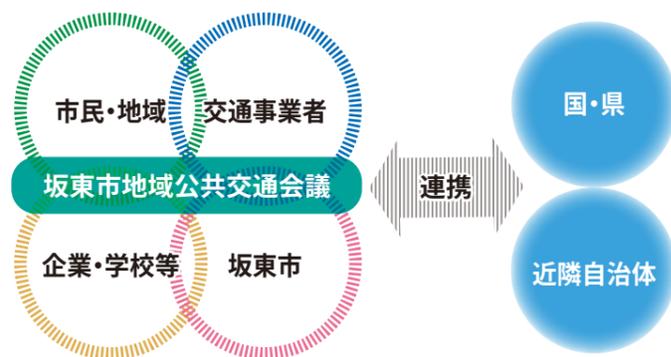


4 推進方策

推進体制

国や県、近隣自治体等の関係機関との連携・協力を図りながら、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。



計画期間

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。

計画の達成状況の評価方法

毎年度末に坂東市地域公共交通会議で計画の達成状況の評価します。令和6年度には、中間評価を行います。

コミュニティバス坂東号



坂東市デマンドタクシーらくらく



コミュニティバス坂東号の乗車体験

坂東市地域公共交通網形成計画とは...

策定の目的

本市では、公共交通の衰退や公共交通離れの進行が危惧されている中で、「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、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、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。

計画の位置付け

- ①地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通網形成計画
- 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」
- ③多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

1 本市の地域公共交通の課題

現状のデータ、上位計画、市民アンケート等の調査結果から現状の課題を整理しました。

(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的
- 工業団地企業への通勤需要などのまちづくりと一体となった公共交通の確保・維持

(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
- 様々なニーズがある中で、総合的な公共交通のサービス水準の向上

(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」

- 高齢化の進展等により自動車を運転できない交通弱者の生活維持に支障
- 高齢者が通院・買物時の移動に不便を感じている
- 生活拠点施設が分散して立地
- 生活圏が拡大している

(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

(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
- 若者が進学や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

(6) 市の公共交通への財政負担の課題

「公共交通への財政負担の適正化」

- 公共交通への市の負担の増加

2 本市の目指すべき将来像

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

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。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。

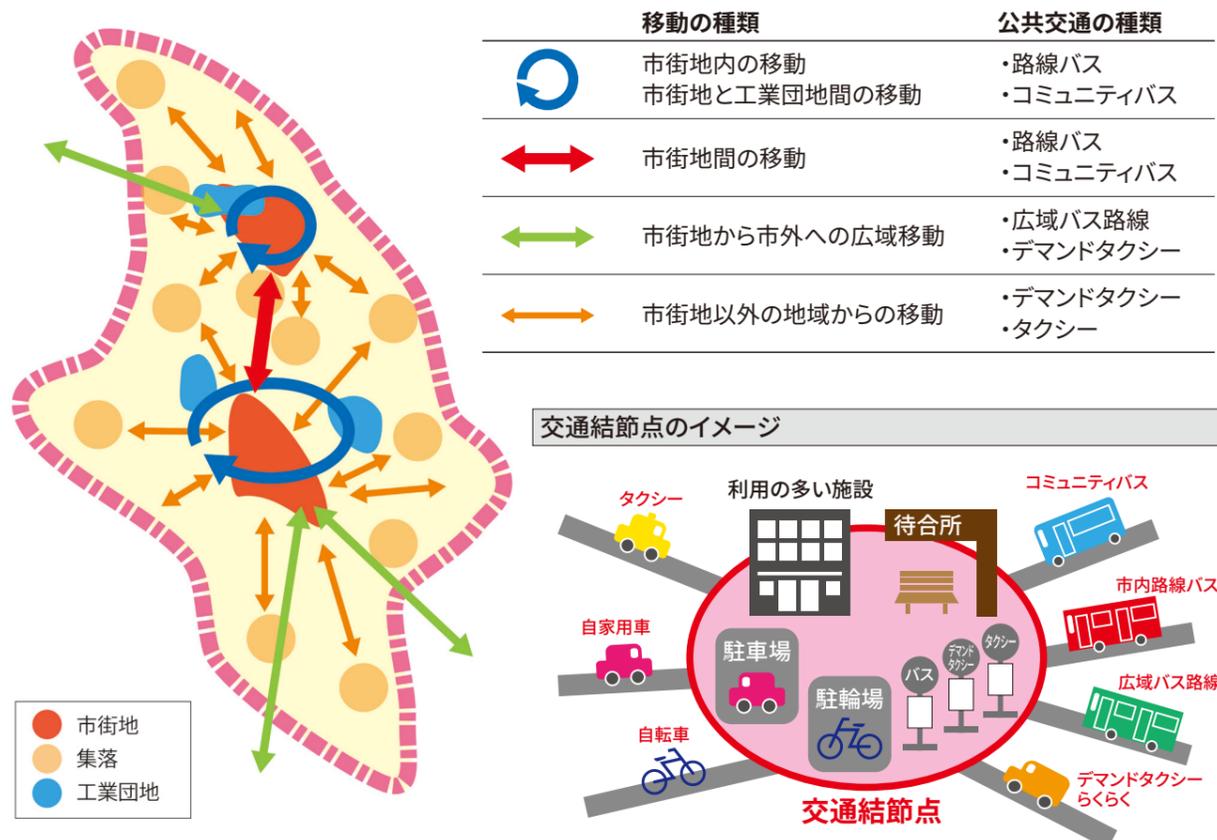
バス交通を軸とするまちづくり

需要に応じて公共交通機関ごとに役割分担を行い、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、市外の最寄り鉄道駅に路線バス、コミュニティバスでバス路線の軸をつくり、移動手段を確保します。その他の地域での移動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、主にデマンドタクシーや民間のタクシーが担うこととします。

また、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を形成します。

公共交通の役割分担



3 基本方針と公共交通施策

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。

また、計画期間中に達成すべき「計画目標」と「数値目標」を設定し、これらを実現するための公共交通施策を実施します。

基本方針 (1) 総合的な地域内バスネットワークの構築

計画目標	公共交通施策
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
数値目標	
○コミュニティバス坂東号の利用者数 平成30(2018)年度:19,002人→令和11(2029)年度:22,400人	

基本方針 (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

計画目標	公共交通施策
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
数値目標	
○デマンドタクシーらくらくの利用者数 平成30(2018)年度:7,960人→令和11(2029)年度:11,600人	

基本方針 (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

計画目標	公共交通施策
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
数値目標	
○広域路線バスの便数 令和元(2019)年度:51便→令和11(2029)年度:51便	

基本方針 (4) みんなに優しい公共交通のサービスの提供

計画目標	公共交通施策
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
数値目標	
○市民アンケートによる公共交通の満足度が「満足・やや満足」 令和元(2019)年度:6.0%→令和11(2029)年度:11.0%	

基本方針 (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

計画目標	公共交通施策
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
数値目標	
○啓発イベントの参加者数 令和元(2019)年度:250人/年→令和2~11(2020~2029)年度の合計3,000人	

基本方針 (6) 持続可能な公共交通の運営

計画目標	公共交通施策
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
数値目標	
○コミュニティバス坂東号の1人当たりの市の負担額 平成30(2018)年度:952円→令和11(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 平成30(2018)年度:1,743円→令和11(2029)年度:1,440円	