

公共交通再編について（案）

令和8年2月

常総市

●常総市の公共交通の変遷（過去～現在～将来）

1. コロナ禍前



幹

関東鉄道常総線

- ・本地域の交通網の根幹

枝

民間路線バス

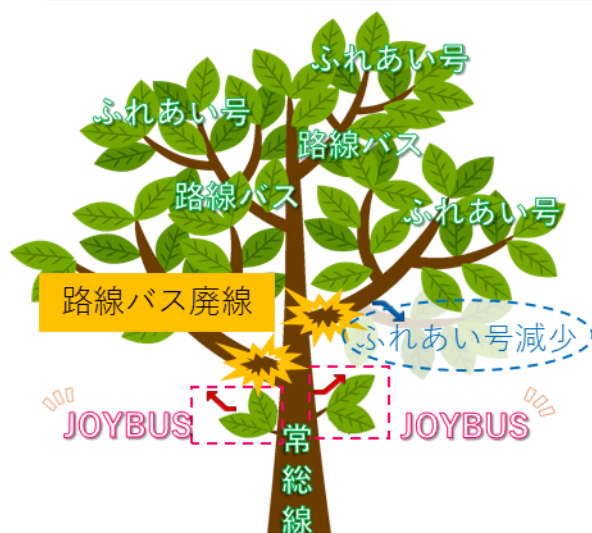
- ・鉄道駅と市外を結ぶ広域路線
- ・高校生の通学交通

葉

ふれあい号

- ・路線バスを補完
- ・市内全域をドアツードア運行

2. コロナ禍～コロナ禍明け



幹

関東鉄道常総線

- ・本地域の交通網の根幹

枝

民間路線バス

- ・運転手不足による廃線が発生

葉

ふれあい号

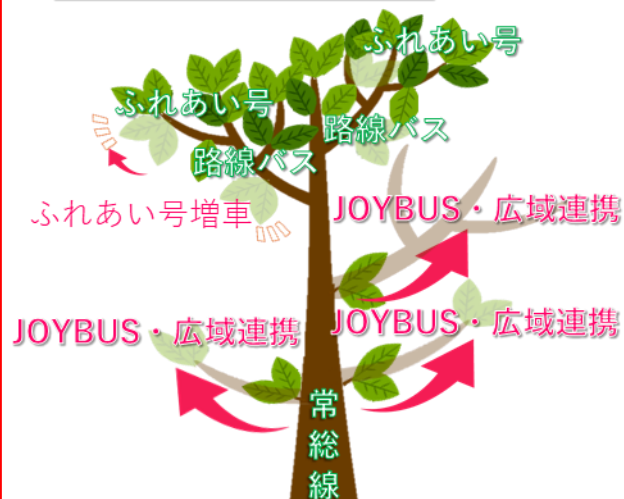
- ・タクシー事業者の廃業で運行台数の減少

枝葉

JOYBUS

- ・居住地と拠点を繋ぐ地域内移動に対応
- ・令和6年4月から運行開始

3. 現在～これから



幹

関東鉄道常総線

- ・本地域の交通網の根幹

枝

JOYBUS・広域連携

- ・JOYBUSを民間路線バスの代替に
- ・若者・子育て世代の定住を支える長期的な地域への投資
- ・近隣自治体との連携体制強化

葉

ふれあい号

- ・市内移動を支える役割が増すため増車を実施

●ふれあい号

1. ふれあい号運行の背景等

平成18年に水海道市と石下町との合併により広域な面積の市となり、可住地面積が広く、集落が散在しており、公共交通空白地域も広範囲に広がっている状況でした。自動車を運転できない市民の日常生活の外出を支えるため、無料の福祉循環バスを運行しましたが、利用者が少ない状況で、受益者負担の観点から見直しが必要となりました。

このような背景から、市民が安全で安心に移動できる移動手段を確保するため、常総市公共交通活性化協議会を設置し、本市の公共交通のあり方を協議して、その結果を地域公共交通総合連携計画としてとりまとめて、計画に基づき、事前予約によるデマンド型乗合交通「ふれあい号」を導入することとなり、平成21年10月から運行を開始しています。

電話予約によって、自宅や指定する場所から、市内の医療施設、商業施設、公共施設等に乗合いで移動できる交通サービスとなります。市内を網羅的にカバーし、鉄道駅やバス停まで移動が難しい高齢者でも利用できる公共交通として、常総市の地域内移動を支えてきました。

2. ふれあい号の状況等

コミュニティバスの新規運行に伴い、市内の移動を幅広くカバーすることができるようになっていて一方で、上記のように、自宅や目的地からバス停が離れている市民の移動ニーズに対しては、引き続き、ふれあい号でカバーしていくことが必要となります。

しかしながら、近年、交通事業者が廃業となり、車両台数が減少し、サービスの供給量が年々減少しており、利用ニーズに対して供給が追いつかない需要と供給にギャップが生じる状況となっています。

このような中で、限られたリソース（車両台数）で、効率的かつ効果的なサービスを提供していくため、令和6年度にAIオンデマンドシステムを導入し、デマンド交通の高度化に向けた取組を行っています。効率的かつ効果的な運行が実現できているものの、車両台数が少ない影響もあり、一部の時間帯（特に午前中など）において、市民が利用したい時に利用しづらい状況が発生し、交通事業者についても多くの需要をカバーするため、負荷が生じる状況となっています。

3. ふれあい号の運行を取り巻く状況

（1）市民や利用者の声

ふれあい号に対するニーズとして、市民や利用者のアンケート調査結果を見ると、通院目的の利用が多く、ふれあい号により外出頻度が増えた要因として、自宅や目的地の近くから乗り降りできること、事前予約が必要だが利用したい時に利用できるからとの回答が見られ、当初の導入目的は継続して達成されている状況となっています。

（2）運行事業者の減少

2で示したとおり、市内タクシー事業者の廃業によるふれあい号の車両台数の減少、AIオンデマンドシステムの導入で運行を効率化できたものの、交通事業者の負担が増加して、需要に対して供給が追いついていない状況を踏まえて、利用者からの車両の増車を求めるニーズが高くなっています。

(3) 料金の適正化

ふれあい号は、運行開始時から変わらない料金形態で、1乗車250円となっています。県内市町村を見ると、物価上昇などの背景から、料金値上げの動きが増えています。また、AIオンデマンドシステムの導入、交通事業者の負担軽減、今後のサービス拡充に向けた対応、タクシー料金との乖離による負のスパイラル（タクシー離れ→タクシー事業者の廃業→ふれあい号車両の減少）なども踏まえて、現在の料金形態で良いのか、検討が必要となっています。

利用者は、ある程度の料金値上げに対して、許容している回答となっています。

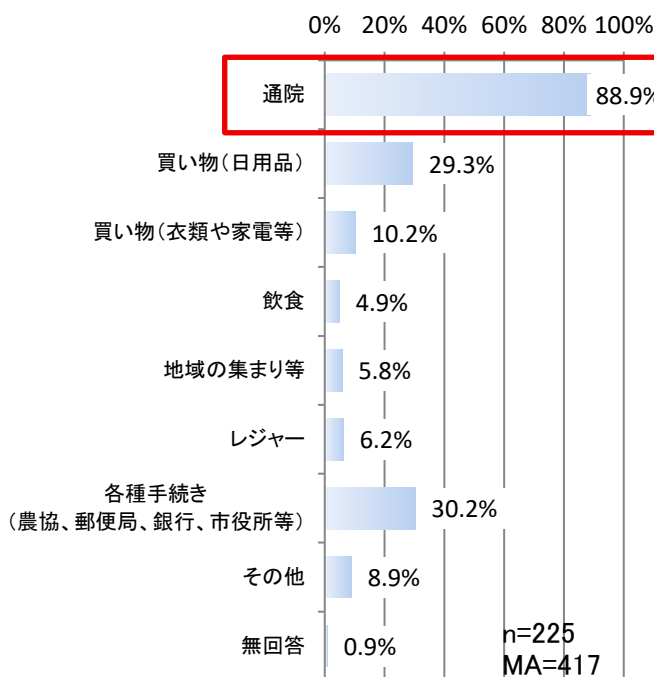


図1 ふれあい号の利用目的
※アンケート調査結果

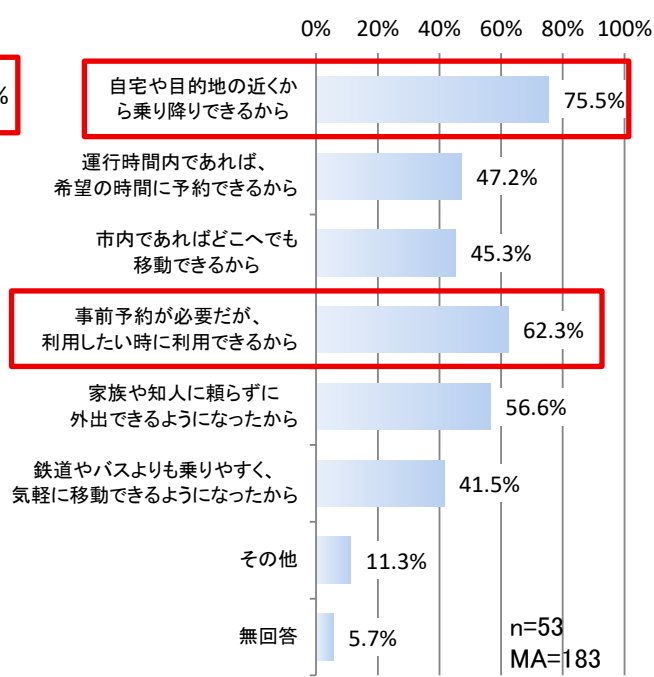


図2 外出頻度が増えた理由
※アンケート調査結果

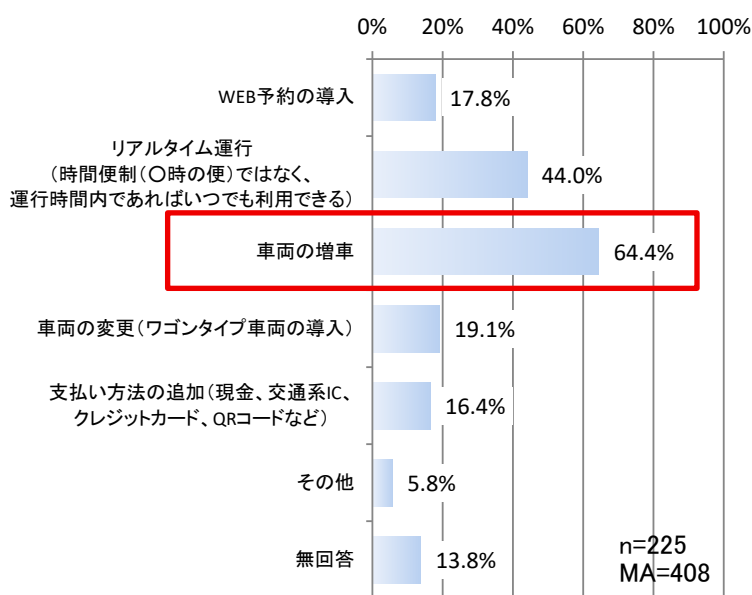


図3 希望するサービス拡充内容
※アンケート調査結果

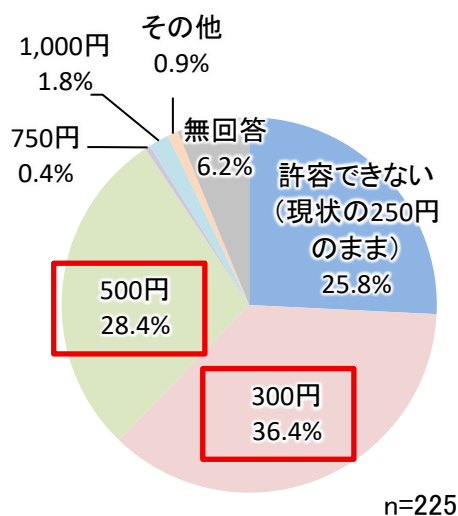


図4 許容できる運賃の値上げ
※アンケート調査結果

4. ふれあい号再編の方向性

■ふれあい号を取り巻く環境の変化

- ・市内を網羅的にカバーし、鉄道駅やバス停まで移動が難しい高齢者でも利用できる公共交通として、常総市の地域内移動を支えている。
- ・主に、高齢者の通院目的の外出を支えている。自宅や目的地の近くから乗り降りできること、利用したい時に利用できることから、今後も公共交通として継続的に運行していくことが求められている。
- ・近年、交通事業者の廃業に伴い、車両台数が減少し、サービスの供給量が年々減少しており、利用ニーズに対して供給が追いつかない需要と供給にギャップが生じる状況となっている。
- ・利用者も一部の時間帯に利用しづらい状況が発生しており、車両の増車が求められている。
- ・料金は、平成21年10月の運行開始から変わっておらず、物価上昇、交通事業者の負担軽減、受益者負担の見直し、持続可能な公共交通の構築などの観点から、料金値上げの必要性が出てきており、利用者はある程度の料金値上げを許容している。



■再編の視点

①車両の増車

- ・交通事業者との調整や財源確保は必要になるものの、車両の増車に向けた検討が必要。現時点では、令和8年10月から1台増車に向けた検討を進めていく。

②将来的な料金値上げ

- ・上記の車両の増車も踏まえて、持続可能な公共交通の構築に向けて、将来的には値上げに向けた検討を進めていく。

③運行体制の見直し

- ・料金の値上げと併せて、時間便制の廃止やWeb予約の導入など、より利用のしやすい運行体制構築に向けた検討を進めていく。

●JOYBUS

1. JOYBUS運行の背景等

地域内移動を支える移動手段を予約型乗合交通ふれあい号のみが担っており、市民の日常生活及び来訪者の移動ニーズに対応するため、新たな移動手段の導入が求められていました。

これらの背景から地域公共交通計画に基づき、基本目標である「まちづくりに対応した地域公共交通網の構築」を実現する観点から、地域から拠点の接続を強化するため、地域（居住地）から中心拠点・地域拠点への地域内移動に対応する、コミュニティバスの新規運行を検討してきました。「常総市コミュニティバス運行基本計画」を策定し、令和6年4月より、コミュニティバスの新規運行を開始しました。

2. JOYBUS運行開始後の状況等

令和6年4月より、コミュニティバスの新規運行を開始したものの、利用者数は、1ヶ月あたりの目標数の約2,700人に対して、1,000人弱と目標を下回る状況が続きました。

利用者が低迷した要因として、運行本数の少なさをあげる市民や利用者が多く見られました。

そのため、令和7年4月より、1運行日当たりの各ルートの運行本数を増やすことを目的とした、曜日ごとに運行ルートを設定する「曜日別運行」、「一部ルートの改廃」、市街地ルートや日曜日ルートなどの「新たなルートの設定」といった再編を行いました。しかしながら、1ヶ月あたり1,000人弱、1日あたり30人程度と、利用状況は伸びない状況が続いています。

3. JOYBUSの運行を取り巻く状況

（1）市民や利用者の声

令和7年4月からの曜日別運行に対するニーズとして、市民や利用者のアンケート調査結果を見ると、一部で既存利用者の利用促進や新規利用につながったものの、更に利用者を増やしていくためには、1時間あたり1便以上の運行本数が求められている状況となっています。

運行費に対する常総市の経費負担や交通事業者の実情を踏まえると、車両3台体制の中で、最適解を見出していくことが必要となります。

（2）まちづくりとの連携

立地適正化計画において、水海道駅周辺や石下駅周辺は、中心拠点や副次拠点として位置づけられており、都市機能や居住をこの拠点周辺に誘導していく方針となっています。

都市計画分野と公共交通分野で相乗効果を図るため、拠点周辺の公共交通サービスは、可能な限り維持していくことが必要となります。

（3）広域交通の路線バスの代替

令和6年3月で、水海道駅～土浦駅の系統が廃線になるなど、乗務員不足の影響等による交通事業者を取り巻く環境は厳しい状況にあります。

今後は、コミュニティバス運行計画のコミュニティバスのコンセプトに示したとおり、市内の公共交通同士をつなぐだけでなく、路線バスの代替として、隣接市町村の公共交通とつなぐなど、広域連携について検討していくことが必要となります。

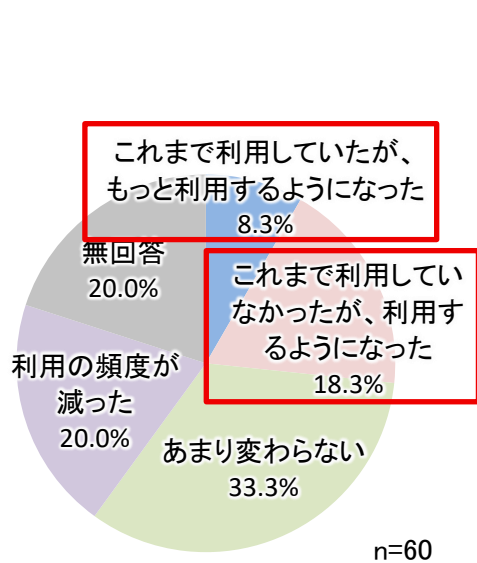


図5 コミュニティバス再編後の利用頻度の変化
※アンケート調査結果

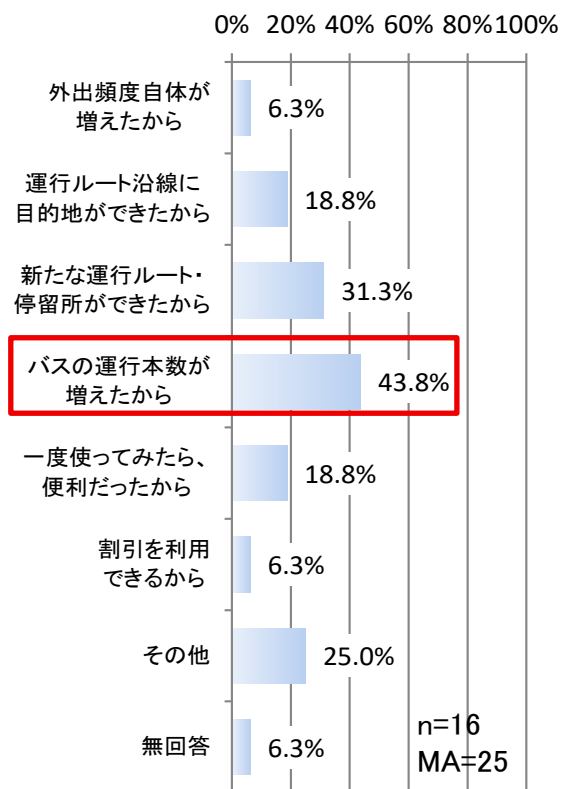


図6 利用頻度が増えた理由
※アンケート調査結果

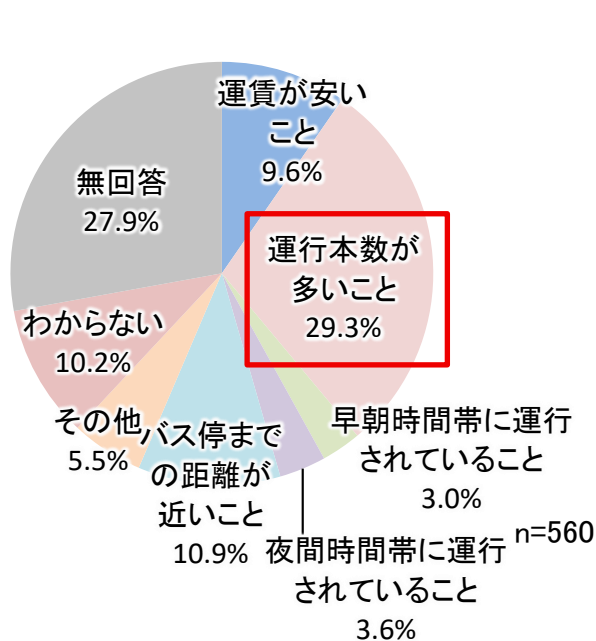


図7 最も重視するサービス内容
※アンケート調査結果

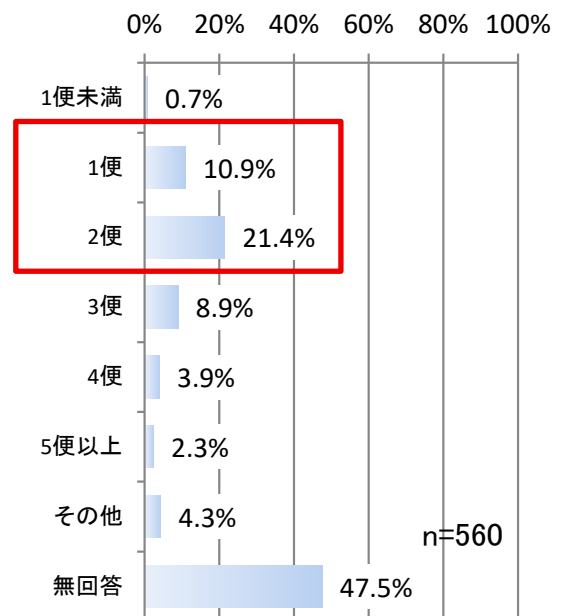


図8 希望する1時間あたりの便数
※アンケート調査結果

4. JOYBUS再編の方向性

■コミュニティバスのコンセプト（コミュニティバス運行計画より）

- ・市内を運行するコミュニティバスと広域に運行する関東鉄道常総線や路線バスに接続することで、鉄道や路線バスの利用促進にもつなげていく。
- ・最終的には、鉄道、路線バス、コミュニティバス、予約型乗合交通ふれあい号（乗合タクシー）など、市内の公共交通同士をつなぐだけでなく、隣接市町村の公共交通ともつなぐなど、広域連携について検討していく。
- ・市内の各地区から水海道駅周辺や石下駅周辺に運行することで、中心部への移動を支える。
- ・通勤、通学、買物、通院、観光、業務などの移動に対応することで、若年層から高齢者層までが利用できる公共交通を目指していく。



前提条件：現在の車両台数の3台で最適な運行を検討



■再編の視点

①市民や利用者のニーズ

- ・1時間あたり1便以上など、可能な限り、高い運行頻度による運行が必要。

②まちづくりの観点

- ・都市計画と公共交通との相乗効果を図るため、中心拠点や副次拠点の水海道駅周辺や石下駅周辺に接続することが必要。



■再編の内容

- ・現在の運行ルート別の利用状況を見て、利用者が多いルートを中心に1時間あたり1便程度の運行頻度で毎日運行していくために、令和8年秋に「一部ルートの休止」、「運行計画の変更（休止とならないルートの運行本数の増）」を行う。
- ・休止としないルートについても現在の利用状況を見て、（新規の路線認可申請が不要な範囲で）一部ルートの変更を行う。
- ・一部ルート休止後の利用状況を踏まえ、令和9年度以降、本格再編（廃線を伴うルート集約、必要に応じた新規路線認可、運賃の見直し等）を行う。
- ・将来的には路線バスの代替として、隣接市町村の公共交通とつなぐなど、広域連携について検討していく。

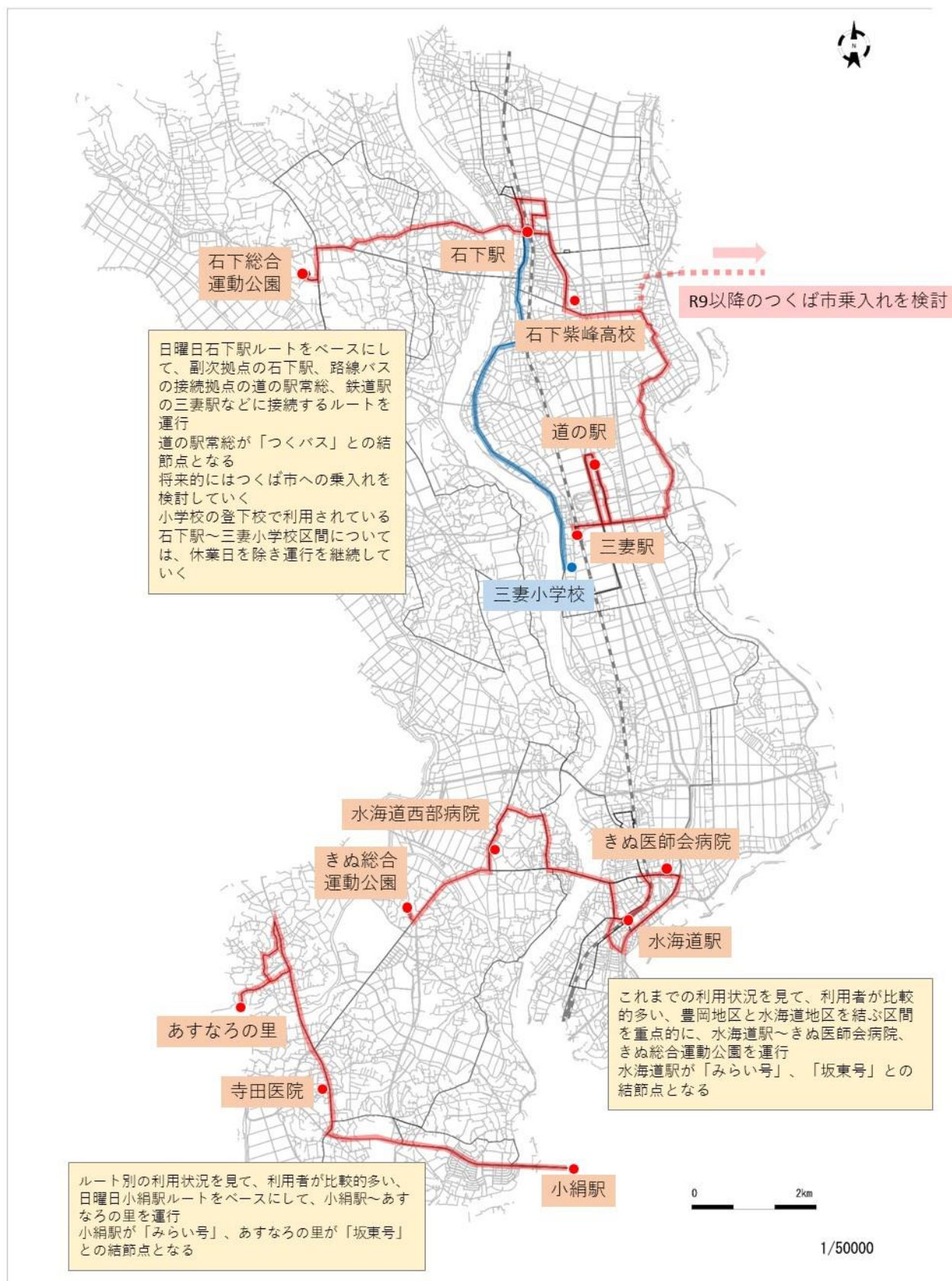
5. JOYBUSルート【現在(曜日別運行・3台・13ルート)】

常総市コミュニティバス全ルート図



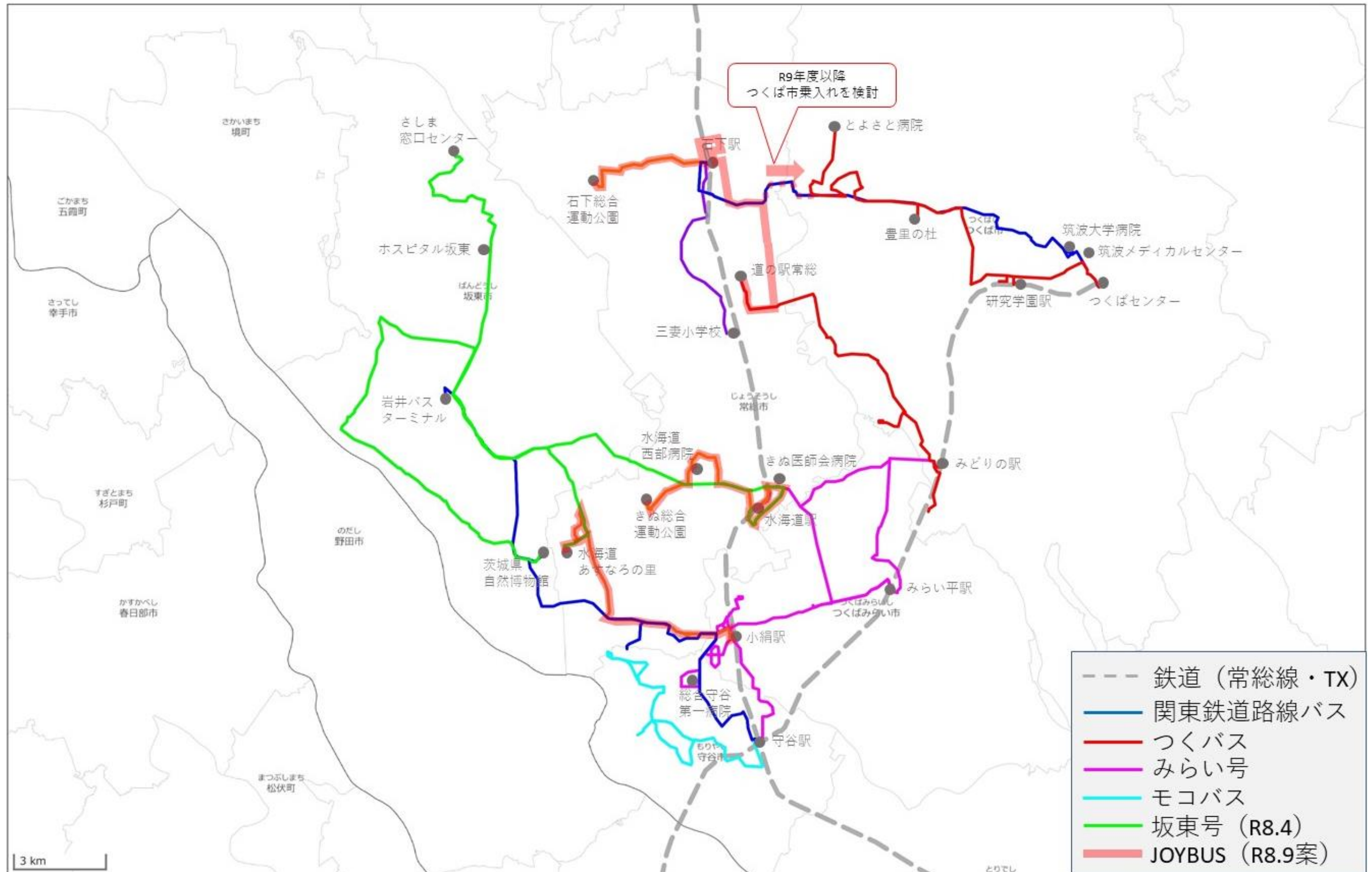
6. JOYBUSルート【令和8年秋 一部ルート休止案(毎日運行・3台・3～4ルート)】

※赤線、青線以外のルートが休止対象となります



7. 広域路線図イメージ（令和8年秋 JOYBUS一部ルート休止後）

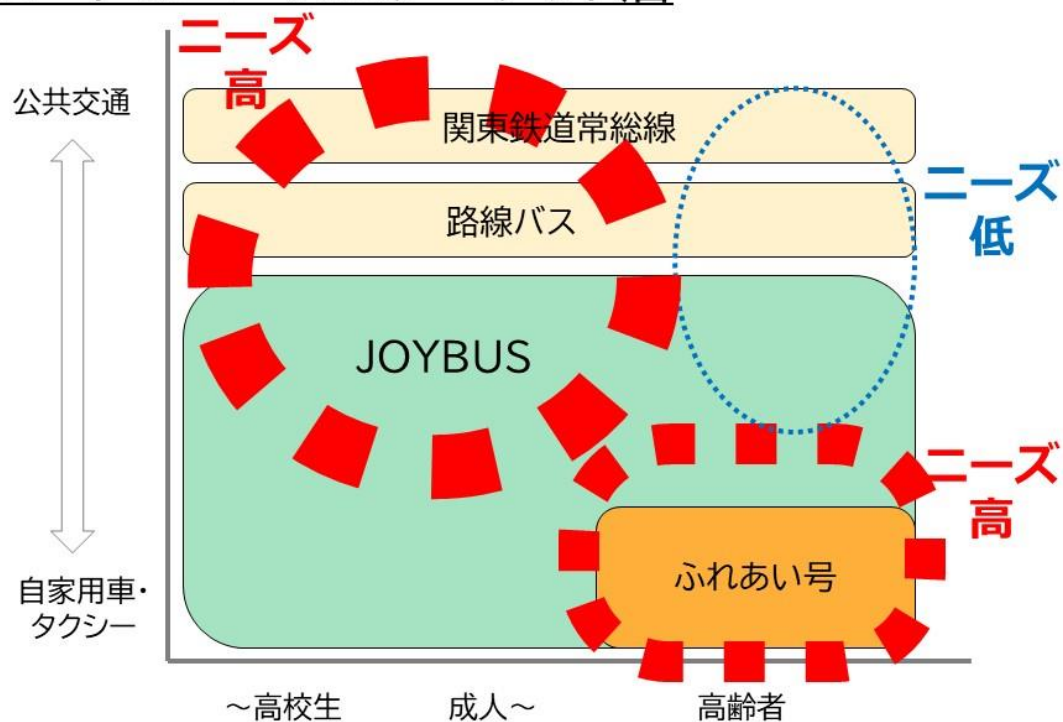
※関東鉄道路線バス、他市コミュニティバスの路線図は令和8年2月現在の情報を基に常総市で作成したのになります。また、掲載しているルートは、常総市近辺を運行している一部のルートのみになります。



8. 各交通モードのニーズとターゲット層の整理

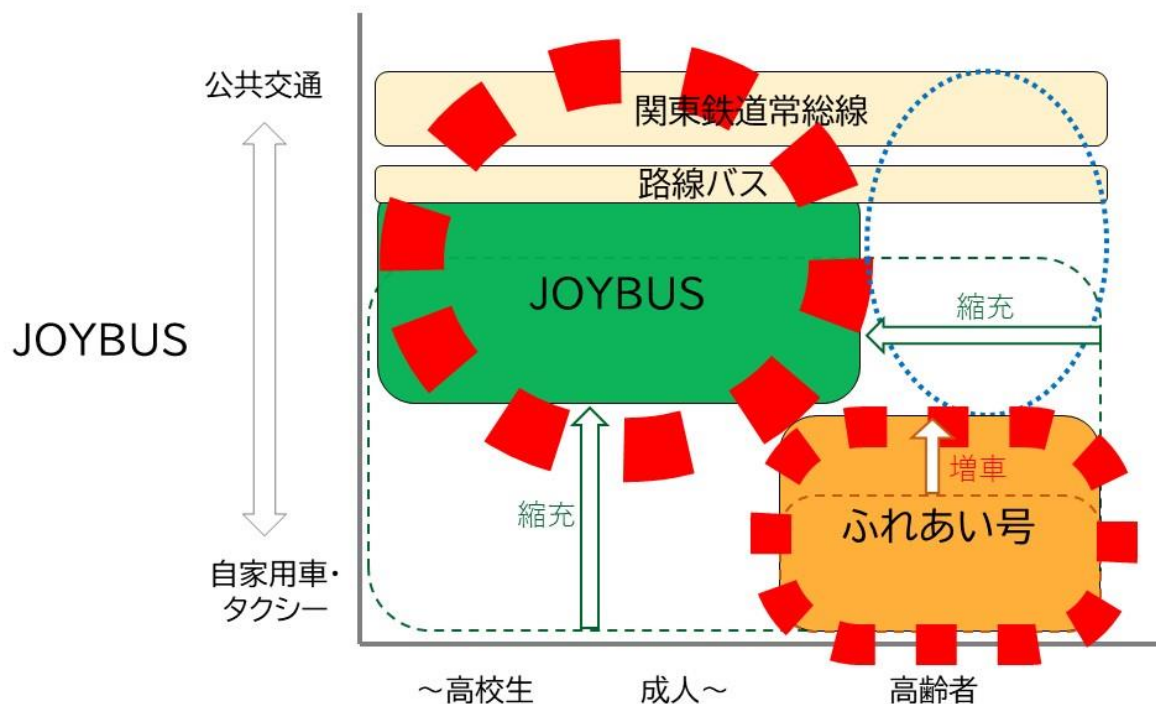
<現在>

各交通モードのニーズとターゲット層



<これから>

各交通モードのニーズとターゲット層



9. 今後のスケジュール案

