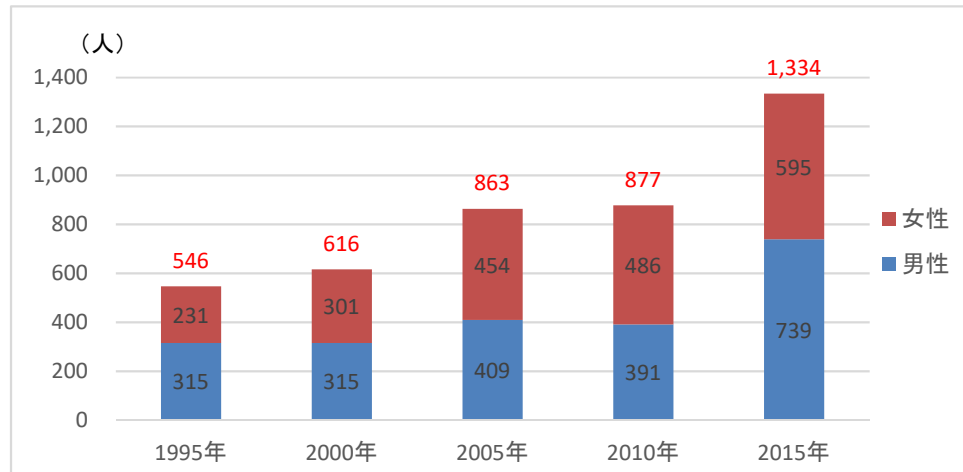
区 分	1975 年	1985 年	1990 年	1995 年	2000 年	2005 年	2010 年	2015 年
総人口	52,460	57,647	58,699	59,738	58,673	57,516	56,114	54,087
0～14 歳	13,059	13,632	11,634	10,274	9,051	8,182	7,557	6,839
15～64 歳	34,722	37,986	39,641	40,085	39,304	37,934	36,007	32,517
65 歳以上	4,679	6,029	7,375	9,207	10,312	11,396	12,448	14,359
高齢化率	8.9%	10.5%	12.6%	15.4%	17.6%	19.8%	22.2%	26.5%

※国勢調査より作成

※2005(平成 17)年以前は旧岩井市と旧猿島町の人口を合算

市内在住の外国人人口は増加傾向が顕著であり、合併前の合算値である1995年では総人口のうち0.9%となる546人であったのに対し、2015年では総人口の2.5%を占める1,334人となっています。年齢層別では、20～30歳代の外国人人口が多くなっています。

男女別外国人人口の推移



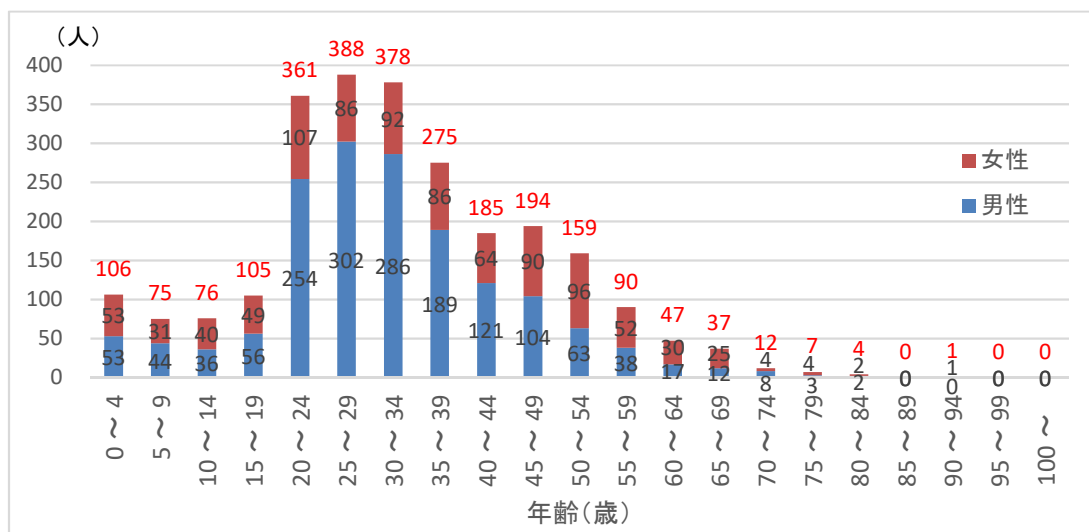
(単位:人)

区 分	1995 年	2000 年	2005 年	2010 年	2015 年
総人口	59,738	58,673	57,516	56,114	54,087
外国人人数	546	616	863	877	1,334
外国人割合	0.9%	1.0%	1.5%	1.6%	2.5%

※国勢調査より作成

※2005(平成17)年以前は旧岩井市と旧猿島町の人口を合算

男女別年齢層別外国人人口の推移

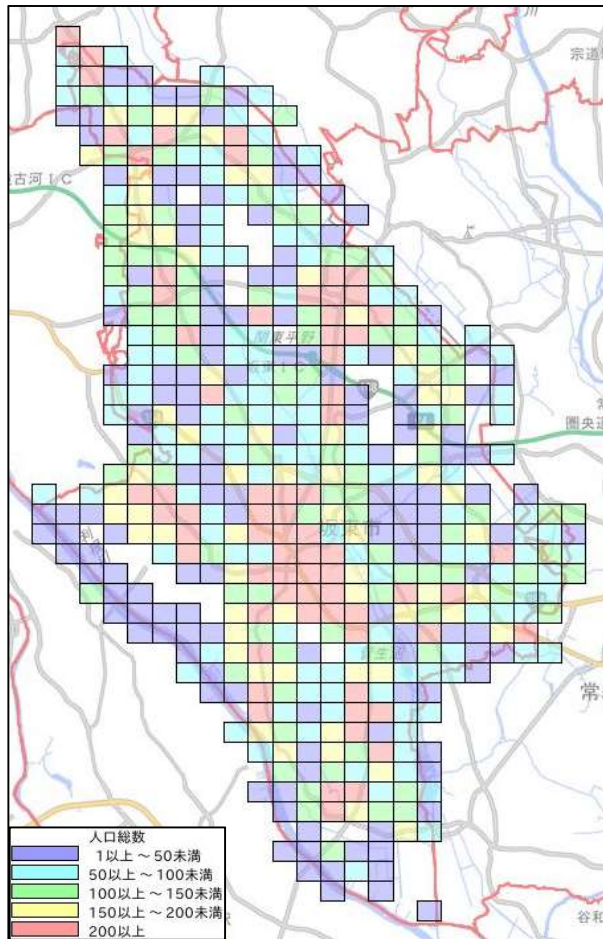


※2019(平成31)年4月1日時点の住民基本台帳より作成

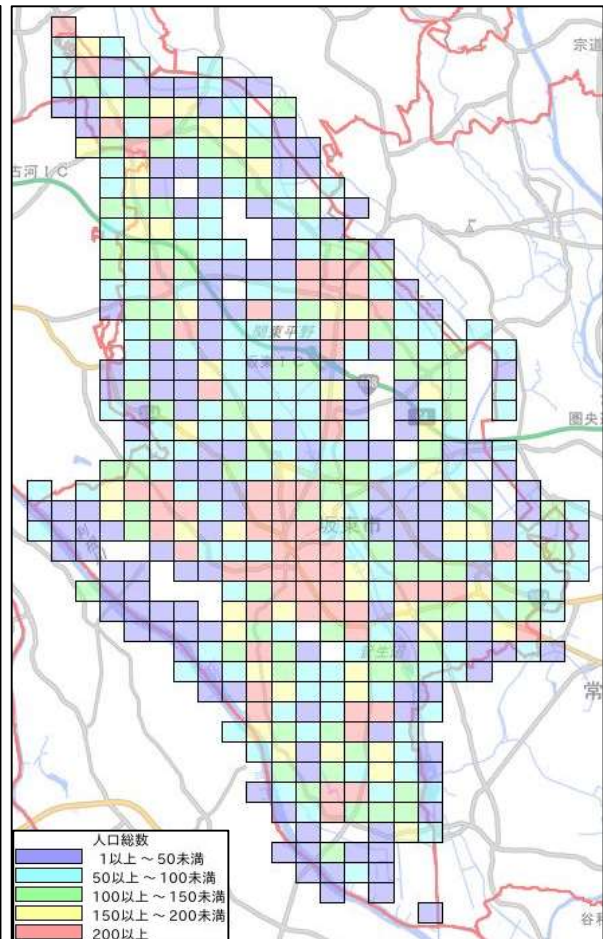
(2)地区別の人口の分布

総人口では、人口集中地区である市中央部の岩井や辺田、みどり町のほか、市北部の沓掛、逆井に人口密度の高いエリアが分布しています。また、市南部の荏打、矢作にも一部人口密度の高いエリアが分布しています。

<2010 年地区別総人口>



<2015 年地区別総人口>

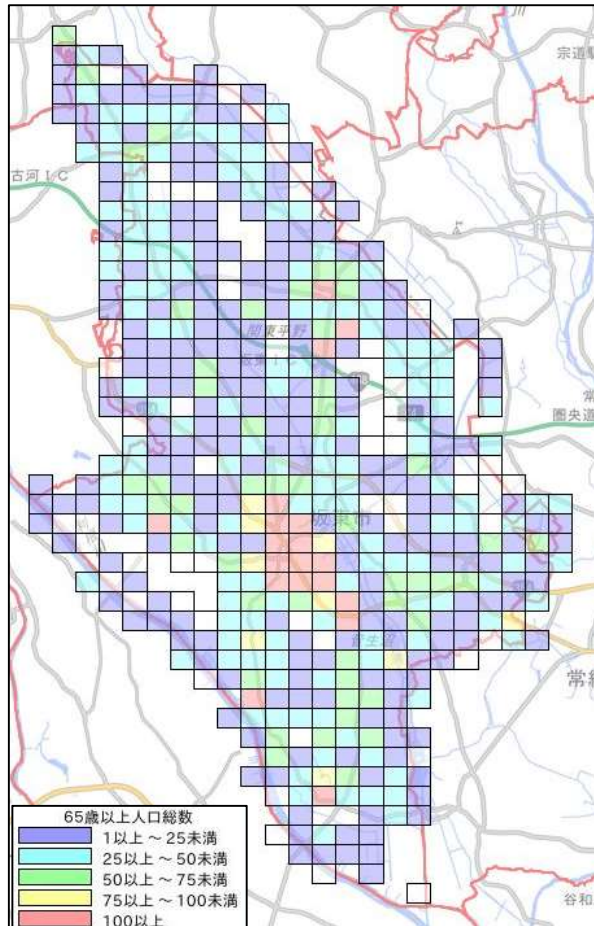


※国勢調査4次メッシュ(500mメッシュ)、地理院地図より作成

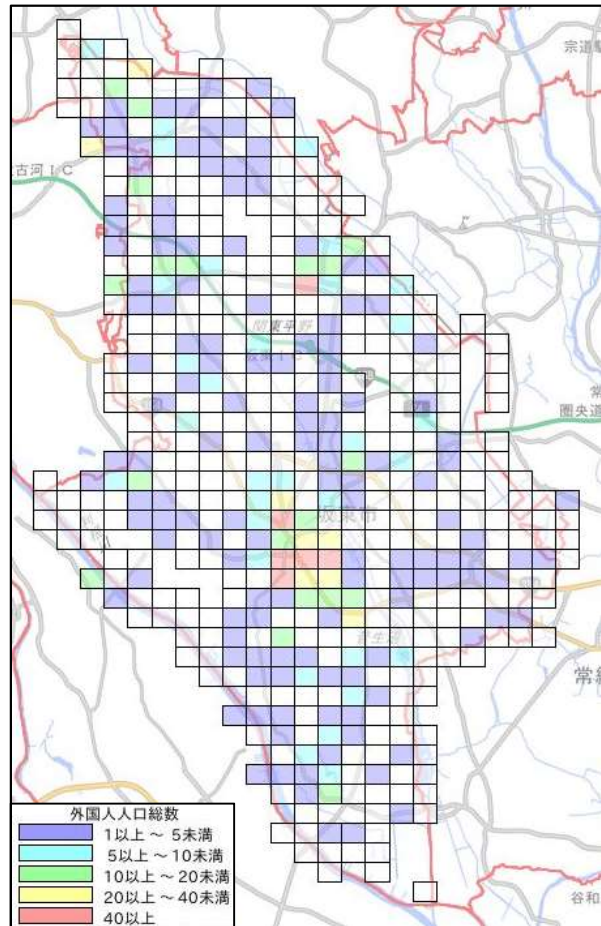
65 歳以上の高齢者人口では、人口集中地区である市中央部の岩井、辺田、みどり町や、市北部の沓掛に人口密度の高いエリアが分布しています。

また、外国人人口も同様に、人口集中地区である市中央部の岩井や、市北部の沓掛に人口密度の高いエリアが分布しています。

＜2015 年地区別高齢者(65 歳以上)人口＞



＜2015 年地区別外国人人口＞



※国勢調査4次メッシュ(500mメッシュ)、地理院地図より作成

3. 移動の状況

本市から市外への通勤流動では、常総市や境町、千葉県野田市などが多くなっており、市外から本市への通勤流動では、常総市、境町、古河市などが多くなっています。主に隣接する市町との間で通勤の移動が多く発生しています。

本市から市外への通学流動では、境町や常総市などの隣接市町だけでなく、つくば市や土浦市、千葉県柏市等広域からの通学者がおり、市外から本市への通学流動では、常総市からの通学が多くなっています。近隣市町のみならず、スクールバスの運行等により、広域的な通学の移動が発生しています。

市内の移動手段を確保するとともに、近隣市町との広域的な公共交通の潜在需要が考えられます。

<坂東市からの通勤流動>

常住地が坂東市の方の通勤移動



<坂東市への通勤流動>

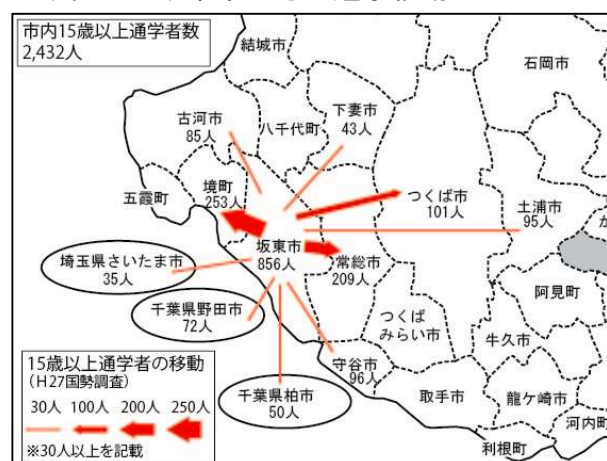
従業地が坂東市の方の通勤移動



※平成27年国勢調査より作成

<坂東市からの通学流動>

常住地が坂東市の方の通学移動



<坂東市への通学流動>

通学地が坂東市の方の通学移動



※平成27年国勢調査より作成

4. 主要施設の分布

公共施設、医療施設、商業施設等の主要施設は、岩井や辺田、みどり町（以下、「岩井市街地」という。）に集中して立地しています。

<主要施設立地状況>

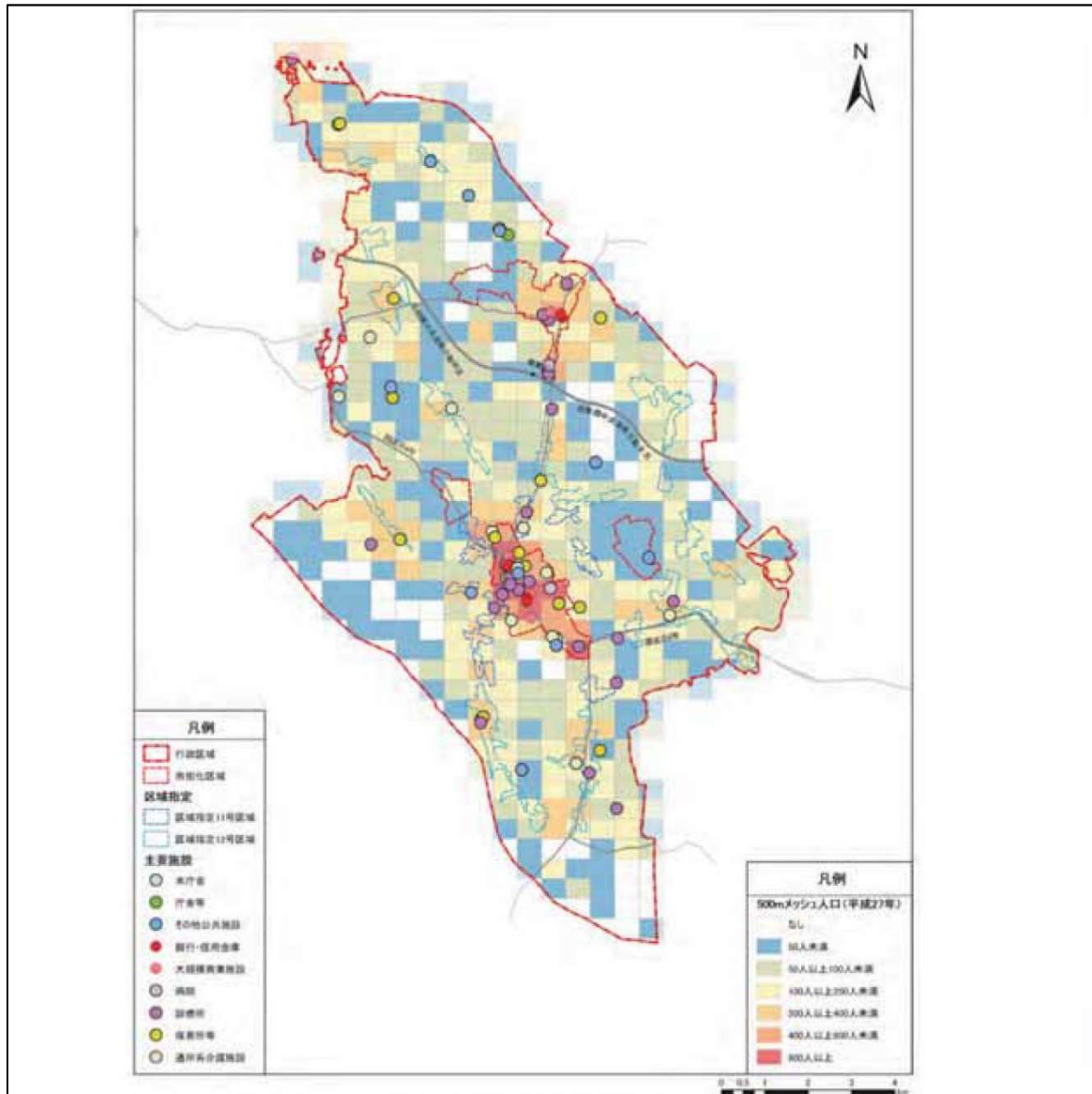


図 25 主要施設立地状況

資料：これ、便利！ぱんどうナビー施設ガイド・坂東市在宅医療・介護連携 MAP（坂東市）・都市計画基礎調査（平成 27 年）・日本全国銀行・ATM マップを基に作成

出典：坂東市立地適正化計画

5. 住宅等の開発状況

2010 年～2014 年の過去5年間では、住居系の建築物が市内全域にわたって新築されています。特に、岩井市街地や沓掛市街地で多く新築されています。

<新築状況>

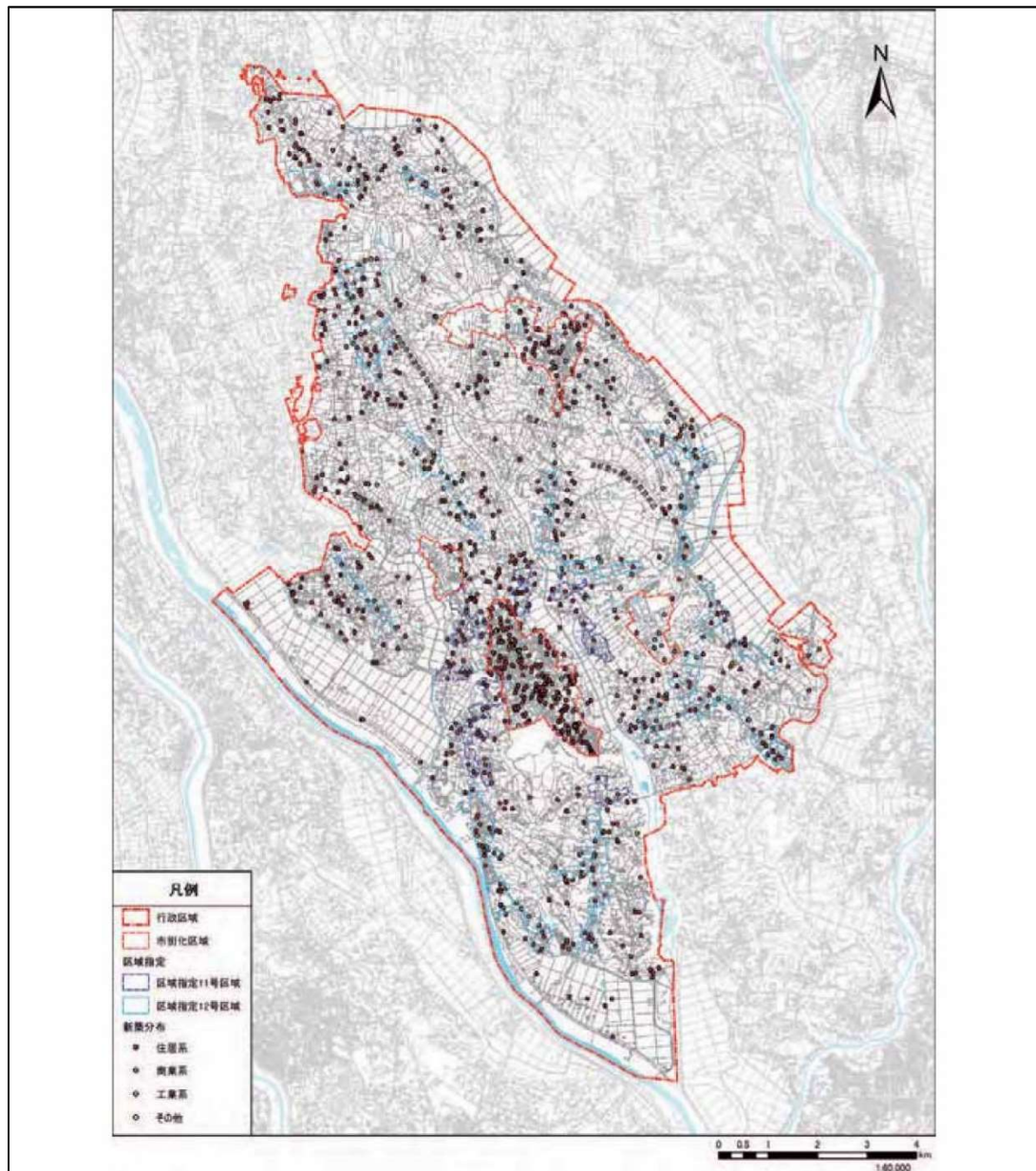


図 19 新築分布状況図(2010 年～2014 年)

資料：坂東市都市計画基礎調査(平成 27 年度)を基に作成

※建築物用途

住居系：住宅、店舗併用住宅、作業所併用住宅、文教厚生施設

商業系：業務施設、商業施設、問屋・卸売施設、宿泊施設、娯楽施設、商業系用途複合施設、官公庁施設

工業系：運輸施設、倉庫施設、自動車車庫、重化学工業施設、軽工業施設、サービス工業施設、家内工業施設、自動車工業施設

その他：上記以外の施設

出典：坂東市立地適正化計画

6. 観光客等の状況

(1) イベント入込者数

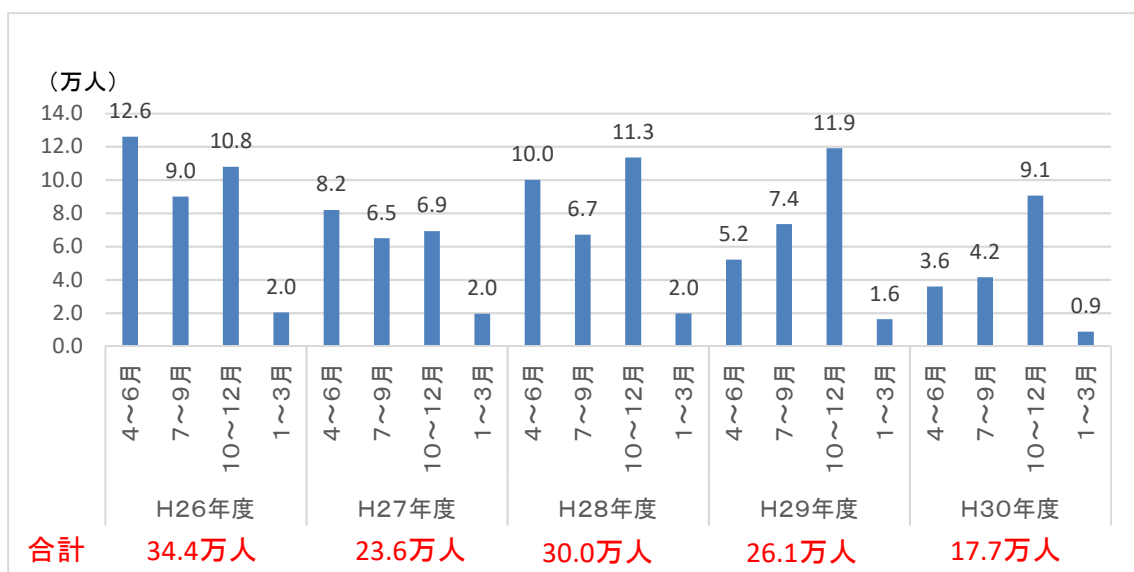
本市では、年間を通して様々なイベントを実施しています。

平成30年度のイベント入込者数は約17.7万人で、観光誘客の推進や中心市街地の活性化を図っています。

＜平成30年度 実施イベント＞

開催日	イベント名	主な内容
4月8日	さくらまつり	桜のライトアップ
5月7日	レンゲまつり	舞台、アトラクション、野菜収穫体験
5月26日	ばんどろホコテン	物産展
7月27、28日	岩井の夏まつり	神輿
8月5日	さしまの夏まつり	神輿、さしまの夜市
8月12日	朝市(めぐみの里)	子ども店長果物販売、射的
9月22日	ばんどろホコテン	消費生活展、ポンプ車操法
10月7日	古城まつり	武者行列、供侍行列
11月11日	将門まつり	将門武者行列
11月25日	collaboration2018	ダンス演舞、ダーツ大会、屋台村
12月16日	朝市(市民多目的広場)	子ども店長果物販売、地域商店街出店
1月13日	新春将棋大会	
1月26日	ばんどろホコテン	書初め、お鍋コーナー
3月2日	朝市(秀緑)	子ども店長果物販売、地域商店街出店
3月23日	ばんどろホコテン	防災・写真コンクール表彰式・ハイハイレース

イベント入込数

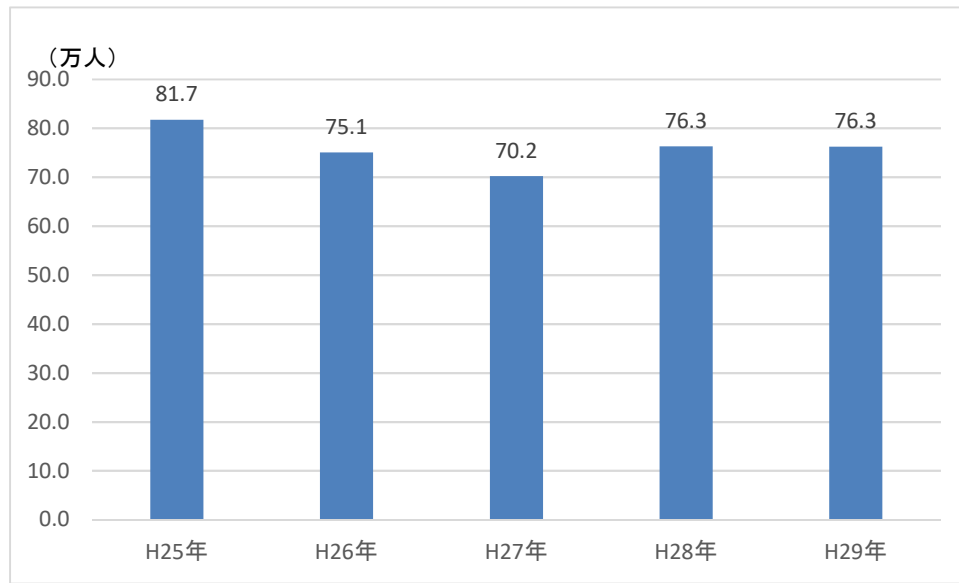


(2) 入込観光客数

平成 29 年の本市の入込観光客数は 76.3 万人です。同期間に開催されたイベントへの入込者数は 26.4 万人となっており、入込観光客数全体の 35%を占めています。イベント開催時以外にも、多くの観光客が訪れていることが分かります。

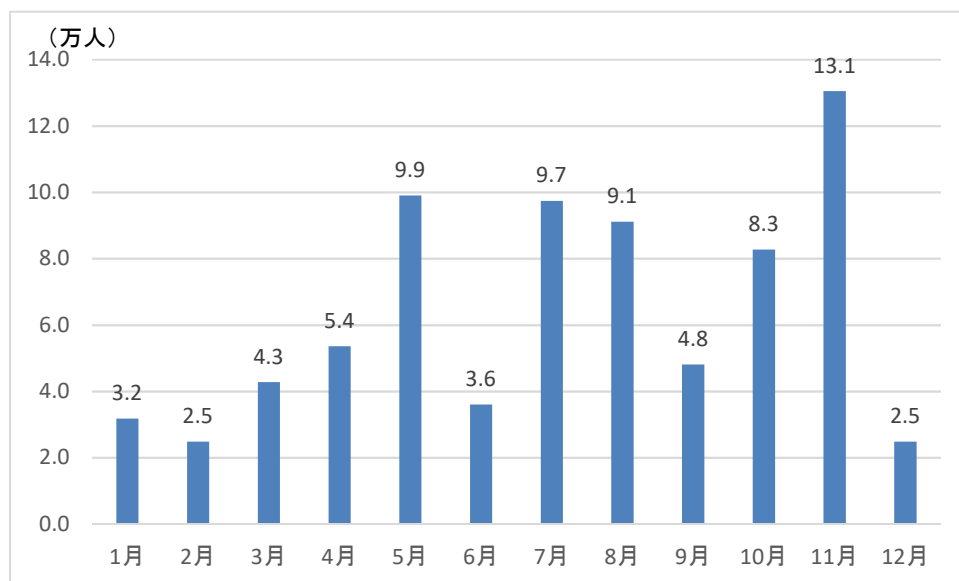
月別に見ると 11 月が最も多く、年間の 17%を占める 13.1 万人が訪れています。

入込観光客数の推移



資料: 茨城県観光客動態調査

平成 29 年月別入込観光客数

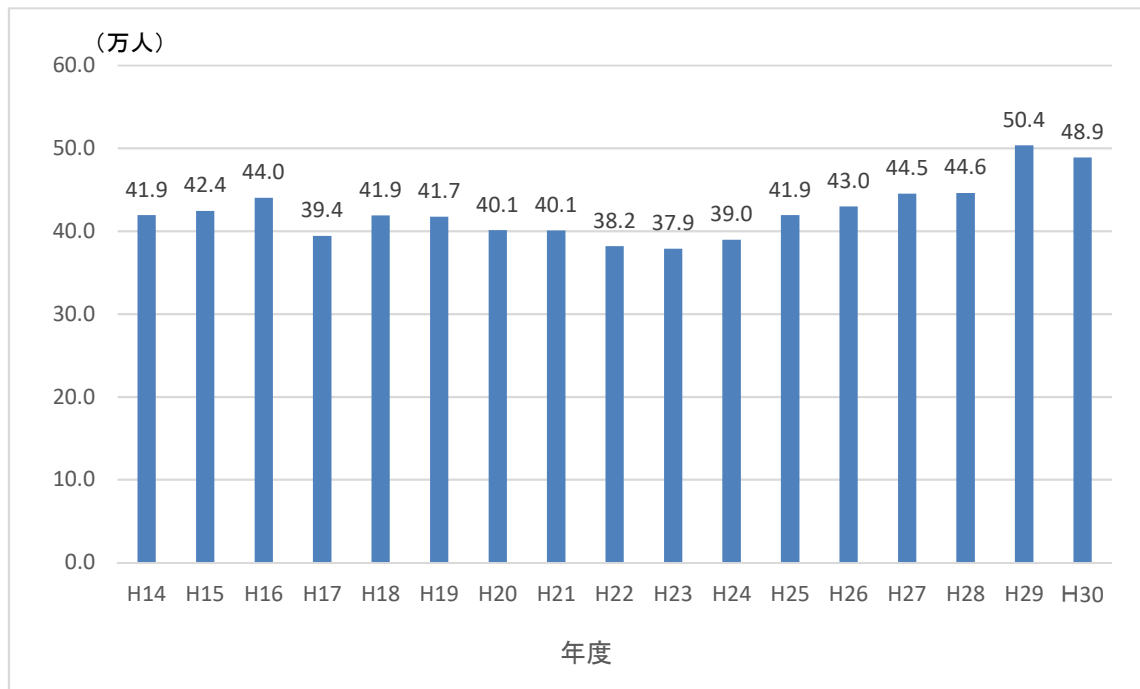


資料: 茨城県観光客動態調査

(3)ミュージアムパーク茨城県自然博物館の入館者数

ミュージアムパーク茨城県自然博物館の入館者数は、平成30年度は約48.9万人でしたが、平成29年度には50万人を達成するなど、増加傾向にあります。

ミュージアムパーク茨城県自然博物館入館者数



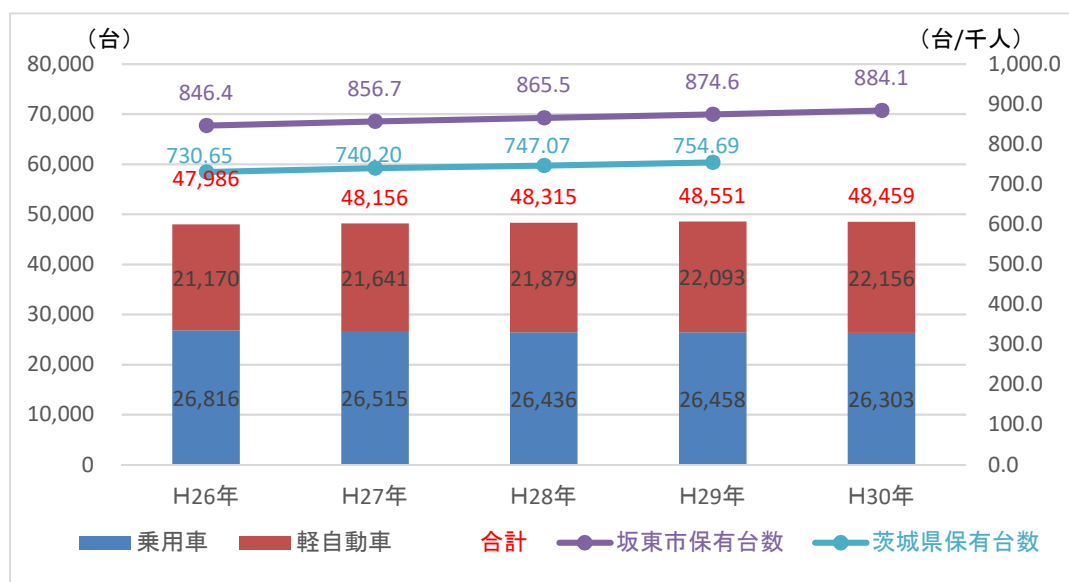
資料:ミュージアムパーク茨城県自然博物館

7. 自家用車での移動の状況

(1) 自家用車の保有状況

市内の乗用車と軽自動車の合計登録台数は約 48,000 台です。千人当たりの保有台数は約 880 台で、茨城県全体の保有台数よりも多くなっています。

自動車等の保有台数



※千人当たり保有台数の計算式: (乗用車台数+軽自動車台数)÷総人口×千人

※車両台数資料: 関東運輸局茨城運輸支局、課税課、平成 29 年茨城県統計年鑑

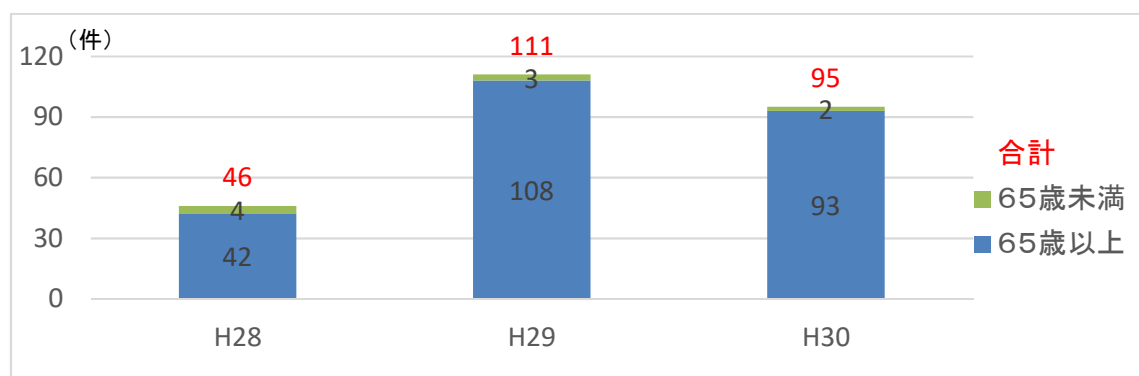
※坂東市人口資料: 各年4月1日住民基本台帳人口

※茨城県人口資料: 茨城県統計課(各年1月1日住民基本台帳人口)

(2) 運転免許の返納状況

市民の運転免許の返納状況は、平成 30 年度は 95 件あり、その多くは 65 歳以上の高齢者となっています。

運転免許返納状況



調査先: 茨城県警察運転免許センター

8. 工業団地の状況

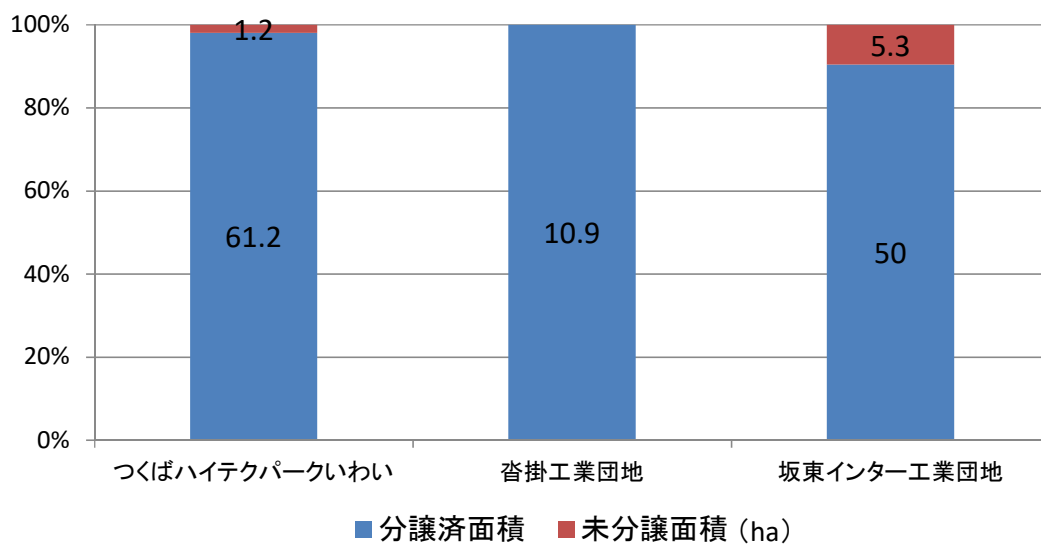
本市には3か所の工業団地があります。このうち、坂東インター工業団地については、令和元年9月末現在において、16区画中14区画が分譲済みとなっており、残りの2画地についても、早期分譲に向けて造成工事を進めています。

<工業団地の状況>

区 分	つくばハイテクパークいわい	沓掛工業団地	坂東インター工業団地
事業主体	茨城県	(財)茨城県開発公社	坂東市
分譲期間	H7年12月～	S57年4月～S60年8月	H28年2月～
団地面積	85.2ha	14.9ha	73.7ha
企業数	15	5	14
工場用地	62.4ha	10.9ha	55.3ha
分譲済面積	61.2ha	10.9ha	50.0ha
分譲済面積割合	98.1%	100.0%	90.5%

※資料：坂東市特定事業推進課（令和元年9月末現在）

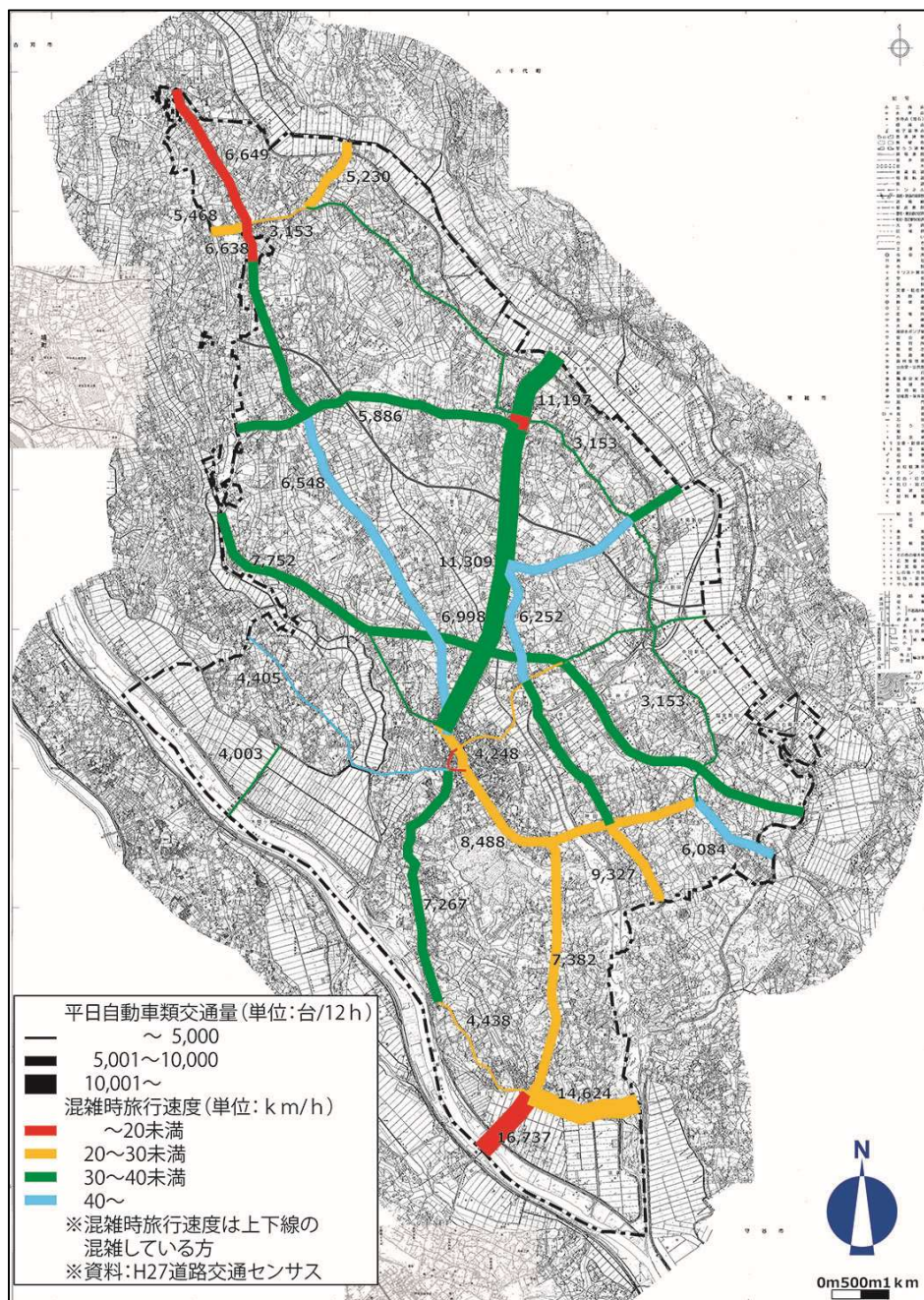
工業団地の分譲済面積の割合



9. 道路網の状況

本市の道路の交通量、混雑時の旅行速度¹をみると、岩井市街地や沓掛市街地、隣接する古河市や野田市と接続する道路において混雑が生じています。特に、野田市と接続する2本の道路について、芽吹大橋に混雑が集中しています。令和2年1月からの下総利根大橋の無料化により、混雑緩和が期待されます。

<道路交通の状況>

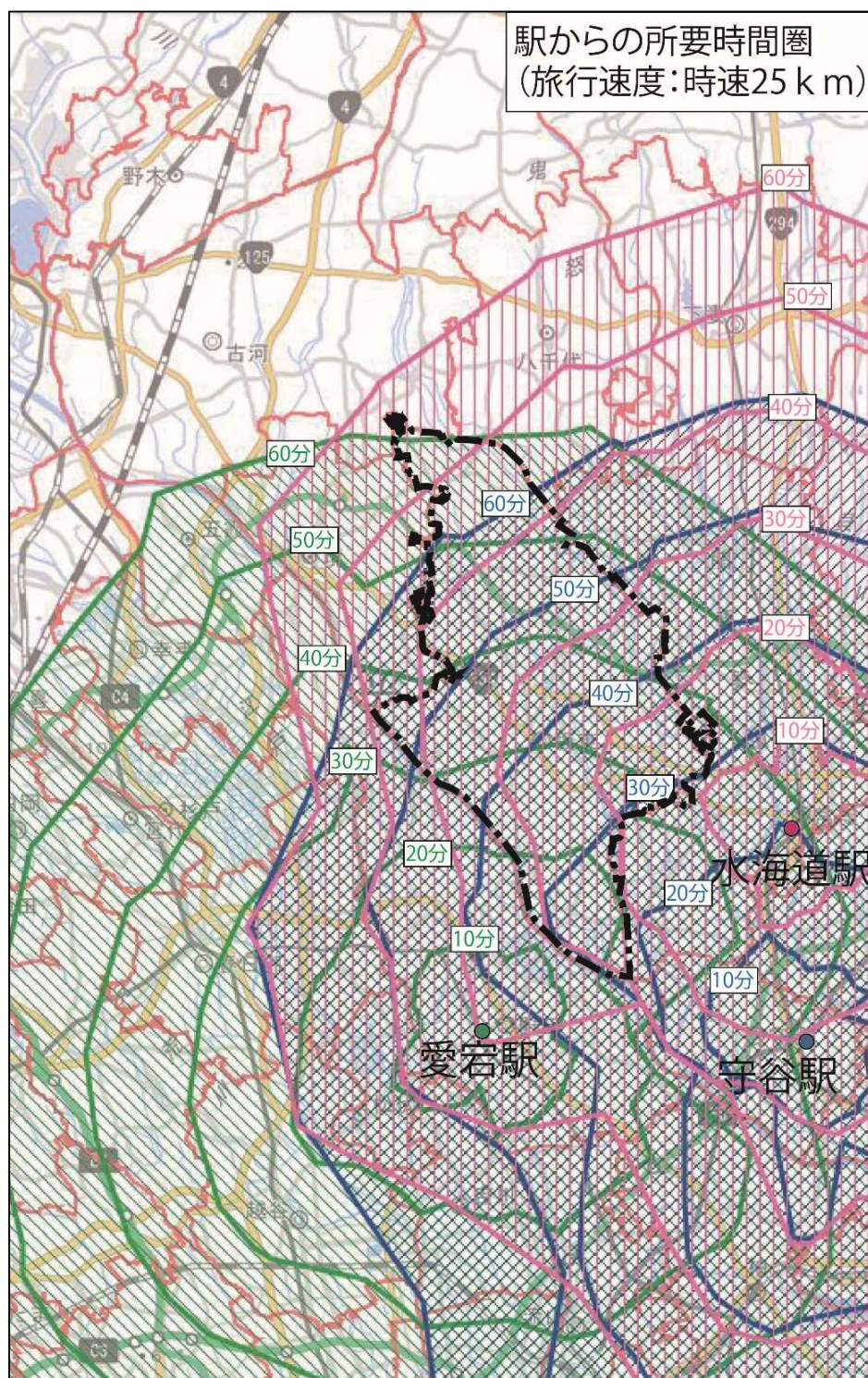


¹ 道路の一定区間の距離を、信号待ちや交通渋滞による停止を含み、通過に要した所要時間(旅行時間)で割った速度のこと。

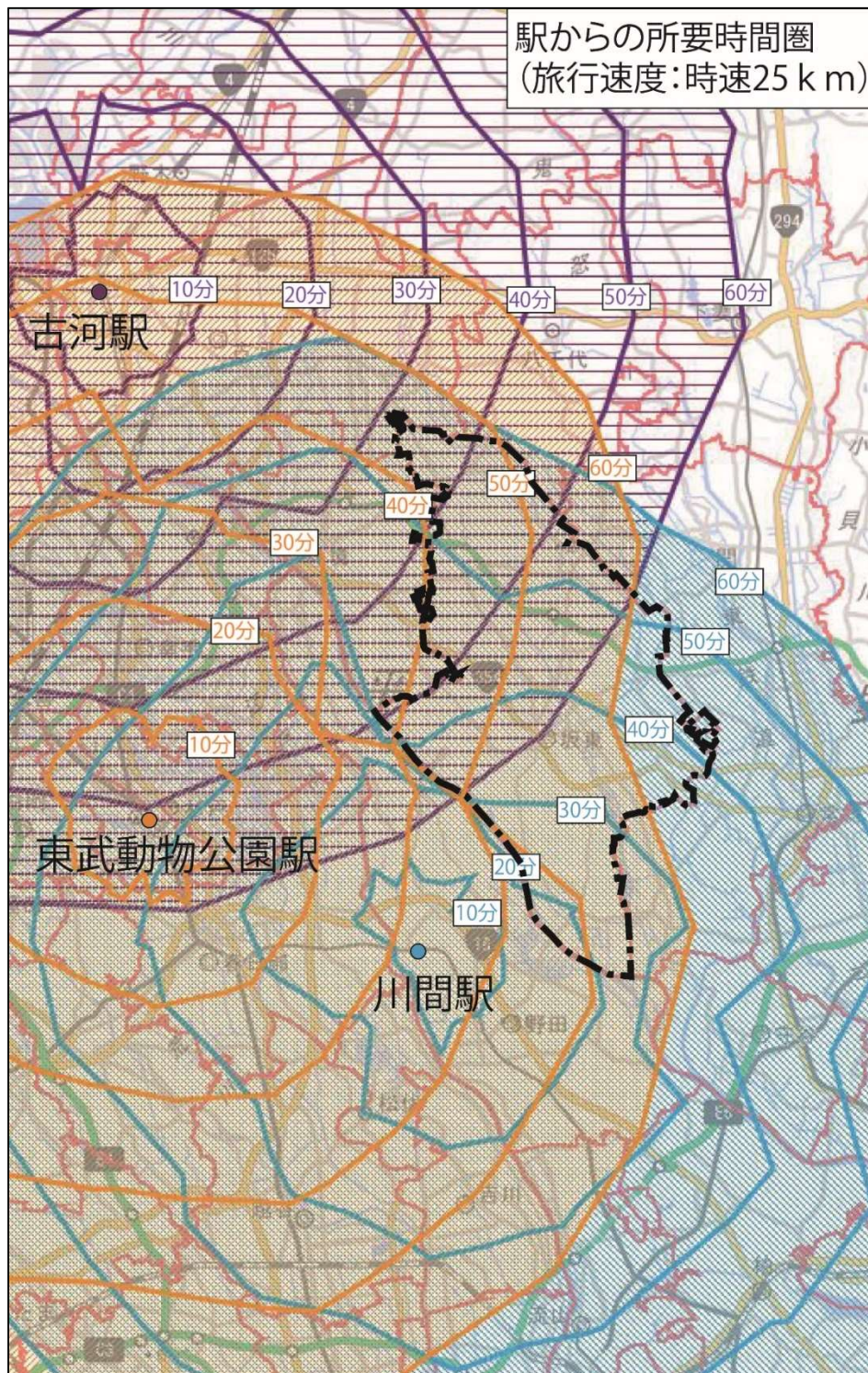
10. 鉄道駅までの所要時間

旅行速度を時速 25km と仮定した場合、近隣駅から岩井市街地までの所要時間は、水海道駅から約 30 分、守谷駅から約 40 分、愛宕駅から約 30 分、川間駅から長須まで約 30 分、東武動物公園駅から生子・菅谷まで約 40 分、古河駅から逆井までは約 40 分かかります。

<水海道駅・守谷駅・愛宕駅からの所要時間圏>



<古河駅・東武動物公園駅・川間駅からの所要時間圏>



11. 上位・関連計画に示されるまちづくりの方向

上位計画や関連計画における公共交通の位置づけや関連性については次のとおりです。

(1) 坂東市総合計画「ばんどう未来ビジョン」(平成30年2月)

『ばんどう未来ビジョン』では、これからの坂東市の最上位計画として、目指す方向性を示しています。

1) 目指すべき将来都市像

「みんなでつくる やすらぎと生きがい 賑わいのある都市 坂東」

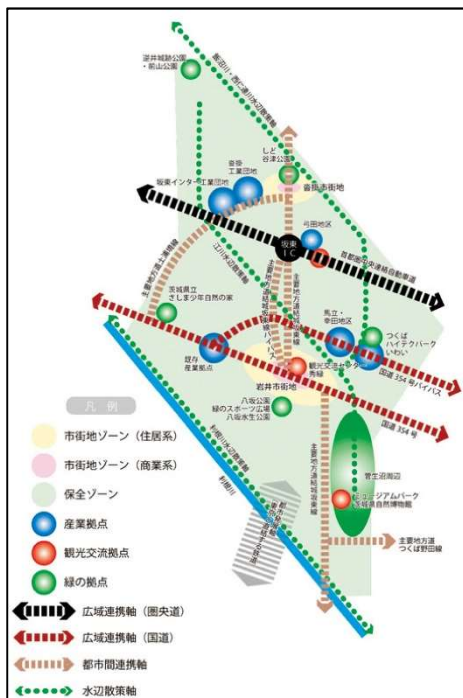
2) 土地利用構想

都心から50km圏という恵まれた地理的優位性と本市に存在する豊かな自然環境、歴史・文化資源などの魅力とポテンシャルを最大限に輝かせ、緑豊かで快適なライフスタイルを可能にする基盤づくりとともに、首都圏や周辺都市との活発な交流・対流を生みだし、社会変化に寛容で柔軟なバランスの良い、人が輝く都市づくりを目指します。

3) 公共交通に関する記述

「都市づくり」戦略プランの一つに公共交通の充実を挙げ、地域公共交通の確保・維持・改善のための重点施策の基本方針・展開方向・主な目標指数を設定しています。

<土地利用構想図>



<重点施策の基本方針・展開方向・主な目標指数>

■重点施策の基本方針

■市民の日常生活の足となる地域公共交通について、バス路線の利便性向上と利用促進を図るとともに、交通空白地域を支えるデマンドタクシーの利用促進を図り、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通網の形成を進めます。

■重点施策の展開方向

3-2-1 地域公共交通の確保・維持・改善

■バス路線の確保・維持・改善

市内外を結ぶバス路線について、まちづくり施策と合わせて、事業者・国・県・近隣市町と連携し、持続可能な公共交通網の形成を進めるとともに、市民の移動ニーズ・生活圏を把握し、市外の医療機関・鉄道駅等のアクセス利便性を向上します。

■デマンドタクシーの利用促進と充実

デマンドタクシーについて、他の交通手段との乗り継ぎや、近隣市町の総合病院への乗り入れを検討するなど、デマンドタクシーの利便性向上と利用促進を図ります。

重点事業

・コミュニティバス「坂東号」の運行
・周辺鉄道駅・医療機関等へのアクセス利便性の向上

・デマンドタクシー「らくらく」の運行

■重点施策の主な目標指標

目 標 (指標)	現状値 2016(H28)年度	目標値 2021(H33)年度
コミュニティバス利用者数	20,776 人	30,000 人
デマンドタクシー利用者数	8,689 人	20,000 人

(2) 坂東市都市計画マスタープラン（平成27年3月）

『坂東市都市計画マスタープラン』では、都市における将来像や都市計画決定に関連する方針などを定めています。

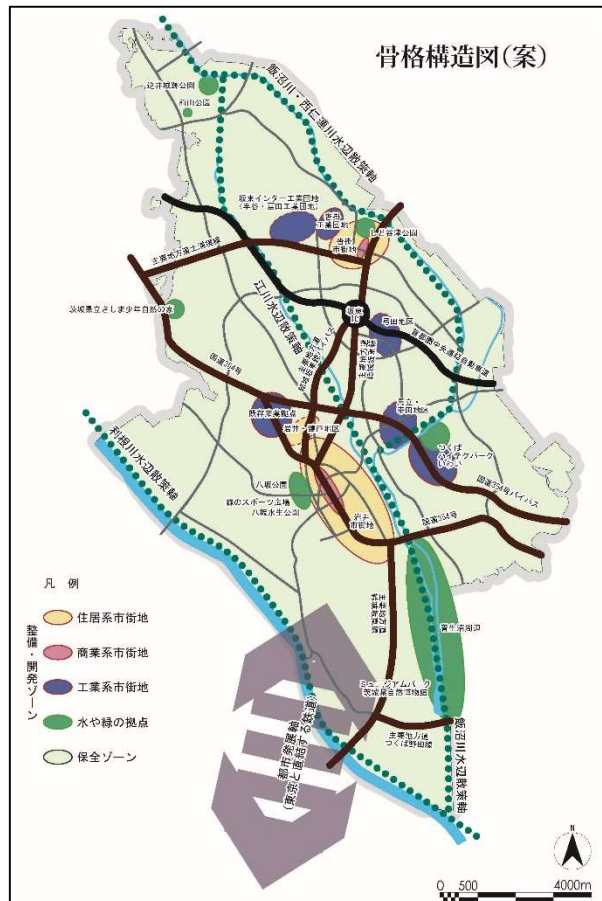
1) まちづくりの将来像

「みんなが元気で笑顔になれる都市:坂東」

2) まちづくりの骨格構造

- ①さまざまな都市機能を有する拠点の配置
- ②各種の拠点や周辺都市などを連絡・連携するための軸の配置
- ③土地利用について整備・開発・保全の方向性を定める面の配置

<骨格構造図(案)>



3) 公共交通に関する記述

道路・交通の方針の中で、東京と直結する鉄道の積極的な誘致活動と、バスネットワークの利便性向上について位置付けています。

<道路・交通の方針>

都市計画において位置づけと整備を行う都市計画道路をはじめとして、国道や県道などの道路を配置・整備します。

東京と直結する鉄道は、関係自治体とともに積極的な誘致活動などを行います。

市内外の主要な交通が交わる場所、市街地、集落地、就業地、学校や医療施設などを連絡するバスネットワークについて、利便性の向上に努めます。

(3) 坂東市立地適正化計画（平成 31 年3月）

『坂東市立地適正化計画』は、おおむね 20 年後の将来像を展望する計画であり、居住誘導区域および都市機能誘導区域を設定し、目指すべき都市像を定め、その実現に向けた基本的な方向性を整理しています。

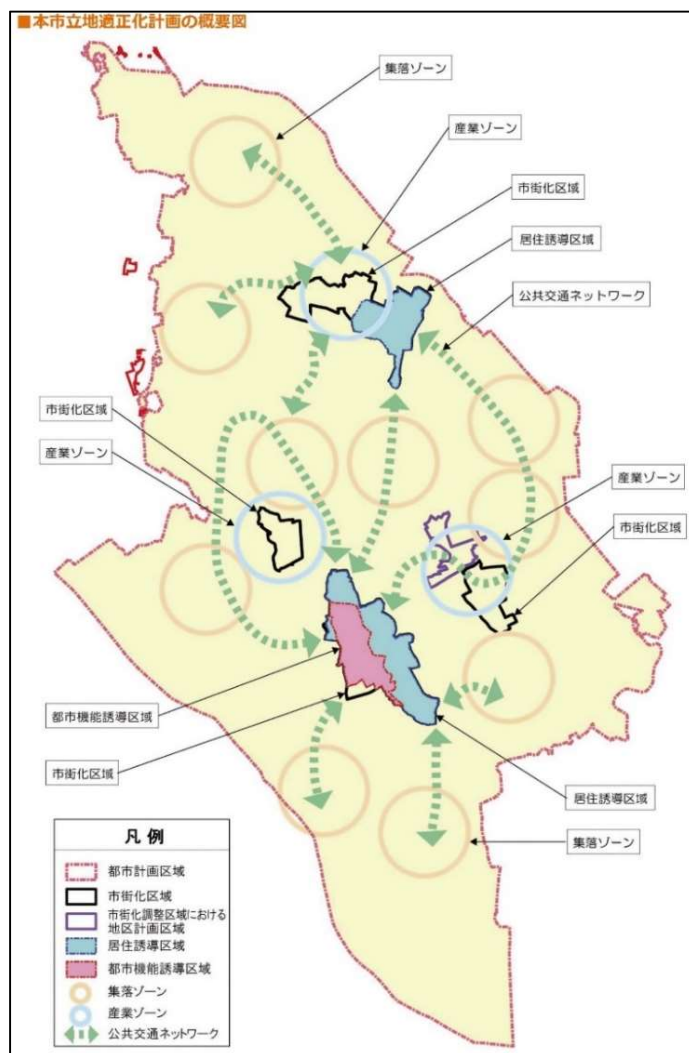
1) まちづくりの方針

- ① 生活利便機能の誘導とまちなかの魅力づくり
- ② 市街地への居住の集約化
- ③ 公共交通の維持・拡充

2) 目指すべき都市構造

市街地の誘導区域と郊外の集落ゾーンを設定し、誘導区域を拠点とした都市構造とします。拠点やゾーンの周辺住民の生活をサポートし、各ゾーン間の連携を確保します。その他工業団地に産業ゾーンを設定し、産業活性化を図ることとしています。

＜立地適正化計画の概要図＞



(4)坂東市人口ビジョン（平成 28 年3月）

『坂東市人口ビジョン』では、国が策定した『まち・ひと・しごと創生長期ビジョン』と『まち・ひと・しごと創生総合戦略』を勘案しつつ、人口動向を分析し、将来展望を示しています。

1)人口における課題

進学や就職等による若い世代の人口の転出

2)人口減少対策の方向性

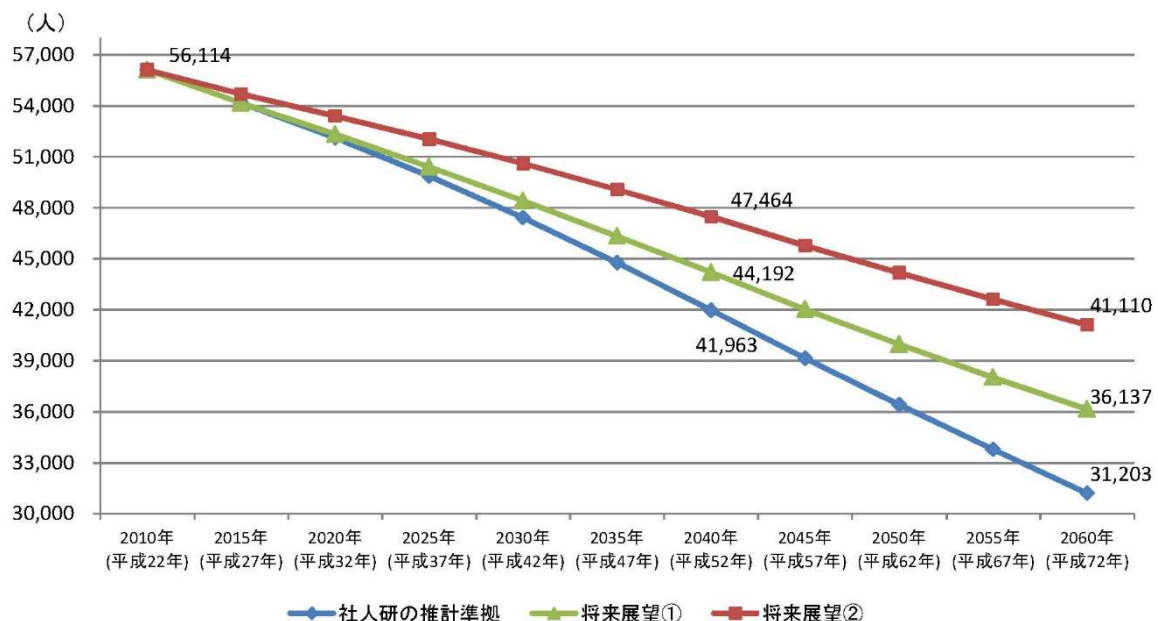
- ・若い世代の結婚・子育ての希望の実現と経済的安定を図り、出生率の上昇を目指す。
- ・坂東市の魅力発信と市内雇用の創出を促し、U ターンができるまち、I ターンで選ばれるまちを目指す。

3)目標

更なる出生率の向上、社会増加を目指し本市の人口減少に歯止めをかけること

<坂東市の将来展望>**将来展望の概要**

将来展望① (出生率向上)	・ 2040年までに出生率を人口置換水準（2.07）まで向上させた場合
将来展望② (出生率向上+人口流入)	・ 上記の出生率+毎年100人の人口流入がある場合

坂東市の将来展望

(5) 坂東市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成28年3月）

『坂東市まち・ひと・しごと創生総合戦略』では、『坂東市人口ビジョン』で示した将来展望を踏まえ、坂東市におけるまち・ひと・しごとの創生に同時、かつ一体的に取り組むための基本目標や施策の基本的方向、具体的な施策をまとめています。

本計画に関わる事項は主に基本目標4に位置付けられています。鉄道駅のない坂東市として、公共交通網の再構築をはじめとする周辺等の交通ネットワーク形成を図ることが記載されています。

1) 基本目標4

時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

2) 具体的な施策と重要業績評価指標(KPI)**① 地域と地域を連携する****・地域公共交通の充実**

高齢者や障がい者など、自由に利用できる移動手段を持たない市民の日常の「足」を確保するとともに、地域と地域の交通ネットワークの形成、また、周辺市町、周辺鉄道駅を結ぶ公共交通の強化など、時代に合った公共交通体系の構築を図る。

<具体的な施策と重要業績評価指標(KPI)>

重要業績評価指標 (KPI)	■コミュニティバス利用者数 (H26) 21,061人 ⇒ (H31) 30,000人 ■デマンドタクシー利用者数 (H26) 7,456人 ⇒ (H31) 20,000人
具体的な事業	民間路線バス等への補助による地域公共交通の確保
	コミュニティバスとデマンドタクシーの運行による市内公共交通の利便性の向上
	周辺駅との交通ネットワークの強化のための実証運行
	地域公共交通の再編

(6) 坂東市障害者計画及び第5期障害福祉計画・第1期障害児福祉計画（平成30年3月）

障がい者施策に関する基本的な事項を定めた『坂東市障害者計画』と、障がい福祉サービスの確保に関して定めた『第5期障害福祉計画』及び『第1期障害児福祉計画』の3つの計画を一体的に策定しています。

1) 施策の方向5. 安全安心な生活環境の整備**【具体的な取組内容】 ① 移動しやすい環境の整備**

コミュニティバス「坂東号」やデマンドタクシー「らくらく」等の地域公共交通のほか、周辺の市町や鉄道駅等を結ぶ広域的な交通ネットワークの整備を推進し、自由な移動手段を持たない障がいのある人の日常の「足」を確保します。

(7)坂東市高齢者福祉計画・介護保険事業計画(第7期計画)**(平成30年度～令和2年度)**

高齢化の進行等を背景として、地域包括ケアシステムの構築に向けた取り組み(在宅医療・介護の連携推進、認知症施策の推進、地域ケア会議の推進、介護予防・日常生活支援総合事業の実施等)をさらに進め、高齢者の福祉の向上とともに、市民や事業者と連携しながら、介護保険制度の計画的かつ円滑な運営の推進を図っています。

1)福祉のまちづくりの推進**①公共交通の充実**

高齢者等の日常生活における移動手段として、コミュニティバス「坂東号」や、自宅等と目的地をドア・ツー・ドアでつなぐ予約制乗合交通のデマンドタクシー「らくらく」を運行しています。

市内外を結ぶバス路線や交通空白地域を支えるデマンドタクシーについては、市民の移動ニーズを踏まえつつ、関係者間で連携しながら、利便性の向上と利用の促進を図り、自家用車に依存しなくても生活できる、持続可能な公共交通網の形成を進めます。

12. 地域公共交通の状況

(1)公共交通の運行状況

1)公共交通の種類

市内では、コミュニティバス、路線バス、デマンドタクシーらくらく、タクシーが公共交通機関として運行しています。

これらの公共交通機関の役割分担・連携が求められます。

<公共交通の種類>

種 類	概 要
コミュニティバス坂東号	3台の車両のうち2台を交替で使用し、6ルートを実行しています。岩井バスターミナルを起終点とする4ルートと主に小学校への通学に用いられる2ルートを実行しています。
路線バス	茨城急行自動車(株)、関東鉄道(株)、(株)昭和観光自動車の路線バスが4ルート運行されています。うち3ルートは隣接市町と結んでいます。
デマンドタクシーらくらく (予約制乗合タクシー)	事前に利用者登録をした市民を対象に、予約に基づき、自宅などから目的地まで送迎する乗合タクシーを市内全域で運行しています。 また、平成31年4月から市外病院への移動手段の確保として、市外2か所の病院への実証運行を行っています。
タクシー	5社が市内でタクシーの営業を行っています。

2) 路線別の運行状況

① コミュニティバス坂東号

(令和元年 12 月現在)

ルート名	運行日	運行 時間帯	運行便数 (往復)	停留所数	運賃	運行主体 (運行者)
庁舎間シャトル	月曜～金曜	9～17 時台	6便	33	100 円 未就学児・ 障がい者 無料 回数券・定 期券あり 乗り継ぎ券 あり	坂東市 (路線バス 事業者)
七郷・中川ルート	月・水・金曜	10～14 時台	7便	33		
沓掛・内野山ルート	月・水・金曜	8～14 時台	6便	46		
長須・七重ルート	火・木・土曜	8～13 時台	5便	44		
矢作ルート	月曜～金曜 (休校日運休)	7 時台、 16 時台	2便	12		
半谷ルート	月曜～金曜 (休校日運休)	7 時台、 16 時台	2便	7		

※運行時間帯は始発バス停の発車時刻をもとに記載

② 路線バス

(令和元年 12 月現在)

ルート名	運行 日	運行 時間帯	運行便数 (往復)	市内 停留所数	現金運賃 (IC 運賃)	運行会社
野田市駅～愛宕駅～ 原口～岩井車庫	平日	5～21 時台	32 便	24	160～680 円 (157～671 円)	茨城急行 自動車(株)
	土・ 日・祝 日	6～21 時台		24		
守谷 駅西口～ 岩井バ スターミ ナル	平日	6～19 時台	12 便	11	160～740 円 (157～734 円)	関東鉄道 (株)
	土・ 日・祝 日	8～17 時台	7 便	11		
	平日	6 時台、 19～20 時台	3 便	7	630～740 円 (629～734 円)	
巡 回 バス	岩井ルート (清水丘診療 所～生子～内 野山～岩井)	平日	7～17 時台	4 便	200 円 (—) 未就学児・ 障がい者無料	(株)昭和観 光自動車
	境ルート (西坪広場～ 内野山～生子 ～境町)	平日	7～17 時台	4 便		

※直行坂東号は坂東市が運行主体で、バス停は市内7か所と守谷駅西口のみ。

※運行時間帯は始発バス停の発車時刻をもとに記載

③デマンドタクシーらくらく

(令和元年 12 月現在)

ルート名	運行区域	運行日	運行 時間帯	運行便数 (往復)	運 賃
市内便	坂東市内全域	月～土曜日	8:00～ 17:00	8便	300 円 小学生以下・障がい者 100 円 3歳未満・介助者1人ま で無料
市外便 (平成 31 年4月 ～実証運行)	坂東市内から きぬ医師会病院・ 茨城西南医療セ ンター病院	月～金曜日	7:30～ 16:30	8便	中学生以上 1,200 円 小学生以下・障がい者 300 円 3歳未満・介助者1人ま で無料

④タクシー

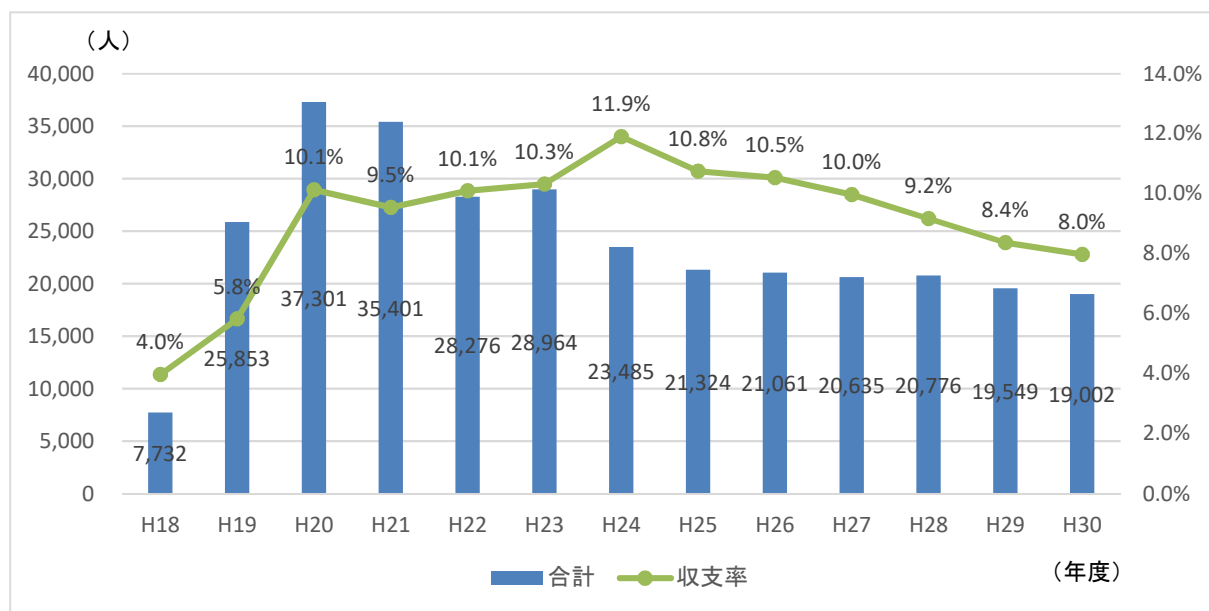
会社名	住 所	備 考
岩井交通(有)	坂東市岩井	5社 合計 18 台 <運賃(普通車)> [距離制運賃] ・初乗運賃 2.0 kmまで 740 円 ・加算運賃 277m を増すごとに 90 円 [時間距離併用運賃] ・時速 10 km以下で走行した場合 1分 40 秒ごとに 90 円 [時間制運賃] ・初乗運賃 30 分 3,050 円 ・加算運賃 以後 30 分ごとに 3,050 円 (令和元年 12 月現在)
大久保タクシー(有)	坂東市岩井	
大利根交通(有)	坂東市岩井	
沓掛交通(有)	坂東市沓掛	
(有)ナガツマ交通	坂東市矢作	

(2)公共交通の利用状況

1)コミュニティバス坂東号

コミュニティバス坂東号の利用者数は、平成20年度まで増加していましたが、平成21年度以降は減少傾向にあり、平成30年度は19,002人となっています。収支率※についても低下傾向で、平成30年度は8.0%であり、改善に向け、より利用しやすい、将来を見据えた運行計画の再構築が必要です。

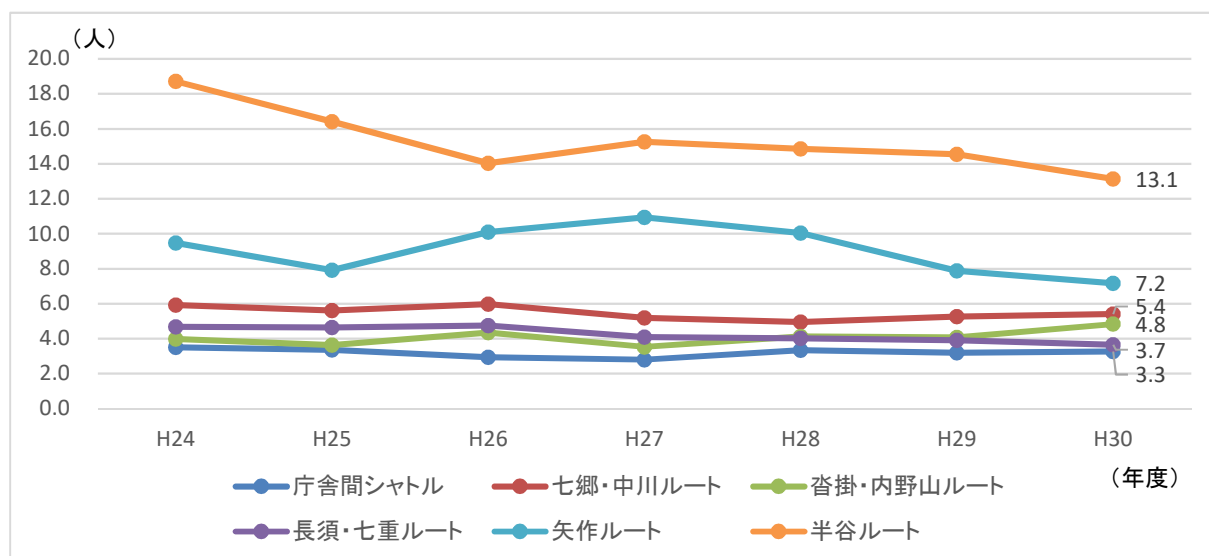
コミュニティバス坂東号の利用者数と収支率



※収支率…支出に対する収入の割合（＝収入÷支出）のこと。

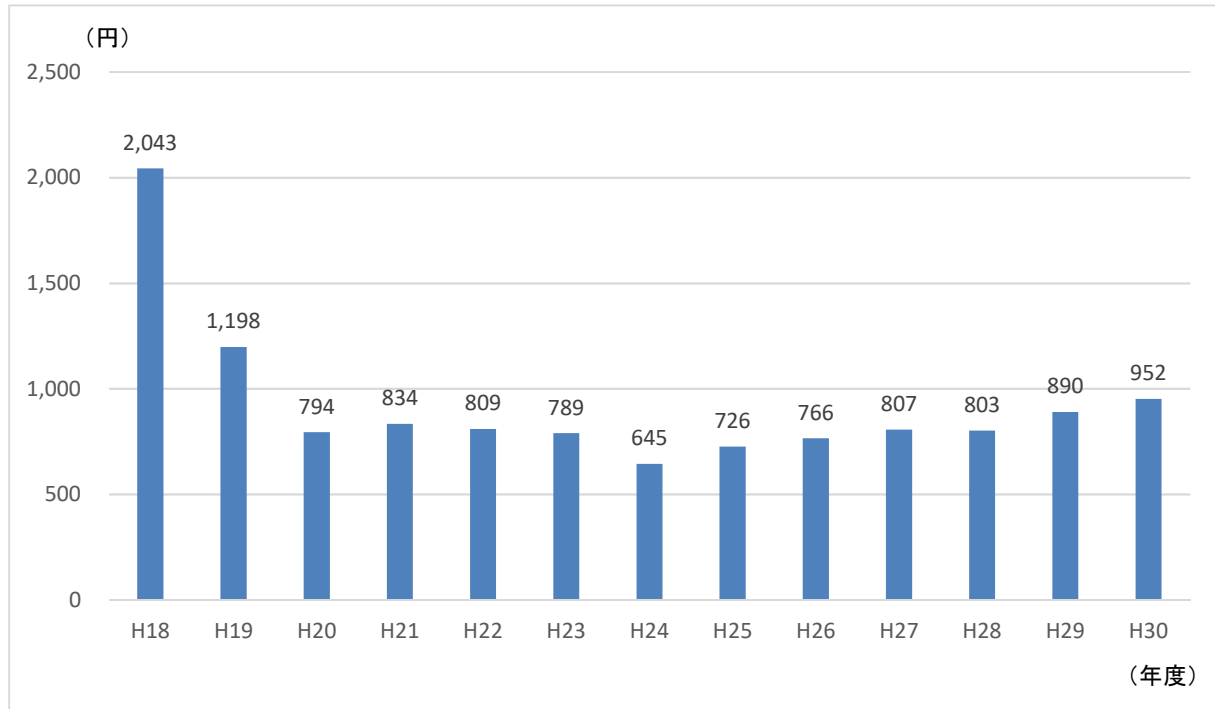
ルート別の1便あたり平均利用者数を見ると、主に通学に利用されている矢作ルートと半谷ルートでは減少傾向にあり、その他のルートは横ばい傾向にあります。

ルート別1便あたり平均利用者数



コミュニティバス坂東号の運行経費を利用者数で割った、1人当たりの市の負担額は、平成24年度の負担額は645円となっていましたが、平成30年度は952円で、平成24年度以降上昇傾向にあります。

コミュニティバス坂東号の利用者1人当たりの市の負担額



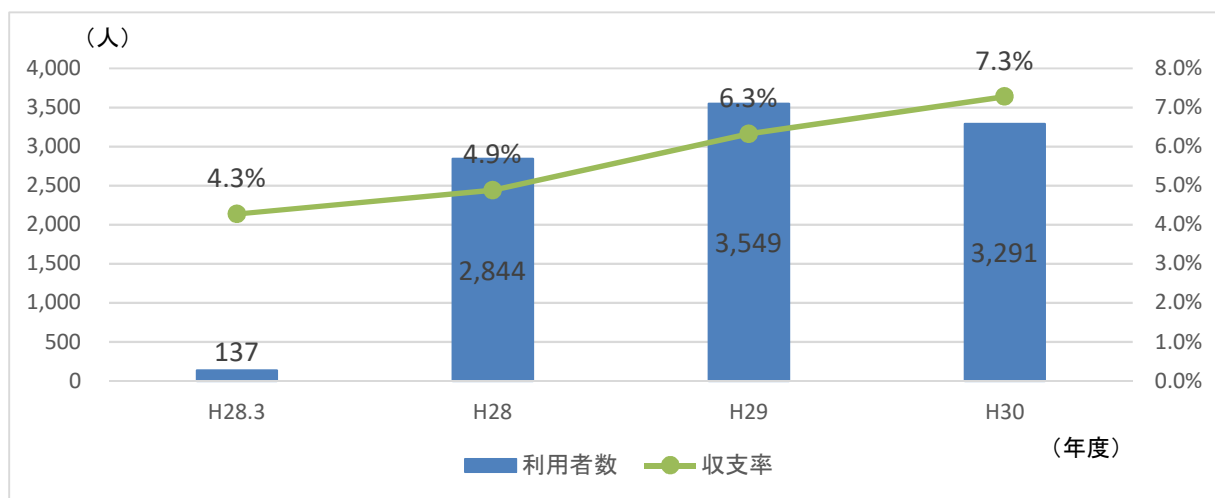
2) 路線バス

① 直行坂東号

直行坂東号は、市内とつくばエクスプレス守谷駅を結んでおり、主に通勤、通学の足として運行されています。平成30年度の利用者数は3,291人で、収支率は上昇傾向にあります。

本事業は、国の『まち・ひと・しごと創生総合戦略』（平成26年12月閣議決定）に関する交付金事業として、平成28年3月から平成30年度まで社会実験（平日計6便／日）を行い、令和元年度は平日計3便／日を運行しています。

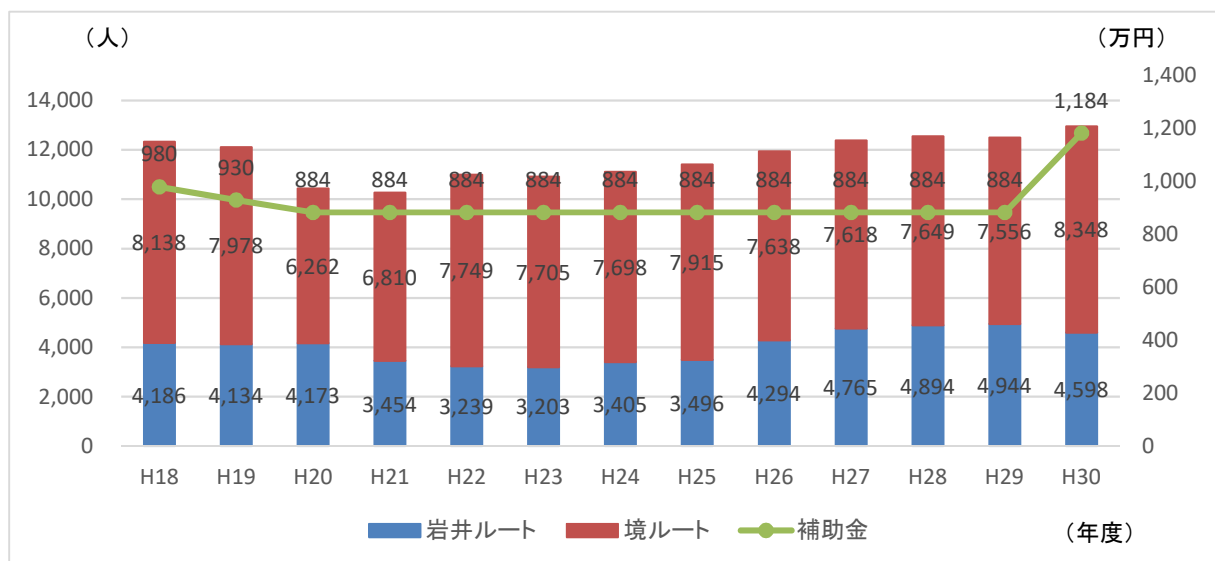
直行坂東号の利用者数と収支率



② 巡回バス

平成30年度の巡回バスの岩井ルートの利用者数は4,598人、境ルートの利用者数は8,348人で、全体の利用者数としては増加傾向にあります。平成30年度から市の補助金額が増加したため、事業者と連携した利用促進と利便性の向上がより一層必要となっています。

巡回バスの利用者数と補助金額

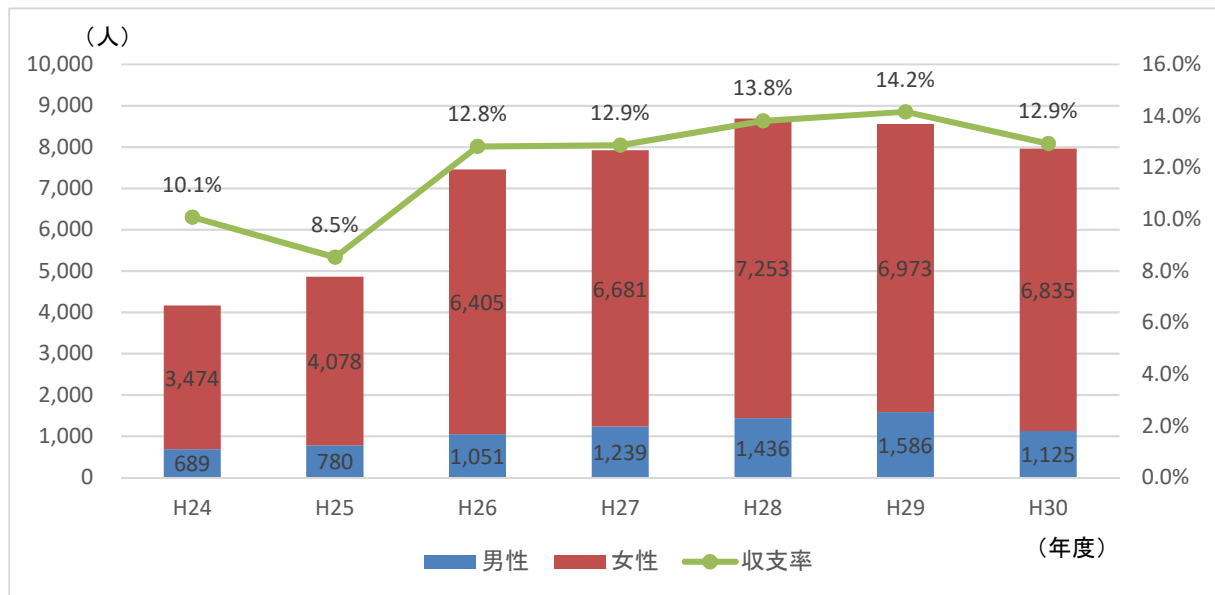


3) デマンドタクシーらくらく

① 市内便

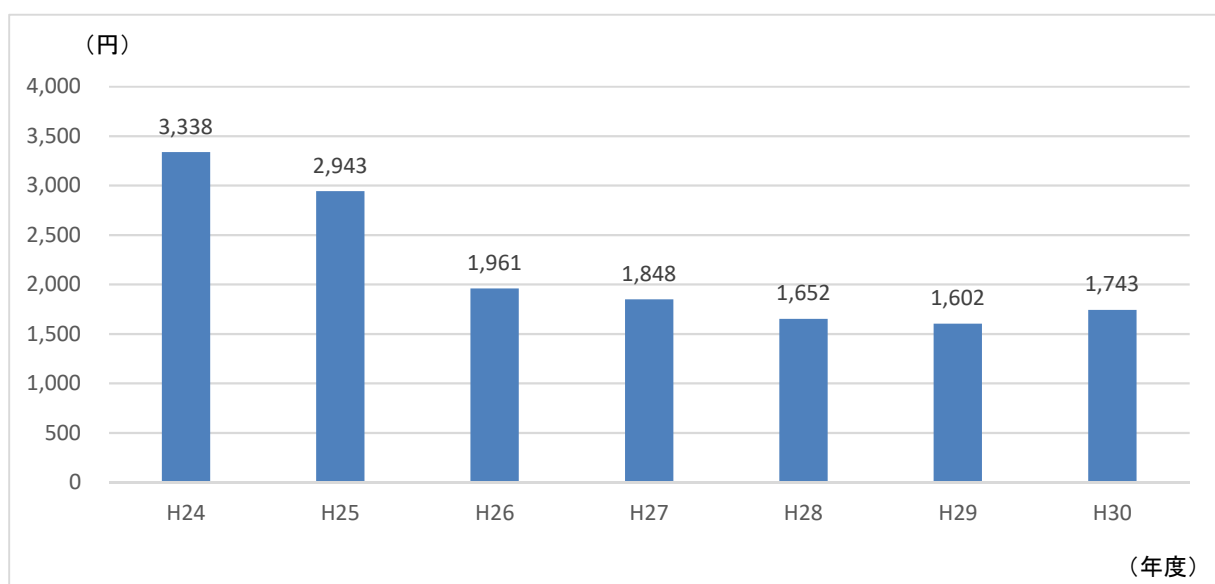
デマンドタクシーらくらく(市内便)の利用者数は、平成 28 年度まで増加していましたが、平成 29 年度以降減少傾向にあります。収支率も低下しており、利便性の向上や男性に向けたPR等の更なる周知が必要です。

デマンドタクシーらくらく(市内便)の利用者数と収支率



デマンドタクシーらくらくの運行経費を利用者数で割った、1人当たりの市の負担額は、平成 30 年度は 1,743 円となっています。

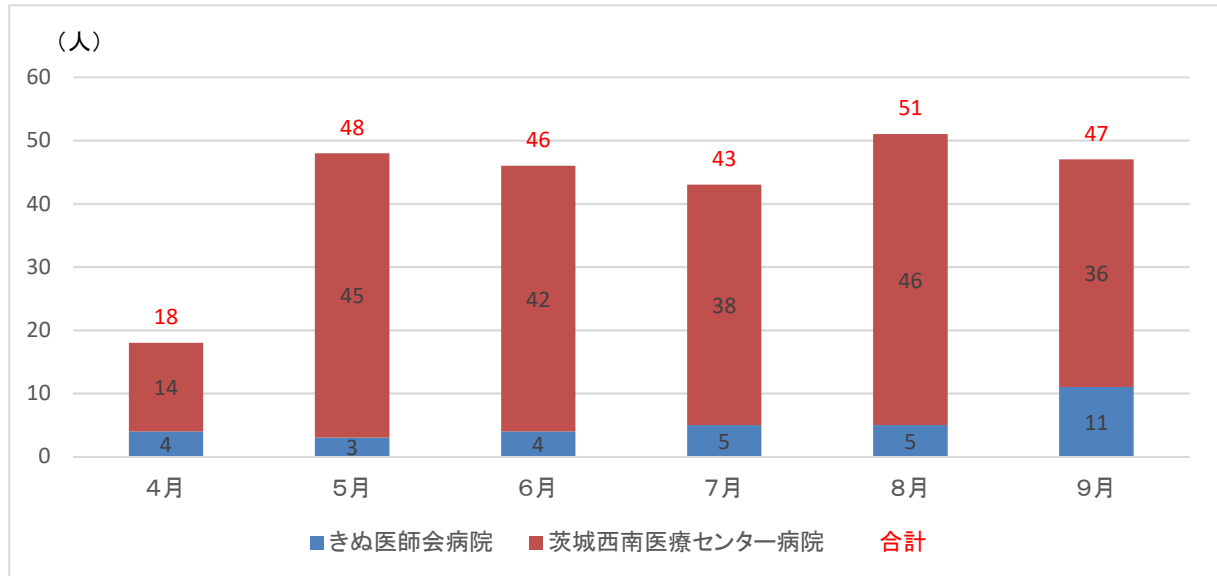
デマンドタクシーらくらく(市内便)のの利用者1人当たりの市の負担額



②市外便（実証運行）

平成 31 年4月から、市内ときぬ医師会病院と茨城西南医療センター病院へ実証運行しているデマンドタクシーらくらく(市外便)の利用者数は、1か月あたり約 50 人で推移しています。

デマンドタクシーらくらく(市外便)の利用者数

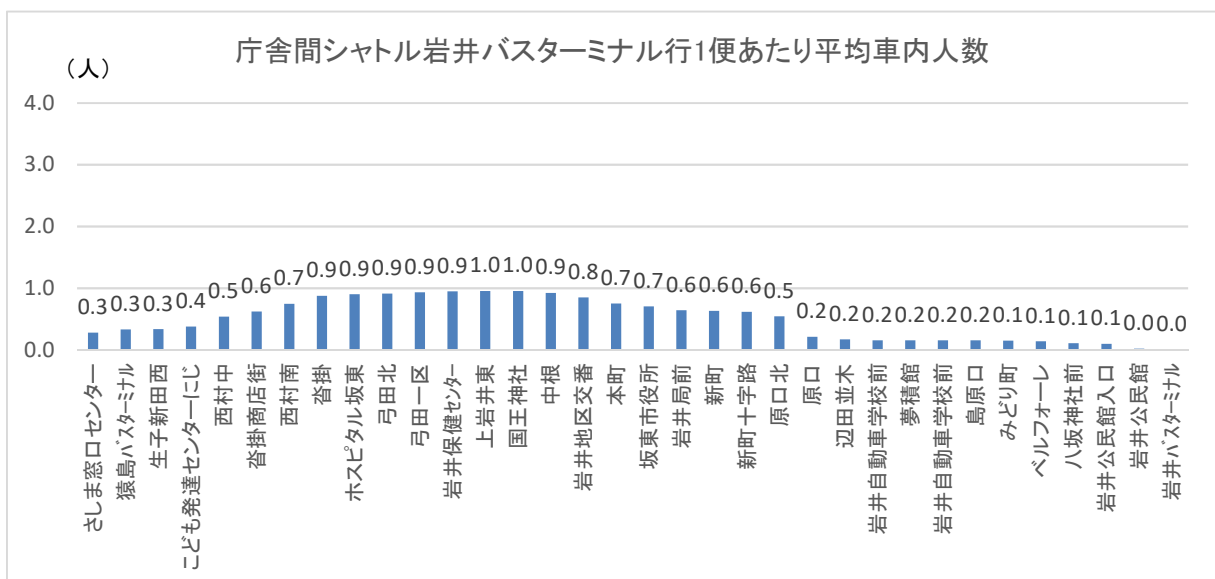
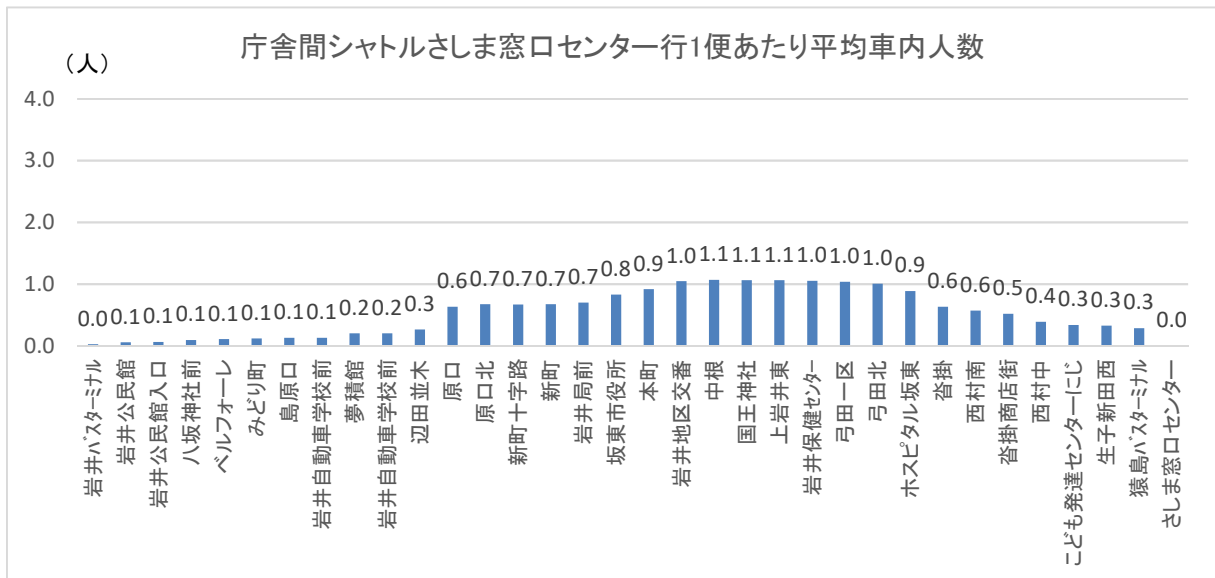


(3)公共交通の停留所別の利用状況

1)コミュニティバス坂東号

①庁舎間シャトル

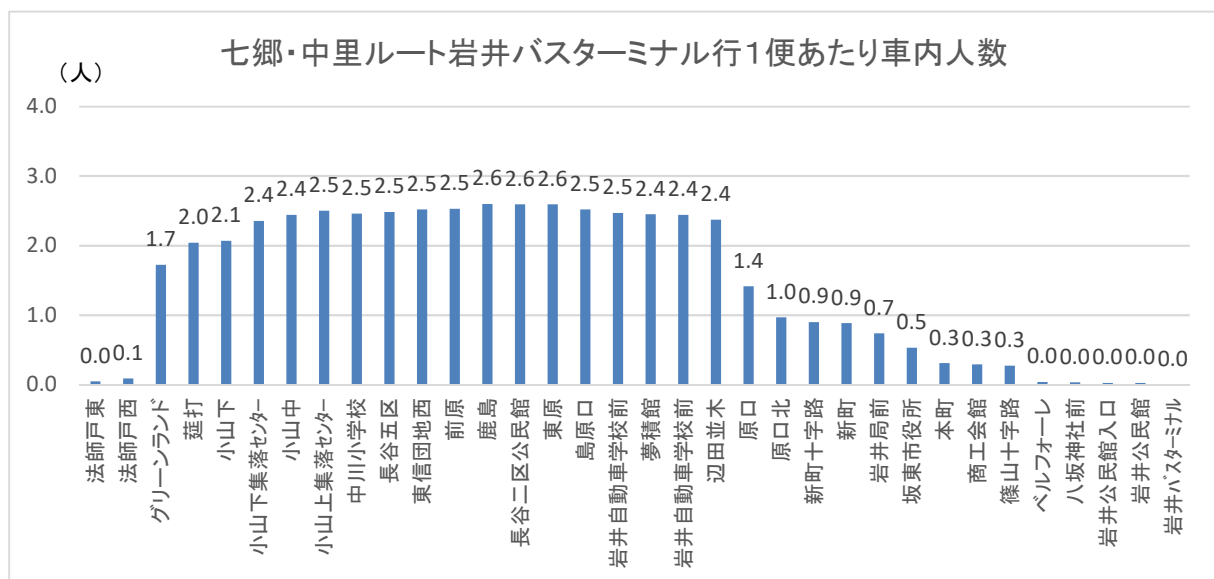
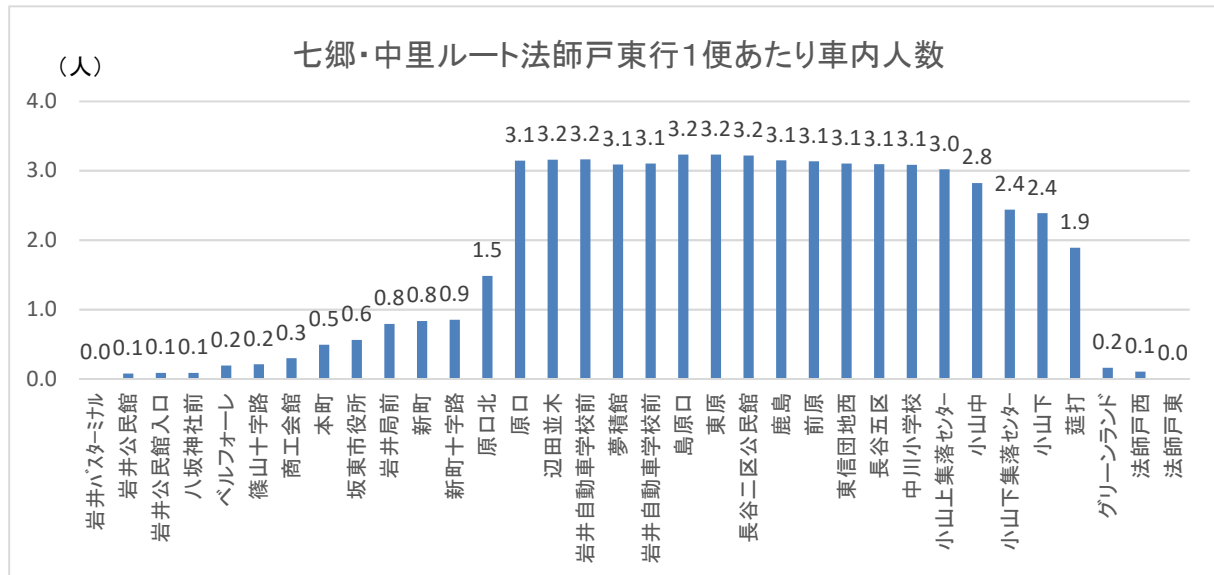
岩井市街地からさしま窓口センターの区間を運行し、主に原口～沓掛商店街間で多く利用されています。



資料:平成30年度実績より作成

②七郷・中里ルート

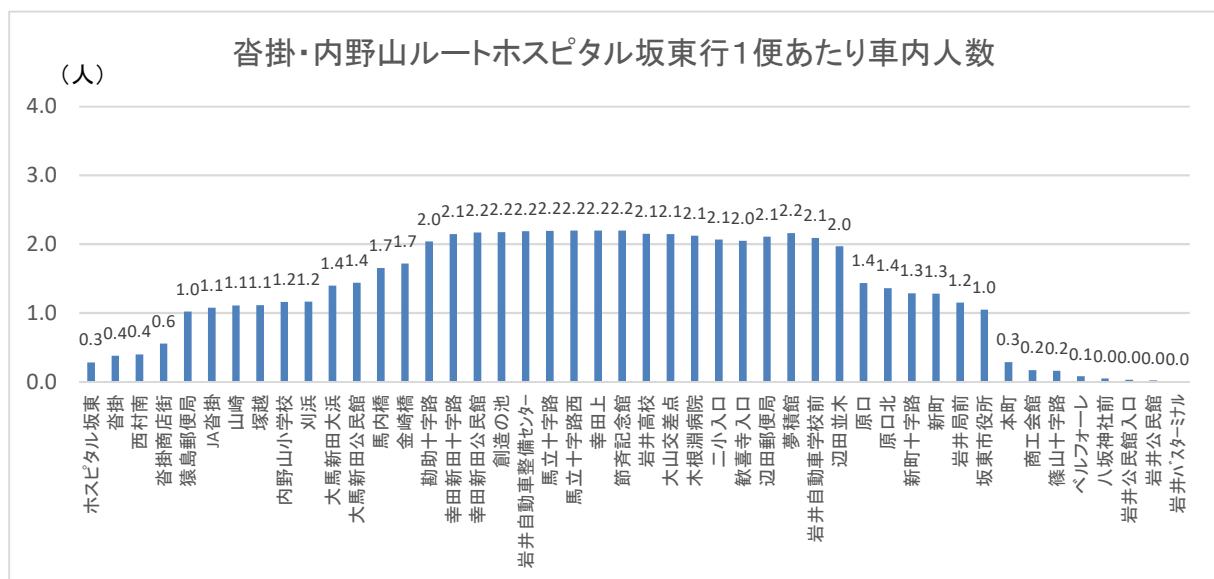
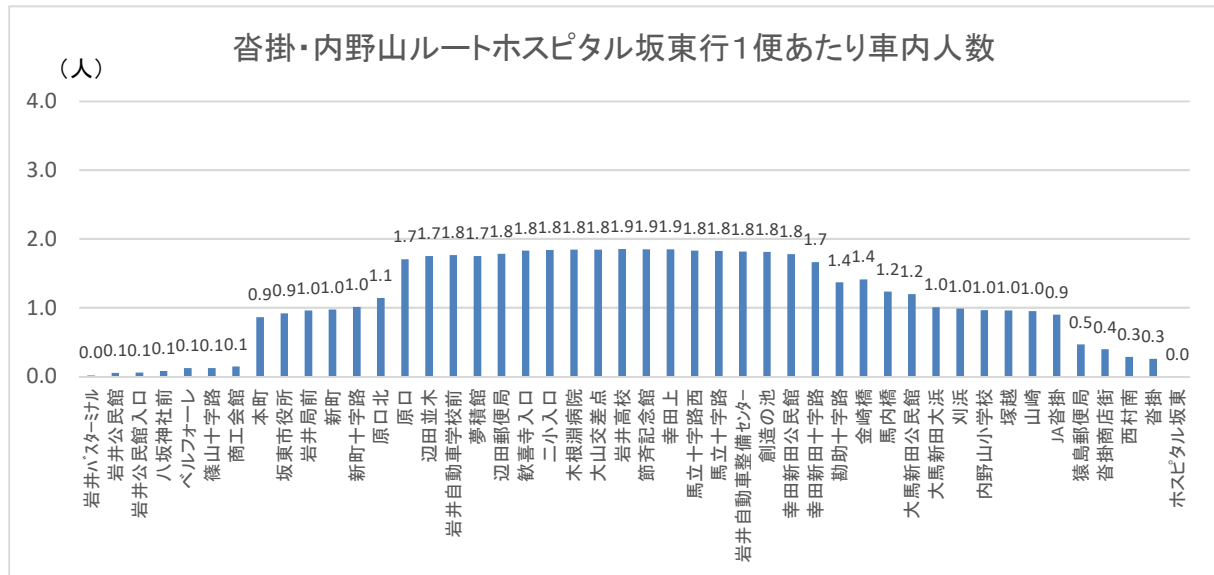
岩井市街地から中川地区、七郷地区の区間を運行し、主に原口～グリーンランド間で多く利用されています。



資料:平成 30 年度実績より作成

③沓掛・内野山ルート

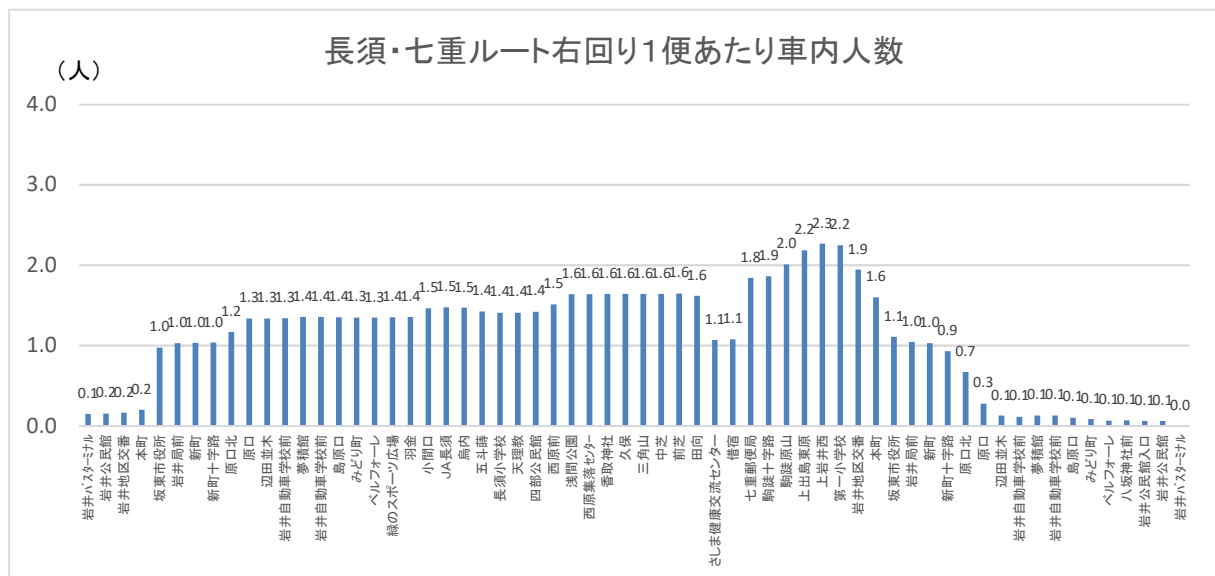
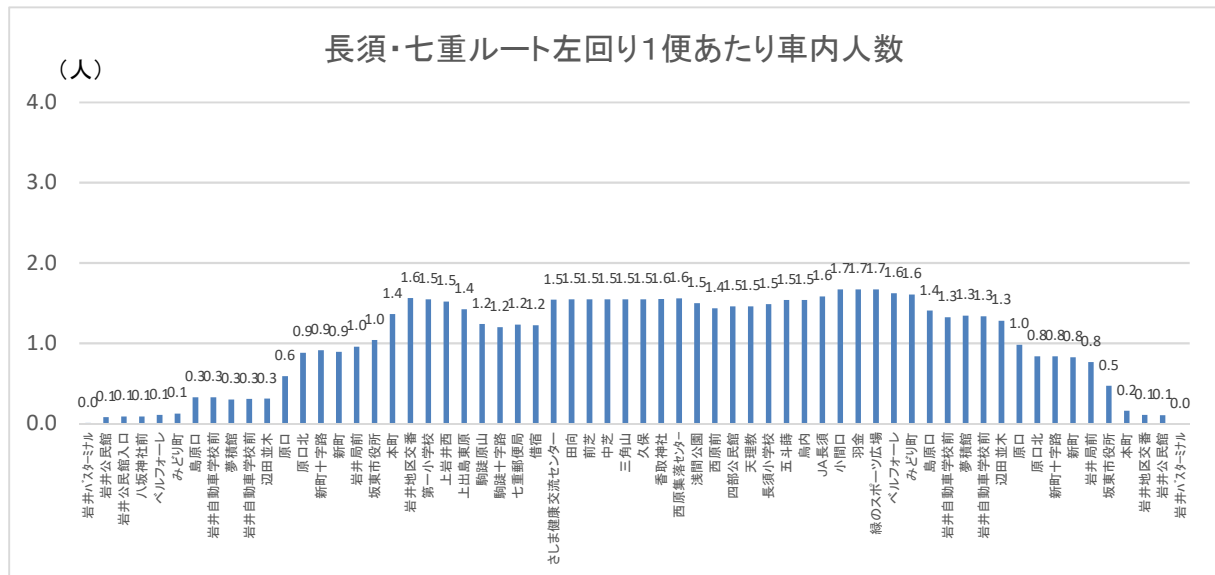
岩井市街地から沓掛・内野山の区間を運行し、主に本町～猿島郵便局間で多く利用されています。



資料：平成30年度実績より作成

④長須・七重ルート

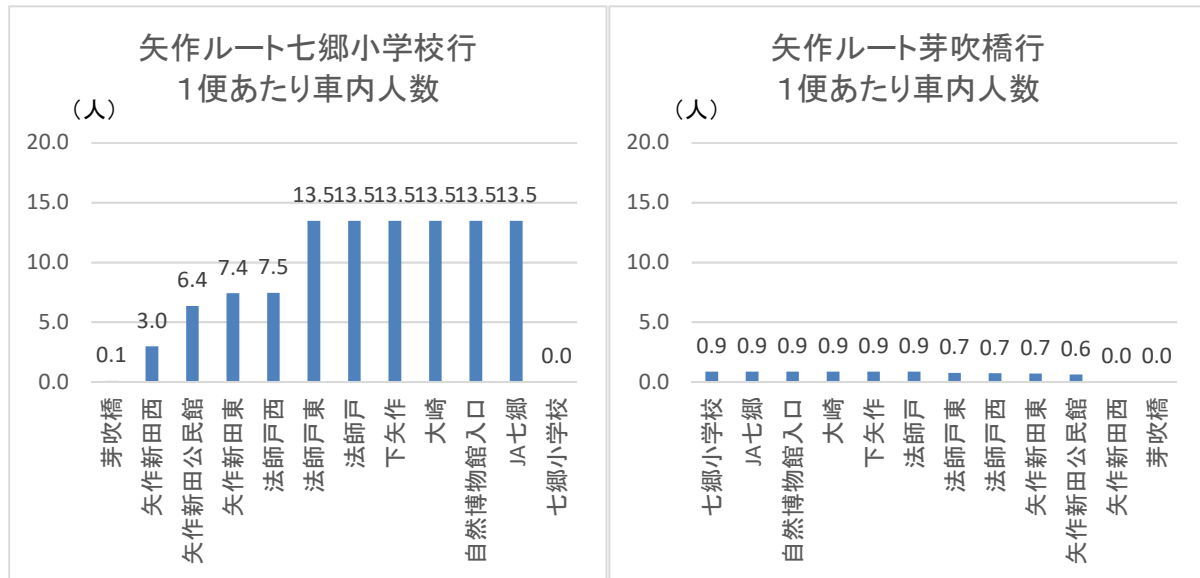
岩井市街地から長須地区・七重地区にかけての区間を運行し、主に左回りは本町～駒跼原山、さしま健康交流センター～原口間で多く利用されています。また、右回りは坂東市役所～さしま健康交流センター、七重郵便局～坂東市役所間で多く利用されています。



資料：平成 30 年度実績より作成

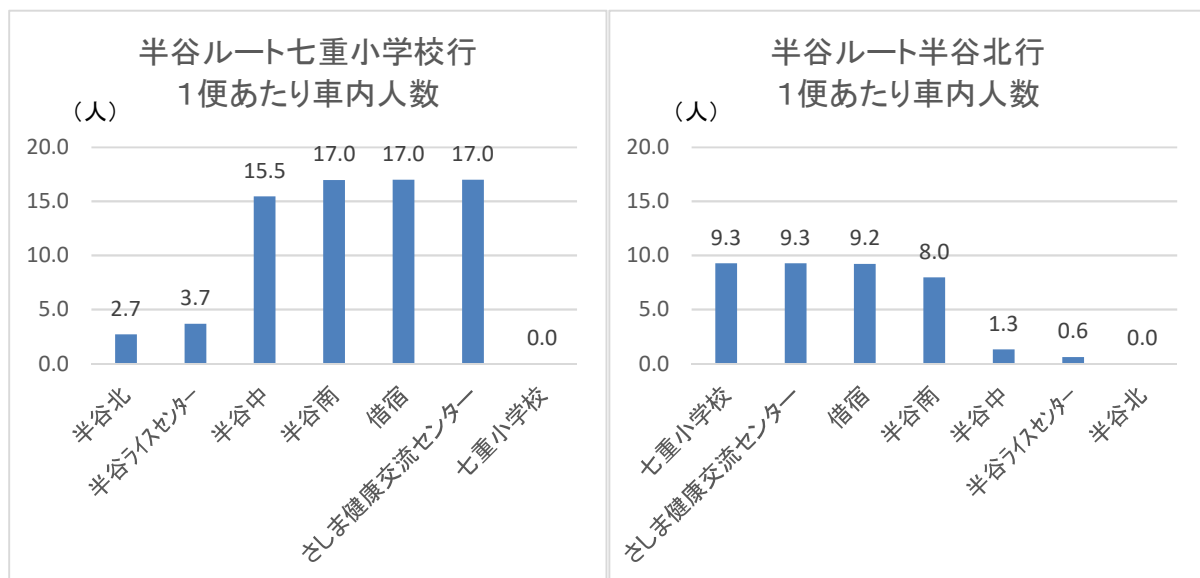
⑤ 矢作ルート

芽吹大橋から七郷小学校の区間を運行し、主に七郷小学校児童の通学手段として利用されています。



⑥ 半谷ルート

半谷北から七重小学校の区間を運行し、主に七重小学校児童の通学手段として利用されています。



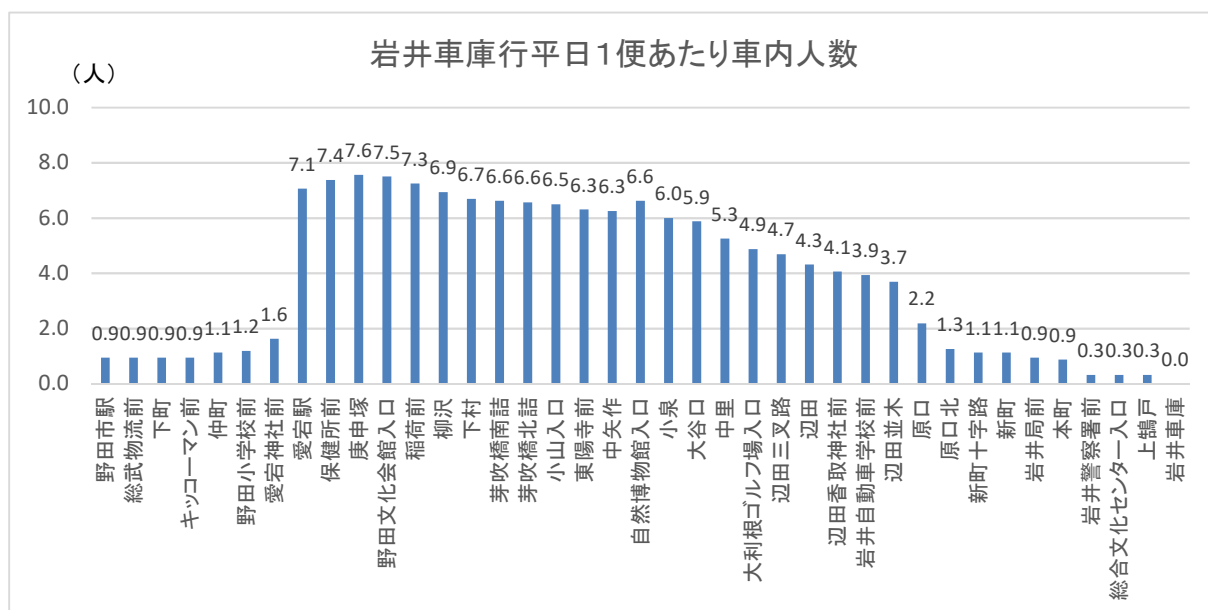
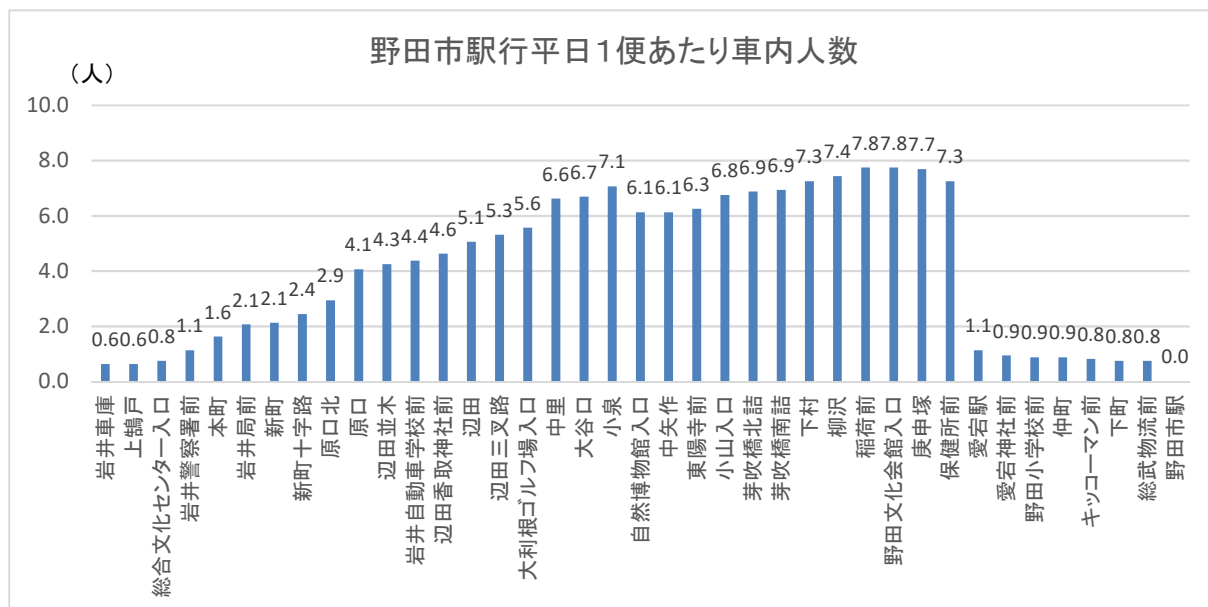
資料:平成30年度実績より作成

2) 路線バス

① 野田市駅～愛宕駅～原口～岩井車庫

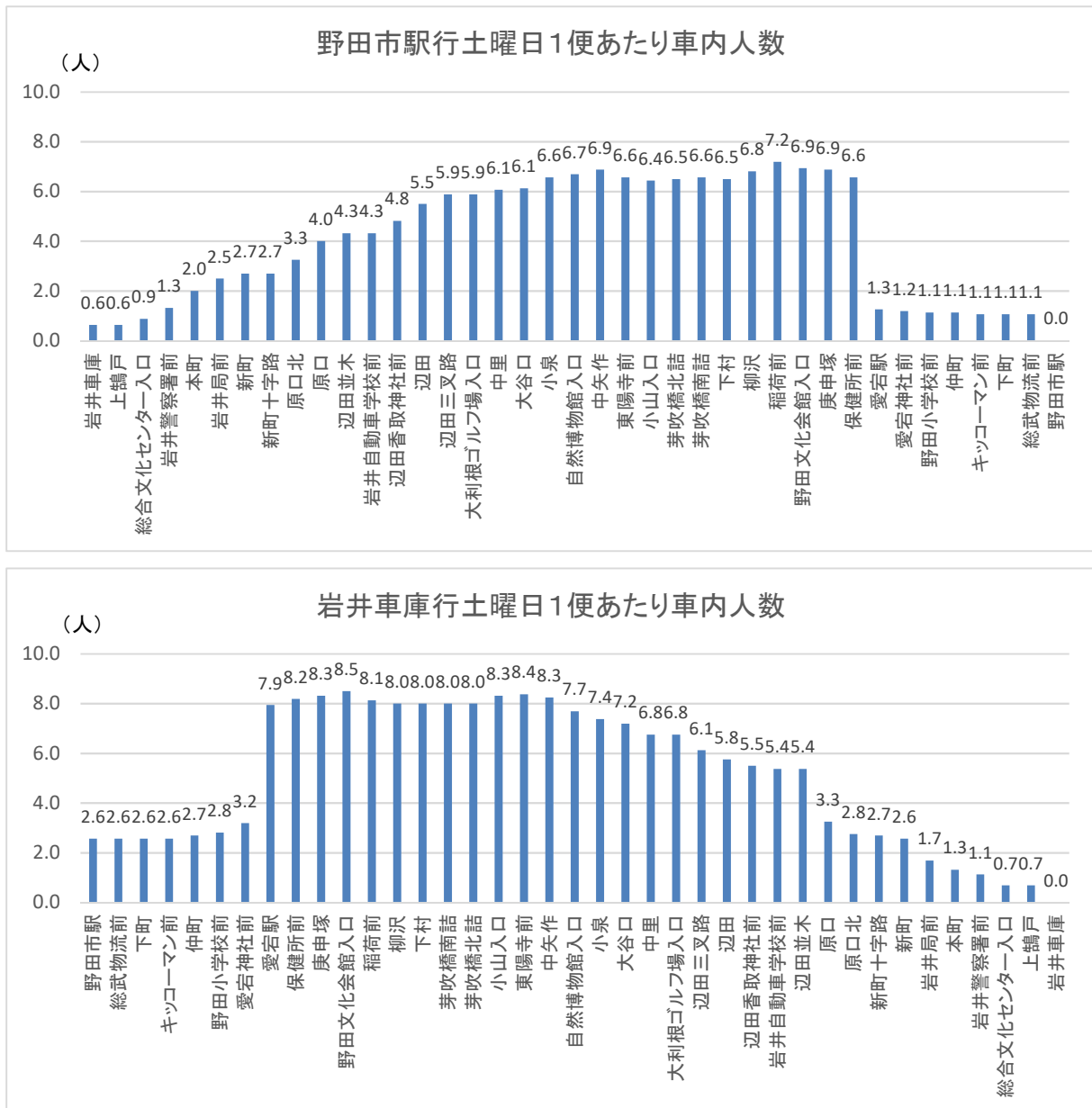
野田市駅から岩井車庫の路線バスは、市内と愛宕駅区間の移動手段として主に利用されています。市内の乗降については原口バス停での乗降者が多い状況です。

● 平日



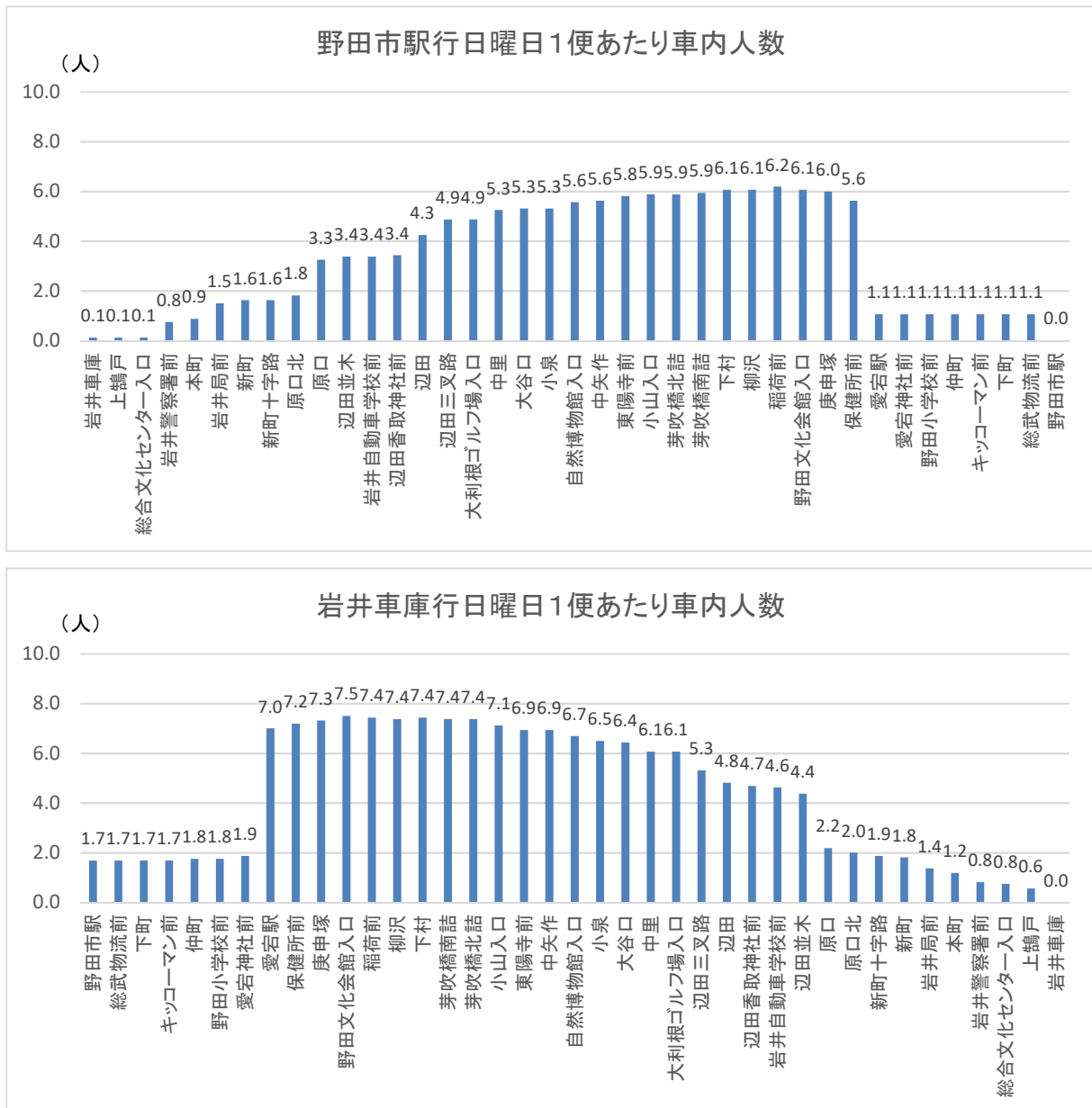
資料：茨城急行自動車(株)提供 平成30年11月13日(火)乗降調査より作成

●土曜日



資料：茨城急行自動車㈱提供 平成30年11月17日(土)乗降調査より作成

●日曜日

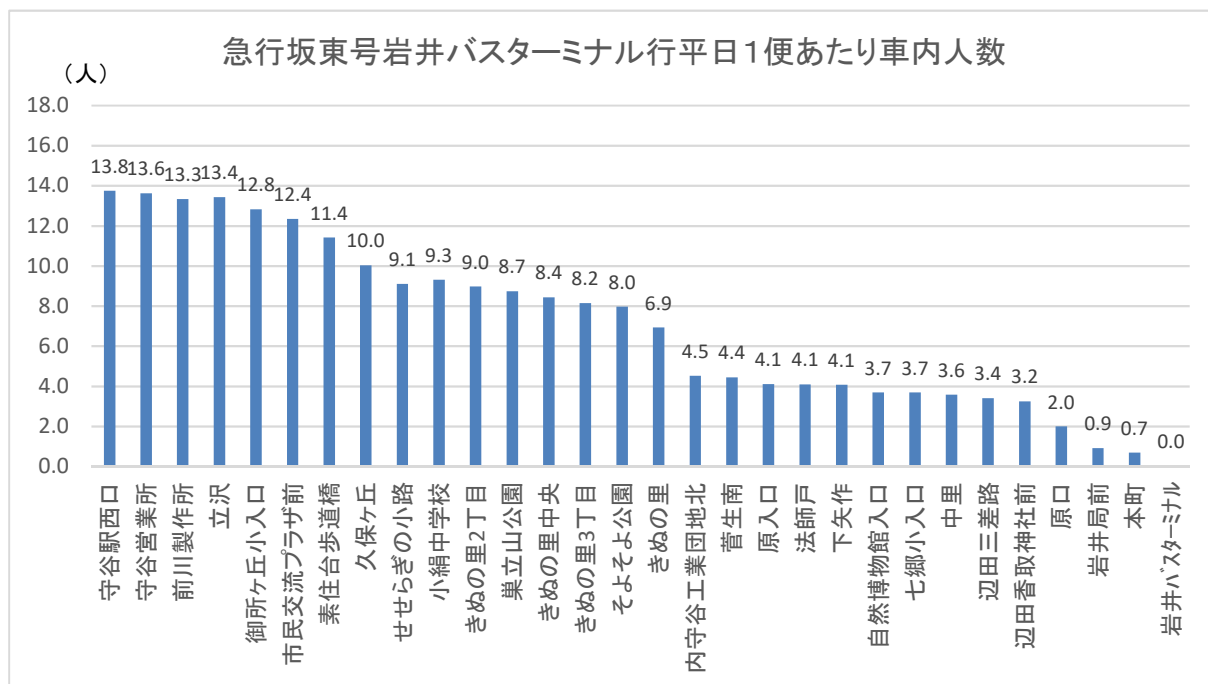
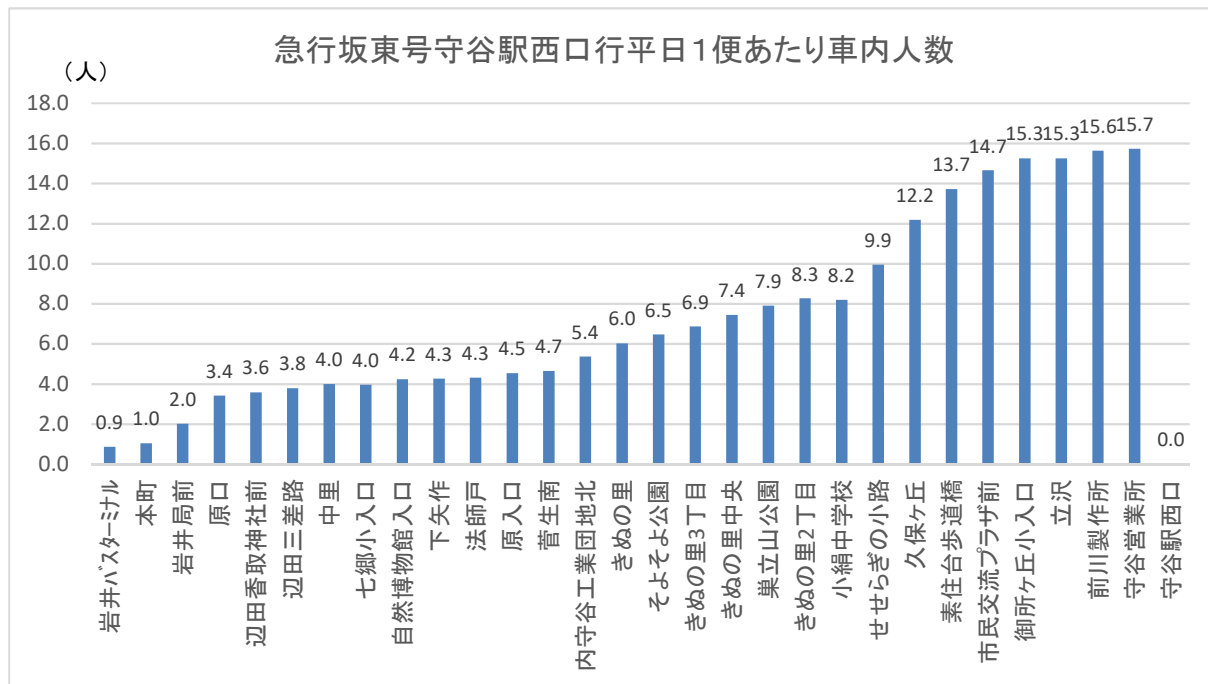


資料：茨城急行自動車㈱提供 平成30年11月18日(日)乗降調査より作成

②急行坂東号

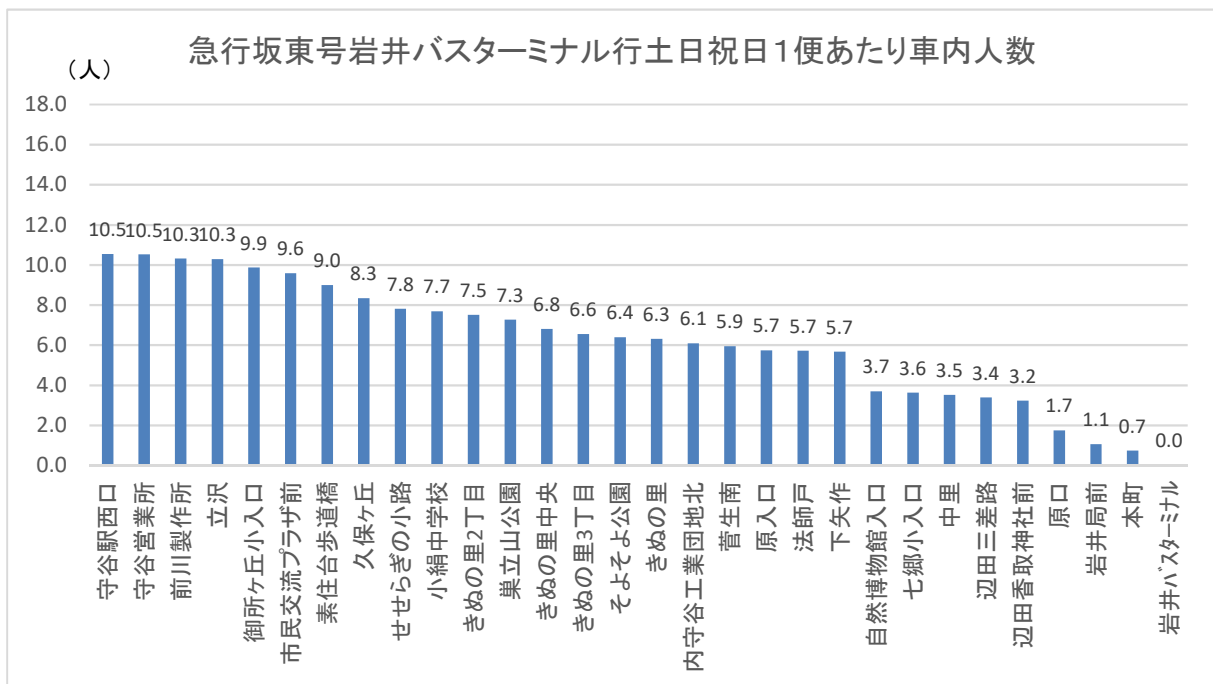
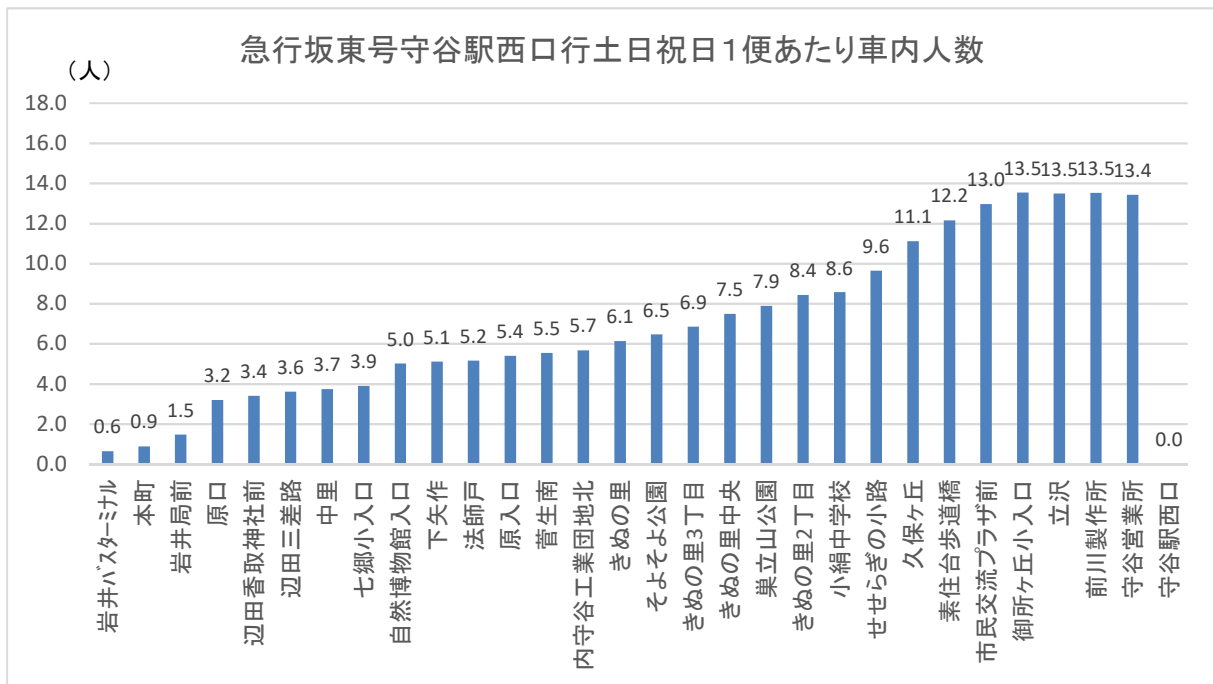
急行坂東号は、市内と守谷駅西口区間の移動手段として主に利用されています。市内の乗降については岩井局前バス停や原口バス停での乗降者が多い状況です。土日祝日は守谷駅から自然博物館までの移動手段としても利用されています。

●平日



資料: 関東鉄道(株)提供 平成 30 年度実績より作成

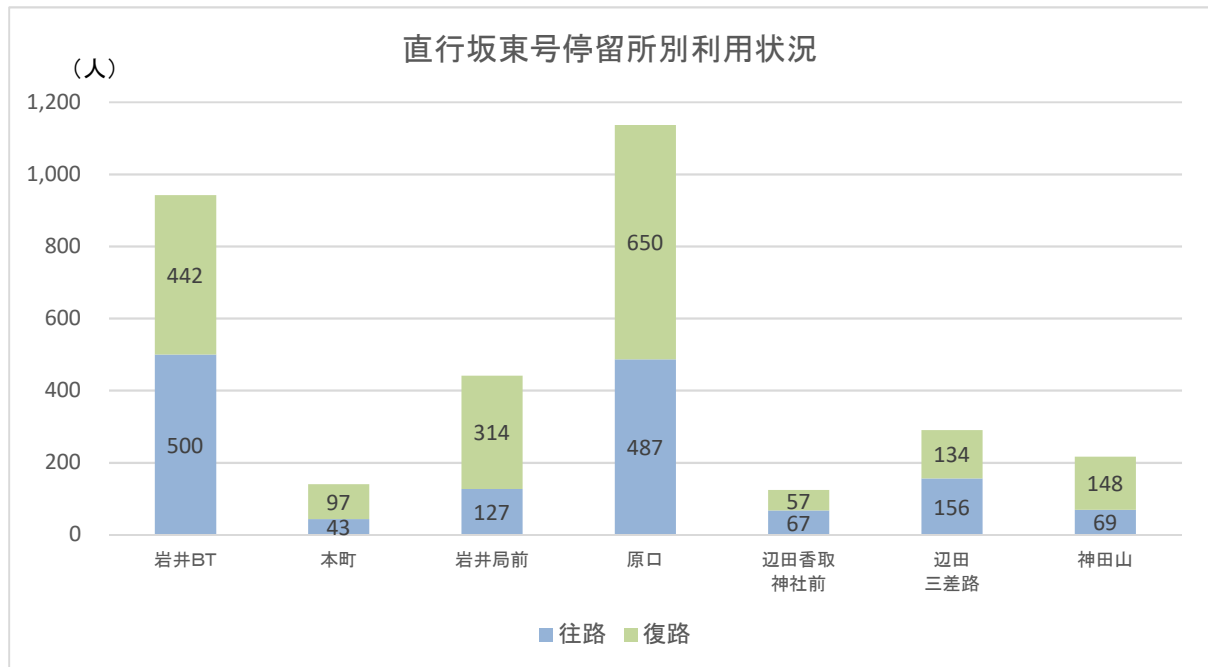
●土日祝日



資料: 関東鉄道(株)提供 平成30年度実績より作成

③直行坂東号

直行坂東号は、市内と守谷駅西口区間の移動手段として利用されています。乗降については原口バス停と岩井バスターミナルが多く利用されています。



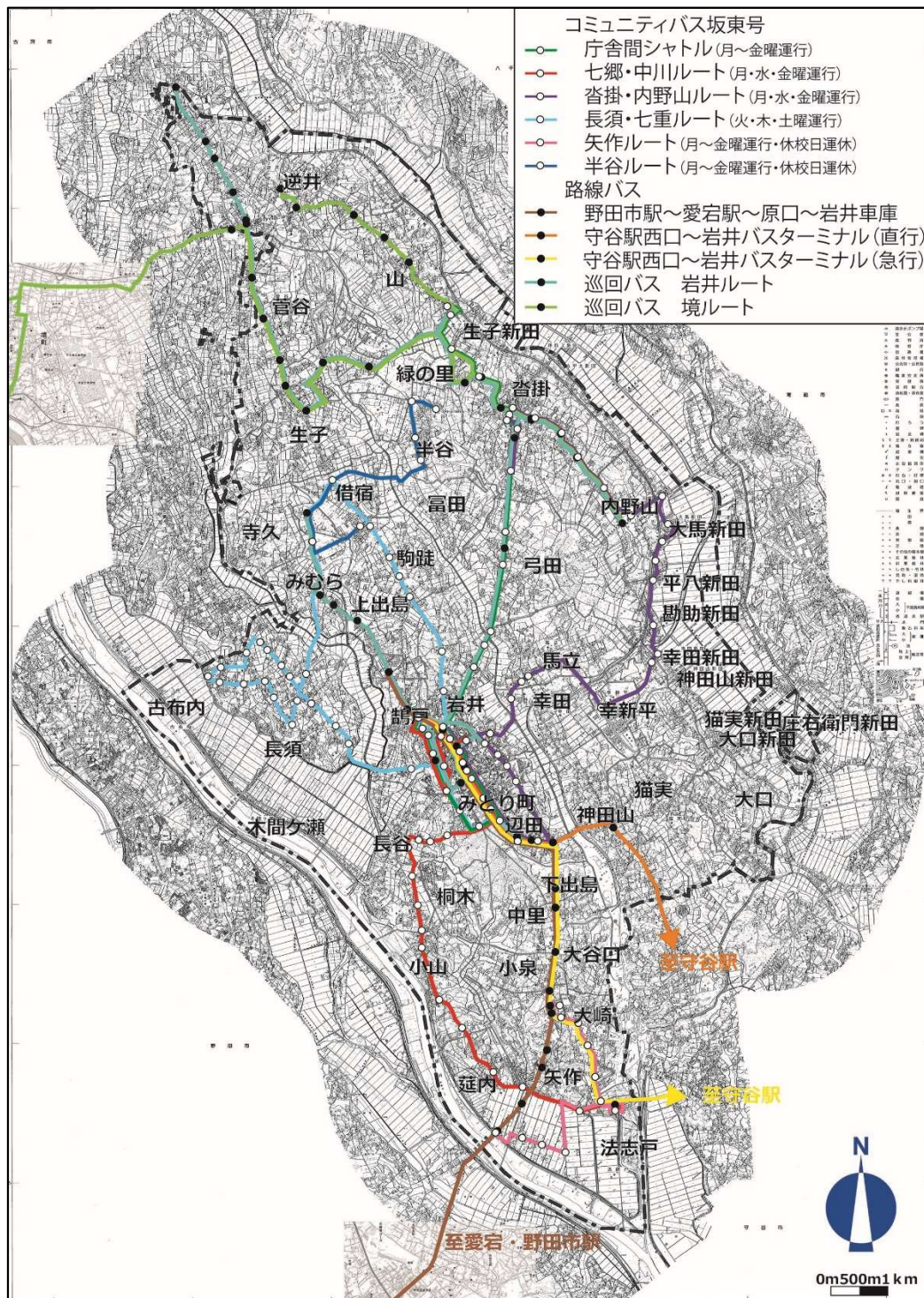
資料：平成30年度実績より作成

(4) バス路線の状況

① バス路線

コミュニティバス坂東号と路線バスの路線図を見ると、岩井市街地を中心に各方面に路線が延び、野田市、守谷市、境町と接続しています。一方で、猫実、大口等バス路線がない地域や曜日によってはバス路線がない地域が多くあります。

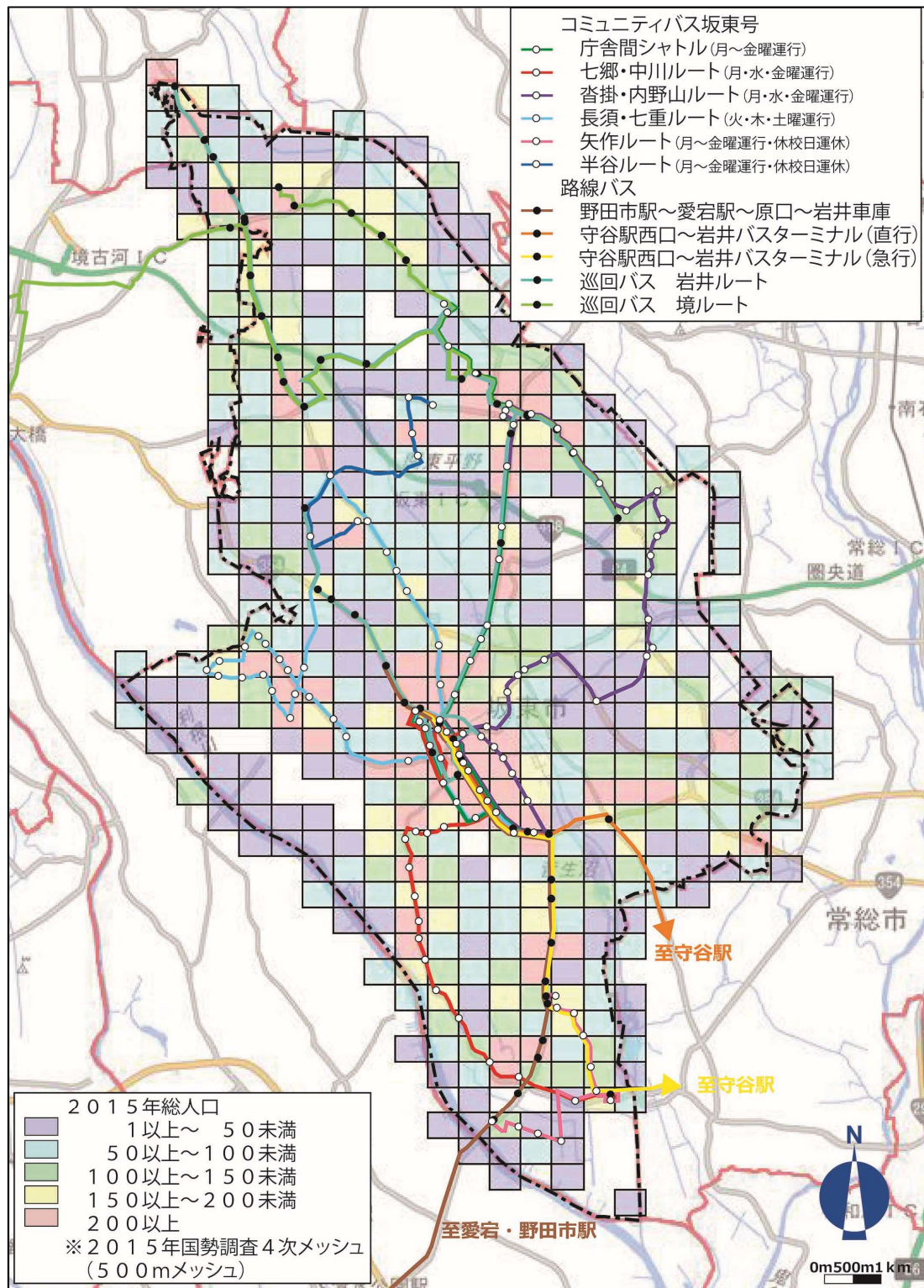
<バス路線図>



②バス路線と総人口

バス路線は、比較的人口の多い地域を通るように運行されています。しかし、長須、沓掛、猫実、大口では、人口密度が高いにもかかわらずバス路線のない地域があります。

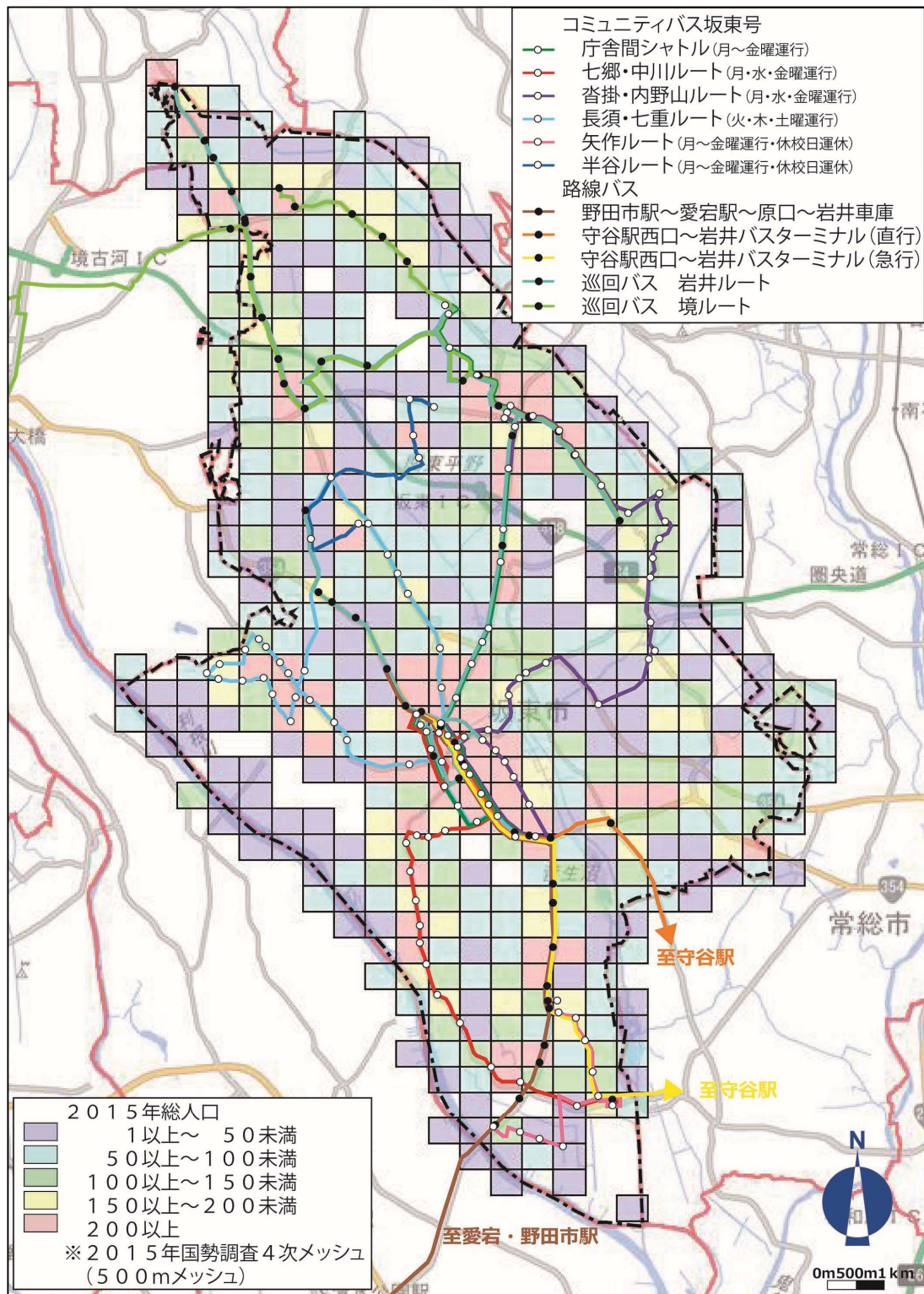
<バス路線網と総人口の分布>



③バス路線と高齢者(65歳以上)人口

バス路線は、比較的65歳以上の高齢者人口の多い地域を通るように運行されています。しかし、沓掛では、人口密度が高いにもかかわらずバス路線のない地域があります。

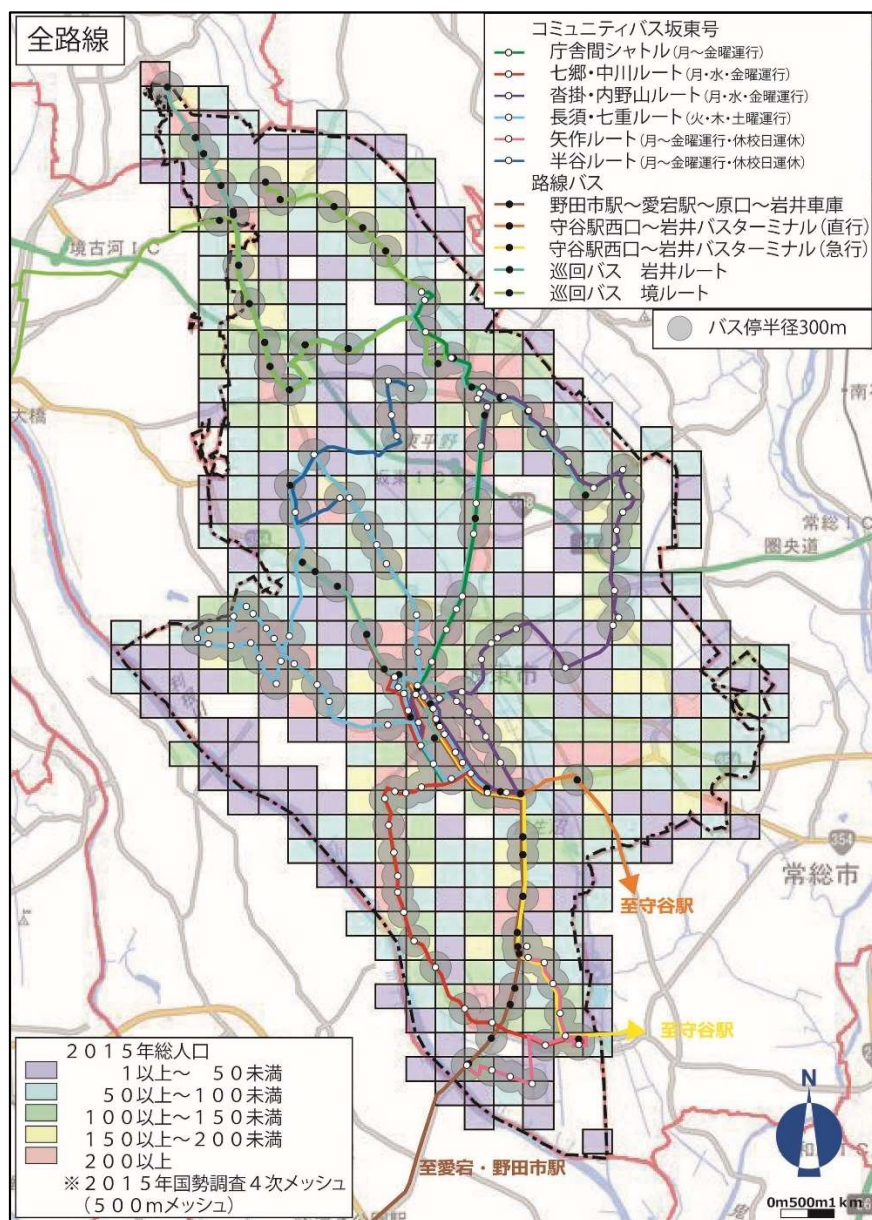
<バス路線網と高齢者人口の分布>



④バス停圏域人口

バス停圏域人口は 27,931 人で、総人口の 52%をカバーしています。ただし、曜日によって運行しないバス路線があるため、曜日ごとにバス停圏域人口は異なります。このため、日曜日のバス停圏域人口は最も少なく、9,330 人で、総人口の 17%です。

＜バス停圏域と総人口の分布＞



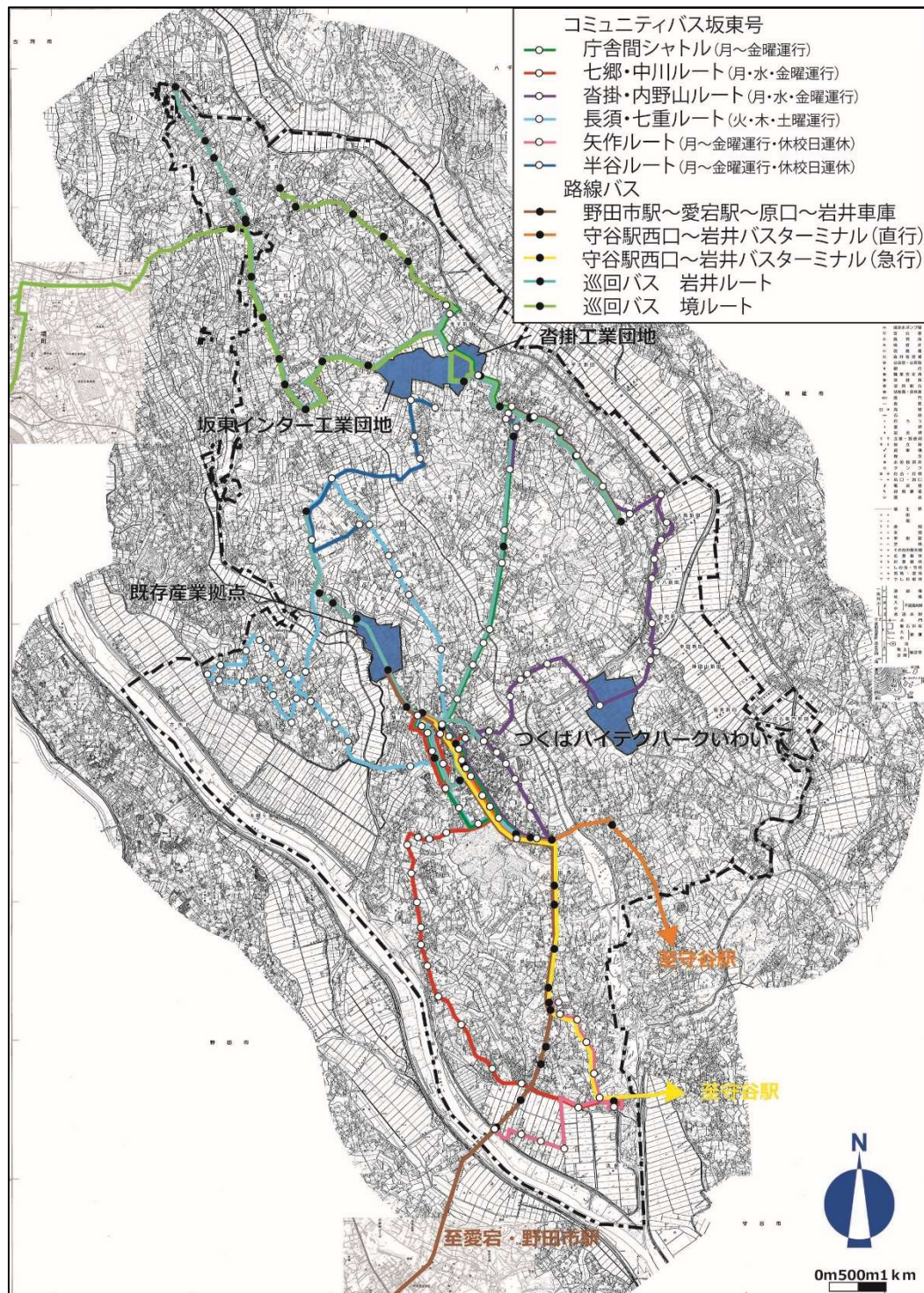
総人口(2015 年国勢調査)		54,087 人				
曜 日		全路線	月・水・金	火・木	土	日
バス停圏域人口	休校日以外	27,931 人	24,976 人	22,411 人	15,366 人	9,330 人
	休校日		23,972 人	21,677 人		
割 合	休校日以外	52%	46%	41%	28%	17%
	休校日		44%	40%		

※バス停圏域人口はバス停の位置する 500mメッシュ人口(2015 年国勢調査)の合計により算出

⑤ バス路線と工業団地

つくばハイテクパークいわいには、コミュニティバス坂東号の沓掛・内野山ルートが月・水・金曜日に運行しています。沓掛工業団地内と坂東インター工業団地の周囲には、巡回バスの岩井ルートと巡回バスの境ルートが平日のみ運行しています。工業団地の企業数の増加に伴い、通勤等の交通流動の増加が見込まれるため、利用ニーズを把握し、企業等と連携した移動手段の確保が期待されます。

＜バス路線図と工業団地＞



13. 地域内移動の状況

(1) スクールバスの運行状況

市内小学校では、学校の統廃合を契機としたスクールバスの運行を基本としてきましたが、一部路線バスの廃止に伴い、代替の通学手段として送迎バスの運行を行っています。

また、複数の近隣市町の高校へスクールバスが運行され、生徒の通学手段となっています。

<スクールバスの運行内容>

学校名	令和元年度(利用実人数)			備 考
	利用人数	片道利用	往復利用	
市立飯島小学校	22	8	14	通学バス保護者負担金 往復: 年額 24,000 円 (月割 2,000 円) 片道: 年額 12,000 円 (月割 1,000 円) (令和元年 12 月現在)
市立神大実小学校 (下大口地区)	19	4	15	
市立中川小学校 (蕤打地区)	8	8	0	
市立逆井山小学校	38	26	12	
合 計	87	46	41	

学校名	コース	ルート
茨城県立水海道第一高等学校	境～坂東方面	坂東市と境町、常総市(旧石下町)を一周する路線
茨城県立水海道第二高等学校	坂東コース	逆井山～沓掛～生子～七重～岩井～辺田～学校
茨城県立境高等学校	坂東コース	沓掛～弓田～岩井～辺田～中里～矢作～辺田～ベルフォーレ～長須～みむら～上出島～生子～学校
茨城県立下妻第一高等学校・下妻第二高等学校(共同運行)	B コース	古河市～境町～逆井～八千代町 ～学校
	C コース	古河市～坂東市～常総市～学校
茨城県立古河第三高等学校	南コース	岩井～長須～境町～学校
	東コース	常総市～逆井～古河市～学校

学校名	コース	ルート
茨城県立古河中等教育学校	坂東・境①コース	小山～長谷～岩井～鶺鴒戸～長須～みむら～境町～学校
	坂東・境②コース	矢作～中里～辺田～岩井～弓田～沓掛～学校
	坂東・境③コース	山～菅谷～境町～学校
茨城県立境特別支援学校	7号車(坂東)	岩井～みむら～境町～学校
	8号車(猿島)	生子～逆井～境町～学校
常総学院	坂東方面	沓掛～生子～沓掛～弓田～岩井～辺田～大口～常総市～学校
	坂東方面	境町～長須～岩井～馬立～常総市～つくばみらい市～つくば市～学校
つくば秀英高等学校	境・岩井コース	境町～みむら～岩井～辺田～猫実～常総市～学校
	猿島・石下コース	逆井～菅谷～生子～沓掛～常総市～下妻市～つくば市～学校
茗溪学園中学校・高等学校	坂東方面	岩井～辺田～猫実～大口～常総市(水海道駅)・つくば市(みどりの駅)～学校
土浦日本大学中等教育学校・高等学校	岩井方面	岩井～辺田～猫実～大口～常総市(水海道駅)～学校
西武台千葉中学校・高等学校	坂東方面	借宿～駒跣～鶺鴒戸～岩井～辺田～中里～小泉～長谷～ベルフォーレ～長須～下総利根大橋～野田市～学校

※資料:学校ホームページ、受託事業者ホームページ(令和元年12月現在)

(2)福祉送迎の状況

社会福祉法人坂東市社会福祉協議会では、「愛のバス送迎サービス事業」を行っています。下肢不自由等により介助を必要とし、乗用車等に乗降することが極めて困難な方に対して、リフト付き車両により医療機関への通院等の際の送迎を行っています。

<愛のバス送迎サービス事業の内容>

利用対象者	市内在住で、常時車いす使用で座位保持が可能な方であり、身体障がい者手帳又は介護保険者証の交付を受けているもの。
利用条件	利用時は介助者の同乗が必要
利用範囲	坂東市内及びその周辺
利用料	無料(有料道路料金、駐車料金等は利用者負担)
利用申請	利用希望日の1週間前までに「利用申請書」を提出、審査後「利用許可証」により利用決定。
利用日	土日、祝日、年末年始は除く。
車 両	

資料：社会福祉法人坂東市社会福祉協議会ホームページ

(3)病院送迎の状況

木根淵外科胃腸科病院、岩本医院、緑野クリニック等の市内の医療機関では、患者の送迎車両を無料で運行しています。

(4)企業送迎の状況

つくばハイテクパークいわい内では、出社・退社時間に合わせ、守谷駅や野田市駅を結ぶ企業送迎バスを運行している企業があります。

また、坂東インター工業団地内では、幸手駅等の埼玉方面から通勤の負担軽減等のため、企業送迎バスを運行している企業があります。

14. 市民ニーズ

(1) 市民アンケート調査

① 市民アンケート調査の概要

市民の日常生活における移動実態や公共交通の利用状況、問題点・改善要望などを把握するために、市民アンケート調査を実施しました。市民アンケートは、令和元年8月1日現在において15歳以上となる2,400人を対象に、郵送配布、郵送回収で実施し、4割以上の回収率がありました。

<アンケート概要>

項 目	内 容
実施時期	令和元年8月30日～令和元年9月20日
実施目的	坂東市民全体の移動実態、公共交通に関するニーズを把握すること
実施方法	郵送配布、郵送回収
対象者	15歳以上の市民2,400人(生産年齢1,200人、高齢者1,200人)
配布数	2,400票
回収数	995票
回収率	41.5%

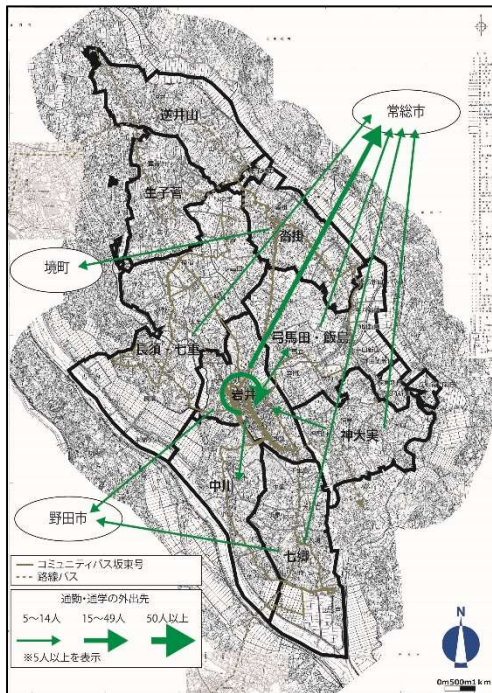
②市民アンケート調査の結果

1) 市民の日常の外出先について

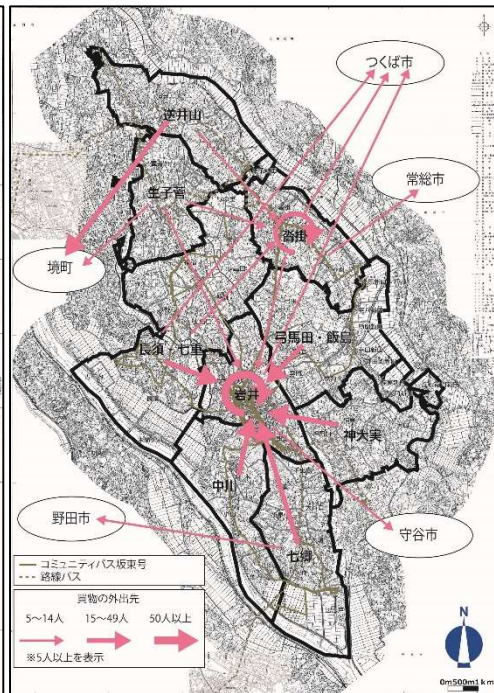
通勤・通学、買物、通院、その他の目的のいずれにおいても、最も多い外出先は岩井市街を中心とした市内への外出でした。

さらに、各目的で、常総市や境町、守谷市、つくば市等の近隣市町への移動も多い状況でした。

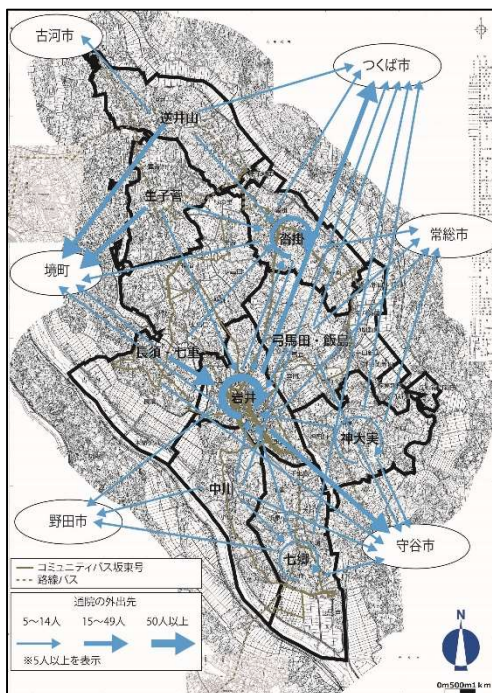
<通勤・通学の外出先>



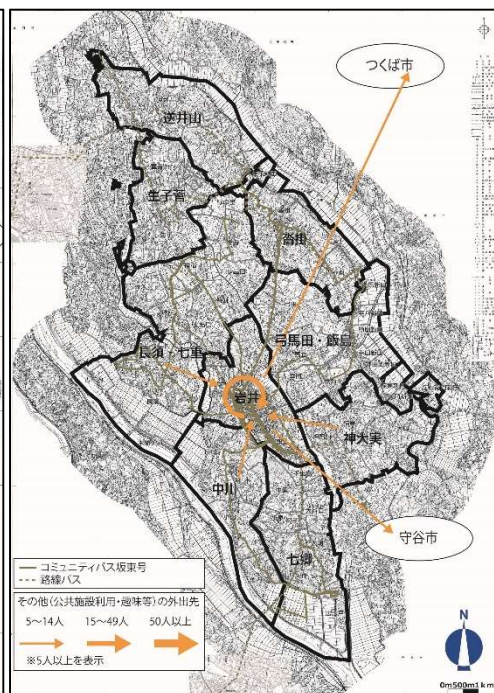
<買物の外出先>



<通院の外出先>



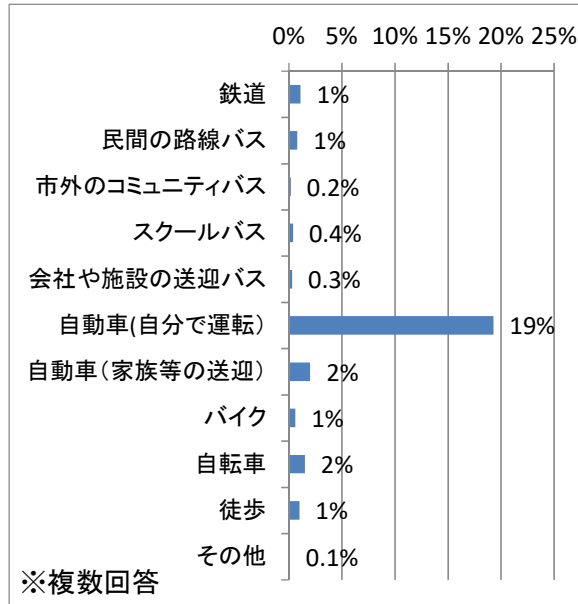
<その他の外出先>



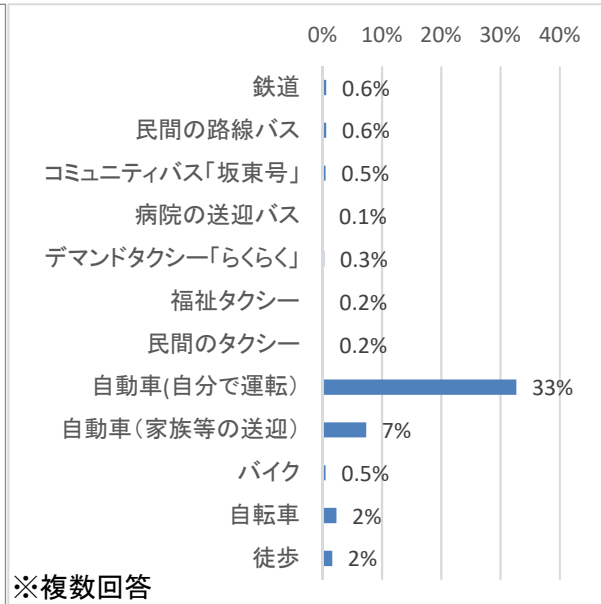
2) 市民の移動手段の実態について

通勤・通学、買物、通院、その他の目的のいずれにおいても、自分で運転する自動車や家族等の送迎で移動する人が多い状況です。

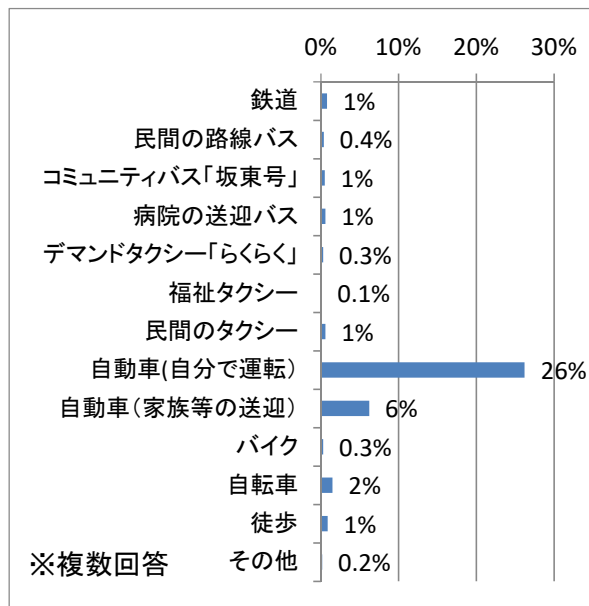
<通勤・通学の交通手段>



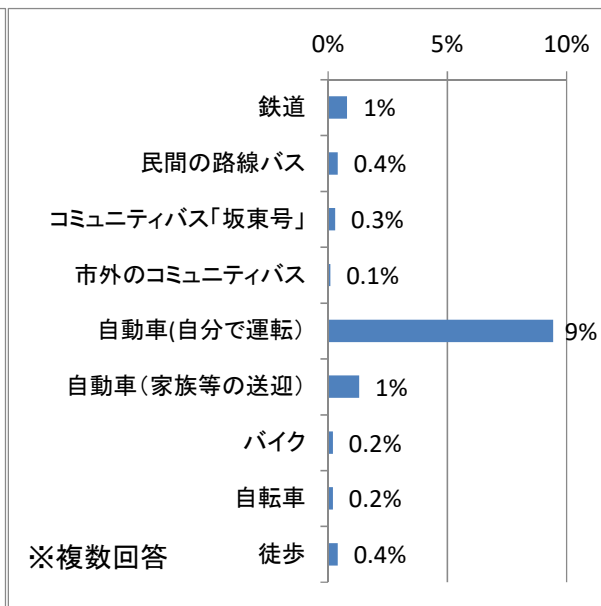
<買物の外出先>



<通院の外出先>

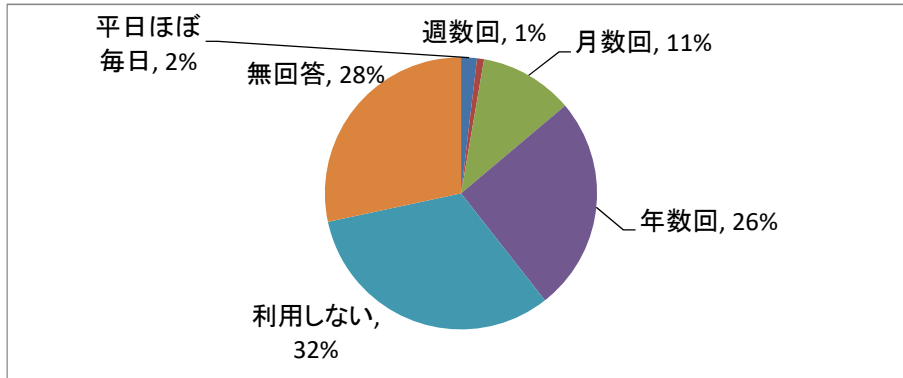


<その他の外出先>

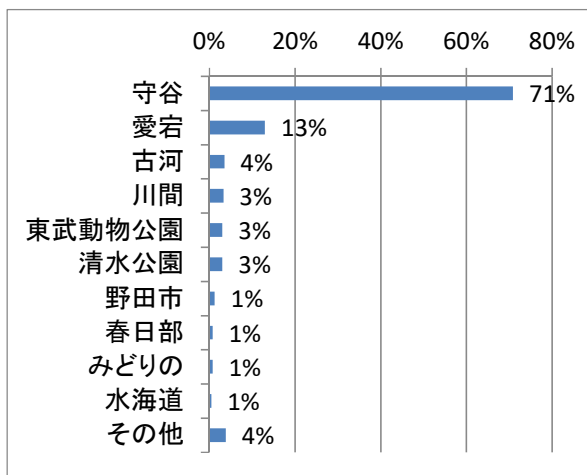


鉄道を利用すると回答した人は40%で、守谷駅が最も多く利用されています。駅までの交通手段は、自分で運転する自動車や家族等の送迎が多くなっています。

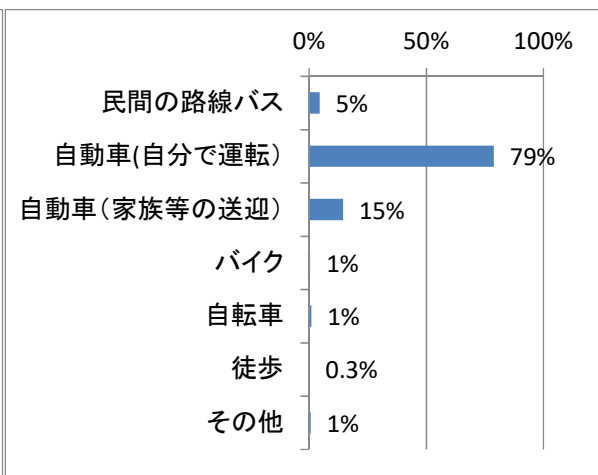
＜鉄道の利用頻度＞



＜最も利用する駅＞



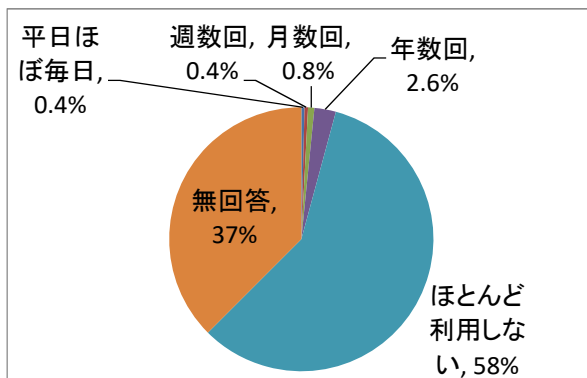
＜駅までの交通手段＞



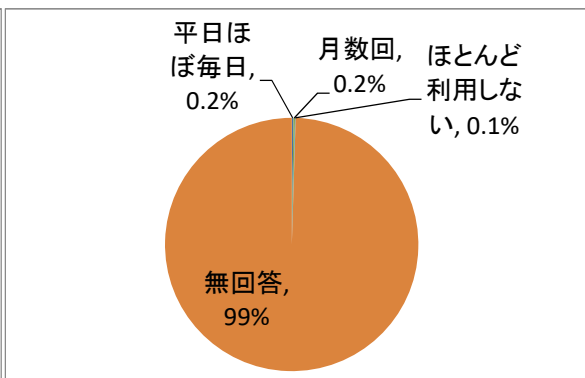
路線バスの利用について、「民間の路線バスを利用する」と回答した人は4.2%、「コミュニティバス坂東号を利用する」と回答した人は0.5%と少ない状況です。バス停までの交通手段で最も多いのは「徒歩」で70%でした。

また、利用目的については買物や知人と会う場合等で多く利用されています。

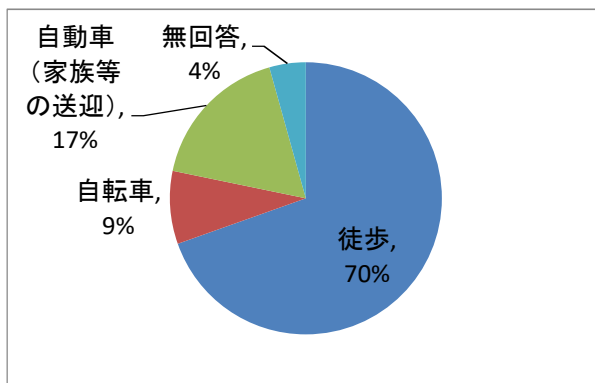
＜路線バスの利用頻度＞



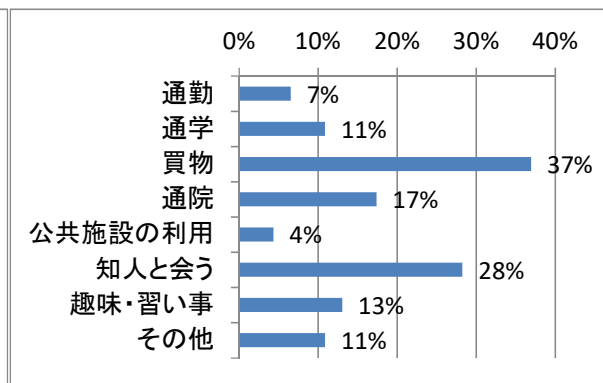
＜コミュニティバス「坂東号」の利用頻度＞



<バス停までの交通手段>

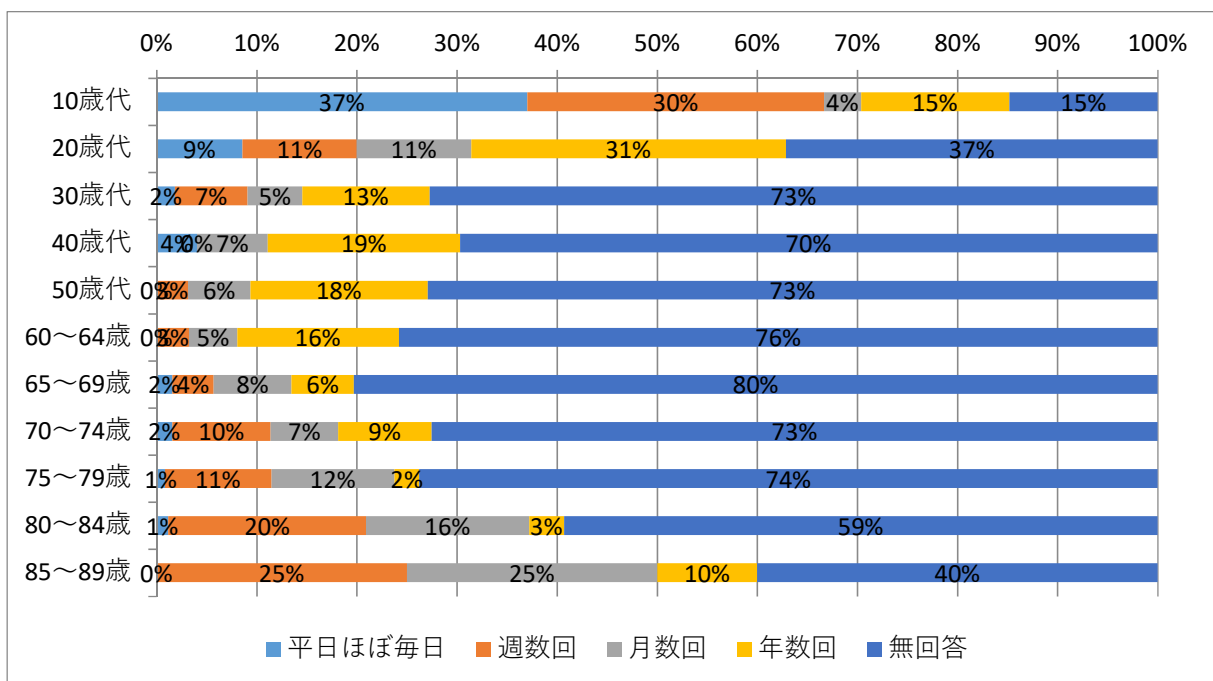


<バスを利用する目的>

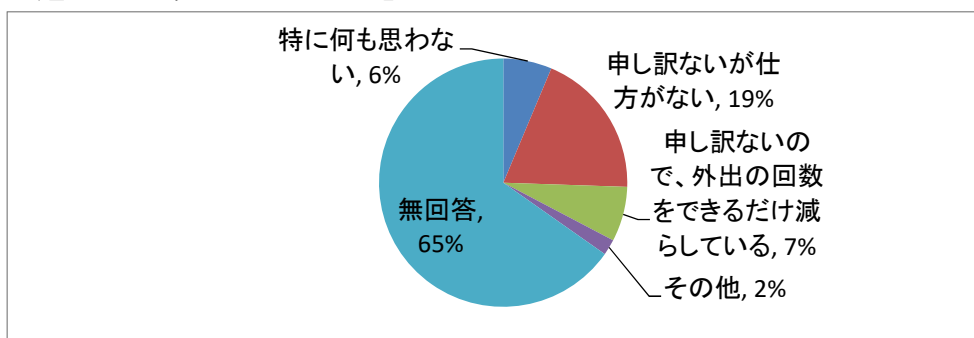


「家族等に送迎してもらうことがある」と答えた人は 30%で、若年層や高齢層が多く、送迎してもらうことについては、「申し訳ないが仕方がない」、「申し訳ないので、外出の回数をできるだけ減らしている」と考える人が有効回答の多数を占める結果となっています。

<年齢別の家族等に送迎してもらう頻度>



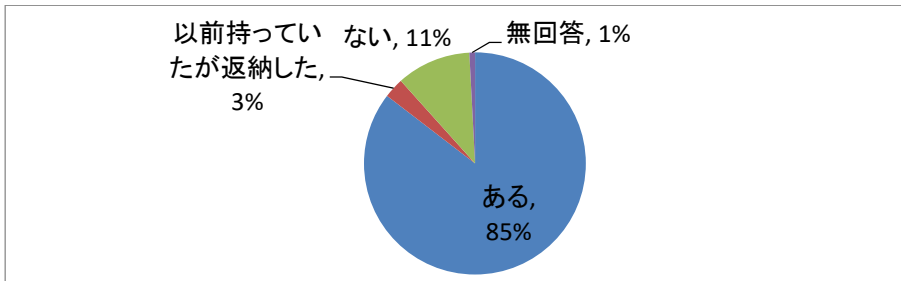
<送迎してもらうことについての思い>



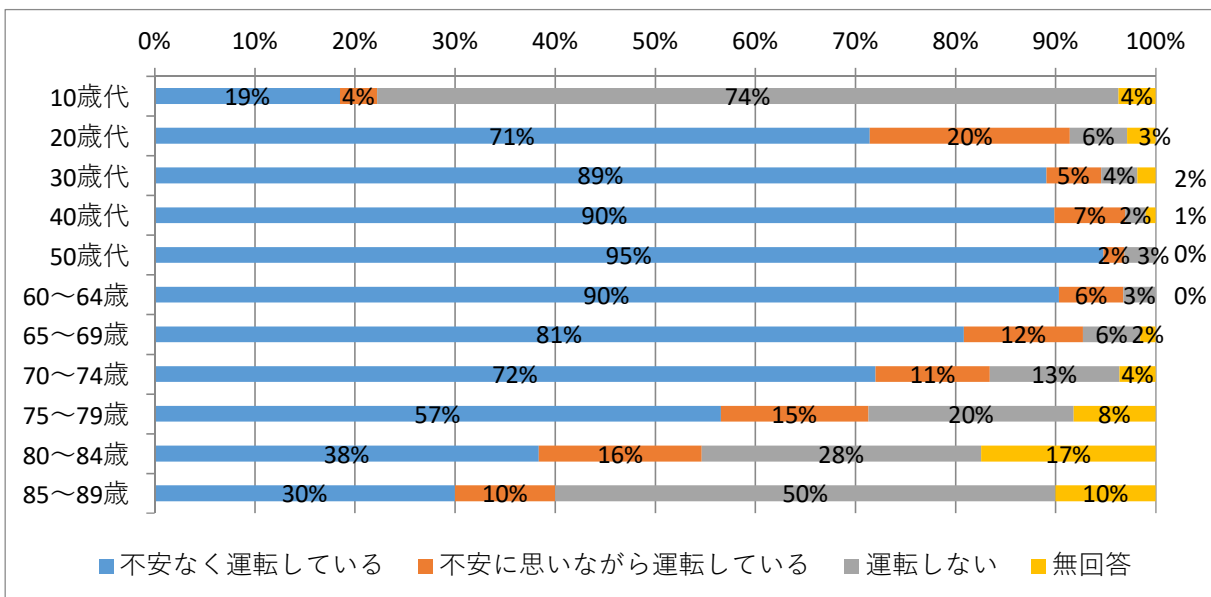
3) 市民の移動手段への考えについて

運転免許証を持つ人は 85%で免許保有率が高い状況となっていますが、その一方で、運転に対して不安に思いながら運転している人が各世代に存在しており、特に免許取得後間もない 20 代や 65 歳以上の高齢層に多く見られました。

<運転免許の有無>



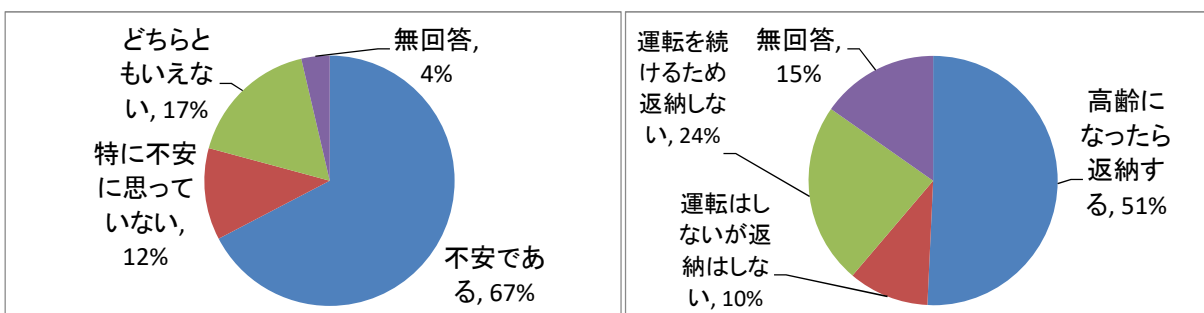
<運転状況>



将来高齢者になったときの移動について、日常生活の移動が不安と感じている人が 67%と約7割を占めています。

さらに、高齢となった場合において、運転免許証の返納を考えている人や運転しないことを考えている人が 61%となり、多くの市民が自動車の運転を控え生活することを考えています。

<将来高齢者になったときの移動についての思い> <運転免許証の返納の考え>

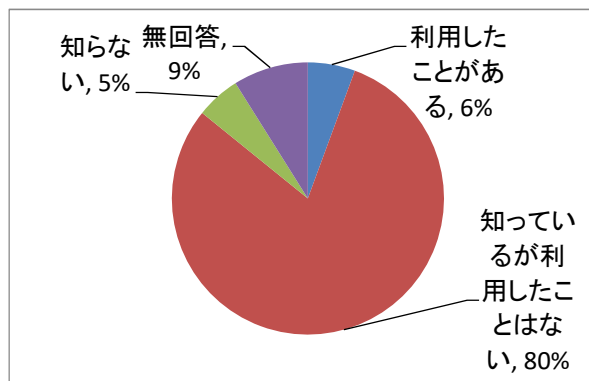


4) 市民の公共交通の認知度について

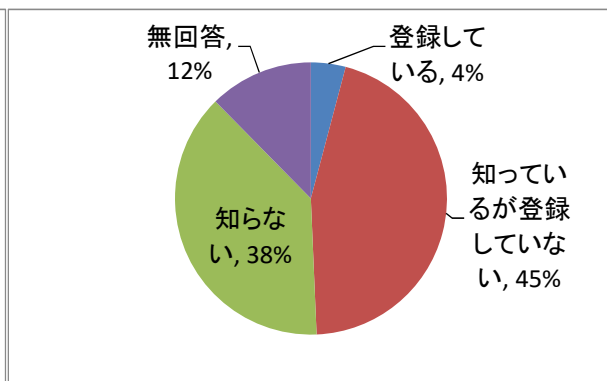
コミュニティバス「坂東号」の認知度は86%、デマンドタクシー「らくらく」の認知度は49%であり、比較的多くの市民に認知されています。

その一方で、コミュニティバス「坂東号」を利用したことがある人は6%、デマンドタクシー「らくらく」に登録している人は4%となっており、今後更なる利用促進を図る必要があります。

＜コミュニティバス「坂東号」の認知度＞



＜デマンドタクシー「らくらく」の認知度＞

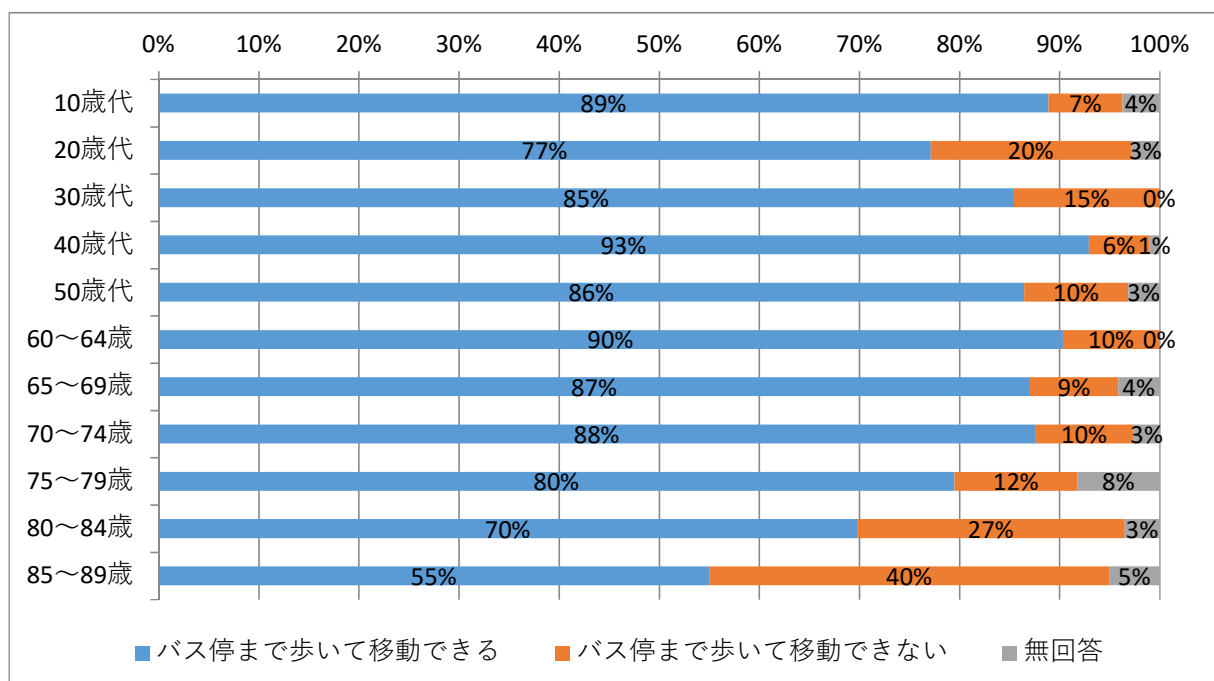


5) 市民の公共交通の利用条件について

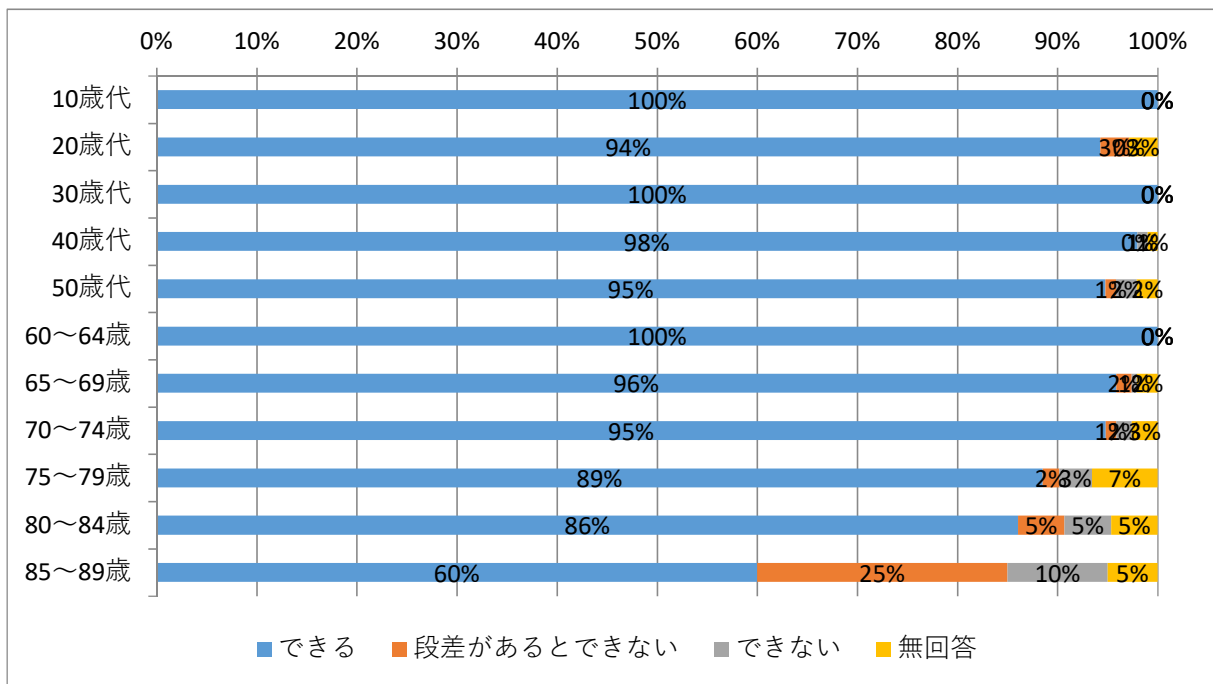
バス停まで歩いて移動できない人や自宅前に車両がきても段差がある場合など、自力で乗車できない人も多く、特に85歳以上は40%がバス停まで歩いて移動できず、25%が自宅前に車両がきても段差がある場合自力で乗車できません。

このため、バスやデマンドタクシーにおける車両のバリアフリー化が望まれる結果となっています。

＜年齢層別の自宅近く(300m以内)にバス停がある場合のバス停までの歩いての移動＞



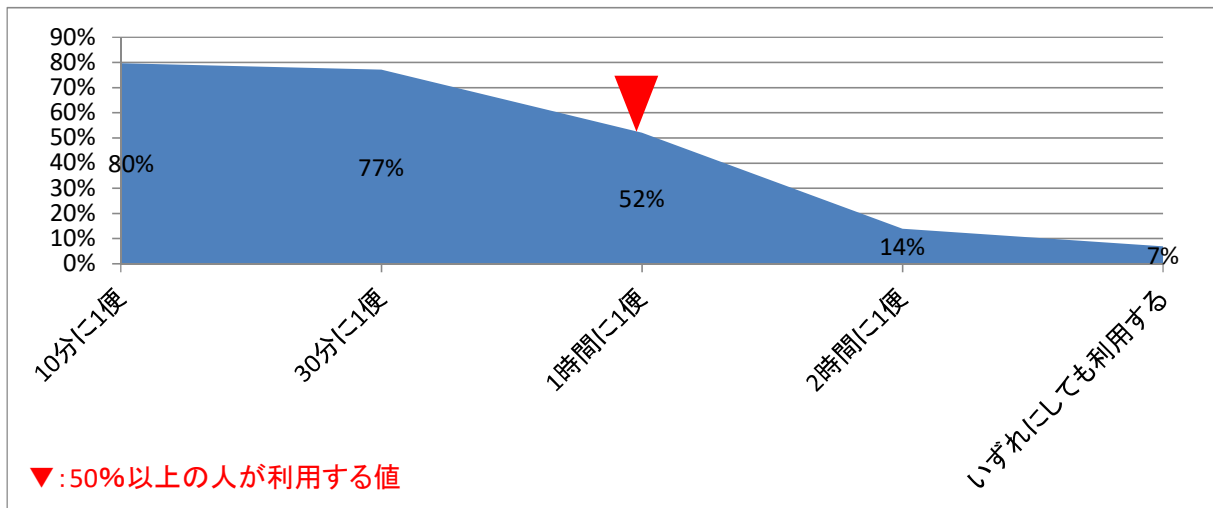
＜年齢層別の自宅前に車両がきた場合の自力での乗車＞



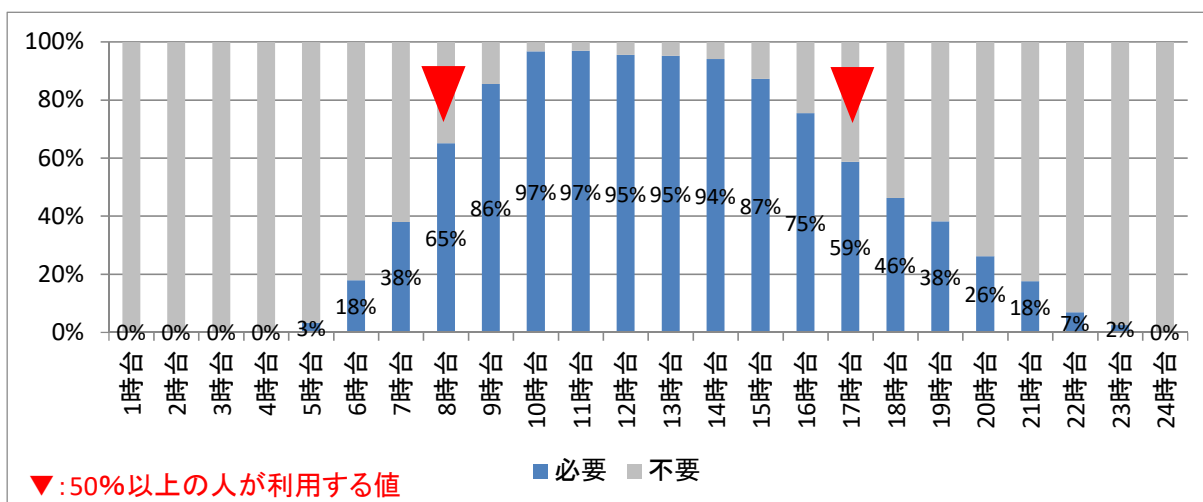
50%以上の人々が望むバスの利用条件は、運行間隔は1時間に1便、運行時間帯は8時台から 17 時台まで、バス停までは徒歩 10 分以内、片道の運賃は 300 円でした。

また、バスで行きたい場所は、病院、スーパー、駅が多くの人に望まれていました。

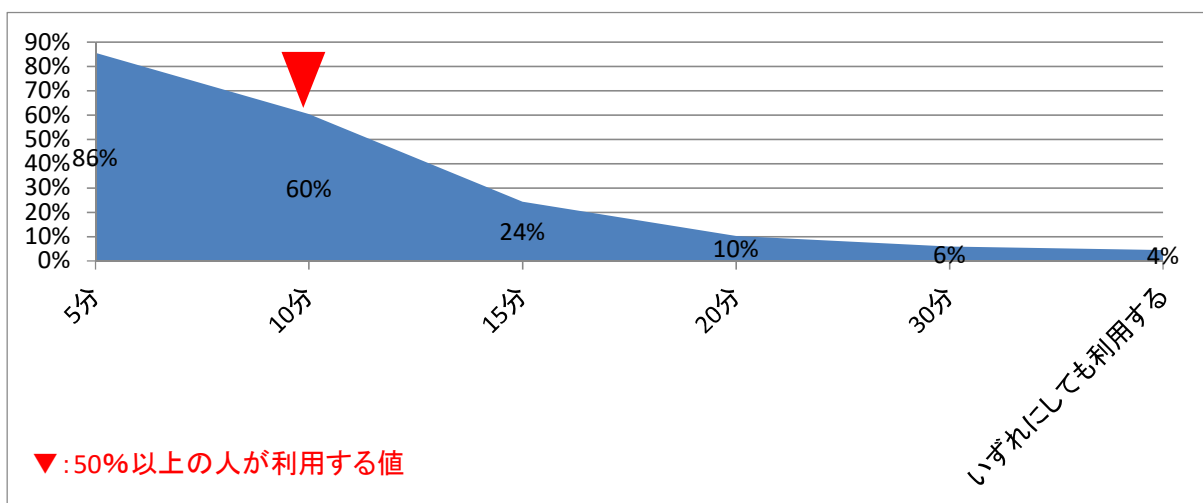
＜最低限必要な運行間隔＞



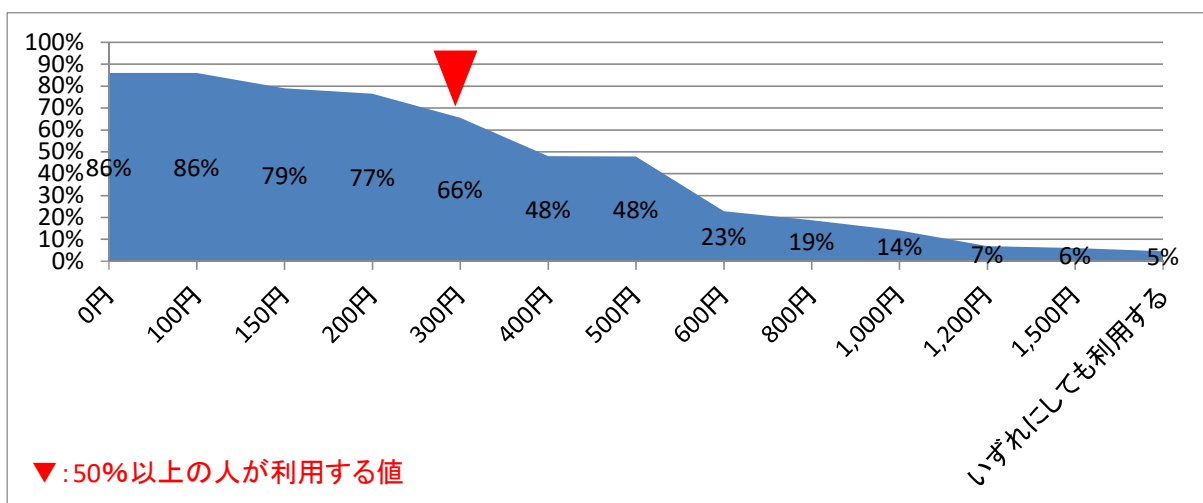
<最低限必要な運行時間帯>



<バス停までの徒歩時間の限度>



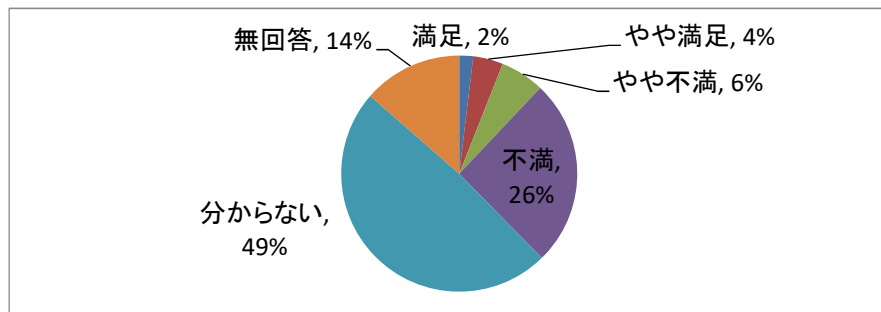
<片道の運賃の限度額>



6) 市民の公共交通への要望について

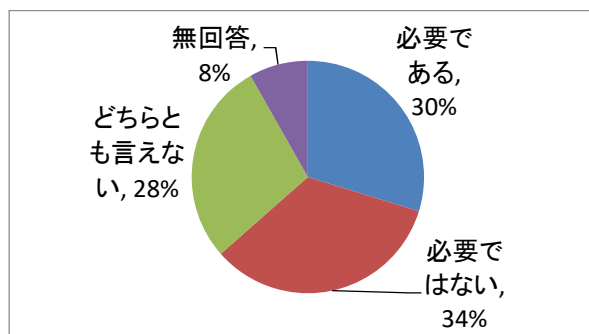
現在の公共交通の満足度は、「満足」、「やや満足」を合わせて6%と非常に低い結果でした。また、「分からない」と回答した人が49%と多く、市民の公共交通に対する関心が低いと考えられます。

<公共交通の満足度>

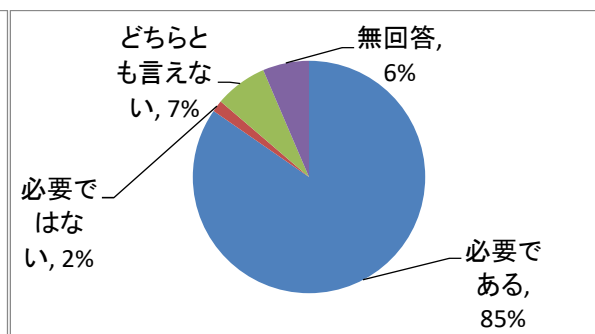


現在、公共交通が「必要である」と回答した人が30%でした。また、将来の坂東市にとって公共交通について、「必要である」と回答した人は85%でした。特に若年層ほど将来公共交通が必要と考えている人の割合が高い傾向にあります。

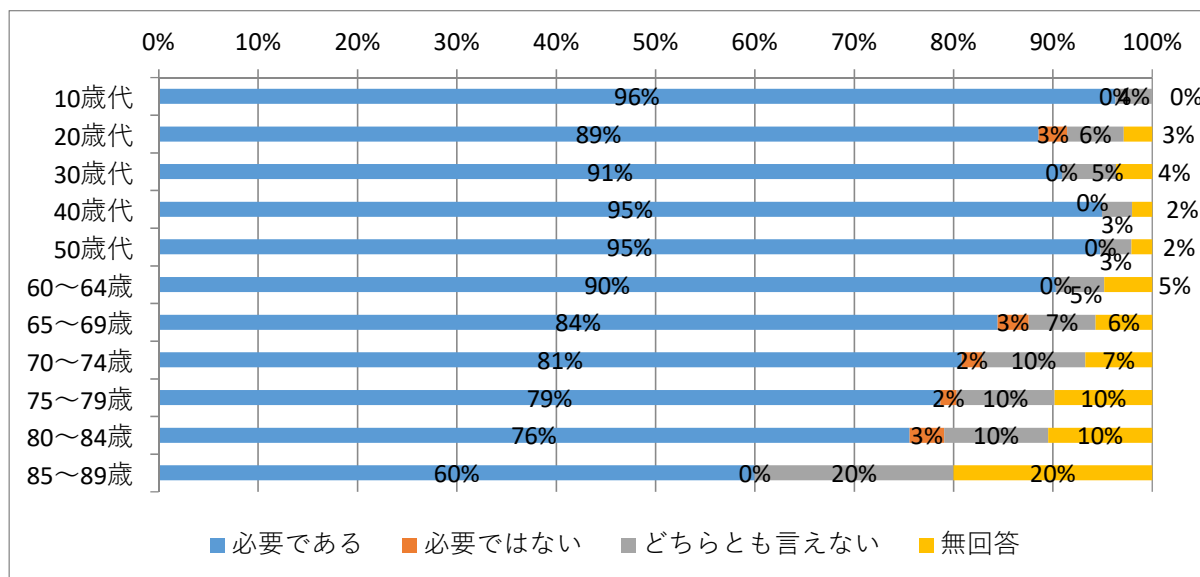
<現在の公共交通の必要性>



<将来の坂東市にとっての公共交通の必要性>

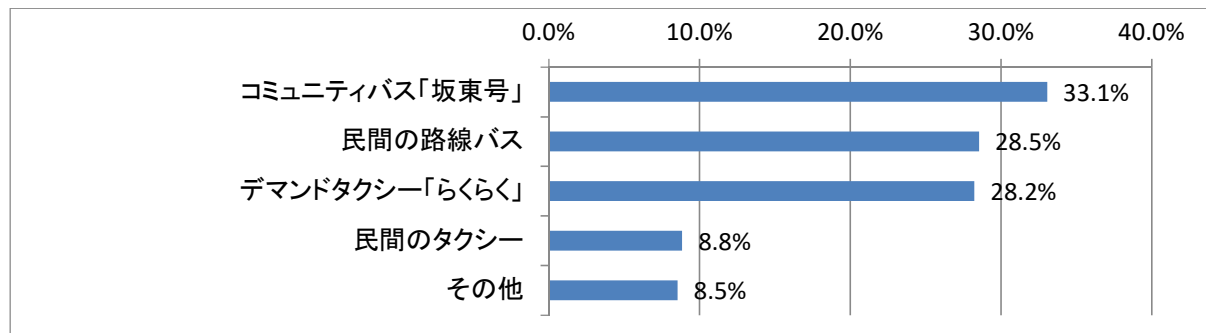


<年齢層別の将来の坂東市にとっての公共交通の必要性>



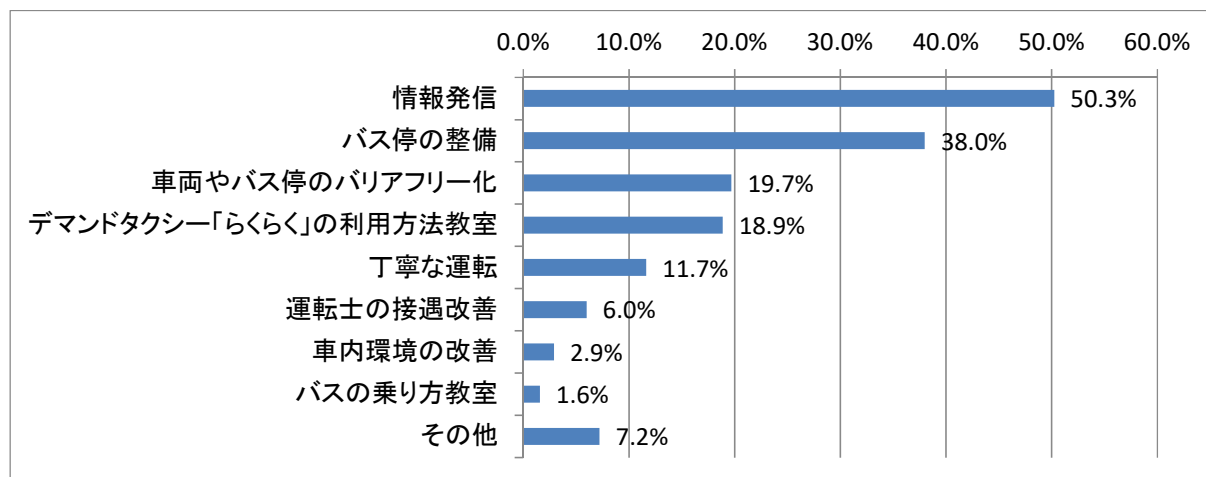
今後便利になってほしい交通手段について、コミュニティバス坂東号、民間の路線バス、デマンドタクシーらくらくが、それぞれ約3割の人に今後便利になってほしいと回答されており、利便性の向上が求められる結果となっています。

<今後便利になってほしい交通手段>



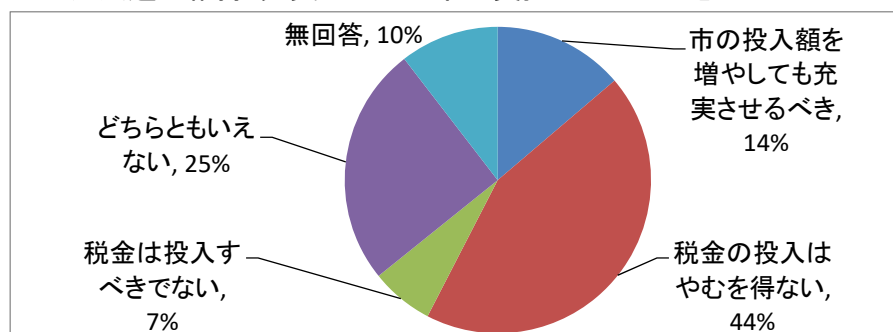
公共交通を使いやすくするためには、「情報発信」や「バス停の整備」などが多く、「車両やバス停のバリアフリー化」、「デマンドタクシーらくらくの利用方法教室」についても約2割の人が必要と回答し、改善が必要と考えています。

<公共交通を使いやすくするために必要なこと>



公共交通の維持・拡充のための市の負担について、「税金の投入額を増やしても充実させるべき」、「税金の投入はやむを得ない」と考える人が 58%となり、一方で「税金は投入すべきでない」と考える人は7%に留まる結果となりました。

<公共交通の維持・充実のための市の負担についての思い>



(2) 高校生インタビュー・高校アンケート調査

① 高校生インタビュー・高校アンケート調査

<調査の概要>

項 目	内 容
実施目的	市内高校に通う生徒の通学手段や公共交通の利用状況、高校生や学校の公共交通に関するニーズを把握すること
対 象	茨城県立岩井高等学校・茨城県立坂東総合高等学校
実施方法	高校生：インタビュー調査 学 校：アンケート調査
内 容	<インタビュー調査> ①通学の交通手段 ②路線バスやコミュニティバス坂東号の利用頻度 ③公共交通の利用や日常の移動で困っていること ④公共交通が利用しにくい理由 ⑤公共交通の改善要望・アイデア <アンケート調査> ①学校全体の通学状況 ②公共交通の改善要望・アイデア 等

② 市内高校へのインタビュー調査の結果

学校名	実施日時	参加者数	備考
茨城県立岩井高等学校	令和元年 11 月 29 日(金) 11:15～11:45	6人(3年生5人、 2年生1人)	生徒数 365 人
茨城県立坂東総合高等学校	令和元年 11 月 20 日(水) 15:50～16:20	7人(3年生4人、 2年生3人)	生徒数 226 人



▲高校生インタビューの様子(岩井高校)

○生徒の通学手段

ほとんどの生徒が自転車通学をしていますが、両校ともに 10%以上の生徒が家族送迎による通学をしていることが分かりました。

また、岩井高校においては約3%の生徒が路線バスを利用した通学をしています。なお、両校ともスクールバスは運行していません。

○公共交通の利用状況

両校ともにバスを利用したことがない生徒がほとんどでした。家の近くにバス停がないことやバスの運行本数が少ないこと、運賃が高いなどの理由がありました。

○公共交通の改善要望・アイディア

公共交通の改善要望・アイディアとして、次の意見がありました。

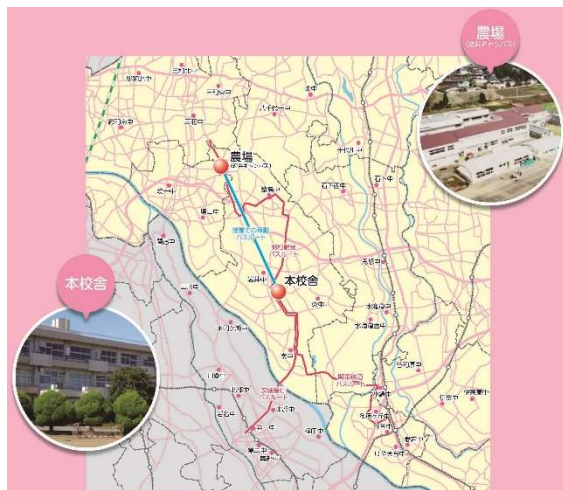
<高校生>

- ・バス路線図や時刻表、バスの乗り方を分かりやすく周知するとよい。
- ・東京方面への移動にお金をかけたくないの、駅まで片道 500 円が理想という意見が多かった。
- ・バスを決められた回数乗ると1回無料で乗れたり、乗るとポイントが貯まったりするサービスがあるとよい。
- ・人がたくさん集まるヨークタウンを中心に効率よくコミバスを走らせるとよい。
- ・スマートフォンで検索することに慣れているので、ホームページ等の情報を分かりやすく工夫するとよい。

<学校>

- ・通学時間帯の路線バスの有無は、通学圏として学校選択に大きく影響する。
- ・「坂東清風高校」に、坂東総合高校へ通学している範囲の生徒も通えることが望まれる。
- ・境方面、石下・水海道方面など、市の東西を走るバス路線があるとよい。
- ・坂東市は地区によって生活圏が異なるため、バスの運行では通学と日常生活を分けて検討することがあってもよいのではないか。

岩井高校と坂東総合高校の統合により、「坂東清風高校」が令和2年4月に開校！



<交通アクセス>

- ▶清水丘診療所から岩井高等学校前コース
昭和観光巡回バス
- ▶守谷駅西口から岩井バスターミナルコース
関東鉄道バス
- ▶野田市駅から岩井車庫コース
茨城急行バス

出典：坂東清風高校学校案内 2020

(3)工業団地アンケート調査

①工業団地アンケート調査

<調査の概要>

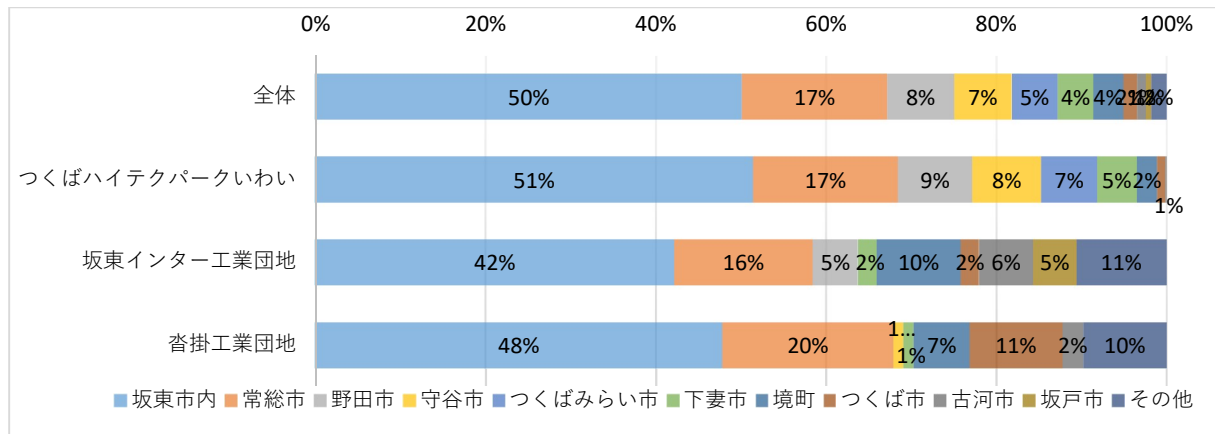
項 目	内 容
実施目的	多くの従業員を抱える工業団地企業関係者の通勤手段や公共交通の利用状況、企業の公共交通に関するニーズを把握すること
対 象	つくばハイテクパークいわい、沓掛工業団地、 坂東インター工業団地（操業開始企業）
実施方法	アンケート調査
内 容	＜アンケート調査＞ ①日常の通勤の実態（交通手段、通勤時間帯、通勤の居住地） ②送迎バスの有無・運行状況 ③公共交通の利用可能性 ④外国人の雇用状況・公共交通の利用について ⑤公共交通の改善要望・アイディア 等
回答数	22 社 ・つくばハイテクパークいわい 11 社 ・沓掛工業団地5社 ・坂東インター工業団地（操業開始企業）6社 従業員数 合計：2,224人 1,784人 11社 312人 6社 128人 5社 0%20%40%60%80%100% つくばハイテクパークいわい 坂東インター工業団地 沓掛工業団地

②工業団地アンケート調査の結果

1) 日常の通勤実態

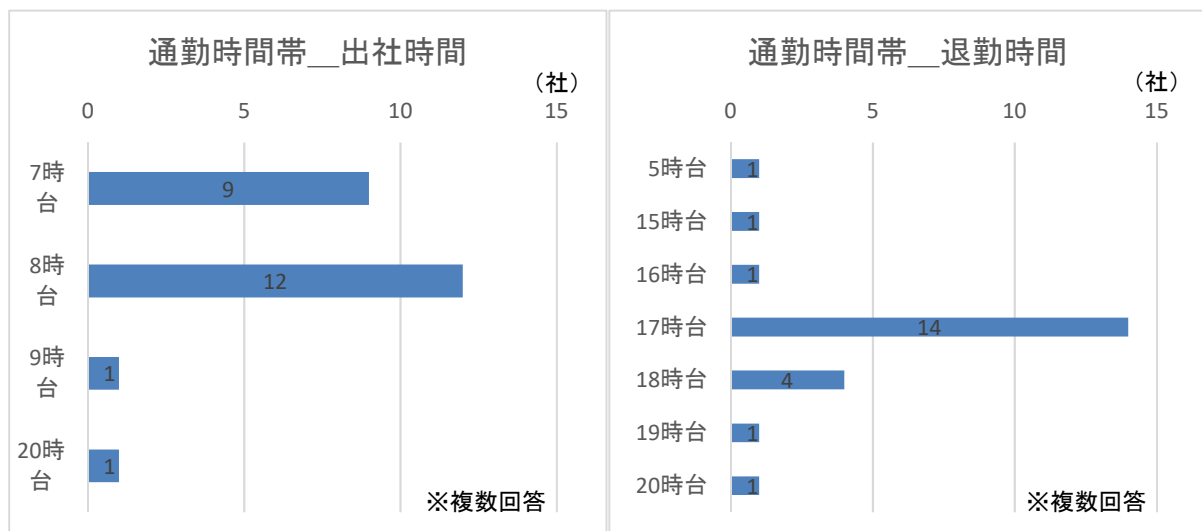
坂東市内から通勤する従業員が半数で、常総市や野田市、守谷市等から通う方もいます。

<従業員の居住地>



出社時間は7～8時台が多く、退勤時間は 17 時台が多い状況です。20 時台に通勤し、5時台に退勤する交代制の企業もありました。

<従業員の通勤時間帯>

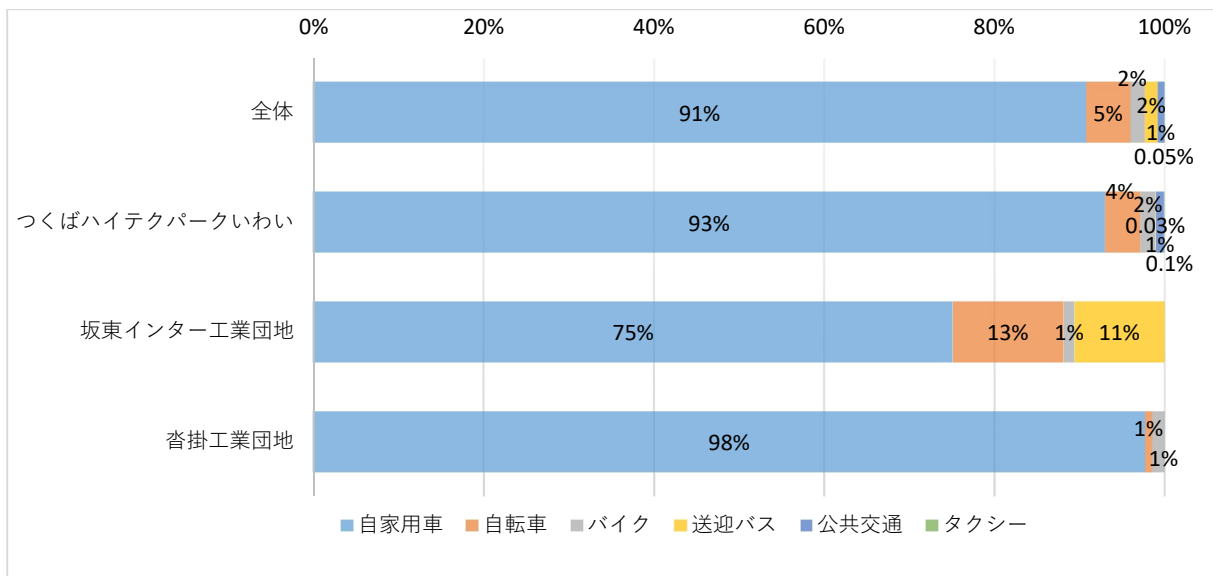


通勤手段は自家用車が9割を超えています。坂東インター工業団地では自家用車の割合が 75%で、自転車や送迎バスによる通勤も多い状況です。

各企業は通勤手当として、自家用車・バイク通勤者へガソリン代を支給しています。公共交通による通勤者がいる企業は、交通費を支給しています。

通勤手段で困っていることとして、通勤に使える公共交通手段がないこと、通勤時間帯の渋滞、自動車がなく乗合で通勤している従業員の退社時間が合わない場合に待ち時間が発生していることが挙げられました。

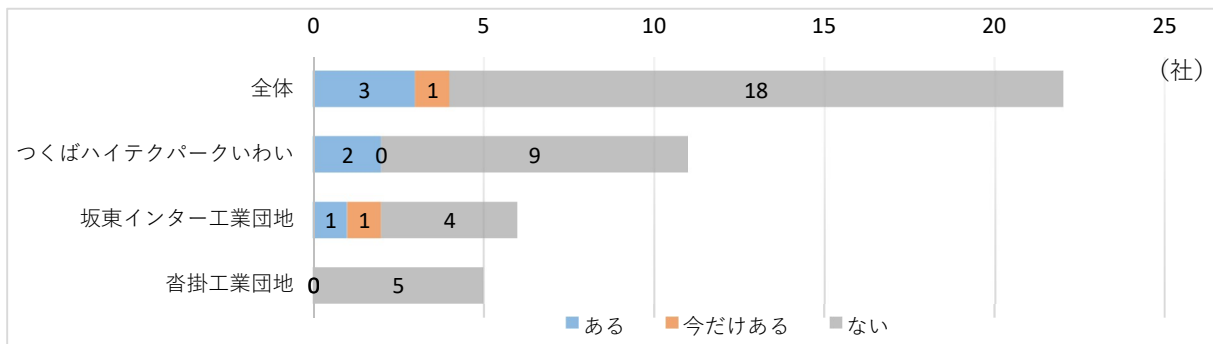
＜従業員の通勤手段＞



2) 送迎バスの運行状況

4社で従業員送迎用バスを運行していることが確認できました。つくばハイテクパークの企業は野田市駅や守谷駅へ運行しており、1日あたり35人利用しています。坂東インター工業団地の企業は幸手駅や埼玉県内へ運行しており、1日あたり36人利用しています。

＜送迎バスの運行状況＞

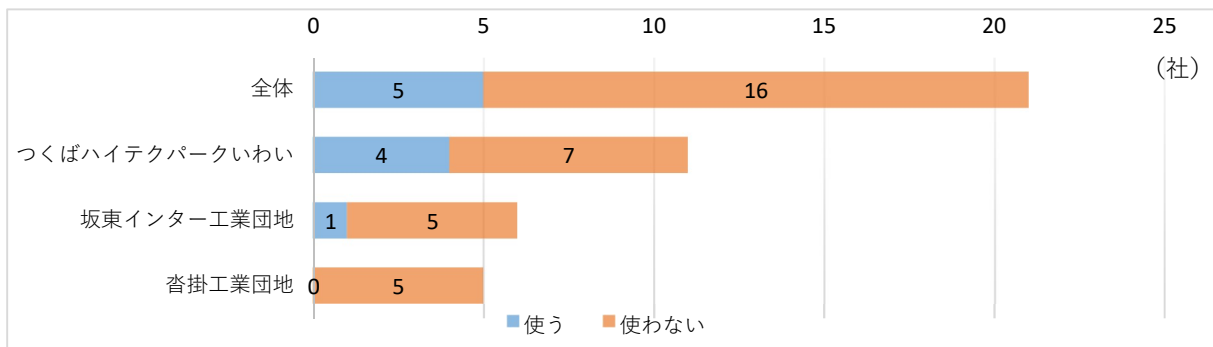


3) 公共交通の利用可能性

コミュニティバスや路線バスがあった場合、従業員が通勤手段として使う可能性があるという回答したのは、5社でした。

利用するための条件として、通勤・退勤時間帯にあった時間に運行していることが挙げられました。運行先では、つくばハイテクパークいわいの企業は、水海道駅や守谷駅、坂東インター工業団地の企業は、春日部駅や川間駅等が挙げられました。

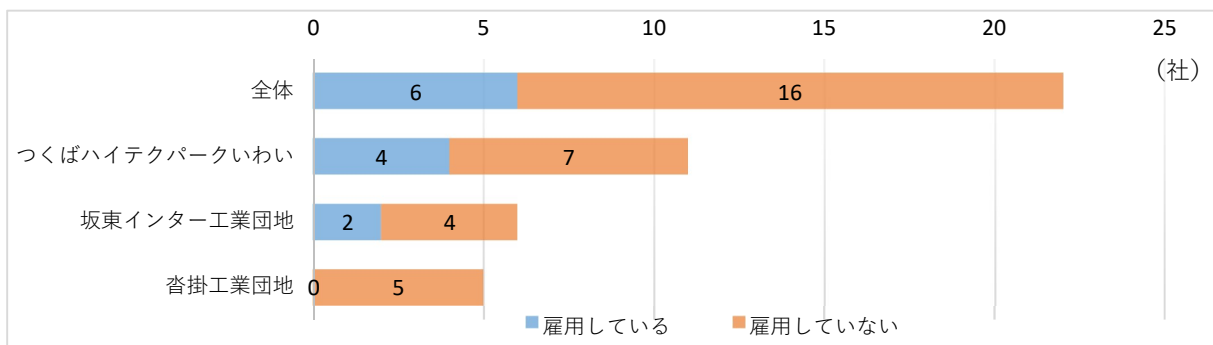
＜従業員の通勤時の公共交通の利用可能性＞



4) 外国人の雇用状況・公共交通の利用

6社で外国人を雇用していることが確認できました。そのうち2社では、外国人の方に公共交通の利用方法を教える機会があるとのことでしたが、外国人の方の移動手段は、バスが通っていないため自転車のみで困っているという意見がありました。

＜外国人の雇用の状況＞



5) 公共交通の改善要望・アイデア

公共交通の改善要望・アイデアとして、次の意見がありました。

- ・駅が近くにないため、坂東市に転勤になった場合、各自で車を購入しなければならない。
- ・障がい者、新入社員、転勤者が個人負担なく通勤できるように、ハイテクパーク近辺までの公共交通機関(電車またはバス)の整備をお願いしたい。
- ・障がいのある方の通勤手段が、自転車や家族送迎による自力通勤しかない。
- ・遠方からの人材確保が難しく、安定した雇用確保のためには、鉄道駅と工業団地を結ぶバス路線が必要である。
- ・市のみに負担をお願いするだけでなく、立地各企業とのタイアップで課題解決ができればよい。
- ・守谷駅または水海道駅から、工業団地経由で市の中心部に至る、通勤に使えるバスを走らせて欲しい。バス停及び歩道には防犯のための照明と監視カメラを設置して欲しい。
- ・東武動物公園駅、守谷駅、野田線等や中心部にあるビジネスホテル周辺より、坂東インター工業団地を経由するバスがあるとよい。来客などの需要がある。

(4)交通事業者ヒアリング・アンケート調査

○市内タクシー事業者

- ・タクシーは公共交通の最後の砦である。
- ・タクシー利用者は、全体的に少ないが、午前中と夕方に利用が集中する。土日祝日は夕方のみに利用が集中する。
- ・タクシーの有効活用として、例えば、市外の病院には、対象者や金額の上限を設けて助成することや予約の活用がある。
- ・高齢者等の生活交通として、タクシーの利用助成により、利用者の利便性向上、地元タクシー事業者の維持・存続への貢献、効果的な財政支出を実現している自治体もあるので、様々な視点から検討が必要である。
- ・市の財政負担に配慮した公共交通網にすること。
- ・市外からの路線バスを維持しなければならない。

○路線バス事業者

- ・利用者からは、運行本数の増便や定時運行(路線上に慢性化した渋滞区間がある)、運賃の減額の要望がある。
- ・茨城県自然博物館や集客イベント等の観光需要によって、利用者を確保していきたい。
- ・運転士の高齢化が進んでいる。若い人で運転士になりたいという方がいないうえに、二種免許が必要であるため、運転士を確保することが困難な状況である。
- ・労働人口等の減少により平日のバス利用者の減少も考えられ、集客の見込めるイベント等と公共交通の利用を合わせて考えていくことが望まれる。
- ・公共交通は費用対効果だけでなく、車がない交通弱者の立場で考えることが大切である。
- ・公共交通の利用促進には、ロコミが一番である。

15. これまでの公共交通施策の実施状況

(1) バスの乗り方教室の開催

市と路線バス事業者による公共交通の利用促進策として、バスの乗り方教室を開催しています。

<実施概要>

開催日	平成 30 年9月 22 日(土) 11:30～15:30	令和元年9月 28 日(土) 11:30～15:30
場 所	ばんどうホコテン会場内(国道 354 号坂東市岩井商店街内)	ばんどうホコテン会場内(国道 354 号坂東市岩井商店街内)
対 象	イベント来場者	イベント来場者
協 力	関東鉄道(株)守谷営業所	茨城急行自動車(株)野田営業所



(2) 公共交通の啓発

公共交通の啓発のため、チラシの配布や広報紙への掲載を行い、周知を図っています。

**みんなで乗って守ろう！
公共交通！**

みなさん、最近バスに乗りましたか？
市内には、民間路線バスやコミュニティバス「坂東号」が走っていますが、十分に利用されていません。

このままバスの利用者が少ないと、運行本数の減少などにより利便性が低下し、さらに利用者が減少するという「悪循環」に陥る恐れがあります。この状態が続けば、路線の維持が困難となり、いざ利用したいと思ったときに、公共交通がないということにもなりかねません。今、自分で車を運転されていても、運転に不安が出るなど、車を利用できなくなったときに困らないためにも、「環境に優しく、暮らしを支える公共交通」を守り、育てていく必要があります。みんなで積極的に公共交通を利用しましょう。

みんなの力で、乗って守ろう！公共交通！

公共交通出前講座

ご要望に応じて、市内の公共交通の現状などについてお話をさせていただきます。
詳しくは、企画課までお問い合わせください。
■お問合せ 企画課 ☎ 0297(21)2181

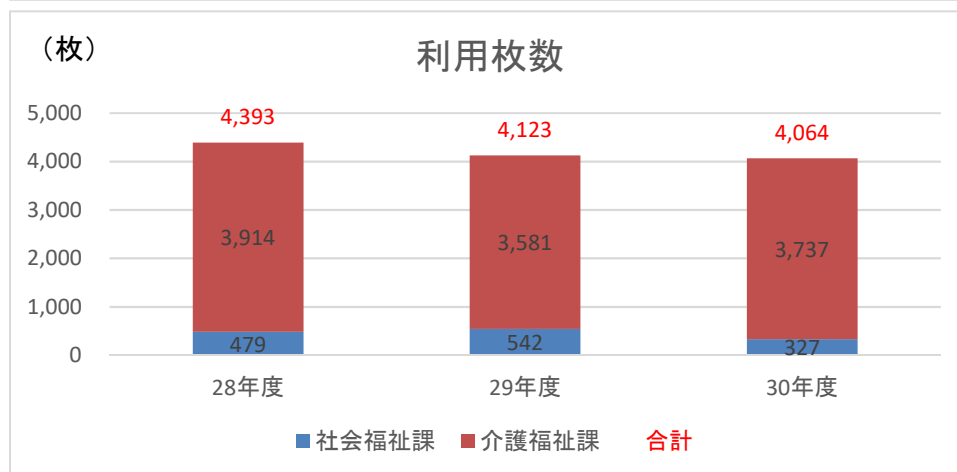
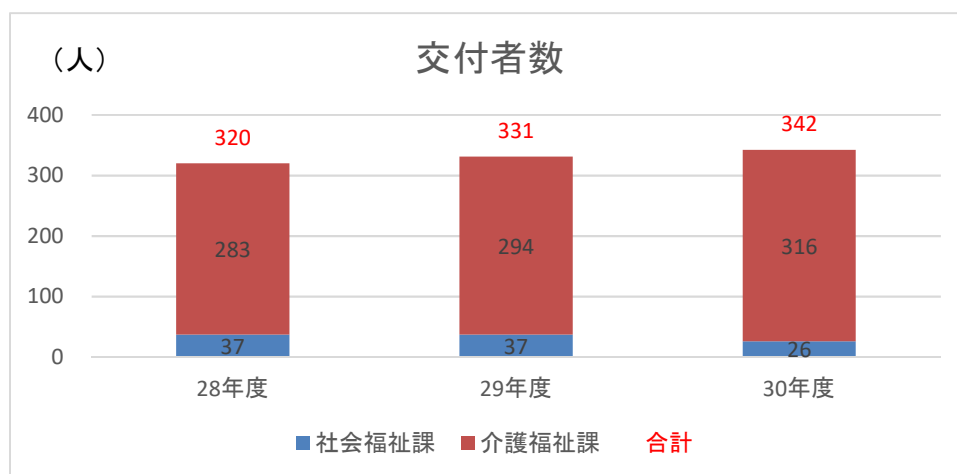
(3)福祉タクシー利用料金助成事業

申請に基づき、65歳以上のひとり暮らしの高齢者、交通手段を持たない75歳以上の高齢者のみの世帯、歩行が困難な障がい者が、医療機関等への通院でタクシーを利用する場合に、初乗り料金を助成しています。

＜福祉タクシー利用料金助成の交付者数と利用枚数＞

	区 分	H28 年度	H29 年度	H30 年度
社会福祉課	交付者数	37 人	37 人	26 人
	利用枚数	479 枚	542 枚	327 枚
	助成額合計	319,570 円	359,540 円	217,850 円

	区 分	H28 年度	H29 年度	H30 年度
介護福祉課	交付者数	283 人	294 人	316 人
	利用枚数	3,914 枚	3,581 枚	3,737 枚
	助成額合計	2,857,220 円	2,614,130 円	2,728,010 円



(4) 鉄道誘致に関する取り組み

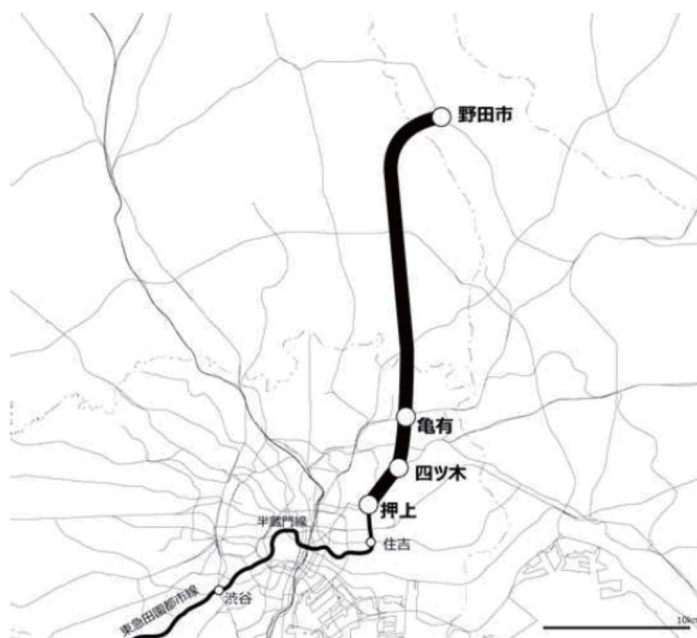
**東京直結鉄道（東京8号線延伸）の整備・誘致実現に向けて
～みんなの力で東京へ直結する鉄道の実現を！～**

2016(平成28)年4月 交通政策審議会答申第198号

2016(平成28)年4月20日、概ね15年後(2030年頃)を念頭に置いて、交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」が取りまとめられ、東京8号線の延伸(押上～野田市)が位置付けられました。茨城県側の更なる延伸の検討についても記載されています。

東京8号線の延伸(押上～野田市)

・住吉～四ツ木間は東京11号線を共用する。

**【意義】**

・都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・事業性に課題があり、複数の都県を跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・なお、茨城県が、東京の都市機能のバックアップ等の観点から、東京都心と近隣地域(茨城県西・南部地域)とのアクセスを改善する道路・鉄道網の強化策として、更なる延伸について検討している。

(答申第198号より一部抜粋)

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会とは？

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会は、1984(昭和 59)年に設立され、2019(令和元)年現在、千葉県、埼玉県及び茨城県内の11市町で構成されています。

住民の長年の悲願である東京へ直結する鉄道(東京8号線延伸)の整備・誘致を実現し、移動の速達性・利便性、生活環境の向上等を図るためのまちづくりに取り組みます。

【同盟会構成市町】

野田市、草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町、
坂東市、下妻市、常総市、筑西市、八千代町

東京へ直結する鉄道(東京8号線延伸)の整備・誘致について

東京8号線は、東京地下鉄(東京メトロ)有楽町線を指します。

現在、埼玉県和光市の和光市駅から東京都江東区の新木場駅までを結ぶ鉄道路線として、東武東上線、西武有楽町線經由西武池袋線及び東京メトロ副都心線と相互直通運転を行っています。

この東京8号線の豊洲以北への延伸について、地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会では、東京8号線八潮～野田市間の先行整備と茨城県西南部方面への誘致実現に向けて、官民一体となった取り組みを進めています。

現在の取組状況

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会では、これまでの取組を継続する形で、国土交通省をはじめ、3県(千葉県、埼玉県、茨城県)に対する要望活動を展開するとともに、答申第 198 号に示された課題の整理に向けて、2017(平成 29)年度に研究部会を設置し、取り組んでいます。

16. 公共交通の課題

(1)公共交通ネットワークの課題「地域内バスネットワークの確保・維持」

本市は鉄道駅がなく、公共交通網はバスに頼る状況となっています。特に、本市と最寄り駅や周辺市町とを結ぶ路線バスの担う役割は大きく、各社が運行する路線バスを軸として、それを補完する支線交通の役割を担うコミュニティバス坂東号が市内を運行しています。

全国的な傾向と同様に、利用者の減少や運転士不足から路線や便数が縮小され、運行頻度が低いバス路線もあります。また、本市の都市構造として、居住地が分散して立地し、目的地となる市街地や拠点も分散しており、効率的なバス路線網の構築が難しい状況です。

さらに、近年、工業団地への就業者が流入しており、自動車を運転しない外国人労働者も多く通勤しています。居住地から工業団地への通勤における公共交通の潜在需要がうかがえます。

このような課題を踏まえ、今後まちづくりと一体となったバス路線の確保・維持が必要です。

(2)日常生活の移動の課題「交通弱者の面的な移動手段の確保」

市民の主な移動手段として、自動車への依存度が高くなっている一方で、今後更なる高齢化が進むことにより、運転が困難となる高齢者の増加が懸念されます。さらには、少子化・核家族化等により、家族の送迎等による移動手段の確保が難しくなることも懸念されます。このため、高齢者等をはじめとする交通弱者への通院・買い物等の外出時における移動手段の確保が必要となります。店舗や病院といった都市機能は、将来的に人口減少が見込まれることから継続的な立地が危ぶまれ、徐々に生活圏が拡大していくことが考えられます。そのため、分散する市街地間や拠点などの連絡を維持するとともに、移動手段を確保していく必要があります。

現在、バスを補完する公共交通として、市内全域をドア・ツー・ドア方式で、デマンドタクシーらくらくを運行しています。今後ますます他の公共交通機関との連携による利便性向上が必要です。

(3)広域的な移動の課題「近隣市町との公共交通での連絡強化」

本市は都心から50km圏に位置し、都心までの広域的な通勤・通学等の潜在的移動需要があります。また、茨城県自然博物館や各種イベント等で市外からも観光客が来訪しています。

しかし、市内には鉄道がない上に、東京駅行高速バスが平成28年12月末に廃止となりました。本市と都心間の移動を支援するため、近隣鉄道駅へのアクセスの維持・向上が必要です。

今回実施した市民アンケートにより、市外の医療施設に通う市民も多いことが確認されました。現在、デマンドタクシーらくらく(市外便)が近隣市町の医療施設へ実証運行していますが、現在の交通資源を最大限に活かし、乗り継ぎ等を含め、近隣市町との連絡強化が必要です。

また、まちの将来を担う若者が、進学や就職を機に市外へ転出しています。若者が周辺都市に転出することなく、生まれ育った坂東市に住み続けられるよう、周辺都市にあるさまざまな都市機能をより有効に活用できるための交通利便性の確保が必要です。

(4)公共交通のサービス水準の課題「市民ニーズに合った公共交通のサービス水準向上」

市民アンケートにより、公共交通に対する満足度が低いことが確認されました。交通弱者とされる若年者、高齢者、障がい者、外国人等の様々なニーズに対応するとともに、通勤・通学や通院、買物などの日常生活を支えるため、市内外への総合的な公共交通のサービス水準の向上が求められます。

(5)公共交通の利用意識の課題「公共交通の利用意識の醸成」

本市の自家用車の平均保有台数は茨城県平均よりも高く、日常生活の移動を車に頼っている状況であり、公共交通の利用意識が低い状況です。公共交通は利用者が少ないと、採算性に見合った運行本数の減少などにより利便性が低下し、さらに利用者が減少するという“悪循環”に陥る恐れがあります。この状態が続けば、路線の維持が困難となり、いざ利用したいと思ったときに、公共交通がないということにもなりかねません。高齢化が進展すると自動車を運転できない高齢者が増加すると予測されることから、公共交通を維持、確保していくために、「公共交通を乗って守る」市民意識の醸成を図る必要があります。

また、近年は、高齢者の運転操作ミスによる自動車事故を未然に防ぐことが課題となっています。運転に不安のある高齢者等の運転免許証の自主返納を促進するためにも、利用しやすい交通手段の確保が必要です。

(6)市の公共交通への財政負担の課題「公共交通への財政的負担の適正化」

本市では現在、コミュニティバス坂東号、路線バスの直行坂東号、デマンドタクシーらくらくの運行費用、デマンドタクシーらくらく予約センターの運営費用及び㈱昭和観光自動車の巡回バス路線に対して市の予算より補助を行っていますが、収支率の低下や補助金額の増加が課題となっています。市民アンケートにより、本市の将来の公共交通の必要性が確認され、今後も市民のニーズに応じた持続可能な公共交通ネットワークを形成していくことが必要なことから、公共交通の内容に見合った適正な財政負担と適正な運賃・料金収入をはじめ、多様な収入源の確保が必要です。

第2章 目指すべき姿

1. 地域公共交通の役割

自動車交通以外に選択できる移動手段

これまでの公共交通は、主に民間の交通事業者の収益事業として運行されてきました。しかしながら、近年、公共交通の利用者の減少や運転士不足から路線の縮小が進み、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となり、行政も関わりながら公共交通を確保・維持する取組が進められています。

本市でも、コミュニティバス坂東号、路線バスの直行坂東号と巡回バス、デマンドタクシーらくらくに市の予算を充て、市民の移動手段を確保しています。

今後、公共交通は車の運転が困難な市民の移動、障がい者の社会進出、環境負荷の軽減等に果たす社会的効果は大きいと考えられます。さらに、近年、高齢者の運転による交通事故が社会問題となっている中で、本市の将来人口推計では、高齢者人口が増加すると推計されていることから、市の政策として自動車に過度に頼らない交通環境が求められます。また、工業団地への企業立地により、通勤移動が増加しています。これらのことから、本市の政策として公共交通による移動手段の確保・維持が必要となります。

本市では、地域公共交通の役割を、「自動車交通以外に選択できる移動手段」と位置付け、交通事業者・市民・企業・行政等が協力して確保・維持を行うこととします。

2. 基本理念

みんなで乗って支え合い、未来へつなげる安心・便利な公共交通

高齢になり運転免許証を返納し、自家用車を運転しなくなっても移動できるように、現段階から公共交通にみんなで乗って守り、将来の移動手段について不安を抱えず、安心して住み続けられる交通環境をつくります。

また、若年者、高齢者、障がい者、外国人等の様々な市民が、各自のライフステージに応じて便利に利用できる公共交通を目指します。

3. 都市構造

本市の将来都市構造は、坂東市立地適正化計画と整合を図り、コンパクト・プラス・ネットワークの実現を目指します。市街地の誘導区域と郊外の集落ゾーンを設定し、誘導区域を拠点とした都市構造とします。また、拠点やゾーンの周辺住民の生活をサポートし、各ゾーン間の連携を確保していきます。その他工業団地に産業ゾーンを設定し、産業活性化を図ります。都市機能や居住を誘導し、拠点となる市街地と郊外の集落ゾーン、工業団地の産業ゾーンを公共交通ネットワークで結びます。

<立地適正化の方針>

①都市機能の誘導

- ・必要な都市サービスを市内で享受できる拠点づくり

②居住の誘導

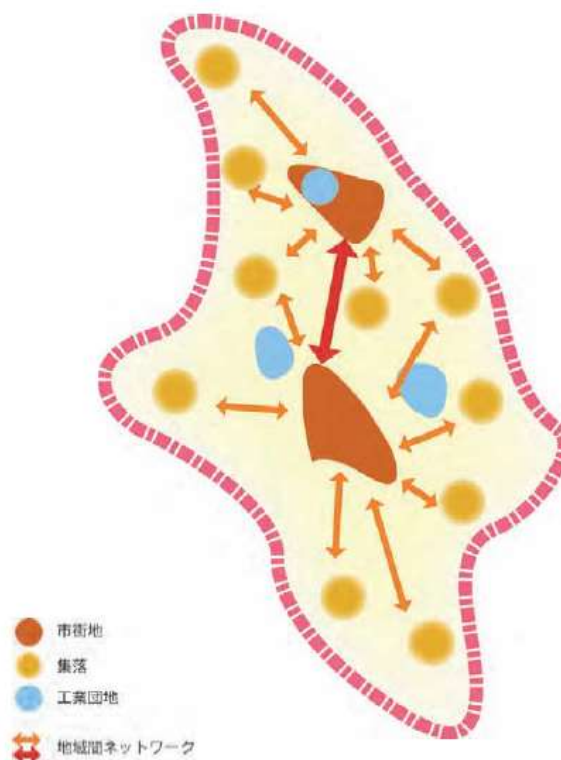
- ・都市と自然にアクセスできる居住環境づくり

③公共交通網の形成

- ・バス交通を軸とするまちづくり

<将来都市構造のイメージ>

市街地に、市の拠点となる誘導区域を定めるとともに、郊外部には集落ゾーンを定め、ゾーン周辺の住民の生活をサポートします。



出典: 坂東市立地適正化計画

4. バス交通を軸とするまちづくり

限られた予算規模の中で持続可能な公共交通体系を構築するためには、公共交通機関ごとに役割分担を行い、効率的に配置していく必要があります。

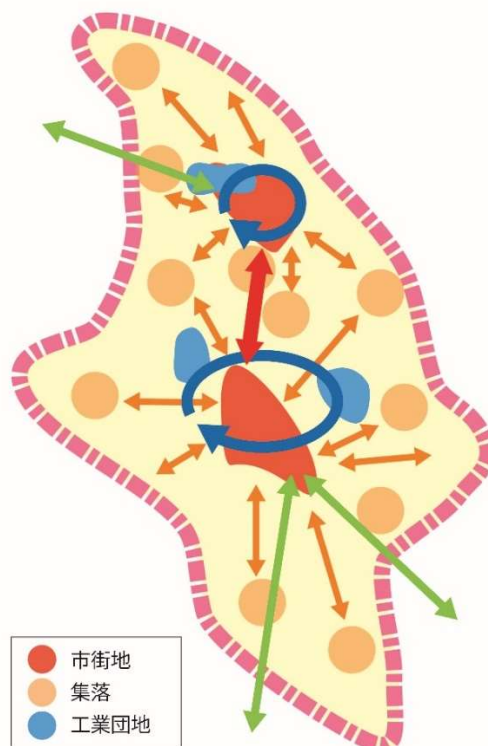
需要の多い地区は市内路線バス、広域バス路線、コミュニティバス、需要の少ない地区はデマンドタクシー、タクシーと役割分担を行い、効率的な市内の公共交通網を形成することとします。

居住人口や目的施設の集積している市街地、工業団地にバス路線の軸をつくり、その他の地域での移動においては、主にデマンドタクシーやタクシーが担うこととします。

<公共交通の役割分担>

移動の種類	公共交通の種類	イメージ図
市街地内の移動 市街地と工業団地間の移動	路線バス、コミュニティバス	
市街地間の移動	路線バス、コミュニティバス	
市街地から市外への広域移動	広域バス路線、デマンドタクシー	
市街地以外の地域からの移動	デマンドタクシー、タクシー	

<公共交通の役割分担のイメージ>



居住誘導区域と都市機能誘導区域内の市内でも需要が多いエリアは、市内路線バスやコミュニティバスで移動手段を確保するとともに、市内の需要が少ないエリアや、バスの利用が難しい高齢者や障がい者等の市民の移動は、デマンドタクシー市内便による移動手段を確保します。

また、市外への移動は既存の広域バス路線で最寄り鉄道駅へのアクセス等の都市間移動手段を確保し、バスの利用が難しい市民の通院手段として、デマンドタクシー市外便による移動手段を確保します。

路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーで対応できない自由な移動をしたい市民は、民間のタクシーや自家用車で移動することとします。

<交通体系のイメージ>

エリア	市内		市外
需要	大	小	広域
一般市民	市内路線バス コミュニティバス		広域バス路線
バス利用が難しい市民	デマンドタクシー市内便		デマンドタクシー 市外便(病院)
自由な移動をしたい市民	タクシー、自家用車		

第3章 基本方針と計画目標

1. 基本方針

本市が目指すべき将来像の実現を図るとともに、公共交通の課題への対応を図る視点から、公共交通政策の基本方針を設定します。

(1)総合的な地域内バスネットワークの構築

鉄道駅がない本市において、バスが重要な公共交通手段となります。市内路線バスとコミュニティバスを組み合わせることで、市内外の主要な交通が交わる場所、市街地、就業地、学校や医療施設などを連絡する地域内バスネットワークを形成し、市民の移動を支えます。

(2)自動車を運転して移動しない交通弱者の生活拠点への移動手段の確保

自動車を運転しない若年層や高齢者、障がい者等の交通弱者の移動手段を確保するため、公共交通の担う役割は重要です。バスネットワークではカバーしきれない地域や、バスに乗ることのできない市民の移動手段を確保するため、公共交通網を補完するデマンド交通の充実を図り、交通弱者の生活を守る交通環境の形成を図ります。

(3)市外通勤・通学・通院者、市外からの来訪者の移動手段の確保

近隣鉄道駅を利用して市外へ通勤・通学する市民や、市外からの観光等での来訪者の移動手段として、近隣市町と連携して広域路線バスを維持、確保します。

また、近隣市町の医療機関に通院している市民の移動手段として、現在の交通資源を最大限に活かすとともに、乗り継ぎ等を含め、近隣市町との広域性の確保に努めます。

(4)みんなに優しい公共交通のサービスの提供

誰もが利用しやすいユニバーサルデザインや、高齢者や障がい者等が利用しやすいバリアフリーに配慮した設備・環境の整備、先進技術の導入により、公共交通の利便性を高める工夫を行います。

(5)「公共交通を乗って守る」市民意識を育むための利用促進・情報発信

本市における公共交通の役割と公共交通を維持するための市民・企業の取組の必要性等を広く啓発し、公共交通が地域のシンボルとして愛着をもって、「公共交通を乗って守る」ことを意識した生活に転換してもらう利用促進の取組を、市民、企業、交通事業者、行政等が連携・協力して進めます。

また、利用者に分かりやすい公共交通を目指し、路線情報・運行情報、利用方法等の公共交通の情報提供の充実を図ります。

(6)持続可能な公共交通の運営

公共交通の必要性が高まる将来、公共交通を維持、確保、充実させていくためには、限られた予算の中で市民ニーズに合った施策を実施するとともに、多くの方の生活交通を確保し、より利便性の高い公共交通へ発展を遂げていく必要があります。公共交通の内容に見合った適正な財政負担と適正な運賃・料金収入だけでなく、多様な歳入を確保し、将来にわたり持続可能な公共交通の運営を目指します。

2. 計画目標・数値目標

目指すべき姿、基本方針を実現するため、計画期間中に達成すべき状況を「計画目標」として設定します。

また、計画目標の達成状況を反映する指標を選択し、「数値目標」を設定します。

基本方針	計画目標	数値目標
(1)総合的な地域内バスネットワークの構築	(1)バス路線の再編により公共交通ネットワークの利便性を高める	(1)コミュニティバス坂東号の利用者数 H30(2018)年度 19,002 人 →R11(2029)年度 22,400 人
(2)自動車を運転して移動しない交通弱者の生活拠点への移動手段の確保	(2)デマンドタクシーらくらくの利便性を高め、交通弱者の移動性を向上させる	(2)デマンドタクシーらくらくの利用者数 H30(2018)年度 7,960 人 →R11(2029)年度 11,600 人
(3)市外通勤・通学・通院者、市外からの来訪者の移動手段の確保	(3)市内と市外を結ぶ広域交通を維持する	(3)広域路線バスの便数 R1 年度 51 便 →R11 年度 51 便
(4)みんなに優しい公共交通のサービスの提供	(4)公共交通のサービス水準を向上させる	(4)市民アンケートによる公共交通の満足度 R1 年度満足・やや満足 6.0% →R11 年度満足・やや満足 11.0%
(5)「公共交通を乗って守る」市民意識を育むための利用促進・情報発信	(5)公共交通に対する市民意識を育む	(5)啓発イベントの参加者数 R1 年度 250 人/年 →R2～R11 年度の合計 3,000 人
(6)持続可能な公共交通の運営	(6)市が財政負担している公共交通の収支率を改善する	(6)コミュニティバス坂東号の1人当たりの市の負担額 H30(2018)年度 952 円 →R11(2029)年度 870 円 デマンドタクシーらくらく(市内便)の1人当たりの市の負担額 H30(2018)年度 1,743 円 →R11(2029)年度 1,440 円

<数値目標の指標>

(1)コミュニティバス坂東号の利用者数

公共交通ネットワークを評価する指標として、コミュニティバス坂東号の利用者数を設定します。

平成 30 年度の実績(19,002 人、運行便数 3,411 便)から、1便あたり利用者を 1 人増加させ、利用者数年間 22,400 人を目標とします。

(2)デマンドタクシーらくらくの利用者数

交通弱者の移動の利便性を評価する指標として、交通弱者の足として活用されているデマンドタクシーらくらくの利用者数を設定します。

平成 30 年度の実績(7,960 人、最大 4,912 便(307 日×8 便×2 台))から、1便あたり利用者を 0.5 人増加させること、及び市外便利用者を年間 1,200 人とし、利用者数年間 11,600 人を目標とします。

(3)広域路線バスの便数

市内と市外を結ぶ広域交通を評価する指標として、広域路線バスの運行便数を設定します。

令和元年度の広域路線バスの運行便数と同じ 51 便を維持することを目標とします。

(4)市民アンケートによる公共交通の満足度

公共交通のサービス水準を評価する指標として、市民アンケートによる公共交通の満足度を設定します。公共交通の満足度は、市民アンケートで「あなたは、現在、坂東市内の公共交通(バス・タクシー等)に満足していますか。」という設問に対し、「満足」もしくは「やや満足」と回答した人の割合とします。

令和元年度に実施した市民アンケートでは、公共交通の満足度は 6.0%でした。5%の割合増加を目指し、目標値を 11.0%とします。

(5)啓発イベントの参加者数

公共交通に対する市民意識の指標として、公共交通の利用促進や情報発信を行う啓発イベントの参加者数を設定します。

令和元年度の啓発イベント(バスの乗り方教室)の参加者数は年間 250 人でした。毎年、啓発イベント(バスの乗り方教室等)を実施し、目標値を計画期間の 10 年間の参加者合計 3,000 人とします。

(6)コミュニティバス坂東号・デマンドタクシーらくらく(市内便)の1人当たりの市の負担額

市が財政負担している公共交通の収支率の改善の指標として、コミュニティバス坂東号・デマンドタクシーらくらくの1人当たりの市の負担額を設定します。1人当たりの市の負担額は、運行に市が負担している経費を利用者数で割って算出した金額です。

平成 30 年度のコミュニティバス坂東号の1人当たりの市の負担額は 952 円でした。運行経費の市負担額を改善し、利用者数の目標達成を図ることで、目標値を 870 円とします。

平成 30 年度のデマンドタクシーらくらく(市内便)の1人当たりの市の負担額は 1,743 円でした。運行経費の市負担額を改善し、利用者数の目標達成を図ることで、目標値を 1,440 円とします。

第4章 公共交通施策

1. 施策体系

基本方針、計画目標を実現するため、本市では以下に示す公共交通施策を実施します。

基本方針	計画目標	公共交通施策
(1)総合的な地域内バスネットワークの構築	(1)バス路線の再編により公共交通ネットワークの利便性を高める	①コミュニティバス坂東号の再編 ②地域内路線バスの改善
(2)自動車を運転して移動しない交通弱者の生活拠点への移動手段の確保	(2)デマンドタクシーらくらくの利便性を高め、交通弱者の移動性を向上させる	③デマンドタクシーらくらくの充実 ④デマンドタクシーらくらくと他の公共交通機関の連携 ⑤タクシーとの連携強化
(3)市外通勤・通学・通院者、市外からの来訪者の移動手段の確保	(3)市内と市外を結ぶ広域交通を維持する	⑥広域バス路線の維持 ⑦交通結節点の再配置 ⑧デマンドタクシーらくらく市外便の本格運行 ⑨鉄道の誘致促進
(4)みんなに優しい公共交通のサービスの提供	(4)公共交通のサービス水準を向上させる	⑩待合環境の改善 ⑪ユニバーサルデザインに配慮した設備の導入 ⑫先進技術の利用による利便性の向上
(5)「公共交通を乗って守る」市民意識を育むための利用促進・情報発信	(5)公共交通に対する市民意識を育む	⑬わかりやすい情報提供 ⑭利用促進策、モビリティ・マネジメントの実施
(6)持続可能な公共交通の運営	(6)市が財政負担している公共交通の収支率を改善する	⑮地域内交通の運賃・料金の見直し ⑯広告収入等の多様な歳入の確保

2. 公共交通施策

① コミュニティバス坂東号の再編

目 的	坂東市コミュニティバス坂東号は、市内の各地域を結び、公共施設や医療機関・福祉施設・商店街・商業施設などを循環するバスです。需要の多いところを効率的に巡り、より利用しやすい交通機関を目指し、再編します。
内 容	目指すべき姿の「バス交通を軸とするまちづくり」で、コミュニティバスは市内の需要の多いエリアの移動を支える交通手段としました。市街地内の移動、市街地間の移動、市街地と工業団地間の移動の利便性が高まるようにルートを再編します。 コミュニティバス坂東号は2台の車両で運行しています。限られた車両を最大限に活用し、効率的に運行することが求められます。そのため、路線バスとの組み合わせで市内の需要の多いエリアを効率的に移動できるように、人口密度や施設の集積等から再編のルールを設定します。立地適正化計画との整合を図りながら、再編のルールに即して、コミュニティバス坂東号の運行日やルート、運行便数等を見直します。再編後においても利用状況や市内の立地状況に合わせ、定期的に運行内容を見直します。 また、コミュニティバス坂東号は、まちづくりとの連携を図りながら運行し、車両の老朽化による更新時期についても計画的に検討します。
実施主体	坂東市
スケジュール	令和2年度から検討開始→令和3年度に再編→定期定見直し。

＜コミュニティバス坂東号＞



※3台の車両のうち2台を交替で使用し、運行しています。



＜コミュニティバスの再編・導入ルール(牛久市の事例)＞

牛久市コミュニティバスかっぱ号では、利用者や市民の声を反映するとともに、利用状況や事業性を考慮して、かっぱ号のベストな路線配置を実施していく必要があるため、かっぱ号の再編ルールを設定しています。

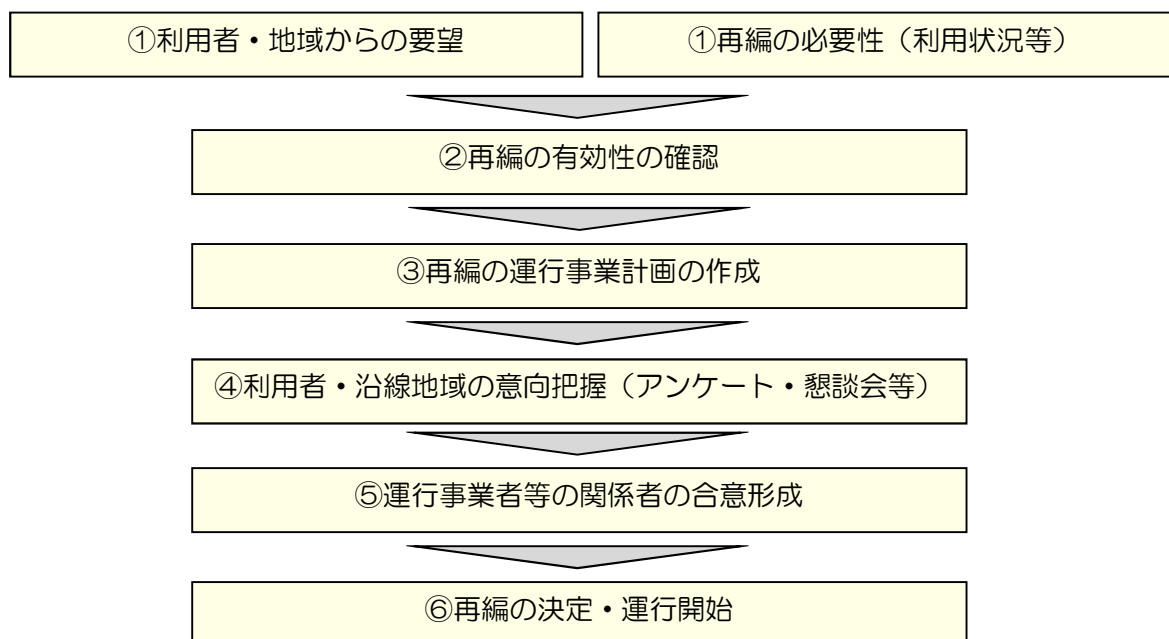
(1)再編内容とルール

再編内容	ルール
ルート	・かっぱ号を配置するエリアは、市街化区域及び郊外団地とします。 ・現状のエリアや路線を基本として、市民の要望や市の政策的な判断をもとに、ルートの再編を実施していきます。 ・路線バスを補完するバスとしての役割を踏まえて、路線バス事業者と協議のもと、路線バスへの影響を検証しながら、ルートを検討します。
停留所	・現行ルート上にバス停を新設する場合には、地域のニーズを踏まえて、市が判断し、新設を行います。

(2)ルート再編のルール

利用者や地域の要望、利用状況等を考慮して、ルートの見直しを検討します。まず、再編の有効性を確認したうえで、運行事業計画を作成し、利用者や事業性の意向把握等を行い、関係者の合意形成を経て、再編の決定を行います。

《再編の進め方》



② 地域内路線バスの改善

目 的	地域内路線バスとして巡回バスの岩井ルート・境ルートが運行し、猿島地域の重要な移動手段となっています。持続可能な運行となるよう、コミュニティバス坂東号の再編と合わせて、効率的でより利用しやすい交通機関を目指します。
内 容	目指すべき姿の「バス交通を軸とするまちづくり」で、地域内路線バスはコミュニティバスと組み合わせて市内の需要の多いエリアの移動を支える交通手段としました。 コミュニティバス坂東号の再編に合わせて、コミュニティバスと役割分担をしながら効率的に移動できるように、運行日やルート、運行便数等について、利用状況を踏まえ定期的に改善します。 また、コミュニティバス坂東号と巡回バスの岩井ルート・境ルートは、バス事業者・地域・市が協働して、バスの利用を促進してバス路線を維持するパートナーシップ事業の実施を検討します。
実施主体	バス事業者、坂東市
スケジュール	令和2年度から検討開始→順次実施

○(株)昭和観光自動車 巡回バス



▲岩井ルート運行車両



▲境ルート運行車両

＜パートナーシップ事業の案＞

市はパートナーシップ事業のガイドラインを作成し、地域、企業、商店街・商業施設、学校、医療機関、その他の施設を対象にPRを実施していく。

1. 地域とのパートナーシップ事業

項 目	内 容
対象エリア	バス路線沿線
協定内容	各年次の乗車人数の目標値を設定し、その達成状況を検証し、事業を推進する。
地域の役割	導入、維持を行う公共交通について、利用促進活動を実施し、目標値の達成を目指す。
バス事業者の役割	当該公共交通を運行するとともに、地域とともに利用促進活動を実施する。
市の支援内容	1) 運行計画に関する支援 実証運行計画、本格運行計画は、地域と市担当者が協議し計画を策定する。 2) 利用促進活動に関わる金銭的支援 実証運行、本格運行に関わる利用促進活動費用については、一定額まで市が負担する。 3) 利用促進活動に関わる人的支援 実証運行に関わる利用促進活動は、市も加わり実施する。 本格運行に関わる利用促進活動は、地域と交通事業者が主体的に実施することとし、市やアドバイザーは助言を行う。 4) その他 定期的な検証・見直しについては、地域と交通事業者、市が協働で実施する。 市は、定期的にパートナーシップ事業の実施地区の連絡会議を開催する。

2. 企業とのパートナーシップ事業

項 目	内 容
対象施設	一定のバス利用が想定される規模の企業(工業団地)
企業の役割	必要に応じた敷地内へのバス停の設置 通勤者等への利用促進(エコ通勤の推進等)
交通事業者の役割	通勤時間帯等に合わせた時刻表の設定
市の支援内容	運行計画に関する支援 実証運行計画、本格運行計画は、企業と交通事業者、市担当者が協議し計画を策定する。
検 証	企業、バス事業者、市が集まり、年1回程度、事業実施の効果を検証し、改良案を検討する。

3. 商店街とのパートナーシップ事業

項 目	内 容
対象施設	一定のバス利用が想定される商店街
商店街の役割	必要に応じた敷地内へのバス停の設置 来訪者への利用促進(バスの情報提供、バスを利用した来訪者への割引等)
交通事業者の役割	商店街のニーズに合わせた時刻表の設定
市の支援内容	運行計画に関する支援 実証運行計画、本格運行計画は、商店街と交通事業者、市担当者が協議し計画を策定する。
検 証	商店街、バス事業者、市が集まり、年1回程度、事業実施の効果を検証し、改良案を検討する。

4. 商業施設とのパートナーシップ事業

項 目	内 容
対象施設	一定のバス利用が想定される商業施設
商業施設の役割	必要に応じた敷地内へのバス停の設置 来訪者への利用促進(バスの情報提供、バスを利用した来訪者への割引等)
交通事業者の役割	商業施設のニーズに合わせた時刻表の設定
市の支援内容	運行計画に関する支援 実証運行計画、本格運行計画は、商業施設と交通事業者、市担当者が協議し計画を策定する。
検 証	商業施設、バス事業者、市が集まり、年1回程度、事業実施の効果を検証し、改良案を検討する。

5. 学校とのパートナーシップ事業

項 目	内 容
対象施設	一定のバス利用が想定される学校
学校の役割	必要に応じた敷地内へのバス停の設置 学生への利用促進（PTAとの勉強会、入学時のPR等）
交通事業者の役割	学生のニーズに合わせた時刻表の設定 （登下校時刻、長期休暇時、夏季・冬期の部活動の終了時刻、試験期間等を踏まえたきめ細かい時刻表の設定） 通学定期の実施
市の支援内容	運行計画に関する支援 実証運行計画、本格運行計画は、学校と交通事業者、市担当者が協議し計画を策定する。
検 証	学校、バス事業者、市が集まり、年1回程度、事業実施の効果を検証し、改良案を検討する。

6. 医療機関とのパートナーシップ事業

項 目	内 容
対象施設	一定のバス利用が想定される医療機関
医療機関の役割	必要に応じた敷地内へのバス停の設置 通院者への利用促進（バスの情報提供等）
交通事業者の役割	医療機関のニーズに合わせた時刻表の設定
市の支援内容	運行計画に関する支援 実証運行計画、本格運行計画は、医療機関と交通事業者、市担当者が協議し計画を策定する。
検 証	医療機関、バス事業者、市が集まり、年1回程度、事業実施の効果を検証し、改良案を検討する。

③ デマンドタクシーらくらくの充実

目 的	デマンドタクシーらくらくは、利用される方の予約により運行し、自宅から目的地まで送迎する乗合タクシーです。地域に根差した公共交通を目指し、利便性向上のためサービスの充実を図ります。
内 容	デマンドタクシーらくらくはバス路線のない地域の市民の重要な移動手段となっています。利便性向上のため、利用者やタクシー事業者の意見を伺い、予約のあり方等の運行内容の改善を検討します。また、利用方法の周知を図ります。
実施主体	坂東市
スケジュール	令和2年度から検討開始→順次実施

<デマンドタクシーらくらく>

<デマンドタクシーらくらく利用登録証>



<運行内容(令和元年12月現在)>

・運行車両

ワゴン型の車両2台(車両側面に「らくらく」と表示)で運行を行います。

・運行時間・便数

[午前] 8:00 9:00 10:00 11:00 [午後] 1:00 2:00 3:00 4:00

※1時間ごとに各車両1日最大8便運行

・運行日

月曜日から土曜日 運休日:日曜日、年末年始

・運行区域

坂東市内全域

乗降場所:利用者の自宅、市内の公共施設、商店や飲食店、医療機関、金融機関等

・利用登録

事前に市役所企画課又はさしま窓口センターで利用者登録が必要

・利用方法

利用したい日の前日に予約センターへ電話等で予約する。

<デマンドタクシーの予約システム>

常総市等では、デマンドタクシーの予約システムを導入しており、柔軟な配車ができるようになっています。

④ デマンドタクシーらくらくと他の公共交通機関の連携

目 的	デマンドタクシーらくらくと、路線バス等の他の公共交通機関との連携を図り、乗換をしやすくすることで利便性を向上させます。
内 容	デマンドタクシーらくらくと広域バス路線の接続時刻の調整や、乗継料金制度の導入を検討します。
実施主体	坂東市、交通事業者
スケジュール	令和2年度から検討開始→順次実施

<乗り継ぎ割引制度(滋賀県多賀町の事例)>

滋賀県多賀町ではデマンド型乗合タクシー(愛のリタクシー萱原線)と路線バスの乗り継ぎ割引を実施しています。

・愛のリタクシー萱原線から路線バスへの乗り継ぎの場合

1. 愛のリタクシー「萱原線」に乗車
2. 富之尾で降車する際に「乗り継ぎ整理券」をタクシー運転手にもらい、料金支払う。
3. 路線バス「甲良線」に乗車し、降車する際に「乗継整理券(200 円券)」と差額分(10 円または110 円)を支払う

・路線バスから愛のリタクシー萱原線への乗り継ぎの場合

1. 路線バス「甲良線」に乗車
2. 富之尾で降車する際に所定の料金を支払い、バス運転手から「乗継整理券(200 円券)」をもらう。
3. 愛のリタクシー「萱原線」に乗車し、降車する際に「乗継整理券(200 円券)」と差額分(200 円)を支払う。

⑤ タクシーとの連携強化

目 的	市内タクシー事業者と連携し、外出時の交通手段としてタクシーを利用しやすくします。
内 容	令和元年度現在、本市では福祉タクシー利用料金助成事業を実施しています。福祉タクシー利用料金助成事業では、交通手段を持たない高齢者等の外出を支援するため、タクシーの初乗り料金を助成しています。 今後、高齢化に伴い免許返納者が増え、交通手段を持たない高齢者が増加することが予測されます。また、子育て支援として、妊婦の通院時等にもタクシーの活用が期待されます。 外出時に市内のタクシーを活用してもらうため、福祉タクシー利用料金助成事業とともに、高齢者の運転免許証自主返納等に対する市内タクシー等の利用支援を行い、タクシーの利用促進を図ります。 また、市内タクシー事業者と市とは、定期的に意見交換を行い、連携強化を図ります。
実施主体	坂東市、タクシー事業者
スケジュール	令和2年度以降も継続して実施

<(仮称)共通チケットの検討>

近年増加傾向にある高齢者による交通事故の減少及び公共交通機関の利用促進、高齢者等の外出支援のため、運転免許証を自主返納した 65 歳以上の方等に対して、市内タクシー、コミュニティバス坂東号、デマンドタクシーらくらく等で利用可能な共通チケットの支援について、令和2年度から開始予定です。

⑥ 広域バス路線の維持

目 的	本市には鉄道駅がなく、市外への移動には広域バス路線が欠かせません。市民の市外への移動手段及び本市と市外との交流促進による地域活性化のためにバス事業者と連携し、広域バス路線を維持していきます。
内 容	目指すべき姿の「バス交通を軸とするまちづくり」で、広域バス路線は市街地から市外への広域移動を支える交通手段としました。 広域バス路線として、本市と愛宕駅・野田市駅を結ぶ路線、本市と守谷駅西口を結ぶ急行坂東号と守谷駅直行型路線バス直行坂東号が運行しています。 本市と愛宕駅・野田市駅を結ぶ路線は、運行頻度や運行時間において利便性が高く、重要な路線です。同様に、本市と守谷駅を結ぶ広域バス路線は、市民アンケートの結果(P.54)では最も利用する駅であり、東京方面への重要な移動手段となっています。 これらの広域バス路線を維持するため、バス事業者、市、沿線自治体が連携し、利用促進策を実施するとともに、定期的に利用状況を確認し、利便性を向上させる方法を検討します。直行坂東号については、利用状況を踏まえ定期的に改善します。また、市は、国・県とともにバス事業者に対する必要な支援を行います。
実施主体	坂東市、バス事業者
スケジュール	令和2年度から検討開始→令和3年度以降利用促進策を実施

○茨城急行自動車(株) 野田市駅～愛宕駅～原口～岩井車庫



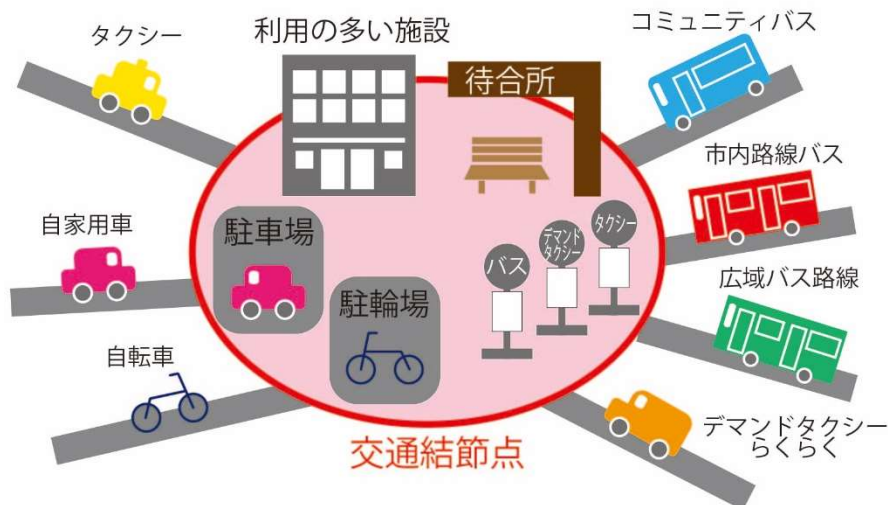
○関東鉄道(株) 守谷駅西口～岩井バスターミナル 急行坂東号



⑦ 交通結節点の再配置

目 的	公共交通の乗換拠点である交通結節点を市民の利便性の高い場所に再配置し、公共交通の「軸」と「拠点」を明確にしたネットワークに転換します。
内 容	交通結節点では、デマンドタクシーと広域路線バスの乗り継ぎ、市内路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎ、市内路線バスと自家用車、バイク、自転車との乗り継ぎ等が行われます。 乗継抵抗を減らし、公共交通を十分に活用してもらうため、交通結節点を市民の集まる場所やバスやデマンドタクシー等を待ちやすい場所に再配置します。 交通結節点の再配置にあたっては、ニーズ調査を行い、市民ニーズの高い施設や目的地のある場所を選定します。 また、定期的にニーズ調査を行い、ニーズが変化した場合は交通結節点の位置の変更や追加を行います。
実施主体	坂東市、交通事業者等
スケジュール	令和2年度から検討開始→令和3～4年度に再配置→定期定見直し。

<交通結節点のイメージ>



<交通結節点を配置する施設(案)>

○市民の集まる場所やバスやデマンドタクシー等を待ちやすい場所

- ・市役所
- ・公民館
- ・図書館
- ・高齢者サロン
- ・スーパー、コンビニエンスストア、大規模商業施設
- ・駐車場や駐輪場が併設されている施設

⑧ デマンドタクシーらくらく市外便の本格運行

目 的	市外の病院へ通院する市民の移動手段を確保するため、デマンドタクシーらくらく市外便の実証運行を実施しています。今後も継続的に市民の市外の病院への移動手段を確保するため、デマンドタクシーらくらく市外便の本格運行を目指します。
内 容	これまで、デマンドタクシーらくらくの運行区域は市内のみでしたが、平成 31 年 4 月から、新たに市外 2 か所の病院への実証運行を開始しました。今後利用状況を見て、本格運行を目指します。
実施主体	坂東市
スケジュール	令和 2 年度も実証運行を継続→利用状況を見て検討

<市外便の実証運行内容(令和元年 12 月現在)>

・坂東市内からの運行先

きぬ医師会病院(常総市) ワゴン車 1 台

茨城西南医療センター病院(境町) ワゴン車 1 台

・利用料金(1 乗車あたり)

中学生以上 1,200 円(300 円券 4 枚分) 小学生以下・障がい者 300 円

3 歳未満及び介助者 1 人まで 無料

※料金は、利用券での支払い。

※割引対象:「身体障害者手帳(1 級・2 級・1 種 3 級)」「療育手帳(マル A・A)」「精神障害者保健福祉手帳 1 級・2 級」をお持ちの方

・運行時間・便数

市内発車時刻		市外病院発車時刻	
1 便	午前 7:30	1 便	午前 8:45
2 便	午前 9:30	2 便	午前 10:45
3 便	午後 1:00	3 便	午後 1:45
4 便	午後 2:45	4 便	午後 3:30

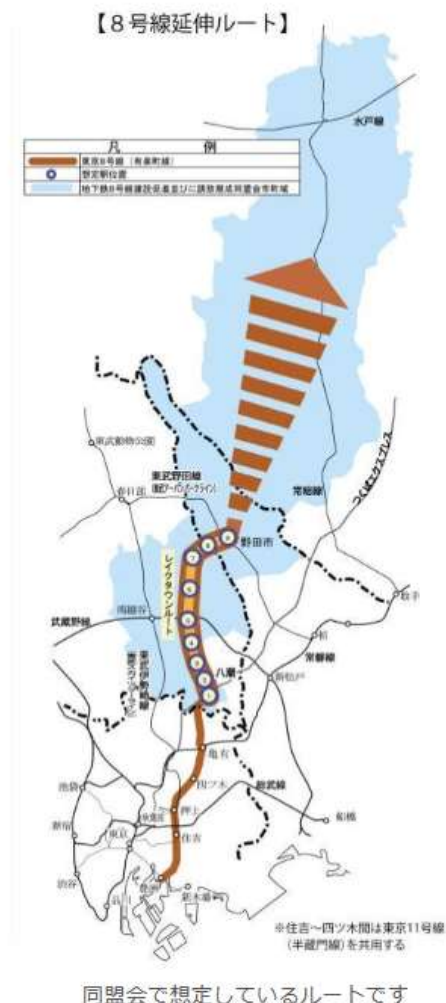
・運行日

月曜日から金曜日 運休日:土日祝日・年末年始・乗り入れ先病院の休診日

⑨ 鉄道の誘致促進

目 的	東京直結鉄道（東京8号線延伸）の建設促進・誘致実現に向けて、誘致活動に取り組めます。
内 容	2016（平成 28）年4月 20 日、概ね 15 年後（2030 年頃）を念頭に置いて、交通政策審議会答申第 198 号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」が取りまとめられ、東京8号線の延伸（押上～野田市）が位置付けられました。茨城県側の更なる延伸の検討についても記載されています。 東京8号線が整備されると、都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上が期待されます。 本市は地下鉄 8 号線建設促進並びに誘致期成同盟会に参加しています。誘致実現に向けて、同盟会や商工会等と連携して、国土交通大臣や埼玉県・千葉県・茨城県知事要望等の誘致活動に取り組めます。
実施主体	坂東市、坂東市商工会
スケジュール	令和2年度以降も継続して実施

＜8号線延伸ルート＞



▲東京直結鉄道建設・誘致促進大会
総決起大会の開催(H31.1.26)



▲東京直結鉄道キャラクター^{オット}OTTOくん

⑩ 待合環境の改善

目 的	公共交通の利便性を向上させ、利用を促進するため、待合環境を改善します。
内 容	公共施設、商業施設等の利用者の利便性の高い場所に、施設管理者と連携しながら、快適にバスを待てる環境づくりに取り組むとともに、公共交通の情報提供や地域の情報発信を行い、待合環境の改善を図ります。既存の駐車場や駐輪場を活用した、パークアンドライド²やサイクルアンドライド³の促進や、バス停の管理等において交通事業者と市や地域の連携による取り組みを検討します。 また、デマンドタクシーの待合環境についても、各種施設との連携による取り組みを検討します。 岩井バスターミナルには上屋付きバス停・駐車場・トイレを、猿島バスターミナルには待合所・駐車場・トイレを整備しています。岩井モール商店街内では、バス停付近にベンチが設置されています。これらの既存設備等を、関係者が連携して維持管理します。
実施主体	坂東市、交通事業者、地域
スケジュール	令和2年度以降検討開始→コミュニティバスや路線バスの再編後、順次改善

＜岩井バスターミナル待合所＞



＜猿島バスターミナル待合所＞



＜猿島バスターミナル駐輪場＞



² 最寄りの駅・停留所まで自家用車で行って駐車し、そこから公共交通機関に乗り継ぐ方式

³ 最寄りの駅・停留所まで自転車で行って駐輪し、そこから公共交通機関に乗り継ぐ方式

<商業施設内にバス停を設置した事例(日立市)>

日立市のヨークベニマル会瀬店では、敷地内に路線バスのバス停、上屋、ベンチを設置しています。さらに、商業施設はバスを利用した来訪者への割引やバスの情報提供を行い、バス利用者の利便性を向上させています。

交通事業者は商業施設のニーズに合わせたダイヤを設定しています。

市は運行計画に関する支援を行っています。

商業施設と交通事業者と市は、年1回程度、事業実施の効果を検証し、改良案を検討しています。



⑪ ユニバーサルデザインに配慮した設備の導入

目 的	誰もが使いやすい公共交通とするため、ユニバーサルデザインに配慮した設備の導入を検討します。
内 容	公共交通の車両や、乗り場、情報案内、予約受付等において、バリアフリーに配慮した設備の導入を検討します。車いすの方や足の不自由な方のための段差の解消につながる設備の導入、外国人のための外国語による案内、聴覚障害者のための電話以外の手段による予約受付等を検討します。
実施主体	坂東市、交通事業者
スケジュール	令和2年度以降検討開始→順次導入

<ノンステップバス>

バス出入口の段差をなくした乗降性を高めた低床バスです。

中ドアに車いす用のスロープが取り付けられている場合や、中ドア付近に車いす用の折りたたみ式の座席が設置されている場合もあります。

コミュニティバス坂東号はノンステップバスです。

<ユニバーサルデザインタクシー>

ユニバーサルデザインタクシー(UD タクシー)とは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”であり、誰もが普通に使える一般のタクシーです。



出典：国土交通省

⑫ 先進技術の利用による利便性の向上

目 的	市民の移動性の向上や公共交通の利便性の向上のため、先進技術の活用を検討します。
内 容	公共交通の利便性を高めるため、自動運転や MaaS 等の先進技術の導入事例を研究し、本市での導入を検討します。
実施主体	坂東市
スケジュール	令和2年度以降検討開始

<自動運転バス(前橋市の事例)>

群馬大学と日本中央バス、前橋市は、上毛電鉄中央前橋駅とJR前橋駅を結ぶシャトルバスでの「自動運転実証実験事業の実施に関する協定書(平成29年10月20日締結)」に基づいて、乗客を乗せた形での実証実験を実施しています。なお、バスの営業路線で運賃収受を行いながらの実証実験は全国初の事例です。



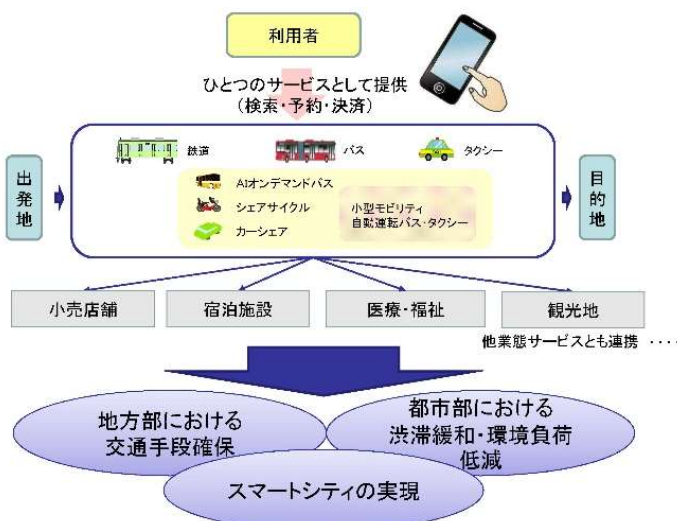
「未来投資戦略2018」では、2030年までに、地域限定型の無人自動運転移動サービスを全国100か所以上で展開することを目指しています。

出典: 前橋市ホームページ

<MaaSとは>

ICTを活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、自家用車以外の全ての交通手段によるモビリティ(移動)を1つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念です。

利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多くなっています。



出典: 国土交通省

⑬ わかりやすい情報提供

目 的	公共交通の利便性を向上させるため、バス時刻表・路線図等のわかりやすい情報提供をします。
内 容	地域の公共交通を知ってもらい、利用につなげてもらうための情報発信が必要です。時刻表や路線図、運賃、利用料金、乗り方、利用方法、タクシーの連絡先等のわかりやすい情報提供を行い、公共交通を使いやすくします。外出先からスマートフォン等で検索する方も多いため、市ホームページの改善、乗換案内サービスを提供する事業者への情報提供を行います。 また、バスの位置情報が分かるバスロケーションシステムの導入を検討します。
実施主体	坂東市、交通事業者
スケジュール	令和2年度以降検討開始→順次実施

<公共交通マップ(牛久市の事例)>

牛久市では、市内の全ての公共交通の路線図、時刻表、利用方法を記載した公共交通マップを作成し、全戸配布しています。

<バスロケーションシステム(つくば市の事例)>

バスロケーションシステムとは、無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集したものを、バス停や携帯電話、パソコンなどから確認することができるシステムです。バス利用者はバスの運行状況やバス到着予想時刻をスマートフォン等から確認することができ、時間を有効活用することができます。

つくば市のコミュニティバス「つくバス」では、バスロケーションシステムを導入しており、専用ホームページから下図のような現時点でのバスの運行状況を確認することができます。



⑭ 利用促進策、モビリティ・マネジメントの実施

目 的	公共交通を維持・充実していくためには利用者が増えることが重要です。市民の利用意識の醸成のため、モビリティ・マネジメント ⁴ 等の利用促進策を実施します。
内 容	市ではバス事業者の協力による「バスの乗り方教室」の開催や「マイ時刻表」の作成、まちづくり出前講座などを行っています。今後はさらに様々なモビリティ・マネジメントの取り組みや利用促進策を実施し、公共交通の利用意識の醸成を図ります。
実施主体	坂東市地域公共交通会議、坂東市
スケジュール	令和2年度に検討開始→順次実施

<バスの乗り方教室>

身近な公共交通の路線バスに対する理解を深め、公共交通の利用促進と乗って守る意識の醸成を図ることを目的に、バス事業者の協力いただき、ばんどろホコテン会場内にバス車両を展示し、来場者に乗車体験をしてもらいます。今後は、関係者と調整の上、小学校等での実施や運行しているバスに実際に乗ってもらうツアー型の体験についても検討します。



<まちづくり出前講座(令和元年度)>

講座名: 乗って守ろう! 公共交通

内 容: 市内公共交通の状況、バスの利用の仕方などについて

<デマンドタクシーの利用促進>

シニアクラブや民生委員の方々に、利用促進のための説明会や、イベント等の際に利用登録の出張受付を行います。

⁴ 1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

第4章 公共交通施策

2. 公共交通施策

＜モビリティ・マネジメントのお試し乗車券付き啓発チラシ(牛久市の事例)＞

[illegible]

＜市民モニター制度（牛久市の事例）＞

牛久市では、公共交通の市民モニター制度を実施しています。市民モニターを公募し、公共交通に乘車してもらい、施設、乗務員の接遇、運行内容等について評価してもらいます。その結果をもとに、公共交通事業者と協議し、改善を進めます。

車庫	運転者の氏名札が掲示されている	車庫	車庫が汚れていない
	車内の掲示物がはがれていない		乗務員の氏名札が掲示されている
	清掃道具や運転手の私物等が見えるところに置かれていない		車内の掲示物がはがれていない
	窓ガラスに汚れがない		車内にゴミが落ちていない、清潔に保たれている
	室内にゴミが落ちていない		
接客	適切な服装や身だしなみをしている	接客	車庫にきちんと挨拶を行っている
	丁寧な言葉づかいをしている		丁寧な言葉づかいをしている
	ハッキリと聞き取りやすい話し方である		ハッキリと聞き取りやすい話し方である
	降車時に「ありがとうございます」を言っている		無愛想・不愉快な態度を取っていない
	無愛想な態度を取っていない		発車時、降車時等に適切に危険防止の注意をしている
案内	（乗客するバス等） バスが到着した時に行き先の音声アナウンスがある	運転	急発進、急停車を行っていない
	発車時、降車時等に適切に危険防止の注意をしている		乗客が安心して乗れる運転ができています
	各バス停へ到着する時に、バス停名の案内を行っている		乗降のしやすいところに適切に停車している
	遅れた場合、お詫びのアナウンスをしている		不必要にクラクションを鳴らしていない
	マイクの音量は適当な大きさである		片手運転、肩ひじ等について運転していない
運転	時間調整を行い、定期通りに運行している	運転	
	バス停では乗降のしやすいところに適切に停車している		
	急発進、急停車を行っていない		
	不必要にクラクションを鳴らしていない		
	乗客が安心して乗れる運転ができています		

かつぱ号の評価項目

路線バスの評価項目

タクシーの評価項目

＜地域通貨券(土浦市の事例)＞

NPO法人まちづくり活性化土浦が運行するキララちゃんバスでは、バス利用者が当日乗車証明券を持って、協賛店で1,000円以上の買い物をすると、当日乗車証明券と引き換えに地域通貨券(100キララ)をもらえます。地域通貨券はバス運賃の一部として利用できます。

キララちゃん 地域通貨券のしくみ 2016 1月号

みなさんは地域通貨券をご存じですか？

いつもキララちゃんバスをご利用頂きありがとうございます。
今回は地域通貨券についてご説明します。地域通貨券はより多くのお客様に利用していただくことで、中心市街地活性化につながる仕組みとなっています。

地域通貨券ご利用の流れ

- 1 キララちゃんバスを降りる際に運転手さんから「当日乗車証明券」をもらいます。
(1日券をご利用の方も購入時のみ、お一人様1枚までとなります)
- 2 地域通貨券の協賛店で1,000円以上のお買いものをすれば、「当日乗車証明券」と引き換えに地域通貨券(100キララ)がもらえます！
- 3 交換した地域通貨券(100キララ)に50円を足せばキララちゃんバス1回の運賃となります。地域通貨の協賛店はバス車内に掲示してありますのでご確認ください

まちなみ活性化バスキララちゃん
当日乗車証明券
平成28年 1月1日 **見本**

地域通貨券 100 キララ **見本**

50

運賃150円

＜公共交通の様々な分野への相乗効果＞

公共交通でまちを元気に



出典:国土交通省

⑮ 地域内交通の運賃・料金の見直し

目 的	限りある予算の中で、持続可能で安心・便利な地域内交通とするため、運賃や料金、割引制度等を見直します。
内 容	公共交通は費用対効果のみで判断するものではありませんが、利用者ニーズにあった持続可能で安心・便利な地域内交通とするために、適正な運賃・料金を検討するとともに、公的負担の状況について定量的に評価します。 また、コミュニティバスやデマンドタクシーの利用を促進するため、回数券、定期券、乗継券等のお得な料金設定の見直しや検討を行います。
実施主体	坂東市地域公共交通会議、交通事業者
スケジュール	令和2年度から検討開始→コミュニティバスの再編にあわせて令和3年度以降見直し。

<コミュニティバス坂東号の運賃(令和元年12月現在)>

- ・運賃:1回の乗車につき100円 未就学児・障害者手帳をお持ちの方は無料
- ・回数券:車内で100円券11枚つづりを、1,000円で販売
- ・定期券:関東鉄道(株)守谷営業所で販売
- ・乗り継ぎ券:一部の他のルートへ乗り継ぎできるバス停において、1回に限り、無料で発行(発行日のみ、発行を受けた本人のみ有効)

<デマンドタクシーらくらくの利用料金(令和元年12月現在)>

1乗車あたり(利用券による支払い)	市内便	市外便
中学生以上	300円	1,200円
・小学生以下 ・「身体障害者手帳(1級・2級・1種3級)」「療育手帳(マルA・A)」 「精神障害者保健福祉手帳1級・2級」をお持ちの方	100円	300円
3歳未満及び介助者1人まで無料		



出典:国土交通省九州運輸局資料「なるほど!!公共交通の勘どころ」

⑯ 広告収入等の多様な歳入の確保

目 的	公共交通の運行費用は運賃収入だけでは足りず、市が相当な経費を支出しています。運行経費を少しでも減らすため、広告収入等の多様な歳入を確保します。
内 容	コミュニティバス坂東号では、車内に設置する有料広告を募集しています。今後も継続して、積極的に車内有料広告を募集します。 また、デマンドタクシーらくらく等への車内有料広告の募集を検討します。 車内広告以外の歳入を確保する手段についても、国や県の補助事業等を効果的に活用します。
実施主体	坂東市、交通事業者
スケジュール	令和2年度以降も継続して実施

＜坂東市コミュニティバス車内広告設置基準(令和元年 12 月現在)＞

1. 設置対象広告

坂東市コミュニティバス車内において設置することができる広告(以下「車内広告」という。)は、次に該当しないものとします。

- (1) 公序良俗に反するもの
- (2) 特定の政党その他政治団体の利害に関する事項を目的としたもの
- (3) 公の選挙に関し特定の候補者を支持し、又はこれに反対する等の政治活動を目的としたもの
- (4) 特定の宗教若しくはこれらに關係する団体を支持し、又は反対する等の活動を目的としたもの
- (5) その他坂東市が不適當と認めるもの

2. 優先的取扱い

車内広告の設置申込みが多数に及ぶ場合においては、坂東市内に関する申込みについて、優先的に取り扱うものとします。

3. 設置箇所

車内広告を設置するために設けられた設備(車内額面等)を使用するものとします。

4. 設置料金

・車内額面 ポスター

規格サイズ	期間					
B3 (1枚あたり)	1か月	2か月	3か月	4か月	5か月	6か月
	1,000 円	1,500 円	2,000 円	2,500 円	2,500 円	3,000 円

・車内 吊下げちらし

規格サイズ	期間		
A4以内(折曲状態) (吊下げ紐付きで製作したもの)	1か月	2か月	3か月
	1枚あたり 10 円 なくなり次第終了・最長3か月		

※紙面製作料金は含まれておりません。

5. 設置期間

車内広告の設置期間は1か月単位とし、1件につき6か月を期限とします。ただし、期限を経過した後、引き続き設置しようとする場合は、承認を得ることにより設置することができるものとします。

3. 地域公共交通再編事業

(1) 地域公共交通再編事業

本計画策定後、本計画に地域公共交通再編事業を位置付ける場合は、市町村等は地域公共交通再編実施計画を策定し、国の認定を受けることになります。

本市では、目指すべき姿の「バス交通を軸とするまちづくり」で、需要の多い地区は市内路線バス、広域バス路線、コミュニティバス、需要の少ない地区はデマンドタクシー、タクシーと役割分担を行い、効率的かつ持続可能な公共交通ネットワークを形成することとしました。

本市の全域に関わる以下の公共交通施策を地域公共交通再編事業と位置付け、必要に応じて、地域公共交通再編実施計画の策定を目指します。

<地域公共交通再編事業の候補>

- ・コミュニティバス坂東号の再編(フィーダー交通(幹線交通への接続))
- ・守谷駅直行型路線バス「直行坂東号」の改善
- ・地域内路線バスの改善(巡回バス)
- ・広域バス路線の維持(幹線交通)
- ・交通結節点の再配置
 - ・デマンドタクシーらくらく市内便の充実・市外便の本格運行・他の公共交通機関との連携

第5章 計画の推進方策

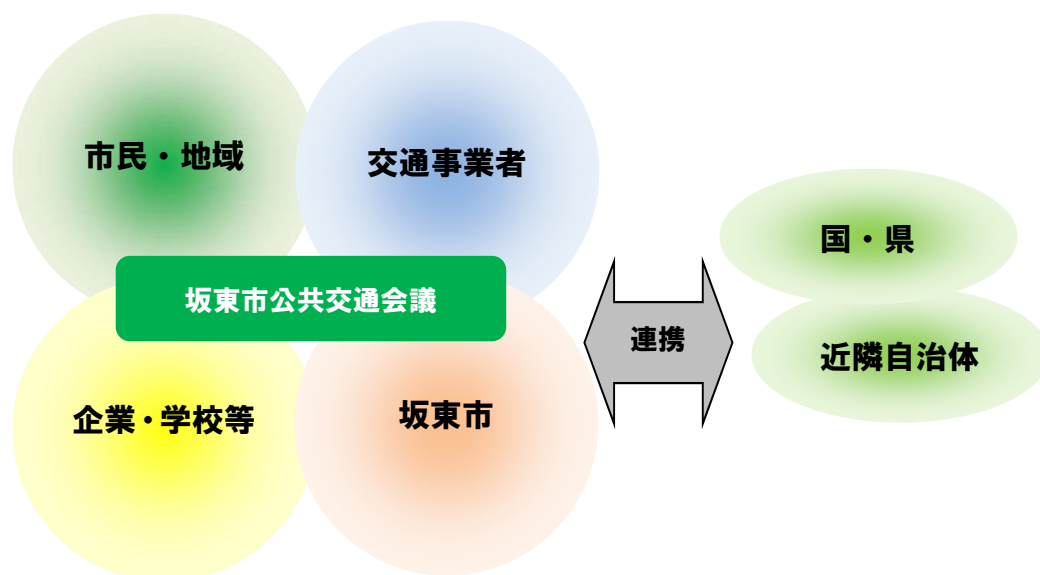
1. 施策体制

利用者である市民等や運行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、坂東市及び坂東市地域公共交通会議が中心になって、本計画の周知と関係主体間の連携を進めます。

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、坂東市及び坂東市地域公共交通会議等の関係主体が連携・協力して進めます。

さらに、国や県、近隣自治体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。

<計画の推進体制>



2. 坂東市地域公共交通会議の役割

坂東市地域公共交通会議は、本計画の検討・協議に加えて、計画策定後の施策の実施状況・達成状況の評価や、利用促進策等の施策の実施主体として機能していきます。



▲坂東市地域公共交通会議の様子

3. 計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況は、毎年度末に坂東市地域公共交通会議で、実施プログラムに即した施策の実施状況を整理し、実施の有無及びその要因を評価していきます。

令和6年度には、坂東市地域公共交通会議において、中間評価を行います。市民アンケート等の計画目標の指標に関わる調査を実施し、計画目標(数値目標)の達成状況を評価し、その要因を分析し、残りの計画期間の取組の方向性や実施スケジュールを検討します。

計画目標年次の令和 11 年度においては、坂東市地域公共交通会議において、計画目標(数値目標)の達成状況を評価し、その要因を分析し、新たな取組の方向性を検討していきます。

令和 11 年度には、市民アンケート等の計画目標の指標に関わる調査を実施します。

さらには、10 年の計画期間が終了する令和 11 年度に本計画の更新を行います。

4. 実施プログラム

公共交通施策は、下表のプログラムにより推進します。令和6年度末には中間評価を行います。

公共交通施策	年 度										
	R2	R3	R4	R5	R6	中間 評価	R7	R8	R9	R10	R11
①コミュニティバス坂東号の再編	検討	再編	定期的な見直し								
②地域内路線バスの改善	検討	順次実施									
③デマンドタクシーらくらくの充実	検討	順次実施									
④デマンドタクシーらくらくと他の公共交通機関の連携	検討	順次実施									
⑤タクシーとの連携強化	継続して実施										
⑥広域バス路線の維持	検討	利用促進策により維持									
⑦交通結節点の再配置	検討	再配置	定期的な見直し								
⑧デマンドタクシーらくらく市外便の本格運行	実証運行	利用状況を見て本格運行									
⑨鉄道の誘致促進	継続して実施										

公共交通施策	年 度										
	R2	R3	R4	R5	R6	中間 評価	R7	R8	R9	R10	R11
⑩待合環境の改善	検討	順次改善									
⑪ユニバーサル デザインに配慮し た設備の導入	検討				順次導入						
⑫先進技術の利用 による利便性 の向上	検討										
⑬わかりやすい 情報提供	検討	順次実施									
⑭利用促進策・モ ビリティ、マネジメ ントの実施	検討	順次実施									
⑮地域内交通の 運賃・料金の見直 し	検討	見直し	定期的な見直し								
⑯広告収入等の 多様な歳入の確 保	継続して実施										

1. 公共交通施策の体系

地域公共交通の役割

自動車交通以外に選択できる移動手段

基本理念

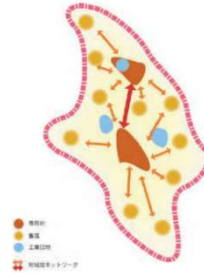
みんなで乗って支え合い、未来へつな
げる安心・便利な公共交通

目指すべき将来像

1. 都市構造

都市機能や居住を誘導し拠点となる市街地と、郊外の集落ゾーン、工業団地の産業ゾーンを公共交通ネットワークで結ぶ。

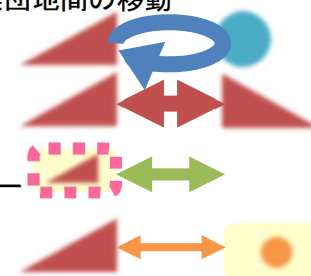
- ①都市機能の誘導
- ②居住の誘導
- ③公共交通網の形成
(まちづくりとの連携)



2. バス交通を軸とするまちづくり

市街地、工業団地にバス路線の軸をつくり、その他の地域での移動はデマンドタクシーが担う。

- ・市街地内の移動・市街地と工業団地間の移動
路線バス、コミュニティバス
- ・市街地間の移動
路線バス、コミュニティバス
- ・市街地から市外への広域移動
広域バス路線、デマンドタクシー
- ・市街地以外の地域からの移動
デマンドタクシー、タクシー



<交通体系のイメージ>

エリア 需要	市内		市外 広域
	大	小	
一般市民	市内路線バス コミュニティバス		広域バス路線
バス利用が難しい市民	デマンドタクシー市内便		デマンドタクシー市外便(病院)
自由な移動をしたい市民	民間のタクシー、自家用車		

地域公共交通の課題

(1) 公共交通ネットワークの課題
「地域内バスネットワークの確保・維持」
・人口密度が低い地域では効率的な公共交通網の形成が困難
・運行頻度の高いバス路線は限定
・増加する工業団地企業の通勤の公共交通手段の確保

(2) 日常生活の移動の課題
「交通弱者の面的な移動手段の確保」
・少子高齢化により運転できない交通弱者の生活維持に支障
・高齢者が通院・買物時に不便に感じている
・生活拠点施設が分散して立地
・生活圏が拡大している

(3) 広域的な移動の課題
「近隣市町との公共交通での連絡強化」
・市外へのバス路線が減便
・鉄道がなく、最寄り駅からのアクセスが不便
・若者が就職を機に市外へ流出
・市外の病院に通う市民も多い
・観光の来訪者にも公共交通を活かしてもらう

(4) 公共交通のサービス水準の課題
「市民ニーズに合った公共交通のサービス水準向上」
・公共交通の満足度が低い
・多種多様なニーズがある

(5) 公共交通の利用意識の課題
「公共交通の利用意識の醸成」
・自動車での移動の割合が高く、公共交通利用の意識が低い
・高齢者の運転操作ミスによる自動車事故の懸念
・運転免許証を返納した方の交通手段の確保

(6) 市の公共交通への財政負担の課題
「公共交通への財政的負担の適正化」
・公共交通への市の負担の増加

基本方針

(1) 総合的な地域内バスネットワークの構築

(2) 自動車を運転して移動しない交通弱者の生活拠点への移動手段の確保

(3) 市外通勤・通学・通院者、市外からの来訪者の移動手段の確保

(4) みんなに優しい公共交通のサービスの提供

(5) 「公共交通を乗って守る」市民意識を育むための利用促進・情報発信

(6) 持続可能な公共交通の運営

計画目標・数値目標

(1) バス路線の再編により公共交通ネットワークの利便性を高める

コミュニティバス坂東号の利用者数
H30(2018)年度 19,002 人→R11(2029)年度 22,400 人

(2) デマンドタクシーらくらくの利便性を高め、交通弱者の移動性を向上させる

デマンドタクシーらくらくの利用者数
H30(2018)年度 7,960 人→R11(2029)年度 11,600 人

(3) 市内と市外を結ぶ広域交通を維持する

広域路線バスの便数
R1 年度 51 便→R11 年度 51 便

(4) 公共交通のサービス水準を向上させる

市民アンケートによる公共交通の満足度
R1 年度満足・やや満足 6.0%
→R11 年度満足・やや満足 11.0%

(5) 公共交通に対する市民意識を育む

啓発イベントの参加者数
R1 年度 250 人/年
→R2～R11 年度の合計 3,000 人

(6) 市が財政負担している公共交通の収支率を改善する

コミュニティバス坂東号の1人当たりの市の負担額
H30(2018)年度 952 円→R11(2029)年度 870 円
デマンドタクシーらくらく(市内便)の1人当たりの市の負担額
H30(2018)年度 1,743 円→R11(2029)年度 1,440 円

公共交通施策の体系

- ①コミュニティバス坂東号の再編 (P.86)
- ②地域内路線バスの改善 (P.88)

- ③デマンドタクシーらくらくの充実 (P.92)
- ④デマンドタクシーらくらくと他の公共交通機関の連携 (P.93)
- ⑤タクシーとの連携強化 (P.94)

- ⑥広域バス路線の維持 (P.95)
- ⑦交通結節点の再配置 (P.96)
- ⑧デマンドタクシーらくらく市外便の本格運行 (P.97)
- ⑨鉄道の誘致促進 (P.98)

- ⑩待合環境の改善 (P.99)
- ⑪ユニバーサルデザインに配慮した設備の導入 (P.101)
- ⑫先進技術の利用による利便性の向上 (P.102)

- ⑬わかりやすい情報提供 (P.103)
- ⑭利用促進策、モビリティ・マネジメントの実施 (P.104)

- ⑮地域内交通の運賃・料金の見直し (P.107)
- ⑯広告収入等の多様な歳入の確保 (P.108)