

第7章 まとめと今後の課題

本章では、これまでの検討結果をとりまとめるとともに、今後の課題を整理した。

7.1 検討結果のまとめ

これまでの検討結果をとりまとめると、下記のとおりである。

(1) 取手市の概況

街路交通網および公共交通網の基本計画を策定するにあたり、まず、取手市の地域概況を、交通の“発集源”となる広域的な都市構造および人口動向より整理した。

広域的な都市構造

- ・取手市は国道2路線、鉄道2路線が交差する茨城県南部の交通結節点となっている。
- ・今後、つくばエクスプレスの開通や圏央道の供用に伴い、広域圏の交通体系が大きく変化する。
- ・今後、取手市の拠点性や市民の利便性を高めるためには、つくば市や成田空港等の広域拠点との交流・連携を強化する必要がある。

人口の動向

- ・取手市の人口は平成7年をピークに微減傾向にあるが、高齢者人口は増加の一途をたどっている。
- ・そのため、これまでの右肩上がりの人口変動に応じた量的拡充に加え、より質の高い交通サービスの構築が必要であるとともに、公共交通機関等による高齢者の日常行動、社会参加を支援する交通体系の確立が必要である。

(2) 街路交通網の現況および将来の課題の抽出

交通実態調査および住民アンケート調査の結果を基に、現況の交通実態および住民の街路交通に対する意向を把握し、街路交通網の現況および将来の課題を抽出した。

南北軸方向の交通実態に対する課題

- ・南北軸方向の交通実態を見ると、依然として国道6号に交通が集中している状況にあり、混雑緩和のためには、国道6号を補完する平行軸（南北軸）の強化が必要である。
- ・さらに、取手市と藤代町を結ぶ幹線道路が少なく、合併に伴う市域の拡大に対応した、取手市と藤代町の地域連携を支援する交通軸の整備が必要である。

東西軸方向の交通実態に対する課題

- ・東西・南北軸方向の幹線道路が取手駅周辺で結節しているため、当該結節点がボトルネックとなり、慢性的に渋滞が発生している。渋滞解消のためには、取手駅周辺に集中する交通の分散化等が必要である。
- ・また同時に、東西軸の強化により隣接地域との連携促進を図り、取手駅周辺の魅力向上を図る必要がある。

生活道路等の交通実態に対する課題

- ・住民アンケート調査によると、住民の多くが、住居地域内の道路における「歩行者と自動車との錯綜」を問題視しており、生活道路から通過交通を排他した、安全・安心な道

づくりが求められている。

将来の交通実態に対する課題

- ・将来交通量推計によると、着手済路線かつ広域交通網（圏央道等）が整備されることにより、市内の混雑は若干緩和される。
- ・しかしながら、ネットワークの一部未供用区間の存在により、道路の持つ交通機能が十分に発揮されず、抜本的な渋滞解消には至らないものと予測できる。

(3) 公共交通の実態および住民意向の把握

住民アンケート調査の結果を基に、公共交通の実態および公共交通に対する住民意向を把握し、公共交通の問題・課題を抽出した。

人口の分布状況

- ・近年、取手市・藤代町では高齢化が急速に進展しており、特に郊外部では高齢者の割合が高い傾向にあり、高齢者の「移動の足の確保」が必要である。

公共交通網の整備状況

- ・公共交通の整備状況を見ると、民間の路線バスは、取手市・藤代町を接続する路線が皆無の状況にある。現在のバス路線を補完する公共交通の整備が必要である。
- ・集落が点在している地域では運行本数が極端に少ない状況にある。こうした路線バスサービスが不十分な地域に対して、さらなるサービスの拡充が必要である。

住民の行動実態

- ・住民の行動実態を把握した結果、平日の移動の目的は「通学」「通勤」が5割以上となっている一方で、休日は「買物」をはじめ目的が多様化している事が明らかとなった。今後、多様な移動需要を満たす公共交通の提供が必要である。
- ・日常の移動手段として、「他の手段がない」ために「自家用車」を利用している人が存在しており、現在の移動に不満を抱える人の移動手段の確保が必要である。

公共交通に対する住民意向

- ・住民の多くが、路線バスに対して、運行本数の増加等のサービスレベルの充実を求めている。
- ・コミュニティバスについては、「運行本数」「利便性」等のサービスを求めている。既存の公共交通と連携した総合的なサービス充実が望まれている。

(4) 街路交通網基本計画の策定

(2)で把握した街路交通網の現況および将来の課題に対して、街路交通網の基本計画を策定した。

街路交通網配置の考え方

以下に、(2)で把握した街路交通網の現況および将来の課題に対する街路交通網配置の考え方を示した。

a. 南北交通の分散

国道6号を補完する南北軸の強化

b. 東西交通の分散

国道294号、常総ふれあい道路を補完する東西軸の強化

c. 中心市街地の混雑緩和

環状道路整備による取手駅周辺地区の輻輳の解消

d. 取手市・藤代町の連携強化

取手市・藤代町の相互交流に資する新規路線の整備

e. 住宅地からの通過交通の排除

生活道路に進入する通過交通の排除

d. 広域拠点との連携促進

成田等の広域拠点との連携強化に資する新規路線の整備

街路交通網の整備優先順位の検討

で示した街路交通網配置の考え方に基づき、都市計画決定済みの4路線に新規提案路線2路線を加えた、計6路線を対象に、整備した場合の交通状況の変化・効果およびアウトカム指標の達成度より整備の優先順位を検討した。その結果、以下の事が明らかとなった。

- ・既存の都市計画決定路線4路線の整備により、常総ふれあい道路の交通量が減少、また、水海道取手線等の生活道路に進入する通過交通が減少する等、一定の効果が認められる。
- ・しかしながら、東西・南北軸方向の幹線道路が取手駅周辺で結節しているという道路構造上、中心市街地の混雑解消には至らない。混雑緩和には、取手駅西口から取手東線への道路空間の拡大が有効であることが考えられる。
- ・また、広域交通の抜本的な分散も図られず、新市のネットワークには、新規提案路線2路線が有力であることが明らかとなった。
- ・新規提案路線のうち、「取手市・藤代町を接続する新規路線」は新市の新たな交流・コミュニティの形成等に、また、「取手筑波線を延伸する新規路線」はつくば市や成田空港等の広域拠点との連携促進に寄与する。さらに、これら新規提案路線の整備による効果の発現状況(アウトカム指標の達成度)を見ると、早期の整備が有効であることが明らかとなった。
- ・しかしながら、街路交通網の整備を進めていく上では、事業の計画熟度や事業性等を考慮する必要がある。
- ・よって、すでに事業推進中の都市計画決定路線の整備を優先的に進めつつ、新規提案路線を早期着工路線として位置付け、計画・準備を進めることが、継続的な効果発現の面からも有効であることが明らかとなった。

表-7.1 街路交通網の整備優先順位

整備路線		整備優先順位（概ねの整備時期）		
		前期(H17～H22)	中期(H22～H27)	後期(H28～H32)
都市計画道路	ケース1： 都市計画道路3・3・4の整備	着手済区間の整備(茨城県)	ケース1区間の整備	
	ケース2： 都市計画道路3・4・3の整備	着手済区間の整備(茨城県・取手市)	ケース2区間の整備	
	ケース3： 都市計画道路3・4・5の整備	着手済区間の整備(事業主体：茨城県・都市公団・取手市)		ケース3区間の整備
	ケース4： 都市計画道路3・2・40の整備	着手済区間の整備(事業主体：都市公団・取手市)		ケース4区間の整備
新規路線	ケース5： 取手市・藤代町を接続する 新規路線の整備	計画期間	ケース5区間の整備	
	ケース6： 取手筑波線を延伸する 新規路線の整備	計画期間	ケース6区間の整備	

(5) コミュニティバス等導入計画の策定

(3)で把握した公共交通の実態および住民意向に対して、コミュニティバス等の導入計画を策定した。

コミュニティバスの基本方針

- ・市民の公共交通への転換を促進するため、既往の民間路線バスを補完するバス路線として、公共が主体となったコミュニティバスを運行する。
- ・公共の役割は、新規コミュニティバスの車両購入や運行計画等、運行を取り巻く環境整備であり、実際の運行・運営にあたっては、積極的に民間のもつノウハウを活用する。

コミュニティバス運行の目標

のコミュニティバスの基本方針に基づき、当面の運行目標を設定した。

- ・茨城県南部の玄関口として、市内外に対して魅力あふれる「取手市」をつくり、市民、地元商店、企業の活力向上を図る。
- ・市民誰もが、どこへでも自由に移動することができる“足”を確保する。
- ・市民が心豊かに暮らせる生活環境の提供する。

(3)で把握した住民意向や上記のコミュニティバスの基本方針・運行目標に基づき、ルートおよび運行計画を策定した。

コミュニティバスのルート**a. ルートの考え方**

- ・住民アンケート調査で把握した、現在利用している交通手段に、何らかの不満を感じている移動ベクトル(出発地と目的地)を接続するルートとする。
- ・長距離のルートは、輸送効率が低下するため、ルート個別で独立したのではなく、ルート全体で複合的に需要を満たすよう構成する。その際の乗り換え拠点は公共施設等とし、ロビー等でバス待ちを行うことを可能とすることにより、乗り換えの負担が極力軽くなるよう配慮する。

b. バス停配置の考え方

- ・バス停の間隔は、出発地からバス停までの徒歩移動が苦にならない距離として概ね 400m ~ 500m 間隔(半径 200m 程度)を基本とする。ただし、田園地帯等を通る地域では、住宅等の配置に応じて柔軟にバス停を設置する。

コミュニティバスの運行計画**a. 運営方針**

- ・市民の公共交通への転換を促進するために、当面は行政が事業主体となり、民間事業者と連携しながらコミュニティバスの運営を行うことを運営方針とする。しかし、将来的にバス事業者に事業主体を移行することを視野に入れ、通常の路線バスと同様の4条を適用することが望ましいと考える。

b. 運行時間帯

- ・ルートによっては、経由する施設の開設時間の影響で、早朝・夜間の運行の必要性が低いもの、夜間まで駅から自宅までの帰宅をサポートする必要があるものがある。そのため、時間帯によってルート相互の車両の転用を行い、効率的な運行を行う。

c. 導入車両

- ・導入車両については、需要に応じた車両規模や、環境への配慮等を考慮した候補車両からの選定を行った。現時点では、30名程度の定員を確保し、新長期排出ガス規制（平成17年）に対応できる環境負荷が少ない、「ポンチョL」の導入が望ましいと考える。
- ・車両台数は、当面、必要最小限とし、各ルート1台の合計5台を新規に導入し、予備としては現在の福祉循環バス車両等の既存ストックを活用することとする。

d. 運賃

- ・コミュニティバスの運賃に関しては、持続可能な運行を行うため、ある程度の利用者負担を行う必要がある。ただし、高齢者・障害者や頻繁に利用する人に対しては、運賃負担が過大とならないよう、様々な割引制度を導入するなど、弾力性のある運賃制度を設ける必要がある。

e. 事業採算性の検討

- ・運行経費の概算を行った結果、5ルート合計で7,600万円/年となった。
- ・また、運賃収入の予測を行った結果、運賃が100円の場合2,700万円/年、150円の場合4,100万円/年となった。
- ・運行経費と運賃収入の試算結果から事業の採算性をみると、収支率が運賃100円の場合36%、150円の場合54%となり、事業採算性が低い結果となった。そのため、地域が一体となった各種のソフト的な施策を実施し、利用の促進を図るとともに、市民の理解を高めていく必要がある。

f. 利用促進策

- ・コミュニティバスの利用促進を図るため、コミュニティバスに関する十分な情報提供や、利用しやすいシステムづくり等の様々な取り組みを行う必要がある。取り組みにあたっては、地元企業・商店や住民等の地域資源を積極的に活用することとする。

g. コスト縮減策

- ・利用促進策と同時に、特区申請を視野に入れた既存施設の有効利用や地元企業への協力依頼を積極的に行い、コミュニティバス導入のコスト縮減を図っていく必要がある。

コミュニティバス導入による効果

地域活方や環境等の視点から、コミュニティバスの導入効果を下記のように分析した。

a. コミュニティバス利用者数

現在、市が運営しているバス路線をコミュニティバスが代替し、ルート・運行本数が増加することで、利用者数が現在の約2倍（約580人/日）となる

公共施設等の利便性が向上し、合併に伴う市民の交流・コミュニティ形成を支援
車両の段差、わかりやすい情報提供といったバリアフリー化により、高齢者・障害者の安心・安全な外出行動を支援

b. 市内移動における自動車利用者がコミュニティバスへ転換

公共施設等の利用を目的とした市内移動が、自家用車等からコミュニティバスへ15.0%転換

中心市街地の混雑緩和によるアクセス性向上により、中心部の魅力・活力が向上
自動車交通量の低減および環境に配慮したバス車両の導入により、沿道地域の環境負荷が軽減

7.2 今後の課題

本検討においては、主に交通実態調査や住民アンケート調査を基に、街路交通網および公共交通に関する問題・課題を抽出し、それらを基に、街路交通網の基本計画およびコミュニティバス等の導入計画を策定した。今後の課題として下記の点が挙げられる。

(1) 街路交通網基本計画

新規提案路線の実現可能性の検討・計画の深度化

今回、策定した街路交通網基本計画では、概ね10～20年以内に整備すべき路線を対象に、新規路線の提案も含めた街路交通網の配置、および整備優先順位を検討した。

一方、少子高齢化等に伴う財政余力の低下を踏まえ、事業の峻別化を図っていく必要がある。今後は、分析の深度を高め、費用対効果や、実現可能性を検討する必要がある。

土地利用との整合、計画熟度の向上

本来、道路整備は、土地利用とともに計画されるものである。建設計画に基づく新たな土地利用計画等の上位計画と整合を図りながら、街路交通網整備計画の熟度を高めていく必要がある。

長期未着手路線等を含めた、既定の都市計画道路整備の再検討

平成17年度内に、茨城県が策定予定である「都市計画道路再検討ガイドライン」に基づき、現在、長期にわたり未着手となっている都市計画道路の事業継続の必要性について、再検証が必要である。

(2) コミュニティバス等導入計画

推進協議会の設立・継続的な関係機関との調整

平成18年度より開始予定のコミュニティバス実証運行を円滑に実施するための体制づくりを進める必要がある。体制づくりを進めていくにあたり、「コミュニティバス運行推進協議会」を設立し、公共交通事業者等の関係機関との協議を行っていく必要がある。

パブリックコメントの実施、バスの愛称公募

今回、策定したコミュニティバス運行計画の素案を市民に公表し、パブリックコメントとして改善点や住民意向等を把握する。

さらに、市民にバス名称を公募（愛称公募）することにより、地元根付いた愛着のあるコミュニティバスを目指す必要がある。

特区申請も視野に入れた、コスト縮減方策の可能性検討

今回、コミュニティバス運行のコスト縮減方策として、既存の企業バスの有効活用等を立案した。今後は、園バスやタクシー等、検討の対象を更に拡大し、既存資源の有効活用による更なるコスト縮減方策の可能性を検討する必要がある。

また、同時に、特区申請による「白ナンバーでの料金徴収」等、法的制約の緩和も視野に入れた、柔軟な検討が必要である。

施設整備 デザイン検討

平成 18 年度のコミュニティバス運行に向け、バス車両の手配やバス停留所および標識等の施設整備を進める必要がある。バス停留所の整備にあたっては、利用者の視認性やバス系統のわかりやすさ等に留意するとともに、愛着の湧くバス(バス停を含む)のデザイン等を検討する必要がある。

リーフレットやホームページ作成によるコミュニティバス運行の周知

コミュニティバス運行に係わる運行ルート、時刻表、運賃等について、市民への周知を図るため、リーフレットおよびホームページ等を作成する必要がある。