

^{令和3年3月} 牛久市

目次

序章	計画の目的と位置付け	1
1.	目的	1
2.	計画の位置付け	1
3.	計画区域	2
4.	計画期間	2
第1章	章 公共交通の現状と課題	3
1.	地勢·土地利用	3
2.	人口の動向	4
	(1)人口・高齢化の推移	4
	(2)人口の分布	5
3.	移動の状況	6
	(1)就業者の移動状況	6
	(2)通学者の移動状況	6
4.	上位・関連計画に示されるまちづくりの方向	7
	(1)牛久市第 4 次総合計画(計画期間令和 3 年度~令和 22 年度)	7
	(2)牛久市都市計画マスタープラン(計画期間令和3年度~令和22年度)	8
	(3)第2期牛久市まち・ひと・しごと創生総合戦略(計画期間令和3年度~令和6年度)	9
	(4)牛久市立地適正化計画(計画期間平成 30 年度~令和 22 年度)	10
5.	公共交通の状況	11
	(1)公共交通の運行状況	11
	(2)公共交通サービス圏域	14
	(3)利用状況等	16
	(4)バスの成立エリア	22
6.	市民ニーズ	24
	(1)市民アンケートの実施概要	24
	(2)公共交通を必要としている市民の特性	24
	(3)市民の日常の移動特性	26
	(4)公共交通の利用特性	30
	(5)公共交通の必要性	32
	(6)地域公共交通網形成計画の公共交通施策の効果	35
	(7)新型コロナウイルス感染症の影響	37
7.	これまでの公共交通施策・網形成計画の成果の分析	39
	(1)地域公共交通網形成計画の成果	39
	(2)モビリティ・マネジメントの成果	56
8.	公共交通の課題	62
第2章	章 基本的な方針	63
1	牛久市における公共交通の役割	63

2. 在るべき姿	64
3. 基本的な方針	66
4. 計画目標	68
第3章 公共交通施策	71
1. 施策体系	
2. 公共交通施策	72
第4章 計画の推進方策	
1. 推進体制	97
2. 牛久市地域公共交通会議の役割	97
3. 計画の達成状況の評価方法	97
4. 実施スケジュール	98
5. 資金の確保	99
参考資料	
1. 策定体制	101
2. 策定の経緯	
3. 公共交通施策の体系	103

序章 計画の目的と位置付け

1. 目的

本市の都市構造は、牛久駅及びひたち野うしく駅周辺の市街地、郊外の住宅団地、その外側の集落や田園環境で構成されています。

本市では、平成 24 年 3 月に牛久市地域公共交通総合連携計画を、平成 28 年 6 月に牛久市地域公共交通網形成計画(以下、「網形成計画」と記載)を、平成 29 年 9 月に牛久市地域公共交通再編実施計画(以下、「再編実施計画」と記載)を策定し、公共交通の充実と利用促進を図ってきました。加えて、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成を目指し、平成 30 年 5 月には牛久市立地適正化計画を策定しました。

網形成計画の計画期間は平成 28 年度から平成 32 年度(令和 2 年度)までの 5 年間であり、令和 2 年度に計画の更新をすることとしています。また、再編実施計画の計画期間は網形成計画の計画期間に合わせ、平成 29 年度から平成 32 年度(令和 2 年度)までの 4 年間としています。

さらに、令和 2 年 10 月から牛久市コミュニティバスかっぱ号ひたち野うしくルート及び牛久市乗合タクシーうしタクの運行を開始し、本市の公共交通を取り巻く状況が変化しています。

こうした状況を踏まえ、公共交通機関の連携・役割分担の下、利便性が高く、持続可能な地域の旅客 運送サービスの提供の確保を目的とする牛久市地域公共交通計画(以下、「地域公共交通計画」と記載) を策定します。

2. 計画の位置付け

①法律に基づく地域公共交通計画

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、地域公共交通の活性化及 び再生に関する法律の改正法が令和 2 年 11 月に施行されました。これにより、原則として全ての地 方公共団体において、地域交通に関する基本計画となる地域公共交通計画の策定が努力義務化さ れることとなりました。本計画は、法律に基づく地域公共交通計画として策定します。

②地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープラン

本計画は、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「公共交通のマスター プラン」としての役割を果たすものです。

牛久市第 4 次総合計画や牛久市都市計画マスタープラン、第 2 期牛久市まち・ひと・しごと創生総合戦略、牛久市立地適正化計画、その他の関連計画との整合を図り策定します。

③多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

公共交通の充実を図るためには、行政機関だけではなく、市民、地域団体、交通事業者等、多様な 主体が参加、連携して進める必要があります。

本計画は、それらの主体が同様の目標、方針の下で取り組むための共有ビジョンとして策定します。

3. 計画区域

計画区域は本市全域とします。

4. 計画期間

計画期間は令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

第1章 公共交通の現状と課題

1. 地勢·土地利用

本市は茨城県の南部、首都中央部から北東約 50km、東経 140°09′北緯 35°58′に位置し、県庁 所在地の水戸市へは北へ約 50km、本市の周辺に位置する土浦市やつくば市の中心部へは約 15km の位置にあります。

周辺は、北側に土浦市、阿見町、東側で稲敷市、南側で龍ケ崎市、西側でつくば市にそれぞれ隣接し ています。

東京圏や隣接県とはJR常磐線、首都圏中央連絡自動車道・常磐自動車道で結ばれ、また、国道6号、 国道 408 号や県道などにより周辺市町村との広域的な交通網が形成されています。

JR常磐線が東京・品川駅までの直通運転を開始したことにより、東京都心へのアクセスが向上してい ます。また、首都圏中央連絡自動車道の開通により、成田国際空港へのアクセスも向上しています。首 都圏中央連絡自動車道 4 車線化の整備も進められており、交通利便性は更に高まっていきます。

市域は面積 58.92kmで、東西約 14.5km、南北約 10.7kmとなっています。市の中央部を流れる小野 川周辺及び南西側の牛久沼周辺は沖積層の低層部となっており、その他の地域は関東ローム層の稲 敷台地部によって構成され、平均海抜は概ね 20m前後です。

市域は市街化区域と市街化調整区域に区域区分されています。市街化区域には人口密度が高い市 街地が形成しており、市街化調整区域には開発された郊外団地と人口密度の低い集落が立地していま す。

<本市の位置>



出典: 牛久市第 4 次総合計画

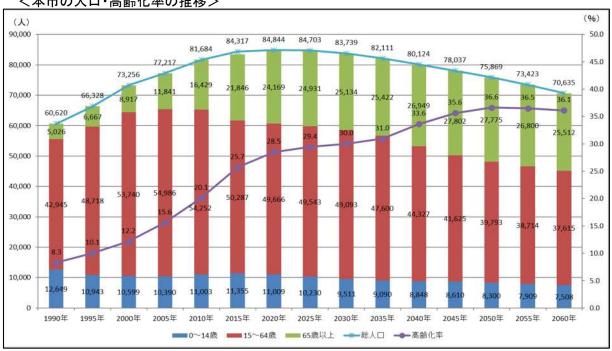
2. 人口の動向

(1)人口・高齢化の推移

本市の人口はこれまで増加しており、2020 年頃にピークを迎えますが、国立社会保障・人口問題研究 所の推計によると、その後は減少が続き、2060 年には 70,635 人になるとされています。

高齢化率は 2015 年で 25.7%であり、その後も 2050 年まで増加し続け、2050 年には 36.6%になると 推計されています。

<本市の人口・高齢化率の推移>



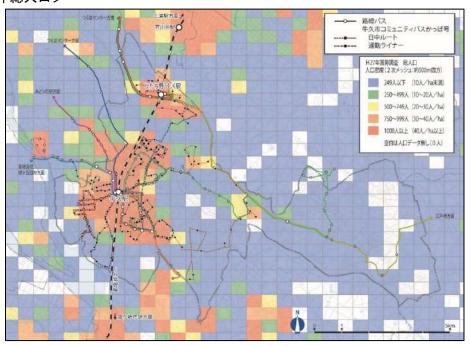
資料:各年次国勢調査、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所資料

(2)人口の分布

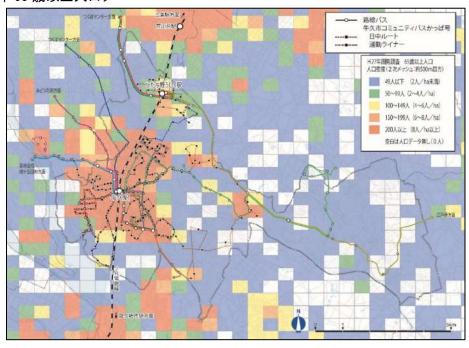
牛久駅周辺とひたち野うしく駅周辺の概ねの市街化区域内に人口密度の高いエリアが分布しています。また、市街化調整区域内の団地開発された地区(郊外団地)にも人口密度の高いエリアがあります。

65 歳以上の高齢者は牛久駅周辺に多いものの、ひたち野うしく駅周辺には少ない状況となっています。

<平成 27 年総人口>



<平成 27 年 65 歳以上人口>

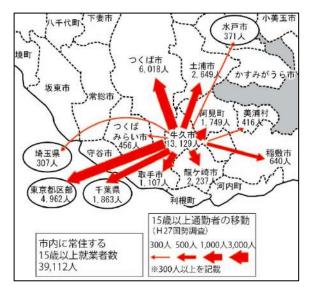


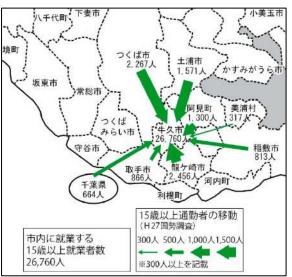
資料: 平成 27 年国勢調査

3. 移動の状況

(1) 就業者の移動状況

市民の通勤先を見ると、市内に加えて、つくば市や東京都区部への通勤者が多い状況です。 市内就業者の居住地は、市内に加えて、龍ケ崎市やつくば市、土浦市等の近隣市が多い状況です。 〈市内に常住する就業者の移動〉





(2) 通学者の移動状況

市民の通学先を見ると、市内に加えて、東京都区部や土浦市への通学者が多い状況です。市内通学者の居住地は、市内に加えて、千葉県やつくば市が多い状況です。

<市内に常住する通学者の移動>

<市内に通学する通学者の移動>





市内の移動性を確保するとともに、つくば市、土浦市、龍ケ崎市等の近隣市や、東京都区部、千葉県へ移動できる広域公共交通の充実が求められています。

4. 上位・関連計画に示されるまちづくりの方向

(1) 牛久市第4次総合計画(計画期間令和3年度~令和22年度)

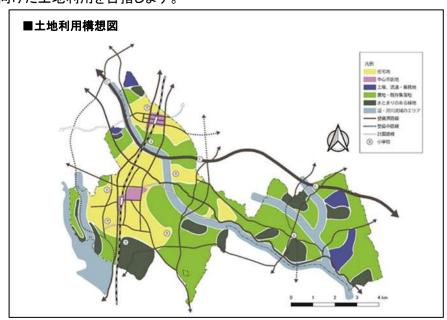
令和3年3月に策定された牛久市第4次総合計画では、「世代が循環する全世代・全員活躍型のまち」を目指し、基本目標として「ふるさとを想う市民と共に『世代がめぐる』まちを創る」を掲げ、この目標に向けた政策を展開していきます。また、公共交通においては、交通事業者との連携などの施策により、まちのネットワーク化と人に優しい交通環境づくりを進めることとしています。

①まちづくりの将来像

「笑顔あふれる にぎわいとやすらぎのあるまち うしく」と設定しています。

②土地利用の基本的な考え方

本市の豊かな自然や地域文化とのつながり、市民の安らぎのある暮らしを守るとともに、まちの機能の集約と連携によりにぎわいや活力を生み出すことで、多様な世代が安心快適に暮らせる持続可能なまちづくりに向けた土地利用を目指します。



③公共交通に関する記述

施策の大綱において、政策分野の 1 つとして「多様な世代が安心快適に住み続けられるまち」が示されています。その取組の方向性として、交通事業者との連携、スクールバスや総合福祉センター巡回バスなどの交通事業者以外の輸送サービスや自家用有償旅客運送の活用等により、まちのネットワーク化と人に優しい交通環境づくりを進めることとしています。

また、施策の展開方向として、以下の事項を位置付けています。

- まちの拠点と地域生活圏との交通ネットワークを整備・改善する
- ・近隣市町村へ移動しやすい交通ネットワークを構築する
- ・交通弱者等の移動手段の確保・充実を推進する
- ・駅利用者の利便性を向上させる
- ・市民の快適な自転車利用を促進する

(2) 牛久市都市計画マスタープラン(計画期間令和3年度~令和22年度)

令和3年3月に策定された牛久市都市計画マスタープランでは、牛久市第4次総合計画を踏まえ、 社会情勢の変化等に適切に対応しながら、地域の資源や個性をいかした持続可能なまちづくりを進める こととしています。

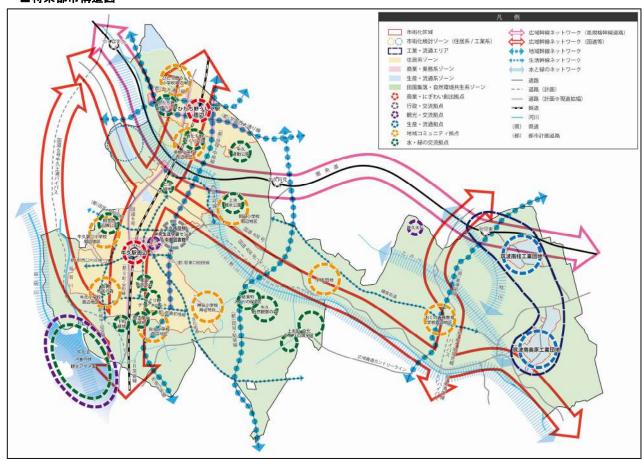
①将来都市構造の考え方

将来都市像の実現を目指すべく、市域をゾーン区分し、機能別に拠点及びネットワーク(軸)を配置した将来都市構造を示します。

ゾーン区分や拠点、軸については、無秩序な開発を抑制するとともに、市街地における効率的な土地 利用を推進し、快適で暮らしやすいコンパクトな市街地や、市街地に近接しながらも潤いや憩いの空間 となる自然地の形成を目指して配置します。

また、それぞれの機能の中心となる拠点を位置付け、各拠点間やゾーンをつなぐ交通ネットワークや水と緑のネットワークを配置し、市内全体が連携するバランスの取れた都市構造を構築します。

■将来都市構造図



②都市施設

道路・公共交通について、以下の事項を位置付けています。

- ·JR常磐線における輸送力の増強や利便性の向上に向けた要望
- ・バス路線の維持、バス交通の充実、地域住民と連携したボランティア移送サービスの充実
- ・乗合タクシーなどの運行による交通弱者等の移動ニーズへの対応や公共交通不便地域の解消
- ・公共交通の利用環境の向上

(3)第2期牛久市まち・ひと・しごと創生総合戦略(計画期間令和3年度~令和6年度)

令和3年3月に策定された第2期牛久市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、令和3年3月に策定された牛久市第4次総合計画に基づき、平成28年2月に策定された牛久市人口ビジョン並びに国の「第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」を勘案しつつ、本市の目指すべき将来の方向性と、これを実現するための基本目標及び具体的な施策をまとめています。

この計画の中で、集落地における生活利便性の確保を目的に、かっぱ号及びうしタクの運行に加え、 スクールバスや総合福祉センター巡回バスなどの交通事業者以外の輸送サービス並びに自家用有償 旅客運送の活用等により、交通利便性の向上に資する施策を位置付けています。

①人口の将来目標

「2060 年、総人口『8 万 4 千人』を目指す(2015 年と同水準)」と設定しています。

②基本目標

- 1.若い世代の結婚・出産・子育で・教育の希望をかなえる
- 2.牛久とのつながりを築き、新しいひとの流れをつくる
- 3.牛久に魅力ある「しごと」を増やす
- 4.ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる

③施策

公共交通に関する施策としては、「住みやすい便利なまちづくり」を基本施策に掲げ、集落地における 生活利便性の確保を目指し以下の事項を位置付けています。

- 1.小学校を中心とした生活圏のほか、店舗や集会施設など一定程度の生活関連機能が集積し、周辺を含めた生活圏を形成している地域を地域コミュニティ拠点に位置付け、都市計画制度を踏まえながら、周辺地域の生活利便性の維持・向上を図ります。
- 2.市街化調整区域の集落地においては、小学校区単位でのコミュニティ拠点の形成、道路や公園等 生活基盤の維持、駅周辺の拠点地域との交通ネットワーク構築などを図ります。

2023 2 0 1 3 2012 2031 2 0 1 1 2014 2015 201 2017 2018 2019 2020 2022 2028 2029 2030 2033 2034 2036 2038 2039 2040 6 第3次総合計画基本構想(10年) 第4次総合計画基本構想(20年) 総合計画 前期基本計画 後期基本計画 第3期基本計画 第4期基本計画 第5期基本計画 第2期基本計画 (4年) 第1期基本計画 (5年) (4年) (4年) (4年) (5年) (4年) 総合戦略 第1期総合戦略 第5期総合戦略 第6期総合戦略 延長 第2期総合戦略 第3期総合戦略 第4期総合戦略 (5年) (4年) (4年) (4年) (4年) (1年)

■上位計画との関連性及び計画期間

(4) 牛久市立地適正化計画(計画期間平成30年度~令和22年度)

平成30年5月に策定された牛久市立地適正化計画では、人口減少・少子高齢化が進行する中、住宅 や、医療・福祉・商業等の生活に必要な施設の立地を緩やかに誘導し、公共交通ネットワークとの連携 を図り、コンパクトでいつまでも暮らしやすいまちの実現を目指すこととしています。

各地域の生活圏を考慮しつつ、生活サービス機能を誘導する「都市機能誘導区域」と、一定の区域の 人口密度を維持することで生活サービスが確保されるよう居住を誘導する「居住誘導区域」を設定して います。

〇将来都市構造

「2 核の拠点(駅)+地域生活圏(小学校)+居住誘導を図る市街地+公共交通軸」で構成される将来 都市構造を設定します。

「2 核の拠点(駅)」に都市機能誘導区域を、「居住誘導を図る市街地」に居住誘導区域を設定し、将来 都市構造の実現に向けた取組を推進します。

■将来都市構造



5. 公共交通の状況

(1)公共交通の運行状況

①公共交通の種類

市内では、鉄道、バス、デマンド型乗合タクシー、その他の多様な公共交通機関が運行されています。

これらの公共交通機関の役割分担・連携が求められます。

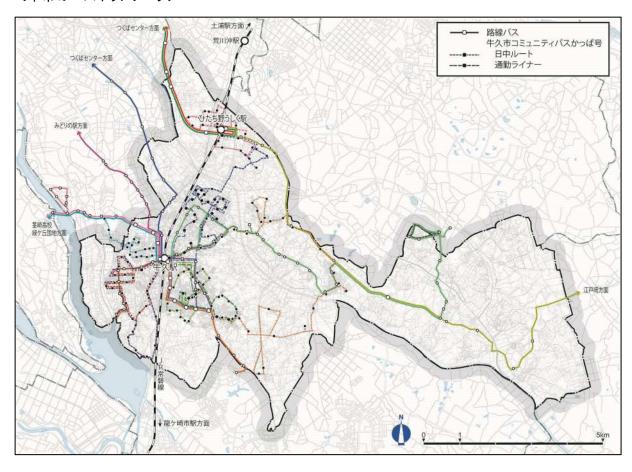
<本市の公共交通の種類>

種類	概要
鉄道	JR常磐線が運行されており、北からひたち野うしく駅、牛久駅の 2 駅
	が配置
	両駅ともに、路線バス等が乗降できる駅前広場が整備
路線バス	牛久駅、ひたち野うしく駅を起終点として、関東鉄道(株)とジェイアー
	ルバス関東(株)により、11 路線のバスを運行
かっぱ号日中ルート	牛久駅、ひたち野うしく駅を起終点として、市街地や郊外団地をカバー
	するように、8 路線のかっぱ号を運行
かっぱ号通勤ライナー	牛久駅を起終点として、朝夕の通勤・通学者を対象に 2 路線のかっぱ
	号通勤ライナーを運行
うしタク	市内全域を運行区域としてデマンド型乗合タクシーを運行
福祉有償運送	6 団体が、障がい者等を対象とした福祉有償運送を実施(6 団体のう
	ち、1 団体は令和 2 年度末、その他 1 団体は令和 3 年度末事業終了
	予定)
交通空白地有償運送	奥野地区(小坂団地を除く)を対象に、NPO法人サンライズが交通空
(旧過疎地有償運送)	白地有償運送を実施(市内全域でのうしタクの運行開始に伴い、令和
	3年度末事業終了予定)
ボランティア移送サービス	3 つの地区社会福祉協議会(以下、「地区社協」と記載)において、地
	域住民が主体となり、利用者が輸送に係る実費分のみを負担するボ
	ランティア移送サービスを実施
タクシー	3 事業者が市内でタクシーを運行(タクシー事業者と連携し、うしタクの
	運行に係る車両については、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を
	持つ事業者の車両を活用)

②路線バスの運行状況

市内では、路線バス、かっぱ号日中ルート、かっぱ号通勤ライナーにより下図のようなバスネットワークが構築されています。各路線の詳細については、74ページく現状の路線バスの必要性・有効性>、76ページく現状のかっぱ号の必要性・有効性>を参照してください。

<本市のバスネットワーク>



③ボランティア移送サービスの運行状況

本市では、3 つの地区社協において、地域住民が主体となり、利用者が輸送に係る実費分のみを負担するボランティア移送サービスを実施しています。

ボランティア移送サービスは、運賃等の問題からうしタクを利用できない市民の移動手段をカバーし、 うしタクを補完する役割を持っています。

本市には8つの地区社協があります。既に事業を実施している3つの地区社協については事業の維持に努め、残りの5つの地区社協についても、地域からの申出があった場合は市が支援を行います。市では相談窓口を開き、随時対応を行っていきます。

<ボランティア移送サービスの事業概要と役割分担>

ボランティア移送サービスは、牛久市社会福祉協議会(以下、「市社協」と記載)と地区社協が協働して行う「牛久市生きがいサポート協働事業」に、市が財政的支援を行う形で実施します。

市は、制度構築に当たっての国との協議を行い、地域の実情に合った適法な制度を立案します。また、本事業で使用する車両及び自動車保険等に対する財政支援を行います。

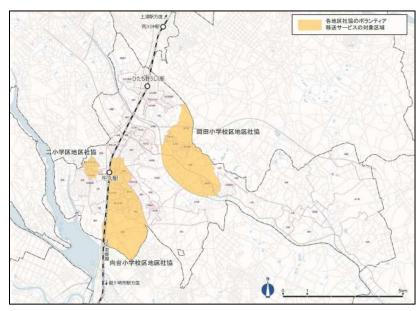
市社協は、事業で使用する車両の調達及び維持管理、地区社協への貸し出し、事業構築段階及び 事業実施段階で発生する諸課題解決のための助言を行います。

地区社協は、地域住民のボランティア活動として構築された移動支援事業に関し、配車及び運転等、 その運営業務を行います。

<各組織の役割>

	役割①	役割②	役割③
地区社協	利用者の予約手配	車両・運転者の手配	利用者の輸送
市社協	地区社協への助言	車両の調達・管理	
市	適法な制度構築助言	財政支援(車両、保険、事務費)	

<ボランティア移送サービスの対象区域>

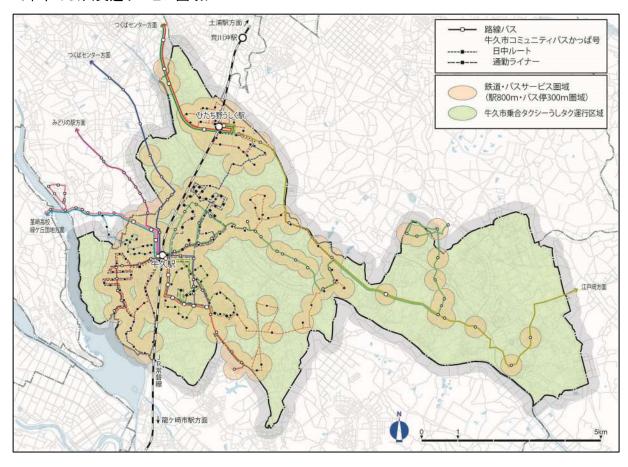


(2)公共交通サービス圏域

牛久駅、ひたち野うしく駅の 800m圏域、路線バス、かっぱ号のバス停 300m圏域と、うしタクの運行区域を下図に示します。

うしタクの運行区域が市内全域のため、本市全域が公共交通サービス圏域内に含まれます。また、市 街地の概ねのエリアは、駅・バス停圏域内に含まれています。

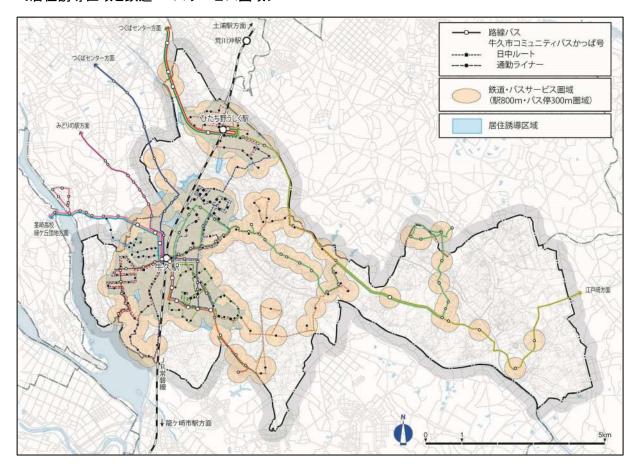
<本市の公共交通サービス圏域>



牛久市立地適正化計画で位置付けた居住誘導区域と、牛久駅、ひたち野うしく駅の 800m圏域、路線バス、かっぱ号のバス停 300m圏域を下図に示します。

居住誘導区域の96%が鉄道・バスサービス圏域に含まれています。

<居住誘導区域と鉄道・バスサービス圏域>



(3)利用状況等

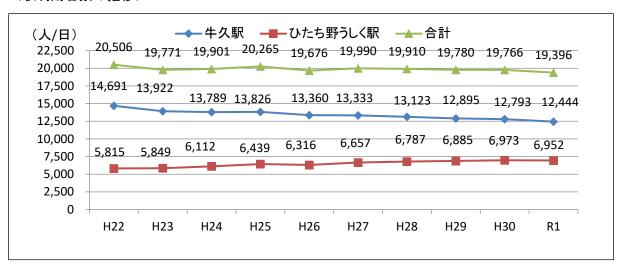
①鉄道の利用状況

牛久駅は年々利用者数が減少する傾向にあります。

ひたち野うしく駅は利用者数が微増傾向にありましたが、令和元年度では減少に転じています。

※利用者数は乗車人員数(降車人員数は含まない)。

<駅利用者数の推移>



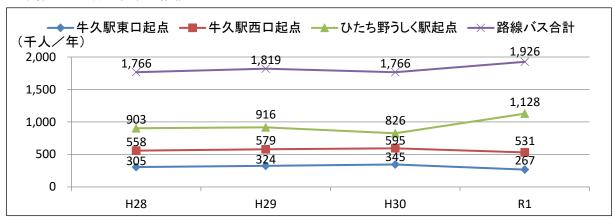
資料:東日本旅客鉄道(株)資料

②路線バスの利用状況

令和元年度の市内を起点とする路線バスの利用者数は、約 193 万人/年でした。平成 30 年度と比較すると、牛久駅東口と牛久駅西口を起点とする路線バスの利用者数が減少した一方、ひたち野うしく駅を起点とする路線バスの利用者数は増加しました。

最近では、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数は減少しています。利用者の減少が長引くと路線の存続が危ぶまれるため、バス事業者、行政、利用者が一体となって公共交通について考え、路線存続に関する危機感の共通認識を持つ必要があります。

<路線バスの利用者数の推移>

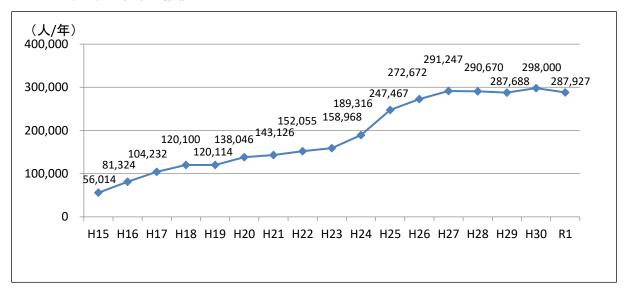


資料:関東鉄道(株)資料

③かっぱ号の利用状況

かっぱ号の利用者数は、平成27年度以降、約29万人/年で横ばい傾向にあります。運行開始の平成15年度における利用者数5.6万人/年に対し、令和元年度では28.7万人/年となり、5.1倍に増加しています。

<かつぱ号の利用者数の推移>



④かっぱ号の費用負担の状況

本市では、かっぱ号の運行に対して赤字分の費用負担を行っています。

利用者の増加に伴い、市の負担額は減少しましたが、平成25年度のかっぱ号の増便と通勤ライナーの導入に伴い負担額は増加となり、以降増加傾向が続いています。令和元年度の市負担額は約5,500万円であり、利用者1人当たりの市負担額を見ると、令和元年度は192円/人となっています。

運賃収入(税抜額)を運行経費で割った収支率を見ると、平成 25 年度以降は 30%前後で推移しており、令和元年度の収支率は 30%となっています。

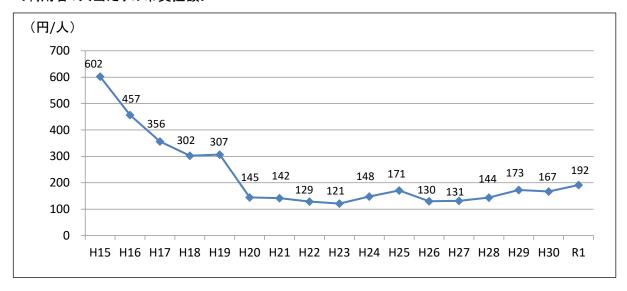
<かっぱ号に関わる市の負担額>

単位:利用者数は人/年 その他は円/年

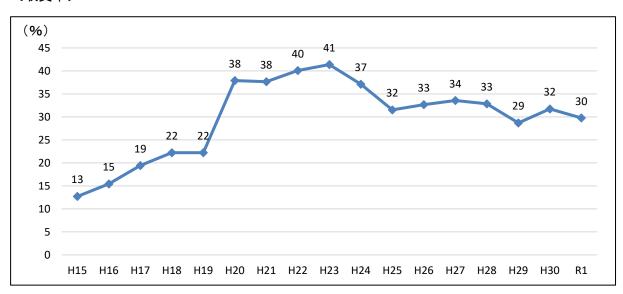
	10: 31-123 12		<u>*</u>	T 12 : 13/13 11 9	21.0.7 1	**	
年度	利用者数	運行経費	運賃収入(税込額)	運賃収入(税抜額)	国庫補助	補償金 (市の負担額)	収支率 =運賃収入 (税抜額)/ 運行経費
H15	56,014	38,643,022	5,170,200	4,912,022	0	33,731,000	13%
H16	81,324	46,073,662	7,462,310	7,106,962	0	38,966,000	15%
H17	104,232	46,086,278	9,400,950	8,953,286	0	37,132,000	19%
H18	120,100	46,693,454	10,889,500	10,370,952	0	36,322,000	22%
H19	120,114	47,360,534	11,051,460	10,525,200	0	36,835,000	22%
H20	138,046	32,140,118	12,790,300	12,181,238	0	19,958,000	38%
H21	143,126	32,690,229	12,906,890	12,312,000	0	20,378,000	38%
H22	152,055	32,695,929	13,763,480	13,108,076	0	19,587,000	40%
H23	158,968	32,866,323	14,281,850	13,601,762	0	19,264,000	41%
H24	189,316	44,465,458	17,326,970	16,501,876	0	27,963,000	37%
H25	247,467	73,073,057	24,190,707	23,038,769	7,772,000	42,262,000	32%
H26	271,260	74,040,104	26,116,939	24,182,351	14,403,000	35,454,000	33%
H27	291,247	77,485,483	28,090,867	26,010,062	13,245,000	38,230,000	34%
H28	290,670	79,354,177	28,149,377	26,064,238	11,448,000	41,841,000	33%
H29	287,688	84,322,433	26,128,632	24,193,178	10,461,000	49,668,000	29%
H30	298,000	83,546,149	28,633,705	26,512,690	7,301,000	49,732,000	32%
R1	287,927	89,432,619	29,294,317	26,631,197	7,638,000	55,163,000	30%

[※]国庫補助については、地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫 補助金」を活用。

<利用者1人当たりの市負担額>



<収支率>



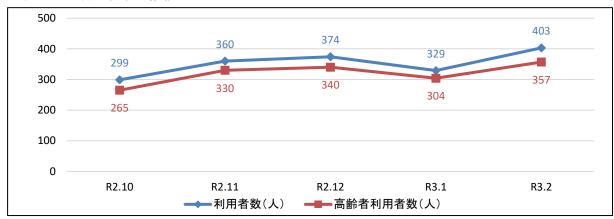
⑤うしタクの利用状況

うしタクは令和2年10月から運行を開始しました。

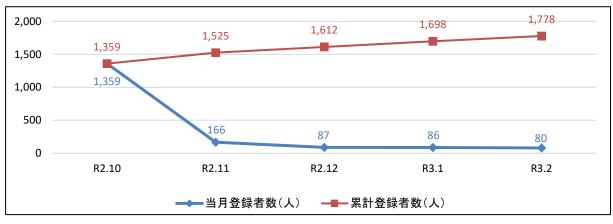
令和3年2月の利用者数は403人/月、そのうち高齢者利用者数が357人/月で、88.6%が高齢者の利用です。

なお、令和 3 年 2 月の新規登録者数は 80 人/月で、累計登録者数は 1,778 人となっています。 また、令和 3 年 2 月の運行便数は 328 便/月で、そのうち乗合便数は 68 便/月です。

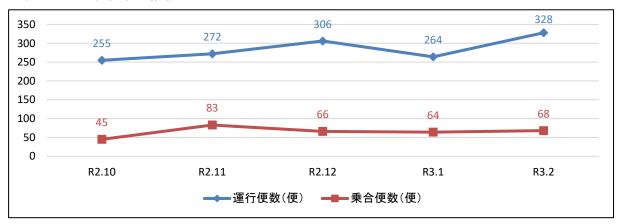
<うしタクの利用者数の推移>



<うしタクの登録者数の推移>



<うしタクの運行便数の推移>



⑥うしタクの費用負担の状況

本市では、うしタクの運行に対して赤字分の費用負担を行っています。

令和 2 年 10 月から運行を開始し、令和 3 年 2 月の市の負担額は約 300 万円であり、利用者 1 人当たりの市の負担額は 7,181 円/人です。

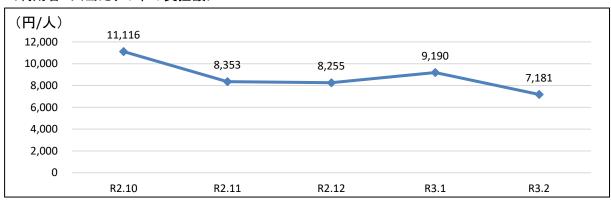
運賃収入(税抜額)を運行経費で割った収支率を見ると、収支率は7.1%となっています。

<うしタクに関わる市の負担額>

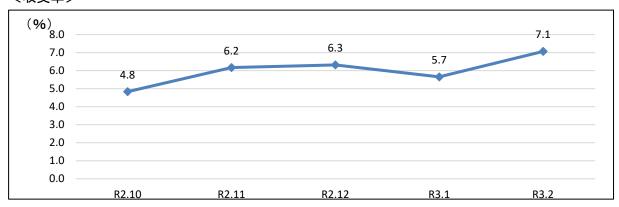
単位:利用者数は人/月 その他は円/月

年月	利用者数	運行経費	運賃収入(税抜額)	市の負担額	利用者 1 人 当たりの 市の負担額	収支率 =運賃収入 (税抜額)/ 運行経費
準備期間		8,206,000		8,206,000		
R2.10	299	3,492,500	168,900	3,323,600	11,116	4.8%
R2.11	360	3,204,850	197,800	3,007,050	8,353	6.2%
R2.12	374	3,295,600	208,200	3,087,400	8,255	6.3%
R3.1	329	3,204,850	181,200	3,023,650	9,190	5.7%
R3.2	403	3,114,100	220,100	2,894,000	7,181	7.1%

<利用者1人当たりの市の負担額>



<収支率>



(4)バスの成立エリア

本市で運行されている路線バスの利用状況と人口密度から、バス事業の採算性が確保できる可能性があるエリア(バスの成立エリア)を分析します。

①人口当たりの利用率

市内の路線バス(かっぱ号、関東鉄道(株)の路線バス)のバス停のうち、駅を除くバス停を対象に 分析を行いました。

バス停圏域人口(平成 27 年国勢調査結果:2 次メッシュ: 概ね 500m四方)と、バス停ごとの利用者数の関係から、利用率を整理すると以下のとおりになります。

なお、平日のバス停の利用者数を対象に分析を行いました。

<かっぱ号の平日の利用率>

運行便数	バス停圏域人口	平日の利用者数	利用率
(便/日)	(人)	(人/日)	(%)
1時間に1便以下	48,373	782	1.6
30 分に 1 便以上	4,751	254	5.3

資料:バス停における平日の利用者数(令和元年6月における平日の平均値)

<関東鉄道(株)の路線バスの平日の利用率>

運行便数	バス停圏域人口	平日の利用者数	利用率
(便/日)	(人)	(人/日)	(%)
1時間に1便以下	14,477	179	1.2
30 分に 1 便以上	21,197	1,049	4.9

資料:バス停における平日の利用者数(令和元年6月13日(木)における関東鉄道(株)の調査結果)

②運行経費の試算

延長 5km(往復 10km)のバス路線を想定します。

30 分に 1 便の運行頻度を想定し、6~21 時台まで 16 時間運行すると 320km/日の運行距離となります。

走行キロ当たり運送原価(令和元年度北関東平均値:329.68 円/km)を用いると、1 日当たりの運行経費は約 105,000 円/日となります。

③事業採算性を確保するための人口密度

延長 5km(往復 10km)のバス路線で、500mごとにバス停を設置することとすると、基点となる駅のバス停を除き、10 か所のバス停が設置されることになります。

運賃を1回 200 円と想定すると、1 日当たりの運行経費 105,000 円を賄うためには、1 日当たり 525 人の利用が必要となります。

かっぱ号の30分に1便以上の利用率5.3%で逆算すると約9,900人の後背人口が必要になります。 10 か所×約 25ha(バス停圏域:2 次メッシュ)の面積に 9,900 人の人口があることを考えると、約39.6人/haの人口密度となります。

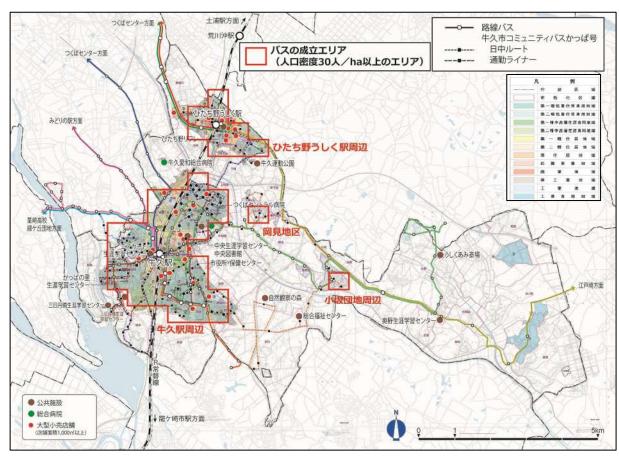
駅周辺には上記より多い人口密度があり、収益が見込め、その収益で上記より少ない人口密度の 地域をカバーして運行できることを踏まえ、バスの成立エリアを 30 人/ha以上のエリアと設定します (網形成計画においてもバスの成立エリアを 30 人/ha以上としました)。

4バスの成立エリア

バスの成立エリア(人口密度 30 人/ha以上)を図化すると下図のとおりとなります。牛久駅、ひたち野うしく駅周辺の市街化区域と郊外団地がバスの成立エリアに含まれます。

現在、バスの成立エリアにはバス路線が張り巡らされています。これらのバス路線を維持していく 必要があります。また、郊外にはバスの成立エリアに含まれない地域でもバス路線が運行しています。 これらのバス路線を維持するためには、利用促進の取組が重要となります。

<本市のバスの成立エリア>



6. 市民ニーズ

(1) 市民アンケートの実施概要

かっぱ号や公共交通全般に対する市民ニーズを把握するため、「牛久市公共交通に関する市民アンケート」を実施しました。無作為抽出した 16 歳以上の市民 2,500 世帯を対象に、1 世帯当たり 2 枚ずつアンケート票を郵送配布し、郵送回収しました。

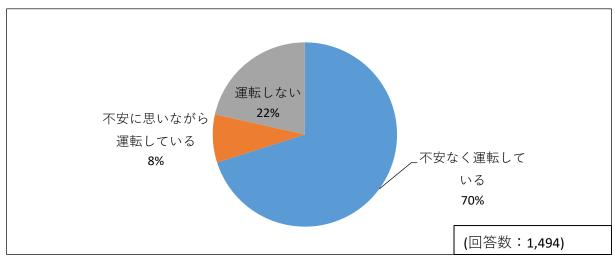
アンケートは 1,141 世帯から回収し、世帯回収率は 45.6%となりました。また、アンケート票は 1,588 票回収し、アンケート票回収率は 31.8%となりました。

項目	内容
実施時期	令和 2 年 7 月 20 日(月)~令和 2 年 8 月 9 日(日)
実施目的	・公共交通を必要としている市民の特性の把握
	・市民の日常の移動特性の把握
	・公共交通の利用特性や再編要望の把握
	・公共交通の必要性についての市民意識の分析
	・これまでの公共交通施策の効果の分析
	・デマンド型公共交通に関するニーズ把握
	・新型コロナウイルス感染症による移動の変容の把握
実施方法	郵送配布、郵送回収
対象者	16 歳以上の市民 2,500 世帯に 1 世帯当たり 2 枚ずつ配布
配布数	2,500 通、5,000 票(無作為抽出)
回収数	1,141 通、1,588 票
回収率	世帯回収率 45.6%、アンケート票回収率 31.8%

(2)公共交通を必要としている市民の特性

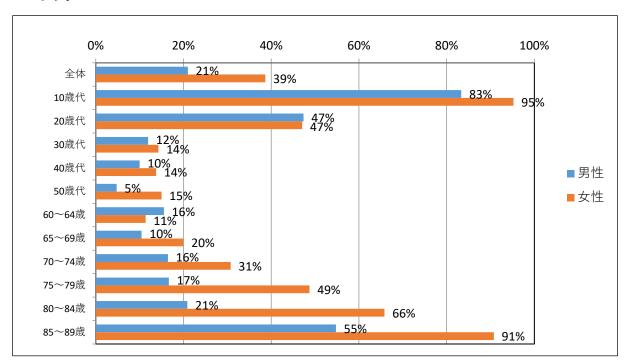
①公共交通の必要性の高い人が約3割

不安に思いながら運転している人が約1割、運転しない人が約2割います。運転しない人や不安に思いながら運転している人が約3割で、この人たちは公共交通の必要性が高いと考えられます。



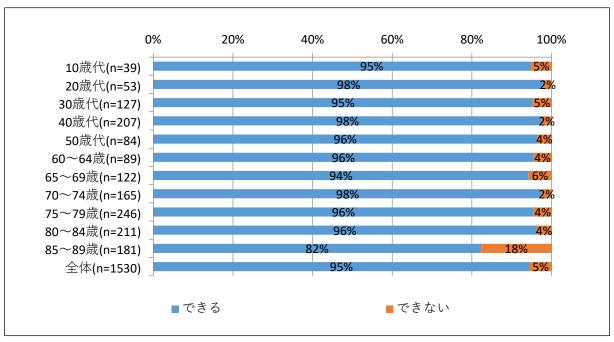
②公共交通の必要性が高い人は、10歳代、20歳代の若年層と70歳以上の高齢者

公共交通の必要性の高い人(不安に思いながら運転している人・運転しない人)を性別・年齢別に見ると、10歳代、20歳代の若年層と、75~84歳の女性、85~89歳の男女の高齢者層が40%以上となっています。



③バス停まで歩いて移動できない人が85歳以上に多い

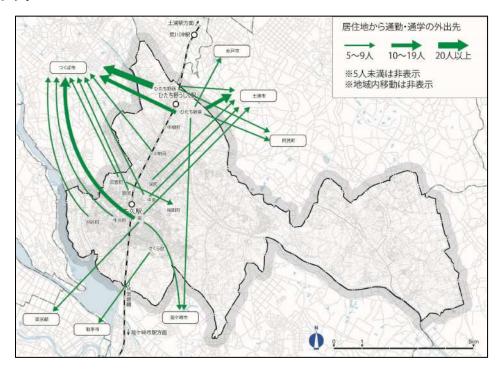
年齢層別に見ると、各年齢層にバス停まで歩いて移動できない人がいます。特に、85~89歳ではバス停まで歩いて移動できない人が約2割です。ドア・ツー・ドア型の移動手段が必要になると考えられます。



(3) 市民の日常の移動特性

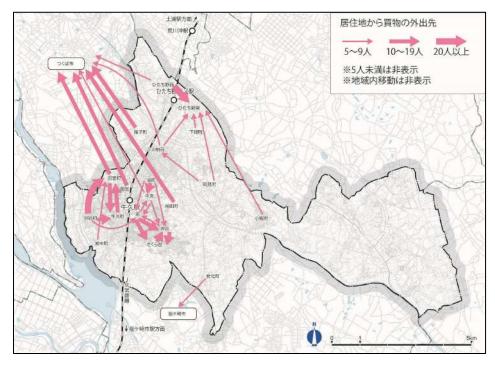
(1) 通勤・通学は、近隣市町や東京都への移動が多い

居住地から通勤・通学の外出先への移動は、ひたち野西、ひたち野東、南からつくば市への移動や、 ひたち野東から土浦市への移動が多いです。市内の移動は田宮町から柏田町への移動が多い結果と なっています。



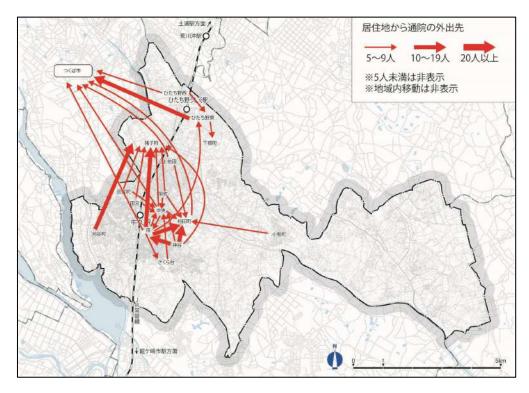
②買物は、居住地の近隣地域やつくば市への移動が多い

居住地から買物の外出先への移動は、近接した地域への移動が多いです。市内各地からつくば市へ の移動も多いという結果となっています。



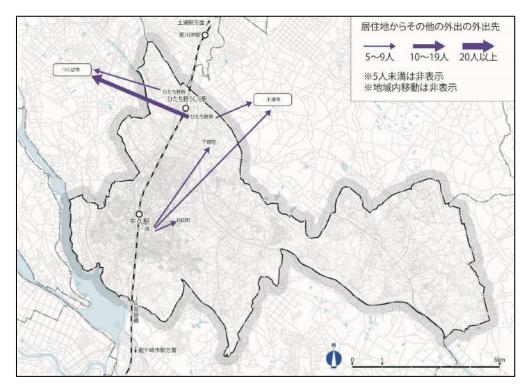
③通院は、牛久駅周辺の地域から猪子町への移動が多い

居住地から通院の外出先への移動は、牛久駅周辺の地域から猪子町への移動や、市内各地からつくば市への移動が多く、中央、柏田町、南は近隣地域からの移動が多い結果となっています。



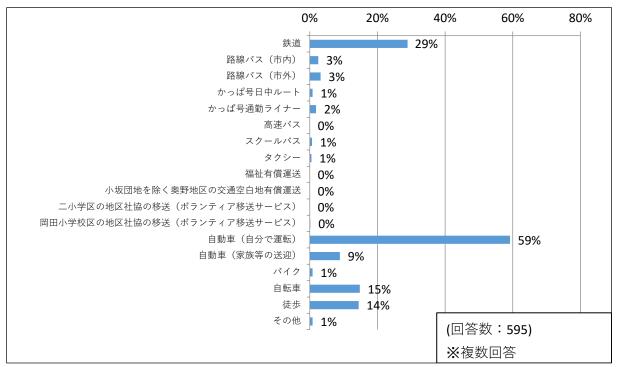
④その他の外出の移動は、多岐に渡る

居住地からその他の外出の外出先への移動は、ひたち野東からつくば市への移動が多く、市内の移動は、南から下根町、柏田町への移動が多い結果となっています。



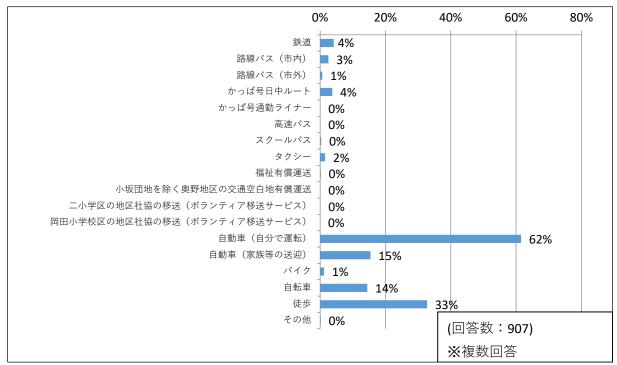
⑤通勤・通学の交通手段は、自分で運転する自動車が6割、鉄道が3割

通勤・通学の交通手段は自分で運転する自家用車が 59%と多く、鉄道も 29%の人に利用されています。



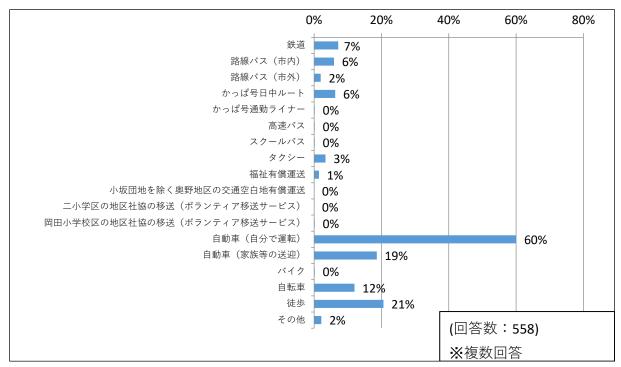
⑥買物の交通手段は、自分で運転する自動車が 6 割、徒歩が 3 割

買物の交通手段は、自分で運転する自動車が62%と多く、徒歩での移動者も33%います。



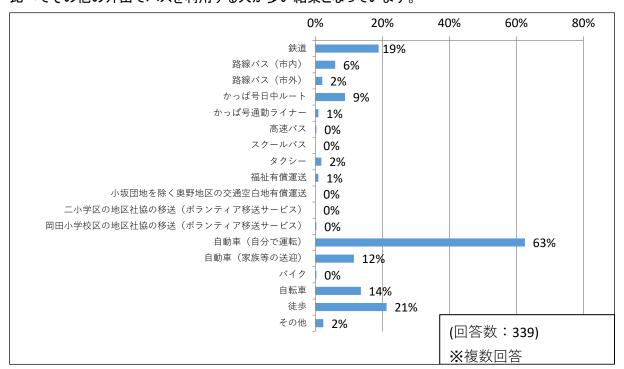
⑦通院の交通手段は、自分で運転する自動車が6割、家族等の送迎が2割

通院の交通手段は、自分で運転する自動車が 60%と多い結果となっています。徒歩は 21%、家族等の送迎は 19%です。また、市内路線バスが 6%、かっぱ号日中ルートが 6%であり、通勤・通学や買物での移動に比べて通院でバスを利用する人が多い結果となっています。



⑧その他の外出の交通手段は、自分で運転する自動車が6割、鉄道が2割

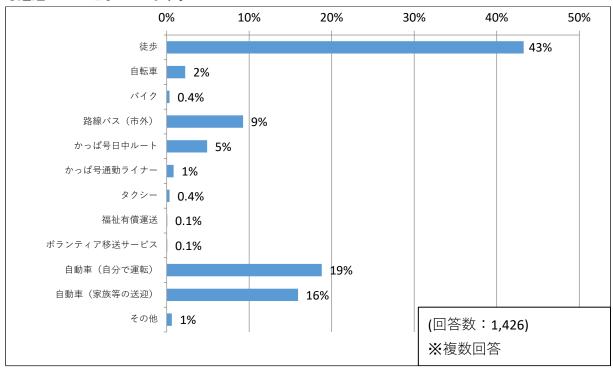
その他の外出の交通手段は、自分で運転する自動車が63%と多い結果となっています。徒歩は21%、 鉄道は19%です。かっぱ号日中ルートが9%、市内路線バスが6%であり、通勤・通学や買物の移動に 比べてその他の外出でバスを利用する人が多い結果となっています。



(4)公共交通の利用特性

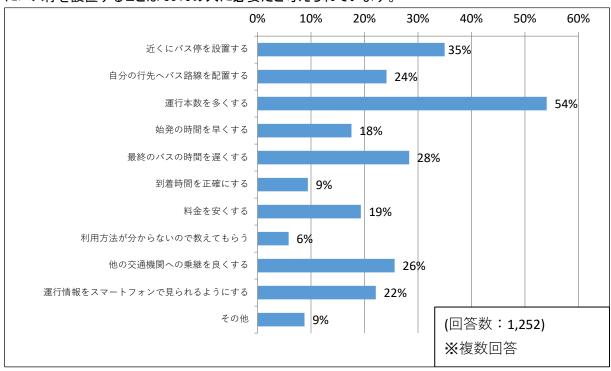
①自宅から駅までの交通手段は、徒歩が4割、自分で運転する自動車が2割

自宅から駅までの交通手段は、徒歩が 43%です。また、自分で運転する自動車が 19%、家族等による送迎が 16%となっています。



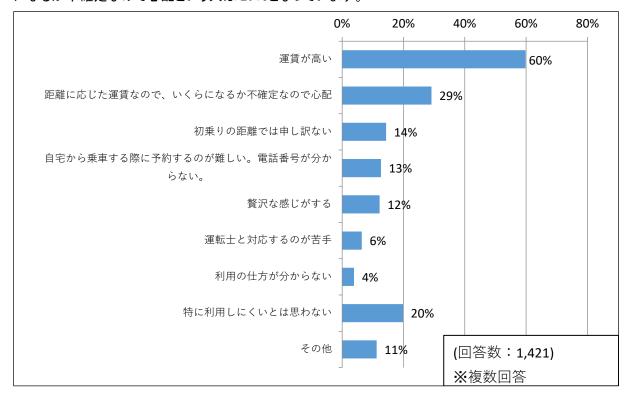
②バスの利用を多くするために必要なことは、運行本数を多くすること

バスの利用を多くするために、運行本数を多くすることが 54%の人に必要だと考えられています。近く にバス停を設置することは 35%の人に必要だと考えられています。



③タクシーを利用しにくい理由は、運賃が高いから

タクシーを利用しにくい理由は、運賃が高いが 60%で最も多いです。距離に応じた運賃なので、いくらになるか不確定なので心配という人は 29%となっています。

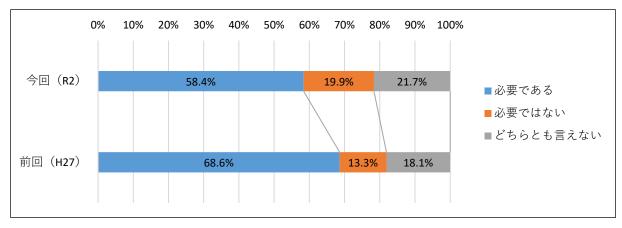


(5)公共交通の必要性

①現在公共交通が必要であると考える人は58.4%で、前回より減少

現在公共交通が必要だと考える人は 58.4%、必要ではないと考える人は 19.9%であり、必要であると 考える人の方が多い結果となっています。しかしながら、網形成計画の計画目標としている「公共交通 が必要であると考える市民の割合 80%」は達成できない結果となりました。

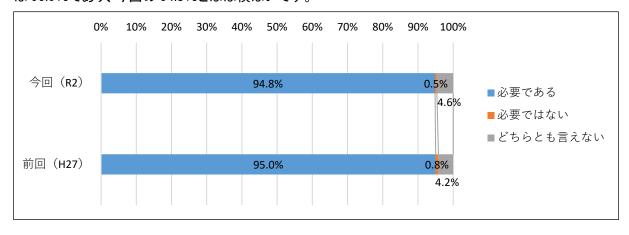
また、平成 27 年度に実施した市民アンケートでは、現在公共交通が必要であると考える市民の割合は 68.6%であり、今回は 10.2%減少しています。



②将来の牛久市にとって公共交通が必要と考える人は 95%で、前回と横ばい

将来、高齢化が進展したときに、本市にとって市民が生活するための社会基盤として公共交通が必要 だと考える人は 94.8%となっています。

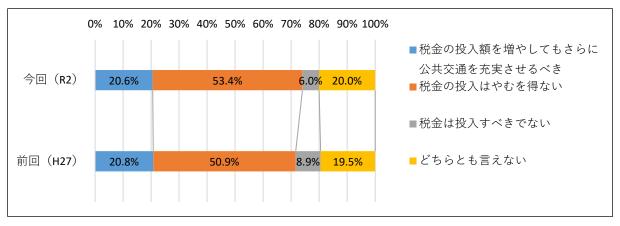
また、平成 27 年度に実施した市民アンケートでは、将来公共交通が必要であると考える市民の割合は 95.0%であり、今回の 94.8%とほぼ横ばいです。



③税金を投入して公共交通を維持・確保することを受け入れる人が多い

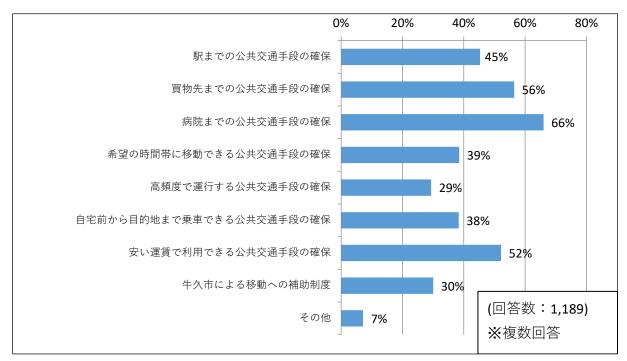
公共交通の維持・確保のために税金の投入はやむを得ないと考える人は、53.4%と最も多い結果となっています。また、税金の投入額を増やしても更に公共交通を充実させるべきと考える人は 20.6%、税金は投入すべきでないと考える人は 6.0%となっています。

平成 27 年度に実施した市民アンケートでは、税金の投入額を増やしても更に公共交通を充実させるべき・税金の投入はやむを得ないと考える人の割合は71.7%であり、今回74.0%から2.3%増加しています。



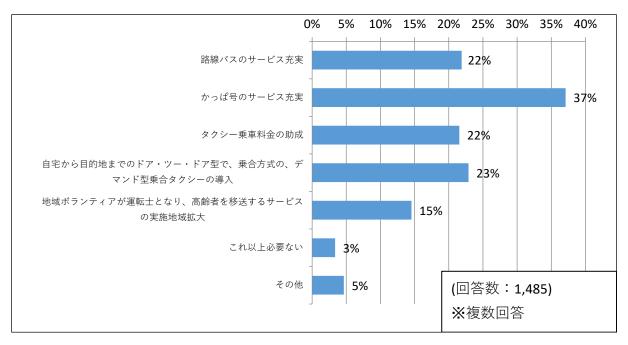
④運転免許証の返納に必要な条件は、病院・買物先までの交通手段の確保

運転免許証の返納に必要な条件は、病院までの交通手段の確保が 66%と最も多いです。買物先までの交通手段の確保は 56%、安い運賃で移動できる交通手段の確保は 52%となっています。



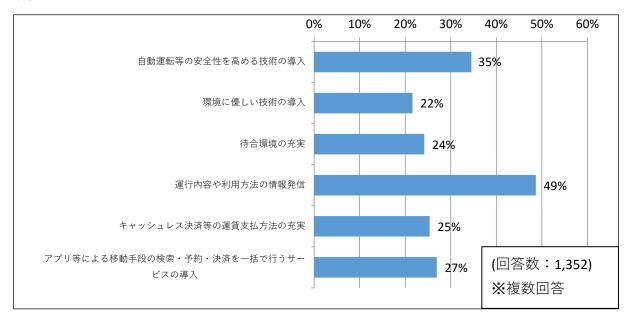
⑤今後必要な公共交通施策は、かっぱ号のサービス充実が多く求められている

今後必要な公共交通施策は、かっぱ号のサービス充実が37%と最も多い結果となっています。また、デマンド型乗合タクシーの導入は23%、路線バスのサービス充実は22%、タクシー乗車料金の助成は22%となっています。



⑥将来の牛久市の公共交通に期待することは、運行内容や利用方法の情報発信が多い

将来の本市の公共交通に期待することは、運行内容や利用方法の情報発信が 49%で最も多い結果となっています。また、自動運転等の安全性を高める技術の導入は 35%と次に多い結果となっています。



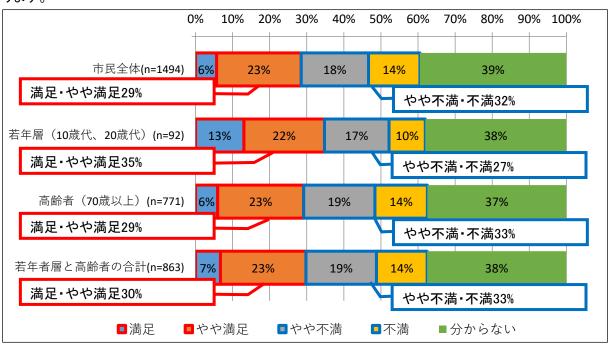
(6)地域公共交通網形成計画の公共交通施策の効果

①牛久市の公共交通の満足度は 29%と低い

本市の公共交通に満足・やや満足している人は 29%、やや不満・不満と感じている人は 32%であり、 やや不満・不満と感じている人の方が多いです。なお、分からないと回答した人は 39%となっています。

また、公共交通の必要性の高い若年層と高齢者における合計の公共交通の満足度は 30%となっています。これにより、網形成計画の計画目標としている「若年層、高齢者の公共交通の満足度5割以上」は達成できない結果となりました。

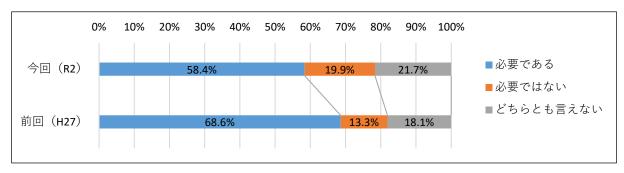
若年層の公共交通の満足度は35%、高齢者の公共交通の満足度は29%であり、高齢者の満足度の 方が低い結果となっています。高齢者の満足度を上げ、今後もサービスの内容を改善していく必要があ ります。



②現在公共交通が必要であると考える人は 58.4%で、前回より減少(再掲)

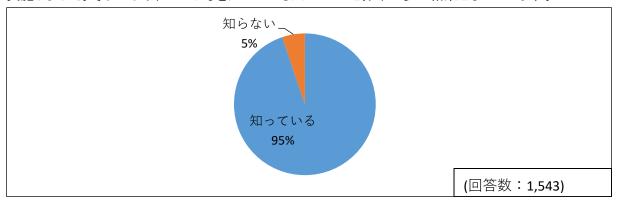
現在公共交通が必要だと考える人は 58.4%、必要ではないと考える人は 19.9%であり、必要であると 考える人の方が多い結果となっています。しかしながら、網形成計画の計画目標としている「公共交通 が必要であると考える市民の割合 80%」は達成できない結果となりました。

また、平成 27 年度に実施した市民アンケートでは、現在公共交通が必要であると考える市民の割合は 68.6%であり、今回は 10.2%減少しています。



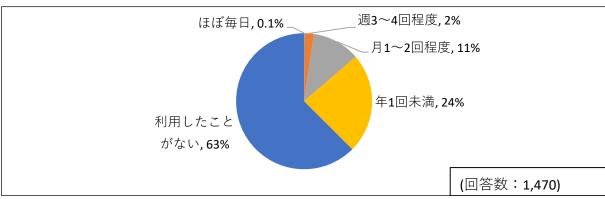
③かっぱ号の認知度は95%と高い

網形成計画の公共交通施策「公共交通利用促進キャンペーン」では、かっぱ号の情報発信の取組を実施しました。それにより、かっぱ号を知っている人が95%と非常に多い結果となっています。



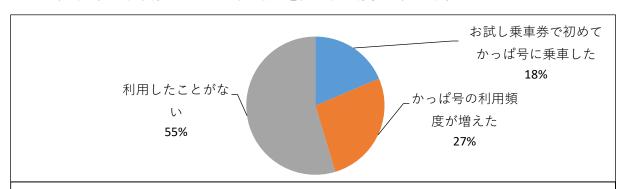
④かっぱ号を利用したことがない人が63%と多い

かっぱ号を利用したことがない人が 63%で、かっぱ号を利用したことがある人は 37%となっています。 また、かっぱ号を利用する人の利用頻度は年 1 回未満が 24%で最も多い結果となっています。



⑤お試し乗車券はかっぱ号の利用頻度を増やしている

網形成計画の公共交通施策「モビリティ・マネジメント」の取組として実施したお試し乗車券がかっぱ号を初めて利用するきっかけになった人は 18%となっています。また、かっぱ号の利用頻度が増えた人は 27%であり、お試し乗車券にはかっぱ号の利用を促進する効果があります。



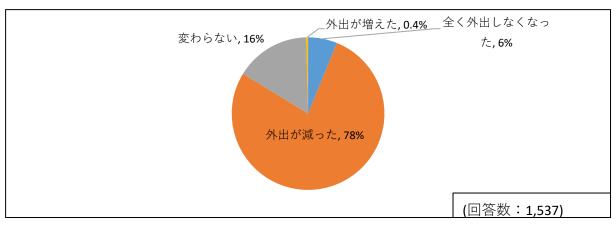
(回答数:172)

※お試し乗車券配布地域に住み、お試し乗車券を知っている人のみを集計(牛久町、女化町、 刈谷町、栄町、城中町、田宮町、上柏田、中央、南、神谷、さくら台)

(7)新型コロナウイルス感染症の影響

①流行前と比べて外出頻度が減った人が8割

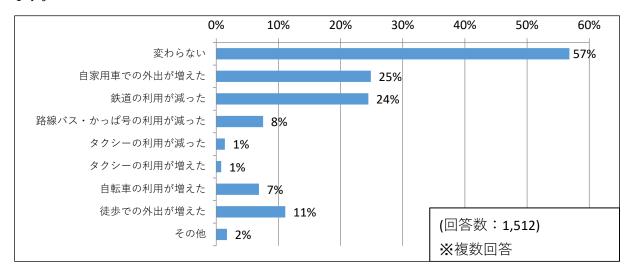
新型コロナウイルス感染症流行前に比べて現在は外出が減った人が 78%、全く外出しなくなった人が 6%となっています。合わせて 84%の人の外出機会が減少しています。



②流行前に比べて自動車での外出が増加し、鉄道・路線バス・かっぱ号の利用が減少

新型コロナウイルス感染症流行前に比べて現在の利用交通手段が変わらない人は 57%であり、変わった人は 43%となっています。

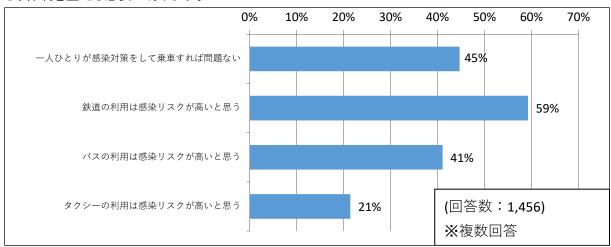
また、自家用車での外出が増えた人は 25%となっています。一方、鉄道の利用が減った人は 24%、路線バス・かっぱ号の利用が減った人は 8%であり、公共交通の利用が減った人が多い結果となっています。



③公共交通の利用は感染リスクが高いと思う人が多い

公共交通の利用への新型コロナウイルス感染症の影響について、鉄道の利用は感染リスクが高いと思う人が 59%、バスの利用は感染リスクが高いと思う人が 41%、タクシーの利用は感染リスクが高いと思う人が 21%となっています。また、一人ひとりが感染対策をして乗車すれば問題ないと考える人は 45%です。

公共交通が感染症対策を実施していることを市民に理解してもらい、安心して公共交通を利用してもらう体制を整える必要があります。



7. これまでの公共交通施策・網形成計画の成果の分析

(1)地域公共交通網形成計画の成果

本市では、平成28年6月に網形成計画を策定し、誰もが移動手段を確保でき、持続可能な公共交通体系を構築するために公共交通施策に取り組んできました。

網形成計画は、平成32年度(令和2年度)までの5年間を計画期間としています。計画期間が終了する令和2年度に、牛久市地域公共交通会議において、計画目標(数値目標)の達成状況を評価することにしているため、網形成計画で設定した公共交通施策の実施状況と計画目標(数値目標)の達成状況を評価します。

①公共交通施策の実施状況

網形成計画では 16 の公共交通施策を設定し、全ての公共交通施策が実施されました。

<公共交通施策の実施状況> ◎:実施 ○:一部実施 △:未実施

公共交通施策	実施状況
①かっぱ号の再編・導入	0
②路線バスの存続・拡充	0
③奥野地区の交通空白地有償運送(旧過疎地有償運送)の維持・改善	0
④地域ごとの移送サービス導入制度	0
⑤福祉有償運送の維持・改善	0
⑥タクシーの有効活用	0
⑦送迎バス等の有効活用	0
⑧JR常磐線の利便性向上の促進	0
⑨隣接市町との連携による広域公共交通網の形成	0
⑩公共交通のバリアフリー化	0
①交通結節点の利便性向上	0
②公共交通の情報提供	0
③公共交通利用促進キャンペーン	0
14 モビリティ・マネジメント	0
15市民モニター制度	0
16立地適正化計画による土地利用誘導	0

参考:公共交通施策の実施状況の評価結果 ◎:実施 ○:一部実施 △:未実施

多名. ム六又過池水の天池水ルの計画和		
公共交通施策	実施状況	評価内容
①かっぱ号の再編・導入	0	・かっぱ号の再編・導入のルールに基づき、か
	-	っぱ号ひたち野うしくルートを導入しました。
②路線バスの存続・拡充		・周辺市町と接続する稲敷エリア広域バスは、
		平成 29 年 2 月から実証運行を開始し、平成
		30年4月から本格運行を開始しました。令和
		2 年度現在では、本市と稲敷市を結ぶ江戸
	0	崎・牛久ルートが継続して運行しています。
		・かっぱ号は交通系ICカードによる運賃決済が
		可能となりました。これにより、市内鉄道駅、 市内を運行する路線バス、かっぱ号で交通
		□ □内を埋行する路線ハス、かつは号で父迪 系ICカードによる運賃決済が利用できます。
		・奥野地区(小坂団地を除く)の交通空白地有
③奥野地区の交通空白地有償運送(旧		「・突野地区(小坂凹地を除く)の交通至日地有
過疎地有償運送)の維持・改善	0	のうしタクの運行開始に伴い、令和3年度末
		事業終了予定)。
④地域ごとの移送サービス導入制度		・令和2年10月から市内全域でデマンド型乗合
一世以外には、一日人特人制度	0	タクシーの運行を開始し、市内全域において
l i		移動手段を確保しました。
⑤福祉有償運送の維持・改善	0	・福祉有償運送の運行を維持しています。
⑥タクシーの有効活用		・牛久市公共交通マップにタクシー事業者の連
	0	絡先を掲載し、利用促進策を実施しました。
⑦送迎バス等の有効活用		・牛久駅東口駅前広場を改良し、牛久愛和総
	0	合病院とつくばセントラル病院における病院
		送迎バスと、かっぱ号や路線バスとの結節
		性が向上しました。
⑧JR常磐線の利便性向上の促進		・JRへの継続的な要望活動を実施し、常磐線
l i	0	は品川駅、東京駅への乗り入れ便を大幅に
		増加させ、利便性が向上しました。
⑨隣接市町との連携による広域公共		・かっぱ号はつくば市への乗り入れを行ってい
交通網の形成		ます。つくば市のコミュニティバスつくバス
l i	0	は、田宮町地内にバス停を設置しました。ま
l		た、稲敷市と連携し、稲敷エリア広域バス江
		戸崎・牛久ルートを運行しています。
⑩公共交通のバリアフリー化	0	・かっぱ号の車両は、6 台全てがバリアフリー化 された車両になりました。
		・平成28年7月に牛久駅東口駅前広場の改良
⑪交通結節点の利便性向上	©	・平成 28 年 / 月に千久駅東口駅削広場の収良 が完成し、鉄道とバス、バスとバスの乗り継
l		が元成し、鉄道とハス、ハスとハスの乗り経 ぎの利便性が向上しました。
<u> </u>		ことが国民はルヨーしました。

公共交通施策	実施状況	評価内容
⑫公共交通の情報提供	0	・市内の公共交通の情報を掲載した牛久市公 共交通マップを作成し、全戸配布しました。・かっぱ号のバスロケーションシステムを継続して運用しています。
③公共交通利用促進キャンペーン	0	・平成 28 年度の「みんなのしあわせ見本市」、 平成 29 年度~令和元年度の「うしくWaiワイ まつり」でブースを設置し、公共交通利用促 進キャンペーンを実施しました。
⑭モビリティ・マネジメント	©	・かっぱ号通勤ライナー及び日中ルートにおい てお試し乗車を毎年2回実施しました。
⑤市民モニター制度	0	・毎年、バス及びタクシーの市民モニタリングを 実施しました。その評価結果を各交通事業 者及び牛久市地域公共交通会議の委員に 通知し、改善に向けて協議しました。
⑩立地適正化計画による土地利用誘 導	0	・平成 30 年 5 月に牛久市立地適正化計画を策 定しました。

②計画目標の達成状況

網形成計画では5つの計画目標と数値目標を設定し、このうち3つの数値目標が達成されました。

<計画目標の達成状況> ◎:達成 ○:一部達成 △:未達成

計画目標	数値目標	達成状況
①公共交通圏域人口の増加	公共交通圏域人口の割合	©
	目標値:100%	100%
②若年層、高齢者、障がい者の公共交通	若年層(10~20歳代)、高齢者(70歳以上)の	Δ
満足度の向上	公共交通の満足度	_
	目標値:満足度5割以上	30%
③バリアフリー、交通結節点の充実	かっぱ号のバリアフリー化車両の割合	0
	目標値:100%	100%
④市民の公共交通に対する意識の醸成	公共交通が必要であると考える市民の割合	Δ
	目標値:80%	58%
⑤土地利用と公共交通ネットワークの	公共交通ネットワークを踏まえた土地利用方	
整合	針、誘導策を示す計画の策定	⊚ 1 = Lim
	目標値:計画数1以上	1 計画

<計画目標の達成状況の評価結果> ◎:達成 ○:一部達成 △:未達成

計画目標	①公共交通圏域人口の増加
	現在は、利用者が限定されない公共交通として、鉄道、路線バス、かっぱ号、奥野
	地区(小坂団地を除く)の交通空白地有償運送(旧過疎地有償運送)が運行されていま
	すが、必ずしも全ての市民が利用できるわけではありません。
	全ての市民が公共交通を利用して移動できる交通ネットワークを目指します。
数値目標	公共交通圏域人口の割合
	現況:91% 目標値:100%
	※地域と協働により公共交通圏域の拡大を進めるため、目標値の達成には地域の協
	力が必要
達成状況	◎ 100% ※令和2年7月の市民アンケート実施時点では93%
評価内容	・令和 2 年 10 月にうしタクが市内全域で運行を開始し、公共交通圏域人口は 100%に
	なりました。

計画目標	②若年層、高齢者、障がい者の公共交通満足度の向上
	若年層、高齢者、障がい者にとって利便性が高い公共交通ネットワークを目指しま
	す。
	若年層、高齢者、障がい者にとって、公共交通に対する高い満足度を確保すること
	を目指します。
数値目標	若年層(10~20歳代)、高齢者(70歳以上)の公共交通の満足度
	目標値:満足度5割以上
達成状況	△ 30%
評価内容	・令和 2 年度に実施した公共交通に関する市民アンケートの結果、若年層(10~20 歳
	代)、高齢者(70歳以上)の公共交通の満足度は30%でした。
	・公共交通の充実を図るために、若年層は路線バスにおけるサービスの充実、高齢者
	はかっぱ号におけるサービスの充実を必要としています。
	・令和2年7月の市民アンケート実施時点での公共交通圏域人口の割合は93%でし
	たが、令和 2 年 10 月にうしタクが市内全域を対象に運行を開始したため、公共交通
	圏域人口の割合が 100%になりました。同じく、かっぱ号ひたち野うしくルートも運行
	を開始し、公共交通のサービス内容が充実しました。そのため、これらの新たな事業
	により、公共交通満足度が上昇している可能性があります。

計画目標	③バリアフリー、交通結節点の充実
	公共交通の利用しやすい環境づくりとしてバリアフリー化や交通結節点の整備を推
	進します。
	主な交通結節点となる本市の鉄道駅は、バリアフリー化されています。
	加えて、バス車両がバリアフリー化された状況を目指します。
数値目標	かっぱ号のバリアフリー化車両の割合
	現況:60% 目標値:100%
達成状況	© 100%
評価内容	・かっぱ号の運行車両は6台全てがバリアフリー化されています。

計画目標	④市民の公共交通に対する意識の醸成
	市民が公共交通を積極的に利用し、維持していくという意識醸成を目指します。
	公共交通の必要性をPRし、公共交通が必要であると考える市民が増えることを目
	指します。
数値目標	公共交通が必要であると考える市民の割合
	現状:68.6% 目標値:80%
達成状況	△ 58%
評価内容	・令和2年度に実施した公共交通に関する市民アンケートの結果、公共交通が必要で
	あると考える市民の割合は 58%でした。
	・新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用が減り、自家用車の利用
	が増える傾向がある中で実施した市民アンケートのため、公共交通が必要であると
	考える市民の割合が低く出たと考えられます。

計画目標	⑤土地利用と公共交通ネットワークの整合
	土地利用や公共施設の配置と公共交通ネットワークが整合したまちづくりを目指しま
	す。
	本計画と整合する土地利用計画を策定し、上記のまちづくりを推進する状況を目指
	します。
数値目標	公共交通ネットワークを踏まえた土地利用方針、誘導策を示す計画の策定
	目標値:計画数1以上
達成状況	◎ 1計画
評価内容	・平成 30 年 5 月に牛久市立地適正化計画を策定しました。この計画では、多極ネット
	ワーク型コンパクトシティの都市構造の形成に資する具体的な区域や施策を定めて
	います。

参考1)若年層、高齢者の公共交通の利用条件

数値目標②若年層、高齢者の公共交通の満足度が目標値に達成しなかった要因として、若年層と高齢者のニーズと提供されるサービス水準に乖離があることが考えられます。

全体と比べて若年層は、遅い時間帯でのバスの運行、バス運行情報のスマートフォンでの閲覧、早い時間帯でのデマンド型乗合タクシーの運行を求めています。デマンド型乗合タクシーの事前登録制や予約は抵抗が大きく、利用しない人が多い結果となっています。また、タクシーは贅沢な感じがするため利用を控える人が多い結果となっています。

全体と比べて高齢者は、バスと他の交通機関への乗り継ぎを良くすることを求めています。

全体のニーズに加えて、これらの若年層、高齢者のニーズに対応することで、若年層、高齢者の公共交通の満足度の向上が期待できます。

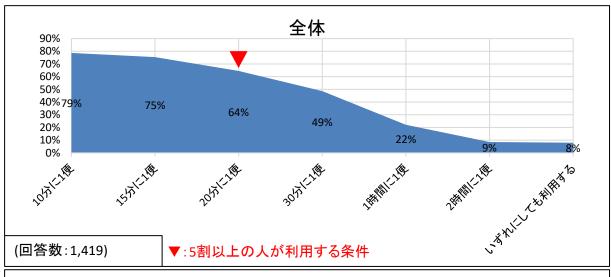
<年齢別の公共交通の利用条件> ※1

交通手段	項目	全体	若年層	高齢者
バス	運行間隔	20 分に 1 便	20分に1便	30 分に 1 便
	運行時間帯	7 時台から 19 時台	7 時台から <mark>20 時台</mark>	8 時台から 18 時台
	バス停までの徒歩	5 分以内	10 分以内	5 分以内
	時間			
	運賃	170 円	200 円	170 円
	利用しやすくする方	①運行本数を多くする	①運行本数を多くする	①運行本数を多くする
	法 ※3	②近くにバス停を設置	②運行情報をスマート	②近くにバス停を設置
		する	フォンで見られるように	する
		③最終のバスの時間を	する	③他の交通機関への
		遅くする	③近くにバス停を設置	乗り継ぎを良くする
			する	
デマンド	運行時間帯	8 時台から 19 時台	7 時台から 19 時台	8 時台から 17 時台
型乗合タ	運賃	500 円	500 円	500 円
クシー	事前登録制 ※2	利用する	利用しない	利用する
	予約 ※2	利用する	利用しない	利用する
	行き先 ※2	市外に行けるのであれ	市外に行けるのであれ	利用する
		ば利用する	ば利用する	
タクシー	利用しにくい理由	①運賃が高い	①運賃が高い	①運賃が高い
	% 3	②運賃が不確実なの	②運賃が不確実なの	②特に利用しにくいと
		で心配	で心配	は思わない
		③特に利用しにくいと	③贅沢な感じがする	③運賃が不確実なの
		は思わない		で心配

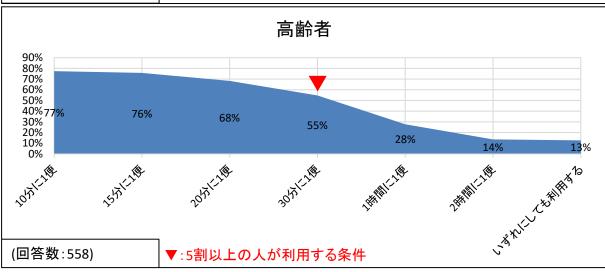
- ※1 令和2年度実施の公共交通に関する市民アンケートの結果から、5割以上の人が利用する条件を記載。
- ※2 デマンド型乗合タクシーの事前登録制、予約、行き先は5割以上の回答を記載。
- ※3 バスを利用しやすくする方法とタクシーが利用しにくい理由は、上位3つを記載。

1.バスの運行間隔

全体と比較し、若年層は高頻度の運行を必要としています。一方、高齢者は低頻度の運行でも利用する人が多い結果となっています。

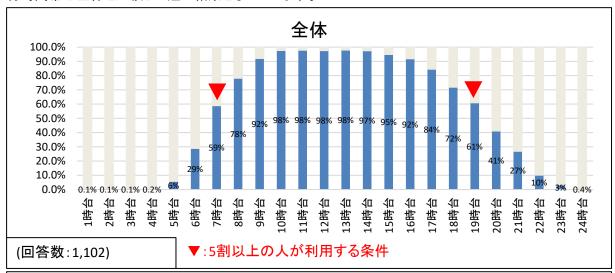


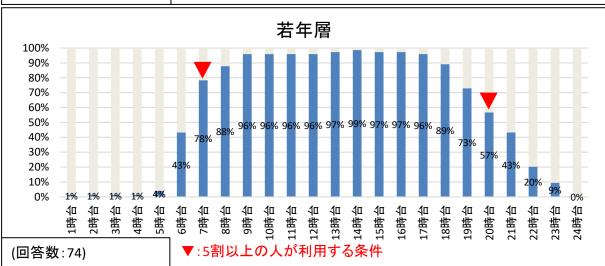


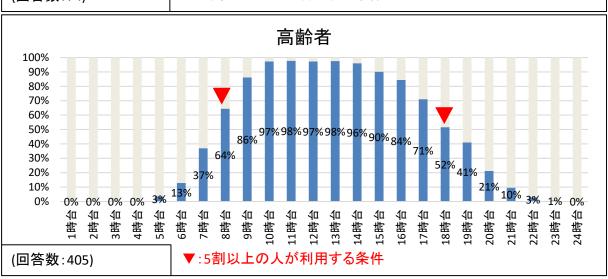


11.バスの運行時間帯

全体と比較し、若年層は遅い時間までの運行を必要としています。一方、高齢者が必要としている運行時間帯は全体と比較して短い結果となっています。



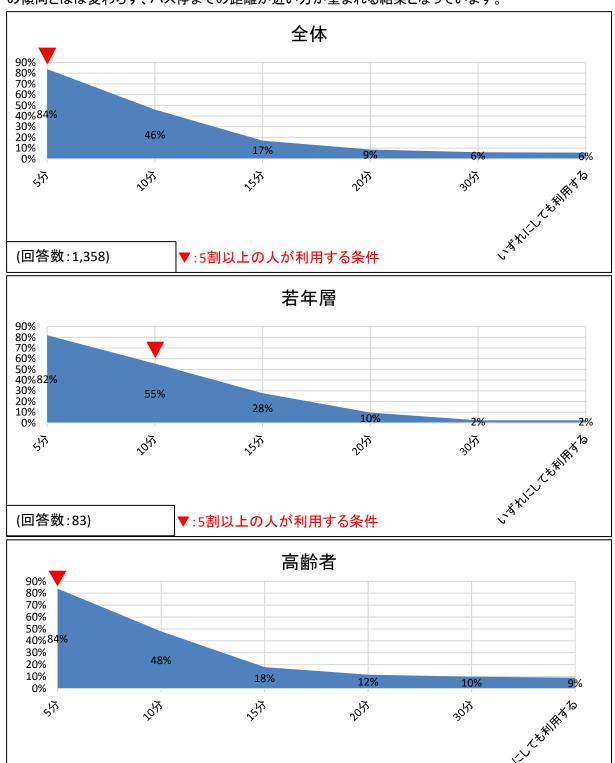




Ⅲ.バス停までの徒歩時間

(回答数:520)

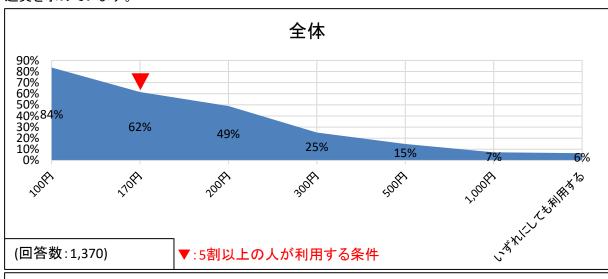
全体と比較し、若年層はバス停までの距離が遠くても利用する傾向があります。一方、高齢者は全体の傾向とほぼ変わらず、バス停までの距離が近い方が望まれる結果となっています。

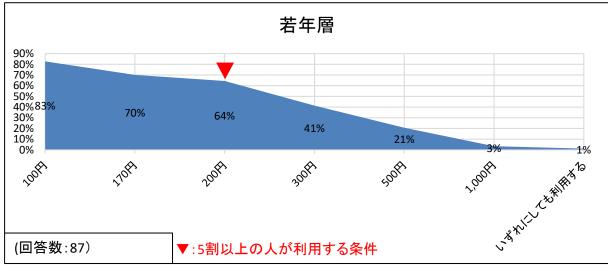


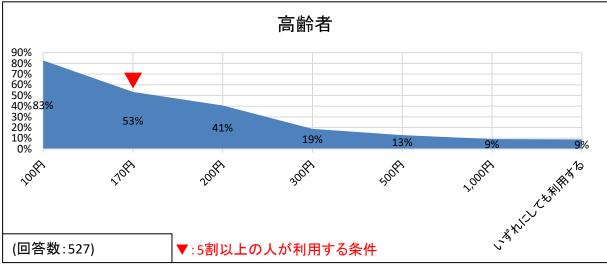
▼:5割以上の人が利用する条件

IV.バスの運賃

全体と比較し、若年層は運賃が高くても利用する人が多い結果となっています。一方、高齢者は安い運賃を求めています。

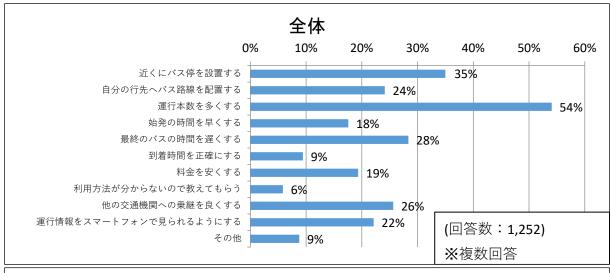


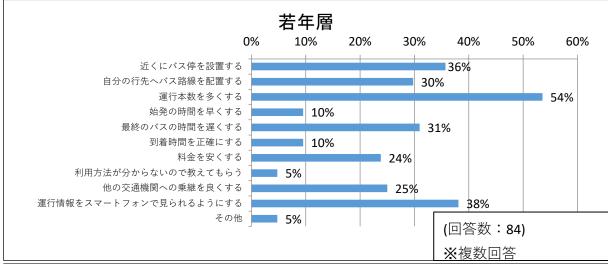


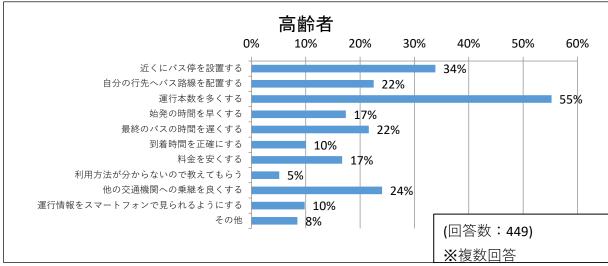


V バスを利用しやすくする方法

バスを利用しやすくする方法として、若年層も高齢者も運行本数を多くすること、近くにバス停を設置することを必要としています。運行情報をスマートフォンで見られるようにすることは、若年層に多く必要とされているのに対し、高齢者は必要としている人が少ない結果となっています。

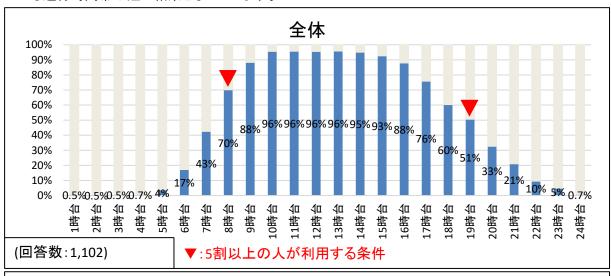


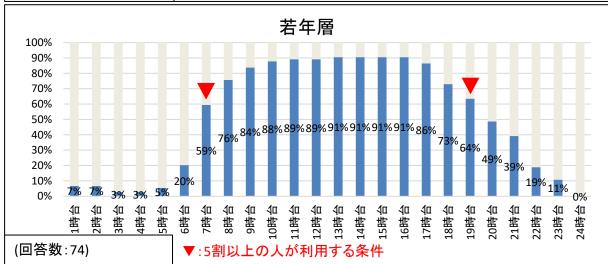


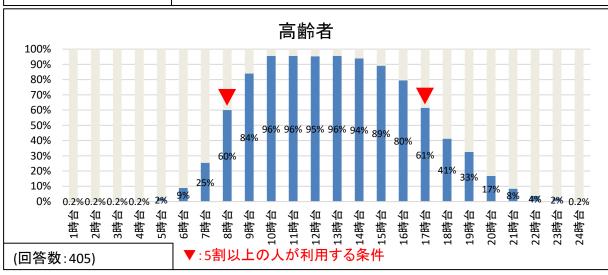


VI.デマンド型乗合タクシーの運行時間帯

全体と比較し、若年層は早い時間からの運行を必要としています。全体と比較し、高齢者が必要としている運行時間帯は短い結果となっています。



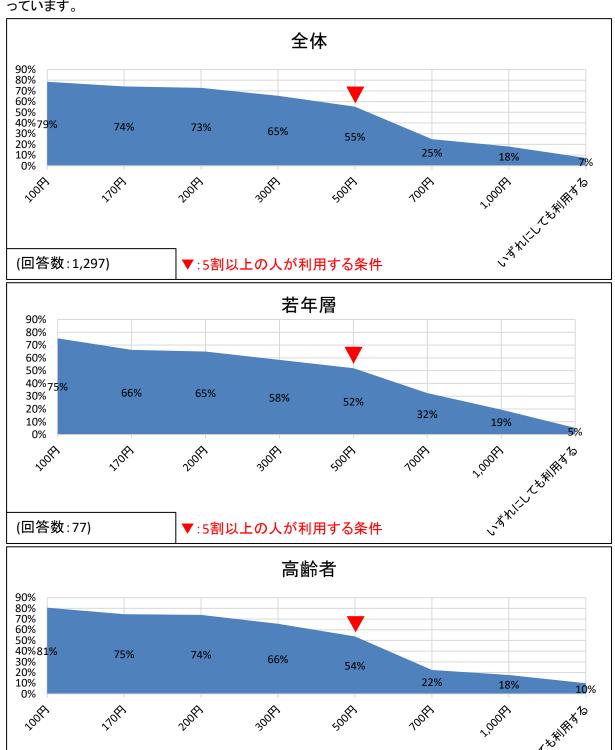




VII.デマンド型乗合タクシーの運賃

(回答数:491)

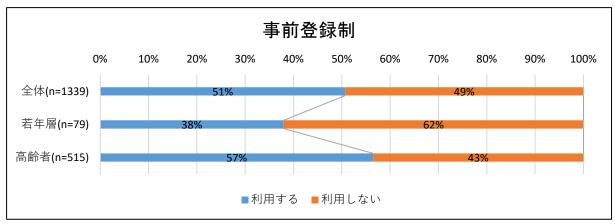
全体と比較し、若年層は安い運賃を求めています。高齢者は全体の傾向とほぼ変わらない結果となっています。



▼:5割以上の人が利用する条件

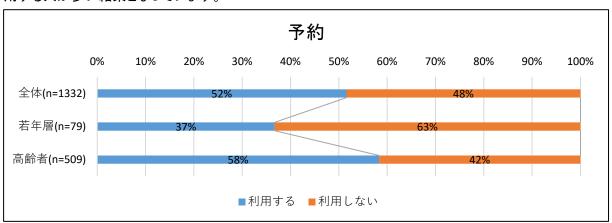
VIII.デマンド型乗合タクシーの事前登録制

デマンド型乗合タクシーが事前登録制の場合、全体と比較し、若年層は利用する人が少なく、高齢者は利用する人が多い結果となっています。



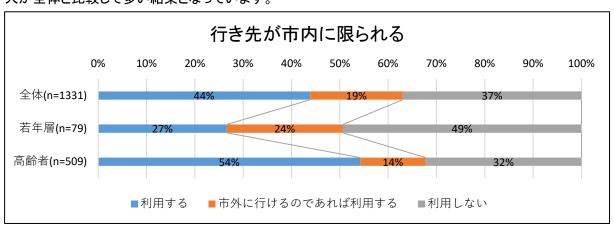
IX.デマンド型乗合タクシーの予約

デマンド型乗合タクシーが予約制の場合、全体と比較し、若年層は利用する人が少なく、高齢者は利用する人が多い結果となっています。



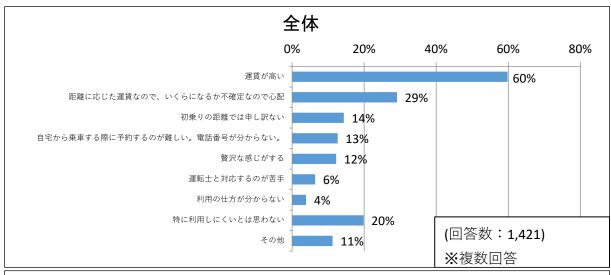
X.デマンド型乗合タクシーの行き先

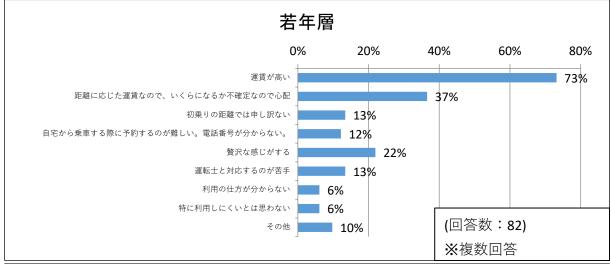
デマンド型乗合タクシーの行き先が市内に限られる場合、全体と比較し、若年層は利用する人が少な く、高齢者は利用する人が多い結果となっています。また、若年層は市外に行けるのであれば利用する 人が全体と比較して多い結果となっています。

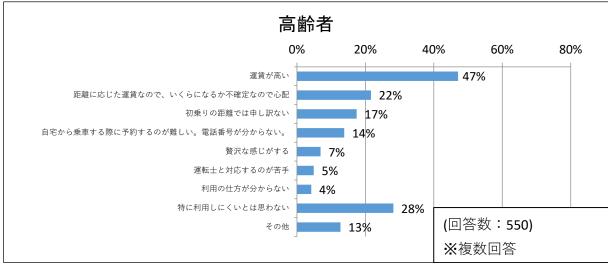


XI.タクシーが利用しにくい理由

タクシーが利用しにくい理由について、若年層は、運賃が高い、運賃が不確定なので心配、贅沢な感じがするという理由が全体と比較して多い結果となっています。また、高齢者は、初乗りの距離では申し訳ない、特に利用しにくいとは思わないと感じる人が全体と比較して多い結果となっています。







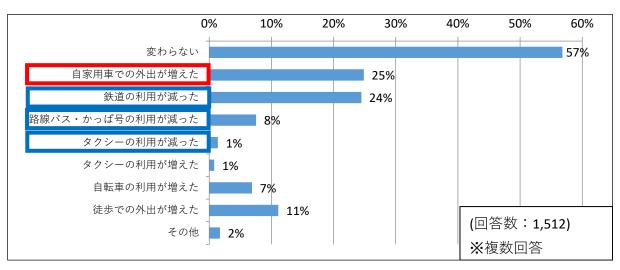
参考2)新型コロナウイルス感染症の影響によるかっぱ号の利用者数の減少

数値目標④公共交通が必要であると考える市民の割合が目標値に達成しなかった要因として、新型 コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用者数が減少していることが関係していると考えられます。

1.流行前に比べた現在の利用交通手段の変化(再掲)

新型コロナウイルス感染症流行前に比べて現在の利用交通手段が変わらない人は 57%であり、変わった人は 43%となっています。

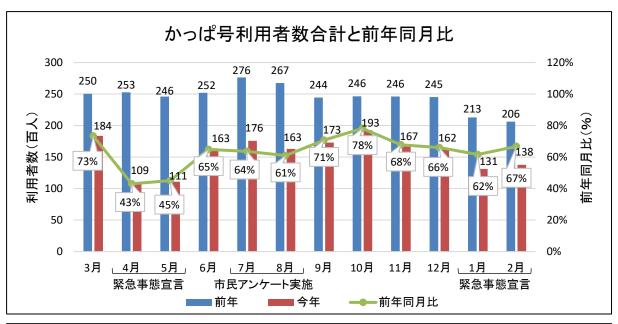
また、自家用車での外出が増えた人は 25%となっています。一方、鉄道の利用が減った人は 24%、路線バス・かっぱ号の利用が減った人は 8%であり、公共交通の利用が減った人が多い結果となっています。

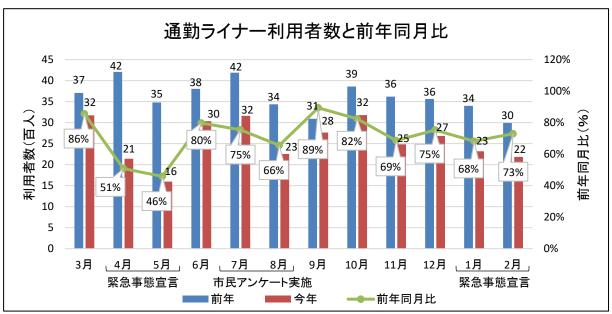


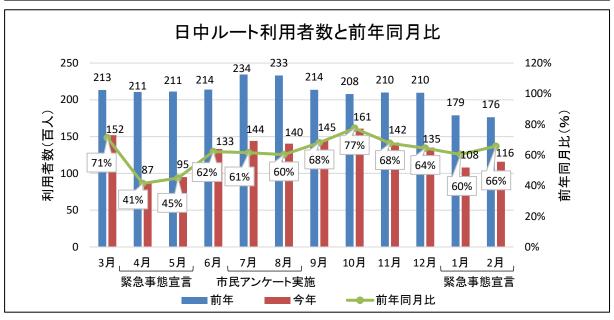
11.かっぱ号の利用者数の前年同月比

新型コロナウイルス感染症の影響により、かっぱ号の利用者数の前年同月比は、緊急事態宣言が発 令された令和2年4月から5月までの期間においては約4割まで減少しました。緊急事態宣言解除後 については、市民アンケートを実施した7月から8月にかけても約6割に減少している状況であり、公共 交通の利用機会が減少している状況下で回答したため、公共交通が必要であると考える市民の割合が 低く出たと考えられます。

なお、かっぱ号の令和3年2月現在における利用者数は、通勤ライナーが73%、日中ルートは66%の回復に留まっています。







③地域公共交通網形成計画の成果のまとめ

網形成計画で設定した 16 全ての公共交通施策を着実に実施し、5 つの計画目標(数値目標)のうち 3 つが達成されました。計画目標②「若年層、高齢者、障がい者の公共交通満足度の向上」と計画目標④「市民の公共交通に対する意識の醸成」は未達成となりましたが、かっぱ号ひたち野うしくルートやうしタクの導入前に、評価指標となった市民アンケートを実施しているため、これらの新たな事業の導入により、現在の公共交通満足度は上昇している可能性があります。また、未達成となった計画目標の達成に向けた公共交通施策の実施も求められます。

これまでの取組の成果を踏まえて、本計画において、新たに基本的な方針及び公共交通施策を再設定します。

(2)モビリティ・マネジメントの成果

毎年、網形成計画における公共交通施策の 1 つであるモビリティ・マネジメントを実施しています。平成 25 年 4 月からかっぱ号通勤ライナーを対象に、平成 28 年 4 月からは日中ルートも対象に加えて実施しています。その効果について分析します。

(1)モビリティ・マネジメントの概要

通勤ライナー2路線、日中ルート2路線の沿線世帯を対象に、路線図・時刻表と公共交通利用促進のための情報を合わせたチラシを年2回(4月及び12月)配布しています。路線図・時刻表には、有効期間1か月のお試し乗車券を2枚付けています。

<これまでのモビリティ・マネジメントの実施期間>

1)通勤ライナー

回数	期間	対象路線
1 回目	平成 25 年 4 月	上柏田・むつみルート、さくら台・みどり野ルート
2 回目	平成 25 年 12 月	"
3 回目	平成 26 年 4 月	"
4回目	平成 26 年 12 月	"
5 回目	平成 27 年 4 月	"
6 回目	平成 27 年 12 月	II .
7 回目	平成 28 年 4 月	"
8回目	平成 28 年 12 月	II .
9 回目	平成 29 年 4 月	II .
10 回目	平成 29 年 12 月	II .
11 回目	平成 30 年 4 月	II .
12 回目	平成 30 年 12 月	"
13 回目	平成 31 年 4 月	II .
14 回目	令和元年 12 月	II .
15 回目	令和 2 年 4 月	"
16 回目	令和 2 年 12 月	"

2)日中ルート

		<u> </u>
回数	期間	対象路線
1 回目	平成 28 年 4 月	つつじが丘ルート、刈谷・刈谷城中ルート
2 回目	平成 28 年 12 月	"
3 回目	平成 29 年 4 月	n,
4 回目	平成 29 年 12 月	"
5 回目	平成 30 年 4 月	"
6 回目	平成 30 年 12 月	II .
7 回目	平成 31 年 4 月	"
8回目	令和元年 12 月	n,
9 回目	令和2年4月	II .
10 回目	令和 2 年 12 月	''

<配付チラシの内容>

①路線図・時刻表、②公共交通利用促進のための情報、③お試し乗車券

牛久市コミュニティバスかっぱ号 通勤ライナー 上柏田・むつみルート

無料で乗車できる

問い合わせ先: 牛久市経営企画部政策企画課公共交通対策室 029-873-2111 (代表)

通勤ライナーは平日朝夕の通勤時間帯に運行しています。皆様ぜひご利用ください。

バス停	朝〇	朝②	朝日	朝〇	朝日	朝日	バス停	90	90	90	90	20	夕田	夕田	90	90
①牛久駅東口	1900	-	6:22	6:40	7:00	7:15	①牛久駅東口	17:50	18:15	18:35	19:05	19:20	19:45	20:05	20:20	20:4
19東洋高校入口	1944	-	-	-	-	-	®中央2丁目	17:54	18:19	18:39	19:09	19:24	19:49	20:09	20:24	20:4
20つくばセントラル病院前	-	-		-	-	100	⑪栄町6丁目	17:55	18:20	18:40	19:10	19:25	19:50	20:10	20:25	20:4
②上柏田	5:31	5:55	6:28	6:46	7:06	7:21	6条町第1児童公園入口	17:56	18:21	18:41	19:11	19:26	19:51	20:11	20:26	20:4
③上柏田4丁目	5:32	5:56	6:29	6:47	7:07	7:22	⑤栄西	17:57	18:22	18:42	19:12	19:27	19:52	20:12	20:27	20:4
④松ヶ丘入口	5:33	5:57	6:30	6:48	7:08	7:23	强二池	17:59	18:24	18:44	19:14	19:29	19:54	20:14	20:29	20:4
⑤上柏田3丁目西	5:34	5:58	6:31	6:49	7:09	7:24	③二池北	18:00	18:25	18:45	19:15	19:30	19:55	20:15	20:30	20:5
⑥上柏田3丁目北	5:34	5:58	6:32	6:50	7:10	7:25	図むつみ団地	18:01	18:26	18:46	19:16	19:31	19:56	20:16	20:31	20:5
②上柏田2丁目北	5:36	6:00	6:34	6:52	7:12	7:27	⑪さくら園	18:01	18:26	18:46	19:16	19:31	19:56	20:16	20:31	20:5
⑧上柏田2丁目	5:37	6:01	6:35	6:53	7:13	7:28	⑩上柏田1丁目	18:02	18:27	18:47	19:17	19:32	19:57	20:17	20:32	20:5
⑨栄町2丁目北	5:38	6:02	6:36	6:54	7:14	7:29	⑨栄町2丁目北	18:03	18:28	18:48	19:18	19:33	19:58	20:18	20:33	20:5
⑩上柏田1丁目	5:38	6:02	6:37	6:55	7:15	7:30	⑧上柏田2丁目	18:04	18:29	18:49	19:19	19:34	19:59	20:19	20:34	20:5
⑪さくら園	5:39	6:03	6:38	6:56	7:16	7:31	②上柏田 2 丁目北	18:04	18:29	18:49	19:19	19:34	19:59	20:19	20:34	20:5
②むつみ団地	5:40	6:04	6:39	6:57	7:17	7:32	⑥上柏田3丁目北	18:06	18:31	18:51	19:21	19:36	20:01	20:21	20:36	20:5
③二池北	5:41	6:05	6:40	6:58	7:18	7:33	⑤上柏田3丁目西	18:06	18:31	18:51	19:21	19:36	20:01	20:21	20:36	20:5
個二池	5:42	6:06	6:41	6:59	7:19	7:34	④松ヶ丘入口	18:07	18:32	18:52	19:22	19:37	20:02	20:22	20:37	20:5
3 栄西	5:44	6:08	6:43	7:01	7:21	7:36	③上柏田4丁目	18:08	18:33	18:53	19:23	19:38	20:03	20:23	20:38	20:5
60栄町第1児童公園入口	5:45	6:09	6:44	7:02	7:22	7:37	②上柏田	18:09	18:34	18:54	19:24	19:39	20:04	20:24	20:39	20:5
②栄町6丁目	5:46	6:10	6:45	7:03	7:23	7:38	20つくばセントラル病院前	18:10	18:35	18:55	19:25	19:40	20:05	20:25	20:40	21:0
⑩中央2丁目	5:46	6:10	6:45	7:03	7:23	7:38	⑩東洋高校入口	18:11	18:36	18:56	19:26	19:41	20:06	20:26	20:41	21:0
①牛久駅東口	5:50	6:14	6:52	7:10	7:30	7:45	①牛久駅東口	18:24	18:49	19:09	19:39	19:54	20:17	20:37	20:52	21:1

マウチ牛久店 ヤマッティーハー つくばセントラル病院 タ方ルートは 学習センタ ロイヤルホームセ 中央図書館、19 東洋大付属牛久高校

ルート・バス停

(TAIRAYA) 牛久駅

↓龍ケ崎市駅

料金 1回170円(こども90円)

回数券22枚綴3,400円(こども1,700円)

定期券(通勤・通学用)あり 障がい者等の割引半額

※通勤ライナーの回数券は、関東鉄道バス(市内区間)でも 利用できます。

※回数券は車内とエスカードプラザで、定期券はエスカード プラザと関東鉄道㈱つくば中央営業所で購入できます。

利用イメージ

朝●便に乗車すると、牛久駅5時59分発の常磐線に乗車でき、 6時54分に上野駅に着くことができます。

朝む便に乗車すると牛久駅6時58分発の常磐線に乗車でき、 7時51分に上野駅に着くことができます。



キリトリ

市役所

上柏田・むつみルートお試し乗車券①

牛久第一中学校

キリトリ

上柏田・むつみルートお試し乗車券2

令和2年12月1日から12月30日の期間に 通勤ライナーに1回無料で乗車できます。 ぜひ利用してみてください!

令和2年12月1日から12月30日の期間に 通勤ライナーに1回無料で乗車できます。 ぜひ利用してみてください!





牛久市地域公共交通会議 (事務局:牛久市政策企画課公共交通対策室) TEL 029-873-2111(代表)

公共交通の安全な乗り方

新型コロナにうつらない、



これで(広義の) 「空気感染」 リスクはほぼゼロ!



[目・鼻・口] は 何が何でも 触らない!



お静かに…。 話すなら





※身体が密着する程の「潤員車両」は「換気・咳エチケット」の徹底が困難となり得ますのでお避け下さい。 もちろん、「咳エチケット」も大切です。★咳やくしゃみは手でおさえず、上着の内側や袖(そで)で覆いましょう。

BI JCOMM 発行三般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)

かっぱ号・市内路線バスでは、 お客様に安心してご利用いただくために、 感染症予防対策の取組を進めています

- (1) 乗務員の手洗い・うがい・消毒・マスク着用
- (2) 点呼時の体調確認の徹底
- (3) 座席・つり革・手すりなど車内の定期的な消毒
- (4) バス案内窓口におけるアルコール消毒液の設置
- (5) バス車両の換気
- (6) バス車両の折り返し時並びに全てのお客様の 降車後のドア・窓開放
- (7) 車両内への感染症対策ポスターの掲出

かっぱ号上柏田・むつみルートの混雑状況

乗車する便を選ぶ際のご参考にしてください。



令和2年10月からかっぱ号ひたち野うしくルートの運行を開始しました。その他市内公共交通の情報は 牛久市ホームページをご確認ください。 http://www.city.ushiku.lg.jp/page/page000928.html





裏面にかっぱ号のお試し乗車券があります。 かっぱ号に無料で乗れます。

この機会にぜひかっぱ号を利用してみてください!







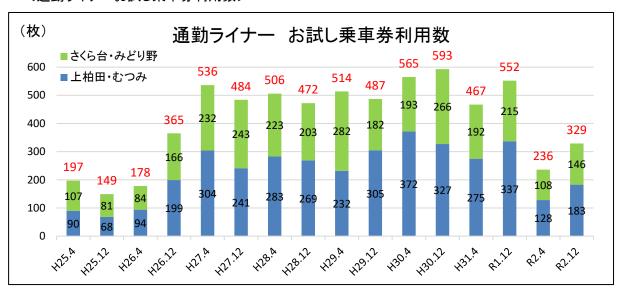
②モビリティ・マネジメントの効果

1)お試し乗車券利用数

通勤ライナーのお試し乗車券利用数は、平成 27 年 4 月以降約 500 枚の利用がありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和 2 年 12 月は 329 枚に減少しています。

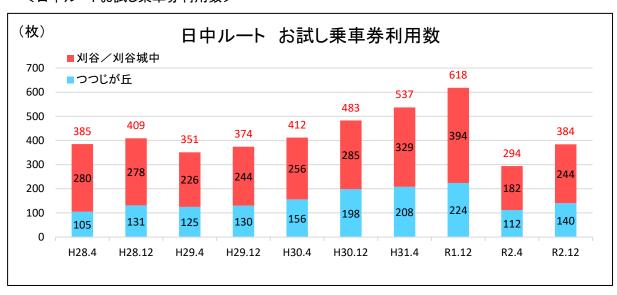
日中ルートのお試し乗車券利用数は、平成 29 年 4 月以降増加し続け、令和元年 12 月には 618 枚となりました。しかし、令和 2 年 12 月には、通勤ライナーと同じく 384 枚に減少しています。

<通勤ライナーお試し乗車券利用数>



※平成 26 年 4 月までは 1 世帯につき 1 枚のお試し乗車券を配付。平成 26 年 12 月以降は 1 世帯につき 2 枚(往復分)のお試し乗車券を配付。

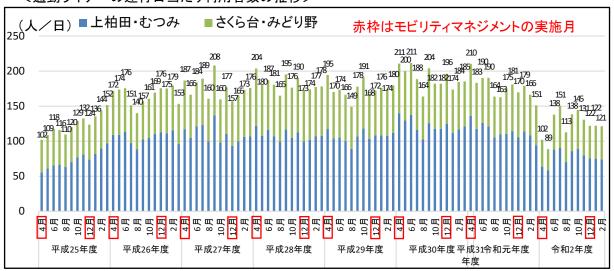
<日中ルートお試し乗車券利用数>



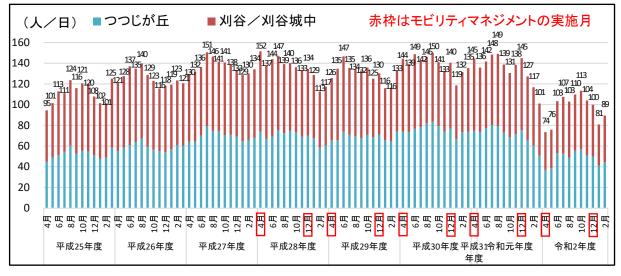
2)利用者数の変化

通勤ライナーの利用者数は平成 25 年度以降増加傾向にありましたが、令和元年度以降減少傾向にあります。お試し乗車を実施している日中ルートの利用者数は、平成 27 年度以降横ばい傾向にありましたが、令和元年度以降減少傾向にあります。どちらも令和 2 年 4 月から 5 月にかけて大幅に減少し、6 月以降利用者が徐々に増加していますが、以前の水準には戻っていない状況です。

<通勤ライナーの運行日当たり利用者数の推移>



< お試し乗車を実施している日中ルートの運行日当たり利用者数の推移>



③モビリティ・マネジメントの成果

お試し乗車券の取組を継続的に実施した結果、一定数の利用があり、かっぱ号の利用を後押しする効果がありました。

しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により外出機会が減少し、公共交通の利用者数が減少している状況にあります。

本市には路線バスやかっぱ号等のバス以外にも多様な公共交通があります。再び公共交通機関の利用者数を増加させるため、今後、現在実施している路線に加え、他の公共交通機関においてもモビリティ・マネジメントを推進することが有効です。

8. 公共交通の課題

先に整理した公共交通の状況を基に、公共交通の課題を整理します。

<現状の問題と地域公共交通の課題>

現状の問題	地域公共交通の課題
牛久市立地適正化計画との整合性を図る	①都市構造と公共交通ネットワーク
市内の移動に加え、他市間の移動需要も多い	の整合
必要な公共交通施策として路線バス・かっぱ号におけるサー	②公共交通サービスの改善
ビスの充実が挙げられている	
市民アンケートで、他市との接続・連携、乗り継ぎへの意見が	③公共交通機関の乗り継ぎ利便性の
ある	向上
病院バスやスクールバスとの連携が必要	
公共交通の必要性の高い若年層、高齢者への対応が必要	
MaaSの取組への機運が高まっている	
自動運転等の安全性を高める技術の導入が期待されている	④移動における危険や不安の排除
危険バス停の改善が必要	
市民アンケートで、高齢になったときや免許返納後の不安に	
ついての意見がある	
新型コロナウイルス感染症対策の実施とPRが必要	
バス路線の維持のために利用促進の取組が必要である	⑤公共交通の必要性についての市民
公共交通が必要であると考える市民の割合が低い	の意識の向上
市民アンケートで、公共交通における情報提供の充実が求め	
られている	
モビリティ・マネジメントの推進が必要とされている	
公共交通の満足度が低い	課題全体

第2章 基本的な方針

1. 牛久市における公共交通の役割

○市民等の移動を支える社会生活基盤

鉄道やバス等の公共交通機関は民間の交通事業者の収益事業として運行されています。しかしながら、近年、市街地の拡大・分散、モータリゼーションの進展等の都市構造の変化、人口減少や感染症の影響による公共交通の利用者減少や路線の縮小が進む状況を踏まえると、交通事業者の努力だけでは、維持、拡充していくことは難しい状況にあります。

一方で、公共交通が車の運転ができない市民の移動、障がい者の社会進出、環境負荷の軽減等に 果たす役割は大きく、市、交通事業者等の関係者が連携・協力して取り組むことが重要となっています。 また、公共交通については国際的にも関心を集めており、持続可能な開発目標(SDGs)のターゲット の1つとして、持続可能な輸送システムへのアクセスの提供が設定されています。

持続可能な開発目標(SDGs)とは

持続可能な開発目標(SDGs)とは、2001年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された 2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」ことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル(普遍的)なものであり、日本としても積極的に取り組んでいます。

出典:外務省ホームページ

持続可能な開発目標(SDGs)

目標 11

都市と人間の居住地を包摂的、安全、レジリエントかつ持続可能にする

ターゲット 11.2

2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

出典:グローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパンホームページ

本市では、公共交通の役割を「市民等の移動を支える社会生活基盤」として位置付け、交通事業者と行政等が連携・協力を行い、充実させることを目指します。

2. 在るべき姿

○地域の努力によって誰もが移動手段を選択できる持続可能な公共交通体系

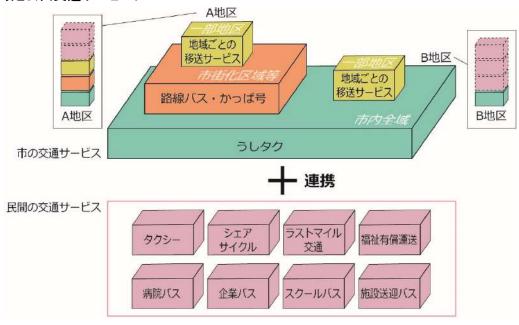
地域の特性に合わせて、持続可能な公共交通ネットワークを構築し、誰もが移動手段を選択できる環境をつくります。つまり、利便性と事業性を両立する公共交通ネットワークを目指します。

本市では市の交通サービスとして、市内全域を対象にうしタクを運行しています。加えて、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、路線バス及びかっぱ号のバス路線の維持を目指します。また、一部地区においては、ボランティア移送サービス等の小学校区を単位とした地域ごとの移送サービスにより、うしタクや路線バス・かっぱ号では対応できない移動ニーズに対応し、移動性を向上させます。

さらに、地域の協力や努力によって、民間の交通サービスであるタクシーやシェアサイクル、ラストマイル交通、福祉有償運送、病院及び企業バス、スクールバス、施設送迎バス等を運行することで移動性の向上を図ります。

このように、市の交通サービスと民間の交通サービスが競合せずに連携し、それぞれの交通サービスの特徴をいかした上で地域の特性に合わせて階層的に組み合わせ、公共交通ネットワークを構築し、周知することで、誰もが移動手段を選択でき、車離れが進む若年層における公共交通の利用の定着と、高齢者や障がい者が生活できる交通環境を目指します。

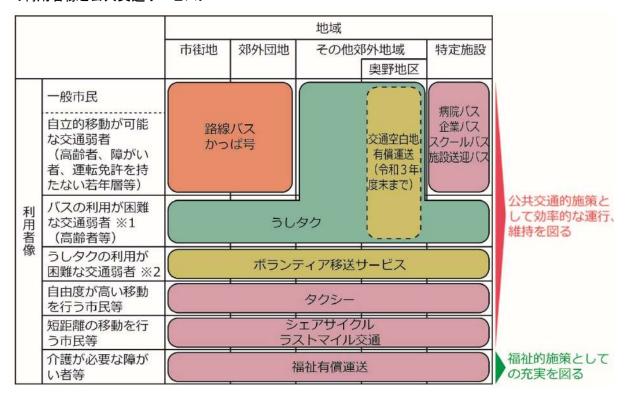
<対象区域と公共交通サービス>



例えば、A地区はうしタク、路線バス・かっぱ号、地域ごとの移送サービスが運行している地区とします。 公共交通の充実した地区において、タクシーやシェアサイクル等の交通手段の充実を図ることで更に移 動性を向上させることができます。

B地区はうしタクのみが運行している地区とします。路線バスかっぱ号、地域ごとの移送サービスが運行していない地区でも、地域の協力や努力によってタクシーやシェアサイクル等の交通手段の充実を図ることで、移動性を向上させることができます。

<利用者像と公共交通サービス>



- ※1 バス停までの徒歩移動等が困難であるが、介護認定などの理由により福祉有償運送の利用資格が ない高齢者等を想定。
- ※2 運賃等の問題からうしタクを利用できない市民を想定。

3. 基本的な方針

在るべき姿を実現するための基本的な方針を設定します。

方針① まちづくりと整合した階層的な公共交通ネットワークの維持・充実

公共交通の維持・確保の視点から、公共交通を軸とした土地利用・施設の誘導を推進します。

牛久市立地適正化計画等で位置付けられる土地利用政策と市民の移動需要を調整し、まちづくりと整合した階層的な公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。

方針② 多様な市民ニーズへの効率的な対応

公共交通への多様な市民ニーズに対応するためには、公共交通のサービス水準を向上させることが必要です。一方で、持続的な公共交通とするためには適切な財政負担とすることが必要です。サービス 水準の向上と財政負担のバランスを図りながら、多様な市民ニーズへ効率的に対応していきます。

方針③ 公共交通を利用しやすい環境づくり

公共交通を積極的に利用してもらうため、公共交通を利用しやすい環境づくりを進めることとします。 民間の交通サービスも含めた複数交通機関間の連携や、交通結節点の整備、ラストマイルの移動支援、 高齢者や障がい者等も利用しやすいバリアフリー化された設備環境の整備等の工夫を行っていきます。 情報提供の方法については、IT技術の活用を検討します。

方針④ 安心・安全に移動できる公共交通の構築

公共交通を安心して利用できるように、新技術を活用して既存公共交通の安全性を向上させていきます。また、感染症対策を実施して公共交通を運行し、安心・安全に移動できる公共交通を構築します。

方針⑤ 公共交通をみんなで支える機運の醸成

交通事業者の努力だけでは、利用状況や採算性の改善は難しい状況にあります。市民が公共交通を 積極的に利用することにより、将来に向けて公共交通を維持していく意識を持つことが重要です。

そこで、市民、地域団体、企業等の多様な主体が連携・協力して公共交通を支える機運の醸成を進めていきます。

これまで実施してきた公共交通の情報提供やモビリティ・マネジメントを継続して実施します。

<課題と基本的な方針の関係>

地域公共交通の課題	基本的な方針				
①都市構造と公共交通ネットワークの整合	①まちづくりと整合した階層的な公共交通ネットワークの				
	維持・充実				
②公共交通のサービスの改善	②多様な市民ニーズへの効率的な対応				
③公共交通機関の乗り継ぎ利便性の向上	③公共交通を利用しやすい環境づくり				
④移動における危険や不安の排除	④安心・安全に移動できる公共交通の構築				
⑤公共交通の必要性についての市民の理解	5公共交通をみんなで支える機運の醸成				

4. 計画目標

基本的な方針を実現するため、計画期間中に達成すべき状況を計画目標として設定します。また、数値目標を設定し、毎年評価します。

<基本的な方針と計画目標・数値目標>

基本的な方針	計画目標	数値目標
①まちづくりと整合した階	[1] 居住誘導区域における鉄道・	居住誘導区域における鉄道・バスサ
層的な公共交通ネットワー	バスサービス圏域の割合の維持	ービス圏域の割合
クの維持・充実		96%以上
②多様な市民ニーズへの	[2-1] 公共交通の利用者数の増	かっぱ号利用者数
効率的な対応	Da Da	300,000 人/年以上
		うしタク利用者数
		9,600 人/年以上
	[2-2] 市の財政負担に見合った	かっぱ号の 1 人当たりの市の負担額
	サービス水準の向上	260 円/人以下
		うしタクの 1 人当たりの市の負担額
		3,500 円/人以下
	[2-3]公共交通の収支率の向上	かっぱ号収支率
		25%以上
		うしタク収支率
		15%以上
③公共交通を利用しやす	[3] 公共交通を利用しやすくする	公共交通を利用しやすくする取組実
い環境づくり	取組の実施	施数
		5 事例以上(5 年間合計)
④安心・安全に移動できる	[4] 既存交通・新技術を活用した	既存交通・新技術を活用した実証実
公共交通の構築	実証実験の実施	験実施数
		1 事例以上(5 年間合計)
⑤公共交通をみんなで支	[5] 公共交通が必要であると考え	公共交通が必要であると考える市民
える機運の醸成	る市民の増加	の割合
		70%以上
+44.A.#	[6] 市民における公共交通の満足	市民における公共交通の満足度
方針全体	度の向上	50%以上

<数値目標の指標>

[1] 居住誘導区域における鉄道・バスサービス圏域の割合

牛久市立地適正化計画(10ページを参照)に位置付けられた居住誘導区域における鉄道・バスサービス圏域の割合を分析します。

現時点での居住誘導区域における鉄道・バスサービス圏域(駅 800m・バス停 300m圏域)の割合は96%です。

現状を維持することを目指し、数値目標を96%以上と設定しました。

[2-1] 公共交通の利用者数

公共交通の利用者数としてかっぱ号とうしタクの利用者数を分析します。

新型コロナウイルス感染症の影響が生じていない、平成30年度におけるかっぱ号利用者数は298,000人/年でした。

令和元年度及び令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が減少しました。影響が出る前と同じ水準に利用者数を回復させることを目指すとともに、令和 2 年 10 月より新たにひたち野うしくルートの運行が開始されたことを踏まえ、数値目標を 300,000 人/年以上と設定しました。

令和3年2月におけるうしタク利用者数は403人/月でした。

うしタクは令和 2 年 10 月に運行を開始し、今後の周知によって利用者数の増加が見込まれること、現時点での予約・配車状況に余裕があることを踏まえ、約 100%の増加を目指し、1 か月当たりの利用者数を 800 人/月として年間の数値目標を 9,600 人/年以上と設定しました。

[2-2] 公共交通の 1 人当たりの市の負担額

本市ではかっぱ号とうしタクの運行に対して赤字分の費用負担を行っています。かっぱ号とうしタクの 市の負担額を利用者数で割って算出した、1人当たりの市の負担額を分析します。

新型コロナウイルス感染症の影響が生じていない、平成 30 年度におけるかっぱ号の 1 人当たりの市の負担額は 167 円/人でした。

令和 2 年度からはひたち野うしくルートの運行を開始し、運行経費が増加しています。また、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が減少しています。そのため、1 人当たりの市の負担額の増加が想定されることから、約 60%の増加に抑えることを目指し、数値目標を 260 円/人以下と設定しました。

令和3年2月におけるうしタクの1人当たりの市の負担額は7,181円/人でした。

令和2年度におけるうしタクの運行経費は約330万円/月です。公共交通の利用者数の数値目標のうしタク利用者数800人/月の場合、うしタクの利用者は主に高齢者であることから高齢者割引の600円で乗車すると想定され、運賃収入(税抜額)は48万円となり、市負担額は282万円/月と算出されます。この場合のうしタクの1人当たりの市の負担額は約3,500円となるため、数値目標を3,500円/人以下と設定しました。

[2-3] 公共交通の収支率

収支率は、運賃収入(税抜額)を運行経費で割って求めます。公共交通の収支率としてかっぱ号とうし タクの収支率を分析します。

新型コロナウイルス感染症の影響が生じていない、平成30年度におけるかっぱ号の運賃収入(税抜額)は2,651万円/年、運行経費は8,355万円/年で、収支率は32%でした。

現在は、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が減少し、これに伴い運賃収入も減少しています。また、令和2年度からひたち野うしくルートの運行を開始し、運行経費が増加しています。そのため、収支率の低下が想定されることから、7%の低下に抑えることを目指し、数値目標を25%以上と設定しました。

令和3年2月におけるうしタク収支率は7.1%でした。

公共交通の利用者数の数値目標のうしタク利用者数 800 人/月の場合、うしタクの利用者は主に高齢者であることから高齢者割引の 600 円で乗車すると想定され、運賃収入(税抜額)は 48 万円となります。 運行経費を令和 2 年度と同じ約 330 万円/月とすると、収支率は約 15%となるため、数値目標を 15%以上と設定しました。

[3] 公共交通を利用しやすくする取組の実施数

公共交通を利用しやすい環境づくりのため、公共交通を利用しやすくする取組実施数を評価します。 公共交通施策における複数交通機関間の連携、交通結節点の整備、ラストマイルの移動支援、バリ アフリーの推進、IT技術の活用の中から年間1事例以上の実施を想定し、数値目標を5事例以上(5年間合計)と設定しました。

[4] 既存交通・新技術を活用した実証実験の実施数

安心・安全に移動できる公共交通の構築のため、既存交通・新技術を活用した実証実験実施数を評価します。

実証実験の実施には、実施期間に至るまでに情報収集や計画のための期間が必要となるため、計画期間の5年間で1事例の実施を想定し、数値目標を1事例以上(5年間合計)と設定しました。

[5] 公共交通が必要であると考える市民の増加

市民アンケートにより、公共交通の必要性を分析します。

令和 2 年度に実施した市民アンケートでは、現在公共交通が必要であると考える市民の割合は 58.4%でした。

平成27年度に実施した市民アンケートでは現在公共交通が必要であると考える市民の割合は68.6%であり、10.2%減少しています。平成27年度時点まで回復させるため、約10%の割合増加を目指し、数値目標を70%以上と設定しました。

[6] 市民における公共交通の満足度

基本的な方針全体、すなわち公共交通全体について、市民アンケートにより市民における公共交通の満足度を分析します。

令和 2 年度に実施した市民アンケートでは、本市の公共交通に満足・やや満足していると回答した市民の割合は 29%でした。

半数以上の市民が満足する公共交通を目指し、数値目標を50%以上と設定しました。

第3章 公共交通施策

1. 施策体系

基本的な方針、計画目標を実現するため、本市では以下に示す公共交通施策を実施することとします。

<基本的な方針と計画目標と公共交通施策>

基本的な方針	計画目標	公共交通施策		
①まちづくりと整合した階	[1] 居住誘導区域における鉄道・	①地域による移動手段拡充の支援		
層的な公共交通ネットワー	バスサービス圏域の割合の維持	②広域的な移動手段の維持		
クの維持・充実				
②多様な市民ニーズへの	[2-1] 公共交通の利用者数の増	③かっぱ号の維持・充実		
効率的な対応	DO DO	④うしタクの拡充		
	[2-2] 市の財政負担に見合ったサ			
	ービス水準の向上			
	[2-3]公共交通の収支率の向上			
③公共交通を利用しやす	[3] 公共交通を利用しやすくする取	⑤複数交通機関間の連携		
い環境づくり	組の実施	⑥交通結節点の整備		
		⑦ラストマイルの移動支援		
		⑧バリアフリーの推進		
		⑨IT技術の活用		
④安心・安全に移動できる	[4] 既存交通・新技術を活用した	⑩新技術の導入の検証		
公共交通の構築	実証実験の実施	⑪感染症対策の実施		
⑤公共交通をみんなで支	[5] 公共交通が必要であると考え	⑫公共交通の情報発信		
える機運の醸成	る市民の増加	③モビリティ・マネジメント		
方針全体	[6] 市民における公共交通の満足	公共交通施策全体		
	度の向上			

2. 公共交通施策

施策① 地域による移動手段拡充の支援

目的	うしタクや路線バスよりもきめ細かな移動需要に対応可能な地域内移動の移動手		
	段の拡充を図り、高齢者や障がい者等の外出機会の増加につなげるため、地域ご		
	との移送サービスに取り組む地域や、民間による交通サービスの充実を図る取組		
	を支援します。		
内容	現在本市では、障がい者等を対象とした福祉有償運送やNPO法人サンライズによ		
	る奥野地区(小坂団地を除く)の住民を対象とした交通空白地有償運送、市社協に		
	よるボランティア移送サービスが運行されており、これらの取組を支援していきま		
	す。		
	ボランティア移送サービスは、運賃等の問題からうしタクを利用できない市民の移		
	動手段をカバーする、地域の支え合いとして住民主体で行っている事業であり、う		
	しタクを補完し、移動需要に柔軟に対応する役割を持っています。既に事業を実施		
	している3つの地区社協については事業の維持に努め、残りの5つの地区社協に		
	ついても、地域からの申出があった場合は市が支援を行います。市では相談窓口		
	を開き、随時対応を行っていきます。		
	なお、交通空白地有償運送は、市内全域でのうしタクの運行開始に伴い令和3年		
	度末で事業終了となる予定ですが、うしタクへの利用者移行のサポート等を行い、		
	事業終了まで支援します。		
実施主体	牛久市、地域		
スケジュール	令和3年度以降、継続して支援		
	(令和3年度末 交通空白地有償運送事業終了予定)		

<地区社協ボランティア移送サービス事業>



資料:市社協資料

施策② 広域的な移動手段の維持

目的	広域的な移動手段を確保するため、本市と近隣市を結ぶ路線バス並びに地域内			
	を結ぶ路線バスの維持に努めます。			
内容	牛久駅、ひたち野うしく駅を起終点として、本市と近隣市を結ぶ路線バスや地域内			
	を結ぶ路線バスが運行しており、市民等の移動手段となっています。			
	新型コロナウイルス感染症の影響により全国的に路線バスの利用者数が減少して			
	います。利用者数の減少が長引くと路線の存続が危ぶまれます。路線バスは廃止			
	されると再運行が容易ではありません。本市にとって公共交通の基幹となる市内			
	外を結ぶ路線バスの運行継続は重要であり、新型コロナウイルス感染症の影響に			
	より利用者が減っている今こそ、バス事業者、行政、利用者が一体となって公共交			
	通について考え、路線存続に関する危機感の共通認識を持ち、路線バスの維持に			
	努めます。			
	また、早期の利用回復を図るため、バス事業者、市民、企業、学校、観光地等と市			
	が協力して利用促進策を実施します。			
	地域間幹線系統の路線バスについては、国の補助制度を活用し、運行を維持して			
	いきます。			
実施主体	バス事業者、牛久市、地域、企業、学校等			
スケジュール	令和3年度以降、国の補助制度を活用し、地域間幹線系統の運行を維持			
	令和3年度以降、利用促進策等を検討・実施			

<現状の路線バスの運行路線図>



<現状の路線バスの必要性・有効性>

路線名	必要性·有効性	概要	補助
①ひたち野うしく	本市とつくば市の移動の際の通勤・通	本市とつくば市を結ぶ路線	
駅~つくばセンタ	学、買物利用者の交通手段となってい	関東鉄道(株)とジェイアール	
_	る 。	バス関東(株)が共同運行	
②ひたち野うしく	本市とつくば市の移動の際の通勤・通	本市とつくば市を結ぶ路線	
駅~建築研究所	学、通院利用者の交通手段となってい	関東鉄道(株)が運行	
	る。		
③牛久駅西口~	本市とつくば市の移動の際の通勤、通	本市とつくば市を結ぶ路線	
谷田部車庫	院利用者の交通手段となっている。	関東鉄道(株)が運行	
④牛久駅西口~	本市とつくば市の移動の際の通院、買	本市とつくば市を結ぶ路線	
みどりの駅(牛久	物利用者の交通手段となっている。	関東鉄道(株)が運行	₩ 1
駅西ロ〜桜ヶ丘			※ 1
団地)			
⑤牛久駅西口~	本市とつくば市の移動の際の買物利用	本市とつくば市を結ぶ路線	※ 1
緑が丘団地	者の交通手段となっている。	関東鉄道(株)が運行	X1
⑥牛久駅西口~	本市とつくば市の移動の際の通学利用	本市とつくば市を結ぶ路線	
茎崎高校	者の交通手段となっている。	関東鉄道(株)が運行	
⑦牛久駅西口~	主に、市内での生活(買物、通院、駅周	牛久駅西口と刈谷四丁目・三	
刈谷四丁目·三日	辺への移動)の際の通院、買物利用者	日月橋生涯学習センターを結	
月橋生涯学習セ	の交通手段となっている。	ぶ路線	
ンター		関東鉄道(株)が運行	
⑧牛久駅東口~	主に、市内での生活(買物、通院、駅周	牛久駅東口とニュータウン長	
ニュータウン長山	辺への移動)の際の通院、買物利用者	山(龍ケ崎市)を結ぶ路線	
	の交通手段となっている。	関東鉄道(株)が運行	
⑨さくら台循環・	主に、市内での生活(買物、通院、駅周	牛久駅東口とさくら台 1 丁目・	
みどり野循環	辺への移動)の際の通院、買物利用者	向台中央を結ぶ循環路線	
	の交通手段となっている。	関東鉄道(株)が運行	
⑩牛久駅東口~	市内での生活(買物、通院、駅周辺へ	牛久駅東口と小坂団地・牛久	
小坂団地·牛久浄	の移動)の際の通院、買物利用者の交	浄苑・あみプレミアアムアウト	
苑	通手段となっている。	レット(阿見町)を結ぶ路線	
	また、牛久大仏・あみプレミアムアウト	関東鉄道(株)が運行	
	レットへの観光の際の買物、観光利用		
	者の交通手段となっている。		
⑪稲敷エリア広域	本市と稲敷市の移動の際の通勤・通学	本市と稲敷市を結ぶ路線	
バス(江戸崎・牛	利用者の交通手段となっている。	関東鉄道(株)が運行	※ 2
久ルート)			

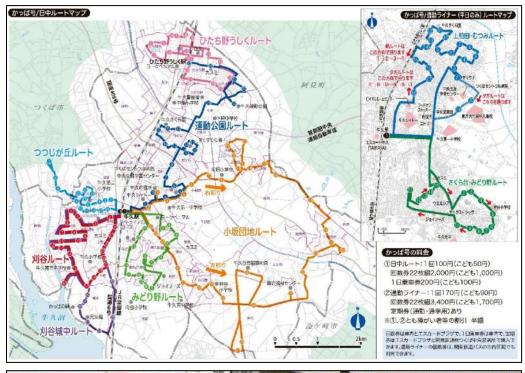
^{※1}国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用。

^{※2} 稲敷市において、国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用。

施策③ かっぱ号の維持・充実

目的	かっぱ号(日中ルート、通勤ライナー)は、路線バスを補完するバス路線です。一層		
	の利便性向上を目指し充実を図ります。		
内容	令和2年度実施の市民アンケートでは、今後必要な公共交通施策としてかっぱ号		
	のサービス充実が最も多く求められている結果となりました。かっぱ号の充実に向		
	け、利用状況を見ながら増車、新路線の運行、増便、運賃改定等を検討します。		
	計画目標の数値目標である利用者数、1人当たりの市の負担額、収支率を毎年評		
	価し、数値目標の達成の見込みがない場合は、運賃やサービス内容の見直しを検		
	討します。		
	地域内フィーダー系統の路線については、国の補助制度を活用し、運行を維持し		
	ていきます。		
実施主体	牛久市		
スケジュール	令和3年度以降 国の補助制度を活用し、地域内フィーダー系統の運行を維持		
	令和3年度以降 継続して利用状況の分析・運行内容の見直し		
	令和3年度以降 充実内容の検討・実施		

<現状のかっぱ号の運行路線図・料金・車両>



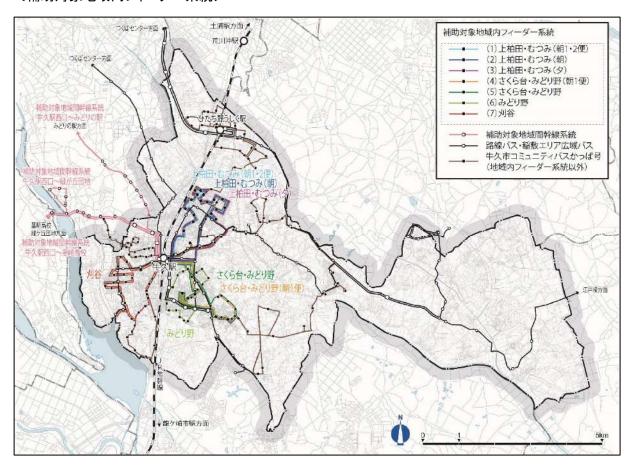


<現状のかっぱ号の必要性・有効性>

路線名	必要性·有効性	概要	補助
上柏田・むつみル	上柏田・むつみ地区から牛久駅に	通勤ライナー	
ート(朝・夕)	移動する際の通勤・通学利用者の	牛久駅東口と上柏田を結ぶ循	*
	交通手段となっている。	環路線	
さくら台・みどり野	さくら台・みどり野地区から牛久駅に	通勤ライナー	
ルート(朝・夕)	移動する際の通勤・通学利用者の	牛久駅東口と女化西区民会館	*
	交通手段となっている。	を結ぶ循環路線	
みどり野ルート	日中における市内での生活(買物、	日中ルート	
	通院、駅周辺への移動)の際の通	牛久駅東口と東みどり野区民	*
	院、買物利用者の交通手段となって	会館を結ぶ循環路線	**
	いる。		
刈谷ルート	日中における市内での生活(買物、	日中ルート	
	通院、駅周辺への移動)の際の通	牛久駅西口と刈谷4丁目・三日	\ */
	院、買物利用者の交通手段となって	月橋生涯学習センターを結ぶ	*
	いる。	循環路線	
刈谷城中ルート	日中における市内での生活(買物、	日中ルート	
	通院、駅周辺への移動)の際の通	牛久駅西口と刈谷4丁目・城中	
	院、買物利用者の交通手段となって	公民館を結ぶ循環路線	
	いる。		
つつじが丘ルート	日中における市内での生活(買物、	日中ルート	
	通院、駅周辺への移動)の際の通	牛久駅西口と宝陽台公民館を	
	院、買物利用者の交通手段となって	結ぶ循環路線	
	いる。		
運動公園ルート	日中における市内での生活(買物、	日中ルート	
	通院、駅周辺への移動)の際の通	牛久駅東口と牛久市役所・牛	
	院、買物利用者の交通手段となって	久運動公園・ひたち野うしく駅	
	いる。	東口を結ぶ循環路線	
小坂団地ルート	日中における市内での生活(買物、	日中ルート	
	通院、駅周辺への移動)の際の通	牛久駅東口と牛久市役所・牛	
	院、買物利用者の交通手段となって	久市総合福祉センター・小坂団	
	いる。	地を結ぶ循環路線	
ひたち野うしくル	日中における市内での生活(買物、	日中ルート	
− ト	通院、駅周辺への移動)の際の通	ひたち野うしく駅東西口とひた	
	院、買物利用者の交通手段となって	ち野うしく小学校前・クリニック	
	いる。	ビレッジ入口を結ぶ循環路線	

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

<補助対象地域内フィーダー系統>



施策④ うしタクの拡充

目的	うしタクは、高齢者や運転免許を持たない交通弱者等の移動手段を確保するととも		
	に、市内における公共交通不便地域の解消を目的に運行しています。一層の利便		
	性向上を目指し拡充します。		
内容	うしタクは、令和2年10月から運行を開始した、市内全域を運行区域として市民が		
	事前予約制で利用できる、デマンド型乗合タクシーです。		
	うしタクのサービス拡充に向け、利用状況を見ながら、利用の集中する時間帯と区		
	間においては定時定路線型の運行形態への変更(セミデマンド化)や、車両の増		
	車等を検討します。		
	計画目標の数値目標である利用者数、1人当たりの市の負担額、収支率を毎年評		
	価し、数値目標の達成の見込みがない場合は、利用料金やサービス内容の見直		
	しを検討します。		
実施主体	牛久市		
スケジュール	令和3年度以降 利用状況の分析・運行内容の見直し		
	令和 4 年度以降 拡充内容の検討・実施		

<うしタクの運行内容>

利用対象者	本市に住民登録があり、事前の会員登録済みの方
	運転士の介助なしに 1 人で乗降できる方又は介助者の同乗が可能な方
運行区域	原則、市内全域
	※近隣市町村及び関係する事業者との協議が調った場合、市外への運行を実施
運行日•時間	月曜日から金曜日の午前9時~午後5時まで
	※土日祝日及び年末年始 12 月 29 日~1 月 3 日は運休
基本運賃	1乗車(片道)700円/人
	割引制度(障がい者割引・高齢者割引・小人割引・乗合割引)あり
運賃支払方法	現金

<現状のうしタクの必要性・有効性>

名称	必要性·有効性
うしタク	高齢者や運転免許を持たない交通弱者等の日中における市内での生活(通院
	等)の際の交通手段となっている。市内における公共交通不便地域を解消してい
	る。

施策⑤ 複数交通機関間の連携

目的	複数交通機関間で連携を取り、乗り継ぎ利便性を向上させることで、公共交通の
	利用の増加や、市民の外出機会の増加を図ります。
内容	鉄道と路線バスや、路線バスとうしタク、路線バスと施設送迎バス等の複数交通機
	関間の乗り継ぎ利便性を向上させるため、乗り継ぎ料金制度やダイヤの調整を検
	討します。また、病院バス・スクールバスの活用についても、適宜検討します。
実施主体	牛久市、交通事業者、病院、学校等
スケジュール	令和 4 年度以降 調整·検討

路線名	運行便数	運行日	
奥原コース	総合福祉センター→地区→総合福祉センター:2 便	月~土曜日	
桂コース	総合福祉センター→地区→総合福祉センター:2 便	月~土曜日	
上町・刈谷コース	地区→総合福祉センター:1 便	月·木曜日	
	総合福祉センター→地区:1 便	月 不唯口	
新地・遠山コース	地区→総合福祉センター:1 便	日. 太曜口	
	総合福祉センター→地区:1 便	│月・木曜日 │	
猪子・つつじが丘コース	地区→総合福祉センター:1 便	火・金曜日	
	総合福祉センター→地区:1 便	人"亚唯口	
東猯穴・上柏田コース	地区→総合福祉センター:1 便	火・金曜日	
	総合福祉センター→地区:1 便	人"亚唯口	
みどり野・さくら台コース	地区→総合福祉センター:1 便	水・土曜日	
	総合福祉センター→地区:1 便	小工作口	
下根・岡見⊐一ス	地区→総合福祉センター:1 便	│ │水·土曜日	
	総合福祉センター→地区:1 便	小工性口	

<牛久愛和病院の送迎バスの状況> 令和3年3月現在

運行区間	運行便数	運行日
牛久駅⇔病院	病院→駅:19 便、駅→病院:20 便	
竜ヶ崎方面⇔病院	地区→病院:1 便	月~土曜日
	病院→地区→病院:3 便	

くつくばセントラル病院の送迎バスの状況> 令和3年3月現在

運行区間	運行便数	運行日
牛久駅⇔セントラル総合クリニック⇔病院	駅→病院:13 便、病院→駅:14 便	
龍ヶ崎方面	病院→地区→病院:2 便	
みどり野経由女化西区区民会館方面	病院→地区→病院:2 便	月~土曜日
岡見・小坂・正直方面	病院→地区→病院:2 便	
阿見町方面	病院→地区→病院:4 便	

<東洋大学附属牛久中学校・高等学校のスクールバスの状況> 令和3年4月予定

路線名	運行便数	運行日
牛久駅ルート	登校便:7:10~8:25 で随時運行	
	下校便:13便(月曜~木曜)、14便(金曜)、12便(土曜)	
つくばルート	登校便:1 便、下校便:2 便	
新治・つくばルート	登校便:1 便、下校便:2 便	
守谷ルート	登校便:1 便、下校便:2 便	月~土曜日
阿見・美浦ルート	登校便:1 便、下校便:2 便	月~工唯口
江戸崎・河内ルート	登校便:1 便、下校便:2 便	
千葉ニュータウンルート	登校便:1 便、下校便:2 便	
竜ヶ崎・牛久駅ルート	登校便:1 便、下校便:2 便	
つくばみらいルート	登校便:1 便、下校便:2 便	

<おくの義務教育学校のスクールバス·キャンパスバスの状況>

令和3年4月予定

路線名	運行便数	運行日
小坂団地ルート①	登校便:1 便	月~金曜日
	下校便:1 便(月曜一斉下校時)	月曜日
小坂団地ルート②	登校便:1 便	月~金曜日
	下校便:1便(月曜一斉下校時)	月曜日
小坂団地ルート	下校便:2便(火曜~金曜通常下校時)	火~木曜日
奥原ルート	登校便:1 便	月~金曜日
	下校便:1 便(月曜一斉下校時)	月曜日
井ノ岡・桂ルート	登校便:1 便	月~金曜日
	下校便:1便(月曜一斉下校時)	月曜日
奥原・桂統合ルート	下校便:2 便(火曜~金曜通常下校時)	火~木曜日
キャンパスバス	登校便:1 便	
(中央生涯学習センター発	下校便:1便(月曜一斉下校時)、	月~金曜日
着(運動公園経由))	3 便(火曜~金曜通常下校時)	

[※]学校行事等によっても変更となるため、基本路線を掲載。

<事例:乗り継ぎ割引制度(滋賀県多賀町)>

滋賀県多賀町ではデマンド型乗合タクシー(愛のりタクシー萱原線)と路線バス(甲良線)の乗り継ぎ割引を実施しています。

- ①愛のりタクシー萱原線から路線バス甲良線への乗り継ぎの場合
- 1.愛のりタクシー萱原線に乗車する。
- 2.「富之尾」で降車する際に所定の料金を支払い、タクシー運転士から「乗継整理券(200 円券)」をもらう。
- 3.路線バス甲良線に乗車し、降車する際に「乗継整理券(200円券)」と差額分(10円又は110円)を支払う。
- ②路線バス甲良線から愛のリタクシー萱原線への乗り継ぎの場合
- 1.路線バス甲良線に乗車する。
- 2.「富之尾」で降車する際に所定の料金を支払い、バス運転士から「乗継整理券(200円券)」をもらう。
- 3.愛のりタクシー萱原線に乗車し、降車する際に「乗継整理券(200円券)」と差額分(200円)を支払う。

施策⑥ 交通結節点の整備

目的	鉄道とバス、バスとバス、バスと自転車等、交通機関間の乗り継ぎを行う交通結節
	点を整備することで、公共交通全体の利便性を向上させます。
内容	公共交通を利用しやすくするため、バス停に屋根やベンチを設置したり、商業施設
	内をバスを待つ空間として活用したりすることで、バス待ち環境の改善を図ります。
	また、交通事業者と連携し、バス停周辺に駐輪場を設置し、サイクルアンドライドに
	対応します。路線バスは自転車の載せ込みが可能となっていることから、自転車で
	路線バスを利用しやすい環境を整えます。
実施主体	牛久市、交通事業者、道路管理者、交通管理者(警察署)、地域
スケジュール	令和 3 年度以降 検討·実施

<事例:バス待ち環境の整備>

地域の様々な関係者が協力し、快適なバス待ち環境を創意工夫により提供している事例が増えています。



出典:国土交通省ホームページ

施策⑦ ラストマイルの移動支援

目的	駅やバス停から自宅や目的地までのラストマイルの移動手段を確保し、公共交通
	の利便性を高め、移動のしやすさを向上させます。
内容	ラストマイルの移動手段を確保するため、カーシェアリングやシェアサイクル等のシ
	ェアリングモビリティや、超小型モビリティの導入を推進します。
	近年、自動車よりも低炭素な交通機関として注目されているグリーンスローモビリ
	ティについて、他地域の実証実験の動向に着目し、本市における導入可能性を検
	討します。
実施主体	牛久市
スケジュール	令和 4 年度以降 導入可能性の検討・推進

<シェアリングモビリティ>

シェアリングモビリティとは、カーシェアリングやシェアサイクルの総称です。車や自転車を保持せず、シェアすることにより、公共交通手段を補完するとともに、環境負荷を軽減する等の効果があります。





<超小型モビリティ>

超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人~2 人乗り程度の車両を言います。導入・普及により、CO2 の削減のみならず、観光・地域振興、都市や地域の新たな交通手段、高齢者や子育て世代の移動支援等の多くの副次的便益が期待されます。



<グリーンスローモビリティ>



出典:国土交通省ホームページ

施策⑧ バリアフリーの推進

目的	公共交通のバリアフリー化を推進することで、高齢者、障がい者、子育て世代等を
	含めて、誰もが移動しやすい公共交通の環境をつくります。
内容	現在歩道橋の利用が必要な牛久駅西口バス停に、水平移動できるように横断歩
	道を設置し、バリアフリー化を進めます。
	また、駅のホームドアの設置、視覚障がい者誘導用ブロックの整備、ユニバーサル
	デザインタクシーの導入等、バリアフリー化に向けた取組を推進します。
実施主体	牛久市
スケジュール	令和 3 年度以降 整備·推進

<牛久駅西口バス停の水平移動のイメージ>

現在牛久駅西口バス停の②番のりばと⑤番のりばを利用する際は、歩道橋の階段を使用する必要があります。バリアフリー化を推進するため、横断歩道を設置し、水平移動できる環境を整備します。



<ユニバーサルデザインタクシー>

ユニバーサルデザインタクシー(UD タクシー)とは、健康な方はもちろんのこと、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、妊娠中の方等、誰もが利用しやすい「みんなにやさしい新 しいタクシー車両」であり、誰もが通常に利用できる一般のタクシーです。







出典:国土交通省ホームページ

施策⑨ IT技術の活用

目的	公共交通の利便性を向上させるため、IT技術の活用を検討します。	
内容	平成 27 年度からかっぱ号のバスロケーションシステムを導入しています。今後も	
	このサービスの提供を継続し、周知を図ります。	
	近年着目されている検索・予約・決済等を一括で行うことのできるMaaSアプリの	
	導入を検討します。IT技術を活用したスマートフォンによる運行情報や経路検索	
	の提供、キャッシュレス決済の導入(交通系ICカード、QRコードや非接触型クレジ	
	ット決済等)、オンデマンド交通におけるAIの活用を本市の実情に合わせて検討し	
	ます。また、導入する際は国の支援の活用を検討します。	
実施主体	牛久市、交通事業者	
スケジュール	令和3年度以降 かっぱ号のバスロケーションシステムを継続して実施・周知	
	令和 5 年度以降 IT 技術の活用を検討	

くかっぱ号のバスロケーションシステム>

バスロケーションシステム(バスロケシステム)は、GPS を活用してバスの位置情報を収集し、スマートフォンやパソコン等に情報提供を行うシステムです。

路線ごとに路線図と現在の走行位置を表示し、バス待ちのイライラ等が解消できます。



<MaaS(Mobility as a Service)>

MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービスなどとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



出典:国土交通省ホームページ

<事例: つちうらMaaSの実証実験>

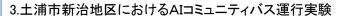
つちうらMaaS推進協議会(土浦市及び関東鉄道(株)のほか 11 団体で構成)は、令和 3 年 2 月 15 日(月)から 3 月 12 日(金)まで、「つちうらMaaS実証実験」を実施します。この実験は、観光客の周遊促進並びに市民の移動手段確保を目的として実施するものです。

1)実験概要

1.「乗換案内」アプリによるキャッシュレス化実験

ジョルダン(株)提供の「乗換案内」アプリにおけるマルチモーダル経路検索・モバイルチケット購入(キャッシュレス決済)の実証実験を実施します。

2.自転車道(つくば霞ケ浦りんりんロード)における電動キックボード走行実験 つくば霞ケ浦りんりんロード(自転車道)の一部区間を用いて、電動キックボードの 活用可能性を探ることを目的として、すれ違い・追い抜き・並走等、様々な条件の下 での安全性を確認する走行実験を実施します。



公共交通不便地域である土浦市新治地区において、市民の移動手段確保を目的として、地区と既存路線バスのバス停・商業施設等を結ぶオンデマンドコミュニティバス(無料)を運行する実験を実施します。

4.自動運転1人乗りロボ「ラクロ™」の走行実験

AIコミュニティバスのバス停から自宅までのラストワンマイルを担うモビリティとして、新治地区公民館付近の歩道において、自動運転 1 人乗りロボ「ラクロ™」の走行実験を実施します。



Regardinations

②実験期間: 令和3年2月15日(月)~3月12日(金)

実験項目	場所	期間
「乗換案内」アプリでの 各種チケット販売・利用	土浦市内 各店・施設	2/15~3/12
自転車道(つくば霞ケ浦りんりんロード) での電動キックボード走行実験	りんりんロード 一部区間 (土浦市真鍋)	2/16 ~20
A I コミュニティバス運行実験 (顔認証・マイナンバーカード認証)	土浦市新治地区	2/22~3/11
自動運転一人乗りロボ 「ラクロ™」走行実験	土浦市新治地区	2/26 ~27

出典: つちうらMaaS推進協議会事務局ホームページ

<AIオンデマンド交通>

AIオンデマンド交通とは、AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムです。

国土交通省においては、「MaaSの普及に向けたAIオンデマンド交通のあり方研究会」を開催するとともに、AIオンデマンド交通における、利用者登録、利用者からの予約受付、最適な運行路線の検索・設定・運行等の一連の流れに必要なシステムの導入を支援しています。



出典:国土交通省ホームページ

<事例:オンデマンド交通でのAIの活用>

トヨタ自動車とソフトバンクの共同出資会社であるMONET Technologies株式会社(モネ・テクノロジーズ)は、平成31年2月から、車や人の移動等に関する様々なデータを活用することによって、移動における社会課題の解決や新たな価値創造を可能にする未来のMaaS事業を展開しています。利用者の需要に合わせて配車が行える「地域連携型オンデマンド交通」や「企業向けシャトルサービス」等を、全国の自治体や企業向けに展開していくこととしており、平成31年2月下旬から3月下旬にかけては、三菱地所と共同して、東京都千代田区丸の内エリアを発着地点とした「オンデマンド通勤シャトル」の実証実験を実施し、車内でノートパソコンによる業務が可能である車両や、子育て世代の送迎を想定した車両を用意し、運行を検証しました。



出典:令和2年版交通政策白書

<事例:オンデマンド型シャトルサービスの実証実験>

東京都港区の六本木ヒルズで森ビルが実施した実証実験は、森ビル社員を対象に、スマートフォンから予約すると、専用の車両が来て、予約者を相乗りで輸送することができるデマンド型乗合タクシーの進 化形です。

実際にバス停を設置するのではなく、スマートフォン上に表示されるバーチャルバス停で、乗降位置を 規定しています。

①実験概要

・名称:HillsVia(ヒルズ・ヴィア)

・主催:森ビル株式会社

・協力:Via社、メルセデス・ベンツ日本株式会社

・場所:虎ノ門ヒルズ、六本木ヒルズほか

・運行時間:平日8:00~19:30

• 対象: 森ビル社員約 1,300 名ほか

• 車両台数: 4 台~

②実験期間:平成30年8月1日(水)~令和元年7月31日(水)







出典:森ビル株式会社ホームページ

<公共交通機関におけるキャッシュレス決済>

国土交通省においては、全国で普及が進んでいる交通系ICカードのほか、公共交通機関での普及が始まったばかりである、QRコードや非接触型クレジット決済等の新たなキャッシュレス決済手段の導入を支援しています。

出典:国土交通省ホームページ



施策⑩ 新技術の導入の検証

目的	公共交通における安全性や利便性の向上、運転士不足や定時性等の問題の解
	決、利用者数の増加、事業者の負担減少、環境負荷の低減のため、新技術の導
	入を検証します。
内容	近年、我が国を含め世界的に、モビリティ(移動しやすさ)を支える新技術の開発、
	導入、実証実験が進んでいます。国や他地域での導入事例や実証実験の動向を
	注視しながら、本市の実情に合わせ、自動運転等の新技術の導入可能性につい
	て検証します。
実施主体	牛久市、交通事業者
スケジュール	令和 4 年度以降 導入可能性の検証

<事例:自動運転バス(茨城県境町)>

茨城県境町では、ソフトバンク株式会社の子会社であるBOLDLY 株式会社及び株式会社マクニカの協力の下、自動運転バスを3台 導入し、路線バスとして定時・定路線での運行を令和2年11月26 日(木)から開始しています。

なお、自治体が自動運転バスを公道で定常運行するのは、国内 で初めてです。



※乗車定員 11 人以上の車両が、一般の方の移動手段として期間を限定せずに大半の区間を自動で走行するのは国内で初めて(BOLDLY株式会社調べ)。

出典:茨城県境町ホームページ

<事例:燃料電池バス(東京都交通局)>

燃料電池バスは、走行時に二酸化炭素や有害な排気ガスを排出 せず、走行音も静かなため都市環境の改善に有効です。

東京都交通局では、トヨタ自動車株式会社が開発・市販化した燃料電池バスを導入して、平成29年3月から路線バスとして営業運行をしています。



出典:東京都交通局ホームページ

施策① 感染症対策の実施

市民等が安全に安心して公共交通を利用できるよう、公共交通における感染症対		
策を実施します。		
令和2年度実施の市民アンケートでは、公共交通の利用は感染リスクが高いと思		
う人が多い結果となり、公共交通における感染症対策の実施とPRが必要とされ		
ています。		
そのため、公共交通の運行において感染症対策を実施します。乗務員の感染防		
止対策として、手洗い・うがいの徹底、マスクの着用、体調管理を行います。また、		
飛沫防止対策として、飛沫防止用ビニールカーテンの設置等を行います。車内の		
感染防止対策として、車内の消毒や換気を実施します。分散乗車を勧めるために		
利用状況を公表します。公共交通の利用者には、マスクの着用、乗車前の検温の		
実施、手指の消毒、身体的距離の確保、ゴミ等の持ち帰りの協力を依頼します。		
また、利用者が安心して公共交通を利用できるように、感染症対策に取り組んで		
いる旨を、市広報紙や車内広告、公共交通利用促進チラシ等で情報発信します。		
牛久市、交通事業者		
令和3年度以降 継続して実施		

<関東鉄道(株)とジェイアールバス関東(株)で実施している主な感染拡大防止対策>

① 手洗い・うがいの徹底

当社社員 (乗務員・窓口業務に従事する社員等) は、勤務時間中はもとより、勤務時間外においても、手洗い・うがいを徹底しております。

② マスクの着用

当社社員(乗務員・窓口業務に従事する社員等)は、マスクを着用して対応しております。

③ 飛沫防止対策

バスの運転席や窓口カウンターには飛沫防止用ビニールカーテン等を設置しています。





④ パス車内の消毒

バス車内の手すりや座席の消毒を定期的に実施しています。

一部車両では車内に、お客さまがご利用いただける消毒液を設置しています。







※ジェイアールバス関東

⑤ 車内の空間

運行中のバス車内の空調は、換気扇の使用もしくは、外気の導入しながら運転しています。 駐車中も扉を開け換気をしております。







⑥ 社員の体調管理

社員の体調管理出勤時に体調を測定し、勤務の可否を決定しております。 支障があると判断された社員については、勤務に就かせない措置を取ることとしております。

出典:関東鉄道(株)ホームページ

<路線バス車内の感染防止対策>

①飛沫防止シート

②車内消毒

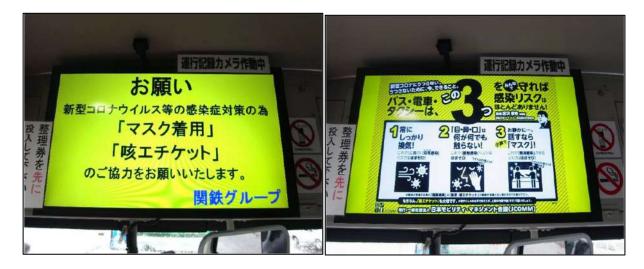


③車内換気

④車内広告での呼びかけ



⑤車内ディスプレーでの呼びかけ



出典:関東鉄道(株)ホームページ

施策⑫ 公共交通の情報発信

目的	市民等が手軽に公共交通の路線や運行情報などを把握できるようにすることで、
	公共交通の利用促進を図ります。
内容	令和2年度実施の市民アンケートでは、将来における本市の公共交通について、
	運行内容や利用方法の情報発信が最も多く期待されている結果となりました。
	かっぱ号やうしタク、路線バス、タクシー等といった市内の公共交通に関する情報
	を網羅した牛久市公共交通マップの作成・配布や、通学先・病院・観光地との連携
	により公共交通の情報発信に取り組み、市民の期待に応えていきます。
実施主体	牛久市(牛久市地域公共交通会議)
スケジュール	令和3年度以降 継続して実施

<牛久市公共交通マップ>

<学生への配布リーフレット「エコ通学のススメ」>

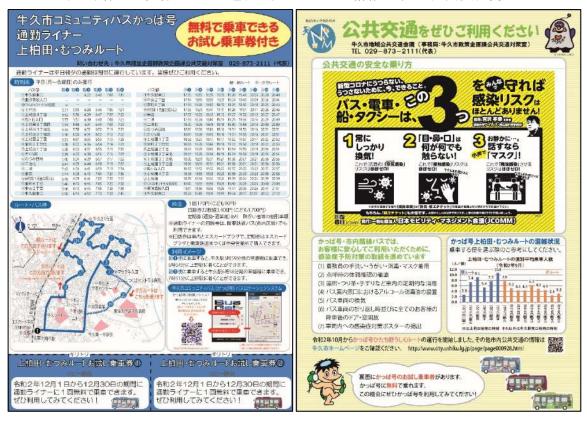




施策③ モビリティ・マネジメント

目的	多様な手法によりモビリティ・マネジメントを継続的に実施し、自家用車を過度に利	
	用する移動から、自発的に公共交通や自転車・徒歩等へ転換してもらうように、市	
	全体における公共交通への意識を醸成します。	
内容	公共交通の利用を促進するため、かっぱ号のお試し乗車を実施します。	
	イベントでの公共交通利用促進キャンペーンを実施します。	
	そのほか、児童生徒や高齢者を対象とした公共交通の乗り方教室や、行政情報	
	出前講座、うしタクの出張登録会等といった公共交通の意識の醸成に効果的な施	
	策を随時実施します。	
実施主体	牛久市(牛久市地域公共交通会議)、交通事業者	
スケジュール	令和3年度以降 継続して実施	

<かっぱ号の路線図・時刻表・公共交通利用促進のための情報・お試し乗車券(再掲)>



<うしくWaiワイまつりでの公共交通利用促進キャンペーンの様子>

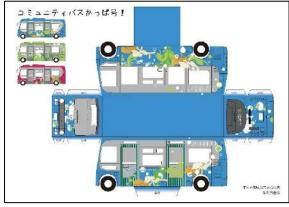
〇実施内容

- 1.公共交通アンケートの実施(回答していただいた方に啓発品を贈呈)
- 2.かっぱ号の車両展示
- 3.牛久市公共交通マップ・かっぱ号と巡る小路ガイドの配布
- 4.かっぱ号のペーパークラフトの配布









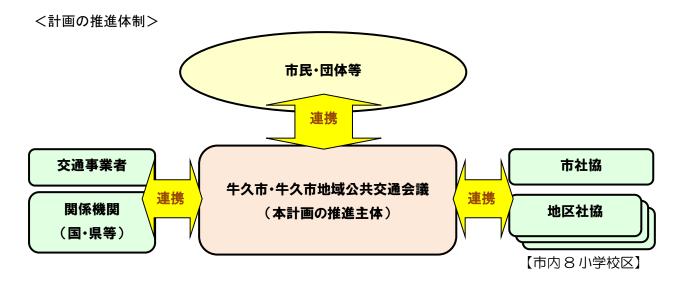
第4章 計画の推進方策

1. 推進体制

利用者である市民や運行事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。そのため、本市及び牛久市地域公共交通会議が中心となって、本計画の周知と関係主体間の連携を進めます。

また、本計画に基づく公共交通施策は、まちづくりの一環として、市民、企業、交通事業者、本市及び 牛久市地域公共交通会議等の関係主体が連携・協力して進めます。

さらに、国や県、関係機関との連携・協力を図りながら本計画を推進することとします。



2. 牛久市地域公共交通会議の役割

牛久市地域公共交通会議は、本計画の検討・協議に加えて、計画策定後の施策の実施状況・達成状況の評価や、利用促進策等の施策の実施主体として機能していきます。

3. 計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況について、毎年牛久市地域公共交通会議で、実施スケジュールに即した施策の実施状況を整理し、実施の有無及びその要因を評価していきます。また、計画目標(数値目標)の達成状況を評価・分析し、目標年次における達成の見通しを検証するとともに、必要に応じて目標値の見直しを実施します。

目標年次の令和7年度においては、牛久市地域公共交通会議にて計画目標(数値目標)の達成状況を評価・分析し、新たな取組の方向性を検討することで、本計画の更新を行います。

4. 実施スケジュール

公共交通施策は、下表の実施スケジュールにより推進します。

公共交通施策	令和3年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和6年度	令和7年度
①地域による移動					
手段拡充の支援			継続して支援		
②広域的な移動手 段の維持		地域間	幹線系統の運行	の維持	
4×4×4年17		利用	促進策の検討・	実施	
		地域内フィ	ーダー系統の運	行の維持	
③かっぱ号の維持・ 充実		利用状況(の分析・運行内容	の見直し	
		充到	関内容の検討・実	施	
④うしタクの拡充		利用状況(の分析・運行内容	の見直し	
			拡充内容の	検討•実施	
⑤複数交通機関間					
の連携			調整・	検討	
⑥交通結節点の整			10=1 = 11-		
備		<u> </u>	検討・実施		
⑦ラストマイルの移 動支援			導入可能性(」 の検討・推進	
⑧バリアフリーの推			┗━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━		
進			12 /m 12 /2		
⑨IT技術の活用	かっ	ぱ号のバスロケ -	ーションシステムで	を継続して実施・J	 割知
			ΙΤ	技術の活用を検	討
⑩新技術の導入の			** 7 44.	4 o W=T	
検証			導入可能性	生の検証	
⑪感染症対策の実			継続して実施		
施			他がして天心		
⑫公共交通の情報 発信			継続して実施		
③モビリティ・マネジ					
メント			継続して実施		

5. 資金の確保

上記の公共交通施策を進めるに当たっては、市の予算をベースとして、地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統のバス路線維持のためには国の地域公共交通確保維持事業を、その他の施策については、適宜、国や県の補助制度を活用して効果的な施策の実施を図っていきます。

また、新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通の利用者数が減少し、運賃収入も減少していることを踏まえ、今後は利用促進策の実施により運賃収入を増やす取組を行うとともに、広告収入等といった運賃以外の収入も増やす努力をします。

<現在活用している主な補助制度>

公共交通施策	補助制度
②広域的な移動手段の維持	地域公共交通確保維持事業
(路線バスの維持)	「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」
	(74 ページを参照)
③かっぱ号の維持・充実	地域公共交通確保維持事業
	「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」
	(76 ページを参照)

参考資料

1. 策定体制

本計画は、牛久市地域公共交通会議での協議を経て策定しました。

<牛久市地域公共交通会議委員>(令和2年6月23日(火)現在)

役職	組織	氏名
会長	牛久市 副市長	滝本 昌司
副会長	筑波大学 システム情報系 教授	岡本 直久
	関東運輸局 茨城運輸支局 首席運輸企画専門官(企画調整)	鈴木 裕一
	関東運輸局 茨城運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送)	牧瀬 成博
	茨城県 政策企画部 交通政策課 課長	中村 浩
	茨城県 竜ケ崎工事事務所 所長	野上 邦男
	茨城県 牛久警察署 交通課 課長	高桑 幸夫
	一般社団法人 茨城県バス協会 専務理事	川上 敬一
	一般社団法人 茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	服部 透
	関東鉄道労働組合 執行委員	谷田部 正利
	東日本旅客鉄道株式会社 水戸支社 総務部 企画室 室長	小川 郁夫
	関東鉄道株式会社 常務取締役	武藤 成一
	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店 店長	福士 康朗
	牛久駅構内タクシー組合	豊嶋明
	特定非営利活動(NPO)法人 サンライズ 理事長	本橋 勇
	特定非営利活動(NPO)法人 らくらく	安藤 基留
監事	牛久市区長会 会長	野口 憲
	牛久市シニアクラブ連合会 会長	柳井 秀之
	牛久市障害者連合会	小柳 正夫
	牛久市商工会 会長	徳生 明正
	牛久市PTA連絡協議会 会長	上田 晃生
監事	牛久市 保健福祉部 部長	内藤 雪枝
	牛久市 経営企画部 部長	吉田 将巳

2. 策定の経緯

本計画は、以下のような経緯を経て策定しました。

年	月	内容
令和2年		令和元年度 第3回牛久市地域公共交通会議
	1月	(地域公共交通調査事業(計画策定事業)を活用し地域公共交通計画
		を策定する旨の承認)
	6 🗆	令和 2 年度 第 2 回牛久市地域公共交通会議
	6 月	(市民アンケートを実施する旨の報告)
	7~8 月	市民アンケート
	10 🛭	書面協議
	12 月	地域公共交通計画骨子案
令和3年	1 🗆	令和 2 年度第 4 回牛久市地域公共交通会議
	1月	地域公共交通計画案
	2 月	パブリックコメント
	3 月	令和 2 年度第 5 回牛久市地域公共交通会議
		地域公共交通計画策定

3. 公共交通施策の体系

公共交通の役割	市民の移動を支える社会生活基盤
在るべき姿	地域の努力によって誰もが移動手段を選択できる持続可能な公共交通体系

現状の問題	地域公共交通の課題	基本的な方針	計画目標	数値目標	公共交通施策
牛久市立地適正化計画との整合性を図る	①都市構造と公共交通ネット	①まちづくりと整合した	[1]居住誘導区域における鉄道・	居住誘導区域における鉄道・バスサー	①地域による移動手段拡充の支援
市内の移動に加え、他市間の移動需要も多い	ワークの整合	階層的な公共交通ネット	バスサービス圏域の割合の維持	ビス圏域の割合	②広域的な移動手段の維持
		ワークの維持・充実		96%以上	
必要な公共交通施策として路線バス・かっぱ号におけるサー	②公共交通サービスの改善	②多様な市民ニーズへの	[2-1] 公共交通の利用者数の	かっぱ号利用者数	③かっぱ号の維持・充実
ビスの充実が挙げられている		効率的な対応	増加	300,000 人/年以上	④うしタクの拡充
				うしタク利用者数	
				9,600 人/年以上	
			[2-2] 市の財政負担に見合った	かっぱ号の 1 人当たりの市の負担額	
			サービス水準の向上	260 円/人以下	
				うしタクの 1 人当たりの市の負担額	
				3,500 円/人以下	
			[2-3] 公共交通の収支率の向	かっぱ号収支率	
			上	25%以上	
				うしタク収支率	
				15%以上	
市民アンケートで、他市との接続・連携、乗り継ぎへの意見が	③公共交通機関の乗り継ぎ利	③公共交通を利用しやす	[3] 公共交通を利用しやすくする	公共交通を利用しやすくする取組実施	⑤複数交通機関間の連携
ある	便性の向上	い環境づくり	取組の実施	数	⑥交通結節点の整備
病院バスやスクールバスとの連携が必要				5 事例以上(5 年間合計)	⑦ラストマイルの移動支援
公共交通の必要性の高い若年層、高齢者への対応が必要					⑧バリアフリーの推進
MaaSの取組への機運が高まっている					⑨IT技術の活用
自動運転等の安全性を高める技術の導入が期待されている	④移動における危険や不安の	④安心・安全に移動でき	[4] 既存交通・新技術を活用した	既存交通・新技術を活用した実証実験	⑩新技術の導入の検証
危険バス停の改善が必要	排除	る公共交通の構築	実証実験の実施	実施数	⑪感染症対策の実施
市民アンケートで、高齢になったときや免許返納後の不安に				1 事例以上(5 年間合計)	
ついての意見がある					
新型コロナウイルス感染症対策の実施とPRが必要					
バス路線の維持のために利用促進の取組が必要である	⑤公共交通の必要性について	⑤公共交通をみんなで支	[5] 公共交通が必要であると考	公共交通が必要であると考える市民の	⑫公共交通の情報発信
公共交通が必要であると考える市民の割合が低い	の市民の意識の向上	える機運の醸成	える市民の増加	割合	③モビリティ・マネジメント
市民アンケートで、公共交通における情報提供の充実が求め				70%以上	
られている					
モビリティ・マネジメントの推進が必要とされている					
公共交通の満足度が低い	課題全体	方針全体	[6] 市民における公共交通の満 足度の向上	市民における公共交通の満足度 50%以上	公共交通施策全体

牛久市地域公共交通計画

令和3年3月

●発 行 牛久市経営企画部政策企画課公共交通対策室

〒300−1292

茨城県牛久市中央3丁目15番地1

TEL(029)873-2111(代表) FAX(029)873-7510

●調査協力 株式会社アルメックVPI