

## 審議第1号 坂東市地域公共交通網形成計画の作成について

**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、市の財政負担とともに、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」と記載)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。

総合計画「ばんどう未来ビジョン」や都市計画マスタープラン、まち・ひと・しごと創生総合戦略、坂東市立地適正化計画、その他の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、公共交通施策の事業計画の役割を合わせるものとします。

### 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

2020年度(令和2年度)から2029年度(令和11年度)までの10年間を計画期間とします。

## 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 123.03km<sup>2</sup>となっており、そのうち約半分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

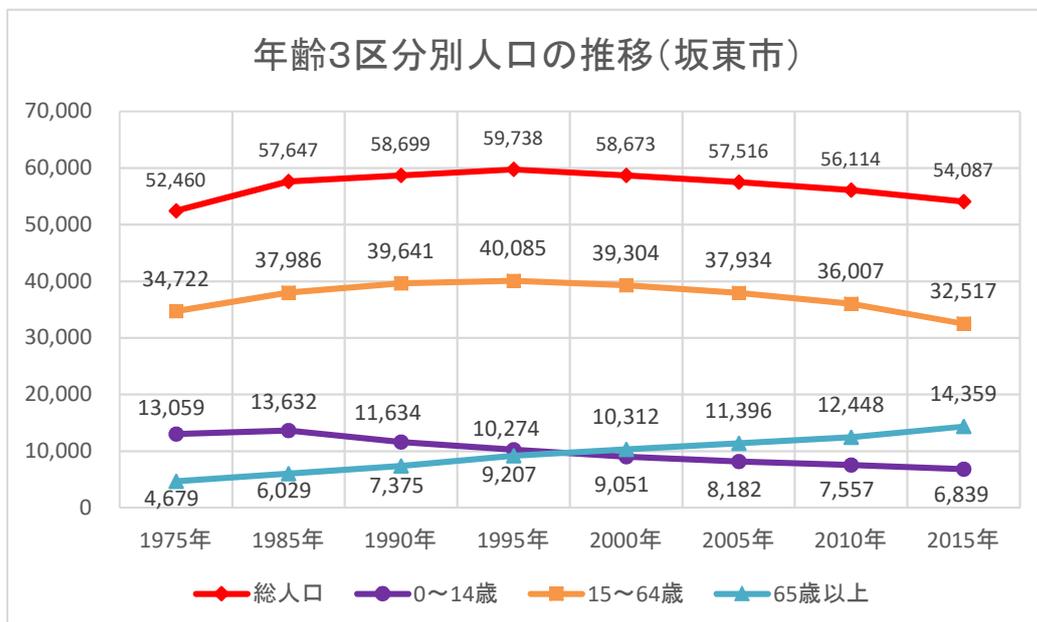
本市の総人口は、1995年をピークに減少傾向にあり、2015年では54,087人となっています。

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。

坂東市人口ビジョンでは、今後も人口の減少は続き、2030年の総人口は47,409人と試算しています。

#### <年齢3区分別の人口の推移>



(単位:人)

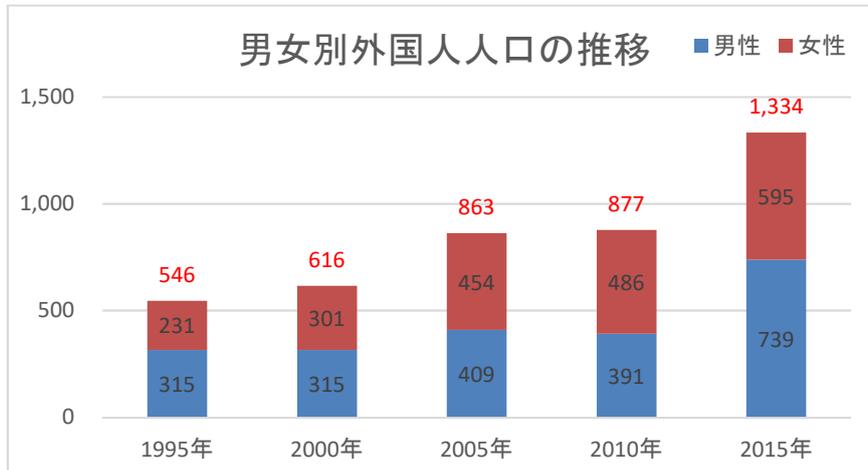
区分	1975年	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年
総人口	52,460	57,647	58,699	59,738	58,673	57,516	56,114	54,087
0～14歳	13,059	13,632	11,634	10,274	9,051	8,182	7,557	6,839
15～64歳	34,722	37,986	39,641	40,085	39,304	37,934	36,007	32,517
65歳以上	4,679	6,029	7,375	9,207	10,312	11,396	12,448	14,359
高齢化率	8.9%	10.5%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

※国勢調査より作成

※平成17年以前は岩井市と猿島町の人口を合算

本市の市内在住の外国人人口は増加傾向が顕著であり、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>



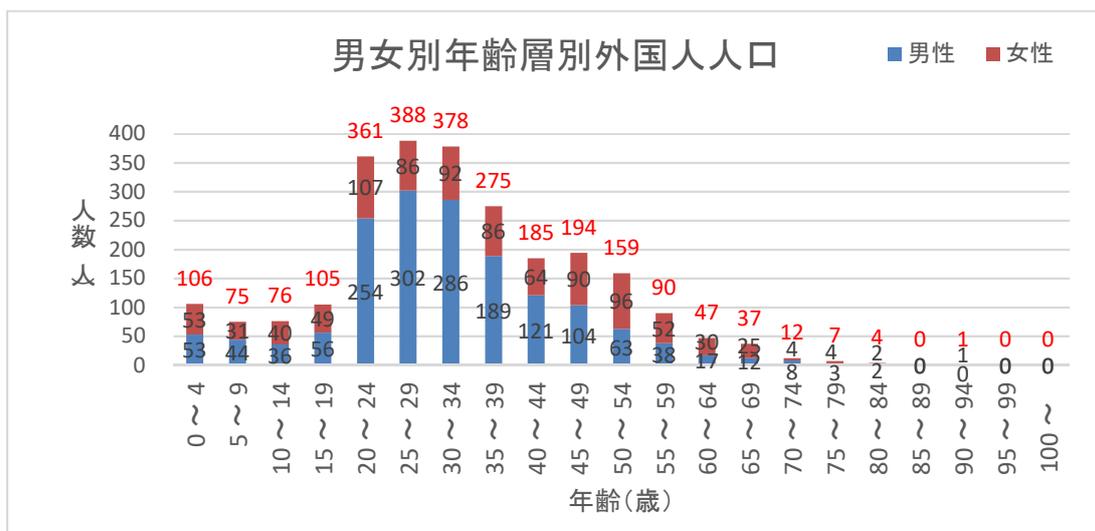
(単位:人)

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

※平成17年以前は岩井市と猿島町の人口を合算

<男女別年齢層別外国人人口の推移>



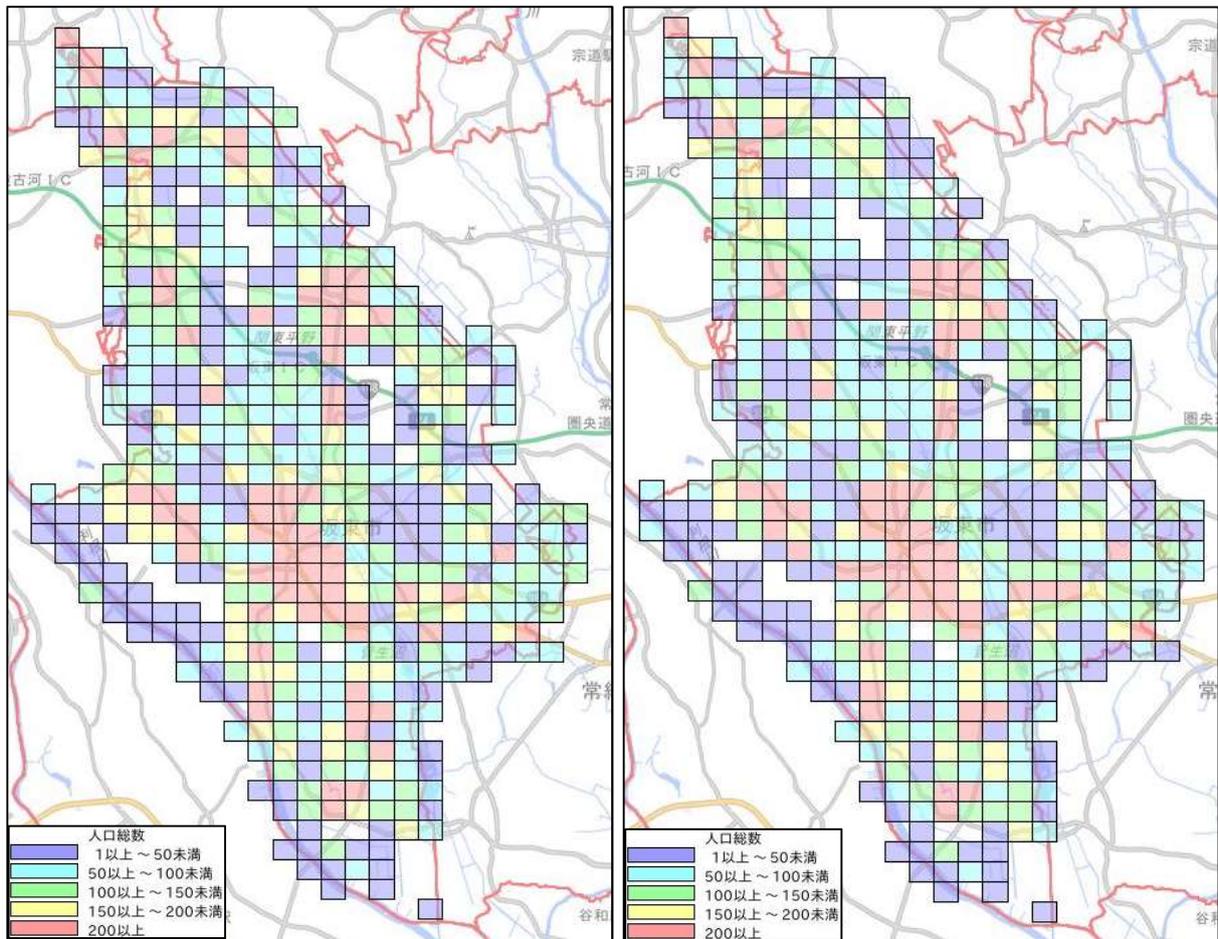
※平成31年4月1日時点の住民基本台帳より作成

(2)地区別の人口の分布

総人口を見ると、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。市北部の逆井や市南部の蕨打、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>

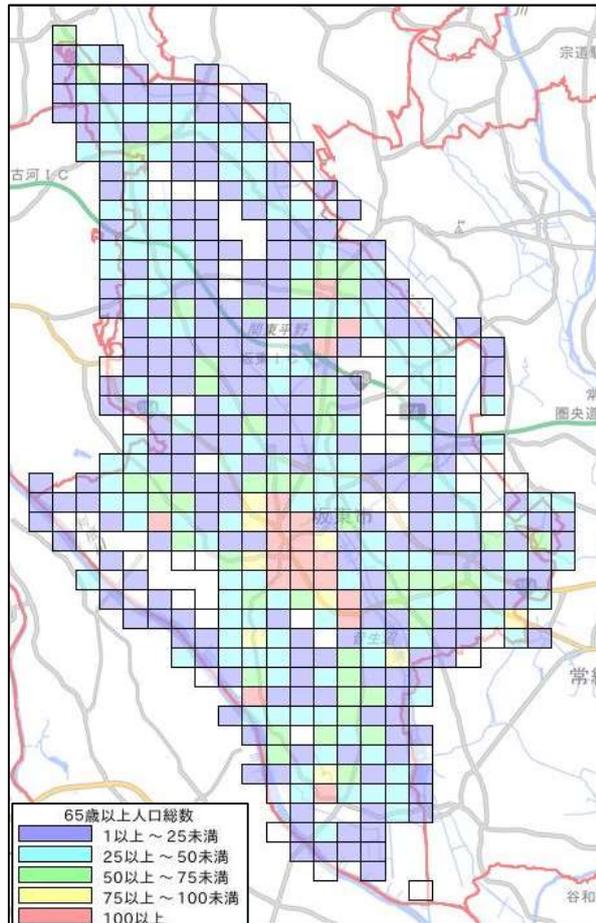


※国勢調査4次メッシュ(500mメッシュ)、地理院地図より作成

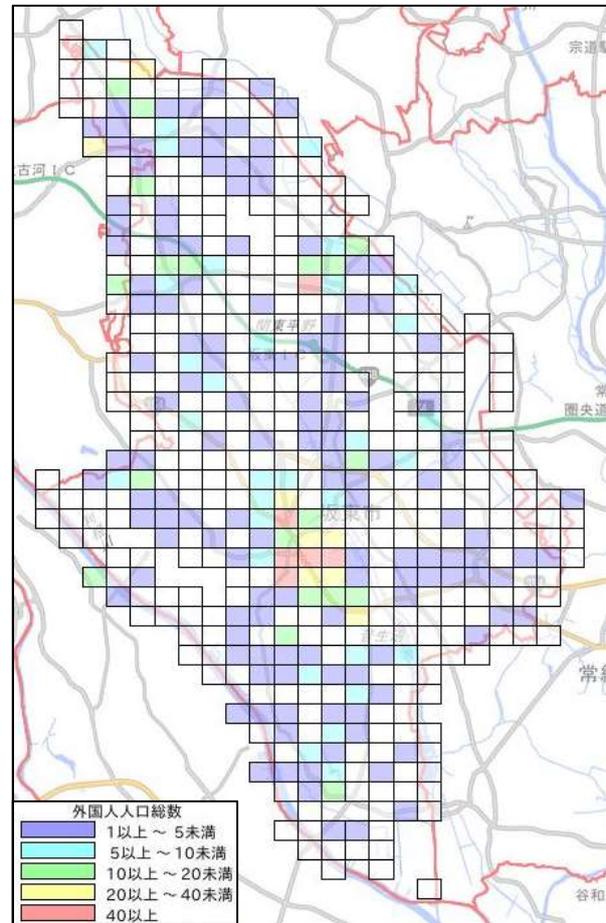
65歳以上の高齢者人口を見ると、人口集中地区である市中央部の岩井、辺田、みどり町や、市北部の沓掛に人口密度の高いエリアが分布しています。

外国人人口を見ると、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

坂東市からの通勤流動を見ると、常総市、境町、野田市などの近隣市町への通勤が多くなっています。坂東市への通勤流動を見ると、常総市、境町、古河市などの近隣市町からの通勤が多くなっています。近隣市町との間で通勤の移動が発生していることが分かります。

坂東市からの通学流動を見ると、境町、常総市などの隣接市町だけでなく、つくば市、土浦市、柏市等多方面への通学者がいます。坂東市への通学流動を見ると、常総市からの通学が多くなっています。近隣市町との間で通学の移動が発生していることが分かります。

これらのことを踏まえると、市内の移動性を確保するとともに、近隣市町との広域的な公共交通の充実が求められます。

#### <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>

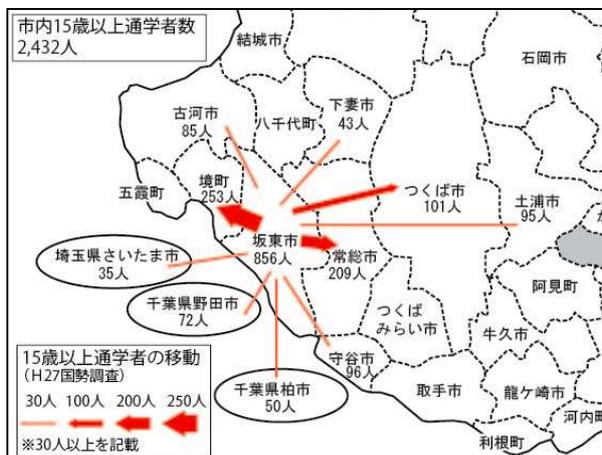
従業地が坂東市の方の通勤移動



※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

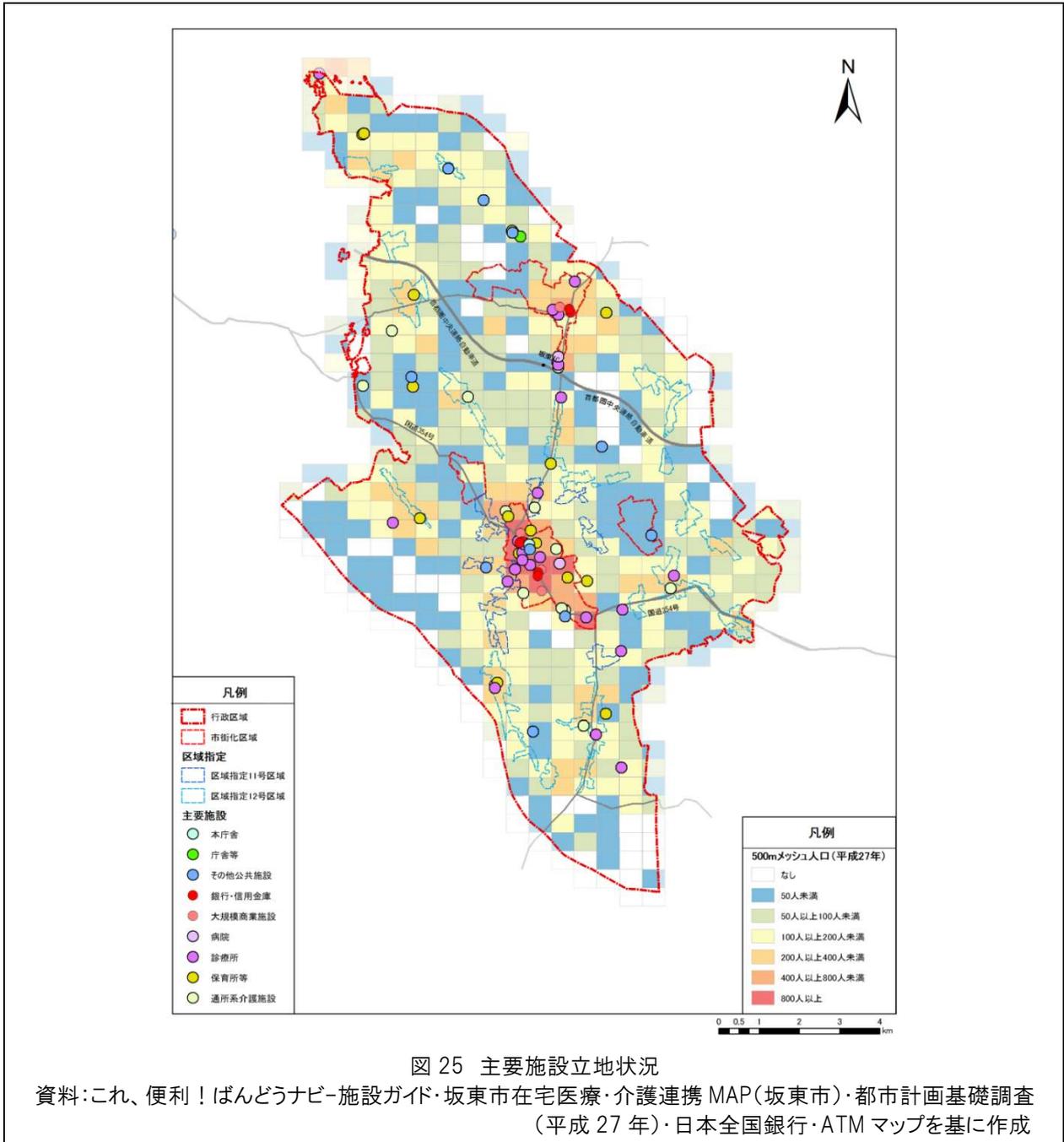


※平成 27 年国勢調査より作成

## 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、岩井市街地に集中して立地しています。

<主要施設立地状況>



※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>

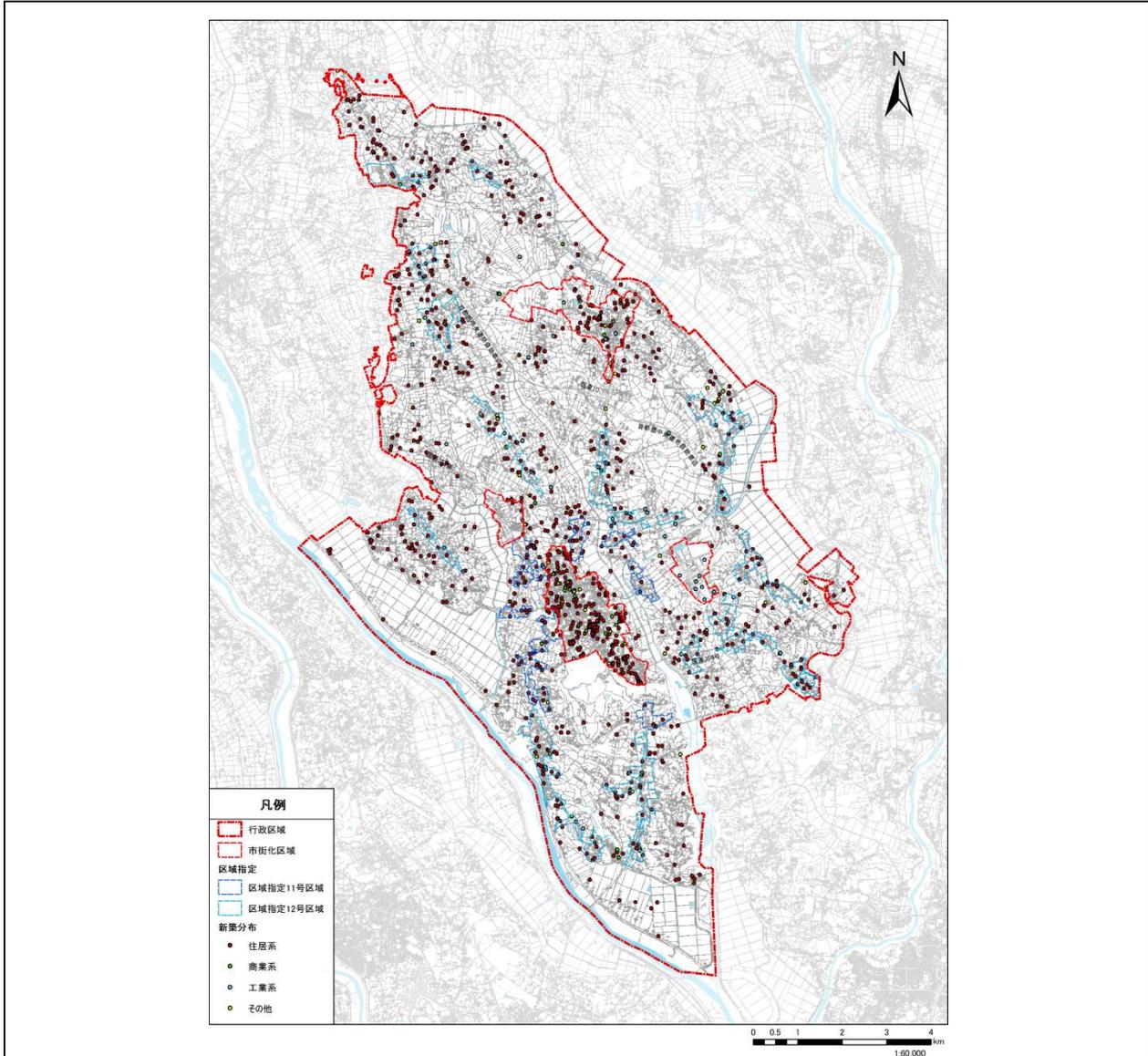


図 19 新築分布状況図(2010年～2014年)

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. 来街者の状況

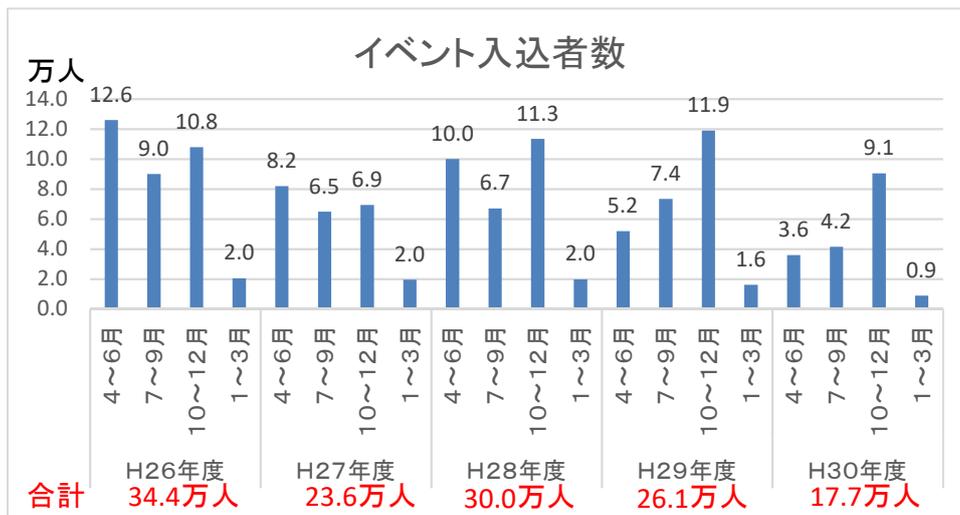
### (1) イベント入込者数

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>

期日	イベント名	主な内容
4月8日	さくらまつり	
5月7日	レンゲまつり	舞台、アトラクション、野菜収穫体験等
5月26日	ばんどうホコテン	物産展
7月28日	岩井の夏まつり	子ども神輿
8月5日	さしまの夏まつり	神輿
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	ばんどうホコテン	将門くんクラフト作り
10月7日	古城まつり	武者行列、侍行列、幼稚園児演奏
11月11日	将門まつり	将門マラソン・市内将門武者行列
11月25日	collaboration	ダンス演舞・地域店舗出店
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	ばんどうホコテン	書初め
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	ばんどうホコテン	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>

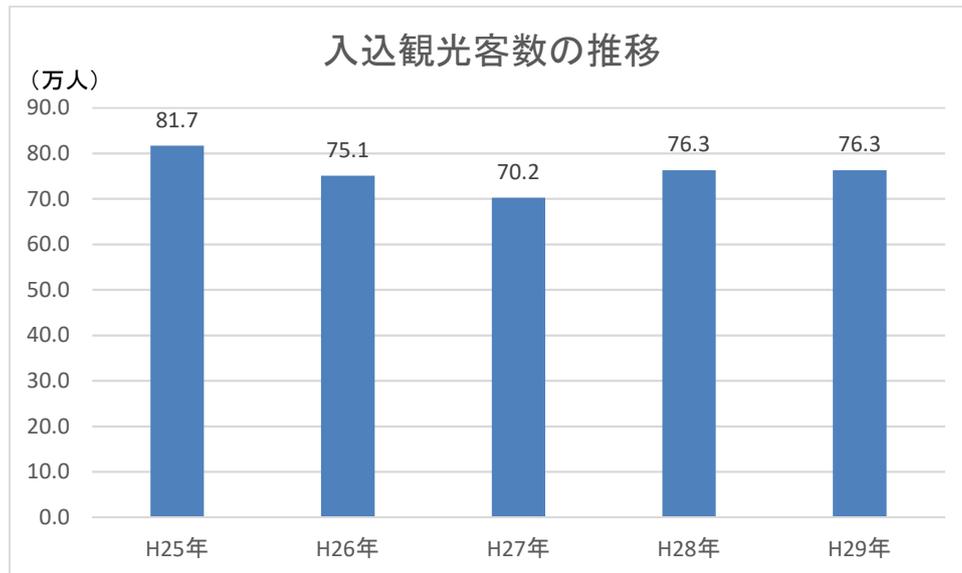


## (2)入込観光客数

平成 29 年の本市の入込観光客数は 76.3 万人です。同期間のイベント入込者数は 26.4 万人で、入込観光客数の 35%です。イベント時以外にも多くの観光客が訪れています。

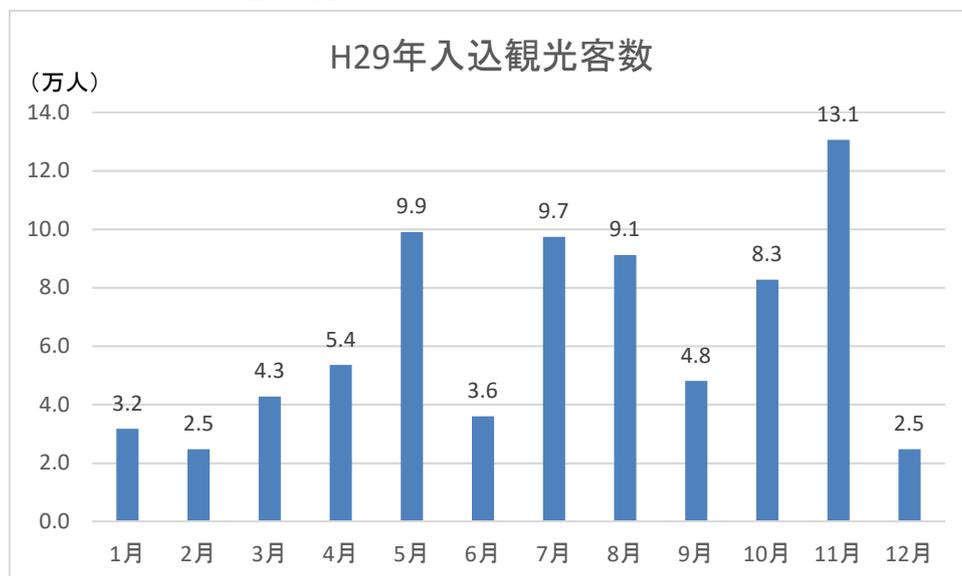
月別に見ると 11 月が最も多く、年間の 17%を占める 13.1 万人が訪れています。

### <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>

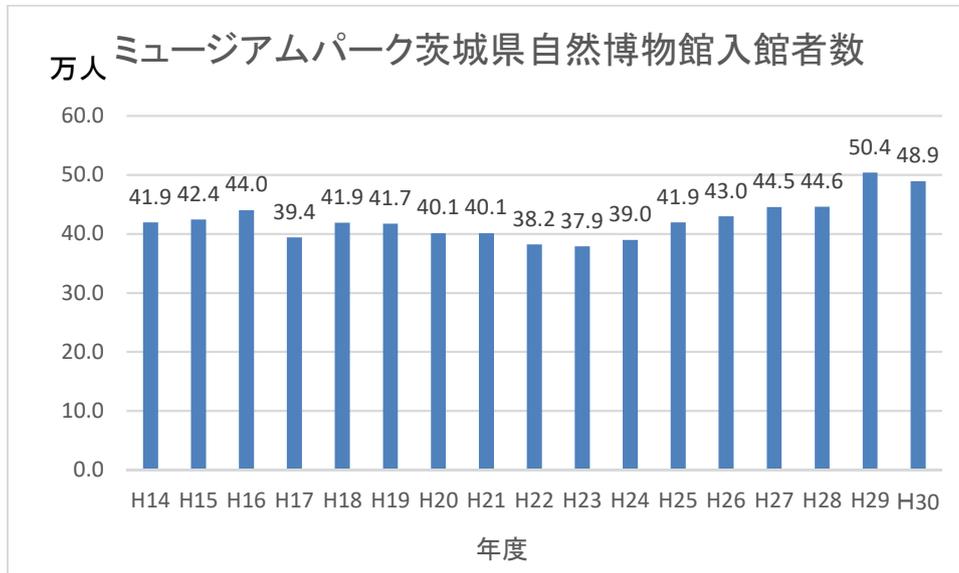


資料:茨城県観光客動態調査

### (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>

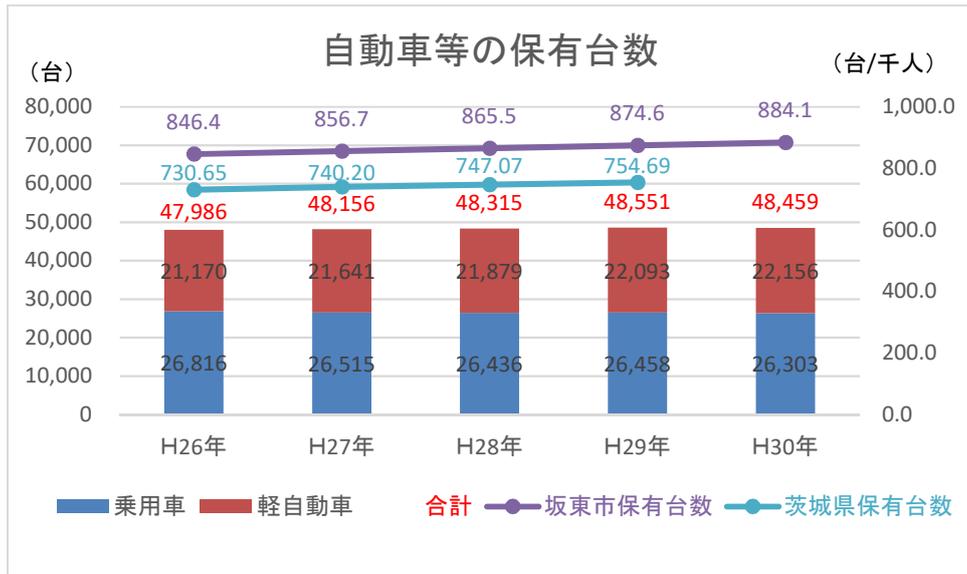


## 7. 自家用車での移動の状況

### (1) 自家用車の保有状況

市内の乗用車と軽自動車の登録台数は合計約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

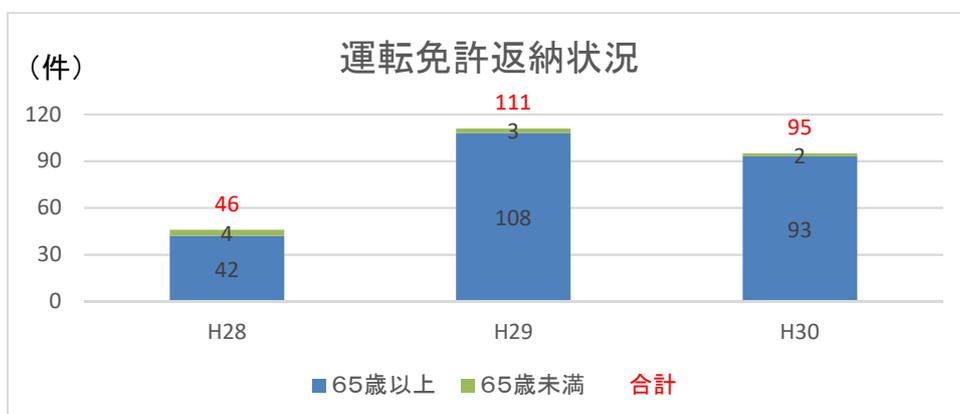
※坂東市人口資料: 各年4月1日住民基本台帳人口

※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、返納者は65歳以上の高齢者が多くなっています。

<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

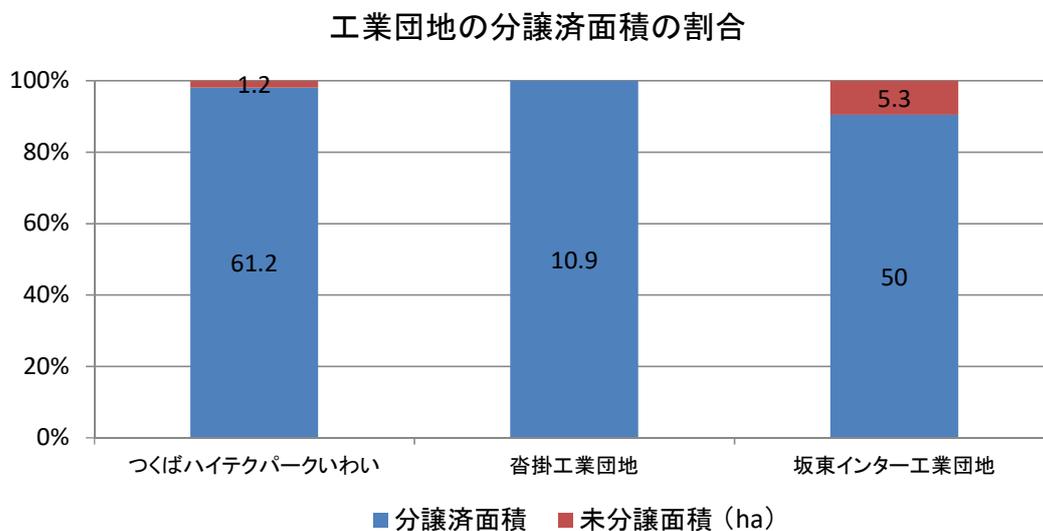
本市には3ヶ所の工業団地があります。分譲中の工業団地もあり、今後も企業が立地していくと想定されます。

### <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:特定事業推進課(令和元年9月末現在)

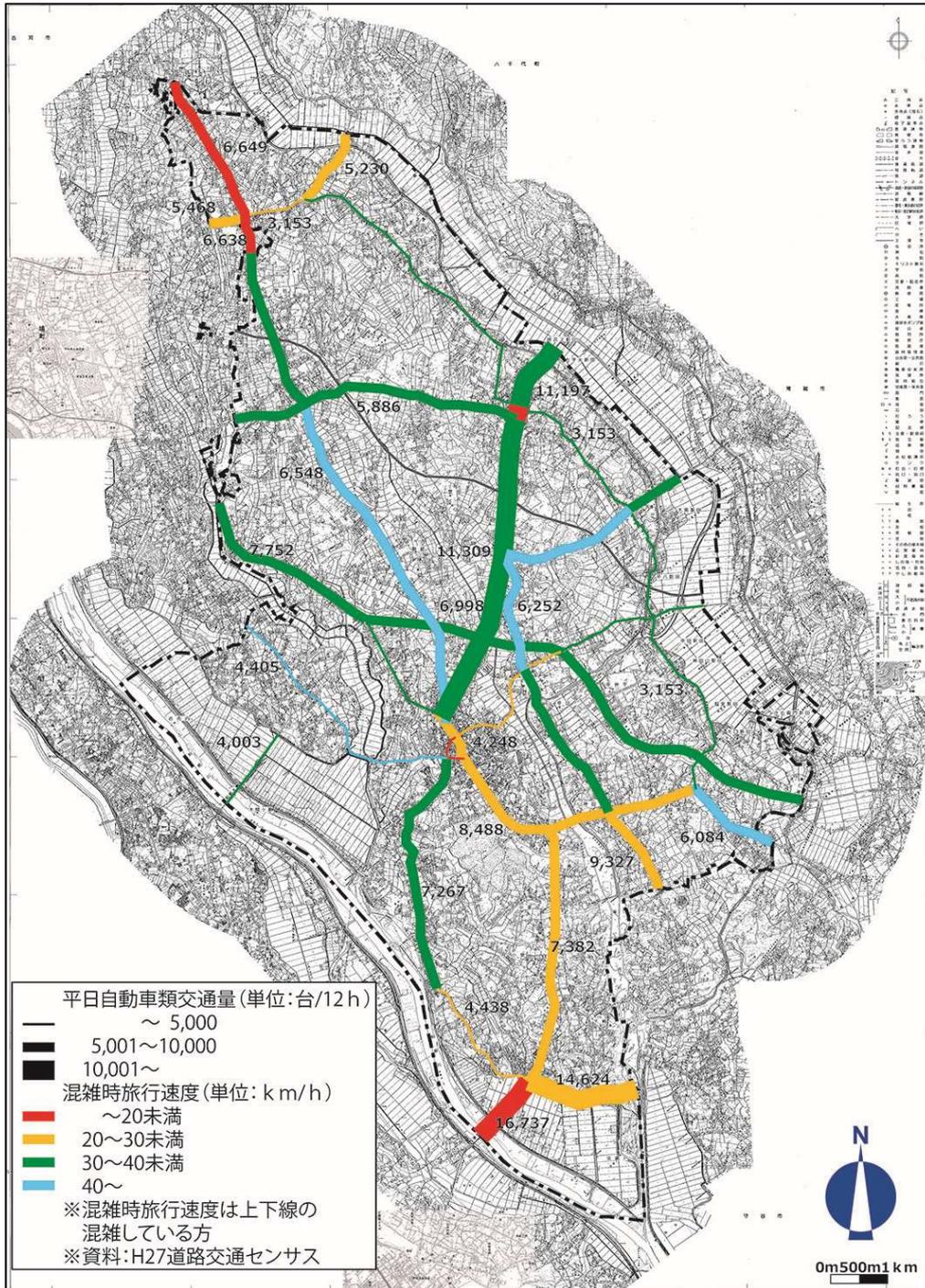
### <工業団地の分譲済面積の割合>



## 9. 道路網の状況

本市の道路の交通量、混雑時の旅行速度をみると、岩井市街地や沓掛市街地、近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、下総利根大橋が有料のため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>



## 10. 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を整理しました。

### (1) 総合計画「ばんだう未来ビジョン」(平成30年2月)

「ばんだう未来ビジョン 2017-2037」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」

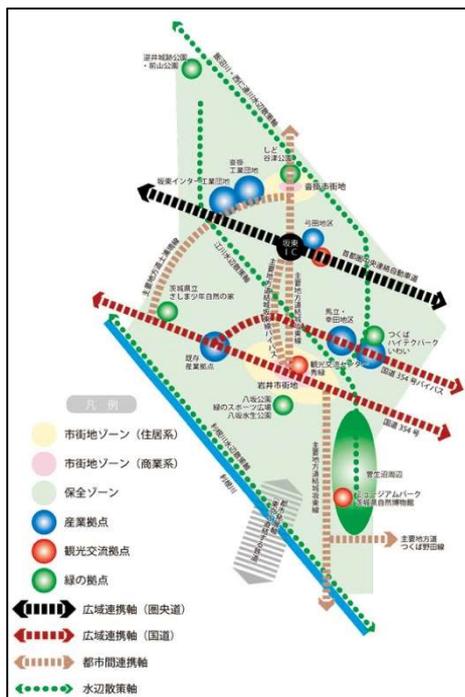
#### 2) 土地利用構想

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>

<p>■ 重点施策の基本方針</p> <p>■ 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。</p>		
<p>■ 重点施策の展開方向</p>		
<p>3-2-1 地域公共交通の確保・維持・改善</p>	<p>重点事業</p>	
<p>■ バス路線の確保・維持・改善</p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス「坂東号」の運行</li> <li>・周辺鉄道駅・医療機関等へのアクセス利便性の向上</li> </ul>	
<p>■ デマンドタクシーの利用促進と充実</p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドタクシー「らくらく」の運行</li> </ul>	
<p>■ 重点施策の主な目標指標</p>		
<p>目 標 (指標)</p>	<p>現状値</p> <p>2016(H28)年度</p>	<p>目標値</p> <p>2021(H33)年度</p>
<p>コミュニティバス利用者数</p>	<p>20,776 人</p>	<p>30,000 人</p>
<p>デマンドタクシー利用者数</p>	<p>8,689 人</p>	<p>20,000 人</p>

(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。

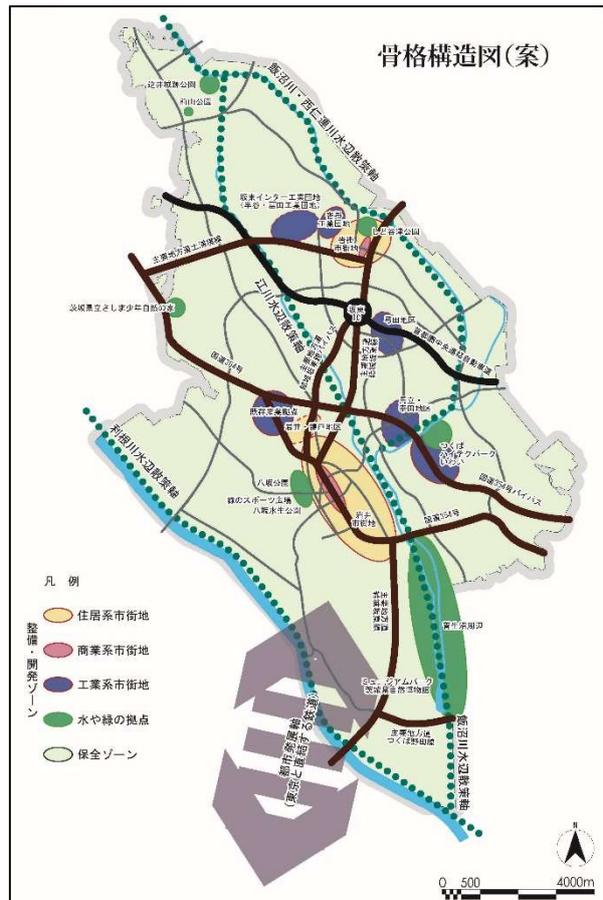
1)まちづくりの将来像

「みんなが元気で笑顔になれる<sup>まち</sup>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、東京と直結する新規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。

東京と直結する新規鉄道は、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。

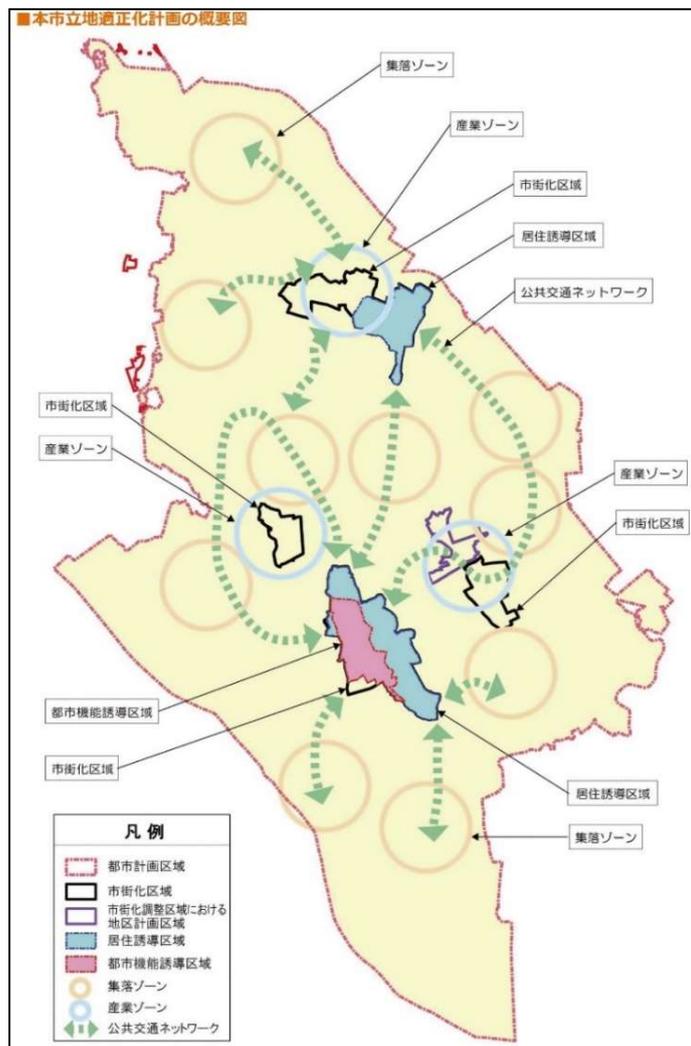
#### 1) まちづくりの方針

- 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)坂東市の人口における課題

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

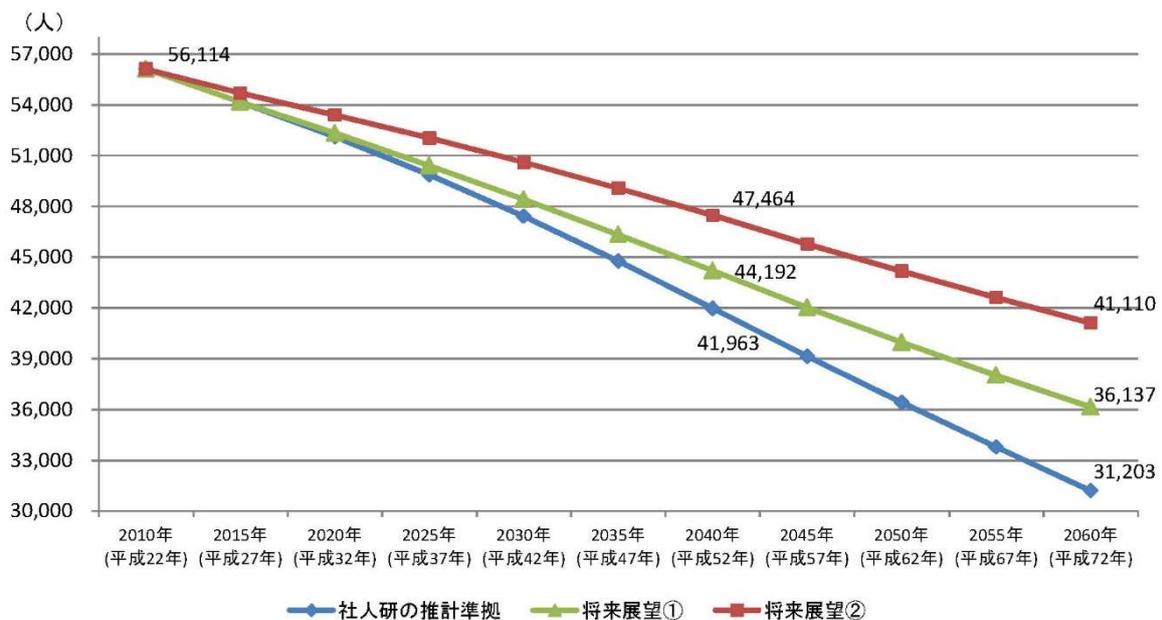
- ・更なる出生率の向上、社会増加を目指し本市の人口減少に歯止めをかけること

<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)	<p>■コミュニティバス利用者数 (H26) 21,061人 ⇒ (H31) 30,000人</p> <p>■デマンドタクシー利用者数 (H26) 7,456人 ⇒ (H31) 20,000人</p>
具体的な事業	<p>民間路線バス等への補助による地域公共交通の確保</p> <p>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</p> <p>周辺駅との交通ネットワークの強化のための実証運行</p> <p>地域公共交通の再編</p>

**(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「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「障害福祉計画」及び「障害児福祉計画」の3つの計画を一体のものとして策定しています。

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

坂東市コミュニティバス「坂東号」や坂東市デマンドタクシー「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導入等)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る。

### 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、自宅等から目的地を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。

## 11. 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台の車両を用いて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ルート実行されています。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	事前に利用者登録をした方を対象に、予約制で、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実行しています。
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

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

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	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	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	150～740 円	関東鉄道(株)
	土・日・祝日	8～17 時台	7 便	11		
直行坂東号	平日	6 時台、 19～20 時台	3 便	7	630～740 円	
巡回バス	平日	7～17 時台	4 便	37	200 円 未就学児・障がい者無料	(株)昭和観光自動車
	平日	7～17 時台	4 便	23		

※直行坂東号は、坂東市が運行主体

※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

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 (R1.4～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

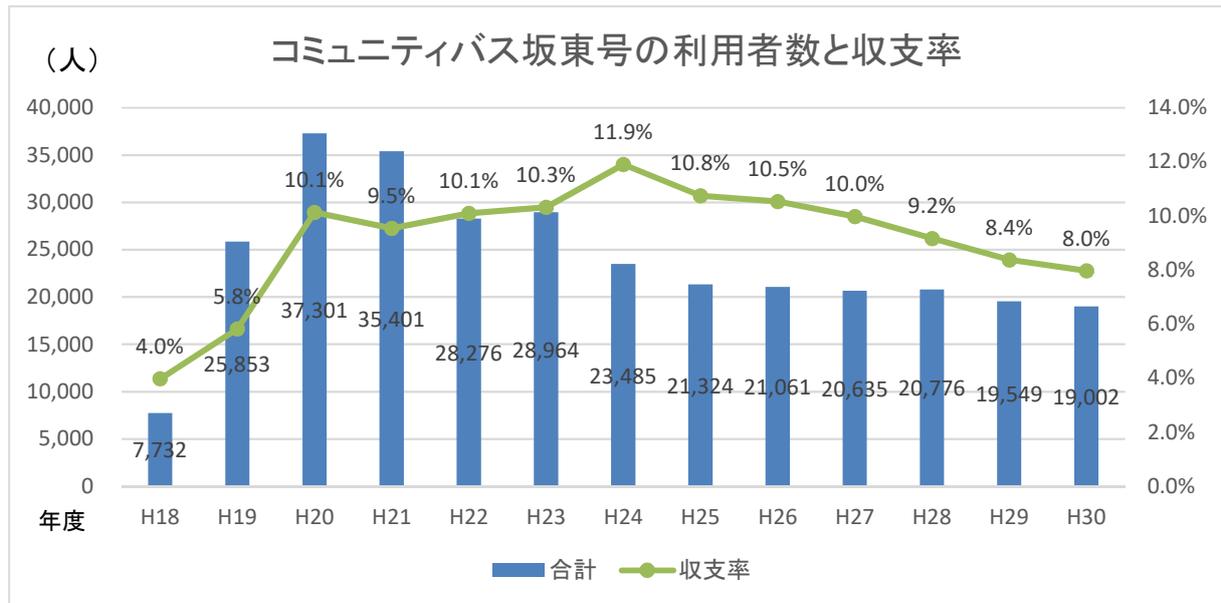
会社名	住所	備考
岩井交通(有)	坂東市岩井	5社 合計18台 <運賃(普通車)>
大久保タクシー(有)	坂東市岩井	[距離制運賃] ・初乗運賃 2.0 kmまで 740 円 ・加算運賃 277m を増すごとに 90 円
大利根交通(有)	坂東市岩井	[時間距離併用運賃] ・時速 10 km以下で走行した場合
沓掛交通(有)	坂東市沓掛	1 分 40 秒ごとに 90 円 [時間制運賃]
(有)ナガツマ交通	坂東市矢作	・初乗運賃 30 分 3,050 円 ・加算運賃 以後 30 分ごとに 3,050 円

(2)公共交通の利用状況

①コミュニティバス坂東号

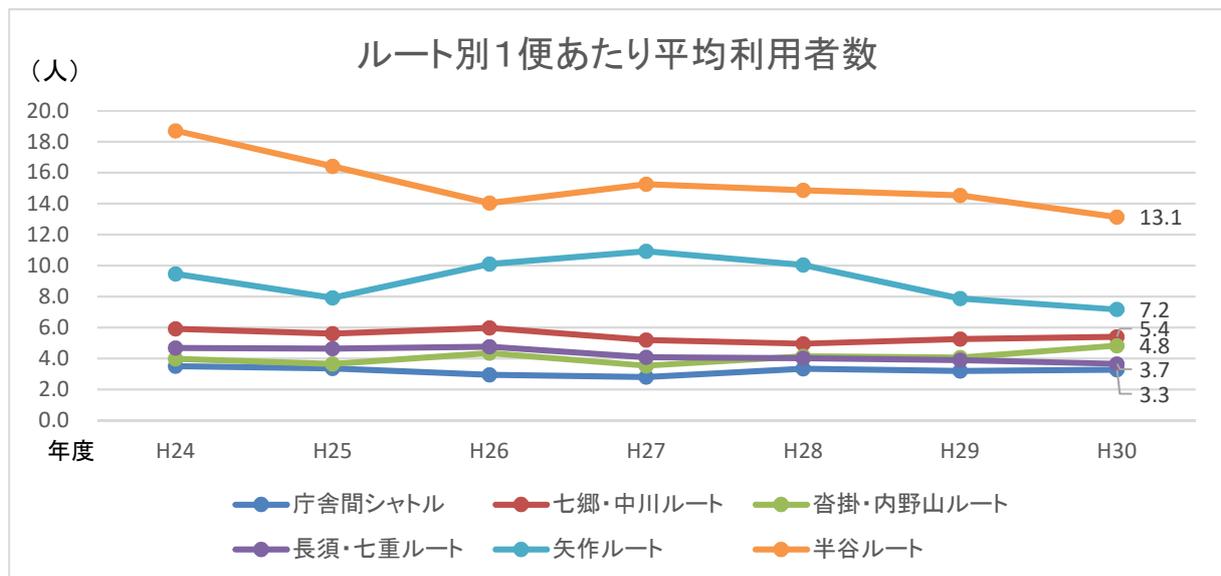
コミュニティバス坂東号の利用者数は平成20年度まで増加しましたが、平成21年度以降は減少傾向にあり、平成30年度は19,002人でした。収支率<sup>※</sup>も低下傾向で、平成30年度は8.0%となり、運行の見直しが必要です。

<コミュニティバス坂東号の利用者数と収支率>



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。

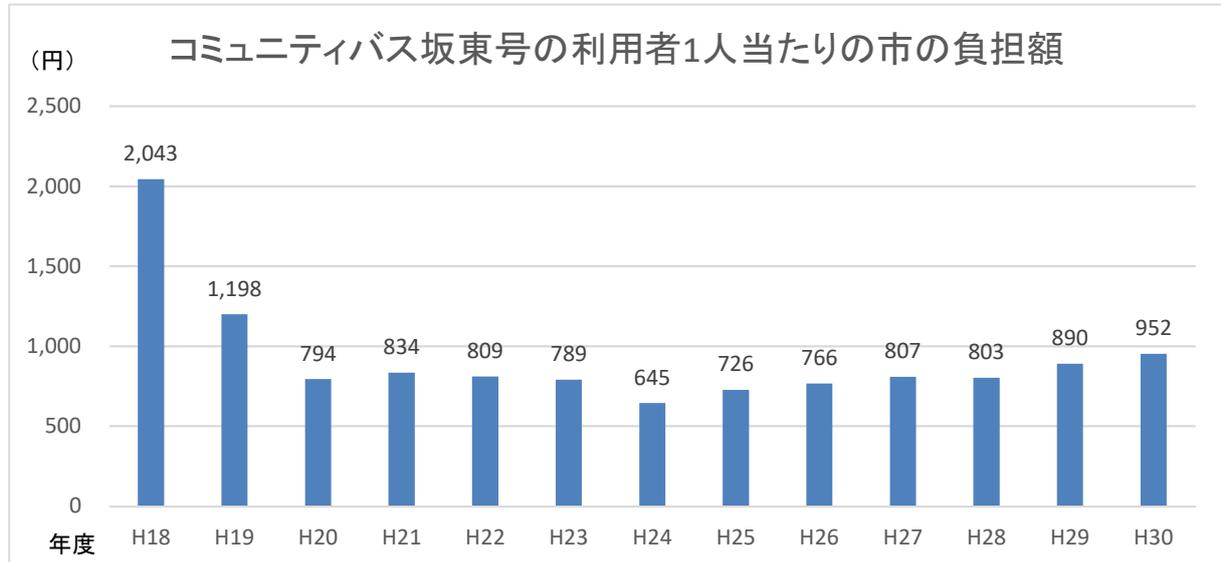
<ルート別1便あたり平均利用者数>



※収支率…支出に対する収入の割合(=収入÷支出)のこと。

コミュニティバス坂東号の運行に市が負担している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 952 円で、上昇傾向にあります。

<コミュニティバス坂東号の1人当たり市の負担額>

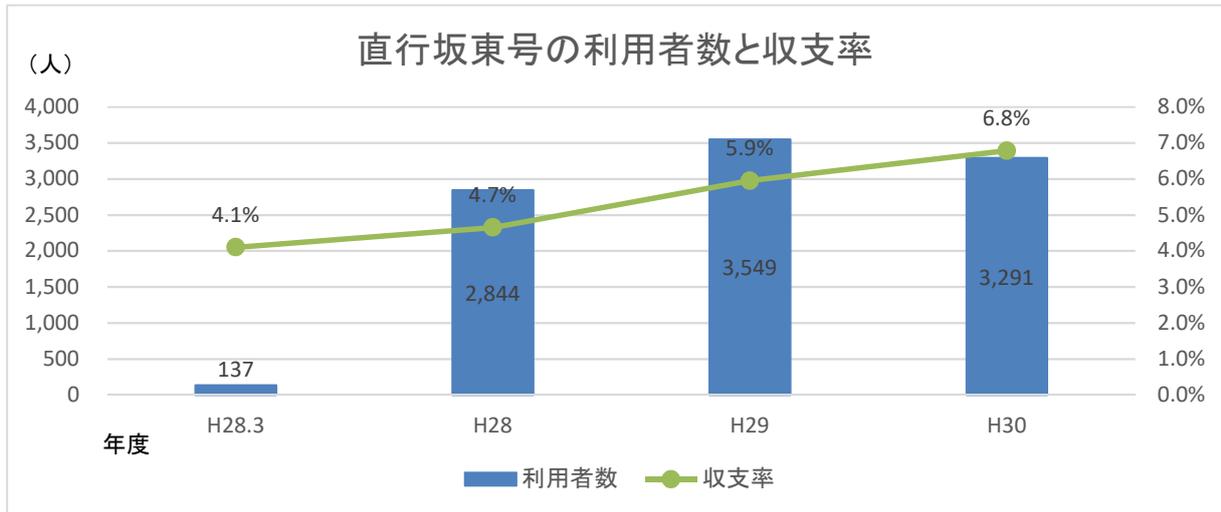


②路線バス

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、通学の移動で利用されています。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。

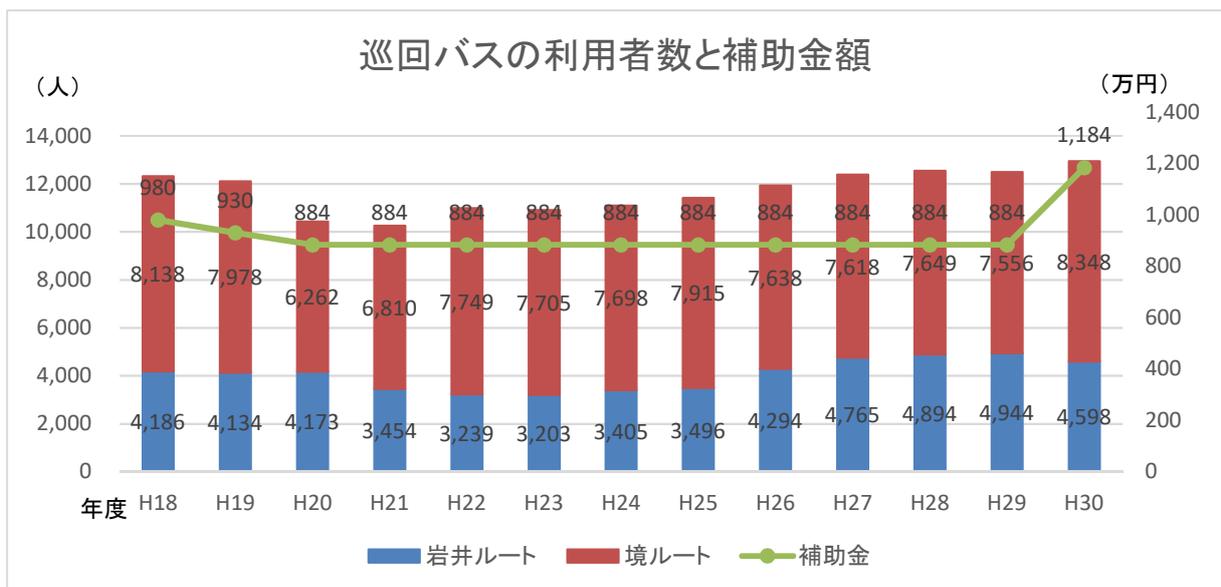
<直行坂東号の利用者数と収支率>



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人です。巡回バス全体の利用者数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>

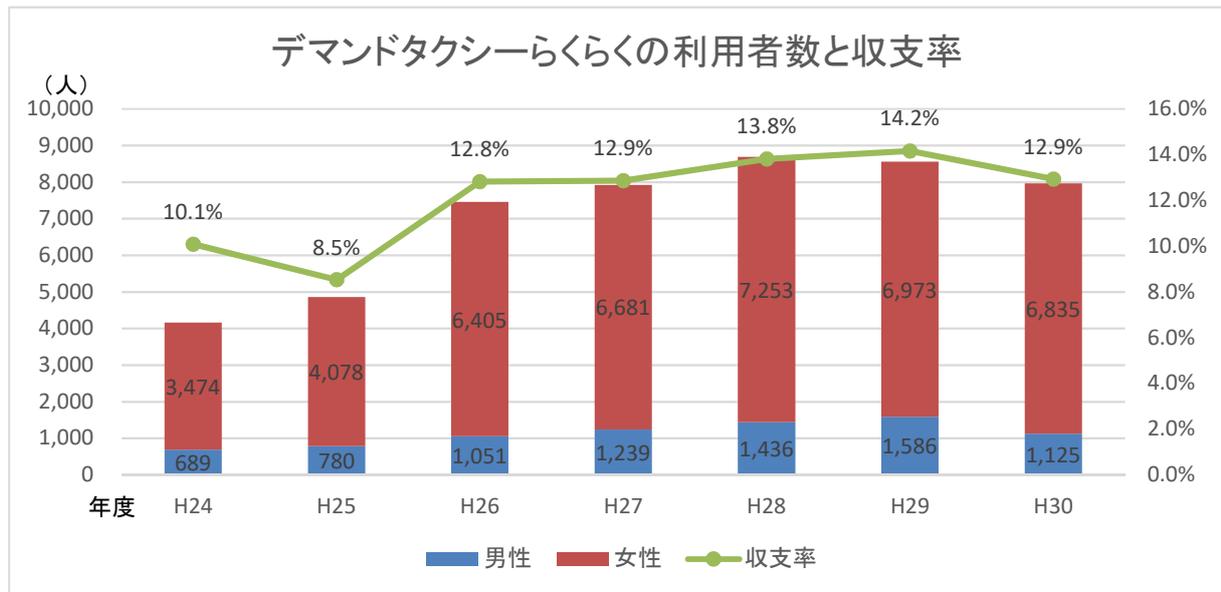


### ③デマンドタクシーらくらく

#### 1) 市内便

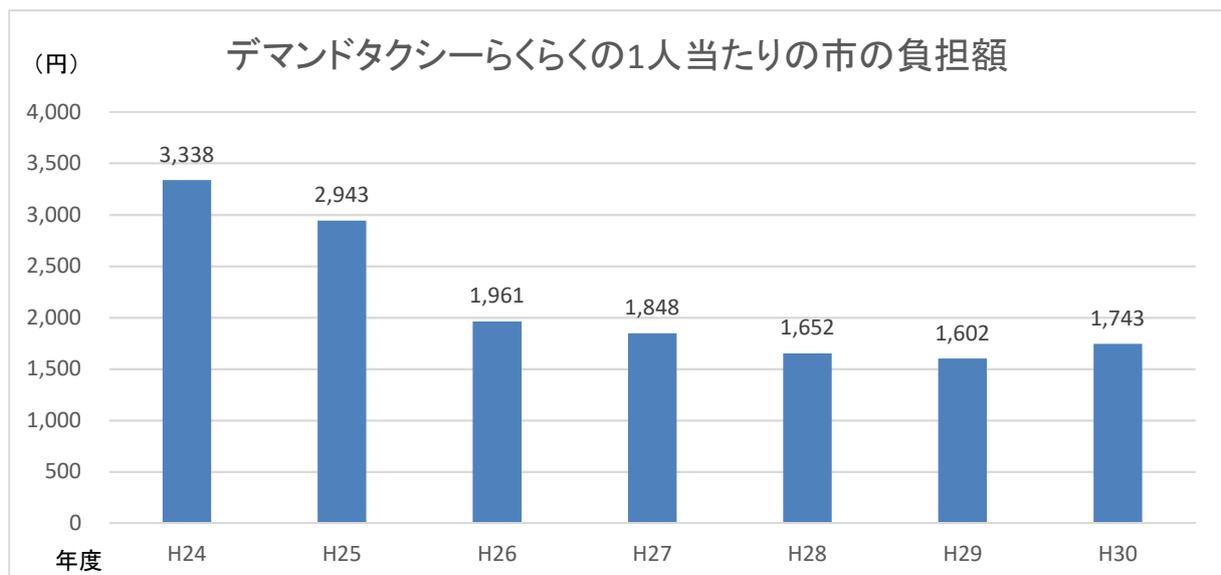
デマンドタクシーらくらく市内便の利用者数は平成28年度まで増加していましたが、平成29年度以降減少傾向にあります。収支率も低下しており、利便性の向上や更なる周知が必要です。

<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に市が負担している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。

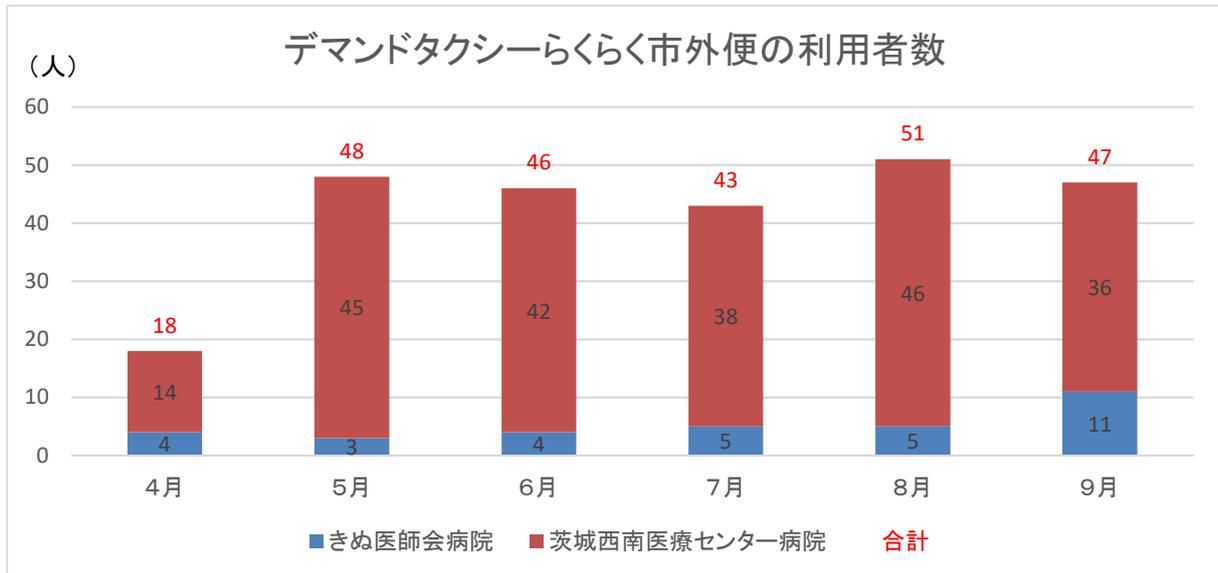
<デマンドタクシーらくらく市内便の1人当たり市の負担額>



## 2) 市外便（実証運行）

平成31年4月から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の市外便の利用者数は、1ヶ月あたり約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>



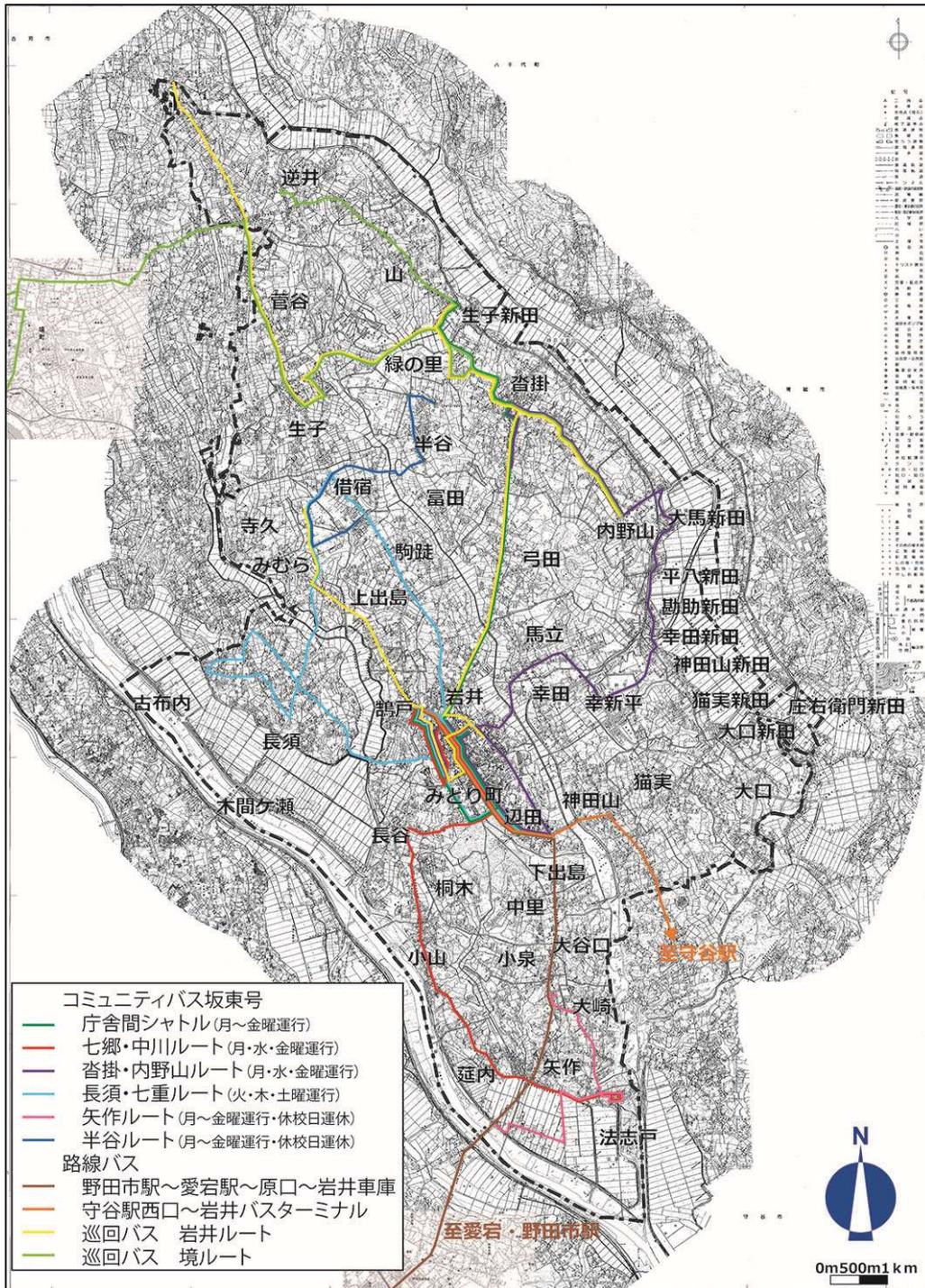
(3)バス路線の状況

①バス路線

市内のコミュニティバス坂東号と路線バスのバス路線図を見ると、岩井市街地を中心に各方面に路線が延び、守谷市、境町、野田市と接続しています。猫実、大口等バス路線が無い地域もあります。

また、限定した曜日のみ運行する路線が多いため、曜日によってはバス路線が無い地域が多くあります。

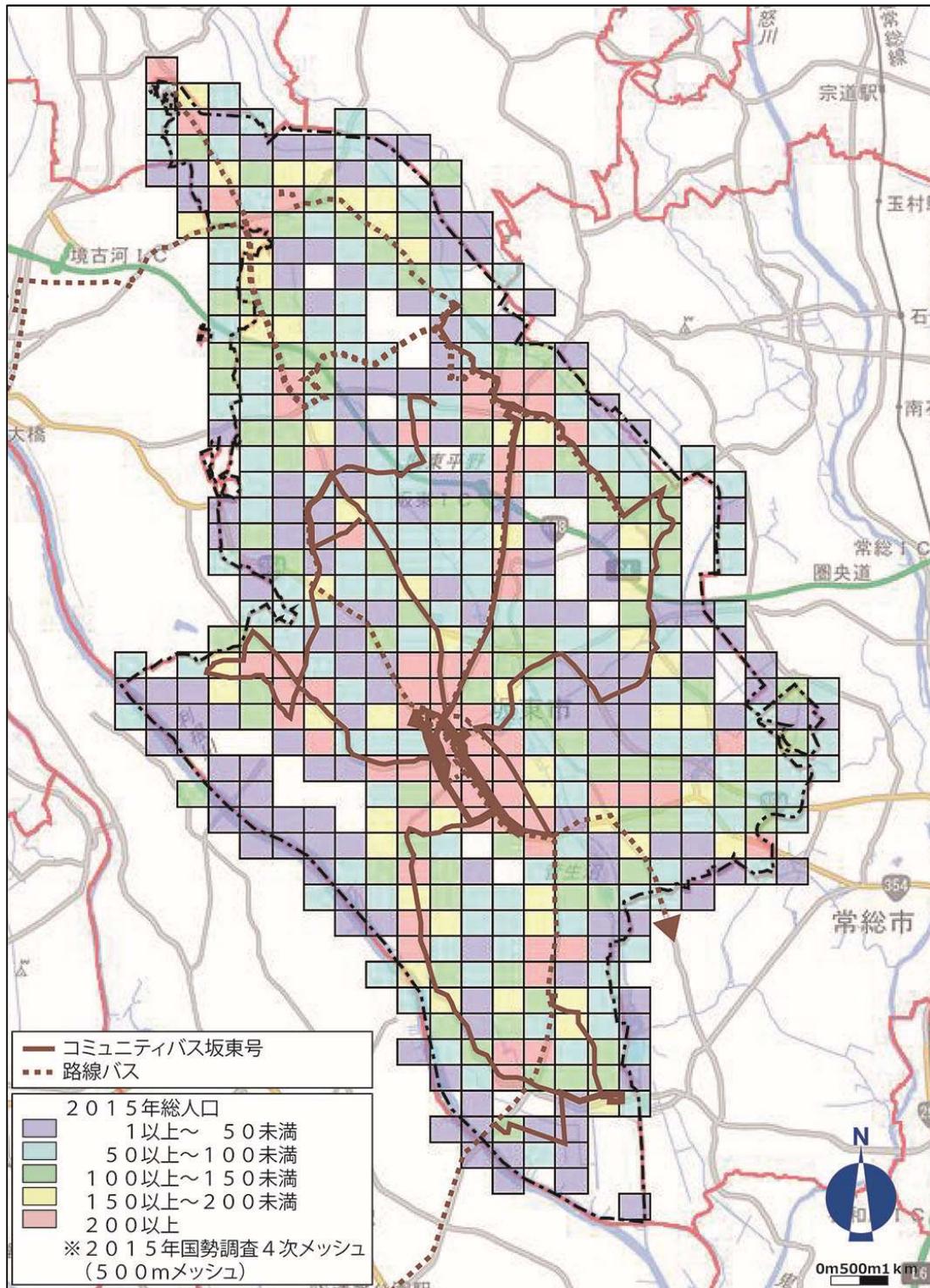
<バス路線図>



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しています。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無い地域があります。

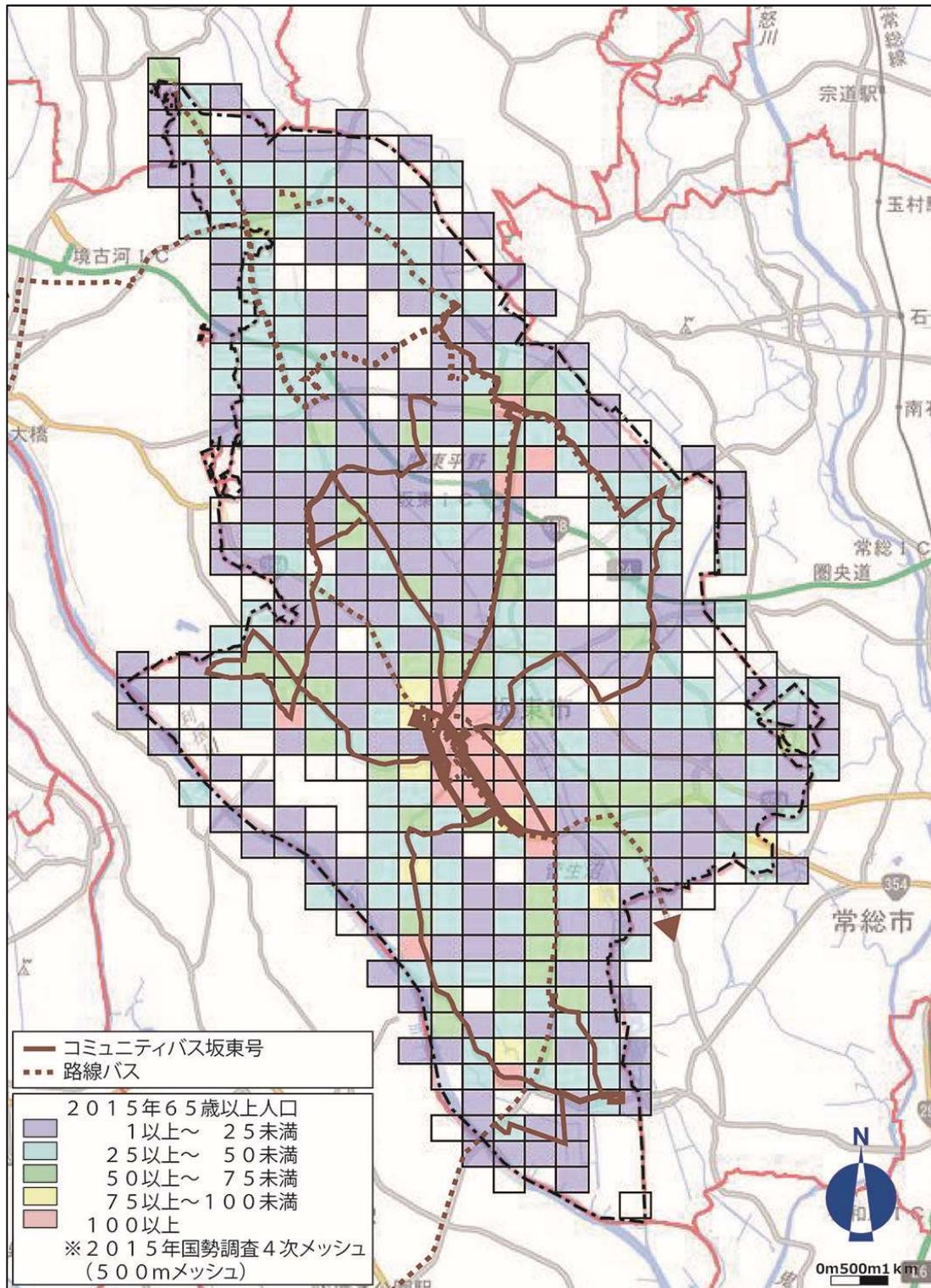
＜バス路線網と総人口の分布＞



### 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しています。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無い地域があります。

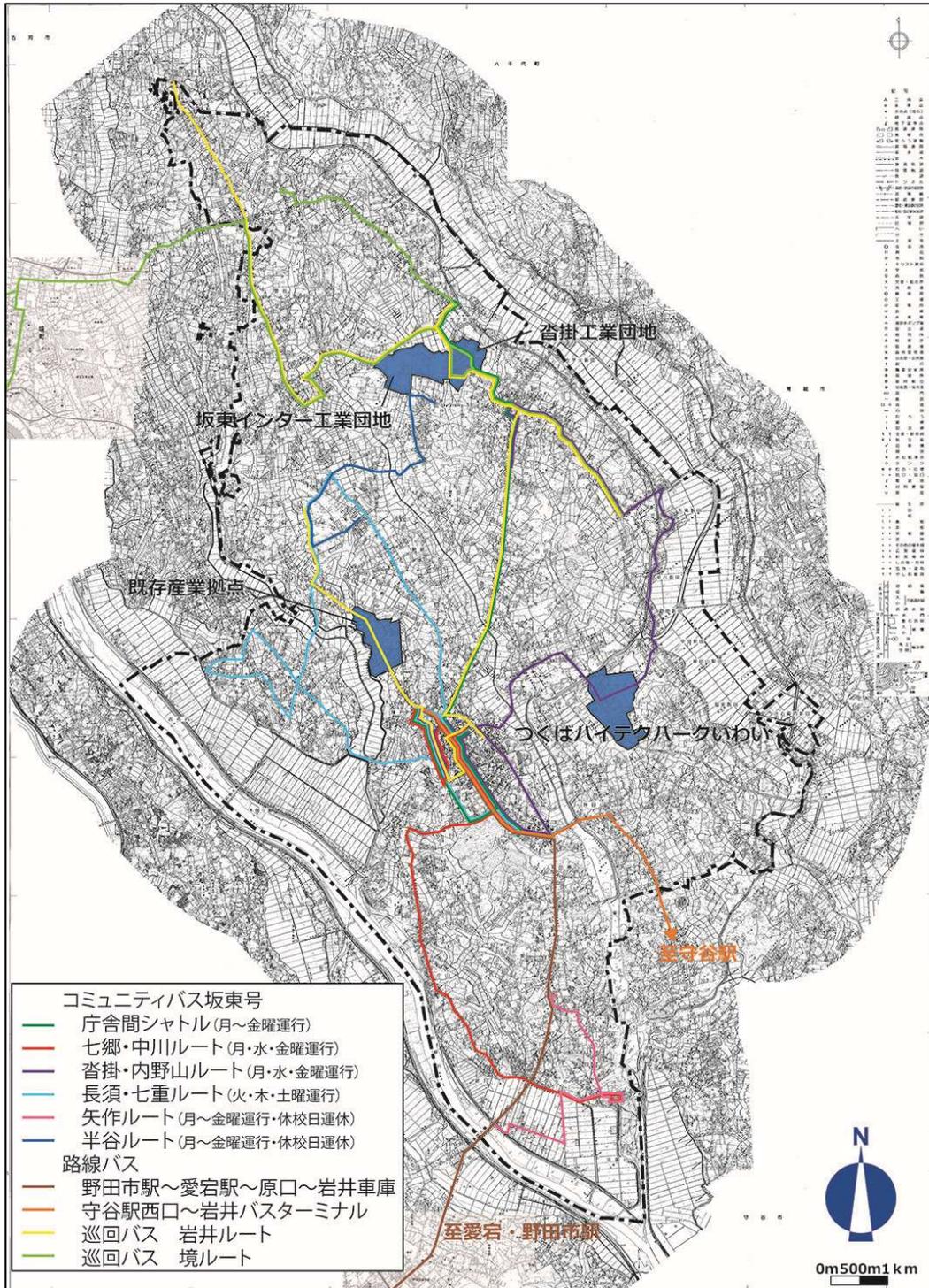
＜バス路線網と高齢者人口の分布＞



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・内野山ルートが月曜、水曜、金曜に運行しています。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、企業ニーズを把握し、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>



## 12. 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、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、路線バスの廃止に伴う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のスクールバスが運行され、学生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	
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)
神大実小学校(下大口地区)	19	4	15	
中川小学校(蕙打地区)	8	8	0	
逆井山小学校	38	26	12	
合計	87	46	41	

学校名	コース	ルート	備考
茨城県立水海道第一高等学校		坂東市と境町、常総市(旧石下町)を一周する路線	月額 30,000 円
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		

学校名	コース	ルート	備考
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	月額 25,000 円 ～ 33,000 円程度
	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	
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 猿島・石下コース		
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	
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	

※資料：学校ホームページ、受託事業者ホームページ

## (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。

また、坂東市社協デイサービスセンターや猿島福祉センター「ほほえみ」では、利用者の送迎サービスを行っています。

### <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	利用時は介助者を付けていただきます。
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

※今後追記予定です。

## 13. 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、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ため
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

※結果の抜粋を記載します。

## (2)市内高校へのインタビュー調査

### ①市内高校へのへのインタビュー調査

<市内高校へのインタビュー調査の概要>

・岩井高校と坂東総合高校は、令和2年4月に統合し、坂東清風高校が開校します。

### ②市内高校へのインタビュー調査の結果

※今後実施予定です。

**(3)工業団地へのインタビュー調査**

**①工業団地へのインタビュー調査**

<工業団地へのインタビュー調査の概要>

**②工業団地へのインタビュー調査の結果**

※今後実施予定です。

## 14. 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

市の公共交通を育てるためのモビリティ・マネジメントの一環として、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**

ご希望に応じて、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

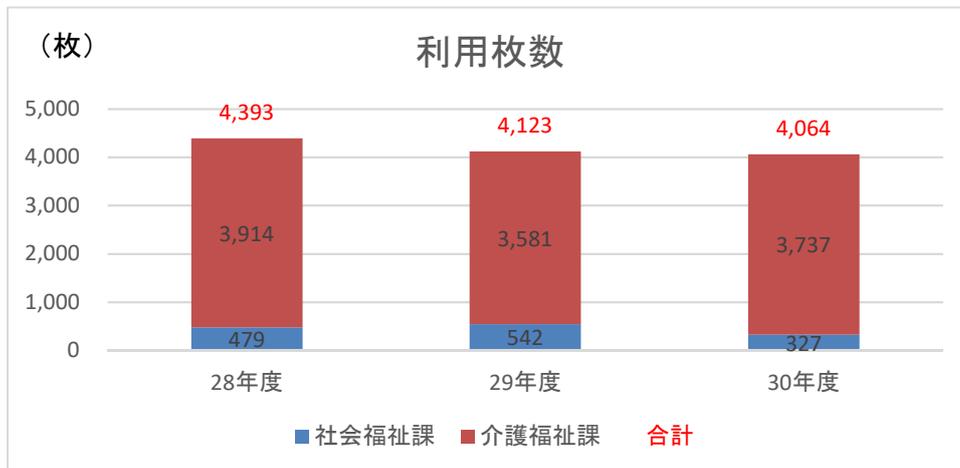
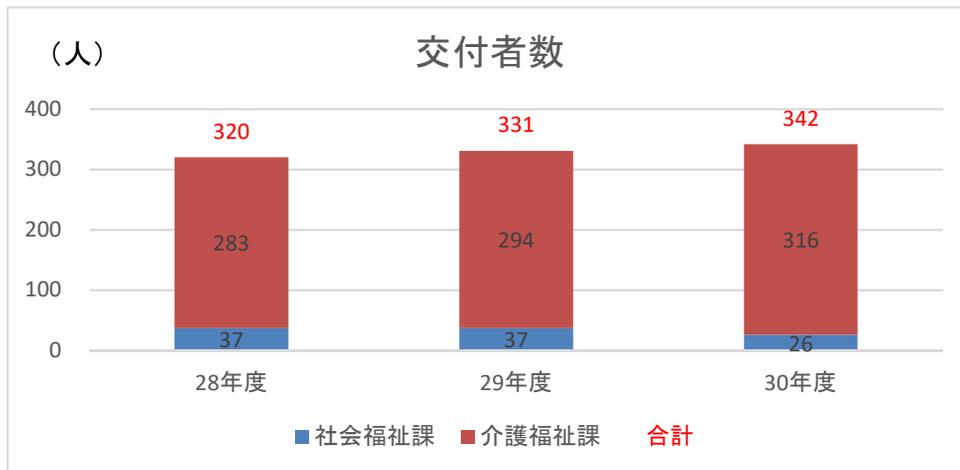
(3) 福祉タクシー利用料金助成事業

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>

社会福祉課	区分	H28年度	H29年度	H30年度
	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

介護福祉課	区分	H28年度	H29年度	H30年度
	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

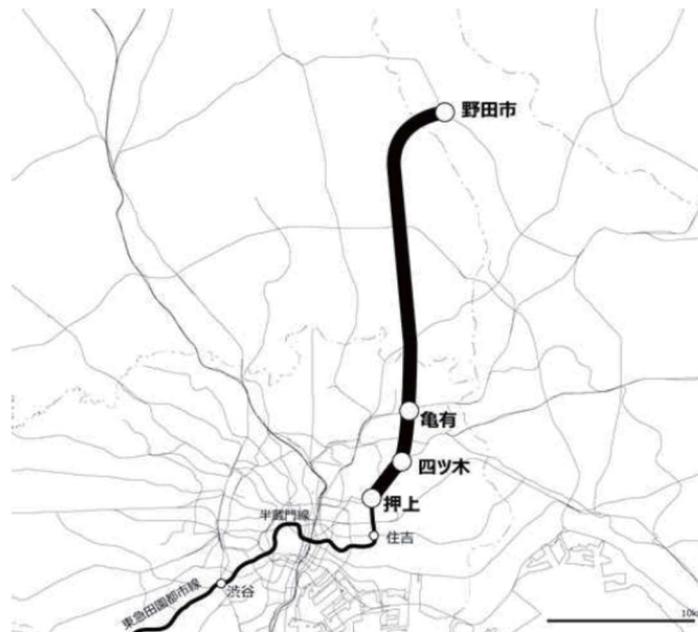
### 東京直結鉄道（東京8号線延伸）の整備・誘致実現に向けて ～みんなの力で東京へ直結する鉄道の実現を！～

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・誘致とは？**

東京8号線は、東京地下鉄(東京メトロ)有楽町線のことです。

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、西武有楽町線経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。

## 15. 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、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。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、今後は少子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、核家族化等により、家族の送迎等で確保されていた移動手段の確保も難しくなる方の増加も懸念されます。そのため、高齢者等の自動車を運転しない交通弱者の通院・買い物等の外出時の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、将来の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、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携を図り、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が運行しています。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・通学等の移動需要があります。また、ミュージアムパーク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2016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の近隣鉄道駅へのアクセスの向上が必要です。

また、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。

まちの将来を担う若者が、進学や就職を機に市外へ流出しています。若者が周辺都市に流出することなく、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、市民の公共交通の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でき、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充実が求められます。

#### (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。

特に、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」

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株昭和観光自動車の巡回バス路線への補助に市の予算を使っており、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ました。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ために、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・料金収入のみならず、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

従来、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使い、市民の移動性を確保しています。

今後、公共交通は車の運転ができない市民の移動、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、工業団地の企業立地により、外国人を含む従業員が増加していること、高齢者の運転による交通事故が増加していること、本市の将来人口推計において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。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れます。また、若年者、高齢者、障がい者、外国人等の様々な市民が、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

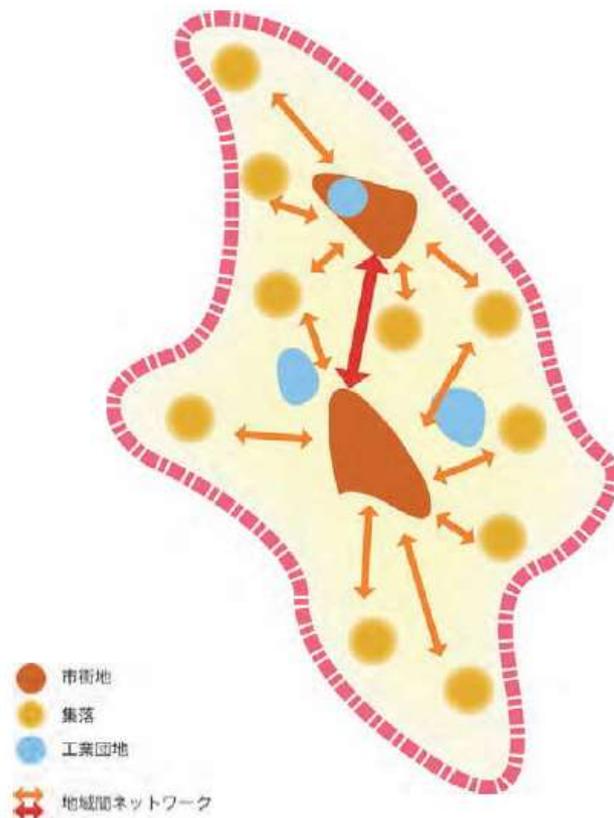
・都市と自然にアクセスできる居住環境づくり

##### 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

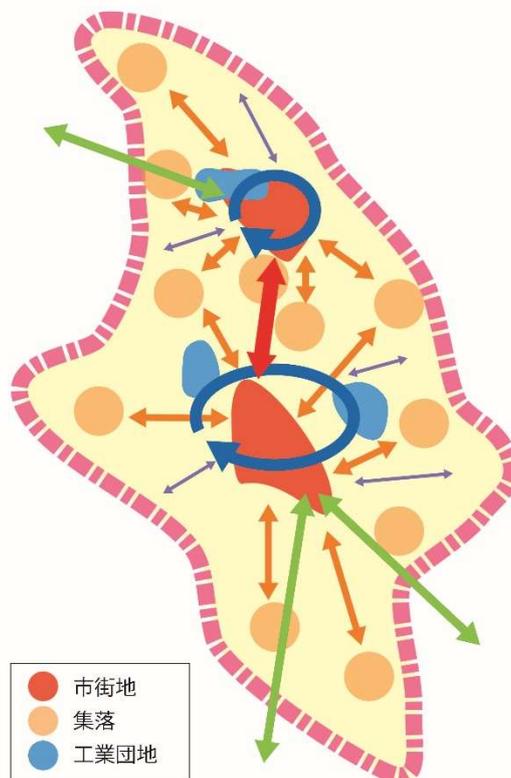
## 4.バス交通を軸とするまちづくり

市内路線バス、広域バス路線、コミュニティバス、デマンドタクシー、タクシーで役割分担を行い、効率的な市内の公共交通網を形成することとします。人口の集積している市街地、工業団地、集落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	
集落と市街地間の移動	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	
集落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できるようにします。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で移動手段を確保します。

市外への移動は広域バス路線で移動手段を確保し、バスの利用が難しい市民はデマンドタクシー市外便で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 需要	市内		市外
	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
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

目指すべき将来像の実現を図り、かつ公共交通の課題への対応を図る視点から、本市の公共交通政策を推進するうえで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

鉄道駅のない本市において、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性の確保

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性を確保するため、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性を確保するため、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性の確保

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し、乗り継ぎ等を含め、近隣市町との広域性を確保します。

#### (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

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。さらに本市にとっての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。

#### (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し、多くの方の生活交通を確保し、利便性の高い公共交通にしてい  
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、将来にわたって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	コミュニティバス坂東号の利用者数 2018年度 19,002人 →2029年度 30,000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性の確保	(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	デマンドタクシーらくらくの利用者数 2018年度 7,960人 →2029年度 20,000人
(3)市外通勤・通学・通院者、市外からの来訪者の移動性の確保	(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 2018年度 58便 →2029年度 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	市民アンケートによる公共交通の満足度 2019年度満足・やや満足 6.0% →2029年度満足・やや満足 %
(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	啓発イベントの参加者数 2019年度 250人/年 →2029年度 人/年
(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	コミュニティバス坂東号の1人当たりの市の負担額 2018年度 952円 →2029年度 円 デマンドタクシーらくらくの1人当たりの市の負担額 2018年度 1,743円 →2029年度 円

※数値目標の数値は公共交通施策を具体的に考えていく中で決めていきます。

## 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス坂東号の再編</li> <li>・地域内路線バスの再編</li> </ul>
(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性の確保	(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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドタクシーらくらくの充実</li> <li>・デマンドタクシーらくらくと他の公共交通機関の連携</li> <li>・福祉タクシー利用料金助成事業の継続</li> </ul>
(3) 市外通勤・通学・通院者、市外からの来訪者の移動性の確保	(3) 市内と市外を結ぶ広域交通を維持する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域バス路線の維持</li> <li>・広域バス路線と末端交通の交通結節点の整備</li> <li>・デマンドタクシーらくらく市外便の本格運行</li> <li>・鉄道の積極的な誘致活動</li> </ul>
(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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・待合環境の整備</li> <li>・ユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮した設備の導入</li> <li>・MaaS<sup>※1</sup> やグリーンスローモビリティ<sup>※2</sup> 等の先進技術の利用による利便性の向上</li> </ul>
(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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス時刻表・バスマップ等のわかりやすい情報提供</li> <li>・利用促進策・モビリティ・マネジメントの実施</li> </ul>
(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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通会議での定期的な評価</li> <li>・地域内交通の運賃・料金の見直し</li> <li>・広告収入等の多様な歳入の確保</li> </ul>

※1 MaaS(マース Mobility as a Service)…ICTを活用して交通をクラウド化し、出発地から目的地への移動を最適化し、サービスとして提供すること。

※2 グリーンスローモビリティ…電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のモビリティのこと。