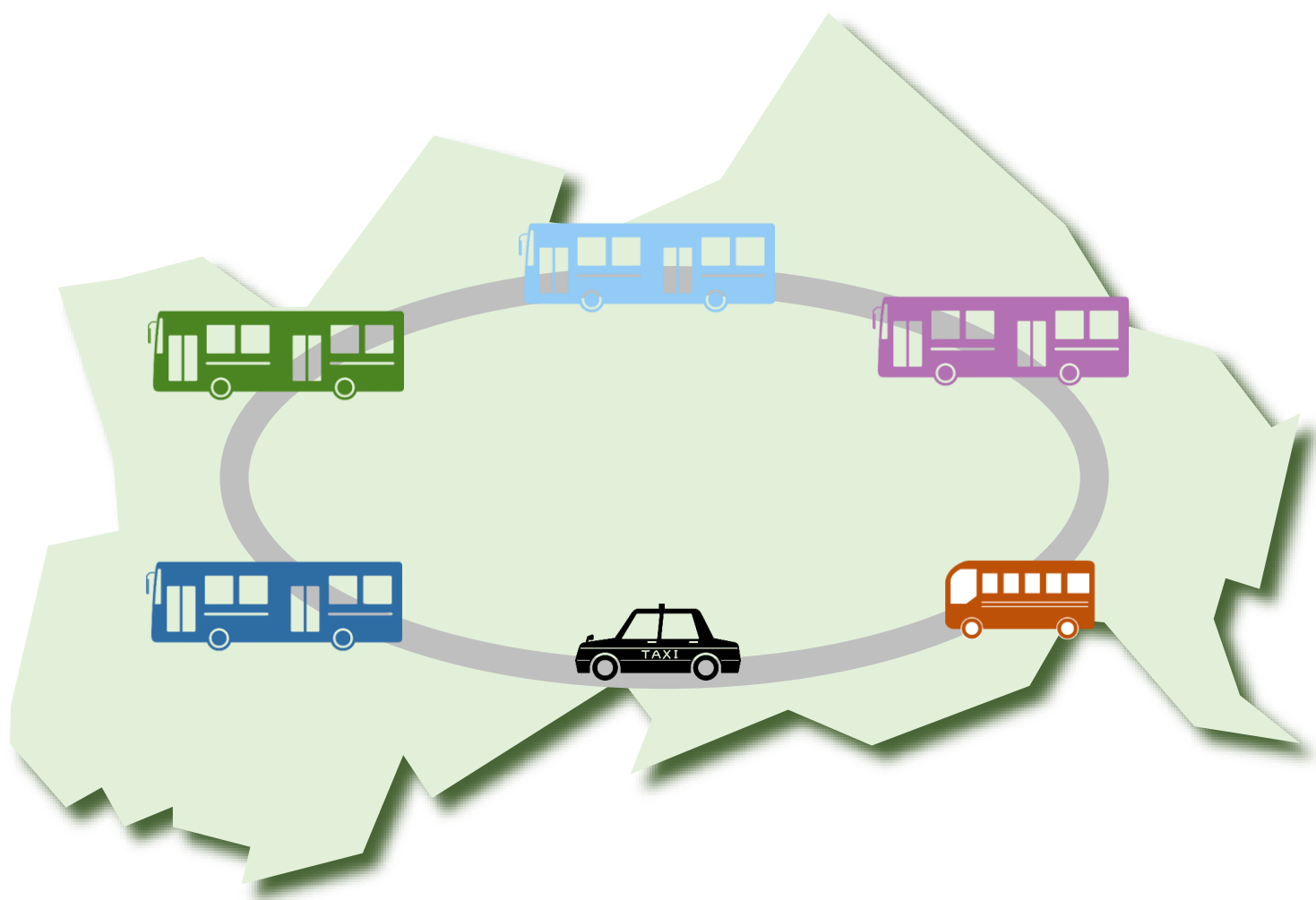


稲敷市地域公共交通計画



令和4年3月
令和7年3月一部改訂

稲 敷 市

目 次

序．計画策定の背景・目的	1
序－１．計画策定の背景及び目的	1
序－２．計画の区域.....	1
序－３．計画の期間.....	1
1．稲敷市の現状	2
1－１．地形・地勢.....	2
1－２．人口動向.....	2
1－３．通勤通学流動.....	4
1－４．主要施設の立地状況	4
1－５．観光動向.....	5
1－６．免許保有状況.....	5
2．公共交通の現状	6
2－１．市内を運行する公共交通	6
2－２．市内を運行する公共交通の現況.....	7
2－３．公共交通以外の送迎サービスの現状	20
3．地区別公共交通アンケート	23
3－１．江戸崎地区公共交通に関するアンケート調査.....	23
3－２．新利根地区公共交通に関するアンケート調査.....	25
3－３．桜川地区公共交通に関するアンケート調査.....	26
3－４．東地区公共交通に関するアンケート調査	27
4．市内１５地区の生活不便地域分析	28
5．上位・関連計画における公共交通の位置づけ	39
6．稲敷市地域公共交通網形成計画の検証	44
7．公共交通に関わる課題	45
8．地域公共交通の方向性	46
8－１．基本方針.....	46
8－２．公共交通機関の役割と機能分担	47
8－３．計画目標と評価指標	49
9．目標達成のために実施する事業	51
10．計画の達成状況の評価	64
10－１．計画推進状況の評価体制	64
10－２．評価・検証に向けたPDCAサイクル	65
10－３．評価方法及びスケジュール	66

序．計画策定の背景・目的

序－１．計画策定の背景及び目的

稲敷市では、急速に進む少子高齢化や人口減少への対応など、地域公共交通の中長期的な方針とともに、まちづくりと連動した地域公共交通ネットワークを検討・協議し、稲敷市らしい適正な地域公共交通網の形成を促進していくため、「稲敷市地域公共交通網形成計画」を策定した。その計画で位置づけられている事業の具体的な計画内容を示す「稲敷市地域公共交通再編方針」を策定し、網形成計画に掲げる基本方針を達成するための施策に取り組んでいる。

しかし、近年、利用者の減少により、地域間幹線系統補助の対象となっている路線バスの利用者数が補助要件の下限を下回る可能性が生じ、地域間交通の在り方及び対策の検討が急務となっている。小学生の通学に路線バス、コミュニティバスを活用し、それをもって、多数の地域内バス路線を維持してきた経緯があるが、近年の小学校統廃合に伴いスクールバス化が進むことで、路線バス利用者が大幅に減少する事態となっており、地域内交通の在り方を再検討する必要性が生じている。

さらに、高齢者の増加等により、バス停まで歩行困難な高齢者が増加し、より小回りの利く交通モードが求められている。高齢者の移動手段の確保および公費負担の軽減の両立を図りながら、持続可能な公共交通の検討が必要となっている。本市では、平成 20 年度より交通空白地をカバーするためタクシー助成券制度を実施し、ファーストワンマイルの移動手段として活用してきた。しかし、近年タクシー事業者の廃業が相次ぎ、市域の半分がタクシー空白地となっているが、隣接市町村が異なる交通圏に属するため、タクシー利用が困難となっており対策に苦慮している。

一方で、公共交通は、近年全国で取り組まれている持続可能な開発目標（SDGs）を達成する上で、福祉（目標 3）、まちづくり（目標 11）、環境（目標 13）などの観点から、重要な役割を担っている。

そこで、新型コロナウイルス感染症の拡大による「新しい生活様式」の定着や公共交通を取り巻く社会情勢を踏まえつつ、さまざまな問題・課題に対応するよう、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 5 条に基づく計画を、同 6 条において定める協議会である「稲敷市地域公共交通活性化協議会」が協議の上、稲敷市が策定する計画です。

序－２．計画の区域

本計画の計画区域は、稲敷市全域とする。

序－３．計画の期間

計画期間は、令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 年間とする。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢等の変化や関連計画の見直し等に適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行うものとする。

1. 稲敷市の現状

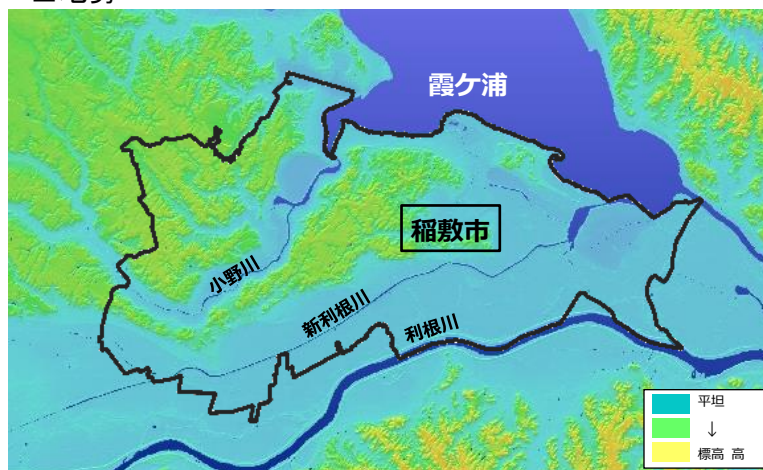
1-1. 地形・地勢

- ・稲敷市は、茨城県の南部、東京から60km圏に位置する。
- ・西に研究学園都市「つくば」、南に日本の玄関口「成田」の中間に位置し、これらの各都市と首都圏中央連絡自動車道（圏央道）で結ばれている。
- ・面積は、205.81 km²（霞ヶ浦を含む）で、東西約23km、南北約14kmと横に細長い。
- ・地勢は、稲敷台地と広大な水田地帯からなる。北に霞ヶ浦、南に利根川、東を横利根川、中央を新利根川や小野川が東西方向に流れ、水辺環境に恵まれている。

■位置図



■地勢

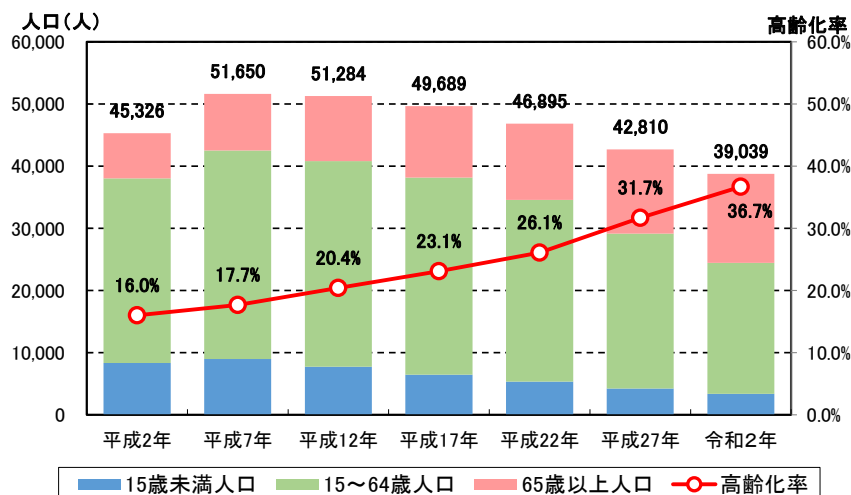


1-2. 人口動向

(1) 人口の推移

- ・人口は、平成7年をピークに減少傾向となっている。
- ・高齢化率は上昇傾向となっている。

■人口及び高齢化率の推移

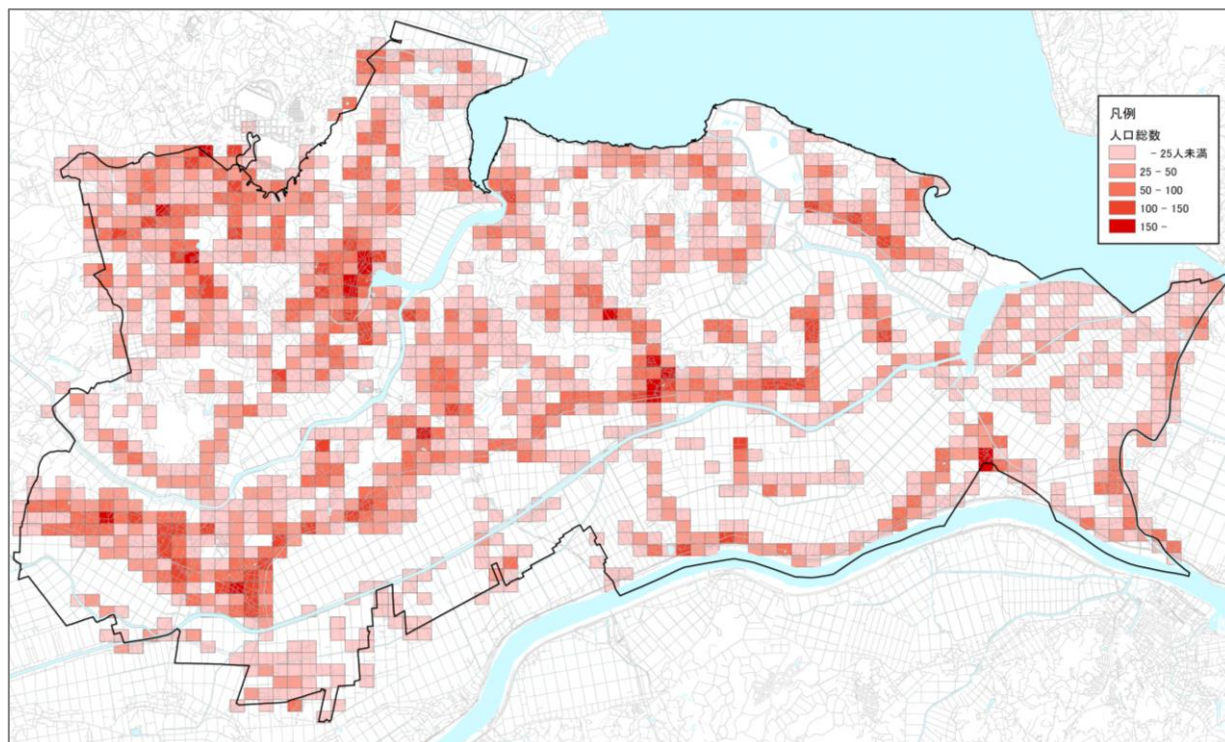


資料：各年の国勢調査

(2) 人口分布

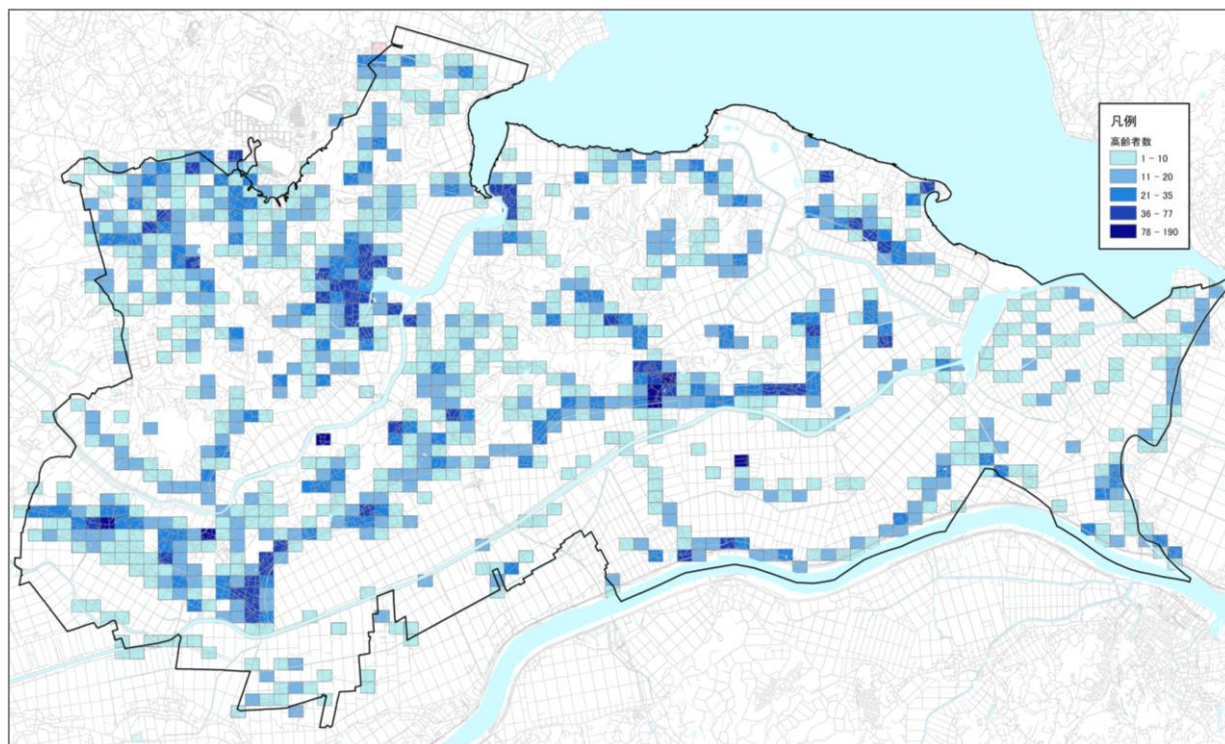
- 人口の分布状況を見ると、市全域に分布している。南部では水田が広範囲に広がっているため、幹線道路沿いに人口が分布している。

■人口分布（250mメッシュ）



資料：平成 27 年国勢調査

■65 歳以上の人口分布（250mメッシュ）

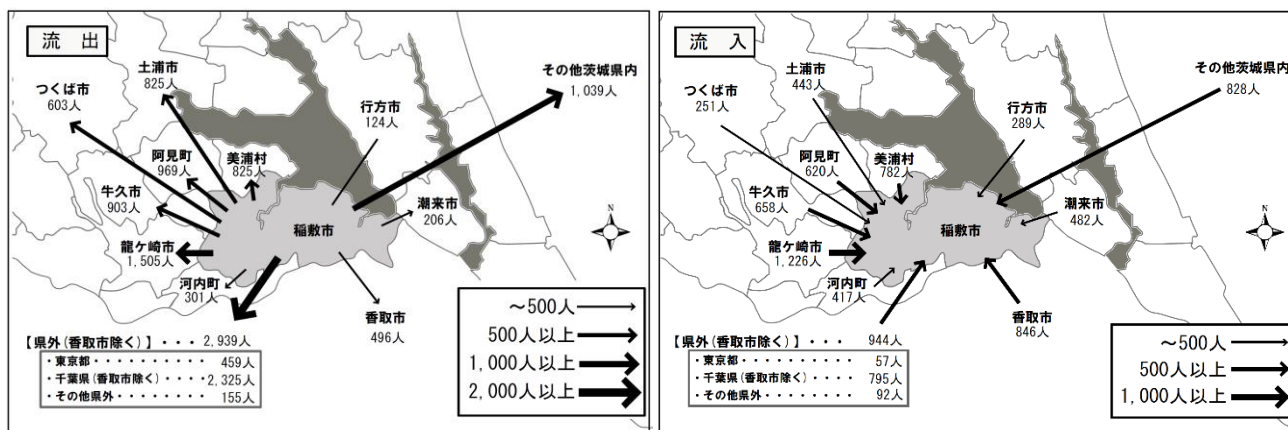


資料：平成 27 年国勢調査

1-3. 通勤通学流動

- ・通勤通学の動向をみると、周辺市への流動が多く、流出・流入ともに、龍ヶ崎市・牛久市が多い。また、千葉県香取市も多い。

■通勤・通学流動

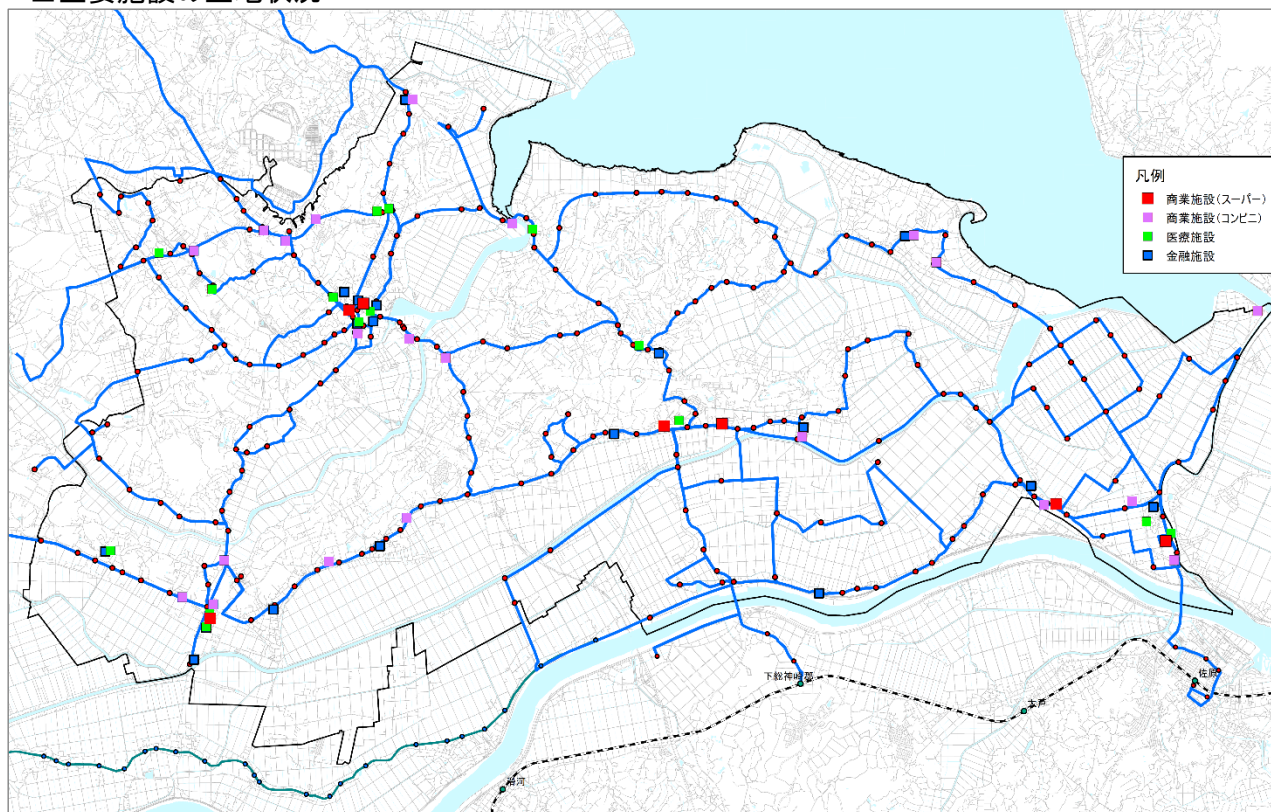


資料：平成 27 年国勢調査

1-4. 主要施設の立地状況

- ・市内の生活利便施設（商業・医療・医療施設）は、バスが運行している幹線道路沿いを中心に立地している。
- ・スーパー等の商業施設は、江戸崎地区、新利根地区、東地区に立地し、コンビニは多くの地区に立地している。
- ・医療施設においては、市南部では立地していないエリアが多い。
- ・金融施設においては、ほとんどの地区に立地している。

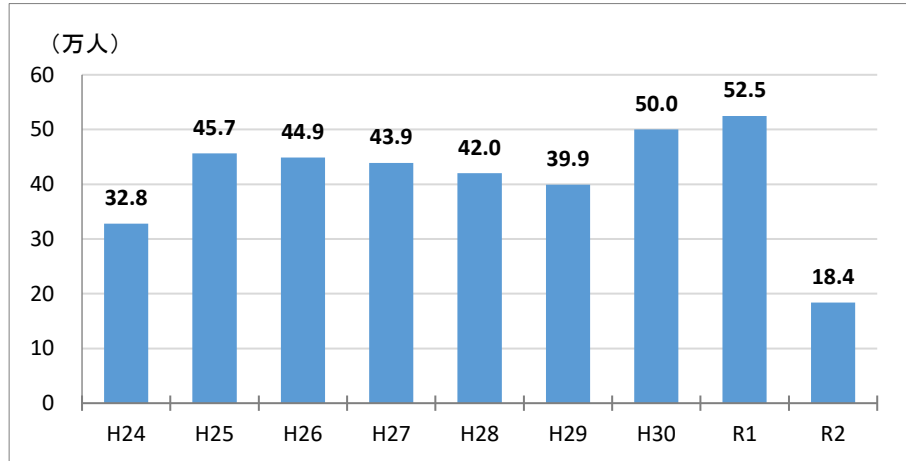
■主要施設の立地状況



1-5. 観光動向

- 観光入込客数は、平成25年度以降減少傾向となっていたが、平成30年度以降増加傾向に転じた。しかし、新型コロナウイルス感染による各種イベント中止により、令和2年度の観光客数は大幅に落ち込んでいる。

■観光客数の推移

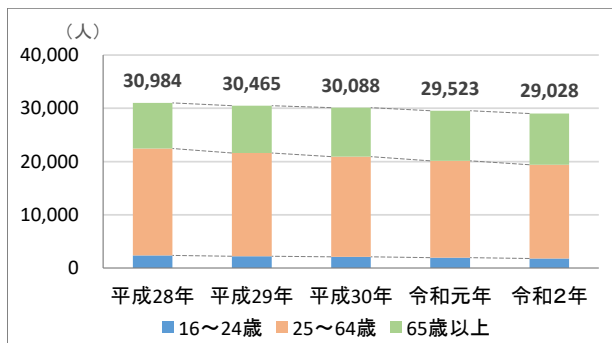


資料：市資料

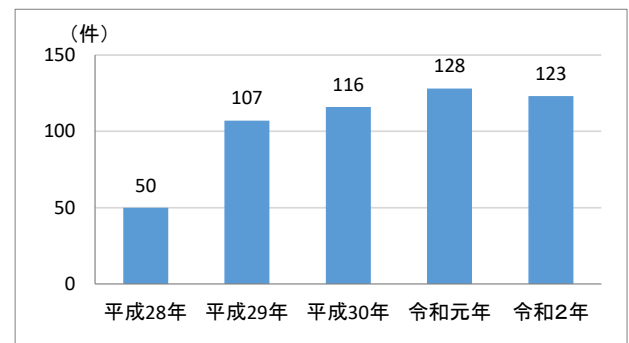
1-6. 免許保有状況

- 運転免許保有者総数は微減傾向となっているが、高齢者の免許保有者数は増加している。
- 運転免許返納件数は、増加傾向となっている。

■運転免許保有者数の推移



■運転免許返納件数の推移

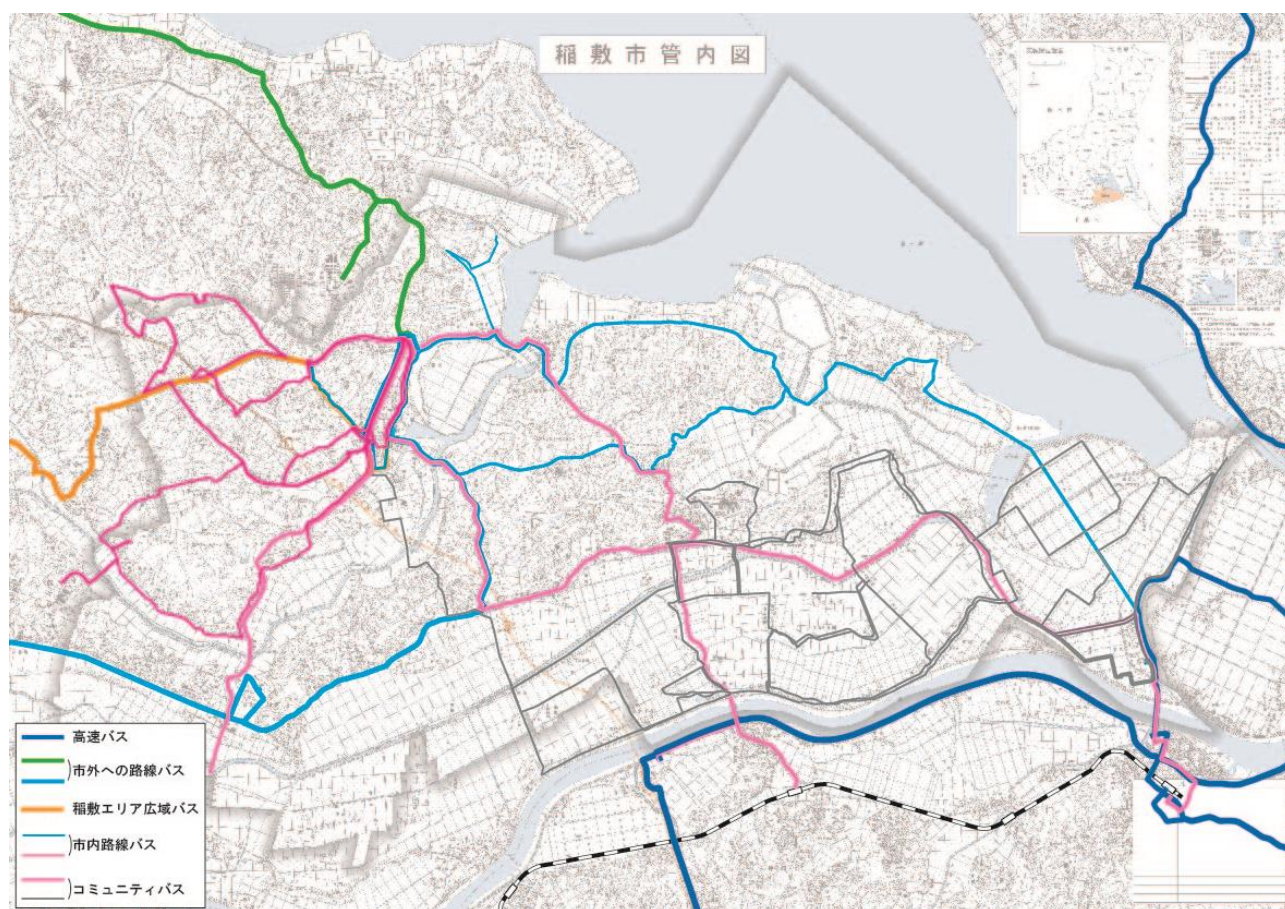


2. 公共交通の現状

2-1. 市内を運行する公共交通

- 市内の公共交通は、バス交通（路線バス、コミュニティバス）が主となっており、それを補完するために、地域交通利用券によるタクシー利用がある。
- 市東側縁辺部を東京駅～鉾田間の高速バスが運行し、市内で利用できるバス停が1ヶ所（上西代バス停）ある。

■市内を運行するバス路線



2-2. 市内を運行する公共交通の現況

(1) 高速バス

- ・高速バスあそう号（東京～銚田）が運行されており、これにより乗り換えなしで東京に行くことができる。バス停は、市内1ヶ所（上西代バス停）のみ。
- ・平日1往復、土日祝日3往復で運行。
- ・市外の神崎町にある道の駅から、東京～銚子の高速バスが利用できる。

■高速バスあそう号（東京～銚田）の運行概要

運行ルート	東京駅～香取神宮～佐原駅～上西代（市内）～潮来駅～麻生庁舎～銚田駅
運行本数	平日1往復、土日祝日3往復
所要時間	上西代バス停⇄東京駅 2時間
運賃	現金：1,900円、ICカード：1,750円
運行事業者	関鉄グリーンバス(株)

(2) 市外を結ぶ民間路線バス

- ・市外を結ぶ民間路線バスとして、江戸崎を起終点として土浦駅を結ぶ路線と龍ヶ崎市駅を結ぶ路線が、運行されている。
- ・路線バスの運行エリアは市西側のため、東側エリアから市外への移動が不便となっている。

■市外を結ぶ民間路線バスの運行概要

事業者	系統	運行本数	
		平日	土休日
ジェイアールバス関東(株)	土浦駅～江戸崎（霞ヶ浦線）	11本	8本
関東鉄道(株)	龍ヶ崎市駅～江戸崎（龍ヶ崎市駅線）	4本	4本

■高速バス及び市外を結ぶ民間路線バス



(3) 稲敷エリア広域バス ※地域内フィーダー系統確保維持事業の対象路線

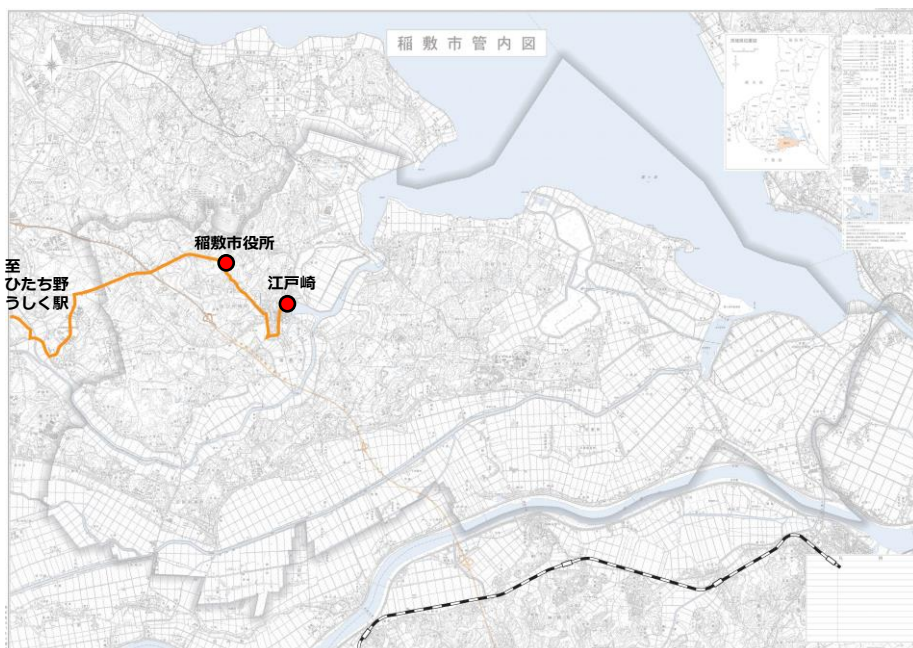
①運行概要

- ・牛久市・稲敷市では、広域的な移動手段の確保のため、平成29年から「稲敷エリア広域バス」として市内からは2路線の実証運行を行い、江戸崎・牛久ルートが平成30年度から本格運行となっている。(稲敷・阿見ルートは廃止)

■稲敷エリア広域バス（江戸崎・牛久ルート）の運行概要

運行日	便数		運賃	運行事業者
	平日	土日祝日		
毎日	4本	4本	190円～850円	関東鉄道(株)

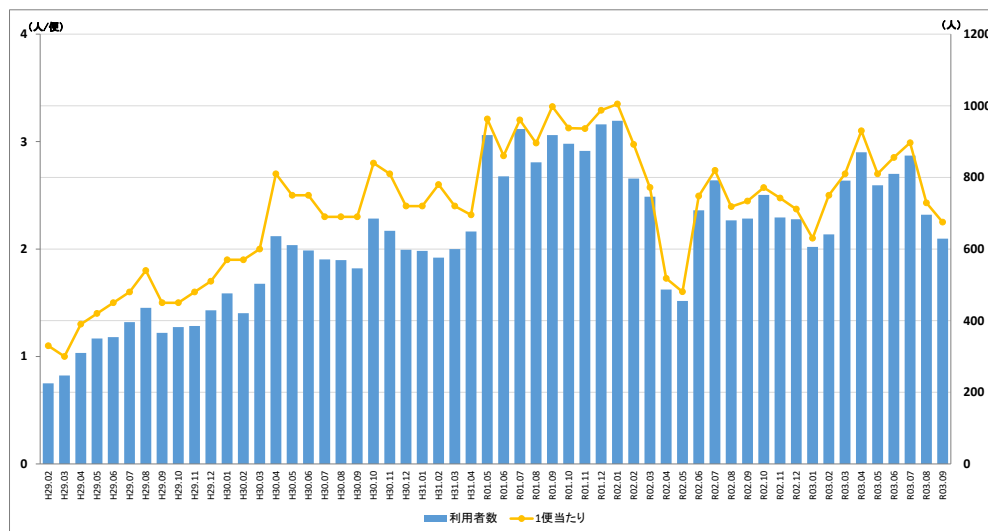
■運行ルート



②利用状況

- ・稲敷エリア広域バス江戸崎・牛久ルートの利用者は、運行開始後増加傾向となっていたが、新型コロナウイルス感染症拡大による緊急事態宣言期間となった令和2年4月・5月に利用者は大幅に落ち込んだ。その後、利用者は緊急事態宣言前の利用者数まで戻りつつある。

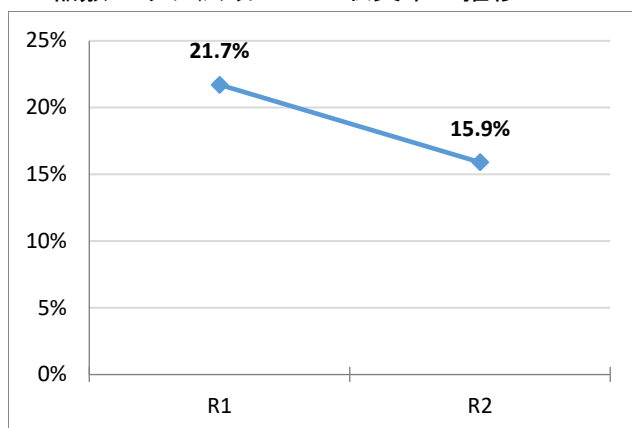
■稲敷エリア広域バスの利用者の推移



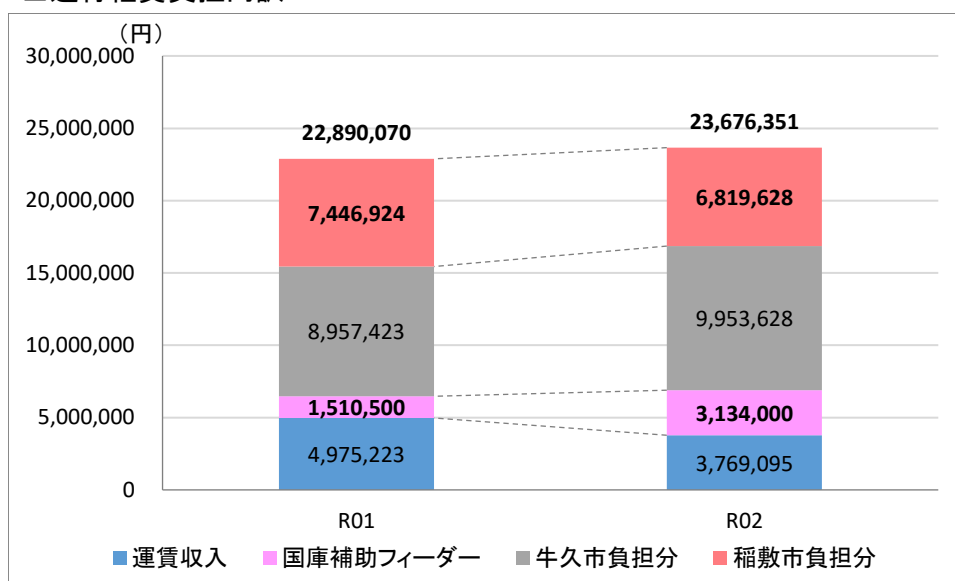
③収支状況

- ・稲敷エリア広域バス江戸崎・牛久ルートの収支率は、令和元年度に比べ減少して 15.9%となっている。
- ・路線維持のため、運賃収入でカバーできない赤字相当額を、牛久市と稲敷市の両市で負担している。稲敷市の負担分については、国庫補助の交付を受けており、令和 2 年度における負担額は 6,820 千円となっている。(運行経費の約 29%に相当)

■稲敷エリア広域バスの収支率の推移



■運行経費負担内訳



(4) 市内路線バス

①運行概要

- ・市内完結型（一部、市外の佐原駅、下総神崎駅まで）の路線バスは、令和3年4月に改定され、現在、5路線が運行されている。なお、鳩崎線のみ平日のみの運行。
- ・運賃は、初乗り 170 円、対キロ運賃。

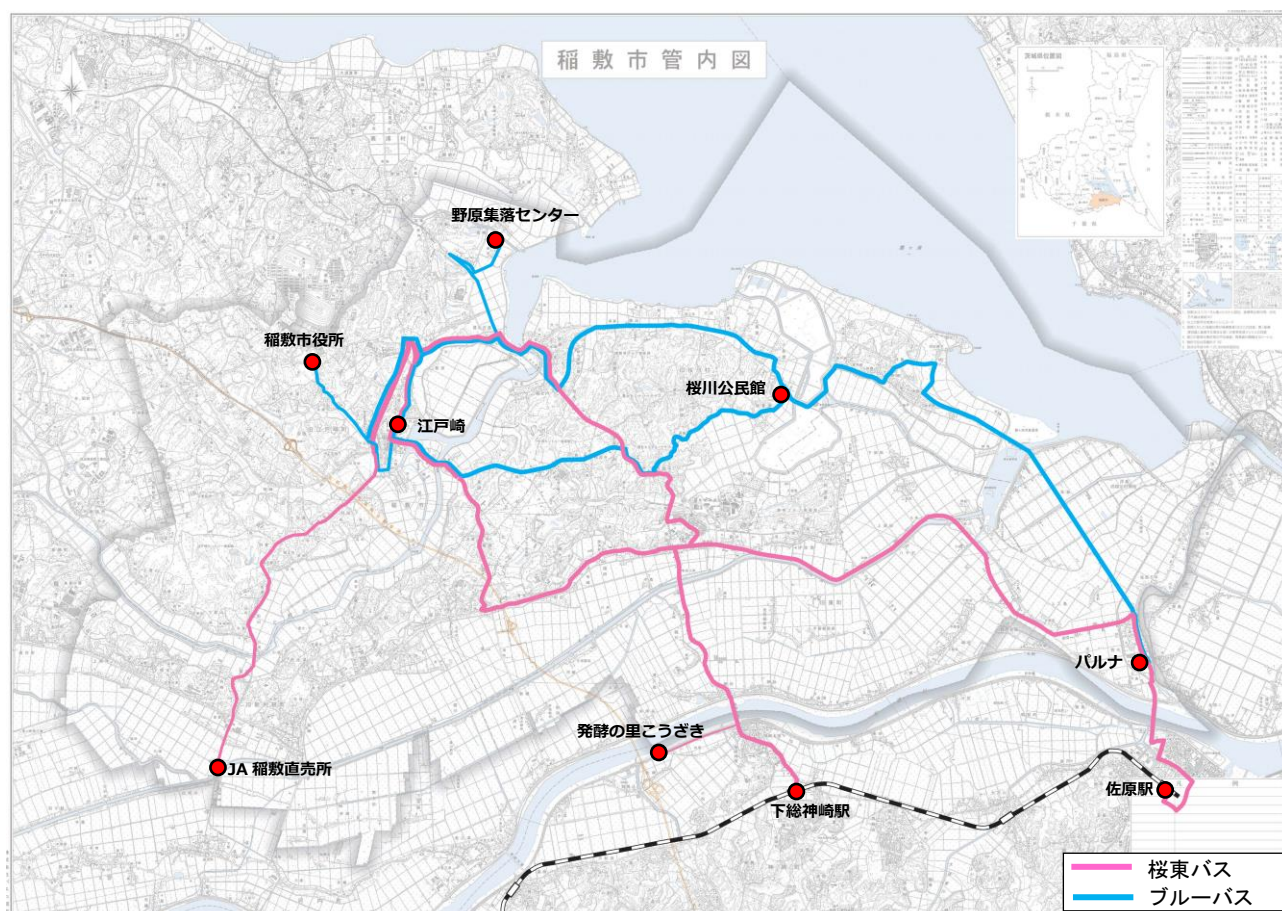
■市内を運行する路線バスの運行概要

運行事業者	路線	運行本数		運賃
		平日	土日祝日	
桜東バス (晃進物流(株))	江戸崎～佐原駅（佐原線）	12 本	8 本	170 円～560 円
	JA 稲敷直売所～江戸崎～下総神崎駅（新利根・神崎線）※1	6 本	2 本	170 円～510 円
ブルーバス(株)	江戸崎～パルナ（浮島線）※2	5 本	4 本	170 円～490 円
	江戸崎～桜川公民館（神宮寺線）	4 本	4 本	170 円～340 円
	野原集落センター～稲敷市役所（鳩崎線）	5 本	—	170 円～310 円

※1 桜東バス 新利根・神崎線は、主に稲敷市の住民の生活交通として必要であり、地域内フィーダー系統確保維持事業の対象路線である。また、神崎町は費用負担をしておらず、補助申請も行っていない。

※2 ブルーバス浮島線は、地域内フィーダー系統確保維持事業の対象路線である。

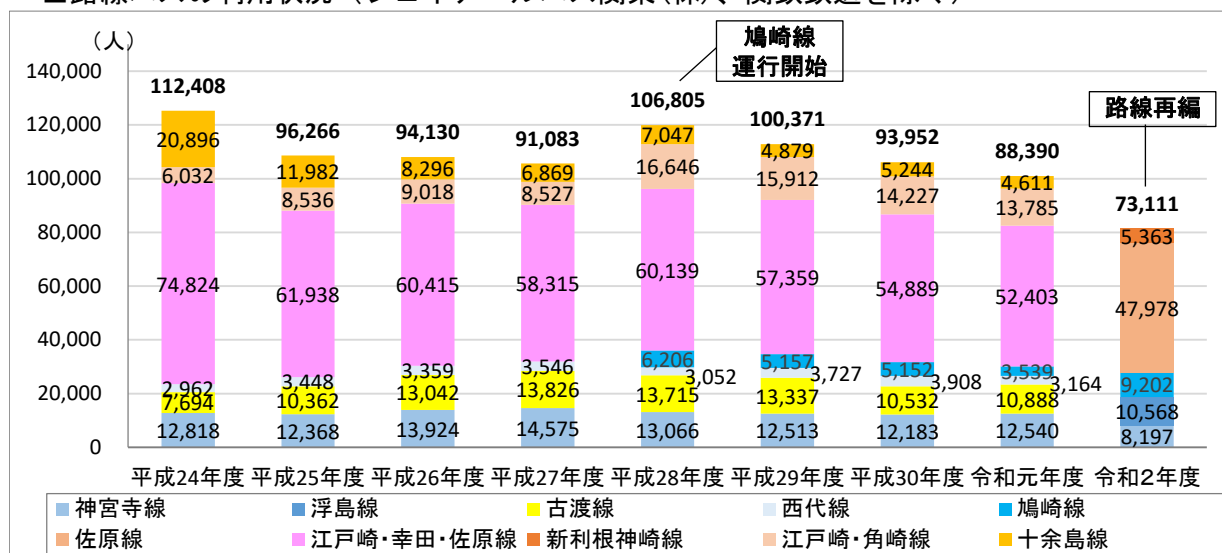
■市内を運行する路線バスの運行ルート



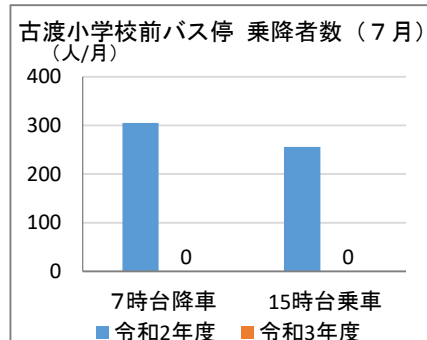
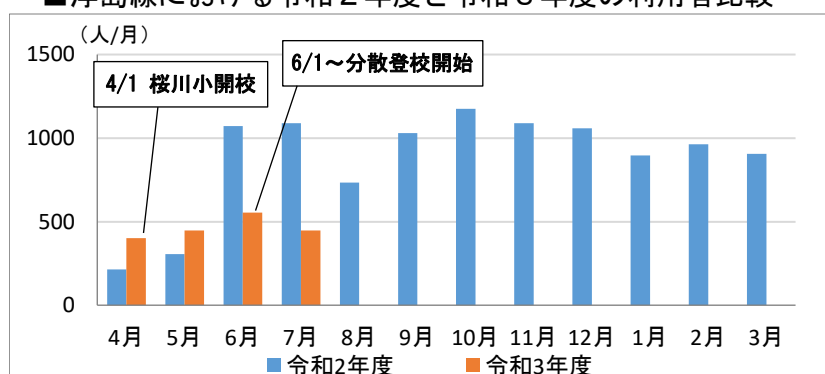
②利用状況

- 平成28年度、鳩崎線の運行開始により一時的に利用者数は増加したが、その後利用者数は減少傾向となっている。
- 令和3年4月、浮島小・古渡小・阿波小が統合され、桜川小の開校に併せスクールバスが4ルート運行されている。それに伴い、浮島線の利用者数は、大幅に減少している。とくに、古渡小学校前バス停の利用者がいなくなっている。

■路線バスの利用状況（ジェイアールバス関東(株)、関鉄鉄道を除く）



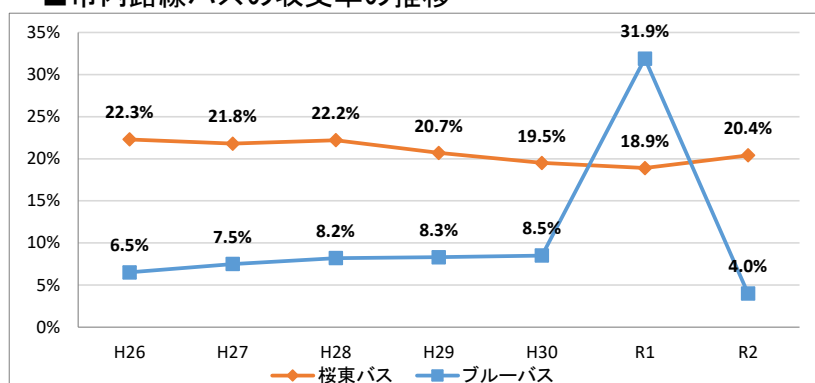
■浮島線における令和2年度と令和3年度の利用者比較



③収支状況

- 桜東バスの収支率は20%前後、ブルーバスの収支率は8%前後となっており、路線を維持するために公的負担が大きくなっている。

■市内路線バスの収支率の推移



※ブルーバスのR1については、国税の修正申告により還付金が収入に計上されている

(5) コミュニティバス

①運行概要

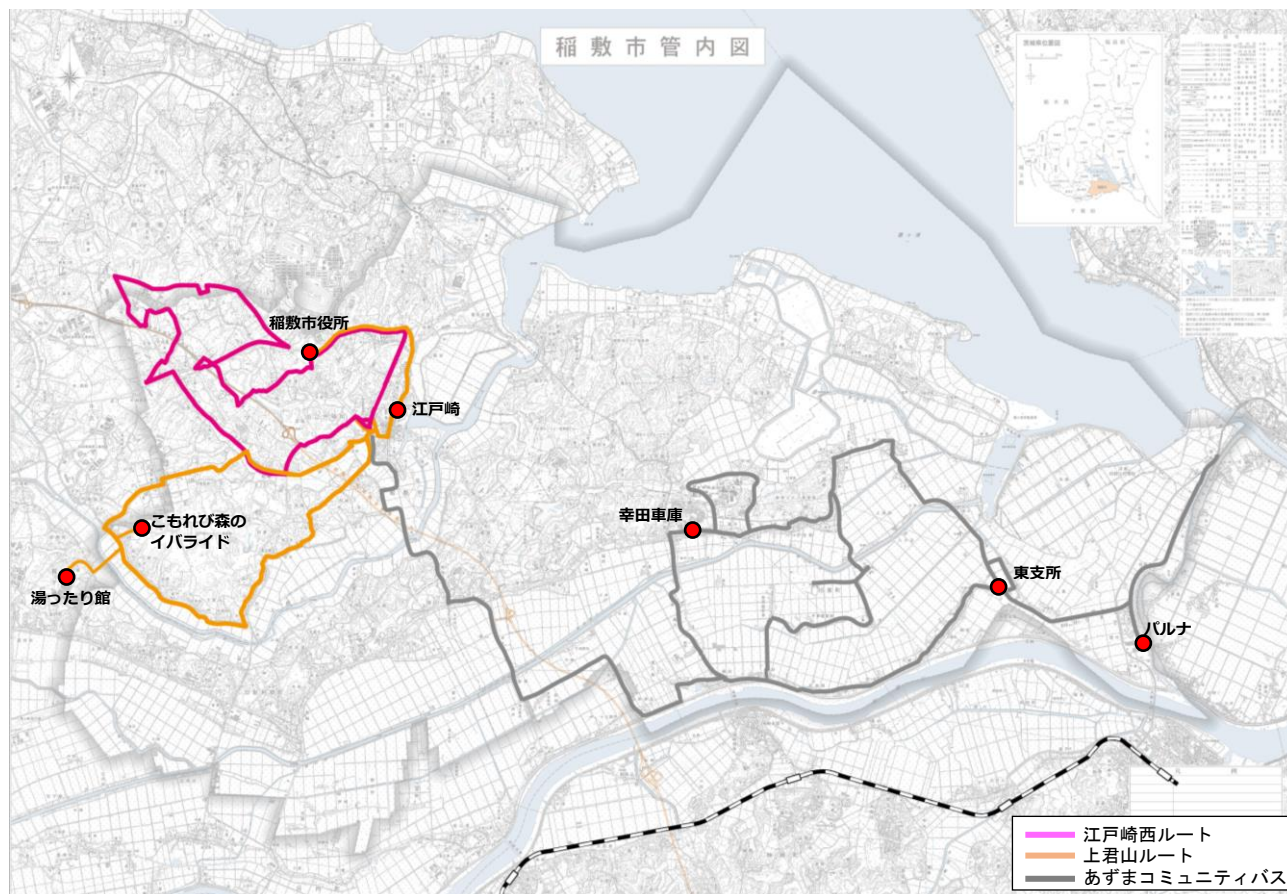
- ・民間路線バスを補完する形で、コミュニティバスが3路線運行されている。
- ・あずまコミュニティバス以外は、ループ型の路線となっており、江戸崎西ルート・上君山ルートは、便によって回り方を変えている。
- ・江戸崎西ルート及び上君山ルートは、毎日運行となっているが、あずまコミュニティバスについては、曜日を替え3ルートを行なっている。
- ・運賃は、あずまコミュニティバスについては、200～400円。他の2路線は200円の均一となっている。

■コミュニティバスの運行概要

路 線		主な 運行エリア	運行本数		運賃
			平日	土日祝日	
江戸崎西ルート		沼里地区	5本	5本	200円
上君山ルート		君賀地区	5本	5本	200円
あずまコミュニティバス※	月木ルート	東地区	4本	—	200～400円
	火金ルート		4本	—	
	水ルート		4本	—	

※あずまコミュニティバスは、地域内フィーダー系統確保維持事業の対象路線
(令和5年3月通学快速を廃止。全ルート再編実施)

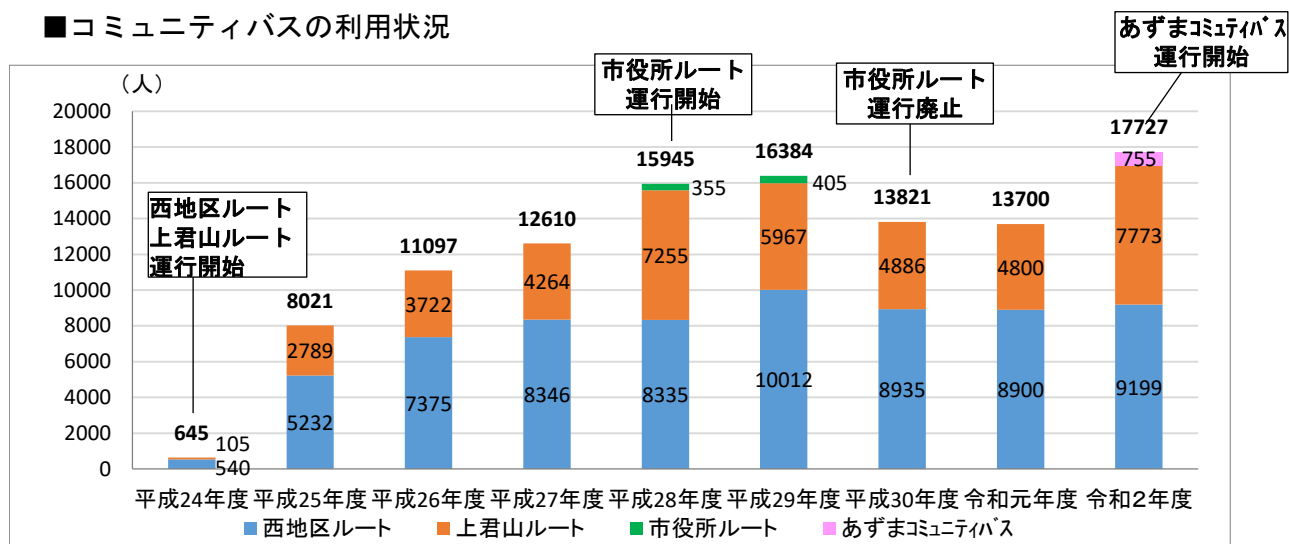
■コミュニティバスの運行ルート



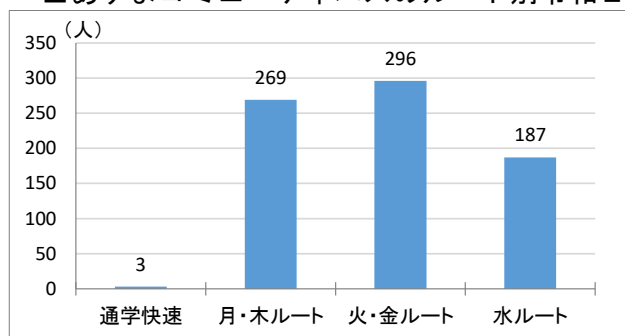
②利用状況

- ・コミュニティバス運行後、平成29年度までは利用者数は増加していた。平成30年度に一旦利用者数は減少したが、その後は再び増加している。
- ・地域内フィーダー系統確保維持事業の対象路線あずまコミュニティバスの令和2年度の利用者数は、曜日別に運行されているルートは、パルナへの利用が多く、一定の利用がある。通学快速の利用はほとんど利用されていない。（※令和5年4月の再編により廃止）

■コミュニティバスの利用状況



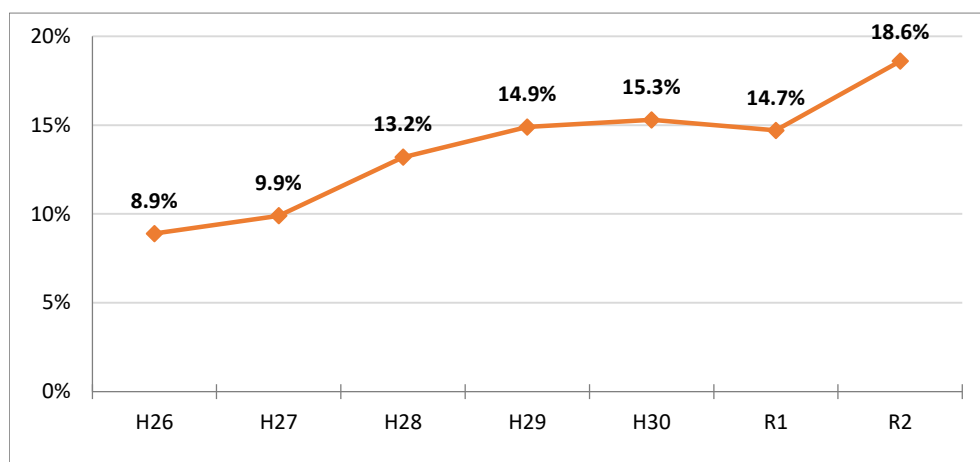
■あずまコミュニティバスのルート別令和2年度利用者数



③収支状況

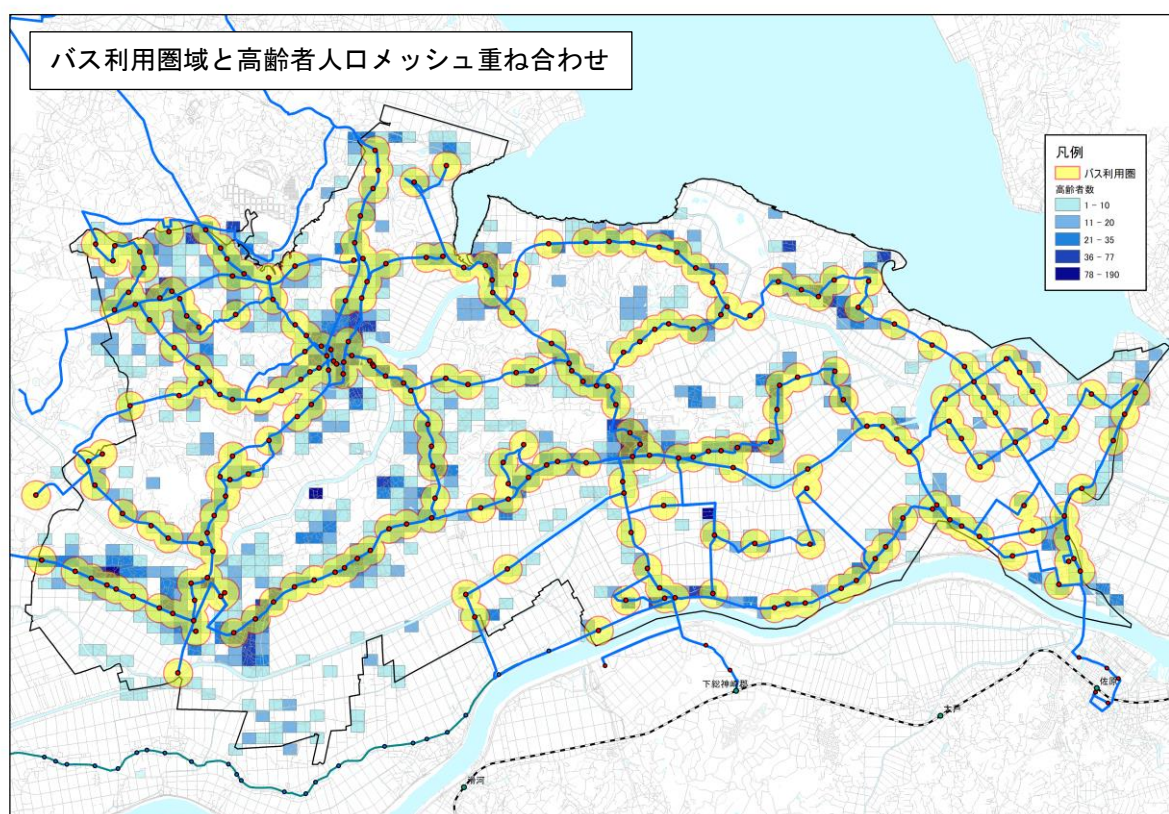
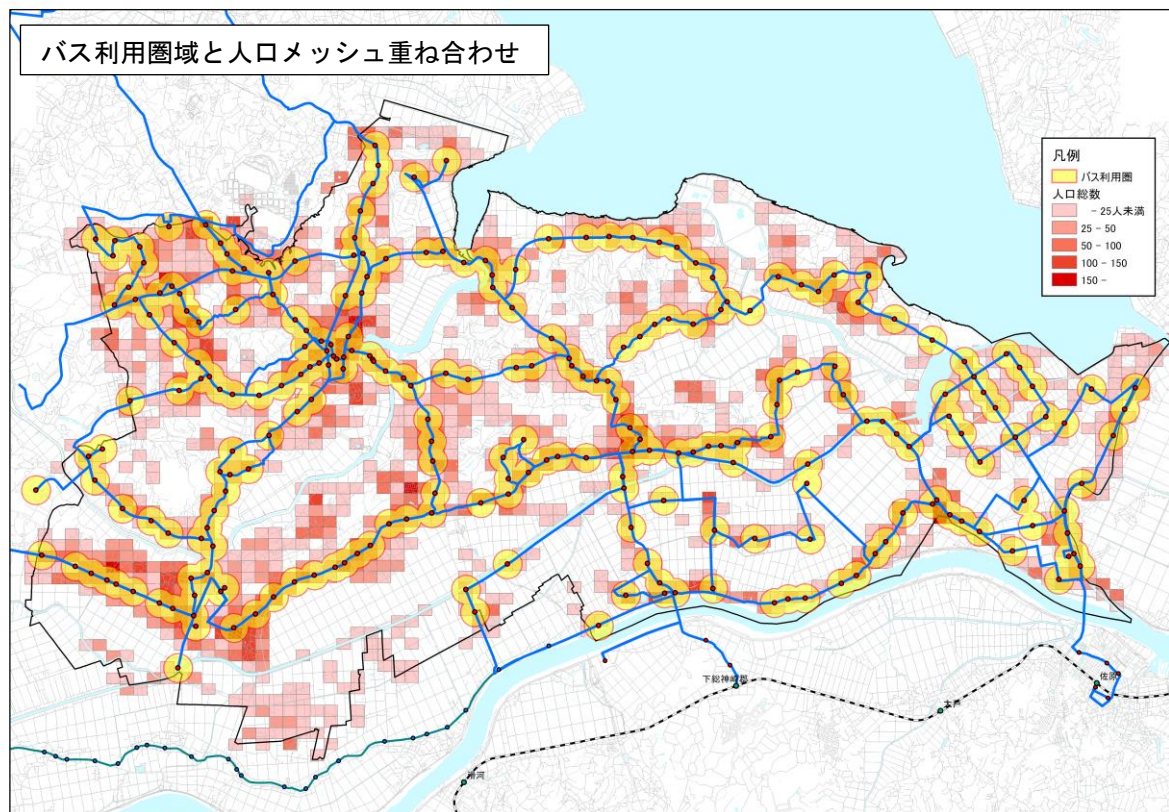
- ・コミュニティバス運行当初の収支率は約9%であったが、平成29年度以降は15%前後で推移している。令和2年度には18.6%となっている。

■コミュニティバスの収支率の推移



(6) 路線バス・コミュニティバス利用圏域の状況

- バス停から離れた地域においても人口は集積している。
- 高齢化により、バス停まで歩けず、バスが利用できなくなる人も出てくるのが懸念される。



※人口メッシュは、平成27年国勢調査の250mメッシュ

(7) 地域交通利用券（タクシー券）

①地域交通利用券（タクシー券）の概要

- ・免許返納を行った高齢者及び日常の移動が困難な市民のために、「地域交通利用券」としてタクシー助成を実施している。
- ・利用できるエリアは、市内だけではなく、乗降場所のいずれかが市内ならば周辺市も可能。
- ・市外総合病院への通院やタクシー営業所を持たない地区の長距離利用者に対し、利便性の向上を図るため、令和7年4月より制度改正を行った。

■公共交通利用券（タクシー券）の運用概要

利用者対象者	稲敷市に住所を有しており、自動車運転免許証がない方または自動車を所有していない方で、下記1～4のいずれかに該当する方 1. 満65歳以上の方 2. 障害者手帳、または指定難病特定医療費受給者証を所持している方 3. 妊産婦の方 4. 上記以外で、身体及び心身の障がいや怪我等により自家用自動車を利用できない理由がある方 ※3または4については、自動車運転免許証及び自動車の有無を問わない。
助成額 交付枚数	タクシー乗車1回につき、最高で3,000円助成（下表参照） 月4枚で、年度分全て交付（申請月により枚数が変わる）
利用期間	利用券の交付を受けた日から、交付を受けた年度末まで
利用できる タクシー会社	指定された6事業者（下表参照）
利用方法	○利用区域 下表参照 ○利用方法 ・料金を支払う際に、運転手タクシー券を渡し、乗車料金に対する利用者負担額を支払う ・タクシー利用券は、1乗車につき1枚利用

※助成額

運賃(タクシー料金)	利用者の負担額	補助金額(補助率:%)
～1,000円以下	500円	～500円 (50.0)
1,001円 ～2,000円以下	1,000円	100円 (10.0) ～1,000円 (50.0)
2,001円 ～3,000円以下	1,500円	600円 (28.8) ～1,500円 (50.0)
3,001円 ～4,000円以下	2,000円	1,100円 (35.5) ～2,000円 (50.0)
4,001円 ～5,000円以下	2,500円	1,500円 (36.6) ～2,500円 (50.0)
5,001円 ～6,000円以下	3,000円	2,100円 (41.2) ～3,000円 (50.0)
6,001円 ～	3,001円～※	3,000円 (49.4) : 補助上限

運賃が6,001円以上は補助金額の上限である3,000円を差し引いた金額を負担していただく。

※利用できるタクシー会社と利用区域

タクシー会社	利用できるエリア		
	市内⇄ 市内及び市外	市内⇄鹿行地区	市内⇄北総地区
江戸崎合同ハイヤー	○	○	○
霞ヶ浦交通	○	○	○
大利根タクシー	○	○	○
金江津タクシー	○	○	○
神崎交通	×	×	○
都市交通	×	×	○

鹿行地区：鹿嶋市、潮来市、神栖市、行方市、銚田市

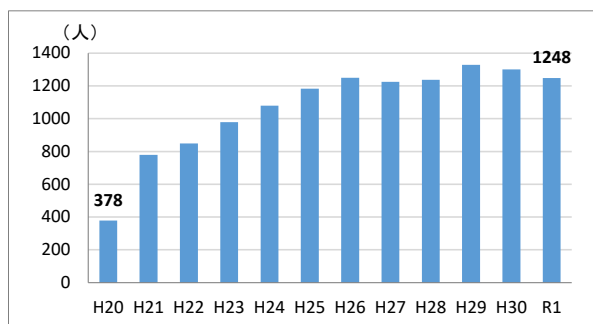
北総地区：香取市、成田市、佐倉市、八街市、印西市、白井市、富里市、神崎町、
多古町、東庄町、酒々井町、栄町、芝山町

②地域交通利用券（タクシー券）の利用状況

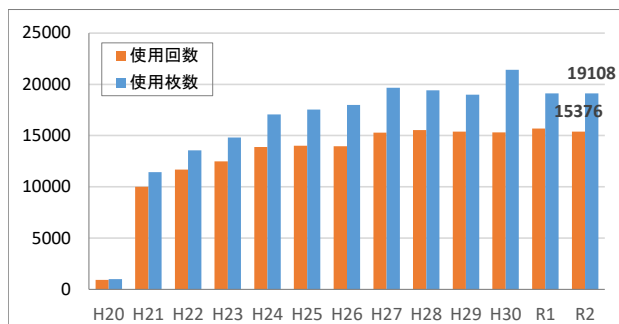
- 令和元年度の利用登録者は 1,248 人となっている。
- 利用券の使用状況は、増加傾向となっており、令和 2 年度における利用券の使用状況は、使用回数 15,376 回、使用枚数 19,108 枚となっている。

■地域交通利用券の利用状況

【利用登録者数】



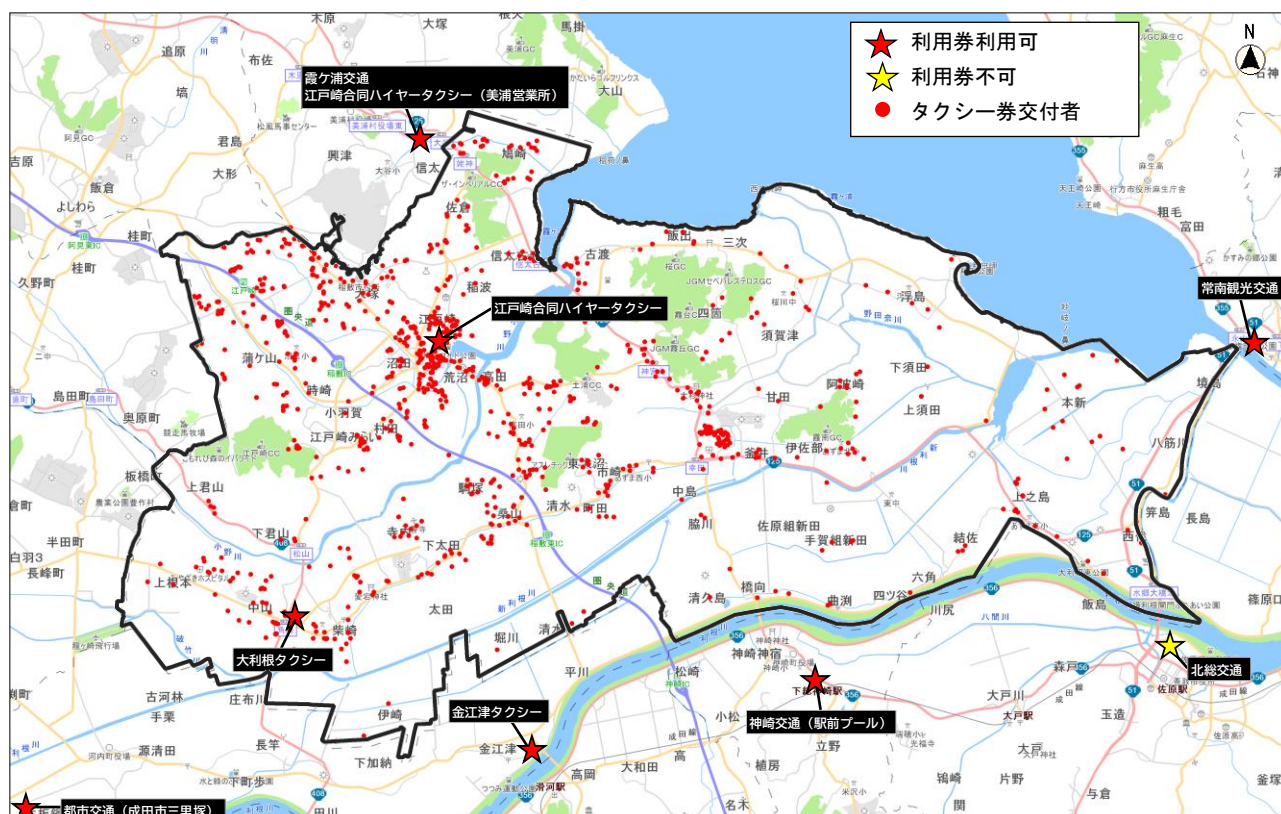
【利用回数】



(8) タクシー事業者

- 市内に営業所を構えているタクシー事業者は、2社となっている。
- 市東側においては、タクシー事業者の廃業により、タクシー空白地となっている。
- 一部のエリアでは、河内町や千葉県側のタクシー事業者が、送迎サービスを行っている。

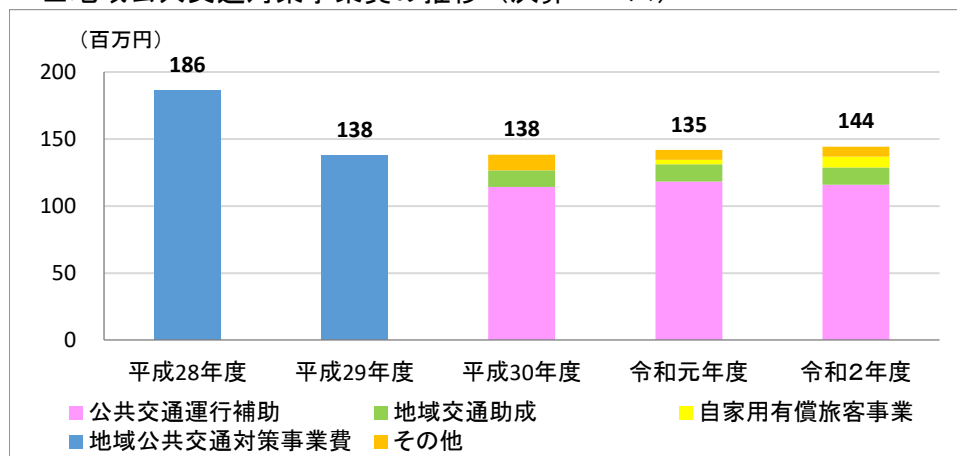
■タクシー券交付者（令和元年度）とタクシー事業者



(9) 地域公共交通対策事業費の推移

- ・地域公共交通対策事業費は、平成28年度に比べ、平成29年度は減少し、その後は横ばい傾向となっている。

■地域公共交通対策事業費の推移（決算ベース）



(10) 路線バス通学定期券補助制度

- ・令和3年4月より、市内路線の活性化・維持・存続を目的として、通学定期券の一部を補助する制度の運用が開始された。

■補助対象となるバス路線

バス事業者	対象路線
ジェイアールバス関東(株)	霞ヶ浦線
関東鉄道(株)	江戸崎・龍ヶ崎市駅線、稲敷エリア広域バス
桜東バス	江戸崎・佐原線、新利根・神崎線
ブルーバス(株)	浮島線、神宮寺線、鳩崎線

※上記路線以外は対象外

■補助区分と補助率

区分	補助率
稲敷市内に在住で、市内・市外の学校へ通学	50%
市外に在住で、稲敷市内の学校へ通学	20%

※補助額のうち、1,000円未満は切り捨て

通学経路が不自然な場合などは、補助の減額となる場合がある。

(11) 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う交通事業者支援

- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、打撃を受けている公共交通事業者を支援し、稲敷市民や来訪者の移動手段の確保を図っている。
- タクシー事業者の休止や廃業を防止し、高齢者等の移動手段を確保するため、タクシー車両の購入費用に対して補助金を交付している。

■地域公共交通維持確保支援金

事業区分	支援額
乗合バス事業者	稲敷市内を運行する距離、運行回数に応じて算出する額
貸切バス事業者	50 万円に、市内営業所に属する車両数あたり 2 万円を加えた額
タクシー事業者	25 万円に、市内営業所に属する車両数あたり 1 万円を加えた額

■タクシー車両購入費補助金

車両の燃料費区分	補助額
令和 2 年度燃費基準達成	車両本体価格（税抜き）の 1/10（上限額 25 万円）
令和 2 年度燃費基準＋20％以上	車両本体価格（税抜き）の 2/10（上限額 50 万円）
令和 2 年度燃費基準＋40％以上	車両本体価格（税抜き）の 4/10（上限額 100 万円）

2-3. 公共交通以外の送迎サービスの現状

(1) スクールバス

- ・小中学生の通学対応として、6つの小学校及び1つの中学校で、スクールバスを運行している。利用者数としては、537人となっている。
- ・スクールバスの運行が多くなり、路線バスの利用者数の減少の一因にもなっている。
- ・高校生の通学対応として、市内を運行する主なスクールバスは、以下のとおりである。

	主な運行エリア
江戸崎総合高校	市内の乗降場は4ヶ所 (羽賀、谷中、新利根公民館、角崎)
麻生高校	本新島、伊崎、阿波、浮島
保護者会による牛久・龍ヶ崎方面高等学校通学バス(通称 パンダバス)	根本、柴崎、太田、大須賀、高田、江戸崎、鳩崎
東洋大学付属牛久高校	柴崎、太田、高田、江戸崎、鳩崎

■小中学校のスクールバス(児童送迎バス含む)の乗車人員(令和3年度)

学校	児童・生徒数	ルート	利用人数
小学校	江戸崎小		43
	沼里小		19
	高田小		54
	新利根小	上根本ルート	28
		旧根本小ルート	24
		太田ルート	39
		小野・戌渡ルート	44
		計	135
	桜川小	阿波ルート1	45
		阿波ルート2	41
		浮島ルート1	45
		浮島ルート2	44
		計	175
	あずま東小	新東ルート	34
		南ルート	44
		計	78
中学校	東中		33
合計	1468		537

■牛久・龍ヶ崎方面高等学校通学バス(通称パンダバス)の概要

- ・竜ヶ崎第一高等学校、竜ヶ崎第二高等学校、竜ヶ崎南高等学校、牛久高等学校、牛久栄進高等学校方面の通学バス

ルート	● 1 コース 美浦→阿見→牛久→竜ヶ崎 ● 2 コース 美浦→江戸崎→竜ヶ崎 ● 3 コース 江戸崎→牛久 ● 4 コース 江戸崎→新利根→牛久
運行本数	通常運行は、朝1便、帰り3便を運行

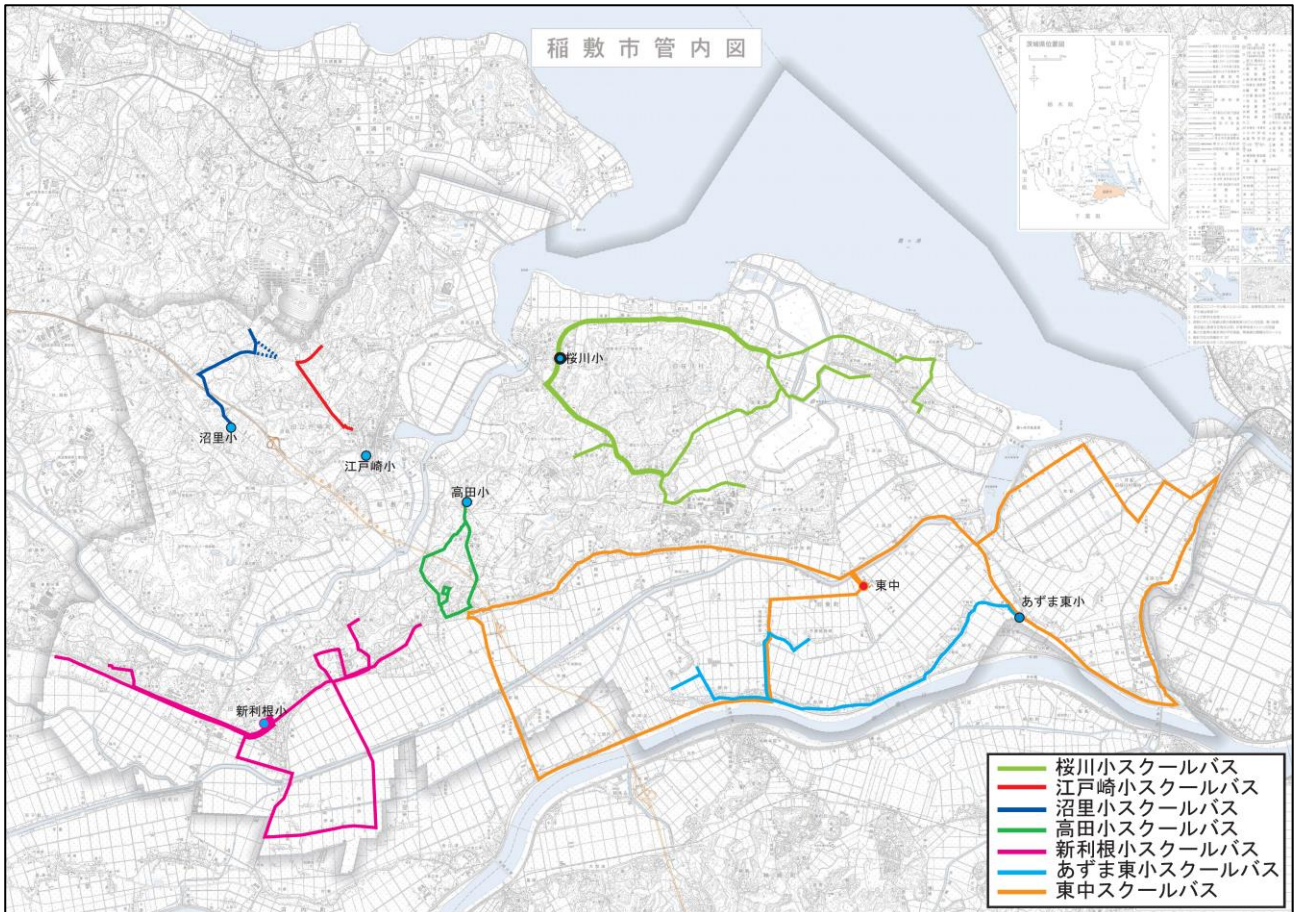
(2) 民間施設における送迎サービス

- ・市内にある一部の医療施設では、来院者の自宅から医療施設の送迎サービスを行っている。
- ・市内に9のゴルフ場があり、一部のゴルフ場ではゴルフ場～駅間の送迎サービスを行っている。

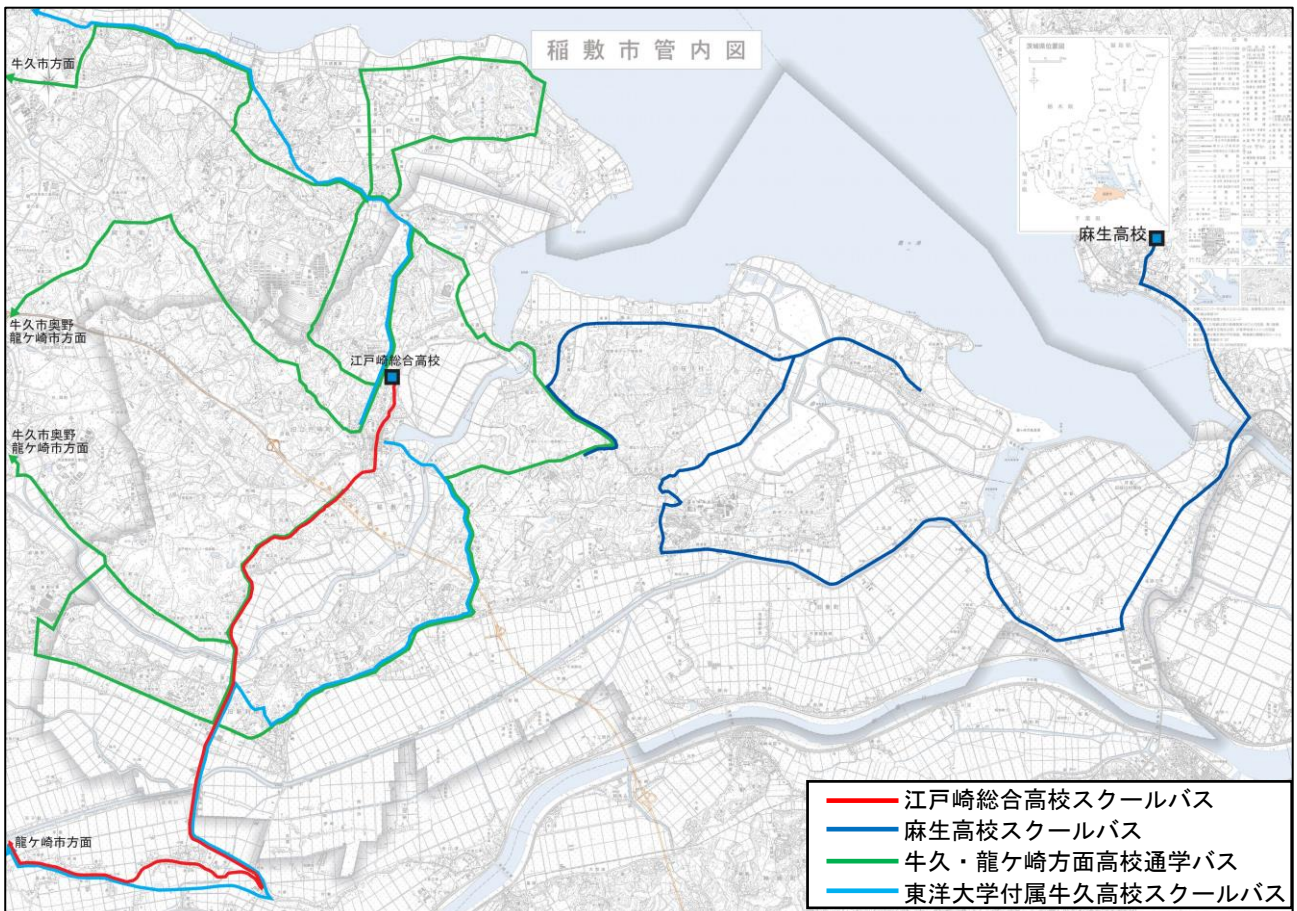
※以前、商業施設パルナにおいても、無料送迎バスを運行していたが、令和2年7月に廃止。

※竜ヶ崎自動車教習所の送迎バス7ルートのうち、2ルートは市内の一部を運行

■小中学校のスクールバス運行ルート



■高校のスクールバス運行ルート



(3) 福祉有償運送事業

- ・身体障害者等の移動支援として、現在、3団体によって、福祉有償運送事業が実施されている。
- ・令和元年度の利用者数は 43 名、輸送人員又は輸送回数は 770 人（回）となっている。

■福祉有償運送事業の運送状況

事業者名	利用車両	運送実績			
		利用者数		輸送人員又は輸送回数	
		平成 30 年度	令和元年度	平成 30 年度	令和元年度
特定非営利活動法人 あゆみ	車いす車 4 台 セダン等 8 台	24 名	22 名	692	478
社会福祉法人 稲敷市社会福祉協議会	車いす車 1 台 セダン等 2 台	13 名	9 名	190	149
社会福祉法人 盡誠会	車いす車 3 台 セダン等 3 台	10 名	12 名	186	143
特定非営利活動法人 稲敷みんなのまちづくり	車いす車 1 台 セダン等 3 台	10 名		119	
合計		57 名	43 名	1,187	770

※特定非営利活動法人稲敷みんなのまちづくりの利用車両の台数は、平成 30 年度

(4) 移動店舗（スーパー）の実施

- ・スーパー等まで出かけ買い物ができない市民に対して、商業者(株)カスミが稲敷市と「包括連携協定」に基づき、令和 4 年 2 月 14 日より移動スーパーが市内を巡回している。

■カスミ江戸崎パンプ店 移動スーパー 巡回スケジュール



移動スーパーのご利用方法

- 販売は裏面の運行スケジュールにより実施いたします。
- お買物袋をご持参ください。
- ご要望の商品につきましては、係員までお気軽にお申し付けください。

※天候等により、運行スケジュールが変更になる場合があります。
また、本館裏に隣りかご近所まで、お買物の際はご遠慮ください。
※商品は、店舗裏の折り込みチラシなどに掲載されている価格では、取り扱っておりません。
※お買物の時間（クーポン）の発行・利用は実施していません。
また、店舗裏のクーポン・クーポンも同様です。
※カスミの全店舗でカスミポイントカードが利用できます。
※クレジットカードは、KASUMIカード及び、イオンクレジットのマークのついたカードがご利用いただけます。
※日曜日は休業させていただきます。
※リサイクル可搬物の回収はいたしません。

運行スケジュール					
交通事情により、定刻より遅れることがありますので、ご了承ください。					
月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日
花巻公民館 10時10分～ (株)宮本梱包運輸センター 10時30分～ (有)吉河不動産駐車場 10時50分～ 荒野生活改善 集落センター 11時10分～ 常盤寺駐車場 11時35分～ 南部共同利用施設 13時50分～ 九野公園 14時10分～ 新宮共同利用施設 14時30分～ 旧新利根公民館跡地 14時50分～ 伊佐津公民館 15時15分～	上須田公民館(稲敷寺) 10時25分～ 阿波瀬集落センター 10時50分～ 市崎集落センター 11時45分～ 南ヶ丘ふれあい会館 (自治会館) 14時10分～ 谷中公民館 14時35分～ 小羽賀台広瀬宅駐車場 15時00分～ 天王地区鈴木宅駐車場 15時25分～ 沼田集落センター (沼田第二公民館) 15時50分～	旧ドライブインいなほ 駐車場 10時15分～ 上郷公民館 10時35分～ 根本共同利用施設 10時55分～ 根本四区共同利用施設 11時15分～ 市置中山住宅駐車場 11時40分～ 宗船寺駐車場 14時05分～ 横川公民館 14時30分～ 上馬瀬公会堂 14時50分～ 東三次公民館 15時10分～ 須賀原公民館 15時30分～	佐倉公民館 10時10分～ 鳩飼本郷公民館 10時30分～ 備太古瀬公民館 10時55分～ 11時15分～ 門前第一集落センター 11時40分～ 結佐集落センター 14時00分～ 六角集落センター 14時20分～ 曲淵公会堂 14時45分～ 押砂集落センター 15時05分～ 橋岡田集落センター 15時35分～	中郷公民館 10時15分～ 旧ルンビニ幼稚園 (東側入り口) 10時40分～ 寄居共同利用施設 11時00分～ いこいのプラザ 裏側駐車場 11時20分～ 遠藤寺前駐車場 11時45分～ 光東自治会館 14時00分～ 光東団地内 コミュニティ広場 14時20分～ あらい洋品店駐車場 14時45分～ 神宮寺集落センター 15時05分～ 高田岡公民館 15時30分～	町田集落センター 10時05分～ 庫の心(こころの家) 駐車場 10時35分～ 幸田集落センター 11時00分～ 釜井田集落センター 11時20分～ 介護施設 みつば 11時40分～ 甘田公民館 14時00分～ 阿波水辺公園駐車場 14時25分～ 堀之内公民館 14時50分～ 村山米穀店駐車場 15時10分～ 古瀬コミュニティ センター 15時30分～

3. 地区別公共交通アンケート

※過年度において、地域別を実施した地域住民アンケート調査より、公共交通に対するニーズを整理する。

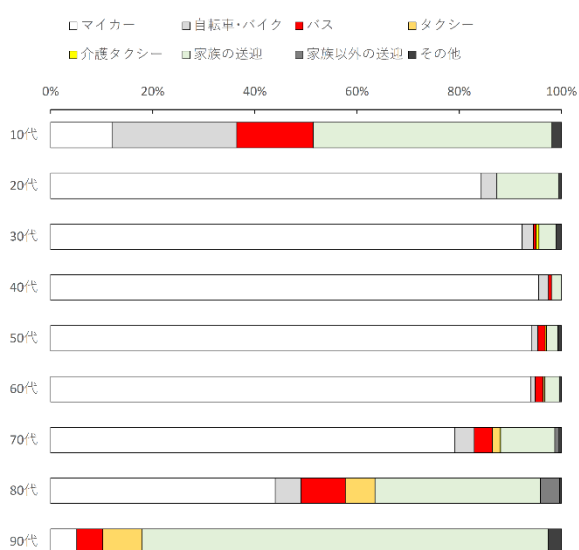
3-1. 江戸崎地区公共交通に関するアンケート調査

(実施期間：令和2年度)

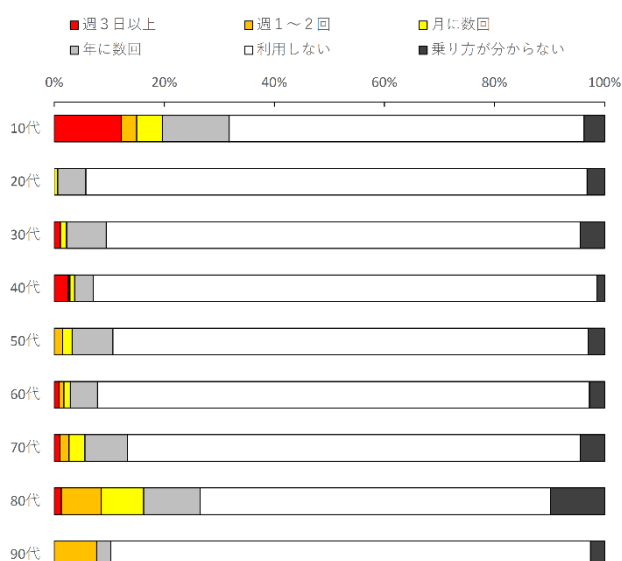
(1) 日常の移動について

- 普段の移動手段として、20～70代は、マイカー移動が中心となっており、自動車が利用できない10代及び80・90代では、バスや家族の送迎が多くなっている。
- 路線バスを利用する人が比較的多いのは、10代と高齢者となっている。

■ 普段の移動手段



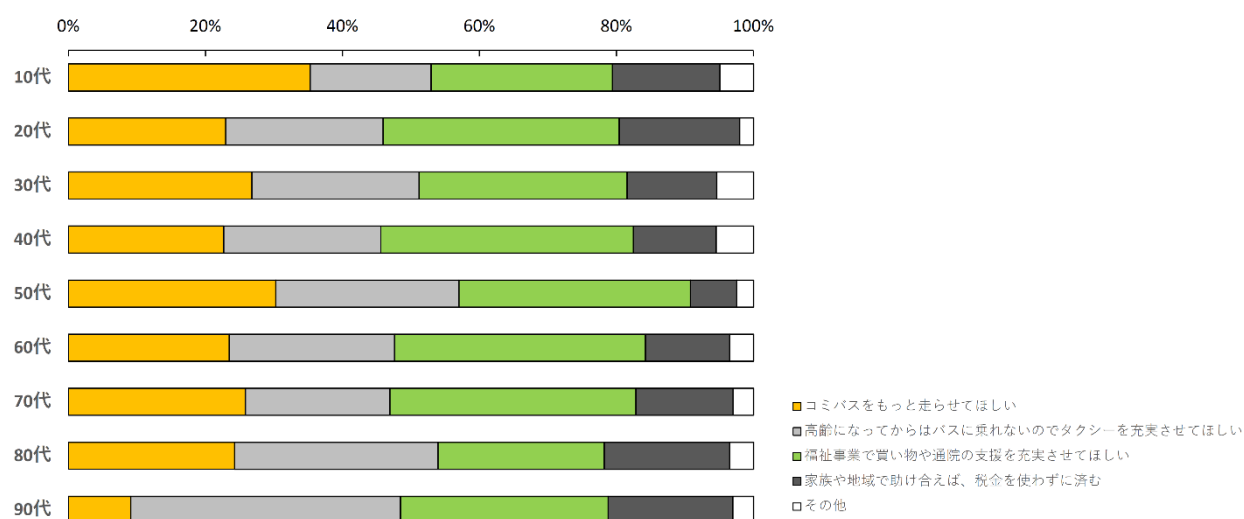
■ 路線バスの利用頻度



(2) 高齢者の移動対策について

- 10代では、コミュニティバスの運行を求める意見が多いが、全体的にはタクシーの充実や福祉の充実を求める意見が多くなっている。

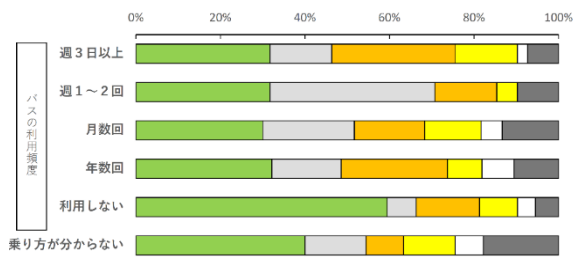
■ 高齢者の移動対策に求める要望



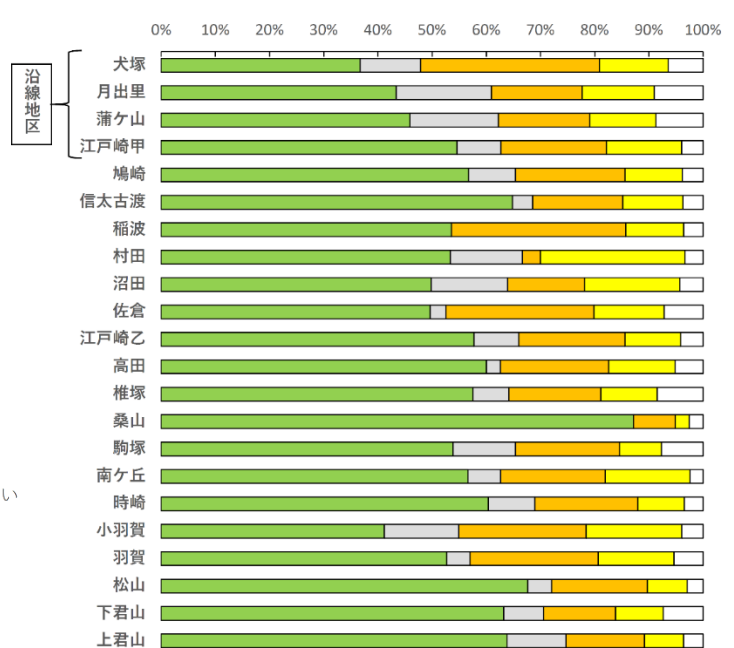
(3) 稲敷エリア広域バスの存続について

- 普段からバスを利用している人は、路線の存続を望んでいる。
- 地区別では、路線沿線の地区では、路線の存続を望む意見が多くなっている。

■バス利用頻度別路線存続意向



■地区別路線存続意向

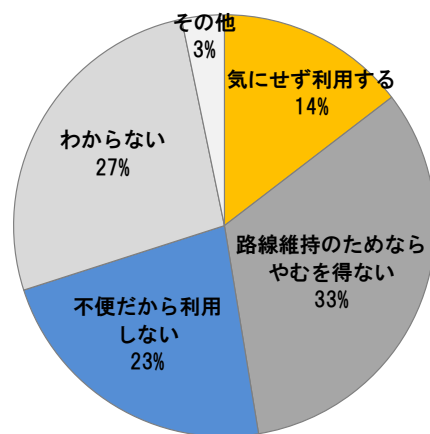


- 存続希望**
- 牛久市の負担が打ち切られたら廃線もやむを得ない
 - 稲敷市が全額負担し存続させる
 - 犬塚・小角地区の江戸崎小学校登下校に利用する
 - 高校生に利用してもらえよう対策する
 - その他
 - 複数の選択肢を選んだ人

(4) 事前予約制（デマンド運行）に対する意向

- 約3割の人が「路線維持のためならやむを得ない」と回答している。次いで、「不便だから利用しない」（23%）が多い。

■事前予約制（デマンド運行）に対する意向



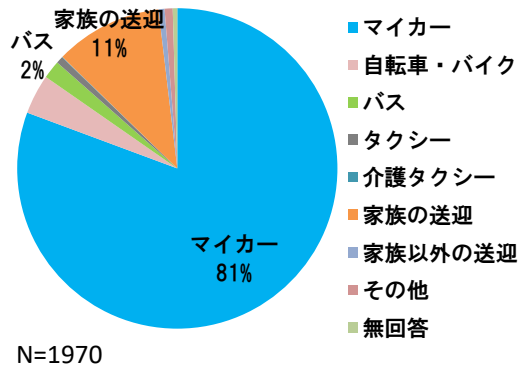
3-2. 新利根地区公共交通に関するアンケート調査

(実施期間：令和2年度)

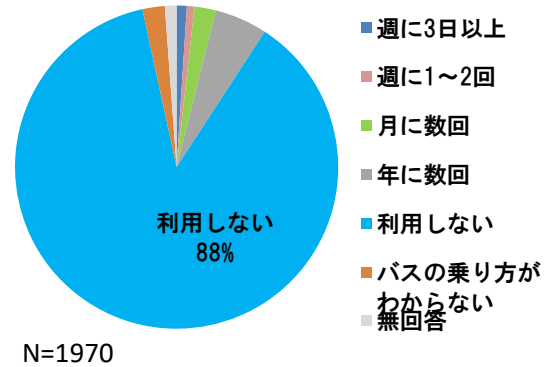
(1) 日常の移動について

- 普段の移動手段として、マイカー移動が中心となっており、次いで、家族の送迎が多くなっている。バス利用は、2%となっている。
- 約9割の人が路線バスを利用していない。

■ 普段の移動手段



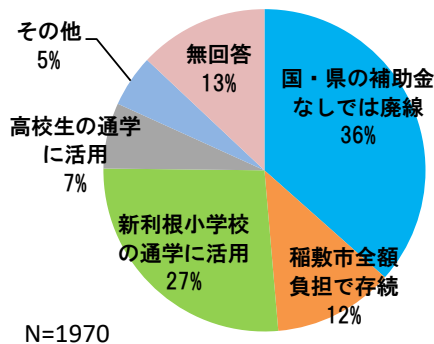
■ 路線バスの利用頻度



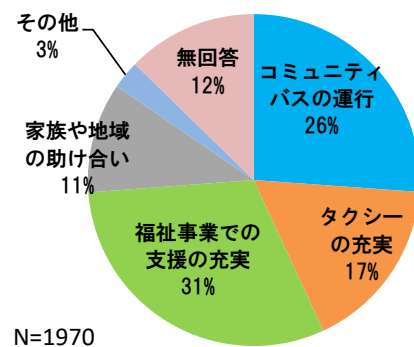
(2) 公共交通等に求める対策について

- 関東鉄道(株)龍ヶ崎市駅線対策として、約半数近くの人々は通学に活用や市が全額負担など存続を望んでいる。
- 免許返納者対策として、コミュニティバスの運行に加え、タクシーや福祉事業の充実を求める人が多い。
- 事前予約制に対する意向として、43%の人が「路線維持のためならやむを得ない」と回答している。また、「不便だから利用しない」(17%)が多い。

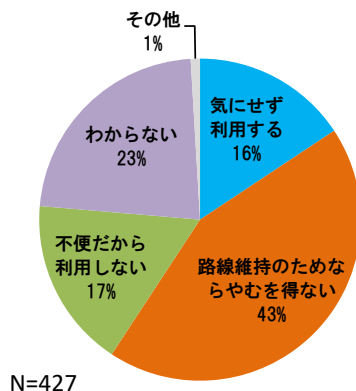
■ 関東鉄道(株)龍ヶ崎市駅線対策について



■ 免許返納者への対応



■ 事前予約制（デマンド運行）に対する意向



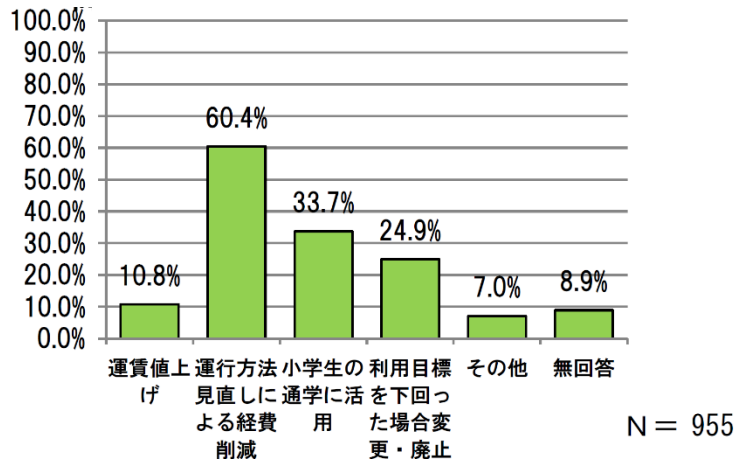
3-3. 桜川地区公共交通に関するアンケート調査

(実施期間：平成31年度)

(1) ブルーバスの路線存続に有効な対策について

- ブルーバスの路線存続に有効な対策として、「運行方法見直しによる経費削減」が最も多く、次いで「小学生の通学に活用」「利用目標を下回った場合、変更・廃止」の順が多い。

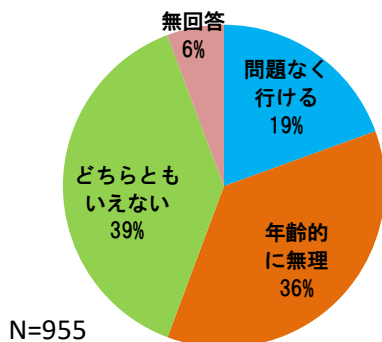
■ブルーバスの路線存続に有効な対策（複数回答）



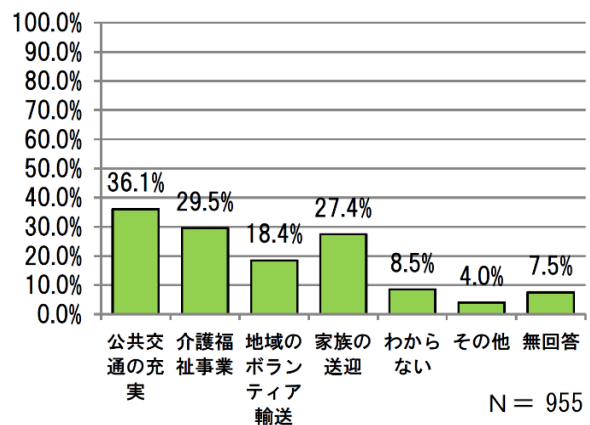
(2) 免許返納者対策について

- 免許返納後の公共交通利用に対して「年齢的に無理」と回答した人が36%を占めている。
- 免許返納者への対応として、「公共交通の充実」「介護福祉事業」「家族の送迎」の順に多くなっている。

■返納後の公共交通利用について



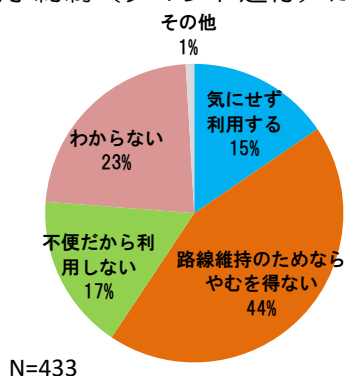
■免許返納者への対応（複数回答）



(3) 事前予約制に対する意向について

- 事前予約制に対する意向として、44%の人が「路線維持のためならやむを得ない」と回答している。また、「不便だから利用しない」(17%)が多い。

■事前予約制（デマンド運行）に対する意向



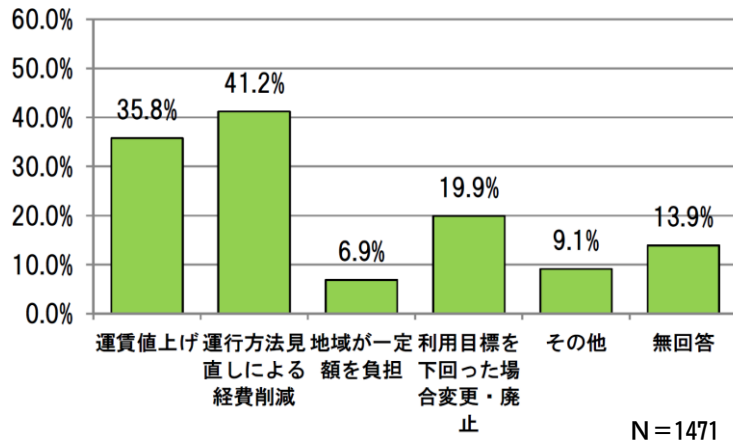
3-4. 東地区公共交通に関するアンケート調査

(実施期間：平成 30 年度)

(1) 佐原線の路線存続に有効な対策について

- 佐原線の路線存続に有効な対策として、「運行方法見直しによる経費削減」が最も多く、次いで「運賃の値上げ」「利用目標を下回った場合、変更・廃止」の順が多い。

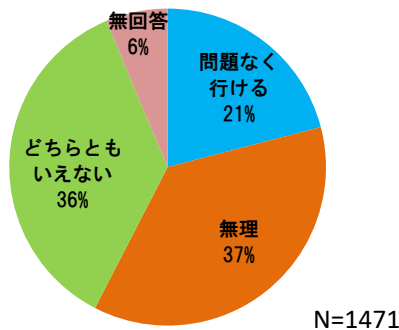
■佐原線の路線存続に有効な対策（複数回答）



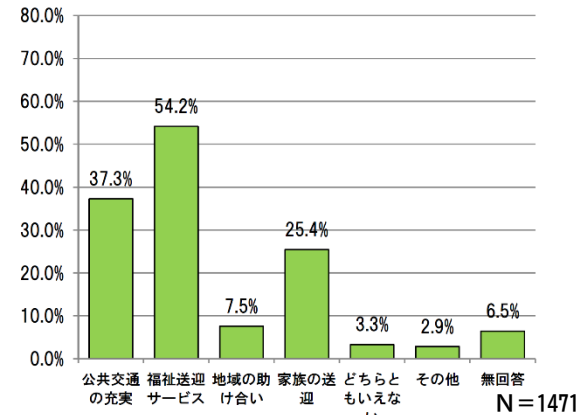
(2) 免許返納者対策について

- 免許返納後の公共交通利用に対して「年齢的に無理」と回答した人が 37%を占めている。
- 免許返納者への対応として、「福祉送迎サービス」「公共交通の充実」「家族の送迎」の順に多くなっている。

■返納後の公共交通利用について



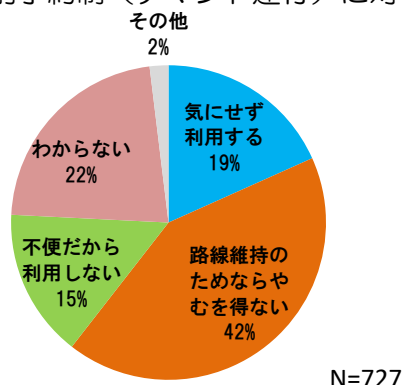
■免許返納者への対応（複数回答）



(3) 事前予約制に対する意向について

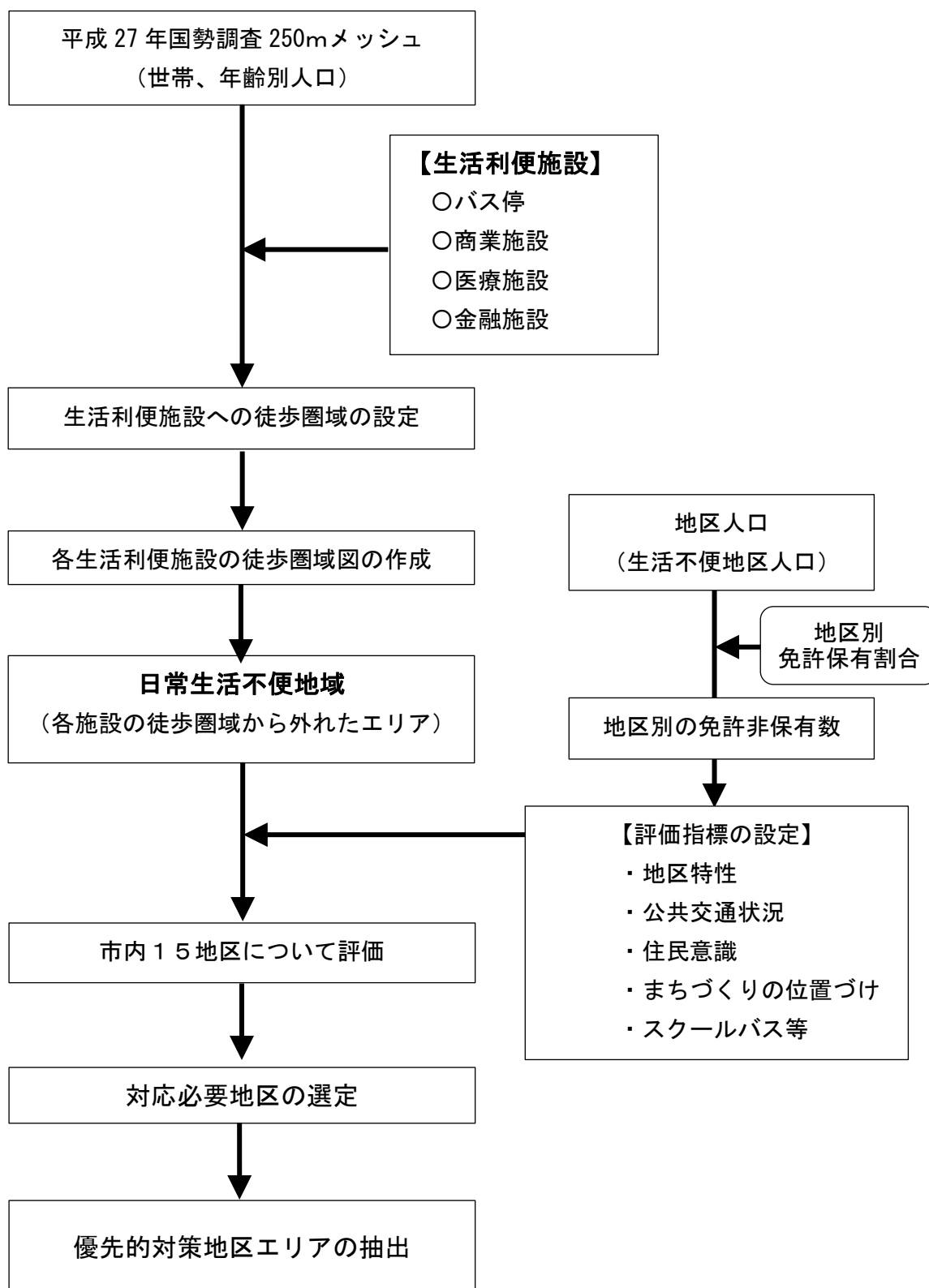
- 事前予約制に対する意向として、42%の人が「路線維持のためならやむを得ない」と回答している。また、「不便だから利用しない」(15%)が多い。

■事前予約制（デマンド運行）に対する意向



4. 市内15地区の生活不便地域分析

(1) 日常生活不便地域の抽出フロー



(2) 市内 15 地区における生活不便地域の状況

- 生活利便施設（商業施設、医療施設、金融施設）及び公共交通（バス停）の利用不便状況をみると、15地区のうち、君賀地区では地区内に生活利便施設がなく、バスもしくは自動車で近隣施設まで行く必要があるところもある。
- 柴崎地区、沼里地区、浮島地区、阿波地区、高田地区などの一部のエリアでは、生活利便施設及びバス利用圏域から離れたエリアにも人口が集積しており、移動手段がない人にとって不便となっている。

■対象施設

施設種別	施設	施設数	出典資料
商業施設	スーパーマーケット	8	iタウンページ スーパーマーケット
	コンビニ	20	iタウンページ コンビニ
医療施設	歯科を除く医療施設	15	稲敷市くらしの便利帳
金融施設	銀行、郵便局、農協	19	iタウンページ 銀行、郵便局、農協 (同一建物内に2支店がある場合ある場合には1施設とした)

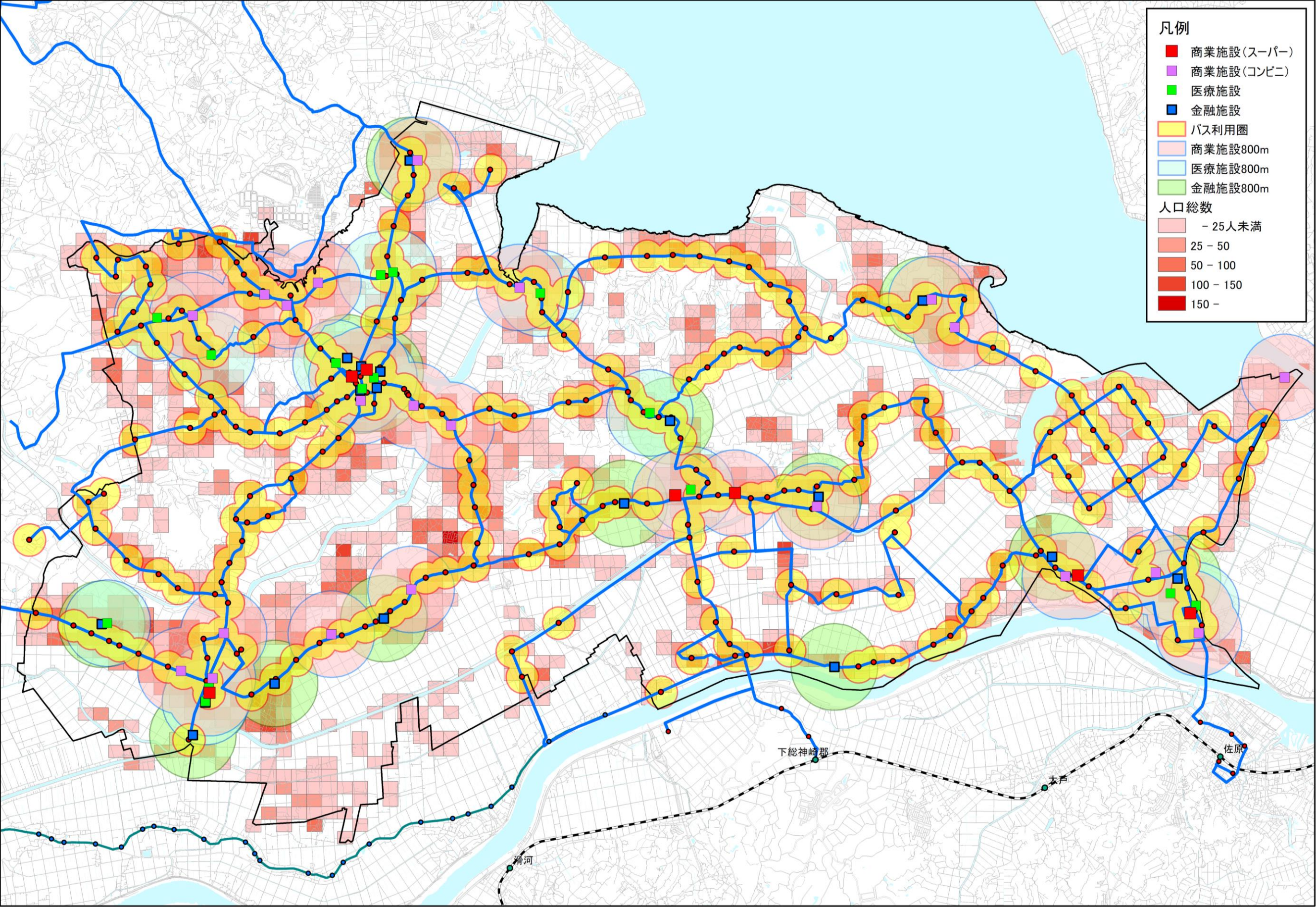
■各施設のサービス圏の設定

- 周辺市の立地適正化計画で、設定されている各施設のサービス圏域をもとに設定
 - バス停……バス停から 300m以内
 - 商業・医療・金融施設……施設から 800m以内

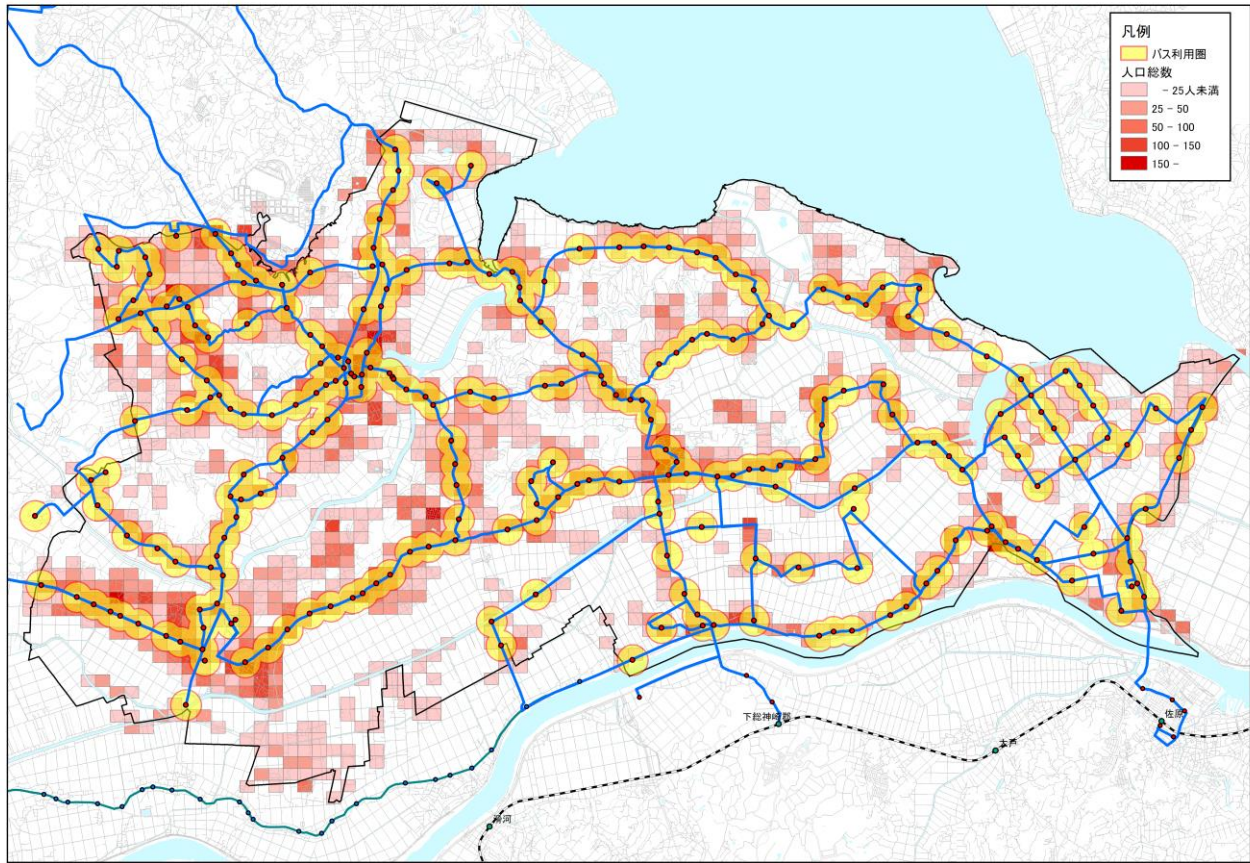
■周辺市における各施設のサービス圏域

自治体名	サービス圏域 (m)					
	公共交通		商業施設		医療施設	金融施設
	駅	バス停	スーパー等	コンビニ		
都市構造の評価に関するハンドブック（国交省都市局）	800	300	800	——	800	——
牛久市	800	300	800	——	800	800
龍ケ崎市	800	300	800	——	800	800
かすみがうら市	800	300	800	300	——	——
土浦市	800	300	800	800	800	——

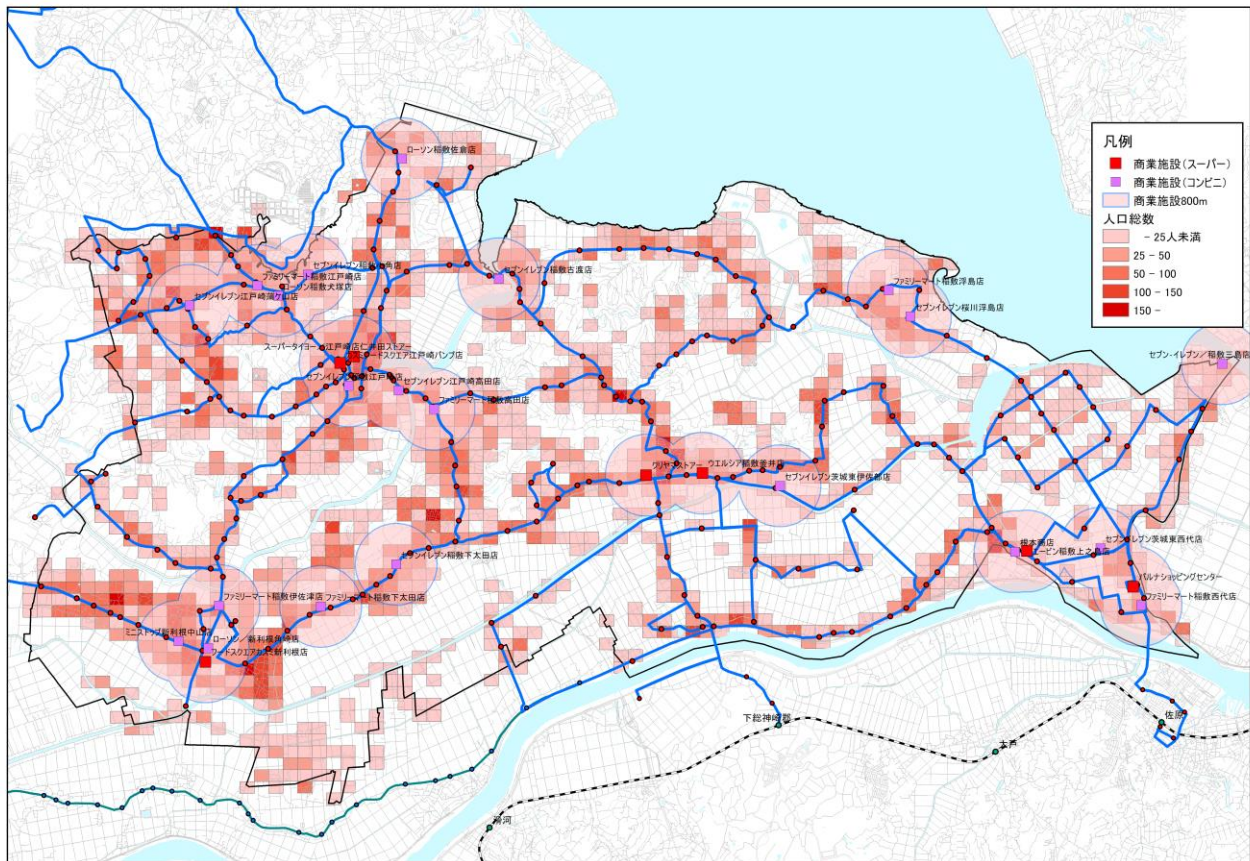
■生活利便施設のサービス圏域重ね図



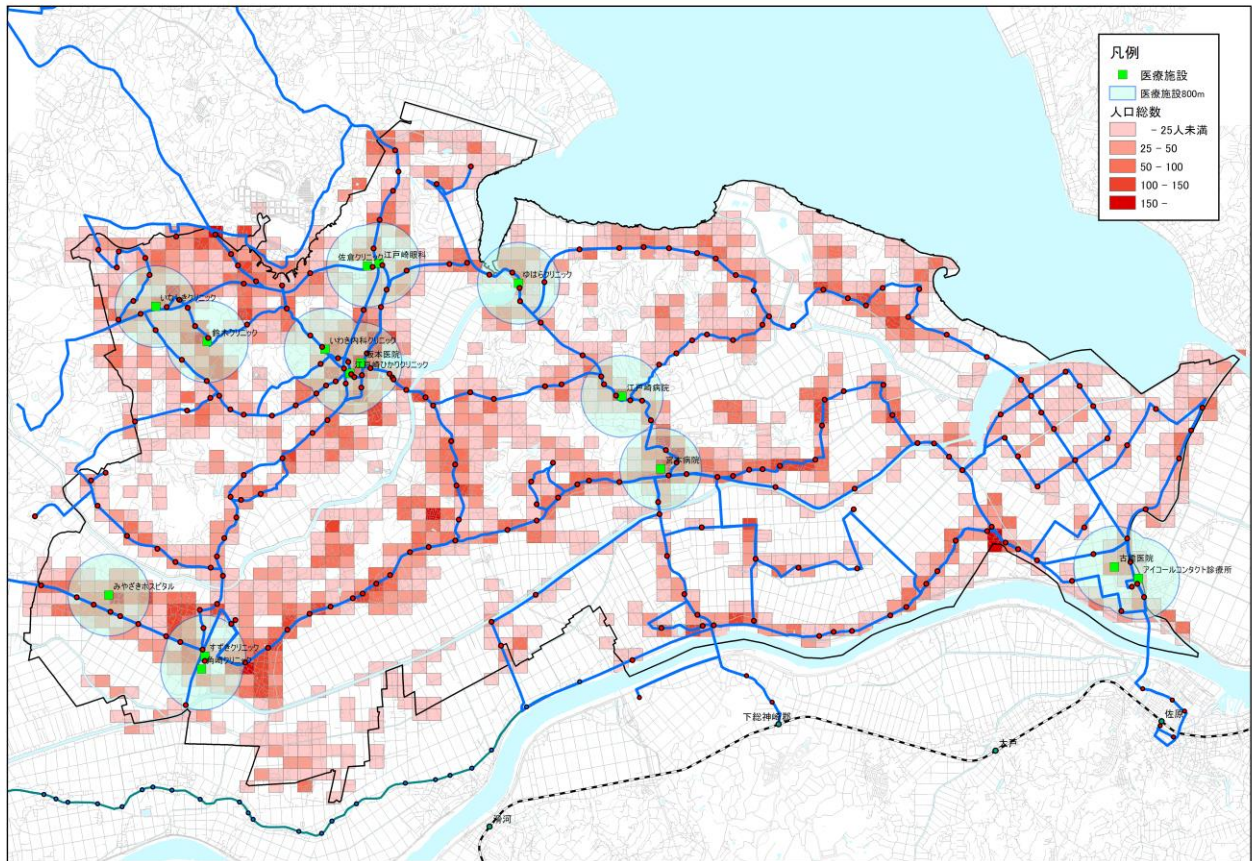
【参考】バス停の利用圏域（バス停から 300m）



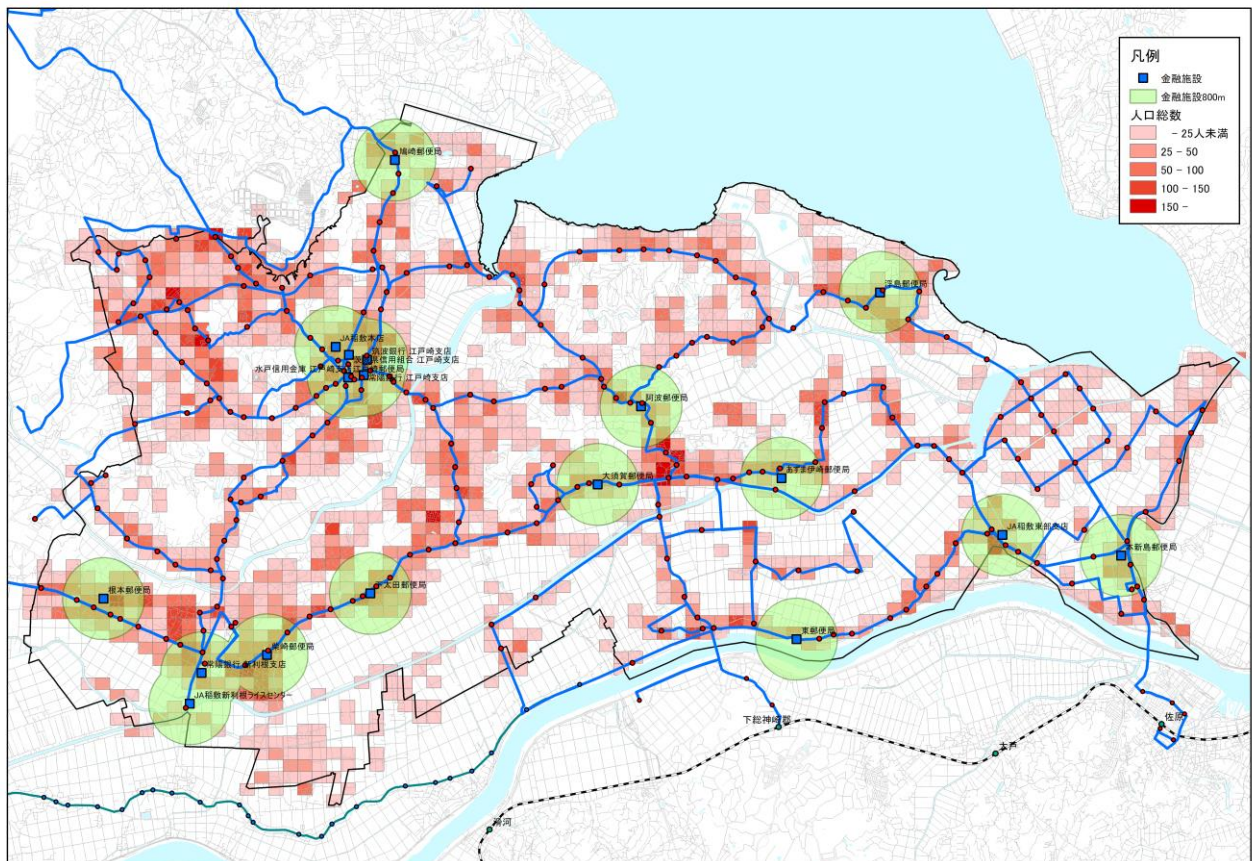
【参考】商業施設のサービス圏域（施設から 800m）



【参考】医療施設のサービス圏域（施設から 800m）



【参考】金融施設のサービス圏域（施設から 800m）



(3) 対応必要地区と優先対応エリアの抽出

①地区評価に用いる評価指標の設定

- 各地区における日常生活の不便さを評価するにあたり、不便を感じやすい年齢層、施設の立地、公共交通の状況の観点から、以下の指標を設定した。
- 設定された指標について、15 地区の平均を基にランク分け等を行い、各指標が不便さを示す重みを設定した。

■評価に用いた指標及びランク分け・重み

評価指標		ランク分け		重み付け	最高点
地区特性	都市区分	1	市街化区域	1	2
		2	市街化調整区域		
	高齢者単身世帯数	1	50世帯未満	2	6
		2	50～100世帯未満		
		3	100世帯以上		
	75歳以上人口	1	～400人未満	2	6
		2	400～600人未満		
		3	600人以上		
	非免許保有者数	1	～400人未満	2	6
		2	400～600人未満		
		3	600人以上		
	商業施設立地数	1	スーパーあり	5	15
		2	コンビニのみ		
		3	施設なし		
	医療施設立地数	1	施設あり	2	2
		2	施設なし		
	金融施設立地数	1	施設あり	1	2
		2	施設なし		
公共交通運行状況	駅への路線バスの有無	1	あり	5	10
		2	なし		
	運行本数	1	5本以上	2	6
		2	5本未満		
		3	曜日運行		
	タクシー会社の有無	1	あり	5	20
		2	隣接する地区に有		
		3	市外で地区近隣に有		
		4	なし		
生活不便地域の状況	人口密度	1	0.3人/ha未満	1	3
		2	0.3人/ha以上未満		
	高齢化率	1	30%未満	2	6
		2	30～35%未満		
		3	35%以上		
	非免許保有者数	1	60人未満	5	15
		2	60～80人未満		
		3	80人以上		
住民意識	運転の不安状況	1	50%未満	5	15
		2	50～60%未満		
		3	60%以上		
	公共交通拡充意向	1	50%未満	10	20
		2	50%以上		
まちづくりの位置づけ	都市マスにおける拠点の位置づけ	1	位置づけなし	2	6
		2	行政拠点地区		
		3	市街地整備・コンパクトタウン拠点地区		
対応策可能性	スクールバスの運行	1	運行なし	5	10
		2	運行あり		

②地区評価の結果

■対応必要地区の選定

- ・市内 15 地区について、各指標について評価した結果、評価点の合計が高い上位 5 地区として、以下の地区が選定された。

【評価点合計が高かった地区】

- 阿波地区 （評価点合計：118 点）
- 浮島地区 （評価点合計：106 点）
- 十余島地区（評価点合計：106 点）
- 沼里地区 （評価点合計：104 点）
- 柴崎地区 （評価点合計：104 点）

■地区別評価結果（その1）

重み		1	2	2	2	5	2	1	5	2									
地区 No	地区	地区特性										公共交通運行状況							
		地域区分	評価点	高齢者 単身世帯数	評価点	75歳以上人口	評価点	免許非保有者数	評価点	商業施設数	内、 スーパー	評価点	医療施設数	評価点	金融施設数	評価点	駅への路線 バスの有無	本数	評価点
1	鳩崎	調整区域	2	54	4	259	2	174	2	2	0	10	2	2	1	1	有	18	2
2	江戸崎	市街化区域	1	292	6	378	2	780	6	6	3	5	4	2	4	1	有	18	2
3	沼里	調整区域	2	177	6	576	4	476	4	1	0	10	2	2	0	2	有	10	2
4	君賀	調整区域	2	68	4	250	2	211	2	0	0	15	0	4	0	2	無	4	4
5	高田	調整区域	2	72	4	311	2	185	2	2	0	10	1	2	1	1	有	10	2
6	根本	調整区域	2	52	4	312	2	365	2	0	0	15	1	2	1	1	有	6	2
7	柴崎	市街化・調整	1	172	6	656	6	921	6	4	1	5	2	2	3	1	有	6	2
8	太田	調整区域	2	81	4	383	2	227	2	2	0	10	0	4	1	1	有	6	2
9	古渡	非線引き	2	60	4	378	2	229	2	0	0	15	2	2	0	2	無	8	2
10	阿波	非線引き	2	69	4	385	2	265	2	0	0	15	1	2	1	1	無	6	2
11	浮島	非線引き	2	36	2	316	2	215	2	2	0	10	0	4	1	1	無	8	2
12	大須賀	非線引き	2	145	6	903	6	427	4	1	1	5	1	2	1	1	無	9	2
13	伊崎	非線引き	2	46	2	345	2	260	2	2	1	5	0	4	1	1	無	曜日運行	6
14	十余島	非線引き	2	42	2	486	4	415	4	0	0	15	0	4	1	1	有	8	2
15	本新島	非線引き	2	63	4	483	4	178	2	6	2	5	2	2	2	1	有	9	2

地区別評価結果（その2）

重み		5	1	3	2	5	10	3	5							
地区 No.	地区	公共交通運行状況		生活不便地域				運転への不安度		公共交通の拡充要望		まちづくり・対応策の適用性		評価点 合計		
		タクシー会社 の有無	評価点	人口密度	評価点	高齢化率	評価点	非免許 保有者数	評価点	不安割合	評価点	要望割合	評価点		拠点の 位置づけ	評価点
1	鳩崎	市外 近くに有	15	0.3人/ha	2	34.8%	6	28	2	54.8%	10	56.3%	20	位置付けなし	3	93
2	江戸崎	有	5	0.3人/ha	2	27.3%	3	44	2	57.0%	10	48.9%	10	整備拠点	9	81
3	沼里	隣接する地区に有	10	0.6人/ha	2	27.2%	3	74	4	66.2%	15	58.3%	20	位置付けなし	3	104
4	君賀	隣接する地区に有	10	0.2人/ha	1	31.3%	6	70	4	46.7%	5	34.4%	10	位置付けなし	3	89
5	高田	隣接する地区に有	10	0.4人/ha	2	31.1%	6	66	4	67.7%	15	41.9%	10	位置付けなし	3	85
6	根本	隣接する地区に有	10	0.2人/ha	1	29.7%	3	53	2	64.5%	15	56.7%	20	位置付けなし	3	99
7	柴崎	有	5	0.3人/ha	2	27.6%	3	129	6	60.0%	15	54.7%	20	整備拠点	9	104
8	太田	隣接する地区に有	10	0.4人/ha	2	37.9%	9	84	6	52.2%	10	59.1%	20	位置付けなし	3	102
9	古渡	無	20	0.2人/ha	1	31.8%	6	49	2	52.6%	10	35.1%	10	位置付けなし	3	103
10	阿波	無	20	0.3人/ha	2	33.7%	6	81	6	64.5%	15	35.3%	10	整備拠点	9	118
11	浮島	無	20	0.2人/ha	1	41.3%	9	41	2	50.0%	10	33.3%	10	整備拠点	9	106
12	大須賀	市外 近くに有	15	0.2人/ha	1	28.0%	3	48	2	42.1%	5	54.2%	20	整備拠点	9	103
13	伊崎	無	20	0.2人/ha	1	30.1%	6	42	2	51.5%	10	27.3%	10	位置付けなし	3	91
14	十余島	市外 近くに有	15	0.2人/ha	1	44.9%	9	99	6	50.0%	10	45.9%	10	行政拠点	6	106
15	本新島	市外 近くに有	15	0.2人/ha	1	29.4%	3	43	2	53.1%	10	33.3%	10	整備拠点	9	87

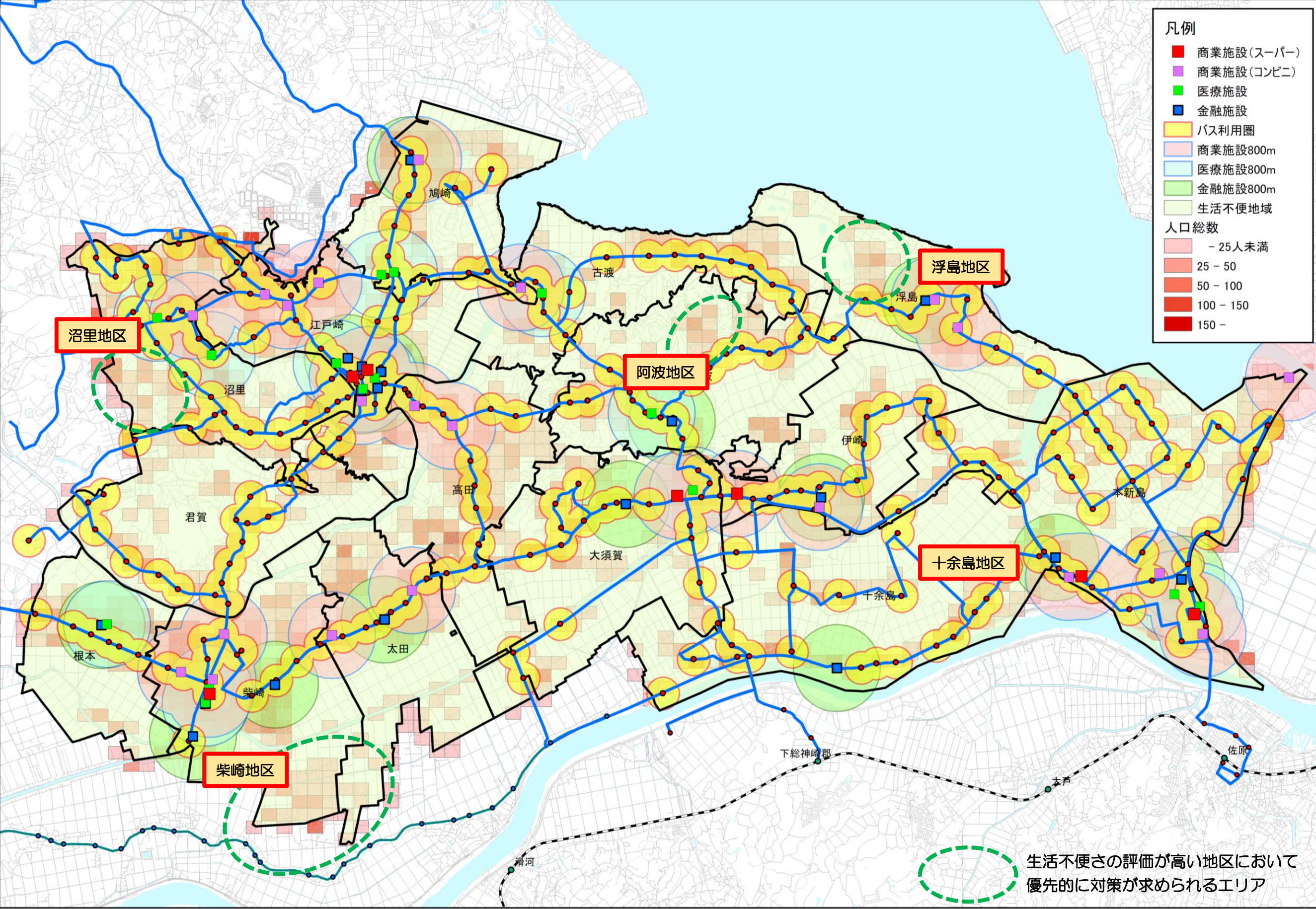
■優先的対策地区の選定

- ・選定された5地区の中でも、公共交通としての対策が優先的に求められるエリアを、以下の考え方に基づき、抽出したエリアを次頁図に示す。

【エリア選定の考え方】

- ・25人以上の250mメッシュが2つ以上連担し、それらを中心に複数のメッシュが集積しているエリアを抽出

■選定された地区において、優先的に対策が求められるエリア

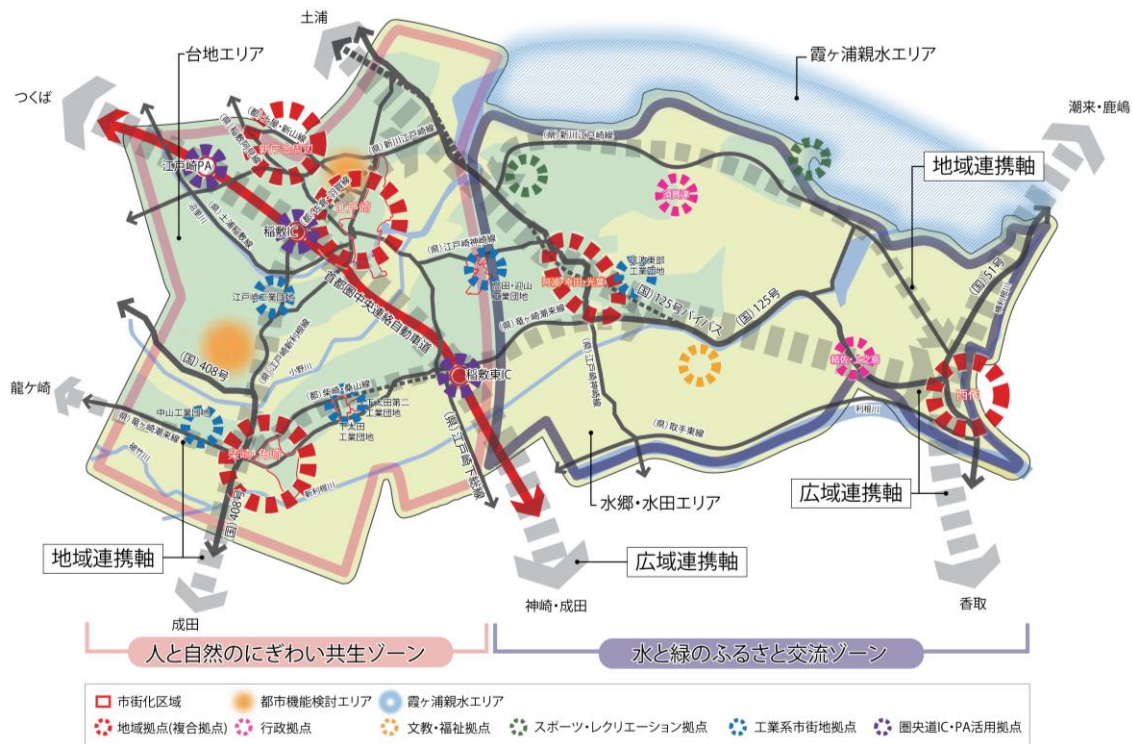


5. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

(1) 第2次稲敷市総合計画中期基本計画

計画期間	基本構想：平成 29 年度～令和 11 年度 中期基本計画：令和 2 年度～令和 5 年度 実施計画：4 年間（毎年適宜見直し）																			
基本理念	一人ひとりが主役のまちづくり																			
将来像	みんなが住みたい素敵なまち																			
将来人口	2029年度の将来人口：約35,000人 目標人口：約38,000人																			
まちづくりの基本目標	●すくすく子育て学びのまちづくり ●いきいき元気に暮らすまちづくり ●ゆうゆう安心・安全に暮らすまちづくり ●わいわい快適に暮らすまちづくり ●がっちり市民と行政が連携する間地久利																			
公共交通に関する事項	基本目標：わいわい快適に暮らすまちづくり 施策 2 生活を支える道路ネットワークと公共交通の充実 ○具体的な取組 4：地域内交通の充実 ・市内公共交通空白地の解消と併せ、公共交通の利便性向上と利用促進による持続可能な移動手段の確保 ・基幹交通等へのアクセスを補完する交通弱者の移動手段の確保 ・利用者にとって快適な乗り継ぎ環境の整備 ○具体的な取組 5：広域公共交通の充実 ・主要な鉄道駅へのアクセスを強化し、周辺市町村と連携し、広域的な公共交通の維持・拡充 ・首都圏及び成田国際空港へのアクセスを強化するための高速バスの運行の推進。江戸崎PAの利用活用による地域資源を活用した事業の展開の検討 ■目標指標 <table> <tr> <th>目標指標</th><th>現況値 (2018 年)</th><th>将来値 (2023 年)</th></tr> <tr> <td>民間路線数 (主要駅に接続する路線)</td><td>6 本</td><td>6 本</td></tr> <tr> <td>路線バスへの補助率</td><td>86.4%</td><td>75.0%</td></tr> <tr> <td>タクシー利用券の使用枚数</td><td>21,416 枚</td><td>23,000 枚</td></tr> <tr> <td>タクシー利用券の利用登録者数</td><td>1,300 人</td><td>1,400 人</td></tr> <tr> <td>市内公共交通の利用者数</td><td>140,418 人</td><td>145,000 人</td></tr> </table>		目標指標	現況値 (2018 年)	将来値 (2023 年)	民間路線数 (主要駅に接続する路線)	6 本	6 本	路線バスへの補助率	86.4%	75.0%	タクシー利用券の使用枚数	21,416 枚	23,000 枚	タクシー利用券の利用登録者数	1,300 人	1,400 人	市内公共交通の利用者数	140,418 人	145,000 人
目標指標	現況値 (2018 年)	将来値 (2023 年)																		
民間路線数 (主要駅に接続する路線)	6 本	6 本																		
路線バスへの補助率	86.4%	75.0%																		
タクシー利用券の使用枚数	21,416 枚	23,000 枚																		
タクシー利用券の利用登録者数	1,300 人	1,400 人																		
市内公共交通の利用者数	140,418 人	145,000 人																		

■総合計画における将来都市構造図

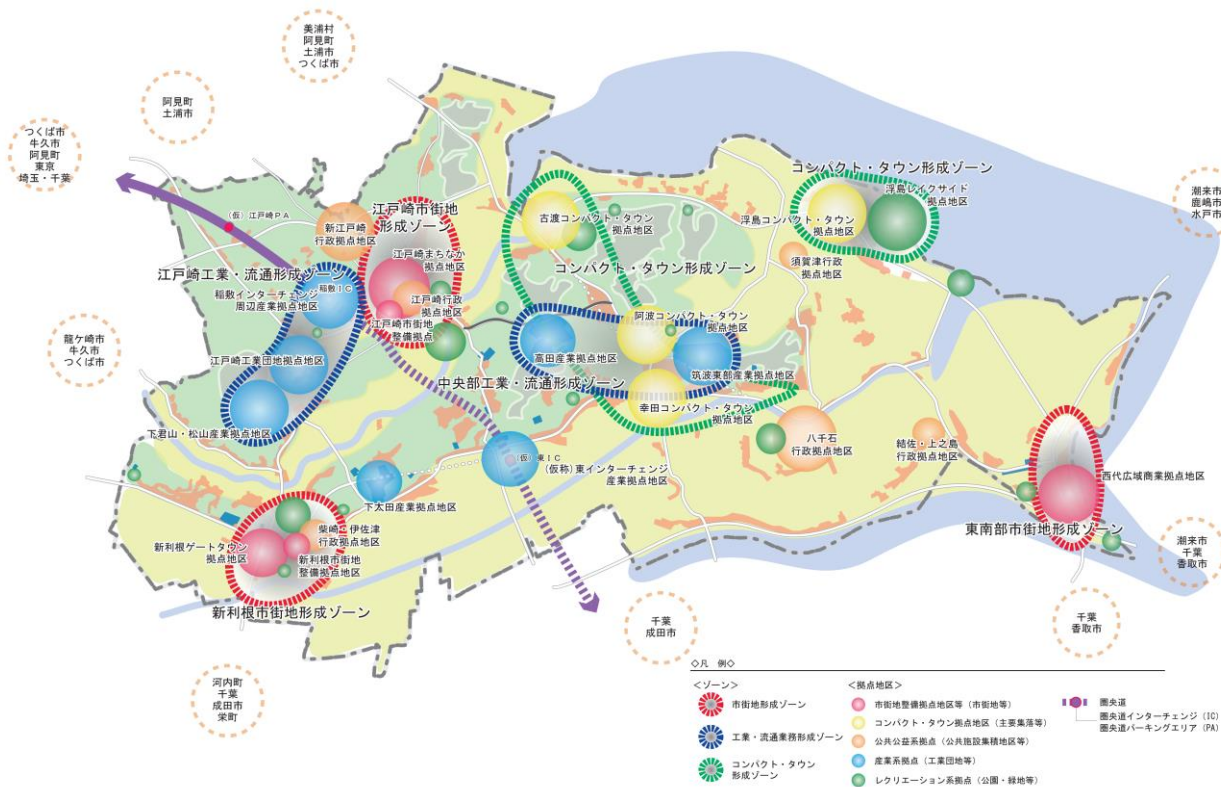


(2) 第2次稲敷市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月策定）

計画期間	令和2年度～令和5年度
基本目標	①稲敷市における安定した雇用を創出します（雇用） ②稲敷市への新しいひとの流れをつくります（移住定住） ③稲敷市での結婚・出産・子育ての希望をかなえます（子育て） ④心豊かな稲敷市での暮らしをプロモーションします（プロモーション）
公共交通に関する事項	基本目標の「④心豊かな稲敷市での暮らしをプロモーションします（プロモーション）」において、『広域ネットワークの強化を図り、便利な暮らしを創出します！』が設定され、これを構成する5つの事業等が明確に位置づけられている。 ①地域公共交通網形成計画の策定 ・稲敷市が目指すべき地域公共交通の目標像について、地域公共交通網形成計画を策定するとともに、その実行計画を策定する。 ②首都圏への高速バスの誘致 ・稲敷市と首都圏を結ぶ高速バスの誘致を行い、買い物、食事、テーマパークなど遊び満載の首都圏への利便性を高める。 - また、高速バスの永続的な運行が行われるよう、バス停設置や利用促進について、近隣自治体と連携を模索する。 ④広域連携の推進 ・霞ヶ浦南岸地域活性化推進委員会を中心に、霞ヶ浦を活用した広域的な観光資源ネットワークの整備などを検討する。 ・また、近隣自治体と連携し、公共施設の相互利活用や路線バス等公共交通の広域連携などを検討する。

(3) 都市計画マスタープラン（平成22年3月策定）

目標年次	令和 12 年（2030 年）
将来像	人と自然が共存し、産業と調和した豊かなふるさと ～みんなが住みたい素敵なまち～
都市づくり の目標	①美しい田園と都市が共存する都市 ②安全で快適な生活環境の向上に向けて、既存の集積効果を生かしたクラスター（房状）型都市 ③活力に溢れた産業と交流を育む都市 ④協働による地方自治の時代に対応した戦略的な都市 ⑤自然環境と共存する地域づくり
公共交通に 関する事項	【基本目標】 ・周辺市町村や首都圏とを結ぶ「基幹交通」及び市内の市街地と市街地、市街地と集落などを結ぶ「地域間交通」の維持、確保と、市民による積極的な利用を目指す。 【基本方針】 ・既存の代替バス及び路線バスの維持と、市民等による利用促進を図る。 ・自家用車を所有していない高齢者等の利便性を確保するための地域公共交通利用料補助事業等による公共交通に関するセーフティネットの構築を図る。 ・東京と本市を結ぶ高速バス路線の維持と、市民等による利用促進を図る。 ・民間活力との連携により、デマンドタイプのタクシーや小型バスの運行など、地域内補完交通の整備と市民や来訪者による利用促進を図る。 ・首都圏等と本市を結ぶＪＲ常磐線牛久駅や荒川沖駅等及びＪＲ成田線滑河駅や下総神崎駅、大戸駅、佐原駅等とを結ぶ公共交通の維持・確保を図るために、関係機関との連携を強化する。



(4) 第2次地域福祉計画（平成31年3月策定）

計画期間	令和元年度～令和5年度								
基本理念	安心して暮らせる やさしいまち 稲敷								
基本目標	基本目標1 地域で困っている人を見逃さない地域づくり 基本目標2 困りごとを必ず解決できる地域づくり 基本目標3 サービスの切れ目と隙間のない地域づくり 基本目標4 だれもが安心して暮らせる地域づくり								
公共交通に関する事項 (基本目標)	■基本目標4 だれもが安心して暮らせる地域づくり (3) だれもが暮らしやすい地域をつくろう 【基本方針】 高齢者や障がい者等が気軽に外出できるよう、移動手段の確保・改善に努めるとともに、外出後も不自由がないように、公共施設のバリアフリー化など改修を促進します。 ■各主体の取組み <table border="1"> <thead> <tr> <th>主体</th><th>取組みの内容</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市民</td><td> - 日常生活における路線バスやコミュニティバス等の上手な利用 - 近所で困っている人がいたら、お互い助け合いながら行動するよう心がける。 </td></tr> <tr> <td>地域・団体</td><td> - 福祉有償運送の制度PRや利用者の拡大 - 活動時になるべく公共交通機関を利用するなど、バス路線の維持への協力 </td></tr> <tr> <td>行政</td><td> - 民間路線バスの維持継続 - 市民が利用しやすいバス交通体系の確立 - より細かなニーズに対応するため、地域交通利用券の活用を図る。 - 公共施設のバリアフリー化 - 多くの人が集まる民間施設等のバリアフリー化の促進 </td></tr> </tbody> </table>	主体	取組みの内容	市民	- 日常生活における路線バスやコミュニティバス等の上手な利用 - 近所で困っている人がいたら、お互い助け合いながら行動するよう心がける。	地域・団体	- 福祉有償運送の制度PRや利用者の拡大 - 活動時になるべく公共交通機関を利用するなど、バス路線の維持への協力	行政	- 民間路線バスの維持継続 - 市民が利用しやすいバス交通体系の確立 - より細かなニーズに対応するため、地域交通利用券の活用を図る。 - 公共施設のバリアフリー化 - 多くの人が集まる民間施設等のバリアフリー化の促進
主体	取組みの内容								
市民	- 日常生活における路線バスやコミュニティバス等の上手な利用 - 近所で困っている人がいたら、お互い助け合いながら行動するよう心がける。								
地域・団体	- 福祉有償運送の制度PRや利用者の拡大 - 活動時になるべく公共交通機関を利用するなど、バス路線の維持への協力								
行政	- 民間路線バスの維持継続 - 市民が利用しやすいバス交通体系の確立 - より細かなニーズに対応するため、地域交通利用券の活用を図る。 - 公共施設のバリアフリー化 - 多くの人が集まる民間施設等のバリアフリー化の促進								

(5) 成田空港機能拡張（成田空港発着回数増便に伴う施設拡張）

成田空港が目指す空港像

成田空港が目指す空港像【発着回数50万回時イメージ】

首都圏空港の発着回数は年間100万回となり、世界トップレベルへ
(成田50万回・羽田50万回)

航空機発着回数
50万回

航空旅客数
7,500万人

貨物量
300万トン

時間価
98回

LCC就航割合
50%超

空港内従業員数
7万人

※現時点のイメージであり、具体的な整備計画は今後の需要動向や社会情勢等を踏まえながら今後検討。

我が国及び首都圏の表玄関として、成田空港の競争力を可能な限り高め、増大する首都圏航空需要に適切に対応することにより、名実ともに日本のゲートウェイ、かつ、アジアのリーディングエアポートとしての地位を確立

拡張による
経済波及効果

	現在	50万回時
経済波及効果額（全国）	約5.0兆円	約10.4兆円
経済波及効果額（9市町）	約1.4兆円	約2.5兆円
旅客数	約4,000万人	約7,500万人
貨物量	約200万トン	約300万トン
空港内従業員	約4.3万人	約7万人

空港の将来像
を支え、効果
を享受する地域
の将来像

機能強化には、設備整備に加え、空港内だけでも約3万人の人材確保が必要。

関連産業でも雇用確保が重要であり、空港外の雇用も含めると、機能強化の経済波及効果（約1兆円）により、雇用が空港内外で約6.4万人増加。（周辺9市町で増加分の約60%の雇用を見込む）

空港内外の雇用増加	うち空港内	うち空港外
約6.4万人	約1.7～3.2万人	約3.2～4.7万人

※資料：成田空港周辺の地域づくりに関する「実施プラン」（R2.3、成田空港に関する四者協議会）

（※四者：国土交通省（航空局）、千葉県、成田空港周辺9市町、成田国際空港株式会社）



6. 稲敷市地域公共交通網形成計画の検証

- 平成 28 年に策定された「稲敷市地域公共交通網形成計画」において、計画期間内（H28～H37）の実施事業として、11 の事業と各事業に対する目標値が設定されている。
- 11 事業の進捗状況及び目標達成状況は、下表のとおりである。

■地域公共交通形成計画に位置付けられた実施事業の実施状況

位置付けられた実施事業	目標値	事業の進捗及び目標達成状況
(1) 交通結節点の整備	交通結節点の整備済み 箇所 0 箇所→2 箇所	・交通結節点として 5 ヶ所が位置付けられ、新たに「稲敷バスターミナル」が整備されている。
(2) 都市間交通の整備	高速バス路線の拡充 1 路線→2 路線	・新規路線の開設、既存路線の市内経由等は実施されていない。 ・路線数は、計画策定時と同じ × 目標値未達成（1 路線→1 路線）
(3) 広域交通へのアクセス整備	周辺鉄道駅アクセス路線の拡充 3 路線→4 路線	・H29 に、新規に稲敷広域バスが 3 路線開設され、そのうち 1 路線が継続運行されている。 ○ 目標値を達成（3 路線→5 路線）
(4) 地区内・地区間交通の整備	一般のバス利用者数 6 万人→7 万人（年間）	・令和 3 年 4 月に再編
(5) 公共交通空白地域への公共交通運行方法の検討	公共交通に対する満足度向上	・公共交通空白地域改善のため、R2. 4. 1 からあずまコミュニティバスを運行 ・会員制バス、施設送迎バスとの連携は、実施できていない。
(6) 様々な運賃制度の検討	各種運賃制度の導入	・路線バス通学定期券補助制度を創設
(7) 公共交通に対する啓発活動	公共交通に対する啓発活動実施	・路線バス利用促進企画として、龍ヶ崎市にある温泉施設「湯舞音 龍ヶ崎店」への路線バスで行く日帰り温泉ツアーを開催
(8) 情報提供の拡充	H P 更新、車内での情報提供	・時刻表パンフレットの配布実施済み ・市ホームページでも、時刻表公表済み ・市内路線バスについて、「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）で公表し、Google マップはじめ乗り換え検索サービスで利用できるようにした。
(9) 交通系 IC カードの導入	一部車両で導入実験実施	・関東鉄道（株）、ジェイアールバス関東（株）で導入済み
(10) サイクル&バスライドの拡充	駐輪場整備の促進	・東支所の駐車場内に駐輪場を整備
(11) バス運行サービス水準の向上	公共交通に対する満足度向上	

7. 公共交通に関わる課題

【公共交通を取り巻く現状】

- 人口減少・少子高齢化
- 運転免許保有者総数の減少、免許返納者の増加、一方で高齢者の保有者数は増加
- 市内に鉄道がなく、市外移動が不便、とくに市東側
- 広域連携バスの一部路線廃止に伴う市外移動への影響
- 学校統廃合に伴うスクールバス化による路線バス利用者の減少
- タクシー事業者廃業に伴う交通利用券事業の継続性
- 新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通の利用減少、民間送迎（パルナ）の廃止
- 地域公共交通網計画（H28～H37）における11の実施事業のうち、事業が進んでいない事業が一部ある

地域住民アンケートからみた移動ニーズ

- 路線バスの存続を求める意見は多い
- 免許返納後、公共交通利用が無理となる人が約3割
- 予約制運行（デマンド運行）となった場合、利用しない人が約2割

上位計画による将来都市構造

既存の集積効果を生かしたクラスター型都市構造

上位計画における公共交通の位置づけ

- 公共交通（地域内交通、広域公共交通）の充実
- 近隣自治体と連携した公共交通の広域連携
- 高齢者や障がい者等の移動手段確保、バリアフリー化

公共交通に関わる社会情勢の変化

- 地域公共交通活性化再生法の改正
- 交通技術の進展
- 新型コロナウイルスによるニューノーマル
- バス、タクシーの運転手不足
- 圏央道延伸、成田空港機能拡張、まちづくりにおける拠点整備

公共交通に関わる課題

■公共交通ネットワークに関わる課題

- 周辺鉄道駅にアクセスする基幹路線の再編・維持・確保
- クラスター型都市を支える地域間拠点を結ぶ公共交通軸の強化
- スクールバス運行による路線バス利用者減少への対応
- 市域外や東京方面・成田空港方面等の広域移動への対応と近隣自治体との相互連携強化

■開発等により公共交通に求められる課題

- 成田空港機能強化に伴う通勤需要及びまちづくりにおける拠点整備による交流人口の拡大等への対応

■空白地域に関わる課題

- 生活不便地域の解消
- 移動手段を持たない高齢者の移動手段の確保
- タクシー事業者廃業に伴うタクシー空白地域の改善

■持続可能な公共交通に関わる課題

- 適正な自動車利用による公共交通への転換
- 地域ニーズの異なる地域及び多様な主体の取り組みによる持続可能な交通システムの検討
- 新技術を活用した公共交通の検討
- 関係者との適正な役割分担による行政負担の抑制

8. 地域公共交通の方向性

8-1. 基本方針

地域公共交通の課題に対応するため、稲敷市における地域公共交通計画の基本方針を、以下のよう

に設定する。

【基本理念】

人口減少・高齢化が進展する中でもキラッと光る持続可能な交通サービスの提供

基 本 方 針

地域公共交通ネットワークの形成

- ① **地域の実情に即した公共交通サービスの実現**
 - ・ 地域で異なる移動ニーズに対応した交通サービスの検討
 - ・ 通学に対応したダイヤ見直し
 - ・ タクシーの柔軟な運行形態
 - ・ 地域住民との協働による持続可能性のある交通手段の検討
 - ・ 地域輸送資源の活用
- ② **広域移動の利便性向上**
 - ・ 市外の鉄道駅、医療施設への移動に配慮した生活交通の確保
 - ・ 地域間路線バスを確保維持するためのフィーダー交通の再編
 - ・ 東京方面への移動の利便性向上のため、既存の高速バスの利用環境の充実

利用促進による潜在需要の掘り起こし

- ① **交通結節点の利便性向上**
 - ・ 交通結節点の乗り換え・待合環境の向上
- ② **利用促進による潜在需要の掘り起こし**
 - ・ 利用者目線の情報提供及び公共交通への関心の醸成と市民との協働による利用促進施策の展開

計画目標を達成するための進行管理・評価体制の強化

- ① **継続的な進行管理・目標達成評価**
 - ・ 地域公共交通活性化協議会による毎年度のPDCAサイクルの実施
- ② **支援策に対する財源確保と公的負担減**
 - ・ 持続可能性を考慮した公共交通や移動支援施策に対する適正な財源確保と公的負担の軽減

まちづくり事業との連携

- ① **将来都市構造を支える事業との連携**
 - ・ 拠点を結ぶ戦略的な地域公共交通の維持・再編と乗換機能の強化
- ② **まちづくりとの連携**
 - ・ まちづくりにおける拠点整備や成田空港拡張等を見据えた公共交通ネットワーク
- ③ **地域活性化事業・福祉事業との連携**
 - ・ 商業活性化との連携
 - ・ 観光振興との連携
 - ・ 福祉施策との連携
- ④ **公共交通を活用した貨客混載など**
 - ・ 地域活性化と収益確保のための新しい施策検討
 - ・ 路線バス・高速バスの荷室等の活用

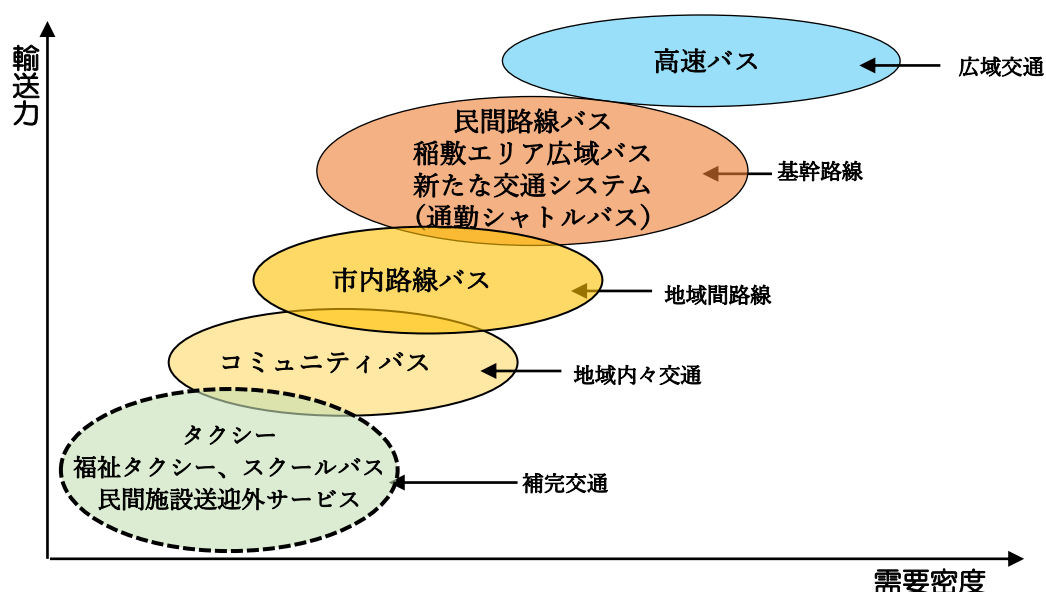
8-2. 公共交通機関の役割と機能分担

稲敷市における公共交通ネットワークの方向性は、既存の公共交通網を有効に活用し、広域交通、基幹路線、地域間路線、地域内々交通、及び補完交通の5段階に機能分担を図るとともに、交通結節点としては、稲敷バスターミナル、公共施設、商業施設等を位置づける。

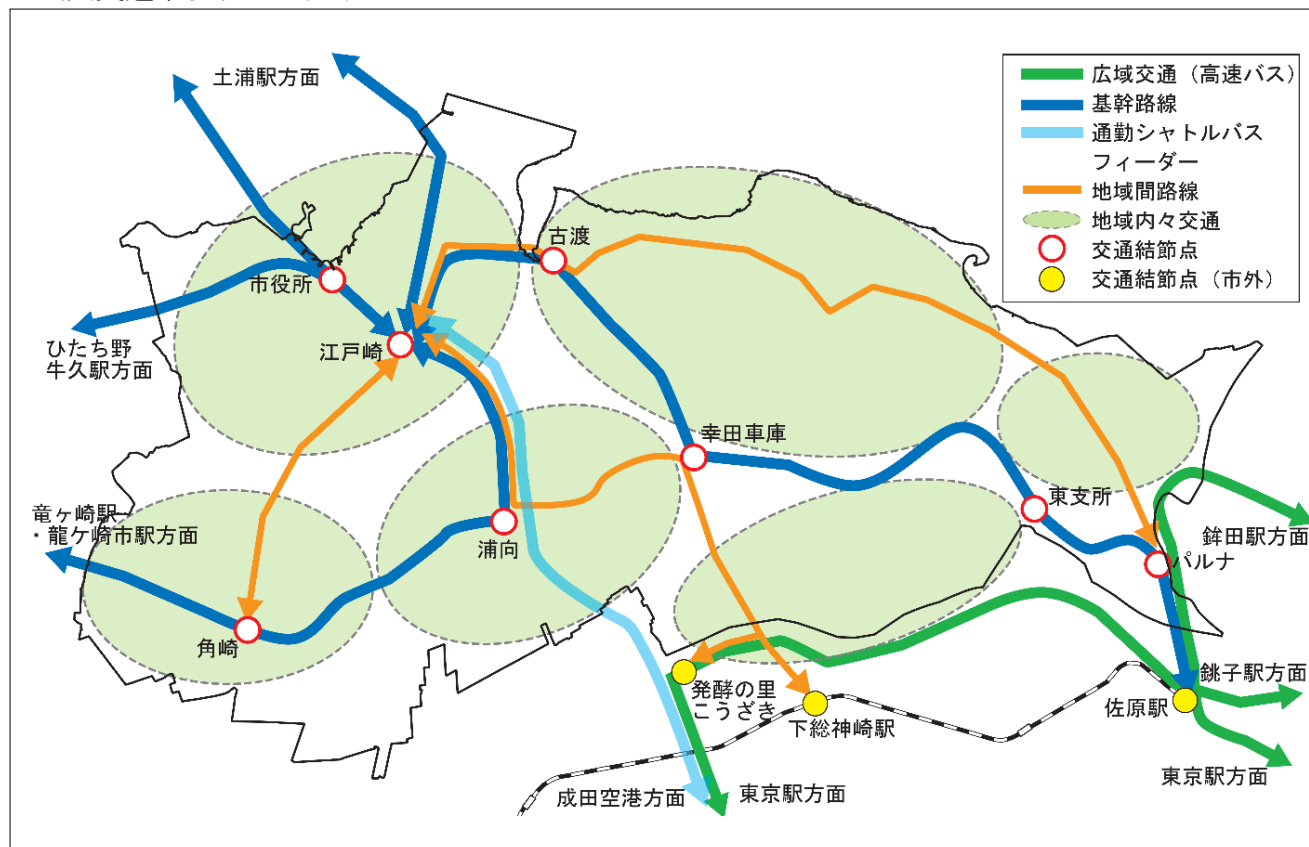
既存公共交通ネットワークを基本としながら、公共交通機関相互の接続・連携により、地域住民の生活交通、更に来訪者の二次交通としても機能させ、利便性向上と効率的な運行を目指す。

■稲敷市における地域公共交通システムの機能分担

機能分類	役割分担	対応する交通システム
広域交通	○東京方面への広域移動に対応する交通	高速バス
基幹路線 通勤シャトル	○土浦市、牛久市、龍ヶ崎市方面等を結び、稲敷市の骨格となる路線 ○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	民間バス路線 (ジェイアールバス関東(株)、 関東鉄道(株)) 稲敷エリア広域バス 新たな交通システム (通勤シャトルバス)
地域間路線	○市内の生活路線で、高速バスや基幹路線となるバス路線の末端部や市街地エリアにおける移動を支える移動手段	市内路線バス (桜東バス、ブルーバス)
地域内々交通	○市内の生活路線で、地区内の移動を支える移動手段	コミュニティバス (西地区ルート、上君山ルート、 あずまコミュニティバス)
補完交通	○上記の交通システムを補完し、主に高齢者・交通弱者のために少量個別輸送を担う移動手段	タクシー(地域公共交通利用券) 福祉タクシー、スクールバス、 民間施設送迎サービス、等
交通結節点	○交通システムの連携拠点で、接続の利便性向上や待合環境の整備、乗り継ぎ情報の提供等の機能強化を図るべき拠点	市役所、江戸崎、古渡、幸田車庫、 東支所、パルナ、角崎、浦向



■公共交通ネットワークイメージ



8-3. 計画目標と評価指標

(1) 計画目標と取組み事業の設定

4つの基本方針を実現するために達成すべき計画目標、及び目標を達成するために実施する事業は下記のとおりとする。

基本方針、計画目標		事業
基本方針1 地域公共交通ネットワークの形成		
計画目標1 市外への移動を支える交通軸の維持		事業1 市外への民間路線バスの維持
		事業2 市内路線・コミュニティバスの再編
計画目標2 地域の実情に即した利用者の視点に 立った生活交通ネットワークの形成		事業3 タクシーによる市内移動対策 (タクシーの営業区域外運送の適用)
		事業4 地域公共交通券の運用方法の見直し
		事業5 地域住民との協働による持続可能性のある交通手段の導入
		事業6 多様な地域輸送資源の活用
基本方針2 利用促進策の実施による潜在需要の掘り起こし		
計画目標3 交通拠点の利便性向上		事業7 交通拠点における利用しやすい環境づくり
計画目標4 利用者の視点に立った情報提供		事業8 分かりやすい公共交通マップの提供
		事業9 ネット環境を活用した情報提供
計画目標5 利用促進策の推進		事業10 意識啓発や醸成を促す利用促進活動(モビリティ・マネジメント)の展開
基本方針3 まちづくり事業との連携		
計画目標6 公共交通を活用した地域活性化		事業11 拠点地区の整備進捗状況との連携推進
		事業12 公共交通を利用した買物の付加価値の付与等、商業施設との連携推進
		事業13 観光施策との連携推進
		事業14 福祉部局との連携推進
		事業15 駅・空港等へのシャトルバス導入
		事業16 路線バス・高速バスを活用した貨客混載事業
基本方針4 計画目標を達成するための進行管理・評価体制の強化		
計画目標7 法定協議会のガバナンス強化		事業17 稲敷市地域公共交通活性化協議による毎年度のPDCAサイクルによる進行管理および目標達成評価の実施
		事業18 持続可能性を考慮した公共交通や移動支援施策に対する適正な財源確保と行政負担の軽減

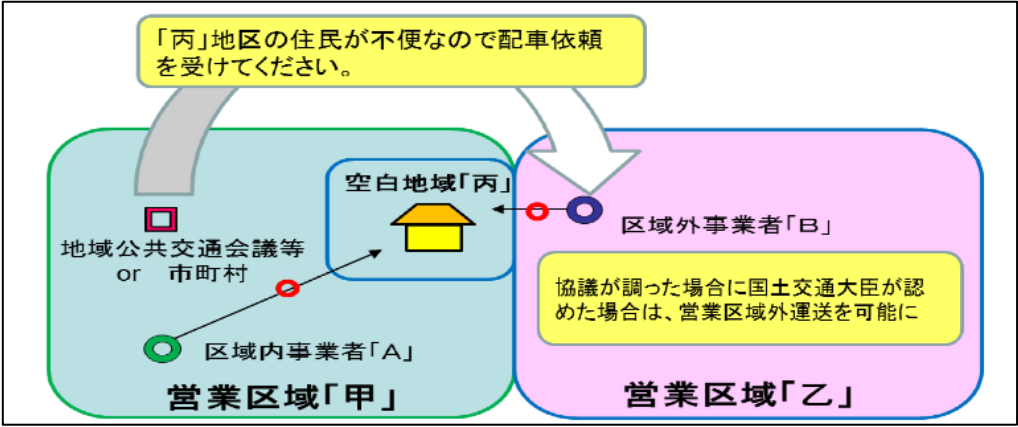
(2) 評価指標と目標値

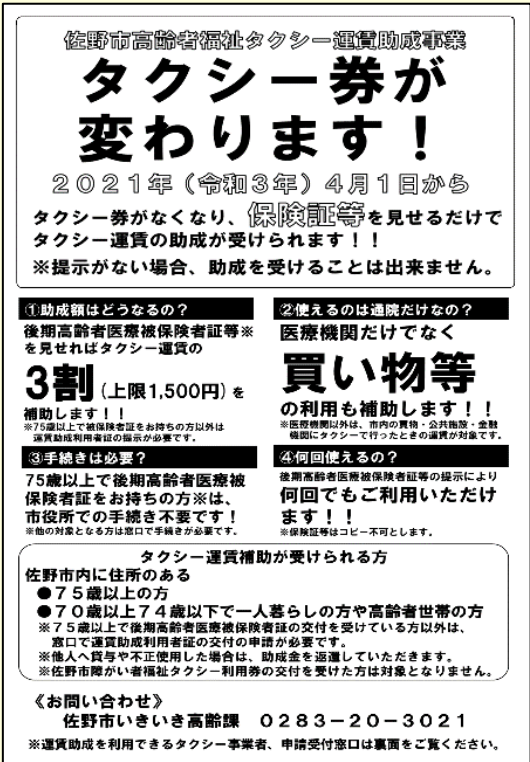
評価指標	指標の定義	現況値 (R2)	目標値 (R8)
基本方針1 地域公共交通ネットワークの形成			
公共交通利用者数	稲敷エリア広域バスの利用者数	702 人/月	現状維持
	市内路線バスの年間利用者数 (ジェイアールバス関東(株)、関東 鉄道(株)除く)	73,111 人	現状維持
	コミュニティバスの年間利用者数	17,727 人	
	地域交通利用券の年間使用回数	15,376 回	
公共交通収支率	稲敷エリア広域バスの年間収支率	15.9%	20%
	市内路線バスの年間収支率 (ジェイアールバス関東(株)、関東 鉄道(株)除く)	13.4%	15%
	コミュニティバスの年間収支率	18.6%	20%
財政負担額	年間合計財政負担額	105,267 千円	1 割削減
基本方針2 利用促進策の実施による潜在需要の掘り起こし			
市民意識啓発事業 件数	市民意識啓発事業の実施回数	なし	2回/年
交通結節点の機能 強化	バス待ち環境整備等、交通結節点整 備箇所	1ヶ所	5ヶ所
基本方針3 まちづくり事業との連携			
他分野との連携事 業の実施件数	連携事業実施数	なし	3事業

9. 目標達成のために実施する事業

事業1	市外への民間路線バスの維持					
事業概要	・民間路線バスや稲敷エリア広域バスは、稲敷市における地域間交通として、通勤・通学利用者を中心とした利用のほか、市外からの来訪者の利用も期待できることから、路線沿線自治体（龍ヶ崎市、牛久市、土浦市）と連携し、利用実態や市民移動ニーズ等を考慮しながら、市外の鉄道駅への接続を強化する。 ■実施内容 ○民間路線バス（ジェイアールバス関東(株)、関東鉄道(株)）の維持 ○稲敷エリア広域バスについては、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な維持を目指す					
実施主体	稲敷市、バス事業者、沿線自治体					
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	民間路線バスの維持	路線の維持				

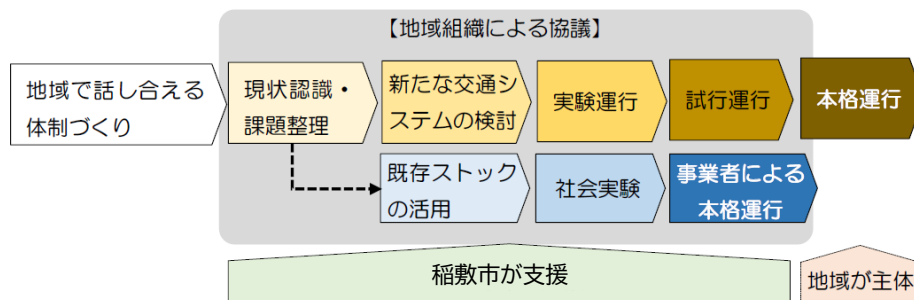
事業2	市内路線・コミュニティバスの再編					
事業概要	・市内の移動を担っている市内路線やコミュニティバスについて、利用実態や市民移動ニーズ等を考慮しながら、運行ダイヤ・ルートの見直しを行う。さらに利用実態の検証・評価を行いながら随時見直しを行う。 ●運行計画の見直しの視点（案） ○通学利用に対応したダイヤ設定 ○買い物・通院に配慮したダイヤの調整 ○潜在需要が見込まれるエリアへのルート見直し ■実施内容 ○市内路線・コミュニティバスの再編、検証 ○浮島線（ブルーバス）、新利根・神崎線（桜東バス）、あずまコミュニティバス（稲敷市）については、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な維持を目指す					
実施主体	稲敷市、バス事業者					
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	市内路線・コミュニティバスの再編、検証	実施（随時見直し）				

事業3	タクシーによる市内移動対策（タクシーの営業区域外運送の適用）					
事業概要	- 市東部にはタクシー事業者がなく、タクシーによる市内移動をする場合、市西部のタクシーを利用することになる。しかし、距離が遠く、保有する車両も少ないことから利用できない場合もある。 - 一方、市東部の近傍にある行方市（鹿行交通圏）、千葉県香取市・神崎町（北総交通圏）のタクシー事業者があるが、現在、これらの事業者は稲敷市内移動の運送ができない。 - そのため、道路運送法第20条第2号による「営業区域外の運送」の適用について、稲敷市地域公共交通活性化協議会に諮り、市東部におけるタクシーの市内移動の利便性を確保する。 ■実施事業内容 ○タクシーの営業区域外運送の適用（道路運送法第20条第2号の適用） 【参考】道路運送法第20条第2号によるタクシーの営業区域外運送の概念図  国土交通省資料					
実施主体	稲敷市、タクシー事業者					
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	タクシーの営業区域外運送の適用	検討・調整・運用開始				

事業4	地域交通利用券の運用方法の見直し					
事業概要	・現在、自動車が利用できない市民のために、路線バス・コミュニティバスの補完として「地域交通利用券（タクシー券）」のタクシー助成を実施している。 ・地域交通利用券の運用において課題となっている市内移動に対応できるタクシー事業者不足については、事業3が実施されれば、地域交通利用券を活用したタクシー利用の利便性は向上する。 ・一方、他都市においては、タクシーを有効に活用して移動手段を確保するために、タクシー補助や一括定額運賃の導入・検討している自治体もある。 ・稲敷市においても、他市の動向を踏まえ、より便利・運用しやすいように、制度の見直しを行う。 ■実施内容 ○地域交通利用券の運用方法の見直し					
	【参考】 ●水戸市 1000 円タクシー (R2 本格運用) 郊外部において、タクシー閑散時間帯について、1,000 円で利用できるようにした。 ●佐野市 高齢者福祉タクシー運賃助成事業  					
実施主体	稲敷市、タクシー事業者					
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	運用方法の見直し	検討・調整・運用開始				

事業5	地域住民との協働による持続可能性のある交通手段の導入
事業概要	(1) 地域住民との意見交換会の開催 ・市内における生活不便地域のうち、公共交通による対策が優先と想定される地区を中心に、地域住民との意見交換を実施し、地域における移動の課題を住民と共有し、地域に合った交通手段のあり方を協議する。 <pre> graph TD A[地域の現状把握] --> B[移動に関する課題の把握] B --> C[地域に合った交通手段のあり方] C --> D[地域主体の交通システムの導入] </pre> (2) 地域主体の交通システムの検討、導入 ①検討するための地域組織の体制づくり ・本来の担い手である交通事業者の乗務員の確保問題および市財政上の制約等により、バスやタクシー事業者による新たな乗合輸送サービスの提供が厳しい状況となっているため、地域の共助による自家用有償運送事業等の検討に向けて、地域住民が主体的に協議する体制づくりを推進する。 ■地域が主体となる地域交通実現の取組みイメージ 【現状】 交通事業者 (Transport Company) is at the top, providing services to 地域住民 (Local Residents) and 稲敷市 (Inashiki City). Residents use buses, and the city provides subsidies. 【地域主体】 A collaborative network is formed. 地域組織 (Local Organization) acts as a central hub, coordinating between 稲敷市 (Inashiki City) and 交通事業者 (Transport Company). The city provides subsidies and policy goals, while the organization facilitates communication and service improvements. The transport company provides services and reports back to the organization. ②地域交通支援の取組み手順の検討 ・地域主体による新たな公共交通システムの導入については、市民の意識の醸成と主体的な役割分担が重要であり、行政の支援内容や検討の手順についてわかりやすくとりまとめる。 ・全てのエリアを一度に対応することは困難なため、優先的エリアをモデルとして取組み、次に展開できるよう公共交通導入のステップごとに『進め方・考え方』を明らかにする。

■新たな移動手段の導入を検討するための手順イメージ



●川崎市地域交通の手引き



●川崎市麻生区コミュニティバス協議会の取り組み事例

- サポーター登録制度として年間7,200円を支払うと1回の乗車につき50円の割引
- 地域内の商業施設・信金・病院等が地域貢献として協賛金を提供



●町田市自家用有償旅客運送としてグリーンスローモビリティを導入



■実施内容

- 地域住民との意見交換会の開催
- 地域主体の交通システムの検討、導入

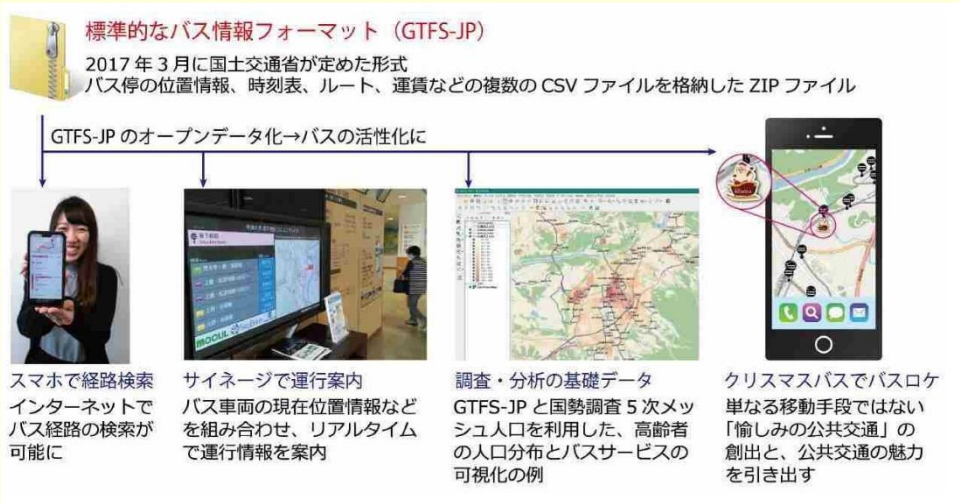
実施主体 稲敷市、地域住民、交通事業者

実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	地域住民との意見交換会の開催	意見交換会の開催				
	地域主体の交通システムの検討、導入		検討・調整・運用開始			

事業6		多様な地域輸送資源の活用				
事業概要	・稲敷市の特徴として多くのゴルフ場の立地がある。一部のゴルフ場ではゴルフ場～駅間の送迎サービスがあるが、送迎客は片利用のため、回送時に市民の移動に活用することが考えられる。 ・このように、路線バスでカバーできない需要について、ゴルフ場・医療等の民間施設の無料送迎車両・スクールバスなど、あらゆる地域の輸送資源と連携し、近くのバス停・駅や施設までの交通手段として活用を検討する。					
	■実施内容 ○多様な地域輸送資源の活用検討					
実施主体	稲敷市、地元関連団体					
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	多様な地域輸送資源の活用検討	検討・調整・順次実施				

事業7		交通結節点における利用しやすい環境づくり					
事業概要	● 複数の路線が集まる交通結節点において、交通モード間の接続の機能強化や待合環境の整備等、利便性向上策を進めていく。 ■ 実施内容 ○ バス待合環境の整備（ベンチ、上屋の整備） ○ 運行情報・乗り換え情報などの情報発信等の施策の実施 ■ 他都市の取組み事例  ● 富士市役所：庁舎総合案内前に設置されたバス接近表示装置  ● 横浜市：コンビニエンスストアと連携した待合スペース（タブレット型バス接近表示機を設置し、バスの運行状況を提供している）  ● 八戸市：店舗の風除室を活用した待合環境（風除室にベンチを設置）						
	実施主体						
	稲敷市、バス事業者、商業施設等の集客施設						
	実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
		交通結節点の環境整備	検討・調整	順次整備			

事業8		分かりやすい公共交通マップの提供				
事業概要	・現在発行している稲敷市公共交通マップについて、運行ルート・バス停の変更等の変更が発生した場合には、ホームページや市広報等を活用し周知するとともに、定期的に公共交通マップを更新し、配布する。 ・さらに、QRコードを添付することにより、マップから利用したいバスの運行状況が確認できるなど、マップの活用の幅を広げる工夫を検討する。					
	■実施内容					
	○公共交通マップの作成・配布					
	○マップを用いた活用方法の検討					
	■現在の市内バスマップ					
稲敷市 市内バスマップ						
実施主体	稲敷市					
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	公共交通マップの作成	作成・配布				
	マップを用いた活用方法の検討	検討・順次実施				

事業9	ネット環境を活用した情報提供					
事業概要	- 市内を運行するバス路線の運行情報について作成したG T F Sデータについて、データの更新を継続的に実施する。 - 民間の公共交通機関検索ソフトによる市内バスを含めた経路検索が可能となっていることを周知するとともに、さらに利用者ニーズとネット環境のマッチングを考慮した市民が利用しやすい情報提供手段を検討する。 ■実施内容 ○G T F Sデータの定期的な更新 ○利用しやすい情報提供手段の検討 ■他市における情報提供事例（岐阜県中津川市）  標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP） 2017年3月に国土交通省が定めた形式 バス停の位置情報、時刻表、ルート、運賃などの複数のCSVファイルを格納したZIPファイル GTFS-JPのオープンデータ化→バスの活性化に スマホで経路検索 インターネットで バス経路の検索が可能に サイネージで運行案内 バス車両の現在位置情報などを組み合わせ、リアルタイムで運行情報を案内 調査・分析の基礎データ GTFS-JPと国勢調査5次メッシュ人口を利用した、高齢者の人口分布とバスサービスの可視化の例 クリスマスバスでバスロケ 単なる移動手段ではない 「ゆしみの公共交通」の 創出と、公共交通の魅力を 引き出す					
実施主体	稲敷市					
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	G T F Sデータの定期的な更新	定期的な更新				
	情報提供手段の検討	検討・調整・運用開始				

事業 10

意識啓発や醸成を促す利用促進活動（モビリティ・マネジメント）の展開

- ・市民に公共交通の意義と必要性を理解してもらい、身近な移動手段として認識してもらうため、公共交通の実情に関する情報提供や市民も参画できるような各種啓発活動を実施する。

【啓発活動例】

- バス乗り方教室
- 広報やホームページを活用した公共交通利用啓発
- 各種会合での出前講座
- 買物・通院等に公共交通を利用する外出モデルプラン

事業概要

■広報を活用した公共交通利用啓発
(千葉県君津市)

夢と誇りの誇りてある 広報きみつ

【平成29年度コミュニティバス利用実績(単位:千人)】 (内は前年度比)

路線名	利用人数	収入	支出	収支	収支率
	(A)	(B)	(A-B)	(A-B)	(A-B)
小和川	183,114人	15,800円	23,480円	△7,680円	(-48.6%)
鎌倉線	42,477人	1,621円	1,750円	△129円	(-6.4%)
大井・大田	37,989人	1,640円	1,690円	△50円	(-3.0%)
神門線	4,331人	181円	1,477円	△1,296円	(-71.3%)
中央	26,380人	1,884円	2,080円	△1,979円	(-54.0%)
藤原線	1,736人	51円	1,153円	△1,102円	(-93.8%)
合 計	293,187人	27,076円	29,930円	△2,854円	(-10.5%)

※収支率の目標値は50%

【平成29年度デマンドタクシー利用実績(単位:千人)】 (内は前年度比)

路線名	利用人数	収入	支出	収支	収支率
	(A)	(B)	(A-B)	(A-B)	(A-B)
大井・大田	47,443人	2,764円	3,048円	△284円	(-10.3%)
合 計	47,443人	2,764円	3,048円	△284円	(-10.3%)

※収支率の目標値は50%

【平成29年度に市が補助した路線バス(単位:千人)】 (内は前年度比)

路線名	利用人数	補助額	路線名	利用人数	補助額
君津市内循環線	214,221人	25,043円	イオン基本線	31,189人	1,595円
	(+2,232人)	(+1,263円)		(+1,162人)	(+6.8%)
南市線	76,626人	26,070円	野野山線	15,267人	456円
	(+3,987人)	(+4,172円)		(+3,515人)	(+24.5%)
堀江線	53,832人	2,837円	津市市役所・	17,007人	2,725円
	(+2,171人)	(+498円)	野々山線	12,052人	(+1,757円)
三島線	53,867人	3,893円	水更津線	11,566人	266円
	(+2,247人)	(+2,269円)		(+2,260人)	(+24.2%)
かずさアカデミア	34,145人	305円	合 計	344,305人	57,283円
パーク線	(+3,592人)	(+1,497円)		(+3,186人)	(+9.3%)

【平成29年度に市が補助した路線バス(単位:千人)】 (内は前年度比)

市は、地域の皆さんの移動手段を確保するため、コミュニティバス「デマンドタクシー」路線の運行を補助しています。詳しくは、毎年の予算案を参照してください。

公共交通の足として大切な存在である公共交通を維持するために、皆さんの積極的な利用をお願いします。

公共交通の足として大切な存在である公共交通を維持するために、皆さんの積極的な利用をお願いします。

■公共交通の勉強会（埼玉県日高市）

- ・60歳以上を対象とする「ゆうゆうカレッジ」の1つのテーマとして、公共交通勉強会を開催し、公共交通への理解を深めています。



■高齢者を対象としたモビリティ・マネジメントのチラシ（釧路市）

マイカーから公共交通へ
～運転免許返納を考えた高齢者への公共交通の利用促進～

75歳以上の交通事故死は増減中!
75歳以上の交通事故死は、平成28年度は前年度比で減少傾向にありますが、平成29年度は増加傾向にあります。高齢者の交通安全は、社会全体の安全のために非常に重要です。

北海道の高齢者数の伸び率は全国1位!
高齢化率が高くなるにつれて、高齢者の移動手段の確保がますます重要になります。公共交通の利用促進は、高齢者の生活の質を向上させるための重要な取り組みです。

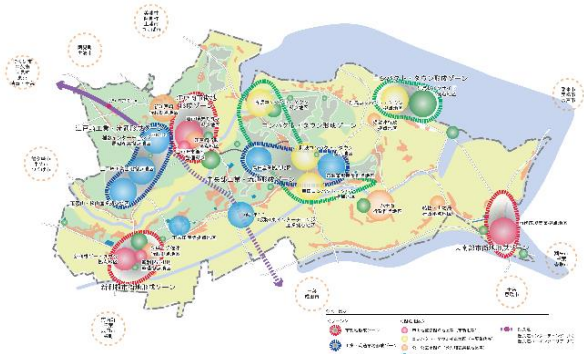
安心・安全な交通環境をつくるために 高齢者へのアプローチがより一層重要!

高齢者の意識・行動が変化!!
かじこい自家用車の使い方考えてみませんか?
高齢者の運転スキルを向上させるための講習会を開催しています。また、高齢者の運転免許の返納を支援するための相談窓口も設けています。

心よく行動を変える!
公共交通を利用するきっかけとなる「情報冊子」を提供中
公共交通の利便性や安全性に関する情報をまとめた「情報冊子」を提供しています。これは高齢者の公共交通利用のきっかけとなるだけでなく、高齢者の生活の質を向上させるための重要な取り組みです。

実施主体 稲敷市、交通事業者、市民

実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	利用促進活動	定期的に実施				

事業 11 拠点地区の整備進捗状況との連携推進						
事業概要	- 拠点形成を支える公共交通ネットワークを形成するために、各拠点整備に併せて、再編を検討し、通勤や観光による利用促進が図れるような施策を進めていく。 ■実施事業内容 ○拠点形成との連携推進 ・工業団地、観光施設等へのアクセス強化・確保					
	実施主体	稲敷市				
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	拠点形成との連携推進	検討・調整・順次実施				

事業 12 公共交通を利用した買物の付加価値の付与等、商業施設との連携推進							
事業概要	・市内の商業施設等と連携を進め、公共交通利用と買物特典等のサービス付与についての施策を検討する。 ■実施事業内容 ○稲敷市商工会や商業施設等と連携したサービス付与方策についての検討 ■商業施設との連携事例 ●小山市 連携定期券 コミュニティバスの定期券を提示することで、Clubおーラジ加盟店での提示で加盟店それぞれの特典を受けることができる。  ●松本市 西部地域コミュニティバス「特典ポイントカードサービス」 コミュニティバスを1回利用すると、ポイントカードに1個スタンプを押印し、貯めていただいたポイントカードの枚数により協力店舗等から特典サービスが受けられる。 						
	実施主体	稲敷市、稲敷市商工会、商業施設等					
	実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
		商業施設等との連携推進	検討・調整・順次実施				

事業 13 観光施策との連携推進						
事業概要	- 稲敷市観光協会や市内観光施設と連携し、来訪者の受け皿づくりとしての公共交通の活用について情報共有を進めていく。 ■実施内容 ○稲敷市観光協会や観光施設等と連携した観光交流を活発にするための公共交通の活用検討					
	■稲敷市における連携例 令和元年度に路線バスで行く日帰り温泉ツアーを実施 					
実施主体	稲敷市、稲敷市観光協会、観光施設 等					
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	観光施設・観光施策との連携推進	検討・調整・順次実施				

事業 14 福祉部局との連携推進						
事業概要	- 福祉部局や社会福祉法人等の福祉団体と連携し、福祉輸送との機能分担を進め、効率的な移動支援に向けた連携を推進する。 ■実施内容 ●福祉施策との棲み分け・機能分担の協議・連携 ・福祉有償運送事業や民間の福祉輸送サービス等との連携を図り、公共交通との棲み分けや機能分担等の検討					
実施主体	稲敷市、稲敷市社会福祉協議会 等					
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	福祉施策との棲み分け・機能分担の協議・連携	協議・検討・実施				

事業 15 駅・空港等へのシャトルバス導入						
事業概要	- 成田空港の機能拡張に伴い、周辺自治体での雇用が約3,200～4,700人見込まれている。今後の稲敷市における定住人口促進に向けて期待されるところである。 - そのため、定住を促進するために、高速道路の立地を生かし、成田空港等への通勤シャトルバスの運行の可能性を検討・協議し、高速バス路線の新設などを要望していく。					
	■実施内容 ○成田空港や主要鉄道駅への通勤シャトルバスの運行に向けた検討 					
実施主体	稲敷市、バス事業者					
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	成田空港や主要鉄道への通勤シャトルバスの運行に向けた検討	検討・調整・運用開始				

事業 16 路線バス・高速バスを活用した貨客混載事業						
事業概要	- 市内で生産された農産物等を路線バスや高速バスを活用して、最寄りの道の駅こうさきや東京駅周辺の販売店舗へ輸送する事業の可能性を検証し、本格実施を目指す。 【バスを活用した貨客混載により期待される効果】 - 路線バスの新たな収入源を生み出す - 事故等のリスクも含めた輸送に係る負担の軽減 - 稲敷市のPRや農産物生産者の支援への貢献					
	■実施事業内容 ○貨客混載事業の実施					
実施主体	稲敷市、バス事業者					
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	貨客混載事業の実施	検討・調整		実証実験	実施	

事業 17		稲敷市地域公共交通活性化協議会による毎年度のPDCAサイクル				
事業概要	計画の達成状況に関する評価は、稲敷市地域公共交通活性化協議会がPDCAサイクルに基づき指標の目標値や事業の進捗状況を定期的に評価し、進行管理するものとします。また、地域の状況や社会情勢が変化した場合においては計画の見直しも視野におく。					
	■実施事業内容 - 稲敷市地域公共交通活性化協議会は、原則年2回定期開催を行い、以下の内容について協議の実施 1) 目標値の結果検証及び事業実施内容の評価 2) 事業の見直しを含めた次年度事業計画の検討など					
実施主体	稲敷市、稲敷市地域公共交通活性化協議会					
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	稲敷市地域公共交通活性化協議会の開催	協議会開催 				

事業 18		持続可能性を考慮した公共交通や移動支援施策に対する適正な財源確保と行政負担の軽減				
事業概要		・公共交通や移動支援施策に係る行政負担と、市民サービスの向上とのバランスを評価し、持続可能性の高い公共交通施策や移動支援施策について検討を続ける。 ■実施事業内容 ○庁内関連部局と連携した行政負担額の限度額内において、実施できる交通施策についての継続的な検討				
実施主体		稲敷市				
実施時期	実施内容	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	実施可能な交通施策の検討	検討 				

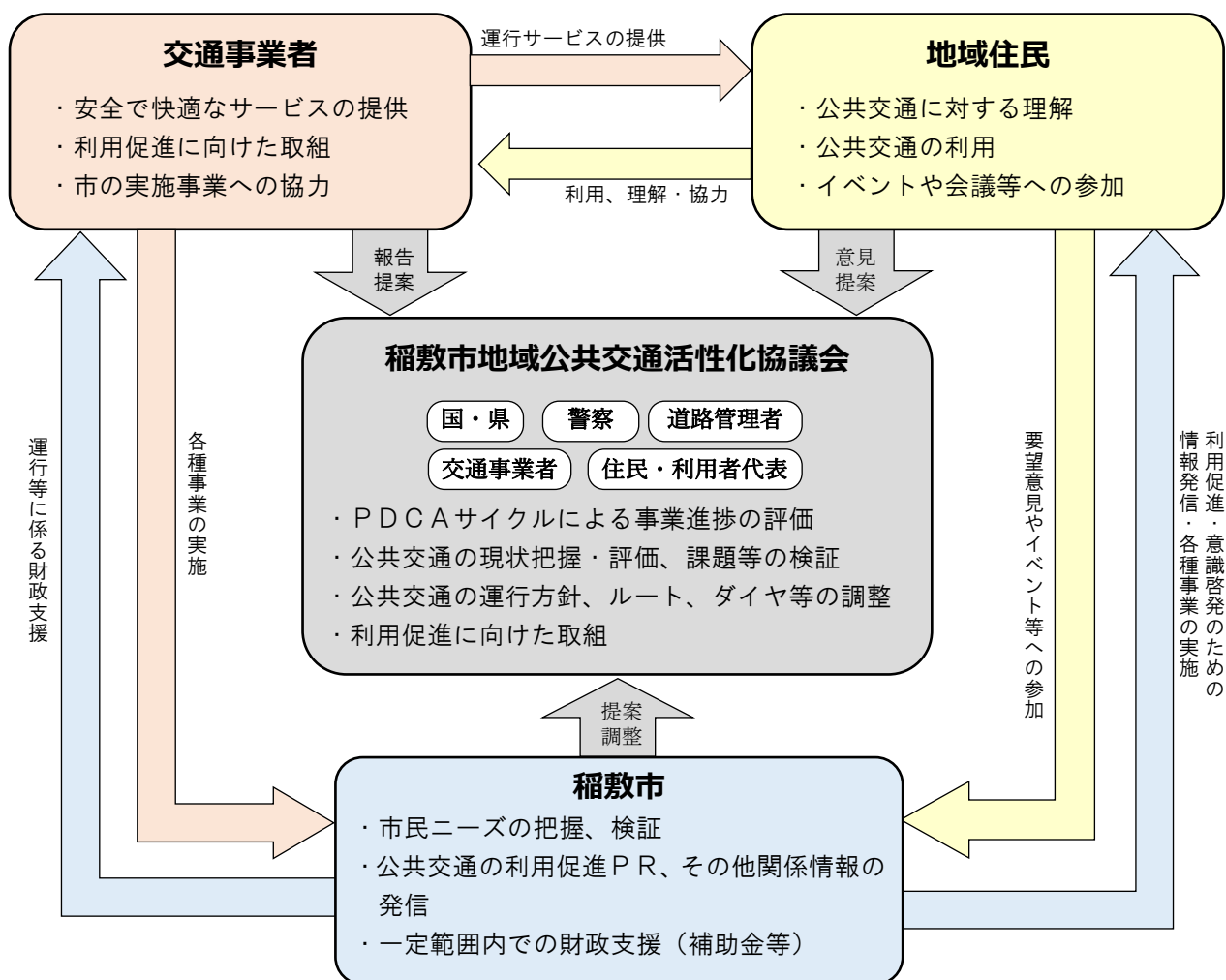
10. 計画の達成状況の評価

10-1. 計画推進状況の評価体制

行政からの財政負担に制約がある中で、持続可能で利便性の高い公共交通システムの確保・維持を図るためには、交通事業者の自助努力や公的資金の投入だけでなく、地域住民自らが公共交通を「みんなで創り、守り、育てる」という意識をもって関わっていくことが重要になる。

稲敷市ならではの「地域が自らデザインする地域の交通」を実現するためには、地域の多様な主体との協働・連携を図りながら、次のような役割分担のもと、各事業に取り組むための体制づくりを推進していく。

■本計画推進のための住民・事業者・行政による協働・連携体制

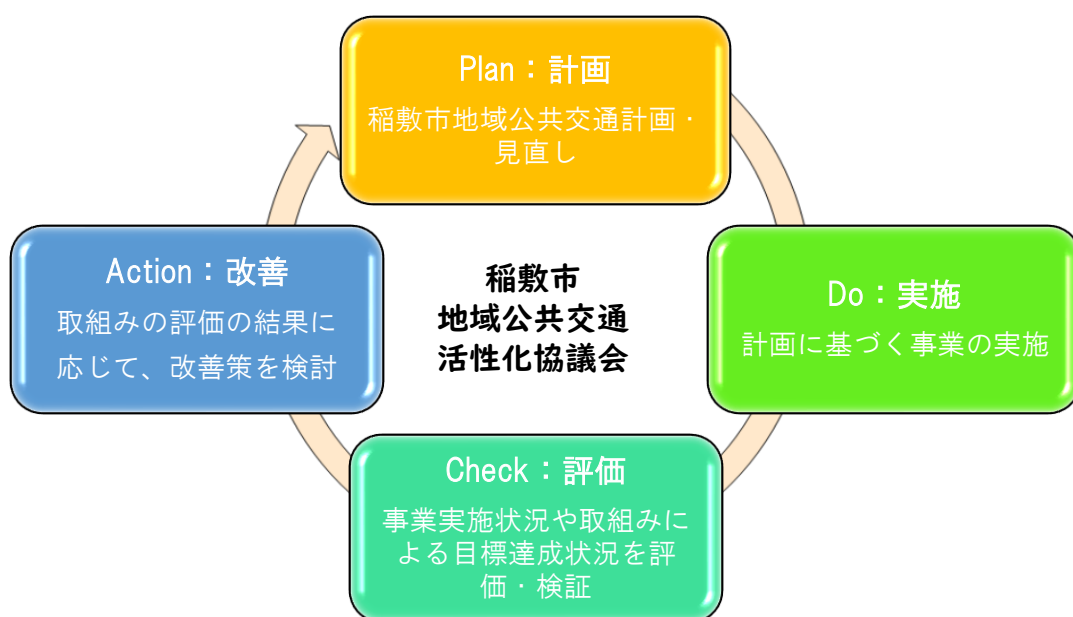


10ー2. 評価・検証に向けたPDCAサイクル

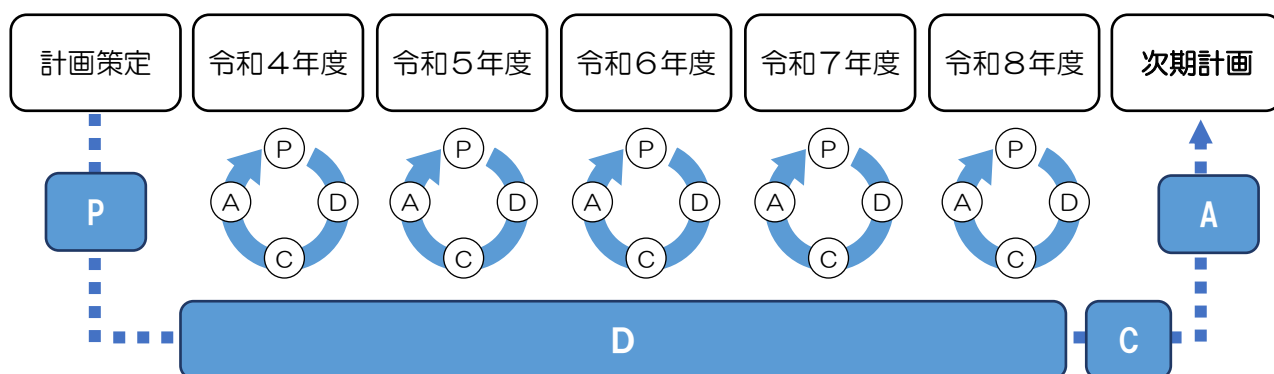
「稲敷市地域公共交通計画」の推進にあたっては、公共交通を取り巻く環境（稲敷市の人口減少動向や、IoT 技術の進展による交通システムの技術革新動向等）の大きな変化をあらかじめ織り込むことが肝要である。それを踏まえ本計画に記載した事業等の評価・検証を綿密かつ継続的に行い、必要に応じて見直しを図る必要がある。

評価・検証については、「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標達成の状況把握や事業の見直し・改善を行う。

■評価・検証に向けたPDCAサイクル



■PDCAサイクルの概念



10ー3. 評価方法及びスケジュール

計画最終年度（令和8年度）においては、毎年実施する事業者からの情報提供による利用実績や地域住民の公共交通に関する満足度・移動行動等についての各種アンケート調査を踏まえ、計画全体及び公共交通体系について、評価指標・目標値の達成状況の評価を行い、実施施策の見直し及び新たな施策を追加し、次年度に計画の改訂を行う。

なお、事業による効果を評価するために、必要に応じて計画期間の中間年度に当たる令和6年度に計画全体及び公共交通体系の評価を行うものとする。

また、公共交通機関の利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、年度ごとに実施していく。

■評価スケジュール

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
①地域公共交通活性化協議会の開催	●	●	●	●	●
②公共交通利用者数の把握	●	●	●	●	●
③住民アンケート調査			○		●
④公共交通利用者アンケート調査			○		●
⑤実施事業の評価	●	●	●	●	●
⑥計画の評価 （評価指標・目標値の評価）			○		●
⑦公共交通体系の評価			○		●
⑧公共交通体系の見直し	○	○	○	○	●

●実施 ○必要に応じて実施

参考資料：法定協議会（稲敷市地域公共交通活性化協議会）について

（１） 稲敷市地域公共交通活性化協議会規約

（設置）

第1条 稲敷市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第184号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、並びに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うために設置する。

（事務所）

第2条 協議会は、事務所を茨城県稲敷市犬塚1570番地1に置く。

（協議事項等）

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる協議及び業務を行う。

- （１） 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関すること。
- （２） 市町村運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- （３） 地域公共交通計画の策定及び変更に関すること。
- （４） 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- （５） 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

（組織）

第4条 協議会は、次に掲げる者を委員とし組織する。

- （１） 学識経験者
- （２） 市民又は利用者の代表者
- （３） 一般乗合旅客自動車運送事業者
- （４） 一般乗用旅客自動車運送事業者
- （５） 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- （６） 茨城運輸支局
- （７） 茨城県政策企画部交通政策課
- （８） 茨城県竜ヶ崎工事事務所
- （９） 稲敷警察署
- （１０） 稲敷市長又はその指名する市の職員
- （１１） 前各号に掲げる者のほか、協議会が必要と認める者

（役員）

第5条 協議会に次に掲げる役員を置き、その定数は、当該各号の定めるところによる。

- （１） 会長 1人
- （２） 副会長 1人
- （３） 監事 2人

2 役員は、委員の互選によりこれを選任する。

3 役員の任期は2年とし、再任を妨げない。

4 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

6 監事は協議会の出納監査を行い、その状況を会長に報告する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集し、議長となる。

2 会議は、委員の過半数の出席をもって成立する。

3 会議の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長が決する。

4 会長は、必要に応じて委員以外の者に会議へ出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

5 会議において協議が調った事項については、協議会の構成員はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

6 会長は、会議の内容が軽微な場合又は緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することが困難な場合は、書面協議により議決をすることができる。この場合において、第2項及び第3項の本文中「出席」とあるのを「回答」と読み替えて、その規定を準用する。

(幹事会)

第7条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第8条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第9条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、稲敷市地域振興部産業振興課に置く。

3 事務局に事務局長及び事務局員を置く。

4 事務局長は稲敷市地域振興部産業振興課長を、事務局員は同課職員をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第10条 協議会の運営に要する経費は、負担金及び補助金をもって充てる。

(財政に関する事項)

第11条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用の弁償)

第12条 会議、幹事会及び分科会に出席した者は、別表に掲げる報酬及び費用の弁償を受けることができる。ただし、これに代わる対価を別に得ている者は、この限りでない。

(協議会が解散した場合の措置)

第13条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第14条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附則

1 この規約は、令和2年12月28日から施行する。

2 この協議会は、稲敷市地域公共交通活性化協議会設置要綱（平成19年稲敷市告示第16号）に規定する協議会を承継する。

(2) 稲敷市地域公共交通活性化協議会 委員名簿（令和3年10月1日現在）

No	所 属	職 名	氏 名	備考
1	稲敷市	副市長	高山 久	会長
2	NPO法人まちづくり支援センター	代表理事	為国 孝敏	副会長
3	関東運輸局茨城運輸支局	首席運輸企画専門官	牧瀬 成博	
4	関東運輸局茨城運輸支局	首席運輸企画専門官	鈴木 裕一	
5	稲敷警察署交通課	課長	宮内 政人	
6	茨城県政策企画部交通政策課	課長	中村 浩	
7	竜ヶ崎工事事務所	所長	生田目 好美	
8	稲敷市議会産業建設常任委員会	委員長	黒田 茂勝	
9	稲敷市民生委員児童委員協議会	会長	黒田 伸治	
10	交通安全母の会	会長	田所 妙子	
11	稲敷市商工会	会長	高須 耕一	監事
12	ジェイアールバス関東(株)土浦支店	支店長	福士 康朗	
13	関東鉄道(株)自動車部営業課	課長	塩入 貴光	
14	晃進物流（株）	代表取締役	黒田 晃嗣	
15	ブルーバス（株）	代表取締役	根本 和幸	
16	さくら自動車（株）	代表取締役	中山 亨子	
17	江戸崎合同ハイヤー（株）	代表取締役	田中 美子	
18	霞ヶ浦交通（有）	代表取締役	松本 文雄	
19	（有）大利根タクシー	代表取締役	林 正巳	
20	一般社団法人茨城県バス協会	専務理事	川上 敬一	
21	茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	服部 透	
22	関東鉄道労働組合	執行委員長	池田 正人	
23	稲敷市行政経営部	部長	根本 英誠	監事
24	稲敷市保健福祉部	部長	大塚 眞理子	
25	稲敷市土木管理部	部長	水飼 崇	
26	稲敷市教育委員会	部長	松田 治久	

(3) 稲敷市地域公共交通活性化協議会 開催状況（令和3年度）

表 稲敷市地域公共交通活性化協議会 開催状況（令和3年度）

	日時	議題
第1回 協議会	令和3年 5月28日	1. 協議案件 協議案件1：役員の改選について 協議案件2：令和3年度 事業計画・予算（案）について 協議案件3：稲敷市地域公共交通計画策定事業について
第2回 協議会	令和3年 6月18日～ 6月25日 （書面協議）	1. 協議案件 協議案件1：令和2年度事業報告・決算報告・監査報告について 協議案件2：令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について
第3回 協議会	令和3年 12月21日～ 12月28日 （書面協議）	1. 報告案件 報告案件1：稲敷市地域公共交通計画の進捗状況について
第4回 協議会	令和4年 1月13日	1. 協議案件 協議案件1：稲敷市地域公共交通計画（案）調査事業の取りまとめ報告について 協議案件2：令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について 協議案件3：自家用有償旅客運送の更新登録申請について 協議案件4：新高校生お試し乗車券（割引運賃）の実施について 2. 報告案件 報告案件1：関東鉄道バス（江戸崎・竜ヶ崎線）の経路変更について
第5回 協議会	令和4年 2月8日～ 2月18日 （書面協議）	1. 報告案件 報告案件1：稲敷市地域公共交通計画について
第6回 協議会	令和4年 3月10日～ 3月18日 （書面協議）	1. 協議案件 協議案件1：稲敷市地域公共交通計画の原案策定について

表 稲敷市地域公共交通活性化協議会 幹事会 開催状況（令和3年度）

	日時	議題
第1回 幹事会	令和3年 4月6日	議題1：令和3年度事業計画（案）について 議題2：稲敷市地域公共交通計画策定事業について 議題3：協議会構成員の変更（案）について 議題4：次期役員の選任について