

かすみがうら市地域公共交通総合連携計画策定に係る

各種調査結果

平成21年11月11日

か す み が う ら 市

目 次

1	かすみがうら市の現況	1
1-1	かすみがうら市の概況	1
1-2	かすみがうら市の公共交通の現況	11
2	アンケート調査等集計結果概要	18
3	かすみがうら市地域公共交通総合連携計画	39
3-1	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	39
3-2	地域公共交通総合連携計画の区域	40
3-3	かすみがうら市地域公共交通総合連携計画の目標	41
3-4	計画の期間	46
3-5	事業の概要および事業の実施主体	46

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 70 km、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、筑波山系の南麓と南に広がる霞ヶ浦にはさまれている。市域は、東西約 19.5 km、南北約 16 km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、J R 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 40 分で、連絡している。

■かすみがうら市の位置



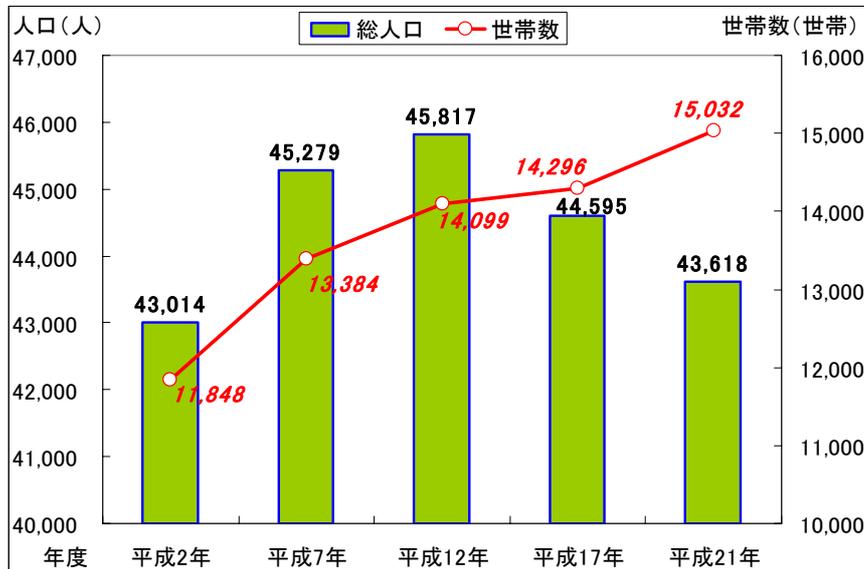
(2) 人口特性

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、43,618 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。

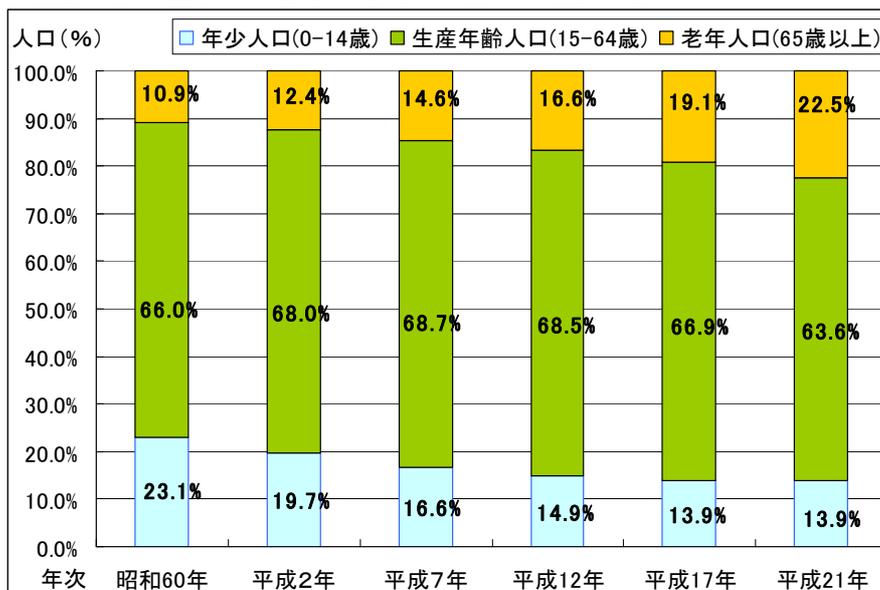
市の高齢化率は、現在約 30%と高い。年少人口（0～14 歳）、生産年齢人口（15 歳～64 歳）が共に減少し、老年人口（65 歳以上）は増加し、市の高齢化が年々進行している。

■総人口・世帯数の推移（各年 10 月 1 日現在の値）



出典：茨城県常住人口調査（茨城県「茨城の人口」）

■年齢区分別構成比の推移（各年10月1日現在の値）



出典：国勢調査
茨城県常住人口調査結果報告書

■人口構成一覧表（各年10月1日現在の値）

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(%)
昭和60年	41,304	9,542	23.1%	27,279	66.0%	4,483	10.9%
平成2年	43,002	8,453	19.7%	29,230	68.0%	5,319	12.4%
平成7年	45,286	7,535	16.6%	31,133	68.7%	6,618	14.6%
平成12年	45,814	6,836	14.9%	31,375	68.5%	7,603	16.6%
平成17年	44,998	6,273	13.9%	30,123	66.9%	8,602	19.1%
平成21年	43,618	6,067	13.9%	27,750	63.6%	9,801	22.5%

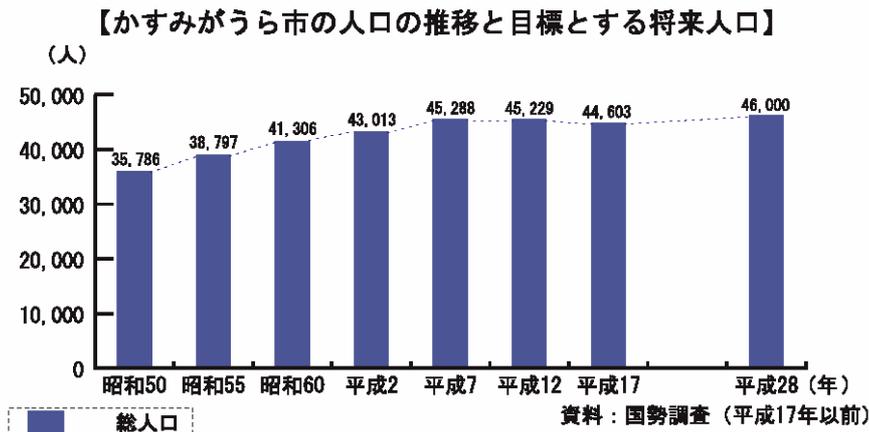
出典：国勢調査
茨城県常住人口調査結果報告書

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。

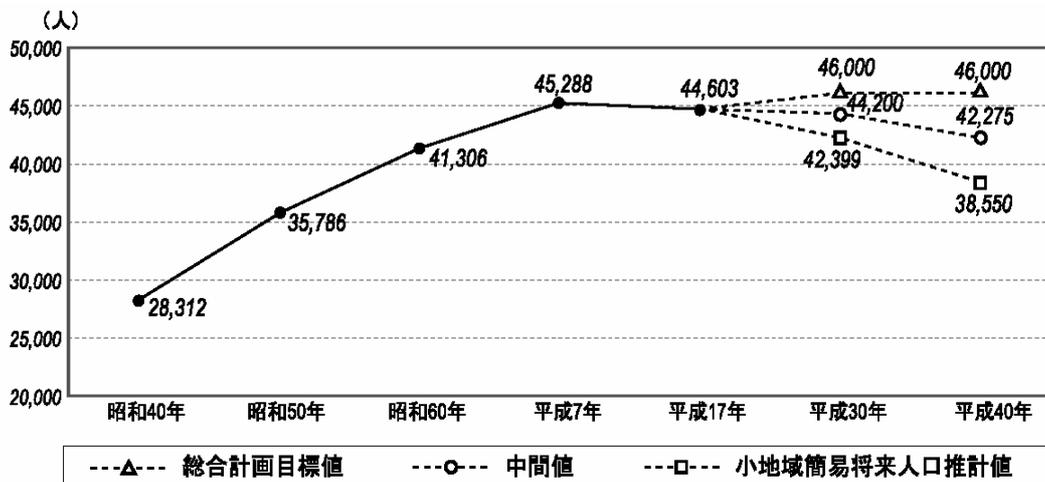
また、都市計画マスタープラン（平成 21 年策定）によるかすみがうら市の将来人口予測について、計画の中間年次（平成 30 年度）では、42,400～46,000 人、計画の最終年次（平成 40 年）での目標人口を 38,600 人～46,000 人としている。

■総人口の推移（かすみがうら市総合計画）

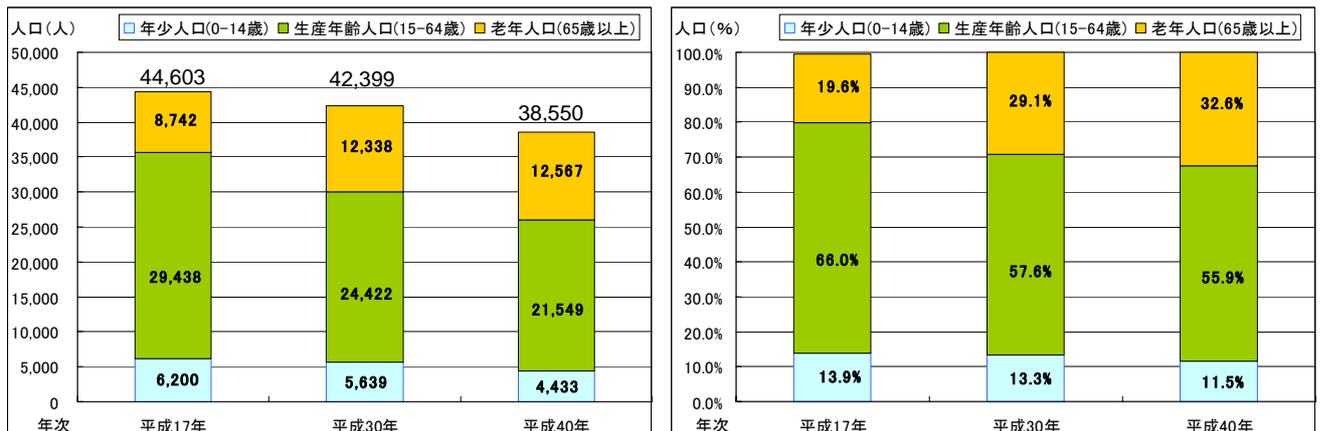


出典：かすみがうら市総合計画

■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）



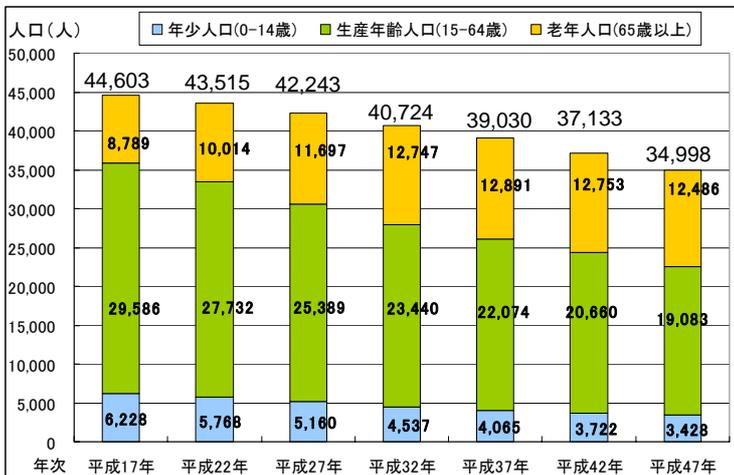
出典：かすみがうら市都市計画マスタープラン
（小地域簡易将来人口推計値）

参考

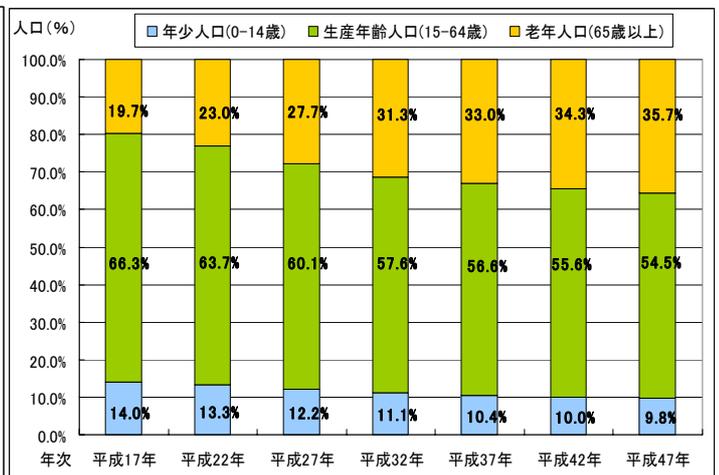
国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）公表」による、かすみがうら市の将来人口予測について、総人口は減少が続いており、16年後の平成37年には、4万人を割り込み、26年後の平成47年には、平成17年の人口から1万人減少することが予測されている。

年齢区分別に見ると、年少人口（0～14歳）、生産年齢人口（15歳～64歳）の減少が続き、特に生産年齢人口の減少が大きく、26年後の平成47年には、平成17年の人口から1万人減少することが予測されている。また、老年人口（65歳以上）は、増加が続くという現在の傾向が続いて行き、26年後の平成47年には、生産年齢人口の約65%の人数まで増加すると予測されている。

■年齢区分別人口の推移



■年齢区分別構成比の推移



■人口予測一覧表

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)		後期高齢者人口(75歳以上)	
		人口(人)	割合(%)	人口(人)	割合(%)	人口(人)	割合(%)	人口(人)	割合(%)
平成17年	44,603	6,228	14.0%	29,586	66.3%	8,789	19.7%	4,291	9.6%
平成22年	43,515	5,768	13.3%	27,732	63.7%	10,014	23.0%	4,970	11.4%
平成27年	42,243	5,160	12.2%	25,389	60.1%	11,697	27.7%	5,474	13.0%
平成32年	40,724	4,537	11.1%	23,440	57.6%	12,747	31.3%	6,253	15.4%
平成37年	39,030	4,065	10.4%	22,074	56.6%	12,891	33.0%	7,527	19.3%
平成42年	37,133	3,722	10.0%	20,660	55.6%	12,753	34.3%	8,202	22.1%
平成47年	34,998	3,428	9.8%	19,083	54.5%	12,486	35.7%	7,987	22.8%

出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）公表」

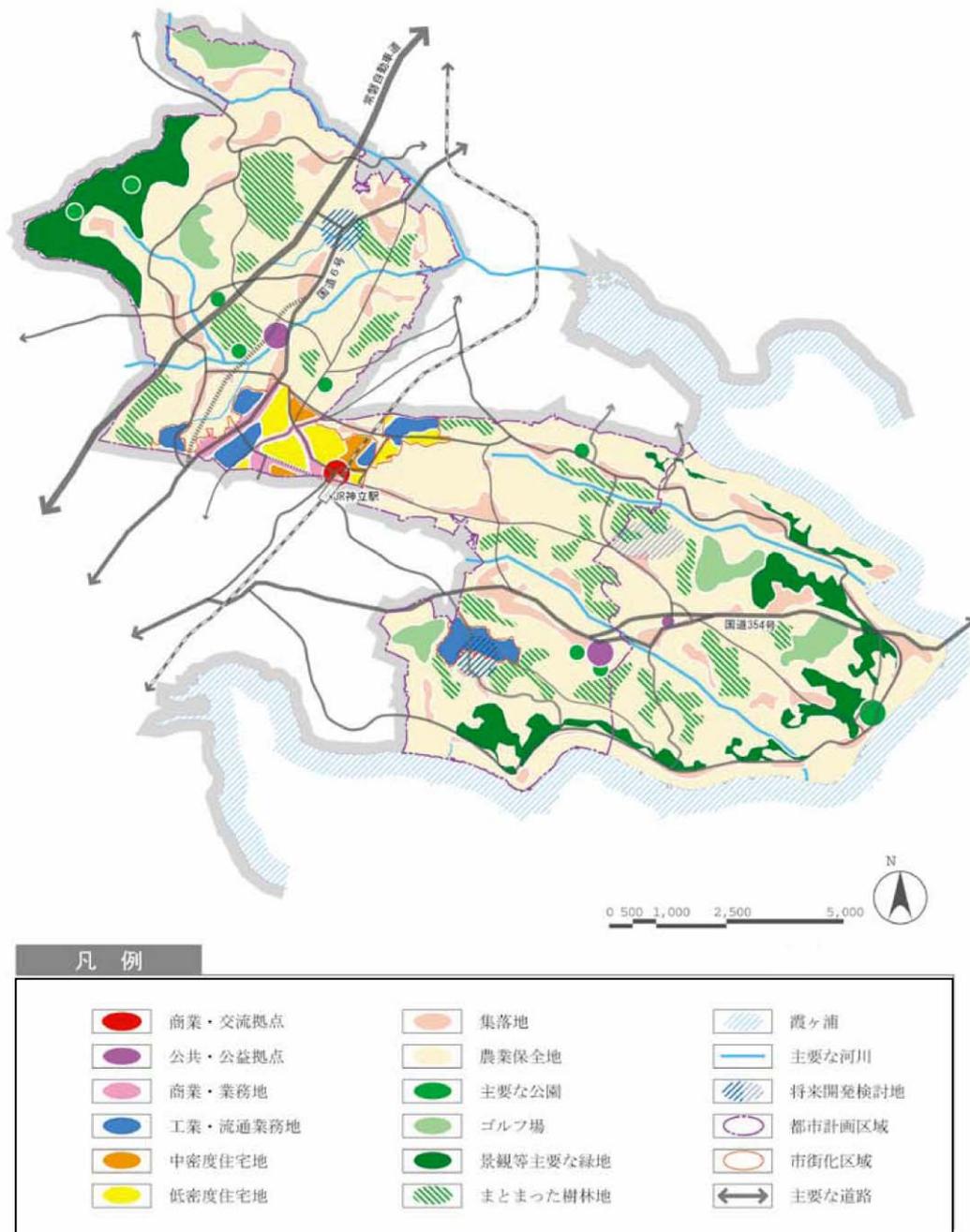
(3) 土地利用状況

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、約 118.77k 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、霞ヶ浦地区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、水稻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。

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。

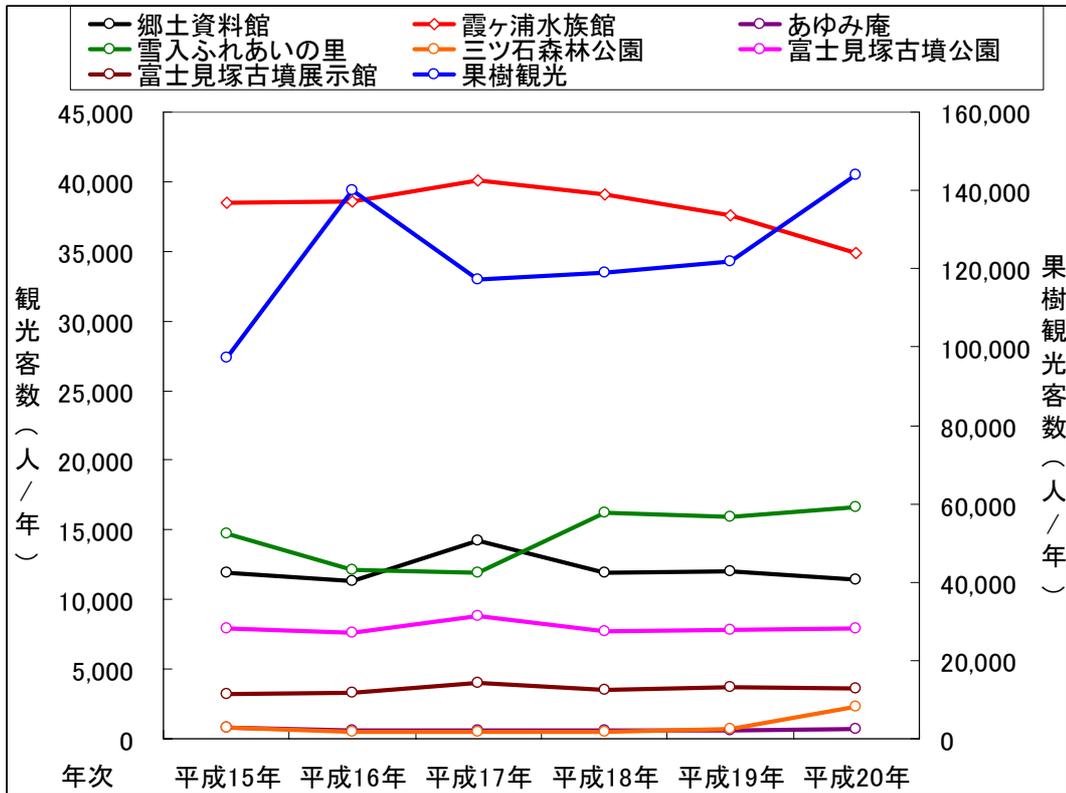


出典：かすみがうら市 都市計画マスタープラン

(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、霞ヶ浦水族館が年間約 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	霞ヶ浦水族館	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	霞ヶ浦水族館	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%	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)

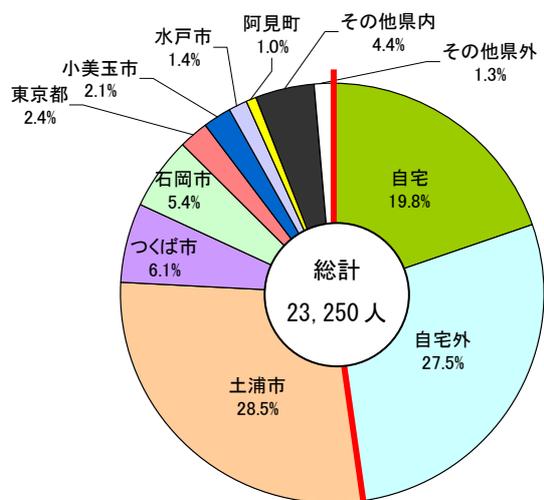
(5) かすみがうら市の通勤通学流動

1) 通勤状況

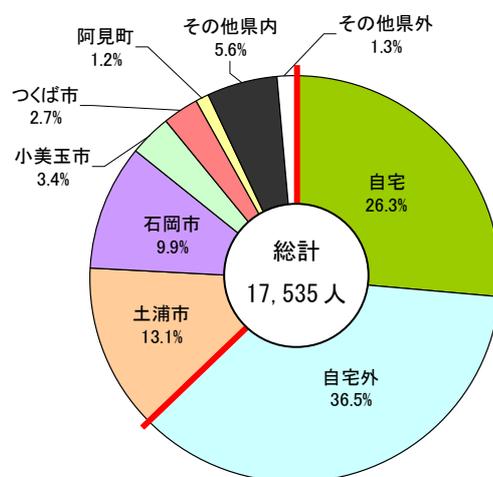
市民の通勤状況は、全体の47.3% (11,014人) が市内で就業し、52.7% (12,236人) が市外で就業している。市外の就業先として、土浦市が28.5% (6,618人) と一番多く次いで、つくば市や石岡市といった近郊の自治体が多くなっている。

市内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) の人が市外の人となっていて、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、近郊の自治体からの通勤が多くなっている。

■通勤状況（常住地ベース）



■通勤状況（就業地ベース）



■通勤流出状況図



■通勤流入状況図



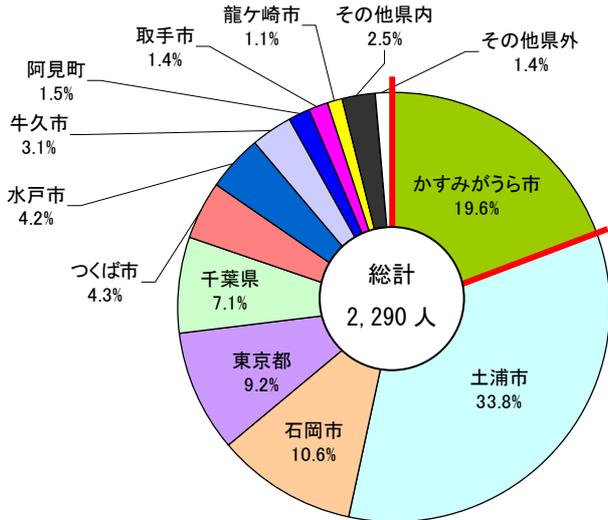
出典：平成17年国勢調査

2) 15歳以上の通学状況

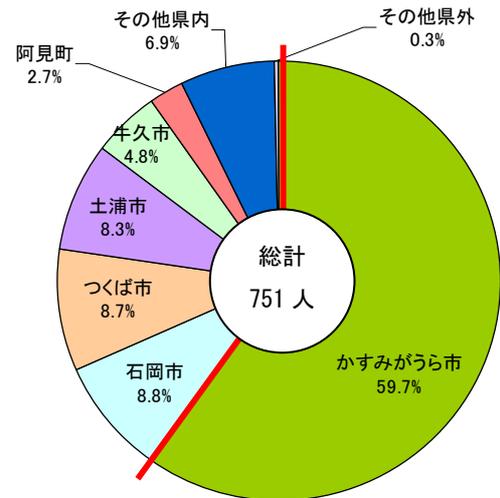
かすみがうら市に居住している15歳以上の通学状況として、市内の通学が全体の19.6% (448人)で、全体の80.4% (1,842人)の人が市外へ通学し、土浦市が33.8% (774人)と最も多くなっている。

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歳以上の通学流出状況



■ 15歳以上の通学流入状況



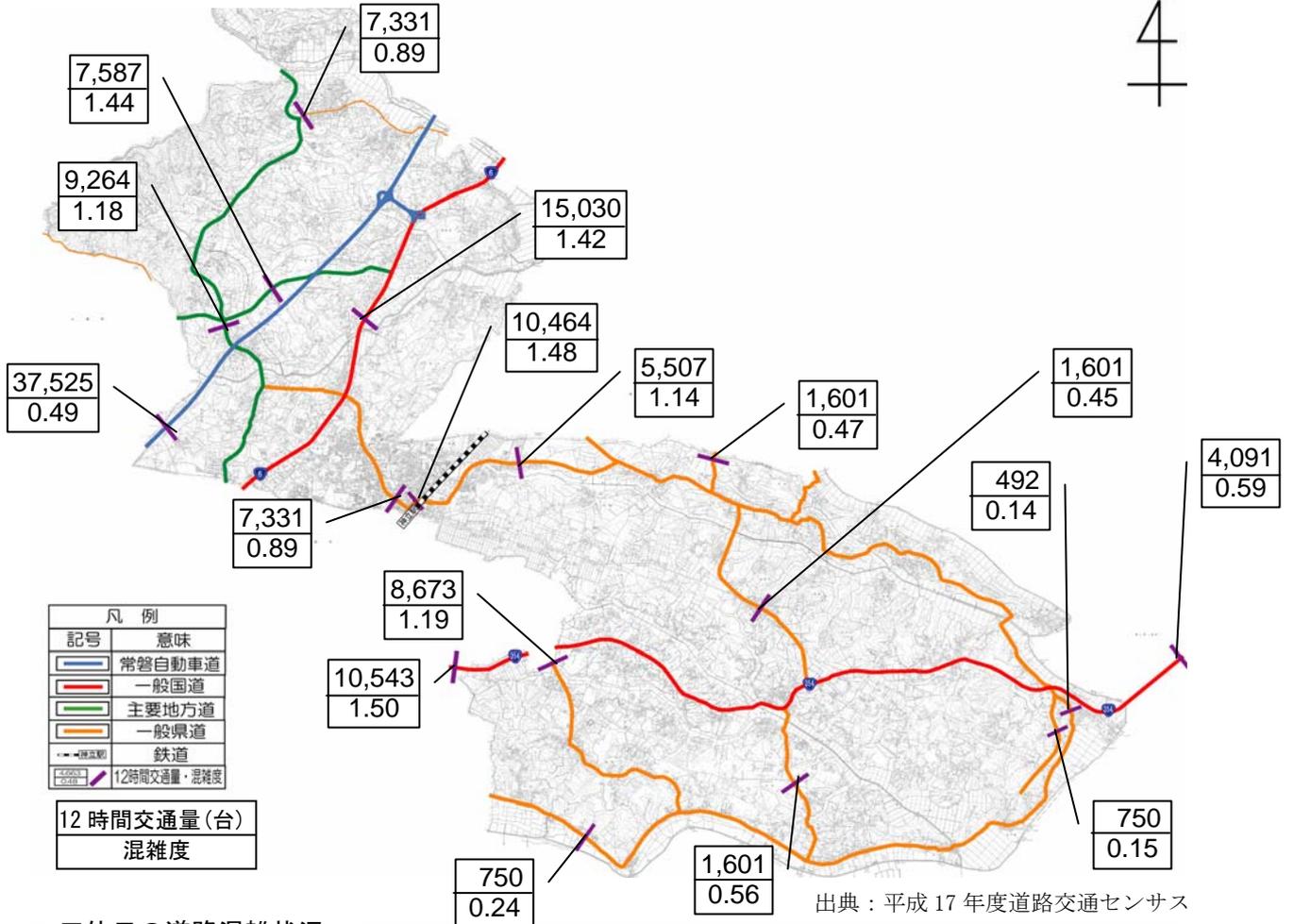
出典：平成17年国勢調査

(6) かすみがうら市の道路混雑状況

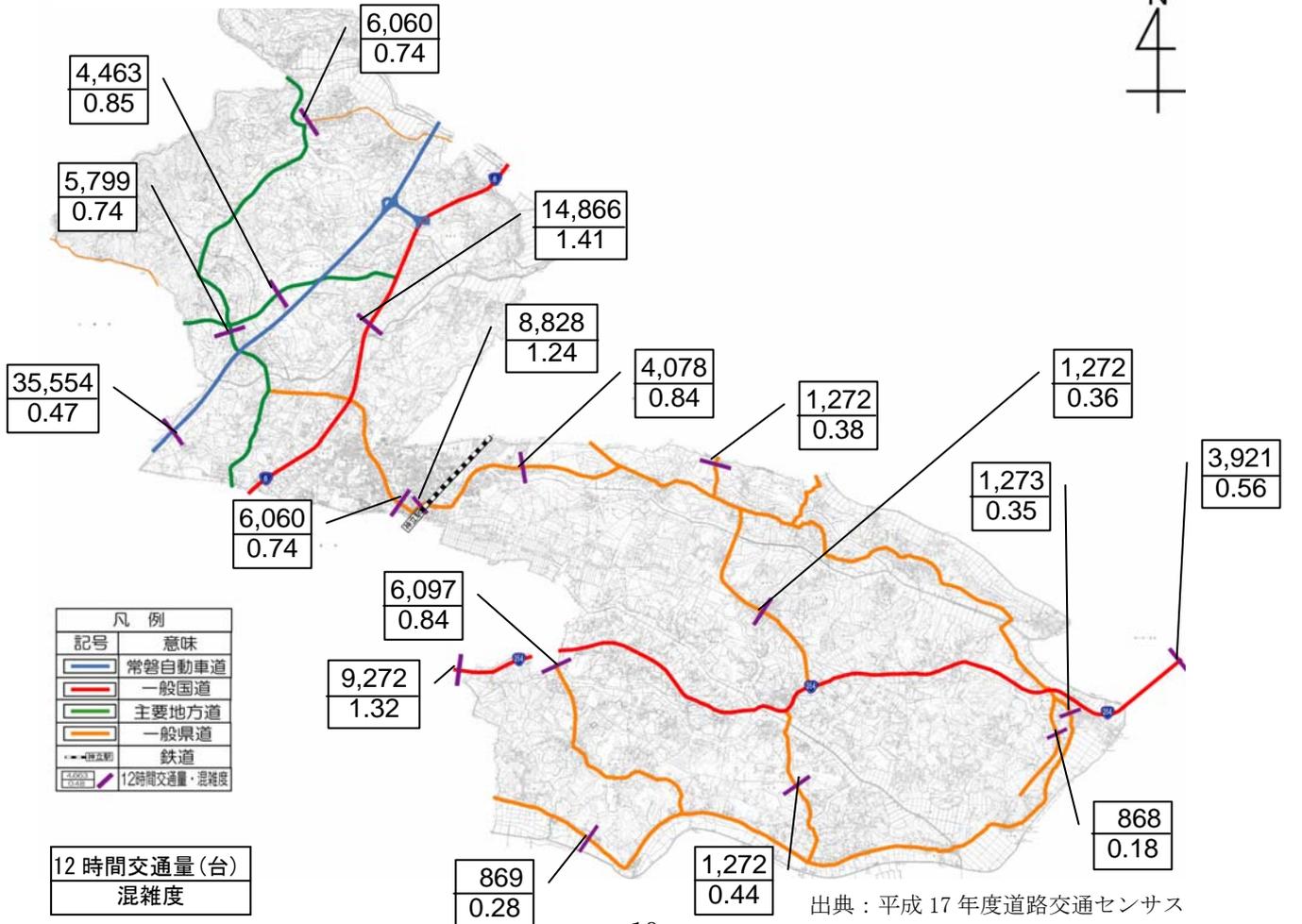
かすみがうら市の道路状況として、千代田地区に常磐自動車道と国道6号線が通り、千代田石岡 IC で接続している。霞ヶ浦地区のほぼ中央に国道354号が通っている。また、数本の一般県道で両地区が結ばれている。

平休日共に、国道6号線と国道354号線の土浦市との境の部分及び県道141号線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、J R常磐線が通っていて、土浦市との境に神立駅がある。神立駅へは、J R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。J R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)	

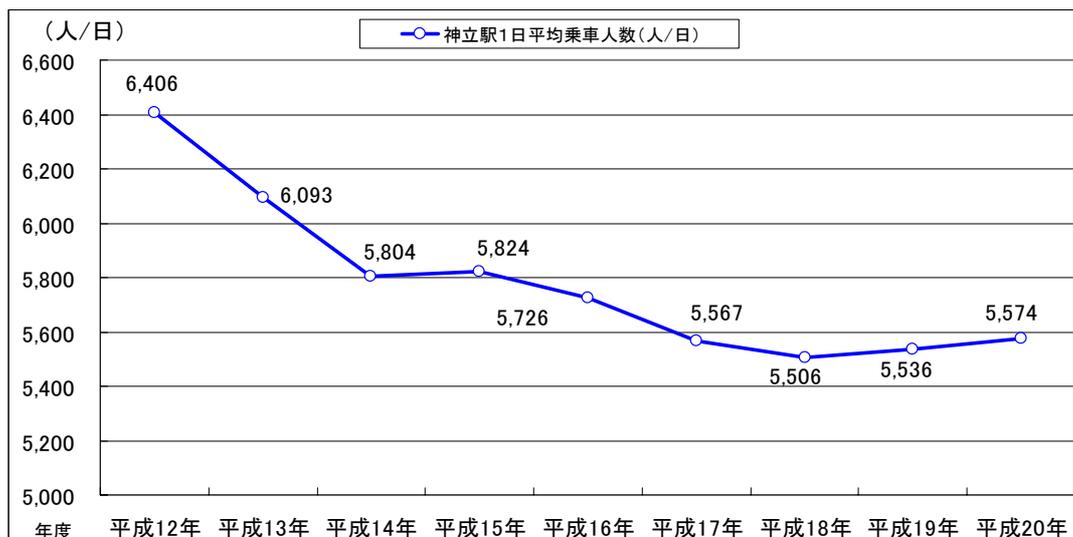
出典：J R東日本ホームページ

■ 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：J R東日本ホームページ

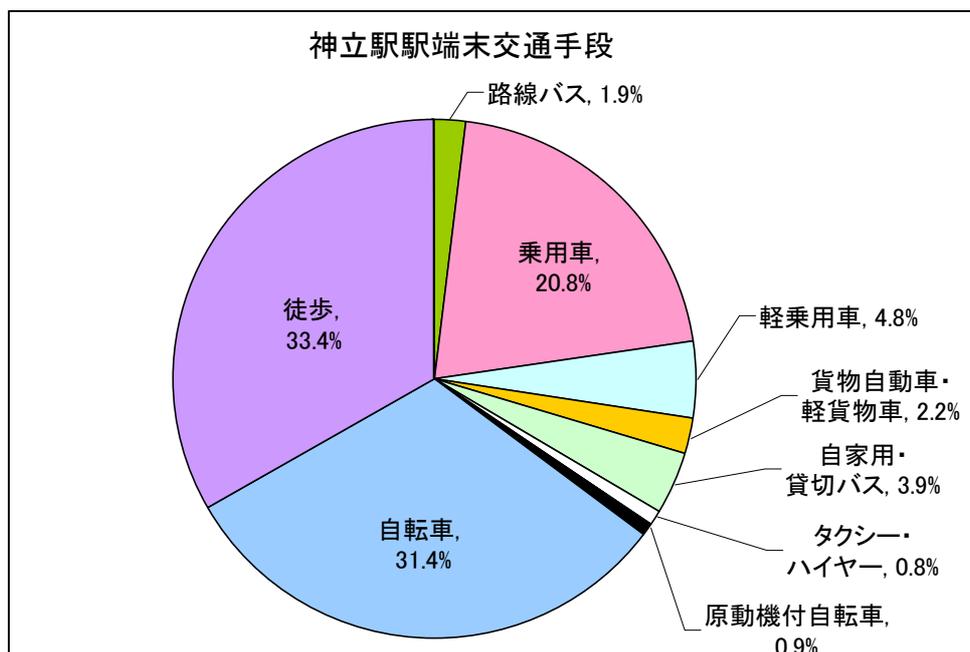
■ 1日平均乗車人数の推移



出典：J R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、神立駅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。



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

(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3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、霞ヶ浦地区6コース、千代田地区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（ダイヤ）の見直しが行われ、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。

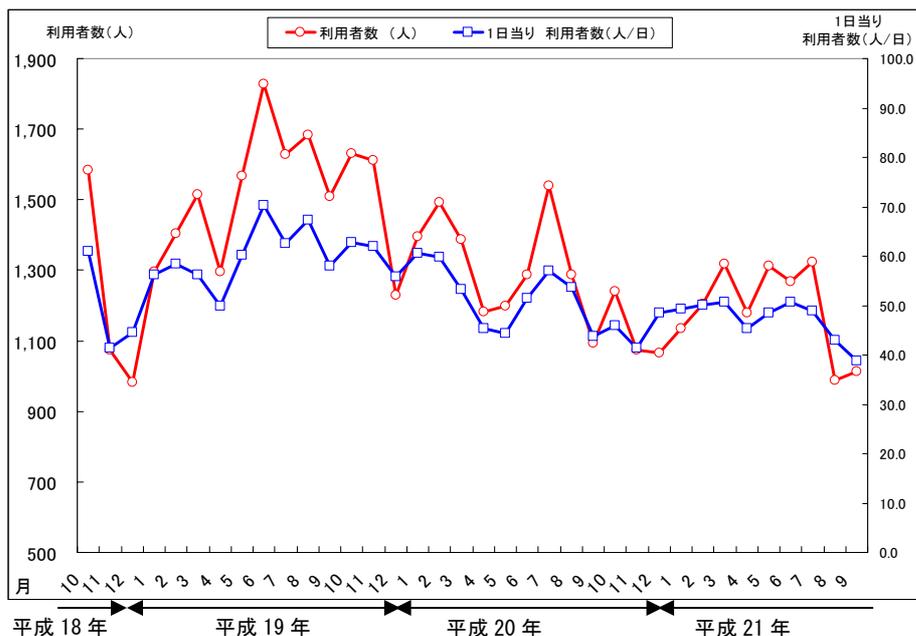
利用状況は一便当り4.8人で全体として減少傾向にあり、1年の中では、夏の期間（6月～8月）に利用者が多くなっている。



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

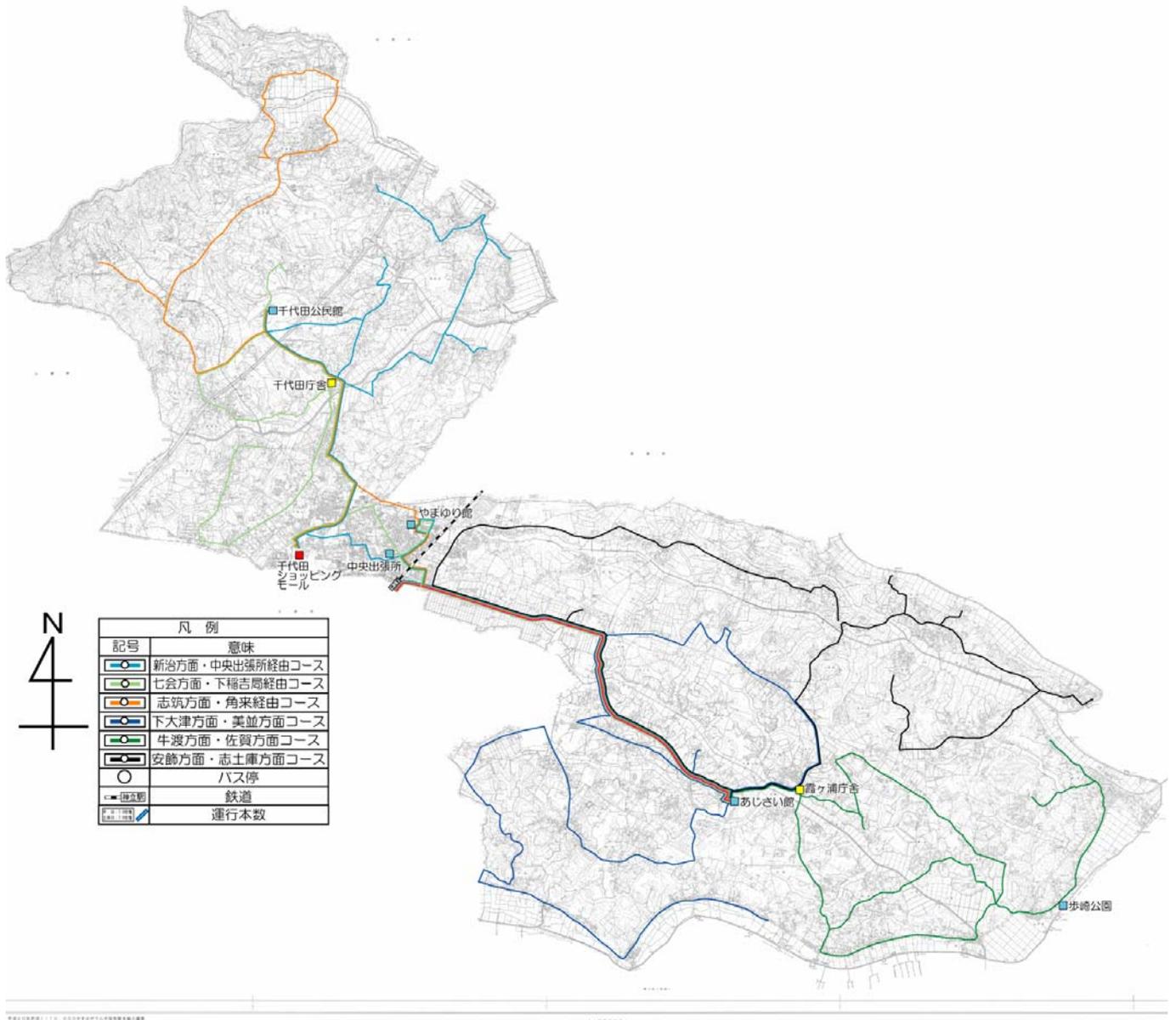
■コミュニティバス利用者数の推移



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	9,725
1日当り利用者数 (平均値:人/日)	49.0	60.0	50.4	48.3
1便当り利用者数 (平均値:人/1運行便)	3.8	4.6	4.7	4.8
稼働日数 (日)	74	303	303	201

■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、道路地図

2) 乗合タクシー

乗合タクシーについて、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、午前中の時間帯では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

【運賃】 下表の運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。

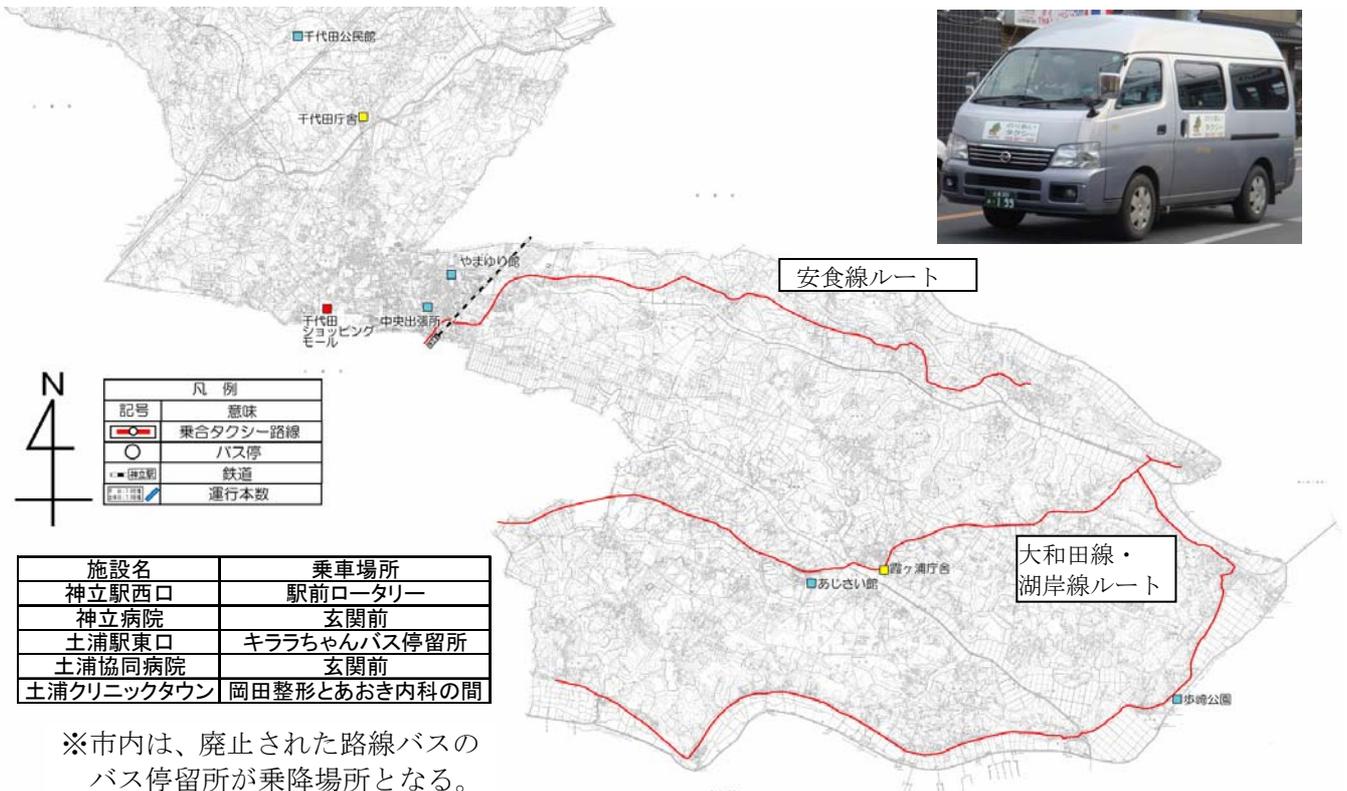
コース	行先(予定)	単位:円		
		一般	高校生以下	小学生以下
安食線ルート	霞ヶ浦地区内～ 神立駅・神立病院	400	300	200
大和田線・ 湖岸線ルート	霞ヶ浦地区内～ 土浦駅・土浦協同病院	600	450	300
共通	霞ヶ浦地区内	400	300	200

(上記の運賃は距離にかかわらず、1回の乗車の運賃となります。)

乗合タクシー経費内訳

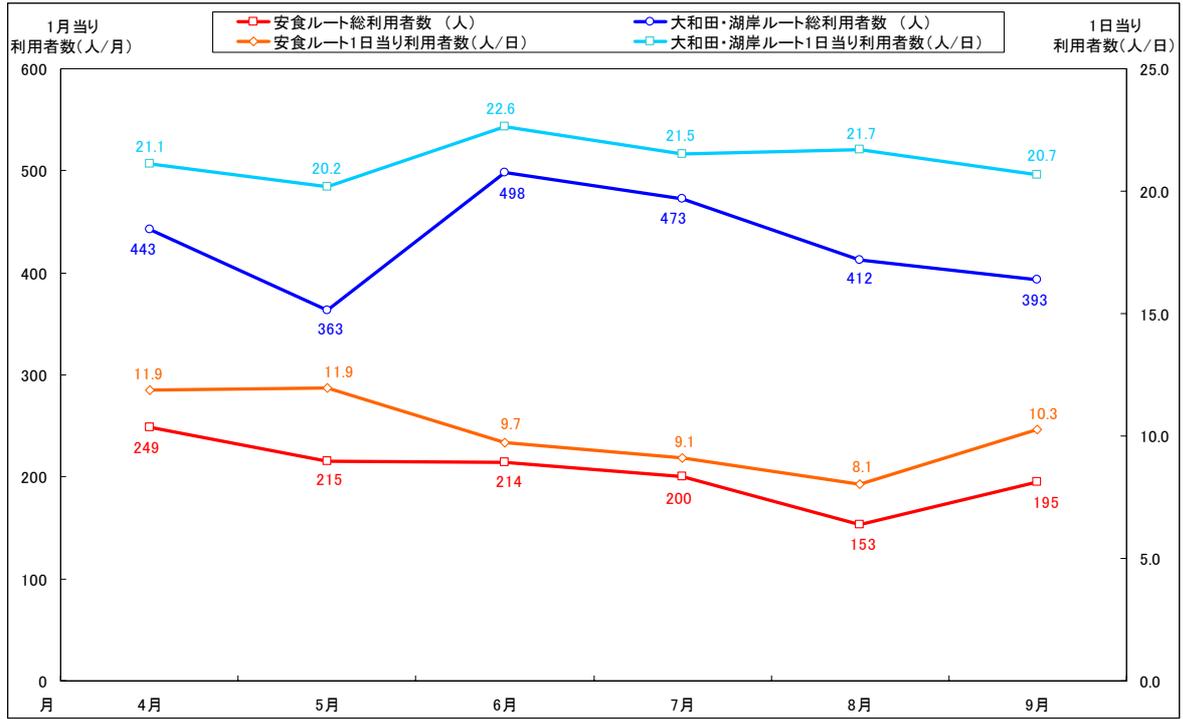
品名	単価	数量	金額	摘要
準備経費	計		717,230	一式
車両減価償却費	600,000	2台	1,200,000	1,500,000×40%
運転手給料	200,000	2人 12月	4,800,000	
事務手数料	200,000	1式 12月	2,400,000	
福利厚生費	10,000	2人 12月	240,000	
燃料費	60,000	2台 12月	1,440,000	
損害保険料	26,925	2台 12月	646,200	
休憩所賃借料	10,000	1式 12月	120,000	
休憩所光熱費	10,000	1式 12月	120,000	
神立駅乗入手数料	2,200	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



2. アンケート調査等集計結果概要

2-1 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	市民アンケート	市民（3,000人）	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%
	施設状況 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	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、バスに乗車し ている人に直接ヒア 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箇所を実施	観光施設等来訪者に 直接ヒアリング	2009/9/5, 6	246票	

2-2 住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。

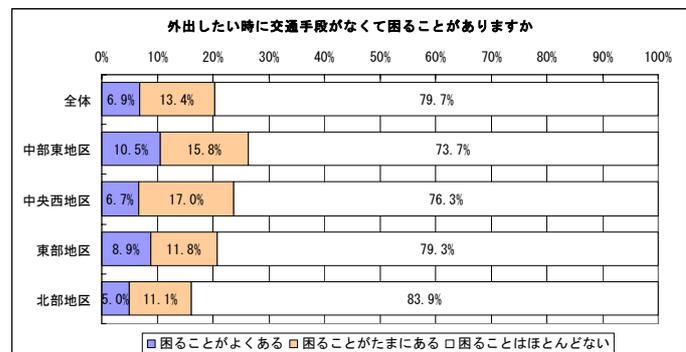
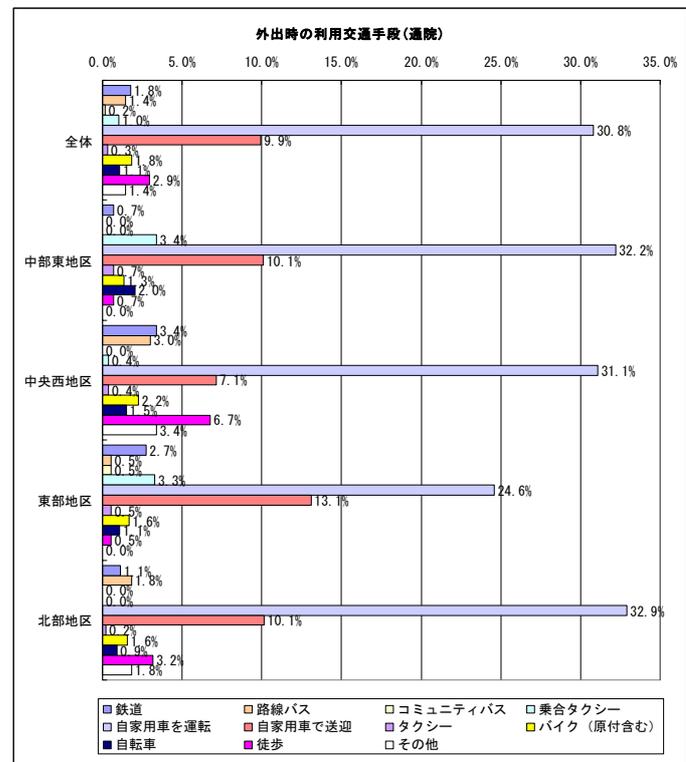
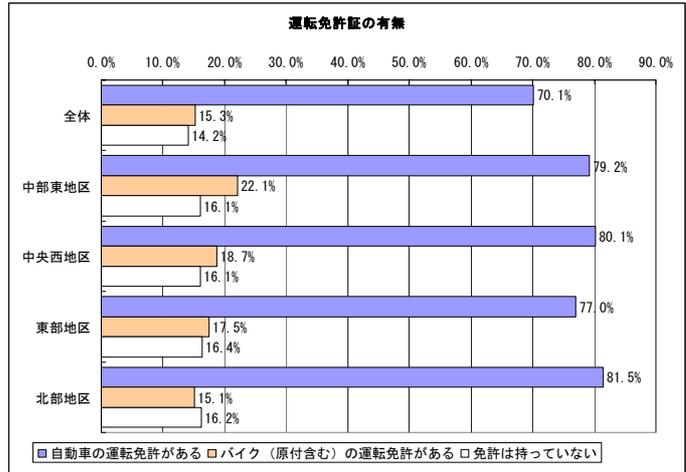
「通院」は、「1ヶ月に1回程度」、「2～3ヶ月に1回程度」の回答が多く、利用手段も「自家用車を自分で運転」、「自家用車で送迎」が多くなっている。「中央東部地区」と「東部地区」では、「乗合タクシー」の利用も若干見られる。

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、本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

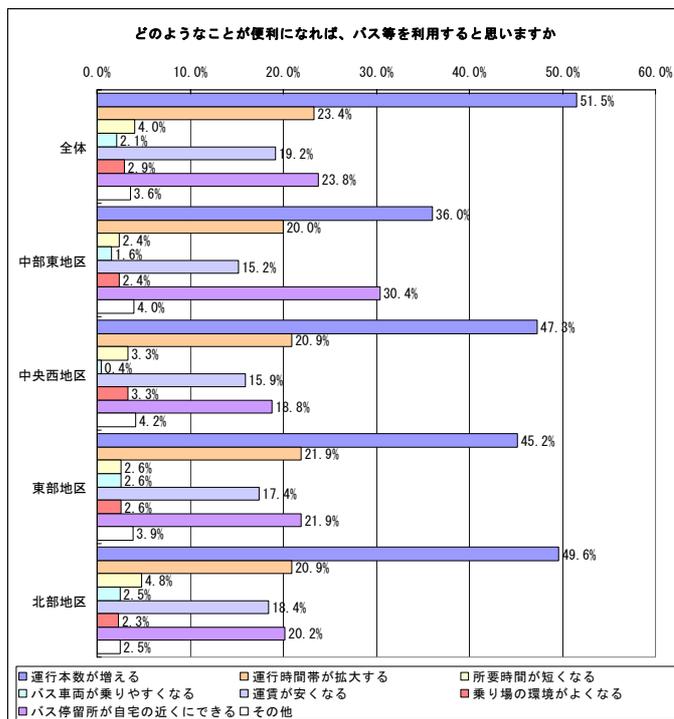
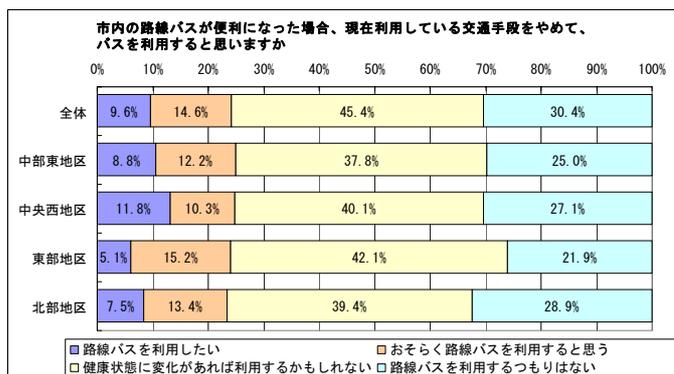
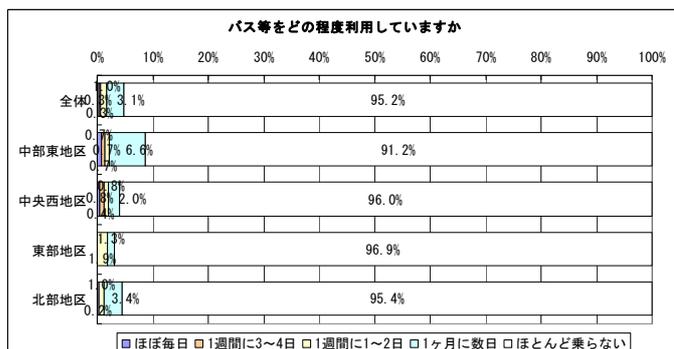
「バス等をどの程度利用していますか」では、①日常的な交通行動で記した通り、自家用車利用が非常に高いことから、「ほとんど乗らない」が90%を超える結果となっている。

「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50%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「自宅近く(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

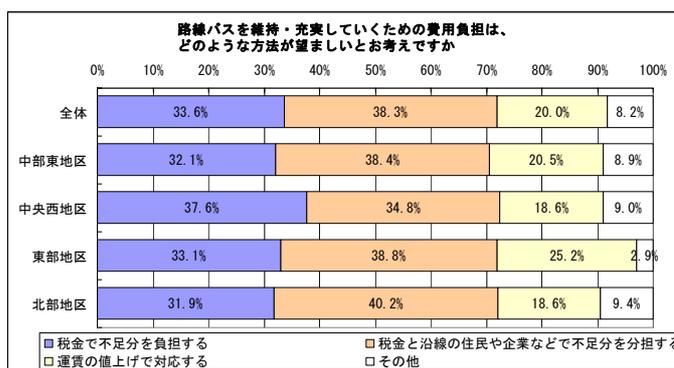
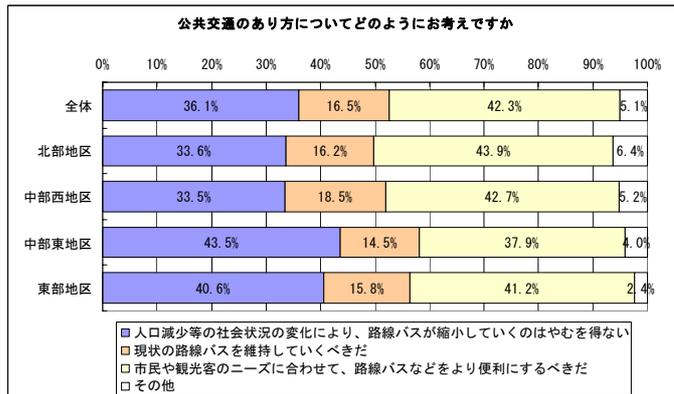
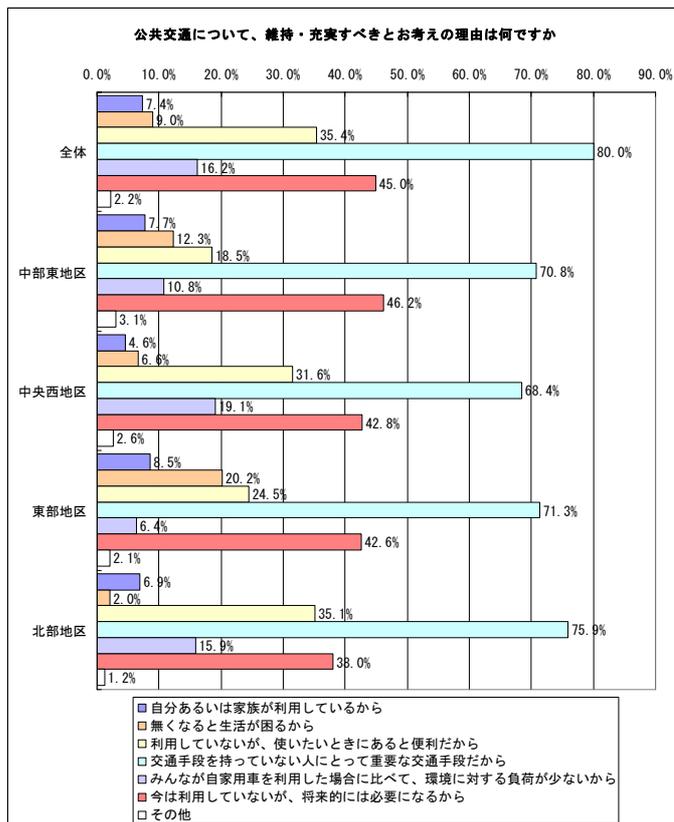
「公共交通について、維持・充実すべきとお考えの理由は何ですか」では、「交通手段を持っていない人にとって重要な交通手段だから」が7割程度となっており、次いで「今は利用していないが、将来的には必要になるから」が45%前後となっている。逆に、「自分あるいは家族が利用しているから」や「無くなると生活が困るから」では、約2%～約20%と低くなっている。

「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お考えですか」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

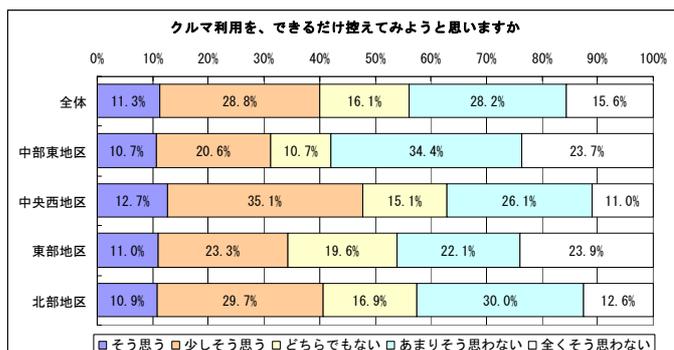
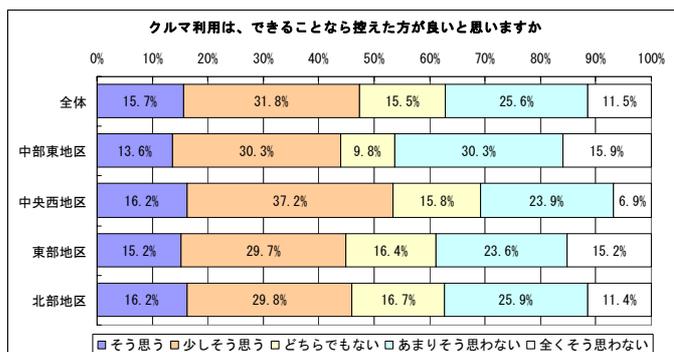
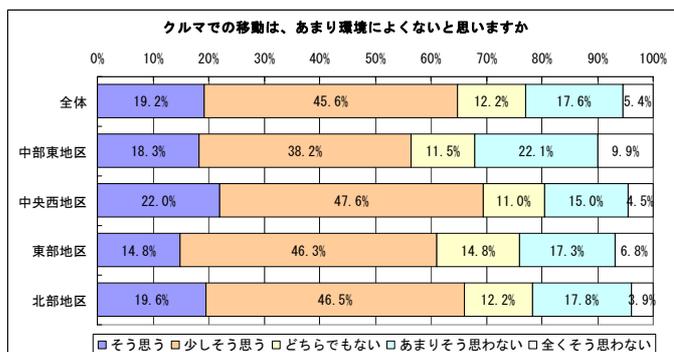
先述したとおり、アンケート結果を見ると、本市は自家用車への依存度が非常に高いことが判るが、「クルマでの移動は、あまり環境に良くないと思いますか」では、「そう思う」、「少しそう思う」を合わせると、半数以上が環境に良くないと考えている。

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くないと思いますか」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、公共交通の不備などもあり、自家用車を使わざるを得ない状況となっていると考えられる。

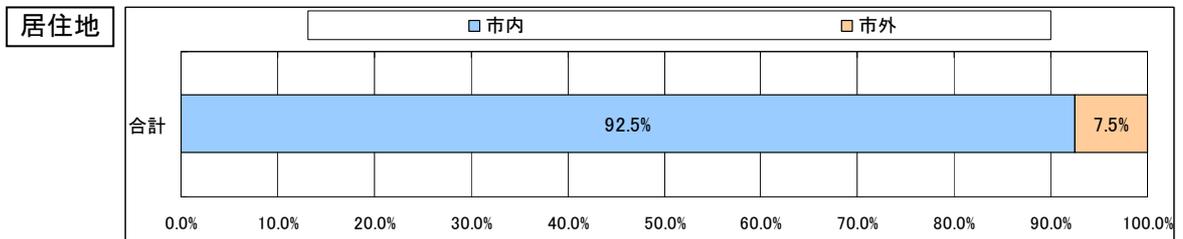
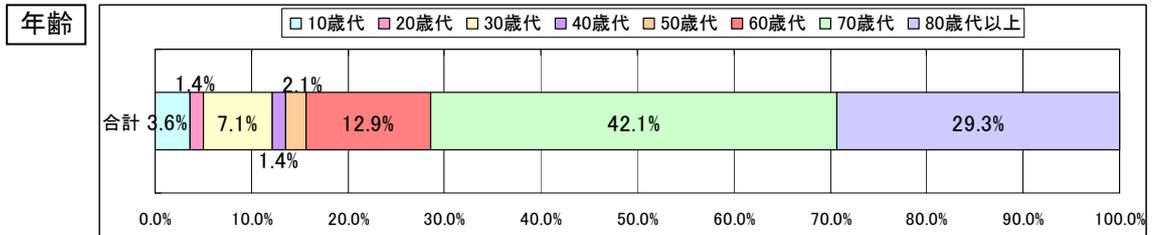


2-3 公共交通利用者ヒアリング調査結果

(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。

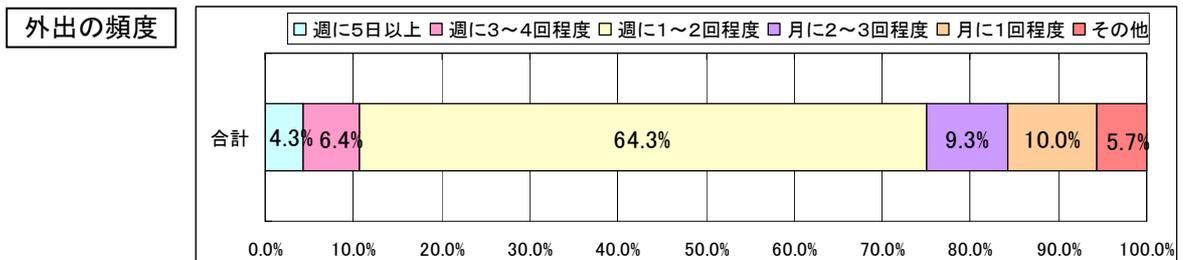
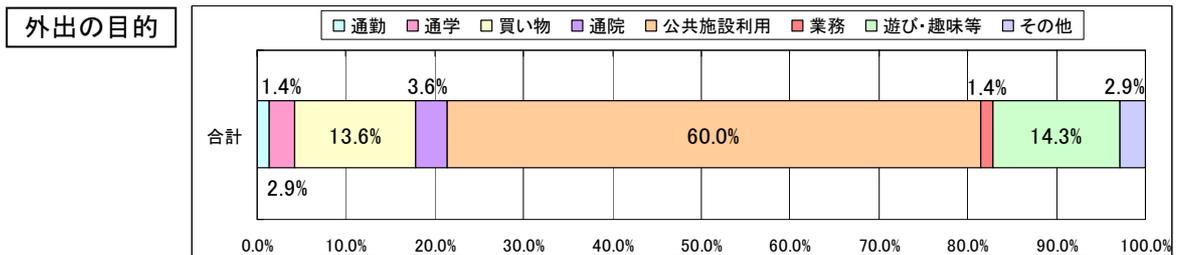
回答者の92.5%が市内に居住していることから、かすみがうら市民が利用者の中心になっている。



(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%、『買い物』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

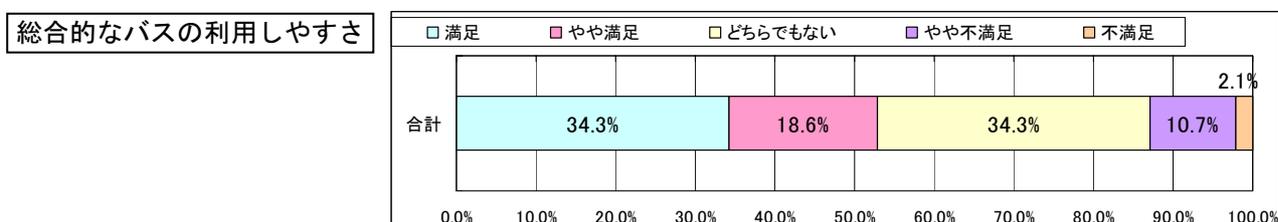
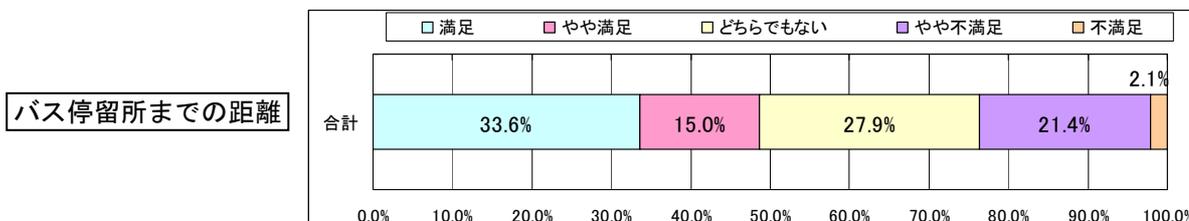
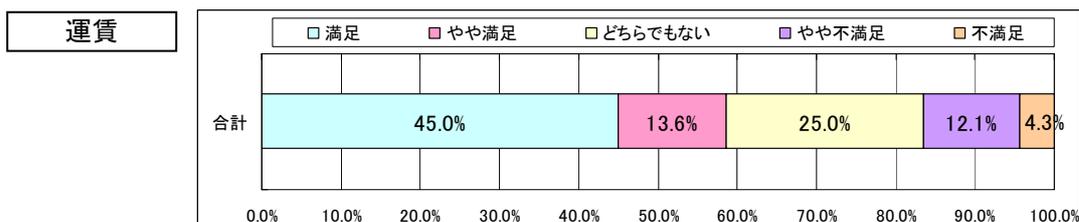
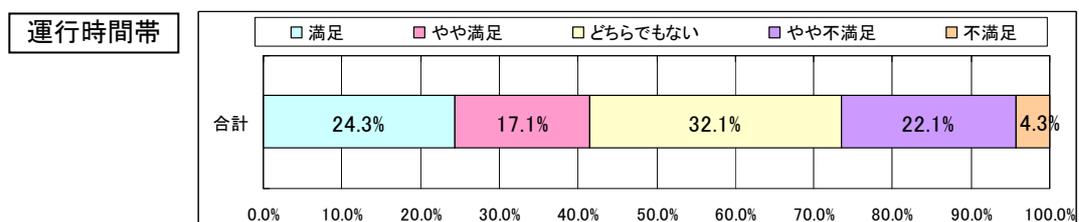
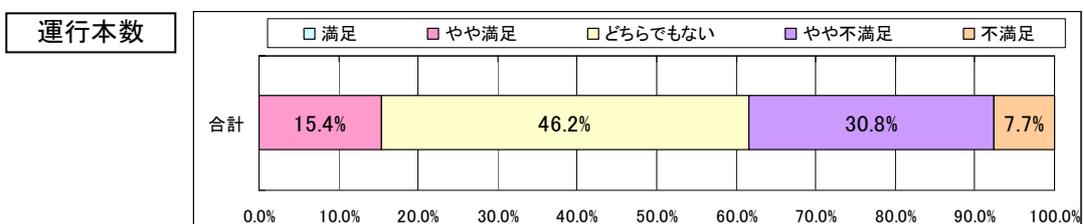
『運行本数』について、回答者に『満足している』と回答した人がおらず、38.5%の回答者が『やや不満足』『不満足』を挙げていることから、現行の運行本数に対して見直しが必要と考えられる。

『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『やや不満足』『不満足』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『やや不満足』『不満足』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。



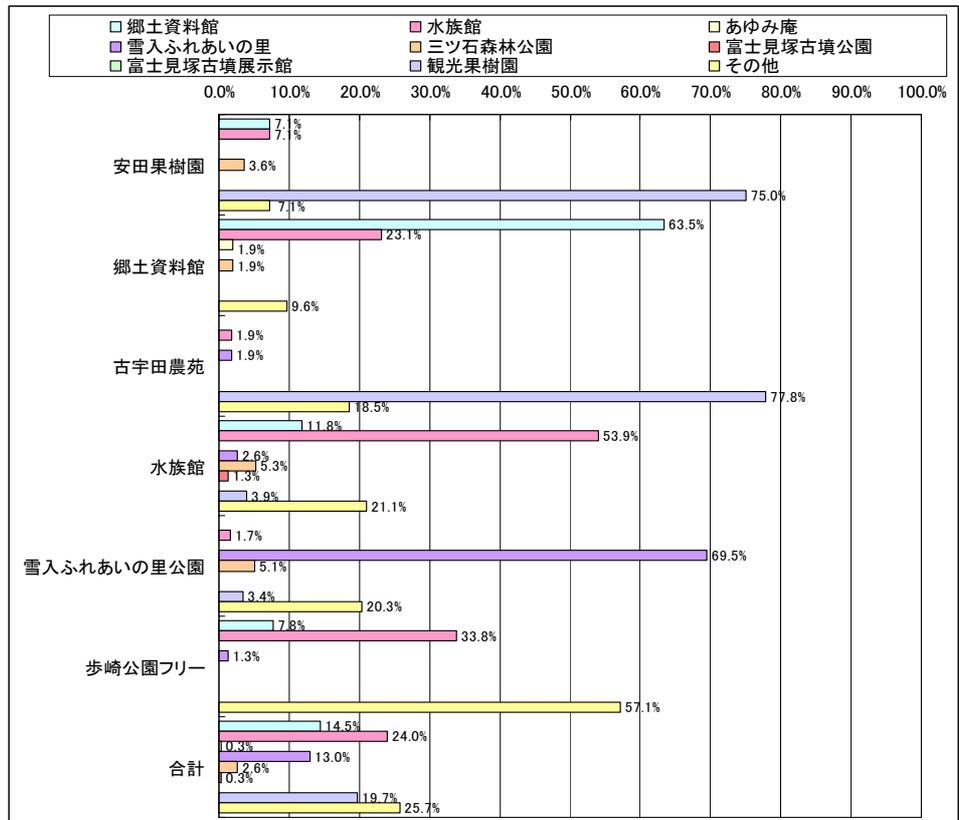
(4) バスについて改善して欲しいこと

意見内容	票数
運行日を週3回に戻して欲しい	10
増便希望	8
運行日について	2
バスのルートについて	11
神立駅西口にコミュニティバスのバス停が欲しい	4
バス停について	9
バス停の表示について	2
公共交通のアピールについて	2
自由乗降について	4
運賃について	5
存続希望	6
防犯について	3
他の交通機関との連絡について	1
感謝	2
乗合タクシーの増便について	1
公共交通に対する意見	2
調査についての意見	1
バスの不便さに対する意見	1
分からない	1
計	75

2-4 来訪者ヒアリング調査結果

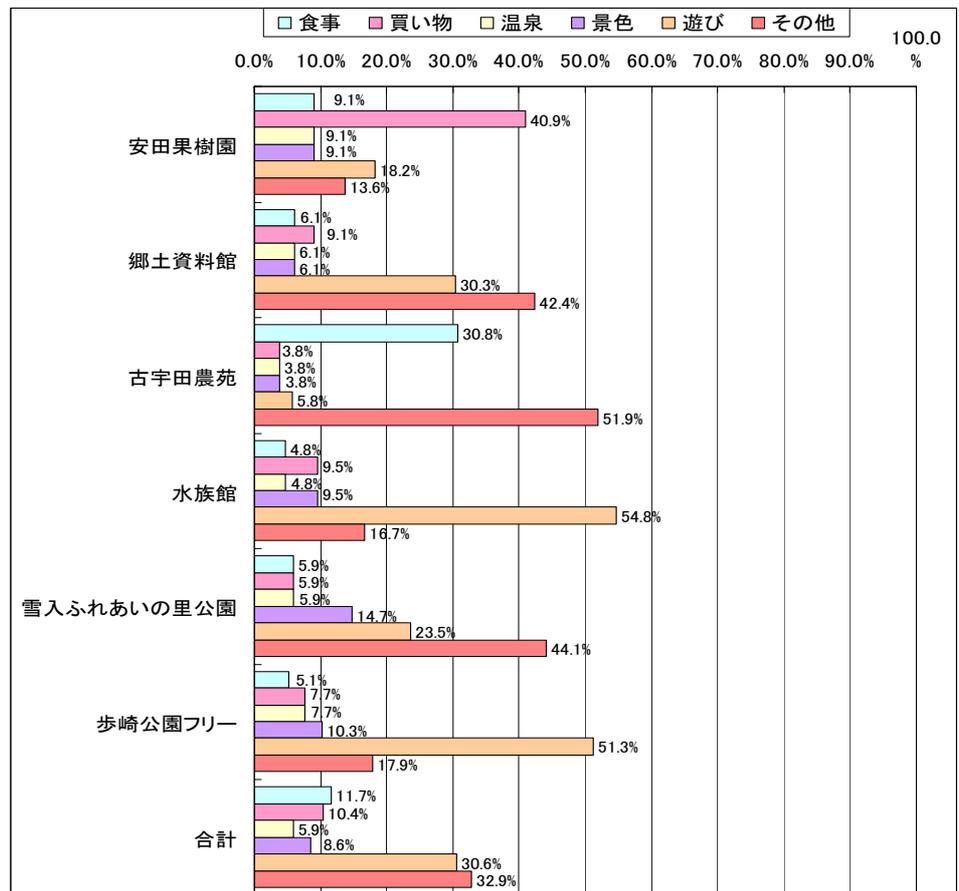
(1) 来訪先について【複数選択可】

『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】

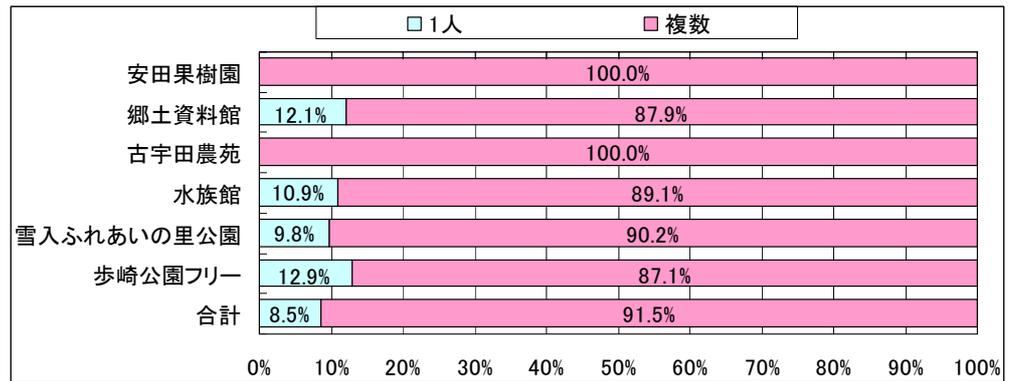
目的として、果樹園では、『食事』『買い物』が、他の施設では、『遊び』が多い。



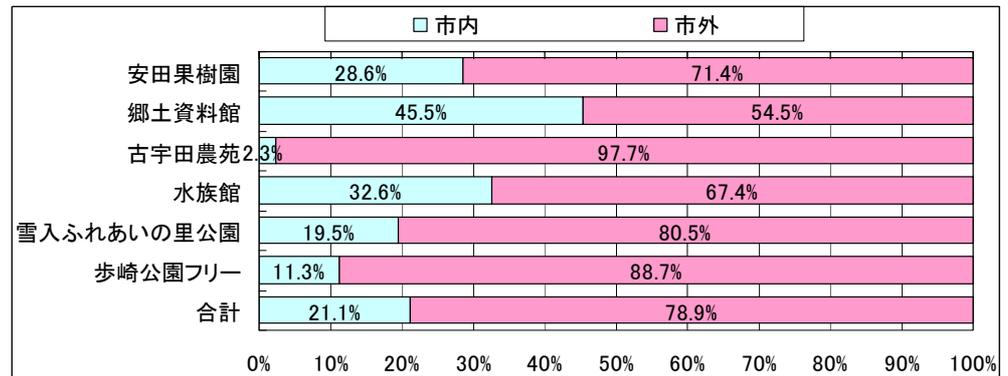
(3) 来訪時の人数と居住地

全体として、『複数』での来訪が多く、『市外』から来訪される方が多くなっている。

来訪時の人数

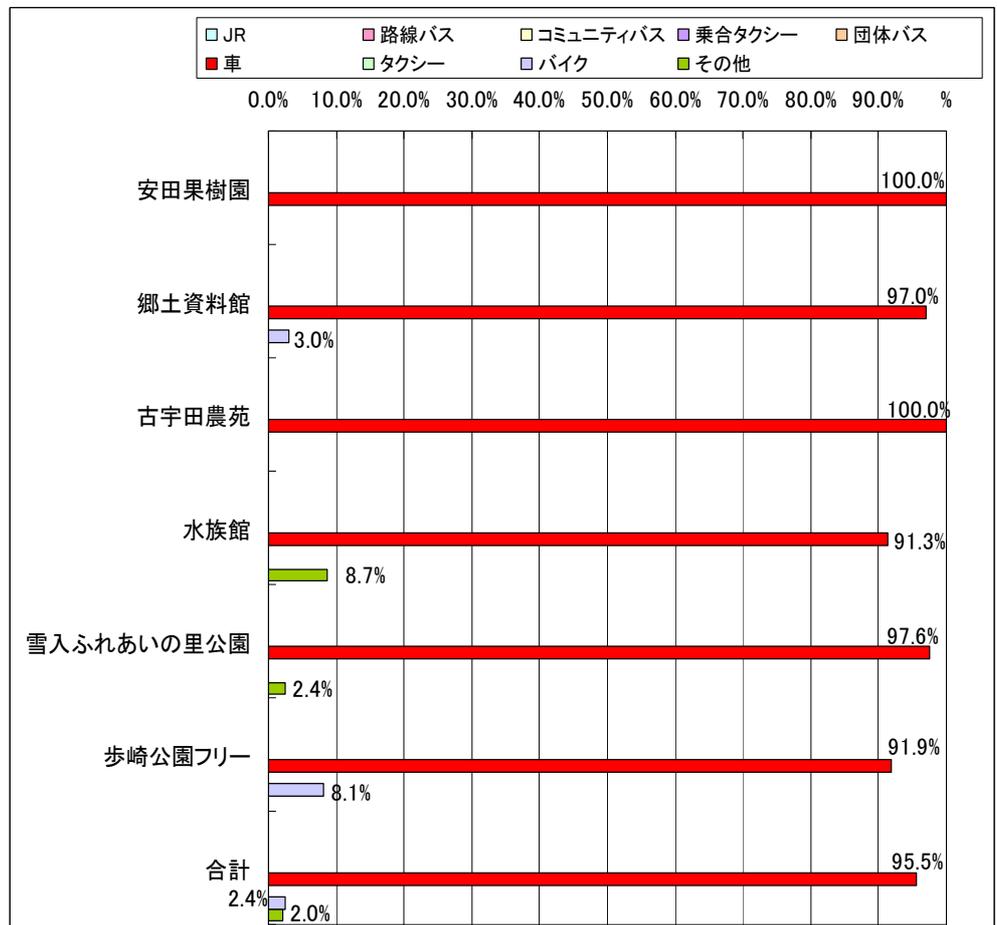


居住地



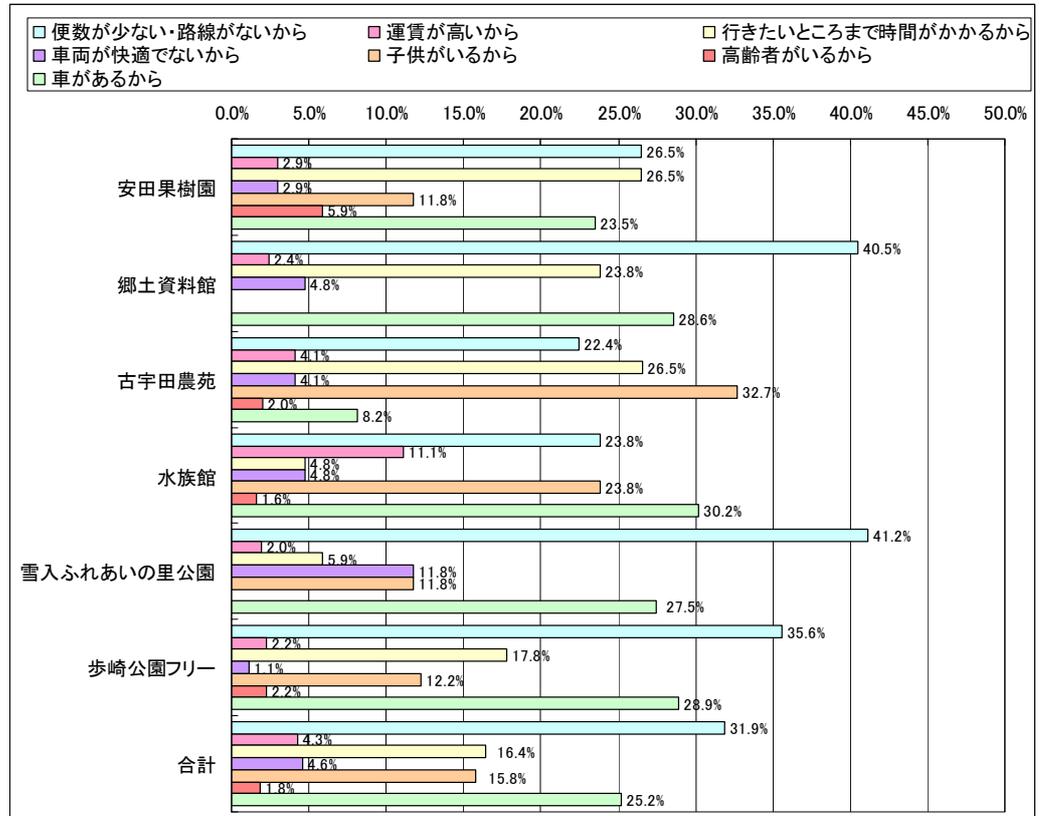
(4) 来訪時の交通手段について【複数選択可】

『車』での来訪が中心であり、『路線バス』等の公共交通で来訪された方は居なかった。



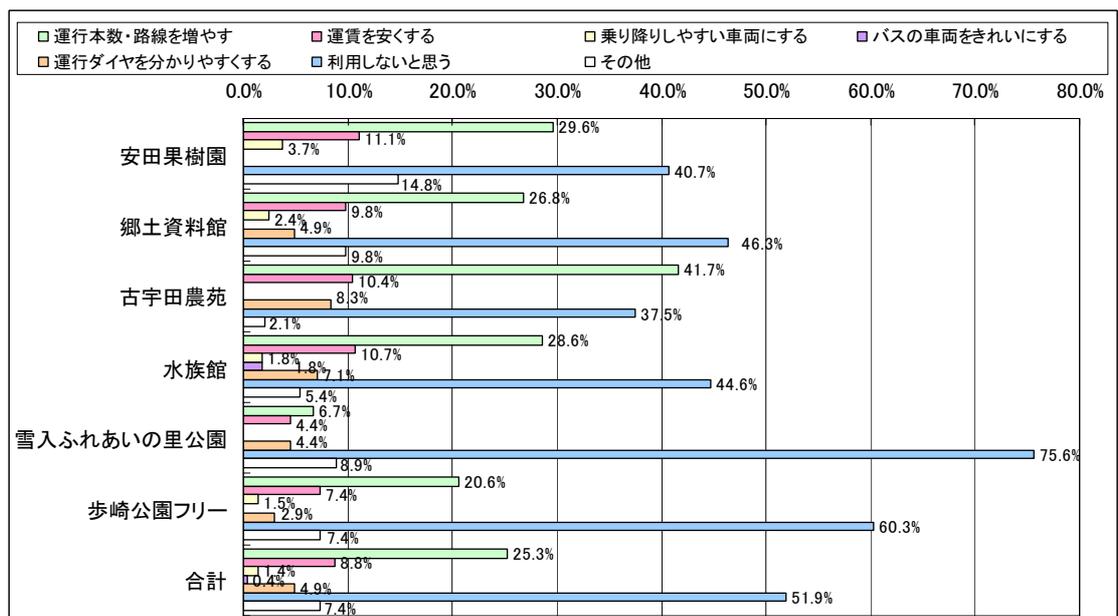
(5) 来訪時に路線バス等公共交通を利用しなかった理由について【2つまで選択可】

『便数が少ない・路線がないから』、『行きたいところまで時間がかかるから』といったJRやバス等に関することと、『子供がいるから』、『車があるから』という来訪者に関することによって、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』と言う方もいて、全体として、『利用しないと思う』と回答している方が多くなっている。



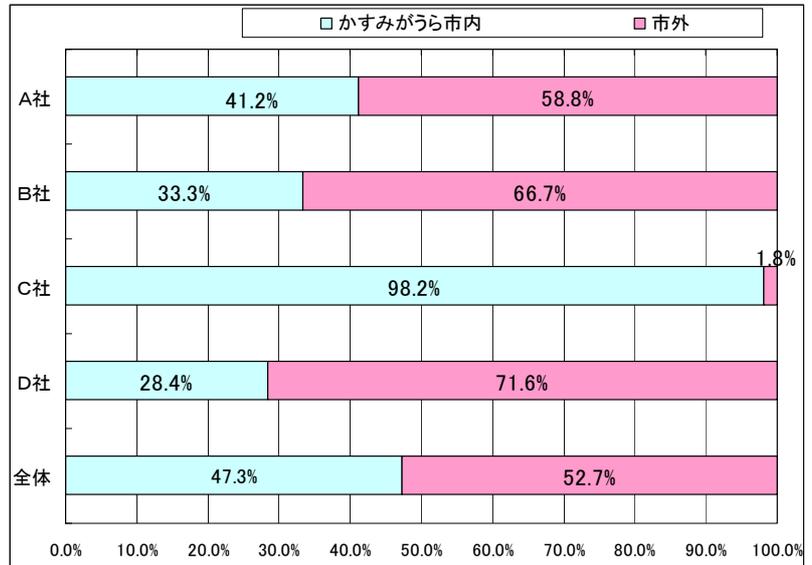
2-5 自動車通勤者アンケート調査結果

(1) 回答者の居住地と自宅の駐車場の有無について

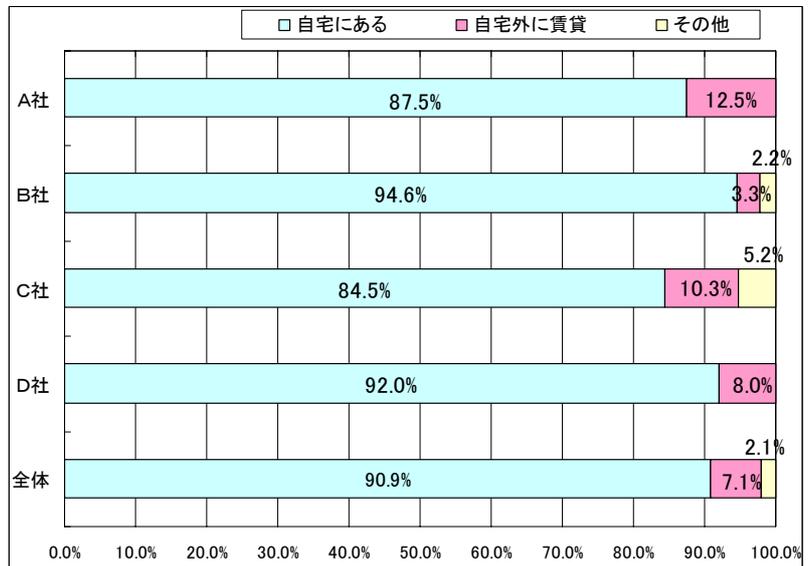
かすみがうら市に居住している回答者が、C社で98.2%と高くなっているが、他の事業所は市外から通勤している人が多くなっている。

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



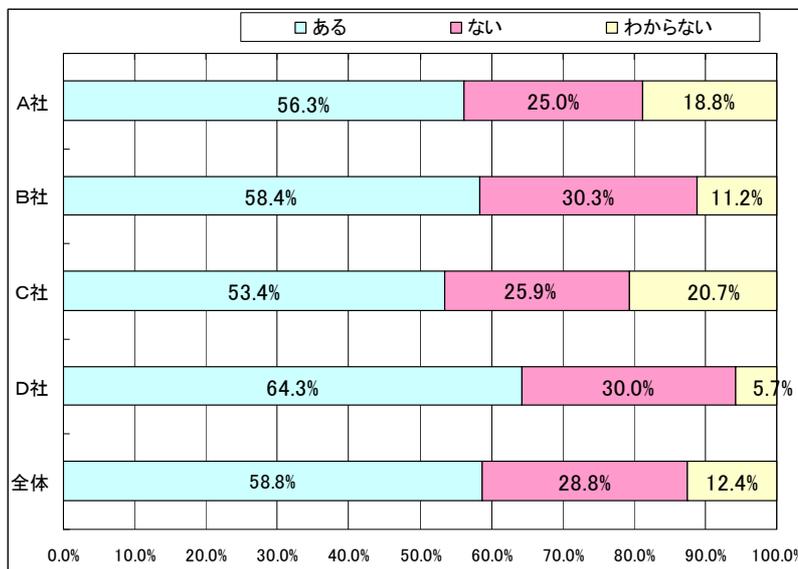
自宅の駐車場の有無



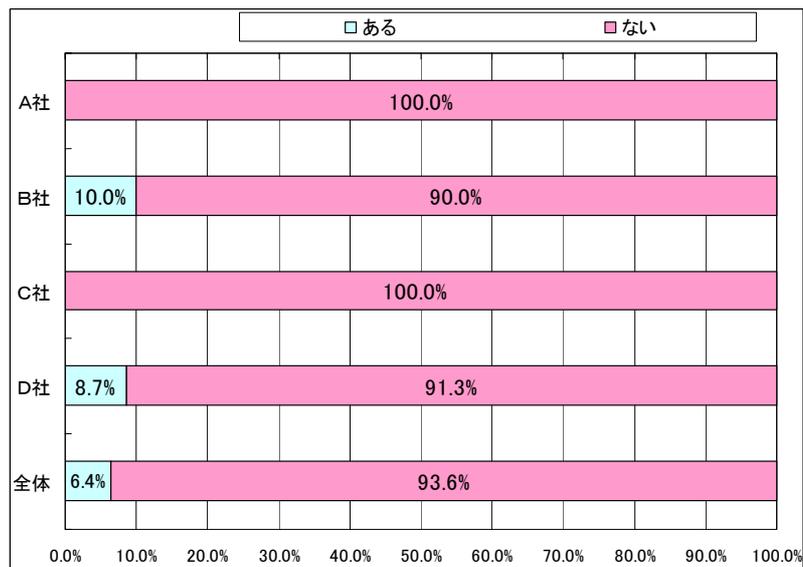
(2) バスの利用状況について

自宅付近にバス停があると回答した人が約半数となっているが、最近バスに乗ったことがある人は、僅かではない。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%ではない。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%ではない。

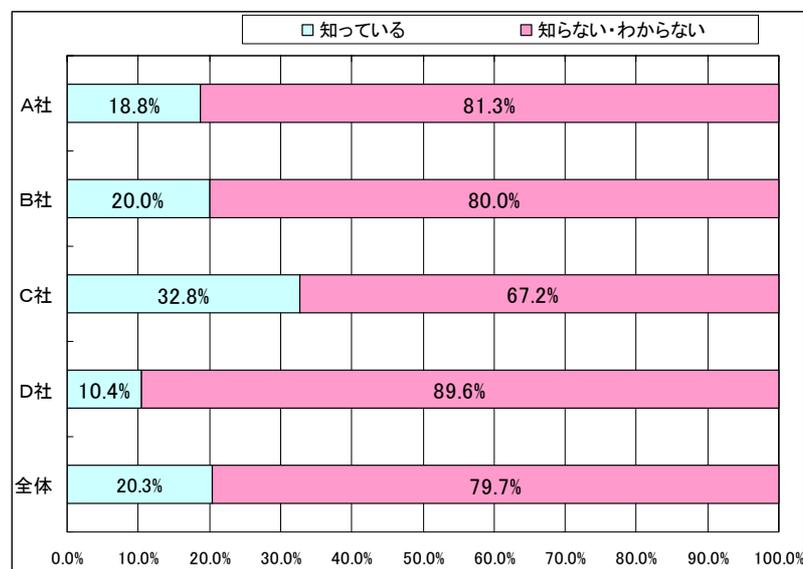
自宅の最寄りバス停の有無



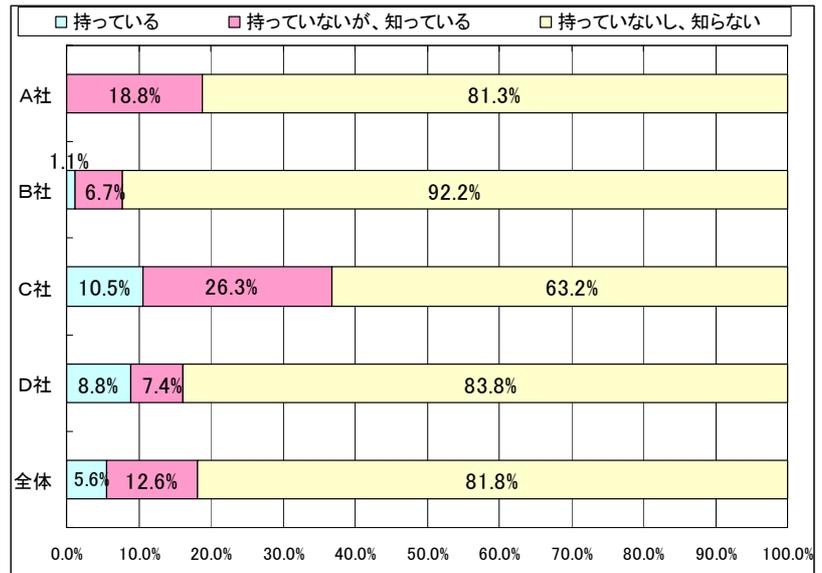
最近、バスに乗った事があるか



バスの乗り方を知っているか

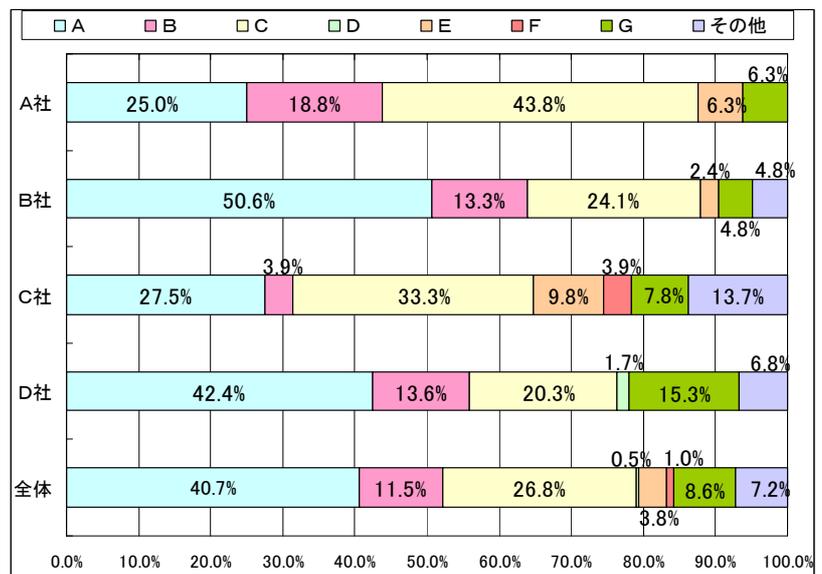


「コミュニティバスガイド」
を持っているか



(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。

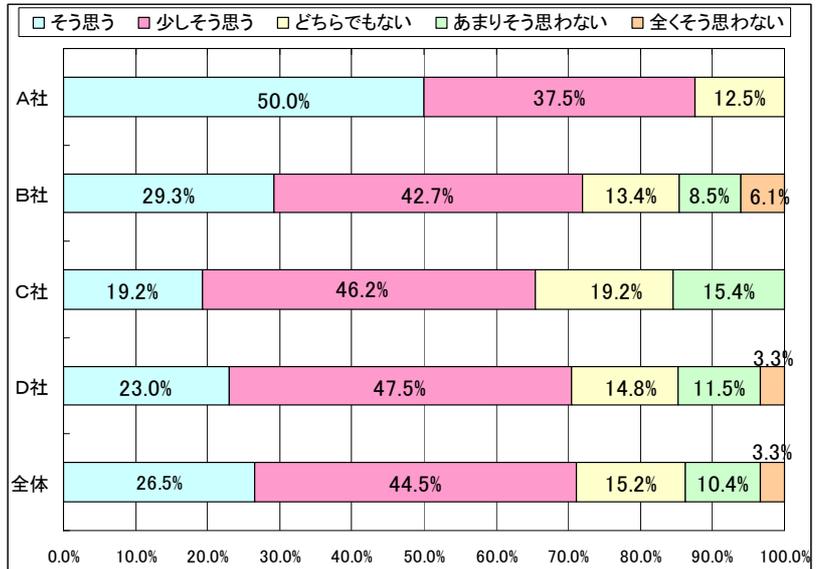


- A : 会社の場所が、自動車でしか通勤する事ができないから。
- B : バスなどの公共交通を使うと乗換えがあり、不便だから。
- C : 所要時間が最もかからないから。
- D : 通勤費が安く済むから。
- E : 自動車の運転が好きだから。
- F : 仕事で自動車を使うから。
- G : 会社の行き帰りに寄る所があるから。

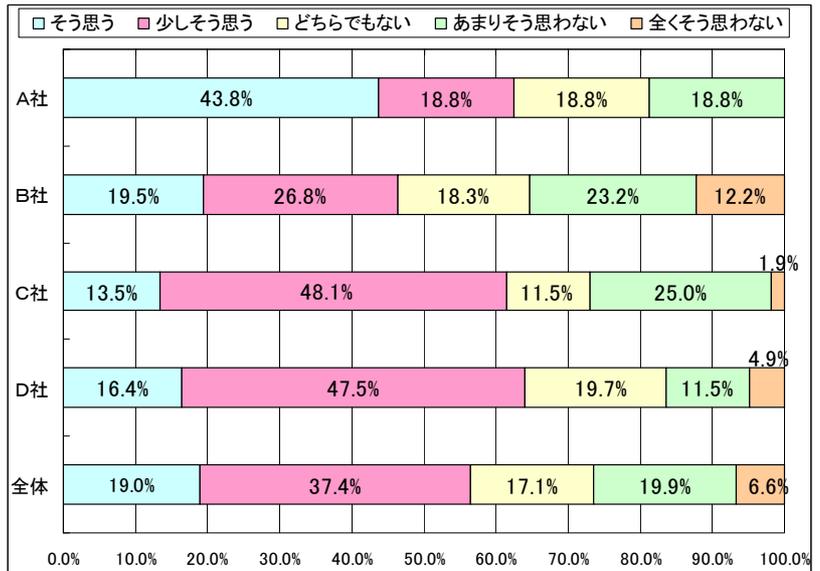
(4) 自動車移動の考え方について

①「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。

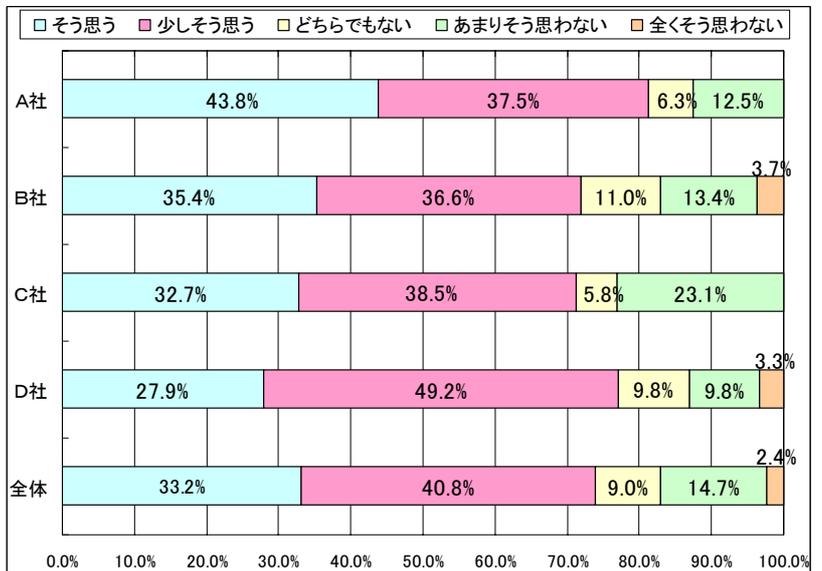
あまり環境に良くないと思う



あまり健康に良くないと思う

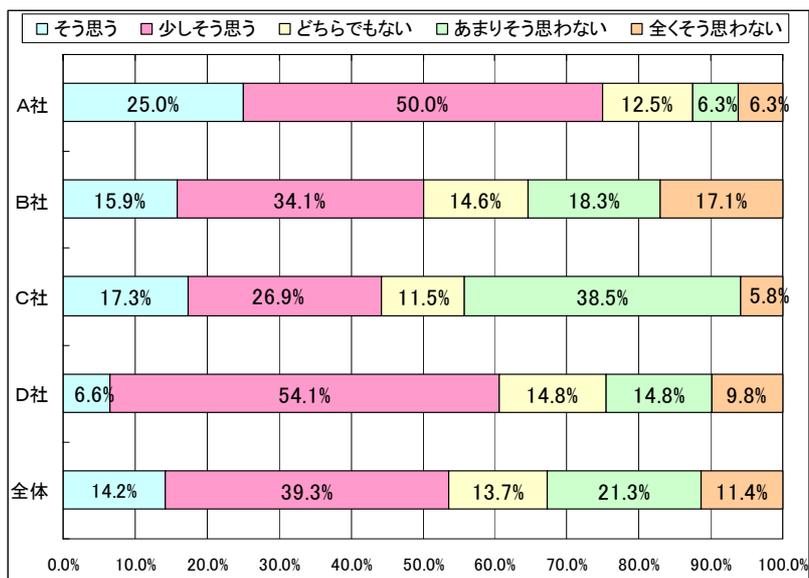


危険を伴っていると思う

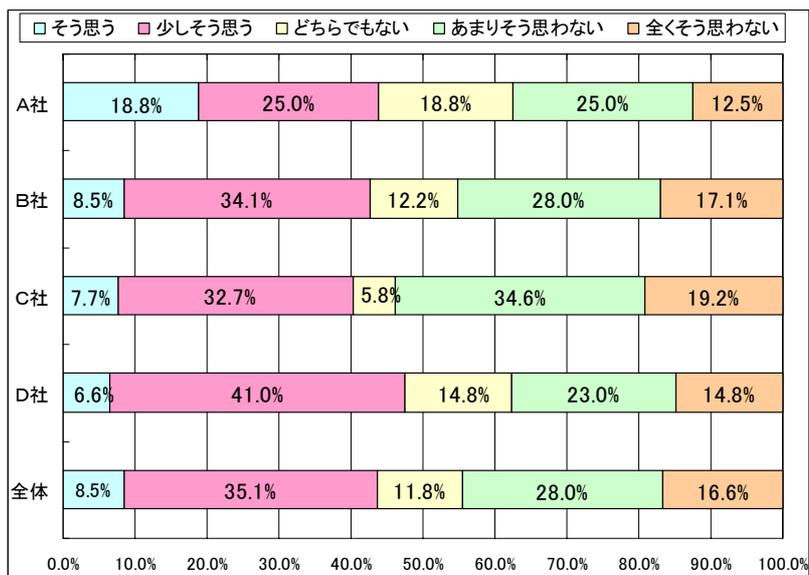


②「自動車での移動は、できることなら控えた方が良いと思う」と思っている回答者は、全体の53.2%となっている。一方で、「自動車での移動をできるだけ控えてみよう」と思っている回答者は、全体の43.6%と少なくなっている。

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

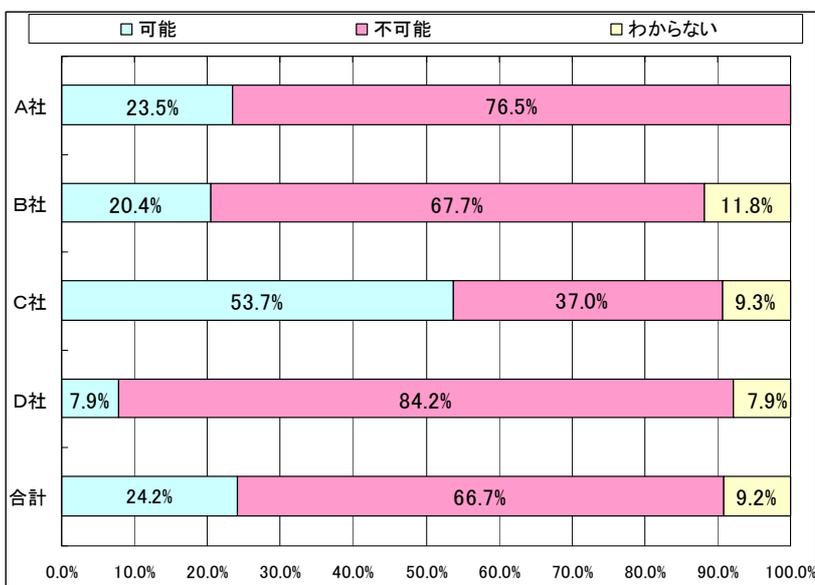


(5) 自転車通勤への変更について

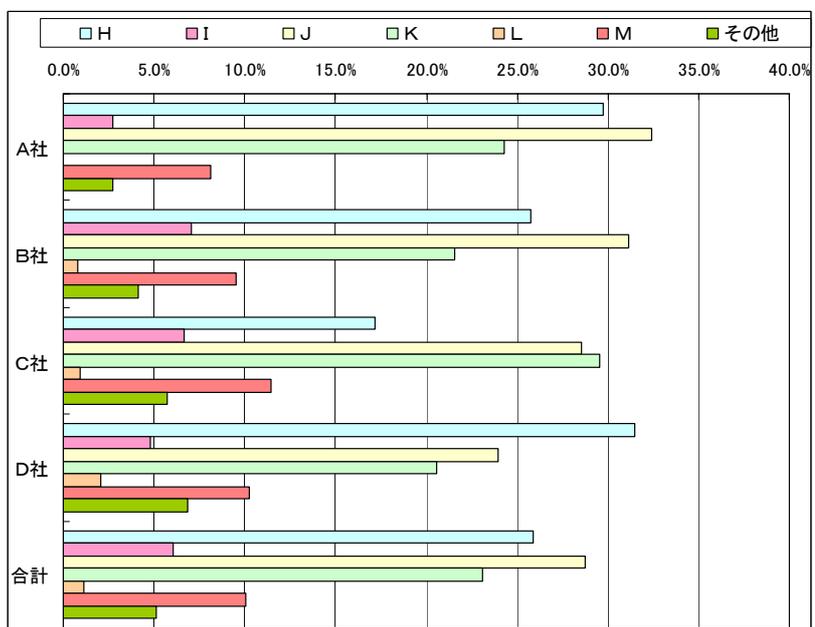
C社で、回答者の53.7%が自動車通勤から自転車通勤に変更が可能と回答していて、他事業所より高い値を示している。自動車通勤から自転車通勤への変更を促す施策を行う際に、C社を対象とすることが考えられる。

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。

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

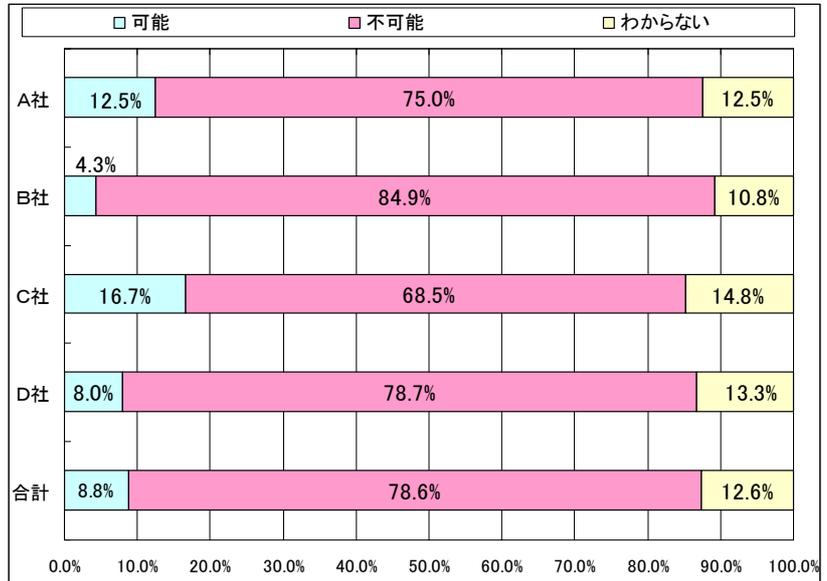
※H、I項目の（ ）内については、「アンケート調査結果」を参照

(6) バス通勤への変更について

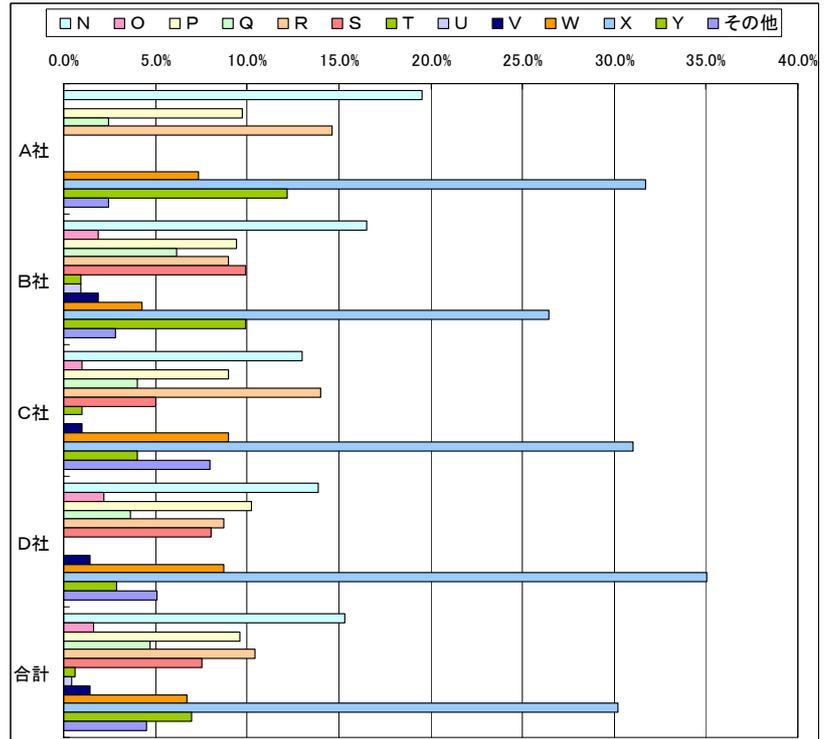
回答者全体の78.6%が変更不可能としている。変更が可能と回答している回答者が最も多いC社で、回答者の16.7%でしかなく、バス通勤へ変更することが現状では難しいと考えられる。

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り継ぎの時間が () 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

2-6 集客施設ヒアリング調査結果

(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
最寄りバス停間での距離	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者へのサービスとして行っているから 	<ul style="list-style-type: none"> ・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ほかにありませんが、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・調整のもとで進展いただきたいと思います。漫然ではありませんが、よろしくをお願いします。

【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。

【雪入りふれあいの里】

- ・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いただく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ねがいします。)

【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、経費の事もあり、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。

3. かすみがうら市地域公共交通総合連携計画

3-1 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13.9%⇒将来11.5%、高齢化：現況22.2%⇒将来32.6%）の進展が予想される。

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。
・霞ヶ浦地区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。
・代替交通として乗り合いタクシーが運行（霞ヶ浦地区）
・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

・本市には、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。

(2) 実態調査等

【市民アンケート】

・移動に関しては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割がバスを利用したことがなく、乗り方や運賃についても認知度が小さい。
・運行本数の増大やバス停が近いこと等がバス転換の主な条件
・バス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

【来訪者ヒアリング】

・車利用がほとんどで公共交通利用はない。
・運行本数の増大がバス転換の主な条件である。

【自動車通勤者アンケート】

・9割以上がバスを利用したことがなく、乗り方等についても認知度が小さい。
・約4割が車の利用を控えてみようという認識がある。
・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既存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・乗り合い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手段の有効活用

・現行の公共交通の運行だけで、多くの地域住民ニーズに対応することは困難と考えられることから、既存の交通手段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）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デマンド型交通システムを千代田地域へ拡大する必要がある。

⑥地域住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、環境意識の高まりやマイカーから公共交通への転換意向にも配慮し、主な利用者となる地域住民や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

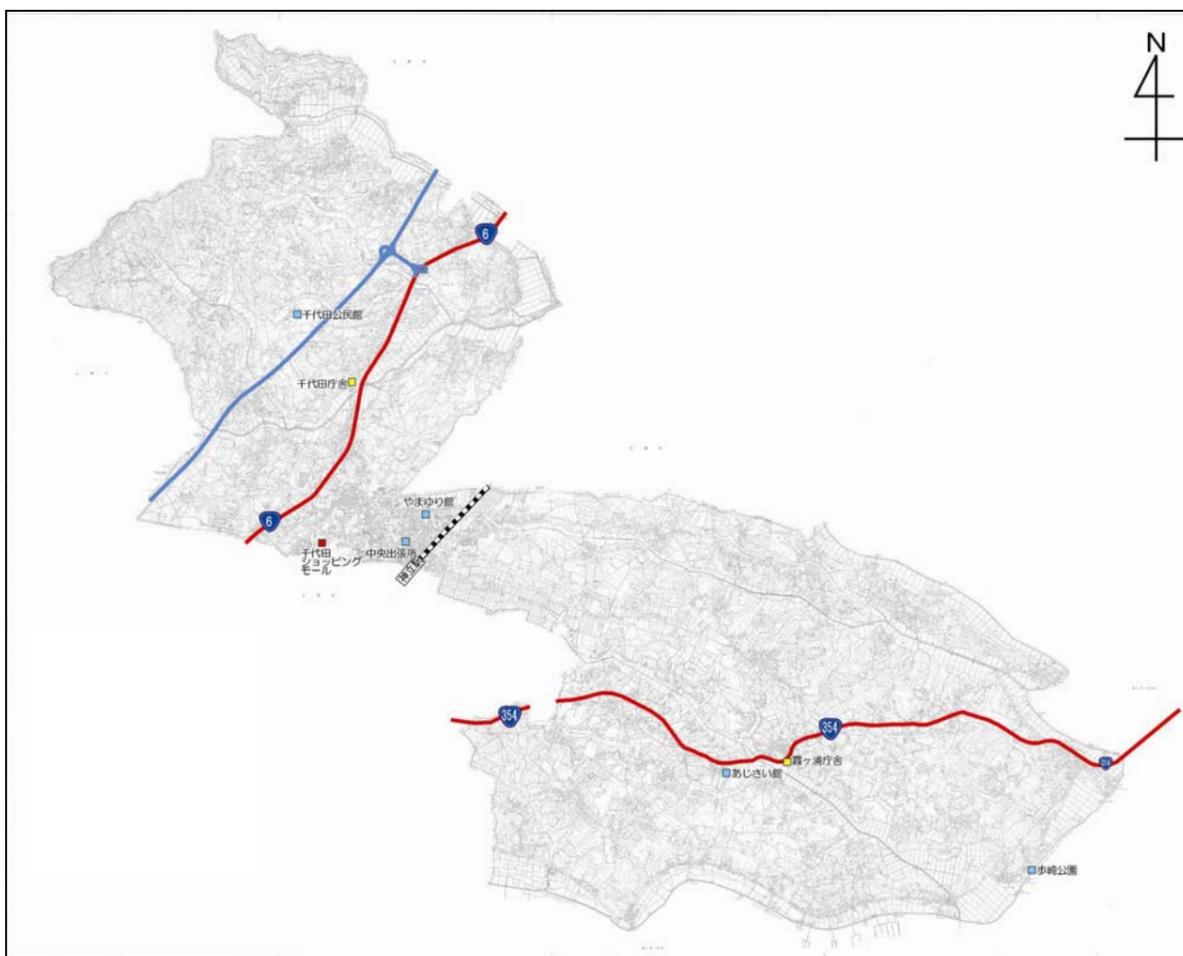
①市民の移動ニーズに対応するとともに、既存交通システムと連携した効果的で利便性の高い公共交通システムの導入を図る。

②日常的な生活系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、地域住民の多様な参画や地域のニーズ把握に努めながら、関係者の合意形成を図り、地域が協働で検討・計画を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に向けた意識の醸成等を図り、持続可能な交通手段の確保を図る。

3-2 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、バス、乗り合いタクシーの連携を図り、一体的に進める必要があるため、市域全域を基本とする。なお、市民の移動ニーズに配慮し、市外ではあるがJR土浦駅等のターミナル駅への接続を考慮する。



3-3 かすみがうら市地域公共交通総合連携計画の目標

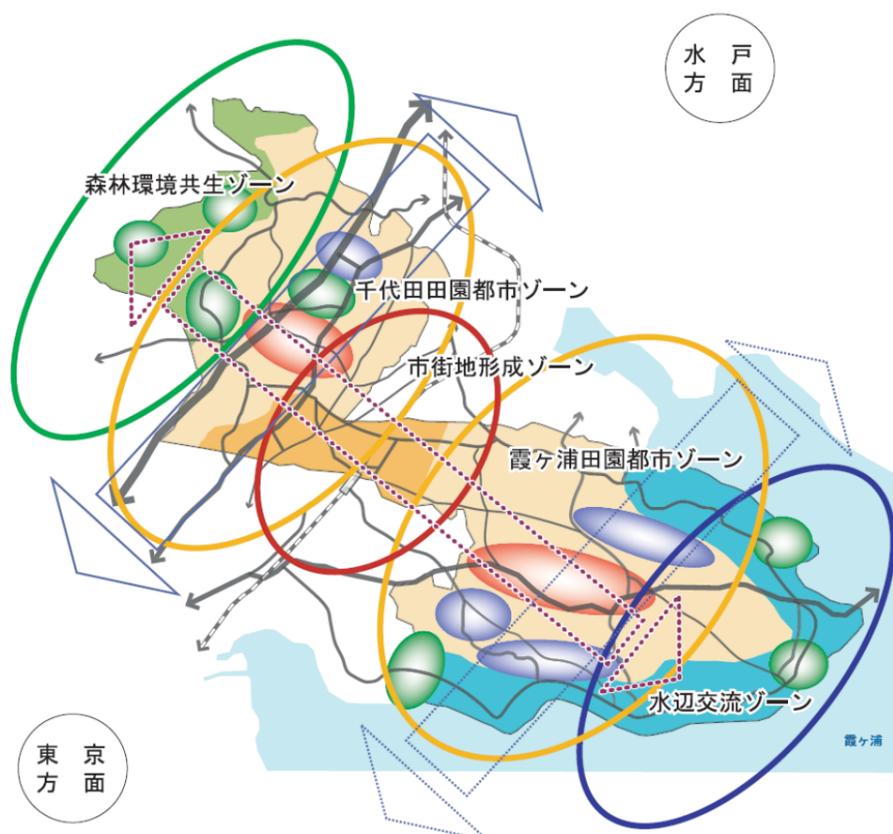
(1) かすみがうら市の将来都市像

本市では、「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。

■ ■ 土地利用構想図 ■ ■



凡例	
	市内を連携する交流軸
	広域的な連携を図る交流軸 <small>※破線は未整備を示す</small>
	行政拠点
	環境保全・交流拠点
	新産業導入拠点

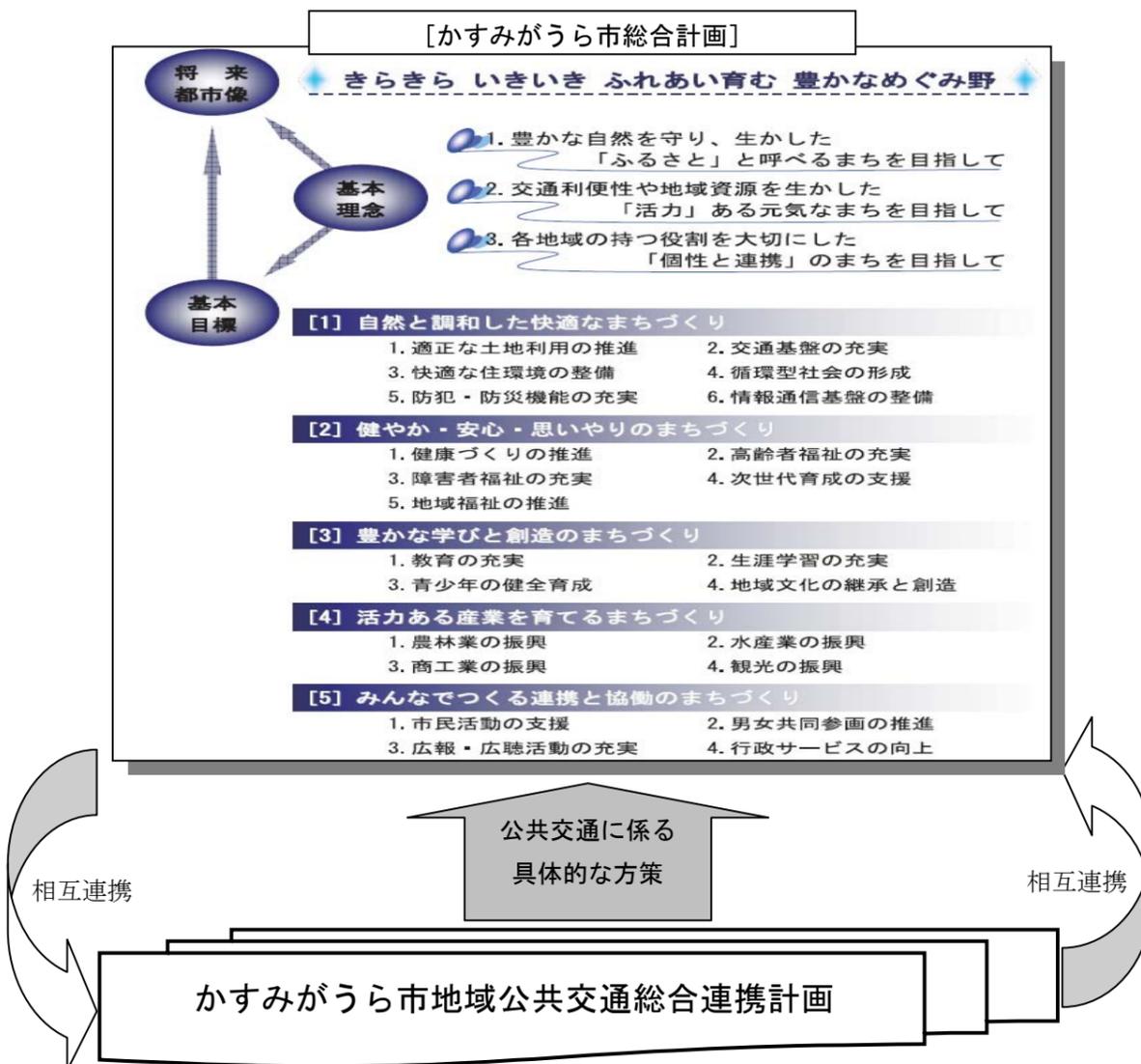
出典：かすみがうら市総合計画

(2) 本計画の上位計画との相互連携

本計画は、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いおらず、地域全体を俯瞰した公共交通体系の整備こそが地域住民はもとより、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、超高齢化社会の進展、地球環境問題など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、本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、地域住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が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、持続可能な交通体系と運行システムを住民、行政、事業者、地域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、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地域公共交通を構築する。

また、その構築に当たっては、市民、交通事業者、行政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）

- 市民の満足度（住民アンケート調査をもとに設定）
- 市民の公共交通利用率（住民アンケート調査をもとに設定）
- 観光客の公共交通利用率（観光客ヒアリング調査をもとに設定）
- 市の費用負担額

②計画目標

基本理念の実現に向けて、以下の方針で取り組む。

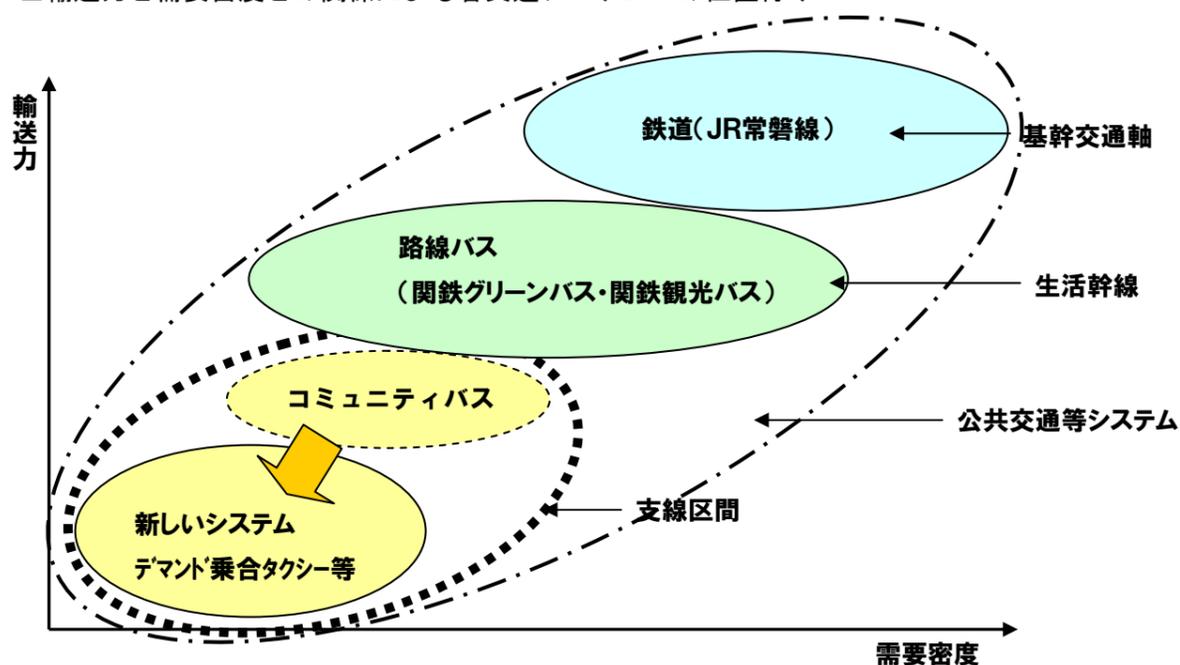
●機能・役割を明確化した地域公共交通網の再編により、わかりやすく利便性の高い公共交通体系を構築し、地域内の交通相互の連携を図り、地域のための公共交通を維持・存続を図る。

- ・ 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、広域的な幹線公共交通ネットワークと地域内交通が連携した利便性の高い効率的な運行を実現する。
- ・ 地域内バス路線については、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。

■機能分類

広域幹線軸		<ul style="list-style-type: none"> ● 都市間連絡の骨格である鉄道（JR常磐線） ● 通勤・通学、通院、買い物等の多様な目的に対応。
地域内生活交通	幹線路線	<ul style="list-style-type: none"> ● 民間バス路線のうち、都市間連絡や市内の骨格を形成する路線。 ● 通勤・通学、通院、買い物等の多様な目的に対応。
	支線	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線区間と接続して地域内のサービスを担う。 ● 地域の実情に合わせて、主として通学、通院、買い物、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交通システム の位置付け



●生活交通確保とまちの活性化が連携した公共交通ネットワーク形成

- ・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、比較的広域な町域に、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・安全な地域住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、霞ヶ浦地域での乗り合いタクシーシステムの拡大等新たな交通システムの導入等によって、更なる地域間の連携強化を図り、利便性の高い体系的な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・サービスの情報提供を行い、来訪者の回遊性・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車両などの既存地域内交通システムについて、利便性の高い地域住民の生活の足として、既存公共交通との連携を図りながら効果的かつ効率的に活用する。

●わかりやすい情報提供

- ・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。

●住民・行政・事業者等、地域が一体となって取り組む、協働による持続可能な公共交通の確立

市の財政負担に限界があるなかで、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、住民が自ら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（地域）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、地域住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、地域住民・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

**【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役割分担と相互連携
- ②生活交通確保とまちの活性化
- ③既存システムを活用した効果的・効率的な運行
- ④わかりやすい情報提供
- ⑤持続可能な公共交通サービスの確保

**住民、行政、事業者、地域の協働の取り組み
（モビリティマネジメントの展開）**

3-4 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

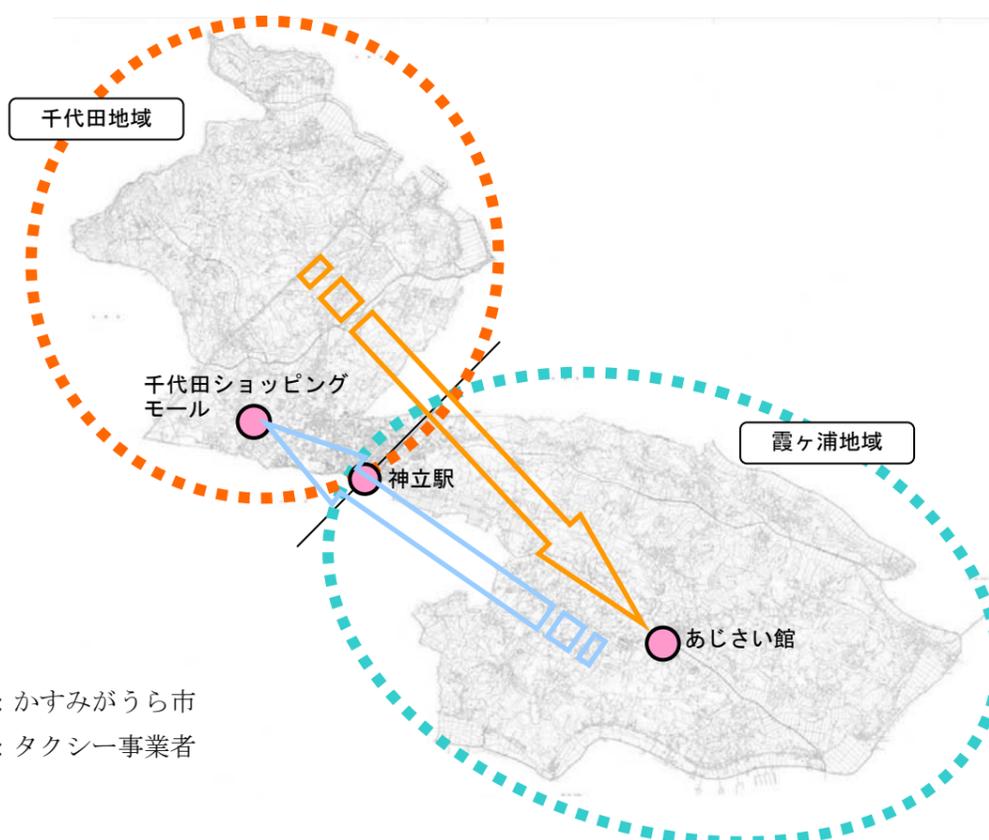
3-5 事業の概要および事業の実施主体

(1) デマンド乗合タクシーの運行

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公共交通システム（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、霞ヶ浦地域からは千代田ショッピングセンター、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。
- ・休日は観光客に対応した循環ルートによる定時定路線運行を図る。

■デマンド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：タクシー事業者

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
○デマンド乗合タクシー	実証運行		本格運行		

(2) シャトルバスの運行

①事業概要

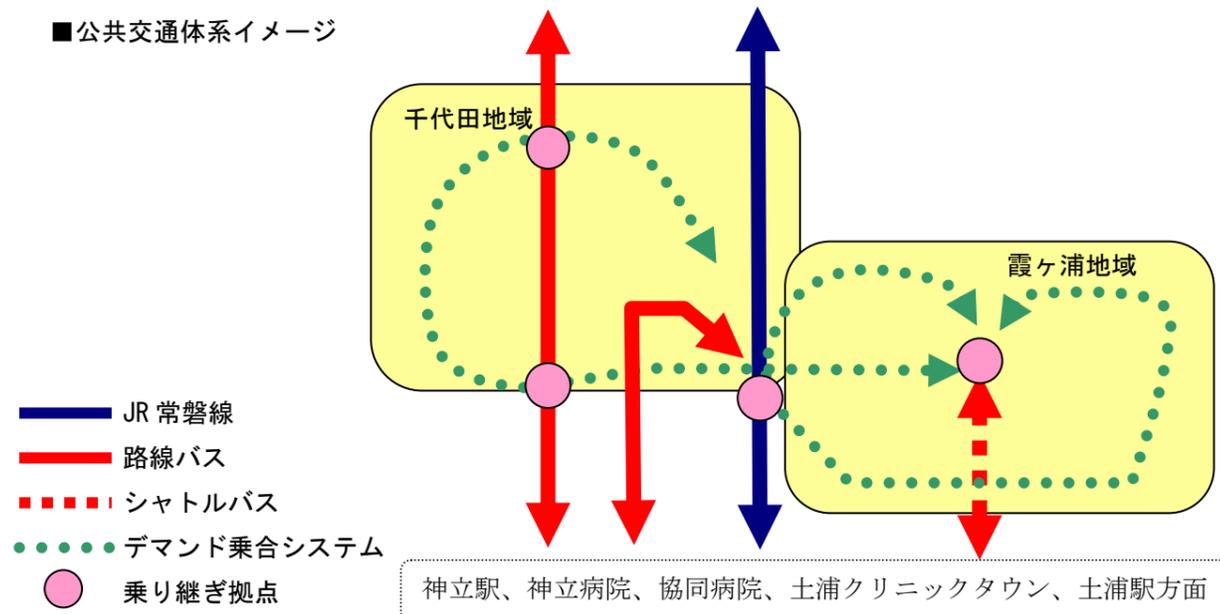
- ・土浦方面への移動ニーズの対応、地域内移動の役割分担の明確化、千代田地区との公平性確保等の観点から、現在運行中の乗合タクシーのルートを変更し、域外交通は幹線交通が担うものとしてシャトルバスの運行を図る。(かすみがうら市域外は、現在の乗合タクシーの乗降場所に停車)
- ・車両については、既存コミュニティバスを統合廃止することとなるため、この車両の活用を検討する。

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		



【かすみがうら市の公共交通の基本方向】

幹線的バス路線の維持と地域内既存公共交通システムの効率的な統合・再編

- 幹線交通となる路線バスの再構築
(利用ニーズに対応したダイヤ・ルートの見直し)
- 地域内交通としてのコミュニティバスと乗合タクシーの統合・再編
- 幹線交通と地域交通との乗り継ぎ環境の改善 (乗継拠点の整備、乗継運賃の導入)
- モビリティマネジメントの取り組みの展開

【千代田地域】

■ **デマンド乗合システムの導入 (区域運行)**

- ・ コミュニティバスを見直し、利便性の高いデマンド乗合システムとして再構築。
- ・ 千代田地区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定時定路線運行

■ **乗継拠点として整備**

(神立駅、神立病院、千代田庁舎入口、中貫等)

神立駅でのマイカー送迎



利用者の少ないコミュニティバス



すべてのコミュニティバスが乗り入れるあじさい館 (乗継拠点に考えられる)



凡例

- JR常磐線
- 民間路線バス
- コミュニティバス
- 千代田地区巡回コース
 - 志筑方面コース
 - 新治方面コース
 - 七会方面コース
- 霞ヶ浦地区巡回コース
 - 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
- 乗り継ぎ拠点

幹線バス路線となる 関鉄グリーンバス



■ **シャトルバスの導入**

- ・ 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)

【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まで運行
- ・ 休日は観光客に対応した循環ルートによる定時定路線運行

■ **乗継拠点として整備 (神立駅、あじさい館等)**

(3) 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、主要な乗継ポイント（神立駅、神立病院、あじさい館、千代田庁舎入口、中貫等）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		—————▶			

(4) 通過お知らせ情報の提供（簡易型バスロケーションシステムの導入）

①実施概要

- ・主要なバス停留所に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。費用の安い簡易型システムとする。
- ・バスの通過の有無を停留所で情報提供することによって、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。



②実施主体

- ・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
○簡易型バスロケーションシステム		—————▶			

(5) 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、定期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。

【乗継共通パス券の発行】

- ・地域内のデマンド交通や路線バスが自由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。

【運賃半額利用者の拡大】

- ・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、さらにPRを実施するなど運賃半額対象利用者の拡大を行う。

②実施主体

- ・かすみがうら、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
○乗継共通パス券の発行			時期未定		
○運賃半額利用者の拡大			時期未定		

(6) 住民参画を中心に関係主体が一体となった協働による組織づくり

①事業概要

- ・地域住民（企業含む）、行政、事業者が協働により三位一体となった持続可能な仕組みづくりを推進し、公共交通に関する意識改革の必要性から、地域公共交通の実情を明示、把握し、全ての地域主体が正確な共通認識を持ち、地域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、地域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、意見交換会やコミュニティアンケート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。

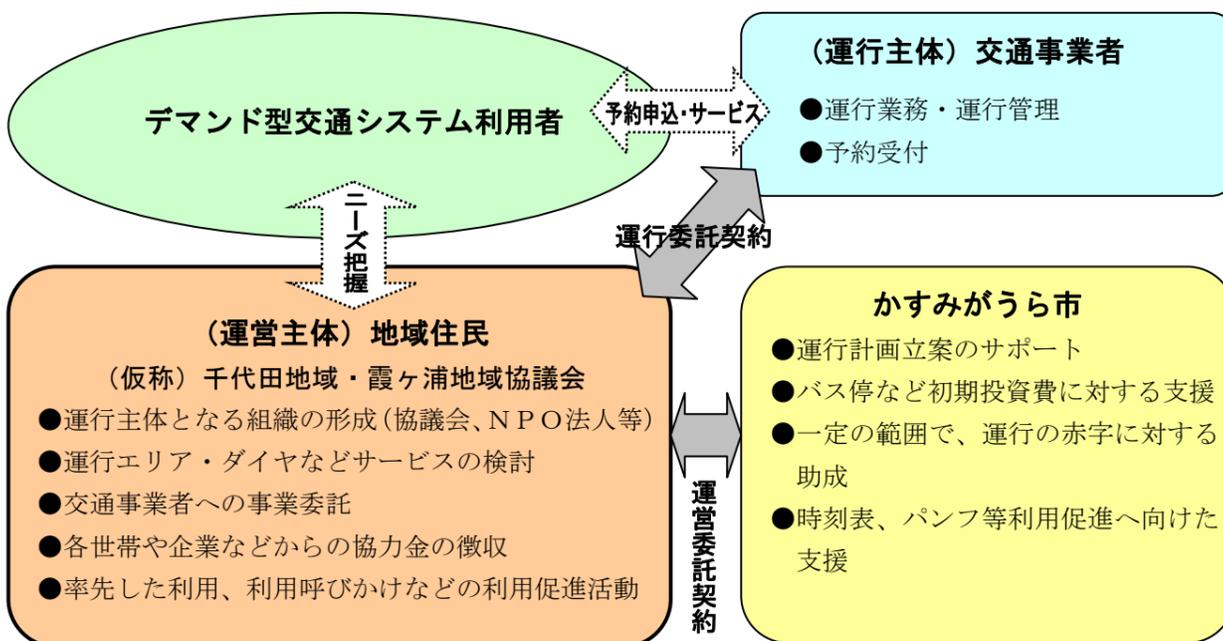
②実施主体

- ・かすみがうら市、市民、交通事業者、地元企業

③計画期間

	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
○モビリティマネジメントの展開					

■デマンド型交通システムの運営方法イメージ



(7) 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、目的地となる施設分布とともに、公共交通の路線・乗場の位置、利用方法等が記載されたマップを作成する。

【デマンド乗り合いタクシーのネーミング】

- ・デマンド交通をより地域住民が親しみ、生活に根付いた交通手段としていくために、デマンド乗り合いタクシーの愛称やマスコット（イメージキャラクター）を市民から募集する。

■キャラクターの例



【ホームページとモバイルサイトの作成】

- ・公共交通マップや運行ダイヤ・位置情報等の様々な情報を一元化し、ホームページや携帯電話からも情報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

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	実施				
○ホームページとモバイルサイトの作成	実施				
○デマンド乗り合いタクシーのネーミング	実施				
○かすみがうら市への転入者へのPR	実施				

(参考) デマンド型交通システムの概要

デマンド型交通システム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。

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



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	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●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)	アクセシビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ●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シビリティが低下。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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シビリティが向上。 	<ul style="list-style-type: none"> ●定路線型と比較してアクセシビリティが向上。
	利用のし易さ	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●デマンド区間を設けることにより、低路線方と比較して、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	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。