

(書式6)

## 意見公募によって提出いただいた意見及び反映結果

施策案の名称	取手市地域公共交通計画（素案）		
意見募集期間	令和7年12月1日から令和8年1月5日まで		
意見提出者数	13人		
提出意見数	56件		
意見項目数	28件		
意見提出の内訳	直接窓口へ持参	0人	0件
	郵送	1人	2件
	ファクス	2人	4件
	電子メール	10人	50件
意見の反映結果	A 案に反映させたもの（反映・修正箇所がわかるものを添付）		1件
	B 意見の趣旨が既に案に盛り込まれているもの		19件
	C 今後の取り組みにおいて参考にするもの		28件
	D 案に反映できないもの		3件
	E その他（感想・賛否のみなど）		5件
匿名等による意見提出者数	0人		

※意見公募は政策等の賛否を問うものではありません。有用な意見を政策等に反映させるため、意見の内容に着目し、これを考慮した市（実施機関）の考え方を掲載しています。

※類似の意見に対しては、まとめて市（実施機関）の考え方を掲載したものがある場合は、意見項目数と一致しません。

※詳細は別紙のとおり。

## 提出された意見と市の考え方

番号	該当ページ	意見	市（実施機関）の考え方	反映区分
1	P63	<p>「人口減少時代の“守る交通”から“つなぐ交通”へ」</p> <p>高齢化・人口減少の進む中で、単に既存路線の維持を検討するだけでは、将来的な公共交通の持続性は担保できません。利用実態に応じて柔軟に形を変えられる“機動的な交通”へ転換する視点が不可欠だと考えます。</p> <p>特に、デマンド交通・AI乗合交通の導入可否について、早い段階で検討方針を示すことを要望します。</p>	<p>デマンド交通やタクシー利用料助成などにつきましては、移動不便地域の移動手段を確保するための選択肢の一つとして効果的な手法であると捉えており、今後、移動不便地域への対応の中で、人員の確保や事業にかかる経費等も踏まえて、その他の手法と併せて比較検討し、実証運行に向けた具体的な実施計画を策定していく予定です。</p> <p>なお、そうした交通サービスを導入する場合、今後は持続可能な公共交通網の構築を目指してまいりますので、民業を圧迫しないよう交通事業者とも協議を重ねながら交通サービスの運行エリア等を設定していきたいと考えております。</p> <p>また、実証運行の際には、対象となる地域の方への事前周知や利用者アンケート等なども併せて実施し、実証運行の結果や地域の声を踏まえ、必要に応じて運行内容を見直しながら本格運行への移行を検討してまいります。</p>	C
2	P69	<p>守谷市が既に「オンデマンドタクシー」を実用している。車を持たない方からすると「住みやすさ」という観点から見て大きく差がつくことになる。また、守谷市とタクシー網を共用することができれば維持管理の費用、ドライバー不足も抑えられる可能性がある。</p>		C
3	P59	<p>P59 デマンド交通は取手市全域で実現してほしい</p>		D
4	P69, 70	<p>コミュニティバスだけでは補いきれない地域にはオンデマンド交通のようなタイプの移動手段の確立も必至と考えますが、それにはドライバーや車両の確保が重要です。</p>		B
5	P69	<p>市民数が減少していく中で、大人数の運行ができないと赤字になるバスは難しい。また運転代行のボランティアも既に限界のはずだ。市民の要望をみても個別や乗り合いタクシーによる補助などが交通弱者救済の為に役立つはずである。</p>		C
6	P69, 73	<p>P69の自家用車を運転できない方の属性を考えて、その属性に合った移動手段を検討し、実証運行などを実施する計画は、大賛成です。ただ、実証運行を実施する場合は、どう、市民の人に知ってもらうのが、課題だと思います。知らないことには利用しないので。</p> <p>また、事業スケジュールを見ると、実証運行予定が1年で、必要に応じて継続となっています。実証運行を行いながら、</p>		B

(書式6)

		是非、対象地域の方の声を拾い集め、運行内容の見直しが必要であれば、見直しをしながら、本格運行へと移行して行っていただければと思います。 運行内容が良くなければ、移動不便地域の方でも利用できないので。		
7	P69	実証実験では市民の声を積極的に聞き、見直しに反映させてほしい。		B
8	P69	コミバスより、タクシー券の利用や、デマンド交通などの方が経費が低くなるのではないのでしょうか？(地域によって)		C
9	P12	P12 公共交通のバリアフリー化⇒ノンステップバスが増えて車いすユーザーもバスに乗れるようになったが、バス停まで行くのが困難	公共交通のバリアフリー化や、そこまでの移動環境の確保は、誰もが安心して公共交通を利用できる環境づくりの観点から重要であると認識しております。本計画(案)では、交通結節点や停留所等におけるバリアフリー化・待合環境の改善に関する取組を位置付けております。本市としても、利用者の安全性・利便性向上の観点から、いただいたご意見は関係部署や交通事業者とも共有し、必要な整備の促進に向けた取組みや要望等を行ってまいります。	C
10	P65	計画素案P65の中の駅のバリアフリー化への支援は、喫緊の課題だと考えます。特に、関東鉄道のバリアフリー化は喫緊に取り組んで欲しいと考えます。子ども連れの方や車いすの方が電車を利用したくても利用できない状況です。		B
11	P65	関東鉄道常総線取手駅にエレベーターの設置 6カ月間、週一回歩行困難になった為、リハビリに病院へ通い、とても、つらい思いをしました。杖を使用している方に何人もお会いしました。 是非、取手市と、関東鉄道でご協力して、エレベーターの設置を、是非、お願い申し上げます。		C
12	P65	常磐線は運行本数の割に、発車時刻に偏りがあり、平均化が必要。(パターン化)	鉄道のダイヤや窓口機能に関するご意見として、交通事業者とも共有いたします。鉄道の運行計画は事業者の判断となりますが、本市としても利用実態や市民ニーズを踏まえ、利便性向上やユニバーサルなサービス確保の観点から、必要に応じて利用実態やニーズを踏まえた協議・要望を行ってまいります。	C
13	P65	常総線は、せめて15分間隔に運行してもらいたい。常磐線との接続をきちんととってもらいたい。		C
14	P65	JR取手駅は「みどりの窓口」が閉鎖されたが、「話せる指定席券売機」の設置を望む。		C
15	P66	路線バスは関東鉄道の運営が絡む為、協議の上で路線を維持していくべきである。	施策内の事業1-2「路線バスの維持」や事業1-3「コミュニティバスの見直し」でも触れているとおり、今後も利便性の高い路線バスにつきましては、コミュニティバスとの重複解消等により収支の改善を	B
16	P66, 67	各路線とも現状以上の利便性低下をもたらさないでほしい。		B

## (書式6)

17	P66	路線バスの路線、運行本数は何とか現状を維持してもらいたい。	図りながら、市と交通事業者で連携して維持を図ってまいります。	B
18	P67	<p>中央循環東と中央循環西のコミュニティバスを利用している者です。なぜ両ルートを使っているかという点と最短距離で取手駅まで行くバスが行きと帰りで異なるからです。</p> <p>現在この2つのルートは午前中を中心に時間帯により利用者が多く立客もいることがあるので、中型車化してほしいです。</p> <p>それとともに現行の両ルートの片回り循環の1周の所要時間が長いので、現在のルートかつ本数が現在の中央循環東・中央循環西ルートの本数よりも減らないのであれば隣の龍ヶ崎市コミュニティバスの循環ルートのように両回り循環にしてほしいです。もし本数が減るのであれば、現状の片回り循環の方がいいです。</p> <p>本数は中央循環西の場合、取手ウェルネスプラザ発が11:45から14:35まで空いており、今の混雑具合からはもう1本ほしいところです。それ以外の本数は現状通り顔いいと思います。</p> <p>中央循環東は5便目の取手ウェルネスプラザ11:55発がかたらいの郷止まりであり、6便目のかたらいの郷14:15発が取手駅から利用できないのが不便になってしまっています。</p> <p>それから、道路工事などで迂回するときは、なるべくバスが通れる道路で近い道路を経由して仮バス停を作ってほしいです。</p>	<p>コミュニティバスに関しては、施策内の事業1-3「コミュニティバスの見直し」でも触れているとおり、ルート・ダイヤの見直しや利用状況に応じた運行改善を、運行事業者と協議しながら検討してまいります。</p> <p>また、事業3-1「情報発信の充実」で触れているとおり、そうした見直しを行った際に、どのように便利になったのか、どう乗り換えれば目的地へ到達できるのかなど、利用する方にとって分かりやすい周知なども図ってまいります。</p>	C
19	P67	<p>利用者の少ない（いない）ところを遠回りする路線設定がある。</p> <p>⇒利用者の多い停留所のみを集約し、目的地までの時間を短縮して欲しい。</p> <p>⇒利用者が少なくても必要な路線であるなら、単に遠回りして繋げるのではなく、直結型で利便性を上げなくては、利用しづらいままである。</p>		B
20	P67	<p>運行本数が少なすぎる。そのために往復利用も難しい。</p> <p>⇒路線集約によりメリハリをつけて、本当に必要なところの運行本数を増やすべき。</p>		B

(書式6)

2 1	P67	市民がコミュニティバスで、どこに行きたいのかをきちんと調査して、路線設定を再検討すべき。		B
2 2	P67, 73	計画素案P67の路線バスとコミュニティバスの運行区間の重複見直しやコミュニティバスのルートの複雑化の見直しは実施して欲しいと考え、ここがすっきりと見直されれば、コミバスの収支率も上がるのではないかと考えます。と同時に、非常にわかりにくい「取手市の運行ルート・時刻表」をもっと、分かりやすく作成して欲しいです。 現在の「取手市の運行ルート・時刻表」は、目的地に行くまでが迷路で、「脳トレ時刻表」だと思います。		B
2 3	P67	コミュニティバスの経路を元に戻して欲しい あけぼの-取手郵便局前-市役所のルート 中央タウン西の停留所いつの間にか、バスが来なくなっていました。(市役所で頂いた時刻表には時刻が記載されています。) 中央タウン集会所、郵便局、福祉交流センター等へとても不便を感じています。 よろしくお願い申し上げます。		C
2 4	P67, 73	現在の路線バスとコミュニティバス路線の重複の見直し、並びに複雑なコミュニティバス路線の見直しは早急にして頂きたいです。路線の複雑化とシンクロすると思いますが、時刻表(色分けなどで工夫はされていますが)も、未だ未だ難解です。		B
2 5	P67, 73	利用しにくい理由のひとつに、ルートの複雑さ、時刻表のわかりにくさがあり、子どもでもわかるルートでなければ利用できません。藤代や戸頭地域では、主要駅をハブとして単純なルートで便数を増やしてほしいと思います。		B
2 6	P72	路線バスは、全国的にキャッシュレス化が検討・実験されているが、大和バスはいまだにスイカ・パスモも使えない。コミュニティバスでも担当会社で差がでている。	キャッシュレス決済等への対応は、公共交通の利便性向上に資する取組であると認識しております。 本計画(案)でも、交通事業者と協議しながら、キャッシュレス決済等の導入検	B

## (書式6)

27	P72	関鉄バス、大根バスとクレジットカード利用も推進すべき。	討を進めることとしておりますので、事業者と連携しながら検討してまいります。	B
28	P53, 68	P53 既存交通を補完する移動サービスは必須だが、車いすユーザーの移動手段(福祉車両)の確保が問題。新たな移動手段(登録不要の住民主体の手段)を積極的に進めてほしい。	車いすのまま乗車可能な福祉車両等の確保や車いすユーザーの方の移動手段確保につきましては、公共交通だけでなく福祉の面に対応していく必要がありますので、福祉を担当する部署にも共有させていただきます。	C
29	—	車いすユーザーの移動を忘れないでほしい	また、コミュニティバスでは、車いすユーザーの方でもご利用いただけるよう、スロープを備え付けておりますが、車いすでは利用できないと認識されている方もいらっしゃることを把握しておりますので、そうした方へのコミュニティバス利用に関する周知なども進めてまいります。	E
30	P68	移動困難者＝バス停までの移動も困難な方とあるがその多くの方々は大型の車椅子を利用されている。 その方たちを玄関から目的地までをどのようにして移送するのか。 移送サービスはドライバーの減少 タクシーへは車椅子を詰込めません。 ご本人が使用している車椅子ごと乗車できる福祉車両を配備するよう明記、願います。		C
31	—	既にアンケートや地区ヒアリングを実施しているが、今後も市民の声を積極的に聞く姿勢をお願いしたい。	持続可能な公共交通網の構築にあたって、公共交通の利用者の意見だけでなく、利用していない又はできない方のご意見を伺うことは、公共交通における問題点を把握し、改善につなげるための重要な取組であると考えております。	C
32	—	今まで公共交通をなぜ利用しなかったか。その理由を検証してほしい。(市民からモニターを募り、意見を集めるなど。)	また、市民の皆様の考え方を伺うと共に、市がどのような考えで事業を実施するのかなどをお伝えするような意見交換を行うことにより、地域の実情に即した事業の実施や改善をすることができ、利用促進にもつながることから、そうした取組も進めてまいりたいと考えております。	C
33	—	市民の意識の醸成も必要ですが、市民との意見のやりとりもくり返し継続して下さい。		B
34	P73-75	子どもにも利用しやすい交通計画をお願いします。 小中学校、高校に入学時だけでなく、毎年積極的に地域公共交通を説明しアピールしてほしい。 子どもは高齢者同様に移動困難者であり、未来の利用者でもある。また、学校でのアピールは保護者への説明にもなり、市民の理解が深まる。	今回策定する計画(案)においては、日常生活における移動の内、より優先度の高い課題として日中の移動手段の確保を主眼としておりますが、子どもを含む多様な世代にとって利用しやすい公共交通を整備することは、利用を促進し、持続可能な公共交通網の構築につながるものと捉えております。	C
35	P73-75	地域公共交通は、市民がその存在意義を理解して未来に向かって共創するという気持ちを持てることが望ましいと思いま	そうした中で、公共交通の存在意義の理解を深めていただくことは、日常生活に公共交通を取り入れていただくための意識醸成にもつながります。	C

		<p>す。現在主たる利用者と想定される高齢者のみならず若者にも参加してもらい未来に向かって共創していくのが良いと思います。</p> <p>以下の塩見の研究では、「小学校、中学校、高校での地域のことを学ぶ授業」では、小学校よりも中学校、高校での授業においてU ターンの意識変容に大きな影響を持つ可能性があることが確認できたと述べています。</p> <p>塩見：地域との繋がりが若者のU ターンに与える影響に関する研究：『日本地域政策研究』第30号（2023）</p> <p>取手においても親世代を残して、東京などに若者が出ていってしまうという状況があることを感じています。今県南に住んでいる若い親世代の子世代が、前の子世代のように県南から出ていってしまったとしても、やがてUターンにつながる地域とのかかわりを、中学高校時代にもてればよいと思います。その一例として、地域公共交通を思慮するときを中学高校時代にもてればよいと思います。</p> <p>例えば、上記2) 項の、市町村界にとられない地域生活圏の発想に立てば、この圏内に流通経済大学があり、共創社会学部を有することから、  <a href="https://www.rku.ac.jp/faculty/sociology/wonder/">https://www.rku.ac.jp/faculty/sociology/wonder/</a>      大学の力を借りて、地域公共交通を思慮するときを中学高校時代にもてればよいと思います。</p>	<p>特に、子どもの頃から公共交通について考える機会を設けることは、公共交通に慣れ親しんでもらうという意味でも有効な取組みですので、モビリティマネジメントや乗車体験会などを実施していきたいと考えております。</p> <p>同様に、今まで路線バスやコミュニティバスを日常的に利用されていない高齢者等に同様の取組みや公共交通利用と自家用車維持とのコスト比較などの情報を発信することは、公共交通への転換を促すきっかけとして効果的であると考えております。</p> <p>そうしたことから、施策内の事業3-1「情報発信の充実」、事業3-2「モビリティ・マネジメントの実施」、事業3-3「利用機会の創出」でお示ししているような取組を進めてまいります。</p> <p>また、大学等との連携につきましては、ご提案を参考に、関係機関と協議しながら検討してまいります。</p>	
36	P73-75	<p>P73の情報発信やP75の利用機会の創出ともつながると思いますが、現在、免許返納どうしようかと悩まれている方がたくさんいると思います。利用機会の創出では、小中学校などと連携した「バス乗車体験会」とありますが、免許返納を考えるきっかけづくりで、実施してはいかがでしょうか。必ず誰でも、免許更新に警察に行きますので、70以上の方に、「バス</p>		C

(書式6)

		<p>乗車体験会」の案内と同時にコミバスの運行ルート・時刻表を渡すなど実施してはいかがでしょうか。</p> <p>また、車を保有しているとどのくらい経費がかかるのか、コミバスや路線バスなど利用するとどのくらい経費がかかるのかなどのモデルでの比較なども広報とりでで掲載してはいかがでしょうか。</p>		
37	P75	<p>私は、駅、商業施設、病院に行くのが困難な住宅地に住んでいる高齢者です。自治会が長年、コミュニティバスの住宅地乗り入れを市に要望していました。</p> <p>一昨年の市民アンケート、地区ヒアリングの結果が、地域公共交通計画案（素案）にしっかり反映されているので少し安堵しました。</p> <p>これから具体策を策定し、実証実験を行なう際も、コミバス利用者、免許返納予定者、学生、通勤者等々、市民も参加して、より利便性の良い交通システムが実現することを願っています。</p> <p>コミュニティバスの利用者を増やす為には、子供達も含め体験乗車などするのはどうでしょうか？</p>		C
38	P65-67, 81	<p>「通勤・通学“だけ”に合わせない交通計画を」</p> <p>公共交通は通勤・通学偏重のダイヤ設計になりがちですが、実際には買い物・通院・子育て世帯の移動など、生活全体の移動需要への対応が重要です。</p> <p>本計画において、“生活交通”への視点を明確に打ち出し、時刻表・路線レビューの評価項目に「市民の生活行動パターン」を組み込むことを提案します。</p>	<p>本計画（案）では、市の既存の公共交通を交通モードごとに役割を整理しており、例えば、鉄道は大量輸送を可能とする通勤・通学の要であり、コミュニティバスは鉄道や路線バスを補完するように日中の買い物や通院といった生活における移動手段を確保しております。</p> <p>そうした整理の中で、それぞれの日常生活における移動に対応する交通手段として、利用される方にとって利便性の高い運行内容となるように、路線バスとコミュニティバスの重複区間の解消やコミュニティバスのルート・ダイヤの見直し、移動不便地域への対応などを進めていくことをお示ししております。</p>	C

39	P65-67, 81	<p>「公共交通を“コスト”ではなく“投資”とする考え方の明確化」</p> <p>公共交通は赤字路線として議論されがちですが、外出促進→健康維持、商業活性化、車依存減少による事故・渋滞の抑制など、波及効果は大きく、総合的には“市が得をする施策”です。</p> <p>計画案の中でも、費用対効果だけでなく「市民の活動量増加」「地域経済への波及」といった評価軸を明示することを求めます。</p>	<p>公共交通の役割として、ご指摘のような外出促進による健康維持や商業の活性化等の効果につきましては、大切な視点であると認識しております。</p> <p>その中で、外出促進に関連する内容としては、評価指標の中に外出困難者の減少を目指す項目を設定しております。</p> <p>実際に、自家用車を運転できない方で、公共交通も利用が困難な方ですと、外出の機会が減り身体機能が低下するなど健康面でも影響が出ますので、そうした方々の移動手段を確保していくことが外出の促進につながるものと考えております。</p>	B
40	P73	<p>「公共交通と“デジタル情報”のセット整備」</p> <p>今の移動は、“移動そのもの”より“情報にアクセスできるか”で便利さが決まります。</p> <p>デジタル弱者への配慮を残しつつ、以下を計画に組み込むことを提案します</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・遅延・運行情報の一元化（自治体主導）</li> <li>・オープンデータ化による民間アプリ連携</li> <li>・高齢者にも分かりやすいUIでの情報提供</li> </ul> <p>公共交通網の整備と同じくらい、「情報へのアクセシビリティ」も生活に直結するため必須だと考えます。</p>	<p>公共交通に関する情報へのアクセスのしやすさは、公共交通の利用に直結する重要な部分と考えております。</p> <p>市ホームページ上だけでなく、それ以外からも運行情報などが取得できるよう、利用者の選択肢を増やしていくことは、計画に定める「情報発信の充実」に沿った取り組みですので、今後、公共交通網の整備と並行して利用者寄り添った情報提供などを進めてまいります。</p>	B
41	P71	<p>「インフラだけではなく“歩けるまち”のデザインとの統合を」</p> <p>公共交通は“徒歩”とセットで成立します。</p> <p>本計画では、停留所周辺の歩道環境・日陰やベンチの確保、安全な横断環境など、“歩くことを前提とした都市デザイン”を別施策と連動させる方針を明確に示すことを提案します。</p>	<p>取手市における高齢化率は全国的に見ても高く、ご高齢の方でも公共交通が利用しやすいよう、駅やバス停周辺のバリアフリー化が求められております。</p> <p>そうした中で、特に公共交通の乗り継ぎを行うための交通結節点では、事業2-1「交通結節点（駅・停留所）における乗継環境・待合環境の整備」でもお示ししておりますように、雨よけや日陰にもなる上屋やベンチの設置など環境整備を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>また、道路整備に関するご意見につきましては、担当部署に共有させていただきます。</p>	C

4 2	—	<p>「若年層がとりでに留まる理由としての公共交通」</p> <p>若者の定住や子育て世帯の流入には、車がなくても生活できる環境が必須です。特に駅周辺から生活エリアまでの移動のしやすさは大きな判断要素になるため、計画に“定住促進の戦略としての公共交通”という視点を追加することを求めます。</p>	<p>地域公共交通の充実は、高齢者等の移動支援に加え、若年層や子育て世帯を含む市民の暮らしやすさの向上につながる重要な視点と認識しております。</p> <p>そうした、利便性の高い生活を維持し定住化を促進するにあたって、基幹的な公共交通による都市機能施設等へのアクセスなども考慮した居住誘導区域の設定を、本計画（案）の関連計画でもある立地適正化計画において定めているところです。</p>	D
4 3	—	<p>つくば市などで実証実験をしている無人バスを参考に将来的な導入を目指して交通基幹道路「国道6号・294号、芸大通りやふれあい道路など駅からの主要道路の整備を進めていくべきだ。いずれ運転手不足の為に必要となることが見えている。</p>	<p>バスの運転士不足への対応として、自動運転の導入などが他市で進められていることは認識しておりますので、実証実験の結果について、実施している自治体へのヒアリングなどを通じて市に適したものであるかを検討してまいりたいと考えております。</p> <p>なお、道路整備に関するご意見につきましては、担当部署に共有させていただきます。</p>	C
4 4	P67	<p>コミュニティバスは廃止すべきだ。資料にも声が上がっていたように「便数が少ない」「ルートが複雑」「時間が掛かる」などの問題があり、その使用者が限定される。かろうじて元気な後期高齢者世代が地域の公共施設に行くのに使うばかりで、長時間の拘束やトイレを心配する体調が悪い高齢者も使えない。この先も利用が増える見込みはなく、維持管理にお金がかかるばかりのコミュニティバスは廃止して市民が望む、後述のタクシーに力を入れるべきだ。</p>	<p>コミュニティバスは、路線バスや鉄道を補完し、日常生活の移動を支える役割を担っていることから、本市としては直ちに廃止することは適当でないと考えております。一方で、ご指摘のとおり、ルートの複雑さや所要時間等の問題があることも認識しております。</p> <p>そうしたことを踏まえ、本計画（案）に基づき、運行の効率化・分かりやすさの向上、他の公共交通等との接続等を検討し、利便性を確保することで利用促進につなげ、持続可能な運行となるよう見直しを進めてまいります。</p>	D
4 5	—	<p>(タクシーは、) 福祉移送の利用条件を満たしていない、体調に不安がある高齢者にとってバスよりも使用しやすい。</p>	<p>タクシーの利点としましては、ドア・ツー・ドアでの輸送が可能な点であり、乗換えなどが難しい方にとっては欠かすことのできない移動手段であると考えております。</p> <p>令和6年度に行った調査の中でも、高低差などで最寄りの駅・バス停への到達が難しい方がいらっしゃることも把握しておりますので、そうした移動不便地域に対しての交通サービス導入に関して検討を進めてまいります。</p>	E

(書式6)

46	P2	P2 利用者の減少＝公共交通機関を利用できない人が増えた	公共交通を利用できない方の中には、近くに駅・バス停がない場合や、身体機能の低下などの原因により最寄りの駅・バス停まで到達ができない方がいらっしゃることも把握しております。 そうした方へは、福祉有償運送サービスへつなげることや、移動不便地域に対しての交通サービス導入等により福祉とも連携しながら移動手段の確保を図ってまいります。	E
47	P19	P19 移送団体3団体⇒4団体	市内では、4つの団体において福祉有償運送を行っているところですが、今回の調査では、移送の実績の多くを占めている3団体に対しヒアリングを行っておりますので、そのように表記しております。	E
48	P52	P52 交通モードの再配置とはどういうことか？	今後は、現状の路線バスやコミュニティバスの運行エリアについて、路線の重複や利用状況を踏まえてルートを見直すことや、その他の交通サービスへの置き換えなどを検討してまいりますので、そうした取り組みを再配置と表現しております。	E
49	P68	P68 取手市発行の助成券は高齢福祉課以外に障害福祉課からもタクシー券が発行されている	福祉分野との連携は、障害福祉課も含めて取り組んでいくものと考えておりますが、表の取組内容が高齢福祉課で行っている内容のみとなっており、障害福祉課が連携から外れているように誤認される恐れがありますので、障害福祉課の助成券の取組内容についても表記いたします。	A
50	—	取手市移動円滑化基本構想の見直しをしてほしい	公共交通の利用促進には、駅などの施設のバリアフリー化による利便性の向上も重要であると考えておりますので、今後そうした取り組みを進めていく際に、必要に応じて見直しを図ってまいりたいと考えております。	C
51	—	県内外の市町村を参考にし、より利用しやすい地域公共交通を計画してほしい。	他自治体の取組につきましては、本計画（案）で定めている施策に基づく具体的な事業を今後実施していく中で、先進事例として重要な参考情報であると認識しております。 しかしながら、取手市と他自治体における人口の分布や公共交通のカバー状況、地形等の要素は異なっておりますので、取手市で導入した場合の適性の検証や地域の実情に合わせて制度設計など、導入	C

(書式6)

			に際しては慎重に検討する必要があると考えております。	
5 2	P66, 67	目的地に行って帰ってこられなければ、交通機関は利用されないでしょう。カバー率だけではなく、利用しやすさを欠くことのないようお願いします。	将来に公共交通を存続させていくために、鉄道や路線バスの運行状況やコミュニティバスの利用状況を踏まえたルート・ダイヤの合理化を行うほか、交通結節点を主とした公共交通網を構築し、乗り継ぎ利便性を向上させることで、複数の公共交通を乗り継いで目的地へ到達できるようなネットワークを形成していくことを目指しております。 そうした中で、ご指摘のような利用のしやすさにつきましては、行きと帰りで選択していただく交通サービスが異なる場合も考えられますが、事業3-1「情報発信の充実」でお示ししているように、分かりやすい案内等も併せて実施していく予定です。	C
5 3	P80	PDCAサイクルを回していくのはとても良いと思います。計画の進行管理のみではなく、計画の見直しも含めた視点も柔軟に取り入れて頂けるとさらに良いのではないかと思います。	PDCAサイクルにより進行管理を行うことに加え、必要に応じて計画内容を見直していくことは重要であると認識しております。 本計画（案）では、事業の評価・改善を行いながら、状況変化に応じて計画の更新・見直しを行うことを想定しております。	B
5 4	P57, 58	将来的に、「地域生活圏」の発想を取り入れて、周辺自治体との連携を考えてほしいと思います。  国土交通省の国土計画で「地域生活圏」の形成が推進されています。 「地域の文化的・自然的一体性を踏まえつつ、生活・経済の実態に即し、市町村界にとらわれず、官民のパートナーシップにより、デジタルを徹底活用しながら、地域公共交通や買い物、医療・福祉・介護、教育等の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏」の形成を推進しています。」 <a href="https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku_tk3_000164.html">https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku_tk3_000164.html</a>  隣接する市町村のなかで、龍ヶ崎市の立地適正化計画では、JR龍ヶ崎市駅周辺は	地域によっては、生活圏が本市のみならず隣接都市にまたがって形成されているものと認識しています。 一方で、本市では、取手市立地適正化計画に基づき、取手駅・藤代駅・戸頭駅周辺地域を都市機能誘導区域として位置付け、商業・医療・行政等の都市機能の集約を進めているところであり、公共交通についても、こうした都市構造を支える役割を担うものと位置付けています。 このため、公共交通網の構築にあたっては、将来の都市構造や行政サービスの持続性を見据えた視点から、居住者の実際の生活行動に配慮しつつも、本市の都市機能誘導区域へのアクセス確保を基本とすることが適切であると考えており、これにより、市民の日常生活の利便性を確保するとともに、地域内での人の流れや経済循環の維持・活性化を図ってまいり	C

		<p>龍ヶ崎市の4つの「地域生活拠点」の一つであり、更に龍ヶ崎市の2つの「都市拠点」の一つとして位置づけられています。龍ヶ崎市の公共交通路線でもポイントとなる位置づけになっています。この龍ヶ崎市の拠点は取手市と接しており、付近の取手市民にとっても大切な拠点です。</p> <p><a href="https://www.city.ryugasaki.ibaraki.jp/jigyosha/toshiseibi/keikaku/shinseisho/ritteki-kouhyou.files/ritteki-gaiyou.pdf">https://www.city.ryugasaki.ibaraki.jp/jigyosha/toshiseibi/keikaku/shinseisho/ritteki-kouhyou.files/ritteki-gaiyou.pdf</a></p>	<p>ます。</p> <p>そのうえで、隣接都市との連携については、今後の利用状況やニーズを踏まえながら、必要に応じて検討してまいります。</p>	
5 5	P68, 70	<p>P70の公共交通の担い手確保には、重点事業と書かれていませんが、私は、この事業は、非常に重要だと考えます。まずまず、担い手不足は進むと考えているからです。</p> <p>そして、この事業の中にうたわれているのは、交通事業者のドライバー不足が主に書かれていますが、守谷市などでは、自治会が主体になった移動サービスなどが始まっているところもあり、取手市でもそのような動きが出てきています。なので、そのようなところへの財政的なことも含んだ支援が必要だと考えるので、この公共交通の担い手確保の中に、移動サービスボランティア団体などが醸成するような支援を行いますという文言が必要だと考えます。</p> <p>取組内容の中の「その他、多様な方法で担い手確保を行います」という文章の中にそのような意味があるのかもしれませんが、そうであれば、もう少し具体的に書かれてはいかがでしょうか。</p>	<p>公共交通の担い手確保は、今後の公共交通の維持・存続に向けた重要な課題であると認識しております。</p> <p>本計画（案）においては、既存の公共交通を維持していくための対応を主眼に置いて事業を定めていることから、例示として交通事業者における人材確保に関する取組を記載しております。</p> <p>一方で、住民主体の移動サービスに関しましては、既存の公共交通では満たすことの難しい、より細かな移動ニーズを満たすことができるものであり、運転士が不足している中では、移動サービスを行う団体への支援等も、地域の移動手段確保に向けた大切な取組であると認識しております。</p> <p>なお、そうした取組につきましては、市民協働や福祉の観点も含まれることから、具体的な支援の在り方につきましては、担当部局と連携・協議しながら検討してまいります。</p>	C
5 6	P65, 68, 73-75	<p>他の自治体では、自治会が主体の移動サービスが始まったところも有り、取手市でもそのような流れが有るようですが、財政支援も含めた支援を行って、移動サービスに係わるボランティア団体の養成が不可欠なのではないでしょうか？</p> <p>最も利用者の多い鉄道では更なるバリアフリー化が喫急です。</p> <p>いずれの事案も利用者＝市民との意思疎通が不可欠となります。</p> <p>どんな素晴らしい策定でも、市民が理解</p>	<p>住民主体の移動支援の取組に対する支援や、鉄道のバリアフリー化、そして市民との意思疎通は、いずれも重要な視点であると認識しております。</p> <p>本計画（案）では、担い手確保、バリアフリー化、情報提供・利用促進等の取組を位置付けております。いただいたご意見を参考に、関係者との連携・対話を重ねながら取組を進めてまいります。</p>	C

(書式6)

		しなければ広まりませんし、市民の声無くしてニーズに合った公共交通は生まれません。予算、人口などファクターも変化しますので策定の見直しも必須になるでしょう。また、今移動手段に困っていても、いずれ誰もが自分の身にふり掛かってくることなので、意識を喚起する意味でも、色々な働きかけ・PRはとても重要だと思います。	
--	--	---	--

※意見公募は政策等の賛否を問うものではありません。有用な意見を政策等に反映させるため、意見の内容に着目し、これを考慮した市（実施機関）の考え方を掲載しています

