

# 令和元年度 牛久市地域公共交通会議 (茨城県牛久市)

## (地域内フィーダー系統確保維持事業)



### 地域の公共交通等の現況

本市では「牛久市コミュニティバスかっぱ号」を運行しているほか、市内に2つの駅を有し、JR常磐線に加え11系統の路線バスが運行されている。また、市内には4社のタクシー事業者があるほか、NPO法人等により、公共交通空白地有償運送や福祉有償運送などの事業が実施されている。今後、急激な高齢化の進展が予想される中で、誰もが移動手段を確保でき、持続可能な公共交通体系の構築が課題となっている(既に高齢化率が30%を超える郊外地区等あり)。

### 網形成計画の目指す概要／地域公共交通に関する施策・取組の概要

地域特性に合わせた、利便性と事業性を両立する公共交通ネットワークを形成するため、まちづくりと整合し、市街化区域及び郊外団地においては、人口密度が高くバス事業が成立しやすい条件が整っていることから、路線バス及びコミュニティバスの整備を進める。一方で、郊外地区においては、バスなどの定時定路線型公共交通の導入についても考慮しつつ、公共交通空白地有償運送や小学校区を単位とした移送サービスの充実により、移動性を確保する。このような公共交通体系の構築により、車離れが進む若年層の定着と、高齢者等が利用しやすい交通環境の整備を目指す。

### 交通施策として実施した事業の全体像の概要

利用実績のデータや利用者からの意見に基づいた路線の改編に加え、GPSを活用したバスロケーションシステムの提供等を行うことで、利用者の増加並びに利便性の強化を図っている。また、市内の小中学校区を単位として、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送に関する運営指導を行い、バス等では移動が困難な市民における交通手段の確保を試みている。その他、市内における各種公共交通の路線図・時刻表等を1冊に集約した公共交通マップの作成やイベントなどでの利用促進キャンペーンといったモビリティマネジメントを実施し、市民における公共交通に関する意識の醸成を図っている。

### 補助対象事業の概要

通勤・通学利用並びに高齢者等における日中の買物・通院利用での利便性向上を事業の目標とし、人口密度30人/ha以上の市街地部での公共交通不便地域の解消(日中時間帯での解消、朝夕時間帯での軽減)を目指して、コミュニティバスの再編を図り、地域内フィーダー系統として平成25年4月から本格運行を行っている。

#### 【牛久市コミュニティバスかっぱ号(補助系統のみ記載)】

事業者名：関東鉄道株式会社

運行時間帯：①～③ 5時26分～7時45分及び17時50分～21時12分

運行系統：①上柏田・むつみルート(朝) 8.3km

④～⑤ 8時20分～17時30分

②上柏田・むつみルート(夕) 8.7km

運行本数：①6便/日 ②9便/日 ③9便/日 ④12便/日 ⑤6便/日

③さくら台・みどり野ルート 7.8km

運行車両：5台(うち1台は車両原価償却費等国庫補助金を活用して導入)

④みどり野ルート 7.6km

運賃：①～③は170円/回 ④～⑤は100円/回

⑤刈谷ルート 8.4km

運行日：①～③ 月曜～金曜(土日祝日、年末年始運休)

④～⑤ 月曜～日曜(年末年始運休)

面積 58.92km<sup>2</sup>

人口 (R1.12.31時点) 84,852人

15歳未満 11,117人

65歳以上 24,180人

高齢化率 28.5%

世帯数 36,586世帯

### 網計画の策定年月日

平成28年6月22日

### 協議会開催状況

- 協議会の開催状況 2回開催
- ・第1回(令和元年5月28日)  
令和元年度事業計画(案)・予算(案)  
令和2年度国庫補助申請等
- ・第2回(令和元年11月11日)  
公共交通に関する市民アンケート調査結果報告  
モビリティマネジメントの実施等

## 前回の事業評価結果の反映状況

利用実績のデータや利用者からの意見等を分析・検討し、利用者の要望に対応するルート変更等を行うことで、利用環境を改善し、利用者の増加を図った。

## 定量的な目標・効果

### 【評価指標・目標値】

- ・バスが成立しやすい圏域(人口密度30人/ha以上の市街地)のうち、通勤・通学時間帯のカバー人口率が約41.2%
- ・バスが成立しやすい圏域(人口密度30人/ha以上の市街地)のうち、日中の時間帯のカバー人口率が100%
- ・系統別評価水準 ①上柏田・むつみルート130人/日 ②さくら台・みどり野ルート80人/日  
③みどり野ルート100人/日 ④刈谷ルート60人/日

### 【当該指標・目標値を設定した理由】

- ・バス利用環境の改善を目的に、現状の利用率(人口当たり・便当たりの利用率)を基準として目標値を設定

### 【効果】

- ・通勤・通学者の利便性向上、高齢者等の日中の買物・通院における利便性向上
- ・コミュニティバスにおける経営の安定化

## 目標・効果の達成状況

### 【目標を達成できなかった要因(分析)】

- ・平成25年4月より運行が開始され、カバー人口率の目標値は達成できた。
- ・令和元年度(H30.10.1~R1.9.30)の評価系統において、目標値を上回る系統は無かった。未達成の理由としては、鉄道を利用し東京圏へ通勤する利用者自体が減少したことによる、バスの利用低下が考えられる。また、スクールバスの導入により、沿線の高校生の利用が低下したことも挙げられる。
- ・網形成計画における評価項目については、市民の公共交通に対する意識の醸成として、目標値80%に対し、H30実績値は75.1%となった。

系統名	目標値 (人/日)	R1事業評価時 実績値(人/日)	目標達成率 (%)	前年度実績値 (人/日)
上柏田・むつみルート	130	119	91.4	117
さくら台・みどり野ルート	80	65	81.1	69
みどり野ルート	100	75	74.8	76
刈谷ルート	60	39	64.4	39
合計	370	298	77.9	301

### 【効果】

- ・目標値は達成できなかったが、当該系統には一定程度の需要及び実績がある。移動性を確保するためにも、今後も継続した運行を行う。

## アピールポイント

- ・地域内フィーダー系統として、通勤・通学者を対象としたコミュニティバスの運行は、全国でも珍しい取組である。
- ・平行する他の路線バスとの運賃の調整等を行い、まち全体での公共交通における利用促進策の一環として実施している。

## 今後の改善点

- ・コミュニティバスの通勤ライナーから2路線、日中ルートから2路線を対象とし、各2回のお試し乗車を実施する。1回当たり1か月間を実施期間とし、沿線に居住する市民に対し、無料乗車券を付した自家用車から公共交通への利用転換を促す啓発冊子を配布する。
- ・路線バス、コミュニティバス、鉄道等の路線図・時刻表を集約した公共交通マップの作成及び配布を行うとともに、利用促進キャンペーン等を通じ広く市民に周知して、利用者の増加を図る。
- ・バスロケーションシステムのPRを継続して行う。
- ・鉄道との接続改善を検討する。
- ・利用実績データ等の調査・分析を行い、必要に応じて計画や目標値の変更等を検討する。