

第2次 稲敷市地域公共交通計画

【資料編】

地域公共交通に関わる現状把握

令和8年3月

稲 敷 市

目 次

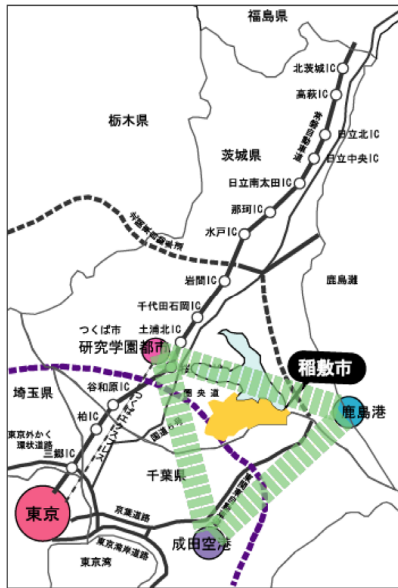
1. 稲敷市の現状	1
1-1. 地形・地勢.....	1
1-2. 人口動向.....	1
1-3. 通勤通学流動.....	4
1-4. 主要施設の立地状況.....	4
1-5. 観光動向.....	5
1-6. 免許保有状況.....	5
2. 市民の移動実態	6
2-1. 東京都市圏パーソントリップ調査による移動実態.....	6
2-2. 市民アンケートからみた買い物・通院の主な行き先.....	7
2-3. 人流データからみた市内における移動実態（KDDI Location Analyzer）.....	8
3. 公共交通の現状	32
3-1. 市内を運行する公共交通.....	32
3-2. 市内を運行する公共交通の現況.....	33
3-3. 公共交通以外の送迎サービスの現状.....	53
3-4. 国における公共交通への取組み動向.....	56
3-5. 地域特性と交通ネットワーク、交通サービス等との関連.....	58
4. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ	61
5. 公共交通に関するニーズ把握	68
5-1. 市民アンケート調査.....	68
5-2. 高校生アンケート調査.....	75
5-3. 民生委員アンケート調査.....	78
5-4. 路線バス利用者アンケート調査.....	80
5-5. 市民懇談会.....	89
5-6. 高校生ワークショップ.....	91
5-7. 交通事業者等へのヒアリング結果.....	93
6. 現行稲敷市地域公共交通計画の検証	95
6-1. 稲敷市地域公共交通計画の概要.....	95
6-2. 評価値の達成状況及び各実施事業の実施状況.....	96

1. 稲敷市の現状

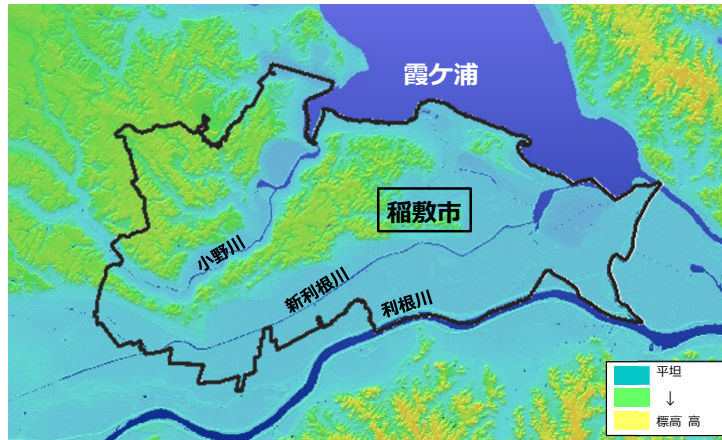
1-1. 地形・地勢

- ・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、205.81km²（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

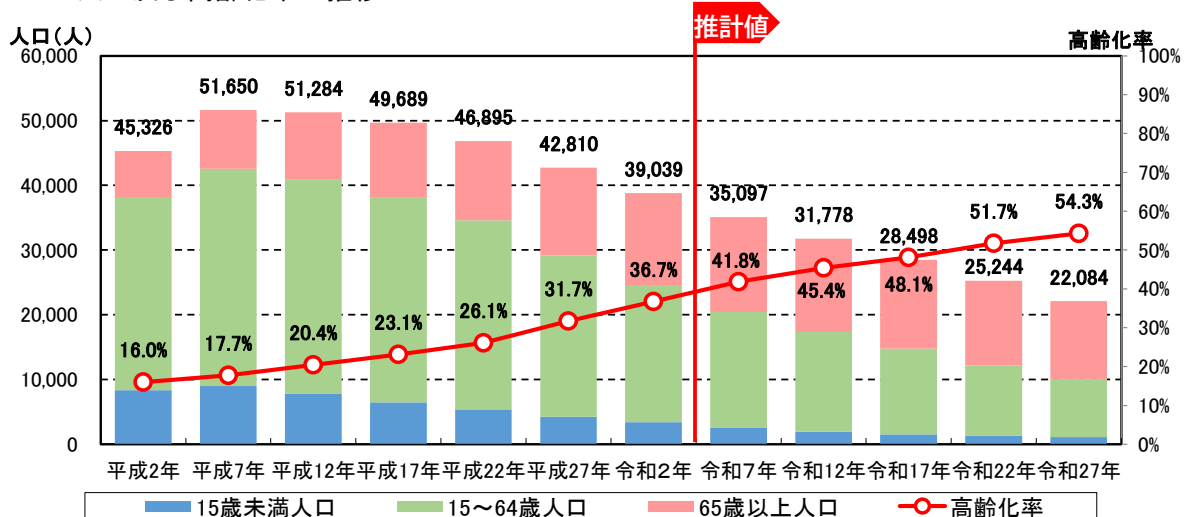


1-2. 人口動向

(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。
- ・高齢化率は増加傾向となっているが、今後65歳以上人口も減少傾向と予測されている。

■人口及び高齢化率の推移

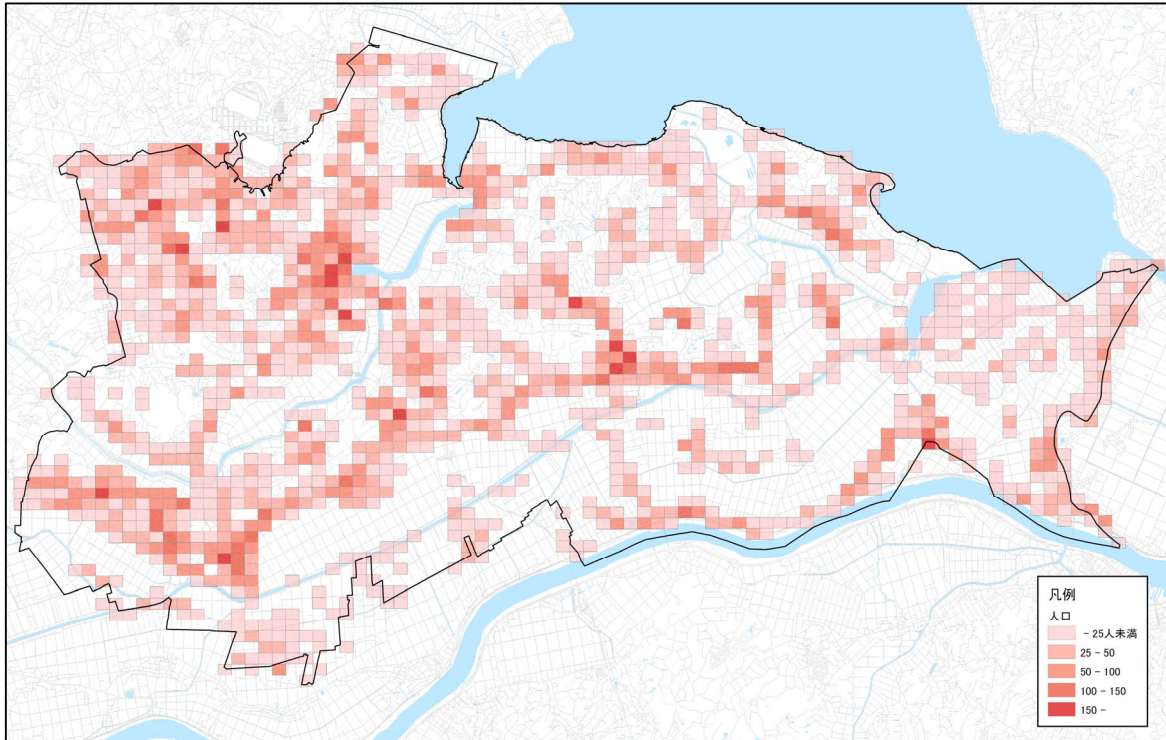


資料：各年の国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

(2) 人口分布

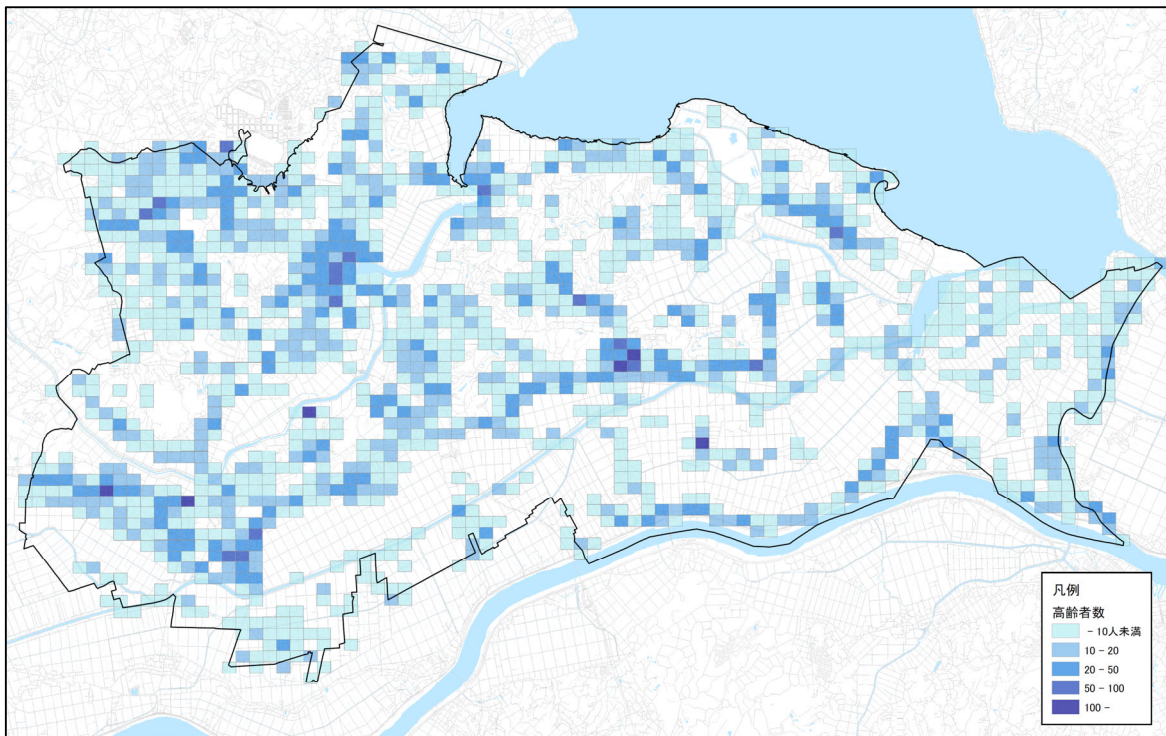
- 人口の分布状況を見ると、市全域に分布している。南部では水田が広範囲に広がっているため、幹線道路沿いに人口が分布している。
- 今後、どのエリアでも人口は減少していく中で、江戸崎など現在人口が多いエリアでの減少が大きいと推計されている。

■人口分布（250mメッシュ）



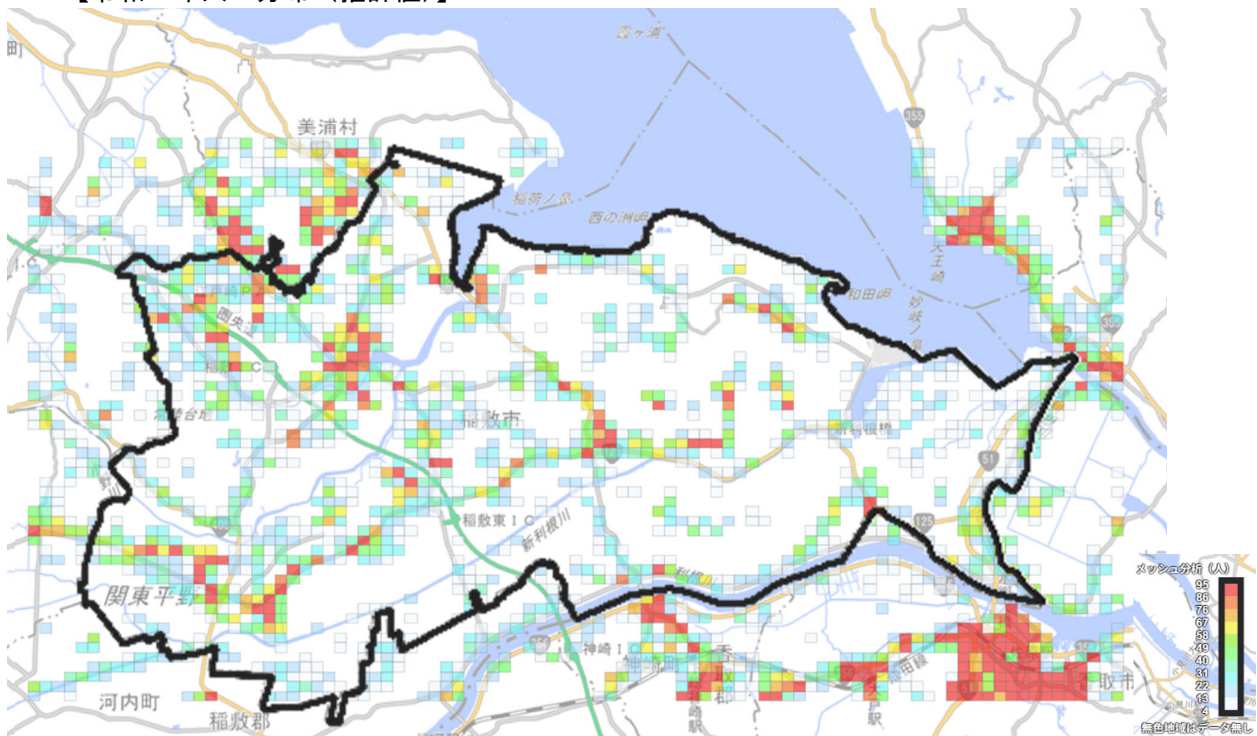
資料：令和2年国勢調査

■65歳以上の人口分布（250mメッシュ）

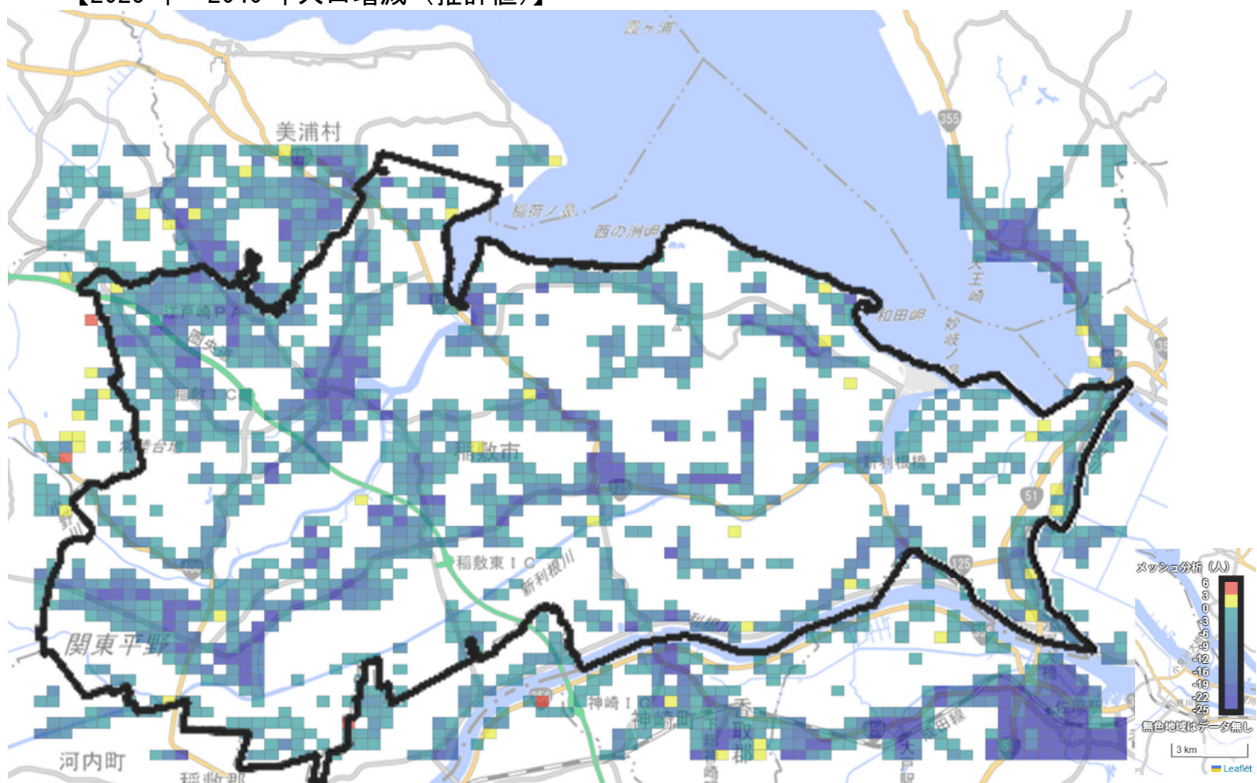


資料：令和2年国勢調査

■令和7年人口（推計値）に対する将来人口の増減（250mメッシュ）
 【令和7年人口分布（推計値）】



【2025年⇒2040年人口増減（推計値）】

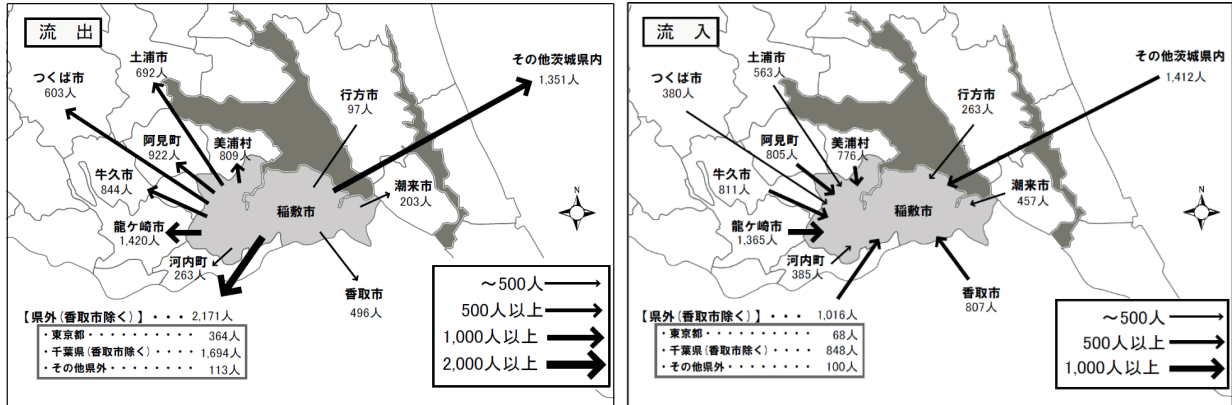


資料：RESAS 将来人口メッシュ分析より

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

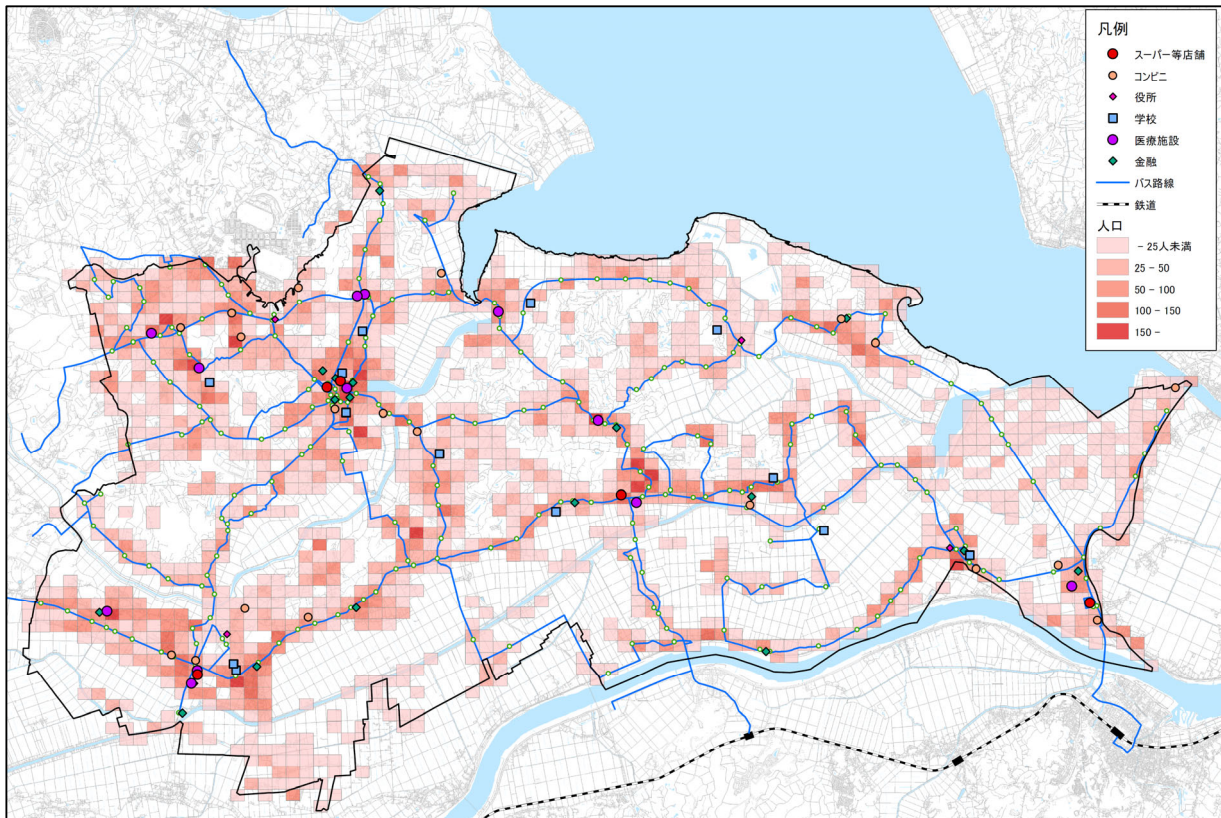


資料：令和2年国勢調査

1-4. 主要施設の立地状況

- ・市内の生活利便施設（商業・医療・金融施設）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（西代）に立地し、コンビニは市内各地に立地している。
- ・医療施設においては、市南部及び桜川地区等の市北部には立地していないエリアがある。

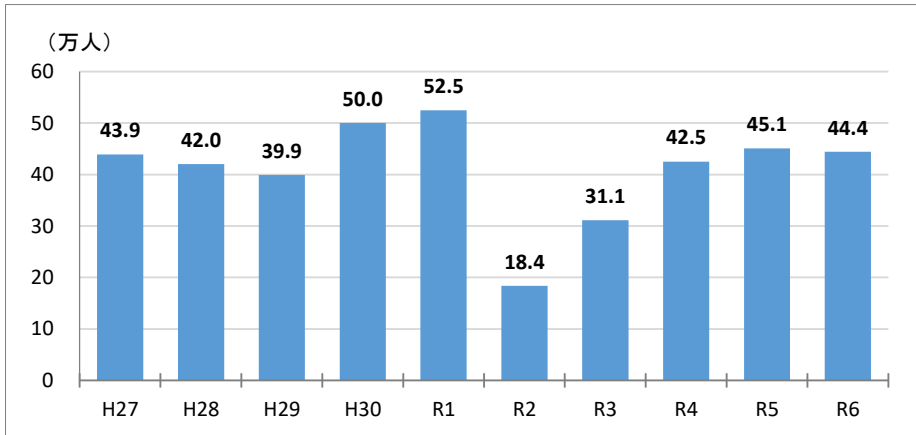
■主要施設の立地状況



1-5. 観光動向

- 観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症拡大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だが、その後、観光客数は回復傾向となっている。

■観光客数の推移

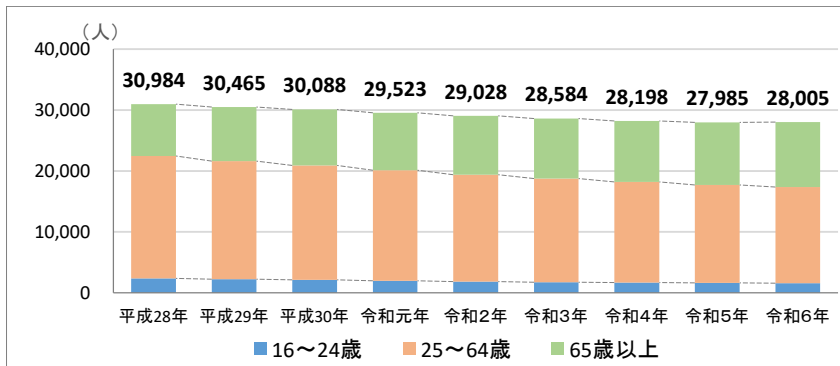


資料：市資料

1-6. 免許保有状況

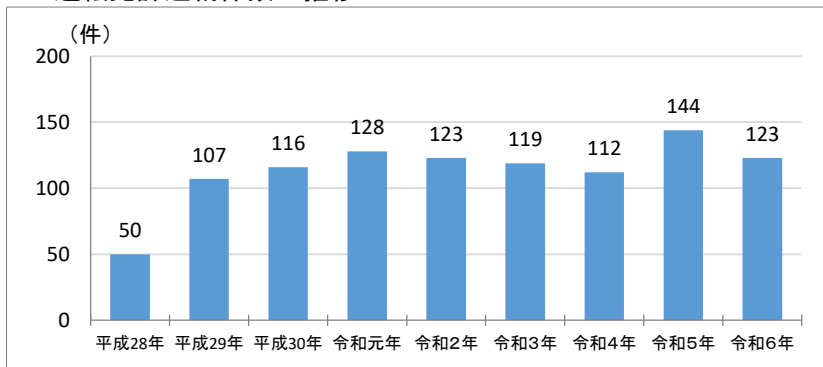
- 運転免許保有者数は微減傾向となっているが、高齢者の免許保有者数は増加している。
- 運転免許返納件数は、令和5年は144件と多かったが、年間120件前後で推移している。

■運転免許保有者数の推移



資料：茨城県警交通白書

■運転免許返納件数の推移



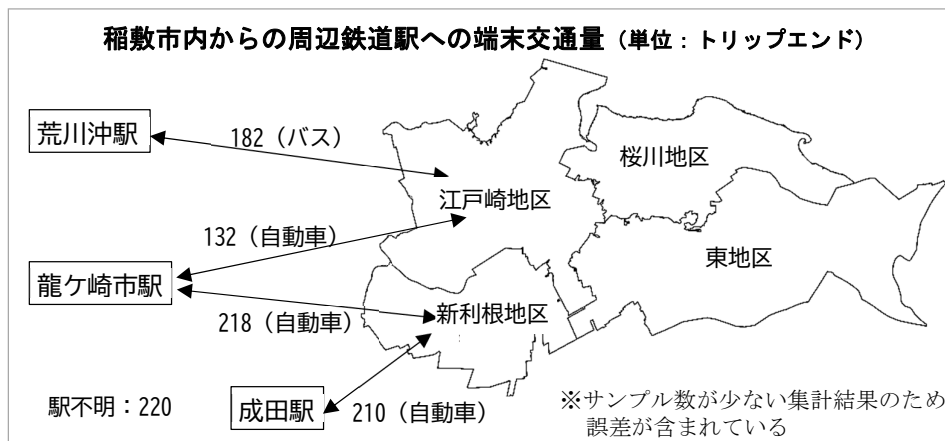
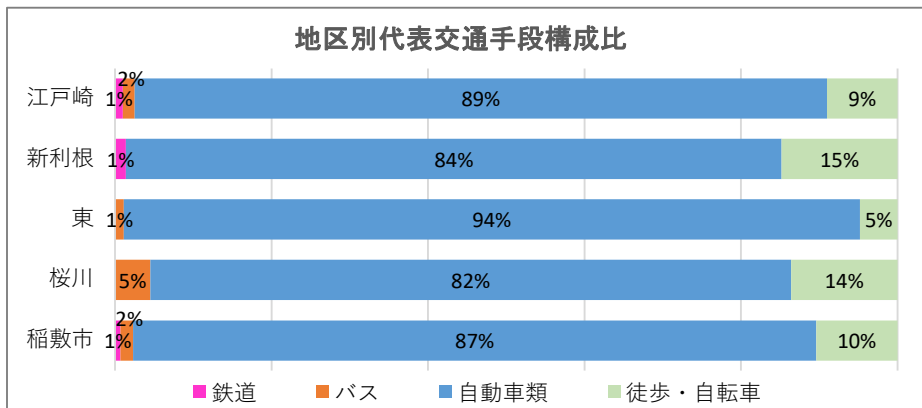
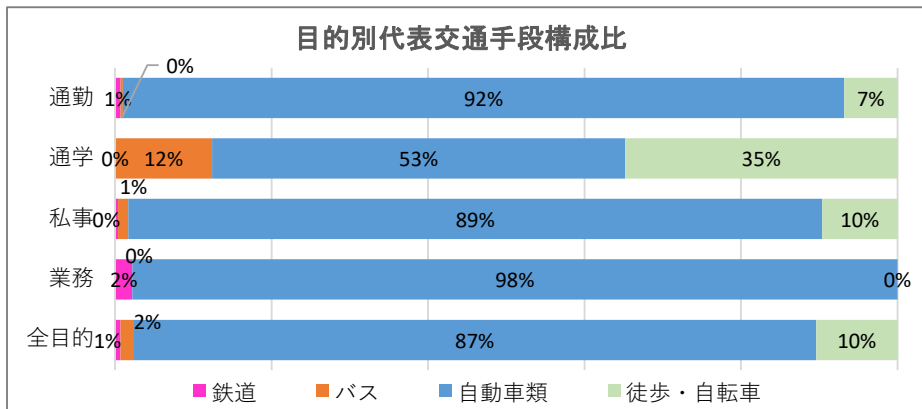
資料：稲敷警察署資料

2. 市民の移動実態

2-1. 東京都市圏パーソントリップ調査による移動実態

- 通学目的においてバス分担率が12%となっているが、他の目的では自動車の分担率が90%前後となっており、自動車に依存した傾向となっている。
- 地区別に比較すると、東地区は他地区に比べ自動車分担率が高くなっており、主要な施設が幹線道路沿線に立地しているが、施設までのアクセス性が低いことから自動車依存が高くなっていると推測される。
- 周辺鉄道駅へのアクセスとしては、東京方面へのアクセスが便利な龍ヶ崎市駅の利用が多くなっている。

※荒川沖駅については、廃止となった稲敷広域バス（江戸崎・阿見ルート）によるものと推定



資料：平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査

2-2. 市民アンケートからみた買い物・通院の主な行き先

・市内の主な買い物先・通院先について、各地区における意見の多かった施設へは、公共交通を利用してアクセス可能となっている。

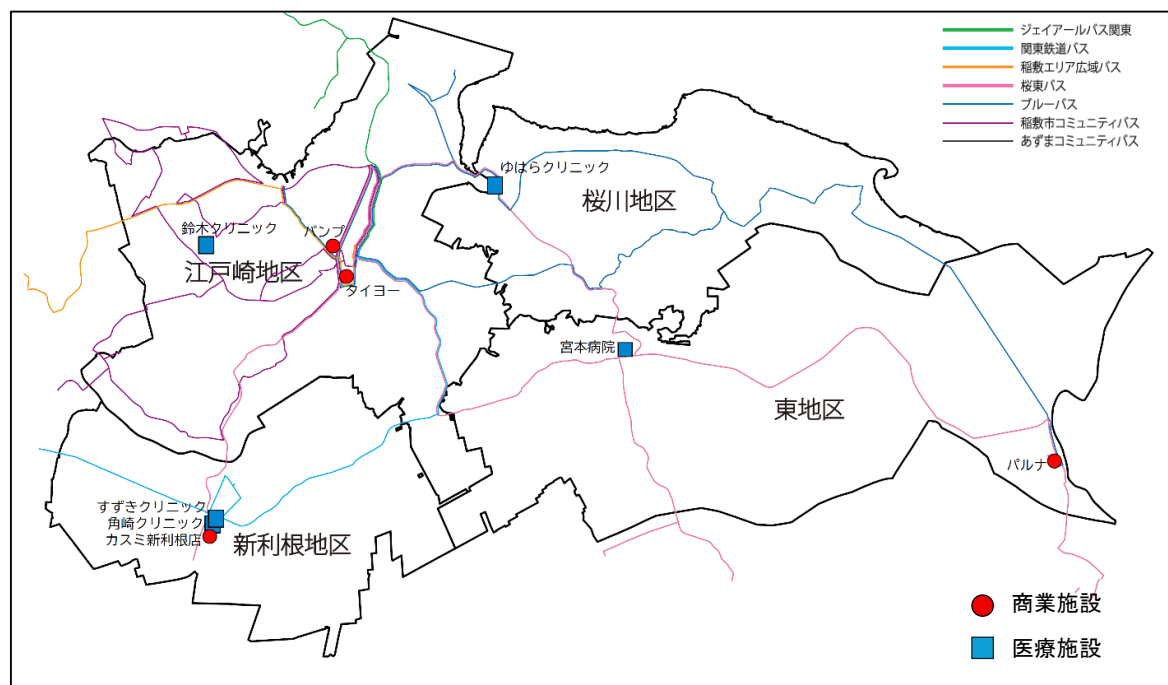
※カスミ（江戸崎・新利根）では移動販売、宮本病院等一部の医療施設では送迎サービスを実施

■市民アンケートによる市内における主な買い物・通院先

※令和6年度市民アンケートにおいて回答が多かった市内の買い物先・通院先施設名の（ ）は、回答者数（複数回答可）

	地域	回答が多かった施設	地域から利用可能なバス路線
商業施設	江戸崎	タイヨー江戸崎店(56)	鳩崎線、江戸崎西ルート、上君山ルート
		江戸崎SCパンプ(9)	鳩崎線、江戸崎西ルート、上君山ルート
		カスミ新利根店(33)	新利根・神崎線、関鉄バス龍ヶ崎市駅線、
	新利根	カスミ新利根店(45)	関鉄バス龍ヶ崎市駅線、新利根・神崎線
		タイヨー江戸崎店(19)	新利根・神崎線
	桜川	パルナ（ドンキ等）(40)	浮島線
		タイヨー江戸崎店(20)	神宮寺線
	東	パルナ（ドンキ等）(51)	あずまコミュニティバス、浮島線、江戸崎・佐原線
タイヨー江戸崎店(14)		あずまコミュニティバス、新利根・神崎線	
江戸崎SCパンプ(6)		あずまコミュニティバス、新利根・神崎線	
医療施設	江戸崎	鈴木クリニック(20)	江戸崎西ルート
		ゆはらクリニック(15)	江戸崎・佐原線、浮島線
		角崎クリニック(13)	関鉄バス龍ヶ崎市駅線、新利根・神崎線
	新利根	角崎クリニック(24)	関鉄バス龍ヶ崎市駅線、新利根・神崎線
		すずきクリニック(14)	関鉄バス龍ヶ崎市駅線、新利根・神崎線
	桜川	ゆはらクリニック(36)	江戸崎・佐原線、浮島線
		宮本病院(10)	江戸崎・佐原線
	東	宮本病院(15)	江戸崎・佐原線、新利根・神崎線、あずまコミュニティバス
ゆはらクリニック(10)		江戸崎・佐原線、あずまコミュニティバス	

【アンケートで回答が多かった買い物・医療施設・バス路線】



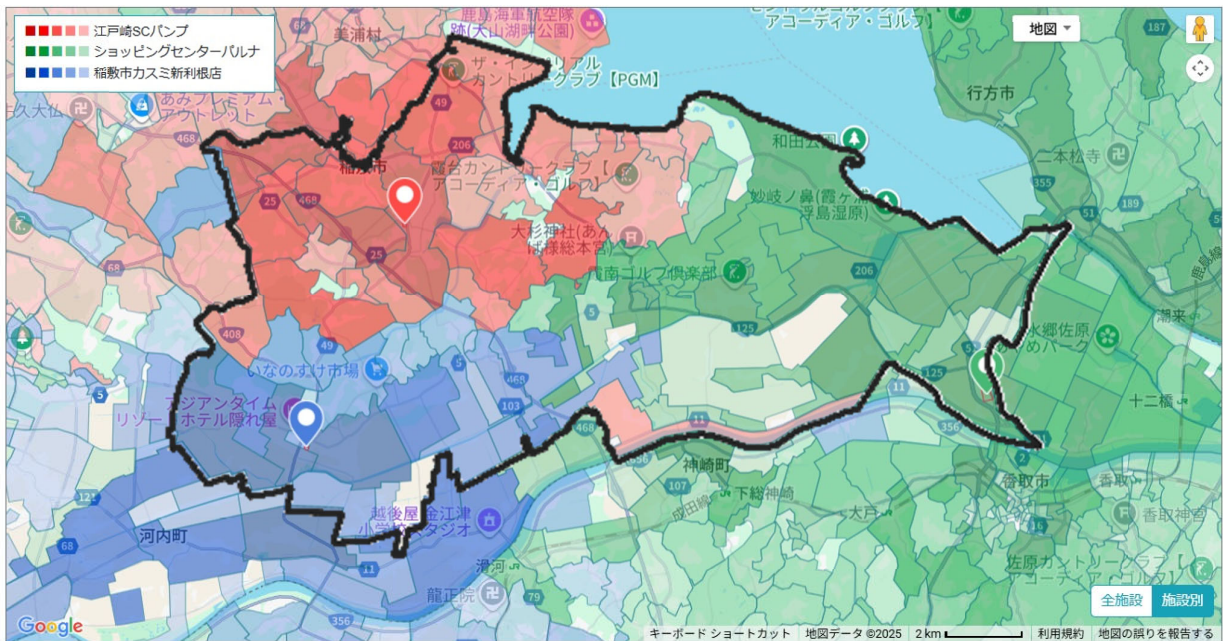
2-3. 人流データからみた市内における移動実態 (KDDI Location Analyzer)

(1) 市内における主要商業施設・医療施設等への居住地別来訪状況

- 市内の主要な商業・医療施設への来訪者の居住地をみると、以下のようになっている。
 - 商業施設……各施設ともに市内全域から来訪しているが、大きくは3エリアに分かれる。
 - パルナ⇒東地区、桜川地区東側からの来訪が多い
 - パンプ、タイヨー⇒江戸崎地区、桜川地区西側からの来訪が多い
 - カスミ新利根店 ⇒新利根地区、東地区西側からの来訪が多い
 - 医療施設……各施設の周辺エリアからの来訪が主となっている。

○市内における主要商業施設への居住地別来訪状況

※令和6年度市民アンケートにおいて買い物先として回答が多かった商業施設



出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

- KDDI の持つ GPS データと性年代等の属性データを活用し、任意のエリアや施設に対する商圈及び推定来訪者、通行・滞在人口等の鮮度の高い分析を可能にするセルフ分析ツール
- au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

人口推計値	• 位置情報の利用に許諾していただいたユーザー数のほか、全人口に対するユーザーの割合から、拡大推計した人口数での集計
属性データ	• 性別 • 年代 (20 代以上が分析対象)
データ取得間隔	• 最短 2 分間隔でデータを取得
データの対象期間	• 2018 年 1 月から直近数日前までのデータ

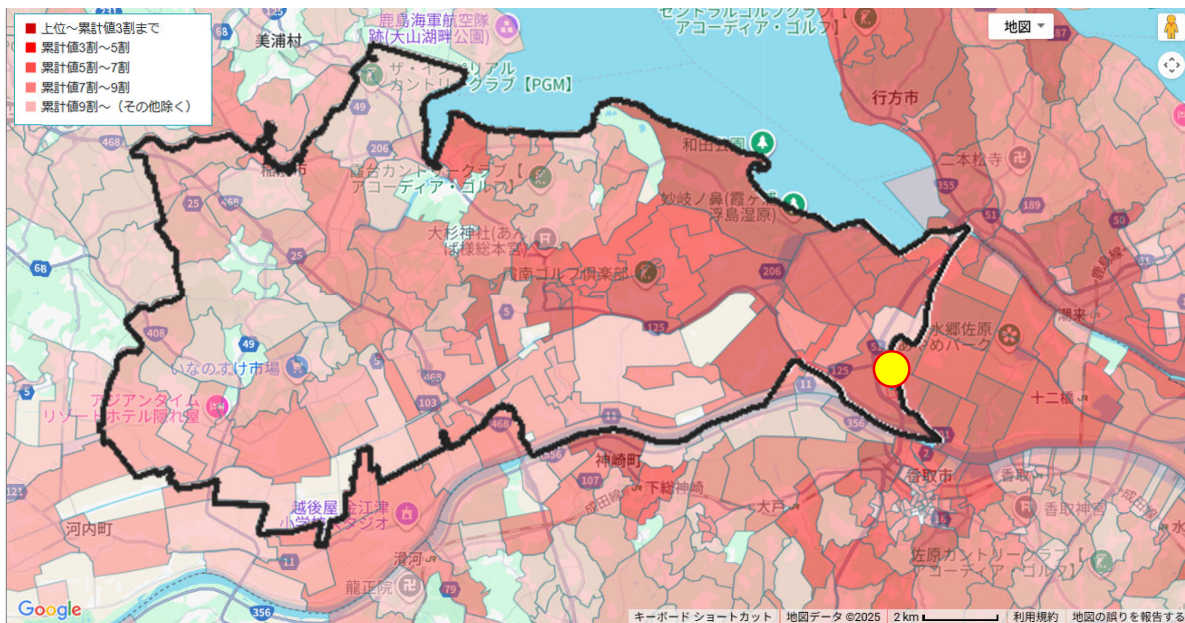
※人流データ分析方法の概要

対象データ	2024. 4. 1～2025. 3. 31 の 1 年間について対象施設に来訪した人流データ
抽出条件	施設に来訪して、施設内に以下の時間滞留したデータ <ul style="list-style-type: none"> ○商業施設……市内：1 時間以内、市外：2 時間以内 ○医療施設……市内：30 分以内、市外：2 時間以内 ○鉄道駅 ……15 分以内 (乗り換えを考慮)

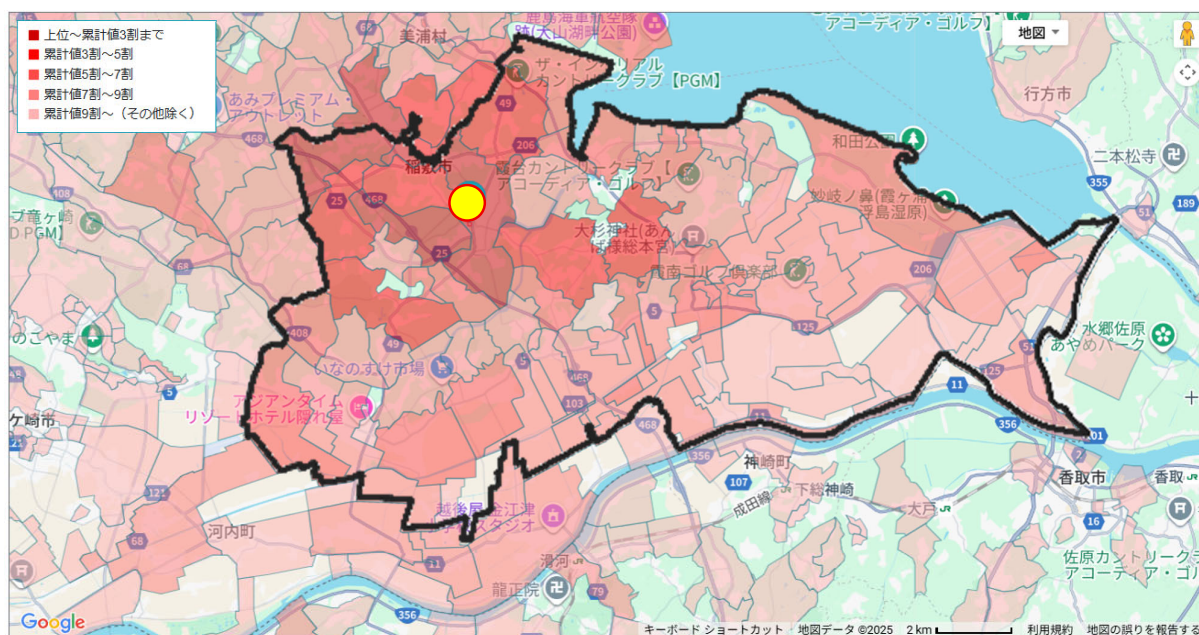
○各商業施設への居住地別来訪状況

※1日平均推計来訪者数は、年間推計来訪者数を365日で除した数値

●ショッピングセンターパルナ（1日平均推計来訪者数：4,744人）

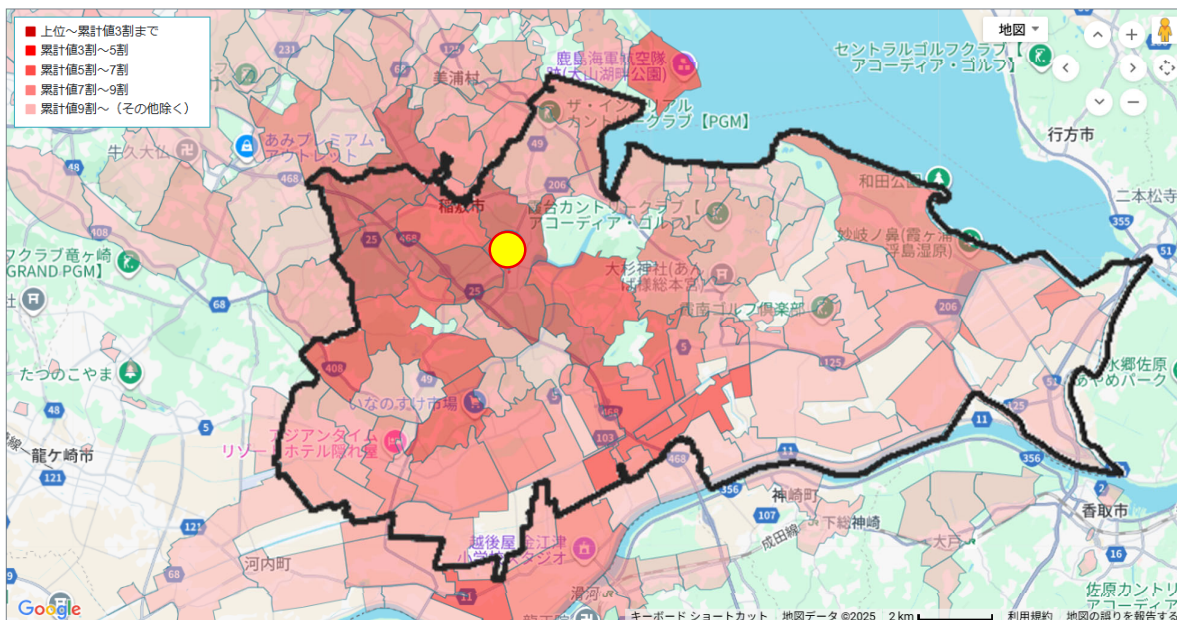


●江戸崎ショッピングセンターパンプ（1日平均推計来訪者数：2,091人）

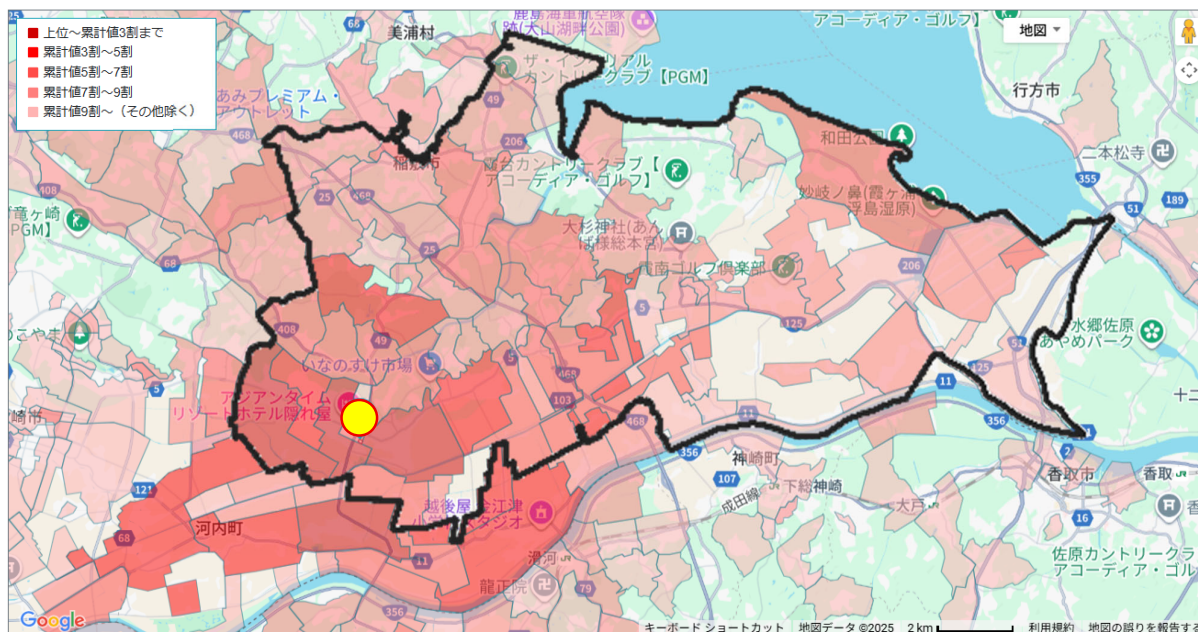


出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

●タイヨー江戸崎店（1日平均推計来訪者数：656人）



●カスミ新利根店（1日平均推計来訪者数：1,661人）



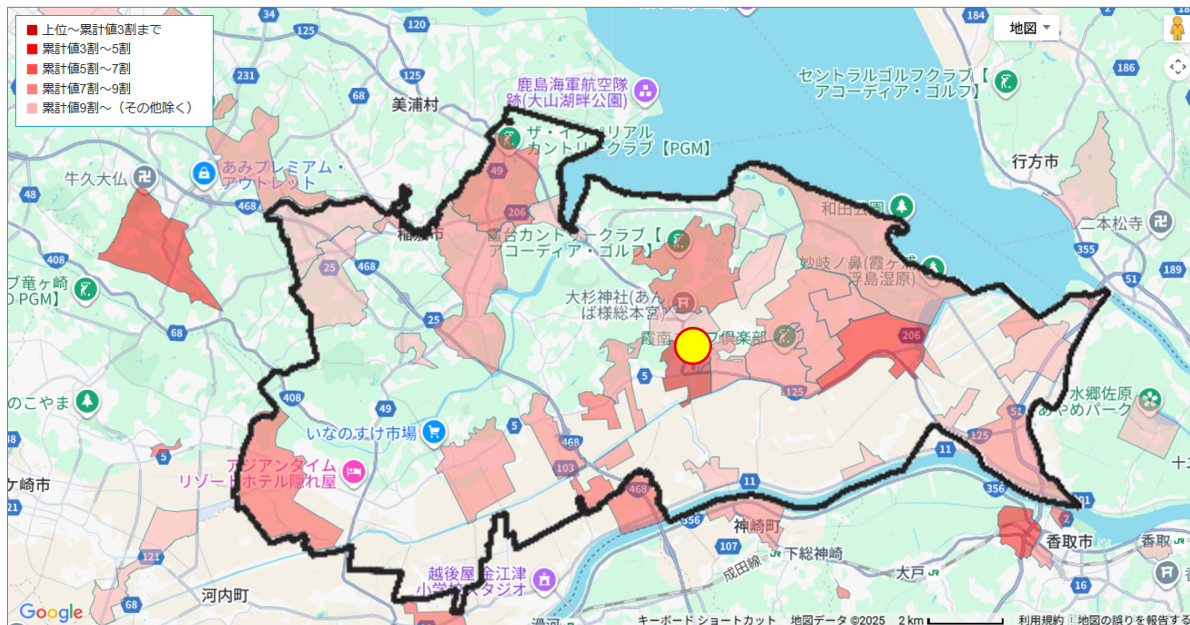
出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

○市内における医療施設への居住地別来訪状況

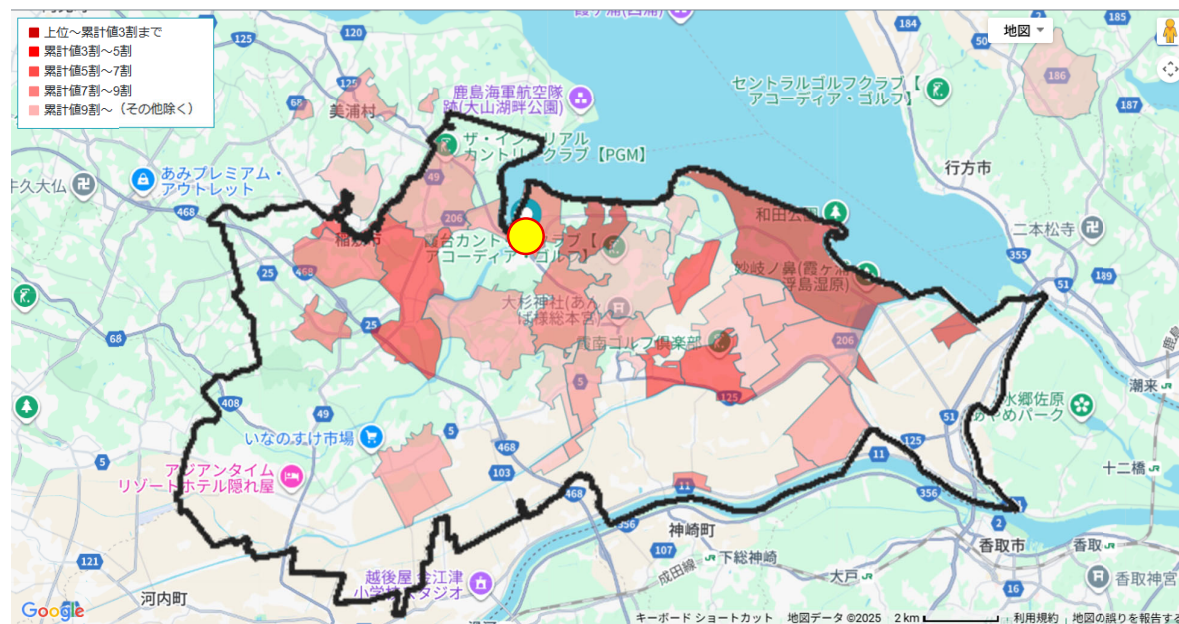
※令和6年度市民アンケートにおいて通院先として回答が多かった医療施設

※1日当たり平均推計来訪者数は、年間推計来訪者数を245日（平日日数）で除した

●宮本病院（1日平均推計来訪者数：102人）

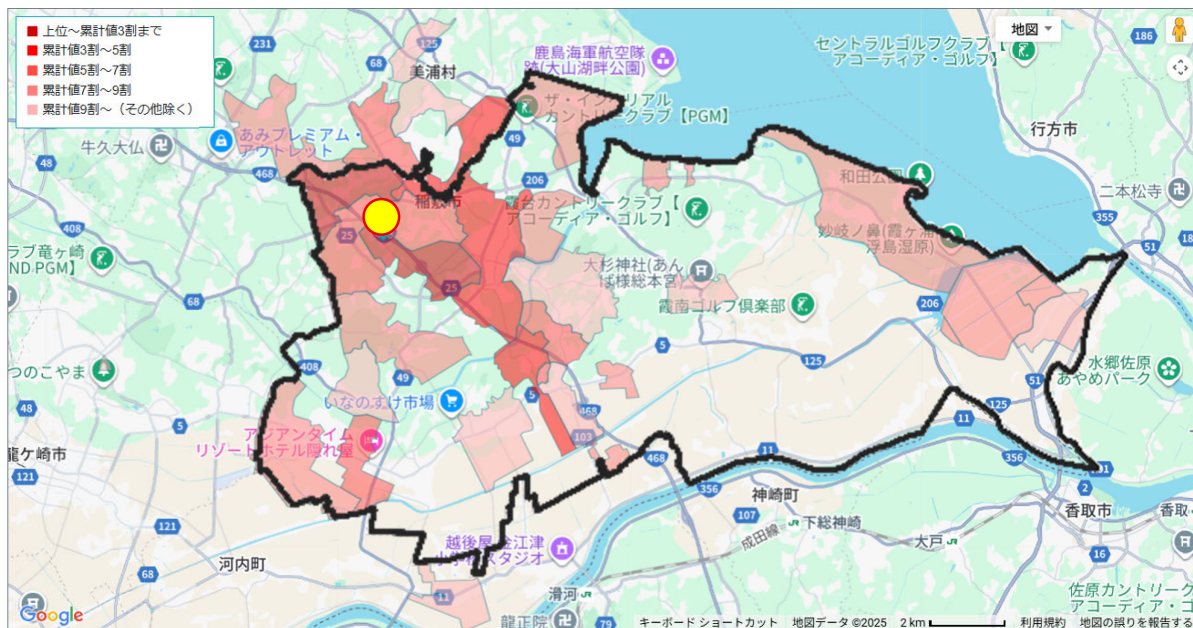


●ゆはらクリニック（1日平均推計来訪者数：38人）

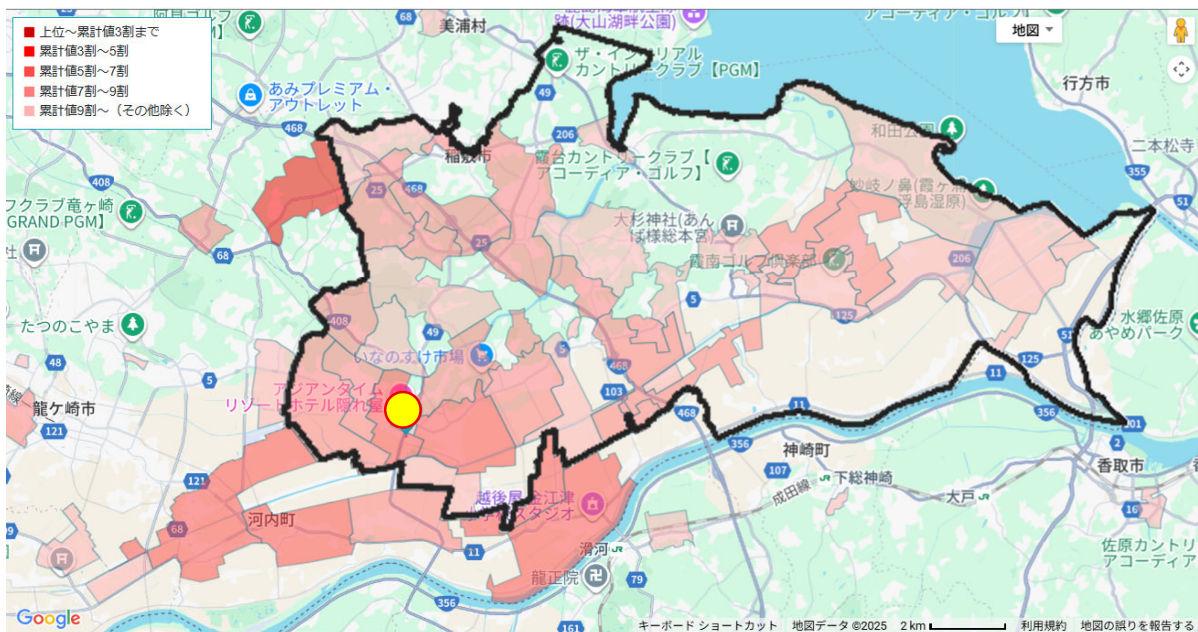


出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

●鈴木クリニック（1日平均来推計訪者数：30人）

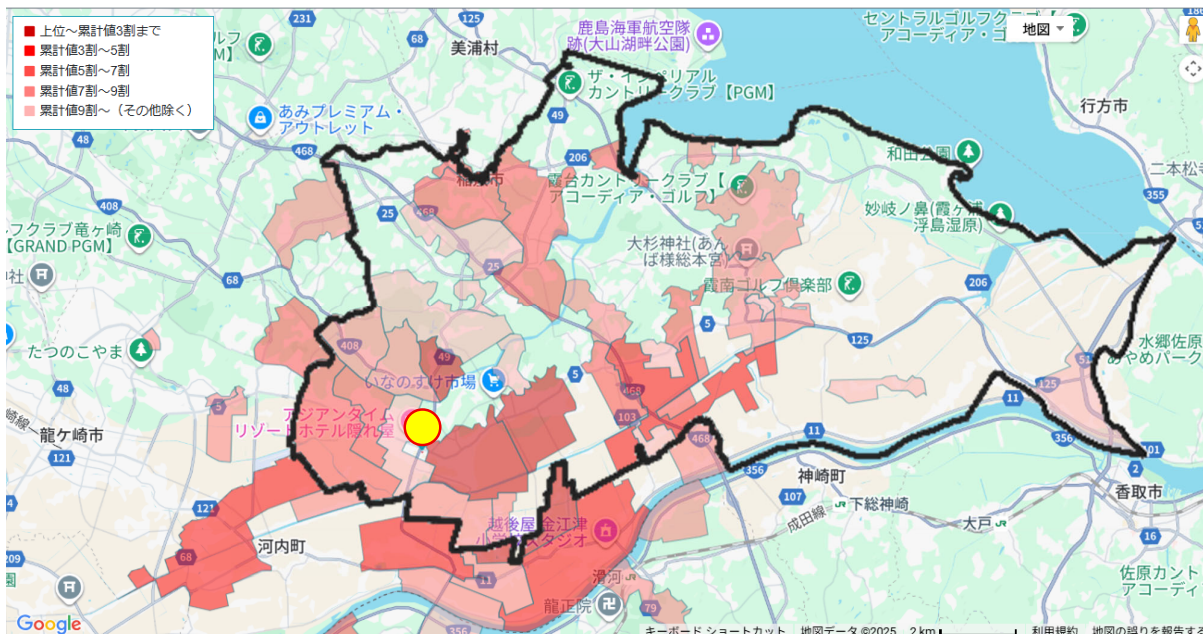


●角崎クリニック（1日平均推計来訪者数：55人）



出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

●すずきクリニック（1日平均推計来訪者数：65人）



出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

稲敷市からの周辺高校への通学生徒数

高校	全校生徒数	稲敷市からの生徒数	備考
江戸崎総合高校	385	217	令和5年度
江戸崎		117	
新利根		36	
桜川		28	
東		36	
霞ヶ浦高校	1,228		
土浦第三高校	714	40	令和7年度
竜ヶ崎第一高校	717		
竜ヶ崎第二高校	466	54	令和7年度
牛久高校	716	39	令和6年度
牛久栄進高校	1,028	3	令和7年度
麻生高校	551	42	令和7年度 スクールバスが運行している桜川、東から通学

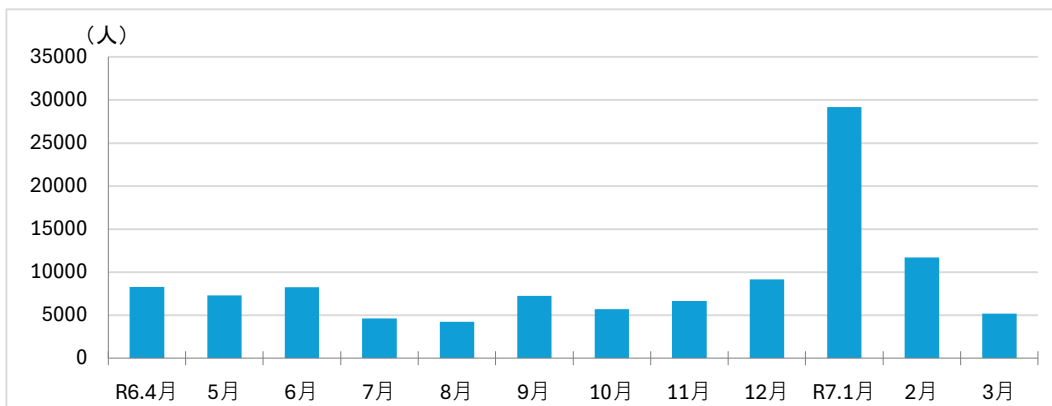
資料：各高校 HP（スクールガイド等）

※パンダバスの利用により、龍ヶ崎市・牛久市内の高校には通学可

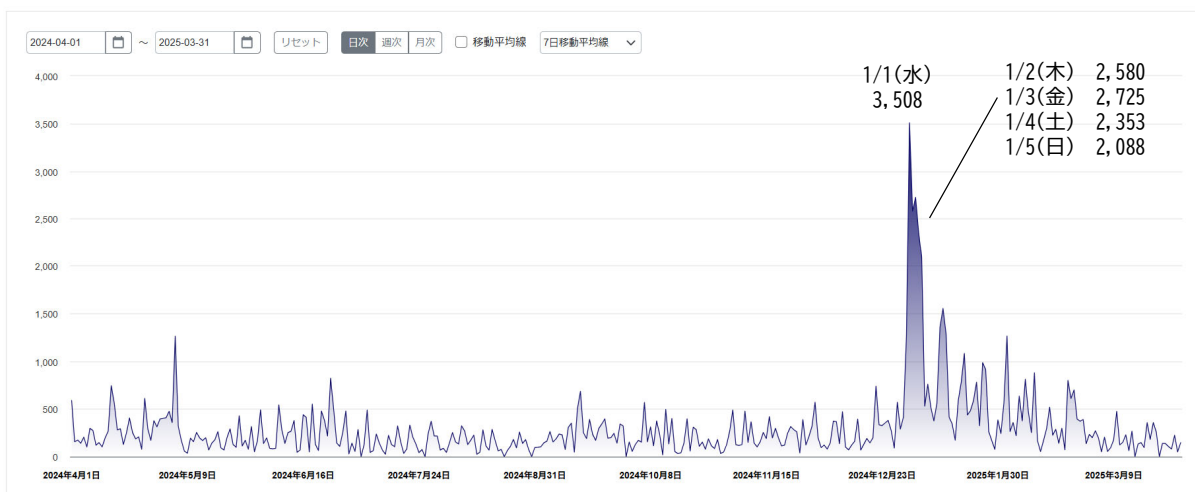
○市内の主要観光施設への来訪状況

■大杉神社（令和6年度年間推計来訪者 107,476人）

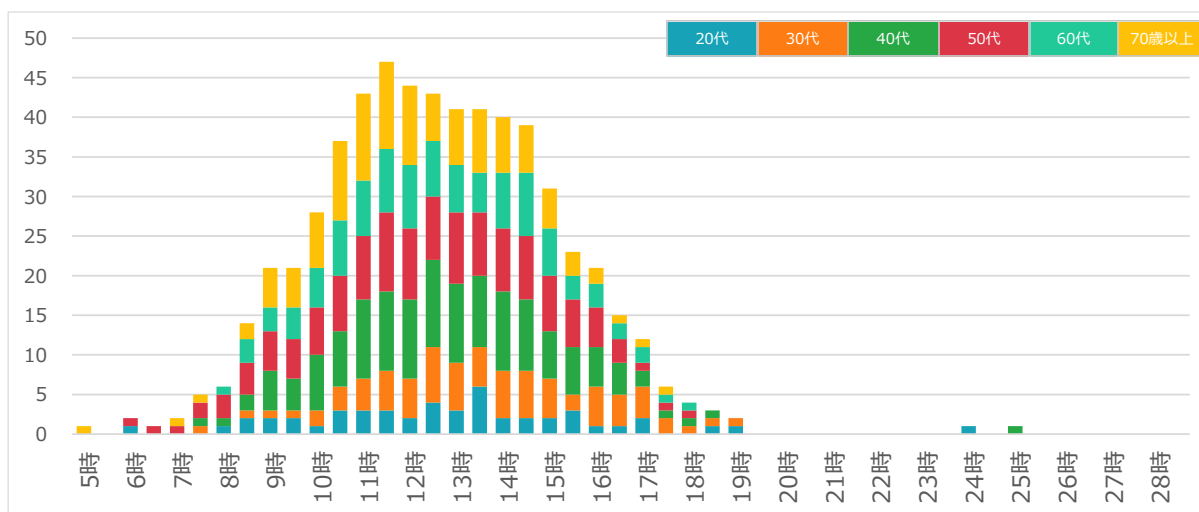
●月別推計来訪者数



【参考】令和6年度日別推計来訪者数の推移



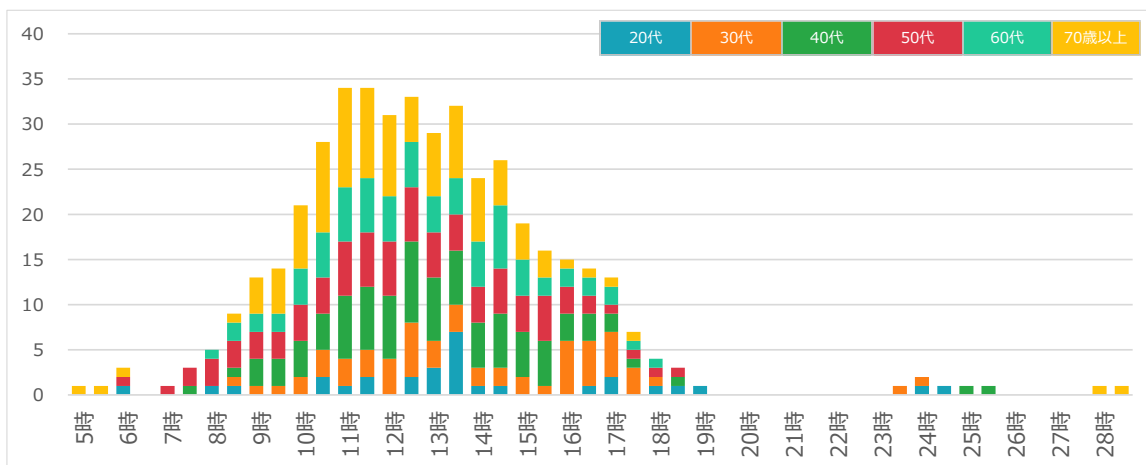
●時間帯別年代別推計来訪者数（1日平均）



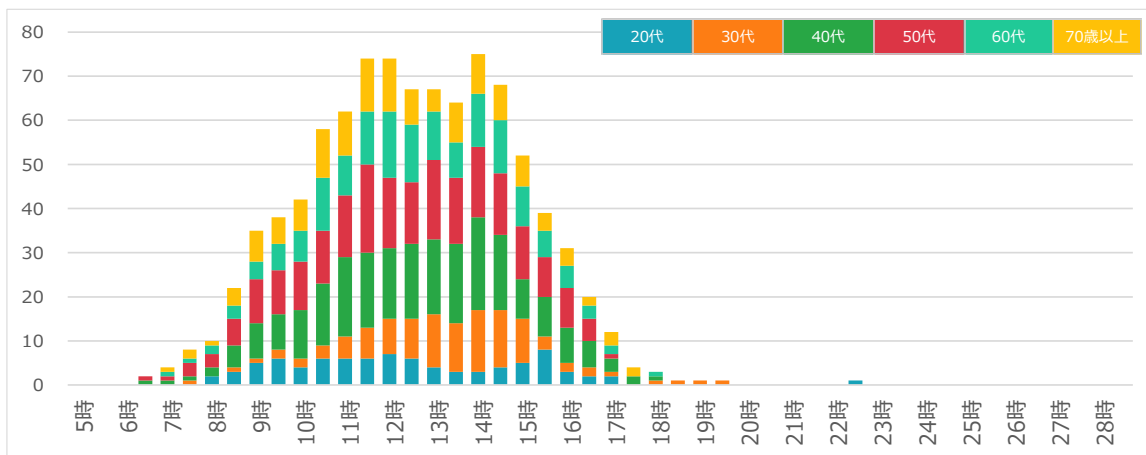
出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・ au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

【参考】平日、祝休日別時間帯別年代別推計来訪者数（1日平均）

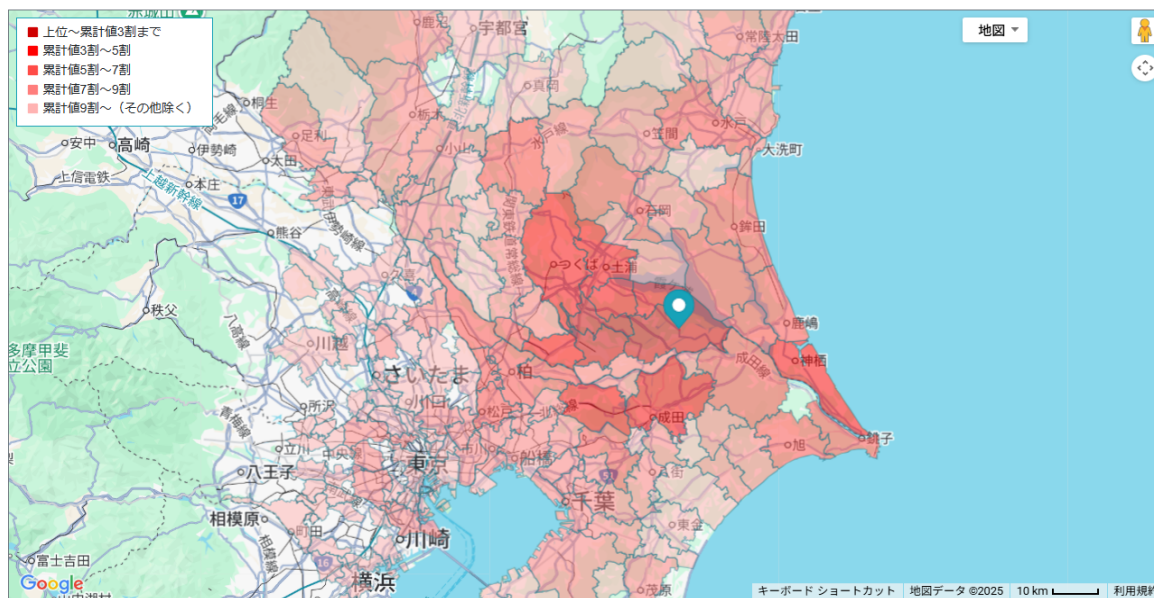
○平日



○祝休日



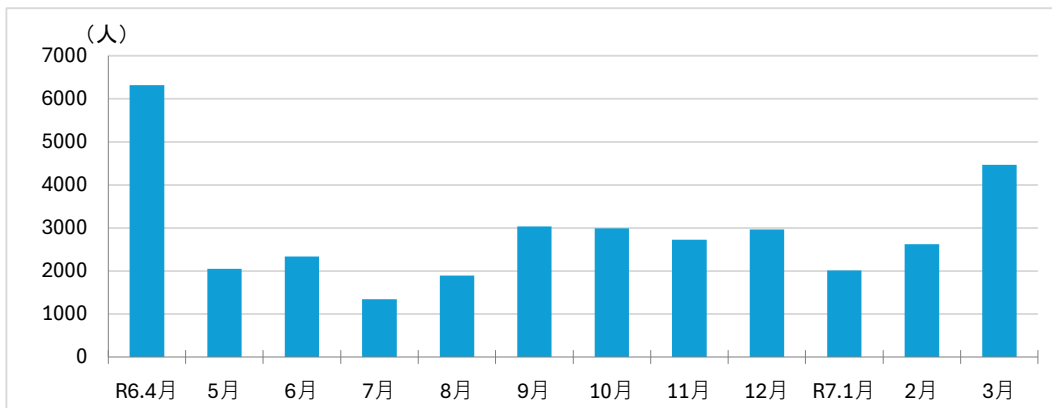
●居住地（市町村別）別来訪分布



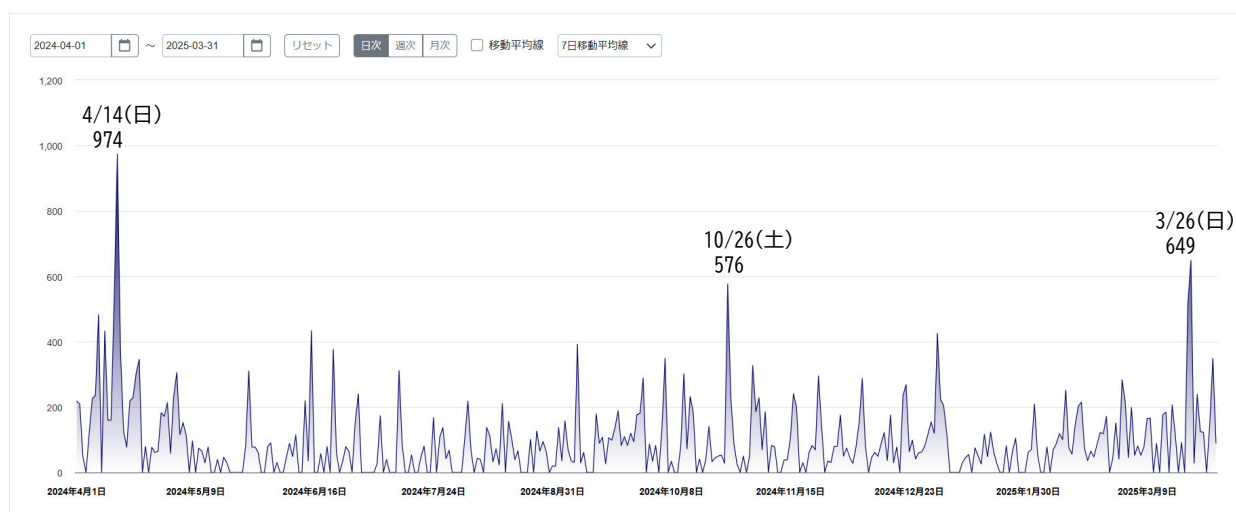
出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

■和田公園（令和6年度年間推計来訪者 34,712人）

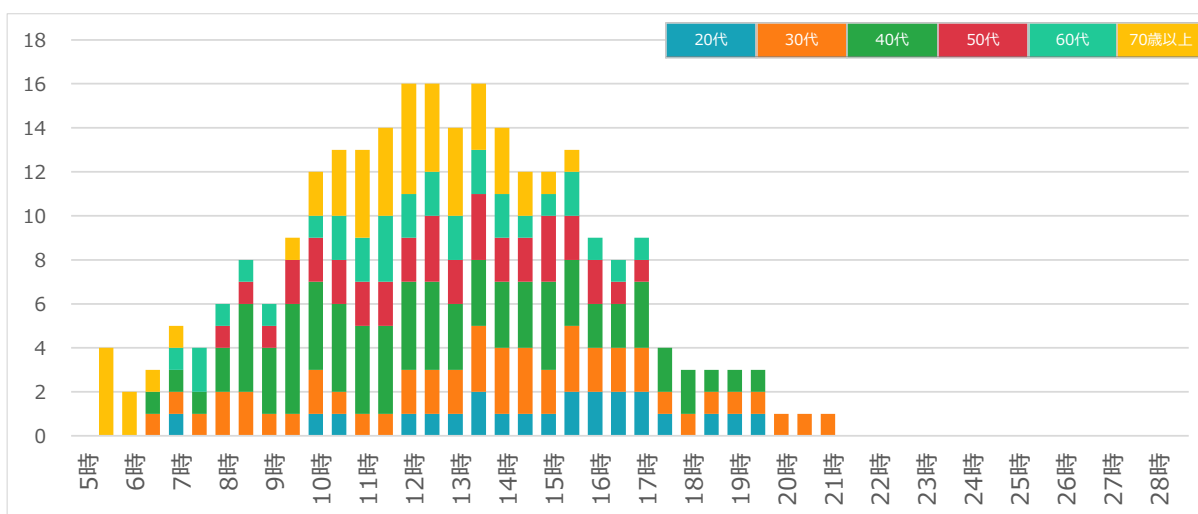
●月別推計来訪者数



【参考】令和6年度日別推計来訪者数の推移



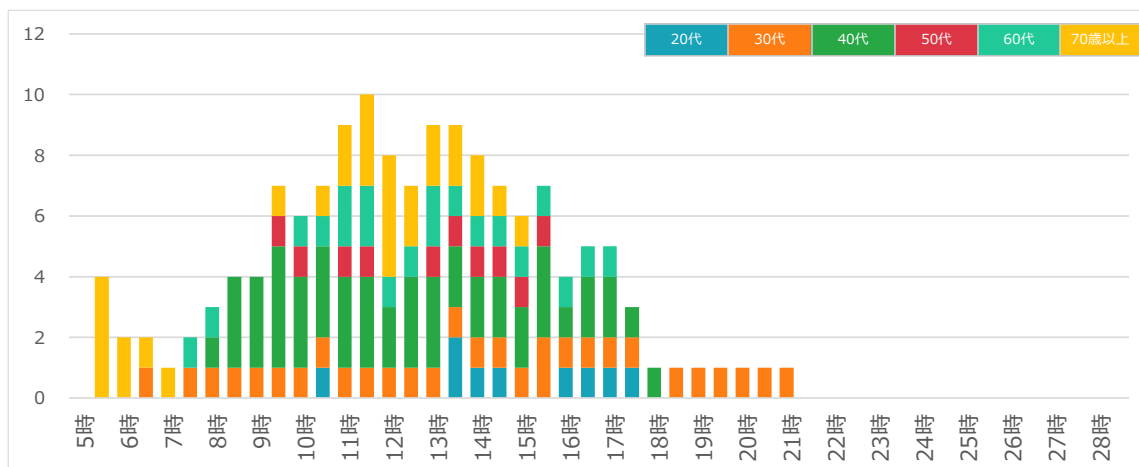
●時間帯別年代別推計来訪者数（1日平均）



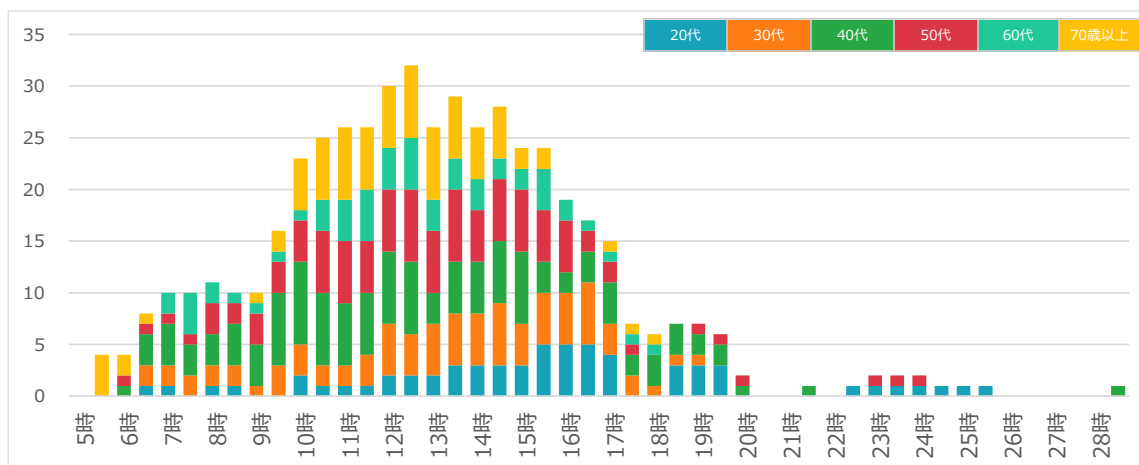
出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

【参考】平日、祝休日別時間帯別年代別推計来訪者数（1日平均）

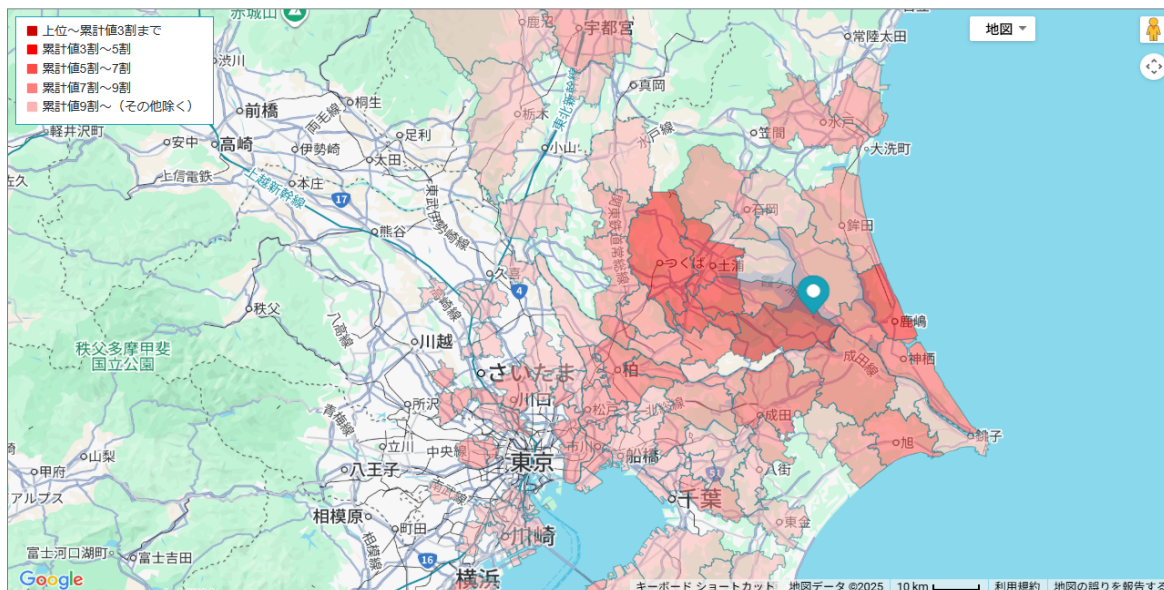
○平日



○祝休日



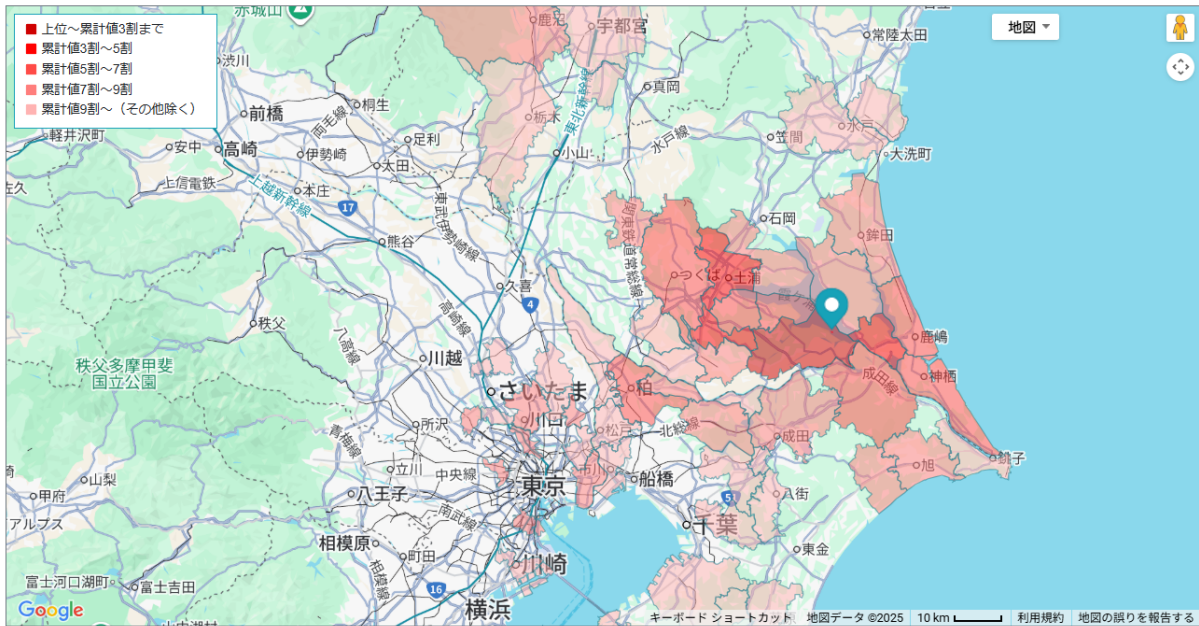
●居住地（市町村別）別来訪分布



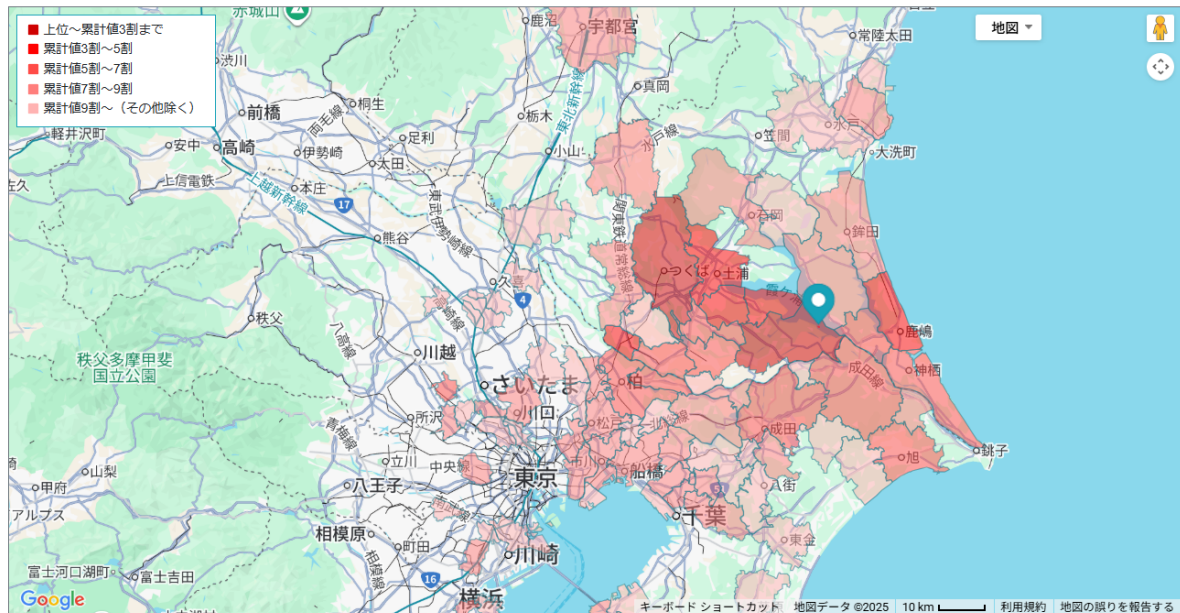
出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

【参考】平日・祝休日別居住地（市町村別）別来訪分布

○平日



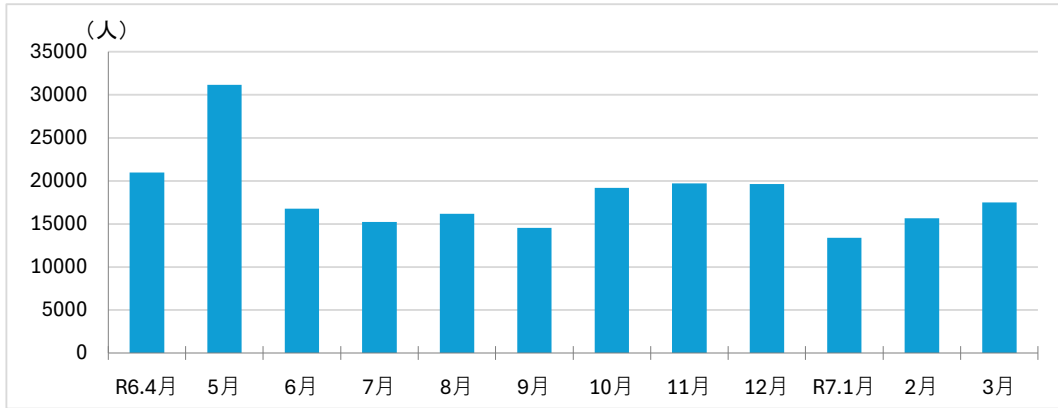
○祝休日



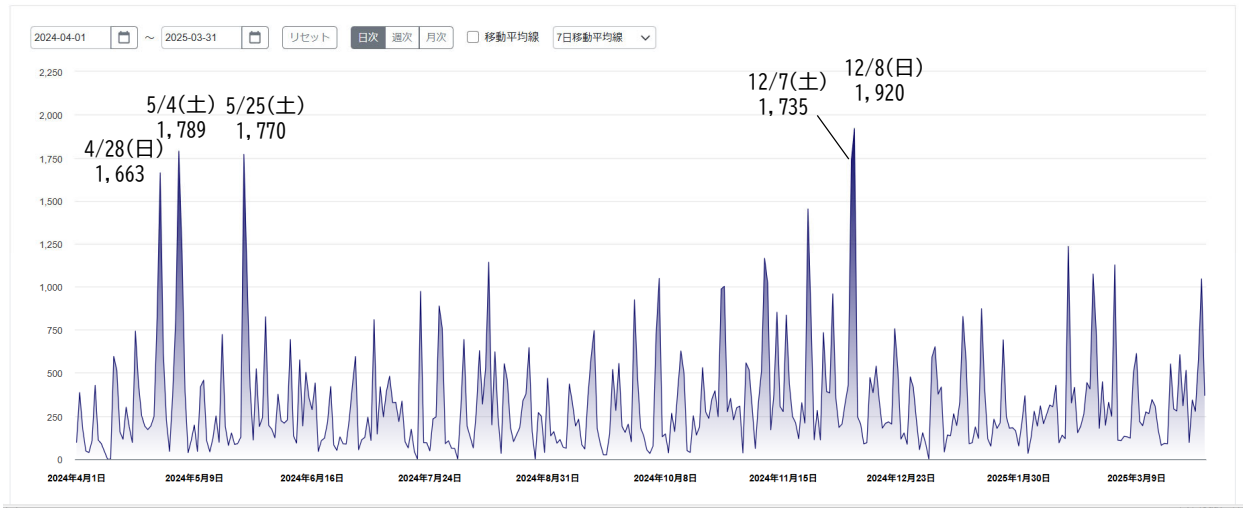
出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを
対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

■こもれび森のイバライド（令和6年度年間推計来訪者 219,901人）

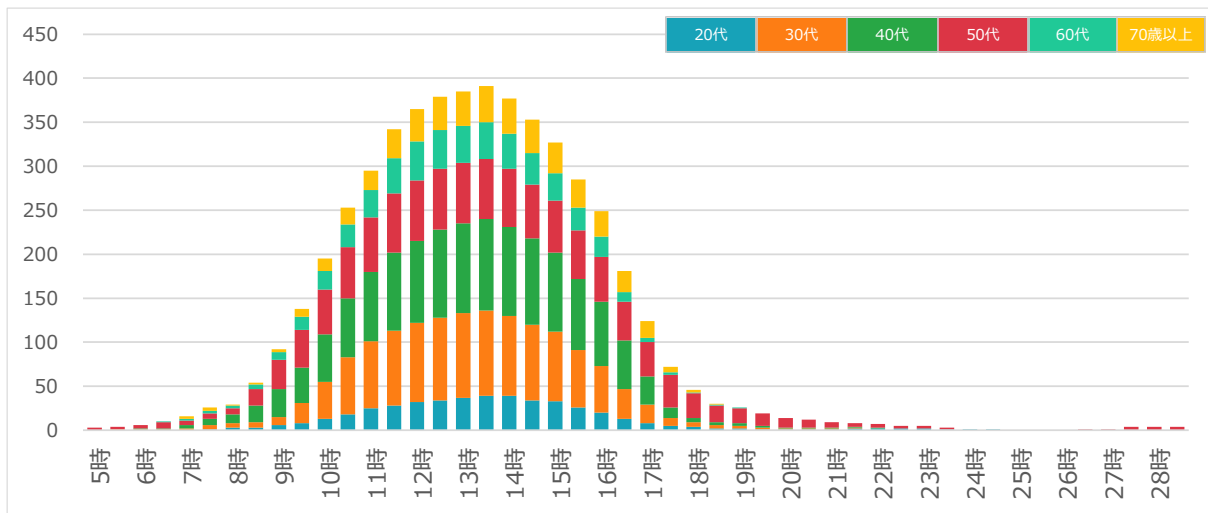
●月別推計来訪者数



【参考】令和6年度日別推計来訪者数の推移



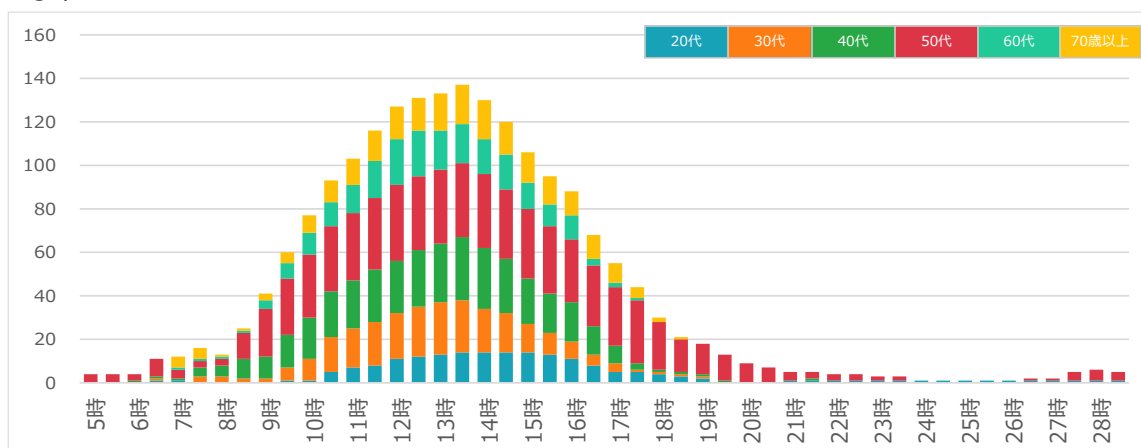
●時間帯別年代別推計来訪者数（1日平均）



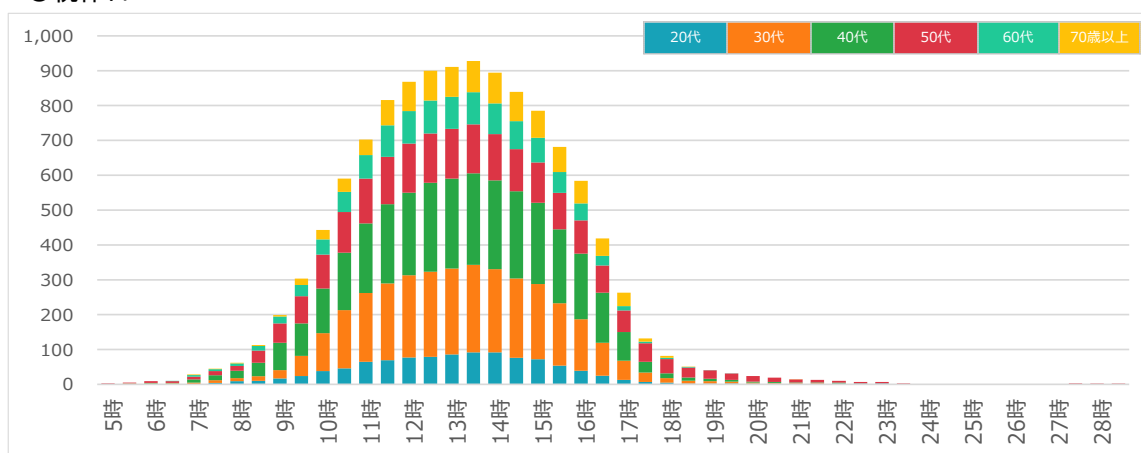
出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

【参考】平日、祝休日別時間帯別年代別推計来訪者数（1日平均）

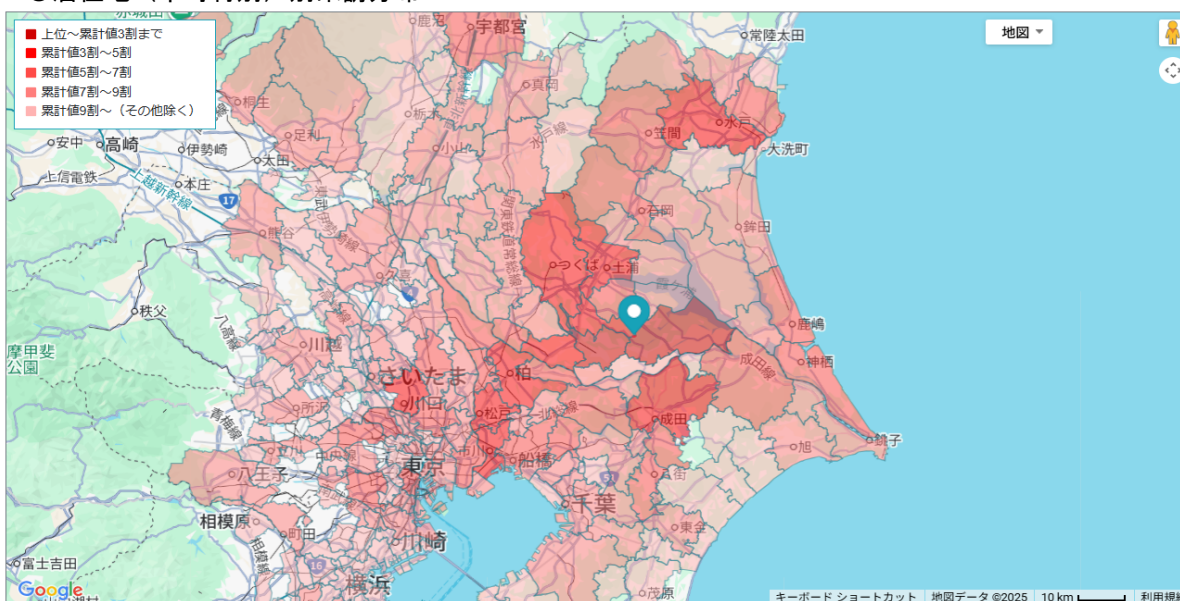
○平日



○祝休日



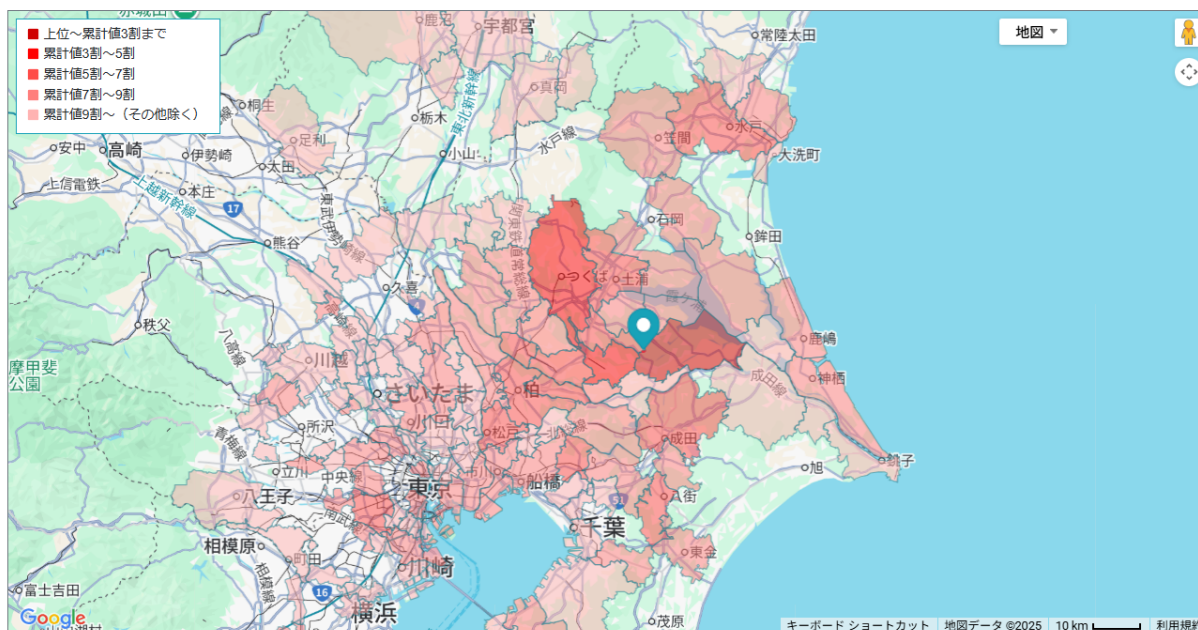
●居住地（市町村別）別来訪分布



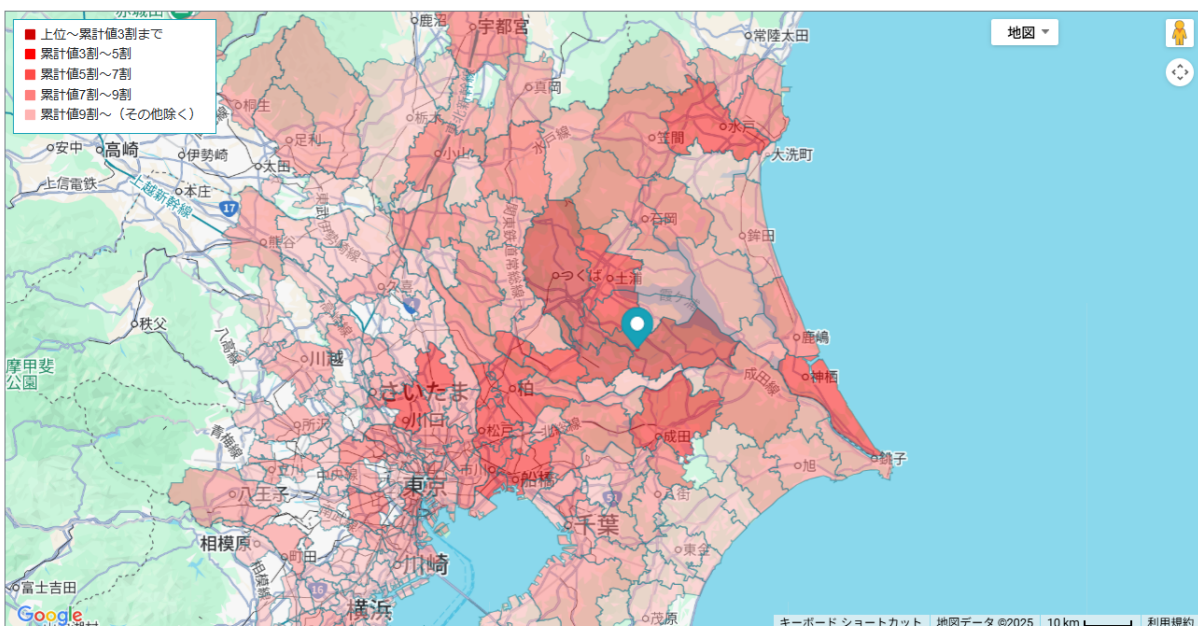
出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

【参考】平日・祝休日別居住地（市町村別）別来訪分布

○平日



○祝休日



出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

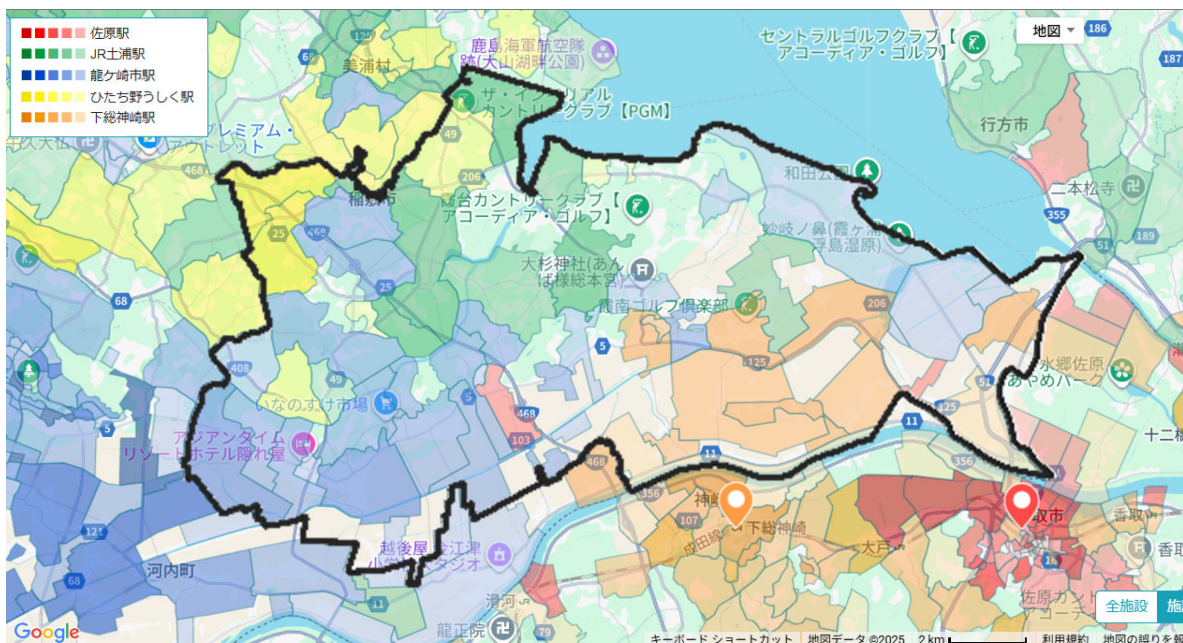
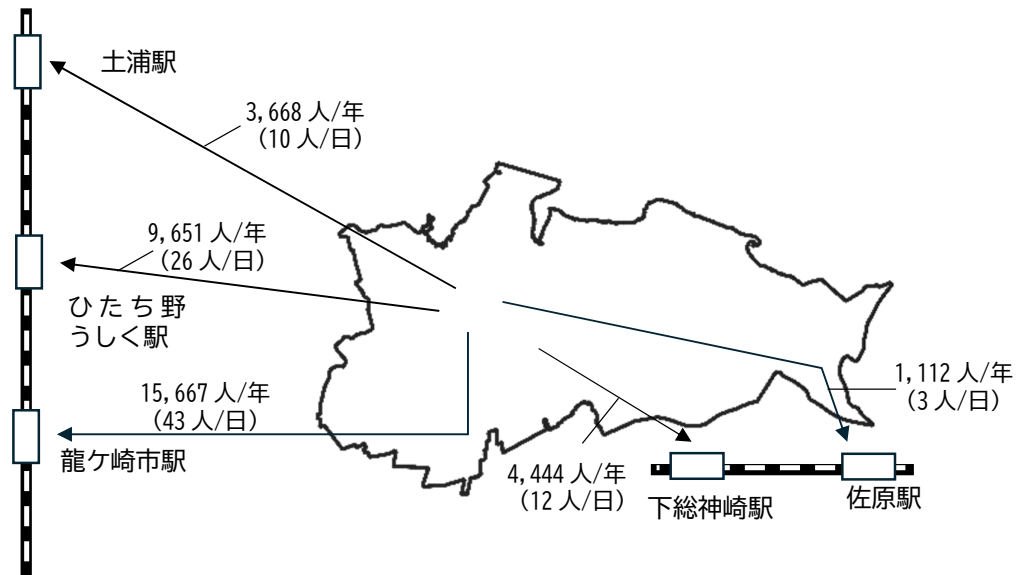
(2) 市外の主要商業施設・医療施設等への居住地別来訪状況

a. 周辺鉄道駅の利用状況（主にバス路線でアクセスできる駅）

- ・市内から各駅への利用者数として、最も多いのは龍ヶ崎市駅となっている。
- ・市内から各駅への利用圏域については、各駅へアクセスするバス路線の影響を受けて、市内から各駅へアクセスするエリアが分かれる。
 - ・江戸崎地区のJRバス関東でアクセスできる沿線エリアは、土浦駅への利用が多い。
 - ・江戸崎地区の稲敷エリア広域バスでアクセスできる沿線エリアは、ひたち野うしく駅への利用が多い。
 - ・新利根地区は、関鉄バス龍ヶ崎市駅線でアクセスできる龍ヶ崎市駅への利用が多い。
 - ・東地区は、公共交通の利用は少ないが、下総神崎駅への利用が多い。

■稲敷市からの1日平均推計来訪者数

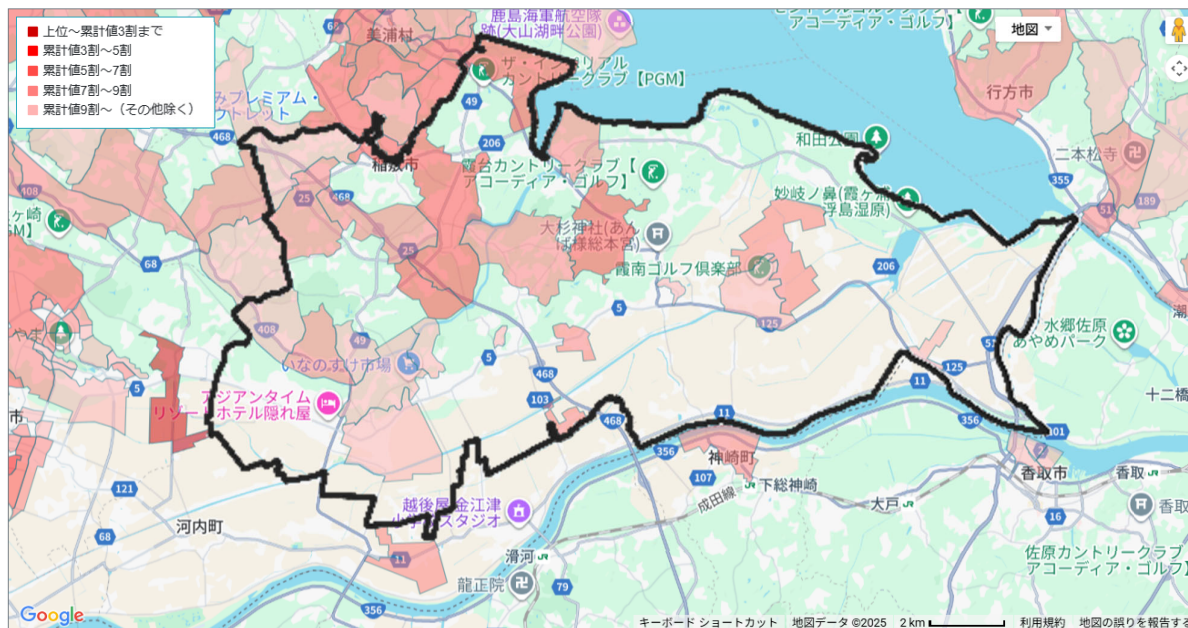
※1日平均推計来訪者数は、年間推計来訪者数を365日で除した数値



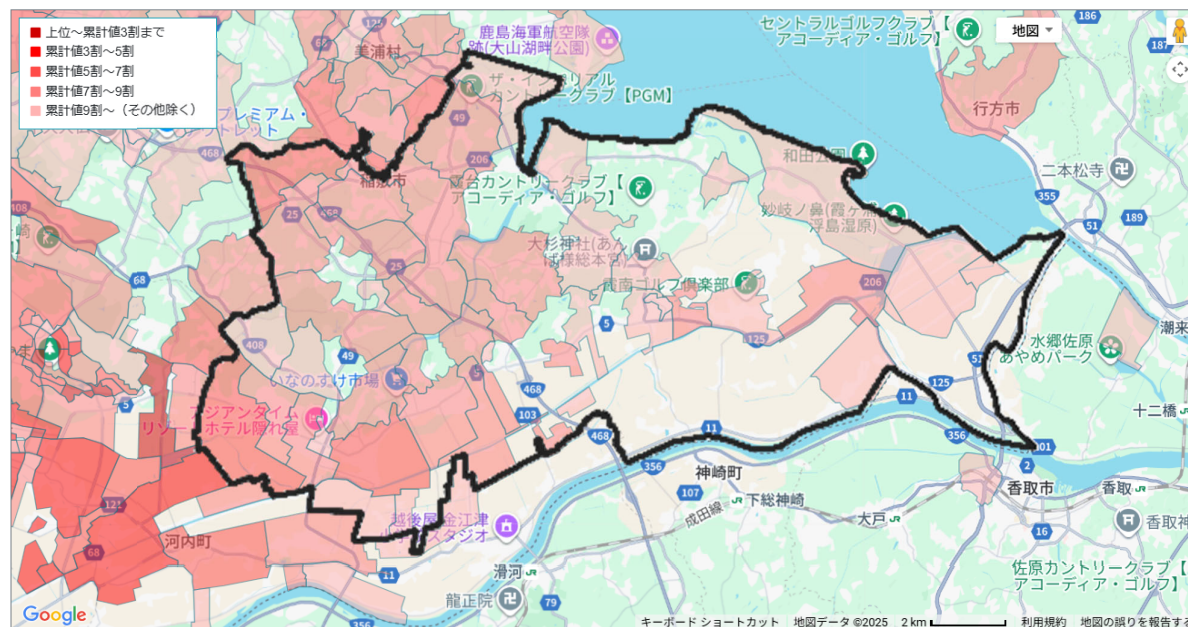
出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

- ・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

●土浦駅（稲敷市からの年間推計来訪者数：3,668人（1日来訪者数：10人））

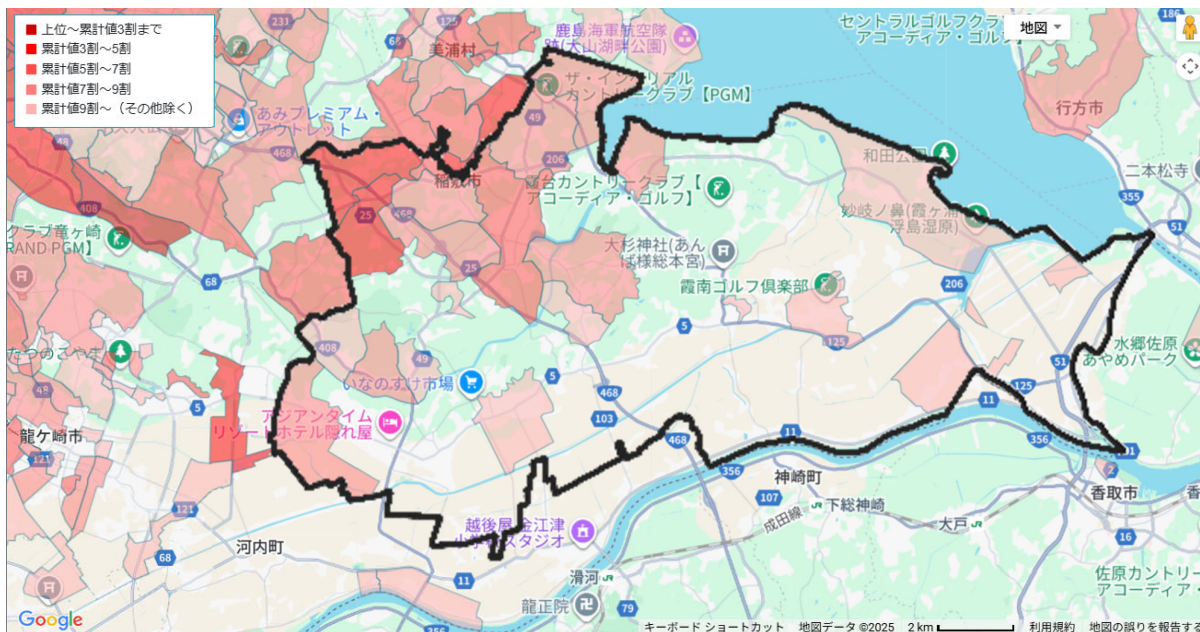


●龍ヶ崎市駅（稲敷市からの年間推計来訪者数：15,667人（1日来訪者数：43人））

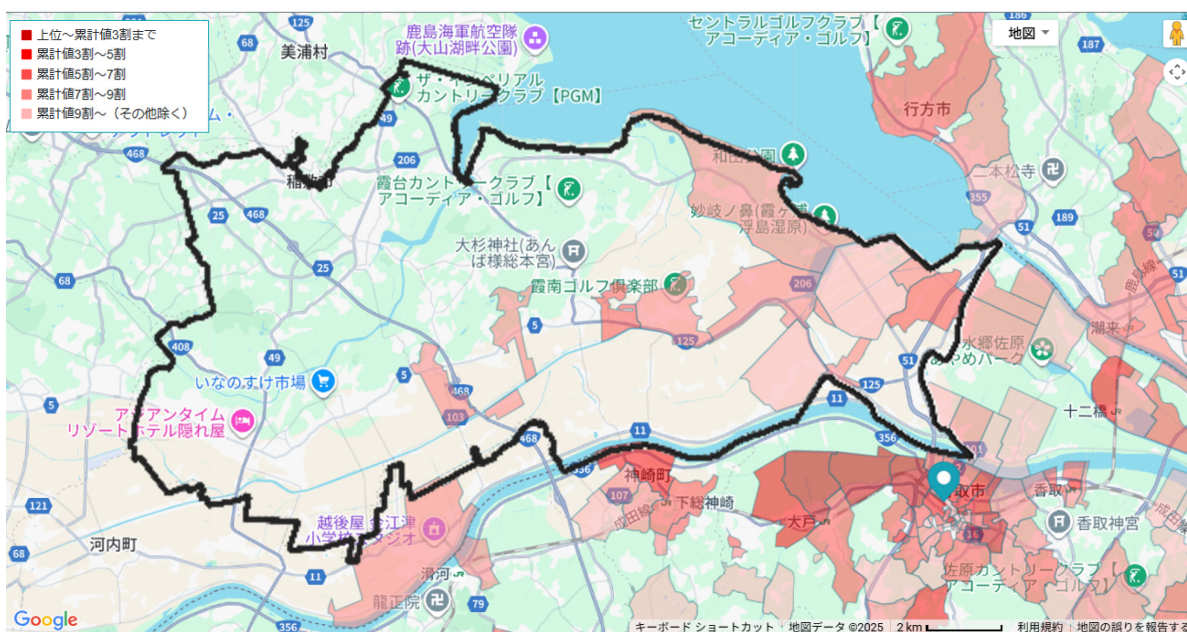


出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・auスマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

●ひたち野うしく駅（稲敷市からの年間推計来訪者数：9,651人（1日來訪者数：26人））

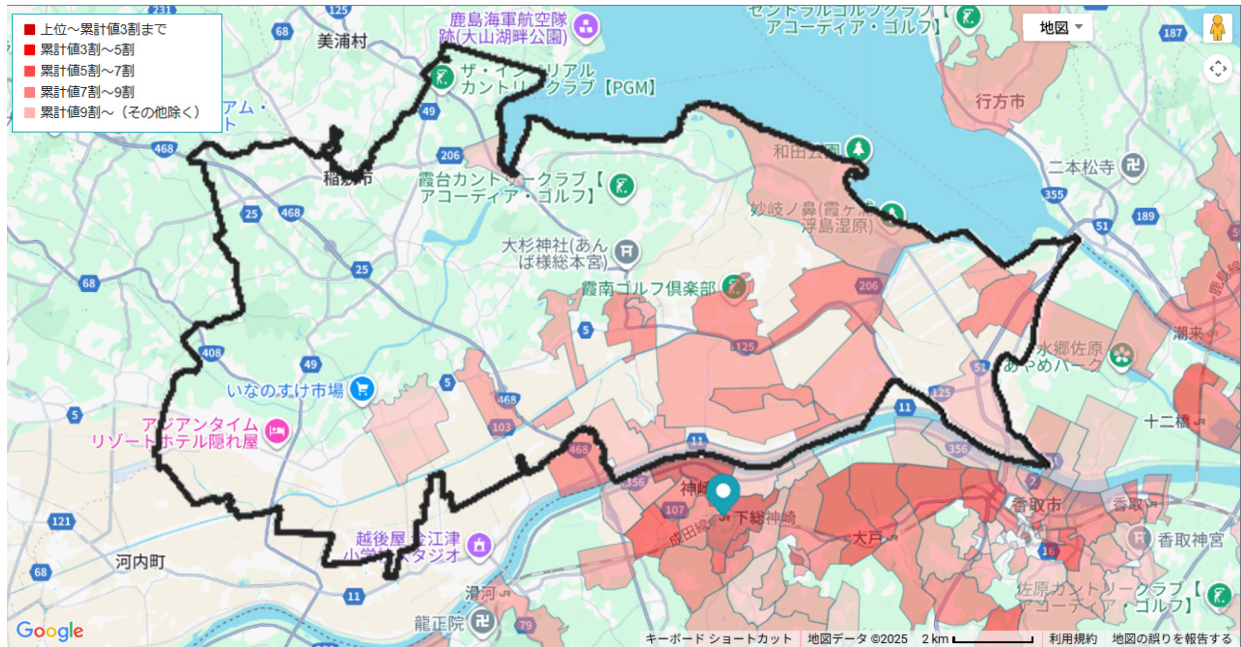


●佐原駅（稲敷市からの年間推計来訪者数：1,112人（1日來訪者数：3人））



出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・auスマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

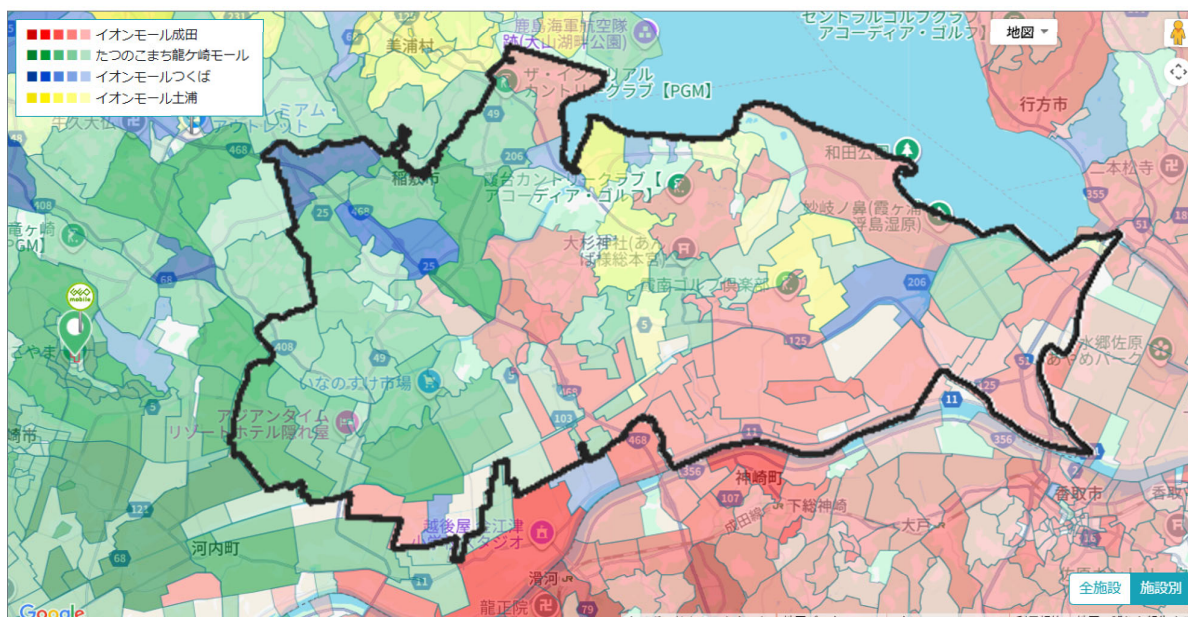
●下総神崎駅（稲敷市からの年間推計来訪者数：4,444人（1日来訪者数：12人））



出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

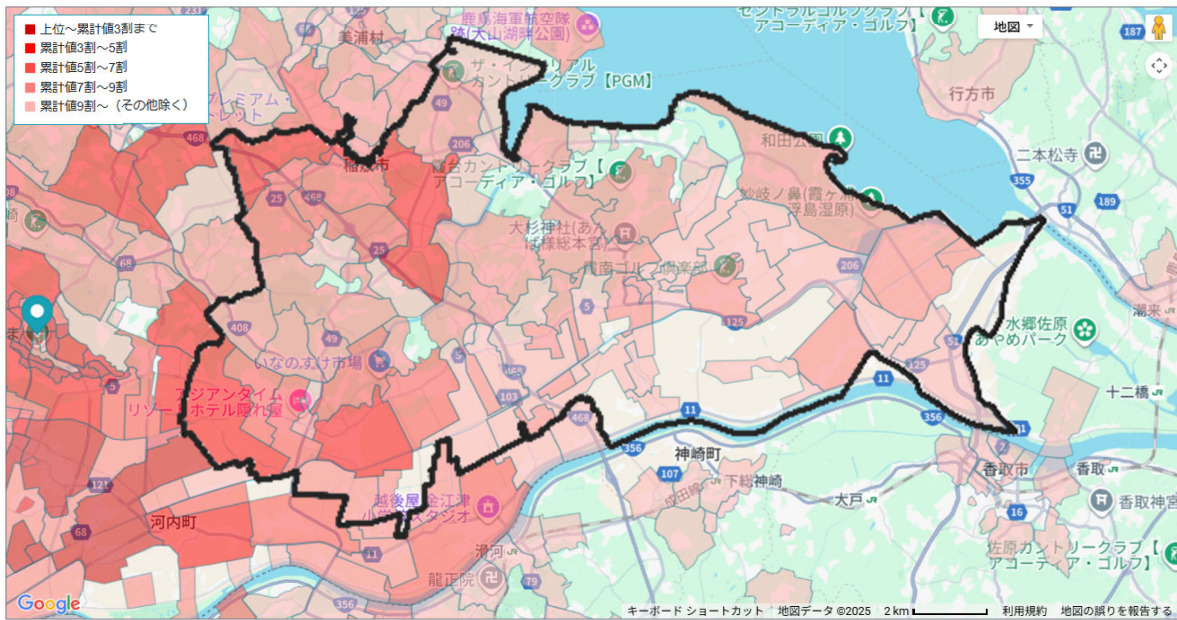
b. 商業施設

- ・市外の大型商業施設への買い物においては、アンケートではつくば市内の商業施設も回答に含まれていたが、流動傾向からみると、たつこのまち龍ヶ崎モール及びイオンモール成田へ買い物に行く傾向となっている。
- ・これらの施設においては、以下のように市内のエリアによって買い物先が異なっている。
 - ・江戸崎、新利根地区 ……たつこのまち龍ヶ崎モール
 - ・桜川、東地区 ……イオンモール成田

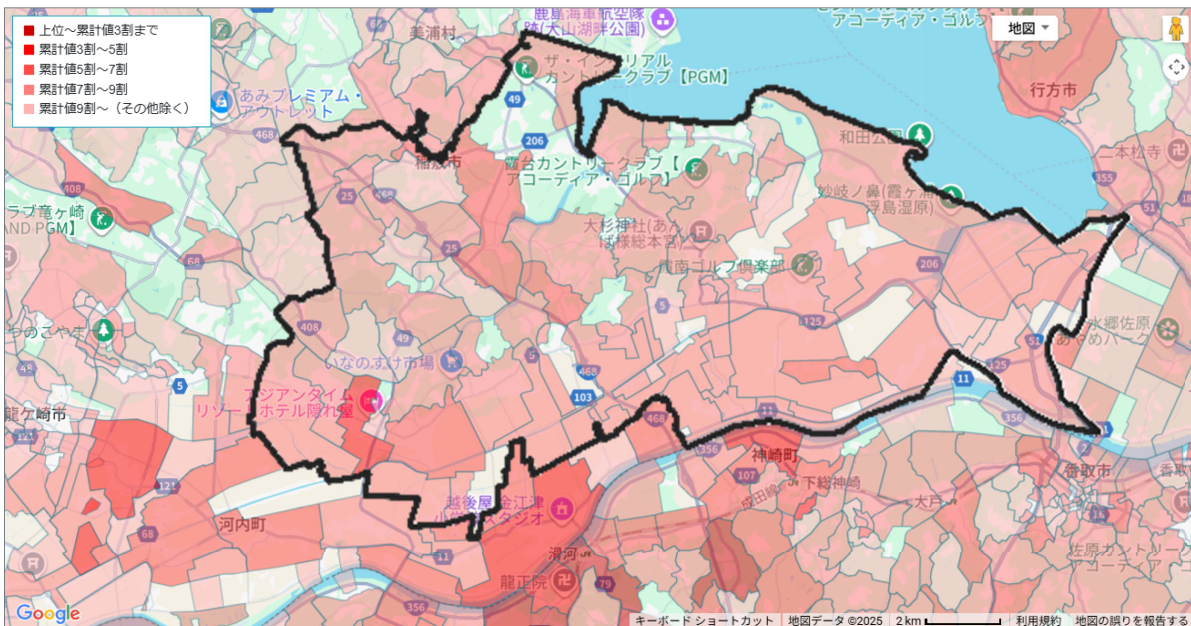


出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

〇たつのこまち龍ヶ崎モール（稲敷市からの年間推計来訪者数：174,334人（1日来訪者数：478人））

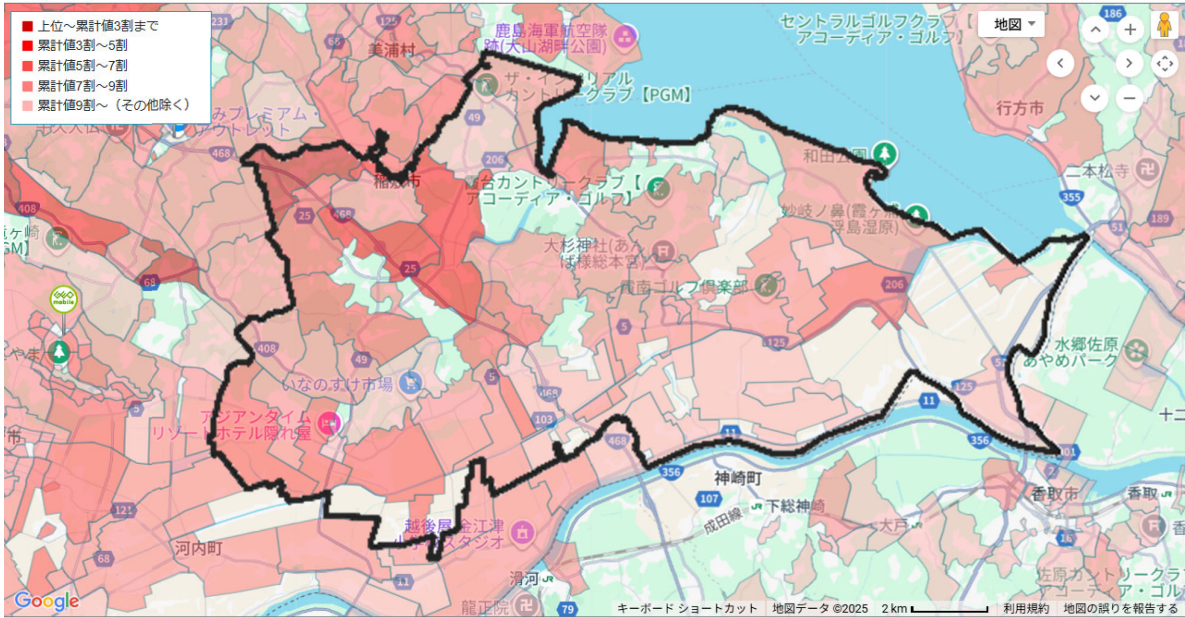


〇イオンモール成田（稲敷市からの年間推計来訪者数：74,962人（1日来訪者数：205人））

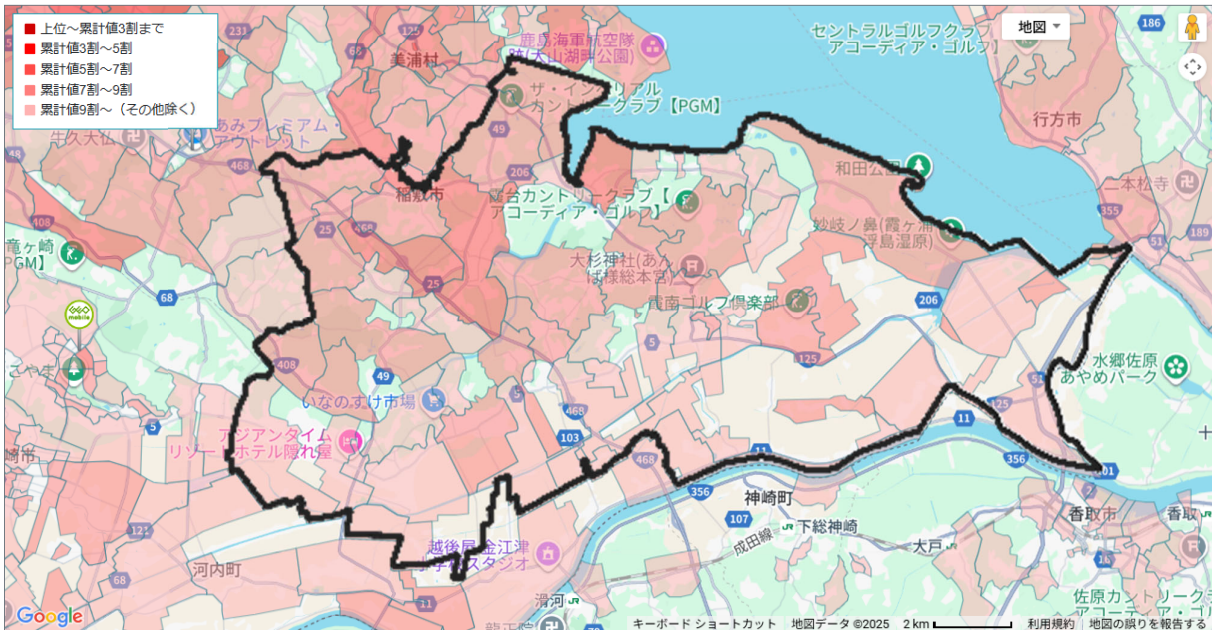


出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

○イオンモールつくば（稲敷市からの年間推計来訪者数：59,412人（1日来訪者数：163人））



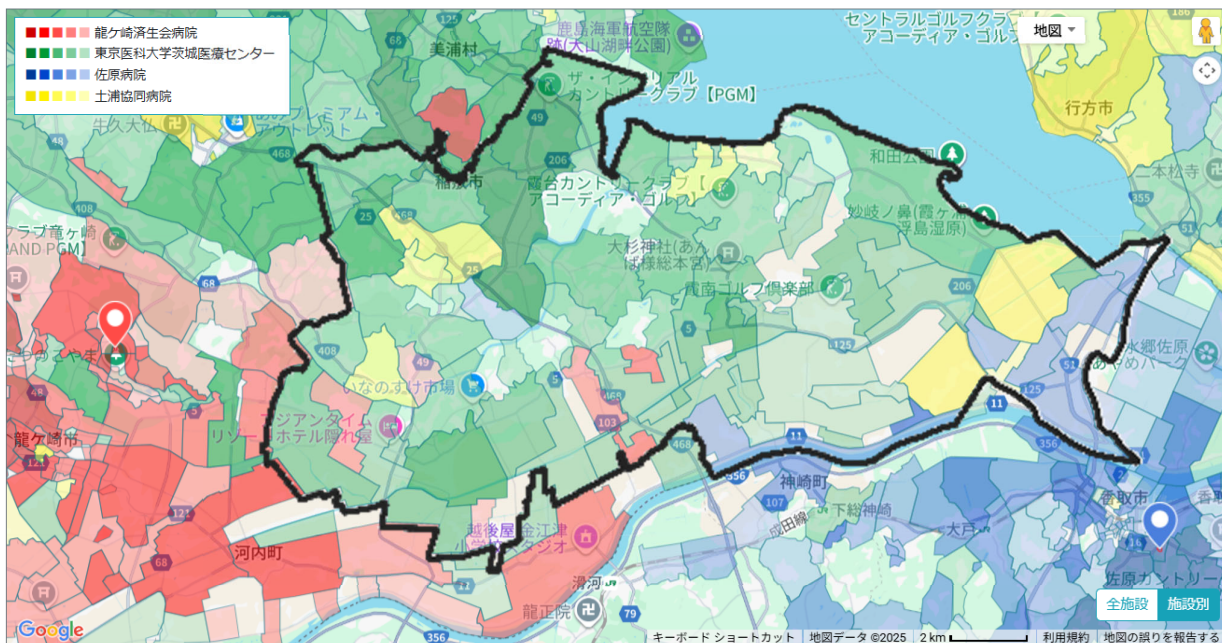
○イオンモール土浦（稲敷市からの年間推計来訪者数：47,610人（1日来訪者数：130人））



出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

c. 医療施設

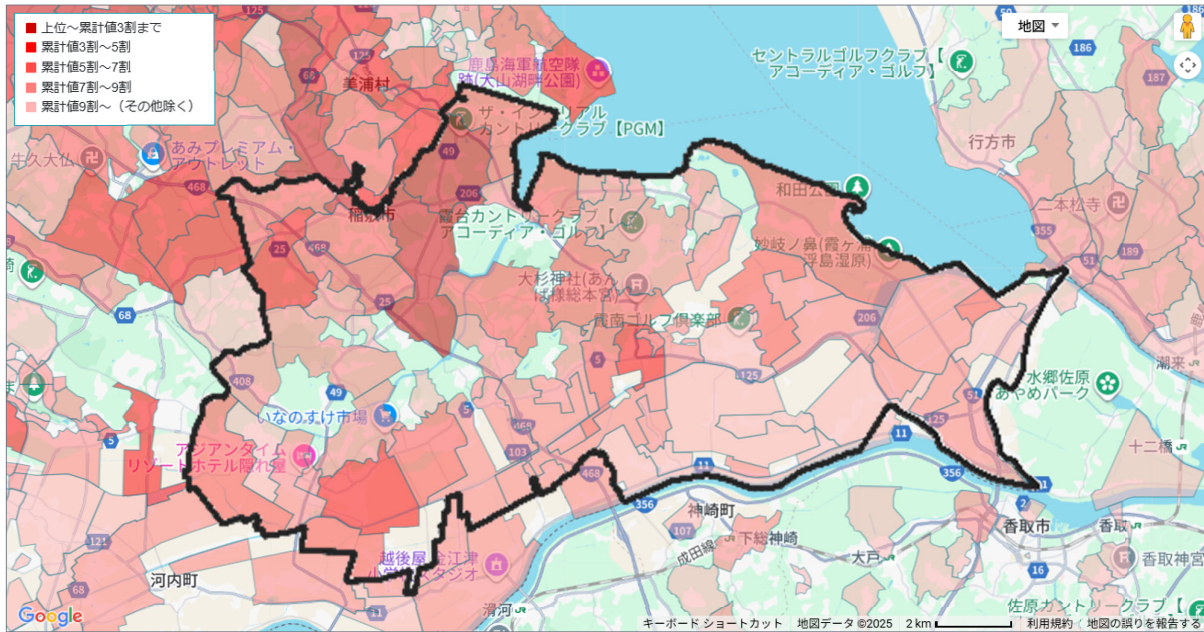
- ・市外の医療施設への通院においては、ほとんどの地域が東京医科大学茨城医療センターへの通院が多くなっている。これは、龍ヶ崎済生会病院に比べ、路線バスで通院できることが影響していると考えられる。
- ・なお、東地区西代等では、距離的に近い千葉県立佐原病院への通院が多い。



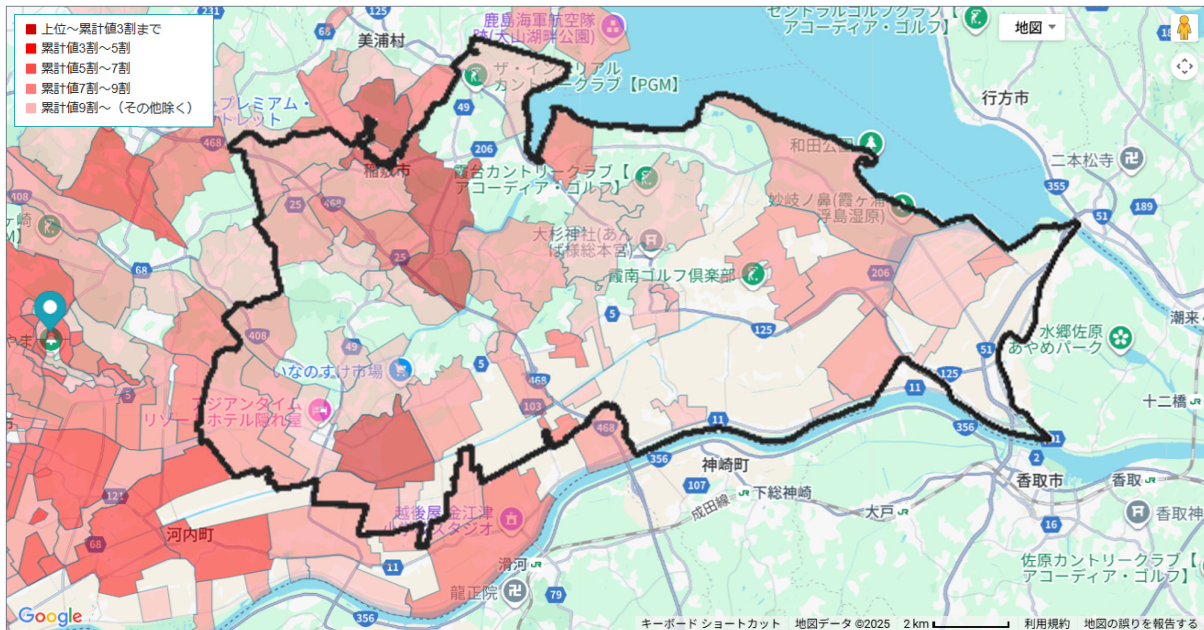
出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

- ・ au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

○東京医科大学茨城医療センター（稲敷市からの年間推計来訪者数：42,709人（1日利用者数：117人））

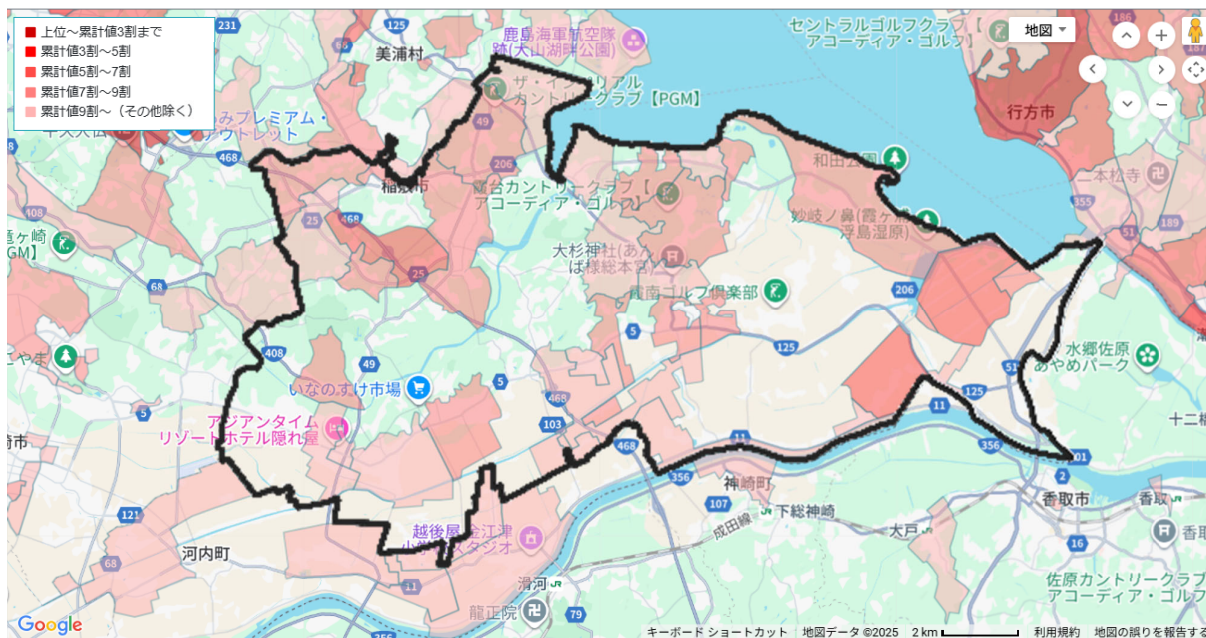


○龍ヶ崎済生会病院（稲敷市からの年間推計来訪者数：12,213人（1日利用者数：33人））

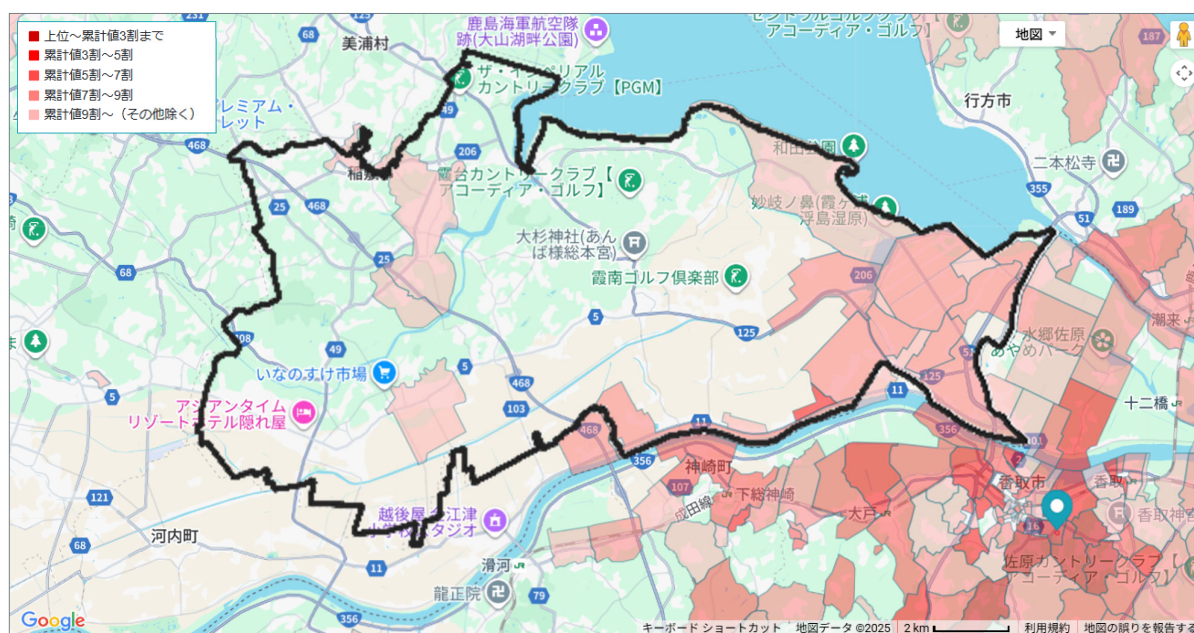


出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

○土浦協同病院（稲敷市からの年間推計来訪者数：9,515人（1日利用者数：26人））



○千葉県立佐原病院（稲敷市からの年間推計来訪者数：6,067人（1日利用者数：17人））



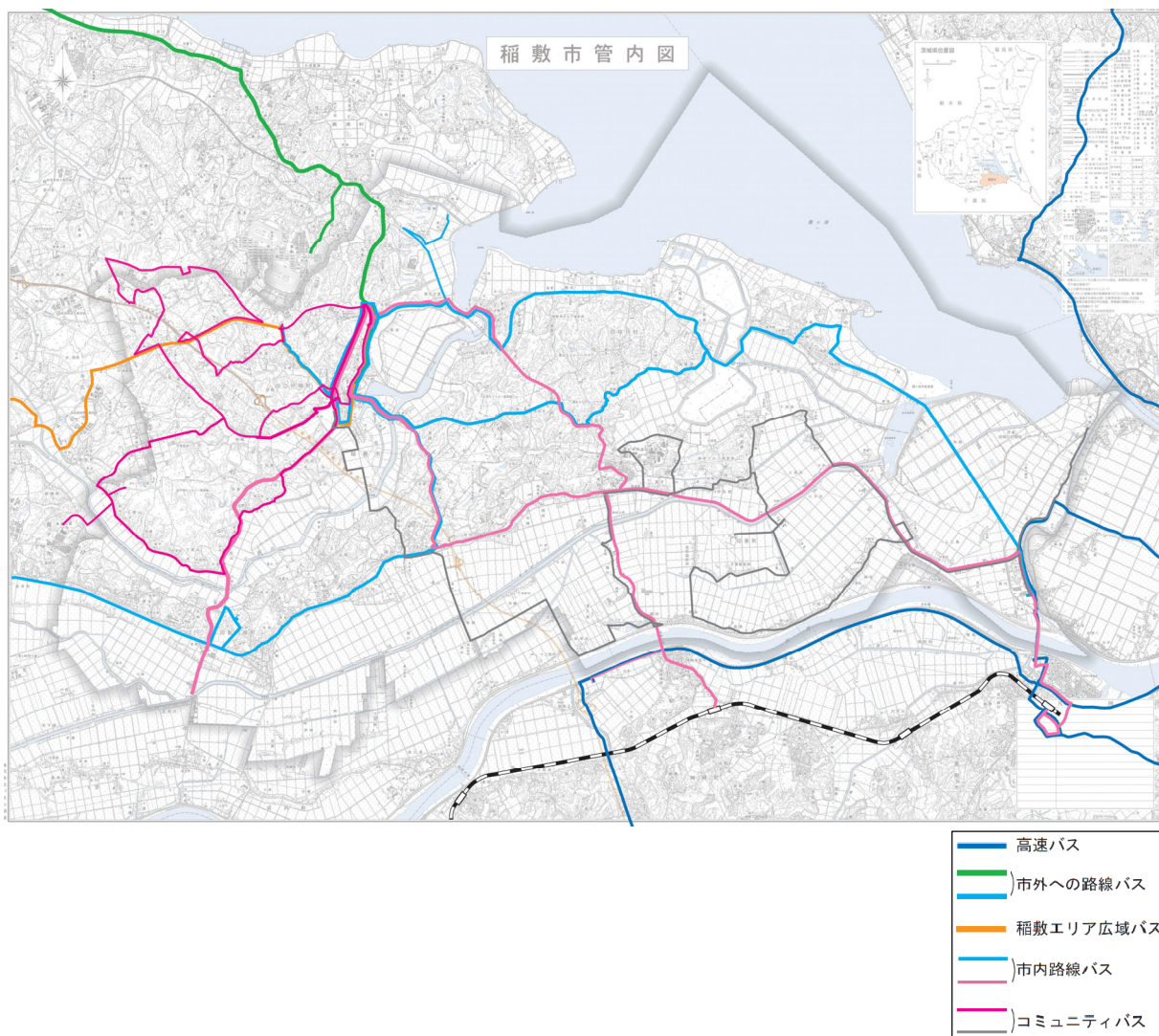
出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
 ・au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計している。

3. 公共交通の現状

3-1. 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、それをタクシーが補完している。
- 市東側縁辺部を東京駅～銚田間の高速バスが運行し、市内で利用できるバス停が1か所（上西代バス停）ある。

■市内を運行するバス路線



3-2. 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か所（上西代バス停）のみ。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により一時運休していたが、令和3年10月16日より運行再開。ただし、コロナ前は1日6往復であったが、減便して運行。
- 市外の神崎町にある道の駅から、東京～銚子間の高速バス（京成バス千葉イースト株）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日1往復、土日祝日：1日3往復
所要時間	上西代バス停⇄東京駅 2時間
運賃	1,900円
運行事業者	関東鉄道(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。
- 民間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 （江戸崎龍ヶ崎市駅線）	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)

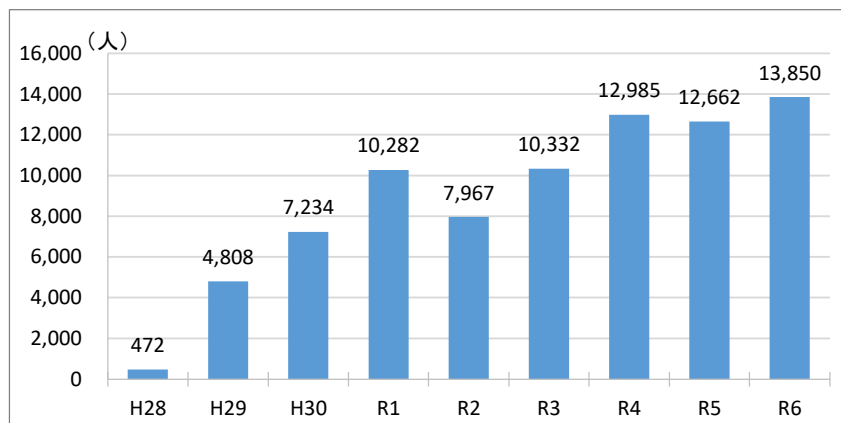
■運行ルート



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数は、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の影響により、令和2年度の利用者数は大幅に落ち込んだ。その後の利用者数は、再び増加している。

■稲敷エリア広域バスの利用者数の推移

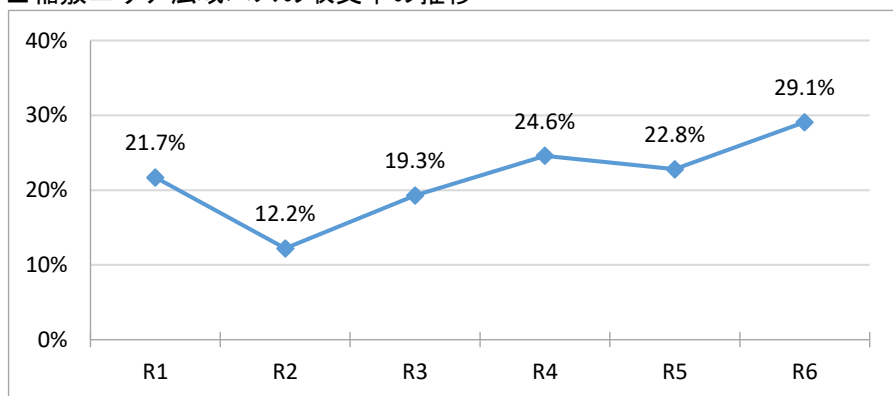


資料：市資料

③収支状況

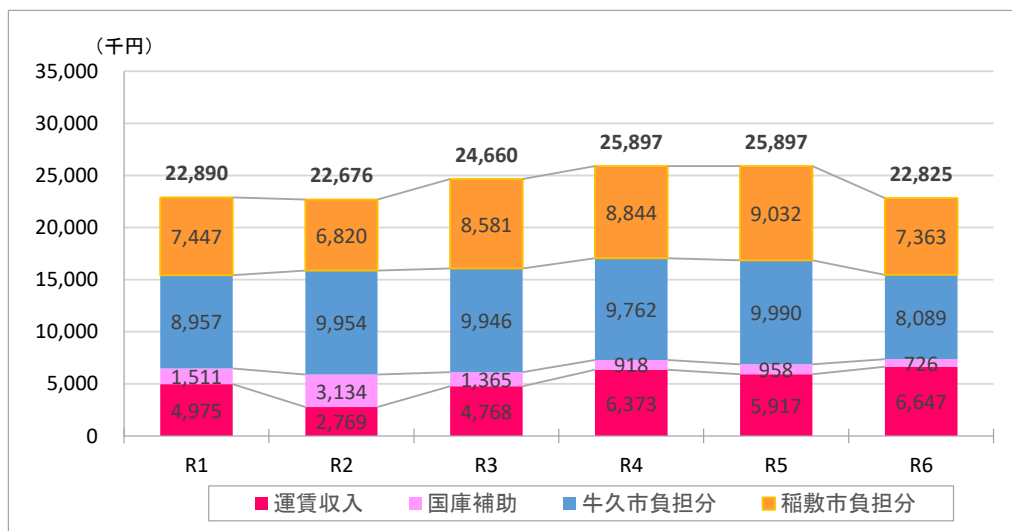
- ・稲敷エリア広域バスの収支率は、令和3年度以降上昇傾向で推移している。
- ・路線維持のため、運賃収入でカバーできない赤字相当額を、牛久市と稲敷市の両市で負担している。稲敷市の負担分については国庫補助の交付を受けているが、令和6年度における負担額は7,363千円（運行経費の約29%に相当）となっている。

■稲敷エリア広域バスの収支率の推移



資料：市資料

■運行経費負担内訳



資料：市資料

(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月に再編され、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。
- ・令和7年4月にダイヤ改正を行い、佐原駅、下総神崎駅までの路線においては、一部の便が市外まで運行されなくなったため、市外間の移動が不便となっている。
- ・運賃は、初乗り170円、対キロ運賃。

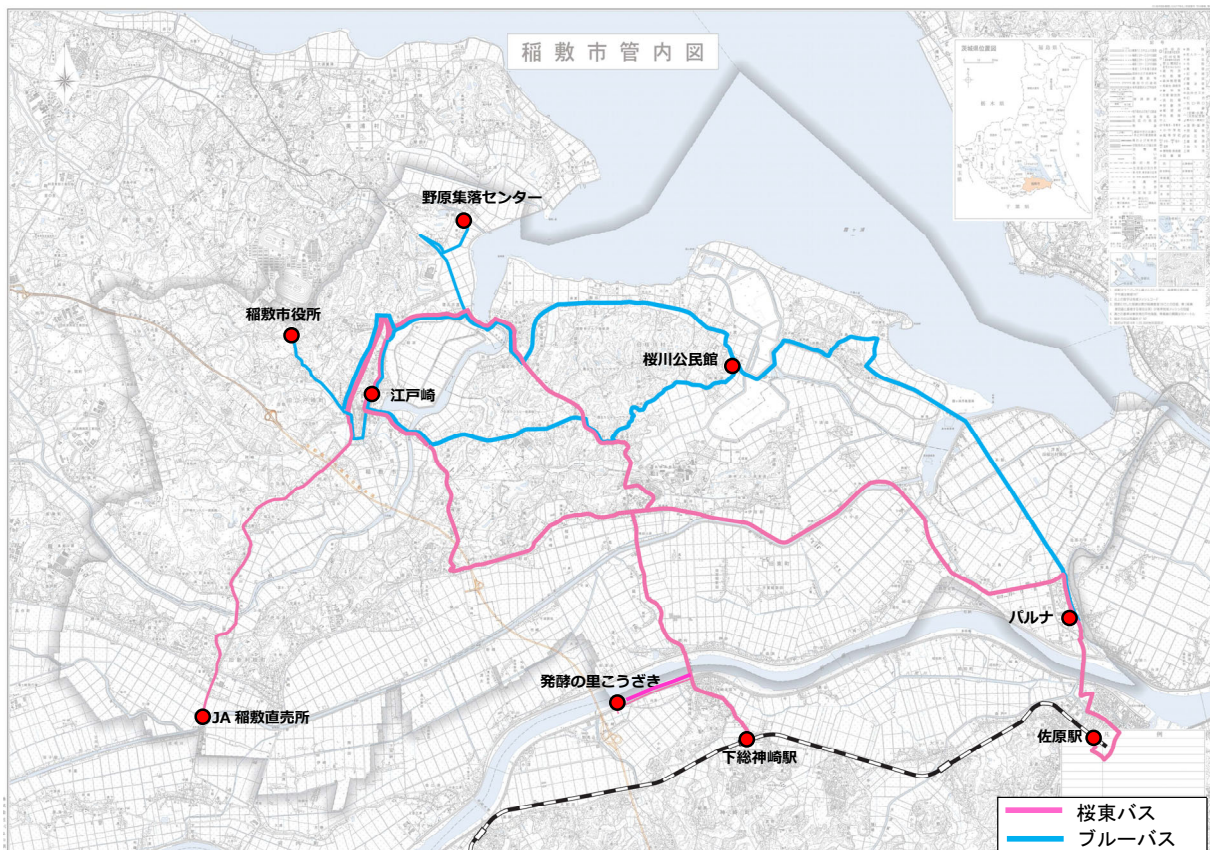
■ 市内を運行する路線バスの運行概要

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	6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。

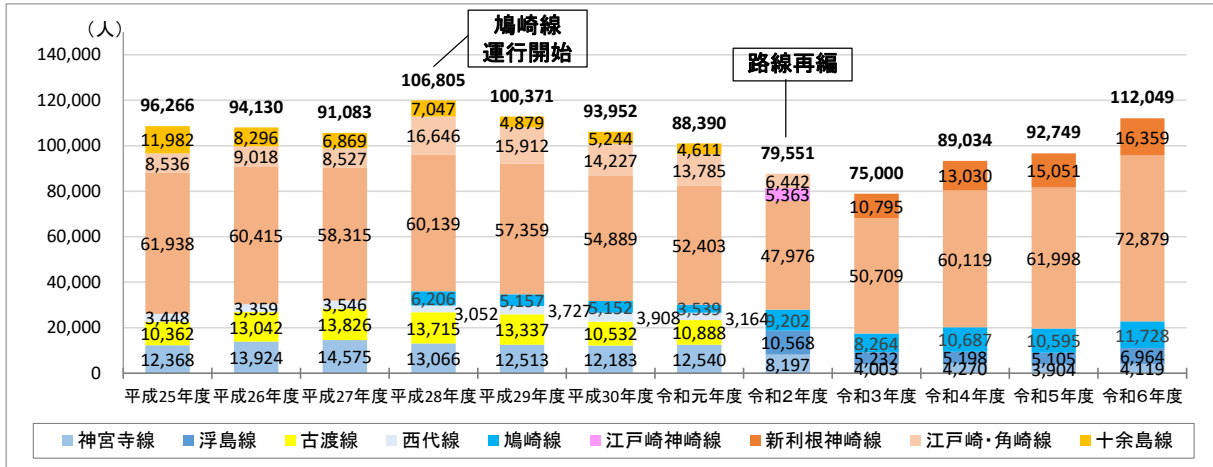
■ 市内を運行する路線バスの運行ルート



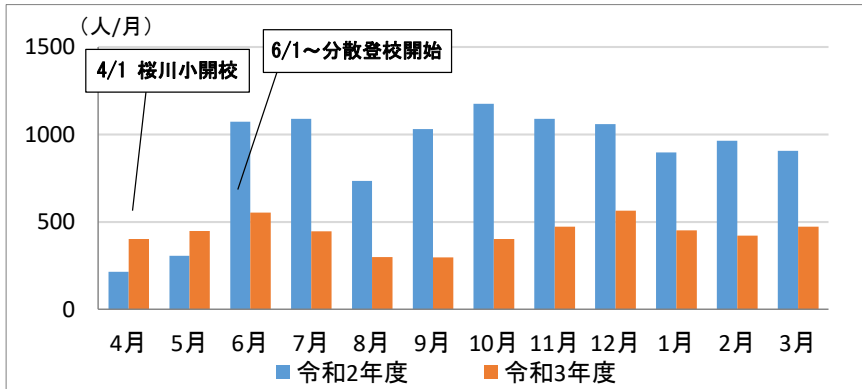
②利用状況

- ・平成28年度の鳩崎線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。
- ・令和2、3年度においては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、利用者数は大幅に減少したが、その後、利用者数は回復傾向となっている。

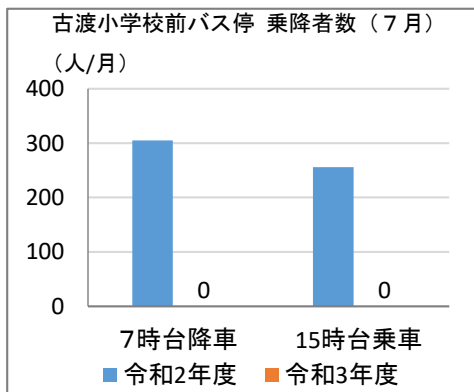
■路線バスの利用状況（ジェイアールバス関東(株)、関鉄鉄道を除く）



■浮島線における令和2年度と令和3年度の利用者比較



資料：市資料

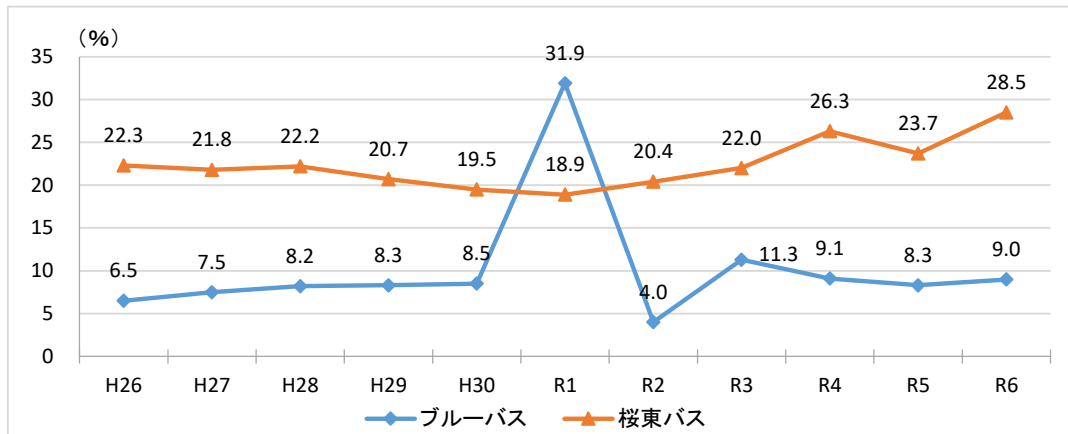


資料：市資料

③収支状況

- 桜東バスの収支率は20%前後で推移していたが、令和2年度以降、収支率は増加傾向となっている。
- ブルーバスの収支率は8%前後で推移していたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和2年度は収支率が悪化し、その後は9%前後で推移している。

■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

資料：市資料

(5) コミュニティバス

① 運行概要

- 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・上君山地区ルートは、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ルートを運行。
- あずまコミュニティバスの運賃は200～400円、他の2路線の運賃は一律200円となっている。

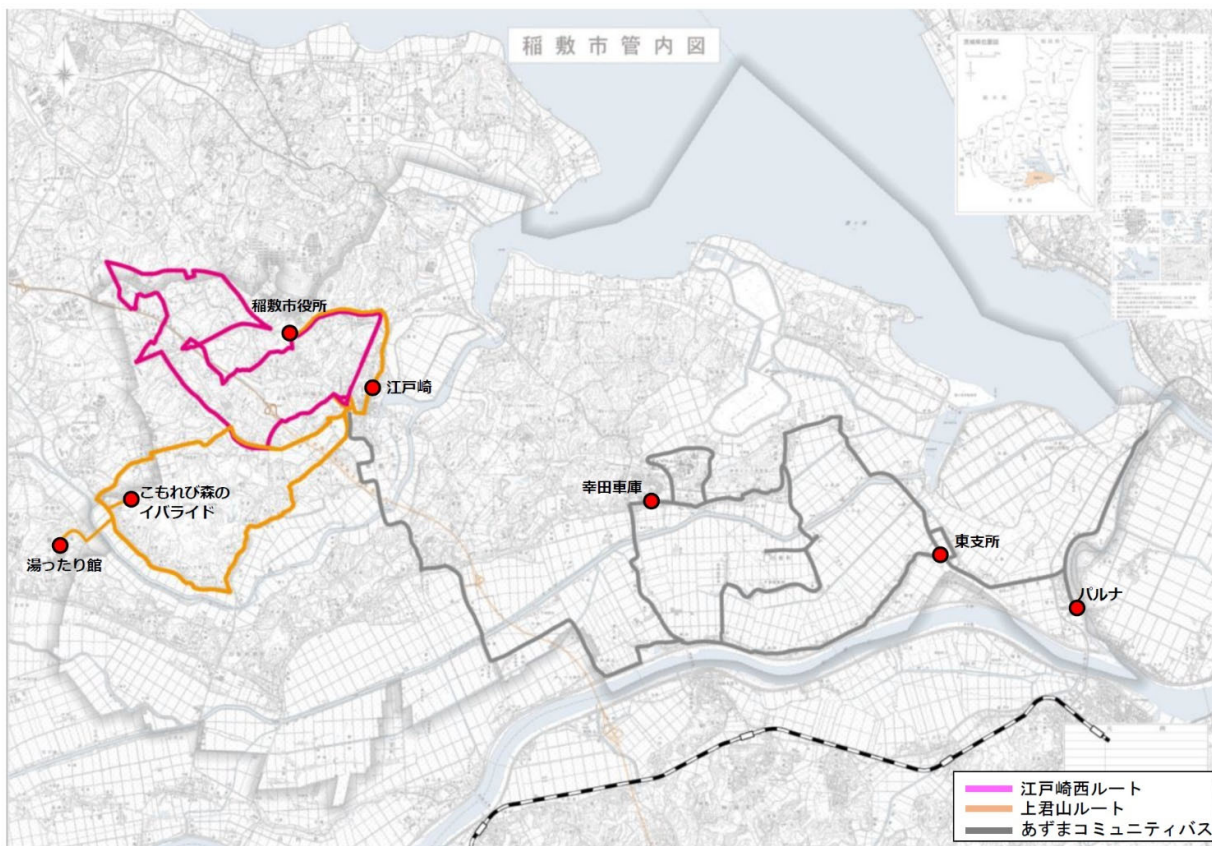
■コミュニティバスの運行概要

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	2.5本	2.5本	200円
上君山ルート	君賀地区	2本	2本	200円
あずまコミュ ニティバス※	月木ルート	十余島地区 本新島地区	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)

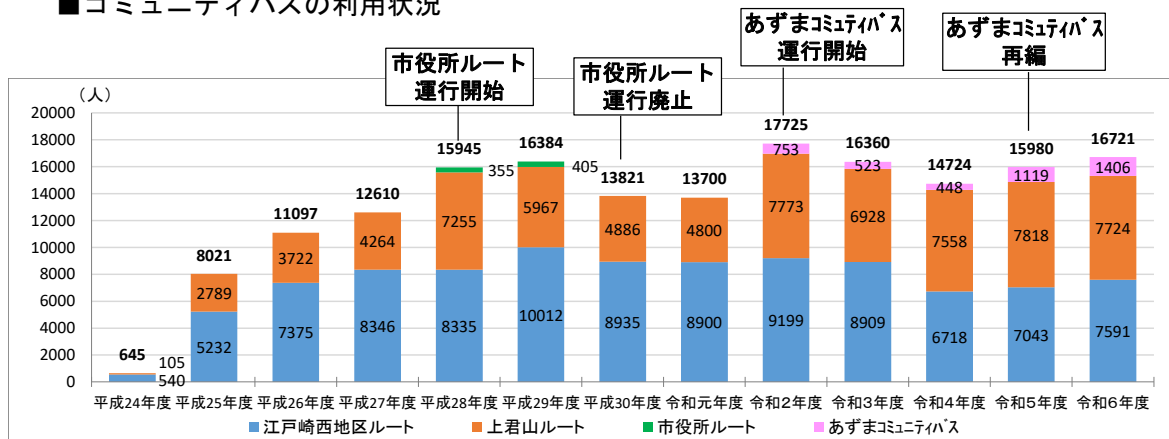
■コミュニティバスの運行ルート



②利用状況

- ・コミュニティバスの利用者数は、平成29年度までは増加していた。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。

■コミュニティバスの利用状況

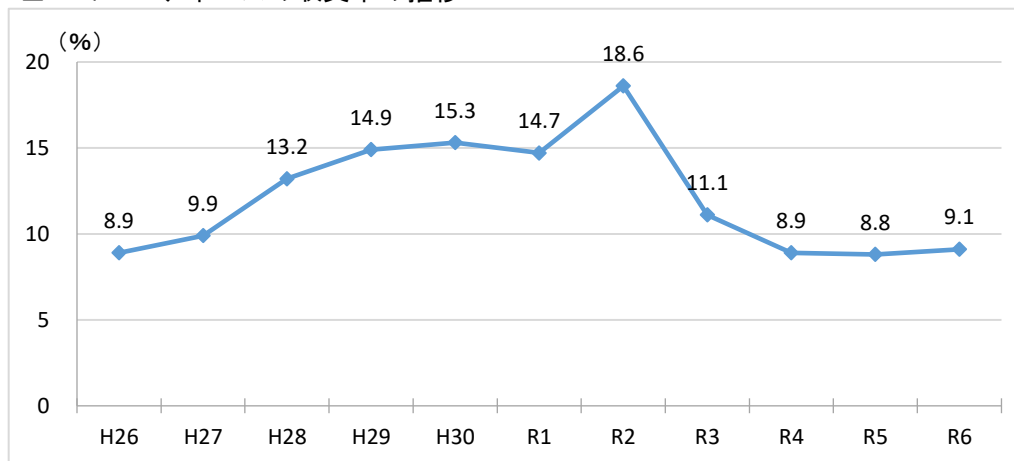


資料：市資料

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。しかし、令和2年度を境に収支率は悪くなり、令和4年度以降は約9%で推移している。

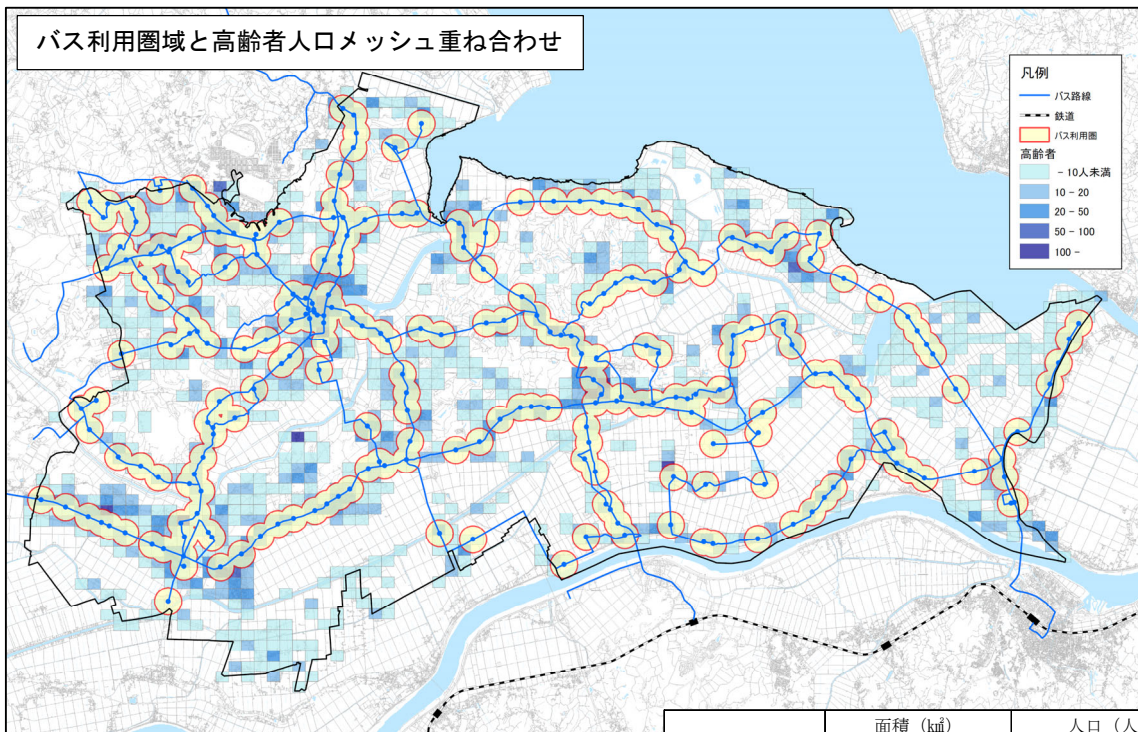
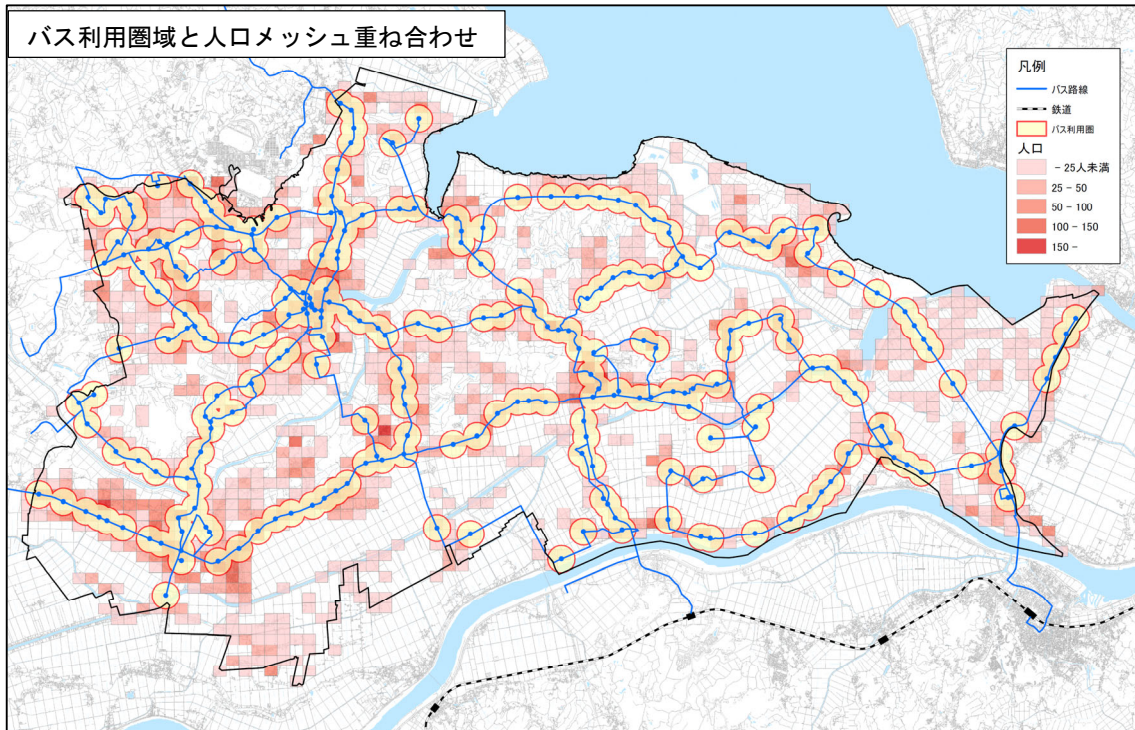
■コミュニティバスの収支率の推移



資料：市資料

(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。(公共交通人口カバー率：62.3%)
- ・高齢化により、バス停まで歩けずバスが利用できない人が増えることが懸念される。



※人口メッシュは、令和2年国勢調査の250mメッシュ

	面積 (km ²)		人口 (人)	
		割合		割合
公共交通利用面積	51.59	25.1 %	24,303	62.3 %
公共交通空白地域	154.22	74.9 %	14,736	37.7 %
市全域	205.81	100.0 %	39,039	100.0 %

※人口：令和2年国勢調査

(7) 市内路線バス・コミュニティバスの区間別ダイヤ別利用状況

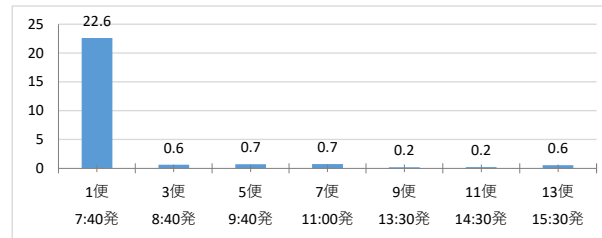
- 朝の通勤・通学時間及び夕方の帰宅時間に運行している便の利用者数が多くなっており、特に鳩崎線はスクールバスとしての利用が主となっている。
- 日中の利用はパルナやタイヨー等への買い物利用が多くなっている。
- 佐原駅及び下総神崎駅や学校・商業施設に向かうにつれて、車内に乗車している人数が多くなっている。
- 市西側の路線や江戸崎・佐原線においては、2人/便以上の利用がある。一方、スクールバスと競合する浮島線やあずまコミュニティバスにおいては、1人/便未満の利用となっている。
- 各路線のダイヤ別利用状況は、以下のとおりである。

鳩崎線	通学時間帯の便の利用が多く、江戸崎小前バス停の乗降が多い。他の時間帯の利用はほとんどないことから、スクールバスとしての役割が大きい。
浮島線	一部の便を除いて、多くの便は2人以下の利用となっている。
神宮寺線	9:10 発の江戸崎行きの利用が多く、江戸崎方面への買い物利用と推測される。 桜川公民館行きの朝の2便の利用はほとんどなく、昼時間帯の便は利用されているが利用者は少ない。 商業施設パンプに近い西町交差点において、上りでは降車、下りでは乗車が最も多くなっている。
江戸崎・佐原線	7:00 発佐原駅行きの利用が38.1人/便と全路線の中で最も多い。佐原駅7:15 発の利用も22.3人/便と多くなっている。 7時以降の便についても、他の路線に比べ利用が多い。
新利根・神崎線	11:40 発の利用が他の時間帯に比べ、大きく落ち込んでいる。
江戸崎西ルート	夕方の便以外は、2人以上の利用となっており、特に9時発及び11:40 発の便は4人以上の利用となっている。
上君山ルート	朝夕の登下校時間帯の便は利用が多い。また、9時発及び11:30 発の便の利用も多く、買い物利用と推測される。
あずまコミュニティバス	月・木ルートは、他のルートに比べ利用されているが、水ルートは幸田車庫行きはほとんど利用されていない。

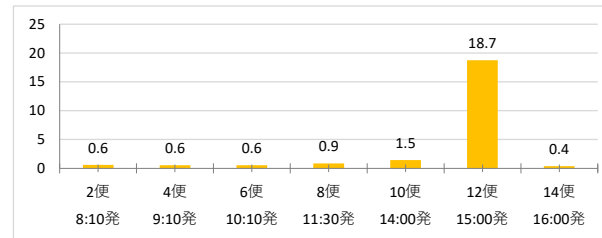
【鳩崎線】

ダイヤ別 1 日平均利用者数

○上り

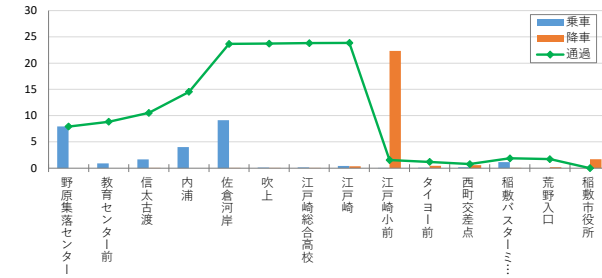


○下り

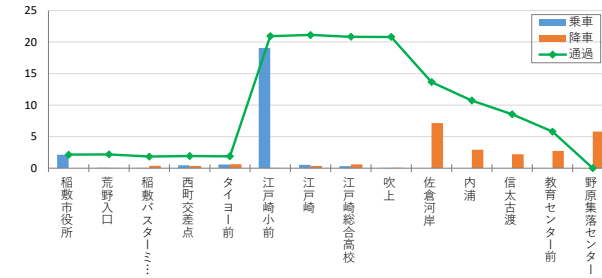


バス停別 1 日平均乗降人員

○上り



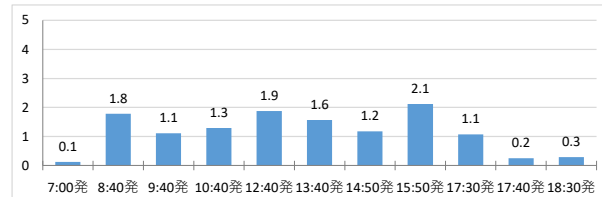
○下り



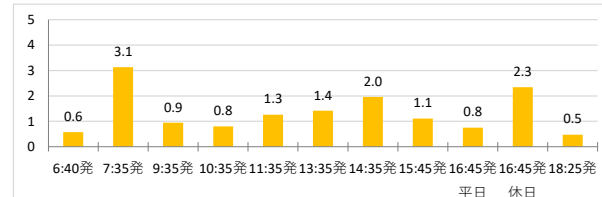
【浮島線】

ダイヤ別 1 日平均利用者数

○江戸崎⇒パルナ前

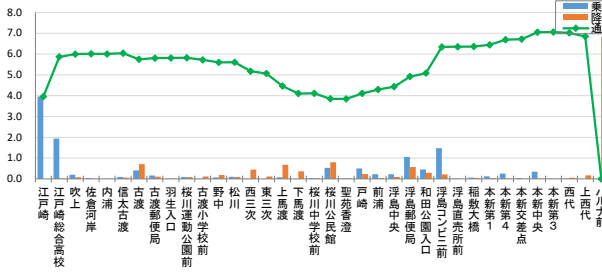


○パルナ前⇒江戸崎

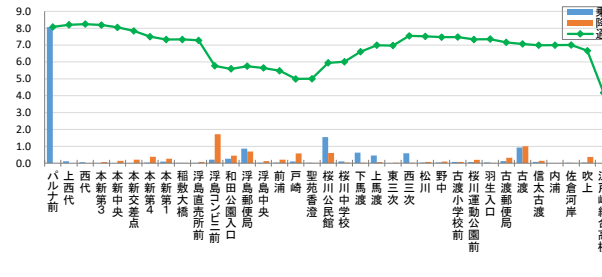


バス停別 1 日平均乗降人員

○上り



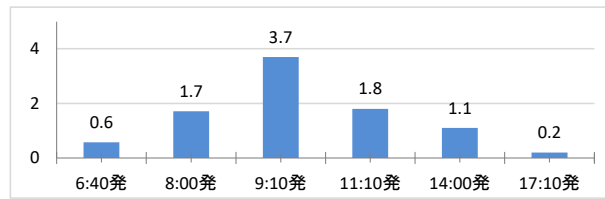
○下り



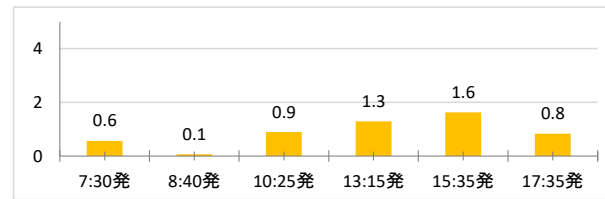
【神宮寺線】

ダイヤ別 1 日平均利用者数

○桜川公民館⇒江戸崎

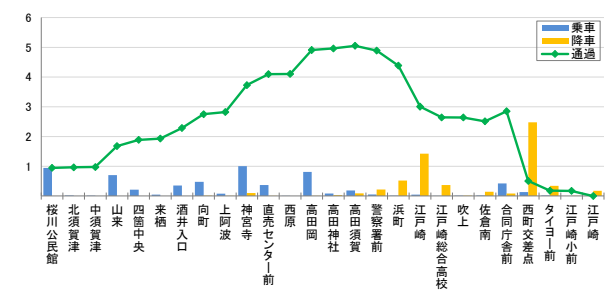


○江戸崎⇒桜川公民館

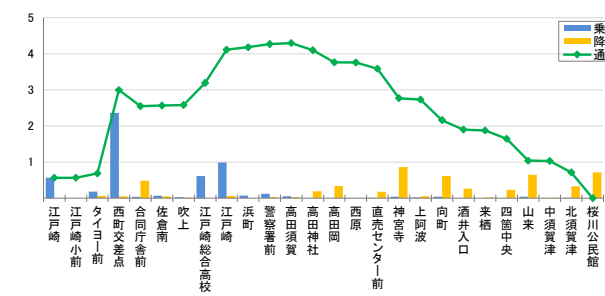


バス停別 1 日平均乗降人員

○上り



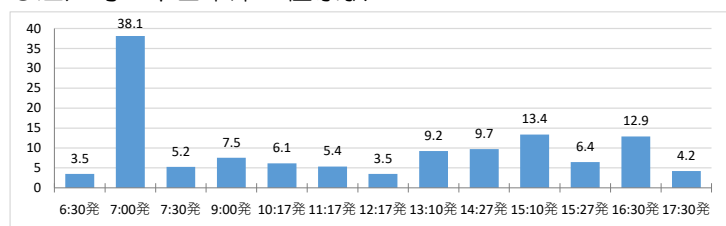
○下り



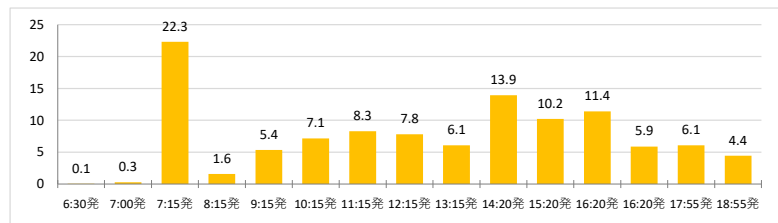
【江戸崎・佐原線】

ダイヤ別 1 日平均利用者数

○江戸崎⇒幸田車庫⇒佐原駅

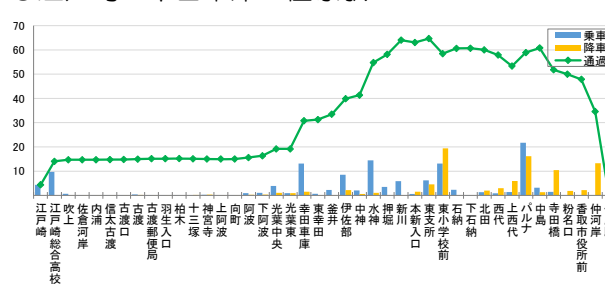


○佐原駅⇒幸田車庫⇒江戸崎

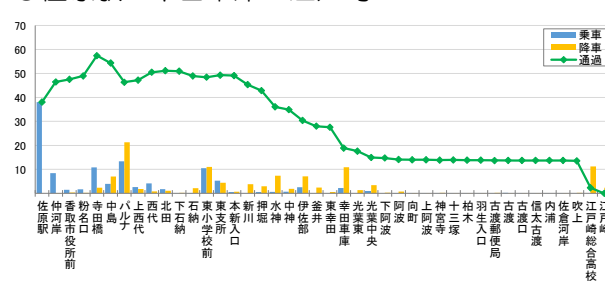


バス停別 1 日平均乗降人員

○江戸崎⇒幸田車庫⇒佐原駅



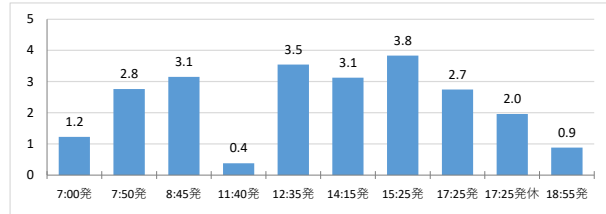
○佐原駅⇒幸田車庫⇒江戸崎



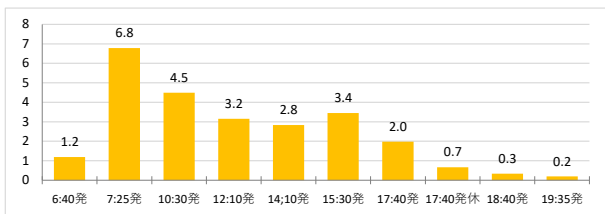
【新利根・神崎線】

ダイヤ別 1 日平均利用者数

○JA 稲敷直売所⇒江戸崎⇒下総神崎駅

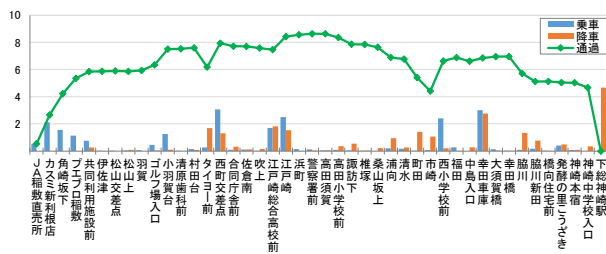


○下総神崎駅⇒江戸崎⇒JA 稲敷直売所

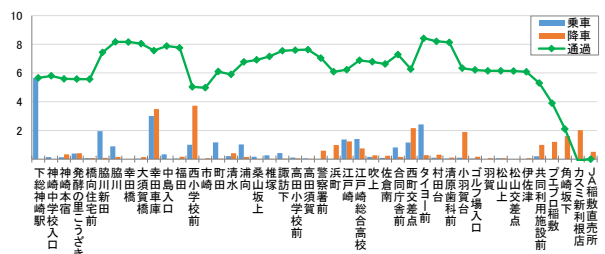


バス停別 1 日平均乗降人員

○JA 稲敷直売所⇒江戸崎⇒下総神崎駅



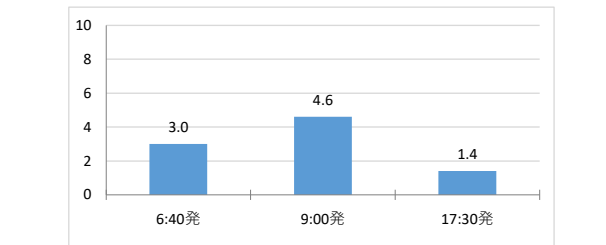
○下総神崎駅⇒江戸崎⇒JA 稲敷直売所



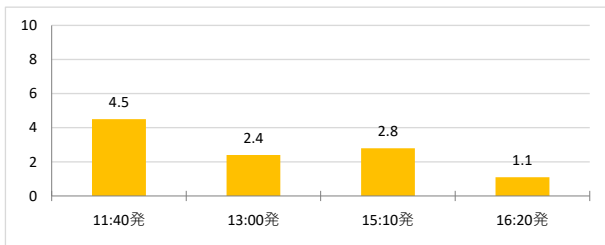
【江戸崎西ルート】

ダイヤ別 1 日平均利用者数

○北回り

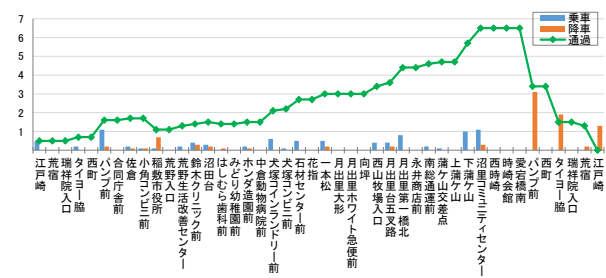


○南回り

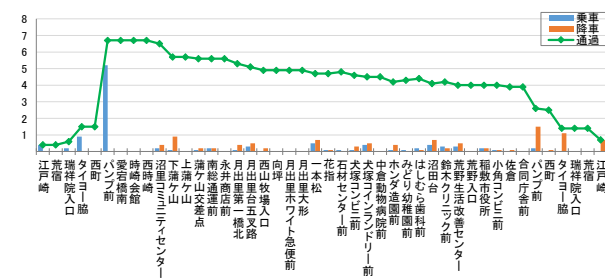


バス停別 1 日平均乗降人員

○北回り



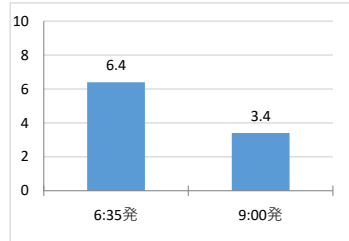
○南回り



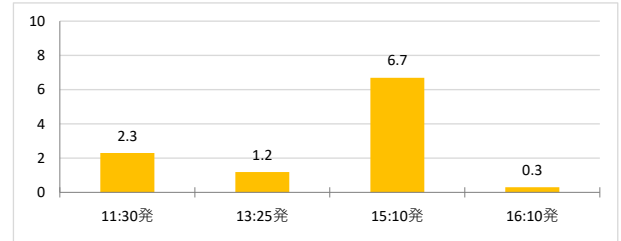
【上君山ルート】

ダイヤ別 1 日平均利用者数

○内回り

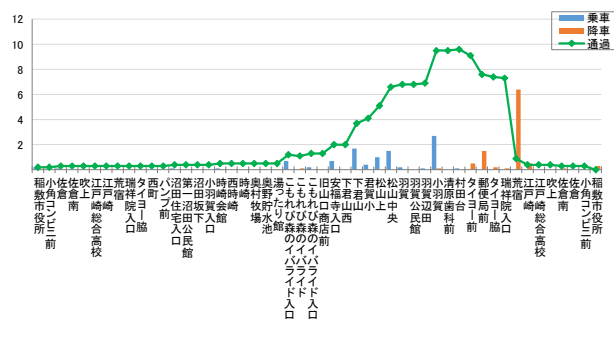


○外回り

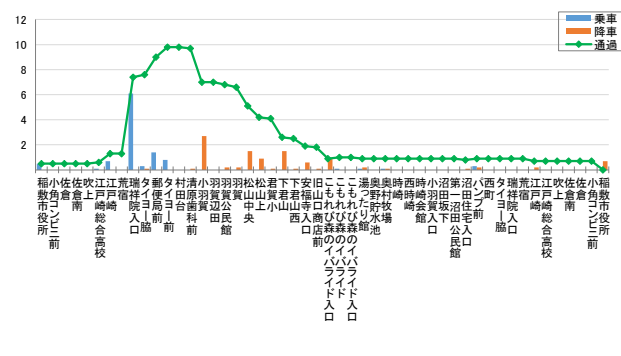


バス停別 1 日平均乗降人員

○内回り



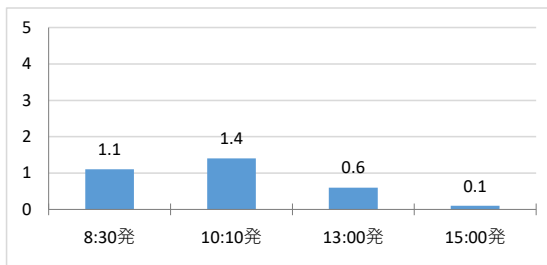
○外回り



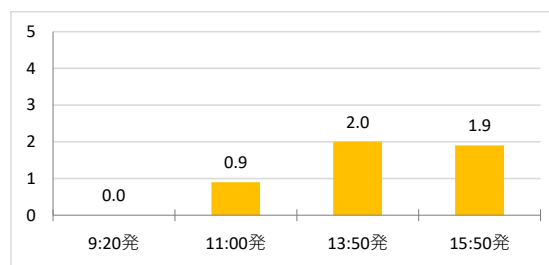
【あずまコミュニティバス：月・木ルート】

ダイヤ別 1 日平均利用者数

○幸田車庫⇒パルナ

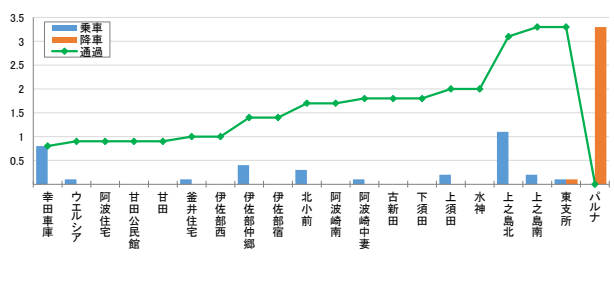


○パルナ⇒幸田車庫

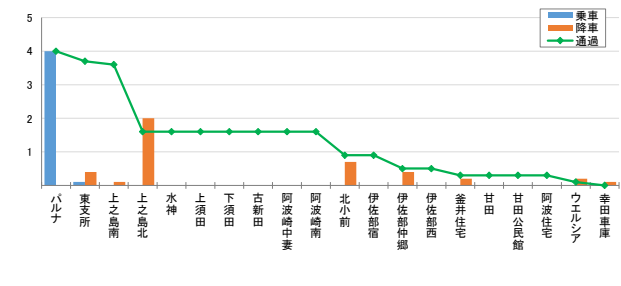


バス停別 1 日平均乗降人員

○幸田車庫⇒パルナ



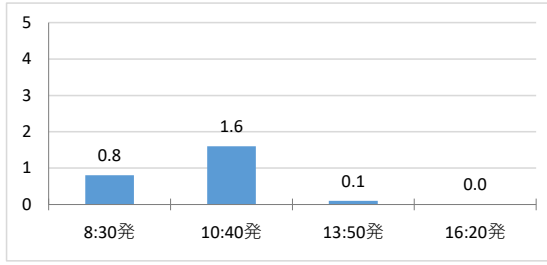
○パルナ⇒幸田車庫



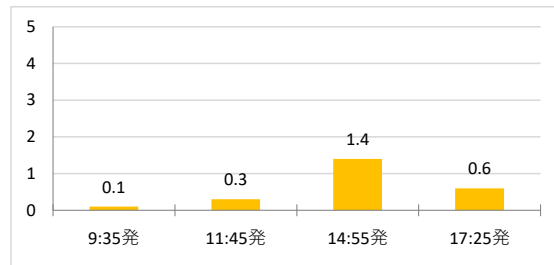
【あずまコミュニティバス：火・金ルート】

ダイヤ別 1 日平均利用者数

○幸田車庫⇒パルナ⇒三島

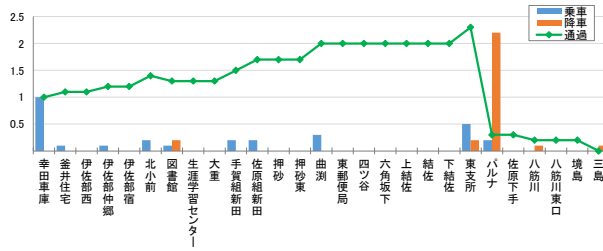


○三島⇒パルナ⇒幸田車庫

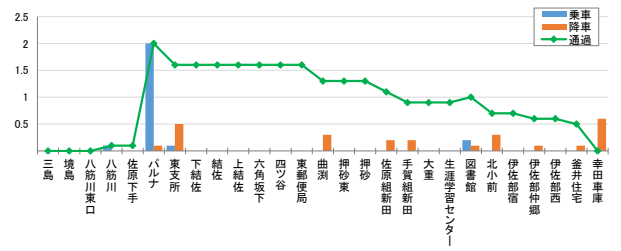


バス停別 1 日平均乗降人員

○幸田車庫⇒パルナ⇒三島



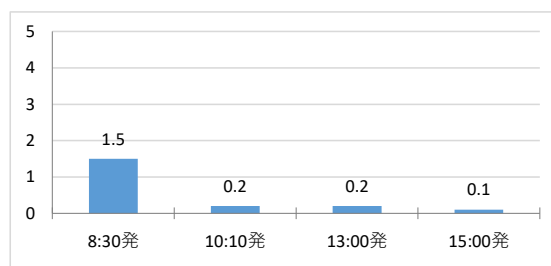
○三島⇒パルナ⇒幸田車庫



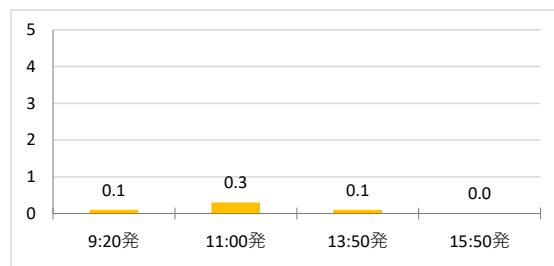
【あずまコミュニティバス：水ルート】

ダイヤ別 1 日平均利用者数

○幸田車庫⇒パンプ

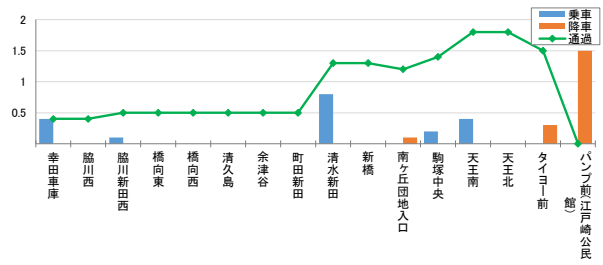


○パンプ⇒幸田車庫

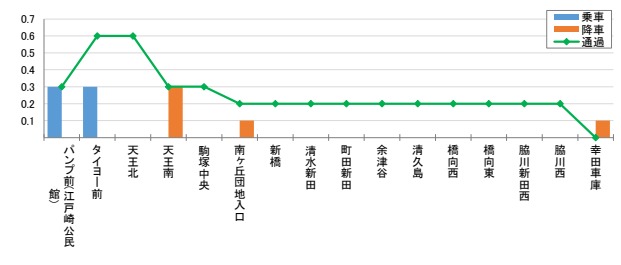


バス停別 1 日平均乗降人員

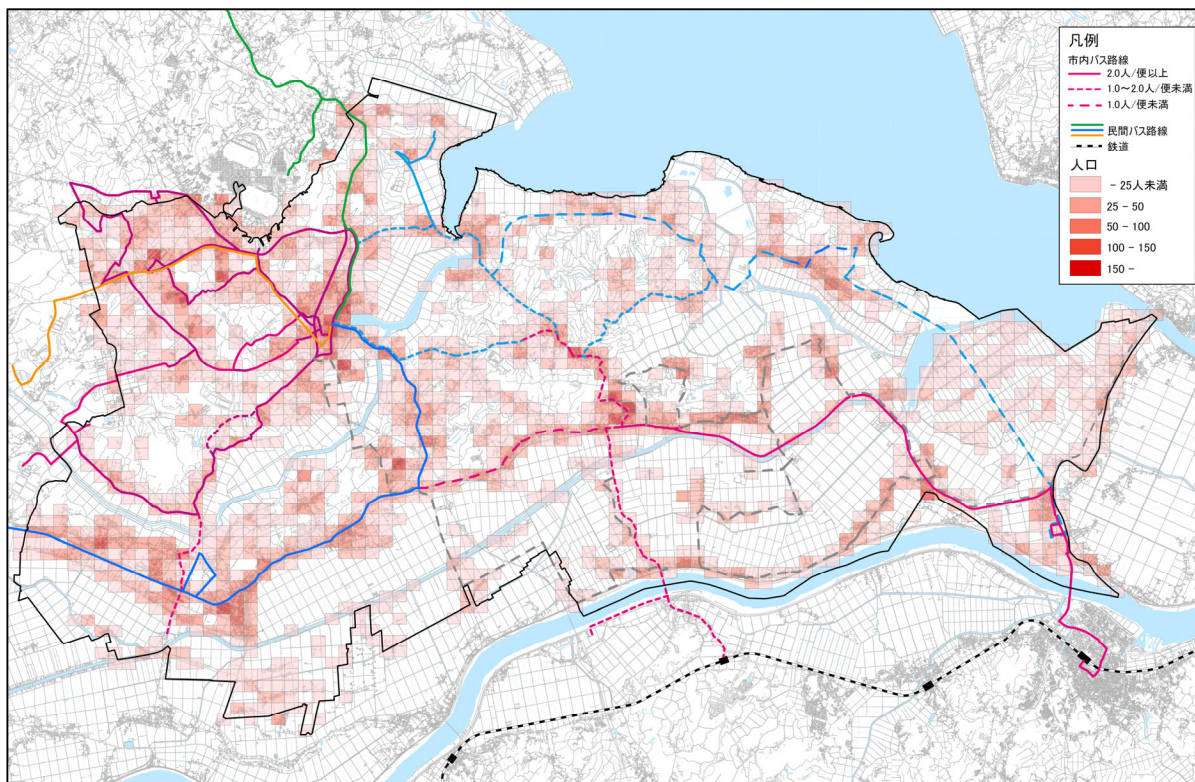
○幸田車庫⇒パンプ



○パンプ⇒幸田車庫

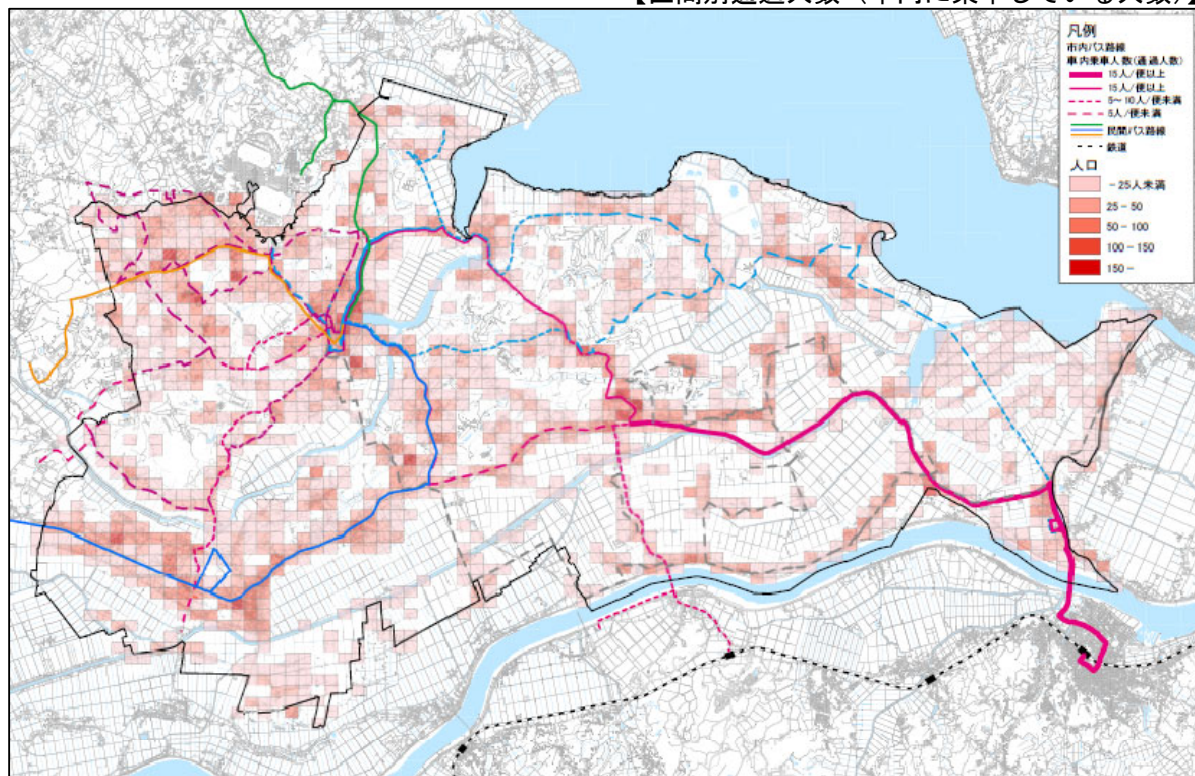


■市内路線バス・コミュニティバスの区間別利用状況【区間内のバス停における乗降人数】



■市内路線バス・コミュニティバスの区間別利用状況

【区間別通過人数（車内に乗車している人数）】



(8) 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

- ・自動車が利用できない市民のために、平成 20 年から「地域交通利用券」としてタクシー料金の助成を実施している。なお、令和 7 年 4 月に助成内容を見直し、改正している。
- ・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市外でも利用可能。
- ・タクシー事業者がない東地区においては、距離の近い市外のタクシー事業者を利用した場合、市内移動にタクシー券が利用できず不便となっている。

■公共交通利用券（タクシー券）の運用概要

利用対象者	稲敷市に住所を有し、自動車運転免許証を持ってい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（※基準日：当該年度の 4 月 2 日） 2. 障害者手帳や、療育手帳、指定難病特定医療受給者証等を所持している方 3. 妊産婦の方 4. 上記以外の理由で移動が困難な状況の方																
利用券交付	月 4 枚×申請月から 3 月までの利用券を交付																
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																
助成金額	乗車料金に応じた利用者負担額を差引いた金額を助成 (助成上限額 3,000 円) <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>乗車料金（タクシー料金）</th> <th>利用者負担額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>～ 1,000円以下</td> <td>500円</td> </tr> <tr> <td>1,001円～ 2,000円以下</td> <td>1,000円</td> </tr> <tr> <td>2,001円～ 3,000円以下</td> <td>1,500円</td> </tr> <tr> <td>3,001円～ 4,000円以下</td> <td>2,000円</td> </tr> <tr> <td>4,001円～ 5,000円以下</td> <td>2,500円</td> </tr> <tr> <td>5,001円～ 6,000円以下</td> <td>3,000円</td> </tr> <tr> <td>6,001円～</td> <td>※ 3,000円を控除した額</td> </tr> </tbody> </table>	乗車料金（タクシー料金）	利用者負担額	～ 1,000円以下	500円	1,001円～ 2,000円以下	1,000円	2,001円～ 3,000円以下	1,500円	3,001円～ 4,000円以下	2,000円	4,001円～ 5,000円以下	2,500円	5,001円～ 6,000円以下	3,000円	6,001円～	※ 3,000円を控除した額
乗車料金（タクシー料金）	利用者負担額																
～ 1,000円以下	500円																
1,001円～ 2,000円以下	1,000円																
2,001円～ 3,000円以下	1,500円																
3,001円～ 4,000円以下	2,000円																
4,001円～ 5,000円以下	2,500円																
5,001円～ 6,000円以下	3,000円																
6,001円～	※ 3,000円を控除した額																
利用方法	1. タクシーの利用 … 利用券が使えるタクシー会社（6 社）に連絡 2. 利用券の利用方法 目的地に到着後、支払いの際にタクシー券を運転手に渡す。 1 回の乗車につきタクシー券は 1 枚のみ使用 (相乗りの場合でもタクシー 1 台につき 1 枚を使用) 3. 料金の支払い … 乗車料金に応じた利用者負担額を支払う。																

※利用できるタクシー会社と利用区域

タクシー事業者	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、

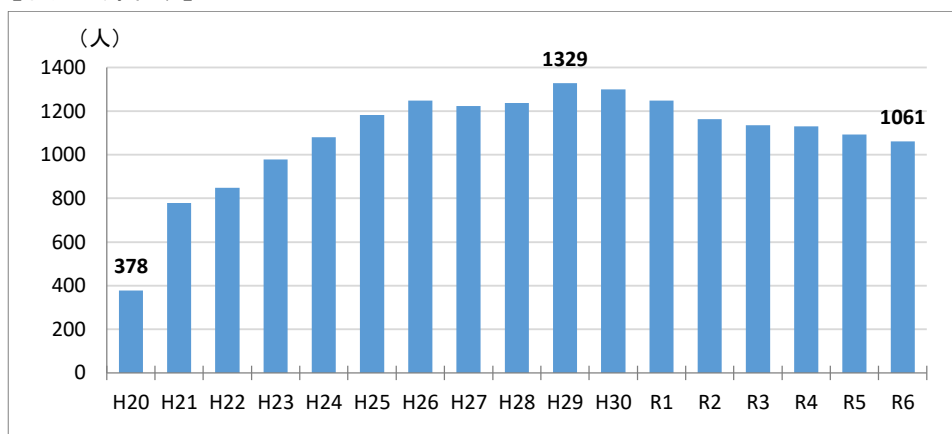
多古町、東庄町、酒々井町、栄町、芝山町

②地域交通利用券（タクシー券）の利用状況

- 利用登録者は、運用開始後は増加傾向であったが、平成 29 年度をピークに減少している。令和 6 年度は 1,061 人の登録となっている。
- 利用券の使用状況についても、運用開始後は増加傾向であったが、平成 30 年度をピークに減少している。令和 6 年度における利用券の使用状況は、使用回数 10,211 回、使用枚数 12,540 枚となっている。

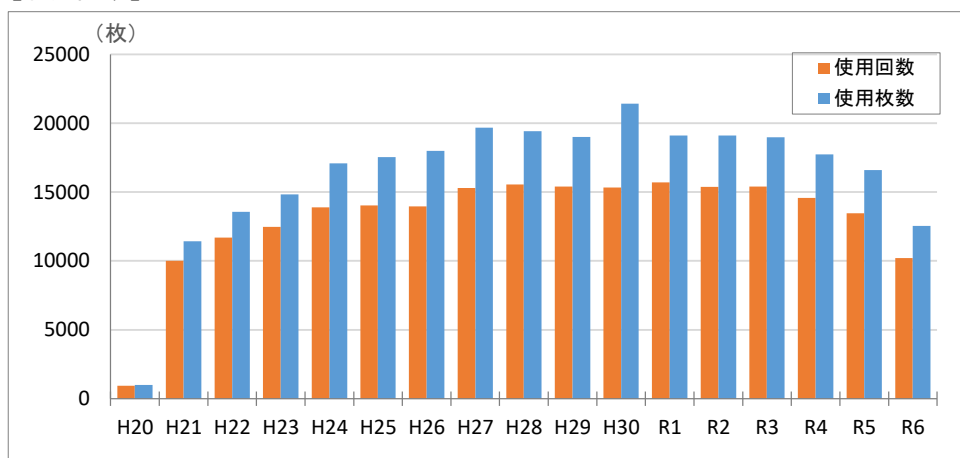
■地域交通利用券の利用状況

【利用登録者数】



資料：市資料

【利用回数】

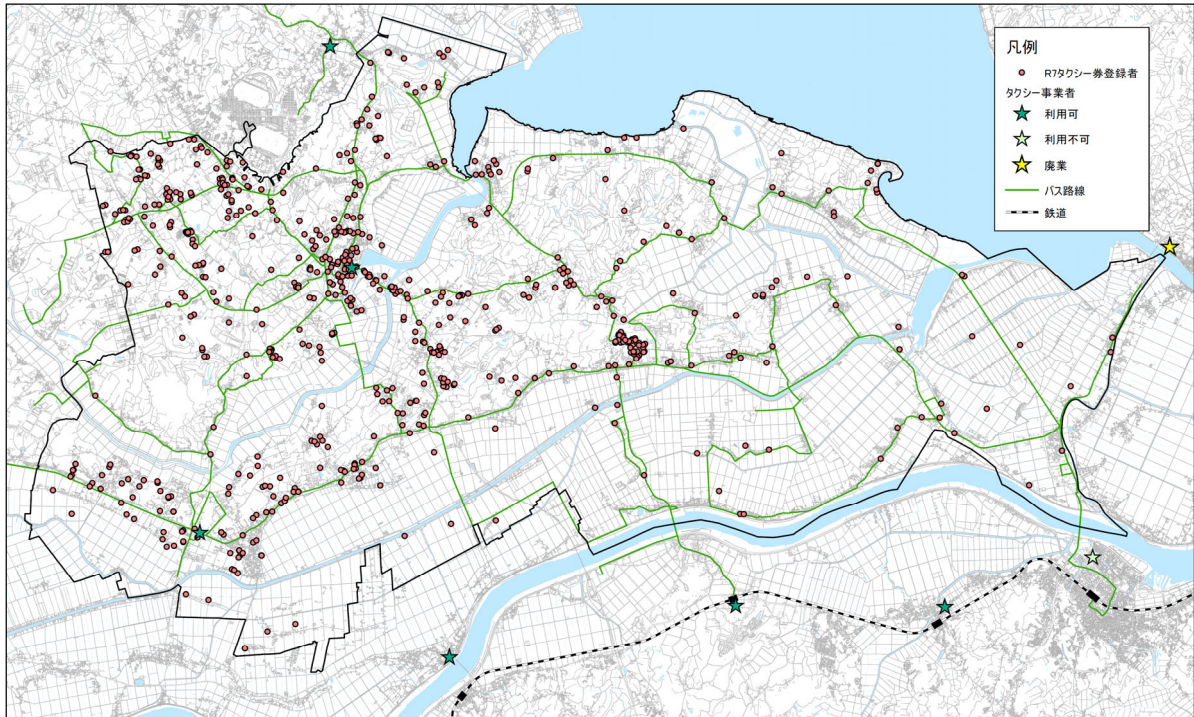


資料：市資料

(9) 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（7年度）分布とタクシー事業者



資料：稲敷市資料を基に作成

(10) 路線バス通学定期券補助制度

- 令和3年4月より、路線バスの活性化・維持・存続を目的として、通学定期券購入費用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%

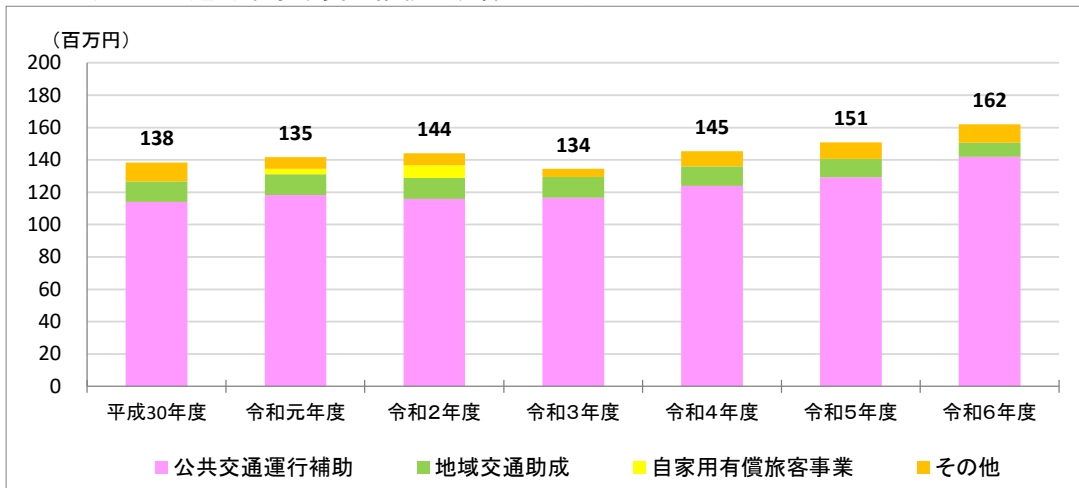
※補助額のうち、1,000円未満は切り捨て

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) 地域公共交通対策事業費の推移

- 令和3年度までは横ばいで推移していたが、令和3年度より路線バス通学定期券補助制度を開始したほか、令和4年度以降公共交通運行補助額が増加しており、事業費は増加傾向となっている。

■地域公共交通対策事業費の推移（決算ベース）



3-3. 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。令和7年度の利用者数は417人となっている。
- ・スクールバスの運行が多くなり、路線バス利用者数の減少の一因にもなっている。
- ・高校生が利用するスクールバスも、下記を含め複数運行されている。

学校名等	主な運行エリア
江戸崎総合高校	江戸崎、鳩崎、柴崎
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7年度）

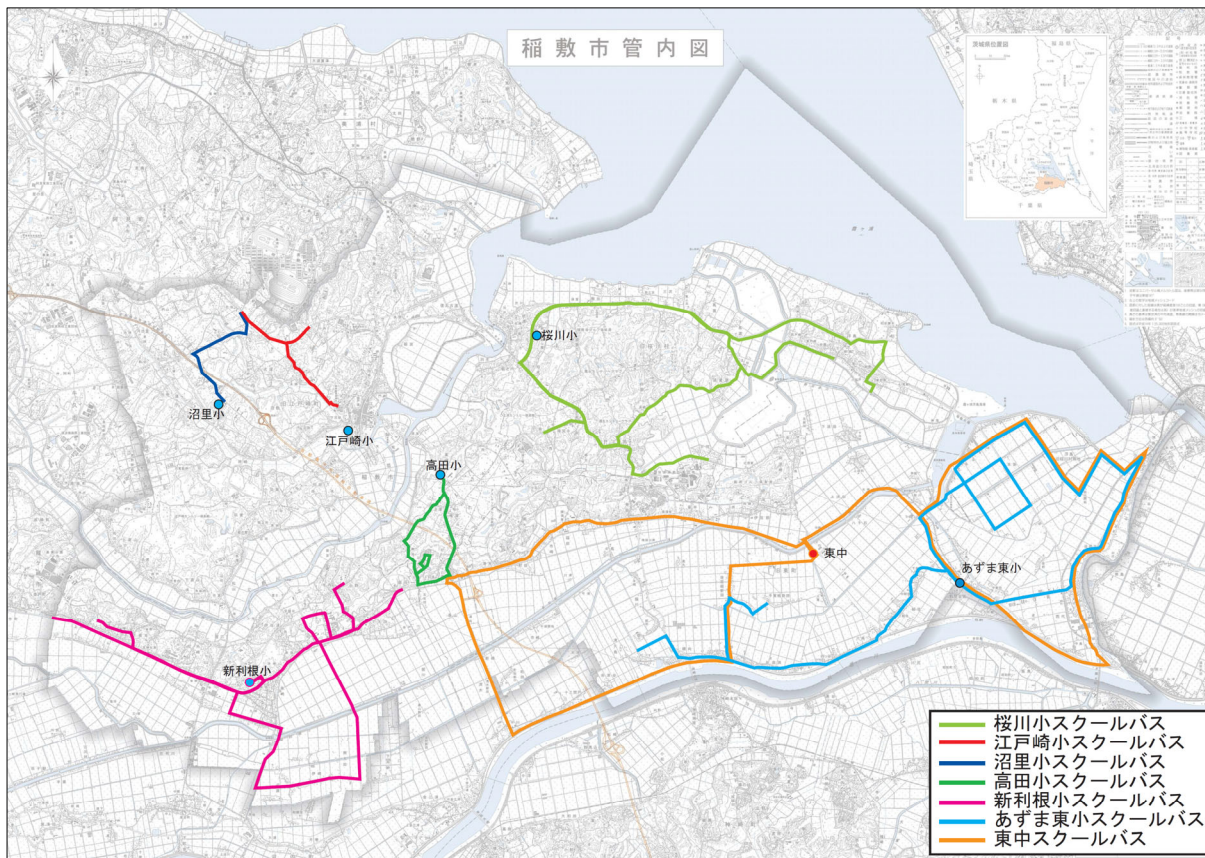
学校	ルート	利用人数	100	200	
小学校	江戸崎小	35	35		
	沼里小	8	8		
	高田小	40	40		
	新利根小	上根本ルート	20	20	
		旧根本小ルート	28	28	
		太田ルート	30	30	
		小野・戌渡ルート	27	27	
	計	105	105		
	桜川小	阿波ルート1	24	24	
		阿波ルート2	25	25	
		浮島ルート1	33	33	
		浮島ルート2	31	31	
	計	113	113		
あずま東小	旧新東ルート	28	28		
	旧南ルート	51	51		
	計	79	79		
中学校	東中	37	37		
合計		417			

■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

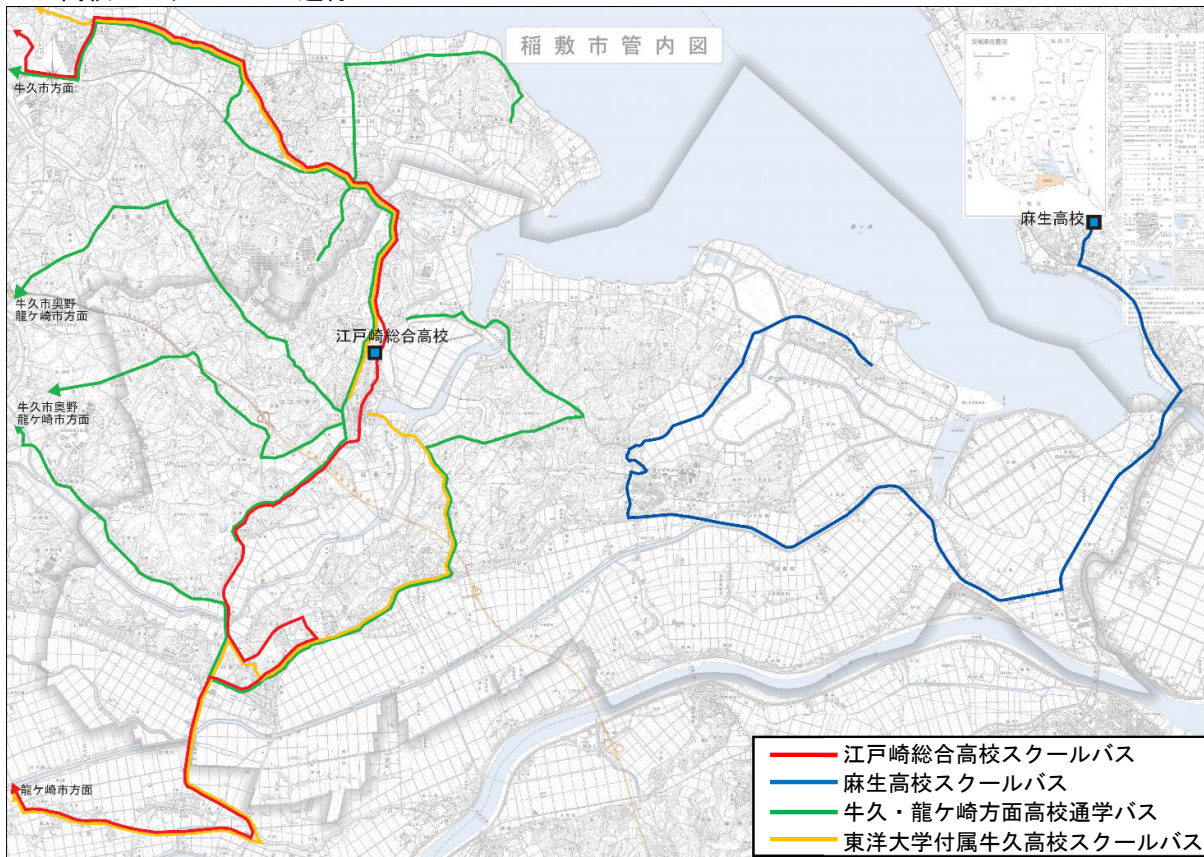
- ・竜ヶ崎第一高等学校、竜ヶ崎第二高等学校、竜ヶ崎南高等学校、牛久高等学校、牛久栄進高等学校方面の通学バス

ルート (市内)	<ul style="list-style-type: none"> ● 2コース 美浦→江戸崎→龍ヶ崎 ● 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（4コースは朝のみ）

■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



(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～医療施設間の送迎サービスを行っている。
- ・市内に9か所のゴルフ場があり、一部のゴルフ場ではゴルフ場～鉄道駅間の送迎サービスを行っている。

送迎鉄道駅	送迎サービスを実施しているゴルフ場
龍ヶ崎市駅	アスレチックガーデンゴルフ倶楽部、江戸崎カントリー倶楽部
取手駅	霞台カントリークラブ、土浦カントリー倶楽部

※以前、市内を運行していた送迎サービス

- ・商業施設バルナ無料送迎バス（令和2年7月終了）
- ・東京医科大学茨城医療センター循環バス（令和7年3月終了）

(3) 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、(株)カスミが稲敷市との「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を開始し、現在、江戸崎パンプ店・新利根店で市内を巡回している。

■カスミ江戸崎パンプ店及び新利根店 移動スーパー 巡回スケジュール

移動スーパー

2025年 12月15日(月)より 販売時間・一部ルートが変更になります

移動スーパーのご利用方法

- 販売は記載の時間より実施いたします。
- お買物の際には、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、担当係員がご挨拶いたします。

お電話でのご注文はお受けしていません。

※天候等により、巡回スケジュールが変更になる場合がございます。
また、駐車場の取りが定まりませんので、お買物の際にご留意ください。

※商品は、店舗間の取り込みチラシなどに掲載されている商品では、取り扱っていない場合があります。
また、店舗間のキャンペーンも対象外となっております。

※割引券・特別優待はご利用いただけません。 但し、カスミ生協提携券・カスミ商品券はお使いいただけます。

※クレジットカードはご利用いただけません。

※1日1回巡回は実施させていただきます。
※リサイクル可能商品の回収はいたしません。

運行スケジュール【江戸崎・桜川地区】

月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日
花井公民館 10時10分～	小羽賀台南郷住宅駐車場 10時10分～	南ヶ丘ふれあい会館 10時15分～	佐倉公民館 10時10分～	中郷公民館 10時15分～
廣瀬住宅駐車場 10時30分～	村田公民館 10時35分～	善吉寺敷地内 10時40分～	鳩崎本郷公民館 10時35分～	松山消防機庫となり 10時40分～
福山住宅駐車場 11時00分～	天王地区鈴木様住宅駐車場 11時00分～	高田岡公民館 11時05分～	信太古渡公民館 11時05分～	生涯学習センター神城会館前駐車場 11時05分～
霞あゆみ デイサービス佐倉 13時05分～	神楽寺八幡神社 11時30分～	明徳寺駐車場 13時40分～	稲波公民館 11時25分～	野原新田農村集落センター 13時30分～
戸前集落センター 13時55分～	浮島中央集落センター 13時50分～	桜川公民館 14時10分～	(有)内藤建設設計事務所敷地内 11時50分～	特別養護老人ホーム トリアイ 14時00分～
上馬渡公会堂 14時20分～	甘田公民館 14時20分～	特別養護老人ホーム すたの里 14時55分～	特別養護老人ホーム トリアイ 13時55分～	特別養護老人ホーム すたの里 14時45分～
東三次公民館 14時40分～	あらい洋品店駐車場 14時45分～	天王町公民館 15時40分～	須賀館出公民館 14時45分～	下瀬ヶ山集会所 15時25分～
松川公民館 15時00分～	神宮寺集落センター 15時05分～		堀之内公民館 15時10分～	
	沼田集落センター(沼田第二公民館) 15時35分～		(合)山産七商店駐車場 15時30分～	

TEL.029-834-5001
お問合せ フードスクエア カスミ 江戸崎パンプ店 (受付時間/朝10時～夕方5時)

移動スーパー

2025年 12月15日(月)より 販売時間・一部ルートが変更になります

移動スーパーのご利用方法

- 販売は記載の時間より実施いたします。
- お買物の際には、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、担当係員がご挨拶いたします。

お電話でのご注文はお受けしていません。

※天候等により、巡回スケジュールが変更になる場合がございます。
また、駐車場の取りが定まりませんので、お買物の際にご留意ください。

※商品は、店舗間の取り込みチラシなどに掲載されている商品では、取り扱っていない場合があります。
また、店舗間のキャンペーンも対象外となっております。

※割引券・特別優待はご利用いただけません。 但し、カスミ生協提携券・カスミ商品券はお使いいただけます。

※クレジットカードはご利用いただけません。

※1日1回巡回は実施させていただきます。
※リサイクル可能商品の回収はいたしません。

運行スケジュール【新利根・東地区】

月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日
清水新田団地センター 10時20分～	押堀公民館 10時30分～	根本共同利用施設 10時10分～	旧トワイブインいなほ荘駐車場 10時05分～	旧ルンビニ待合室(東側入口) 10時10分～
町田田公民館 10時40分～	上須田公民館(福倉等) 10時55分～	いなほハードオフセンター敷地内 10時30分～	市営根本住宅駐車場 10時30分～	宮前共同利用施設 10時35分～
星の心ここちの家(駐車場) 11時10分～	阿栗崎集落センター 11時20分～	根本西區共同利用施設 10時50分～	上郷公民館 11時00分～	愛宕神社駐車場 11時05分～
福祉サービスみどりあすま 13時40分～	デイサービスうさぎ 14時00分～	市営中山住宅駐車場 11時15分～	根本五區共同利用施設 11時20分～	遠善寺前駐車場 11時35分～
福祉サービスみどりしんとお 14時20分～	第62分団消防団(四ツ谷) 14時50分～	栄町地区旧農協(池田住宅) 13時15分～	福祉サービスみどりしんとお 13時30分～	光葉自治会館 14時05分～
南部共同利用施設 14時50分～	いいのプラザ 15時30分～	介護施設 みつば 13時50分～	福祉地区中山集落センター(後見機庫) 14時20分～	市営幸田住宅 14時40分～
新宿共同利用施設 15時15分～		フェブロ協賛 14時40分～	六角集落センター 14時55分～	備前山集落センター 15時05分～
伊佐津公民館 15時45分～		旧太田小学校前駐車場 15時20分～	西澤公会堂 15時20分～	九軒公園 15時45分～

TEL.0297-84-1117
お問合せ フードスクエア カスミ 新利根店 (受付時間/朝10時～夕方5時)

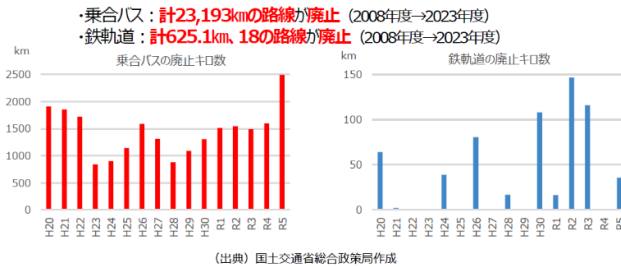
3-4. 国における公共交通への取組み動向

(1) 公共交通を取り巻く社会経済情勢の変化

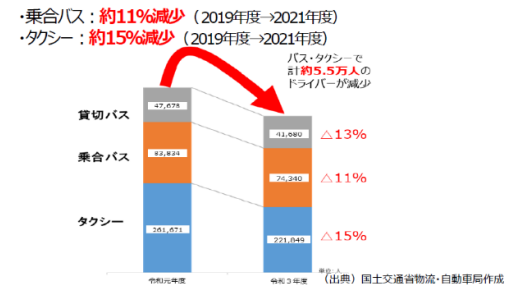
① 運転手不足

・従来からの運転手不足（なり手不足）、運転手の高齢化に加え、令和6年「改善基準告示」の改正により運転手不足がさらに深刻化したことで、路線廃止・減便が増加し、地域住民の移動手段の確保が難しくなっているエリアが出てきている。その影響は地方にとどまらず、都市部においてもみられるようになっている。

■ 路線廃止の状況



■ 運転手の人数の状況



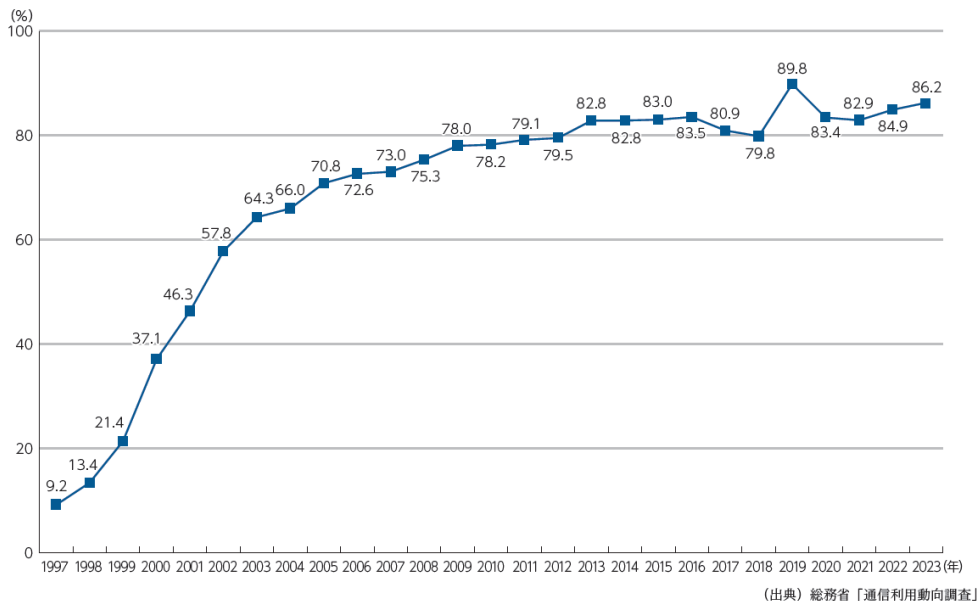
② 新型コロナウイルス感染症後のライフスタイルの変化

・新型コロナウイルス感染症拡大が落ち着き人流も戻りつつあるが、コロナ禍の長期化による人々の生活様式の変容などもあり、公共交通の利用者数はコロナ禍前の状態には戻り切れていない。

③ ICTの発展・普及

・近年のインターネット環境やICT機器の発展・普及によって、誰もが手軽にデジタルサービスを活用できる環境が整ってきている。
 ・このような中、交通分野においては、経路検索や交通チケット販売などのインターネット等を活用した交通サービスの提供が増えており、スマートフォンのアプリを活用した利用も多くなっている。

■ インターネット利用率（個人）の推移



(2) 国の公共交通への取組み

① 地域公共交通の「リ・デザイン」

・公共交通を取り巻く社会情勢の変化に対応するため、国は、地域交通の再構築に向けた検討を行い、「アフターコロナに向けた地域交通の『リ・デザイン』」がとりまとめられた。

■ 地域公共交通の「リ・デザイン」

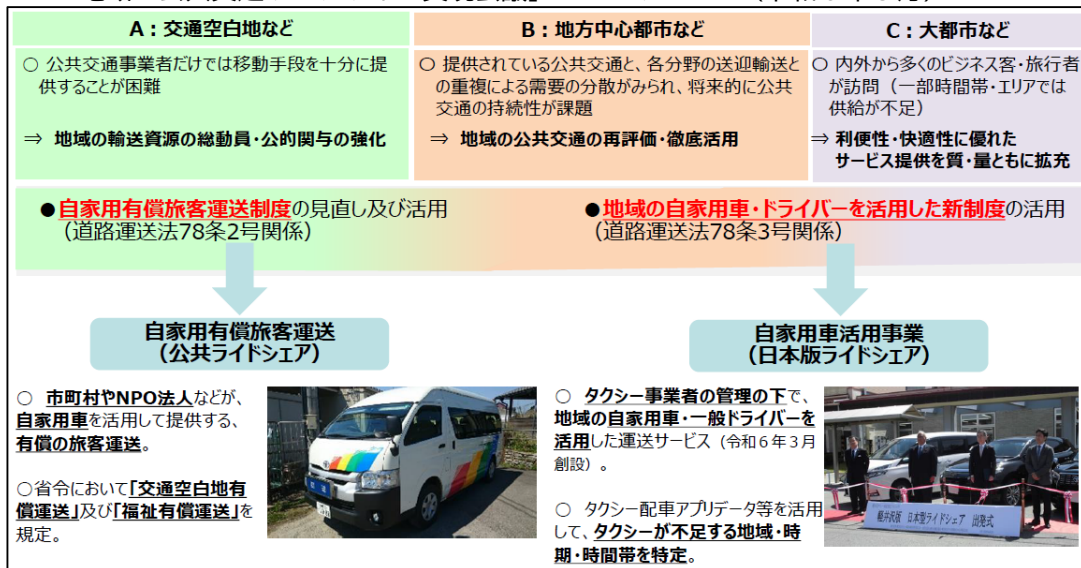


国土交通省資料

② 「交通空白」解消本部の設置

・全国各地の「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、令和6年7月に国土交通省「交通空白」解消本部が設置し、当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が利用できる状態を目指す取り組みが進められている。

■ 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」でのとりまとめ（令和6年5月）

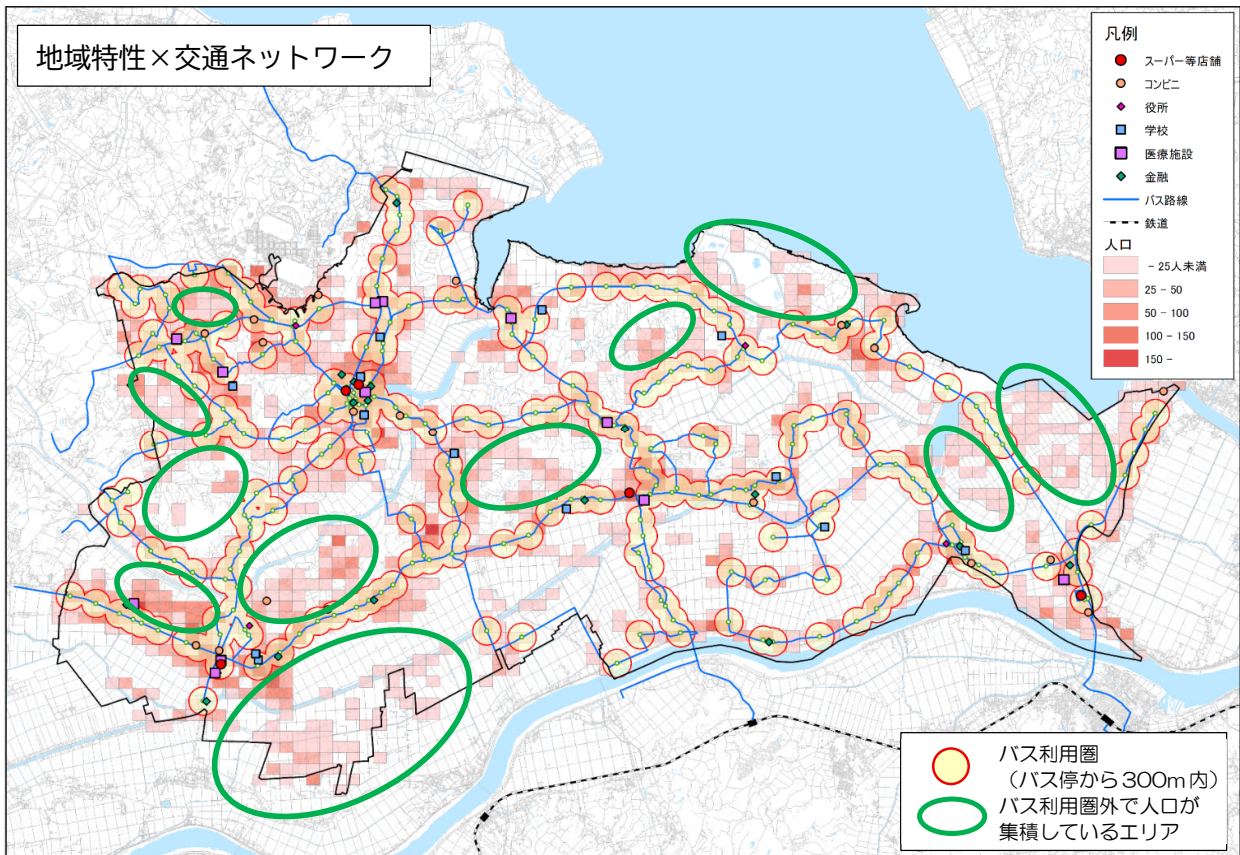


国土交通省資料

3-5. 地域特性と交通ネットワーク、交通サービス等との関連

(1) 地域特性と交通ネットワークとの関連

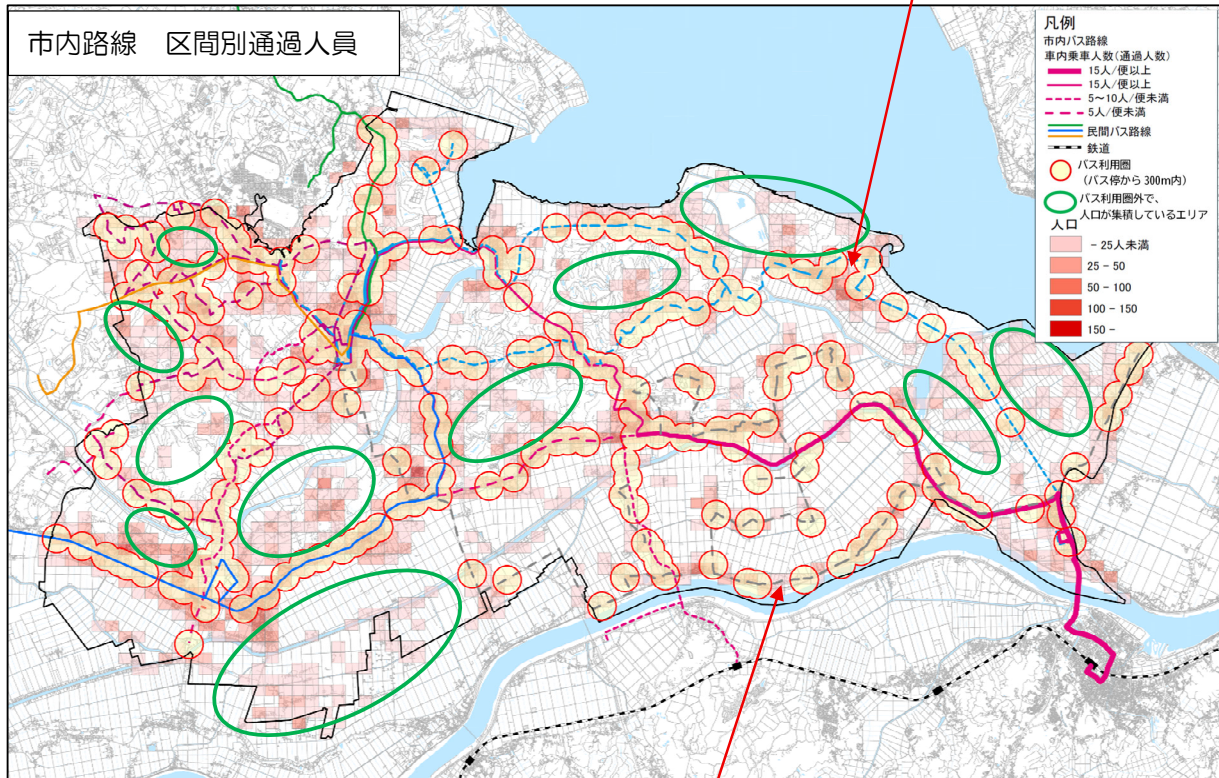
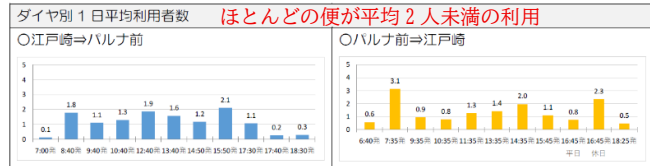
- ほとんどの主要施設はバス利用圏内に立地しているが、各地区の広範囲に交通空白地域があり、公共交通を利用して主要施設へアクセスすることができない。
- 稲敷市においては、路線バスを補完する移動手段として、地域交通利用券を交付してタクシーの利用を促進している。これまで補助額の低さが指摘されていたが、令和7年4月に利用金額に応じた補助に改正している。その運用による利用状況の検証が今後必要となる。



(2) 地域特性と交通サービスとの関連

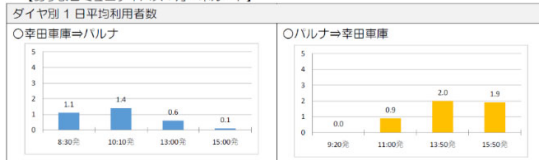
- 主要道路沿いに集落が散在している桜川地区や東地区においては、終点に向かう途中での乗降が少ないため、5人未満の乗車で運行している区間が長い。
- 朝夕は通学等により利用はあるが、昼時間帯の利用が2人未満となっている便も多い。

【浮島線】

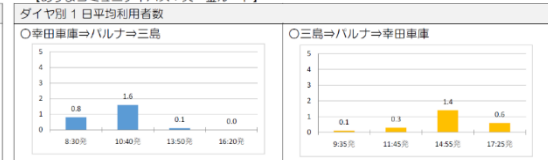


あずまコミュニティバスは、人口集積が低いエリアであり、曜日運行により利用できない日もあり、どのルートにおいても平均1人未満の利用

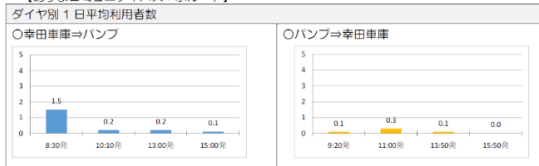
【あずまコミュニティバス：月・ホルート】



【あずまコミュニティバス：火・金ルート】

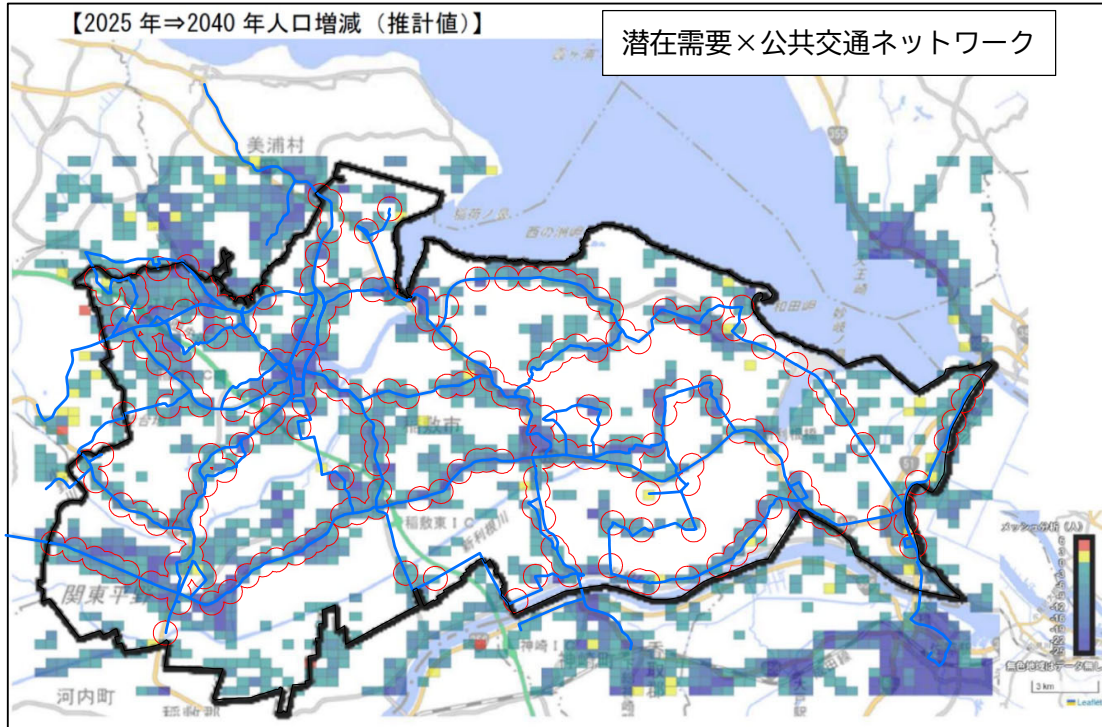


【あずまコミュニティバス：水ルート】



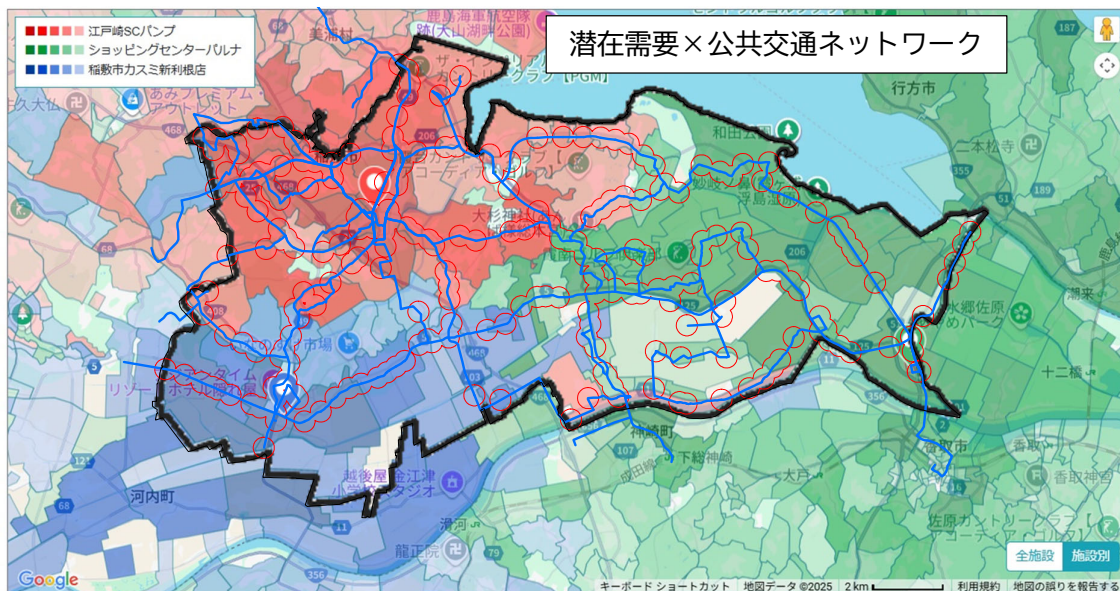
(3) 潜在需要と公共交通ネットワークとの関連

- 今後、市全体の人口減少が進む中で、現在のバス利用圏域内においても、人口減少が進むことが推計されている。特にバス利用が多い江戸崎地区においても同様である。
- 公共交通を持続していくため、公共交通利用促進施策の実施や需要に応じた運行形態への見直しが必要となっている。



RESAS 将来人口メッシュ分析の図面を加工
250m メッシュ別将来推計人口データ (R6 国政局推計) より

- 日常の買い物においては、各地区とも最寄りの大型店舗へ行く傾向となっている。
- 市内の主要な買い物先となっている商業施設は、バス路線でアクセスできる位置に立地していることから、利用圏域に居住する市民は、公共交通を利用してアクセスすることが可能である。
- しかし、市内には公共交通空白地域が存在するため、その区域に居住する市民の移動手段確保が課題となっている。

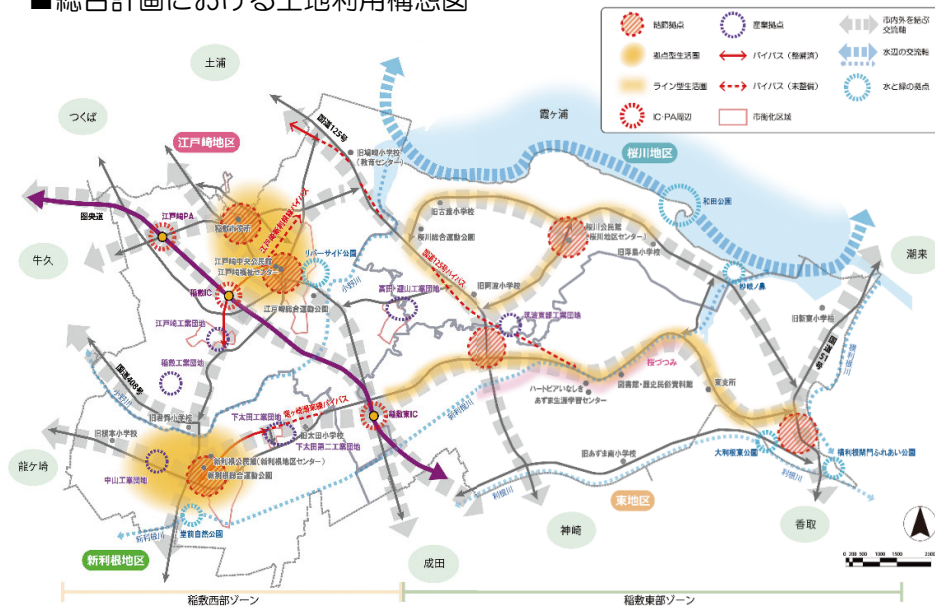


4. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

(1) 第3次稲敷市総合計画（令和6年3月）

計画期間	基本構想：令和6年度～令和17年度 前期基本計画：令和6年度～令和9年度						
基本理念	基本理念1 さまざまな主体がつながるまちづくり 基本理念2 市民の笑顔を追及するまちづくり 基本理念3 変化をとらえ新時代を拓くまちづくり						
将来像	自然とともに豊かさと幸せを実感できるまち						
目標人口	30,000人（令和17年度）						
まちづくりの基本目標	1. 協働の力で暮らしと産業を元気にするまちづくり 2. 自然と都市が共存する住み続けられるまちづくり 3. 子どもたちを育み楽しく学び続けるまちづくり 4. 誰もが健康でいきいきと暮らせるまちづくり 5. 市民の生命と財産を守るまちづくり						
公共交通に関する事項	<p>基本目標：自然と都市が共存する住み続けられるまちづくり 施策2 まちに活力をもたらす計画的な市街地の形成</p> <p>【取組6】公共交通の充実</p> <p>①公共交通事業者と連携し、交通弱者の移手段の確保と持続可能な市内公共交通網の存続を図る。</p> <p>②主要な鉄道駅へのアクセスを強化し、通勤、通学の利便性を確保するため、広域的な公共交通の拡充を図る。</p> <p>③稲敷市に暮らしながら首都圏への通勤・通学・レジャーなどができるように、高速バス運行の実現性を検討する。</p> <p>■目標指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>目標指標</th> <th>現況値 (令和4年度)</th> <th>将来値 (令和9年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通への満足度（不満）</td> <td>45.3% (R3)</td> <td>35.0%</td> </tr> </tbody> </table>	目標指標	現況値 (令和4年度)	将来値 (令和9年度)	公共交通への満足度（不満）	45.3% (R3)	35.0%
目標指標	現況値 (令和4年度)	将来値 (令和9年度)					
公共交通への満足度（不満）	45.3% (R3)	35.0%					

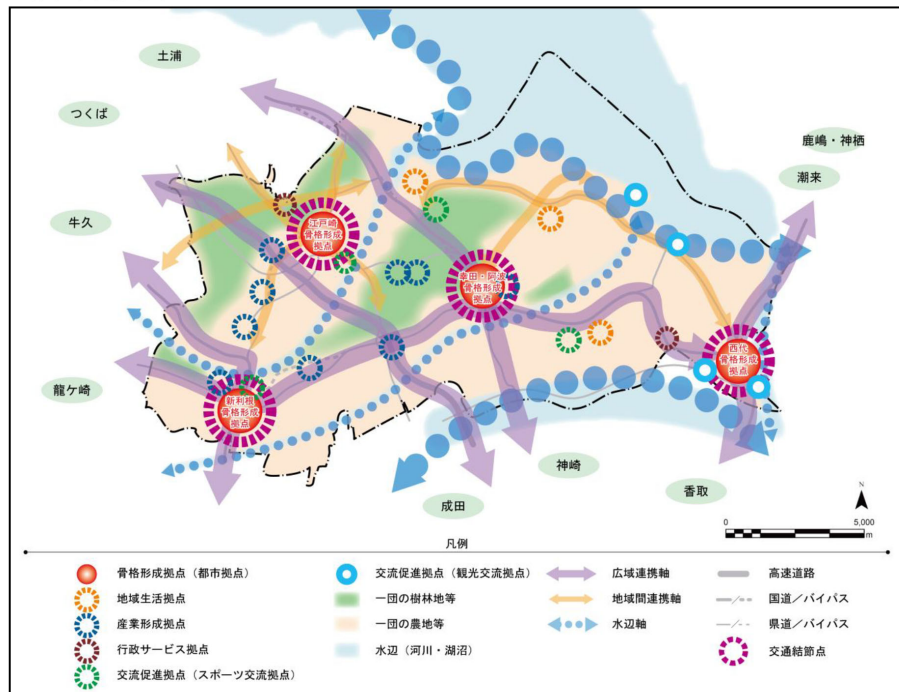
■総合計画における土地利用構想図



(2) 第2次都市計画マスタープラン（令和8年3月策定）

計画期間	令和8年度～令和27年度
将来都市像	多様な環境に抱かれ、新たな価値観が生まれる“みんなの未来都市”
目標人口	25,000人（令和27年度）
都市づくりの目標	<p>基本方針1：持続可能な都市構造への転換を図るための骨格づくり</p> <p>基本方針2：地域資源や新たな技術・制度を活かした個性ある地域づくり</p> <p>基本方針3：多様な価値が創造できる活力ある産業づくり</p> <p>基本方針4：市民や企業等の活動を支える安全・安心な基盤づくり</p> <p>基本方針5：多様な主体の参画による官民連携のまちづくり</p>
公共交通に関する事項	<p>本市周辺の拠点的な都市との連携の方針や、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて、周辺市町村や首都圏を結ぶ広域的な公共交通ネットワーク、市内の拠点や集落などを結ぶ地域間公共交通ネットワークの維持・強化に取り組みます。</p> <p>また、高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段の持続可能な運行体制の確保を目指し、需要と供給のバランスを踏まえ、多様な公共交通手段の在り方を検討します。</p> <p>○日常生活及び通勤・通学などの移動手段の確保と持続可能な市内公共交通網の存続を図るため、「地域公共交通活性化協議会」を中心として、エリア交通をはじめ、市民や来訪者に利用しやすい持続可能な公共交通への移行など、継続的に公共交通のあり方を検討します。</p> <p>○自家用車を所有していない交通弱者の移動利便性を確保するため、地域交通利用料金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ります。</p> <p>○東京方面との結びつきが強い市民ニーズを踏まえ、首都圏への広域アクセスを確保するため、新たな高速バス運行の実現を検討するとともに、通勤・通学時における市外の主要鉄道駅へのアクセスの維持・確保を図ります。</p> <p>○公共交通の利便性を向上するため、拠点形成との連携も含め、交通結節機能の充実・強化を図ります。</p> <p>○車両の位置情報、データ解析技術等を活用した運行管理等の次世代高度道路交通システム（ITS）の導入や公共交通の利用促進策を展開し、高齢化や過疎化にも対応可能なモビリティ環境を整備します。</p>

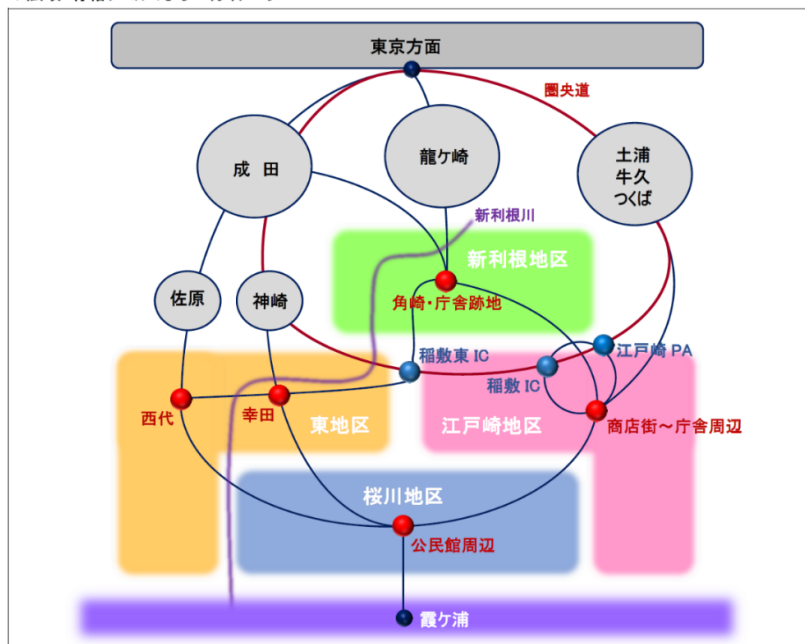
▼将来都市構造図



(3) 持続可能な地域づくりプラン（令和4年12月策定）

計画期間	——													
基本方針	稲敷＝ツナガル＝まちづくり 魅力的で元気あふれる私たちの“ふるさと”稲敷の再生													
	○日々の暮らしの中で日常が送れる＝“拠点・ネットワークづくり”でツナガルまちづくり＝ ○自分らしく暮らす・稲敷らしい産業を萌芽する＝“新たな活力づくり”でツナガルまちづくり＝ ○地域との絆から地域を好きになる＝“地域の仲間づくり”でツナガルまちづくり＝													
公共交通における具体化方策	拠点・ネットワークづくりの「公共交通」の分野について、以下の具体的な取組案が提案されている。 ▼「公共交通」における具体化方策（●：着手済み or R5実施予定、◎：更なる強化、○：新規取組を検討）													
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="background-color: #d3d3d3;">事業イメージ</th> <th colspan="2" style="background-color: #d3d3d3;">具体的な取組案</th> </tr> <tr> <th style="background-color: #d3d3d3;">短期的なもの（R5～）</th> <th style="background-color: #d3d3d3;">中長期的なもの（R7～）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #d3d3d3;">⑨圏央道IC及びPAを生かした広域交通ネットワークの形成</td> <td> ○既存の利用可能な高速バスの状況把握（東関東延伸による影響など含め調査） ○ターミナルを見据えた稲敷IC及び江戸崎PAにおける基本構想の策定（地権者等意向調査を含む） ◎都市計画マスタープランの見直し<再掲> </td> <td> ◎地域公共交通計画の見直し ○稲敷の玄関口としての稲敷IC周辺の面的整備 ○江戸崎PAへのスマートICの設置等も見据えた面的整備 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d3d3d3;">⑩市内拠点及び近隣市町村拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成</td> <td> ○交通等の拠点形成の検討（商業施設等との包括連携協定によるハブ化、拠点の複合化など） ◎都市計画マスタープランの見直し<再掲> </td> <td> ◎地域公共交通計画の見直し<再掲> ○桜川公民館周辺エリアの機能強化（霞ヶ浦の観光・交流の拠点機能の強化など） </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d3d3d3;">⑪地域内の拠点までの“日常的な足”としてのアクセス確保</td> <td> ○公共交通の在り方の話し合いの場の創出（行政、市民、企業等での情報共有化） ○（仮称）稲敷市地域DX推進計画の策定（意識調査、ワークショップ、専門家の参画などにより）<再掲> ◎都市計画マスタープランの見直し<再掲> </td> <td> ◎地域公共交通計画の見直し<再掲> ○新たな交通モード等の社会実験の実施等 ○特区制度などを活用した交通空白地域における代替手段の確保（白タク制度など） </td> </tr> </tbody> </table>	事業イメージ	具体的な取組案		短期的なもの（R5～）	中長期的なもの（R7～）	⑨圏央道IC及びPAを生かした広域交通ネットワークの形成	○既存の利用可能な高速バスの状況把握（東関東延伸による影響など含め調査） ○ターミナルを見据えた稲敷IC及び江戸崎PAにおける基本構想の策定（地権者等意向調査を含む） ◎都市計画マスタープランの見直し<再掲>	◎地域公共交通計画の見直し ○稲敷の玄関口としての稲敷IC周辺の面的整備 ○江戸崎PAへのスマートICの設置等も見据えた面的整備	⑩市内拠点及び近隣市町村拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成	○交通等の拠点形成の検討（商業施設等との包括連携協定によるハブ化、拠点の複合化など） ◎都市計画マスタープランの見直し<再掲>	◎地域公共交通計画の見直し<再掲> ○桜川公民館周辺エリアの機能強化（霞ヶ浦の観光・交流の拠点機能の強化など）	⑪地域内の拠点までの“日常的な足”としてのアクセス確保	○公共交通の在り方の話し合いの場の創出（行政、市民、企業等での情報共有化） ○（仮称）稲敷市地域DX推進計画の策定（意識調査、ワークショップ、専門家の参画などにより）<再掲> ◎都市計画マスタープランの見直し<再掲>
事業イメージ	具体的な取組案													
	短期的なもの（R5～）	中長期的なもの（R7～）												
⑨圏央道IC及びPAを生かした広域交通ネットワークの形成	○既存の利用可能な高速バスの状況把握（東関東延伸による影響など含め調査） ○ターミナルを見据えた稲敷IC及び江戸崎PAにおける基本構想の策定（地権者等意向調査を含む） ◎都市計画マスタープランの見直し<再掲>	◎地域公共交通計画の見直し ○稲敷の玄関口としての稲敷IC周辺の面的整備 ○江戸崎PAへのスマートICの設置等も見据えた面的整備												
⑩市内拠点及び近隣市町村拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成	○交通等の拠点形成の検討（商業施設等との包括連携協定によるハブ化、拠点の複合化など） ◎都市計画マスタープランの見直し<再掲>	◎地域公共交通計画の見直し<再掲> ○桜川公民館周辺エリアの機能強化（霞ヶ浦の観光・交流の拠点機能の強化など）												
⑪地域内の拠点までの“日常的な足”としてのアクセス確保	○公共交通の在り方の話し合いの場の創出（行政、市民、企業等での情報共有化） ○（仮称）稲敷市地域DX推進計画の策定（意識調査、ワークショップ、専門家の参画などにより）<再掲> ◎都市計画マスタープランの見直し<再掲>	◎地域公共交通計画の見直し<再掲> ○新たな交通モード等の社会実験の実施等 ○特区制度などを活用した交通空白地域における代替手段の確保（白タク制度など）												

▼広域・骨格レベルのまちづくりイメージ



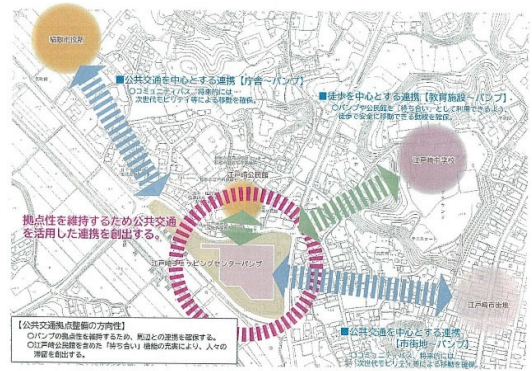
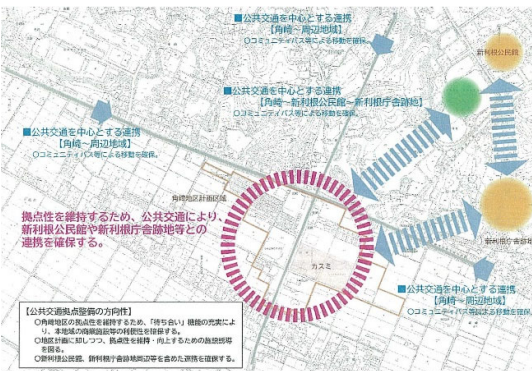
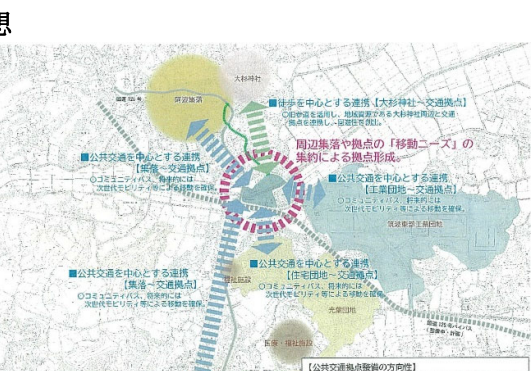
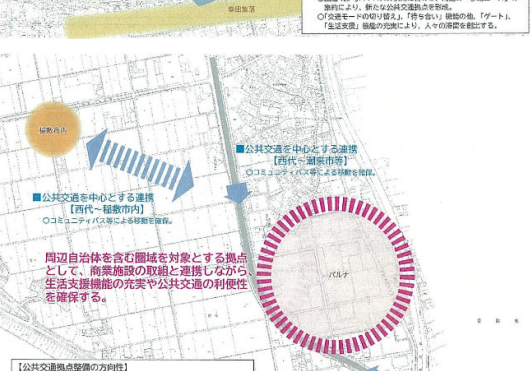
(4) 第3次地域福祉計画（令和6年3月策定）

計画期間	令和6年度～令和10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)	<p>■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</p> <p>【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。</p> <p>■各主体の取組み</p> <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に努めるとともに、市民が利用しやすいバス交通体系の確立に努める。 ・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。</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に努めるとともに、市民が利用しやすいバス交通体系の確立に努める。 ・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。
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に努めるとともに、市民が利用しやすいバス交通体系の確立に努める。 ・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。								

(5) 稲敷市DX推進計画（令和4年3月策定）

計画期間	令和4年度～令和7年度
目指す姿 (ビジョン)	デジタルで、誰もがより豊かで、快適な新しい暮らしを実現するまち
基本方針	基本方針1 市民・地位の視点に立った行政サービスの実現 基本方針2 持続可能な行政運営のためのデジタル改革 基本方針3 デジタル化を支える基盤の整備促進
公共交通に関する事項 (基本目標)	<p>■基本方針3 デジタル化を支える基盤の整備促進 (1) スマートシティの実現に向けた取組み</p> <p>【概要】 健康や福祉、教育、防災、さらにエネルギー、交通、環境といった生活を取り巻く様々な分野で、ICT（情報通信技術）や環境技術などを活用し、将来に向けて持続的と回復力のある力強い地域社会と、安心して快適に暮らすことのできるまちづくりを進める。</p> <p>【主な取組み】</p> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px;"> <p>①地域交通 (持続可能なモビリティ体系の構築・交通インフラの最適化) ○公共交通のデジタル化 (MaaS・AI活用) の検討</p> </div> <p>②スマホアプリやGIS等を活用した安全・安心なまちづくり (防災・見守り)</p> <p>③福祉・健康分野への取組み</p>

(6) 公共交通機能強化基本構想（令和7年3月策定）

<p>検討目的</p>	<p>持続可能なまちづくりの実現を目指し、公共交通分野の機能強化を推進するため、土地利用構想で示された結節拠点を基本とし、持続可能な生活圏の集約・拠点化を見据えながら、市内外の交通ネットワークにおける結節拠点の形成・強化を推進するための基本構想を策定する。</p>
<p>機能強化を図るべき各拠点の整備の方向性</p>	<p>■江戸崎 骨格形成拠点構想</p>  <p>■新利根 骨格形成拠点構想</p>  <p>■幸田・阿波 骨格形成拠点構想</p>  <p>■西代 骨格形成拠点構想</p> 

(7) 茨城県地域公共交通計画（令和5年8月策定、令和6年6月改定）

計画期間	令和5年度～令和9年度
基本理念	「活力があり、県民が日本一幸せな県」を支える持続可能な広域交通ネットワークの構築
目指すべき公共交通の将来像	<p>○まちの活力や魅力の創出を推進するため、地域のまちづくりと連携し、地域間ネットワークの役割を担う。</p> <p>○関係者が役割を分担し、主体的な取組と協働により、地域全体で支える。</p> <p>○地域の輸送資源の総動員やデジタル技術の活用により、利便性を向上させる。</p>
基本方針	<p>1. まちづくりとの連携と、関係者の役割分担と連携による、地域の状況に適した地域公共交通ネットワークへの高度化</p> <p>2. 広域的な移動を支える鉄道や広域幹線バス路線の維持・確保</p> <p>3. 利便性の向上と利用促進の取組による地域公共交通の活性化</p>
実施事業	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>施策1 まちづくりと一体となった公共交通施策</p> <p>事業1-1 地域公共交通計画と立地適正化計画を連携させた公共交通施策の推進</p> <p>事業1-2 自家用車から公共交通への転換</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>施策2 地域の実情に応じた移動手段の確保</p> <p>事業2-1 多様な輸送手段の総動員による新たなモビリティサービスの導入支援</p> <p>事業2-2 公共交通へのCN車両の導入の検討</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>施策3 広域的な移動を支える公共交通の維持</p> <p>事業3-1 地域間幹線系統の生産性向上と再構築の推進</p> <p>事業3-2 広域的な移動を支える公共交通の維持に必要な支援の実施</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>施策4 公共交通における共創の推進</p> <p>事業4-1 県民の公共交通の利用に向けた意識醸成と利用促進</p> <p>事業4-2 他分野との共創による公共交通の維持確保</p> <p>事業4-3 JR水郡線の利用促進</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>施策5 主要拠点における利用環境の改善</p> <p>事業5-1 主要拠点における円滑な接続</p> <p>事業5-2 拠点や車両のバリアフリー化の推進</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>施策6 デジタル技術を活用したサービス向上</p> <p>事業6-1 デジタル技術を活用した利便性の向上</p> <p>事業6-2 デジタルデバイドの解消の取組</p> </div>

5. 公共交通に関するニーズ把握

5-1. 市民アンケート調査

(1) アンケート実施概要

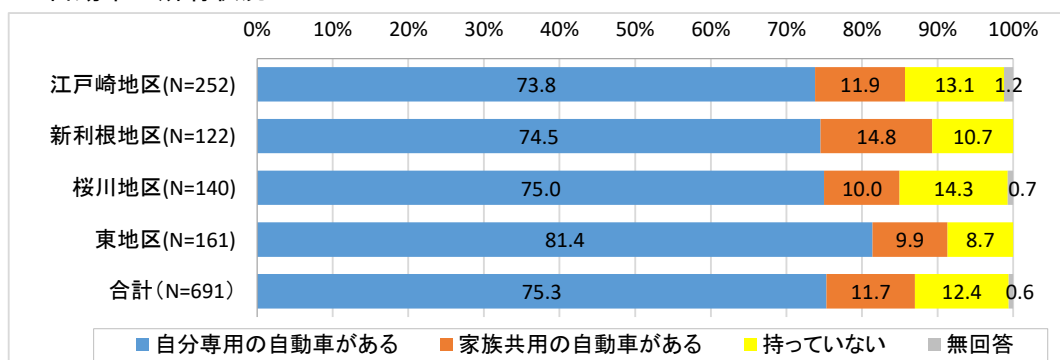
対象者	稲敷市民 2,000 人 住民基本台帳より無作為抽出
調査方法	郵送による配布・回収、WEB回答
実施期間	令和6年11月26日(火)～12月31日(火)
回収数	691票(回収率:34.6%)

(2) アンケート結果概要

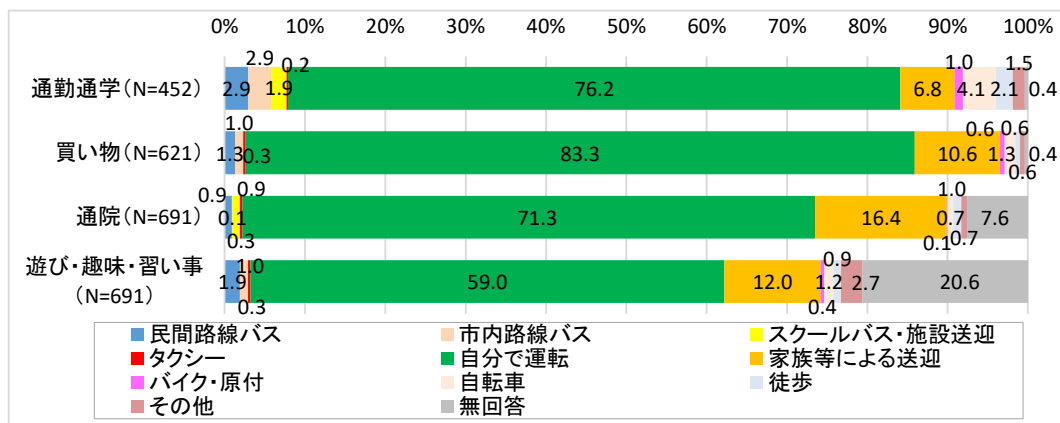
① 日常の移動実態について

- ・全体の70%以上が自分専用の自動車を所有していることから、日常の外出行動のほとんどが「自分で車を運転」となっており、公共交通機関であるバスやタクシーなどの利用はほとんど見られない。
- ・高校生や大学・専門学生の通学時の交通手段は、「家族等の送迎」が最も多く、次いで「スクールバス」「民間路線バス」の順に多くなっている。また、バス通学している高校生のほとんどが、路線バス通学定期補助制度を活用している。
- ・これまで市内を運行するバスを利用したことがない学生が半数いることから、公共交通を維持していくうえで、バスを利用する習慣・意識を啓発していくことが求められる。

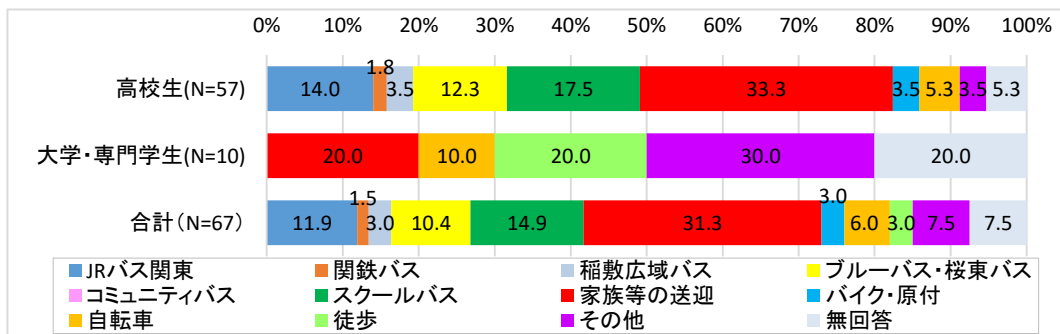
■ 自動車の所有状況



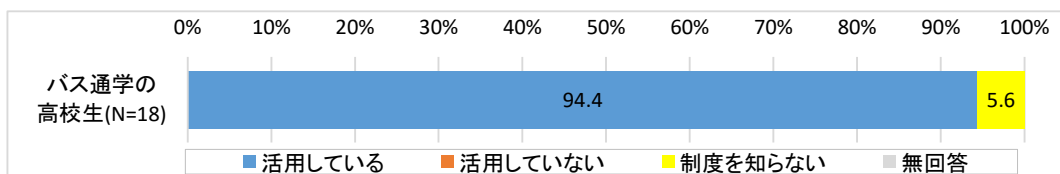
■ 目的別交通手段



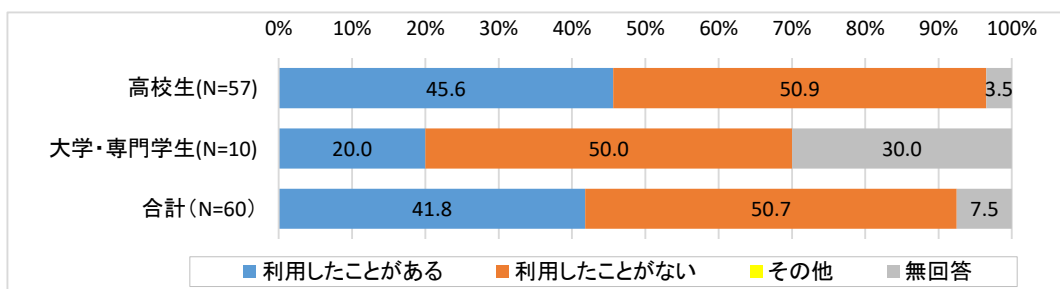
■ 高校生及び大学生・専門学生の通学時における交通手段



■ 路線バス通学定期券補助制度の活用状況



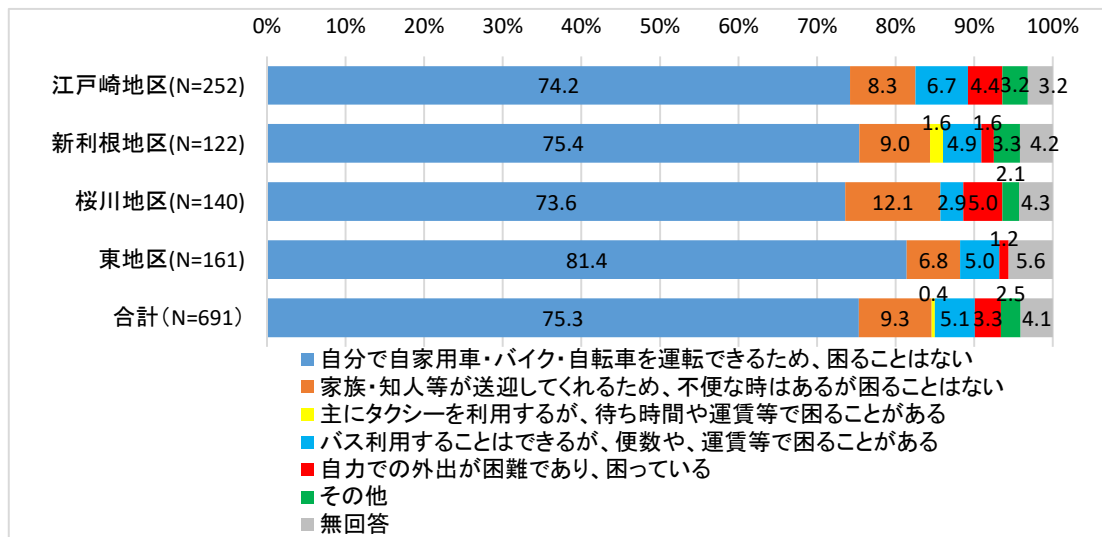
■ 高校生及び大学生・専門学生の路線バスの利用経験の有無



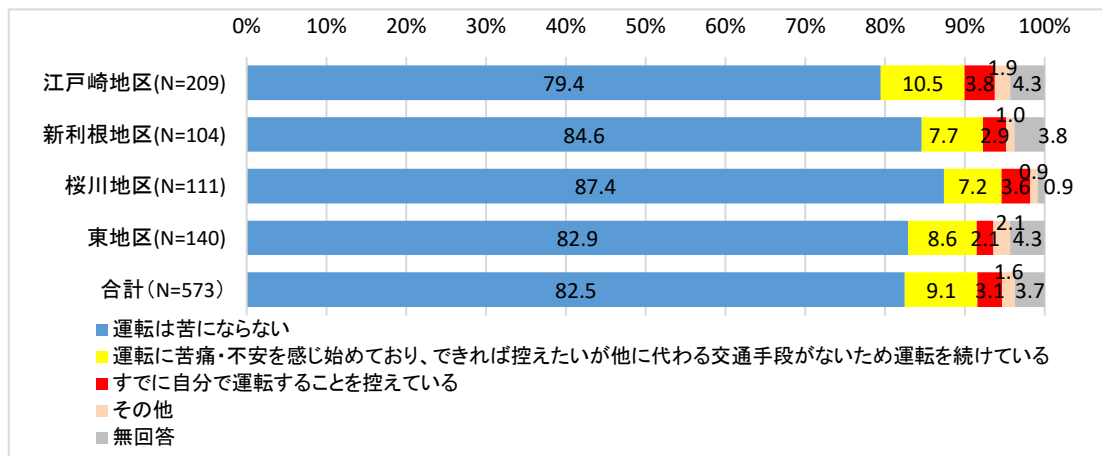
②移動時における移動手段についての困り具合、自動車の運転への不安について

・自分で自家用車が運転できるために、ほとんどの市民は外出の移動に困っていないが、高齢になるほど、「運転に苦痛・不安を感じており、できれば控えたいが他に代わる交通手段が無いため続けている」と回答した人の割合が高くなっている。高齢化が進んでいる稲敷市においては、公共交通の改善・充実について早急な対応が求められている。

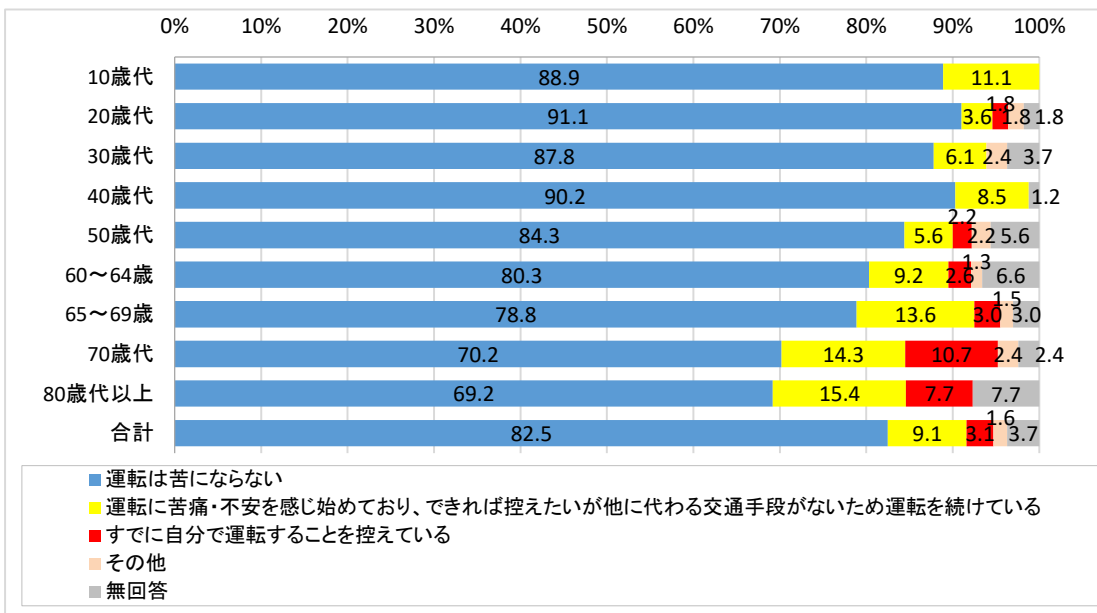
■外出時における移動手段についての困り具合



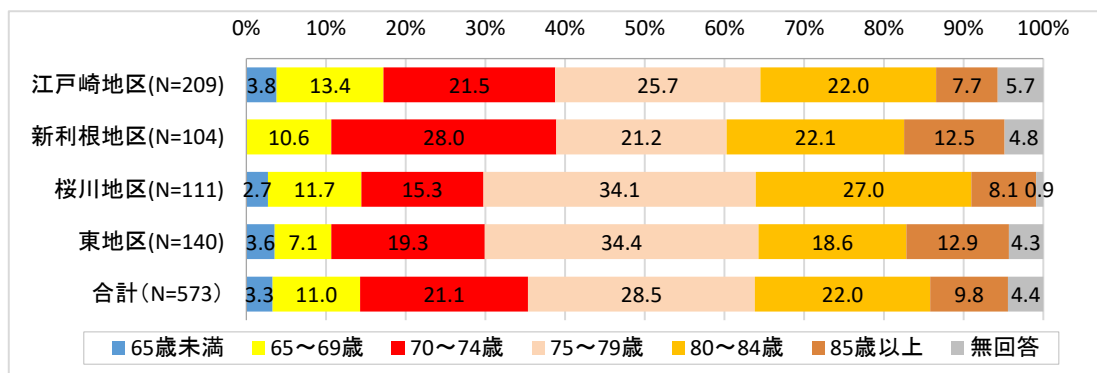
■自動車の運転に対する不安度



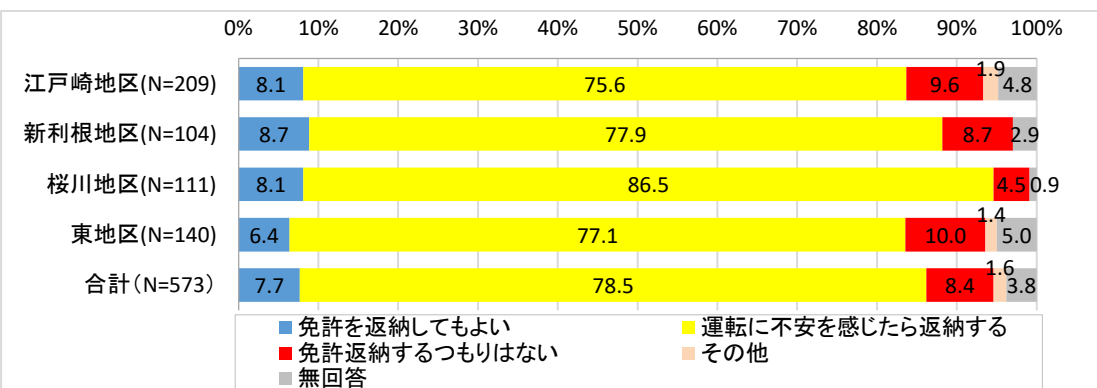
■ 年齢別自動車の運転に対する不安度



■ 自動車の運転をやめる時期



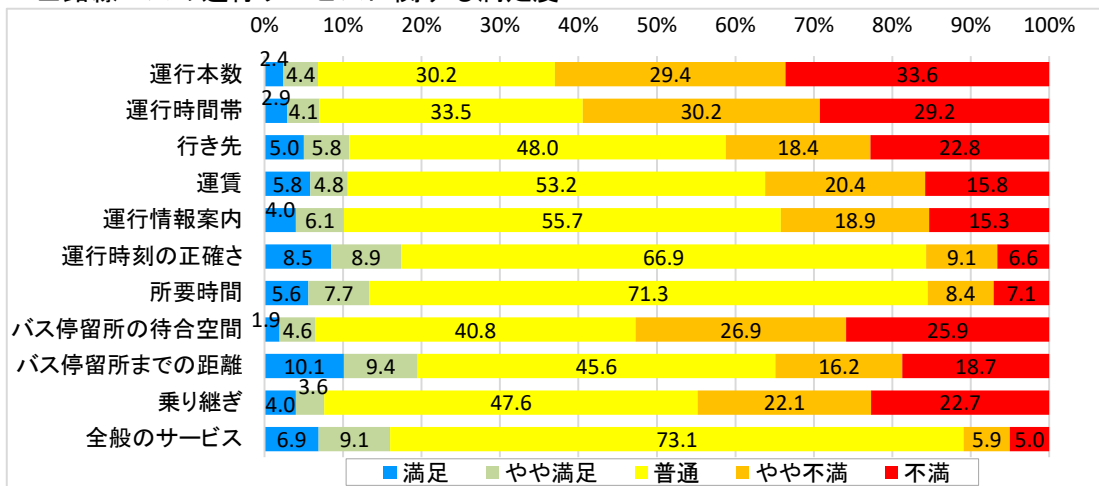
■ 運転免許証の返納意思



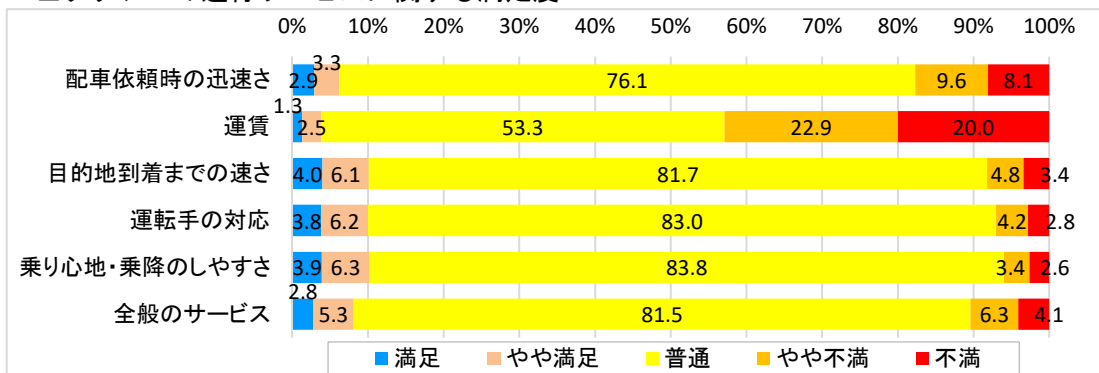
③公共交通に関する満足度等

- ・路線バスでは、不満足度が高いのは「運行本数」、「運行時間帯」、「バス停留所の待合環境」で、50%を超えている。また、「乗り継ぎ」、「行き先」も多く40%前後となっている。これらにより、路線バスは不便というイメージにつながり、利用が低くなっていると考えられる。
- ・タクシーでは、「運賃」に対する不満足度が他の項目に比べ圧倒的に高くなっており、また、「配車依頼時の迅速さ」に対する不満足度も高く、タクシー利用が低い要因になっていると考えられる。

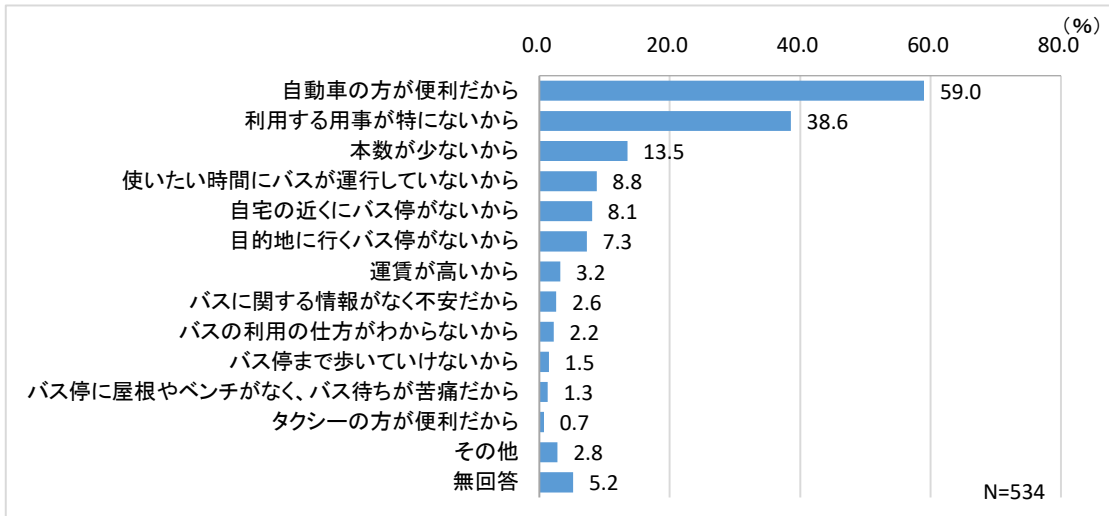
■路線バスの運行サービスに関する満足度



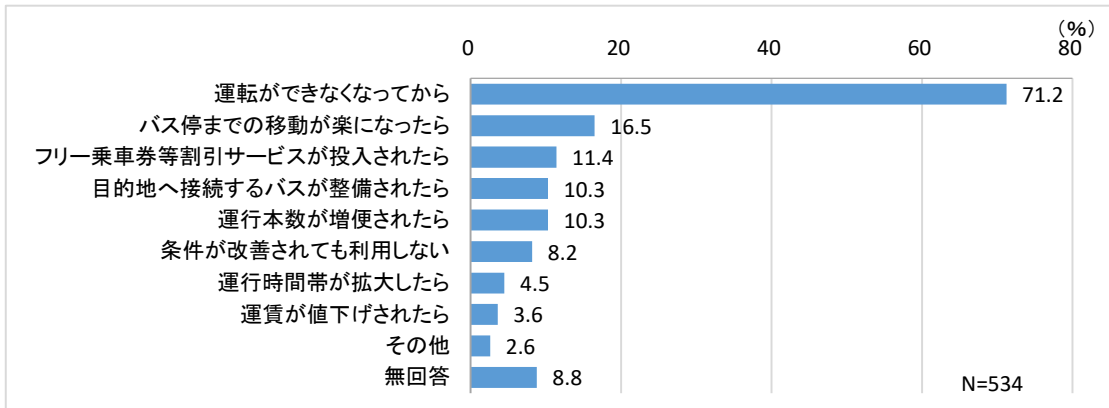
■タクシーの運行サービスに関する満足度



■路線バスを利用しない理由



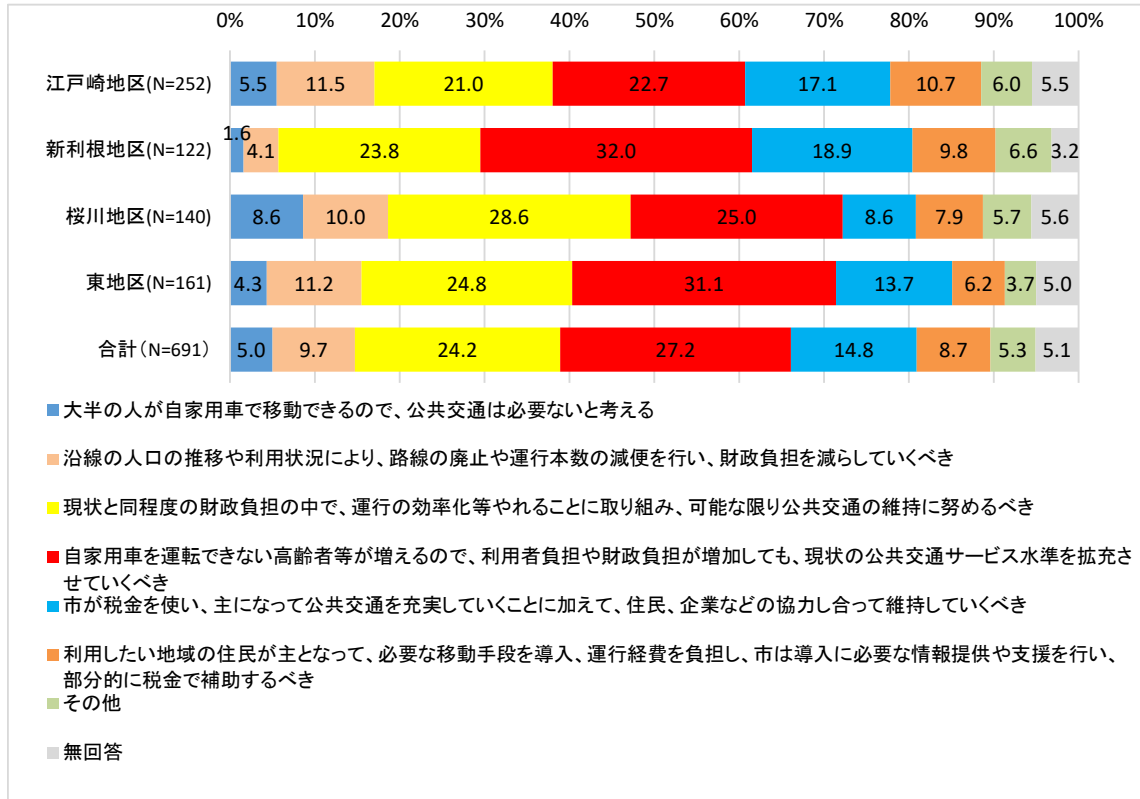
■路線バスを利用するための条件



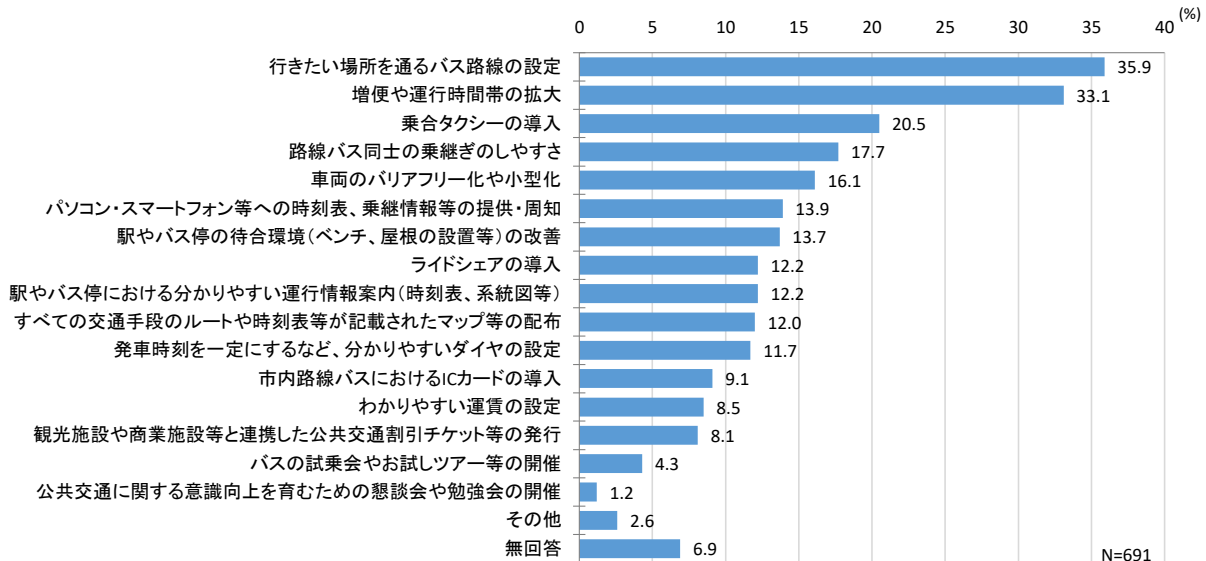
④公共交通の維持・確保について

- ・今後の公共交通の取組の方向として、財政負担及び利用者負担により公共交通を維持・充実していくことが望まれている。
- ・公共交通が使いやすく、利用者を増やすための効果的な取組としては、「行きたい場所を通るバス路線の設定」、「増便や運行時間帯の拡大」が最も多く、次いで、「乗合タクシーの導入」、「路線バス等の乗継ぎのしやすさ」が多くなっている。

■今後の公共交通の取組の方向



■公共交通が使いやすく、利用者を増やすための効果的な取組



5-2. 高校生アンケート調査

(1) アンケート実施概要

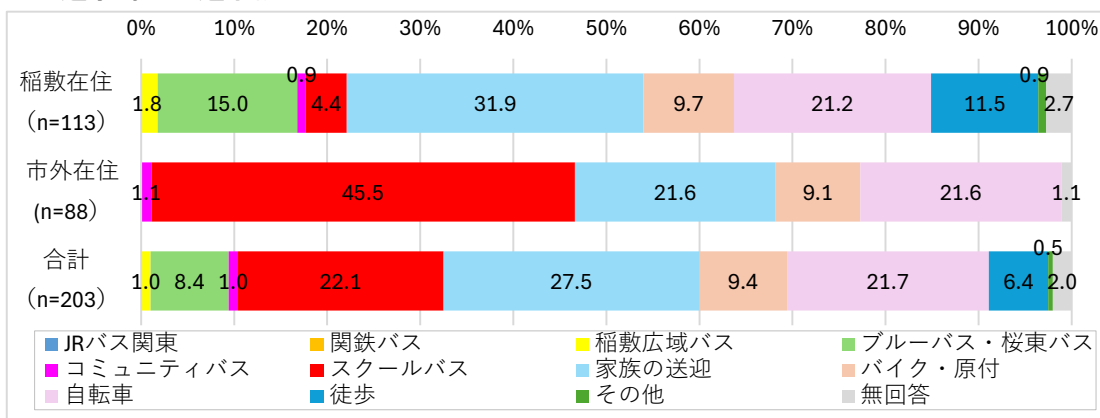
対象者	江戸崎総合高校在校生
調査日時	令和7年1月実施
調査方法	学校に依頼、学校で回収
回答数	203人

(2) アンケート結果

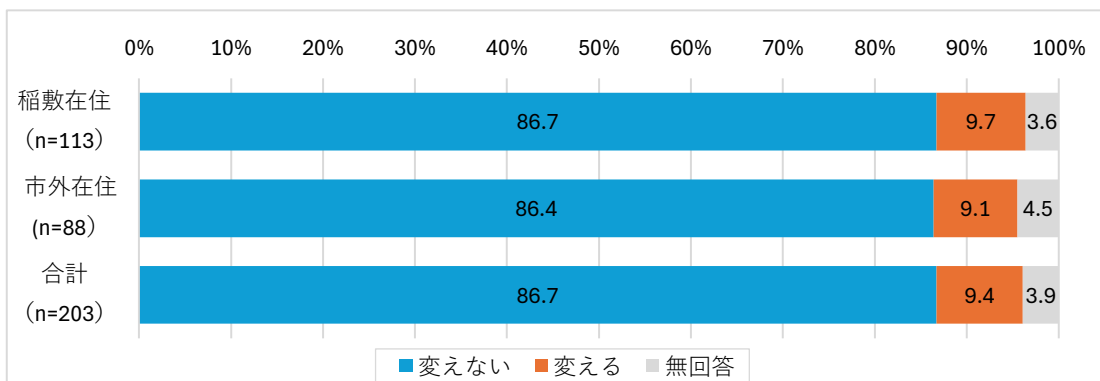
①通学時の交通手段について

- 通学時の主な利用交通手段は、市内在住の生徒は「家族の送迎」、「自転車」が多く、「ブルーバス・桜東バス」の利用が15%となっている。一方、市外在住の生徒は「スクールバス」が多く、始業時間に合うダイヤが無いいため、市外を結ぶ路線バスの利用はない。
- 雨天によって交通手段を変えないと回答した生徒は、全体の86.7%となっており、天候による交通手段の選択に影響は少ないと思われる。
- 路線バス通学定期券補助制度の活用状況については、路線バス利用者の42.9%は活用しているが、制度を知らない生徒の割合が38.1%となっていることから、制度の周知を図っていくことが求められる。
- 公共交通を利用しない理由として、「家族が送迎してくれる」が最も多く、家族への負担が大きいと考えられる。次いで「自転車・バイクで通学できるから」が多くなっている。

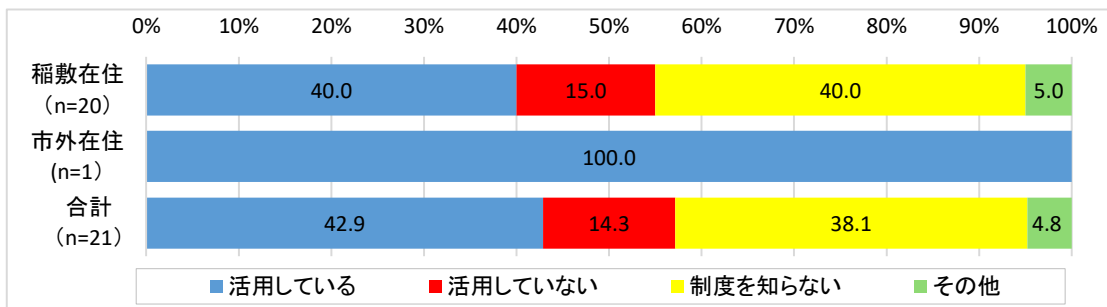
■通学時の交通手段



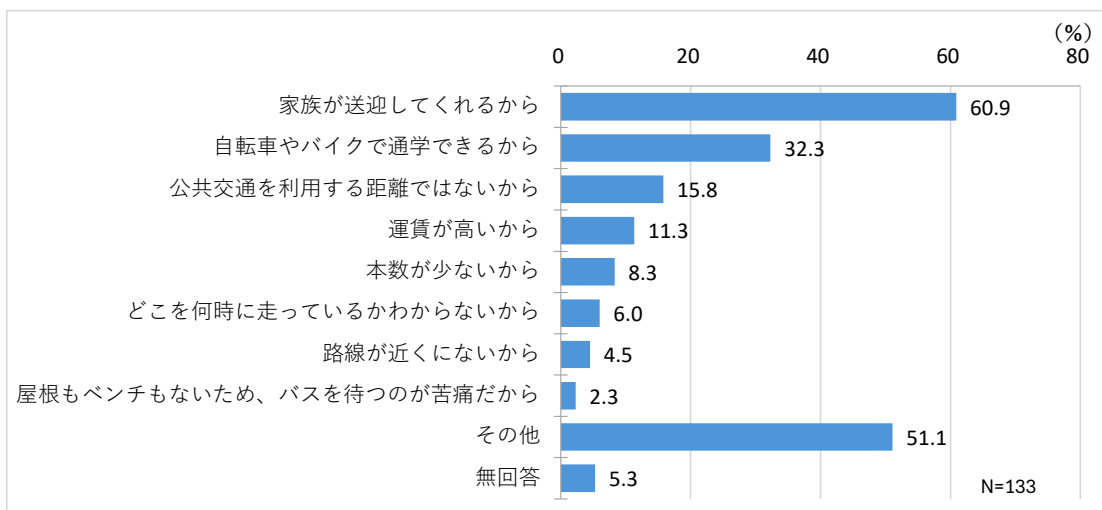
■雨天による交通手段の変更



■路線バス通学定期券補助制度の活用状況【路線バス利用者】



■公共交通を利用しない理由

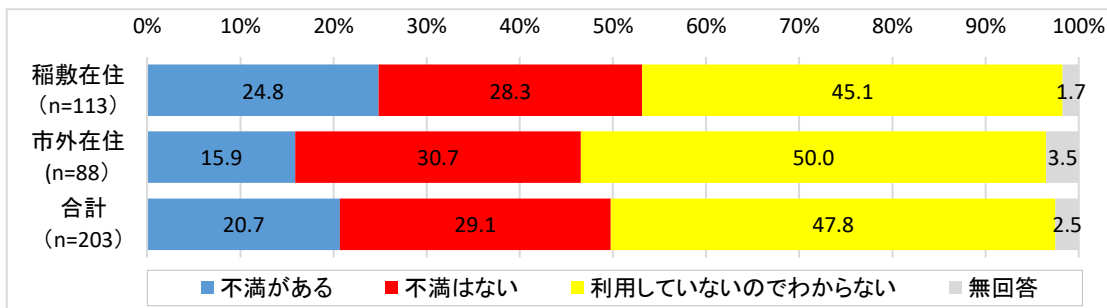


②公共交通についての意向

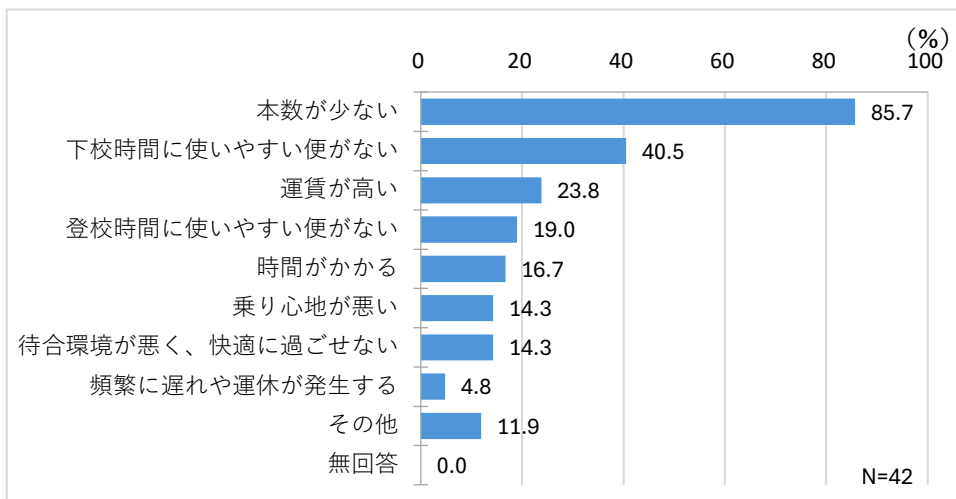
○現在利用している公共交通への不満については、「利用していないので分からない」の回答が約半数となっている。一方、公共交通を利用している人のうち、市内在住の生徒の不満足度が市外在住の生徒の割合よりも高くなっている。

○公共交通についての不満な理由として、「本数が少ない」が最も多く、不満と回答した人の85.7%が回答している。次いで、「下校時間に使いやすい便がない」が多くなっている。

■利用している公共交通機関への不滿意向



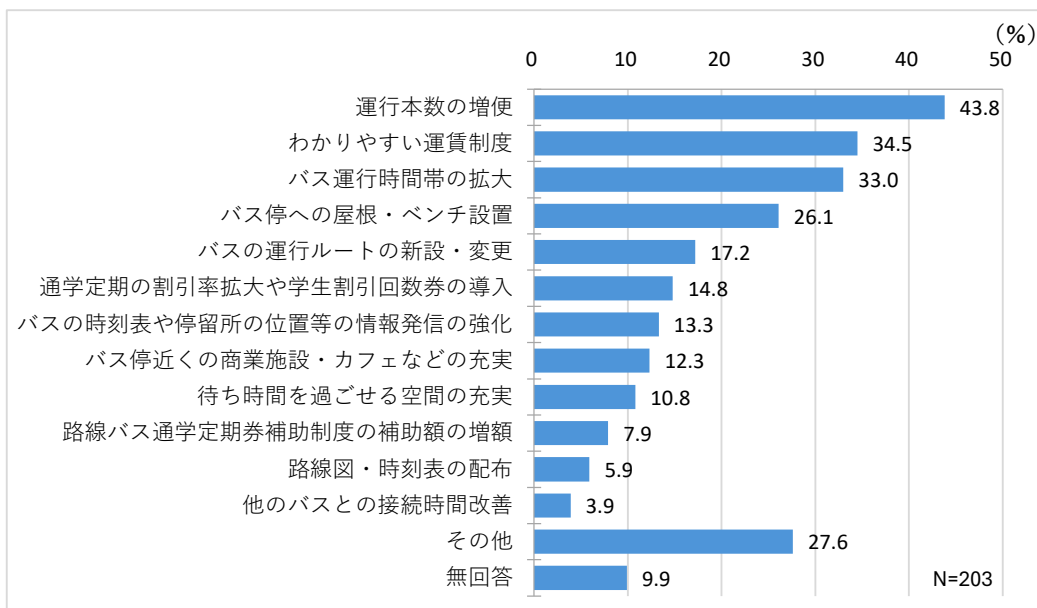
■公共交通機関に不満を感じる理由



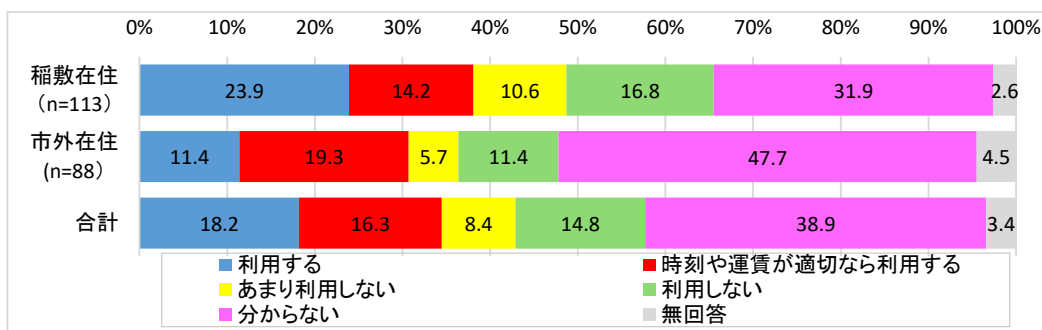
③公共交通の利用者増加に必要な施策及び利用意向

- 公共交通の利用者増加に必要な施策として、「運行本数の増便」「わかりやすい運賃制度」「バス運行時間帯の拡大」が多くなっている。
- 公共交通のサービスが改善された場合の利用意向として、稲敷市内在住の生徒の方が利用意向が高くなっており、公共交通の潜在需要があることが窺える。

■公共交通の利用者を増やすために必要と思う施策



■公共交通機関のサービスが改善された場合の利用意向



5-3. 民生委員アンケート調査

(1) アンケート実施概要

対象者	各地区の民生委員 108 人
調査日時	令和 6 年 8 月 12 日 (月) ~ 8 月 23 日 (金)
調査方法	各地区の民生委員を通じて、担当する高齢者・身障者への聞き取り調査を依頼し、後日調査票を回収 【調査項目】 ○日常の移動実態 ○よく利用する商業施設、医療施設、公共施設 ○公共交通に関する意見
回答数	84 人 (回収率 : 78%) ・江戸崎地区 29、桜川地区 10、新利根地区 20、東地区 25

(2) アンケート結果 (総括)

■日常生活における移動実態

1人で外出できる人の意見	<p>【自動車で移動する人】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多くの方は自分で自動車を運転して移動できるため、特に不便を感じていない。 ・一部の人においては、将来の外出への不安や市外への運転を控えている人がいる。 <p>【公共交通を利用する人】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで遠く、バス利用に対して不便さを感じている。特に帰り荷物があると大変。 ・行きはバスに合わせて出かけても、帰宅時間に利用できる便がない、待ち時間が長いなど不便。 ・タクシー代が負担。
1人で外出できない人の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・家族や近隣の知人による送迎が多い。また、買い物等をお願いしている。ただし、緊急の場合や家族・知人の都合に合わせて合わせるため、不便である。 ・通院においては、病院の送迎サービス、タクシーの利用。 ・宅配サービス、デイサービスの活用。 ・タクシー代が負担。 ・バス停までの距離が遠く、本数が少ないため、バスの利用ができない。 ・東地区においては、近くにタクシー会社が無いため、タクシー代が高額となる。

■公共交通や移動に関する要望・意見 (1人で外出できる人、外出が困難な人)

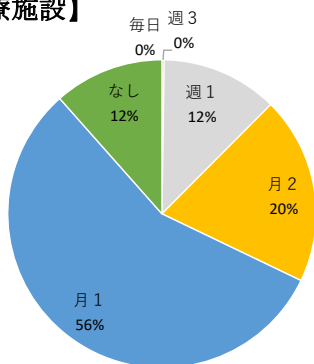
バス路線について	<ul style="list-style-type: none"> ・本数の増便 ・利用ニーズに合った運行をしてほしい。 ・商業・医療施設へ行くための路線を充実してほしい。
タクシー利用券について	<ul style="list-style-type: none"> ・補助金額の増額 (EX. 1回当たり 1,000 円等) ・枚数よりも補助金額のアップ
タクシーについて	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーを利用したい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・運転に不安がある、免許返納後利用したいので、公共交通を充実してほしい。 ・コミュニティバス等の認知が低いため、持続的な周知を行うべき。

【参考】1人で外出が困難な人の移動、公共交通に対する意見

- ・家族に送迎してもらっているため、公共交通は利用しない。
- ・バス等の公共交通に縁のない地域のため、全く期待していない。
- ・迷惑をかけたくない気持ちが優先するため、活動意欲がない。

【参考】よく利用する施設及び利用頻度（担当する高齢者等の回答件数）

【医療施設】

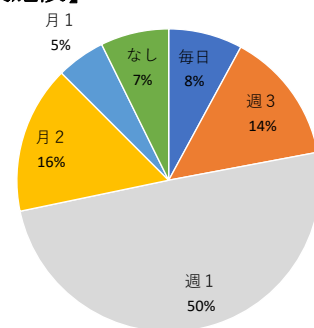


【主な医療施設】

- ・大川接骨院
- ・龍ヶ崎済生会病院
- ・鈴木クリニック
- ・角崎クリニック
- ・佐倉クリニック
- ・土浦協同病院
- ・つくばセントラル病院
- ・東京医科大学茨城医療センター
- ・美浦中央病院
- ・宮本病院
- ・すずきクリニック
- ・稲敷クリニック
- ・江戸崎眼科
- ・坂本耳鼻咽喉科医院

など

【商業施設】

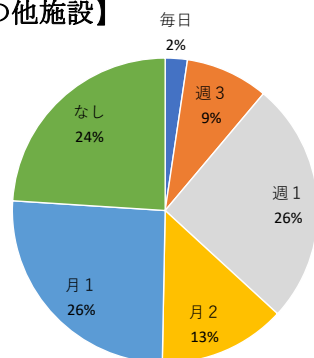


【主な商業施設】

- ・タイヨー
- ・パンプ
- ・ケーズデンキ
- ・ヤックス
- ・マツモトキヨシ
- ・山新
- ・ケーヨーD2
- ・パルナ
- ・阿見アウトレット
- ・移動スーパーの利用
- ・カスミ
- ・江戸崎商店街
- ・ヒーロー
- ・コメリ
- ・セキ
- ・ウエルシア
- ・ナリタヤ
- ・ドン・キホーテ
- ・神崎道の駅

など

【その他施設】

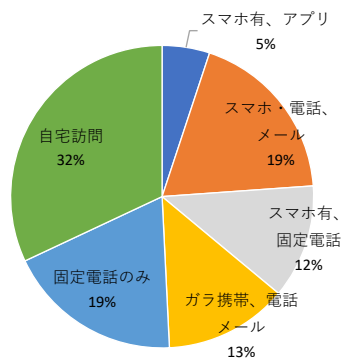


【主なその他施設】

- ・稲敷市役所
- ・デイサービス
- ・いこいのプラザ
- ・体育館
- ・ジム、プール
- ・公民館
- ・郵便局
- ・図書館
- ・金融機関

など

■民生委員と担当地区の高齢者との連絡手段



5-4. 路線バス利用者アンケート調査

(1) 調査の実施概要

対象者	J Rバス関東霞ヶ浦線及び関東鉄道江戸崎龍ヶ崎市駅線の利用者
調査日時	令和6年10月5日（土）～10月11日（金）
調査方法	稲敷市内のバス停において乗降する利用者にビンゴ形式の調査票を乗車時に配布し、降車時に回収
回答数	1,238人（7日間合計） ・ J Rバス関東霞ヶ浦線：931人 ・ 関東鉄道江戸崎龍ヶ崎市駅線：307人

(2) 調査結果

【J Rバス関東霞ヶ浦線】

- ・平日は通学利用が主となっており、上り下り合わせて1日約170人の利用となっている。休日は通学利用が無いため、平日の1/4程度の利用となっている。
- ・沿線に高校（霞ヶ浦高校、土浦三高等）が多いことから、登下校の時間帯の便（上り：2便目、3便目、9便目、下り：1便目及び6便目）の利用が多くなっている。
- ・高校生の通学利用が多いこともあり、バス停までの手段としては「徒歩」に次いで「自家用車」が多くなっており、家族の送迎によるものと考えられ、家族の負担が懸念される。
- ・関鉄バスに比べ、路線沿線の人口集積が高くないこともあり、「江戸崎バス停」の利用が特に目立って多くなっている。

【関東鉄道江戸崎龍ヶ崎市駅線】

- ・J Rバス関東と異なり、平日と休日で1日当り利用者数に大きな差はなく、30～50人程度の利用がある。
- ・平日は通勤・通学が多く、休日は通学以外の目的がほぼ同じ割合で利用されている。
- ・利用されているバス停は、J Rバス関東と異なり、市内の運行距離も長く、沿線に比較的人口も集積していることから、「江戸崎バス停」をはじめ複数のバス停で乗降されており、バス停までの手段は「徒歩」が80%弱となっている。

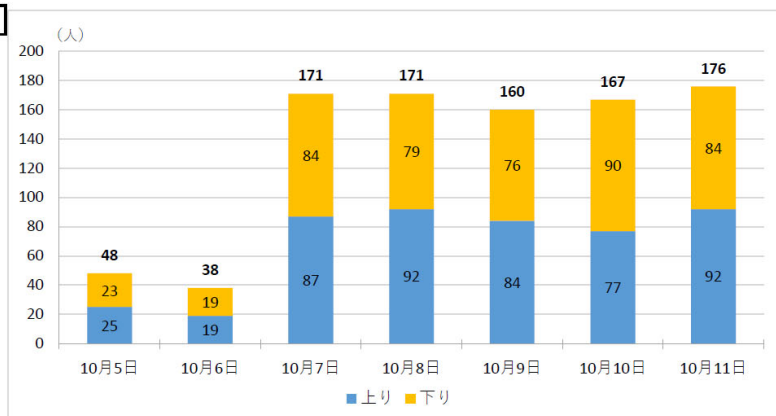
【運行サービスの改善要望】

- ・両路線において、運行サービスへの改善要望として、平日、土日祝日ともに運行本数が最も多く、次いで運行時間帯が多くなっている。
- ・一方、「特になし（満足）」と回答した利用者が、両路線ともに2割前後いる。

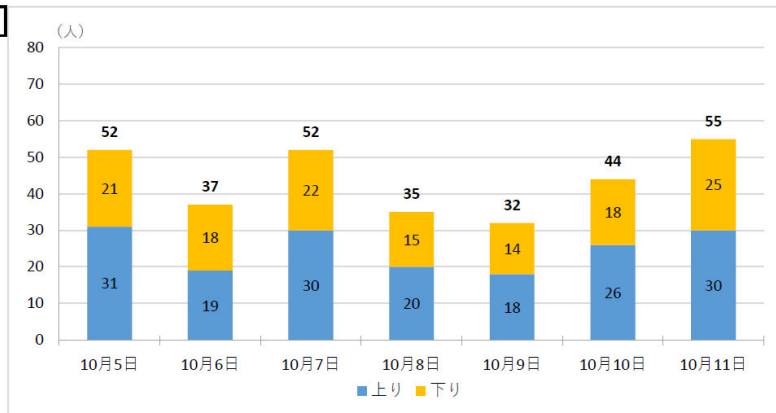
①調査日別利用者数

	10月5日 (土)	10月6日 (日)	10月7日 (月)	10月8日 (火)	10月9日 (水)	10月10日 (木)	10月11日 (金)	総計
J Rバス関東	48	38	171	171	160	167	176	931
上り	25	19	87	92	84	77	92	476
下り	23	19	84	79	76	90	84	455
関東鉄道	52	37	52	35	32	44	55	307
上り	31	19	30	20	18	26	30	174
下り	21	18	22	15	14	18	25	133
総計	100	75	223	206	192	211	231	1238

J Rバス関東



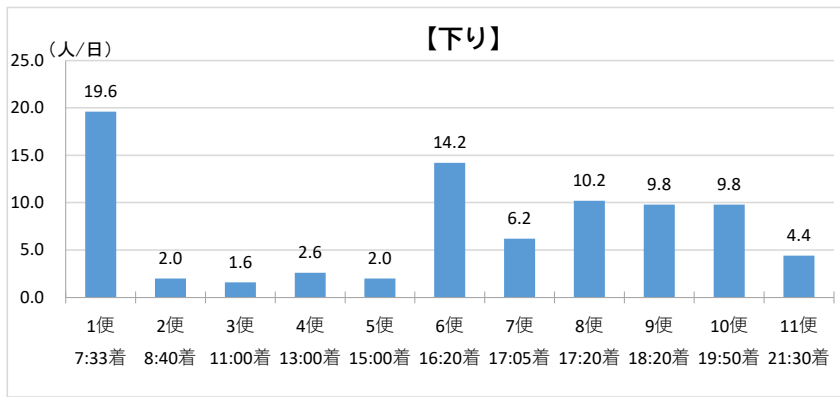
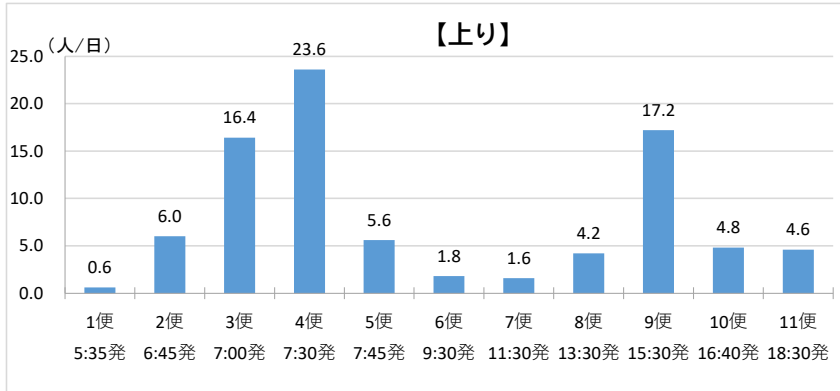
関東鉄道



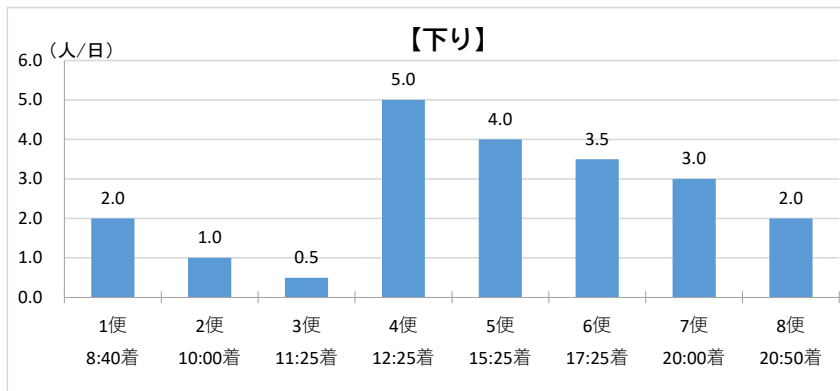
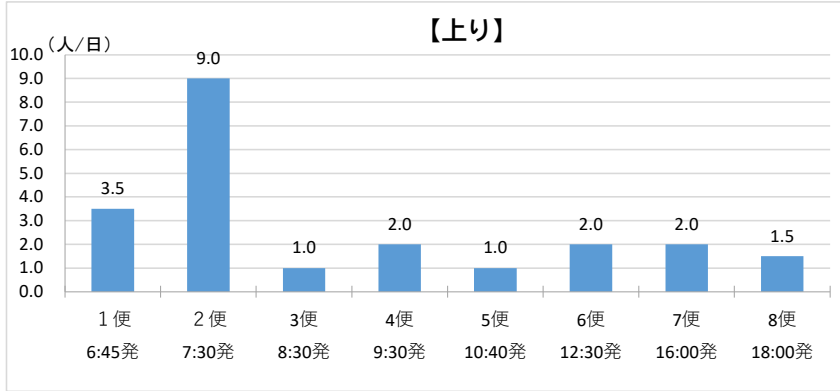
②運行ダイヤ別利用者数

【JRバス関東霞ヶ浦線】

■平日・ダイヤ別1日当り平均利用者数

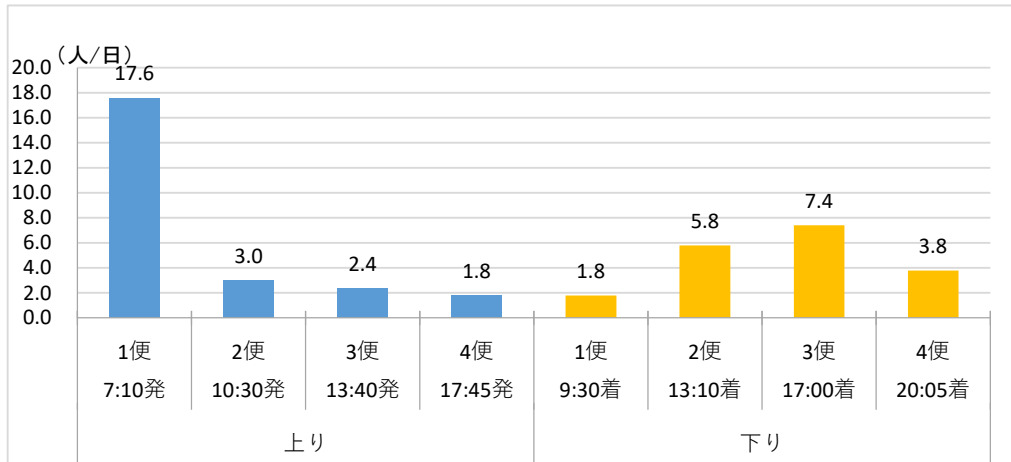


■土日曜日・ダイヤ別1日当り平均利用者数

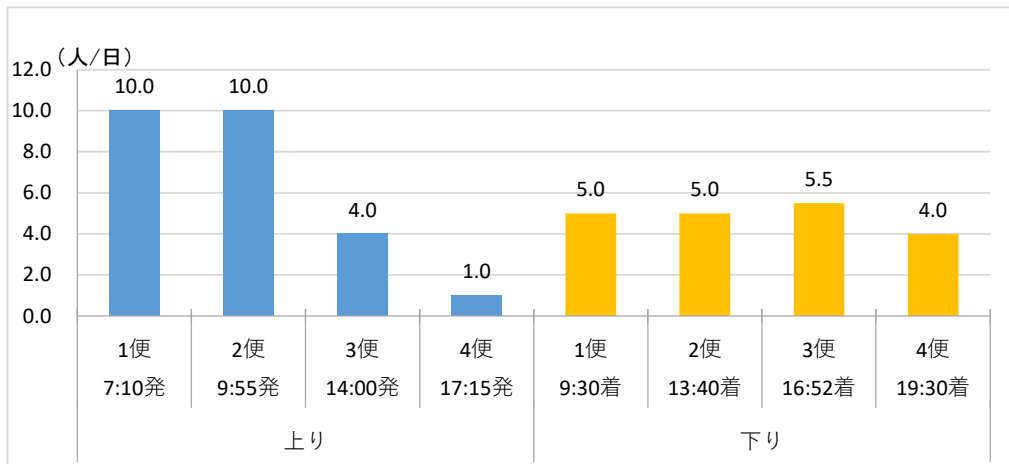


【関東鉄道江戸崎龍ヶ崎市駅線】

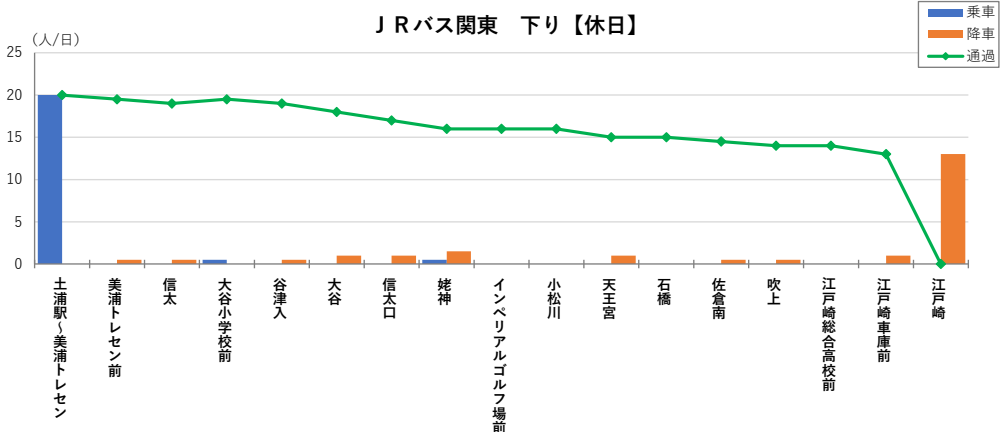
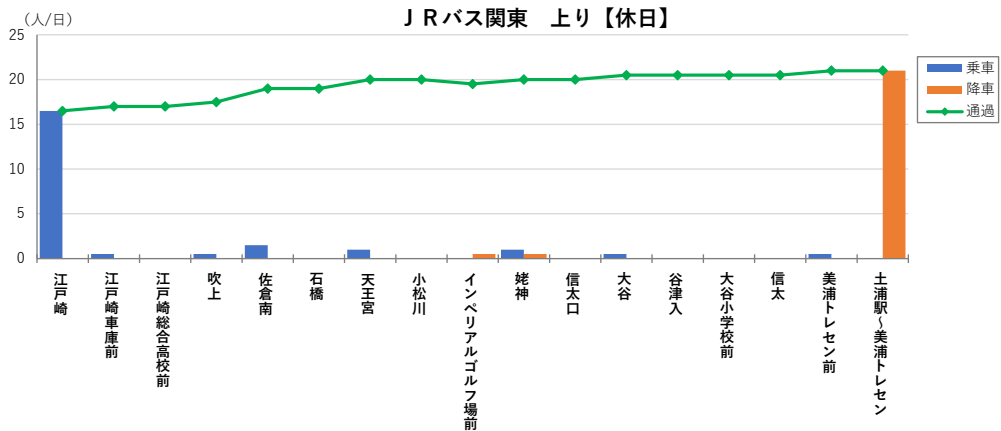
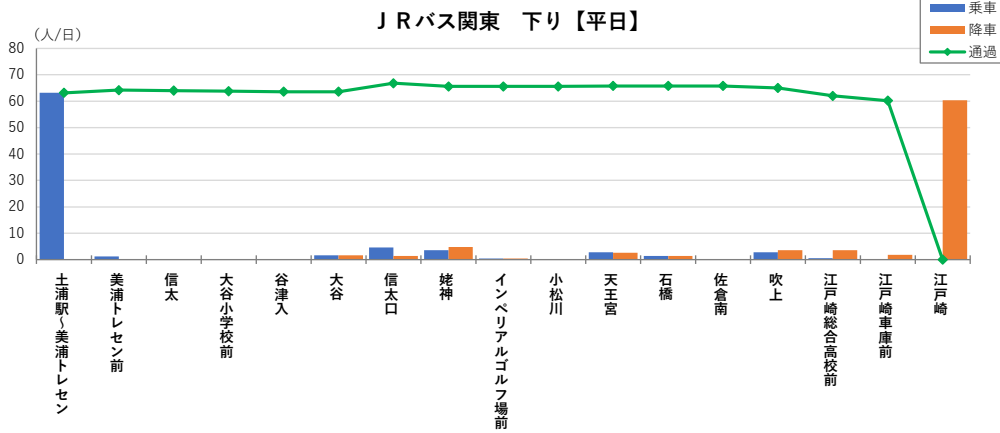
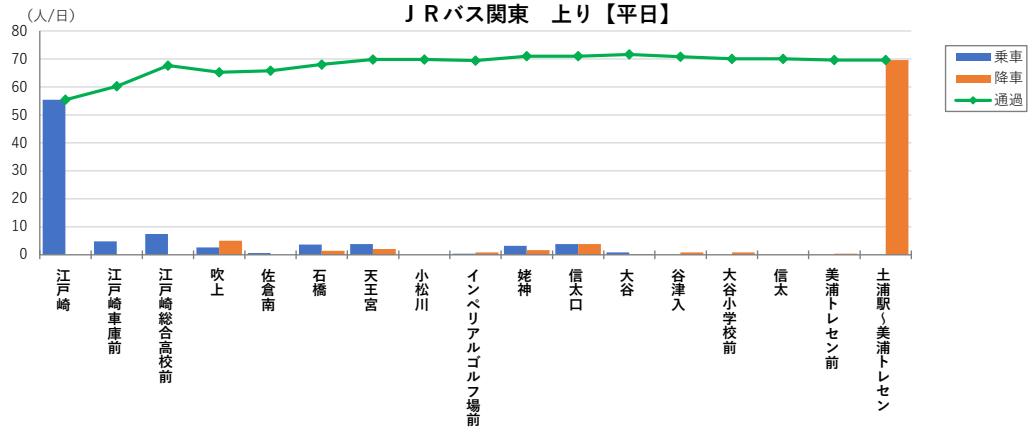
■平日・ダイヤ別1日当り平均利用者数

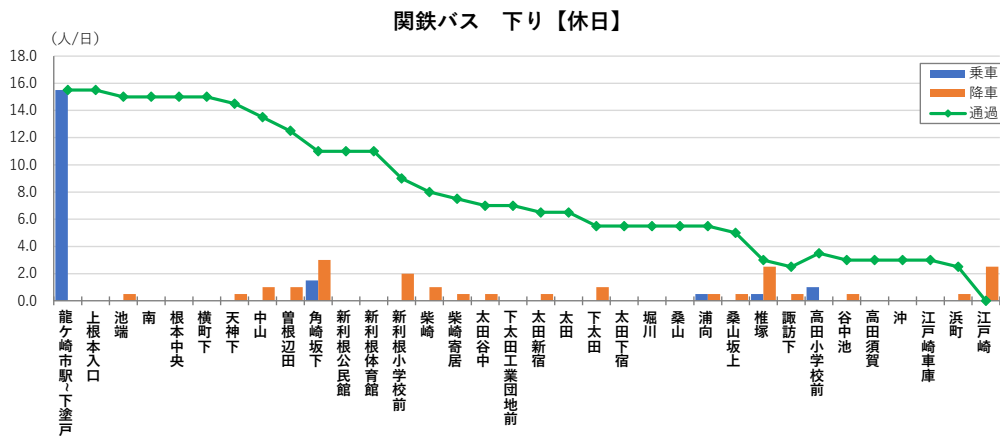
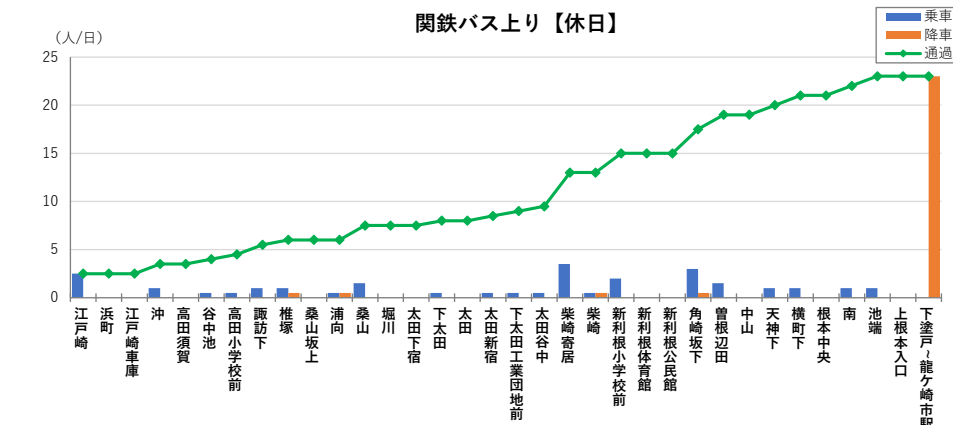
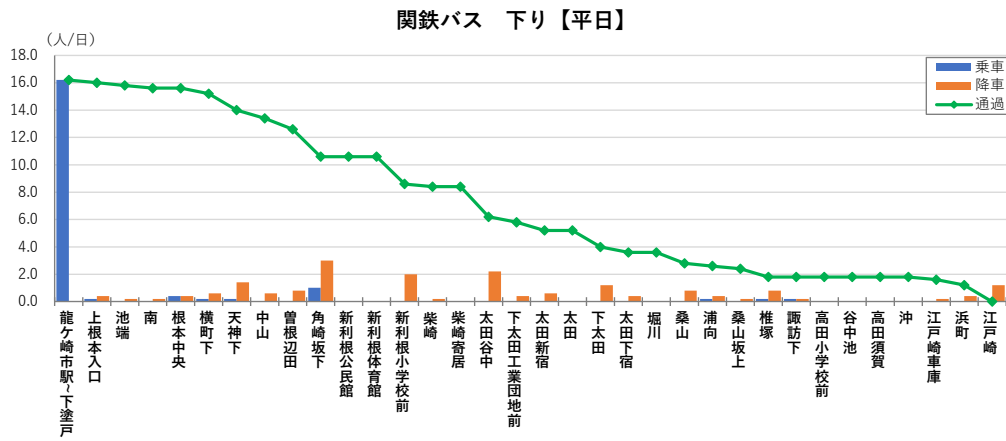
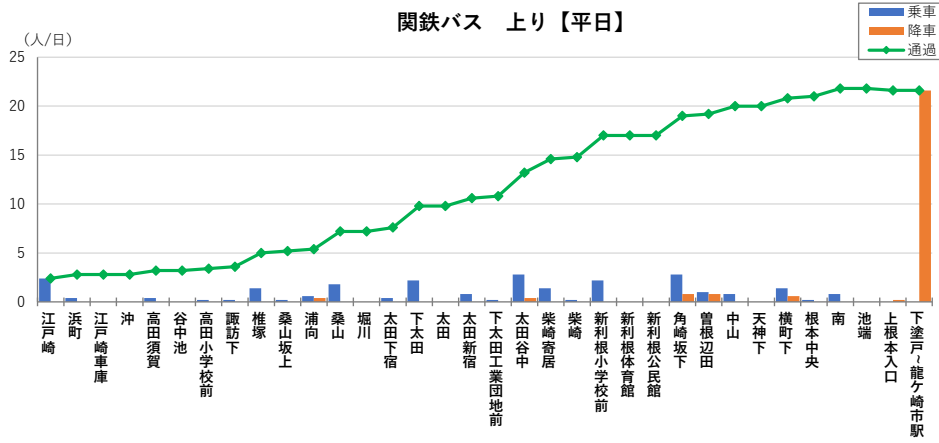


■土日曜日・ダイヤ別1日当り平均利用者数



③バス停別乗降者数



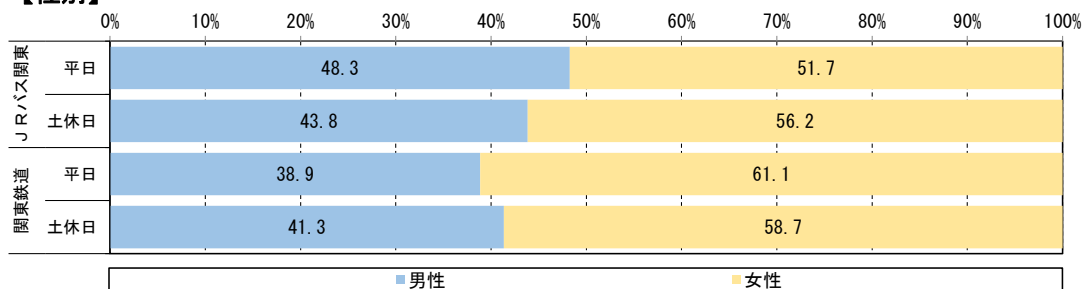


④利用者特性・ニーズ

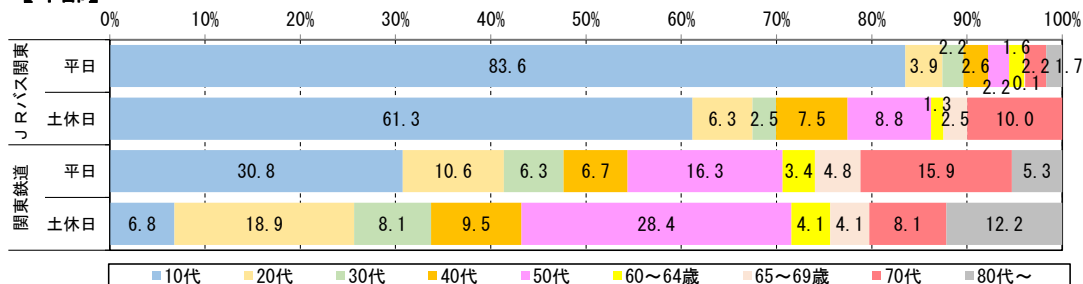
※なお、回答を拒否した利用者は集計していない。

a. 利用者属性（性別、年齢、住まい）

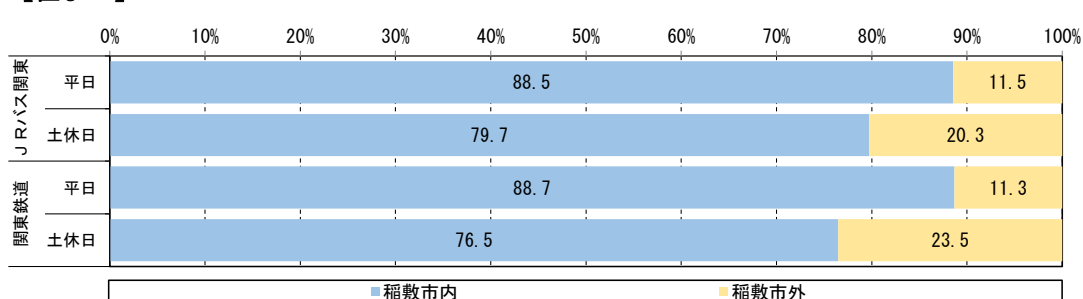
【性別】



【年齢】

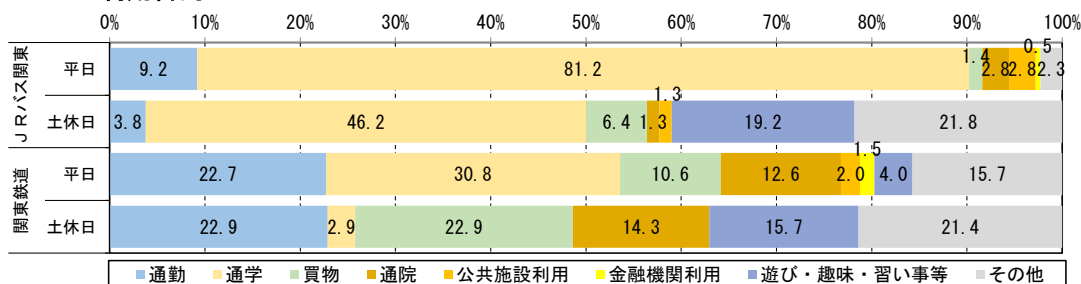


【住まい】

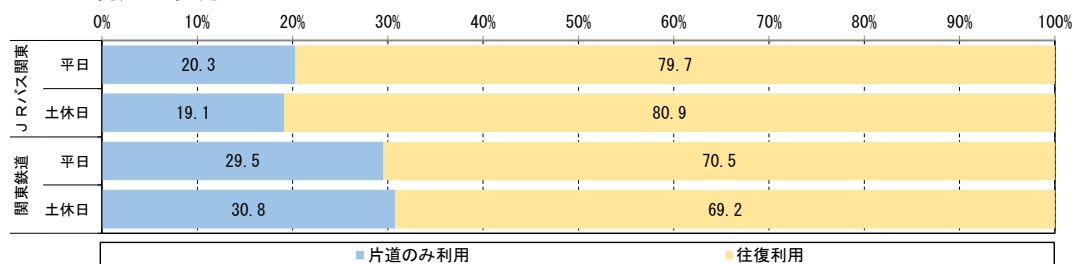


b. 利用状況（目的、利用頻度、バス停までの手段）

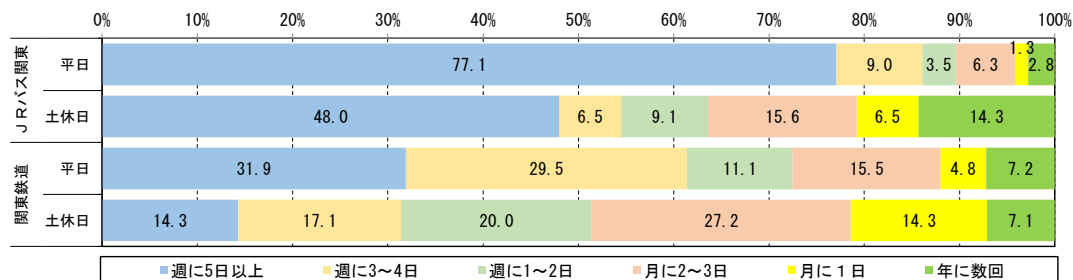
■利用目的



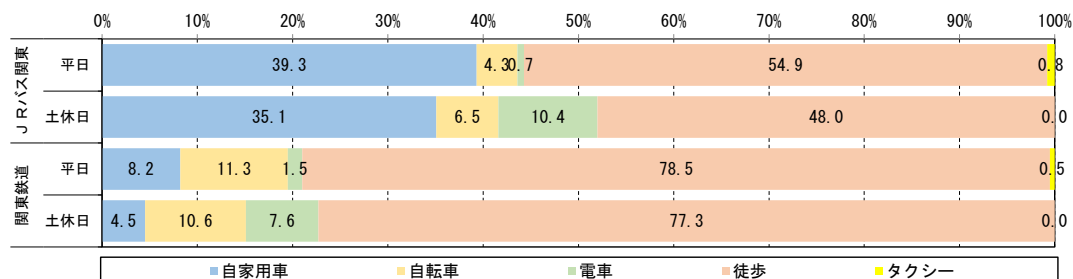
■利用の仕方



■利用頻度

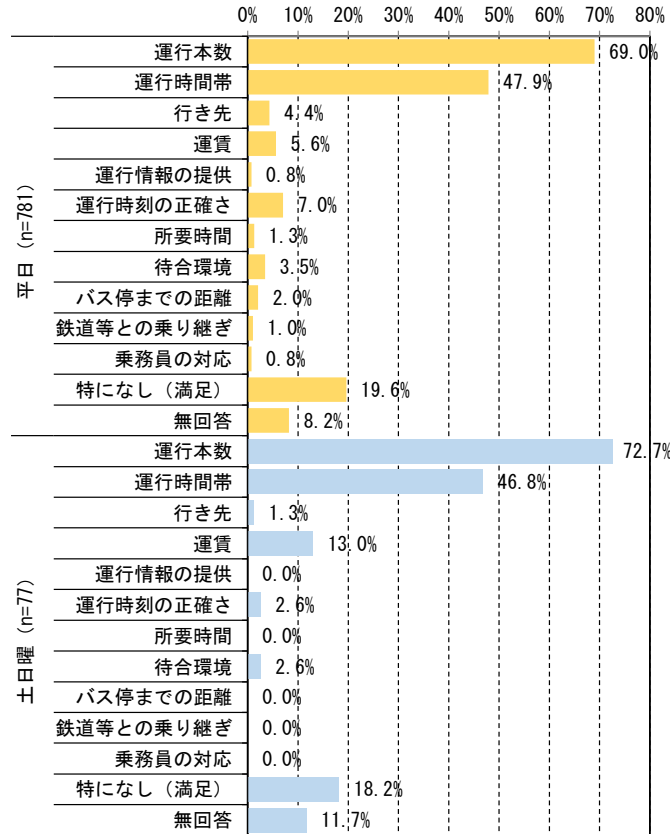


■バス停までの手段

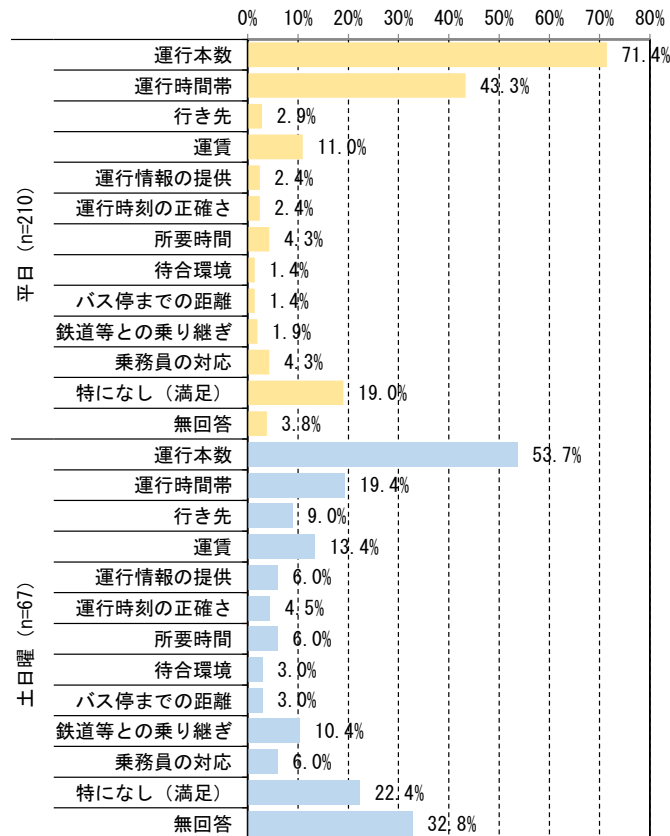


c. 運行サービスの改善要望

【JRバス関東】



【関東鉄道】



5-5. 市民懇談会

(1) 市民懇談会の実施概要

対象者	稲敷市民
調査日時	令和6年12月19日(木) 19:00~21:00
会場	稲敷市役所 3階 331会議室
内容	[第1部] 過疎地域指定から協働のまちづくり(いなしきむすび合同会社) [第2部] 持続可能な公共交通とまちづくり (為国孝敏氏(地域公共交通マイスター))

(2) 市民懇談会で出た主な意見

① 第1部：過疎地域指定から協働のまちづくりにおける主な意見

地域おこし協力隊に関する意見
<ul style="list-style-type: none"> ・地域おこし協力隊について、一般市民がどれだけ知っているのだろうか。みんな SNS やリアルでも会っている。 ・関係人口だけではなく無関係な人々も重要ではないか、地域おこし協力隊がどのような活動をしているのかもっと紹介した方が良いのではないか。市の広報にも情報を載せるべき。
稲敷市の観光(大杉神社)に関する意見
<ul style="list-style-type: none"> ・稲敷市にクラフトビールやサザコーヒーが開業すると聞いていて楽しみだが、どのようにして実施するのか。 ⇒稲敷市にしかないものを創りたいとの思いで神社境内に店舗を置いている工房はなく、大杉神社と協力して神水を利用して美味しいビールやコーヒーを提供できるのではないかとこの思いで取り組んだ。大杉神社は発酵の神様でもある。これをきっかけに新たな雇用も生むことになり、まちづくりの黒子に徹したい。 ・大杉神社の取組みを機会に、稲敷の代表的なおみやげになってほしいと期待している。 ・初めて聞いたが、頑張っていると感じた。神社の駐車場が遠く不便で公共交通の便も悪いので、周辺からのアクセスを考えた方が良い。 ・駐車場は夜になると街灯もなく真っ暗になり怖いし、駐車場も大駐車場と書いてあるが案内が悪い。 ⇒駐車場やトイレについては神社側でも対応について検討している状況である。
その他
<ul style="list-style-type: none"> ・今日の意見交換会は SNS で情報を得て集まったのではないか。新利根公民館や東支所に行っても情報は得られなかったなので、人集めを工夫した方が良い。 ・高齢者こそスマホが必要なので、松戸市や取手市で実施しているようなデジタル操作の指導・講習(スマホ教室)を行うべきだ。

②第2部：持続可能な公共交通とまちづくりにおける主な意見

公共交通に関する意見

- ・東京との繋がりが可能な高速バスがあると良い。
- ・地域バスが走っているが人口の多い江戸崎はよいが人口が少ない東では難しいだろう。バスが成立しない場所ではボランティア輸送で対応する。
- ・土浦や牛久から来る場合は市内で降りたバス停からボランティア輸送を活用するのはどうか。
- ・民間バスはもう少し考えるべきではないか。工場を誘致し送迎バスの運行や、ラッピングや広告等により収入を確保することができないか。データを元に配車できるようにしたり、荷物を運べるようにしたりするなど利用者が便利にならないと乗らなくなる。
- ・高齢者が多くなるため、バスを利用した方が歩くので結果的に健康になる、海外では公共交通は税金（公費）で運行している。
- ・今は安全な方法が良い。ドアトゥドアで家からどこまでは歩き、その先はバス利用など組み合わせを工夫する。
- ・公共交通も教育の視点を入れてほしい。
- ・船の利用や特急バスがあれば良いと思う。
- ・稲敷だけでなく茨城県全体で考えた方が良いのではないかな。

移動手段に関する意見

- ・子供が江戸崎に通学しているが、スクールバス 30 分、20 分の所要時間である、学校が再編成されるとバスに 50～60 分程度乗車することになるがそれはどうかと思う。乗車時間が無駄にならないように対応が必要ではないか。
- ・ドアトゥドアのスクールバスは本当に良いことなのか考えてほしい。
- ・徒歩とバスの間に自転車も手段として考えられないか、緩やかなダウンスケールを考えてほしい。
- ・稲敷市内は神社仏閣が多くそれらに馬車を使って回遊するなど、牧場とタイアップして観光事業としてタクシー代わりに可能ではないか。
- ・現在 86 歳だが次の免許更新が可能なのか不安であるが、周りが許さないだろう。2～3 年後稲敷がどのようになっているのか考えてほしい。

日常生活に関する意見

- ・他都市では移動スーパーがあるが稲敷では来ないため、運転免許を返納しても生活ができる仕組みが必要である。
- ・移動スーパーの場合、高齢者は品物を見て選んで買いたいと思っている。他人に頼むしかない。

その他

- ・会議は高校生や高齢者に参加してもらって議論してほしい。

5-6. 高校生ワークショップ

(1) 高校生ワークショップの実施概要

対象者	稲敷市内在住の高校生
調査日時	令和7年8月3日（日）13:30～
会場	稲敷市役所 3階 331会議室
内容	都市計画マスタープラン策定に向けて開催された「稲敷-INASHIKI-でのこれからの暮らしを考える市民ワークショップ」において、公共交通分野として通学に公共交通（路線バス）を利用している高校生6名を対象に実施。

(2) ワークショップで出た主な意見

①稲敷市の印象
<ul style="list-style-type: none"> ・稲敷は東京から比較的近いので、自家用車があれば便利などである。 ・稲敷は「ド田舎」のイメージがある。 ・稲敷のイメージは良くないが、北関東は大体同じ、空気も良いし東京にも近い。 ・将来は県内で就職したい。
②日常的によく行く場所について
<ul style="list-style-type: none"> ・江戸崎総合高校の生徒は、パンプで遊んでいる。 ・市内の学生は、パンプ、友達の家で遊んだりする。 ・すき家、はま寿司、パンプにいることが多い。 ・市内でバイトは限られてしまい、パンプ、パルナ、佐原周辺に限られる。 ・佐原駅周辺には、ガスト、マック、スタバがあるが、遊ぶ場所が無くすぐ帰ってくることになる。 ・江戸崎地区からはパルナ、佐原駅方面には行かない。 ・市内にボーリング場、陸上競技場（400メートルトラック）がないため、成田や龍ヶ崎等の周辺市まで行かないといけない。
③移動特性
<ul style="list-style-type: none"> ・桜川地区は香取方面が距離的に近いが、土浦方面を目的にする人が多い。 ・下総神崎まで車で送ってもらい佐原までJR成田線を利用している人もいる。 ・幸田車庫までは自家用車で送迎してもらっている。 ・高校はバイク通学がOKであるが、利用者はそれほどいない。 ・江戸崎総合高校生は、市外からは路線バスを利用していない。 ・市内は江戸崎総合高校に通うが、地元から離れた人は土浦とか違うところに行く。 ・市内からは江戸崎総合高校、土浦三高がほとんどで、佐原高校は1～2人程度である。
④移動（バス）に関して困っていること
<ul style="list-style-type: none"> ・佐原線は、登校時に伊佐部で小学生が乗ってきて満員になるので高校生は座れない。 ・コミバスは4月から運行本数が減り、バイトが不便になった。交通手段がなくなった。 ・下総神崎までのバス路線が廃止された。 ・佐原方面は15時台のバスがパルナ発になってしまい、バスの待ち時間を図書館で過ごしているが、週に一回（月曜日）早く下校する場合、図書館が休館日になり待つ場所が無い。 ・乗り遅れると1時間後になってしまう。 ・運転免許を取得するまで移動手段がない。 ・移動の自由度が少ない。 ・バス待ちの場所が無い。 ・時間を潰せるカラオケ施設等が欲しい。 ・交通費がかからずに過ごせる場所が欲しい。遊ぶ場所が無い。 ・西側の市境付近はバス停までの距離が遠い。

<ul style="list-style-type: none"> ・市内の図書館にバスで行くことができない。 ・バスの時間を気にして遊ぶしかない。 ・テスト時期になると下校時間とバスのダイヤが合わなくて不便になる。
⑤バスの利用状況
<ul style="list-style-type: none"> ・通勤者は本新入口で3人降りている。 ・寺田橋～パルナ間の利用が多い。 ・通勤は本新入口、パルナの利用が多い。 ・土日、パルナ方面は小さいバス車両なので満員になる。 ・桜東バスは朝の便は利用者が多い。 ・土浦方面は7:30 発の便の利用が多く、7:00 発、7:45 発は利用が少ない。 ・龍ヶ崎・美浦方面は江戸崎総合高校に通う生徒が多い。
⑥他校のスクールバスの運行状況
<ul style="list-style-type: none"> ・市内には、市外高校のスクールバスが結構走っている。 たとえば、麻生高校、鹿島学園、常総学園、土浦日大、霞ヶ浦高校など
⑦改善要望（施設関係）
<ul style="list-style-type: none"> ・待ち時間を有効に活用できる施設（カラオケ等）が欲しい
⑧改善要望（交通関係）
<ul style="list-style-type: none"> ・佐原方面からの遅い時間帯は今のままでちょうど良い。
⑨その他
<ul style="list-style-type: none"> ・「稲敷いなすけ」のキャラクターは、かわいい。 ・アルバイトの規制は千葉県は厳しいが、茨城県は緩い。

5-7. 交通事業者等へのヒアリング結果

事業者・関係団体	ヒアリングの結果概要
<p>バス事業者 (市内路線委託事業者)</p>	<p>○利用特性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ブルーバスについては、通学に利用する学生の利用は少なく、高齢者が買い物や通院で利用している。桜川地区では買い物は江戸崎に行く人が多い。 ・浮島線は、パルナ止まりとなっているために、桜川から佐原方面へ通学する学生にとっては利用しづらくなっている。 ・光葉団地で要望があったので路線を見直したが、それほど多くはなかった。 ・新利根神崎線と江戸崎佐原線を合わせた乗客総数が、昨年度は 75,000 人を超えており、令和 4 年度よりも 15,000 人増加しているが、乗客増加の区間が短距離で単価が低いため、収入の増加には結びついていない。 ・江戸崎佐原線の乗客のほとんどが、通学で利用している学生である。東支所から 10 名程度が江戸崎総合高校へ通学している。また佐原方面へ通学している学生も多くみられる。通学定期券補助が広まり、乗客の増加につながったと思う。 <p>○今後の事業展開等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・4 条運行ではなく、78 条の自家用有償運送に切り替えていく方向で進めていきたいと検討している。路線再編についても 78 条の方が柔軟に変更でき、運賃も市内 200 円、市外 500 円などの設定も可能となる。 ・路線と区域運行を行っていくとした場合、人的問題と運転手不足が問題となる可能性がある。
<p>タクシー事業者</p>	<p>○利用特性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新利根地区では、カスミと角崎クリニックへの送迎がほとんど。 ・東方面では、利用者が複数のタクシー会社に連絡を入れ、最も早く来たタクシーに乗っていることを知ってからは、東方面の送迎を断っている。 ・曜日によって異なるが、13 時から 15 時の間は少し余裕ができる状態であるが、朝夕については全車稼働している状態。 ・午前中は買物や通院客が多く、大半が高齢者。車が足りない場合は、美浦の方からも 2～3 台来てもらうことがある。 ・基本的にタクシー券を持っている人がタクシーを利用しているが、時折企業等へ訪問する人が、駅まで乗車して帰る場合がある。 ・今年になってから、タクシー利用者が減少し、タクシー券における補助申請額も昨年度に比較して減少した。 ・東タクシーや阿波タクシーがなくなったことで、東地区の方からも予約電話が来るようになったが、送迎に時間がかかる割に送迎距離が 1 メーター程度なので、とても効率が悪い。また、東地区に迎車に行っている間に、江戸崎エリアの利用者を逃してしまうこともあることから、東方面の予約を極力断るようにしている。 ・利用者側のモラルが、年々ひどくなっているように感じる。細道でも入って玄関まで送迎したり、荷物を持たされたりすることもある。

	<p>○一般タクシー以外に実施している輸送サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市からの委託で、いこいのプラザで実施している老人クラブ等の送迎を行っている。 <p>○現在抱えている運行上の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の継続（従業員の高齢化、後継ぎ問題等） <p>○今後の事業展開について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市からの委託という形で提案された場合には、出来る限り検討していきたいが、不可能な場合もあることは理解してほしい。 ・ライドシェアの運行管理 <p>○市への要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用券の使用できる枚数増加、補助額の増額、複数枚数の利用可 ・通院専用のタクシー券の作成 ・タクシー会社への補助
<p>民生委員 (民生員会議)</p>	<p>○全地域共通の移動に関する問題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「足がない」という話はよく出る。 ・買い物も行けない人やバス1本では買い物、病院に行けず困っている人も多い。 ・今後も高齢者が増加するため、移動手段については不安感がある。 <p>○各地区の高齢者の移動実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券を利用して、4人組などでタクシー券を出し合って乗合で移動している高齢者たちがいる（江戸崎地区） ・新利根地区は買い物や病院が集結しており、比較的生活しやすい（新利根地区） ・済生会病院までバス等を利用して通院している人もいる（新利根地区） ・桜川地区では江戸崎方面へ買い物に行く方が多い（桜川地区） ・タクシー会社が地区内になく不便（東地区） ・健康な人は桜東バスを利用して買い物へ行ったりしているが、自分でバスに乗れないような人は、家族に乗せていってもらっている。 ・高齢者だと大きなスーパーより小規模なスーパーの方が歩く距離も少なく程よい。 ・病院に行くときは、病院が出している無料送迎を利用している人が多い。 (宮本病院、角崎クリニック)

6. 現行稲敷市地域公共交通計画の検証

6-1. 稲敷市地域公共交通計画の概要

「稲敷市地域公共交通計画」は、公共交通の現状や課題を踏まえ、持続可能な公共交通の実現に向けた計画として策定したものである。

■稲敷市地域公共交通計画の概要

計画期間	令和4年度～令和8年度の5年間																																				
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	<table border="1"> <thead> <tr> <th>基本方針、計画目標</th> <th>事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">基本方針1 地域公共交通ネットワークの形成</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">計画目標1 市外への移動を支える交通軸の維持</td> <td>事業1 市外への民間路線バスの維持</td> </tr> <tr> <td>事業2 市内路線・コミュニティバスの再編</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">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</td> <td>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)</td> </tr> <tr> <td>事業4 地域公共交通券の運用方法の見直し</td> </tr> <tr> <td>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</td> </tr> <tr> <td>事業6 多様な地域輸送資源の活用</td> </tr> <tr> <td colspan="2">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</td> </tr> <tr> <td>計画目標3 交通拠点の利便性向上</td> <td>事業7 交通拠点における利用しやすい環境づくり</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">計画目標4 利用者の視点に立った情報提供</td> <td>事業8 分かりやすい公共交通マップの提供</td> </tr> <tr> <td>事業9 ネット環境を活用した情報提供</td> </tr> <tr> <td>計画目標5 利用促進策の推進</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td colspan="2">基本方針3 まちづくり事業との連携</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">計画目標6 公共交通を活用した地域活性化</td> <td>事業11 拠点地区の整備進捗状況との連携推進</td> </tr> <tr> <td>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</td> </tr> <tr> <td>事業13 観光施策との連携推進</td> </tr> <tr> <td>事業14 福祉部局との連携推進</td> </tr> <tr> <td>事業15 駅・空港等へのシャトルバス導入</td> </tr> <tr> <td>事業16 路線バス・高速バスを活用した貨客混載事業</td> </tr> <tr> <td colspan="2">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</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">計画目標7 法定協議会のガバナンス強化</td> <td>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サイクルによる進行管理および目標達成評価の実施</td> </tr> <tr> <td>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</td> </tr> </tbody> </table>		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会による毎年度の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
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会による毎年度の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																																				
計画目標																																					
目標を達成するために実施する施策																																					

6-2. 評価値の達成状況及び各実施事業の実施状況

- ・基本方針の達成に向けて、市外路線の利用者数・収支率は目標値を達成しているが、他の評価値に対しては未達成となっている。
- ・各実施事業については、利用状況を踏まえ、市内路線バスやコミュニティバスの再編は実施しているが、その他の実施事業は未実施が多いことから、路線再編に留まらず、利用増加につながる事業についても積極的に取り組むことが求められる。

■基本方針の達成状況（令和7年度末時点）

評価：◎…目標値を達成 ×…目標値を未達成

評価指標		評価値		R7までの達成状況	評価
		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	1,154人/月	◎
	市内路線バスの年間利用者数	73,111人	現状維持	112,049人	◎
	コミュニティバスの年間利用者数	17,727人	現状維持	16,721人	×
	地域交通利用券の年間使用回数	15,376回	現状維持	10,211回	×
公共交通収支率	稲敷エリア広域バス	15.9%	20%	29.1%	◎
	市内路線バス	13.4%	15%	20.9%	◎
	コミュニティバス	18.6%	20%	9.1%	×
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	R5に2回実施 ○協議会委員、市議員、市職員を対象として研修会(10/8) ○まちづくり懇談会(12/19)	◎
交通結節点の機能強化	待ち環境整備等、交通結節点整備箇所数	1か所	5か所	1か所	×
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	連携事業実施件数	なし	3事業	なし	×

※利用者数、収支率については、令和6年度実績で評価

■各実施事業の実施状況 (□: 実施できていない事業)

実施事業	実施状況
事業1. 市外への民間路線バスの維持	
民間路線バスの維持	<ul style="list-style-type: none"> ・JRバス関東君島線の廃止、霞ヶ浦線の減便により、運行サービスは低下したが、JR常磐線の各駅へのアクセス手段は確保されている。 ・関鉄バス江戸崎龍ヶ崎線については、稲敷市から運行補助を実施し、路線の維持を図っている。
稲敷エリア広域バスについて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	<ul style="list-style-type: none"> ・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）を活用して、継続運行を実施している。
事業2. 市内路線・コミュニティバスの再編	
市内路線・コミュニティバスの再編、検証	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの運行や利用者数の動向を勘案し、市内路線・コミュニティバスの再編を実施している。 <ul style="list-style-type: none"> ・R5.4 あずまコミュニティバスの再編 ・R7.4 ダイヤ改正（減便、路線の再編）
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	<ul style="list-style-type: none"> ・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）を活用して、継続運行を実施している。
事業3. 昼間割引運賃制度の拡大及び路線バス・関東鉄道竜ヶ崎線の通学割引等の検討	
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）	<ul style="list-style-type: none"> ・実施できていない
事業4. 地域交通券の運用方法の見直し	
地域交通券の運用方法の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの利用実態や市民からの要望や意見を踏まえ、運用方法を見直し、令和7年4月に制度を改正し、運用開始した。
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	
地域住民との意見交換会の開催	<ul style="list-style-type: none"> ・実施できていない
地域主体の交通システムの検討、導入	<ul style="list-style-type: none"> ・実施できていない
事業6. 多様な地域輸送資源の活用	
多様な地域輸送資源の活用検討	<ul style="list-style-type: none"> ・実施できていない

実施事業	実施状況
事業7. 交通結節点における利用しやすい環境づくり	
バス待合環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・バス待合室に付属するトイレの段差解消および和式トイレから洋式トイレへ交換（R4） ・バス待合室木材製床面からコンクリート製床面へ改修および建屋内外の壁・天井の塗装を更新（R5） ・防犯カメラの更新、増設（R6）
運行情報・乗り換え情報などの情報発信等の施策の実施	・実施できていない
事業8. 分かりやすい公共交通マップの提供	
公共交通マップの作成・配布	・実施している（市のホームページにも公表）。
マップを用いた活用方法の検討	・実施できていない
事業9. ネット環境を活用した情報提供	
G T F Sデータの定期的な更新	・実施している（市のホームページにも公表）。
利用しやすい詳報提供の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・民間の乗り換えサイトにも反映させている。 （市のホームページにもサイトを紹介している）
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	
バス乗り方教室	・実施できていない
広報やホームページを活用した公共交通利用啓発	・広報やホームページにおいて路線バス通学定期券補助制度の周知を行い公共交通の利用促進を図っている。
各種会合での出前講座	R5に2回実施 ○協議会委員、市議員、市職員を対象として研修会（10/8） ○まちづくり懇談会（12/19）
買物・通院等に公共交通を利用する外出モデルプラン	・実施できていない

実施事業	実施状況
事業 11 拠点地区の整備進捗状況との連携推進	
拠点形成との連携推進	・拠点整備に向けた基礎調査および分析（R6）
事業 12 公共交通を利用した買物の付加価値の寄与等、商業施設との連携推進	
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	・実施できていない
事業 13 観光施策との連携推進	
稲敷市観光協会や観光施設等と連携した観光交流を活かすための公共交通の活用検討	・実施できていない
事業 14 福祉部局との連携推進	
福祉施策との棲み分け・機能分担の協議・連携	・実施できていない
事業 15 駅・空港等へのシャトルバス導入	
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	・実施できていない
事業 16 路線バス・高速バスを活用した貨客混載事業	
貨客混載事業の実施	・実施できていない

実施事業	実施状況
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及び目標達成評価の実施	
稲敷市地域公共交通活性化協議会の定期開催	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年度 稲敷市地域公共交通活性化協議会を年5回開催し、うち3回においては公共交通利用者状況の報告や再編についての協議を行った。 ・令和7年度 稲敷市地域公共交通活性化協議会を年5回開催し、地域公共交通計画の見直し及び今後の市内交通のあり方についての協議を行った。
事業 18 持続可能性を考慮した公共交通や移動支援策に対する適正な財源確保と行政負担の軽減	
庁内関連部局と連携した行政負担額の限度閣内において、実施できる交通施策についての継続的な検討	・庁内福祉部局および教育部局に対しヒアリングを行い、各部局で実施している移動サービスの把握や複合の検討を行っている。（R6）

