

## 5 地域公共交通体系整備計画

### (1) 新地域公共交通の整備方針

#### ア 基本方針

地域公共交通は、移動手段を持たない方には唯一の移動手段であるとともに、本格的な高齢社会に突入したことにより増加するであろう高齢者が関わる交通事故の予防にも有効な手段と考えられる。さらに、自家用車利用を控えることにより、地球温暖化の原因の一つである二酸化炭素の排出を抑制することもできる。しかし、市民の大部分は自家用車中心の生活を送っているのが現状であり、自由に使える便利な自家用車から、利用時間や場所等に一定の制限のある公共交通利用への意識の転換は容易ではなく、長期的な取組みを進めていかななくてはならない。

地域公共交通の確保策としてコミュニティバスの運行を行ってきたが、その役割を十分に果たすには至っていない。これまでの利用状況やアンケート調査等によって得られた意見を精査し、課題やターゲットを明確にし、行政・交通事業者・市民が、それぞれ役割を分担し、地域公共交通の充実に努めていかななくてはならない。

そこで、明確な役割分担のもと、市民ニーズに応じた効率的で持続可能な地域公共交通対策を講じることを基本方針とする。

#### 坂東市の現状(課題)

- ・広大な市域に集落が散在(低人口密度)している
- ・公共施設・医療機関等が広く点在している
- ・少子高齢社会が進行している
- ・商業(小売業)の衰退している
- ・過度に自家用車を利用している

#### 地域公共交通が担うべき役割

##### ①日常生活における移動手段の確保

高齢者や障がい者など交通弱者の「日常の足」を確保する

##### ②交通事故の防止

過度な自家用車利用を減らすことにより事故を防止する

##### ③地球温暖化防止

二酸化炭素排出量を抑制する

## 基本方針

- 交通手段間の適切な役割分担のもと、日常生活に必要な移動ができる交通体系の実現を目指す。
- 市民のニーズに応じた、段階的かつ継続的な地域公共交通施策を展開する。
- 市民・交通事業者・行政がそれぞれの担うべき役割を明確にし、連携して地域公共交通の構築に取り組むことを目指す。

## 目標

### ○短期(1～5年程度)

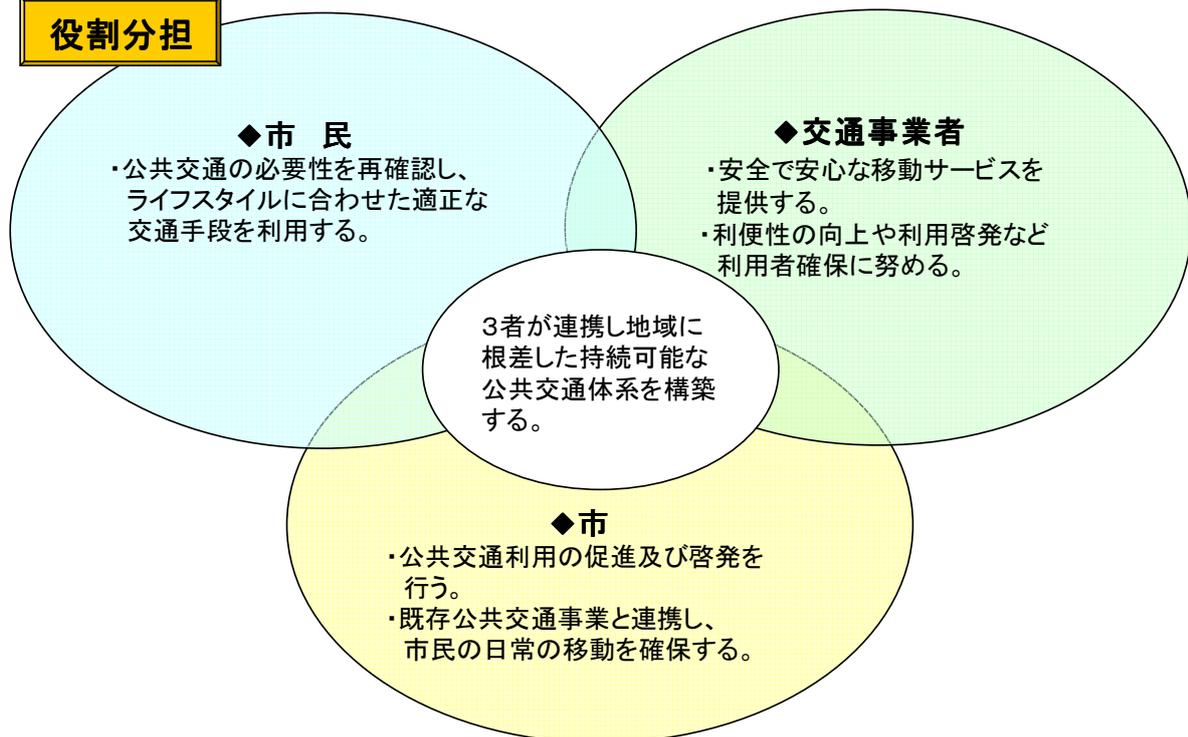
高齢者や障がい者など自由に利用できる移動手段を持たない方の日常の足の確保



### ○中長期(5～10年程度)

過度な自家用車利用を控え、誰もが自分のライフスタイルに合った移動手段にて移動できる公共交通体系の実現

## 役割分担



(2) 新地域公共交通運行計画

ア 公共交通施策整備に係る課題の整理

区分	意見・課題等
全体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・何らかの施策は必要</li> <li>・自己負担は少ないほうが良い</li> <li>・自分のライフスタイルに合えば使う</li> <li>・公共交通は必要ない 等</li> </ul>
コミュニティバスに対する要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時間が合わない</li> <li>・停留所が遠い</li> <li>・路線が合わない</li> <li>・乗車時間が長い</li> <li>・待ち時間が長い 等</li> </ul>

(ア) 地域公共施策の先進事例等

近隣自治体において、様々な地域公共交通施策が実施されており、各施策の概要・長所・短所等は以下の通りである。

施策名	コミュニティバス	予約制乗合交通	タクシー利用助成券
事例	守谷市、取手市、つくば市等	古河市、常総市、筑西市、つくば市等	稲敷市等
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線を定めての定時運行</li> <li>・概ね民間の路線バスと重複しない路線を巡回</li> <li>・運賃は民間路線バスに比べ安価に設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用登録者からの事前予約により自宅等から目的地までの移動を乗り合いで行う</li> <li>・主にタクシー車両やワゴン型の車両により運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に高齢者や障害者など、交通手段を持たない方などを対象に、タクシー利用料金の一部を助成。</li> <li>(坂東市では、福祉タクシーとして、一人暮らしのお年寄りなどを対象に、タクシーの初乗り料金分の助成券を年間最大24枚まで発行。)</li> </ul>
長所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定時運行が可能</li> <li>・大人数での移動が可能</li> <li>・予約の必要が無い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自宅から目的地まで乗換えなしで行くことができる</li> <li>・予約に基づく運行のため空車での運行が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー事業者の営業時間内であれば利用したいときに一人で使える</li> </ul>
短所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員の狭い道路での運行が困難</li> <li>・停留所までの移動が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者登録及び予約が必要</li> <li>・複数での乗り合いのため、タクシーに比べ乗車時間が長くなる。</li> <li>・決まった時刻での運行が出来ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住地によっては、自己負担が大きくなる</li> </ul>
乗車人員	24名(坂東市)	3~9名程度	1~3名程度

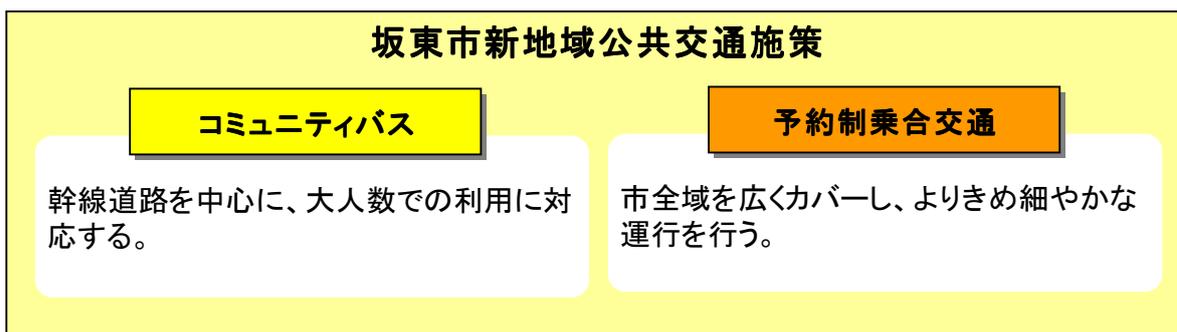
(イ) 各施策に対する利用意向

各施策に対する市民の利用意向及び、コミュニティバスに対する要望等について、アンケート結果に基づき下記のとおり比較検討を行った。市民の意向に十分に対応するためには、いずれの施策においても事業費（市の負担）は大きくなる。効率的で持続可能な地域公共交通確立のためには、各施策の長所を活用し、短所を補いながら事業を展開する必要がある。

施策名		コミュニティバス	予約制乗合交通	タクシー利用助成券
各施策に求めるもの	利用意向	30%	17%	32%
	一乗車当たりの自己負担(市内)	100円 (利用意向のある方の99%)	300円 (利用意向がある方の75.7%)	500円 (利用意向のある方の67.3%)
	運行間隔	1時間おき	1時間おき	—
コミュニティバスを利用しない理由	運行時間が合わない	○	△	—
	運行日が合わない	○	△	—
	運行経路が合わない	○	—	—
要望に対応するための課題等	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の路線の大幅な見直し及び運行車両の増車が必要であり、それに伴い事業費も増大する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事前予約により運行を行うため、無駄が少なく、運行時間を短縮することが出来る。</li> <li>一台あたりの乗車人数が少ないため、利用状況・需要に応じて増車する必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>集落、公共施設、医療機関、商業施設等が点在しているため、長距離の移動が予想され、市が負担する事業費が大きくなる。</li> </ul>	

## イ 新たな地域公共交通施策

市民のニーズや実際の移動状況、現在のコミュニティバス運行上の問題点及び市の財政事情を考慮しながら、各施策の特徴を比較検討した結果、コミュニティバス運行計画の見直し及び、予約制乗合交通（デマンドタクシー）を導入することとする。概ね幹線道路はコミュニティバス、交通空白地域は予約制乗合交通という形で役割分担することで、より効率的で利便性の高い地域公共交通とする。



なお、本施策は実証運行（社会実験）とし、一定期間の利用状況や利用者の意向等を踏まえ、運行内容の検証、見直しを行い、より地域に根差した交通システムの確立を目指す。

また、本格的な高齢社会を迎えるとともに、社会構造も多種多様化しており、更に大規模自然災害等により、短期間で急激に社会経済情勢が変化することが予想される。こういった状況に合わせた臨時的な対応策を講じなければならないが、地域公共交通施策の小まめな変更は利用者の混乱を招くことも予想されるため、中長期的な視野で施策を展開する。



コミュニティバス



予約制乗合交通（イメージ）

(ア) コミュニティバス運行計画の見直し

○見直しの方針

より効率的で効果的な運行を目指して、運行計画の全面的な見直しを行う。

- ・過去の利用状況を確認し、利用者の少ないルート・バス停を廃止する
- ・運行ルートを短縮し、乗車時間の短縮を図る。
- ・利用の多い日中の時間帯に集中させる。
- ・民間路線バスとの路線・運行時間の重複を極力避ける。

新コミュニティバス運行計画

○運行車両：25人乗り小型ノンステップバス（市所有） 3台

※常用2台、予備1台とし、3台のローテーションにより運行

○運行日：月～土曜日 ※年末年始（12/29～1/3）を除く

○運行時間：概ね午前7時～午後5時

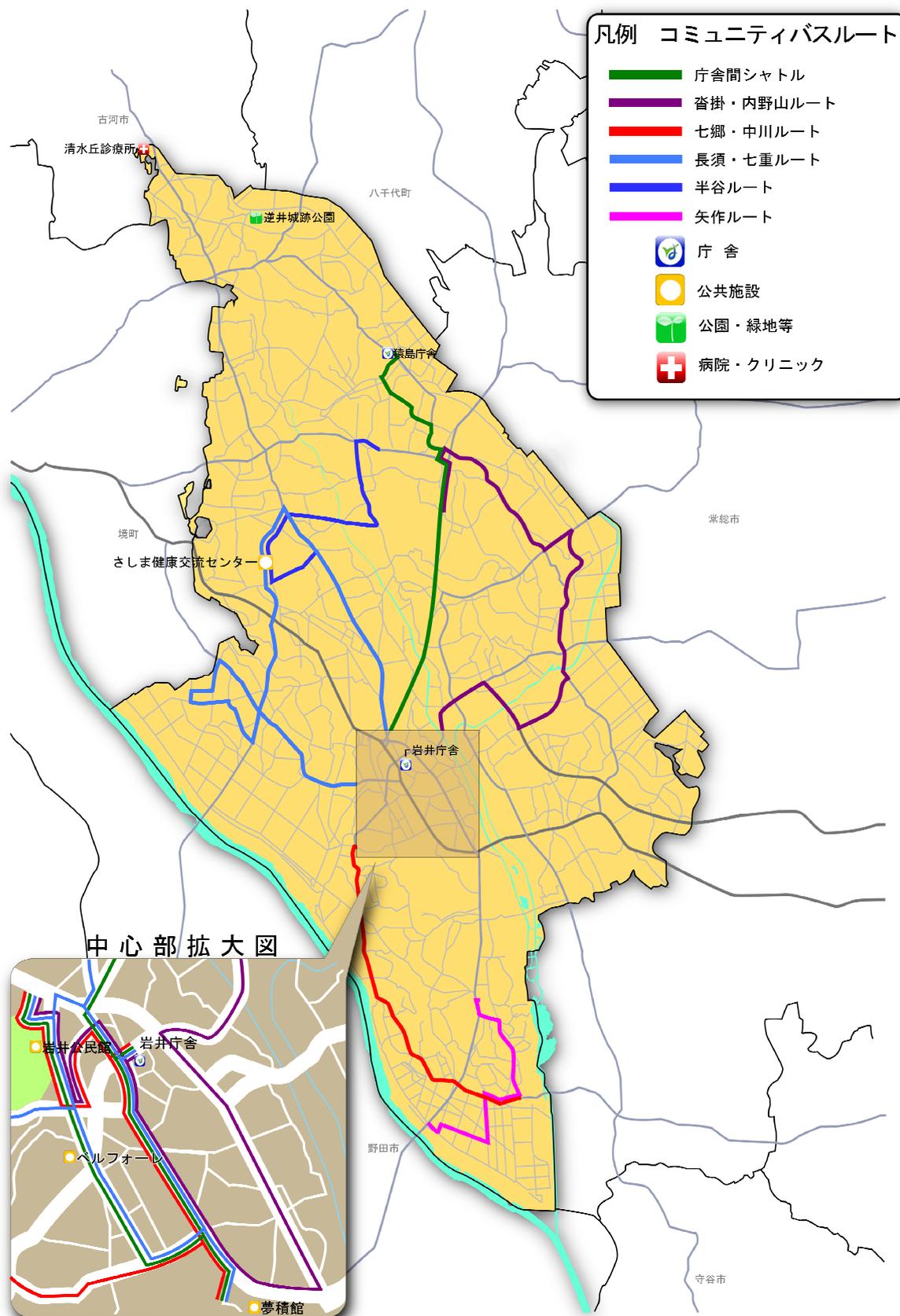
○運行形態：一般乗合型旅客自動車運送事業（路線バス）

○料金：1乗車あたり100円

○運行路線：6路線

○乗降場所：利用状況・ニーズ等に極力応じた場所にバス停留所を設置する

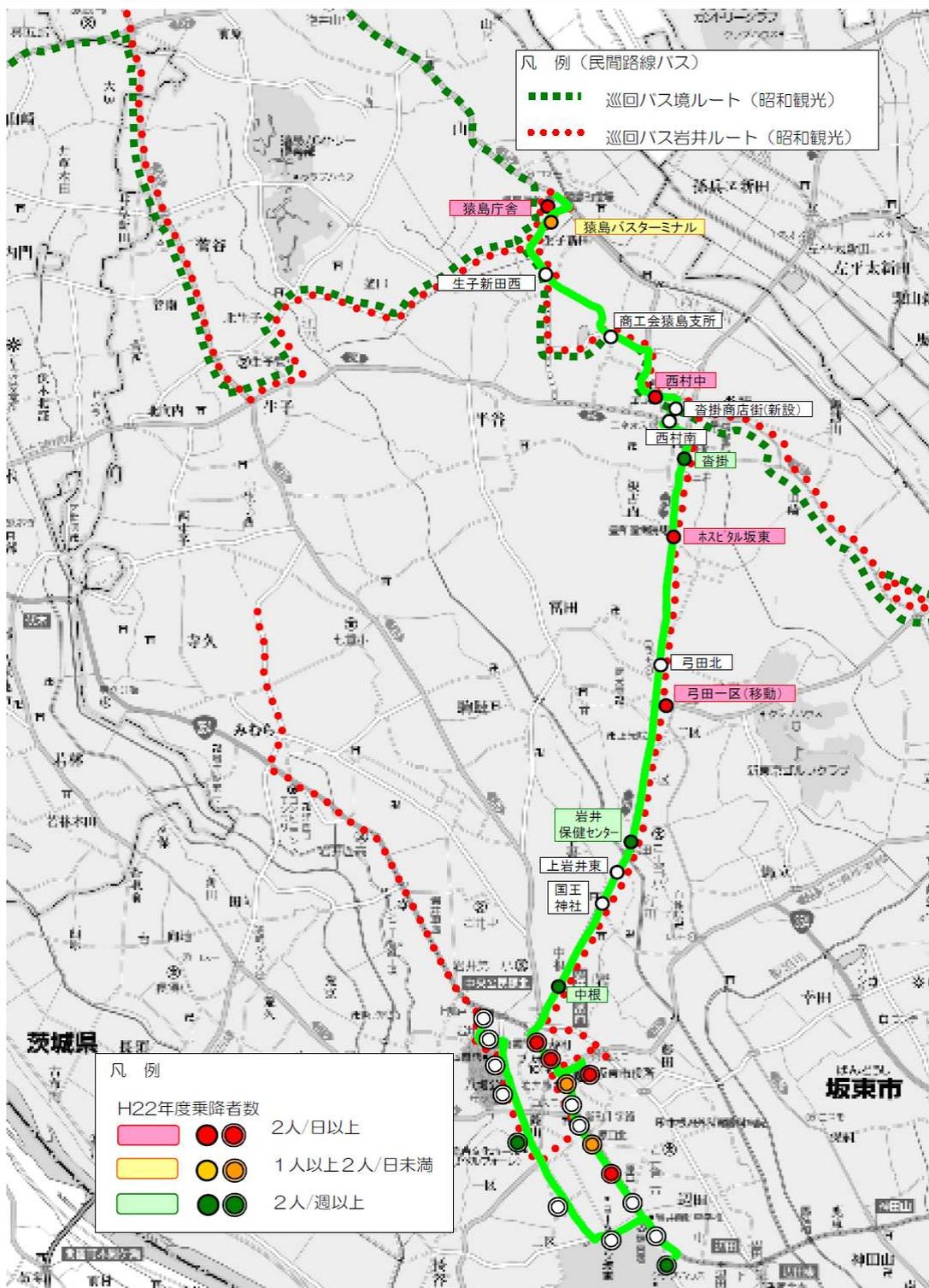
ルート名	運行日	運行本数 (一日当たり)	距離 (km)	所要時間 (分)	備考
庁舎間シャトル	月～金曜	3往復	16.1	35	
沓掛内野山	月・水・金曜	3往復	22.7	46.5	
七郷中川	月・水・金曜	3.5往復	15.2	32.5	
長須七重	火・木・土曜	5便	30.1	67	巡回型
半谷ルート	月～金曜	2便	4.9	10	休校日運休
矢作ルート	月～金曜	2便	5.5	12	休校日運休



①庁舎間シャトル

- ・岩井バスターミナルを起点に、岩井庁舎～猿島庁舎を結ぶ直線的な路線とする。
- ・巡回バスとの連携により、境町方面の移動を可能とする。

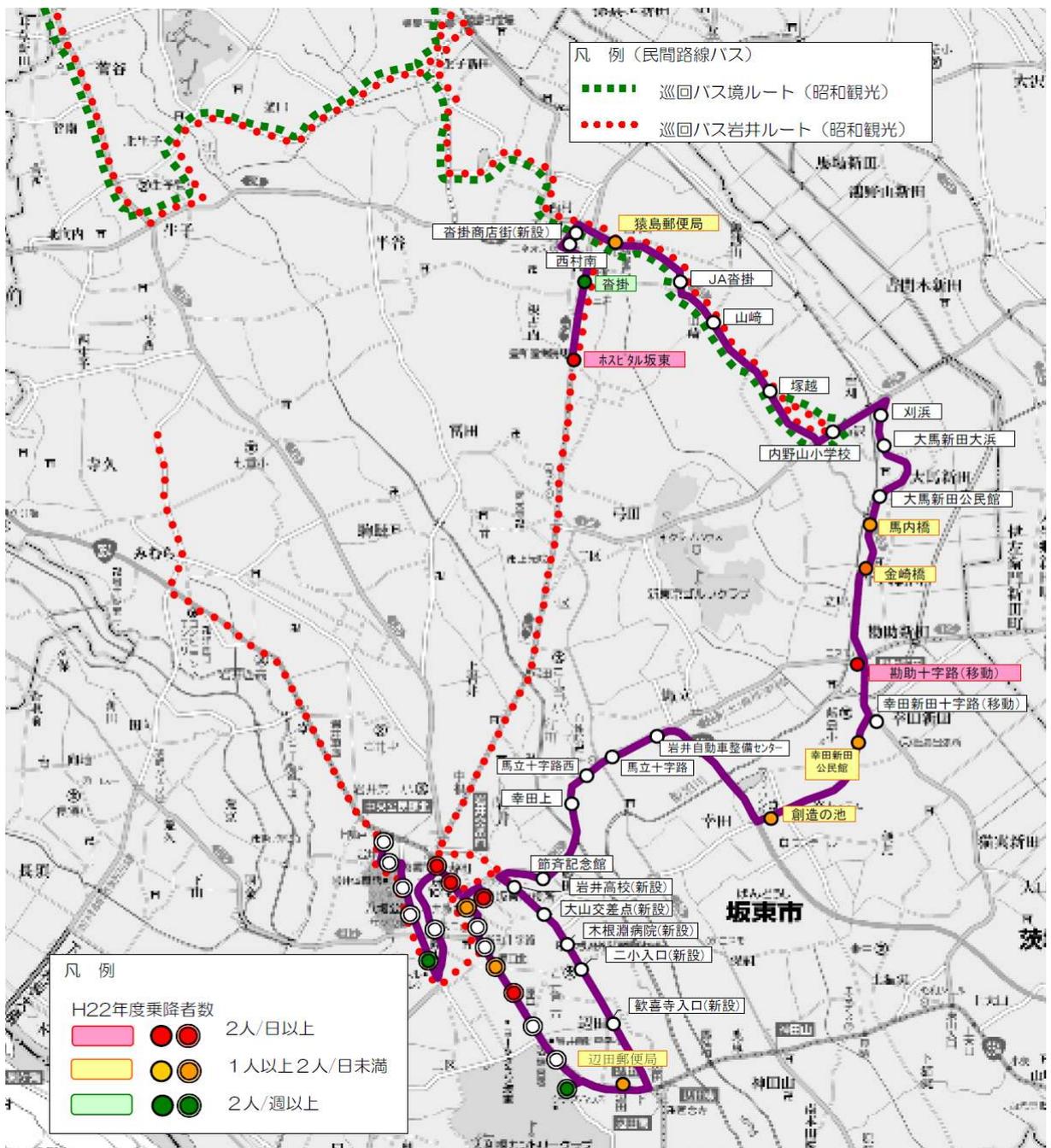
○総延長：約16.1km      ○所要時間：約35分（片道）  
 ○運行日：月曜～金曜      ○停留所数：33箇所  
 ○一日の運行本数：「猿島庁舎」行き3便、「岩井バスターミナル」行き3便



## ②沓掛・内野山ルート

- ・利用の少ない区間を廃止し、岩井バスターミナルを起点に商店街・医療機関等を結ぶ路線とする。
- ・直線的なルート設定とする。

○総延長：約22.7km      ○所要時間：約46.5分（片道）  
 ○運行日：月・水・金曜      ○停留所数：46箇所  
 ○一日の運行本数：「ホスピタル坂東」行き3便、「岩井バスターミナル」行き3便







⑤半谷ルート

- ・引き続き児童の登下校に対応する。
- ・運行時間の短縮を図るため、運行路線を変更する。

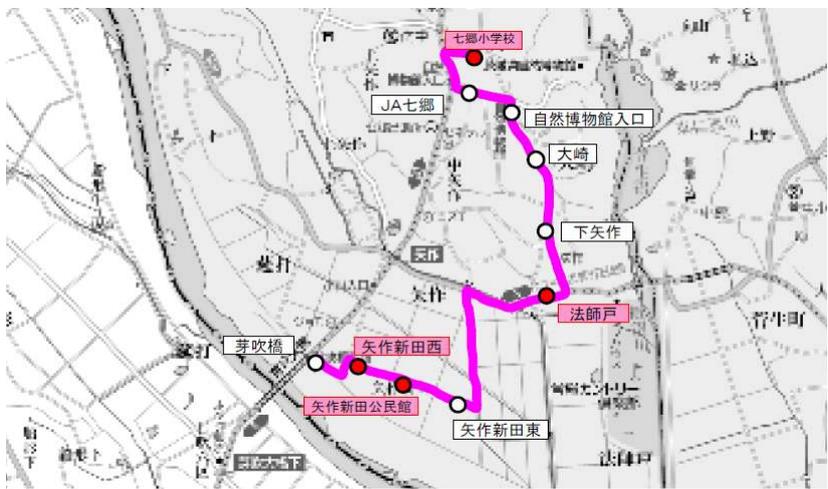
○総延長：約4.9 km	○所要時間：約10分
○運行日：月～金曜（休校日運休）	○停留所数：7箇所
○一日の運行本数：「七重小学校」行き1便、「半谷北」行き1便	



⑥矢作ルート

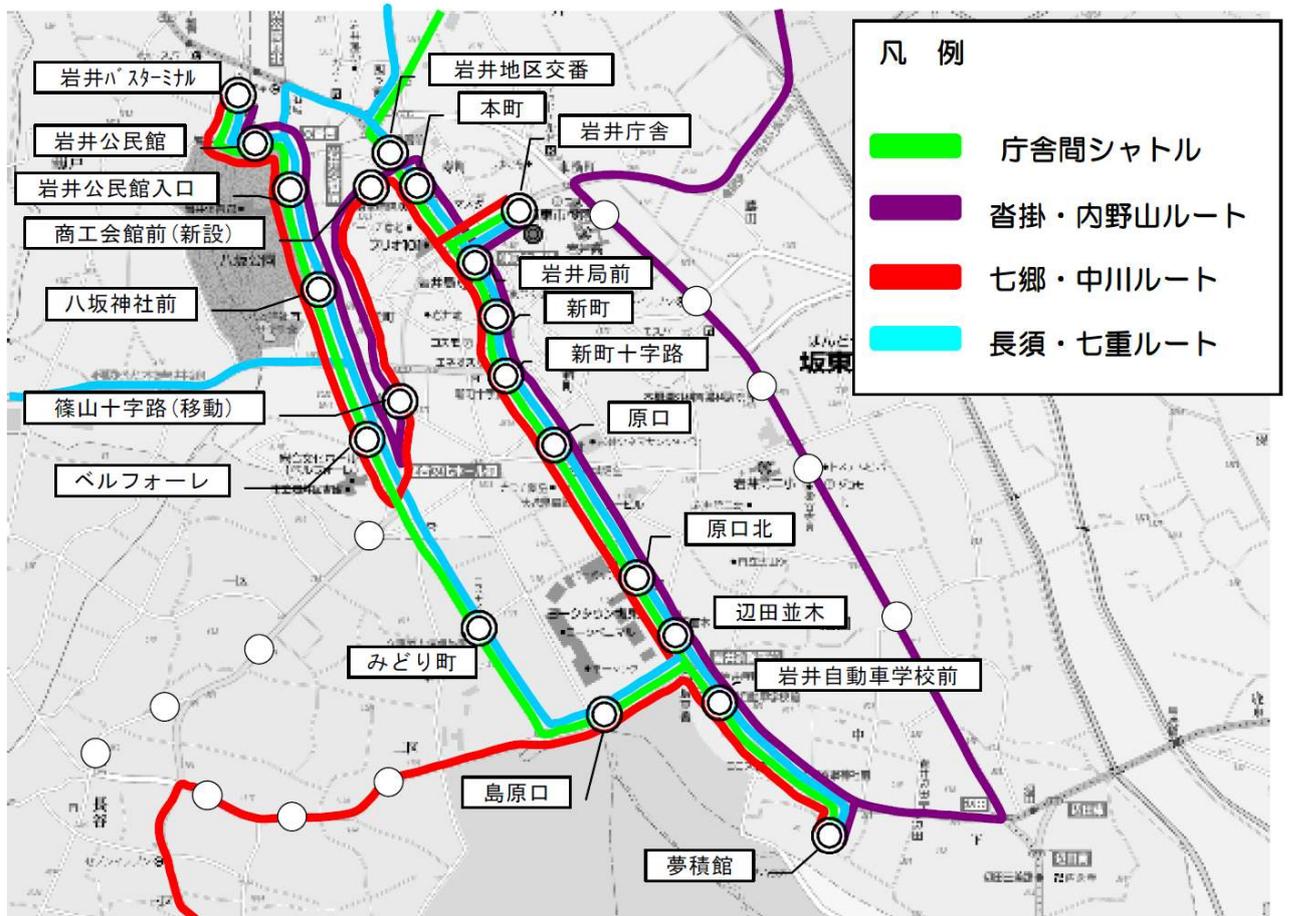
- ・引き続き児童の登下校に対応する。

○総延長：約5.5 km	○所要時間：約12分
○運行日：月～金曜（休校日運休）	○停留所数：10箇所
○一日の運行本数：「七郷小学校」行き1便、「芽吹橋」行き1便	



⑦ 中心市街地

- ・半谷ルート、矢作ルートを除く4ルートで利用希望の多い「本町」バス停への運行を行う。



### コース別運行計画

【月・水・金】

ルート名	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
庁舎間シャトル				岩 1号車 猿 1号車			岩 1号車 猿 1号車				岩 2号車 猿 2号車
沓掛・内野山		岩 2号車 HP坂東 2号車			岩 1号車 HP坂東 1号車			岩 2号車 HP坂東 2号車			
七郷・中川		法 1号車		岩 2号車 法 2号車		岩 2号車 法 2号車		岩 1号車 法 1号車			
矢作		1								1	
半谷		2								2	

【火・木】

ルート名	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
庁舎間シャトル				岩 2号車 猿 2号車			岩 1号車 猿 1号車				岩 2号車 猿 2号車
長須・七重		左 2号車		右 1号車		左 2号車	右 2号車	左 1号車			
矢作		1								1	
半谷		2								2	

【土】

ルート名	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
長須・七重		左 1号車		右 1号車		左 1号車	右 1号車	左 1号車			

### 車両別運行計画

【月・水・金】

車両	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1号車		法 七郷中川		岩 庁舎S 猿 庁舎S	岩 沓掛内野山 HP坂東 沓掛内野山		岩 庁舎S 猿 庁舎S		岩 七郷中川 法 七郷中川	矢作	
2号車		岩 沓掛内野山 HP坂東 沓掛内野山		岩 七郷中川 法 七郷中川		岩 七郷中川 法 七郷中川		岩 沓掛内野山 HP坂東 沓掛内野山		半谷	岩 庁舎S 猿 庁舎S

【火・木】

車両	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1号車		矢作		左 長須七重			岩 庁舎S 猿 庁舎S		右 長須七重	矢作	
2号車		右 長須七重		岩 庁舎S 猿 庁舎S		右 長須七重	左 長須七重			半谷	岩 庁舎S 猿 庁舎S

【土】

車両	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1号車		右 長須七重		左 長須七重		右 長須七重	左 長須七重		右 長須七重		