

2. 地域公共交通計画の基本方針

2-1. 基本理念

**快適な生活を支え、住み続けたいまちを目指した
“持続可能な地域公共交通”の実現**

2-2. 基本方針

基本方針1：利用ニーズに見合った公共交通の再編

【市内移動への対応】

- ・公共交通の骨格が曖昧であることや路線バスの非効率性、さらに市東部におけるタクシー事業者の撤退などの多様な問題へ対応していくために、利用データの分析結果等に基づいた路線バスの再編や、タクシー・小型バスへの切り替えなど車両の小型化、利用状況に応じて柔軟に運行を見直すことができる運行形態への切り替えなど、利用ニーズに合った公共交通体系の構築を目指す。

【広域移動への対応】

- ・市外の主要鉄道駅と本市を結ぶ民間路線バスは、高校生の通学や市外の病院への移動には重要な役割を担っていることから、引き続き路線を維持・確保するとともに、アクセスの良さなど利便性向上を図っていく。
- ・運転手不足等の厳しい事業経営による民間路線バスの廃止等が懸念されるため、交通事業者との情報共有及び協議・調整に努めるとともに、市内交通事業者との連携により、路線の維持・確保に努める。
- ・鉄道駅がない本市における東京・水戸方面などへの広域移動を強化する上で、圏央道を活用した新たな公共交通の検討を進める。

基本方針2：新たな制度や技術による公共交通の効率化

- ・運転手の高齢化や運転手不足に加え、令和6年の「改善基準の告示」改正による2024年問題を背景に、日本版ライドシェアや自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）などの新たな取り組みによる選択肢が増えたほか、技術面ではDX化が急速に進んでおり、AIシステムや自動運転の技術革新などが進んでいる。
- ・新たな施策の導入においては、慎重かつ積極的な取り組みを進め、公共交通の効率化を図り持続可能な魅力ある公共交通への移行を目指す。

基本方針３：利用促進による潜在需要の掘り起こし

- 地域公共交通を維持・確保するためには、現状の利用者を維持するとともに、新たな需要の掘り起こしが重要となる。
- 公共交通の利用や、待合、乗継ぎに対する利用者の負担が最小限となるよう、交通結節点におけるより利用しやすい環境（待合空間等）の整備を目指す。
- 公共交通を今後も維持していくためには、新たな利用者の獲得が不可欠であり、公共交通への関心を高め、日常生活の移動手段の選択肢の一つとなるよう地域公共交通に対する機運醸成を図る。

基本方針４：まちづくりと連動した公共交通の構築

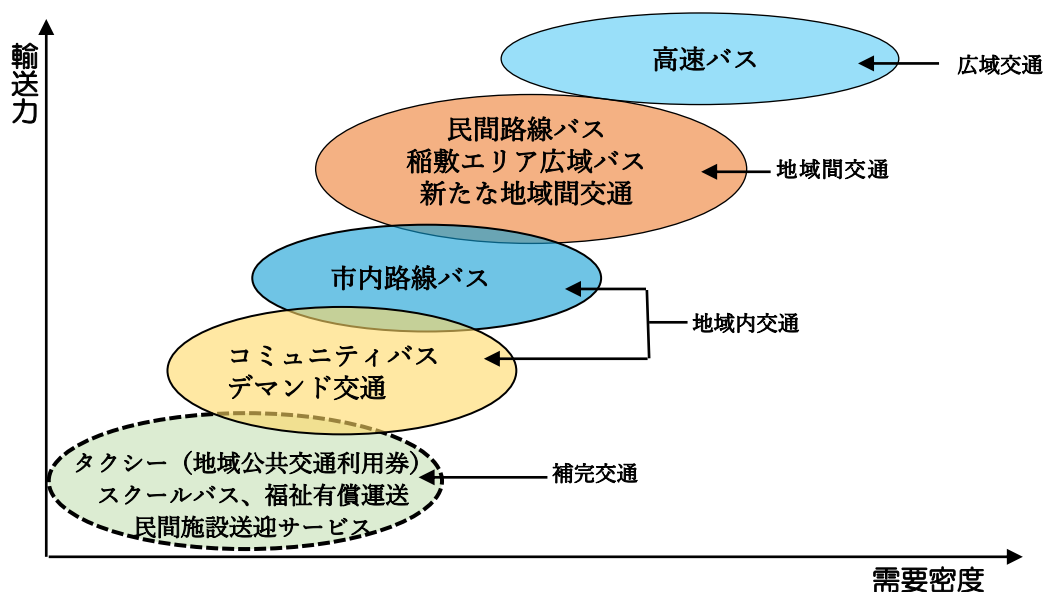
- 稲敷市のまちづくり（第３次総合計画）において、多様なネットワークと結節拠点づくりによる交流軸の形成や、集約・拠点化による持続可能な生活圏の形成により、『稲敷市版コンパクト・プラス・ネットワーク』の実現を目指している。
- 結節拠点の形成と連携した交通結節点の充実を図るとともに、商業・福祉・観光等との連携・共創による地域活性化など、まちづくりと連携した公共交通の構築を目指す。

2-3. 公共交通の役割と機能分担

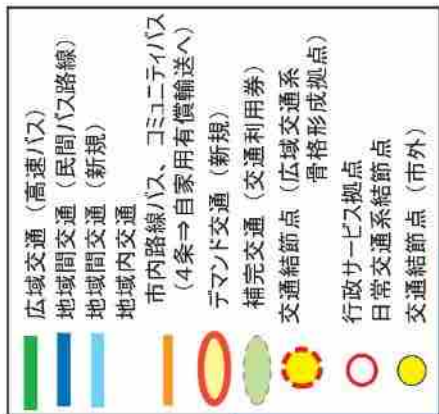
稲敷市における公共交通ネットワークの方向性は、既存の公共交通網を有効に活用し、広域交通、地域間交通、地域内交通、及び補完交通の4段階に機能分担を図るとともに、交通結節点としては、まちづくりの拠点となる4つの結節拠点を位置づける。

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。

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	・高速バス
地域間交通	○土浦市、牛久市、龍ヶ崎市方面等を結ぶ、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	・民間路線バス （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 ・新たな地域間交通【新規】 （圏央道を活用した主要鉄道駅・成田空港を結ぶ路線）
地域内交通	○市内の生活路線で、高速バスや都市間交通基幹路線となるバス路線の末端部、市街地エリアにおける移動手段 ○市内の生活路線で、地区内の移動手段	・市内路線バス （桜東バス、ブルーバス） ・コミュニティバス （西地区ルート、上君山ルート） ・デマンド交通【新規】
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） ・スクールバス ・福祉有償運送 ・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	・江戸崎骨格形成拠点 ・新利根骨格形成拠点 ・幸田・阿波骨格形成拠点 ・西代骨格形成拠点



将来の公共交通ネットワークイメージ



2-4. 評価指標と目標値

4つの基本方針実現の達成状況を評価するため、以下の評価指標を設定する。

評価指標	指標の定義	現況値（R6）	目標値（R12）
基本方針1 利用ニーズに見合った地域公共交通の再編			
基本方針2 新たな制度や技術による公共交通の効率化			
公共交通利用者数	稲敷エリア広域バスの年間利用者数	13,850 人	13,900 人
	市内路線バスの年間利用者数 (ブルーバス、桜東バス)	112,049 人	105,700 人
	コミュニティバスの年間利用者数	16,721 人	15,400 人
	デマンド交通の年間利用者数	—	7,800 人
	地域交通利用券の年間使用回数	10,211 回	10,300 回
公共交通収支率	稲敷エリア広域バスの収支率	29.1%	30%
	市内路線バスの収支率 (ブルーバス、桜東バス)	20.9%	21%
	コミュニティバスの収支率	9.1%	11%
	デマンド交通の収支率	—	10%
公共交通人口カバー率	市内人口に対する公共交通利用圏内人口の割合	62.3%	80%
財政負担額	年間合計財政負担額	161,885 千円	1 割増以内
基本方針3 利用促進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
バス待ち環境整備箇所数	上屋・ベンチの設置箇所もしくは施設との連携による整備箇所数	1 か所	4 か所
基本方針4 まちづくりと連動した公共交通の構築			
交通結節点の機能強化	交通結節点整備箇所数	1 か所	4 か所
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

【参考】目標数値の設定根拠

評価指標	設定根拠
稲敷エリア広域バスの年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・市外への移動手段確保の観点から、ダイヤ調整等利用向上策や利用促進策を実施し、現況の利用者数（R6：13,850人）以上を目指し設定。
市内路線バスの年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・桜川地区及び東地区へのデマンド交通の導入に伴い、浮島線、神宮寺線の昼時間帯（9～15時台）の利用者（R6：浮島線 3,843人、神宮寺線 2,525人）がデマンド交通に移行すると仮定し、令和6年度利用実績から当該利用者数を差し引き設定。 目標値：全路線利用者数－浮島線、神宮寺線、の昼時間帯の利用者 $= 112,049 \text{ 人} - (3,843 + 2,525) \text{ 人} = 105,681 \text{ 人}$ $\Rightarrow 105,700 \text{ 人}$
コミュニティバスの年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・東地区へのデマンド交通の導入に伴うあずまコミュニティバスの廃止。 ・江戸崎西ルート及び上君山ルートにおいては、運行形態や運行サービスの見直し等により、現状の利用者数（R6：15,315人）以上を目指し設定。
デマンド交通の年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・桜川地区及び東地区の市内路線バスの減便及びあずまコミュニティバスの廃止等により、減便対象である浮島線、神宮寺線の昼時間帯（9～15時台）の利用者（R6：6,368人）及びあずまコミュニティバス利用者（R6：1,406人）がデマンド交通に移行すると仮定し設定。 目標値：浮島線・神宮寺線の昼時間帯の利用者 $+ \text{あずまコミュニティバス利用者}$ $= 6,368 \text{ 人} + 1,406 \text{ 人} = 7,774 \text{ 人} \Rightarrow 7,800 \text{ 人}$
地域交通利用券の年間使用回数	<ul style="list-style-type: none"> ・現在利用が減少傾向となっているが、利用者の負担軽減を目的に令和7年4月に運用の見直しを行っており、制度の周知を図ることにより、現状の利用以上を目指し設定。
稲敷エリア広域バスの収支率	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の増加に伴い、収支率は令和3年度以降上昇傾向で推移している。今後も、人件費・燃料費の高騰等により経費が増加することが懸念されるが、引き続き利用促進策を実施することにより、令和6年度の収支率（29.1%）以上を確保することを目指し設定。
市内路線バスの収支率	<ul style="list-style-type: none"> ・人件費・燃料費の高騰等により経費が増加することが懸念されるが、運行形態及び需要に応じた効率的な運行による経費削減や利用促進策を実施することにより、ブルーバス及び桜東バスの全路線に対する現況の収支率（R6：20.9%）以上を確保することを目指し設定。
コミュニティバスの収支率	<ul style="list-style-type: none"> ・人件費・燃料費の高騰等により経費が増加することが懸念されるが、運行形態及び需要に応じた効率的な運行による経費削減や利用促進策を実施することにより、江戸崎西ルート及び上君山ルートの2路線による収支率（R6：10.7%）以上を確保することを目指し設定。

評価指標	設定根拠
デマンド交通の収支率	<ul style="list-style-type: none"> 新規事業であり現時点で具体化していないため、同人口規模の他市の収支率を参考に設定。 (人口2万人以上5万人未満の中央値をもと設定 11%⇒10%) <p>図 地域主体の区域型交通（デマンドタクシー等）の収支率（規模別） (資料：関東運輸局管内における公共交通基礎調査（R6.3、関東運輸局）)</p>
市内人口に対する公共交通利用圏内人口の割合	<ul style="list-style-type: none"> 桜川地区及び東地区全域をカバーするデマンド交通の導入により利用可能な人口割合は増加すると仮定し設定。 公共交通利用圏内人口／市人口 【公共交通利用圏内人口の設定】 ※令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用 <p>現況値 利用圏内（バス停から300m以内）のメッシュ人口：24,303人 公共交通利用圏内人口／市人口＝24,303人/39,039人＝62.3%</p> <p>目標値</p> <ul style="list-style-type: none"> 桜川地区・東地区は、デマンド交通運行により地区全体がカバーされることから、地区内の人口（桜川地区5,434人、東地区10,443人）とする。 江戸崎・新利根地区は、現況と同様に利用圏内（バス停から300m以内）のメッシュ人口（14,886人）とする。 公共交通利用圏内人口／市人口 ＝30,763（5,434+10,443+14,886）人/39,039人 ＝79.0%⇒80%とする
年間合計財政負担額	<ul style="list-style-type: none"> バス路線の一部廃止で行政負担減が期待されるが、デマンド交通の導入など負担額の増加要素があることから、現行の負担額に対して1割増加を見込み設定。
市民意識啓発事業の実施回数	<ul style="list-style-type: none"> 各年度2回以上、出前講座や広報等で利用促進を実施することを目指し設定。
上屋・ベンチの設置箇所もしくは施設との連携による整備箇所数	<ul style="list-style-type: none"> 各年度1か所以上整備することを想定。（令和9年度以降） ※令和8年度は整備可能箇所の抽出
交通結節点整備箇所	<ul style="list-style-type: none"> 市のまちづくりを推進する上でも核となる4つの結節拠点（交通結節点）を早期に整備していくことを目指し設定。
連携事業実施数	<ul style="list-style-type: none"> 商業、観光、福祉の他分野での連携サービスを各分野1件以上実施することを目指し設定。