

審議第 1 号

コミュニティバスの再編における検討内容及び再編のルールについて

今回の再編では、ターゲットとなる利用者を想定のうえ、具体的に 7 つの事項について検討することとする。

また、需要の多いエリアを効率的に運行できるよう、再編のルールを設定する。

1 コミュニティバス再編についての概要

(1) 再編の目的

コミュニティバス坂東号については、利用者が年々減少しているとともに、市の負担額も増加しているのが現状である。

前回の運行計画見直し（H24）から約 10 年が経過し、人口・施設の分布や道路の新設、工業団地の造成、民間路線バスの運行廃止等により市内の状況は当時と変化している。

現状に応じた効率的で利用しやすい公共交通ネットワークを再構築するため、今回再編を実施する。

(2) 再編のスケジュール

別紙 1 のとおり（※前回会議のスケジュールから変更あり）

2 再編における利用者の想定（ターゲット）

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、高齢者の運転による交通事故の増加や運転自体が困難となる高齢者の増加が懸念される。さらには、少子化・核家族化等により、家族の送迎による移動手段の確保が難しくなることも懸念され、高齢者をはじめとした交通弱者の通院・買い物等の外出時における移動手段の確保がより一層必要となる。

子育て世代に関しては、遠距離通学となる児童への通学バスの運行が求められているほか、運転免許を保有しない移住者等へも配慮していく必要がある。

また、市内には既存の工業団地が複数あることに加え、今後も新たな工業団地の造成が予定されており、まちづくりの観点からも、市街地と工業団地を結ぶ公共交通の充実を図る必要がある。

観光分野に関しても、市内に複数ある観光資源を活かし、今後更なる振興を図るには、各施設への来訪手段の確保や周遊性の向上についても検討する必要がある。

これらのことから、今回の再編における利用者のターゲットは、以下のとおりとする。

公共交通の需要が見込まれる世代等

①高齢者・子育て世代等の通院・買物等における利用

- 運転免許返納の促進（交通事故の防止）、外出機会・生きがいの創出、健康の増進、送迎による家族等の負担軽減
子育て世代の移住・定住促進 等

②児童の通学における利用

- 通学児童の安全確保、送迎による家族等の負担軽減 等

③工業団地への通勤・来訪における利用

- 企業立地の促進、通勤手段の転換による環境負荷の軽減 等

④観光施設への来訪における利用

- 交流人口拡大による地域経済活性化 等

3 再編における検討内容

①運行ルート・ダイヤの効率化・最適化	下記等の実情に基づき、ターゲットとなる高齢者や子育て世代等の需要を考慮する。 ・バス停の利用状況 ・人口分布（国勢調査結果） ・外出先（市民アンケート調査結果等）
②神大実地区への運行	当該地区は、市内で唯一バス路線の運行が無い地区である。（直行坂東号の停留所が1箇所あるのみ） 以前は、当該地区を運行するルートがあったが、水海道駅行きの民間路線バスが運行していたことやデマンドタクシーが運行開始すること等により、H24 から運行廃止になっている。しかし、その後、水海道駅行きの民間バスもH30.3に廃止され、バスの運行を求める声もあることから、今回の再編で当該地区への運行を検討する。
③通学バスとしての対応	今後も通学バスとしての対応を継続する。 運行先については、現状の2校（七郷小、七重小）に限らず、他の学校の通学状況や今回の再編内容等を踏まえ、変更や追加も視野に入れ再設定する。
④交通結節点の再配置	現状（岩井バスターミナル）より適した場所への再配置を検討する。商業施設（ヨークタウン）が立地し、乗降者が最も多い「原口」停留所が候補として挙げられる。
⑤国庫補助対象路線としての適応	現状、補助金等の交付は受けていないが、今回の再編により国庫補助（地域内フィーダー系統補助等）の対象路線としての適応を図る。当該補助を受けるには、複数の条件を満たす必要があるため、適応の可能性がある場合は、それを考慮した再編実施を検討する。
⑥工業団地へのアクセス向上	市内の工業団地へのアクセスについては、利便性が低いのが現状である。公共交通網形成計画では、市街地と工業団地間の移動をコミュニティバス等が担うこととしており、通勤に対応できる路線の運行を検討する。
⑦観光施設へのアクセス向上（観光周遊ルートの検討）	市内の観光施設へアクセスについては、利便性が低いのが現状である。市内でも集客が多く、民間路線バスの運行もある「茨城県自然博物館」を基点とした観光周遊ルート（休日運行）について試験的な運行を検討する。

4 再編のルール

（１）再編のルールの作成目的

今回の再編において、現状に応じた効率的で利用しやすい公共交通ネットワークを構築する必要がある。また今後も、利用者・地域からの要望、人口・施設分布の変化や道路の新設、民間路線バスの運行状況の変化に対応していく必要がある。

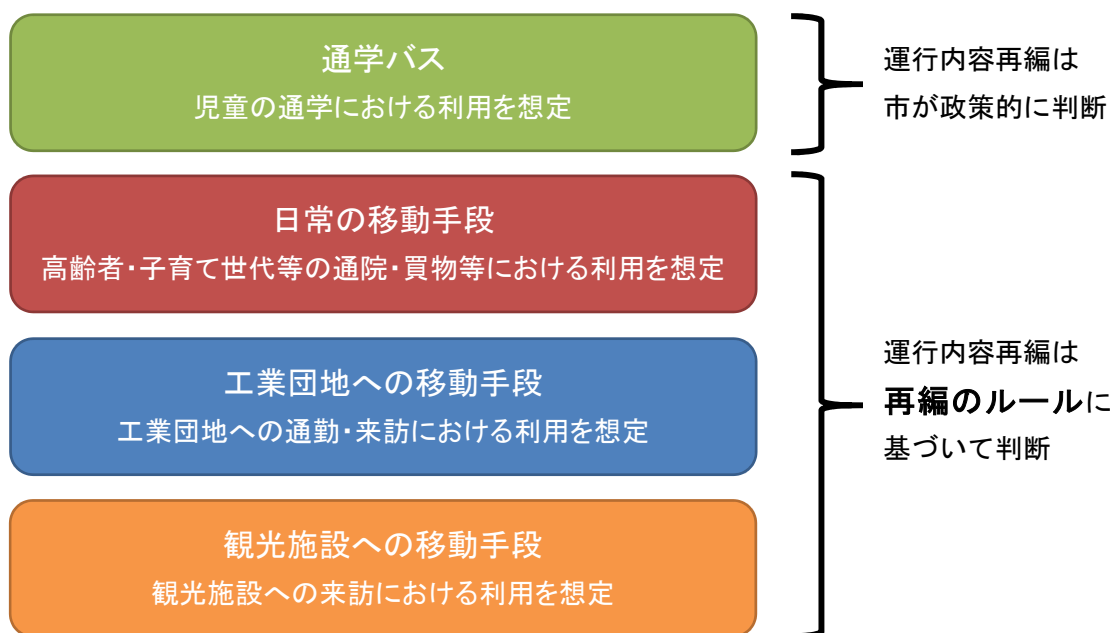
そのため、路線バスとの組み合わせで市内の需要の多いエリアを効率的に移動できるように再編のルールを設定する。

（２）再編のルールの位置づけ

児童の通学に対応するための運行については、関係者と協議し、コミュニティバスだけでなくスクールバス等と合わせて検討する必要があるため、市が政策的に判断するものとする。

再編のルールに基づいた検討は、高齢者・子育て世代等の通院・買物等における日常の移動や、工業団地への通勤者及び来訪者の移動、観光施設への来訪者の移動に対応するために運行する場合に行うものとする。

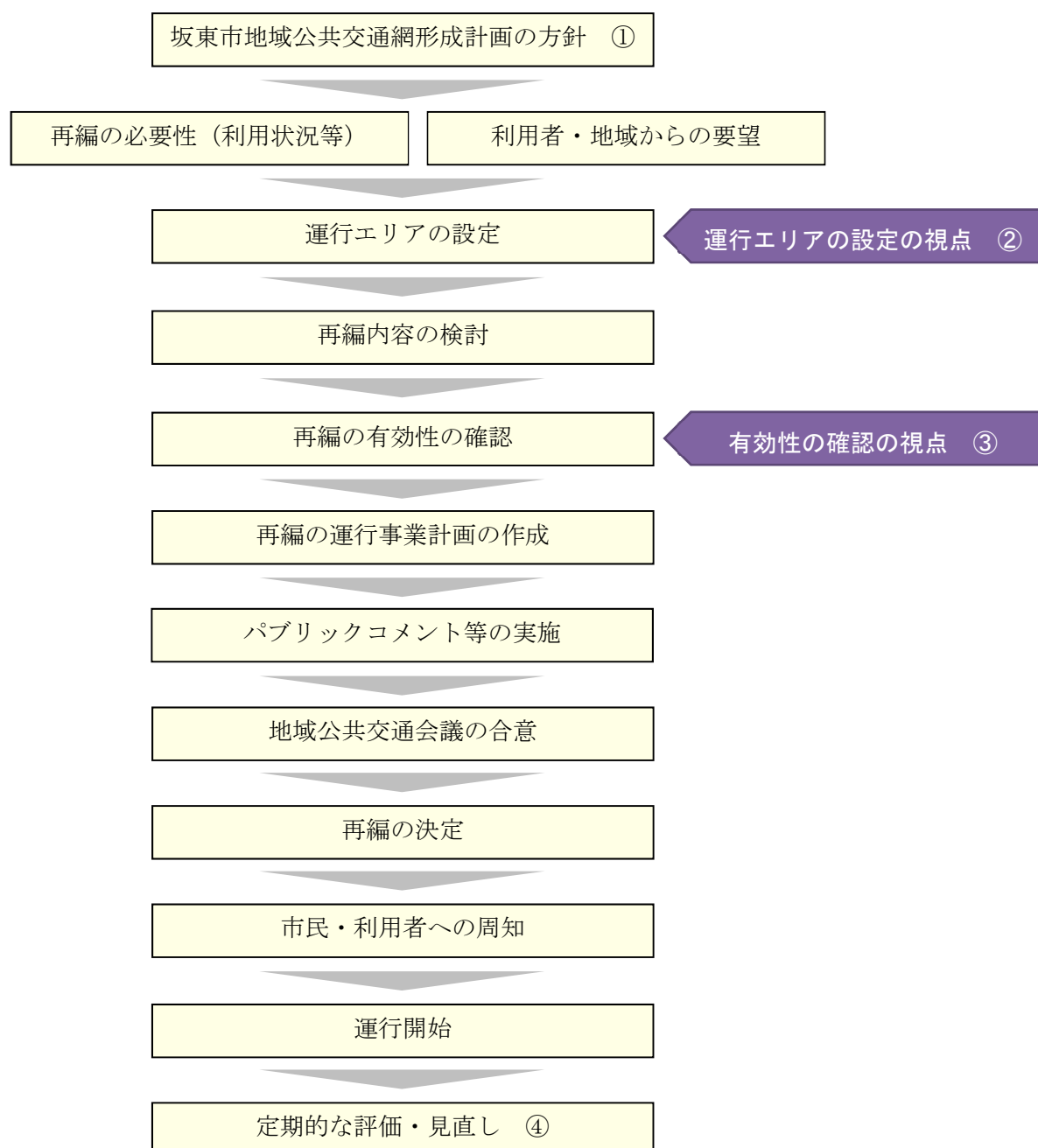
<コミュニティバスの役割と利用者の想定>



（３）再編のルール

坂東市地域公共交通網形成計画の方針を踏まえ、利用状況、利用者や地域からの要望等を考慮して、運行エリアを設定し、ルート等の見直しを検討する。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・沿線地域の意向把握等を行い、関係者の合意形成を経て、再編の決定を行う。再編後は定期的な評価・見直しを行う。

＜再編の進め方＞



①坂東市地域公共交通網形成計画の方針

坂東市地域公共交通網形成計画の目指すべき姿の「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配置する。

【参考1 コミュニティバスの位置づけ】

②運行エリアの設定の視点

坂東市地域公共交通網形成計画の方針を踏まえ、以下の視点をもとに、運行エリアを設定する。

<運行エリアの設定の視点>

- 1) 居住誘導区域又は都市機能誘導区域 【参考2 坂東市立地適正化計画の区域設定】
- 2) ターゲット（高齢者・子育て世代）の利用が見込まれるエリア
- 3) 工業団地が立地するエリア
- 4) 観光施設が立地するエリア
- 5) 土地利用を誘導するために交通利便性を高める必要があると市が判断するエリア
- 6) 路線バスの廃止等著しく交通利便性が低下し対応する必要があると市が判断するエリア
- 7) 路線バスへの影響が少ないこと（路線バスが運行されていないエリア・時間帯）

等

③有効性の確認の視点

再編に関しては、以下の視点をもとに、総合的に有効性を評価する。

<有効性の確認の視点>

- 1) ターゲットとする利用者の一定の利用が見込まれること
- 2) コミュニティバスの利用者数が増えること
- 3) コミュニティバスの1人当たりの市の負担額が減少すること
- 4) 主要施設（公共施設・医療施設・福祉施設・商業施設・工業団地等）がバス停圏域に含まれること
- 5) 他の交通機関と接続が図れること
- 6) 観光振興が図れること

等

④定期的な評価・見直し

利用者数や収支率等の数値目標を設定し、定期的に評価を行い、その水準を下回る場合には、見直し・廃止の判断を行うこととする。 【参考3 コミュニティバスの数値目標】

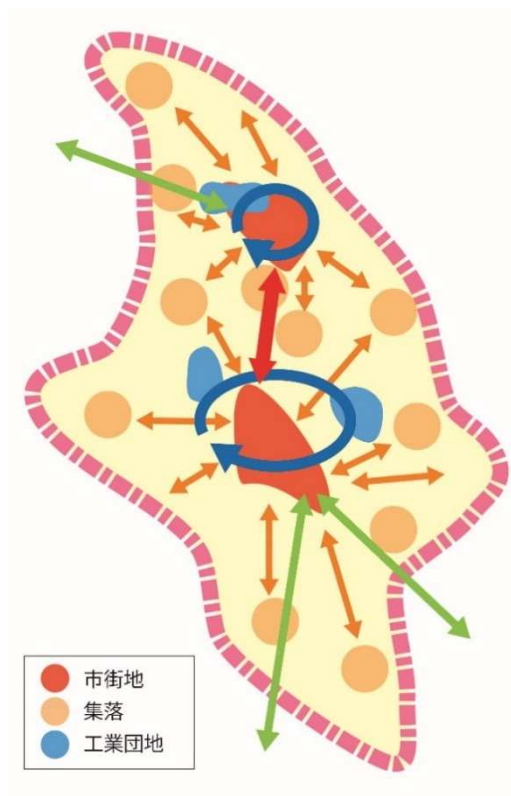
【参考１】コミュニティバスの位置づけ

坂東市地域公共交通網形成計画の目指すべき姿の「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た。

<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の多いエリアは、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こととしている。

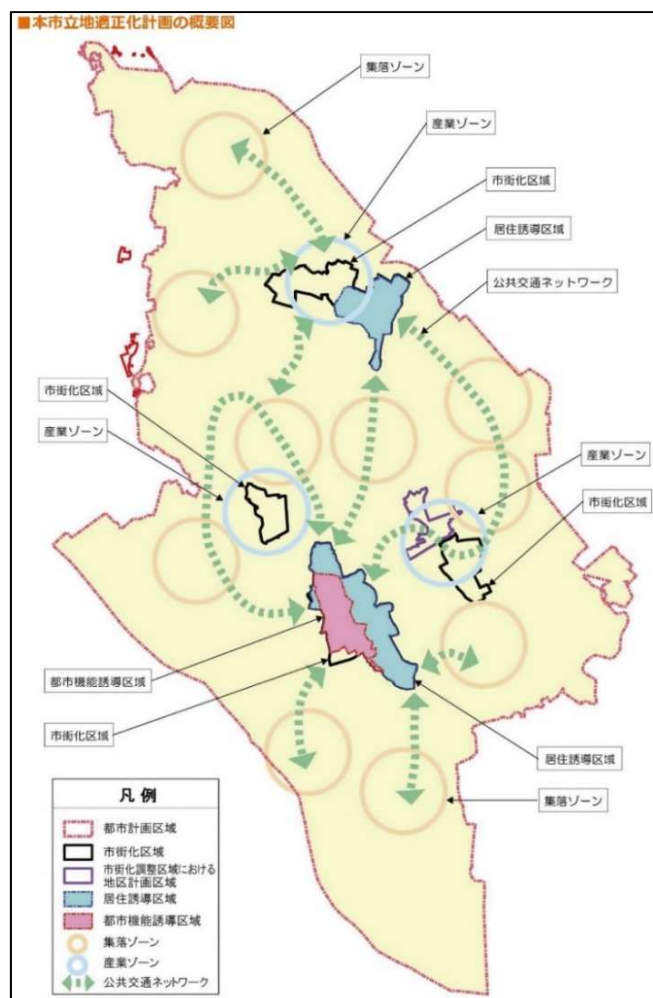
<交通体系のイメージ>

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		

【参考2】坂東市立地適正化計画の区域設定

坂東市立地適正化計画ではまちづくりの方針として「公共交通の維持・充実」が掲げられ、居住誘導区域と都市機能誘導区域内の公共交通の維持・充実を図り、自動車に依存せず暮らせるまちの実現を目指すこととしている。以下のように区域が設定されている。

＜坂東市立地適正化計画の概要図＞



【参考3】コミュニティバスの数値目標

坂東市地域公共交通網形成計画と坂東市立地適正化計画ではコミュニティバス坂東号に関する数値目標が設定されている。

＜坂東市地域公共交通網形成計画のコミュニティバス坂東号に関する数値目標＞

コミュニティバス坂東号の利用者数→令和 11（2029）年度 22,400 人
コミュニティバス坂東号の 1 人当たりの市の負担額→令和 11（2029）年度 870 円

＜坂東市立地適正化計画のコミュニティバス坂東号に関する計画指標＞

コミュニティバス坂東号の利用者数→令和 20（2038）年度 30,000 人

年度	月	実施内容
R4年度	5月	第1回 地域公共交通会議
	6月	●運行エリアの設定 ●再編案の作成 ●再編の有効性の確認 ●概算事業費の算出
	7月	
	8月	
	9月	第2回 地域公共交通会議
	10月	
	11月	R5年度 予算要求 ●再編実施計画の作成
	12月	第3回 地域公共交通会議
	1月	●パブリックコメント
	2月	
	3月	第4回 地域公共交通会議
R5年度	4月	●ルートマップの作成
	5月	
	6月	第1回 地域公共交通会議
	7月	●道路運送法に係る変更手続き ●道路占用許可の申請
	8月	●市民・利用者への周知
	9月	●バス停、車内案内等の変更
	10月	新ルートでの運行開始

再編における検討内容等について確認

再編の骨子案について確認

再編実施計画(案)について確認

再編実施計画について確認(決定)

ルートマップ等について確認