常総市地域公共交通計画

【改訂版】

令和　年　　月

常　総　市

はじめに

人口減少・超高齢社会の到来により，過度な自家用車への依存からの脱却が課題となっており，公共交通のあり方が全国的に見直されております。当市の公共交通は，関東鉄道常総線，路線バス，タクシーに加え，乗合タクシーの予約型乗合交通ふれあい号が運行しておりますが，利用者は減少傾向が続いており，さらに新型コロナウイルス感染症の流行もあり，厳しい経営状況が続いております。

このような中，通勤・通学，買い物，通院など日常生活の移動手段として公共交通を維持していくために，このたび，今後の当市の公共交通施策の指針となる「常総市地域公共交通計画」を策定いたしました。本計画では，「あって安心，使って便利，みんなで支える公共交通」を基本方針とし，まちづくりと一体になった公共交通網のあり方を示すとともに，現状の改善とさらなる活性化に向けた施策・取組みを位置付けております。計画の着実な推進には，行政や交通事業者だけではなく，市民のみなさまとの連携・協働も不可欠ですので，ご理解とご協力をお願い申し上げます。

最後に，本計画の策定にあたりまして専門的な立場から貴重なご意見をくださいました常総市公共交通活性化協議会の委員のみなさまをはじめ，アンケート調査にご協力いただきました市民のみなさまに，心より感謝申し上げます。

令和３年３月

常総市長

目　次

第 1 章 計画の概要 1
1.1 計画策定の目的 1
1.2 計画の位置づけ 2
1.3 計画の対象区域 2
1.4 計画の期間 3
第 2 章 公共交通を取り巻く現状と課題 4
2.1 地域の特性 4
2.1.1 人口動態 4
2.1.2 人の動き 7
2.1.3 主要施設 9
2.1.4 自動車保有状況 13
2.1.5 高齢者の自動車運転 14
2.2 地域公共交通の現状 15
2.2.1 地域公共交通網 15
2.2.2 地域公共交通の利用状況 17
2.3 上位・関連計画における公共交通の位置づけ 28
2.3.1 常総市総合計画 29
2.3.2 常総市都市計画マスタープラン 30
2.3.3 常総市立地適正化計画 31
2.3.4 常総市産業振興ビジョン 32
2.3.5 常総市「道の駅」基本計画 33
2.4 公共交通ニーズの把握 34
2.4.1 調査目的 34
2.4.2 調査対象及び調査方法 34
2.4.3 調査項目 35
2.4.4 市民アンケートの調査結果 43
2.4.5 工業団地アンケートの調査結果 51
2.4.6 事業者ヒアリングのとりまとめ 54
2.5 公共交通ニーズの実態・課題の整理 65
第 3 章 計画の基本方針と目標 66
3.1 計画の基本方針等 66
3.1.1 基本方針 66
3.1.2 地域区分と公共交通の基本的な考え方 67
3.2 計画の目標等 67
3.2.1 目標 67
3.2.2 各モードの役割 68
3.2.3 再編に向けた役割 69

3.2.4 地域内フィーダー系統の維持・確保：地域公共交通確保維持改善事業の必要性..... 71
3.2.5 市民，交通事業者，行政の役割..... 72
第 4 章 目標達成に向けた施策 74
4.1 まちづくりに対応した地域公共交通網の構築【基本目標１】..... 74
4.2 誰もが安心・便利に利用できる公共交通サービスの整備【基本目標２】..... 78
4.3 みんなで支える公共交通の実現【基本目標３】..... 84
第 5 章 目標の評価指標と計画の進行管理 89
5.1 目標の評価指標 89
5.2 計画の推進 92
5.2.1 推進・管理体制..... 92
5.2.2 進行管理 92
5.2.3 多様な関係者との連携・協働..... 92

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の目的

人々が自立した生活を営む上で“移動”は欠かせないものですが，人口減少や少子高齢化，マイカーの利用を前提とした生活スタイルの普及などにより公共交通利用者は減少傾向にあり，公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。

本市においては，南北に長く平坦な地形を有し，居住地が多極化・分散化しているため，交通需要密度が低いという地理的特性があります。現在，鉄道，路線バスのほか，市民の生活交通手段を確保するため，乗合タクシー（デマンド交通）により交通空白地帯の解消を図っていますが，路線バスの減便・廃止やタクシー事業者の廃業等が相次いでおり，鉄道を含めた市内公共交通の維持・確保・改善が喫緊の課題となっています。また，人口減少の進行による公共交通利用者の減少や公共交通関連の公費負担が増大する状況から，公共交通網のあり方について抜本的な見直しが喫緊の課題となっています。

一方で，医療・福祉・商業などの都市機能を有するエリアと，郊外や中山間地などの居住エリアを公共交通でつなぐことにより，まちづくりと連携した快適な市民生活を維持する必要があります。

上述したような公共交通を取り巻く環境の変化をふまえ，これまでに実施した地域公共交通に関する調査・分析，上位・関連計画及び市民の生活圏や公共交通に対する市民ニーズ等をふまえ，公共交通の効率性と利便性の向上を図りつつ，持続可能な公共交通体系の再構築に向けて，既存公共交通の見直し，公共交通を地域全体で支える体制づくり，モビリティ・マネジメント等の利用促進策等，課題解決のための施策の具体化を図るほか，当該施策の数値目標及び評価指標，推進方策等を設定し，今後の常総市における公共交通施策の指針となる「常総市地域公共交通計画」を策定するものです。

1.2 計画の位置づけ

本計画は，上位計画である「常総市総合計画『じょうそう未来創生プラン』」や関連計画である「常総市立地適正化計画」や「常総市都市計画マスタープラン」などとの整合を図るとともに，「コンパクト＆ネットワーク」の実現に向けて，地域公共交通のマスタープランとして策定します。

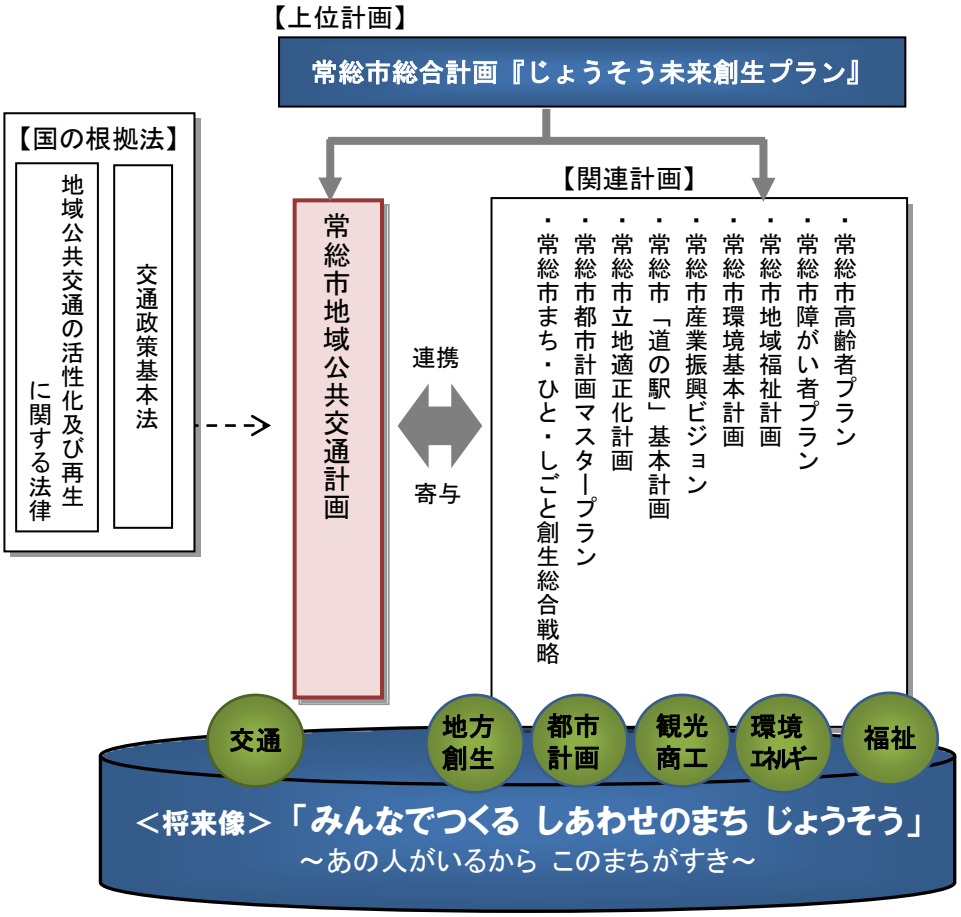


図 1-1　計画の関係図

1.3 計画の対象区域

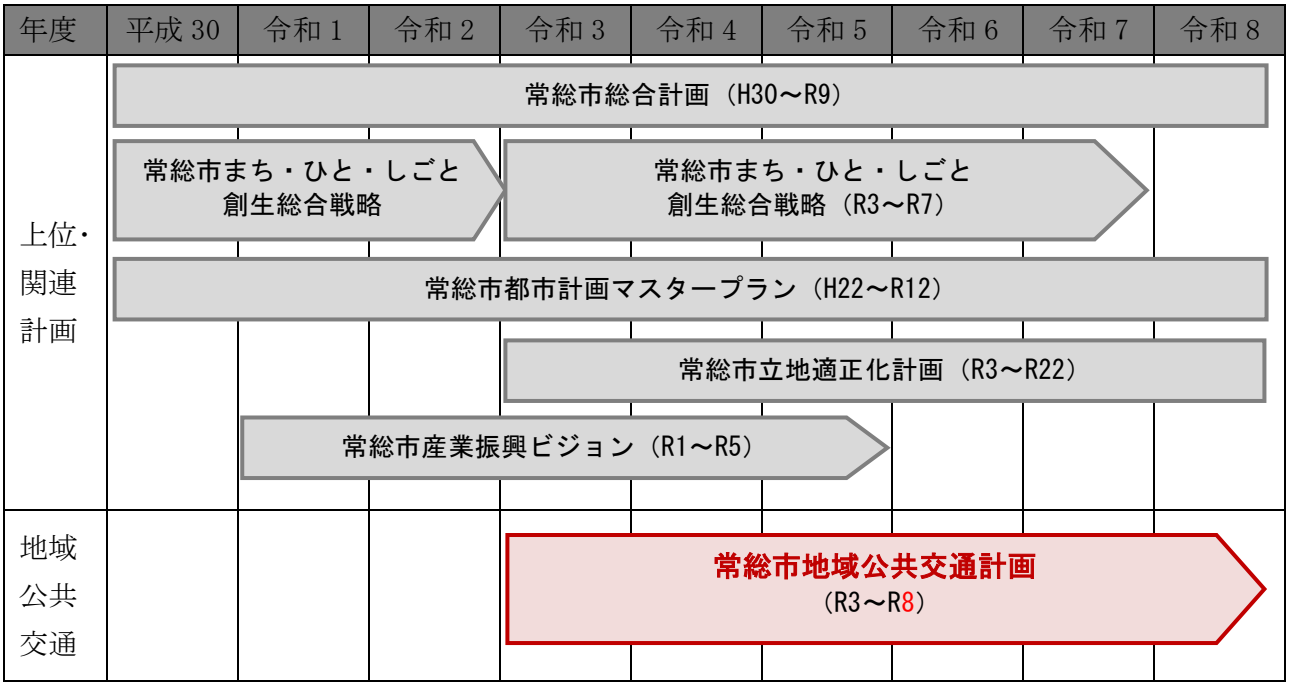
本計画の区域は，常総市全域とします。

ただし，常総市と他市町村を結ぶ鉄道や路線バスが運行されているため，広域的なネットワークのあり方等も含めて，検討していきます。

1.4 計画の期間

本計画の期間は，令和 3 年度（2021 年度）から令和 8 年度（2026 年度）までの 6 年間とします。

ただし，社会情勢の変化などをふまえ，必要に応じて見直しを行います。



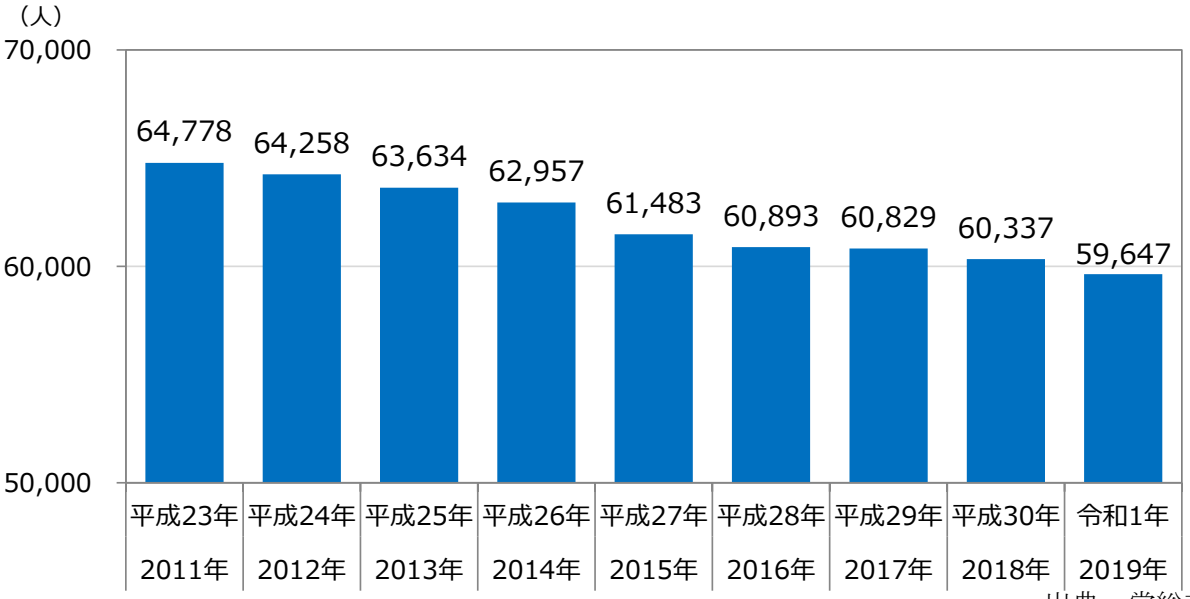
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 地域の特性

2.1.1 人口動態

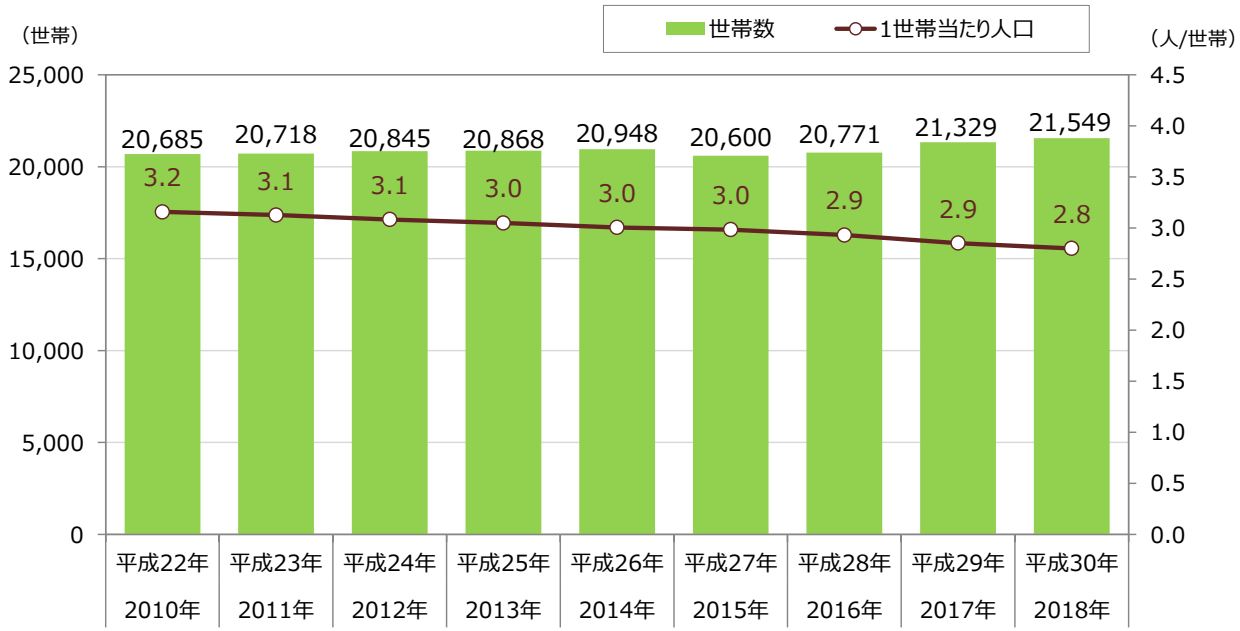
（1）人口推移と人口推計

・常総市の人口は，令和元年時点で，約 60,000 人，世帯数は約 22,000 世帯となっています。令和元年の人口は，5 年前の平成 26 年に比べて約 3,300 人減少している一方で，世帯数は増加傾向を続けており，1 世帯当たり人口は，平成 30 年時点で 2.8 人となっています。



出典：常総市統計書

図 2-1　人口の推移

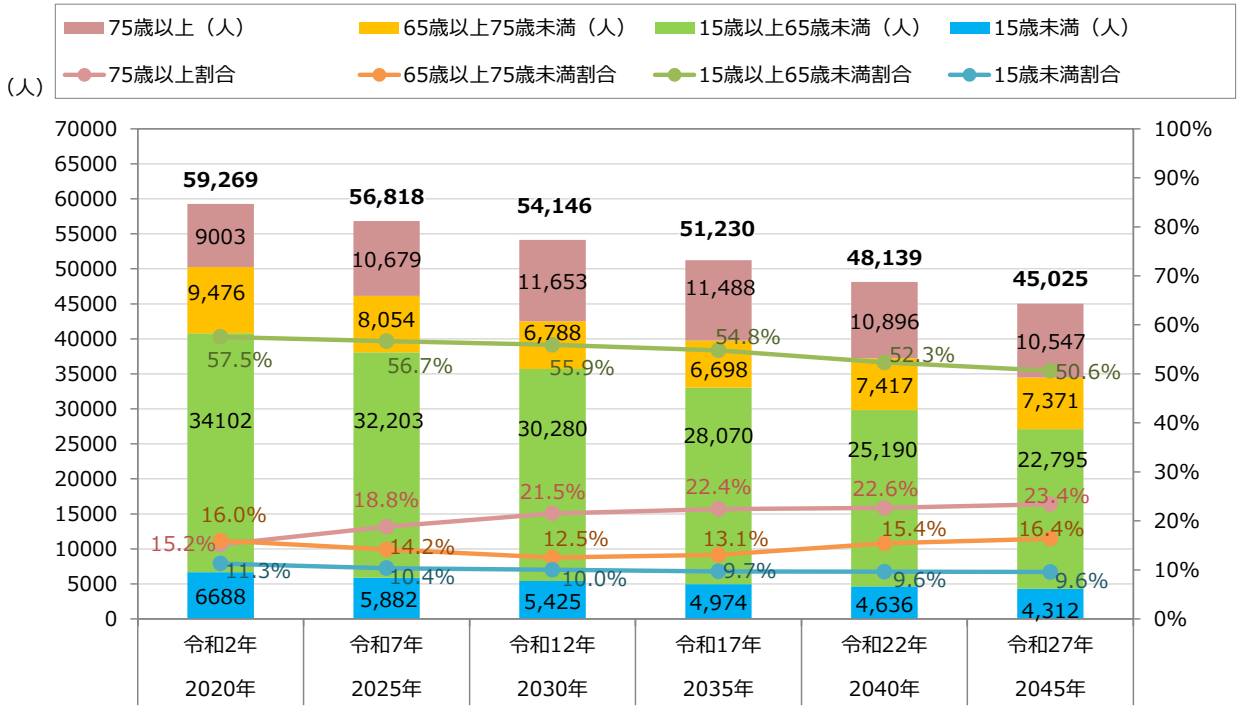


出典：住民基本台帳及び茨城県オープンデータ

図 2-2　世帯数及び 1 世帯当たり人口の推移

・総人口は，令和 2 年の約 59,000 人から令和 27 年には約 45,000 人にまで減少することが見込まれています。

・15 歳未満の年少人口割合は，令和 2 年から令和 27 年にかけて，11.3%から 9.6%に減少，15 歳以上 65 歳未満の生産年齢人口割合は 57.5%から 50.6%に減少する一方，65 歳以上の老年人口割合は 16.0%から 16.4%に増加，75 歳以上の人口割合は 15.2%から 23.4%に増加する見込みとなっています。



出典：国立社会保障・人口問題研究所

図 2-3　人口の推計

表 2-1　人口の推計

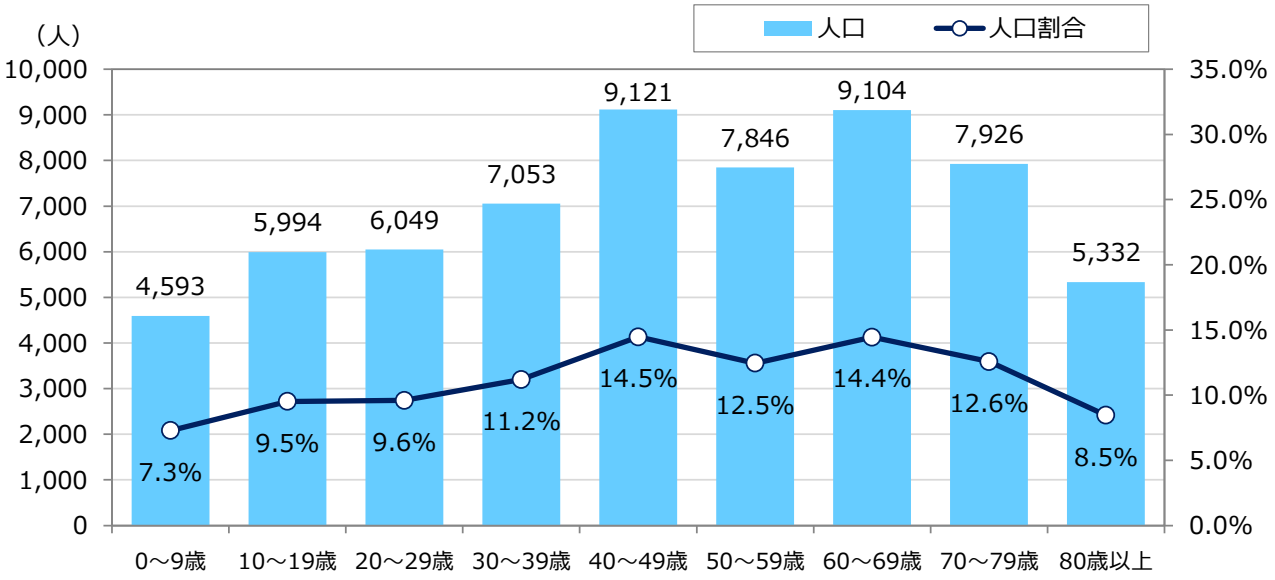
	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満（人）	6688	5,882	5,425	4,974	4,636	4,312
15歳以上65歳未満（人）	34102	32,203	30,280	28,070	25,190	22,795
65歳以上（人）	18479	18,733	18,441	18,186	18,313	17,918
65歳以上75歳未満（人）	9,476	8,054	6,788	6,698	7,417	7,371
75歳以上（人）	9003	10,679	11,653	11,488	10,896	10,547
総人口（人）	59,269	56,818	54,146	51,230	48,139	45,025
15歳未満割合	11.3%	10.4%	10.0%	9.7%	9.6%	9.6%
15歳以上65歳未満割合	57.5%	56.7%	55.9%	54.8%	52.3%	50.6%
65歳以上割合	31.2%	33.0%	34.1%	35.5%	38.0%	39.8%
65歳以上75歳未満割合	16.0%	14.2%	12.5%	13.1%	15.4%	16.4%
75歳以上割合	15.2%	18.8%	21.5%	22.4%	22.6%	23.4%

出典：国立社会保障・人口問題研究所

(2) 年齢別人口

・年齢別人口を見ると 40 歳代と 60 歳代が約 9,100 人と最も多くなっています。

・60 歳代以上の人口は，全人口の 35.5%となっています。

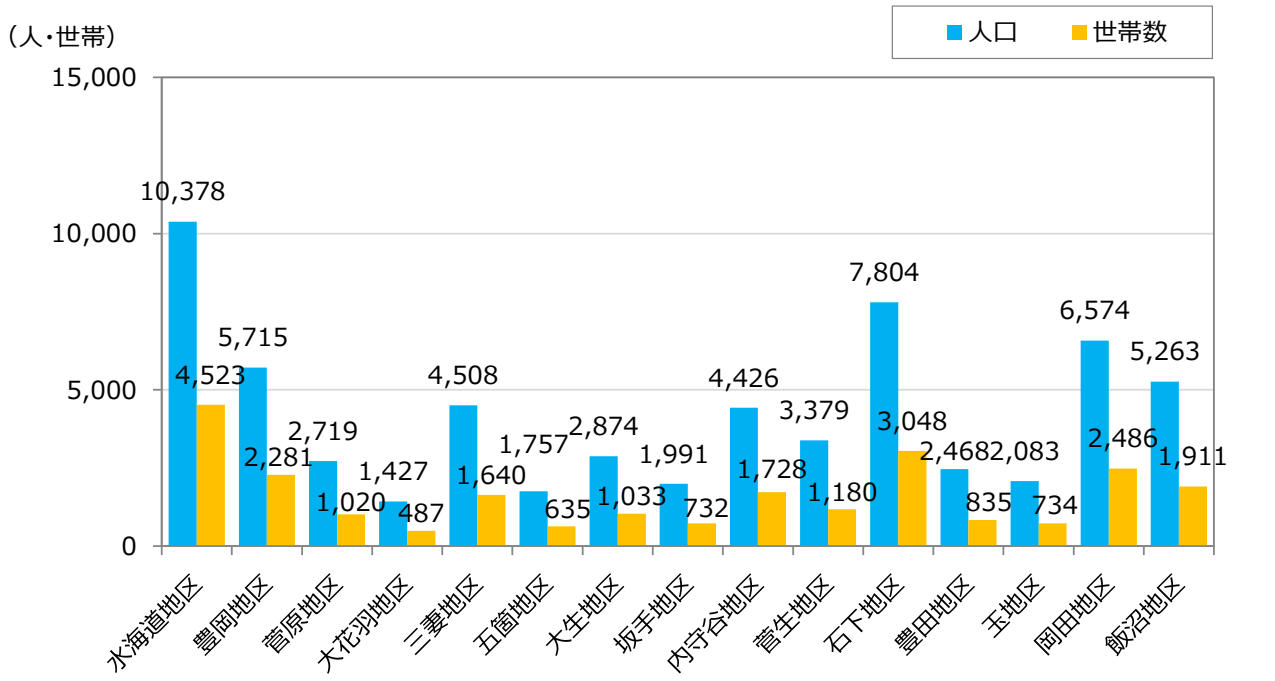


出典：国勢調査（平成 27 年）

図 2-4　年齢別人口

(3) 地区別人口と世帯数

・地域別人口をみると，水海道地区が約 10,000 人と最も多く，次いで，石下地区が約 7,800 人となっています。世帯数も同じように水海道地区が最も多い状況となっています。



出典：国勢調査（平成 27 年）

図 2-5　地区別人口

2.1.2 人の動き

(1) 統計データからみた人の動き【通勤目的】

・通勤目的の移動は，常総市内が最も多いものの，つくば市，守谷市，坂東市への移動が見られます。一方で，坂東市，八千代町，下妻市，つくば市，つくばみらい市，守谷市から常総市への移動が見られます。

出典：国勢調査（平成 27 年）

図 2-6　通勤流動

表 2-2　市町村別に見た通勤の移動状況

市区町村	当地に常住する就業者	自市区町村で就業	%	他市区町村で就業	%	他市区町村で就業1位	人数	%	他市区町村で就業2位	人数	%	他市区町村で就業3位	人数	%
土浦市	67,939	38,187	56.2%	27,914	41.1%	つくば市	9,533	14.0%	阿見町	2,671	3.9%	かすみがうら市	2,358	3.5%
下妻市	22,200	11,445	51.6%	10,115	45.6%	つくば市	2,297	10.3%	筑西市	1,809	8.1%	常総市	1,625	7.3%
常総市	29,938	15,802	52.8%	12,953	43.3%	つくば市	2,742	9.2%	坂東市	1,983	6.6%	守谷市	1,390	4.6%
取手市	48,983	17,825	36.4%	29,656	60.5%	千葉県柏市	2,838	5.8%	守谷市	2,551	5.2%	東京都千代田区	1,817	3.7%
つくば市	104,770	66,593	63.6%	34,262	32.7%	土浦市	6,768	6.5%	牛久市	2,267	2.2%	常総市	2,085	2.0%
守谷市	32,243	10,823	33.6%	20,591	63.9%	常総市	1,862	5.8%	取手市	1,845	5.7%	つくば市	1,765	5.5%
筑西市	51,786	31,957	61.7%	19,005	36.7%	結城市	2,733	5.3%	下妻市	2,660	5.1%	桜川市	2,456	4.7%
坂東市	28,266	16,513	58.4%	11,332	40.1%	常総市	3,185	11.3%	千葉県野田市	1,218	4.3%	境町	1,055	3.7%
つくばみらい市	24,181	7,877	32.6%	15,650	64.7%	つくば市	2,963	12.3%	守谷市	2,266	9.4%	常総市	1,728	7.1%
八千代町	11,786	5,718	48.5%	5,901	50.1%	古河市	1,215	10.3%	下妻市	1,159	9.8%	常総市	623	5.3%

(2) 統計データからみた人の動き【通学目的】

・通学目的の移動は，常総市内が最も多いものの，つくば市，土浦市，下妻市への移動が見られます。一方で，坂東市，つくば市，つくばみらい市，守谷市から常総市への移動が見られます。

出典：国勢調査（平成 27 年）

図 2-7　通学流動

表 2-3　市町村別に見た通学の移動状況

市区町村	当地に常住する通学者	自市区町村へ通学	%	他市区町村へ通学	%	他市区町村へ通学1位	人数	%	他市区町村へ通学2位	人数	%	他市区町村へ通学3位	人数	%
土浦市	7,255	3,905	53.8%	3,172	43.7%	つくば市	424	5.8%	牛久市	273	3.8%	阿見町	191	2.6%
下妻市	1,992	793	39.8%	1,156	58.0%	筑西市	196	9.8%	八千代町	128	6.4%	つくば市	120	6.0%
常総市	2,821	1,035	36.7%	1,672	59.3%	つくば市	221	7.8%	土浦市	172	6.1%	下妻市	160	5.7%
取手市	4,988	1,618	32.4%	3,225	64.7%	土浦市	262	5.3%	龍ケ崎市	260	5.2%	千葉県柏市	253	5.1%
つくば市	17,043	10,309	60.5%	6,331	37.1%	土浦市	1,705	10.0%	牛久市	538	3.2%	常総市	298	1.7%
守谷市	3,444	630	18.3%	2,766	80.3%	つくば市	300	8.7%	常総市	269	7.8%	取手市	244	7.1%
筑西市	4,910	2,333	47.5%	2,467	50.2%	桜川市	383	7.8%	結城市	331	6.7%	水戸市	212	4.3%
坂東市	2,432	856	35.2%	1,534	63.1%	境町	253	10.4%	常総市	209	8.6%	つくば市	101	4.2%
つくばみらい市	2,110	484	22.9%	1,567	74.3%	つくば市	227	10.8%	取手市	176	8.3%	常総市	154	7.3%
八千代町	1,007	281	27.9%	704	69.9%	下妻市	144	14.3%	古河市	136	13.5%	境町	61	6.1%

2.1.3 主要施設

(1) 主な商業施設

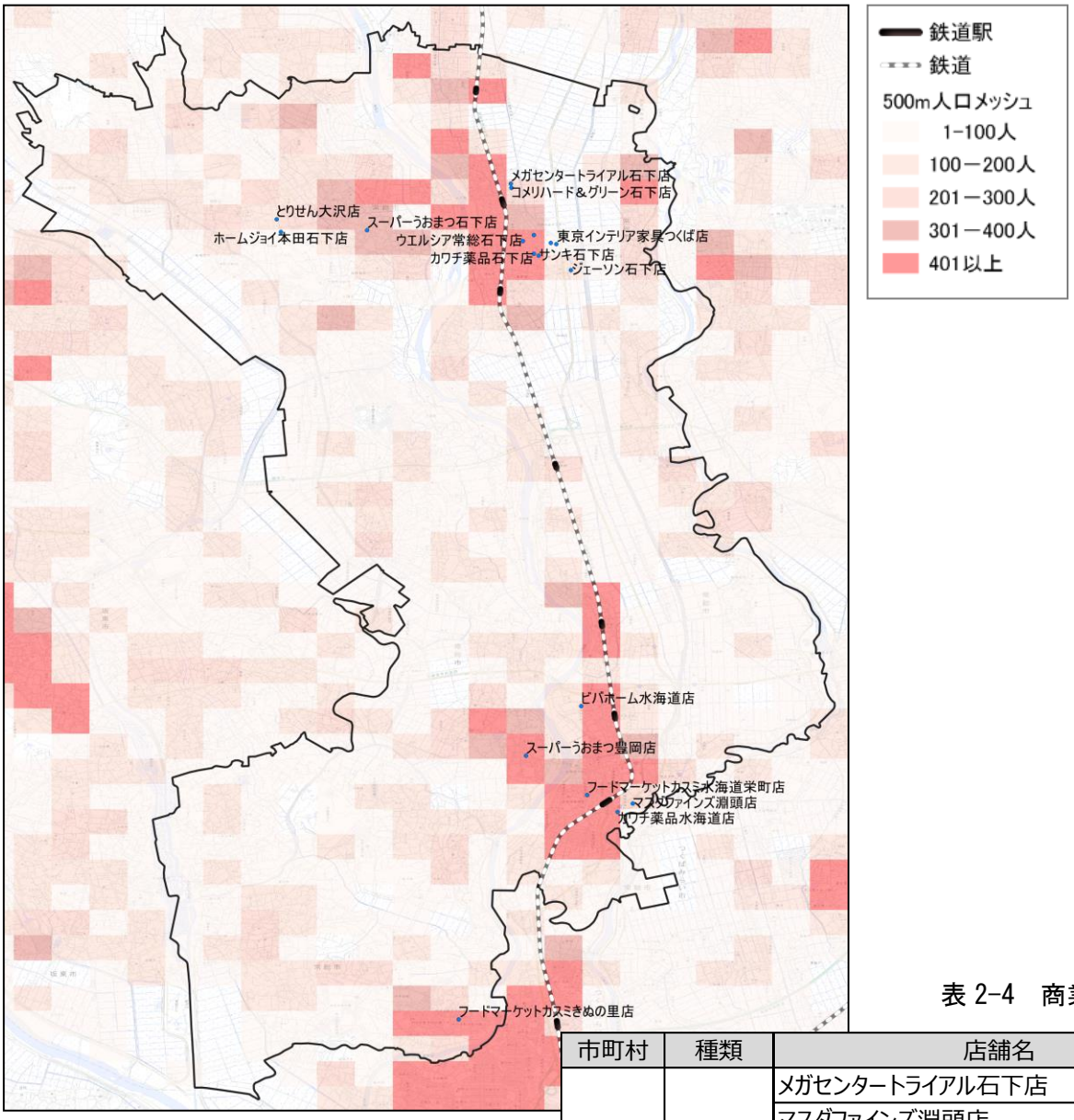


表 2-4　商業施設一覧

市町村	種類	店舗名
常総市	スーパー	メガセンタートライアル石下店
		マスダファインズ淵頭店
		フードマーケットカスミ水海道栄町店
		ジェーソン石下店
		とりせん大沢店
		フードマーケットカスミきぬの里店
	ホームセンター	ホームジョイ本田石下店
		コメリハード＆グリーン石下店
		ビバホーム水海道店
	ドラッグストア	カワチ薬品水海道店
		カワチ薬品石下店
		ウエルシア常総石下店
	衣料品	サンキ石下店
		ファッションセンターしまむら石下店
	家具	東京インテリア家具つくば店
	家電	ケーズデンキ常総店

出典：2020 大型商業施設総覧

（2）主な医療施設

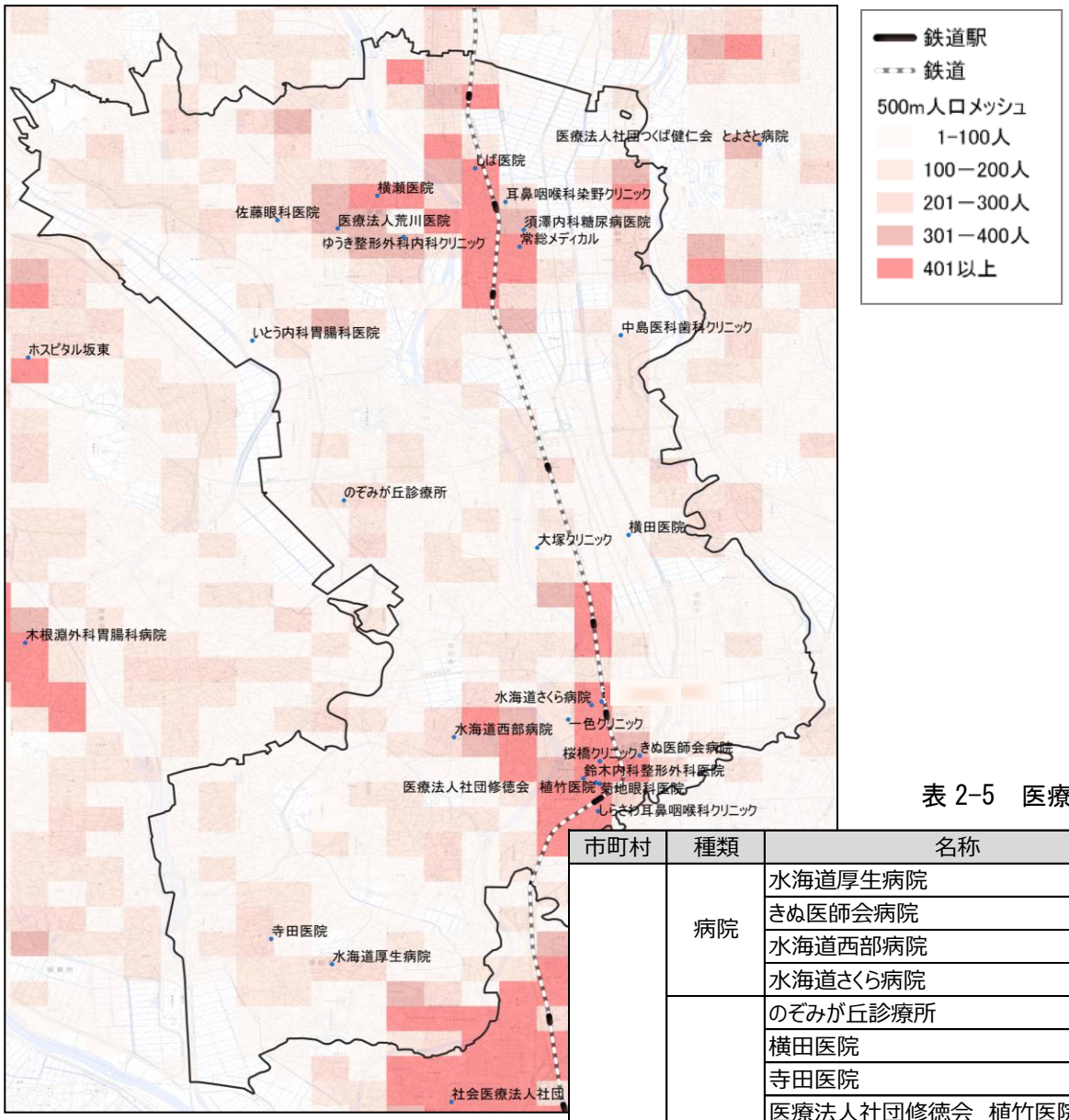


表 2-5　医療施設一覧

市町村	種類	名称
常総市	病院	水海道厚生病院
		きぬ医師会病院
		水海道西部病院
		水海道さくら病院
	一般診療所	のぞみが丘診療所
		横田医院
		寺田医院
		医療法人社団修徳会　植竹医院
		菊地眼科医院
		しらさわ耳鼻咽喉科クリニック
		佐藤眼科医院
		いとう内科胃腸科医院
		耳鼻咽喉科染野クリニック
		横瀬医院
		常総メディカル
		医療法人荒川医院
		ゆうき整形外科内科クリニック
		中島医科歯科クリニック
		しば医院
		一色クリニック
		桜橋クリニック
		大塚クリニック
		鈴木内科整形外科医院
		須澤内科糖尿病医院

出典：地域医療情報システム（日本医師会）

（3）教育施設

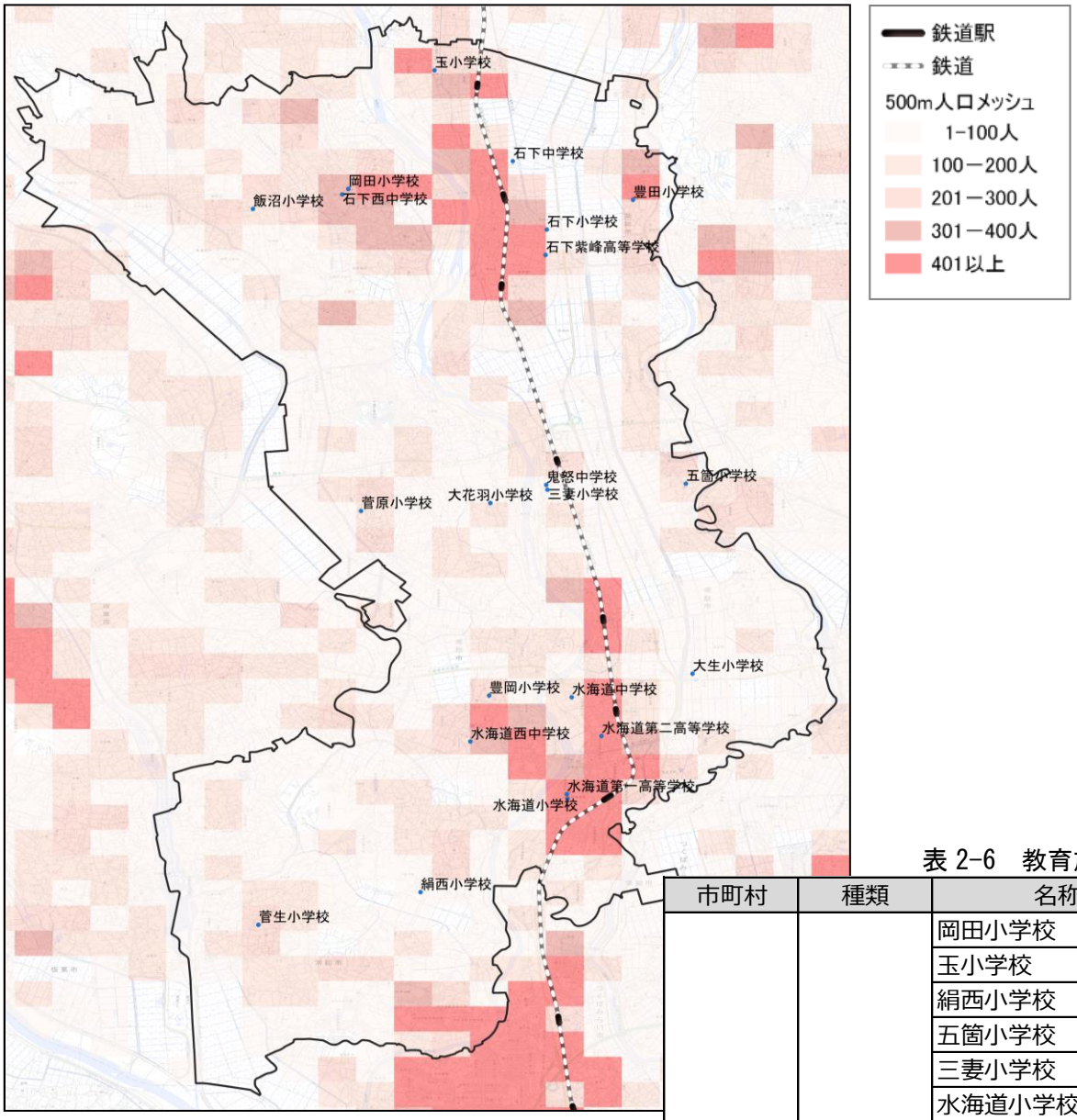
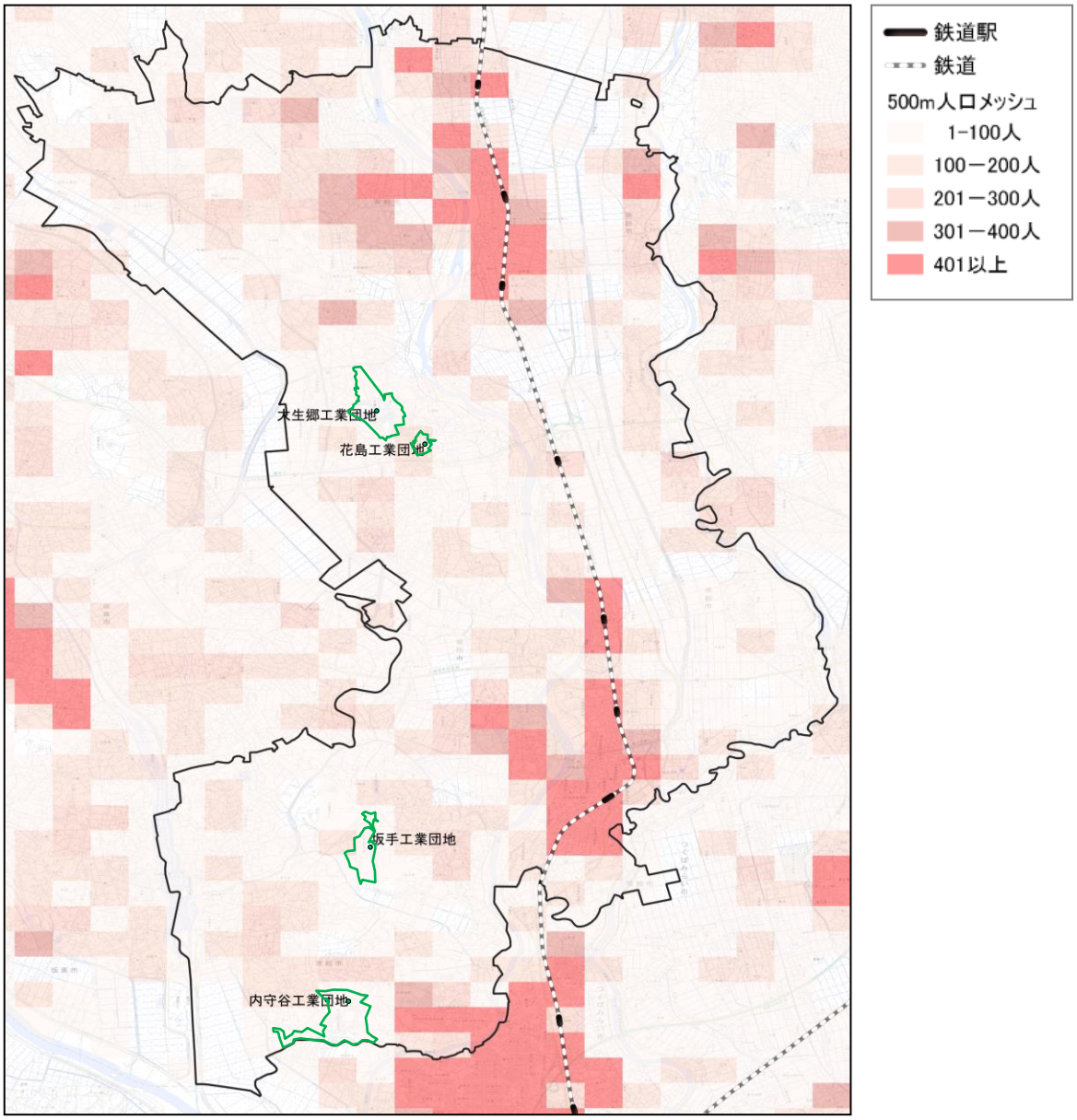


表 2-6　教育施設一覧

市町村	種類	名称
常総市	小学校	岡田小学校
		玉小学校
		絹西小学校
		五箇小学校
		三妻小学校
		水海道小学校
		菅原小学校
		菅生小学校
		石下小学校
		大花羽小学校
		大生小学校
		飯沼小学校
		豊岡小学校
		豊田小学校
	中学校	鬼怒中学校
		水海道西中学校
		水海道中学校
		石下西中学校
		石下中学校
	高等学校	水海道第一高等学校
		水海道第二高等学校
		石下紫峰高等学校

出典：茨城県ホームページ

（4）工業団地

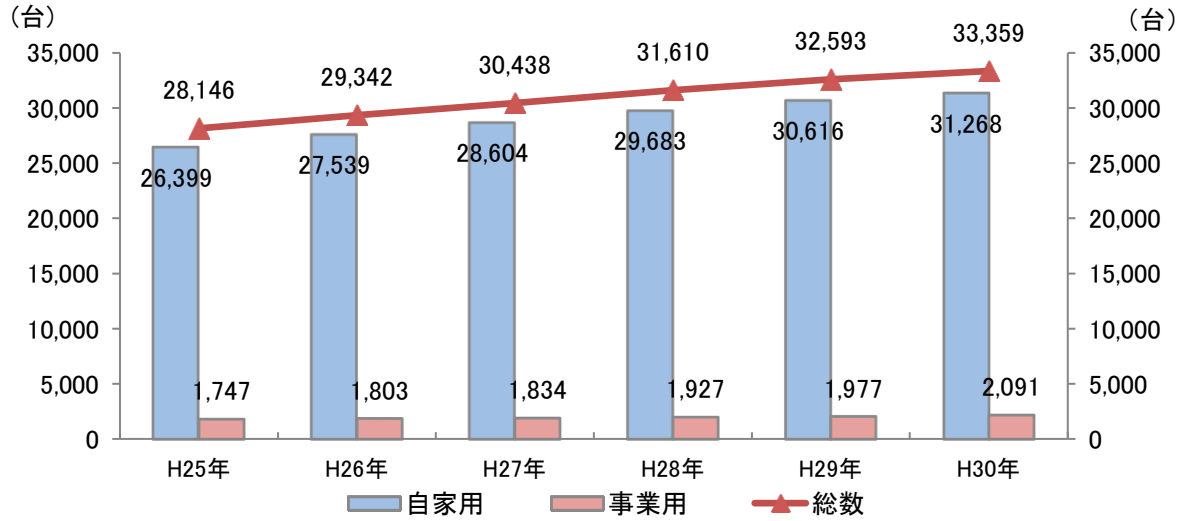


出典：常総市ホームページ

2.1.4 自動車保有状況

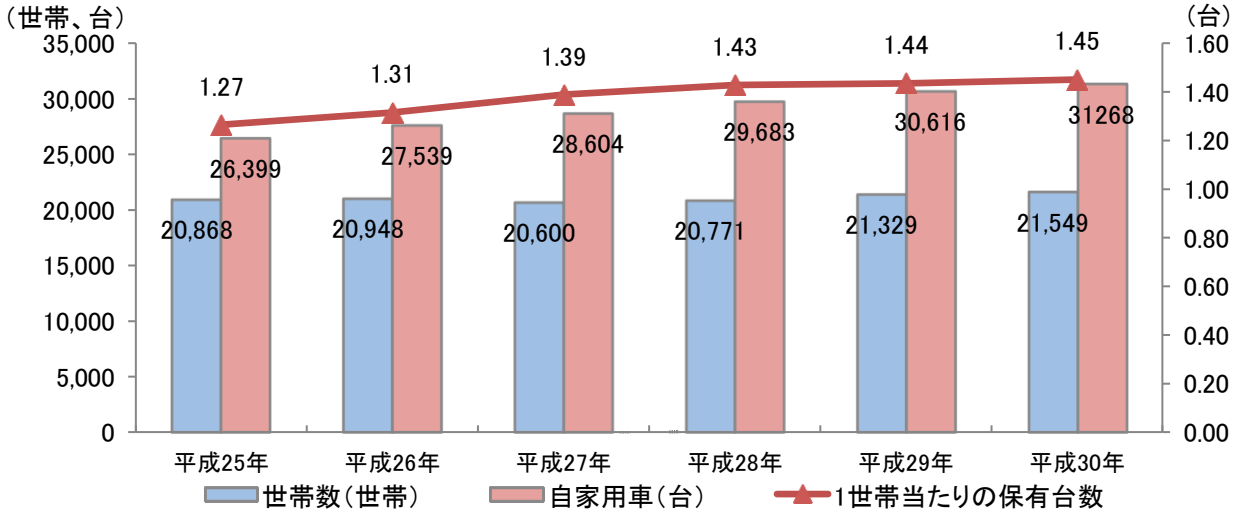
・自家用車の保有台数は増加傾向にあり，平成 30 年は約 31,000 台となっています。

・1 世帯当たりの自動車保有台数は，増加傾向にあり，平成 30 年は約 1.5 台となっており，自動車依存が高い状況となっています。



出典：関東運輸局統計情報

図 2-8　自動車保有状況の推移



出典：関東運輸局統計情報

図 2-9　1 世帯当たりの自家用車保有台数の推移

表 2-7　自動車保有状況の内訳

（単位：台）

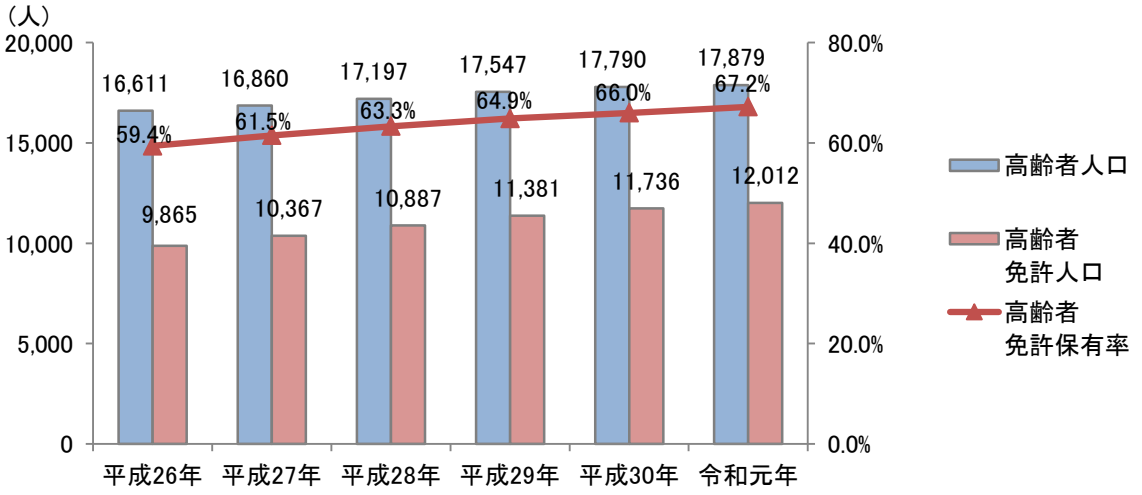
	平成25年			平成26年			平成27年			平成28年			平成29年			平成30年		
	自家用	事業用	総数	自家用	事業用	総数	自家用	事業用	総数	自家用	事業用	総数	自家用	事業用	総数	自家用	事業用	総数
貨物	2,770	1,295	4,065	2,873	1,317	4,190	3,000	1,340	4,340	3,127	1,386	4,513	3,218	1,483	4,701	3,291	1,586	4,877
乗合	58	172	230	61	174	235	62	191	253	71	200	271	74	139	213	79	137	216
乗用	22,227	48	22,275	23,203	50	23,253	24,105	50	24,155	24,952	52	25,004	25,698	51	25,749	26,173	51	26,224
特種（殊）	503	232	735	521	262	783	532	253	785	567	289	856	592	304	896	620	317	937
登録車	25,558	1,747	27,305	26,658	1,803	28,461	27,699	1,834	29,533	28,717	1,927	30,644	29,582	1,977	31,559	30,163	2,091	32,254
小型二輪	841	0	841	881	0	881	905	0	905	966	0	966	1,034	0	1,034	1,105	0	1,105
合計	26,399	1,747	28,146	27,539	1,803	29,342	28,604	1,834	30,438	29,683	1,927	31,610	30,616	1,977	32,593	31,268	2,091	33,359

出典：関東運輸局統計情報

2.1.5 高齢者の自動車運転

(1) 高齢者の免許保有状況

・高齢者の免許保有率が高い状況にあり，令和元年は約 67.2%となっています。

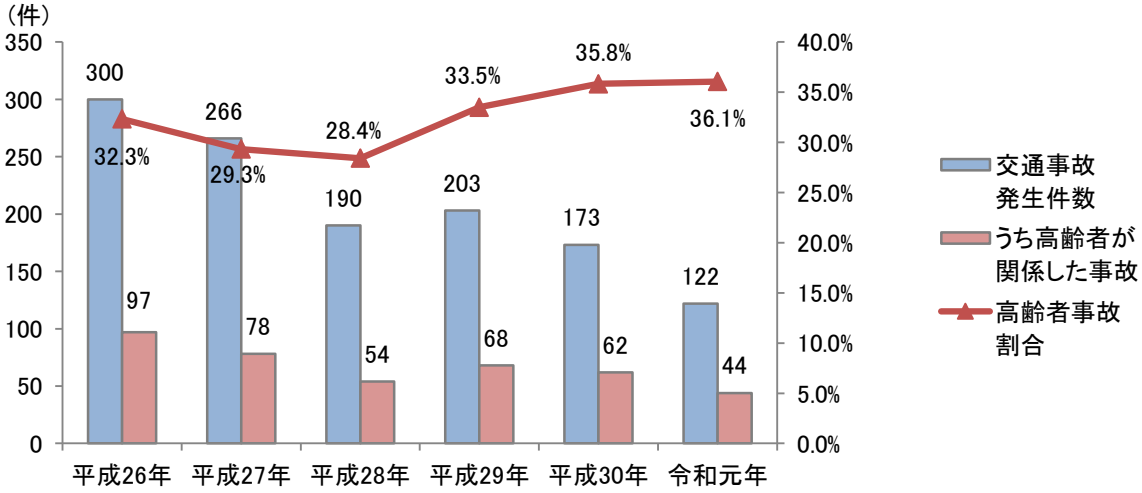


出典：茨城県警交通事故関係統計・分析及び常総市統計書

図 2-10　自動車保有状況の推移

	高齢者人口	高齢者 免許人口	高齢者 免許保有率
平成26年	16,611	9,865	59.4%
平成27年	16,860	10,367	61.5%
平成28年	17,197	10,887	63.3%
平成29年	17,547	11,381	64.9%
平成30年	17,790	11,736	66.0%
令和元年	17,879	12,012	67.2%

(2) 高齢者の交通事故発生状況



出典：茨城県警交通事故関係統計・分析及び常総市統計書

図 2-11　自動車保有状況の推移

	交通事故 発生件数	うち高齢者が 関係した事故	高齢者事故 割合
平成26年	300	97	32.3%
平成27年	266	78	29.3%
平成28年	190	54	28.4%
平成29年	203	68	33.5%
平成30年	173	62	35.8%
令和元年	122	44	36.1%

2.2 地域公共交通の現状

2.2.1 地域公共交通網

・地域公共交通は，鉄道の常総線が市内を南北に縦断しており，南は取手市，北は筑西市まで接続しています。路線バスは水海道駅や石下駅などを起点として，つくば市，土浦市などに接続しています。

・乗合タクシーの予約型乗合交通「ふれあい号」（以下，ふれあい号）が市内全域を運行しており，現在は，地域間の移動を担う役割が鉄道や路線バス，地域内の移動を担う役割がふれあい号となっています。

表 2-8　公共交通の運行状況

交通 モード等	運行内容	運行主体	運賃等
鉄道	常総線	関東鉄道 株式会社	距離制
路線バス	・水海道駅～土浦駅西口 ・岩井 BT～きぬの里～守谷駅西口	関東鉄道 株式会社	距離制
	・石下駅～つくばセンター・土浦駅 ・石下駅～鬼怒中前 ・石下駅～下妻駅（※） （※冬休み期間の平日運行）	関鉄パープルバス 株式会社	距離制
乗合タクシー （デマンド交通）	予約型乗合交通「ふれあい号」 （市内全域）	常総市	一律運賃 （250 円）

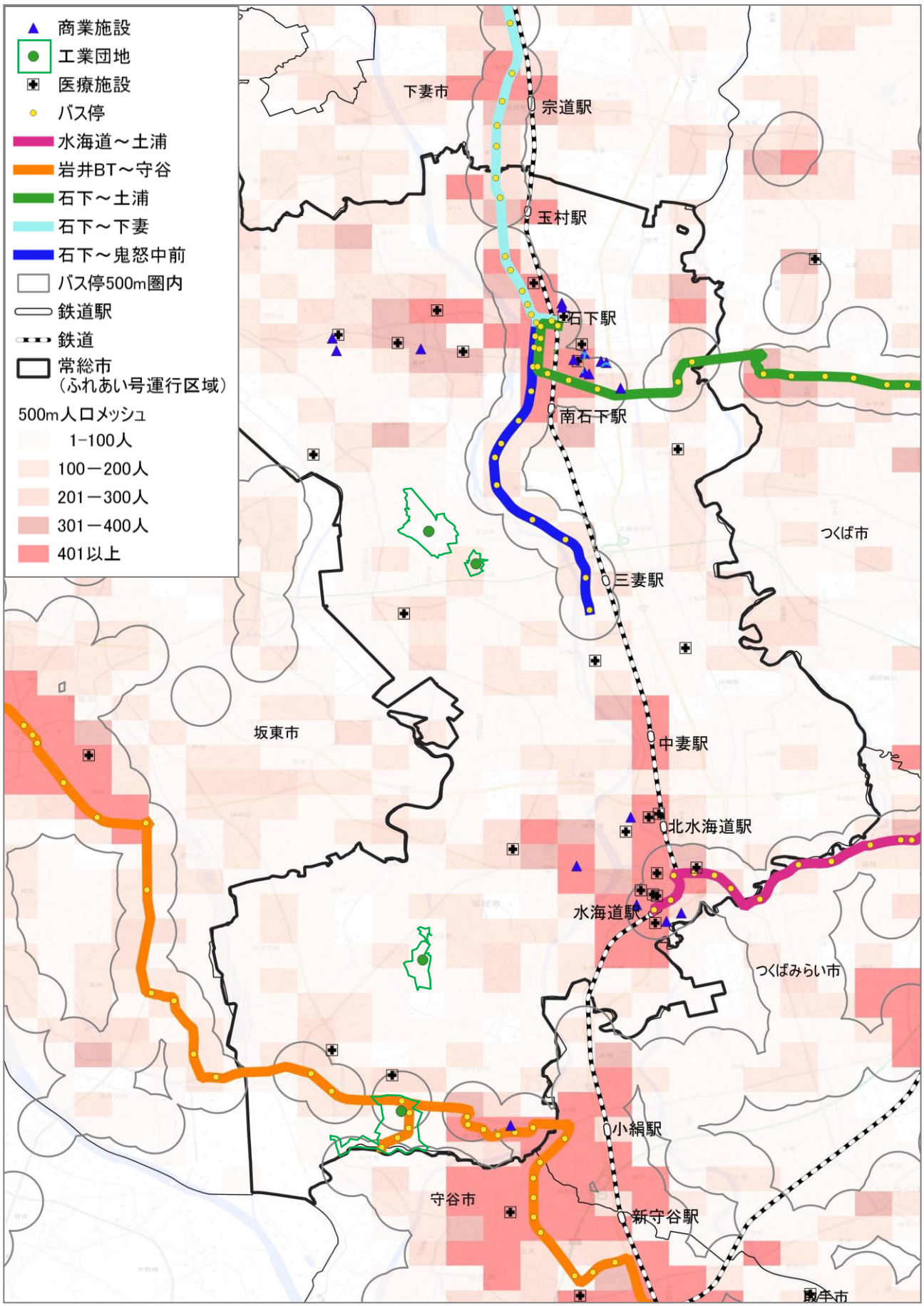


図 2-12　人口メッシュと公共交通の運行状況

2.2.2 地域公共交通の利用状況

・鉄道は水海道駅での乗降が多く，常総市において重要な交通拠点となっています。

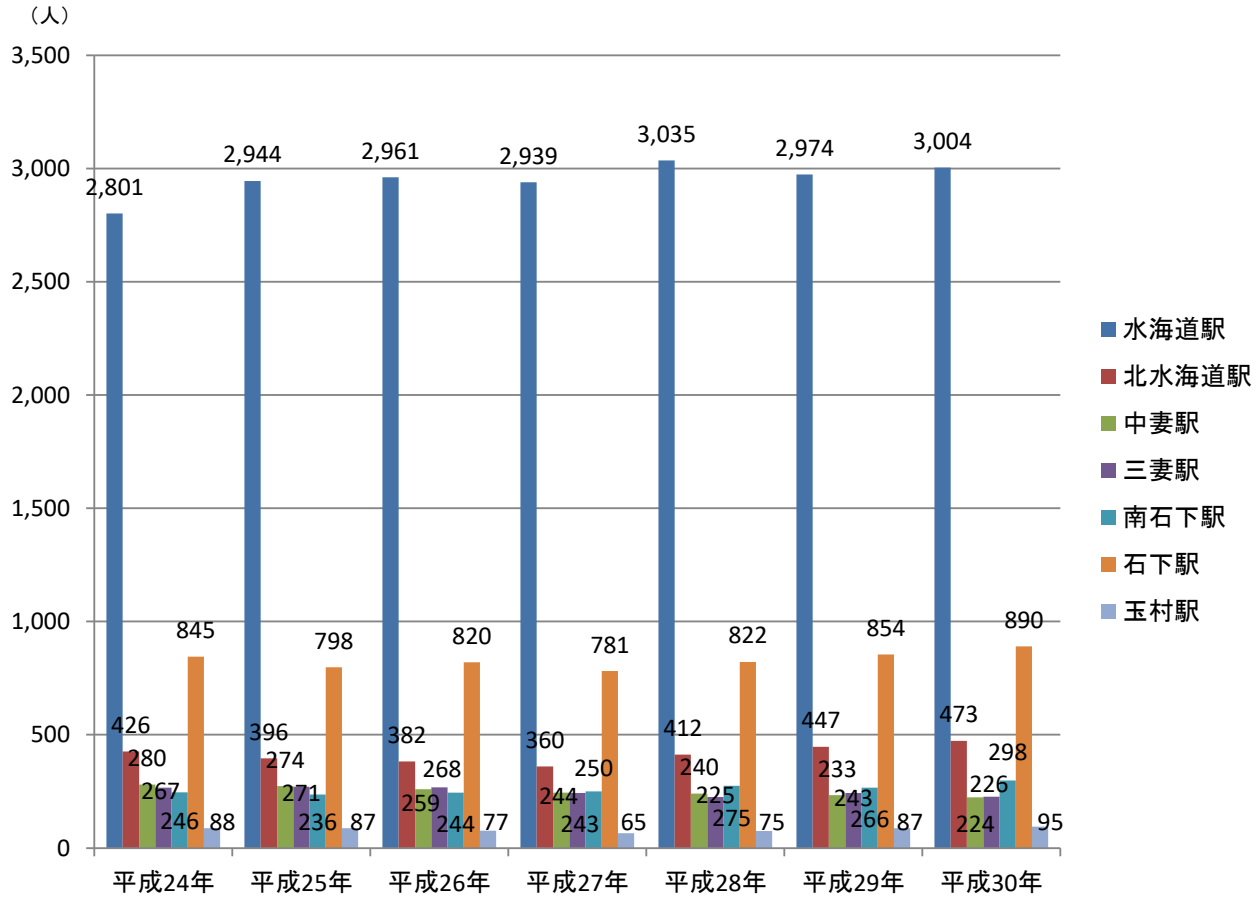
・路線バスの利用状況を見ると，水海道駅～土浦駅間の路線バスは，朝ピークの時間帯においてつくば市方面から常総市への移動が見られ，夕ピークの時間帯において常総市からつくば市方面への移動が見られます。

・岩井 BT～守谷駅間の路線バスは，朝ピークの時間帯において守谷駅から内守谷工業団地への移動が見られ，夕ピークの時間帯において内守谷工業団地から守谷駅への移動が見られます。

・乗合タクシーふれあい号の利用者数は減少傾向が続いています。

(1) 鉄道の利用状況

・水海道駅の利用者が 1 日当たり約 3,000 人と最も多く，次いで，石下駅が 1 日当たり約 800 人となっています。



出典：関東鉄道株式会社ホームページ

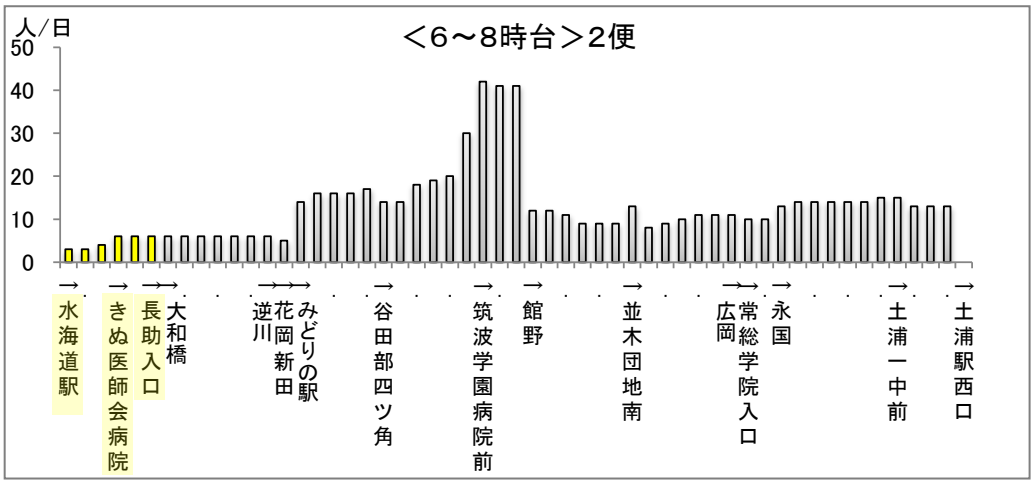
図 2-13　1 日当たり駅別乗降人数（平成 24 年から平成 29 年）

(2) 路線バスの利用状況

■水海道駅～土浦駅西口

○水海道駅⇒土浦駅西口

・つくば市での利用が多く，常総市内の利用は少ない状況となっています。

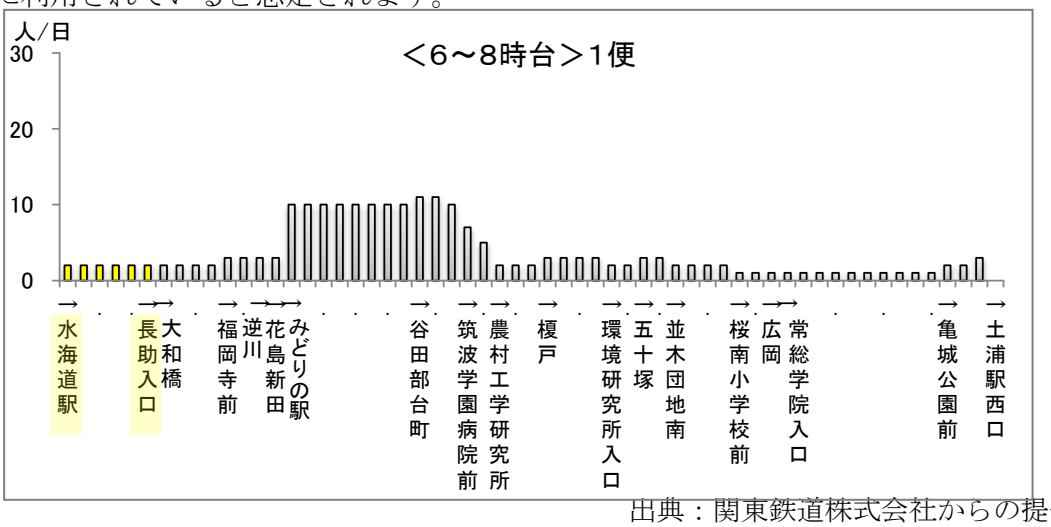


出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-14　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日）

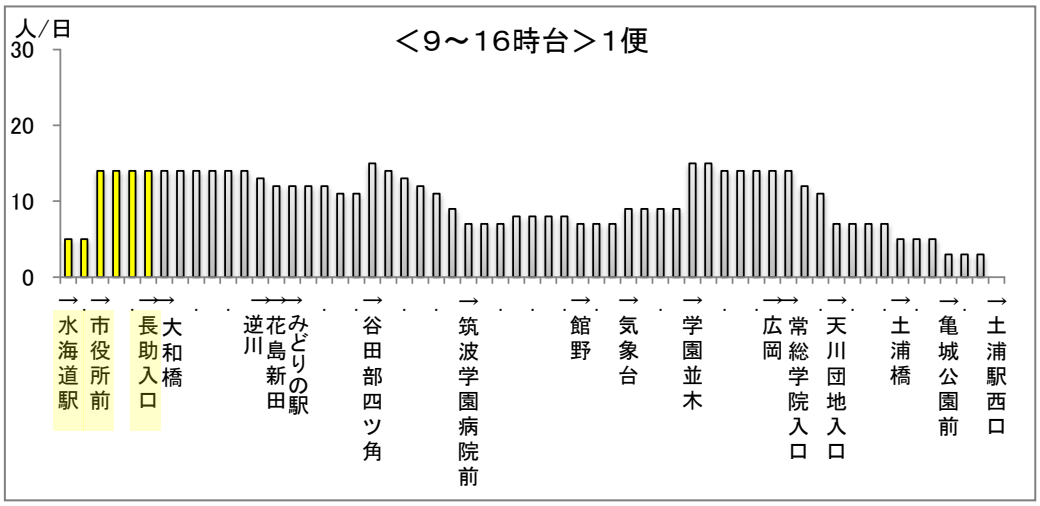
○水海道駅⇒農林団地中央⇒土浦駅西口

・水海道駅や市役所前から乗車している利用状況が見える。特に 17 時台以降は，つくば市への移動に利用されていると想定されます。



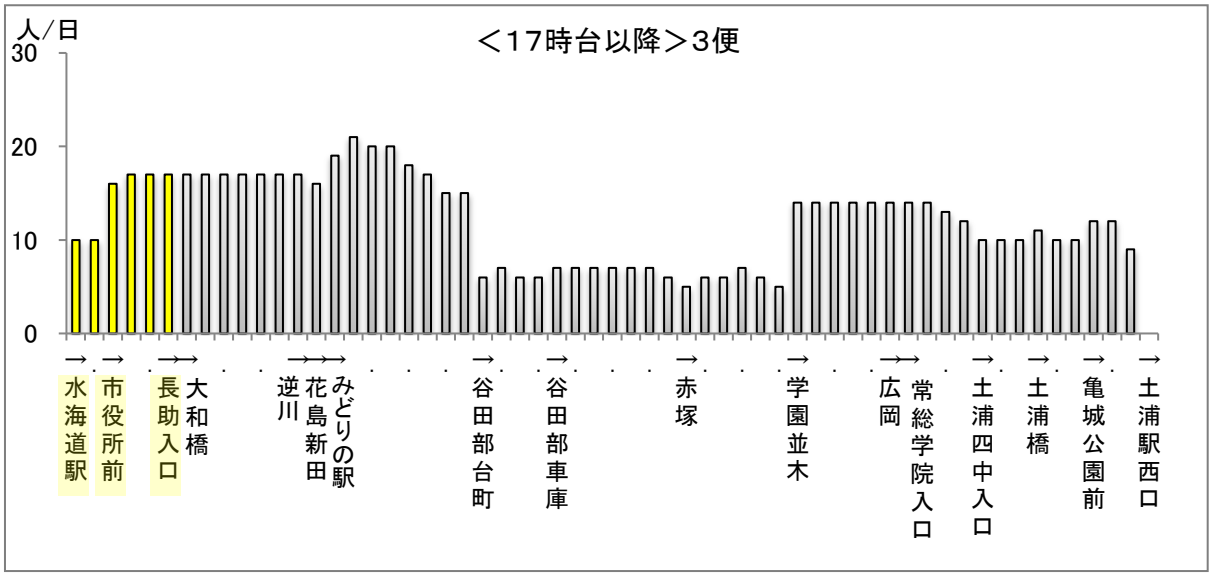
出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-15　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日）



出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

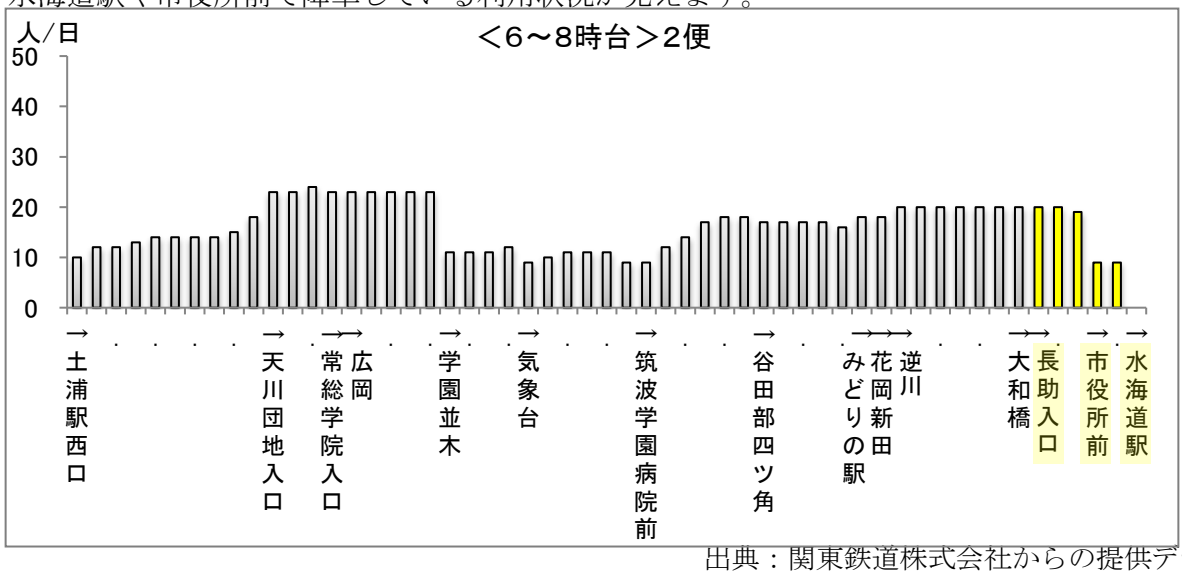
図 2-16　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日）



出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-17　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日調査）

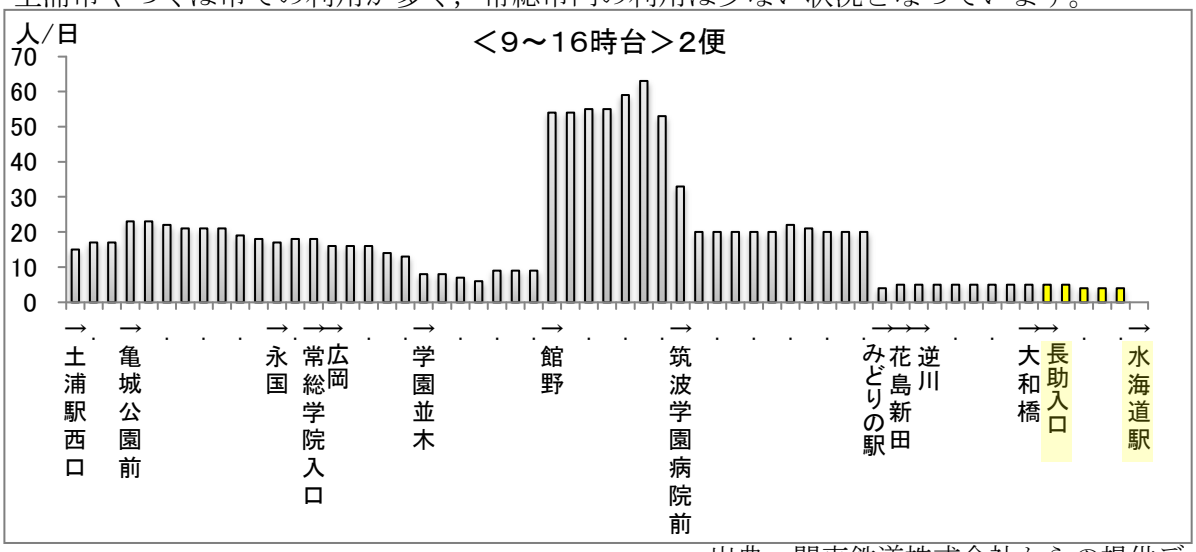
○土浦駅西口⇒水海道駅
・水海道駅や市役所前で降車している利用状況が見えます。



出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

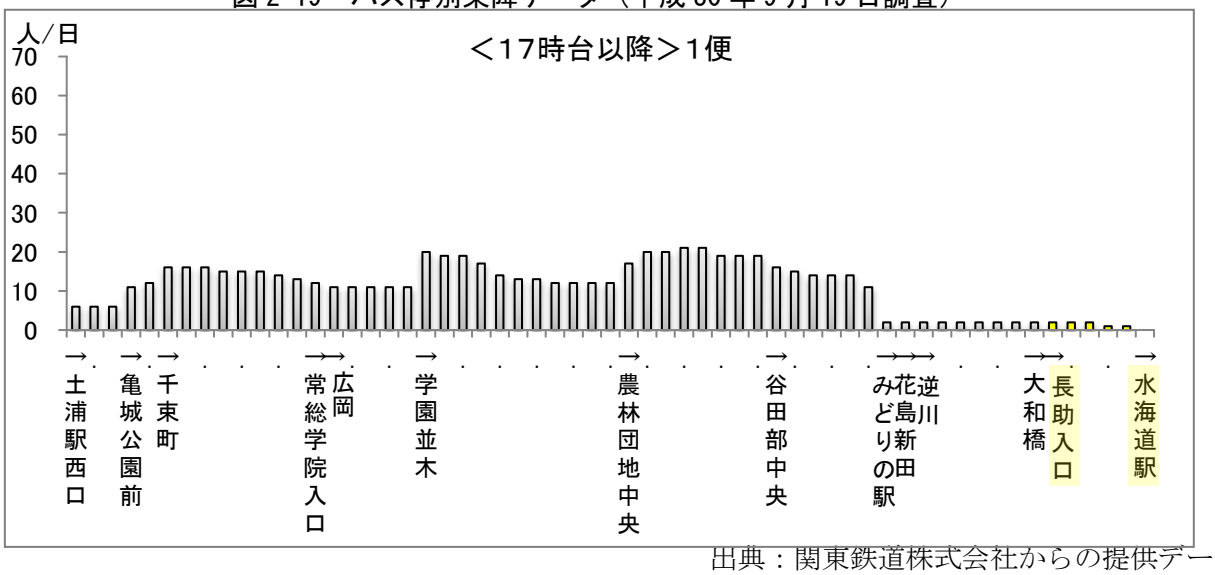
図 2-18　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日調査）

○土浦駅西口⇒農林団地中央⇒水海道駅
・土浦市やつくば市での利用が多く，常総市内の利用は少ない状況となっています。



出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-19　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日調査）



出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

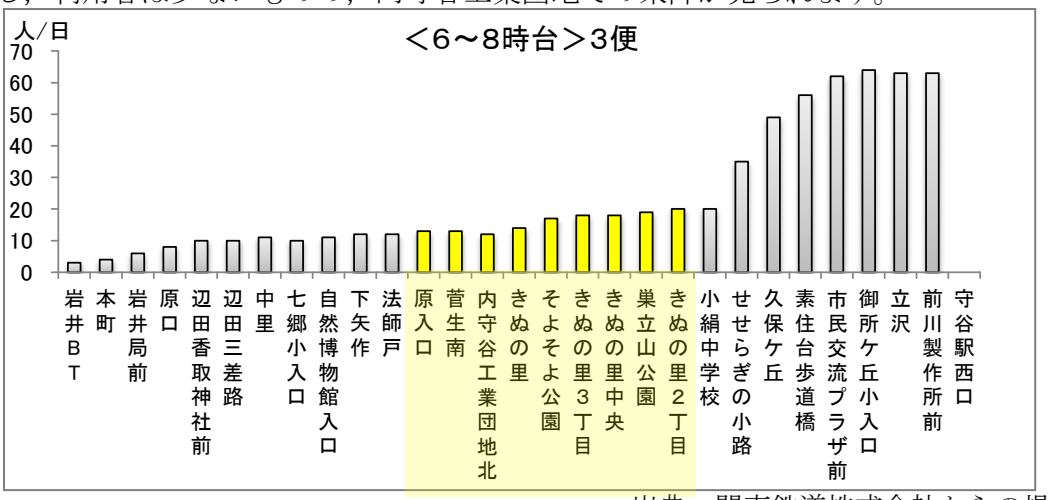
図 2-20　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日調査）

■岩井 BT～守谷駅西口

○岩井 BT⇒きぬの里⇒守谷駅西口

・つくばみらい市や守谷市での利用が多く，常総市内の利用は少ない状況となっています。

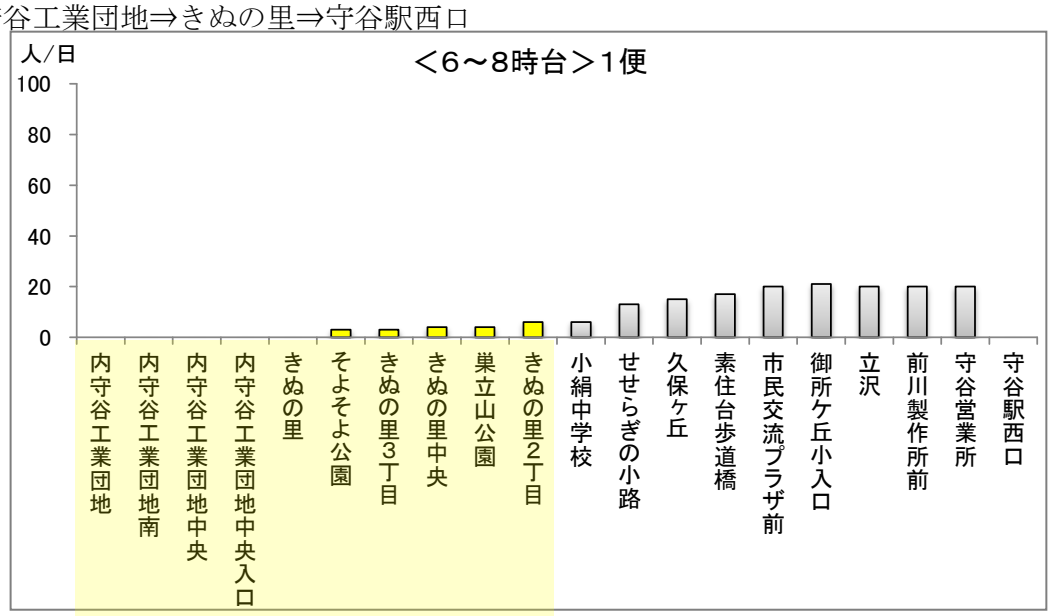
・ただし，利用者は少ないものの，内守谷工業団地での乗降が見られます。



出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-21　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日調査）

○内守谷工業団地⇒きぬの里⇒守谷駅西口

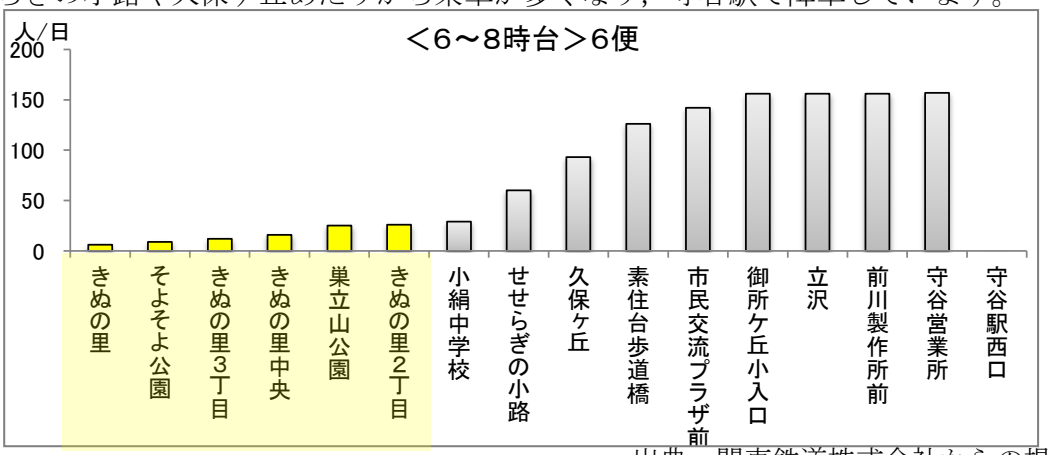


出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-22　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日調査）

○きぬの里⇒守谷駅西口

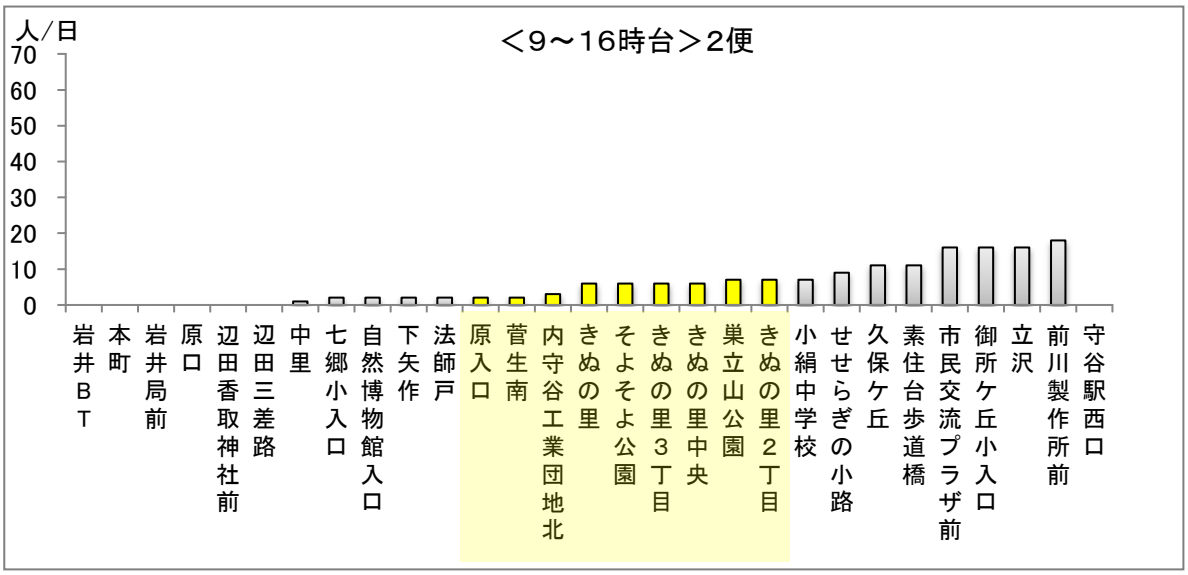
・せせらぎの小路や久保ヶ丘あたりから乗車が多くなり，守谷駅で降車しています。



出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-23　バス停別乗降データ（平成 30 年 6 月 14 日調査）

○岩井 BT⇒きぬの里⇒守谷駅西口

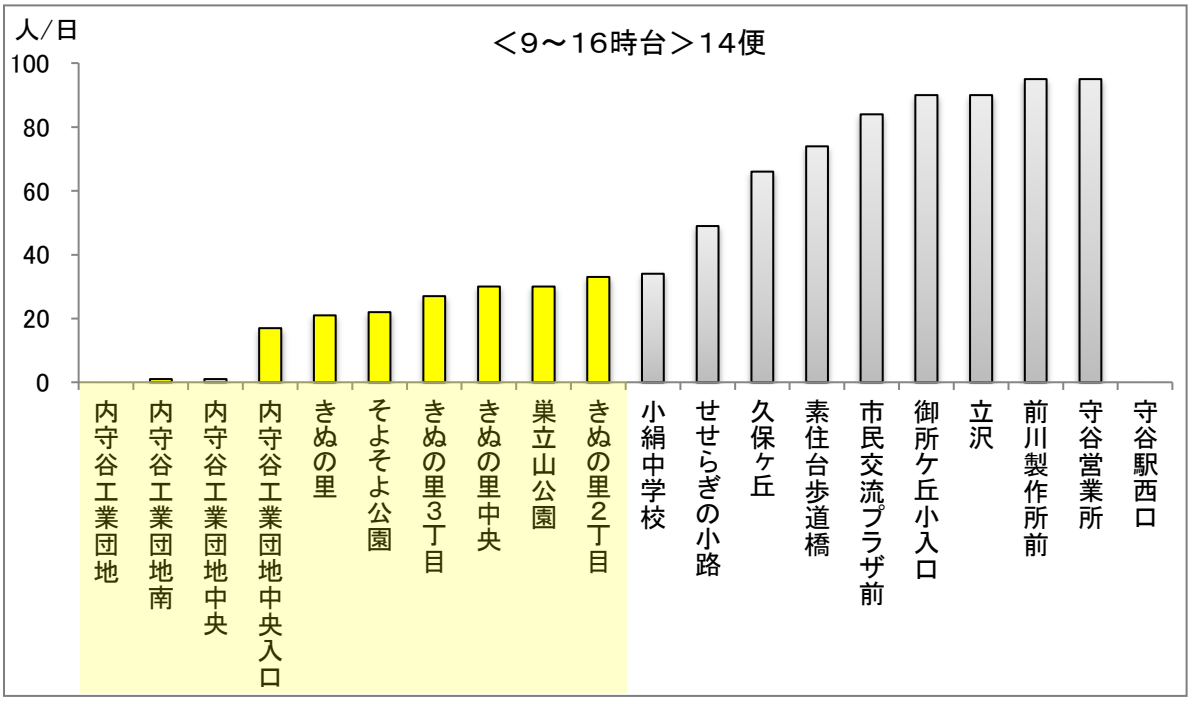


出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-24　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日調査）

○内守谷工業団地⇒きぬの里⇒守谷駅西口

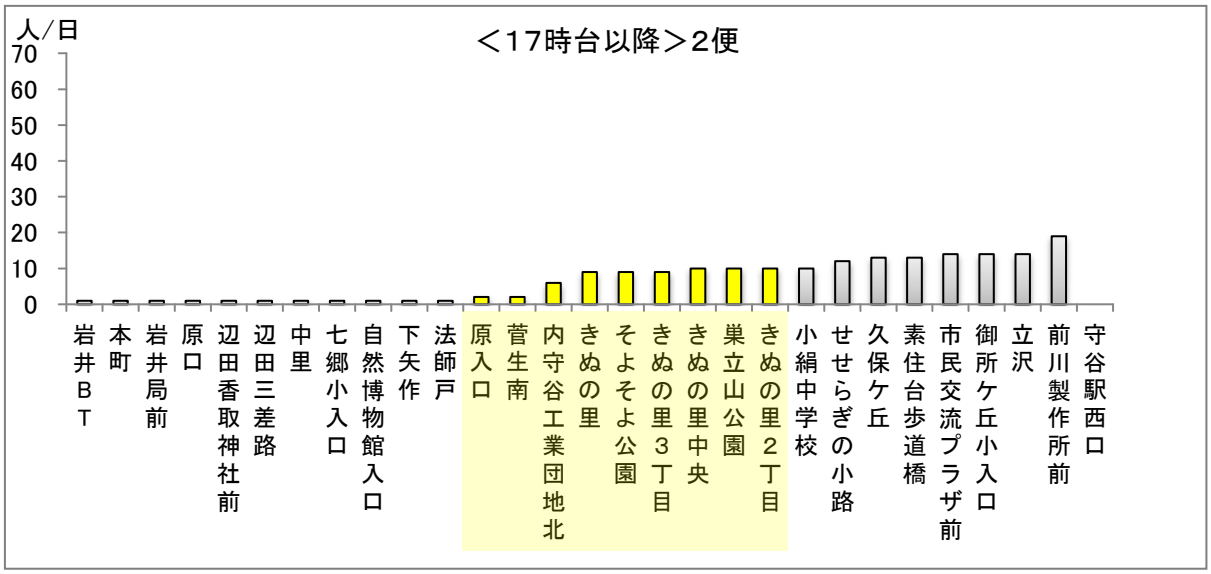
・利用者は少ないものの，日中の時間帯において内守谷工業団地からの乗車が見られます。



出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-25　バス停別乗降データ（平成 30 年 6 月 14 日調査）

○岩井 BT⇒きぬの里⇒守谷駅西口

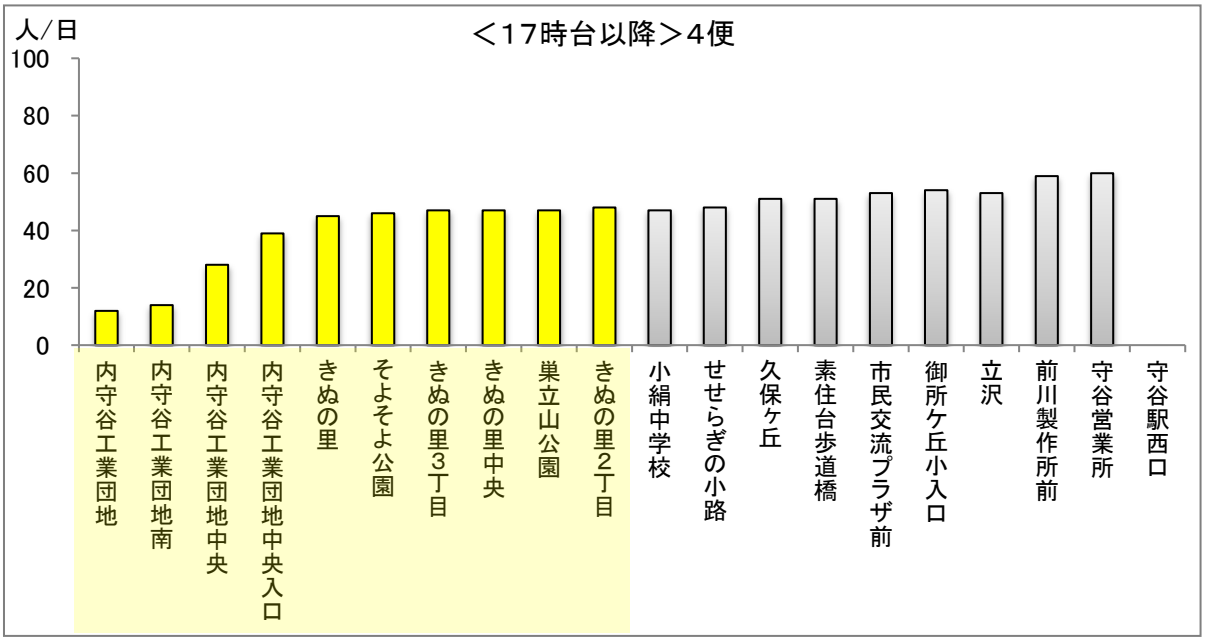


出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-26　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日調査）

○内守谷工業団地⇒きぬの里⇒守谷駅西口

・利用者は少ないものの，夕ピーク以降の時間帯において内守谷工業団地からの乗車が見られます。

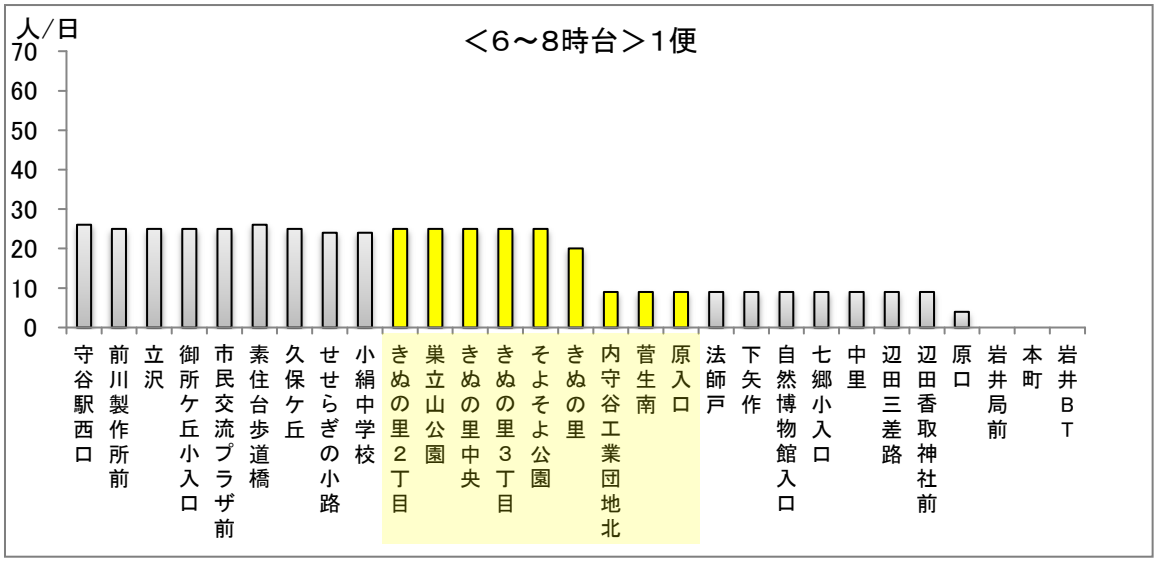


出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-27　バス停別乗降データ（平成 30 年 6 月 14 日調査）

○守谷駅西口⇒きぬの里⇒岩井 BT

・朝ピークの時間帯において，守谷駅で乗車して，内守谷工業団地で降車している利用状況が見えます。

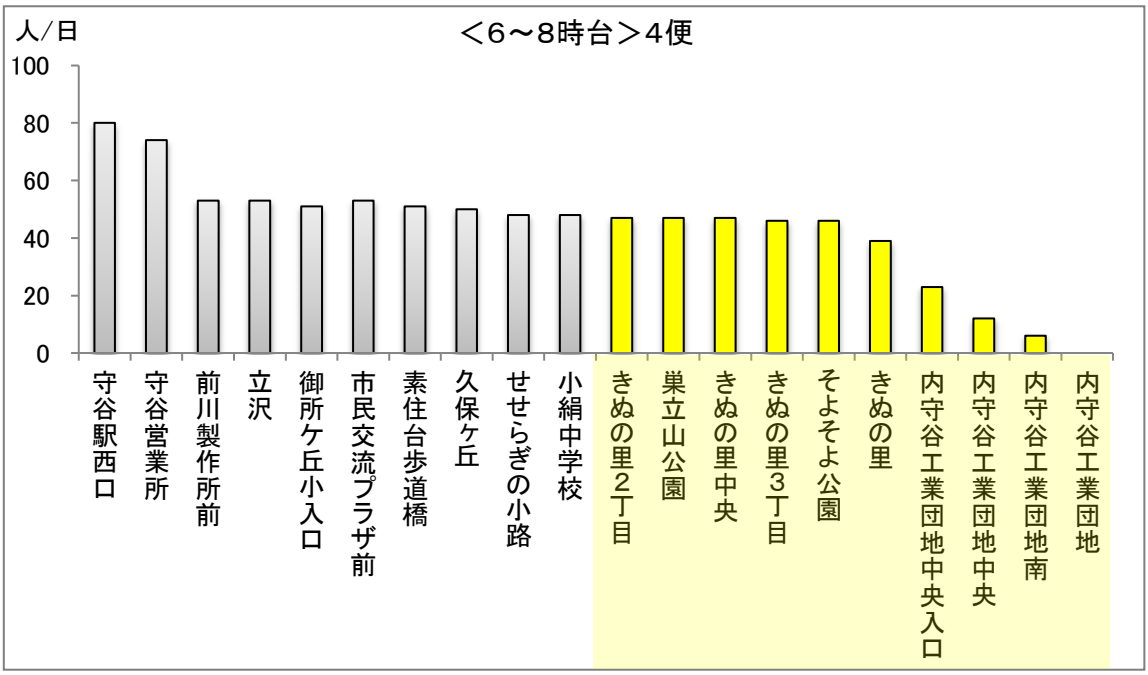


出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-28　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日調査）

○守谷駅西口⇒きぬの里⇒内守谷工業団地

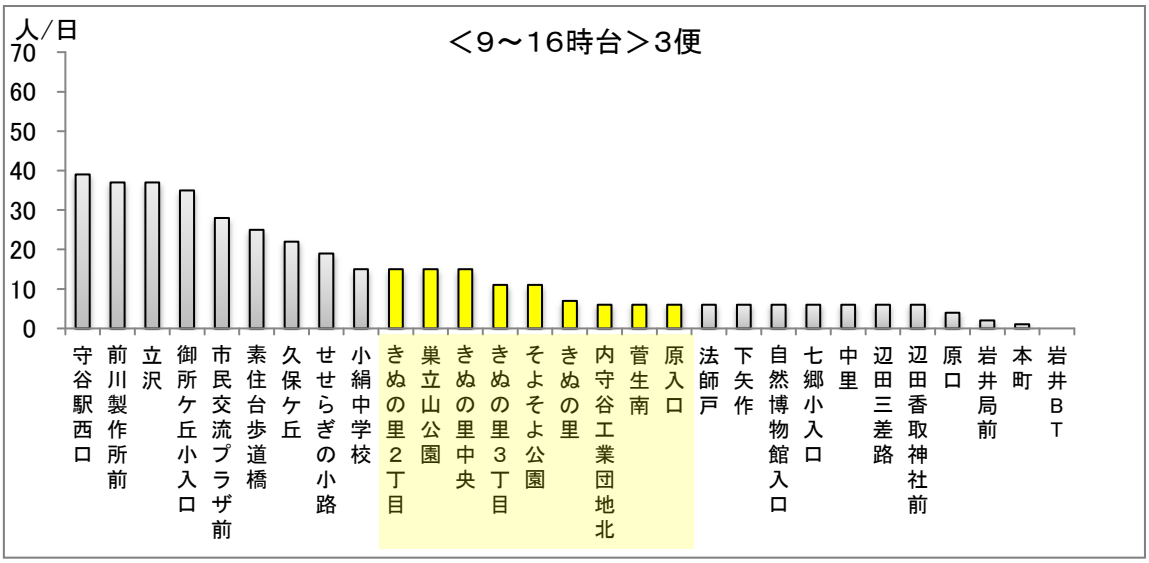
・特に朝ピークの時間帯において，守谷駅から乗車して，内守谷工業団地で降車している状況が見られます。



出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-29　バス停別乗降データ（平成 30 年 6 月 14 日調査）

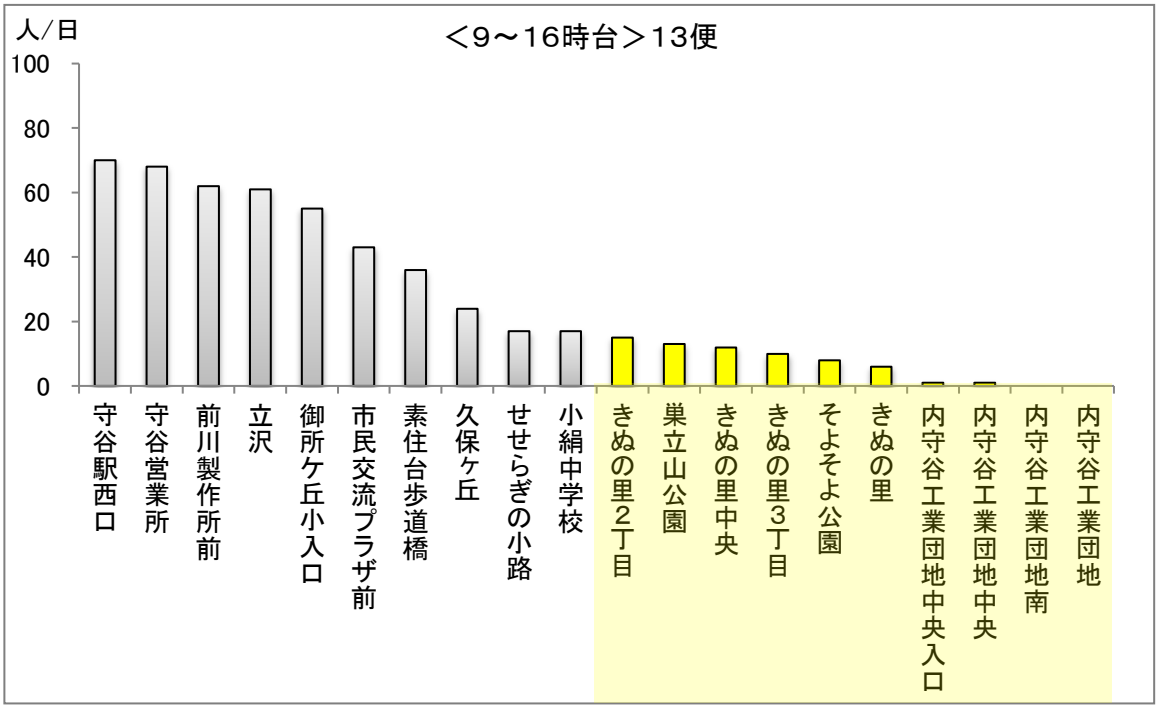
○守谷駅西口⇒きぬの里⇒岩井 BT



出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-30　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日調査）

○守谷駅西口⇒きぬの里⇒内守谷工業団地



出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

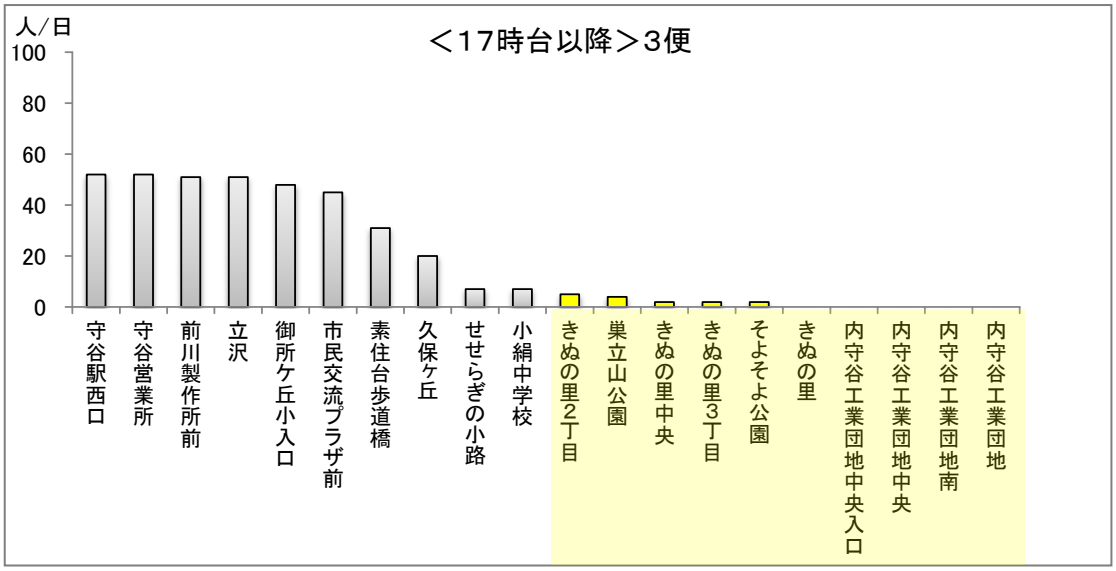
図 2-31　バス停別乗降データ（平成 30 年 6 月 14 日調査）

○守谷駅西口⇒きぬの里⇒岩井 BT

出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-32　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日調査）

○守谷駅西口⇒きぬの里⇒内守谷工業団地

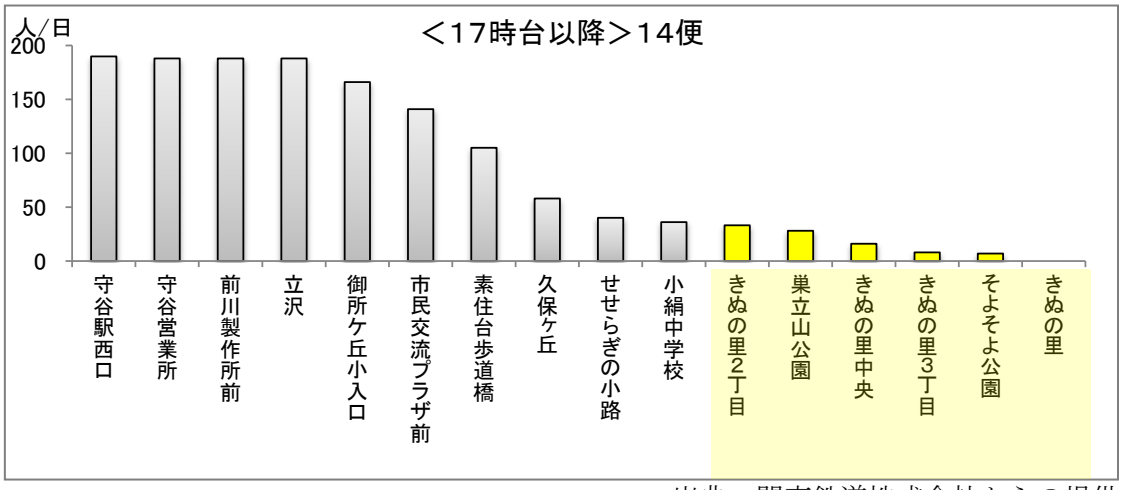


出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-33　バス停別乗降データ（平成 30 年 9 月 19 日調査）

○守谷駅西口⇒きぬの里

・守谷駅から乗車して，久保ヶ丘やせせらぎの小路で多く降車しています。

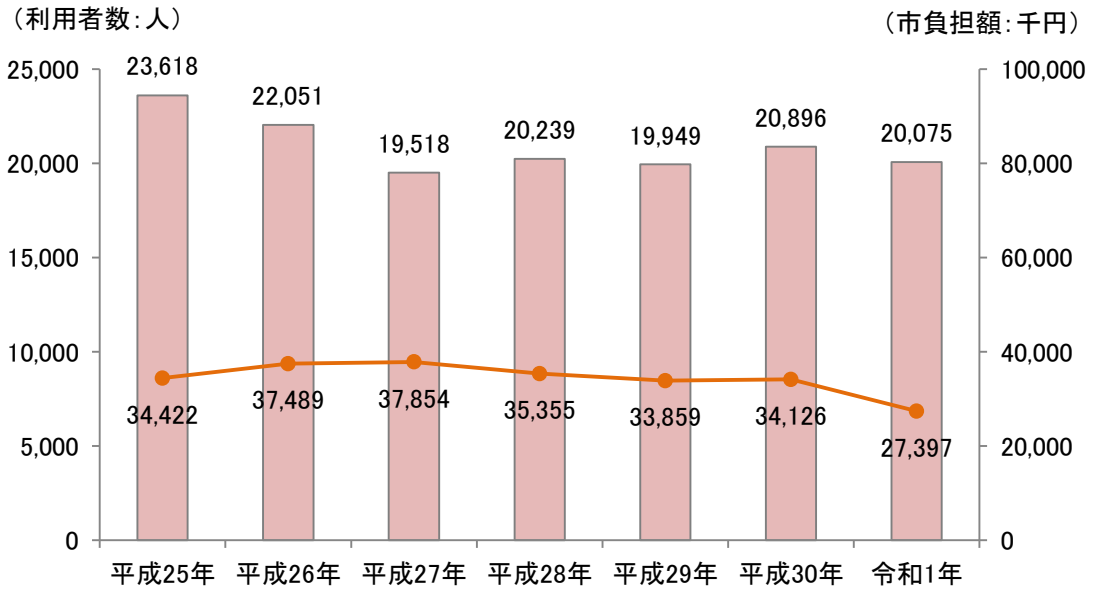


出典：関東鉄道株式会社からの提供データ

図 2-34　バス停別乗降データ（平成 30 年 6 月 14 日調査）

(3) 予約型乗合交通「ふれあい号」の利用状況

・ふれあい号の利用者数は，減少傾向にあり，令和元年時点で約 20,000 人となっています。
・一方で，市の負担額は減少傾向にあり，令和元年時点で約 27,000 千円となっています。
・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運行しています。



出典：常総市

図 2-35　ふれあい号の利用者数と市負担額の推移

2.3 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

本市の公共交通に係わる上位関連計画の位置づけ，施策・プロジェクトを整理し，政策連携を検討する上での基礎資料とした。整理した計画は次のとおりとなります。

各計画，施策・プロジェクトとの整合を図り，まちづくりと連携した施策・事業推進を検討します。

表 2-9　公共交通に関連する上位・関連計画一覧

計画の名称	策定年
常総市総合計画「じょうそう未来創生プラン」	2018 年 3 月
常総市都市計画マスタープラン	2010 年 3 月
常総市立地適正化計画	2021 年 3 月
常総市まち・ひと・しごと創生総合戦略	2021 年 3 月
常総市産業振興ビジョン	2019 年 5 月
常総市「道の駅」基本計画	2019 年 3 月

2.3.1　常総市総合計画

常総市総合計画「じょうそう未来創生プラン」は，本市のあるべき姿と進むべき方向性の基本的な指針として市民にまちづくりの長期的な展望を示すものとなります。また，本市の最上位に位置付けられる計画となります。

基本構想は目指すべき理念を定め，将来都市像や土地利用構想，将来人口を示し，まちづくりの基本的な方向である施策大綱を，10 年間を計画期間として定めています。基本計画は基本構想に基づき,将来都市像実現に向けての施策を定めます。計画期間は前期 5 年,後期 5 年としています。

表 2-10　常総市総合計画の概要（一部抜粋）

項目		内容
計画名		じょうそう未来創生プラン（基本構想・前期基本計画）
策定年度		平成 30 年（2018 年）3 月
計画の期間		基本構想：2018 年度～2027 年度（10 年間） 前期基本計画：2018 年度～2022 年度（5 年間） 後期基本計画：2023 年度～2027 年度（5 年間）※未策定
将来都市像		みんなでつくる　しあわせのまち　じょうそう ～あの人がいるから💗このまちがすき～
	基本理念	１．楽しいまちづくり＝みんなでつくるまちづくり ２．為になるまちづくり＝みんなに役立つまちづくり ３．頼りにされるまちづくり＝みんなが支えあうまちづくり
施策の大綱		１．市民参画の推進　２．保健・医療・福祉の充実 ３．学校教育・生涯学習の推進　４．生活環境の充実 ５．都市基盤の充実　６．産業の振興 ７．行財政運営の効率化
公共交通に関する内容		■施策の大綱 施策大綱５　都市基盤の充実 （２）多様な交流を促す交通ネットワークを形成する ②交通機関の整備 ・市民の「足」として重要な関東鉄道常総線の利用促進や路線バスの確保に努めるとともに，デマンド交通の利用促進や区域連携による公共交通機関の整備を検討します。 ⇒関東鉄道常総線を軸とした公共交通体系の充実 ・常総線沿線自治体の連携による常総線活性化や，安全運行のための整備支援を薦めます。 ・路線バスの運行維持のため，鉄道との連携による乗り継ぎなど利便性向上と利用促進を図ります。 ・タクシー事業者と連携し，予約型乗合交通ふれあい号の利便性の向上を図ります。 ・広域連携公共交通などの検討を進め，持続可能な公共交通体系の確保を目指します。 ■目標値

指標名	指標の考え方	現況（2017 年）	方向性	目標（2022 年）
公共交通機関に対する市民満足度	2017 年実施の市民意識調査による「満足」,「やや満足」の割合	11.2%	後期基本計画策定のための市民意識調査による「満足」,「やや満足」の割合５%上昇を目指す。	16.2%
ふれあい号の１日平均利用者数	１日平均利用者数	87.9 人（2016.3.31）	利便性の向上により利用者数の増加を目指す。	120 人

2.3.2　常総市都市計画マスタープラン

「常総市都市計画マスタープラン」は，平成 20 年策定の「常総市総合計画」（現総合計画『じょうそう創生未来プラン』の前身）を基に，都市計画分野に関する基本的な方針を定めるものとなります。

常総市が有する地域資源や都市機能等，常総市を構成する様々な要素をもとに将来都市像を描き，実効性を有する計画としていくことを基本理念としています。

都市計画マスタープランは概ね 20 年前後を目標として策定することとされているため，本計画でも見直し時期等を考慮し平成 42 年を目標年次として定められています。

表 2-11　常総市都市計画マスタープランの概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	常総市都市計画マスタープラン
策定年度	平成 22 年（2010 年）3 月
計画の期間	平成 22 年（2010 年）～平成 42 年（2030 年）
都市づくりの目標	“地域の創造力を実現する”まちづくり
基本方針	１　調和のとれた都市構造の構築 ２　多世代がイキイキと暮らす「日常生活圏」の創造 ３　「魅力ある常総」の発信力の強化 ４　「持続性のある創造」を実現するまちづくりシステムの構築
分野別 まちづくり方針	１．市街地整備の方針　２．景観形成の方針 ３．道路整備の方針　４．公共交通の充実に向けた方針 ５．公園・緑地の方針　６．河川・排水の方針 ７．都市防災の方針　８．都市の活力と賑わいづくりの方針 ９．市民協働の方針
公共交通に関する内容	
	■分野別まちづくり方針 ３．道路整備の方針 （３）都市内の回遊を促進するネットワーク形成に関する方針 ・県道谷和原筑西線のうち，水海道市街地と石下市街地間の区間については，「都市交流軸」として，誘導サインや道路付帯施設等の道路環境の整備を進めるとともに，公共交通網の充実等を検討します。 ４．公共交通の充実に向けた方針 ・公共交通による都市内拠点の効率的な連携を支援するため，市街地や拠点を連携する道路ネットワークの確立を目指し，都市計画道路網の再構築や主要道路の整備を進めます。 ・高齢者をはじめとした市民の交通手段として導入した常総市予約型乗合交通サービスの利用促進を進めるとともに，他の交通手段との連携に向け必要な施策を検討します。 ・公共交通の利用を促進するため，関東鉄道常総線各駅の交通結節機能の強化を図ることとし，パーク＆ライドの一層の促進に向けた鉄道利用者用の駐車場整備，円滑な交通手段転換を支援するための駅前広場等の環境整備，観光利用促進に向けたレンタサイクルの充実等について検討します。 ・本市の歴史・文化資源，自然資源等の散策に公共交通を利用できるよう，散策ネットワークの整備や交通結節機能の整備を検討します。 ■期別の実現目標 ３．第Ⅱ期（計画策定から 10 年以内）に実現を目指す主な施策 ・都市ネットワークの構築 ⇒公共交通を介した都市回遊ネットワークの構築

2.3.3　常総市立地適正化計画

全国の人口動向と同様に，少子高齢化が進んでおり，本市の持続性を高めるためにもコンパクトシティの実現が必要な状況になっています。

また，本市は鬼怒川や小貝川をはじめとして多くの河川が存在しており，持続性を高めるという観点においては，既成市街地というストックを活用しながらも，甚大な被害が想定される区域ではなく比較的安全な区域へ誘導を図るなど，うまく折り合いをつけながらまちづくりを進めていく必要があります。

水害への備えを強化するとともに，コンパクト化することで人口が減少する中でもより一層の充実した生活を送れるようにするという「縮充（しゅくじゅう）」のまちづくりを進めることを目的としています。

表 2-12　常総市立地適正化計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	常総市立地適正化計画
策定年度	令和 3 年（2021 年）3 月
計画の期間	令和 3 年（2021 年）～令和 22 年（2040 年）
主要課題と対応方針	○川との共生 　地域資源として活用しながら災害に備える ○都市機能の集約と連携 　拠点への機能・サービスの集約と公共交通による拠点間連携を促進 ○人口の集約と維持 　人口規模と密度を確保することで生活環境を維持・向上
まちづくり方針	かわ・まち・ひとの調和と充実　将来にわたって持続する常総
公共交通に関する内容	■目指すべき都市の骨格構造 （1）中心拠点：水海道市街地 　本市の中心的存在として居住及び都市機能の誘導を図り，周辺地域からのアクセス性を確保することで市全体の生活利便性を向上させる。 （2）副次拠点：石下市街地 　居住・都市機能を誘導するとともに，ストックを活用して中心拠点の機能を補完する。 （3）地域生活拠点：内守谷きぬの里市街地 　既存の都市機能を維持しつつ年齢構成の変化に応じた施設を誘導し，良好な住環境の維持を目指す。 （4）生活拠点：中妻市街地，豊岡市街地 　住宅地として住環境の維持・向上を図ることで居住を誘導し，都市機能は中心・副次拠点を活用する。 ■課題解決のための誘導方針 （1）常総線を軸とする公共交通網の維持 　周辺市町村との広域連携の軸にもなりうる常総線を本市の公共交通ネットワーク軸とし，流れを補完するバス路線を設定する。 （2）バス路線による拠点のアクセス性の確保 　路線の維持が可能なように，中心拠点・副次拠点など拠点への居住や施設の誘導の進展に合わせて，より利便性を高めるために拠点間のアクセスが容易になるよう段階的にバス路線を再編する。

2.3.4 常総市産業振興ビジョン

「常総市産業振興ビジョン」は，「じょうそう未来創生プラン基本構想」に掲げる施策大綱の産業に振興における分野別計画を具体化するためのアクションプランとして，“商業”“観光”“工業”“道の駅”の 4 分野の内部に抱えている課題について，優先的に取り組むべき課題を選定し，計画の実現に向けて講じる具体策を示すものとなります。

計画期間は 2019 年度から 2024 年度までの 5 年間となっており，4 分野における施策目標を達成するため，5 年先の将来を見据えながら，1～2 年先までに実行する【短期計画】と概ね 5 年先までに実行する【中長期計画】で構成しています。

表 2-13　常総市産業振興ビジョンの概要（一部抜粋）

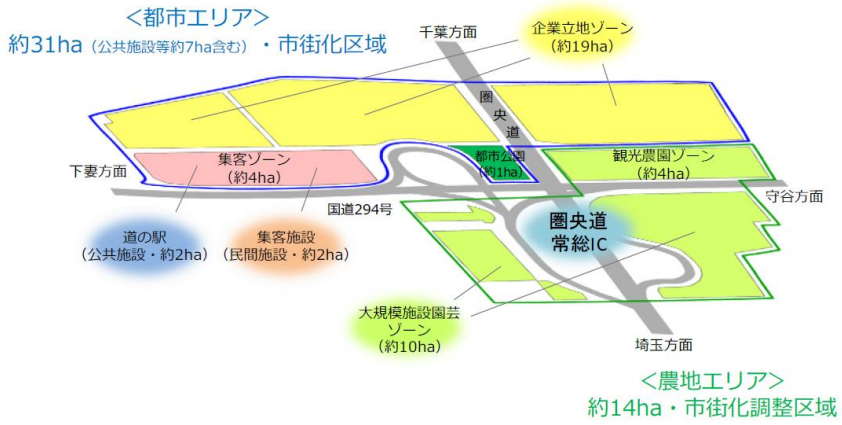
項目	内容
計画名	常総市産業振興ビジョン
策定年度	令和元年（2019 年）5 月
計画の期間	令和元年（2019 年）～令和 5 年（2023 年）
将来都市像	産業と暮らしが調和し　未知なる可能性を想像するまち　常総
戦略分野	(1) 商業で“稼ぐ” ⇒空き店舗を活用する，新商品を開発する，販売方法を見直す，シャッターを見直す，商店街の仕事を知る，職場体験・工場見学を実施する，イベントの定着を図る，空き店舗を調査する，創業を支援する (2) 観光で“稼ぐ” ⇒案内表示を魅せる，千姫まつりを国際的なまつりにする，歴史を学ぶ，「ふらっと！294」を広める，ロケ地をめぐる，今ある施設の魅力を発信する (3) 工業で“稼ぐ” ⇒産業集積エリアを拡大する，海外進出を支援する，相談窓口を一元化する，展示会・見本市への出展を促進する，市内企業を利用する，雇用対策を実施する，企業の魅力を発信する (4) 道の駅×産業で“稼ぐ” ⇒情報発信機能を利用する，市内企業を紹介する，自転車でまちを巡る
公共交通に関する内容	■戦略分野別の取り組み 戦略分野４　道の駅×産業で“稼ぐ” ・本市ではアグリサイエンスバレー構想の実現を目指し，「基幹産業である農業を活かした新たな産業拠点」「交流人口の拡大」「市の魅力の発信」「防災機能の向上」を目的に，道の駅の整備を推進しています。道の駅は「開かれたプラットフォーム」として，「地域の拠点機能の強化」や「ネットワーク化」が重視されています。本市のゲートウェイとなる「道の駅」の集客や情報発信機能を活用し，商店街や観光施設，向上などを紹介するしくみづくりを検討します。 ・本市の豊かな自然を満喫しながら，市内を散策・周遊できるレンタサイクルなどの移動手段も含め，市内産業に最も効果的かつ発展・拡大可能な取組を，主体となる商店主・事業者からボトムアップしていきます。 【主な取組】 ◎道の駅を活用し市内へ人を呼び込むしくみを検討する ◎鬼怒川にサイクリングロードの整備を検討し，豊かな自然や名所を自転車で巡る

2.3.5 常総市「道の駅」基本計画

「常総市「道の駅」基本計画」は，農業振興，産業振興，人口減少対策，水害からの復興という地域課題解決に向けた取り組みとしてアグリサイエンスバレー構想の実現を目指しており，その取り組みの一つとして，地域農産物の新たな販路の開拓や拡大を目的とした販売拠点施設の確保が求められています。また，常総 IC 周辺は圏央道と国道 294 号が交差する新たな市の玄関口となり，新産業団地を整備していることから，その特性を活かした地方創生の交流拠点創出が期待されています。

これらの状況をふまえ「基幹産業である農業を活かした新たな産業拠点」「交流人口の拡大」「市の魅力の発信」「防災機能の向上」を目的に，道の駅の整備を推進します。

表 2-14　常総市「道の駅」基本計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
計画名	常総市「道の駅」基本計画
策定年度	令和元年（2019 年）3 月
整備コンセプト	常総市の強みを活かした賑わいの場づくり
	(1) 新たな産業拠点の場づくり ⇒地域農業の 6 次産業化の核となる拠点 (2) 交流の場づくり ⇒地域資源と好アクセス性を活かした交流の場 (3) 魅力・情報発信 ⇒地域・観光情報等の発信の場 (4) 防災機能の整備 ⇒防災先進都市を目指し，災害時の対応及び防災意識の醸成の場 
公共交通に期待される役割	
	・情報発信と交流人口拡大に向けた拠点づくり 「地域・観光情報をはじめたような情報の発信」「広域道路交通網を活かした集客・交流拠点」「道の駅を含めた集客施設ゾーン及び常総 IC 周辺地域全体による賑わい創出」 ⇒新たな拠点づくりに伴い，水海道駅や石下駅などからのネットワーク化

2.4 公共交通ニーズの把握

2.4.1 調査目的

市民や常総市への通勤・通学者などの日常生活における移動実態や公共交通の利用状況を調査し，現在の常総市の地域公共交通の問題点・課題などを把握し，地域公共交通の再編に向けた検討材料とします。

また，交通事業者等の現在の運行状況，運行における課題，行政に求める要望などを把握し，地域公共交通の再編に向けた検討材料とします。

2.4.2 調査対象及び調査方法

(1) 市民アンケート

・16 歳以上 89 歳以下の常総市民を対象としました。

・調査票配布数は 3,000 票とし，全市に占める小学校区の人口割合をふまえ，地区別の配布数を設定しました。

・3,000 人を無作為抽出し，郵送配布，郵送回収により調査を実施しました。

(2) 工業団地アンケート

・常総市内の 4 つの工業団地（内守谷，坂手，花島，大生郷）の事業所の従業員の通勤状況，事業所の送迎バス等の実施状況等について，郵送配布，郵送回収により調査を実施しました。

(3) 事業者ヒアリング

①交通事業者ヒアリング

・鉄道（関東鉄道株式会社）及び路線バス事業者（関東鉄道株式会社，関鉄パープルバス株式会社）に対して，運行している公共交通の利用特性，事業者から見た問題点，行政への要望等について，直接訪問によるヒアリング調査を行いました。

・タクシー事業者（常総市内 6 社）に対して，乗用タクシー及びふれあい号の利用特性，事業者から見た問題点，行政への要望等について，ふれあい号事業者会議の際に，ヒアリング調査を行いました。

②福祉事業者ヒアリング

・福祉事業者に対して，高齢者等の移送サービスの利用特性，事業者から見た問題点，行政への要望等について，直接訪問によるヒアリング調査を行いました。

2.4.3 調査項目

(1) 市民アンケート

・下記の調査項目に沿って，次ページ以降のアンケート調査票により実施しました。

表 2-15　市民アンケートの把握内容と目的

調査項目	把握内容(概要)	把握内容の目的	問
日常生活の外出状況	○通勤・通学，買物，通院などの日常生活での移動実態（目的地，頻度，時間帯，移動手段など）	○現状の移動実態を把握に活用するため ・各目的で，どの時間帯に，どのエリア（市内・市外）に移動しているのか ○現在の移動実態と公共交通の運行状況からみた問題点の把握に活用するため ・どの部分の移動に対して，公共交通を充実させていく必要があるのか ⇒目的は？，エリアは？	1～12
公共交通の利用状況	○鉄道，路線バス，ふれあい号利用有無 ○鉄道，路線バス，ふれあい号を利用しない理由	○鉄道，路線バス，ふれあい号の問題点把握に活用 ⇒利用している人と利用していない人の差は何か，居住エリアなのか（バス停沿線），身体状況なのか ○鉄道，路線バス，ふれあい号の改善策検討に活用 ⇒どういった点を改善すれば，もっと利用しやすくなるのか	13～18
外出の際の困り事	○外出する際の困り事	○どういった要因から，交通需要が潜在化しているのか ⇒どこを改善すれば交通需要の顕在化につながるのか ○どこの外出先への交通需要が潜在化しているのか	19～21
公共交通の今後のあり方	○望んでいる交通体系と財政負担 ○路線バスの今後のあり方 ○ふれあい号の今後のあり方 ○新たな公共交通のニーズ	○公共交通の充実と財政負担についてどういった意識をもっているのか ⇒サービスと運行費用のバランスの検討材料にする ○路線バスはどのように運行することを望んでいるのか ⇒路線バスの再編の検討材料にする ○ふれあい号はどのように運行することを望んでいるのか ⇒ふれあい号の再編の検討材料にする ○新たな公共交通についてどのくらいのニーズがあるのか	22～28
基本属性	○性別・年代 ○居住地 ○世帯人数 ○移動手段と生活の不安 ○自由回答	○年代による回答傾向の差異の分析などに活用 ○クロス集計を実施する際の基礎資料として活用	29～34

みなさんのご意見をお聞かせください

公共交通に関するアンケート調査のご協力のお願い

【アンケートの目的】

日ごろより、市政にご理解・ご協力いただきましてありがとうございます。

常総市では、鉄道や路線バス、タクシー、予約型乗合交通ふれあい号（以下、ふれあい号）などの公共交通が運行しておりますが、人口減少による利用者数の減少や少子高齢化の進展による担い手不足により、厳しい状況が続いております。

上記のような状況であることから、常総市では、公共交通のあり方を検討し、持続可能な公共交通体系を整備するため**「地域公共交通網形成計画」**を策定することとなりました。

そこで、市内にお住まいの方を対象に、日常生活での移動手段や公共交通へのニーズなど、ご意見を伺うためのアンケート調査を実施いたします。調査結果は今後の常総市の公共交通のあり方を検討するための重要なデータとなります。つきましては、調査の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

常総市長　　神達　岳志

【ご記入にあたってのお願い】

①設問は３４問あります。回答できない設問は空欄でかまいません。
②無記名制ですので、調査票や返信用封筒に氏名を書かないでください。
③字が小さくて読めないなど、アンケートを受け取られた方のご回答が困難な場合は、代理の方が記入されてもかまいません。
④新型コロナウイルスの影響により、外出状況が大きく変わっている方も多いと思いますが、通常（平時）の外出状況をご回答ください。
⑤ご記入いただいた調査票は、同封の返信用封筒に入れて

令和２年５月１日（金）までに

投函してください。

※調査票及び回答いただいた内容については、今後の公共交通のあり方を検討するために活用させていただくものであり、それ以外の目的で使用することはありません。

【問い合わせ先】
常総市市民と共に考える課（担当：江面（えづら）、鈴木（すずき））
TEL：0297-23-2145（直通）
FAX：0297-23-1848
E-Mail：seisakusuisin@city.joso.lg.jp

地域公共交通とは

地域公共交通とは、日常生活のために利用する交通機関等で、常総市では、鉄道、路線バス、予約型乗合交通ふれあい号、タクシー等の交通手段のことを言います。

鉄道（常総線）

関東鉄道㈱が運営する取手市～筑西市間を運行する鉄道で、市内には駅が７つあります。

路線バス

関東鉄道㈱や関鉄パープルバス㈱が運営する主要幹線を運行するバスです。

市内には、内守谷工業団地～守谷駅、水海道駅～土浦駅、石下駅～土浦駅、石下駅～鬼怒中学校前の４路線があります。

タクシー

市内には６つの事業者があり、利用者に応じて自由度の高い運行をします。

予約型乗合交通ふれあい号

鉄道や路線バス等を補完する移動手段として市が運営する予約制の乗合タクシー方式による送迎サービスです。市内であれば戸口から戸口の利用が可能です。利用には事前の登録が必要です。利用運賃は１回 250 円です。常総市民以外は利用できません。

アンケート調査票

①通勤・通学について教えてください。（通勤・通学をしていない⇒問４へ）

問１　どちらに通勤・通学されていますか？（地域名１つに○、市外の場合は市区町村名を記入してください）

１．水海道地区　２．大生地区　３．五箇地区　４．三妻地区
５．大花羽地区　６．菅原地区　７．豊岡地区　８．坂手地区
９．内守谷地区　１０．菅生地区　１１．岡田地区　１２．玉地区
１３．石下地区　１４．豊田地区　１５．飯沼地区
１６．市外 ＿＿＿＿＿＿＿＿市・区・町・村

問２　出勤・帰宅時間（通学・帰宅）はおおむね決まっていますか？

１．おおむね決まっている
⇒勤務先・学校に着く時間：だいたい □□ 時 □□ 分ごろ
勤務先・学校を出る時間：だいたい □□ 時 □□ 分ごろ

２．日によって異なる（交代制勤務、客先へ直行する場合が多いなど）

問３　主にどのような手段で通勤・通学されていますか？（あてはまるもの１つに○を付けてください）
手段が複数ある場合，移動距離が最も長いものを選んでください

１．自動車（自分で運転）　２．自動車（家族の送迎）　３．鉄道　４．路線バス
５．企業送迎バス　６．スクールバス　７．ふれあい号　８．タクシー
９．原付・バイク　１０．自転車　１１．徒歩　１２．その他＿＿＿＿＿＿＿＿

②日常の買い物について教えてください。（買い物をしていない⇒問９へ）

問４　食料品や生活雑貨等の日常の買い物はどちらに行かれますか？（主に利用する店舗名をお書きください）また、どれくらいの頻度で行きますか？（月か週に○を付けてください）

【市内】①店舗名＿＿＿＿＿＿月・週□回くらい　②店舗名＿＿＿＿＿＿月・週□回くらい

【市外】①店舗名＿＿＿＿＿＿月・週□回くらい　②店舗名＿＿＿＿＿＿月・週□回くらい

問５　主に何曜日に日常の買い物をされますか？（あてはまるもの全てに○を付けてください）

１．月曜日　２．火曜日　３．水曜日　４．木曜日　５．金曜日　６．土曜日　７．日曜日

問６　だいたい何時くらいに日常の買い物をされますか？

店舗に着く時間：だいたい□□時□□分ごろ

店舗を出る時間：だいたい□□時□□分ごろ

問７　主にどのような手段で日常の買い物をされますか？（あてはまるもの１つに○を付けてください）手段が複数ある場合，移動距離が最も長いものを選んでください

１．自動車（自分で運転）　２．自動車（家族の送迎）　３．鉄道　４．路線バス
５．ふれあい号　６．タクシー　７．原付・バイク
８．自転車　９．徒歩　１０．その他＿＿＿＿＿＿

問８　食材宅配サービス（生協など）や移動販売で日常の買い物をされますか？（あてはまるものすべてに○を付けてください）

１．食材宅配サービスを利用している　２．移動販売を利用している
３．その他＿＿＿＿＿＿
４．上記のようなサービスは利用していない

③通院について教えてください。（定期的に通院をしていない⇒問１３へ）

問９　通院はどちらにどれくらい行かれていますか？（医療施設名と頻度をお書きください）

【市内】①医療施設名＿＿＿＿＿＿月・週□回くらい　②医療施設名＿＿＿＿＿＿月・週□回くらい

【市外】①医療施設名＿＿＿＿＿＿月・週□回くらい　②医療施設名＿＿＿＿＿＿月・週□回くらい

問１０　主に何曜日に通院をされますか？（あてはまるもの全てに○を付けてください）

１．月曜日　２．火曜日　３．水曜日　４．木曜日　５．金曜日　６．土曜日　７．日曜日

問１１　だいたい何時くらいに通院されますか？

⇒医療施設に着く時間：だいたい□□時□□分ごろ

医療施設を出る時間：だいたい□□時□□分ごろ

問１２　主にどのような手段で通院されますか？（あてはまるもの１つに○を付けてください）手段が複数ある場合，移動距離が最も長いものを選んでください

１．自動車（自分で運転）　２．自動車（家族の送迎）　３．鉄道　４．路線バス
５．病院送迎バス　６．ふれあい号　７．タクシー
８．原付・バイク　９．自転車　１０．徒歩　１１．その他＿＿＿＿＿＿

④常総線、路線バス、ふれあい号の利用について教えてください。

問１３　ここ１年以内に常総線を利用されたことはありますか？（どちらかに○を付けてください）

１．利用した　⇒　**問１５へ**　２．利用していない　⇒　**問１４へ**

問１４　常総線を利用していない理由は何ですか？（あてはまるものすべてに○を付けてください）

１．自分で自動車を運転できるから　２．目的地に行くルートではないから
３．利用したい時間に運行していないから　４．運行本数が少ないから
５．自宅から駅が遠いから　６．時刻表がよく分からないから
７．運賃が高いから　８．乗り心地がよくないから
９．目的地まで時間がかかるから　１０．重い荷物を持っている際に不便だから
１１．知らない人と一緒に乗るのが苦痛だから　１２．駅に段差があり乗り降りしづらいから
１３．体が不自由で利用できないから　１４．タクシーに乗っているから
１５．そもそも「利用しよう」とは思わない
１６．その他＿＿＿＿＿＿

問１５　ここ１年以内に路線バスを利用されたことはありますか？（どちらかに○を付けてください）

１．利用した　⇒　**問１７へ**　２．利用していない　⇒　**問１６へ**

問１６　路線バスを利用していない理由は何ですか？（あてはまるものすべてに○を付けてください）

１．自分で自動車を運転できるから　２．目的地に行くルートがないから
３．利用したい時間に運行していないから　４．運行本数が少ないから
５．自宅から停留所が遠いから　６．時刻表やルートがよく分からないから
７．運賃が高いから　８．乗り心地がよくないから
９．目的地まで時間がかかるから　１０．重い荷物を持っている際に不便だから
１１．知らない人と一緒に乗るのが苦痛だから　１２．車内に段差があり乗り降りしづらいから
１３．体が不自由で利用できないから　１４．タクシーに乗っているから
１５．そもそも「利用しよう」とは思わない
１６．その他＿＿＿＿＿＿

問１７　ここ１年以内にふれあい号を利用されたことはありますか？
（どちらかに○を付けてください）

１．利用した　⇒　**問１９へ**　　２．利用していない　⇒　**問１８へ**

問１８　ふれあい号を利用していない理由は何ですか？
（あてはまるものすべてに**○を付けてください）**

１．自分で自動車を運転できるから
２．事前予約が手間だから
３．利用したい時間に運行していないから
４．運行本数が少ないから
５．利用方法がよく分からないから
６．運賃が高いから
７．乗り心地がよくないから
８．目的地まで時間がかかるから
９．重い荷物を持っている際に不便だから
１０．知らない人と一緒に乗るのが苦痛だから
１１．体が不自由で利用できないから
１２．タクシーに乗っているから
１３．そもそも「利用しよう」とは思わない
１４．その他＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

⑥外出（通勤・通学、買い物、通院）の際の困りごとについて教えてください。

問１９　日頃、外出する際にお困りのことはありますか？
（あてはまるものすべてに**○を付けてください）**

１．特に困っていることはない
２．自動車で外出するが、交通渋滞が発生し到着が遅れる
３．自動車の運転をやめたいが、他に手段がないので仕方なく運転している
４．家族や地域の人に送迎をお願いするのは気が引ける
５．公共交通の運賃が高く、家計の負担になっている
６．道路がせまく、徒歩や自転車での外出は危険に感じる
７．もっと買い物に行きたいが回数を抑えている⇒（月・週＿＿回くらい買い物したい）
８．移動販売や近くのスーパーを利用しているが、品物が少なく買いたいものを買えない
９．定期的な通院の頻度を制限している
１０．他に通院したい病院があるが、行けないので通院可能な診療所にかかっている
１１．友人、知人からの誘いを断らなければならないときがある
１２．その他（具体的に）＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

問２０　市内への外出先についてお困りのことはありますか？
（あてはまるものすべてに**○を付けてください）**

１．特に困っていることはない
２．通院の際に不便で困っている
　⇒医療施設名（　　）　※記入例：きぬ医師会病院
３．買物の際に不便で困っている
　⇒店　舗　名（　　）　※記入例：カスミ水海道栄町店
４．通学の際に不便で困っている　⇒（　　）　※学校名を記入
５．通勤の際に不便で困っている　⇒（　　）　※通勤先の住所を記入
６．その他、外出の際に不便で困っている⇒（　　）　※目的施設名を記入

問２１　市外への外出先についてお困りのことはありますか？
（あてはまるものすべてに**○を付けてください）**

１．特に困っていることはない
２．つくば市に外出する際に不便で困っている
３．守谷市に外出する際に不便で困っている
４．坂東市に外出する際に不便で困っている
５．つくばみらい市に外出する際に不便で困っている
６．下妻市に外出する際に不便で困っている
７．その他市町村に外出する際に不便で困っている⇒（　　市・町・村）

⑦公共交通の今後のあり方について

公共交通（鉄道、路線バス、タクシー）は民間事業者による事業ですが、日常の生活に必要なものであることから、行政によるさまざまな支援（コミュニティバス・乗合タクシーの運行や、赤字補填）を行っており、常総市では年間３～４千万円の経費がかかっています。

行政による財政負担により公共交通が維持されていることも含めて、今後の公共交通のあり方について、あなたの考えをお聞かせください。

問２２　市における公共交通の維持について、どのようにお考えですか。
（あてはまるもの１つに○を付けてください）

１．市は公共交通事業者への支援を積極的に行い、公共交通を充実させるべき
２．市は公共交通事業者への支援をある程度は行い、現在よりも少しだけ、公共交通を充実させるべき
３．市は公共交通事業者への支援は、いまの公共交通が維持できる程度でよい
４．市は公共交通事業者への支援はあまりするべきではなく、利用が少なくて経費が多くかかっているものについては減便・縮小・廃線を検討すべき
５．市は公共交通事業者への支援をするべきではなく、減便や縮小・廃線はやむをえない
６．その他＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
７．わからない

問２３　現状の路線バスについてお伺いします。路線バスの今後のあり方について、どのようにお考えですか。（あてはまるもの１つに○を付けてください）

１．現在のルートとダイヤを維持してほしい
２．毎日運行しなくてもよいので、週のうち数日の運行本数を多くしてほしい
３．現在よりも日中の運行本数は少なくても構わないので、朝夕の運行本数を多くしてほしい
４．現在よりも朝夕の運行本数は少なくても構わないので、日中の運行本数を多くしてほしい
５．現在よりも運行本数は少なくても構わないので、夜遅くまで運行してほしい
６．その他＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
７．わからない

問２４　予約型乗合交通ふれあい号について、お伺いします。予約型乗合交通の今後のあり方について、どのようにお考えですか。（あてはまるもの１つに〇を付けてください**）**

１．現在のサービスを維持してほしい
２．予約方法を増やしてほしい（ネット予約など）
３．料金を値上げしてもよいので、利便性を高めてほしい
４．自宅前から近くの道路までは出ていくので、運行本数を増やしてほしい
５．目的地を限定してもよいので、運行本数を増やしてほしい
６．市全域を運行しなくてもよいので、要望がある地区だけ運行してほしい
７．予約型乗合交通を縮小して、バスを充実してほしい
８．その他＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
９．わからない

問２５　日常生活の中で、外出する際に、どのような公共交通があれば便利だと思いますか。（あてはまるもの１つに〇を付けてください**）**

１．市内の各地区と中心市街地を結ぶバス
２．中心市街地を循環するバス
３．鉄道駅から市内の商業施設や医療施設に運行するバス
４．現在の路線バスの充実
５．現在のふれあい号の充実
６．タクシー助成券の発行
７．その他＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

問２６　問２５で回答していただいた公共交通をどのような目的で利用したいですか。（あてはまるものすべてに〇を付けてください**）**

１．通勤　２．通学　３．買物　４．通院　５．レジャー　６．その他

問２７　問２６で回答していただいた利用目的をどのくらいの頻度で利用したいですか。（あてはまるもの１つに〇を付けてください**）**

１．週に５日以上　２．週に３～４日　３．週に１～２日　４．月に２～３日
５．月に１日程度　６．年に数日程度

問２８　公共交通を利用しやすくするには、どのような取組みが必要だと思いますか？（あてはまるものすべてに〇を付けてください**）**

１．公共交通の使い方がわかるパンフレットの作成
２．公共交通の情報をまとめたホームページやアプリの作成
３．鉄道やバスの乗り方教室の実施
４．駅やバス停などの待ち合い環境の整備
５．常総市内の公共交通共通乗車券（どの公共交通も１枚の券で利用できる）
６．商業施設との企画乗車券（公共交通を利用して買い物すると商品割引サービス）
７．運賃割引サービス（1～3 割引で利用できる）
８．その他＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

⑧あなた自身について教えてください。

質問	回答欄（各項目１つに〇を付けてください）
問２９　性別	１．男性　２．女性
問３０　年齢	１．１０代　２．２０代　３．３０代　４．４０代 ５．５０代　６．６０代　７．７０代　８．８０歳以上
問３１　住まい（地区）	１．水海道地区　２．大生地区　３．五箇地区 ４．三妻地区　５．大花羽地区　６．菅原地区 ７．豊岡地区　８．坂手地区　９．内守谷地区 １０．菅生地区　１１．岡田地区　１２．玉地区 １３．石下地区　１４．豊田地区　１５．飯沼地区
問３２　世帯人数	□人暮らし　うち日常的に自動車を運転する人数…□人
問３３　移動手段と生活の不安	１．すでに移動手段について悩んでいる ２．１～２年後の移動手段がどうなるか不安である ３．３～５年後の移動手段がどうなるか不安である ４．５～１０年後の移動手段がどうなるか不安である ５．当面、移動手段の不安はない

問３４　公共交通に対する意見や日頃から感じていることがあれば、自由に記入してください。

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

アンケートは以上です。ご回答ありがとうございました。

（2）工業団地アンケート

ご意見をお聞かせください

公共交通に関するアンケート調査のご協力のお願い

【アンケートの目的】

日ごろより、市政にご理解・ご協力いただきましてありがとうございます。

常総市では、鉄道や路線バス、タクシー、予約型乗合交通ふれあい号（以下、ふれあい号）などの公共交通が運行しておりますが、人口減少による利用者数の減少や少子高齢化の進展による担い手不足により、厳しい状況が続いております。

上記のような状況であることから、常総市では、公共交通のあり方を検討し、持続可能な公共交通体系を整備するため**「地域公共交通網形成計画」**を策定することとなりました。

そこで、通勤等の移動需要が大きい工業団地内の事業者様を対象に、従業員の通勤手段や企業送迎バスの運行状況、公共交通へのニーズなど、ご意見を伺うためのアンケート調査を実施いたします。調査結果は今後の常総市の公共交通のあり方を検討するための重要なデータとなります。つきましては、調査の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

常総市長　　神達　岳志

【ご記入にあたってのお願い】

・設問は１０問あります。

・正確な数値等の記載が困難な場合、大まかな回答でもかまいません。

・新型コロナウイルス対策として時差出勤等を実施されている場合においても、通常（平時）の状況をご回答ください。

※調査票及び回答いただいた内容については、今後の公共交通のあり方を検討するために活用させていただくものであり、それ以外の目的で使用することはありません。

※回答内容は工業団地単位で集計し計画書に記載いたしますが、事業所名は記載しません。また、統計的に処理するため事業所が特定されることはありません。

ご記入いただいた調査票は、同封の返信用封筒に入れて

令和２年４月２４日（金）までに

投函してください。

【問い合わせ先】

常総市市民と共に考える課（担当：鈴木（すずき）、江面（えづら））

TEL：0297-23-2145（直通）

FAX：0297-23-1848

E-Mail：seisakusuisin@city.joso.lg.jp

1．従業員の通勤状況について

（1）従業員の主な勤務時間帯を教えてください（複数のシフトがある場合は３つまで）

勤務時間帯	①（午前・午後）＿＿時＿＿分　～（午前・午後）＿＿時＿＿分
	②（午前・午後）＿＿時＿＿分　～（午前・午後）＿＿時＿＿分
	③（午前・午後）＿＿時＿＿分　～（午前・午後）＿＿時＿＿分

（2）居住区ごとの従業員数を教えてください

居住区	人数	居住区	人数
常総市内	人	下妻市	人
坂東市	人	八千代町	人
守谷市	人	県内その他市町村	人
つくばみらい市	人	県外	人
つくば市	人	合計	人

（3）居住区ごとの通勤手段別人数を教えてください。なお，複数の手段で通勤する従業員の場合は，表の左側にある通勤手段を優先して選択してください

（例：鉄道と自転車で通勤→鉄道を選択）

通勤手段／居住区	鉄道	路線バス	送迎バス	自動車（マイカー）	原付・バイク	自転車	徒歩	その他	合計
市内									
坂東									
守谷									
つくばみらい									
つくば									
下妻									
八千代									
県内他									
県外									
合計									

（4）従業員の通勤で課題となっていることがあれば教えてください

例：マイカー通勤者が多いため，渋滞が発生する　など

2．来訪者の状況について

（５）御社を訪問する方が多い時間帯と曜日について教えてください

来訪者が多い時間帯（あてはまるもの１つに○をつけてください）

①＿＿＿時＿＿＿分から＿＿＿時＿＿＿分ごろ　②特に決まっていない

③その他（　　）

来訪者が多い曜日（あてはまるものすべてに○をつけてください）

①日曜日　②月曜日　③火曜日　④水曜日　⑤木曜日　⑥金曜日　⑦土曜日

⑧特に決まっていない　⑨その他（　　）

（６）御社を訪問するうえで課題となっていることがあれば教えてください

例：公共交通がなく，駅からはタクシーで来てもらうしかない　など

3．企業送迎バスについて

（７）企業送迎バス（ワゴン車両含む）を運行していますか？

①運行している　⇒（８－１）へ　②運行していない　⇒（８－４）へ

③以前は運行していたがいまは運行していない　⇒（８－４）へ

（８－１）企業送迎バスを運行している理由を教えてください（あてはまるものすべてに○をつけてください）

①従業員から要望があったため　②公共交通がないため

③通勤手段がない人材も雇用するため　④従業員の交通事故リスクを減らすため

⑤従業員を業務に集中させるため　⑥業務の定時性を維持するため

⑦その他（　　）

（８－２）企業送迎バスを運行している時間帯は決まっていますか。

①運行している時間は決まっている（その時間帯を下記にご記入ください）

＿＿＿時台　＿＿＿時台　＿＿＿時台　＿＿＿時台　＿＿＿時台

②特に決まっていない

（８－３）企業送迎バスが乗り降りできる場所を教えてください。

（鉄道駅名、施設名、住所など）

【裏面に続きます】

（８－４）企業送迎バスを運行しない（やめた）理由を教えてください（あてはまるものすべてに○をつけてください）

①経費がかかりすぎるため　②十分な台数や便数を確保できないため

③マイカー通勤を認めているため　④運転免許保持を採用条件としているため

⑤従業員の利用が見込めないため　⑥運行を委託できる事業者がいないため

⑦その他（　　）

4．市内の公共交通について（常総線，路線バス，タクシー）

（９）市内の公共交通全般について，ご意見があればご記入ください

5．市の公共交通施策について

（１０）公共交通について市に期待する取組みや要望があればご記入ください

6．御社について

事業所の所在	①内守谷　②坂手　③花島　④大生郷　工業団地内
事業所名 ※無記名でも構いません	

アンケートは以上です。ありがとうございました。

(3) 事業者ヒアリング

・下記の事業者に対して，調査内容に沿って実施しました。

表 2-16　鉄道事業者のヒアリング項目

	調査概要
調査対象	・関東鉄道(株)鉄道部
調査方法	・事業者を訪問し，直接聞き取り。
調査内容	◆鉄道の利用状況 ・各鉄道駅の利用状況(定期利用者と定期外利用者の割合) ・鉄道駅までの主なアクセス手段　など
	◆事業の課題 ・利用者の声，行政に求める改善内容　など

表 2-17　バス事業者のヒアリング項目

	調査概要
調査対象	・関東鉄道(株)自動車部，関鉄パープルバス(株)
調査方法	・事業者を訪問し，直接聞き取り。
調査内容	◆バスの利用状況 ・系統別の時間帯の利用状況，主な利用特性(利用目的，利用区間)　など
	◆事業の課題 ・利用者の声，行政に求める改善内容　など
	◆新たな運行 ・新たなコミュニティバス運行の可能性　など

表 2-18　タクシー事業者のヒアリング項目

	調査概要
調査対象	・常総市内タクシー事業者 6 社
調査方法	・市役所に集まっていただき，直接聞き取り。
調査内容	◆タクシー事業の運行状況，利用状況，課題
	◆ふれあい号の現在の利用状況及び課題
	◆今後のふれあい号の課題

表 2-19　福祉団体のヒアリング項目

	調査概要
調査対象	・社会福祉法人筑波キングス・ガーデン
調査方法	・事業者を訪問し，直接聞き取り。
調査内容	◆福祉輸送サービスの運行状況や利用状況
	◆事業の課題

2.4.4 市民アンケートの調査結果

(1) 調査目的

・市民の日常生活における移動実態や公共交通の利用状況を調査し，現在の常総市の地域公共交通の問題点・課題などを把握し，地域公共交通の再編に向けた検討材料としました。

(2) 調査対象及び調査方法

・常総市民を対象としました。
・調査票配布数は 3,000 票とし，全市に占める小学校区の人口割合をふまえ，地区別の配布数を設定しました。
・3,000 人を無作為抽出し，郵送配布，郵送回収により調査を実施しました。

表 2-20　市民アンケートの地域別の配布数

	対象人口	配布数
水海道地区	9,240	497
大生地区	2,562	138
五箇地区	1,598	86
三妻地区	3,992	215
大花羽地区	1,287	69
菅原地区	2,469	59
豊岡地区	5,140	277
坂手地区	1,801	97
内守谷地区	3,540	191
菅生・大塚戸地区	3,007	59
岡田地区	5,715	78
玉地区	1,822	40
石下地区	6,741	180
豊田地区	2,195	43
飯沼地区	4,624	67
計	55,733	3,000

(3) 調査回収結果

・1,115 人から回収して，回収率は 37.2%となりました。

表 2-21　配布数と回収数

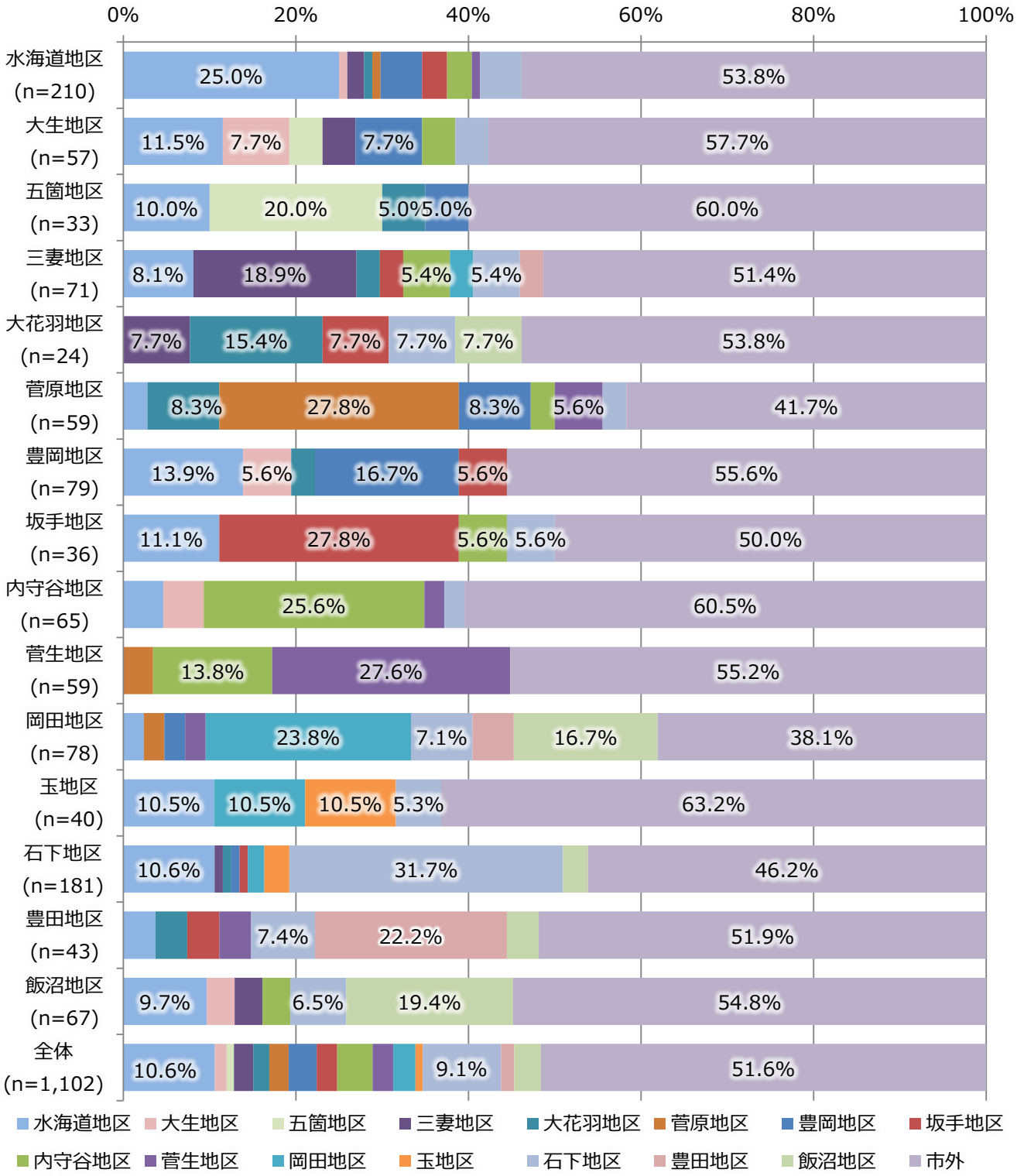
調査	配布数	回収数	回収率
市民アンケート	3,000	1,115	37.2%

(4) 主な調査結果

①通勤・通学先

・市全体では「市外」が51.6%と最も多く，次いで「水海道地区」が10.6%となっています。

・水海道地区は自地区への通勤・通学が多くなっています。

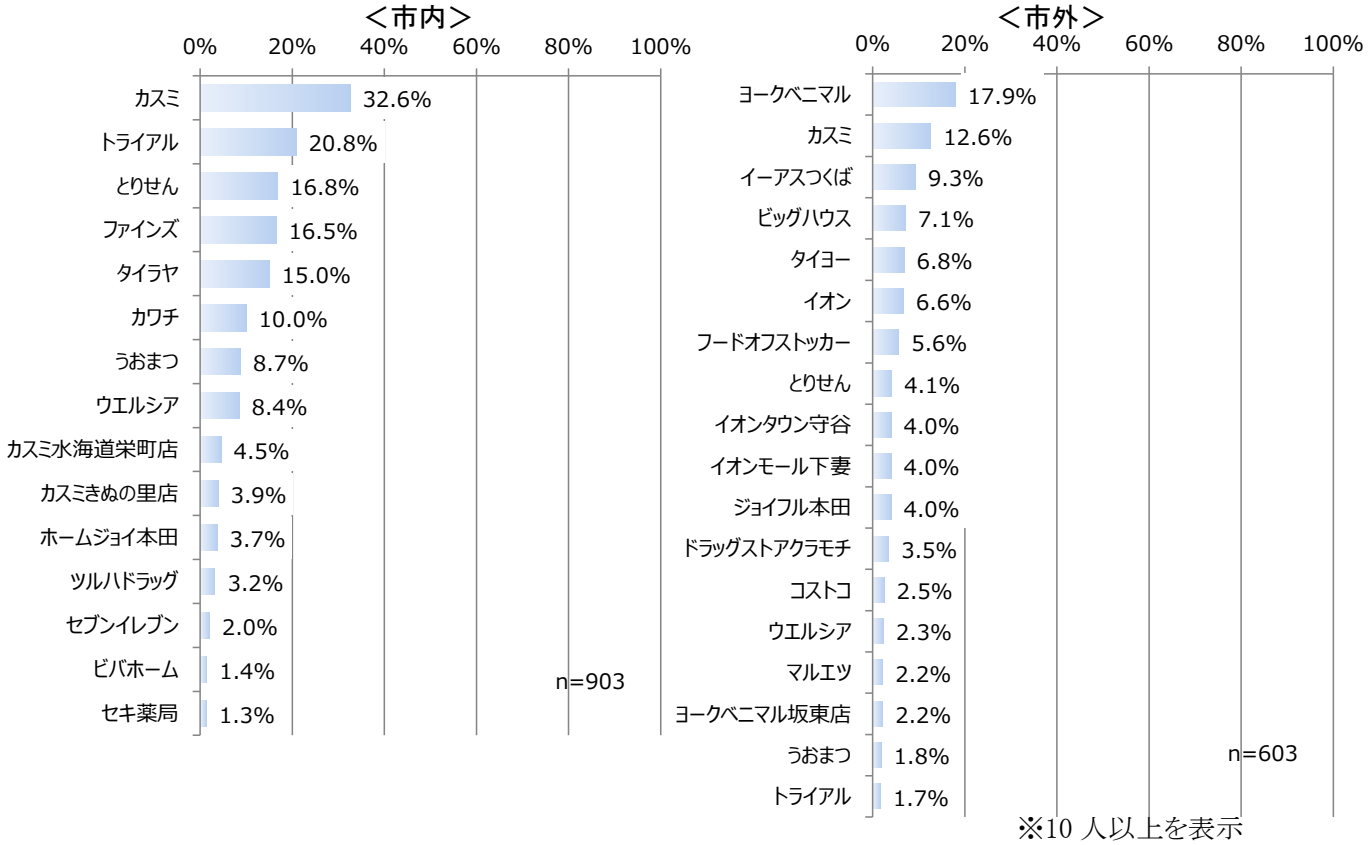


※5%以上を表示

図 2-36　通勤・通学先

②日常の買物先

・市内の買い物先では「カスミ」が32.6%と最も多く，市外の買い物先では，「ヨークベニマル」が17.9%と最も多くなっています。

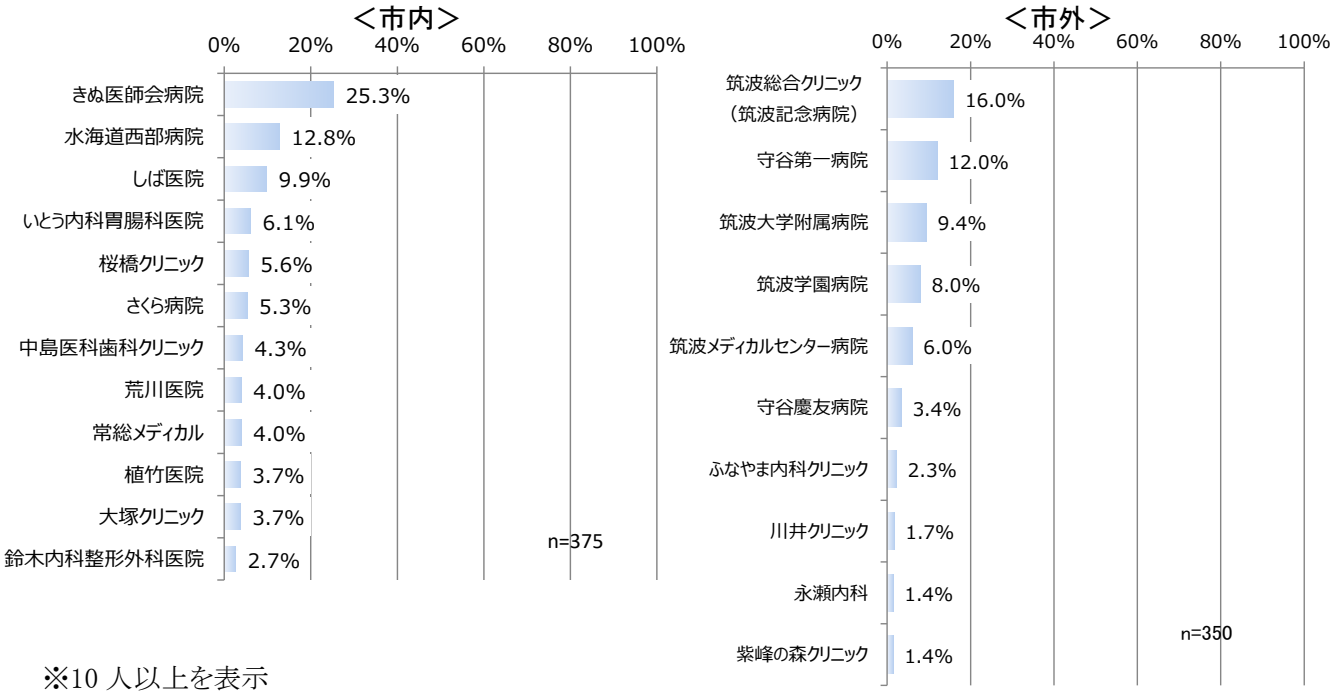


※10 人以上を表示

図 2-37　市内及び市外の買物先

③通院先

・市内の通院先では「きぬ医師会病院」が25.3%と最も多く，市外の通院先では「筑波総合クリニック（筑波記念病院）」が16.0%と最も多くなっています。



※10 人以上を表示

図 2-38　市内及び市外の通院先

④公共交通の利用状況

・常総線は 25.1%が利用，路線バスは 5.6%が利用，ふれあい号は 2.0%が利用となっています。各公共交通の中で，常総線の利用率が最も高くなっています。

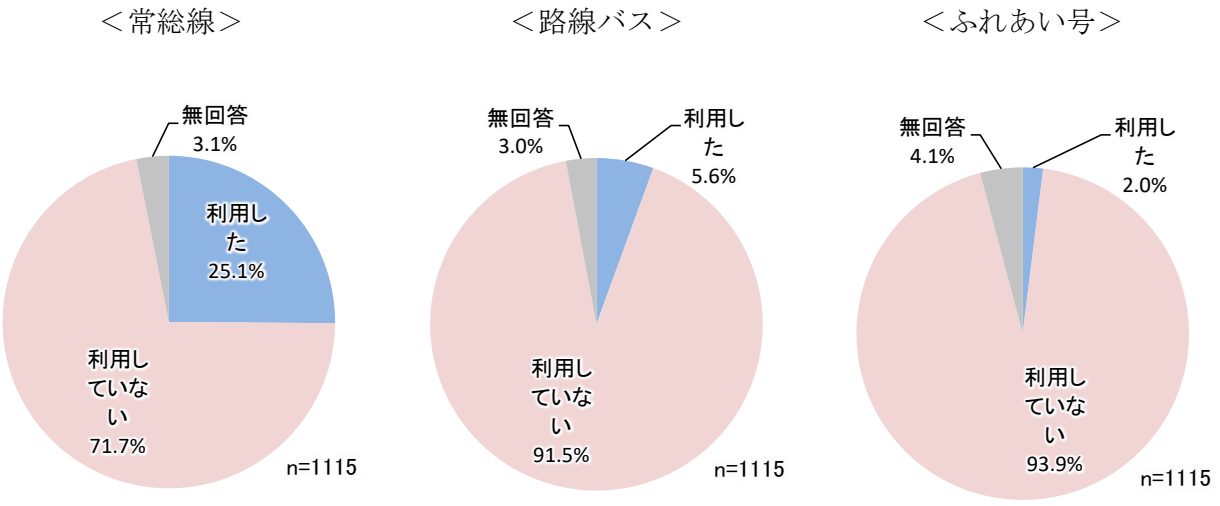


図 2-39　公共交通の利用状況（直近 1 年）

⑤行政による公共交通への支援

・公共交通への支援については，積極的な支援による公共交通の充実が 23.9%，現在よりも少しだけの支援による公共交通の充実が 20.0%となっています。

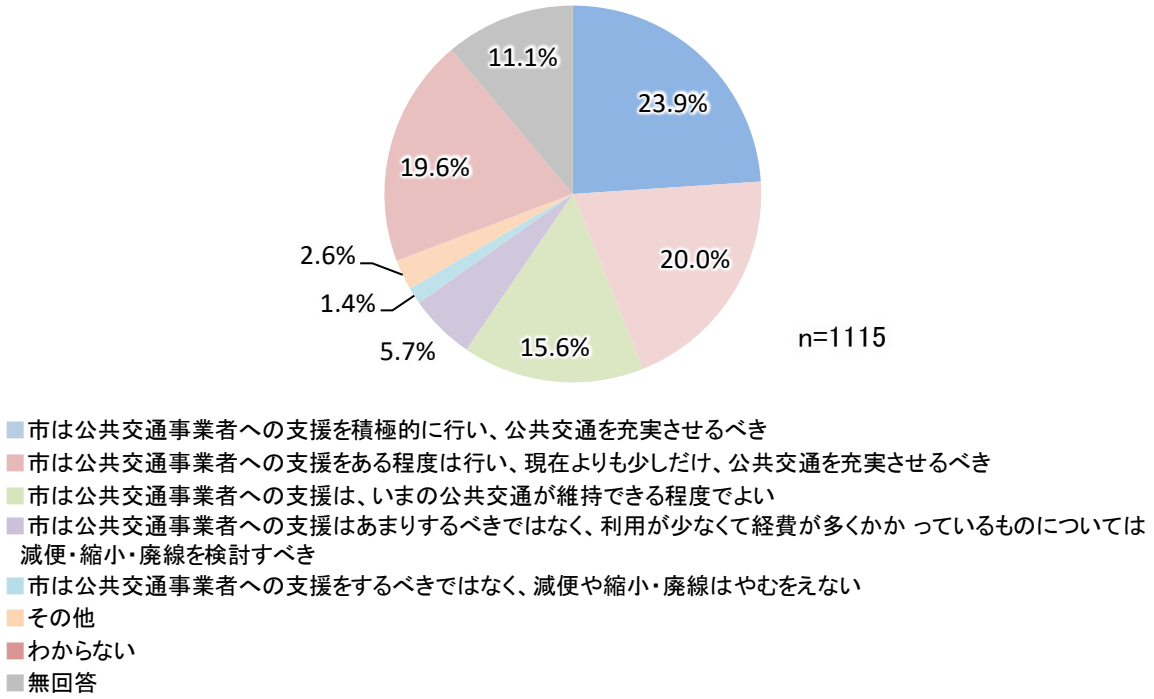
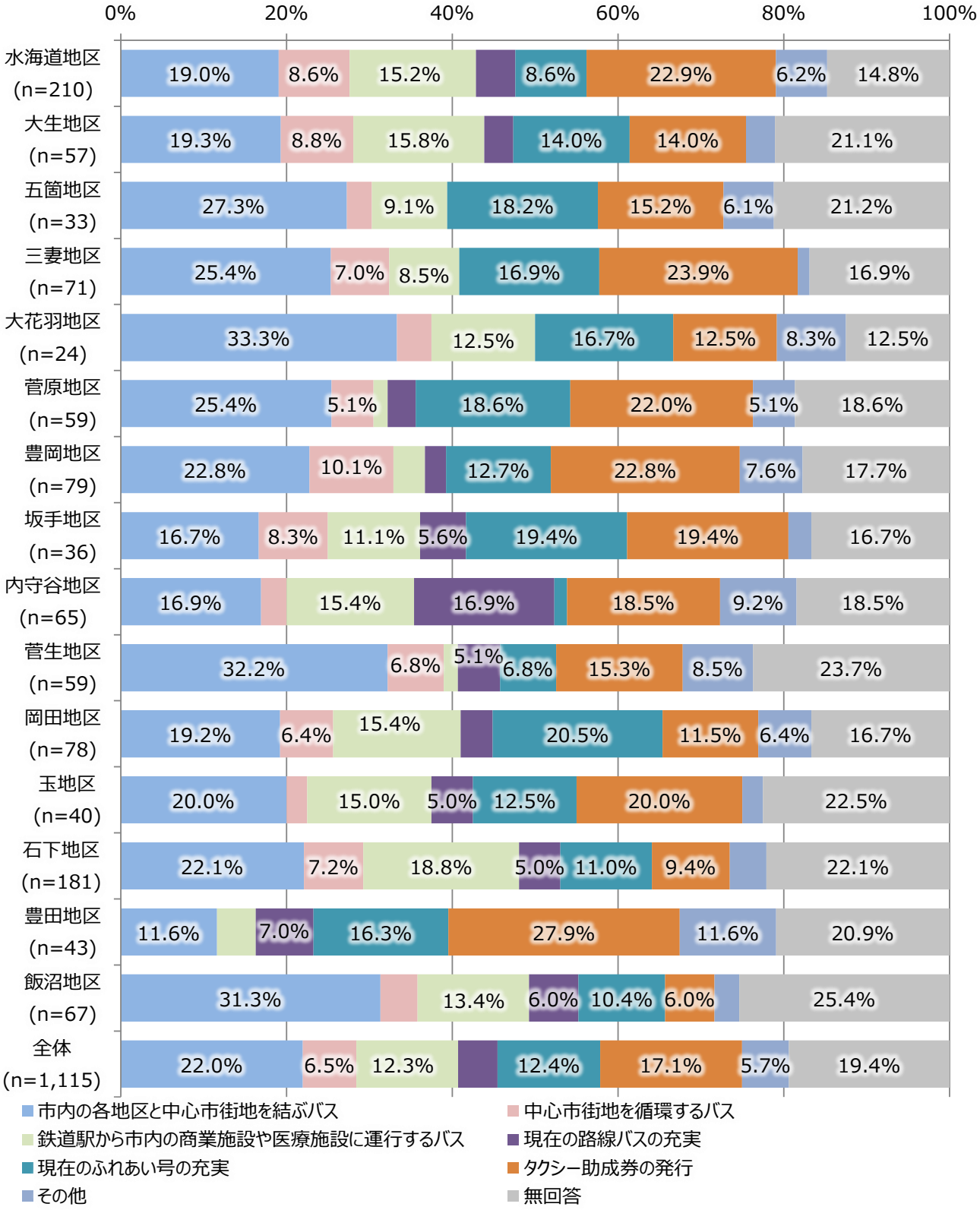


図 2-40　行政による公共交通への支援

⑥日常生活の中で外出する際にどのような公共交通があれば便利だと思うか

・市全体では「市内の各地区と中心市街地を結ぶバス」が22.0%と最も多く，次いで「タクシー助成券の発行が17.1%となっています。



※5%以上を表示

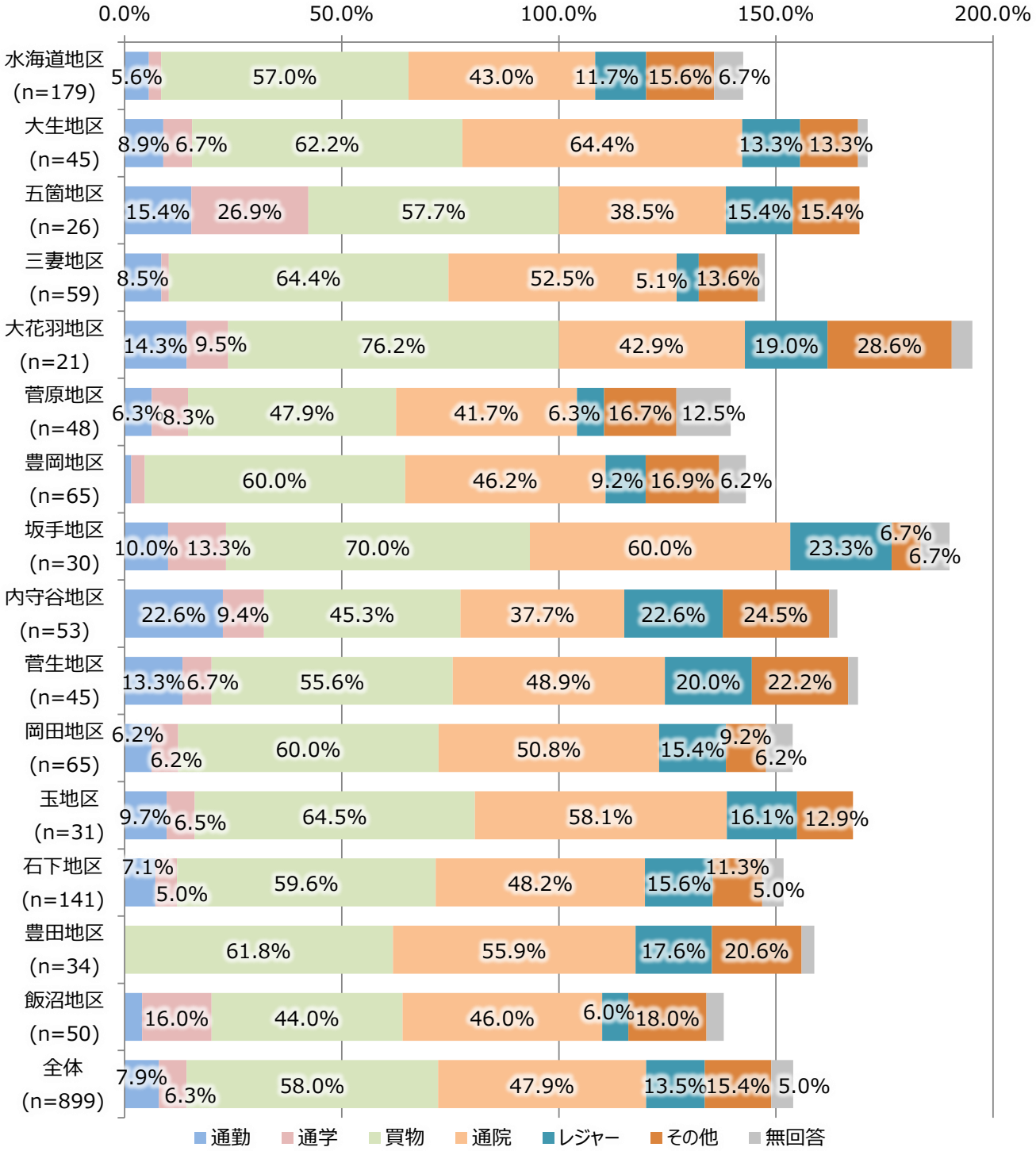
図 2-41　便利だと思う公共交通

⑦前項で回答した公共交通をどのような目的で利用したいか

・市全体では「買い物」が58.0%と最も多く，次いで「通院」が47.9%となっています。

・五箇地区では，「通学」が26.9%と他地区よりも多くなっています。

・内守谷地区では「通勤」が22.6%と他地区よりも多くなっています。



※5%以上を表示

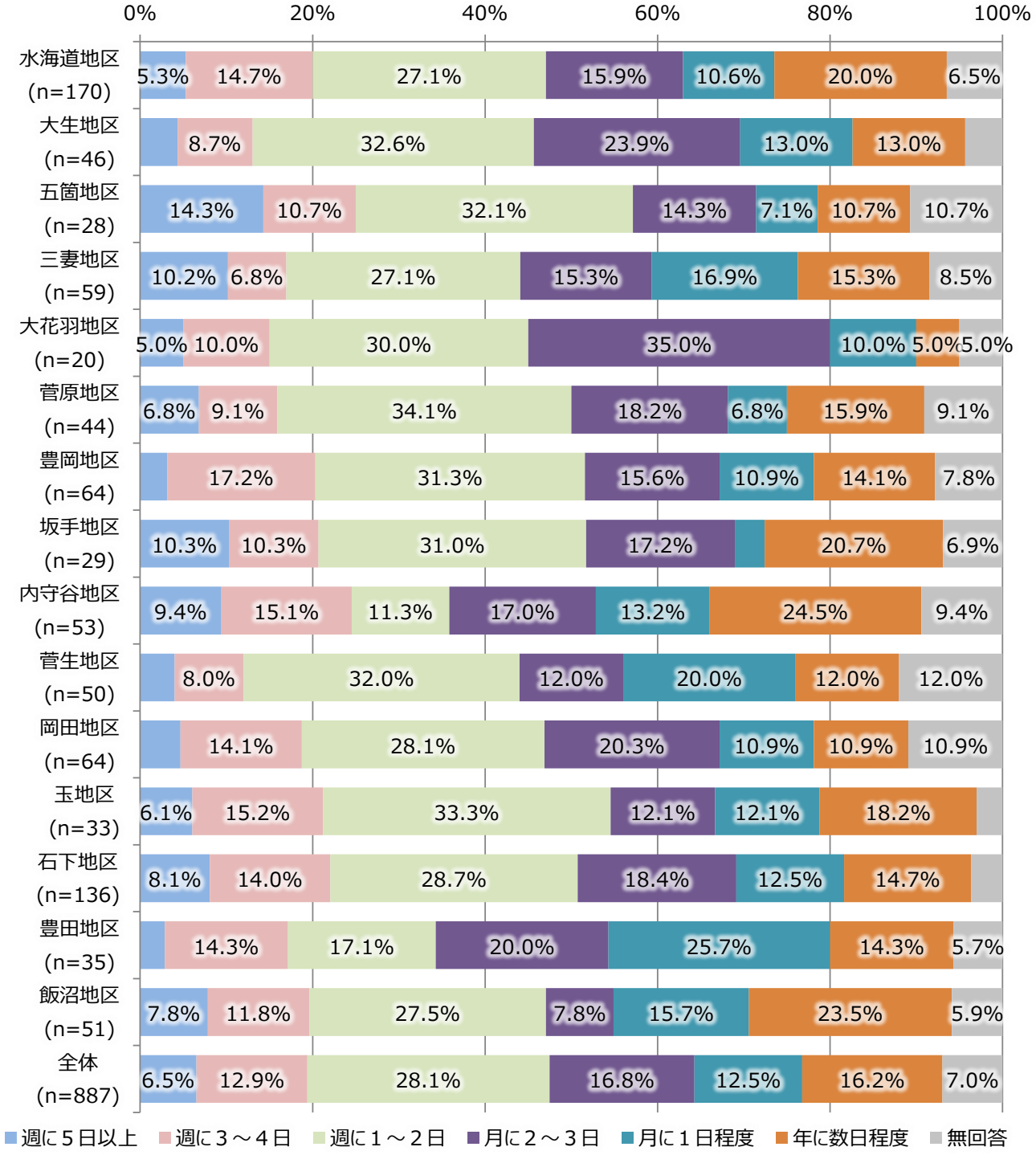
図 2-42　どのような目的で利用したいか

⑧前項で回答した公共交通をどのくらいの頻度で利用したいか

・市全体では「週に1～2日」が28.1%と最も多くなっています。

・大花羽地区では「月に2～3日」が35.0%と最も多くなっています。

・内守谷地区では「年に数日程度」が24.5%と最も多くなっています。

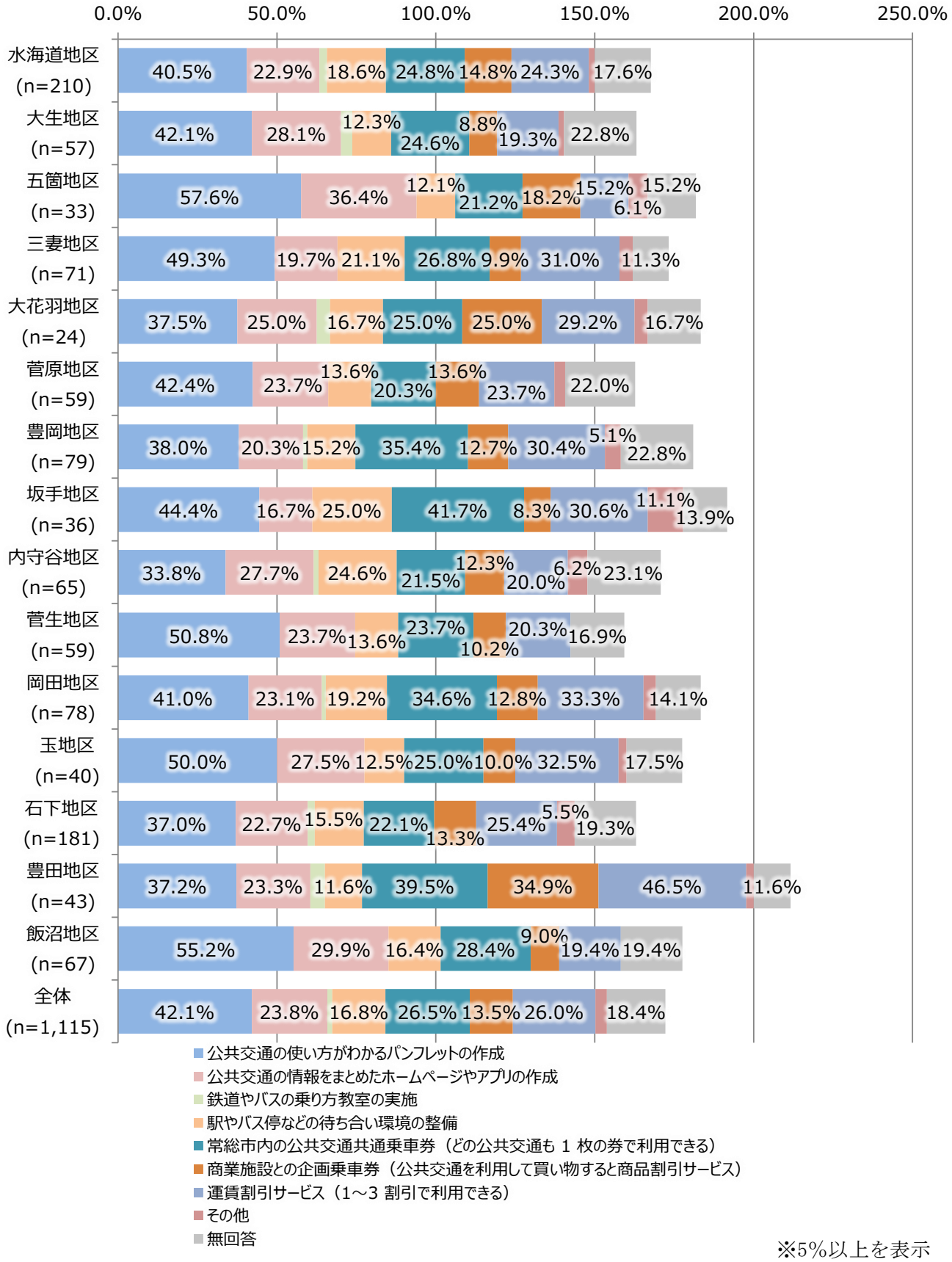


※5%以上を表示

図 2-43　どのくらいの頻度で利用したいか

⑨公共交通を利用しやすくするために必要な取り組み

・市全体では「公共交通の使い方がわかるパンフレットの作成」が42.1%と最も多く，豊田地区では「運賃割引サービス（1～3割引で利用できる）」が46.5%と最も多くなっています。



※5%以上を表示

図 2-44　利用しやすくするために必要な取り組み

2.4.5 工業団地アンケートの調査結果

(1) 調査目的

・工業団地の従業員や来訪者の移動実態を調査し，現在の常総市の地域公共交通の問題点・課題などを把握し，地域公共交通の再編に向けた検討材料としました。

(2) 調査対象及び調査方法

・常総市内の 4 つの工業団地（内守谷，坂手，花島，大生郷）の事業所の従業員の通勤状況，事業所の送迎バス等の実施状況等について，郵送配布，郵送回収により調査を実施しました。

(3) 調査回収結果

・44 社から回答を得て，回収率は 36.6%となりました。

表 2-22　配布数と回収数

調査	配布数	回収数	回収率
工業団地アンケート	120	44	36.6%

(4) 主な調査結果

①企業送迎バスの運行状況

・企業送迎バスを運行している割合は4.5%となっており，9割以上が企業送迎バスを運行していません。その理由としては，マイカー通勤を認めていること，従業員の利用が見込めないことなどとなっています。

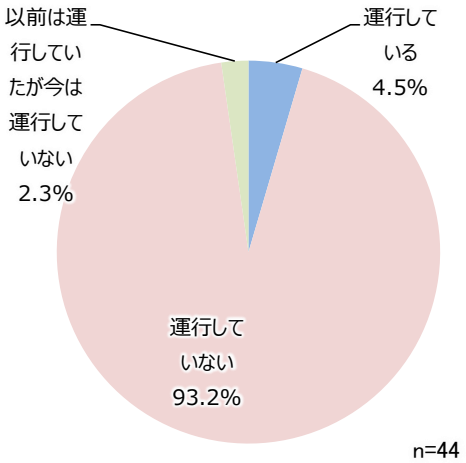


図 2-45　企業送迎バスを運行有無

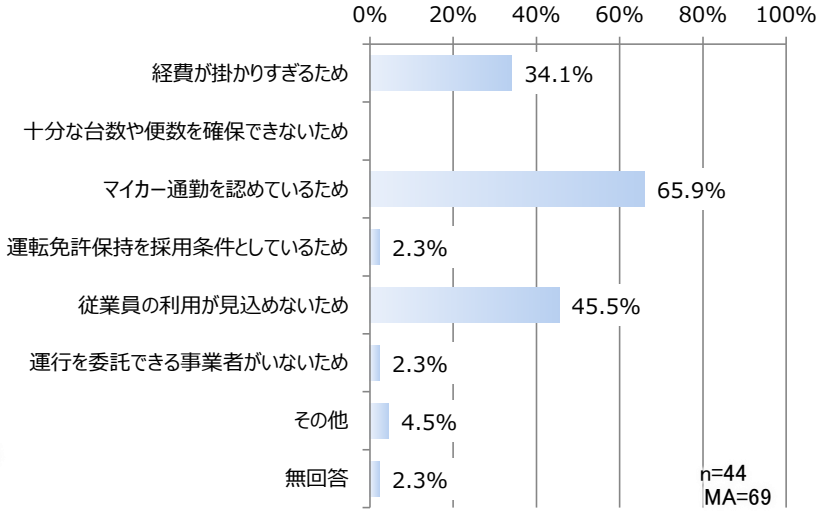


図 2-46　企業送迎バスを運行していない理由

②従業員の勤務時間

・「8：00～18：00」が最も多くなっています。

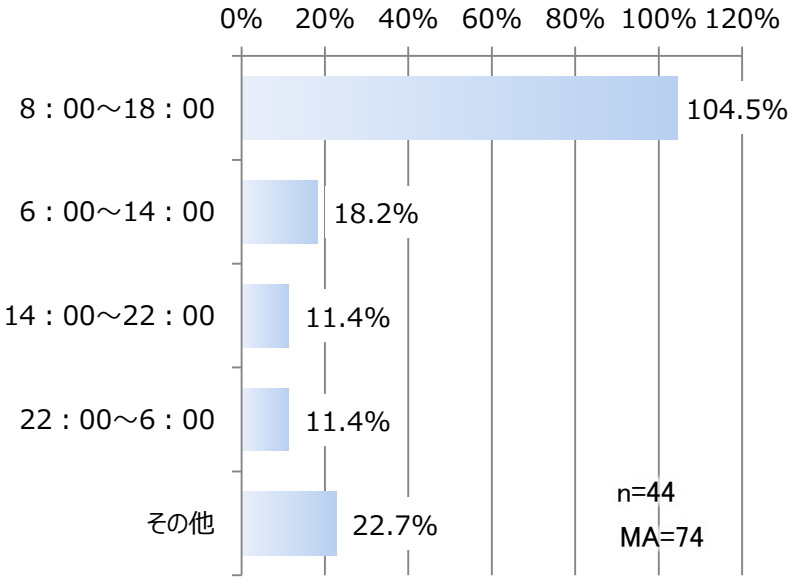


図 2-47　勤務時間帯

③従業員の居住地ごとの通勤手段

・すべての地域において，自動車（マイカー）の利用が多くなっています。

・鉄道は，「県内その他市町村」，「県外」で多く利用されています。

・常総市は「自転車」，「徒歩」での通勤が他地域よりも多くなっています。

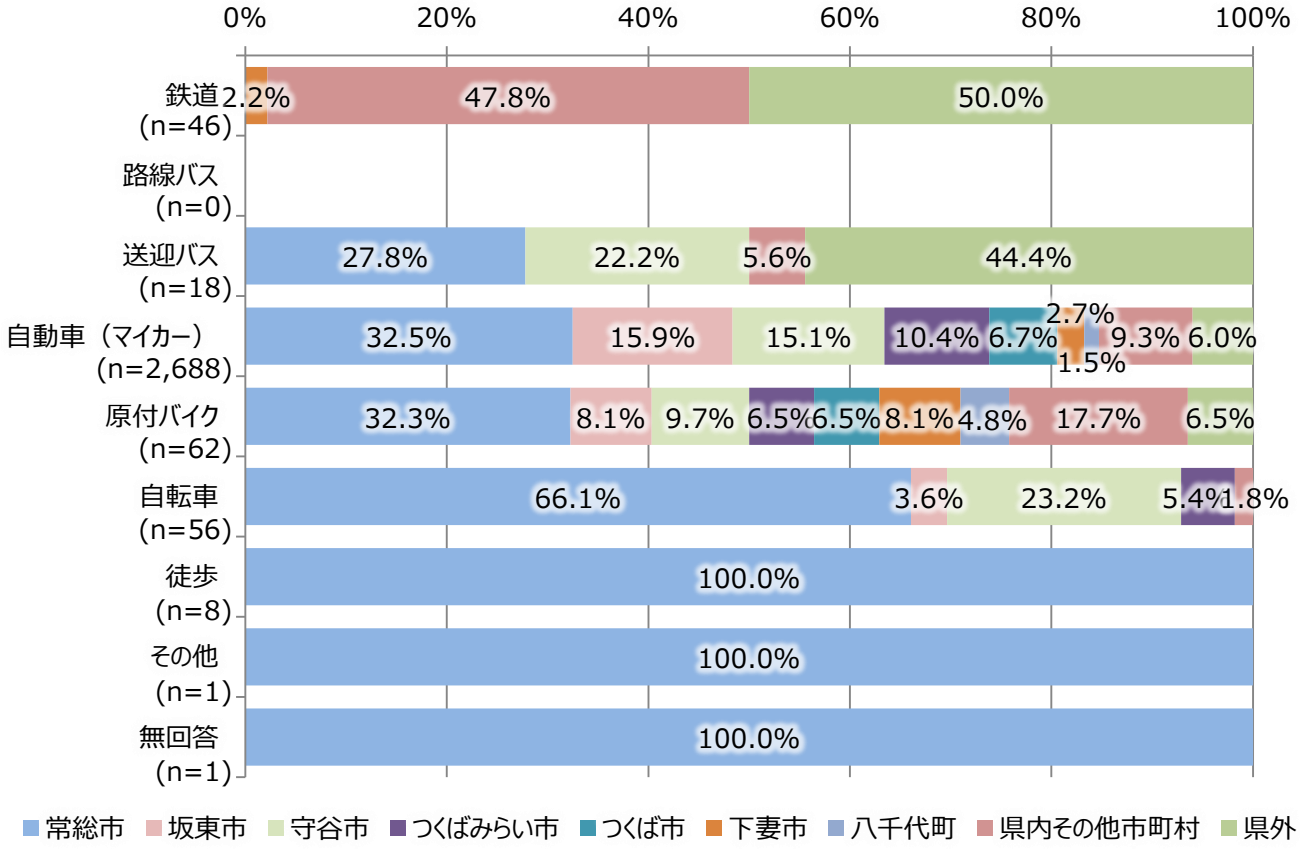
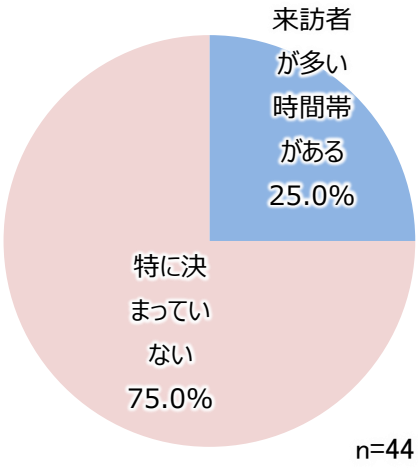


図 2-48　通勤手段別人数

④来訪者の状況

・来訪者が多い時間帯については，「特に決まっていない」が最も多く，75.0%となっています。

・来訪者が多い時間帯は「10：00～15：00」が最も多くなっています。



来訪者が多い時間帯	回答数
10:00～15:00	3
9:00～16:00	2
8:00～14:00	1
8:00～10:00	1
8:30～10:00	1
9:00～15:30	1
10:00～16:00	1
10:00～14:00	1

図 2-49　来訪者が多い時間帯

・訪問者が多い曜日については，「特に決まっていない」が最も多くなっています。

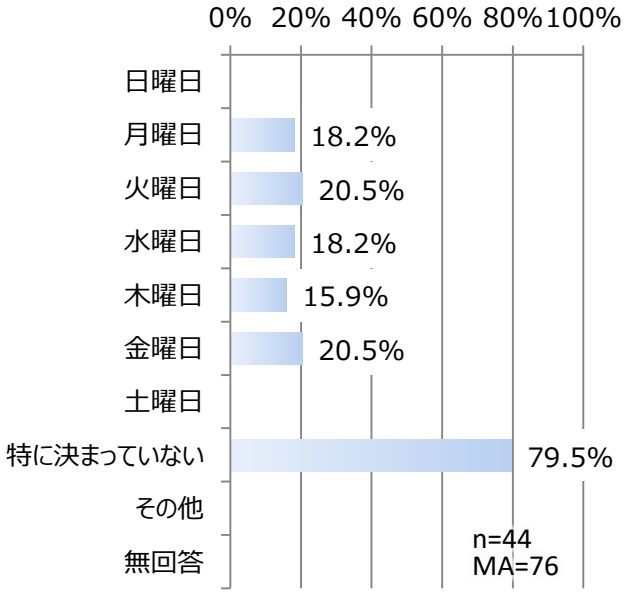


図 2-50　来訪者が多い曜日

2.4.6 事業者ヒアリングのとりまとめ

分類	交通事業者	No.	1
会社名・団体名	関東鉄道(株)　鉄道部	ヒアリング日	令和 2 年 6 月 30 日

１．会社概要

（1）主な事業内容

・鉄道による一般運輸業

・従業員数　174 名（本社 19 名，運転司令 6 名，乗務区 51 名，駅務員 57 名，保線等技術員 41 名）

・車両数　56 両（内燃客車 55 両，内燃機関車 1 両）

・通常は 2 両編成で運行しており，イベント時は 4 両編成で運行している。

・1 両あたり 140 人程度が乗車できる。

２．利用状況

（1）各鉄道駅の利用状況

①定期利用者と定期外利用者の割合

・定期利用者が約半数を占める。

・中妻駅は定期利用者が少なく，定期外の一般利用客が多い。工業団地への訪問者が多いことが考えられる。

・2 月頃から新型コロナウイルス感染症の影響により，通学利用者は戻ってきているが，通勤利用者が戻ってきていない。守谷駅までの自動車送迎やテレワークの影響が考えられると思う。自動車で渋滞するとの話も出てきている。

・また，東京から工業団地への出張利用者が多く利用されていたが，出張利用者が戻ってきていない。(6～7 割くらいは戻ってきている)

・平日の定期外が戻ってきていないので，ここを戻さないと厳しい。

2019 年度利用実績表

駅名	合計（人/日）	乗務人員（人/日）			
		定期	割合%	定期外	割合%
水海道	2,969	1,915	64.5	1,054	35.5
北水海道	505	373	73.9	132	26.1
中妻	209	102	48.8	107	51.2
三妻	205	126	61.5	79	38.5
南石下	317	226	71.3	91	28.7
石下	913	553	60.6	360	39.4
玉村	92	56	60.9	36	39.1

②鉄道駅までの主なアクセス手段（送迎，自転車など），利用の多い時間帯，曜日による利用の違い，利用者の主な年齢層，常総市内 7 駅から乗車後の降車駅（乗車駅）として多い鉄道駅（守谷駅など），他の鉄道との乗継状況など

・駅までのアクセス手段として，車や徒歩で来駅される利用者が多く，水海道駅においては駅

前の月極駐車場の利用状況が高い状態が続いている。また，石下駅はパーク＆ライド駐車場の利用，その他の駅については徒歩で来駅される利用者が多い傾向がある。利用者の多い時間帯は，平日の午前7時～午前8時半にかけて多く，常総市内の駅においては午前8時頃に学生の利用が最多となることで，混雑のピークとなる。また，利用者の降車先としては市内から守谷駅や取手駅に向かい，つくばエクスプレスや常磐線に乗り継いで東京方面へ向う人が多い。

③常総市内の7駅による利用状況の違い

・水海道駅と中妻駅については通勤・通学の利用者がそれぞれ半数の割合だが，それ以外の駅については通学定期の割合が高く，学生の利用が多い。

・常総南線（取手駅～水海道駅間）においては，通勤定期の利用が多い傾向にある。常総北線（水海道駅～下館駅）は全体を通して通学定期の利用が多い。

2019年度定期乗降人員実績表

駅名	合計（人/日）	定期乗降人員（人/日）			
		通勤	割合%	通学	割合%
水海道	1,915	964	50.3	951	49.7
北水海道	373	79	21.2	294	78.8
中妻	102	59	57.8	43	42.2
三妻	126	31	24.6	95	75.4
南石下	226	68	30.1	158	69.9
石下	553	191	34.5	362	65.5
玉村	56	14	25.0	42	75.0

(2) 石下駅パーク＆ライド

①101台の駐車が可能となっており1日の平均駐車台数

・1日の平均駐車台数52台（8割ほど埋まっている状況）

・一昨年に拡大してからは満車を超えることはない。更に増やしてほしいという声もない。

・利用促進を促した結果，地方鉄道ではめずらしく1～2%増加した。

※主に通勤利用者　石下駅窓口営業時間（午前7時～午前11時）の間で集計

※午後の時間帯は満車に近い状態となっている。

②利用の多い時間帯，曜日による利用の違い，利用者の主な年齢層，利用者の特性（リピーターが多いなど）

・利用者の特性として，平日の朝方は東京方面へ通勤される利用者が多い。午後は買い物等の定期外の利用者が多くみられ，満車に近い状態となる。また，休日は買い物や家族連れでの外出時の利用がみられるが，駐車台数は40台前後となり，平日と比較して利用状況が下がる傾向がある。

・休日の買い物先として，柏や上野，秋葉原等へ向かう利用者が多い。

・下妻～水海道までは利用者が少ない。東京方面への出張客くらい。水海道駅から北の区間は，

以前より厳しい状況にある。
・下妻～守谷までは学生がいないため，利用客が少ない。下妻市では，公共交通を駅ではなく，イオンや病院への接続を強化している。

(3) 南石下駅キス＆ライド

①駐車場 10 台，駐輪場 20 台の駐車が可能となっており 1 日の平均利用台数
・駐車場について，平日はほぼ満車の状態となっていることを把握しているが，詳細な利用状況の確認は行っていない。

(4) 将来的なパーク＆ライドやキス＆ライドの整備方針

・新規開設した Twitter を活用し，弊社パーク＆ライド駐車場のより一層の周知に努め，利用が落ち込む休日の利用を促進することで常総線の利用者増に繋げていく。また，石下駅においては今後の利用状況により，駅南側の弊社未利用地を活用した更なる拡大が可能であると共に，常総市による駅東側地区の再整備でパーク＆ライド駐車場を新設することで常総線の更なる利用増に繋げていきたい。
・ポスターなどの車内広告，市町村への広告設置。

３．事業の課題

(1) 利用者からの声
・利用者からの要望は特になし。当社として，新型コロナウイルスの影響により落ち込んだ定期外利用者をいかにして取り戻すかが課題となっている。
・車通勤とテレワークの増加，出張族の減少のため，定期利用者も減少傾向にある。

(2) 利用促進の方策

①沿線 PR 活動
・現在，関鉄ビール列車では駅ホームや車内，駅からウォークでは集合駅やコース上などで，地域の名所や名産品などを紹介し，沿線の PR に繋げ，主に HP 掲載やグループ各社，他鉄道会社へのポスター掲示やチラシ配布により情報を沿線外へ拡散している。今後は HP をはじめ，新規開設した Twitter を利用して情報の拡散，駅や車内広告の活用を進めていく。また，今般のコロナ渦により落ち込んだ特に定期外の需要の早期回復を図るためにも，常総市との積極的な連携を行いたい。そのため，企画乗車券とのコラボ企画やイベントへのゆるキャラ出演等の協力を願いたい。
・新型コロナウイルス感染症対策として，消毒や運行時の窓開けを徹底している。
・平日の利用促進は通勤・通学メインのため難しい。

②サービスの認知および向上
・現在，割引乗車券やパーク＆ライド，サイクルトレインを実施し，サービスの向上を図っている。今後は HP をはじめ，新設した Twitter を活用して鉄道利用者や沿線住民への認知をより広げていく。より充実したサービスを提供するためにも常総市の協力を仰ぎながら企画乗車券とのコラボ企画や自転車利用者向けのサービスを計画していきたいと考えている。

(3) 交通事業者として常総市に求めること

・公共交通である鉄道を存続させていくためにも，新型コロナウイルスで落ち込んだ旅客収入の補填を要望したい。また市内の 4 種踏切道廃止に向けて具体的な協議の進展のほか，関鉄ビール列車や駅からウォーク等への常総市 PR コーナー出店やゆるキャラ「千姫ちゃま」，観光大使の出演などイベントの共同開催，企画乗車券とタイアップした市内での特典提供に向けての協力，常総市 PR やゆるキャラを活用したラッピング列車の広告費負担など，現在よりもさらに強固な協調を行いながら事業を遂行する体制の強化を要望したい。

・EU のように国でやっている事業であれば話は別だが，乗らないと無くなるという意識を持ってほしい。

・新型コロナウイルスの影響がなくても，定員が 100%を超えるのが数本しかない。

・普段乗車していない人を取り込みたい。

以　上

分類	交通事業者	No.	2
会社名・団体名	関東鉄道（株）自動車部	ヒアリング日	令和 2 年 6 月 30 日

１．会社概要

（1）主な事業内容

・一般乗合・貸切旅客自動車運送事業
・従業員数　乗務員が 559 名（パート含む），事務員等が 70 名
・車両台数　420 車両（乗合 327 車両，貸切 33 車両）
・全てバリアフリー対応車両を導入（グループ会社含め）※ただしワンステップバスを含む
・約 220 系統（コミュニティバスを除く）

２．利用状況

（1）路線バスの利用状況について

①岩井 BT～きぬの里～守谷駅西口

・久保ヶ丘，きぬの里は，朝は守谷駅行き，夕方は逆方向の通勤利用が比較的多いが，最近は新型コロナウイルスの影響で減少している。
・朝の時間帯は守谷駅ときぬの里を折り返して，循環性を高めている。岩井バスターミナルまで運行しても利用者が少ない。
・守谷駅から内守谷工業団地行きは，朝の時間帯は通勤利用が多く，夕方は朝ほど混雑しておらず分散している。徒歩で守谷市のコミュニティバスのバス停へ向かう人，家族の送迎等が考えられる。
・20 分間隔で運行し，守谷駅 22：40 発の便まで運行している。
・つくばエクスプレスの区間快速との接続にダイヤを合わせている。

②水海道駅～土浦駅西口

・平日は学生が多く，10 人ほど乗車（水海道駅～みどりの駅間は 5 人程度）しているが，最近はつくば市からスクールバスを運行している学校が多く，減少傾向にある。
・二高の学生は市役所，一高の学生は水海道駅での乗降がある。
・5 人程度，通院での利用者も見られる。

③系統別の利用者の状況・特徴

・きぬの里は若い世代が多く，小中学生の子供を持つ親は（主婦層）自動車保有率が高く，あまりバスを利用しない傾向にある。通勤利用者が減ってきている。土日は学生の利用が少ないが見られる。守谷駅まで移動してつくばエクスプレスを利用していると想定される。
・日中の利用をいかに取り込むかが重要と考えている。買い物客等の利用を高めたい。
・小中学生にもっとバスを利用して（慣れて）もらいたい。

３．事業の課題

（1）利用者からの声について

・問い合わせはあまりない。ダイヤを改正した時は連絡があることがある。
・どこどこに行きたいけど，どうすればよいかといったような問い合わせが市役所に入ることがある。

（2）運転士の状況について

・運転手1人が運転できるのは1ルートで朝7時～夕6時までとなっている。（途中休憩あり）
・4時間バスを運転したら，30分の休憩をする規則。
・昼休憩の時間帯は車両を交換せず，運転士だけ交代している。つくば市は夜間遅くまで運行しているため，1車両を3人で運行している。
・水海道駅～土浦駅ルートは，つくば市のルートも回りながら，5～6車両を10～12人の運転士で運行している。岩井バスターミナル～守谷駅ルートも5車両以上で運行している。
・例えば3車両で運行しても車検や故障等があるため，代車の用意が必要となる。
・待機（休息）場所はバス車内ではなく，横になれる場所が必要となる。つくばみらい市では伊奈庁舎を運転士の待機（休息）場所にしている。

４．新たな運行について

（1）新たなコミュニティバス等の運行について

・当社の既存路線と重複しないようにすることが必要となる。
・運転士は新規に採用する。
・車両は事業者が保有して，常総市の専用車両とすることが良いと考える。予備車両も必要となる。
・コミュニティバスを日中運行させる場合は，8：00～16：00の時間帯であれば，途中休憩も入れれば，運転士一人でなんとか対応できると思う。
・運行ルートや運行本数等の方向性が決まれば教えてほしい。車両が何台必要なのか，運転士を何人採用する必要があるのかを検討したい。
・運行経費は，運行ルートに対してキロ当たり人件費で算出する予定。
・小型ポンチョは現在では3ヶ月程度で納品してもらえると思う。
・コミュニティバス等の運行については，市民の意識を変えていくことも必要となる。

以　上

分類	交通事業者	No.	3
会社名・団体名	関鉄パープルバス（株）	ヒアリング日	令和 2 年 6 月 30 日

１．会社概要

（1）主な事業内容

・一般乗合・貸切旅客自動車運送事業
・従業員数　33 名（パート含む）
・車両台数　（乗合 20 車両，貸切 5 車両）
・全てバリアフリー対応車両を導入
※H30 年度には全グループにおいてノンステップバスを導入。
・37 系統（免許センター行きは残している。ただし冬休みのみ）
・運行エリアは，常総市，下妻市，土浦市，桜川市など。

２．利用状況

（1）路線バスの利用状況

①石下駅～つくばセンター・土浦駅

・学生はつくばセンターからの利用が多い。しかし，土浦駅やつくばセンターから石下駅まで来る人はいないのが現状。
・学生が乗車している時間帯は利用が見られるが，それ以外の時間帯は減少している。
・通院利用者は少ない。
・パーク＆ライドを取り入れている石下駅について，朝の時間帯の利用は大きく変わらない。
・毎年 6 月に 1 度乗降データを取っているが，今年は新型コロナウイルスの影響のためデータを取っていない。
・アンケートの回答に見られるような，あればいいなという議論ではなく，どれだけ使用してもらえるのかという頻度を調査する必要があると思う。

②路線別利用者の状況・特徴

・バスに乗車しない人は，最初から公共交通は選択肢としてないのかもしれない。
・スクールバスに利用者をとられている状況にある。桜川市のようにスクールバスをやめて利用者を取り込むか，日中の乗客を取り込めないとかなり厳しいと思う。
・筑西市と桜川市は乗客数が多い。桜川市については，桃山学園（小中一貫校）の通学が 40 名ほど，真壁高校・岩瀬高校の学生，通院利用者。ただ，通院利用者は，病院の無料送迎バスがあるので思ったほど増えなかった。

３．事業の課題

（1）利用者からの声

・昼間にバスを動かしてほしいという声は特にない。（そういう声があれば運行したい。）

（2）運行ルート

・日中は関鉄とシェアしながら大学線を入れている。
・バスが運行しているのに，スクールバスを運行してしまうことがある。交通事業者と教育現

場の連携が上手くいっていない。こういった二重行政の無駄をなくしてほしい。

(3) 運転士不足

・運転士不足の解消，運転士の待遇改善。（常総市は人口の約 9%が外国人を占めているため，外国人労働者を使う手もあるが，言葉の壁があるため厳しい。）

以　上

分類	交通事業者	No.	4
会社名・団体名	タクシー事業者 6 社	ヒアリング日	令和 2 年 3 月 19 日

1．会社概要

（1）主な事業内容

・一般乗合・貸切旅客自動車運送事業

2．ふれあい号運行開始時（10 年前）との比較

（1）タクシー事業

①タクシーの運行状況について

・消費税増税のため，初乗り運賃が 10 円程度上がっている。

・常総市内のタクシーは，ほぼ車庫待ちとなっている。

・運転士の平均年齢は 65 歳程度となっている。定年は大体 75 歳までだが，中には 80 代の運転士もいる。60 代以上が約 8 割を占めている。

・車両や運転士の数は減少傾向にある。つくば駅や守谷駅などのつくばエクスプレスの沿線に利用者が多いため，運転士もそこに集まる傾向にある。タクシー業界の給与形態は歩合制のため，多くの売上げがないと運転士を募集できない。

・運転士は横の移動（別のタクシー事業者）が多い。定年後の再就職で運転士になる人もいる。2 種免許を新規にとることは大変なので，未経験者が運転士になるケースは少ない。

・7 時から 20 時まで営業している会社が多いが，23 時まで営業している会社もある。

②タクシーの利用状況について

・夜の利用客が減少している。夜は代行利用者が多いため，タクシー利用者は減少する。また，休日の利用者が減少している。

・午前中は高齢者の通院利用があり，午後から夕方は工業団地への営業利用や労働者及び工場関係の利用者が多い。工業団地関係の利用は 30～50 代の利用が多い。通院利用については，木曜日は診療科目の関係かと思うが利用者が少ない。

・市内利用，つくば市及び守谷市周辺の市外利用ともに通院や買物利用が多い。1～2 週間に 1 回の利用が多く，つくば市及び守谷市の市外利用の料金は 3,000 円～8,000 円程度となる。

・きぬ医師会病院や水海道西部病院の通院者はタクシーからふれあい号に 2～3 割程度，転換している。

③タクシー事業の課題について

・事業者によって事業形態が異なるため統一性を持たせることは難しい。

・Uber の台頭，運転士不足が業界の慢性的な課題となっている。そして現在流行中の新型コロナウイルスの影響で利用客の減少が予想される。

・スマートフォンで空き状況を確認できるようにしている自治体があるが，利用者はスマートフォンを使いこなせない世代が多いため，ほとんど電話で問い合わせがくる。

・タクシー事業の後継者不足も問題になっている。

（2）ふれあい号事業

①ふれあい号の利用状況について

・電話が繋がらない，繋がりにくいという苦情が多い。

・往復で利用している人も多く見られる。また，通院と買物ではしごしている人も見られる。

②ふれあい号の課題について

・Uber が台頭しているように世界的に見ても公共交通が変化している。ゼロベースで見直すべきだと思う。

・常総市は運行エリアが広く，走行距離が多いため，見直しを検討すべきだと思う。

・タクシー事業の売上が減少した時でも，ふれあい号の運行によって市から固定給が入る。市役所はタクシー事業者にあまり気を遣わなくても良いと思う。見直したいこと，新たに実施したいことがあれば，それを話してほしい。

・稼働時間や乗合率を上げるために，フルデマンドからミーティングポイントへ変更することも考えられるが，常総市は 70 歳以上の利用が 90%のため，このやり方は合わないと思う。

・市内全域にふれあい号を運行しており，利用者が 1 名でもいる限り，完全に廃止することは難しいと思う。

３．現在（今後）の事業の課題

（1）利用者からの声

・デマンド便の電話予約が繋がらないとの声が多い。電話はまだ固定電話やガラケーからの予約が多い。

・もう少し年月が経てば，スマートフォンが使える高齢者が増えるので，対応できることも増えると思う。

（2）運行ルートの問題・課題

・市内全域だと走行距離が多く稼働率が下がる。利用者が多いエリアに絞った運行ルートの検討が必要だと思う。市役所にその検討を行ってほしい。

以　上

分類	福祉団体	No.	5
会社名・団体名	社会福祉法人 筑波キングス･ガーデン	ヒアリング日	令和 2 年 3 月 19 日

１．会社概要

（1）主な事業内容

・社会福祉事業・介護福祉事業・訪問介護事業・福祉輸送事業

２．福祉輸送サービスの運行状況や利用状況

（1）福祉輸送サービス（ほほえみ号介護タクシー・移送サービス）

①福祉輸送サービスの運行状況について

・市が乗合タクシーふれあい号などの取り組みを始める前から無償で実施していたが，不平等がでてしまうため現在は距離に応じて有償で実施している。（乗車する場所や目的地の範囲は設定していない。）

・通常，福祉輸送というのはヘルパーが同席する。最初はヘルパー2 名，運転士 1 名で送迎していたが，今はヘルパー1 名，運転士 1 名の 2 名体制で実施している。

・介護保険での利用も可能。

・介護タクシーの需要は多いが，有資格者などのハードルが高いため，新規参入できる事業者がなかなかいない。

・自分たちも福祉輸送サービス 1 本だけでは経営は難しい。他の事業も含めて，トータルとして黒字になれば良いという考えで運営している。

・地域の人たちが働いているため，横の繋がり（他部門からのヘルプ等）で対応できている部分もある。

・何より事業者目線ではなく，利用者目線になっているのか。また利用者をデータ化することが大事になる。孤立しないように配食サービス等を計画している。

・なんでも行政任せという時代ではない。これからは自分たちで考えて，できることを行動に移すべきと考えている。

・人手，車が間に合わない場合は，介護タクシーを所有しているタクシー会社へお願いすることもある。

②福祉輸送サービスの利用状況について

・買物や墓参りなどの利用が多い。

・在宅介護を受けている人達は昼より夜の時間帯の要望が多い。

３．現在の事業の課題及び常総市に求めること

・買物に行きたい人，カフェに行きたい人などの需要に対応しきれていない部分がある。

・目的別のバスを走らせれば集客が見込まれ，利用者のためになるのではないか。1 週間に 1 回でも良いので，そういった取り組みを実施してくれれば大変ありがたい。

以　上

2.5 公共交通ニーズの実態・課題の整理

地域及び地域公共交通の現状

＜人口動態（P4～P6）＞
・令和 2 年時点の人口は約 59,000 人となっており，令和 27 年には 45,000 人に減少する見込みとなっています。一方で，75 歳以上の人口割合は，令和 27 年には約 23.4%に上昇する見込みとなっています。

＜人の動きと移動状況（P7～P8,P45～P47，P53～P54）＞
・通勤目的と通学目的で若干の違いは見られるものの，常総市内の移動だけでなく，常総市外への移動も見られます。一方で，常総市外から常総市内への流入も見られます。
・市内への移動について，通勤・通学は水海道地区，買物はカスミ，通院はきぬ医師会病院などへの移動が多い状況です。
・工業団地の従業員は，8 時～18 時の時間帯の勤務が多い状況です。通勤手段としては自動車が多く，遠方の従業員は鉄道利用が見られます。

＜市民が求める公共交通のあり方（P48～P51）＞
・市内の各地区と中心市街地を結ぶバスの運行，タクシー助成券の発行などの施策が求められています。そういった公共交通の利用目的としては買物目的や通院目的が多くなっています。
・公共交通を利用しやすくするために，公共交通の使い方がわかるパンフレット作成が求められており，その他，共通乗車券や運賃割引サービスなども求められています。

＜人口と主要施設の分布（P9～P12）＞
・人口は，水海道駅や市役所周辺，石下駅や南石下駅周辺に多く居住しているものの，郊外部にも居住しています。
・常総市には 4 つの工業団地が立地しており，従業員だけでなく，事業所の関係者が多く訪れますが，工業団地は，鉄道駅から少し離れた場所に立地しています。

＜まちづくり（P30～P34）＞
・じょうそう未来創生プランでは「多様な交流を促す交通ネットワークを形成する」と位置づけられています。
・立地適正化計画では，居住誘導区域と都市機能誘導区域は水海道駅周辺や石下駅周辺に設定される見込みとなっています。
・道の駅の整備が予定されており，新たな産業拠点や観光拠点に位置づけられる見込みとなっています。

＜自動車保有状況，高齢者の自動車運転（P13～P15）＞
・自家用車の保有台数は増加傾向にあり，平成 30 年は約 31,000 台となっています。1 世帯当たりの自動車保有台数は，平成 30 年は約 1.5 台となっており，自動車依存度が高い状況です。
・高齢者の免許保有率が高い状況にあり，令和元年は約 67%となっており，その結果，高齢者が関係した交通事故発生割合は約 36%と高水準にあります。

＜地域公共交通網と利用状況（P16～P28）＞
・地域公共交通は，鉄道の常総線が市内を南北に縦断しており，守谷市や下妻市と接続しています。路線バスは水海道駅や石下駅を起点として，つくば市，守谷市，土浦市に接続しています。
・地域間の移動を担う役割が鉄道や路線バスとなっており，地域内の移動を担う役割がふれあい号となっています。
・水海道駅は 1 日あたり約 3,000 人が利用しており，本市の重要な交通結節点となっています。
・路線バスは，市域を跨いで運行しており，つくば市や守谷市からの通勤等で利用されている状況が見えます。
・ふれあい号の利用者は減少傾向にあり，令和元年度実績は約 20,000 人となっており，市の負担額は約 2,700 万円となっています。

課題１：人口減少・少子高齢化に対応する持続可能な地域公共交通網の形成

・今後の人口減少に伴い，公共交通利用者の減少が予想され，現状の地域公共交通網を維持する場合，運行経費はさらに増加されることが見込まれ，地域公共交通網を維持できなくなる可能性があります。
・そのため，限られた財源の中で利便性や効率性を追求し，人の移動を支えてまちの賑わい創出につなげるネットワークの形成が必要となります。また，交通弱者の生活交通確保を考慮し，最低限の移動を確保できるネットワークの形成が必要となります。

課題２：地域の実情に応じたメリハリのある地域公共交通網の形成

・将来的に居住誘導区域と都市機能誘導区域は水海道駅や石下駅周辺に設定される見込みであり，現在も人口や主要施設はその 2 駅周辺に集中しています。鉄道駅周辺は公共交通のサービス水準を維持して，まちづくりを支援することが必要となります。
・一方で，郊外部は市街地に比べて居住人口が少なく，今後も減少していくと見込まれており，最低限の公共交通サービスは確保する必要があるものの，地域の実情に応じた運行形態や運行方法を検討して，運行の効率化を図ることが必要となります。

課題３：超高齢社会に対応した安全・安心な外出環境の確保

・高齢化の進行により，高齢者の免許保有者が増加し，それに伴い高齢者が関係した事故割合は高い水準にあります。
・自動車を保有していなくても，高齢者等が安心して外出して生活できる環境を整備するため，ハード・ソフト両面から公共交通の充実が必要となります。

課題４：モード間や周辺市町村との連携による地域公共交通の利便性向上

・通勤・通学など外出目的に応じて，日常生活圏が市外まで拡大しています。一方で市外からの流入も多く，鉄道，路線バス，乗合タクシーなど，各モードの特性に応じて，モード間での役割分担及び交通結節点の整備を行い，地域公共交通の最適解を見出すことが必要となります。最適解によっては，新たな公共交通の運行の検討も必要です。
・また，周辺市町村の公共交通の運行状況をふまえて，本市の公共交通の見直しを行い，公共交通間の円滑な接続などを検討することも必要となります。

課題５：わかりやすく，使いやすい地域公共交通の実現

・公共交通の運行経費を削減する方法として，地域公共交通網を効率化することだけではなく，利用者を増やして運賃収入を増加させる考え方があります。
・公共交通の利用者サイドと運行サイドでミスマッチが発生しており，その改善を行うことは必要ですが，市民の移動手段の多くが自家用車で，公共交通の運行内容や利用方法などの情報が市民にうまく伝わっていない可能性があります。
・そのため，公共交通パンフレット作成などにより，運行情報の提供を行うとともに，共通乗車券などの企画乗車券によるによる利用促進や，免許返納の促進につながる施策の展開などにより，市民にとってわかりやすく，使いやすい公共交通となるように情報発信等を継続していくことが必要となります。

課題６：産業・観光振興との連携

・市には 4 つの工業団地が立地しているものの，工業団地は鉄道駅から離れた地域に立地しており，公共交通による通勤が難しい状況となっています。工業団地への来訪者も見られる中，鉄道駅からの移動手段の確保が必要となります。
・新たな拠点として，道の駅の整備が予定されており，観光・交流施設が整備される見込みとなっており，観光二次交通の検討が必要となります。

第3章 計画の基本方針と目標

3.1 計画の基本方針等

3.1.1 基本方針

あって安心，使って便利，みんなで支える公共交通
～お出かけしやすく暮らしやすいまちづくりのために～

～目指すべき公共交通の将来像～

「じょうそう未来創生プラン」では，将来都市像として『みんなでつくる　しあわせのまち　じょうそう』を掲げており，その実現を目指しています。総合計画における施策大綱として，都市基盤の充実を示し，「多様な交流を促す交通ネットワークを形成する」ことを位置づけており，市民の移動手段として重要な関東鉄道常総線の利用促進や路線バスの確保に努めるとともに，ふれあい号の利用促進や広域連携による公共交通機関の整備の検討を目指しています。

立地適正化計画においては，水海道駅周辺や石下駅周辺の中心市街地を，高次の生活サービスを提供する「中心拠点」や日常生活に必要な外出がある程度できる「地域拠点」として位置づける見込みとなっており，基盤施設の整備を図りつつ，水海道駅周辺と石下駅周辺の区間については，都市幹線軸として，公共交通網の充実等を図ることが必要となります。また，産業振興ビジョンや道の駅基本計画において，新たな産業・観光・交流拠点となる道の駅の整備が予定されており，産業・観光振興の観点から，水海道駅や石下駅などとのネットワーク化に向けた検討を行い，市民だけでなく，交流拠点等を通じた市外からの来訪者との交流を促進するような公共交通サービスの構築が必要となります。

近年の本市の公共交通を取り巻く環境は厳しい状況が続いておりますが，一方で，公共交通の必要性が高い高齢者などは，今後も増加することが見込まれています。そのため，超高齢社会・人口減少社会に対応しつつ，市民の日常生活を支えるような公共交通サービスの構築が必要となります。

このことから，これら上位・関連計画と整合を図り，本市の市街地，郊外地の地域特性に対応し，市民と来訪者のニーズに対応した公共交通ネットワークを構築していきます。

財政負担の制約がある中で，持続可能な公共交通網を構築するためには，行政や交通事業者などが単独で取り組むのではなく，市民，交通事業者，行政が密に連携しなければなりません。本市が抱える様々な問題点・課題を共有した上で，それぞれが適正な役割を担い，主体的な取組を展開していくことが必要となります。地域，施設，学校，企業などの公共交通に関する多様な関係者とも協働しながら，地域全体で公共交通を支える仕組みを構築していきます。

3.1.2 地域区分と公共交通の基本的な考え方

本市では“市街地”“郊外地”ごとに人口，地勢等の違いから，公共交通に対する需要が異なります。このため，地域区分の定義及び基本的な考え方を以下のとおり整理し，地域の特性に応じた持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。

地域区分	定　義	基本的な考え方
市街地	一定以上の都市機能，住居，建物が集中する地区で，まとまった人を一度に運ぶのに適した公共交通の需要を見込める地域 ⇒居住誘導区域，都市機能誘導区域，中心拠点・地域拠点・交流拠点	市内の主要拠点や主要施設を結ぶネットワークを形成し，大量輸送が可能な交通モードが主体となる。
郊外地	市街地の周辺地域で住宅が点在する地区で，公共交通の需要が多く見込めない地域	拠点へのネットワークを形成し，日常生活の移動手段を念頭におき，少人数の利用に適した交通モードが主体となる。

3.2 計画の目標等

3.2.1 目標

基本目標１　まちづくりに対応した地域公共交通網の構築

居住地が分散している本市の地域特性に対応し，地域（居住地）から地域拠点までの地域内移動，拠点間の地域間移動の移動手段を確保するため，各公共交通手段が連携した地域公共交通網を構築します。

一方で，公共交通の運行には多くの経費を要することから，運行の効率化等の検討が必要となります。そのため，市街地においては公共交通サービスを維持しつつ，郊外地においては地域の実情に応じた効率的な運行形態や運行方法等の検討を行い，持続可能な地域公共交通網の構築を図ります。

また，水海道駅周辺や石下駅周辺の中心拠点や地域拠点及び活力と賑わいをもたらす交流拠点づくりに向けた取組と連携を図りながら，これらの拠点を機能的に結ぶ公共交通網を構築し，拠点の活性化につなげます。

基本目標２　誰もが安心・便利に利用できる公共交通サービスの整備

公共交通の運行経費に係る財政負担に制約があることをふまえて，運行の効率化を図る取組に加え，公共交通の利便性の向上を図り，利用者及び運賃収入を増加させる取組を行い，地域に愛される公共交通に育てることが重要となります。

また，近年では高齢化の進行による高齢ドライバーの交通事故が増加しており，安全・安心な移動が可能な公共交通の重要性は年々高まってきています。高齢者にも見やすい情報提供，使いやすいバリアフリー施設の整備など，公共交通を利用しやすい環境を整え，交通事故防止の観点から利用促進を図ることが重要となります。

そのため，誰もがわかりやすく，利用しやすい公共交通の構築を図るため，快適な利用環境づくりや公共交通情報の提供・発信を行います。また，来訪者向けの情報の提供・発信を行い，安心して便利に利用できる公共交通を構築します。

市民や利用者等のニーズをふまえ，運賃施策や運行形態など，利便性を考慮した運行サービスを検討し，誰もが気軽に利用できる公共交通を構築します。

基本目標３　みんなで支える公共交通の実現

地域で公共交通を支えるためには，市民等が公共交通に興味を持ち，継続的に利用することが重要です。

そのため，各種体験イベントなど実際に公共交通に触れる機会を創出し，モビリティマネジメント※の手法を取り入れ，地域等と協働による積極的な利用促進を図ります。

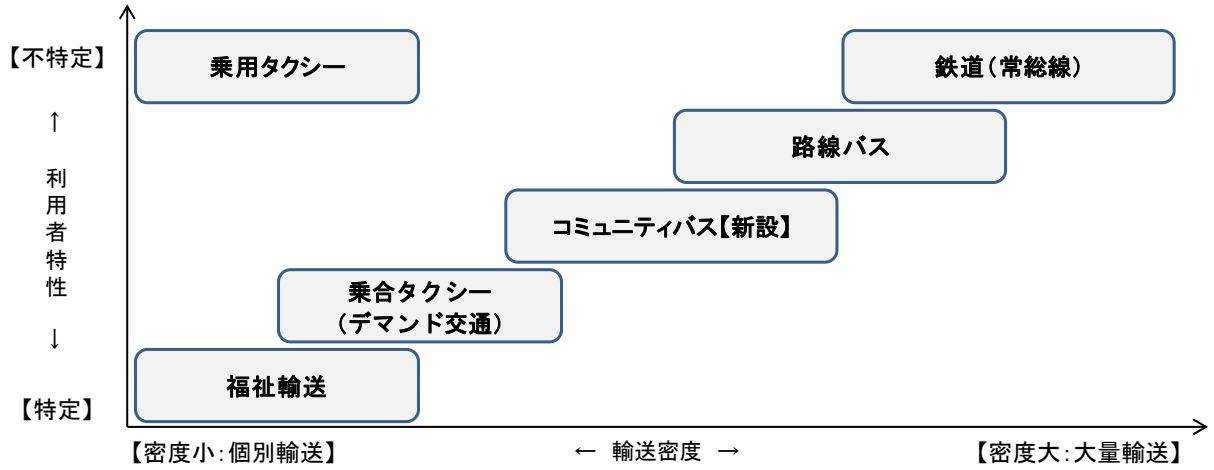
また，交通事業者，地域，行政との協働について，利用促進を図るだけでなく，ＰＤＣＡサイクルに沿って，施策立案・実施，効果検証，改善策の検討など，公共交通の適正かつ効果的･効率的なマネジメントを行います。

※モビリティマネジメント：自家用車利用に依存する状態から，公共交通や自転車などを賢く利用する方向へと自発的な転換を促すように，住民や団体を対象にコミュニケーションを中心として働きかける取組のこと。

3.2.2 各モードの役割

公共交通の機能，役割及び目的を分類し，以下のとおり整理します。

利用者特性･輸送密度に応じた常総市の公共交通モード



交通手段	役割及び目的
鉄道（常総線）	・市域をまたいで周辺市町村と本市を結ぶ広域的な路線。 ・定時定路線を基本とし，通勤，通学，通院，買物などに対応。
路線バス	・市域をまたいで周辺市町村と本市を結ぶ広域的な路線。 ・定時定路線を基本とし，通勤，通学，通院，買物などに対応。
コミュニティバス【新設】	・各地域を起点に中心拠点や交流拠点を結ぶ路線。 ・地域住民の日常生活の移動に対応。 ・市内の通勤，通学，通院，買物などに対応。
乗合タクシー（デマンド交通）	・利用者の需要に応じて経路を決める区域運行。 ・鉄道や路線バス等を補完し，市内の交通空白地帯を解消する。
乗用タクシー	・自由な時間帯とエリア制限のない移動に対応できる移動手段。
福祉輸送	・公共交通の利用が困難な方を対象に，ドア・ツー・ドアの移動手段を提供する。

3.2.3 再編に向けた役割

常総市の公共交通の役割と方向性については，以下のとおりです。

広範囲に移動を支える交通基盤を「地域間交通（幹線軸）」，日常生活の移動を支えて各地域から地域間交通に接続する「地域内交通（支線軸）」として，公共交通の再編に向けた役割を以下のとおり整理し，持続可能な公共交通体系の構築を進めます。

交通モード		役割と方向性	該当路線
地域間交通（幹線軸）	鉄道	【役割】 ・市内広域や市内外を連絡し，通勤・通学，買物などの日常生活行動だけでなく，観光，ビジネスなど多様な目的での移動を支えます。 ・市内各地域から最寄り駅（水海道駅，北水海道駅，中妻駅，三妻駅，南石下駅，石下駅，玉村駅）までのアクセス向上を図ります。 【方向性】 ・広域の移動を支える交通として今後も役割を果たしていきます。	関東鉄道 常総線
	路線バス （再編）	【役割】 ・市内外の拠点間を連絡し，通勤・通学、買物、通院などの日常生活行動だけでなく，観光など多様な目的での移動を支えます。 ・中心拠点では地域内交通と接続し，公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担います。 【方向性】 ・交通事業者と協議し，幹線軸として一定基準の運行を確保していくため，運行内容の一部再編や利便性向上に向けて取り組みます。	路線バス ・岩井 BT～守谷駅西口 ・内守谷工業団地～守谷駅西口 ・石下駅～つくばセンター・土浦駅 ・石下駅～下妻駅（冬休み期間の平日運行）
地域内交通（支線軸）	コミュニティバス （新設）	【役割】 ・中心拠点の水海道駅と石下駅を中心に市街地を周遊し，通勤・通学，買物，通院などの日常生活行動を支えます。 ・中心拠点において，地域間交通（幹線軸）の鉄道や路線バスと接続し，広域への移動を支えます。 ・中心拠点において，地域内交通（支線軸）の他のコミュニティバスと接続し，市街地周遊を支えます。 【方向性】 ・交通事業者と協議し，事業性，機能性，接続性などの観点から引き続き，適した運行サービスの確保・維持に向けて取り組みます。	コミュニティバス ・水海道市街地ルート ・石下市街地ルート

	コミュニティバス （新設）	【役割】 ・各地域から中心拠点の水海道駅と石下駅までの移動手段を確保し，沿線施設や市街地での通勤・通学，買物，通院などの日常生活行動を支えます。 【方向性】 ・交通事業者と協議し、事業性、機能性、接続性などの観点から今後の方針を検討し、適した運行サービスの確保・維持に向けて取り組みます。	コミュニティバス ・11 系統
	乗合タクシー デマンド交通 （再編）	【役割】 ・地域住民が様々な地域サービスを受けることができるよう，市内全域と交通拠点，各種施設等への移動を支えます。 ・地域間交通と接続し，広域への移動を支えます。 【方向性】 ・交通事業者の廃業が続いており、車両台数も 7 台から 4 台に減少している状況を踏まえて，AI 配車システムの導入及び運行内容の変更などを行いつつ，コミュニティバスとの役割分担を行うことで，効果的・効率的な運行につなげます。	予約型乗合交通 「ふれあい号」
	タクシー	【役割】 ・タクシー利用が有効な移動，あるいは公共交通が不便な地区の住民などの多様な移動を支えます。 【方向性】 ・交通事業者と協議し、一定基準の運行を確保します。	タクシー

3.2.4 地域内フィーダー系統の維持・確保：地域公共交通確保維持改善事業の必要性

常総市予約型乗合交通「ふれあい号」について，今後も国の補助制度（地域内フィーダー系統）を活用して，持続可能な運行を維持していきます。

路線名	必要性・有効性	事業概要	補助
予約型乗合交通「ふれあい号」	予約型乗合交通「ふれあい号」の運行により，交通空白地域の移動手段の確保，高齢者の移動手段の確保，既存の公共交通との連携体制の確保が図られています。一方で，運賃収入と運行経費に基づく収支状況は課題がある状況です。 現在も継続的に運行している中で，自治体と事業者の運営努力だけでは運行の維持が難しいことから，AI 配車システムの導入や運行内容の変更などの再編検討を行いつつ，地域公共交通確保維持改善事業により持続可能な交通として運行を継続していくことが必要です。	＜運行区域＞ ・常総市全域 ＜事業許可区分＞ ・乗合方式：道路運送法 4 条 ＜実施主体＞ ・常総市 （運行はタクシー事業者が実施）	※1

※1 国の地域公共交通確保維持改善事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

3.2.5 市民，交通事業者，行政の役割

本市の公共交通を維持し充実させていくためには，市民，交通事業者，行政がそれぞれの役割を認識し，協力して取り組むことが必要です。

（1）市民の役割

利用されない公共交通は維持することが困難です。地域に住む市民一人ひとりがこれを認識し，様々なかたちで運営に参画し，利用促進に関わるなど，地域を走る公共交通を支える役割を担っています。

（2）交通事業者の役割

交通事業者は，運行に関するプロとして，安全・安定運行確保とサービスレベル向上に取り組むほか，地域住民が望むニーズをより安く提供する運行方法について，企画提案する役割を担っています。

（3）行政の役割

市は，地域公共交通のネットワーク全体を主体的に計画・維持し，市民の移動を支援する役割を持ちます。また，関係各課が取り組むまちづくりと連携して施策を展開します。

国及び県は，財政的な支援のほか，地域公共交通政策に取り組む市に対して，広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導，助言など行う役割を担っています。

▼市民，事業者，行政の連携イメージ

出典：みんなで支える公共交通／熊本市

＜基本方針・基本目標，目標達成に向けた施策一覧＞

地域及び地域公共交通の現状

＜地域及び地域公共交通を取り巻く環境＞

- ○これまでの公共交通の取組
- ○茨城県や周辺市町村との連携
- ○総合計画・関連計画
- ○今後の社会情勢
- ○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

＜地域及び地域公共交通の課題＞

- ○人口減少・少子高齢化に対応する持続可能な地域公共交通網の形成
- ○地域の実情に応じたメリハリのある地域公共交通網の形成
- ○超高齢社会に対応した安全・安心な外出環境の確保
- ○モード間や周辺市町村との連携による地域公共交通の利便性向上
- ○わかりやすく，使いやすい地域公共交通の実現
- ○産業・観光振興との連携

＜まちづくりへの対応（関係各課）＞

- ○コンパクトなまちづくり，拠点の設定と交通ネットワークの実現
- ○工業団地通勤者や観光客などの来訪者のニーズ対応
- ○高齢者や障がい者等の運転免許返納者の増加に伴う日常生活支援
- ○教育分野や福祉分野との連携
- ○地域コミュニティの維持

【基本方針】　あって安心，使って便利，みんなで支える公共交通 ～お出かけしやすく暮らしやすいまちづくりのために～

- ・総合計画に掲げる市の将来都市像『みんなでつくる　しあわせのまち　じょうそう』の実現を目指し，公共交通が中心拠点，地域拠点をつなぎ，まちの活力や魅力の創出を推進するコンパクト＆ネットワークの役割を担う。
- ・市民の日常生活を支えつつ，地域への来訪を促進するため，地域特性やニーズに対応した公共交通ネットワークを構築する。
- ・市民，交通事業者，行政が密に連携し，情報や課題を共有した上で役割を分担し，主体的な取組を行いつつ，地域，施設，学校，企業等との協働により，地域全体で公共交通を支える仕組みを構築する。

【基本目標１】 まちづくりに対応した地域公共交通網の構築

- ・地域（居住地）から拠点までの地域内移動，拠点間の地域間移動の移動を確保するため，各公共交通手段で連携した地域公共交通網を構築する。市街地においては公共交通サービス維持，郊外地においては地域の実情に応じた効率的な運行形態や運行方法等の検討を行い，持続可能な地域公共交通網の構築を図る。
- ・水海道駅周辺，石下駅周辺の中心拠点，地域拠点において，活力と賑わいをもたらす交流拠点づくりに向けた取組と連携を図りながら，これらの拠点を機能的に結ぶ公共交通網を構築し，拠点の活性化につなげる。

＜指標①＞公共交通利用圏域の維持
＜指標②＞公共交通利用者数の維持

【基本目標２】 誰もが安心・便利に利用できる公共交通サービスの整備

- ・誰もがわかりやすい，利用しやすい公共交通の構築を図るため，快適な利用環境づくりや公共交通情報の提供・発信を行う。また，来訪者向けの情報の提供・発信を行い，安心して便利に利用できる公共交通を構築する。
- ・市民や利用者等のニーズをふまえ，運賃施策や運行形態など，利便性を考慮した運行サービスを検討し，誰もが気軽に利用できる公共交通を構築する。

＜指標③＞公共交通に対する満足度の向上
＜指標④＞利用環境整備の実施項目数
＜指標⑤＞事業効率の改善

【基本目標３】 みんなで支える公共交通の実現

- ・地域全体で公共交通を支えるために，モビリティマネジメントの手法を取り入れ，地域等と協働による積極的な利用促進を図る。
- ・行政や交通事業者，地域等との密な連携や協働の取組により，公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを行う。
- ・交通事業者では対応しきれない末端部分の公共交通について，地域が主体となった運行の実現に向けて検討する。

＜指標⑥＞利用促進事業の実施数

施策① 地域特性に応じた公共交通サービスの提供

- 取組①-1　地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編
- 取組①-2　地域内移動を支える新たな公共交通ネットワークの形成
- 取組①-3　広域移動手段の確保・維持

施策② まちづくり施策との連携

- 取組②-1　拠点づくりの取組と公共交通の連携

施策③ 利用環境の改善

- 取組③-1　快適に公共交通を利用できる環境づくり
- 取組③-2　わかりやすく，乗りやすく，親しみやすい環境づくり

施策④ 情報提供の充実

- 取組④-1　誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成
- 取組④-2　観光情報等との情報提供の一元化
- 取組④-3 ICT 導入に向けた検討

施策⑤ 利便性を考慮した運行サービスの提供

- 取組⑤-1　気軽に利用できる運行サービスの提供
- 取組⑤-2　高齢者にやさしい公共交通サービスの提供

施策⑥ モビリティマネジメントの推進

- 取組⑥-1 公共交通利用に向けた意識啓発
- 取組⑥-2 高齢者の運転免許返納の促進
- 取組⑥-3 地域等との協働による利用促進

施策⑦ 公共交通事業の適正な運営

- 取組⑦-1　関係者との連携による公共交通事業のマネジメント
- 取組⑦-2　地域全体による公共交通の運行の実現に向けた検討

※コミュニティバスを新規運行するなど常総市全域の交通体系の再編を図るため，施策①③④⑤⑥については利便増進事業として実施予定。

第4章 目標達成に向けた施策

目標の達成に向けて，次のとおり各施策を展開します。

4.1 まちづくりに対応した地域公共交通網の構築【基本目標１】

施策① 地域特性に応じた公共交通サービスの提供

※本施策は利便増進事業の対象である

取組①-1　地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編

・居住地が分散している常総市の地域特性に対応し，地域（居住地）から中心拠点・地域拠点への地域内移動，中心拠点・地域拠点から市外への移動手段を確保するため，地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の国の補助制度を活用しながら，路線バス，コミュニティバス，乗合タクシー，その他（乗用タクシー，福祉輸送）を連携させた，持続可能な地域公共交通網を構築します。

・公共交通事業の収支の改善及び市の財政負担の削減に向けて，路線バス，乗合タクシー，乗用タクシー，福祉輸送の適正な役割分担を図ります。

交通モード	再編の方向性
路線バス	・常総市とつくば市，守谷市をつないでいる路線（岩井 BT～きぬの里～守谷駅西口，内守谷工業団地～守谷駅西口）については，基本的には現行どおり運行を維持。 ・その他の路線（石下駅～つくばセンター・土浦駅，石下駅～下妻駅）については，利用状況や隣接市との調整をもとに，現行維持，一部変更，効率化について検討。
コミュニティバス【新設】	・地域（居住地）から中心拠点・地域拠点への地域内移動を支えるため，新規運行を検討。 ・中心拠点や地域拠点から各地域を結ぶ地域内交通（支線軸）の役割を担うことを想定。
乗合タクシー（デマンド交通）	・ふれあい号は，AI 配車システムの導入，上記の新規運行との役割分担などにより，一部効率化を検討。
福祉輸送	・基本的には現行どおり運行を維持。

取組①-2　地域内移動を支える新たな公共交通ネットワークの形成

・地域内の各種施設への移動の利便性を向上し，まちづくり支援及び賑わい創出につなげるため，コミュニティバスの新規運行を検討します。

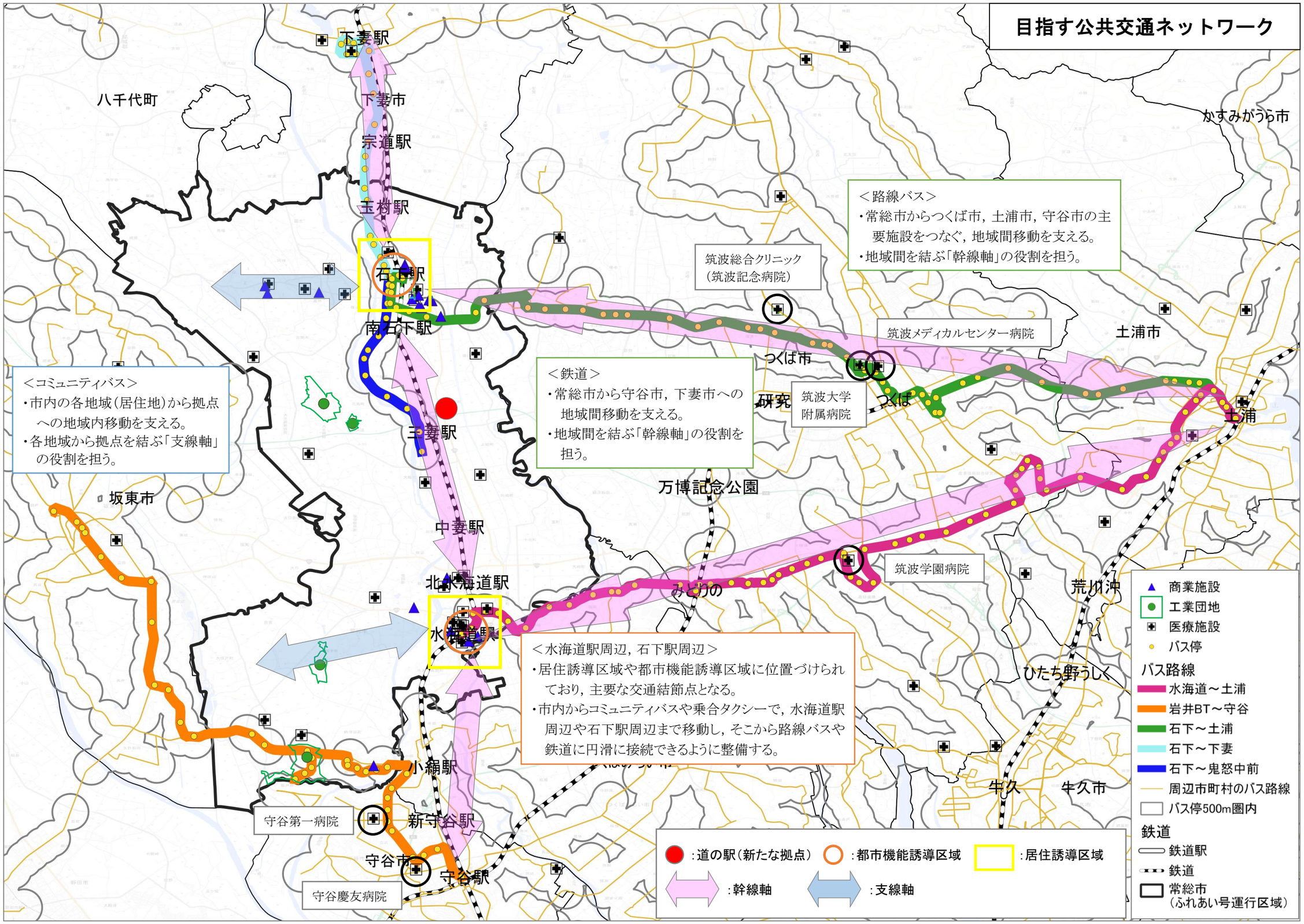
・生活交通機能としてだけでなく，地域外からの来訪者ニーズに応えるため，鉄道駅から道の駅や観光施設などの交流拠点への移動手段を確保することも検討します。

取組①-3　広域移動手段の確保・維持

・本市と市外を結ぶ鉄道及び路線バスについて，運行を維持します。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール					
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
地域特性に対応した持続可能な地域公共交通網の再編	交通事業者 市	再編 検討	利用状況や役割分担等に応じて，再編			継続又は見直し 評価・検証	
地域内移動を支える新たな公共交通ネットワークの形成	交通事業者 市	運行 計画			新規運行 （実証運行予定）	継続又は見直し 評価・検証	
広域移動手段の確保・維持	交通事業者 市	運行サービスを維持				継続又は見直し 評価・検証	


目指す公共交通ネットワーク
下妻駅
下妻市
宗道駅
玉村駅
石下駅
南石下駅
三妻駅
中妻駅
北水海道駅
水海道駅
小絹駅
新守谷駅
守谷駅
守谷市
八千代町
坂東市
かすみがうら市
土浦市
つくば市
牛久市
牛久
荒川沖
ひたち野うしく
土浦
つくば
研究
万博記念公園
筑波総合クリニック
（筑波記念病院）
筑波メディカルセンター病院
筑波大学
附属病院
筑波学園病院
守谷第一病院
守谷慶友病院
＜路線バス＞
・常総市からつくば市，土浦市，守谷市の主要施設をつなぐ，地域間移動を支える。
・地域間を結ぶ「幹線軸」の役割を担う。
＜鉄道＞
・常総市から守谷市，下妻市への地域間移動を支える。
・地域間を結ぶ「幹線軸」の役割を担う。
＜コミュニティバス＞
・市内の各地域（居住地）から拠点への地域内移動を支える。
・各地域から拠点を結ぶ「支線軸」の役割を担う。
＜水海道駅周辺，石下駅周辺＞
・居住誘導区域や都市機能誘導区域に位置づけられており，主要な交通結節点となる。
・市内からコミュニティバスや乗合タクシーで，水海道駅周辺や石下駅周辺まで移動し，そこから路線バスや鉄道に円滑に接続できるように整備する。
：道の駅（新たな拠点）
：都市機能誘導区域
：居住誘導区域
：幹線軸
：支線軸
商業施設
工業団地
医療施設
バス停
バス路線
水海道～土浦
岩井BT～守谷
石下～土浦
石下～下妻
石下～鬼怒中前
周辺市町村のバス路線
バス停500m圏内
鉄道
鉄道駅
鉄道
常総市
（ふれあい号運行区域）

施策② まちづくり施策との連携

取組②-1　拠点づくりの取組と公共交通の連携

・水海道駅，石下駅周辺の「中心拠点」「地域拠点」，現在，整備が進められている道の駅などの「交流拠点」を機能的に結ぶ公共交通網を構築し，拠点の活性化に寄与します。

・居住誘導区域や都市機能誘導区域におけるまちづくりの方向性と連動した公共交通を構築するため，関係者間の連携を図りながら，必要かつ適切な公共交通の再編について検討します。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール					
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
拠点づくりの取組と公共交通の連携	市民 交通事業者 市 その他関係者	拠点づくりの取組と連携しながら，拠点間の公共交通ネットワークを整備					

出典：常総市

4.2 誰もが安心・便利に利用できる公共交通サービスの整備【基本目標２】

施策③ 利用環境の改善

※本施策は利便増進事業の対象である

取組③-1　快適に公共交通を利用できる環境づくり

・待合環境の改善検討を行い，機能を充実させるなど公共交通の使いやすい環境整備に努めます。

取組③-2　わかりやすく，乗りやすく，親しみやすい環境づくり

・高齢者や障がい者をはじめ，誰もが安心して公共交通を利用できるように，路線バスや乗合タクシー，乗用タクシーについて，バリアフリー対応車両への更新を進めます。

・新規運行予定のコミュニティバスなどについて，利用者がひと目で見分けられるような車両ラッピングを施します。車両ラッピングは，地域のバスとして，バスへの親しみと関心を持ってもらう効果が期待できます。また，運賃以外の収入源確保の観点から，バス車両を広告媒体としたラッピングについても検討します。

・誰もが安全・安心に公共交通を利用できる環境を整備するため，車両や設備の整備，運転士のマナー向上など，交通事業者の安全対策の実施状況を把握し，必要に応じて適切な指導等を行います。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール					
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
快適に公共交通を利用できる環境づくり	市民 交通事業者 市	検討調整	整備可能な箇所から順次整備			評価・検証	継続又は見直し
わかりやすく，乗りやすく，親しみやすい環境づくり	交通事業者 市	バリアフリー対応車両の導入（車両更新時に順次導入） 車両ラッピングの実施（実施できるものから順次導入） 定期的に安全対策の実施状況を確認 必要に応じて改善策を実施				評価・検証	継続又は見直し

③-1　快適に公共交通を利用できる環境づくり

参考：商業施設と連携した待合スペース（横浜市）
・コンビニエンスストアのイートインコーナーをバスの待合スペースとして開放している。
　また，タブレット型バス接近表示機を設置している。
参考：既存施設を待合所として有効活用（珠洲市）
・古くなった住民所有の倉庫について，地域のバスボランティアサポート団体が待合所として整備して利用している。
参考：学生の手作りベンチをバス乗り場に設置（米子市）
・米子工業高等専門学校建築学科の学生が製作したベンチをシャトルバス乗り場に設置している。

出典：横浜市

出典：玖珠市

出典：米子市

③-2　わかりやすく，乗りやすく，親しみやすい環境づくり

出典：静岡市
【ＵＤタクシー車両】

出典：湖西市

出典：阿久比町
【ラッピング車両】

※UD タクシー:ユニバーサルデザインタクシーの略称。足腰の弱い高齢者，車いす使用者，ベビーカー利用の親子連れ，妊娠中の方など，誰もが利用しやすいタクシー車両のこと。誰でも使える一般タクシー。

施策④ 情報提供の充実

※本施策は利便増進事業の対象である

取組④-1　誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成
・利用者目線でわかりやすく，常総市の公共交通を網羅した総合的な公共交通マップ等を作成して，市民へ配布するとともに，市内主要施設に配置することにより公共交通の情報提供の充実を図ります。また，公共交通の利用方法などを記載し，きめ細かな情報提供に努めます。
取組④-2　観光情報等との情報提供の一元化
・公共交通マップや拠点における案内表示等の情報提供を行うツールは，市民だけでなく，インバウンド対応を含む観光客等の来訪者も使えるような観光情報等（観光地の場所，観光地までの公共交通を利用した行き方等）を併せて記載します。
取組④-3　ICT 導入に向けた検討
・バスロケーションシステム※，ICT アプリ※の活用，ICT を活用した電子媒体での情報提供に向けたオープンデータ化，地域公共交通全体の検索・予約システム，乗合タクシーの配車の AI 化など，最新技術を取り入れた取組について，インバウンド対応も含めて検討します。

※バスロケーションシステム：GPS などを利用してバスの位置情報を収集することにより，バスの定時運行の調整等に役立てるシステム。利用者向けサービスとして，バスの接近や到着予測時刻の情報を，バス停留所やスマートフォンなどインターネットにおいて情報提供することができる。
※ICT アプリ：ICTは「Information and communication technology(情報通信技術)」の略称で，パソコンなどの情報機器や，インターネット，通信インフラなどを組み合わせて活用していくための技術の総称。アプリはパソコンやスマートフォン向けに提供されているソフトウェアをいう。

◆スケジュール

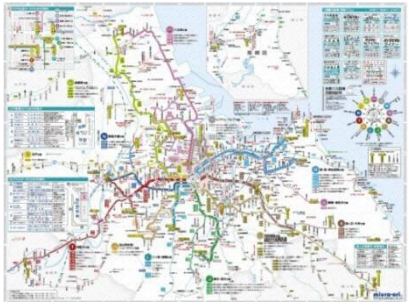
取組	実施主体	スケジュール					
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成	市民 交通事業者 市	検討・調整 他地域の動向把握	公共交通マップ等の作成 住民等への配布		評価・検証	継続又は見直し	
観光情報等との情報提供の一元化	市 その他関係者	検討・調整 他地域の動向把握	公共交通マップ等への観光情報の掲載・配布 その他，情報提供ツールの整備			継続又は見直し	
ICT 導入に向けた検討	交通事業者 市	事業のロードマップの検討・策定 実施できる取組の実証実験等の実施計画作成					
			実施できる取組について実証実験を展開				
				評価・検証（効果測定）			

④-1　誰もがわかりやすい公共交通マップ等の作成

④-2　観光情報等との情報提供の一元化

④-3　ICT 導入に向けた検討

※ICT：情報通信技術のこと。活用例として，バス停到着時間等の情報を提供するバスロケーションシステムや乗車券の IC カード化などがある。



出典：八戸市

▲総合的な交通マップ
※④-1

出典：会津若松市

▲おでかけマップ
※④-1，④-2

出典：八戸市

▲方向別時刻表
※④-1

出典：茨城交通株式会社

▲バスの利用方法等の情報イメージ　※④-3

参考：函館 navi（公共交通アプリ）

出典：函館 navi

施策⑤ 利便性を考慮した運行サービスの提供

※本施策は利便増進事業の対象である

取組⑤-1　気軽に利用できる運行サービスの提供

・自家用車からの公共交通への転換を促進するため，利用しやすい運賃設定や企画乗車券について，関係者間で協議して，新たな運賃施策について検討します。
・道路管理者や警察と協議を行い，周辺交通に影響がないと認められる区間において，コミュニティバスなどのフリー乗降区間の設定を検討し，利便性の向上を図ります。
・交通事業者と連携し，利用しやすい公共交通の運営について協議・検討をします。

取組⑤-2　高齢者にやさしい公共交通サービスの提供

・福祉タクシー助成券については，制度を維持しますが，他の交通モードとの役割を勘案したうえで，制度内容の見直しを検討します。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール					
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
気軽に利用できる運行サービスの提供	市民 交通事業者 市	施策の検討，事業者との協議・調整		新たな運賃施策の展開			継続又は見直し
		フリー乗降区間の検討・協議・調整		協議が整った箇所・区間から順次，実施		評価・検証	継続又は見直し
高齢者にやさしい公共交通サービスの提供	交通事業者 市	現在の福祉タクシー助成券のサービスを維持					
		全体の公共交通の再編や利用者の声等をもとに必要に応じてサービス見直しの検討					

⑤-1　気軽に利用できる運行サービスの提供

参考：神奈川中央交通株式会社
高齢者バス割引乗車券（かなちゃん手形）

・65 歳以上を対象者として，路線バスが1乗車現金 100 円で利用できる。

出典：神奈川中央交通株式会社

＜フリー乗降区間とは＞

・バス路線の全部または一部の区間を設定し，バス停等の特定の乗場を設けず，路線上のどの場所でも乗降できる区間のことです。
・利用者は，乗車時にはバス等に向かって手を上げるなどして合図し，降車時には運転手に降りる場所を伝えることにより，乗降車を行います。
・なお，降車のみをフリーとして，乗車はバス停・停留所に限定するケースもあり，状況に応じて最適な運行形態を検討します。
・周辺交通の安全性確保の観点から，事前に警察と協議・調整しながら，各路線の交通状況や道路状況等に応じたフリー乗降区間の設定を検討します。

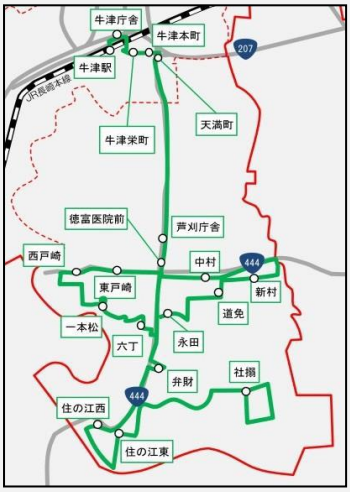
出典：猪名川町資料

【参考】　小城市（佐賀県）　路線定期運行の工夫

＜苦情をふまえてデマンド交通から路線定期運行に変更＞

小城市では，旧芦刈町内を運行区域とする事前登録制・事前予約方式のデマンドタクシーを運行していた。しかしその後，予約方法が煩わしいといった苦情を受けて運行形態そのものを見直し，路線定期運行に変更している。

路線定期運行への変更にあたっては，デマンドタクシーがドア to ドアで運行されていたことをふまえ，各集落をくまなく運行するルートやフリー乗降区間を設定するなど，サービスの極端な低下を避ける工夫を行った。



出典：小城市

4.3 みんなで支える公共交通の実現【基本目標３】

施策⑥ モビリティマネジメントの推進

※本施策は利便増進事業の対象である

取組⑥-1　公共交通利用に向けた意識啓発

・高齢者や児童・生徒を対象とした，バスの乗り方教室やバスを利用した買物を体験するツアー等を実施し，公共交通への利用促進及び意識啓発を図ります。
・広報紙やイベント時等に公共交通の運行状況や利用促進策等を紹介して，市民の意識啓発を図ります。

取組⑥-2　高齢者の運転免許返納の促進

・現在，取り組んでいる運転免許証自主返納支援制度について，高齢者のニーズをもとに，関係者間で協議して，支援制度の充実を検討します。
・また，警察等と協力し，高齢者教習時などに公共交通利用を促すモビリティマネジメントの実施を検討します。

取組⑥-3　地域等との協働による利用促進

・市民団体等と連携し，公共交通の利用方法などの情報提供に努めます。
・多様な関係者と連携した利用促進策として，健康増進や地域コミュニティの維持・創出につながる企画乗車券等の検討をします。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール					
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
公共交通利用に向けた意識啓発	市民 交通事業者 市 その他関係者	利用促進策の検討 関係者との協議・調整	施策の実施			評価・検証	継続又は見直し
高齢者の運転免許返納の促進	交通事業者 市 その他関係者	既に実施している施策の継続 施策の充実化の検討 警察との協議・調整	モビリティマネジメントの実施			評価・検証	継続又は見直し
地域等との協働による利用促進	市民 市 その他関係者	利用促進策の検討 地域との協議・調整	市民団体等と連携した情報提供の展開 既に実施している施策を含めて，企画乗車券など新たな利用促進策の実施			評価・検証	継続又は見直し

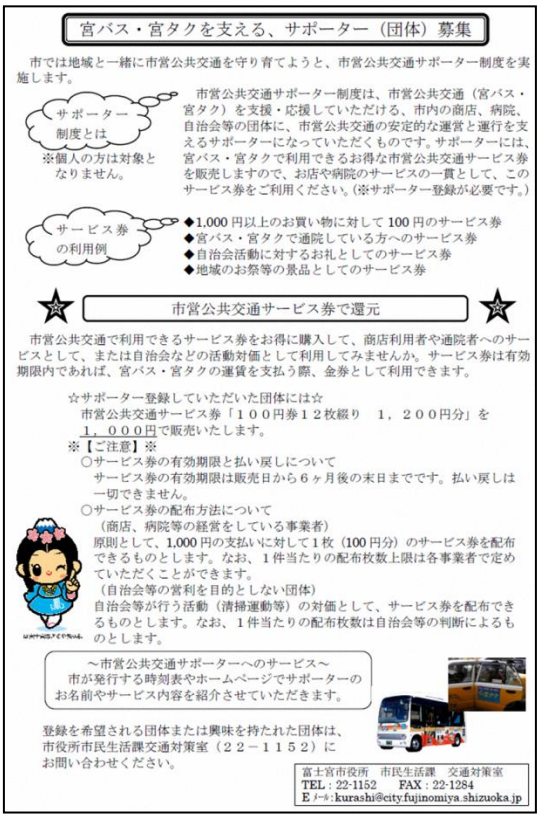
⑥-1　公共交通利用に向けた意識啓発

○高齢者や学生に向けた取組
- 乗り方教室，乗車体験イベント等の実施
- 職場体験の受入
- 高齢者の行事や遠足等の学校行事において，公共交通を利用してもらえるような情報提供等
- 小学校入学時の交通 IC カードの配布　等

○市民全般に向けた取組
- 企画乗車券等を活用した体験ツアーの検討
- サポーター制度の検討
- ワークショップによる交通マップ等の作成　等

出典：富士市

▲乗車体験イベントや乗り方教室イメージ



出典：富士宮市

▲サポーター制度のイメージ

参考：　延岡市（宮崎県）

地域が協働して公共交通の利用を促進

延岡市では，ＰＴＡや高齢者クラブ等の市民団体，商業団体，バス事業者，行政で「延岡市バス利用促進協議会」を組織し，バスの時刻表や路線図の作成・配布，バス停のベンチや上屋の整備，バスの乗り方教室の開催などの取組を行っている。

なお，バスの乗り方教室は，小学生などの低年齢層や高齢者等を対象に，“乗り方自体が分からない”という状況を解消し，バスをより身近な乗り物として意識してもらうために開催されている。

出典：延岡市

⑥-2　高齢者の運転免許返納の促進

出典：静岡県タクシー協会

▲タクシー料金の割引サービス

FAX:029-301-2848

高齢運転者運転免許自主返納サポート事業 協賛申込書

平成　年　月　日

茨城県生活環境部生活文化課安全なまちづくり推進室　あて

「高齢運転者運転免許自主返納サポート事業」の協賛店舗等として、申し込みます。
※は必須事項です。必ず記入して下さい。

登録者情報

(フリガナ) 店舗等名称		
(フリガナ) 代表者氏名		
所在地	〒	
ご担当者 連絡先 ※ (公開しません)	氏名(フリガナ)	
	電話	FAX
	E-mailアドレス	

店舗情報　県ホームページで公開します。※以外で、公開を希望しない項目は未記入で結構です。

(フリガナ) 店舗等名称 ※	
業種区分 ※ (一つだけ選択して下さい)	買う　食べる　学ぶ　見る・遊ぶ　泊まる　交通　金融　理美容 自動車(販売、整備、レンタカー)　クリーニング　写真　ガソリンスタンド　その他
所在地 ※	〒
電話番号 ※	
E-mailアドレス	
HPアドレス	
営業時間	時　分　～　時　分　(24時間表示)
定休日	
駐車場	台
優待内容 (100字以内) ※	
店舗等の紹介 (100字以内) ※	

出典：茨城県

▲サポート事業の協賛事業者募集

参考①：運転免許証自主返納者のバス運賃割引制度（熊本県）

・運転免許を自主返納した熊本県内在住の 65 歳以上の方を対象に，電車・バスの運賃割引を受けられる制度。
・『免許返納者割引乗車証』の発行が必要。
・割引額は普通旅客運賃の半額。有効期間は取得日から 2 年間。

出典：熊本県

参考②：高齢者運転免許証自主返納支援事業（大分県別府市）

・運転免許を自主返納した 70 歳以上の方を対象に，公共交通で利用できる IC カードにポイントを付けて交付する特典を設けている。
・大分県内のサポート加盟店で運転経歴証明書を提示することにより，旅館の宿泊料の割引や買い物商品の無料配送，宅配手数料の半額免除など，様々なサービスが受けられる取組を行っている。

出典：別府市

⑥-3　地域等との協働による利用促進

参考：八戸市・八戸圏域のバスパック

・沿線の観光施設や飲食店などと連携し，路線バスを使って，気軽にお出かけを楽しめる「日帰り路線バスパック」を企画商品化している。

・チケット購入タイプと，事前購入不要のクーポン券タイプの２種類がある。

（左：八戸酒造酒蔵見学バスパック
右：ごのへ馬肉料理バスパック）

出典：八戸市

出典：八戸市

参考：公共交通利用者への特典の付与例，公共交通利用者への運賃補助例

出典：ららぽーと立川立飛

出典：小田原市

施策⑦ 公共交通事業の適正な運営

取組⑦-1　関係者との連携による公共交通事業のマネジメント

・行政と交通事業者の実務担当者を中心に，公共交通の施策の問題点・課題等を共有しながら，改善に向けて継続的に協議を行います。まちづくりによる状況の変化等に対して，必要となる公共交通サイドからのアプローチを適宜検討します。

・国や県の交通政策の動向，自動運転，MaaS※などの最新技術の動向について情報収集を継続的に行います。

取組⑦-2　地域全体による公共交通の運行の実現に向けた検討

・地域の資源を総動員して公共交通を維持していくことに努めます。

・地域は移動手段のあり方を主体的に検討するとともに，市は法制度や他地域の事例を紹介するほか，支援制度の確立を検討します。

※MaaS:ICT を活用して交通をクラウド化し，公共交通か否か，また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。

◆スケジュール

取組	実施主体	スケジュール					
		R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
関係者との連携による公共交通事業のマネジメント	交通事業者 市 その他関係者	公共交通事業について，関係者間で継続的に協議 官民連携による公共交通事業や交通政策について情報収集 実施できる施策があれば展開 評価・検証 継続又は見直し					
地域全体による公共交通の運行の実現に向けた検討	市民 市 その他関係者	福祉や教育などの地域資源の整理 情報・事例収集，地域住民との意見交換会 自家用有償旅客運送の検討 地域の取組に対する支援制度の検討 実施できる取組や地域があれば展開 評価・検証 継続又は見直し					

第5章 目標の評価指標と計画の進行管理

5.1 目標の評価指標

本計画の基本方針を実現するため，目標に応じた計画期間に達成すべき評価指標を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

基本目標	評価指標	現状値	目標値 （令和７年度）
【基本目標１】 まちづくりに対応した地域公共交通網の構築	指標① 公共交通利用圏域の維持	■広域路線バス：３系統 ■ふれあい号 運行区域：１００％ （令和２年度）	■２系統 ■１００％
	指標② 公共交通利用者数の維持	■鉄道 水海道駅：２，３００人/日 石下駅：７５０人/日 ■ふれあい号：７１人/日 （令和２年度）	■鉄道 水海道駅：２，３００人/日 石下駅：７５０人/日 ■ふれあい号：７１人/日 ■コミュニティバス： ９０人/日
【基本目標２】 誰もが安心・便利に利用できる公共交通サービスの整備	指標③ 公共交通に対する満足度の向上	１１．２％ （平成２９年度）	１９．２％
	指標④ 利用環境整備の実施項目数	― （令和２年度）	６
	指標⑤ 事業効率の改善	■ふれあい号の 収支率：１０．９％ ■ふれあい号の利用者 １人あたり市負担額 ：１，９６７円 （令和元年度）	■１１．０％以上 ■１，９６７円以下
【基本目標３】 みんなで支える公共交通の実現	指標⑥ 利用促進事業の実施数	― （令和２年度）	６

※新型コロナウィルスの影響を加味した数値目標としています。

※評価指標のデータ取得方法と目標値設定の考え方

評価指標	利用データ	算出方法と目標値設定の考え方	備考
指標① 公共交通利用圏域の維持	国勢調査・各交通事業者データ	＜算出方法＞ ・路線バスについては，市町村間をまたぐ路線の系統数を設定しました。3 系統のうち 1 系統の廃止に伴い、2 系統を目標値に設定しました。 ・国勢調査の 500m メッシュ人口とバス停 300m 圏域，鉄道駅 1 km圏域を重ね合わせて，常総市の総人口とバス停及び鉄道駅のカバー人口の割合から算出します。 ＜目標値設定の考え方＞ ・現在の市町村間をまたぐ路線の系統数と，ふれあい号の市内全域運行を維持するという考え方で設定しています。	現状値⇒R2 目標値⇒R7
指標② 公共交通利用者数の維持	各交通事業者データ	＜算出方法＞ ・市内の鉄道有人駅（水海道駅，石下駅），ふれあい号の緊急事態宣言解除後の令和 2 年 6 月以降の利用者数から算出しました。 ＜目標値設定の考え方＞ ・新型コロナウイルスの影響を受けている現在を現状値として，利用者数を維持する考え方で設定しています。 ・コミュニティバスについては，運行経費、収支率（想定）、運行日数（359 日程度）から設定しています。	現状値⇒R2 目標値⇒R7
指標③ 公共交通に対する満足度の向上	アンケート調査結果	＜算出方法＞ ・市総合計画策定時において，市民意識調査を行い，公共交通機関に対する市民満足度を把握しています。この把握結果を設定しました。（「満足」「やや満足」の割合） ＜目標値設定の考え方＞ ・総合計画において，令和 4 年の目標値を 16.2%と設定しており，公共交通施策の実施により，更に 3%上昇の 19.2%を設定しました。	現状値⇒H29 目標値⇒R7
指標④ 利用環境整備の実施項目数	市データ	＜算出方法＞ ・利用環境整備の実施項目数をカウントして集計しています。 ＜目標値設定の考え方＞ ・現在は未実施のため，「－」としています。 ・公共交通ガイドブック作成，コミュニティバスの車両ラッピング，バス停整備，バスロケーションシステム，乗換案内，AI オンデマンドシステムなどの実施を予定しており，「6」と設定しました。	現状値⇒R2 目標値⇒R7
指標⑤ 事業効率の改善	市データ	＜算出方法＞ ・ふれあい号の収支率　＝運賃収入（※）／事業総額 ・ふれあい号の利用者1人あたり市負担額 ＝市負担額（※）／利用者数 ※国補助，他部署からの補てんを除いた額 ＜目標設定の考え方＞ ・現在のふれあい号の収支率と利用者1人あたりの市負担額を改善するという考え方で設定しています。	現状値⇒R1 目標値⇒R7

評価指標	利用データ	算出方法と目標値設定の考え方	備考
指標⑥ 利用促進事業の実施数	市データ	＜算出方法＞ ・利用促進事業の実施回数をカウントして集計しています。 ＜目標値設定の考え方＞ ・現在は未実施のため，「－」としています。 ・今後，バスの乗り方教室やお試し乗車券などの実施を予定しており，「6」と設定しました。	現状値⇒R2 目標値⇒R7

5.2 計画の推進

5.2.1 推進・管理体制

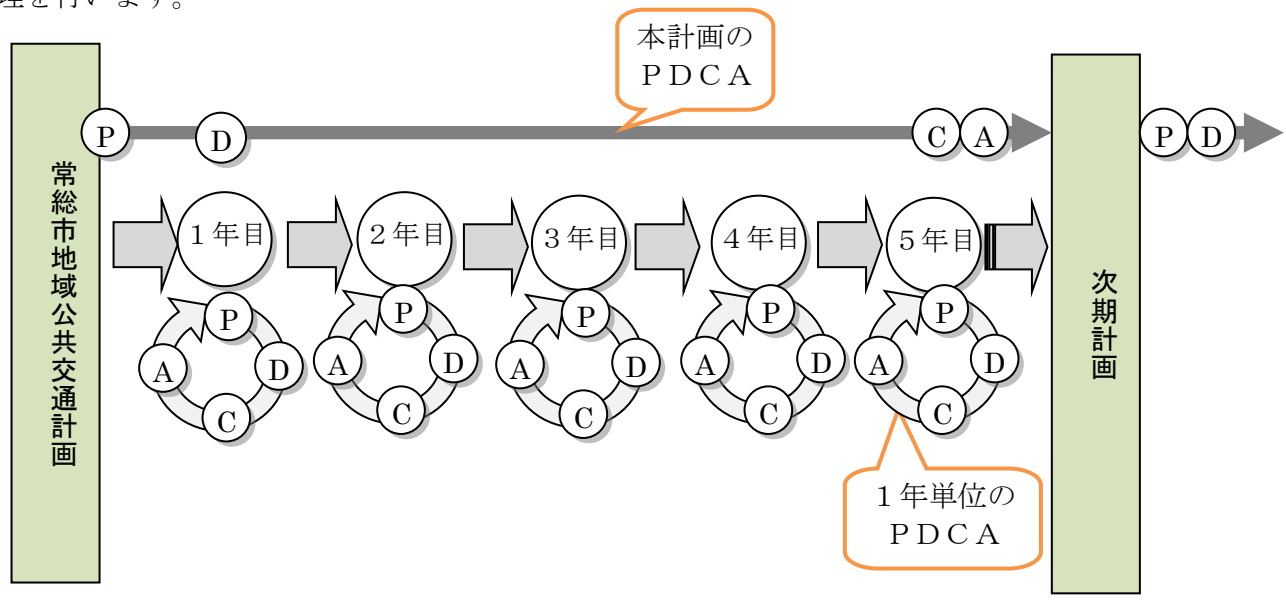
常総市公共交通活性化協議会において，毎年度，取組の実施状況の確認，効果検証や取組改善案などについて協議を行います。

また，計画期間における社会情勢の変化を把握しながら，見直しが必要な場合は，上位・関連計画などの方針と整合性を図りつつ，計画の改訂を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役　割
常総市 公共交通活性化 協議会	市民，交通事業者，警察，国の交通施策担当者等	計画策定後も市民の移動需要に合わせた地域公共交通の見直し及び改善，持続可能な公共交通網の構築に向けた検討などを継続的に協議する「場」として位置付けます。

5.2.2 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し，ＰＤＣＡサイクル【「計画（Ｐｌａｎ）→実施（Ｄｏ）→評価（Ｃｈｅｃｋ）→見直し（Ａｃｔｉｏｎ）」】による計画の進行管理を行います。



5.2.3 多様な関係者との連携・協働

本計画を進めるにあたり，本市の公共交通が目指す将来像の実現に向けて，「市民」「交通事業者」「行政」が連携・協働し，一体となって取り組むとともに，それぞれが担う役割を相互に確認しながら，持続可能な公共交通網の構築を目指します。

なお，本計画においては道路運送法に基づく許可・登録を要する運送の態様（いわゆる“公共交通”）を対象としていますが，地域の助け合いで行う高齢者の買物・通院支援の取組等，許可・登録を要しない運送の態様も含め，関係課による検討を行っていく必要があります。

常総市公共交通活性化協議会規約

（目的）

第１条　常総市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は，道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び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。以下「法」という。）第６条第１項の規定に基づき，地域における需要に応じた住民生活に必要なバス，タクシー等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図るため，地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項に関する協議及び実施に係る連絡調整を行うため設置する。

（事務所）

第２条　協議会は，事務所を茨城県常総市水海道諏訪町３２２２番地３に置く。

（事業）

第３条　協議会は，第１条の目的を達成するため，次の業務を行う。

(1) 本市の公共交通政策の推進に関すること

(2) 地域の実情に応じた適切な旅客運送の形態，運賃，及び料金等に関すること

(3) 道路運送法に基づく一般旅客自動車運送事業に関すること

(4) 前３号に掲げるもののほか，協議会の目的を達成するために必要なこと

（協議会の委員）

第４条　協議会の委員は次に掲げる者とし，２５人以内で組織する。

(1) 市民又は公共交通の利用者の代表

(2) 常総市議会の代表者

(3) 学識経験者

(4) 国及び県の関係行政機関の代表者

(5) 鉄道事業者

(6) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者

(7) 一般貸切旅客自動車運送事業者の代表者

(8) 一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者

(9) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者

(10) 商工会の会長又はその指名する者

(11) 市長及び市長が指名する市職員

(12) その他市長が必要と認める者

（任期）

第５条　委員の任期は２年とし，再任を妨げない。ただし，補欠により委嘱された委員の任期は，前任者の残任期間とする。

２　初年度における委員の任期については，前項の規定にかかわらず，平成２２年３月３１日までとする。

（会長及び副会長）

第６条　協議会に会長及び副会長を各１人置き，委員の互選によって選出する。

２　会長は，協議会を代表し，その会務を総理する。

３　副会長は，会長を補佐して協議会の業務を掌理し，会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは，会長の職務を代理する。

（会議）

第７条　協議会の会議（以下「会議」という。）は，会長が招集し，会長が議長となる。

２　会議は，委員の過半数の出席がなければ開催することができない。

３　会議の議事は，出席した委員の過半数で決定し，可否同数のときは，議長が決定する。

４　協議会は，必要があると認めるときは，会員以外の者に対して，資料を提出させ，又は会議への出席を依頼し，助言等を求めることができる。

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，非公開で行うものとする。

６　前５項に定めるもののほか，会議の運営に関し必要な事項は，会長が別に定める。

（協議結果の尊重義務）

第８条　協議会で協議が整った事項については，協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

（幹事会）

第９条　協議会に提案する事項について，協議又は調整をするため，必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

２　幹事会の組織，運営その他必要な事項は，会長が別に定める。

（分科会）

第１０条　第３条各号に掲げる事項について専門的な調査，検討を行うため，必要に応じて協議会に分科会を置くことができる。

２　分科会の組織，運営その他必要な事項は，会長が別に定める。

（事務局）

第１１条　協議会の業務を処理するため，協議会に事務局を置く。

２　事務局は，常総市公共交通担当課に置く。

３　事務局に事務局長，事務局員を置き，会長が定めた者をもって充てる。

４　事務局に関し必要な事項は，会長が別に定める。

（経費の負担）

第１２条　協議会の運営に要する経費は，常総市からの負担金，国からの補助金，繰越金，その他の収入をもって充てる。

（監査）

第１３条　協議会に監査委員を２名置く。

２　協議会の出納監査は，会長が別に定めた委嘱する監査委員によって行う。

３　監査委員は，監査の結果を会長に報告しなければならない。

（財務に関する事項）

第１４条　協議会の予算編成，現金の出納その他財務に関し必要な事項は，会長が別に定める。

（協議会が解散した場合の措置）

第１５条　協議会が解散した場合には，協議会の収支は，解散の日をもって打ち切り，会長であった者がこれを決算する。

（守秘義務）

第１６条　委員は，職務上知り得た情報を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

（その他）

第１７条　この規約に定めるもののほか，協議会の事務の運営上必要な細則は，会長が別に定める。

附　則

この規約は，平成２０年１０月３０日から施行する。

附　則

この規約は，平成２０年１２月２４日から施行する。

附　則

この規約は，平成２９年　４月　１日から施行する。

附　則

この規約は，平成３０年　６月１８日から施行する。

附　則

この規約は，平成３１年　４月　１日から施行する。

附　則

この規約は，令和　２年　７月２２日から施行する。

常総市公共交通活性化協議会委員名簿

令和３年３月現在

No.	選出区分	選出団体，役職等	氏名	備考
1	市民又は公共交通利用者の代表	女性団体じょうそう事業委員会副会長	原 田 好 子	
2	市民又は公共交通利用者の代表	自治区長連絡協議会長	篠 﨑 孝 之	
3	市民又は公共交通利用者の代表	常総地区交通安全母の会連合会長	秋 場 ふ ぢ	
4	市民又は公共交通利用者の代表	身体障がい者福祉協議会会長	尾 上 孝 俊	監事
5	市民又は公共交通利用者の代表	シルバークラブ連絡協議会会長	沼 尻 保	副会長
6	常総市議会の代表者	常総市議会議長	倉 持 守	
7	常総市議会の代表者	常総市議会総務委員長	遠 藤 章 江	
8	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	会長
9	国及び県の関係行政機関の代表者	国土交通省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	国及び県の関係行政機関の代表者	国土交通省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	国及び県の関係行政機関の代表者	茨城県政策企画部交通政策課長	中 村 浩	
12	国及び県の関係行政機関の代表者	茨城県常総警察署交通課長	大 郷 秀 樹	
13	鉄道事業者	関東鉄道㈱常務取締役鉄道部長	宮 島 宏 幸	
14	一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者	関東鉄道㈱常務取締役自動車部担当	武 藤 成 一	
15	一般貸切旅客自動車運送事業者の代表者	㈱アイヤマ観光代表取締役	相 山 隆 司	
16	一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者	茨城県ハイヤー・タクシー協会 県西地区会長㈲三妻タクシー代表取締役	松 村 仁 志	
17	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者	関東鉄道労働組合執行委員	谷田部 正 利	
18	商工会の会長又はその指名する者	常総市商工会事務局長	浅 野 実 成	監事
19	その他市長が必要と認める者	常総市社会福祉協議会事務局長	細 谷 悟 志	
20	その他市長が必要と認める者	社会福祉法人 筑波キングス・ガーデン理事長	宇都宮 和 子	
21	市長及び市長が指名する市の職員	市長公室長	小 林 昭 仁	
22	市長及び市長が指名する市の職員	保健福祉部長	吉 原 克 美	
23	市長及び市長が指名する市の職員	産業振興部長	小 島 裕 治	
24	市長及び市長が指名する市の職員	都市建設部長	木 村 茂 樹	

常総市地域公共交通計画

令和３年３月　　策定
令和　年　月　　改訂

発　行　常総市 市長公室 市民と共に考える課
〒303-8501
茨城県常総市水海道諏訪町 3222-3
TEL　0297-23-2111(代表)