

常総市地域公共交通計画

(現況と課題編)

令和 8 年 2 月

常 総 市

目 次

■公共交通を取り巻く現状と課題	1
1.1 地域の特性	1
1.1.1 人口動態	1
1.1.2 人の動き	4
1.1.3 主要施設	8
1.1.4 自動車保有状況	12
1.1.5 高齢者の自動車運転	13
1.2 地域公共交通の現状	14
1.2.1 地域公共交通網	14
1.2.2 地域公共交通の利用状況	16
1.3 公共交通二ーズの把握	19
1.3.1 調査目的	19
1.3.2 調査対象及び調査方法	19
1.4 関連計画との連携	36
1.5 公共交通二ーズの実態・課題の整理（現時点）	38

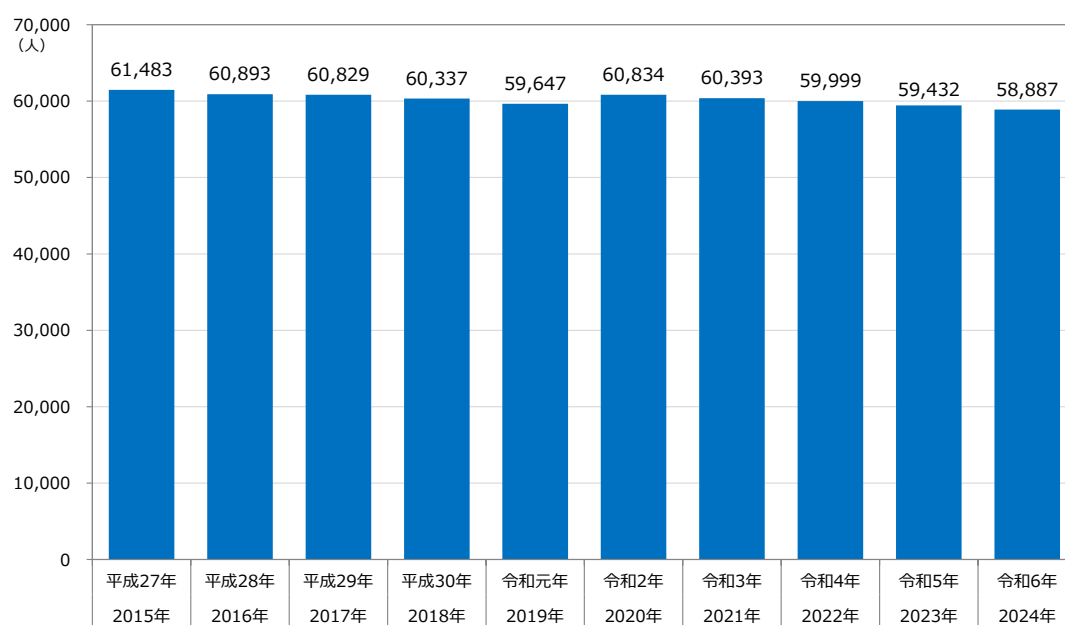
■公共交通を取り巻く現状と課題

1.1 地域の特性

1.1.1 人口動態

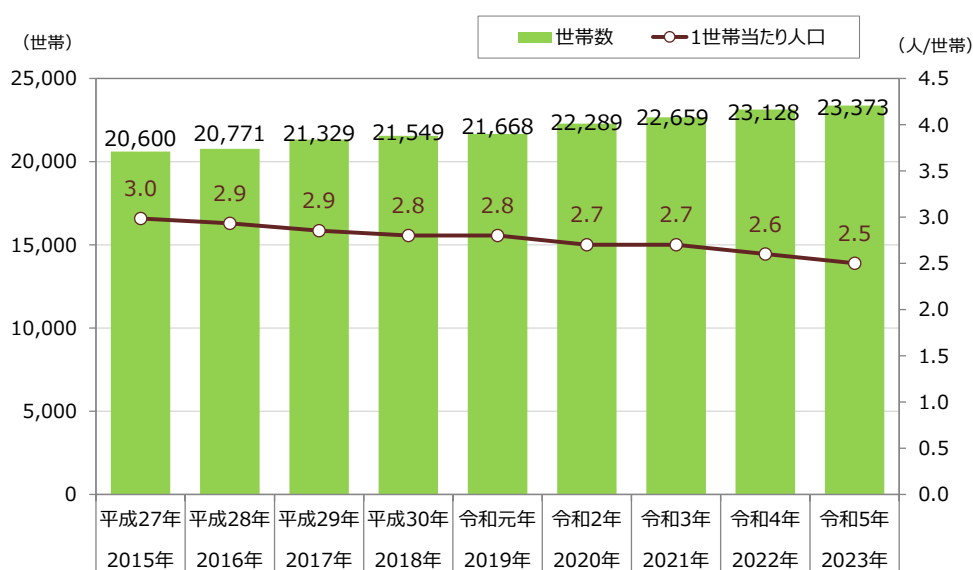
(1) 人口推移と人口推計

- 常総市の人口は、令和6年時点で、約60,000人、世帯数は約23,000世帯となっています。令和6年の人口は、一度令和2年に増加したものの、その後は年々減少傾向にあり、5年前の令和元年の人口とほぼ変わらない水準にとどまっています。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、令和5年時点で2.5人となっています。



出典：常総市統計書

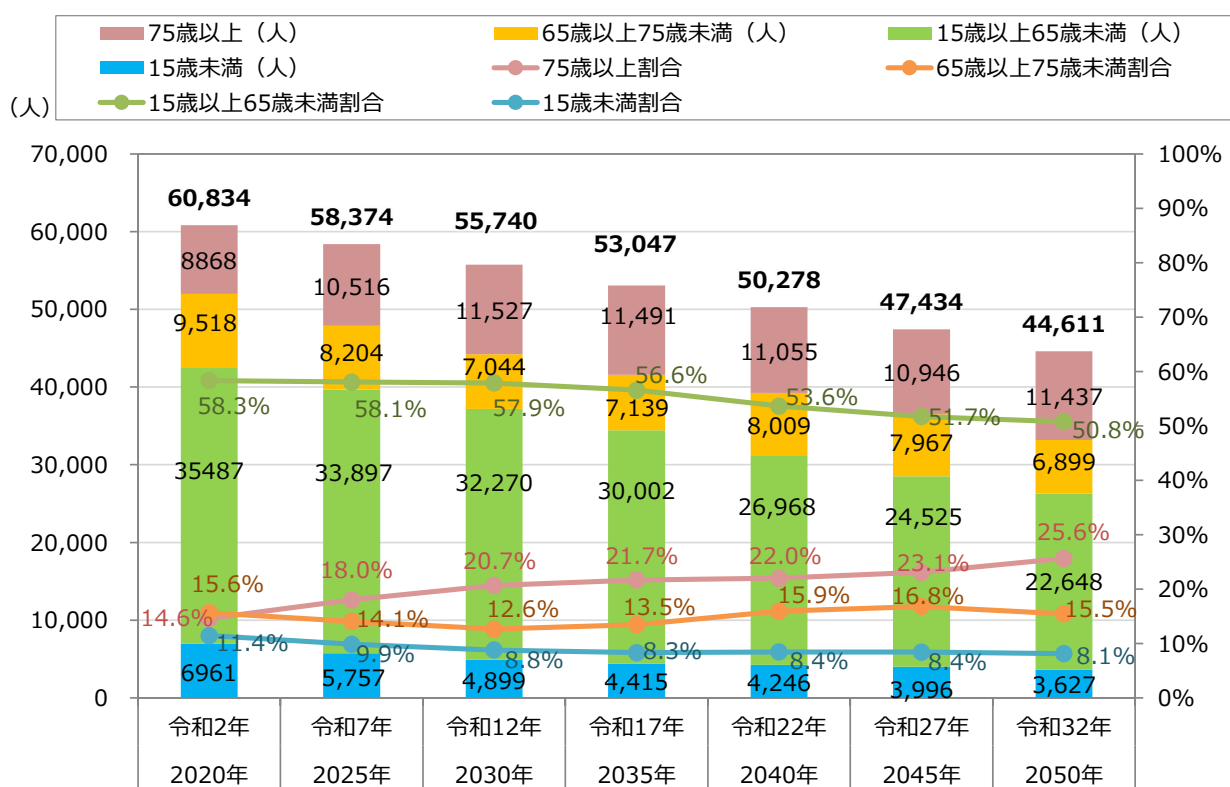
図1 人口の推移



出典：住民基本台帳及び茨城県オープンデータ

図2 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60,000人から令和32年には約44,000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、11.4%から8.1%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は58.3%から50.8%に減少する一方で、65歳以上75歳未満の割合は15.6%から15.5%とほぼ横ばいで推移しており、高齢化の進行を示しています。また、75歳以上の人口割合は14.6%から25.6%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3 人口の推移

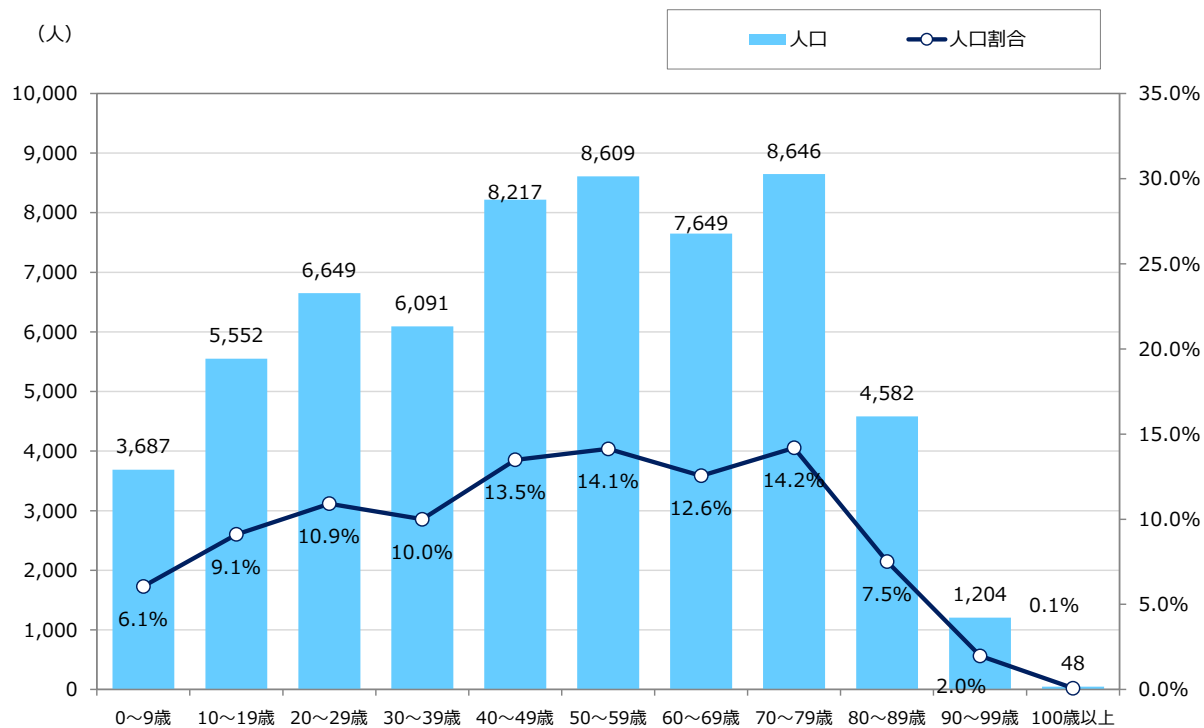
表1 人口の推計

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050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	令和32年
15歳未満 (人)	6,961	5,757	4,899	4,415	4,246	3,996	3,627
15歳以上65歳未満 (人)	35,487	33,897	32,270	30,002	26,968	24,525	22,648
65歳以上 (人)	18,386	18,720	18,571	18,630	19,064	18,913	18,336
65歳以上75歳未満 (人)	9,518	8,204	7,044	7,139	8,009	7,967	6,899
75歳以上 (人)	8,868	10,516	11,527	11,491	11,055	10,946	11,437
総人口 (人)	60,834	58,374	55,740	53,047	50,278	47,434	44,611
15歳未満割合	11.4%	9.9%	8.8%	8.3%	8.4%	8.4%	8.1%
15歳以上65歳未満割合	58.3%	58.1%	57.9%	56.6%	53.6%	51.7%	50.8%
65歳以上割合	30.2%	32.1%	33.3%	35.1%	37.9%	39.9%	41.1%
65歳以上75歳未満割合	15.6%	14.1%	12.6%	13.5%	15.9%	16.8%	15.5%
75歳以上割合	14.6%	18.0%	20.7%	21.7%	22.0%	23.1%	25.6%

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 50 歳代と 70 歳代が約 8,600 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 36.3%となっています。

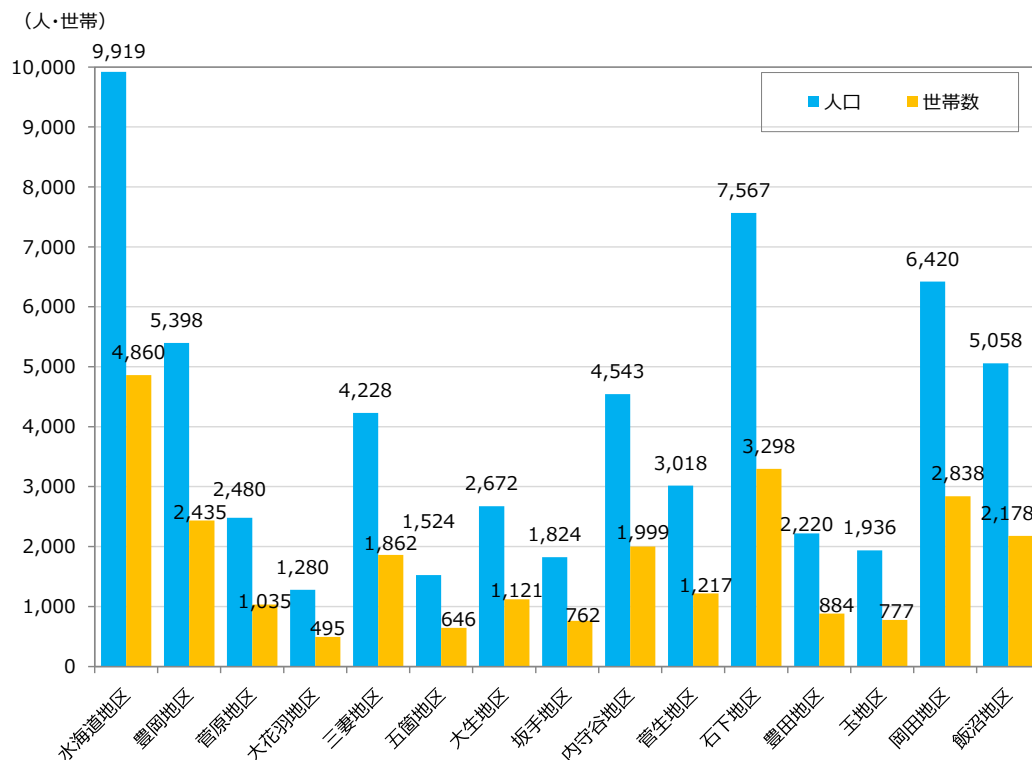


出典：国勢調査（令和 2 年）

図 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 9,900 人と最も多く、次いで、石下地区が約 7,500 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。



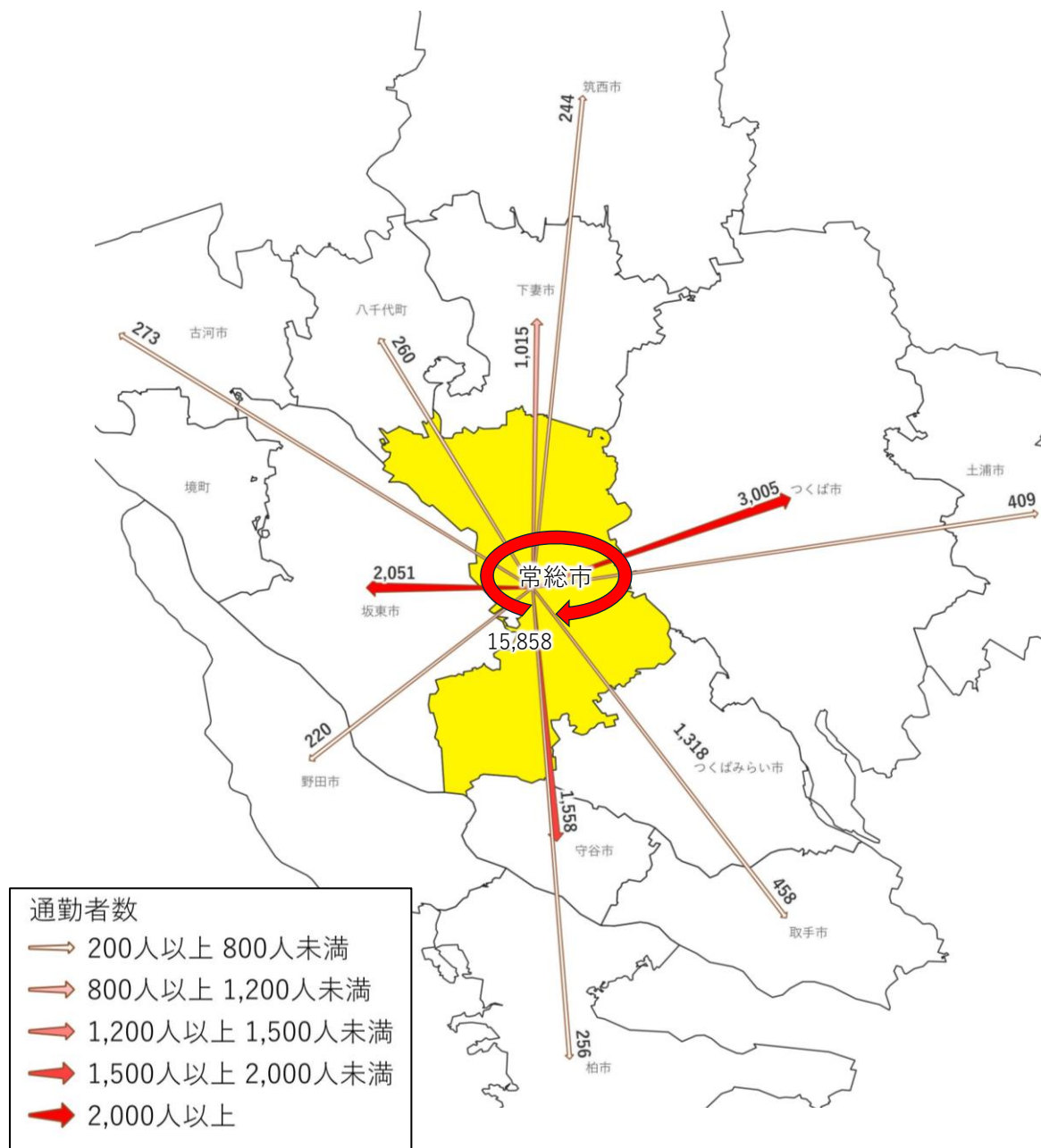
出典：国勢調査（令和 2 年）

図 5 地区別人口

1.1.2 人の動き

(1) 常総市からの通勤移動

- 常総市からの通勤目的での移動は、常総市内が最も多いものの、つくば市、坂東市、守谷市への移動が 1,500 人以上と多く見られます。

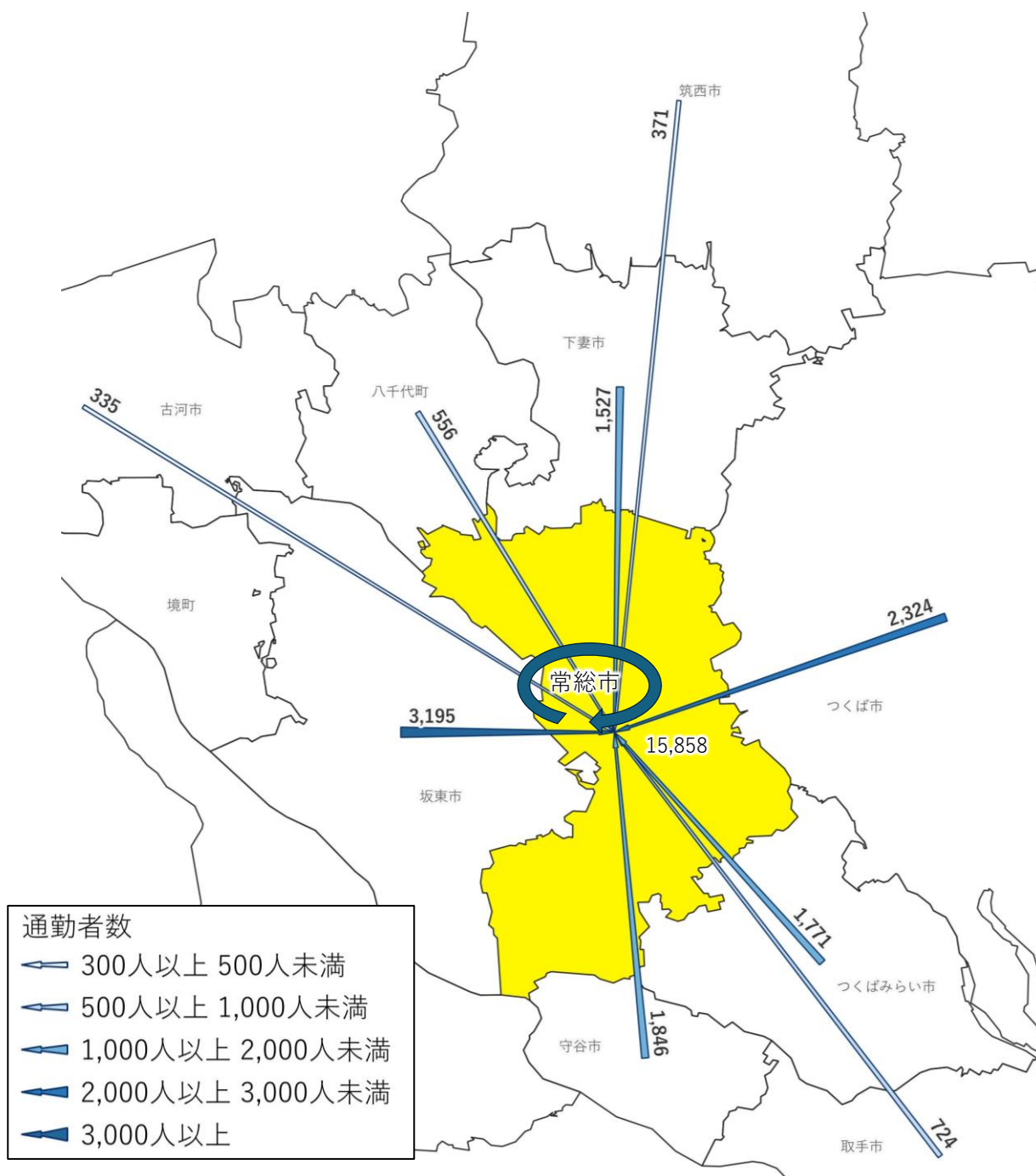


出典：国勢調査（令和2年）

図6 通勤流動（常住地）

(2) 常総市への通勤移動

- 常総市内への通勤目的の移動は、坂東市、つくば市、守谷市、つくばみらい市、下妻市からの移動が 1,500 人以上と多く見られます。

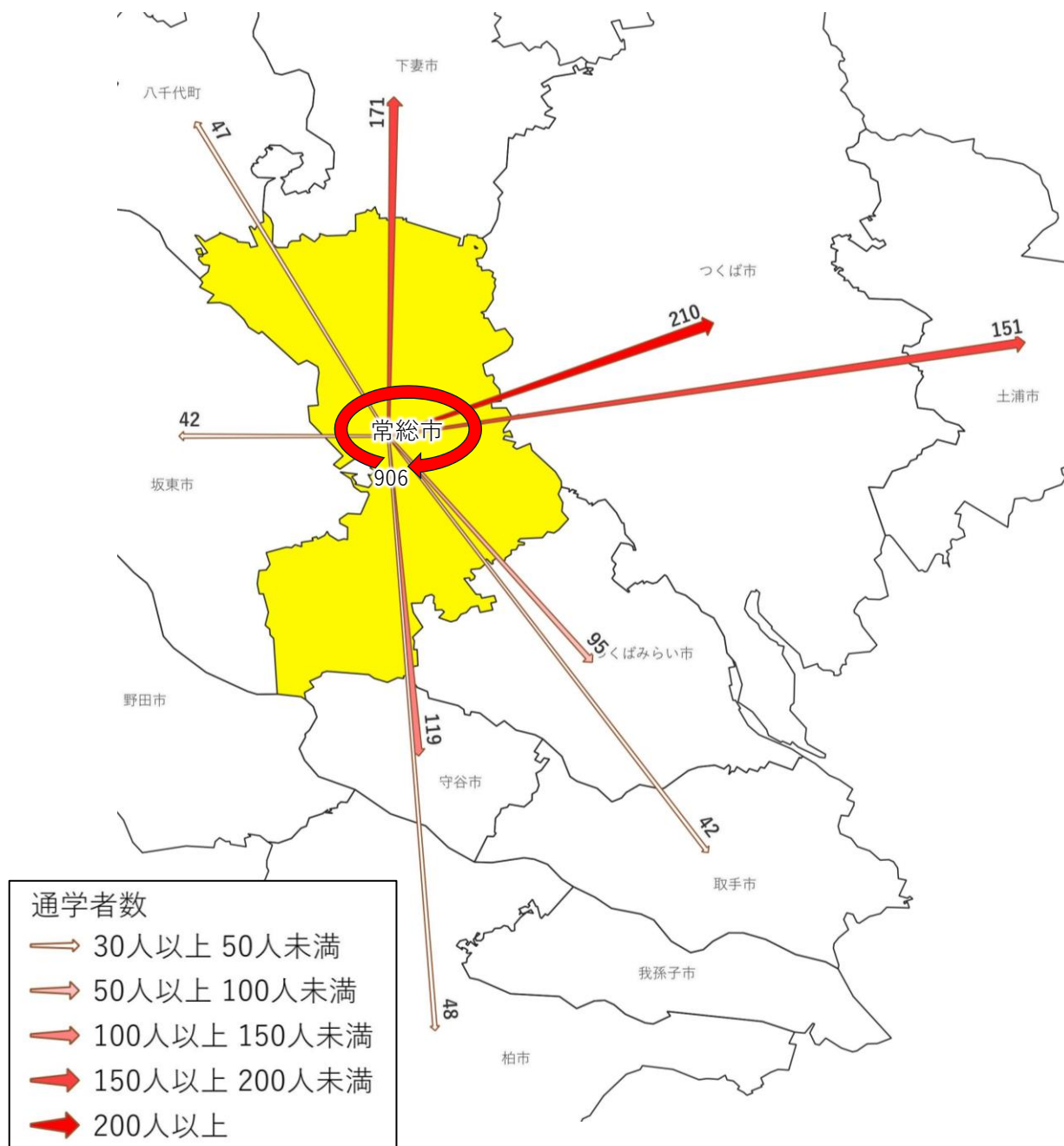


出典：国勢調査（令和2年）

図7 通勤流動（従業地・通学地）

(3) 常総市からの通学移動

- 常総市からの通学目的での移動は、常総市内が最も多いものの、つくば市、下妻市、土浦市への移動が150人以上と多く見られます。

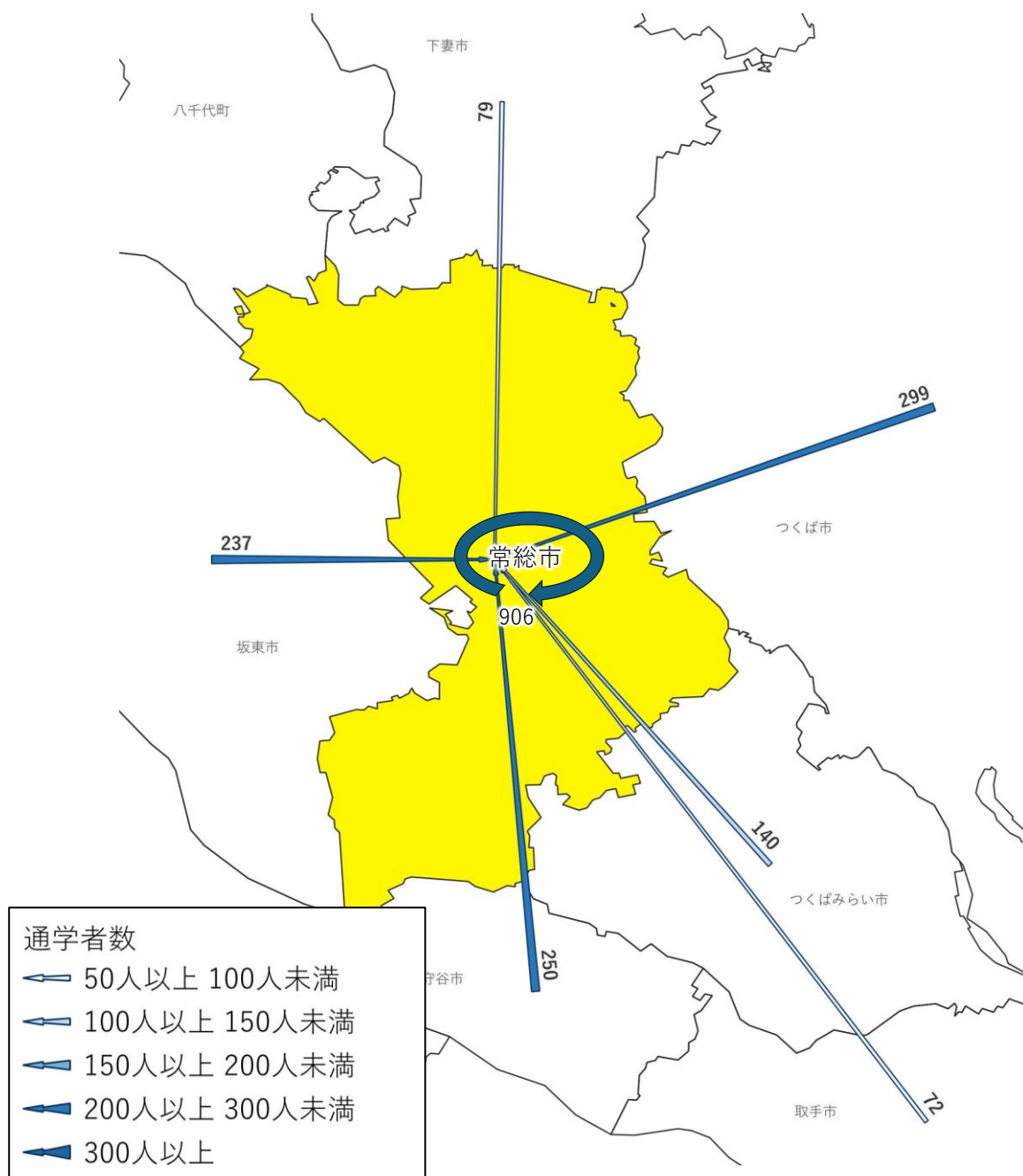


出典：国勢調査（令和2年）

図8 通勤流動（常住地）

(4) 常総市への通学移動

- ・常総市内への通学目的の移動は、つくば市、守谷市、坂東市からの移動が 250 人以上と多く見られます。



出典：国勢調査（令和2年）

図9 通勤流動（従業地・通学地）

1.1.3 主要施設

(1) 主な商業施設

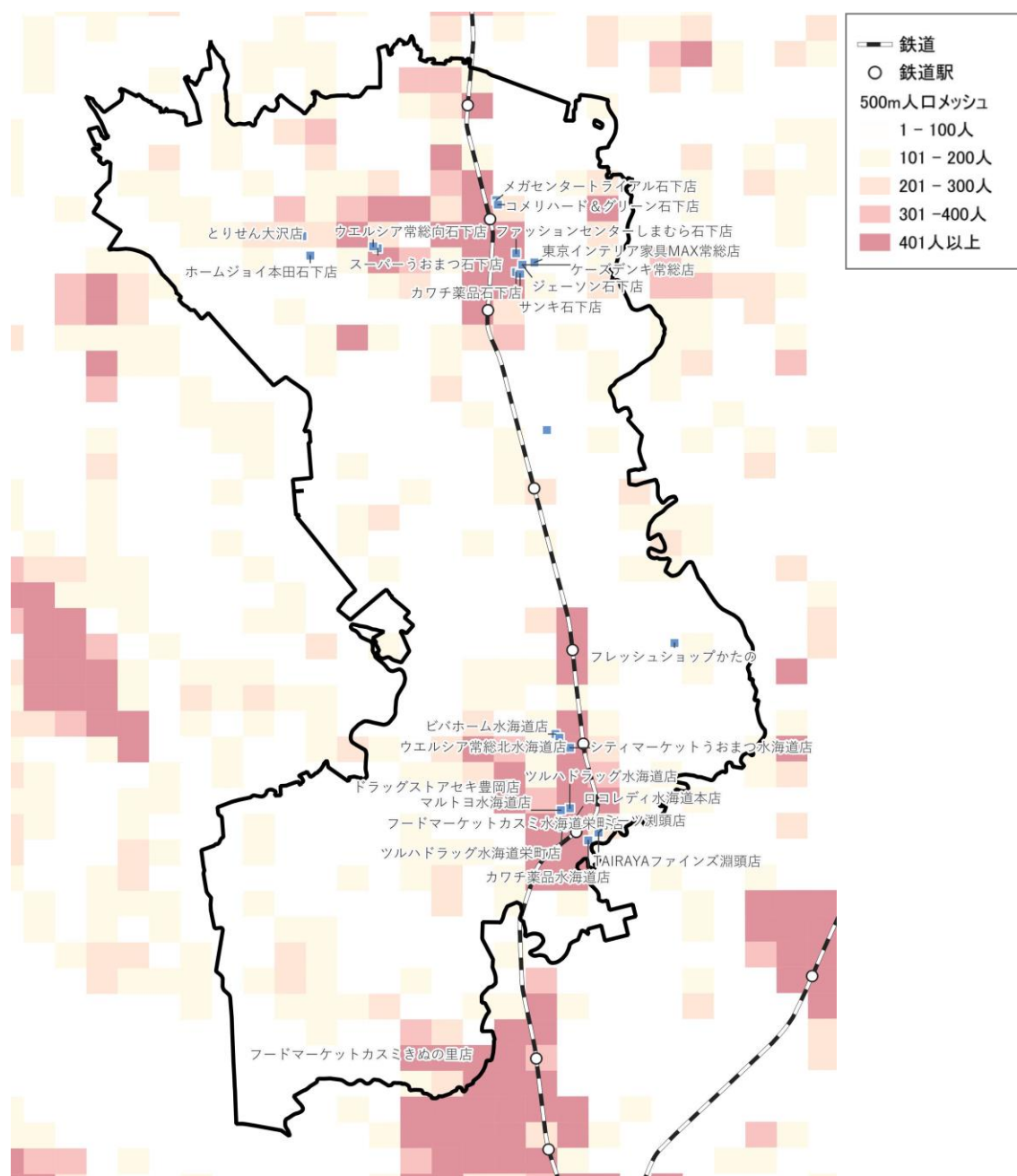


表2 商業施設一覧

種類	店舗名	種類	店舗名
スーパー	メガセタートライアル石下店	ドラッグストア	カワチ薬品水海道店
	TAIRAYAファインズ淵頭店		カワチ薬品石下店
	フードマーケットカスミ水海道栄町店		ドラッグストアセキ豊岡店
	ジェyson石下店		ツルハドラッグ水海道栄町店
	とりせん大沢店		ツルハドラッグ水海道店
	フードマーケットカスミきぬの里店		ウエルシア常総北水海道店
	スーパーうおまつ石下店		ウエルシア常総向石下店
	ショッピングセンターファインズ淵頭店	衣料品店	サンキ石下店
	シティマーケットうおまつ水海道店		ファッションセンターしまむら石下店
	フレッシュショップかたの		ロコレディ水海道本店
ホームセンター	ホームジョイ本田石下店	家電	マルトヨ水海道店
	コメリハード&グリーン石下店		ケーズデンキ常総店
	ビバホーム水海道店	家具	東京インテリア家具MAX常総店
		専門店	圏央道常総インターチェンジ周辺地域整備事業(商業)
			ミーツ淵頭店

出典：2025 大型商業施, i タウンページ

(2) 主な医療施設

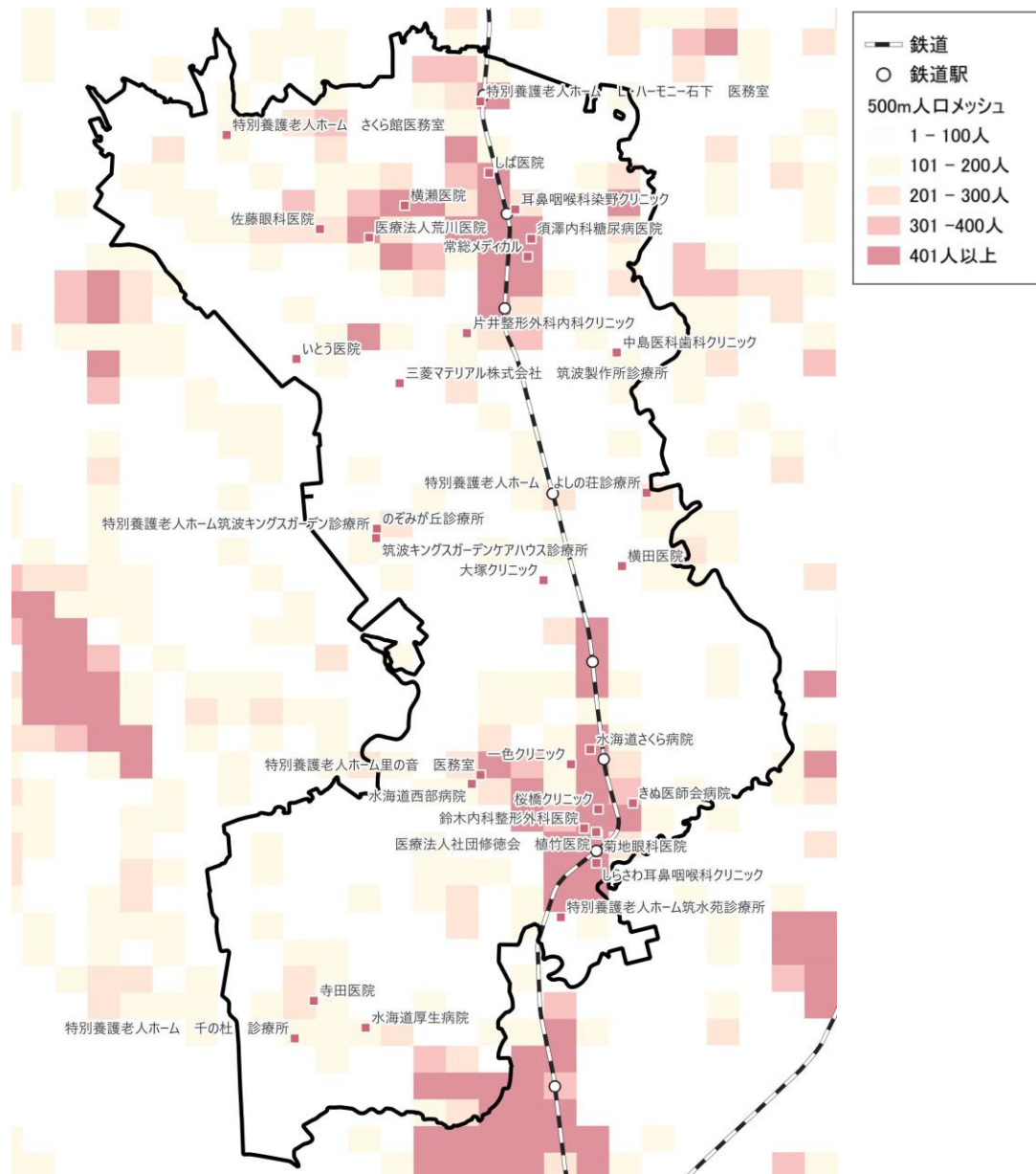


表3 医療施設一覧

種類	名称	種類	名称
病院	水海道厚生病院	一般診療所	特別養護老人ホーム さくら館医務室
	水海道さくら病院		特別養護老人ホーム よしの荘診療所
	きぬ医師会病院		特別養護老人ホーム 筑水苑診療所
	水海道西部病院		しらさわ耳鼻咽喉科クリニック
一般診療所	特別養護老人ホーム 千の杜 診療所		しば医院
	須澤内科糖尿病医院		一色クリニック
	佐藤眼科医院		桜橋クリニック
	常総メディカル		特別養護老人ホーム 里の音 医務室
	中島医科歯科クリニック		大塚クリニック
	三菱マテリアル株式会社 筑波製作所診療所		特別養護老人ホーム L・ハーモニー石下 医務室
	横田医院		鈴木内科整形外科医院
	菊地眼科医院		横瀬医院
	特別養護老人ホーム 筑波キングスガーデン診療所		いとう医院
	のぞみが丘診療所		筑波キングスガーデンケアハウス診療所
	耳鼻咽喉科染野クリニック		片井整形外科内科クリニック
	医療法人荒川医院		医療法人社団修徳会 植竹医院
	寺田医院		

出典：地域医療情報システム（日本医師会）

(3) 教育施設

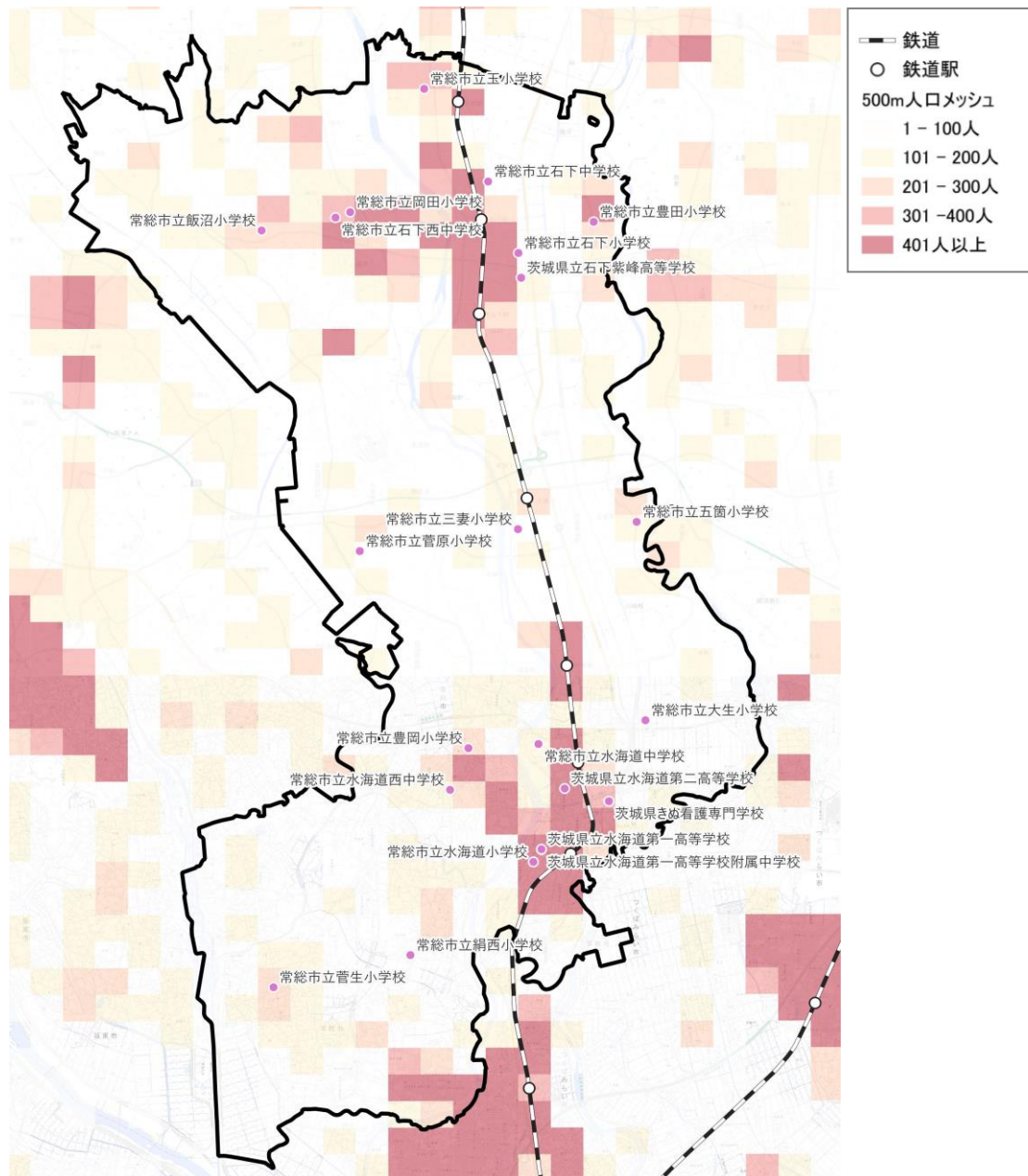
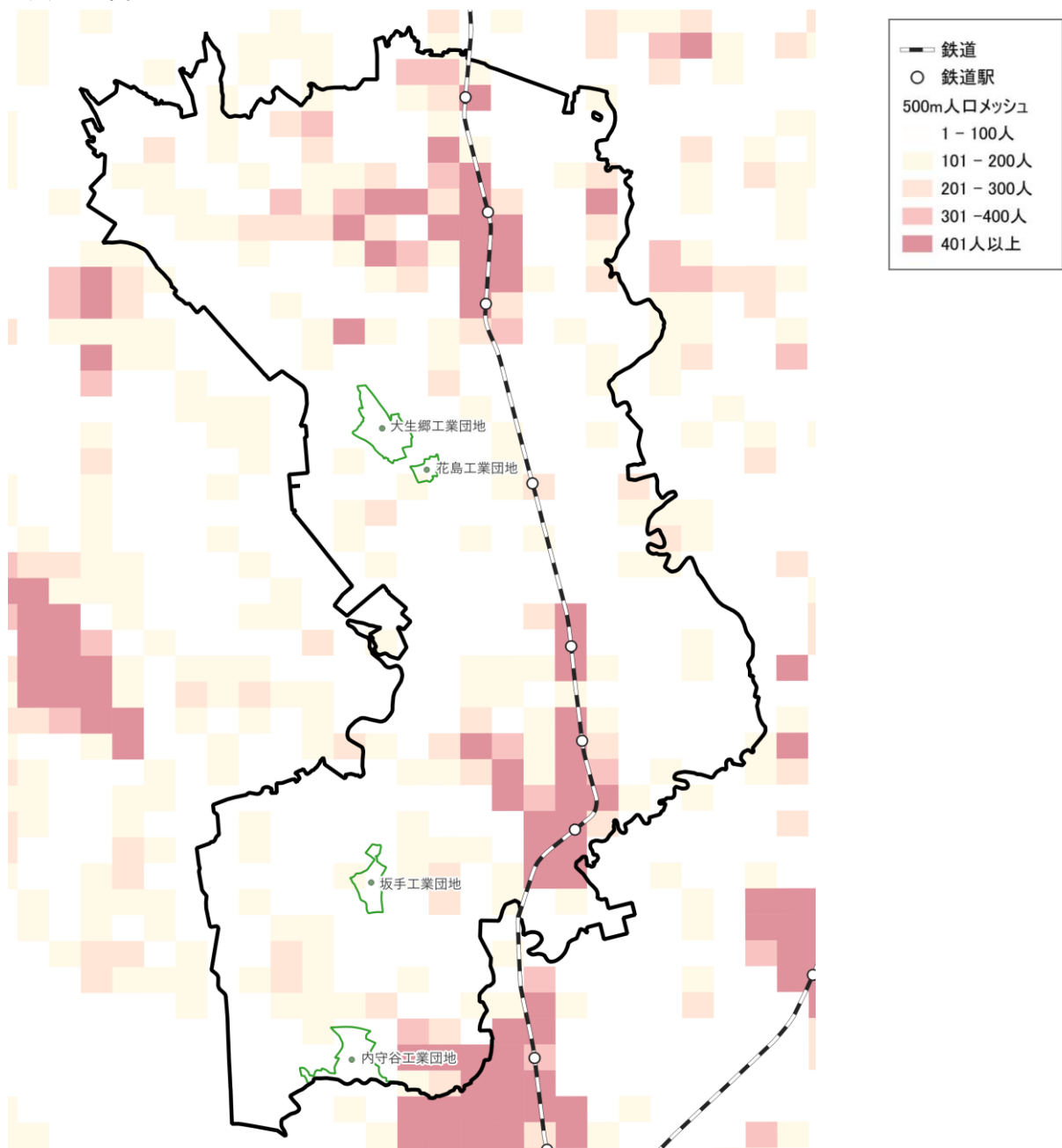


表 4 教育施設一覧

種類	名称	種類	名称
小学校	常総市立水海道小学校	中学校	常総市立水海道中学校
	常総市立菅原小学校		常総市立水海道西中学校
	常総市立豊岡小学校		常総市立石下中学校
	常総市立五箇小学校		常総市立石下西中学校
	常総市立三妻小学校		茨城県立水海道第一高等学校附属中学校
	常総市立大生小学校		茨城県立石下紫峰高等学校
	常総市立絹西小学校	高等学校	茨城県立水海道第一高等学校
	常総市立菅生小学校		茨城県立水海道第二高等学校
	常総市立石下小学校		茨城県立水海道第一高等学校附属中学校
	常総市立岡田小学校	専門学校	茨城県立水海道看護専門学校
	常総市立玉小学校		
	常総市立豊田小学校		
	常総市立飯沼小学校		

出典：国土数値情報ダウンロードサイト

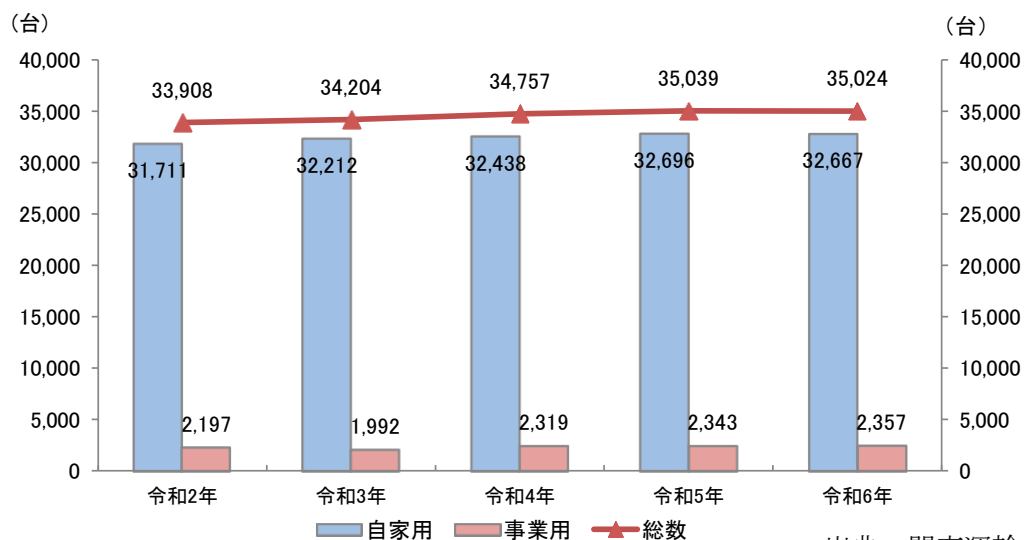
(4) 工業団地



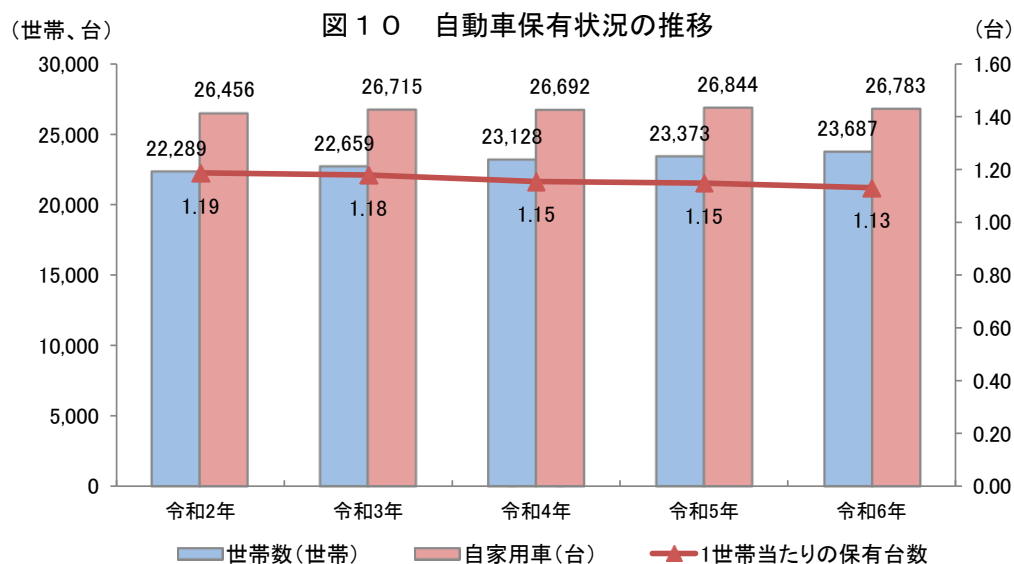
出典：常総市ホームページ

1.1.4 自動車保有状況

- ・自家用車の保有台数は増加傾向にあり、令和6年は約35,000台となっています。
- ・1世帯当たりの自動車保有台数は、減少傾向にあり、令和6年では1.13台となっています。



出典：関東運輸局統計情報



出典：関東運輸局統計情報

図 1 1 1世帯当たりの自家用車保有台数の推移

表 5 自動車保有状況の内訳

(単位:台)

	令和2年			令和3年			令和4年			令和5年			令和6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
貨物	3,382	1,700	5,082	3,510	1,197	4,707	3,556	1,780	5,336	3,594	1,800	5,394	3,652	1,821	5,473
乗合	70	133	203	69	22	91	67	121	188	67	118	185	58	122	180
乗用	26,456	51	26,507	26,715	16	26,731	26,692	48	26,740	26,844	45	26,889	26,783	35	26,818
特種(殊)	651	313	964	706	757	1,463	816	370	1,186	873	380	1,253	816	379	1,195
登録車	30,559	2,197	32,756	31,000	1,992	32,992	31,131	2,319	33,450	31,378	2,343	33,721	31,309	2,357	33,666
小型二輪	1,152	0	1,152	1,212	0	1,212	1,307	0	1,307	1,318	0	1,318	1,358	0	1,358
合計	31,711	2,197	33,908	32,212	1,992	34,204	32,438	2,319	34,757	32,696	2,343	35,039	32,667	2,357	35,024

出典：関東運輸局統計情報

1.1.5 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は年々高くなっており、令和6年は約73.5%となっています。

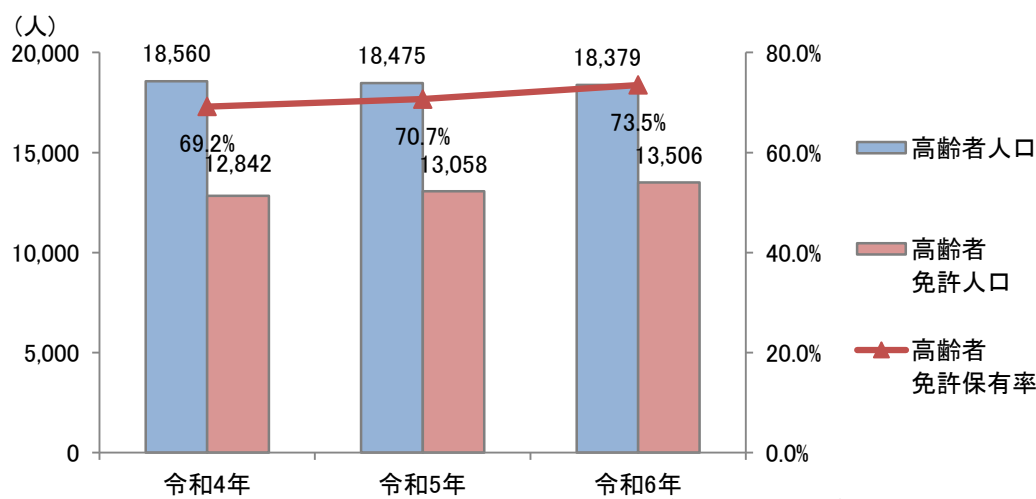


図12 自動車保有状況の推移（常総市）

	高齢者人口	高齢者免許人口	高齢者免許保有率
令和4年	18,560	12,842	69.2%
令和5年	18,475	13,058	70.7%
令和6年	18,379	13,506	73.5%

(2) 高齢者の交通事故発生状況

- ・高齢者の交通事故発生率は増加傾向にあり、令和6年は26%となっています。

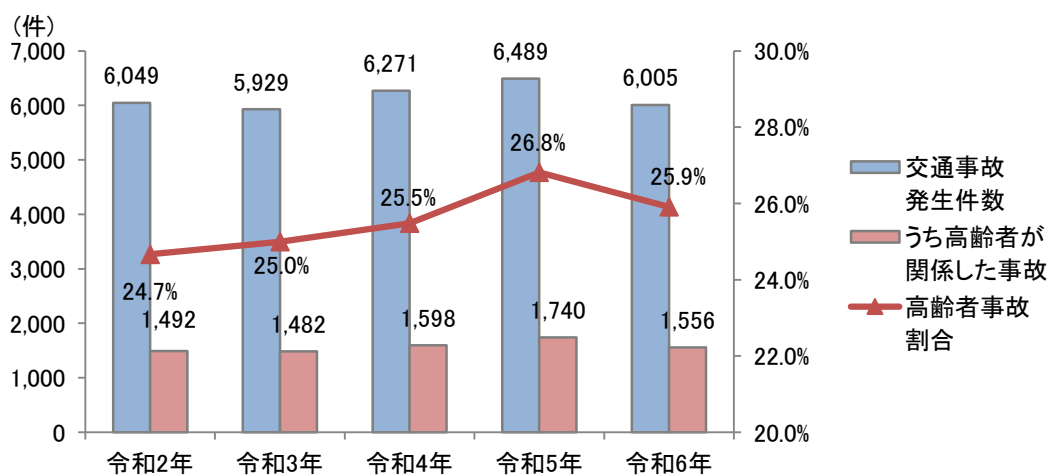


図13 高齢者の交通事故発生状況（茨城県）

	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
令和2年	6,049	1,492	24.7%
令和3年	5,929	1,482	25.0%
令和4年	6,271	1,598	25.5%
令和5年	6,489	1,740	26.8%
令和6年	6,005	1,556	25.9%

1.2 地域公共交通の現状

1.2.1 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。乗務員不足の影響等もあり、水海道駅～土浦駅西口の広域路線が令和 6 年 3 月で廃線となっています。
- ・乗合タクシーの予約型乗合交通「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おり、その中で、令和 6 年 4 月より、新たな地域公共交通として、コミュニティバス「JOYBUS」が運行を開始しています。令和 7 年 4 月より、ルート別の運行本数を増やすため、曜日ごとに運行ルートを限定する「曜日別運行」に変更しています。

表 6 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	・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 ・道の駅常総～つくばセンター	関東鉄道株式会社	距離制
コミュニティバス (JOYBUS)	曜日別運行制 ・玉・豊田ルート ・三妻・五箇ルート ・岡田・飯沼ルート ・菅原・大花羽ルート ・水海道・大花羽ルート ・大生・五箇ルート ・豊岡・菅生ルート ・内守谷・坂手ルート ・石下市街地ルート ・水海道市街地ルート ・日曜日石下駅ルート ・日曜日水海道駅ルート ・日曜日小絹駅ルート	常総市	一律運賃 (250 円)
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)

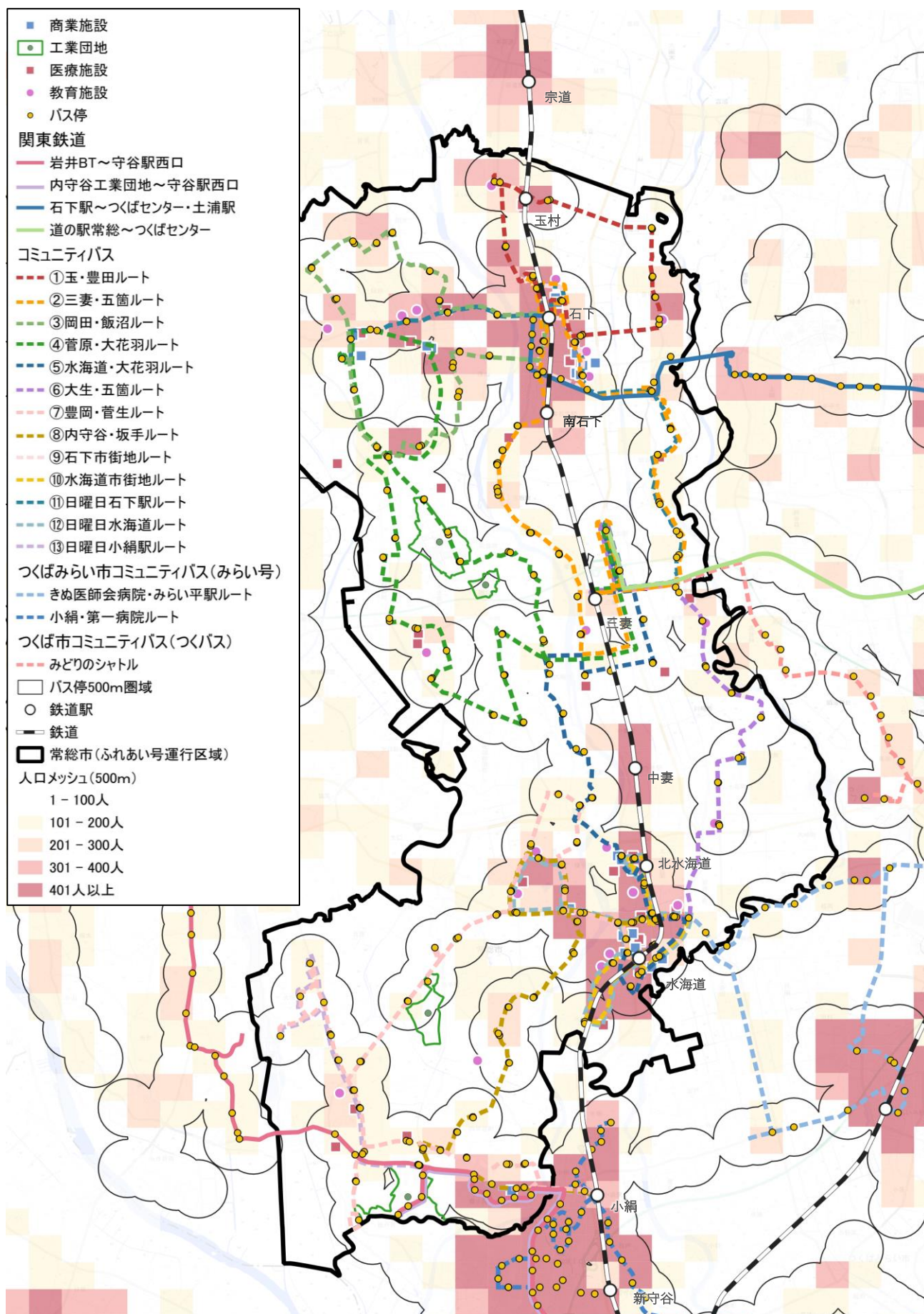


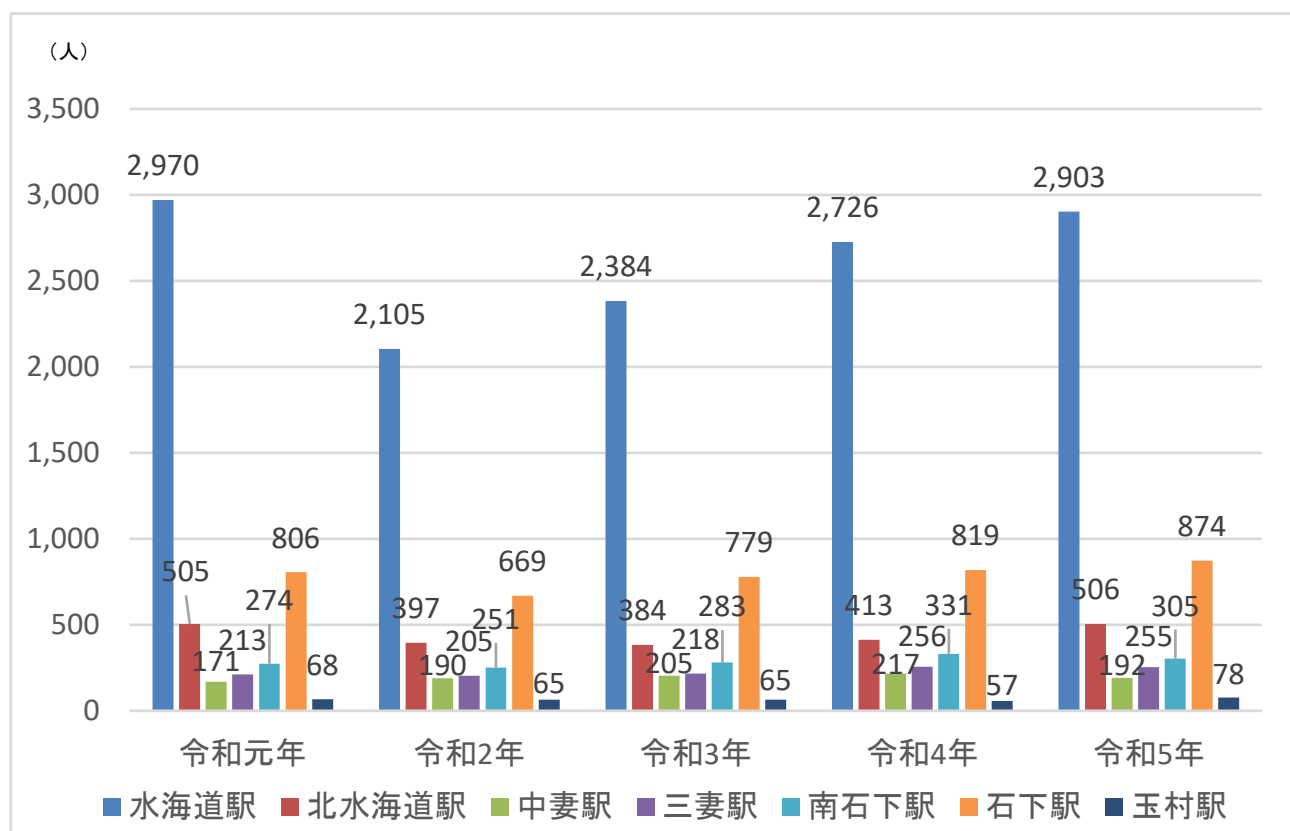
図14 人口メッシュと公共交通の運行状況

1.2.2 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。
- ・コミュニティバスは、夏休み期間や冬休み期間など一部期間の利用者は減少していますが、概ね横ばいで利用者数が推移しています。令和7年4月より、各ルートの1日の便数を増やすため曜日別運行に切り替えたものの、利用者数は伸び悩んでいる状況となっています。
- ・予約型乗合交通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。

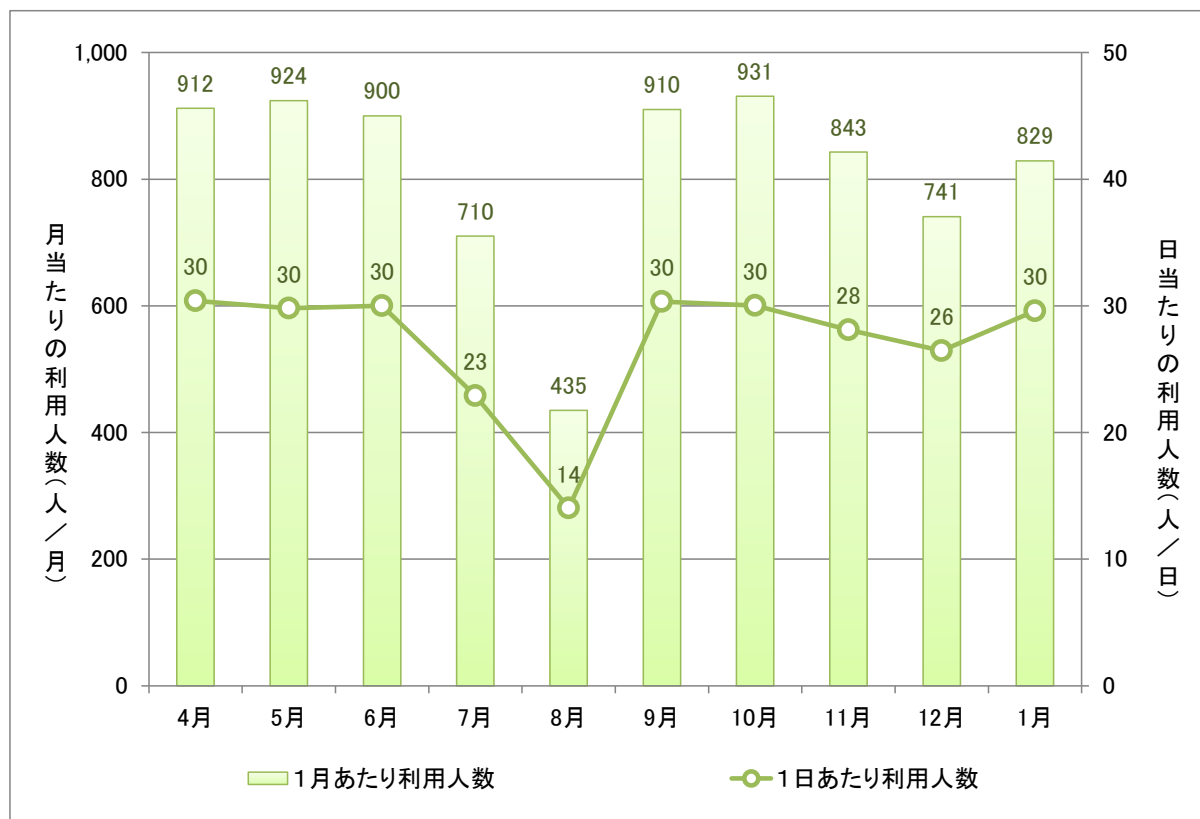


出典：関東鉄道株式会社ホームページ

図15 1日当たり駅別乗降人数（令和元年から令和5年）

(2) コミュニティバスの利用状況

- ・曜日別運行に変更した令和7年4月以降、1日当たり約27人となっています。

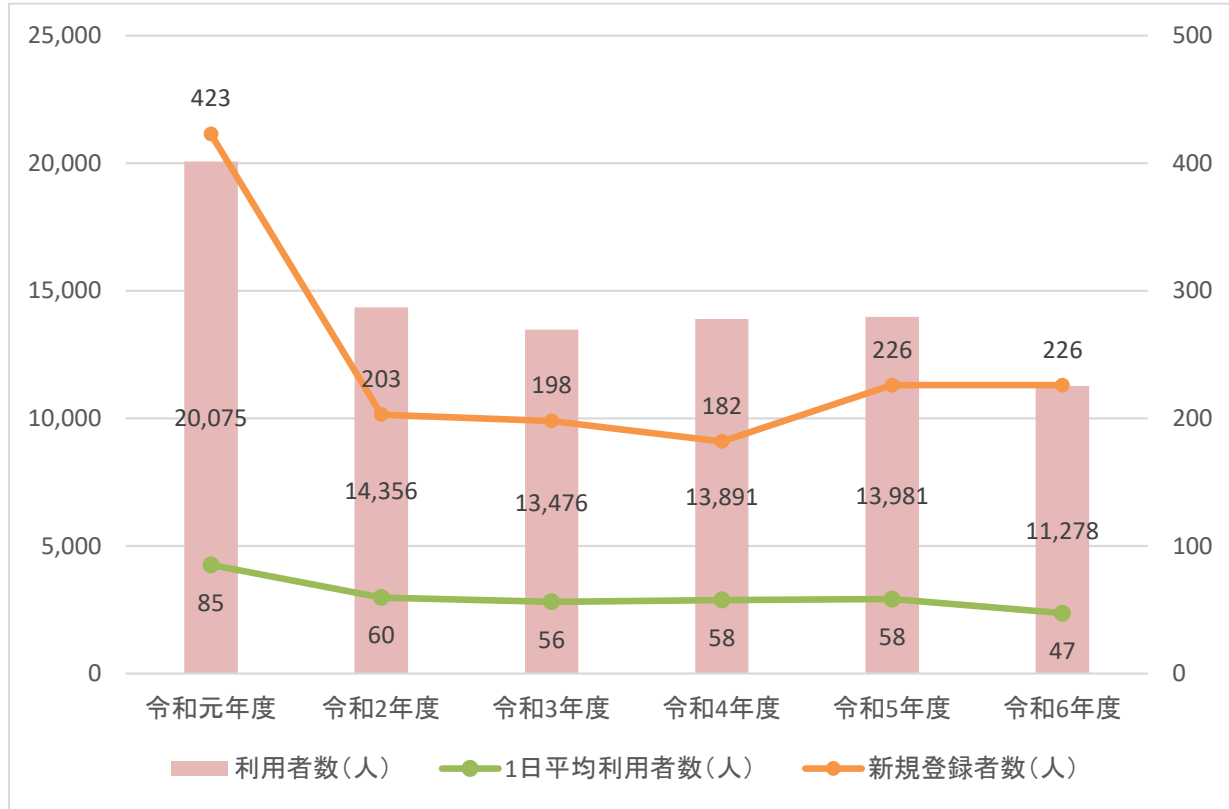


出典：常総市

図16 コミュニティバスの利用者数（令和7年4月から令和8年1月）

(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・新規登録者数は、ともに減少傾向にあり、令和6年度の利用者数は約11,278人、新規登録者数は226人となっています。
- ・また、1日の平均利用者数も年々減少しており、令和元年度に比べて令和6年度はおよそ半分の47人となっています。



出典：常総市

図17 ふれあい号の利用者数の推移

表7 ふれあい号の利用者数の推移

年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
運行日数(日)	236	241	240	241	240	239
利用者数(人)	20,075	14,356	13,476	13,891	13,981	11,278
1日平均利用者数(人)	85	60	56	58	58	47
新規登録者数(人)	423	203	198	182	226	226

出典：常総市

1.3 公共交通ニーズの把握

1.3.1 調査目的

- ・市民の通勤・通学・買物・通院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，現在の常総市の地域公共交通に対する市民の意向，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。

1.3.2 調査対象及び調査方法

(1) 公共交通に関するアンケート

①調査概要

項目	内容
実施時期	令和7年9月16日（火）～9月26日（金）
実施目的	・予約型乗合交通「ふれあい号」及びコミュニティバスの認知度，利用状況，利用しない理由，満足度，改善要望などの把握
実施方法	・予約型乗合交通「ふれあい号」の利用登録者を対象にして，郵送配布・郵送回収及びWeb回収。 ・常総市公式LINE登録者を対象に回答URLを送付し，Web回収。
対象者	ふれあい号利用登録者，常総市公式LINE登録者
回収数	644票

②主な調査結果

- ・ふれあい号の利用頻度は月に2～3日の利用で、通院や買物目的で利用している状況が見られます。
- ・ふれあい号の運行により、外出機会の増加や新規外出などの効果が見られます。外出機会増加の要因としては、自宅や目的地の近くから乗り降りできるから、事前予約が必要だが利用したい時に利用できるからなどの回答が見られます。

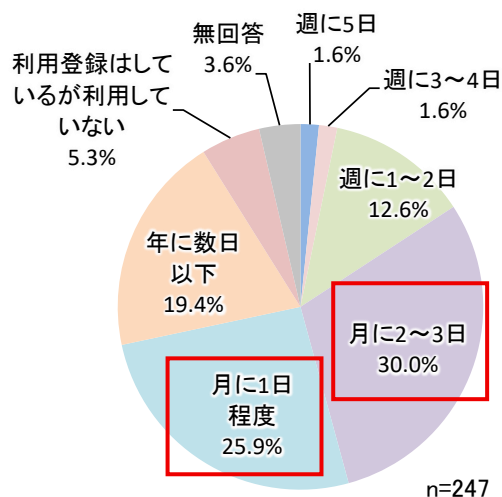


図1-8 ふれあい号の利用頻度

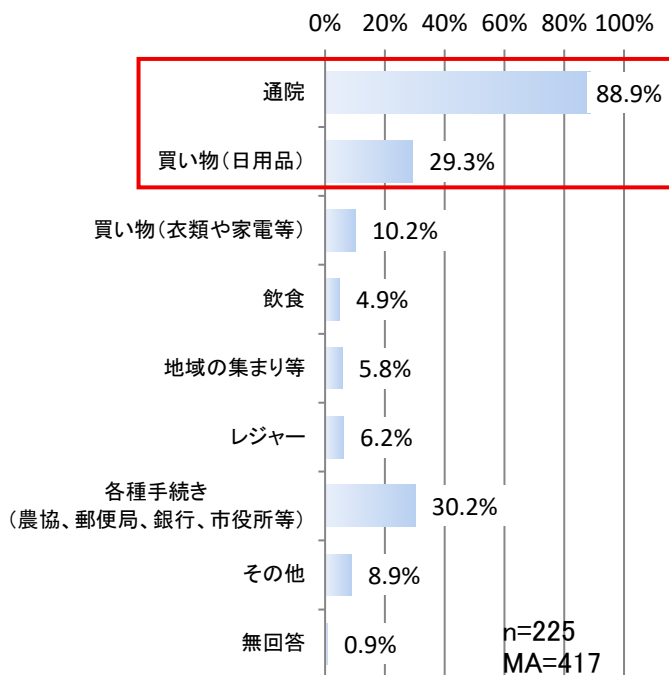


図1-9 ふれあい号の利用目的

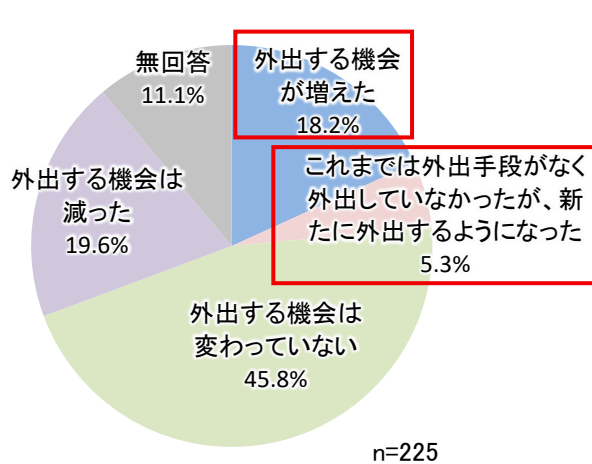


図2-0 ふれあい号の開始前後での外出機会の変化

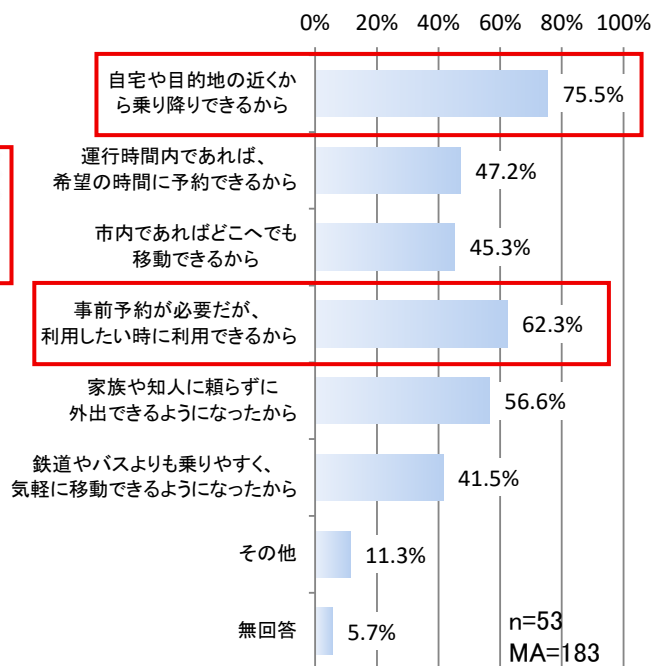


図2-1 外出頻度が増えた理由

- ・ふれあい号に登録しているものの、利用しない理由としては、利用したい時間に利用できないとの理由が見られます。

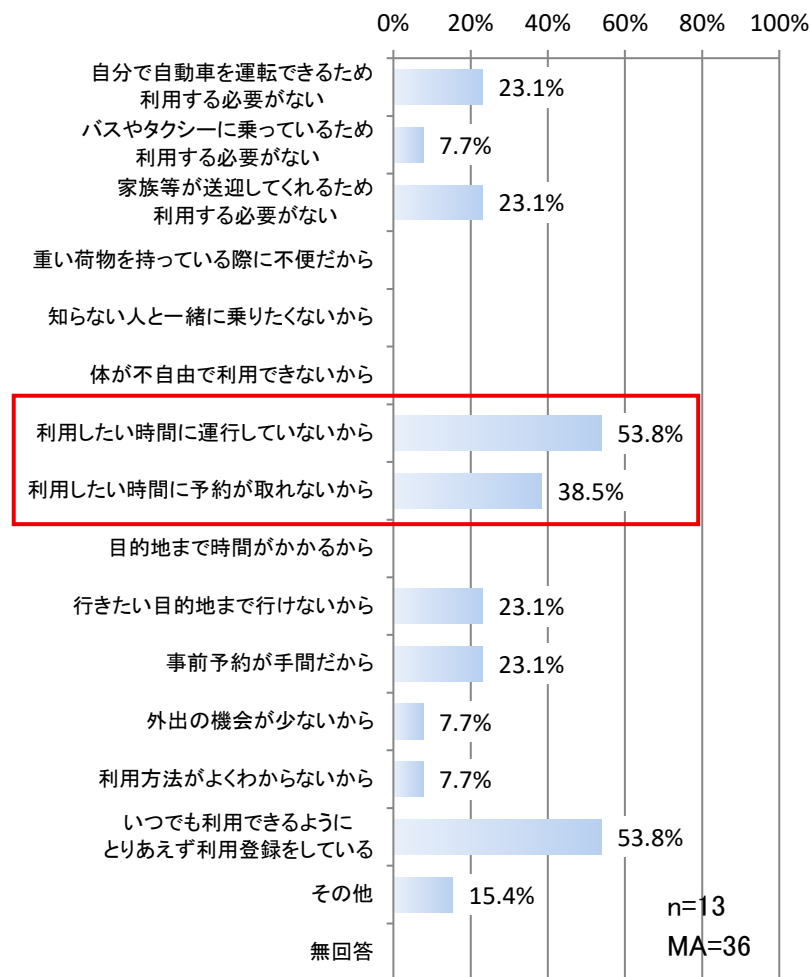


図 2 2 ふれあい号を利用登録しているが利用しない理由

- ・運賃値上げに対しては、300 円や 500 円であれば許容できるとの回答が見られます。
- ・改善要望としては、車両の増車、リアルタイム運行などを希望する回答が見られます。

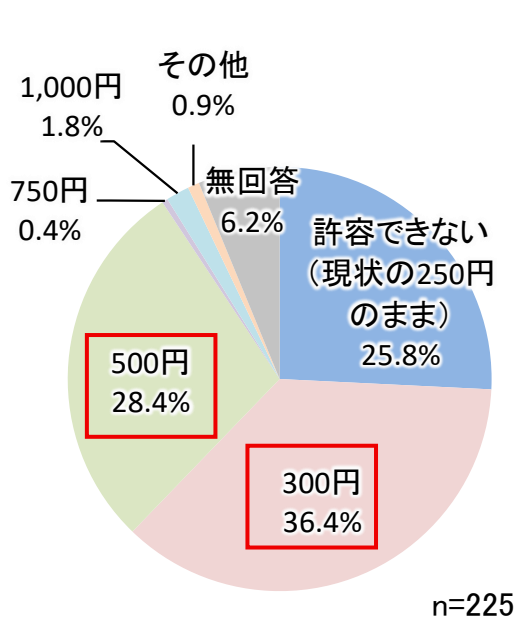


図 2 3 許容できる運賃の値上げ

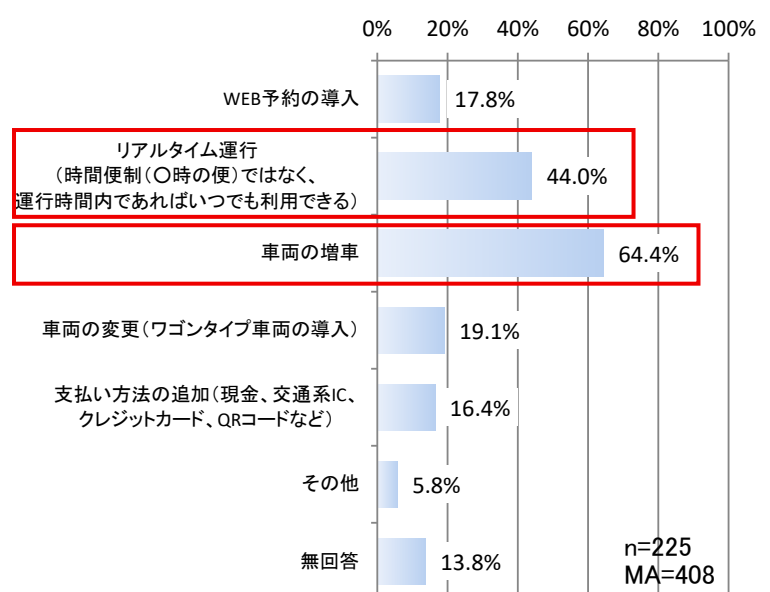


図 2 4 希望するサービス拡充内容

- ・コミュニティバスの利用頻度は利用したことがないとの回答が多く、利用頻度は高くない状況で、通院や買物目的で利用している状況が見られます。
- ・往復で利用している割合は半数程度となっており、往復で利用しない理由としては、時間に合う便がないとの回答が見られます。

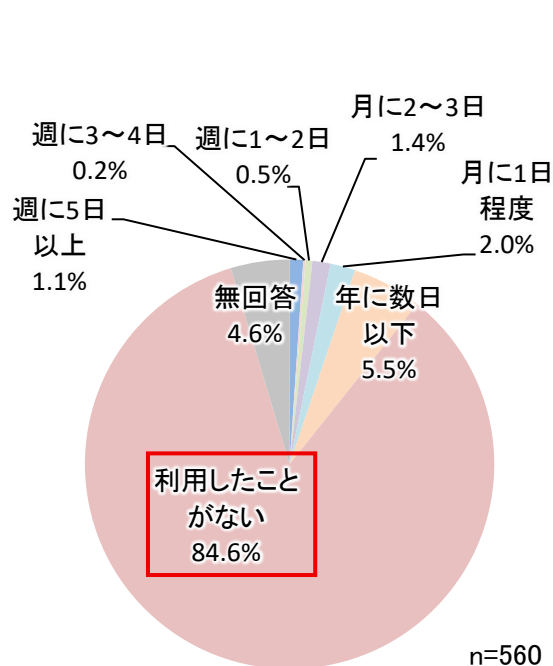


図 2-5 コミュニティバスの利用頻度

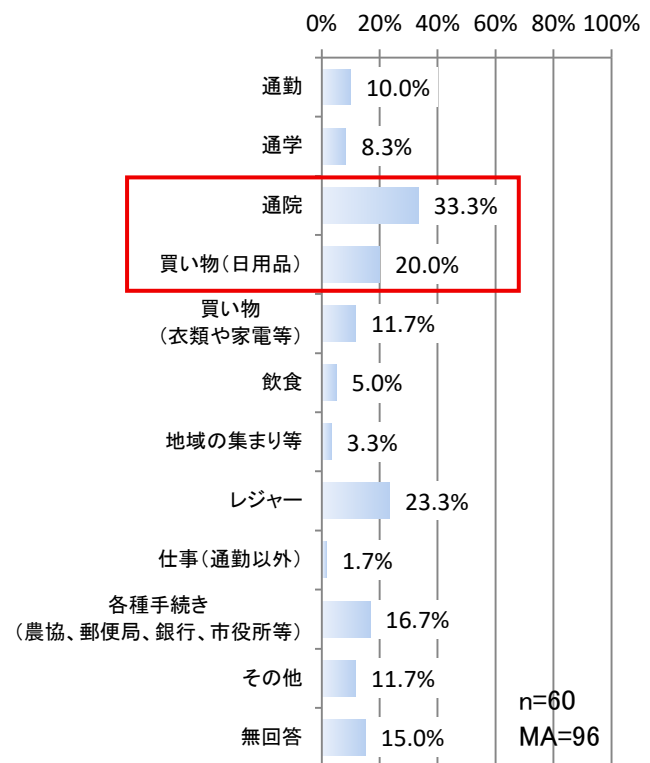


図 2-6 コミュニティバスの利用目的

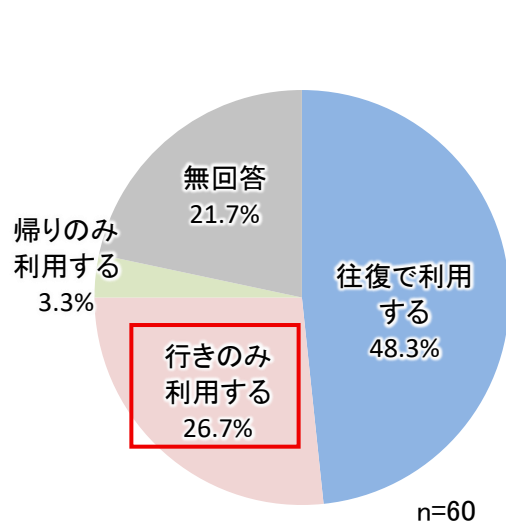


図 2-7 往復の利用状況

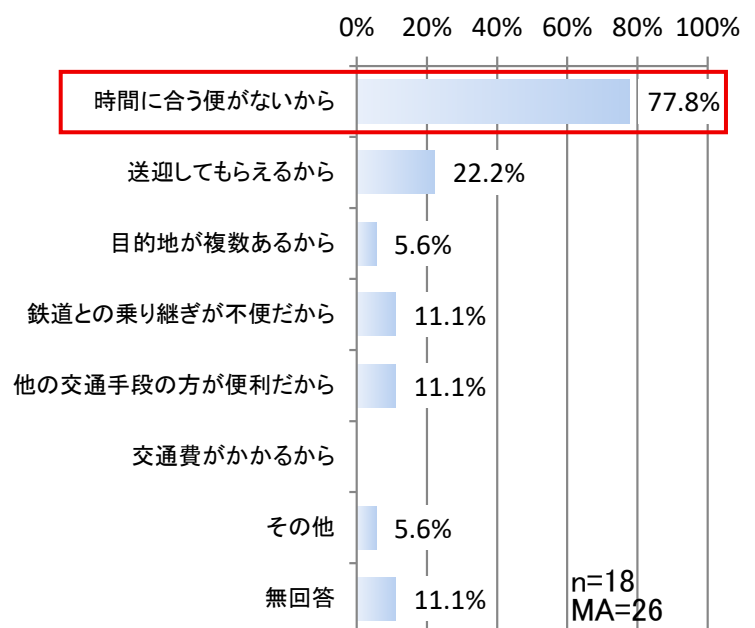


図 2-8 往復で利用しない理由

- ・令和 7 年 4 月より、ルート別の運行本数を増やすため、曜日ごとに運行ルートを限定する「曜日別運行」に変更しており、それらの再編により、利用頻度の増加や新規利用の創出につながっています。
- ・コミュニティバスにおいて、最も重要視するサービスとして、運行本数の多いことをあげており、1 時間あたり 2 本程度のサービス水準が求められています。

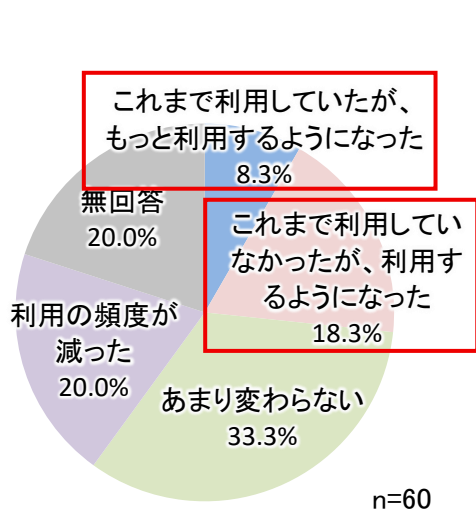


図 2 9 コミュニティバス再編後の利用頻度の変化

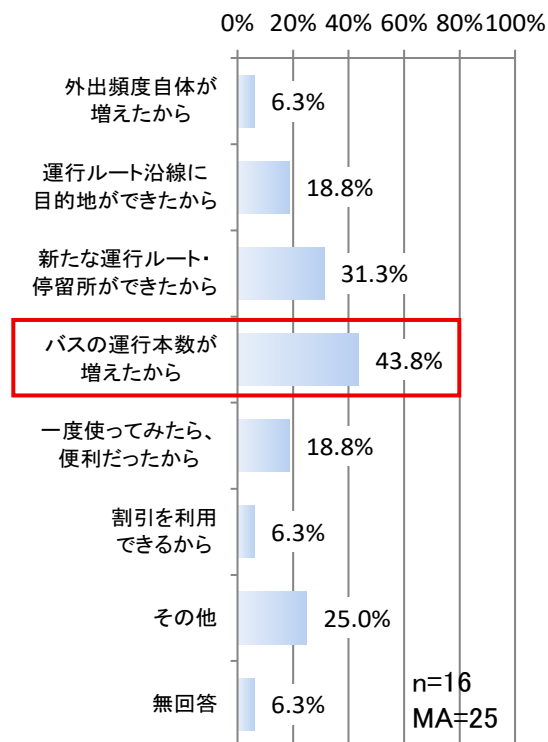


図 3 0 利用頻度が増えた理由

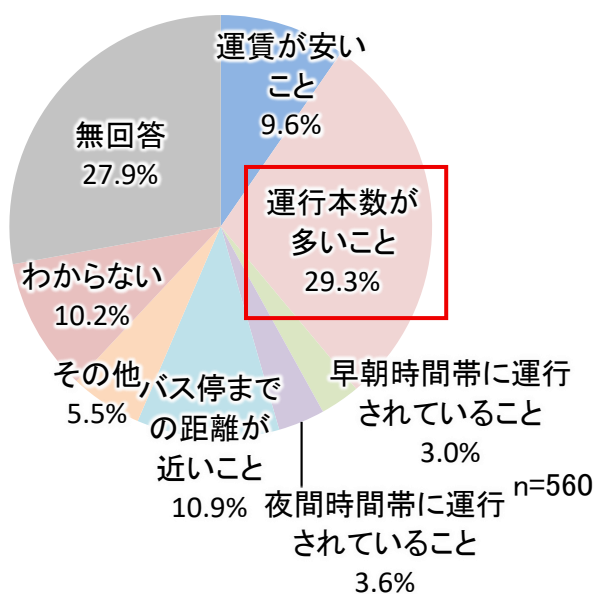


図 3 1 最も重視するサービス内容

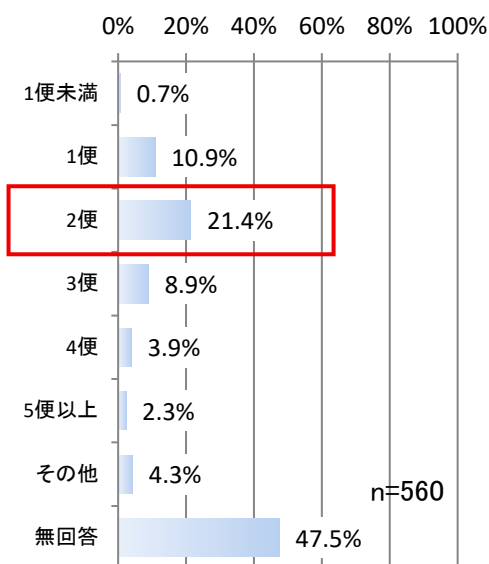


図 3 2 希望する 1 時間あたりの便数

(2) 高校生アンケート

① 調査概要

項目	内容
実施時期	令和 7 年 9 月 16 日（火）～10 月 2 日（木）
実施目的	・学校生活及び学校生活以外の移動状況，進路の選択肢，公共交通に対する考えなどの把握
実施方法	・ホームルーム等の時間に調査依頼書を配布，QR コードより Web 回収。
対象者	常総市内の高校（茨城県立石下紫峰高校学校・茨城県立水海道第一高校学校・茨城県立水海道第二高校学校）に通う高校生
回収数	869 票

②主な調査結果

- ・高校によって若干の違いが見られるものの、市外からの通学，部活動は行っていない回答が多い状況です。通学手段としては，自転車，自家用車による送迎，関東鉄道常総線の回答が多くなっています。

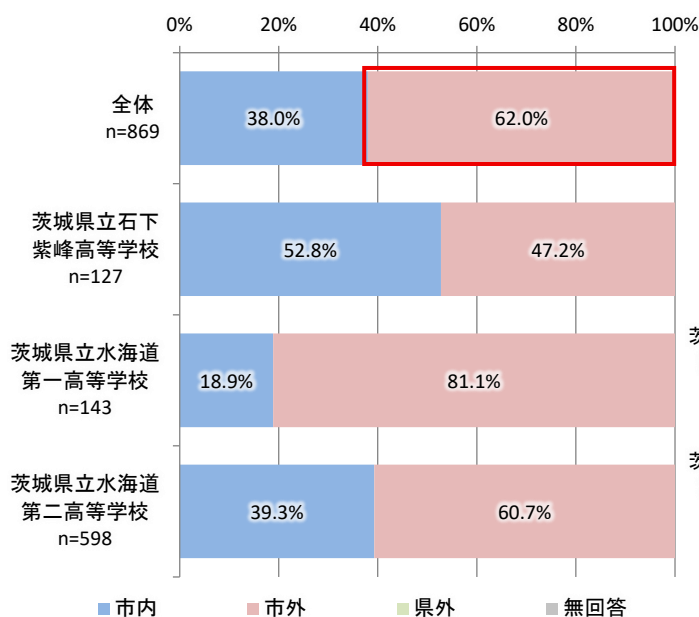


図 3-3 居住地

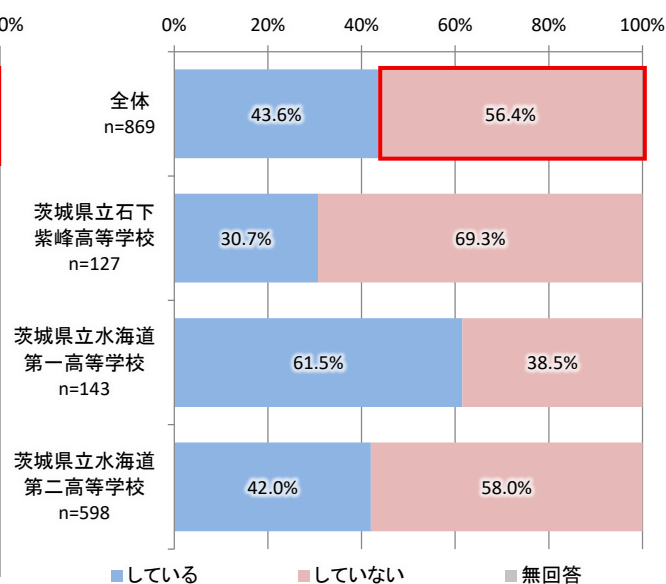


図 3-4 部活動やクラブ活動の状況

表 8 晴れ・曇りの日の主な通学手段

	晴れ・曇りの日の主な通学手段									
	徒歩	自転車	原付・バイク	自家用車 (家族等の送迎)	関東鉄道 常総線	路線バス	コミュニティバス (JOYBUS)	予約型乗合交通 (ふれあい号)	一般タクシー	スクールバス
全体 n=869	19.3%	49.7%	3.9%	35.8%	31.9%	0.6%	0.2%	0.0%	0.0%	11.9%
茨城県立石下 紫峰高等学校 n=127	22.0%	67.7%	5.5%	38.6%	16.5%	0.8%	0.8%	0.0%	0.0%	0.8%
茨城県立水海道 第一高等学校 n=143	26.6%	45.5%	2.8%	37.1%	60.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.8%
茨城県立水海道 第二高等学校 n=598	17.1%	46.8%	3.8%	34.9%	28.4%	0.7%	0.2%	0.0%	0.0%	16.4%

表 9 雨天時の主な通学手段

	雨天時の主な通学手段									
	徒歩	自転車	原付・バイク	自家用車 (家族等の送迎)	関東鉄道 常総線	路線バス	コミュニティバス (JOYBUS)	予約型乗合交通 (ふれあい号)	一般タクシー	スクールバス
全体 n=869	18.4%	20.5%	1.3%	62.5%	35.0%	0.9%	0.6%	0.3%	0.0%	11.9%
茨城県立石下 紫峰高等学校 n=127	19.7%	37.8%	3.1%	67.7%	18.9%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.8%
茨城県立水海道 第一高等学校 n=143	24.5%	12.6%	0.7%	57.3%	67.1%	2.1%	0.7%	1.4%	0.0%	2.8%
茨城県立水海道 第二高等学校 n=598	16.7%	18.6%	1.0%	62.7%	30.8%	0.8%	0.3%	0.2%	0.0%	16.4%

- ・高校進学において、約 4 割が公共交通での通いやすさを重要視しています。重要視する項目としては、運行本数の多さや運賃の安さの回答が多くなっています。
- ・公共交通で通学できることで、快適性や移動時間の有効活用に関する回答が多くなっています。

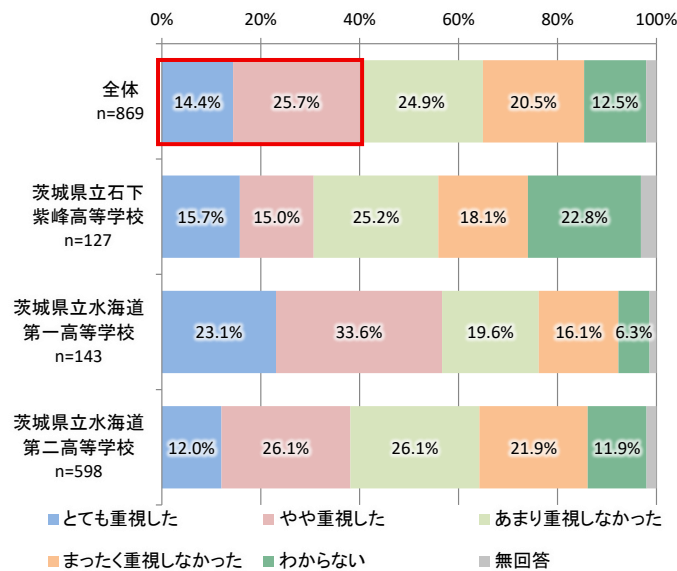


図 3-5 高校進学における
「鉄道やバスでの通いやすさ」の重視度

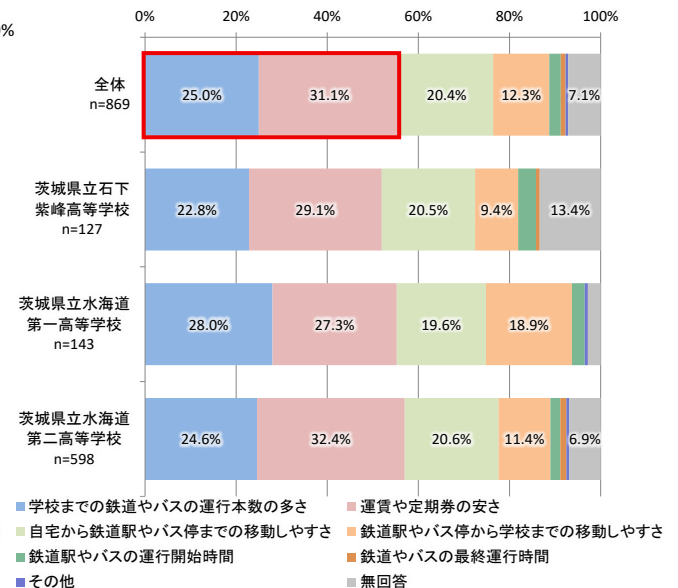


図 3-6 「鉄道やバスでの通いやすさ」で
特に重要だと思う項目

表 1-0 バス利用のメリットのうち共感できるもの

	バス利用のメリットのうち共感できるもの								
	悪天候時も快適に移動ができる	重い荷物があっても移動がラク	バス車内で勉強やゲームができるので、移動時間を有効活用できる	安全に登下校できる	部活動で疲れていても移動がラク	どれも共感ができない	わからない	無回答	合計
全体 n=869	60.5%	48.3%	30.4%	25.4%	29.5%	3.9%	13.9%	4.1%	216.1%
茨城県立石下紫峰高等学校 n=127	55.1%	39.4%	23.6%	28.3%	20.5%	2.4%	24.4%	7.9%	201.6%
茨城県立水海道第一高等学校 n=143	61.5%	46.2%	37.1%	22.4%	33.6%	5.6%	8.4%	4.2%	218.9%
茨城県立水海道第二高等学校 n=598	61.4%	50.8%	30.3%	25.6%	30.4%	3.8%	13.0%	3.3%	218.7%

表 1-1 公共交通の充実による生活の変化について

	公共交通の充実による生活の変化について										
	通勤・通学が 便利になり、 移動時間が 短縮される	高齢の家族 がより自由 に外出でき ようになる	医療機関や 商業施設へ のアクセスが 向上する	自家用車の 利用頻度が 減り、家計 の負担が軽減 する	子どもが 安全に移動 できる手段 が増える	市内の スーパーや 飲食店の 利用回数が増える	市内の 医療施設の 利用回数が増える	市内における 余暇活動（遊 びや塾など） が増える	特に生活に 大きな変化 はないと思う	無回答	合計
全体 n=869	54.7%	18.5%	18.2%	19.6%	19.4%	10.2%	6.3%	17.3%	22.3%	5.3%	191.8%
茨城県立石下 紫峰高等学校 n=127	47.2%	15.0%	15.0%	15.7%	18.1%	11.8%	4.7%	17.3%	25.2%	8.7%	178.7%
茨城県立水海道 第一高等学校 n=143	63.6%	16.8%	20.3%	22.4%	19.6%	9.1%	7.7%	21.0%	18.9%	4.2%	203.5%
茨城県立水海道 第二高等学校 n=598	54.0%	19.7%	18.4%	19.7%	19.7%	10.2%	6.4%	16.4%	22.6%	4.8%	192.0%

(3) 事業者ヒアリング

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗用タクシー及びふれあい号の交通事業者に対して、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。

分類	交通事業者	No.	1
会社名・団体名	関東鉄道株式会社（鉄道部）	ヒアリング日	令和 7 年 9 月 25 日
1. 利用状況について (1) 常総線の利用状況 ①水海道駅～取手駅の区間 ・TX 関係の沿線開発や開智望小学校・中等教育学校の学生利用の増加により、概ねコロナ前の利用客数まで回復している状況。 ②水海道駅～下館駅 ・コロナ禍から回復傾向にあるものの、輸送密度が低く、利用者が少ない状況。収支上厳しい状態が続いており、収支が改善していく見込みが見えない状況。 2. 常総線の問題点・課題について (1) 乗務員不足の問題 ・乗務員は不足気味であり、大手各社の賃金水準向上により、乗務員確保に苦戦している。 (2) 運行費用の問題 ・燃料費が高騰している。利用客数はコロナ前まで回復しているものの、特に水海道駅～下館駅においては収支が厳しい。 (3) その他経費の問題 ・信号・通信設備や PC 枕木、道床が老朽化しており、引き続き、設備投資が必要。特に 20 年経過した快速運転化設備の更新が必要。 ・4 種踏切が常総線内に 30 箇所存在し、安全運行に支障をきたしている。 ・車両において、経年 30～40 年の車両が多く、更新を検討したが、コロナ前は 1 両あたり約 1 億円であった車両価格が 4～5 億円に高騰し、増備・更新が困難を極めている。 ・乗務員同様、技術員の採用に苦慮し、不足している。 3. 今後の取組について (1) 運行本数やダイヤ改定、運賃改定 ・利用状況や他社線のダイヤ改正に合わせて運行本数やダイヤを改正する。 ・TX・常総線往復割引切符について TX の運賃改定分が上乗せになる。 (2) バリアフリー対応 ・新守谷駅は乗降人数が増えてきており、バリアフリー化を検討している。			

(3) 利用促進策

- ・ビール列車をはじめとする、イベント列車を開催する。
- ・地元企業のプレゼンス連携など、プレゼンスを強化する。

4. 常総市と連携して対応できる内容や常総市に求めることについて

- ・常総市内に 15 箇所存在している 4 種踏切の削減及び安全対策。
- ・利用促進策（イベント・駅前・沿線開発など）
- ・安全投資や旅客サービス向上施策への支援。
- ・アグリサイエンスバレー開発による常総線利用の促進。
- ・外国人利用が増えており、多言語化対応が弱いので、その強化。

5. 水海道駅～取手駅の区間、水海道駅～下館駅の区間についての現時点での考えについて

- ・水海道駅～取手駅の区間については、利用状況によりサービス水準の維持・向上を検討。
- ・水海道駅～下館駅の区間については、利用状況によりサービス水準の見直しを検討。

以 上

分類	交通事業者	No.	2
会社名・団体名	関東鉄道株式会社（自動車部）	ヒアリング日	令和 7 年 9 月 30 日

1. 利用状況について

（1）路線バスの利用状況

①岩井バスターミナル～守谷駅西口，内守谷工業団地～守谷駅西口

- ・守谷市内の乗降が多く，次は常総市内の乗降が多い。内守谷工業団地への通勤と，きぬの里に住んでいる人が，守谷駅に向かう動きで多く利用されている。朝の時間帯は工業団地に向かう利用者でほぼ満席になる。高校生が坂東市に行く際の利用が少し見られる。

②石下駅～つくばセンター・土浦駅

- ・つくば市内の乗降が多い。常総市内も少し乗降が見られる。スクールバスのような運行時間になっており，つくばセンター前まではほぼ満席になる。

③石下駅～下妻駅（※冬休み期間の平日運行）

- ・回送で運行しており，利用者は 0 人。今後整理する予定。

④道の駅常総～つくばセンター

- ・固定利用者は少数で，利用者が付いていない。グッドマンとの協議及びつくバスの再編により，グッドマンの移動手段は確保できたので，今年度で運行終了の予定。つくバスにグッドマンのバス停を追加してもらうので，バス停としてはどこも廃止にはならない。

2. 路線バスの問題点・課題について

- ・乗務員が不足し，運行ができないという状況になっている。不足している人数をどうするか，時間外労働などで対応してきたが，労働時間の制限が厳しくなる中で，維持するためには，運行規模を縮小するしかないという問題がある。他社が給与を上げており，他社に乗務員が流れていく傾向も見られる中で，採用強化だけではカバーしていけない。
- ・エリア内のバス路線の現状を見た際，大型車両でなければ利用ニーズに対応できないエリアに輸送資源を集中し，利用ニーズが少ないエリアは，デマンド交通などにシフトしていくべきではないかと考える。

3. 今後の見直しについて

- ・岩井バスターミナル～守谷駅西口について，地域間幹線系統の補助路線であり，維持していくことが基本となる。
- ・石下駅～つくばセンター・土浦について，つくばセンターより先の需要があり，今後，ルートやダイヤの一部見直しを行う可能性がある。

4. その他の問題や独自で取り組んでいることについて

（1）安全対策等での取組

- ・乗務員の経験が少ないことによる運行間違いが発生していたが，アナウンスが自動的に流れる運転補助装置を導入し，ミスが減少している。安全対策には引き続き，力を入れている。
- ・お客様からのクレーム受付対応窓口も作成した。

(2) 利用促進に関する取組

- 地域間幹線系統補助の生産性向上として、利用促進のチラシ配布を行っている。
- 利用客が少ないエリアにおいて貨客混載を実施するなど、空いているスペースを有効活用していく知恵を絞る。常総市と連携して、コミュニティバスで貨客混載を実施することも考えられると思う。
- モビリティ・マネジメントが重要になると考える。高校生がいる世帯が旬の時期になるので、そこをターゲットにして検討していきたい。
- 新規路線の運行について、水戸市で住民を巻き込んでルートを考える取組を行っている。常総市のコミュニティバスの日曜日のような運行を考えていくことが考えられる。

4. 常総市と連携して対応できる内容や常総市に求めることについて

- コミュニティバスに3名の乗務員を付けているが、守谷に行く路線バスで満杯で、積み残しが発生している中で、利用者が少ないバスに投入し続けることができるのか、難しい部分がある。一方で地域交通を守っていききたいという考えもあり、効率化と地域の想いのバランスを守っていくためにも、JOYBUSの利用促進の取組を推進していくことが必要となる。

以 上

分類	交通事業者	No.	3
会社名・団体名	タクシー会社 A	ヒアリング日	令和7年9月25日
1. 会社概要 ・予約型乗合交通ふれあい号は1名が専属で、もう1名はサブ。 ・ドライバーは平均60歳以上。 2. 利用状況について (1) 一般タクシー ・会社関係の送迎や通院の利用が多い。会社関係は、水海道駅から会社間の移動が多い。通院は、きぬ医師会、常総メディカル、つくば市や守谷市の医療施設などが多い。 ・利用者は高齢者が多い。 (2) 予約型乗合交通ふれあい号 ・通院利用が多く、買物利用は少なくなっている。ふれあい号を利用したくても予約が取れない場合は、タクシーを利用しているケースが多い。 3. 一般タクシーや予約型乗合交通ふれあい号の問題点・課題について (1) 一般タクシー ・乗務員の年齢が毎年上がっていく。今の乗務員が運転できなくなると廃業の可能性もある。 ・飲食店が減った影響、コロナ禍の影響で、19時には営業が終わっている。朝は6～7時から始業している。 (2) 予約型乗合交通ふれあい号 ・ふれあい号を利用している人は、ふれあい号だけを利用している。 ・予約が取りづらい状況になっているので、行き先を絞っても良いのではないかと。本当に必要な人が使えない状況になっている。 ・JOYBUSの利用が少ないので、JOYBUSではなく、ふれあい号の形態の運行の方が良いのではないかと。バス停までの移動が大変で利用者が少ないことも考えられる。 ・ふれあい号は、市の端から端まで250円で移動できる状況であり、500円くらいに値上げしても良いのではないかと。周辺市町村に合わせて値上げしても良いと思う。 ・AIデマンドシステムが導入されて、1日あたり10～20kmくらい運行している。 ・同じ時間に配車予約が入ってくる。10時台に2つの予約が入るため、10時便として予約を受け付けて、10時00分と10時30分にずらせると良い。 ・10時台に迎えに行き、11時に到着という説明をしているが理解が得られない場合があるので、周知していくことが必要となる。 ・AIデマンドシステムが導入されて、以前の200件程度の断り件数が30件に減少しているが、乗務員にしわ寄せが行っており、負担が増えている。 ・遠いエリア同士を結ぶ状態になっており、エリア限定の運行ができると、3台を上手く運用できるのではないかと。 ・燃料が上がっているので、借り上げ料を上げられないか検討してほしい。そうすれば、乗務			

員の給料にも還元できる。

- ふれあい号やタクシーで、使い分けしてもらえるようにすること、そのための料金、サービス水準、利便性などを見直すことが必要となる。

4. 常総市と連携して対応できる内容や常総市に求めることについて

- 福祉タクシー券について、期限を切れたものを利用しようとするケースがある。同じ利用者が利用しており、全体的に利用者が減った印象がある。あまり認知されていない可能性もある。

以 上

分類	交通事業者	No.	4
会社名・団体名	タクシー会社 B	ヒアリング日	令和7年9月25日
1. 会社概要 ・予約型乗合交通ふれあい号は1名が専属で、サブが2名。 ・ドライバーは30代も若手もいる。ふれあい号は70代が乗務員になっている。 2. 利用状況について (1) 一般タクシー ・工業団地の送迎の利用が多い。 (2) 予約型乗合交通ふれあい号 ・通院利用が多い。 3. 一般タクシーや予約型乗合交通ふれあい号の問題点・課題について (1) 一般タクシー ・7時～18時30分まで営業している。 (2) 予約型乗合交通ふれあい号 ・AI デマンドシステムを導入したことで、予約断り件数が減少した一方で、走行距離が伸びた。結果として、乗務員にしわ寄せが行っている。 ・昼食の時間が30分しか取れないケースがある。次の乗降場所までの距離があれば、早めに行かないといけない状況になっている。例えば、12時で終わって、30分休憩して、13時までには次の乗車ポイントに行かないといけないケースがある。乗務員の時間的余裕がなくなったことにより、交通事故率が上がってしまうのではないかと懸念している。 ・頻度は多くないかもしれないが、乗車場所に移動している途中で、空のふれあい号の車両とすれ違うことがある。 ・現在は、1時間ごとに運行している。それを細かく刻めば、きめ細かく対応はできるが、乗合率が下がる可能性がある。 ・JOYBUS は有料道路を運行しているが、ふれあい号は運行していない。運行できれば、移動時間が短くなる。 ・JOYBUS の利用者が少ない中で、ふれあい号の車両台数を増やすことが良いのではないか。ドアーツードアの必要性が高いのではないか。 ・ふれあい号と一般タクシーでは利用者層が違う。 以 上			

分類	交通事業者	No.	5
会社名・団体名	タクシー会社 C	ヒアリング日	令和7年9月30日
1. 会社概要 ・予約型乗合交通ふれあい号は1名が専属で、もう1名はサブ。 ・ドライバーは平均50歳で、40代の人がいるが、70代以上もいる。 ・セカンドキャリアで応募してくる人もいる。 2. 利用状況について (1) 一般タクシー ・メインは平日の日中の工業団地の利用となっている。ビジネス利用の方が一定数見られる。ルートインに出張に来た人の送迎などもある。水海道エリアは夜の時間帯が手薄になる。飲食等で帰る際に利用する人は少ない。 ・通院、病院関係者などが、市内病院に日中時間帯に移動する際に利用している。ふれあい号とも被る。ふれあい号の予約が取れなかった人もいるのかもしれない。 (2) 予約型乗合交通ふれあい号 ・買物利用や通院利用がメインで、同じ利用者が多く利用しており、超ヘビーユーザーになっている傾向が見られる。乗務員とも顔なじみになっており、そういった人の移動を支えている。そのため、新しい利用者が入っていきず。固定の利用になっているのではないかと。固定客はふれあい号がないと困る人たちだと思う。 3. 一般タクシーや予約型乗合交通ふれあい号の問題点・課題について (1) 一般タクシー ・乗務員の確保が難しい中で、ふれあい号も乗務員が運転できない状況が出ると、一般タクシーの乗務員を充てないといけない状況になる。 ・ふれあい号を利用できない場合は、タクシーを利用しているのではないかと。一部で顧客を奪い合っている部分がある可能性がある。 (2) 予約型乗合交通ふれあい号 ・ふれあい号は地域の顔が見えているので、受けられるものは受けたい。運ぶ使命を大切にしたい。 ・借り上げ料が上がれば、現役世代でも受ける人がいるかもしれない。借り上げ料が、自治体で異なっている。 ・利用者のマインドとしては、増車及び増便してくれとの声が多い。 ・ただ、増車する際は、どこが引き受けてられるのかという問題はある。 ・AI デマンドシステムの導入で断り件数が減少したが、それに見合うものを考えていくことも必要。走行距離が増えている。 4. 常総市と連携して対応できる内容や常総市に求めることについて ・乗務員の確保で連携できると良い。例えば、小学校、警察、消防、市役所などの公務員でキ			

キャリアを築いた方がセカンドキャリアとして乗務員につなげられる仕組みで連携できると良い。乗務員が一番苦労するのは、道路事情などの地域特性で、職業としては地域のことをよく知っている人たちなので、適応しやすいと考える。

以 上

1.4 関連計画との連携

- ・立地適正化計画の見直しと次期地域公共交通計画の策定を同時期（令和 7 年度～令和 8 年度）に実施する予定であり、都市計画と交通計画が連動することが重要となります。
- ・コンパクトな市街地の形成を図り、拠点間を利便性の高い公共交通で結ぶ「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりを展開するため、コンパクトなまちづくりと連携し、拠点間ネットワークにおける幹線交通の維持向上、面的ネットワークを含めた支線交通の維持及び公共交通空白地域の解消の継続など、効率的かつ効果的な公共交通の実現を目指します。そのため都市計画サイドの考え方や意向を把握するためのヒアリングを行いました。

分類	庁内関係各課	No.	1
担当課	常総市 都市建設部 都市計画課 都市政策室都市計画係	ヒアリング日	令和 8 年 1 月 22 日

1. 見直し中の立地適正化計画について

（１）居住誘導区域や都市機能誘導区域などの拠点の位置づけについて現計画から変更点

- ・現時点では変更は想定していない。常総市ならではの取組を模索したい。

（２）現計画の評価検証等に基づき、施策・事業の変更点

- ・基本的な方針に変更はない。未達・未実施の誘導施策については実施に向けて調整を進めることを想定している。

（３）公共交通に関する施策等の位置づけについて予定や検討している内容

- ・徒歩圏力バー率の維持を評価指標に定めており、継続設定する見込みとなっている。

（４）日常生活圏が常総市内だけでなく、常総市外に広がっている中で、立地適正化計画における考え方や方針等

- ・引き続き、鉄道路線やバス路線で市外とのつながりを確保することが望ましい。
- ・市内の拠点間をつなぐ立適と広域化している日常生活圏をどのように各計画に落とし込むか検討が必要である。

2. 公共交通計画に求めることについて

（１）公共交通サービスに求めること

- ・現状の運行本数を維持することが望ましい。特に、内守谷市街地については、バス路線が基幹的公共交通路線となっており、運行本数を維持することが必要と考えている。
- ・その他、利用状況に応じた最適化と利便性向上を図ってほしい。

（２）上記が達成された場合に期待する効果

- ・居住誘導区域内住民の生活利便性向上及び駅周辺利用による地域経済の活性化。

(3) 現計画で連携できる施策等あれば教えてください。

- 公共交通及び都市機能誘導区域の利用を促す取組については、検討の余地があると想定している。ノーマイカーデー、公共交通や特定エリア利用時のキャンペーンの実施など。

3. 今後について

(1) 立地適正化計画の見直しと次期地域公共交通計画の策定を実施していく中での進め方や連携方策

- 基本的な考え方、(基本理念、基本方針、計画目標)や将来ネットワークの統一化を図るべきと考える。施策・事業の連携事業の位置づけや数値目標(KPI)についても連携できると良い。KPIについては単にどちらかの計画を踏襲するのではなく、両計画の記載事項を踏まえて、目指すべき数値目標を設定できれば良い。

以 上

ニーズの実態・課題の整理（現時点）

課題１：地域内及び広域の公共交通ネットワークの最適化

- 路線バスの広域路線の廃止，コミュニティバス「JOYBUS」の利用者の伸び悩み，予約型乗合交通「ふれあい号」の事業者の減少に伴う時間帯の不便さなどの課題が顕在化しています。
- 路線バスは市内と市外を横軸に接続する広域交通の役割を担っており，市内外の移動を支えています，一部系統の廃止が起きていることから，広域交通のネットワークを維持していくために，JOYBUS や周辺自治体が運行するコミュニティバスを含めて，再編検討及び連携協議を行う必要があります。
- JOYBUS は，曜日別ルートへの変更後も利用が伸び悩んでいることから，限られた運行台数の中で利用者のニーズを満たす運行方法を検討することが必要となっています。
- ふれあい号は，今後も市内の地域内交通を網羅的にカバーしていく役割を担っていく中で，現在のリソースでニーズに対応しきれていない一部時間帯に対して，どの時間帯のどのエリアからどのエリアへの需要に対してリソースが不足しているのかを明らかにして，最適解を検討することが必要となります。

課題２：幹線軸の設定と利便性向上策の重点的な展開

- 生活移動への対応，拠点へのアクセス，まちづくりとの連携を図るうえで重要な路線や区間を「広域幹線軸」「地域内幹線軸」「地域内支線軸」として設定のうえ，各公共交通の階層化，都市機能誘導区域や居住誘導区域における運行のサービス水準の検討，拠点における環境整備に取り組むなどの利便性向上策について検討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，個別の移動ニーズに対応する公共交通サービスを確保するため，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。
- これらを踏まえて，鉄道，路線バス，JOYBUS，ふれあい号との役割分担，周辺自治体のコミュニティバスとの連携を行いながら，DX 事業も含めた，各公共交通をつなぐための対応策の検討が必要となります。

課題３：交通弱者の移動手段の利便性向上及び利用促進への対応

- ふれあい号は，高齢者の通院や買物を支えており，今後も，高齢化の進展，高齢者の免許保有者の増加，それに伴う高齢者が関係した事故などに対応するため，自動車を保有していなくても，安心して外出して生活できる環境を整備することが必要となります。
- 高校生についても通学や外出において公共交通に求めるニーズが見られ，若い世代が今後も住み続けられる市であるために，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：まちづくりと連携し、まちづくりへ寄与できる連携方策

- ・関連分野から公共交通に求められる役割が多様化しており、まちづくりとの連携方策について、新たに検討することが必要となっています。特に、同時期に見直しを実施する立地適正化計画とは密に連携し、基本理念・基本方針・計画目標の統一化、将来ネットワークの統一化、施策・事業の連携事業の位置づけ、数値目標（KPI）の連携を図り、相乗効果につなげることが必要となります。
- ・その他の上位・関連計画についても、相乗効果を得ることができるような施策・事業を検討し、可能な限り地域公共交通計画の目標設定に反映させることが必要となります。
- ・道の駅常総の開業により、市内外の人の動きが変化しています。また、同時期に見直しを実施する立地適正化計画を踏まえ、現在と将来の人流の変化に公共交通を対応させることで、まちづくりに寄与する公共交通の実現を目指します。鉄道、路線バス、JOYBUS、ふれあい号との役割分担、他の自治体のコミュニティバスとの連携を行いながら、各公共交通をつなぐ、常総市版M a a S、もしくは近隣自治体と連携した広域M a a Sの導入について、検討を行うことが必要となります。

