

第4章 公共交通の実態および住民意向の把握

ここでは、住民アンケート調査（11月実施）の結果を基に、公共交通の実態および利用状況、また、公共交通に対する住民を把握した。

4.1 現況の公共交通実態の整理

公共交通の問題・課題を抽出するために、まず、現況の公共交通の整備状況や利用状況等の実態の整理を行った。

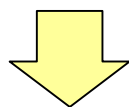
(1) 公共交通網の整備状況

【現況】

バス交通は、路線バス、市が運営する無料バス、企業バスの3種類ある。運営は、民間事業者と市が役割分担を行っている。

民間の路線バスは、取手駅・藤代駅を中心に放射状に延びている。取手市・藤代町を結ぶ路線はほとんどない状態である。

公共施設は郊外部に点在しており、路線バスではアクセスできないものも存在する。また、路線が存在しても、郊外部からのアクセスの際には、取手駅等での乗換を要する。



【課題】

多様な公共交通を活用し、官と民の新たな役割分担を明確にすることで、利便性の向上を図る必要がある。

取手市・藤代町の連携強化・交流促進の観点から、両市町を接続する公共交通の充実が必要である。

公共施設へのアクセス性を高めるため、現在の放射状のバス路線を補完する公共交通網の整備が必要である。

公共交通の種類

- ・現在、取手市・藤代町の公共交通は鉄道交通、バス交通（路線バス、無料バス、企業バス）がある。
- ・バス交通に関しては、民間事業者と市が役割分担することで、事業を運営している。

表-4.1 公共交通の種類

種類	路線及び事業者名	概要
鉄道交通 (民間事業者)	J R 常磐線	上野～仙台間を運行
	関東鉄道常総線	取手～下館間を運行
路線バス (民間事業者)	関東鉄道	取手駅を中心に藤代町、伊奈町、守谷市方面へ放射状に運行
	大利根交通	取手駅東口から利根町方面へ運行
	阪東交通	北柏駅～パークシティ守谷間を運行、戸頭地区の一部を運行
無料バス (取手市委託)	福祉循環バス 関東鉄道(受託) 大利根交通(受託)	東部1, 2、西部1, 2の4コースを、1日1往復(午前・午後)運行 (年末年始、月曜運休)
	小堀循環バス 関東鉄道(受託)	小堀～かたらいの郷間を1日19往復運行 (年始は運休)
	市之代スクールバス 富士観光(受託)	市之代地区から、永山小・中学校まで児童を送迎(休校日は運休)
企業バス	各企業 バス事業者(受託)	取手駅から各企業の工場等まで社員を送迎

公共施設と公共交通路線の配置状況

- ・ 取手駅・藤代駅を中心に放射状に広がっている。藤代駅からのバスは路線数が少なく、町内の地域内移動が不便な状況である。
- ・ その他、取手駅～グリーンスポーツセンター～戸頭駅までのバス路線は、市が運行を補助している。
- ・ 公共施設は郊外部に点在しており、あけぼの（取手市）、神住運動公園（藤代）など、民間のバス路線で網羅できていないものも存在する。

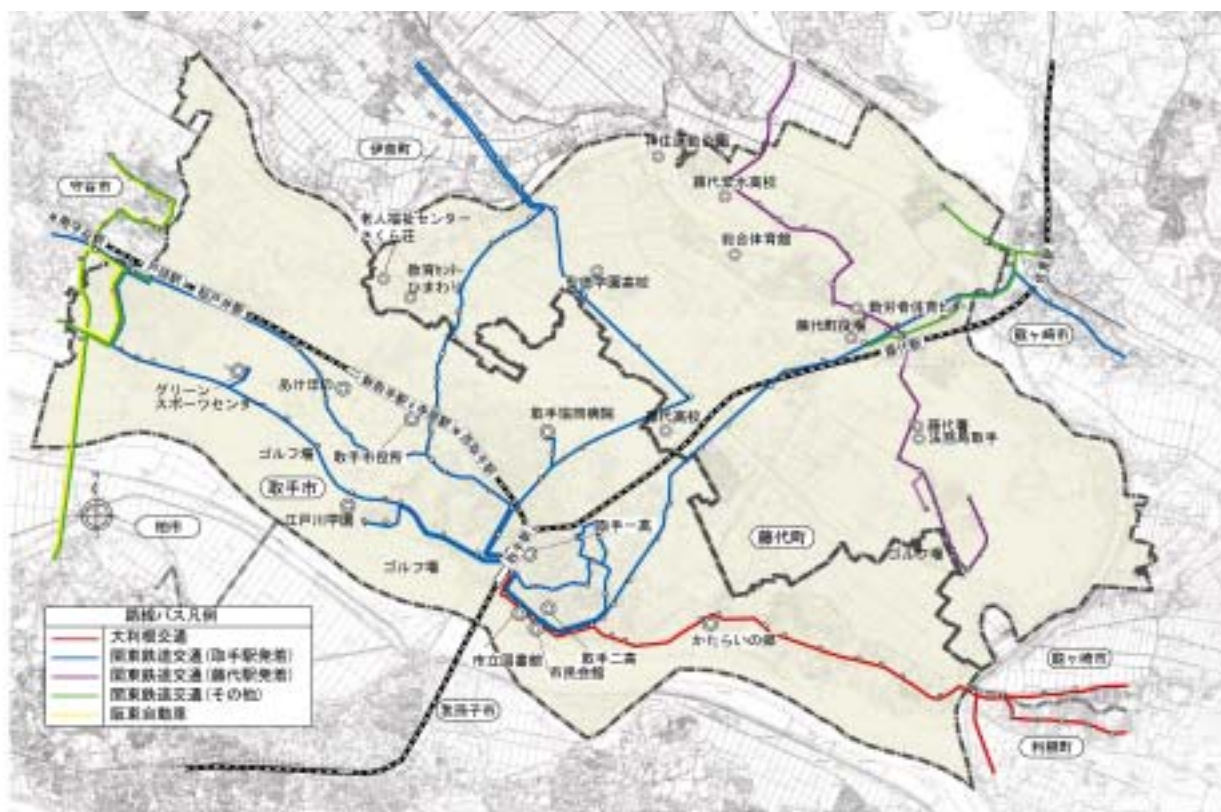


図-4.1 路線バスの配置状況

道路沿道に住宅が立ち並んでいるが、公共交通が通っていない地域



写真1 藤代町柵木付近

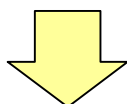
(2) 公共交通の運行状況

【現況】

居住地域が面的に広がっている地域の路線バス運行本数は多いが、集落が点在している地域では路線がないもしくは、運行本数が極端に少ない現状にある。

現在の路線バスのうち、主要路線は平日に1日50便以上運行しているものの、その他の路線では20便以下のものが多く、中には、1時間あたり1便を下回るものもある。

休日には運休される路線がある。運行本数が、30%程度便数が減少するものが多く、中には60%程度減少するものもある。



【課題】

路線バスのサービスが充実している地域は限定的であり、路線網と運行本数の拡充が不可欠である。

特に、休日には運休する路線や大きく減便する路線もあり、休日の多様な移動ニーズに応える必要がある。

平日の公共交通運行状況

- ・取手市中心部など居住地域が面的に広がっている地域は、比較的、運行本数が多い。
- ・しかし、居住地域が点在する郊外部では、運行本数が極端に少ない傾向にある。
- ・取手駅発「江戸川学園」「北方車庫」「伊奈町方面」「井野団地」「光風台」行きは、平日の運行本数が1日50便以上と多い。
- ・一方、その他の路線は1日20便以下の路線が多く、時間あたりの運行本数が1便を下回るものもある。

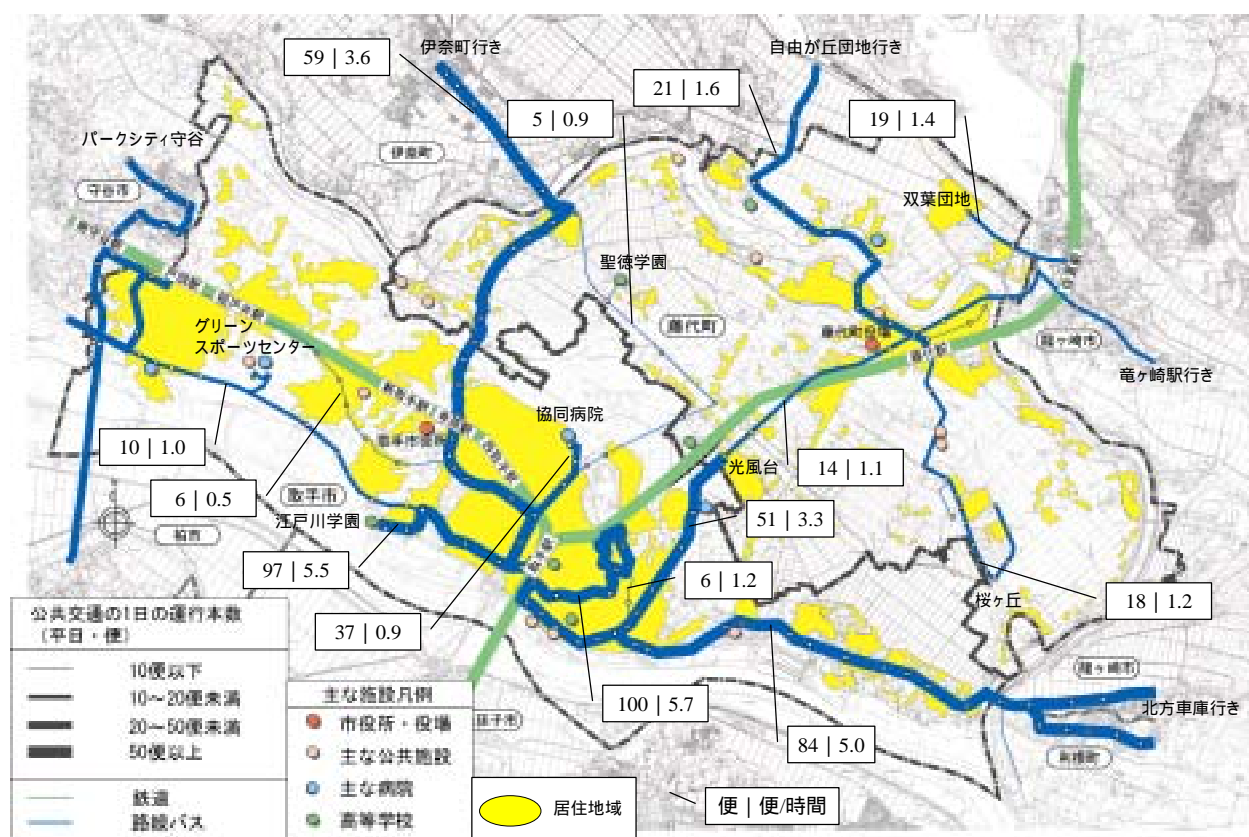


図-4.2 平日の運行本数

休日の公共交通運行状況

- ・休日になると、運行本数は全体的に減少する。平日と比べて30%以上減少する路線も多く、運休するものも存在する。

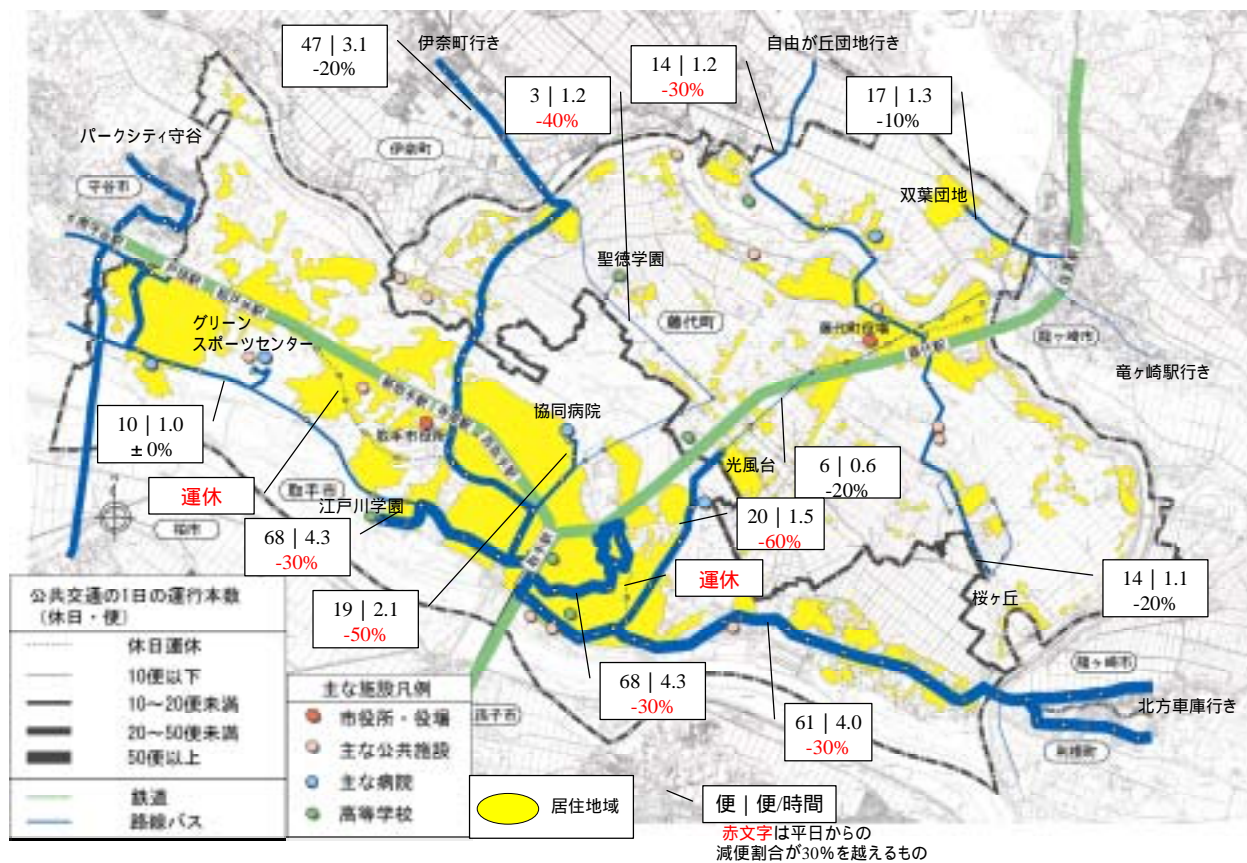


図-4.3 休日の運行本数

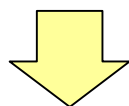
(3) 公共交通の運賃

【現況】

鉄道とバスの運賃を比較すると、鉄道の方が距離に対する運賃が安い。

取手駅からの初乗り運賃の160円区域および200円以内の区間は、西取手駅付近までとなっており、取手市の多くの地域では運賃が200円以上となっている。藤代駅からの運賃は、駅からの距離に概ね比例している。

乗換えを要する現在の路線では、郊外部間の移動の際に多くの運賃が必要となる



【課題】

今後の公共交通体系を考えるにあたっては、異なる公共交通間での運賃の連携(乗換割引など)や、事業者の経営努力による、運賃の低廉化が求められる。

郊外部間を直接、接続する路線を確保することにより、乗換えを減らし、利用者の肉体的・経済的負担を軽減させることが必要である。

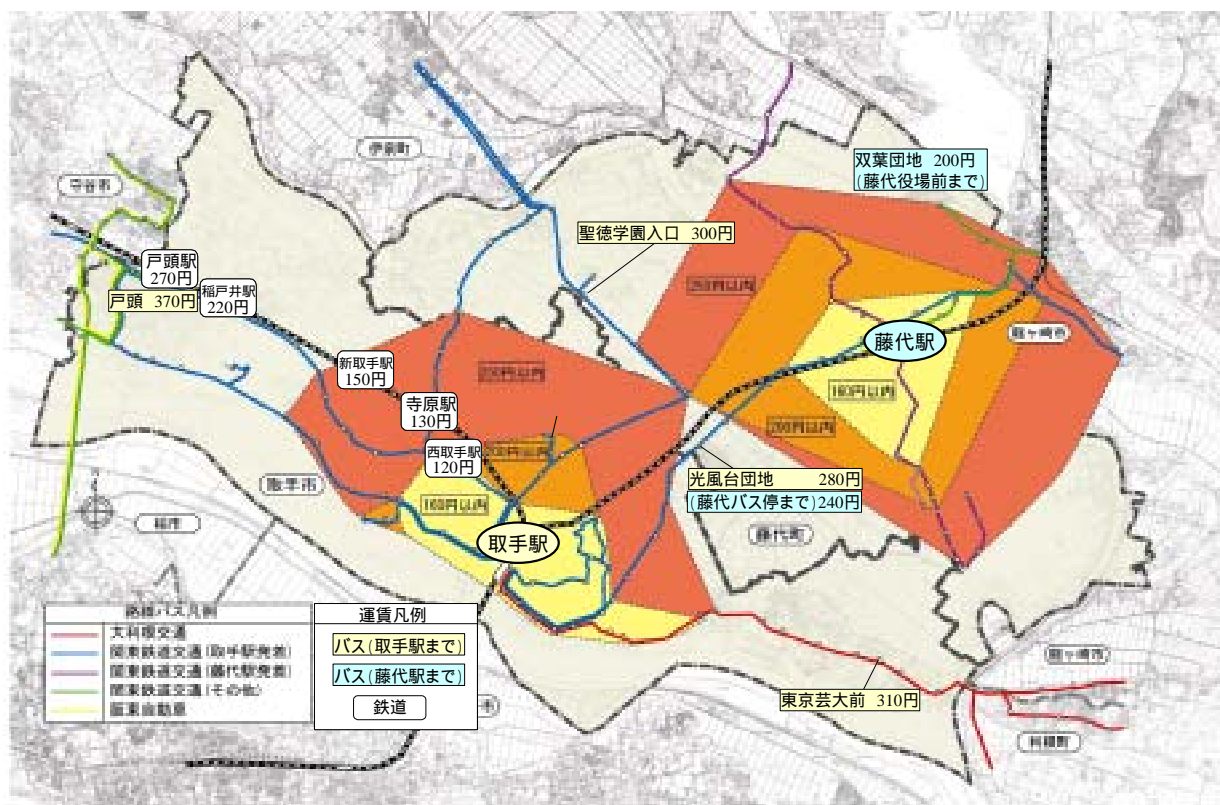


図-4.4 公共交通の運賃

(4) 公共交通の利用状況

【現況】

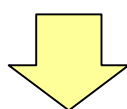
鉄道の利用状況を見ると、JR取手駅の乗客数が45,000人/日と多く、都心と茨城県南部の玄関口として大きな役割を担っている。

路線バスの利用者は、人口の減少に伴い、近年減少傾向にある。

路線バスの利用状況を見ると、取手中央タウンや八重洲団地といった、中心部近郊の住宅地からの乗降者数が大きくなっている。

一方、戸頭や桜ヶ丘等の運行本数の少ない郊外部では、人口の多い住宅地であっても乗降者数が極端に少ない状況にある。

協同病院への運行本数は1日37便と充実しており利用者は500人を越えているが、グリーンスポーツセンターは1日10便と少なく利用者も100人以下と少ない。

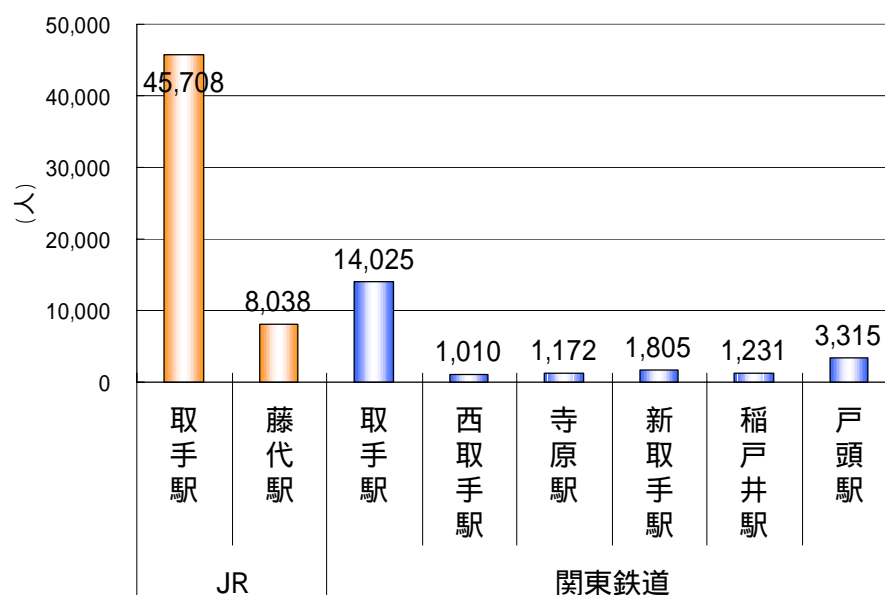


【課題】

取手駅は鉄道、路線バス等の交通結節拠点として重要な役割を担っており、乗換えのシームレス化のみでなく、中心市街地の核として更なる魅力向上が必要である。

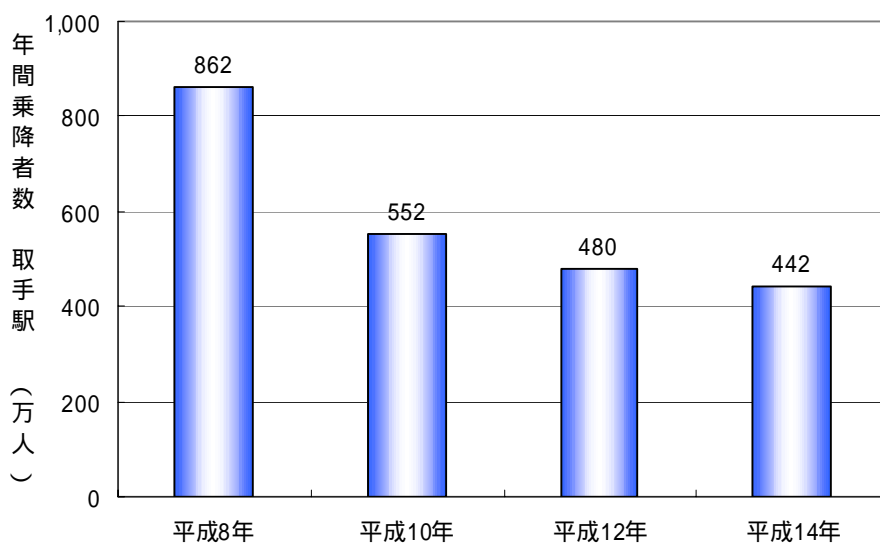
中心部の住宅地同様に、郊外部の住宅地においても、取手駅へ直接行ける路線の便数を多く配置することで、効率的に乗客を輸送する必要がある。

病院や公共施設への移動も、必要な時に利用することができるような、一定の時間間隔で安定したバスの運行が必要である。



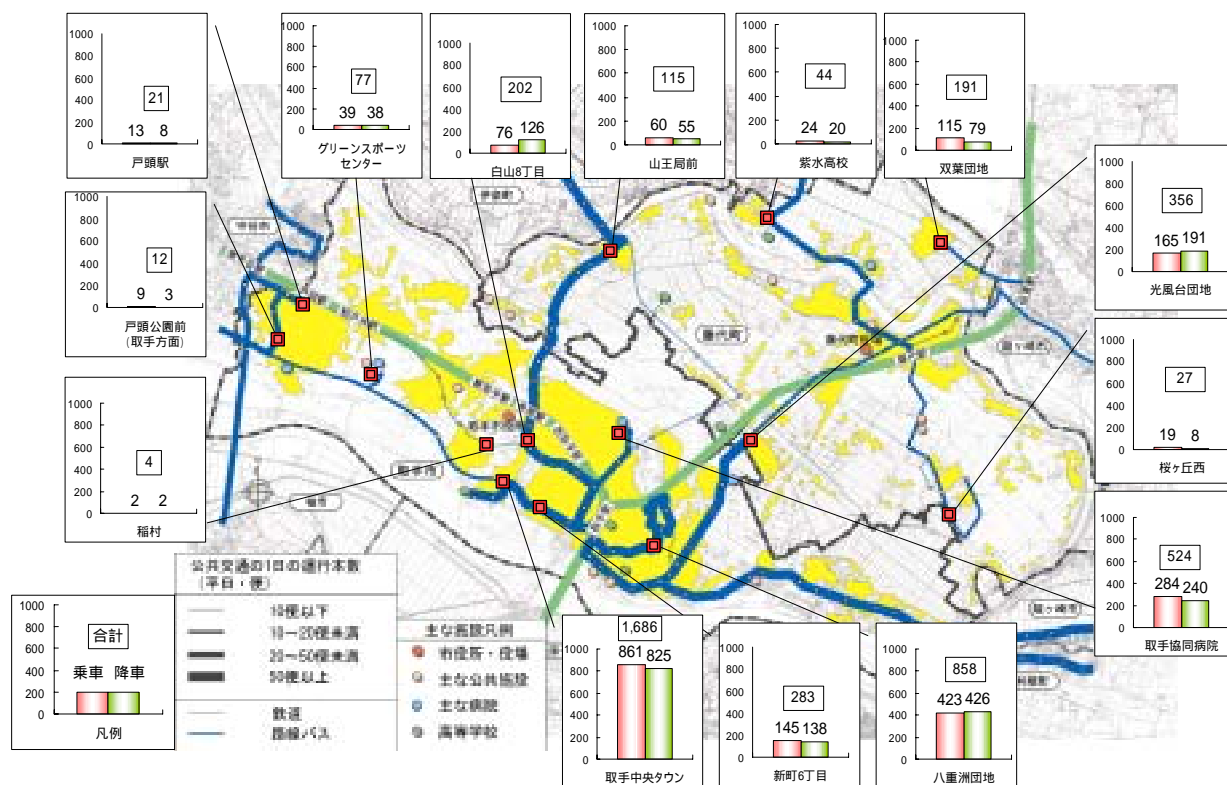
資料：平成15年版統計とりで・ふじしろ

図-4.5 鉄道各駅の1日の平均乗車数



資料：平成15年版統計とりで・ふじしろ

図-4.6 路線バス利用者の年間乗降数



資料：平成15年5月23日関東鉄道調査を基に作成

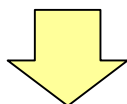
図-4.7 路線バスの1日の乗降客数

(5) 取手市が運行している無料バスの状況

【現況】

取手市では路線バスの通っていない地域を、福祉循環バス、小堀循環バス、市之代スクールバスが広くカバーしている。現在は、無料運行している。

福祉循環バスのルートは、運行距離が長く、所要時間が70分となっているため、目的地によっては、遠回りとなる場合がある。また、車両も古く、高齢者の乗降は困難な状態である。



【課題】

取手市が運行している無料バスは、既存の路線バスを補完する路線としての役割を果たしている一方で、利用者が高齢者等に偏っており、福祉施設等に目的地が限定されている等、必ずしも市民の多様な移動ニーズに対応していない。

目的地への速達性の確保と、車両のバリアフリー化が必要である。病院や公共施設への移動も、必要な時に利用することができるような、一定の時間間隔で安定したバスの運行が必要である。

公共施設と公共交通路線の配置状況

- ・取手市では、路線バスの通っていない地域を福祉循環バス、小堀循環バス、市之代スクールバスがきめ細かに運行している。現在の運賃は無料となっている。
- ・福祉循環バスの路線は、住宅地や公共施設各地に1系統で立ち寄るため、1ルートの走行距離が長く、所要時間が概ね70分と長い。
- ・福祉循環バスの車両は、乗降口の段差が大きく、高齢者の乗降にとって不便な場合がある。



写真2 福祉循環バスの車両

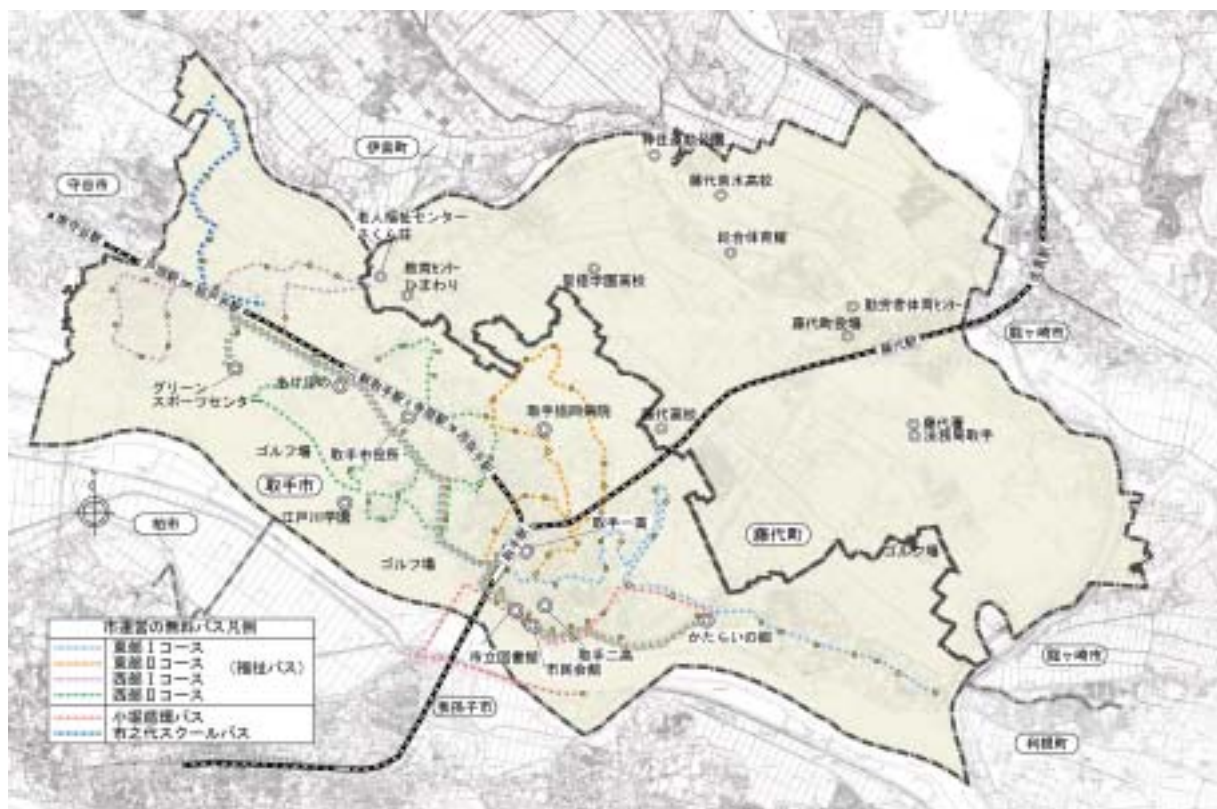


図-4.8 福祉循環バスの配置状況

無料バスの利用状況

- ・福祉循環バスの年間乗客数は、徐々にではあるが、年々増加している。1便あたり平均乗車人数は、福祉循環バスが46人、小堀循環バスが5人である。
- ・福祉循環バスは、「かたらいの郷」や「あけぼの」といった福祉施設の利用者が多い他、取手駅での利用者が多い。
- ・一方、「取手市役所」、「市民会館入口」、「保健センター」での利用は、上記福祉施設の約3割と少ない。
- ・小堀循環バスは、小堀地域の住民の移動の足として利用されており、主に取手駅へのアクセスに利用されている。

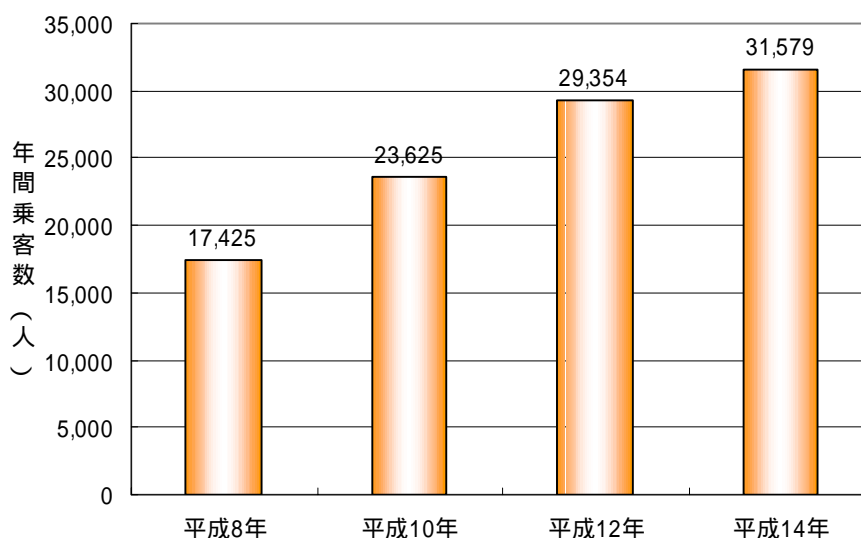
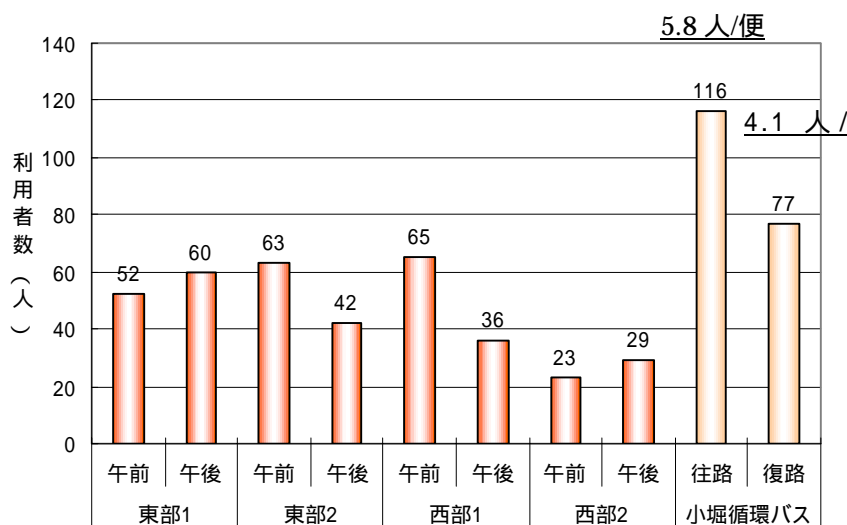


図-4.9 福祉循環バスの年間乗客数



資料：平成16年10月26日(火)調査を基に作成

図-4.10 路線ごとの1日の利用者数

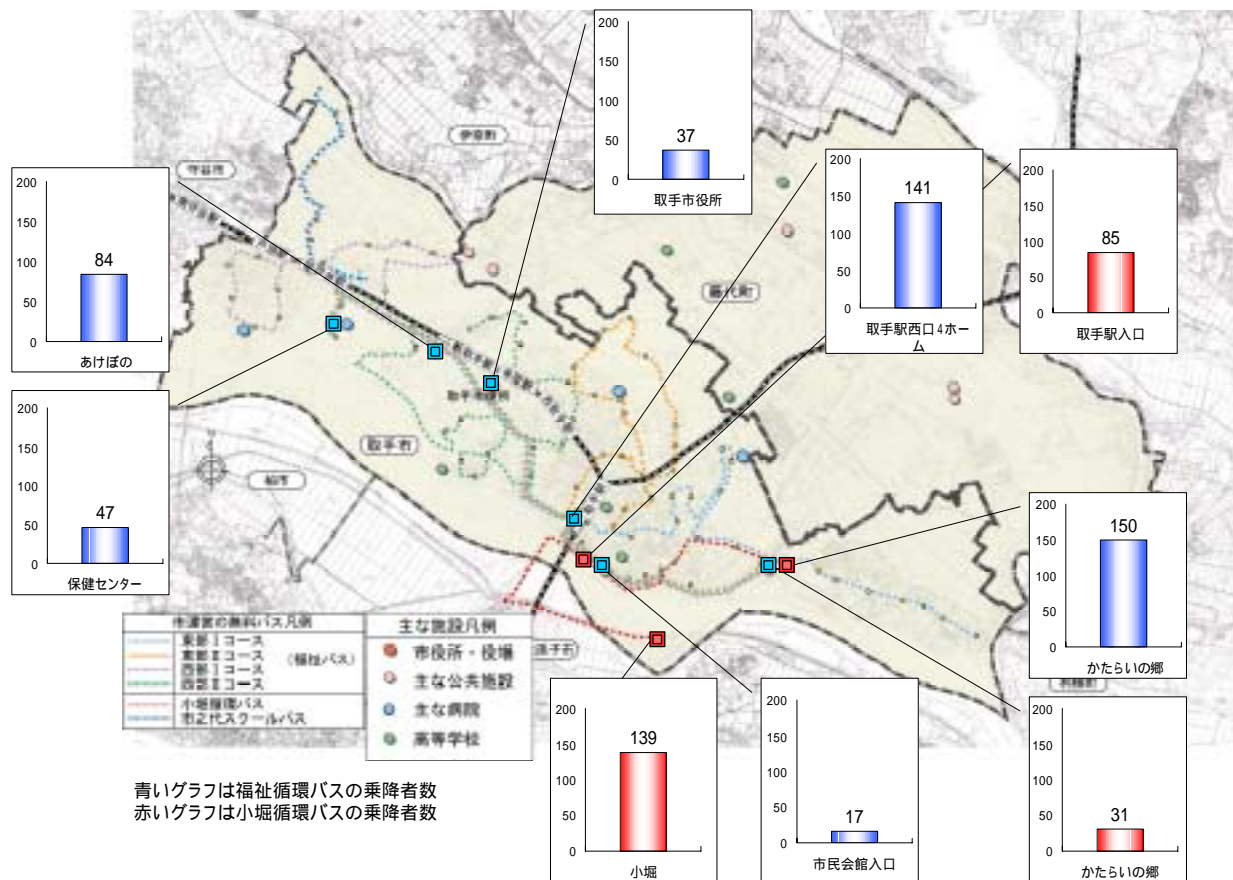
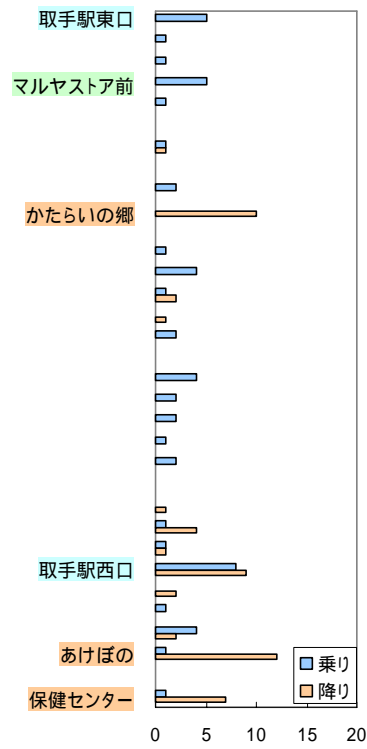


図-4.11 取手市が運行している無料バスの乗降者数

福祉循環バスの利用状況

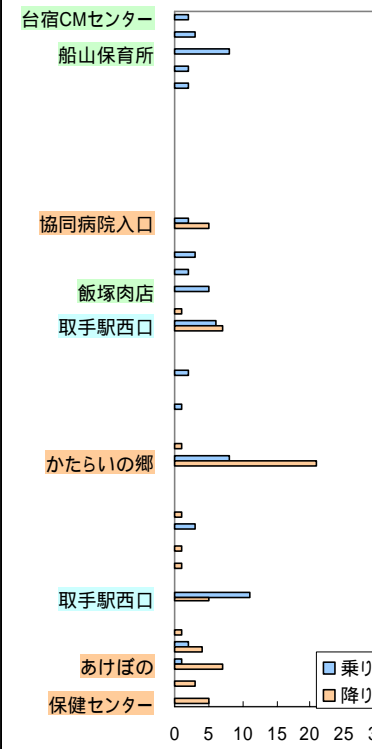
東部1コースの乗降状況

午前の便 取手東口～保健センター

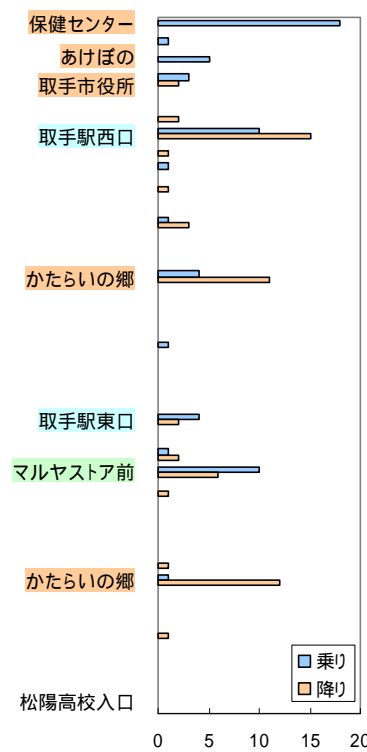


東部2コースの乗降状況

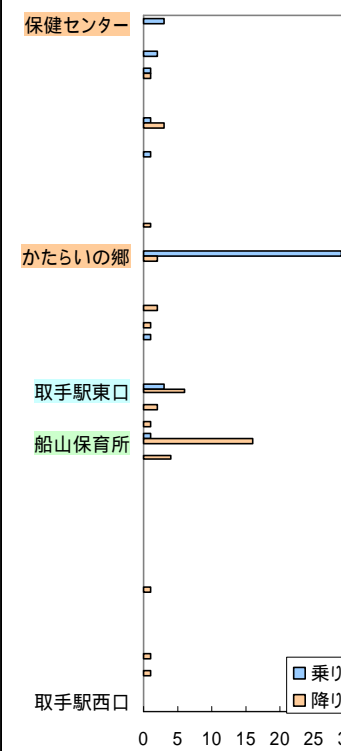
午前の便 台宿CMセンター～保健センター



午後の便 保健センター～松陽高校入口

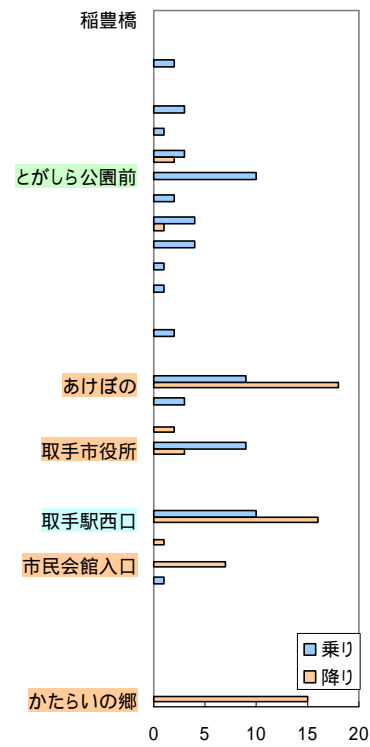


午後の便 保健センター～取手駅西口

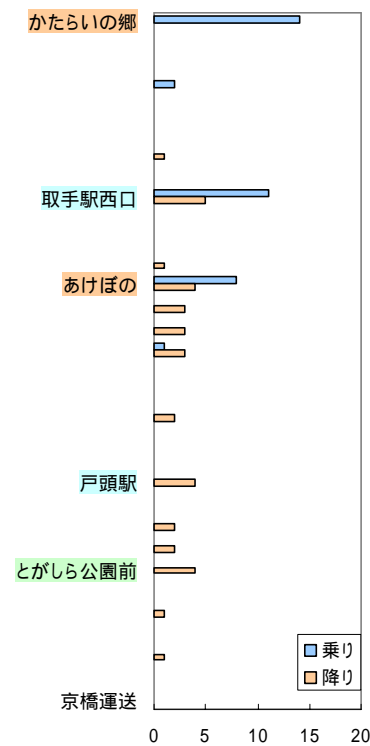


西部1コースの乗降状況

午前の便 稲豊橋～かたらいの郷

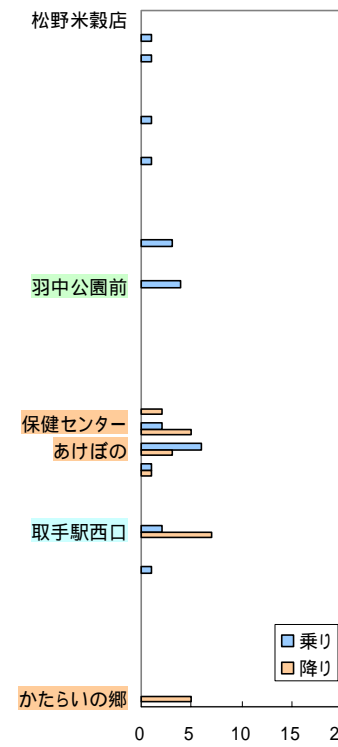


午後の便 かたらいの郷～京橋運送

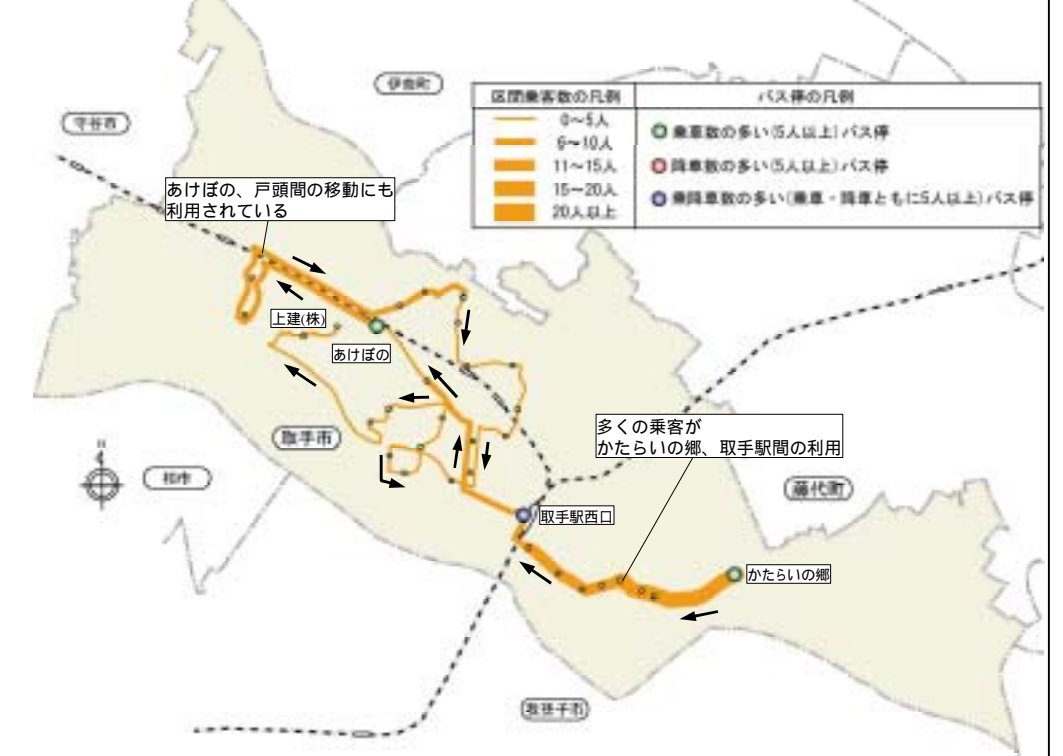
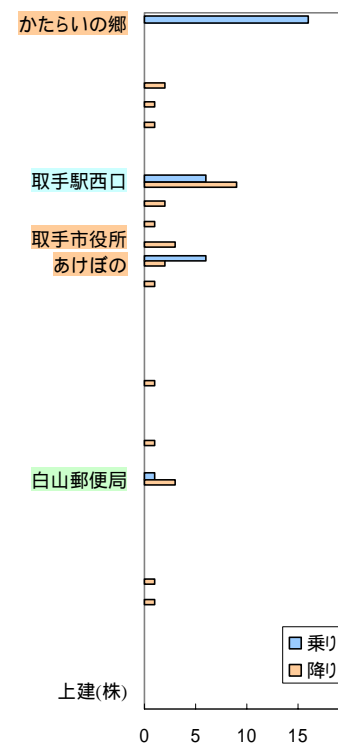


西部2コースの乗降状況

午前の便 松野米穀店～かたらいの郷



午後の便 かたらいの郷～上建(株)

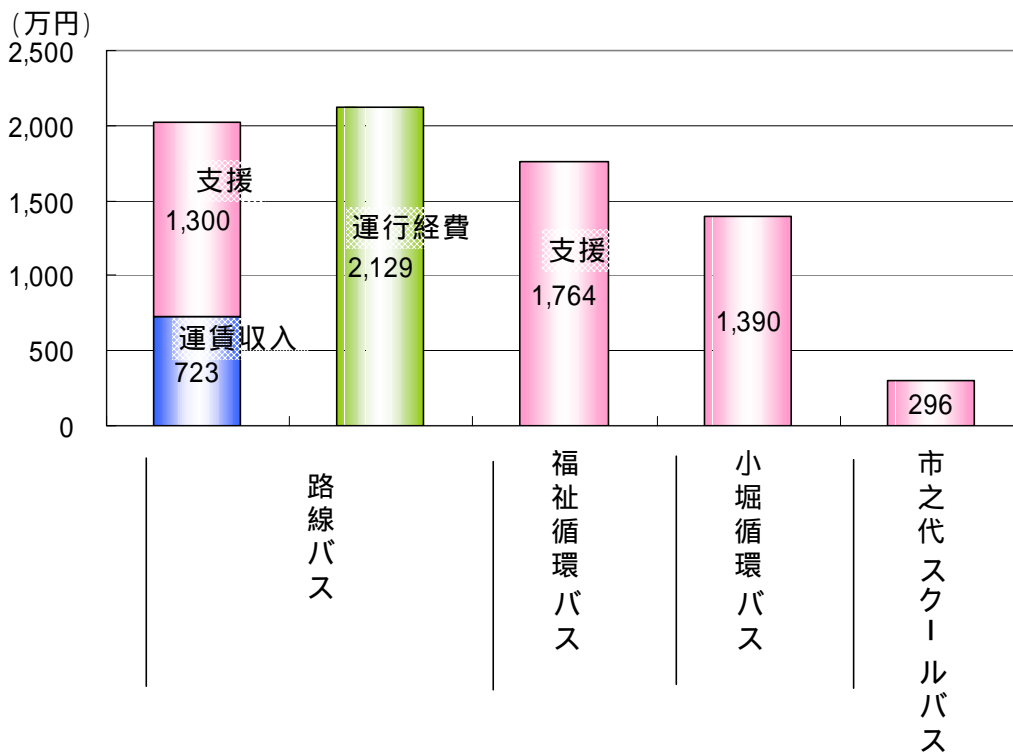


取手市による各種のバス運行に対する支援状況

- ・ 既述した各種のバス運行に対し、現在、取手市では下表のような支援を行っている。
- ・ 利用者一人あたりの経費は、400 円前後となっている。
- ・ 既存路線バスの料金を踏まえつつ、上記を勘案してコミュニティバスの利用料金の設定が必要である。

表-4.2 取手市のバス支援事業

路線名 (事業名)	利用者数(のべ) H15年度	支援(委託・補助)					年間運行 日数	投入車両	備考 利用者一人 当たりの経費 H15(円/人)
		開始年度	運行形態	業務委託費・補助額					
				H15年度	H16年度				
路線バス運行 補助事業	32,789		補助 (単年)	13,000,000	10,000,000	356	1台 (H16:2 台)	396	
福祉循環バス事業	45,279	平成8年	業務委託 (単年)	17,640,000	17,640,000	304	2台	390	
小堀循環バス	42,758	平成11年	業務委託 (5年)	13,899,900	13,899,900	362	1台	325	
市之代スクールバス	市之代, 貝塚, 上高 井地区から永山小学 校, 永山中学校へ通 う児童・生徒20人 延べ利用数: 7,200人		業務委託 (単年)	委託料 2,772,000 その他経費 187,617 計 2,959,617	委託料 2,406,600 その他経費 200,000 計 2,606,600	180	1台	411	
計	95,237			47,499,517	44,145,900	-	-	499	



資料：市提供資料（平成15年度既存バス事業費）

図-4.12 バス事業費

4.2 現在の住民の行動実態

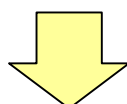
市民アンケート調査結果より、現在の取手市民・藤代町民の行動実態について整理した。

(1) 平日・休日の外出状況

【現況】

休日は平日と比較し、在宅者の割合が多くなっている。在宅者は高齢者の占める割合が高く、特に平日に家で過ごす高齢者が多い傾向にある。

ゾーン別に高齢者の在宅状況を見ると、公共交通路線が充実していない郊外部において、在宅率が高い傾向にある。



【課題】

外出したくてもできない高齢者等の外出支援に資する公共交通の路線・利便性を確保する必要がある。

取手市・藤代町全体の外出状況および在宅者・外出者の年齢構成

- ・取手市・藤代町の外出者と在宅者の割合は、ほぼ同じ割合となっている。ともに、平日よりも休日の在宅者の割合が増加している。
- ・外出者と比較して、在宅者は高齢者（65歳以上）の占める割合が多い。平日は特に顕著にこの傾向が現れている。

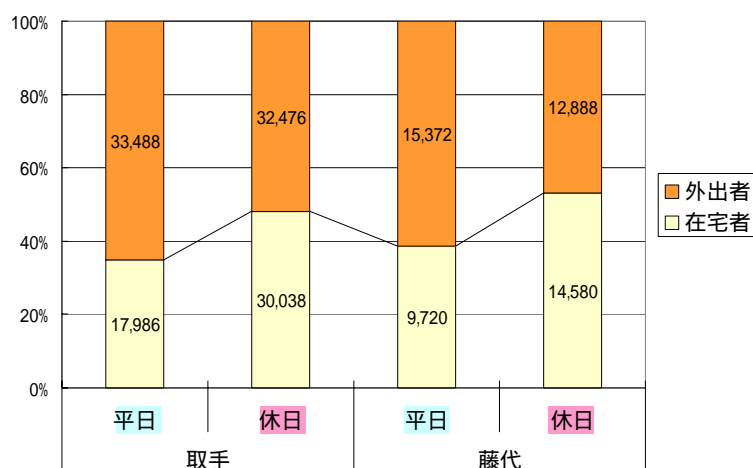


図-4.13 平日・休日別の外出状況

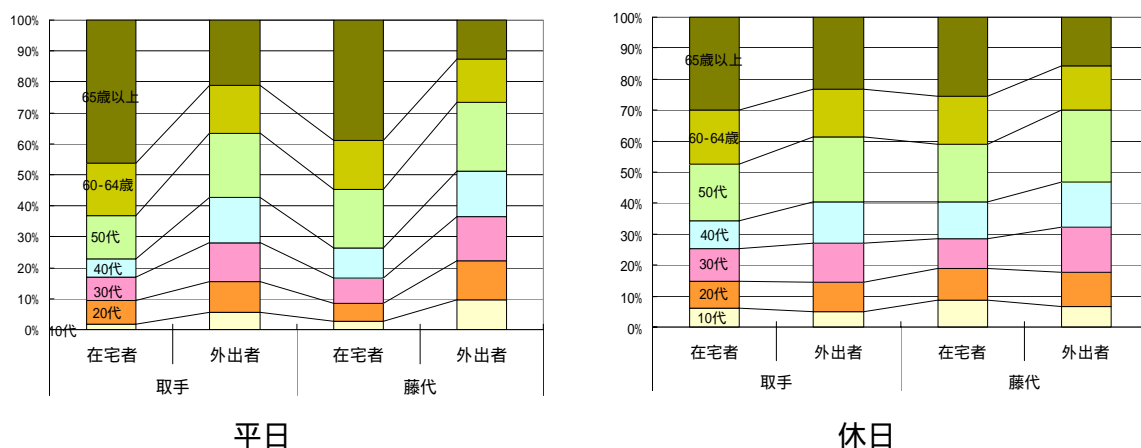


図-4.14 在宅者・外出者の年齢構成

ゾーン別 高齢者の在宅状況

- ・高齢者における在宅者の割合は、居住地間で格差も大きく、取手市市之代や藤代町神住といった郊外部では、7割を上回る。
- ・主に公共交通の路線が充実していない地域において、高齢者の在宅割合が高くなっている。

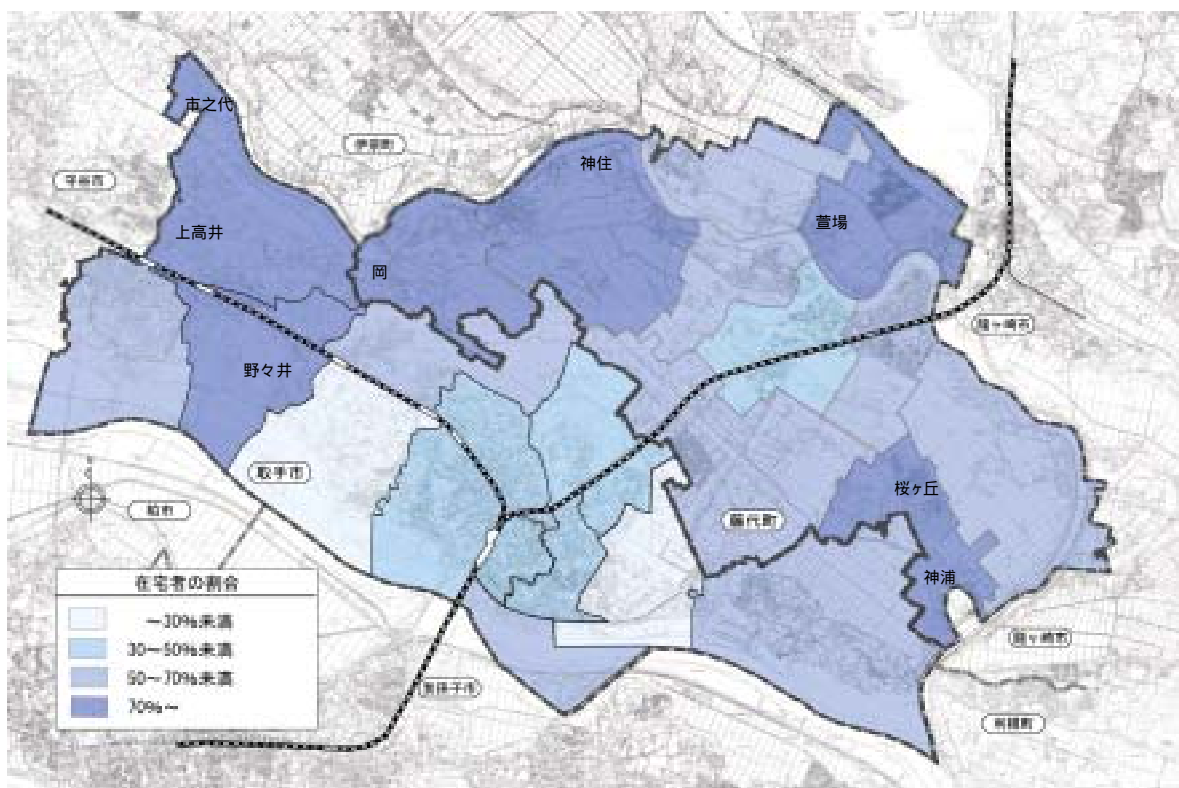


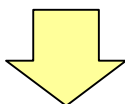
図-4.15 平日のゾーン別高齢者の在宅率

(2)外出の目的地と目的

【現況】

取手市民は市内の移動が6割強であるのに対し、藤代町民は町内の移動が4割強となっており、2割は取手市への移動となっている。取手市の吸引力が高い様子がうかがえる。

平日の移動目的は「通勤」が4割を占め、「通学」とあわせると5割を越えている。休日は「買物」が4割と最も多い他、「娯楽」等も増え、目的が多様化している。



【課題】

取手市・藤代町の連携を強化するために、街路交通と公共交通の両面から相互移動の利便性を高める必要がある。

平日は、「通勤」「通学」といった高い定時性が求められる移動が主である。一方、休日は「買物」「娯楽」といった多様な移動が多くなっているため、平日・休日別、時間帯別、目的別のニーズに即した移動の足の提供が必要である。

取手市・藤代町全体の目的地

- ・取手市、藤代町ともに、取手・藤代外への外出は3割程度となっている。
- ・取手市では、市内の移動が6割強と非常に高い割合を占めている。一方、藤代町では、取手市への移動も2割程度を占めている。
- ・合併の伴う取手市・藤代町の交流促進が必要である。

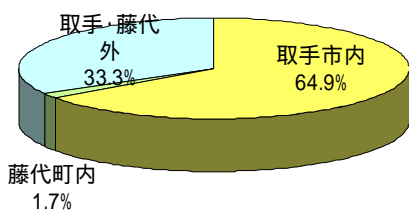


図-4.16 取手市民の目的地（平日）
(121,854 トリップ)

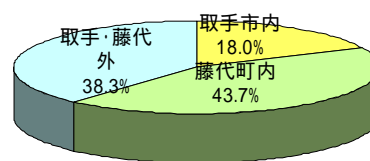


図-4.17 藤代町民の目的地（平日）
(39,672 トリップ)

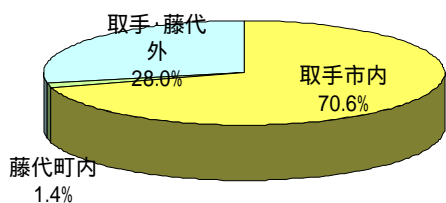


図-4.18 取手市民の目的地（休日）
(92,276 トリップ)

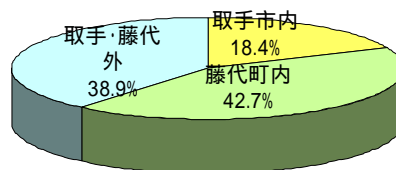


図-4.19 藤代町民の目的地（休日）
(29,736 トリップ)

平日・休日別の移動目的

- ・平日の移動目的は、「通勤」が4割強で最も多く、「通学」と併せると5割を越えている。高い定時性とピーク性を持つ移動が主となっている。
- ・休日の移動目的は、「買物」が4割で最も多く、「娯楽」も2割弱となっている。「生涯学習」「福祉施設利用」も平日と比較し若干増加しており、目的の多様化が見られる。

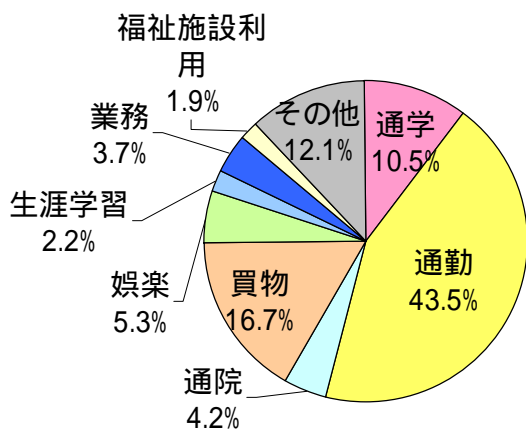


図-4.20 平日の目的(N=157,198)

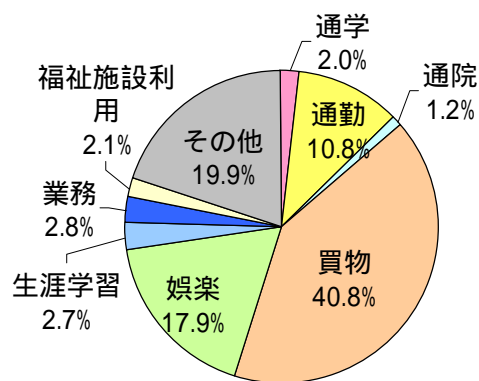


図-4.21 休日の目的(N=129,700)

平日・休日別、時間帯別、目的別で、行動特性が異なるため、次頁以降に「移動のOD(出発地と目的地)」、「出発時間」、「主な移動手段」、「移動手段の選択理由」、「移動の所要時間」について分析を行う。

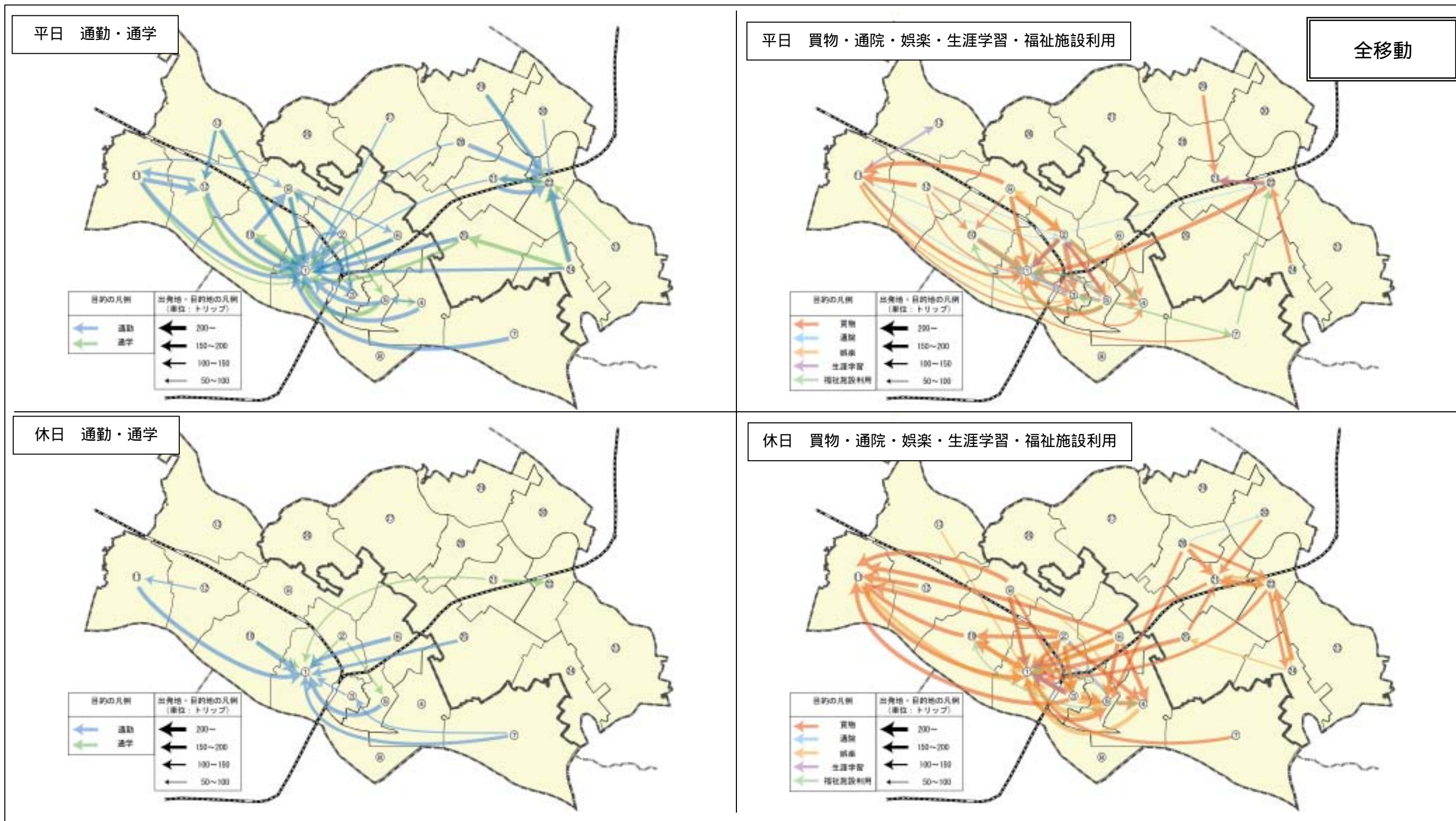
(3) 目的別の移動特性(全移動)

平日 出発地・目的地

- ・「通学」「通勤」「娯楽」目的での移動は、鉄道を利用して市外へ向かう人も多いため、取手駅、藤代駅のある中心部に集中している。
- ・「買物」「通院」「生涯学習」「福祉施設利用」目的での移動には、郊外部ゾーン間や、中心部のゾーン間移動の往来が多い。

休日 出発地・目的地

- ・「買物」目的の移動は、取手市・藤代町の中心部のみならず、戸頭地区にある郊外のショッピングセンターへ向かうものも多い。
- ・その他の目的では、平日と同様に取手駅への集中がある他、郊外部ゾーン間の長距離移動もみられる。



目的別の出発時間

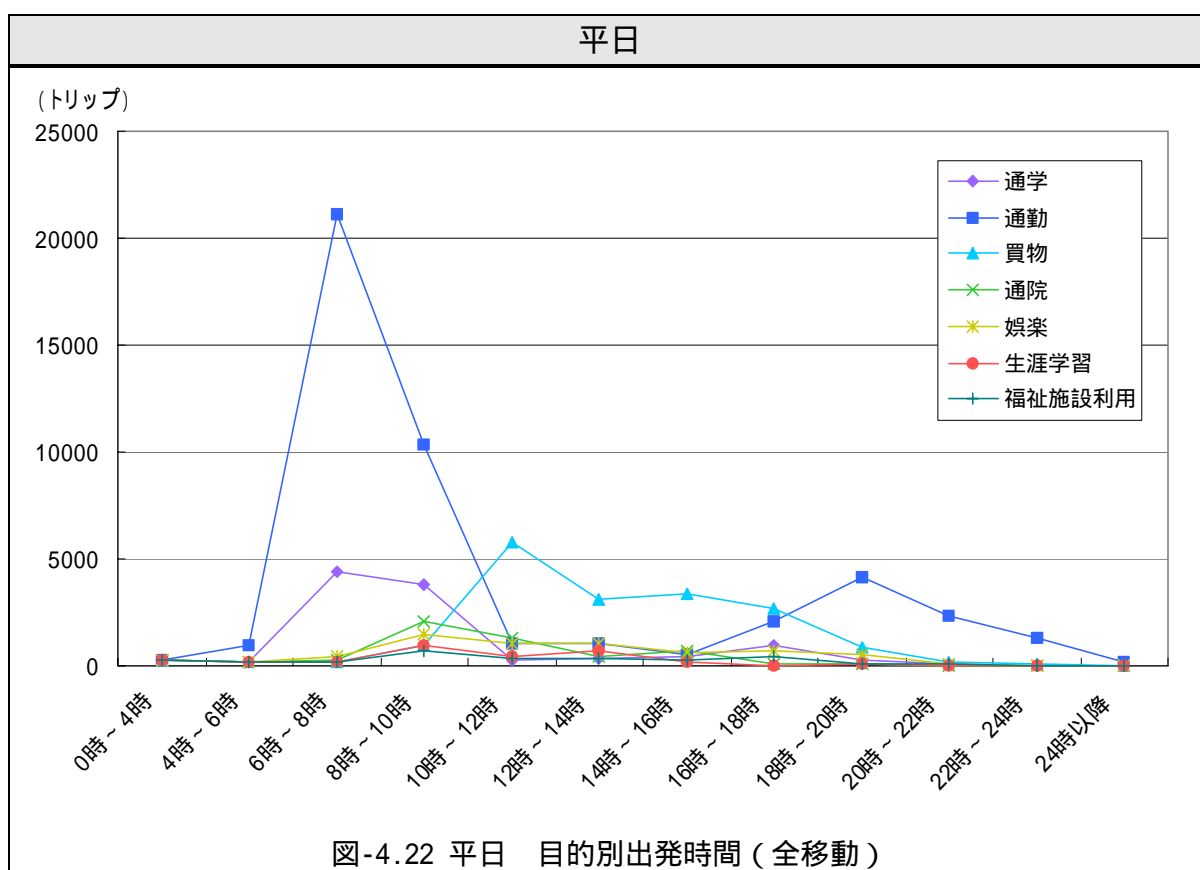
【現況・課題】

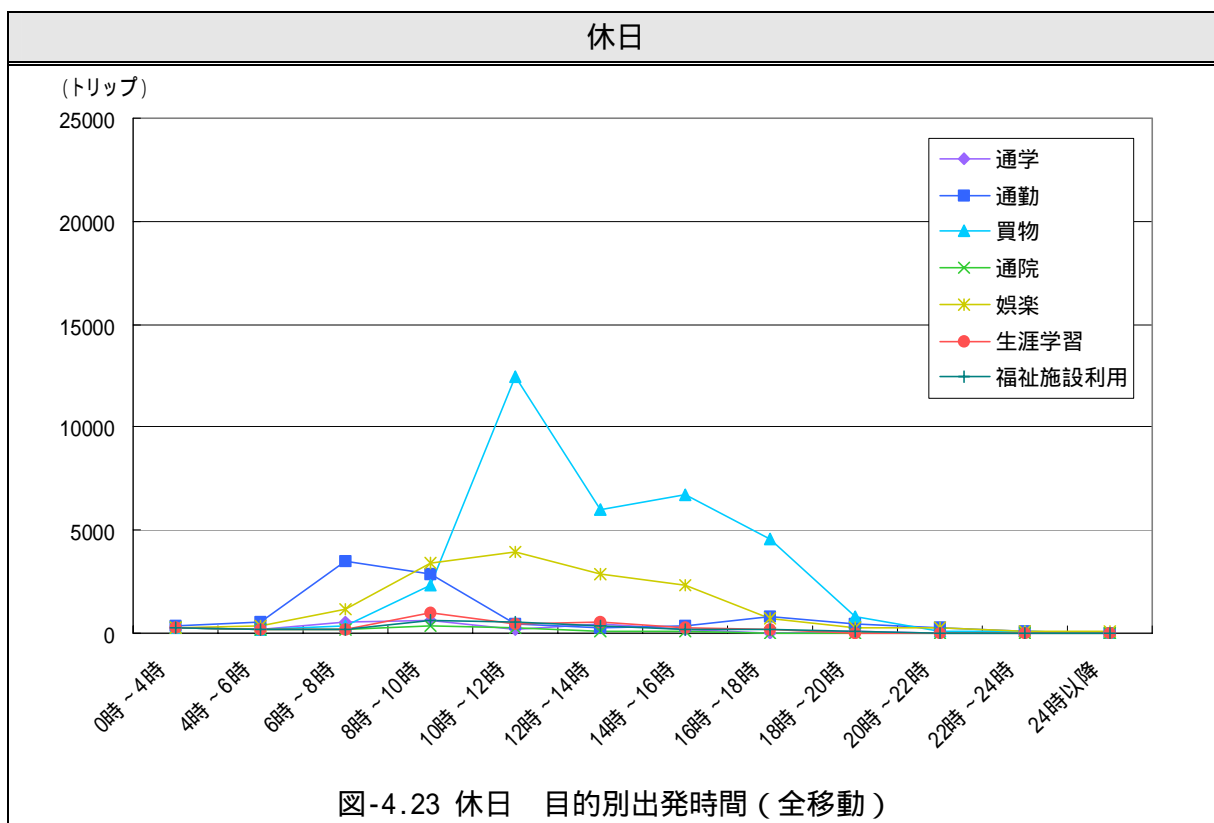
時間帯毎の移動状況を見ると、平日の「通学・通勤」目的での移動は、朝の6時から10時のピーク性が極めて高い。その他の目的は、8時から夕方にかけて、トリップ数が横這い傾向にある。

一方、休日は、「買物」目的での移動に、10時～12時台のピークがあるものの、他の時間帯や目的での移動は平準化の傾向にある。

公共交通の運行計画の際には、移動の目的に即した運行ヘッド、所要時間を設定する必要がある。

- ・平日の「通学」「通勤」は6時～10時に集中しており、「買物」は「通学・通勤」ピーク後の10時～12時にピークを迎え、その後夕方までトリップ数が多い状態が続いている。
- ・平日の「通院」「娯楽」「生涯学習」「福祉施設利用」の移動は、8時～10時がやや多いものの、日中はほぼ同程度のトリップ数がある。
- ・休日の「買物」の移動は、10時～12時のピークの後、18時頃まで多い状態が続いている。休日の娯楽目的の移動は、日中（8時～16時）を通して多い。





平日の目的別の移動手段・手段選択理由

【現況・課題】

目的毎の交通手段を見ると、どの目的においても、取手市より藤代町の「自家用車（送迎含む）」の利用割合が高い傾向にある。手段の選択理由としては、「他の手段がないから」「早いから」が多くを占めている。

「他の手段がない」ために、現在「徒歩」「自転車」「送迎」等を利用している人に対して、公共交通の充実によって、移動の支援を図る必要がある。

公共交通の計画にあたっては、高齢者等の通院者にとって、移動負担が大きくなならないよう、適切な運行間隔による待ち時間の短縮や、バリアフリー車両の導入などの配慮が必要である。

a.平日の目的別の移動手段

主な移動手段	
通学	「徒歩」「自転車」の割合が6割を越えている。公共交通は2割程度となっており、路線の充実している取手が若干高い状況。
通勤	藤代町の「自家用車（送迎含む）」の割合が5割を越えており高い状況。取手市の公共交通利用は、3割を超えており、藤代町よりかなり大きい。
買物	藤代町は商業施設が中心部にしかないため、「徒歩」「自転車」の割合が低く、「自家用車（送迎含む）」の割合が高い状況。
通院	取手市・藤代町ともに、他の目的と比較して「送迎」の割合が大きい傾向があり、移動時間等の選択性・柔軟性が低い状況。
娯楽	「自家用車（送迎含む）」の割合が高く、公共交通の利用割合が1割程度と低くなっている。マイカーでの自由な移動を好む傾向がある。
生涯学習	「徒歩」「自転車」の割合が2割程度ある一方で、「自家用車」の割合も4割程度となっており、自由度の高い移動手段が利用される傾向がある。
福祉施設の利用	「無料バス(福祉バスなど)」の割合が多くなっている。藤代町では、「自家用車（送迎含む）」が8割程度と高く、移動手段のない人は移動が困難。

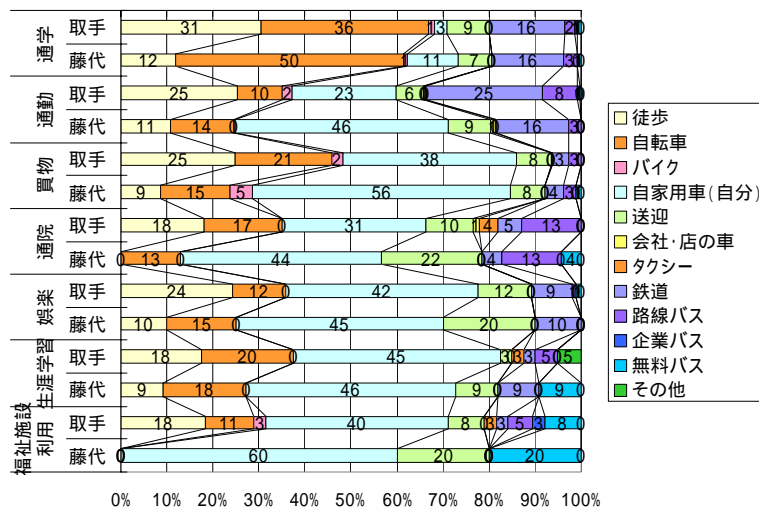


図-4.24 平日 主な移動手段（全移動）

b.平日の目的別の手段選択理由

手段選択の理由	
通学	他の目的と比較し低廉性を求める傾向がある。藤代町では「他の手段がない」が高くなっている。平日の主要目的である通学の手段確保が必要。
通勤	定時性を求められる通勤では、「早い」の割合が大きくなっている。また、「バス停近い」等、公共交通の利便性の面からの選択もある。
買物	「早い」の割合が5割近くと高く、日常の買物を自家用車等で手軽に行う傾向がうかがえる。
通院	「快適」「乗換がない」「バス停が近い」等の理由があがっており、高齢者等の通院者が負担の少ない移動手段を望んでいる。
娯楽	「早い」「快適」を理由として、「自家用車（送迎含む）」を選択する割合が大きい様子が見られる。
生涯学習	目的地が郊外部や、中心部の横断的な移動となっているため、公共路線が無く、「他の手段がない」が取手・藤代ともに5割となっている。
福祉施設の利用	取手では「早い」の割合が高いことから、「徒歩・自転車」「自家用車」で近距離の福祉施設を訪問している様子が見られる。

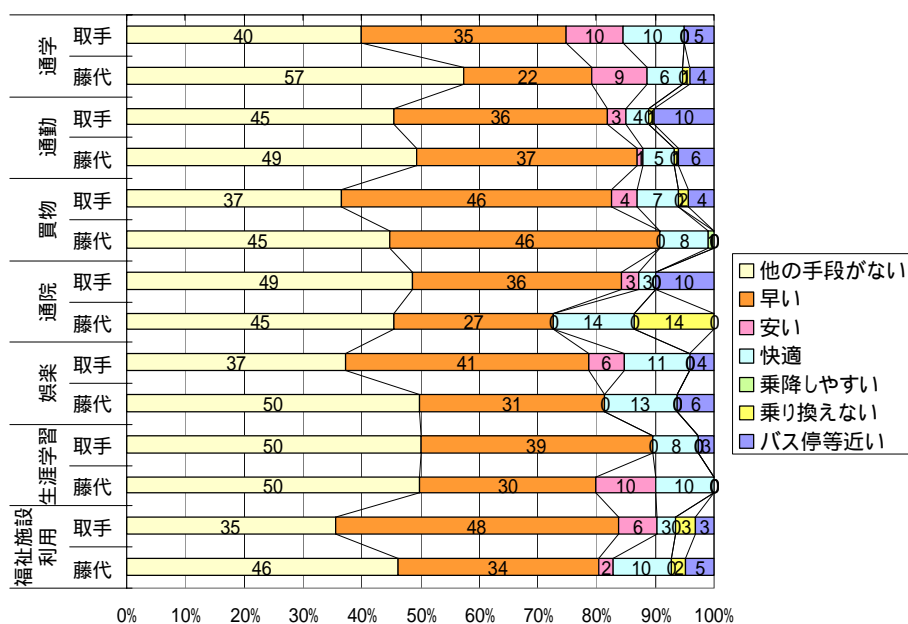


図-4.25 平日 手段選択の理由 (全移動)

平日 移動の所要時間

【現況・課題】

移動の所要時間を見ると、ほとんどの目的において、藤代町は路線の多様性がな
いため、目的地への直接性が低く、取手市よりも移動の所要時間は長くなる傾向
にある。

20 分以下の移動の割合が大きい一方で、通院などで1時間を上回る移動も挙がっ
ている。通院者にとって移動は負担となるため、乗り換えの少ない移動手段の確
保が必要である。

公共交通の運行ヘッドは、利用目的を想定し、適切な時間間隔、所要時間に設定
する必要がある。

移動の所要時間	
通学	10 分未満が3 割、10～20 分が4 割程度を占めており、「徒歩・自転車」 による短距離・短時間の移動が多い傾向にある。
通勤	20 分以下の移動の割合7 割前後と多く、自家用車や鉄道等での短時間 の移動が主となっている。
買物	取手・藤代ともに10 分未満が4 割程度となっており、近所で素早く買 物を行っている割合が大きいことが分かる。
通院	1 時間以上の割合も1 割程度あり、遠方へ向かう人も存在する。目的 地への直接性と、負担の軽減が必要。
娯楽	20 分以上が4 割前後と、他の目的と比較して所要時間が長い傾向にあ り、非日常性の強い娯楽では、遠方に出かけている様子が見える。
生涯学習	取手・藤代ともに20 分以下が7 割を超えており、ほとんどの人が短時 間の移動となっている。
福祉施設の 利用	藤代町の福祉施設は郊外部に存在するため、取手と比較し、藤代の移 動時間が長くなっている。

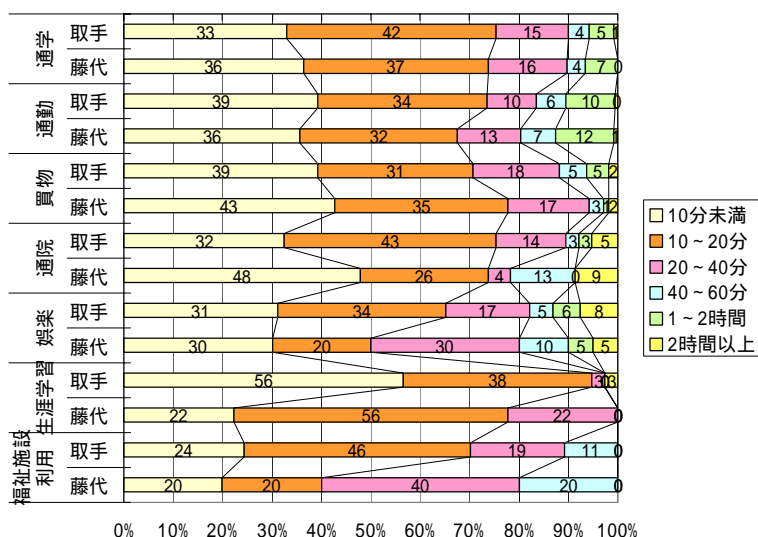


図-4.26 平日 移動の所要時間（全移動）

平日の主な移動手段別の選択理由・所要時間

【現況・課題】

移動手段別の手段選択理由・所要時間を見ると、「他の手段がない」を理由として「徒歩」を利用している人が多く、選択性が低い状況である。

「通院」「福祉施設利用」目的の移動で多い「送迎」「無料バス」では、快適性を求める傾向が強い。

移動手段別に所要時間は異なっており、移動距離に応じて手段を選択する傾向がある。

「他の手段がない」と、現在の移動手段に不満を抱えている人の移動の選択性を確保するため、利用のニーズに応じた公共交通の提供が必要である。同時に、高齢者等の移動の快適性を確保した車両、バス停の整備が必要である。

移動したいときに移動できる身近な公共交通が必要である。

a. 平日の主な移動手段別の選択理由

- ・「他の手段がない」を理由として、「徒歩」「タクシー」「鉄道」「路線バス」等を利用する人が多い。すなわち、公共交通利用者の手段選択性が低い状態である。
- ・「通院」「福祉施設利用」目的での移動で多く用いられている、「送迎」「無料バス」等には、高齢者が多く、「快適」「乗り換えなし」ことが重視されている。
- ・現在の移動手段に不満を抱えている人の移動の選択性を確保する必要がある。
- ・高齢者等の移動の快適性を確保した車両、バス停の整備が必要である。

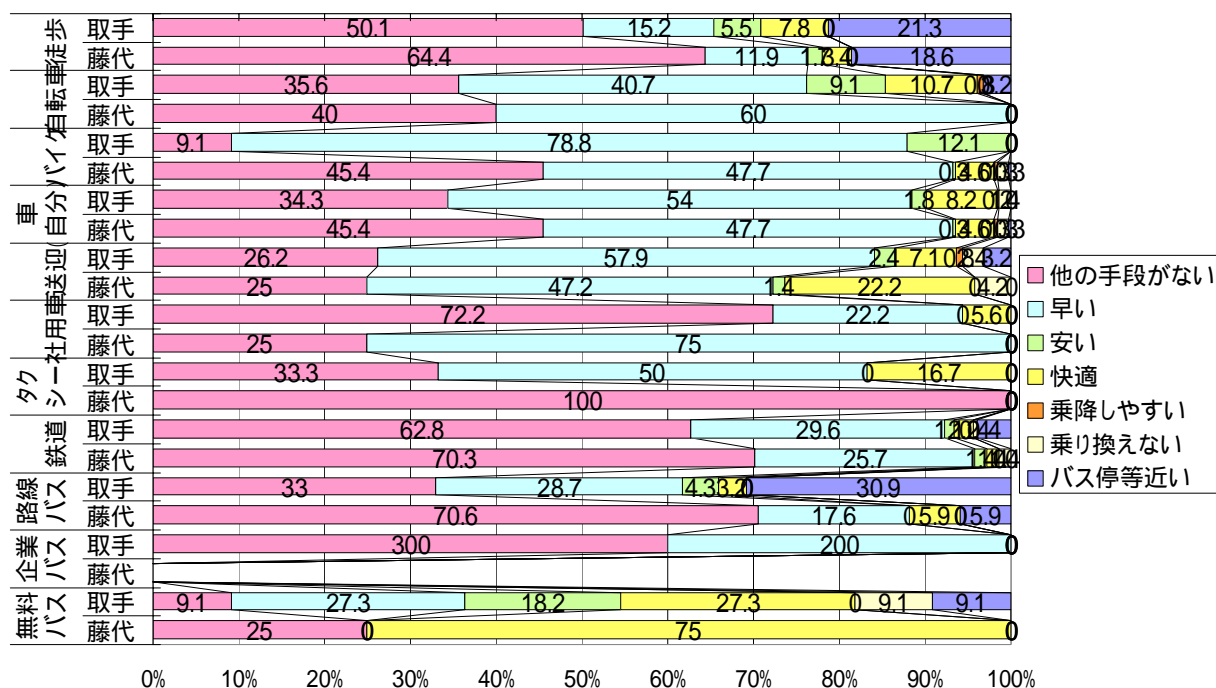


図-4.27 平日 手段選択の理由 (全移動)

b. 平日の主な移動手段別の所要時間

- ・「徒歩」「送迎」では、10分未満の短時間移動が多い。
- ・「鉄道」は、40分以上の割合が5割を超えており、長距離の移動に利用されている。「路線バス」は、20分以下の移動が多くなっており、短・中距離の移動に利用されている。
- ・移動したいときに移動できる身近な公共交通が必要である。

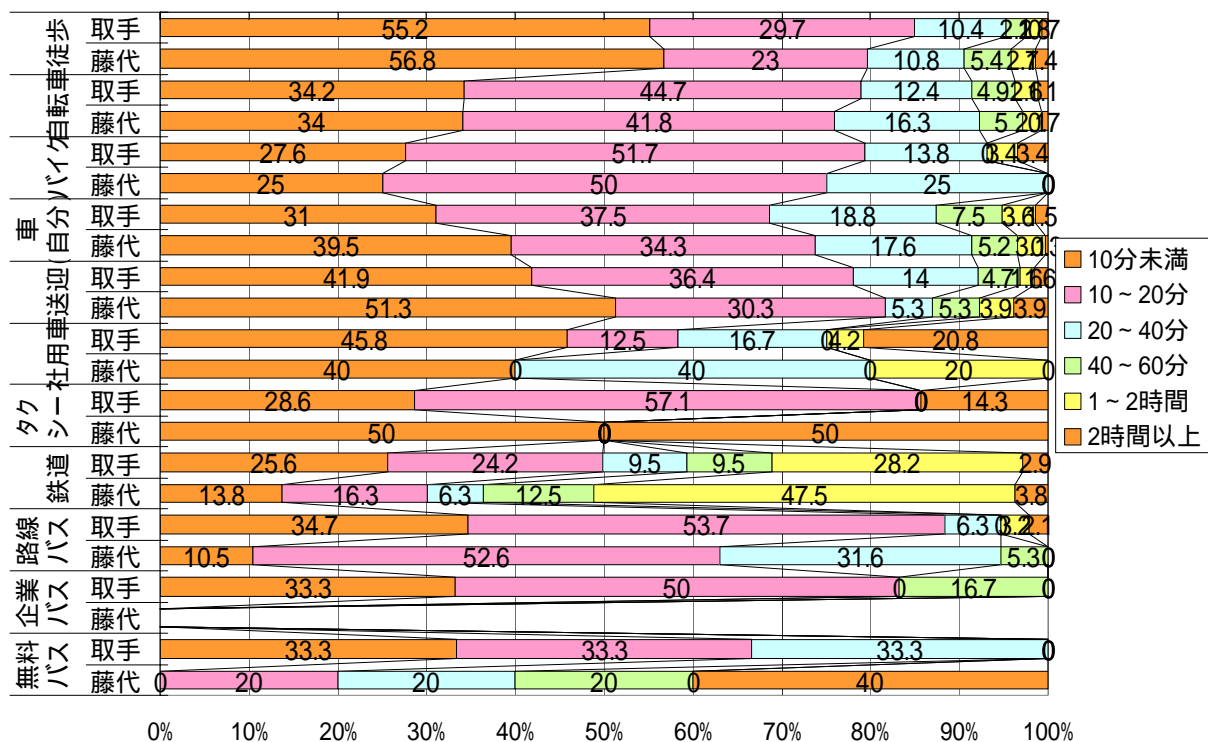


図-4.28 平日 移動の所要時間（全移動）

休日の目的別の移動手段・手段選択理由

【現況・課題】

休日の目的別の移動手段・手段選択理由は、平日と比較して「自家用車」「送迎」の割合が高くなっている。他にも、手段選択の理由として、「早い」の占める割合が大きくなっており、利便性・戸口性を求めて「自家用車」を選択する様子が見えがえる。

しかし、公共交通の運行本数が減少する休日には、「他の手段がない」ために手段選択を強いられているものも多く、休日の多様な移動ニーズに即した公共交通の提供が必要である。

a. 休日の目的別の移動手段

主な移動手段	
通学	平日と比較して、「徒歩」「自転車」の割合が減少し、「自家用車」の割合が大きくなっている。
通勤	移動手段の分担割合は、平日とほぼ同様となっている。
買物	「自家用車(送迎含む)」の割合が大変大きくなっており、平日よりも高くなっている。その一方で、「徒歩」「自転車」の割合が下がっており、郊外のショッピングセンター等へ車で出かけている様子が見えがえる。
通院	取手市で「徒歩」の割合が大変大きくなっており一方で、藤代町の「自家用車」の割合が大きくなっている。
娯楽	藤代町の「自家用車」の割合が5割を超えている。
生涯学習	鉄道利用の割合が大きくなっており、遠方へ出かけている傾向が見えがえる。
福祉施設の利用	取手市、藤代町ともに「送迎」の割合が若干高くなっており、休日仕事が休みの家族に送ってもらっている様子が見えがえる。

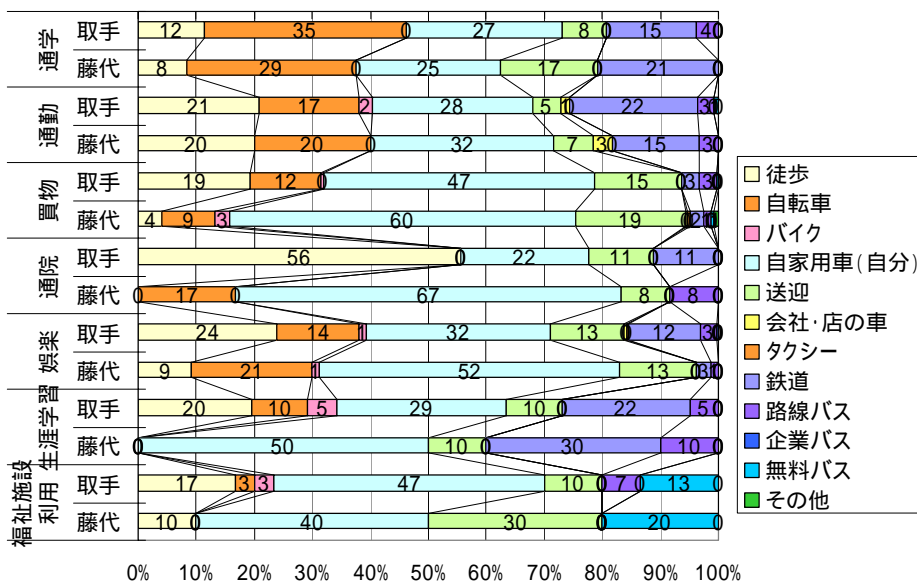


図-4.29 休日 主な移動手段

b. 休日の目的別の手段選択理由

手段選択の理由	
通学	休日は公共交通の運行本数が減少するため、「他の手段がない」の理由で、自家用車を利用している傾向がある。選択性が低い状況。
通勤	手段選択の理由も平日とほぼ同様の割合となっている。
買物	取手市では「早い」の占める割合が大きい一方で、藤代町では「他の手段がない」の割合が多い。需要に沿った公共交通の提供が不足している。
通院	「早い」の占める割合が大きくなっており、平日に仕事等で通院できない人が、休日の通院を短時間で済ませたいという希望がうかがえる。
娯楽	自家用車利用のなかで、選択理由は「他の手段がない」「早い」が多くなっており、「他の手段がない」の移動の足の確保が必要である。
生涯学習	藤代町の他の手段がないが7割と大きく、目的地が多様化する休日の生涯学習において、公共交通が十分対応できていない。
福祉施設の利用	平日は都合により「自家用車(送迎)」での移動が困難な人が、本質的には短時間で移動を求めており、自家用車で移動している。

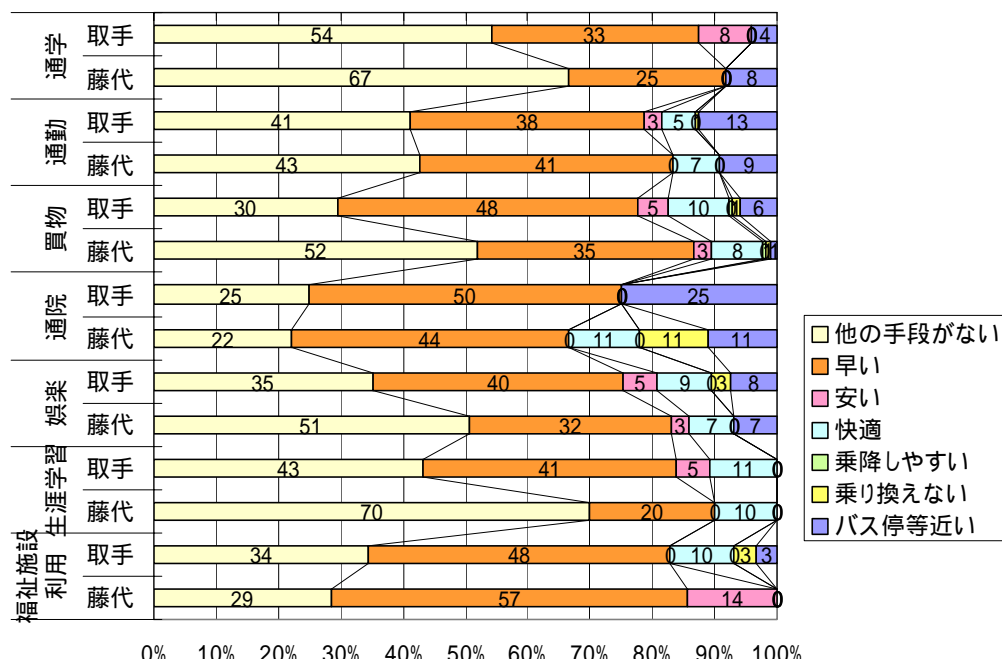


図-4.30 休日 手段選択の理由

休日 移動の所要時間

【現況・課題】

休日の移動の所要時間は、平日と比較して、自家用車の利用割合が増加した分、短くなっている。

しかし、「娯楽」「生涯学習」等の目的の移動では、1時間以上の移動の割合も大きいことから、公共交通の路線の速達性と高めることで、所要時間の短縮化を図る必要がある。

移動の所要時間	
通学	早さを理由に自家用車利用する割合が多くなっているため、所要時間は平日よりも短くなっている。ほとんどが20分以内で移動を行っている。
通勤	所要時間は、平日とほぼ同様となっている。40分以上の割合が2割前後となっている。
買物	取手市・藤代町ともに20分以内の移動が7割となっている。旅行速度調査結果から考察すると、概ね市内郊外部で用を足している。
通院	藤代町の移動時間について、20分以上が4割と高くなっている。短時間で移動できる手段の確保が必要である。
娯楽	20分以上の移動の割合が3割程度となっている。1時間以上のものも1割程度あり、路線の速達性を高める必要がある。
生涯学習	平日よりも長時間化しており、藤代町では、1時間以上が3割を占めている。娯楽同様に、短縮化を図る必要がある。
福祉施設の利用	10分未満の割合が3、4割と大きくなっており、「自家用車(送迎含む)」による、短時間での移動が増えている。

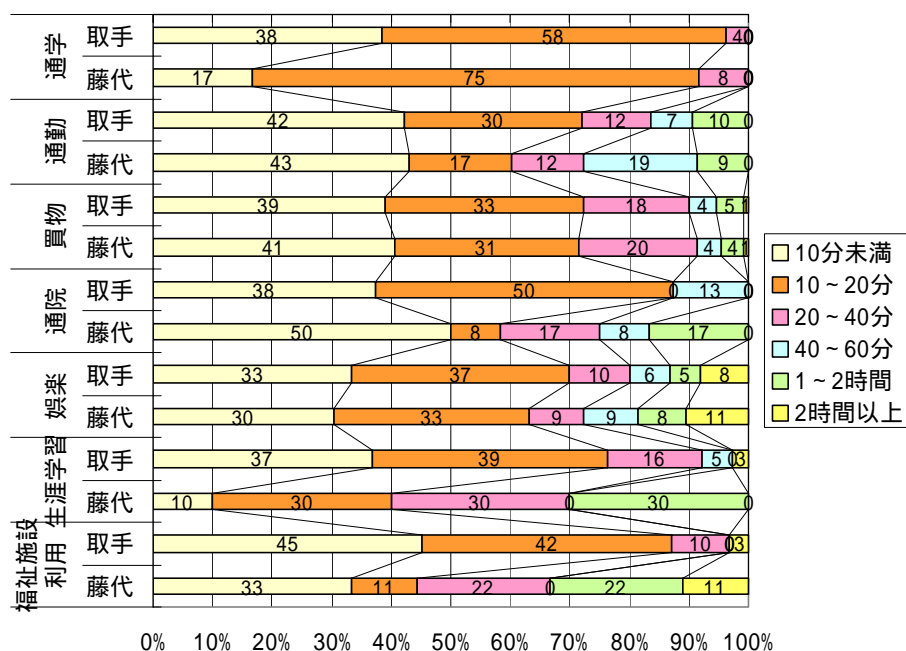


図-4.31 休日 移動の所要時間

休日の主な移動手段別の選択理由・所要時間

【現況・課題】

休日の移動手段別の手段選択理由・所要時間を見ると、公共交通の運行本数が減少するため、平日と比較し「早い」よりも「他の手段がない」ために現在の手段を選択している割合が大きくなっている。

一方、「快適」を理由に、「自転車」「自家用車」「送迎」等を利用する人も存在しており、休日の移動には快適性が強く求められている。

一方、「路線バス」の所要時間は、20分以上の割合が7割以上増加しており、「娯楽」等の非日常的な目的での長距離移動が多い様子が窺える。

a. 休日の主な移動手段別の選択理由

- ・ 休日は公共交通の運行本数が減少するため、平日と比較し「早い」よりも「他の手段がない」ために現在の手段を選択している割合が大きくなっている。
- ・ 「快適」を理由に、「自転車」「自家用車」「送迎」等を利用する人もおり、休日はゆとりのある移動を求めている傾向がある。
- ・ 休日の移動の足の確保とともに、運行計画の際には快適性に考慮する必要がある。

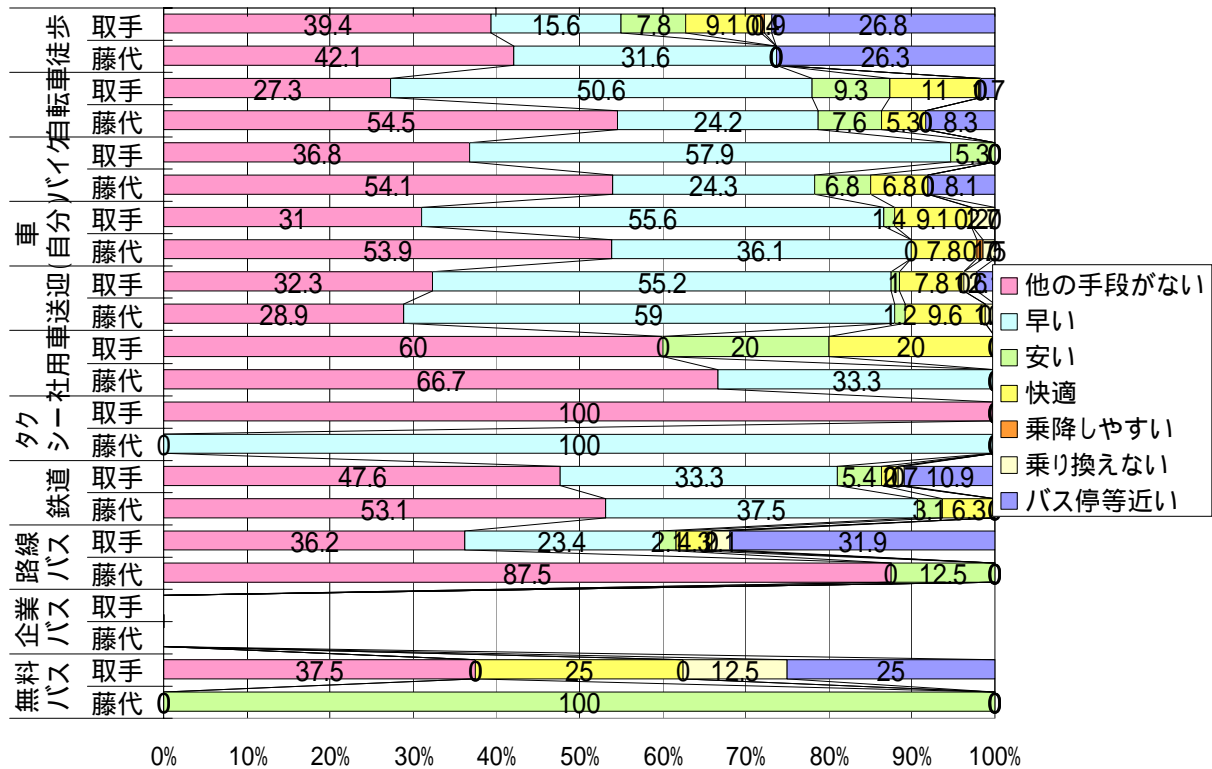


図-4.32 休日 手段選択の理由

b. 休日の主な移動手段別の所要時間

- ・移動の所要時間は、10分以下の割合が「自転車」「バイク」「自家用車」で平日よりも3割以上増加している。
- ・一方、「路線バス」の所要時間は、20分以上の割合が7割以上増加しており、「娯楽」などで遠方へ出かけているようすがうかがえる。
- ・平日と休日では、同じ手段をする場合でも、外出の目的が異なってくる。休日は目的が多様化することからも、柔軟性の高い移動手段を提供する必要がある。

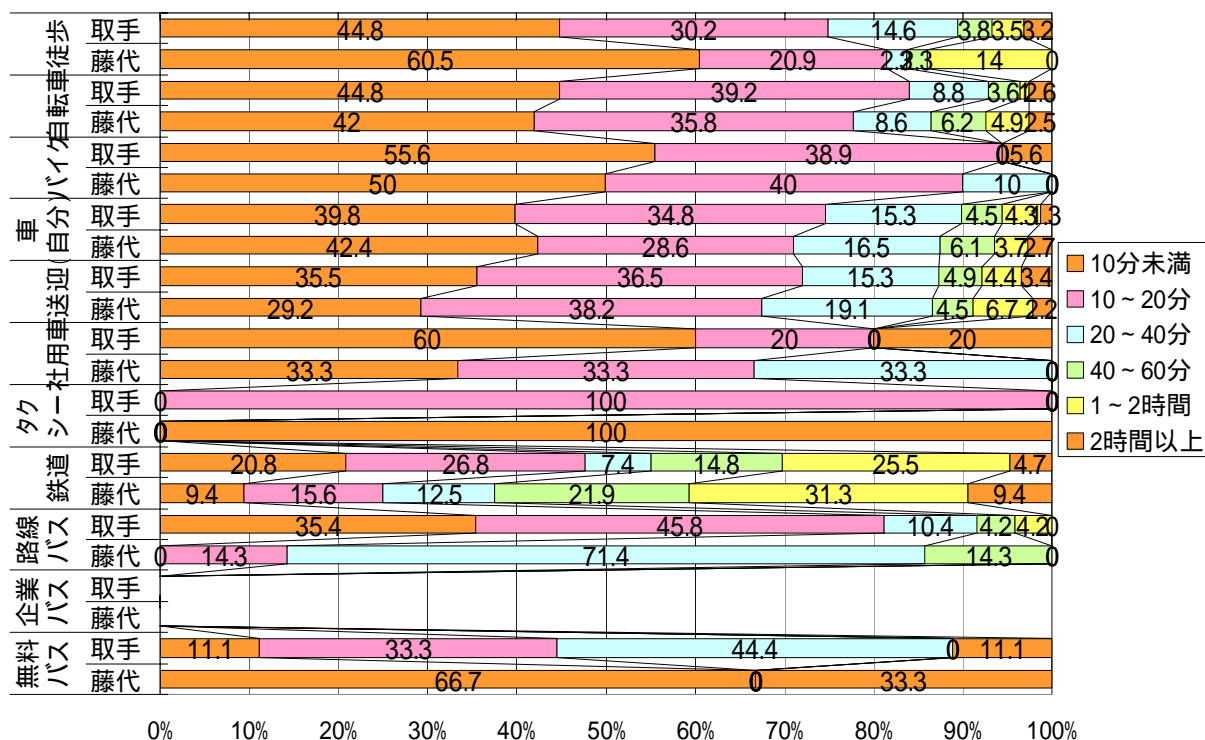


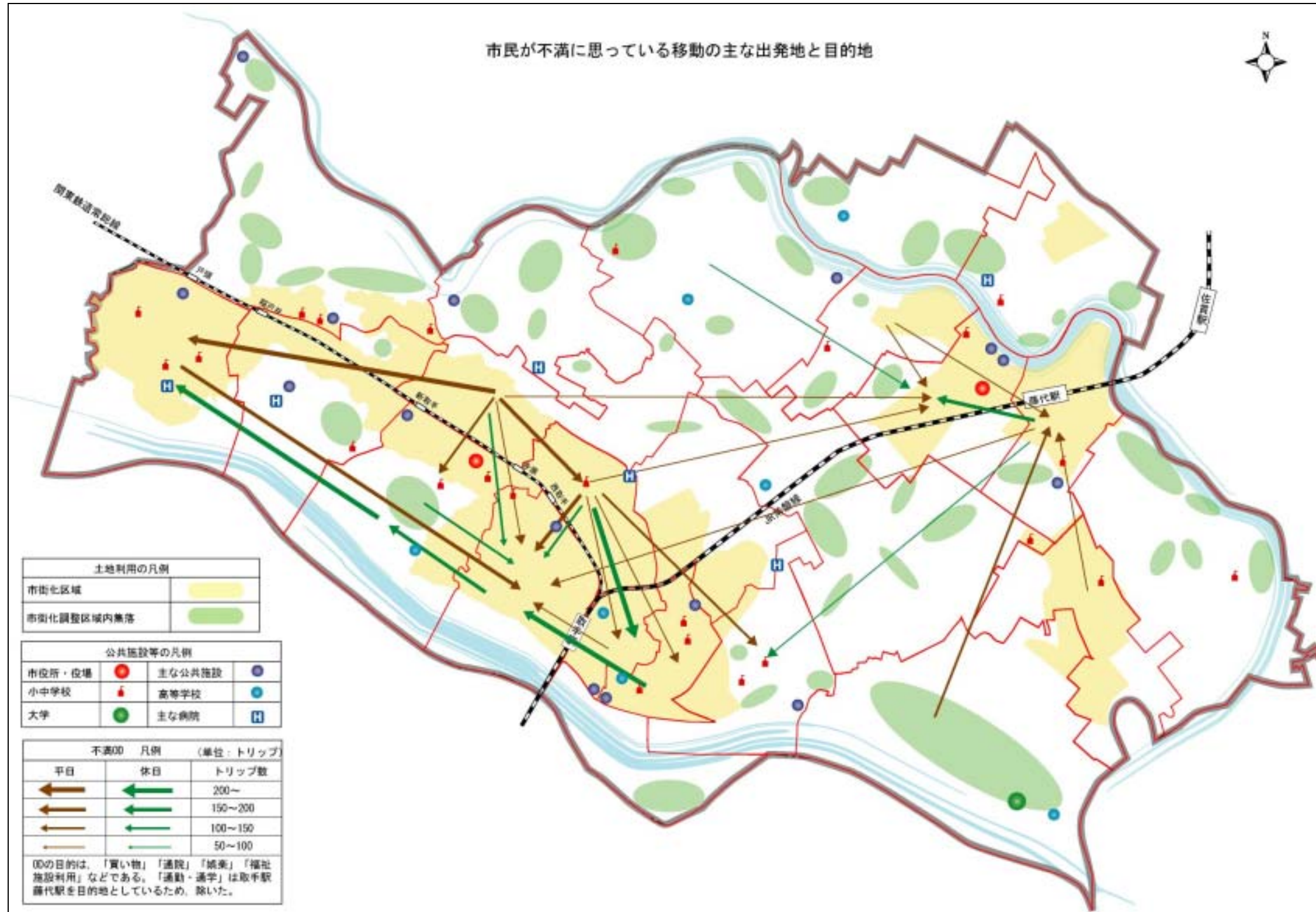
図-4.33 休日 移動の所要時間

(4) 不満を抱える移動の特性

今後の公共交通のあり方を検討する上で、現在の行動に不満を感じている移動への支援が、極めて重要である。目的別の傾向を見たところ、「他の手段がない」ために現在の移動手段を利用している人が多いことが分かった。そこで、現在不満を抱えている移動の特性について整理した。

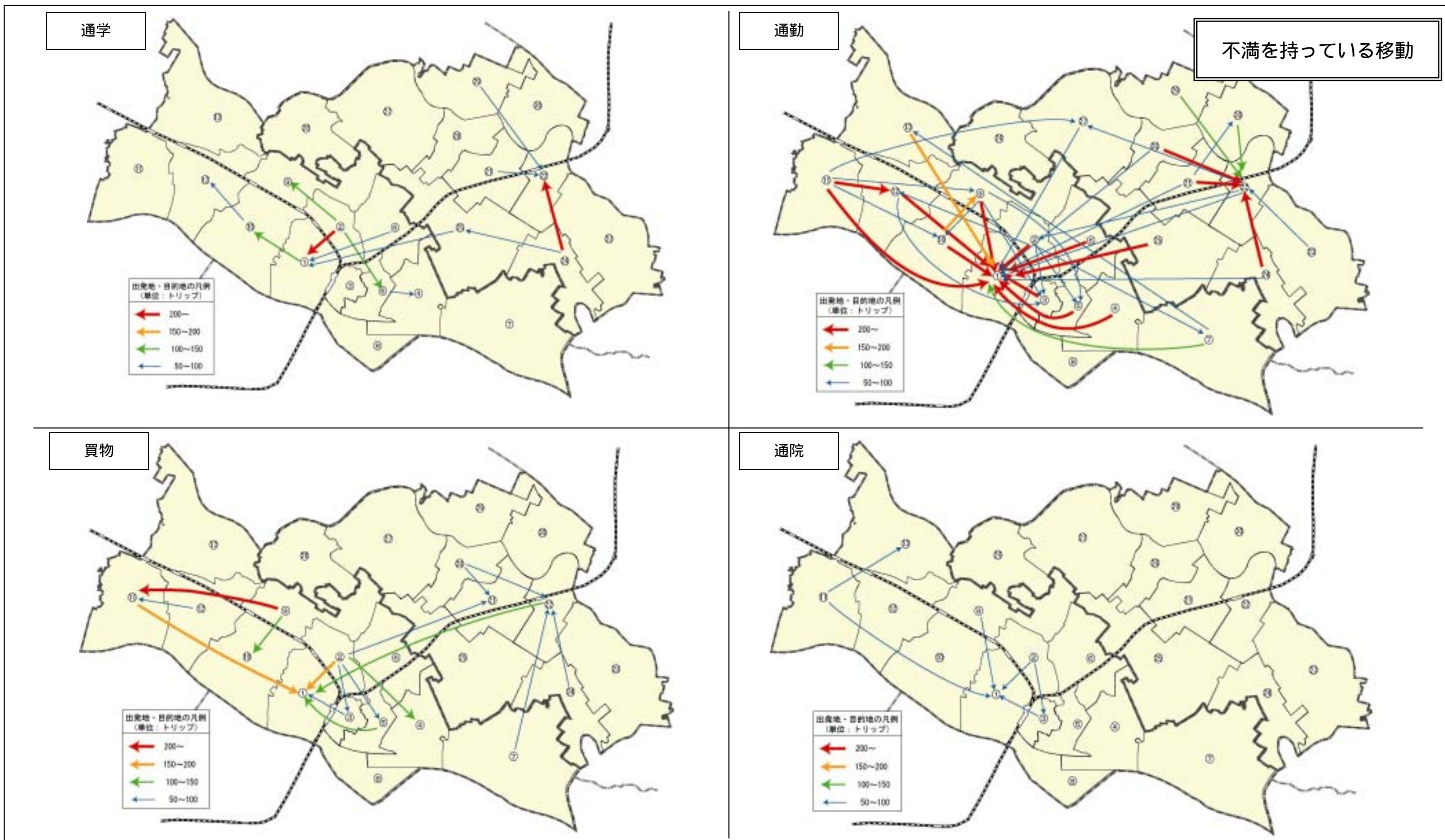
目的別 不満をもっている移動の出発地と目的地

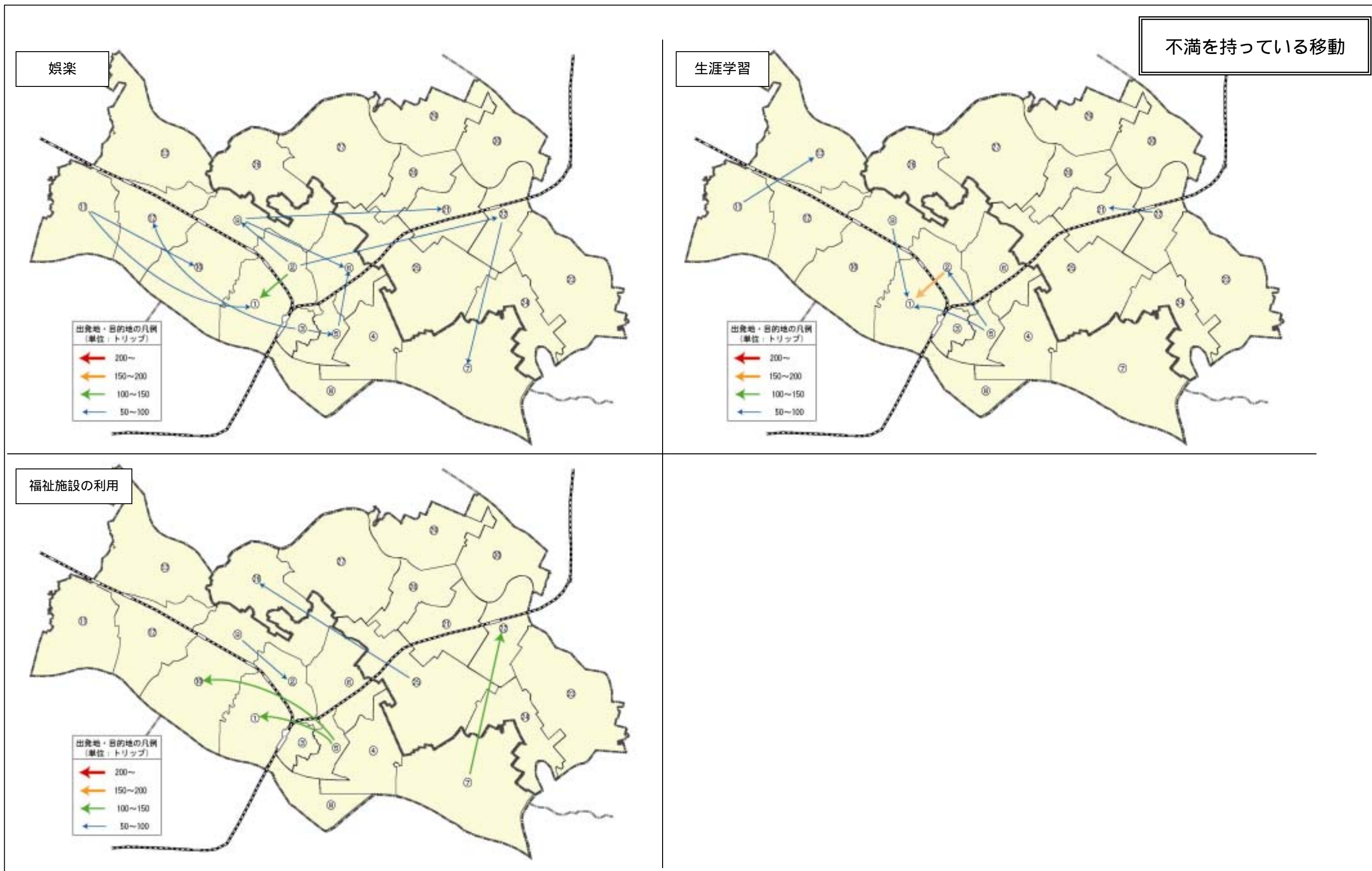
現在利用している交通手段に、何らかの不満を感じている移動ベクトルを以下に示した。平日、休日共に取手駅、藤代駅のある中心部周辺のゾーンに対する移動のニーズが高いことが分かる。また、直接つながる路線のない隣接ゾーン間の移動も多く挙がっている。目的別の詳細に関しては、次頁以降に示す。



<平日>

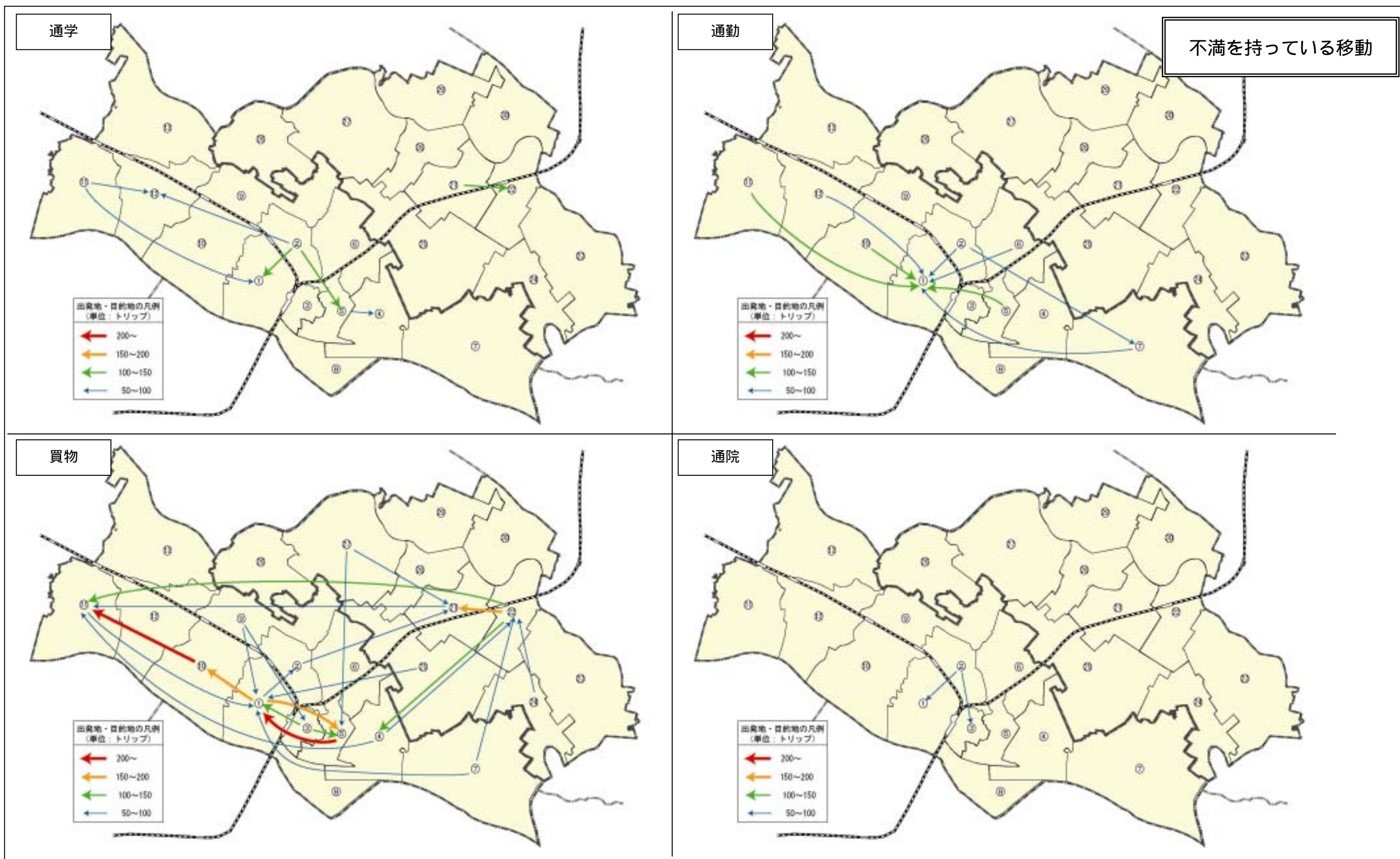
- ・「通勤」目的では、取手駅・藤代駅への移動が集中している。
- ・その他、直接つながる路線のない郊外部間の移動や、中心部の横断的な移動に対する不満が多く挙がっている。





<休日>

- ・「買物」「娯楽」「生涯学習」等の移動で、平日よりも距離の長い移動に対する不満が多く挙がっている。
- ・平日同様に取手市の横断的な移動に対する不満も多い。





目的別の出発時間

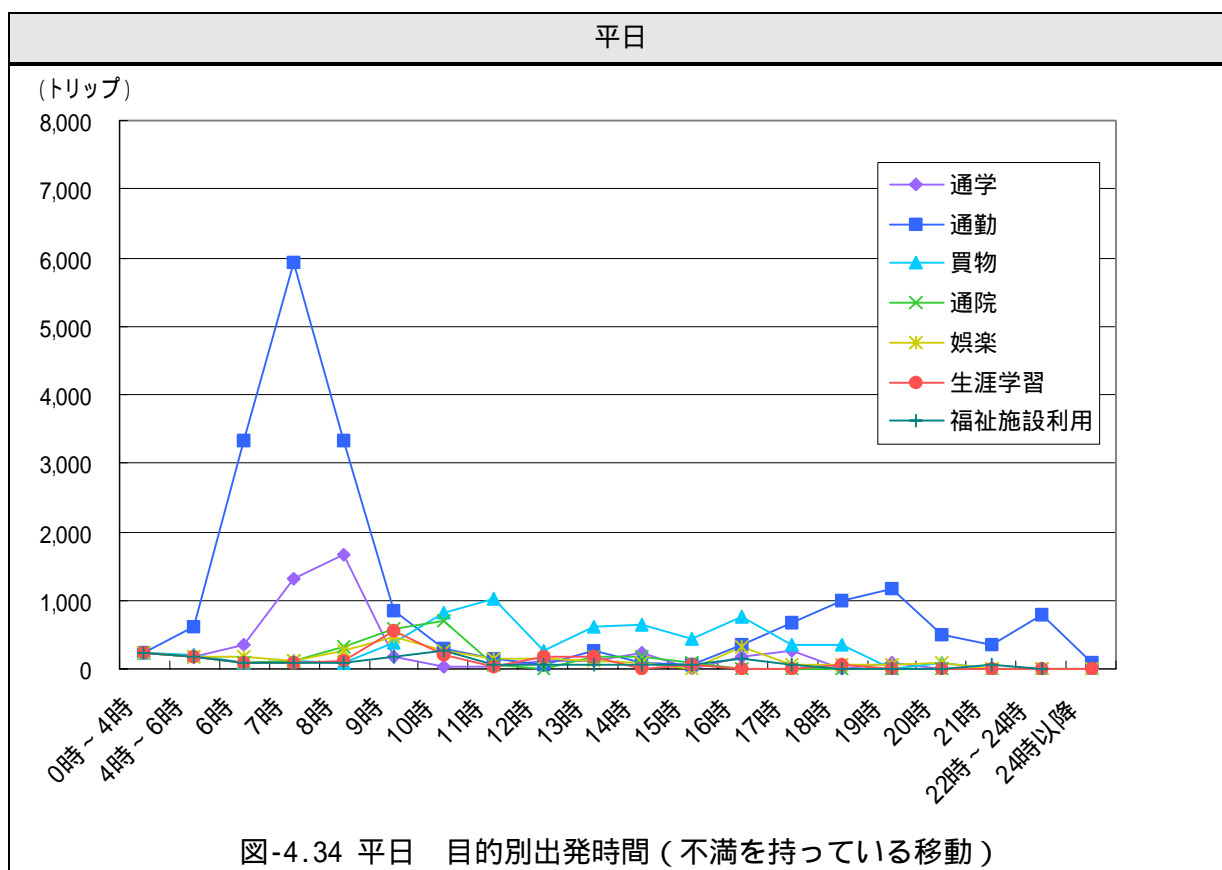
【現況・課題】

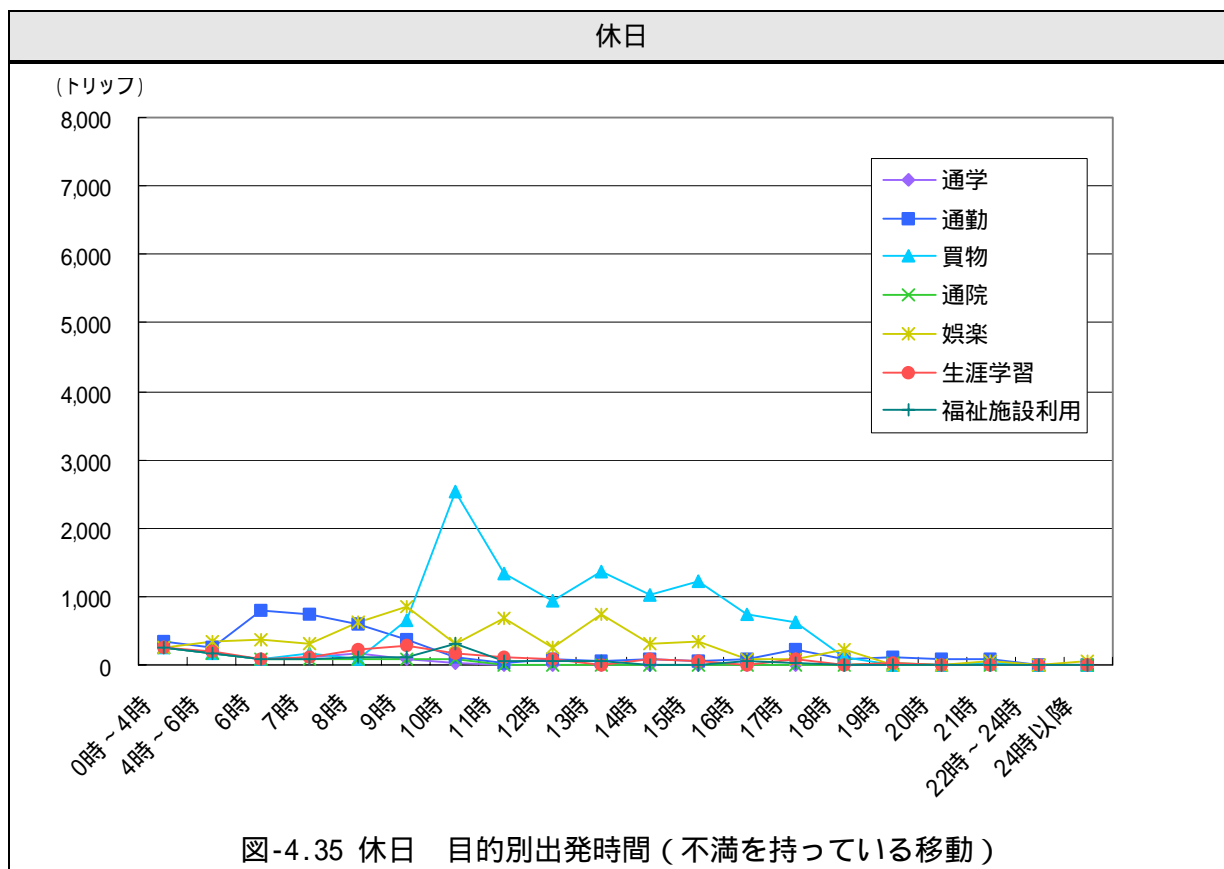
不満を持っている移動の目的別の出発時間は、平日朝は「通学」「通勤」のピークとなっており、目的地も駅へ集中していることから、朝の時間帯には、駅アクセスを重視した路線計画が必要である。

平日の日中には、「通学」「通勤」以外の目的での移動に即した路線系統や、一定間隔での安定的な運行本数の提供が必要である。

休日は、午前中の「買物」目的でのピーク性のある需要や午後から夕方にかけての定期的なバス運行が必要である。

- ・平日は、朝に「通学」「通勤」不満のある移動が集中している。
- ・その他の目的では、「通学」「通勤」ピーク後の午前中に少し需要が大きいほかは、日中はほぼ同程度のトリップ数となっている。
- ・休日は、お昼前に買物の需要が高くなる他は、1日を通してどの目的もほぼ同程度のトリップ数となっている。





平日 目的別の移動手段・所要時間

【現況・課題】

不満が生じている移動は、「通学」目的での「徒歩」「自転車」利用に多い。所要時間も10分～20分が4割程度を占める。

「通院」、「娯楽」目的での、「送迎」による移動に不満をあげている人が多くなっている。

体力的な負担や、自由度の低さを解消する公共交通網が必要である。

a.平日 目的別の移動手段

- ・「通学」は、「徒歩」「自転車」利用の割合が7割程度と大変大きくなっている。
- ・藤代町では、公共交通が充実していないため、「自家用車（送迎含む）」を利用している割合が大きい。
- ・「通院」「娯楽」等の移動で、「送迎」の割合が高い傾向にあり、自由な時間に移動できない制約に不満を感じている様子がうかがえる。

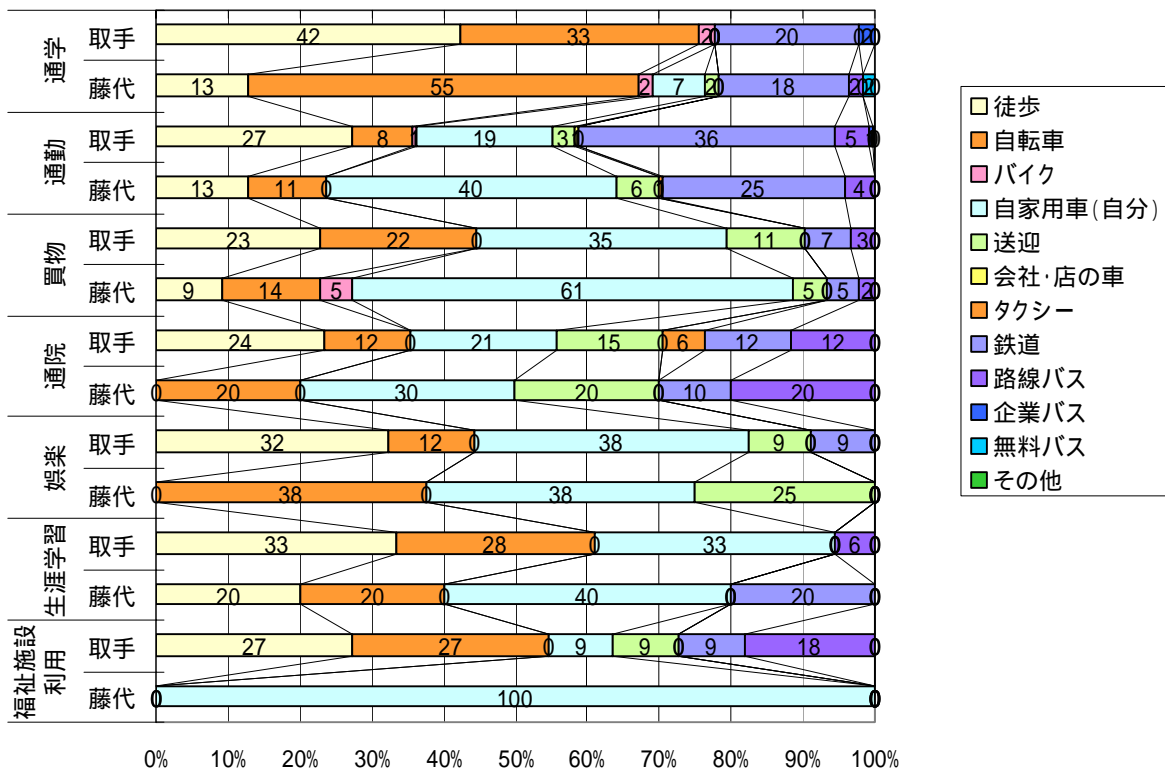


図-4.36 平日 主な移動手段（不満を持っている移動）

b.平日 目的別の所要時間

- ・所要時間は20分以下の移動に対する不満が大きい傾向にあり、ほとんどの目的で5割を超えている。
- ・特に通学では手段として「徒歩」「自転車」の割合が大きいため、20分程度の移動の負担も大きい。そのため、公共交通を提供することで、負担を軽減させる必要がある。

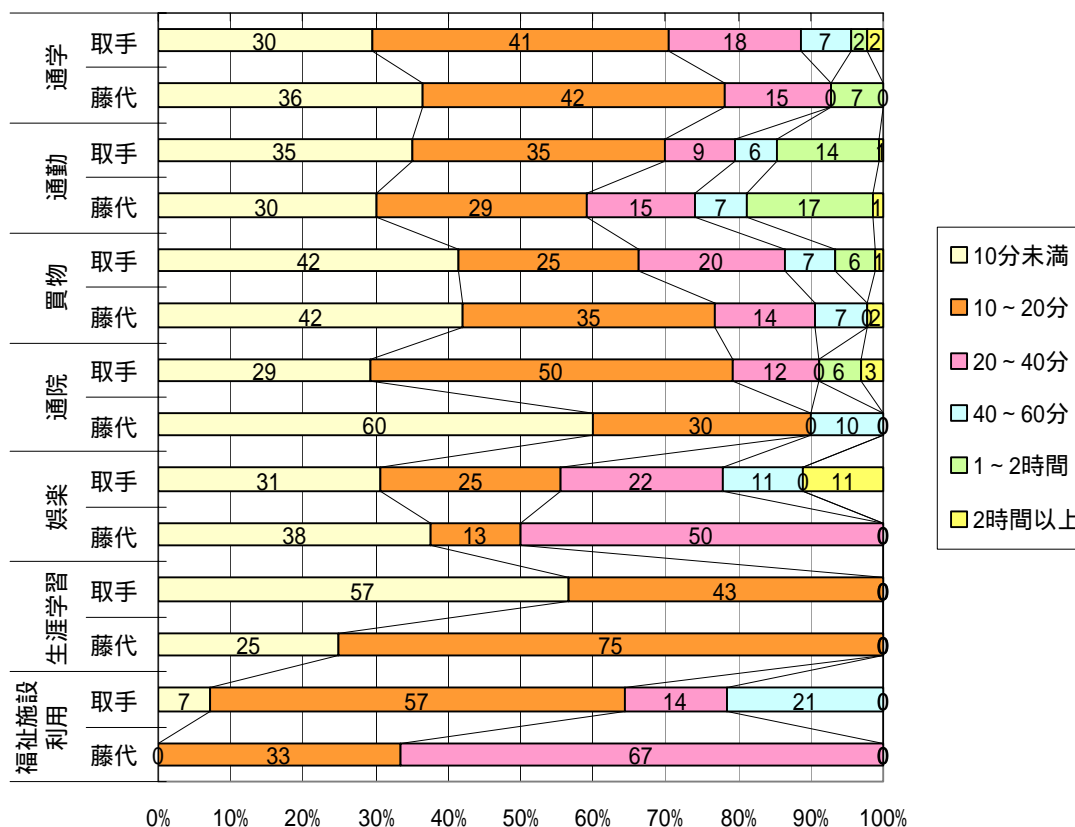


図-4.37 平日 手段選択の理由（不満を持っている移動）

休日 目的別の移動手段・所要時間

【現況・課題】

休日は運行本数が減少するため、「路線バス」等の公共交通利用が減少し、「自家用車（送迎含む）」利用の割合が大きくなっている。
公共交通の充実を図ることで、「自家用車」から「公共交通」への転換を図る必要がある。

a.休日 目的別の移動手段

- ・休日は運行本数が減少するため、平日と比較し「路線バス」等の公共交通利用が減少し、「自家用車（送迎含む）」利用の割合が大きくなっている。
- ・特に、買物目的の移動での「自家用車（送迎含む）」に対する不満が大きく、取手・藤代ともに5割を超えている。

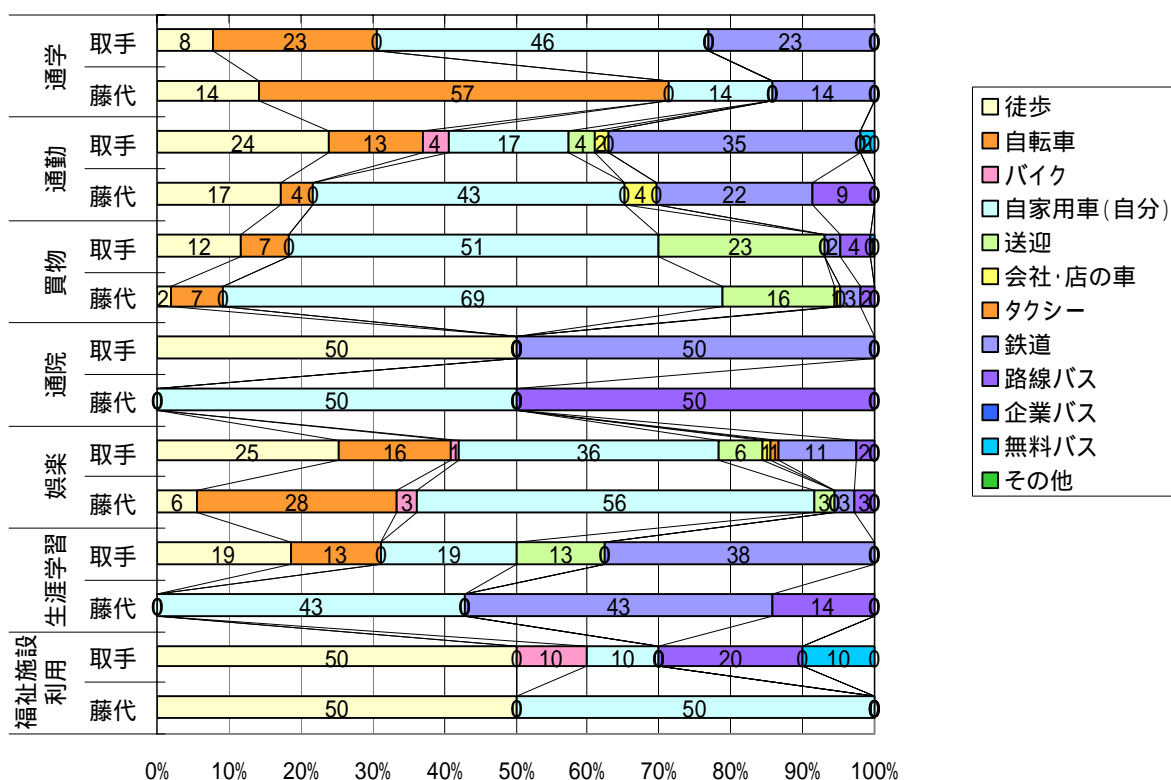


図-4.38 休日 主な移動手段（不満を持っている移動）

b.休日 目的別の所要時間

- ・「自家用車（送迎含む）の利用が平日よりも増加しているため、平日と比較し、20分未満の移動の割合が若干増加している。
- ・公共交通の充実を図ることで、現在の移動に「自家用車」移動に不満を抱えている人の公共交通の利用につなげる必要がある。

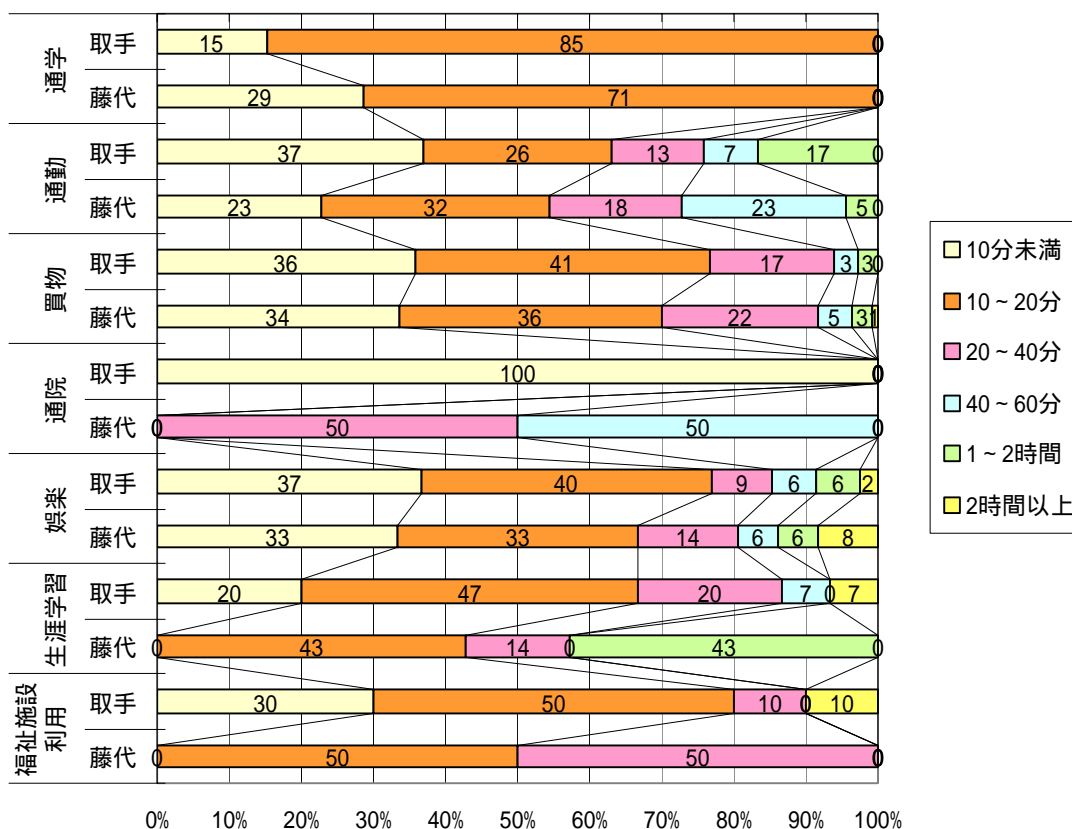


図-4.39 休日 手段選択の理由（不満を持っている移動）

4.3 公共交通に対する住民意向の把握

公共交通に対する住民のニーズを把握するため、アンケート調査で得られた結果を整理した。

(1) 鉄道に対する意向

- ・ J R 取手駅・藤代駅ともに、運行本数（特に早朝・深夜）に関する不満が高い。また、鉄道駅の段差に関する不満も多い。
- ・ J R 取手駅に関しては、他の鉄道や路線バスとの乗り継ぎの悪さを指摘する声も挙がっている。
- ・ 関東鉄道については、取手駅から遠い戸頭駅と稲戸井駅での「運賃の高さ」、取手駅に近い寺原駅などでの「運行本数の少なさ」を指摘する声が多い。

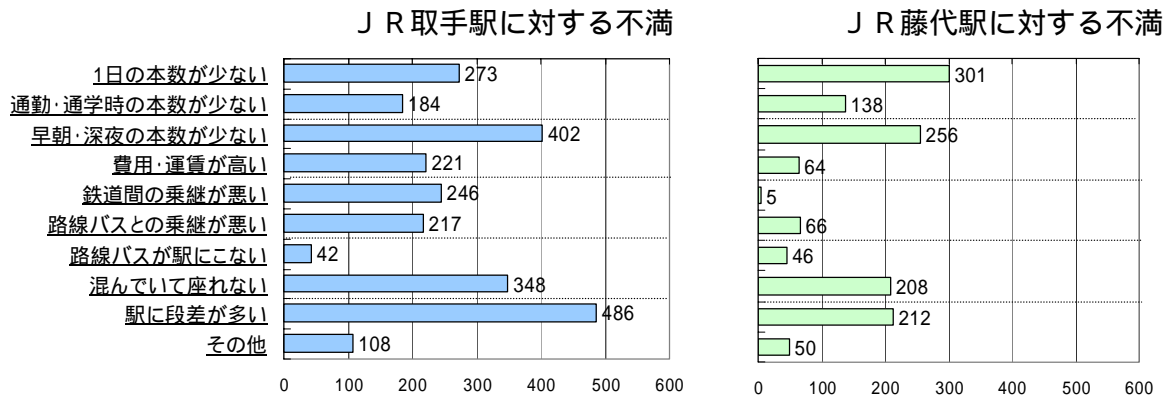


図-4.40 J R 取手駅・藤代駅に対する不満

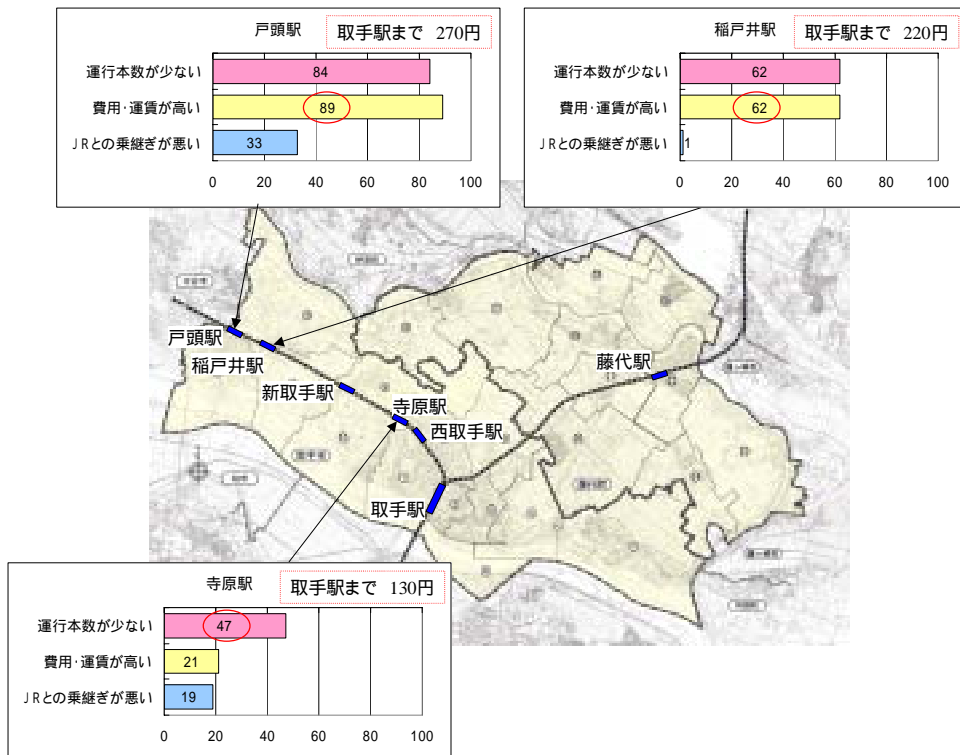


図-4.41 関東鉄道駅に対する不満

(2) 取手駅・藤代駅に求める施設・機能について

- ・ 取手駅・藤代駅ともに、「送迎スペース」、「バリアフリー化」を求める声が非常に多い。
- ・ 加えて、取手駅については、「東西の自由通路」といった駅施設の整備を求める声が多い。
- ・ 藤代駅については、「飲食店」などの商業施設を求める声が多い。

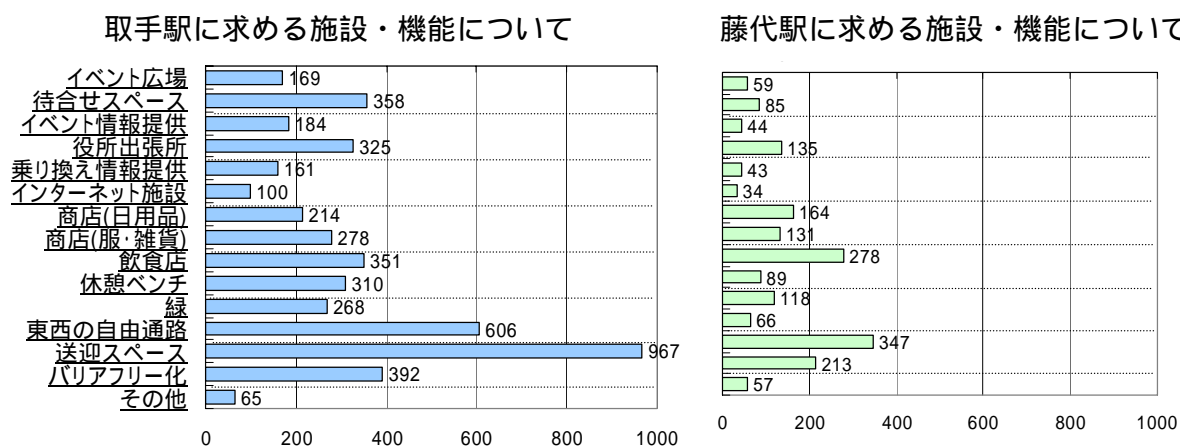


図-4.42 取手駅・藤代駅に求める機能

(3)ゾーン別 路線バスに対する意向

- ・現在、路線バスが運行していない、ゾーン13(市之代、貝塚など) ゾーン23(押切、高須など)では、「バス停が近くにない」という意見が多く挙がっている。
- ・中心部周辺のゾーン2(本郷、井野台) ゾーン6(桑原)においても、バス路線が中心部に1路線のみであるため、「バス停が近くにない」という意見が多くなっている。
- ・また、郊外部では「運賃が高い」の不満が大きい傾向にある。

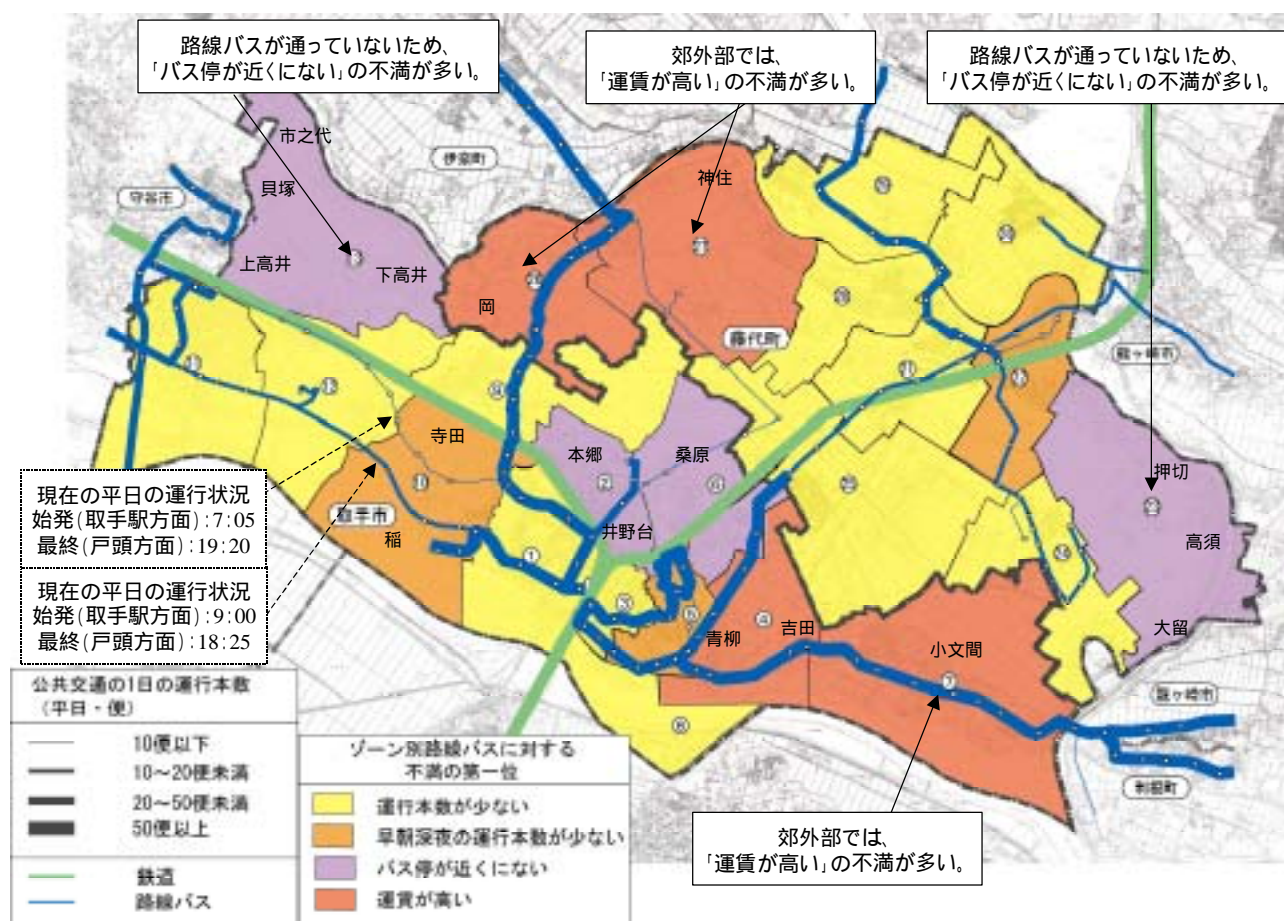


図-4.43 取手市・藤代町民別路線バスの不満な点

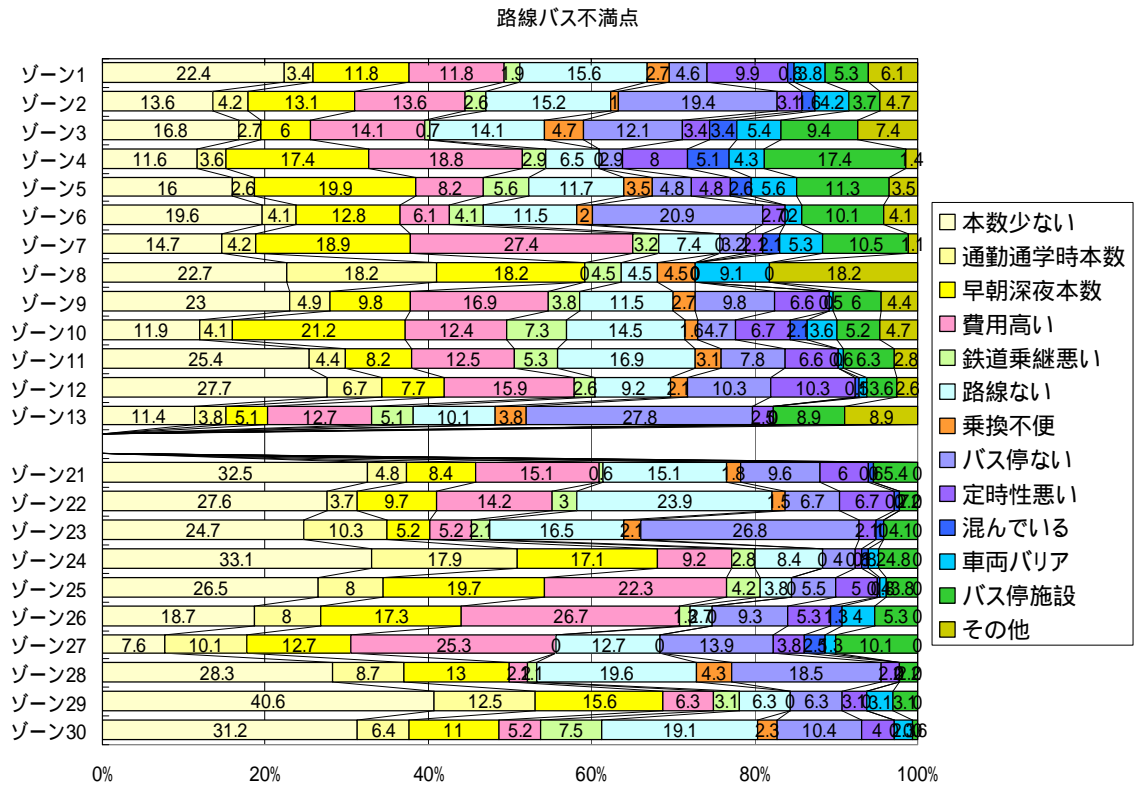


図-4.44 取手市・藤代町民別路線バスの不満な点

(4)福祉循環バスについて

住民アンケート調査結果

- ・現在取手市で運行中の福祉循環バスの認知度は、取手市で6割以上と比較的高く、藤代町の住民も2割弱となっている。しかし、利用経験者は2割弱に留まっている。
- ・利用者の年齢構成を見ると、60歳以上が約7割を占めている。
- ・福祉循環バスについては、「本数の少なさ」を指摘する声が圧倒的に多い。利用者意向調査でも、求めるサービスとして「便数の増加」があげられている。

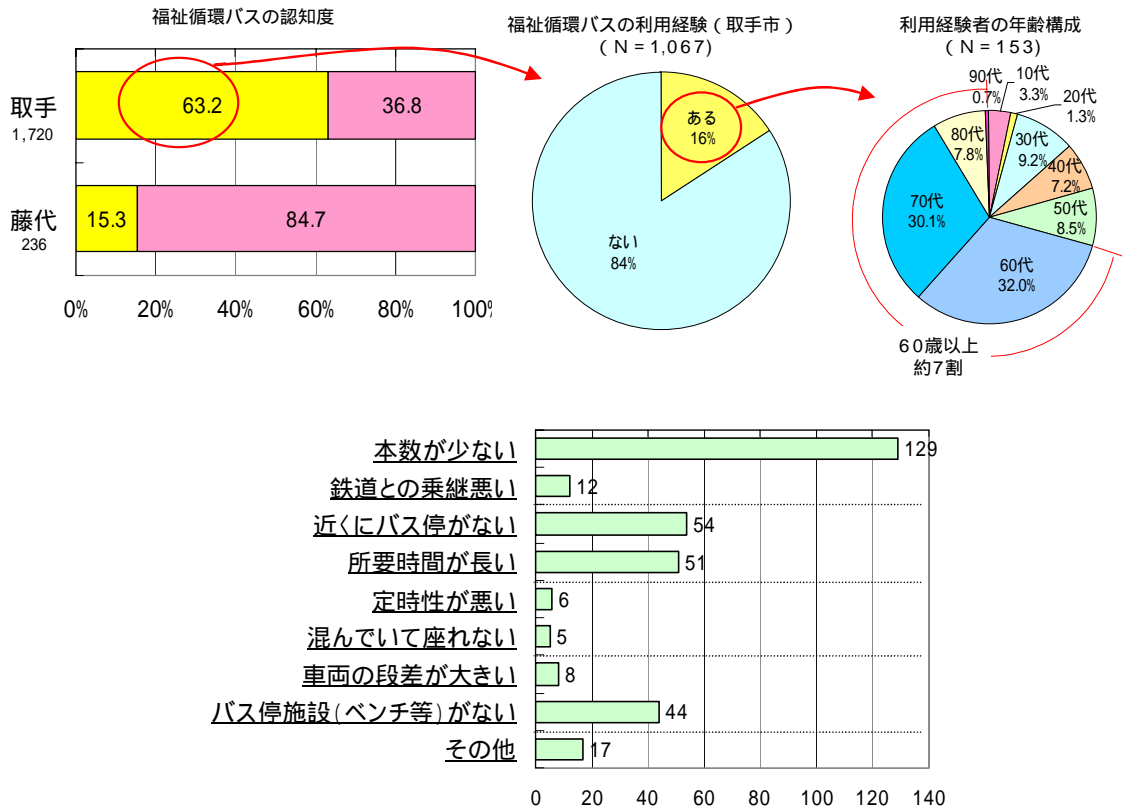


図-4.45 福祉循環バスの不満な点 (住民アンケート調査より)

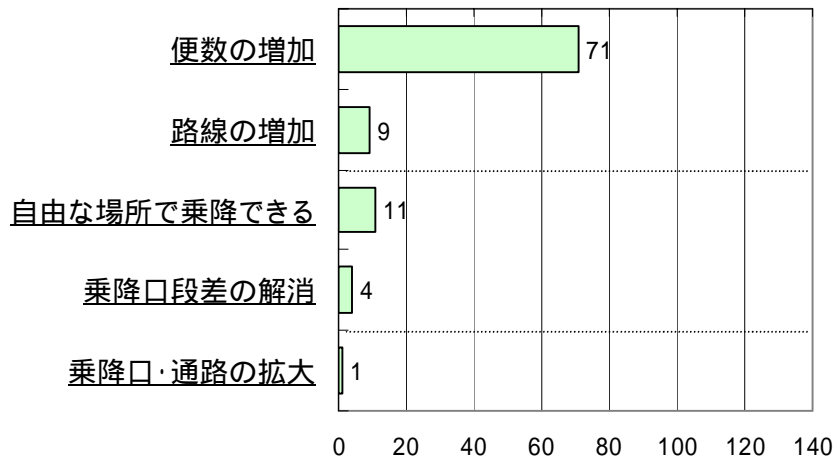


図-4.46 福祉循環バスの不満な点 (利用者意向調査より)

福祉循環バス等利用状況調査結果

- ・ 回答者（利用者）の8割近くが、60歳以上の高齢者である。
- ・ 利用目的としては、「通院」「福祉施設の利用」が5割程度と高くなっている。
- ・ 利用頻度では、「ほぼ毎日」という高い頻度の利用者が、1/4を占めている。
- ・ バス運賃の有料化に対しては、6割の人が「賛同」と回答しており、負担額は150円未満と回答した人が9割以上を占めた。

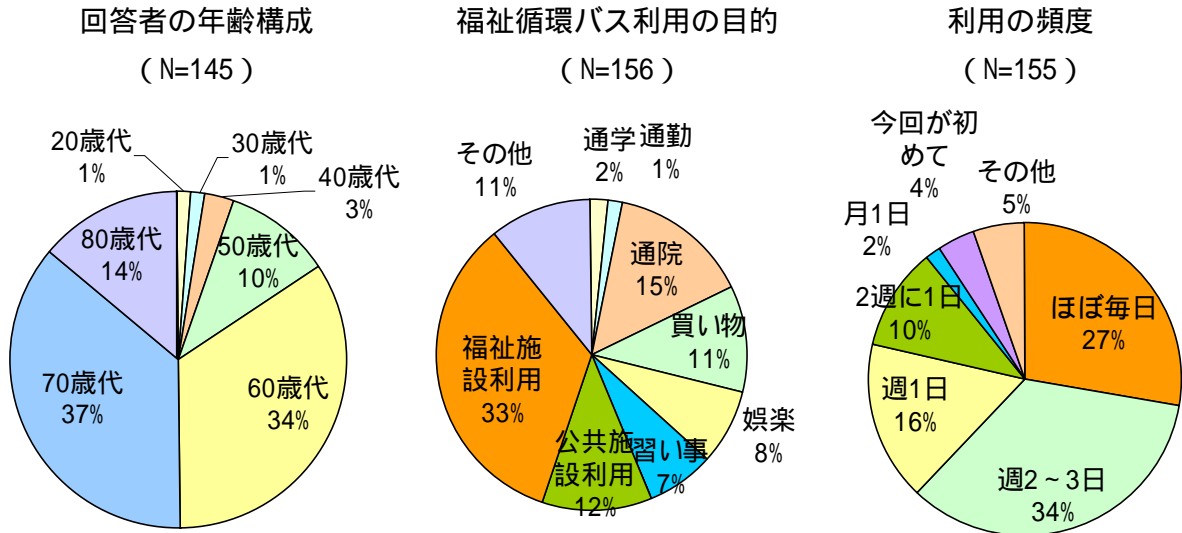
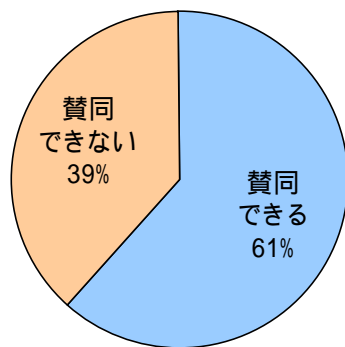


図-4.47 回答者の属性及び利用状況

サービスの充実に伴う有料化に
賛同できるか
(N=122)



1回の乗車につき、
いくらまでなら支払い可能か
(N=72)

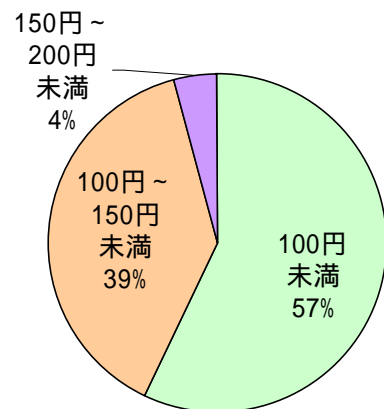


図-4.48 運賃有料化及び負担金額に関する意向

(5) つくばエクスプレス開通後の行動について

- ・「つくばエクスプレス」開通後、「常磐線」から「つくばエクスプレス」に変更すると回答した人は、取手市民で1割強、藤代町民で若干名である。変更の方向は、8割程度が東京方面への移動で、目的は「通勤」「買物・娯楽」が6割程度を占めている。
- ・地域別に意向をみると、つくばエクスプレス守谷駅に近い、市西部(戸頭、野々井、下高井、上高井等)において、つくばエクスプレスへの利用に変更する意向が高くなっている。

つくばエクスプレス開通後の行動の変化

- ・つくばエクスプレスへの変更を予定している回答者は、取手市民で約1割、藤代町民ではごく少数であった。
- ・利用の方面は、東京方面が8割強を占めている。
- ・目的としては「買物・娯楽」が6割程度であり、利用頻度はそれほど高くないと推測される。

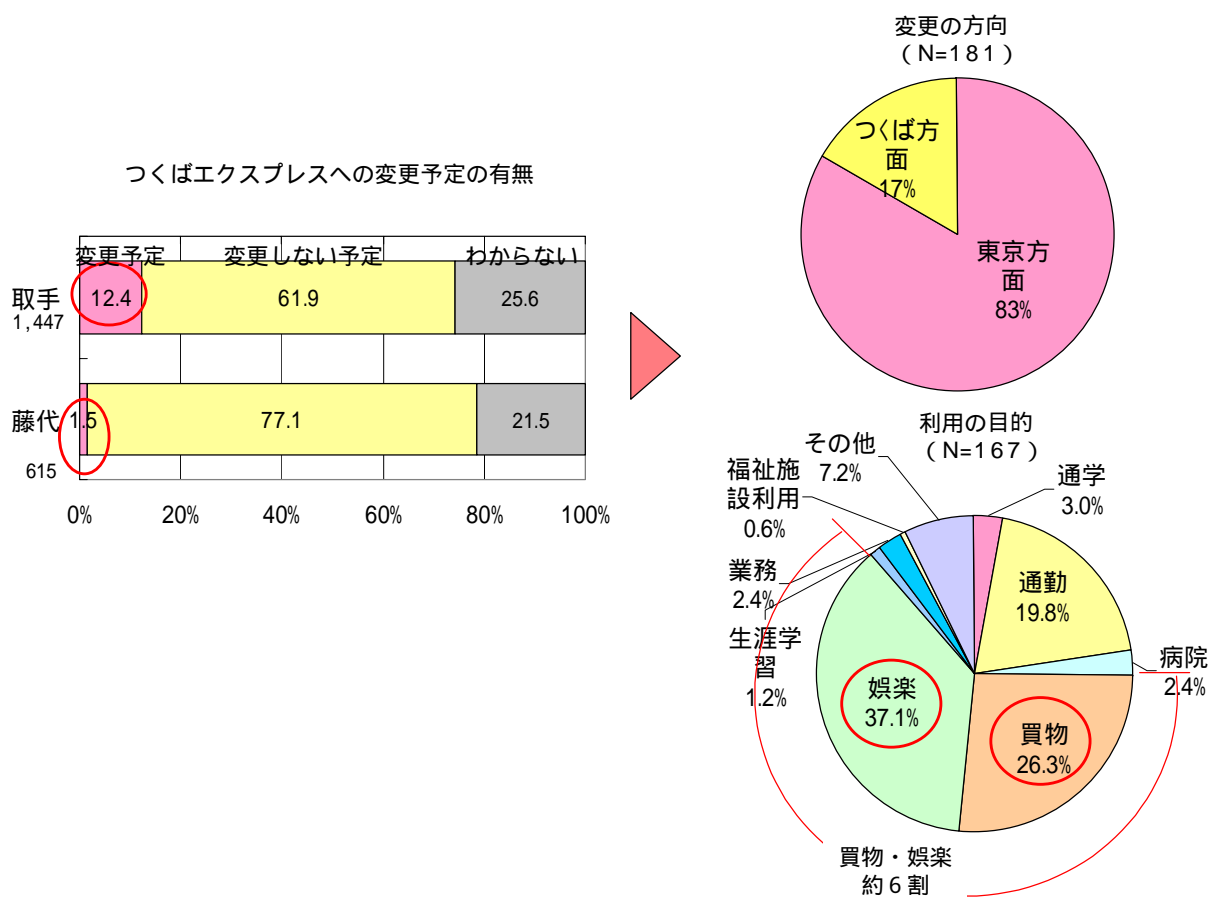


図-4.49 つくばエクスプレス開通後の行動の変化

地域別の行動の変化

- ・取手市・藤代町のほとんどのゾーンでは変更予定者が1割以下であるが、つくばエクスプレスの守谷駅に近い、市西部のゾーンでは、変更予定割合が高くなっている。
- ・移動の方向、目的を見ると、東京方面への買物・娯楽目的での移動が多数を占めている。

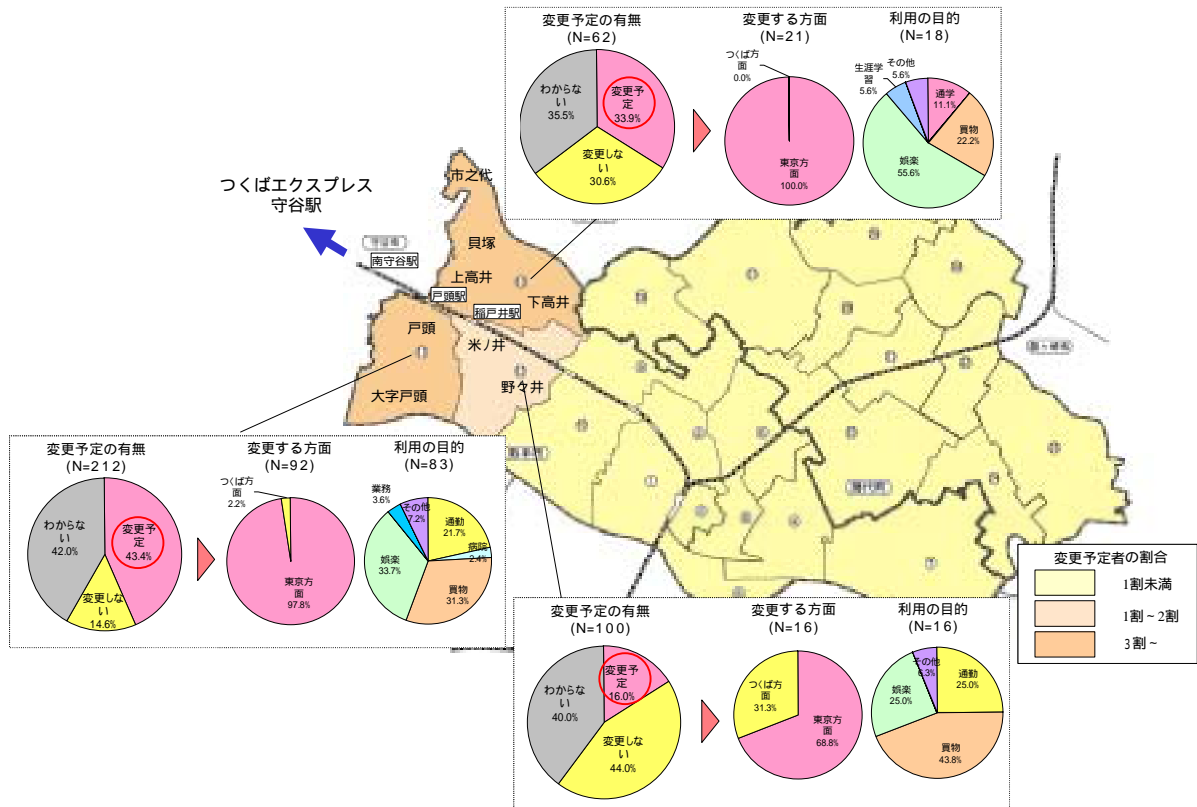


図-4.50 地域別のつくばエクスプレスの影響

(6) コミュニティバスの新規導入について

- ・コミュニティバスの利用意向は、取手市民よりも藤代町民の方が高い。利用意向のある人は、高齢者の占める割合が高い。
 - ・高齢者は「通院」、65歳未満は「買物・娯楽」目的での利用を望む割合が多い。
- ・グリーンスポーツセンター、図書館といった生涯学習施設への、利用意向が高いことが分かった。

コミュニティバスの利用意向

- ・コミュニティバスの利用意向は、取手市民よりも藤代町民の方が高い。特に、高齢者の利用意向が高くなっている。
- ・公共交通路線の利便性が十分でない地域で意向が高い傾向がある。しかし、取手市中心部でも比較的高い。

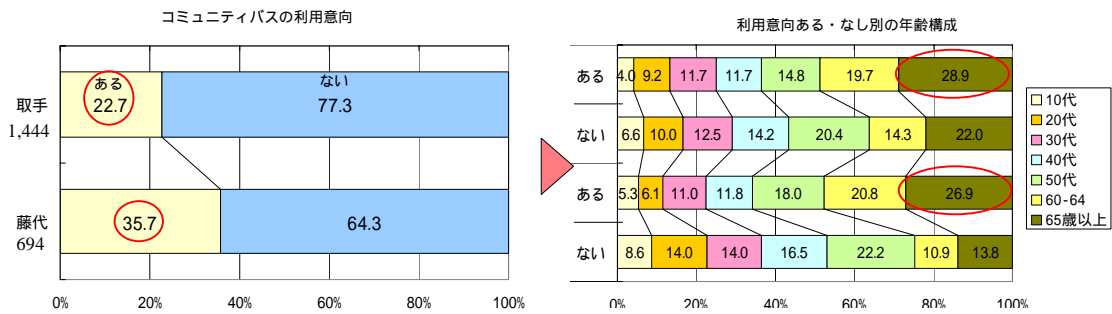


図-4.51 コミュニティバスの利用意向

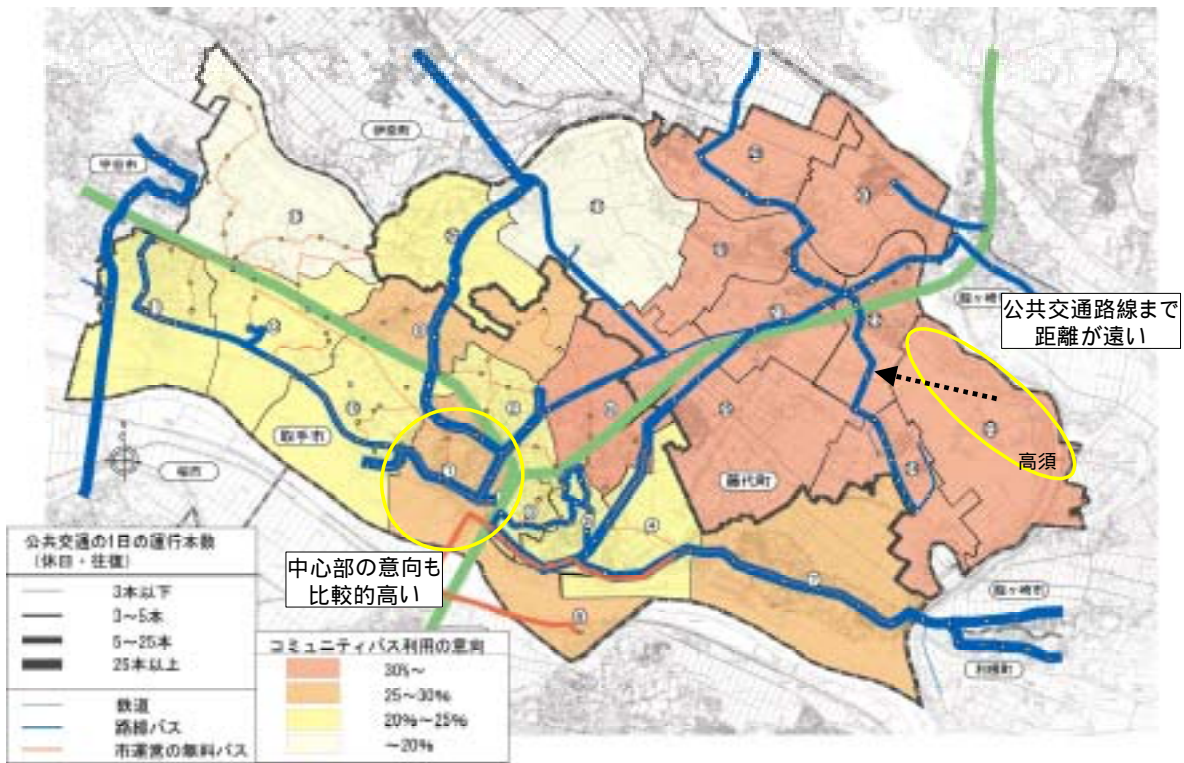


図-4.52 ゾーン別コミュニティバスの利用意向

年齢別コミュニティバスの利用目的

- ・年齢別にコミュニティバスを利用したい目的を見ると、高齢者は「通院」目的での利用を望む人が4割を占めている。
- ・65歳未満の人は、「買物・娯楽」目的での利用が、4割近くになっている。

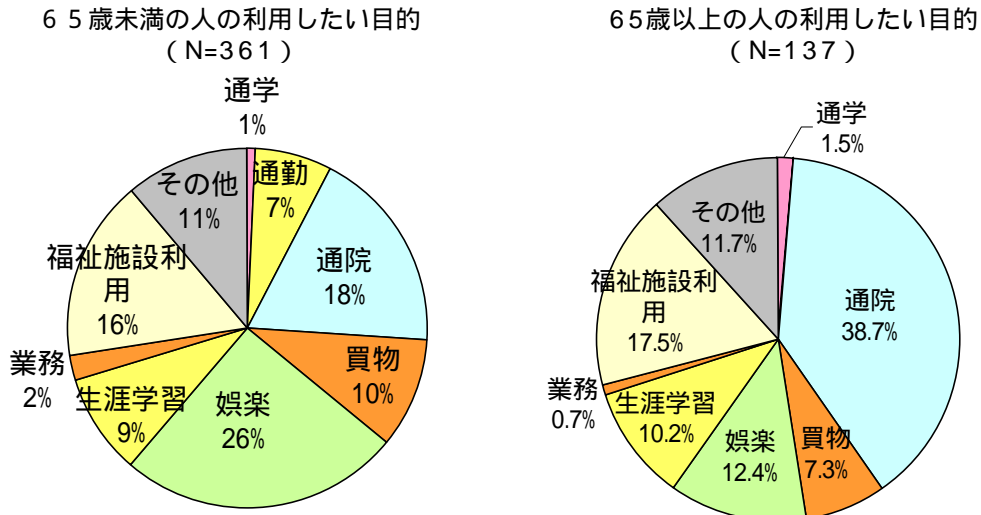


図-4.53 ゾーン別コミュニティバスの利用目的

コミュニティバスで行きたい場所

- ・9割以上の人々が、今まで行ったことのある場所を希望している。
- ・グリーンスポーツセンターは、取手・藤代双方から、希望があがっている。
- ・図書館の希望も多く、生涯学習を行う際の足としての期待が高い郊外部。
- ・病院の希望も多く、特に高齢者の、通院時の足の確保が必要である。

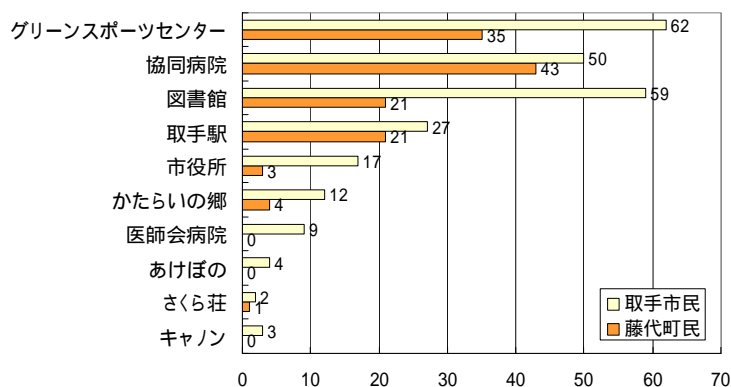


図-4.54 コミュニティバスで行きたい場所

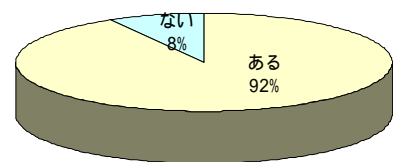


図-4.55 今までの訪問経験

ゾーン別の意向

- ・「コミュニティバスで行きたい場所(前頁)」への現況の交通手段は、自家用車が多く、特に公共交通が不便な郊外部で顕著である。
- ・「公共交通が使いづらい」ために、コミュニティバスを利用したいと回答しているゾーンが、藤代町の周縁部等にあり、その理由として「直接つながる路線がないため」という意見が多く挙がっている

a.ゾーン別 希望地への今までの移動手段について

- ・郊外部ほど、希望する目的地へ、今まで自動車を利用している割合が高い。
- ・ゾーン 13(市之代)においては、自家用車利用が9割近くとなっており、車への依存度が非常に高いことがわかった。
- ・取手中心部においては、比較的、自家用車利用の割合が低くなっている。

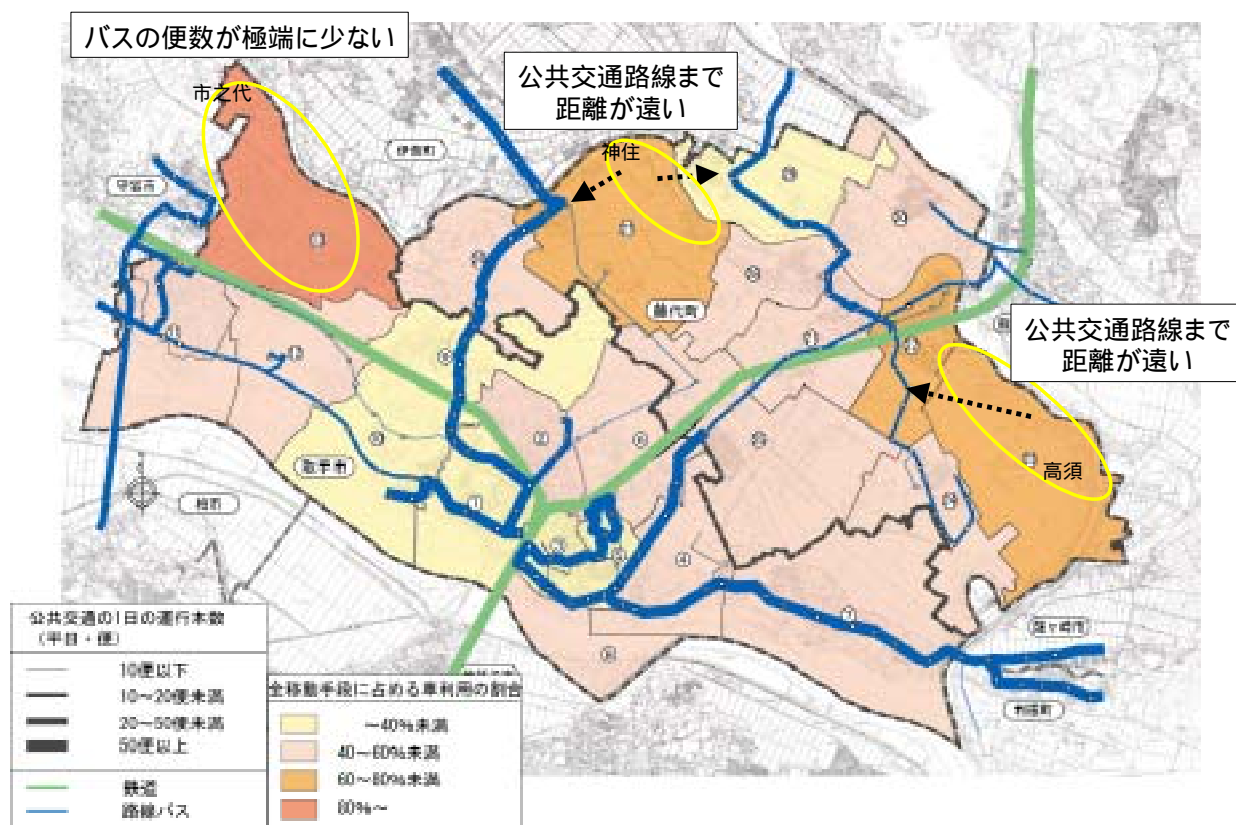


図-4.56 ゾーン別行きたい場所への自動車利用割合

b.ゾーン別 コミュニティバスを利用したい理由

- ・コミュニティバスを利用したい理由として、「公共交通が使いづらい」を挙げている割合は、藤代町の郊外部で高い傾向がある。
- ・公共交通が使いづらい理由として、「直接つながる路線がない」「時間帯があわない」「料金が高い」という意見が多く挙がっている。

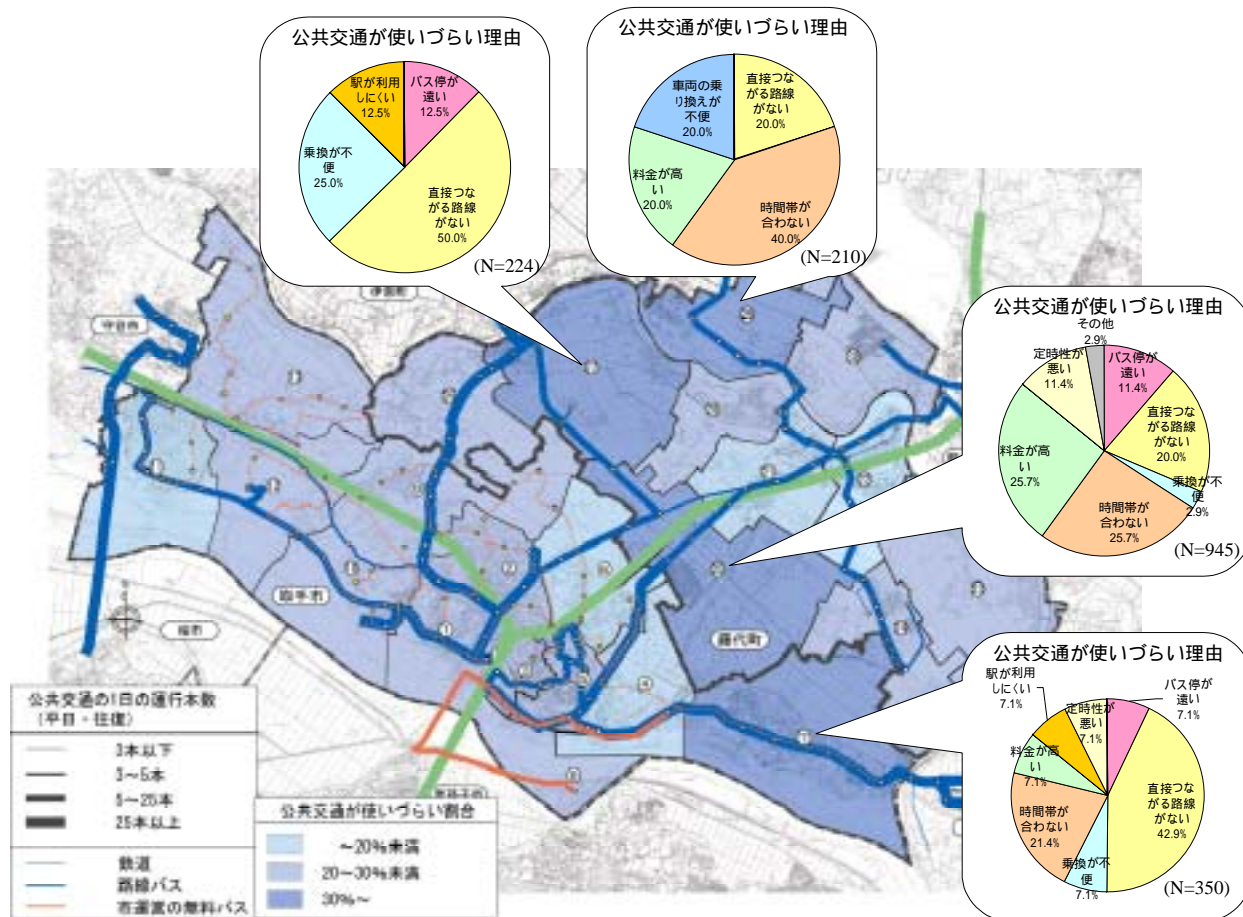


図-4.57 ゾーン別 コミュニティバスを利用したい理由

コミュニティバスの計画について

- ・コミュニティバスに期待するサービスとして優先するものに、「本数の多さ」が挙がっている。
- ・希望する目的地までの所要時間としては、「20～40分未満」が6割強を占めており、現在の福祉循環バスと比較すると、短時間での移動が求められている。
- ・希望する運賃は、100円～200円未満が7割程度となっている。

a. 期待するサービス

- ・期待するサービスとして最も高いものは、「本数が多い」であり、特に藤代町民の中で大きい割合を占めている。
- ・「バス停が近い」「直接つなぐ路線がある」も意向が高く、利便性の高い路線配置を希望している。

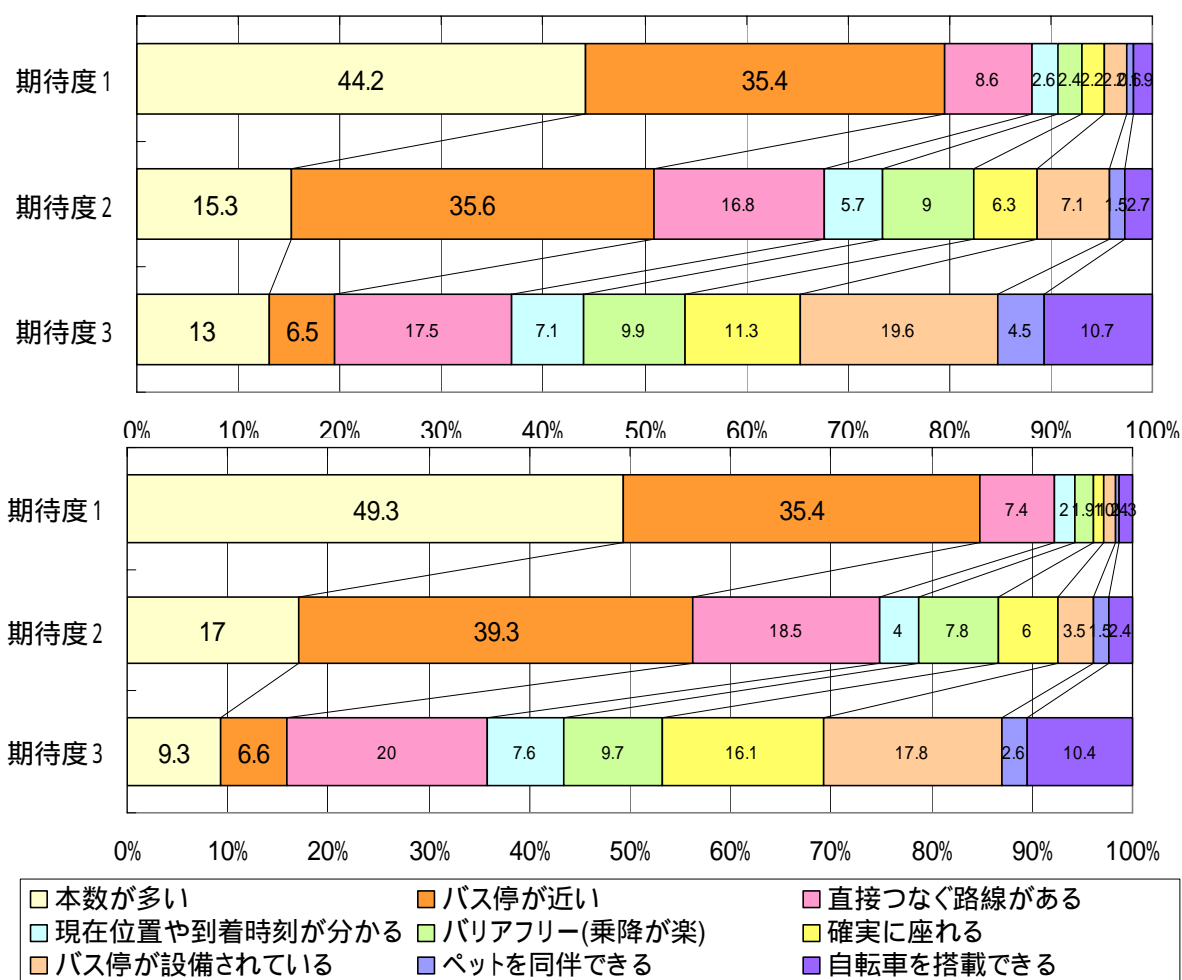


図-4.58 コミュニティバスに期待するサービス（上：取手市民、下：藤代町民）

b.希望する所要時間

- ・希望する所要時間は、20分～40分未満の人が6割強を占めている。
- ・この時間は、現在運行中の福祉循環バスを比べ、大幅に短い。

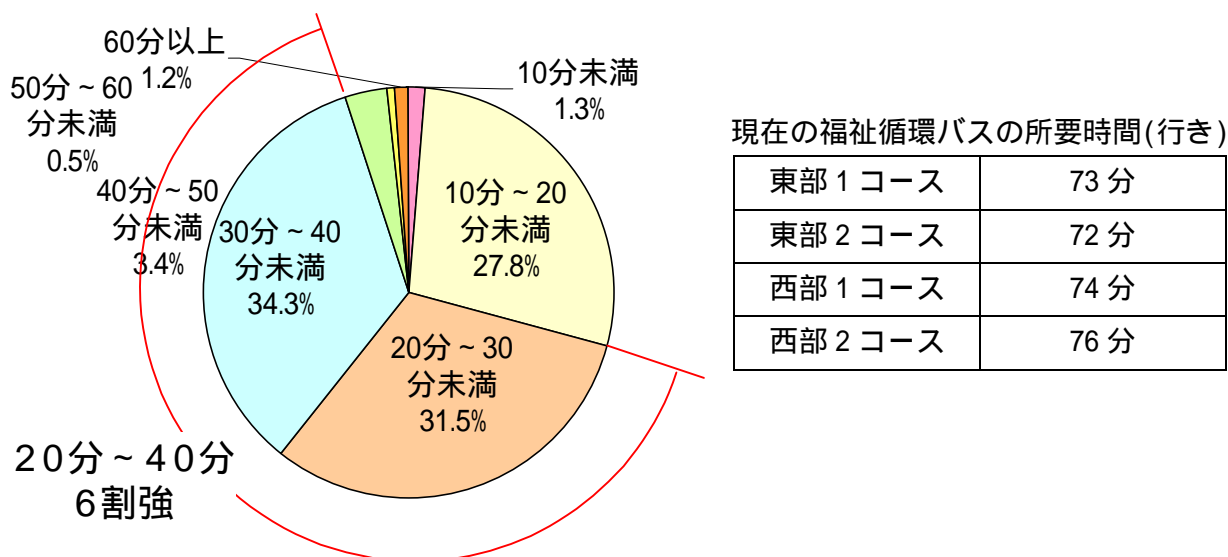


図-4.59 希望する所要時間 (N=1,988)

c.希望する運賃

- ・希望する運賃は、100円～200円未満が7割程度となっている。
- ・藤代町の方が、若干希望運賃が高い傾向にある。

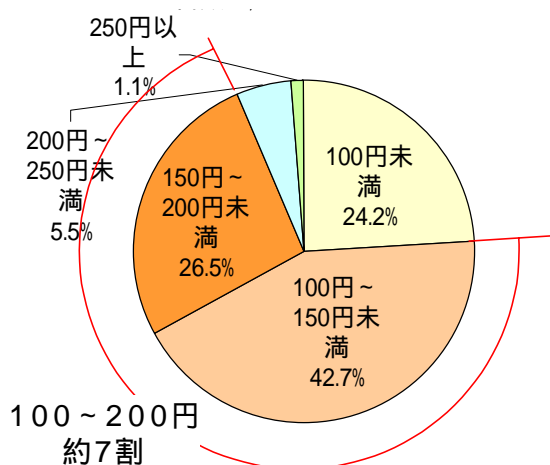


図-4.60 希望する運賃 (取手市) (N=1,384)

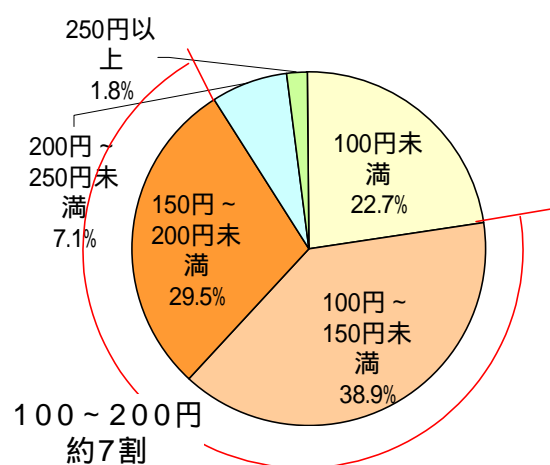
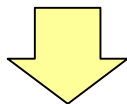


図-4.61 希望する運賃 (藤代町) (N=706)

4.4 公共交通に関する問題・課題の抽出

(1) 人口の分布状況

- ・人口推移は、隣接する守谷市、龍ヶ崎市は増加傾向にある。一方、取手市・藤代町は（取手市 82,000 人、藤代町 33,000 人（平成 12 年））近年停滞している。
- ・取手市は市全域に広く人口が分布しているが、藤代町は中心部に人口が集中している他は、郊外部に集落が点在している。

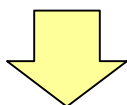


【課題】

人口分布に応じた公共交通の整備

取手市は面的な公共交通、藤代町は集落間を接続する公共交通の路線が必要

- ・高齢者の割合は、取手市・藤代町ともに全国値（17.3%）および茨城県の値（16.6%）よりも低い状況であるが、近年、高齢化が急速に進展している。
- ・特に郊外部の人口密度の低い地域で、高齢者割合が3割程度と極めて高い傾向がある。



【課題】

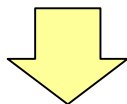
高齢者の移動“移動の足の確保”

営利事業として運行が困難な地域には対策が必要

(2) 公共交通の整備状況

公共交通網の整備状況

- ・ 民間の路線バスは、取手駅・藤代駅を中心に放射状に配置しており、取手市・藤代町を接続する路線は希薄な状況にある。
- ・ 公共施設は郊外部に配置しているため乗換えを要するなど、アクセス性が低い状況。

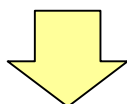


【課題】

取手市・藤代町の連携強化、公共施設のアクセス性向上
現在のバス路線を補完する公共交通により、路線の強化が必要

公共交通の運行状況

- ・ 1日の運行本数を見ると、居住地域が面的に広がっている地域では50便以上の路線が配置されているが、集落が点在している地域では極端に少ない現状にある。
- ・ 休日は平日と比較し、30%以上運行本数が減少する路線が多く、手段選択性が低い。

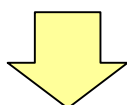


【課題】

平日・休日ともに路線網と運行本数の拡充
路線バスサービスが充実していない地域に対して、さらなるサービスの拡充が必要

公共交通の運賃

- ・ 取手駅・藤代駅からの初乗り運賃（160円）区域は中心部のみであり、多くの地域で200円以上となっている。

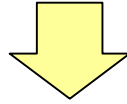


【課題】

異なる公共交通や、事業者間での運賃の連携
事業者自身の経営努力や、事業者間での連携によって総合的な運賃の低廉化を図る

公共交通の利用状況

- ・ JR 取手駅は多くの利用者があり、公共交通のみでなく、中心市街地の核として役割を担っている。
- ・ 中心部近くの住宅地からは多くのバス利用（例：取手中央タウン 1,686 人/日）があるが、郊外の住宅地では乗降者数が少ない状況（例：戸頭公園前 12 人/日）にある。

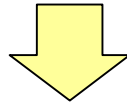


【課題】

取手駅のさらなる魅力向上、郊外部の路線網と運行本数の充実

取手市補助のバス路線

- ・ 取手市で現在運行中の無料バスは、利用者の偏り（高齢者など）、目的地の限定（福祉施設など）、車両のバリア（段差）等が問題となっている。



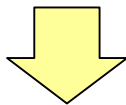
【課題】

サービスの一般化、路線の再編、車両のバリアフリー化

(3) 住民の行動実態

平日・休日の外出状況

- ・公共交通のサービスが十分ではない、市之代、神住などの郊外部では、高齢者の在宅率が7割を超えている。

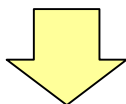


【課題】

高齢者の ” 移動の足の確保 ”

外出の目的地と目的

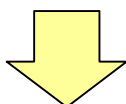
- ・藤代町民の行動の2割は取手市内であるのに対し、取手市民の藤代町内の移動はほとんどなく、相互交流には偏りがある状況にある。



【課題】

取手市・藤代町の連携強化による交流促進

- ・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、休日は「買物」をはじめ目的が多様化している。

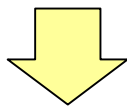


【課題】

移動需要を満たす公共交通の提供
目的に応じた移動の意向に応じて、公共交通の路線網と運行本数が必要

目的別の移動特性

- ・「通学」「通勤」「娯楽」目的の移動で、取手駅・藤代駅へ集中している。一方、「買物」「通院」などの目的では、郊外部ゾーン間の移動や中心部のゾーン間移動が多い状況にある。
- ・平日は、「通学」「通勤」目的に朝ピークがある。他の目的については、平日の日中（8時～20時）および休日に、どの時間帯もほぼ同数の移動が行われている。
- ・「ほかの手段がない」ため、「自家用車（送迎含む）」を利用する人の割合が、藤代町に多い傾向にある。所要時間も、藤代町が全体的に長い傾向となっている。
- ・休日は、公共交通の運行本数が全体的に減少するため、「ほかの手段がない」ために「自家用車」を利用する人が多い。また、「早い」を理由として「自家用車」利用が多く、交通混雑を招いている。
- ・「通学」の徒歩や、「通院」の「送迎」といった、現在の移動に対する体力的負担や自由度の低さに対して不満が挙がっている。
- ・「通院」「福祉施設利用」目的の移動では、快適性を求めて「送迎」「無料バス」選択する傾向がある。



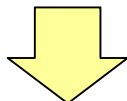
【課題】

平日朝の「通学」「通勤」目的での駅アクセス支援、日中移動の幅広い支援
現在の移動に不満を抱える人の移動手段の確保及び、選択性の向上

(4) 公共交通に対する住民意向

現在の公共交通に対する不満な点

- ・鉄道に対しては、JR 取手駅・藤代駅ともに、「運行本数の増加」を求める意見が多く挙がっている。
- ・路線バスに対しても、多くの地域で「運行本数の増加」を求めている。郊外部の小文間、岡などの「運賃が高い」、市之代、高須では「バス停が遠い(ない)」という意見も多く、サービスレベルの充実を求めている。
- ・福祉循環バスについても、運行本数の少なさが多く挙がっている。

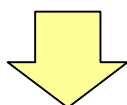


【課題】

既存公共交通の段階的なサービス水準向上
公共と民間の役割分担による公共交通の拡充

コミュニティバスに対する意向

- ・コミュニティバスの利用意向は、公共交通が充実していない藤代町が3割強と高く、取手市の1.5倍となっている。
- ・高齢者の利用目的は「通院」に集中している。その他の年齢は「買物」「娯楽」など、多様な目的での利用を期待している。
- ・行きたい場所としては、今まで多くの人が自家用車によるアクセスを行っていた、グリーンスポーツセンター、図書館といった公共施設が多くあがっている
- ・期待するサービスとしては、「運行本数」「路線の直接性」が多く挙がっている。



【課題】

利用者層、利用目的を想定した路線配置と運行計画
既存の公共交通と連携し、総合的なサービス充実