

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。

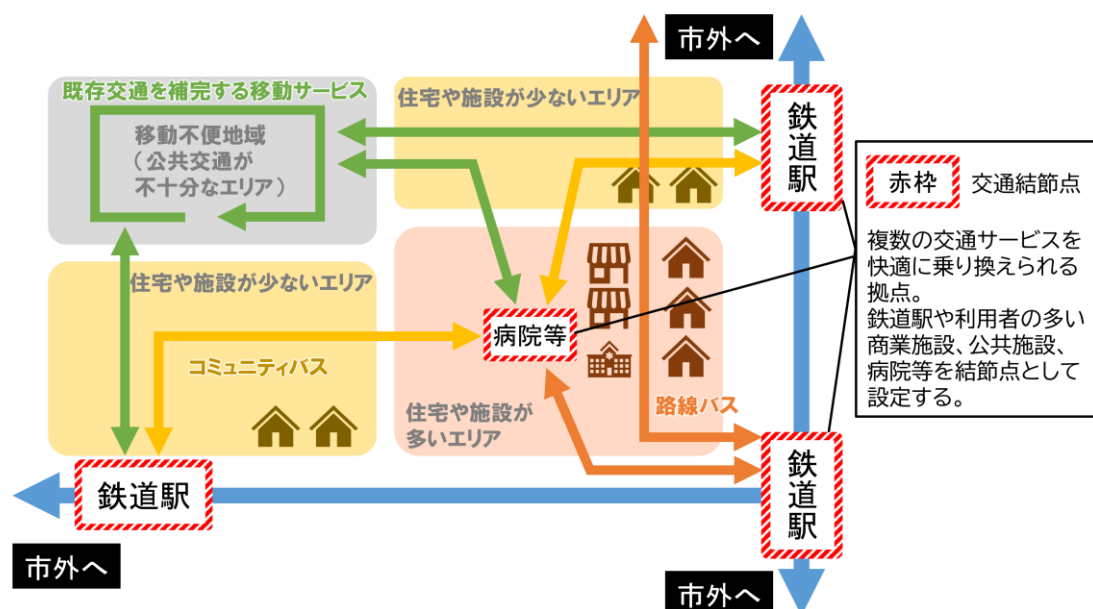
3-2 取手市地域公共交通が目指す将来像





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の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経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。

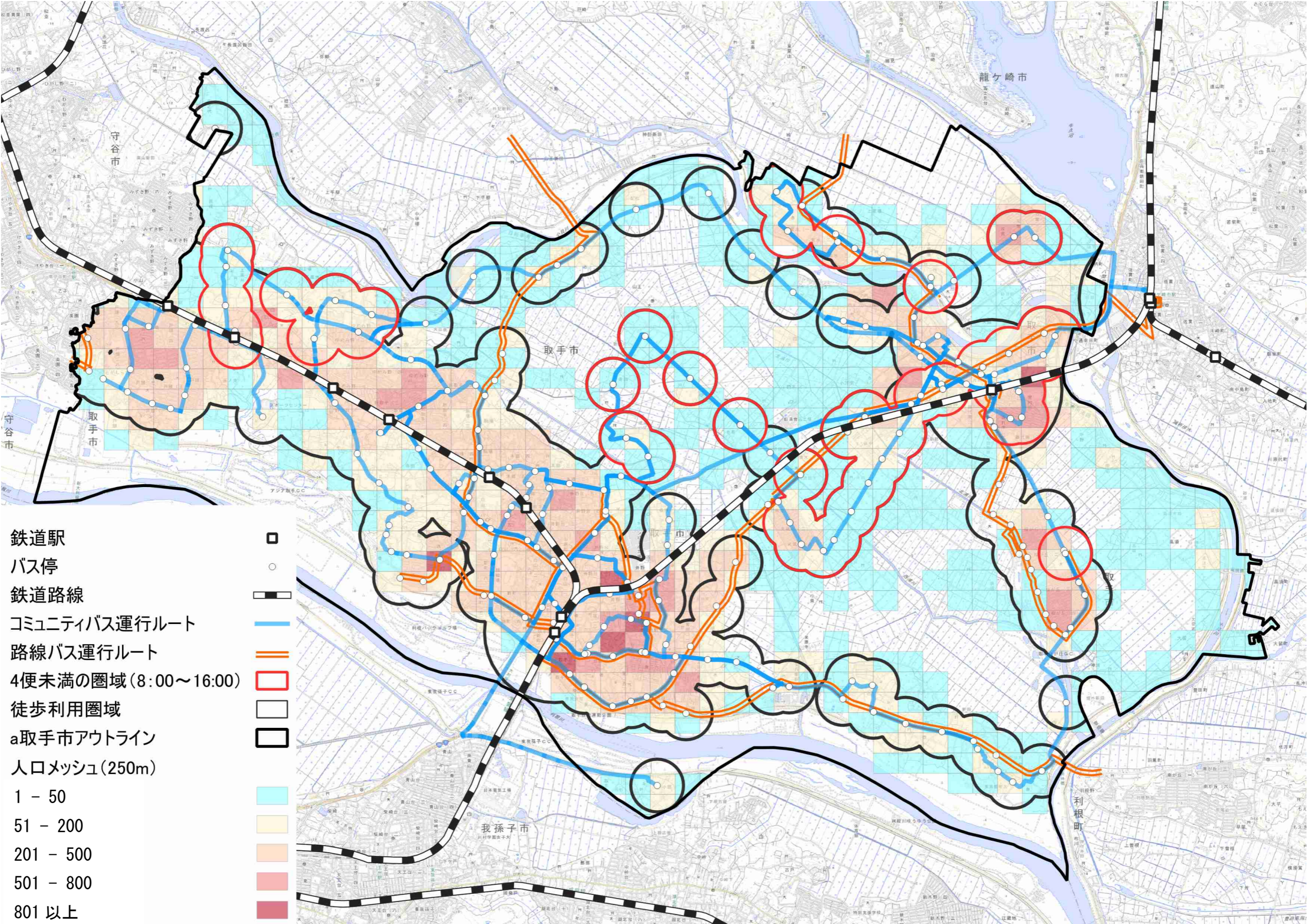
このことから、移動不便地域における一定の需要はあるものの、分散した移動ニーズに対応する交通サービスのあり方を検討する必要があります。

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。

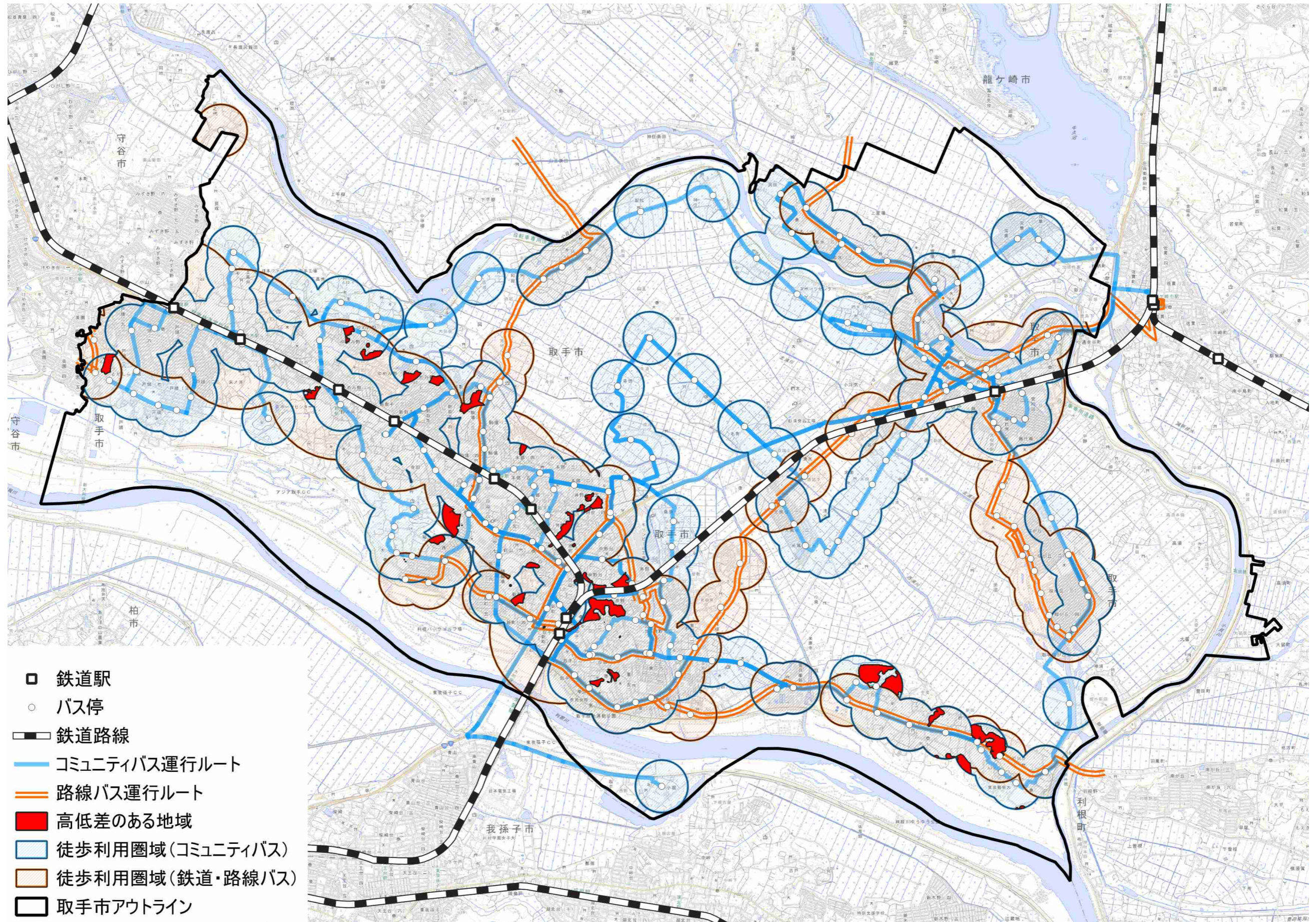
P.56 の図（高低差のある地域）では、“コミュニティバスの利用圏域”を青枠、“路線バスの利用圏域”を茶色枠で示しています。さらに徒歩圏域内のバス停を基準とした高低差のある地形に関する情報を重ねることで、「利用圏域内にあるものの、バス停までの高低差が大きく公共交通を利用しにくい地域（赤色で着色した地域）」が点在していることが分かります。

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。

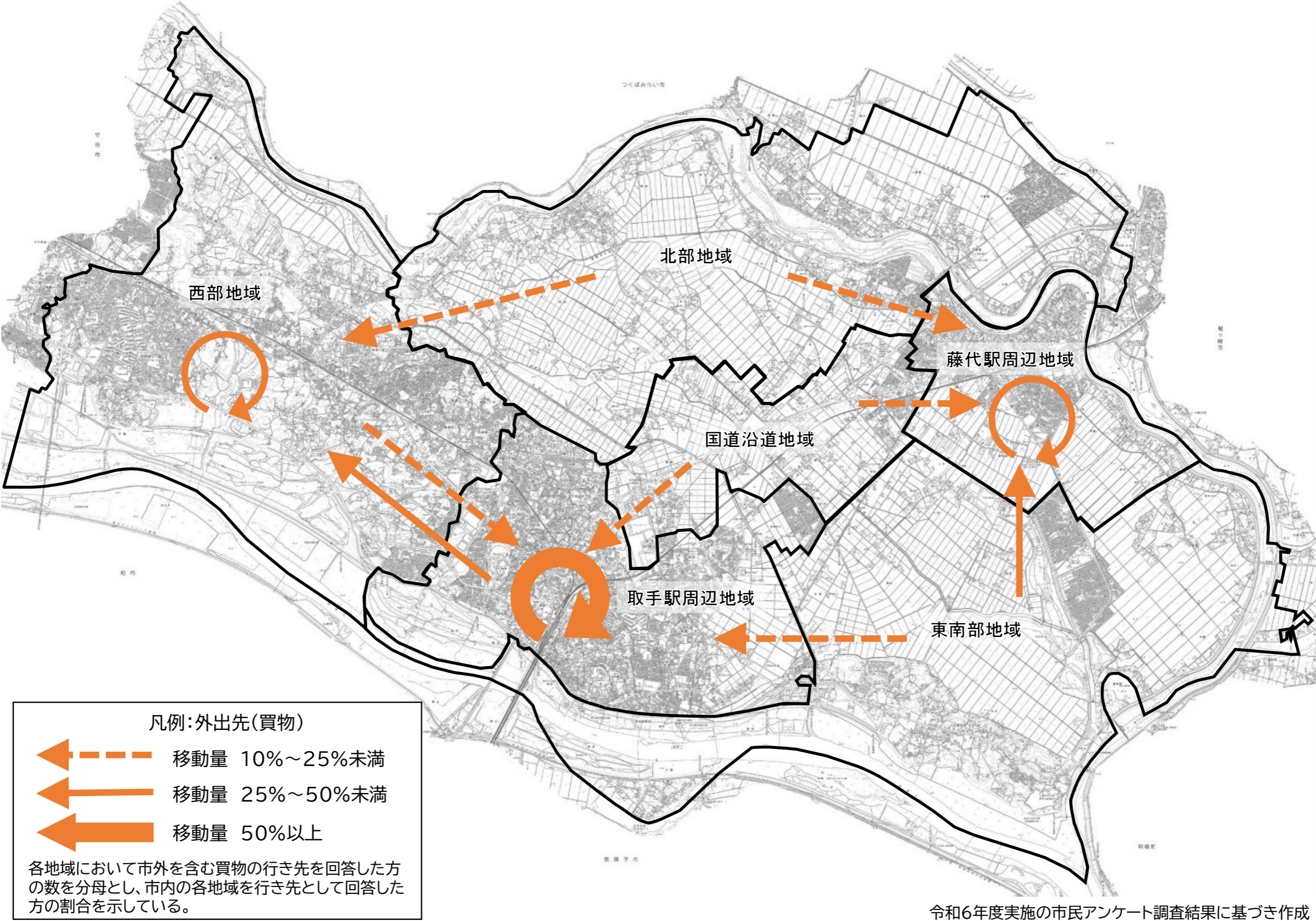
<<日中時間帯のバス運行本数が少ない地域>>



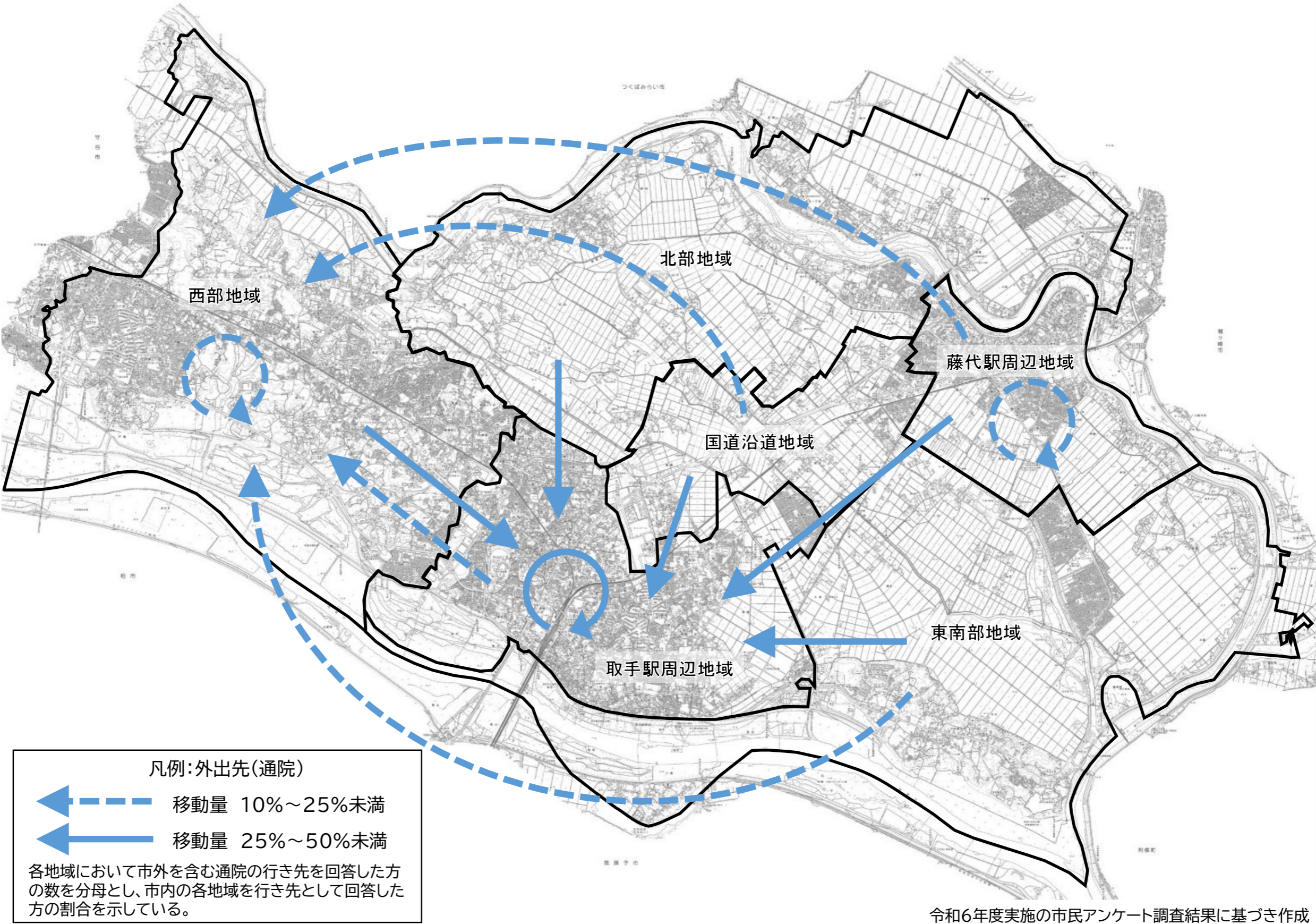
≪高低差のある地域（利用圏域内）≫



「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 ^{*1}	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 ^{*2}	高
サービスの即時性 （使いたい時に使える）	低	高 ^{*2}	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					
		鉄道					
	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
		タクシー					
	バス停まで移動できる方	鉄道					
		路線バス					
		コミュニティバス					
					送迎バス		シニアカー等
	※移動困難者 (バス停までの移動が難しい方)	鉄道	既存交通を補完する移動サービス等があることで、鉄道を使いやすくなる。				
			既存交通を補完する移動サービス等によって、移動困難者の移動手段を確保する				
	要介助者	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。