

# 桜川市地域公共交通網形成計画（案）中間報告

平成 28 年 3 月

桜川市

# 桜川市公共交通網形成計画（案）

## 第1章 はじめに

- 1-1 計画の目的
- 1-2 計画の位置づけ
- 1-3 計画の区域
- 1-4 計画の期間

## 第2章 桜川市のまちづくり・公共交通の方向性

- 2-1 桜川市の概要
- 2-2 桜川市のまちづくり・公共交通の方向性

## 第3章 桜川市の公共交通の現状と課題

- 3-1 桜川市の公共交通の現状
- 3-2 市民の外出状況
- 3-3 桜川市の公共交通の課題

## 第4章 桜川市の公共交通の基本方針と基本目標

- 4-1 基本方針
- 4-2 基本目標

## 第5章 桜川市の公共交通施策

- 5-1 公共交通施策の対象
- 5-2 公共交通施策
- 5-3 公共交通施策の目標
- 5-4 公共交通施策の内容

## 第6章 計画の推進について

- 6-1 計画の推進体制
- 6-2 計画の推進方法
- 6-3 計画の評価及び見直し
- 6-4 計画の推進にあたって

## 第1章 はじめに

### 1-1 計画の目的

桜川市では、民間路線バスが平成20年に「下館駅」～「真壁駅」路線が廃止となり、また平成23年には「真壁駅」～「筑波山口」路線が廃止となり、以降、路線バスが運行していない市となっています。真壁地区においては鉄道、民間路線バスの廃止により、公共交通機関が利用できない状況となっています。

こうしたことから、民間路線バスの廃止を補う形で交通不便地域の解消や交通弱者の移動手段の確保を目的に、タクシー事業者や桜川市商工会の協力を得て、平成20年度から市内全域を運行エリアとした「桜川市デマンド型乗合タクシー」（以下、「デマンドタクシー」とする。）を運行しています。

デマンドタクシーは利用者にとっては安価で利便性の高い移動手段である一方で、すべて市の財源でまかなっている状況にあることから、大きな財政負担となっています。さらにデマンドタクシーについては、事前登録、利用予約が必要となることや、運行時間が昼間の時間帯に限られていることから、限られた利用者の足として利用されている状況となっています。

このような状況において、市民の移動手段の確保はもとより、市外からの来訪者の移動手段の確保を検討した場合、限定的な利用者となるデマンドタクシーの運行だけでは、公共交通空白地域の解消、交通弱者の移動手段の確保が立ち行かなくなることが予想されます。

今後の公共交通体系を整備していくため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく支援制度が活用できるよう、「桜川市地域公共交通網形成計画」を策定いたします。

### 1-2 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行、以下「活性化再生法」とする。）、活性化再生法の一部を改正する法律（平成26年11月20日施行）に基づき、桜川市地域公共交通会議で協議のうえ、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために策定します。

### 1-3 計画の区域

本計画の計画区域は、桜川市全域としますが、必要に応じて見直しを図ります。特に、周辺自治体との広域的な連携を鑑み、つくば市、筑西市、下妻市との広域連携を図ります。

### 1-4 計画の期間

本計画の計画期間は、公共交通を取り巻く環境の変化に対応するため、計画策定年度から10年間とします。

## 第2章 桜川市のまちづくり・公共交通の方向性

### 2-1 桜川市の概要

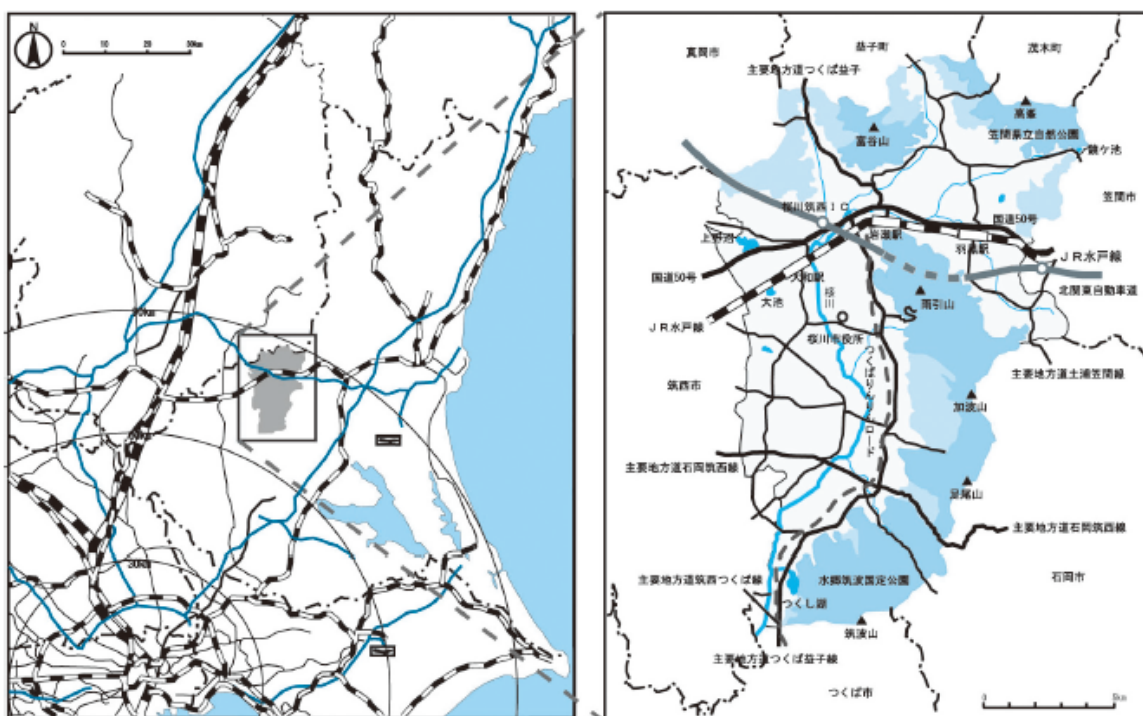
#### (1) 地勢

桜川市は東京から 70~80km 圏、茨城県の中西部に位置し、総面積は 180.06 k<sup>2</sup> となっています。

北は栃木県（真岡市・益子町・茂木町）、東は笠間市と石岡市、西は筑西市、南は筑波研究 学園都市を有するつくば市と接しています。

地形的には、北の高峯・富谷山、東の雨引山・加波山・足尾山から南の筑波山に連なる山々に囲まれ、平野部の中央を鏡ヶ池を水源とする桜川が南流しています。また、上野沼や大池、つくし湖などの多くの湖沼を有し、農業用水や工業用水としてだけでなく親水空間としても活用されています。

本市では、これらの山々から採れる石を使用した石材業や、肥沃な平野部における農業など、自然の恵みを活かした地場産業が息づいています。



(出典：桜川市第1次総合計画 後期基本計画(平成24年3月))

## (2)人口

### 1)人口推移

桜川市の人口は、平成 22 年（2010 年）国勢調査で、45,673 人、平成 27 年（2015 年）国勢調査では、42,651 人（注 1）となり 3,022 人が減少しています。

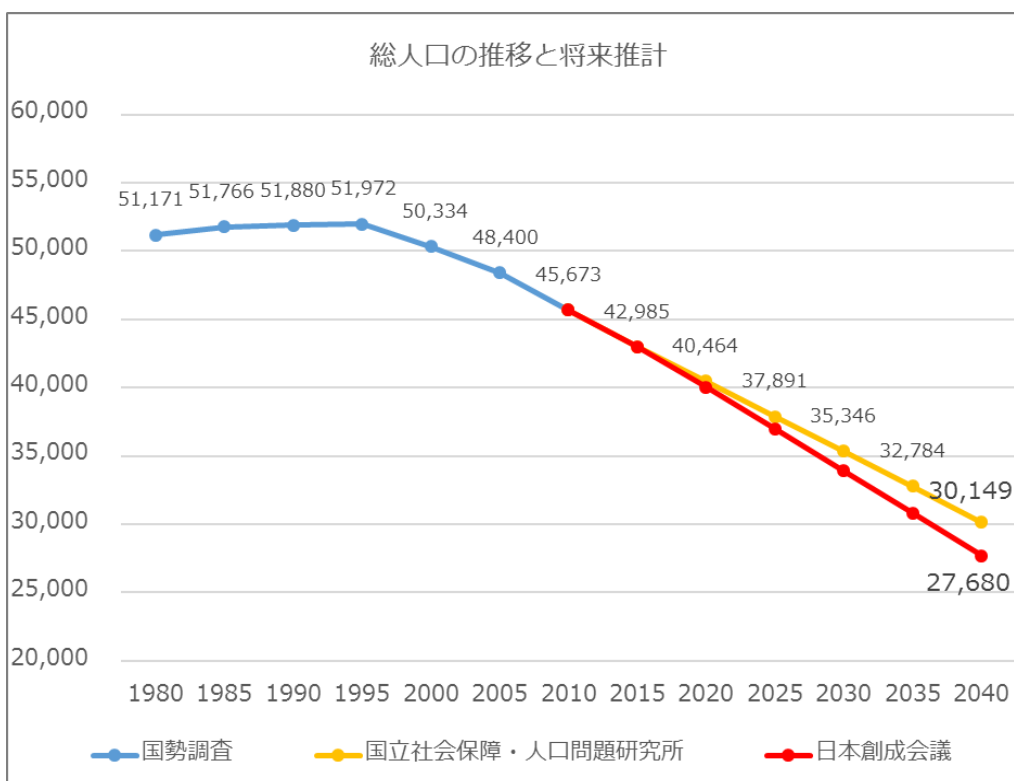
国勢調査による本市の人口は、長期に渡り微増傾向を続けてきましたが、平成 7 年（1995 年）の約 52,000 人をピークとし、平成 12 年（2000 年）には減少に転じています。

平成 7 年から 12 年の 5 年間で 1,638 人の減少（△3.2%）、平成 12 年から 17 年の 5 年間で 1,934 人の減少（△3.8%）、平成 17 年から平成 22 年の 5 年間で 2,727 人の減少（△5.6%）、平成 22 年から平成 27 年の 5 年間で 3,022 人の減少（△6.6%）が見られています。

（注 1）平成 27 年（2015 年）国勢調査の数値は速報値によるもので、確定値ではありません。

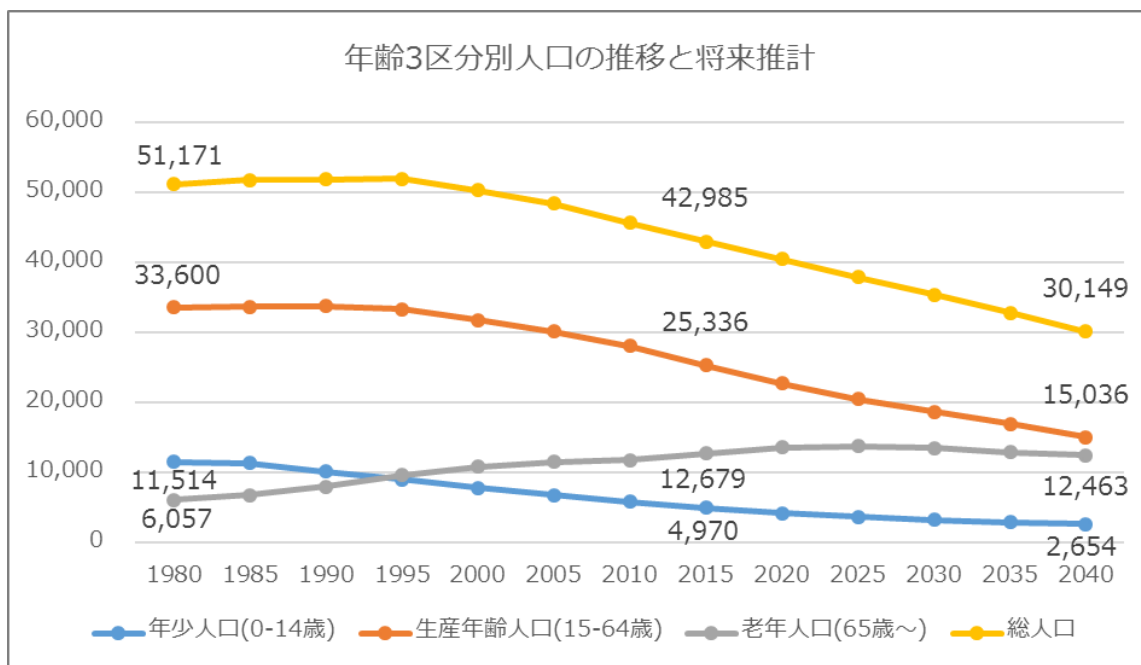
### 2)将来人口

2040 年の人口は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2013 年 3 月推計）」により、30,149 人になるとされているほか、2014 年 5 月に日本創成会議が発表した将来推計人口では、人口移動が収束しない場合、27,680 人まで減少し、特に、若年女性（20～39 歳）人口は、2010 年の 4,543 人から、1,805 人にまで減少（変化率▲60.3%）するとされています。

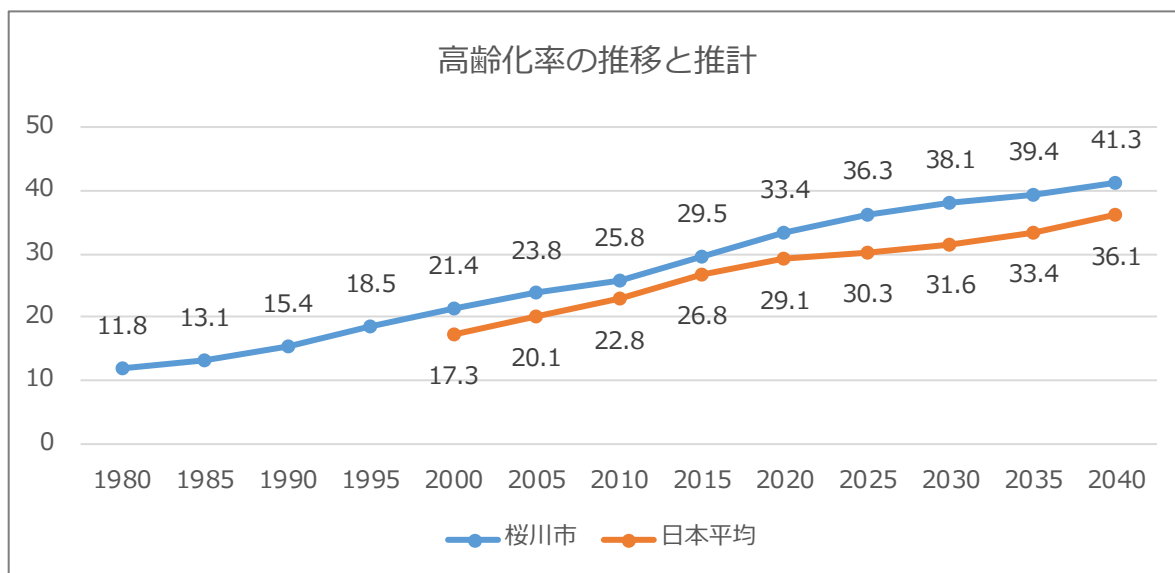


※2010 年までは国勢調査人口、2015 年以降は社人研推計値を記載

年少人口（0-14歳）、生産年齢人口（15-64歳）、老年人口（65歳以上）の人口推移は、年少人口が1980年以降、生産年齢人口が1990年以降減少し続けています。老年人口はこれまで増加し続けてしてきましたが、2025年以降は減少に転じるとされています。



※2010年までは国勢調査人口、2015年以降は社人研推計値を記載



※2010年までは国勢調査人口、2015年以降は社研推計値より作成

## 2-2 桜川市のまちづくり・公共交通の方向性

---

### (1) 上位関連計画

本計画は、上位関連計画との整合を図り、まちづくり等の地域一体となった、持続可能な公共交通網を形成します。

### 1) 桜川市第1次総合計画 後期基本計画

#### ① 後期基本計画について

桜川市のまちづくりの長期的な指針である桜川市第1次総合計画は、市民協働により、まちづくりの進行管理ができる戦略的計画書として平成19年3月に策定されました。

まちの将来像である『伝統と豊かな自然に恵まれた田園文化都市 ～やすらぎのまち桜川～』の実現に向けて、基本構想10年、前期後期5か年の基本計画、毎年度更新を行う実施計画により各種施策を推進しています。

平成24年度から28年度を計画期間とする後期基本計画は、前期基本計画に掲げられた成果目標や桜川未来プロジェクト重点事業、分野別基本計画主要事業の進捗状況や成果及び課題を検証し、新たな政策課題解決のための施策を位置づけています。

#### ② 基本政策

まちの将来像を実現するため、基本政策を以下のように定めています。

- 1 市民と行政による豊かな地域の自治づくり
- 2 安心とやすらぎのある健康福祉社会づくり
- 3 豊かな心と生きがいを育む教育・文化環境づくり
- 4 快適で潤いのある生活環境づくり
- 5 魅力と活力のある産業社会づくり

#### ③ 基本施策と本計画との関連性

各基本政策における基本施策と本計画との関連は以下のとおりです。

#### **第4章 快適で潤いのある生活環境づくり**

- ・ 4-(4) 計画的な土地利用の推進において、「JR駅周辺や市街地については、人や物が集まる地域の生活拠点として各種都市基盤の整備を推進します」、また「レクリエーション拠点や歴史・文化拠点、地域交流拠点として位置付けた地域については、それぞれの地域特性に対応しつつ、だれもが訪れやすい環境に配慮した基盤整備を推進します」と基本方針を掲げています。
- ・ 4-(6) 道路整備と公共交通の充実において、課題を「高齢化の進行により、公

公共交通の必要性が高まることが予想されることから、引き続き適切な公共交通の在り方について検討する必要がある」と整理したうえで、「高齢者や障害者等全ての人が利用しやすい交通体系の構築や、交通が不便な地域の解消を図るために公共交通の在り方について検討します」と基本方針を掲げています。また「公共交通サービスの確保」を基本事業として挙げ、「市民の誰もが気軽に公共交通を利用できるよう、地域の公共交通体系の在り方を検討」し、「近隣市と連携しながら公共交通ネットワーク形成を進める」としています。施策の指標としては、「市内の公共交通機関に満足している市民の割合」の目標値を25%（H28）としています。

## 第5章 魅力と活力ある産業社会づくり

- ・ 5- (3) 観光の振興において、前期計画での取組成果として、真壁のひなまつり開催期間にTXつくば駅とJR水戸線岩瀬駅から臨時バスを運行したことが観光客増加の要因の一つとなったことを評価し、また「路線バスが廃止されたため、鉄道の駅から市内の各観光資源への交通手段が少なく、観光客にとって不便な状態である」と現状を分析したうえで、課題を「観光資源への交通手段の確保についての検討が必要である」としています。

## 桜川未来プロジェクト

- ・ 4 歴史と未来のまちづくりプロジェクトにおいて、「岩瀬駅周辺整備事業」を重点事業に掲げ、「JR水戸線岩瀬駅周辺を公共交通の拠点として位置付け、公共交通サービス機能の充実」を図るとしています。

### ④ 土地利用の基本方針

基本構想において、市内を自然環境保全エリア、農業生産エリア、産業・工業エリア、商業系市街地エリア、住宅系市街地エリアの5種類に分類してエリア別の基本方針を掲げ、さらにまちの個性を活かした活性化を図るため、拠点整備の基本方針については以下の通りとしています。

#### a. レクリエーション拠点

- ・ 自然体験型の観光・レクリエーション施設の整備を進めます。

#### b. 歴史・文化拠点

- ・ 歴史的・文化的遺産の保全と整備に努め、地域内外からの観光拠点としての整備を進めます。

#### c. 地域交流拠点

- ・ インターチェンジや鉄道駅の交通機能を活かし、地域内外のヒト・モノが交流する地域交流拠点として整備を進めます。



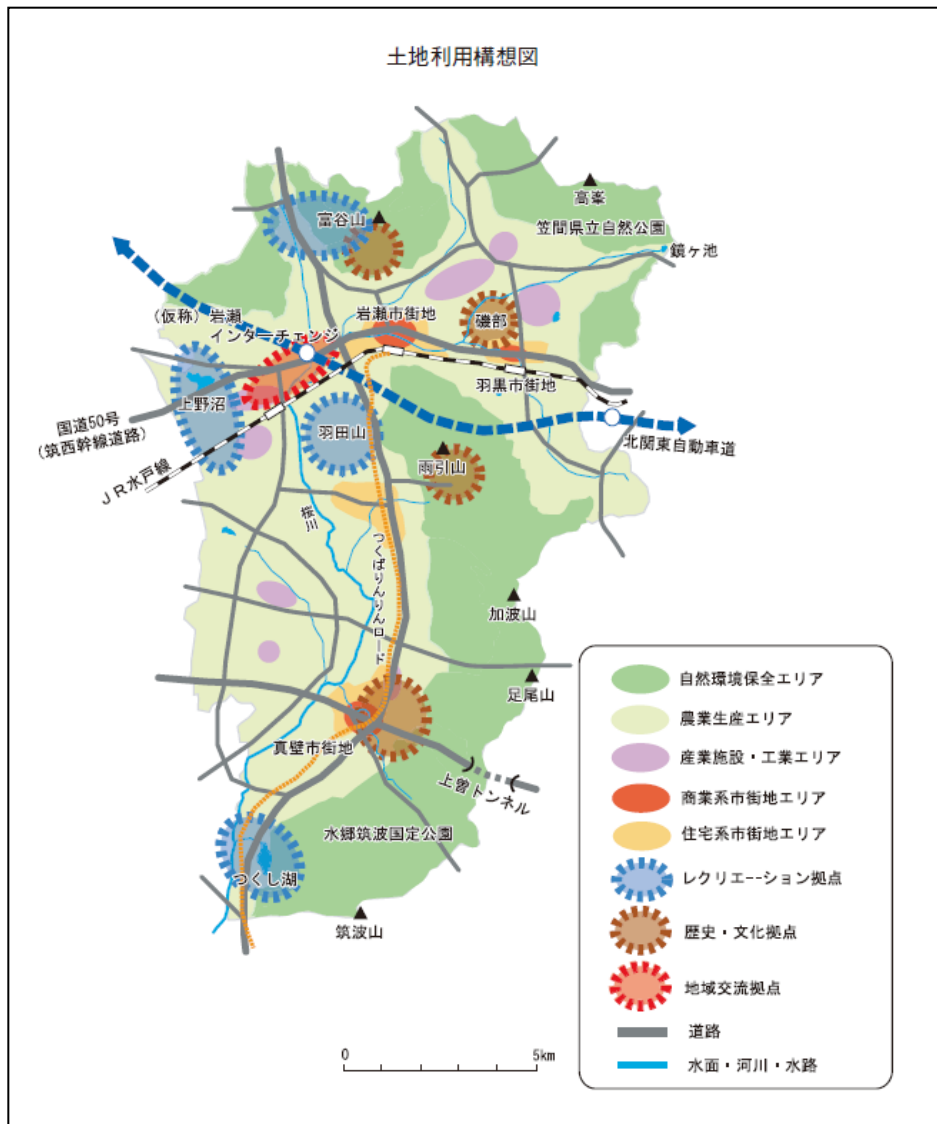


図 桜川市土地利用構想(出典:桜川市第1次総合計画 基本構想/前期基本計画)

2) 桜川市立小中学校適正配置基本計画

平成 26 年 6 月に策定された桜川市立小中学校適正配置基本計画では、適正配置の留意点の項目で安全の確保として、「統合により、通学区域が広域化するため、通学距離、通学時間が児童生徒に与える影響、安全、教育活動への影響などを考慮し、通学交通手段の検討や通学路の安全対策等を進める」と通学支援を掲げています。

3) 第 6 期 桜川市高齢者福祉計画・介護保険事業計画

平成 27 年 3 月に策定された第 6 期 桜川市高齢者福祉計画・介護保険事業計画では、『一人ひとりが輝き、地域が支えあう、いきいき健康のまち 桜川』を基本理念に掲げ、その実現のために本市のめざす姿を、「めざす姿 1：健康でいきいきとした

生活を送ってもらう」、「めざす姿 2：安心して生活が送れるよう支援する」、「めざす姿 3：充実した介護サービスが受けられる」と位置づけています。

本計画との関連性としては、「めざす姿 2：安心して生活が送れるよう支援する」の中で、「高齢者が自立した生活を過ごすことができるよう、様々な生活支援サービスに努めるとともに、緊急時の連絡体制や防災・防犯・交通安全対策の強化、公共施設・交通機関を始め、まちを自由に歩けるバリアフリーの整備、住環境の充実に努めます」としています。

### 第3章 桜川市の公共交通の現状と課題

#### 3-1 桜川市の公共交通の現状

鉄道は東西にJR水戸線が横断しており、市内に羽黒駅・岩瀬駅・大和駅の3駅を有している。かつては大和・真壁地区を経由した「岩瀬駅」と「土浦駅」を結ぶ筑波鉄道筑波線が運行していたが、利用者の減少に伴い昭和62年に廃止となった。現在、跡地は自転車道「つくばりんりんロード」となっています。

民間路線バスは、平成20年に「下館駅」～「真壁駅」の路線が廃止となり、平成23年には「真壁駅」～「筑波山口」路線が廃止となったことにより、以降、路線バスが走らない市となっています。

また、民間路線バスの廃止を補うため、交通不便地域の解消や交通弱者の移動手段の確保を目的に、タクシー事業者と商工会の協力を得て、平成20年度から市内全域を運行エリアとした「桜川市デマンド型乗合タクシー」を運行しています。

鉄道	JR水戸線（羽黒駅、岩瀬駅、大和駅）
タクシー	有限会社内田タクシー、岡田ハイヤー合資会社
デマンド交通	桜川市デマンド型乗合タクシー

##### (1) JR水戸線

###### 各駅の乗車人員（1日平均）

区分	岩瀬駅	羽黒駅	大和駅
平成17年	1,281	820	304
平成18年	1,189	824	315
平成19年	1,153	788	315
平成20年	1,112	765	308
平成21年	1,071	709	302
平成22年	1,075	755	311
平成23年	1,011	765	—
平成24年	1,078	729	—
平成25年	1,102	685	—

（出典：桜川市統計概要（平成26年度））

※大和駅の乗車人員数については、無人駅のため実態との乖離がある可能性があります。

## (2) 桜川市デマンド型乗合タクシー

### 1) 運行概要

#### ①利用者できる方

- ・利用者は桜川市に住所を有し、利用登録票により事前登録した方
- ・介護人または付添人が同乗する場合を除いては、1人で乗降できる方
- ・未就学児の利用は、保護者同伴

#### ②予約

- ・利用には事前の予約が必要です。予約は、利用予定日の2営業日前から発車時刻の1時間前まで可能です。

#### ③運行エリア

- ・桜川市内全域および桜川市内から筑波山口バスターミナルとし、乗り継ぎなく移動できます。

#### ④運行日および運行時刻

- ・運行日：月曜日から金曜日
- ・運行時刻：8時・9時・10時・11時・12時・13時・14時・15時・16時

#### ⑤運休日

土曜日、日曜日、祝日、8月13日～8月16日、12月29日～1月3日

#### ⑥利用料金

	市内の移動	南地区※～筑波山口 バスターミナル	北地区※～筑波山口 バスターミナル	備考
大人	300円	300円	600円	※利用券による 支払いのみ
中学生	200円	200円	400円	
3歳～小学生	100円	100円	200円	
3歳未満	無料	無料	無料	

(※南地区…真壁地区、北地区…岩瀬地区、大和地区)

### 2) 利用状況

#### ①年間延べ利用者数と一日あたりの利用者数の推移

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
利用者数(人)	18,102	19,839	18,781	18,397	19,640	19,298	20,080
男性	3,390	3,563	3,618	3,485	3,850	4,175	4,487
女性	14,164	15,960	14,960	14,699	15,487	14,667	15,171
介助者等	548	316	203	213	303	456	422
1日あたり	75.4	82.7	77.9	76.0	81.5	80.4	83.3

②平成 26 年度の年齢別延べ利用者数

年齢	利用者数(人)	構成比(%)
～10代	1,878	9.4%
20代	37	0.2%
30代	18	0.1%
40代	340	1.7%
50代	602	3.0%
60代	2,062	10.3%
70代	5,137	25.6%
80代	8,680	43.2%
90代	889	4.4%
100代～	0	0.0%
介助者等	437	2.2%
計	20,080	

③平成 26 年度の時間別利用者数

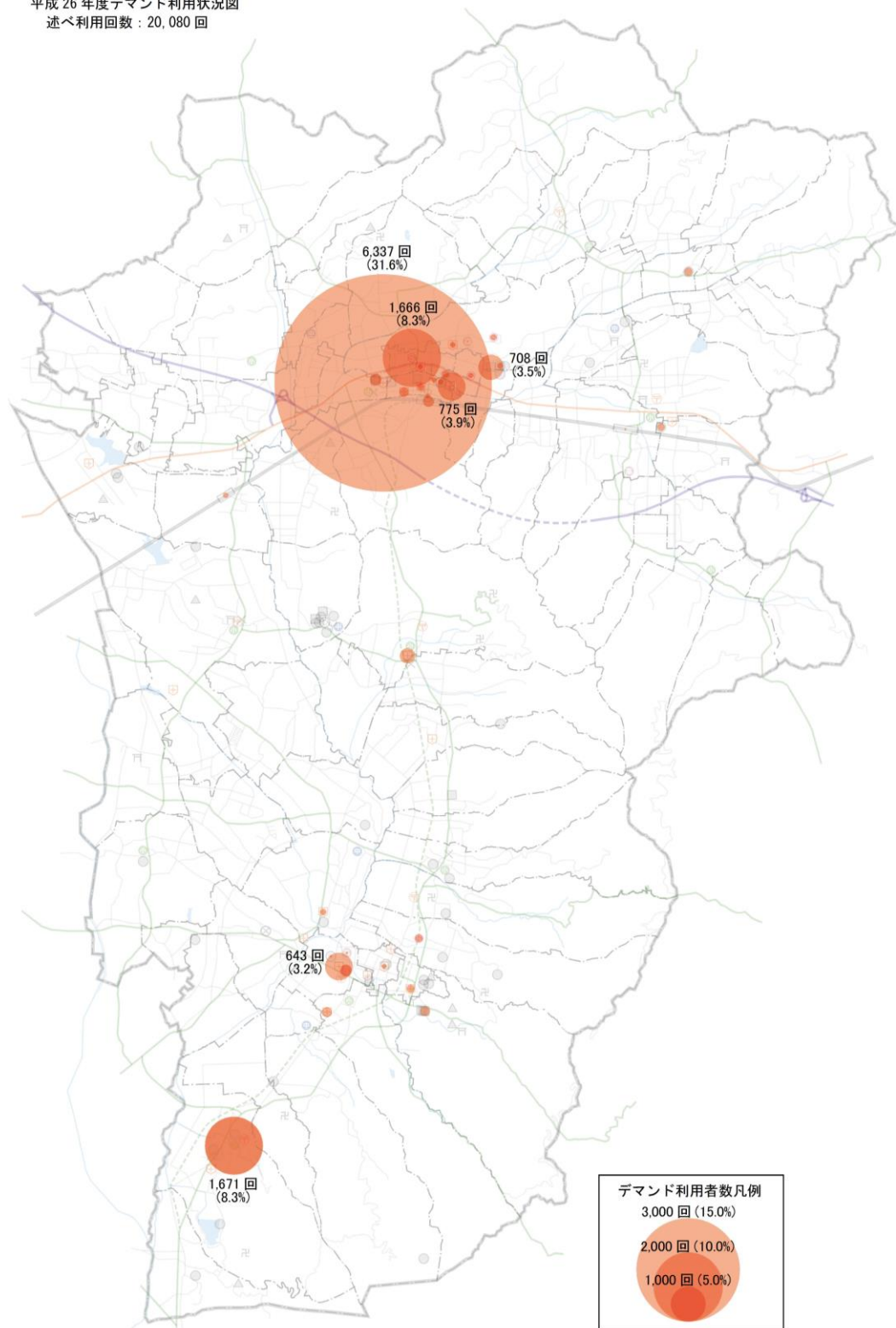
時間帯	利用者数(人)	構成比(%)
8:00	1,779	8.9%
9:00	2,890	14.4%
10:00	2,912	14.5%
11:00	1,669	8.3%
12:00	2,348	11.7%
13:00	1,725	8.6%
14:00	2,001	10.0%
15:00	3,095	15.4%
16:00	1,661	8.3%
計	20,080	100.0%

④平成 26 年度の降車場所ランキング

順位	利用場所名	利用者数(人)
1	県西総合病院	3,449
2	旧酒寄駅跡	1,118
3	山王病院	681
4	八百初商店	546
5	カスミ 岩瀬店	544
6	なかはら整形外科医院	377
7	桜川市岩瀬高齢者センター	365
8	千勝医院	233
9	平島医院	198
10	真壁福祉センター	194

## ⑤平成 26 年度デマンド利用状況図

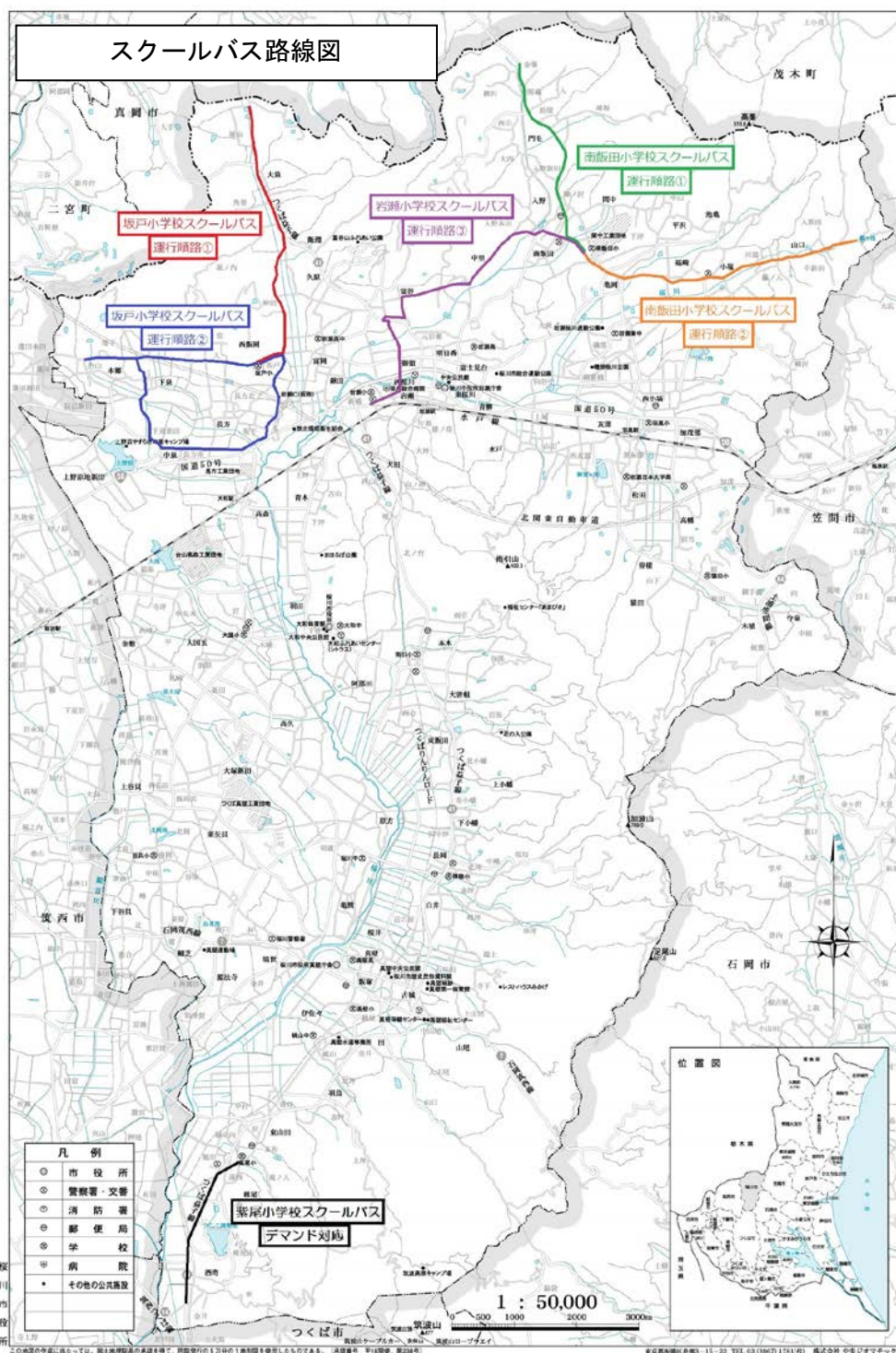
平成 26 年度デマンド利用状況図  
 述べ利用回数：20,080 回



### (3) スクールバス

市内 3 つの小学校（南飯田小学校、岩瀬小学校、坂戸小学校）に通う児童を送迎するスクールバスを朝と夕方に運行しています。

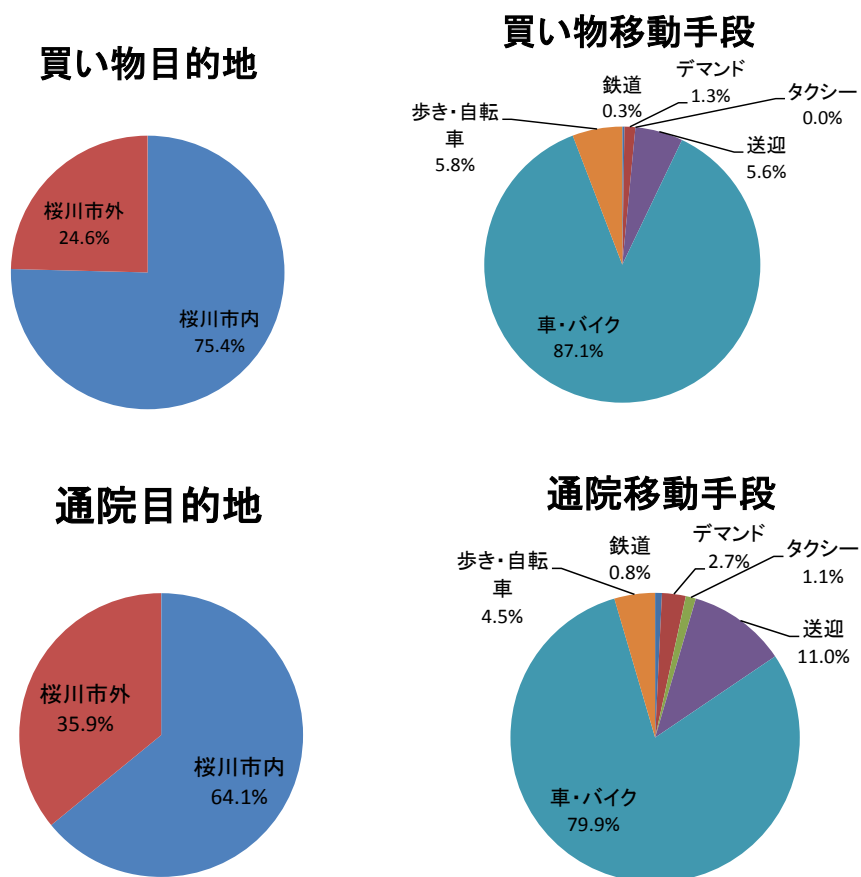
なお、酒寄地区から紫尾小学校に通う 1～3 年生の児童については、登校時はスクールバス、下校時はデマンドタクシーで対応しています。



## 3-2 市民の外出状況

### (1) 市民の移動状況

現在の市民の買い物、通院状況を聞いたところ、それぞれ桜川市内の目的地が多く、買い物で約75%、通院で約64%となっています。また、それぞれの目的地までの移動手段は、車、バイクの割合が高く、買い物で約87%、通院で約80%となっており、主要な移動手段として、車、バイクが利用されていることがわかりました。

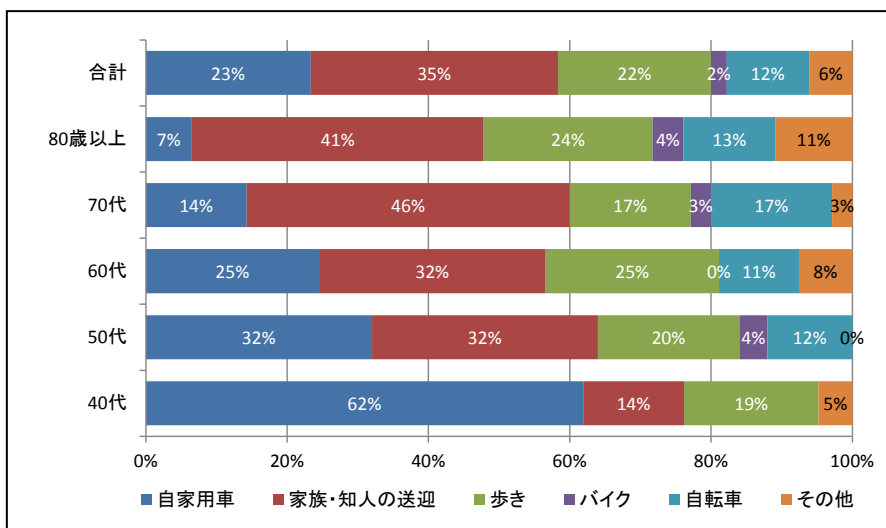


(出典：桜川市公共交通に関するアンケート調査（平成27年10月実施）)



## (2) 移動手段について

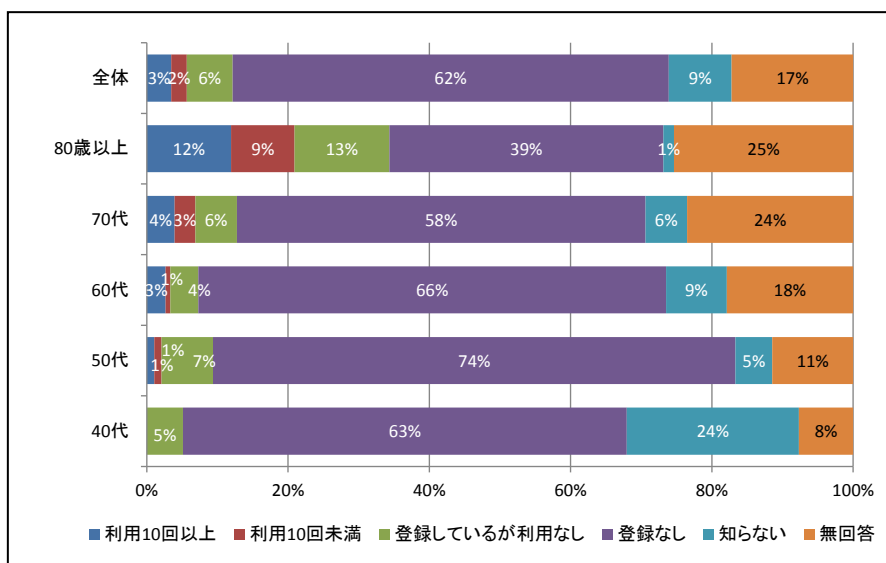
外出時の移動手段については、自家用車の割合が最も高いのは40代の62%となっており、その割合は年齢があがるに連れて低くなっており、80歳以上では最も低い7%となっています。一方、家族・知人の送迎については、40代では14%と最も低く、年齢があがるにつれてその割合が高くなっており、70代、80歳以上では、4割以上の方が、家族・知人の送迎により外出していることがわかります。



(出典：桜川市公共交通に関するアンケート調査（平成27年10月実施）)

## (3) デマンドタクシー利用状況

デマンドタクシーの利用状況について聞いたところ、80歳以上の利用が最も多く約2割の方が一度はデマンドタクシーを利用しています。一方、40代、50代の利用は非常に少なくなっており、デマンドタクシーが高齢者を中心に利用されていることがわかります。また、40代については約25%、4人に1人がデマンドタクシーを知らないと回答しており、公共交通への認識が低いことがわかります。



(出典：桜川市公共交通に関するアンケート調査（平成27年10月実施）)

### 3-3 桜川市の公共交通の課題

---

#### (1) 桜川市のまちづくりを支える公共交通網の整備

桜川市のまちづくりの方向性を踏まえ、立ち遅れている公共交通網を整備していきます。

##### 桜川市のまちづくりの方向性

- ・人や物が集まる地域の生活拠点としての各種都市基盤の整備
- ・交通不便地域の解消を図るための公共交通の整備
- ・観光資源への交通手段の確保

##### 桜川市の公共交通網の整備

- ・人口が集積する地区、鉄道駅や市役所庁舎、観光施設等の主な拠点については定時定路線型の交通により、各拠点を結ぶ安定した移動手段を整備します。
- ・人口集積が少ない地域については、定時定路線型の交通手段の確保が困難であることから、デマンドタクシー、または、タクシーによる利用補助を取り入れた移動手段で対応します。
- ・乗り継ぎ拠点の整備により、乗り継ぎ負担の少ない公共交通のネットワーク化を進めます。
- ・移動手段の確保が難しい高齢者、児童生徒の安心安全な移動手段を確保します。

#### (2) 桜川市の公共交通網の整備・維持のための体制づくり

桜川市におけるデマンドタクシー利用者は、市民アンケートの回答を見ると、知っているが登録はしていない方が 74.6%となっており、市民の一部の利用登録者のみの利用に止まっている状況にあります。一方で、市民の公共交通に関する関心は高く、また、人口の将来推計においても高齢化が進むことが見て取れることから、新たな公共交通の必要性は高いものと考えられます。

しかし、公共交通網の整備・維持については、利用者の確保、運行費用の確保といった課題があり、市民を含め各関係機関が連携を図り、桜川市の公共交通網を整備・維持していく体制づくりが必要不可欠となります。

##### 1) 各交通手段との連携

市内に整備する公共交通だけでは利用者に限りがあります。広域を結ぶ鉄道路線（JR 水戸線、TX）との連携により、市外からの来訪者を増やしていくことが必要となります。また、交通不便地域については、デマンドタクシー、タクシー等での移動手段と連携する必要があります。

## 2) 市民との連携

公共交通の維持・確保には、市民（利用者）との連携が重要であり、公共交通が自分たちの足であるということを子どもの頃から意識づけするような教育体制づくりをし、利用・普及を推進していく必要があります。

## 第4章 桜川市の公共交通の基本方針と基本目標

### 4-1 基本方針

基本方針：**市民の日常生活に利用できる、来訪者にも優しい持続可能な公共交通網の整備**

高齢化が進む中、市民の誰もが日常の外出に不便を感じることなく、移動手段を確保できる持続可能な公共交通網を整備します。

#### ○市民の移動手段が確保できる公共交通網

高齢化社会が進む中で、自ら運転できない高齢者の増加が見込まれます。また、人口減少も想定され、家族の送迎による外出機会の減少が想定されます。

さらには、小中学校の統合による児童生徒の通学手段の確保、高校生の通学手段の確保など、市民に必要とされる公共交通サービスを提供していく必要があります。

買い物、通院、通学など日常生活で必要とされる、利用しやすい公共交通サービスを持続的に提供していくことで、市民の日常生活を支えていきます。

#### ○来訪者に優しい公共交通網

市内には国の天然記念物・名勝指定の「桜川のサクラ」や、国の重要伝統的建造物群保存地区に指定されている「真壁の町並み」をはじめ、数多くの観光資源を有しています。これらの観光資源への来訪者の移動手段を確保することで、桜川市への来訪者の増加が期待されます。

来訪者が利用しやすい公共交通網を整備することで、桜川市の観光の振興を支えていきます。

#### ○持続可能な公共交通網

一時的なサービス過多の公共交通網ではなく、分かりやすく、市民の誰もがずっと使い続けることができる持続可能な公共交通網を整備します。

市民、交通事業者、行政が連携を図り、効率的かつ持続的な公共交通網の整備を目指し、市民の日常生活を持続的に支えていきます。

## 4-2 基本目標

---

- 目標 1 : 市民の買い物、通院などの日常生活を支える移動手段の確保
- 目標 2 : 拠点間を結ぶ公共交通ネットワーク及び広域公共交通ネットワークの構築
- 目標 3 : 児童・生徒の通学サポート
- 目標 4 : 来訪者が利用しやすい公共交通ネットワークの構築
- 目標 5 : みんなで支える持続可能な公共交通ネットワークの体制づくり

### 目標 1 : 市民の買い物、通院などの日常生活を支える移動手段の確保

人口減少及び高齢化の進行が予想される中であって、市民の誰もが、買い物や通院などの日常の外出に不便を感じることなく利用できる公共交通ネットワークを整備し、市民の日常生活を支える持続可能で利便性の高い移動手段の確保を目指します。

### 目標 2 : 拠点間を結ぶ公共交通ネットワーク及び広域公共交通ネットワークの構築

都市機能を集約したまちづくり、コンパクトシティの実現が求められている中で、市内の各拠点を結ぶ公共交通ネットワークを構築します。

また、市民の生活圏が広域になっていることを踏まえ、市民の多様なニーズに応えるため、周辺自治体との公共交通ネットワークを構築します。

### 目標 3 : 児童・生徒の通学サポート

市立小中学校の統合により、学校までの通学距離が一定の距離を超えた児童・生徒について通学をサポートするとともに、市内の県立高校へ通う生徒の通学をサポートする公共交通ネットワークの構築を目指します。

### 目標 4 : 来訪者が利用しやすい公共交通ネットワークの構築

市外からの来訪者が利用できる利便性の高い公共交通ネットワークを構築し、来訪者の移動手段を確保します。

### 目標 5 : みんなで支える持続可能な公共交通ネットワークの体制づくり

公共交通を取り巻く環境は非常に厳しく、交通事業者だけでは利用状況、採算性を確保することは難しい状況にあります。

こうした状況下では市民、交通事業者、各種団体、企業、行政など、桜川市全体で連携、協力し公共交通を支える体制づくりが必要不可欠であり、協働での公共交通運行体制を整備します。

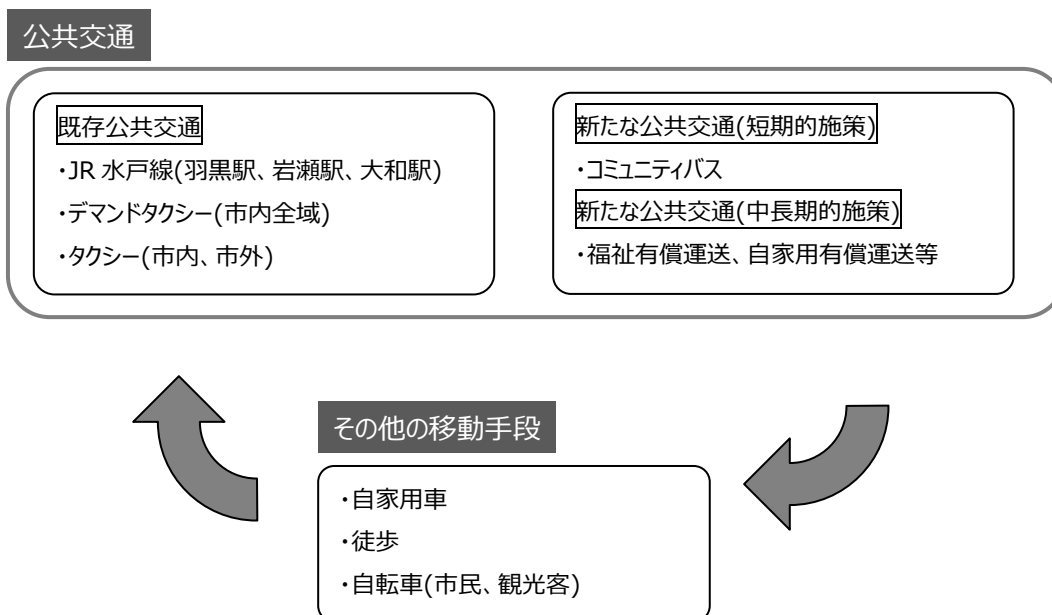
## 第5章 桜川市の公共交通施策

### 5-1 公共交通施策の対象

#### 鉄道、バス、デマンドタクシー、タクシー等の市民が日常的に利用できる交通機関

利便性、効率性が高い公共交通ネットワークの整備にあたり、鉄道、デマンドタクシー、タクシーといった現在運行している公共交通に加え、新たに拠点間を結ぶ公共交通を合わせた機関を公共交通施策の対象とします。

また、自家用車、徒歩、自転車といった移動手段についても、公共交通と連携を図り、公共交通の利便性向上を検討していきます。



## 5-2 公共交通施策

基本方針を踏まえ、新たな公共交通ネットワーク構築に向けて、**公共交通ネットワークの整備**、**公共交通利用促進**、**公共交通運行の協働体制づくり**の3つの柱について、公共交通施策を実施します。

### 桜川市公共交通施策

#### (1) 公共交通ネットワークの整備

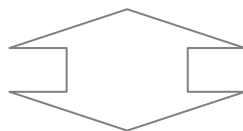
- (1)-① 桜川市内基幹ルート整備（コミュニティバス）
- (1)-② 広域ネットワーク整備（つくば市方面）
- (1)-③ 交通結節点整備（バスターミナル）
- (1)-④ デマンドタクシー再編
- (1)-⑤ 広域ネットワーク整備（筑西市、下妻市方面）
- (1)-⑥ タクシー利用補助
- (1)-⑦ 地域が作る足（NPO、福祉有償運送、自家用有償運送）

#### (2) 公共交通利用促進

- (2)-① 愛称設定（マイバス意識の醸成）
- (2)-② モビリティ・マネジメントの実施
- (2)-③ 公共交通に関する情報提供
- (2)-④ 市外利用者における利用促進

#### (3) 公共交通運行の協働体制づくり

- (3)-① 観光施設との連携
- (3)-② 通学支援（小学生）
- (3)-③ 病院、商業施設、企業との連携



### 桜川市地域公共交通会議

桜川市地域公共交通会議が中心となり、市民、運行事業者、関係機関、地元周辺施設等が一体となり計画を推進し、適正な公共交通網となるよう、各施策の評価を実施していきます。

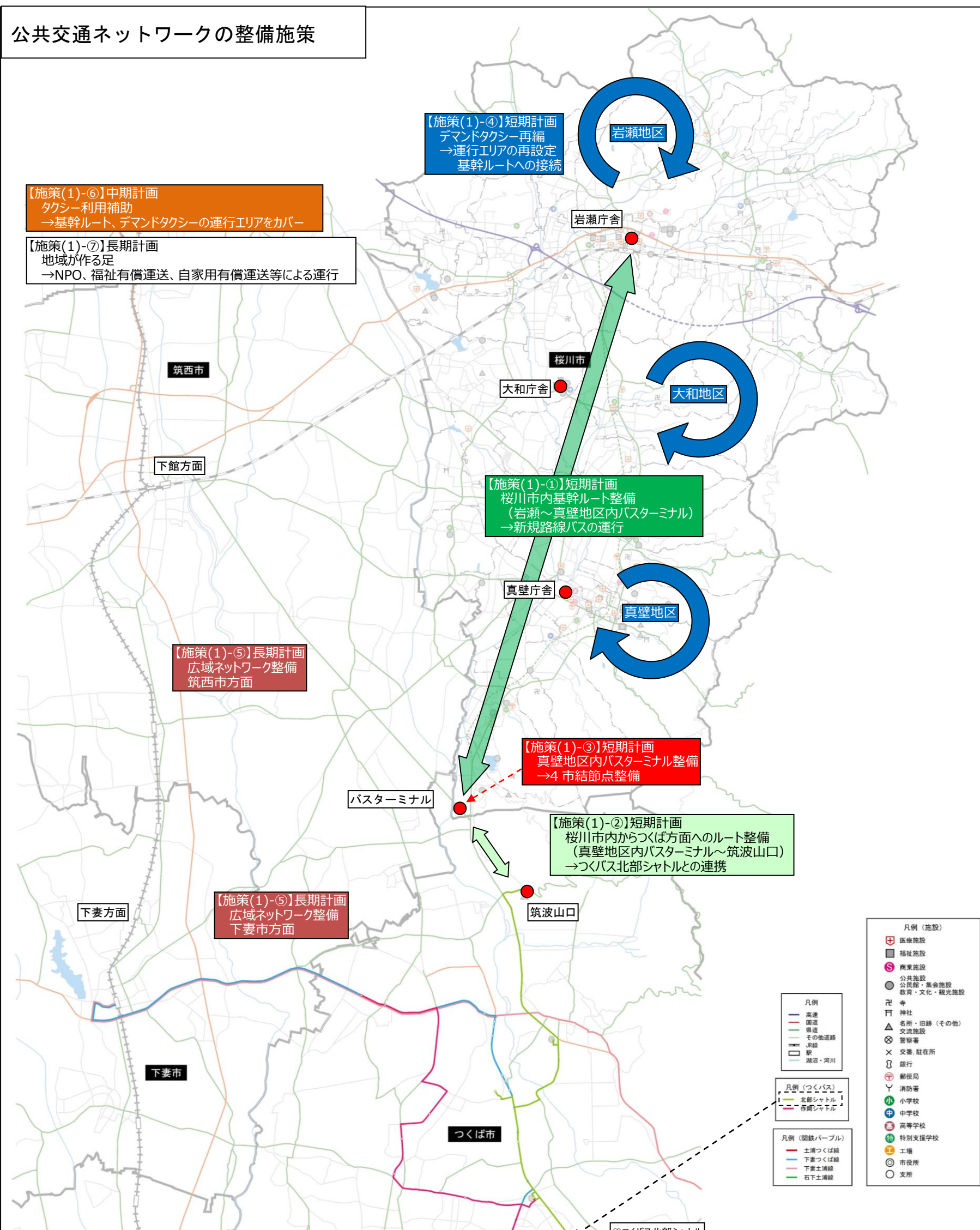
### 5-3 公共交通施策の目標

「公共交通ネットワークの整備」で挙げている 7 つの施策についての、達成目標を下表のように設定します。

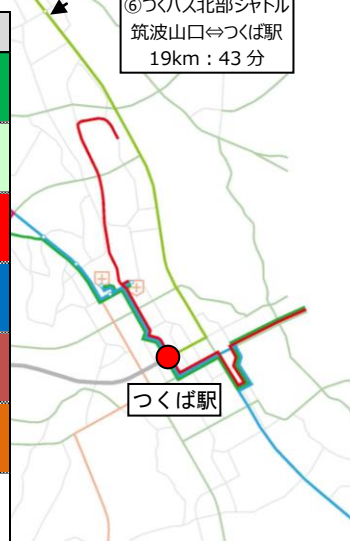
施策	目標	目標値
(1)-① 桜川市内基幹ルート整備 (コミュニティバス)	・桜川市内基幹ルート（コミュニティバス）を整備し、買い物や通院等の外出の機会の増加を図る。	・公共交通に対する市民の満足度 ・年間利用者数 等
(1)-② 広域ネットワーク整備 (つくば市方面)	・市内基幹ルート（コミュニティバス）をつくば市へ接続し、買い物や通院等の外出の機会の増加を図る。 ・市外からの来訪者の移動手段を確保し、交流人口の増加を図る。	・公共交通に対する市民の満足度 ・つくバスー市内基幹ルート（コミュニティバス）の乗り継ぎ利用者数 等
(1)-③ 交通結節点整備 (バスターミナル)	・真壁地区内に交通結節点を整備し、つくば市、筑西市、下妻市への外出機会の増加を図る。 ・市外からの来訪者の移動手段を確保し、交流人口の増加を図る。	・交通結節点の利用者数 等
(1)-④ デマンドタクシー再編 (運行エリア、運行形態の再設定)	・域内の移動手段を確保し、買い物や通院等の外出の機会の増加を図る。	・デマンドタクシーの利用者数（※近年の利用者数は減少傾向にあることから、これまでの水準の維持を目指す。） ・デマンドタクシー利用者の満足度 等
(1)-⑤ 広域ネットワーク整備 (筑西市、下妻市方面)	・筑西市、下妻市方面への移動手段を確保し、外出機会の増加を図る。 ・市外からの来訪者の移動手段を確保し、交流人口の増加を図る。	・公共交通に対する市民の満足度 ・筑西市、下妻市方面への路線バスへの乗り継ぎ利用者数 等
(1)-⑥ タクシー利用補助 (基幹ルート、デマンドタクシー運行エリア以外をカバー)	・基幹ルート及びデマンドタクシーでは対応できないエリアの移動及び交通弱者の移動手段を確保する。	・タクシー利用補助利用件数 ・利用者の満足度 等
(1)-⑦ 地域が作る足 (NPO、福祉有償運送、自家用有償による運行)	・利用状況、運行経費を検討し、各地区にあった運行形態を目指します。 ・基幹ルートへの乗り継ぎ利便性を向上し利用者数増加を図ります。	・運行地区数 ・利用者数 等



# 公共交通ネットワークの整備施策



(1) 公共交通ネットワークの整備			
施策(1)-①	短期計画	広域交通	桜川市内基幹ルート整備(コミュニティバス) →岩瀬～バスターミナル
施策(1)-②	短期計画	広域交通	広域ネットワーク整備(つくば市方面) →バスターミナル～筑波山口
施策(1)-③	短期計画	広域交通	交通結節点整備 →バスターミナル
施策(1)-④	短期計画	中域交通	デマンドタクシー再編 →運行エリアの再設定
施策(1)-⑤	長期計画	広域交通	広域ネットワーク整備 →筑西市、下妻市方面
施策(1)-⑥	中期計画	中域交通	タクシー利用補助 →基幹ルート、デマンドタクシー運行エリアをカバー
施策(1)-⑦	長期計画	狭域交通	地域が作る足 →NPO、福祉有償運送、自家用有償運送等による運行



## 5-4 公共交通施策の内容

### (1) 公共交通ネットワークの整備

#### (1)-① 桜川市内基幹ルート整備（コミュニティバス）

実施目的	<ul style="list-style-type: none"><li>・市内公共交通の利便性向上を目指し、市民ニーズ等を踏まえ、市内の主要エリアを結ぶ路線バス（コミュニティバス）を運行します。</li><li>・持続可能な運行を目指し、運行基準を設定し、毎年、運行計画を改善します。</li></ul>
実施概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・市内の主要エリアである岩瀬地区、大和地区、真壁地区を結びます。</li><li>・運行では本格運行の前に、実証運行を実施し、運行ルート、運行頻度等の運行に関する内容を検証し、運行内容を最適化した上で本格運行に移行します。</li><li>・本格運行開始後も利用状況を分析し、運行計画を見直します。</li></ul>
実施主体	・桜川市
実施時期	【実証運行】平成 28 年度 【本格運行】平成 29 年度

#### 【運行基準の設定】

桜川市内の路線バスは平成 23 年に真壁駅～筑波山口間の運行廃止を最後に運行実績が無い状況です。また岩瀬地区、大和地区においてはこれまで路線バスの運行が無く、過去の実績からの利用者の需要予測が困難であることから、今年度実施した公共交通に関するアンケート調査結果より、需要予測を実施します。

(1)-② 広域ネットワーク整備（つくば市方面）

<p>実施目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性向上を目指し、市民コース等を踏まえ、市外への公共交通ルートを確認するため、つくば市へ接続する路線バスを運行します。</li> <li>・持続可能な運行を目指し、運行基準を設定し、毎年、運行計画を改善します。</li> </ul>
<p>実施概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、運行しているつくば市コミュニティバス「つくバス」（以降、つくバス）の“北部シャトル”ルートと連携し、桜川市とつくば市を結びます。</li> <li>・実証運行では、筑波山口バス停への桜川市コミュニティバスの乗入れを検討し、つくバスと乗継を可能とします。</li> <li>・本格運行では、市内～筑波山口の実証運行期間の利用状況を検証し、また周辺自治体との連携を踏まえて、真壁地区内バスターミナルの整備と合わせて最適な運行計画を策定します。</li> <li>・運行では本格運行の前に、実証運行を実施し、運行ルート、運行頻度等の運行に関する内容を検証し、運行内容を最適化した上で本格運行に移行します。</li> <li>・本格運行開始後も利用状況を分析し、運行計画を見直します。</li> </ul>
<p>実施主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・桜川市、その他関係機関</li> </ul>
<p>実施時期</p>	<p>【実証運行】平成 28 年度 【本格運行】平成 29 年度</p>



(1)-③ 交通結節点整備（バスターミナル）

実施目的	・桜川市と周辺自治体とを効率よく結ぶため、各自治体からのアクセス性を考慮し、真壁地区内に周辺自治体との交通結節点となるバスターミナルを整備します。
実施概要	・桜川市と周辺自治体との交通結節点整備により、各自治体への乗入れを効率的に計画します。 ・バス停の他、待合室等の利用者同士のコミュニティの場の整備を検討します。 ・周辺自治体以外からの利用者のため、観光案内所、観光物産販売所等の桜川市を含め、自治体情報提供の場の整備を検討します。
実施主体	・桜川市、その他関係機関
実施時期	・短期的計画（2～3年以内）



(1)-④ デマンドタクシー再編

実施目的	<ul style="list-style-type: none"><li>・現在運行しているデマンドタクシーについて、桜川市コミュニティバスの運行に合わせ、運行形態や運行エリアを見直し、コミュニティバスとデマンドタクシーの担う役割を明確にし、デマンドタクシーのより最適な運行を設定します。</li></ul>
実施概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・現在の運行では、目的地が市内であれば距離の制限なく、目的地まで移動が可能ですが、目的地までの距離が長い移動であればコミュニティバスに移動の一部を分担するよう、デマンド運行エリアを設定します。</li><li>・運行エリアは、岩瀬地区、大和地区、真壁地区の旧町村エリアとします。</li><li>・利便性、利用状況を踏まえ、最適な運行形態（定路線型・自由経路ミーティングポイント型など）を設定します。</li><li>・運行エリア再編後も利用状況、利用者ニーズを分析し、運行計画を見直します。</li></ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"><li>・桜川市、その他関係機関</li></ul>
実施時期	<ul style="list-style-type: none"><li>・平成 28 年度</li></ul>

イメージ図作成中

(1)-⑤ 広域ネットワーク整備（筑西市、下妻市方面）

実施目的	・利便性向上を目指し、市民ニーズ等を踏まえ、市外への公共交通ルートを検討します。
実施概要	・真壁地区内バスターミナルを起終点とし、筑西市、下妻市への運行ルートを検討します。 ・桜川市、筑西市、下妻市の3市間の移動ニーズを把握し、運行ルートを計画します。
実施主体	・桜川市、その他関係機関
実施時期	・中期的計画（3年目以降～）

イメージ図作成中



#### (1)-⑥ タクシー利用補助

実施目的	・コミュニティバス、デマンドタクシーでは運行をカバーできない、エリア、利用方法について、タクシー利用による移動手段を選択できるよう、利用料金の一部を補助します。
実施概要	・タクシー利用 1 回あたりの利用負担を補助します。 ・利用にあたっては市が発行するタクシー利用券を事前に準備し、タクシー利用時に乗務員に提出し、一定金額の割引を受けます。 ・タクシー事業者は、提出されたタクシー利用券をまとめて精算します。 ※利用券の名称等は仮称です。
実施主体	・桜川市
実施時期	・中期的計画（2～3年）

#### (1)-⑦ 地域が作る足（NPO、福祉有償運送、自家用有償運送）

実施目的	・コミュニティバス、デマンドタクシーでは運行をカバーできないエリアについて、利用者ニーズに合った運行形態での移動手段を整備します。
実施概要	・限定的な利用者が多いエリアでは NPO 等による福祉有償運送等、会員登録を伴った運行を検討します。 ・不特定多数の利用者が多いエリアでは、基幹ルートの補助路線（フィーダー路線）として運行計画を検討します。
実施主体	・桜川市、その他関係機関
実施時期	・長期的計画（5年～）

## (2) 公共交通利用促進活動

### (2)-① 愛称設定（マイバス意識の醸成）

実施目的	・市民から広くコミュニティバス、デマンドタクシーの愛称を募集し、マイバス意識の醸成を図ります。
実施概要	・広報紙やホームページ等で市民からコミュニティバス、デマンドタクシーの愛称を募集し、桜川市地域公共交通会議の承認を経て愛称を選定します。 ・選定した愛称を運行車両等に掲げ運行します。
実施主体	・桜川市
実施時期	平成 28 年度からの実証運行開始に合わせて公募、選定します。

### (2)-② モビリティ・マネジメントの実施

実施目的	・自家用車による移動から、公共交通、自転車、徒歩といった移動手段による移動へ転換してもらうようにモビリティ・マネジメント(MM)を実施します。
実施概要	・モビリティ・マネジメントはターゲットを絞り、効率的に実施します。 ア. 住民に向けた日常生活におけるモビリティ・マネジメント(住民 MM) →バスの乗り方や便利な利用方法紹介 イ. 児童・生徒に向けた学校におけるモビリティ・マネジメント(学校 MM) →バスの乗り方教室 ウ. 企業に向けたモビリティ・マネジメント(企業 MM) →公共交通利用による出勤運動
実施主体	・桜川市、その他関係機関
実施時期	・コミュニティバスの運行開始など、公共交通を取り巻く環境が変わる機会に合わせて、各種モビリティ・マネジメントを実施します。



### (2)-③ 公共交通に関する情報提供

実施目的	・コミュニティバス、デマンドタクシー等の公共交通の運賃、路線、乗換方法、利用方法等の運行情報が容易に取得できるよう、パンフレット、ホームページ等の様々な手段を用いて情報を提供し、利用促進を図ります。
実施概要	・鉄道、コミュニティバス、デマンドタクシー、タクシー等の市内で利用できる全ての公共交通の情報を提供します。 ・情報提供にあたっては、時刻表に関わらず、バスの運行状況や、乗換情報など、利用者が知りたい情報を提供します。 ■市ホームページでの公共交通情報の提供 ■公共交通利用に関するパンフレット作成、提供 ■バスロケーションシステムの導入 ■駅、バスターミナル等の交通結節点での情報提供（遅延情報等） ■バス停における情報提供 ■市内の主要施設、商店等への公共交通情報の提供（案内ポスター等）
実施主体	・桜川市、その他関係機関
実施時期	・コミュニティバスの運行開始に合わせ、運行開始前から実施します。 ・運行後についても、適切な情報、場所における情報提供を検討します。

### (2)-④ 市外利用者における利用促進

実施目的	・市外からの来訪者向けに情報提供を実施し、利用促進を図ります。
実施概要	・事前に、あるいは、現地で必要とされる情報を把握し、ホームページへの掲載や現地での掲示を行い、提供情報の充実を図ります。 ・現地での情報提供は、市外からの利用者(観光客)の玄関口となるJR岩瀬駅、つくばエクスプレス つくば駅の他、バスターミナル、観光施設においても情報を提供します。 ・乗換検索、バスロケーションシステム等のシステムの充実を図り、来訪者に対する公共交通利用への不安を取り除きます。 ・来訪者へのアンケート調査を実施し、提供情報と必要情報の乖離を把握し、提供情報の充実を図ります。
実施主体	・桜川市、その他関係機関
実施時期	・コミュニティバスの運行開始に合わせ、運行開始前から実施します。 ・運行後についても、適切な情報、場所における情報提供を検討します。

### (3) 公共交通運行の協働体制づくり

#### (3)-① 観光施設との連携

実施目的	・市内イベント開催時(桜まつり、ひなまつり等)には臨時バスを運行、コミュニティバスとの連携を図り、利用促進を図ります。
実施概要	・市内イベント開催時に既存の公共交通機関との連携を図り、臨時便を運行します。 ・臨時便は、利用状況から運行日数、運行便数、運行時間帯の運行計画を検討します。 ・運行にあたっては事前告知を徹底し、また、利用方法、乗換案内等の情報提供を充実します。 ・各観光施設と連携を図り、バス乗り場等を整備します。
実施主体	・桜川市、その他関係機関
実施時期	市内イベント開催時期(随時)

#### (3)-② 通学支援(小学生)

実施目的	・小中学校適正配置基本計画に則り、実施される小中学校の統合により、学校までの通学距離が一定の距離を越えた児童・生徒に対して、コミュニティバス等の公共交通機関を利用して通学を支援します。
実施概要	・コミュニティバスを利用しての通学支援を基本としますが、自宅、小学校が最寄りバス停から離れている場合は、デマンドタクシー等、その他の公共交通機関を利用します。
実施主体	・桜川市、桜川市教育委員会
実施時期	現在、利用している小学生は継続して利用することとし、今後については、小学校の統廃合の時期に合わせて実施します。

(3)-③ 病院、商業施設、企業との連携

実施目的	・地元の病院、商業施設、企業が連携を図り、地域一体となって公共交通を作り上げ、持続可能な公共交通網の形成を図ります。
実施概要	・バス利用者が比較的多い病院、商業施設等については敷地内への乗入れを検討し、利便性の向上を図ります。 ・商業施設については、バス利用者限定の買い物割引券の導入を検討します。 ・地元企業については、運行支援の協力を依頼します。
実施主体	・桜川市、その他関係機関
実施時期	施設内への乗入れについては、実証運行開始に合わせて協議します。その他、買い物割引券の導入、地元企業への運行支援については、関係機関との協議を進め、実施環境を整備し実施します。

## 第6章 計画の推進について

### 6-1 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、桜川市および桜川市地域公共交通会議が中心となって、市民、運行事業者などの関係機関と連携を図り、各機関と一体となって計画を推進します。

本計画で示す各施策については、桜川市、桜川市地域公共交通会議、運行事業者、国、県、桜川市観光協会、桜川市教育委員会等との関係機関と調整、協議を行いながら推進します。

また、利用促進等については、利用者である市民、周辺施設の病院、企業、商業施設、学校等と連携を図りながら計画を推進します。



## 6-2 計画の推進方法

本計画で実施する各施策については単独実施では効果が最大限に発揮できないため、各施策の効果を判断し、計画実施時期、組合せを検討しながら実施します。

計画実施時期としては、即効性が高い短期施策として、桜川市内基幹ルート整備、広域ネットワーク整備（つくば市方面）、交通結節点整備（バスターミナル）、デマンドタクシー再編、愛称設定、公共交通に関する情報提供、市外利用者における利用促進、通学支援等、桜川市内の基幹となるルートを整備するとともに、公共交通に関する情報提供の充実を図ります。

短期施策実施後に中長期施策として、タクシー利用補助、広域ネットワーク整備（筑西市、下妻市方面）、地域が作る足（NPO、福祉有償運行、自家用有償運行）、モビリティ・マネジメントの実施、観光施設との連携、病院、商業施設、企業との連携といった、整備後の公共交通ネットワークの利便性向上、利用促進策を実施し、さらなる充実を図ります。

また、短期施策についても継続的に見直し、改善を図り、中長期施策と組み合わせ、相乗効果が発現できるよう実施します。

計画時期	施策内容
短期施策 (概ね3年以内)	(1)-① 桜川市内基幹ルート整備（コミュニティバス）
	(1)-② 広域ネットワーク整備（つくば市方面）
	(1)-③ 交通結節点整備（バスターミナル）
	(1)-④ デマンドタクシー再編
	(2)-① 愛称設定（マイバス意識の醸成）
	(2)-③ 公共交通に関する情報提供
	(2)-④ 市外利用者における利用促進
	(3)-② 通学支援（小学生）
中長期施策 (概ね3年～10年以内)	(1)-⑤ 広域ネットワーク整備（筑西市、下妻市方面）
	(1)-⑥ タクシー利用補助
	(1)-⑦ 地域が作る足（NPO、福祉有償運行、自家用有償運行）
	(2)-② モビリティ・マネジメントの実施
	(3)-① 観光施設との連携
	(3)-③ 病院、商業施設、企業との連携

基本施策	施策	計画時期	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
(1) 公共交通ネットワークの整備	(1)-① 桜川市内基幹ルート整備 (コミュニティバス)	短期	市内基幹ルートの整備(利用状況に応じて毎年見直し検討) →									
	(1)-② 広域ネットワーク整備 (つくば市方面)	短期	広域ネットワーク整備(利用状況に応じてバスの延伸検討) →									
	(1)-③ 交通結節点整備 (バスターミナル)	短期	交通結節点整備(バス停、待合所、環境拠点等) →									
	(1)-④ デマンドタクシー再編	短期	再編後、その他の交通手段と合わせて再検討 →									
	(1)-⑤ 広域ネットワーク整備 (筑西市、下妻市方面)	長期	筑西市、下妻市と協議 →									
	(1)-⑥ タクシー利用補助	中期	その他の交通手段と合わせて検討、実施 →									
	(1)-⑦ 地域が作る足 (NPO、福祉有償運行、自家用有償運行)	長期	運行方法の検討、実施 →									
(2) 公共交通利用促進活動	(2)-① 愛称設定 (マイバス意識の醸成)	短期	市民への公募、決定 →									
	(2)-② モビリティ・マネジメントの実施	中期	各種モビリティ・マネジメントの実施 →									
	(2)-③ 公共交通に関する情報提供	短期	提供情報、方法の検討・実施(情報更新) →									
	(2)-④ 市外利用者における利用促進	短期	提供情報、方法の検討・実施(情報更新) →									
(3) 公共交通運行の協同体制づくり	(3)-① 観光施設との連携	中期	観光施設との連携協力実施 →									
	(3)-② 通学支援 (小学生)	短期	小学校統廃合時運行ルート検討 →									
	(3)-③ 病院、商業施設、企業との連携	中期	病院、商業施設、企業との連携、実施環境整備 →									

### 6-3 計画の評価及び見直し

桜川市地域公共交通網形成計画は、計画の策定（Plan）、施策の実施（Do）施策の進行状況・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルの考え方に基づいて推進します。

(1) **Plan（計画）**

桜川市地域公共交通網形成計画に基づき、桜川市および桜川市地域公共交通会議が施策の進め方、実施期間等を検討し、計画を作成します。

(2) **Do（実施）**

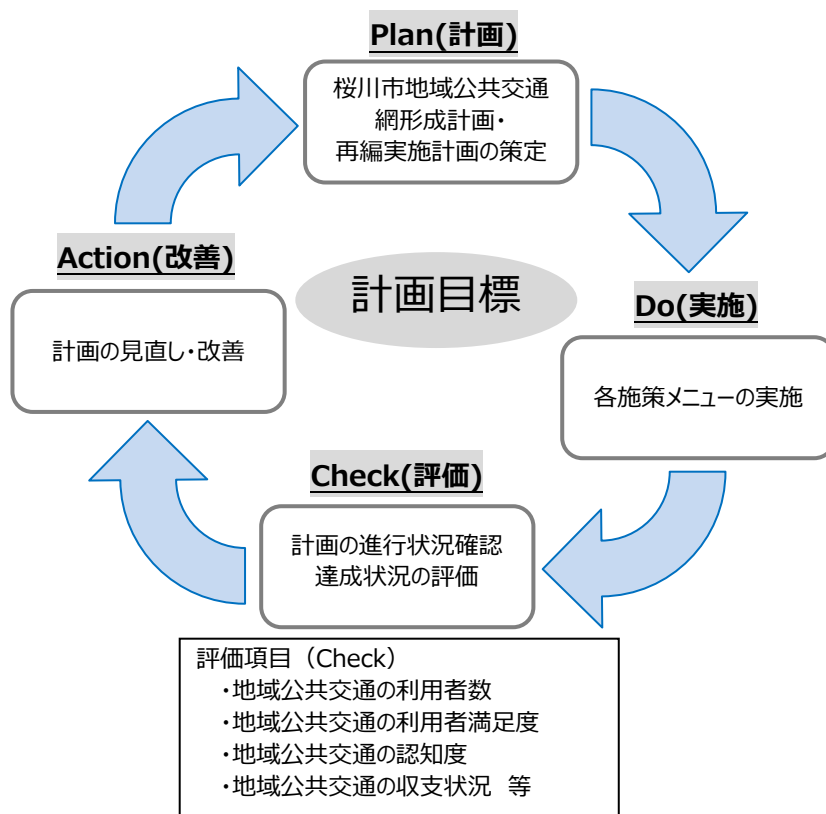
目標を達成するために設定した施策を計画に沿って実施します。

(3) **Check（評価）**

目標を達成するために設定した事業が計画に沿って実施されているか、目標が達成されているかについて評価を実施します。目標については毎年設定した目標値の達成状況を確認します。

(4) **Action（改善）**

事業の実施状況や目標の達成状況、また社会環境の変化等を勘案し、計画の見直しや改善を行っていきます。



#### 6-4 計画の推進にあたって

---

本計画の推進にあたっては、施策の実施状況を把握するため、毎年、桜川市地域公共交通会議を開催し、定期的に施策の実施状況を確認していきます。

本計画の計画期間は10年間としていますが、その他の上位関連計画との整合性を考慮し、その都度、計画の達成状況を把握していきます。

また、計画の達成状況を把握していく中で、桜川市を取り巻く環境、社会情勢と照らし合わせ、本計画の施策内容と合わない場合は、施策の変更、計画の見直しを行います。