

筑西市地域公共交通計画

令和4年3月

筑西市

はじめに



本市は、下館駅を中心に、東西に「JR 水戸線」、北に「真岡鐵道真岡線」、南に「関東鐵道常総線」が運行されており、さらに国道 50 号線と国道 294 号線が交わる交通の要衝となっております。

本市では、平成 28 年度に「筑西市地域公共交通網形成計画」を策定し、このような地の利をいかしながら、市内全域をカバーしております。また、「のり愛くん」とコミュニティバス路線を組み合わせた公共交通網の充実を図る取組を進めてまいりました。

この計画期間における個別施策の成果により、平成 27 年度にはゼロであった路線バス利用者は、令和 2 年度末には年間 6 万人を数えるまでになり、「のり愛くん」の利用者と合わせた公共交通機関の利用者数は増加傾向にあります。

しかしながら、急激な人口減少や少子高齢化の進展は、将来にわたって公共交通機関の利用者を減少させるリスクとなっており、さらに新型コロナウイルス感染症の影響による新しい「移動しない生活スタイル」の浸透により、鉄道や路線バスを中心とした公共交通網を取り巻く状況は厳しいものとなっております。

また、一方では、SDGs の観点から、将来に向けた持続可能なまちづくりが求められており、環境負荷の低減や、住みやすいまちづくりを行うために公共交通網の活用が注目されております。

この度、これらのことを踏まえ、これまでの計画の成果を振り返るとともに、今後の新たな課題に向き合うことで、公共交通を「使いたい人」が「使いたいとき」に利用できる環境を維持することを目的として「筑西市地域公共交通計画」を策定いたしました。

地域公共交通は、地域の皆様や利用者の皆様と共に守っていくものでございます。これまでの計画の実施により得られた知見を活用しながら、将来にわたって地域の公共交通網を維持していく知恵を関係する多くの方々と出し合うことで、本計画を着実に推進してまいりたいと考えておりますので、皆様の一層のご理解とご協力を賜りますようお願いいたします。

結びに、本計画の策定に当たり、貴重なご意見・ご提言をお寄せくださいました市民の皆様方をはじめ、地域公共交通会議委員の皆様、及び多くの関係者の皆様に心から感謝申し上げます。

令和 4 年 3 月

筑西市長 須藤 茂

目 次

第1章 計画概要	1
1.1 地域公共交通計画の策定の必要性	1
1.2 計画の区域、期間	1
1.3 上位計画の整理及び計画の位置づけ	2
1.4 筑西市の公共交通の基本的な考え方	5
1.5 現在の計画の実施概要と評価	6
第2章 地域公共交通の現状と課題の整理	9
2.1 地域公共交通の現状	9
2.2 地域公共交通の課題	13
第3章 課題を踏まえた基本的な方針と取組	15
3.1 基本理念、基本方針の設定	15
3.2 基本方針を達成するための取組施策の全体像	18
3.3 取組施策	20
第4章 計画の実現に向けて	50
4.1 計画実現に向けた評価	50
4.2 評価指標	51
4.3 施策に関する多面的な評価について	52
4.4 今後の取組みスケジュール	53
参考資料	参考-1
参考資料-1 地域、公共交通の現状	参考-1
参考資料-2 上位計画、関連計画の整理	参考-16
参考資料-3 市民の移動実態、ニーズ（市民アンケート調査より）	参考-29
参考資料-4 クロスセクター効果の詳細	参考-34
参考資料-5 用語解説	参考-36
参考資料-6 地域公共交通計画の策定の経緯	参考-37
参考資料-7 地域公共交通会議	参考-38

第1章 計画概要

1.1 地域公共交通計画の策定の必要性

筑西市では平成28年度に筑西市地域公共交通網形成計画を策定し、市内での新たな路線バスの運行、デマンド交通システムの予約システムの改善といった利便性向上、コミュニティサイクルの運用を開始したほか、利用促進につながる取組などを実施してきました。

この計画期間に、つくば市や下妻市との広域連携バス、筑西市地域内運行バスや筑西市道の駅循環バスが運行を開始し、公共交通（鉄道、路線バス、デマンド交通システム）を利用する方は以前よりも着実に増加し、計画の成果が出ていると言えます。

一方で、筑西市は今後も少子高齢化による人口減少傾向が続き、運転免許返納者も増加が想定され、さらには令和2年1月以降、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、公共交通利用者の減少、生活様式の変化なども起きており、時代に合わせた課題に対応した取組を今一度考える必要があります。

平成28年度に策定した現在の計画は、令和3年度に計画期間満了を迎えることから、次の5年間で行う取組内容を設定し、この地域における公共交通の目指す姿を実現するための指針となる「筑西市地域公共交通計画」を策定します。

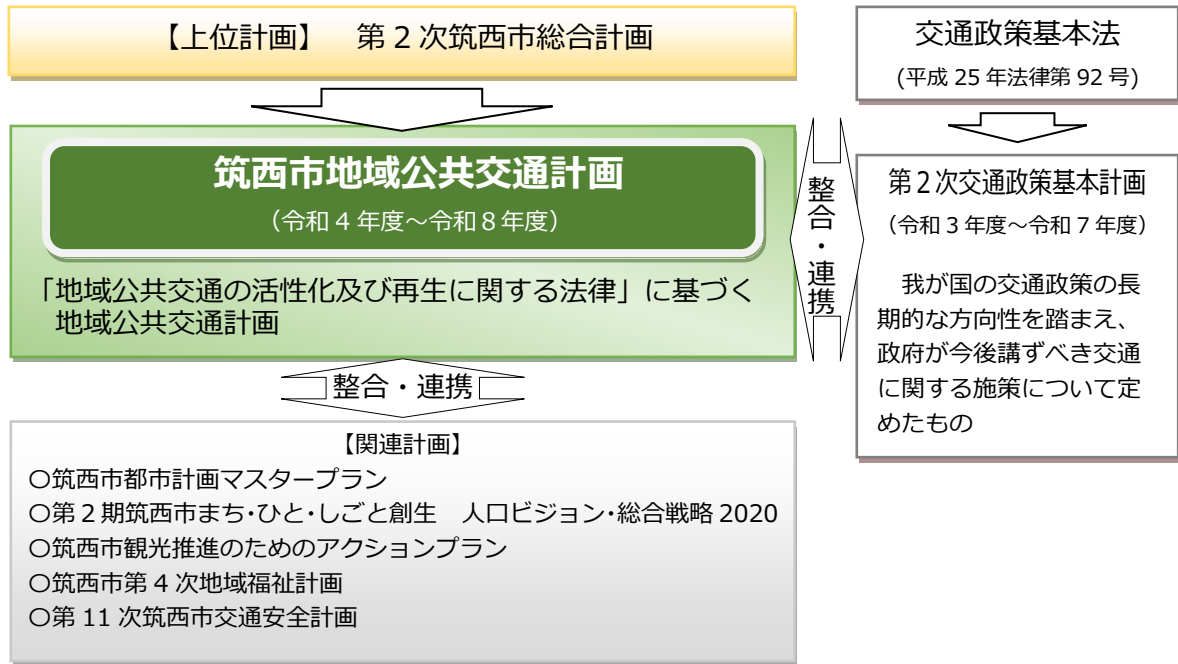
1.2 計画の区域、期間

計画区域：筑西市全域 ※市内全域の現状や課題を踏まえ、取組内容を設定

計画期間：令和4年度～令和8年度（5年間） ※次の5年間で行うべき取組内容を設定

1.3 上位計画の整理及び計画の位置づけ

本計画は、「第2次筑西市総合計画」を上位計画とし、公共交通施策に関連する個別計画との整合・連携を図ります。また、「交通政策基本法」に基づき、国が策定した「交通政策基本計画」とも整合・連携を図ります。以下のとおり、計画の位置づけ及び概要を整理します。



■ 図 1-1 筑西市地域公共交通計画の位置づけ

【上位計画】

<第2次筑西市総合計画>

【策定年度及び計画期間】 平成29年3月策定 前期基本計画：平成29年度～令和3年度
後期基本計画：令和4年度～令和8年度

【関連施策】

(1) 鉄道輸送力の充実

- ☞JR水戸線や関東鉄道常総線、真岡鐵道真岡線の利用促進
- ☞運行本数増加や乗り継ぎ時間の短縮などについて鉄道事業者に要望

(2) 公共交通の充実・利便性向上

- ☞デマンド交通システム「のり愛くん」の効率性や利便性の向上に向けた改善
- ☞鉄道、バス、タクシーなど多様な交通サービスとの相互連携や役割分担を行い、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを構築

【目標指標】 ◆◆◆目標指標（後期基本計画における今後5年間の目標指標）

目標項目（単位）	現況値（計画策定時）	目標値（令和8年度）
公共交通（鉄道、バス、デマンド交通システム）の1日平均利用者数（人/日）	8,383 （令和元年度※）	8,590

※新型コロナウイルス感染拡大の影響を踏まえ、令和元年度を基準とします。

【関連計画】

<筑西市都市計画マスタープラン>

【策定年度及び計画期間】 令和2年3月策定、以降20年間で計画期間

【関連分野の方針】

- ☞鉄道に関して、利便性向上を図るため、輸送力強化のほか、駅前広場の整備や駐車場の確保、アクセス道路の整備、本市の玄関口となる下館駅南北の駅前広場の再整備を検討
- ☞関東鉄道常総線の輸送力強化や利用促進を検討し、その活用について事業者と協議
- ☞高齢者などの交通弱者の移動支援や市内の交流を高める交通利便性向上の施策として、市内のデマンド交通システムや地域内運行バス、広域連携バスなどの公共交通網の充実・強化や本市から東京都心へアクセスする高速バスの活用など、各交通機関の連携に努め、安心して快適な交通体系の構築に努める。
- ☞地区拠点などにおける関連機能の集約化に伴い、公共施設などの跡地や未利用都市空間などを活用し、暮らしに身近な（小さなネットワーク）交通結節スポット（交通の乗換えやバスの待合所など）を検討

<第 2 期筑西市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略 2020>

【策定年度及び計画期間】 令和 2 年 3 月策定、以降 5 年間で計画期間

【関連分野の方針】

- ☞公共交通対策事業として、誰もが住みたくなる安心・安全で便利なまちをつくるため、市民ニーズに即した公共交通ネットワークの形成
- ☞広域行政連携参画事業として、効率的な行財政運営の推進と地域全体の総合的な発展を見据え、周辺自治体との連携を強化し、広域連携事業を推進

<筑西市観光推進のためのアクションプラン>

【策定年度及び計画期間】 平成 29 年 3 月策定、以降状況に応じて適宜見直し

【関連分野の方針】

- ☞観光客に滞在していただく仕組みづくりとして、レンタサイクル、サイクルステーション（駐輪場）の設置、観光でのデマンドタクシー利用、主要拠点や観光拠点を結ぶ定期バスの実施などの二次交通の確保
- ☞「食」資源の充実として、観光ルートを低額で回遊できる観光タクシーの導入

<筑西市第 4 次地域福祉計画>

【策定年度及び計画期間】 令和 4 年 3 月策定、以降 5 年間で計画期間

【関連分野の方針】

- ☞市民が気軽に外出できるようにし、社会参加の促進を図るため、デマンド交通システム「のり愛くん」の利用者増加及び利便性の向上に努める。
- ☞放置自転車等の不法な道路占拠がなくなり、誰もが通行しやすくなるよう、「市自転車等の放置防止条例」等に基づいてパトロールを推進し、放置自転車等の減少と撤去に努める。
- ☞障がいの有無や年齢等にかかわらず誰もが安心して生活できるような環境を整えるため、「バリアフリー新法」「ひとにやさしいまちづくり条例（茨城県）」に基づき公共施設のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化を推進

<第 11 次筑西市交通安全計画>

【策定年度及び計画期間】 令和 3 年 8 月策定、以降 5 年間で計画期間

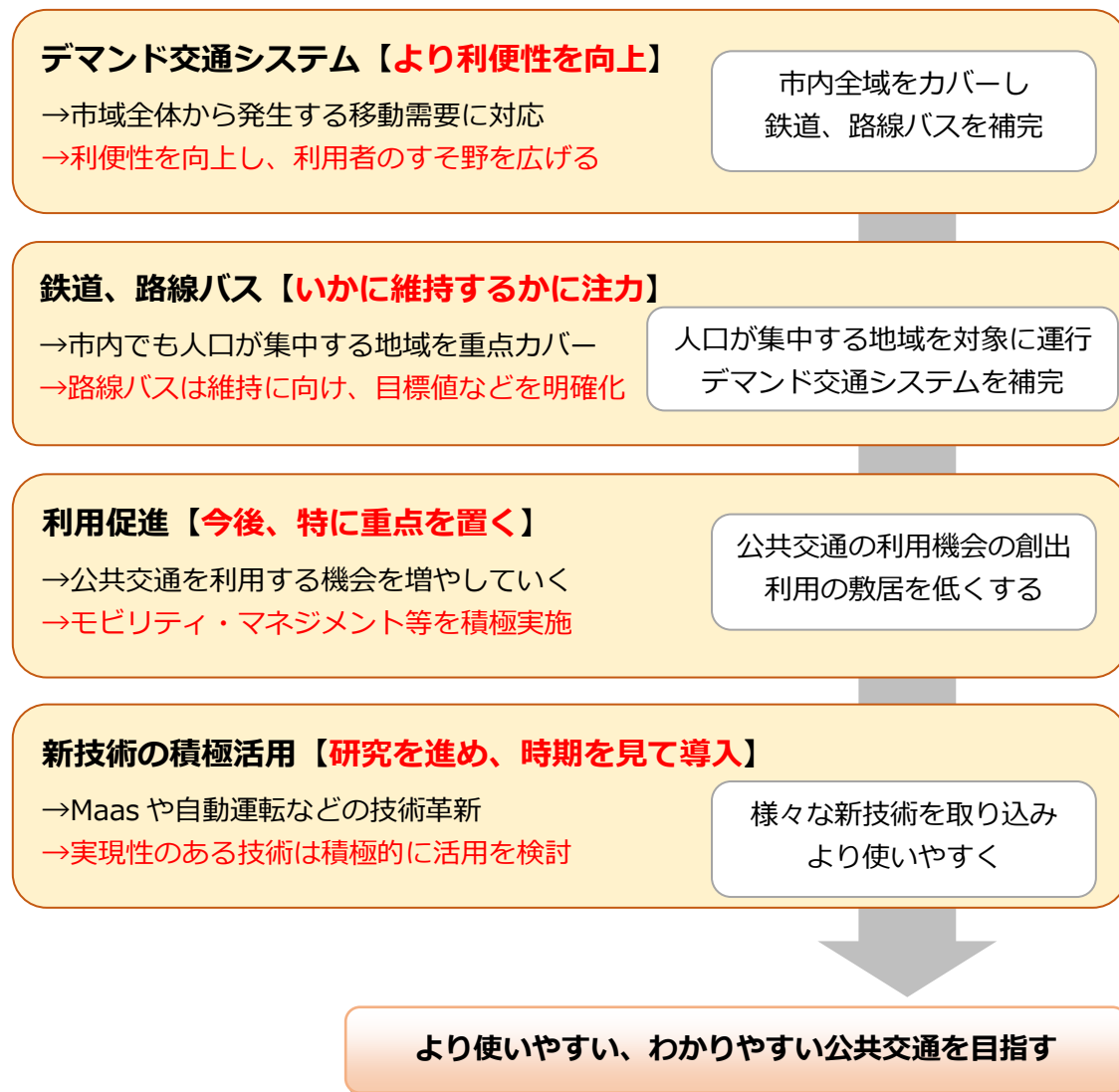
【関連分野の方針】

- ☞高齢者などの持続可能な移動手段の確保・充実を図るため、地域公共交通計画に基づいた公共交通網の充実を推進、地域の自動運転サービスの社会実装の可能性の検討、地域課題の解決に資する MaaS のモデル構築や普及に必要な基盤づくりの検討

1.4 筑西市の公共交通の基本的な考え方

本市では、広い可住地に薄く市街地が分散しており、鉄道や路線バスのみで市内全域をカバーすることは困難です。また、市民の移動手段の約8割はマイカーであり、車がある生活が当たり前となっています。しかし、いずれは公共交通に頼った移動を検討する必要があり、「公共交通を使うべき人が、使いたいときに、使いやすいと思える公共交通」を維持していく必要があります。

そこで、基本的な考えとして、薄く広い居住地全域の対応に適した「デマンド交通システム」と、特に人口が集中する地域の対応に適した「鉄道及び路線バス」を活用し、移動需要に対応しながら、利用促進策を積極的に行うことで公共交通への敷居を低くし、さらには近年の進展する技術も取り込み、より使いやすい、わかりやすい公共交通を目指します。



1.5 現在の計画の実施概要と評価

(1) 筑西市地域公共交通網形成計画の概要

本市では平成 29 年 3 月に、本市の公共交通が抱える課題を踏まえ、効率性と利便性の向上を図りつつ将来にわたり持続可能な公共交通体系の再構築に向けて、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）」に基づき、既存公共交通を見直し、新たな交通サービスを検討するなど、施策の具体化のための推進方策等を設定し、今後の本市における公共交通施策の指針となる「筑西市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

(2) 計画の期間

平成 29 年度～令和 3 年度（5 年間）

(3) 計画で目指す方向性

現在の計画では、以下の 4 つの基本方針を掲げています。

- 周辺都市と連携し、魅力あるまちづくりに寄与する公共交通体系の構築
- 都市拠点の機能強化を支え、にぎわいを創出する公共交通体系の構築
- 高齢になっても安心して利用できる公共交通体系の維持
- 自動車と共存しつつ、持続可能な地域公共交通の利用促進策の展開

(4) 計画の目標と達成状況

鉄道、バス及びデマンド交通システムの利用者数増を目標としました。目標は未達ですが、着実な増加が見られます。

■表 1-1 公共交通（鉄道、バス、デマンド交通システム）の 1 日平均利用者数の推移

平成27年度	令和元年度 時点	令和3年度 (目標)		平成27年度	令和元年度 時点	令和3年度 (目標)
7,921人	8,383人 (6%増)	8,500人 (7%増)		7,764	8,020 (3%増)	7,700 (維持)
				-	192	600
				157	171 (9%増)	200 (27%増)

※右表は、左表の各公共交通の 1 日平均利用者数の内訳

(5) 取組の実施状況と評価

筑西市地域公共交通網形成計画で位置づけた施策の実施状況及び、実施状況を踏まえた今後の方針は以下のとおりです。鉄道や路線バス、デマンド交通システムについては、これまでの利用拡大の実績を考慮し、継続又は拡大を行い、各種利用促進策についても、今後更に注力していくこととします。

① 幹線系交通・支線系交通の充実・利便性向上

鉄 道	計画の目標：鉄道と他の公共交通との 相互連携、乗継利用などの利便性確保	
	施策の実施状況：個別施策全てについて 着手又は実施済み	
	個別施策メニュー	実施内容
	・公共交通の相互連携、乗継利用などの利便性向上	・乗継切符に関する情報発信・PRの実施
	・バリアフリー化の促進	・要望活動の実施（要望成果：玉戸駅ホーム屋根整備）
◆今後の方針： 継続	継続して鉄道の利便性向上を目指す。	
バ ス	計画の目標：広域連携の観点から運行が望ましい区間で広域連携バスの導入 市内の都市拠点、地区拠点等を結ぶ地域内運行バスの導入	
	施策の実施状況：個別施策全てについて 着手又は実施済み 筑西市広域連携バスについては、ニーズに合わせた改善により、利用者を多く取り込んでいるが、その他の路線については利用者数は少しずつ伸びているものの、事前の需要予測を大きく下回る状況が続いている。	
	個別施策メニュー	実施内容
	・筑西市広域連携バス (下館駅⇄筑波山口)の運行維持	・利用者ニーズへの対応による利用増（バス停増設や運行ルートの変編などを実施） ・新たな広域連携バスの取組として、令和2年10月から「筑西・下妻広域連携バス」 実証実験運行開始
	・地域内運行バスの導入、運行維持	・平成29年10月から「筑西市地域内運行バス」（下館駅⇄筑西遊湯館）実証実験運行開始
◆今後の方針： 継続及び内容改善	実情に合わせて 運行内容を見直し、目標値の設定や地域住民の参画方法等を検討 する。	
デ マ ン ド 交 通 シ ス テ ム	計画の目標：デマンド交通システムの改善と役割分担の検討	
	施策の実施状況：個別施策全てについて 着手又は実施済み システムの更新による運行の効率化や、利用者の増加等により、平成27年度には15.84%だった収支率を、令和元年度には18.97%まで改善することができた。また、収支率の改善に伴い、ピーク時には5,900万円を超えていた市からの補助金についても令和元年度には約5,150万円まで削減できた。	
	個別施策メニュー	実施内容
	・デマンド交通システムの利便性向上と収支改善	・予約システムの更新による固定費削減及び運行の効率化 ・運行主体によるサービス水準の改善（接客対応等） ・運転免許返納者への対策として、お試し乗車券配布の実施
	・バス路線導入に伴うデマンド型交通の 役割検討と運行改善	・バス及びデマンド交通システムの利用状況の分析 ・利用者意識調査の実施 ・土日運行の検討
◆今後の方針： 継続及び拡大	今後の更なる利用者増を見越して、 より一層の利便性向上を図る。	
タ ク シ ー	計画の目標：より細かなニーズに対応したタクシーの利用促進	
	施策の実施状況：個別施策について 実施済み	
	個別施策メニュー	実施内容
	・タクシーに関する情報提供による利用促進	・運転免許返納者への助成券発行によるタクシー利用啓発を実施 ・筑西市公共交通マップに事業者情報を掲載し、全戸配布を実施
◆今後の方針： 継続及び拡大	利用促進に係る 支援の方法について引き続き検討 を行う。	

②総合的な公共交通の利便性向上・利用促進

誰もが利用しやすい公共交通環境の整備	
施策の実施状況：個別施策全てについて <u>着手又は実施済み</u>	
個別施策メニュー	実施内容
・ 鉄道駅やバス停などの交通結節点の利便性向上	・ 明野支所バス停に駐輪場を設置 ・ 令和2年4月から下館駅でのカーシェアリング実証実験開始
・ コミュニティサイクルの導入検討	・ 平成31年4月から実証実験開始
◆今後の方針： 継続 現在の取組を継続して実施し、 必要に応じて拡大実施。	

モビリティ・マネジメントの実施	
施策の実施状況：個別施策全てについて <u>着手又は実施済み</u>	
個別施策メニュー	実施内容
・ ターゲットに対応した効果的なモビリティ・マネジメントの実施	・ モビリティ・マネジメント拠点「ちっくんステーション」を開設 ・ 出前講座を定期的実施 ・ 路線バス沿線の自治会イベントでの啓発活動の実施（幸町三世イベント等）
・ 運転免許返納者など交通弱者に対する広報・PR活動の実施	・ 運転免許返納者へのタクシー助成券及びバス又は「のり愛くん」のお試し乗車券配布の実施 ・ 市内公共交通マップの全戸配布の実施
・ バスロケーションシステムやデジタルサイネージ等による情報発信の検討・実施	・ 市内を走行する全てのバス路線について、バスロケーションシステムを導入済み
◆今後の方針： 継続 より一層の利用促進及び利用機会増を目指し、 積極的に施策を展開実施。	

公共交通を地域全体で支える体制の構築	
施策の実施状況：個別施策全てについて <u>着手又は実施済み</u>	
個別施策メニュー	実施内容
・ 地域公共交通会議の定期的な開催、会議内容情報提供	・ 地域公共交通会議を定期的開催
・ 商業施設、病院、学校及び企業等との協力・連携方策の検討と実施	・ 「筑西市地域おこし協力隊員」による公共交通利用促進のための啓発活動を実施（令和2年11月まで） ・ 市内の高等学校や医療機関へのバス停の設置及び経由地設定を推進 ・ 道の駅「グランテラス筑西」において、民間企業と協働し、自動配送ロボットの実証実験を実施
・ 公共交通に対する市民意識の定期的な確認	・ ちっくんステーションに公共交通に関するアンケートを常設 ・ 市民意識調査の実施（令和2年度）
◆今後の方針： 継続 現在の取組を 継続して実施。	

③施策の実施によるクロスセクター効果の一例

- 観光**：道の駅や美術館へのアクセスが充実したことで、観光来訪者の利便性増に寄与
- 生活**：通学や通院でバス、デマンド交通システムが利用されることで、送迎の負担が軽減
- 医療・福祉**：デマンド交通システムを中心に、高齢者の外出手段が確保され、医療費、福祉費を軽減
- 教育**：市内外の高校へのアクセスに配慮した結果、高校生の通学範囲の拡大や利便性増に寄与

※現計画の実施により公共交通機関の利用者数を増加させた取組が評価され、**令和2年度関東運輸局地域交通優良団体等表彰**を受賞

第2章 地域公共交通の現状と課題の整理

2.1 地域公共交通の現状

筑西市の地域及び公共交通の現状は、以下のとおりです。

(1) 地域の現状

市内の人口は、下館地区や川島地区及び大田地区等に一部集中していますが、多くは**市内全体に薄く広がっています**。市内の人口は今後も減少を続け、今後10年で10%減少し、また、65歳以上人口の比率は令和12年に35%になる見込みです。

人口の増減については、旧関城町・旧明野町・旧協和町を中心に、市内平均より人口減少が顕著になる見込みです。

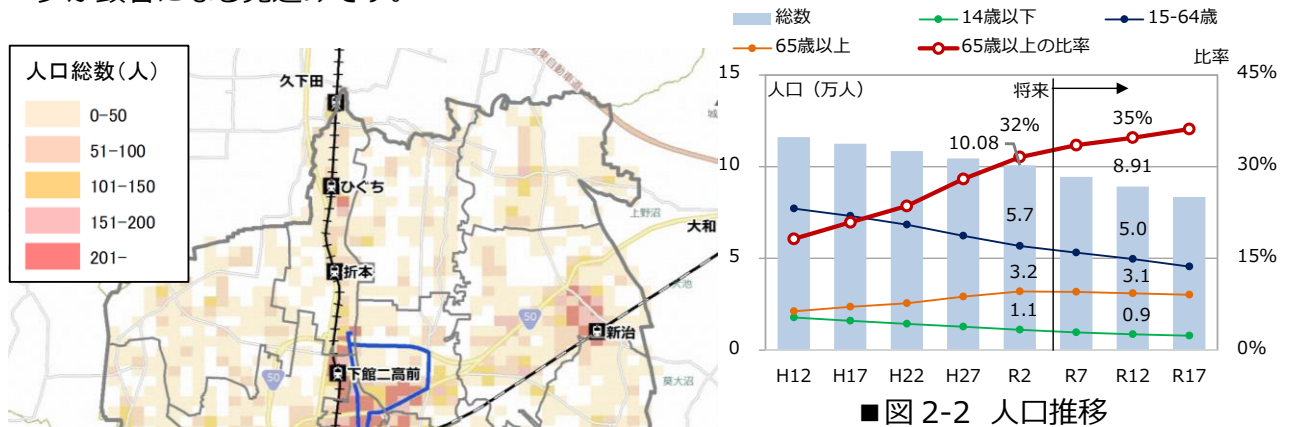
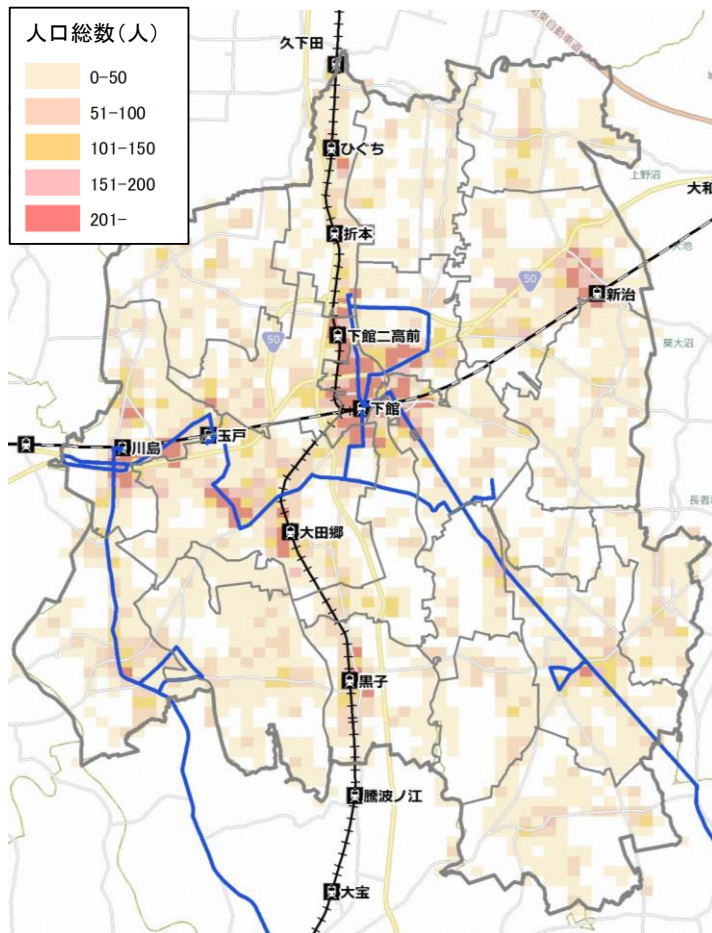


表 2-1 地区別の人口増減

旧市町・地区	人口 (万人)	今後10年間の増減
旧下館市	下館	0.55 87%
	伊讃	0.58 91%
	川島	0.80 91%
	竹島	0.51 90%
	養蚕	0.56 91%
	五所	0.30 89%
	中	0.39 89%
	河間	0.21 87%
	大田	1.50 91%
	嘉田生崎	0.30 90%
旧関城町	関本	0.50 89%
	河内	0.45 92%
	黒子	0.38 86%
旧明野町	大村	0.54 90%
	村田	0.23 88%
	鳥羽	0.17 88%
	上野	0.29 88%
	長讃	0.21 90%
旧協和町	古里	0.35 88%
	新治	0.83 89%
	小栗	0.26 88%
市内合計	9.92	89%

市の平均以下



出典：国勢調査（平成27年）

図 2-1 市内の人口分布

出典：国勢調査（平成12年～令和2年）

将来人口推計（国立社会保障・人口問題研究所）

国土数値情報（地区別の将来人口）

(2) 公共交通の現状

市内には、鉄道、路線バス、デマンド交通システム及びタクシーが運行しており、鉄道は東西南北、路線バスは市内の主要施設や近隣市へ運行し、デマンド交通システムは市内全域をカバーしています。

路線バスの利用者は増加傾向にありますが、依然として**少ない状況**です。デマンド交通システムの利用者は、増加傾向にありますが、目的地は「協和中央病院」「茨城県西部メディカルセンター」「心身障害者福祉センター」などの医療福祉施設を目的としている人が多く、**市内各地からの通院目的で主に利用されている**ことがわかります。利用経験者は、登録者の約 1 割程度であり、週に 1 日以上利用している方は少ない状況です。

現在の公共交通の利用の状況から、この地域においては、鉄道網や路線バス網が人口の集中するエリアを効率的に運行し、路線バスの運行にそぐわない移動需要が細かく分散するその他地域を、デマンド交通システムでカバーするという現在の形が適していると考えられます。

(3) 移動実態及び利用意向

【移動実態】

通勤・通学ともに、近隣の結城市、下妻市、桜川市及びつくば市への移動が多く見られます。平日・休日ともに**自動車での移動が主**となっています。

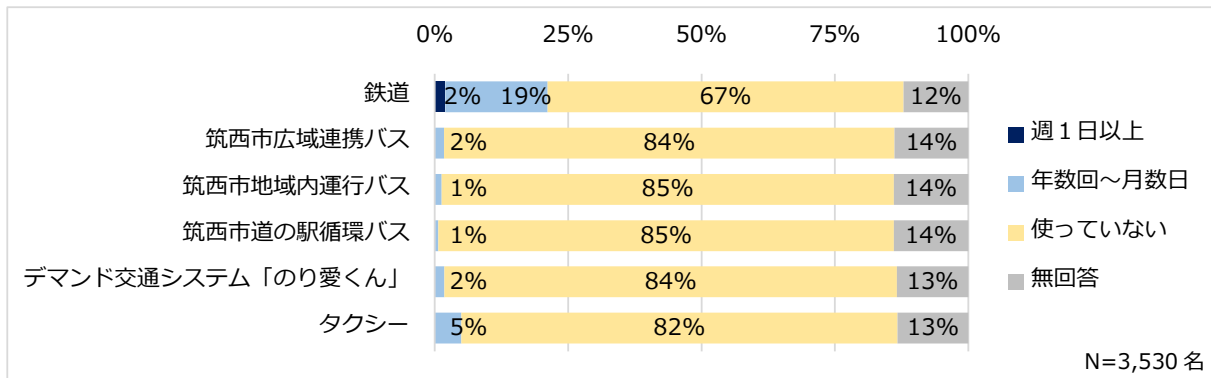
【利用意向など】

市内の公共交通の利用頻度は、どの交通手段も利用者が少ない状況です。

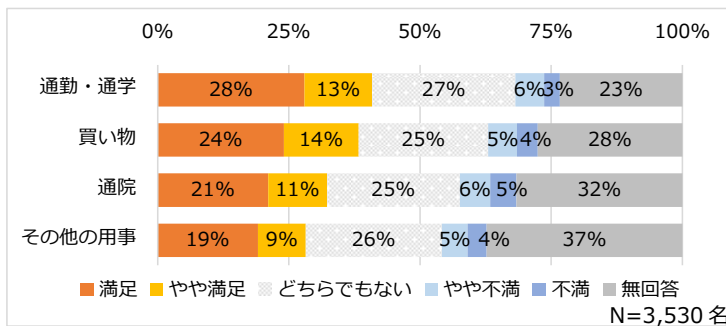
目的別の満足度については、おおむねどの移動手段も満足していますが、将来の不安については、通勤・通学以外の目的で将来の不安が高くなっています。また、現在及び将来において、公共交通を必要と回答している方は 50%以上と多い状況です。

交通手段の役割について、鉄道は「移動目的や目的地によって利用するもの」、**他の手段は「将来自動車を手放した際に必要となるもの」**が最も多い状況です。

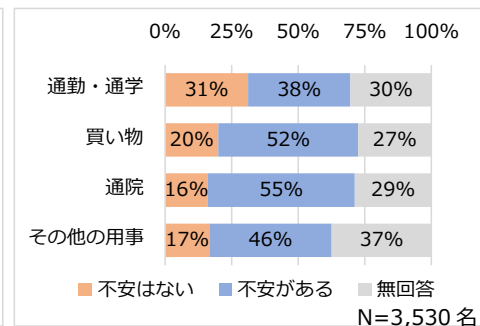
令和 2 年度に実施した市民アンケート結果においては、「運転免許返納者への移動支援の充実」「高齢者の移動支援の充実」についての希望が多く、その他にデマンド交通システムについて「**予約を取りやすくする**」との意見が多い状況です。



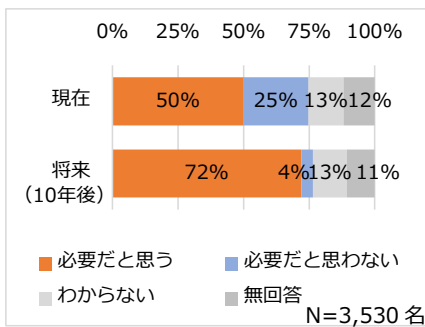
■ 図 2-3 市内の公共交通の利用頻度



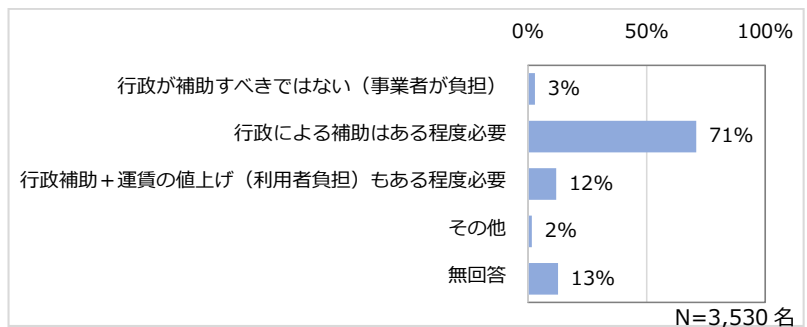
■ 図 2-4 移動の満足度



■ 図 2-5 将来の移動への不安



■ 図 2-6 公共交通の必要性



■ 図 2-7 公共交通への行政負担に対する考え方

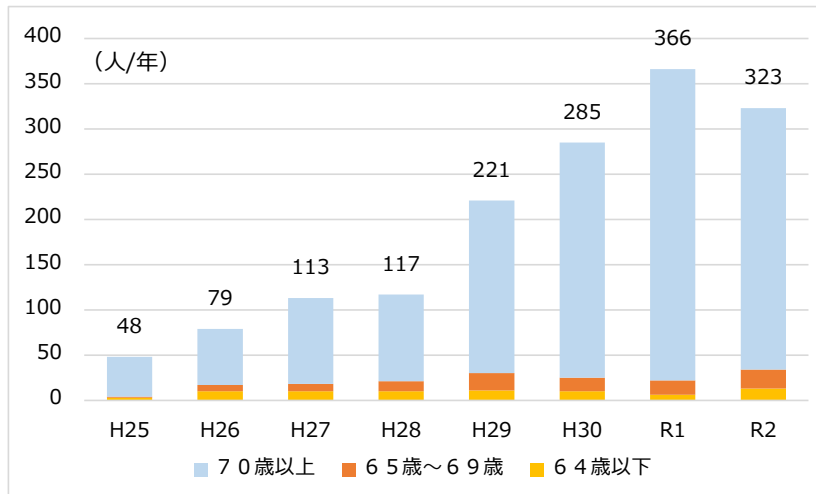
出典：令和2年市民アンケート調査結果より

(4) その他

【運転免許の保有及び返納状況】

茨城県内の運転免許保有状況は、全年代では8割の方が保有しています。しかし、75歳以上の保有率は4割程度です。

市内の返納状況については、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、返納者数は減少していますが、前年度までの運転免許返納者数は増加傾向にあります。



■ 図 2-8 筑西警察署管内における年度別運転免許返納者数

出典：筑西警察署資料

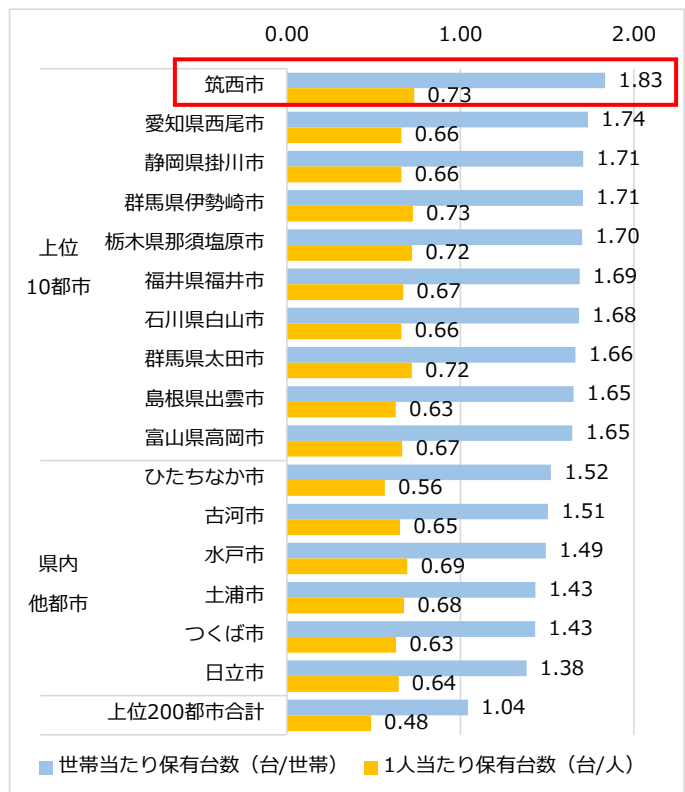
【自動車保有率】

茨城県内の自動車保有率は、高い傾向ですが、市内の自動車保有率は、全国及び県内でもトップクラスで高い状況であり、1世帯当たりの保有台数は2台近くとなっています。

■ 図 2-9 自動車保有台数上位 200 都市での世帯及び 1 人当たり自動車保有率

出典：(財)自動車検査登録情報協会

自動車保有台数上位 200 都市 (令和 2 年末)



2.2 地域公共交通の課題

筑西市の地域公共交通の課題を、以下のとおりまとめます。

課題1 鉄道、路線バス、デマンド交通システム及びタクシーが相互に連携し、役割分担しながら移動需要をカバーすることが必要

- ・現状整理のとおり、筑西市の薄く広がる市街地の状況を踏まえると、市内全域での路線バスの運行は困難であり、鉄道が骨格となり、デマンド交通システムが市内全域をカバーし、需要の見込める地域で路線バスを運行する**現在のネットワークは適していると言えます。**
- ・一方、路線バス利用者は増加しているものの、依然として利用者数は少なく、デマンド交通システム利用者も増加傾向にありますが、通院での移動がほとんどであり、**多様な移動需要のカバーには至っていません。**
- ・今後、市全域で人口減少・高齢化の進展や、運転免許返納者の増加も想定されることから、公共交通を必要とする方が、必要な時に利用できるよう、**鉄道、路線バス、デマンド交通システムが相互に連携し、それぞれの役割分担**を果たしながら、**維持していくことが必要**です。

課題2 路線バスの維持に向け、目標値や地域の参画方法など、市民のかかわり方の設定が必要

- ・広域連携バスや筑西市地域内運行バス、筑西市道の駅循環バスなど、現計画策定後に導入された路線バスは、利用者数が増加を続けていますが、筑西市地域内運行バスや筑西市道の駅循環バスなどは**1便あたりの利用者数が2名以下**と少なく、**それぞれ年間1千万円以上の行政負担が発生**しています。
- ・これらの維持に向け、運行面の見直しが必要となりますが、同時に、**維持に向けた目標値（目標とする利用者数を設定し、それを確保しなければ運行を見直す。具体的な数値を設定したうえでの収支率の改善など）、市民の参画方法（校外学習での積極的な利用、地域で考える機会の創出など）**なども設定し、利用者数の底上げが**必要**となります。

課題3 「公共交通を利用したことがない方」に対し、利用促進策によるアプ

ローチが必要

- ・公共交通を日常的に利用している方は、鉄道で2割、路線バスやデマンド交通システムは1~2%であり、市民のほとんどは普段の移動で自家用車に頼っている状況です。
- ・鉄道や路線バス、デマンド交通システムについて、市民アンケートによると、将来「目的によっては利用」「車を手放した際に利用」とする方が一定数見られますが、**これまで利用経験がない状況で、急に公共交通を利用することは非常にハードルが高くなります。**
- ・公共交通が本当に必要となる前に、公共交通になじみを持たせるためにも、**積極的な利用促進策を展開し**、「普段の移動で鉄道やバスが使える状況を考えてみる」、「職場単位でノーマイカーデーを推進する」、「休みの日だけでもバスを使ってみる」など、**市民一人ひとりが公共交通に触れる機会を作っていく必要があります。**

課題4 新技術を積極的に導入し、利用しやすさの向上、運転手の高齢化への

対応が必要

- ・現在、公共交通の分野では、IT技術の進展による様々な情報提供の実施（時刻表や乗継情報、料金をスマートフォンで確認できるなど）がされているほか、自動運転技術についても開発が進められています。
- ・これらは、**公共交通を利用する際の利便性の向上**に資するだけでなく、全国的に問題が深刻化している**運転手の高齢化による人手不足の解消にも役立つ可能性**があります。
- ・これらの新技術は、次の計画の期間（5年間）で実用化する可能性は低いですが、実用化の目途がつく技術については機会を捉えて実証実験などを行い、**移動の利便性の向上に向けた取組を行うことが必要**です。

第3章 課題を踏まえた基本的な方針と取組

3.1 基本理念、基本方針の設定

(1) 基本理念の設定

上位計画で示される公共交通の役割、現状や市民のニーズなどから、計画の基本方針や目標、取組施策を達成することで目指す将来像（基本理念）を整理しました。

①上位計画との関連

本計画の上位計画である「第2次筑西市総合計画」では、本市の将来像として「あらゆる世代が安心して暮らせる元気都市 筑西 ～若者よ 筑西に～」を掲げており、そのための施策として「政策3：快適に暮らせる生活基盤づくり、施策9：公共交通の充実」を掲げています。

②公共交通の現状

本市は鉄道が東西南北に運行しており、鉄道の補完として路線バスが運行し、市内全域の移動をカバーするため、デマンド交通システムが運行しています。

新型コロナウイルス感染症の影響でこれらの利用者数は減少していますが、令和元年度までは増加傾向にあり、一定の定着が見られたといえます。

③市民ニーズ

自家用車の保有率が全国でもトップクラスの本市では、公共交通の利用頻度は少ない状況ですが、将来的な運転免許返納、SDGs等への対応、生活様式の多様化などを踏まえ、将来の移動に不安を持ち、公共交通を必要とする方は一定数存在しています。

これらの状況を踏まえ、本計画の計画期間である5年間は、「あらゆる世代が安心して暮らせる元気都市 筑西 ～若者よ 筑西に～」の達成に向け、今後、より必要とされる鉄道や路線バス、デマンド交通システム、タクシーなどの公共交通システムについて、これまで行ってきた施策と今後の新たな施策を踏まえ、『公共交通を「使いたい人」が「使いたいとき」に利用できる環境の「維持と整備」』を行う期間ととらえ、これを計画の基本理念とします。

(2) 基本方針の設定

基本理念や課題を踏まえ、計画の基本方針を以下のとおり設定します。



<本計画と SDGs の関連について>

本計画の取組内容は、国連が平成 27 年に定めた「持続可能な開発目標 (SDGs : Sustainable Development Goals)」の達成に寄与する内容となります。以下のうち赤枠が本計画で関連する項目となり、各基本方針で関連項目を記載しています。

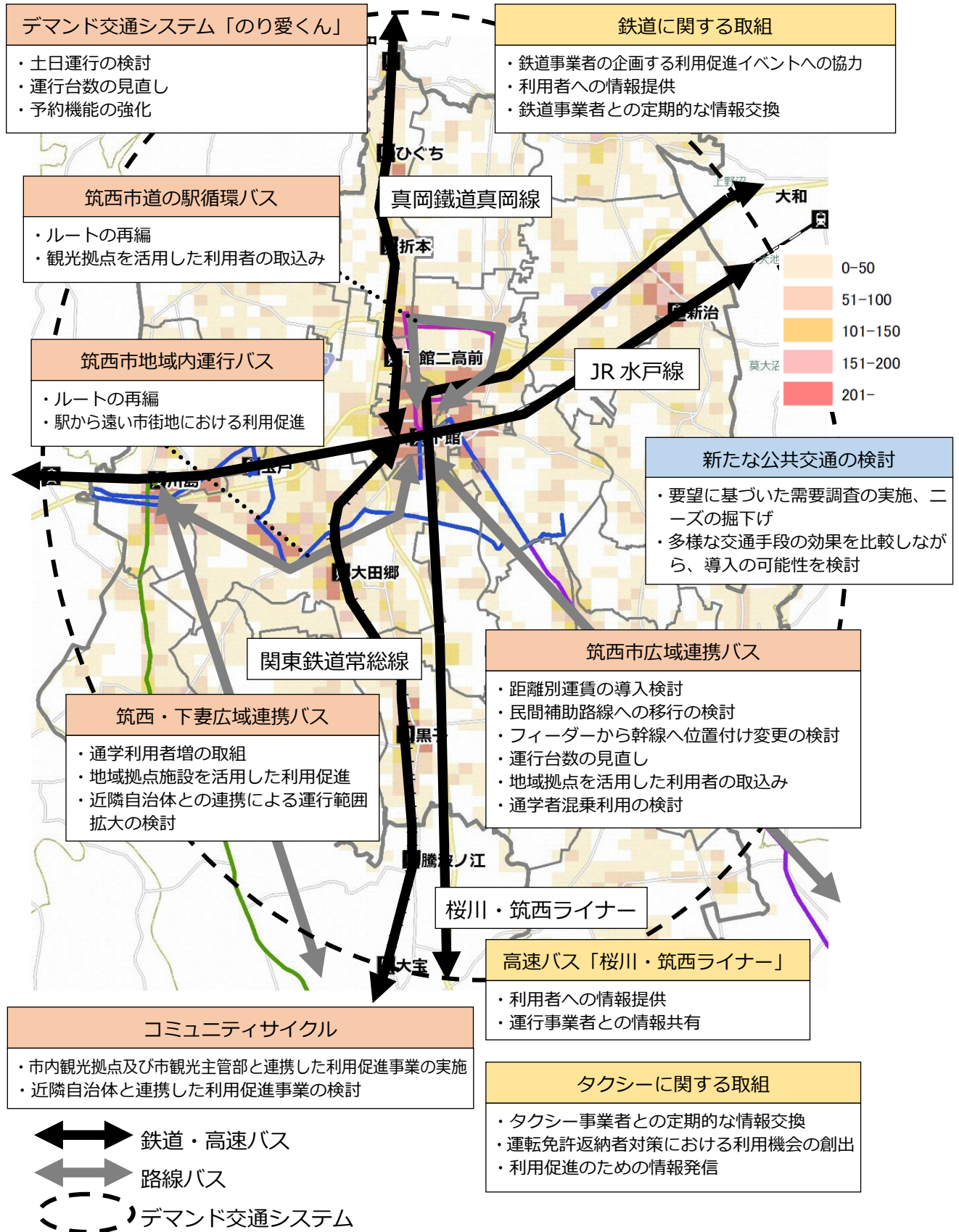


3.2 基本方針を達成するための取組施策の全体像

基本方針を達成するための施策の全体像は以下となります。

基本方針 1	現在の交通体系を維持し、相互に連携、役割分担を果たすことで利便性を確保
事業1 市公共交通ネットワークを構築する各交通モードの利便性向上事業	
事業1-1	デマンド交通システム「のり愛くん」の利便性向上
事業1-2	筑西市広域連携バスの利便性向上
事業1-3	筑西市地域内運行バスの利便性向上
事業1-4	筑西市道の駅循環バスの利便性向上
事業1-5	筑西・下妻広域連携バスの利便性向上
事業1-6	コミュニティサイクルの利便性向上
基本方針 2	路線バスの維持及び新たな地域交通モードの導入検討に向けたルールを設定し、「利用者が守る」という意識を醸成
事業2 路線バスの維持、新たな地域交通モード導入検討事業	
事業2-1	既存路線バスの維持に向けた目標値の設定、情報公開による利用促進
事業2-2	新たな地域交通モードの導入検討
基本方針 3	利用促進策への注力による、公共交通に接する機会の創出、意識の向上
事業3 公共交通利用の底上げに向けた利用促進事業	
事業3-1	鉄道及び高速バスの利用促進
事業3-2	タクシーの利用促進
事業3-3	モビリティ・マネジメントの実施
事業3-4	交通モード間の相互補完事業
事業3-5	先進技術の活用
<p>また、市内の交通体系を構築する、各交通手段の位置づけは以下とします。</p>	
デマンド交通システム	地域の移動需要を支える重要な公共交通手段 として、市内全域において運行
鉄道・高速バス	市内公共交通網の骨格 として、市内移動、都市間広域移動に対応して運行
路線バス	鉄道及びデマンド交通システムを補完する 移動手段として需要を見極めながら運行
タクシー	高いサービス水準で地域の移動需要に柔軟に対応する 移動手段として運行

交通モードごとの施策内容は以下となります。



3.3 取組施策

事業1 市公共交通ネットワークを構成する各交通モードの利便性向上事業

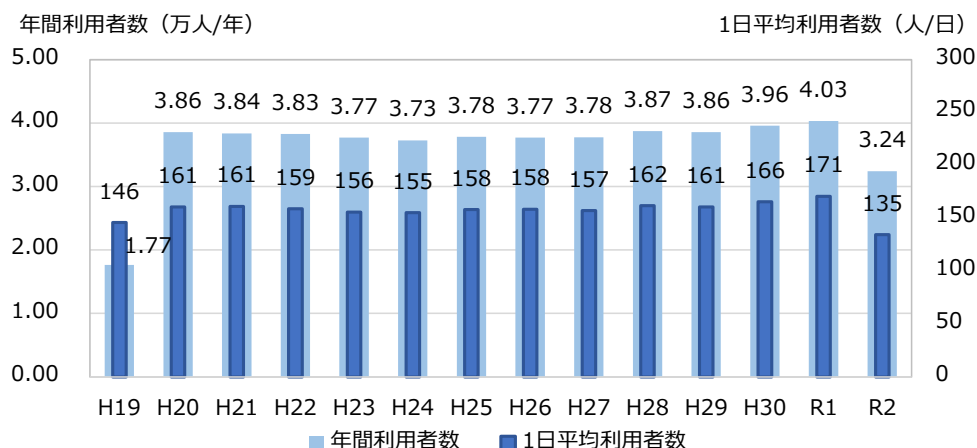
事業1-1 デマンド交通システム「のり愛くん」の利便性向上

【運行状況】

年間利用者数は年々増加しており、令和元年度は4万人を超え、収支率も徐々に上昇しています。

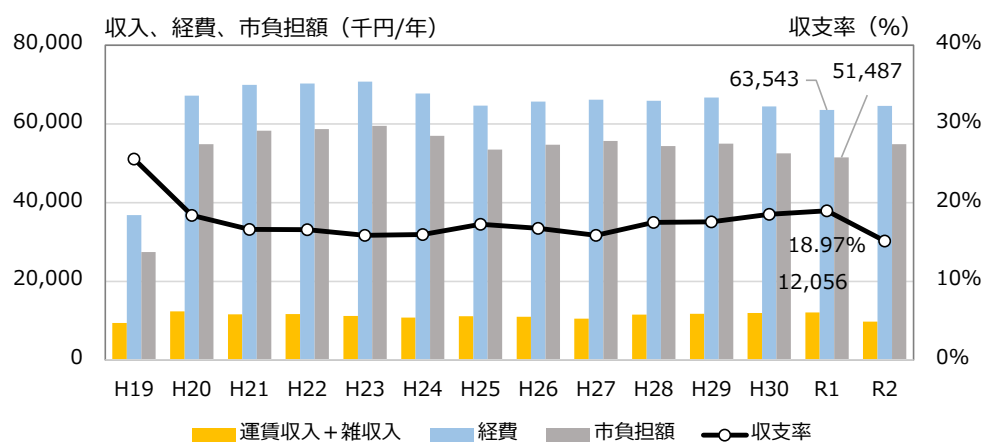
しかし、デマンド交通システムは、計10台（セダン型5台、ワゴン型3台、ジャンボ型2台）で平日のみ運行している状況であり、休日においては、鉄道や路線バスが運行していない地域への対応はできていない状況です。

また、1日当たりの利用者は170人程度（1便当たり1人利用）となり、予約、運行共に限界に近い状況です。



※平成19年10月より運行開始

■ 図3-1 年間利用者数、1日平均利用者数の推移



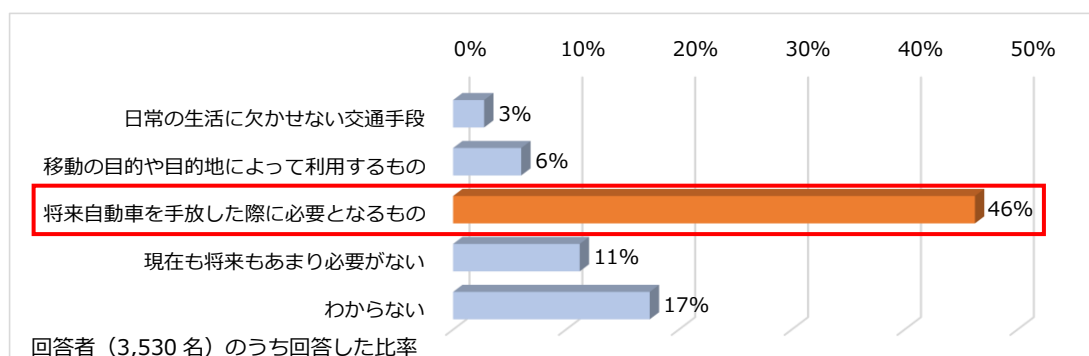
※平成19年10月より運行開始

■ 図3-2 収入、経費、市負担額、収支率の推移

【利用者の意見・要望】

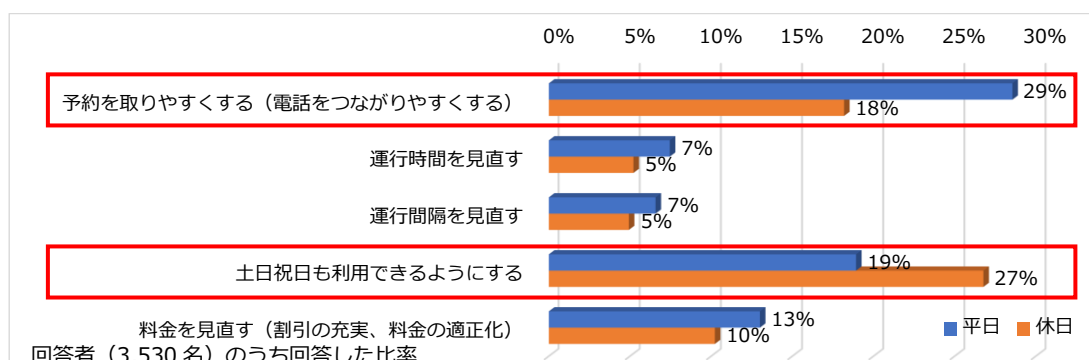
市民アンケート調査結果において、デマンド交通システムについて、4割以上が「将来自動車を手放した際に必要となるもの」と回答しています。

今後の公共交通に求める内容として「予約を取りやすくする」との回答が最も多く、その他に「土日・祝日も利用できるようにする」との回答も多く得られました。また、デマンド交通システム利用調査の自由意見においても「予約、増便に関する意見」「土日・祝日運行に関する意見」が一定数見られます。



■ 図 3-3 デマンド交通システムはどのような存在か

出典：令和 2 年市民アンケート調査結果より



※平日：平日に求める内容、休日：休日に求める内容

■ 図 3-4 デマンド交通システムに今後求める内容

出典：令和 2 年市民アンケート調査結果より

【運行事業者の意見】

オペレーターは、基本的にできるだけ利用者の希望時間帯に近い便を探して案内しており、仮に全車両の予約が埋まっていて、利用者の希望するルートに当てはまらないときや席が空いていないときは、希望に添えるように近い時間を提案しています。

しかし、最近は車種を限定する方が増えてきているため、予約が取りづらい状況です。また、乗車直前にキャンセルされてしまうことが多くなっています。

※デマンドに参画しているタクシー事業者の中には、増便や土日・祝日の運行に前向きな事業者もあり、今後慎重に検討する必要があります。

【現状を踏まえた課題】

筑西市地域公共交通網形成計画の策定を契機に、デマンド交通システムの利便性が向上したことに伴い、利用者数及び収支率が向上していますが、更なるサービス向上の必要があります。

今後、更なる利用増が期待されますが、市民アンケートの結果などから現行の車両台数や平日のみの運行形態などについて改善を検討する必要があります。デマンド交通システムを必要とする方が気軽に利用できる環境を整備し、それを維持していくため、台数増加、土日・祝日運行の検討、システムの使いやすさ向上等による利便性向上が必要です。

【目標及び具体内容について】

5年間の目標	利便性向上により利用者数の増加を図る																													
具体内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土日・祝日運行の検討 →要望の多い土日・祝日運行について想定需要と経費の増加を踏まえ、運行を検討 ・ 運行台数の見直し →利用者数の増加に対応し、タクシー事業者での実施可否について検討 ・ 予約機能の強化 →オペレーターの増員や予約システムの更新などを実施 																													
実施主体	筑西市・デマンド交通システム運行事業者																													
評価指標	デマンド交通システム「のり愛くん」の利用者数： 令和8年度において 200人/日																													
スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 10%;">R4年度</th> <th style="width: 10%;">R5年度</th> <th style="width: 10%;">R6年度</th> <th style="width: 10%;">R7年度</th> <th style="width: 10%;">R8年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>土日・祝日運行の検討</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">協議が調い次第実施</td> </tr> <tr> <td>運行台数の見直し</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">協議が調い次第実施</td> </tr> <tr> <td>予約機能の強化</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">協議が調い次第実施</td> </tr> </tbody> </table>							R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	土日・祝日運行の検討	協議が調い次第実施					運行台数の見直し	協議が調い次第実施					予約機能の強化	協議が調い次第実施				
	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度																									
土日・祝日運行の検討	協議が調い次第実施																													
運行台数の見直し	協議が調い次第実施																													
予約機能の強化	協議が調い次第実施																													

事業 1-2 筑西市広域連携バスの利便性向上

【運行の経緯】

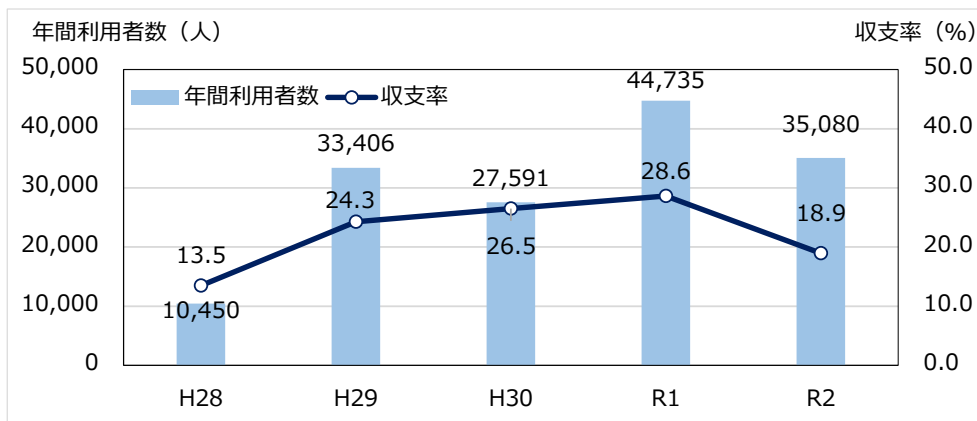
筑西市広域連携バスは、民間バス路線が廃線となったルートをもとにして平成 28 年 10 月から運行を開始しました。筑西市とつくば市を結ぶ広域的な路線となっており、国の「地域公共交通確保維持改善フィーダー補助金」を活用しながら、鉄道がない地域を補完する支線系交通としての役割を担っています。

【運行状況】

筑西市広域連携バスは、令和 4 年 3 月現在、1 日 15 本（筑波山口行き：8 本、下館駅行き：7 本）運行しており、沿線には高校や中核病院、温浴施設、観光施設等があり、平日は通勤・通学・通院を中心に活用され、土日・祝日は筑波山観光や沿線の観光施設への利用などで、市内の他の路線バスと比較して多くの方々に活用されています。

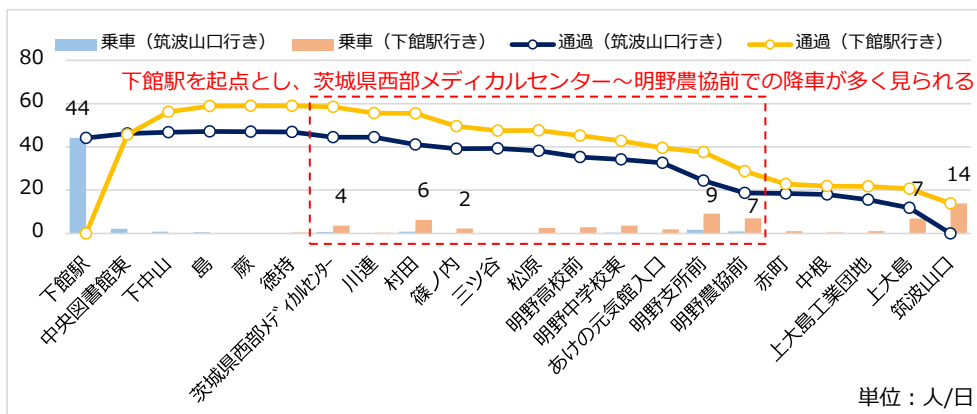
年間利用者数は、年々増加しており、令和元年度は 4 万人を超え、収支率も徐々に上昇しています。

利用実態として、主に下館駅が発着の中心となっており、明野方面（市内）やつくば市への移動が見られ、筑西市内の利用は 7 割、つくば市までの利用が 3 割となっています。



※平成 28 年 10 月から運行開始

■ 図 3-5 筑西市広域連携バスの年間利用者数、収支率の推移



※平成 28 年 10 月から運行開始

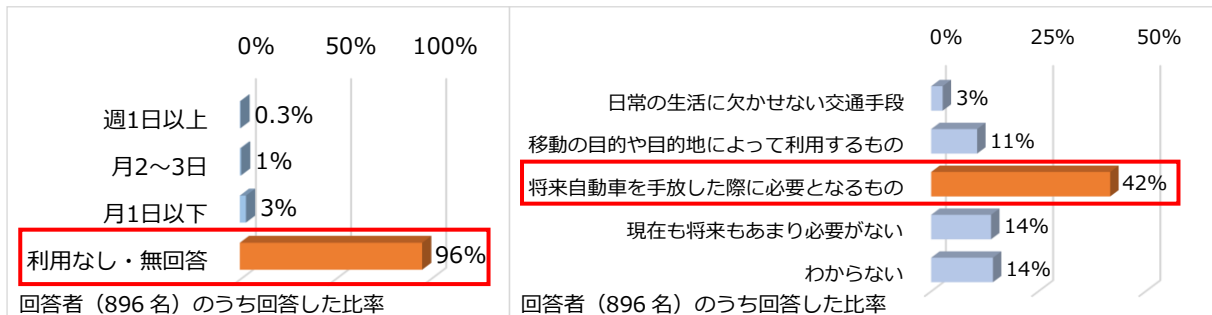
■ 図 3-6 筑西市広域連携バスの区間別利用状況（令和 2 年 10 月データ）

【利用者の意見・要望】

市内の公共交通の利用頻度として、利用していない人が8割以上であり、大半の方が利用していない状況です。一方、将来自動車を手放した際に必要と回答している方が4割程度います。

路線沿線地区の方が公共交通に求める機能として、「市内の目的地に直接行けるようにする」「自宅近くに駅やバス停がある」との要望が多い状況です。

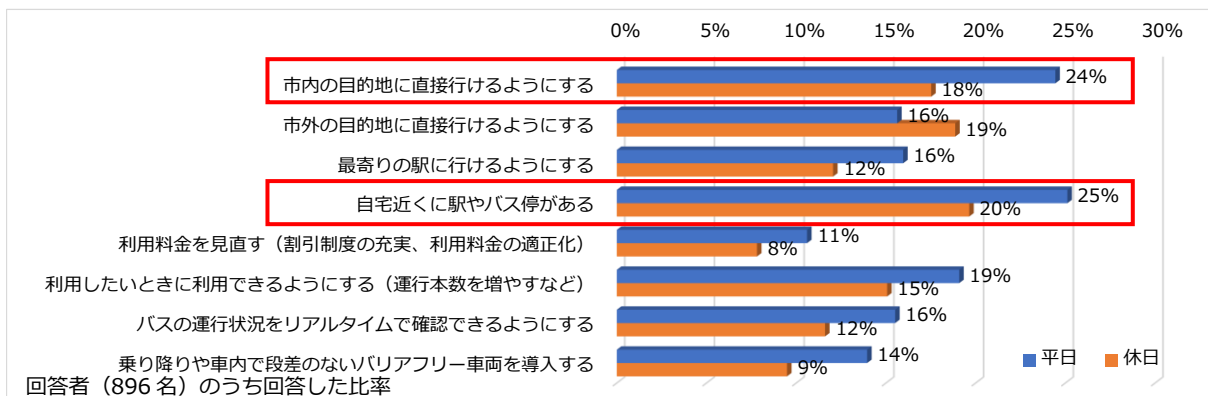
筑西市広域連携バスの距離別運賃については、実際に利用している方の意見として、「良いと思う」との回答が多く見受けられます。



■ 図 3-7 利用頻度

■ 図 3-8 どのような存在か

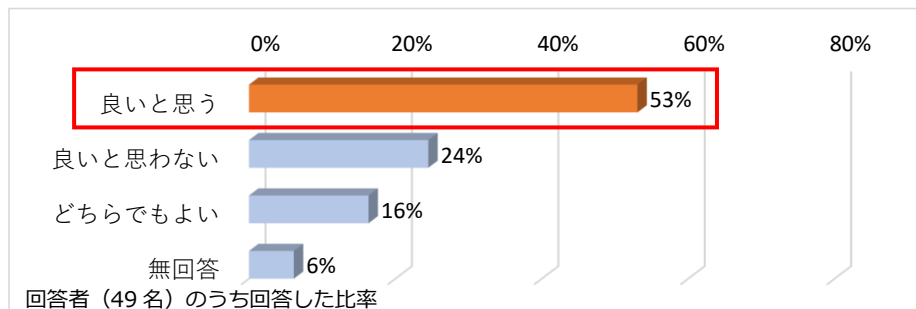
出典：令和2年市民アンケート調査結果より（沿線の地区を抽出）



※平日：平日に求める内容、休日：休日に求める内容

■ 図 3-9 今後の公共交通（路線バス）に求める内容

出典：令和2年市民アンケート調査結果より（沿線の地区を抽出）



■ 図 3-10 筑西市広域連携バスを距離別運賃にすることに関する意向

出典：令和2年公共交通利用者アンケート調査結果より

【現状を踏まえた課題】

筑西市広域連携バスの利用者数は、地域公共交通網形成計画策定後に増加を続けており、高校生を中心に多くの利用者を獲得しています。

筑西市広域連携バスの利用者は、主に市内から市内への移動が多いため、JR 水戸線との乗継利用は見られますが、その他の乗継利用が少なく、更なる利用促進の必要があります。

多様化するニーズにこたえるには、更なる利便性の向上を図る必要があります。そのためには安定した旅客の確保による路線価値の向上を図るための距離別運賃の導入、民間補助路線への移行、幹線系統としての可能性の検討、運行台数の見直し等を行う必要があります。

【目標及び具体内容について】

5年間の目標	安定した旅客の確保による路線価値の向上を図る																																		
具体内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 距離別運賃の導入検討 →均一運賃から利用状況に応じて距離別運賃を導入 ・ 民間補助路線への移行の検討 →市委託路線から民間主導路線への移行を検討 ・ 幹線系統としての可能性の検討 →フィーダー系統から幹線系統へ位置づけ変更の検討 ・ 運行台数の見直し →利用状況に応じ、運行台数の見直しを検討 ・ 地域拠点を活用した利用者の取込み →地域の拠点や観光資源を活用した利用促進を検討 ・ 通学者混乗利用の検討 →小学生の通学利用について検討 																																		
実施主体	筑西市・路線バス事業者																																		
評価指標	筑西市広域連携バス（下館駅－筑波山口間）の利用者数： 令和8年度において160人/日（採算目標値：10人/便を目安）																																		
スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>R4年度</th> <th>R5年度</th> <th>R6年度</th> <th>R7年度</th> <th>R8年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行内容見直し （運賃体系、運行台数）</td> <td>内容検討</td> <td colspan="4">協議が調い次第実施</td> </tr> <tr> <td>運行形態見直し （民間補助路線、国幹線系統補助）</td> <td>内容検討</td> <td colspan="4">協議が調い次第実施</td> </tr> <tr> <td>地域拠点を活用した利用者の取込み</td> <td colspan="5">継続実施</td> </tr> <tr> <td>通学者混乗利用の検討</td> <td>内容検討</td> <td colspan="4">協議が調い次第実施</td> </tr> </tbody> </table>						R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	運行内容見直し （運賃体系、運行台数）	内容検討	協議が調い次第実施				運行形態見直し （民間補助路線、国幹線系統補助）	内容検討	協議が調い次第実施				地域拠点を活用した利用者の取込み	継続実施					通学者混乗利用の検討	内容検討	協議が調い次第実施			
	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度																														
運行内容見直し （運賃体系、運行台数）	内容検討	協議が調い次第実施																																	
運行形態見直し （民間補助路線、国幹線系統補助）	内容検討	協議が調い次第実施																																	
地域拠点を活用した利用者の取込み	継続実施																																		
通学者混乗利用の検討	内容検討	協議が調い次第実施																																	

事業 1 - 3 筑西市地域内運行バスの利便性向上

【運行の経緯】

筑西市地域内運行バスは、市内のみで完結する循環型のバス路線として平成 29 年 10 月から実証実験運行を行っています。

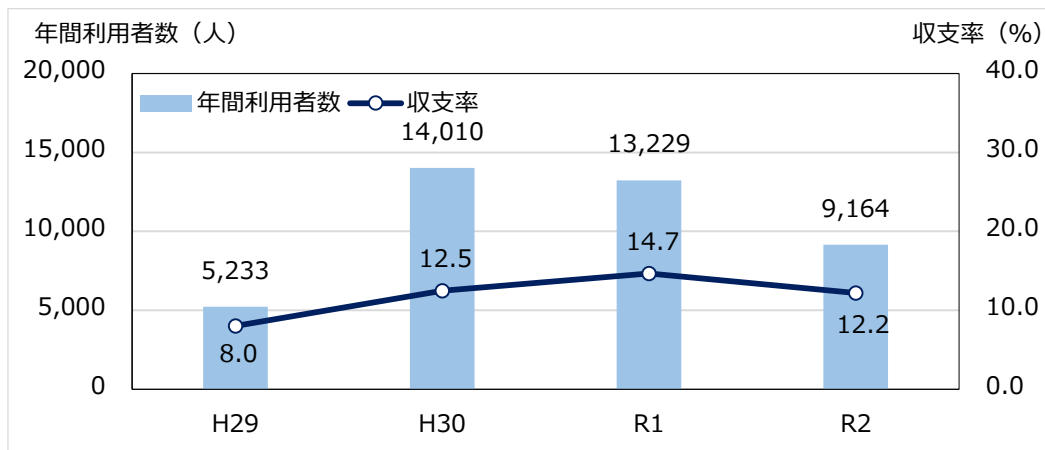
事前調査に基づき、市内で最もバス需要が高い地域を運行することで、本市における路線バス需要を図る基準となる路線として位置づけられています。

【運行状況】

令和 4 年 3 月現在、1 日 15 本（筑西遊湯館行き：7 本、下館駅行き：8 本）で 1～2 時間に 1 本程度運行しています。沿線には鉄道駅、市街地、高校、スーパー等の地域拠点があり、市民生活の足として利用されています。

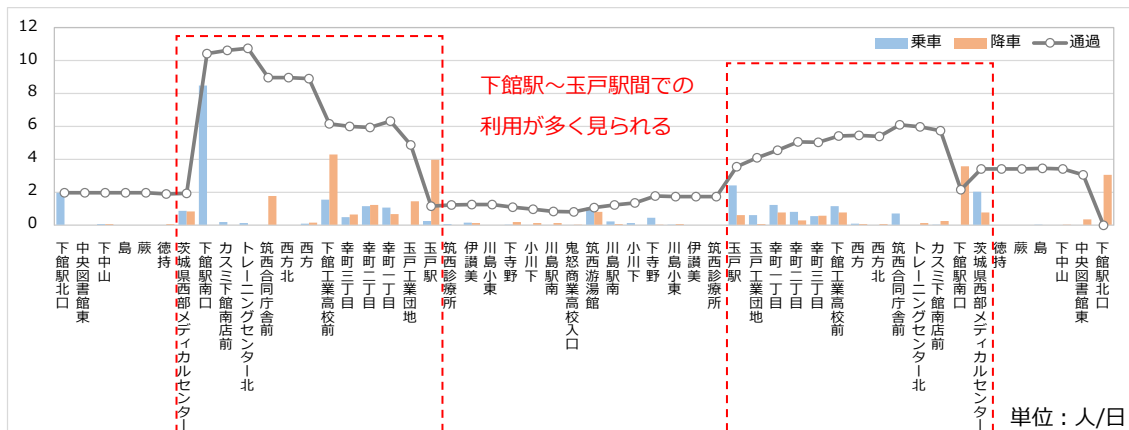
年間利用者数は徐々に増加しており、平成 30 年度から令和元年度は 1 万人を超え、収支率も徐々に上昇しています。

利用実態として、下館駅南口～玉戸駅間での乗降が多く、玉戸駅～筑西遊湯館間の利用は少ない状況です。



※平成 29 年 10 月から運行開始

■ 図 3-11 筑西市地域内運行バスの年間利用者数、収支率の推移



※平成 29 年 10 月から運行開始

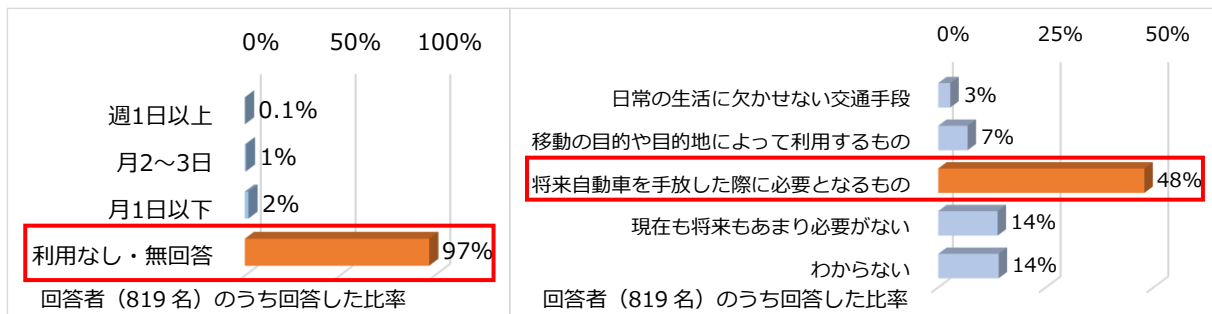
■ 図 3-12 筑西市地域内運行バスの区間別利用状況（令和 2 年 10 月データ）

【利用者の意見・要望】

市内の公共交通の利用頻度として、利用していない人が8割以上であり、大半の方が利用していない状況です。一方、将来自動車を手放した際に必要と回答している方が4割程度います。

路線沿線地区の方が公共交通に求める機能として、「市内の目的地に直接行けるようにする」「自宅近くに駅やバス停がある」との要望が多い状況です。

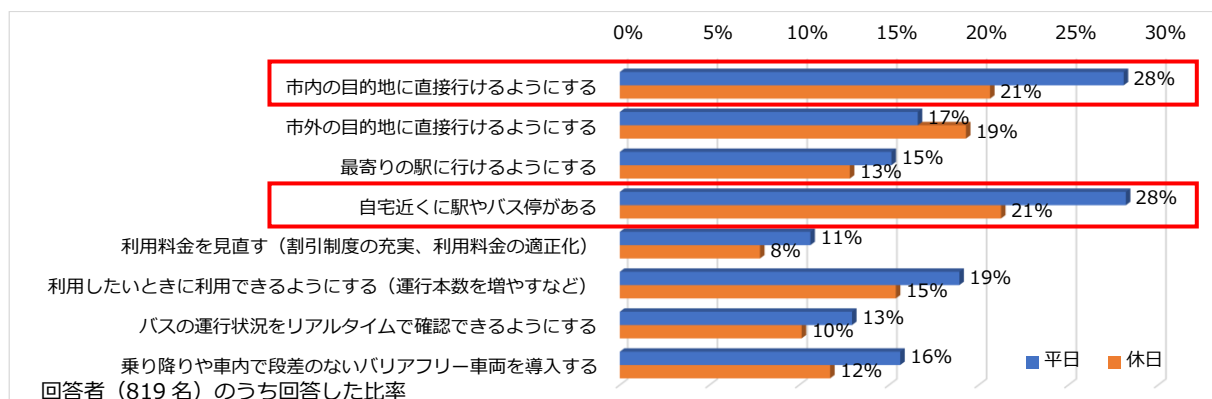
また、利用者の意見として、「土日以外でもスーパーの前で停車してほしい」「運行時間帯（運行本数）を増やしてほしい」という意見が見受けられます。



■ 図 3-13 利用頻度

■ 図 3-14 どのような存在か

出典：令和2年市民アンケート調査結果より（沿線の地区を抽出）



※平日：平日に求める内容、休日：休日に求める内容

■ 図 3-15 今後の公共交通（路線バス）に求める内容

出典：令和2年市民アンケート調査結果より（沿線の地区を抽出）

■ 利用者の自由意見

- ・ 土日以外でもスーパーの前で停車してほしい。
- ・ 運行時間帯（運行本数）を増やしてほしい（18:30 ごろ） など

出典：令和2年公共交通利用者アンケート調査より

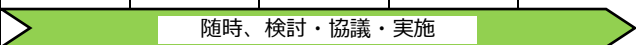

【現状を踏まえた課題】

筑西市地域内運行バスの利用者数は、運行開始後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前まではわずかに増加傾向にありましたが、依然として利用者数は少ない状況です。

運行前の需要予測に対し、利用者数は伸び悩んでおり、今後の市内の路線バス需要を喚起するうえでも、利用促進の取組が求められています。

多様化するニーズにこたえるためには、更なる利便性の向上を図る必要があり、そのためにはルートの変更、駅から遠い市街地における利用促進等により、持続可能性を高める必要があります。

【目標及び具体内容について】

5年間の目標	利用者を増やし持続可能性を高める					
具体内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルートの変更 <ul style="list-style-type: none"> → 需要の見込まれる地域に限定したルート変更を行い、持続性を高める。 ・ 駅から遠い市街地における利用促進 <ul style="list-style-type: none"> → 需要が見込まれる地域において運行内容の周知を行い、利用促進につなげる。 					
実施主体	筑西市・路線バス事業者					
評価指標	筑西市地域内運行バスの利用者数： 毎年度15%増、令和8年度において60人/日					
スケジュール		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	ルート変更					
	駅から遠い市街地における利用促進					

事業 1-4 筑西市道の駅循環バスの利便性向上

【運行の経緯】

筑西市道の駅循環バスは、令和元年7月に道の駅「グランテラス筑西」のオープンに合わせて実証実験運行を開始しました。

病院や高校などを経由する生活路線としての運行に加え、美術館や道の駅などの観光スポットを巡る、駅からの二次的交通手段としての役割を担っています。

美術館や道の駅などの観光拠点には、コミュニティサイクルのステーションが設置されており、路線バスと自転車を連携させた観光目的での利用促進に期待が寄せられています。

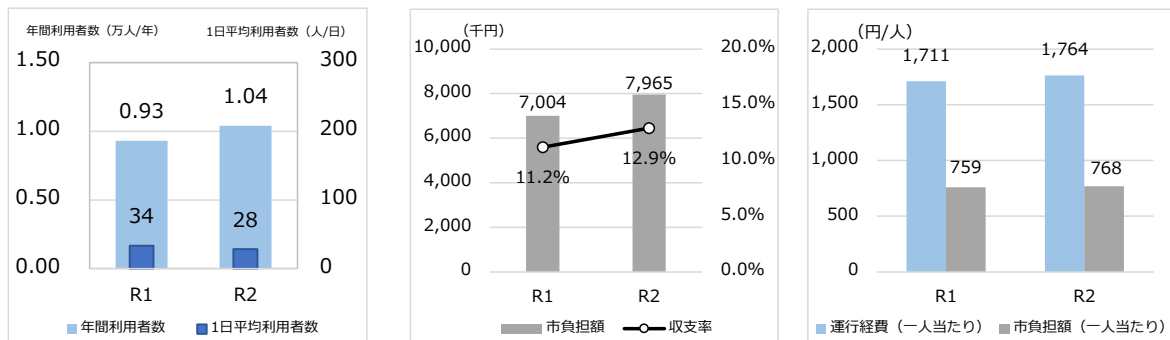
【運行状況】

令和4年3月現在、1日22本（外回り：10本、内回り：12本）で1～2時間に1本程度運行しています。

令和元年度は1万人程度、1日当たり30人程度の利用があり、一定数の利用者数が見受けられます。

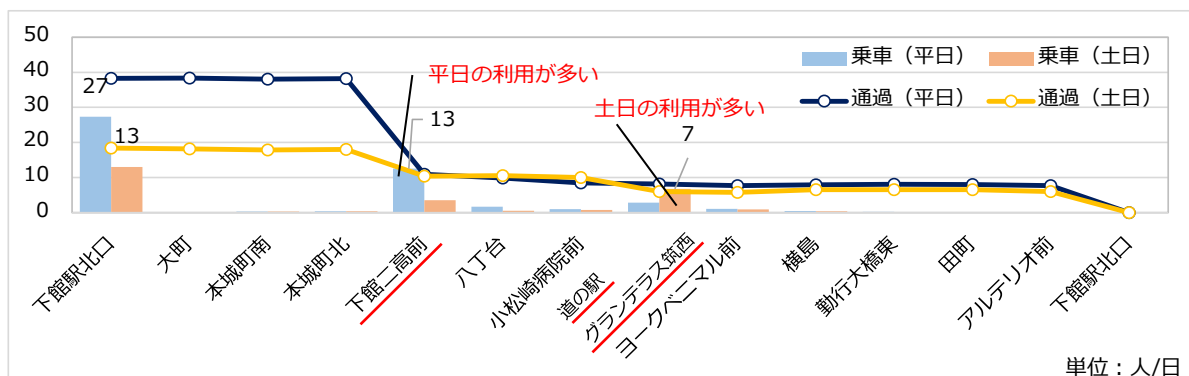
平日は高校生の通学利用を中心に利用者数を伸ばしており、土日・祝日は道の駅などへの観光での利用が中心となっています。

利用実態として、下館駅が発着の中心となっており、「下館二高前」、「道の駅グランテラス筑西」両バス停での乗降が多く、通学のほかに観光需要にも対応しています。



※R1年度、R2年度ともに赤字額のうち半額を国庫補助で充当

■ 図 3-16 筑西市道の駅循環バスの利用者数、収支状況



※新型コロナウイルス感染症の影響が比較的少なく、路線の特徴が顕著な時期を抽出

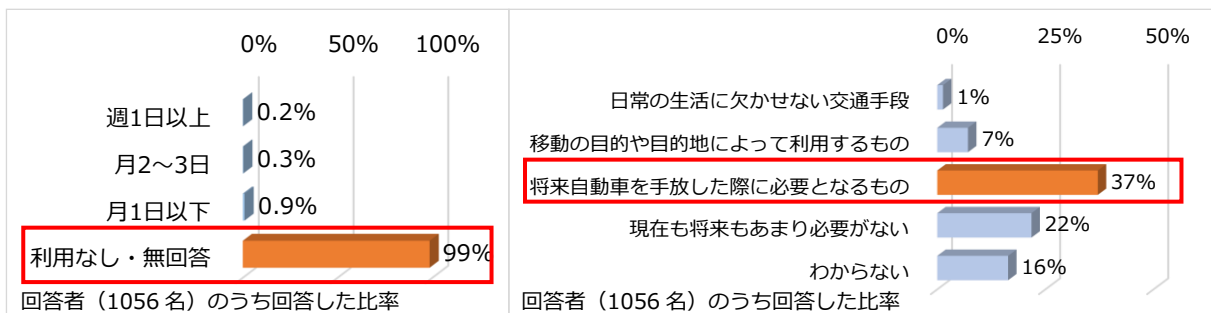
■ 図 3-17 筑西市道の駅循環バスの区間別利用状況 (令和3年6月データ)

【利用者の意見・要望】

市内の公共交通の利用頻度として、利用していない人が8割以上であり、大半の方が利用していない状況です。一方、「将来自動車を手放した際に必要」と回答している方が3割程度います。

路線沿線地区の方が公共交通に求める機能として、「市内の目的地に直接行けるようにする」「自宅近くに駅やバス停がある」との要望が多い状況です。

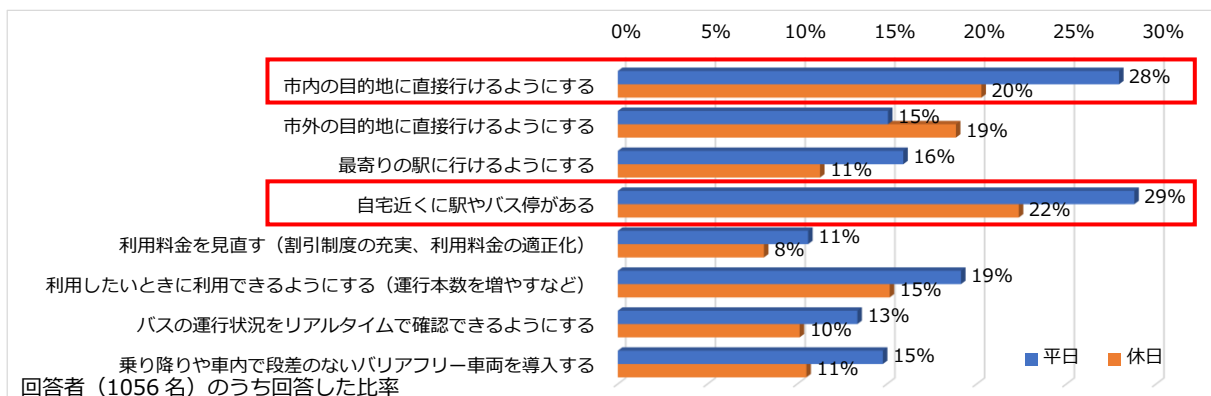
また、利用者の意見として、「JR水戸線に合わせたダイヤにしてほしい」「昼間の時間帯が少ない」という意見が見受けられます。



■ 図 3-18 利用頻度

■ 図 3-19 どのような存在か

出典：令和2年市民アンケート調査結果より（沿線の地区を抽出）



※平日：平日に求める内容、休日：休日に求める内容

■ 図 3-20 今後の公共交通（路線バス）に求める内容

出典：令和2年市民アンケート調査結果より（沿線の地区を抽出）

■ 利用者の自由意見

- ・ JR水戸線に合わせたダイヤにしてほしい。（通院、買い物、飲食等で利用したいため）
- ・ 昼間の時間帯が少なく、買い物に不便を感じている など

出典：令和2年公共交通利用者アンケート調査より

【現状を踏まえた課題】

筑西市道の駅循環バスの利用者数は、一定数の利用者は見受けられますが、依然として少ない状況です。

多様化するニーズにこたえるためには、更なる利便性の向上を図る必要があります、そのためには路線の個性を生かし、ルートの変更や観光拠点の活用などにより利用者を取り込む必要があります。

【目標及び具体内容について】

5年間の目標	賑わいの創出と関係人口増加に寄与しながら利用者増を図る					
具体内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートの再編 →現行ルート沿線の観光施設、商業施設のほかに、需要が見込まれる施設などを対象に運行範囲を見直す。 ・観光拠点を活用した利用者の取込み →下館駅から道の駅に移動される方を対象とした周知・PRにより、利用者増を目指す。 					
実施主体	筑西市・路線バス事業者					
評価指標	筑西市道の駅循環バスの利用者数： 毎年度15%増、令和8年度において76人/日					
スケジュール		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	ルートの再編	▶ 随時、検討・協議・実施 ▶				
	観光拠点を活用した利用者の取込み	▶ 継続実施 ▶				

事業 1-5 筑西・下妻広域連携バスの利便性向上

【運行の経緯】

筑西・下妻広域連携バスは、市外への移動需要が高い地域における要望を抱えていた本市と、市内における交通空白地域の解消を目指す下妻市との協議により、令和2年10月から実証実験運行を開始しました。

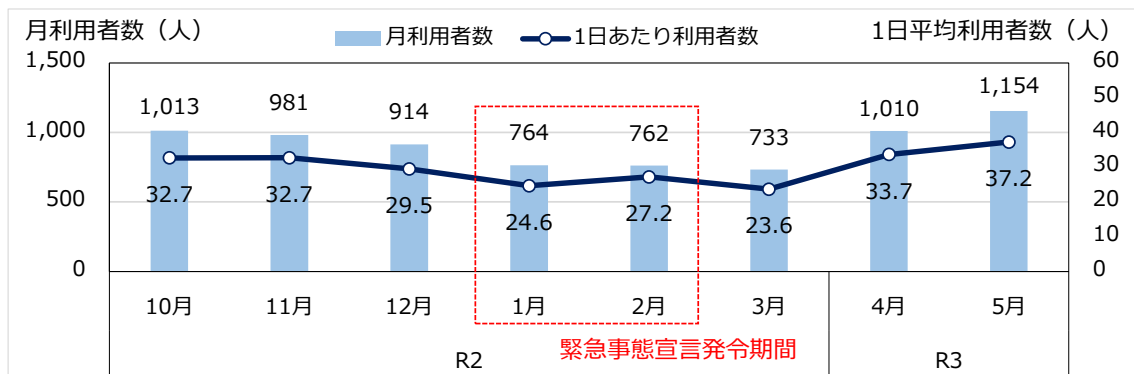
また、筑西市と下妻市を結ぶ広域的な路線となっており、国の「地域公共交通確保維持改善フィーダー補助金」を活用しながら、鉄道がない地域を補完する支線系交通としての役割を担っています。

【現状】

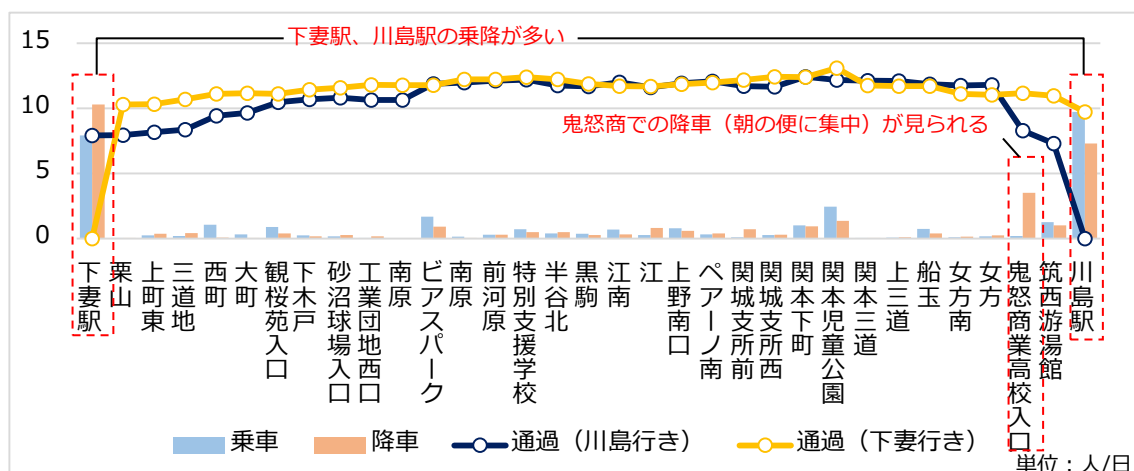
1日当たり30人程度の利用が見られ、令和4年3月現在、1日12本（下妻駅行き：6本、川島駅行き：6本）運行しています。

筑西・下妻広域連携バスの利用者数は、1か月当たり1,000人前後であり、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い利用者数は減少しておりましたが、徐々に回復傾向にあります。

利用実態として、下妻駅、川島駅が発着の中心となっており、鬼怒商業高校入口での降車も見られ、通学の足として利用されています。



■ 図 3-21 筑西・下妻広域連携バスの月別利用者数の推移

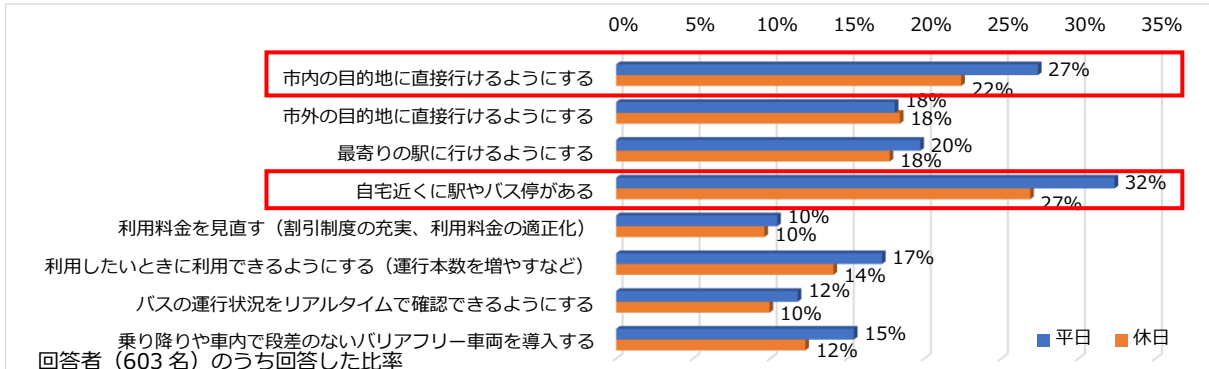


■ 図 3-22 筑西・下妻広域連携バスの区間別利用状況 (令和2年10月データ)

【利用者の意見・要望】

路線沿線地区の方が公共交通に求める機能として、「自宅近くに駅やバス停等がある」「市内の目的地に直接行ける」との要望が多い状況です。

また、利用者の意見として、「朝の便で遅れることがあるため、ダイヤに余裕を持たせてほしい」「鉄道と連携した定期を導入してほしい」という意見が見受けられます。



※平日：平日に求める内容、休日：休日に求める内容

■ 図 3-23 今後の公共交通（路線バス）に求める内容

出典：令和 2 年市民アンケート調査結果より（沿線の地区を抽出）

■ 利用者の自由意見

- ・朝の便で遅れることがあり、学校の登校時間ぎりぎりとなるため、ダイヤに余裕を持たせてほしい
- ・鉄道と連携した定期を導入してほしい など

出典：令和 2 年公共交通利用者アンケート調査より

【現状を踏まえた課題】

運行開始当初から高校生の定期利用者を獲得しており、今後、通勤・通学利用者の更なる取込みを目指すとともに、JR 水戸線と関東鉄道常総線をつなぐバス路線として、鉄道利用者の増加にも寄与するという役割が求められています。

利用者は増加傾向にあるものの、多様化するニーズにこたえるため、通学利用者増の取組、地域拠点施設を活用した利用促進等により、持続可能性を高める必要があります。

【目標及び具体内容について】

5年間の目標	利用者を増やし持続可能性を高める					
具体内容	<ul style="list-style-type: none"> ・通学利用者増の取組 →沿線高校への通学利便性の向上による利用増を検討 ・地域拠点施設を活用した利用促進 →地域の拠点を活用した利用促進を検討 ・近隣自治体との連携による運行範囲の拡大 →広域連携の視点から近隣自治体と協力し運行範囲の拡大を図る 					
実施主体	筑西市・路線バス事業者					
評価指標	筑西・下妻広域連携バスの利用者数： 毎年度15%増、令和8年度において74人/日					
スケジュール		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	通学利用者増の取組	▶ 継続実施 ▶				
	地域拠点施設を活用した利用促進	▶ 継続実施 ▶				
	近隣自治体との連携による運行範囲の拡大	▶ 協議が調い次第実施 ▶				

事業 1-6 コミュニティサイクルの利便性向上

【経緯及び現状】

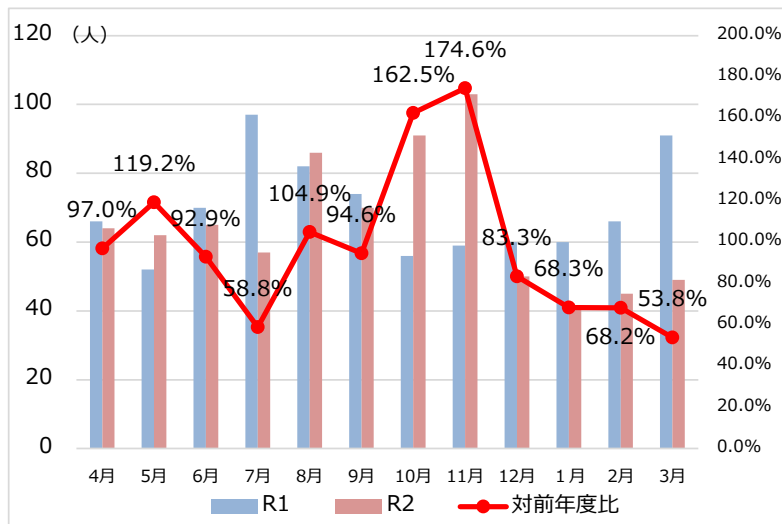
本市では、平成 31 年 4 月 1 日からコミュニティサイクルの実証実験を開始しており、令和 4 年 3 月現在、市内 5 箇所（アルテリオ、下館駅南口、グランテラス筑西、中央図書館、黒子駅）にステーションを設置しています。利用者（登録した人は誰でも利用可）はどのステーションでも自由に自転車を借り、返却することが可能です。

【利用状況】

コミュニティサイクルの利用状況は、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、前年度よりは利用者数が減少しておりますが、月によっては利用者数が前年度を上回る状況もあり、今後の利用者増が期待されます。

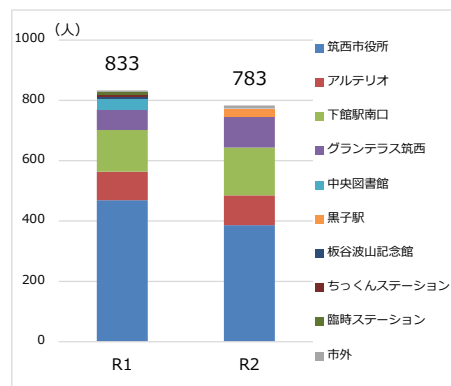
ステーションごとの利用状況については、「アルテリオ」「下館駅南口」「グランテラス筑西」での利用者が増加傾向にあります。

利用状況については、月によって変化がありますが、基本的には、市内での移動や近隣市への移動に利用されています。

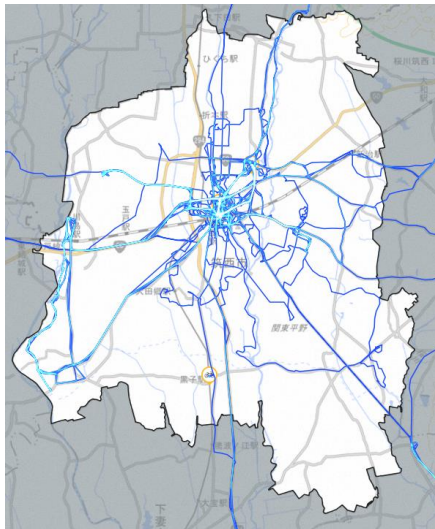


■ 図 3-24 年度別利用者数の推移

	R1	R2	対前年度比
筑西市役所	469	386	82.3%
アルテリオ	95	99	104.2%
下館駅南口	138	159	115.2%
グランテラス筑西	69	103	149.3%
中央図書館	34	-	-
黒子駅	-	26	-
板谷波山記念館	8	-	-
ちっくんステーション	6	-	-
臨時ステーション	9	-	-
市外	5	10	200.0%
計	833	783	94.0%



■ 図 3-25 年度別ステーションごとの利用者数



【ヒートマップデータの活用】

GPS を活用して、コミュニティサイクルの通行したルートを可視化することができます。

利用者の移動経路を「見える化」して観光振興所管部署と共有することで、観光ルートの分析などを行い、地域観光資源の発掘などの施策展開に活用されています。

■ 図 3-26 ヒートマップの利用による移動経路の分析（令和 2 年 7 月データ）

【現状を踏まえた課題】

地域公共交通網の活性化のために、鉄道、路線バス、デマンド交通システムが相互に連携し、それぞれの役割分担を果たしながら、維持していくことに加えて、コミュニティサイクルの利用状況や利用者ニーズに応じた、台数の見直しやサイクルステーションの位置及び設置箇所数の見直しが必要です。

特に筑西市道の駅循環バスの運行と連動して、市内観光拠点や観光振興所管部署と連携した広域的な利用促進事業の検討が必要です。

【目標及び具体内容について】

5 年間の目標	利用者増による地域の賑わいの創出					
具体内容	<ul style="list-style-type: none"> ・台数の見直し →需要に応じて、台数の見直しを検討 ・サイクルステーションの位置及び設置数の見直し →利用者の動向によりサイクルステーションの位置や設置箇所数の見直しを検討 ・市内観光拠点や観光振興所管部署と連携した広域的な利用促進事業の検討 →観光拠点へのサイクルステーション増設やイベント時の臨時サイクルステーション設置検討 →近隣自治体との広域的な利用促進事業の検討 					
実施主体	筑西市					
評価指標	コミュニティサイクル利用者数 令和 8 年度において 1,400 人/年 (50%増)					
スケジュール		R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	自転車台数の見直し	→ 検討・協議・実施				
	サイクルステーションの見直し	→ 検討・協議・実施				
	観光拠点及び広域連携の検討	→ 検討・協議・実施				

事業2 路線バスの維持、新たな地域交通モード導入検討事業

事業2-1 既存路線バスの維持に向けた目標値の設定、情報公開による利用促進

【現状】

現計画に基づき導入された路線バスは、利用者数が増加し続けていますが、筑西市地域内運行バスや筑西市道の駅循環バスなどは1便当たりの利用者数が2～3人と少なく、行政負担の割合が多くなっています。

【現状を踏まえた課題】

既存の路線バス（筑西市広域連携バス、筑西市地域内運行バス、筑西市道の駅循環バス、筑西・下妻広域連携バス）を維持していくため、運行面での見直しが必要となりますが、同時に、維持に向けた目標値を設定し、目標達成状況の市ホームページへの掲載、広報紙掲載等の取組による利用者意識の啓発が必要です。

【目標及び具体内容について】

5年間の目標	市民の利用意識の向上による路線の維持				
具体内容	・各路線の維持に向けた目標値の設定 →これまでの利用実績、収支状況を踏まえ、維持に向け達成すべき目標値を設定 ・目標値の達成状況に関する市ホームページへの掲載、広報紙掲載 →目標値の達成に向け、利用者数や利用促進に向けた取組内容等を、市のホームページや広報紙に掲載し、周知を図る。				
実施主体	筑西市・路線バス事業者・利用者				
評価指標	市ホームページでの毎月の情報提供の実施				
スケジュール	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
各路線の維持に向けた目標値の設定と管理	継続実施				
目標値の達成状況に関する市ホームページ・広報紙への掲載	継続実施				

事業2-2 新たな地域交通モードの導入検討

【現在の計画における個別施策実施によって得られた知見】

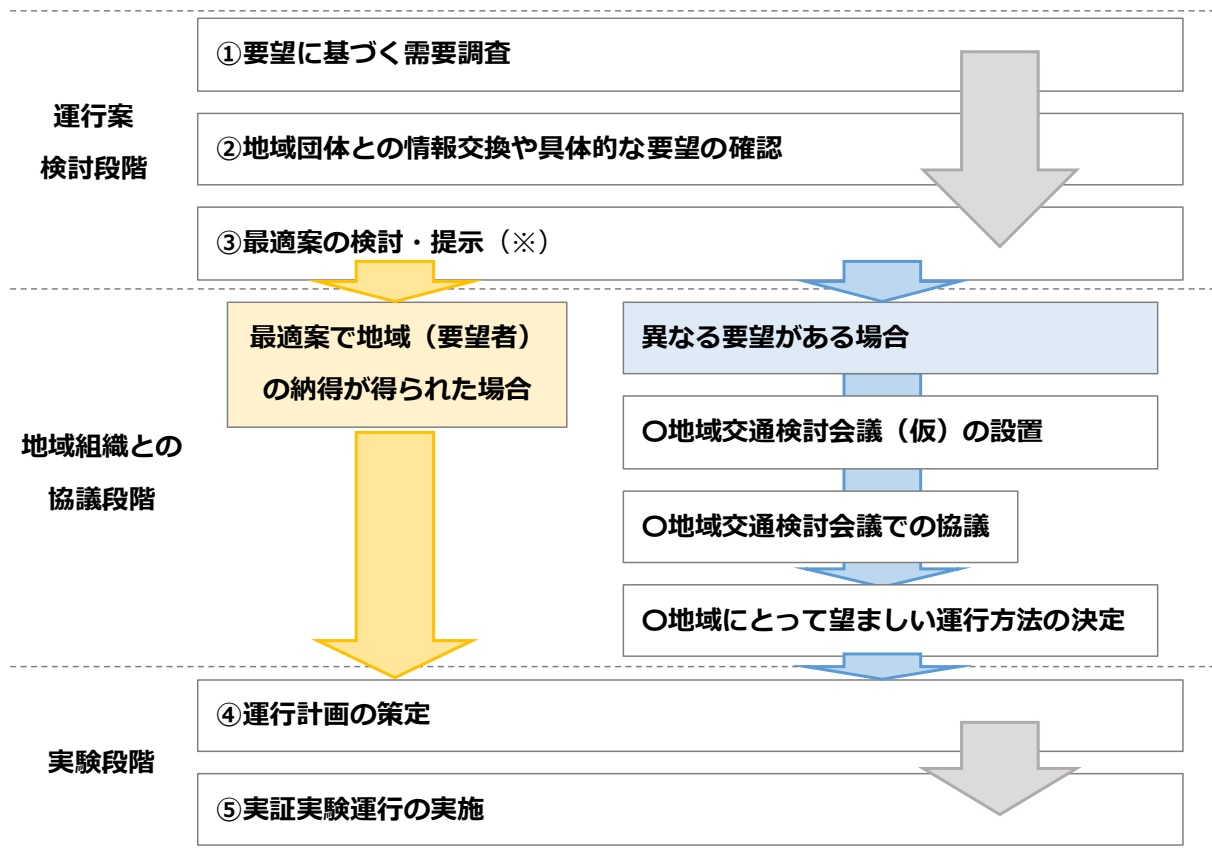
需要調査結果に基づきバス路線を設定しても、「誰も乗っていない」という批判がある一方で「新たな路線バスを走らせてほしい」という要望も寄せられています。

事前調査により需要が見込めないと見られる地域で新たに路線バスを走らせても、さらに批判の声が上がるのが予想されます。

要望のある地域については、地域住民が積極的に議論に参加し、「自分ごと」として、行政と一体となって運行の可否について検討を行う必要があります。

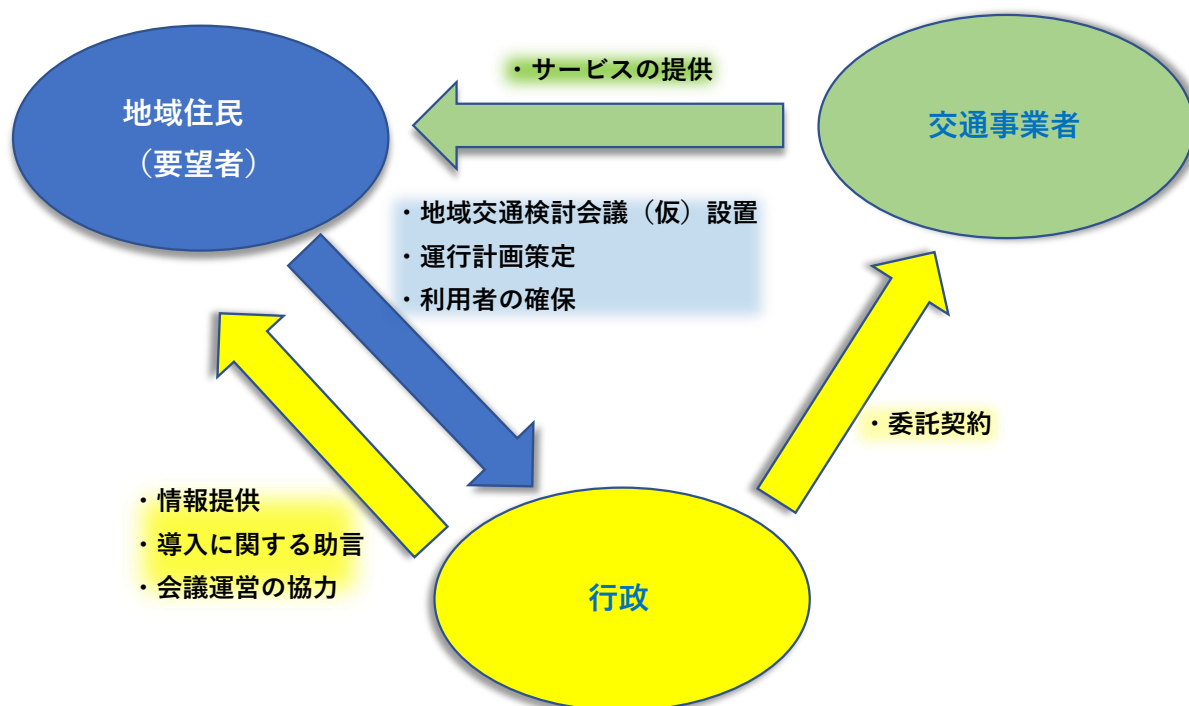
【新たな地域公共交通の検討ルール】

最適案を提示したうえで更なる要望がある場合は、その地域に最適な公共交通の在り方を検討する「地域交通検討会議（仮）」を設置し、行政がサポートしながら地域住民などが主体となって、新たな地域公共交通の検討や実証実験運行などのルールづくりを行います。検討ルールづくりの流れは以下のとおりです。



※最適案の検討は市公共交通会議において行います。

【新たな地域公共交通導入の役割分担イメージ】



【目標及び具体内容について】

5年間の目標	地域特性とニーズに応じた新たな地域交通モードの設定				
具体内容	<ul style="list-style-type: none"> 要望に基づいた需要調査の実施、ニーズの掘下げ →アンケート調査や要望に応じた新たな調査を実施し、想定されるニーズを把握する 代替交通手段との効果比較、実証運行の実施検討 →新たな地域交通として路線バスやデマンド交通システム、地域主導の移動手段（輸送資源を有する事業者の活用、地域主導のボランティア輸送等も視野に入れる）を検討し、代替交通手段との効果比較や実証運行計画の作成、実施を検討する。 				
実施主体	市民・筑西市・路線バス事業者・デマンド交通システム運行事業者・タクシー事業者など				
評価指標	要望や可能性の見られる地域での着実な検証の実施				
スケジュール	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
要望に基づいた需要調査の実施、ニーズの掘下げ	必要に応じて随時、実施				
代替交通手段との効果比較、実証運行の実施検討	必要に応じて随時、実施				

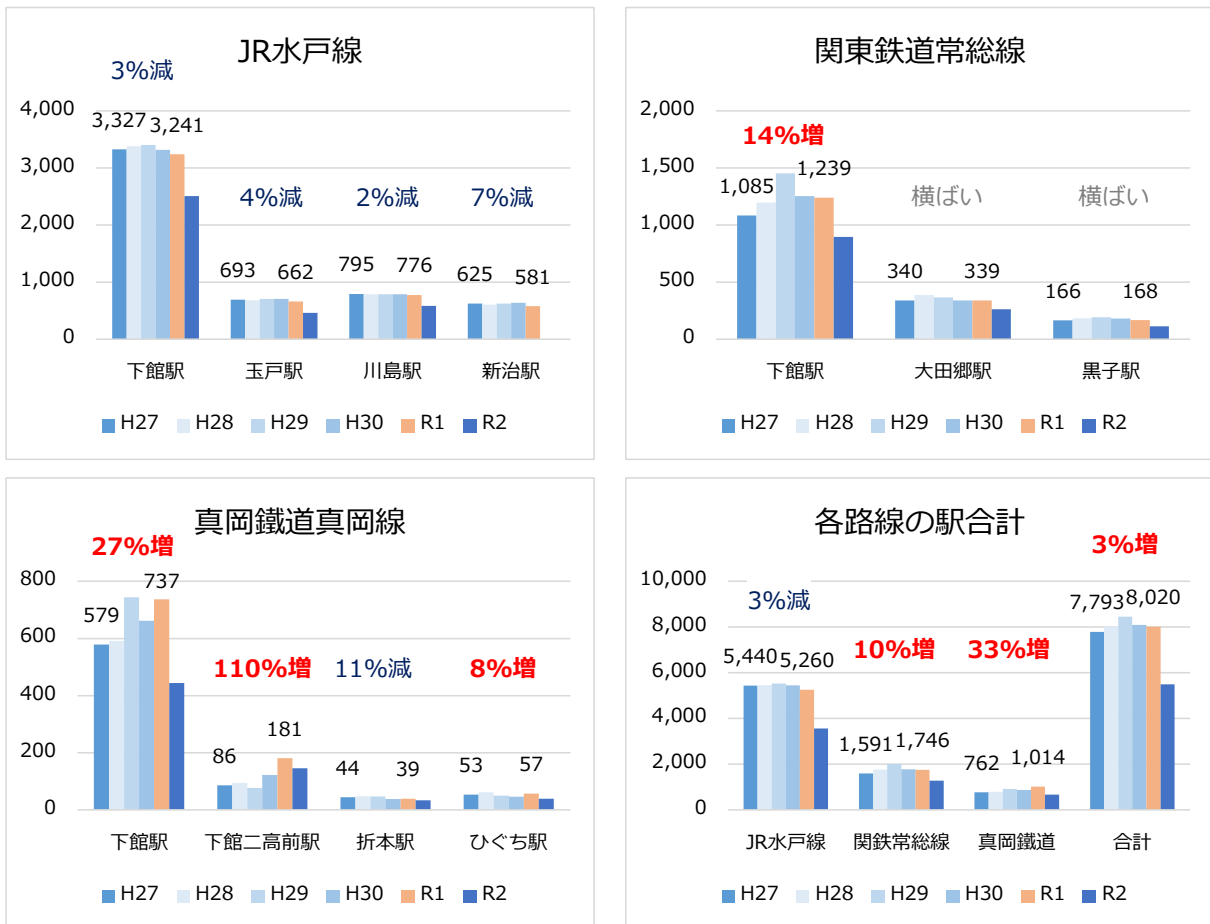
事業3 公共交通利用の底上げに向けた利用促進事業

事業3-1 鉄道及び高速バスの利用促進

【現状】

本市では、鉄道、路線バス、デマンド交通システム、タクシーが運行しており、鉄道は東西南北、路線バスは市内の主要施設や近隣市へ運行、デマンド交通は市内全域をカバーしています。そのほか、観光や通勤手段として、高速バス「桜川・筑西ライナー」も運行しています。

市内の鉄道駅利用者数は、JR水戸線では減少傾向にあります。関東鉄道常総線や真岡鉄道真岡線は下館駅を中心に増加傾向にあります。



※1日平均利用者数（人）、JR水戸線は乗車人数、関東鉄道、真岡鉄道は乗降人数

※新治駅はR2年10月から無人駅となっているため、R2年データなし

※増減はH27からR1の増減を表している

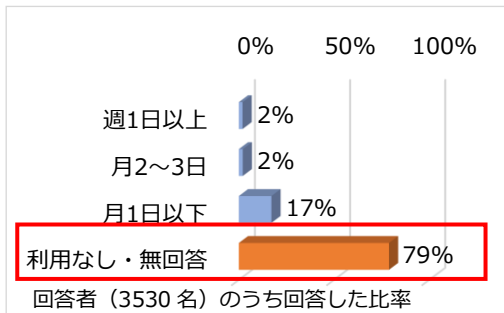
■ 図3-27 市内鉄道駅の1日平均利用者数推移

出典：各鉄道事業者提供

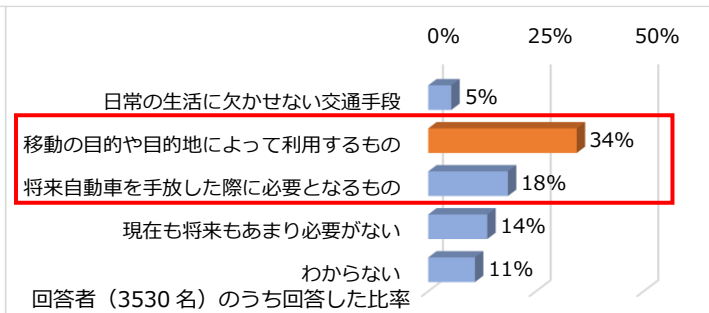
【利用者の意見・要望】

市民アンケートによると、鉄道を日常的に利用している方は、回答者の2割程度であり、6割以上の方が利用していない状況です。一方、将来、「目的によっては利用」「クルマを手放した際に利用」と回答している方が5割以上います。

公共交通に求める機能として、「運行本数を増やす」「他の公共交通との乗継時間の短縮など」「パーク&ライドの充実」との要望が多い状況です。

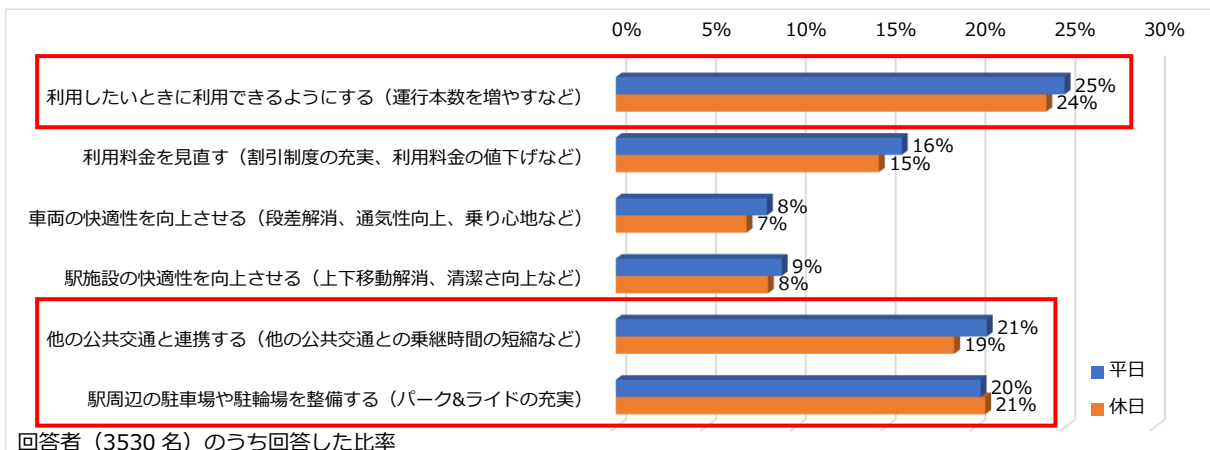


■ 図 3-28 鉄道の利用頻度



■ 図 3-29 どのような存在か

出典：令和2年市民アンケート調査結果より



※平日：平日に求める内容、休日：休日に求める内容

■ 図 3-30 今後の公共交通（鉄道）に求める内容

出典：令和2年市民アンケート調査結果より

【現状を踏まえた課題】

「公共交通を利用したことがない方」等の公共交通になじみのない方に対して、馴染みを持たせるために、運行事業者の企画する利用促進イベントへの協力、利用者への情報提供、運行事業者との定期的な情報交換等により、利用者増に取り組む体制の構築が必要です。

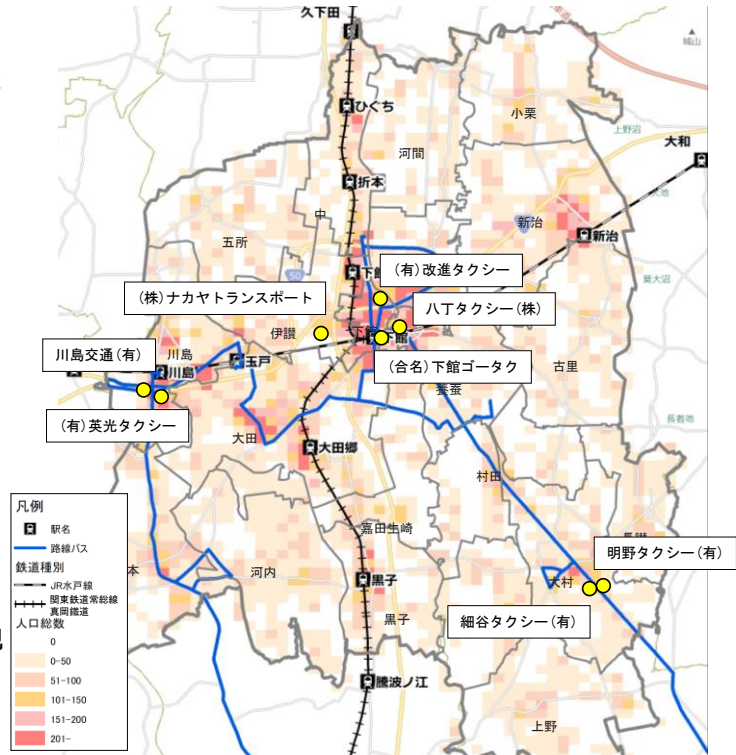
【目標及び具体内容について】

5年間の目標	運行事業者と協働しながら利用者増に取り組む体制の構築					
具体内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性向上のための運行事業者への要望活動の実施 → バリアフリー化の促進やパーク＆ライド駐車場の維持、拡充など利便性向上についての要望活動を継続して実施 ・ 運行事業者の企画する利用促進イベントへの協力 → 1日乗車券や運行事業者間の乗り継ぎが可能な切符、イベントについて支援 ・ 利用者への情報発信 → お得な切符やイベントについて、市のホームページや広報紙等で情報発信を実施 ・ 運行事業者との定期的な情報交換 → 利用促進イベントの開催や周知について、運行事業者と情報交換を行う機会を創出 					
実施主体	筑西市・運行事業者					
評価指標	関連情報の発信回数：年 10 回					
スケジュール		R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	利便性向上のための運行事業者への要望活動の実施	継続実施				
	運行事業者の企画する利用促進イベントへの協力	継続実施				
	利用者への情報発信	継続実施				
	運行事業者との定期的な情報交換	継続実施				

事業3-2 タクシーの利用促進

【現状】

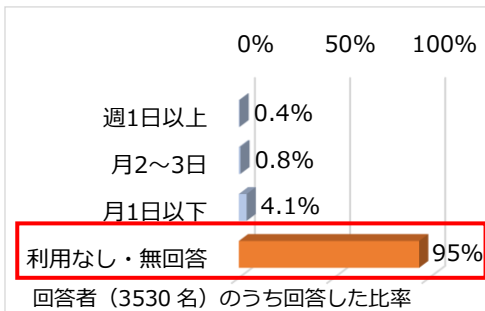
令和4年3月現在、タクシー事業者は市内に8社あり、営業所については下館駅周辺に集中するほか、市内に点在しています。



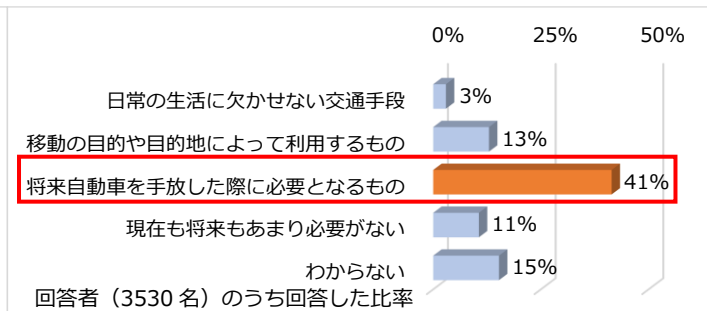
■ 図 3-31 タクシー営業所の所在地
出典：茨城県ハイヤー・タクシー協会

【利用状況、どのような存在か】

市内の公共交通の利用頻度として、利用していない人が8割以上であり、大半の方が利用していない状況です。一方、将来自動車を手放した際に必要と回答している方が4割以上います。



■ 図 3-32 利用頻度

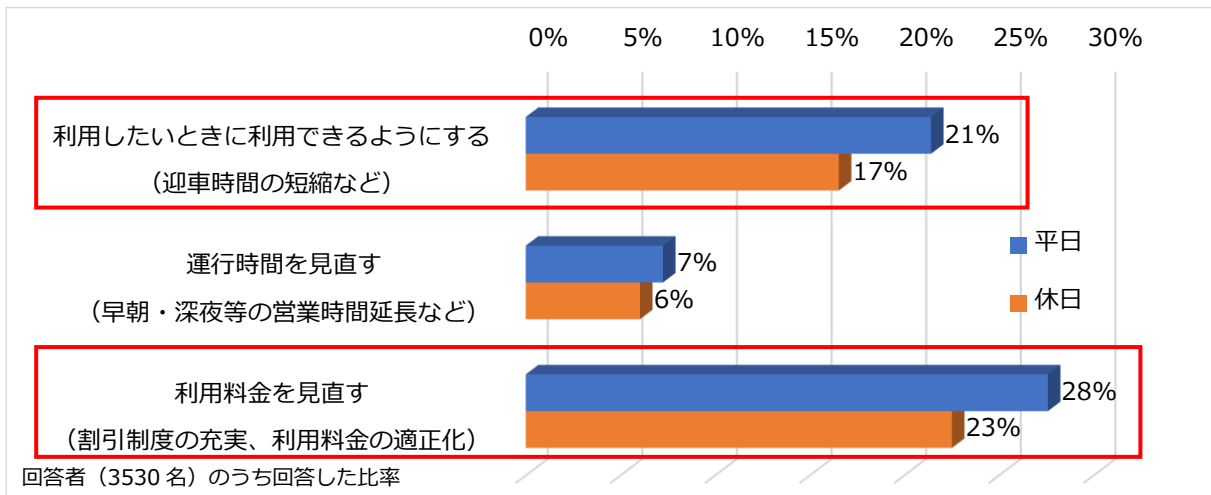


■ 図 3-33 どのような存在か
出典：令和2年市民アンケート調査結果より

【タクシーに関する今後の要望】

タクシーの利用促進について、アンケートより「料金を見直す」「利用したいときに利用できる（電話がつながりやすいなど）」と回答する方が一定数見られます。

これまでに公共交通の利用がない状況で、タクシーを利用することはハードルが高い状況です。



※平日：平日に求める内容、休日：休日に求める内容

■ 図 3-34 今後の公共交通（タクシー）に求める内容

出典：令和 2 年市民アンケート調査結果より

【現状を踏まえた課題】

「公共交通を利用したことがない方」等の公共交通になじみのない方に対して、タクシーは利用しやすいというイメージを持っていただくために、タクシー事業者との定期的な情報交換、運転免許返納者対策による利用機会の創出、情報発信等により、利用者増に取り組む体制の構築が必要です。

【目標及び具体内容について】

5 年間の目標	タクシー事業者と協働しながら利用者増に取り組む体制の構築				
具体内容	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者との定期的な情報交換 →経営状況や活用方法について事業者と意見交換する場を創出 ・運転免許返納者対策による利用機会の創出 →運転免許返納者に対し、タクシー利用料金助成等の支援策を継続実施 ・情報発信（公共交通マップ活用、施設やバス車内） →公共交通マップや施設、バス車内においてタクシーの利用案内や支援策を周知 				
実施主体	筑西市・タクシー事業者				
評価指標	関連情報の発信回数：年 10 回				
スケジュール	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
タクシー事業者との定期的な情報交換	検討・協議・実施				
運転免許返納者対策における利用機会の創出	継続実施				
情報発信（公共交通マップ活用、施設やバス車内への広告掲載）	検討・協議・実施				

事業3-3 モビリティ・マネジメントの実施

【現状】

公共交通を日常的に利用している方は非常に少ない状況で、市民の大半の方は、普段の移動で自家用車に頼っている状況です。

しかし、鉄道、路線バス、デマンド交通システム等の公共交通について、市民アンケートにより、将来、「目的によっては利用」「クルマを手放した際に利用」とする方が一定数見られます。

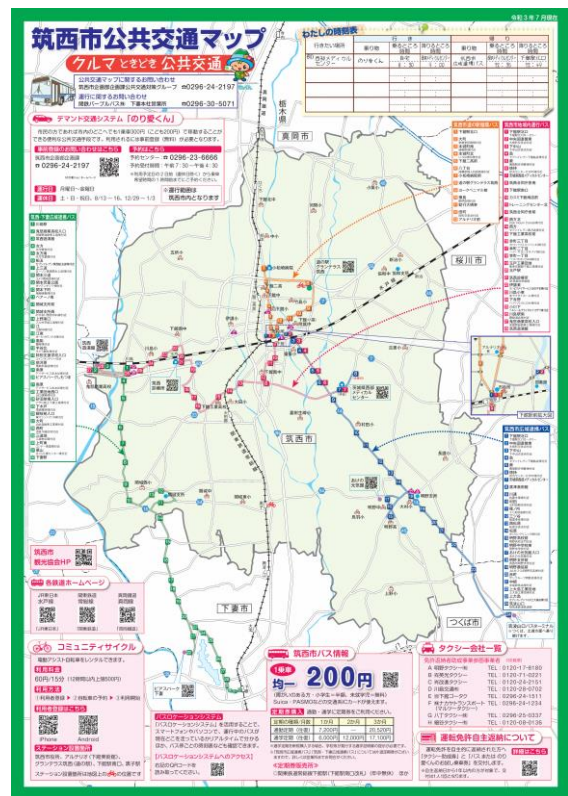
これまでに「公共交通の利用がない方」は、公共交通を利用することへのハードルが高い傾向があります。

【現状を踏まえた課題】

「公共交通を利用したことがない方」等の公共交通になじみのない方に対して、身近なものとしてイメージを持っていただくために、モビリティ・マネジメント拠点施設を活用した情報発信、公共交通マップの更新、市広報紙等を活用した啓発、出前講座や「バスの乗り方教室」等の啓発活動の実施により、公共交通機関の利用意識を向上させることが必要です。



■ 図 3-35 ちっくんステーション
(モビリティ・マネジメント拠点)



■ 図 3-36 公共交通マップ

【目標及び具体内容について】

5年間の目標	公共交通機関の利用意識の向上					
具体内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ モビリティ・マネジメント拠点施設を活用した情報発信 →拠点施設を活用し、全庁的に連携を図りながら、公共交通関連情報を継続発信 ・ 公共交通マップの更新 →市内全域の公共交通の案内となる公共交通マップを継続更新、情報発信 ・ 広報紙を活用した啓発 →広報紙等において、公共交通の状況や維持に向けた利用案内等を実施 ・ 出前講座や「バスの乗り方教室」等による啓発活動の実施 →学校や地域を対象とした出前講座やバスの乗り方教室をバス事業者と協力し継続開催 ・ 自動運転などの先進技術についての情報発信 →先進技術の情報を収集し、必要に応じて市民向けに発信 					
実施主体	筑西市・路線バス事業者・市民					
評価指標	公共交通全般に関する関連情報の発信回数：年 12 回					
スケジュール		R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	拠点施設を活用した情報発信	▶ 継続実施 ▶				
	公共交通マップの更新	▶ 継続更新 ▶				
	広報紙を活用した啓発	▶ 継続実施 ▶				
	出前講座や「バスの乗り方教室」などによる啓発活動の実施	▶ 継続実施 ▶				

事業3-4 交通モード間の相互補完事業

【広告収入ラッピングの事例について】

路線バスの運行では、財源の確保と企業の活性化を目的に、有料広告掲載の募集を実施しています。令和4年3月現在、実際に筑西市広域連携バスにおいて、ラッピングによる有料広告掲載を実施しています。



■ 図 3-37 ラッピングバス
(筑西市広域連携バス)

【ふるさと納税の活用について】

市では、ふるさと納税によるまちづくり支援を実施しており、ふるさと納税の指定基準に適合する地方団体としても指定されています。ふるさと納税は、茨城県西部メディカルセンター運営支援等の地域医療充実のための事業のほか、下館駅を発着する「SL もおか号」を活用した地域振興のための事業、地域公共交通網の活性化のための事業など広く支援を募っています。

地域公共交通網の活性化のための事業については、バス路線の整備やデマンド交通システムの運行支援のほか、道の駅を拠点とした自動配送ロボットに関する実証実験など、最先端技術を活用した独自施策も行っています。

【貨客混載について】

鉄道や路線バスを活用し、運送サービスのほかに、旅客・貨物運行事業の掛け持ちを実現することで、各々の資産・人材を活用し、お互いに補完し合い、生産性の向上を図る取組についての検討が必要です。

【目標及び具体内容について】

5年間の目標	市内公共交通網の安定した維持				
具体内容	<ul style="list-style-type: none"> 各交通モードの利用者増による運賃収入の増加 鉄道や路線バスを活用した貨客混載事業の検討 広告料収入の増加、ふるさと納税の活用 クロスセクター効果を考慮した評価の実施 				
実施主体	筑西市・鉄道事業者・路線バス事業者・タクシー事業者				
評価指標	令和8年度末における市内路線バス及び「のり愛くん」の全体収支率 30%				
スケジュール	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
鉄道や路線バスを活用した貨客混載事業の検討	検討	協議が調い次第実施			
広告料収入の検討	協議が調い次第実施				
ふるさと納税の活用			実施		
クロスセクター効果を考慮した評価の実施			実施		

事業3-5 先進技術の活用

【MaaSについて】

MaaS（Mobility as a Service）は、ICTを活用して交通をクラウド化し、公共交通やその運営主体にかかわらず、マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念です。

茨城県内の事例としては、茨城交通による「ひたち圏域 MaaS」として、路線バス、BRT、ひたちなか海浜鉄道などの検索・予約・発券の共有基盤化、MaaSアプリのリリースを行っています。

そのほか、関東鉄道(株)による「つちうら MaaS」として、乗合案内アプリによるキャッシュレス化実験、電動キックボードの試験走行、マイナンバーカード認証、顔認証を活用したAIコミュニティバスの運行などを実施しています。

事例1：ひたち圏域 MaaS

「クルマの運転できない。したくない。それでイんです。デマンドタクシーがあります。」
On-demand taxi will become available in your area!

Hitachi MaaS

ご利用方法
Hitachi MaaS アプリから予約の方
QRコードをアプリで読み取り予約完了
乗客専用端末です。あらかじめ乗客用端末に接続してください。

デマンドタクシーで「タクシー」が近く、バスが近く
デマンドタクシーは、バスより近く、バスより早く乗車可能な移動サービスです。

こんな時はデマンドタクシー！
タクシーが近くにない時
バスが近くにない時
バスが近くにないけど、タクシーが近くにない時
バスが近くにないけど、タクシーが近くにないけど、バスが近くにない時

アプリで！簡単に呼び出し
Hitachi MaaS アプリで予約
乗客専用端末から予約
乗客専用端末から予約
乗客専用端末から予約

デマンドタクシー運行概要
路線：日立駅～4005、日立駅～5001
運行時間：平日 8:00～17:00、土日祝 8:00～17:00
乗車料：乗車料は、乗車回数によって変動します。乗車料は、乗車回数によって変動します。乗車料は、乗車回数によって変動します。

事例2：つちうら MaaS

「乗客案内」アプリによるキャッシュレスの実験
電動キックボードの試験走行

ジョルダン株式会社「乗客案内」アプリにおけるキャッシュレス決済の実験を実施しています。

つくば・霞ヶ浦りんりんロード（自転車道）の一部区間において、電動キックボードの活用可能性を探ることを目的として、すれ違い、追い抜き、立並走、踏切を渡るなどの安全性を確認する走行実験を実施しています。

AIコミュニティバス運行実験
自動運転1人乗りロボ「ラクロム」運行実験

公共交通不便地域である土浦市潮来地区において、高齢者の移動支援を目的として、地区と郡庁跡跡バス（バス停・乗降施設等）を結ぶAIコミュニティバス（無人）を運行する実験を実施しています。

AIコミュニティバス（無人）1人乗りロボ「ラクロム」の運行実験を実施しています。

【自動運転について】

近年、各地で自動運転の実証実験が行われています。県内での取組事例として、境町では、町中心部の主要拠点を結ぶ自動運転バスを運行しています。潮来市では、令和4年度から実証運行を予定しており、道の駅いたこ～水郷潮来バスターミナルを結ぶ自動運転車両の運行を予定しています。

事例1：境町（令和2年11月～）

第2周ルート（新規）
「道の駅さかい」～「高速バスターミナル」

第1周ルート（運用）
「道の駅さかい」～「シンパシーホール」

乗客専用端末

事例2：潮来市（令和4年予定）

■ 実装を目指す主な事業内容
○事業：地域内の異拠点間を連携する自動運転サービス社会実装

活用技術
5G 自動運転

事業概要

- 「道の駅」と「高速バスターミナル」の相互連携による拠点機能の強化
- 信号無し交差点における自動運転車走行空間への他交通の誤侵入防止策の検証
 - 接続部の誤進入防止策（ライジングボット、遮断機等）の効果検証
 - 遮断タイミング等の交差処理の実効性、他交通との錯綜有無の検証
- 5G通信による車両と誤進入防止策間の制御

【AI 運行システムについて】

茨城県内では大子町、高萩市で実証運行を開始しています。大子町では、令和2年10月から実証運行を開始しており、予約と運行ルートを実証システムで管理する乗合タクシーを運行しています。高萩市では、令和3年7月から茨城交通とダイナミックルーティング「My Ride のるる」の実証運行を開始しており、既存路線バスの日中便を利用者の予約に応じてAIが配車・ルート設定するシステムに転換しています。

【筑西市「未来を見るプロジェクト」(小型自動配送ロボット実証実験)】

市では、令和3年3月から同年4月にかけて自動配送ロボットの実証実験を実施いたしました。公道での知見の収集、ロボットの社会親和性の検証、地方都市における活用の可能性の検証などを目的とし、三菱商事(株)と協働しながら、茨城県の補助金(Society 5.0 地域社会実装推進事業費補助金)を活用しての実施となりました。ルート最適化技術を用いながら公道を走行しての農産物の集荷及び道の駅テナント商品の民家への配送について、2台の異なるロボットを連携させるという日本初の取組となり、ロボットが活用されるシーンを実際に目にする事で、地域の未来の姿を広く提示しました。



※小型自動配送ロボットの走行及び農産物集荷の様子

【現状を踏まえた課題】

課題としては、自動運転や自動配送ロボットは一朝一夕でできるものではなく、長いスパンで状況の変化を見極めていく必要があります。また、市単独ではなく、他自治体や先進技術を有する民間企業との連携を視野に入れながら、協議のうえ実施していく必要があります。

【目標及び具体内容について】

5年間の目標	先進技術導入に向けた取組の実施					
具体内容	<ul style="list-style-type: none"> ・先進技術(MaaS、自動運転、AI運行システムなど)の情報収集 ・近隣市町村の先進技術の取組(自動運転、MaaSなど)事例収集 ・MaaSの導入に向けた実証実験の検討 					
実施主体	筑西市・鉄道事業者・路線バス事業者・タクシー事業者					
評価指標	令和8年度末における先進技術導入に向けた取組 3件以上					
スケジュール		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	先進技術導入の検討	▶ 継続実施				
	先進技術(自動運転 MaaS など)の実証実験の検討・実施	▶ 随時、検討及び協議が調い次第実施				

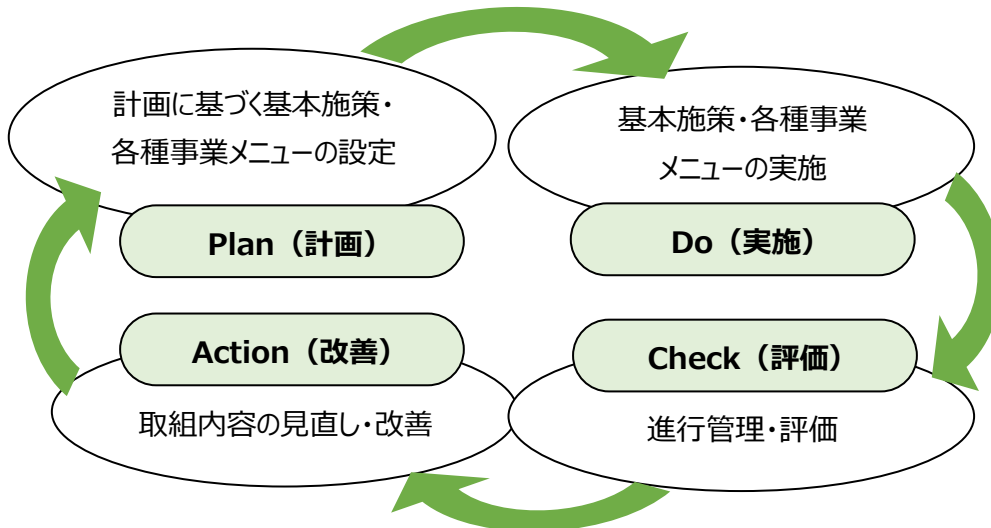
第4章 計画の実現に向けて

4.1 計画実現に向けた評価

計画の実現に向けては、計画達成に向けた評価として、下図に示すように、計画の進行管理として事業実施状況や達成状況の確認、評価、また、必要に応じた見直しの検討を行うこととします。

なお、毎年実施状況を確認し、PDCA サイクルとして事業の評価と改善を行っていきます。

(PDCA サイクルのイメージ)



■ 図 4-1 筑西市公共交通計画の進行管理イメージ

4.2 評価指標

各種取組の実施に当たり、計画で掲げる基本理念や基本方針が達成されているかを確認するため、以下の計画目標を設定し、毎年達成状況のモニタリングを行います。目標値は、現在値を基準として設定し、計画期間である令和8年度末までに達成すべきものとします。

基本方針 1 現在の交通体系を維持し、相互に連携、役割分担を果たすことで利便性を確保

計画目標 1

地域公共交通の利用者数の増加

令和元年度 8,383 人/日

鉄道：8,020 人/日

路線バス：192 人/日

デマンド交通：171 人/日



令和8年度 8,590 人/日

鉄道：8,020 人/日

路線バス：370 人/日

デマンド交通：200 人/日

※鉄道は維持。デマンド交通システムは R3 第 1 四半期平均値から 50%の増。筑西市広域連携バスは採算目標値。その他、市路線バスは R3 第 1 四半期平均値から年 15%ずつの増を図り、計画期間内での倍増を目標値とする。

※上位計画である市総合計画における目標設定との整合性に鑑み、タクシー及び高速バスの利用者数は含まない。

基本方針 2 路線バスの維持及び新たな地域交通モードの導入検討に向けたルールを設定し、「利用者が守る」という意識を醸成

計画目標 2

路線バスの系統別利用者数の増加

令和8年度の目標 筑西市広域連携バス（筑西-つくば）：160 人/日

筑西市地域内運行バス：60 人/日

筑西市道の駅循環バス：76 人/日

筑西・下妻広域連携バス：74 人/日

基本方針 3 利用促進策への注力による、公共交通に接する機会の創出、意識の向上

計画目標 3

利用促進や新技術の活用に向けた取組の実施

計画期間中 利用促進に関する取組事業数：5 事業/年

利用促進事業対象者数：1,000 人/年

4.3 施策に関する多面的な評価について

各種取組や計画目標については、利用者数や収支率、取組件数などで達成状況を評価しますが、公共交通の必要性や存在することによる効果の把握について、今後、クロスセクター効果の視点を加えます。

(1) クロスセクター効果とは

地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、交通施策に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果です。

前頁の事業評価だけではなく、クロスセクター効果による多様な行政部門における施策との比較、検討も行う必要があります。

(2) クロスセクター効果の算出方法

筑西市が補助を実施している地域公共交通が廃止された場合に、追加的に必要な行政負担項目を整理し、このうち数値化が可能な項目の費用を算出します。

以下は、想定される行政負担項目を基に、クロスセクター効果の試算を示しています。

(3) クロスセクター効果の算出例

以下では、筑西市広域連携バス、デマンド交通システム「のり愛くん」についての代替手段として、シャトルバスやスクールバス、タクシーを利用した場合の市の補助額の差を表しています。どちらも、現在の補助額が大幅に増加する試算となり、現在の運行方法が効率的であることを示しています。

■表 4-1 現在の補助額、代替手段で運行した場合の想定される補助額

	現在の補助額 (令和2年度)	代替手段で運行した場合の 想定される補助額
筑西市広域連携バス (下館駅～筑波山口)	約 1,690 万円	約 6,050 万円 (約 3.6 倍に増加) ※通院や通学のシャトルバス、ほかの方はタクシーで代替した場合
デマンド交通システム 「のり愛くん」	約 5,490 万円	約 8,750 万円 (約 1.6 倍に増加) ※タクシーで代替した場合

4.4 今後の取組みスケジュール

各種施策の取組スケジュールは以下のとおりとします。

事業メニュー	計画期間5か年				
	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
事業1 市公共交通ネットワークを構築する各交通モードの利便性向上事業					
事業1-1 デマンド交通システム「のり愛くん」の利便性向上 P.20	協議・実施				
事業1-2 筑西市広域連携バスの利便性向上 P.23	検討・協議・実施				
事業1-3 筑西市地域内運行バスの利便性向上 P.26	検討・協議・実施				
事業1-4 筑西市道の駅循環バスの利便性向上 P.29	検討・協議・実施				
事業1-5 筑西・下妻広域連携バスの利便性向上 P.32	検討・協議・実施				
事業1-6 コミュニティサイクルの利便性向上 P.35	検討・協議・実施				
事業2 路線バスの維持、新たな地域交通モード導入検討事業					
事業2-1 既存路線バスの維持に向けた目標値の設定、情報公開による利用促進 P.37	継続実施				
事業2-2 新たな地域交通モードの導入検討 P.38	必要に応じて実施				
事業3 公共交通利用の底上げに向けた利用促進事業					
事業3-1 鉄道及び高速バスの利用促進 P.40	継続実施				
事業3-2 タクシーの利用促進 P.43	検討・協議・実施				
事業3-3 モビリティ・マネジメントの実施 P.45	継続実施				
事業3-4 交通モード間の相互補完事業 P.47	検討・協議・実施				
事業3-5 先進技術の活用 P.48	検討・協議・実施				

参考資料

- 参考資料－ 1 地域、公共交通の現状 参考-1
- 参考資料－ 2 上位計画、関連計画の整理 参考-16
- 参考資料－ 3 市民の移動実態、ニーズ
(市民アンケート調査より) 参考-29
- 参考資料－ 4 クロスセクター効果の詳細 参考-34
- 参考資料－ 5 用語解説 参考-36
- 参考資料－ 6 地域公共交通計画の策定の経緯... 参考-37
- 参考資料－ 7 地域公共交通会議..... 参考-38

参考資料

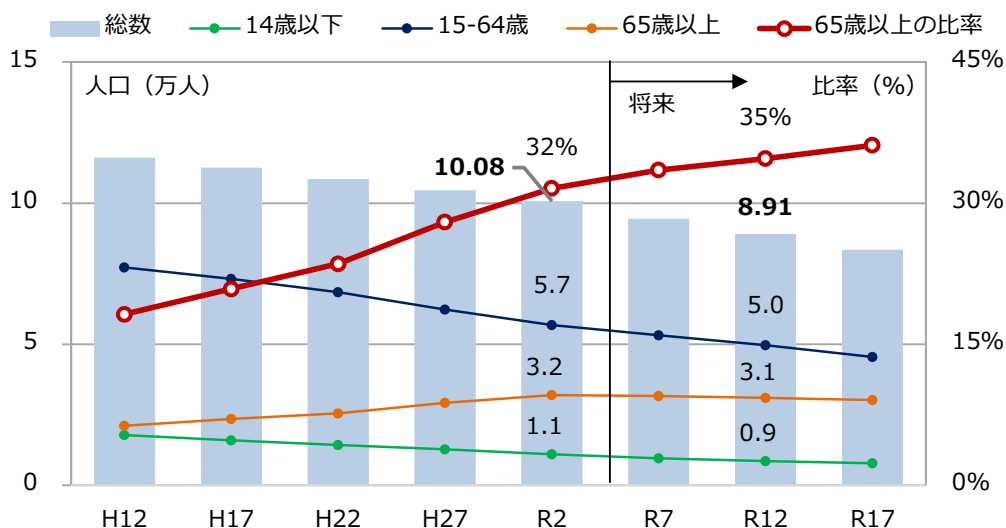
参考資料－1 地域、公共交通の現状

(1) 人口、高齢者の推移

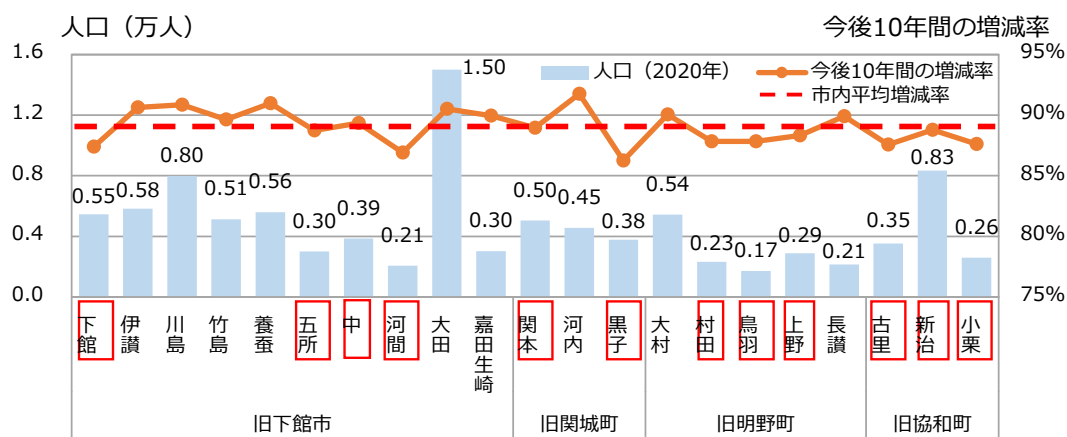
筑西市の人口は今後も減少を続け、今後10年で10%程度減少する見込みです。65歳以上人口比率は2030年に35%になる見込みです。

65歳以上人口は今後10年間横ばいであり、公共交通を必要とする方の比率の増加が想定されます。

旧関城町、旧明野町、旧協和町を中心に、市内平均より人口減少が顕著になる見込みです。



■図：資 1-1 人口、高齢化の推移



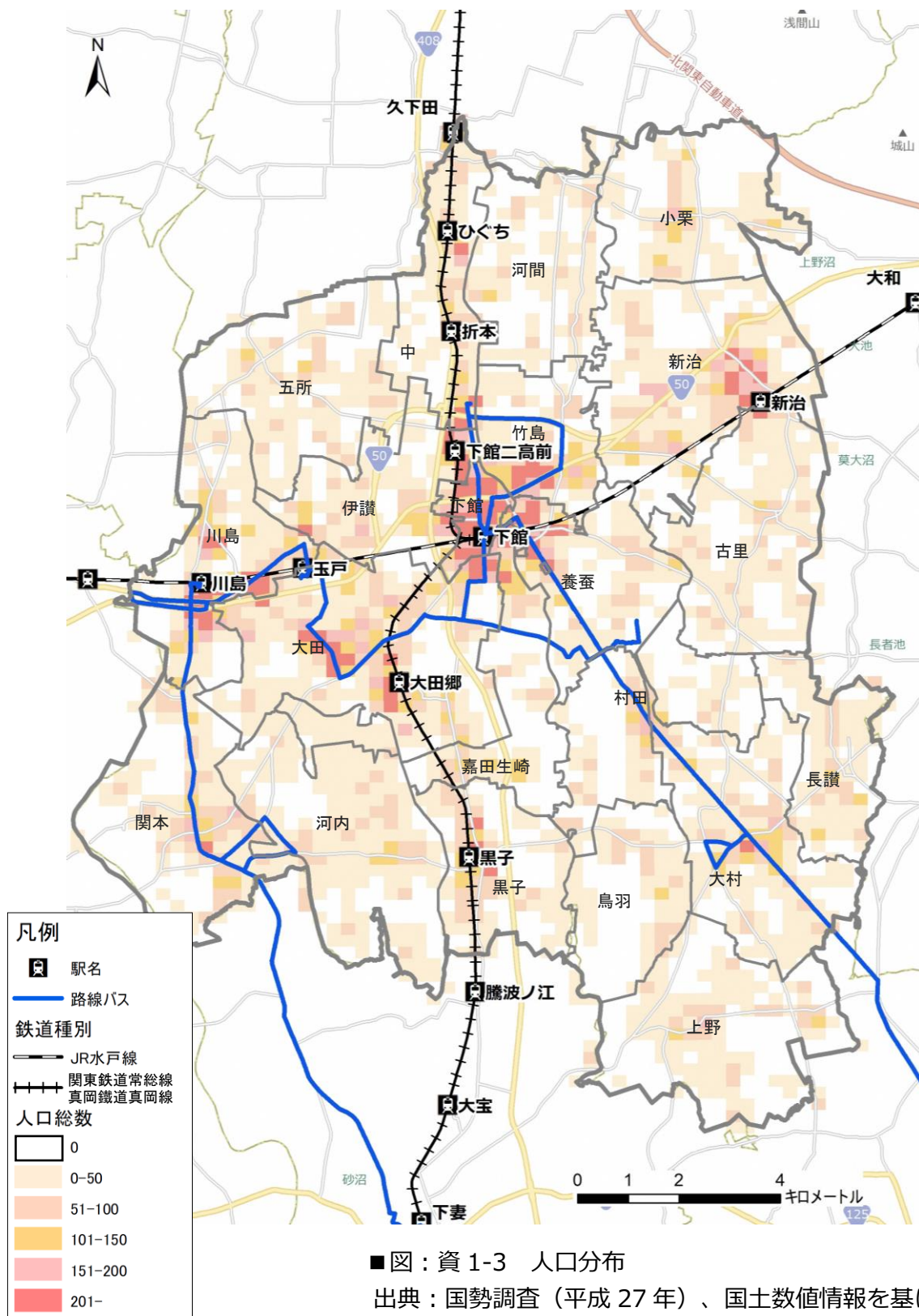
※赤枠は市内の平均増減率を下回っている地区

■図：資 1-2 地区別の人口増減

出典：国勢調査、社人研推計、国土数値情報による人口推計を基に作成

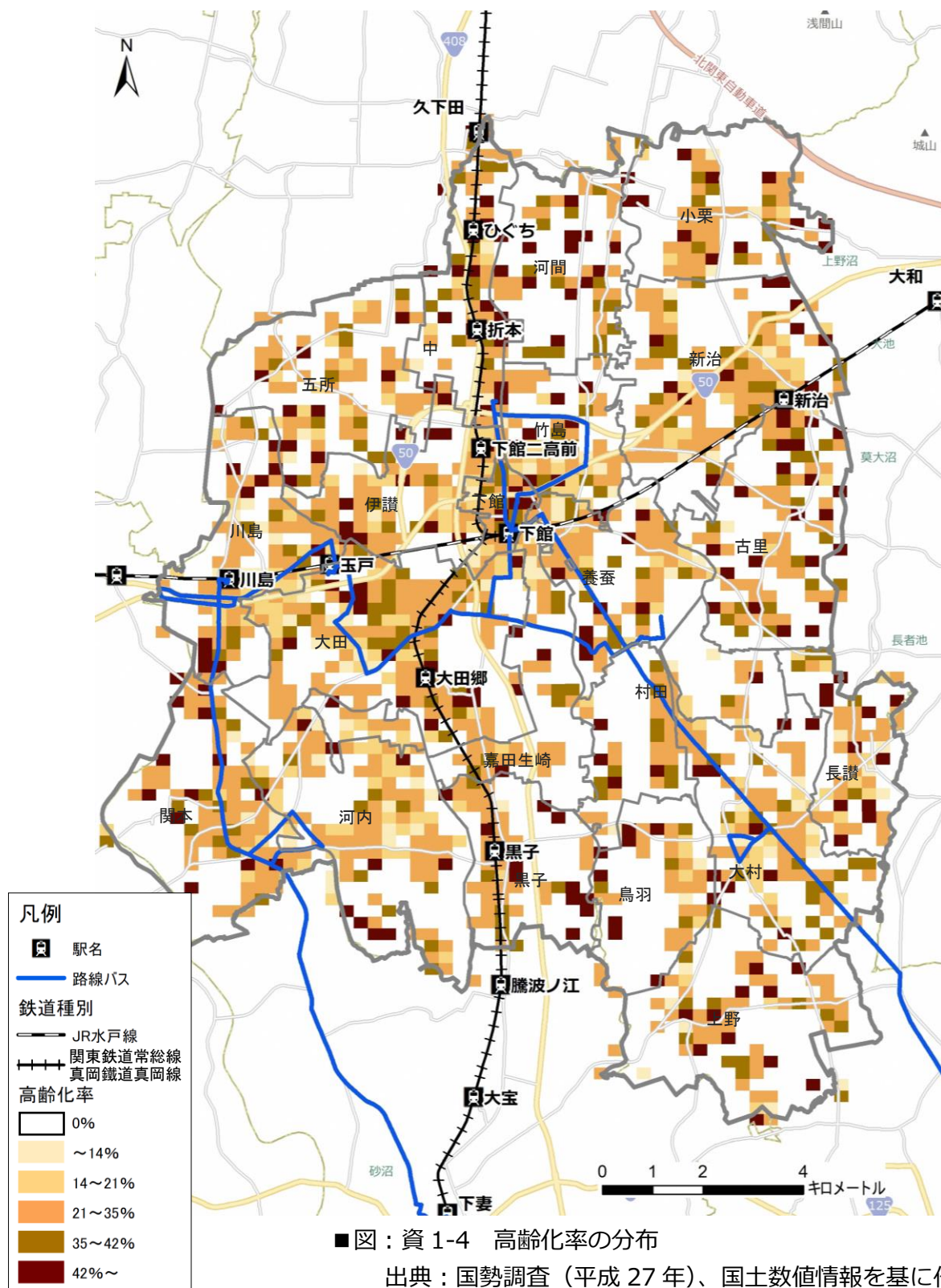
(2) 人口分布

市内の人口は、下館地区や川島地区、大田地区など一部で集中していますが、市内全域に薄く広がっています。



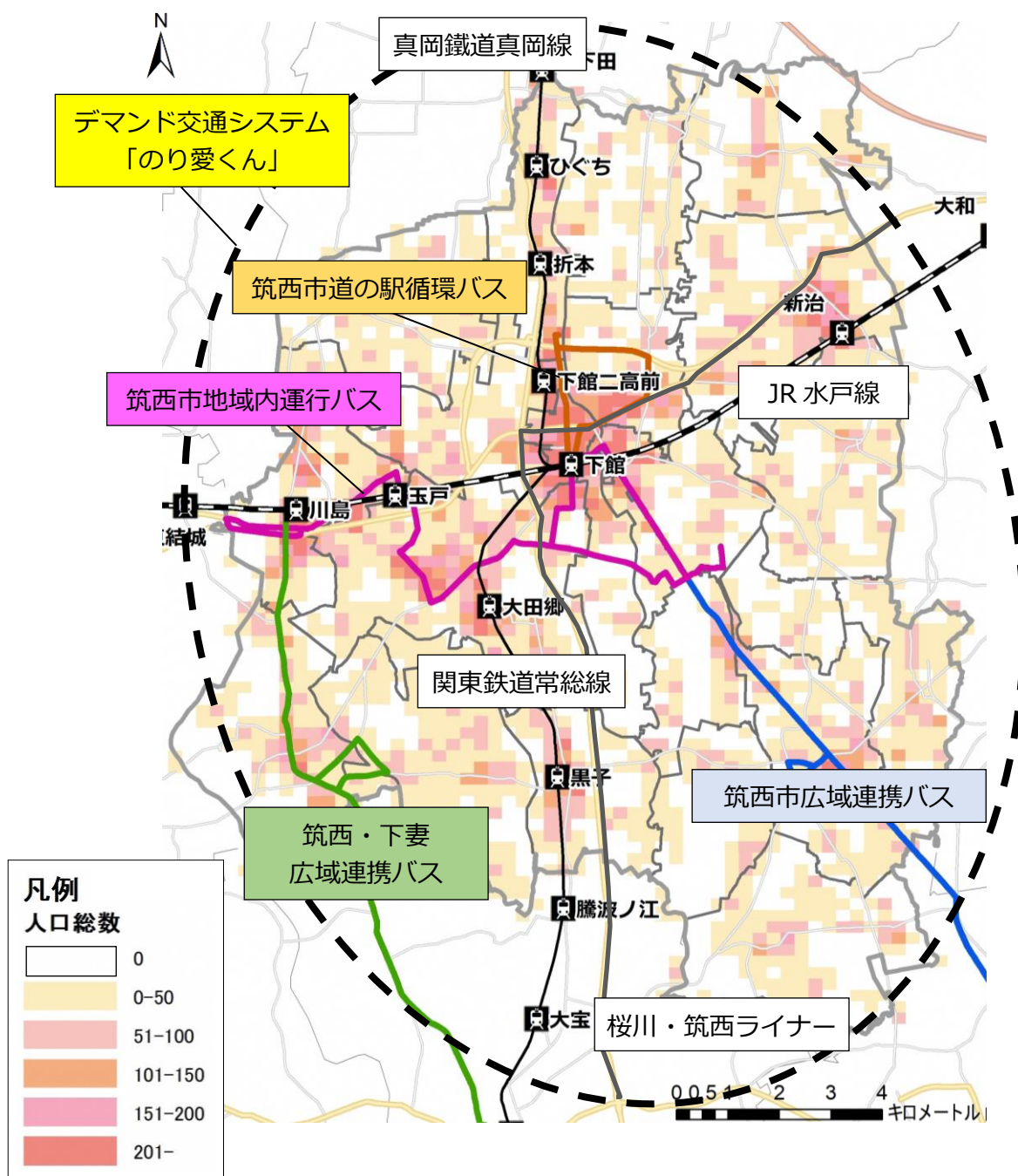
(3) 高齢者分布

高齢化率は、市内全域で高くなっており、特に人口が集中する地区で高く見られます。



(4) 公共交通の運行概要

鉄道、路線バス、デマンド交通システムが運行。鉄道は市内を東西南北に運行、路線バスは鉄道及びデマンド交通システムを補完する役割として、市内の主要地域や施設間を運行するほか、近隣市へ運行しています。デマンド交通システムが市内全域をカバーしています。



■ 図：資 1-5 市内の公共交通状況

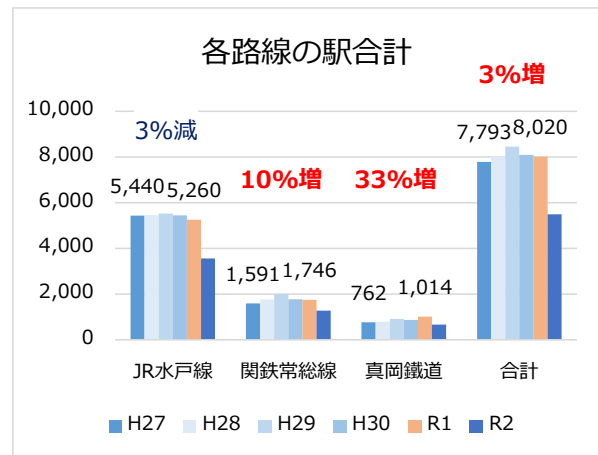
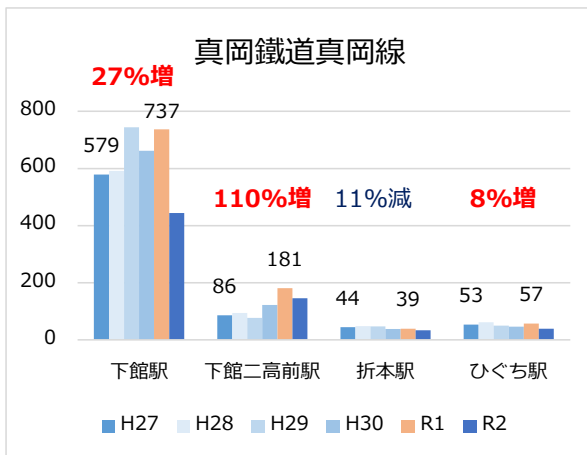
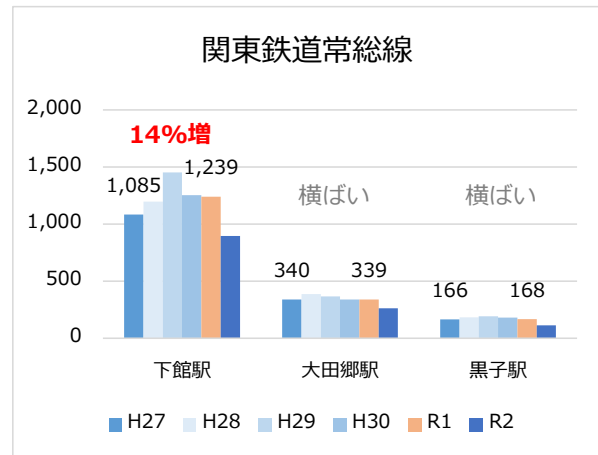
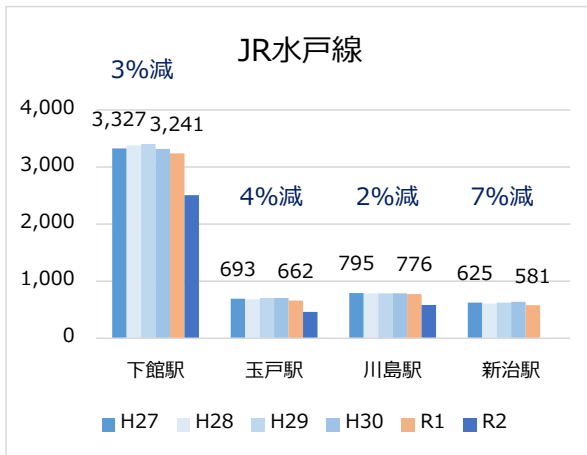
■表：資 1-1 各交通手段の運行概要

鉄道	JR 水戸線	1～4 往復/時
	関東鉄道常総線	2～3 往復/時
	真岡鐵道真岡線	1～2 往復/時
路線バス	筑西市広域連携バス	1～2 時間に 1 往復
	筑西市地域内運行バス	1～2 時間に 1 往復
	筑西市道の駅循環バス	1～2 時間に 1 往復
	筑西・下妻広域連携バス	2～3 時間に 1 往復
デマンド交通システム「のり愛くん」		8～16 時で運行 30 分に 1 回運行
タクシー		市内に 8 事業者

※令和 3 年 4 月時点

(5) 利用者数、公的負担額の推移

路線バス、デマンド交通システムは着実な増加が見られます（令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で減少）。路線バス、デマンド交通システムでの行政負担額は、令和2年度で1億円程度となっています。



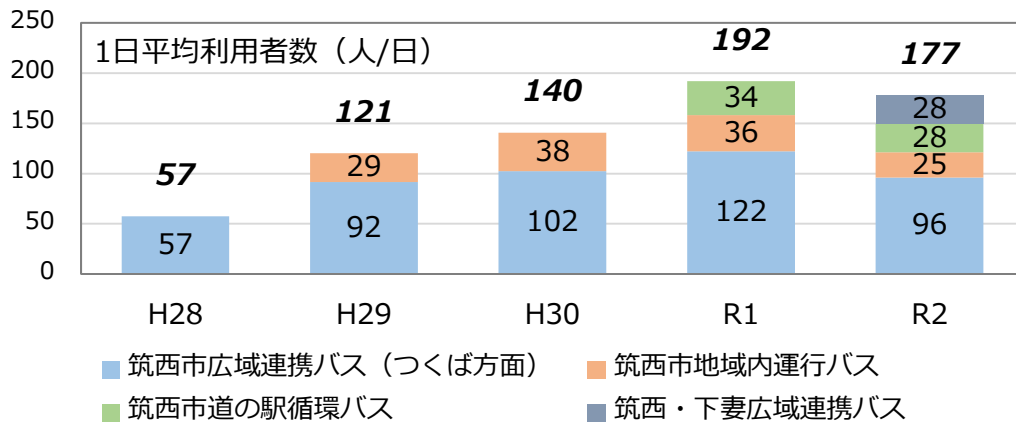
※1日平均利用者数（人）、JR水戸線は乗車人数、関東鉄道、真岡鐵道は乗降人数

※新治駅はR2年10月から無人駅となっているため、R2年データなし

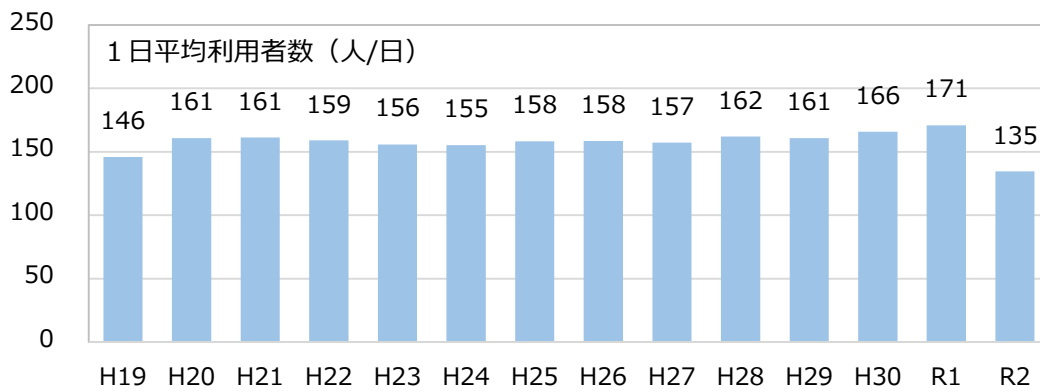
※増減はH27からR1の増減を表している

■図：資1-6 市内鐵道駅の1日平均利用者数推移

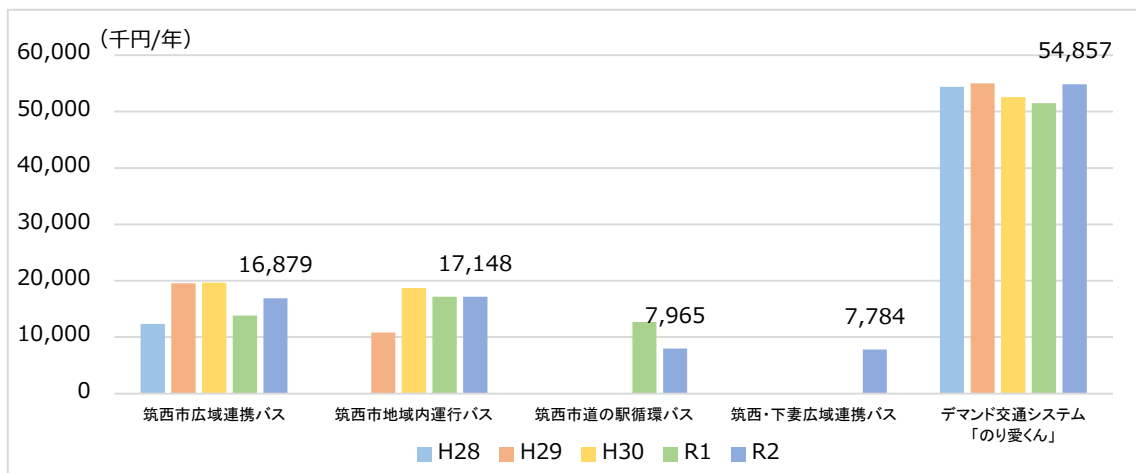
出典：筑西市統計要覧



■ 図：資 1-7 路線バスの利用者数



■ 図：資 1-8 デマンド交通システム「のり愛くん」の利用者数

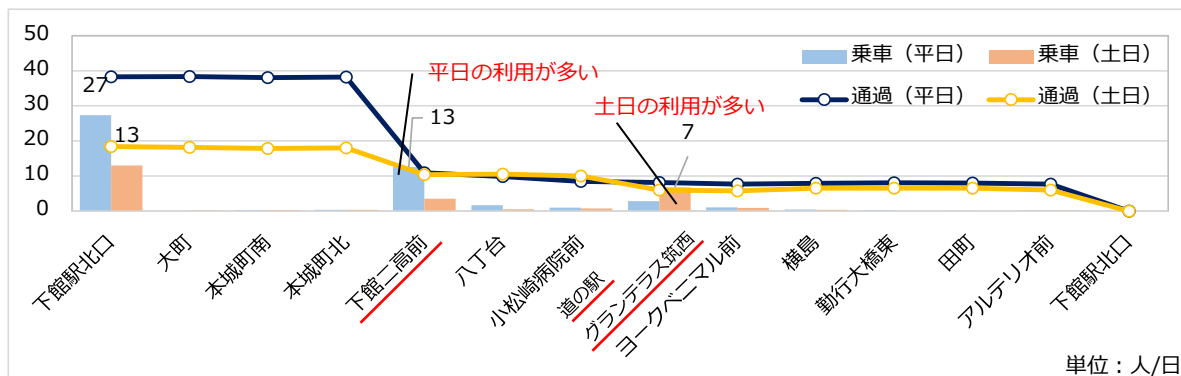


※行政負担額 (千円/年)

■ 図：資 1-9 路線バス、デマンド交通システムの公的負担額

【筑西市道の駅循環バス】

下館駅が発着の中心、下館二高前、グランテラス筑西で乗降しています。通学のほか、観光需要にも対応しています。

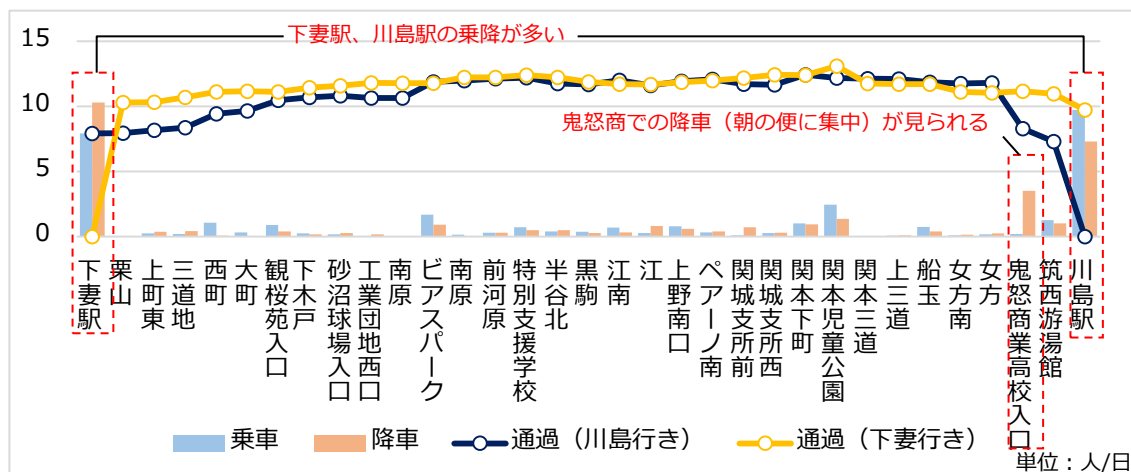


※新型コロナウイルス感染症の影響が比較的少なく、路線の特徴が顕著な時期を抽出

■ 図：資 1-12 筑西市道の駅循環バスの区間別利用状況 (令和3年6月データ)

【筑西・下妻広域連携バス】

下妻駅、川島駅が発着の中心、西町～関本児童公園で乗降しています。主に通学需要に対応しています。



■ 図：資 1-13 筑西・下妻広域連携バスの区間別利用状況 (令和2年10月データ)

(7) デマンド交通システムの利用実態

登録者数は令和3年3月時点で約15,500人、令和2年度で利用した方が約1,500人のため、登録者の約1割が利用されています。

利用者の約8割が65歳以上となっており、特に80歳以上の方の利用が多くなっています。一方、登録者一人あたりの年間利用回数は、49歳以下の方が最も多く、幅広い世代で利用されていることがわかります。

■表：資1-2 利用者（令和2年度中に1回以上利用）の年代構成、利用回数

	利用者数		利用回数		登録者当たりの利用回数
	人	比率	回	比率	回/人
49歳以下	70	4.6%	2,004	6.3%	28.6
50～64歳	169	11.1%	4,349	13.6%	25.7
65～74歳	239	15.7%	6,088	19.0%	25.5
75～79歳	225	14.8%	4,615	14.4%	20.5
80歳以上	819	53.8%	14,978	46.8%	18.3
合計	1,522	-	32,034	-	21.0

※令和2年度の利用実績より整理

※年齢が不明の方は対象から除く

週に1日以上の方は、令和2年度中に利用された方の約3%ですが、月に1日以上の利用は約20%となります。

目的地は協和中央病院、茨城県西部メディカルセンター、心身障害者福祉センターなどの医療福祉施設が多くなっており、通院の頻度は一般的に月に1～2日と考えられることから、主な外出手段として定着していることがわかります。

その他、買い物や市役所移動で利用が見られます。

■表：資1-3 利用頻度、利用の多い目的施設

施設分類、名称		乗降件数	利用回数	人数	比率
医療	協和中央病院	3,974	201回以上（概ね週に2日以上）	14	0.9%
医療	茨城県西部メディカルセンター	2,959	101～200回（概ね週に1～2日）	38	2.5%
医療	心身障害者福祉センター	2,136	51～100回（概ね2週～週に1日）	97	6.4%
買い物	かましん	1,043	26～50回（概ね月に1～2日）	187	12.3%
買い物	カスミ下館南店	869	11～25回（概ね半年～月に1日）	341	22.4%
医療	さいとう整形外科	821	2～10回（年数回）	668	43.9%
医療	筑西腎クリニック	727	1回のみ	177	11.6%
買い物	とりせん下館店	696	合計	1,522	-
医療	のかおい整形外科	580			
公共	スピカ・市役所	548			
医療	上牧整形外科医院	534			
医療	三岳荘小松崎病院	527			

※令和2年度の利用実績より整理

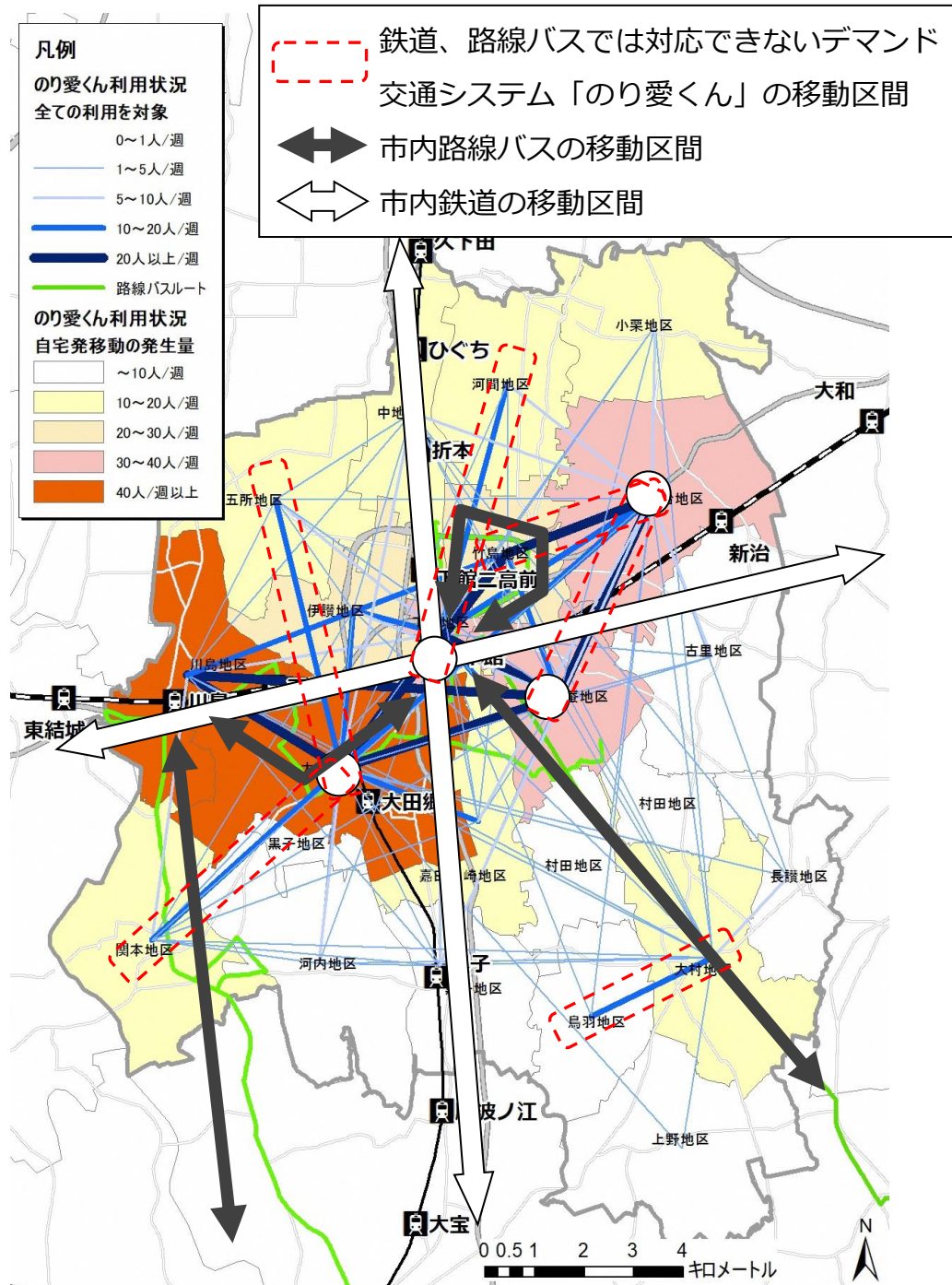
※年齢が不明の方は対象から除く

(8) デマンド交通システムの利用が多い区間と路線バス、鉄道の運行状況

大田地区、川島地区、養蚕地区、新治地区から利用が多く発生しています。

茨城県西部メディカルセンター、協和中央病院、下館病院など市内の主要な医療機関が立地する地区への移動が多く、通院で主に利用が見られます。

鉄道や路線バスではカバーできない地区間の移動が多くなっている状況です。



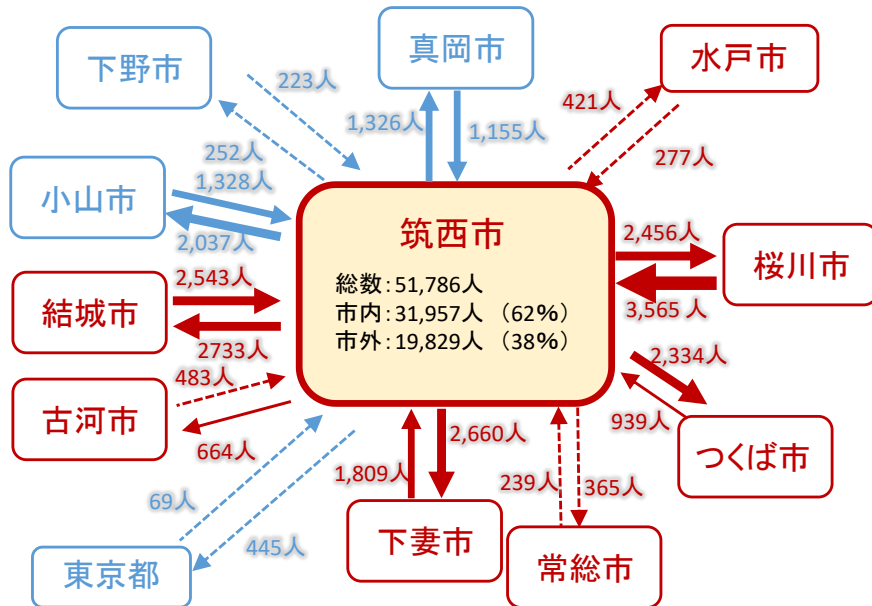
■ 図：資 1-14 デマンド型交通システムの利用の多い区間

出典：デマンド利用実績データ

(9) 通勤、通学の移動先

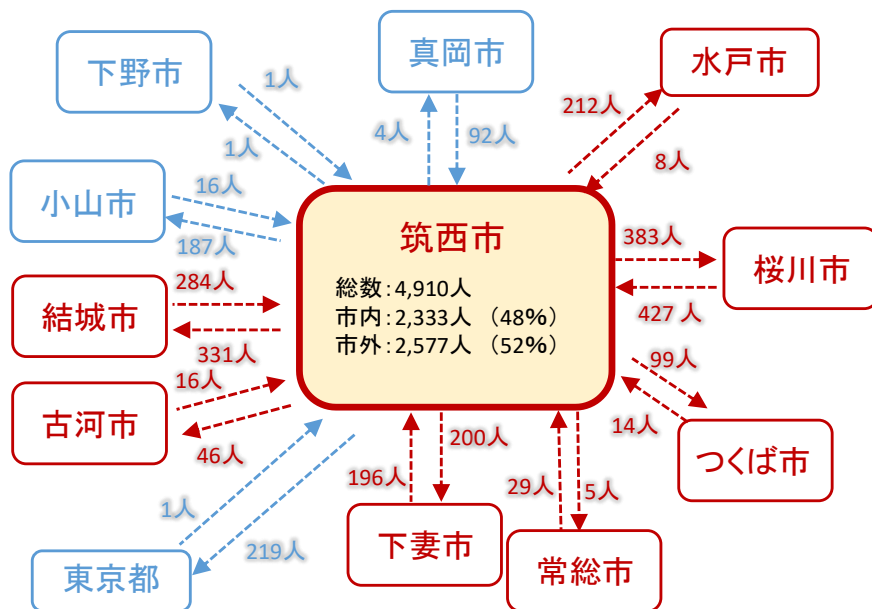
市内での通勤者は約 6 割、市内での通学者は約 5 割となっています。

通勤、通学ともに、近隣の結城市、下妻市、桜川市、つくば市への移動が多く見られます。



※赤：県内移動、青：県外移動

■ 図：資 1-15 15歳以上就業者の通勤先



※赤：県内移動、青：県外移動

■ 図：資 1-16 15歳以上就学者の通学先

出典：国勢調査（平成 27 年）

(10) 運転免許、車両の保有状況

全年代では、8割の方が運転免許を保有しており、75歳以上では保有率は4割まで低下します。令和2年時点で約5万人、95%以上が65歳以上（65歳以上人口の約6%）となっています。

筑西市は自動車保有率が全国的に見ても非常に多く、1世帯平均1.83台となっています。

市内の運転免許返納状況については、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、運転免許返納者数は減少していますが、前年度までの運転免許返納者数は増加傾向にあります。

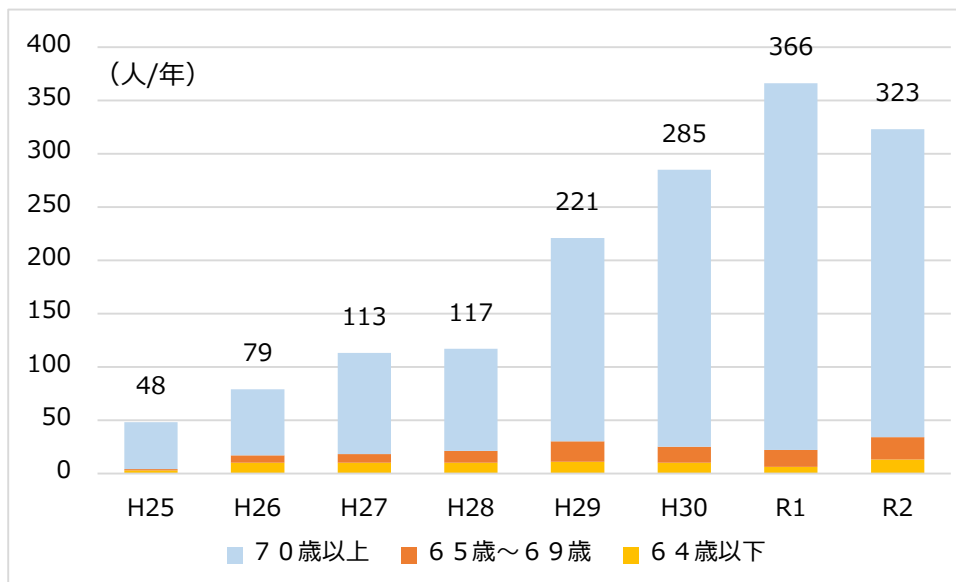
■表：資 1-4 茨城県の年代別運転免許保有状況

	人口数（人）	運転免許保有者数（人）	保有率
16～64歳	1,606,409	1,474,666	92%
65～74歳	431,403	359,044	83%
75歳以上	417,383	169,663	41%
合計	2,455,195	2,003,373	82%

※人口は令和3年4月1日時点（県HPより）

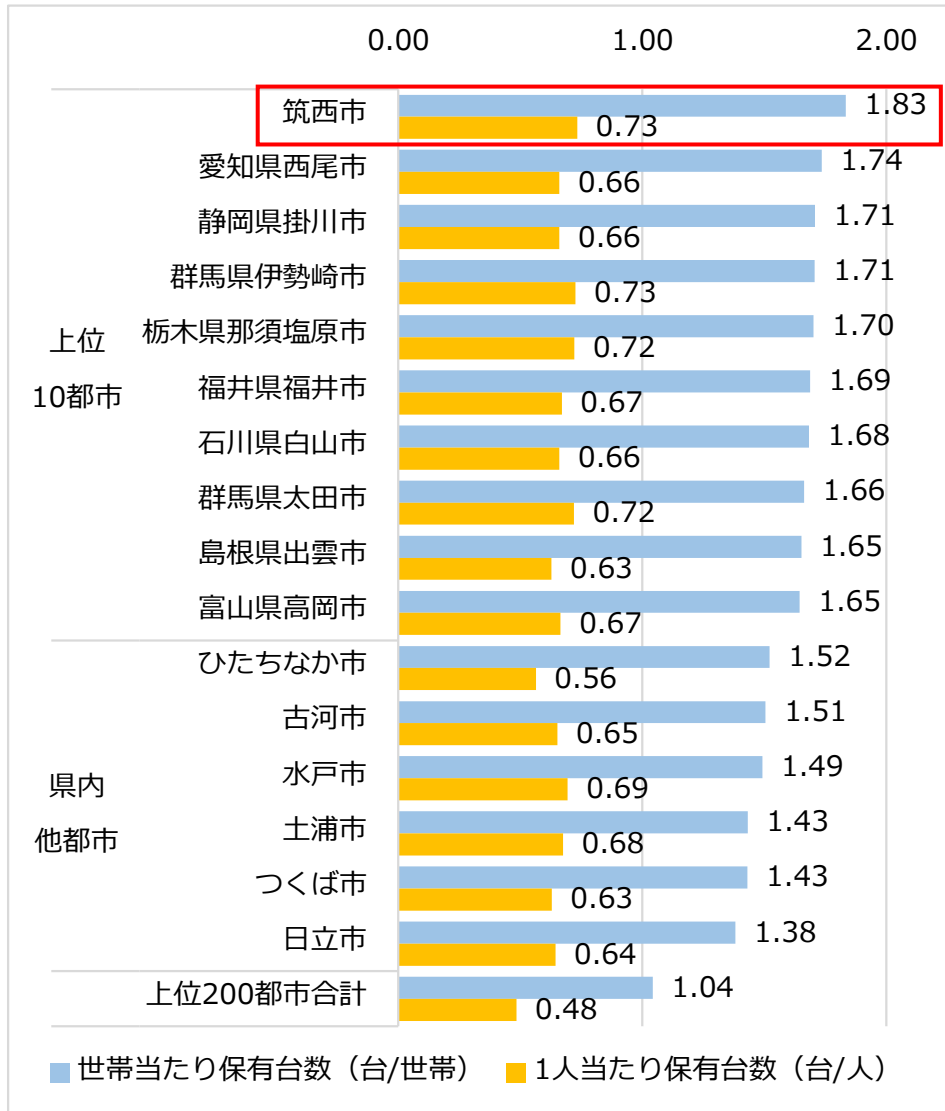
※運転免許保有者数は令和2年中（警察庁HPより）

※対象運転免許は第1種の全て（重複あり）



■図：資 1-17 筑西警察署管内における年度別運転免許返納者数

出典：筑西警察署資料



■ 図：資 1-18 自動車保有台数上位 200 都市での世帯及び 1 人当たり自動車保有率

出典：(財)自動車検査登録情報協会 自動車保有台数上位 200 都市 (令和 2 年末)

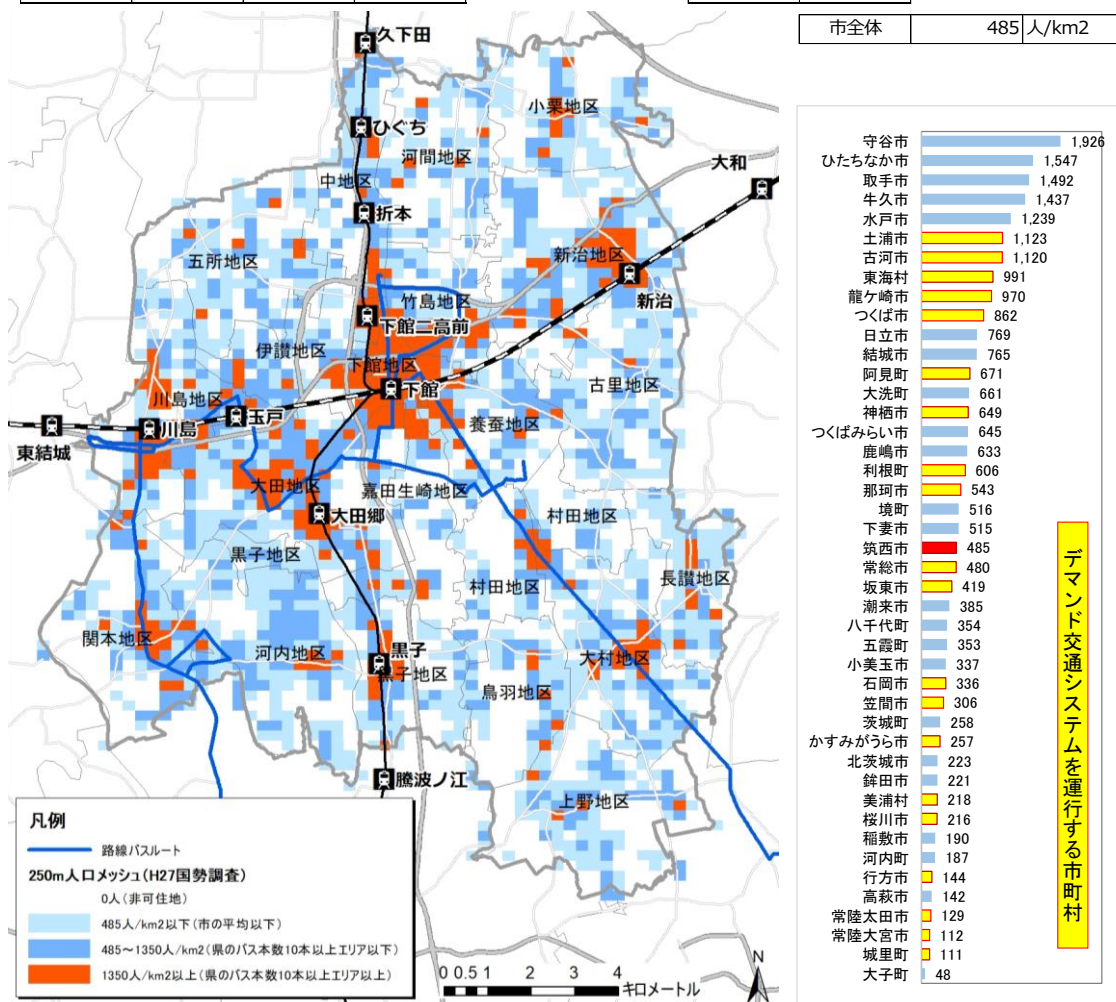
(11) 県内市町村との人口密度の比較

県内で路線バスが運行しているエリアと比較すると、下館地区や大田地区、新治地区などの一部の地域を除き、市内の大部分は人口密度が低く、一般的に路線バス運行に適さない地域であると言えます。

現在の鉄道網や路線バス網は、市内の比較的、人口が集中するエリアを効率的に運行しており、路線バスの運行が困難なその他地域をデマンド交通システムがカバーする現在の公共交通網の在り方は、地域の実情に適したものであると言えます。

旧下館市		旧関城町		旧明野町		旧協和町			
地区名	人口密度	地区名	人口密度	地区名	人口密度	地区名	人口密度		
下館地区	3,080	五所地区	251	関本地区	414	大村地区	466	小栗地区	249
伊譚地区	707	中地区	597	河内地区	320	長譚地区	315	新治地区	578
川島地区	876	河間地区	217	黒子地区	423	上野地区	198	古里地区	276
竹島地区	831	大田地区	883			鳥羽地区	220		
養蚕地区	656	嘉田生崎地区	524			村田地区	235		

市全体 485人/km2



■ 図表：資 1-1 市内の人口密度、地区別人口密度

※計算方法：県全体について路線バス（10 往復/日以上）でカバーされる人口メッシュを抽出し、その人口密度を算出。その結果、対象エリアの人口密度は 1,350 人/km2 となる

参考資料－ 2 上位計画、関連計画の整理

筑西市地域公共交通計画の検討に当たり、上位計画及び関連計画を整理しました。対象となる計画は以下のとおりです。

○上位計画

- (1) 第2次筑西市総合計画

○関連計画

- (1) 筑西市都市計画マスタープラン
- (2) 第2期筑西市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略 2020
- (3) 筑西市観光推進のためのアクションプラン
- (4) 筑西市第4次地域福祉計画
- (5) 第11次筑西市交通安全計画
- (6) 筑西市地域公共交通網形成計画（現計画）

(1) 上位計画の整理

①第2次筑西市総合計画

【策定年度、計画期間】

平成29年3月策定

前期基本計画：平成29年度～令和3年度

後期基本計画：令和4年度～令和8年度

【将来都市像、基本理念】

■将来都市像

あらゆる世代が安心して暮らせる元気都市 筑西

～ 若者よ 筑西に ～

■まちづくりの基本理念

3つの都市づくり

1 誰もが誇れる元気 未来都市づくり

- ①若者が希望を持てる産業の育成
- ②交流・賑わいが生まれる観光のまちづくり

2 あらゆる世代が 快適に暮らせる 安心都市づくり

- ③快適に暮らせる生活基盤づくり
- ④安全・安心な暮らしの実現
- ⑤出会い・結婚・出産・子育てに合わせた切れ目のない支援の充実
- ⑥健やかな暮らしの実現
- ⑦安心して暮らせる福祉の充実

3 郷土愛を育む教育・ 文化都市づくり

- ⑧確かな学力の習得と豊かな人間性を育む教育の充実
- ⑨生涯学習・生涯スポーツの推進
- ⑩歴史・文化の継承と振興

《3つの都市づくりを支える》

4 自主・自立したまちづくりの強化

- ⑪参画と協働で支える多様な活動の推進
- ⑫シティプロモーションの充実
- ⑬効率的な行財政運営の推進

【土地利用構想】

土地利用の基本的な考え方

1 バランスのとれた土地利用

- ・周辺などの市街地、工業団地、公園、農地などの土地利用配置のバランスを継承します。

2 都市機能の立地適正とネットワーク化

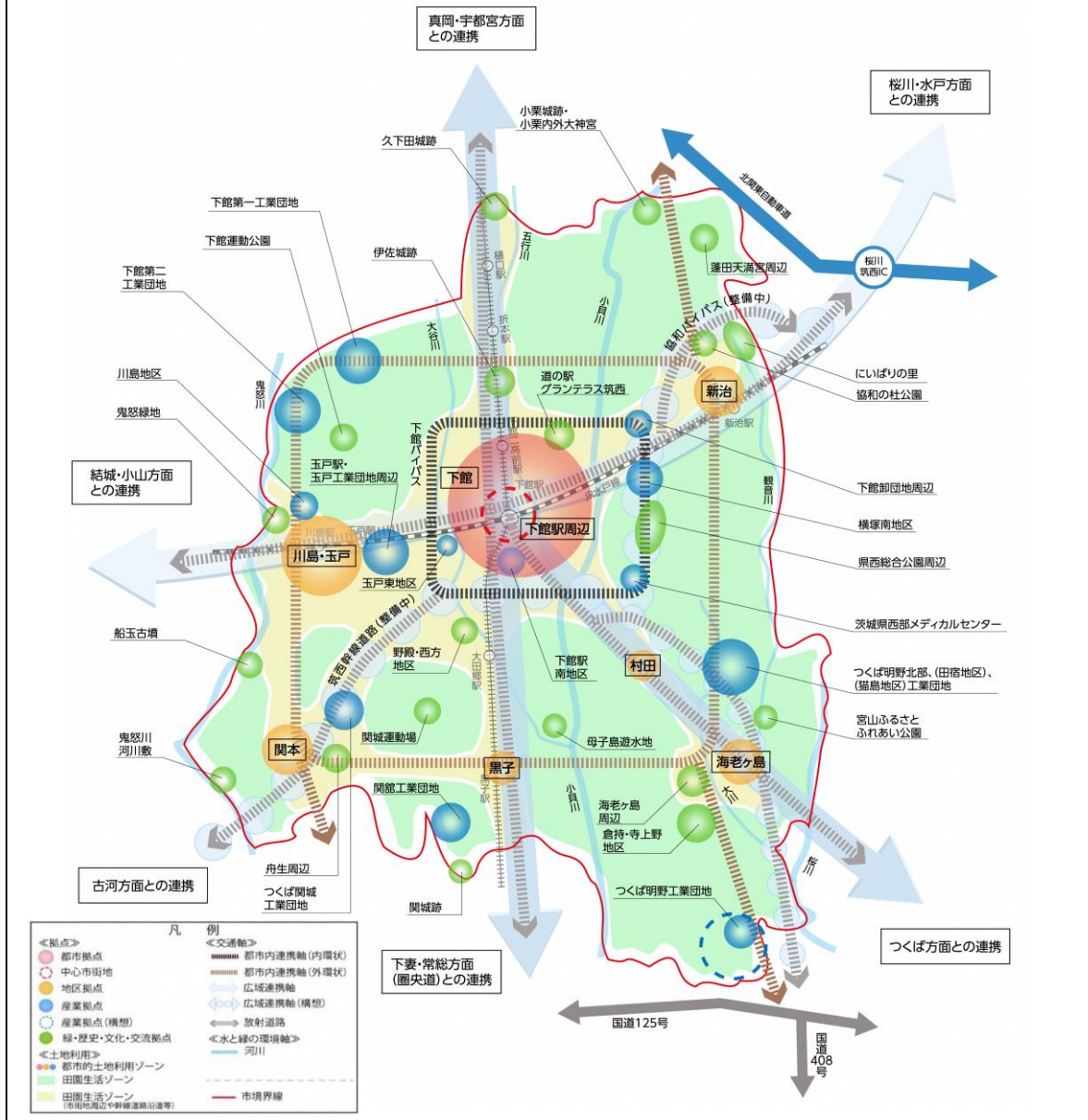
- ・行政、商業、交流などの都市機能の立地適正化と道路網や公共交通ネットワークの構築などを図ります。

3 観光・交流人口増加など人を呼び込む空間形成

- ・駅前空間、骨格道路や河川沿いについて、美しく品格のある都市空間を創造します。

4 地域の魅力化

- ・自然や田園、歴史、文化など地域の特性を尊重した都市空間の形成を図ります。



【関連施策】

基本理念 2	あらゆる世代が快適に暮らせる安心都市づくり
政策 3	快適に暮らせる生活基盤づくり
施策 9	公共交通の充実

(1) 鉄道輸送の充実

J R 水戸線や関東鉄道常総線、真岡鐵道真岡線の利用促進を図るとともに、運行本数増加や乗り継ぎ時間の短縮などについて鉄道事業者に要望を行います。

主な取組	<ul style="list-style-type: none">● 利便性向上、輸送力の強化を関係機関に要望● 鉄道利用の促進● 関東鉄道常総線安全設備整備事業● 第三セクター真岡鐵道の経営安定化支援● 災害時、非常時における協力体制の確認
------	--

(2) 公共交通の充実・利便性向上

デマンド交通システム「のり愛くん」の効率性や利便性の向上に向けた改善を図るとともに、鉄道、バス、タクシーなどの多様な交通サービスとの相互連携や役割分担を行い、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組みます。

本市の将来的なまちづくりや観光振興など、地域戦略と一体的な公共交通ネットワークを構築し、まちの賑わいや地域内の新しい人の流れの創出の観点から、鉄道で結ばれていない周辺都市とを結ぶバス路線のほか、中心市街地と生活拠点を結ぶ路線、中心市街地内を循環する既存バス路線などの安定した維持及びニーズに応じた新規導入について、検討を進めます。

主な取組	<ul style="list-style-type: none">● デマンド交通システム「のり愛くん」の効率性・利便性向上に向けた改善● 本市と鉄道で結ばれていない周辺都市とを結ぶバス路線の維持及び拡充の検討● 中心市街地と生活拠点を結ぶバス路線の維持及び新規導入の検討● 公共交通利用促進のための情報提供、P R 活動の実施● 先進技術をいかした利便性の向上に係る情報収集及び検討
------	---

【目標指標】

◆◆◆ 目標指標（後期基本計画における今後5年間の目標指標）

目標項目（単位）	現況値（計画策定時）	目標値（令和8年度）
公共交通（鉄道、バス、デマンド交通システム）の1日平均利用者数（人/日）	8,383 （令和元年度※）	8,590

※新型コロナウイルス感染拡大の影響を踏まえ、令和元年度を基準とします。

(2) 関連計画の整理

① 筑西市都市計画マスタープラン

【策定年度、計画期間】 令和2年3月策定、以降20年間が計画期間

【将来都市像】

人とまちが繋がる 環状・連合型都市 筑西

～筑西の生む力（ひと・田園・歴史・文化・産業）と地の利（地勢・交通結節点）をいかし、各地域が相互に結びつく都市づくり～

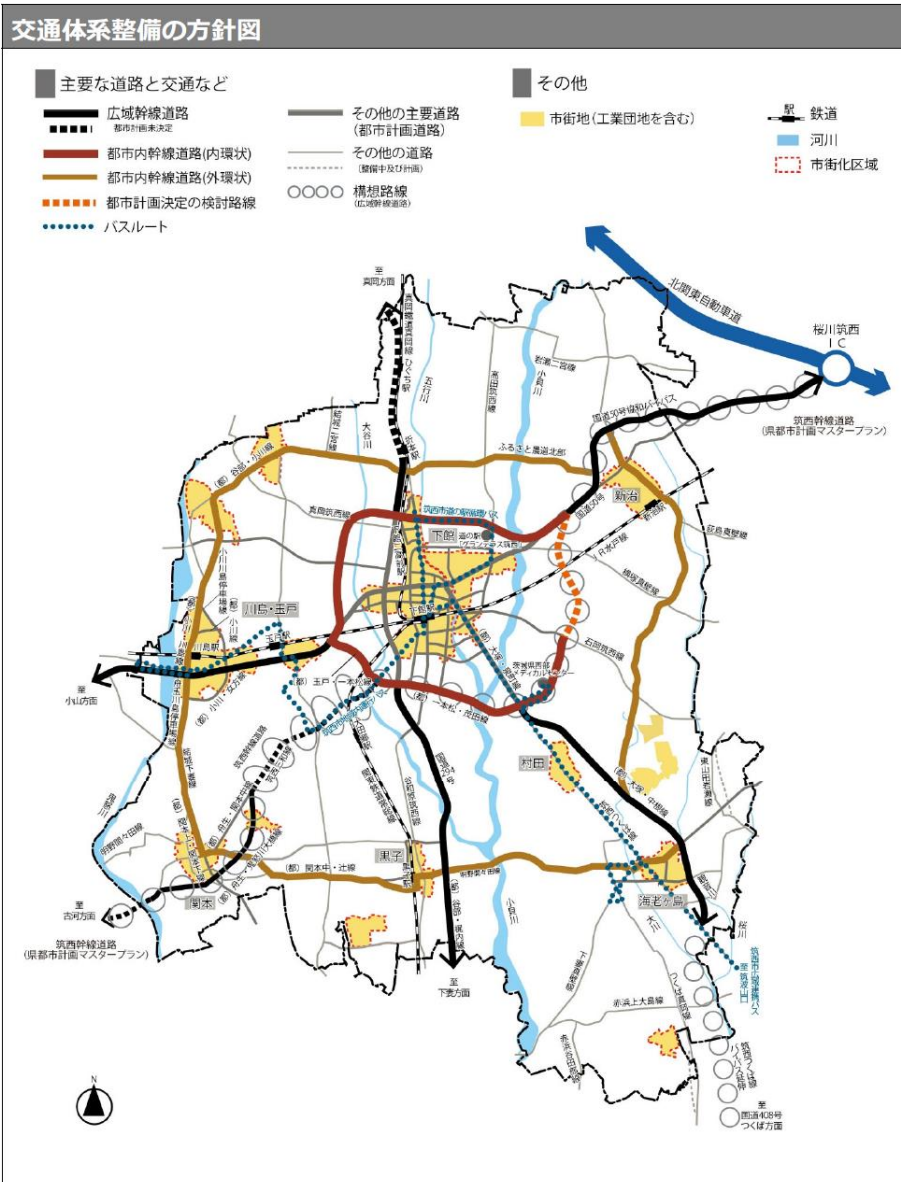
筑西の育んできた自然（川、里山、田園など）や歴史・文化（城址、芸術、美術館など）を継承し、基幹となる産業（工業、農業など）を振興し、若者や子育て世代、高齢者の安全・安心で快適な暮らしを支える様々な機能（商業業務、医療・福祉、レクリエーションなど）の充実や集積を図り、若者やファミリー層の定住化を推進する。

【将来都市構造】



【関連分野の方針】

- ・ 鉄道の利便性向上：輸送力強化のほか、駅前広場の整備や駐車場の確保、アクセス道路の整備、本市の玄関口となる下館駅南北の駅前広場の再整備を検討。
- ・ 関東鉄道常総線の輸送力強化や利用促進を検討し、その活用について事業者と協議。
- ・ 高齢者などの交通弱者の移動支援や市内の交流を高める交通利便性向上の施策として、「筑西市地域公共交通網形成計画」に基づく市内のデマンド交通システムや筑西市地域内運行バス、広域連携バスなどの公共交通網の充実・強化や本市から東京都心へアクセスする高速バスの活用など、各交通機関の連携に努め、安心して快適な交通体系を構築に努める。
- ・ 地区拠点などにおける関連機能の集約化に伴い、公共施設などの跡地や未利用都市空間などを活用し、暮らしに身近な（小さなネットワーク）交通結節スポット（交通の乗り換え、バスの待合所など）を検討。



②第2期筑西市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略 2020

【策定年度、計画期間】 令和2年3月策定、以降5年間の計画期間

【基本目標】

第2次筑西市総合計画の将来像、理念、重点プロジェクトを踏まえ、以下の5つを設定。

第2次筑西市総合計画 重点プロジェクト

重点プロジェクト1

交流人口増加を目指す
魅力UPプロジェクト

重点プロジェクト2

心のゆとりを目指す
安全・安心プロジェクト

重点プロジェクト3

人口規模の維持を目指す
若者移住・定住
プロジェクト

重点プロジェクト4

未来をたくす
人づくりプロジェクト

重点プロジェクト5

更なる発展を目指す
未来への先駆けプ
ロジェクト

第2期筑西市総合戦略

基本目標1

若い世代の結婚・出産・子育ての希
望をかなえるとともに、誰もが活躍で
きるまちをつくる

基本目標2

新しい働き方を取り入れ、安定した
雇用を創出するとともに、官民連携で
地域創生を担う人材を育て、活かす

基本目標3

新しい人の流れをつくるとともに、
継続的で多様なつながりを築き、筑西
市ファンを増やす

基本目標4

安心・健康な暮らしを守るととも
に、地域協働などで時代に合わせたま
ちをつくる

生まれ・育ち・学び・働き
人と地域がつながるまちづくり

筑西市の
地域創生

【関連施策】

前項の基本目標4に対応し、公共交通ネットワークの形成を進めることとしている。

4. 安心・健康な暮らしを守るとともに、地域協働などで時代に合わせたまちをつくる



【基本的な方向性】

誰もが安心して健やかに住み続けられるまちをつくるため、コミュニティ活動の促進や公共交通の充実を図るとともに、地域医療体制の一層の充実や感染症が拡大しない地域づくり、高齢者の介護予防・生きがいづくりに向けた取組を進めます。



【数値目標】

目標名	基準値	目標値
市民アンケートの生活環境についての総合満足度で「満足」「やや満足」と答えた人の割合	22.1% (R1実績)	27.9% (R6)
市施策満足度アンケートで「満足」「やや満足」と答えた人の割合	20.6% (R2実績)	27.6% (R6)

【主な施策】

4-2 地域連携による安心なまちづくりの推進

安心・安全で便利なまちをつくるため、公共交通網の充実に向けた取組を進めるとともに、周辺自治体との連携による効率的で持続可能なまちづくりを進めるため、広域連携事業を推進します。

【KPI（重要業績評価指標）】

指標名	基準値	目標値
他自治体との地域連携事業数	73事業 (R1実績)	80事業 (R6)

【主な事業】

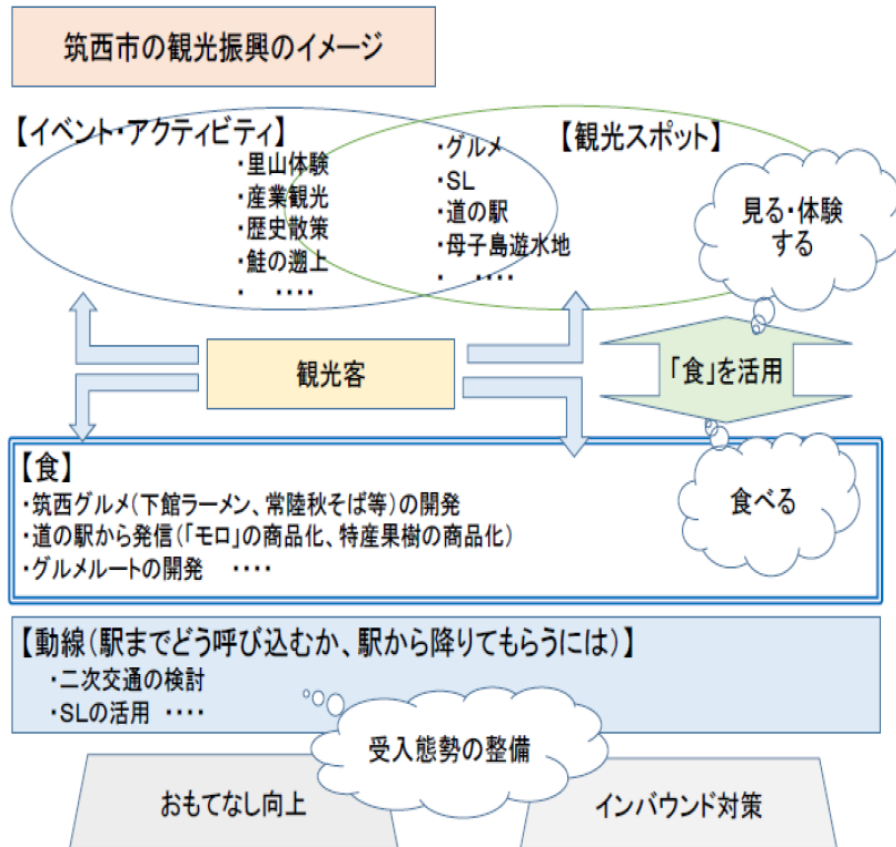
事業NO.	事業名	事業の概要
4-2-1	公共交通対策事業	誰もが住みたくある安心・安全で便利なまちをつくるため、市民ニーズに即した公共交通ネットワークの形成を進めます。
4-2-2	広域行政連携参画事業	効率的な行財政運営の推進と地域全体の総合的な発展を見据え、周辺自治体との連携を強化し、広域連携事業を推進します。

③筑西市観光推進のためのアクションプラン

【策定年度】 平成29年3月策定

【筑西市の観光振興のイメージ】

筑西市の観光に関する現状や課題を踏まえ、以下のイメージを設定



【関連施策】

8つの視点から取組を整理しているが、その中で以下が公共交通に関連する。

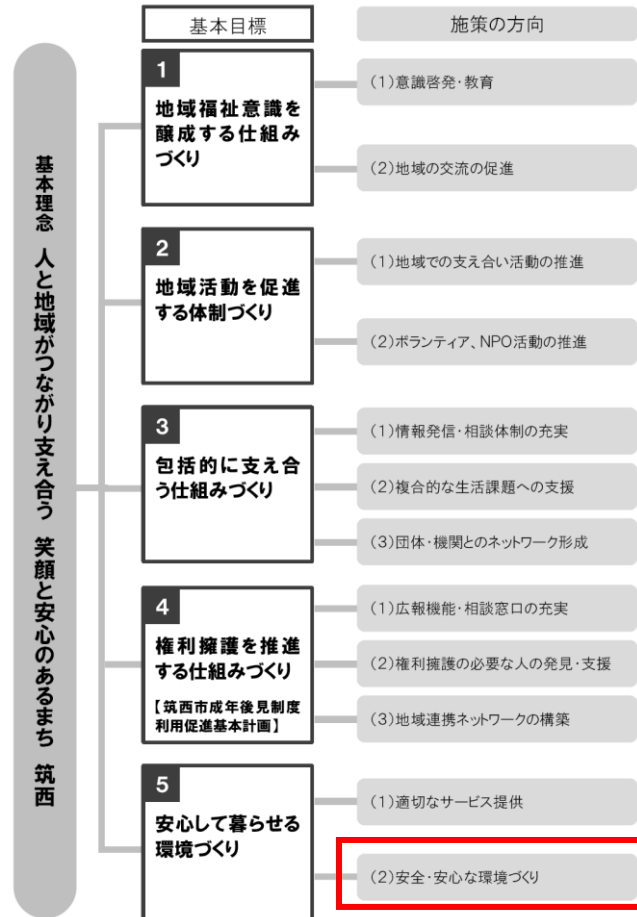
1. 観光客に滞在していただく仕組みづくり
 - 駅からの二次交通の確保(レンタサイクルの充実、観光でのデマンドタクシーの利用、主要拠点や観光拠点を結ぶ定期運行バスの実施)
4. 「食」資源の充実
 - 観光タクシーの導入(観光ルートを定額で回遊し、料金を明確にした安心感のある移動手段の確保)

④筑西市第4次地域福祉計画

【策定年度】 令和4年3月策定、以降5年間が計画期間

【基本理念、基本目標、施策の方向】

筑西市の福祉に関する現状や課題を踏まえ、基本目標及び施策の方向を設定



【関連施策】

上記の施策の方向のうち、基本目標5「安心して暮らせる環境づくり」の(2)「安全・安心な環境づくり」において、公共交通に関連する以下の3点が示されています。

- ・デマンド交通システムの運行：市民が気軽に外出できるようにし、社会参加の促進を図るため、身近な交通手段としてデマンド交通システム「のり愛くん」について、利用者の増加及び利便性の向上に努めます。
- ・放置自転車等対策の推進：放置自転車等の不法な道路占拠がなくなり、誰もが通行しやすくなるよう、「市自転車等の放置防止条例」等に基づいてパトロールを推進し、放置自転車等の減少と撤去に努めます。
- ・公共施設・道路等の整備や改修の推進：障がいの有無や年齢等にかかわらず誰もが安心して生活できるような環境を支えるため、「バリアフリー新法」、茨城県の「ひとにやさしいまちづくり条例」等に基づいて、公共施設のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化を推進します。

⑤第 11 次筑西市交通安全計画

【策定年度】 令和 3 年 8 月策定、以降 5 年間で計画期間

【基本理念、基本目標、視点】

【目的】 人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指す。

【計画の位置付け】 ○茨城県の第 11 次交通安全計画に基づき作成するもので、市内の陸上交通の安全に関する諸施策の大綱。

○交通安全対策基本法に基づき、筑西市交通安全対策協議会が策定。

○計画期間：令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間

【目標】 ○年間の交通事故重傷者数 35 人（令和 2 年度実績）⇒24 人以下

○年間の人身交通事故発生件数 213 件（令和 2 年度実績）⇒132 件以下

【今後の道路交通安全対策を考える視点】

- (1) 高齢者及び子供の安全確保
- (2) 歩行者及び自転車の安全確保と順法意識の向上
- (3) 生活道路における安全確保
- (4) 先端技術の活用推進
- (5) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

【関連施策】

1. 道路交通環境の整備

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

マイカーなしでも安心して日常生活を送ることができるよう、交通事業者と連携しながら、高齢者等の持続可能な移動手段の確保・充実を図る。

- ・市地域公共交通計画に基づき、公共交通網の充実を推進
- ・地域の自動運転サービスの社会実装の可能性について検討
- ・地域課題の解決に資する MaaS のモデル構築や MaaS の普及に必要な基盤作りの検討

(8) 交通需要マネジメントの推進

- ・広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDM※の定着・推進
- ・公共交通機関利用の促進
- ・パークアンドバスライドの検討やコミュニティバス路線の改編
- ・鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗継の改善等によるシームレスな公共交通の実現に向け関係機関との協議を実施

3. 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

地域住民の移動手段の確保に向け、市地域公共交通計画に基づき、公共交通サービスの改善を図り、持続可能な移動手段の確保・充実を推進

※TDM（Transportation Demand Management）

交通需要マネジメントの英語表記で、自動車利用者の行動パターンを従来から変化させることにより、道路渋滞を始めとする交通問題を解決する手法

⑥筑西市地域公共交通網形成計画

【策定年度】 平成29年3月策定、以降5年間が計画期間

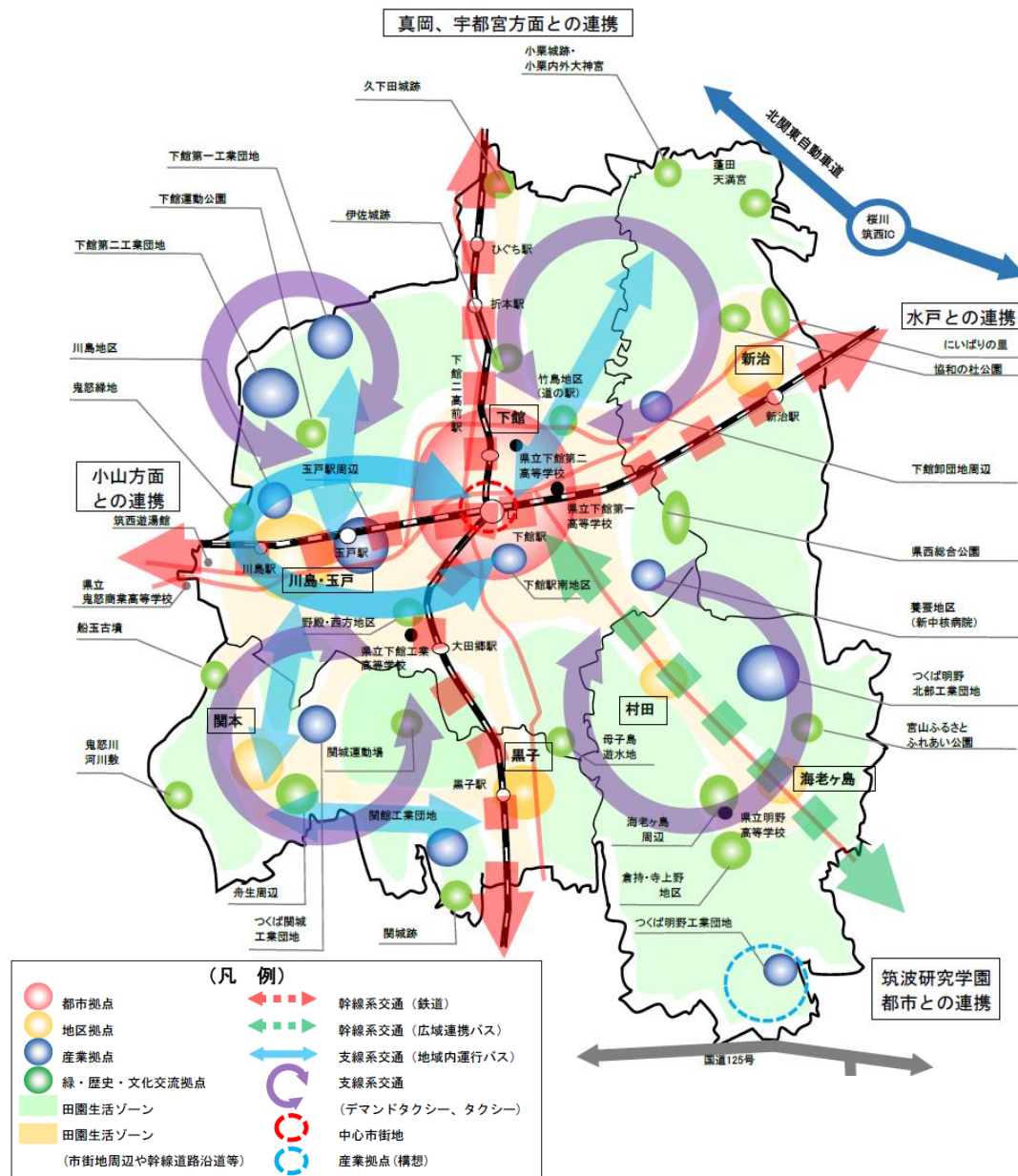
【基本方針と公共交通ネットワークのイメージ】

○効率的な公共交通ネットワークの構築

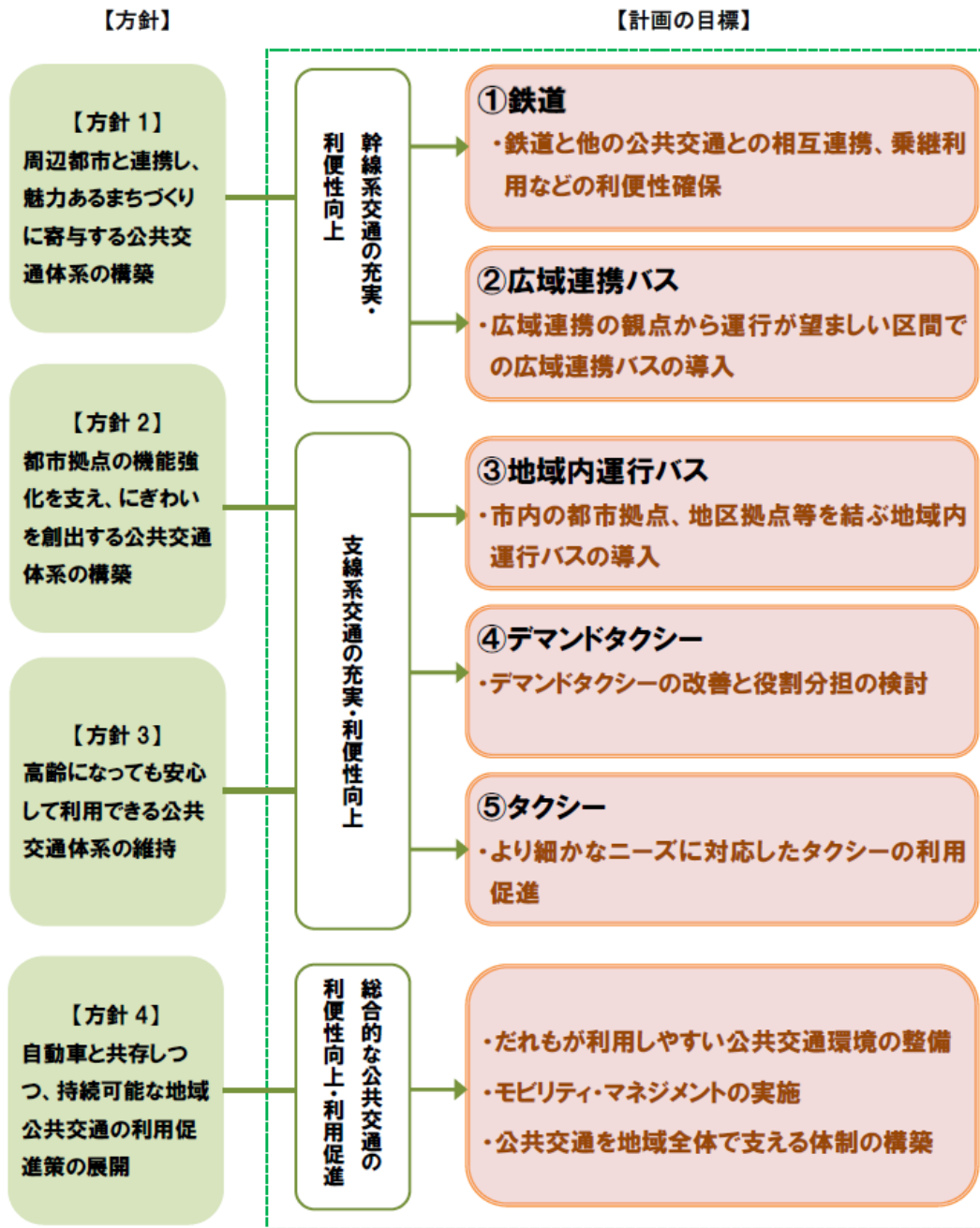
○4つの基本方針

1. 周辺都市と連携し周辺都市と連携し、魅力あるまちづくりに寄与する公共交通体系の構築
2. 都市拠点の機能強化を支え、にぎわいを創出する公共交通体系の構築
3. 高齢になっても安心して利用できる公共交通体系の維持
4. 自動車と共存しつつ、持続可能な地域公共交通の利用促進策の展開

○公共交通ネットワークのイメージ



【計画の目標】



【数値目標】

目標項目	現況値 (平成 27 年度)	目標値 (平成 33 年度)
公共交通（鉄道、バス、デマンドタクシー）の 1 日平均利用者数 (人/日)	7,921 人	8,500 人

参考資料－3 市民の移動実態、ニーズ（市民アンケート調査より）

市民の生活移動および公共交通の利用実態、公共交通に対するニーズを把握するためのアンケート調査を実施しました。

3－1 調査概要

（1）調査目的

市民の生活移動および公共交通の利用実態、公共交通に対するニーズを把握、今後の筑西市内の公共交通のあり方を検討することを目的に調査を実施しました。

（2）調査対象及び実施方法

住民基本台帳の市内 21 地区ごとに 15 歳以上の方を無作為に合計 4,000 人（世帯）抽出。調査票は、郵送配布、回収で実施しました。

各地区で高齢者、高齢者以外など属性別に統計的な分析が可能となり、地区当たり 100 票程度の回収が得られるように各世帯に 2 票（4,000 世帯×2 票同封配布＝計 8,000 票）を配布しました。

（3）調査期間

配布：令和 2 年 9 月 18 日（金） ～ 回収期限：令和 2 年 10 月 8 日（木）

（4）調査項目

- ・年齢、性別、自動車利用の可否（基本属性）
- ・普段の移動状況（移動目的、移動手段、移動先、移動時間帯等）
- ・各種交通手段
- ・公共交通の満足度、重要度、必要と考える改善すべき点
- ・今後サービスが向上した場合の利用可能性
- ・公共交通への意向・評価・姿勢等
- ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大後の外出状況等について

3-2 結果概要

○回答状況

- ・配布数 4,000 部（1 世帯 2 部同封）に対し、回収世帯数は 2,068 部（回収率 51.7%）、個票回収数 3,530 票と、分析に十分な回答を得ています。

■表：資 3-1 地域別回答数

	配布世帯数	回収世帯数	世帯回収率	個票回収数	世帯あたり回収数
旧下館市	1,906	982	51.5%	1,665	1.70
旧関城町	571	277	48.5%	479	1.73
旧明野町	953	453	47.5%	778	1.72
旧協和町	570	226	39.6%	391	1.73
無回答	-	130		217	1.67
合計	4,000	2,068	51.7%	3,530	1.71

①回答者の個人属性

- ・65～74 歳が最も多く、60 歳未満で約 3 割、60 歳以上で約 6 割となっています。
- ・自動車を持つ世帯は約 9 割に上り、ほぼ全ての世帯が自動車を保有しています。

■表：資 3-2 年代別回答数

年代	回答者数	比率	
15～19歳	29名	0.8%	34.9%
20～29歳	81名	2.3%	
30～39歳	242名	6.9%	
40～49歳	366名	10.4%	
50～59歳	515名	14.6%	57.2%
60～64歳	219名	6.2%	
65～74歳	1170名	33.1%	
75～79歳	327名	9.3%	
80歳以上	302名	8.6%	
無回答	279名	7.9%	7.9%

(N=3,530名)

■表：資 3-3 職業別回答数

職業	回答数	比率
会社員・公務員	910	26%
自営業	356	10%
主婦・主夫	515	15%
学生	30	1%
パート	429	12%
無職	919	26%
その他	112	3%
無回答	259	7%

(N=3,530名)

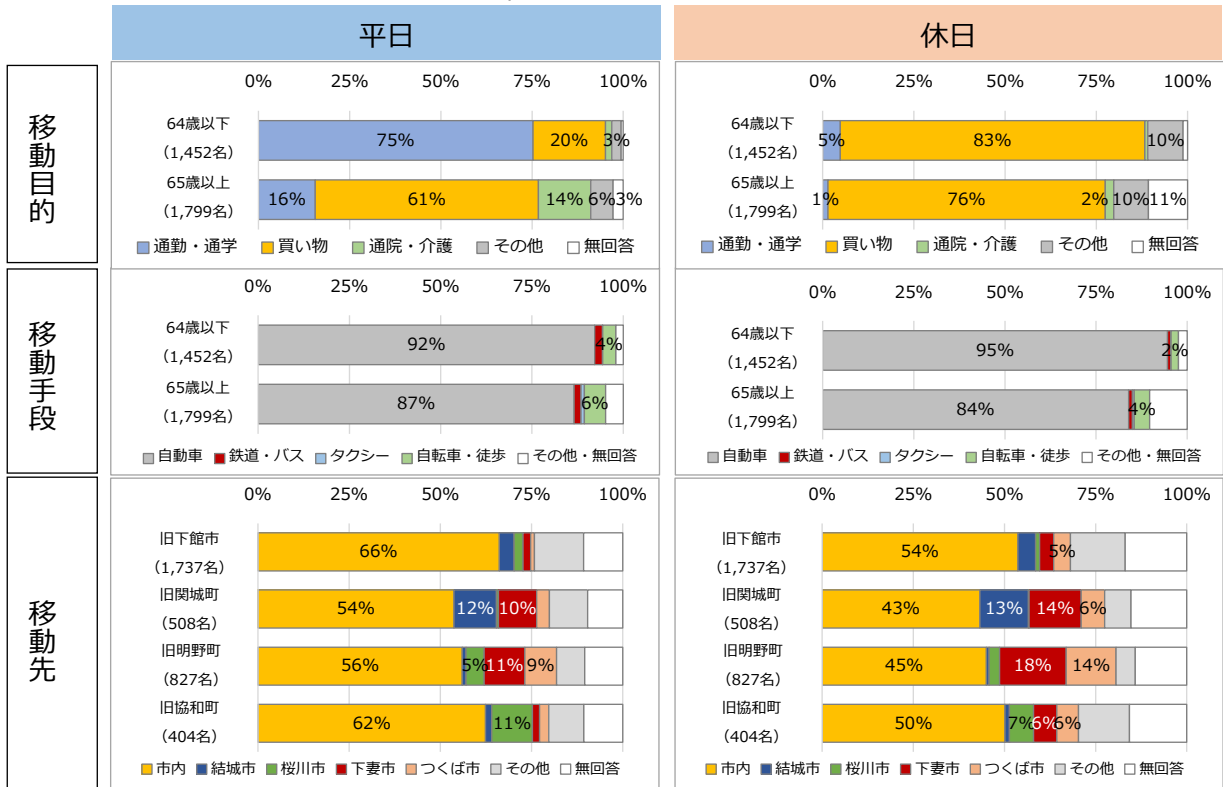
■表：資 3-4 車両の保有状況

車両の保有状況	回答数	比率
自動車	1821	88%
原付・自動二輪	7	0%
自動車と原付・自動二輪	31	1%
なし	112	5%
無回答	97	5%

※世帯回答のため2,068票

②普段の移動状況

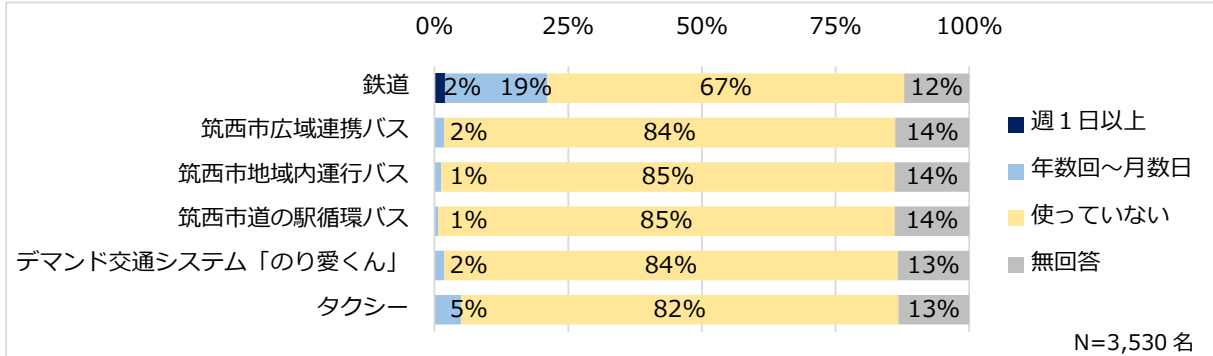
- ・平日、休日ともに自動車での移動が主となっています。
- ・平日は市内での移動が多く、休日も同様であり、休日は下妻市やつくば市への移動が増加しています。



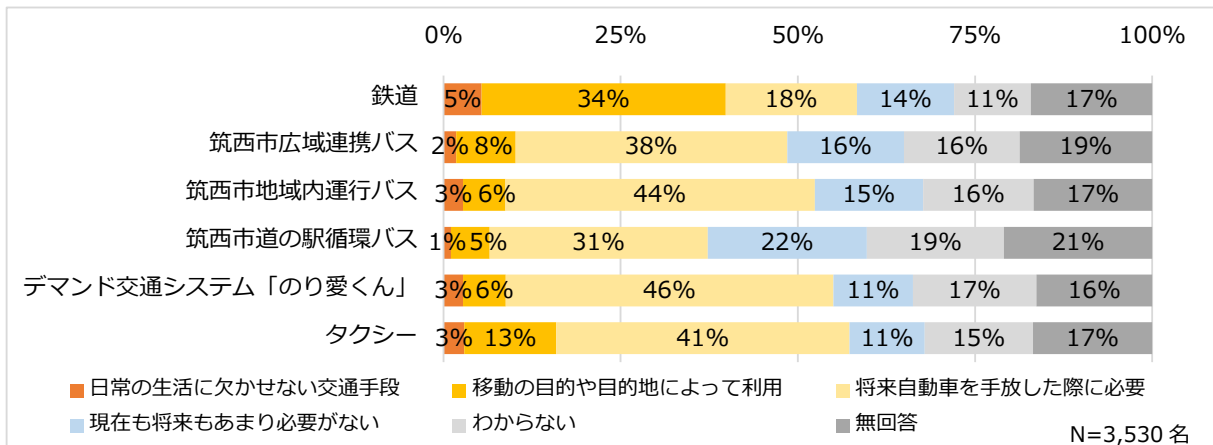
■図：資 3-1 普段の移動状況

③公共交通の利用状況

- ・いずれの手段も利用している方は少なく、年数回以上の利用の比率は鉄道で約 20%、タクシーは約 5%、他は約 1~2%となっています。
- ・交通手段の役割について、鉄道は「移動目的や目的地によって利用するもの」、他の手段は「将来自動車を手放した際に必要となるもの」が最も多い状況です。



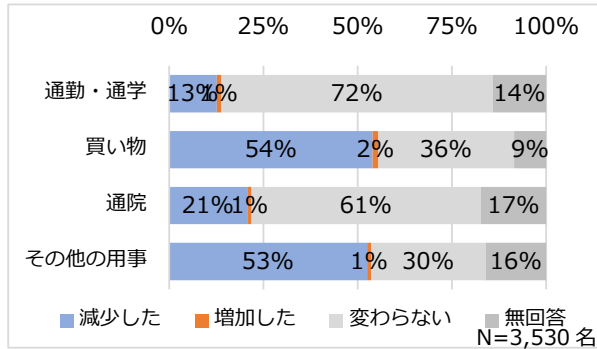
■ 図：資 3-2 市内の公共交通の利用頻度



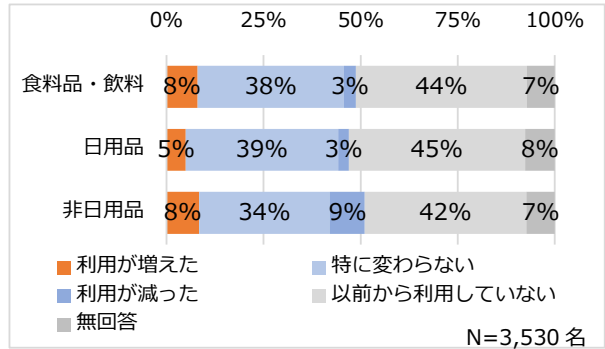
■ 図：資 3-3 市内の公共交通がどのような存在か

④新型コロナウイルス感染症の感染拡大前後での外出状況、宅配サービスの変化

- ・買い物やその他私事について、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前後で大幅に外出機会の減少が見られます。
- ・宅配サービスについては、大きな変化は見られない状況です。



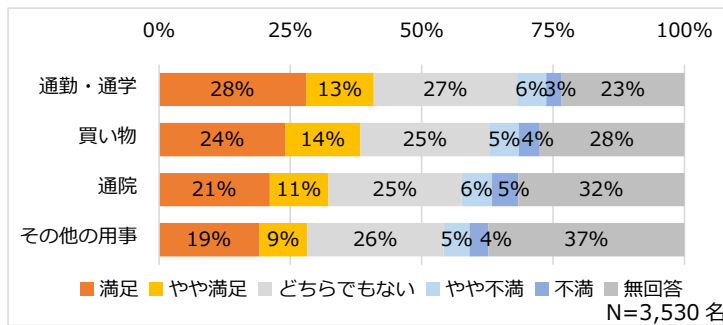
■ 図：資 3-4 移動頻度の変化



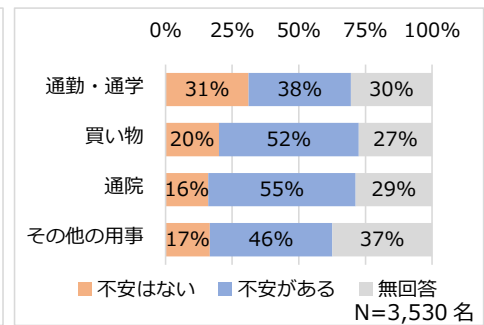
■ 図：資 3-5 宅配サービスの利用頻度の変化

⑤満足度、将来の不安

- ・目的別の満足度については、概ねどの移動も満足しています。
- ・将来の不安については、通勤・通学以外の目的で高くなっています。



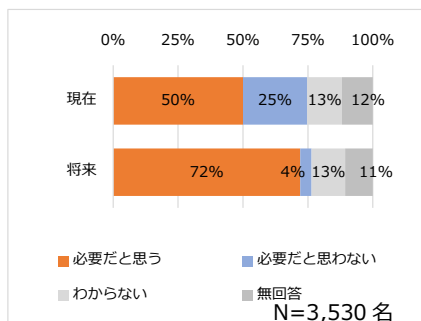
■ 図：資 3-6 移動の満足度



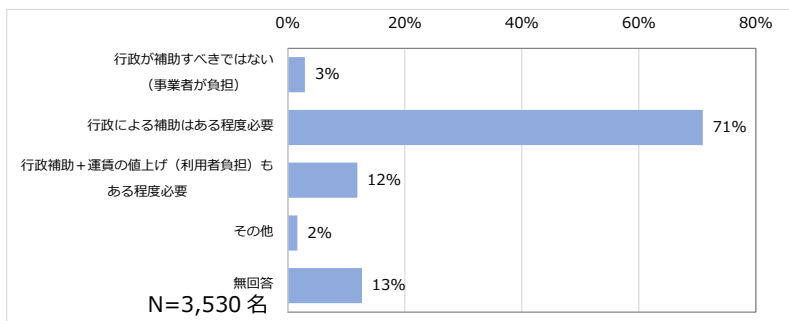
■ 図：資 3-7 将来の移動への不安

⑥公共交通の必要性、補助の必要性について

- ・将来、公共交通を必要だと思う方の割合が高くなっています。
- ・多数の方が、「行政による補助はある程度必要」と回答しています。



■ 図：資 3-8 公共交通の必要



■ 図：資 3-9 公共交通への行政負担に対する考え方

⑦今後の公共交通に求める内容について

- ・「運転免許返納者への移動支援の充実」「高齢者の移動支援の充実」が高くなっています。
- ・49歳以下の回答者は、鉄道や路線バスに対する要望が多くなっています。

■表：資3-5 公共交通に求める機能（回答者全体、49歳以下で比較）

公共交通に求める機能		全体		(参考)49歳以下		全体と49歳以下の比較
		回答数	順位	回答数	順位	
鉄道について	利用したいときに利用できる (運行本数増など)	869	8	248	3	↑
	利用料金を見直す	550	14	153	10	↑
	車両の快適性の向上	293	23	67	22	↑
	駅施設の快適性を向上させる	323	22	87	19	↑
	他の公共交通との連携	718	10	166	7	↑
	駅での駐車場や駐輪場の整備	699	11	155	9	↑
路線バスについて	市内の目的地に直接行ける	871	7	162	8	↓
	市外の目的地に直接行ける	527	16	127	13	↑
	最寄りの駅に行ける	540	15	127	13	↑
	自宅近くに駅やバス停がある	1018	3	247	4	↓
	利用料金を見直す	329	21	73	21	→
	利用したいときに利用できる (運行本数増など)	584	13	132	12	↑
	バスの運行状況をリアルタイムで確認できる	398	20	109	17	↑
	バリアフリー車両を導入する	431	19	64	23	↓
タクシーについて	利用したいときに利用できる (電話がつながりやすいなど)	746	9	122	15	↓
	運行時間を見直す (深夜早朝に利用可能)	251	25	51	24	↑
	利用料金を見直す	955	5	211	5	↑
デマンドタクシーについて	予約を取りやすくする	989	4	135	11	↓
	運行時間を見直す	256	24	38	25	↓
	運行間隔を見直す	231	26	32	26	→
	土日祝日も利用できるようにする	655	12	93	18	↓
	料金を見直す	450	18	87	19	↓
その他	公共交通の全体像がわかるマップや時刻表を配布する	874	6	208	6	→
	市内の公共交通が利用可能な定額バスを導入する	494	17	110	16	↑
	運転免許返納者への移動支援を充実する	1632	1	357	1	→
	高齢者の移動支援を充実する	1604	2	341	2	→

参考資料－４ クロスセクター効果の詳細

(1) 筑西市広域連携バス

- ・筑西市広域連携バスについて、現在の補助額と、代替手段での補助額（通院バス、通学バス、タクシーで代替と仮定）の比較を行いました。

①現在の利用者数と市負担額（令和２年度）

年間利用者数	35,080 人
市負担額 (A)	16,879 千円

②代替手段での利用者数と市負担額

	通院バス	通学バス	タクシー
年間利用者数	2,631 人 ※年間の 7.5%	17,540 人 ※年間の 50%	14,909 人 ※年間の 42.5%
運賃	－	－	3,350 円
運行収入	－	－	2,981 千円
運行経費	6,017 千円	7,563 千円	46,963 千円
市負担額 (B)	60,544,千円		

③現状と代替手段の市負担額の差（＝クロスセクター効果）

	現状 (A)	代替手段 (B)	差額 (B-A)
市負担額	約 1,690 万円	約 6,050 万円	約 4,360 万円

※現在の利用者数、市負担額は令和２年度実績値より

※代替手段の通院バスは、下館駅～茨城県西部メディカルセンターの運行を想定。利用者数は茨城県西部メディカルセンターの年間乗降者数より設定、運行経費は同区間の距離に運行単価（令和３年度北関東ブロックのバス 1 kmあたり単価）を考慮。

※代替手段の通学バスは、下館駅～明野支所周辺の運行を想定、利用者数は現在の第 1、2 便が通学利用と仮定し、全体に占める比率 50%とした。運行経費は同区間の距離に運行単価（令和３年度北関東ブロックのバス 1 kmあたり単価）を考慮。

※代替手段のタクシーは、通院バス、通学バス以外の利用者に対応。運賃は利用区間を考慮し、下館駅～明野周辺までの距離にタクシー運賃を考慮して設定。運行収入は現状と同様の 200 円とし、差額を市が負担すると仮定。

(2) デマンド交通システム「のり愛くん」

- ・デマンド交通システム「のり愛くん」について、現在の補助額と、代替手段での補助額（タクシーで代替と仮定）の比較を行いました。

①現在の利用者数と市負担額（令和2年度）

年間利用者数	32,412 人
市負担額 (A)	54,857 千円

②代替手段での利用者数と市負担額

メーター運賃	3,000 円
年間運賃（運行経費）	97,236 千円
運行収入（300 円）	9,724 千円
市負担額 (B)	87,512 千円

③現状と代替手段の市負担額の差（=クロスセクター効果）

	現状 (A)	代替手段 (B)	差額 (B-A)
市負担額	約 5,490 万円	約 8,750 万円	約 3,260 万円

※現在の利用者数、市負担額は令和2年度実績値より

※代替手段は、全利用者をタクシー（乗合ではなく一般的なタクシー利用）で代替すると仮定し、タクシー運賃に対し、支払金額（現状と同様の300円）との差額から、市負担額の増分を設定。

※タクシーのメーター運賃は、デマンド交通システム「のり愛くん」の利用状況から、平均的な運賃を仮定。

参考資料－5 用語解説

■公共交通（1頁）

この計画では、不特定の対象者が利用する交通システムである「鉄道」「路線バス」「乗用タクシー」の3つを総称して公共交通と定義します。

■コミュニティサイクル（1頁）

市内に複数のサイクルステーション（駐輪場）を設置し、利用者がどのステーションでも自由に自転車を借りたり、返却ができる新しい交通手段です。一般のレンタサイクルとは異なり、借りた場所以外のステーションでも返却が可能となっています。

■デマンド交通システム（1頁）

デマンド交通とは、バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービスのことです。本市では、デマンド交通システム「のり愛くん」を指します。

■モビリティ・マネジメント（通称：MM） （5頁）

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策のことです。

■自動運転（5頁）

自動運転とは、人間が行っている、認知、判断、運転操作（加速、操舵、制動など）といった行為を、人間の代わりにシステム（機械）が行うものです。

■MaaS（5頁）

MaaS（Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

■幹線系交通（7頁）

市内の公共交通のネットワークの骨格を担い、主に複数の市町村にまたがって走る広域的な鉄道、路線バスなどを指します。これらは、通学や通院のために重要な役割を果たしています。

■支線系交通（7頁）

幹線系交通を担っている鉄道駅及びバス停から、更に延びる支線的なバスなどを指します。これらは、住宅街や団地から最寄り鉄道駅まで移動するための重要な役割を果たしています。

■SDGs（15頁）

SDGs（Sustainable Development Goals）とは、2001年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。

■交通モード（16頁）

徒歩、自転車、マイカー、鉄道及び路線バス（筑西市広域連携バス、筑西市地域内運行バス、筑西市道の駅循環バス、筑西・下妻広域連携バス）、デマンド交通システム「のり愛くん」、タクシーなどの移動するための選択肢の総称。

■自動配送ロボット（47頁）

自動配送ロボットとは、地域内の小売店商品などを集荷し、効率的なルートを選択・走行、配送を人間の代わりにシステム（機械）が行うものです。

参考資料－6 地域公共交通計画の策定の経緯

年 月 日	内容
令和2年 1月21日	令和元年度第3回筑西市地域公共交通会議 ・次期公共交通網形成計画の策定について (検討すべき課題の確認)
6月22日	令和2年度第1回筑西市地域公共交通会議 ・筑西市地域公共交通マスタープランの策定について (計画の位置づけ、策定のポイント及びスケジュールの確認)
7月1日	筑西市公共交通に関する市民実態調査開始
9月18日～10月8日	市民の移動実態アンケート調査実施
12月中旬	公共交通利用者アンケート開始
令和3年 2月末	公共交通利用者アンケート締切
3月31日	筑西市公共交通に関する市民実態調査完了
6月22日	令和3年度第1回筑西市地域公共交通会議 ・筑西市地域公共交通計画策定方針案について (計画策定方針についての協議)
8月17日	令和3年度第2回筑西市地域公共交通会議 ・筑西市地域公共交通計画策定に係る個別施策内容について (計画に盛り込む個別施策についての協議)
11月19日	令和3年度第3回筑西市地域公共交通会議 ・筑西市地域公共交通計画素案について (パブリックコメントの際に公表する計画素案についての協議)
11月25日	筑西市議会全員協議会 ・筑西市地域公共交通計画策定について (計画策定の意義や進捗状況、今後のスケジュールなどについて市議会へ説明)
12月下旬	パブリックコメント開始
令和4年 1月上旬	パブリックコメント締切
2月14日	令和3年度第5回筑西市地域公共交通会議 ・筑西市地域公共交通計画最終案について (計画最終案についての協議)
3月	筑西市地域公共交通計画策定

参考資料－ 7 地域公共交通会議

(1) 筑西市地域公共交通会議設置要綱

○筑西市地域公共交通会議設置要綱

平成29年3月27日市告示第37号

筑西市地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第5条第1項の規定に基づく計画(以下「公共交通計画」という。)に関する協議及び実施に係る連絡調整を行うため、筑西市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を置く。

(所掌事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (2) 公共交通の利用促進に関すること。
- (3) 公共交通計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (4) 公共交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (5) 公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (6) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認めること。

(組織)

第3条 交通会議の委員(以下「委員」という。)は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱又は任命する。

- (1) 旅客自動車運送事業者代表、関係団体の代表者及び運転者が組織する団体の代表者
- (2) 鉄道事業者の代表者
- (3) 関東運輸局茨城運輸支局職員
- (4) 住民又は利用者の代表者
- (5) 各種団体の代表者
- (6) 学識経験者
- (7) 道路管理者
- (8) 筑西警察署署員
- (9) 茨城県職員

(10) 市職員

(11) 前各号に掲げるもののほか市長が必要と認める者

2 委員（前項第10号に掲げる者を除く。）は、非常勤とする。

（委員の任期）

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 公職等にあること理由で委嘱又は任命された委員は、当該理由がやんだときは、委員の職を失うものとする。

3 補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長）

第5条 交通会議に会長1人を置く。

2 会長は、委員の互選により定める。

3 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

4 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

（会議）

第6条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じて会長が招集し、会議の議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 議長は、会議において必要と認めるときは、委員以外の者に対し、その出席を求め、意見を聴取し、又は必要な資料等を提出させることができる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開とする。

（書面による決議）

第7条 会長は、会議が次のいずれかに該当するときは、書面により委員の可否を求め、その結果をもって会議の議決に代えることができる。

(1) 会議において事前に委員から書面による決議の了承を受けているとき。

(2) 緊急の決議を要し、かつ、会議の招集又は成立が困難なとき。

(3) 前2号に掲げるもののほか会長が軽微な事案と認めるとき。

- 2 書面による決議は、委員の過半数からの書面による回答をもって成立するものとする。
- 3 書面による決議は、前項の規定による書面により回答した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 4 会長は、書面による決議を行った場合は、その結果を書面により速やかに委員に報告するものとする。

(選定委員会)

第8条 会長は、第2条各号に掲げる所掌事項について、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送事業を行う者を選定するため、必要に応じて交通会議に選定委員会を置くことができる。

- 2 選定委員会は、交通会議において協議が調った選定基準に従い、運行主体の適格性を審査のうえ、選定を行い、その経過及び結果について、交通会議に報告するものとする。
- 3 選定委員会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(作業部会)

第9条 会長は、第2条各号に掲げる所掌事項について、具体的な調査、研究、調整又は協議を行うため、必要に応じて交通会議に作業部会を置くことができる。

- 2 作業部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第10条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第11条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

- 2 事務局の庶務は、地域公共交通主管課において処理する。
- 3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもってこれに充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(公印の取扱い)

第12条 交通会議の公印の種類は会長印とし、公印の名称、ひな型、寸法、書体、使用区分及び個数は、別表のとおりとする。

- 2 交通会議の公印の保管、取扱い等については、筑西市公印規則（平成17年市規則第10号）の例による。

(連絡・通報窓口)

第13条 地域公共交通に関する相談、苦情等に対応する連絡・通報窓口を地域公共交通主管課に置

く。

(補則)

第14条 この要綱に定めるもののほか交通会議の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この告示は、平成29年4月1日から施行する。

別表 (第12条関係)

名称	規格		ひな型	公印管理者
	寸法	個数		
筑西市地域公共交通会議会長之印	方21mm	1個	筑西市 地域公共 交通会 議 会 長 之 印	事務局長

(2) 筑西市地域公共交通会議 委員名簿 (令和4年3月31日現在) 順不同・敬称略

No.	区分	団体名	職名	氏名
1	旅客自動車運送事業者代表	有限会社英光タクシー	代表取締役	藤巻 隆一
2	旅客自動車運送事業者代表	関鉄パープルバス株式会社	代表取締役社長	長津 博樹
3	関係団体代表	一般社団法人 茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	服部 透
4	関係団体代表	一般社団法人 茨城県バス協会	専務理事	川上 敬一
5	運転者が組織する団体代表	関鉄パープルバス労働組合	自動車部長	増山 康信
6	鉄道事業者代表	東日本旅客鉄道株式会社	水戸支社総務部企画室長	小川 郁夫
7	鉄道事業者代表	関東鉄道株式会社	取締役鉄道部長	北村 恵喜
8	鉄道事業者代表	真岡鐵道株式会社	事業部長	池上 俊明
9	関東運輸局茨城運輸支局職員	関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官	鈴木 裕一
10	関東運輸局茨城運輸支局職員	関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官	牧瀬 成博
11	住民・利用者代表	筑西市議会総務企画委員会	委員長	藤澤 和成
12	住民・利用者代表	筑西市自治会連合会	会長	爲我井 茂
13	住民・利用者代表	筑西市地域女性団体連絡会	会長	野澤 和子
14	住民・利用者代表	筑西市高齢者クラブ連合会	会長	横田 健
15	各種団体代表	下館商工会議所	専務理事	館野 理
16	各種団体代表	筑西市商工会	事務局長	吉原 則行
17	各種団体代表	協同組合 日専連しもだて	理事長	増淵 慎治
18	学識経験者	筑波大学システム情報系社会工学域	教授	鈴木 勉
19	道路管理者	関東地方整備局常陸河川国道事務所	計画課長	平田 政憲
20	道路管理者	茨城県筑西土木事務所	道路管理課長	磯 忠男
21	道路管理者	筑西市土木部	道路維持課長	長本 敏介
22	筑西警察署署員	筑西警察署	交通課長	木村 寿吾
23	茨城県職員	茨城県政策企画部	交通政策課長	中村 浩
24	筑西市長が指名する職員	筑西市	副市長	菊池 雅裕
25	筑西市長が指名する職員	筑西市	企画部長	山口 信幸
	オブザーバー	つくば市		
	オブザーバー	下妻市		

筑西市地域公共交通計画(令和4年度～令和8年度)

茨城県筑西市 企画部企画課

〒308-8616 茨城県筑西市丙 360 番地

TEL 0296-24-2111(代表)

<http://www.city.chikusei.lg.jp>



©筑西市