

利根町地域公共交通計画 (骨子案)

利根町地域公共交通活性化協議会

令和6年7月

[目次]

1. 計画の概要	1
1-1 計画策定の目的・背景.....	1
1-2 計画の位置付け.....	1
1-3 計画対象.....	1
1-4 計画期間.....	1
2. 地域公共交通を取り巻く現状	2
2-1 利根町の地域特性.....	2
2-2 地域公共交通の現状.....	11
2-3 地域公共交通におけるニーズ等の整理.....	19
2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割.....	46
2-5 地域公共交通を取り巻く環境の変化.....	47
3. 地域公共交通が抱える課題	48
4. 地域公共交通が目指す方向性	50
4-1 基本理念・基本方針.....	50
4-2 計画目標および評価指標.....	51
4-3 目指す将来像（令和6年7月時点）.....	54
4-4 地域公共交通ネットワークの基本的な考え方.....	55
4-5 地域公共交通の役割・必要性.....	56
5. 計画目標達成に向けた施策および事業	57
5-1 事業一覧.....	57
5-2 事業の詳細.....	59
5-3 実施スケジュール.....	70
6. 計画の推進体制	71
6-1 推進体制.....	71
6-2 進捗管理手法.....	71
6-3 評価指標未達時の見直しの流れ.....	72

1. 計画の概要

1-1 計画策定の目的・背景

本町は路線バスや福祉バス（福ちゃん号），ふれ愛タクシー，一般タクシー等が運行しており，地域の皆さんの移動を支えています。

本町では，少子高齢化の進展と人口減少に伴い，公共交通利用者は減少傾向にあり，路線バスの便数も減少しています。また，高齢者の増加により運転免許返納による交通弱者の増加傾向にあることや，「交通空白地域」の公共交通による移動手段対策は，まちづくりや地域活性化への重要な課題となっています。

町民・利用者等の多様な移動ニーズや利用実態を把握・分析した上で，本町における地域公共交通の課題を整理し，地域公共交通計画を策定するために必要な目指す方向性，基本方針，基本目標等の設定，目標を達成するために行う事業及びその実施主体等を検討し，「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を示すため，利根町地域公共交通計画を策定します。

1-2 計画の位置付け

本計画は，総合振興計画を上位計画として，その他都市計画マスタープラン等の関連計画と連携しながら策定を行いました。

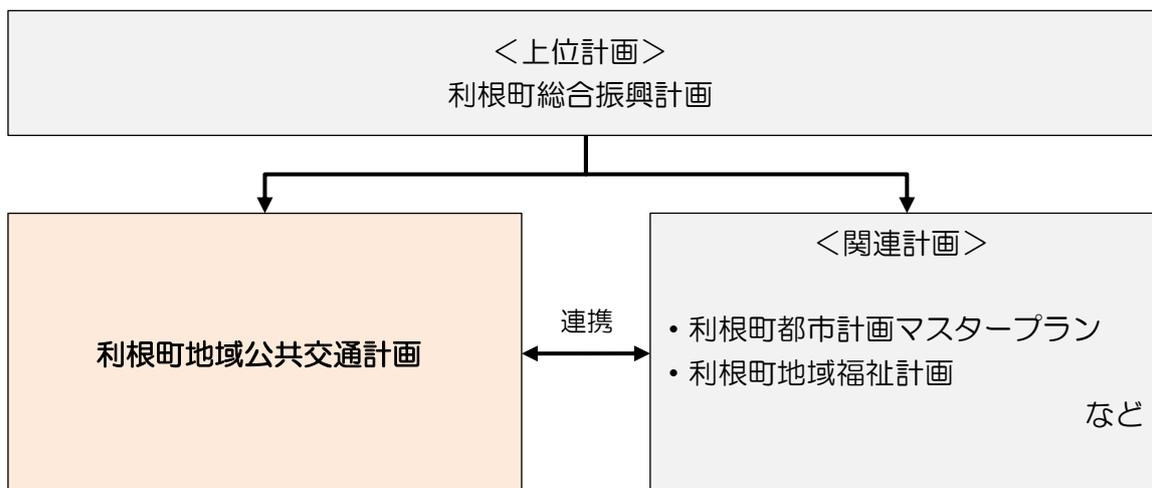


図 計画の位置付け

1-3 計画対象

本計画の区域は，利根町全域とします。なお，近隣市町を結ぶ広域交通については，関係自治体や交通事業者と連携を図ります。

1-4 計画期間

計画期間は令和7年度～令和12年度の6年間とします。社会情勢やまちづくりに大きな変化が生じた場合は，適宜，改定を行います。

2. 地域公共交通を取り巻く現状

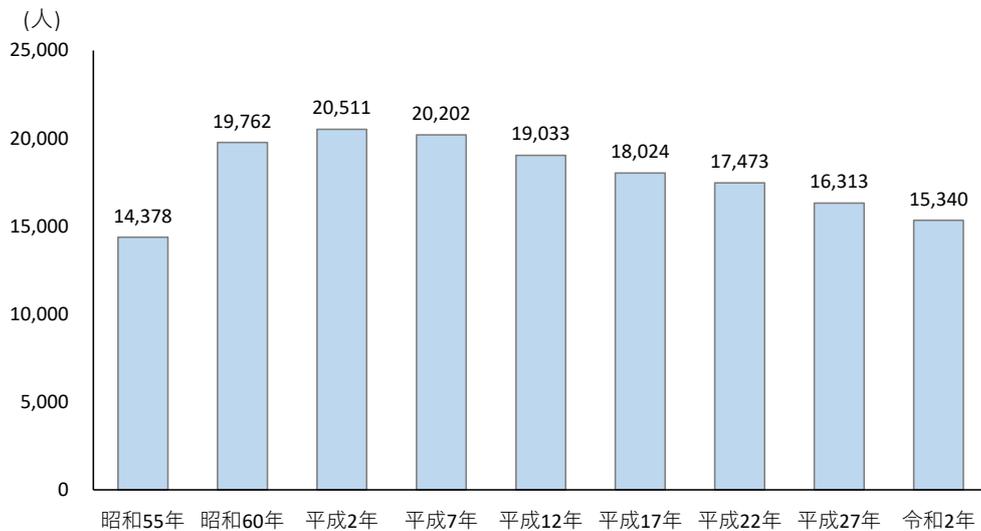
2-1 利根町の地域特性

2-1-1 人口動態

1) 人口推移

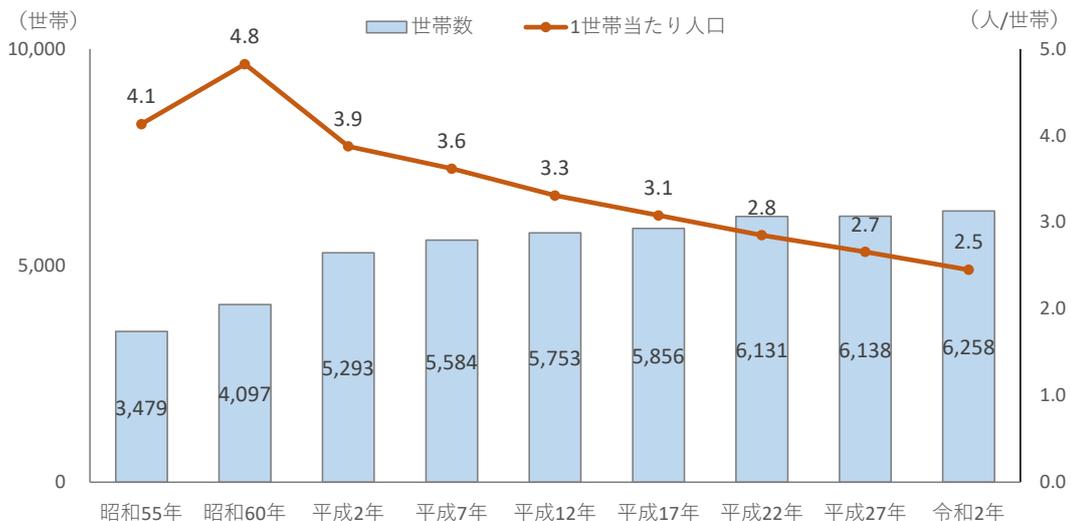
本町の人口は令和2年で約15,340人、世帯数は約6,258世帯となっています。令和2年の人口は、5年前の平成27年に比べて約1,000人減少し、世帯数は平成27年に比べて120世帯増加しており、令和2年の1世帯あたり人口は2.5人となっています。

■人口の推移



資料: 国勢調査

■世帯数及び1世帯あたり人口の推移



資料: 国勢調査

2) 人口推計

国勢調査の人口推移をみると、本町の人口は、減少傾向で推移しています。

平成17～27年の実績に基づくコーホート法による将来人口の推計では、減少傾向が続き、2030年（平成42年）には、12,496人まで減少すると予測されます。また、年齢3区分別人口では、0～14歳の年少人口が857人（6.9%）、15～64歳の生産年齢人口が5,560人（44.5%）、65歳以上の高齢者人口が6,079人（48.6%）と予測されます。

計画の目標年次である2030年（平成42年）の想定人口を12,500人とします。

人口ビジョンの推計値は、平成22年を基準としており、出生率や社会動態が改善された目標的な推計となっているため、コーホート法による将来人口の推計と比較すると、平成27年度において、実績値と約500人の乖離が出ており、2030年（平成42年）では、約2,200人少なくなっています。

■将来人口推計

(単位:人, 下段%)

	2005年 平成17年	2010年 平成22年	2015年 平成27年	2020年 平成32年	2025年 平成37年	2030年 平成42年
総人口	18,024	17,473	16,313	15,300	14,040	12,496
年少人口 (14歳以下)	1,787 (9.9)	1,721 (9.9)	1,468 (9.0)	1,240 (8.1)	1,017 (7.2)	857 (6.9)
生産年齢人口 (15～64歳)	12,652 (70.2)	10,837 (62.0)	8,428 (51.7)	7,006 (45.8)	6,235 (44.4)	5,560 (44.5)
高齢者人口 (65歳以上)	3,585 (19.9)	4,915 (28.1)	6,417 (39.3)	7,054 (46.1)	6,788 (48.4)	6,079 (48.6)

*人口はコーホート法で推計。年齢不詳は案分して推計しています。

(平成17～27年が実績値, 2020年(平成32年)～2030年(平成42年)が推計値)

*コーホート法とは:「コーホート」とは、年齢区分ごとの人口集団を意味し、「コーホート法」とは、そのコーホートの時間的変化を基に将来人口を推計する方法です。今回の人口推計では、国勢調査実施年である平成17年から平成27年の5年ごとに、人口を男女別・年齢別(5歳ごと)に区分し、センサス変化率を用いたコーホート法により、人口を推計しています。

(参考:人口ビジョンの推計)

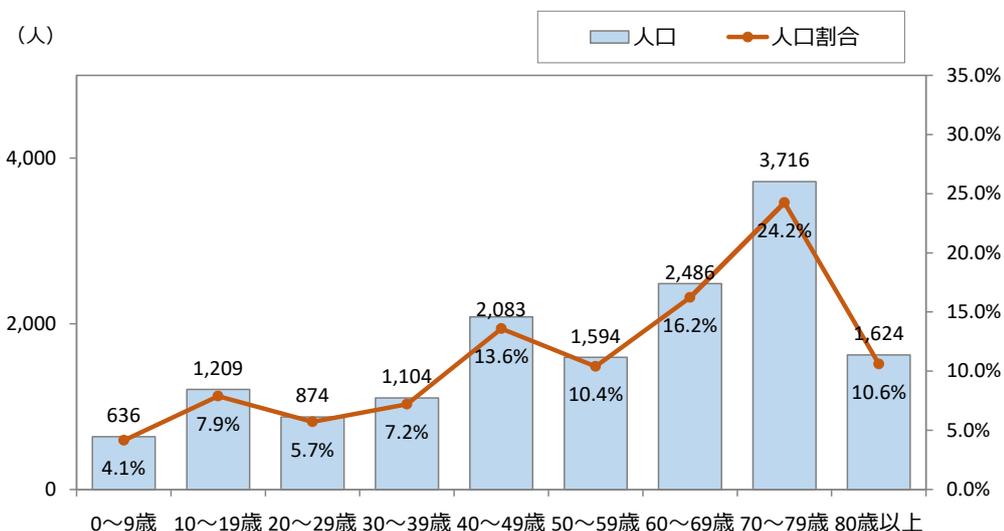
	2010年 平成22年	2015年 平成27年	2020年 平成32年	2025年 平成37年	2030年 平成42年
総人口	17,472	16,814	16,196	15,497	14,706
年少人口	1,721 9.9%	1,593 9.5%	1,510 9.3%	1,562 10.1%	1,720 11.7%
生産年齢人口	10,836 62.0%	8,887 52.9%	7,789 48.1%	7,295 47.1%	6,908 47.0%
高齢者人口	4,915 28.1%	6,334 37.7%	6,897 42.6%	6,639 42.8%	6,079 41.3%

*年齢不詳は案分して推計しています。(平成22年が実績値, 2020年(平成32年)～2030年(平成42年)が推計値)

3) 年齢別人口

令和2年の年齢別人口を見ると70歳代が約3,700人と最も多く、次いで60歳代が約2,500人となっています。60歳以上の人口は、全人口の51.1%となっています。

■年齢別人口

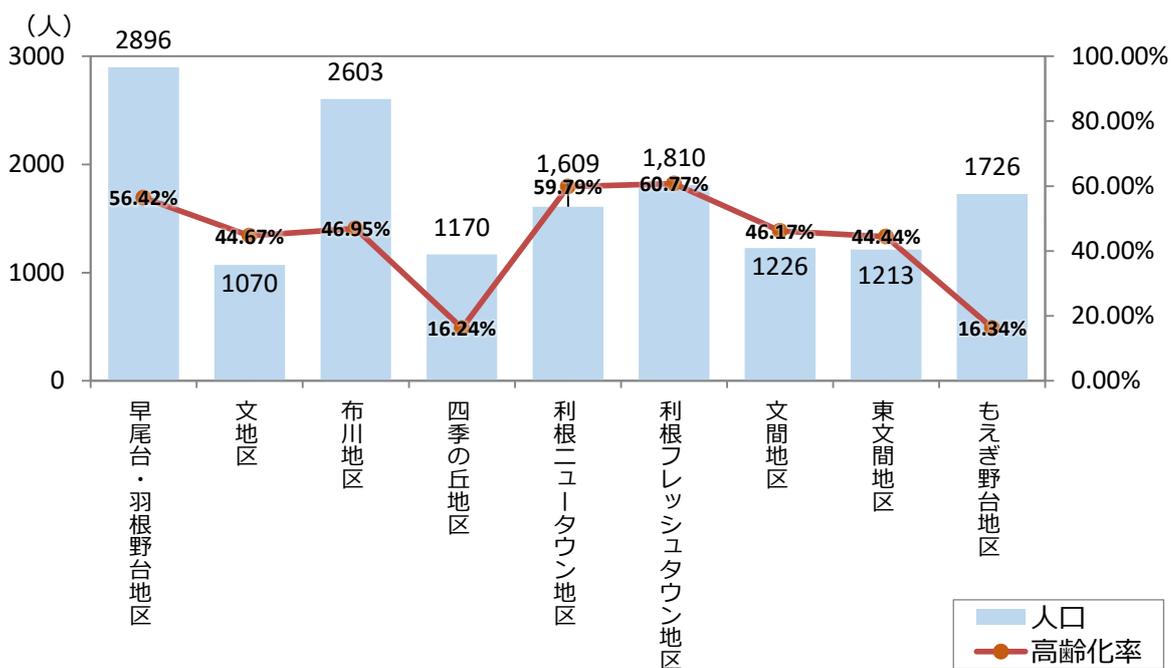


※年齢不詳人口を除く
資料: 国勢調査

4) 地区別人口

令和5年4月1日現在の地区別人口を見ると、早尾台・羽根野台地区が約2,896人と最も多く、次いで布川地区が約2,603人となっています。

■令和5年の地区別人口



※各地区の現況を踏まえ、9地区に分類。

資料: 住民基本台帳 (令和5年4月1日現在)

2-1-2 人の動き

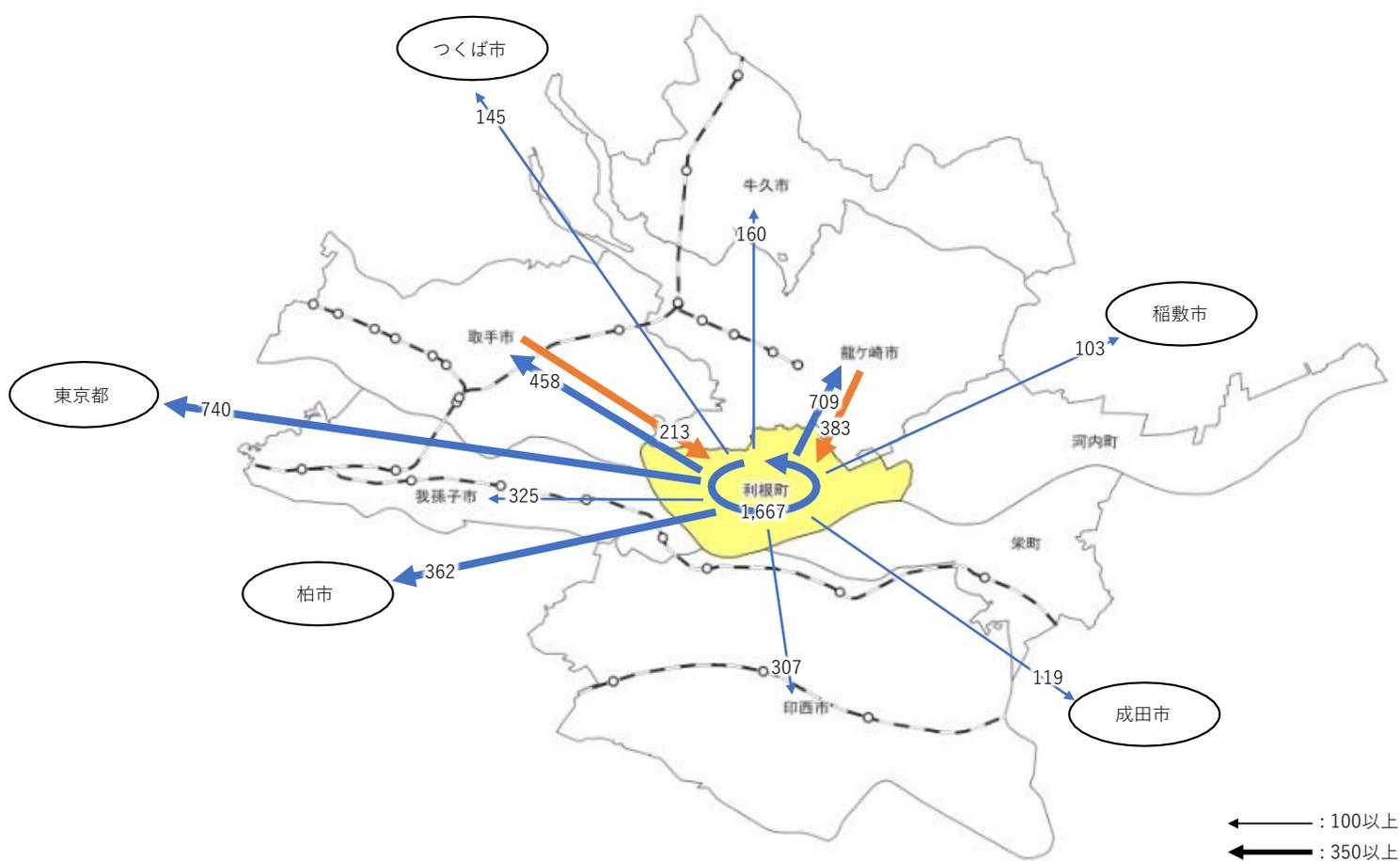
1) 通勤目的の人の動き

利根町で通勤している人は、5,095 人おり、町内に通勤している人が最も多く 1,667 人となっています。

町外への通勤をみると、3,428 人が通勤しています。主な通勤先は、東京都(740 人)、龍ヶ崎市(709 人)、取手市(458 人)となっており、周辺市町と利根町との間の移動も見られます。

一方、龍ヶ崎市(383 人)と取手市(213 人)から町内に通勤しています。

■通勤目的における人の動き



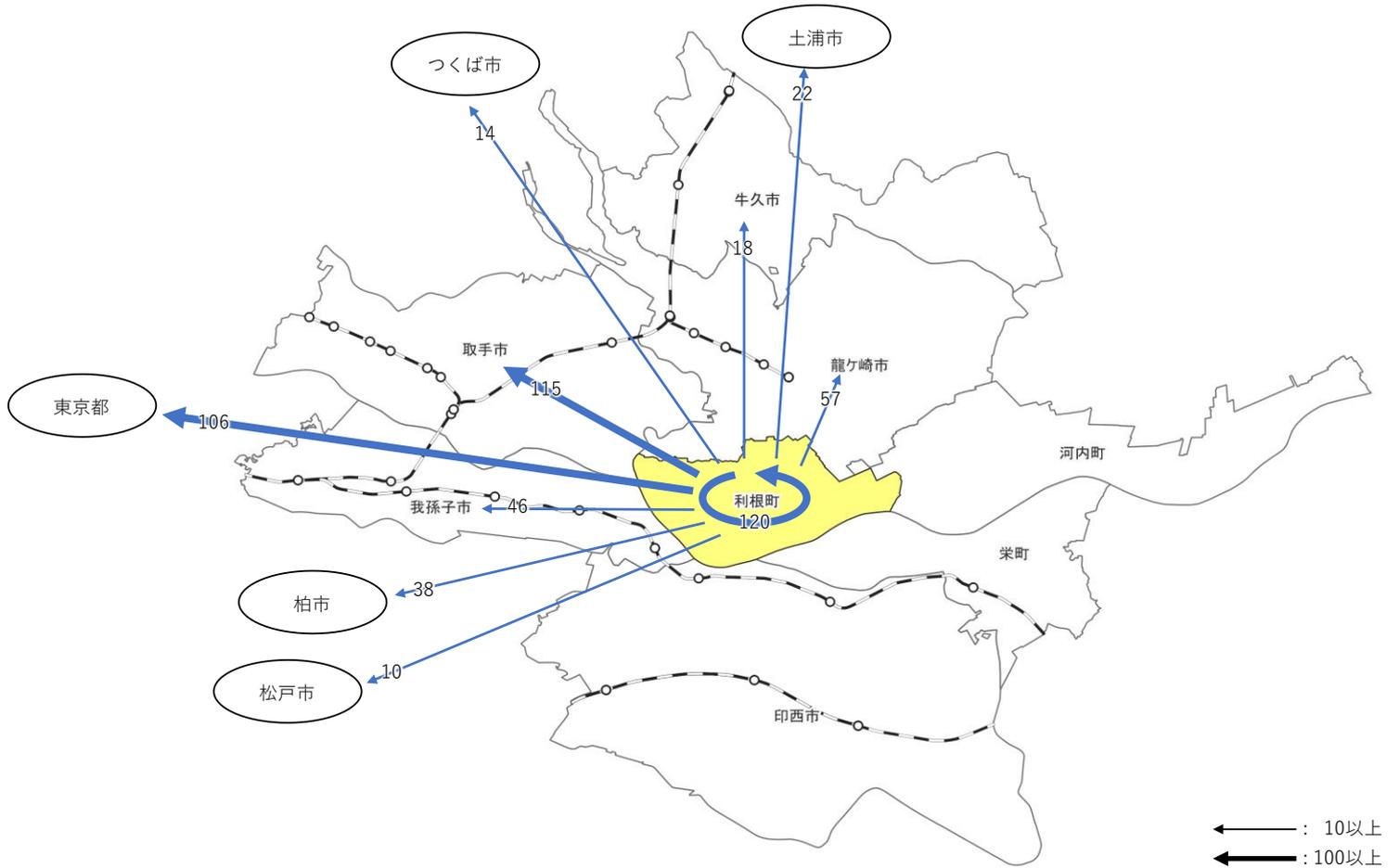
資料: 令和2年国勢調査

2) 通学目的の人の動き

利根町で通学している人は、546人おり、町内に通学している人は120人となっています。

町外への通学をみると、426人が通学しています。主な通学先は、取手市(115人)、東京都(106人)、龍ヶ崎市(57人)となっており、周辺市町と利根町との間の移動も見られます。

■通学目的における人の動き



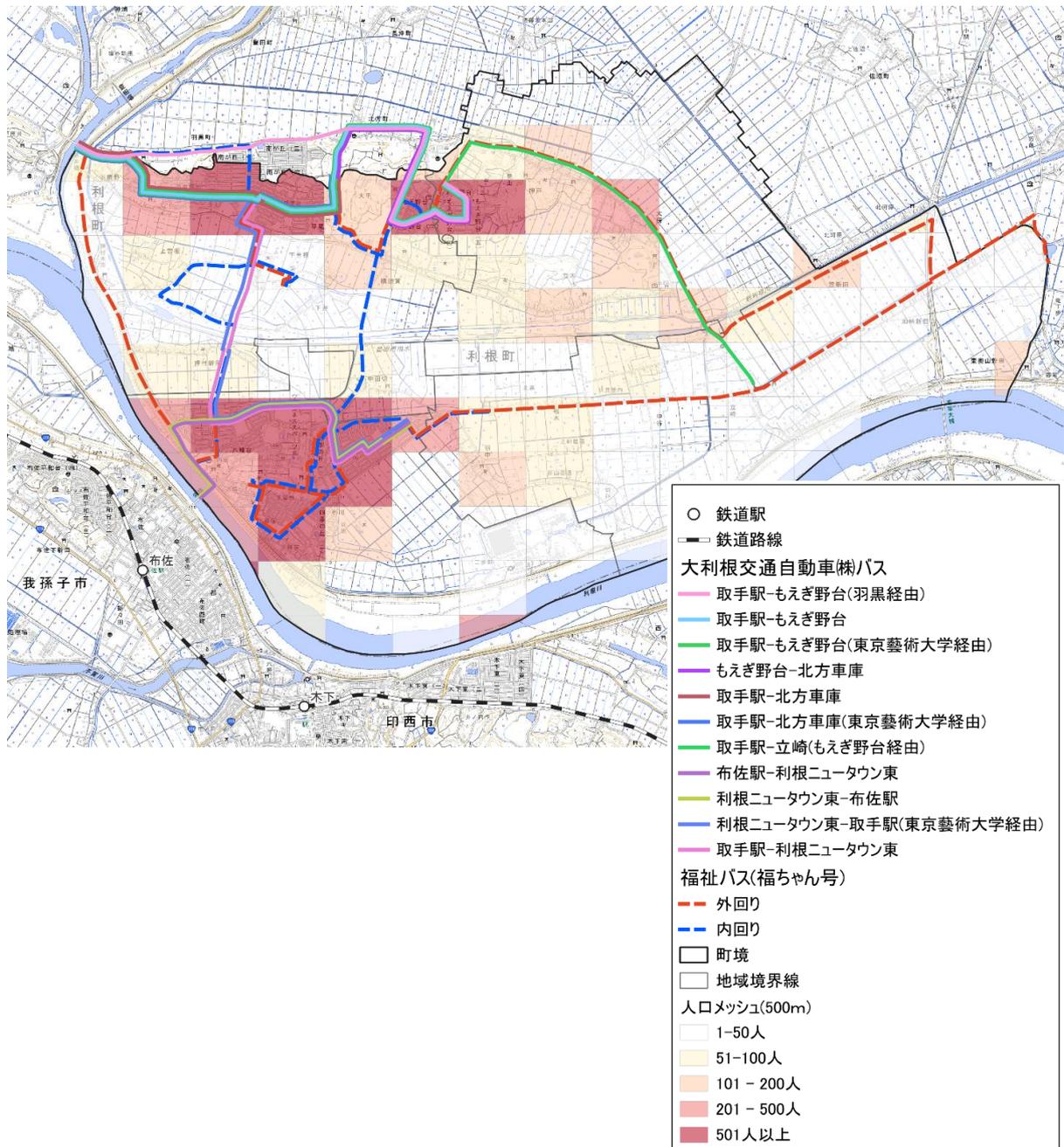
資料：令和2年国勢調査

2-1-3 人口分布と主要施設の立地状況

1) 概観

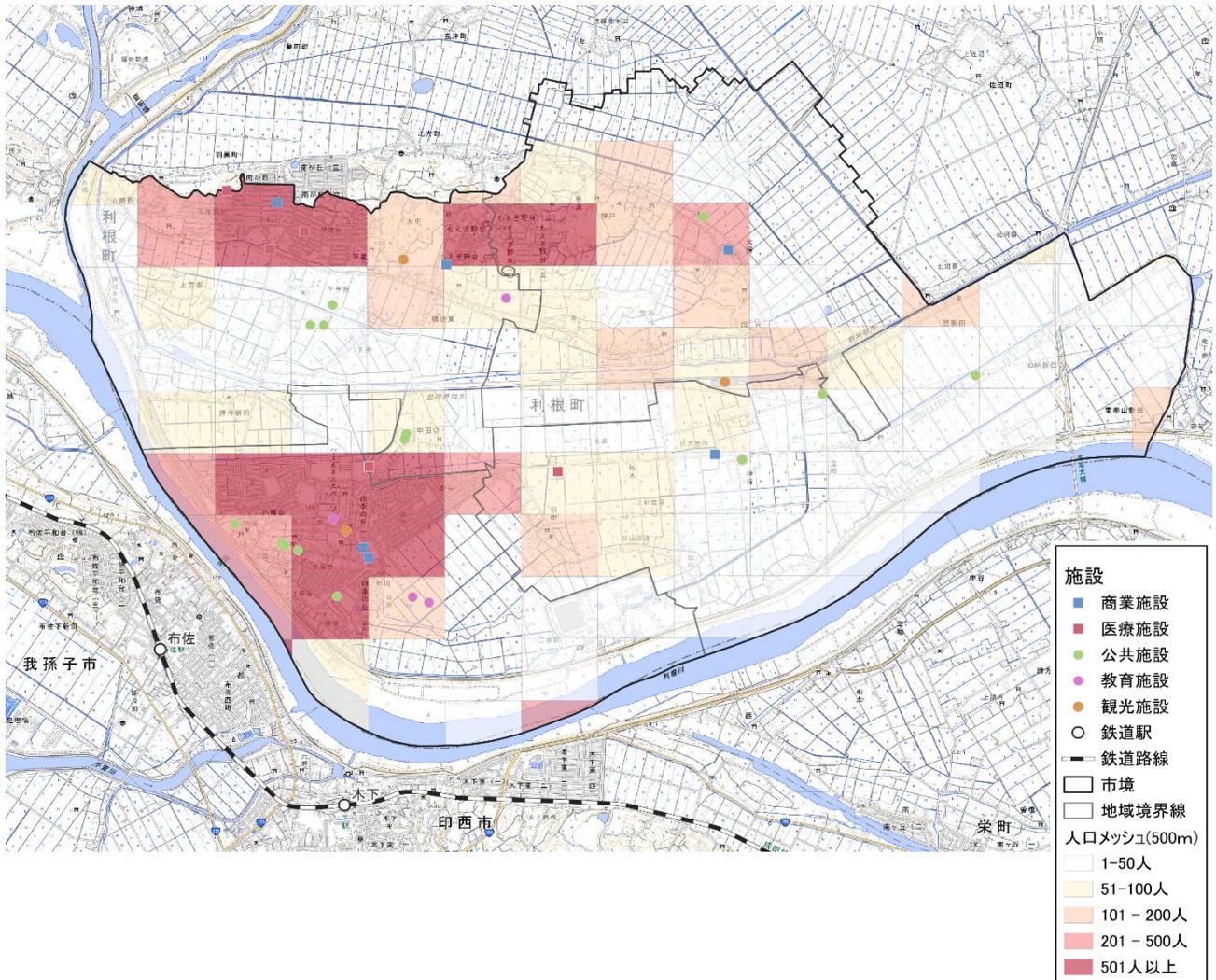
人口分布をみると、町中心部である布川地区に人口集積が多くみられるほか、羽根野台，早尾台やもえぎ野台に人口集積が見られます。

■人口分布



生活関連施設（商業施設、医療施設など）の立地状況をみると、布川地区に施設の立地が多くなっているほか、商業施設や公共施設がまばらに点在しています。

■施設等の立地状況

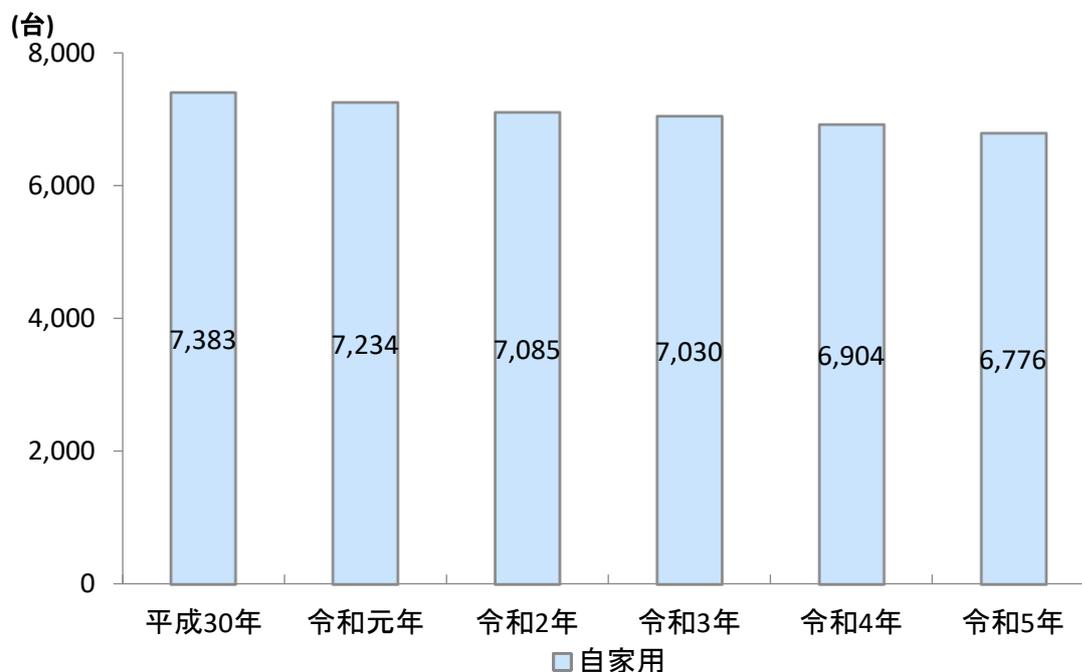


2-1-4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和5年3月末現在で約6,800台となっています。

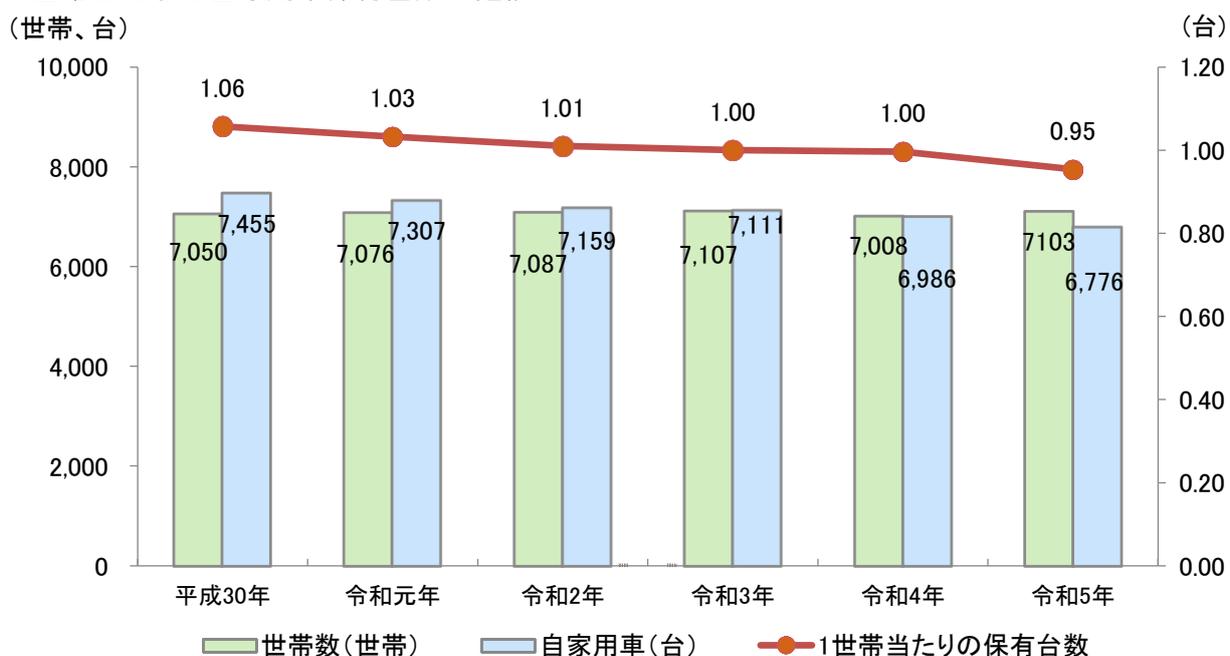
1世帯当たりの自家用車保有台数は、減少傾向にあり、令和5年3月末現在で約0.95台となっています。

■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報(各年3月末現在)

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



資料：関東運輸局統計情報(各年3月末現在)
住民基本台帳(各年1月1日)

2-2 地域公共交通の現状

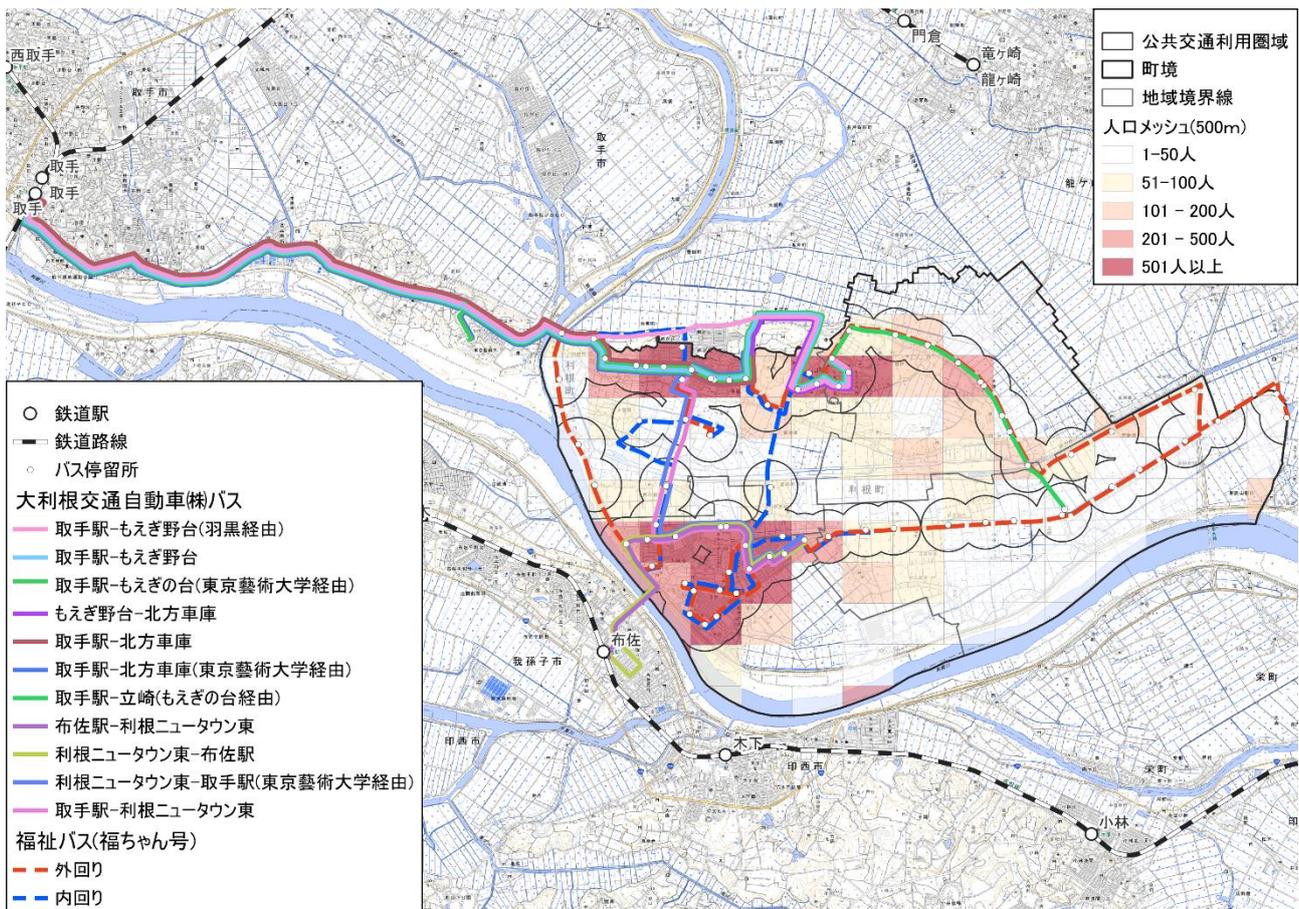
2-2-1 既存の地域公共交通網

町外や広域への移動を支える公共交通として、大利根交通自動車(株)の路線バスが取手市のJR取手駅から羽根野台・フレッシュタウンを經由してニュータウン方面、北方車庫を經由してもえぎ野台・立崎方面へ、また、我孫子市布佐駅から利根町役場・フレッシュタウンを經由してニュータウン方面へ運行されています。また、町内の移動を支える公共交通として、福祉バス「福ちゃん号」、デマンド交通「ふれ愛タクシー」が運行されています。

バス交通（デマンド交通・町外運行路線は除く）が利用可能な人口は、約15,158人であり、全人口の約84.1%となっています。（総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して、バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域をバス停留所から徒歩300m以内としました。）

バス交通が利用可能な人口は高い水準ですが、運行本数をみると、特に文間地区・東文間地区においては、便数が多くない状況もみられます。

■利根町の地域公共交通網



■利根町の地域公共交通の運行概要

区分	運行主体	路線名	主な運行区間	運行日	運行便数（平日）
路線バス	大利根交通自動車㈱	取手駅⇔北方車庫	取手駅～東京藝術大学経由（または通過）～北方車庫	毎日	取手駅行き 52便 北方車庫行き 24便
		取手駅⇔もえぎ野台	取手駅～東京藝術大学経由（または通過）/羽黒経由～もえぎ野台	毎日	取手駅行き 22便 もえぎ野台行き 21便
		取手駅⇔立崎	取手駅～もえぎ野台～立崎	毎日	取手駅行き 2便 立崎行き 4便
		取手駅⇔利根ニュータウン東	取手駅～東京藝術大学経由（または通過）～利根ニュータウン東	毎日	取手駅行き 6便 利根ニュータウン東行き 15便
		布佐駅⇔利根ニュータウン東	布佐駅～利根町役場経由～利根ニュータウン東	毎日	布佐駅行き 6便 利根ニュータウン東行き 6便
福祉バス 福ちゃん号	利根町	外回り	町内全域	平日、 第1・3・ 5土曜日	右回り 3便 左回り 2便
		内回り	主に文地区・布川地区		右回り 3便 左回り 3便
ふれ愛 タクシー	利根町	1号車（町内/特例地域 内）		平日	6便
		2号車（龍ヶ崎済生会病院/関東鉄道竜ヶ崎駅 行）			6便
		3号車（JAとりで総合医療センター 行）			6便
タクシー	布川交通㈱		町内全域	毎日	—

（1）路線バス

1）運行概要

路線バスは、大利根交通自動車㈱により、5路線11系統が運行されています。主に取手市のJR取手駅から羽根野台・フレッシュタウンを経由してニュータウン方面、北方車庫を経由してもえぎ野台・立崎方面へ、また、我孫子市布佐駅から利根町役場・フレッシュタウンを経由してニュータウン方面へ運行されています。

（2）福ちゃん号

1）運行概要

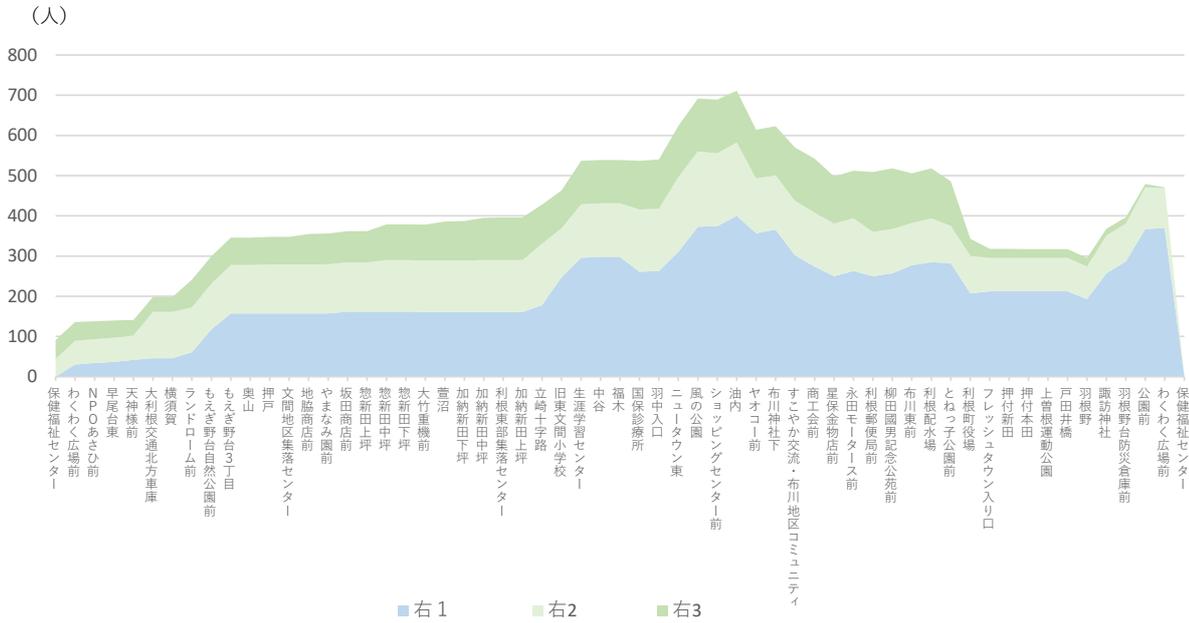
福祉バス（福ちゃん号）は、役場や保健福祉センターなどの公共施設をはじめ、町内の医療機関や金融機関・商業施設などの近くに設けた停留所を循環しながら運行しています。2台の車両により2つのコースを運行しており、外回りコースは町内全域を、内回りコースは主に文地区・布川地区を運行しています。

2）利用状況

車内乗車人員（2022年）を見ると、起終点である保健福祉センターでの乗降が多いほか、住宅団地からランドローム前、生涯学習センター、ショッピングセンター前、カスミ前や利根町役場など、商業施設や公共施設の停留所での乗降が多く見られます。

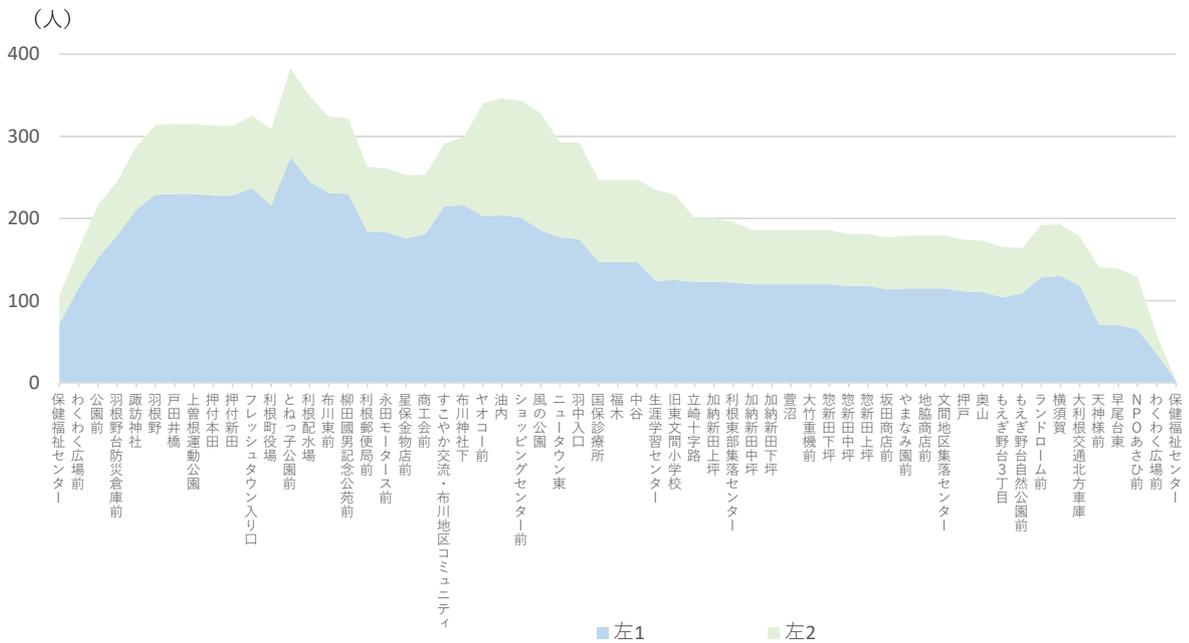
一方、外回りコースの奥山～加納新田上坪は利用がほとんど見られません。

■車内乗車人員：外回りコース（右回り）



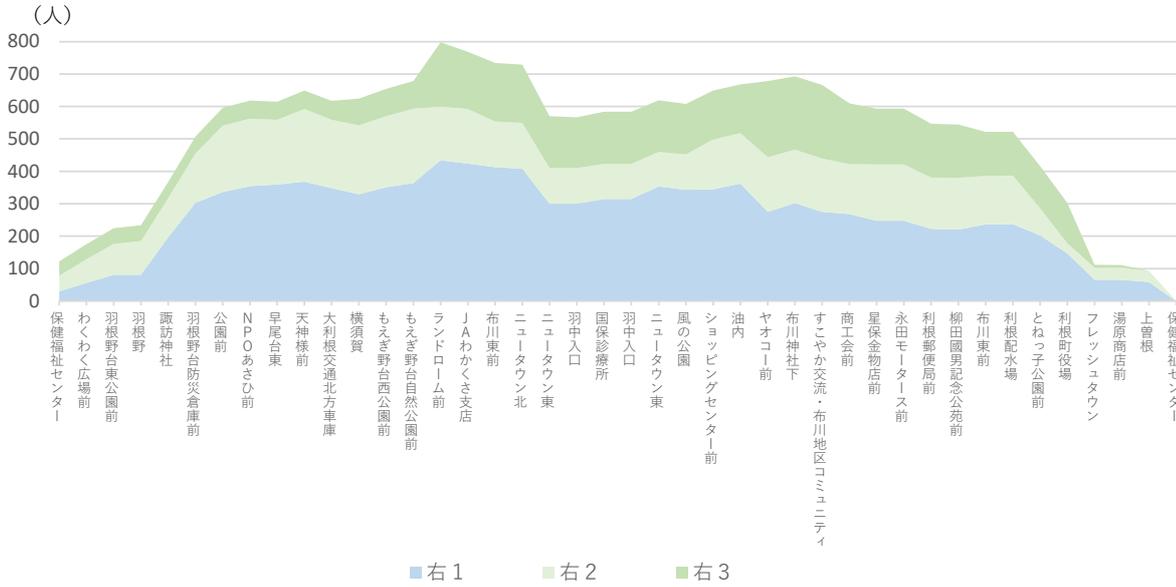
資料：町提供資料

■車内乗車人員：外回りコース（左回り）



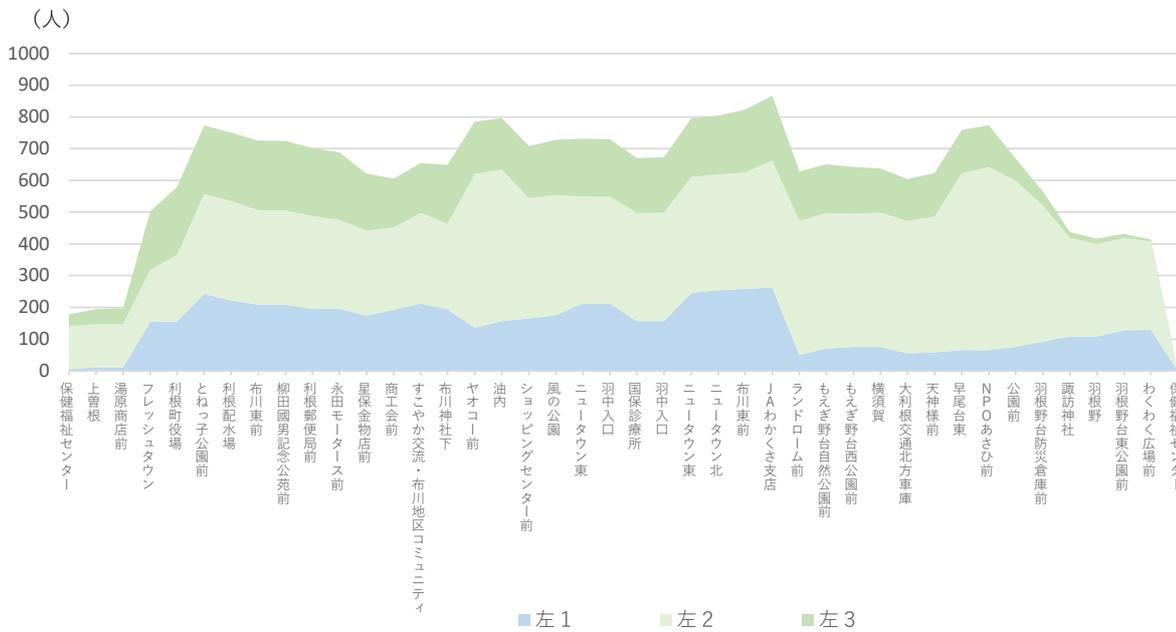
資料：町提供資料

■車内乗車人員：内回りコース（右回り）



資料：町提供資料

■車内乗車人員：内回りコース（左回り）



資料：町提供資料

(3) ふれ愛タクシー

1) 運行概要

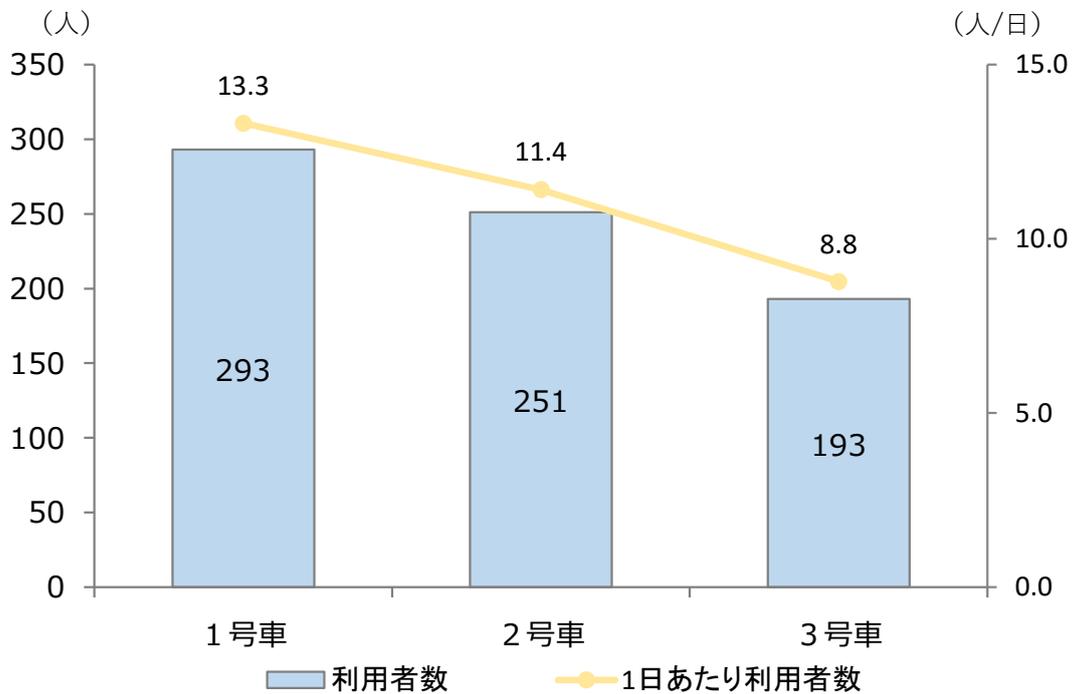
ふれ愛タクシーは、利用者の方々を一台のタクシーに乗せて、自宅などから希望の目的地まで送り届けるデマンド型乗合タクシーです。3台の車両により、町内全域、龍ヶ崎済生会病院/関東鉄道竜ヶ崎駅、JA とりで総合医療センターまでを運行しています

2) 利用状況

①利用者数

6月の利用者数は737人である。「町内/特例地域行き」の利用者が293人と最も多く、次いで「龍ヶ崎済生会病院/関東鉄道竜ヶ崎駅行き」が251人、「JA とりで総合医療センター行き」が193人となっています。

■ふれ愛タクシーの利用者数（2023年6月）

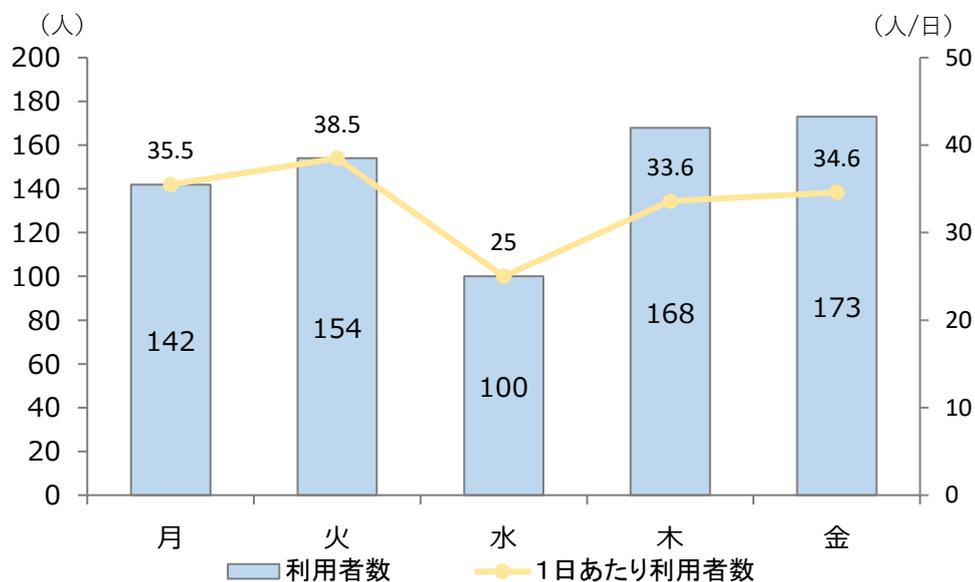


資料：町提供資料

②曜日別利用者数

曜日別で見ると、月・火・木・金曜日は概ね 35 人/日程度の利用が見られる一方、水曜日の 1 日あたりの利用者数は 25 人となっており、比較的少なく見られます。

■曜日別の利用者数

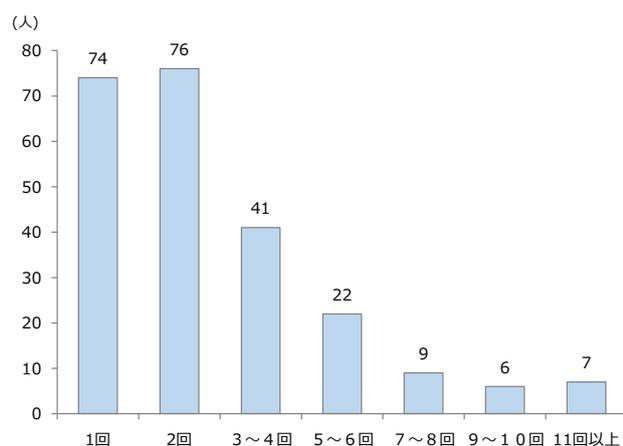


資料：町提供資料

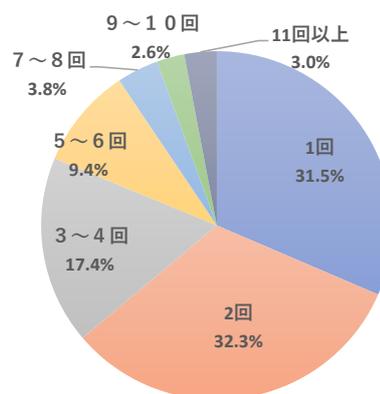
③実利用者数

実利用者数は 235 人となっており、2回の利用が 32.3%見られることから、およそ 3人に 1人が月に 1回程度往復で利用していると考えられます。

■利用回数



■利用割合



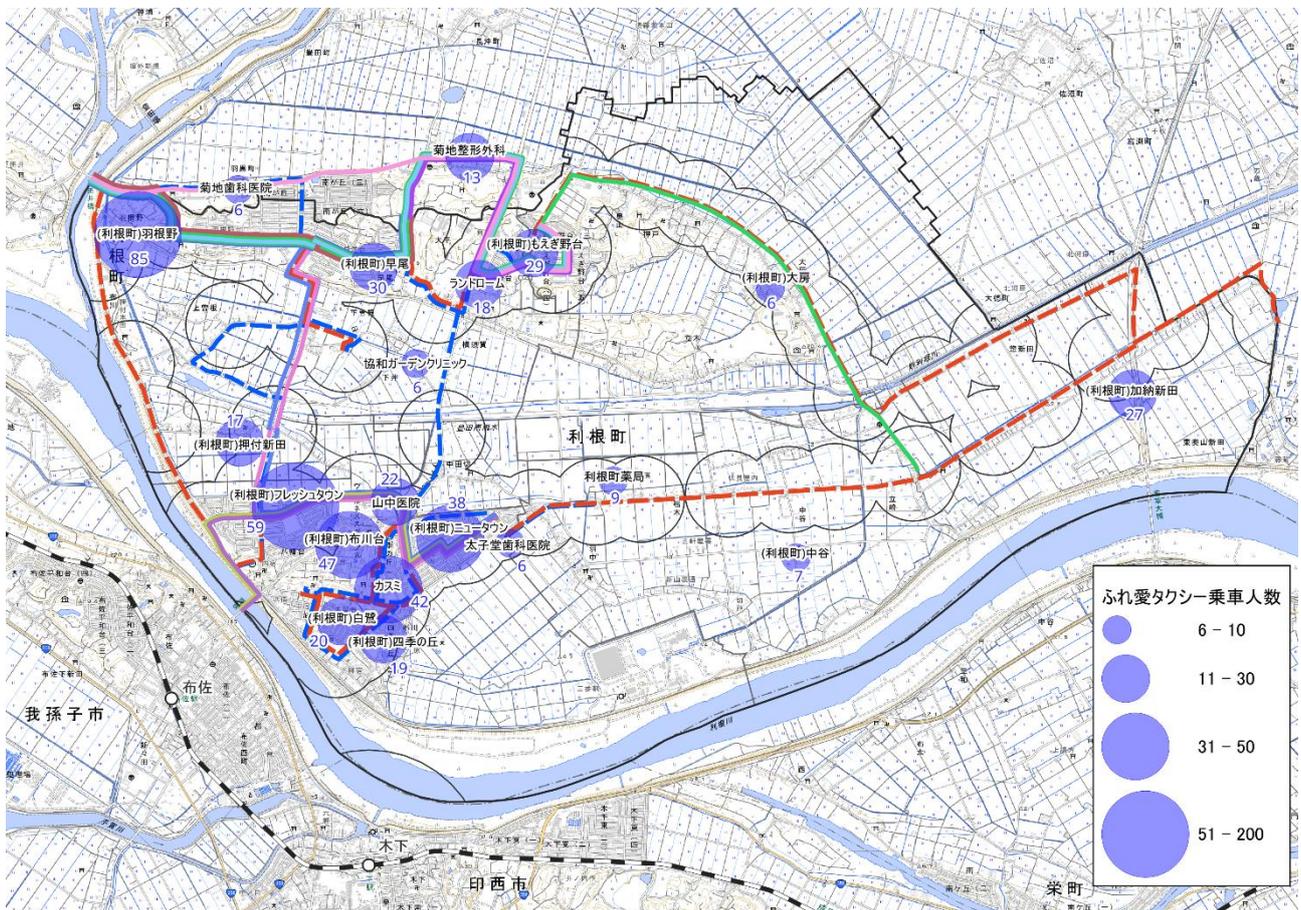
資料：町提供資料

③目的地

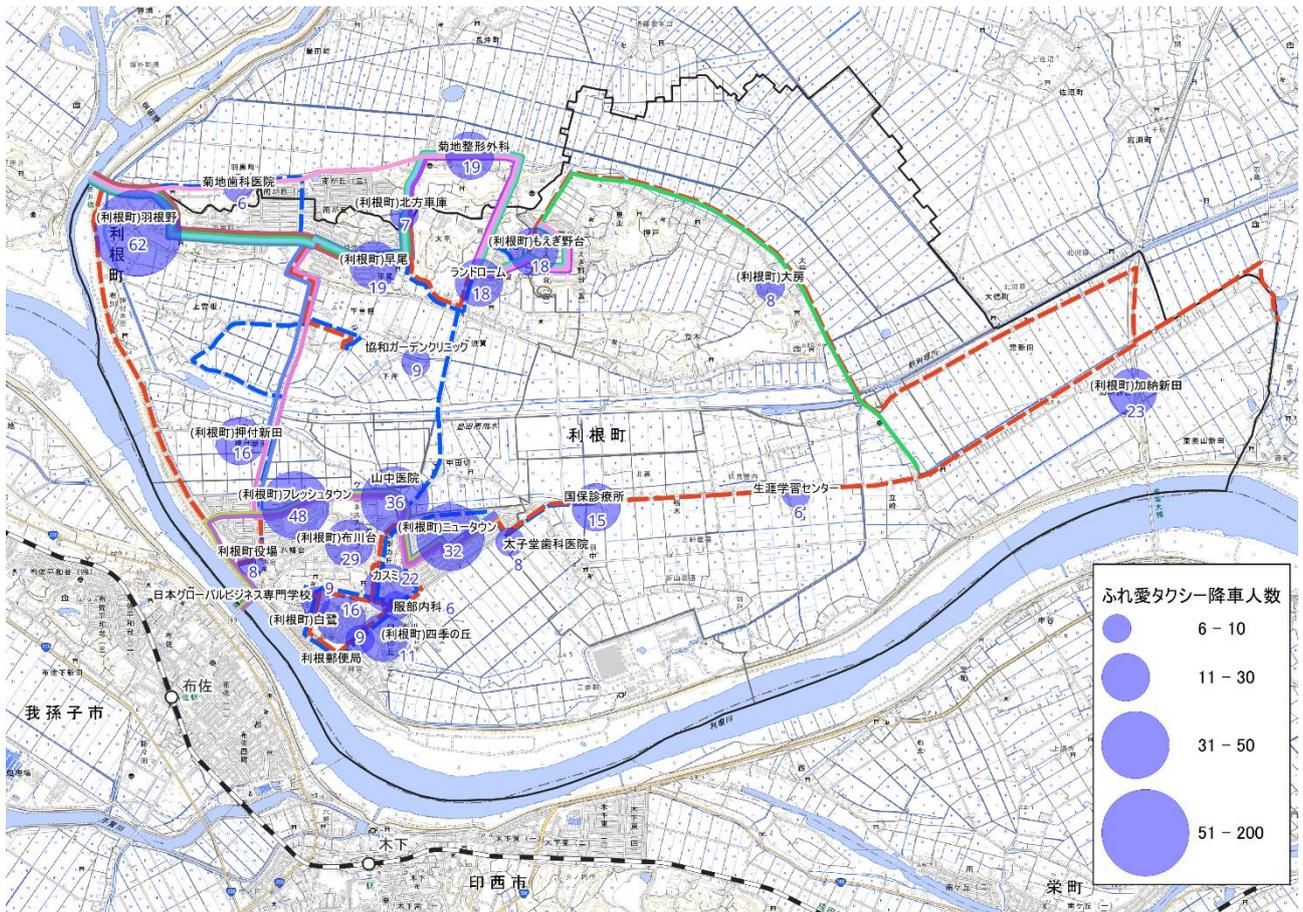
龍ヶ崎済生会病院への乗降が174回と最も多く、次いでJAとりで医療総合医療センターが132回と続いています。

また、カスミやランドロームへの乗降も多く見られることから、ふれ愛タクシーは主に通院・買い物の移動手段として利用されていると考えられます。

■利用の多い乗車場所（6回以上の利用を表示）



■利用の多い降車場所（6回以上の利用を表示）



2-3 地域公共交通におけるニーズ等の整理

2-3-1 町民アンケート調査

1) 調査概要

項目	内容
調査対象者	町民の年齢構成・地区別人口の割合を考慮して無作為抽出した 16 歳以上の町民 3,000 人
調査方法	郵送配布, 郵送・WEB 回収
調査対象	令和 5 年 12 月 8 日 (金) ~12 月 22 日 (金)
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 回答者の属性 日常的な買い物, 通院, 通勤・通学について ふれ愛タクシー・福ちゃん号の利用状況 路線バスの利用状況
回収状況	回収票数:1205 票 回収率:40.2%

2) 調査結果 (概要)

- 図表中の「N」は設問の有効回答数を示します。
- 図表中の「MA」は複数回答の設問での有効回答数合計を示します。
- 調査結果のグラフは、各回答の比率 (%) で表示しています。
- 各回答の比率 (%) は、すべて小数点以下第 2 位を四捨五入した数値であるため、各回答の比率 (%) の合計が 100%にならない場合があります。
- 複数回答の場合、回答件数の合計は回答者数(100%)を超える場合があります。
- 一つに回答に対して複数回答している等、本人の意思が読み取れない回答については集計上無回答に分類しています。

1. 回答者の属性

①年代, 居住地

- 高齢者層からの回答が多く、70 歳以上が約 6 割を占めています。
- 回答者の居住地は、早尾台・羽根野台地区、利根フレッシュタウン地区が多くなっています。

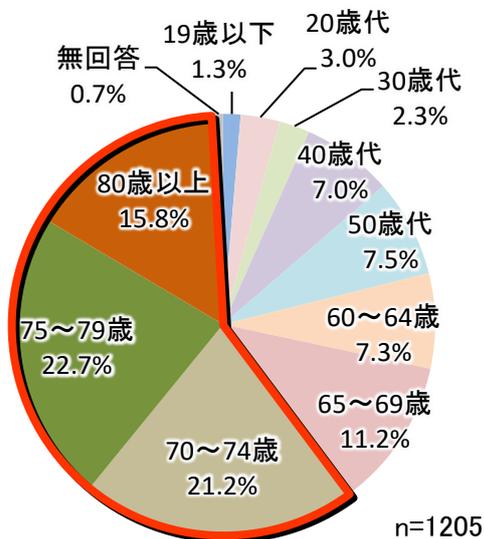


図 回答者の年齢

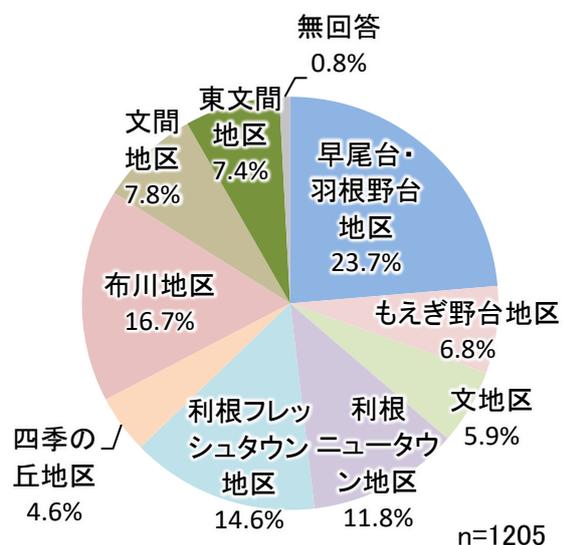


図 回答者の居住地

②自家用車利用について

- 運転免許保有状況（地区別）は、約 8 割が「免許を持っており、普段から運転している」と回答しています。中でも東文間地区では、95%以上が「免許を持っており、普段から運転している」と回答しており、自家用車利用が特に浸透していることが分かります。
- 運転免許返納意向（年代別）をみると、70代、80代以上の約 1 割が運転免許返納意向を示しています。また、70代、80代以上の約 1 割が「運転に不安があるが、移動が不便になるため、返納は考えていない」と回答しています。

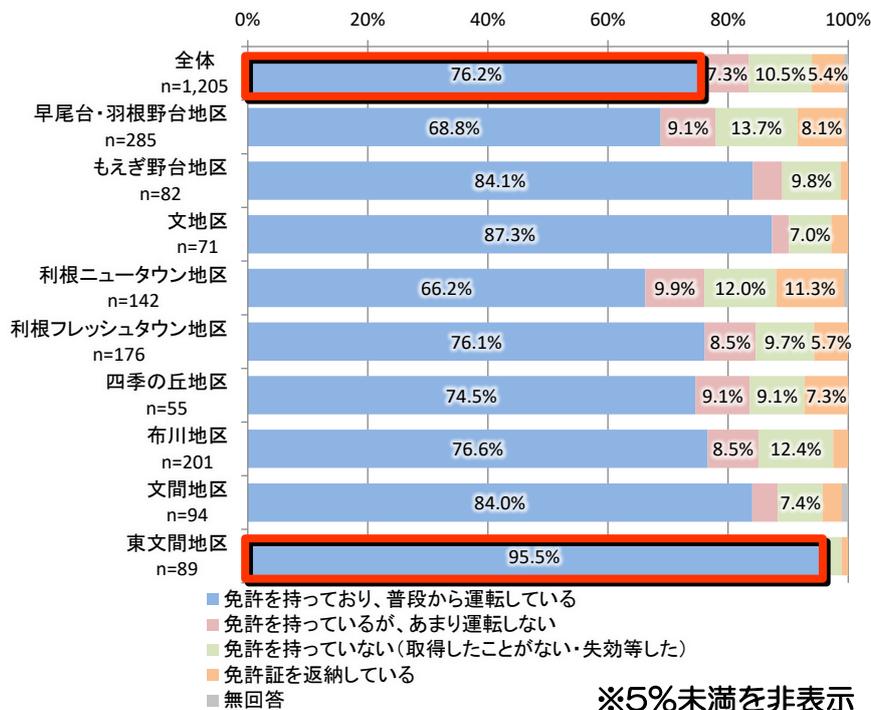


図 運転免許保有状況（地区別）

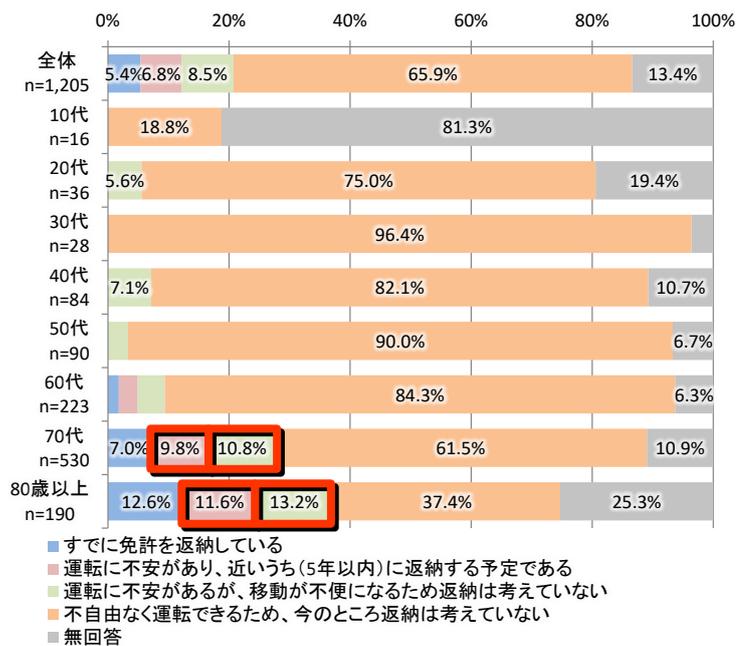


図 運転免許返納意向（年代別）

2. 買い物（食料品など）における移動状況

①買物先

- 1番目によく利用する店舗は、町内は「カスミ」「ランドローム」が多い。町外の店舗では「タイヨー（龍ヶ崎市）」が多くなっています。
- 「カスミ」の利用が多い地区としては、四季の丘地区、利根ニュータウン地区、布川地区となっています。
- 「ランドローム」の利用が多い地区としては、もえぎ野台地区、文地区、文間地区となっています。
- 「タイヨー（龍ヶ崎市）」の利用が多い地区としては、文間地区、文地区、早尾台・羽根野台地区となっています。
- その他には、文間地区と東文間地区では、「ヤオコー龍ヶ崎店」の利用も見られています。

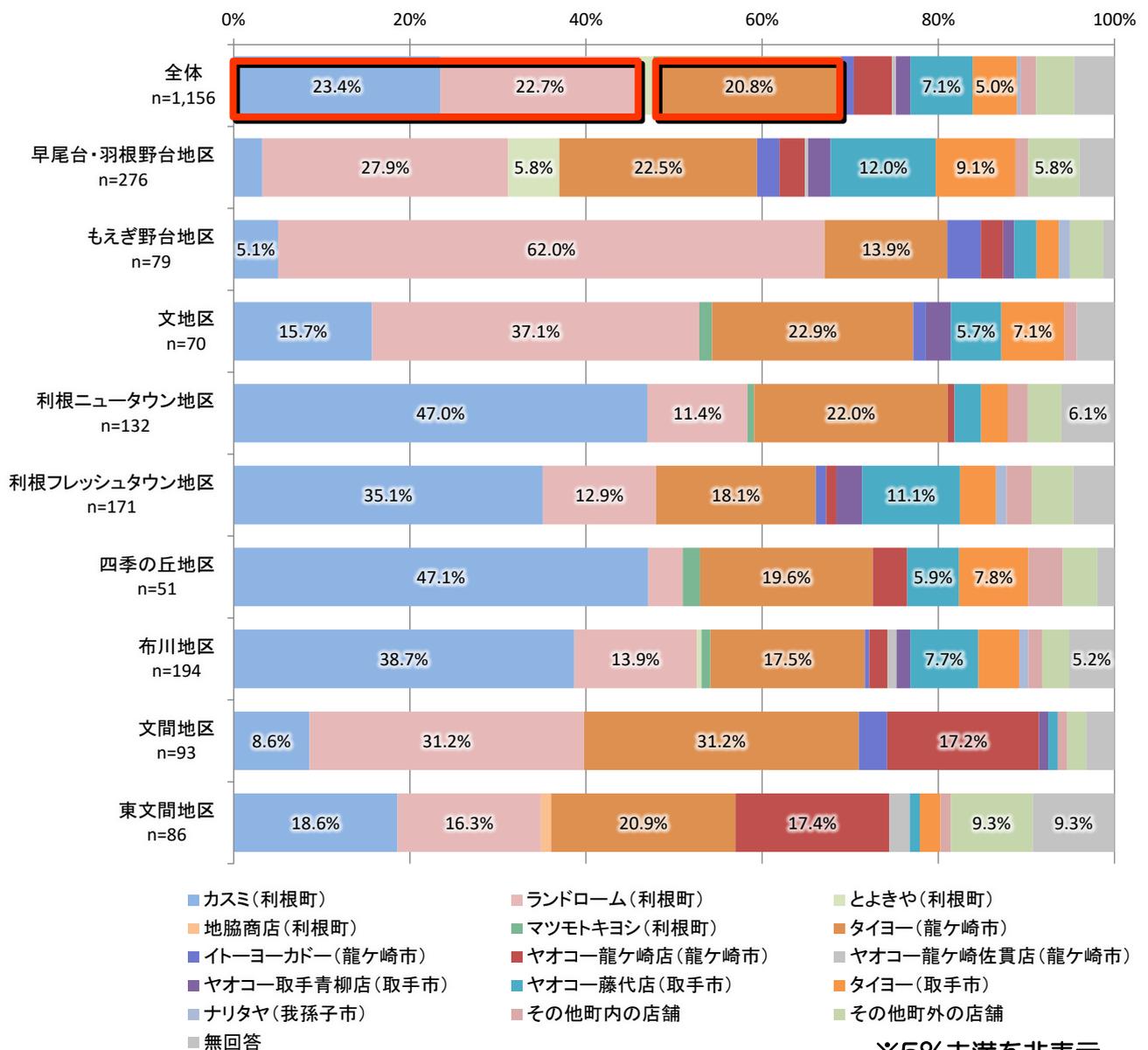


図 普段の買い物で1番目によく利用する店舗 (地区別)

②時間帯

- 出かける時間帯は、10時～11時台が多くなっています。
- 帰る時間帯は、11時～12時台が多くなっています。



図 買い物に出かける時間帯

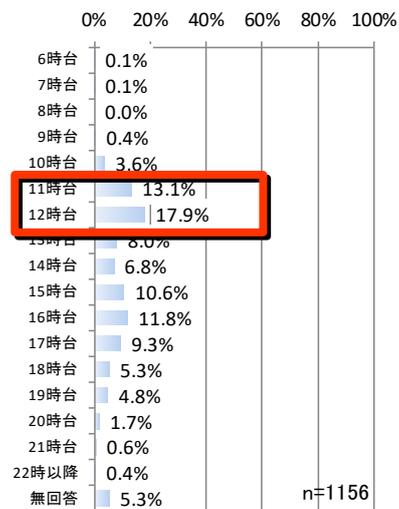


図 買い物から帰る時間帯

③交通手段

- 交通手段は、自家用車（自分で運転）が多くなっています。
- 地区別にみると、文地区、文間地区、東文間地区において、「自家用車（自分で運転）」の回答割合が特に高くなっています。
- よく利用する鉄道駅は、「取手駅」「布佐駅」が多くなっています。鉄道駅までの交通手段は「路線バス」が最も多く、次いで「自家用車（自分で運転）」が多くなっています。

表 買い物に出かける際の交通手段（地区別）

	買い物に出かける際の交通手段											合計	
	徒歩	自転車	原付・バイク	自家用車(自分で運転)	自家用車(家族・知人等による送迎)	路線バス	福祉番号	ふれ愛タクシー	一般タクシー	鉄道	その他		無回答
全体 n=1,156	16.4%	12.2%	1.5%	76.6%	18.3%	5.0%	1.8%	0.8%	0.6%	6.4%	0.1%	1.0%	140.7%
早尾台・羽根野台地区 n=276	17.8%	7.6%	1.8%	69.2%	23.2%	12.3%	3.6%	0.7%	0.4%	7.2%	0.0%	0.7%	144.6%
もえぎ野台地区 n=79	19.0%	10.1%	2.5%	81.0%	16.5%	2.5%	0.0%	0.0%	0.0%	5.1%	0.0%	1.3%	138.0%
文地区 n=70	2.9%	10.0%	1.4%	90.0%	11.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	1.4%	120.0%
利根ニュータウン地区 n=132	25.0%	18.9%	1.5%	69.7%	22.0%	6.8%	3.0%	1.5%	0.0%	8.3%	0.0%	0.8%	157.6%
利根プレッシュタウン地区 n=171	15.2%	14.6%	1.8%	77.2%	20.5%	4.1%	2.9%	1.2%	1.2%	8.8%	0.6%	1.2%	149.1%
四季の丘地区 n=51	31.4%	17.6%	2.0%	76.5%	17.8%	3.9%	2.0%	2.0%	2.0%	11.8%	0.0%	2.0%	168.6%
布川地区 n=194	22.7%	14.9%	0.0%	77.8%	18.6%	1.0%	0.5%	0.5%	1.0%	4.1%	0.0%	0.0%	141.2%
文間地区 n=93	3.2%	8.6%	1.1%	82.8%	15.1%	1.1%	0.0%	1.1%	1.1%	2.2%	0.0%	0.0%	116.1%
東文間地区 n=86	0.0%	9.3%	2.3%	87.2%	3.5%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	7.0%	0.0%	2.3%	112.8%

※10%以上 30%未満を黄色、30%以上 50%未満を緑色、50%以上を赤色で着色

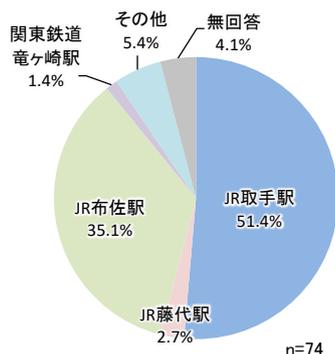


図 主に利用する鉄道駅

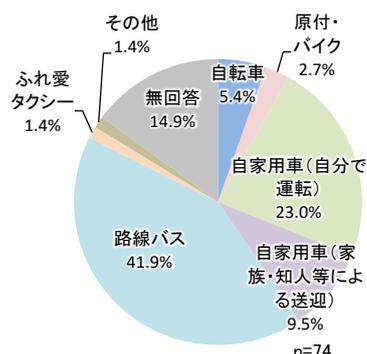


図 鉄道駅までの交通手段

3. 通院における移動状況

①通院先

- よく利用する医療機関は、町内は「山中医院」「国保診療所」「服部内科医院」が多くなっています。町外の医療機関では「JAとりで総合医療センター」「龍ヶ崎済生会病院」が特に多く、それら以外の町外の医療機関への通院も多くなっています。
- 「山中医院」の利用が多い地区としては、利根フレッシュタウン地区、利根ニュータウン地区、四季の丘地区となっています。
- 「国保診療所」の利用が多い地区としては、東文間地区、文間地区、利根ニュータウン地区となっています。
- 「服部内科医院」の利用が多い地区としては、利根ニュータウン地区、布川地区、利根フレッシュタウン地区、四季の丘地区となっています。
- 「JAとりで総合医療センター」の利用が多い地区としては、早尾台・羽根野台地区、利根ニュータウン地区、もえぎ野台地区となっています。
- 「済生会病院」の利用が多い地区としては、もえぎ野台地区、文間地区、東文間地区となっています。

表 通院でよく利用する医療機関

	通院でよく利用する医療機関							
	協和ガーデンクリニック (利根町)	国保診療所 (利根町)	鈴木内科医院 (利根町)	服部内科医院 (利根町)	早尾台医院 (利根町)	山中医院 (利根町)	JAとりで総合医療センター (取手市)	菊池整形外科 (龍ヶ崎市)
全体 n=924	9.3%	17.3%	7.5%	12.7%	6.5%	23.7%	19.4%	9.2%
早尾台・羽根野台地区 n=232	8.6%	7.8%	19.8%	5.2%	22.8%	13.4%	25.0%	14.2%
もえぎ野台地区 n=48	25.0%	14.6%	2.1%	4.2%	2.1%	4.2%	18.8%	10.4%
文地区 n=45	6.7%	13.3%	11.1%	4.4%	0.0%	17.8%	15.6%	8.9%
利根ニュータウン地区 n=113	7.1%	20.4%	2.7%	22.1%	0.0%	38.1%	24.8%	9.7%
利根フレッシュタウン地区 n=150	10.0%	12.0%	4.7%	16.7%	2.0%	44.0%	18.7%	7.3%
四季の丘地区 n=36	16.7%	11.1%	0.0%	16.7%	2.8%	33.3%	13.9%	5.6%
布川地区 n=158	8.9%	18.4%	2.5%	19.0%	0.6%	26.6%	15.8%	4.4%
文間地区 n=67	4.5%	32.8%	4.5%	11.9%	1.5%	14.9%	13.4%	9.0%
東文間地区 n=71	5.6%	46.5%	0.0%	9.9%	0.0%	5.6%	14.1%	8.5%
	済生会病院 (龍ヶ崎市)	ひかりの森 内科クリニック (龍ヶ崎市)	平和台病院 (我孫子市)	もり整形外科 (我孫子市)	その他町内 の医療機関	町外の医療 機関	無回答	合計
全体 n=924	13.2%	4.7%	4.5%	5.1%	4.9%	38.3%	1.0%	177.2%
早尾台・羽根野台地区 n=232	12.5%	9.5%	0.4%	0.4%	3.9%	39.7%	0.9%	184.1%
もえぎ野台地区 n=48	25.0%	16.7%	2.1%	2.1%	4.2%	41.7%	0.0%	172.9%
文地区 n=45	11.1%	2.2%	2.2%	6.7%	0.0%	48.9%	0.0%	148.9%
利根ニュータウン地区 n=113	15.0%	0.0%	11.5%	5.3%	8.8%	33.6%	0.9%	200.0%
利根フレッシュタウン地区 n=150	12.7%	0.7%	9.3%	8.0%	8.0%	41.3%	0.7%	196.0%
四季の丘地区 n=36	11.1%	2.8%	11.1%	8.3%	0.0%	47.2%	0.0%	180.6%
布川地区 n=158	8.2%	1.3%	5.1%	8.9%	3.2%	35.4%	1.9%	160.1%
文間地区 n=67	17.9%	7.5%	0.0%	3.0%	1.5%	37.3%	1.5%	161.2%
東文間地区 n=71	15.5%	4.2%	0.0%	5.6%	7.0%	29.6%	0.0%	152.1%

※10%以上 30%未満を黄色、30%以上 50%未満を緑色、50%以上を赤色で着色

②時間帯

- 出かける時間帯は、9時～10時台が多くなっています。
- 帰る時間帯は、11時～12時台が多くなっています。

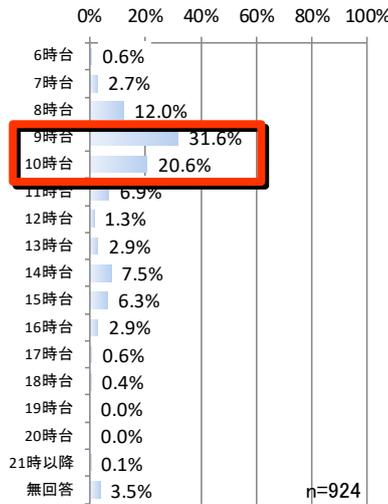


図 通院に出かける時間帯

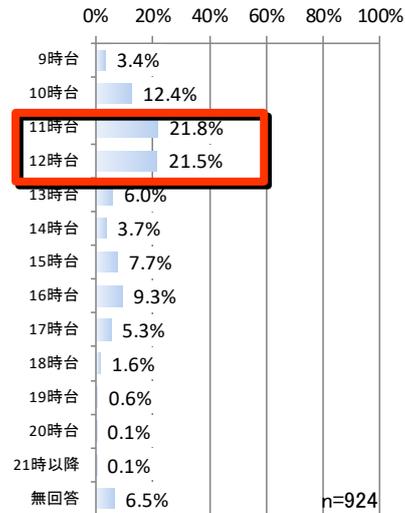


図 通院から帰る時間帯

③交通手段

- 交通手段は、自家用車（自分で運転）が多くなっています。
- 地区別にみると、利根ニュータウン地区、早尾台・羽根野台地区、利根フレッシュタウン地区、四季の丘地区において、「徒歩」「自転車」の回答割合が高くなっています。
- よく利用する鉄道駅は、「取手駅」「布佐駅」が多くなっています。鉄道駅までの交通手段は「路線バス」が最も多く、次いで「自家用車（自分で運転）」が多くなっています。

表 通院に出かける際の交通手段

	通院に出かける際の交通手段											合計	
	徒歩	自転車	原付・バイク	自家用車(自分で運転)	自家用車(家族・知人等による送迎)	路線バス	福祉タクシー	ふれ愛タクシー	一般タクシー	鉄道	その他		無回答
全体 n=924	14.1%	7.1%	1.3%	71.3%	17.3%	6.1%	0.5%	2.4%	1.1%	4.9%	1.2%	0.4%	127.7%
早尾台・羽根野台地区 n=232	22.4%	4.3%	1.3%	60.8%	19.4%	12.5%	1.3%	3.4%	0.9%	6.0%	1.3%	0.0%	133.8%
もえぎ野台地区 n=48	6.3%	6.3%	0.0%	77.1%	14.6%	12.5%	0.0%	2.1%	0.0%	8.3%	2.1%	0.0%	129.2%
文地区 n=45	4.4%	6.7%	0.0%	77.8%	8.9%	4.4%	0.0%	2.2%	0.0%	4.4%	0.0%	0.0%	108.9%
利根ニュータウン地区 n=113	28.3%	9.7%	0.9%	62.8%	20.4%	6.2%	0.9%	4.4%	0.9%	6.2%	3.5%	0.9%	145.1%
利根フレッシュタウン地区 n=190	12.7%	10.7%	1.3%	72.7%	21.3%	5.3%	0.7%	1.3%	2.0%	8.0%	0.7%	1.3%	138.0%
四季の丘地区 n=36	11.1%	5.6%	5.6%	69.4%	19.4%	2.8%	0.0%	5.6%	2.8%	2.8%	0.0%	0.0%	125.0%
布川地区 n=158	9.5%	8.2%	0.0%	75.3%	17.7%	1.9%	0.0%	1.3%	1.9%	3.2%	1.3%	0.0%	120.3%
文間地区 n=67	1.5%	9.0%	3.0%	82.1%	16.4%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	113.4%
東文間地区 n=71	2.8%	2.8%	2.8%	88.7%	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	102.8%

※10%以上 30%未満を黄色、30%以上 50%未満を緑色、50%以上を赤色で着色

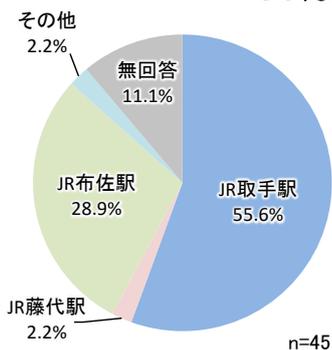


図 主に利用する鉄道駅

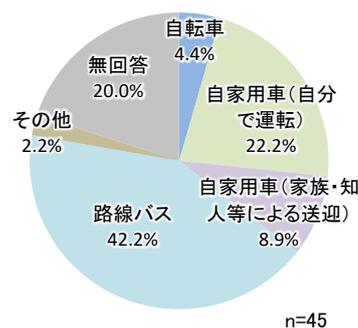
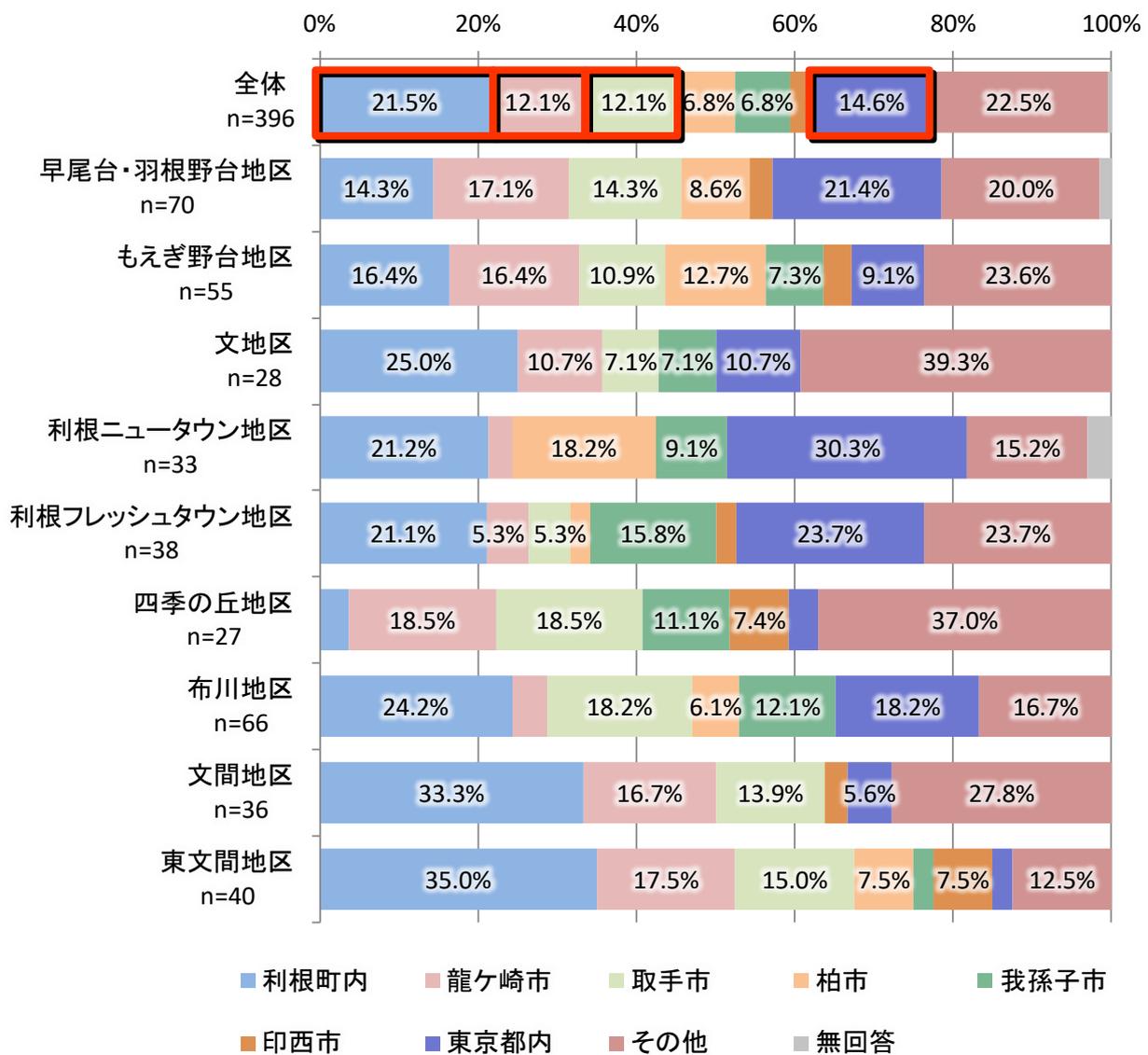


図 鉄道駅までの交通手段

4. 通勤・通学における移動状況

①通勤・通学先

- ・通勤・通学先は、約2割が「利根町内」、約8割が町外へ通勤・通学をしています。
- ・町外の通勤・通学先としては、「東京都内」「龍ヶ崎市」「取手市」が多くなっています。
- ・「利根町内」への通勤・通学が多い地区としては、東文間地区、文間地区、文地区となっています。
- ・「東京都内」への通勤・通学が多い地区としては、利根ニュータウン地区、利根フレッシュタウン地区、早尾台・羽根野台地区となっています。
- ・「龍ヶ崎市」への通勤・通学が多い地区としては、四季の丘地区、東文間地区、早尾台・羽根野台地区となっています。
- ・「取手市」への通勤・通学が多い地区としては、四季の丘地区、布川地区、東文間地区となっています。



※5%未満を非表示

図 通勤・通学先（地区別）

②時間帯

- 出かける時間帯は、6時～8時台が多くなっています。
- 帰る時間帯は、17時～20時台が多くなっています。



図 通勤・通学に出かける時間帯

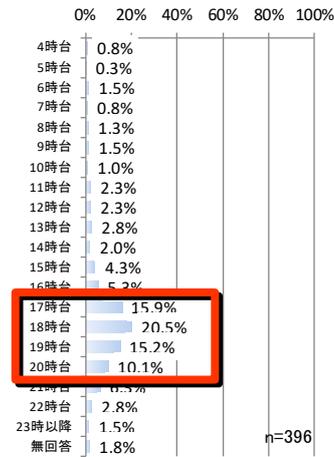


図 通勤・通学から帰る時間帯

③交通手段

- 交通手段は、自家用車（自分で運転）が多くなっています。
- 地区別にみると、文地区、文間地区、東文間地区において、「自家用車（自分で運転）」の回答割合が特に高くなっています。
- よく利用する鉄道駅は、「取手駅」「布佐駅」が多くなっています。鉄道駅までの交通手段は「路線バス」が最も多く、次いで「自家用車（自分で運転）」「自家用車（家族・知人等による送迎）」が多くなっています。

表 通勤・通学に出かける際の交通手段

	通勤・通学に出かける際の交通手段											合計	
	徒歩	自転車	原付・バイク	自家用車(自分で運転)	自家用車(家族・知人等による送迎)	路線バス	福祉番号	ふれ愛タクシー	一般タクシー	鉄道	その他		無回答
全体 n=396	7.3%	7.6%	1.0%	74.2%	8.6%	10.6%	0.0%	0.0%	0.3%	20.5%	0.5%	0.5%	131.1%
早尾台・羽根野台地区 n=70	2.9%	2.9%	0.0%	74.3%	2.9%	22.9%	0.0%	0.0%	0.0%	31.4%	0.0%	0.0%	137.1%
もえぎ野台地区 n=55	3.6%	3.6%	1.8%	76.4%	5.5%	14.5%	0.0%	0.0%	1.8%	16.4%	1.8%	1.8%	127.3%
文地区 n=28	0.0%	7.1%	0.0%	89.3%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.7%	0.0%	0.0%	114.3%
利根ニュータウン地区 n=33	18.2%	9.1%	0.0%	60.6%	12.1%	21.2%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	154.5%
利根フレッシュタウン地区 n=38	10.5%	13.2%	2.6%	55.3%	15.8%	10.5%	0.0%	0.0%	0.0%	28.9%	0.0%	0.0%	136.8%
四季の丘地区 n=27	7.4%	14.8%	0.0%	74.1%	22.2%	7.4%	0.0%	0.0%	0.0%	14.8%	0.0%	0.0%	140.7%
布川地区 n=66	16.7%	10.6%	1.5%	68.2%	10.6%	4.5%	0.0%	0.0%	0.0%	24.2%	1.5%	1.5%	139.4%
文間地区 n=36	2.8%	5.6%	2.8%	88.9%	2.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	111.1%
東文間地区 n=40	2.5%	7.5%	0.0%	85.0%	7.5%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.0%	0.0%	0.0%	112.5%

※10%以上 30%未満を黄色、30%以上 50%未満を緑色、50%以上を赤色で着色

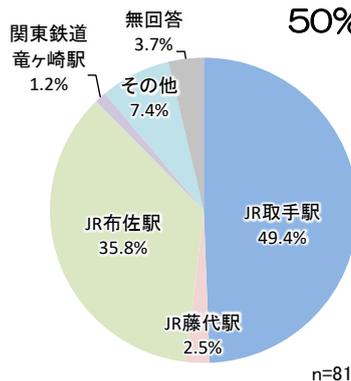


図 主に利用する鉄道駅

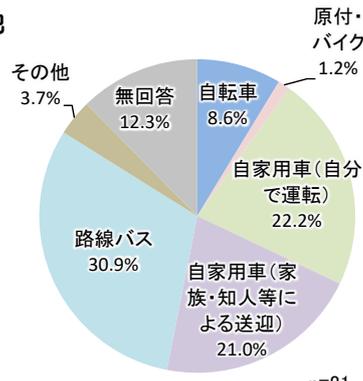


図 鉄道駅までの交通手段

5. ふれ愛タクシーについて

①認知状況および利用状況

- 回答者の約9割が「知っている」と回答しています。
- 利用有無（年代別）をみると、70代以上による利用が多く、70代の約1割、80歳以上の約2割が利用ありと回答しています。また、約3割が今後の利用意向を示しています。

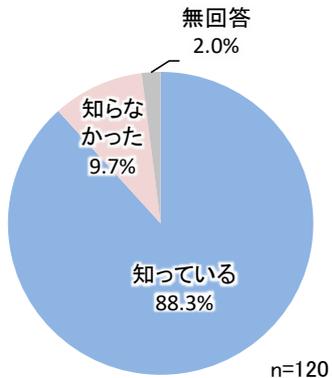


図 ふれ愛タクシーの認知状況

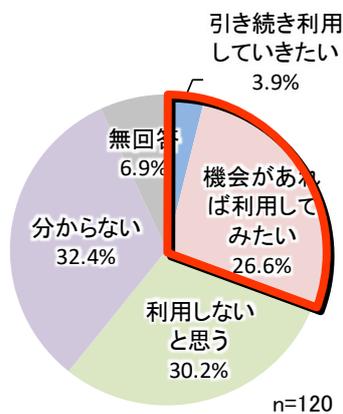


図 ふれ愛タクシーの利用意向

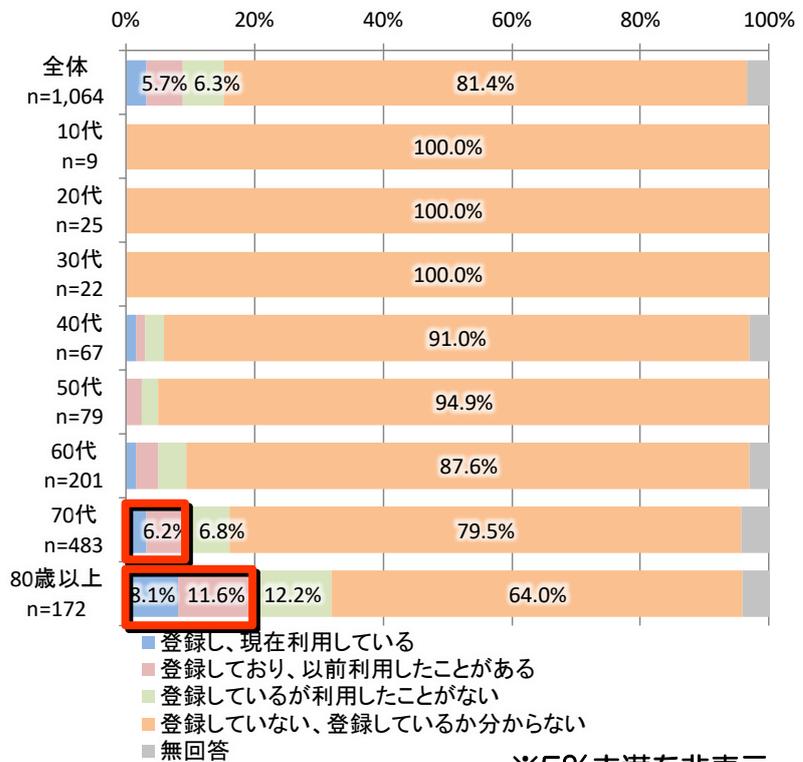


図 ふれ愛タクシーの利用状況（年代別）

②利用しない理由，改善点

- 利用しない理由は、「自家用車を持っていて移動に困っていないから」が多くなっています。
- 改善点は、「土日祝日も運行する」が最も多くなっています。

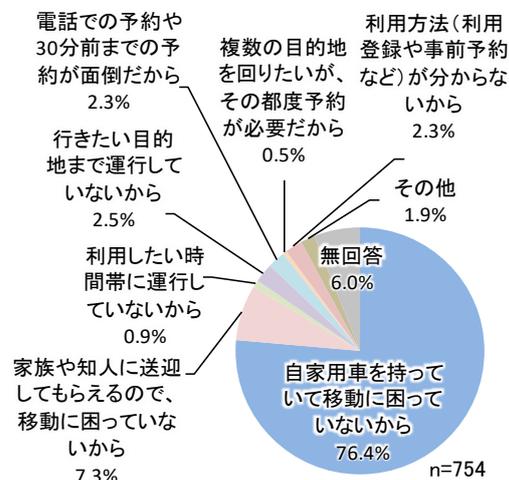


図 ふれ愛タクシーを利用しない理由

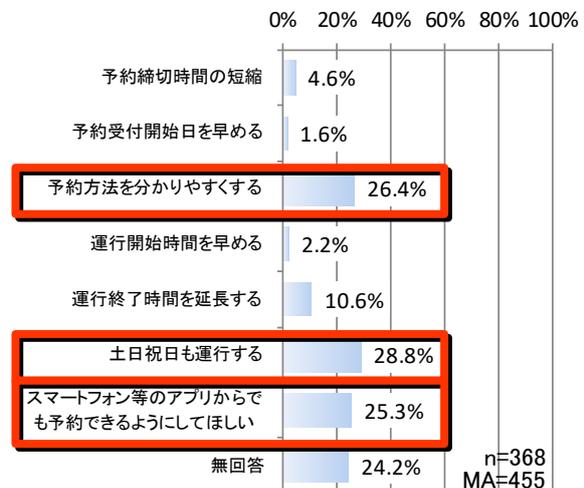


図 ふれ愛タクシーの改善点

6. 福ちゃん号について

①認知状況および利用状況

- ・回答者の約9割が「知っている」と回答しています。
- ・利用有無（年代別）は、10代、20代、70代以上による利用が多くなっています。

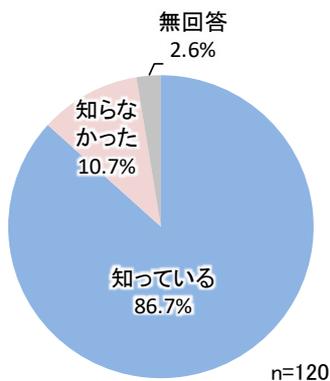


図 福ちゃん号の認知状況

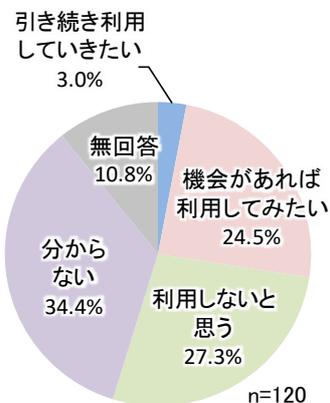
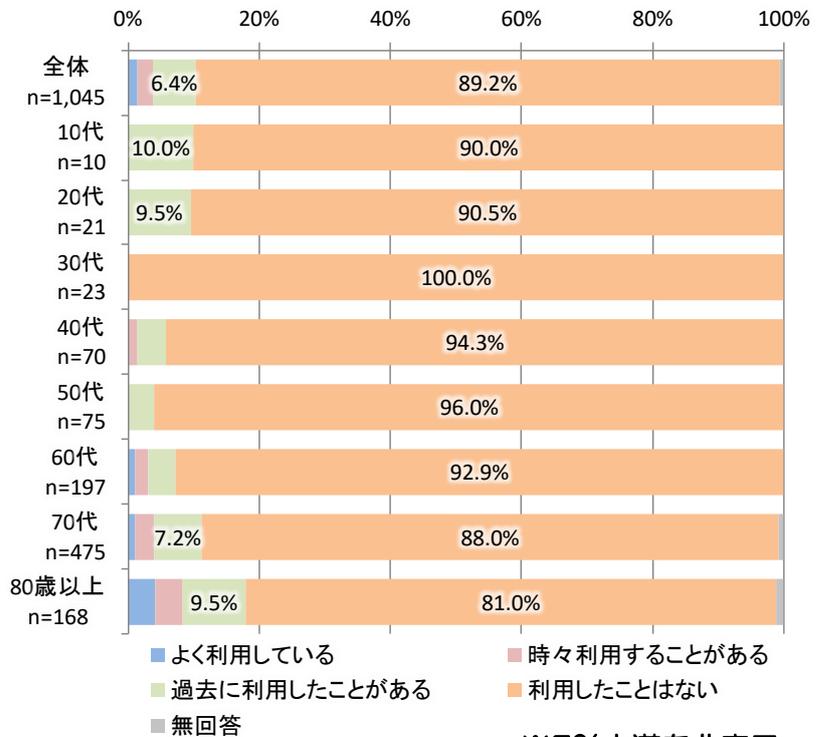


図 福ちゃん号の利用意向



※5%未満を非表示

図 福ちゃん号の利用状況（年代別）

②利用しない理由，改善点

- ・利用しない理由は、「自家用車を持っていて移動に困っていないから」が多くなっています。
- ・改善点は、「毎週土曜日・日曜日も運行する」が多くなっています。

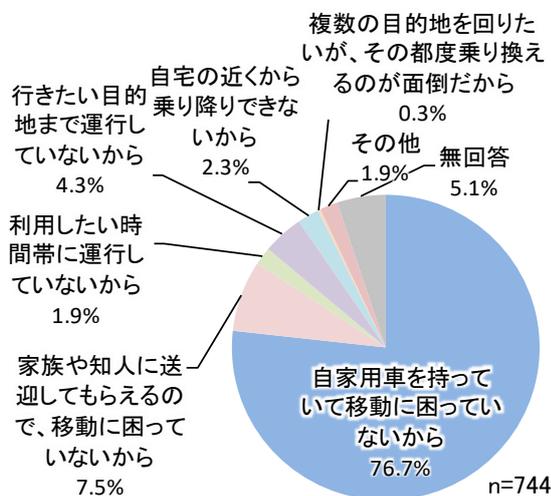


図 福ちゃん号を利用しない理由

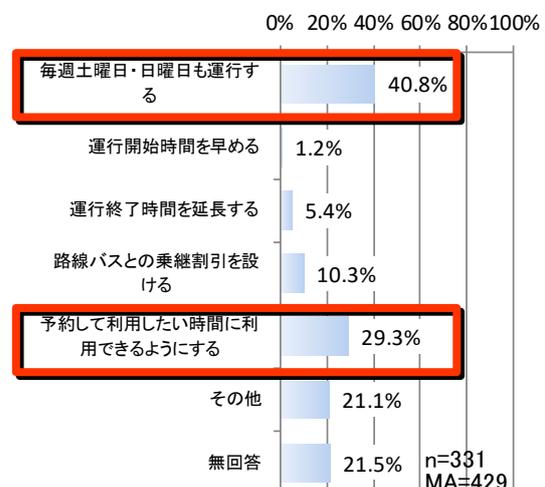
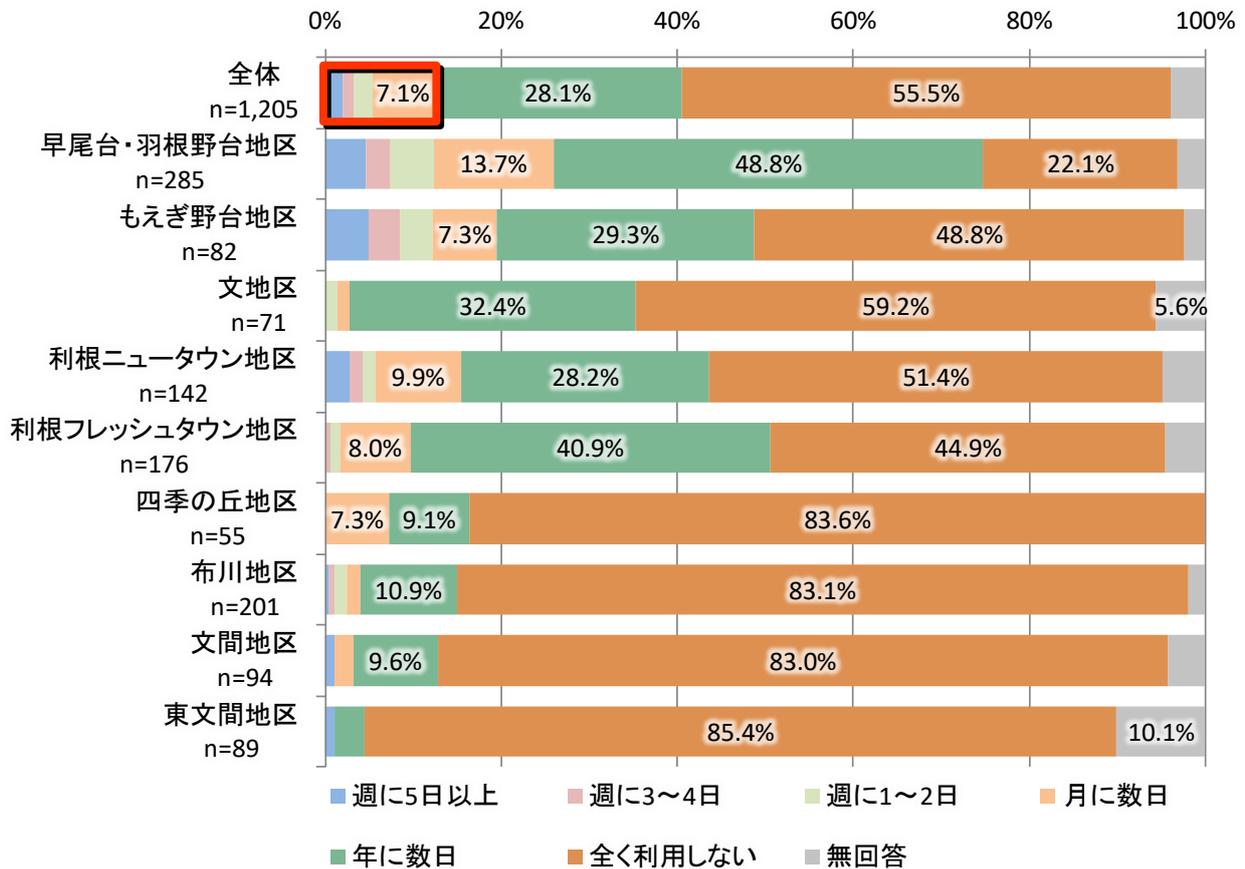


図 福ちゃん号の改善点

7. 路線バスについて

①利用状況

月に1回以上利用する人の割合は、約12%で、地区別にみると、早尾台・羽根野台地区、もえぎ野台地区、利根ニュータウン地区、利根フレッシュタウン地区が多くなっています。一方で、約6割が「全く利用しない」を回答しており、地区別にみると、東文間地区、四季の丘地区、布川地区、文間地区が多くなっています。



※5%未満を非表示

図 路線バスの利用状況

②利用目的

利用目的は、「観光・レジャー」、「買物」、「通院」が多くなっています。

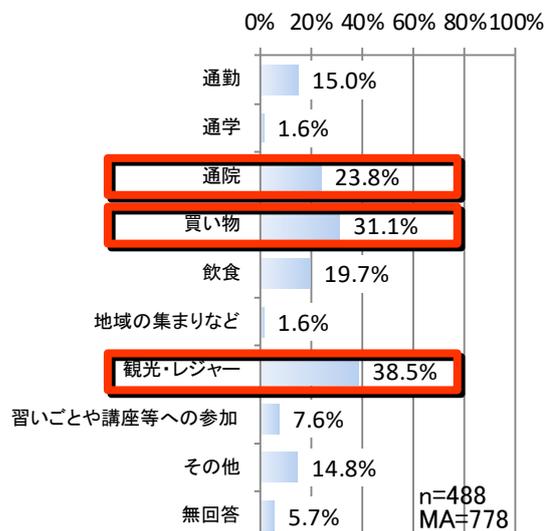


図 路線バスを利用する目的

8. 公共交通サービスに対する意見

①利用状況および利用者の満足度

- 町内の公共交通（ふれ愛タクシー、福ちゃん号、路線バス、タクシー）を日常的に利用している人の割合は、約14%です。そのうち、「公共交通に満足している、やや満足している」と回答した人は、約3割となっています。

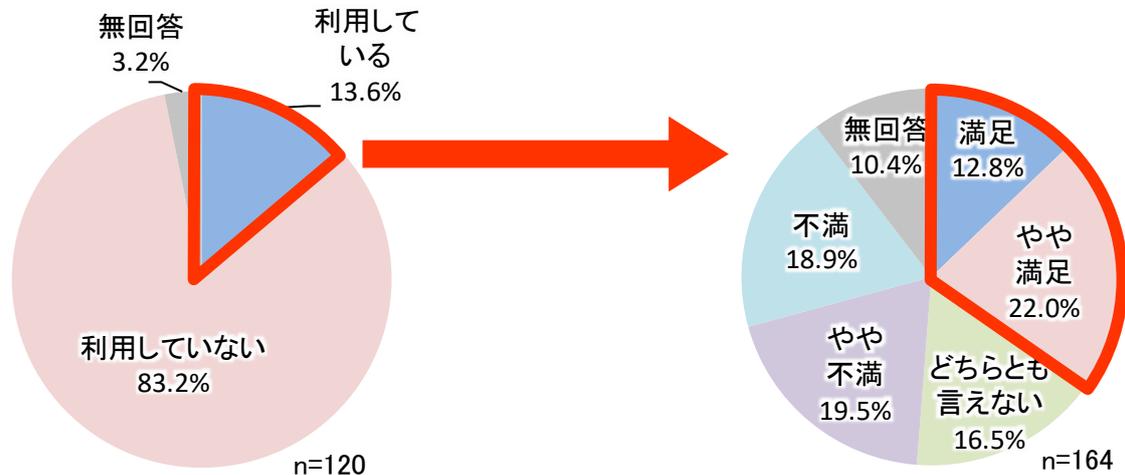


図 公共交通の満足度
(日常的に利用している人のみを集計)

②公共交通に対する要望

- 便利になるための公共交通施策としては、「取手方面に向かう路線バスの増便」が約3割、次いで「布佐駅に向かう路線バスの増便」と「ふれ愛タクシーの町外で行ける場所を増やす」が約2割と多くなっています。

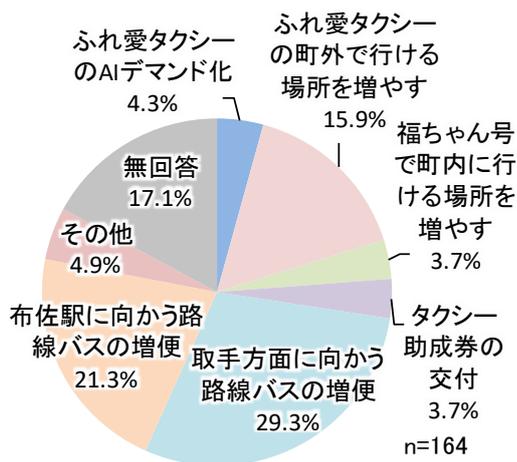


図 便利になるための交通施策
(日常的に利用している人のみを集計)

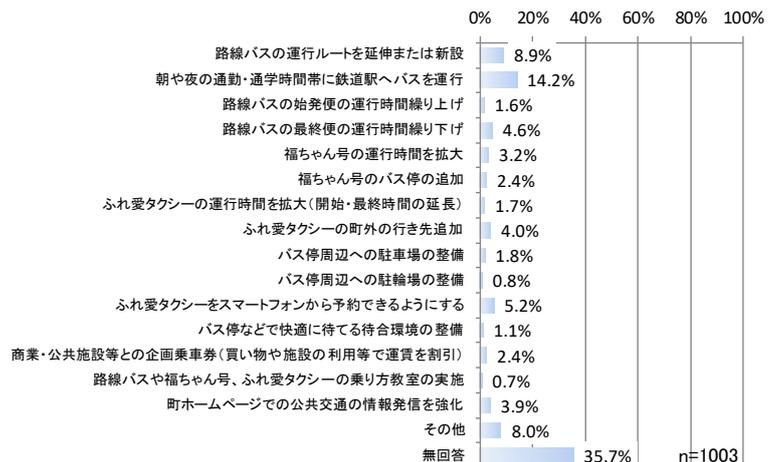


図 利用したいと思うための改善点
(最も優先するもの)

9. 今後の公共交通に対する意見について

①望まれる公共交通サービス

- ・町内で利用できる嬉しい交通サービスは、「アプリなどで予約をして自宅近くで乗車できるサービス」が多くなっています。
- ・運行の充実やアクセスしてほしい鉄道駅は「JR 取手駅」「JR 布佐駅」が多くなっています。

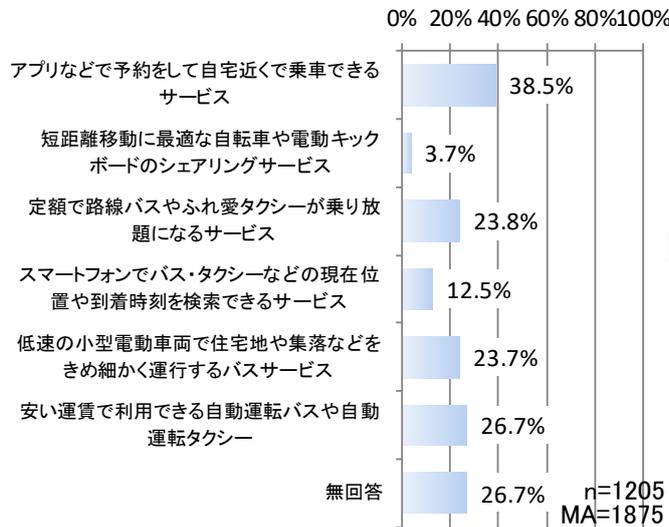


図 町内で利用できる嬉しい交通サービス

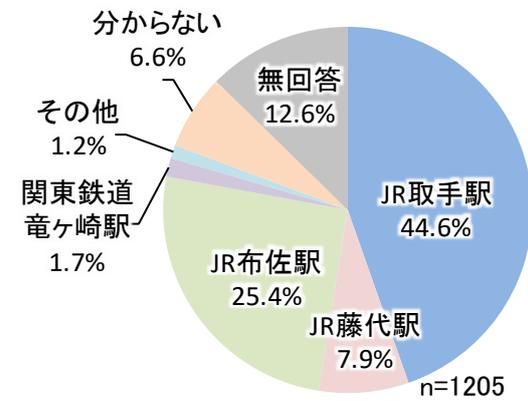


図 運行の充実やアクセスしてほしい鉄道駅

②公共交通に対する町の財政負担について

- ・公共交通に対する町の財政負担は、「公共交通サービスが充実するのであれば、多少の財政負担の増加は仕方がない」が多くなっています。

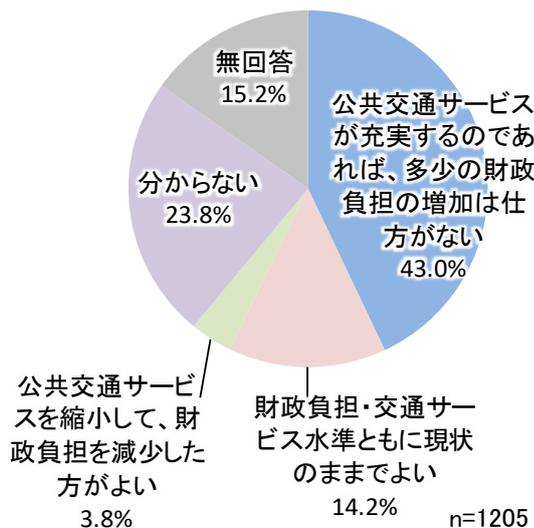
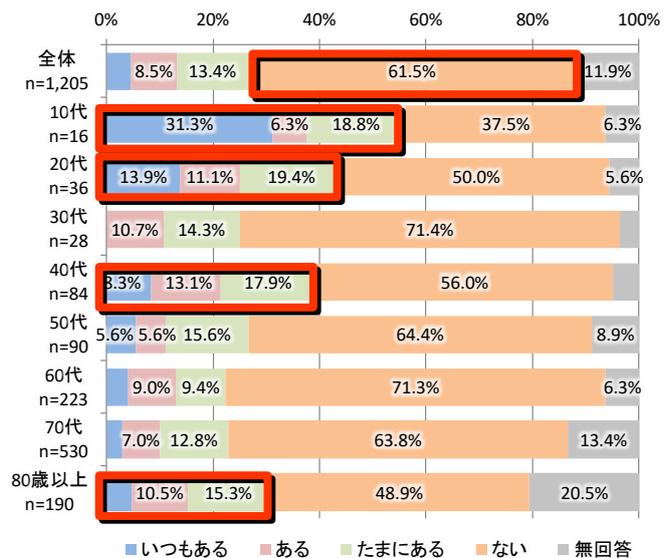


図 町の財政負担について

③日常生活の移動で困る頻度

- ・日常生活で困る頻度をみると、約6割が「困ることはない」と回答しています。
- ・年代別にみると、10代、20代、40代、80歳以上は困ることがあるとの回答が多くなっています



※5%未満を非表示

図 日常生活の移動で困る頻度

2-3-2 ふれ愛タクシー登録者・利用者アンケート調査

1) 調査概要

項目	内容
調査対象者	ふれ愛タクシー登録者・利用者：265人
調査方法	郵送配布，郵送回収（Web 回答も可）
調査時期	令和5年11月16日（木）～令和5年12月3日（日）
回収数	141人

2) 調査結果（概要）

1. 回答者の属性

①年齢，居住地，自動車の運転状況

- ・回答者の年齢は，「75歳以上」が69.5%と最も高くなっています。
- ・居住地は，布川地区が56.0%，文地区が31.2%と高くなっています。
- ・自動車で移動することがない回答者が多い状況ですが，一部，普段，運転している回答者も含まれると想定されます。

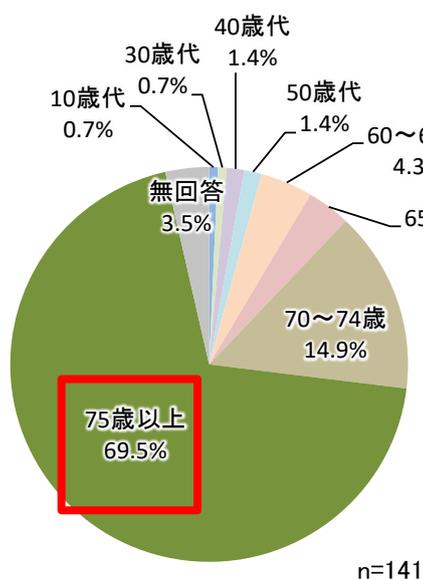


図 年齢

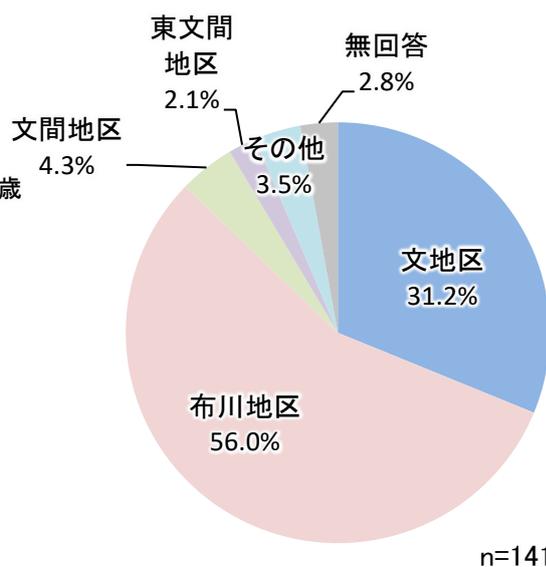


図 居住地域

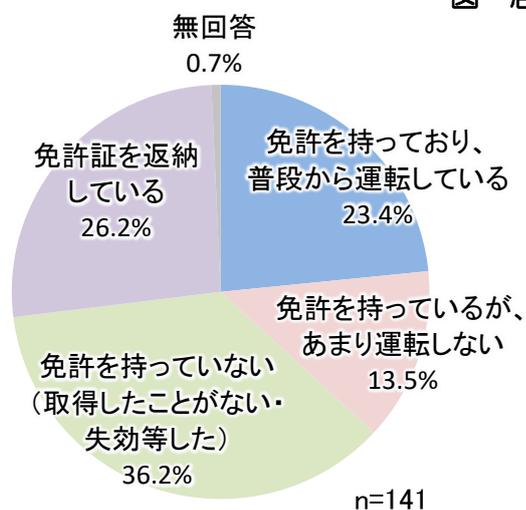


図 自動車の運転状況

2. 利用状況や利用目的

- 登録者のうち、82.3%は利用しているもしくは利用したことがある回答となっています。一方で、一度も利用したことがない回答者が17.7%となっています。
- 利用目的としては、通院が最も多い状況で、買物でも利用している実態が見えます。
- 利用頻度は、月に数日程度の利用が多くなっています。

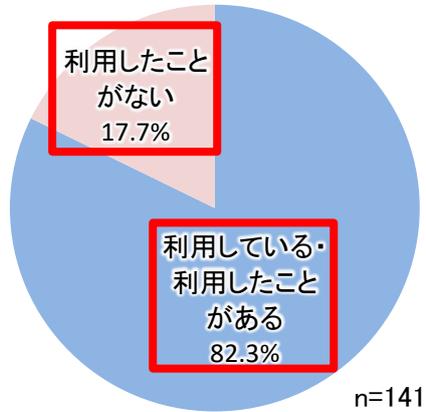


図 ふれ愛タクシーの利用有無

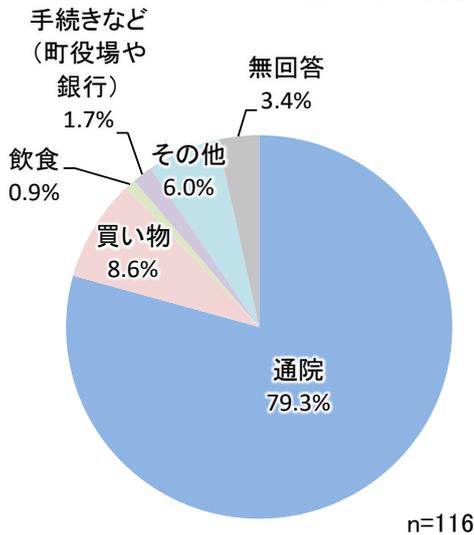


図 1番目に多い利用方法の利用目的

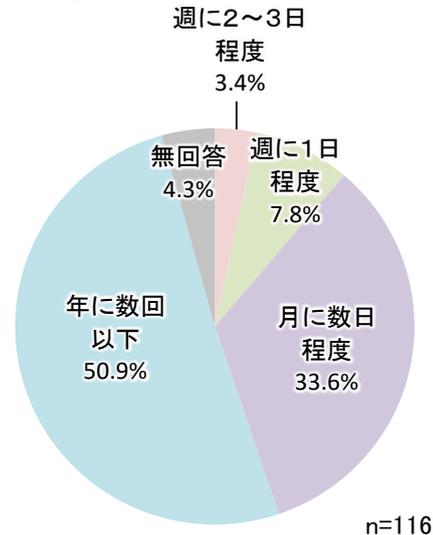


図 1番目に多い利用方法の利用頻度

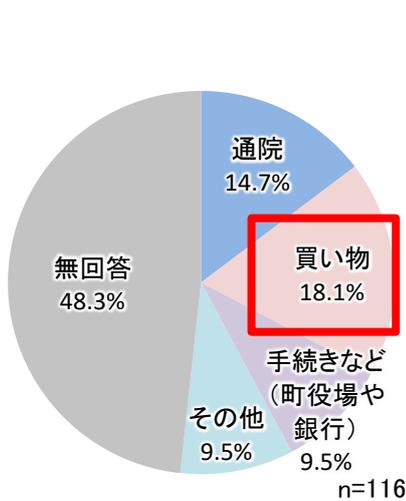


図 2番目に多い利用方法の利用目的

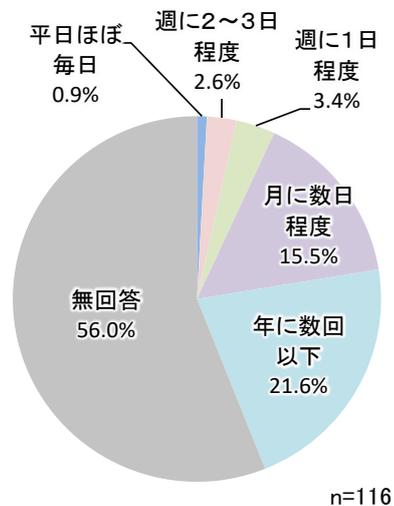


図 2番目に多い利用方法の利用頻度

3. 利用者の特性

- 往復での利用が多いものの、一部で、行きみの利用となっています。
その理由としては、時間に合う便がないからとの回答となっており、その場合、路線バス、自動車（家族等の運転）、福ちゃん号となっています。

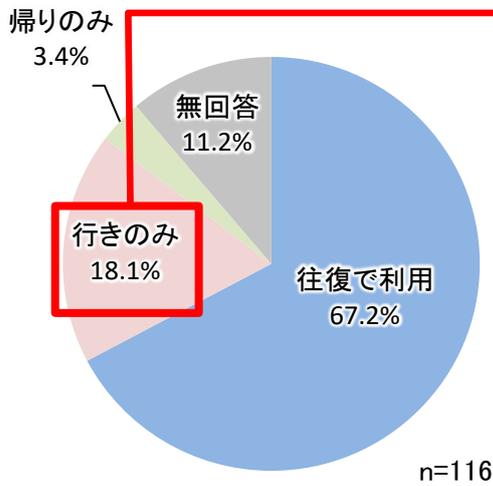


図 1 一番目に多い利用方法の往復の利用状況

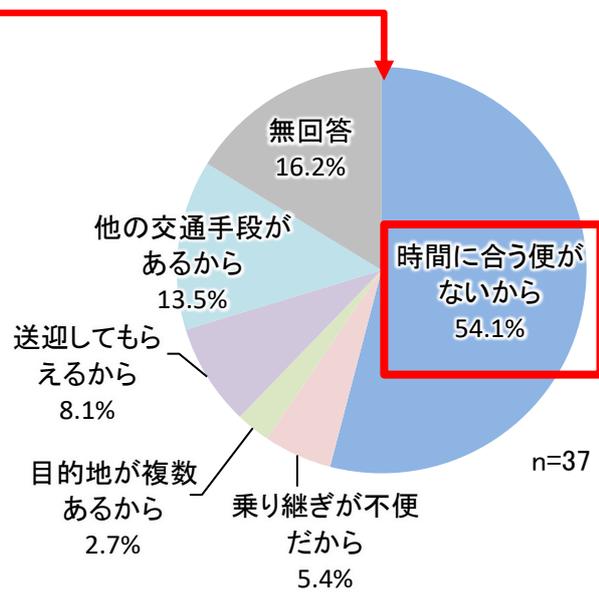


図 往復で利用していない理由

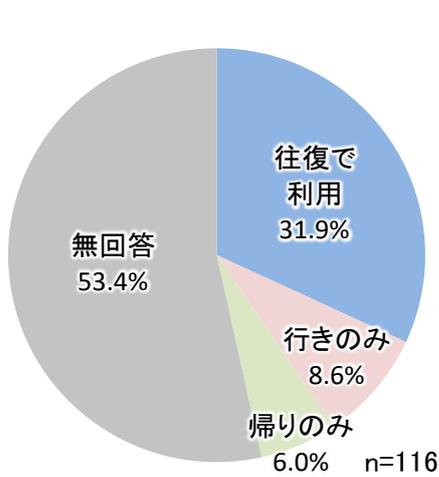


図 2 二番目に多い利用方法の往復の利用状況

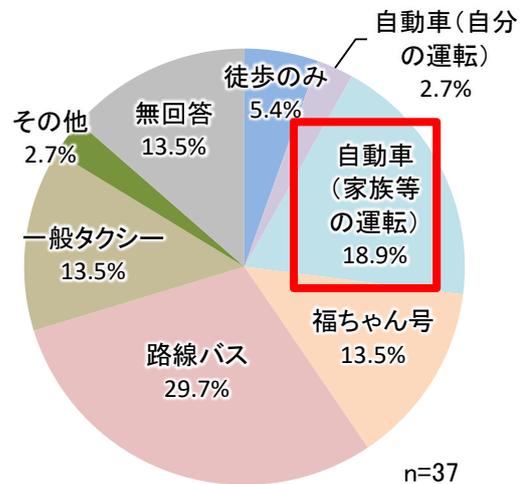


図 往復で利用していない場合のもう片方の移動手段

4. 満足状況と改善ニーズ

- 目的地や運賃については満足している状況が見える一方で、運行時間帯については、満足度が低い状況が見えます。その結果として、一部、行きのための利用となっていることが考えられます。
- 改善ニーズとしては、土日祝日の運行、運行終了時間の延長、予約締切時間の短縮などが求められています。

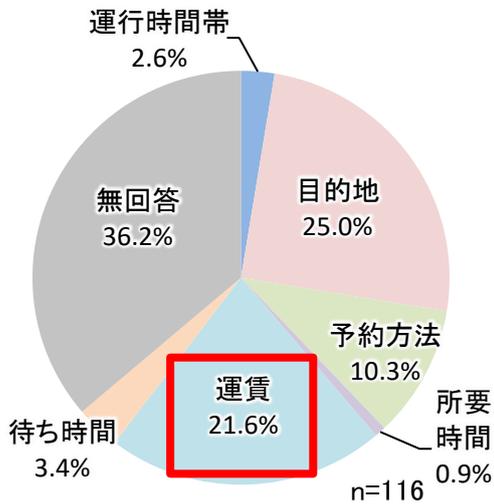


図 運行内容について1番目に満足している項目

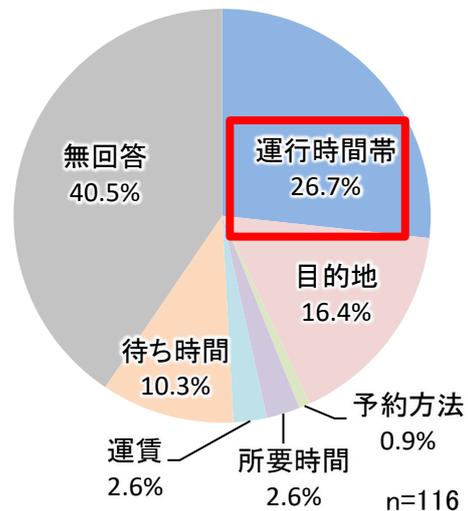


図 運行内容について1番目に不満に思う項目

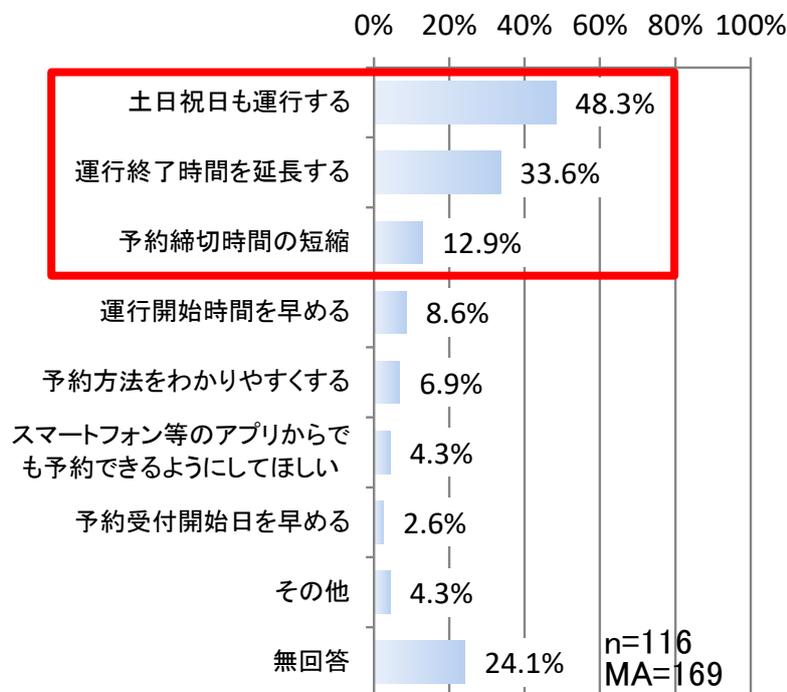


図 ふれ愛タクシーの改善点

5. 非利用者の特性

- 登録しているものの、利用していない理由として、「自分で自動車を運転できるから」との回答が多いものの、「利用方法がよくわからず、使いづらいから」との回答も見られます。
- 使いづらい点として、予約方法のわかりにくさ、予約締切時間 30 分前で利用しづらいとの回答が見られます。
- 回答者数が少ないものの、改善されれば、利用する意向を示しています。

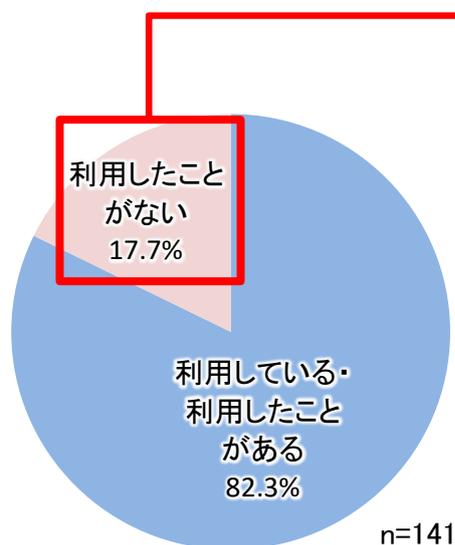


図 うれ愛タクシーの利用有無（再掲）

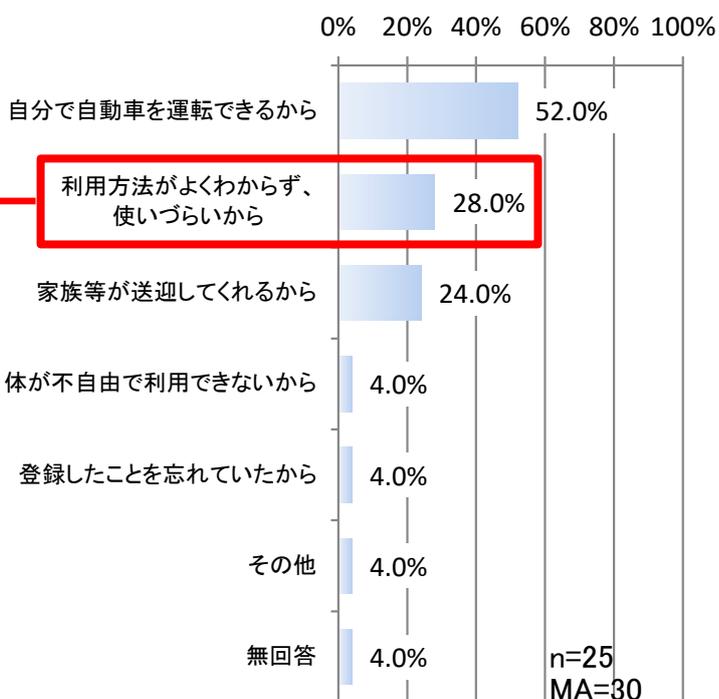


図 うれ愛タクシーを利用しない理由

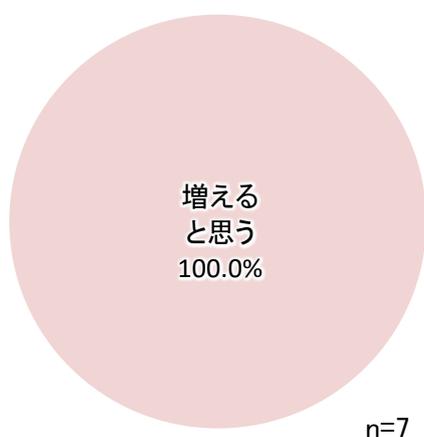


図 使いづらい点が改善された場合の利用意向

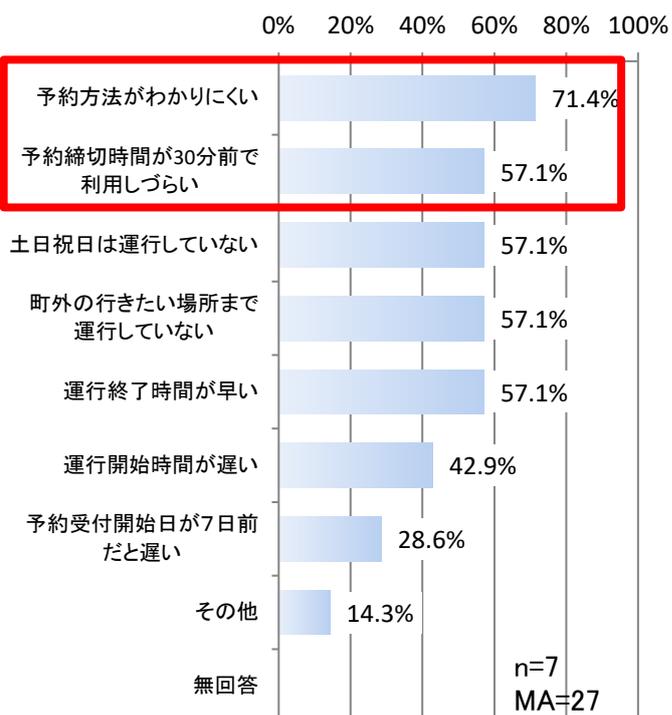


図 うれ愛タクシーの使いづらい点

2-3-3 福ちゃん号利用者アンケート調査

1) 調査概要

項目	内容
調査対象者	福ちゃん号の利用者
調査方法	車内留め置き，車内または郵送回収（Web 回答も可）
調査時期	令和5年11月13日（月）～令和5年11月26日（日）
配布数・回収数	42人

2) 調査結果（概要）

1. 回答者の属性

①年齢及び自動車の運転状況

- ・回答者の年齢は、「75歳以上」が81.0%と最も高くなっています。
- ・自動車の運転状況は、免許を保有していない回答者が多く見られます。

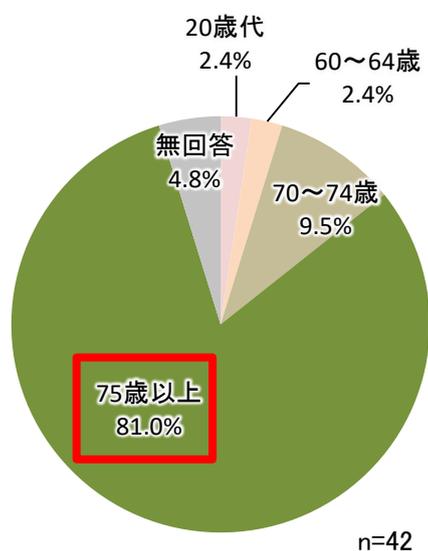


図 年齢

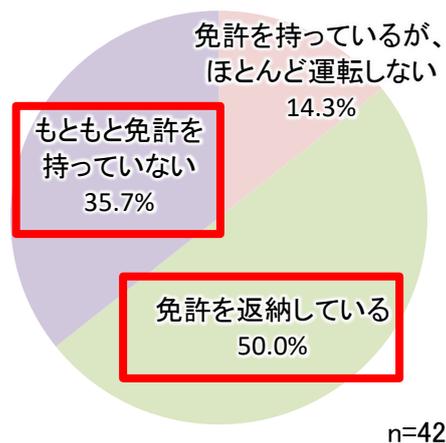


図 自動車の運転状況

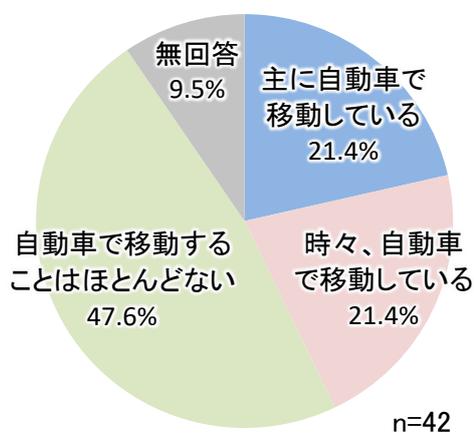


図 自動車での移動状況
（乗せてもらう場合も含む）

2. 利用頻度や利用目的

- ・利用目的としては、買物、通院の利用が見られます。週に数回程度の利用が多い状況となっています。

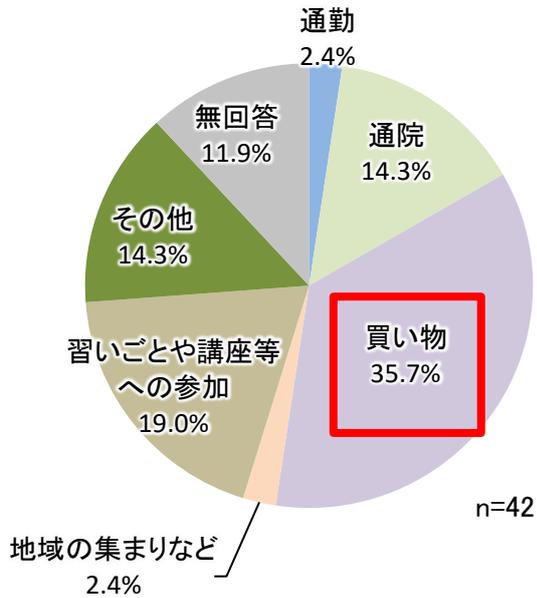


図 1 一番目に多い利用方法の利用目的

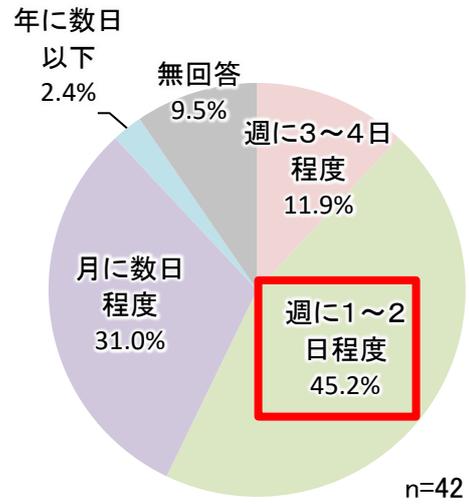


図 1 一番目に多い利用方法の利用頻度

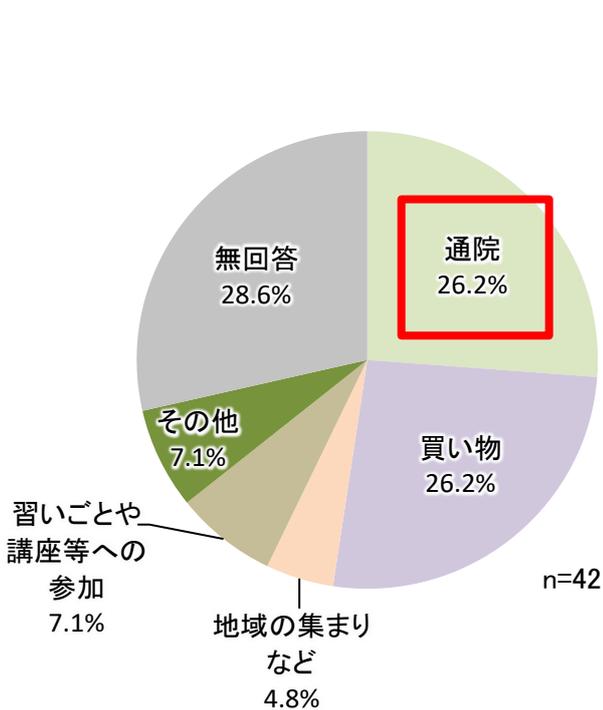


図 2 二番目に多い利用方法の利用目的

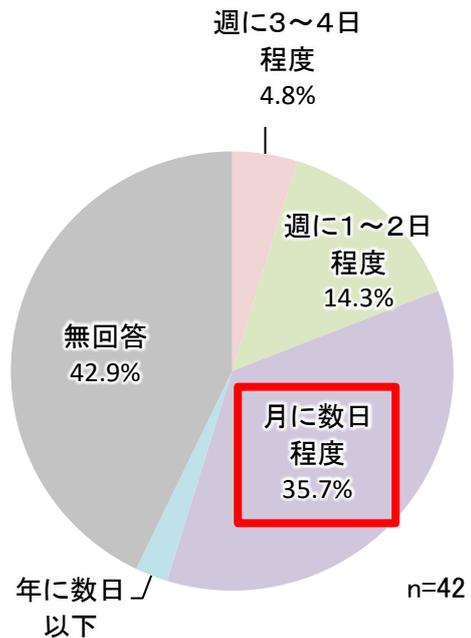


図 2 二番目に多い利用方法の利用頻度

3. 利用状況

- 往復利用が57.1%となっている一方で、行きだけの利用が21.4%となっています。
- 片方の移動手段としては、徒歩が多くなっており、他の交通手段の選択肢がない利用者が多く存在している実態が見られます。
- 理由としては、「時間に合う便がないから」との回答となっています。

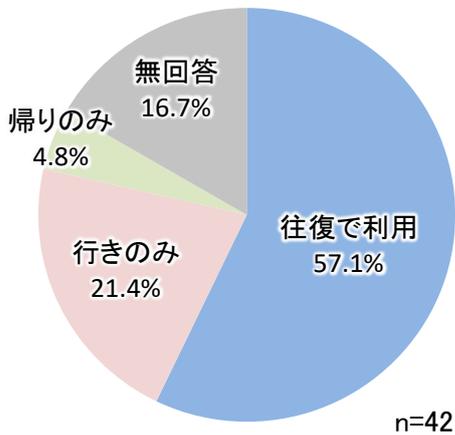


図 1 一番目に多い利用の往復の利用状況

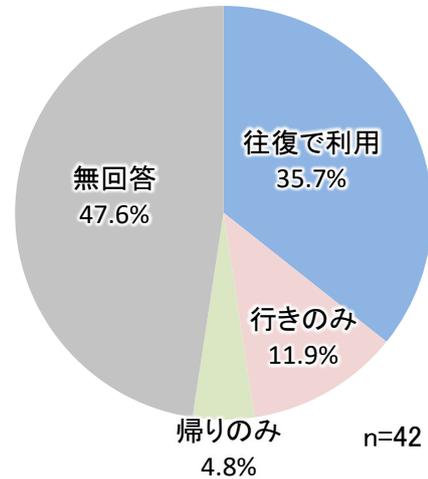


図 2 2番目に多い利用の往復の利用状況

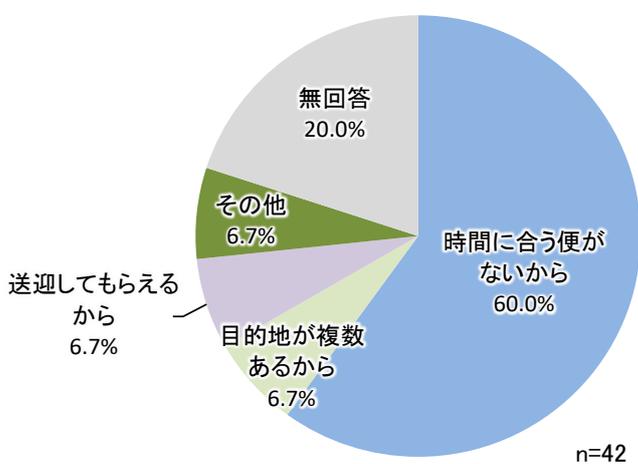


図 往復で利用していない理由

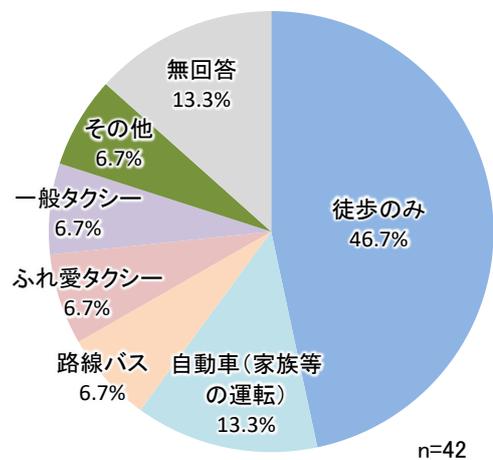


図 往復で利用していない場合の
もう一方の移動手段

4. 改善ニーズと有料化に対する意見

- 改善ニーズとしては、運行本数の増加、土日の運行を求める意見が見られます。
- 有料化に対しては、利便性を向上に伴う有料化を求める回答が61.9%と多い一方で、現在のまま無料運行を求める回答も35.7%と見られます。

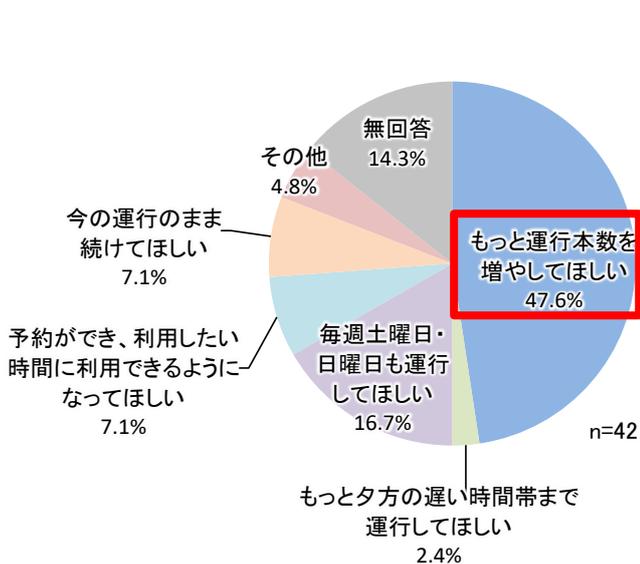


図 今後の福ちゃん号の運行についての考えに最もあてはまる項目

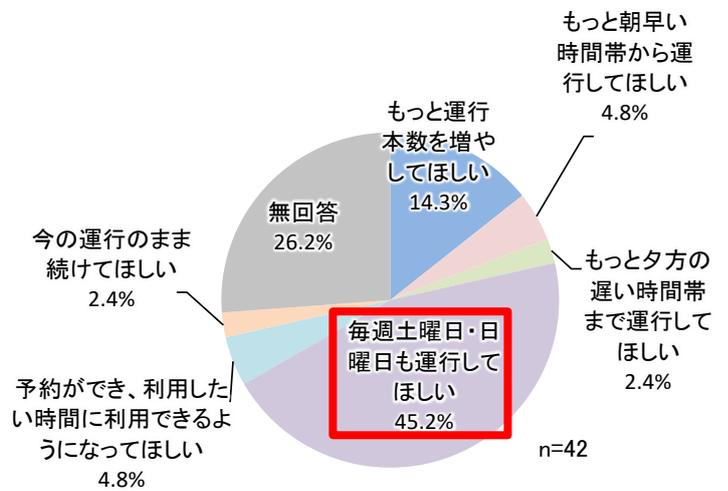


図 今後の福ちゃん号の運行についての考えに2番目にあてはまる項目

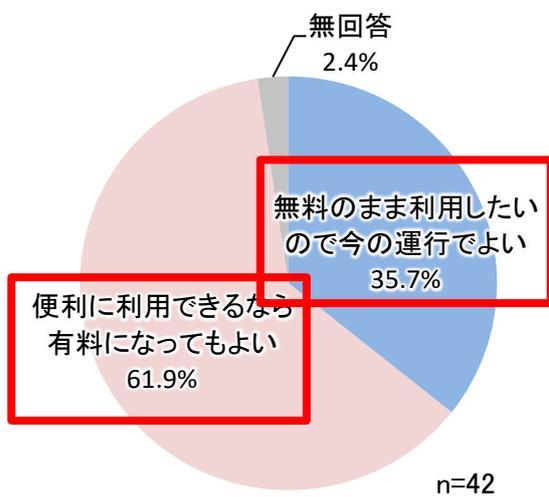


図 福ちゃん号が有料化した場合の利用意向

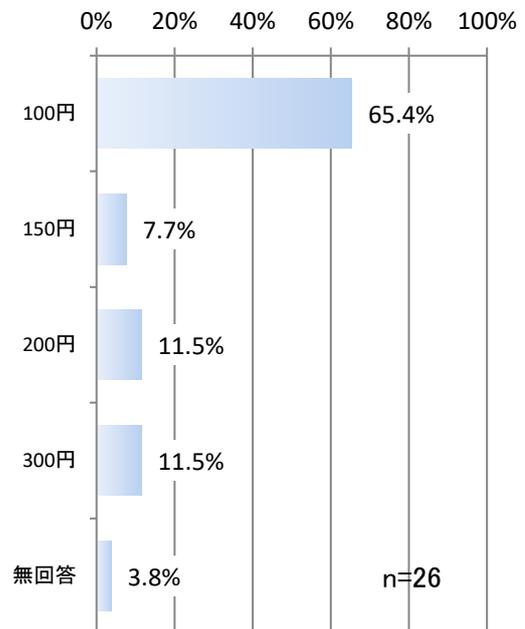


図 有料にした場合の希望する料金

2-3-4 路線バス利用者アンケート調査

1) 調査概要

項目	内容
調査対象者	路線バスの利用者
調査方法	車内留め置き，車内または郵送回収（Web 回答も可）
調査時期	令和5年10月30日（月）～令和5年11月26日（日）
配布数・回収数	60人

2) 調査結果（概要）

1. 回答者の属性

①年齢及び自動車の運転状況

- ・回答者の年齢は、「75歳以上」が33.3%，50歳代が28.3%と高くなっています。
- ・自動車の運転状況は，免許を保有していない回答者が多く見られます。

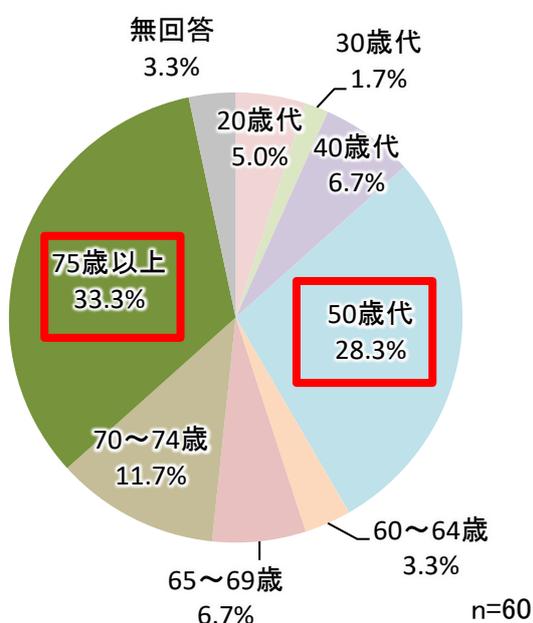


図 年齢

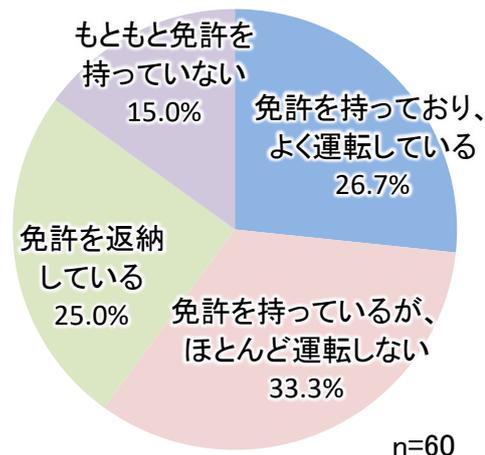


図 自動車の運転状況

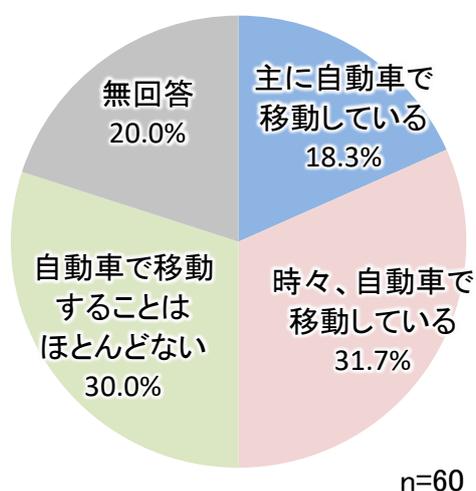


図 自動車での移動状況
(乗せてもらう場合も含む)

2. 利用頻度や利用目的

- ・利用目的としては、通勤、買物の利用が見られます。週5日以上の利用や週に数回程度の利用が多い状況となっています。

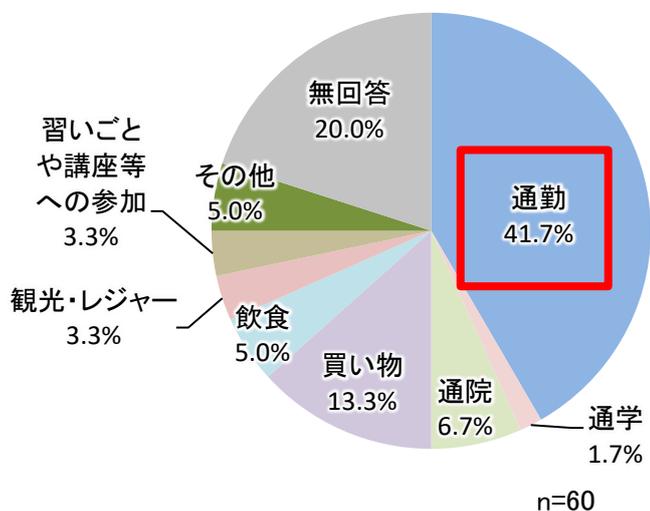


図 1 番目に多い利用方法の利用目的

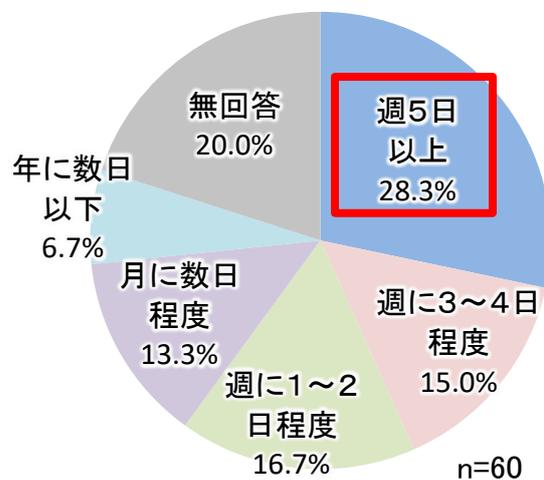


図 1 番目に多い利用方法の利用頻度

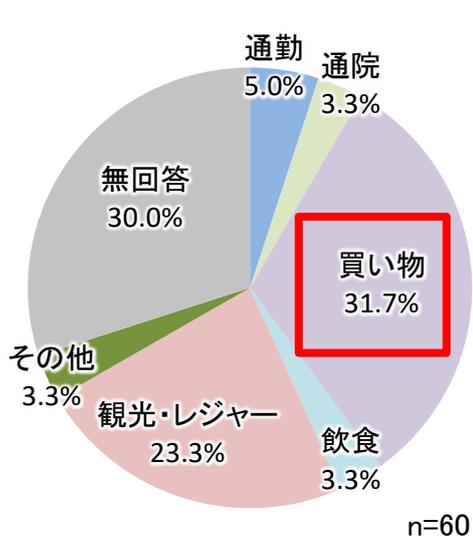


図 2 番目に多い利用方法の利用目的

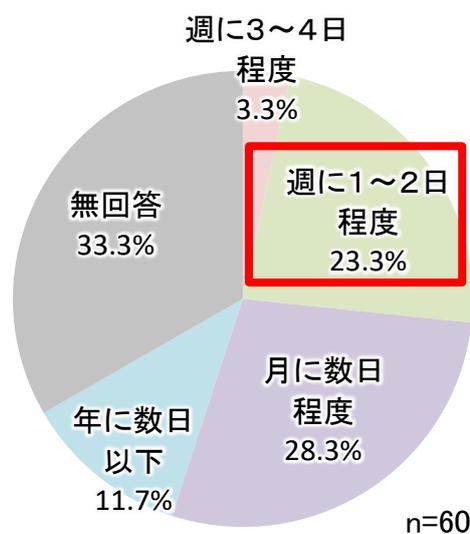


図 2 番目に多い利用方法の利用頻度

3. 利用状況

- 往復利用が53.3%となっている一方で、行きみの利用が13.3%となっています。
- 片方の移動手段としては、自動車（運転・送迎）と徒歩が多くなっています。
- 理由としては、「時間に合う便がないから」との回答となっています。

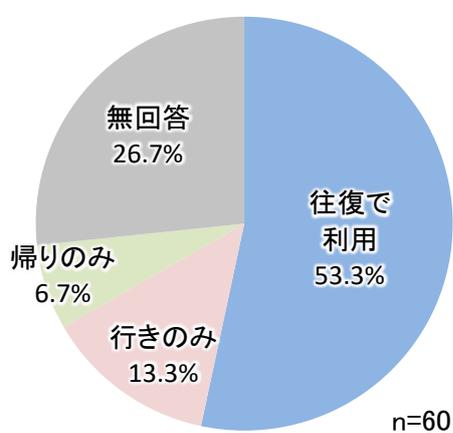


図 1 番目に多い利用の往復の利用状況

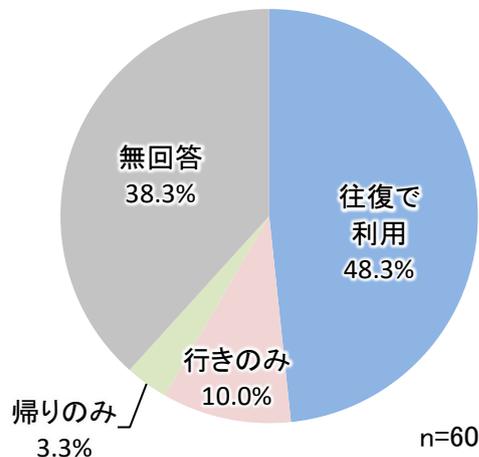


図 2 番目に多い利用の往復の利用状況

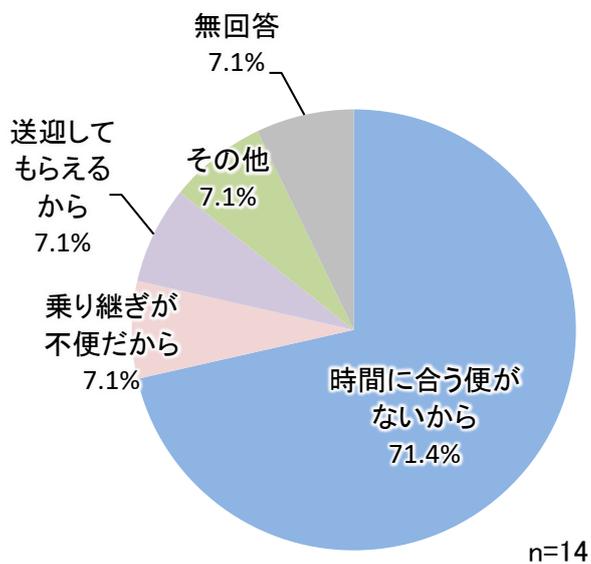


図 往復で利用していない理由

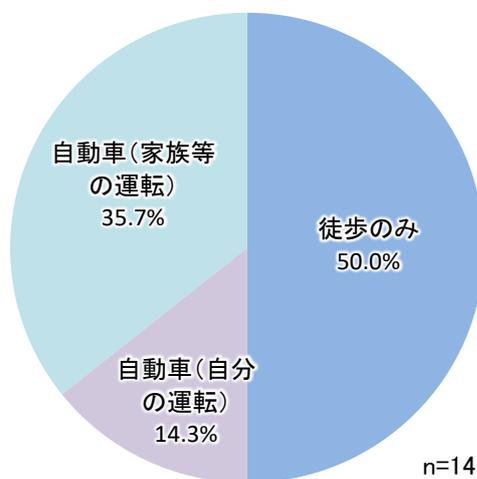


図 往復で利用していない場合のもう一方の移動手段

4. 改善ニーズと有料化に対する意見

- 改善ニーズとしては、各時間帯における運行本数の増加、鉄道やバスへの乗り継ぎのしやすさなど、改善ニーズが多様化しています。
- 鉄道やバスへの乗り継ぎのしやすさは、現在の運行サービスの中でも対応できる利便性を向上に伴う有料化を求める回答が61.9%と多い一方で、現在のまま無料運行を求める回答も35.7%と見られます。

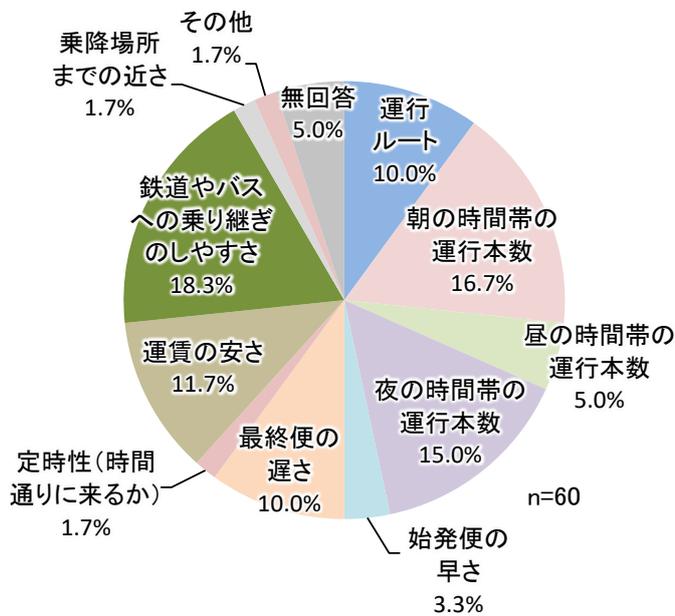


図 公共交通利用で1番目に重要な項目

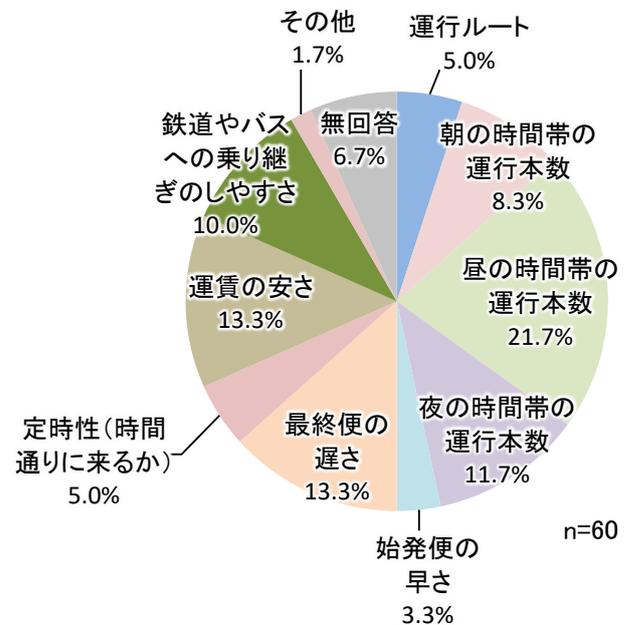


図 公共交通利用で2番目に重要な項目

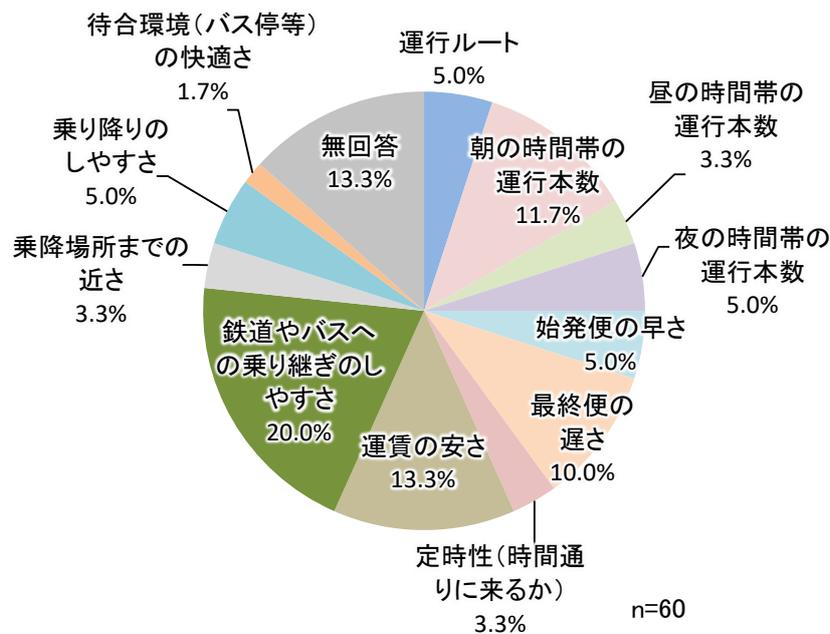


図 公共交通利用で3番目に重要な項目

2-3-5 公共交通事業者ヒアリング

1) 調査概要

項目	内容
調査対象者	タクシー事業者：布川交通 株式会社 路線バス事業者：大利根交通自動車 株式会社
調査方法	利根町職員が各社に訪問し、ヒアリングシートに沿って聞き取りを行いました。
調査時期	2024年2月21日（木）
配布数・回収数	体制（車両台数や人員など） タクシー，ふれ愛タクシー，路線バスの利用実態 事業者として感じている公共交通の問題点や課題 など

2) 調査結果（概要）



タクシー事業者

- 人手不足を感じています。
- タクシーは、主に通院や通勤で利用されることが多いです。
- ふれ愛タクシーについては、「日曜日・祝日の運行」「運行時間の拡大（18時頃まで）」などの要望をいただくことが多いです。
- AI配車システムを導入した運行を受託しています。



路線バス事業者

- ドライバー不足，ドライバーの高齢化を抱えています。
- さらに2024年4月に施行される「働き方改革関連法」の影響で，現状のサービスレベルを維持することが難しくなります。
- 町中心部内の移動で路線バスが利用されることは少なく，人手不足も深刻化しているため，運行内容見直しの必要性を感じています。
- 栄橋における交通渋滞の影響で，定時性が担保しにくいいため，布佐駅方面への路線バス利用は多くないです。
- 利根町とも協力しながら，公共交通の利用促進を図っていきたいです。

2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

上位・関連計画内に位置付けられている“公共交通に関する施策”等を抽出し、地域公共交通が果たすべき役割等を整理しました。

1) 第5次利根町総合振興計画

計画概要	<p>主要な課題である人口減少を緩和するために、外から人を呼び込む直接的な施策だけでなく、町内部の魅力とブランド力を高めることが重要と考えられています。また、全世代の町民の「元気」を町の財産と捉え、それを様々な分野で活かすことにより、町民と地域が活動的になり、「利根町に住み続けたい」と思えるようなまちづくりの好循環を目指しています</p>
計画期間	2019年度（平成31年度）から2030年度（令和12年度）
目指す将来像	<p>「ともに創ろう みんなが住みたくなるまち とね」が将来像とされています。この将来像は、町民全体の「元気」を活かし、子育て、福祉、教育、経済、防災など町が関わる全ての分野で町民と地域が活動的になり、住み続けたいと思えるようなまちづくりを進めることを目指しています</p>
公共交通に関する記載	<p>道路・交通網の整備に関しては、公共交通を充実させるために、町民のニーズを捉えながら公共交通事業者などと連携を取り、公共交通の利便性の向上と公共交通サービスの確保を図ります。</p>

2) 利根町都市計画マスタープラン

計画概要	<p>都市の将来像や土地利用、道路、公園、下水道などの都市施設の整備方針を示す、都市づくりの総合的な指針。長期的な視点から、実現すべき都市の将来像を明確にし、町が決定する都市計画法に基づく方向性や都市整備に関わる総合的な指針を示している。</p>
計画期間	2019年度（平成31年度）から2030年度（令和12年度）
目指す将来像	<p>「高齢化、情報化、国際化等の社会環境変化のなかでも、『利根町らしさ』を創出・発揮しながら、いきいきと躍動し、持続的に発展していくまち」を目指します。利根町が持つ歴史や観光、利根川などの魅力的かつ個性的な資源を活かし、都市機能がバランス良く配備された田園都市の実現を目指す</p>
公共交通に関する記載	<p>道路・交通に関しては、「利便性の高い都市形成に向けた道路・交通ネットワークの形成」を目標とし、子どもから高齢者まで誰もが安心できる道路空間を確保し、広域的な利用を含め利便性の高い公共交通の形成を図る。</p>

2-5 地域公共交通を取り巻く環境の変化

地域公共交通を取り巻く環境も変化しており、これらの変化や先進的な取組を踏まえながら、本町の公共交通サービスを検討していく必要があります。

2-5-1 人手不足と人件費・燃料費の高騰

バス業界では深刻な運転手不足や、令和6（2024）年4月から施行された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改定により、路線の廃止や減便を含む再編が進められています。また、全国的な人件費・燃料費の高騰に見舞われており、公共交通サービスの運行に係る費用は増加傾向にあります。

2-5-2 公共交通サービスのデジタル化

① 自動運転技術の導入

人間の介入なしにバスやタクシー等を運行する技術で、交通事故減少や運行効率の向上、ドライバー不足の解消などが期待されています。

② オープンデータ化

公共交通のデータ（時刻表、ルート情報など）を公開し、アプリ開発者などがアクセスできるようにする取組です。これにより、地域のバスや電車の時刻表、遅延情報などが、アプリやウェブサイトで簡単に確認できるようになります。

③ AI デマンドシステム

公共交通の効率化と利便性向上を目指した先進的な技術です。このシステムは、乗客の需要をリアルタイムで予測し、最適な運行スケジュールを生成するために AI を活用します。これにより、利用者は待ち時間の短縮や運行の信頼性向上を体感できるほか、公共交通機関は運行コストの削減や効率的なリソース配分が可能となります。

2-5-3 カーボンニュートラル

我が国は、令和2（2020）年10月に、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言しました。

3. 地域公共交通が抱える課題

町の現状や上位関連計画を踏まえ、本町の地域公共交通が抱える課題を整理しました。

課題① 町内施設(商業施設・医療施設)への移動手段の拡充

- 町内において生活関連施設が立地しており、町民アンケート調査では買物や通院における町内施設までの移動も確認されていることから、町内施設までの移動をより便利にするための検討が必要であると考えます。

課題② 町外施設(鉄道駅・主要医療施設)への移動手段の拡充

- 町民アンケート調査では、買物・通院・通勤・通学における町外移動が多く、町民の生活圏が町外にも及んでいることが確認されました。具体的な行き先としては、鉄道駅(取手駅、布佐駅など)や大型商業施設(龍ヶ崎市タイヨー、ヤオコー藤代店等)、医療施設(JA とりで総合医療センター、済生会病院等)への移動が多い状況です。これらのことから、町外施設までの移動手段の拡充が必要であると考えます。

課題③ 公共交通の利用促進

- 公共交通利用数の減少に伴い、運行便数も減少している状況です。このままでは持続的な公共交通サービスの提供が難しくなってしまうため、利用促進を行う必要があると考えます。

課題④ 輸送資源の活用検討

- 交通事業者におけるドライバー不足やドライバーの高齢化、さらには「働き方改革関連法の施行(2024年4月~)」によって公共交通の担い手が不足している状況です。このままでは持続的な公共交通サービスの提供が難しくなってしまうため、近隣自治体のコミュニティバスや地域主体の交通サービスなどを活用しながら、公共交通の担い手を確保する必要があると考えます。

課題⑤ 高齢化社会に対応した移動支援

- 本町においては、人口減少・高齢化が進行しており、今後もその傾向は続くと推計されています。現状では、75歳以上の町民においても自家用車で移動ができている状況ですが、将来的に自家用車を運転できない高齢者が増えていくことが想定されます。これらのことから、高齢者の移動支援を検討する必要があると考えます。

課題⑥ 福ちゃん号およびふれ愛タクシーの利便性向上

- 福ちゃん号やふれ愛タクシーが高齢者の移動を支えている一方で、公共交通利用者アンケート調査では、満足度が約30%であること、往復利用がされていないこと、増便などの要望が多いことなど、両サービスにおいても改善の余地があることが確認されました。このことから、さらなる利便性向上に向けた検討および取組が必要と考えます。

課題⑦ 便利で効率的な公共交通ネットワークの構築

- 都市計画マスタープランに示すとおり、本町では「利便性の高い都市形成に向けた道路・交通ネットワークの形成」を図るとしています。現在では、路線バス・福ちゃん号・ふれ愛タクシー等によって公共交通ネットワークが形成されており、一部の交通結節点では乗継ダイヤの調整なども行われています。
しかし、交通事業者ヒアリングでは「公共交通の乗継利用が少ない」という状況もあり、町内の公共交通を一体的に見直し、より便利でより効率的な公共交通ネットワークを構築する必要があると考えます。

4. 地域公共交通が目指す方向性

4-1 基本理念・基本方針

前項までの整理を踏まえ、本町の地域公共交通計画の基本理念を定めました。

＜利根町地域公共交通計画の基本理念＞

みんなの生活を みんなで支える
持続可能な 地域公共交通ネットワークの構築

現在は、町内を運行する多様な公共交通サービスがみなさんの生活を支えています。公共交通サービス同士のつながりを強化することで、みなさんの生活をより強固に支えていきます。一方で、社会情勢の変化等により、行政・事業者だけで公共交通サービスを維持することが難しい状況にあるため、地域住民やその他関係者とも一丸となって公共交通サービスを支えることを目指します。

4-2 計画目標および評価指標

4-2-1 計画目標

基本理念を踏まえ、計画目標を定めました。

■計画目標① 町内の移動を支える公共交通サービスの提供

自宅から町内主要施設や交通結節点等への移動手段を提供することで“町民の買物および通院を支える”。

■計画目標② 町外への移動を支える公共交通サービスの提供

町内主要拠点や交通結節点等から町外主要施設（鉄道駅や医療施設など）までの移動手段を提供することで“町民の買物・通院・通勤・通学を支える”。

■計画目標③ スマートに連携する公共交通ネットワークの構築

町内外の交通サービス連携による利便性向上を図り“生活を支える持続可能な地域公共交通ネットワークを構築する”。

■計画目標④ 地域とともに支える公共交通サービスの提供

行政（利根町）・交通事業者だけでなく、地域住民や近隣自治体とも連携することで、公共交通サービスを“みんなで支える”。公共交通を利用することで財政面で支える。公共交通の担い手となることで人材面で支える。

■計画目標⑤ 高齢者の生活を支える公共交通サービスの提供

自家用車を持たない高齢者でも自由に移動できる公共交通サービスを提供することで、“高齢者の生活を支える”。

4-2-2 評価指標

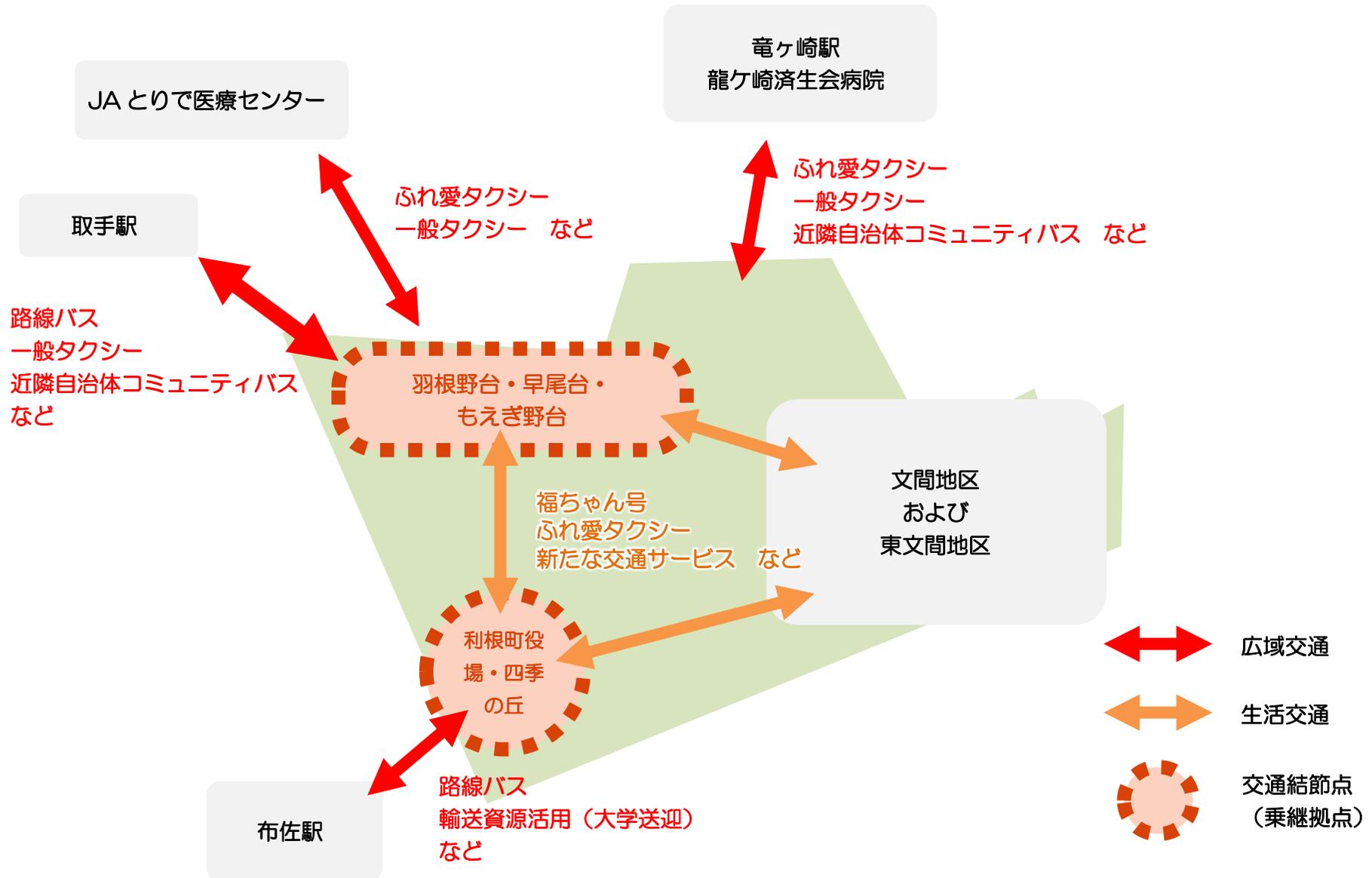
本計画に掲げる計画目標の達成状況を評価するための指標を下記のとおり設定します。

計画目標	評価指標	現状値	目標値 (R11)	評価指標の考え方	算出方法
計画目標 ① 町内の移動を支える公共交通サービスの提供	町が主体となる公共交通サービスの利用者数(運行便数あたり)	●●	現状値以上	町内の移動を支える交通は、町が実施主体となる「福ちゃん号」「ふれ愛タクシー」が担うことから、それぞれの利用者数を以て、計画目標①の達成状況を確認する。	「福ちゃん号・ふれ愛タクシーの年間利用者数」を「福ちゃん号・ふれ愛タクシーの年間運行便数」で除した数値を算出する。
計画目標 ② 町外への移動を支える公共交通サービスの提供	路線バスの運行本数	●●	※ 関係者と調整の上 決定	町外への移動を支える交通は、主に路線バスが担うことから、そのサービス提供状況(運行本数)および利用者数を以て、計画目標②の達成状況を確認する。	路線バスの年間運行便数をカウントする。 ※町内運行路線のみを集計
	路線バスの利用者数 (運行便数あたり)	●●	※ 関係者と調整の上 決定		「路線バスの年間利用者数」を「路線バスの年間運行便数」で除した数値を算出する。 ※町内運行路線のみを集計
計画目標 ③ スマートに連携する公	“公共交通と自家用車・自転車”の乗継利用を促進するための取組件数	●●	現状値以上	町内の公共交通と自家用車・自転車との連携を強化するため、乗り継ぎ環境整備等を行う予定である。それら取組の実施件数を以て、計画目標③の達成状況を確認する。	公共交通と自家用車・自転車との乗継利用促進を目的として実施した取組(待合環境整備など)をカウントする。

計画目標	評価指標	現状値	目標値 (R11)	評価指標の考え方	算出方法
公共交通ネットワークの構築	“公共交通同士”の乗継利用を促進するための取組件数	●●	現状値以上	町内の公共交通同士の連携を強化するため、企画乗車券導入やダイヤ調整等を行う予定である。それら取組の実施件数を以て、計画目標③の達成状況を確認する。	公共交通同士の乗継利用促進を目的として実施した取組（運賃施策、共通乗車券など）をカウントする。
計画目標④ 地域とともに支える公共交通サービスの提供	公共交通に対する支出額(利用者あたり)	●●	現状値以下	町民が公共交通を利用することで財政面を支えることを目指していることから、利用者一人に対する支出額を以て、計画目標④の達成状況を確認する。	「路線バス・福ちゃん号・ふれ愛タクシーに対する町の年間支出額」を「路線バス・福ちゃん号・ふれ愛タクシーの年間利用者数」で除した数値を算出する。 ※その他、新たな交通サービスを導入した場合は、その支出額と利用者数も含めて算出する。
計画目標⑤ 高齢者の生活を支える公共交通サービスの提供	高齢者の“買物”における公共交通利用率	●●	現状値以上	高齢者の日常移動のうち、特に買物・通院を支えることを目指していることから、それぞれの外出における公共交通利用率を以て、計画目標⑤の達成状況を確認する。	町民アンケート調査等を行い、買い物・通院において、「路線バス」「福ちゃん号」「ふれ愛タクシー」「一般タクシー」を利用している人の割合を算出する。 ※その他、新たな交通サービスを導入した場合は、その利用も含めて算出する。
	高齢者の“通院”における公共交通利用率	●●	現状値以上		

4-3 目指す将来像（令和6年7月時点）

※施策・事業の検討を進める中で、適宜修正予定



4-4 地域公共交通ネットワークの基本的な考え方

公共交通ネットワークの基本的な考え方を以下のとおり整理し、持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。

表 公共交通ネットワークの基本的な考え方

類型	機能・役割	該当する路線・施設
広域交通	○本町と町外をつなぎ、主に通勤・通学や通院、買い物を支える公共交通サービス。	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・ふれ愛タクシー ・一般タクシー など
生活交通	○各地域と町内施設や交通結節点をつなぎ、主に買い物や通院を支える公共交通サービス。	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉バス ・ふれ愛タクシー ・一般タクシー ・新たな交通サービス など
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ○広域交通や生活交通が乗り入れ、公共交通同士、公共交通と自家用車等が接続する拠点。 ○快適な待合環境の整備、分かりやすい情報発信、ダイヤ調整等を行うことで、乗継利用をサポートする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利根町役場 ・大利根交通自動車(株)北方車庫 など

4-5 地域公共交通の役割・必要性

地域公共交通の役割・必要性を下記のとおり整理しました。

なお、複数自治体に跨って運行する路線バスについては、交通事業者等の運営努力だけでは路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業や関係自治体の補助による、運行の維持・確保を検討します。

路線名・運行区間	運行主体・運行形態	役割・必要性	補助事業の活用
取手駅－北方車庫	<ul style="list-style-type: none"> ・大利根交通自動車(株) ・定時定路型 	<ul style="list-style-type: none"> ・もえぎ野台・羽根野台から取手駅までを運行し、主に住宅団地住民の通勤・通学手段になっている。 	
取手駅－もえぎ野台			
取手駅－立崎		<ul style="list-style-type: none"> ・立崎～もえぎ野台・羽根野台～取手駅を運行し、主に通勤・通学手段になっている。 	
取手駅－利根ニュータウン東		<ul style="list-style-type: none"> ・利根ニュータウン・根野台から取手駅までを運行し、主に住宅団地住民の通勤・通学手段になっている。 	
布佐駅－利根ニュータウン東		<ul style="list-style-type: none"> ・もえぎ野台・羽根野台から取手駅までを運行し、主に住宅団地住民の通勤・通学手段になっている。 	
福祉バス(福ちゃん号)	<ul style="list-style-type: none"> ・利根町 ・定時定路型 	<ul style="list-style-type: none"> ・保健福祉センターをはじめ、文化センター・図書館・役場等をつなぎ、町内におけるおでかけを支えている。 	
ふれ愛タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・利根町 ・区域運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・町内全域を対象に運行し、主に高齢者の通院を支えている。 	

※1 国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用

※2 国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

5. 計画目標達成に向けた施策および事業

5-1 事業一覧

施策	事業 (★：重点事業)	取組概要	実施主体	関係する計画目標 (●：直接的関係 ○：間 接的關係)				
				①	②	③	④	⑤
施策1 公共交通 ネットワ ークの再 編	①路線バスの見直し	○町内運行路線の利用状況に応じた見直しを行う。町と交通事業者で協議・調整を行いながら、利用が少ない区間を見直し、利用が多い区間を維持・増便等を検討する。	町・交通事業者		●			●
	②福ちゃん号の運行効率化★	○外回りコース、内回りコースの利用状況に応じた見直しを行う。本事業は「ふれ愛タクシーの利便性向上」と一体的に検討する。 【イメージ】運行ルートの短縮化 + 運行便数の増便 など	町・交通事業者	●	○			●
	③ふれ愛タクシーの利便性向上★	○ふれ愛タクシーの更なる利便性向上に向けた見直しを行う。本事業は「福ちゃん号の運行効率化」と一体的に検討する。 【イメージ】AI デマンドシステムの導入による運行効率化（待ち時間短縮、ネット予約対応） 町外乗り入れポイントの追加など	町・交通事業者	●	○			●
	④新たな交通サービスの検討	○路線バスや福ちゃん号、ふれ愛タクシーによってカバーできない移動ニーズがある場合に、新たな公共交通サービスを検討する。 ○住宅団地内や住宅団地からバス停や布佐駅・スーパー等までの移動を支えるサービスを検討する。本事業は施策3の取組と一体的に検討する。 【イメージ】グリーンスローモビリティ、自家用有償旅客運送 など	町・交通事業者	●				●
施策2	⑤交通結節点における乗継環境整備★	○北方車庫、もえぎ野待避所、などに駐車場（自転車置き場を含む）の整備、ダイヤ調整等を行うことで、公共交通同士、自家用車や自転車と公共交通の乗継利便性を高める。	町・交通事業者	○	○	●		

交通モード間の連携強化	⑥一体的な運賃体系の構築検討	○複数の交通サービスを利用時における、支払い方法の統合や乗継割引等を検討し、乗継利便性を高める。	町・交通事業者	○	○	●			
施策3 公共交通の担い手の確保	⑦交通事業者の運転手確保に向けた支援の検討	○町が発行する広告媒体などを通して、運転手募集に関する広告等について支援を行うことを検討する。 ○新規に運転手を雇用した公共交通事業者を対象に就労支援金を支給することを検討する。	町			●	●		
	⑧近隣市の交通サービスの乗り入れ検討	○龍ヶ崎市・取手市・我孫子市と調整しながら、コミュニティバスの町内乗り入れ等を検討する。 ○また、町内交通（ふれ愛タクシーなど）による近隣市コミュニティバスのバス停への乗り入れなども併せて検討する。	町・近隣市			●	○	●	
	⑨地域主体の公共交通サービスの導入検討	○公共交通サービスが十分でない地域（文間地区・東文間地区）を対象に自家用有償旅客運送、ボランティア輸送等の導入を検討する。検討や導入にあたっては、利根町と町民が一体となり、検討を進める。	町・町民	●				●	●
施策4 公共交通の利用促進	⑩総合交通マップ・総合時刻表の作成	○町内公共交通の運行ルート、ダイヤ、利用方法、乗継案内等を一つの冊子にまとめる。 ○その他、公共交通に関する求人情報、公共交通が抱えている現状などの掲載も検討する。	町					●	○
	⑪周知チラシ等の充実	○公共交通を知ってもらうための取組として、運行情報や利用方法等を簡潔にまとめたチラシやポスターを作成する。	町					●	
	⑫乗り方教室の開催	○公共交通の利用方法を知ってもらい、利用意識を持ってもらうための取組として、乗り方教室を開催する。町内のイベント等に併せて、実施することも検討する。可能であれば、実際のバス車両を用いて、乗車～降車までの一連の流れを実際に体験してもらう。	町・交通事業者					●	○

【参考】計画目標① 町内の移動を支える公共交通サービスの提供 / 計画目標② 町外への移動を支える公共交通サービスの提供 / 計画目標③ スマートに連携する公共交通ネットワークの構築 / 計画目標④ 地域とともに支える公共交通サービスの提供 / 計画目標⑤ 高齢者の生活を支える公共交通サービスの提供

5-2 事業の詳細

事業①	路線バスの見直し				
実施内容	■取組内容 ・町内運行路線の利用状況に応じた見直しを行う。町と交通事業者で協議・調整を行いながら、利用が少ない区間を見直し、利用が多い区間を維持・増便等を検討する。				
実施主体	町・交通事業者				
関連する計画目標	計画目標② 町外への移動を支える公共交通サービスの提供 計画目標⑤ 高齢者の生活を支える公共交通サービスの提供				
実施スケジュール					
	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	関係者と調整後、記載				

準備・
検討

実施

評価・
検証

事業②	福ちゃん号の運行効率化				
実施内容	■取組内容 ・外回りコース、内回りコースの利用状況に応じた見直しを行う。本事業は「ふれ愛タクシーの利便性向上」と一体的に検討する。 【イメージ】 ・運行ルート短縮化 + 運行便数の増便 など				
実施主体	町・交通事業者				
関連する計画目標	計画目標① 町内の移動を支える公共交通サービスの提供 計画目標⑤ 高齢者の生活を支える公共交通サービスの提供				
実施スケジュール					
	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	関係者と調整後、記載				

準備・
検討

実施

評価・
検証

事業③	ふれ愛タクシーの利便性向上				
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ふれ愛タクシーの更なる利便性向上に向けた見直しを行う。本事業は「福ちゃん号の運行効率化」と一体的に検討する。 <p>【イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> AI デマンドシステムの導入による運行効率化（待ち時間短縮，ネット予約対応） 町外乗り入れポイントの追加 など <p>■AI デマンドシステムとは，</p> <ul style="list-style-type: none"> AI を活用することで利用者予約に対し，リアルタイムに最適配車を行うサービス。定まった路線を持たず，配車予約と車両位置からAI がリアルタイムに最適な運行ルートを決するため，乗合をしつつ，概ね希望時間通りの移動が可能となる。個々の移動ニーズに対応しつつ，低コストで一定数の人が同時に移動可能。龍ヶ崎市などでも試験導入されています。  <p>乗客はスマートフォンや電話から乗車予約</p> <p>AI による決定</p>				
実施主体	町・交通事業者				
関連する計画目標	計画目標① 町内の移動を支える公共交通サービスの提供 計画目標⑤ 高齢者の生活を支える公共交通サービスの提供				
実施スケジュール					
	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	関係者と調整後，記載				

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業④	新たな交通サービスの検討					
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスや福ちゃん号, ふれ愛タクシーによってカバーできない移動ニーズがある場合に, 新たな公共交通サービスを検討する。 住宅団地内や住宅団地からバス停や布佐駅・スーパー等までの移動を支えるサービスを検討する。本事業は施策3の取組と一体的に検討する。 <p>【イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> グリーンスローモビリティ, 自家用有償旅客運送 など <p>■参考事例（千葉県木更津市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 木更津市東部に位置する富来田地区では, 人口減少, 少子高齢化により公共交通の担い手確保が課題となったため, まちづくり協議会を設立し, 地域住民と共に移動サービスの提供を行っている。 					
実施主体	町・交通事業者					
関連する計画目標	計画目標① 町内の移動を支える公共交通サービスの提供 計画目標⑤ 高齢者の生活を支える公共交通サービスの提供					
実施スケジュール						
	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	
	関係者と調整後, 記載					

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業⑤	交通結節点における乗継環境整備				
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北方車庫，もえぎ野待避所，などに駐車場（自転車置き場を含む）の整備，ダイヤ調整等を行うことで，公共交通同士，自家用車や自転車と公共交通の乗継利便性を高める。 <p>■参考事例（宇野自動車株式会社）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の周辺に駐車場を設けることで，自家用車からバスへの乗継利用促進を図る取組。 <div data-bbox="443 633 1342 1077" style="text-align: center;"> </div>				
実施主体	町・交通事業者				
関連する計画目標	計画目標③ スマートに連携する公共交通ネットワークの構築				
実施スケジュール					
	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	関係者と調整後，記載				

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業⑥	一体的な運賃体系の構築検討				
実施内容	■取組内容 ・複数の交通サービスを利用時における、支払い方法の統合や乗継割引等を検討し、乗継利便性を高める。				
実施主体	町・交通事業者				
関連する計画目標	計画目標③ スマートに連携する公共交通ネットワークの構築				
実施スケジュール					
	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	関係者と調整後、記載				

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業⑦	交通事業者の運転手確保に向けた支援の検討										
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 町が発行する広告媒体などを通して、運転手募集に関する広告等について支援を行うことを検討する。 新規に運転手を雇用した公共交通事業者を対象に就労支援金を支給することを検討する。 <p>■参考事例（茨城県日立市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転手確保のための取組を行う市内公共交通事業者へ支援金等を交付することにより、市民の日常生活に欠かせない移動手段を確保するとともに、公共交通の安定的な運行継続を図っている。 補助内容は下記のとおり。 <table border="1" data-bbox="395 703 1382 1048" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">補助対象経費</th> <th style="width: 50%;">補助額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>求人誌を発行する事業者等（広告代理店を含む。）に対する、運転手募集のための宣伝広告費</td> <td rowspan="3"> <ul style="list-style-type: none"> 補助対象経費の2分の1（千円未満切捨て） 補助対象事業者1者当たり200千円を上限とする。 </td> </tr> <tr> <td>運転手募集の宣伝広告のための車両への車体塗装作業（ボディペイント塗装、ボディーステッカー貼付・焼付）に要する経費</td> </tr> <tr> <td>運転手募集のための就職説明会等の開催を案内する情報発信に必要な印刷製本費、宣伝広告費等（旅費、会場使用料、郵送料を除く。）</td> </tr> </tbody> </table>					補助対象経費	補助額	求人誌を発行する事業者等（広告代理店を含む。）に対する、運転手募集のための宣伝広告費	<ul style="list-style-type: none"> 補助対象経費の2分の1（千円未満切捨て） 補助対象事業者1者当たり200千円を上限とする。 	運転手募集の宣伝広告のための車両への車体塗装作業（ボディペイント塗装、ボディーステッカー貼付・焼付）に要する経費	運転手募集のための就職説明会等の開催を案内する情報発信に必要な印刷製本費、宣伝広告費等（旅費、会場使用料、郵送料を除く。）
補助対象経費	補助額										
求人誌を発行する事業者等（広告代理店を含む。）に対する、運転手募集のための宣伝広告費	<ul style="list-style-type: none"> 補助対象経費の2分の1（千円未満切捨て） 補助対象事業者1者当たり200千円を上限とする。 										
運転手募集の宣伝広告のための車両への車体塗装作業（ボディペイント塗装、ボディーステッカー貼付・焼付）に要する経費											
運転手募集のための就職説明会等の開催を案内する情報発信に必要な印刷製本費、宣伝広告費等（旅費、会場使用料、郵送料を除く。）											
実施主体	町										
関連する計画目標	計画目標② 町外への移動を支える公共交通サービスの提供 計画目標④ 地域とともに支える公共交通サービスの提供										
実施スケジュール											
	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度						
	関係者と調整後、記載										

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業⑧	近隣市の交通サービスの乗り入れ検討					
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 龍ヶ崎市・取手市・我孫子市と調整しながら、コミュニティバスの町内乗り入れ等を検討する。 また、町内交通（ふれ愛タクシーなど）による近隣市コミュニティバスのバス停への乗り入れなども併せて検討する。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>龍ヶ崎市コミュニティバス</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>取手市コミュニティバス</p> </div> </div>					
実施主体	町・近隣市					
関連する計画目標	計画目標② 町外への移動を支える公共交通サービスの提供 計画目標④ 地域とともに支える公共交通サービスの提供					
実施スケジュール						
	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	
	関係者と調整後、記載					

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業⑨	地域主体の公共交通サービスの導入検討				
実施内容	■取組内容 ・公共交通サービスが十分でない地域（文間地区・東文間地区）を対象に自家用有償旅客運送，ボランティア輸送等の導入を検討する。検討や導入にあたっては，利根町と町民が一体となり，検討を進める。				
実施主体	町・町民				
関連する計画目標	計画目標① 町内の移動を支える公共交通サービスの提供 計画目標④ 地域とともに支える公共交通サービスの提供 計画目標⑤ 高齢者の生活を支える公共交通サービスの提供				
実施スケジュール					
	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	関係者と調整後，記載				

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業⑩	総合交通マップ・総合時刻表の作成					
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内公共交通の運行ルート、ダイヤ、利用方法、乗継案内等を一つの冊子にまとめる。 ・その他、公共交通に関する求人情報、公共交通が抱えている現状などの掲載も検討する。 <p>■参考事例（千葉県旭市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内を運行する公共交通の情報を一つの冊子にまとめ、配布、HP への掲載を行っている。 					
						
実施主体	町					
関連する計画目標	計画目標④ 地域とともに支える公共交通サービスの提供					
実施スケジュール						
	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	
関係者と調整後、記載						

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業⑪	周知チラシ等の充実				
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通を知ってもらうための取組として、運行情報や利用方法等を簡潔にまとめたチラシやポスターを作成する。 <p>■参考事例（山梨県甲府市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 甲府市は、「過度に自家用車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適切に利用する状態」へと、少しずつ変えていくため、PR チラシ・ポスターを作成しました。 作成したチラシやポスターは、市内の公共・商業施設などに掲示しています。 				
実施主体	町				
関連する計画目標	計画目標④ 地域とともに支える公共交通サービスの提供				
実施スケジュール					
	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
関係者と調整後、記載					

準備・検討 実施 評価・検証

事業⑫	乗り方教室の開催				
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用方法を知ってもらい、利用意識を持ってもらうための取組として、乗り方教室を開催する。町内のイベント等に併せて、実施することも検討する。可能であれば、実際のバス車両を用いて、乗車～降車までの一連の流れを実際に体験してもらう。 <p>■参考事例（千葉県多古町）</p> <ul style="list-style-type: none"> 多古町では令和5年9月にバスの乗り方教室を実施し、バスの利用方法の周知を行った。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>				
実施主体	町・交通事業者				
関連する計画目標	計画目標④ 地域とともに支える公共交通サービスの提供				
実施スケジュール					
	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	関係者と調整後、記載				

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

5-3 実施スケジュール

施策	事業（★：重点事業）	R7	R8	R9	R10	R11
施策1 公共交通ネットワークの再編	①路線バスの見直し	関係者と調整後、記載				
	②福ちゃん号の運行効率化★					
	③ふれ愛タクシーの利便性向上★					
	④新たな交通サービスの検討					
施策2 交通モード間の連携強化	⑤交通結節点における乗継環境整備★					
	⑥一体的な運賃体系の構築検討					
施策3 公共交通の担い手の確保	⑦交通事業者の運転手確保に向けた支援の検討					
	⑧近隣市の交通サービスの乗り入れ検討					
	⑨地域主体の公共交通サービスの導入検討					
施策4 公共交通の利用促進	⑩総合交通マップ・総合時刻表の作成					
	⑪周知チラシ等の充実					
	⑫乗り方教室の開催					

検討・準備期間

実施期間

※毎年、事業の進捗状況および効果を確認しながら、計画を推進します。
 ※施策事業スケジュールの詳細は、資料編に掲載しています。

6. 計画の推進体制

6-1 推進体制

地域公共交通活性化協議会において、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、計画の改定を行っていきます。

推進組織	構成員	役割
利根町地域公共交通活性化協議会	交通事業者, 町民・公共交通の利用者, 学識経験者, 警察, 国・県の交通施策担当者等	本計画に位置付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。 また, 必要に応じて, 計画の改定に係る協議を行う。

6-2 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。

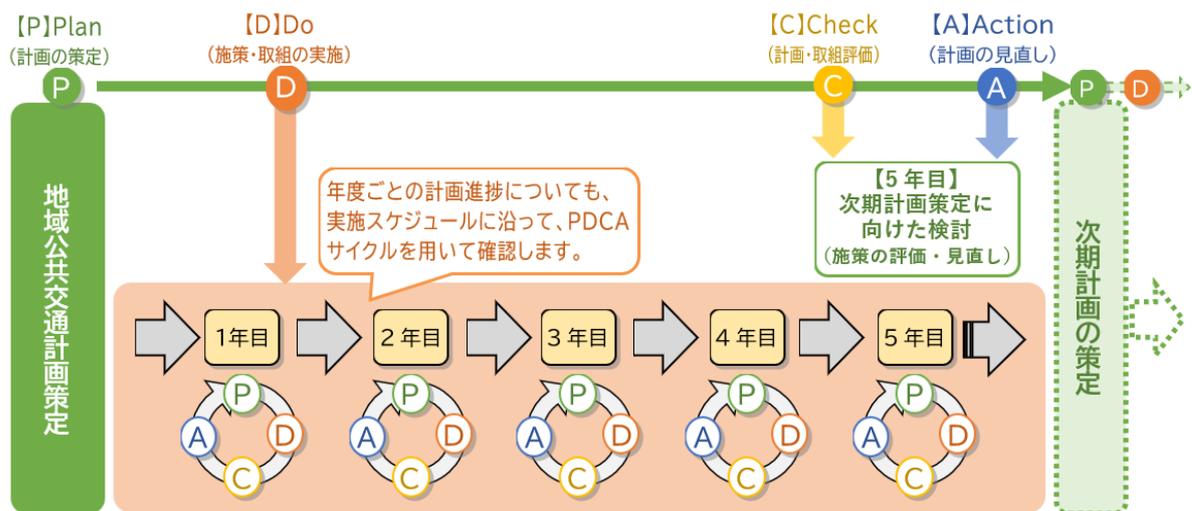


図 進捗管理イメージ

6-3 評価指標未達時の見直しの流れ

本計画で掲げた目標や位置付けた事業の進捗状況を確認しながら、予定どおり計画が推進されているのかを確認します。

目標が未達成となっている場合は、その要因を分析し、取組の方向性を再検討することで、計画推進を図ります。

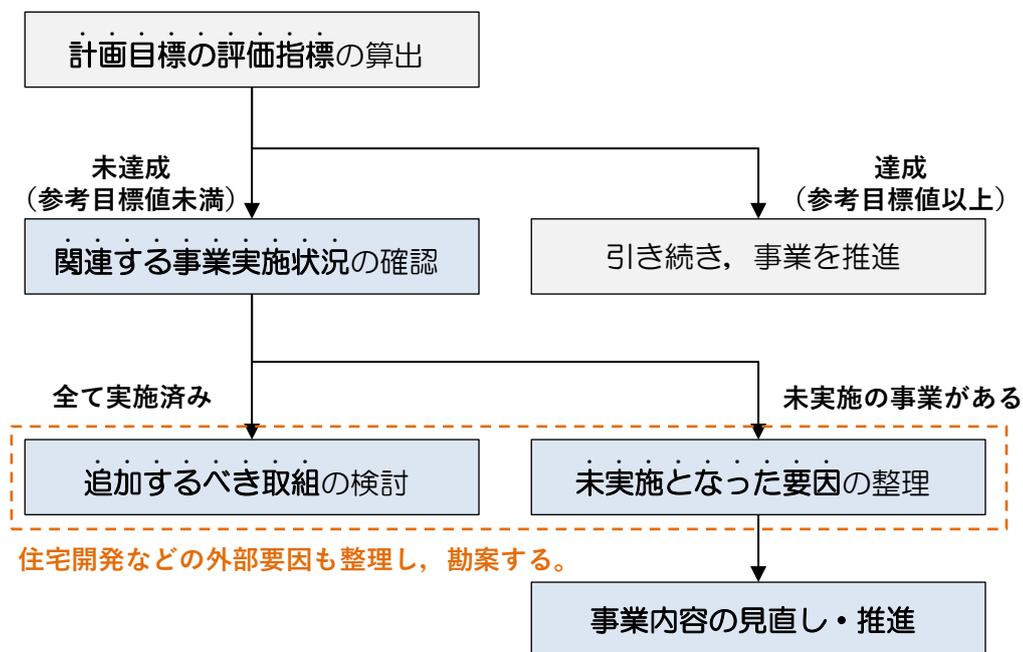


図 計画目標未達成時の検討フロー