

常総市コミュニティバス

運行計画書（素案）

令和5年11月

常 総 市

## 目 次

1. 常総市コミュニティバスの基本方針	1
2. 常総市コミュニティバス運行計画（案）	3
3. その他関連事業	8
4. 利用促進策	8
5. 事業予測	10
6. 常総市コミュニティバスの評価検証	12

## 1. 常総市におけるコミュニティバスの基本方針

本市では、地域の課題や地域公共交通の現状・問題点などを踏まえ、市が目指す将来像を実現するうえで公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の暮らしと外出を支援し、かつ、持続可能な公共交通網を実現するため、その基本方針、施策体系を示すマスタープランとして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「常総市地域公共交通計画（以下、地域公共交通計画）」を令和3年（2021）年3月に策定しました。

地域公共交通計画では「あって安心、使って便利、みんなで支える公共交通」を基本方針に掲げ、その実現に向けて、地域特性に応じた持続可能な地域公共交通網の構築など各種施策を推進することとしています。

そこで、地域公共交通計画に基づき、基本目標である「まちづくりに対応した地域公共交通網の構築」を実現する観点から、地域から拠点の接続を強化するため、地域（居住地）から中心拠点・地域拠点への地域内移動に対応する、コミュニティバスの新規運行を検討してきました。

本計画は、コミュニティバスの運行内容の考え方を取りまとめ、運行開始に向けた具体的な取り組みを進めていくため、常総市コミュニティバス運行計画を策定するものです。

### 【常総市コミュニティバスの基本方針】

#### ■まちづくりに寄与する移動手段の提供

市民の移動手段は、自家用車が中心となっていますが、自家用車を保有していないもしくは運転できない高齢者や学生にとって、移動しづらい環境となっています。また、交通渋滞、交通事故、環境問題などから過度な自動車依存からの脱却が必要となっています。市民が買物、通院、通学、通勤等で円滑に移動できる移動手段を確保することで、居住地から拠点への地域内移動の利便性を向上し、まちづくりに寄与した移動手段の提供を目指します。

#### ■交通不便地域を解消する公共交通サービスの提供

本市では、特に西部エリアにおいては、主要施設が少なく、移動距離が遠いなど、公共交通が不便な地域があります。

市内全域で運行する「予約型乗合交通ふれあい号」と併せて、こうしたエリアを中心に、地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供を目指します。

#### ■予約型乗合交通ふれあい号や福祉タクシー券との連携

本市では、予約型乗合交通ふれあい号の運行事業や高齢者等に対する福祉タクシー券の交付事業等を行っています。コミュニティバスの運行により、これらの施策によってカバーしきれない高齢者や、これまでの施策でカバーできていない学生及び通勤者、かつ、他の市町村からの来訪者のニーズを踏まえた事業構築を目指します。

#### ■関東鉄道常総線や広域路線バスと接続した交通ネットワークの構築

市民の移動は、つくば市や守谷市など広域に及びます。コミュニティバスは、市内の行動に限らず、関東鉄道常総線の鉄道駅や広域路線バスとの接続を想定した広域範囲での交通ネットワークの構築を目指します。

#### ■輸送密度を活かした移動の利便性の向上

バスが持つ高い輸送密度を活かし、多くの市民が利用する医療・福祉施設や商業施設、公共

施設等に対して、定時定路線での大量輸送を可能とし、移動の利便性を向上します。

**■受益者負担と税金投入のバランスの取れた持続性のある公共交通の確立**

コミュニティバスの導入にあたっては、市民にとって利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図りつつ、受益者負担の原則から有償による運賃収入を確保することにより、過度に行政負担に依存しない持続性のある公共交通の構築を目指します。

**■定期的な事業評価による評価検証・事業改善**

まちづくりに寄与する利便性向上、交通不便地域の解消、移動手段の確保などの目標達成に向けて、地域住民のニーズに対応できているのか、一定程度の事業性は確保されているのかなどの検証が必要となります。コミュニティバスの運行にあたっては、期間を定めた目標値の設定を行い、地域公共交通活性化協議会や関係者との協議において、その利用状況等から事業の必要性や有効性を検証すると共に、定期的な事業評価を行い、事業改善のための見直しを行います。

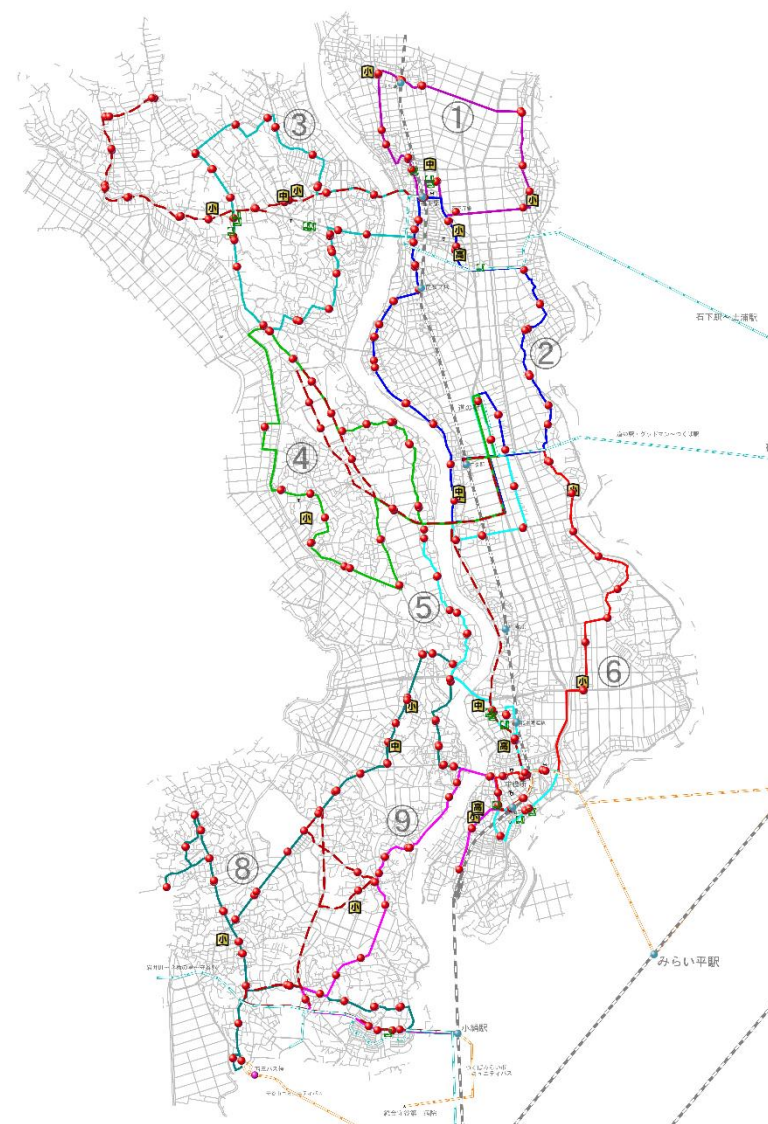
## 2. 常総市コミュニティバスの運行計画（案）

### （1）利用者像の設定

基本方針に示すように、既存の予約型乗合交通ふれあい号や福祉タクシー券と相互に補完し、関東鉄道常総線や広域路線バスと連携した常総市コミュニティバス事業の事業性を確立するため、利用者像を設定します。

- 高齢者や学生など、自動車免許を保有していない移動制約者
- 高齢者など、自動車の運転を控えている市民
- 安全性の観点や環境面への配慮により自家用車から転換し、公共交通を選択する市民
- 過度な自動車依存から脱却し「クルマ時々バス」を選択する市民
- 公共交通サービスが十分に提供されていない交通不便地域の市民
- 鉄道や広域路線バスに乗り継ぎ、広域（他市町村・他県）で移動する市民
- 他市町村や他県からの来訪者 など

### （2）運行ルート設定の考え方



#### **<ルート①の設定の考え方>**

- ・石下駅周辺の居住人口の多いエリアをカバーし、市街地部の回遊性向上に寄与する運行。
- ・市街地の居住者に対して、石下駅周辺の商業施設への買物や医療施設への通院などの近距離移動に対応。
- ・石下駅に接続し、関東鉄道常総線や路線バスへの乗り換えができることで、市外への広域の移動に対応。
- ・他のコミュニティバスや関東鉄道常総線の利用者に対して、石下駅から乗り換えることで、石下駅周辺の商業施設への買物や医療施設への通院などに対応。

#### **<ルート②の設定の考え方>**

- ・石下駅や三妻駅から道の駅常総に接続することで、拠点間ネットワークの形成や賑わい創出に寄与する運行。
- ・石下駅周辺や三妻駅周辺及び沿線の居住者に対して、道の駅常総への買物や観光などの移動に対応。
- ・関東鉄道常総線や路線バスの利用者に対して、石下駅から乗り換えることで、道の駅常総への移動に対応。
- ・石下駅や三妻駅に接続し、関東鉄道常総線や路線バスへの乗り換えができることで、市外への広域の移動に対応。

#### **<ルート③の設定の考え方>**

- ・関東鉄道常総線や路線バスの運行エリアから離れた交通不便地域からの移動を支える運行。
- ・石下駅周辺の商業施設への買物や医療施設への通院などの移動に対応。
- ・石下駅に接続し、関東鉄道常総線や路線バスへの乗り換えができることで、市外への広域の移動に対応。

#### **<ルート④の設定の考え方>**

- ・関東鉄道常総線や路線バスの運行エリアから離れた交通不便地域からの移動を支える運行。
- ・三妻駅に接続し、関東鉄道常総線や路線バスへの乗り換えができることで、市内の買物や通院、市外への広域の移動に対応。
- ・関東鉄道常総線の利用者に対して、三妻駅から乗り換えることで、大生郷工業団地・花島工業団地等への業務移動に対応。

#### **<ルート⑤及びルート⑥の設定の考え方>**

- ・水海道駅や三妻駅から道の駅常総に接続することで、拠点間ネットワークの形成や賑わい創出に寄与する運行。
- ・水海道駅周辺や三妻駅周辺及び沿線の居住者に対して、道の駅常総への買物や観光などの移動に対応。
- ・関東鉄道常総線や路線バスの利用者に対して、水海道駅から乗り換えることで、道の駅常総への移動に対応。
- ・水海道駅や三妻駅に接続し、関東鉄道常総線や路線バスへの乗り換えができることで、市外への広域の移動に対応。

#### **<ルート⑧の設定の考え方>**

- 関東鉄道常総線や路線バスの運行エリアから離れた交通不便地域からの移動を支える運行。
- 水海道駅周辺の商業施設への買物や医療施設への通院などの移動に対応。
- 関東鉄道常総線の利用者に対して、水海道駅や小絹駅から乗り換えることで、内守谷工業団地・坂手工業団地等への業務移動に対応。
- 水海道駅や小絹駅に接続して関東鉄道常総線への乗り換えや、守谷市コミュニティバス（モコバス）の結節点に接続して乗り換えができることで、市外への広域の移動に対応。
- 水海道駅や小絹駅に接続し、関東鉄道常総線や路線バスへの乗り換えができることで、市外への広域の移動に対応。

#### **<ルート⑨の設定の考え方>**

- 水海道駅や小絹駅と接続することで、拠点間ネットワークの形成や賑わい創出に寄与する運行。
- 沿線の居住者に対して、水海道駅周辺の商業施設への買物や医療施設への通院などの移動に対応。
- 水海道駅や小絹駅に接続し、関東鉄道常総線や路線バスへの乗り換えができることで、市外への広域の移動に対応。

#### **<通勤・通学（北部、中部、南部）の設定の考え方>**

- 水海道駅周辺の高校、石下駅周辺の高校への通学に対応。
- 水海道駅、石下駅、三妻駅、小絹駅に接続し、関東鉄道常総線や路線バスへの乗り換えができることで、市外への通勤・通学等、広域の移動に対応。
- 関東鉄道常総線の利用者に対して、水海道駅、三妻駅、三妻駅から乗り換えることで、工業団地への通勤・業務移動に対応。

(3) 運行概要の設定

項目	内容		
運行時間 運行回数	ルート	運行時間	運行回数
	ルート①	9 時台～14 時台	2 回
	ルート②	7 時台～16 時台	2 回
	ルート③	10 時台～13 時台	2 回
	ルート④	10 時台～17 時台	2 回
	ルート⑤	8 時台～15 時台	2 回
	ルート⑥	9 時台～14 時台	2 回
	ルート⑧	10 時台～15 時台	2 回
	ルート⑨	8 時台～18 時台	4 回
	通勤・通学 (北部)	7 時台～17 時台	2 回
	通勤・通学 (中部)	6 時台～18 時台	2 回
	通勤・通学 (南部)	6 時台～16 時台	2 回
	バス停位置	ルート	主なバス停
ルート①		石下駅、メガセントラリアル石下店、常総市役所石下庁舎、豊田文化センター、玉村駅、エコス TAIRAYA 石下店 など	
ルート②		石下駅、常陽銀行石下支店、石下郵便局、南石下駅、三妻小・鬼怒中、道の駅常総、石下紫峰高校、地域交流センター豊田城 など	
ルート③		石下駅、横瀬医院、岡田文化センター、とりせん大沢、石下総合運動公園、石下郵便局、常陽銀行石下支店 など	
ルート④		三妻駅、道の駅常総、大生郷天満宮、坂野家住宅、大生郷工業団地、など	
ルート⑤		三妻駅、道の駅常総、水海道さくら病院、北水海道駅、きぬ医師会病院、TAIRAYA ファインズ淵頭店、水海道駅、常総市役所 など	
ルート⑥		常総市役所、カスミ水海道栄町店、水海道駅、きぬ医師会病院、大生小学校、吉野公園、道の駅常総、三妻駅 など	
ルート⑧		小絹駅、水海道厚生病院、寺田医院、水海道あすなろの里、坂手工業団地、水海道西部病院、弘経寺、カスミ水海道栄町店、水海道駅 など	
ルート⑨		小絹駅、きぬの湯、かしわ学園、水海道駅 など	



	<table border="1"> <thead> <tr> <th>ルート</th> <th>主なバス停</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通勤・通学 (北部)</td> <td>馬場集落改善センター、崎房、石下西公民館、飯沼小学校、石下西中学校、石下駅 など</td> </tr> <tr> <td>通勤・通学 (中部)</td> <td>水海道小学校、水海道駅、水海道二高、中部交流センター、大塚クリニック、三妻駅、大生郷工業団地、花島工業団地 など</td> </tr> <tr> <td>通勤・通学 (南部)</td> <td>小絹駅、内守谷工業団地、坂手工業団地、水海道厚生病院、きぬの湯 など</td> </tr> </tbody> </table>	ルート	主なバス停	通勤・通学 (北部)	馬場集落改善センター、崎房、石下西公民館、飯沼小学校、石下西中学校、石下駅 など	通勤・通学 (中部)	水海道小学校、水海道駅、水海道二高、中部交流センター、大塚クリニック、三妻駅、大生郷工業団地、花島工業団地 など	通勤・通学 (南部)	小絹駅、内守谷工業団地、坂手工業団地、水海道厚生病院、きぬの湯 など
ルート	主なバス停								
通勤・通学 (北部)	馬場集落改善センター、崎房、石下西公民館、飯沼小学校、石下西中学校、石下駅 など								
通勤・通学 (中部)	水海道小学校、水海道駅、水海道二高、中部交流センター、大塚クリニック、三妻駅、大生郷工業団地、花島工業団地 など								
通勤・通学 (南部)	小絹駅、内守谷工業団地、坂手工業団地、水海道厚生病院、きぬの湯 など								
使用車両 投入台数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ポンチョ（利用者の乗降のしやすさ、高齢者等に配慮したバリアフリー仕様のノンステップバス）</li> <li>・車両 3 台</li> </ul>								
運行日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年末年始（12月29日から翌年1月3日まで）を除く毎日運行</li> </ul>								
運賃設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1回 250 円（予定）</li> </ul> <p>※パブリックコメントを実施後、道路運送法第9条第4項に規定する協議会において協議を実施し、決定する。</p> <p>※予約型乗合交通ふれあい号の運賃が、現在 250 円となっているが、今後、利便性向上策の実施を検討しており、その際に運賃値上げも検討している。コミュニティバスは定時・定路線型の運行のため、予約型乗合交通ふれあい号よりもの新運賃よりも低い運賃設定を検討しており、250 円を予定している。</p>								
運営主体 運行主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・常総市</li> <li>・関東鉄道株式会社</li> </ul>								

### 3. その他関連事業

#### (1) 予約型乗合交通ふれあい号との役割分担

平成21年10月26日から、市民が安全で安心に移動できる交通手段を確保するため、予約型乗合交通ふれあい号の運行を行っています。

予約型乗合交通ふれあい号は、電話予約によって自宅や指定する場所から、市内の公共施設や病院、商店などに乗り合いタクシーで移動できるデマンド交通サービスです。事前の利用者登録を行うことにより、市民であれば誰でも利用できます。

予約型乗合交通ふれあい号の運行範囲は市全域であり、一方で、コミュニティバスも市内全域を網羅的に運行する計画となっています。

そのため、運行エリアの棲み分けや、予約型乗合交通ふれあい号の高度化（AIオンデマンドシステムの導入など）、運賃設定などを検討し、コミュニティバスと予約型乗合交通ふれあい号の役割分担を図ります。

#### (2) 高齢者運転免許自主返納支援事業との連携

近年増加傾向にある高齢者による交通事故の減少を目的として、運転に不安を感じている市民が、自主的に運転免許を返納しやすい環境づくりに向けて、65歳以上の方を対象とした支援を実施しています。運転免許証の返納により、1人1回のみ、予約型乗合交通ふれあい号の利用券20,000円分を配布しています。

予約型乗合交通ふれあい号の利用券に加えて、例えば、コミュニティバスの回数券やコミュニティバスで利用できる交通系ICカード（電子マネー等）の配布を支援内容に追加するなど、支援内容の拡充を検討します。

### 4. 利用促進策

#### (1) 利便性や安全性に配慮したバス停の設定

バス停の新設及び位置の見直しにおいては、利用者にとっての利便性だけではなく、安全性にも十分に配慮しつつ、交通事業者や沿道関係者（沿道施設、道路管理者、公安等）とも協議しながら、バス停の設置を行います。

また、上屋やベンチ等の設置により、バス待ち時間の不便さや不快感を和らげることに配慮します。商業施設や医療・福祉施設などの協力によりバス待ち場所を施設内に設けることなども検討します。

#### (2) 運行車両のラッピング

コミュニティバスは、親しみやすいデザインのラッピングを施した車両で運行することを予定しています。地域を支える公共交通として、利用者にとってわかりやすく、親しみの向上や利用促進につなげていきます。

#### (3) 公共交通ガイドの作成

路線図、バス停や駅の位置、バスの乗り方、運賃やお得なサービス、他の公共交通サービス、市内の施設や観光地の情報などを示した「公共交通ガイド」を作成します。

誰もがわかりやすい運行情報の提供を行い、また、公共交通を利用したことがない人でもわかりやすく利用できるように、バスの乗り方や運賃の支払い方などの公共交通の利用方法等の情報も掲載します。公共交通のことをもっと知ってもらい、利用促進につなげていきます。

(4) バスロケーションシステムの導入検討・バス情報のオープンデータ化

バスを待つ利用者の安心感の向上や、乗り継ぎ利便性向上に向けて、バスの現在位置や遅延状況などの運行情報をリアルタイムで把握・発信できるバスロケーションシステムを導入します。また、バス情報（ルート、ダイヤ、現在位置、遅延状況等）のオープンデータ化により誰もが利用しやすい情報提供方法の推進を検討します。

(5) 公共交通の乗り方教室等の実施

コミュニティバスや予約型乗合交通ふれあい号などの公共交通の利用方法を知らない、子供や高齢者などを対象に、交通事業者と連携し、利用方法をはじめ実際の利用シーンなどを紹介する出前講座や路線バスツアーなどを実施することで、公共交通を身近に感じていただき、利用促進につなげます。



【写真】

(他市町村事例) 乗り方教室及び路線バスツアーの実施状況

(6) 乗車証明書等のタイアップ企画の実施

コミュニティバスの運行により、商業施設や、医療・福祉施設等の公共施設に行きやすい環境整備を進めていく一方で、施設側についても、公共交通で来訪したくなる魅力ある企画商品等をつくり出すことで、利用者の増加に一層の効果が期待できます。

例えば、コミュニティバスを利用した道の駅や商業施設の来訪者に対して、商品サービスや商品割引などの取組を行うことが考えられます。施設と連携したタイアップ企画の検討を行い、施設への来訪者増と公共交通利用者増を目指します。将来的には、オープンデータやICT技術等を活用し、鉄道、路線バス、コミュニティバス、予約型乗合交通ふれあい号等の市内の様々な交通サービスを最適に組み合わせて、個別バラバラではなく、一つのサービスとして提供することを目指します。

(7) 地域特性に合ったモビリティマネジメントの実施

公共交通の利用を呼び掛けるツール作成、企画乗車券や公共交通に関するイベント、地域の公共交通について考えるワークショップなど、本市の地域特性に合った、公共交通に興味を持ってもらうための施策を検討・実施します。

## 5. 事業予測について

### (1) 事業費

- 令和5年度（準備期間）：約12,767,000円／年
- 令和6年度以降（運行期間）：約69,493,000円／年

### (2) 利用予測

#### ①カバー人口の考え方について

バス停留所の位置が未定の状況のため、ルート上から200m圏域でカバーされる人口をもとに算出しました。カバー人口は、R2国勢調査のメッシュデータとなっています。

一部ルートについては、市外を一部跨いでいますが、常総市の人口のみでカバー人口を算出しています。

路線名	総数カバー人口（人）	総数カバー率（%）
車両3台運行ルート	26,472	43.5%

※R2の常総市の総人口（国勢調査）：60,834人

※車両3台運行ルートは重複部分を除いて算出

#### ②過年度アンケート結果について

コミュニティバスの利用意向	22.0%
コミュニティバスの平均利用頻度（週あたり）	1.34
移動手段で悩んでいる割合	10.5%

○地域公共交通計画策定時に市民を対象にアンケート調査を実施しています。

○利用意向について新たな交通の利用意向を質問しており、その中で各地区と市街地を結ぶコミュニティバスの利用意向が22.0%となっています。

○平均利用頻度は、アンケートで新たな交通の利用頻度を質問しており、1人あたりの平均利用頻度が週あたり1.34回となっています。

○移動手段で悩んでいる割合は、「すでに移動手段について悩んでいる」「1～2年後の移動手段がどうなるか不安である」を合わせると10.5%となっています。

○利用意向は、そのまま適用できないため、移動手段に悩んでいる割合を加味して、利用人数を試算します。

#### ③運賃収入見込みについて

コミュニティバスの運賃（円）	250
----------------	-----

路線名	利用人数（実人数）	利用人数（年間）	運賃収入（年間）
車両3台運行ルート	665	42,795	21,397,336

### <計算方法>

- 利用人数（実人数）  
＝ 200m圏域によるカバー人口 × コミュニティバスの利用意向（22.0%）  
× 利用手段で悩んでいる割合（10.5%）
- 利用人数（年間）  
＝利用人数（実人数）× コミュニティバスの平均利用頻度\_週あたり（1.34回）  
× 年間の週の数（48週）
- 運賃収入（年間）  
＝ 利用人数（年間）× 運賃（250円）× 往復（2回）

#### ④収支見込みについて

コミュニティバスの運行経費見込み（円）	82,260,000
コミュニティバスの収支率見込み	26.0%

### <計算方法>

- コミュニティバスの収支率見込み  
＝ 運賃収入（年間） / コミュニティバスの運行経費見込み（82,260,000円）

### (3) 目標値

事業採算性を評価し、運賃収入やその他収入と運行経費に基づく収支率について、前項の利用予測の結果（26.0%）を踏まえて、「20%」を目標値に設定します。

運行経費については、運賃収入、その他の収入（協賛金など）及び市の補助金で賄うものとします。

収支率の目標値は、令和6年度（1年目）は10%、令和7年度（2年目）は15%、令和8年度（3年目）は、20%とします。

### <参考>

- 収支率＝収入／運行経費
  - ・収入には、利用者からの運賃収入のほか、地域の事業者からの協賛金や広告収入も含む。
  - ・運行経費は、人件費、燃料費、車両維持費、一般管理費などの運行経費など。

収支率の状況	収支率に応じた今後の対応
収支率が20%に達する場合	・現在の運行内容で継続して運行。
収支率が20%に達していない場合	・事業採算性向上を目指した利用促進策の実施 ⇒ <b>利用率の向上</b> ・利用実態に応じた運行内容の見直し ⇒ <b>運行経費の削減</b>
収支率の改善の見込みがない場合	・運行継続が難しいと判断し、運行終了となる可能性がある。

## 6. 常総市コミュニティバスの評価検証

- 評価検証は、利用実績や利用者登録者アンケートに基づく評価指標をもとに検証します。
- 以下のフローで検証することを想定しています。

