

取手市地域公共交通計画



令和8年3月

取手市

目次

序章 策定の目的、計画の概要	1
序一1. 策定の背景と目的.....	2
序一2. 計画の位置付け.....	3
序一3. 計画区域.....	4
序一4. 計画の対象.....	4
序一5. 計画期間.....	5
序一6. 計画の構成.....	5
第1章 現況と問題点	7
1-1. 公共交通にかかわる上位関連計画.....	8
1-2. 公共交通にかかわる市民アンケート調査結果.....	13
1-3. コミュニティバス利用者にかかわるアンケート調査結果.....	17
1-4. 公共交通関係団体の意向把握.....	19
1-5. 市民の意向把握.....	21
1-6. 取手市の概況.....	23
1-7. 現況と問題点.....	25
第2章 取手市の地域公共交通における課題	43
2-1. 課題整理.....	44
第3章 計画の基本方針	49
3-1. 取手市地域公共交通の基本方針.....	50
3-2. 取手市地域公共交通が目指す将来像.....	53
第4章 地域公共交通の施策	61
4-1. 施策一覧.....	62
4-2. 各施策の詳細.....	63
第5章 計画の推進にあたって	77
5-1. 推進体制.....	78
5-2. 進捗管理手法.....	78
5-3. 評価指標.....	79
参考資料	80

序章 策定の目的、計画の概要

序-1 策定の背景と目的

(1) 背景

現在の公共交通を取り巻く環境は、「少子高齢化・人口減少などの進行による公共交通利用者の減少」、「利用者の減少や運転手不足、経費高騰による公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下」、「公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下による利便性の低下」、「利便性の低下による更なる利用者の減少」などの様々な要因によって、今後も利用者の減少や公共交通ネットワークが縮小していくことが懸念されています。

本市の公共交通においても、年々利用者は減少していく傾向にあります。また、令和6年（2024年）4月から「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」により、バス等の運転手の労働時間の基準が厳しくなったことで人員不足が発生し、路線バスやコミュニティバスにおいて便数の減少や路線の廃止が行われています。

このような現状を解決するため、「とりで未来創造プラン 2024」や「取手市都市計画マスタープラン」では公共交通に関する施策として、日常的な移動手段の確保や利便性の向上による利用の促進に向けた取組を行っていくこととしています。

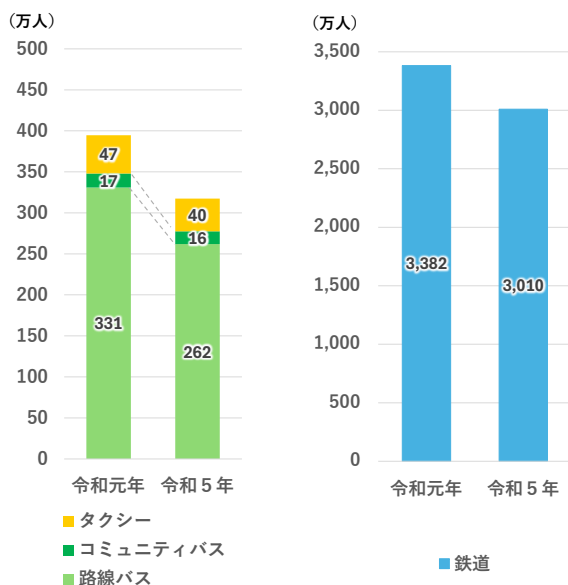
(2) 目的

今までの公共交通は交通事業者を中心として公共交通サービスを提供していました。しかし、利用者減少や運転手不足などの公共交通を取り巻く環境の変化により、現在のサービス体制のままでは地域の公共交通が成り立たなくなる可能性があります。

今後は公共交通の枠組みを見直し、市民・交通事業者・行政が一体となって、持続可能な公共交通ネットワークを形成することが求められています。

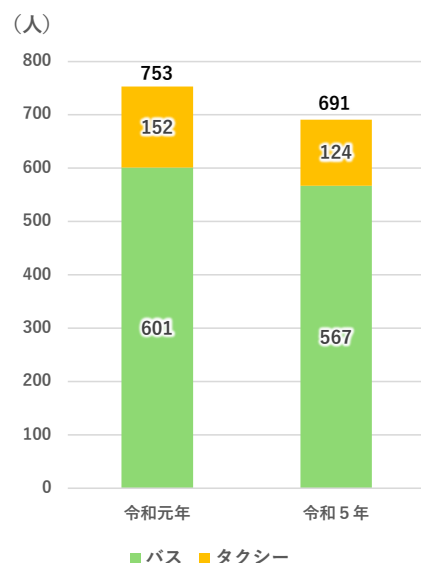
そこで、公共交通に関わる全ての方々に公共交通ネットワークについての方向性を示し、上位計画で示された取組をより具体的に進めることを目的として取手市地域公共交通計画を策定します。

《本市の各公共交通の利用者数の推移》



出典：【鉄道】各鉄道会社 HP（市内各駅の乗降者数累計）
※JR 常磐線は乗車人員を2倍にしてカウント
【路線バス】統計とりで（取手駅の年間乗降人数）
【コミュニティバス】取手市資料（年間輸送人員）
【タクシー】茨城県タクシーハイヤー協会資料（年間輸送人員）

《市内の各公共交通事業者の運転士の推移》



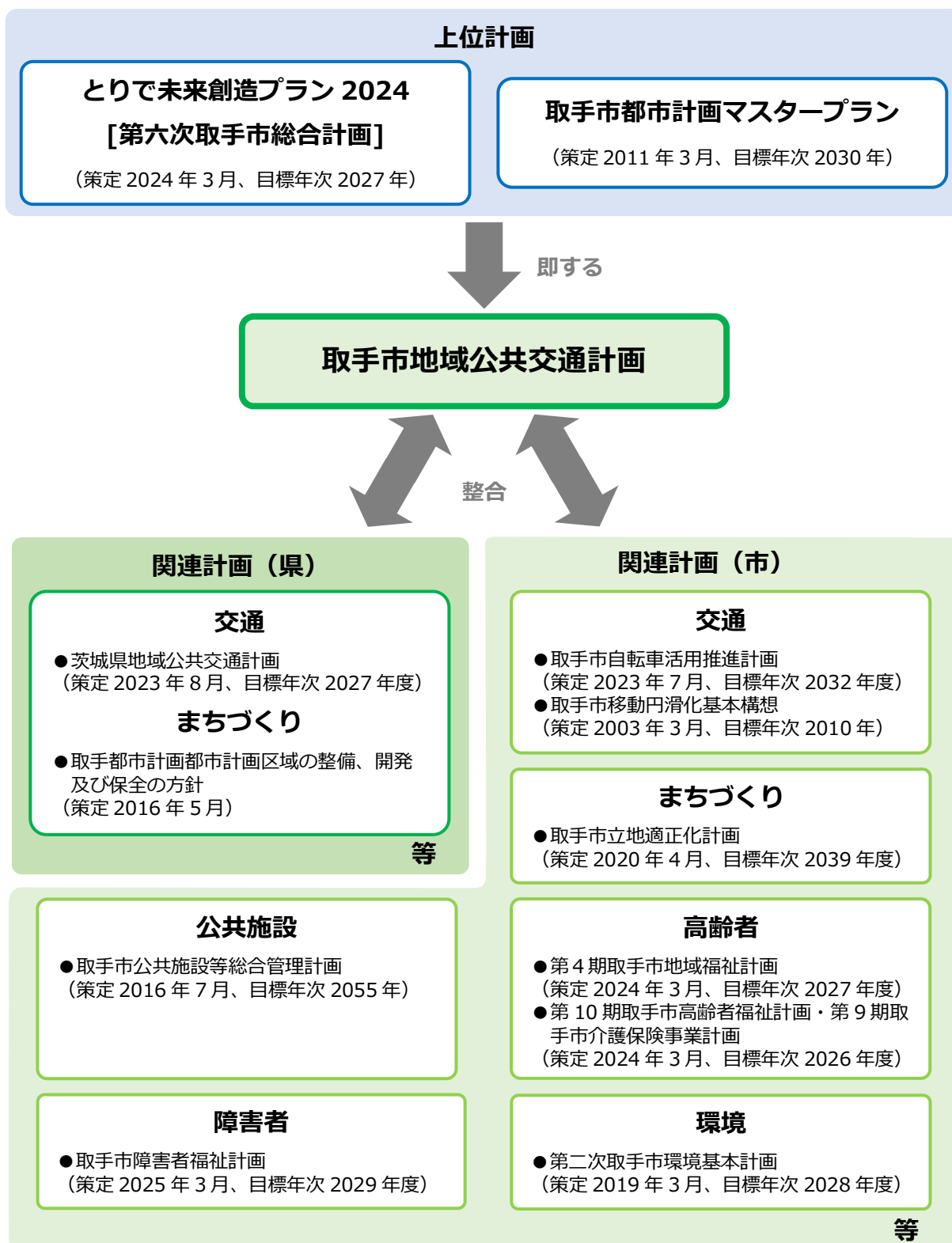
※各年3月時点での運転士数（バスについては市外も含む）

出典：【路線バス】各バス会社提供資料
【タクシー】茨城県タクシーハイヤー協会資料

序-2 計画の位置付け

本計画は、上位計画である「とりで未来創造プラン 2024（第六次取手市総合計画）」、「取手市都市計画マスタープラン」に即するとともに、関連計画である「茨城県地域公共交通計画」、「取手市立地適正化計画」、「第4期取手市地域福祉計画」などの様々な分野の計画と整合を図ります。

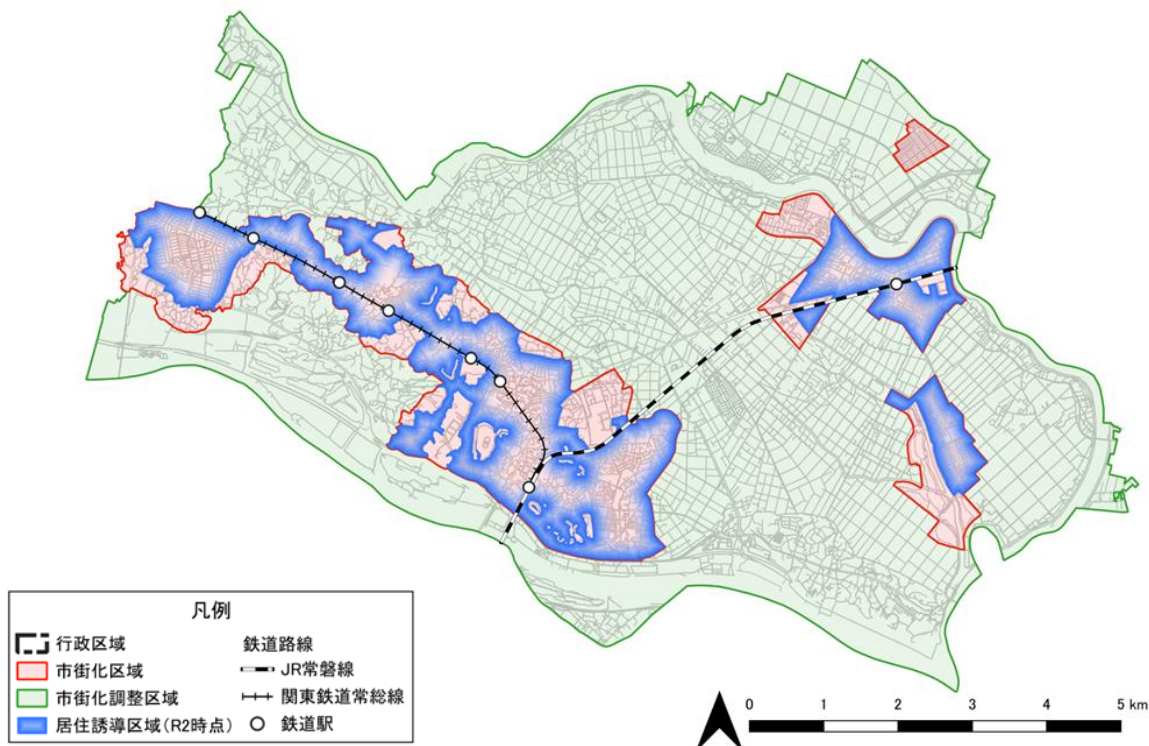
《上位関連計画との関係》



序-3 計画区域

計画区域は取手市全域とします。

《本計画の計画区域》



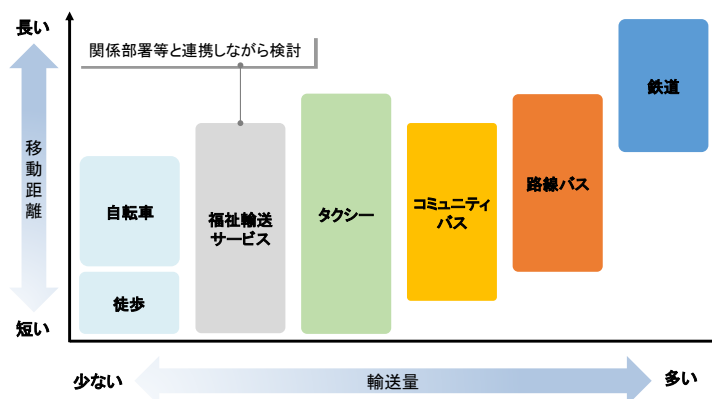
居住誘導区域

立地適正化計画において定めた、市街化区域内で人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域。

序-4 計画の対象

下図に示す交通サービスを計画の対象とします。公共交通は、ご自身で公共交通を利用できる方（乗降場所まで移動できる、車両を乗降できる等）の移動を中心にカバーしていきます。ご自身で公共交通を利用することが困難な方に対しては、福祉部門等と連携して移動サービスを検討・提供していきます。

《計画の対象》



序－5 計画期間

計画期間は地域公共交通計画等の作成と運用の手引きにおいて、原則5年程度と定められていることから、令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）とします。

《本計画の計画期間》

令和8年度（2026年度） ～ 令和12年度（2030年度）

序－6 計画の構成

本計画の全体構成、各章の内容は以下のとおりです。

《本計画の構成》

序章 策定の目的、計画の概要

- 本計画策定の背景・目的や位置付け、計画区域、期間、構成などを整理します。

第1章 現況と問題点

- 上位関連計画、現況、市民アンケート、事業者・地区ヒアリングの結果から本市の公共交通にかかわる問題点を整理します。

第2章 公共交通にかかわる課題

- 公共交通にかかわる問題点を踏まえ、本市の課題について整理します。

第3章 計画の基本方針

- 本市の現況や課題を踏まえ、公共交通に関する将来像を示します。

第4章 地域公共交通計画の施策

- 将来像を実現するために必要な施策を示します。

第5章 計画の推進にあたって

- 計画の評価指標や実施主体、スケジュールについて示します。

第1章

現況と問題点

1-1 公共交通にかかわる上位関連計画

本計画の上位計画・関連計画におけるまちづくりや公共交通に関する方針・政策と整合を図ることが重要となるため、主な計画の内容を整理します。

(1) 上位関連計画の整理

上位計画	とりで未来創造プラン 2024（第六次取手市総合計画）
◆将来都市像	<p>ぬくもりとやすらぎに満ち、共に活力を育むまち とりで</p> <p>◆政策・重点施策</p> <p>政策1 快適で住みやすい都市の実現</p> <p>②快適な生活を支える都市機能の充実</p> <p>重点施策の展開方法：地域公共交通についても、事業者や関係者との協議のもと、高齢者をはじめとしたすべての市民への持続可能な移動手段の提供を目指します。</p> <p>重点事業：地域公共交通ネットワーク維持・整備事業</p>
上位計画	取手市都市計画マスタープラン
◆将来都市像	<p>水・緑・文化がいきづき 人と都市(まち)が躍動する「とりで」</p> <p>◆都市づくりの基本理念</p> <p>生活・産業・自然が調和し 安心して住み続けることのできる快適な都市づくり</p> <p>◆都市施設整備の基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ○本市の道路網の骨格となり、市内及び他都市との連携を強化する幹線道路網の形成。 ○幹線道路網を補完し、市民生活の利便性・安全性を向上させる生活道路網の形成。 ○鉄道やバスなどの公共交通の利便性の向上。 ○安全かつ快適に気軽に利用できる歩行者、自転車利用者のためのネットワーク形成。
◆基本理念	<p>『活力があり、県民が日本一幸せな県』を支える持続可能な広域交通ネットワークの構築</p> <p>◆目指すべき公共交通の将来像</p> <ul style="list-style-type: none"> ○まちの活力や魅力の創出を推進するため、地域のまちづくりと連携し、地域間ネットワークの役割を担う。 ○関係者が役割を分担し、主体的な取組と協働により、地域全体で支える。 ○地域の輸送資源の総動員やデジタル技術の活用により、利便性を向上させる。 <p>◆基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ○まちづくりとの連携と、関係者の役割分担と連携による、地域の状況に適した地域公共交通ネットワークへの高度化 ○広域的な移動を支える鉄道や広域幹線バス路線の維持・確保 ○利便性向上と利用促進の取組による地域公共交通の活性化



関連計画	取手市移動円滑化基本構想
<p>◆<u>基本目標</u> 誰もが安心・快適に移動しやすく緑豊かな自然と芸術・歴史に触れあえるまち</p> <p>◆<u>基本方針</u> 1) 安全で快適な移動円滑化ネットワーク実現 2) 安全で快適に誰もが利用しやすい交通環境の実現 3) 誰もが使いやすい施設づくりの実現 4) 心やさしいまちづくりの実現 5) 市民、事業者、行政の協働によるバリアフリー化の実現</p>	
関連計画	取手市立地適正化計画
<p>◆<u>目指すまちづくりのターゲット</u> ライフスタイルのコンパクト化による、快適で活力ある健康的なまちづくり ～「住む街」「働く街」「訪れる街」のスマートシティへ～</p> <p>◆<u>都市の骨格構造</u> まちづくりの方針① 市民の多様なライフスタイルを支える、求心力のある街なかへ まちづくりの方針② 優れた利便性のなかで、安心して暮らし続けられる住環境へ まちづくりの方針③ 街なかと居住地がつながったまちへ</p> <p>◆<u>公共交通に関する施策</u> ○公共交通ネットワークの維持・充実のための支援 ○公共交通共通パス・IC カードの導入検討</p> <div data-bbox="957 750 1388 1131" style="float: right;"> <p><都市の骨格構造図></p> </div>	
関連計画	第4期取手市地域福祉計画
<p>◆<u>基本理念</u> 誰もが住み慣れた地域で、思いやりをもって、互いに助け合い、共に生きるまちづくり</p> <p>◆<u>誰もが住みやすいやさしいまちづくり</u> <高齢者等移動支援事業の促進> ○社会福祉法人や NPO 法人が行う福祉有償運送の実施に伴う安全の確保及び利用者の利便性に係わる方策等を協議していきます。 ○実施団体には運営コストを補助し、担い手であるボランティアの確保について支援し、市内の社会福祉法人等に対しても、公益事業としての福祉有償運送への参入を推奨して行きます。 ○新しい担い手の参加、協力による移動手段の確保についても、他の自治体の事例を参考にしながら検討していきます。</p>	

(2) 要点の整理

本計画を検討する上で重要な要素となる「公共交通網」、「公共交通を利用しやすい環境整備」、「利用促進」、「福祉と公共交通の連携」の4つの視点で上位関連計画の内容を整理しました。

◇公共交通網

●今後の公共交通網

- ・道路交通の混雑を緩和し都市環境の改善を図るため、JR常磐線やつくばエクスプレスの積極的な利用を促すことによって自動車と市街地間を連絡する路線バス、路線バスを補完するコミュニティバスなどの公共交通機関との効率的な機能分担を進めるなど、総合的な公共交通体系の構築を推進する。(取手都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針)
- ・現在公共交通ネットワークがない既存集落区域等について、地域の利用特性にみあった交通手段の検討を行います。(取手市立地適正化計画)

●公共交通の維持

- ・公共交通の維持に向けて、交通事業者等と連携して、公共交通の担い手確保に向けて、以下のような取組を検討します。
積極的な情報発信、新卒者の獲得に向けた取組支援、女性運転士の獲得に向けた取り組み、県外からの移住者の獲得に向けた取り組み(茨城県地域公共交通計画)

●路線バスの維持

- ・地域間幹線系統のうち、見直しの必要性の高い系統について、交通事業者、関係市町村、県などの関係者による協議の場を通じて、改善や再編の方策を検討し、生産性向上につなげていきます。(茨城県地域公共交通計画)
- ・基幹的公共交通軸に位置づけられた取手駅や藤代駅を発着として複数市町村間を運行するバス路線の維持を図るため、国・県・沿線市と協力して、複数市間を運行する地域間幹線系統として広域的に必要なバス路線の運行に対し、運行経費の負担を行っていきます。また、拠点である取手駅や藤代駅から桑原地区を結ぶ公共交通路線を検討するとともに、現在基幹的な公共交通となっていない藤代駅と桜が丘を結ぶ路線の拡充について検討を行います。(取手市立地適正化計画)
- ・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。(取手市まちづくり交通計画)

●コミュニティバスのルート再編について

- ・地域の実状に合わせたコミュニティバス及び小堀循環バスの運行に努めます。また、民間事業者との連携の下、路線の維持などに積極的に取り組み、路線バスとともに交通空白地帯の解消を目指した、利便性の高いバスネットワークを形成していきます。(取手市都市計画マスタープラン)

- ・市が運行するコミュニティバスについては、定期的な利用者アンケートや利用状況調査により、ニーズの把握に努めるとともに、他の公共交通機関の運行状況を考慮し、効率的で利便性の高いルート・ダイヤの設定を検討していきます。(第二次取手市環境基本計画)

●環境への配慮について

- ・カーボンニュートラルに資する、燃料電池車両や EV バスについては、県内でも一部の交通事業者において導入されていますが、車両価格や航続距離などの性能向上の状況を注視しながら、今後の導入促進に向けて交通事業者と検討してまいります。(茨城県地域公共交通計画)

◇公共交通を利用しやすい環境整備

●交通結節点の整備

- ・交通需要に対応した駐車場・駐輪場の確保、駅前広場の充実等、駅利用者の安全性・快適性を備えた周辺環境の整備を図ります。(取手市都市計画マスタープラン)
- ・高齢者や身体障害者のみならずすべての人々が安全かつ快適に移動できるよう、公共交通網と歩行者交通網との継ぎ目ない移動円滑化のネットワーク化を構築する。
このため、JR及び関東鉄道常総線の各駅及びその周辺については、移動円滑化のための措置を講ずることとし、特に取手駅及び戸頭駅周辺はより重点的かつ一体的に移動円滑化を推進する地区として総合的・連続的な整備を推進する。(取手市移動円滑化基本構想)

●接続の向上

- ・主要拠点まで運行されている様々な交通サービス同士の接続を強化し、円滑な乗継の実現など、利用しやすい環境を整備します。(茨城県地域公共交通計画)
- ・自家用車から公共交通への転換を促進するため、バスと鉄道の連携による利便性向上やまちづくりと連携した公共交通の実証実験等に取り組みます。(茨城県地域公共交通計画)

●デジタル化の推進

- ・デジタル技術を活用し、利用者にとって使いやすく分かりやすい公共交通の利用環境を整備し、利用促進につなげます。(茨城県地域公共交通計画)
- ・一部の路線バスやコミュニティバスでは料金箱による現金決済となっていますが、交通系 IC カードの導入により、区間内乗降客数の把握、決済処理速度の向上による乗降時間の短縮、運転手の負担軽減等により、安定したバスの運行が期待できることから、導入について事業者と検討していきます。(取手市立地適正化計画)

●バリアフリー化の推進

- ・バリアフリー新法に基づくバスターミナルや車両のバリアフリー化の支援を図ること
で、高齢者、障害者等の移動の利便性や安全性の向上を図ります。(取手市都市計画マ
スタープラン)
- ・車いすによる乗り降りが可能な鉄道・バスの車両を導入するとともに、市内の鉄道駅や
バス停留所、駅前広場などについても、昇降施設や情報案内施設の整備を図るなど、誰
もが安全かつ快適に利用できる公共交通機関の整備を推進する。(取手市移動円滑化基
本構想)

◇利用促進

●利用促進に向けて

- ・関係者が連携して、公共交通を知ってもらう、使ってみようと思ってもらうための取組
を推進するとともに、利用促進の施策検討を行います。(茨城県地域公共交通計画)
- ・鉄道、路線バスについては、茨城県や他市と協働して街頭でのパンフレット、グッズの
配布を行うなど、利用促進活動を展開していきます。(第二次取手市環境基本計画)
- ・移動の目的地となる施設や他業種との連携により利用者と収入源の確保を図り、公共交
通の維持確保・活性化に向けた施策検討を行います。(茨城県地域公共交通計画)
- ・現在は、路線バス、鉄道、コミュニティバスがそれぞれ高齢者等を対象とした割引パス
を発行し、高齢者等の利便性を高めているところですが、各公共交通機関を共通して利
用できるパスの発行により、公共交通の利用促進を図ります。(取手市立地適正化計
画)

◇福祉と公共交通の連携

●福祉有償運送

- ・社会福祉法人やNPO 法人が行う福祉有償運送は、公共交通機関を利用することが困難
な高齢者や障害者の移動手段として重要な役割を担っています。市の福祉有償運送等運
営協議会においては、実施に伴う安全の確保及び利用者の利便性に係わる方策等を協議
していきます。(第4期取手市地域福祉計画)

1-2 公共交通にかかわる市民アンケート調査結果

市民を対象にアンケート調査を実施し、利用実態等の把握を行いました。下記に結果の要点を整理します。

(1) 調査実施概要

アンケート実施期間：令和6年9月12日（発送）～10月7日（ポスト投函締切）
対象者：令和6年10月時点において取手市在住の15歳以上の市民3,000人
※対象者は無作為抽出により選定し、郵送によりアンケート票を発送、回収しました。
回収票数：1,437票（回収率：47.9%）

(2) 調査結果まとめ

1) 回答者の属性

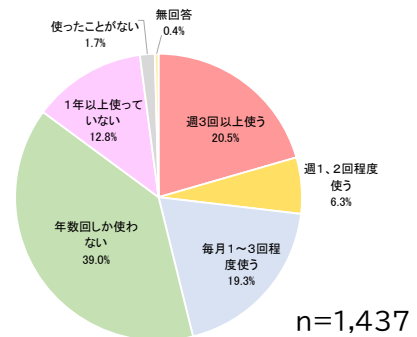
- 回答者の年齢は60歳以上の割合が約6割を占め、30歳代以下の若年世代からの回答は約1割でした。
- 運転免許証を76.4%の方が所持しており、自動車は84.9%の方が所有（同居人含む）していることから、自家用車依存度の高い地域特性がうかがえます。一方で、80歳以上では自動車、自動二輪、自転車のいずれも所有していない割合が高くなり、約14%となっています。
- 最寄りの鉄道駅、バス停までの移動は、鉄道駅は約8割、バス停は約7割の方が徒歩で移動できると回答しており、鉄道やバスの沿線に居住が集約されていることがうかがえます。

2) 公共交通の利用状況

①JR常磐線の利用状況

- 「年数回しか使わない」が約4割で最も多くなっていますが、年齢別では、10歳代～20歳代は「週1回以上使う」が5割を超えており、30歳代以上でも一定の利用が見られます。
- 月に1回以上利用する30歳代～60歳代の方は「不便・不満」に感じている割合が高く、具体的には、駅の窓口や運行本数に関する不便・不満が高くなっています

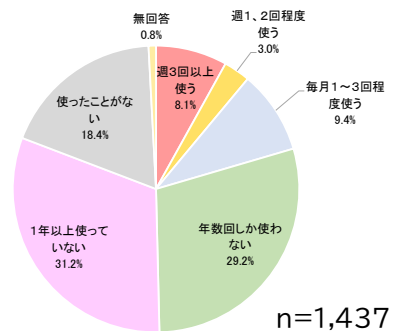
「JR常磐線の利用頻度」



②関東鉄道常総線の利用状況

- 月に1回以上利用する方は全体の2割程度で低くなっているが、10歳代～20歳代では定期的な利用をしている方が一定数います。
- 月に1回以上利用する10歳代～60歳代の方は「不便・不満」に感じている割合が高く、具体的には、運賃や運行本数に関する不便・不満が高くなっています。

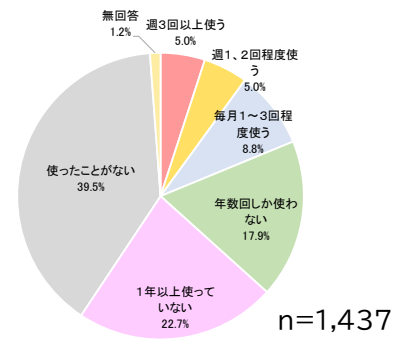
「関東鉄道常総線の利用頻度」



③路線バスの利用状況

- 「使ったことがない」が約4割で最も多くなっており、週1回以上の利用者は1割程度となっています。年齢別では、10～20歳代は他世代と比較すると「週3回以上使う」の割合が高い一方、いずれの世代も「使ったことがない」が最も高くなっています。
- 月に1回以上利用する全世代で「不便・不満」に感じている割合が高く、具体的には、運行本数や運行時間帯に関する不便・不満が高くなっています。

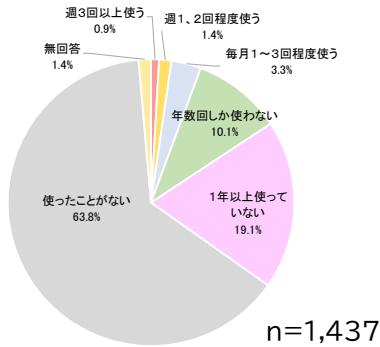
《路線バスの利用頻度》



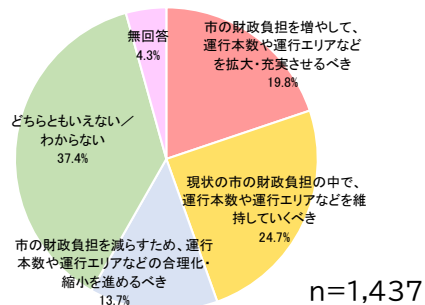
④コミュニティバスの利用状況

- 「使ったことがない」が約6割で最も多くなっており、週1回以上の利用者は1割未満となっています。年齢別では、いずれの世代も「使ったことがない」が半数以上を占め、「月1回以上」の利用は80歳以上が最も高く、10.5%となっています。
- 満足度は、「どちらでもない/わからない」が約4割となっており、日常的な利用が少ないことが結果につながっているとうかがえます。
- 「不便・不満を感じる理由」の具体的な内容は、30～80歳以上の世代では運行本数に関する割合が高くなっています。
- 今後のコミュニティバスの運行については、「どちらともいえない/わからない」が最も多く、次いで「現状の市の財政負担の中で、運行本数や運行エリアなどを維持していくべき」となっています。また、月1回以上の利用者の意向では、「市の財政負担を増やして、運行本数や運行エリアなどを拡大・充実させるべき」が最も多く約4割を占めています。

《コミュニティバスの利用頻度》



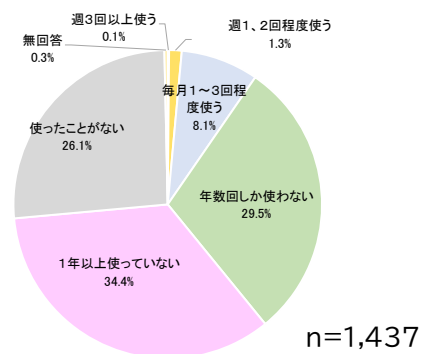
《今後のコミュニティバスの運行について》



⑤タクシーの利用状況

- 「1年以上使っていない」が約3割で最も多くなっており、週1回以上の利用者は1.5%未満となっています。年齢別では、「使ったことがない」と回答した内の34.1%を70歳代以上が占めています。
- 満足度は、「特に不便・不満を感じない」が約4割を占めていますが、一方で運賃の高さやタクシー待機に関して不便・不満を感じるという意見もありました。

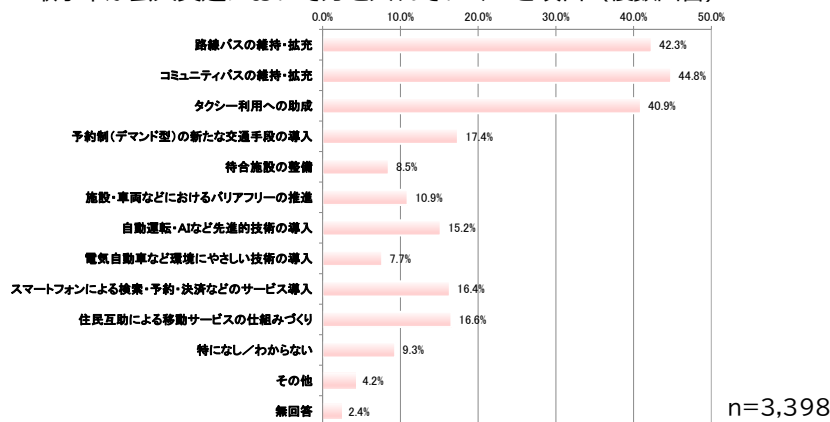
《タクシーの利用頻度》



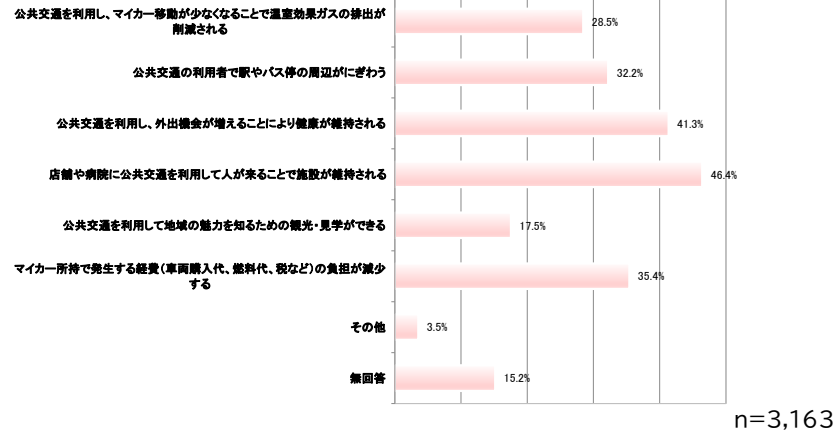
3) 公共交通の今後のあり方について

- 日常生活の移動での困難について、現在は「あまり困っていない」、「まったく困っていない」の割合の合計が8割近くを占めており高いものの、「将来の移動には不安を感じている」という回答をされる方も一定数おり、特に高齢者層でその傾向が強くなっています。
- 日常生活の移動（外出）で「いつも困っている」・「たまに困っている」の回答者が多い地域は、戸頭、桜が丘が同率、次いで井野台、井野、本郷の順となっています。
- 取手市が公共交通において力を入れていくべき項目は、「路線バスの維持・拡充」、「コミュニティバスの維持・拡充」が多く、次いで「タクシー利用への助成」となっています。
- 公共交通に期待する移動以外の役割は、「店舗や病院に公共交通を利用して人が来ることで施設が維持される」が最も多く、次いで「公共交通を利用し、外出機会が増えることにより健康が維持される」となっています。このことから、日常利便施設への公共交通でのアクセスの維持や利便性向上による外出時の移動選択肢の確保が望まれていることがうかがえます。

《取手市が公共交通において力を入れていくべき項目（複数回答）》



《公共交通に期待する移動以外の役割（複数回答）》



- 公共交通における将来的に必要な整備の各項目の回答上位は下記の通りです。

【公共交通における将来的に必要な整備 各項目の回答上位内容】

- ・料金と乗降場所 ⇒ 料金は比較的高いが、自宅と目的地(駅・店舗・病院等)を直接行き来できる
- ・運行範囲と便数 ⇒ 移動できる範囲は狭いが、便数は比較的多い
- ・料金と利用方法 ⇒ 料金は比較的安い、ほかの利用客と共同(相乗り)で利用する
- ・予約と運行 ⇒ 「予約は不要だが、定められたルートを時刻表のとおり巡回する」と「予約は必要だが、時間や目的地を指定できる」がほぼ同数
- ・予約の方法 ⇒ インターネット予約が充実していなければならない

4) 日常的な外出の実態について

①通勤、通学の移動実態

- 目的地は「市外」が約8割を占めており、交通手段は、「鉄道（JR・その他私鉄）」が最も多く、次いで「自家用車（自分の運転）」となっています。
- 外出頻度は「平日ほぼ毎日」が最も多く、週と月「数回」の詳細は、「月1回」、「週5回」がそれぞれ最も多くなっています。
- 外出は朝の時間帯（6時台～8時台）、帰宅は夜の時間帯（17時台～20時台）が多い傾向にあります。

②日用品の買い物の移動実態

- 目的地は「市内」が9割近くを占めており、交通手段は、「自家用車（自分の運転）」が最も多く、次いで「自家用車（家族・知人の運転）」となっています。
- 外出頻度は「週に数回」が最も多く、具体的には週1回～3回が多くなっています。
- 外出は朝の時間帯（9時台～11時台）、帰宅は昼の時間帯（11時台～12時台）が多い傾向にあります。

③通院の移動実態

- 目的地は「市内」が8割近くを占めており、交通手段は、「自家用車（自分の運転）」が最も多く、次いで「自家用車（家族・知人の運転）」となっています。
- 外出頻度は「月に数回」が最も多く、具体的には月1回が多くなっています。
- 外出は朝の時間帯（8時台～10時台）、帰宅は昼の時間帯（11時台～12時台）が多い傾向にあります。

1-3 コミュニティバス利用者にかかわるアンケート調査結果

コミュニティバスの利用者へアンケート調査を実施し、利用実態等の把握を行いました。下記に結果の要点を整理します。

(1) 調査実施概要

調査日程：令和6年10月3日（木）、4日（金）、15日（火） 計3日間

※QRコードによる回答期限は10月15日（火）としました。

※別途コミュニティバス車内掲示による告知において、QRによるWEB回答の受付を実施しました。期限は、令和6年9月30日（月）～10月11日（金）としました。

対象者：各調査地点における取手市コミュニティバスの利用者

調査地点バス停：取手駅東口、藤代駅北口、取手市役所、ウェルネスプラザ、藤代庁舎、あけぼの、さくら荘、かたらいの郷、戸頭駅、JAとりで総合医療センター 計10地点

調査方法：①調査員によるヒアリングおよび回答者による記入、②QRコードによるWEB回答

回収票数：285票（うちQRコードによるWEB回答10票）

(2) 調査結果まとめ

1) 回答者の属性

○取手市在住者が9割以上と、大多数を占める結果となりました。

○回答者の年齢は60歳以上の割合が7割を占め、30歳代以下の若年世代からの回答は約1割となりました。

2) 外出目的

○外出目的の上位は、「病院・薬局等」、「買物・食事」、目的地は「取手市内」となっており、コミュニティバスは、高齢者が市内において日常の用事を済ませる際の移動手段として利用しているケースが多いことがうかがえます。

○選択肢以外の「その他」の目的地の上位は、「市役所・庁舎」、「かたらいの郷」などがあり、コミュニティバスでアクセスできる公共施設、福祉施設への外出も一定数あります。

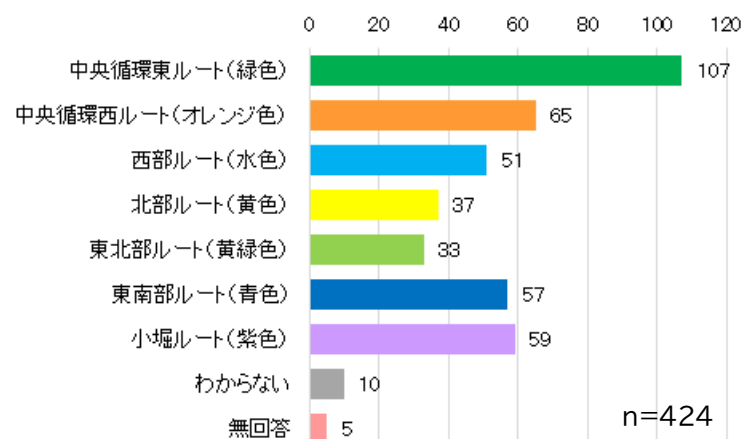
○外出目的地は、「病院・クリニック」が最も多く、次いで「福祉作業所・福祉センター・福祉事務所」、「かたらいの郷」の順となっています。

3) 日頃のコミュニティバスの利用状況

○「週3回以上使う」が最も多く、特に70歳代、80歳代の利用者が多く回答しています。

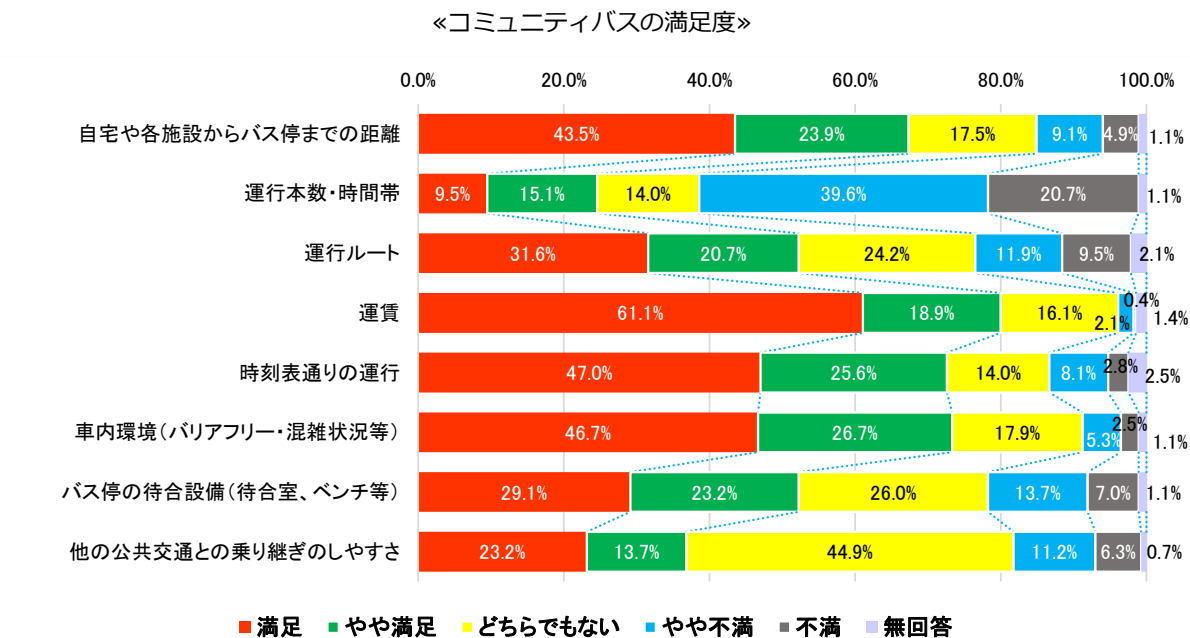
○主に利用するコミュニティバスのルートは「中央循環東ルート」が最も多く、次いで「中央循環西ルート」の順となっています。

《主に利用するコミュニティバスのルート（複数選択）》



4) コミュニティバスの満足度

- 『満足・やや満足』の合計において、「運賃」は『満足：61.1%』と、他の項目と比べ高い満足度を得ています。
- 一方、「運行本数・時間帯」は、『不満・やや不満』の合計が5割以上となっており、今後の利便性向上に期待が寄せられていることがうかがえます。



n=285

1-4 公共交通関係団体の意向把握

交通事業者、福祉移送を行う移送団体、医療機関、市内に拠点を置く企業にヒアリングを実施し、各立場における課題、公共交通との連携や期待すること等の内容把握を行いました。下記に結果の要点を整理します。

公共交通事業者	鉄道事業者1社、バス事業者4社（路線バス事業者2社、貸切バス事業者2社）、タクシー事業者2社
<p>◆近年課題となっていること</p> <p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全管理に多くの費用を割く必要があり、人件費以上に重要な項目である。 <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転士の応募数は増えているが、職場への定着が課題となっている。 運転士の応募には、残業の程度など勤務形態が重視される傾向にある。 コロナ禍前の8割程度までしか利用が戻っていない状況で、加えて物価高騰・人件費の上昇があるため経営は厳しい。 <p>【タクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状の稼働率を考えると、更なる運転士の確保を図りたい。 運転士の高齢化が進んでいる。 業界に共通して退職金などの制度がないため勤続年数が短い傾向にある。 <p>◆取手市の公共交通の見直しに対する考え</p> <ul style="list-style-type: none"> 新規の公共交通を導入する場合、既存の公共交通の利用者が減少することが無いように料金や運行範囲を設定する必要がある。 取手市では市街地にも高低差があり、最寄りのバス停に行くのが大変だという人がいるため、利用できる人の年齢を制限し、新規の公共交通を導入すると良い。 乗合形式を導入する場合、目的地をある程度固定できると運用しやすいと思う。 小堀地区のスクールバスについて、現状乗車率が高く地区住民が乗り切れないこともあるため、車両サイズを見直す必要がある。 	
移送団体	移送団体3団体
<p>◆近年課題となっていること</p> <ul style="list-style-type: none"> 人手が足りないため、新規の登録を停止している。 数年前は長距離の外出の福祉移送も行っていたが、現在は市内の買い物や通院の移送で手一杯。 移送の時間をずらすなど調整して対応しているが、予約を断る件数が増えてきている。 ドライバー不足と同様に事務員も不足している状態である。 ドライバーの高齢化が進行している。 <p>◆市への要望</p> <ul style="list-style-type: none"> 福祉移送の利用条件に達していない人たちを救う手段が必要。 移送サービスだけでなく他の移動手段も活用して、市民の移動ニーズに対応できるような取組みが必要。 免許返納者向けの取組みが必要。 	

病院・企業	病院 7 医療機関、企業 2 社
<p>◆独自に行っている運送サービスの空き時間に高齢者などの移送をすることは可能かどうか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託で行っているため難しい。 ・運転士に他の業務がある、従業業務が限定されているなどで、確保できないため難しい。 ・事故などのリスクが高まる懸念があるため難しい。 ・利用者トラブルが発生する懸念があるため難しい。 ・本来の目的の運送（従業員・利用者対象）ダイヤに支障をきたす懸念があるため難しい。 ・車両定員が少ないため難しい。 ・運転士や運行の安全確保等の課題がある。 	
高等学校	市内 3 校
<p>◆通学の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスやチャーターバスの運行経路は、最寄り駅を含むように設定している。 ・運転士不足のため、スクールバスやチャーターバスの運行ルートを見直し、運行時間の短縮を行った。 ・運行経費は利用者、卒業生 OB からの補助・借入、学校の予算などで賄っている。 ・鉄道駅からの交通手段を確保したい。 ・雨の日はバス需要が多くなるため、車両定員の関係で乗車できない生徒もいる。晴れの日でも利用が集中すると乗れないこともある。 ・コミュニティバスを通学手段として活用できると鉄道駅利用者や雨天時にありがたい。 ・自家用車の送迎によるクレームが発生している。 	

1-5 市民の意向把握

市民アンケートの補完として、交通に課題がある市内の8地区（柵木、桜が丘、双葉、紫水、駒場、光風台、小堀、高須）を対象に、移動実態、ニーズを把握するため、市政協力員、自治会役員、地区代表者よりヒアリングを実施しました。下記に結果の要点を整理します。

【対象地区選定方法】

- ・基幹的公共交通路線の利用圏域（鉄道駅 800m、一日片道 30 本以上の路線バス停留所 300 m）から外れているエリアに所在し、一定の人口密度がある住宅団地
- ・以前から市へ交通に関する要望等が寄せられるなど、特に交通課題があると認められる集落

地区ヒアリング	交通に課題がある8地区
<p>柵木団地地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区の南側はコンビニがあるので簡単な買い物はできる。地区の北側は店舗が閉店しているので藤代南地区のスーパーマーケットを利用している。 ・通院は自家用車で行くことが多く、市内の総合病院やつくば市、守谷市の病院が主な通院先。 ・コミュニティバスには通勤、通学よりも日中の日常生活の足としての利用を求める。 ・高齢を理由とする免許返納者も増えてきており、返納者への支援が必要と感じる。 ・高齢者が多い地域のため、団地に入り込んだ位置でのバス停設置が望ましい。 <p>桜が丘地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・藤代南地区のスーパーマーケットなどを利用しているが、コミュニティバスのルート・ダイヤ改正で利用しづらくなった。 ・通院は、市内の総合病院や近隣の診療所、市外などに行く方が多く、交通手段は自家用車や電車、病院送迎バスを利用。通院先にもよるが、藤代駅まで移動できれば、乗り継ぎ等で対応していく。 ・コミュニティバスは毎日の運行が難しいのであれば、曜日を限定した運行でも構わないので日中の運行便数を増やして欲しい。 <p>双葉地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物の行きと帰りで使いたいバスの時間が開きすぎているので行きと帰りのバスで1時間～1時間半の間があると使いやすい。 ・R6の改正で日頃利用する病院にバス1本で行けなくなり不便になった。 ・団地北側でバス停まで来れない方は日常的にタクシーを使用することもある。 <p>紫水地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物は藤代駅周辺や龍ヶ崎市内のスーパーマーケットなどを利用しており、通院は市内の総合病院や近隣の診療所を利用している。 ・買い物や通院の際の交通手段としては、自家用車、路線バス（関東鉄道）、コミュニティバスとなっている。 <p>駒場団地地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスを利用して取手駅周辺で買い物をしている。理想は新取手のスーパーマーケットに行きたいが交通の便を考えると難しい。 ・通院は、市内の総合病院や近隣の診療所に行く方が多く、一部は送迎のサービスがある。 ・コミュニティバスはダイヤ改正で終点がウェルネスプラザとなった運行ルートが多く、取手駅まで歩く距離も長いいため高齢者にとっては辛い。 ・団地内などの細い道に対応できる小型車両による移動サービスを希望したい。坂道の多い団地のため、徒歩移動も高齢者にとっては厳しい。 	

光風台団地地区

- ・移動スーパーが団地内に乗り入れているが、あまり利用しない。
- ・路線バス沿線にスーパーマーケットは充実しているが、徒歩圏内に店舗があるのが理想である。
- ・通院は市内の総合病院や近隣の診療所に行く方が多く、自家用車や路線バス、コミュニティバスを利用する。一部の病院は徒歩圏内に立地している。

小堀地区

- ・日用品の買い物について、コミュニティバスを利用するのであれば取手駅周辺の店舗を利用する。自家用車では我孫子や柏の店舗を利用する。
- ・コミュニティバスの運行の間隔を1時間～1.5時間に1本は確保してほしい。2時間は空きすぎている。
- ・通学時間帯のスクールバス混乗について、車両定員の関係で、地区住民が乗り切れない状況があった。車両サイズを見直すなどの対応を考えてほしい。
- ・取手駅だけではなく天王台駅を利用することも多いので、そちらの方面へ向かうバスがあると良い。

高須地区

- ・日用品の買い物について、藤代駅周辺や龍ヶ崎市内のスーパーマーケットを利用することが多く、通院は市内の総合病院や診療所に行く方が多い。
- ・本数が少なくても良いのでコミュニティバスを藤代駅まで循環するルートで運行してほしい。
- ・タクシーを呼んでも配車されないことがあるので、デマンド交通等の移動手段を確保してほしい。

1-6 取手市の概況

(1) 人口

本市の総人口は年々減少しており、令和5年の人口は105,913人（住民基本台帳登録人口）となっており、内訳は0～14歳の年少人口が10,428人で総人口の9.9%、15～64歳の生産年齢人口が58,705人で総人口の55.4%、65歳以上の老年人口が36,780人で34.7%となっています。今後も減少傾向は続く見込みで令和22年の人口は90,150人になると推計されています。一方で高齢化率は増加する見込みで、令和22年には38.1%になると推計されています。

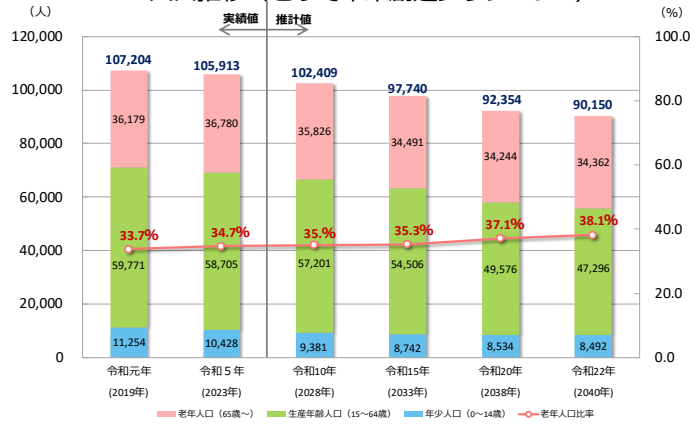
人口動態は、出生、死亡に伴う人口の動きを示す自然動態は出生数より死亡数の方が多い自然減の状態が続いています。一方で転入転出及びその他の増減に伴う人口の動きを示す社会増減はコロナウィルスの影響を受けた令和4年を除き、令和元年以降は転出者より転入者が多い社会増の状態が続いています。

(2) 土地利用

本市の面積は6,996haで1,809haを、既成の市街地あるいは計画的に市街化を図るべき区域である市街化区域に、5,187haを、市街化を抑制すべき区域である市街化調整区域に指定しています。市街化区域は取手駅周辺から西部にかけてと藤代駅周辺、双葉地区、桜が丘地区に指定されています。

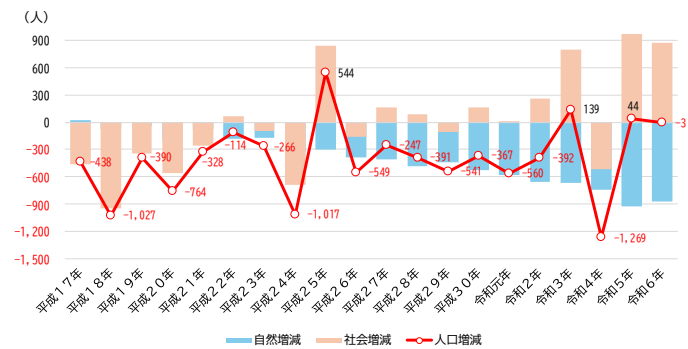
市街化区域では、住宅用地が32.9%を占め、一番多くなっており、市街化調整区域では農地である田畑が48.4%を占め、一番多くなっていますが、幹線道路沿いには集落が形成され、宅地となっています。

「人口推移（とりで未来創造プラン2024）」



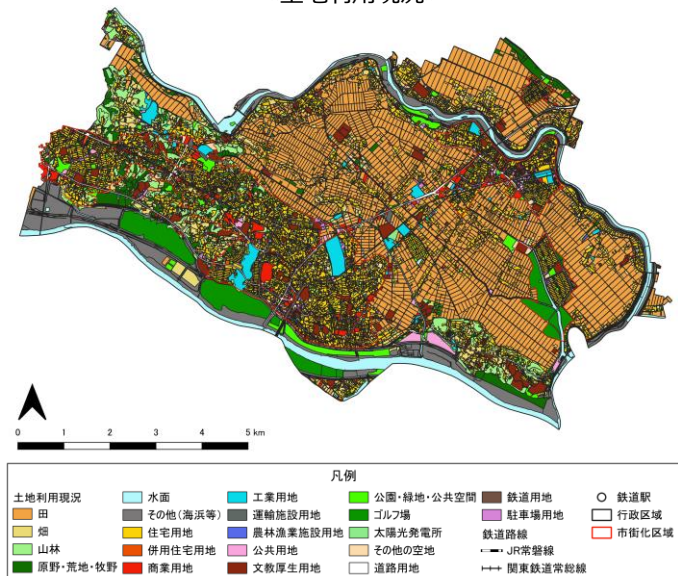
出典：とりで未来創造プラン2024
(※住民基本台帳登録人口に基づく市独自推計)

「人口動態の推移」



出典：住民台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査（総務省）

「土地利用現況」



出典：令和2年度（2021年度）都市計画基礎調査

1-7 現況と問題点

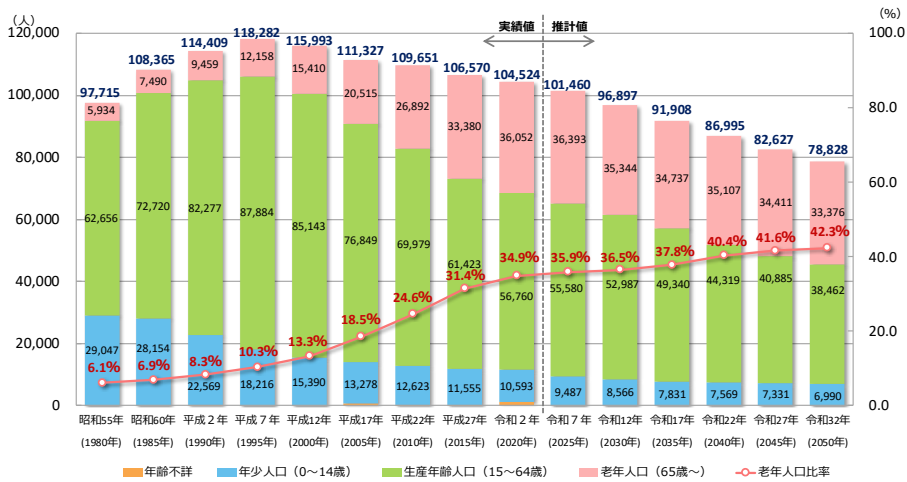
市民アンケート、事業者・地区ヒアリングと、統計等の各種データの結果を踏まえ、本市の公共交通の現況と問題点を整理します。

(1) 現況と問題点について

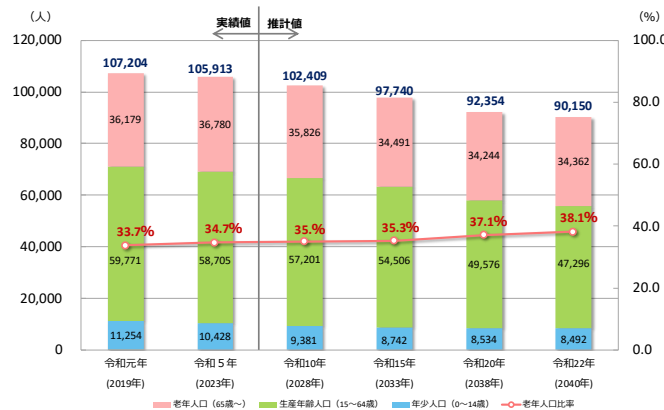
1) 現況と問題点① 人口の推移と公共交通の利用状況

- 総人口は平成7年をピークに減少しており、令和22年には86,995人になる見込みです(市独自集計では令和22年の人口見込は90,150人)。高齢化においても、令和2年から令和32年にかけて、高齢化率40%以上の地域が増加する見込みです。
- 公共交通の利用者数は、コロナ禍で大幅に減少した後、現在は回復傾向にありますが、コロナ禍前と同水準まで回復していない状況で、どの公共交通機関においても、月に1回以上利用する意向の市民は5割以下となっています。また、特にコミュニティバスやタクシーを月に1回以上利用する人は1割以下となっています。
- 公共交通の主たる利用者となる通勤通学をする世代は人口減少しており、コロナ禍もあいまって公共交通利用は減少しています。この状況は、利用者実績・パーソントリップ調査結果から読み取れます。
- 今後は公共交通利用者の減少がさらに進行し、事業存続上の問題点になると想定されます。

「年齢3区分の人口推移 上：国勢調査・国立社会保障・人口問題研究所
下：とりで未来創造プラン2024」



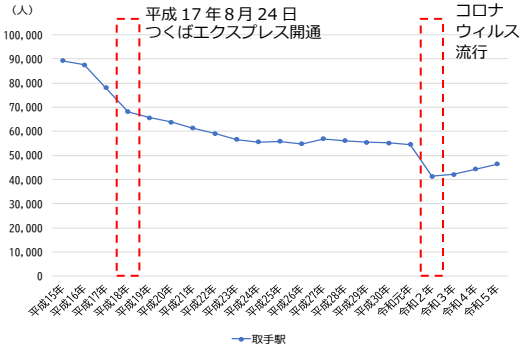
出典：【実績値】各年国勢調査
【推計値】国立社会保障・人口問題研究所令和5年(2023年)推計



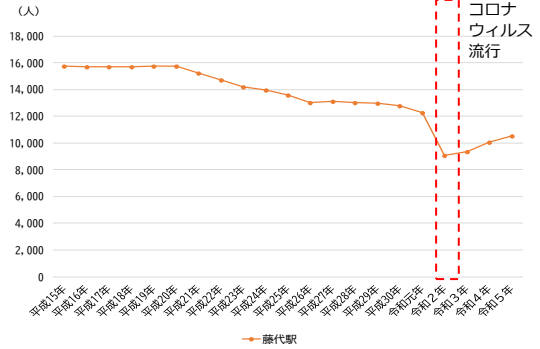
出典：とりで未来創造プラン2024
(※住民基本台帳登録人口に基づく市独自推計)

公共交通利用者の推移

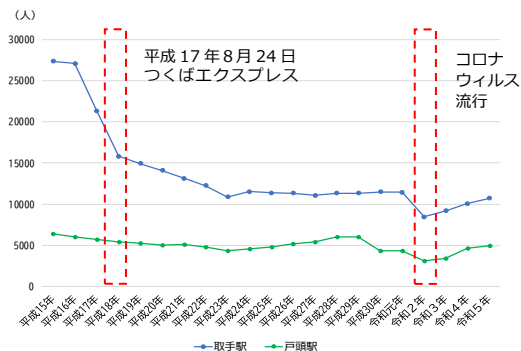
JR常磐線 取手駅



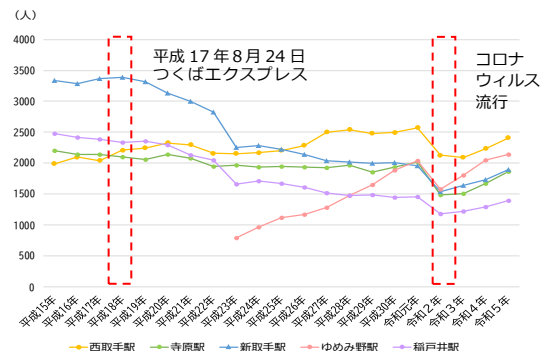
JR常磐線 藤代駅



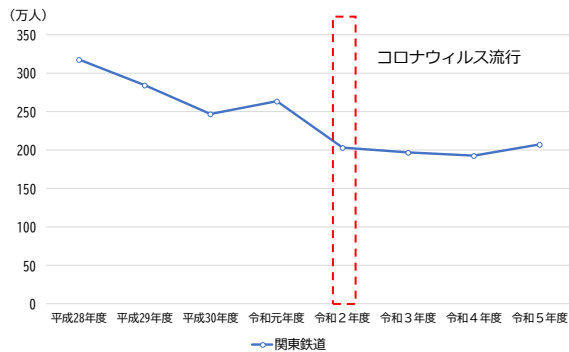
関東鉄道常総線 取手駅、戸頭駅



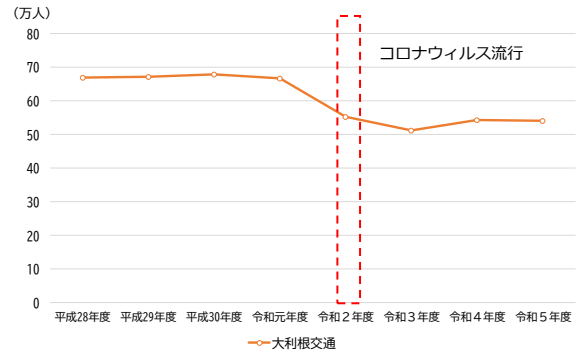
関東鉄道常総線 西取手～稲戸井駅



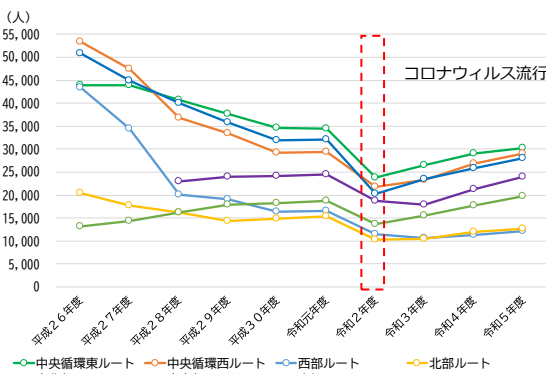
路線バス 関東鉄道



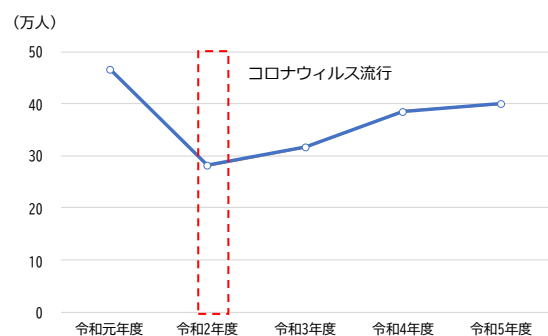
路線バス 大利根交通



コミュニティバス

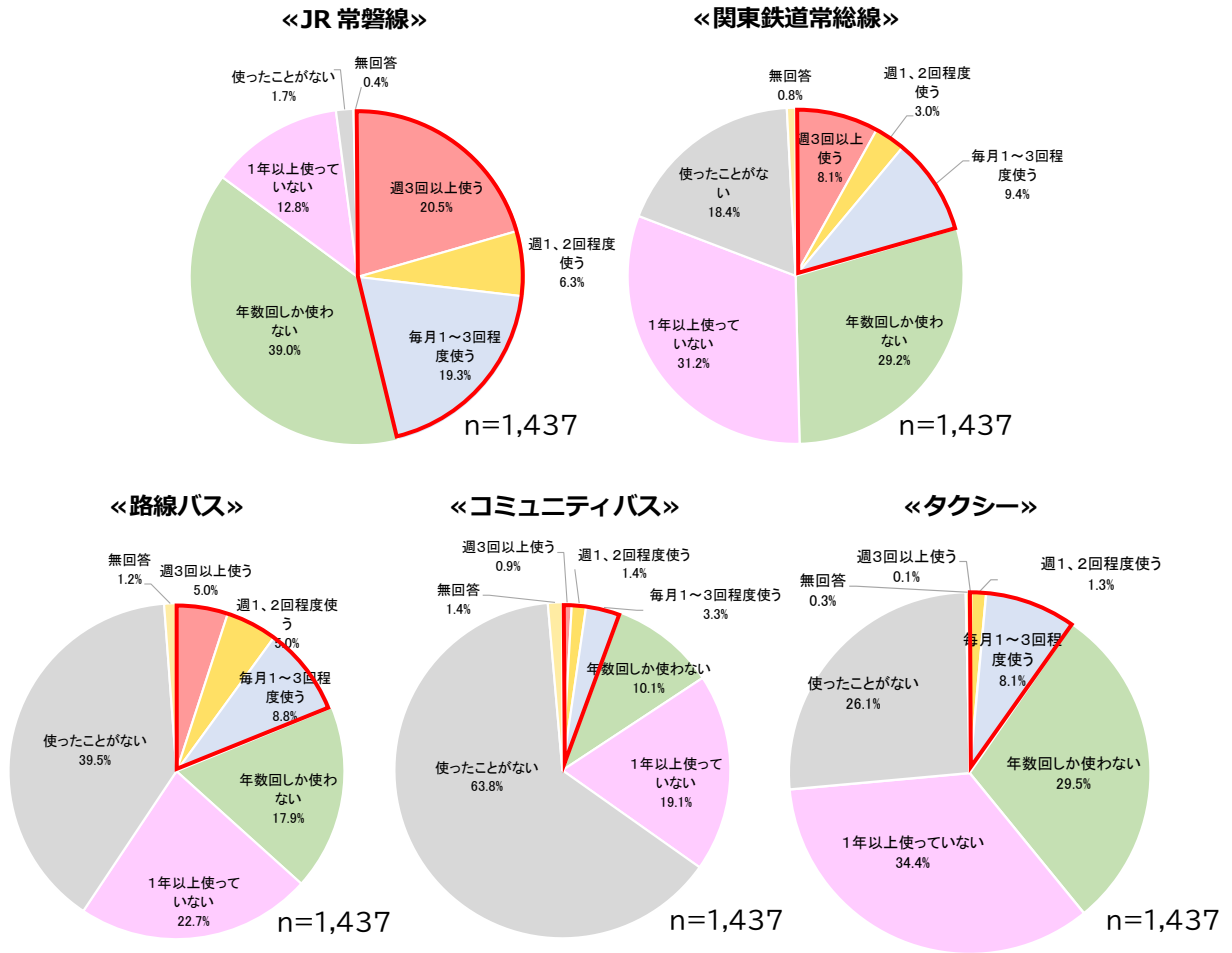


タクシー



出典：(鉄道) JR 東日本ホームページ、統計とりで
(タクシー) 茨城県ハイヤータクシー協会資料
(路線バス) 統計とりで
(コミュニティバス) 取手市資料

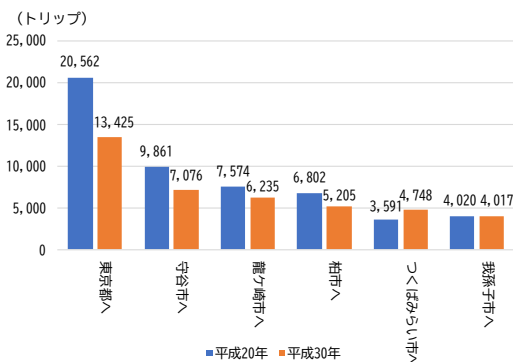
「公共交通の利用頻度」



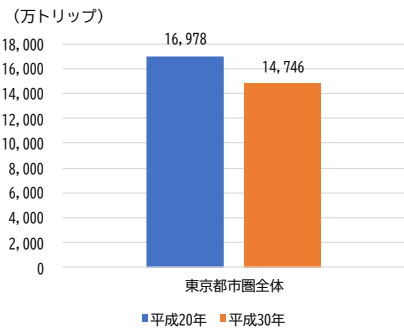
出典：市民アンケート

「トリップ調査からみる移動数の推移」

「取手市からの移動の推移」



「東京都市圏全体の移動の推移」



出典：平成20年：第5回東京都市圏パーソントリップ調査
平成30年：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

トリップ

入がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位

東京都市圏

東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部（右図参照）



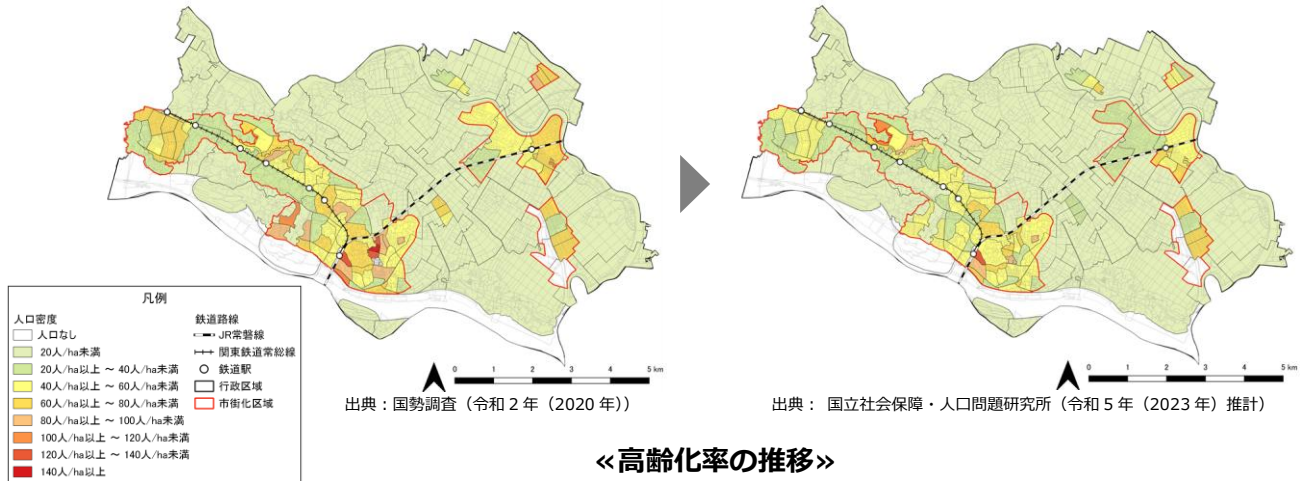
○鉄道駅・路線バス停留所の周辺は既成市街地（市街化区域）で、人口密度の低下が見込まれるため、都市構造の観点から見ても、利用者が減少していくと想定されます。

○一方で、今後需要が増加しそうなのは、自ら移動する手段を持たない人が多く存在する後期高齢者等の世代が住んでいる地域である。この世代が特に多いエリアは市域境界あたりの既成市街地から遠い箇所です。

「人口密度の推移」

「令和2年（2020年）」

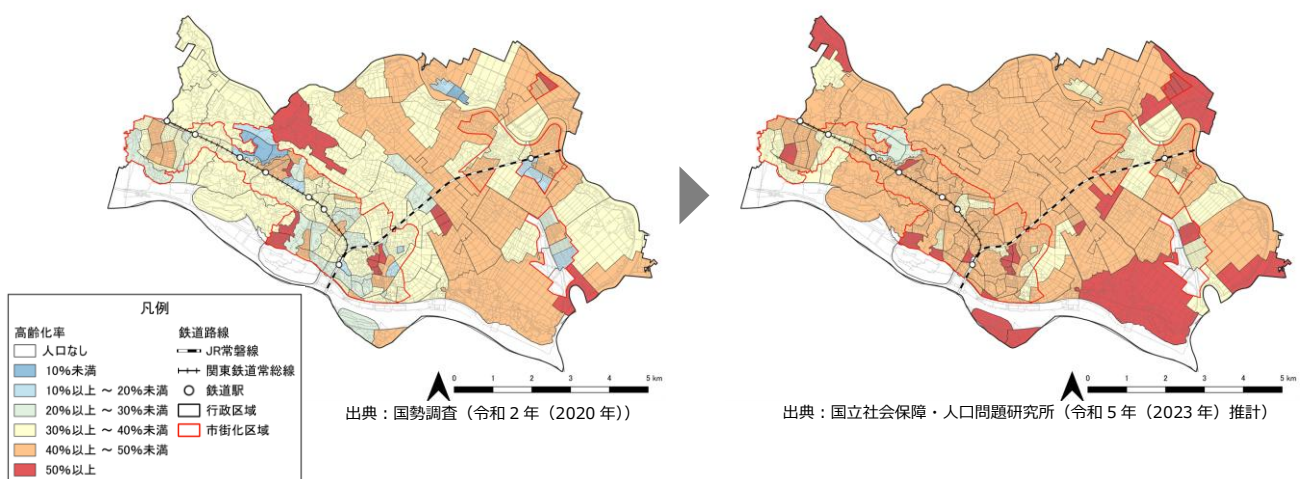
「令和32年（2050年）」



「高齢化率の推移」

「令和2年（2020年）」

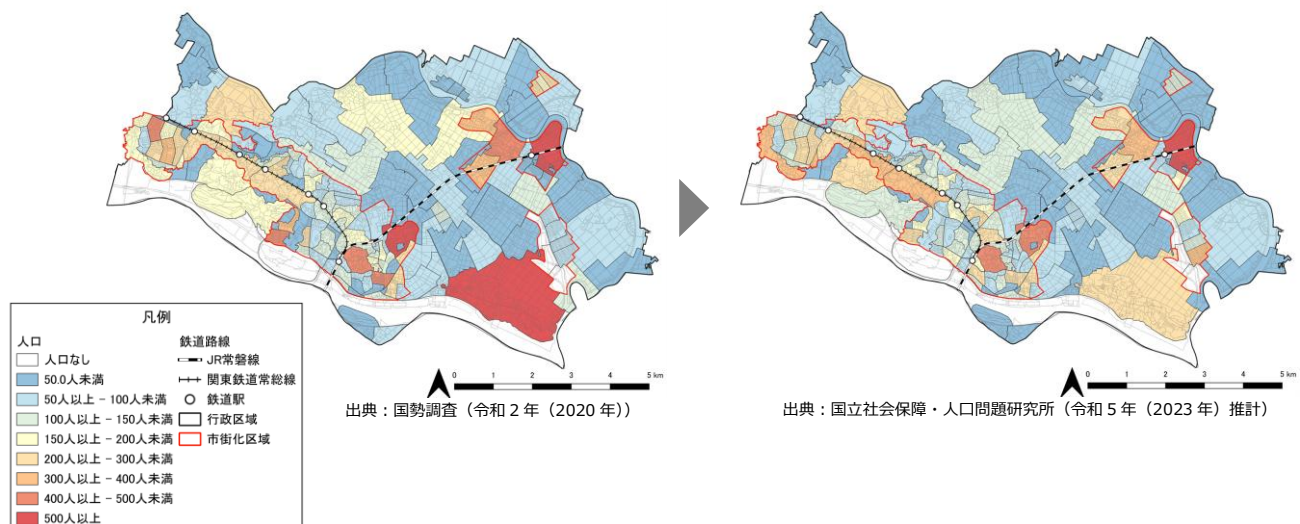
「令和32年（2050年）」

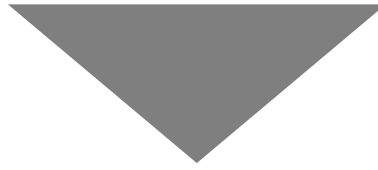


「後期高齢者数の推移」

「令和2年（2020年）」

「令和32年（2050年）」





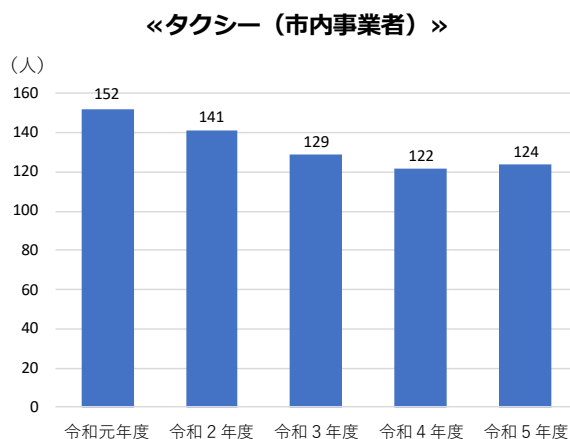
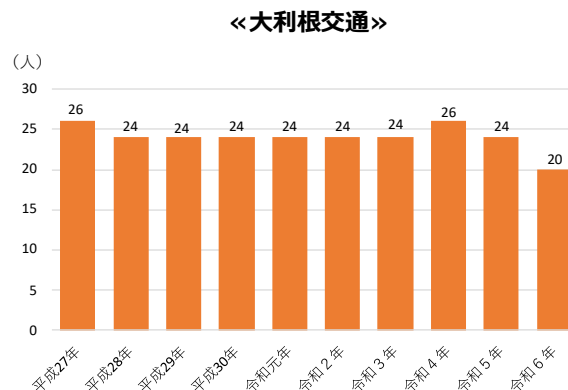
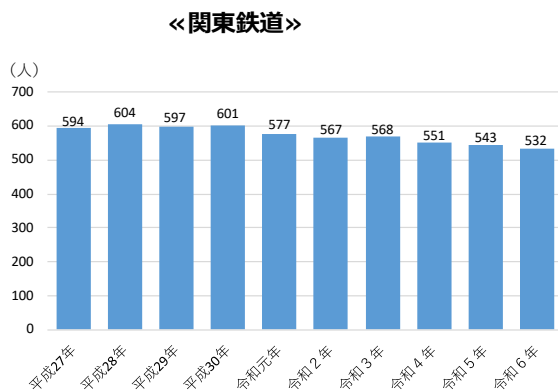
現況と問題点①のまとめ

- ・事業者が運行する鉄道・バス路線沿線（主に既成市街地あたり）の需要は今後低下する見込みである一方で、少子高齢化の進行に伴い、基幹的な公共交通から離れた地域の後期高齢者の移動需要は増加する見込みです。
- ・これらの需要に現在はコミュニティバス等で対応していますが、実態調査・意向調査結果を見ると、中頻度の利用傾向となっています。
- ・上記を踏まえると、これまでの主に既成市街地内での大量・高頻度の移動需要ではなく、既成市街地から遠いエリアでの少量・中低頻度で広範囲の移動需要に変化することが想定されます。

2) 現況と問題点② 公共交通事業者の運転士の推移と現状

- 運転士数の推移を見ると減少していく傾向にあります。また、ヒアリング結果を見ると高齢化や人材確保が難しい状況にあるということが分かります。
- 運転手の減少に加え、2024年4月方働き方改革により、労働時間の規制が強化され、現状の交通網を維持するのに必要な運転士の数が増加したことによる運転士不足も発生しています。

「公共交通事業者の運転士の推移」



※各年3月時点の運転士数を掲載
 出典：関東鉄道、大利根交通資料
 茨城県ハイヤー・タクシー協会提供

「運転士不足の現状（ヒアリング結果抜粋）」

ヒアリング対象：鉄道事業者1社
 バス事業者4社（路線バス事業者2社、貸切バス事業者2社）
 タクシー事業者2社

【鉄道】

- ・安全管理に多くの費用を割く必要があり、人件費以上に重要な項目である。

【バス】

- ・運転士の応募数は増えているが、職場への定着が課題となっている。
- ・運転士の応募には、残業の程度など勤務形態が重視される傾向にある。
- ・コロナ禍前の8割程度までしか利用が戻っていない状況で、加えて物価高騰・人件費の上昇があるため経営は厳しい。

【タクシー】

- ・現状の稼働率を考えると、更なる運転士の確保を図りたい。
- ・運転士の高齢化が進んでいる。
- ・業界に共通して退職金などの制度がないため勤続年数が短い傾向にある。

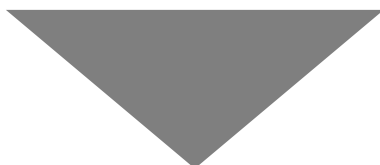
○運転士が減少していることなどに起因して、ダイヤ改正や路線廃止等が生じています。

《路線バス改正の主な内容》

- ・ 2023年12月20日のダイヤ改正において、関東鉄道全体で49系統、平日235便、土日祝日116便の減便
- ・ 取手市内では、「守谷駅東口～谷井田～取手駅西口線」、「取手駅西口～江戸川学園線」、「取手駅西口～井野団地循環線」、「藤代駅～自由ヶ丘団地線」、「取手駅～谷井田～谷田部車庫線」、「竜ヶ崎駅～光風台団地入口～取手駅東口線」、「光風台団地～取手駅東口線」、「藤代駅南口～藤代桜が丘線」の8路線で減便を実施
- ・ 2024年3月31日のダイヤ改正において、「取手駅西口～取手中央タウン～取手スポーツセンター～戸頭駅線」の運行終了

《コミュニティバス改正の主な内容（2024年4月1日改正）》

- ・ 1日あたりの全ルート of 総便数を64便から60便に減少
（中央循環西ルート1便、小堀ルート3便）
- ・ 中央循環東ルート：経路の効率化
- ・ 中央循環西ルート：経路の効率化
- ・ 西部ルート：ウェルネスプラザへの延伸
- ・ 北部ルート：双葉地区への乗り入れ廃止、東北部ルート成沖便の受入
- ・ 東北部ルート：桜が丘便・成沖便の廃止、双葉便・浜田便の増便
- ・ 小堀ルート：朝の3便を減便し12便から9便に変更



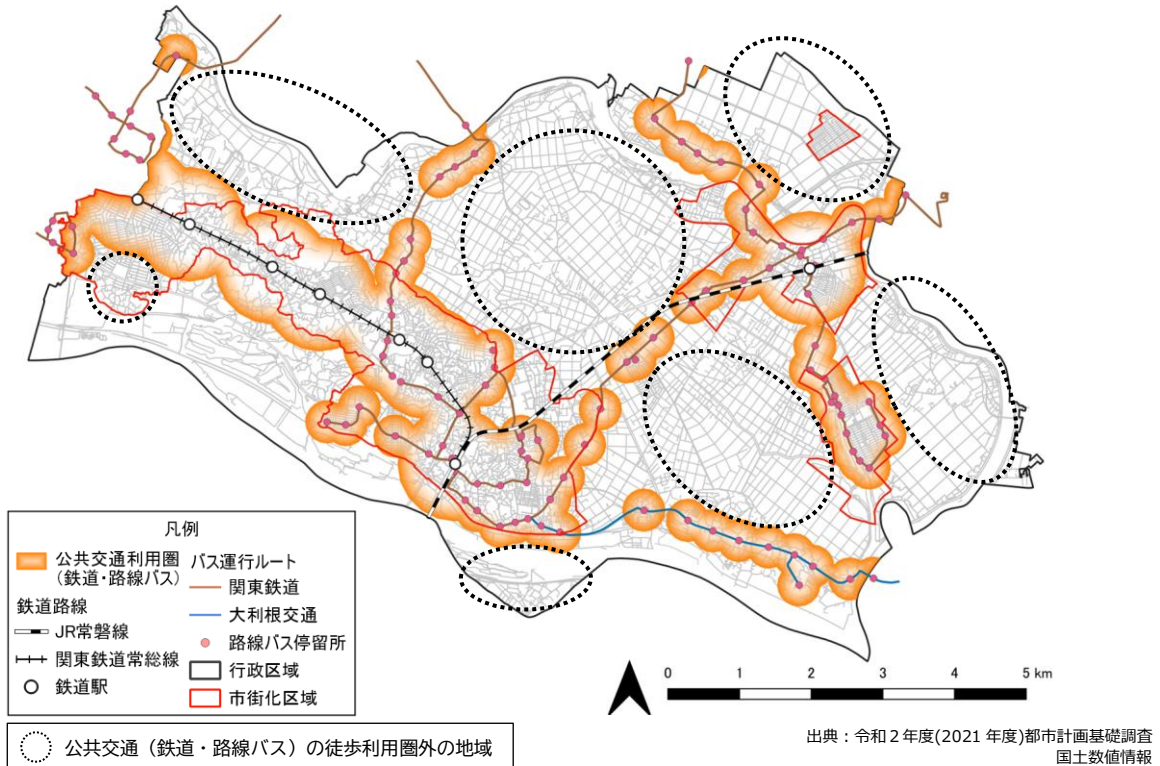
現況と問題点②のまとめ

- ・ 運転士不足を起因とする事業の制限が具体的に生じてきており、事業者ヒアリング結果で人材確保が難しい状況にあることも踏まえると、今後さらに状況が悪化する可能性があると考えられます。

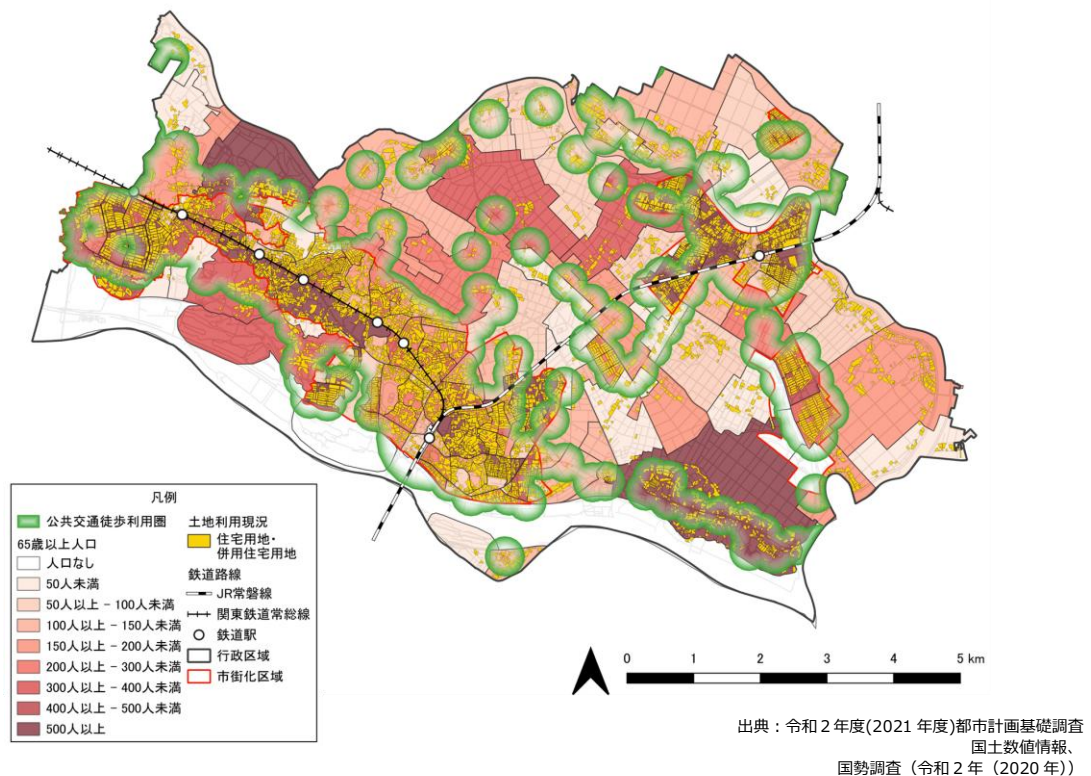
3) 現況と問題点③ 公共交通の徒歩利用圏と地形

○鉄道路線バスの徒歩圏は市街化区域内を概ねカバーしていますが、双葉団地など一部含まれない箇所もあります。また、市街化調整区域の多くの箇所は徒歩圏外で、コミュニティバスによって概ねカバーされていますが、サービス水準が民間路線に比べて低いことから、移動手段が不十分な状況にあります。

「民間公共交通のカバー状況（鉄道・路線バス）」

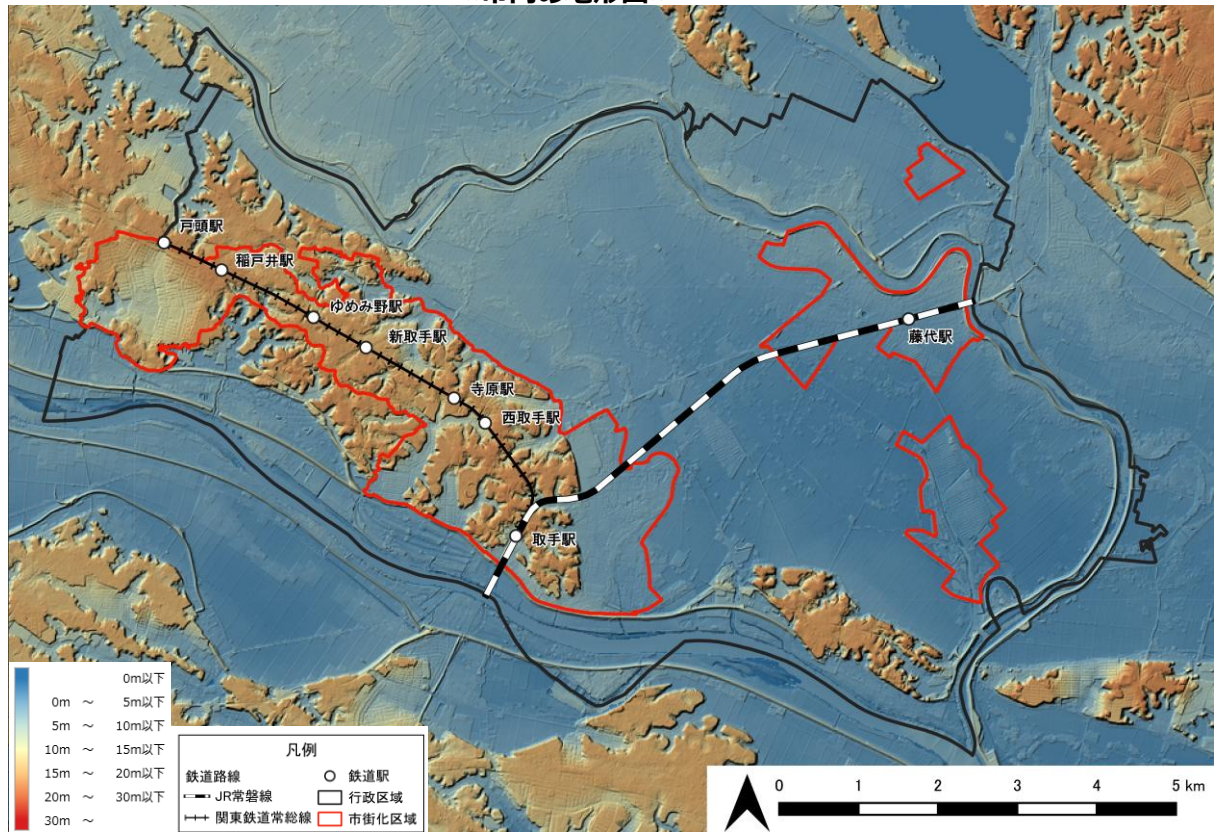


「公共交通の徒歩利用圏と65歳以上人口」



- ほとんどの地域が標高 5.0m～10.0m となっていますが、取手駅西側の市街化区域や小文間では標高 15.0m 以上の高台となっています。
- 市街化区域では関東鉄道に沿って標高が高くなっており、駅から遠ざかるにつれて低くなり、高低差の大きい市街地が形成されています。

≪市内の地形図≫



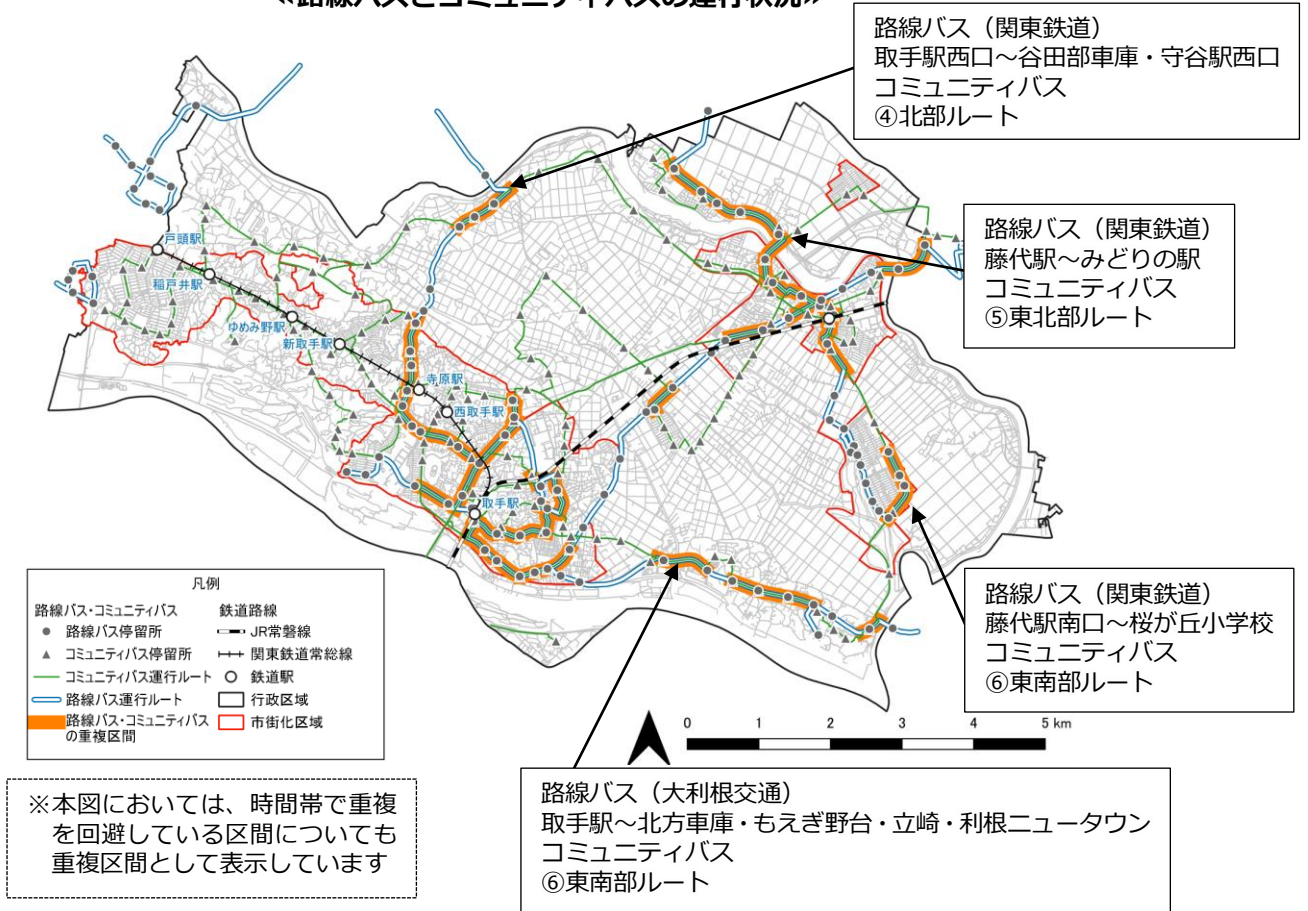
現況と問題点③のまとめ

- ・地形状況を見ると、鉄道駅・バス停留所の徒歩利用圏となっている市街化区域内の高低差は大きく、徒歩移動がしづらい等の制約を持つ後期高齢者等については、徒歩利用圏内であっても移動手段が不十分な状況にあります。

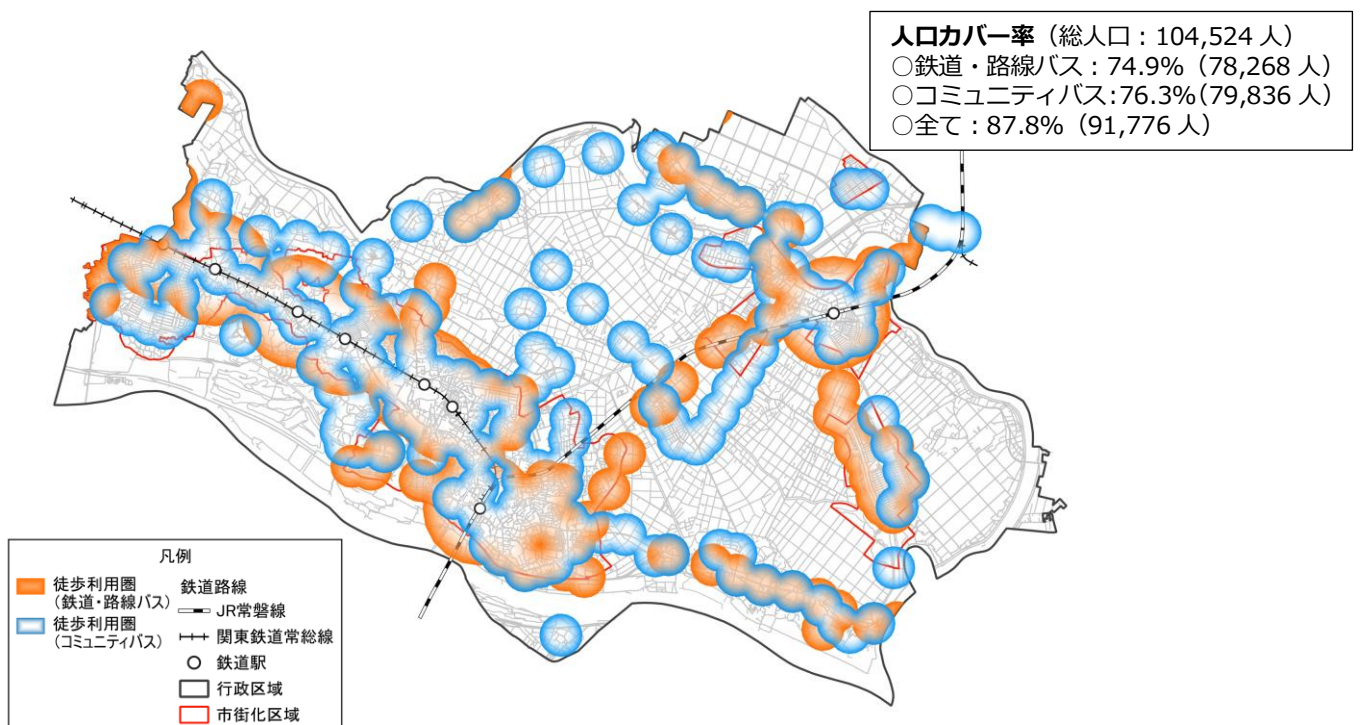
4) 現況と問題点④ 路線バスとコミュニティバスの運行の実態

- 取手駅や藤代駅周辺などに路線バスとコミュニティバスが重複する区間が存在します。
- 公共交通の徒歩利用圏を見るとコミュニティバスと鉄道・路線バスとの被りが市街化区域を中心に多く見られます。

「路線バスとコミュニティバスの運行状況」

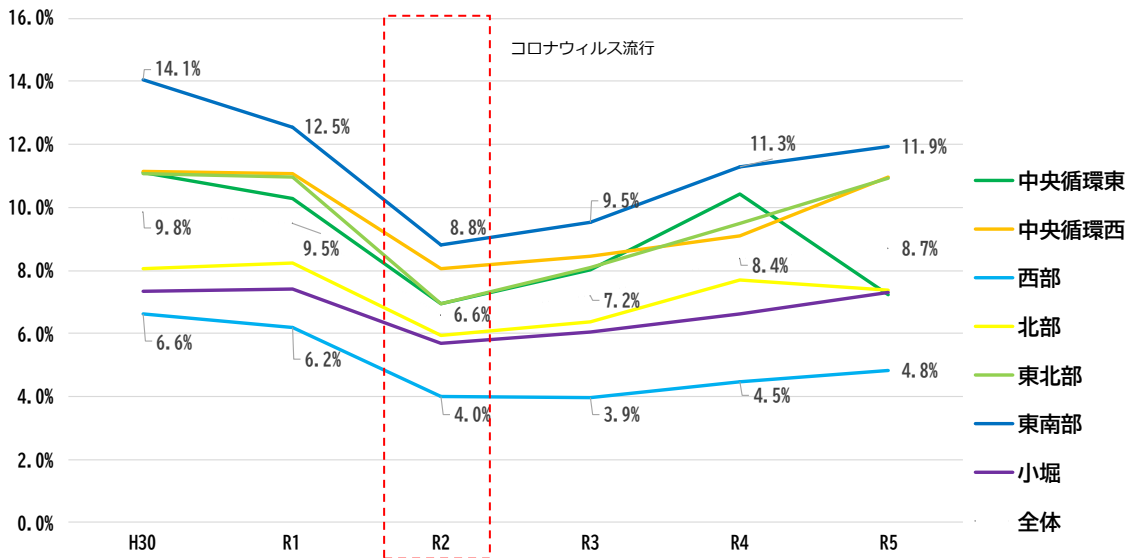


「鉄道・路線バスの徒歩利用圏とコミュニティバスの徒歩利用圏」



- コミュニティバスのルート別収支率は10%程度となっています。
- 令和2年にコロナの影響で収支率が下がりましたが、現在は回復傾向にあり一部の路線ではコロナ前と同水準の収支率となっています。

「コミュニティバスの収支率」



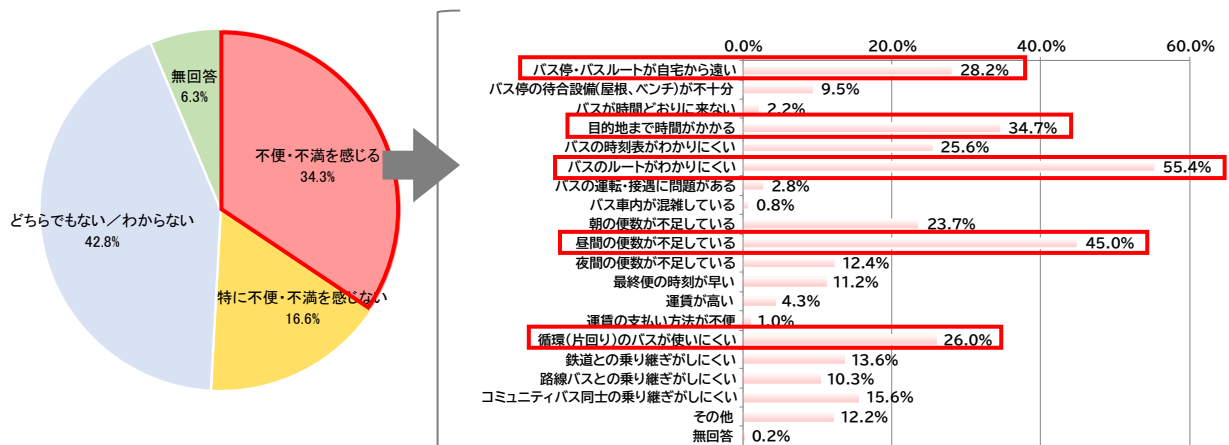
出典：取手市資料

- コミュニティバスに対して不便・不満を抱えている方が一定数おり、その理由としては、「ルートのがかりにくさ」や「昼間の便数の不足」、「目的地までの時間」、「バス停までの距離」、「バスの使いにくさ」等となっています。

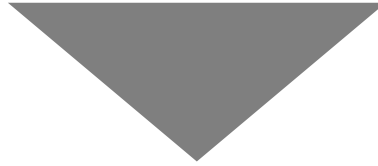
「コミュニティバスに対する不便・不満」

「不便・不満を感じる理由

(「不便不満を感じる」と回答した人のみ) »



出典：市民アンケート



現況と問題点④のまとめ

- ・コミュニティバスの収支率が低い中で、民間路線バスとルートが重複し競合する箇所があり、市全体の公共交通ネットワークとして見た時に非効率な状況にあります。
- ・また、鉄道駅の徒歩利用圏内を通るコミュニティバスもあり、特に関東鉄道沿線は相互が類似するルート形状（駅間を結ぶような鉄道と類似するルート など）になっているなど、市全体の公共交通ネットワークとして見た時に非効率な状況にあります。

5) 現況と問題点⑤ バリアフリー化の整備状況

- 市内の交通結節点におけるバリアフリー化は、概ね進められている状況ですが、一部未整備の箇所も見られます。
- 市民アンケートでも鉄道の不便・不満を感じる理由として「駅の安全・バリアフリー設備が不十分」と回答している方が一定数います。

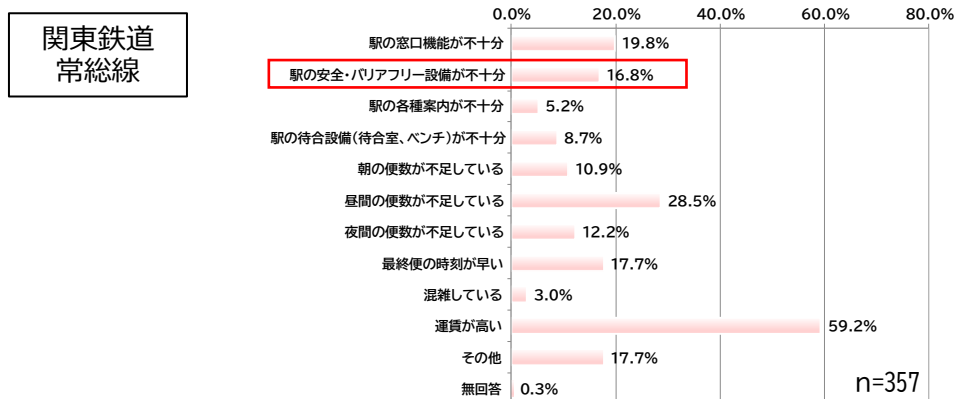
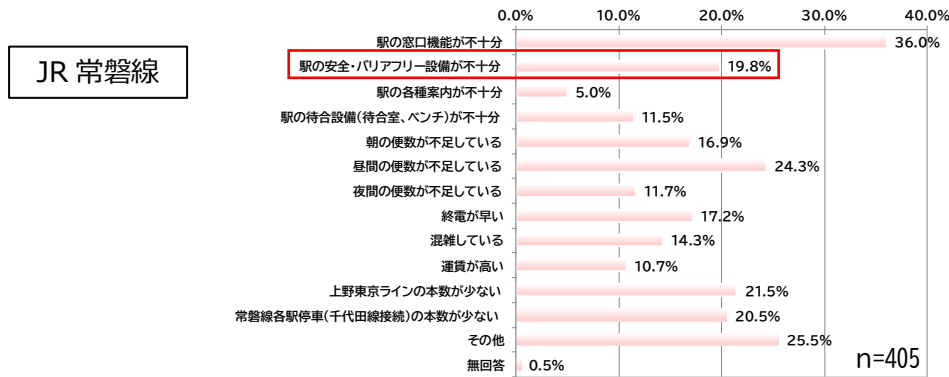
「バリアフリー化の状況」

	駅名	構造	バリアフリー設備					
			エレベーター	エスカレーター	スロープ	点字ブロック	多機能トイレ	窓口・インターホン
JR常磐線	取手駅	橋上駅(西口)、高架駅(東口)	○	○	—	○	○	○
	藤代駅	橋上駅	○	○	—	○	○	○
関東鉄道常総線	取手駅	橋上駅	×	○*	—	○	○	○
	西取手駅	橋上駅	×	×	—	○	×	○
	寺原駅	地上駅	—	—	○	○	×	○
	新取手駅	地上駅	—	—	○	○	○	○
	ゆめみ野駅	地上駅	○	×	—	○	○	○
	稲戸井駅	地上駅	—	—	○	○	×	○
	戸頭駅	地上駅	○	×	—	○	×	○

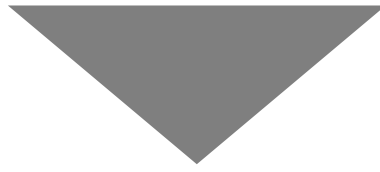
※常総線取手駅は駅員の操作により、車いすでエスカレーターを利用できる

出典：JR東日本、関東鉄道HP

「鉄道の不便不満を感じる理由」



出典：市民アンケート



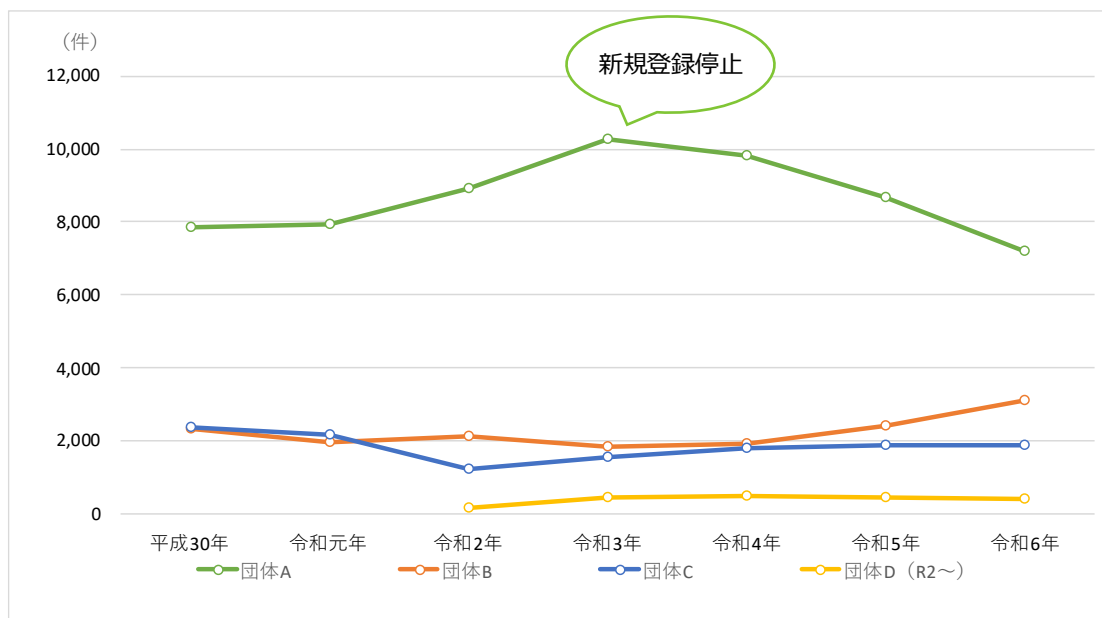
現況と問題点⑤のまとめ

- ・ 駅などの交通結節点におけるバリアフリー化は概ね完了している状況ですが、取手駅など一部の駅では未整備となっており、市民アンケートでもバリアフリー化に対する不満が一定数集まっていたことから、高齢者など交通弱者も利用しやすい施設・設備の整備が求められています。

6) 現況と問題点⑥ 福祉との連携や今後の公共交通に求められているもの

- 障害者や要介護者の方々を対象に実施している福祉有償運送の利用件数は、増加の傾向にあり、新規の登録を停止する団体も発生しています。
- 一方で、運行事業者へのヒアリングによると、ドライバーであるボランティアは担い手不足であり、高齢化も問題となっています。

「福祉有償運送利用件数の推移」



出典：取手市資料

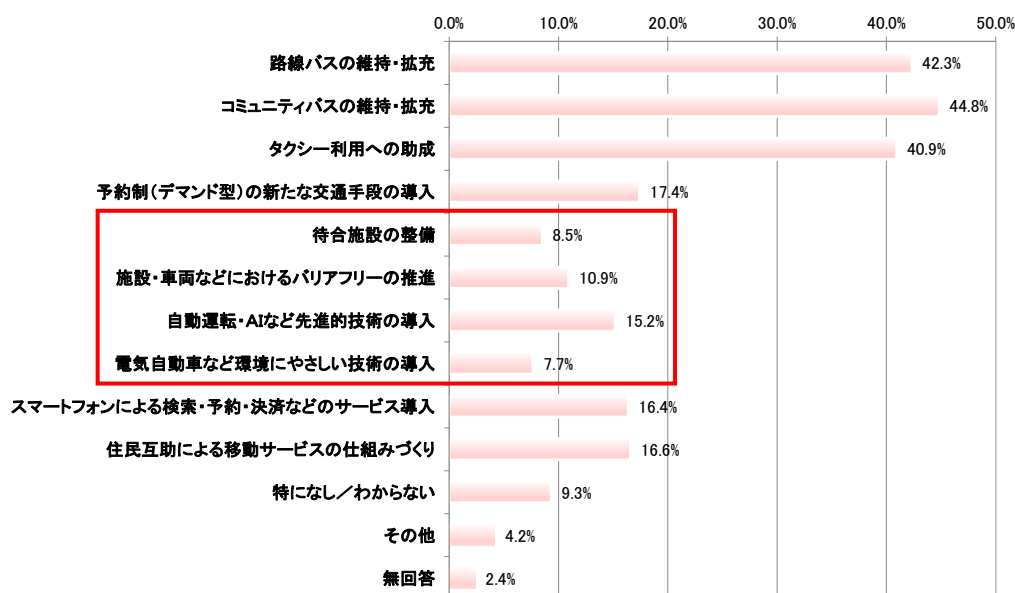
「ボランティアについて（ヒアリング結果抜粋）」

ヒアリング対象：福祉団体3団体

- ・ボランティア登録は約20名ほどいるが、日頃より協力いただける方は10名前後となっている
- ・運転手と共に予約を受ける事務員も不足している
- ・人手が足らず新規登録を停止している団体もある
- ・利用希望者が多く、直近での予約は難しくなっている
- ・ボランティアの高齢化も問題になっている

○公共交通に関する市民アンケート調査結果によると、今後市で力を入れるべき事項のうち、環境整備関連の意向は多い順に「スマートフォンによる検索・予約・決済などのサービス導入」、「自動運転・AIなど先進的技術の導入」、「施設・車両などにおけるバリアフリーの推進」、「待合施設の整備」、「電気自動車など環境にやさしい技術の導入」となっています。

≪公共交通で力を入れていくべき事項≫



出典：市民アンケート

現況と問題点⑥のまとめ

- ・福祉と連携した移動手段の確保や、高度な情報技術の公共交通への導入、公共交通分野における環境への配慮など、多様化する社会課題に対して公共交通の観点からも対応していくことが求められます。

(2) 問題点の整理

以上の現況と問題点から本市の公共交通における問題点を以下に示します。

◀取手市の公共交通における問題点▶

問題点 1 人口減少・少子高齢化の進行による利用者の減少または移動需要の変化

問題点 2 運転士不足による事業の制限や継続可能性の低下

問題点 3 集落や高低差を抱える住宅団地などにおける移動手段が不十分

問題点 4 コミュニティバスにおける民間路線バスとの競合の発生などの非効率性

問題点 5 高齢者など交通弱者も利用しやすい施設・設備の整備が不十分

問題点 6 多様化する公共交通に関する社会要請とその対応
(福祉との連携、低炭素化、DX など)

第2章

取手市の地域公共交通における 課題

2-1 課題整理

前章で整理した問題点を踏まえ、「取手市地域公共交通計画」において解決を図るべき本市の公共交通関連課題を以下に示します。

《公共交通における問題点（再掲）》

問題点 1
人口減少・少子高齢化の進行による
利用者の減少または移動需要の変化

問題点 2
運転士不足による事業の制限や
継続可能性の低下

問題点 3
集落や高低差を抱える住宅団地など
における移手段が不十分

問題点 4
コミュニティバスにおける民間路線
バスとの競合の発生などの非効率性

問題点 5
高齢者など交通弱者も利用しやすい
施設・設備の整備が不十分

問題点 6
多様化する公共交通に関する社会要
請とその対応（福祉との連携、低炭
素化、DX など）

《公共交通における課題》

課題 1
持続可能なまちづくりの実現
を支える基幹的な公共交通の
維持・充実

課題 2
市内に点在する移動不便地域
への対応

課題 3
バス交通の需要と供給の
適正化

課題 4
交通事業者の負担軽減

課題 5
公共交通が利用しやすい環境
の整備

課題 6
世代・居住地区別の移動特性
に合わせた対応

課題 1 持続可能なまちづくりの実現を支える基幹的な公共交通の維持・充実

本市の総人口は平成7年をピークに減少しており、令和22年には86,995人になる見込みです（市独自集計では令和22年の人口見込は90,150人）。高齢化においても、令和2年から令和32年にかけて、高齢化率40%以上の地域が増加する見込みです。

公共交通の利用状況は、どの公共交通機関においても、月に1回以上利用する意向の市民は5割以下となっています。市内の公共交通全般において、利用者数はコロナ禍で大幅に減少した後、現在は回復傾向にありますが、コロナ禍前と同水準まで回復していない状況です。

交通手段ごとの利用者数に着目すると、コミュニティバスやタクシーを月に1回以上利用する人は1割以下となっており、市内の公共交通機関の多くにおいて、今後利用者数は緩やかに減少していくと予想でき、維持・確保が課題と言えます。

一方、障害者や要介護者の方々を対象に実施している福祉有償運送の利用者は増加傾向にあり、今後福祉移送の運営を支えるスタッフ（有償ボランティア等）の確保も含め、高齢者の移動を維持・充実させていくための多角的な取り組みが求められています。

こうしたことを踏まえ、「取手市地域公共交通計画」では、鉄道駅へと接続するバス交通を幹線・支線交通手段に位置付けることをはじめ、それらを補完する移動手段の位置付けや導入検討を行い、公共交通それぞれの役割や機能を明確にします。実態に即した運行内容への再編を通し、将来に残していく公共交通と今後求められる公共交通のあり方を検討し、持続可能な公共交通の実現を目指します。

「関連する問題点」

問題点 1

人口減少・少子高齢化の進行による利用者の減少または移動需要の変化

問題点 5

高齢者など交通弱者も利用しやすい施設・設備の整備が不十分

問題点 6

多様化する公共交通に関する社会要請とその対応（福祉との連携、低炭素化、DXなど）

課題 2 市内に点在する移動不便地域への対応

本市においては、高齢化率の高い地域が市内に点在しており、コミュニティバスが市内の広範囲において運行しています。しかし、高低差のある地域、一定の人口密度があるものの駅やバス停から離れている地域、もしくは一定の人口密度があるものの地域内を運行するバスの本数が少ない地域においては、コミュニティバスの運行だけでは移動ニーズのカバーが不十分な現状です。

こうした移動不便地域では、日ごろの買い物や通院の際の移動を自家用車や家族等の送迎に頼るケースが多く、公共交通による移動利便性の向上が求められています。

「関連する問題点」

問題点 1

人口減少・少子高齢化の進行による利用者の減少または移動需要の変化

問題点 3

集落や高低差を抱える住宅団地などにおける移動手段が不十分

問題点 5

高齢者など交通弱者も利用しやすい施設・設備の整備が不十分

課題3 バス交通の需要と供給の適正化

取手駅や藤代駅周辺などで路線バスとコミュニティバスが重複している区間が存在しています。市民アンケートの結果から、コミュニティバスに対しては、不便・不満を抱えている方が一定数おり、その理由としては、「ルートに分かりにくさ」や「昼間の便数の不足」、「目的地までの時間」、「バス停までの距離」、「バスの使いにくさ」等が上位の内容となっています。

特に、「ルートに分かりにくさ」や「バスの使いにくさ」の原因として、コミュニティバスのルート同士が重複することで複雑化してしまい、バスの行き先が読み取りにくくなっていることも考えられます。

また、運行収支率の面からも、コミュニティバスの収支率は10%程度となっており、決して健全な運行状況にあるとは言えません。北部ルートは、沿線の人口密度が低いことを要因とし、利用者数が少なく路線延長が長いこと、収支率が低く、東南部等は一部人口密度の低い地域を通っており、利用者数が少ない区間があることから運行内容の適正化も課題と言えます。

こうしたことを受け、路線バスとコミュニティバスの役割を再度整理したうえで、利用者数の少ないルートにおいては廃止や縮小を含めた検討を行い、需要と供給のバランスの取れた運行内容へと適正化を図ることが必要です。

「関連する問題点」

問題点4

コミュニティバスにおける民間路線バスとの競合の発生などの非効率性

問題点5

高齢者など交通弱者も利用しやすい施設・設備の整備が不十分

課題4 交通事業者の負担軽減

近年、全国的な燃料費や人件費の高騰による経営の圧迫、慢性的なドライバーの不足と高齢化等が深刻な社会問題となっています。それに伴う運行経路や時間帯の縮小等、交通事業者が抱える課題は深刻な状況となっています。本市で運行している事業者では、路線バスの運転士、タクシー運転士ともに減少傾向にあり、事業者は雇用拡大のため様々な取り組みを実施し、課題克服を目指しています。

その一方、在宅勤務の普及など、働き方の変化に伴う通勤利用者の減少等、交通事業者が社会状況の変化を踏まえたニーズの変化に対応していくことも課題です。利用者数の減少が招く減便や運行区間や時間帯の短縮等、利便性の低下は、将来的な地域公共交通に大きな影響を与えます。社会状況に即した運行サービスの提供や、人員確保における行政のサポートを検討する等、行政と事業者が連携し、持続可能な公共交通を維持していくことが必要です。

「関連する問題点」

問題点2

運転士不足による事業の制限や継続可能性の低下

問題点6

多様化する公共交通に関する社会要請とその対応（福祉との連携、低炭素化、DXなど）

課題 5 公共交通が利用しやすい環境の整備

今後進行する少子高齢化を背景に、市民のライフスタイルや移動ニーズも多様化することが予想されます。

公共交通に関する市民アンケート調査結果によると、今後市で力を入れるべき事項のうち、環境整備関連の意向は多い順に「スマートフォンによる検索・予約・決裁などのサービス導入」、「自動運転・AI など先進的技術の導入」、「施設・車両などにおけるバリアフリーの推進」、「待合施設の整備」、「電気自動車など環境にやさしい技術の導入」となっており、公共交通を「使いやすい」と感じる要素は、インターネットとの連動、先進的技術の導入、バリアフリーの推進等、多岐に渡っています。

買い物や通院といった日常生活に根付いた移動手段として、公共交通を維持していくと同時に、公共交通それぞれの役割や機能が明確であり、持続可能で使いやすいものであることが望まれています。また、計画期間の5年間において、新技術の試験運用等を含めた検討を行うことも求められています。

◀関連する問題点▶

問題点 1

人口減少・少子高齢化の進行による利用者の減少または移動需要の変化

問題点 5

高齢者など交通弱者も利用しやすい施設・設備の整備が不十分

問題点 6

多様化する公共交通に関する社会要請とその対応（福祉との連携、低炭素化、DX など）

課題 6 世代・居住地区別の移動特性に合わせた対応

市民アンケート調査から、本市の自家用車所有率は約 85%と高い結果を示しています。世代別でも、20～70 歳代の回答者のうち、全ての世代において過半数が自動車を所有しており、日常的な自動車の移動が定着していることがうかがえます。一方、80 歳代以上では自動車の所有率は 50%を下回っており、「移動手段を何も所有していない」の割合は、約 14%と全世代で最も少なくなっています。

このように、自動車利用率が高く、公共交通の利用頻度が低い状況にあります。高齢者や運転免許証の非所有者の移動手段を維持・確保していくことも重要です。また、「課題 2」に示すように、市内には移動不便地域が点在しており、公共交通の満足度や恩恵は、地域間格差がある状況です。

また、新型コロナウイルス感染症拡大以降、在宅勤務の定着等の通勤形態をはじめ、人々の行動様式や外出パターンが多様化しています。このため、バスによる大人数の輸送が適さないケースや、身体的な理由によるバス停や駅への移動が困難なケースもあり、既存の公共交通だけでは、利用者の細かなニーズを満たすことが難しい状況にあります。こうしたことを受け、地域ごとの需要に応じた移動手段の検討が求められています。

このように、世代や居住地区別の移動特性やニーズ、課題を抱えている世代や地区を的確に把握し、優先度に応じた効果的な再編の検討を行うことが必要です。

◀関連する問題点▶

問題点 3

集落や高低差を抱える住宅団地などにおける移動手段が不十分

問題点 5

高齢者など交通弱者も利用しやすい施設・設備の整備が不十分

問題点 6

多様化する公共交通に関する社会要請とその対応（福祉との連携、低炭素化、DX など）

