

かすみがうら市地域公共交通総合連携計画

素案

平成22年 2月

か す み が う ら 市

目 次

1	かすみがうら市の現況	1
1-1	かすみがうら市の現況	1
1-2	かすみがうら市の公共交通の現況	11
2	かすみがうら市地域公共交通総合連携計画	20
2-1	かすみがうら市地域公共交通総合連携計画の基本的な方針	20
2-2	かすみがうら市地域公共交通総合連携計画の区域	21
2-3	かすみがうら市地域公共交通総合連携計画の目標	22
2-4	交通体系及び新たなバス運行形態	29
2-5	計画の期間	46
2-6	事業の概要及び事業の実施主体	46
	参考資料	56
I	アンケート調査等集計結果概要	57
I-1	アンケート調査の概要	57
I-2	市民アンケート調査結果	58
I-3	公共交通利用者ヒアリング調査結果	62
I-4	観光施設等来訪者ヒアリング調査結果	65
I-5	自動車通勤者アンケート調査結果	68
I-6	集客施設アンケート調査結果	75
II	意見交換会の結果概要	78
II-1	開催概要	78
II-2	主な意見のまとめ	78
II-3	市民意見交換会での詳細意見	79
III	地域公共交通総合連携計画による公共交通の改善点	84

1. かすみがうら市の現況

1-1 かすみがうら市の現況

(1) かすみがうら市の位置

かすみがうら市は、茨城県の中央部に位置し、東京都心からは約70km、県都である水戸市まで約30kmの距離にあり、土浦市と石岡市に隣接しており、筑波山系の南麓と霞ヶ浦にはさまれている。市域は、東西約19.5km、南北約16kmにおよび、総面積は156.61km²である。また水郷筑波国定公園に指定されている。

鉄道は、JR常磐線が市の中央部を通っており、土浦市との境に神立駅がある。神立駅から上野駅へは85分前後、水戸駅へは40分で、連絡している。

■かすみがうら市の位置



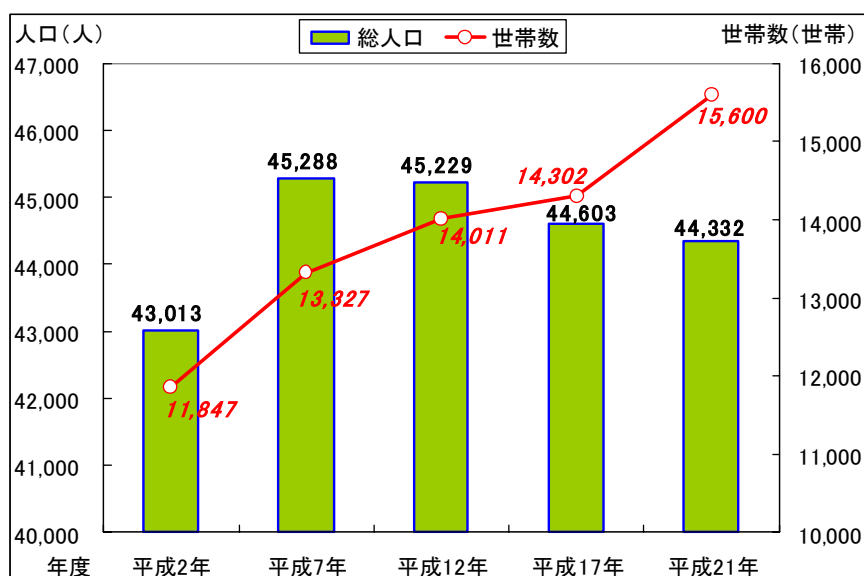
(2) 人口特性

1) 概要

かすみがうら市の総人口は、平成21年10月1日現在で、44,332人で、人口及び世帯数の推移を見ると、人口は減少傾向が続いている反面、世帯数は増加が続いている。

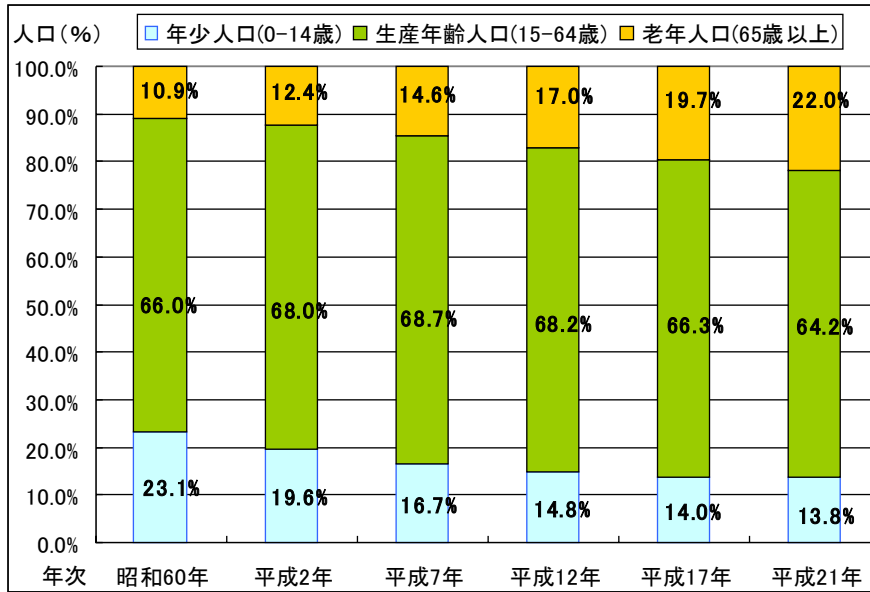
かすみがうら市の高齢化率は、現在22%と高い。人口構成の推移として、年少人口(0～14歳)、生産年齢人口(15歳～64歳)が共に減少し、老年人口(65歳以上)は増加しているため、かすみがうら市の高齢化が年々進行している。

■総人口・世帯数の推移



出典：国勢調査（平成2年～平成17年）
かすみがうら市住民基本台帳（平成21年）

■年齢区分別構成比の推移



※年齢不詳分を除いている。

出典：国勢調査（平成2年～平成17年）
かすみがうら市住民基本台帳（平成21年）

■人口構成一覧表

西暦	年度	総数	年少人口(0-14歳)		生産年齢人口(15-64歳)		老年人口(65歳以上)	
			人口(人)	割合(%)	人口(人)	割合(%)	人口(人)	割合(%)
1985	昭和60年	41,304	9,542	23.1%	27,279	66.0%	4,483	10.9%
1990	平成2年	43,002	8,453	19.6%	29,230	68.0%	5,319	12.4%
1995	平成7年	45,286	7,535	16.7%	31,133	68.7%	6,618	14.6%
2000	平成12年	45,209	6,705	14.8%	30,815	68.2%	7,689	17.0%
2005	平成17年	44,393	6,198	14.0%	29,445	66.3%	8,750	19.7%
2009	平成21年	44,332	6,090	13.8%	28,474	64.2%	9,768	22.0%

※年齢不詳分を除いている。

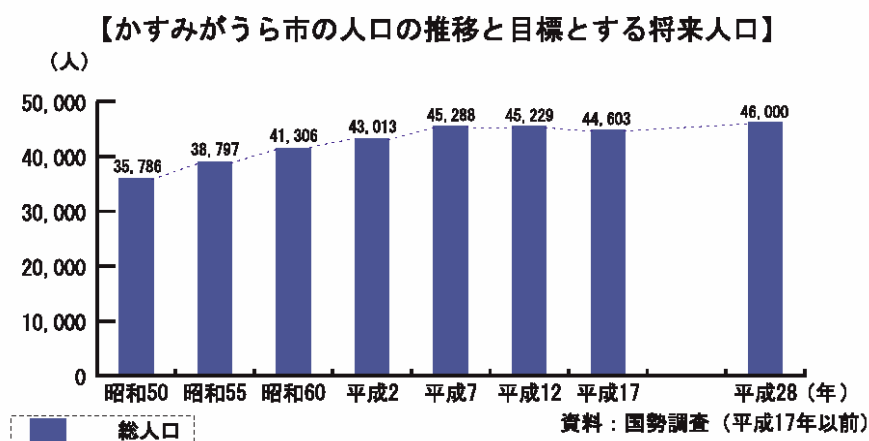
出典：国勢調査（平成2年～平成17年）
かすみがうら市住民基本台帳（平成21年）

2) 将来人口予測

かすみがうら市総合計画（平成 18 年策定）による、かすみがうら市の将来人口予測について、総人口は増加するとしており、平成 28 年度に 46,000 人になるとしている。

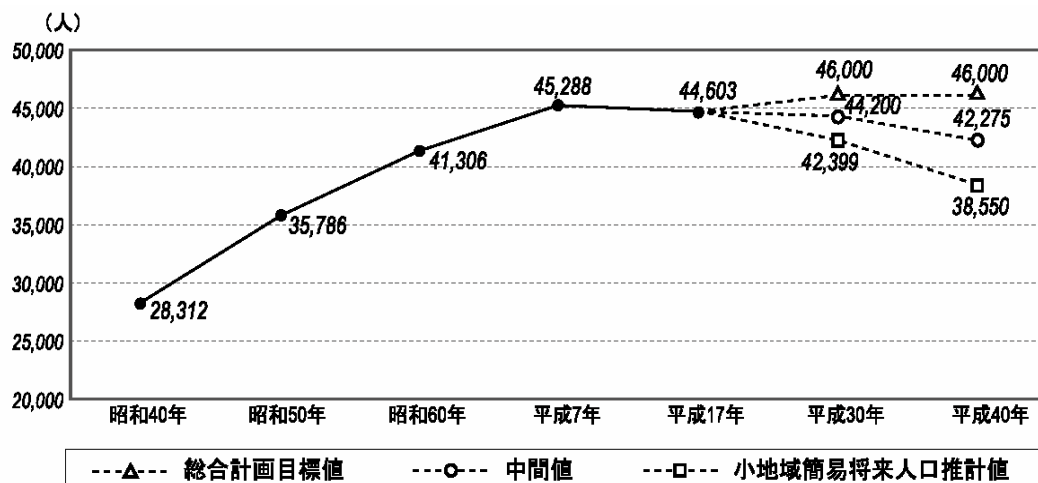
また、かすみがうら市都市計画マスタープラン（平成 21 年策定）によるかすみがうら市の将来人口予測について、計画の中間年次（平成 30 年）では、42,400～46,000 人、計画の最終年次（平成 40 年）での目標人口を 38,600 人～46,000 人としている。

■総人口の推移（かすみがうら市総合計画）

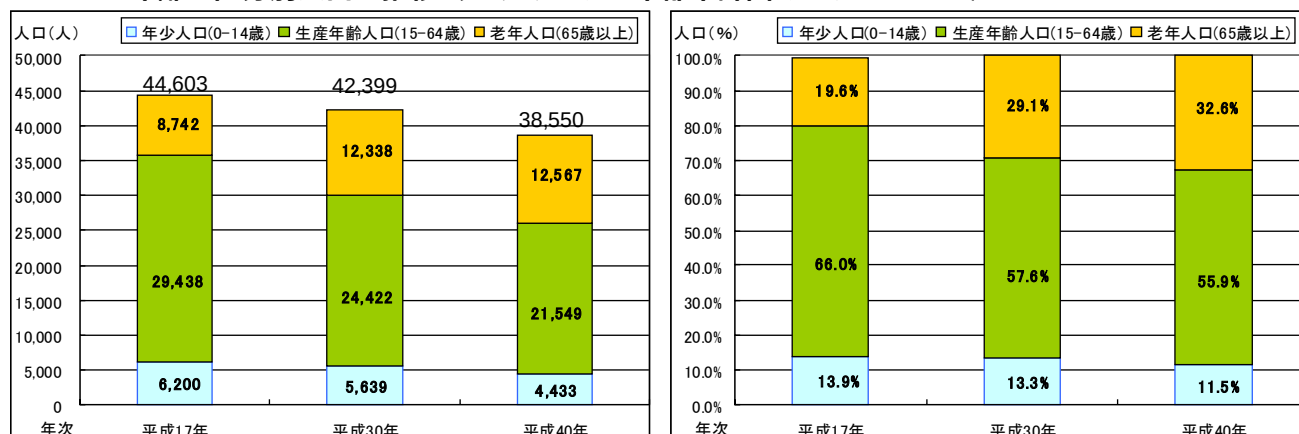


出典：かすみがうら市総合計画

■総人口の推移（かすみがうら市都市計画マスタープラン）



■年齢3区分別人口の推移（かすみがうら市都市計画マスタープラン）



出典：かすみがうら市都市計画マスタープラン
（小地域簡易将来人口推計値）

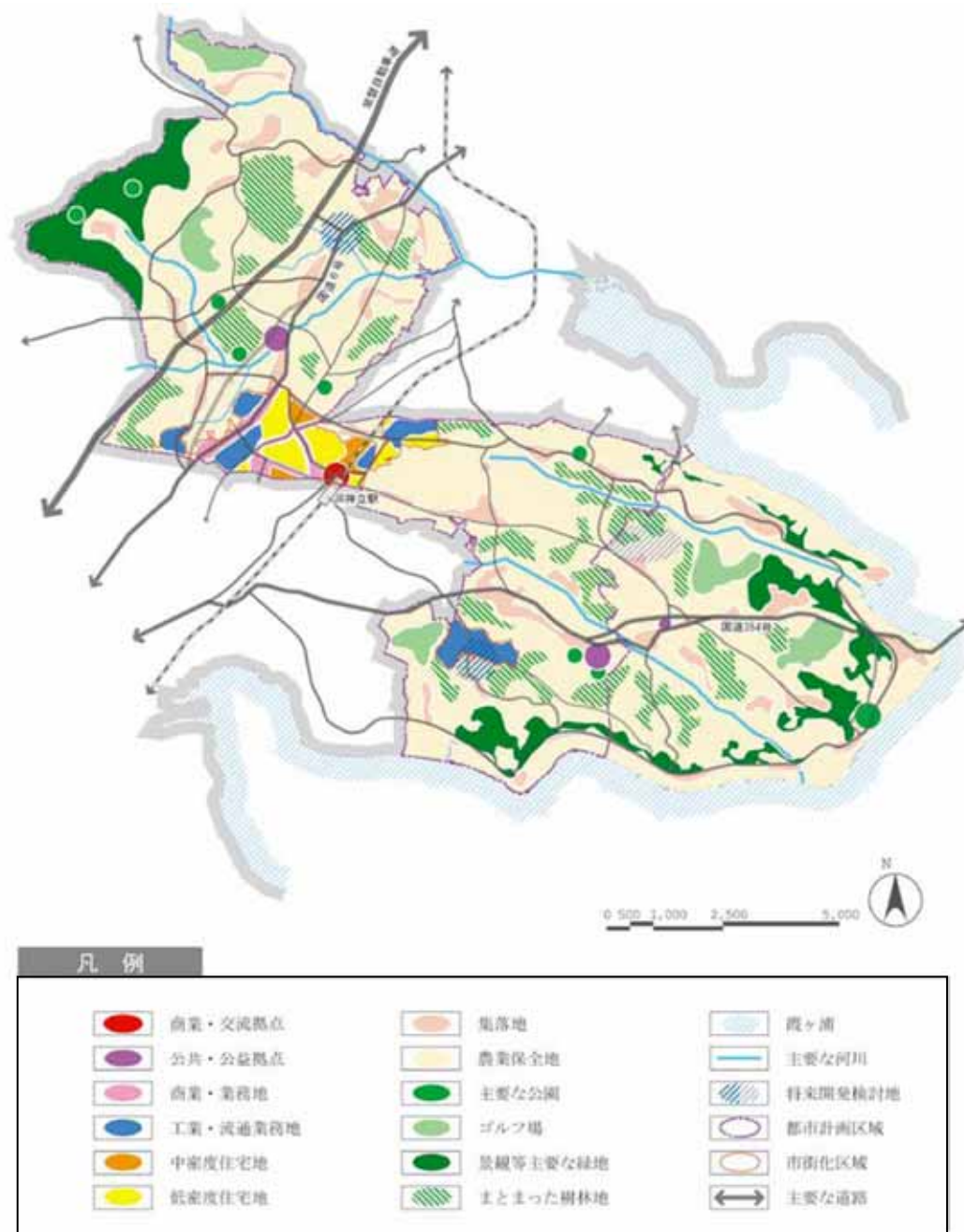
(3) 土地利用状況

かすみがうら市の大部分は、標高 25 m 前後の常陸台地で、西端の標高約 380 m の山々から霞ヶ浦湖岸の低地へとつづくなだらかな地形を有し、距離は南北に約 16km、東西に約 19.5km、総面積は、156.61k m²。

北部には恋瀬川と天の川が流れ、南部には一ノ瀬川と菱木川が流れており、南東部で霞ヶ浦に接している。このため、霞ヶ浦地域は半島型の特性を持ち、公共交通施策においては、連携が取り難い要因となっている。

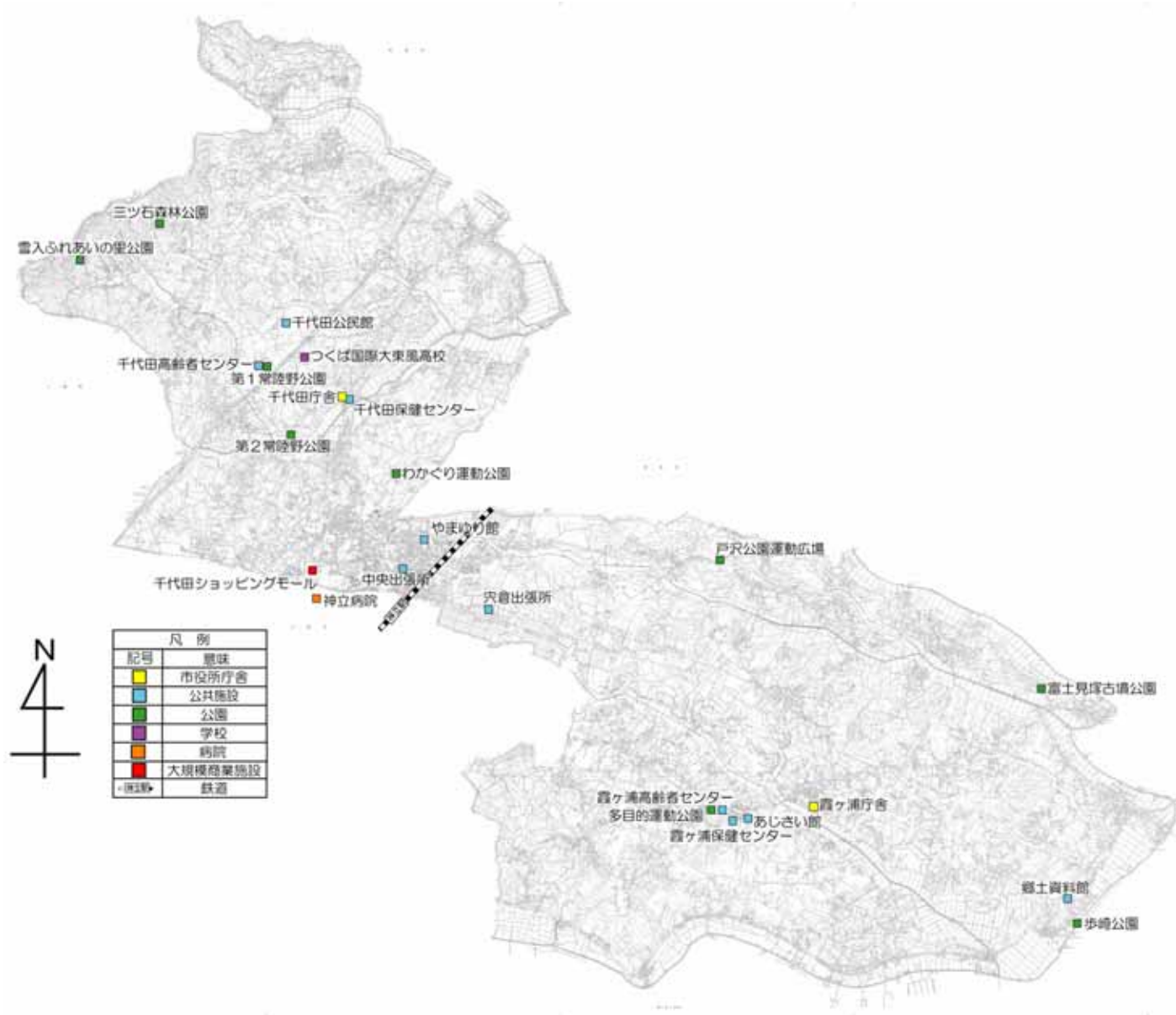
台地には、梨や栗などの畑や平地林、低地には、水稲やレンコンなどの水田が広がり、また、霞ヶ浦沿岸ではワカサギやシラウオなどの内水面漁業も行われている。さらに、JR 常磐線の神立駅周辺や幹線道路沿いでは、商業・工業系や住居系の市街地が形成され、都市化が進展している。

かすみがうら市の産業は、レンコンや果樹、内水面漁業など全国有数のシェアを誇る農林水産業と立地条件に恵まれて集積してきた商工業がバランスよく発展している。



出典：かすみがうら市 都市計画マスタープラン

■主要施設の配置状況図

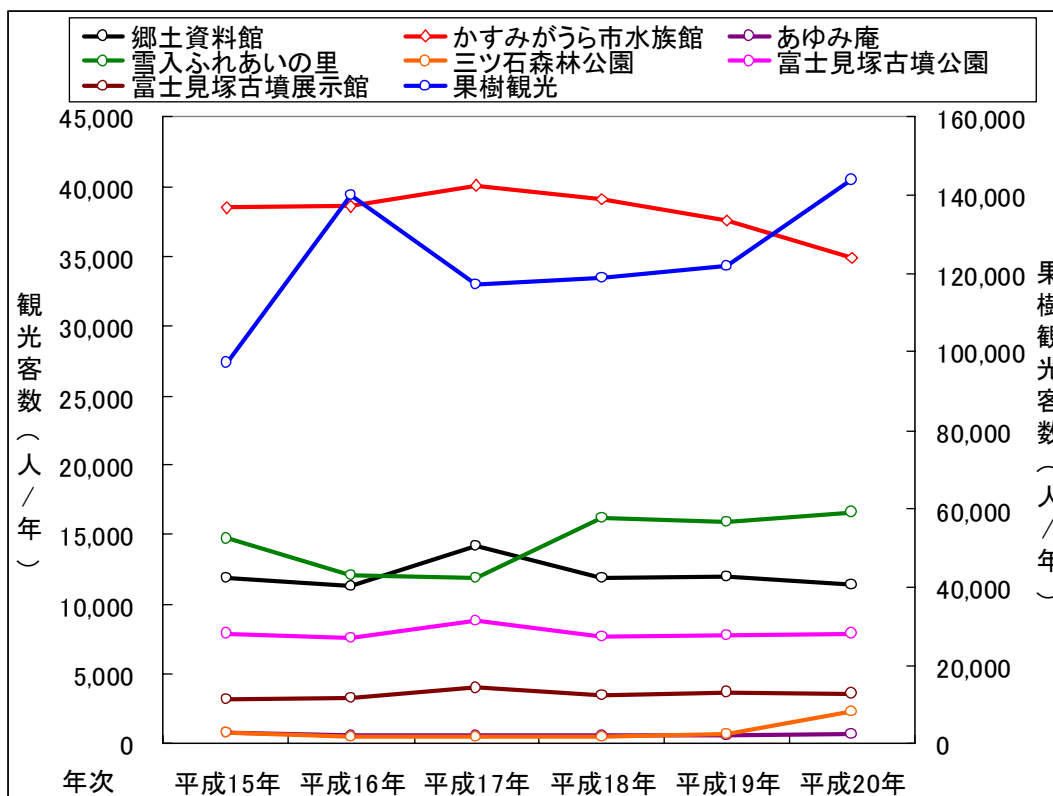


出典：かすみがうら市資料

(4) かすみがうら市の観光客の現況

かすみがうら市の観光客入れ込み状況として、梨狩りなどといった果樹観光客が一番多く、年間約 14 万人に上っている。次いで、かすみがうら市水族館が年間約 3 万 5 千人、雪入ふれあいの里公園が年間約 1 万 6 千人、郷土資料館が年間約 1 万 1 千人となっている。

1) 観光客入れ込み総数の現況



■観光施設別観光入れ込み総数の推移 (観光客数/年)

年度	施設名称								合計
	郷土資料館	かすみがうら市水族館	あゆみ庵	雪入ふれあいの里	三ツ石森林公園	富士見塚古墳公園	富士見塚古墳展示館	果樹観光	
平成15年	11,920	38,474	809	14,748	787	7,935	3,210	97,400	175,283
平成16年	11,276	38,559	594	12,083	478	7,622	3,273	140,100	213,985
平成17年	14,201	40,136	603	11,965	466	8,819	4,010	117,200	197,400
平成18年	11,962	39,049	568	16,207	540	7,727	3,472	119,000	198,525
平成19年	12,027	37,612	599	15,932	730	7,855	3,724	122,000	200,479
平成20年	11,412	34,859	654	16,653	2,332	7,900	3,595	144,000	221,405

出典：統計かすみがうら 平成 20 年度版 (商工観光課調べ)

■観光施設別観光入れ込み総数の推移 (平成 15 年の値を 100%とした値)

年度	施設名称								合計
	郷土資料館	かすみがうら市水族館	あゆみ庵	雪入ふれあいの里	三ツ石森林公園	富士見塚古墳公園	富士見塚古墳展示館	果樹観光	
平成15年	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
平成16年	94.6%	100.2%	73.4%	81.9%	60.7%	96.1%	102.0%	143.8%	122.1%
平成17年	119.1%	104.3%	74.5%	81.1%	59.2%	111.1%	124.9%	120.3%	112.6%
平成18年	100.4%	101.5%	70.2%	109.9%	68.6%	97.4%	108.2%	122.2%	113.3%
平成19年	100.9%	97.8%	74.0%	108.0%	92.8%	99.0%	116.0%	125.3%	114.4%
平成20年	95.7%	90.6%	80.8%	112.9%	296.3%	99.6%	112.0%	147.8%	126.3%

出典：統計かすみがうら 平成 20 年度版 (商工観光課調べ)

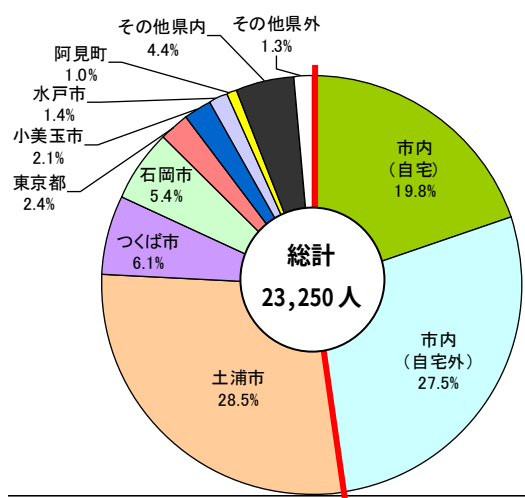
(5) かすみがうら市の通勤通学流動

1) 通勤状況

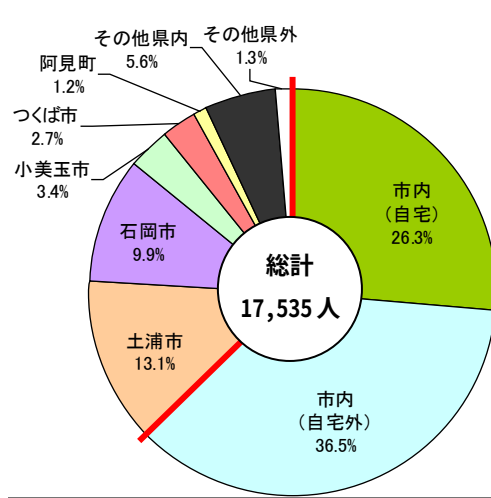
市民の通勤状況は、全体の 47.3% (11,014 人) が市内で就業し、52.7% (12,236 人) が市外で就業している。市外の就業先として、土浦市が 28.5% (6,618 人) と一番多く次いで、つくば市や石岡市といった近郊の自治体が多くなっている。

かすみがうら市で就業している人の 62.8% (11,014 人) が市民となっている。また、37.2% (6,521 人) の人が市外となっていて、土浦市が 13.1% (2,301 人) と一番多く、次いで石岡市となっており、近郊の自治体から通勤している人が多くなっている。

■通勤状況（常住地ベース）



■通勤状況（就業地ベース）



■通勤状況（常住地ベース）図



■通勤状況（就業地ベース）図



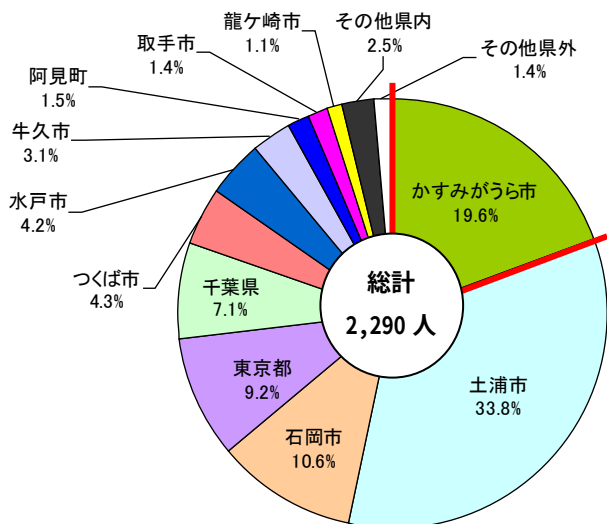
出典：平成 17 年国勢調査

2) 15 歳以上の通学状況

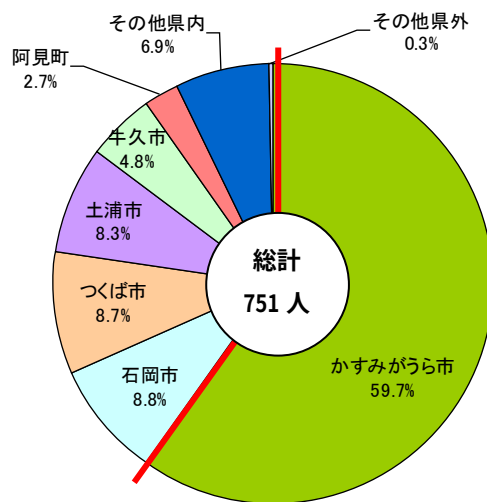
かすみがうら市に居住している 15 歳以上の通学状況として、市内の通学が全体の 19.6% (448 人) で、全体の 80.4% (1,842 人) の人が市外へ通学し、土浦市が 33.8% (774 人) と最も多くなっている。

かすみがうら市への 15 歳以上の通学状況として、全体の 59.7% (448 人) が市内に居住している人によるものである。また、全体の 40.3% (303 人) が市外からの通学であり、石岡市が 8.8% (66 人)、つくば市が 8.7% (65 人)、土浦市が 8.3% (62 人) となっている。

■ 15 歳以上の通学状況（常住地ベース）



■ 15 歳以上の通学状況（通学地ベース）



■ 15 歳以上の通学状況（常住地ベース）図



■ 15 歳以上の通学状況（通学地ベース）図



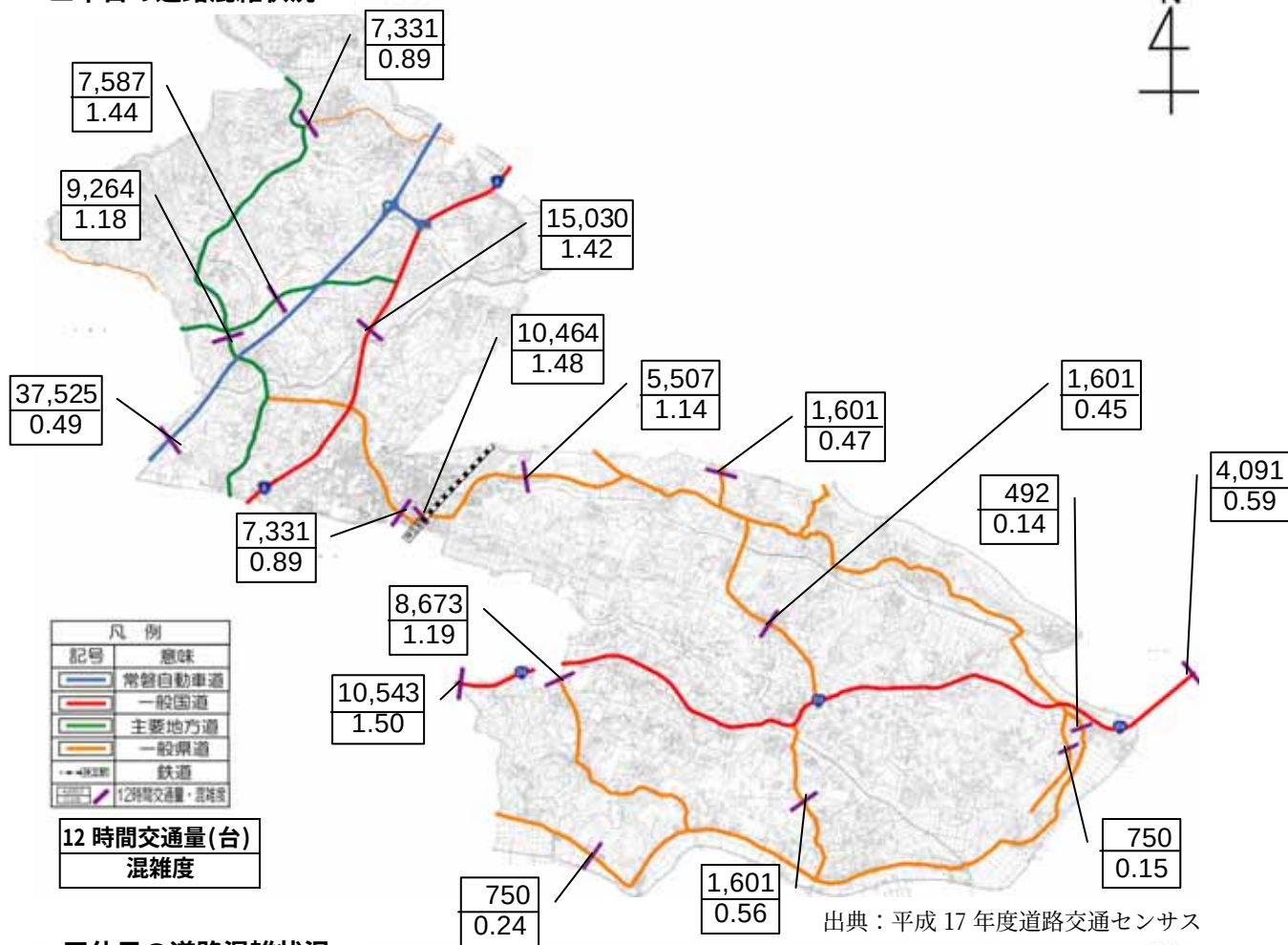
出典：平成 17 年国勢調査

(6) かすみがうら市の道路混雑状況

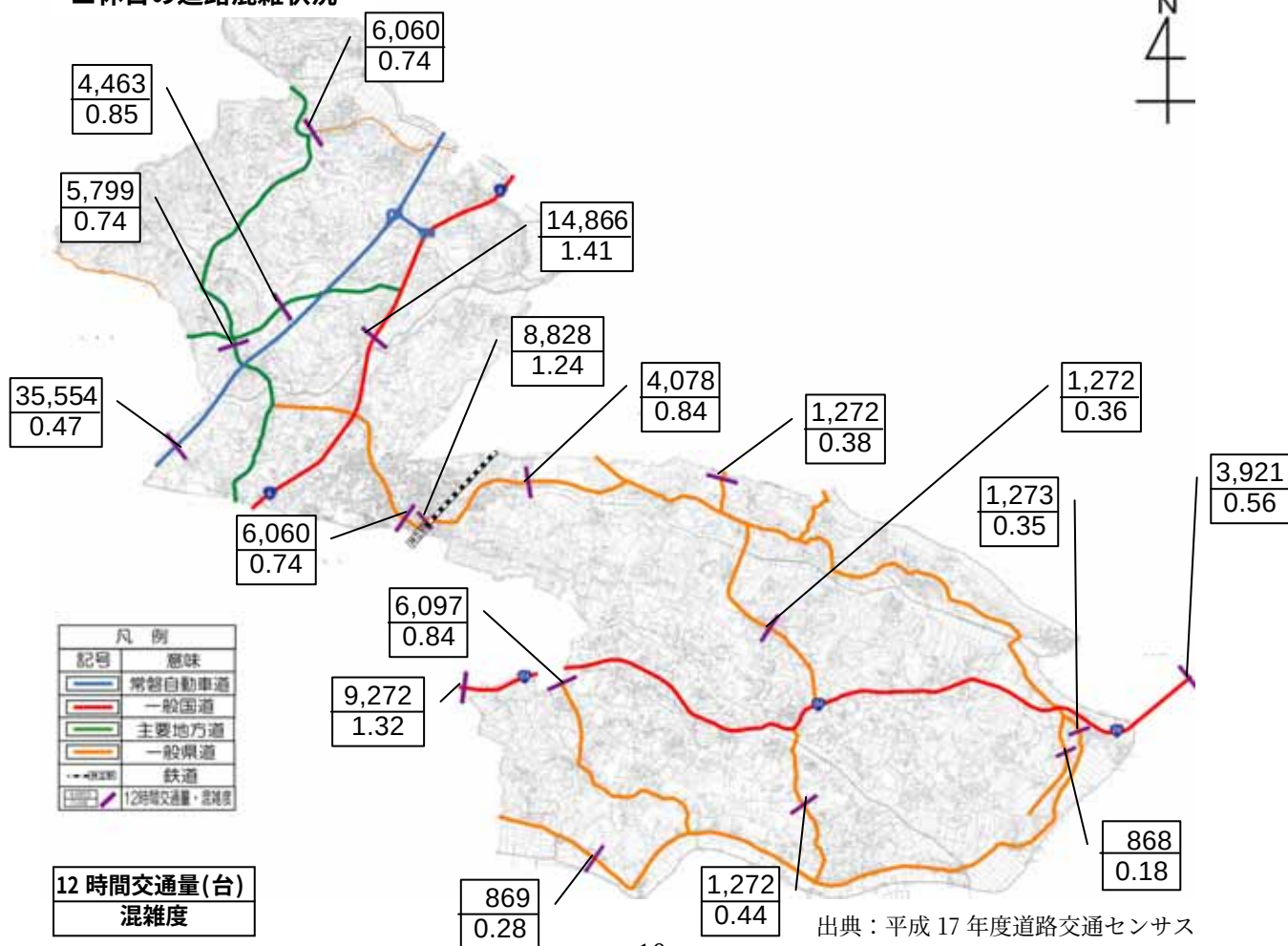
かすみがうら市の道路状況として、千代田地域に常磐自動車道と国道 6 号が通り、千代田石岡 IC で接続している。霞ヶ浦地域のほぼ中央に国道 354 号が通っている。また、数本の一般県道で両地域が結ばれている。

平休日共に、国道 6 号と国道 354 号の土浦市との境の部分及び県道 141 号線の神立駅前で著しい渋滞が発生している以外は、混雑が少ない状況にある。

■平日の道路混雑状況



■休日の道路混雑状況



1-2 かすみがうら市の公共交通の現況

(1) 鉄道

かすみがうら市の鉄道は、市の中央部に、ＪＲ常磐線が通っていて、土浦市との境の土浦市側に神立駅がある。神立駅へは、ＪＲ上野駅からいわき方面へ直通する列車と、土浦駅からいわき方面へ直通する列車が設定されている。ＪＲ上野駅方面から見ると、土浦駅まで 15 分に 1 本程度（特急列車を除く）列車が設定されているが、土浦駅からは、30 分に 1 本程度（特急を除く）に減ってしまっている。

運行本数は、平日上下 89（内特急 2）本/日、土・休日上下 89（内特急 2）本/日、運行されている。

1 日の平均乗車人数は、平成 20 年度で 5,574 人/日と減少傾向にある。

■運行本数

平日運行本数（本/日）	
上り	下り
45(内特急 1)	44(内特急 1)
89(内特急 2)	
土・休日運行本数（本/日）	
上り	下り
45(内特急 1)	44(内特急 1)
89(内特急 2)	

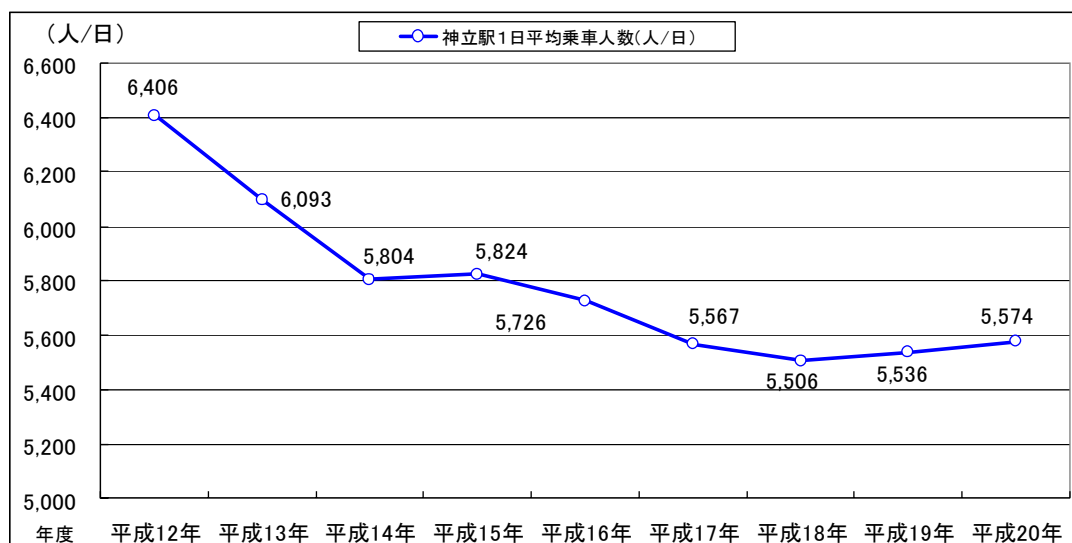
出典：ＪＲ東日本ホームページ

■乗車人数の推移

神立駅	
年度	1日平均の乗車人員(人/日)
平成12年	6,406
平成13年	6,093
平成14年	5,804
平成15年	5,824
平成16年	5,726
平成17年	5,567
平成18年	5,506
平成19年	5,536
平成20年	5,574

出典：ＪＲ東日本ホームページ

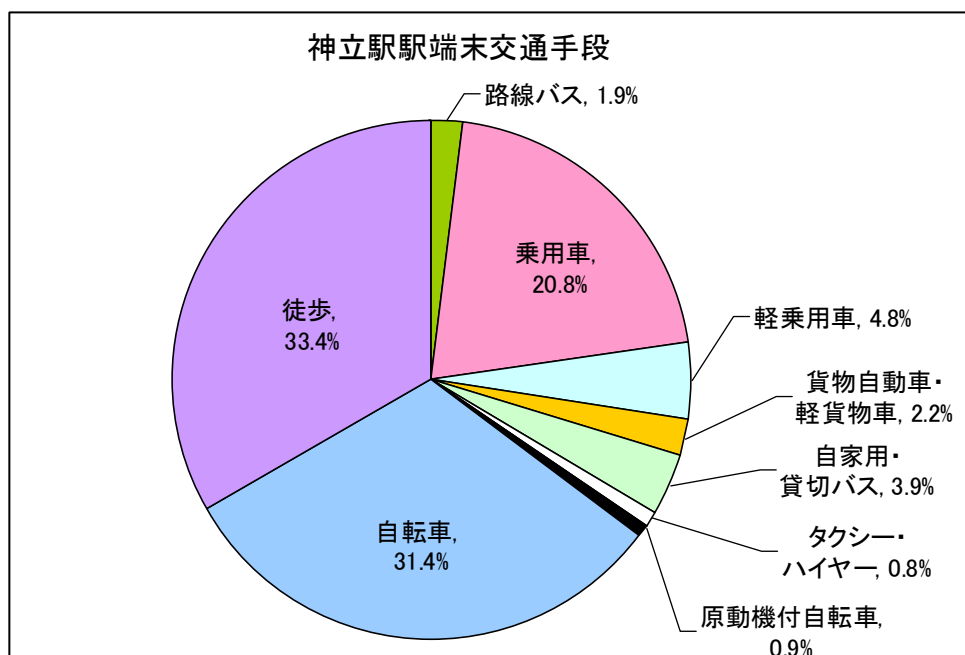
■ 1 日平均乗車人数の推移



出典：ＪＲ東日本ホームページ

■神立駅の駅端末交通手段

神立駅への交通手段と、神立駅を降車してからの交通手段について、『徒歩』が 33.4% と一番多く、次いで『自転車』が 31.4%、『乗用車』が 20.8%となっている。また、『路線バス』は、1.9%と少なくなっている。



神立駅駅端末交通手段	乗車	降車	乗降計
路線バス	97	97	194
乗用車	1,217	903	2,120
軽乗用車	179	311	490
貨物自動車・軽貨物車	78	143	221
自家用・貸切バス	100	294	394
タクシー・ハイヤー	82	0	82
自動二輪車	0	0	0
原動機付自転車	46	46	92
自転車	1,600	1,596	3,196
徒歩	1,730	1,670	3,400
その他	0	0	0
合計	5,129	5,060	10,189

(単位：トリップ数)

神立駅駅端末交通手段	乗車	降車	乗降計
路線バス	1.9%	1.9%	1.9%
乗用車	23.7%	17.8%	20.8%
軽乗用車	3.5%	6.1%	4.8%
貨物自動車・軽貨物車	1.5%	2.8%	2.2%
自家用・貸切バス	1.9%	5.8%	3.9%
タクシー・ハイヤー	1.6%	0.0%	0.8%
自動二輪車	0.0%	0.0%	0.0%
原動機付自転車	0.9%	0.9%	0.9%
自転車	31.2%	31.5%	31.4%
徒歩	33.7%	33.0%	33.4%
その他	0.0%	0.0%	0.0%
合計	100.0%	100.0%	100.0%

出典：平成 10 年東京圏パーソントリップ調査

(2) 路線バス

かすみがうら市の路線バスは、平成 21 年 3 月 31 日に霞ヶ浦地域を中心としたバス路線が廃止され、現在では、市の西側の千代田地域のみ路線網がある状態となっている。路線は、ＪＲ石岡駅、土浦駅や柿岡車庫等を基点として、国道 6 号や県道 64 号線等を通り、各駅や石岡車庫を結んでいる関鉄グリーンバスと、ＪＲ神立駅やＪＲ土浦駅を基点として土浦・千代田工業団地（神立工業団地）等を通り、各駅やつくば国際大学東風高校を結んでいる関鉄観光バスの 2 社 5 路線がある。

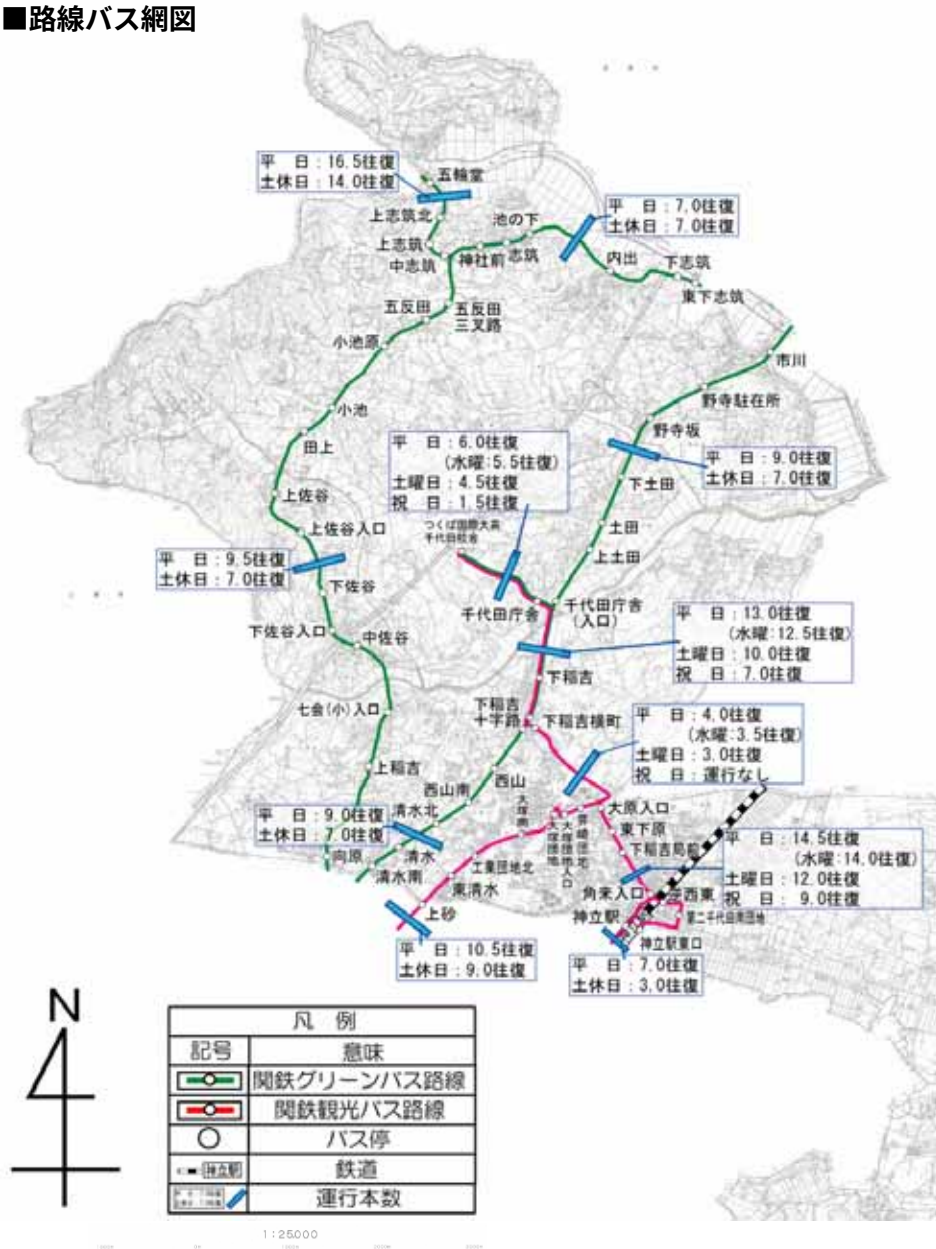
バスの運行本数として、平日で 14 本～35 本であり、多い路線でも 1 時間当たり 2 本程度である。

■路線バスの運行概要表

会社名	路線・系統名	起終点	運行本数(本/日)		運賃(円)
			平日	土・日祝	
関鉄グリーンバス	石岡・土浦線	ヒルズガーデン美野里～(石岡駅)～土浦駅	18(土9・石9)	14(土7・石7)	160～860
	柿岡・土浦線	柿岡車庫～(上志筑)～土浦駅	19(土9・柿10)	14(土7・柿7)	160～960
	柿岡～小幡～石岡線	柿岡車庫～(フラワーパーク)～(上志筑)～石岡駅	14(石7・柿7)	14(石7・柿(細内)7)	160～1,000
関鉄観光バス	土浦駅～神立駅	神立駅西口～土浦駅	35(土18・神17)	24(土12・神12)	190～410
	神立駅～つくば国際大学東風高校	神立駅東口～つくば国際大学東風高校	8(高校3・駅5) 水曜:7(高校3・駅4)	6(高校3・駅3)	150～300

出典：各社ホームページ

■路線バス網図



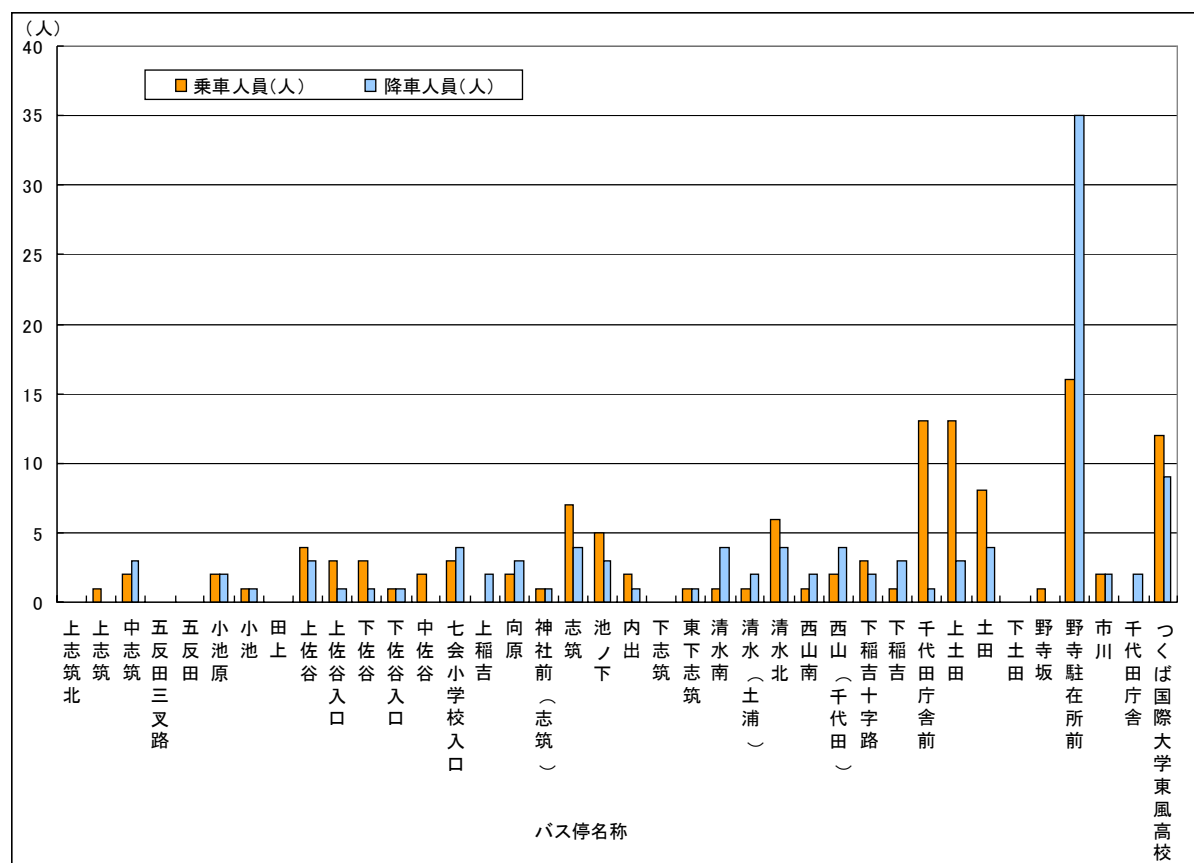
出典：バス会社ホームページ

■関鉄グリーンバスの利用状況【平成 20 年 6 月 4 日（木曜日）、事業者調べ】

バス停名称	路線名	柿岡車庫 ⇄ 土浦駅	柿岡車庫 ⇄ 石岡車庫	柿岡車庫 ⇄ 石岡駅	土浦駅 ⇄ 石岡車庫	土浦駅 ⇄ 石岡車庫(つ くば国際大東 風高校経由)	土浦駅 ⇄ ヒルズガーデ ン美野里	土浦駅 ⇄ 石岡二高入 口	乗車 人員 (人)	降車 人員 (人)	合計 (人)
上志筑北		○	○	○					0	0	0
上志筑		○	○	○					1	0	1
中志筑		○	○	○					2	3	5
五反田三叉路		○							0	0	0
五反田		○							0	0	0
小池原		○							2	2	4
小池		○							1	1	2
田上		○							0	0	0
上佐谷		○							4	3	7
上佐谷入口		○							3	1	4
下佐谷		○							3	1	4
下佐谷入口		○							1	1	2
中佐谷		○							2	0	2
七会小学校入口		○							3	4	7
上稲吉		○							0	2	2
向原		○							2	3	5
神社前(志筑)			○	○					1	1	2
志筑			○	○					7	4	11
池ノ下			○	○					5	3	8
内出			○	○					2	1	3
下志筑			○	○					0	0	0
東下志筑			○	○					1	1	2
清水南					○	○	○	○	1	4	5
清水(土浦)					○	○	○	○	1	2	3
清水北					○	○	○	○	6	4	10
西山南					○	○	○	○	1	2	3
西山(千代田)					○	○	○	○	2	4	6
下稲吉十字路					○	○	○	○	3	2	5
下稲吉					○	○	○	○	1	3	4
千代田庁舎前					○	○	○	○	13	1	14
上土田					○	○	○	○	13	3	16
土田					○	○	○	○	8	4	12
下土田					○	○	○	○	0	0	0
野寺坂					○	○	○	○	1	0	1
野寺駐在所前					○	○	○	○	16	35	51
市川					○	○	○	○	2	2	4
千代田庁舎						○	○		0	2	2
つくば国際大学東風高校						○	○		12	9	21
計									120	108	228

※○印は、停車バス停

路線全体(人)	729	729	1458
かすみがうら 市内の割合	16.5%	14.8%	15.6%

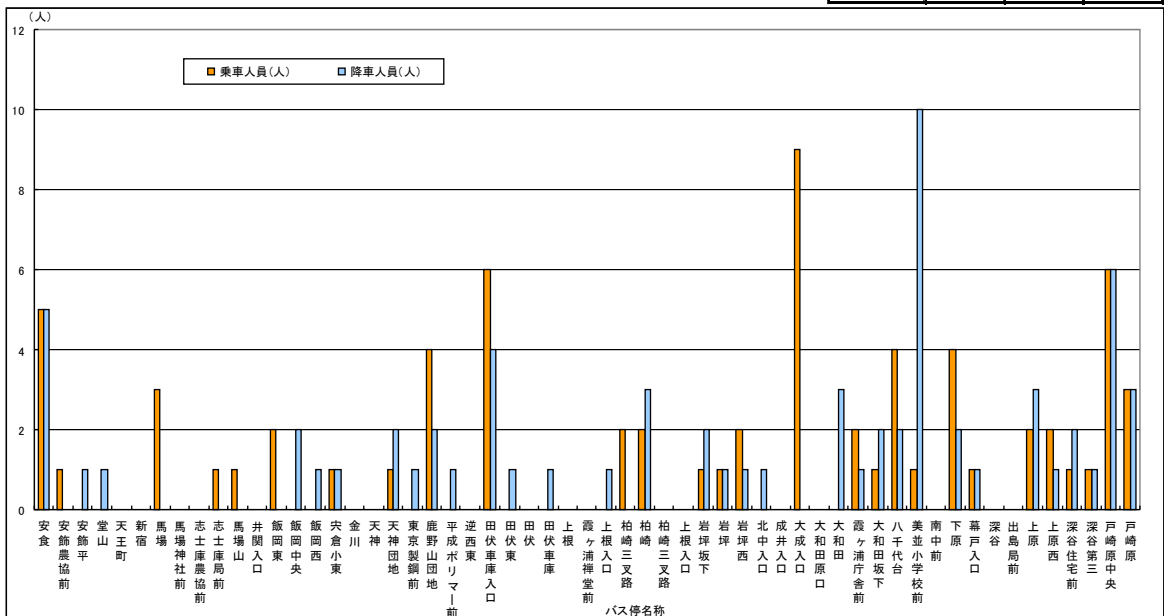


■関鉄観光バスの路線廃止前の利用状況【平成20年2月14日（木曜日）、事業者調べ】

バス停名称	路線名	安食 ⇄ 土浦駅	安食 ⇒ 土浦駅 (協同病院経 由)	玉造駅 ⇄ 土浦駅	玉造駅 ⇄ 土浦駅 (協同病院経 由)	玉造駅 ⇄ 土浦駅 (おおつ野七 丁目経由)	土浦駅 ⇒ 田伏車庫	田伏車庫 ⇄ 土浦駅 (おおつ野七 丁目経由)	玉造駅 ⇄ 田伏車庫	乗車人員 (人)	降車人員 (人)	合計(人)
安食		○	○							5	5	10
安飾農協前		○	○							1	0	1
安飾平		○	○							0	1	1
堂山		○	○							0	1	1
天王町		○	○							0	0	0
新宿		○	○							0	0	0
馬場		○	○							3	0	3
馬場神社前		○	○							0	0	0
志士庫農協前		○	○							0	0	0
志士庫局前		○	○							1	0	1
馬場山		○	○							1	0	1
井関入口		○	○							0	0	0
飯岡東		○	○							2	0	2
飯岡中央		○	○							0	2	2
飯岡西		○	○							0	1	1
穴倉小東		○	○							1	1	2
金川		○	○							0	0	0
天神		○	○							0	0	0
天神団地		○	○							1	2	3
東京製鋼前		○	○							0	1	1
鹿野山団地		○	○							4	2	6
平成ボリマー前		○	○							0	1	1
茨西東		○	○							0	0	0
田伏車庫入口				○	○	○			○	6	4	10
田伏東				○	○	○			○	0	1	1
田伏							○		○	0	0	0
田伏車庫							○		○	0	1	1
上根				○	○	○	○			0	0	0
霞ヶ浦禪堂前				○	○	○	○			0	0	0
上根入口				○	○	○	○			0	1	1
柏崎三叉路				○	○	○	○			2	0	2
柏崎				○	○	○	○			2	3	5
柏崎三叉路				○	○	○	○			0	0	0
上根入口				○	○	○	○			0	0	0
岩坪坂下				○	○	○	○			1	2	3
岩坪				○	○	○	○			1	1	2
岩坪西				○	○	○	○			2	1	3
北中入口				○	○	○	○			0	1	1
成井入口				○	○	○	○			0	0	0
大成入口				○	○	○	○			9	0	9
大和田原口				○	○	○	○			0	0	0
大和田				○	○	○	○			0	3	3
霞ヶ浦庁舎前				○	○	○	○			2	1	3
大和田坂下				○	○	○	○			1	2	3
八千代台				○	○	○	○			4	2	6
美並小学校前				○	○	○	○			1	10	11
南中前				○	○	○	○			0	0	0
下原				○	○	○	○			4	2	6
幕戸入口				○	○	○	○			1	1	2
深谷				○	○	○	○			0	0	0
出島局前				○	○	○	○			0	0	0
上原				○	○	○	○			2	3	5
上原西				○	○	○	○			2	1	3
深谷住宅前				○	○	○	○			1	2	3
深谷第三				○	○	○	○			1	1	2
戸崎原中央				○	○	○	○			6	6	12
戸崎原				○	○	○	○			3	3	6
計										70	69	139

※○印は、停車バス停

路線全体 (人)	258	258	516
かすみがうら 市内の割合	27.1%	26.7%	26.9%



(3) コミュニティバス、乗合タクシー

1) コミュニティバス

コミュニティバスは、平成 18 年 10 月 1 日に、①高齢社会の急速な進展による移動制約者の増加への対応、②民間バス会社の赤字路線からの撤退等、交通不便地域への対応、③合併による両地域の一体性の早期確立（あじさい館等、公共施設へのアクセス確保）という課題の解消を目的として、ノンステップバス 2 台を使用し、霞ヶ浦地域 6 コース、千代田地域 3 コースの計 9 コースで運行が開始された。これまで平成 20 年 3 月に運行形態（運行日、ダイヤ、コース）の変更が行われ、平成 21 年 4 月 1 日に運賃方式が変更され、これまで 1 回 100 円で 1 日乗車券扱いだった運賃が、1 回乗車ごとに 100 円と変更された。

また運行経費は、平成 20 年度で年間 1,850 万円が費やされている。

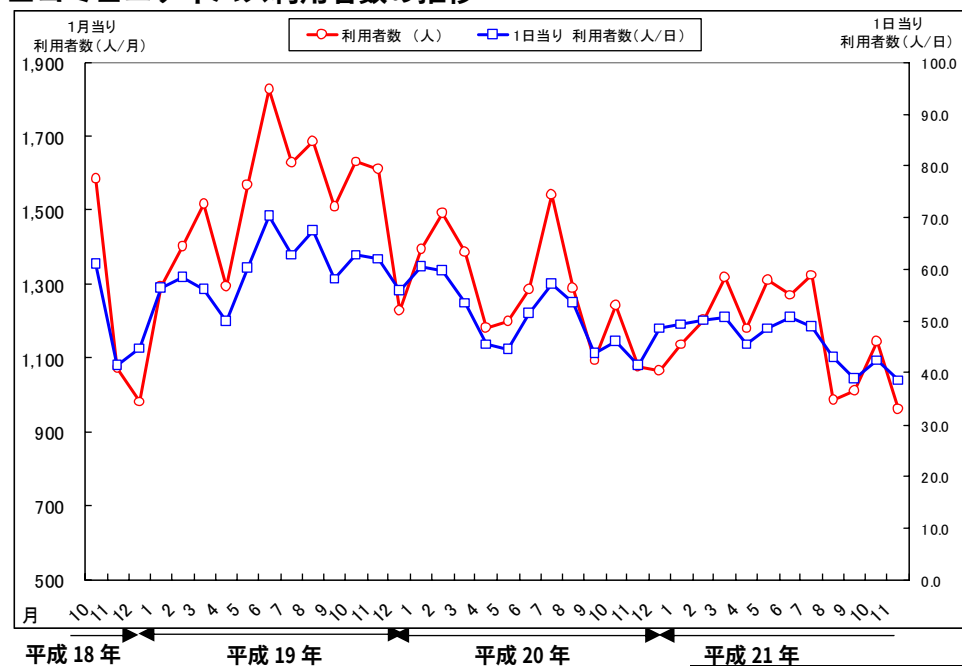
利用状況は一便当り 4.8 人で全体として減少傾向にあり、1 年の中では、夏の期間（6 月～8 月）に利用者が多くなっている。



コミュニティバス運行経費

項目	H18	H19	H20
人件費			
運転手給料	2,331,698	4,738,145	4,738,145
運転手当	846,975	1,734,008	2,294,166
運転手賞与	582,925	1,184,536	1,184,536
付帯人件費	513,765	1,151,546	1,151,545
事務員人件費	1,111,502	2,290,530	1,682,839
小計	5,386,865	11,098,765	11,051,231
運行経費			
燃料油脂費	1,106,500	2,447,665	3,238,612
車両修繕費	607,845	1,462,304	1,462,304
車両減価償却費	774,672	1,580,964	1,580,964
自動車税等	18,081	73,800	73,800
保険料等	63,940	194,900	194,900
その他経費	672,868	1,821,640	1,355,640
一般管理費	323,825	665,184	665,184
消費税	158,094	365,628	381,876
小計	3,725,825	8,612,085	8,953,280
経費計	9,112,690	19,710,850	20,004,511
収入額	418,200	978,750	790,000
運行準備経費	3,250,537		
補助金交付額	11,945,027	18,500,000	18,500,000

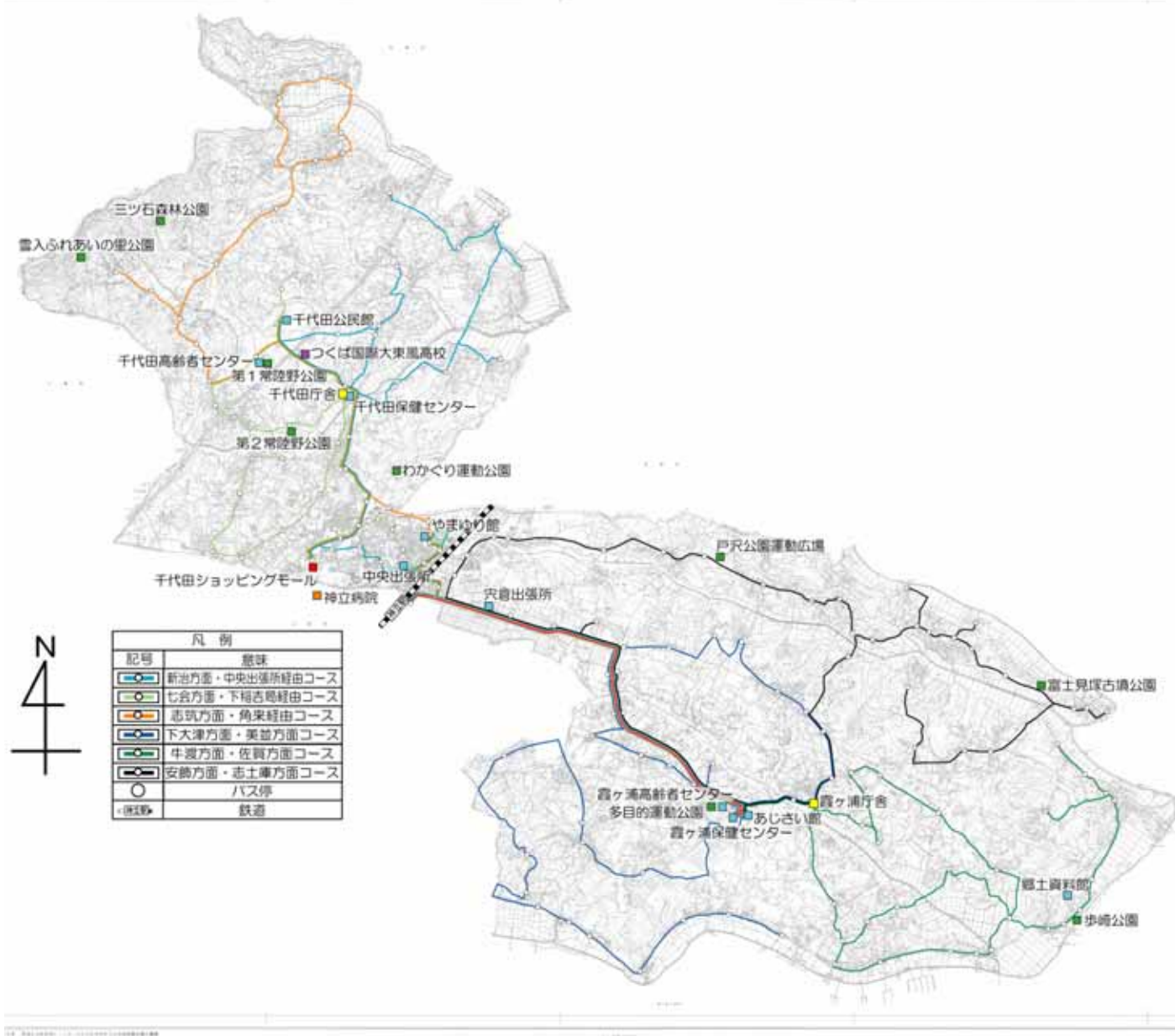
■コミュニティバス利用者数の推移



項目	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
総利用者数 (人)	3,640	18,197	15,244	12,844
1日当り利用者数 (平均値: 人/日)	49.0	60.0	50.4	46.0
1便当り利用者数 (平均値: 人/1運行便)	3.8	4.6	4.7	4.6
稼働日数 (日)	74	303	303	279

■コミュニティバス運行状況図

かすみがうら市全図



出典：かすみがうら市資料

2) 乗合タクシー

乗合タクシーについては、平成 21 年 3 月 31 日に廃止された関鉄観光バスの一般路線（神立駅～馬場山～安食線、土浦駅～おおつ野台～田伏車庫・玉造駅線）の暫定的な廃止代替交通機関として、平成 21 年 4 月 1 日より事前予約型の乗合タクシー（平日運行）として運行された。

運行経費は、年間 750 万円の見込であり、コミュニティバスのほぼ半分の費用で運行されている。

利用者は、現在約 600 人の登録があり、時間帯によっては 1 台では乗り切れず 2 台で運行する時間帯もあり、市民の足として定着している。（乗車定員：9 人/台）

安食線ルート (神立駅・神立病院)		大和田線・湖岸線ルート (土浦駅・土浦協同病院)	
上り	下り	上り	下り
6:30	13:00	6:30	13:00
7:30	16:30	8:00	16:30
11:00	18:30	11:00	18:30

【通賃】 下表の通賃を乗車時に乗務員へお支払いください。
お支払いは、現金をお願いします。

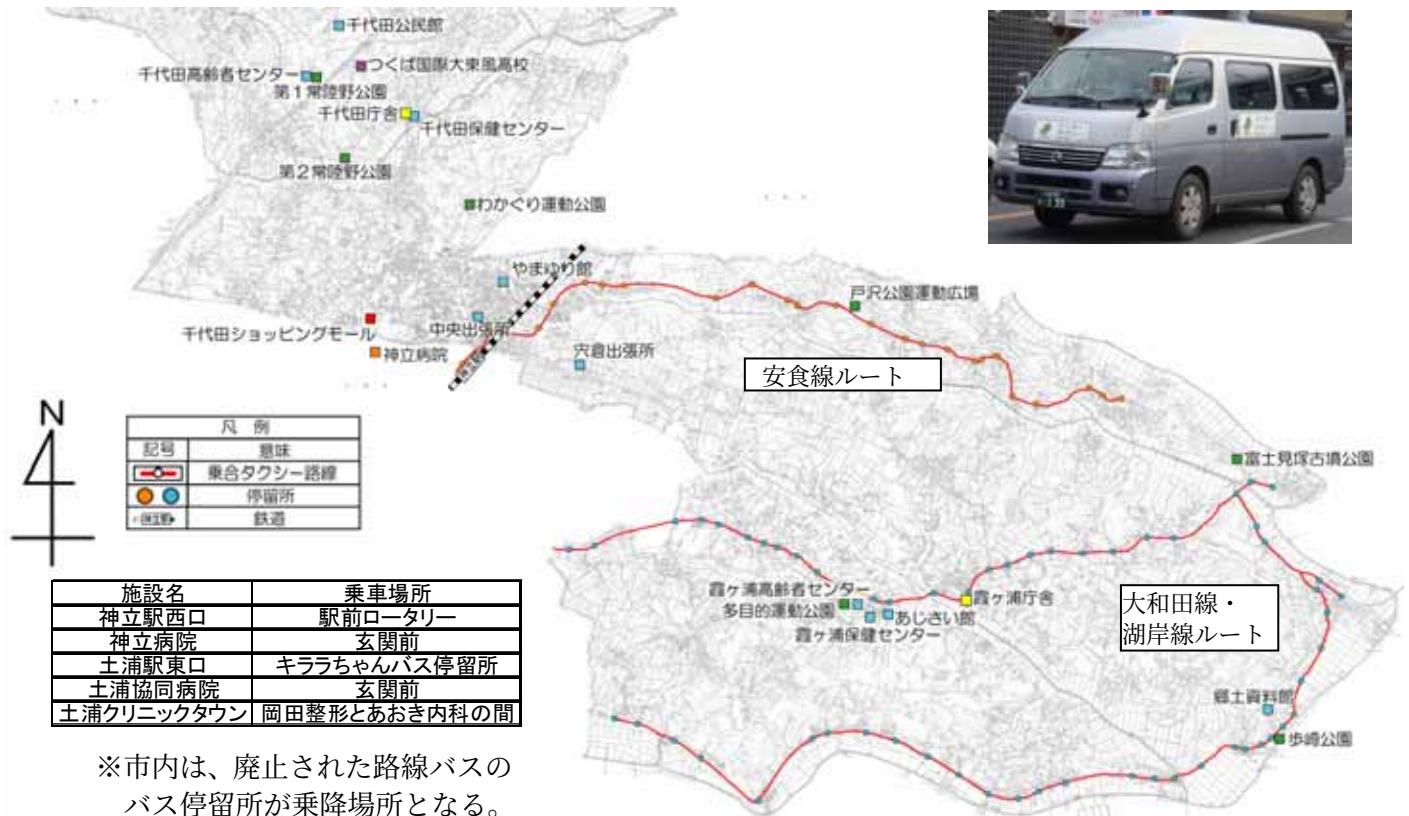
単位：円				
コース	行先（予定）	一般	高校生以下	小学生以下
安食線ルート	露ヶ浦地区内～ 神立駅・神立病院	400	300	200
大和田線・ 湖岸線ルート	露ヶ浦地区内～ 土浦駅・土浦協同病院・土浦ク リニックタウン	600	450	300
共通	露ヶ浦地区内	400	300	200

（上記の通賃は距離にかかわらず、1 回の乗車の通賃となります。）

乗合タクシー経費内訳

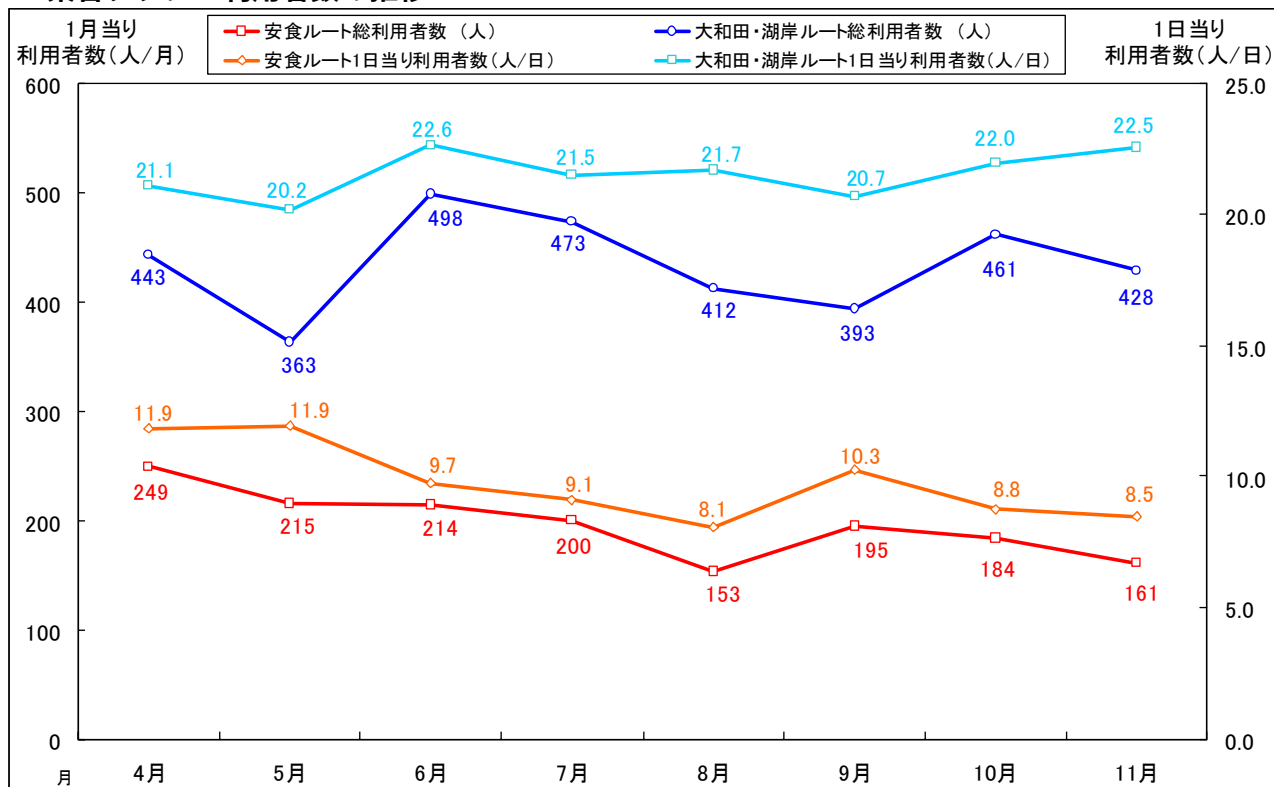
品名	単価	数量	金額	摘要
準備経費	計		717,230	一式
車両減価償却費	600,000	2台	1,200,000	1,500,000×40%
運転手給料	200,000	2人 12月	4,800,000	
事務手数料	200,000	1式 12月	2,400,000	
福利厚生費	10,000	2人 12月	240,000	
燃料費	60,000	2台 12月	1,440,000	
損害保険料	26,925	2台 12月	646,200	
休憩所賃借料	10,000	1式 12月	120,000	
休憩所光熱費	10,000	1式 12月	120,000	
神立駅乗入手数料	2,200	1式 12月	26,400	
通信費	15,000	1式 12月	180,000	
修理代等	6,000	1式 12月	72,000	
消耗品費	7,000	1式 12月	84,000	事務用品、清掃用具他
消費税			237,000	運賃収入×5%
計			11,565,600	
合 計			12,282,830	
運賃収入見込額			4,740,000円	
差引			7,542,830円	
値引き			42,830円	
見積額			7,500,000円	市委託料（見込）

乗合タクシー運行状況図



出典：かすみがうら市資料

■乗合タクシー利用者数の推移



出典：かすみがうら市資料

2．かすみがうら市地域公共交通総合連携計画

2－1 かすみがうら市地域公共交通総合連携計画の基本的な方針

(1) 地域特性

①人口の減少

- ・人口は平成 12 年をピークに減少傾向、今後、さらなる人口減少と、より一層の少子高齢化（少子化：現況 13.8%⇒将来 11.5%、高齢化：現況 22.0%⇒将来 32.6%）の進行が予想される。

②低密度な市街地形成

- ・駅周辺の市街地を除くほとんどの地域は、集落が点在した低密度市街地である。

③公共交通利用者の減少

- ・鉄道利用者は横ばい。
- ・霞ヶ浦地域の路線バスが廃止されるなど、路線バス利用者が減少している。
- ・代替交通として乗合タクシーが運行（霞ヶ浦地域）
- ・コミュニティバス利用者も減少傾向。

④市外への通勤・通学流動

- ・通勤通学はもとより、買物や通院目的等も含めて土浦方面への移動ニーズが高い。

⑤多くの自然や観光資源の分布と年間約 22 万人の観光需要

- ・かすみがうら市には、多く自然や観光資源を有しており、年間約 22 万人の観光客が訪れているが、観光客のほとんどは車利用であり、公共交通の利用はほとんどなく、市内の観光資源を巡るために公共交通を利用しようとしても、バス路線がなかったり、運行ダイヤが少なく、利用しづらい状況にある。

(2) 実態調査等

【市民アンケート】

- ・移動に関して、自動車の依存が高い。
- ・約 2 割が移動に困っている。（とくに中部地区で高い）
- ・約 7 割が路線バス等を利用したことがなく、乗り方や運賃について認知度合が小さい。
- ・運行本数の増大やバス停が近いこと等がバス等への転換の主な条件
- ・バス等の維持や利便性の向上に対する要望は 6 割程度。
- ・約 4 割が車の利用を控えてみようという認識がある。

【公共交通利用者ヒアリング】

- ・運行本数について評価が低い、総合的には 5 割以上が満足

【観光施設等来訪者ヒアリング】

- ・来訪者は、ほとんどが車利用で公共交通利用はいない。
- ・運行本数の増大が車からバス転換の主な条件である。

【自動車通勤者アンケート】

- ・9 割以上が路線バス等を利用したことがなく、乗り方等ついて認知度合が小さい。
- ・約 4 割が車の利用を控えてみようという意識がある。
- ・1 割未満がバス通勤への転換が可能で、直接バスで移動できることが主な条件

(3) 地域交通に関する課題

①路線バスの利用促進やコミュニティバスなどの地域内生活交通路線の維持

- ・市民による公共交通利用者数は減少傾向と予想され、現行のままでは、路線バスの赤字額や市が運行主体となるコミュニティバス、乗合タクシーの経費が拡大し、運行を維持することが困難になると思われる。
- ・このため、環境に対する意識の高まりもある中、公共交通の利用促進に向けて利用しやすい新たな運行方法への変更など、抜本的な見直しを行う必要がある。

②地域ニーズに対応した公共交通網への再編

- ・通勤通学はもとより、買物や通院目的等も含めて土浦方面への移動ニーズが高いことから、地域特性や移動ニーズに対応した利便性の高い公共交通に再編する必要がある。

③来訪者等の観光需要にも対応した二次交通の確保

- ・年間約 22 万人の観光客に対する観光振興を目的とした、市内を観光で回遊しやすい公共交通等の導入について検討する必要がある。

④地域内にある既存交通システムの有効活用

- ・現行の公共交通の運行だけで、多くの市民のニーズに対応することは困難と考えられることから、既存の交通システムを有効活用して効果的かつ柔軟にニーズに対応できる仕組み（タクシー車両、企業などの送迎車の活用等）について検討する必要がある。

⑤サービス水準確保のためのデマンド型交通システムの導入

- ・地域内の均衡ある公共交通サービス水準を確保するため、現在霞ヶ浦地域で運行している乗合タクシーを千代田地域へ拡大する必要がある。

⑥市民の多様な参画と関係主体が一体となった新たな取り組み

- ・行政や交通事業者の努力だけでは公共交通の維持は困難と考えられるため、市民の環境意識の高まりや自動車利用者のマイカーから公共交通への転換意向にも配慮し、主な利用者となる市民や地元企業などの協働により公共交通を維持する取り組みが必要である。

(4) 地域公共交通総合連携計画の基本的な方針

①市民の移動ニーズに対応するとともに、既存の交通システムと連携した効果的で利便性の高い公共交通システムの導入を図る。

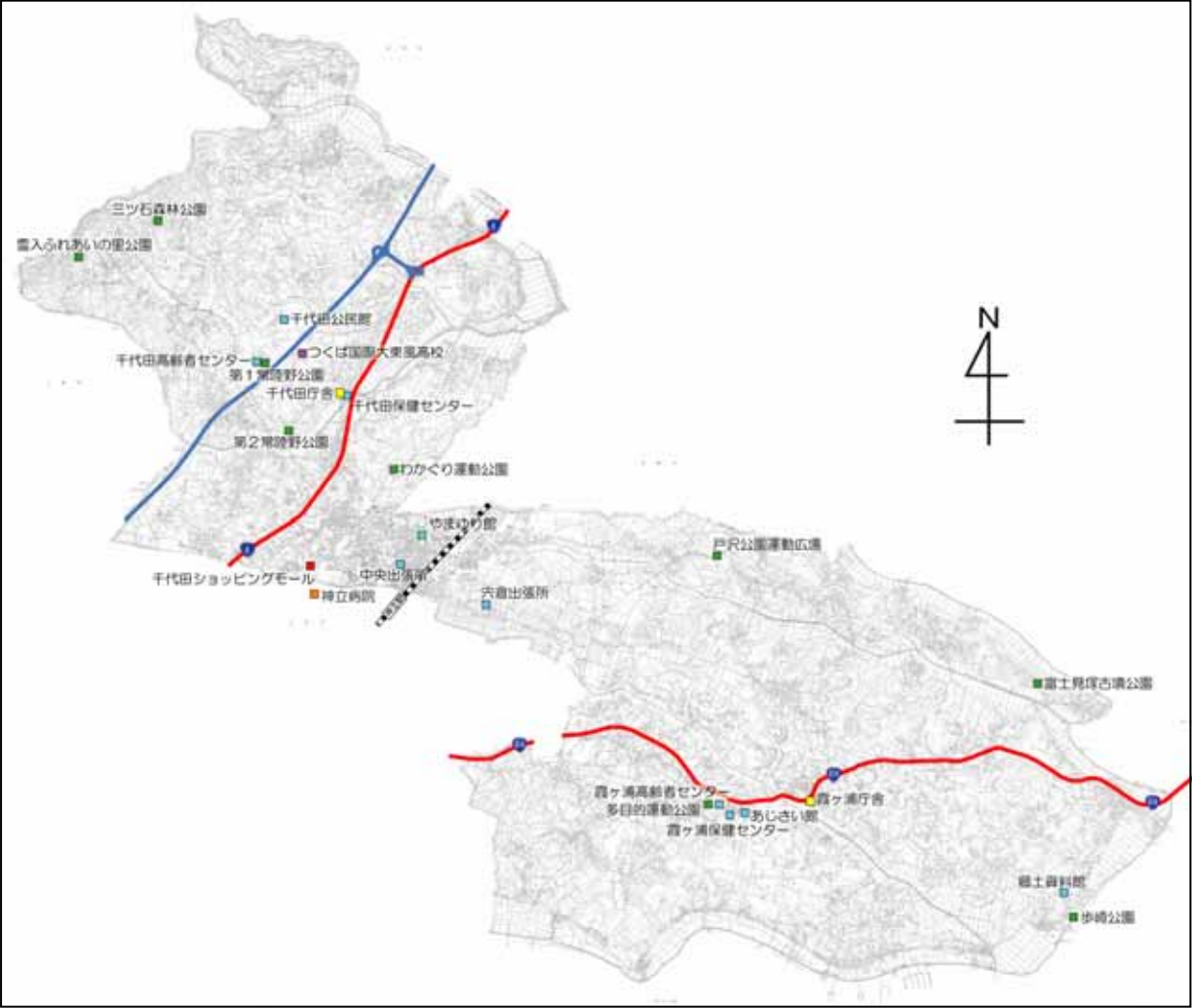
②日常的な生活交通を確保するとともに、来訪者のモビリティ向上による二次交通の充実を図り、観光振興や地域の活性化等のまちづくりに寄与する。

③地域公共交通会議を軸として、市民の多様な参画や地域のニーズ把握に努めながら、関係者間の合意形成を図り、地域が検討や計画を協働で行うことができる機会の提供と共通認識、さらには公共交通の重要性といった意識の醸成等を図り、持続可能な交通システムの確保を図る。

2-2 かすみがうら市地域公共交通総合連携計画の区域

連携計画の区域は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーの連携を図り、一体的に進める必要があるため、かすみがうら市全域とする。なお、市民の移動ニーズに配慮し、市外のＪＲ神立駅、ＪＲ土浦駅等のターミナル駅や主要な病院への接続を考慮する。

■かすみがうら市全域図



出典：かすみがうら市資料

2-3 かすみがうら市地域公共交通総合連携計画の目標

(1) かすみがうら市の将来都市像

かすみがうら市では、「かすみがうら市総合計画」や「かすみがうら市都市計画マスタープラン」において、『きらきら いきいき ふれあい育む 豊かなめぐみ野』を将来都市像として、まちづくりの方向性を次のように示している。

地域公共交通は、交通利便性の確保だけでなく、地域間の交流を活性化し、地域連携を高める交通手段として位置づけられる。

- 地域の特性を共有する地域のまとまりとしてのゾーンを設定し、それぞれの持つ地域資源の可能性を生かしたバランスのとれたまちづくりを目指す。
- 地域資源や公共施設の集積ポイントごとに「拠点」を設定し、これまでつながりのなかった地域や資源を活かした役割分担を図る。
- 各地域の個性を活かし有機的な連携により、その機能を増大させるための交流軸を設定し、新しいネットワークづくりを目指す。



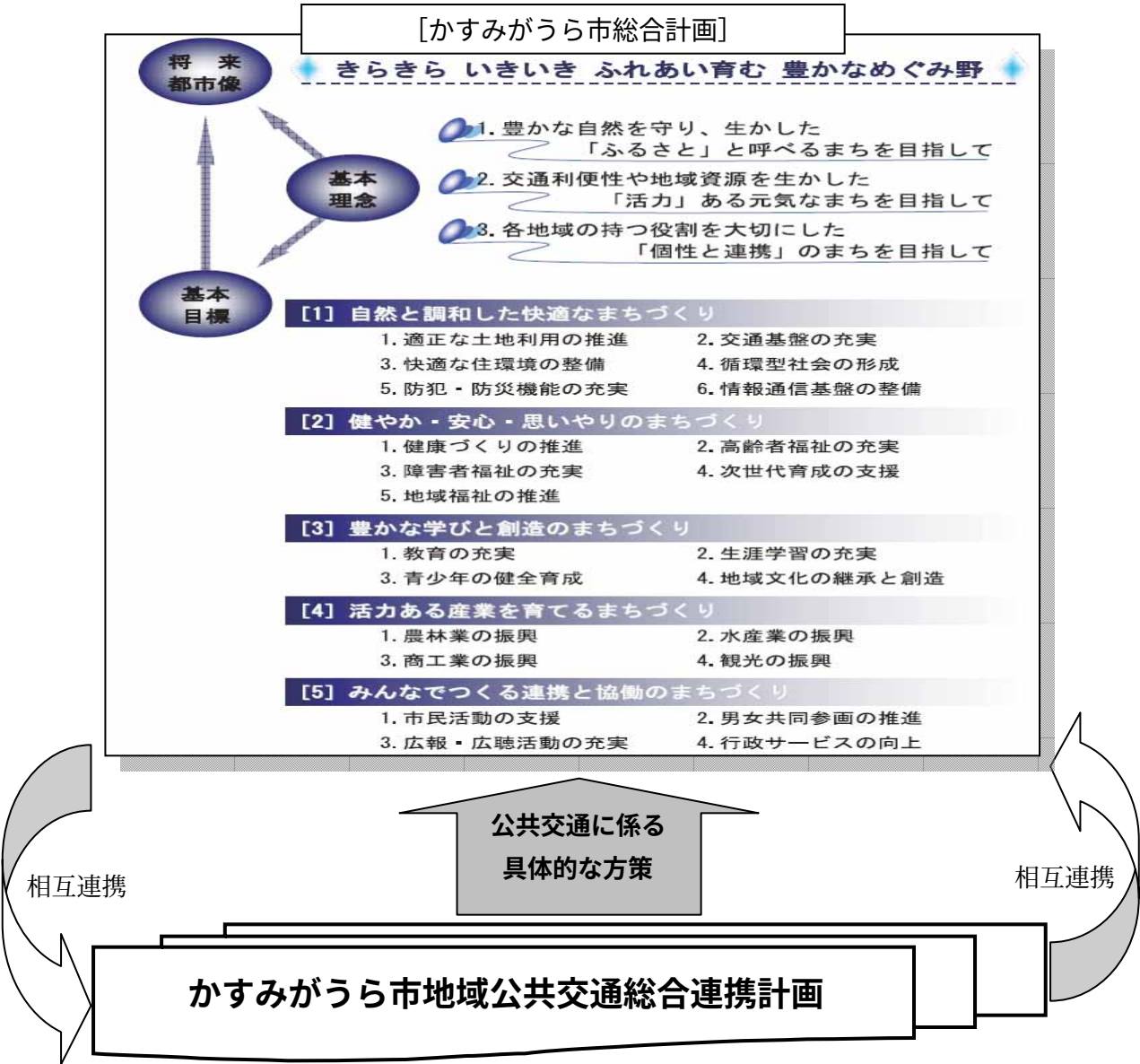
出典：かすみがうら市総合計画

(2) 本計画の上位計画との相互連携

本計画は、かすみがうら市総合計画における将来都市像である『きらきら いきいき ふれあい育む 豊かなめぐみ野』に基づく施策をより具体的に目指すために策定するものであり、合併に伴う都市構造や生活環境の変化から、現在においては既存の公共交通サービスが市民の移動ニーズに必ずしも対応しておらず、地域全体を俯瞰した公共交通ネットワークの整備こそが市民はもとより、来訪者も含めた総合的な公共交通の連携が図られ、利便性の向上、地域の活性化へと結び付けられる重要な役割となる。

また、高齢化社会の進行、地球環境問題等社会を取り巻く環境がめまぐるしく変化する中、公共交通の果たす役割は非常に重要であり、様々な分野に波及していると考えられる。

本計画の策定に際しては、かすみがうら市の広域的な交流を支える役割を担うとともに、中心市街地の活性化、観光振興、安心して生活できる市民生活の確保など、まちづくりの観点から、市民はもとより来訪者も含めた総合的な公共交通の連携・再編が図られ、利便性・効率性が高く、さらには環境に配慮し、関連される事項について十分に検討を行い、公共交通がまちづくりに対し最大限の効果を波及できるように努力するものとする。



(3) 計画目標

1) 基本理念

●豊かな市民生活と地域づくりを支える社会資本として、持続可能な公共交通体系と運行システムを市民、行政、事業者が協働の取り組みにより実現する。

市民の通勤・通学などの日常生活を支える公共交通体系として、公共交通機関相互の連携により維持を図るとともに、併せて観光振興施策との連携を図り、地域間の一体化や地域の活性化に寄与する公共交通を構築する。

また、その構築に当たっては、市民、行政、事業者の協働に基づいて取り組む。

2) 計画目標

①数値目標（イメージ）

●市民のバス等利用率：現況約25% ⇒将来目標約40%

- ・市民アンケート調査で、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーを「利用したことがある」という人の割合は、約25%。
- ・路線バス等が便利になったら、「利用したい」「おそらく利用する」人の割合が、約24%。
- ・このため、バス等のサービス向上により、次の水準まで利用率が増加することを期待し、市民の路線バス等利用率を約40%以上まで向上することを目指す。

$25\% + (75\% \times 24\%) = 43\%$

②計画目標

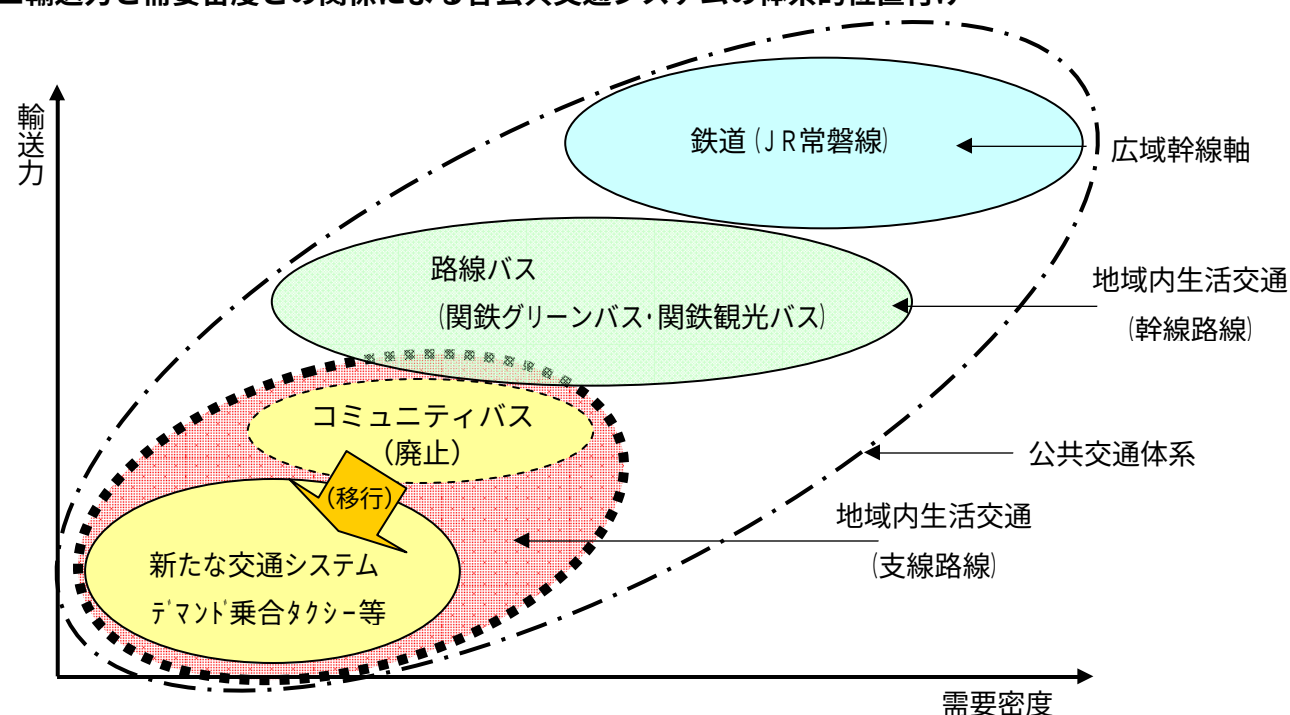
●機能・役割を明確化した地域内の公共交通ネットワークの再編により、わかりやすく利便性の高い公共交通体系を構築し、地域内の公共交通機関相互の連携を図り、地域のための公共交通の維持、存続を図る。

- ・市外の病院や商業施設等との接続など、地域のニーズに合ったサービスの提供を目的とする広域的な幹線軸と地域内生活交通が連携した利便性の高い効率的な運行を実現する。
- ・地域内生活交通については、幹線と支線に区分し、その地域特性に合わせて目的に合った運行方法を検討し、柔軟かつ効率的な運行方式を選択する。

■公共交通システムの機能分類

広域幹線軸		・都市間連絡の骨格である鉄道（JR常磐線） ・通勤、通学、通院、買物等の多様な目的に対応。
地域内生活交通	幹線路線	・路線バスの路線のうち、都市間連絡や市内の骨格を形成する路線。 ・通勤、通学、通院、買物等の多様な目的に対応。
	支線路線	・幹線路線と接続して地域内のサービスを担う路線。 ・地域の実情に合わせて、主として通勤、通学、通院、買物、観光等の多様な目的に対応。

■輸送力と需要密度との関係による各公共交通システムの体系的位置付け



●地域内生活交通確保とまちの活性化が連携した利用しやすいシステムの提供を図る

- ・合併によって誕生した経緯から、地域によって人口集積や公共交通サービスの状況が異なり、都市機能の集積や豊かな自然資源など、比較的広域な市域に、多様な地域特性を有している。
- ・また、市民ニーズとして、市外への買物、通院時の足の確保が重要な課題となっている。
- ・このため一体的な地域形成とまちの活性化を図るとともに安心、安全な市民の生活を確保するためにも、民間バス路線に加え、利用者の少ないコミュニティバスの見直し、千代田地域での乗合タクシーの拡大等新たな交通システムの導入等によって、更なる地域間相互の連携強化を図り、利便性の高い体系的な公共交通ネットワークの構築を目指す。
- ・さらに、かすみがうら市は、多くの観光資源にも恵まれているため、これら観光資源との連携により、アクセス性の向上やサービスの情報提供を行い、来訪者の回遊性や利便性向上による地域の観光振興・活性化を図る。

●地域に存在する既存交通システムを活用した効果的・効率的な運行を図る

- ・小規模の多様な需要に対応するため、ドアトゥドアを担っているタクシーや施設送迎車両などの既存交通システムについて、利便性の高い市民の生活の足として、他の交通システムとの連携を図りながら効果的かつ効率的に活用する。

●情報提供の充実を図り、公共交通の利用を促進する。

- ・公共交通マップや情報提供WEBページ等を通じて、運行ダイヤや運行状況などの交通情報、観光情報などを、市民のみならず市内従業者、観光客が手軽に情報入手できるようにし、公共交通を利用しやすくする。

●市民、行政、事業者等の協働による持続可能な公共交通サービスの確立

- ・かすみがうら市の財政負担に限界がある中で、公共交通維持のためには、交通事業者の自助努力や、行政の支援に加え、市民が自ら地域内生活交通の維持に対して責務を負う「協働」の意識が必要である。
- ・そのためには、市民が地域の公共交通について、「みんなで創り、守り、育てる」という意識を持って一体的に関わっていく必要がある。
- ・公共交通の確保は、市民や行政がその便益を享受することから、地域が主体となって自らの足を確保する場合には、市民、行政、交通事業者が、経費負担を含めて、役割分担と協働により、持続可能な公共交通サービスの確保を目指す。
- ・なお、新たな公共交通システムの検討に当たっては、利便性、事業性、運営主体などについて考慮するとともに、運行開始後も、定期的に運行サービスやルートなどの点検を実施し、見直すことも含めて検討していく。

■計画目標のまとめ

【将来都市像】

『きらきら いきいき ふれあい育む 豊かなめぐみ野』

【基本理念】

豊かな市民生活と地域づくりを支える社会資本

【計画目標】

わかりやすく利便性の高い公共交通体系の確立

①公共交通の役割分担と再編による維持

②地域内生活交通確保とまちの活性化の連携

③既存交通機関を活用した効果的、効率的な運行

④公共交通の利用促進

⑤協働による持続可能な公共交通サービスの確立

(施策内容)

- ・デマンド乗合タクシーの拡大
- ・シャトルバスの運行
- ・路線バスの運行サービス向上
- ・バリアフリー化の推進
- ・乗継拠点におけるバス停設備の充実

- ・簡易型バスロケの導入
- ・運賃制度の改善
- ・利用促進方策の実施

- ・まちづくりと一体となった市民参加型の仕組み作り
- ・モビリティマネジメントの展開
- ・PDCA サイクルに基づく事後評価の実施

市民、行政、事業者の協働の取り組み
(モビリティマネジメントの展開)

③確保する公共交通サービス水準の考え方

ア．既存の公共交通のサービス水準

・既存の公共交通のサービス水準は以下のとおりである。

	J R 常磐線	路線バス	コミュニティバス	乗合タクシー
路線数	1 路線 1 駅 (市外)	5 路線 (千代田地域のみ)	9 路線	2 コース (霞ヶ浦地域のみ)
運行本数	4 5 本／日 2 ～ 3 本／時	9 ～ 10.5 本／日 1 本／時	【霞ヶ浦地域 6 路線】 4 本／日／週 2 日 1 本／3 時間 【千代田地域 3 路線】 3 本／日／週 2 日 1 本／3 時間	3 本／日 1 本／時間 (朝) 1 本／3 時間
運行時間帯	5 時～24 時	6 時～21 時	7 時～17 時	6 時 30 分～ 18 時 30 分
行先	土浦、石岡方面	JR 神立駅、 土浦、石岡方面	JR 神立駅、市役所、 千代田ショッピングモール、 あじさい館等	JR 神立駅、神立病 院、J R 土浦駅等
主な目的	通勤、通学	通勤、通学	買物、公共施設、福祉 施設	通勤、通学
備考				路線バス廃止代替 (試行運行)

イ．アンケート調査からのニーズ

【市民・公共交通利用者】

- ・かすみがうら市の公共交通は、公共施設利用、買物、通勤、通学、私事目的で利用され、今後もその維持が期待されている。
- ・路線バス等利用者は運行本数の満足度が最も低く、路線バス等を利用しない人の路線バス等の利用条件として運行本数の増加、運行時間帯拡大、バス停が近い等を挙げており、とくに運行本数は1時間に1～2便程度を希望している。
- ・市民移動ニーズは JR 土浦駅周辺、JR 神立駅周辺、千代田ショッピングモール、土浦協同病院等土浦方面が多い。

【来訪者】

- ・路線バス等を利用して観光する人はほとんどいないが、路線バス等の利用条件として、運行本数や路線の増大を希望している。

【企業の自動車通勤者】

- ・通勤時、車から路線バス等へ1割程度が転換可能としており、路線バス等の利用条件として、自宅から直接会社まで行けることを挙げている。

ウ．確保すべき公共交通サービス水準の考え方

【利用を想定する主な利用者とその利用目的】

《通勤、高齢者等の買物、通院を主な対象》

- ・コミュニティバス及び乗合タクシーの利用者は主に、通勤、買物、通院、公共施設利用である。
- ・市民アンケート調査によると、かすみがうら市の公共交通は、通勤、通学、買物、通院等の目的で利用されており、今後もその維持が期待されている。
- ・このため、日常的に交通手段を持たない市民に対して、通勤、高齢者等の買物や通院等の移動といった生活交通を主な対象とする。
- ・観光交通については、土休日を中心とした利便性向上など、地域内生活交通との融合を図るものとする。

【運行ルート】

《路線バスとの競合を避け、市外へは直接アクセスせず、地域内生活交通幹線路線の乗継拠点や市内主要施設へは乗継なしで運行》

- ・現行の路線バスは、市域の西側に南北方向に運行し、東側は路線バスの廃止代替交通として乗合タクシーが土浦駅方面に運行しており、市民移動ニーズにおいても土浦方面のニーズが高い。
- ・市民アンケートでは、バス利用の条件として、バス停が自宅の近くに欲しいという要望が多い。
- ・このため、通勤、買物、通院等の利便性を確保するため、JR 神立駅、千代田ショッピングモール、路線バスと乗継可能な主要バス停まで直通で行けるようにする。
- ・ただし、市外の目的地については、地域内生活路線の幹線路線を利用することによりアクセスを確保し、路線バスとの競合を避けるとともに、路線バスの需要確保に努める。

【運行本数】

《2時間に1便以上とするが、需要に応じたサービスを確保》

- ・市民アンケートでは1時間に1～2便の要望が多いが、収益性を考慮し2時間に1便以上を目指す。

【運行時間帯】

《午前6時～午後8時》

- ・市民アンケートでは、運行時間帯の拡大の要望も多くなっている。
- ・通勤、通学利用可能な時間帯の運行を確保するものとし、現在運行中の乗合タクシーの運行時間帯に相当する午前6時～午後8時の運行を確保する。

2－4 交通体系及び新たなバス運行形態

(1) 公共交通ネットワーク

かすみがうら市の公共交通は、鉄道や路線バスの他、コミュニティバス、廃止代替交通としての乗合タクシー等多様な交通手段により構成されているが、これら各公共交通システムの機能を最大限に発揮するためにも、乗継拠点を設けることにより公共交通システム相互の連携強化を図りながら、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの実現を目指すことが重要である。

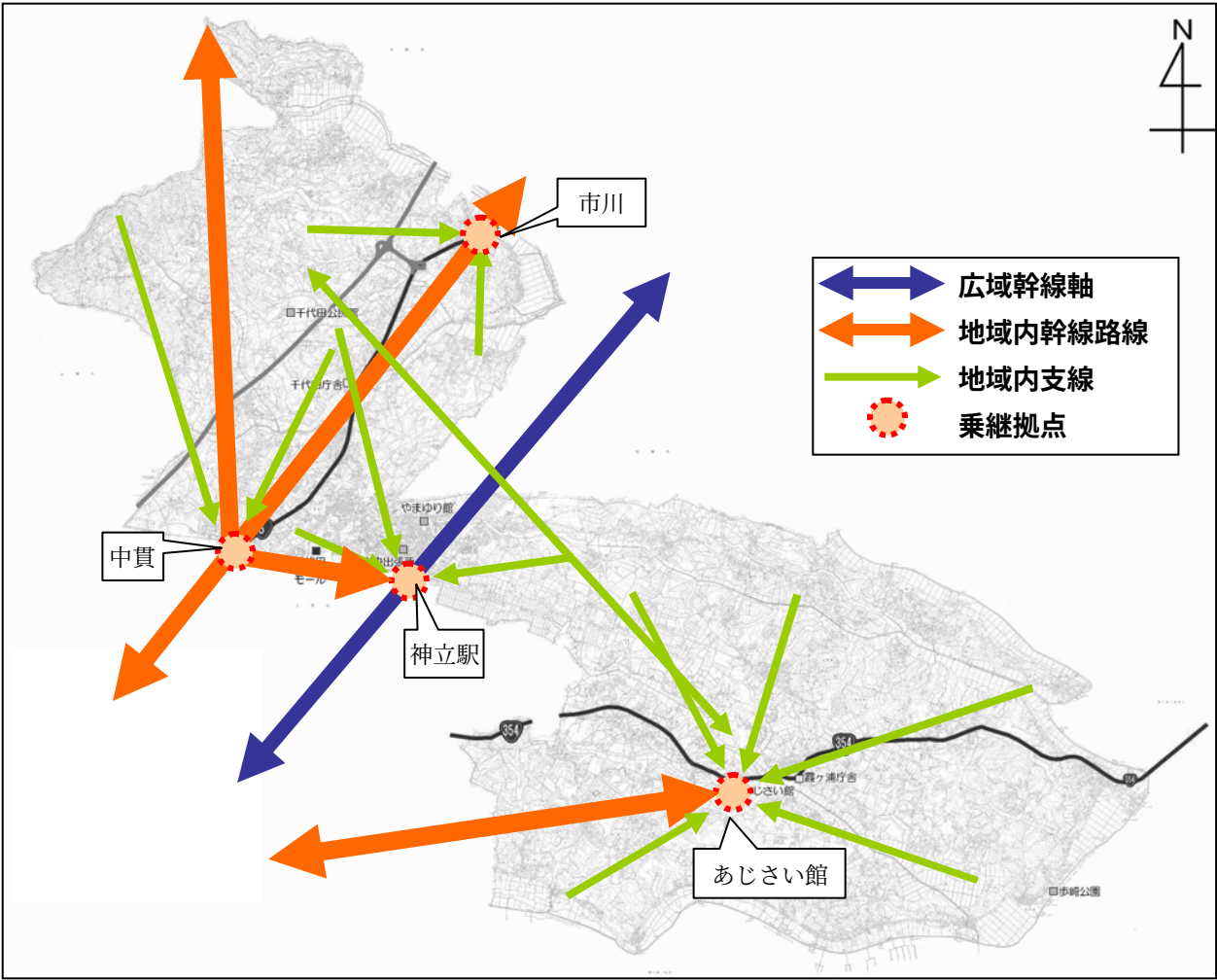
また、公共交通ネットワークは、市の将来都市構造に対応したバランスのとれた市街地形成や各地域が有機的に連携した一体的な都市形成を支える重要な役割を担っている。

このため、公共交通システムは、現状の運行サービスや役割等を踏まえ、「都市・地域間公共交通」、「地域内生活交通」、「乗継拠点」に分類し、さらに「地域内生活交通」については、「幹線路線」・「支線路線」に機能分類することによって、階層的な公共交通ネットワークの形成を目指す。

■公共交通システムの機能分類及び性格

機能分類		性格	対象
都市・地域間公共交通	広域幹線軸	・都市間の骨格を形成するために重要な役割を担う交通 ・通勤、通学、買物、通院等の多様な目的に対応し、広域的な大きい需要に対応	●鉄道（JR 常磐線）
	幹線路線	・民間バス路線のうち都市間連絡や市内幹線交通網を形成する路線 ・通勤、通学、買物、通院等の多様な目的に対応し、広域的な大きい需要に対応	●路線バス （関鉄グリーンバス） （関鉄観光バス）
	支線路線	・地域内の移動サービスを担う路線 ・幹線路線と接続して市域外へのニーズに対応する。 ・地域の実情に合わせて通勤、通院、買物、観光等の多様な目的に対応	●コミュニティバス ●乗合タクシー
乗継拠点		・乗継拠点とは、幹線路線と支線等を連絡するバス停で、待合空間としての機能の他に、地域の情報発信など魅力的で賑わいのある空間として機能強化を図るべき拠点	●神立駅 ●市川バス停 ●中貫バス停 ●あじさい館 等

■公共交通システムのネットワークイメージ



(2) 地域内生活交通システム案

1) 地域内生活交通幹線路線

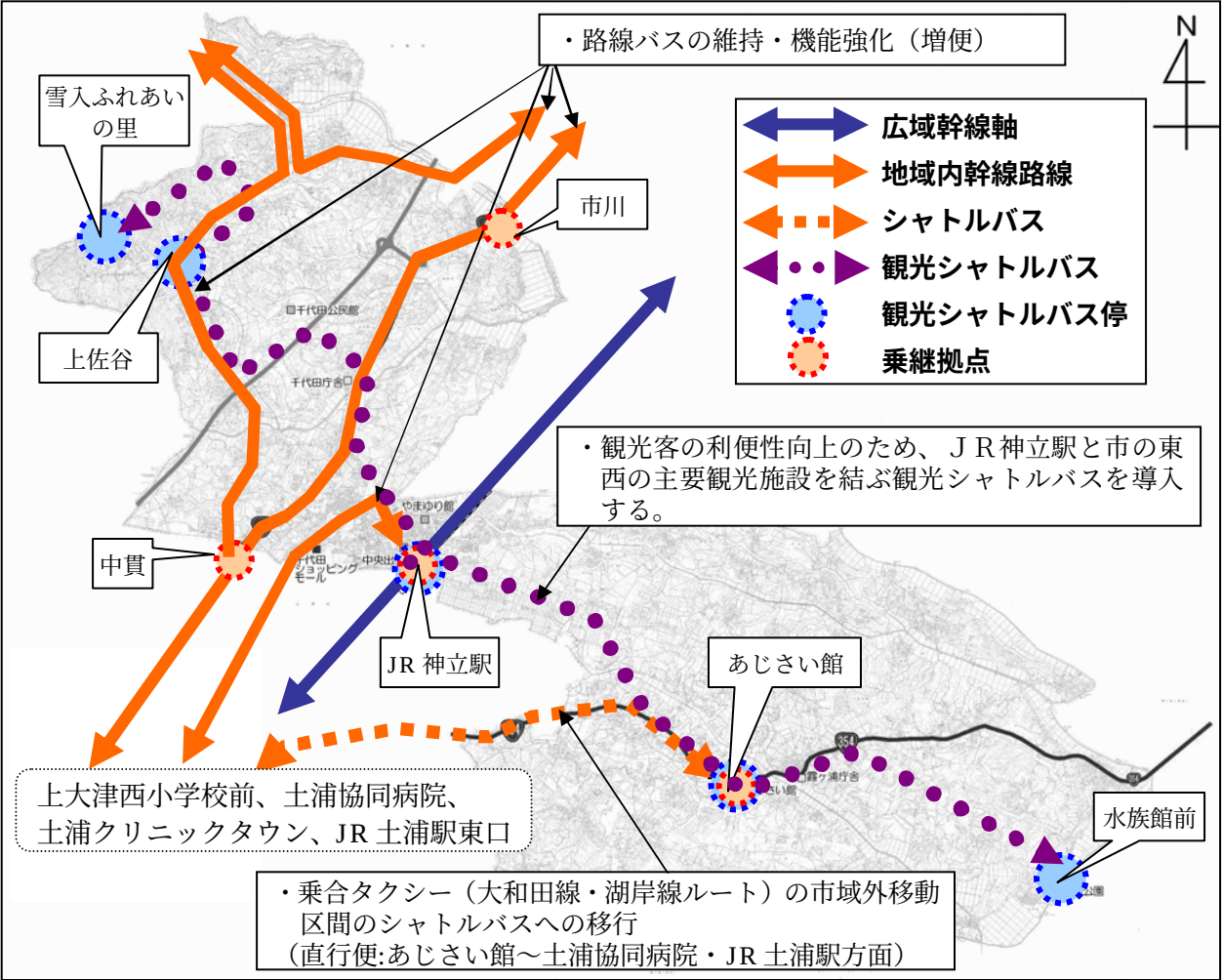
①路線バスの維持・機能向上

- ・市内のバス路線は平成 21 年 3 月 31 日に霞ヶ浦地域を中心とした路線が廃止され、残る 2 社 5 路線は千代田地域での運行となっている。
- ・このため路線バスの利用者は減少傾向であるが、残る 5 路線のうちつくば国際大学東風高校線を除く 4 路線は土浦石岡方面などを連絡する重要な路線であり、引き続き通勤、通学、買物、通院等の多様な目的に対応し、地域交通の幹線路線として機能の維持向上を図る。
- ・アンケート調査結果によると路線バス等への利用転換を促進するためには、運行本数を増やすことが条件と考えられるため、現状の使用車両台数及び運転手人数を維持しながら、可能な範囲で運行本数の増便を図る。

②シャトルバスの導入

- ・霞ヶ浦地域では路線バス廃止に伴う代替交通として乗合タクシーを運行しているが、運行ルートは市域を越え土浦協同病院や JR 土浦駅まで運行している。これは、廃止前のバスの機能を確保したためであり、本来市域外へのアクセスは幹線交通である路線バス等が担う機能と考えられ、また一部路線バスとの競合が懸念される。
- ・このため、霞ヶ浦地域における主要な集客施設となる『あじさい館』を乗継拠点として、乗合タクシーの運行ダイヤに合わせた土浦方面を連絡するシャトルバスの運行を図る。
- ・また、観光客の利便性向上、地域活性化のため、J R 神立駅と市の東西の主要観光施設を結ぶ観光シャトルバスを導入する。

■幹線交通ネットワーク



2) 地域内生活交通支線路線（つくば国際大学東風高校線、コミュニティバス・乗合タクシー）

①つくば国際大学東風高校線の維持・機能向上

- ・つくば国際大学東風高校線は、基本的に一部を除いて直行便によるスクールバスとしての機能に特化しており、地域内生活交通の支線路線として、引き続き通学需要に対応した機能の維持向上を図る。

②コミュニティバスの廃止・他のシステムへの移行

- ・コミュニティバスは運行後約3年間を経過しているが、週2日、3～4便／日運行でサービス水準が低く、利用者からも増便、運行時間帯の拡大、市外への乗り入れ、利用されていないバス停の廃止等の要望が数多く出され、年々利用者は減少傾向となり、現在では4.8人／便となっている。また、霞ヶ浦地域への乗合タクシーの導入に伴い、市内にはサービス水準の異なる二つの行政が運行主体となっている交通システムが存在することとなり、分かりにくい状況となっている。
- ・さらに市ではコミュニティバス維持のために1,850万円／年が費やされており、費用対効果に見合ったシステムの見直しが求められているが、現行システム（小型ノンステップバス2台）ではきめ細かなルート設定がしにくく事業に見合う利用者需要は期待できないと考えられる。
- ・このため、コミュニティバスを廃止し、他の公共交通システムへの移行を図る。なお、車両の有効活用を図るため、地域内生活交通幹線路線を担うシャトルバスへの転用を検討する。

③乗合タクシーの機能向上・運行区域拡大

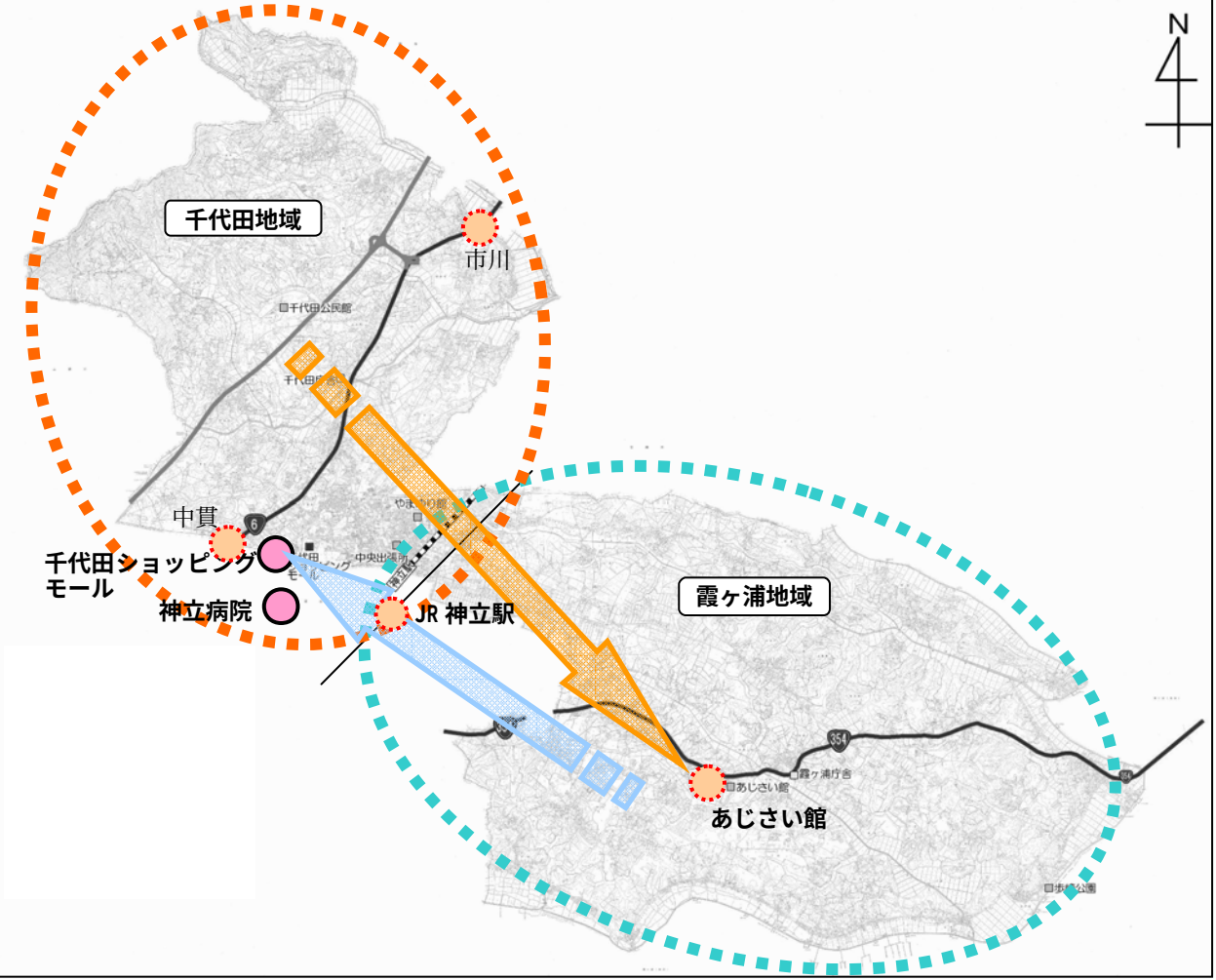
- ・現在運行中の乗合タクシーは、乗降場所が指定された定路線型の運行形態をとっており、基本的には廃止前のバス路線と同様の運行ルートと重複しているが、運行本数や運行時間帯等のサービス水準は大きく低下している状況から、新たな利用者の掘り起こしは期待できないと考えられる。
- ・また、2ルートあるもののそれぞれ行先が異なり、霞ヶ浦地域内にあっても地域によっては、土浦方面に直接アクセスできる場合と神立駅等で乗換えが生じる場合があり、市民にとっては公平性に欠けている。
- ・さらに、地域内の公共交通の利用低下は、アンケート調査結果等より利便性（バス停までの距離等）やサービス水準（運行本数等）の低さが要因と考えられ、とくに高齢者にとっては日常の買物や通院目的での移動手段として、一定のサービス確保が求められている。
- ・このため、2地域（千代田地域、霞ヶ浦地域）ごとに小需要利用者に対応したドアトゥドアのデマンド型乗合公共交通システム（区域運行型の乗合タクシー）の導入を目指す。なお、利用者ニーズを考慮して、利用ニーズの高いJR神立駅、神立病院、あじさい館、千代田ショッピングモールについては双方の地域からのアクセスを確保する。

④新たな乗合タクシーの運行システム

【運行エリア】

- 千代田地域：コミュニティバスからデマンド型乗合タクシーへのシステム移行
千代田地域からあじさい館まで運行（朝の通勤通学時間帯を除く）
- 霞ヶ浦地域：コミュニティバスの廃止とデマンド型乗合タクシーの運行
霞ヶ浦地域から千代田ショッピングモール、神立病院まで運行（朝の通勤通学時間帯を除く）
- 乗継拠点：千代田地域では市川バス停、中貫バス停、霞ヶ浦地域ではあじさい館、地域共通で JR 神立駅を乗継拠点として、鉄道、路線バス、シャトルバスの接続を考慮し、市域外へのアクセスを確保する。

■運行エリア図（案）



地域公共交通ネットワーク図

【千代田地域】

- 既存バス路線の運行サービスの向上
- デマンド型乗合タクシーの導入（区域運行）
 - ・コミュニティバスを廃止し、利便性の高いデマンド乗合タクシーとして再構築
 - ・千代田地域からあじさい館まで運行
 - ・休日は観光客に対応した循環ルートによる運行
- 乗継拠点として整備（神立駅、市川バス停、中貫バス停）

【かすみがうら市の地域公共交通総合連携計画の計画目標】

- わかりやすく利便性の高い公共交通
- 役割分担と相互連携による公共交通の維持（地域公共交通網の再編）
- 地域内生活交通確保とまちの活性化の連携
- 既存交通機関を活用した効果的、効率的な運行
- わかりやすい情報提供
- 持続可能な公共交通サービスの確立

○市川バス停近くの休憩施設



雪入ふれあいの里



関鉄グリーンバス
9便/日

関鉄グリーンバス
9便/日

関鉄観光バス
17便/日

JR 土浦駅
土浦協同病院方面へ

広域幹線交通軸となる
関鉄グリーンバス



○シャトルバスとして活用するコミュニティバス



○乗継拠点としてのあじさい館



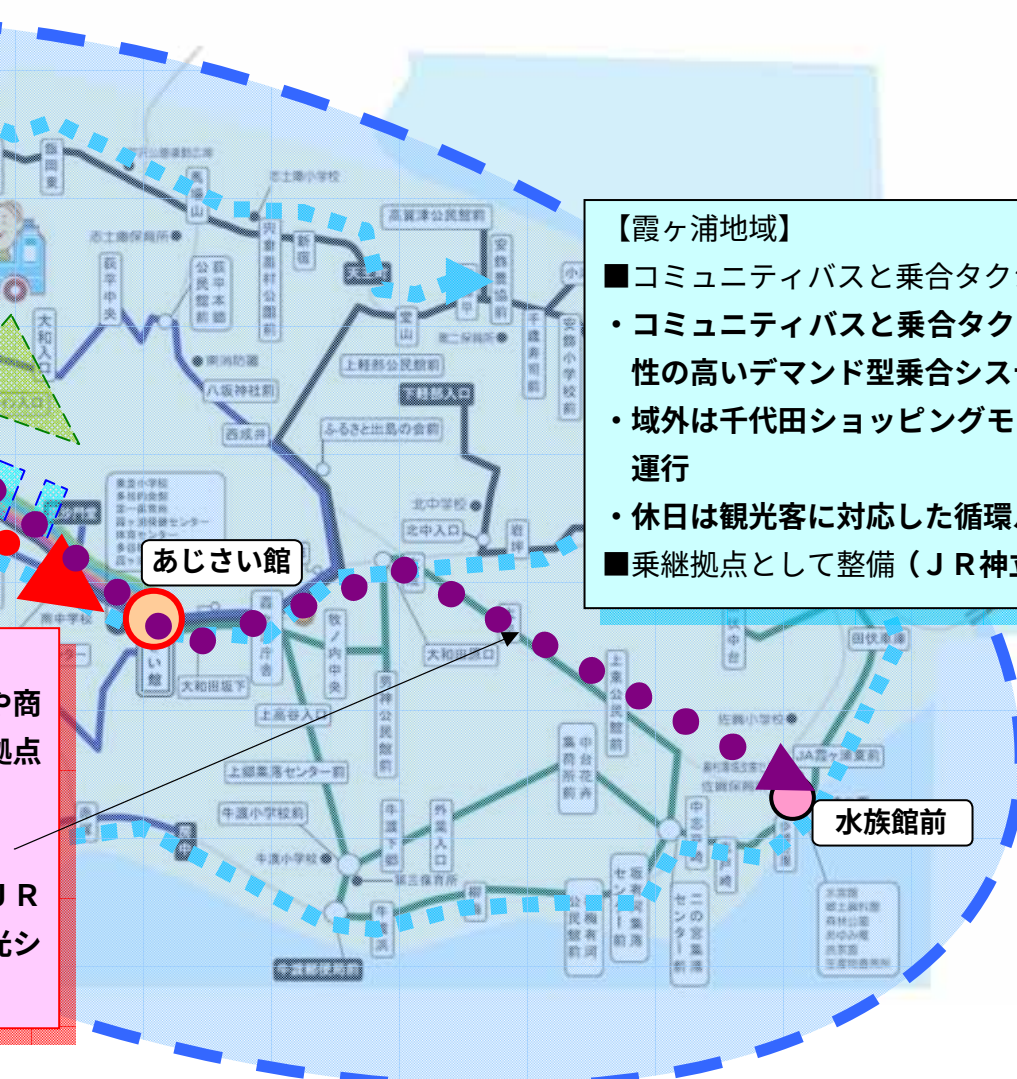
- 凡例
- JR常磐線
 - 民間路線バス
 - コミュニティバス
 - 千代田地域巡回コース
 - 志筑方面コース
 - 新治方面コース
 - 七会方面コース
 - 霞ヶ浦地域巡回コース
 - 下大津・美並方面コース
 - 牛渡・佐賀方面コース
 - 安飾・志土庫方面コース
 - 神立駅循環コース
 - 既存乗合タクシー
 - 乗継拠点
 - 主要施設
 - シャトルバス
 - 観光シャトルバス

【霞ヶ浦地域】

- コミュニティバスと乗合タクシーの統合
- ・コミュニティバスと乗合タクシーを統合し、利便性の高いデマンド型乗合システムとして再構築
- ・域外は千代田ショッピングモール、神立病院まで運行
- ・休日は観光客に対応した循環ルートによる運行
- 乗継拠点として整備（JR神立駅、あじさい館等）

■シャトルバスの導入

- ・地域生活交通幹線交通として、市外の病院や商業施設へのアクセスを確保するため、乗継拠点と土浦方面を連絡するシャトルバスを導入（既存コミュニティバス車両の活用を検討）
- ・観光客の利便性向上と地域活性化のため、JR神立駅と市の東西の主要観光施設を結ぶ観光シャトルバスを導入する。



あじさい館

水族館前

【運行時間帯】

- ・運行時間帯は、乗合タクシーやコミュニティバスの利用特性を踏まえ、朝夕の通勤通学、昼間の買物や通院目的に対応することを基本としつつ、バス路線の接続等を考慮し、概ね午前6時～午後8時までの14時間の間で設定する。

【運行回数】

- ・市民アンケートでは1時間に1～2便の要望が多いが、経費負担や収益性等を考慮し2時間に1便以上、8本／日以上を目指す。
- ・通勤通学時間帯においては1時間に1本程度のサービス水準を確保する。
- ・運行ダイヤ作成に当たっては、乗継拠点における広域幹線交通（鉄道）や路線バスのダイヤ接続を考慮する。
- ・観光ニーズに対応し、土休日ダイヤの設定を検討する。（平日の半分程度）

■ 1回当たりの所要時間と運行可能回数

地域	1回当たり所要時間	運行可能回数
千代田地域	約1時間35分	8回
霞ヶ浦地域	約1時間35分	8回

■ 1回当たりの所要時間

移動時間など	所要時間
●営業所から顧客までのアクセス	約20分
●顧客から目的地までの移動	約40分
●目的地から営業所までの回送	約20分
●乗降時間等	約5分
●余裕時間	約10分
合 計	約95分
運行可能な回数＝14時間÷1回当たり所要時間1時間35分＝8.8回転	

【運行日】

- ・運行日は、アンケート調査による行きたい場所への利用頻度が『週に1～2日』未満が大半を占めているため、各地域とも週3日程度でもよいと考えられるが、これまで通り通勤通学の足の確保や現行サービス水準以上を確保するため、霞ヶ浦地域2台・千代田地域1台、計3台を確保するものとして、年末年始を除く毎日運行とする。

【運行ダイヤ】

- ・運行時間帯（午前6時～午後8時の14時間）、運行回数（8本／日以上）、路線バスやシャトルバスへの乗継等を考慮し、運行ダイヤを設定する。
- ・ただし、観光ニーズに対応し、土休日ダイヤの設定を検討する。

■平日ダイヤ（案）

	乗合 タクシー	接続ダイヤ		
		路線バス		シャトルバス (あじさい館発)
		市川バス停	中貫バス停 (土浦方面)	
千代田地域	6:30	—	20分～30分間隔 で運行 (関鉄グリーンバス 2系統)	—
		6:53(上り)		
	7:30	7:40(下り)		—
		8:11(上り)		
	9:00	9:24(下り)		—
		—		
	11:00	11:17(下り)		—
		—		
	13:00	13:17(下り)		—
		13:15(上り)		
霞ヶ浦地域	15:00	—	神立駅 (土浦方面)	—
		15:47(上り)		
	17:00	17:19(下り)		—
		17:48(上り)		
	19:00	19:19(下り)		—
		—		
	6:00	—		6:30
	7:30	—		8:00
	9:00	—		10:00
霞ヶ浦地域	11:00	—	30分～60分間隔 で運行 (関鉄観光バス1 系統)	12:00
	13:00	—		14:00
	15:00	—		16:00
	17:00	—		18:00
	19:00	—		—

■土休日ダイヤ（案）

	乗合 タクシー	接続ダイヤ	
		路線バス	
		神立駅 (土浦方面)	中貫バス停 (土浦方面)
千代田地域 霞ヶ浦地域	10:00	30分～60分間隔で運行 (関鉄観光バス1系統)	約1時間間隔で運行 (関鉄観光バス2系統)
	12:00		
	14:00		
	16:00		

※ダイヤ設定については、今後詳細に検討

【運賃】

- ・デマンド型乗合タクシーの利用運賃については、現行の乗合タクシーの運賃を考慮し1回乗車ごとに400円とし、なお、学生・子供・高齢者及び障害者などの運賃については割引を検討する。（基本的には現行どおり）
- ・あじさい館よりシャトルバスに乗り継ぐ場合は、200円追加の計600円とする。
（シャトルバスのみの利用は600円）
- ・観光シャトルバスに乗り継ぐ場合も、200円追加の計600円とする。
（観光シャトルバスのみの利用は400円）
- ・また、車内における運賃支払いを簡素化するために、チケット制による事前購入システムや路線バスなどと連携した共通バスなどの企画乗車券などが考えられる。

■デマンド型乗合タクシーの利用運賃事例

実施自治体名	利用運賃の概要
かすみがうら市	一般400円、高校生以下300円、小学生以下200円（市内）
石岡市	一般300円、小学生・障害者・付添者100円
土浦市	一般500円（高齢者のみ：別途年会費9,000円（市の助成金7,000円あり））
古河市	一般300円、子供100円（小学生以下）、3歳未満無料 ※市外である茨城西南医療センター病院までの利用料金は大人500円（子供100円）
東海村	一般200円（子供同じ）、介護者を必要とする方200円（2人）、3歳未満無料

【利用方法】

- ・対象者：予め利用登録を行った者とし、居住地を限定しない。
（ただし、休日については観光客など事前登録がなくても対応する。）
- ・利用方法：電話連絡による事前予約制（利用する便が出発する30分前まで）
- ・予約受付場所については交通事業者と協議しながら検討する。

【運行車両】

- ・使用する車両は、基本的にはタクシー事業者が所有する車両または協議会が購入する車両を活用することが考えられるが、狭隘道路が多い地域特性と分散的に小需要であることを考慮して、ワンボックスを用いたジャンボタクシー（乗車定員9人乗り）とする。
- ・現行乗合タクシー車両を活用する。

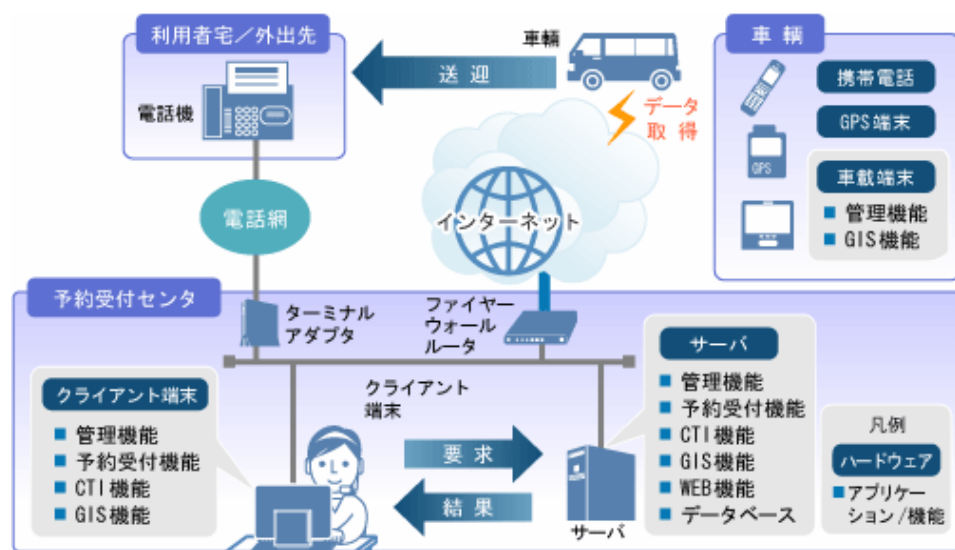
■想定される導入車両イメージ（現行乗合タクシー）



【デマンド運行システム】

- ・デマンド運行システムには、受付の確実性ととも地形特性などを考慮して利用者動線や運行ルートを組み方（複雑さ）が錯綜することも考えられることから、携帯電話のインターネット回線やGPS等を活用したIT型の配車システムを導入する。
- ・本システムは予約、利用情報がデータベース化され、利用状況や利用特性が瞬時に分析可能であるため、このデータに基づいた改善・改良により本格的な運行計画構築に役立てる。
- ・なお、デマンドシステムについては、現在我が国においては複数のシステムが運用されており、具体的な導入システム構成については、負担額やシステム特性を考慮しながら実施段階において詳細に検討する。

■システムの全体構成



出典：NTT東日本ホームページ

■デマンドシステムの比較

項 目		主なシステムの種類	
システム名称		オンデマンドバスシステム (コンビニクル)	デマンド交通システム
システム開発会社		東大・(株)長大・順風路(株)	(株)NTT東日本
予約内容	予約の受付	WEBのみ(電話受付対応可)	電話・FAX・WEB
	予約の処理	WEB上で自動処理	CTI※により、電話を受信すると自動的に登録者の情報が表示され、そのまま予約情報を入力。(自動的に住宅地図も表示される)
	予約センター	不要(設置可能)	必要
	オペレーター	不要(対応可能)	必要
	予約情報の伝達	自動的に携帯電話通信で専用車載器に送信	
システム内容	運転手との連絡方法	携帯電話(通話とメール)	
	車両の現在位置	GPSによる情報を常時パソコン上で把握できる	
	配車計画	システムで自動的に決定	
	運行時間の正確性	正確性は高いが、到着時間を優先するため、柔軟な乗合ができず、乗合密度が低下する	正確性は低い、柔軟な運行が可能であり、高い乗合密度が実現できる
	データサーバー	不要(共用サーバ使用)であるが、拡張性に乏しい	クライアントサーバー型で高額であり、拡張性に富む
	GISソフト	不要(共用アプリケーション使用)	必要(5台に1システム)
	システムの試用	可能	不可
費用内容	初期費用	約40万円/月 (サーバー使用料、車載器レンタル等)	約1.5千万円 (サーバー、端末、車載器、ソフトウェア、システム設計等)
	保守費用 (通信費を含む)	上記に含む	約100万円
その他		実証実験としての実績のみ	全国50自治体で本運行を実施

※CTI(Computer Telephony Integration): 電話やFAXをコンピュータシステムに統合する技術のこと。

(参考) デマンド型乗合タクシーの概要

デマンド乗合タクシーは利用者からの要請（デマンド）に応じて、運行ルート、時間、乗降場所などを柔軟に対応させる仕組みであるが、配車システムや運行ルート設定等により、様々な種類がある。

現在運行中の乗合タクシーは、運行システムは非 I T 型で運行ルートは定時、定路線型である。

①配車システム

- ・ I T 型：カーナビ等の I T 技術を活用した配車システムを導入
- ・ 非 I T 型：無線等による配車

②運行ルート

- ・ 定路線型：運行ルートを定めて運行
 - 停留所型：決められた停留所で乗降
 - フリー乗降型：運行ルート内であれば乗降自由
- ・ 区域運行型：運行ルートを定めず区域内で運行
- ・ 迂回ルート型：路線の一部がデマンドルートとなり、予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行

■運行イメージ



出典：全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会ホームページ

■デマンド型交通システムの運行サービスイメージ

	特徴	サービスイメージ
定路線型	●運行ルート固定 ●利用する場合はルート上のバス停等で乗降	
区域運行型	●運行ルートを定めず区域内で運行 ●個人宅等と目的地を結ぶ	
迂回ルート型	●路線の一部がデマンドルート ●予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行	

●→ 走行ルート → 徒歩

■デマンド型運行パターンの比較

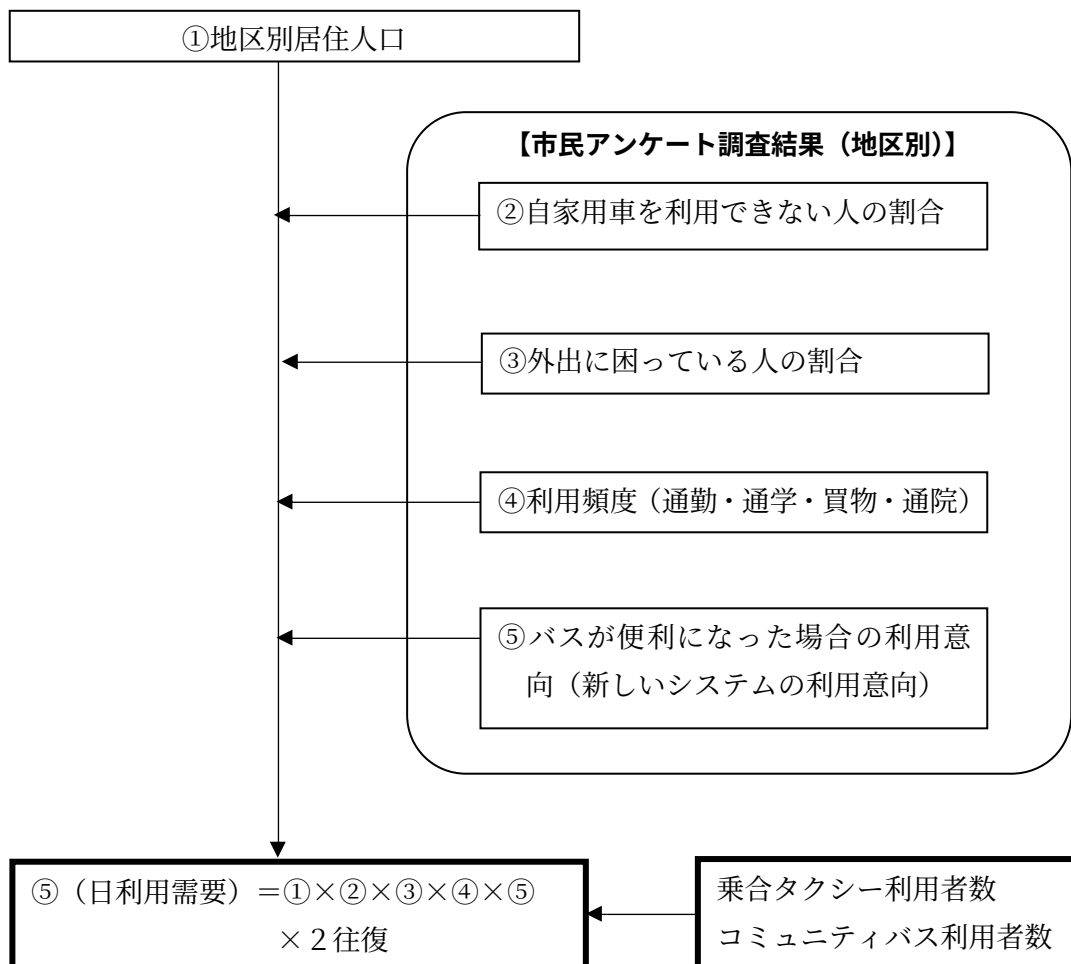
		デマンド型交通システム			
		定路線型	区域運行型	迂回ルート型	
利便性 (利用者)	アクセ ス性	●乗降場所まで移動が必要となる。 ●固定ルートのためルートから離れた施設へのアクセス性が低下。	●各地域内の需要を面的にカバーできるため、定路線型と比較して、ルート以外の主要施設へのアクセス性が向上。	●定路線型と比較してアクセス性が向上。	○
	利用の し易さ	●利用者にとって予約が必要で、利用の煩わしさがある。 ●運行サービスとしては、バス路線と同様に、運行回数が減少し、利用のし易さが低下。	●利用者にとって予約が必要で、利用の煩わしさがある。 ●自宅から目的地までドアトゥドアのため、高齢者等にとって安全に外出が可能。 ●乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時間が変化することもある。	●利用者にとって予約が必要で、利用の煩わしさがある。 ●運行サービスとしては、定路線型と同様に運行回数が減少し、利用のし易さが低下。	×
	速達性	●運行ルートは固定で、利用する場合はルート上のバス停等で乗降するため、速達性の改善は見込めない。	●運行ルートを定めず区域内で運行するため、定路線型と比較して、目的地への移動時間を大幅に短縮することが可能。	●デマンド区間を設けることにより、定路線型と比較して、目的地への移動時間の短縮が見込める。	△
事業性 (行政・事業者)	運行経 費	●需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能。 ●デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、オペレーター人件費や通信費等が必要。	●需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能。 ●デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、オペレーター人件費や通信費等が必要。	●路線の一部がデマンドルートのため、需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能。 ●デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、オペレーター人件費や通信費等が必要。	△
	交通事 業者への 影響	●タクシー事業者が運行した場合、保有車両（ジャンボタクシー、セダン）が有効に活用できる。	●タクシー事業者が運行した場合、保有車両（ジャンボタクシー、セダン）が有効に活用できる。 ●一般タクシー利用者と運行サービスの面で競合する可能性がある。	●タクシー事業者が運行した場合、保有車両（ジャンボタクシー、セダン）が有効に活用できる。	○

⑤事業採算性の検討

1) 利用者推計

【デマンド型乗合タクシーを導入した場合の利用者数の予測】

■利用者数予測の考え方



■デマンド型乗合タクシーの利用者数推計

地域区分	地区区分	①居住人口	②自動車を利用できない人	③外出に困っている人の割合	④外出頻度	⑤新しいシステムの利用意向	⑥日利用需要 ①×②×③×④×⑤×2
千代田地域	北部地区	17,653	17.8%	5.0%	0.33	20.9%	22
	中部西地区	13,056	19.1%	6.7%	0.36	22.1%	26
霞ヶ浦地域	中部東地区	6,223	20.0%	10.5%	0.32	21.0%	17
	東部地区	7,489	20.9%	8.9%	0.31	20.3%	18
	現況乗合タクシー利用者数	—	—	—	—	—	31
	現況コミュニティバス利用者	—	—	—	—	—	48
	合 計	44,421					162
	シャトルバス利用者	※霞ヶ浦地域利用者推計値に対し、現況乗合タクシーの利用者(大和田・湖岸線)のうち土浦方面への利用割合(約65%)を乗じた。					43

※ 観光客の需要は考慮していない。

2) 経費の概算

- ・デマンド型乗合タクシーには、携帯電話やGPSを活用したIT型の配車システムや、従来の無線による配車となる非IT型のシステムが存在するが、かすみがうら市においては、地形特性など顧客が面的に分布していることや幹線交通への乗継を考慮する必要があることから、IT型の配車システムを検討する。システムの決定については、今後、関係機関や交通事業者との調整や需要動向等を踏まえ決定するものとする。
- ・初期費用は、システム構築関連資料、PR周知費用、許認可申請関連費用、車両準備費用などがあるが、これらのうち可能なものはリース契約をすることにより、初年度と次年度以降との負担の平準化を図ることが可能となる。**(初期費用：約1,700万円)**
- ・運行費用は、車両借上げ費、オペレーター人件費、システム保守費用などがある。**(運行費用：約3,800万円／年)**

■初期費用の内訳

項目	内訳・内容
①システム構築関連費用	●ハードウェア・ソフトウェア ・配車システムとコンピュータ・車載機器に関する本体費用と、地域に合わせてカスタマイズするためのシステム設計費、設置工事費が必要 ●研修費用 ・効率的な運行を実現するための、オペレーター・ドライバーのスキル向上のための研修費用（数日程度）
②PR周知費用	●PRチラシ印刷 ・広報誌、ホームページ以外に、個別配布のためのチラシ・ポスターの作成 ●登録カードの作成費用 ・予約に必要な情報を記載するための登録カードの作成 ●乗継券・パス券の印刷
③許認可申請代行費用	・デマンド型乗合タクシーでは、委託交通事業者の保有資格に応じて新たに許認可の申請が必要
④車両ラッピング費用	・車両のラッピングや料金箱等の車両改造費用
⑤その他	・スタッフのユニホーム、備品、その他準備費用

■運営費用の内訳

項目	内訳・内容
①車両借上げ費	・公共性の高いサービスとして交通事業者と十分協議して設定
②オペレーター人件費	・地域の平均的時給により設定
③システム保守費	・利用方法の問い合わせ、トラブルの対応など保守費用（定額保守と実費保守の2種類から選択可能）

■運行経費単価の設定(平日運行)

項目	単価	備考
① 運行時間	14時間	6時～20時
② 運行日数	240日	年末年始・土・休日運休
③ 車両数	3台	
④ タクシー借上げ料金	2,500円/時	石岡市事例を参考
⑤ オペレーター人数	2人	
⑥ オペレーター単価	850円/時	

■運行経費単価の設定(土・休日)

項目	単価	備考
① 運行時間	6時間	10時～16時
② 運行日数	120日	土・休日日数
③ 車両数	2台	
④ タクシー借上げ料金	2,500円/時	石岡市事例を参考
⑤ オペレーター人数	2人	
⑥ オペレーター単価	850円/時	

■2地域合計運行経費(平日運行、IT型)

単位:円

		初年度	次年度以降	備考
初期投資額	システム構築関連費用	15,000,000	0	他自治体事例を参考
	P R周知費用	500,000	0	他自治体事例を参考
	許認可申請代行費用	1,000,000	0	他自治体事例を参考
	車両ラッピング費用	300,000	0	他自治体事例を参考
	その他	500,000	0	他自治体事例を参考
	小計	17,300,000	0	
運行経費	運行費(借上げ料)	25,200,000	25,200,000	①×②×③×④
	オペレーター人件費	5,712,000	5,712,000	①×②×⑤×⑥
	システム保守費	1,000,000	1,000,000	他自治体事例を参考
	通信費	800,000	800,000	他自治体事例を参考
	小計	32,712,000	32,712,000	
	合計	50,012,000	32,712,000	
シャトルバス		14,286,000	14,286,000	現行コミュニティバス経費の5/7
合計		64,298,000	46,998,000	

※運行日:平日のみ運行

※参考:ITを活用したデマンド型乗合タクシーの導入事例分析調査(平成17年3月、東北運輸局)

■2地域合計運行経費(土休日観光客対応、IT型)

単位:円

		初年度	次年度以降	備考
初期投資額	システム構築関連費用	15,000,000	0	他自治体事例を参考
	P R周知費用	500,000	0	他自治体事例を参考
	許認可申請代行費用	1,000,000	0	他自治体事例を参考
	車両ラッピング費用	300,000	0	他自治体事例を参考
	その他	500,000	0	他自治体事例を参考
	小計	17,300,000	0	
運行経費	運行費(借上げ料)	28,800,000	28,800,000	①×②×③×④(平日+土休日)
	オペレーター人件費	6,936,000	6,936,000	①×②×⑤×⑥(平日+土休日)
	システム保守費	1,000,000	1,000,000	他自治体事例を参考
	通信費	800,000	800,000	他自治体事例を参考
	小計	37,536,000	37,536,000	
	合計	54,836,000	37,536,000	
シャトルバス		20,000,000	20,000,000	現行コミュニティバス経費
合計		74,836,000	57,536,000	

※運行日:平日(14時間借上げ)、土休日(6時間借上げ)

※参考:ITを活用したデマンド型乗合タクシーの導入事例分析調査(平成17年3月、東北運輸局)

3) 概算の事業収支

- ・デマンド型乗合タクシーとシャトルバスを合わせて、年間約 5,750 万円の運行経費を必要とするが、利用者推計結果から得られた収支予測を踏まえると、これまでの市の負担額と比べて約 1,000 万円（3,600 万円－2,600 万円（削減経費））の増額と予測される。

■概算事業収支

内 訳			金額	備考
運行経費概算(円)			¥57,536,000	①
乗合 タクシー	収入(円)	利用者推計値(人/年)	38,880	②
		運賃(円)	¥400	③
		収入(円)	¥15,552,000	④＝②×③
シャトル バス	収入(円)	利用者推計値(人/年)	10,320	⑤
		運賃(円)	¥600	⑥
		収入(円)	¥6,192,000	⑦＝⑤×⑥
収入計(円)			¥21,744,000	
収支(円)			¥-35,792,000	④－①

※ 観光シャトルバスの収入は考慮していない。

2-5 計画の期間

本事業は、中期的に取り組む課題も含まれているため、実現に要する期間を考慮し、計画期間を5年間（平成22年度～平成26年度）とする。

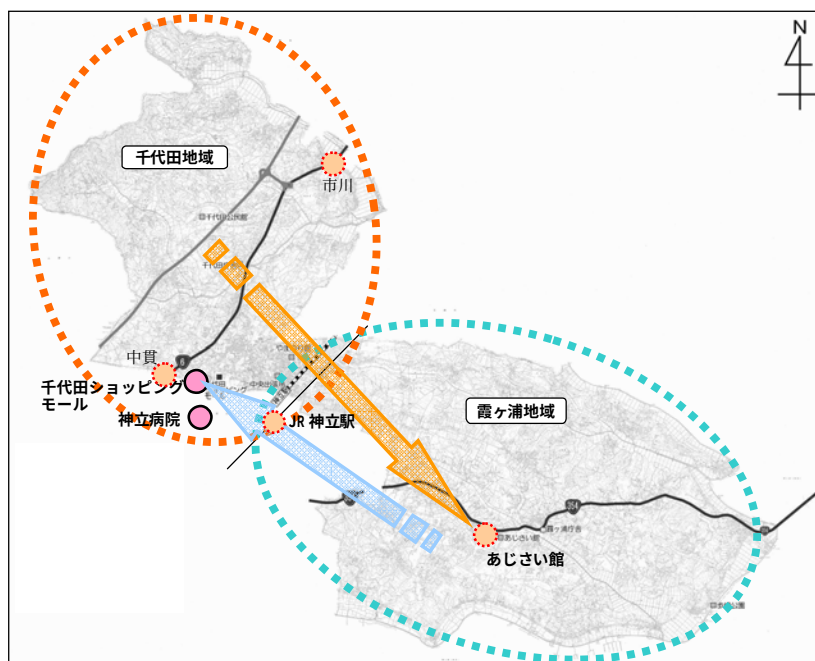
2-6 事業の概要及び事業の実施主体

（1）コミュニティバスの運行廃止とデマンド型乗合タクシーの運行見直し

①事業概要

- ・コミュニティバス運行区間では、バス事業に見合う利用者需要は期待できないと考えられるため廃止し、霞ヶ浦地域で運行開始された地域内移動の小需要利用者に対応したドアトゥドアのデマンド型乗合タクシー（区域運行型）への統合を図る。とくに千代田地域への運行拡大とサービス水準の向上を図る。
- ・市民の移動ニーズを考慮し、市外の神立駅・神立病院に加え、霞ヶ浦地域からは千代田ショッピングモール、千代田地域からはあじさい館まで運行し、利便性の向上および地域の一体性を確保する。
- ・観光客の利便性に対応するため土休日も運行する。

■デマンド型乗合タクシー運行エリア図



②実施主体

- ・運営主体：かすみがうら市
- ・運行主体：美並タクシー、千代田タクシー

③計画期間

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
デマンド型乗合タクシー	実証運行	→	本格運行	→	→

(2) シャトルバスの運行

①事業概要

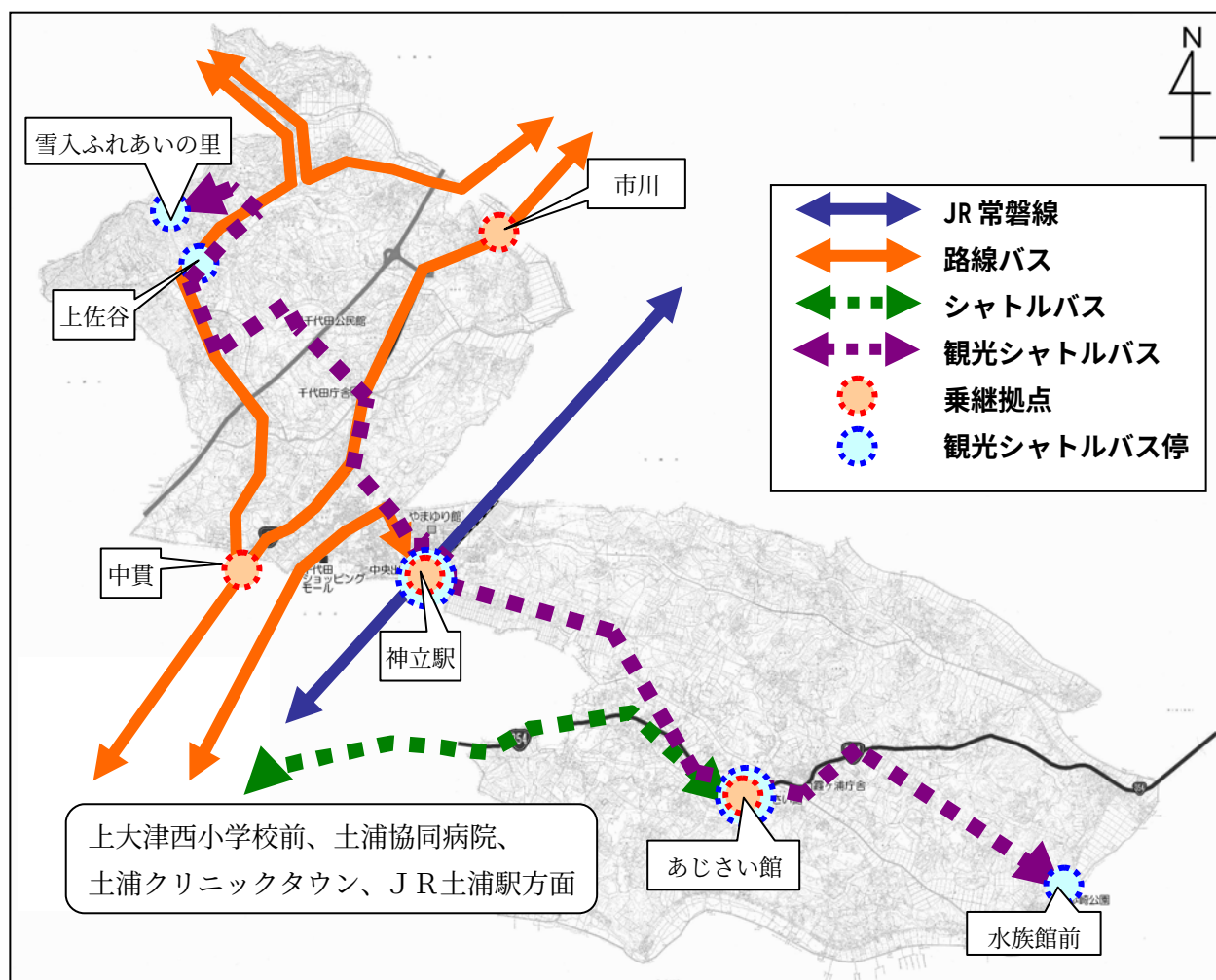
- ・土浦方面への移動ニーズの対応、地域内移動の役割分担の明確化、千代田地域との公平性確保等の観点から、現在運行中の乗合タクシーのルート进行再編成し、域外交通は幹線交通が担うものとしてシャトルバスの運行を図る。かすみがうら市域外は、現在の乗合タクシーの乗降場所（土浦クリニックタウン、土浦協同病院、JR 土浦駅東口）と上大津西小学校前に停車する。
- ・車両については、既存コミュニティバスを統合廃止することとなるため、この車両の活用を図る。
- ・さらに、神立駅と主要観光施設を結ぶ観光シャトルバスを運行し、観光客の利便性向上や地域活性化を図る。

②実施主体

- ・運営主体：かすみがうら市
- ・運行主体：バス事業者

③計画期間

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
シャトルバス	実証運行		本格運行		



(3) 路線バスの運行サービスの向上

①事業概要

- ・路線バスの利用者は減少傾向であるが、残る5路線のうちつくば国際大学東風高校線を除く4路線は土浦石岡方面などを連絡する重要な路線であり、引き続き通勤、通学、買物、通院等の多様な目的に対応し、地域交通の幹線路線として機能の維持向上を図る必要がある。
- ・アンケート調査結果によるとバス等への利用転換を促進するためには、運行本数を増やすことが条件と考えられるため、現状の使用車両台数及び運転手人数を維持しながら、可能な範囲で運行本数の増便を図る。

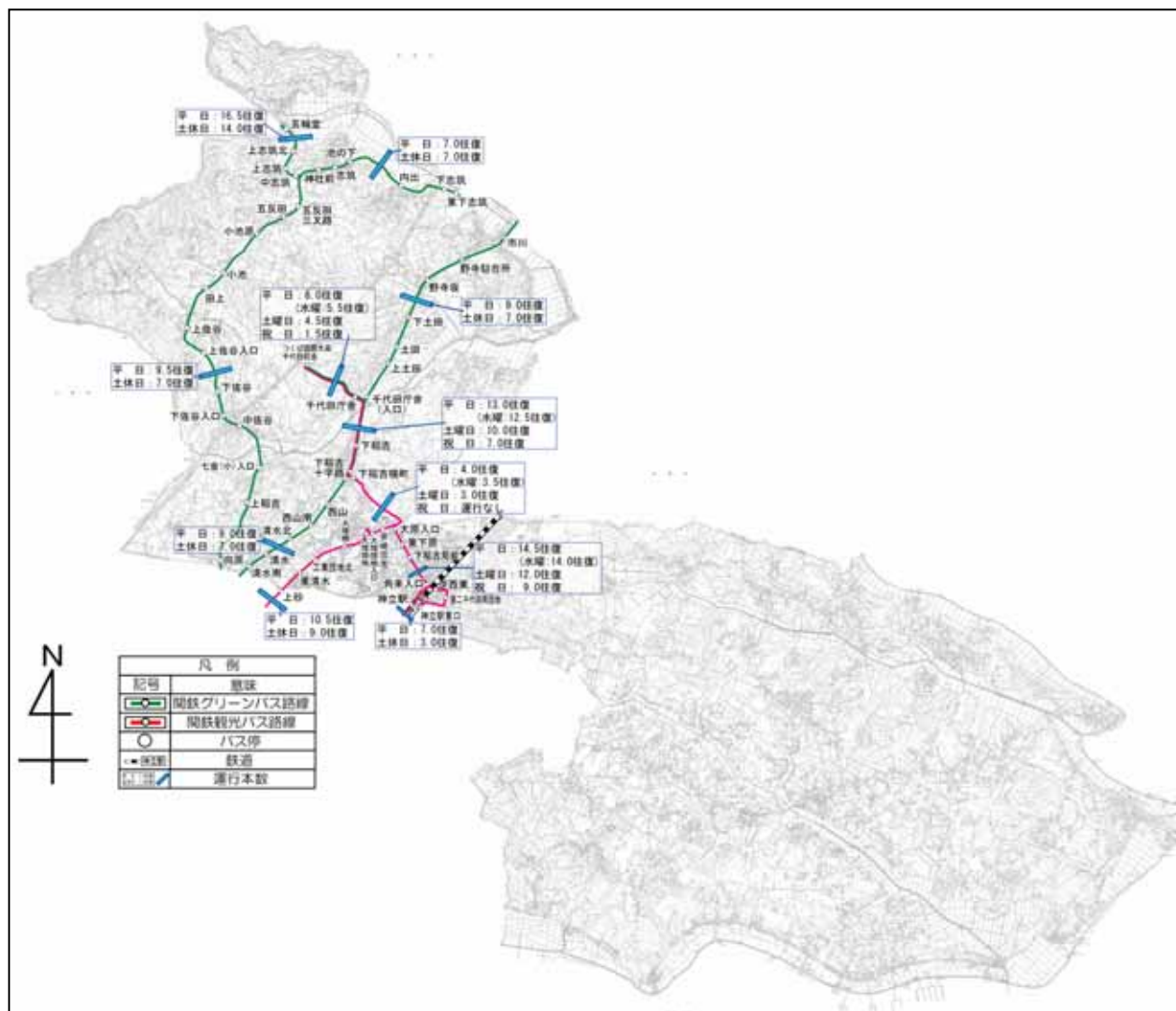
②実施主体

- ・関鉄グリーンバス（株）、関鉄観光バス（株）

③計画期間

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
運行サービス向上	時期未定				

■路線バスルート図



出典：バス会社ホームページ

(4) 乗継拠点におけるバス停設備の充実

①事業概要

- ・公共交通利用者に対して、乗継拠点（JR 神立駅、あじさい館、市川バス停、中貫バス停等）において、各路線の発着の情報提供、風雨を避けてバスを待てる上屋、サイクルアンドライドシステムなど、バス待合空間の環境を整備する。



②実施主体

- ・バス事業者
- ・かすみがうら市

③計画期間

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
乗継拠点におけるバス停設備の充実					

(5) 簡易型バスロケーションシステムの導入（通過お知らせ情報の提供）

①実施概要

- ・乗継拠点および主要なバス停留所に費用の安い簡易型のバスロケーションシステムを導入し、バスの通過の有無を情報提供する。
- ・バスの通過の有無を停留所で情報提供することにより、安心して利用できる環境整備を行う。
- ・携帯電話でも確認できるようにする。

■システムイメージ



②実施主体

- ・かすみがうら市
- ・バス事業者

出典：ITS アライアンス（株）あしあとランプ パンフレット

③計画期間

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
簡易型バスロケーションシステム					

(6) バリアフリー化の推進

①事業概要

- すべての人に利用しやすい公共交通とするため、車両のバリアフリー化はもとより、交通結節点となる JR 神立駅へのエレベータ等の設置や案内情報の提供などを促進する。

②実施主体

- バス事業者
- かすみがうら市

③計画期間

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
バリアフリー化の推進					

(7) 運賃制度の改善

①事業概要

- 現状の利用目的や利用層を考慮し、利用者の利便性向上や高齢者の交通事故防止の一環による高齢者の利用しやすい運賃設定となるように、以下の運賃制度の改善を行う。

【乗継運賃の導入】

- 乗継運賃の導入により公共交通利用による負担を軽減し、利用しやすい環境を提供する。

	乗合タクシー	シャトルバス	観光シャトルバス
乗合タクシー (400 円/回)	—	600 円 (+200 円)	
シャトルバス (600 円/回)	600 円 (+0 円)	—	600 円 (+0 円)
観光シャトルバス (400 円/回)	600 円 (+200 円)		—

【乗継共通パス券の発行】

- 地域内のデマンド型乗合タクシーや路線バスがシームレスに利用できる共通パス券の発行など利用者が誰でも公共交通を利用しやすい環境を提供する。

【高齢者運賃の割引】

- 高齢者 (65 歳以上) で、道路交通法第 104 条の 4 の規定により、運転経歴証明書の交付を受けた者に対して、路線バスやデマンド型乗合タクシーの運賃を半額にするなど公共交通への利用促進と交通事故の削減を目指す。

②実施主体

- かすみがうら市
- 交通事業者 (バス・タクシー)

③計画期間

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
乗継運賃の導入	導入				
乗継共通パス券の発行			時期未定		
高齢者運賃の割引			時期未定		

(8) まちづくりと一体となった市民参加型の仕組みづくり

①事業概要

- ・公共交通に対する市民ニーズにきめ細かく対応した運行や、市内の集客施設等の送迎車両の有効活用など、効率的かつ効果的な運行を実現するとともに、地域のまちづくりと一体となって持続可能な事業運営を図るため、NPO法人などによる市民参加型の運営体制の組織化を目指す。
- ・また、回数券の地域での一括共同購入、商店街や観光施設、地元企業とのタイアップ等による利用促進を図る。

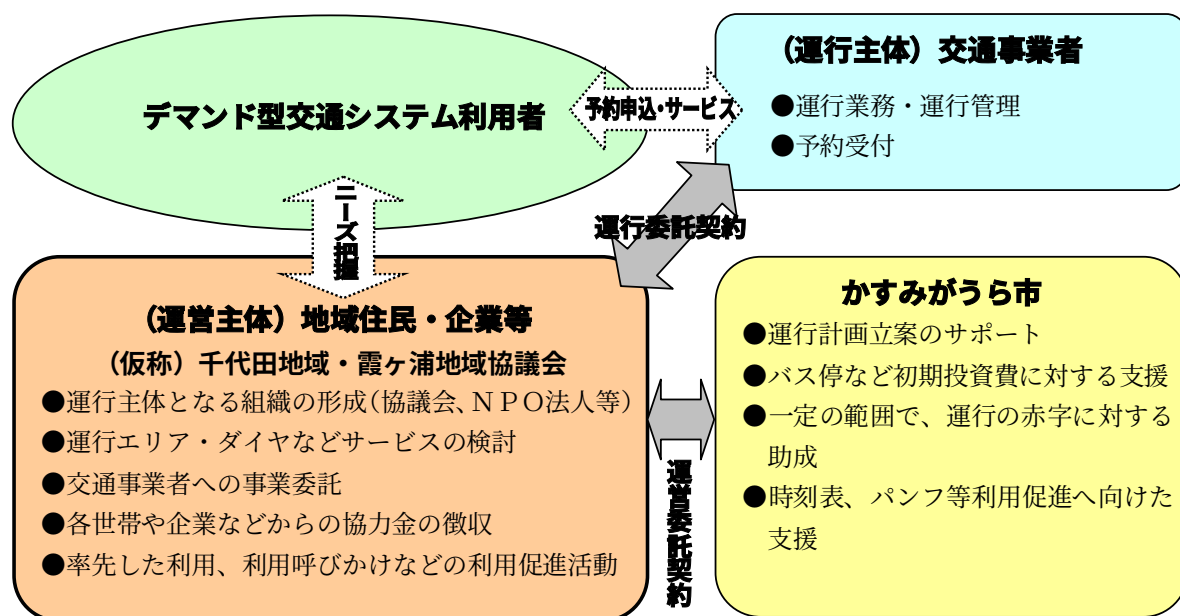
②実施主体

- ・かすみがうら市
- ・かすみがうら市民
- ・交通事業者（バス、タクシー）
- ・地元企業

③計画期間

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
市民参加型の仕組みづくり					

■デマンド型交通システムの運営方法イメージ



(9) モビリティマネジメントの展開

①事業概要

- ・ 行政、市民、交通事業者、地元企業の協働により、一体となった持続可能な仕組み作りを推進し、公共交通に関する意識改革の必要性から、地域の公共交通の実情を明示、把握し、全ての市民等が公共交通の正確な共通認識を持ち、公共交通の問題に当事者意識を持つ。
- ・ 地域にとって必要な公共交通とはどのようなものか、市民と行政が協働で検討する。
- ・ 利用者が自らの努力で持続させていく公共交通であるという意識を持てるようなモビリティマネジメントを行い、意見交換会、コミュニティアンケート、意識付けのためのツールの配布などをきっかけとして、継続して市民参画や公共交通利用促進を得られるよう推進する。

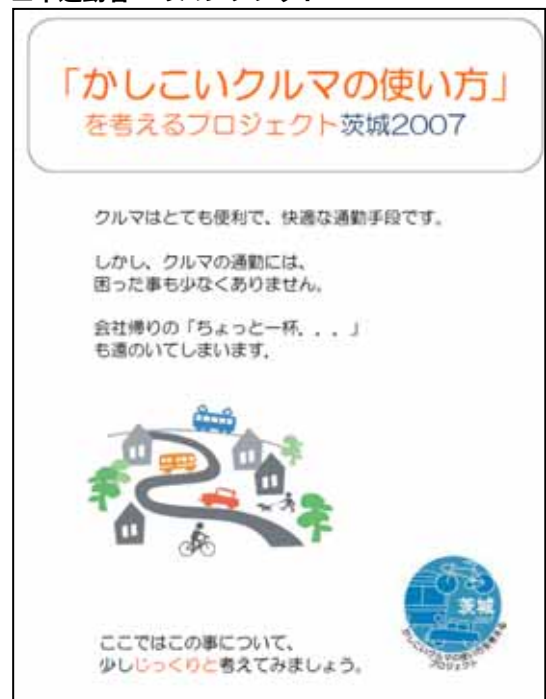
■モビリティマネジメントを活用した授業



■高校生向けリーフレット



■車通勤者へのパンフレット



出典:茨城県公共交通活性化会議ホームページ

②実施主体

- ・ かすみがうら市
- ・ かすみがうら市民
- ・ 交通事業者（バス、タクシー）
- ・ 地元企業

③計画期間

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
モビリティマネ ジメントの展開	—————▶				

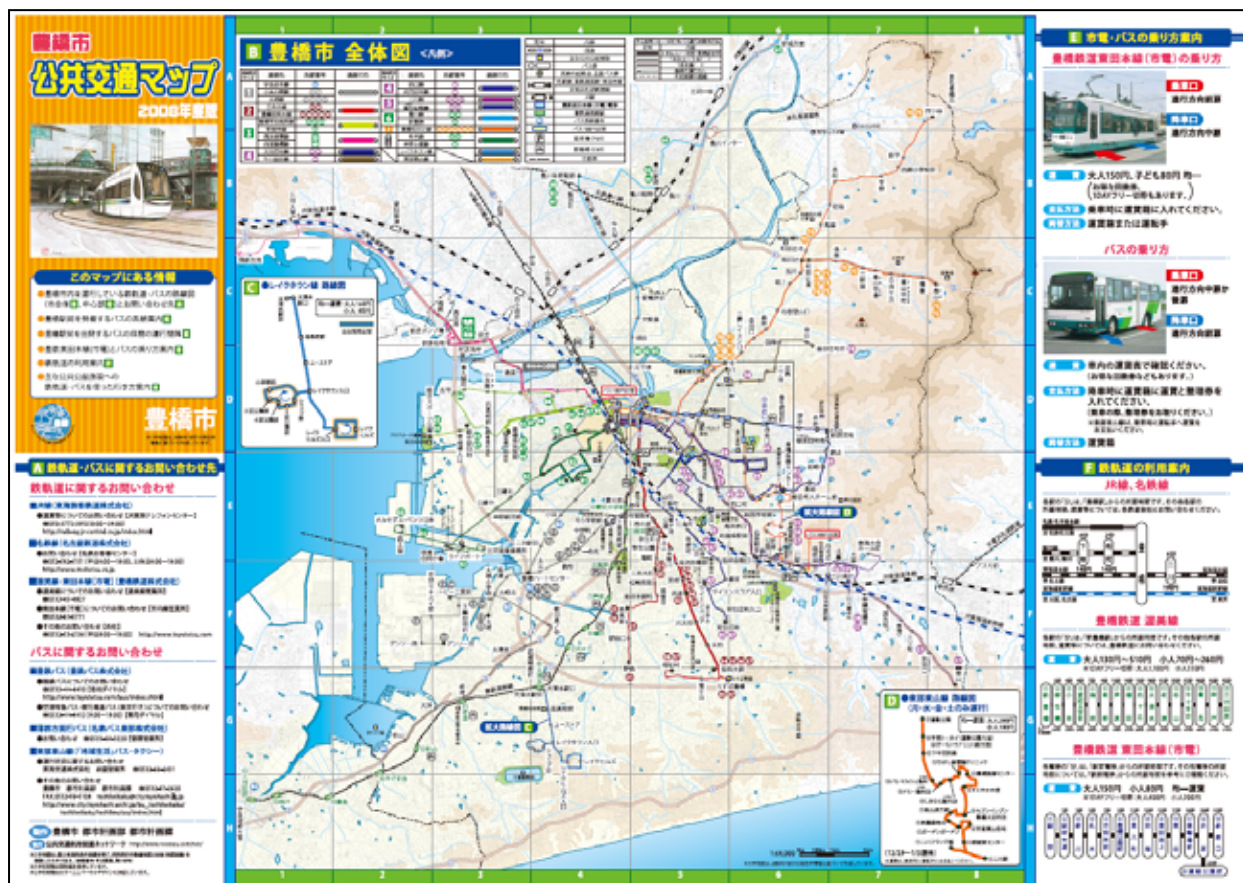
(10) 利用促進方策の実施

①事業概要

【市内公共交通マップの作成】

- ・市民全体に便利な公共交通運行の周知を図るため、目的地となる施設配置とともに、公共交通の路線や乗り場の位置、利用方法等が記載されたマップを作成、配布を行う。

■ 公共交通マップの例（出典:豊橋市）



【乗合タクシーやシャトルバスのネーミング】

- ・乗合タクシーやシャトルバスをより市民が親しみ、生活に根付いた交通手段としていくために、ネーミング（愛称）やマスコット（イメージキャラクター）を市民から募集する。

■マスコット（イメージキャラクター）の例



【WEBサイトの作成】

- ・公共交通マップ、運行ダイヤ、バス等の位置情報等の様々な情報をWEBサイトに一元化し、パソコンや携帯電話から必要な情報を収集できるようにする。

【かすみがうら市への転入者へのPR】

- ・かすみがうら市に転入してきた人においては、市内の交通状況を充分周知していないことから、転入届出等の際に、窓口において公共交通マップや公共交通関連グッズ等を渡し、公共交通利用促進をPRする。

②実施主体

- ・かすみがうら市
- ・交通事業者（バス、タクシー）

③計画期間

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
公共交通マップの作成、配布	→				
WEBサイトの作成、公開	→				
デマンド乗合タクシー等へのネーミング	実施				
かすみがうら市への転入者へのPR	→				

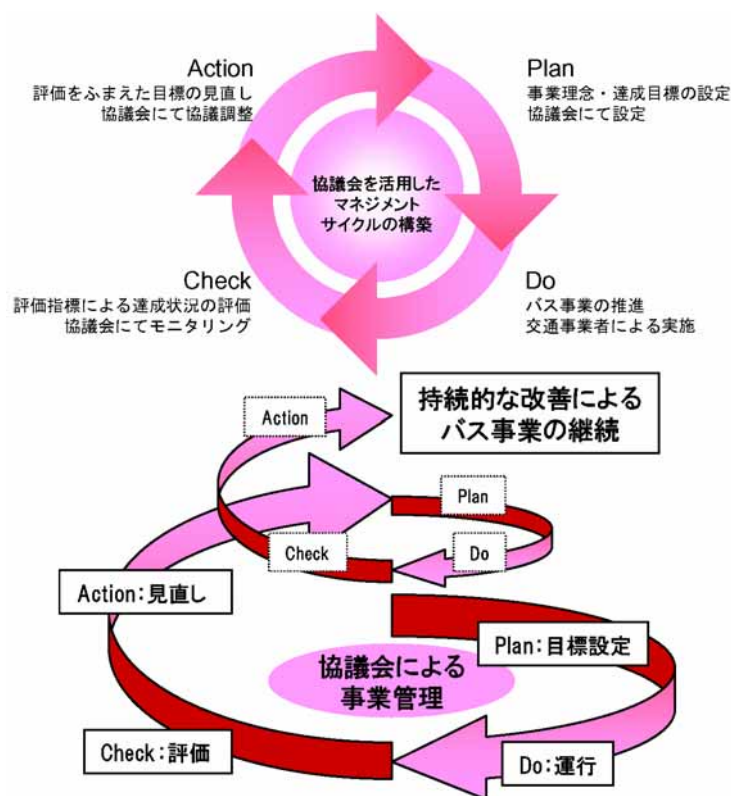
(11) P D C Aサイクルにもとづく事業評価の実施

①事業概要

本事業については、事業性を逐次評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた改善などを行うため、「かすみがうら市地域公共交通会議」を継続して運営し、P D C Aサイクルにもとづく、モニタリング、評価を行う。

設定した数値目標に対して、事業の実施、評価、評価を踏まえた運行見直し等の改善策の実施を行う。

■P D C Aサイクルの概念



出典：コミュニティバスの事業評価の手引き

②実施主体

- ・ かすみがうら市地域公共交通会議

③計画期間

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
事業評価の実施	→				

参 考 資 料

I. アンケート調査等集計結果概要

I-1 アンケート調査の概要

アンケート名称		対象（配布数）	実施方法	実施期間	回答数	回答率
アンケート調査	市民アンケート	市民（3,000 票）	15 歳以上の市民を対象に無作為抽出し、郵送配布、回収方式	2009/9/9 ～9/18 迄	1,194 票	39.8%
	自動車通勤者アンケート	市内の 4 事業所（500 票）	市を通して配布回収	2009/8/31 ～9/12 迄	246 票	49.2%
	集客施設アンケート	市内の公共施設等 9 施設（9 票）	郵送配布、回収方式	2009/8/31 ～9/12 迄	9 票	100.0%
ヒアリング調査	公共交通利用者ヒアリング	神立駅（西口、東口）バス停、 神立病院前バス停、 コミュニティバス車内	バス停で待っている人や、バスに乗り込んでいる人に直接ヒアリング	2009/9/2,6 ,10.11,12	140 票	
	観光施設等来訪者ヒアリング	市内の公共施設 4 箇所、 民間果樹園 2 箇所 計 6 箇所で実施	観光施設等来訪者に直接ヒアリング	2009/9/5,6	246 票	

I-2 市民アンケート調査結果

(1) 日常的な交通行動について

「運転免許の保有状況」は全地区で 80% 前後となっており、「外出時の利用交通手段」を見ると、「通勤・通学」、「買物」、「通院」全てにおいて、「自家用車を運転」が突出している。

「通勤・通学」では、「行き先」が市外（東京都内、土浦市、石岡市など）との回答が多く見られ、利用交通手段では、「自家用車を運転」が最も多くなっている。逆に、「路線バス」や「コミュニティバス」等の公共交通の利用はあまりみられない。

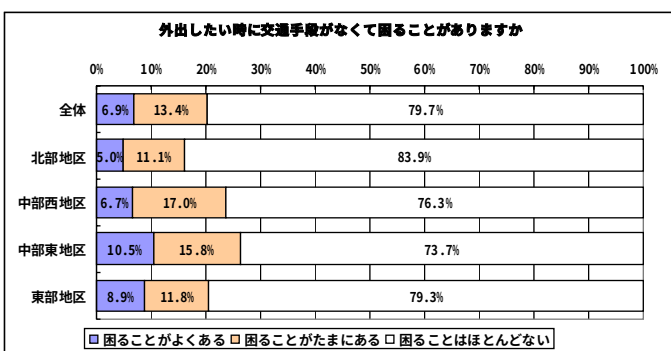
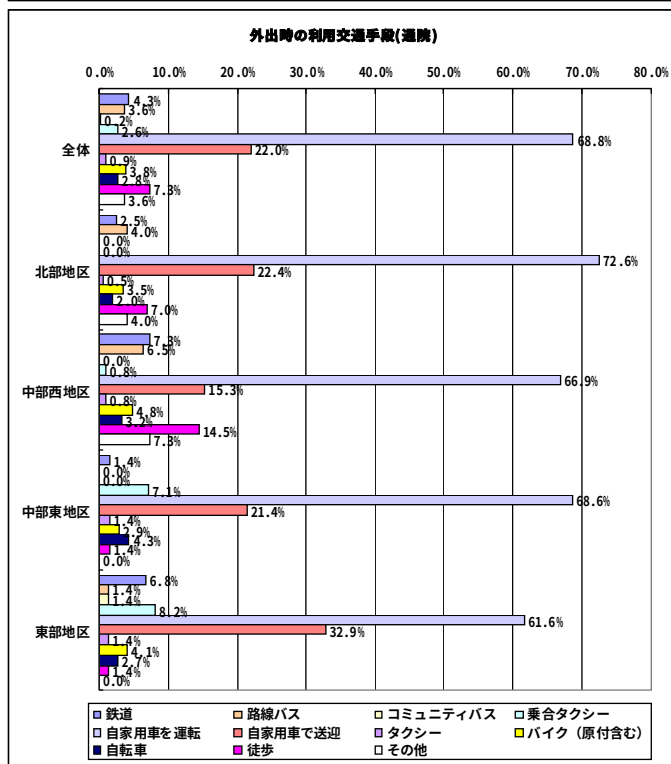
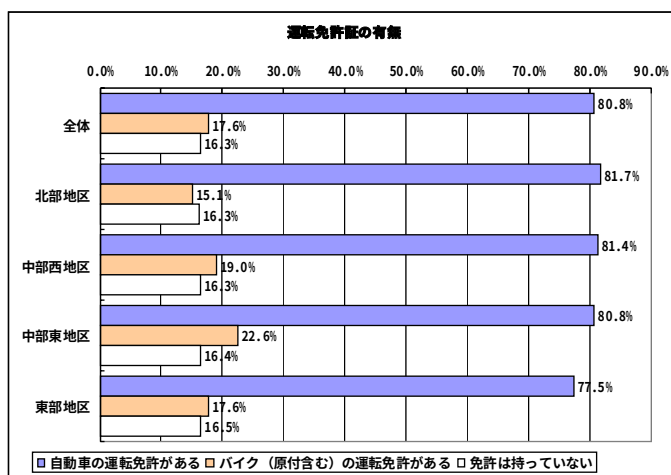
「通院」は、「1 ヶ月に 1 回程度」、「2 ～ 3 ヶ月に 1 回程度」の回答が多く、利用手段も「自家用車を自分で運転」、「自家用車で送迎」が多くなっている。「中央東部地区」と「東部地区」では、「乗合タクシー」の利用も若干見られる。

また、「外出したい時に交通手段が無くて困ることがありますか」の問いに対しては、全ての地区で「困ることはほとんどない」が 80% 前後となっている。

逆に、「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と答えた人の半数以上は「家族の人に自動車で送ってもらう」と回答しており、いずれも主に自家用車を利用していることが判る。

さらに、「市内でバス等を利用したことがありますか」に対しては、70% 前後が「利用したことがない」と回答しており、「路線バスを利用」に至っては、全体で 5% 程度と低くなっている。「市のコミュニティバスを利用していますか」、「市の乗合タクシーを利用していますか」でも同様に、「利用している」と答えた人は 10% 以下となっており、「乗合タクシー」では、半数以上が「利用していないし、知らない」と回答している地区も見られる。

このように、かすみがうら市においては自家用車への依存度が非常に高く、路線バス等の公共交通利用はほとんど見られない結果となっている。また、「コミュニティバス利用ガイド」、「コミュニティバス」などの認知度がやや低く、利用率の低下につながっていると考えられる。



（２）公共交通の利用意向について

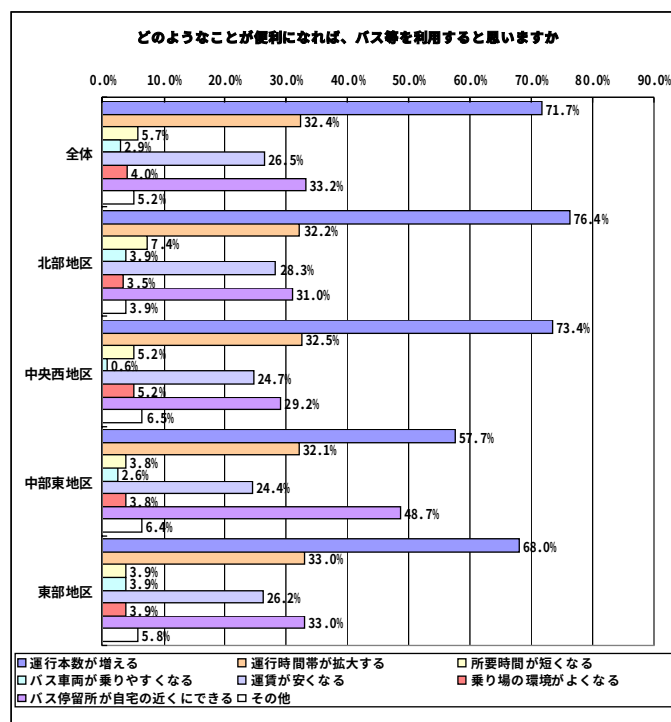
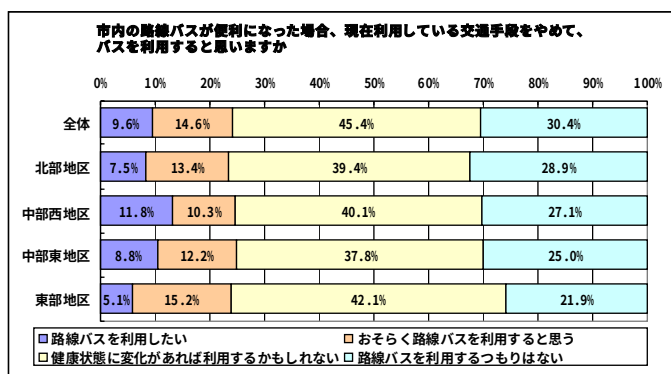
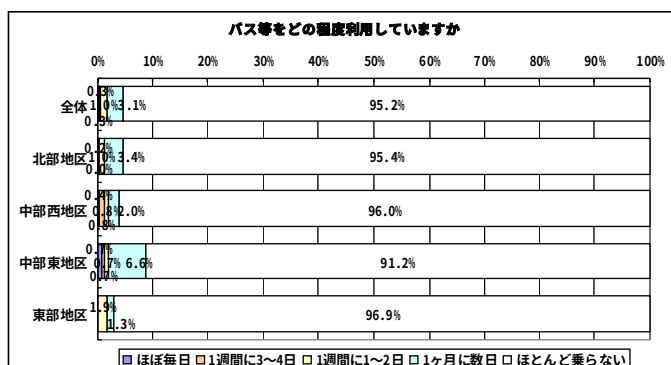
「バス等をどの程度利用していますか」では、（１）日常的な交通行動で記した通り、自家用車利用が非常に高いことから、「ほとんど乗らない」が90%を超える結果となっている。

「自宅近くのバス停留所がどこにあるか、ご存じですか」では、7割近くが「バス停留所の場所を判っている」と答えているが、「市内を走行しているバスの「乗り方」を知っていますか」、「市内を走行しているバスの「運賃」を知っていますか」では、5割から8割程度が「知らない・わからない」と回答しており、「ほとんど乗らない」ために、認知度が低くなっていると考えられる。

こうした現状から、今後のバス利用について、「市内の路線バスが便利になった場合、現在利用している交通手段を利用すると思いますか」では「健康状態に変化があれば利用するかもしれない」の回答が4割程度と最も多くなっており、「おそらく路線バスを利用すると思う」、「路線バスを利用するつもりはない」、の順となっている。

また、「便利なバス等が運行されれば、そのバス等を使って外出することが増えると思いますか」においても、「車を利用しているので、増えない」の回答が5割近くを占めているが、「外出が増える」、「おそらく外出が増える」の回答も4割程度を占めており、利便性が向上されればバスを利用したいと考えていることが判る。

さらに、「どのようなことが便利になれば、バス等を利用すると思いますか」では、「運行本数が増える」への要望が最も多く、全体で70%を超えている。次いで、「バス停留所が自宅近くにできる」、「運行時間帯が拡大する」、「運賃が安くなる」の順となっており、問7（２）と合わせて考えると、「運行本数が1時間に2便程度」で、乗降場所は自宅から「かなり近い（200m程度以内）」、運賃は「200円程度まで」が利便性の高いバスとなり、利用増につながると考えられる。



(3) 公共交通の維持・確保について

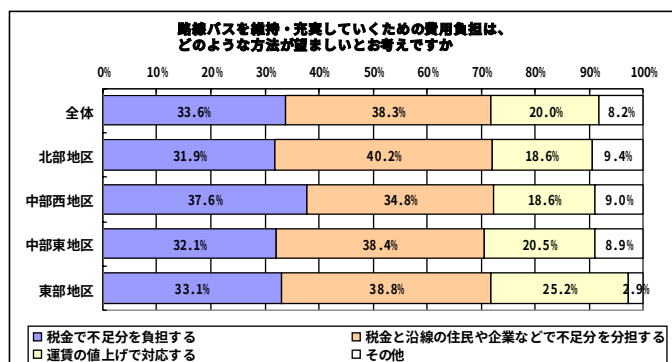
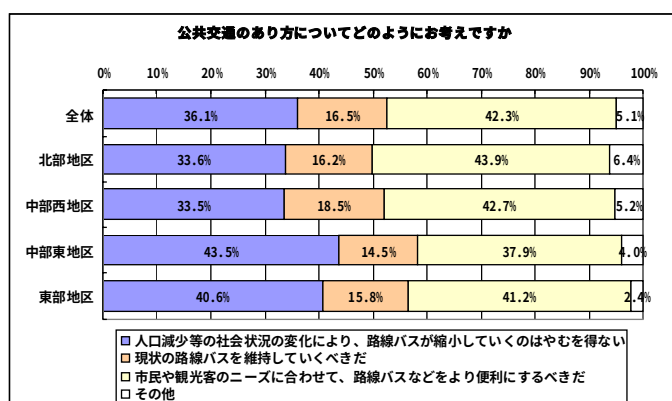
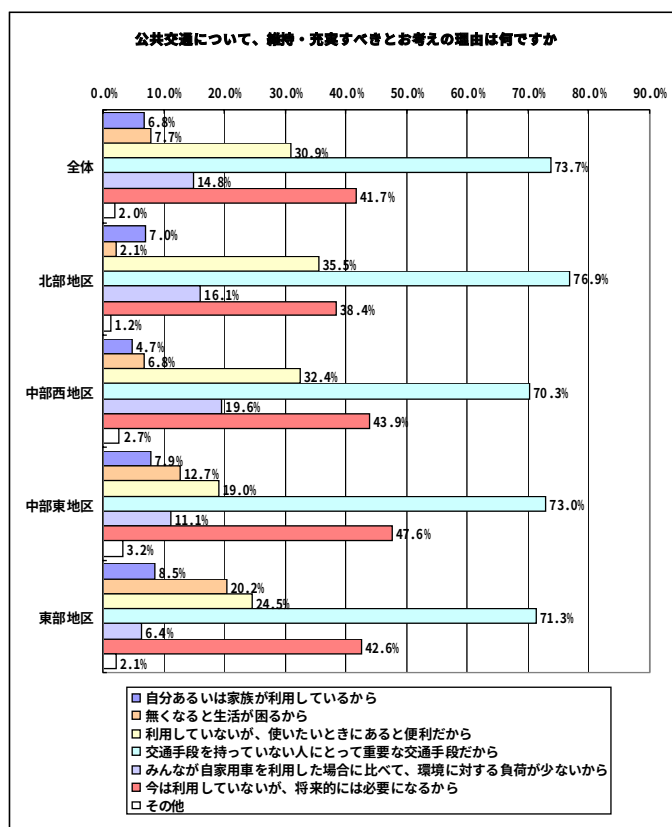
「公共交通について、維持・充実すべきとお考えの理由は何ですか」では、「交通手段を持っていない人にとって重要な交通手段だから」が70%を超え、次いで「今は利用していないが、将来的には必要になるから」が40%前後となっている。逆に、「自分あるいは家族が利用しているから」や「無くなると生活が困るから」では、約2%～約20%と低くなっている。

「公共交通のあり方についてどのようにお考えですか」では、「人口減少等の社会状況の変化により、路線バスが縮小していくのはやむを得ない」と「市民や観光客のニーズに合わせて、路線バスなどをより便利にすべきだ」が、それぞれ40%程度で拮抗している。

「路線バスを維持・充実していくための費用負担は、どのような方法が望ましいと考えますか」においても、「税金で不足分を負担する」と「税金と沿線住民や企業などで不足分を負担する」が30～40%で拮抗している。逆に、「運賃の値上げで対応する」は10%以下となっている。

自動車への依存が高いにもかかわらず維持・確保への要望が高いのは、回答者自らが今後迎える高齢化等への不安から来るものであると推察される。

今後、さらなる高齢化の進展により生活交通を必要とする人が増えていくことを考えると、地域の状況・意向を踏まえ、バス事業者や行政、住民が一体となって検討を進めていく必要がある。



(4) クルマの利用

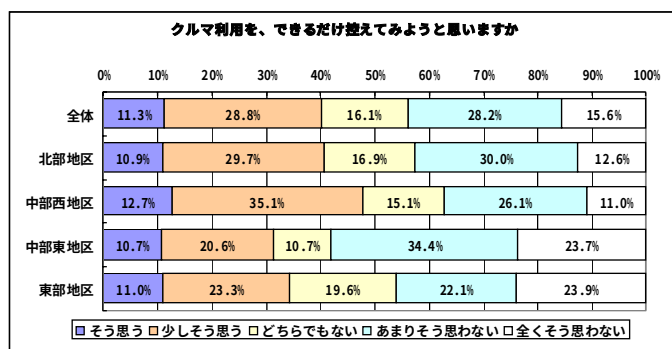
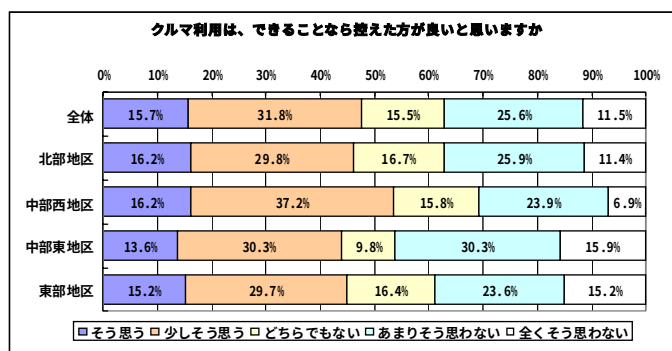
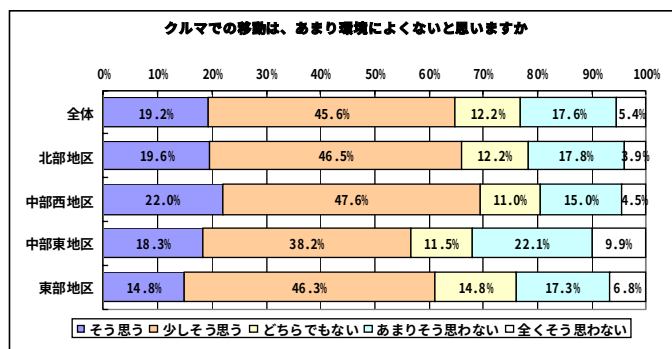
先述したとおり、アンケート結果を見ると、かすみがうら市は自家用車への依存度が非常に高いことが判るが、「クルマでの移動は、あまり環境に良くないと思いますか」では、「そう思う」、「少しそう思う」を合わせると、半数以上が環境に良くないと考えている。

危険性についても同様に、「そう思う」、「少しそう思う」が半数を超えている。

健康への影響については、比較的「そう思う」、「少しそう思う」が多くなっているが、中部東地区では、「あまりそう思わない」、「全くそう思わない」の方が多く、約 50%となっている。

一方、「クルマの利用は、できることなら控えた方が良いと思いますか」では、比較的「そう思う」、「少しそう思う」の方が多くなっているが、「クルマ利用を、できるだけ控えてみようと思いますか」では、地区によっては「あまりそう思わない」、「全くそう思わない」の方が多くなっている。

近年、環境負荷の軽減やエコドライブなどが言われており、「自家用車の利用は控えたい」と考えているにもかかわらず、現実には、バス路線の廃止等、公共交通のサービスが縮小しており、自家用車をかわざるを得ない状況となっていると考えられる。

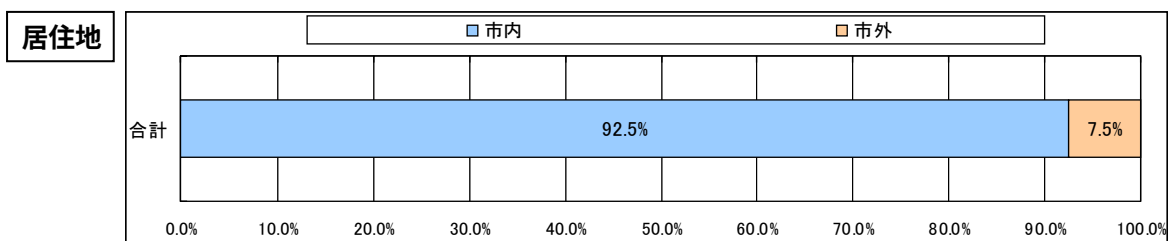
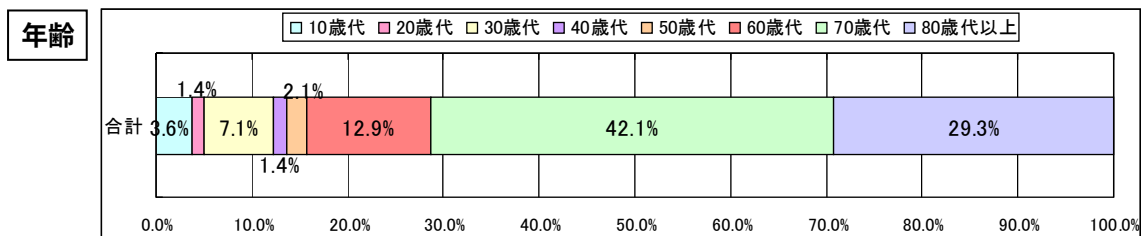


I-3 公共交通利用者ヒアリング調査結果

(1) 回答者の個人属性

回答者のうち、「70歳代」が42.1%を占め一番多くなっており、60歳以上の高齢者が、84.3%と多い反面、「20歳代」が1.4%と少なく、回答は高齢者によるものとなっている。

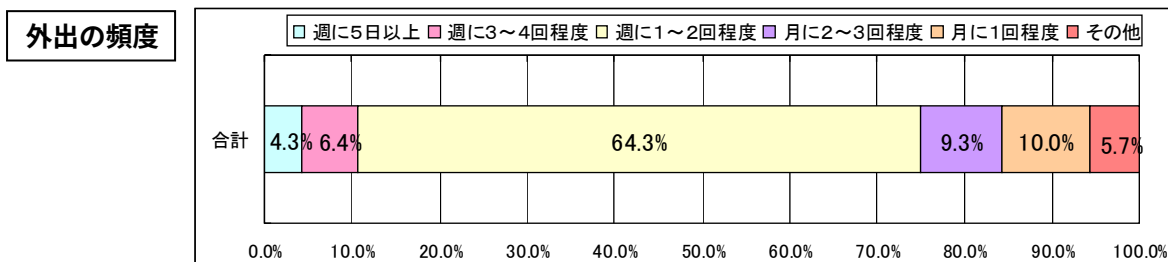
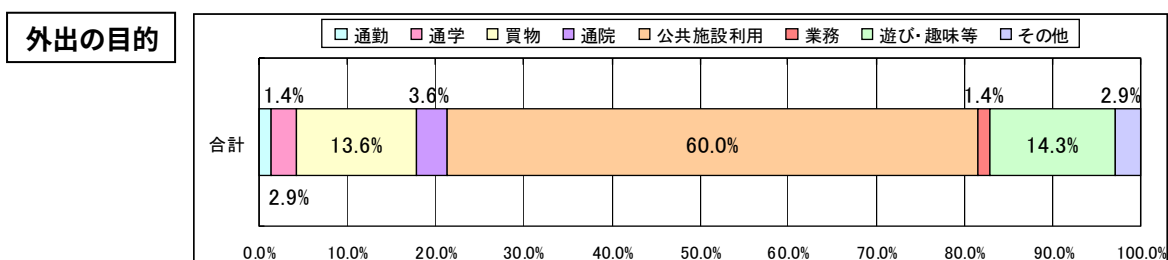
回答者の92.5%が「市内」に居住していることから、かすみがうら市民が利用者の中心になっている。



(2) 利用特性について

回答者の60.0%が「公共施設利用」を目的としており、次いで「遊び・趣味等」が14.3%、「買物」が13.6%と自由目的の利用が多い。

回答者の64.3%が「週に1～2回程度」を挙げており、コミュニティバスの運行頻度である週2回と同等の頻度になっていて、コミュニティバスの運行に合わせた外出頻度になっていると考えられる。



(3) バスに対する評価について

「運行本数」について、回答者に「満足している」と回答した人がおらず、38.5%の回答者が「やや不満」「不満」を挙げていることから、現行の運行本数に対して見直しが必要と考えられる。

「運行時間帯」について、41.4%の回答者が、「満足」「やや満足」を挙げているが、26.4%の回答者が「やや不満」「不満」を挙げていることから、現行の運行時間帯に対して若干変更するといった検討が必要と考えられる。

「運賃」について、58.6%の回答者が、「満足」「やや満足」を挙げており、現行の運賃に対して満足していると考えられる。

「バス停留所までの距離」について、48.6%の回答者が、「満足」「やや満足」を挙げているが、23.5%の回答者が「やや不満」「不満」を挙げていることから、現行のバス停の位置について、少し検討が必要であると考えられる。

「総合的なバスの利用しやすさ」について、「満足」「やや満足」を挙げた回答者が全体の52.9%となっており、公共交通利用者にとって、現在のバスは、総合的に利用しやすいものとして認識されていると考えられる。



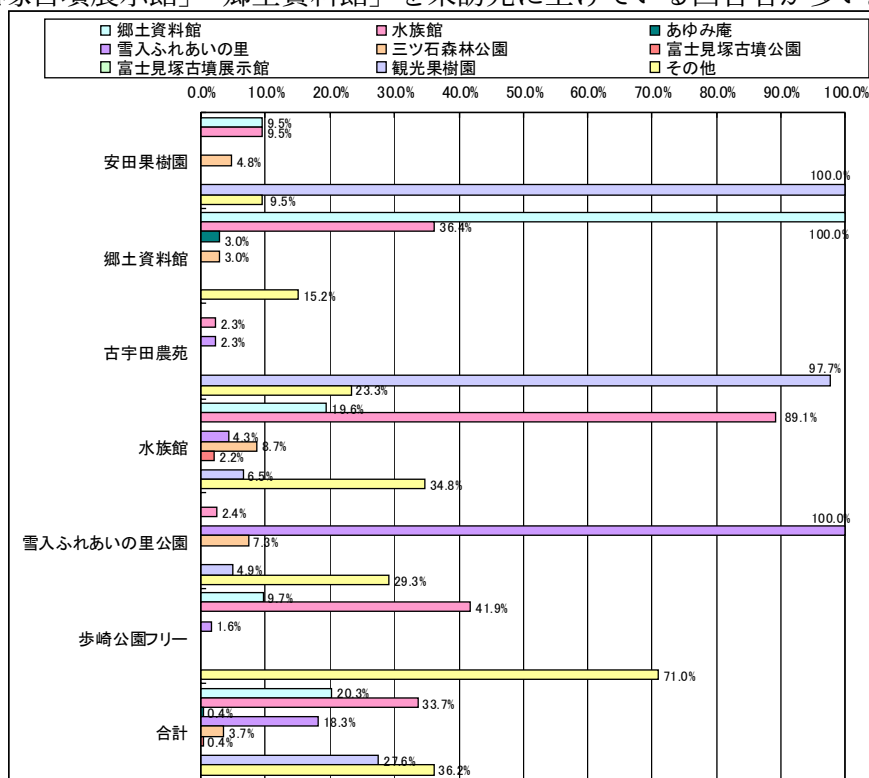
(4) バスについて改善して欲しいこと

意見内容	票数
コミュニティバスの運行について	12
自由乗降について	4
コミュニティバスのダイヤについて	8
コミュニティバスの運行日を元の週3回に戻して欲しいことについて	10
増便について	5
バス停について	5
コミュニティバスの神立駅バス停について	4
バス停などの表示や PR について	3
運賃について	4
コミュニティバスの維持について	7
感謝について	2
この調査について	4
その他	3
計	71

I-4 観光施設等来訪者ヒアリング調査結果

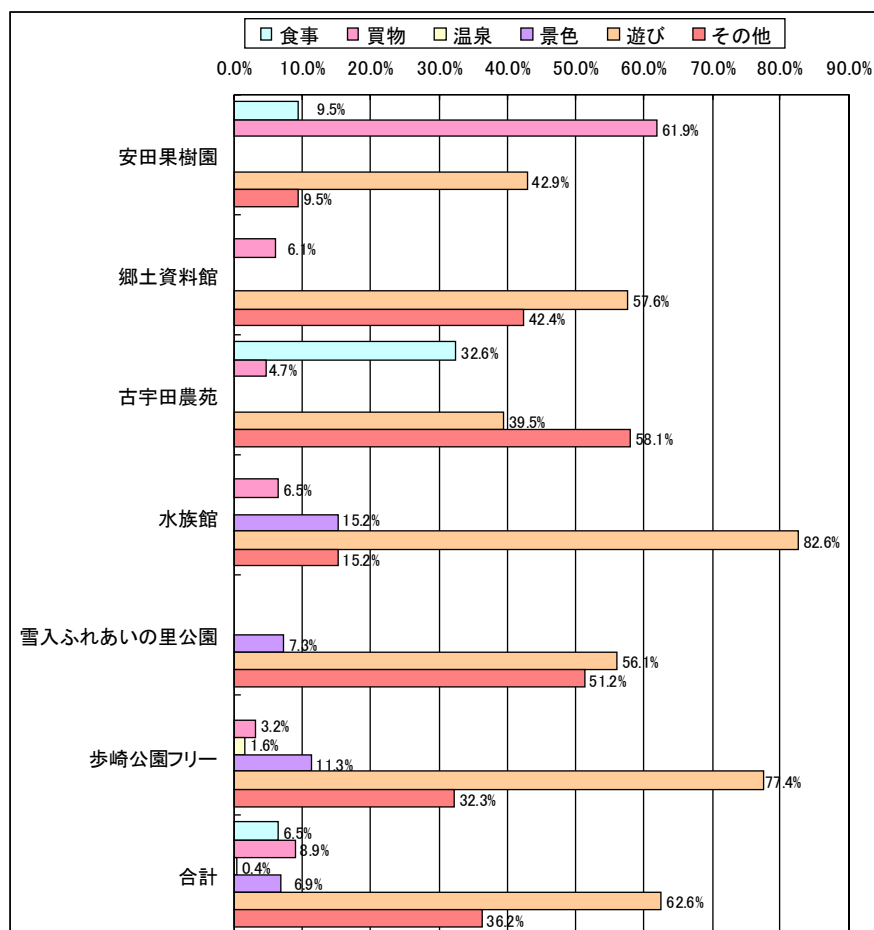
(1) 来訪先について【複数選択可】

「水族館」「富士見塚古墳展示館」「郷土資料館」を来訪先に上げている回答者が多い。



(2) 来訪時の目的【複数選択可】

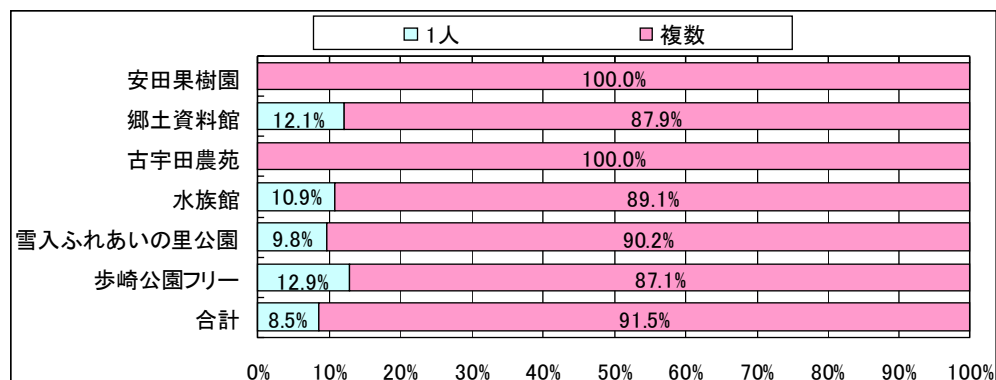
目的として、果樹園では、「食事」「買物」が、他の施設では、「遊び」が多い。



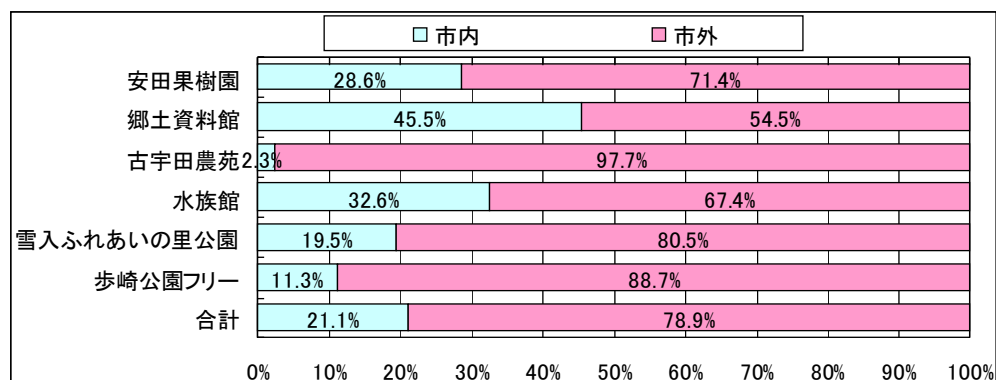
(3) 来訪時の人数と居住地

全体として、「複数」での来訪が回答者全体で 91.5%と多く、「市外」から来訪された回答者が回答者全体で 78.9%と多くなっている。

来訪時の人数

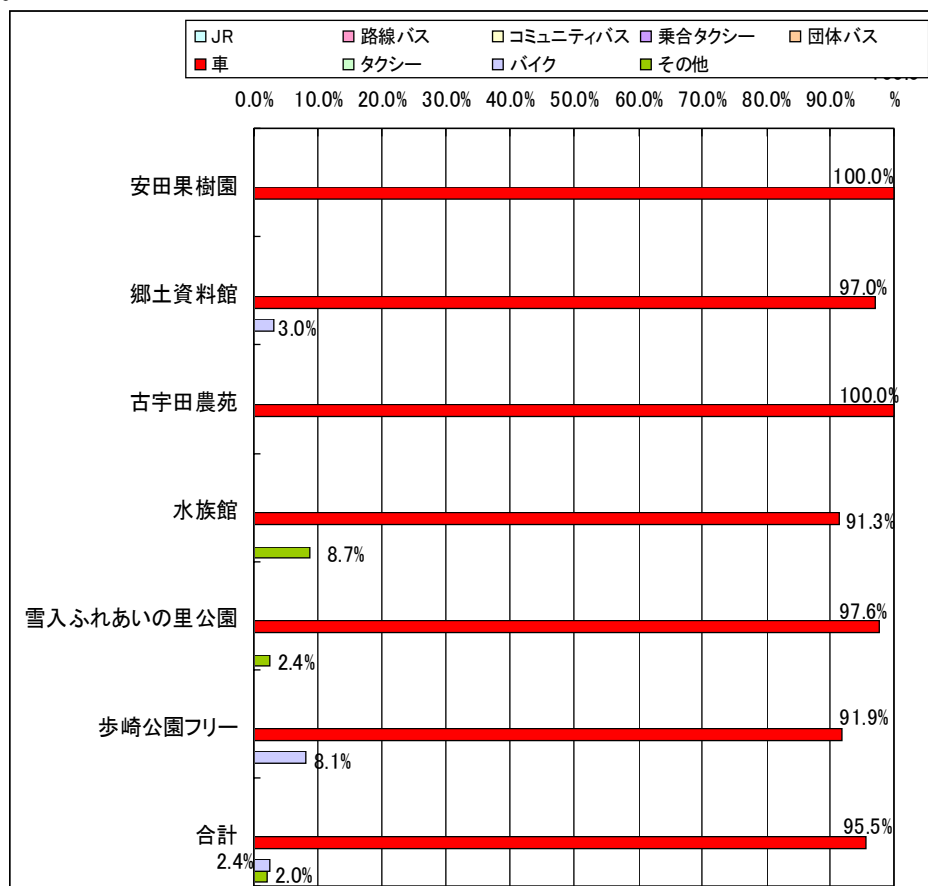


居住地



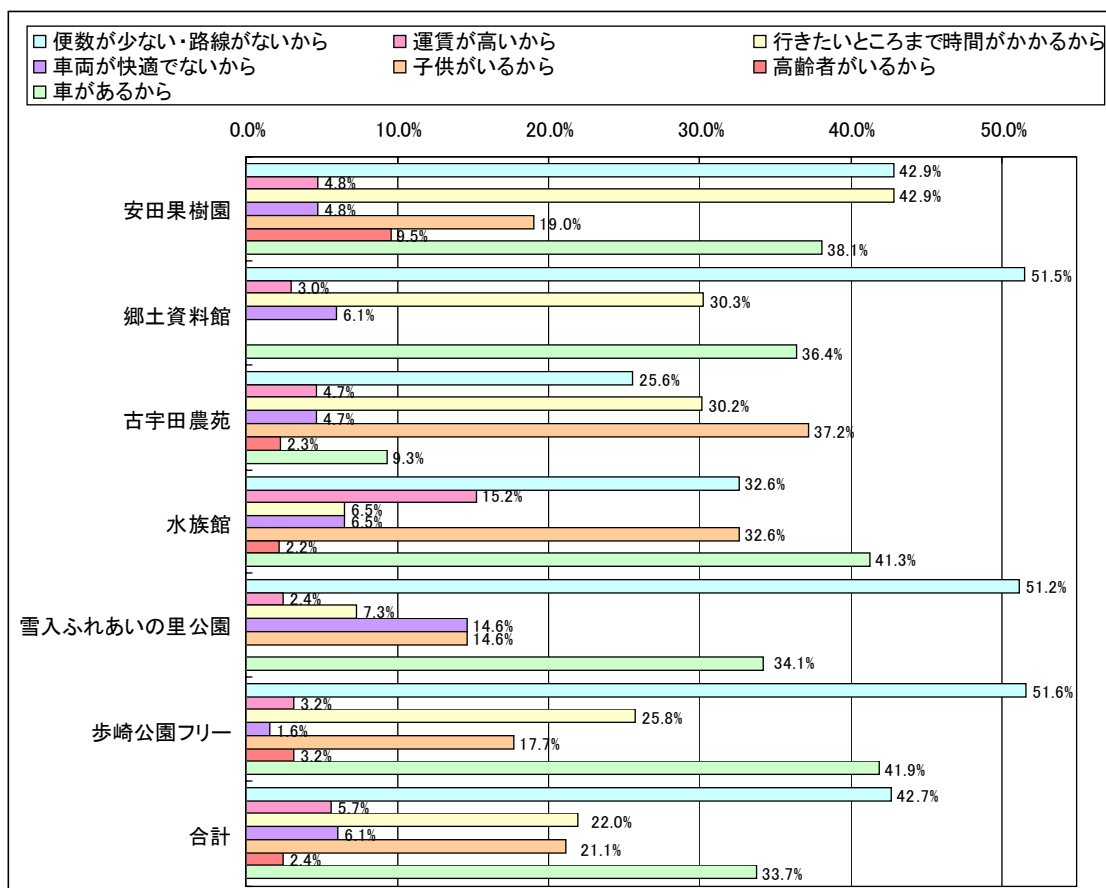
(4) 来訪時の交通手段について【複数選択可】

「車」での来訪が回答者全体で 95.5%と多く、「路線バス」等の公共交通で来訪された回答者は居なかった。



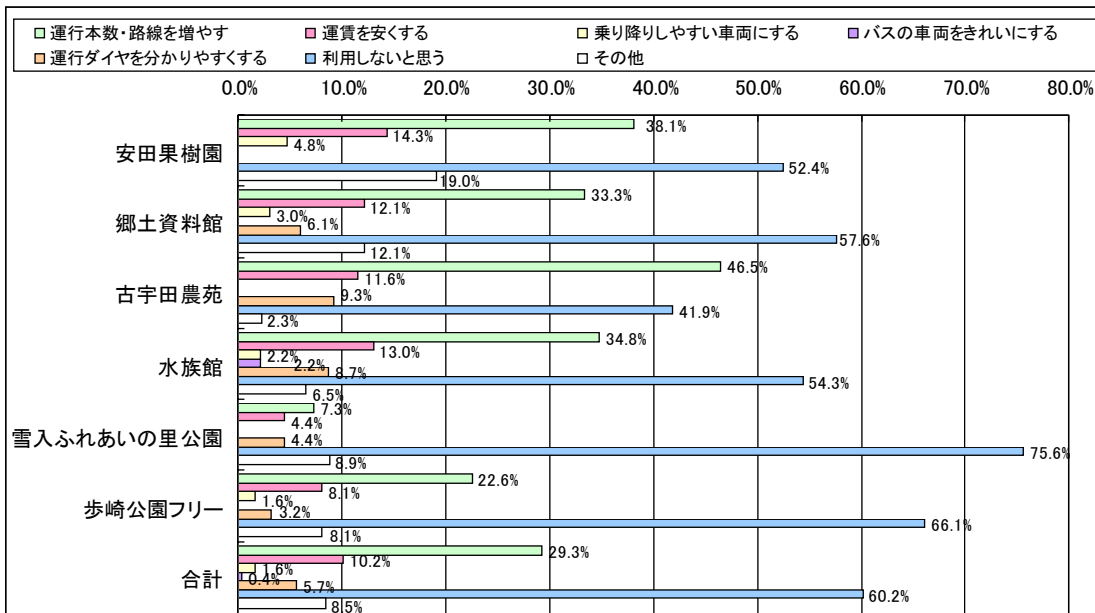
(5) 来訪時に路線バス等公共交通を利用しなかった理由について【2つまで選択可】

JRやバス等に関することでは、「便数が少ない・路線がないから（回答者全体で 42.7%）」、「行きたいところまで時間がかかるから（回答者全体で 22.0%）」という回答が多く、回答者自身に関することでは、「車があるから（回答者全体で 33.7%）」、「子供がいるから（回答者全体で 21.1%）」という回答が多い。これらのことによって、施設への来訪手段が「車」中心になっていると考えられる。



(6) 何が改善されれば路線バス等を利用したいと思いますか。【2つまで選択可】

「運行本数・路線を増やす」を改善すれば、バス等を利用する方が回答者全体で 29.3%いる一方で、改善策が行われてバス等が使いやすくなっても、「利用しないと思う」という回答者が回答者全体で 60.2%いる。



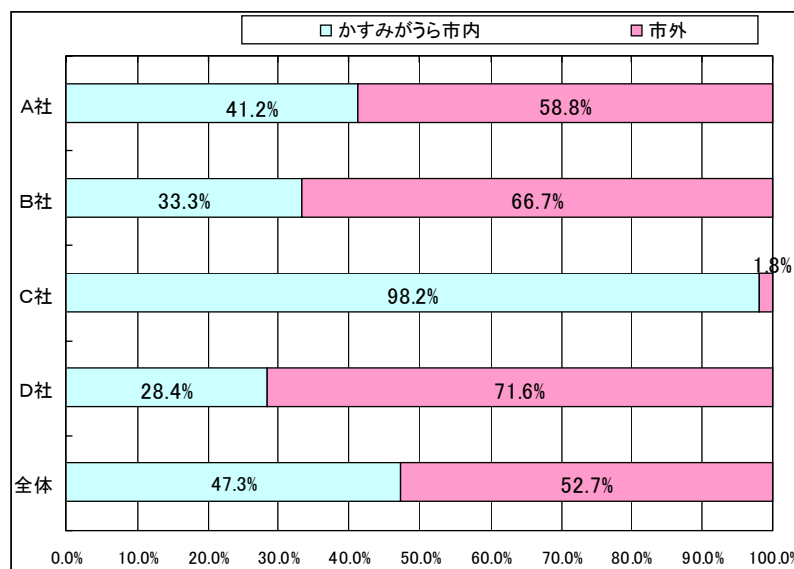
I-5 自動車通勤者アンケート調査結果

(1) 回答者の居住地と自宅の駐車場の有無について

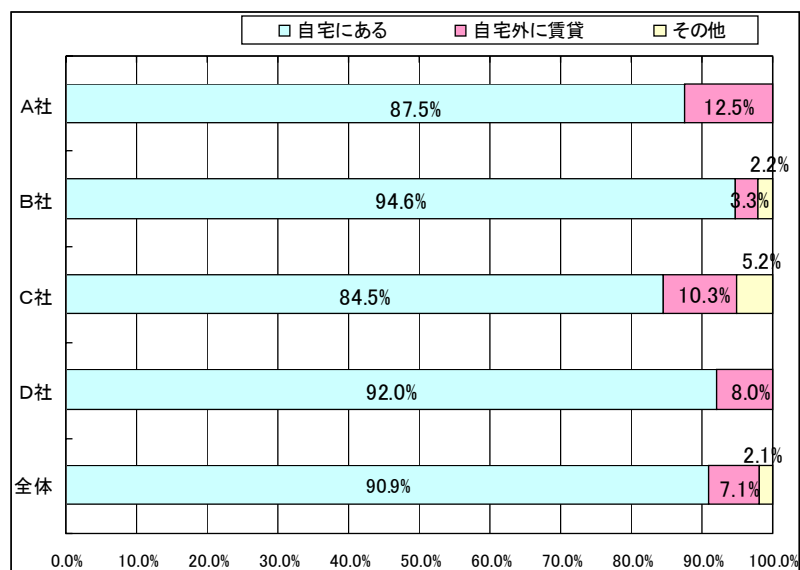
回答者の「居住地」について、かすみがうら市に居住している回答者が、C社で98.2%と高くなっているが、他の事業所は市外から通勤している人が多くなっている。

回答者の「自宅の駐車場の有無」について、大半の人が自宅に駐車場を持っている。

居住地



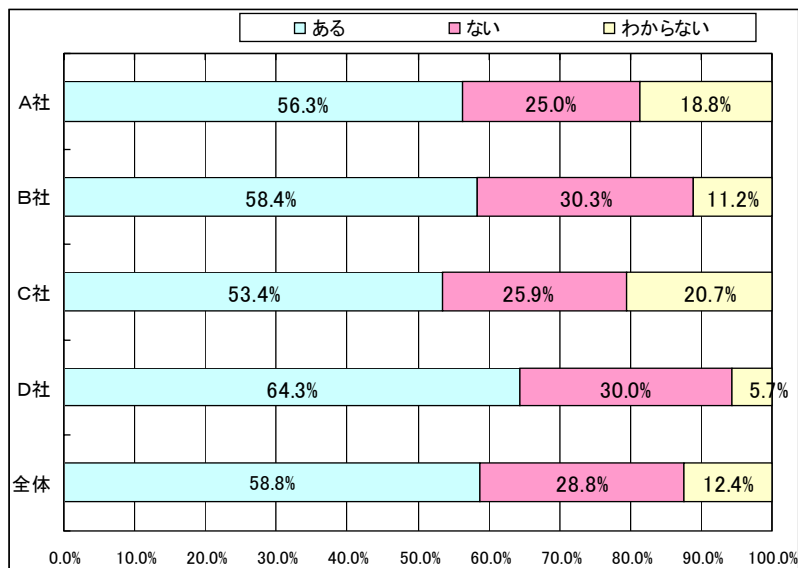
自宅の駐車場の有無



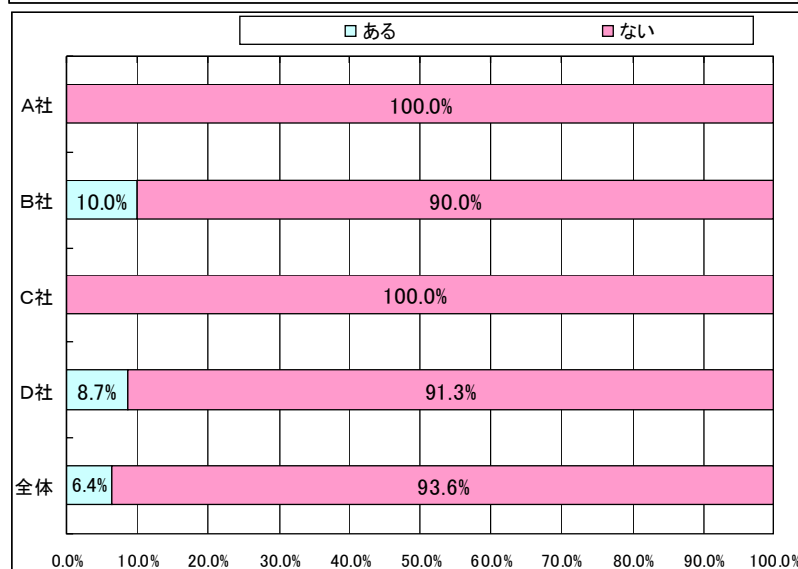
(2) バスの利用状況について

自宅付近にバス停があると回答した人が回答者全体の 58.8% となっている。しかし、最近バスに乗ったことがある人は、回答者全体の 6.4% と少ないが、自動車通勤者の一部の人がバスに最近乗っている。また、市内を走行するバスの乗り方を知っている人は、回答者全体の 20.3% であり、自動車通勤者でも一部のの人にバスの乗り方が認知されている。また、市で発行している「コミュニティバス利用ガイド」を持っている人は、回答者全体の 5.6% であり、ガイドを認識している人も含めても回答者全体の 18.2% であることから、自動車通勤者でも一部のの人に「コミュニティバス利用ガイド」が保有、認知されている。

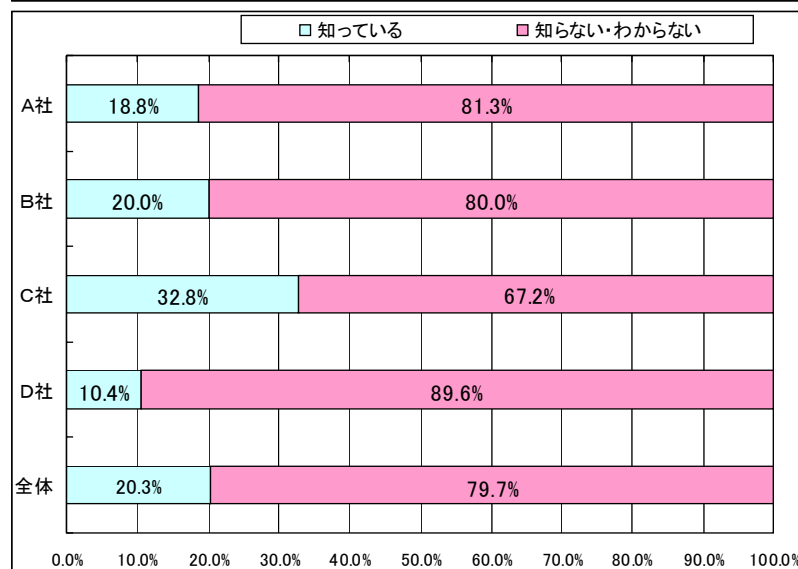
自宅の最寄りバス停の有無



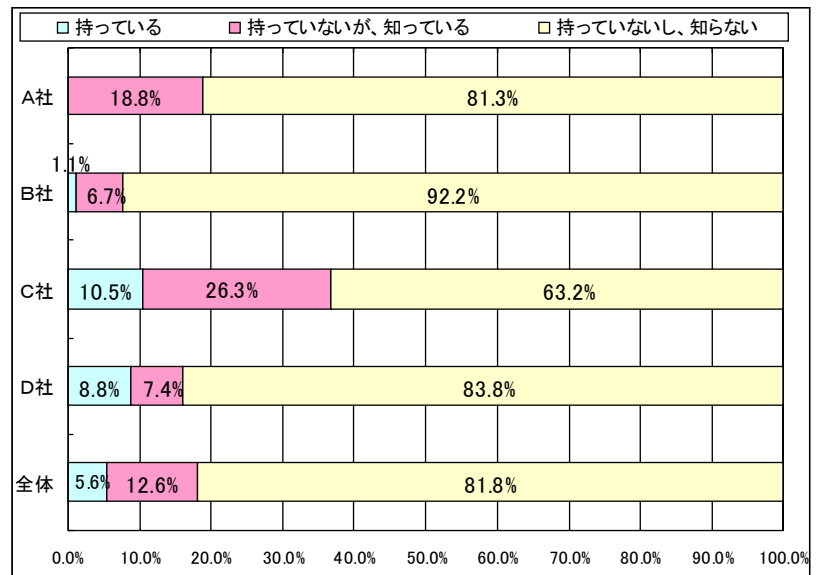
最近、バスに乗った事があるか



バスの乗り方を知っているか

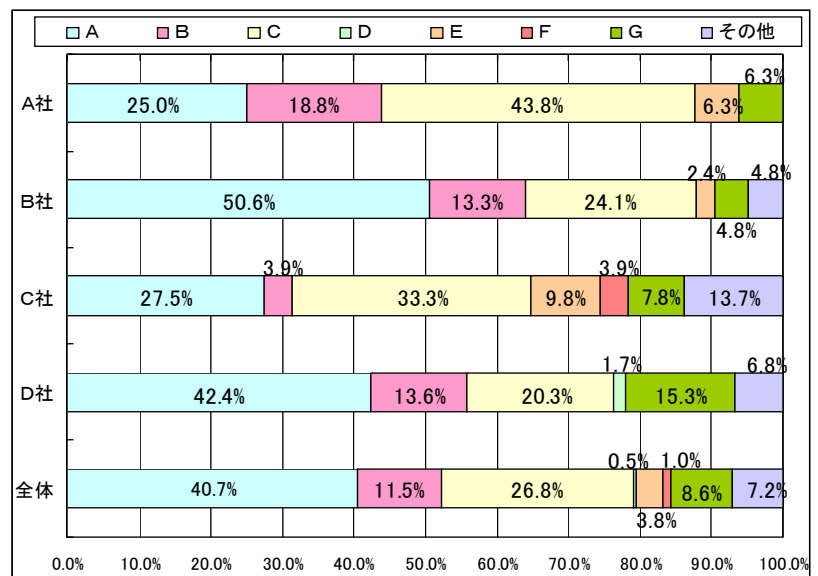


「コミュニティバスガイド」
を持っているか



(3) 自動車通勤をしている理由について

「会社の場所が、自動車でしか通勤する事ができないから」が全体で 40.7%と最も多く、次いで「所要時間が最もかからないから」が全体で 26.8%となっている。このことから、必然的に通勤に自動車を利用しているものと考えられる。

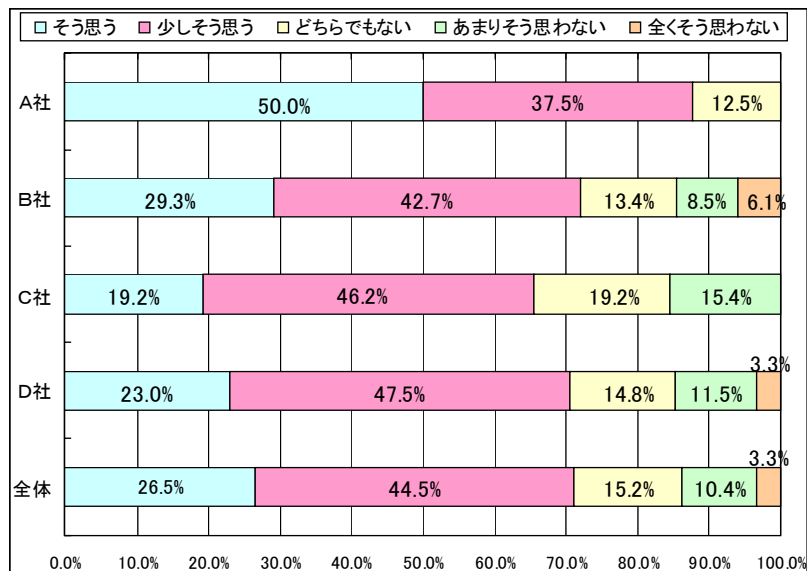


- A：会社の場所が、自動車でしか通勤する事ができないから。
 B：バスなどの公共交通を使うと乗換えがあり、不便だから。
 C：所要時間が最もかからないから。
 D：通勤費が安く済むから。
 E：自動車の運転が好きだから。
 F：仕事で自動車を使うから。
 G：会社の行き帰りに寄る所があるから。

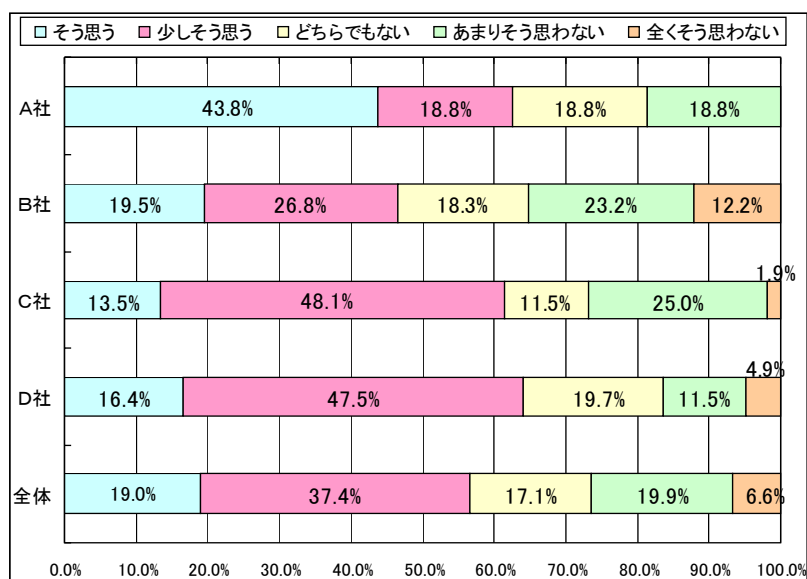
(4) 自動車で移動する事について

「自動車での移動は、あまり環境に良くない」と思っている回答者は、全体の 71.0%となっている。また、「自動車での移動は、危険を伴っていると思う」と思っている回答者は、全体の 74.0%と高い値になっている。一方で、「自動車での移動は、あまり健康に良くない」と思っている回答者は、全体の 56.4%と低い値になっている。

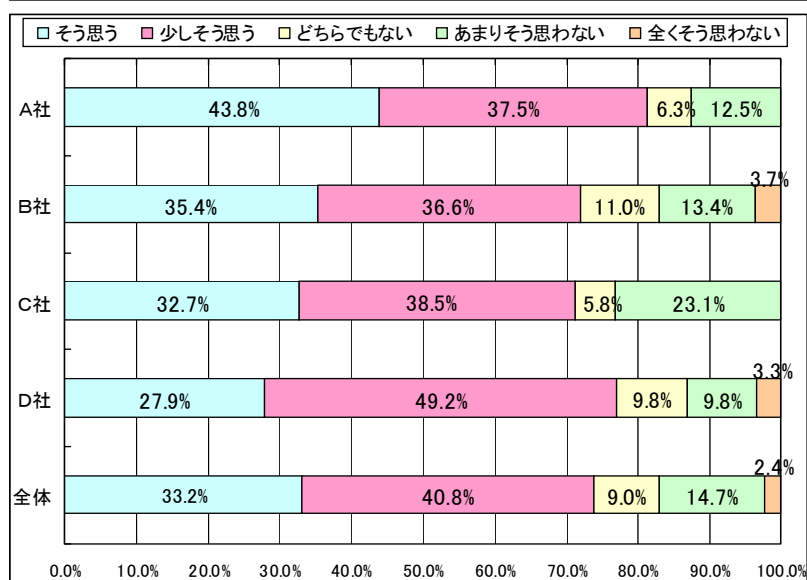
あまり環境に良くないと思う



あまり健康に良くないと思う

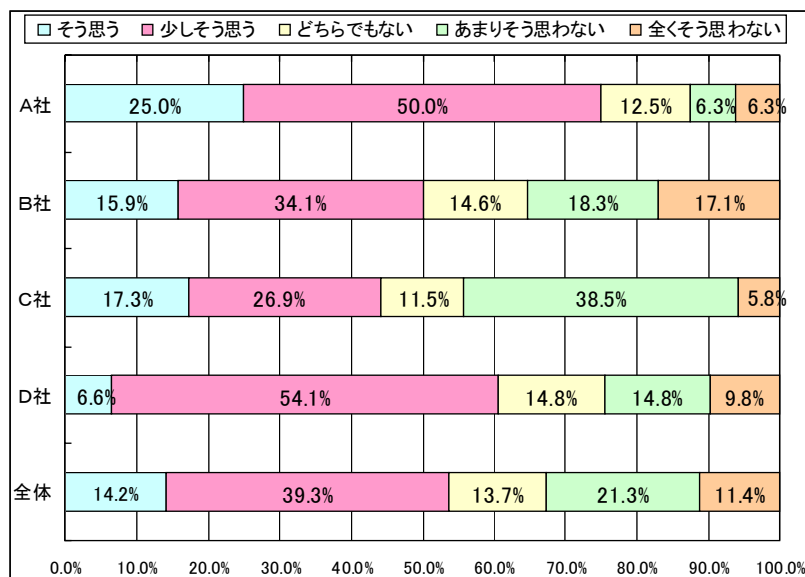


危険を伴っていると思う

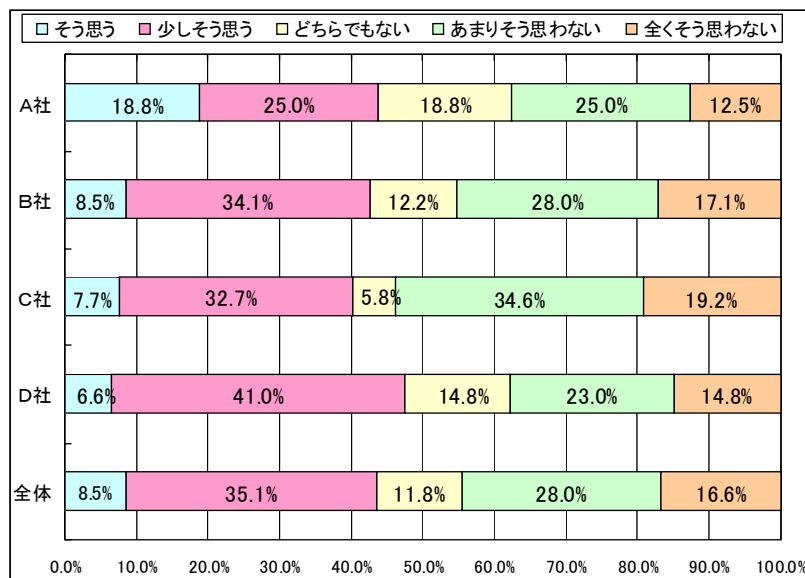


「自動車での移動は、できることなら控えた方が良いと思う」と思っている回答者は、全体の 53.5%となっている。一方で、「自動車での移動をできるだけ控えてみよう」と思っている回答者は、全体の 43.6%と少なくなっている。

できることなら控えた方が良いと思う



できるだけ控えてみようと思う



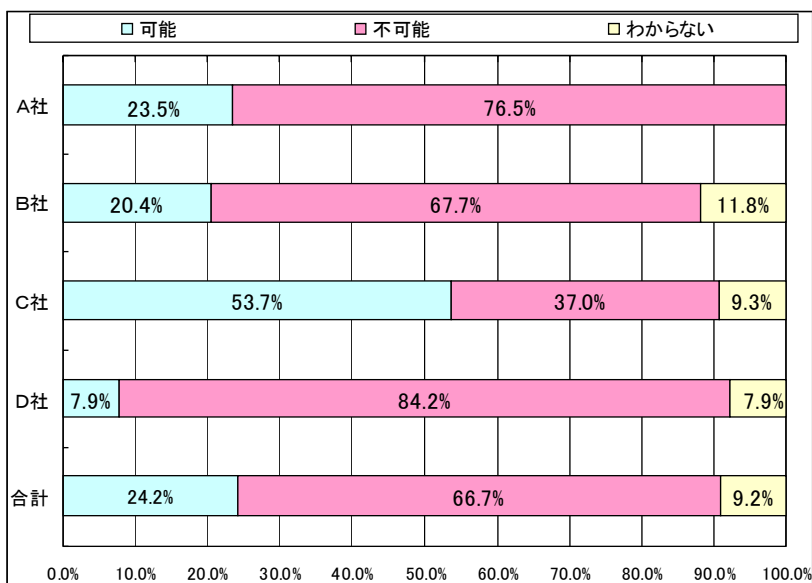
(5) 自転車通勤への変更について

市内に居住している回答者が 98.2%であるC社で、回答者の 53.7%が自動車通勤から自転車通勤に変更が可能と回答していて、他事業所より高い値を示している。自動車通勤から自転車通勤への変更を促す施策を行う際に、C社を対象とすることが考えられる。

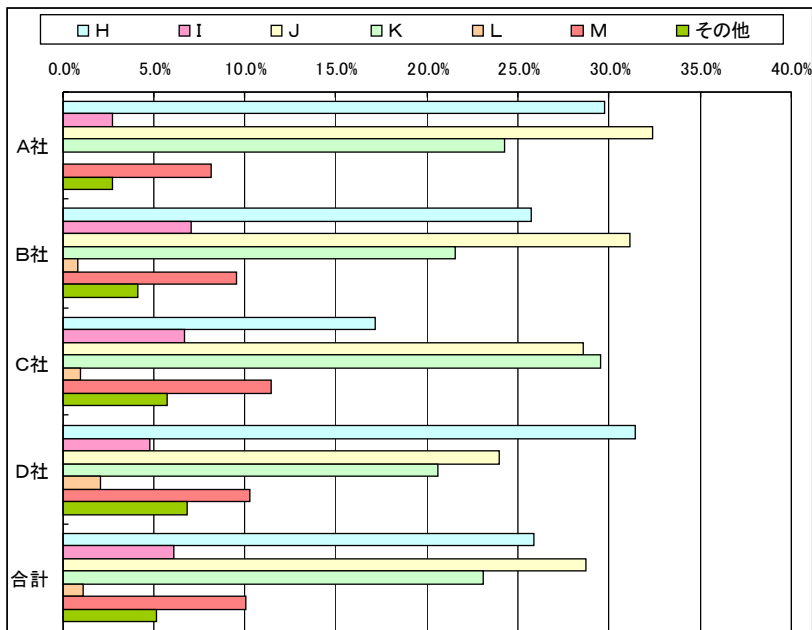
自転車通勤に変更するために必要な事として、「自転車が安全に通れる広い歩道や自転車道が整備されれば」が回答者全体の 28.7%と最も高く、次いで「自転車で通勤したときの所要時間が所定の時間以内になれば」が 25.9%、「雨天時の代替交通手段（バス、車送迎等）が確保されれば」が 23.1%となっている。

D社では、自動車通勤から自転車通勤に変更可能と回答した人が 7.9%と他社に比べて小さくなっているが、D社では市外に居住している回答者が 71.6%と他社に比べて大きいいため、通勤距離等から、自動車で通勤することが自転車で通勤するよりも優位になっていると考えられる。

自転車通勤へ変更可能か



自転車通勤への変更条件



H：自転車で通勤したときの所要時間が（ ）分以内になれば

I：自転車でも通勤手当が支給されれば【支給額は、現在の（ ）割程度支給されれば良い】

J：自転車が安全に通れる広い歩道や自転車道が整備されれば

K：雨天時の代替交通手段（バス、車送迎等）が確保されれば

L：屋根が付いて、盗難の心配のない自転車置き場が会社に確保されれば

M：道路の段差や障害物が少なくなれば

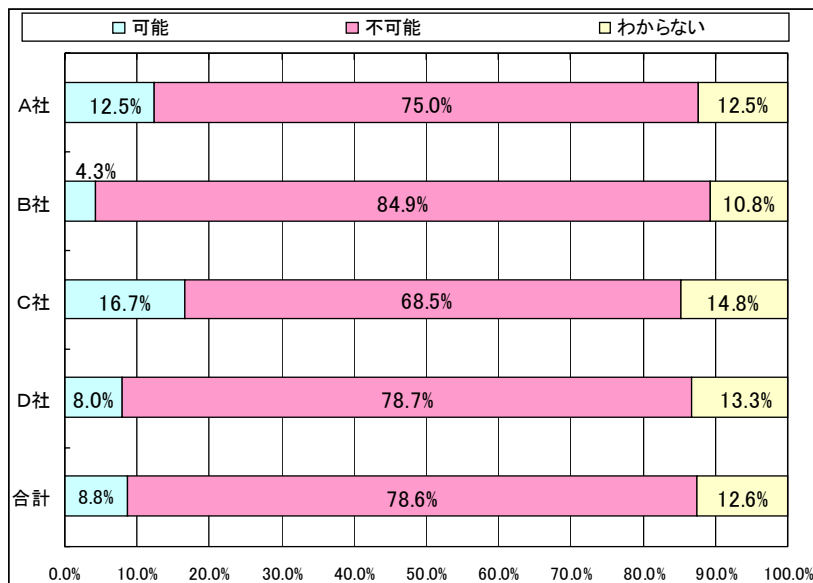
※H、I項目の（ ）内については、「アンケート調査結果」を参照

(6) バス通勤への変更について

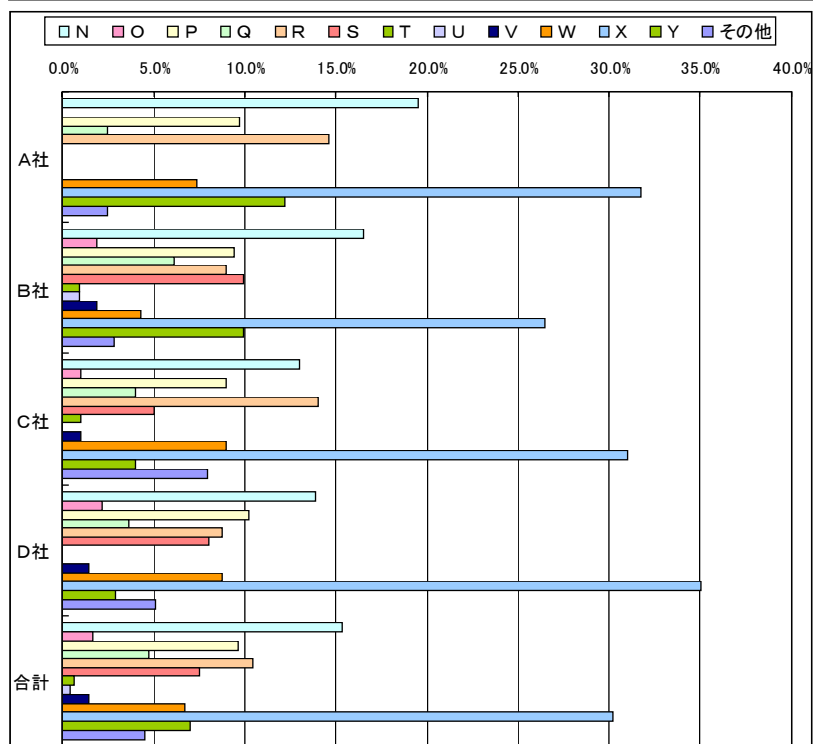
回答者全体の 78.6%が変更不可能としている。変更が可能と回答している回答者が最も多いC社で、回答者の 16.7%でしかなく、バス通勤へ変更することが現状では難しいと考えられる。

バス通勤に変更するために必要な事として「自宅付近から直接バスで会社付近まで行けるようになれば」が回答者全体の 30.2%と最も高い。このことから、バス通勤へ促す施策として通勤バスの運行が考えられる。

バス通勤へ変更可能か



バス通勤への変更条件



- N：バスで通勤したときの所要時間が（ ）分位になれば
O：バスとバスとの相互乗継の時間が（ ）分位になれば
P：バスの運行間隔が約（ ）分間隔になれば
Q：始発・終発時間が始発（ ）時（ ）分位、終発（ ）時（ ）分位になれば
R：バス停が自宅から徒歩で約（ ）分位になれば
S：バス停が会社から徒歩で約（ ）分位になれば
T：最寄りのバス停に駐車場が整備されれば【駐車料金（ ）円／月程度なら利用】
U：最寄りのバス停に駐輪場が整備されれば【駐輪料金（ ）円／月程度なら利用】
V：自宅から会社までのバスの運賃が（ ）割程度下があれば
W：バスが時刻表どおりに運行されれば
X：自宅付近から直接バスで会社付近まで行けるようになれば
Y：自宅付近からバスを乗り継いで会社付近まで行けるようになれば

※N～V項目の（ ）内については、「アンケート調査結果」を参照

I-6 集客施設アンケート調査結果

(1) 結果概要

■施設概要や送迎バスの所有の有無、公共交通についての考え

項 目	富士見塚 古墳公園	あゆみ庵	水族館	郷土 資料館	千代田シ ョッピング グモール	雪入ふれ あいの里	神立 病院	山王台 病院	土浦 協同 病院
1日の施設 利用者数 【平日】	20 人	3 人	30 人	25 人	4,900 人	20 人	400 人	350 人	2,000 人
1日の施設 利用者数 【休日】	50 人	10 人	250 人	60 人	5,280 人	100 人	30 人	70 人	100 人
専用駐 車 場台数	15 台	5 台	100 台	17 台	1,240 台	40 台	300 台	420 台	1,100 台
最 寄 り バ ス 停 ま で の距離	0.5km	0.3km	0.05km	1.2km	0km (敷地内)	5km	0.1km	0.2km	0.01km
今後施設 拡大予定	ない	ない	ない	ある	ある	ない	ない	ある	ある
送迎バス を所有し ているか	ない	ない	ない	ない	ない	ない	いる	いる	いる
施設利用 者のため に公共交 通は必要 か。また、 施設アク セス手段 として公 共交通の 利用促進 を行っているか。	公共交通 は必要で あり、利 用を促進 している	公共交通 は必要で あり、利 用を促進 している	公共交通 は必要で あり、利 用を促進 している	公共交通 は必要で あるが、 利用促進 はしてい ない	公共交通 は必要で あるが、 利用促進 はしてい ない	公共交通 は必要で あるが、 利用促進 はしてい ない	公共交通 は必要で あるが、 利用促進 はしてい ない	公共交通 は必要で あるが、 利用促進 はしてい ない	公共交通 は必要で あり、利 用を促進 している

■送迎バスを所有している施設での、送迎バスの利用実態について

項 目	神立病院	山王台病院	土浦協同病院
送迎バスの種類と保有台数	・ 27 人乗り 1 台 ・ 9 人乗り 3 台 計 4 台	・ 15 人乗り 2 台 ・ 8 人乗り 7 台 ・ 4 人乗り 2 台 計 11 台	・ 40 人乗り 1 台 計 1 台
送迎バスの運行目的	施設利用者などの送迎	施設利用者などの送迎	施設での健診者の送迎
運行期間	平日および土曜日	毎日	健診予定日のみ
運行時間帯	無回答	午前 8 時～午後 6 時まで	午前 6 時～午前 8 時 午後 2 時～午後 4 時
送迎バスの運行理由	・ 路線バスが運行していないから ・ 自社で運行したほうが、利用者の人数に合わせて弾力的に運行できるから ・ 利用者へのサービスとして行っているから ・ 路線バスは運行しているが、本数も少なく地域的にも利用者の自宅と病院間が合わないため	・ 利用者へのサービスとして行っているから	・ 利用者へのサービスとして行っているから
運行の方法	送迎バスは、自社の車両ですが、その内 1 台だけ社員で運行し、その他の車両は、運転を外注しています。	自社でバス車両を保有し、運転手は社員である	自社でバス車両を保有し、運転手は社員である
運行の方法の理由	自社での運行と外注（運行委託）との経費を比較した結果、安く済むから	当然の事として行っているので、他との比較を考えたことがない	職員が乗務員と他業務との兼務が可能
今後の送迎バスについて、『複数の企業等が協力して、協同で運行する組織が必要である』	そう思わない	そう思わない	わからない
今後の送迎バスについて、『バス会社等へ運行委託することが望ましい』	そう思わない	そう思わない	わからない
今後の送迎バスについて、『施設利用者以外にも送迎バスを開放し、主要な場所で乗降できるように運行することが可能である』	そう思わない	そう思わない	そう思わない
今後の送迎バスについて、『行政が運行主体となるコミュニティバス等のルートを施設利用者にも利用しやすいように見直した場合、運営の面で支援する事が可能である』	そう思う	わからない	そう思う

(2)『かすみがうら市内の公共交通に対する意見』について

【富士見塚古墳公園】

- ・自家用車以上に自由に移動できる交通手段は他にありませんが、マイカー利用者が公共交通を利用する動機につながる仕組みが必要と考えます。
- ・単に観光政策としては、公共交通に代わる手段を構える事が難しいため、総合的な行政サービスと地域振興を意図した交通体系が理想であると思います。
- ・交通弱者対策にとどまらず、利用者を開拓する交通政策を横断的な協議、調整のもとで進展頂きたいと考えます。漫然ではあります、よろしくお願いします。

【郷土資料館】

- ・郷土資料館前にバス停を計画して下さい。

【千代田ショッピングモール】

- ・日立市坂下地区において実施されている乗合タクシー「みなみ号」のような運行をされたほうがよいのではないのでしょうか。

【雪入ふれあいの里】

- ・雪入ふれあいの里までの交通手段は自家用車のみなので、休日だけ公共のバスを運行して頂けると来園者にとって便利になると思います。(春～夏にかけての運行をお願いします。)

【神立病院】

- ・当施設は病院であり、利用者の方は、高齢者が多く、車の運転も困難な為、法人にて送迎バスを運行しておりますが、経費の事も、増車する事も難しい為、公共交通機関が充実する事が望ましいと考えます。

II. 意見交換会の結果概要

II-1. 開催概要

	千代田地域	霞ヶ浦地域
日時	平成 21 年 12 月 13 日（日） 10 時～12 時	平成 21 年 12 月 13 日（日） 14 時～15 時 30 分
場所	千代田庁舎 防災センター	あじさい館 会議室 1 号
参加人数	4 人	9 人

II-2. 主な意見のまとめ

[千代田地域]

(1) コミュニティバスについて

- ・週 2 日運行であることやバス停まで歩いて行くことができない等により、利用者が少ない。
- ・今あるものを最大限活用し、利用のないバス停を廃止するなど効率的な運行に見直す。
- ・市民の関心と呼び、口コミでバスの事が伝えられるよう、行政がもっと PR をする必要がある。
- ・分かりやすく見やすい時刻表やバスマップを作成し、市民が欲しい情報を得られるようにする。

(2) 民間送迎車両について

- ・病院が患者を獲得する為に積極的に送迎を行っており、この車両を乗合に活用したり、企業からの協賛を得るなど、工夫が必要である。

(3) 調査・計画の進め方

- ・多くの市民の意見を反映させるには、出前講座など身近な場所で公共交通利用者と意見交換ができる場を定期的に開く必要がある。
- ・公共交通と公共施設利用を一体的に考えた仕組みづくりにより、利用促進を考える必要がある。

[霞ヶ浦地域]

(1) コミュニティバスについて

- ・今のままのサービス水準では利用しにくいと、効率的な運行により利用しやすいシステムに見直す必要がある。
- ・通勤、通学目的にも利用できるよう朝夕の運行時間の延長等が必要である。
- ・神立駅バス停については、鉄道利用のために跨線橋を利用しなければならず、バス停を東口から西口に移設することや、バリアフリー施設の整備を行うなどの対応が必要である。

(2) 乗合タクシーについて

- ・口コミで利用方法が伝わるように工夫する。
- ・バス停以外にも柔軟に乗降できるよう見直しが望ましい。

(3) 調査・計画の進め方について

- ・多くの市民の意見が聞けるように、公民館等の身近な場所で、多くの機会を設けて欲しい。
- ・学校の統廃合によりスクールバスの運行の必要が生じるため、併せて考える必要がある。

Ⅱ－３．市民意見交換会での詳細意見

[千代田地域]

(１) コミュニティバスの現況について

- ・コミュニティバスを利用する人が今後増えてくるだろう。
- ・行きたいときに便が無ければ利用出来ない。
- ・コミュニティバスが週２回の運行では、利用する気にならない。
- ・今のコミュニティバスは、ただ走っているだけで税金の無駄である。もっと税金を有効活用してもらいたい。
- ・自宅からコミュニティバスのバス停まで距離があるので、足に自信がある人しかコミュニティバスを利用していない。
- ・バス停まで歩く事が出来ないということで、コミュニティバスを利用していないという事があるので、細かい所まで配慮しないといけない。

(２) コミュニティバスの運行方法について

- ・今あるものを最大限活用することが大事である。
- ・要望がある場所を通るようにする。
- ・乗らないバス停は止める。
- ・現状は、乗車時間が長いので、直通便のように快速バスがあると良い。
- ・土浦市にある病院等への乗り入れを考える。
- ・土浦市等といった広域でバスの相互乗り入れを行う。
- ・予約制で、無駄に走らない効率の良い方法が良い。
- ・運転手がコースを決めて走らせる。
- ・コミュニティバスが団地の中に入ってくるようにならないと、利用が増えないと思う。

(３) コミュニティバスの利用促進について

- ・乗る事が楽しみになるようになれば良いのでは。
- ・乗ってみたいくなるようなバスにする。
- ・口コミでコミュニティバスの利用が広がっていくようにならないと。
- ・メモ帳にコミュニティバスのバスのダイヤをメモするようにならないと。
- ・施設や企業とタイアップする事が必要である。
- ・遠くの病院より近くの病院に行けるようにする。
- ・細かくやっていかないと、ますます困る。
- ・学校で、バスの利用方法等を教育に取り入れる。
- ・市から市民に向けて、コミュニティバス利用のお願いを出す。

(４) コミュニティバスの案内（時刻表）について

- ・コミュニティバスの案内が必要ではないか。
- ・今あるコミュニティバスの時刻表が分かりづらいものなので、分かりやすい時刻表が必要。
- ・コミュニティバスの時刻表が配られたが、乗るつもりが無いので、どこかにやってしまった。
- ・市の広報等にコミュニティバスの時刻が載っていれば、計画が建てられる。今は、バス停まで見

に行かないと時刻が分からない。

(5) 病院の送迎バスについて

- ・病院は、患者を獲得する為に、送迎を積極的に行っており、1人でも無料で送迎している。
- ・病院に路線図が張り出してあり、診察後の待ち時間に、病院の周辺で買物を済ませる。
- ・神立病院は登録・予約制だが、週に2回家の前まで送迎してくれる。午前診察を受け、その後買物をして、午後の便で家に帰る。これで、1週間の外出する用事が済んでいる。
- ・集客のために送迎をやっているが、病院のお客さんが減っている中で、持続性という点が不明瞭で、いつまでやれるのか。

(6) 福祉有償運送について

- ・かすみがうら市は、市の社会福祉協議会が、福祉有償運送を行っておらず、この理由も分からない。
- ・移送サービスを行っている事業者は、どこも赤字でいつまで持つか分からない。また、道路運送法の改訂で、2種免許が必要になったり、車の車検等で20~30万円/年の赤字が出ている。
- ・この計画が上手く行けば、移送サービスを辞めるつもり。
- ・移送サービスの料金について、NPOでは100円/kmでやっているが、事業者や地域によって様々である。協定料金で行っている所もあるので、ここでも協定料金になるようにお願いしたい。
- ・相乗りは難しく、今まで相乗りは0である。
- ・自動車の減免処置を受けた方は、福祉タクシー利用券をもらう事が出来ない。

(7) この調査や計画の進め方について

- ・コミュニティバスの利用者を増やす為に、コミュニティバスの利用者が話をする場を定期的に家の近くで開く必要がある。
- ・出前講座ではないが、地域の細かい意見を聴く場が必要。
- ・大切な事なので、コミュニティバス等についての出前講座を行って欲しい。
- ・そもそもコミュニティバスを走らせる前に、市民に意見を聞く場が欲しかった。

(8) この調査や計画に対する市民の反応について

- ・この場で大塚団地の人しか来ていない。いかに市民にこの事について感心が無いのか。また、市が市民に関心を持たせるような事をしていないかが分かる。
- ・市民は公共交通に対して諦めているのでは。今回のような場ではなく、もっと市民に身近な場所で、きめの細かい話をするようでないで、市民がついて来ない。

(9) 検討内容について

- ・公共交通と公共施設の利用を一緒に考える必要がある。
- ・乗合タクシーをもっときめ細かくできないのか。
- ・乗合タクシーでもっと細かく回れると良いと思う。
- ・福祉タクシー券の利用状況は、この調査の中に入っているのか。
- ・コミュニティバスを増便する方法が、今一番の課題。

(10) その他

- ・ふれあいの里は持ち込みが可能だが、あじさい館では持ち込みが不可能になっている。このため、あじさい館に行くと食事等でお金がかかり、市民が利用していない。あじさい館で持ち込みが可能になれば、あじさい館の利用が増え、そこまでコミュニティバスで行くので、コミュニティバスの利用も増えるのでは。
- ・やまゆり館は、歩ける人が利用している施設である。
- ・大塚団地では、団地を通り抜ける車が多く危険。
- ・朝夕に歩いている人が多いので、歩いて安心なまちづくりが必要。
- ・安全に歩ける道が欲しいので、道路整備も合わせて考える必要がある。
- ・関鉄バスも運行本数が減っているので、タクシーを使っている。
- ・市の核として、神立駅前の再開発の推進を希望する。

【霞ヶ浦地域】

（１）コミュニティバスの現況について

- ・コミュニティバスがあれば良いと思うが、今のままでは利用出来ない。
- ・週に２回の運行では、利用出来ない。何で動かしているのと思う。
- ・あじさい館を中心とした運行ではもったいない。同じお金を使うのであれば、他の所を回った方が良い。
- ・コミュニティバスに若い人は乗らない。
- ・行きはコミュニティバスでも、帰りは自家用車を呼んで帰っている人がいる。
- ・大体が神立駅に行きたい。

（２）コミュニティバスの運行時間について

- ・コミュニティバスの朝の時間をもっと早くして欲しい。例えば、霞ヶ浦地区から神立駅に朝９時頃に到着できること。
- ・コミュニティバスの神立駅からあじさい館行きの最終時間を今の１５時３０分から１５時５０分にして欲しい。そうすれば、土浦駅で１本遅い電車で来る事が出来る。

（３）神立駅のバス停について

- ・なぜコミュニティバスが西口に回らないのか。
- ・コミュニティバスがなぜ神立駅の西口に回らないのか。現行の東口のバス停では、神立駅に行くまで、階段の上り下りがあり、１０分かかってしまい難儀している。

（４）コミュニティバスの運行方法について

- ・路線によっては、路線を１周するまで下りることが出来ないなので、場所によっては、柔軟に降ろして欲しい。
- ・柔軟に途中下車させて欲しい。
- ・土浦市のキララバスは、１日中回っているのが良い。かすみがうら市で、毎日運行にすると、経費は今の何％増しになるのか。

（５）コミュニティバスの計画について

- ・コミュニティバスの計画を作った人は、現場を知らない人が作ったと思う。

（６）乗合タクシーの現況について

- ・朝の６時３０分の行きの便と、夕方１８時３０分の帰りの便があって助かっていて、ありがたく思っている。
- ・乗合タクシーに乗る人は、乗合タクシーの時刻に合わせるようにしていて、時刻よりも早めに乗場に来ている。
- ・６月１日から岡田外科（土浦クリニックタウン）で降りられるようになって良かった。
- ・乗合タクシーは、バスの時の所要時間より早くするために、効率的に回るようにしている。このため、運転手はそのことに神経を使っている。
- ・乗合タクシーに乗ったことが無いので、よく分からないが、荷物を持っていたら利用できないの

か。

- ・乗合タクシー等について、口コミで乗り方等が伝わってこない、乗ろうという気にならない。なので、利用者を増やす事は難しいと思う。

(7) 乗合タクシーの運行時間について

- ・行事が多いので、土曜日に乗合タクシーの運行があればありがたい。
- ・土浦発 18 時 30 分の便があるのがありがたいので、残して欲しい。(市：18 時 30 分の便は、時間を早める可能性がある)

(8) 乗合タクシーの運行方法について

- ・乗合タクシーなのでもう少し融通を利かして、途中で降ろして欲しい。
- ・土浦駅に行くまでにもう 1 箇所降りられる場所を追加して欲しい。

(9) この調査や計画に対する市民の反応について

- ・今日、ここに人が集まっていないということは、ここに来るほど魅力が無いから。

(10) この調査や計画の進め方について

- ・今日が日曜日で余計に人が来ない。平日の夜の方が人が集まったのでは。
- ・公民館等もっと身近な場所で行った方が良かったのでは。
- ・各地区で調査をし、2 ルートを決めたら良い。ゼロから再構築を行う。
- ・利用者が減ってくると難しくなるので、まとまった利用が必要。

(11) この調査や計画について

- ・アンケート結果について、コミュニティバス等を実際に乗っていない、現場を知らない方が意見を出している。
- ・コミュニティバス等について、コース別の利用客数や乗降場所の調査を行っているのか。

(12) その他

- ・入浴のバスがもったいない。
- ・昔は自転車に乗れたが、今は体が揺れるので止めている。
- ・役場に行くにも、タクシーだと 3,4 千円かかる。
- ・霞ヶ浦地区は医者にかかる人が多い。野上医院は、関鉄バスの路線バスが廃止された後に、送迎バスの運行を始めた。また、神立病院は登録制だが、家の前まで送迎してもらえる。
- ・コミュニティバスや乗合タクシーがあって助かっている。
- ・コミュニティバスや乗合タクシーがあって助かっているが、改善してほしい事が多くある。
- ・昔は、きちんとした時間にバスが通っていたから良かった。
- ・今後、学校の統廃合の問題が出てくる。その中で、スクールバスの運行の問題も出てくる。
- ・神立駅の跨線橋は、土浦市、出島町、日立がお金を出して作られた。

III. 地域公共交通総合連携計画による公共交通の改善点

公共交通	現況	計画（改善点等）
路線バス	多様な目的に利用されているが、利用者が減少している。	- 今後とも市民の足として維持するため、サービス向上、利用促進策等の実施により利用促進を図る。 - 地域内生活交通からの乗継により利用者の増加が期待される。
シャトルバス	—	- 路線バスのない霞ヶ浦地域へ広域幹線交通軸として導入 - あじさい館を乗継拠点として、土浦方面に直通でアクセス可能 - コミュニティバス車両を活用 - 観光客の利便性、回遊性向上のため主要観光施設を連絡する観光シャトルバスを導入
コミュニティバス	- 週2便、日3～4便の運行であり、利用したいときに利用しにくい。 - 公共施設利用には便利であるが通勤、通学には対応していない。 - 地域を巡回するため長大路線となり、目的地まで時間がかかる。 - 運行ルートや運行ダイヤがわかりにくい。	- 廃止 (デマンド型乗合タクシーへ移行) - 車両はシャトルバスとして活用
乗合タクシー	- バス廃止による代替交通（暫定） - 既存バス停での乗降であり、従前のバスサービスと同様である。 - 行き3便、帰り3便のそれぞれ片方向利用（平日のみ） - 大和田線、湖岸線ルートでは乗継無しで直接土浦方面にアクセスが可能	8便／日（毎日運行） - 運行時間帯、便数が増加 - デマンドシステム導入によるドアトゥドアサービスにより利便性が向上（バス停までの移動時間の短縮、双方向による面的サービス） - 土浦方面等の市域外移動については、シャトルバス等広域幹線軸への乗継が生じる。 - タクシーに比べて時間に正確ではない。
タクシー	移動したい時間にドアトゥドアでの移動が可能	