

## 第3章

### 計画の基本方針

---

## 3-1 取手市地域公共交通の基本方針

前項で整理した本市の公共交通に係る課題解決に向けた、「取手市地域公共交通計画」の基本方針を下記に整理します。

### 《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

### 《計画の基本方針》

**計画の基本方針 1**  
総合的な公共交通体系の構築

**計画の基本方針 2**  
利用実態とニーズを踏まえた公共交通への再編

**計画の基本方針 3**  
限られた輸送資源、財源を有効活用するためのコミュニティ交通の整理・再編

**計画の基本方針 4**  
公共交通を将来に残す市民意識の醸成

## 計画の基本方針 1

### 総合的な公共交通体系の構築

上位計画・関連計画において示す『総合的な公共交通体系の構築の推進』（取手都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）に基づき、「取手市地域公共交通計画」の策定を進めていきます。

近年、公共交通事業者においては、ドライバー不足が深刻化しており、公共交通ネットワークだけでは、十分にサービスが行き届かない状況も見られています。そのため、他分野（福祉、教育、医療等）の輸送サービスと連携していくことも重要となります。

また、公共交通ネットワークがない既存集落区域等における地域の利用特性に見合った交通手段を検討するほか、交通サービス同士の接続強化や利便性の高いバスネットワークの形成等を実施することで、交通結節点\*でバスや鉄道を乗り継いでいくことによって様々な目的地に到達できる公共交通体系の構築を目指します。

\*交通結節点：複数の交通サービスを快適に乗り換えられる拠点。

## 計画の基本方針 2

### 利用実態とニーズを踏まえた公共交通への再編

少子高齢化の進行への対応（福祉有償運送の利用増加への対応）、路線バスとコミュニティバスの重複運行区間の解消と役割の整理、移動不便地域におけるニーズの把握と課題解決、交通事業者の負担軽減、幅広い世代にとって利用しやすい環境の整備等、本計画を通し、多角的な視点で公共交通に係る課題解決に取り組みます。

それらを踏まえ、利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの実現を目指します。

### 計画の基本方針3

## 限られた輸送資源、財源を有効活用するための コミュニティ交通\*の整理・再編

\*コミュニティ交通：市や地域が主体となって運行する交通サービスですが、本計画では取手市が主体となって運行するものを指します。

『公共交通における将来的に必要な整備』に関する市民意向では、運行経路やダイヤに縛られないコンパクトな移動手段の整備が望まれています。こうした移動手段は、定路線・定時運行で運行する既存のバス交通とは特性が異なっており、日ごろバス交通を利用しない市民であっても、新たな移動手段が導入された際は、利用の可能性がある潜在需要が示されています。

また、収支率が低く、運行事業者への負担の大きいコミュニティバスの運行は、持続性と収益性の両面において課題が多く、新たな移動手段の導入可能性を含めたコミュニティ交通の整理・再編が求められます。

本計画を通し現行の公共交通の利用促進を図るとともに、市民の日常生活における公共交通の利用実態や潜在需要を踏まえた、新たな移動手段を検討していくことが必要です。こうした中で、コミュニティバスの効率的な運行のあり方について整理するほか、福祉有償運送の需要ひっ迫解消に向けて、福祉有償運送と公共交通の役割を明確化することで、利用者や地域の特性に合わせた交通モードの再配置についても検討します。

輸送資源や財源が限られた中でも役割の整理・再編を進めることにより、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。

### 計画の基本方針4

## 公共交通を将来に残す市民意識の醸成

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通利用者は減少しました。利用者数は徐々に回復傾向にあるものの、新型コロナウイルス感染症拡大前の水準まで戻っていません。

交通事業者においては、深刻な運転士不足や運転士の高齢化、物価高騰の影響など取り巻く状況は厳しくなっており、現状のサービス水準を維持していくことも難しくなりつつあります。

また、自動車での移動が定着している本市にとっては、市民の公共交通の利用機会が少なく、将来的な利用意向が一定数あるものの、現行の運行内容のままでは利用者の増加が期待できると予想しがたい状況です。

こうした現況を踏まえ、将来に公共交通を残すためには、交通事業者や市による取り組みのみならず、市民の積極的な利用による支援が必要となることを広く発信し、日常生活における移動手段のひとつとして取り入れていく意識醸成を図るほか、公共交通に対する理解を深めてもらう機会を増やすことで、親しまれる公共交通を目指すことが必要と言えます。

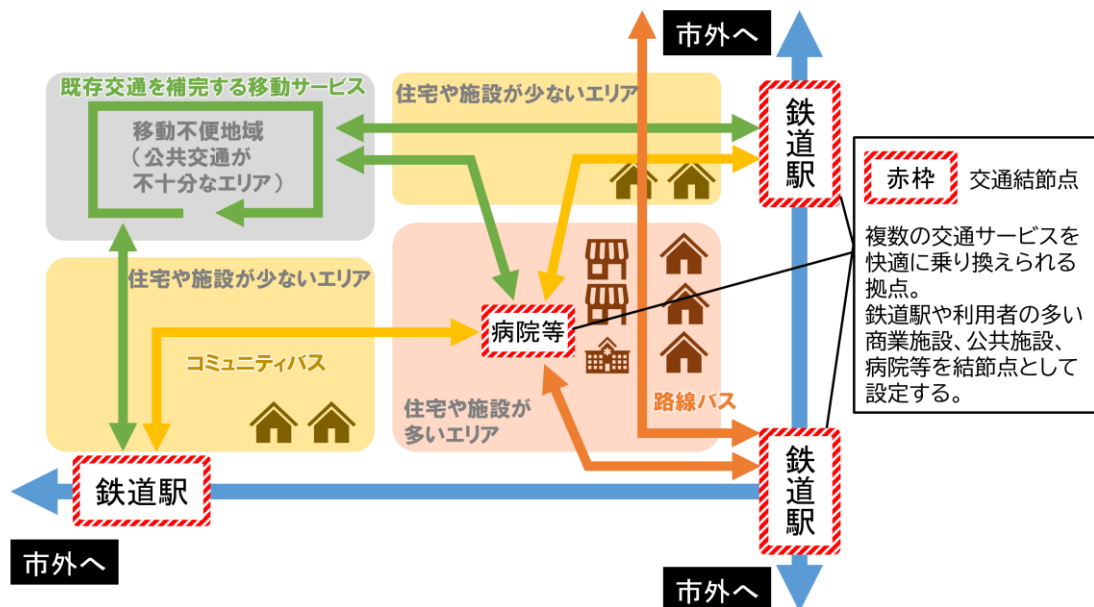
## 3-2 取手市地域公共交通が目指す将来像

4つの基本方針を踏まえ、本計画の将来像を以下のとおり設定します。

### 《地域公共交通計画で目指す将来像》

## 公共交通を活かし共に生きるまち とりで

サービス水準の維持が難しくなりつつある公共交通を将来に残し、市民の移動手段を確保していくために、市民・事業者・行政が協力し合い、事業者や行政は地域の利用特性に見合った交通手段の検討やバスネットワークの形成により利便性の高い公共交通網を構築することで、市民は移動の選択肢に公共交通を取り入れて日常的に使うことで、共に公共交通を支え維持していくことにより、まちの活性化を目指します。



交通モード	役割・必要性
鉄道	輸送力が最も高く、常磐線は都内へ1本で行くことができ、常総線は取手駅から守谷駅間の区間で各地域住民の交通手段として広くカバーしており、通勤・通学の要として維持する。
路線バス 【運行主体：交通事業者】	路線バスは、取手駅や藤代駅と住宅団地、学校、病院をつなぎ、市民の通勤・通学や買い物、通院等の生活に係る速達性に優れた移動手段として鉄道に次ぐ輸送力を維持する。
コミュニティバス 【運行主体：取手市】	路線バスではカバーしきれない様々な地域を經由して地域と鉄道駅や市内公共施設、病院等をつなぐことで、地域住民の生活に係る移動手段の確保を担う。
既存交通を補完する移動サービス 【運行主体：取手市】	幅員が狭くバス車両が入れない場所(路上駐車によって通れなくなる道路含む)や住民の移動需要が散発的でまとまった人数の輸送の必要性が極めて低い場所(バス停別乗降者数の実績等を参考とする)を対象に面的な公共交通サービスを運行する。 【例】 デマンド交通、パーソナル交通(徒歩・自転車・シニアカーなど)

## ■ 移動不便地域への対応方針

まとまった移動需要のある地域（人口密度が高い地域）は、路線バスやコミュニティバス等の定時定路線型の公共交通が提供されています。

一方で、一定の需要はあるが、移動ニーズが分散している地域については、公共交通が十分に提供されておらず、市内には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や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、地形の高低差によってバス停まで到達することが困難な地域が移動不便地域として点在しています。地域住民からは、市内においてもタクシーが利用しにくいという声が上がっている地域も見られています。一方で、タクシー事業者においては、配車台数に限りがあるため、営業所から離れた地域への配車が難しい場合があることも確認されています。特に自家用車を運転できない方々（免許返納者など）においては、買物・通院がしにくく、日常生活を送ることが難しい状況となるため、移動不便地域への対応が求められます。

また、市民アンケート調査によると、市民の皆さんが“各地域から様々な方向に外出”していることが分かっています。

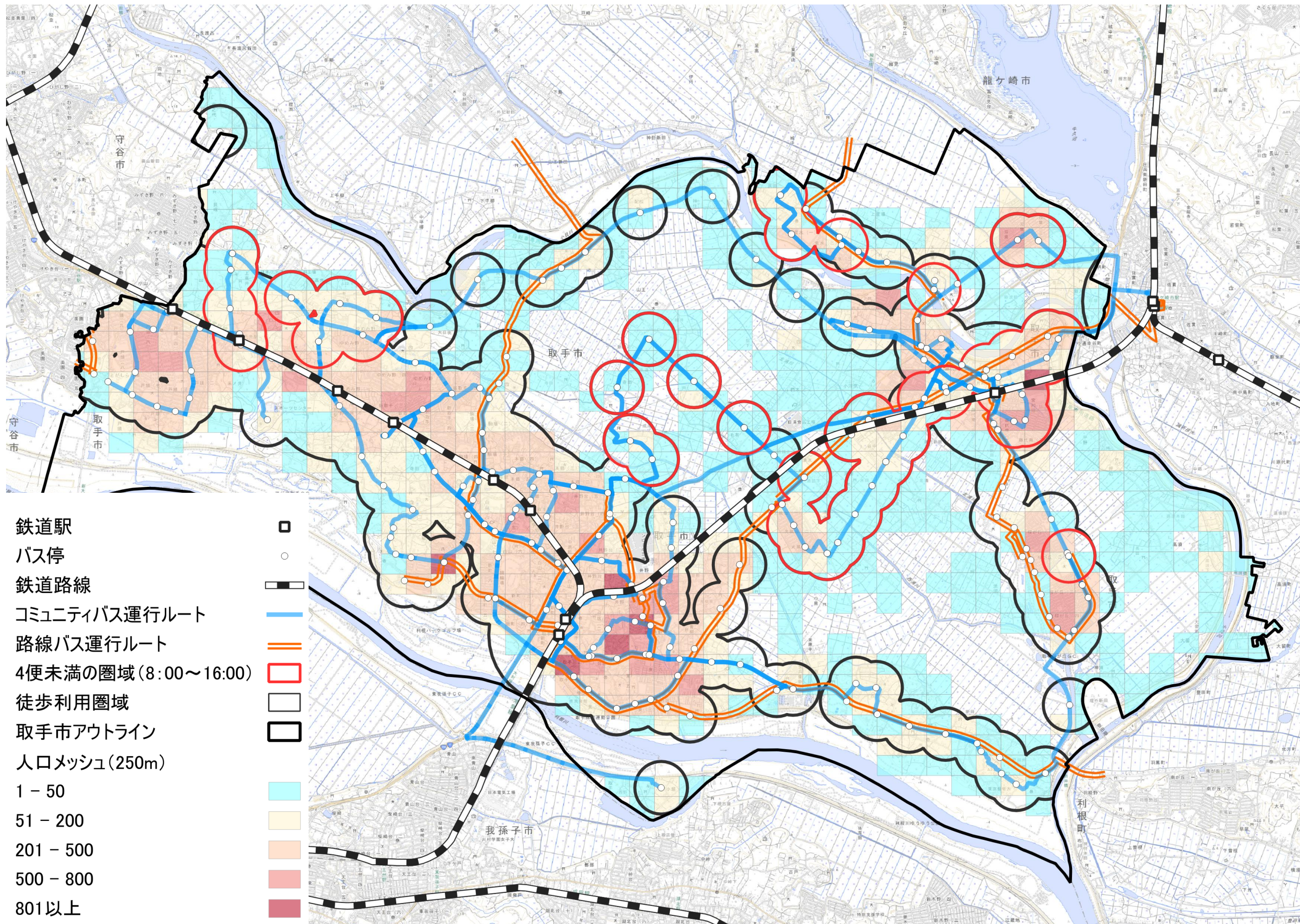
このことから、移動不便地域における一定の需要はあるものの、分散した移動ニーズに対応する交通サービスのあり方を検討する必要があります。

P.55 の図（日中時間帯のバス運行本数が少ない地域）では、“公共交通利用圏域”を黒枠、“公共交通利用圏域内の日中時間帯における運行便数が少ない地域”を赤枠で示しています。さらに人口分布情報を重ねることで、市内には「一定の人口集積が見られるものの、公共交通サービス水準が低い地域」が点在していることが分かります。

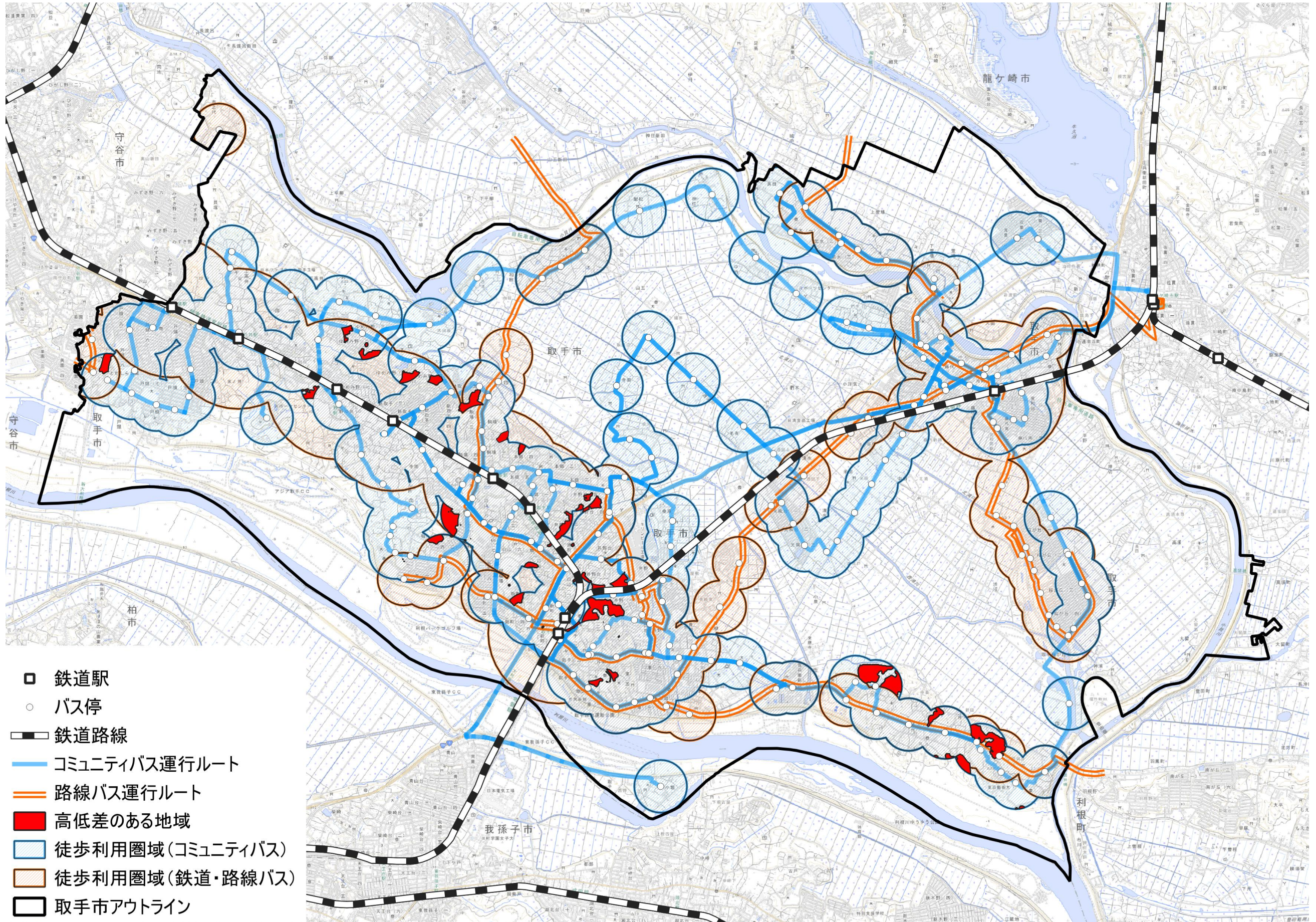
P.56 の図（高低差のある地域）では、“コミュニティバスの利用圏域”を青枠、“路線バスの利用圏域”を茶色枠で示しています。さらに徒歩圏域内のバス停を基準とした高低差のある地形に関する情報を重ねることで、「利用圏域内にあるものの、バス停までの高低差が大きく公共交通を利用しにくい地域（赤色で着色した地域）」が点在していることが分かります。

上記で整理した地域状況等を踏まえて、今後、移動不便地域を具体的に整理していきます。

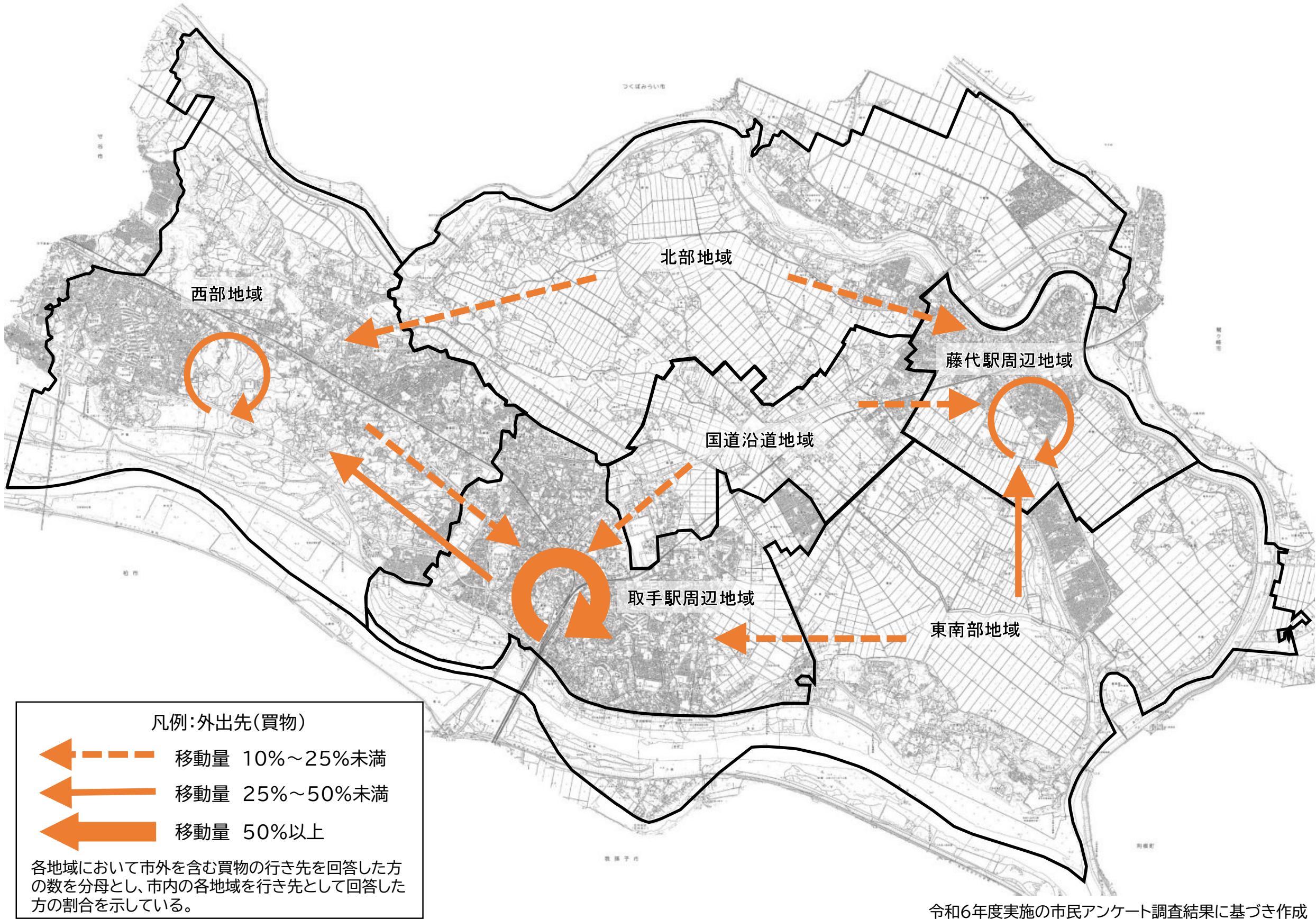
《日中時間帯のバス運行本数が少ない地域》



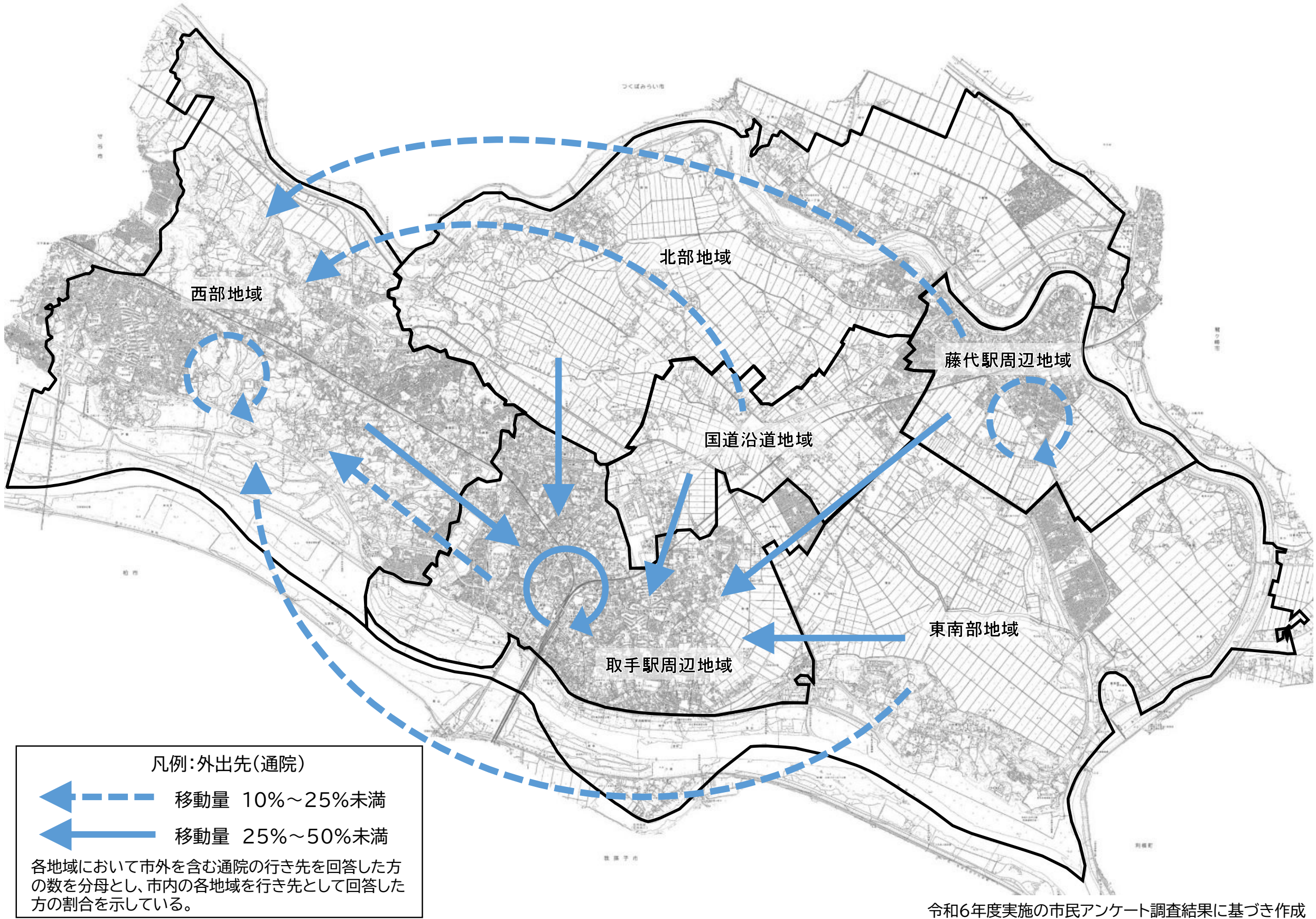
≪高低差のある地域（利用圏域内）≫



「買い物における市民の外出先」



「通院における市民の外出先」



## ■ 移動不便地域へ導入する交通サービス（案）

一定の需要はあるものの分散した移動ニーズに対応する交通サービスとして、考え得る選択肢を下記のとおり整理しました。移動不便地域ごとの実情に合わせて、適した交通サービスを提供していきます。

また、取手市では、コミュニティバスに対して約 1 億 1 千万円（直近 5 か年の平均額）を支出しており、移動不便地域に対する交通サービスの導入にあたっては、財政的な負担も含めた持続可能性のある交通サービスの検討・導入を行います。

「検討対象とした交通サービス」

	コミュニティバス	デマンド型交通* <sup>1</sup>	タクシー助成
輸送人員量	多	中	少
運賃負担	低	中	中～高
乗降場所の近さ （自宅や目的地から乗降場所への距離）	近～遠	近	近
速達性 （目的地に早く着く）	中	高* <sup>2</sup>	高
サービスの即時性 （使いたい時に使える）	低	高* <sup>2</sup>	高 ※地域差あり

\* 1 : デマンド型交通とは、需要（デマンド : Demand）がある場合のみ、運行する交通サービスです。乗客が電話等で予約すると自宅近くまで小型バス等が迎えに来て、複数客を効率よく乗せながら、主要施設や駅まで送る交通サービス等を指します。タクシーのように決まった時刻表や路線を設定しないこともできるため、バスが走りにくい地域でも柔軟に運行できます。「コミュニティバスで賄うべき需要」と「タクシーで賄うべき需要」の間の需要に対応することに適した交通サービスです。

\* 2 : 「速達性」および「サービスの即時性」については、設定する運行内容によって、そのサービス水準が変動します。

■想定される交通サービスの役割分担

既存交通を補完する移動サービス等によって、移動困難者の方々の移動手段を確保することを想定します。

《想定される交通サービスの役割（利用者特性・移動区間別）》

		移動区間					
		市外への移動	市内移動				
			駅周辺	商業施設	医療施設	公的施設 (市役所等)	その他施設 (学校・企業等)
利用者の属性	自家用車を運転できる方	自家用車					
	若年層 (高校生以下)	鉄道					
		路線バス					
		コミュニティバス					
		送迎バス				自転車等	
バス停まで移動できない方	タクシー						
	鉄道						
	路線バス						
※移動困難者 (バス停までの移動が難しい方)	コミュニティバス						
	タクシー						
要介助者	送迎バス					シニアカー等	
	福祉サービス(移送サービス等)						

※移動困難者：身体的要因や地理的要因によって、自宅から最寄りの駅やバス停までの移動は難しいが、自力での乗車は可能な方を想定している。

## 第4章

### 地域公共交通の施策

---

## 4-1 施策一覧

基本方針、目指す将来像を踏まえて、下記の施策・事業を実施します。

施策	事業	概要
<b>基本方針1</b> 総合的な公共交通体系の構築  <b>基本方針2</b> 利用実態とニーズを踏まえた公共交通への再編  <b>基本方針3</b> 限られた輸送資源、財源を有効活用するためのコミュニティ交通の整理・再編  <b>基本方針4</b> 公共交通を将来に残す市民意識の醸成	<b>施策1</b> 公共交通ネットワークの再編	<b>1-1 鉄道（JR・関東鉄道）の維持</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通事業者と定期的な情報共有・協議を行いながら、現行サービス水準の維持を図ります。</li> <li>○ その他、事業2-1・事業2-2・事業3-1・事業3-2等を通じて、鉄道利用者数の増加を図ります。</li> </ul>
		<b>1-2 路線バスの維持</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 利用状況やまちの変化等を踏まえて、路線バスとコミュニティバスの重複解消等を行いながら、路線バスの収支改善を図ることで、維持を図ります。</li> <li>○ 本事業は事業1-3（コミュニティバスの見直し）と並行して実施します。</li> </ul>
		<b>1-3 【重点事業】コミュニティバスの見直し</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 路線バスとの競合状況、利用状況・収支状況、地域の現状などを踏まえて、コミュニティバスの運行内容を見直します。</li> <li>○ 車両の更新と合わせて、EV車両の導入を行うことで、環境負荷の低減を図ります。</li> </ul>
		<b>1-4 福祉分野との連携</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 福祉部門との情報共有・協議を行いながら、公共交通と福祉有償運送の役割を整理し、福祉有償運送の抱える問題の解決を図ります。</li> <li>○ 公共交通を利用しにくい方々の移動を支えるため、「移送サービス利用料助成券」を継続実施します。また、担当部局と連携し、「移送サービス利用料助成券」の利用対象サービスの拡大等を検討します。</li> </ul>
		<b>1-5 【重点事業】移動不便地域に対する交通サービスの提供</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 移動不便地域を対象に既存交通を補完する移動サービス導入等の検討を行います。</li> <li>○ 対象地域のニーズに応じた運行内容を検討し、実証運行等を行いながら、導入適性を確認します。 ※民間事業者との競合が生じないように留意しながら検討を行います。</li> </ul>
		<b>1-6 公共交通の担い手確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通事業者に対する様々な補助を検討します。</li> <li>○ 移住担当課等と連携し、移住者を対象に求人情報の提供を行います。</li> <li>○ その他、多様な方法で担い手確保を行います。</li> <li>○ 本事業は、茨城県や周辺自治体と連携することで、より効果的な事業推進を図ります。</li> </ul>
<b>施策2</b> 公共交通サービスの連携強化	<b>2-1 【重点事業】交通結節点（駅・停留所）における乗継環境・待合環境の整備</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 複数の交通サービスが乗り入れる交通結節点（鉄道や主要バス停等）において、乗継ダイヤの調整、ベンチや上屋等の設置、周辺施設への待合環境整備等を検討し、実施します。</li> <li>○ 公共交通同士の乗継に加えて、パーソナル交通（自転車など）から公共交通、自家用車から公共交通への乗継利用を快適にするため、バス停周辺への駐輪場整備なども検討します。</li> </ul>	
	<b>2-2 多様化する決済手段への対応</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市と公共交通事業者で協議を行いながら、共通乗車券・キャッシュレス決済などの導入検討を行います。</li> <li>○ コミュニティバスのシルバー割引定期券など、現在、紙で発行している乗車券の電子化の検討を行います。</li> </ul>	
<b>施策3</b> 公共交通の周知・利用促進	<b>3-1 【重点事業】情報発信の充実</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 社会情勢の変化に合わせて、将来市内公共交通の見直しが生じた場合に、適宜「取手市コミュニティバス・運行ルート・時刻表」を更新します。</li> <li>○ その他、公共交通の便利な使い方等を整理したチラシなどを作成し、地域の関心を高めていきます。</li> <li>○ 市内主要施設に「取手市コミュニティバス・運行ルート・時刻表」を設置し、現在公共交通を利用していない方々に対する情報発信を行います。</li> </ul>	
	<b>3-2 モビリティ・マネジメント*の実施</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市内の小中学校や高等学校、企業、転入者などを対象にモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通を生活の中に取り入れる意識醸成を図ります。</li> <li>○ モビリティ・マネジメント実施にあたっては、計画期間中に作成予定のマップやチラシなどの情報発信ツールを活用します。</li> </ul>	
	<b>3-3 利用機会の創出</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通事業者や小中学校等と連携した「バス乗車体験会」の実施を検討します。</li> <li>○ 利用するきっかけづくりとして、バス割引券やバス無料デー、ノーマイカーデー等を検討し、実施します。</li> </ul>	

\*モビリティ・マネジメントとは、1人1人の移動（モビリティ）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取組みのこと。

## 4-2 各施策の詳細

事業1-1	鉄道(JR・関東鉄道)の維持					
実施内容	<p>■背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR常磐線と関東鉄道常総線は都心への通勤・通学や広域移動を担う幹線交通であり、市民生活と地域経済を支える基盤となっています。</li> <li>・人口減少や自家用車依存の高まりにより鉄道利用者の減少が予測され、ダイヤ削減や駅機能縮小のリスクが生じています。</li> <li>・駅のバリアフリー化や駅前活性化への市民ニーズも大きく、鉄道を核としたまちづくりと利用促進を一体的に進める必要があります。</li> </ul> <p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者と定期的な情報共有・協議を行いながら、現行サービス水準の維持を図ります。</li> <li>・駅のバリアフリー化や施設更新に対する補助を行いながら、利便性向上・利用者の増加を図ります。</li> <li>・駅前整備や交通結節点の改善(事業2-1)と連携し、乗継利便性と駅周辺の賑わいを創出して利用促進を図ります。</li> <li>・共通乗車券の導入検討(事業2-2)など各種利用促進施策と連動し、鉄道利用者数の増加を目指します。</li> </ul>					
実施主体	市・交通事業者					
事業スケジュール	取組	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	令和 12年度
	交通事業者との協議	実施 ※適宜				
	バリアフリー化等への支援	実施 ※適宜				

事業1-2	<b>路線バスの維持</b>					
実施内容	<p><b>■背景・目的</b>  ・市内では路線バスとコミュニティバスの運行区間が重複し、一部非効率なネットワークとなっています。このため、各交通サービスの役割を整理し、わかりやすく効率的なバスネットワークへ再構築する必要があります。</p> <p><b>■取組内容</b>  ・利用状況やまちの変化等を踏まえて、路線バスとコミュニティバスの重複解消等を行いながら、路線バスの収支改善を図ることで、維持を図ります。  ・本施策は事業1-3(コミュニティバスの見直し)と並行して実施します。  ・本市と近隣自治体を運行する系統(竜ヶ崎駅～取手駅、取手駅～谷田部車庫、藤代駅～自由ヶ丘団地)については、今後も国や県の補助を活用しながらサービスを維持していきます。</p> <p>＜役割分担のイメージ＞  路線バス                   : 需要の多い(収益性の高い)区間を民間事業者が運行する。  コミュニティバス       : 民間事業者による運行が難しく、一定のまとまった利用需要がある区間を市が主体となり運行する。  既存交通を補完する移動サービス                   : 需要が少なく、散発的な地域を対象に面的な交通サービス市が主体となり提供する。</p>					
実施主体	市・交通事業者					
事業スケジュール	取組	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	交通事業者との協議	見直し案の協議		見直し後の利用状況の共有		
	見直し案の検討	検討		運行内容の見直し ※必要に応じて		

事業1-3	<b>【重点事業】 コミュニティバスの見直し</b>					
実施内容	<p><b>■背景・目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスとコミュニティバスの運行区間が重複し、路線バス事業を圧迫している可能性があります。</li> <li>・利用者数が著しく少ない区間もみられ、一部ルートにおいては、費用対効果が良くない状況です。</li> <li>・コミュニティバスが抱える状況や市民の移動需要等を踏まえた、コミュニティバスの見直しが必要です。</li> </ul> <p><b>■取組内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスとの競合状況、利用状況・収支状況、地域の現状などを踏まえて、コミュニティバスの運行内容を見直します。</li> <li>・コミュニティバスの使いにくさの原因となっているルートの複雑化を解消するため、ルート同士の重複を見直します。</li> <li>・車両の更新と合わせて、EV車両の導入を行うことで、環境負荷の低減を図ります。</li> <li>・事業1-5(移動不便地域に対する交通サービスの提供)の実施効果等も踏まえて検討します。</li> </ul> <p>&lt;コミュニティバスの現状・課題&gt;</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>&lt;見直しの方向性(例)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○各地域から鉄道駅へのアクセスを支える。</li> <li>○路線バスとの役割分担を行い、運行重複を解消する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒路線バス:需要が見込まれる区間を運行</li> <li>⇒コミュニティバス:需要が少ないものの市民生活・まちづくりを支えるために必要な区間を運行</li> </ul> </li> </ul>					
	実施主体	市・交通事業者				
事業スケジュール	取組	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	交通事業者との協議	見直し案の協議		見直し後の運行状況の共有		
	見直し案の検討	検討		運行内容の見直し ※必要に応じて		

事業 1-4	福祉分野との連携																	
実施内容	<p><b>■背景・目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・障害者や要介護者向けの福祉有償運送は利用者が増加し、登録停止に追い込まれる団体も発生するなど、移動支援ニーズが一層高まり、福祉有償運送がひっ迫している状況です。</li> <li>・運転ボランティアや予約対応スタッフの不足・高齢化が進み、サービス提供体制の維持が課題です。</li> <li>・公共交通を利用しにくい方々を支える「移送サービス利用料助成券」制度の継続・拡充により、福祉と公共交通の連携強化が求められています。</li> </ul> <p><b>■取組内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉部門との情報共有・協議を行いながら、公共交通と福祉有償運送の役割を整理し、福祉有償運送の抱える問題(輸送力の不足、運転士や受付事務員等の高齢化等)の解決を図ります。</li> <li>・公共交通を充実させることで、福祉有償運送利用から公共交通利用への転換を図ります。</li> <li>・公共交通を利用しにくい方々の移動を支えるため、「移送サービス利用料助成券」を継続実施します。また、担当部局と連携し、「移送サービス利用料助成券」利用対象サービスの拡大等を検討します。</li> </ul> <p>&lt;現在の取手市の取組&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・取手市では、高齢者、障害者等の外出の促進及び閉じこもりの防止を図るため、移送サービス・タクシーの利用料助成を行っています。</li> </ul> <table border="1" data-bbox="427 1144 1342 1630"> <thead> <tr> <th></th> <th>取手市高齢者等移送サービス及びタクシー 利用料金助成</th> <th>取手市重度障害者福祉タクシー等利用料金助成</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>対象者</td> <td>次の要件について、両方を満たす方 ①取手市に住民票があり、市内の指定移送団体(4団体)に会員登録している在宅者 ②本人が市民税・県民税非課税であること</td> <td>次のいずれかに該当する方。ただし自動車税、軽自動車税の減免を受けている方を除く。 ①身体障害者手帳1級または2級の交付を受けている方 ②療育手帳〇A(マルエー)またはAの交付を受けている方 ③精神障害者保健福祉手帳1級の交付を受けている方で、かつ自立支援医療制度をご利用の方</td> </tr> <tr> <td>助成券 交付枚数</td> <td>月5枚</td> <td>年36枚(人工透析療法を受けている方は60枚)</td> </tr> <tr> <td>利用券1枚 あたりの 助成額</td> <td>移送団体利用：700円 タクシー利用：500円 それぞれ1回の乗車につき1枚までの利用</td> <td>移送団体利用：700円 タクシー利用*：500円 ※タクシーは1回の乗車につき2枚まで利用可</td> </tr> </tbody> </table>							取手市高齢者等移送サービス及びタクシー 利用料金助成	取手市重度障害者福祉タクシー等利用料金助成	対象者	次の要件について、両方を満たす方 ①取手市に住民票があり、市内の指定移送団体(4団体)に会員登録している在宅者 ②本人が市民税・県民税非課税であること	次のいずれかに該当する方。ただし自動車税、軽自動車税の減免を受けている方を除く。 ①身体障害者手帳1級または2級の交付を受けている方 ②療育手帳〇A(マルエー)またはAの交付を受けている方 ③精神障害者保健福祉手帳1級の交付を受けている方で、かつ自立支援医療制度をご利用の方	助成券 交付枚数	月5枚	年36枚(人工透析療法を受けている方は60枚)	利用券1枚 あたりの 助成額	移送団体利用：700円 タクシー利用：500円 それぞれ1回の乗車につき1枚までの利用	移送団体利用：700円 タクシー利用*：500円 ※タクシーは1回の乗車につき2枚まで利用可
		取手市高齢者等移送サービス及びタクシー 利用料金助成	取手市重度障害者福祉タクシー等利用料金助成															
対象者	次の要件について、両方を満たす方 ①取手市に住民票があり、市内の指定移送団体(4団体)に会員登録している在宅者 ②本人が市民税・県民税非課税であること	次のいずれかに該当する方。ただし自動車税、軽自動車税の減免を受けている方を除く。 ①身体障害者手帳1級または2級の交付を受けている方 ②療育手帳〇A(マルエー)またはAの交付を受けている方 ③精神障害者保健福祉手帳1級の交付を受けている方で、かつ自立支援医療制度をご利用の方																
助成券 交付枚数	月5枚	年36枚(人工透析療法を受けている方は60枚)																
利用券1枚 あたりの 助成額	移送団体利用：700円 タクシー利用：500円 それぞれ1回の乗車につき1枚までの利用	移送団体利用：700円 タクシー利用*：500円 ※タクシーは1回の乗車につき2枚まで利用可																
実施主体	市																	
事業スケジュール	取組	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	令和 12年度												
	関係者(福祉部門)との協議	役割分担等の協議		各分野の状況を共有※適宜														
	移送サービス利用料助成の継続実施	実施																
	移送サービス利用料助成の対象拡充	検討		対象拡充の実施 ※必要に応じて														

事業 1-5 **【重点事業】 移動不便地域に対する交通サービスの提供**

実施内容

■背景・目的  
 ・市内には人口密度が低く、移動ニーズも散発的である地域があります。このような地域に対しては、定時定路線型の交通サービスが適さない可能性が高いため、面的な交通サービスの提供が必要です。


		移動期間				
		市外への移動	市内移動			
		駅周辺	商業施設	医療施設	公的施設 (市役所等)	その他施設 (学校・企業等)
利用者の 属性	自家用車を運転できる方	自家用車				
	若年層 (高校生以下)	鉄道				
		路線バス				
		コミュニティバス				
	バス停まで移動できる方	送迎バス	自転車等			
		タクシー				
鉄道						
※移動困難者 (バス停までの移動が難しい方)	路線バス					
	コミュニティバス					
要介助者	送迎バス	シニアカー等				
	タクシー					
		福祉サービス (移送サービス等)				

■取組内容  
 ・路線バスやコミュニティバスが適さない地域を対象に、既存交通を補完する移動サービス導入等の検討を行います。  
 ・対象地域のニーズに応じた運行内容を検討し、実証運行等を行いながら、導入適性を確認します。  
 ・公共交通を充実させることで、福祉有償運送利用から公共交通利用への転換を図ります。  
 ※民間事業者との競合が生じないよう留意しながら検討を行います。  
 ・下記の項目について、検討を行い、実証運行を行います。  
 <検討項目>  
 基本方針、利用者像、運行エリア、運行内容、利用促進策、目標値 など

実施主体	市・交通事業者					
事業スケジュール	取組	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	実証運行の実施・検証	準備	実証運行(検証)	※必要に応じて継続		
	本格運行の実施			本格運行 ※必要に応じて		
	分析・効果検証	実証運行・本格運行の効果検証				

事業 1-6	<b>公共交通の担い手確保</b>					
実施内容	<p><b>■背景・目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者においては、深刻なドライバー不足・ドライバーの高齢化を抱えており、現状のサービス水準を維持することが困難な状況です。</li> <li>・今後も現状のサービス水準を確保するために、市と交通事業者が一体となった取組が必要です。</li> </ul> <p><b>■取組内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者に対する様々な補助を検討します。</li> <li>・移住担当課等と連携し、移住者を対象に求人情報の提供を行います。</li> <li>・その他、多様な方法で担い手確保を行います。</li> <li>・本事業の事業推進に向けて、茨城県や周辺自治体との連携を検討していきます。</li> </ul>					
実施主体	市・交通事業者・地域					
事業 スケジュール	取組	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	令和 12年度
	支援策等の実施	検討	実施			
	県、近隣自治体との協議	検討	実施			



事業 2-1	<b>【重点事業】 交通結節点(駅・停留所)における乗継環境・待合環境の整備</b>					
実施内容	<p><b>■背景・目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施策1(公共交通ネットワークの再編)と並行して、交通結節点における乗継利便性の向上を図ることで、公共交通サービス全体の品質向上が期待されます。</li> <li>・本市においては、高齢化が進行しており、バリアフリー環境整備が求められています。</li> </ul> <p><b>■取組内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・複数の交通サービスが乗り入れる交通結節点(鉄道や主要バス停等)において、乗継ダイヤの調整、ベンチや上屋等の設置、周辺施設への待合環境整備等を検討し、実施します。</li> <li>・公共交通同士の乗継に加えて、自転車から公共交通、自家用車から公共交通への乗継利用を快適にするため、バス停周辺への駐輪場整備、既存施設との連携も含めた駐車場整備なども検討します。</li> </ul> <p>※交通結節点ではないバス停においても、必要性・実現可能性が確認された場合は、上記の取組を実施します。</p> <p><b>&lt;現在の取手市の取組&gt;</b></p>					
	 <p style="text-align: center;">取手市役所前バス停の上屋</p>		 <p style="text-align: center;">植木伐採前</p>		 <p style="text-align: center;">植木伐採後</p>	
実施主体	市					
事業スケジュール	取組	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	乗継ダイヤの検討 ※事業1-2、事業1-3と連動	検討		実施		
	駐輪場・駐車場の整備	実施				
	待合環境(ベンチ・上屋等)の整備	実施				

事業 2-2	<b>多様化する決済手段への対応</b>					
実施内容	<p>■背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内の公共交通においては、交通系ICカードが利用できる路線とそうでない路線が混在しており、乗継利用がしにくい状況も見られます。</li> </ul> <p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市と交通事業者で協議を行いながら、共通乗車券・二次元コード決済・クレジットカード決済などの導入検討を行います。</li> <li>コミュニティバスのシルバー割引定期券など、現在、紙で発行している乗車券の電子化の検討を行います。</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p>二次元コード読み取り端末</p> <p>国土交通省資料「公共交通キャッシュレス化推進の取組について」より引用  <a href="https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/141-3sougoukoutsu.pdf">https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/141-3sougoukoutsu.pdf</a></p> </div>					
	実施主体 市・交通事業者					
事業スケジュール	取組	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	交通事業者との協議	協議	利用状況等の共有			
	共通乗車券・キャッシュレス決済等の導入	制度設計	導入			

事業 3-1	<b>【重点事業】 情報発信の充実</b>					
実施内容	<p><b>■背景・目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施策1(市内バスネットワークの再編)と並行して、その内容を利用者に伝える必要があります。</li> <li>・また、公共交通のことを知らないことが公共交通利用の障壁となっていることが考えられるため、交通情報の発信を充実させていく必要があります。</li> </ul> <p><b>■取組内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・社会情勢の変化に合わせて、将来市内公共交通の見直しが生じた場合に、適宜「取手市コミュニティバス・運行ルート・時刻表」を更新します。</li> <li>・その他、公共交通の便利な使い方等を整理したチラシなどを作成し、地域の関心を高めていきます。</li> <li>・市内主要施設に「取手市コミュニティバス・運行ルート・時刻表」を設置し、現在公共交通を利用していない方々に対する情報発信を行います。</li> <li>・子どもや外国人居住者等にもわかりやすいよう“やさしい日本語”での表記を心がけます。</li> </ul> <p><b>&lt;現在の取手市の取組&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・取手市ではコミュニティバスの運行ルートや時刻をまとめた「取手市コミュニティバス・運行ルート・時刻表」を作成しています。</li> </ul> <div data-bbox="422 1097 1369 1422" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">出典：令和6年4月1日 取手市コミュニティバス運行ルート時刻表</p>					
実施主体	市・交通事業者					
事業 スケジュール	取組	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	令和 12年度
	公共交通マップの更新	運行見直しに応じて、適宜実施				
	周知チラシの作成	移動不便 地域に対 する交通 サービス の周知	コミバス 運行内容 の周知	実施		

事業 3-2	モビリティ・マネジメントの実施										
実施内容	<p>■背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・取手市は2020年11月に「取手市気候非常事態宣言」を表明し、2030年度温室効果ガス46%削減(2013年度比)を目標に掲げています。公共交通の利用が浸透することで環境負荷の低減が期待されます。</li> <li>・本市においては、自家用車依存が根強い状況です。</li> <li>・公共交通を維持するためには、公共交通の利用を増やす必要があります。</li> <li>・施策3-1(情報発信の充実)と並行して、モビリティ・マネジメントを実施することで、利用者獲得を図り、公共交通の維持を目指します。</li> </ul> <p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の小中学校や高等学校、企業、転入者などを対象にモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通を生活の中に取り入れる意識醸成を図ります。</li> <li>・モビリティ・マネジメント実施にあたっては、計画期間中に作成予定のマップやチラシなどの情報発信ツールを活用します。</li> </ul> <div data-bbox="422 891 1294 1055" style="text-align: center;"> <pre> graph LR     subgraph 現在         A[公共交通の運行状況を知らない] --&gt; B[公共交通の運行状況を知っている]     end     subgraph 計画期間内で目指す姿         C[公共交通の利用方法を知っている] --&gt; D[公共交通をたまに利用する]     end     B --&gt; C     D --&gt; E[公共交通を日常的に利用する] </pre> </div>										
実施主体	市・交通事業者										
事業 スケジュール	取組	令和 8年度		令和 9年度		令和 10年度		令和 11年度		令和 12年度	
	学校向け モビリティ・マネジメント	調整	実施	調整	実施	調整	実施	調整	実施	調整	実施
	企業向け モビリティ・マネジメント	調整	実施	調整	実施	調整	実施	調整	実施	調整	実施
	転入者向け モビリティ・マネジメント	実施									

事業 3-3	<b>利用機会の創出</b>
--------	----------------

実施内容	<p><b>■背景・目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の中には、公共交通をほとんど利用しない方が多く、公共交通の便利さが十分に伝わっていない可能性があります。</li> <li>・乗車体験を通じて、利用方法や公共交通の便利さを周知する必要があります。</li> </ul> <p><b>■取組内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者や小中学校等と連携した「バス乗車体験会」の実施を検討します。</li> <li>・利用するきっかけづくりとして、バス割引券やバス無料デー、ノーマイカーデー等を検討し、実施します。</li> </ul> <p><b>&lt;現在の取手市の取組&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・取手市では、市内のイベント開催時に「コミュニティバス展示会」を実施し、体験乗車等を行っています。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;"><b>コミュニティバス展示会の様子</b></p>
------	---

実施主体	市・交通事業者
------	---------

事業 スケジュール	取組	令和 8 年度		令和 9 年度		令和 10 年度		令和 11 年度		令和 12 年度	
	バス乗車体験会の実施	調整	実施	調整	実施	調整	実施	調整	実施	調整	実施
	バス割引券 ノーマイカーデー等の 実施	検討・調整		実施							

<施策スケジュール>

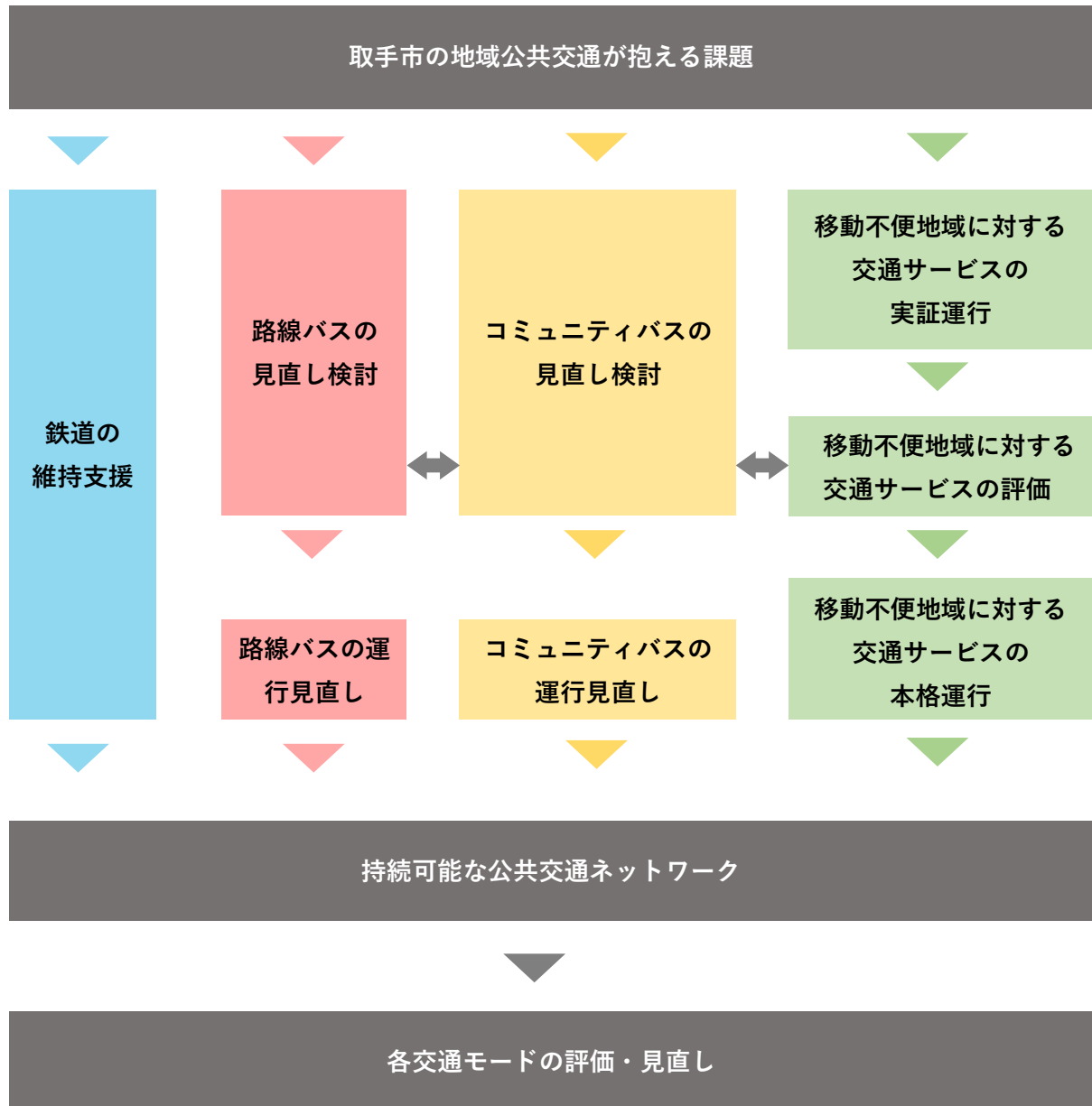
はじめは、移動不便地域の移動手段確保のため、移動不便地域に対する交通サービスの導入検討を行います。その実施結果等を踏まえて、市内公共交通ネットワーク(路線バス・コミュニティバス)の見直しを行うことで、利便性の高い持続可能な公共交通の実現を目指します。

事業	取組	令和8年度		令和9年度		令和10年度		令和11年度		令和12年度			
		前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期		
1-1	鉄道の維持	交通事業者との協議										実施 ※適宜	
		バリアフリー化等への支援										実施 ※適宜	
1-2	路線バスの維持	交通事業者との協議		見直し案の協議		見直し後の利用状況の共有							
		見直し案の検討		検討		運行内容の見直し ※必要に応じて							
1-3	【重点事業】 コミュニティバスの見直し	交通事業者との協議		見直し案の協議		見直し後の利用状況の共有							
		見直し案の検討		検討		運行内容の見直し ※必要に応じて							
1-4	福祉分野との連携	関係者（福祉部門）との協議		役割分担等の協議		各分野の状況を共有 ※適宜							
		移送サービス利用料助成の継続実施										実施	
		移送サービス利用料助成の対象拡充		検討		対象拡充の実施 ※必要に応じて							
1-5	【重点事業】 移動不便地域に対する交通サービスの提供	実証運行の実施		準備	実証運行(検証)		※必要に応じて継続						
		本格運行の実施				本格運行 ※必要に応じて							
		分析・効果検証		実証運行・本格運行の効果検証									
1-6	公共交通の担い手確保	支援策等の実施		検討		実施							
		県、近隣自治体との協議		検討		実施							
2-1	【重点事業】 交通結節点（駅・停留所）における乗継環境・待合環境の整備	乗継ダイヤの検討 ※事業1-2、事業1-3と連動		検討		実施							
		駐輪場・駐車場の整備		実施									
		待合環境（ベンチ・上屋等）の整備		実施									
2-2	多様化する決済手段への対応	交通事業者との協議		協議		利用状況等の共有							
		共通乗車券・キャッシュレス決済等の導入		制度設計		導入							
3-1	【重点事業】 情報発信の充実	公共交通マップの更新		運行見直しに応じて、適宜実施									
		周知チラシの作成		移動不便地域に対する交通サービスの周知		コミバス運行内容の周知		実施					
3-2	モビリティ・マネジメントの実施	学校向けモビリティ・マネジメント		調整	実施	調整	実施	調整	実施	調整	実施	調整	実施
		企業向けモビリティ・マネジメント		調整	実施	調整	実施	調整	実施	調整	実施	調整	実施
		転入者向けモビリティ・マネジメント		実施									
3-3	利用機会の創出	バス乗車体験会の実施		調整	実施	調整	実施	調整	実施	調整	実施	調整	実施
		バス割引券・ノーマイカーデー等の実施		検討・調整		実施							

※毎年、各事業の進捗確認・実施による効果検証を行う。

<取手市公共交通ネットワーク見直しの進め方>

鉄道の維持支援、路線バスの見直し検討、コミュニティバスの見直し検討、移動不便地域に対する交通サービスの実証・評価検証を一体的に推進しながら、持続可能な公共交通ネットワークを目指していきます。





## 第 5 章

### 計画の推進にあたって

---

## 5-1 推進体制

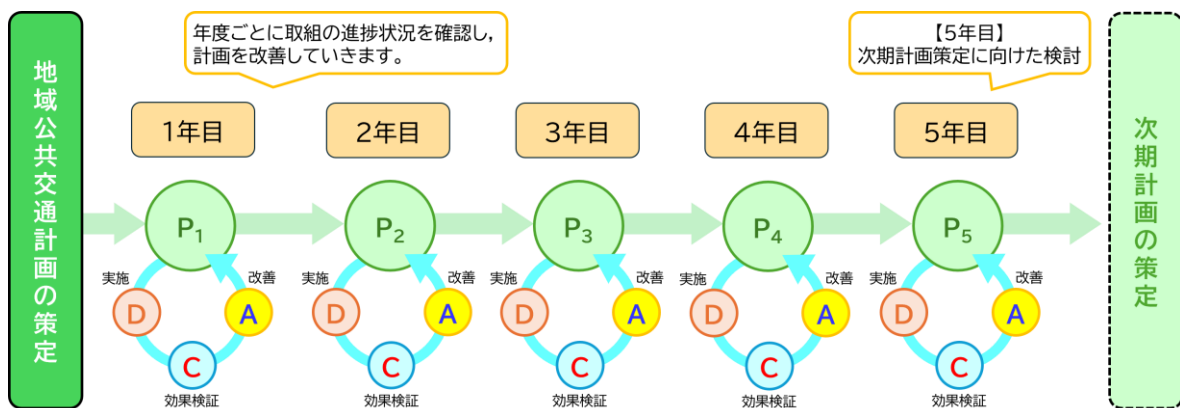
取手市地域公共交通会議において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進組織	構成員	役割
取手市 地域公共交通会議	交通事業者、警察、 国、県の交通施策担 当者、学識経験者等	本計画に位置づけた取組の実施状況の確認、効果 検証や取組の改善案等について協議し、計画の進 行管理を行う。 必要に応じて、計画の改定に係る協議を行う。
計画進捗 モニタリング チーム	庁内関係課	本計画に位置づけた取組の実施状況の確認、効果 検証や取組の改善案、モニタリングしやすい仕組 みづくり等について協議し、取手市地域公共交 通会議に報告をする。 議題によっては、交通事業者や学識経験者等の参 加を求めて協議を行う。 評価や検証に用いるデータとしては、各公共交 通の利用者数やバス停別乗降者数、コミュニティ交 通の収支状況など、運行に係る実績を活用する。

## 5-2 進捗管理手法

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を毎年確認し、PDCA サイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進行管理を行います。



## 5-3 評価指標

基本方針の達成状況を確認するための評価指標を下記のとおり設定しました。各指標の数値を確認しながら、本計画の進捗状況を確認していきます。なお、モニタリング技術向上等により、より良い指標が見つかった場合は、適宜評価指標としての導入を検討します。

基本方針	評価指標・設定の考え方	現況値	目標値（令和12年度）・設定の考え方	算出方法	
基本方針1 総合的な公共交通 体系の構築	市内公共交通 カバー人口比率	公共交通の面的な提供状況を確認する指標として設定する。	87.8%	<b>89%</b> コミュニティバスの見直し、移動不便地域に対する交通サービスの提供等により、より多くの市民が公共交通を利用できる環境を目指しているため、増加させる目標値とした。	総人口に対する駅800m圏内・バス停300m圏内の人口の比率を算出する。 ※区域運行型の交通が導入されている場合は、その運行圏域内における人口もカバー人口として扱う。
	基幹的な公共交通軸 のバス路線の運行回数 (1日あたり・片方向)	公共交通の量的な提供状況を確認する指標として設定する。 (基幹的な公共交通軸)	212便	<b>212便</b> 運転士不足を抱える状況であるが、施策1に係る各事業を推進することで、現行のサービス水準を維持することを目指しているため「維持」とした。	市内の基幹的な公共交通軸*のバス路線の運行本数をカウントする。
	乗継利便性向上に資 する取組の件数	公共交通の接続性を確認する指標として設定する。	—	<b>4件(累計)</b> 施策2に位置付ける取組として「乗継ダイヤの検討」「駐輪場・駐車場の整備」「待合環境の整備」「共通乗車券・キャッシュレス決済等の導入」を予定しているため、各取組を全て実施することを目指して4件とした。	施策2(公共交通サービスの連携強化)に関連する取組の実施件数をカウントする。
基本方針2 利用実態とニーズ を踏まえた 公共交通への再編	市民の公共交通利用 率	移動ニーズと公共交通との整合性を確認する指標として設定する。	30.0%	<b>33%</b> 施策1(公共交通ネットワークの再編)および施策2(公共交通サービスの連携強化)により、より利便性の高い公共交通を目指しているため、増加させる目標値とした。現況値よりも1割向上させることを目指して、定量目標を定めた。	市民アンケートから通勤・通学・買物・通院のいずれかにおいて、公共交通(鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー)を利用している人の割合を算出する。
	外出に困っている人 の割合	移動ニーズを踏まえた公共交通への再編による市民生活の変化を確認する指標として設定する。	19.1%	<b>19%以下</b> 施策1(公共交通ネットワークの再編)および施策2(公共交通サービスの連携強化)により、より利便性の高い公共交通を目指しているため、減少させる目標値とした。	市民アンケートから「日常の外出に困難を感じる(とても感じる/やや感じる)」の割合を算出する。
基本方針3 限られた輸送資源、財源を有効活用するためのコミュニティ交通の整理・再編	移動不便地域に対す る交通サービス導入 件数 ※実証を含む	コミュニティ交通の整理・再編に資する取組の実施状況を確認する指標として設定する。	—	<b>1件(累計)</b> 移動不便地域に対する交通サービスの提供等により、より多くの市民が公共交通を利用できる環境を目指しており、計画期間内に当該取組を実施することを予定しているため「1件」とした。	事業1-5(移動不便地域に対する交通サービスの提供)に関連して、導入した交通サービス数(実証を含む)をカウントする。
	コミュニティバス利 用者数(1便あたり)	コミュニティ交通の再編による効果を確認する指標として設定する。 ※供給(便数)増減による影響を加味するため便数あたりの数値とする。	7.3人/便	<b>7.3人/便</b> コミュニティバスの見直しを行い、効率的な運行を目指している。加えて、施策3(公共交通の周知・利用促進)を図る予定である。一方で、5年間で人口減少が推計されているため、その影響を加味した数値を目標値に設定した。	コミュニティバスにおける「年間乗車人員」を「年間運行便数」で除して算出する。
	コミュニティ交通に おける収支率	コミュニティ交通の持続可能性を確認する指標として設定する。	10.6%	<b>22%</b> コミュニティバスの見直しを行い、効率的な運行を目指している。加えて、施策3(公共交通の周知・利用促進)を図る予定であるため、現況値よりも増加させることを目指すため、県南地域のコミュニティバス収支率の中央値を目標とした。	「コミュニティ交通の運賃収入」を「コミュニティ交通に対する支出」で除して算出する。
基本方針4 公共交通を将来に 残す市民意識の 醸成	利用促進策の実施件 数(累計)	利用促進に資する取組の実施状況を確認する指標として設定する。	—	<b>4件(累計)</b> 施策3に位置付ける取組として「公共交通マップの更新」「周知チラシの作成」「モビリティ・マネジメント(学校・企業・転入者向け)」「バス乗車体験会」「ノーマイカーデー等」の実施を予定しているため、各取組を全て実施することを目指して「4件」とした。	施策3(公共交通の周知・利用促進)に関連する取組の実施件数をカウントする。
	公共交通利用者数 (年間)	利用促進・意識醸成による効果を確認する指標として設定する。	3,380 万人/年	<b>3,267万人</b> 人口減少が推計されている中であるが、利用促進策等を展開することで、現状の利用者数を維持することを目指している。一方で、5年間で人口減少が推計されているため、その影響を加味した数値を目標値に設定した。	鉄道・路線バス・コミュニティバスの年間利用者を集計する。 ※移動不便地域に対する交通サービスが導入された場合は、その乗車人員も計上する。

\* 基幹的な公共交通軸 ①～②のいずれかに該当する路線。

- ①：現状における基幹的な公共交通(運行頻度が1日片道30本以上の公共交通)
- ②：拠点間、各拠点と居住を誘導すべき地域をつなぐ公共交通

## 參考資料

---

## 検討経緯

本計画の策定にあたっては、取手市地域公共交通会議において、協議・検討を行いました。

開催日	議題
令和6年度 第1回 (令和6年8月19日)	<ul style="list-style-type: none"><li>● 取手市地域公共交通計画の調査業務について</li><li>● 取手市コミュニティバスについて</li></ul>
令和6年度 第2回 (令和6年12月23日)	<ul style="list-style-type: none"><li>● 取手市地域公共交通会議の運営方法について(案)</li><li>● 取手市地域公共交通計画の調査業務について</li><li>● 関係団体ヒアリング及び地区ヒアリングの進捗について</li><li>● 取手市コミュニティバスの収支率等について</li></ul>
令和6年度 第3回 (令和7年3月26日)	<ul style="list-style-type: none"><li>● 取手市地域公共交通計画の各種調査結果及び課題について</li><li>● 取手市地域公共交通計画の方向性について</li></ul>
令和7年度 第1回 (令和7年8月5日)	<ul style="list-style-type: none"><li>● 取手市地域公共交通計画の基本方針(案)について</li><li>● 取手市地域公共交通計画の施策(案)について</li></ul>
令和7年度 第2回 (令和7年10月23日)	<ul style="list-style-type: none"><li>● 取手市地域公共交通計画の基本方針(案)について</li><li>● 取手市地域公共交通計画の施策(案)について</li><li>● 取手市地域公共交通計画の推進体制及び評価指標(案)について</li></ul>
令和7年度 第3回 (令和8年2月19日)	<ul style="list-style-type: none"><li>● 取手市地域公共交通計画(素案)に対するパブリックコメントの結果報告及び取手市地域公共交通計画(案)の策定について</li></ul>

## 検討体制

取手市地域公共交通会議の構成員は下記のとおりです。

	氏名	所属	役職
1	岡本 直久	筑波大学 システム情報系 社会工学域	教授
2	小菅 達也	国土交通省 関東運輸局 茨城運輸支局 輸送担当	首席運輸企画専門官
3	柿本 憲治	国土交通省 関東運輸局 茨城運輸支局 企画調整担当	首席運輸企画専門官
4	鈴木 優	国土交通省 関東地方整備局 常陸河川国道事務所 計画課	課長
5	伊藤 豪人	茨城県 政策企画部 交通政策課	課長
6	今野 貴元	茨城県 竜ヶ崎工事事務所 道路整備第二課	課長
7	中里 翼	茨城県 取手警察署 交通課	課長
8	廣瀬 貢司	関東鉄道 株式会社	常務取締役
9	金澤 弘行	大利根交通自動車 株式会社	専務取締役
10	古賀 重徳	一般社団法人 茨城県バス協会	専務理事
11	式田 将規	取手地区 ハイタク指導委員会	委員長
12	芳賀 義明	関東鉄道 労働組合	執行委員
13	寺田 一恵	取手市 社会福祉協議会	副参事
14	間宮 真知子	レディースフォーラムとりで	会長
15	黒澤 伸行	取手市	副市長

## 用語解説

用語	意味
移動困難者	身体的な制約や地形・距離などの条件により、自宅から駅やバス停まで歩いて到達することが難しい方。
交通結節点	鉄道・バス・タクシー等の複数の交通手段を乗り換えできる拠点（駅・主要バス停など）。乗継ぎの円滑化、案内・待合環境の整備、接続改善により、移動のしやすさとネットワークの利便性を高める。
コミュニティ交通	自治体や地域が主体となって運行・調整する交通サービスの総称ではあるが、本計画では取手市が主体となって運行するものを指す。民間路線では対応が難しい地域の移動を補い、駅・公共施設・商業・医療等へのアクセス確保を担う。地域特性に応じて柔軟に設計される。
デマンド型交通	予約など需要に応じて運行する交通サービス。定時定路線に比べ路線・時刻の制約が少なく、低需要地域でも効率的な運行が期待される。小型車両で相乗りすることを基本とし、移動不便地域等から駅や主要施設へのアクセス確保に用いられる。
パーソナル交通	徒歩・自転車・シニアカーなどを含めた、主に個人用の交通のこと。
福祉有償運送	社会福祉法人や NPO 法人等が、公共交通の利用が困難な高齢者・障害者等を対象に行う移送サービス。
モビリティ・マネジメント	1人1人の移動（モビリティ）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取組みのこと。住民、企業、行政が連携して、取組みを通して公共交通を生活の中に取り入れる意識醸成を図る。

※五十音順

## 取手市地域公共交通計画

発行日：令和8年3月

発行：取手市

編集：取手市都市整備部都市計画課

〒302-8585 取手市寺田 5139 番地



取手市