

# 桜川地区公共交通再編に関する中間報告書

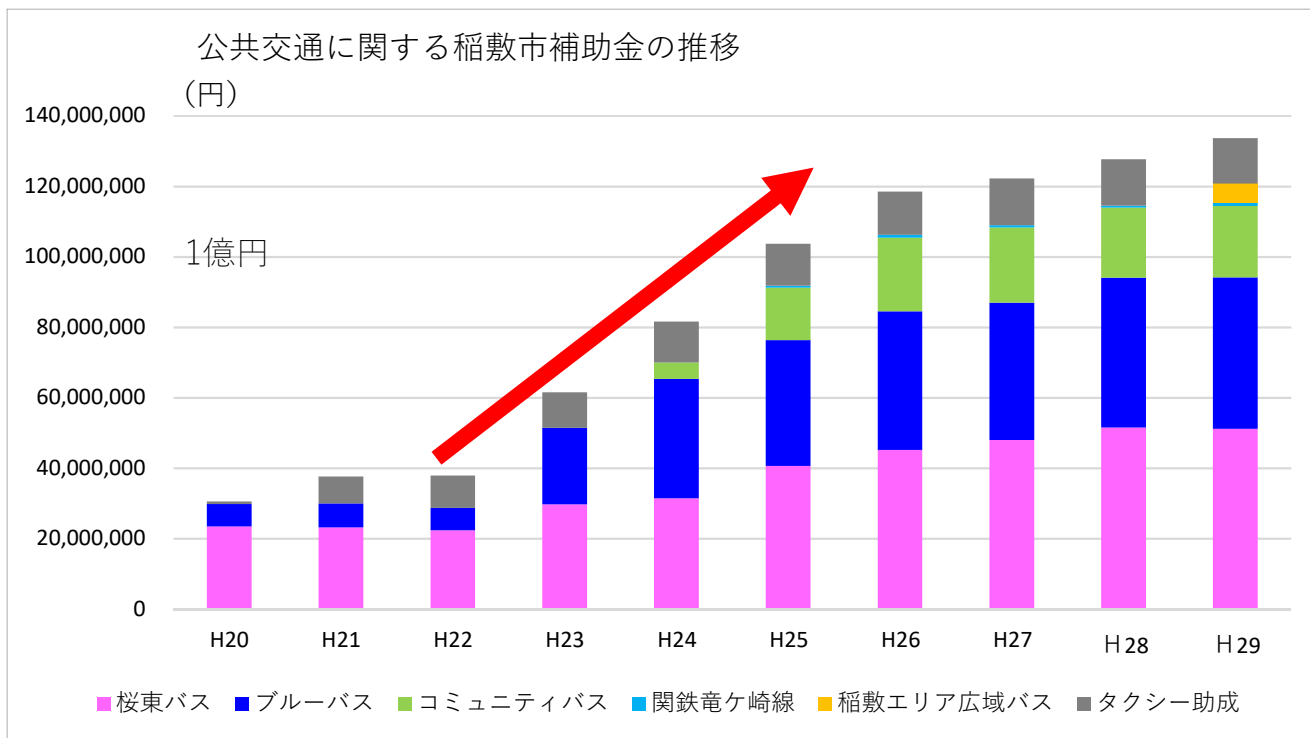
令和元年12月  
稲敷市 政策企画課

# 桜川地区の公共交通再編について

## なぜ再編が必要なのか

路線バスは利用者が減少し、赤字が拡大しています。路線存続のため税金で赤字を補っていますが、平成29年度は1億3000万円を超える額になりました。

需要が無い路線を再編し、予算に余裕を持つことで、住宅地を細かく走るワゴンサイズのコミュニティバスの導入が可能になります。




## 桜川地区の現状

- 桜川地区内では、桜東バス1路線と、ブルーバス3路線が運行しています。
- 桜東バス佐原線は、江戸崎・東地区で多く利用されています。
- ブルーバス古渡線、神宮寺線は、小学生の利用が半分を占め、高校生や一般の利用もあります。
- ブルーバス西代線は、利用が低迷しており、あり方の検討が必要です。
- 桜川地区統合小学校の開校にあわせて、スクールバスの導入が検討されており、古渡線・神宮寺線の利用者も半減する見込みです。この場合、古渡線・神宮寺線についても、あり方を検討する必要があります。

## 路線バスの利用状況とスクールバス化の影響予想

	令和元年6月		スクールバス化後の見込み	
	月間	1便あたり	月間	1便あたり
ブルーバス 古渡線	1,098人	3.1人	644人	1.8人
ブルーバス 神宮寺線	1,277人	3.5人	540人	1.5人
ブルーバス 西代線	305人	0.8人	影響なし	
桜東バス 佐原線	4,696人	6.8人		

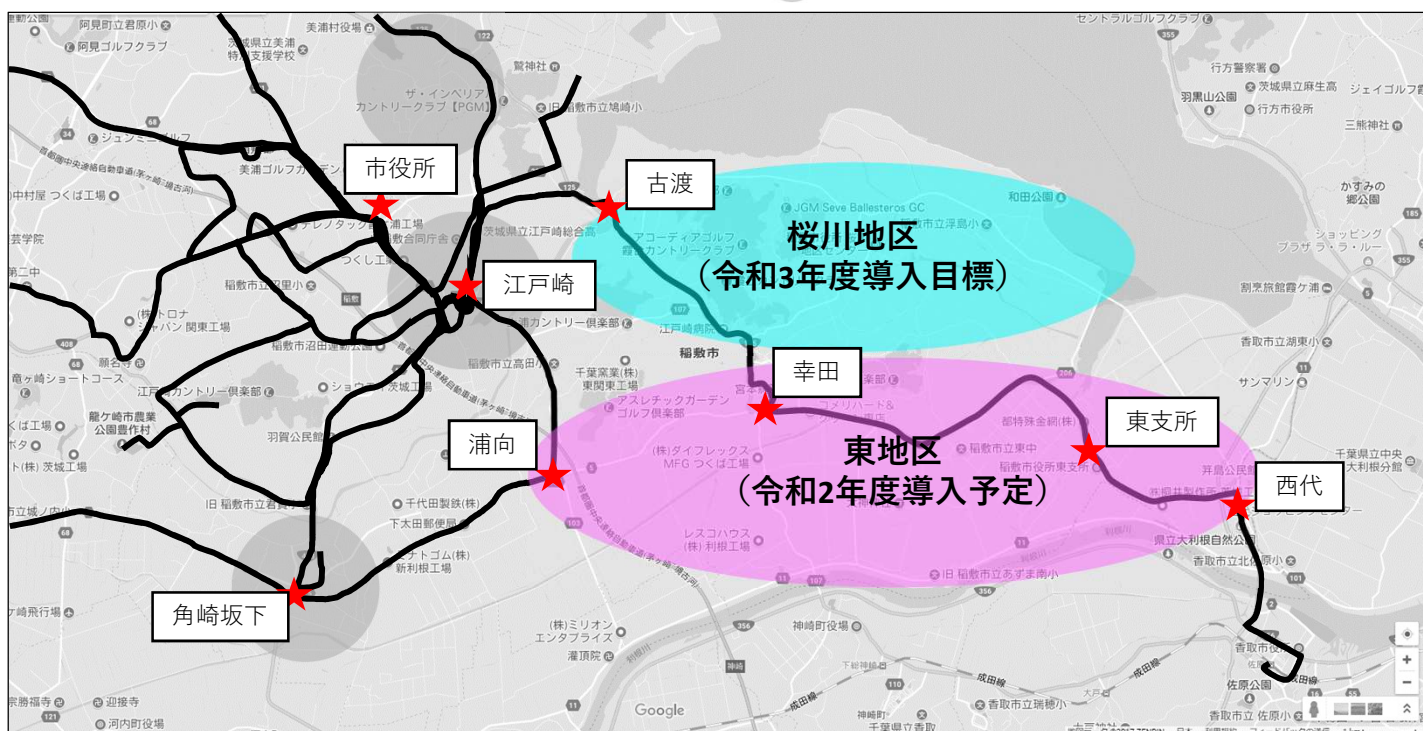
## 公共交通のニーズと対応範囲

利用者	ニーズ	対応範囲
小学生	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全な通学手段</li> <li>行事や荒天時の登下校対応</li> </ul>	 <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;">徒歩・自転車 スクールバス</div> </div>
高校生	<ul style="list-style-type: none"> <li>志望校への通学手段</li> <li>速達性</li> <li>バス停が遠くても、自転車で移動可</li> </ul>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">路線バス</div> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">ワゴン車 コミュニティバス</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;">自転車・バイク スクールバス</div> </div>
一般	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本的にはマイカーを利用</li> <li>運転できない場合のセーフティネット</li> </ul>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">タクシー</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;">マイカー</div> </div>
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の集会所までなら歩ける</li> <li>通院、買物の交通手段が必要</li> </ul>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;">マイカー 互助</div> </div>
歩行に介助が必要な方	<ul style="list-style-type: none"> <li>家の前まで来てほしい</li> <li>乗り降りを手伝ってほしい</li> </ul>	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;">福祉タクシー 介護タクシー</div>

## 小型バスの導入検討区域

★ 交通結節点

● タクシー営業所から半径2kmの範囲



# 令和元年度の取組みについて

令和元年6月18日	<b>第1回 稲敷市地域公共交通会議</b> 東地区の再編に関する取組みを報告し、桜川地区についても同様の流れで取り組むことを決定しました。
令和元年8月	<b>桜川地区住民アンケート</b> 全世帯の高校生以上を対象にアンケートを実施しました。 回答率は18.8でした。
令和元年12月8日	<b>桜川地区意見交換会</b>
令和元年12月16日	<b>第2回 稲敷市地域公共交通会議</b>

## 地域公共交通会議とは

稲敷市の公共交通について、法に基づいた決定を行う機関です。

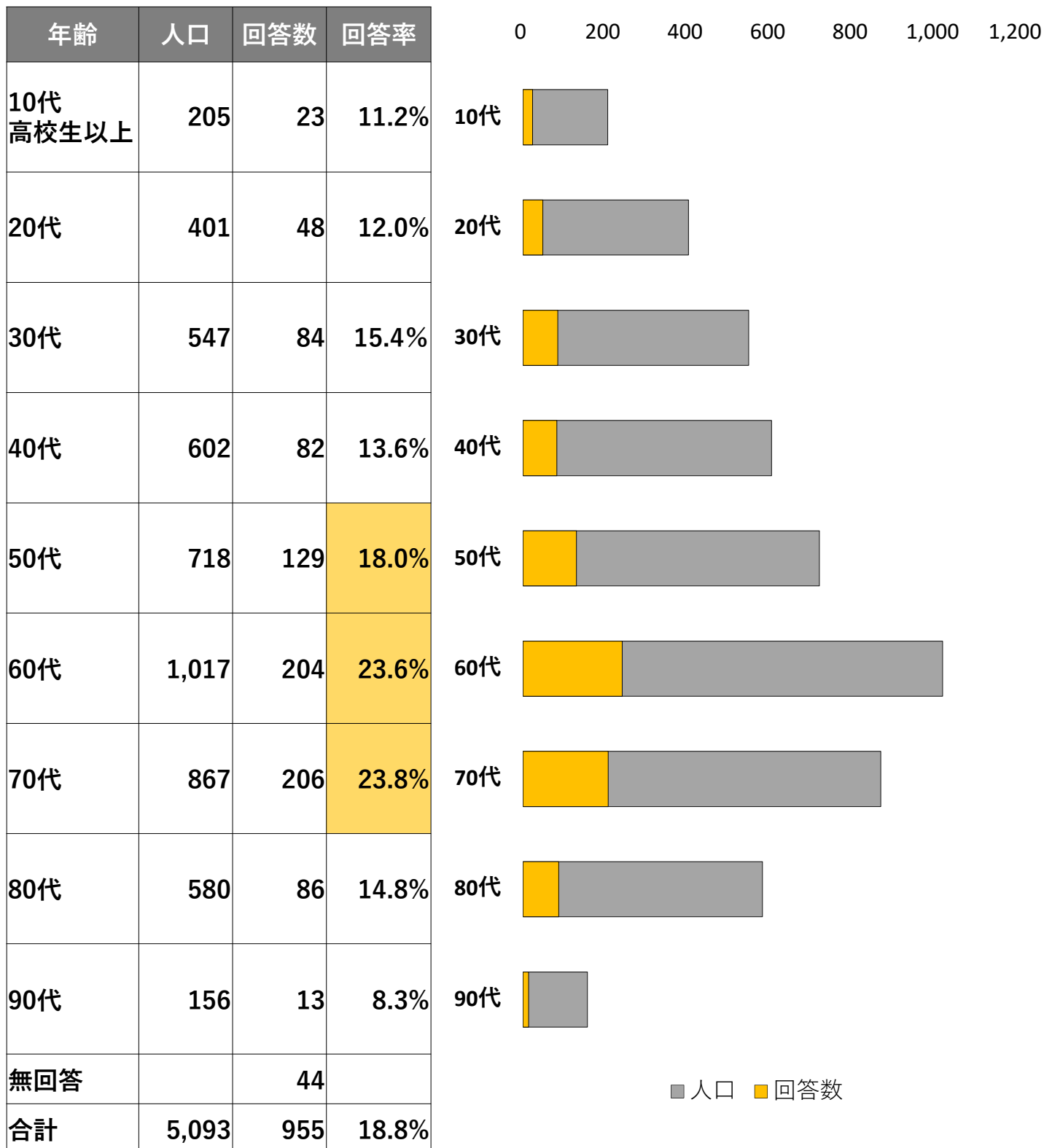
区長会長や商工会長など地域住民の代表者8名、バス、タクシーの運行事業者及びその労働組合や団体組織の代表者12名、国県市の関係組織の代表者14名、大学教授などの有識者2名、合計36名で構成されています。

# 桜川地区住民アンケートの結果

調査期間：令和元年8月8日～23日

# 年齢別の回答数・回答率

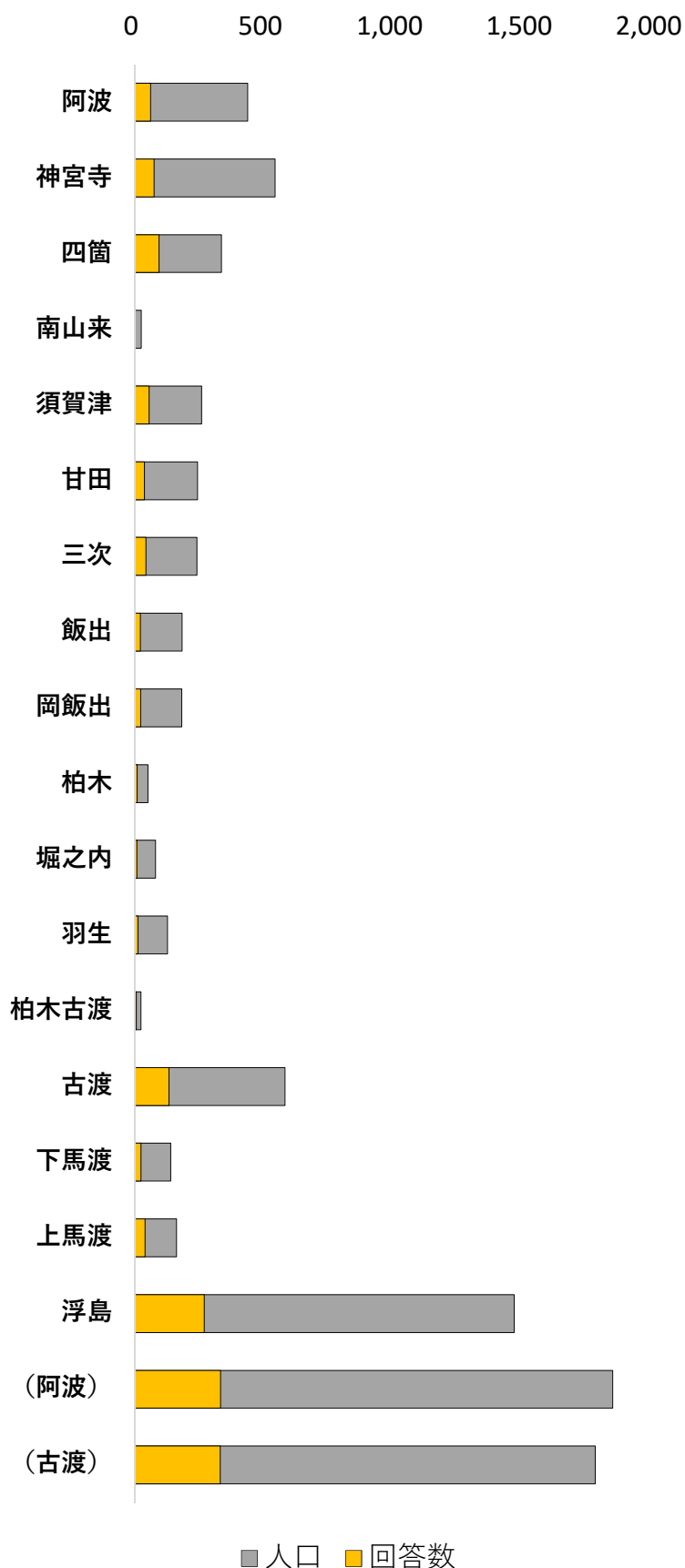
50～70代が回答率が高く、公共交通への関心が高いと考えられます。  
10～40代と80代以上は回答率が低い結果となりました。



# 地区別の回答数・回答率

地区によって公共交通への関心にばらつきがありますが、小学校区単位でみると、3地区とも同程度の回答率です。

地区	人口	回答数	回答率
阿波	437	63	14.4%
神宮寺	543	76	14.0%
四箇	336	95	28.3%
南山来	27	3	11.1%
須賀津	260	57	21.9%
甘田	244	39	16.0%
三次	241	44	18.3%
飯出	184	23	12.5%
岡飯出	183	24	13.1%
柏木	52	11	21.2%
堀之内	82	10	12.2%
羽生	128	14	10.9%
柏木古渡	25	7	28.0%
古渡	582	133	22.9%
下馬渡	140	25	17.9%
上馬渡	163	41	25.2%
浮島	1,466	270	18.4%
(阿波小学区)	1,847	333	18.0%
(古渡小学区)	1,780	332	18.7%
無回答		20	
合計	5,093	955	18.8%



# 目的別・行先別の公共交通需要

桜川地区で公共交通のニーズが大きいのは、「江戸崎」「西代」の通勤・買物目的と、「阿見・土浦」「龍ヶ崎」の通学目的です。

年2000回以上  
(1日4人以上)

年1000回以上  
(1日2人以上)

年500回以上  
(1日1人以上)

		目的							合計
		通勤	通学	買物	通院	趣味	手続き	その他	
行き先	古渡	516	0	0	90	0	0	0	606
	阿波	0	0	0	72	0	0	0	72
	須賀津	0	0	0	24	24	24	0	72
	浮島	0	0	0	0	0	0	0	0
	江戸崎	2,064	0	6,500	1,005	0	433	206	10,209
	新利根	0	0	72	24	0	0	0	96
	東（西代）	1,032	0	1,363	0	0	0	28	2,423
	東（その他）	1,135	0	24	406	0	0	0	1,565
	阿見・土浦	0	4,541	127	24	103	0	22	4,817
	牛久	0	516	72	151	103	0	30	872
	龍ヶ崎	0	1,238	24	0	103	0	0	1,366
	神崎・成田	0	0	0	24	0	0	0	24
	佐原	516	516	206	310	0	0	0	1,548
	潮来	516	0	826	0	0	48	0	1,390
	その他	1,238	0	254	120	0	0	0	1,613
合計	7,018	6,811	9,469	2,250	334	505	286	26,672	



# 地区別・行先別の公共交通需要

地区ごとに公共交通のニーズを集計し、色分けしました。  
次ページに地図上でわかりやすく表しました。

年2000回以上  
(1日4人以上)

年1000回以上  
(1日2人以上)

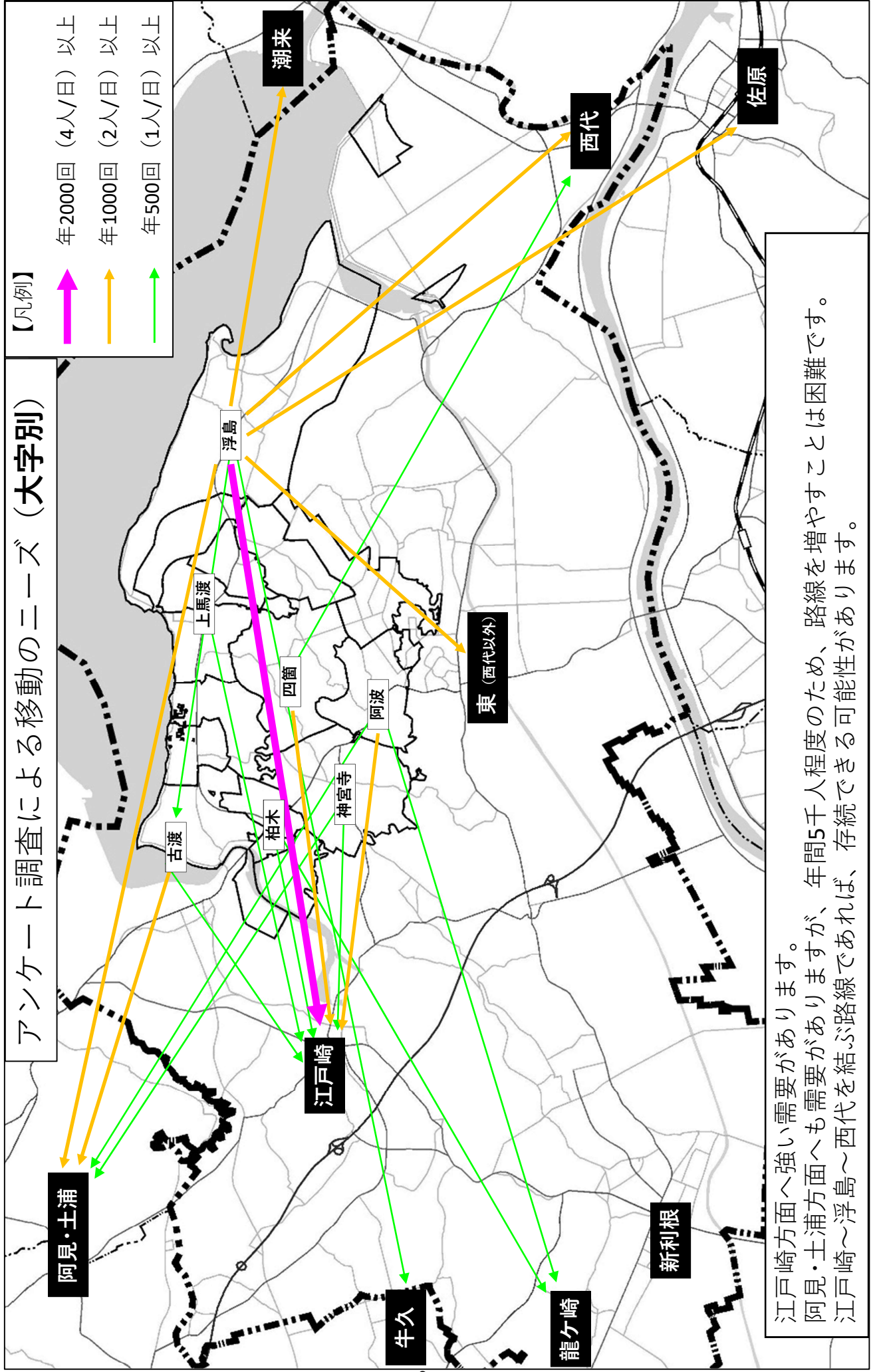
年500回以上  
(1日1人以上)

		行き先							
		古渡	江戸崎	東 (西代)	東 (その他)	阿見・ 土浦	龍ヶ崎	佐原	潮来
自宅	阿波	24	1,133	0	0	619	826	0	0
	神宮寺	0	629	0	48	728	0	0	0
	四箇	48	1,304	516	0	103	0	0	0
	南山来	0	0	0	0	0	0	0	0
	須賀津	6	316	0	24	0	0	0	0
	甘田	0	310	103	0	0	0	0	0
	三次	0	374	0	48	127	0	0	0
	飯出	0	447	0	0	0	0	0	0
	岡飯出	0	103	0	0	0	0	0	0
	柏木	0	826	0	0	0	516	0	0
	堀之内	0	334	0	0	0	0	0	0
	羽生	0	0	0	0	0	0	0	0
	柏木古渡	0	0	0	0	0	0	0	0
	古渡	8	533	12	0	1,451	24	0	0
	下馬渡	0	72	0	0	0	0	0	0
	上馬渡	0	619	151	0	4	0	0	0
	浮島	520	3,211	1,641	1,445	1,784	0	1,548	1,390
	(阿波)	78	3,307	619	72	1,451	826	0	0
	(古渡)	8	3,211	163	48	1,582	540	0	0
	合計	606	10,209	2,423	1,565	4,817	1,366	1,548	1,390

# アンケート調査による移動のニーズ (大字別)

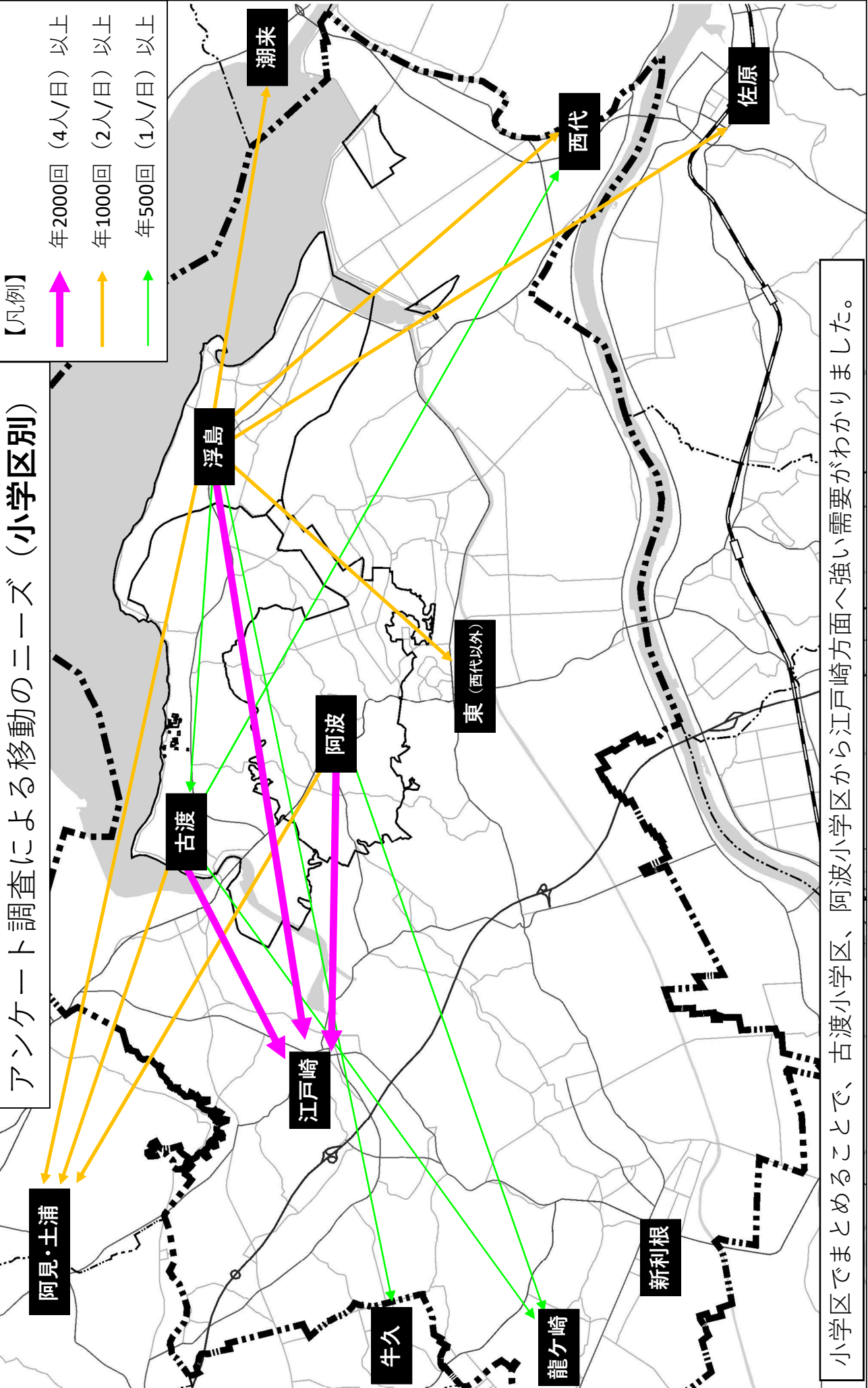
【凡例】

- 年2000回 (4人/日) 以上 ↑
- 年1000回 (2人/日) 以上 ↑
- 年500回 (1人/日) 以上 ↑



江戸崎方面へ強い需要があります。  
 阿見・土浦方面へも需要がありますが、年間5千人程度のため、路線を増やすことは困難です。  
 江戸崎～浮島～西代を結ぶ路線であれば、存続できる可能性があります。

アンケート調査による移動のニーズ（小学区別）



小学区でまとめることで、古渡小学区、阿波小学区から江戸崎方面へ強い需要がわかりました。

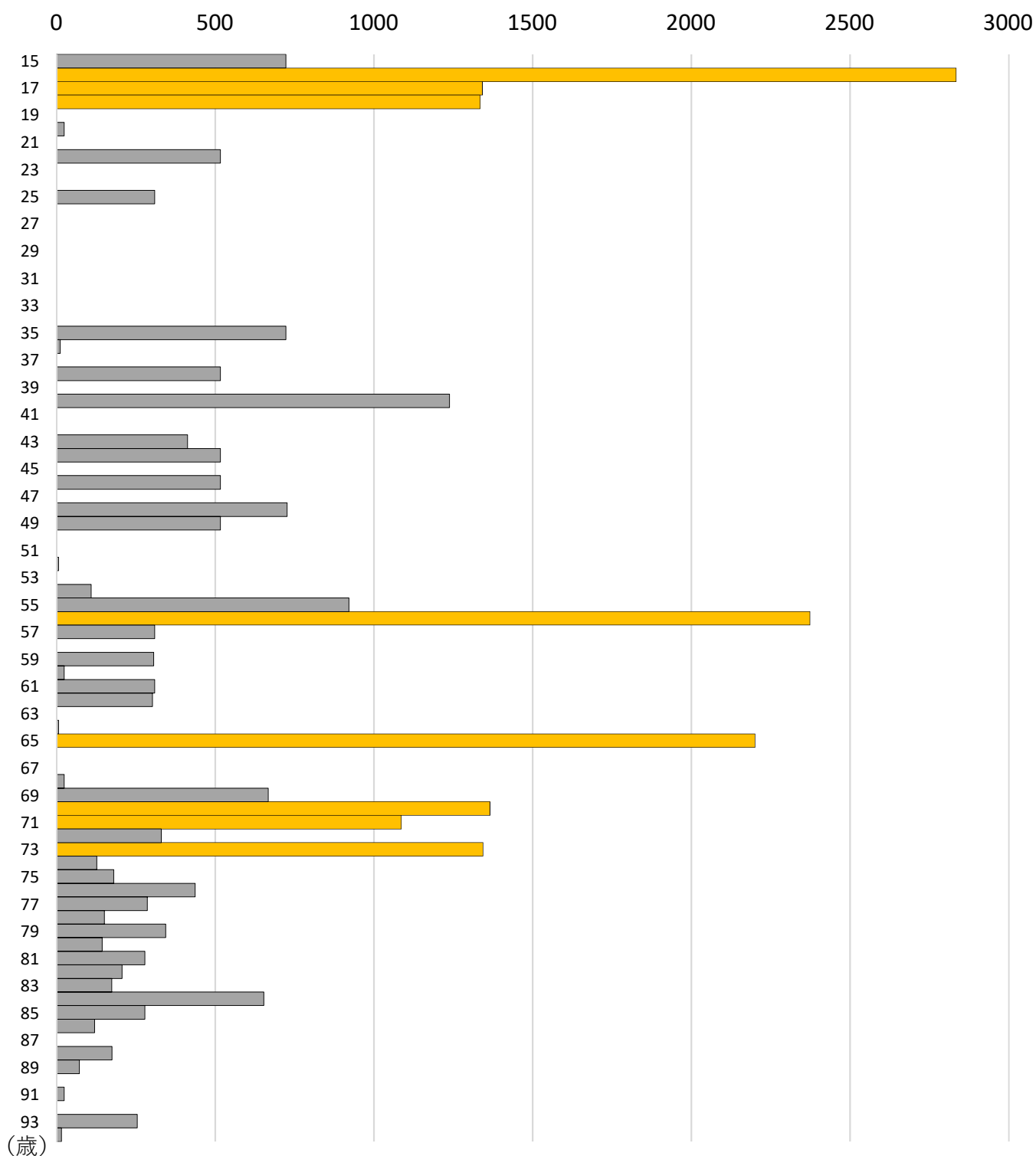
# 年齢別の公共交通需要

公共交通を必要としているのは「高校生」と「75歳までの比較的若い高齢者」だとわかりました。

仕事世代や、75歳以上の高齢者のニーズは多くありません。

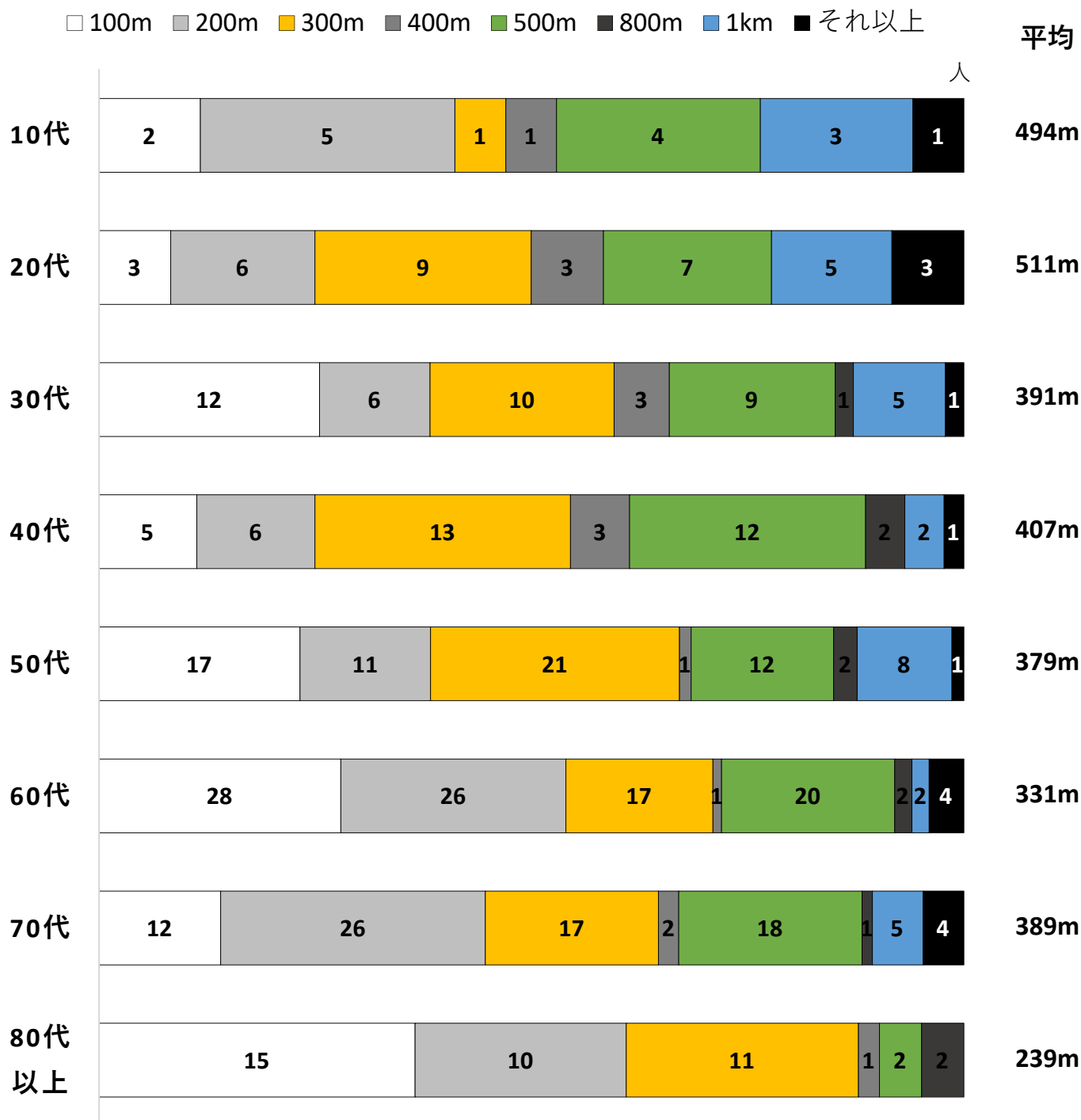
公共交通は、高校生と比較的若い高齢者の意見を中心に考えていく必要があることが改めて明らかになりました。

(回/年)



# 我慢できるバス停の距離

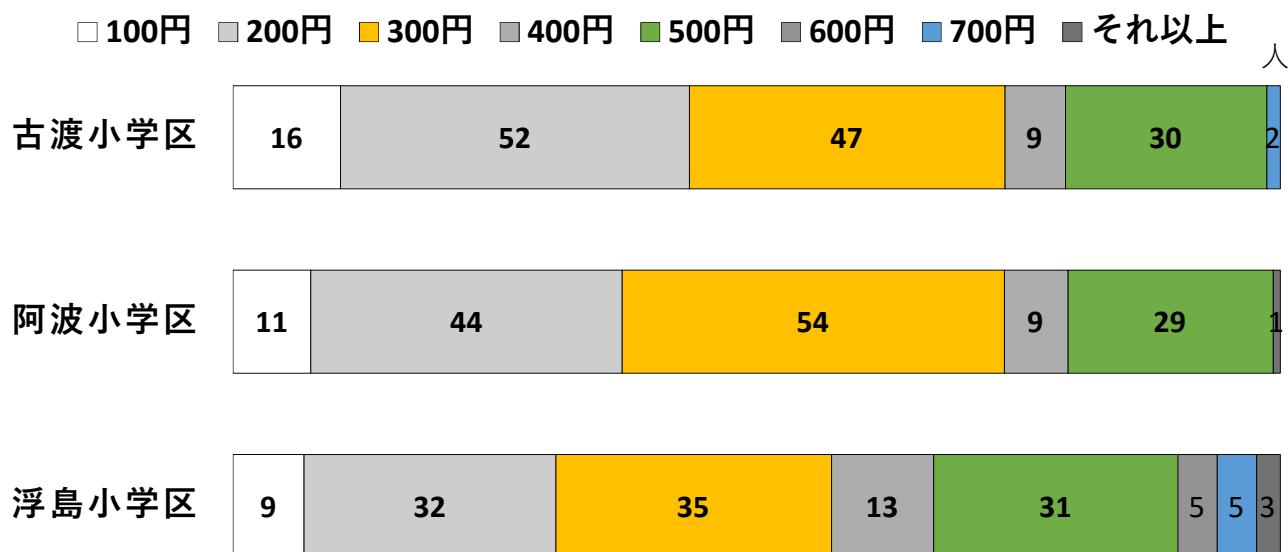
10代（高校生）は「500m」「1km」の回答が比較的多くあります。  
 これは自転車を使ったり送迎してもらうためだと考えられます。  
 高齢者は300m以内を希望していることがわかりました。  
 80代以上は、100m以内を希望する人が増え、公共交通を使うことが体力的に  
 難しくなる年代だと考えられます。



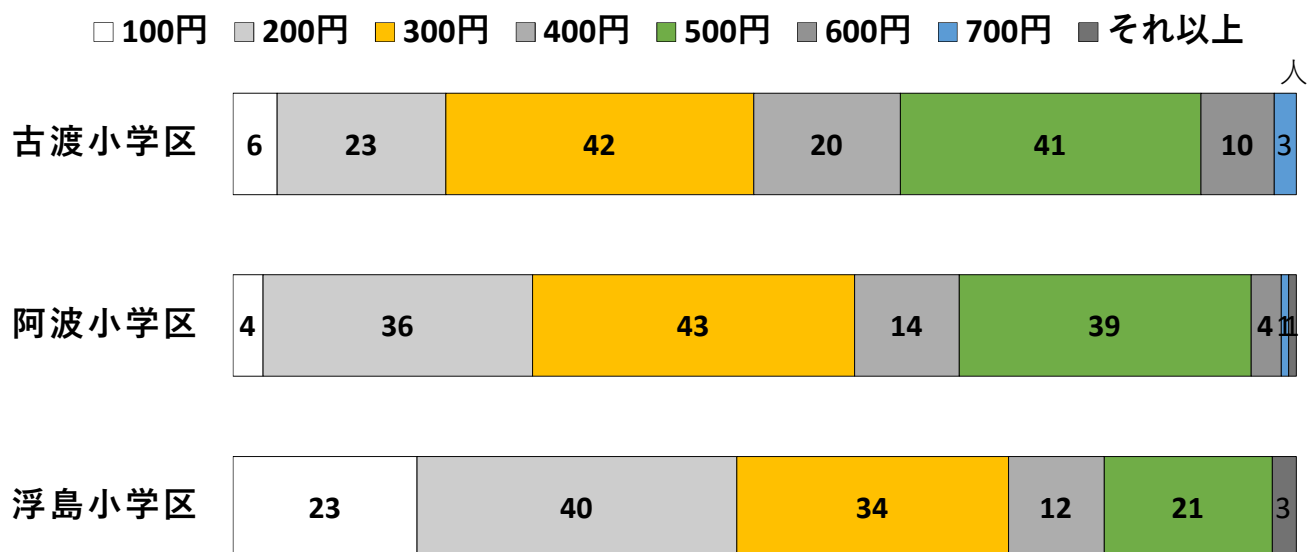
# 我慢できる運賃

我慢できる運賃は、距離が遠いほど上がる傾向になりました。  
現在のブルーバス・桜東バスの運賃より2倍程度の金額でも我慢できるという意見が多く寄せられました。

## 自宅から江戸崎へ行く場合の運賃



## 自宅からアピタ・パルナへ行く場合の運賃



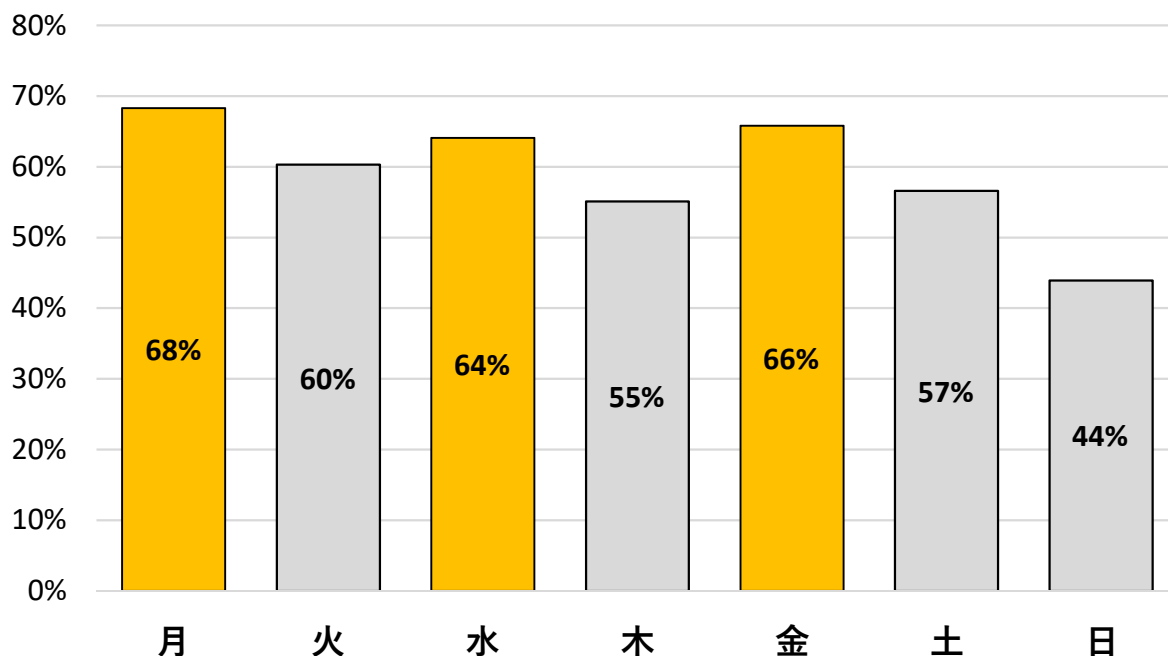
# 公共交通が必要な曜日

曜日により、ニーズに差があることがわかりました。

ニーズが多いのは、月・水・金です。

土日は通勤・通学のニーズがありません。

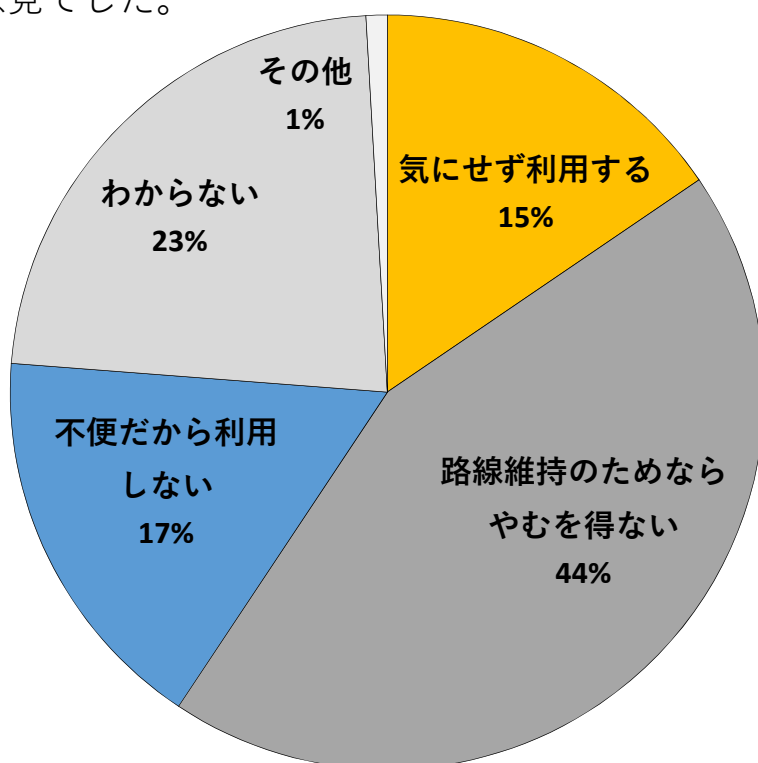
木曜日は医療機関が休診のためニーズが少ないと考えられます。



## 事前予約制 (デマンド運行) について

必要な時に、事前予約して利用するデマンド型の公共交通については、賛否両方の意見が同程度ありました。

4割の人はやむを得ないという意見でした。



# バス路線の維持に有効な対策

対策として希望するのは、回答が多い順に

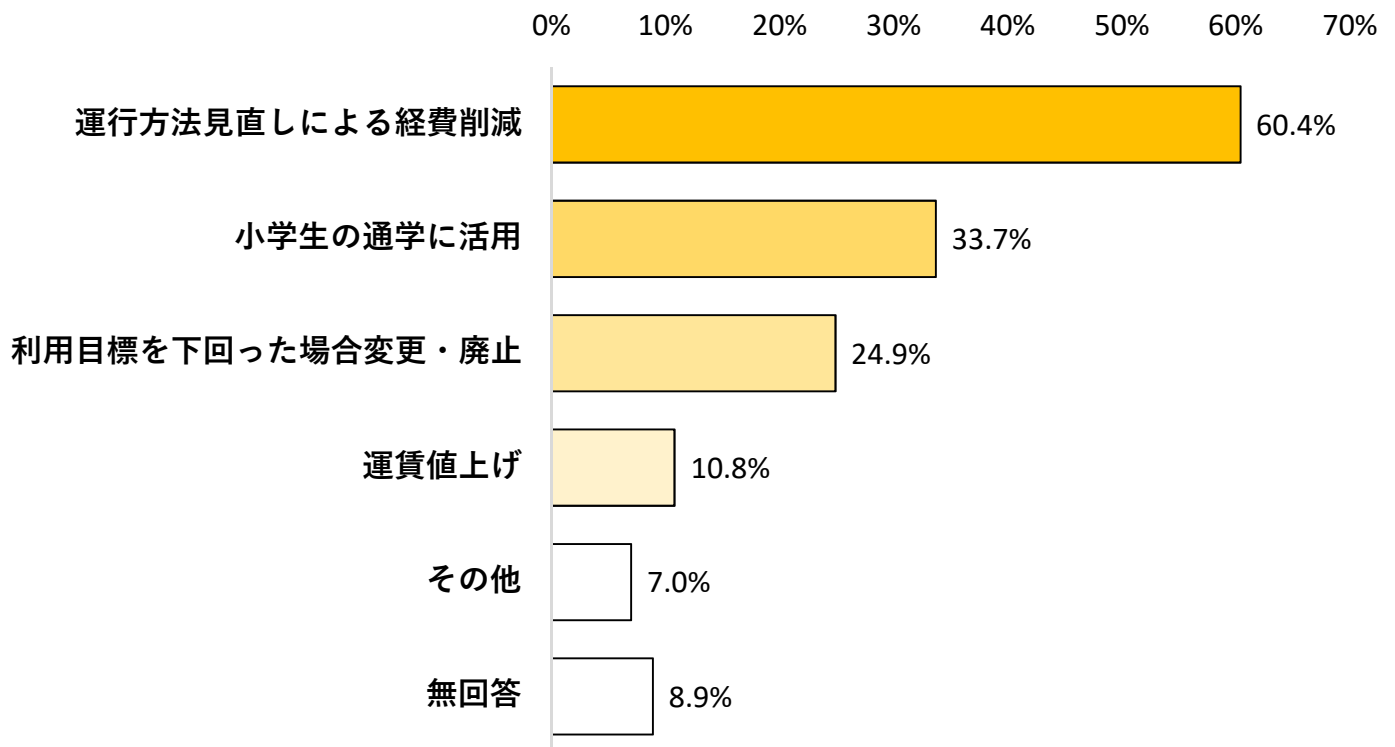
- ① 減便や土日運休などの運行方法の見直しにより経費を削減する
- ② 小学生の通学に活用し、少しでも売上を伸ばす
- ③ 事前に利用目標を設定し、下回った場合には再編や廃止を検討する
- ④ JRバスや関鉄バスと同じくらいの運賃に値上げする

という結果になりました。

我慢できる運賃などの回答結果も踏まえて、

- ・不便になり過ぎない減便
- ・利用者の負担になり過ぎない値上げ

などを選択肢として、今後の路線維持を検討していきます。





## 今後の再編の方向性

～利便性と持続性の両立に向けて～

# ブルーバス古渡線・西代線の一本化

需要の多い浮島地区から江戸崎へ乗り換えなしで移動可能とするため、古渡線と西代線を一本化します。また、土日に減便することで、経費の削減を図ります。

路線が重複する東地区（本新・八筋川）のコミュニティバス導入と併せて、令和2年4月を目途に検討します。

なお、一本化により利用が伸びた場合は路線バスとして継続し、利用が低迷した場合はワゴン車化や減便などの対策を検討していきます。

## 【路線バス継続の目標値】

- ① 1便あたり2.4人以上の利用があること（国庫補助活用のため）
- ② 運賃収入で経費の30%以上をまかなうこと

# アンケート結果に基づく運賃改定

運賃水準に関するアンケート結果は、現在の運賃の2倍程度でも我慢できるという内容でした。バスの存続のためには、安い初乗り運賃を改定することで、安定した収入を確保していかなければなりません。令和2年4月に向けて運賃の改定を実施し、路線バスの継続を図ります。

# 小学校スクールバス化に合わせた路線再編

令和3年4月の統合小学校の開校、スクールバスの導入のタイミングで、利用が激減する神宮寺線の再編を検討します。

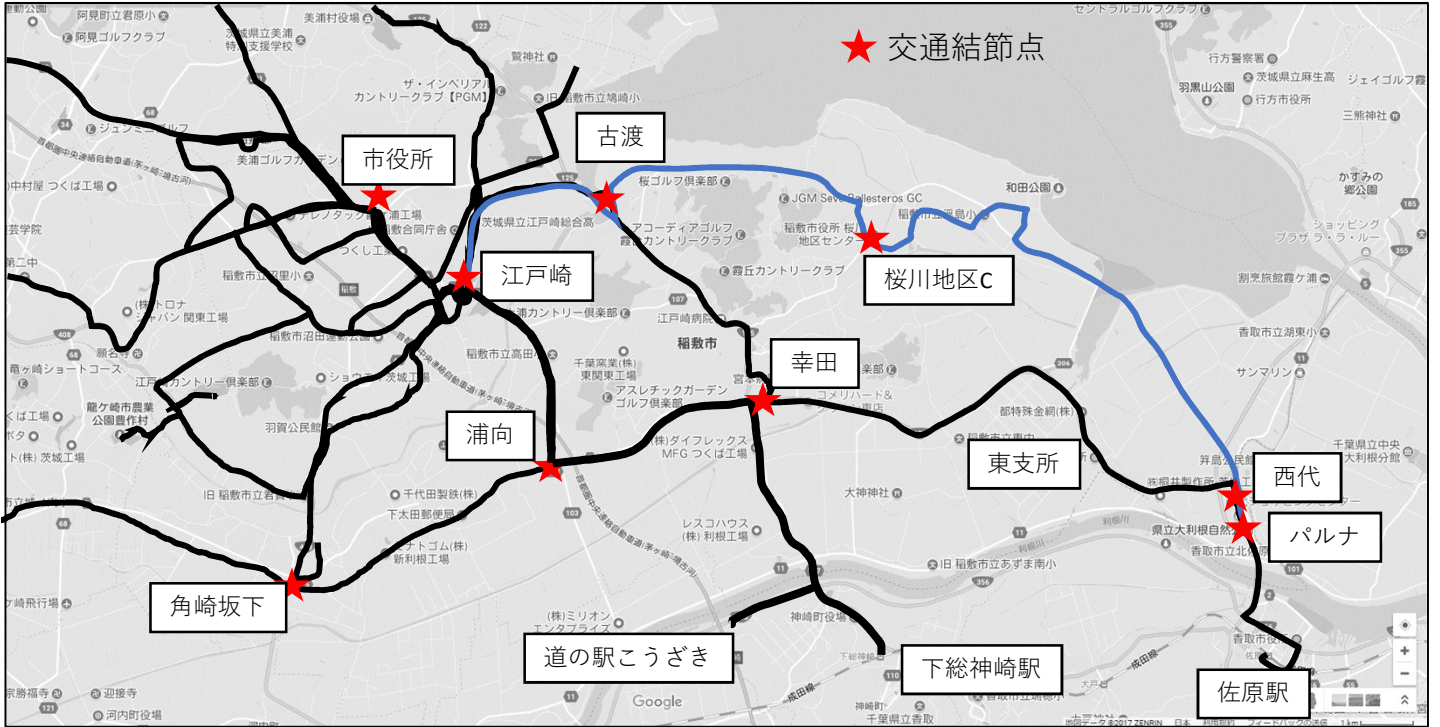
中型バスからワゴン車サイズへ小型化することで、四箇地区・甘田地区などを走行できるコミュニティバスの導入を検討します。

## 【コミュニティバスの詳細】

- ・ 7～10人乗りワゴン車
- ・ 四箇、甘田、羽生など既存のバス停が遠い地区を細かく回る
- ・ 曜日ごとにルートに分けることを検討

	令和2年4月	令和3年4月	令和4年4月
古渡線	一本化 運賃改定	継続または ワゴン車化	継続または ワゴン車化
西代線			
神宮寺線	運賃改定	ワゴン車化	

# ブルーバス再編案



# コミュニティバス導入検討エリア

