

利根町地域公共交通計画 (案)

利根町地域公共交通活性化協議会

令和 7 年 1 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	10
2-3 地域公共交通におけるニーズ等の整理	20
2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割	48
2-5 地域公共交通を取り巻く環境の変化	51
3. 地域公共交通が抱える課題	52
4. 地域公共交通が目指す方向性	54
4-1 基本理念・基本方針	54
4-2 目指す将来像（イメージ）	55
4-3 地域公共交通ネットワークの基本的な考え方	56
4-4 地域公共交通の役割・必要性	56
4-5 計画目標および評価指標	57
5. 計画目標達成に向けた施策および事業	59
5-1 事業一覧	59
5-2 事業の詳細	60
6. 計画の推進体制	68
6-1 推進体制	68
6-2 進捗管理手法	68

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」、デマンド交通「ふれ愛タクシー」、一般タクシー、福祉有償運送が運行しており、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（本町では高齢者運転免許証自主返納支援事業を進めており、年間80件前後の申請がある）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・利用者など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、基本目標などの設定、目標を達成するために行う事業及びその実施主体などを検討し、「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などの関連計画と連携しながら策定を行いました。

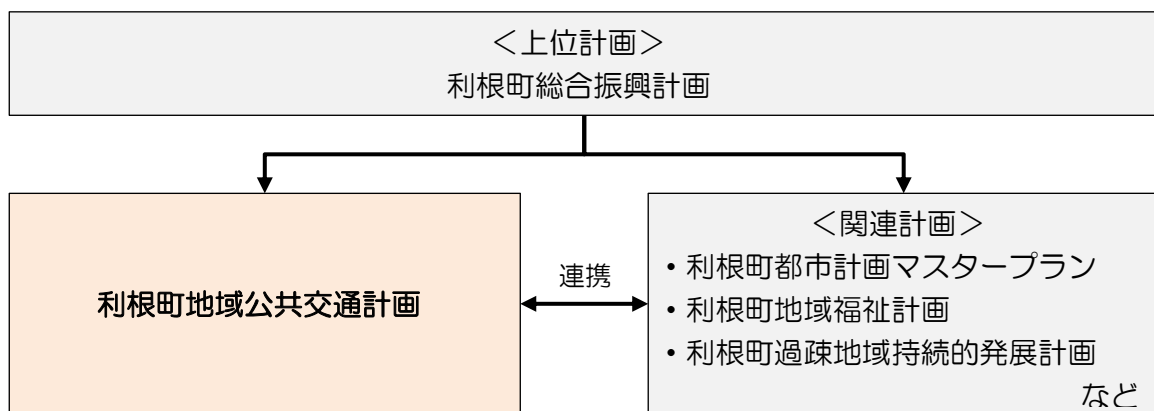


図 計画の位置付け

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2025年度（令和7年度）～2030年度（令和12年度）の6年間とします。ただし、社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じ見直しを行います。

2. 地域公共交通を取り巻く現状

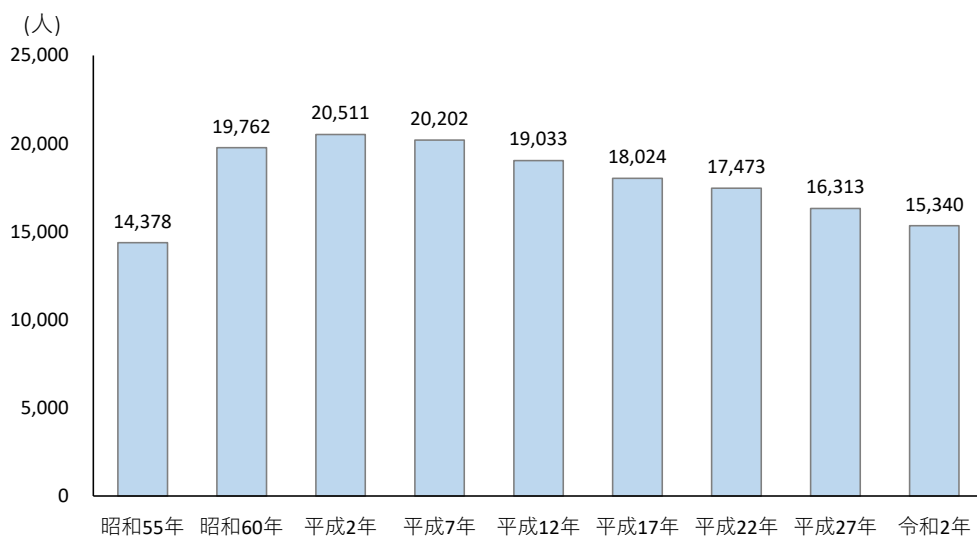
2-1 利根町の地域特性

2-1-1 人口動態

1) 人口推移

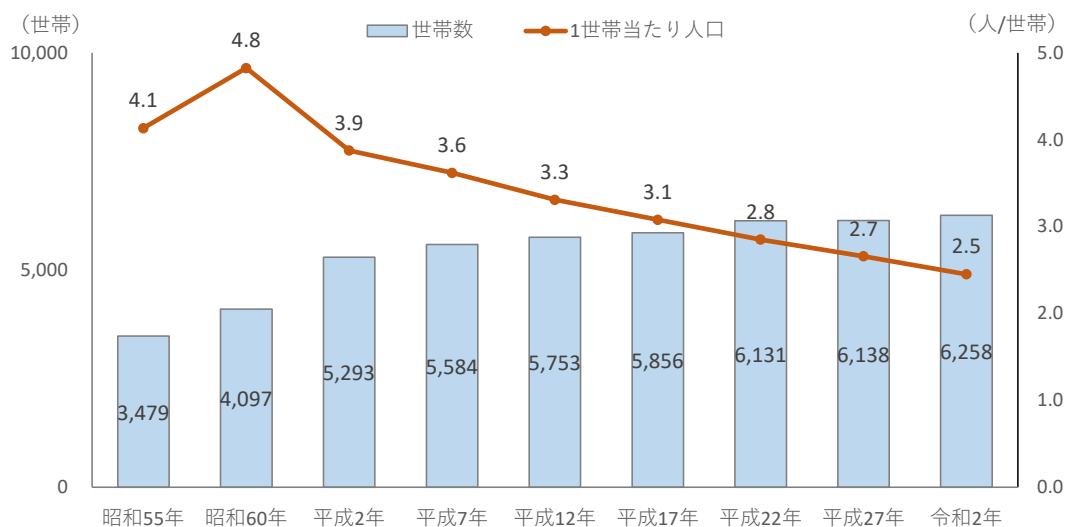
本町の人口は令和2年で15,340人、世帯数は6,258世帯となっています。令和2年の人口は、5年前の平成27年に比べて973人減少し、世帯数は平成27年に比べて120世帯増加しており、令和2年の1世帯当たり人口は2.5人となっています。

■人口の推移



資料: 国勢調査

■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



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、自然減及び社会減の状況が長期的に続き、減少傾向で推移しています。本町の人口の増加が減少に転じた平成初期から中頃にかけては、社会減が主要因となって減少してきましたが、その後、自然減が主要因となって減少する傾向へと変化している状況です。近年、外国人の転入が多くみられ、転入者数・転出者数ともに件数規模は増大している状況もありますが、本町で生まれ育った若い世代が進学・就労・結婚の時期に転出する傾向は継続して続いています。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という。）によると、2020年（令和2年）までの実績に基づく将来推計人口では、今後も減少傾向が続き、2030年（令和12年）には、12,907人まで減少すると予測されています。

まちづくりの将来像の実現に向けて、計画の目標年次である2030年（令和12年）の想定人口を12,900人と設定し、本計画に基づき、出産、子育て、保育、教育、就労、住まいに至るまで様々な施策を複合的に展開し、人口減少の傾向を緩やかにし、想定人口を上回るよう継続的に取り組み、まちづくりの将来像の実現を図っていくものとします。

2030年(令和12年)想定人口 **12,900人**

(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 (令和2年)	2025年 (令和7年)	2030年 (令和12年)
	(実績)	(実績)	(実績)	(実績)	(推計)	(推計)
【町独自将来人口推計】						
総人口	18,024	17,473	16,313	15,340	14,117	12,919
年少人口 (0-14歳)	1,787 9.9	1,721 9.8	1,426 8.7	1,196 7.8	870 6.2	658 5.1
生産年齢人口 (15-64歳)	12,651 70.2	10,836 62.0	8,184 50.2	7,227 47.2	6,469 45.8	6,057 46.9
高齢者人口 (65歳以上)	3,585 19.9	4,915 28.1	6,232 38.2	6,903 45.0	6,777 48.0	6,204 48.0
年齢不詳人口	1 0.01	1 0.01	471 2.9	14 0.1	—	—

【社人研推計】

総人口	14,233	12,907
年少人口 (0-14歳)	856 6.0	636 4.9
生産年齢人口 (15-64歳)	6,672 46.9	6,126 47.5
高齢者人口 (65歳以上)	6,705 47.1	6,145 47.6

【町独自将来人口推計】

社人研の方法に準じ、合計特殊出生率*の維持や転入転出による社会移動の均衡、外国人の急激な増加傾向の是正などを行って算出した将来人口推計

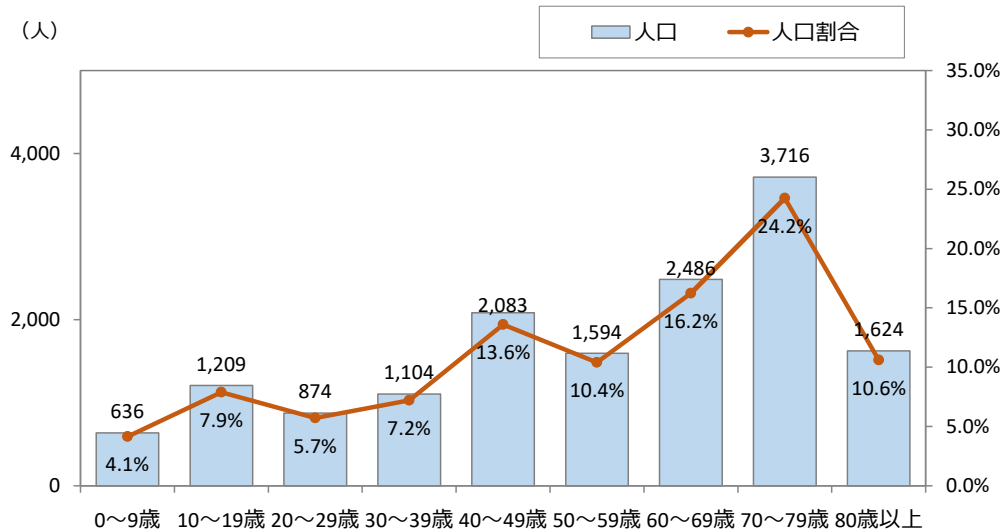
《将来人口推計にあたっての設定》
・合計特殊出生率：1.0を維持

※実績値は国勢調査に基づく。社人研推計は、日本の地域別将来推計人口（2023年（令和5年）推計）に基づく。

3) 年齢別人口

令和2年の年齢別人口を見ると70歳代が3,716人と最も多く、次いで60歳代が2,486人となっています。60歳以上の人口は、全人口の約51.1%となっています。

■年齢別人口

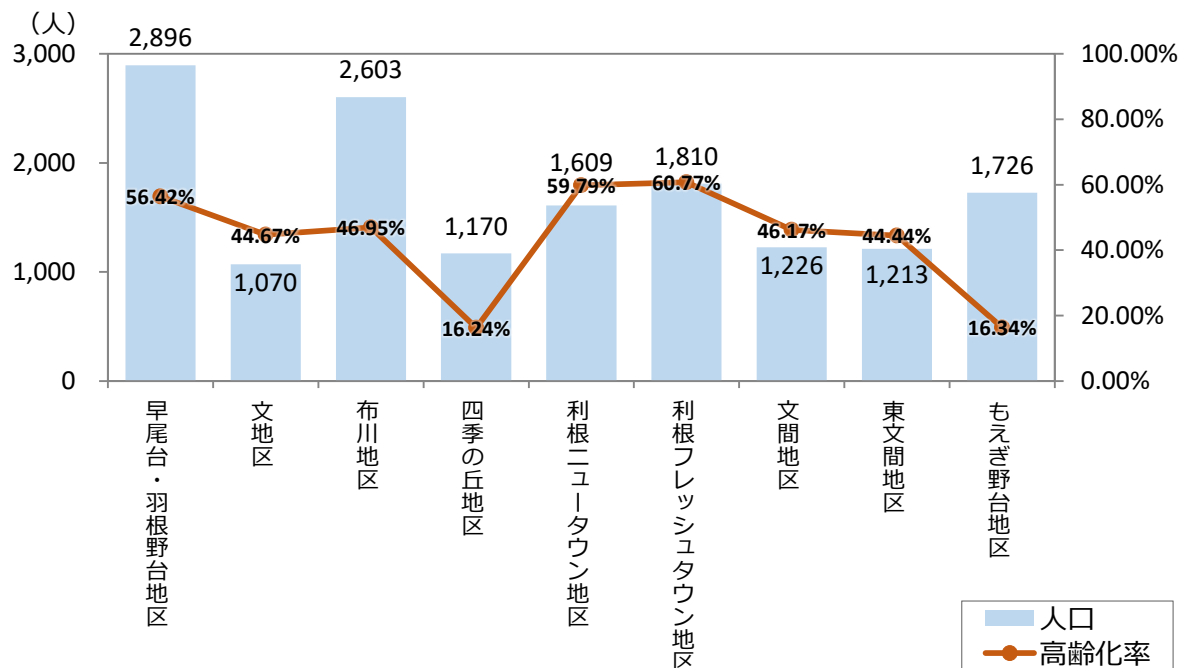


※年齢不詳人口を除く
資料: 国勢調査

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2,896人と最も多く、次いで布川地区が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

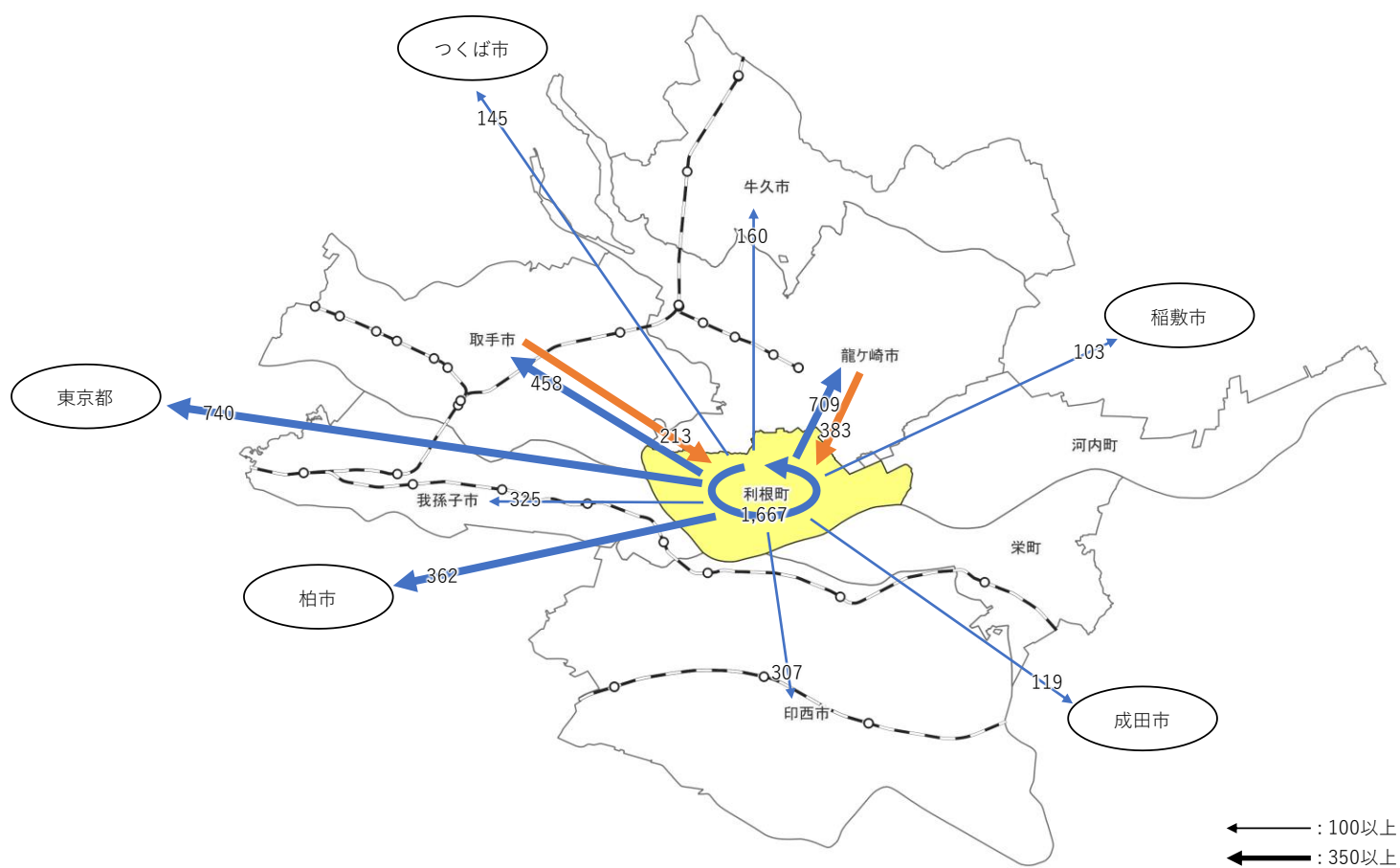
1) 通勤目的の人の動き

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



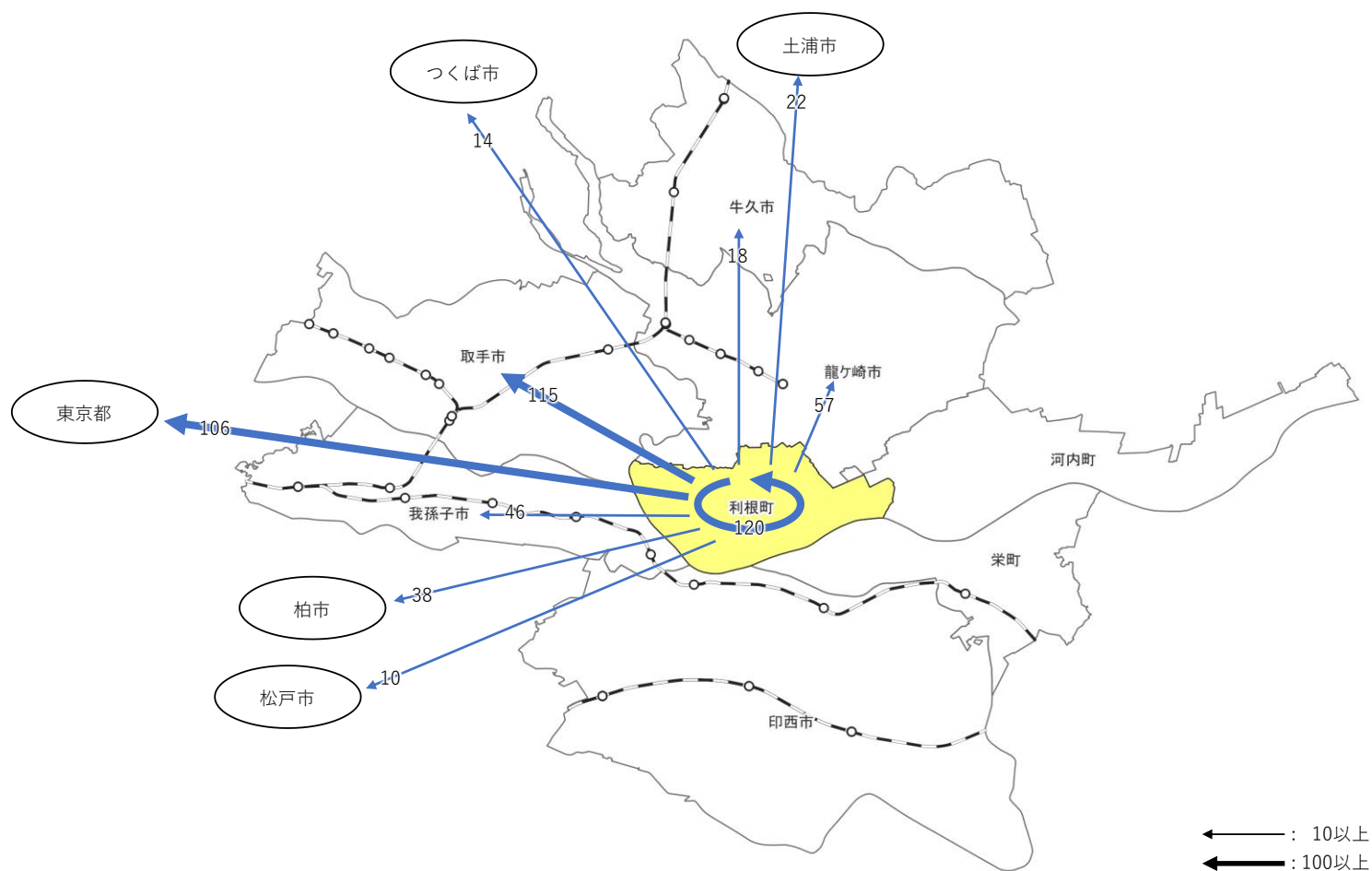
資料: 令和 2 年国勢調査
※15 歳以上の回答者を集計

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



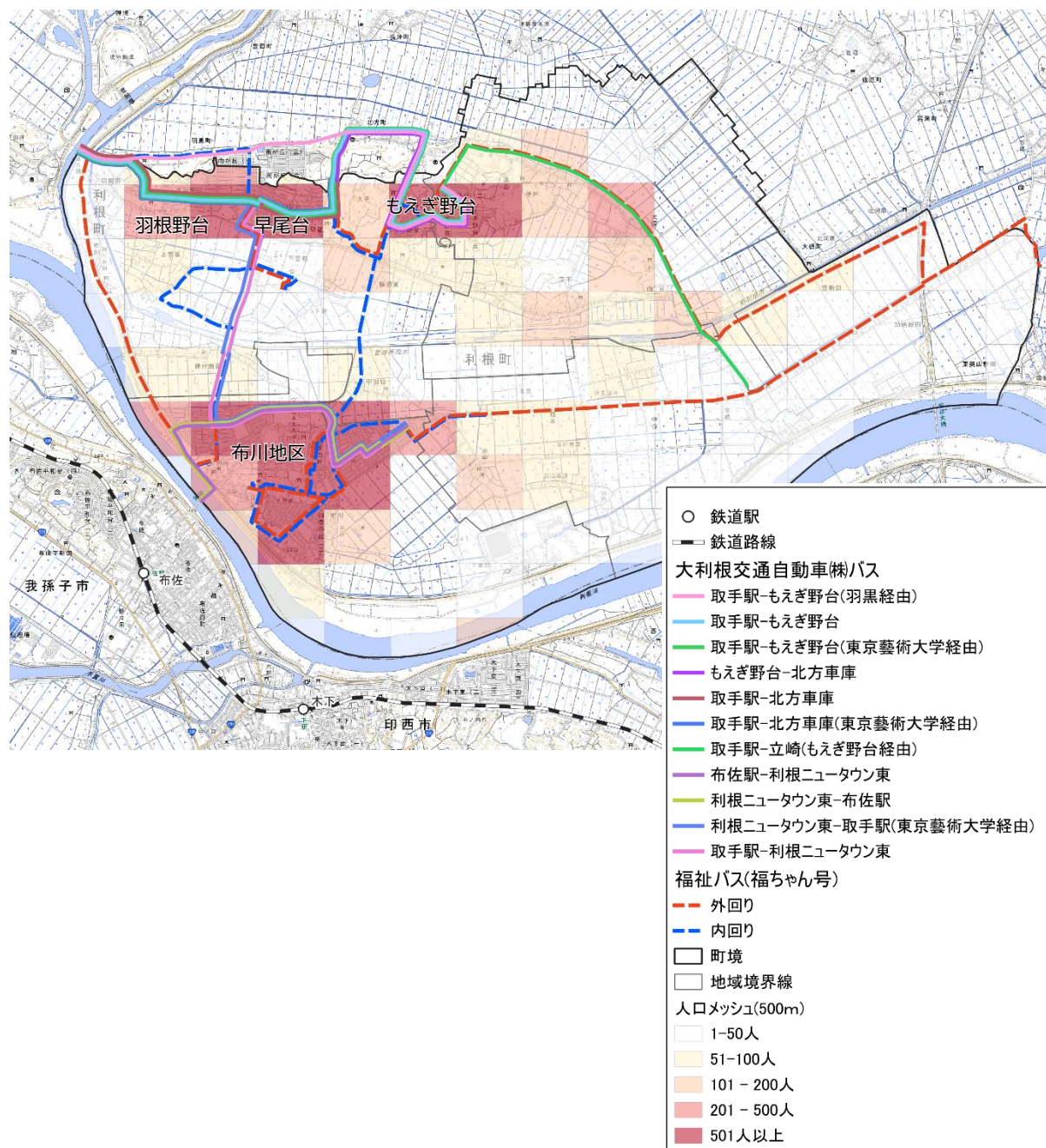
資料：令和2年国勢調査
※15 歳以上の回答者を集計

2-1-3 人口分布と主要施設の立地状況

1) 概観

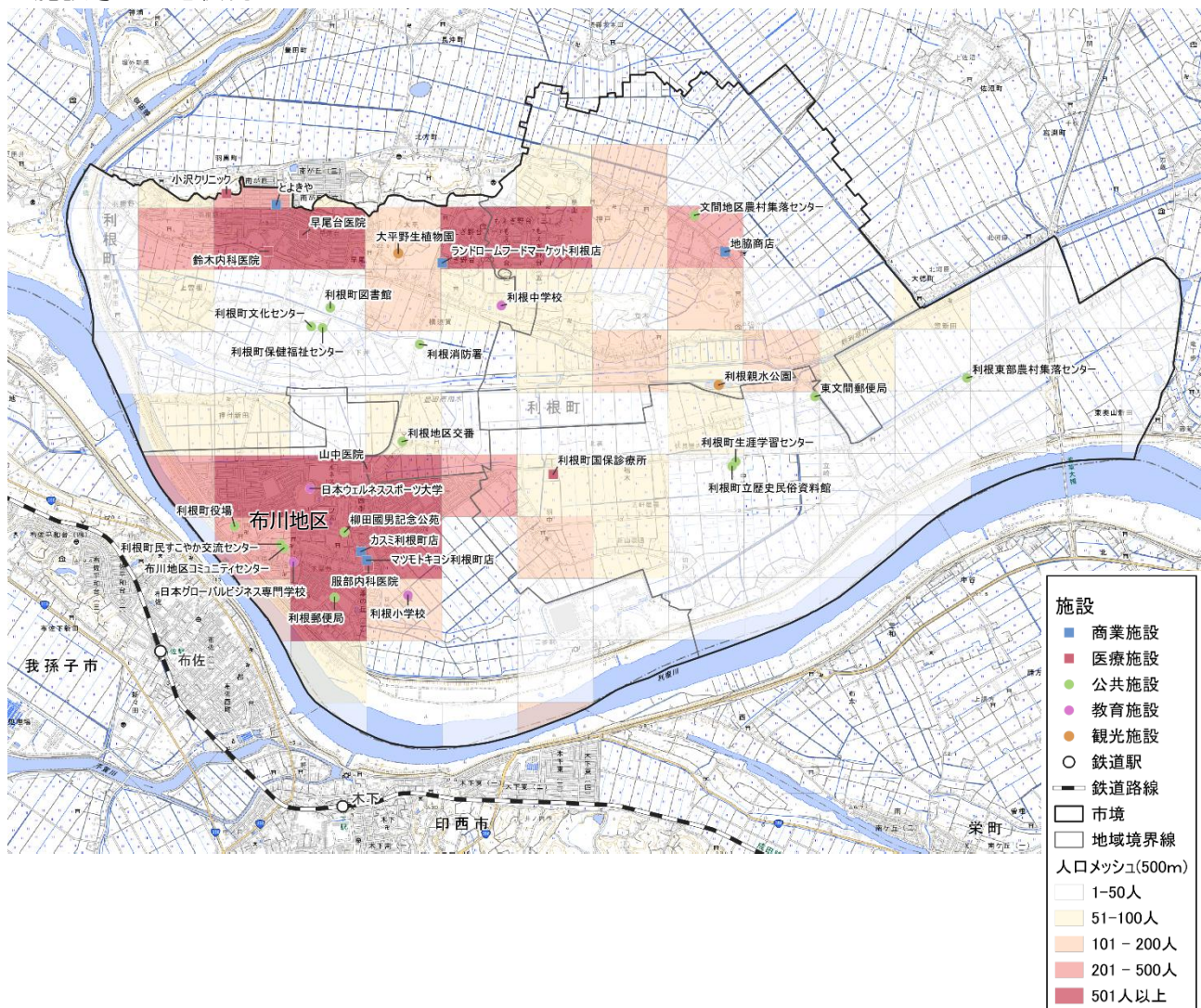
人口分布をみると、町中心部である布川地区に人口集積が多くみられるほか、羽根野台、早尾台、もえぎ野台に人口集積が見られます。

■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

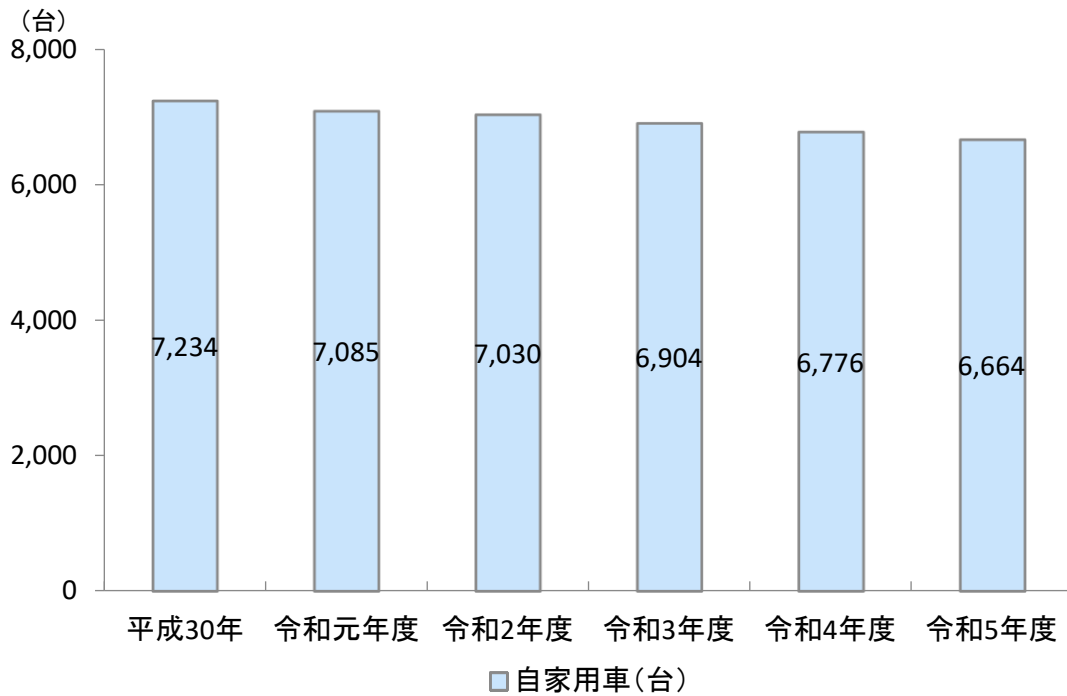


2-1-4 自家用車保有状況

自家用車の保有台数は、令和5年度末現在で6,664台となっています。

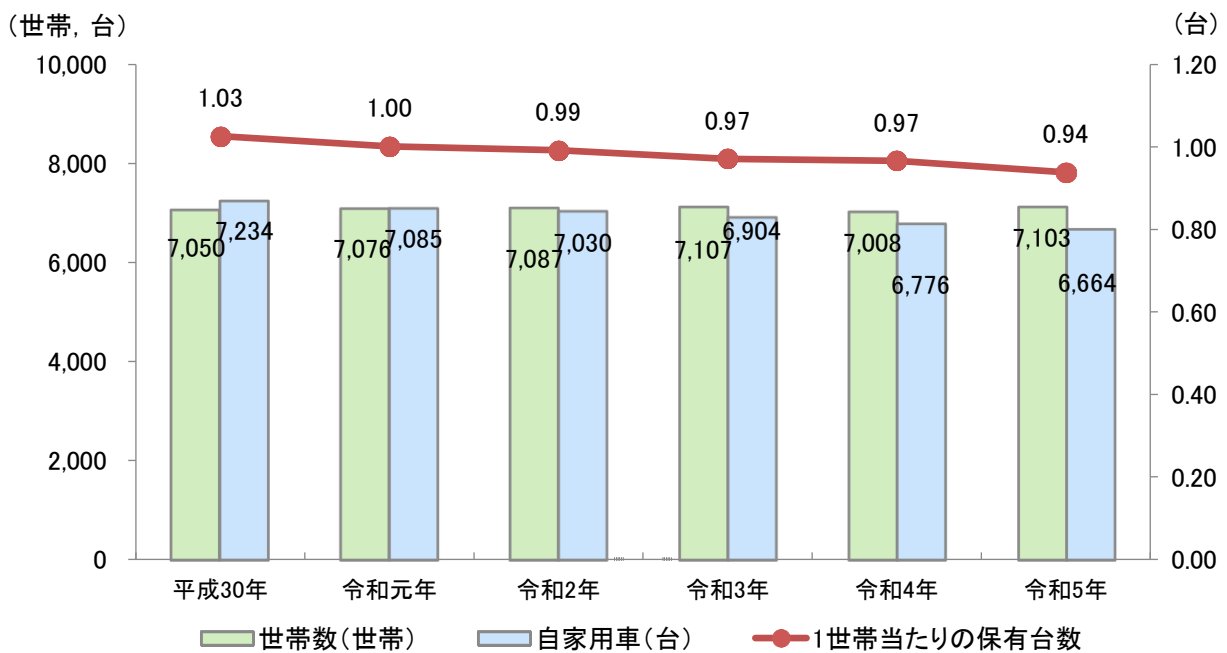
1世帯当たりの自家用車保有台数は、減少傾向にあり、令和5年度末現在で0.94台となっています。

■自家用車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報（各年度末現在）

■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（各年度末現在）
住民基本台帳（各年1月1日）

2-2 地域公共交通の現状

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JR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。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。

その他、社会福祉協議会による在宅福祉サービス「まごころサービス」（福祉有償運送）によって、要介護または要支援の認定を受けている方々の移動を支えています。

■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(株)	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
		利根ニュータウン 東⇄布佐駅	利根ニュータウン東～利根町 役場経由～布佐駅	毎日	利根ニュータウン東行き 6便 布佐駅行き 6便
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(株)	町内全域		毎日	—

■在宅福祉サービス「まごころサービス」（福祉有償運送）の概要

対象者	・介護保険において要介護の認定を受けた方、身体障害者手帳をお持ちの方 ・介護保険において要支援の認定を受けた方、その他の障がいのある方(※) ※ ご自身で、公共交通機関の利用が困難な方
内容	・通院、公共機関への諸手続き時、福祉施設への入退所時、生活必需品の買物時の送迎 など

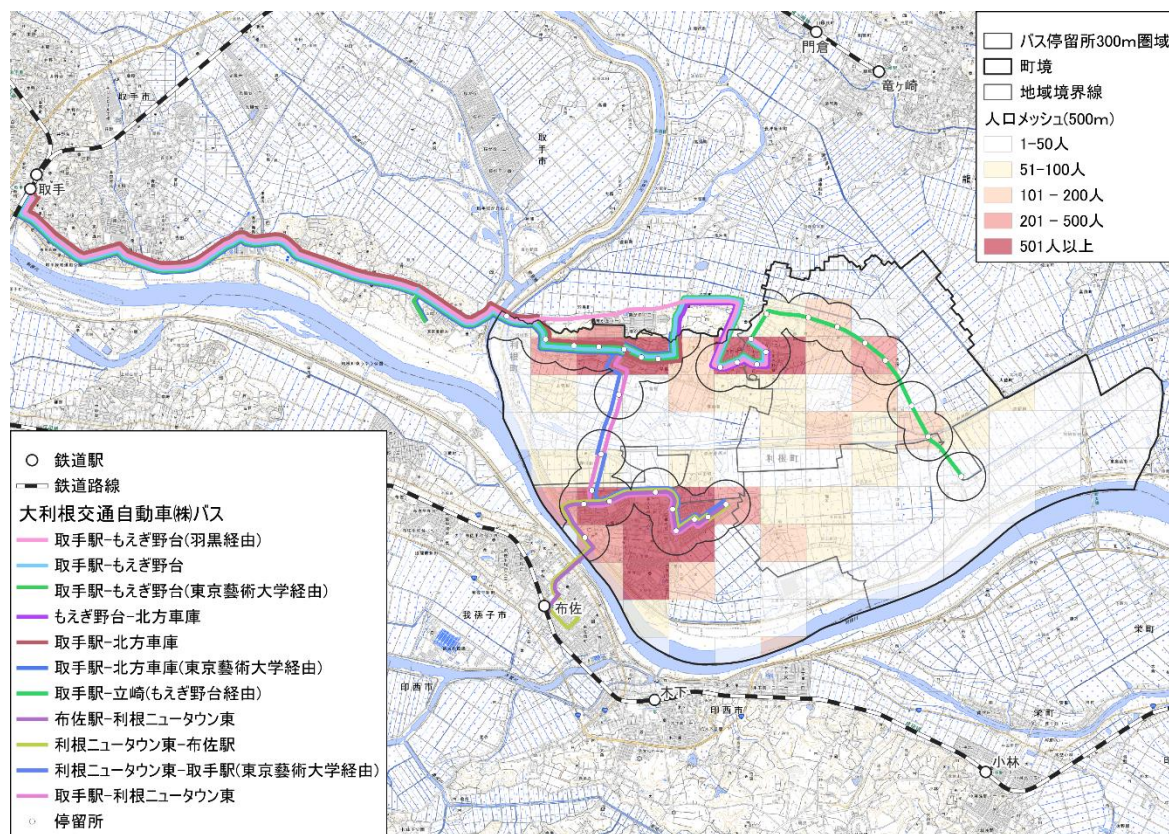
2-2-1 路線バス

1) 運行概要

路線バスは、大利根交通自動車(株)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。

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、8,982 人であり、全人口の約 59.3%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。）

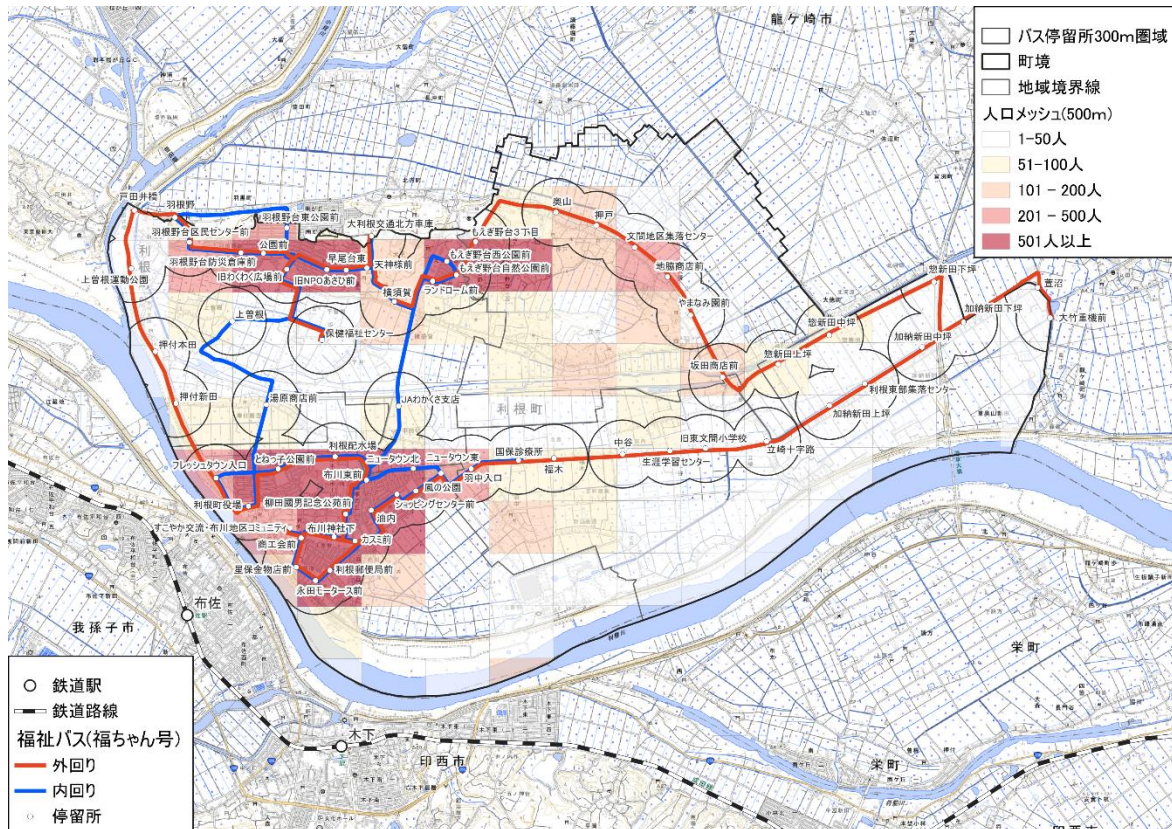
特に文間地区・東文間地区においては、路線がない地区や便数が多くない状況もみられます。



2-2-2 福祉バス「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、大利根交通バス停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。

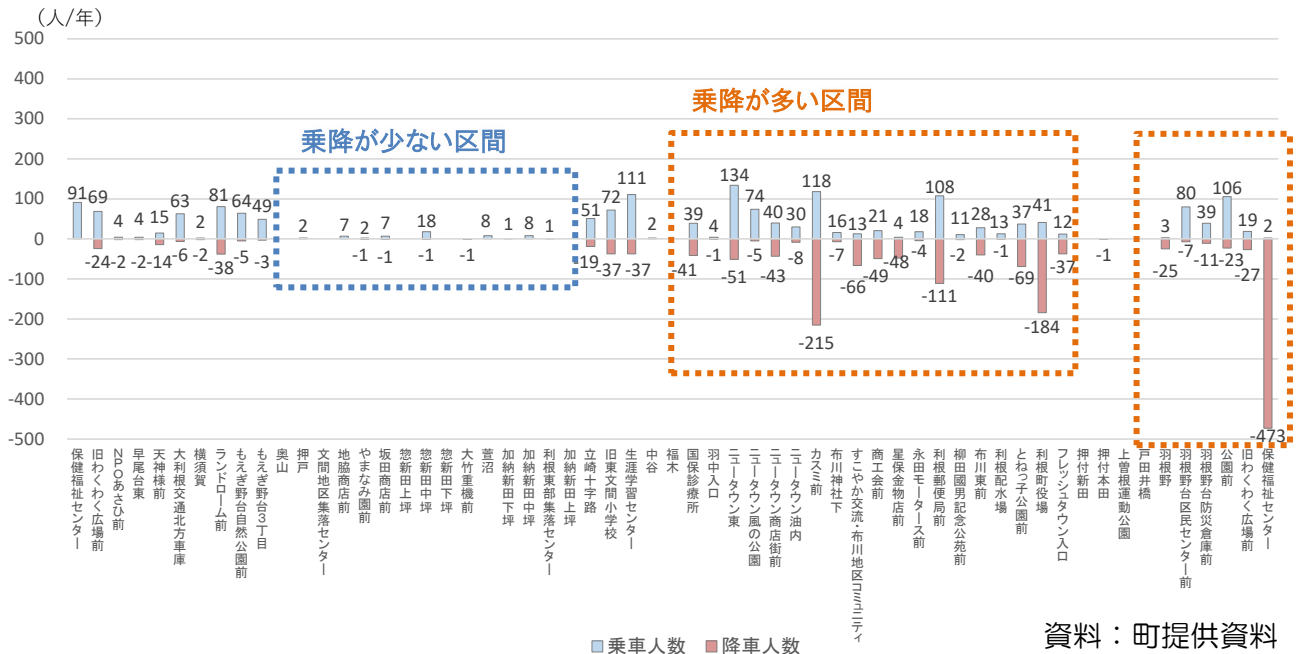


2) 利用状況

① 外回りコース（右回り）

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。

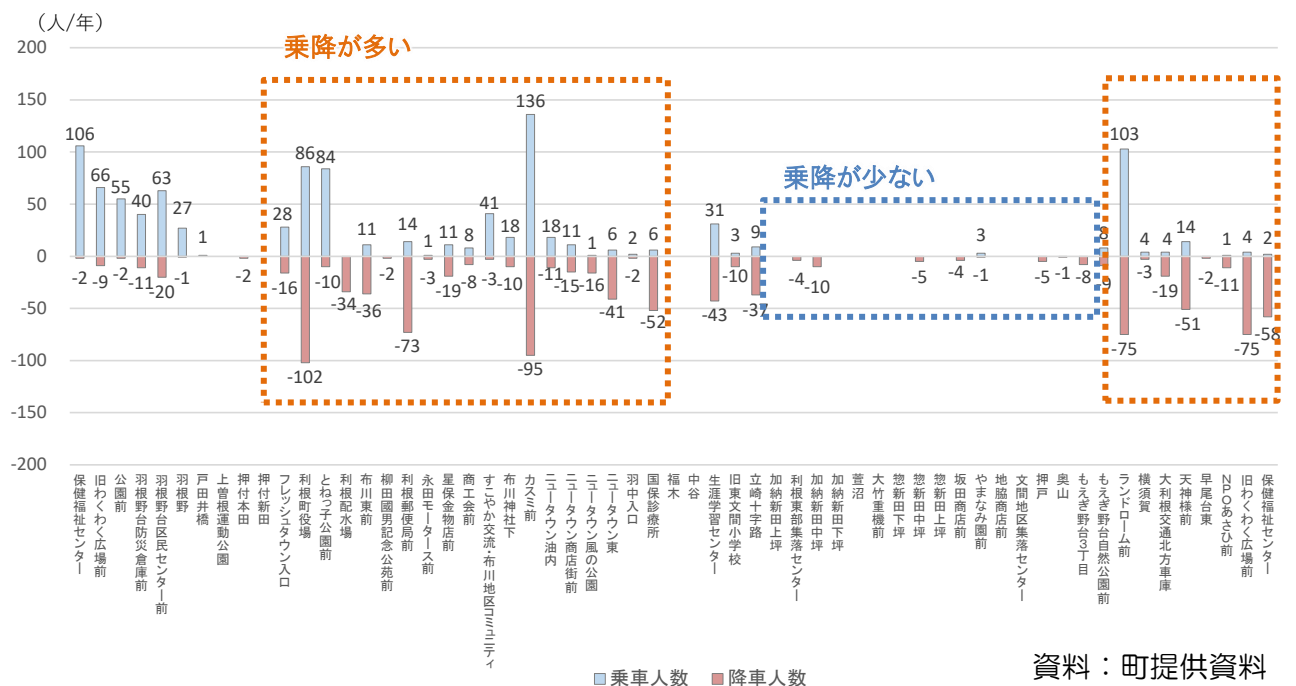
一方、奥山～加納新田上坪は利用があまり見られません。



② 外回りコース（左回り）

起終点である保健福祉センターでの乗降が多いほか、カスミ前、利根町役場、ランドローム前など、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。

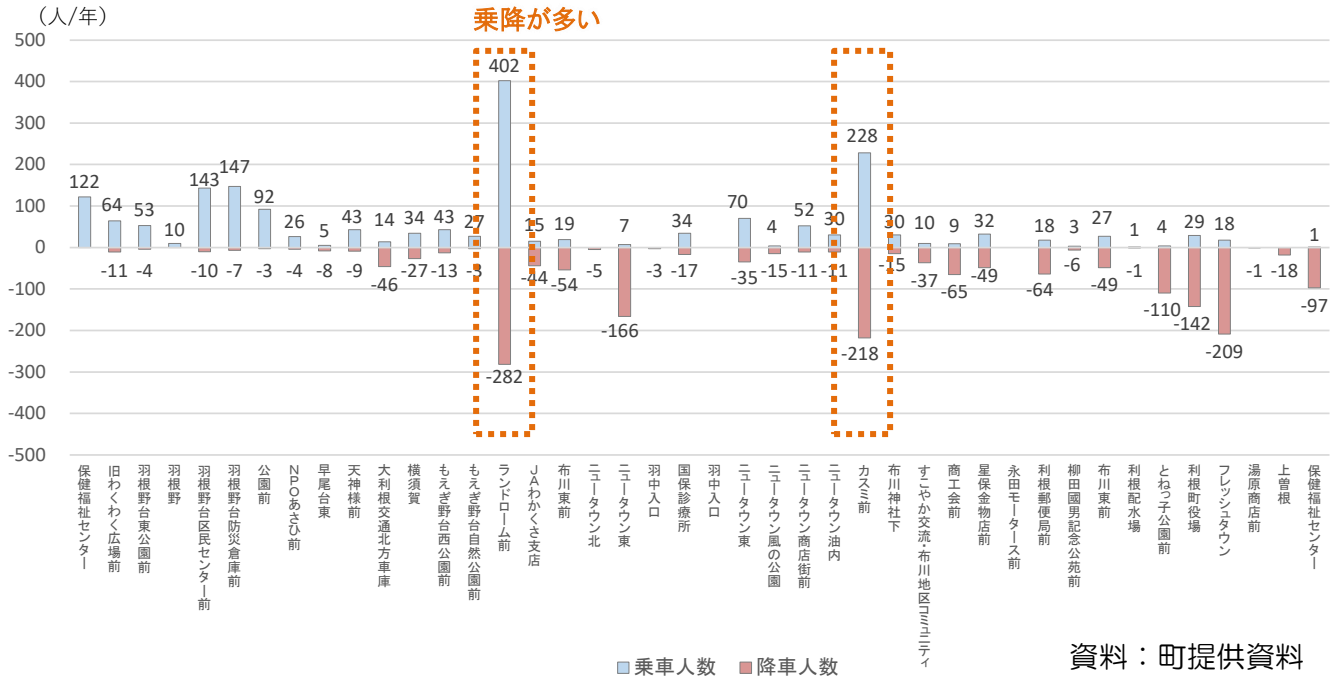
一方、加納新田上坪～もえぎ野台自然公園は、利用がほとんど見られません。



③ 内回りコース（右回り）

起終点である保健福祉センターや羽根野台エリアでの乗車が多いほか、ランドローム前、ニュータウン東、カスミ前、利根町役場、フレッシュタウンなど、商業施設や住宅団地の停留所での乗降が多く見られます。

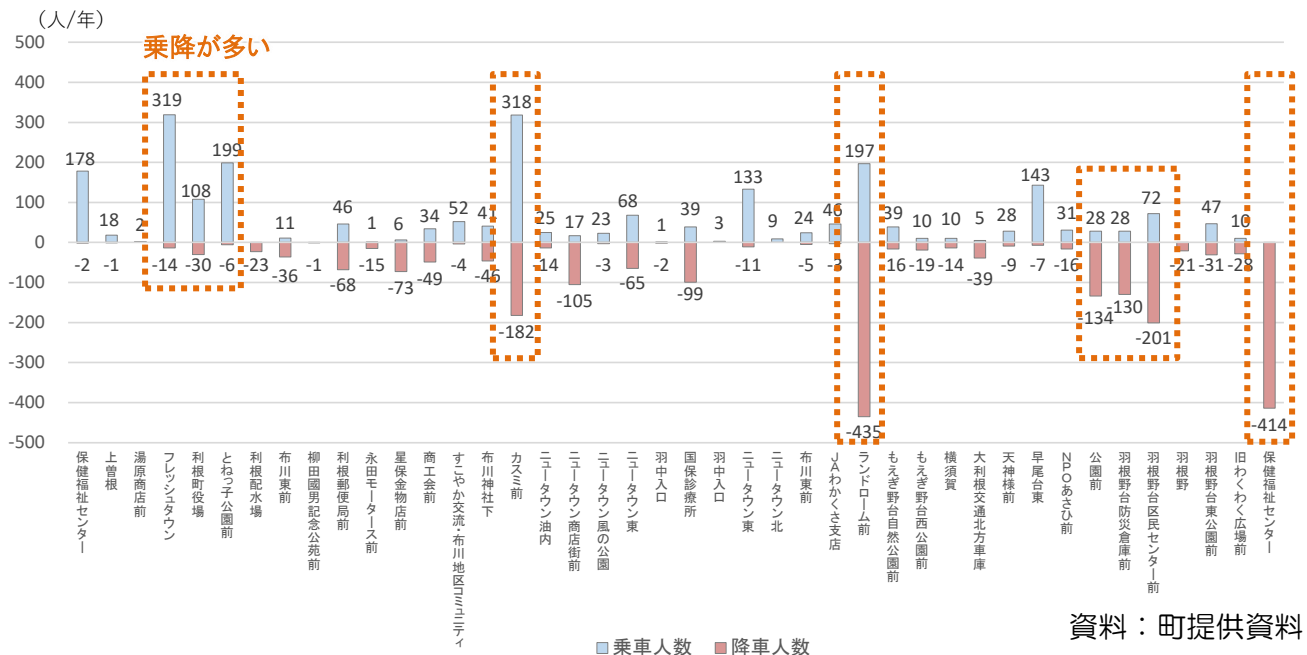
利用が極端に少ない停留所はあまりなく、各バス停で一定の利用が見られています。



④ 内回りコース（左回り）

起終点である保健福祉センターやフレッシュタウンエリアでの乗車が多いほか、カスミ前、ランドローム前、羽根野台エリアなど、商業施設や住宅団地の停留所での乗降が多く見られます。

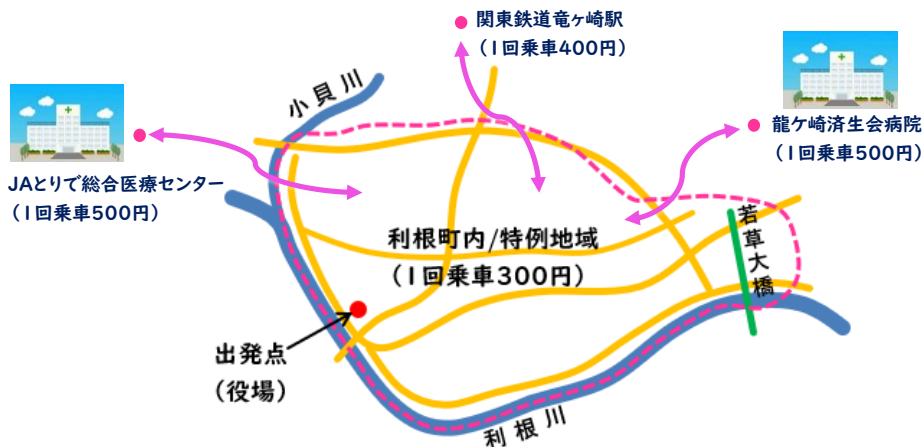
利用が極端に少ない停留所はあまりなく、各バス停で一定の利用が見られています。



2-2-3 デマンド交通「ふれ愛タクシー」

1) 運行概要

デマンド交通「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。

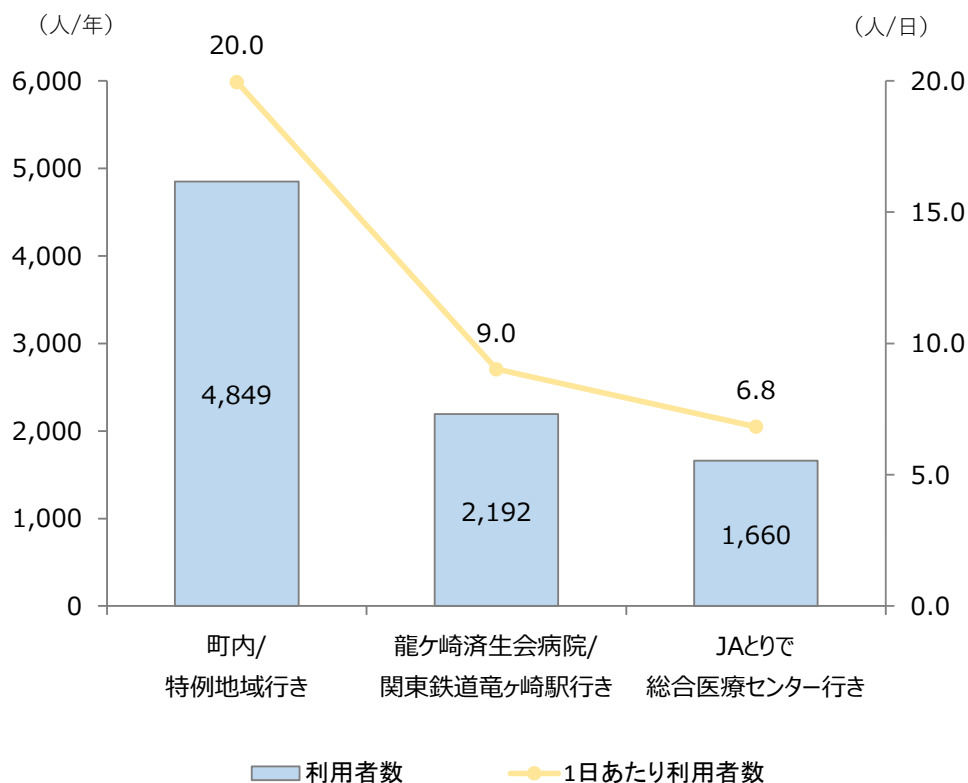


2) 利用状況

① 利用者数

2023年度の利用者数は8,701人である。「町内/特例地域行き」の利用者が4,849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2,192人、「JAとりで総合医療センター行き」が1,660人となっています。

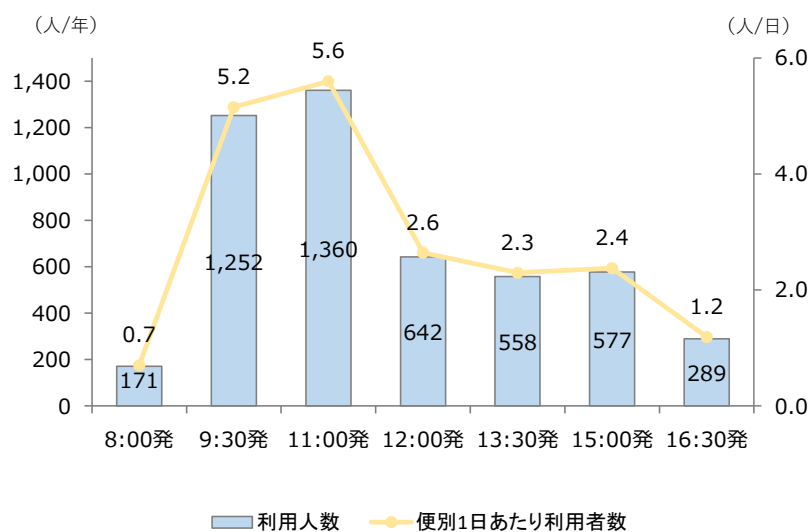
■ふれ愛タクシーの利用者数（2023年度）



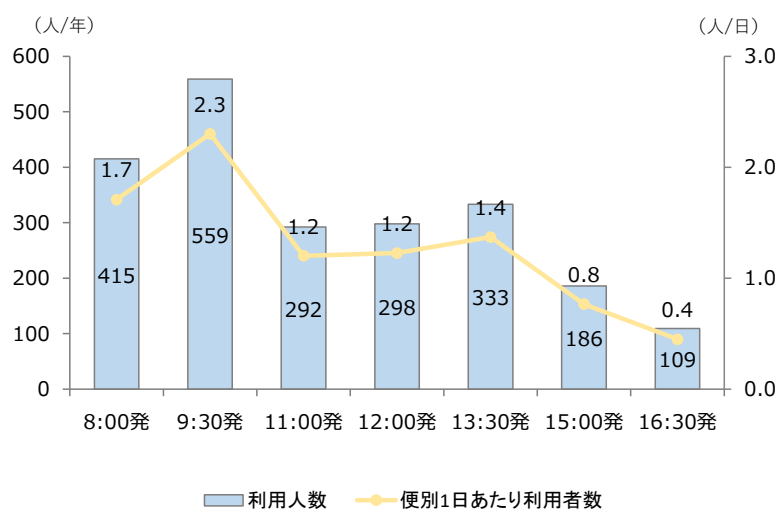
資料：町提供資料

■ふれ愛タクシーの便別利用者数

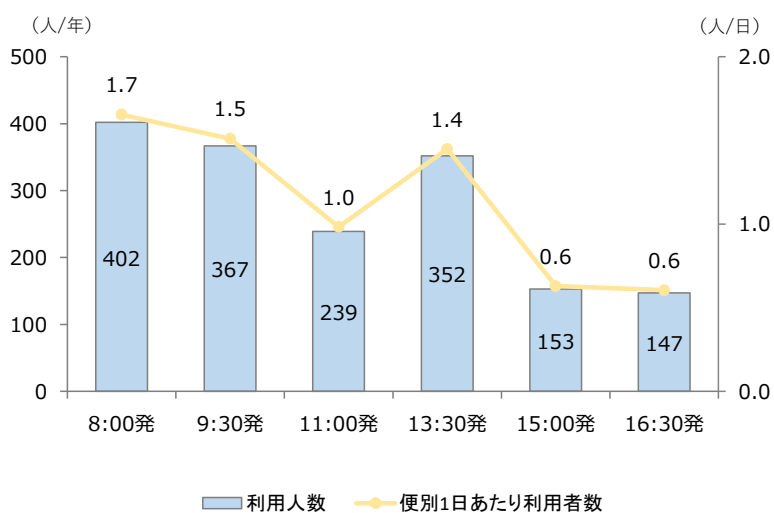
○町内/特例地域行き



○龍ヶ崎済生会病院/関東鉄道竜ヶ崎駅行き



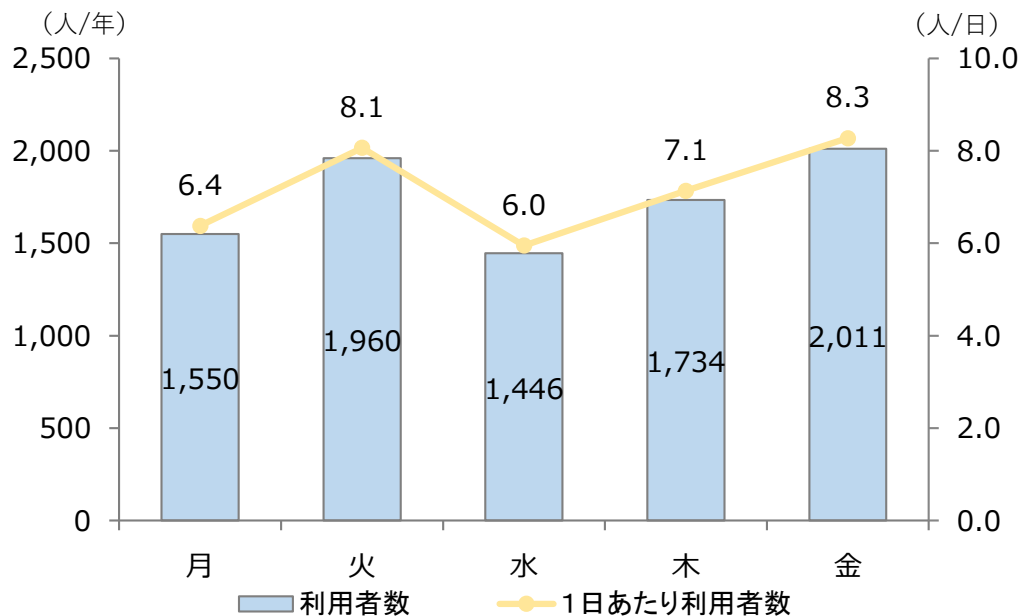
○JA とりで総合医療センター行き



② 曜日別利用者数

曜日別で見ると、火・金曜日は1日あたり8人以上の利用が見られる一方、月・水曜日の1日あたりの利用者数は7人未満となっており、比較的利用が少ない状況です。

■ 曜日別の利用者数

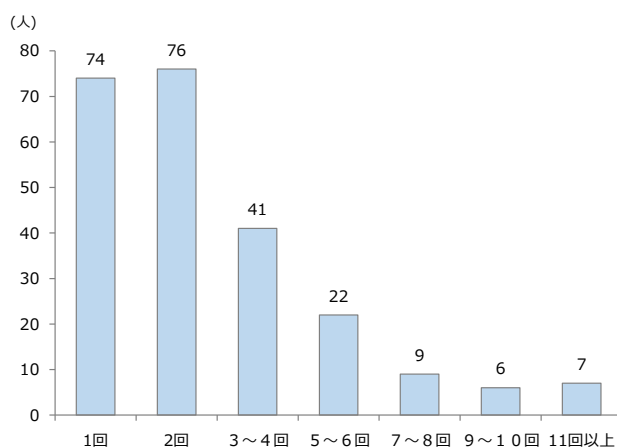


資料：町提供資料

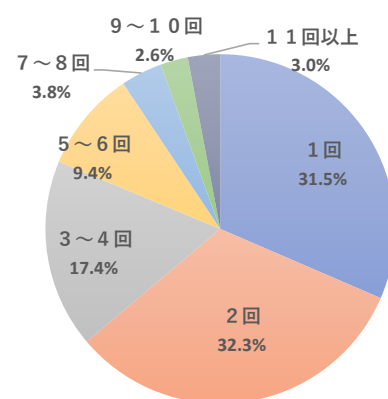
③ 実利用者数

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



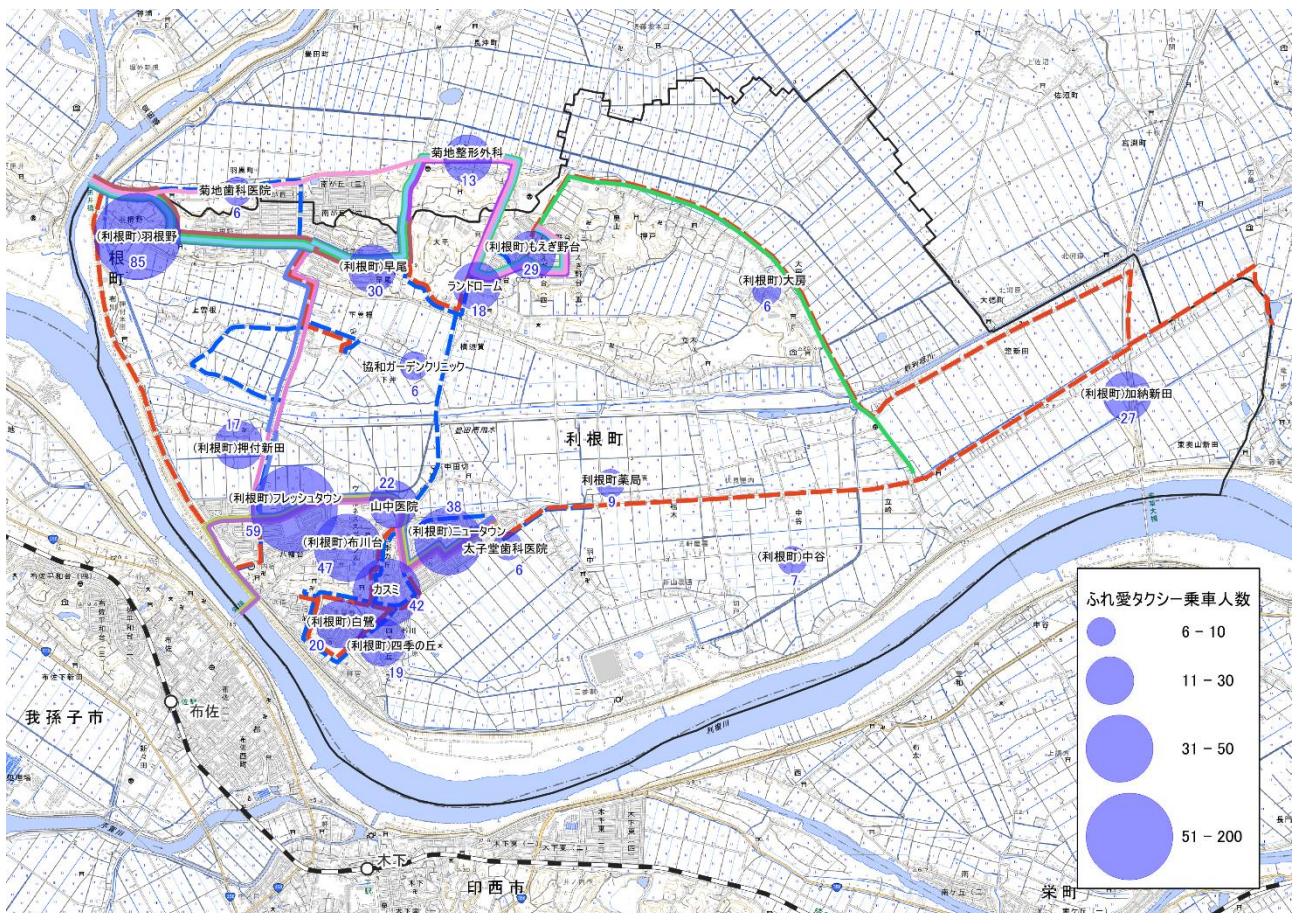
資料：町提供資料

④ 目的地

龍ヶ崎済生会病院への乗降が174人（乗車77人，降車97人）と最も多く，次いでJAとりで医療総合医療センターが132人（乗車51人，降車81人）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人以上の利用を表示）



Three maps showing the locations of the facilities relative to the JA Toride branch office:

- JAとりで医療総合医療センター (81):** Located near the JA Toride branch office.
- 関東鉄道竜ヶ崎駅 (22):** Located near the JR Toride station.
- 龍ヶ崎済生会病院 (97):** Located near the Toride station.



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	・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:1,205 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など，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。

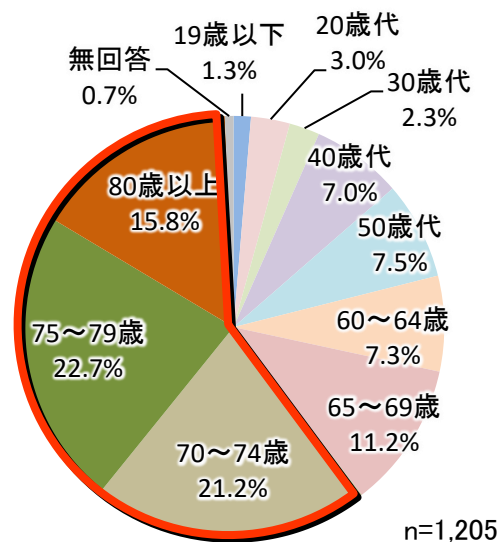


図 回答者の年齢

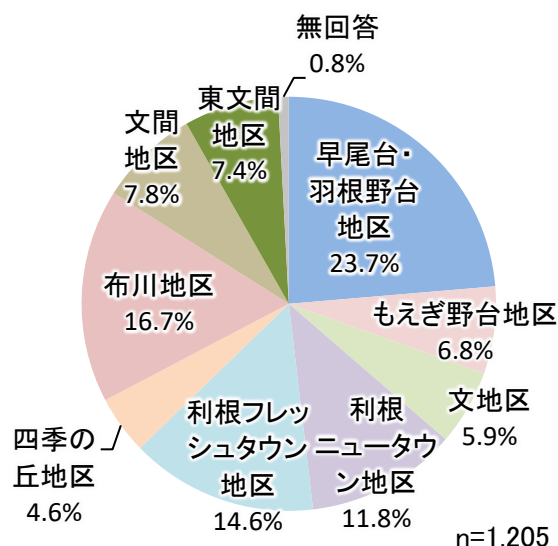


図 回答者の居住地

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、自家用車が主な交通手段となっ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。

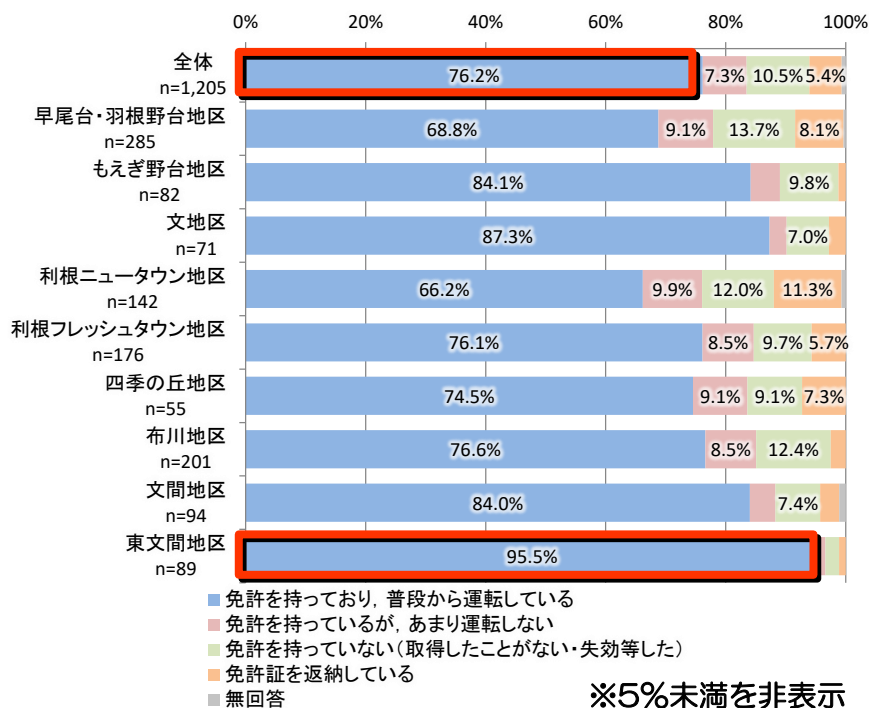


図 運転免許保有状況（地区別）

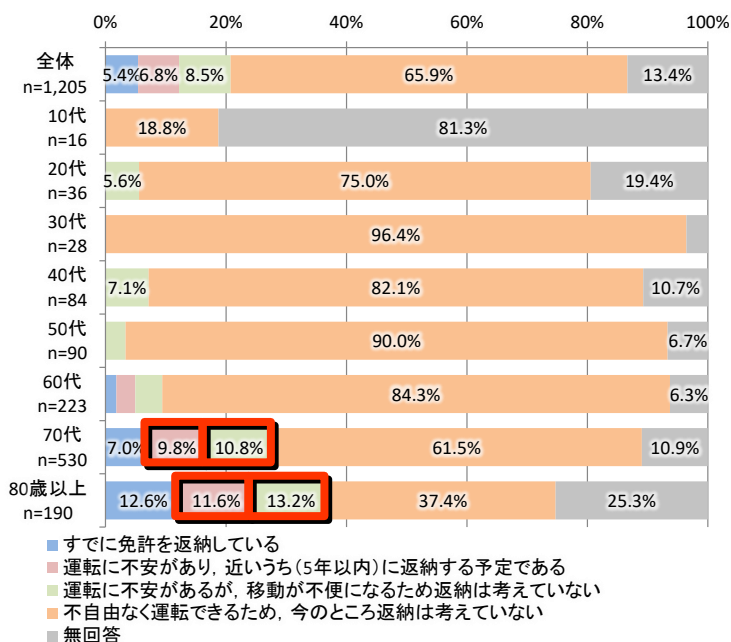


図 運転免許返納意向（年代別）

2. 買い物（食料品など）における移動状況

①買い物先

- ・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」が多いです。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。

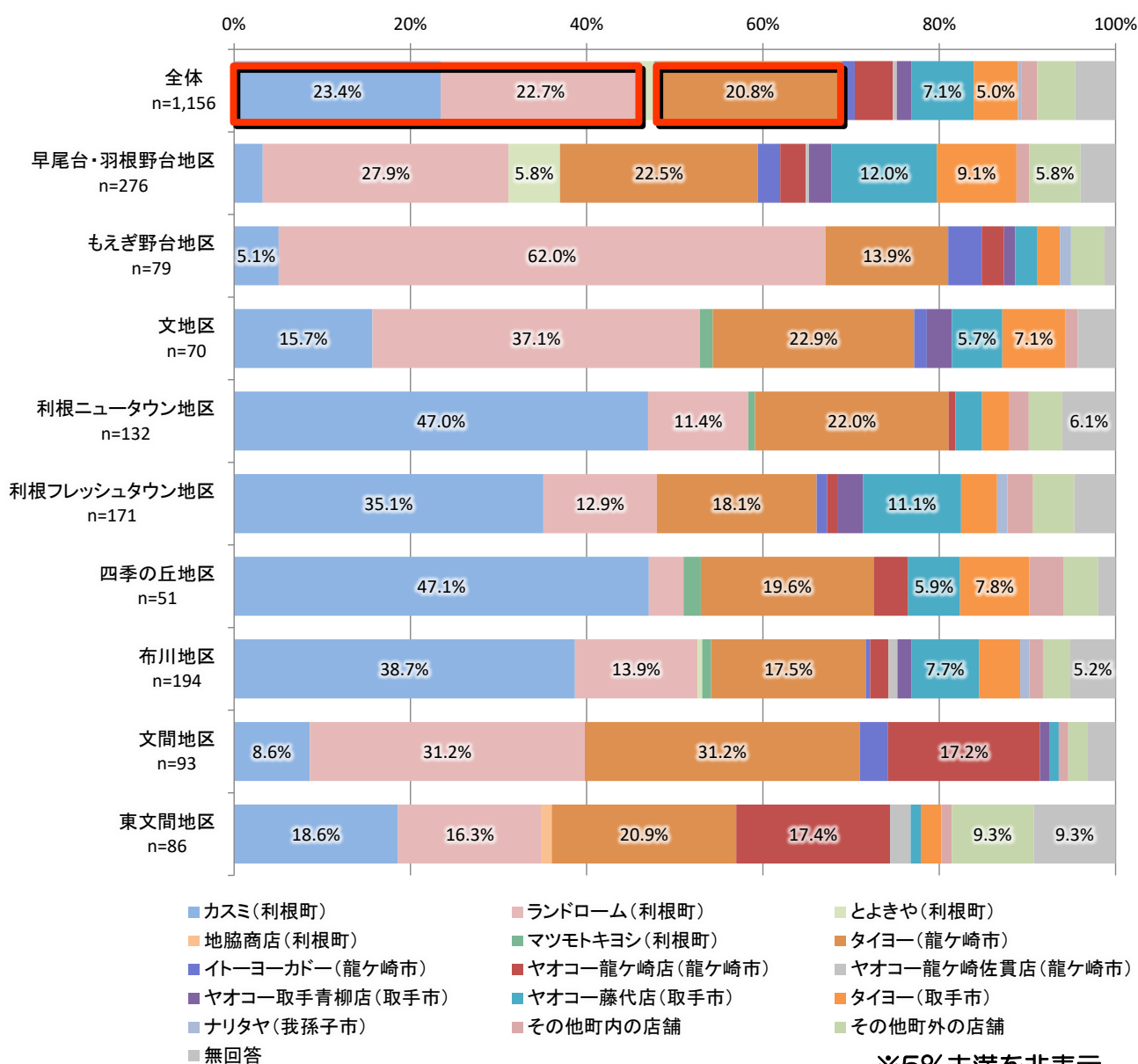


図 普段の買い物で1 番目によく利用する店舗
(地区別)

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。

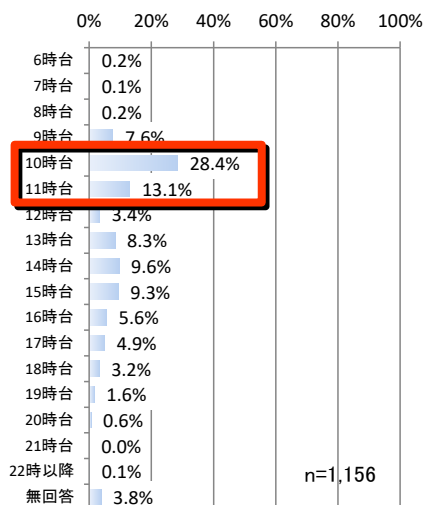


図 買い物に出かける時間帯

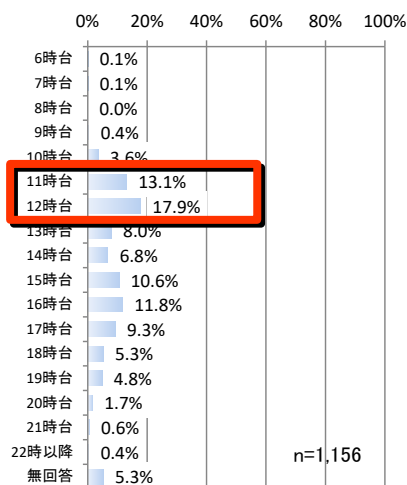


図 買い物から帰る時間帯

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、東文間地区、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	福祉タクシー	ふれ愛タクシー	一般タクシー	鉄道	その他	
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%	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%	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%	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%	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%	157.6%
利根フ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%	149.1%
四季の丘地区 n=51	31.4%	17.6%	2.0%	76.5%	17.6%	3.9%	2.0%	2.0%	2.0%	11.8%	0.0%	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%	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%	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%	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

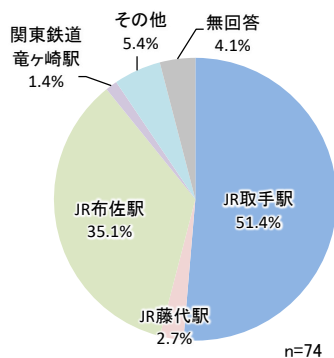


図 主に利用する鉄道駅

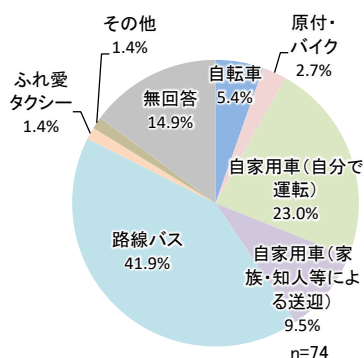


図 鉄道駅までの交通手段

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。
- 「龍ヶ崎済生会病院」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（地区別）

	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%
	龍ヶ崎 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。

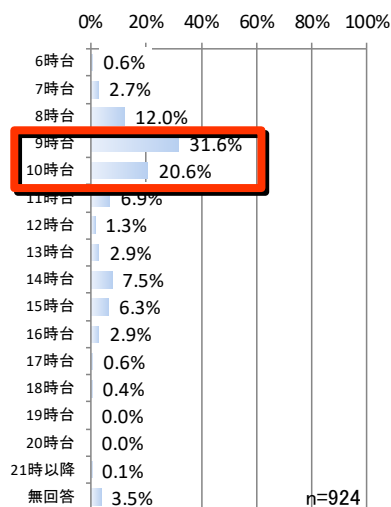


図 通院に出かける時間帯

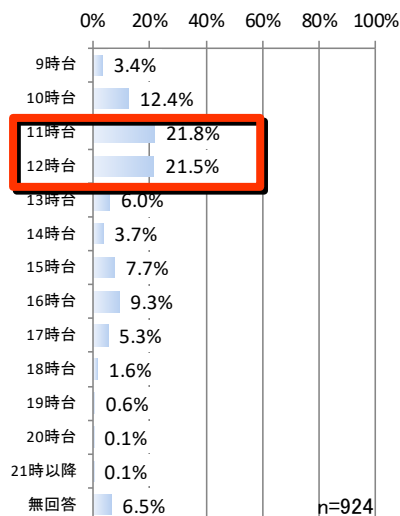


図 通院から帰る時間帯

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	
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%	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%	133.6%
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%	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%	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%	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%	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%	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%	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%	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%	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

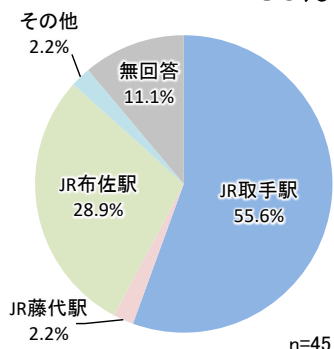


図 主に利用する鉄道駅

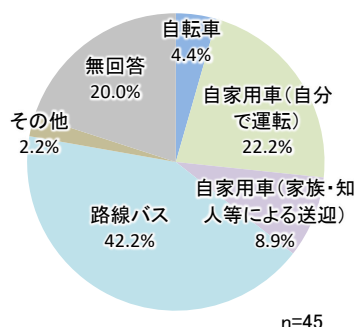
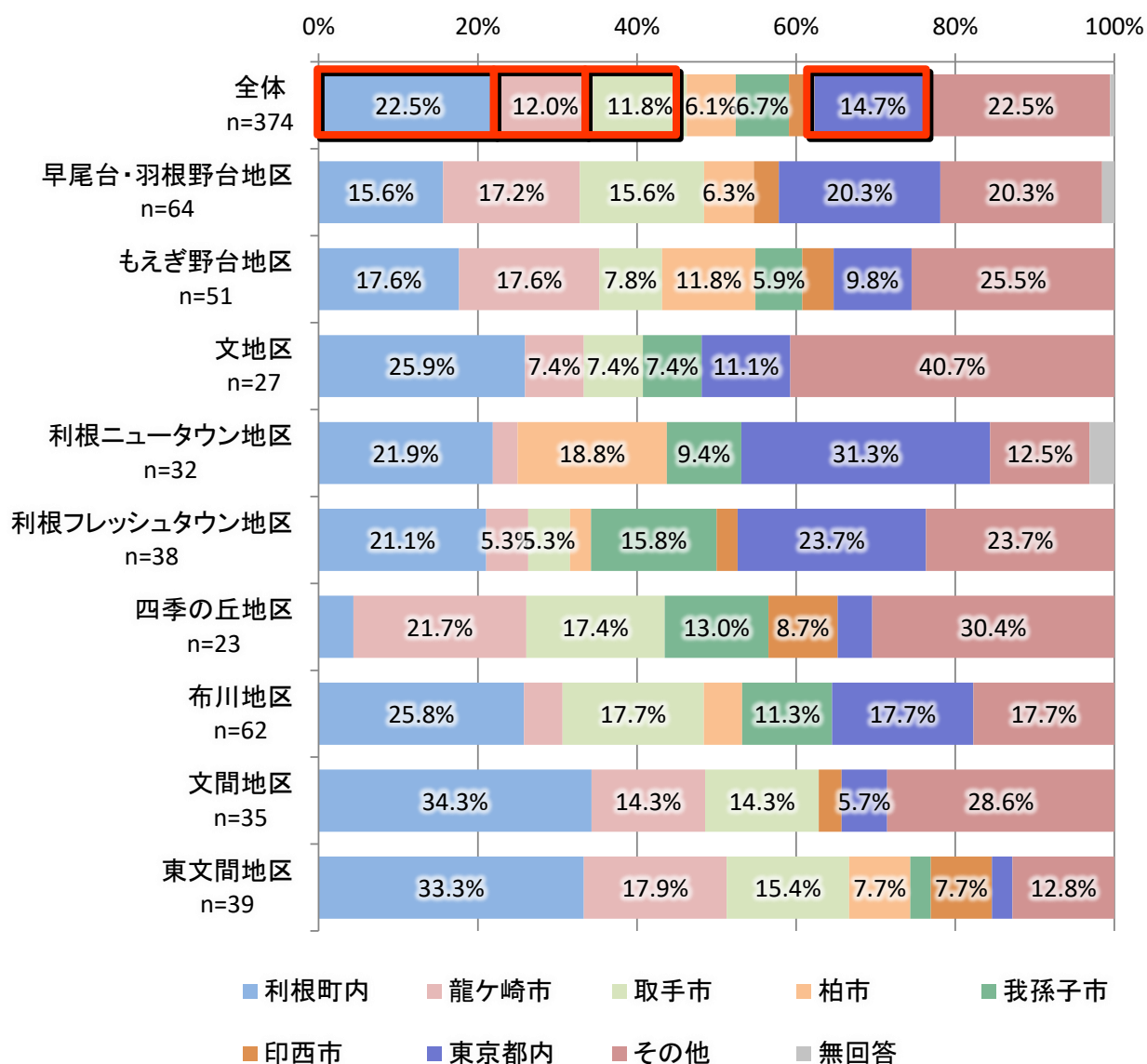


図 鉄道駅までの交通手段

4. 通勤における移動状況

①通勤先

- ・通勤先は、約 2 割が「利根町内」、約 8 割が町外へ通勤をしています。
- ・町外の通勤先としては、「東京都内」「龍ヶ崎市」「取手市」が多くなっています。
- ・「利根町内」への通勤が多い地区としては、文間地区、東文間地区、文地区となっています。
- ・「東京都内」への通勤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」への通勤が多い地区としては、四季の丘地区、東文間地区、もえぎ野台地区となっています。
- ・「取手市」への通勤が多い地区としては、布川地区、四季の丘地区、早尾台・羽根野台地区となっています。



※5%未満を非表示

図 通勤先（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。

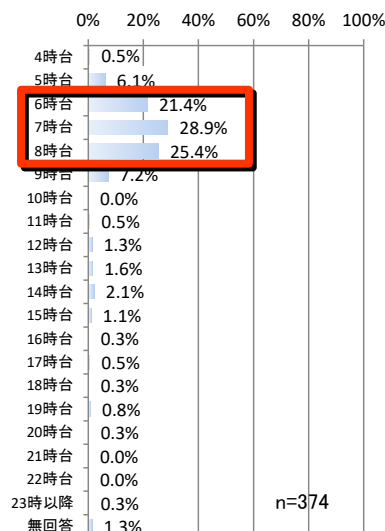


図 通勤に出かける時間帯

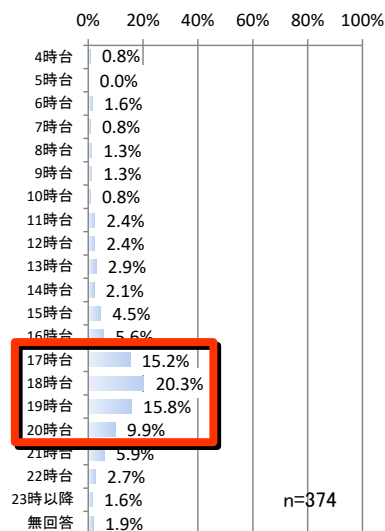


図 通勤から帰る時間帯

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、四季の丘地区において、「自家用車（自分で運転）」の回答割合が特になくなっています。
- ・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=374	7.0%	6.1%	1.1%	77.5%	7.2%	9.6%	0.0%	0.0%	0.3%	18.4%	0.3%	0.5%	128.1%
早尾台・羽根野台地区 n=64	3.1%	1.6%	0.0%	78.1%	3.1%	21.9%	0.0%	0.0%	0.0%	26.6%	0.0%	0.0%	134.4%
もえぎ野台地区 n=51	3.9%	3.9%	2.0%	82.4%	5.9%	11.8%	0.0%	0.0%	2.0%	13.7%	0.0%	2.0%	127.5%
文地区 n=27	0.0%	3.7%	0.0%	92.6%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	111.1%
利根ニュータウン地区 n=32	18.8%	9.4%	0.0%	62.5%	9.4%	18.8%	0.0%	0.0%	0.0%	31.3%	0.0%	0.0%	150.0%
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=23	4.3%	4.3%	0.0%	87.0%	13.0%	4.3%	0.0%	0.0%	0.0%	8.7%	0.0%	0.0%	121.7%
布川地区 n=62	14.5%	9.7%	1.6%	71.0%	8.1%	4.8%	0.0%	0.0%	0.0%	24.2%	1.6%	1.6%	137.1%
文間地区 n=35	2.9%	2.9%	2.9%	91.4%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	0.0%	0.0%	108.6%
東文間地区 n=39	2.6%	7.7%	0.0%	84.6%	7.7%	5.1%	0.0%	0.0%	0.0%	5.1%	0.0%	0.0%	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

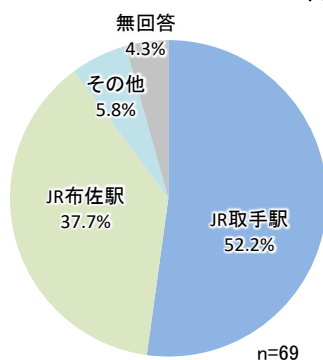


図 主に利用する鉄道駅

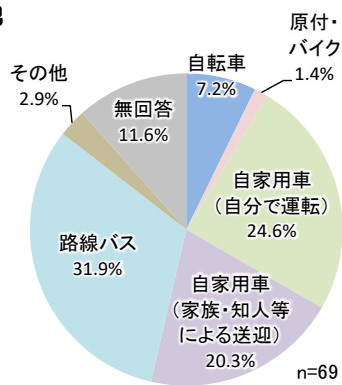
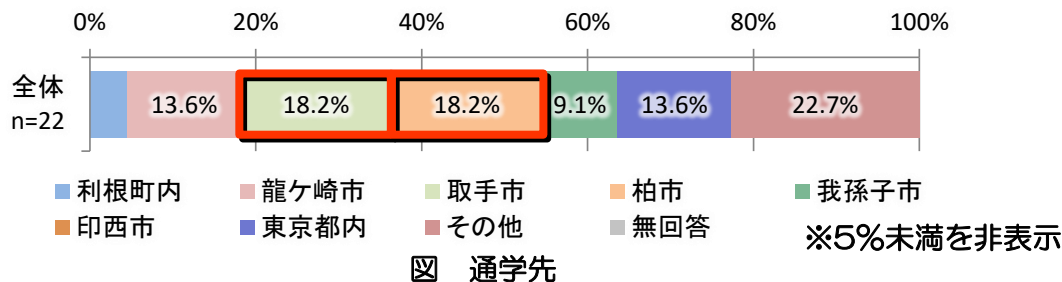


図 鉄道駅までの交通手段

4. 通学における移動状況

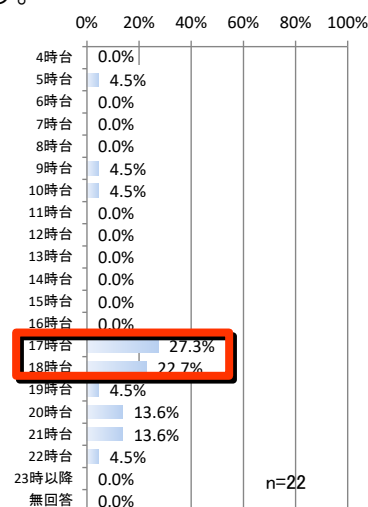
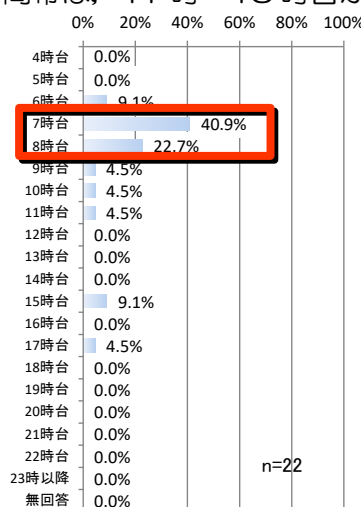
①通学先

- ほとんどの方が町外へ通学をしています。
- 町外の通学先としては、「取手市」「柏市」が多くなっています。



②時間帯

- 出かける時間帯は、7時～8時台が多くなっています。
- 帰る時間帯は、17時～18時台が多くなっています。



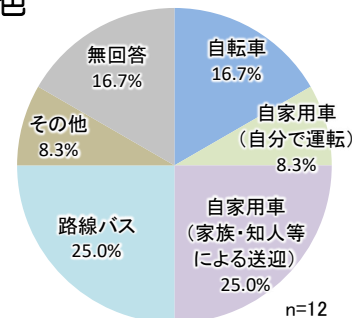
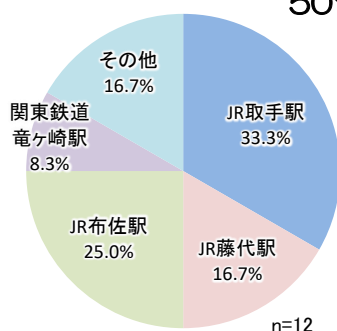
③交通手段

- 交通手段は、鉄道が多くなっています。
- よく利用する鉄道駅は、「JR取手駅」「JR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」「自家用車（家族・知人等による送迎）」が最も多く、次いで「自転車」が多くなっています。

表 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											
	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=22	13.6%	31.8%	0.0%	18.2%	31.8%	27.3%	0.0%	0.0%	0.0%	54.5%	4.5%	0.0%

※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



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。

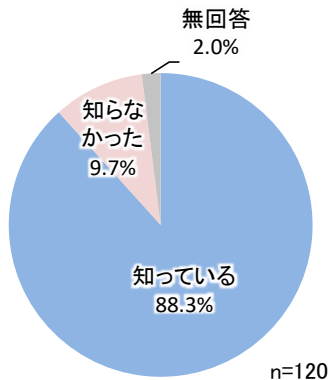


図 ふれ愛タクシーの認知状況

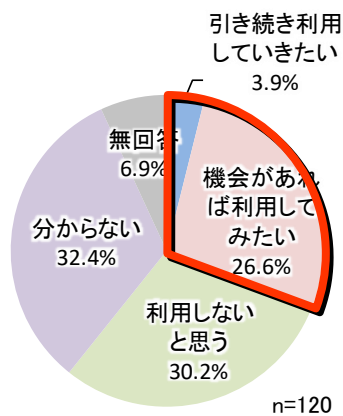
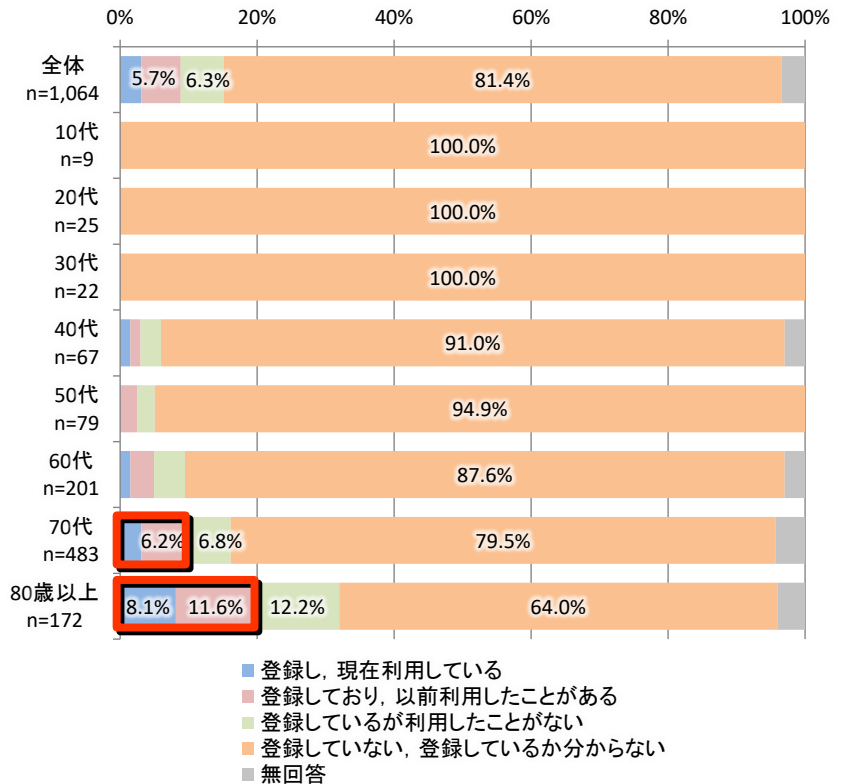


図 ふれ愛タクシーの利用意向



※5%未満を非表示

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。

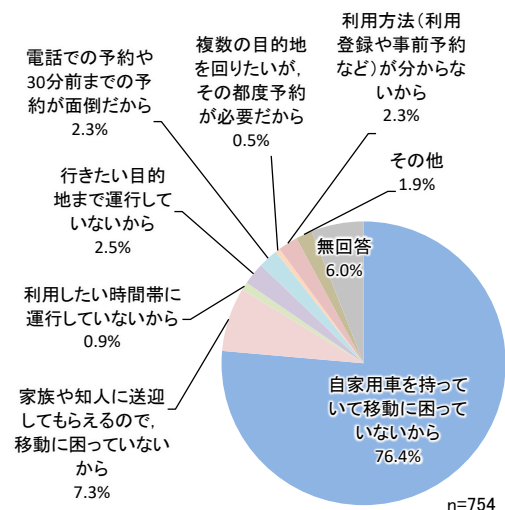


図 ふれ愛タクシーを利用しない理由

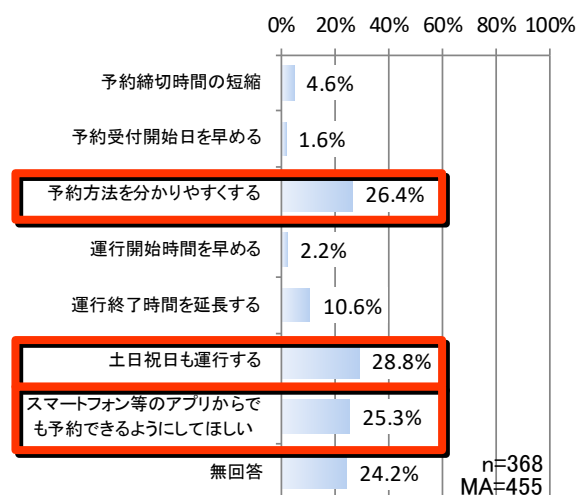


図 ふれ愛タクシーの改善点

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。

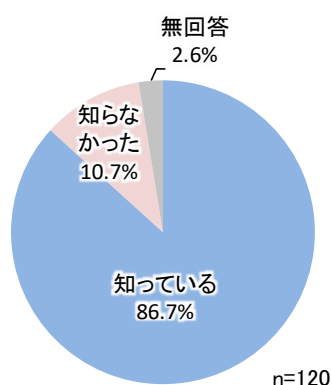


図 福ちゃん号の認知状況

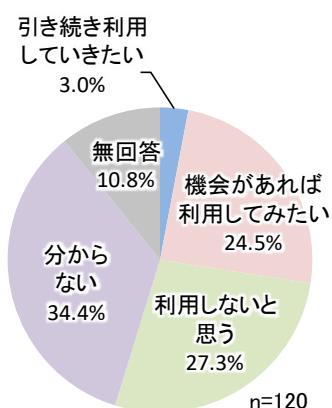
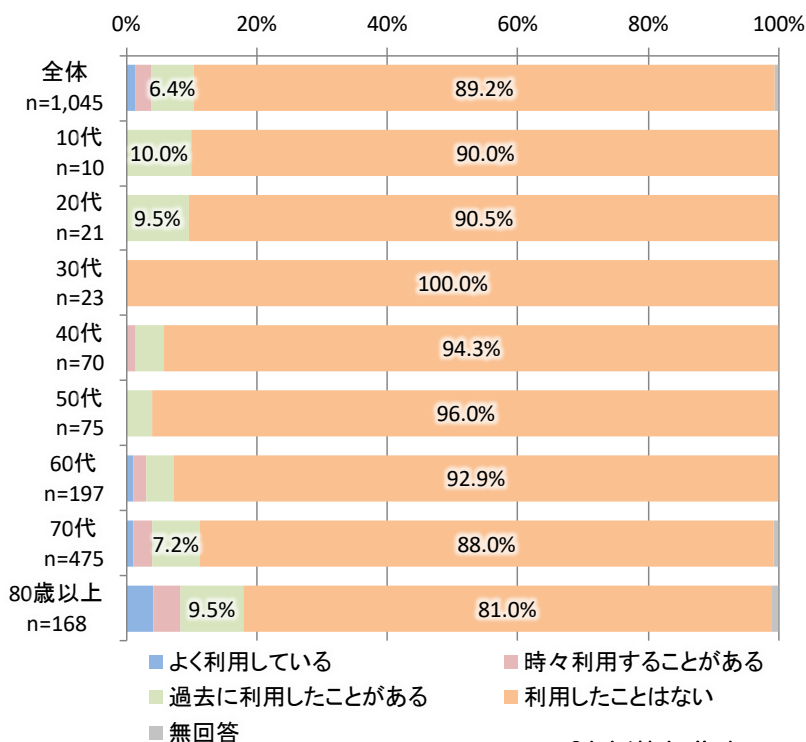


図 福ちゃん号の利用意向



※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。

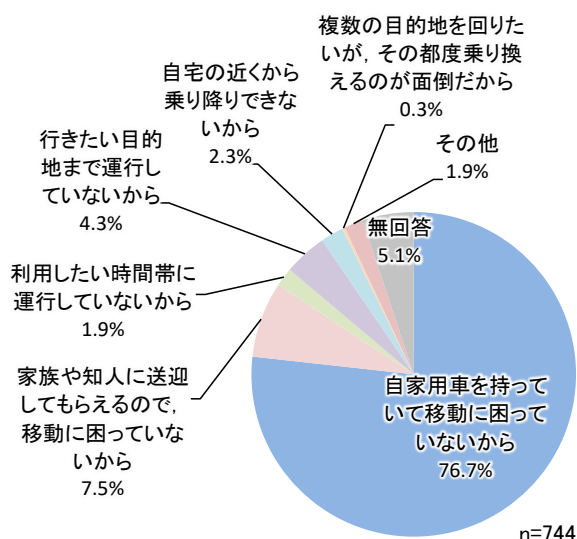


図 福ちゃん号を利用しない理由

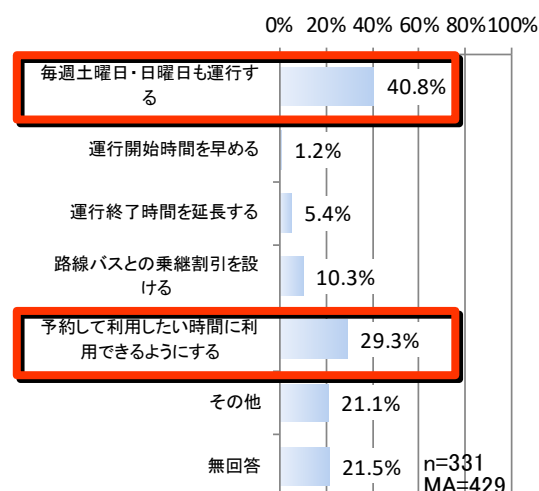
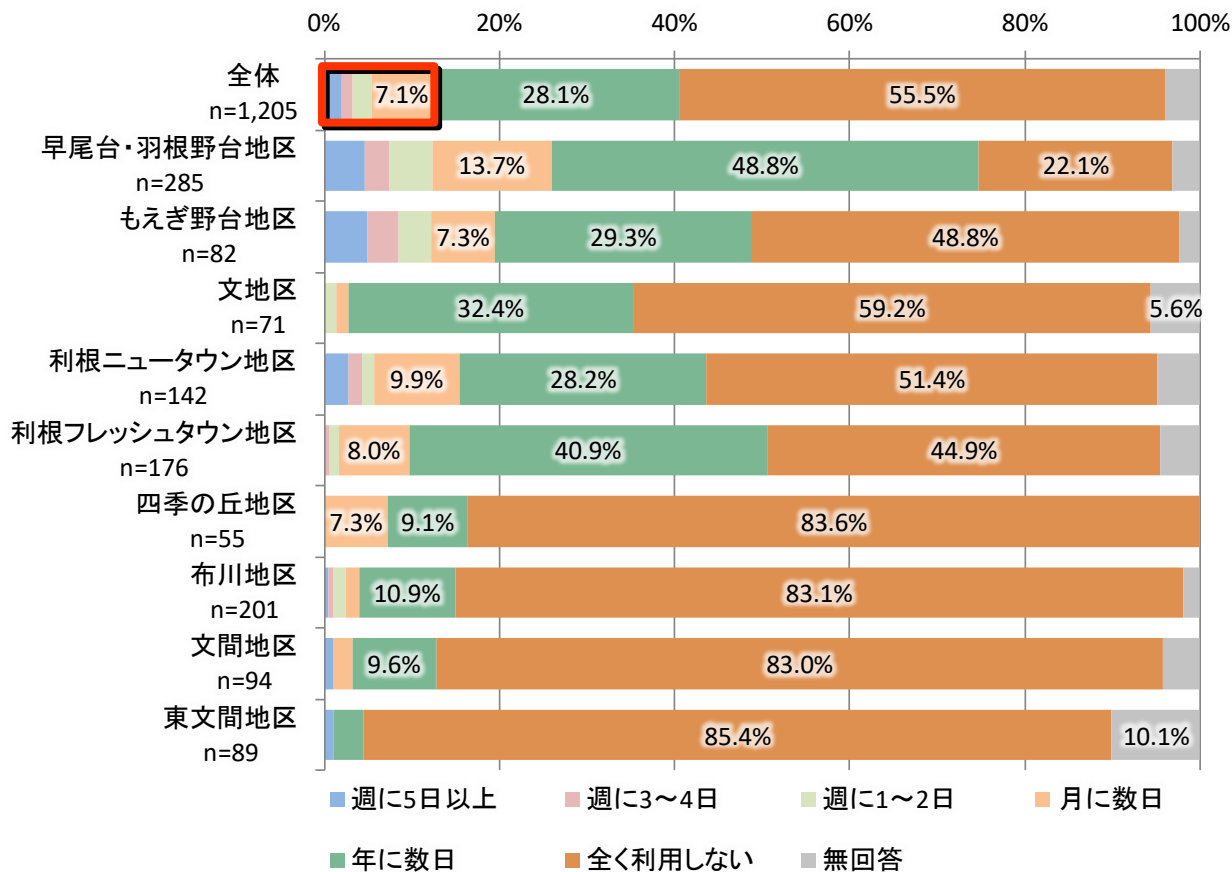


図 福ちゃん号の改善点

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」、「買い物」、「通院」が多くなっています。

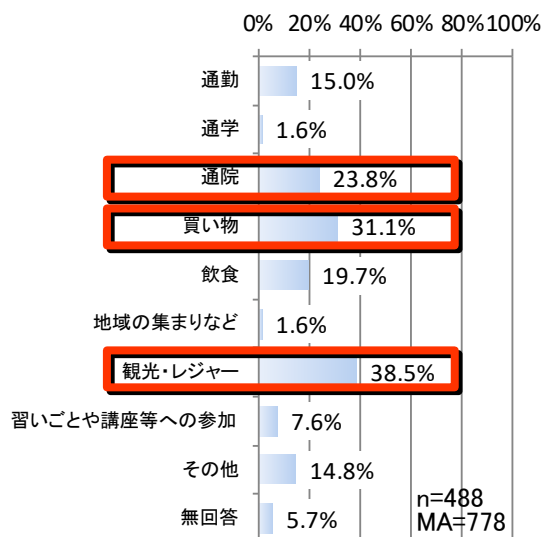


図 路線バスを利用する目的

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。

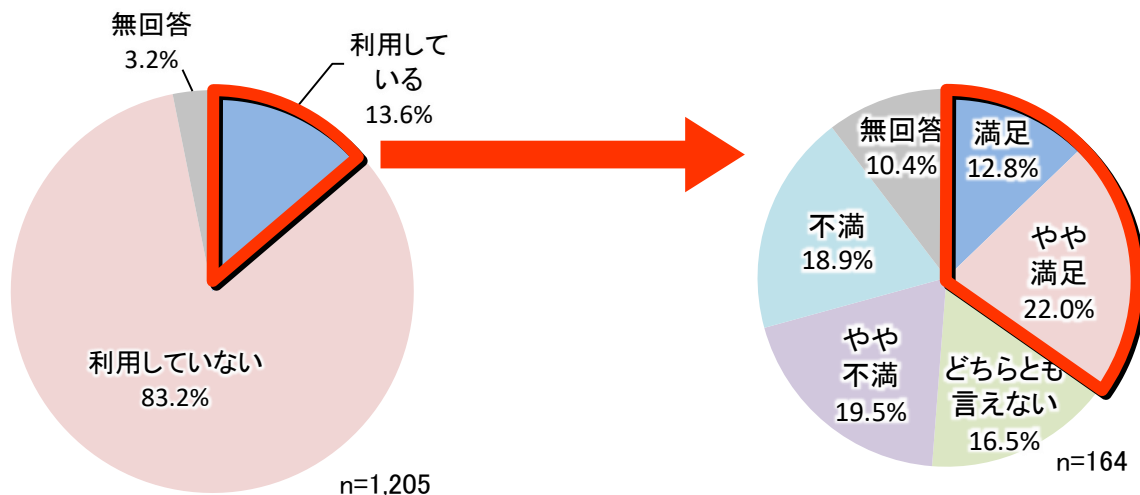


図 公共交通の満足度
(日常的に利用している人のみを集計)

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。

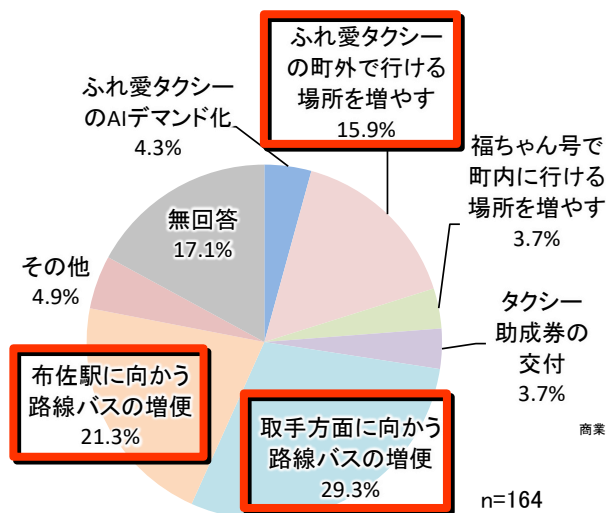


図 便利になるための交通施策
(日常的に利用している人のみを集計)

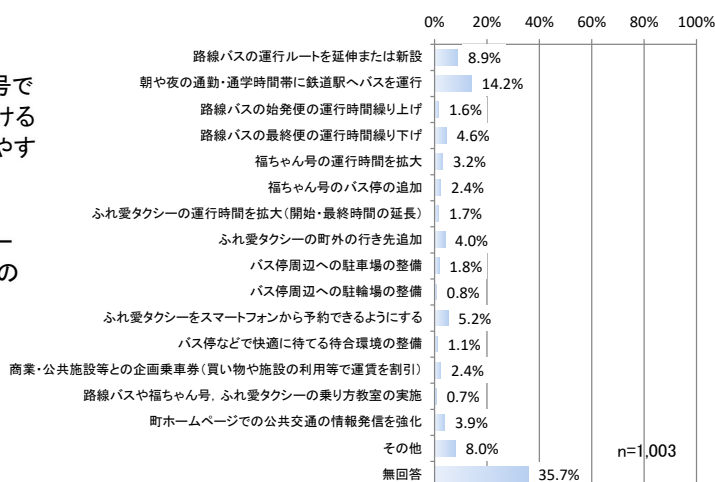


図 利用したいと思うための改善点
(最も優先するもの)

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

- ・町内で利用できると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。

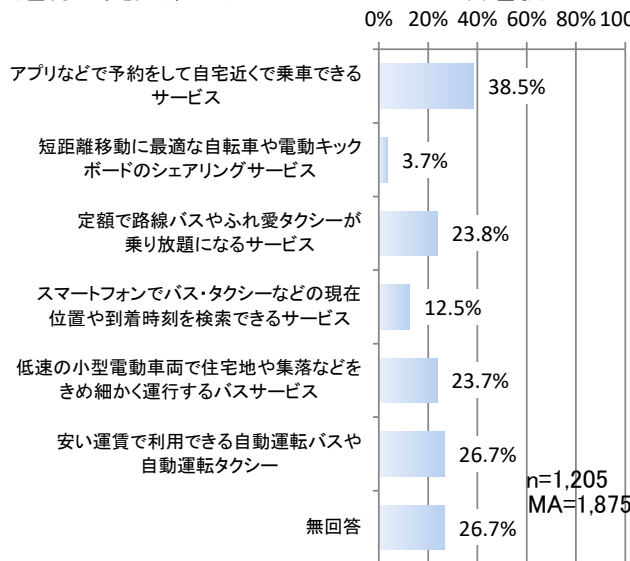


図 町内で利用できると嬉しい交通サービス

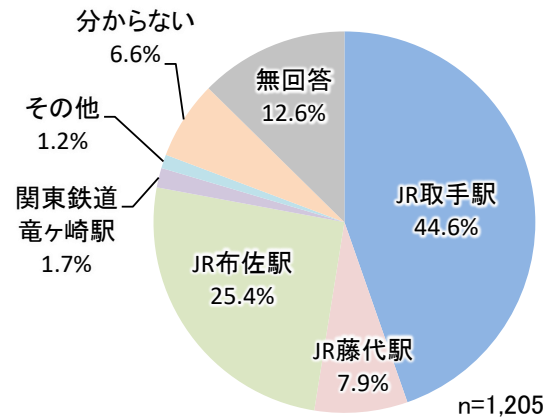


図 運行の充実やアクセスしてほしい鉄道駅

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。

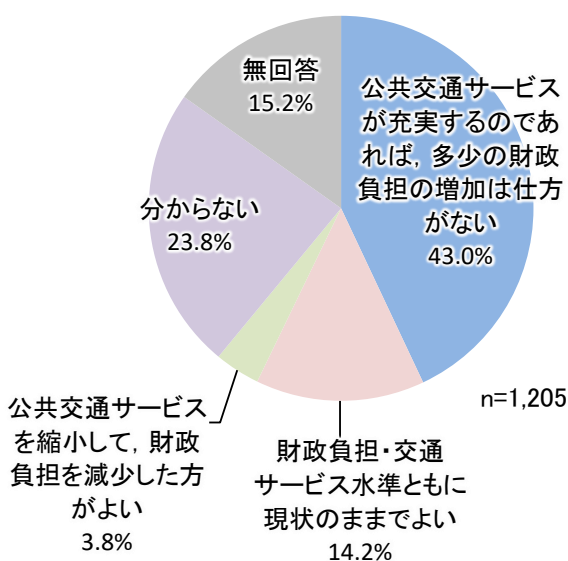


図 町の財政負担について

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。

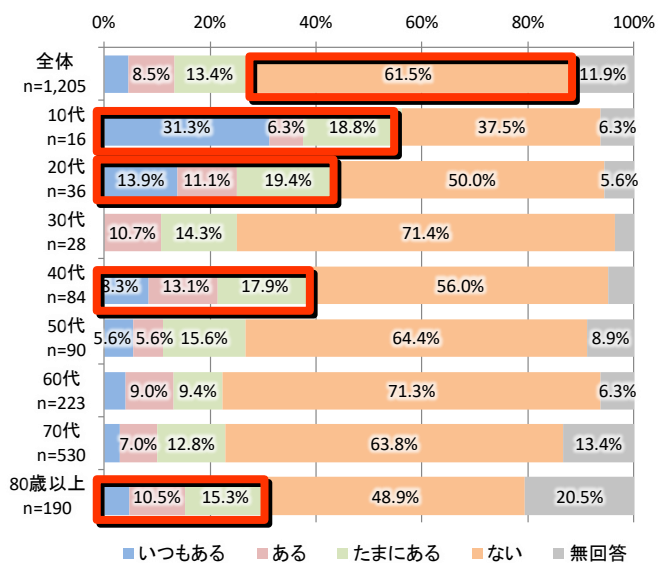


図 日常生活の移動で困る頻度

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，居住地域，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。
- ・居住地域は，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。普段から運転している回答者は 23.4%となっています。

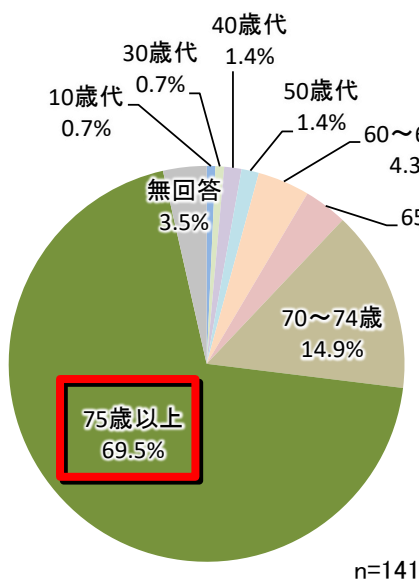


図 年齢

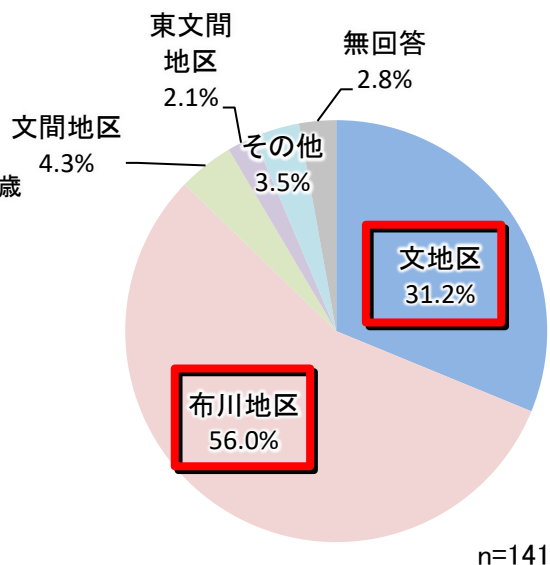


図 居住地域

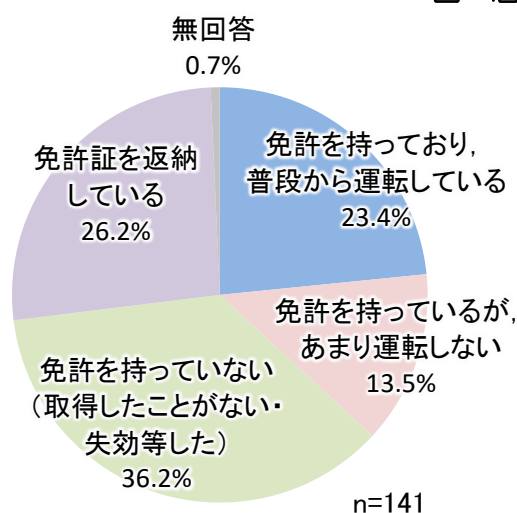


図 自動車の運転状況

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、買い物でも利用している実態が見えます。
- 利用頻度は、年に数回以下の利用が最も多い状況です。一方で、1番目に多い利用方法の利用頻度をみると、44.8%が月に数回以上利用しています。

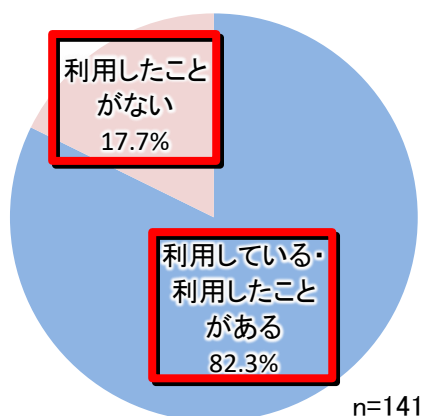


図 ふれ愛タクシーの利用有無

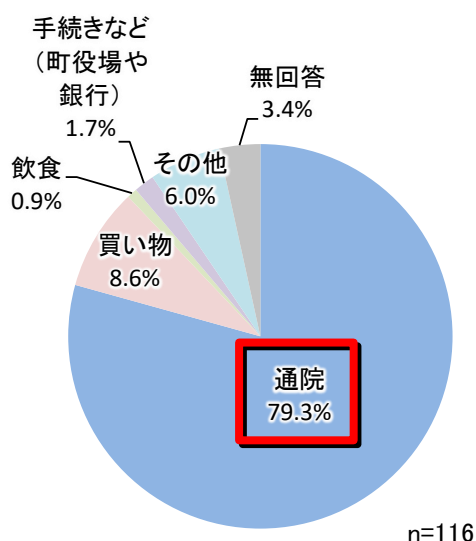


図 1番目に多い利用方法の利用目的

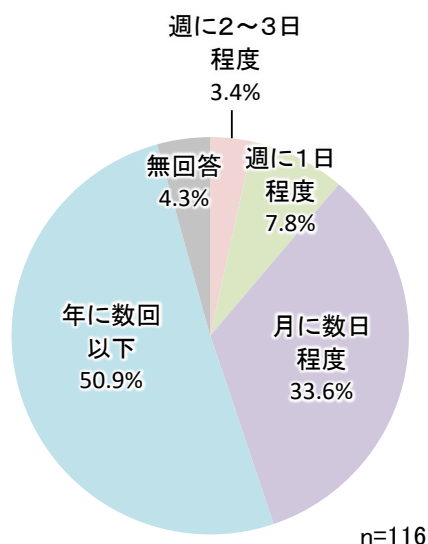


図 1番目に多い利用方法の利用頻度

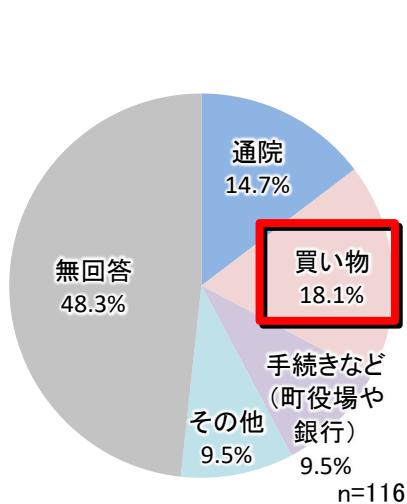


図 2番目に多い利用方法の利用目的

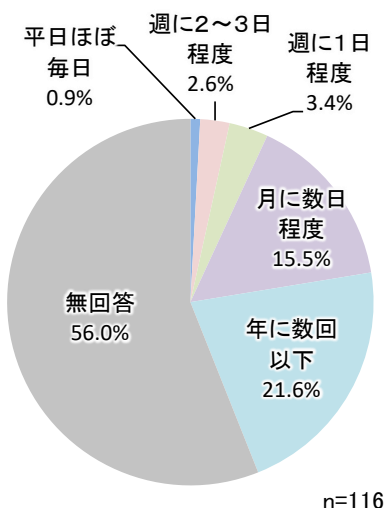


図 2番目に多い利用方法の利用頻度

3. 利用者の特性

- 往復での利用が多いものの、一部で、行きの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、もう片方の移動手段は、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。

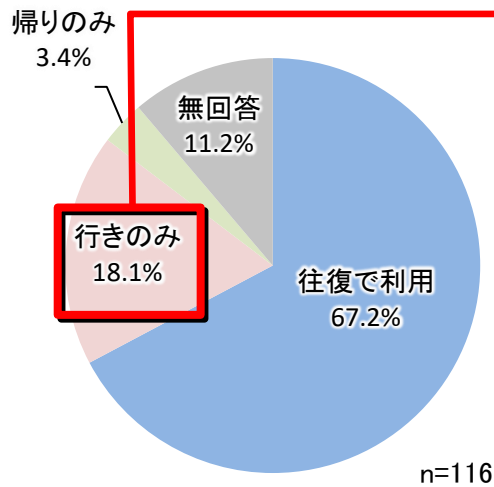


図 1 番目に多い利用方法の往復の利用状況

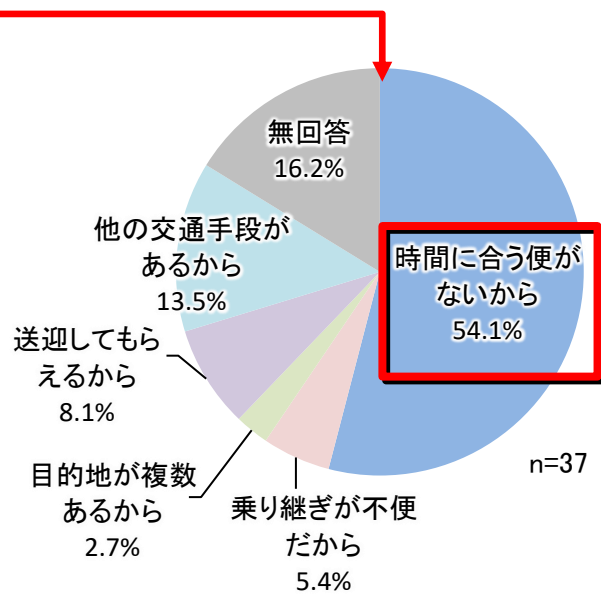


図 往復で利用していない理由

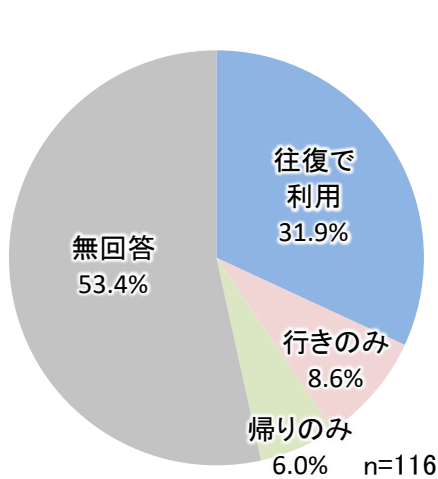


図 2 番目に多い利用方法の往復の利用状況

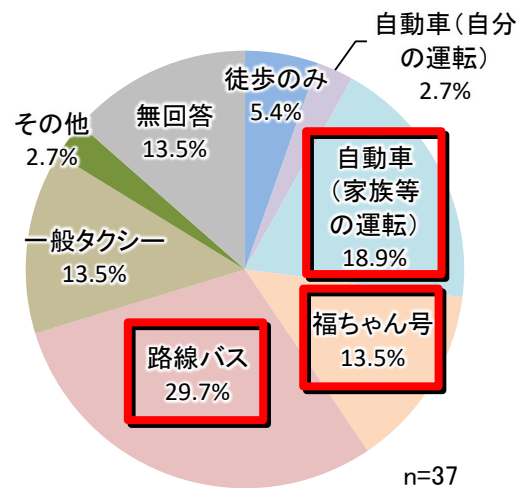


図 往復で利用していない場合のもう片方の移動手段

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。

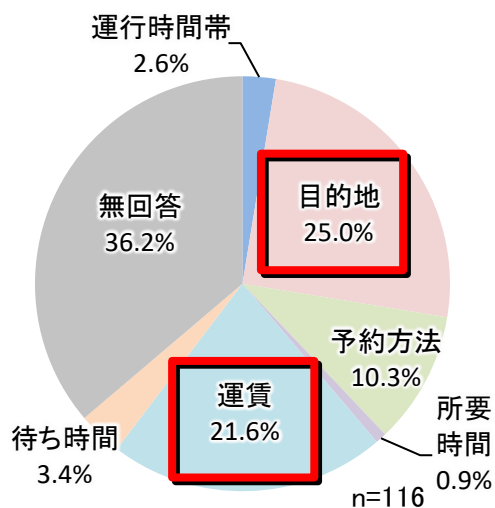


図 運行内容について1番目に満足している項目

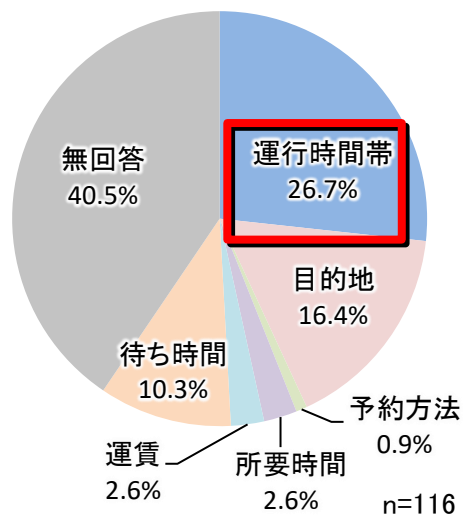


図 運行内容について1番目に不満に思う項目

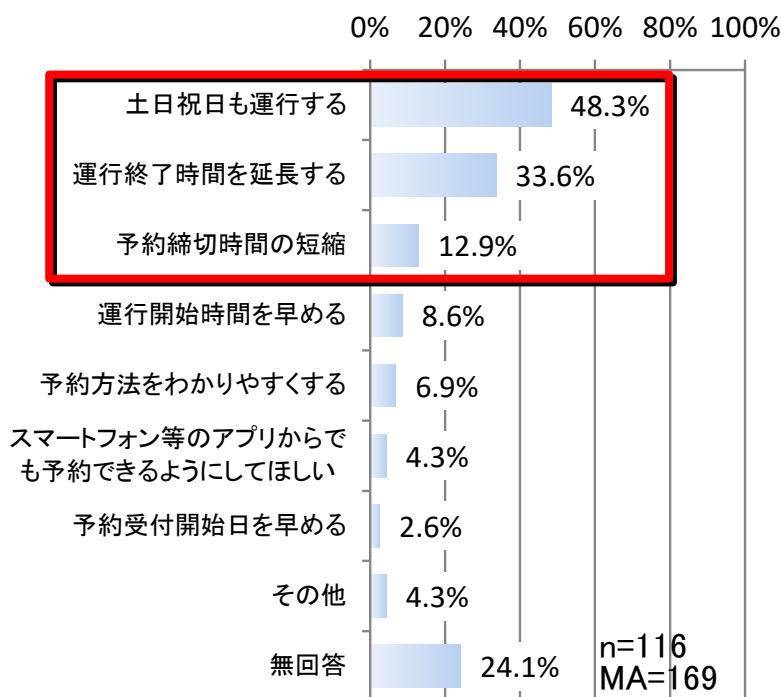


図 ふれ愛タクシーの改善点

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、予約方法がわかりにくい、予約締切時間が30分前で利用しづらいとの回答が見られます。
- 回答者数は少ないものの、改善されれば、利用する意向を示しています。

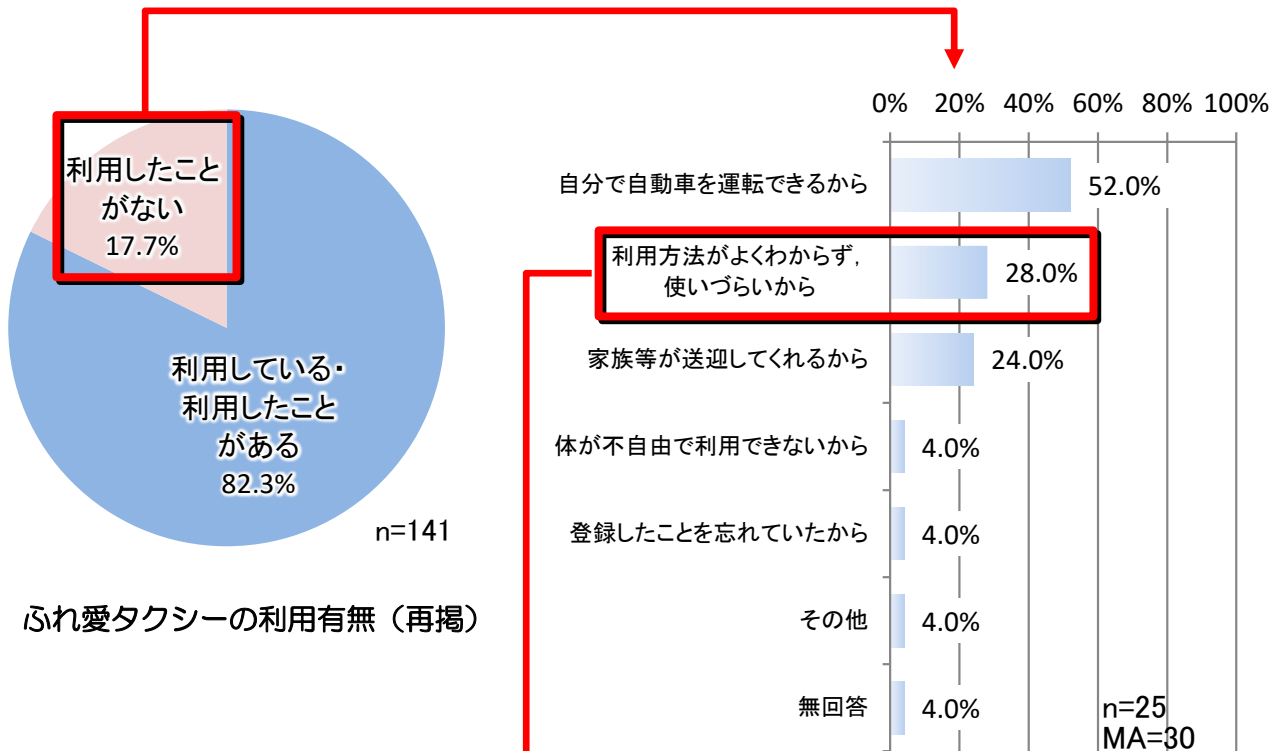


図 ふれ愛タクシーの利用有無（再掲）

図 ふれ愛タクシーを利用しない理由

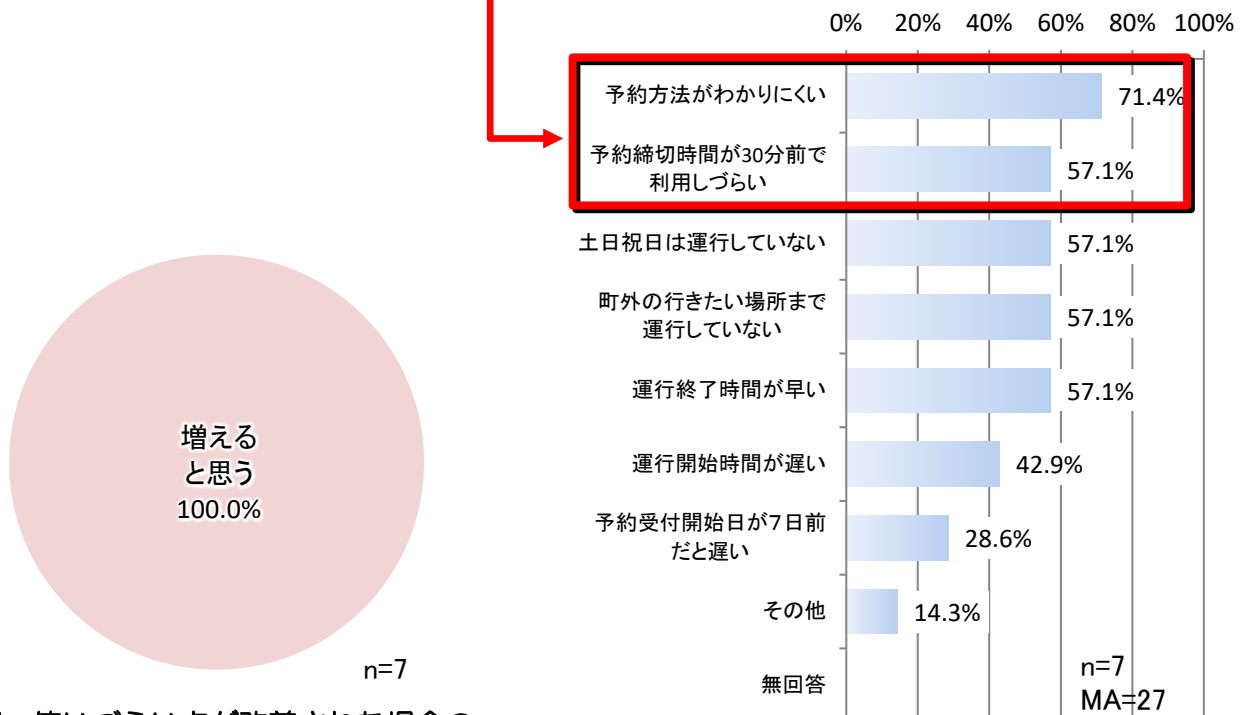


図 使いづらい点が改善された場合の利用意向

図 ふ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 85.7%を占めています。
- ・自動車での移動状況（乗せてもらう場合も含む）は，自動車で移動することはほとんどないという回答者が 47.6%を占めています。

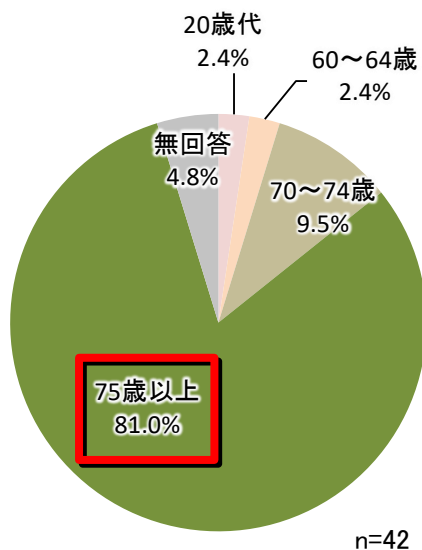


図 年齢

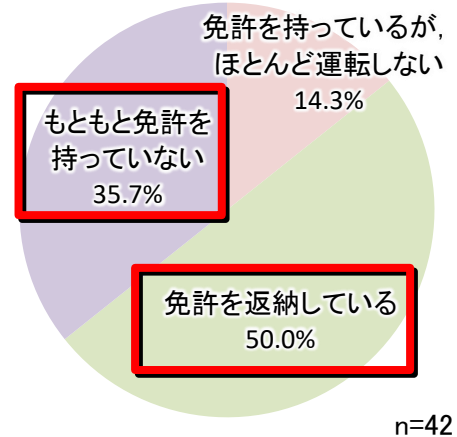


図 自動車の運転状況

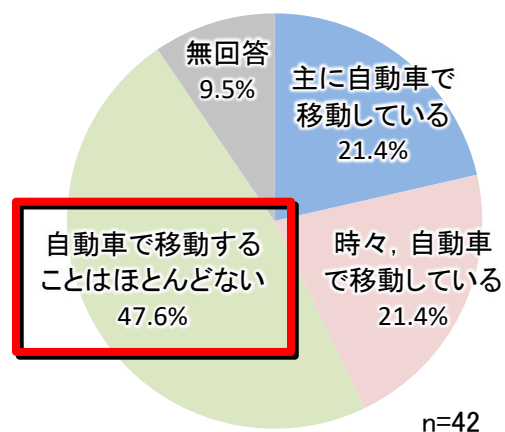


図 自動車での移動状況
（乗せてもらう場合も含む）

2. 利用目的や利用頻度

- ・利用目的としては、買い物が最も多い状況で、通院や習いごとや講座等への参加でも利用している実態が見えます。
- ・利用頻度としては、月に数日以上の利用が多く、中には週に1～2日以上利用している回答者も多いことから、福ちゃん号が日常的に利用されている状況です。

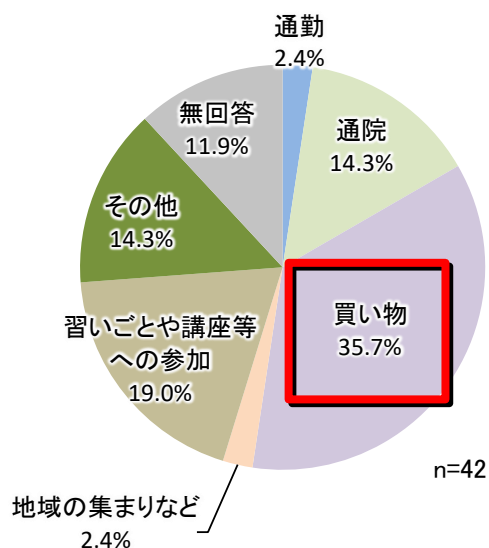


図 1 番目に多い利用方法の利用目的

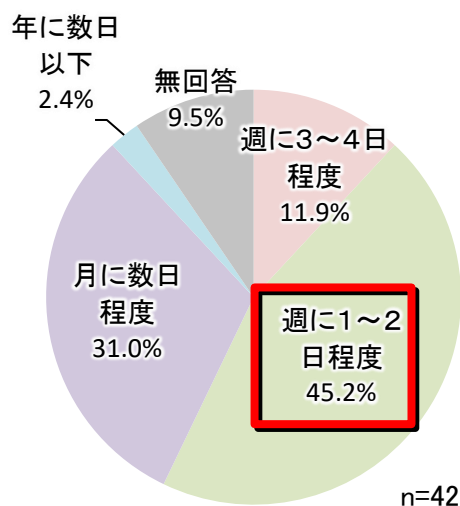


図 1 番目に多い利用方法の利用頻度

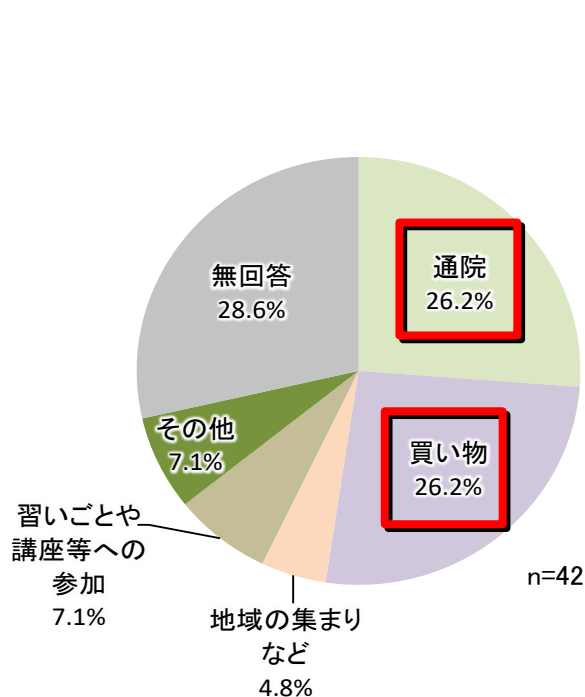


図 2 番目に多い利用方法の利用目的

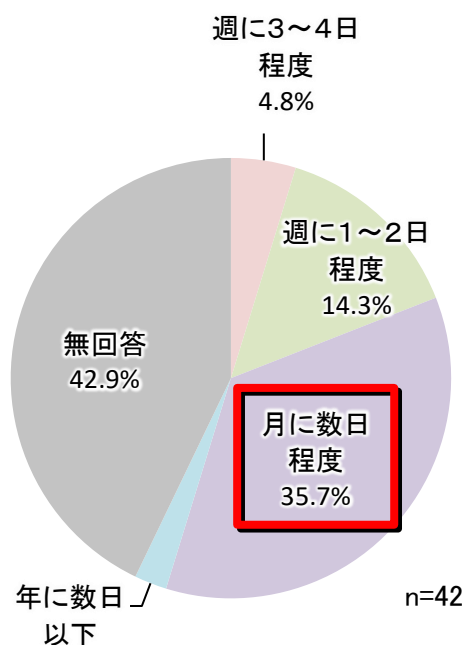


図 2 番目に多い利用方法の利用頻度

3. 利用状況

- 往復利用が57.1%となっている一方で、行きのみの利用が21.4%となっています。
- 往復で利用していない理由としては、「時間に合う便がないから」との回答が多く、60.0%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。

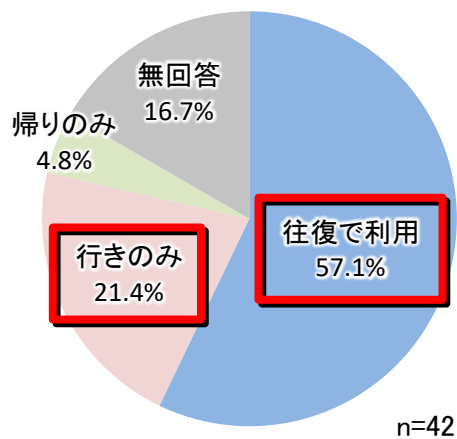


図 1 番目に多い利用の往復の利用状況

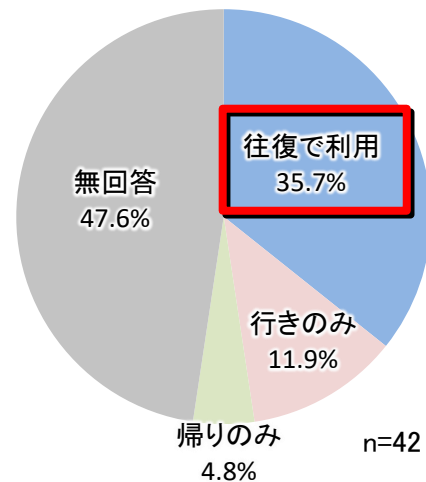


図 2 番目に多い利用の往復の利用状況

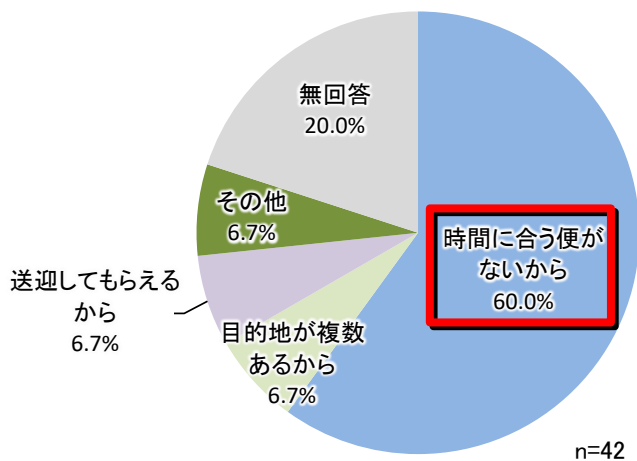


図 往復で利用していない理由

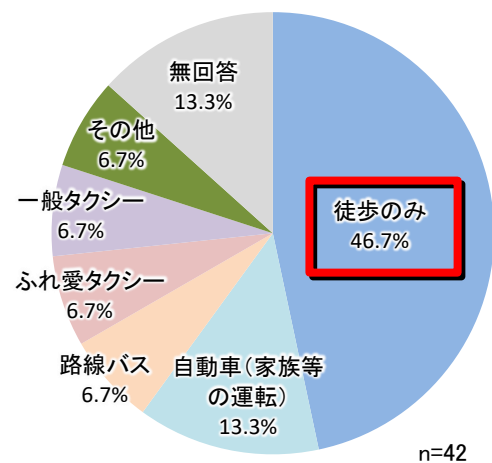


図 往復で利用していない場合の
もう一方の移動手段

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、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、利便性の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%となっています。

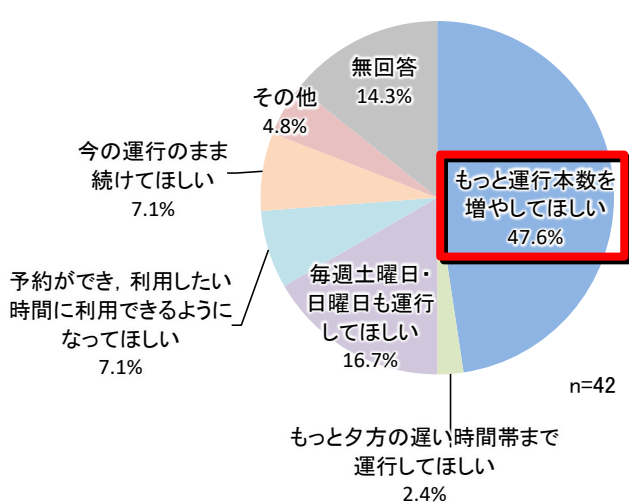


図 今後の福ちゃん号の運行についての考えに最もあてはまる項目

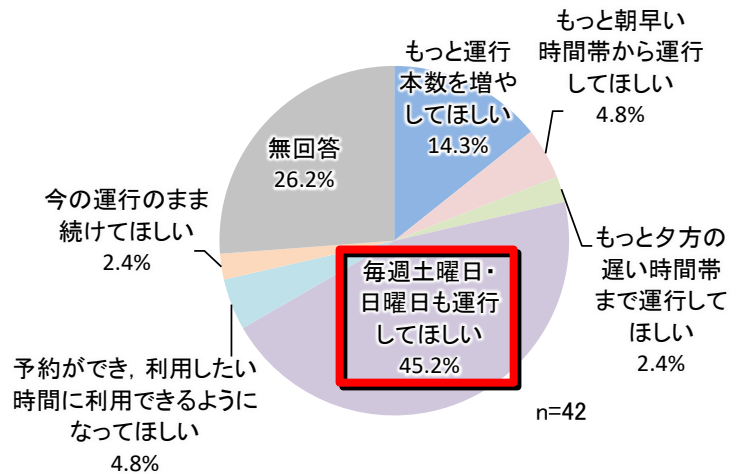


図 今後の福ちゃん号の運行についての考えに2番目にあてはまる項目

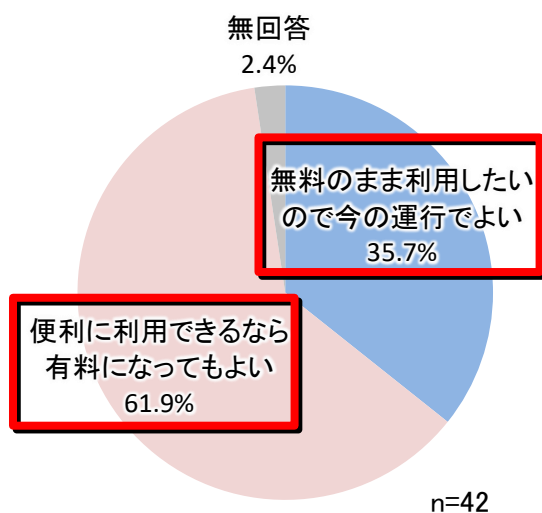


図 福ちゃん号が有料化した場合の利用意向

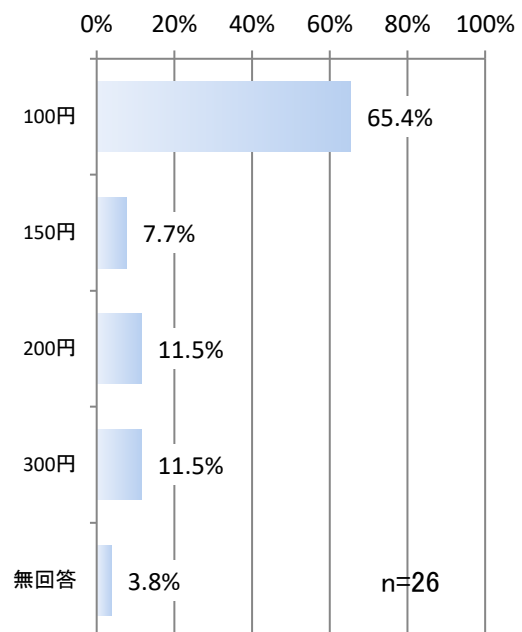


図 有料にした場合の希望する料金

2-3-4 路線バス利用者アンケート調査

1) 調査概要

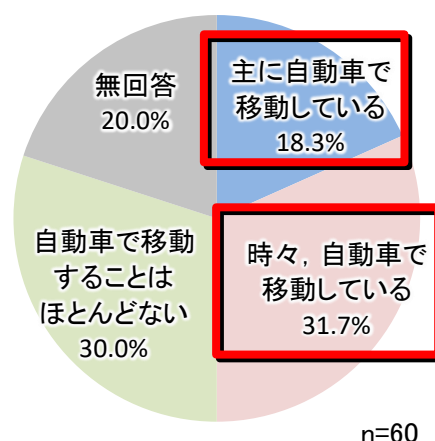
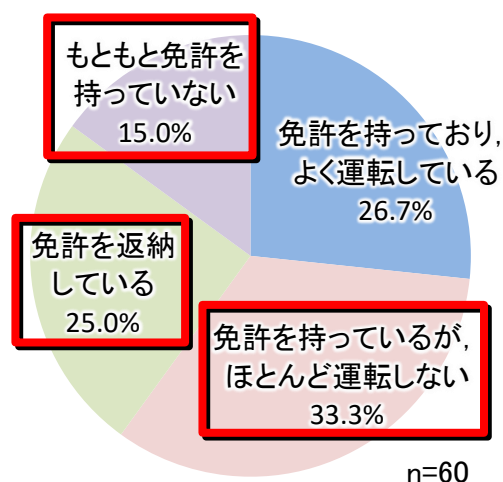
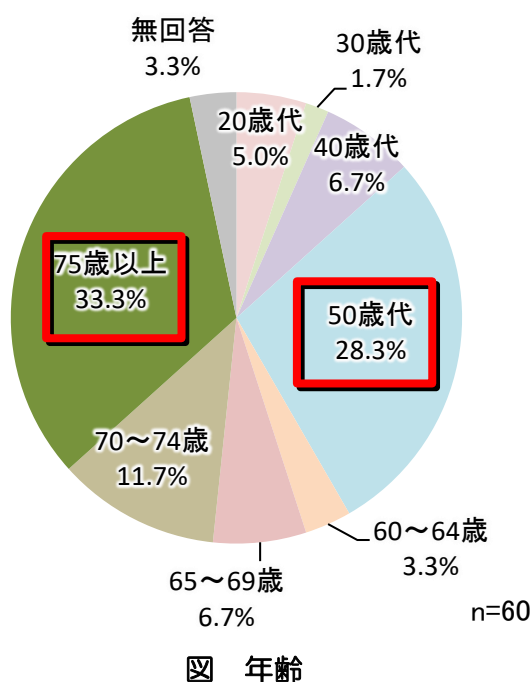
項目	内容
調査対象者	路線バスの利用者
調査方法	車内留め置き，車内または郵送回収（Web 回答も可）
調査時期	令和 5 年 10 月 30 日（月）～令和 5 年 11 月 26 日（日）
配布数・回収数	60 人

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 40.0%と最も多く，次いで「免許を持っているが，ほとんど運転しない」が 33.3%となっており，回答者の約 75%が運転していない状況となっています。
- ・自動車での移動状況（乗せてもらう場合も含む）は，回答者の 50%が自動車で移動していると回答しています。



2. 利用目的や利用頻度

- ・利用目的としては、通勤で 41.7%，買い物で 31.7%の利用が見られます。
- ・利用頻度としては、週 5 日以上が 28.3%，週に 1～2 日程度が 23.3%で、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。

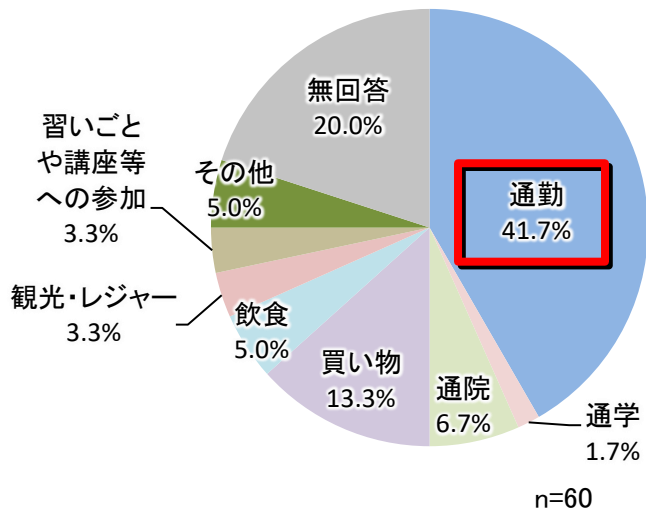


図 1 番目に多い利用方法の利用目的

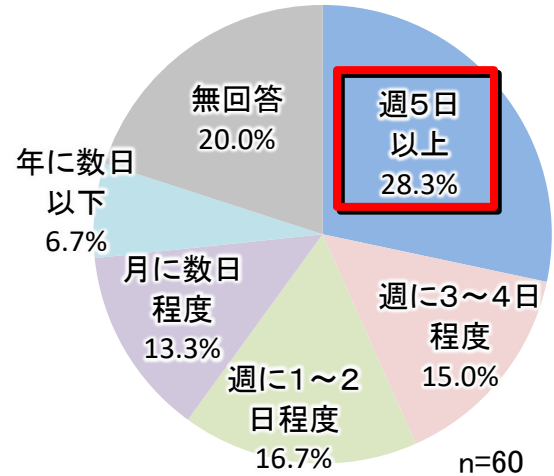


図 1 番目に多い利用方法の利用頻度

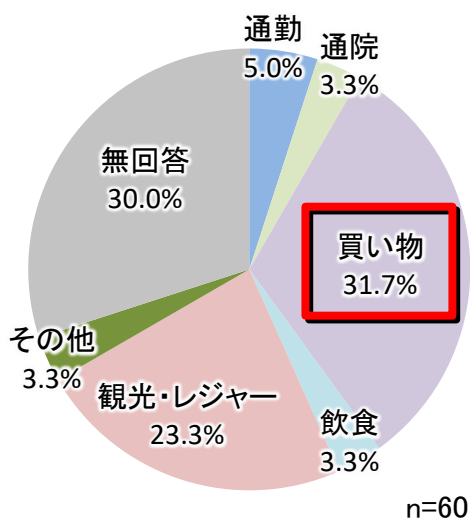


図 2 番目に多い利用方法の利用目的

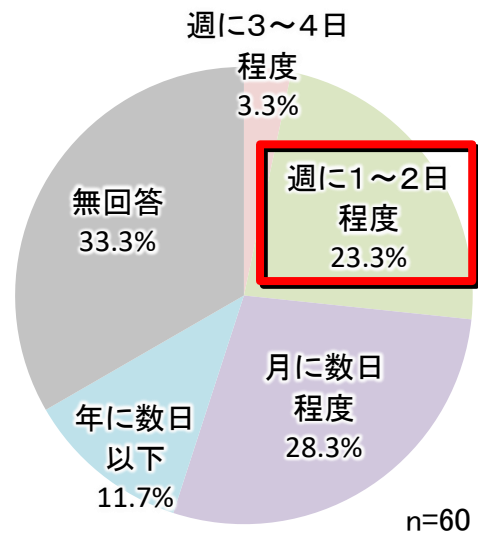


図 2 番目に多い利用方法の利用頻度

3. 利用状況

- 往復利用が53.3%となっている一方で、行きのみの利用が13.3%となっています。
- 往復で利用していない理由としては、「時間に合う便がないから」との回答が多く、71.4%となっています。
- 往復で利用しない場合、もう一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。

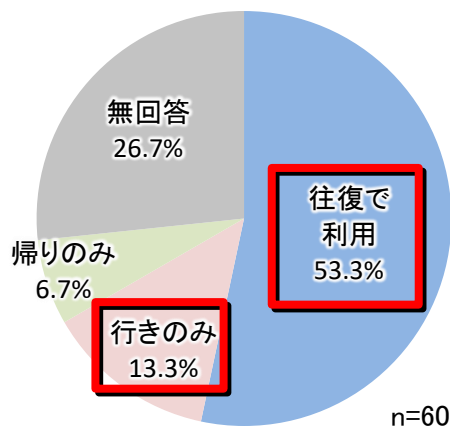


図 1 番目に多い利用の往復の利用状況

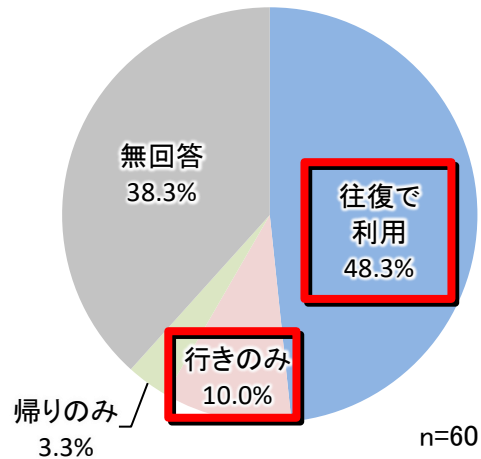


図 2 番目に多い利用の往復の利用状況

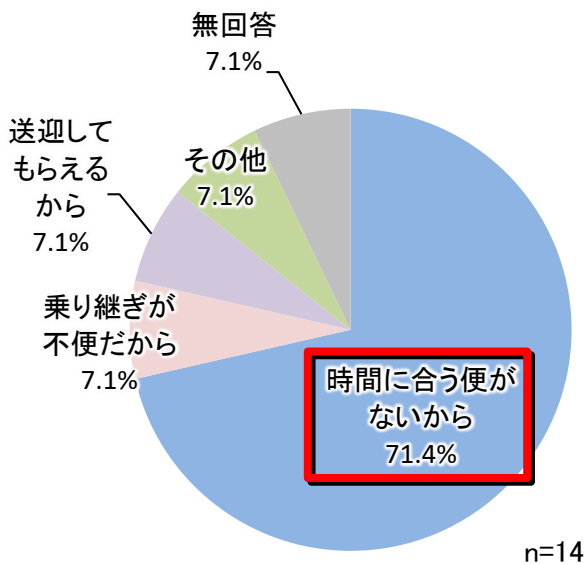


図 往復で利用していない理由

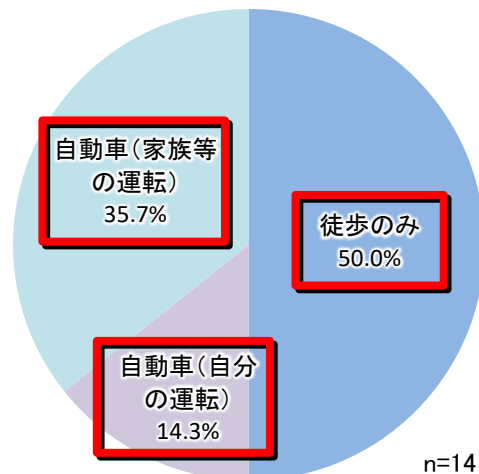


図 往復で利用していない場合の
もう一方の移動手段

4. 公共交通利用で重要視する項目

- 公共交通利用で重要視する項目としては、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、運賃の安さなど、多様に見られます。

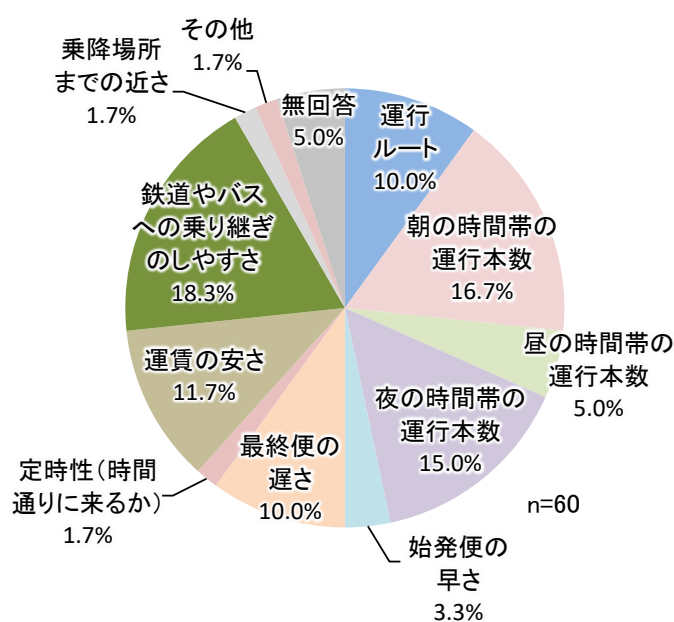


図 公共交通利用で1番目に重要な項目

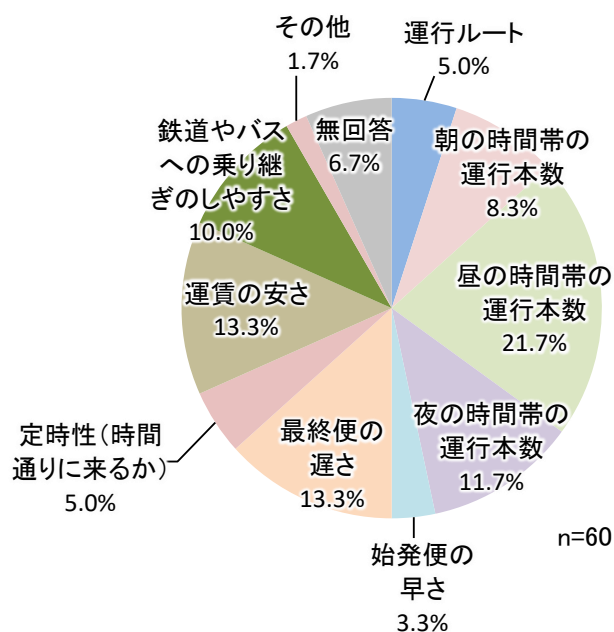


図 公共交通利用で2番目に重要な項目

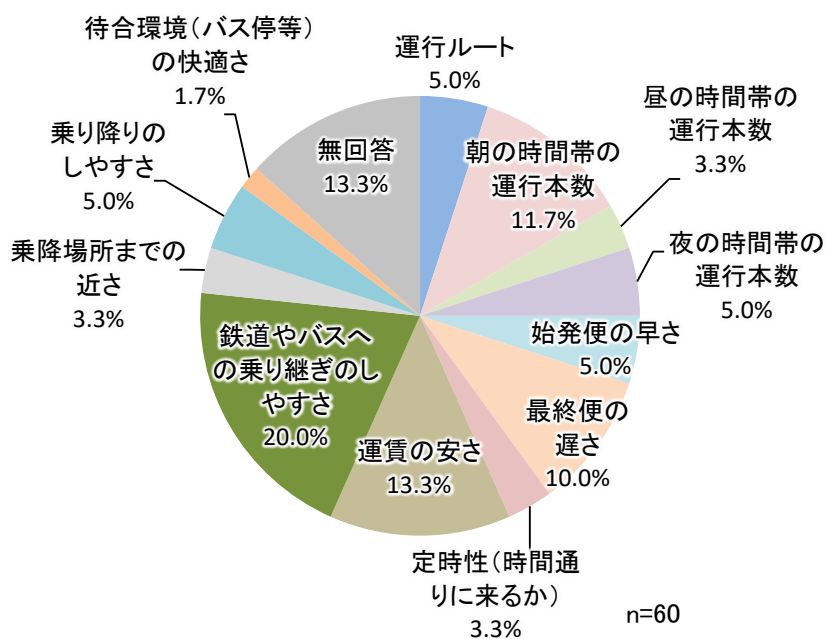


図 公共交通利用で3番目に重要な項目

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	各社に訪問し、ヒアリングシートに沿って聞き取り調査
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 月に施行された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」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”などを抽出し、地域公共交通が果たすべき役割などを整理しました。

1) 第5次利根町総合振興計画

計画概要	町の課題である人口減少を緩和するために、龍ヶ崎市など他の自治体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。
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	「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。
公共交通に関する記載	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。

2) 利根町都市計画マスタープラン

計画概要	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です。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ます。
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	「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します。
公共交通に関する記載	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ります。

3) 利根町地域福祉計画

計画概要	利根町地域福祉計画では、住民や関係機関が協力し、「自助・共助・公助」の仕組みを推進することで、地域共生社会の実現を目指しています。この計画は、町の総合振興計画の目標に基づき、誰もが安心して暮らせる「ともに創ろう みんなが住みたくなるまち とね」を実現するためのものです。
計画期間	2021 年度（令和 3 年度）から 2025 年度（令和 7 年度）
目指す将来像	本計画の将来像は、「ともに創ろう みんなが住みたくなるまち とね」です。地域全体で住民同士が支え合い、福祉活動を広げることにより、住み慣れた地域で豊かな生活が営める社会の構築を目指しています
公共交通に関する記載	地域に期待することとして、福祉バス「福ちゃん号」や「ふれ愛タクシー」の積極的な利用が示されています。 また、行政は地域内の交通環境の充実や障がい者など外出が困難な方への移動支援を行うことで、住民の生活利便性を高めることを目指しています。

4) 利根町過疎地域持続的発展計画

計画概要	利根町過疎地域持続的発展計画は、人口減少や少子高齢化の進展、公共施設やインフラの老朽化など、町が抱える課題に対応しながら持続可能な地域社会を構築することを目的としています。
計画期間	2021 年度（令和 3 年度）から 2026 年度（令和 8 年度）
持続的発展の基本方針	本計画の基本方針は、町の最上位計画である「第5次利根町総合振興計画」と人口減少対策に関する具体的な施策を定めた「第2期利根町まち・ひと・しごと創生総合戦略」の施策を引き続き進めるとともに、本計画に基づいて行う事業の財源として、特別に発行が認められる過疎対策事業債を活用し、将来にわたって持続可能な地域づくりを目指すこととしています。
公共交通に関する記載	成田線活性化推進協議会等との連携により、通勤・通学の利便性向上のためＪＲ東日本へ要望活動や利用促進のための活動を推進します。 路線バス事業者と連携して、将来にわたるバス路線のあり方について検討していきます。 町民の公共交通に対するニーズに対応するため、福ちゃん号やふれ愛タクシー等と連携を図ると共に、新たな取り組みを検討していきます。 町の公共交通の利便性向上を図るため、学識経験者等で構成する地域公共交通会議を開催し、専門家のアドバイスを伺いながら、町の公共交通の方向性について検討していきます。

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、2024年（令和6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、全国的に人件費・燃料費が高騰しており、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などを運行する技術で、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、2020年（令和2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い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、買い物・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（JR 取手駅、JR 布佐駅など）や大型商業施設（龍ヶ崎市タイヨー、ヤオコー藤代店など）、医療施設（JA とりで総合医療センター、龍ヶ崎済生会病院など）への移動が多い状況です。このことから、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

- 公共交通利用者数の減少に伴い、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るため、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「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の施行（2024 年（令和 6 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るため、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・少子高齢化が進行しており、今後もその傾向は続くことが推計されています。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ますが、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。これらのことから、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・ふれ愛タクシーなどによって公共交通ネットワークが形成されています。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

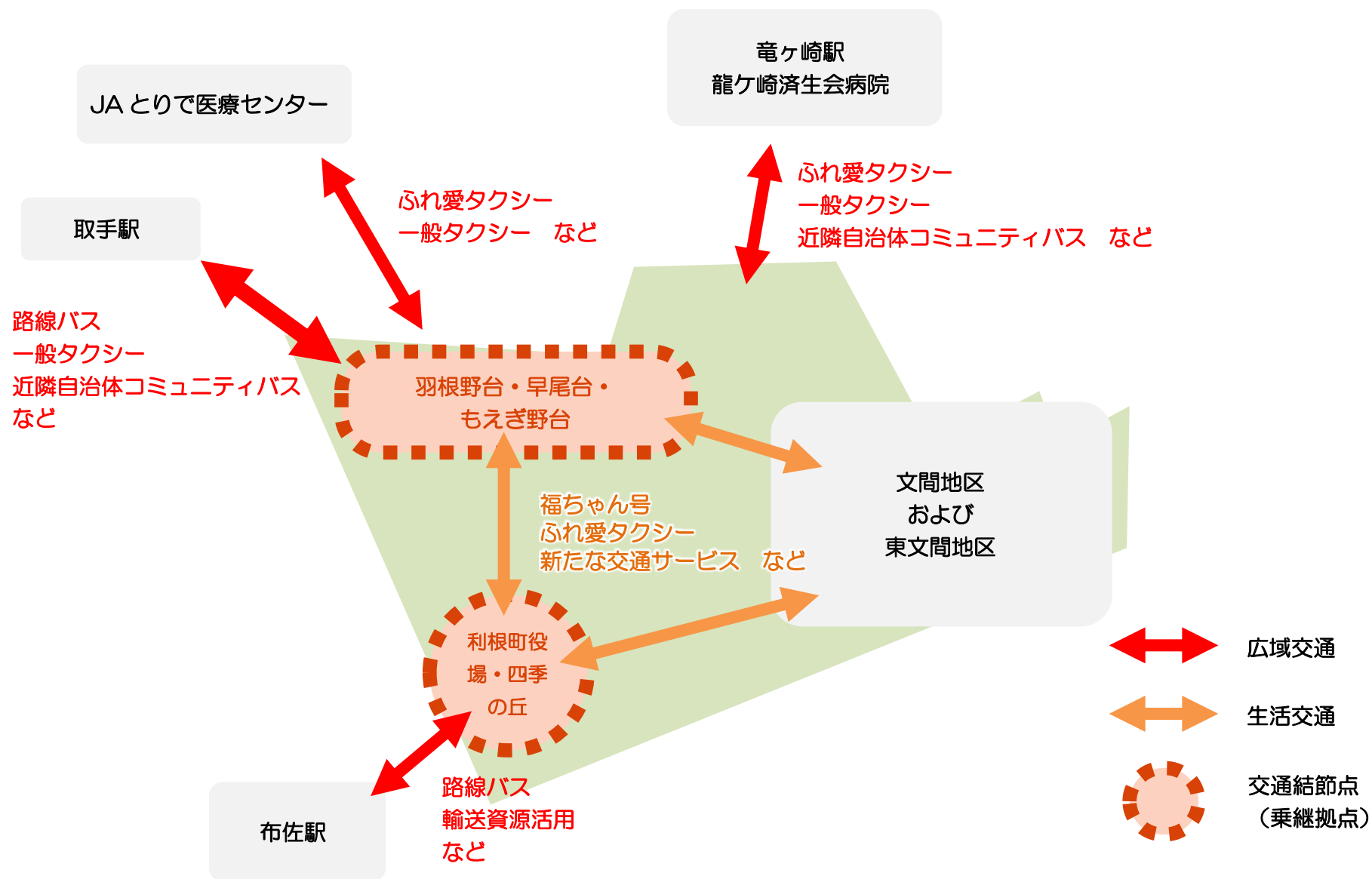
前項までの整理を踏まえ、本町の地域公共交通計画の基本理念を定めました。

＜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、社会情勢の変化などにより、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、その他関係者（地域住民・近隣自治体など）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 目指す将来像（イメージ）



4-3 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。

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。	・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。	・福ちゃん号 ・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	○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などが接続する拠点。 ○快適な待合環境の整備、分かりやすい情報発信、ダイヤ調整などを行うことで、乗継利用をサポートする。	・利根町役場 ・もえぎ野台待避所 ・文化センター、 保健福祉センター など

4-4 地域公共交通の役割・必要性

地域公共交通の役割・必要性を以下のとおり整理しました。

路線名・運行区間	運行主体・運行形態	役割・必要性
取手駅ー北方車庫	・大利根交通自動車(株) ・定時定路型	・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。
取手駅ーもえぎ野台		
取手駅ー立崎		・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。
取手駅ー利根ニュータウン東		・利根ニュータウン・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。
布佐駅ー利根ニュータウン東		・利根ニュータウン・布川地区から布佐駅までを運行し、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)	・利根町 ・定時定路型	・保健福祉センターをはじめ、文化センター・図書館・役場などをつなぎ、町内におけるおでかけを支えている。
ふれ愛タクシー	・利根町 ・区域運行	・町内全域や隣接市町の一部地域を対象に運行し、主に高齢者の通院を支えている。

4-5 計画目標および評価指標

4-5-1 計画目標

基本理念を踏まえ、5つの計画目標を定めました。これら目標の達成に向けて、施策および事業に取り組んでいきます。

■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（スーパー・医療施設など）や交通結節点などへの移動手段を提供することで“町民の買い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などから町外主要施設（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“町民の買い物・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

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を支える。公共交通の担い手となることで人材面を支える。

■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

高齢のため運転が難しい方、運転免許を返納した方、自家用車を持っていない方など、移動が不自由になりやすい高齢者でも快適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”。

4-5-2 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以下のとおり設定します。

計画目標	評価指標	現状値	目標値 (R12)	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	16,356人	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。	利根町が運行主体となる「福ちゃん号」「ふれ愛タクシー」の年間利用者数をカウントする。
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	広域交通（路線バス）の運行本数 （平日・上下）	158便/日	現状値以上	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。	定時定路線型で運行する広域交通（路線バス）の年間運行便数をカウントする。 ※町内運行路線における上り・下りの便数を集計
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	“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（累計）	—	1件以上	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、乗継環境整備などを行う予定である。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。
	“公共交通同士”の乗継利用を促進するための取組件数（累計）	—	1件以上	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などを行う予定である。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	担い手確保に資する取組件数	—	6回以上（累計） 毎年1回	公共交通サービスの持続可能性を高めるため、担い手確保に向けた支援や近隣市・地域との協議を行う予定である。それら取組の実施件数を以て、計画目標④の達成状況を確認する。	公共交通の担い手確保を目的として実施した取組（運転士募集掲載件数、就労支援金の交付件数、近隣市との協議など）をカウントする。
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“買い物”における公共交通利用率	9.8%	現状値以上	高齢者の日常移動のうち、特に買い物・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などを行い、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	9.9%	現状値以上		

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。 【検討内容】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・増便など	利根町 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サービスの見直しを行う。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。 【取組の例】運行ルートの短縮化 + 運行便数の増便、分かりやすいルート名の設定、分かりやすいバス停の整備など	利根町 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。 【取組の例】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）、 布佐駅や藤代駅等への乗り入れに向けた調整、運行時間帯の拡大、イベント開催に合わせた臨時便の検討 など ※AI デマンドシステムを導入する際は、スマホ教室などを開催し、アプリ予約の方法などを説明する場を設ける。	利根町 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。 本事業は施策3の取組と一体的に検討する。 【検討内容】・住宅団地内や住宅団地から町外のバス停やスーパーなどまでの移動を支えるサービスを検討する。 ・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、ボランティア輸送などの導入を検討する。	利根町 交通事業者 町民	●				●
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★	○もえぎ野待避所などに駐車スペース（自転車置き場を含む）の確保、路線バスと福ちゃん号の乗継ダイヤの調整などを行うことで、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。	利根町 交通事業者	○	○	●		
	⑥一体的な運賃体系の構築検討	○複数の交通サービスで利用できる、共通乗車券や乗継割引などを検討し、乗継利便性を高める。	利根町 交通事業者	○	○	●		
	⑦オープンデータ化の推進	○町内を運行する公共交通のオープンデータ化を行うことで、町内交通の乗継情報を検索しやすくし、乗継利便性を高める。	利根町 交通事業者			●		
施策3 公共交通の 担い手の確保	⑧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など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。	利根町		●		●	
	⑨近隣市の交通サービスの乗り入れ検討	○近隣市と調整しながら、公共交通の相互乗り入れなどを検討する。	利根町 近隣市		●	○	●	
施策4 公共交通の 利用促進	⑩総合交通マップの充実	○町内公共交通の運行ルート、ダイヤ、利用方法、乗継案内などを一つにまとめた冊子を作成する。マップ完成後は、関連 URL など を利根町アプリや情報メールなどを通じて周知する（事業⑪、事業⑫も同様） 【検討内容】公共交通に関する求人情報等を検討する。	利根町				●	●
	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などを簡潔にまとめたチラシやポスターを作成する。	利根町				●	●
	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。 【開催方法】 ・町内の小中学校や地域の集会、イベントなどに出向いての開催や交通事業者の協力を得て、実際のバス車両を用いて、乗車～降車までの一連の流れの実施体験も検討する。	利根町 交通事業者				●	●

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。 【検討内容】 ・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・増便など					
実施主体	利根町・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	令和 12 年度
	調整	実施	効果検証	再度見直し ※適宜		

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サービスの見直しを行う。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。 【取組の例】 ・運行ルートの短縮化 + 運行便数の増便 ・分かりやすいルート名の設定、分かりやすいバス停の整備 など					
実施主体	利根町・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	令和 12 年度
	調整	実施	効果検証	再度見直し ※適宜		

事業③	ふれ愛タクシーの利便性向上						
実施内容	■取組内容 ・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。 【取組の例】 ・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） ・布佐駅や藤代駅等への乗り入れに向けた調整 ・運行時間帯の拡大、イベント開催に合わせた臨時便の検討 など ※AI デマンドシステムを導入する際は、スマホ教室などを開催し、アプリ予約の方法などを説明する場を設ける。 ■AI デマンドシステムとは ・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。近隣では龍ヶ崎市でも実証実験が行われました。 乗客はスマートフォンや電話から乗車予約  AI による決定 						
	実施主体	利根町・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	令和 12 年度	
	AI システムの導入検討 実証運行		効果検証	本格導入 ※導入効果が確認できた場合			

事業④	新たな交通サービスの検討					
実施内容	■取組内容 ・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。本事業は施策3の取組と一体的に検討する。 【検討内容】 ・住宅団地内や住宅団地から町外のバス停やスーパーなどまでの移動を支えるサービスを検討する。 ・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、ボランティア輸送などの導入を検討する。					
実施主体	利根町・交通事業者・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	令和 12 年度
	公共交通サービスによってカバーできない移動ニーズの確認 ※毎年確認 ⇒必要に応じて、新たな交通サービスの導入検討					

事業⑤	交通結節点における乗継環境整備					
実施内容	■取組内容 ・もえぎ野待避所などに駐車スペース（自転車置き場を含む）の確保、路線バスと福ちゃん号の乗継ダイヤの調整などを行うことで、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。					
実施主体	利根町・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	令和 12 年度
	調整		実施			

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で利用できる、共通乗車券 や乗継割引などを検討し、乗継利便性を高める。					
実施主体	利根町・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	令和 12 年度
	調整	実施	効果検証	再度見直し ※適宜		

事業⑦	オープンデータ化の推進					
実施内容	■取組内容 ・町内を運行する公共交通のオープンデータ化を行うことで、町内交通の乗継情報を検索しやすくし、乗継利便性を高める。					
実施主体	利根町・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	令和 12 年度
	調整		実施			

事業⑧	交通事業者の運転手確保に向けた支援の検討					
実施内容	■取組内容 ・ 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など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。					
実施主体	利根町					
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	令和 12 年度
	調整が整い次第、実施					

事業⑨	近隣市の交通サービスの乗り入れ検討					
実施内容	■取組内容 ・ 近隣市と調整しながら、公共交通の相互乗り入れなどを検討する。  提供：龍ヶ崎市 龍ヶ崎市コミュニティバス  取手市コミュニティバス					
	実施主体 利根町・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	令和 12 年度
	調整	実施 ※調整が整い次第				

事業⑩	総合交通マップの充実					
実施内容	■取組内容 ・市内公共交通の運行ルート、ダイヤ、利用方法、乗継案内などを一つにまとめた冊子を作成する。マップ完成後は、関連 URL などを利根町アプリや情報メールなどを通じて周知する（事業⑪も同様） 【検討内容】 ・公共交通に関する求人情報等を検討する。 ■参考事例（千葉県旭市） ・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 利根町					
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 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	令和 12 年度
	準備・検討		配布	(適宜、改定)		

事業⑪	周知チラシ等の充実					
実施内容	■取組内容 - 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などを簡潔にまとめたチラシやポスターを作成する。 ■参考事例（山口県防府市） - バスの利便性を周知するため、自動車学校の協力のもと、運転免許更新（高齢者講習）の講習者にチラシを配布した。 - チラシにはバスの利用方法や利用するメリットを記載した。 					
	実施主体					
実施主体	利根町					
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 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	令和 12 年度
	デザイン等の検討		配布	(適宜、改定)		

事業⑫	乗り方教室の開催					
実施内容	■取組内容 - 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。 【開催方法】 - 町内の小中学校や地域の集会、イベントなどに出向いての開催や交通事業者の協力を得て、実際のバス車両を用いて、乗車～降車までの一連の流れの実施体験も検討する。 ■参考事例（千葉県多古町） - 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。  					
	実施主体 利根町・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 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	令和12年度
	調整	実施 ※年1回以上				

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など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、市民・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 など	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などについて協議し、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。

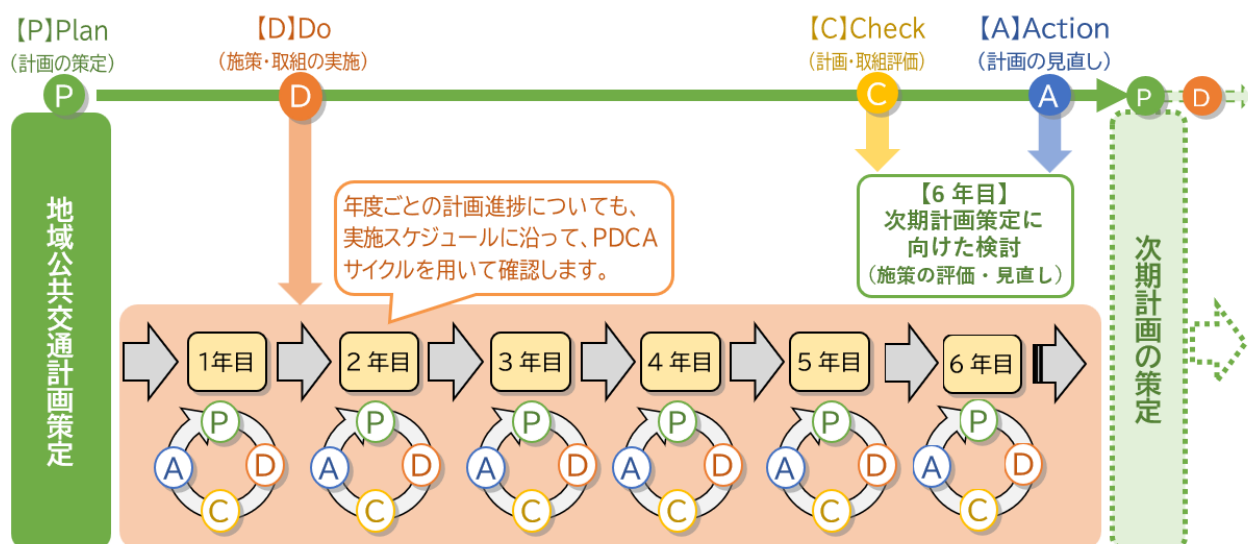


図 進捗管理イメージ