

平成 27 年度 第 3 回かすみがうら市地域公共交通会議次第

日時 平成 27 年 9 月 29 日（火）

午後 2 時から

場所 かすみがうら市役所

千代田庁舎 2 階 第 1 会議室

1 開会

2 あいさつ

3 議事

議案第 8 号 霞ヶ浦広域バスの経路変更に伴う停留所並びに運行時刻について

議案第 9 号 かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務について

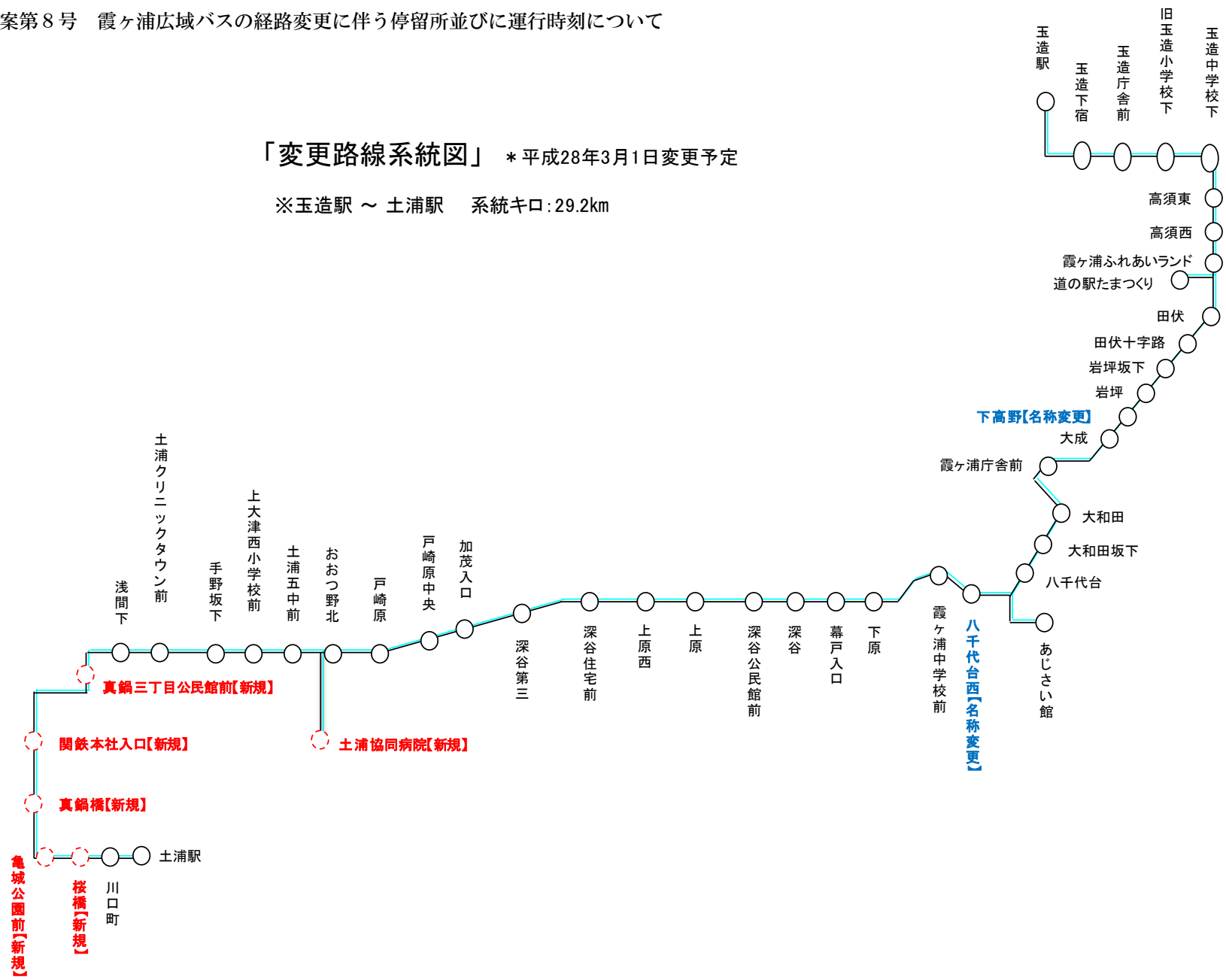
4 その他

5 閉会

議案第8号 霞ヶ浦広域バスの経路変更に伴う停留所並びに運行時刻について

「変更路線系統図」 * 平成28年3月1日変更予定

※玉造駅 ～ 土浦駅 系統キロ:29.2km



霞ヶ浦広域バス 経路変更に伴う運行時刻【上り】

変更前					
停留所名	1便	2便	3便	4便	5便
玉造駅	6:35	9:15	11:45	15:15	17:40
玉造下宿	6:36	9:16	11:46	15:16	17:41
玉造庁舎前	6:36	9:16	11:46	15:16	17:41
旧玉造小学校下	6:37	9:17	11:47	15:17	17:42
玉造中学校下	6:38	9:18	11:48	15:18	17:43
高須東	6:39	9:19	11:49	15:19	17:44
高須西	6:40	9:20	11:50	15:20	17:45
霞ヶ浦ふれあいランド	6:41	9:21	11:51	15:21	17:46
道の駅たまつくり	6:42	9:22	11:52	15:22	17:47
田伏	6:45	9:25	11:55	15:25	17:50
田伏十字路	6:46	9:26	11:56	15:26	17:51
岩坪坂下	6:49	9:29	11:59	15:29	17:54
岩坪	6:51	9:31	12:01	15:31	17:56
北中入口	6:52	9:32	12:02	15:32	17:57
大成	6:53	9:33	12:03	15:33	17:58
霞ヶ浦庁舎前	6:55	9:35	12:05	15:35	18:00
大和田	6:56	9:36	12:06	15:36	18:01
大和田坂下	6:58	9:38	12:08	15:38	18:03
八千代台	7:00	9:40	12:10	15:40	18:05
あじさい館	7:02	9:42	12:12	15:42	18:07
美並小学校前	7:02	9:42	12:12	15:42	18:07
霞ヶ浦中学校前	7:03	9:43	12:13	15:43	18:08
下原	7:04	9:44	12:14	15:44	18:09
幕戸入口	7:05	9:45	12:15	15:45	18:10
深谷	7:06	9:46	12:16	15:46	18:11
深谷公民館前	7:07	9:47	12:17	15:47	18:12
上原	7:07	9:47	12:17	15:47	18:12
上原西	7:08	9:48	12:18	15:48	18:13
深谷住宅前	7:08	9:48	12:18	15:48	18:13
深谷第三	7:09	9:49	12:19	15:49	18:14
加茂入口	7:10	9:50	12:20	15:50	18:15
戸崎原中央	7:11	9:51	12:21	15:51	18:16
戸崎原	7:12	9:52	12:22	15:52	18:17
おおつ野北	7:13	9:53	12:23	15:53	18:18
土浦五中前	7:14	9:54	12:24	15:54	18:19
上大津西小学校前	7:16	9:56	12:26	15:56	18:21
手野坂下	7:17	9:57	12:27	15:57	18:22
土浦クリニックタウン前	7:20	10:00	12:30	16:00	18:25
浅間下	7:21	10:01	12:31	16:01	18:26
木田余三ツ又	7:22	10:02	12:32	16:02	18:27
協同病院入口	7:23	10:03	12:33	16:03	18:28
協同病院前	7:27	10:05	12:35	16:05	18:30
真鍋新町	7:29	10:07	12:37	16:07	18:32
土浦局前	7:30	10:08	12:38	16:08	18:33
東崎町	7:31	10:09	12:39	16:09	18:34
川口町	7:32	10:10	12:40	16:10	18:35
土浦駅	7:40	10:15	12:45	16:15	18:40



変更後 ※平成28年3月1日変更予定					
停留所名	1便	2便	3便	4便	5便
玉造駅	6:25	9:20	12:00	15:40	18:20
玉造下宿	6:26	9:21	12:01	15:41	18:21
玉造庁舎前	6:26	9:21	12:01	15:41	18:21
旧玉造小学校下	6:27	9:22	12:02	15:42	18:22
玉造中学校下	6:28	9:23	12:03	15:43	18:23
高須東	6:29	9:24	12:04	15:44	18:24
高須西	6:30	9:25	12:05	15:45	18:25
霞ヶ浦ふれあいランド	6:31	9:26	12:06	15:46	18:26
道の駅たまつくり	6:32	9:27	12:07	15:47	18:27
田伏	6:35	9:30	12:10	15:50	18:30
田伏十字路	6:36	9:31	12:11	15:51	18:31
岩坪坂下	6:39	9:34	12:14	15:54	18:34
岩坪	6:41	9:36	12:16	15:56	18:36
下高野 【名称変更】	6:42	9:37	12:17	15:57	18:37
大成	6:43	9:38	12:18	15:58	18:38
霞ヶ浦庁舎前	6:45	9:40	12:20	16:00	18:40
大和田	6:46	9:41	12:21	16:01	18:41
大和田坂下	6:48	9:43	12:23	16:03	18:43
八千代台	6:50	9:45	12:25	16:05	18:45
あじさい館	6:52	9:47	12:27	16:07	18:47
八千代台西 【名称変更】	6:52	9:47	12:27	16:07	18:47
霞ヶ浦中学校前	6:53	9:48	12:28	16:08	18:48
下原	6:54	9:49	12:29	16:09	18:49
幕戸入口	6:55	9:50	12:30	16:10	18:50
深谷	6:56	9:51	12:31	16:11	18:51
深谷公民館前	6:57	9:52	12:32	16:12	18:52
上原	6:57	9:52	12:32	16:12	18:52
上原西	6:58	9:53	12:33	16:13	18:53
深谷住宅前	6:58	9:53	12:33	16:13	18:53
深谷第三	6:59	9:54	12:34	16:14	18:54
加茂入口	7:00	9:55	12:35	16:15	18:55
戸崎原中央	7:01	9:56	12:36	16:16	18:56
戸崎原	7:02	9:57	12:37	16:17	18:57
おおつ野北	7:03	9:58	12:38	16:18	18:58
土浦協同病院 【新規】	7:05	10:00	12:40	16:20	19:00
土浦五中前	7:09	10:04	12:44	16:24	19:04
上大津西小学校前	7:11	10:06	12:46	16:26	19:06
手野坂下	7:12	10:07	12:47	16:27	19:07
土浦クリニックタウン前	7:15	10:10	12:50	16:30	19:10
浅間下	7:17	10:11	12:51	16:31	19:11
真鍋三丁目公民館前 【新規】	7:20	10:13	12:53	16:33	19:13
関鉄本社入口 【新規】	7:24	10:16	12:56	16:36	19:16
真鍋橋 【新規】	7:26	10:17	12:57	16:37	19:17
亀城公園前 【新規】	7:28	10:18	12:58	16:38	19:18
桜橋 【新規】	7:30	10:19	12:59	16:39	19:19
川口町	7:32	10:20	13:00	16:40	19:20
土浦駅	7:40	10:25	13:05	16:45	19:25

霞ヶ浦広域バス 経路変更に伴う運行時刻【下り】

変更前					
停留所名	1便	2便	3便	4便	5便
土浦駅	7:55	10:25	12:55	16:25	18:50
川口町	7:56	10:26	12:56	16:26	18:51
東崎町	7:57	10:27	12:57	16:27	18:52
土浦局前	7:58	10:28	12:58	16:28	18:53
真鍋新町	7:59	10:29	12:59	16:29	18:54
協同病院前	8:00	10:30	13:00	16:30	18:55
協同病院入口	8:02	10:32	13:02	16:32	18:57
木田余三ツ又	8:03	10:33	13:03	16:33	18:58
浅間下	8:04	10:34	13:04	16:34	18:59
土浦クリニックタウン前	8:05	10:35	13:05	16:35	19:00
手野坂下	8:07	10:37	13:07	16:37	19:02
上大津西小学校前	8:08	10:38	13:08	16:38	19:03
土浦五中前	8:09	10:39	13:09	16:39	19:04
おおつ野北	8:10	10:40	13:10	16:40	19:05
戸崎原	8:11	10:41	13:11	16:41	19:06
戸崎原中央	8:12	10:42	13:12	16:42	19:07
加茂入口	8:13	10:43	13:13	16:43	19:08
深谷第三	8:14	10:44	13:14	16:44	19:09
深谷住宅前	8:15	10:45	13:15	16:45	19:10
上原西	8:16	10:46	13:16	16:46	19:11
上原	8:16	10:46	13:16	16:46	19:11
深谷公民館前	8:17	10:47	13:17	16:47	19:12
深谷	8:18	10:48	13:18	16:48	19:13
幕戸入口	8:19	10:49	13:19	16:49	19:14
下原	8:20	10:50	13:20	16:50	19:15
霞ヶ浦中学校前	8:21	10:51	13:21	16:51	19:16
美並小学校前	8:22	10:52	13:22	16:52	19:17
あじさい館	8:25	10:55	13:25	16:55	19:20
八千代台	8:26	10:56	13:26	16:56	19:21
大和田坂下	8:28	10:58	13:28	16:58	19:23
大和田	8:30	11:00	13:30	17:00	19:25
霞ヶ浦庁舎前	8:32	11:02	13:32	17:02	19:27
大成	8:33	11:03	13:33	17:03	19:28
北中入口	8:34	11:04	13:34	17:04	19:29
岩坪	8:35	11:05	13:35	17:05	19:30
岩坪坂下	8:37	11:07	13:37	17:07	19:32
田伏十字路	8:40	11:10	13:40	17:10	19:35
田伏	8:42	11:12	13:42	17:12	19:37
道の駅たまつくり	8:45	11:15	13:45	17:15	19:40
霞ヶ浦ふれあいランド	8:45	11:15	13:45	17:15	19:40
高須西	8:46	11:16	13:46	17:16	19:41
高須東	8:47	11:17	13:47	17:17	19:42
玉造中学校下	8:48	11:18	13:48	17:18	19:43
旧玉造小学校下	8:49	11:19	13:49	17:19	19:44
玉造庁舎前	8:50	11:20	13:50	17:20	19:45
玉造下宿	8:51	11:21	13:51	17:21	19:46
玉造駅	8:55	11:25	13:55	17:25	19:50



変更後 ※平成28年3月1日変更予定					
停留所名	1便	2便	3便	4便	5便
土浦駅	7:55	10:40	13:20	17:00	19:50
川口町	7:56	10:41	13:21	17:01	19:51
桜橋 【新規】	7:57	10:42	13:22	17:02	19:52
亀城公園前 【新規】	7:58	10:43	13:23	17:03	19:53
真鍋橋 【新規】	7:59	10:44	13:24	17:04	19:54
関鉄本社入口 【新規】	8:00	10:45	13:25	17:05	19:55
真鍋三丁目公民館前 【新規】	8:03	10:48	13:28	17:08	19:58
浅間下	8:05	10:50	13:30	17:10	20:00
土浦クリニックタウン前	8:06	10:51	13:31	17:11	20:01
手野坂下	8:09	10:54	13:34	17:14	20:04
上大津西小学校前	8:11	10:56	13:36	17:16	20:06
土浦五中前	8:13	10:58	13:38	17:18	20:08
土浦協同病院 【新規】	8:20	11:05	13:45	17:25	20:15
おおつ野北	8:21	11:06	13:46	17:26	20:16
戸崎原	8:22	11:07	13:47	17:27	20:17
戸崎原中央	8:23	11:08	13:48	17:28	20:18
加茂入口	8:24	11:09	13:49	17:29	20:19
深谷第三	8:25	11:10	13:50	17:30	20:20
深谷住宅前	8:26	11:11	13:51	17:31	20:21
上原西	8:27	11:12	13:52	17:32	20:22
上原	8:27	11:12	13:52	17:32	20:22
深谷公民館前	8:28	11:13	13:53	17:33	20:23
深谷	8:29	11:14	13:54	17:34	20:24
幕戸入口	8:30	11:15	13:55	17:35	20:25
下原	8:31	11:16	13:56	17:36	20:26
霞ヶ浦中学校前	8:32	11:17	13:57	17:37	20:27
八千代台西 【名称変更】	8:33	11:18	13:58	17:38	20:28
あじさい館	8:34	11:19	13:59	17:39	20:29
八千代台	8:35	11:20	14:00	17:40	20:30
大和田坂下	8:37	11:22	14:02	17:42	20:32
大和田	8:39	11:24	14:04	17:44	20:34
霞ヶ浦庁舎前	8:41	11:26	14:06	17:46	20:36
大成	8:42	11:27	14:07	17:47	20:37
下高野 【名称変更】	8:43	11:28	14:08	17:48	20:38
岩坪	8:44	11:29	14:09	17:49	20:39
岩坪坂下	8:46	11:31	14:11	17:51	20:41
田伏十字路	8:49	11:34	14:14	17:54	20:44
田伏	8:51	11:36	14:16	17:56	20:46
道の駅たまつくり	8:54	11:39	14:19	17:59	20:49
霞ヶ浦ふれあいランド	8:54	11:39	14:19	17:59	20:49
高須西	8:55	11:40	14:20	18:00	20:50
高須東	8:56	11:41	14:21	18:01	20:51
玉造中学校下	8:57	11:42	14:22	18:02	20:52
旧玉造小学校下	8:58	11:43	14:23	18:03	20:53
玉造庁舎前	8:59	11:44	14:24	18:04	20:54
玉造下宿	9:00	11:45	14:25	18:05	20:55
玉造駅	9:05	11:50	14:30	18:10	21:00

かすみがうら市地域公共交通網形成計画 策定調査業務について

1	網形成計画策定における協議スケジュール	1
2	連携計画に位置づけられている事業の実施状況	2
3	各種アンケート調査結果	4
4	地域公共交通の課題の整理	67
5	地域公共交通の方針（案）	69
6	公共交通施策の検討（重点プロジェクトについて）	72

1：網形成計画策定における協議スケジュール

第 2 回交通会議 (H27/6/23)	1. 上位関連計画の整理 2. 連携計画の検証（その 1） 3. 公共交通の現況の把握 4. 本市の公共交通の課題 5. 移動実態調査計画（案）
第 3 回交通会議 (H27/9/29)	1. 連携計画の検証（その 2） 2. 各種アンケート調査結果 3. 地域公共交通の問題点と課題の整理 4. 地域公共交通の方針（案） 5. 公共交通施策の検討（重点プロジェクトについて）
第 4 回交通会議 (H27/11 月)	1. 公共交通施策の検討 2. 実施計画の作成（重点プロジェクトの事業計画） 3. 推進方策の検討 4. 形成計画（素案）の提示
第 5 回交通会議 (H28/2 月)	1. 形成計画の策定

２：連携計画に位置づけられている事業の実施状況

「かすみがうら市地域公共交通総合連携計画」で位置づけられている事業の実施状況は以下のとおりである。

事業名	計画期間	達成状況
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	H22:実証運行 H24:本格運行	実施 実施
2. シャトルバスの運行	H22:実証運行 H24:本格運行	実施 実施
3. 路線バスの運行サービスの向上	H26～	実施（H25.4.8 ダイヤ改正…石岡土浦線・柿岡土浦線）
4. 乗継拠点におけるバス停設備の充実	H23～	実施（平成26年度標識交換…石岡土浦線・柿岡土浦線）
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）	H24～	未実施
6. バリアフリー化の推進	H23～	実施
7. 運賃制度の改善		
乗継運賃の導入	H22～	実施
乗継共通パス券の発行	H26～	未実施
高齢者運賃の割引	H26～	実施（デマンド型乗合タクシーで実施済み）
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	H24～	実施
9. モビリティマネジメントの展開	H22～	実施
10. 利用促進方策の実施		
公共交通マップの作成、配布	H22～	実施
WEBサイトの作成、公開	H22～	実施
デマンド乗合タクシー等へのネーミング	H22 実施	
かすみがうら市転入者へのPR	H22～	実施
11. PDCAサイクルにもとづく事業評価の実施	H22-H26	実施

「連携計画」では、以下の数値目標および計画目標を掲げている。

＜数値目標＞ 市民のバス等利用率：現況約 25% ⇒将来目標約 40%

＜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する。
- 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。
- 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
- 情報提供の充実を図り、公共交通の利用を促進する。
- 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

各事業の計画目標の達成状況をみると、「公共交通の役割分担と再編による維持」については一定程度の成果を得ていると考えられるが、「地域内生活交通の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」については、まだ改善・検討の余地があるといえる。

こうした連携計画の目標達成状況を踏まえ、本計画の地域公共交通の方針ならびに交通施策を検討する。

	実施状況	連携計画における計画目標				
		1	2	3	4	5
		編による維持 公共交通の役割分担と再	ちの活性化の連携 地域内生活交通確保とま	効果的、効率的な運行 既存交通機関を活用した	公共交通の利用促進	協働による持続可能な公共交通サービスの確立
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	実施	○	○	○		
2. シャトルバスの運行	実施	○				
3. 路線バスの運行サービスの向上	実施	○		○		
4. 乗継拠点におけるバス停設備の充実	実施	○			○	
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）	未実施					
6. バリアフリー化の推進	実施	○			○	
7. 運賃制度の改善	実施				○	
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	実施					○
9. モビリティマネジメントの展開	実施					○
10. 利用促進方策の実施	実施				○	○
11. PDCAサイクルにもとづく事業評価の実施	実施					○

3：各種アンケート調査結果

対象	方法	時期
1. 市民	アンケート（郵送配布、郵送回収）	7月16日発送、8月10日投函〆切
2. 利用者		
鉄道	神立駅で調査員が配布、郵送回収	7月10日（金）
バス	車内で一定期間配布（1日のみ調査員が配布）、郵送回収	7月7日（火）～17日（金）までバス車内で配布 7月10日（金）調査員が配布
乗合タクシー	車内で一定期間配布、郵送回収	7月7日（火）～17日（金）まで車内で配布
3. 観光客		
イベント来訪者	ヒアリング（調査員が聞き取り）	8月16日（日）：あゆみ祭り、観光帆引き船
観光施設来訪者	ヒアリング（調査員が聞き取り）	9月19日（土）：観光果樹園、水族館
4. 事業所	アンケート（事業所の窓口に一括して郵送配布、郵送回収）	

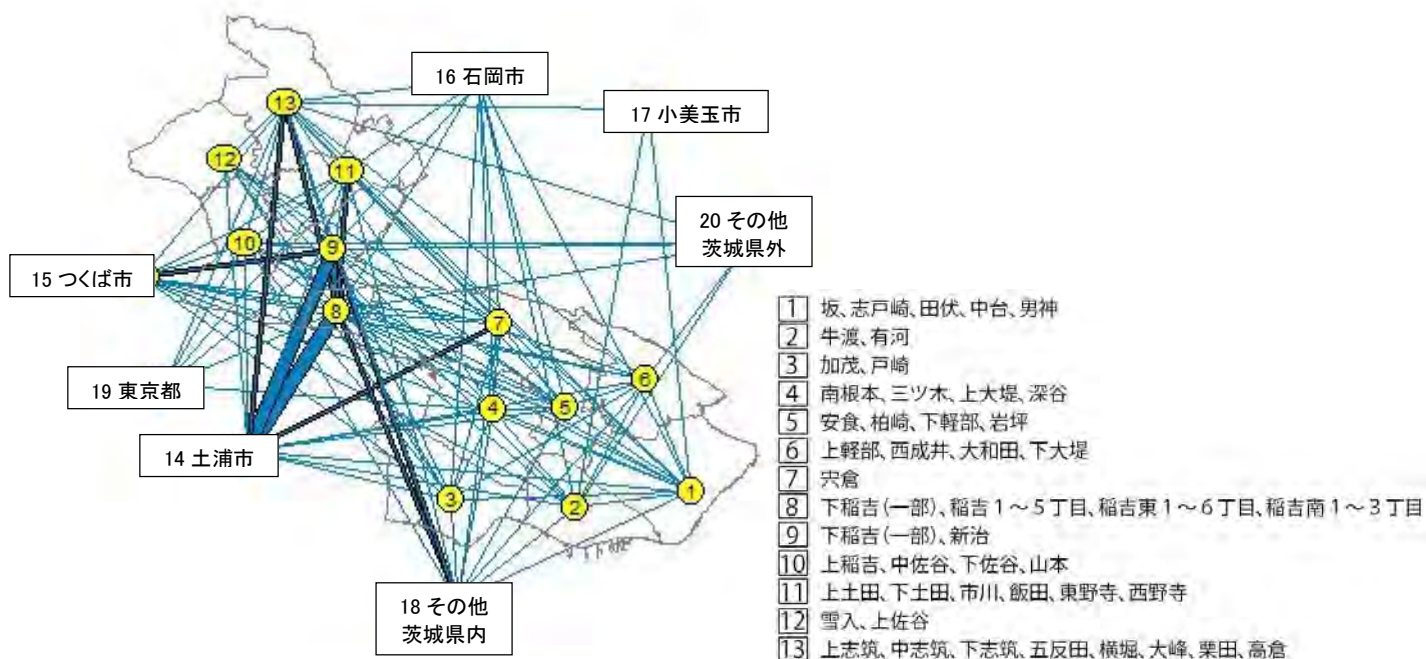
☆ 各種アンケート結果のまとめ ☆

(1) 市民の移動の状況

1) 移動先および移動手段

① 通勤・通学

通勤・通学の移動先は、14 土浦市（180 票）と 8 稲吉ほか（104 票）が多い。

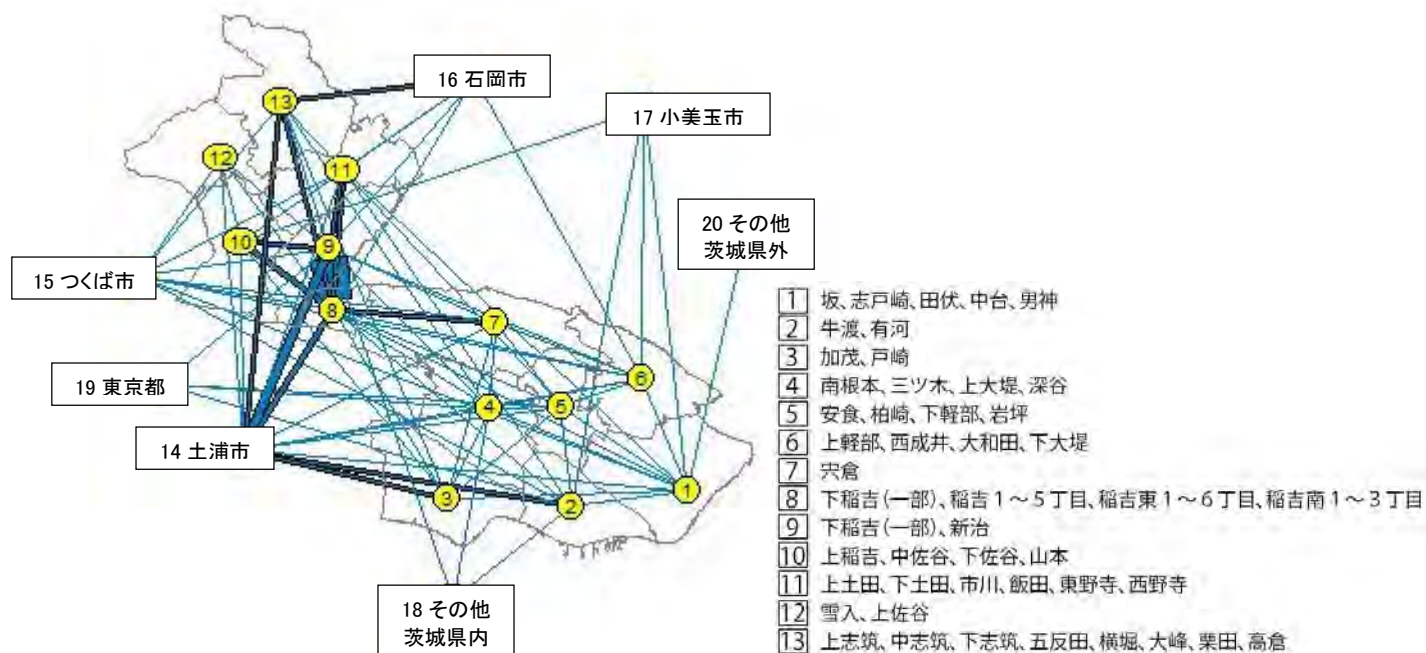


単位：票

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	計	
01		2	0	2	2	2	0	0	2	0	0	0	0	0	11	2	3	3	4	0	0	33
02		1	3	0	4	0	1	0	3	0	0	0	1	0	10	6	1	1	1	0	1	33
03		1	0	6	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	8	1	1	0	1	0	0	21
04		1	1	0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	4	0	1	0	2	2	0	16
05		0	0	0	3	2	4	1	3	0	0	0	1	0	7	1	1	0	2	0	0	25
06		1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	6	1	0	0	2	0	1	14
07		1	0	1	3	0	0	5	6	3	0	1	0	0	13	1	1	0	2	0	0	37
08		3	1	0	5	3	1	3	28	10	5	4	0	1	46	8	4	0	16	11	2	151
09		0	0	3	2	2	0	3	30	23	1	5	0	0	38	12	5	0	15	4	4	147
10		1	0	1	0	1	0	0	6	1	3	0	0	0	10	2	0	0	3	3	1	32
11		1	0	0	0	0	0	1	9	4	2	4	0	0	11	4	5	0	6	1	0	48
12		0	0	0	0	1	0	1	2	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	7
13		2	0	0	5	2	3	2	11	2	1	0	1	2	14	4	8	1	7	2	1	68
14		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計		14	5	14	26	14	9	16	104	45	13	14	4	3	180	42	30	5	61	23	10	632

② 買い物

買い物の移動先は、**8 稲吉ほか** (242 票) が最も多く、次いで **9 下稲吉・新治** (159 票) と **14 土浦市** (128 票) の順となっており、この3箇所集中している。

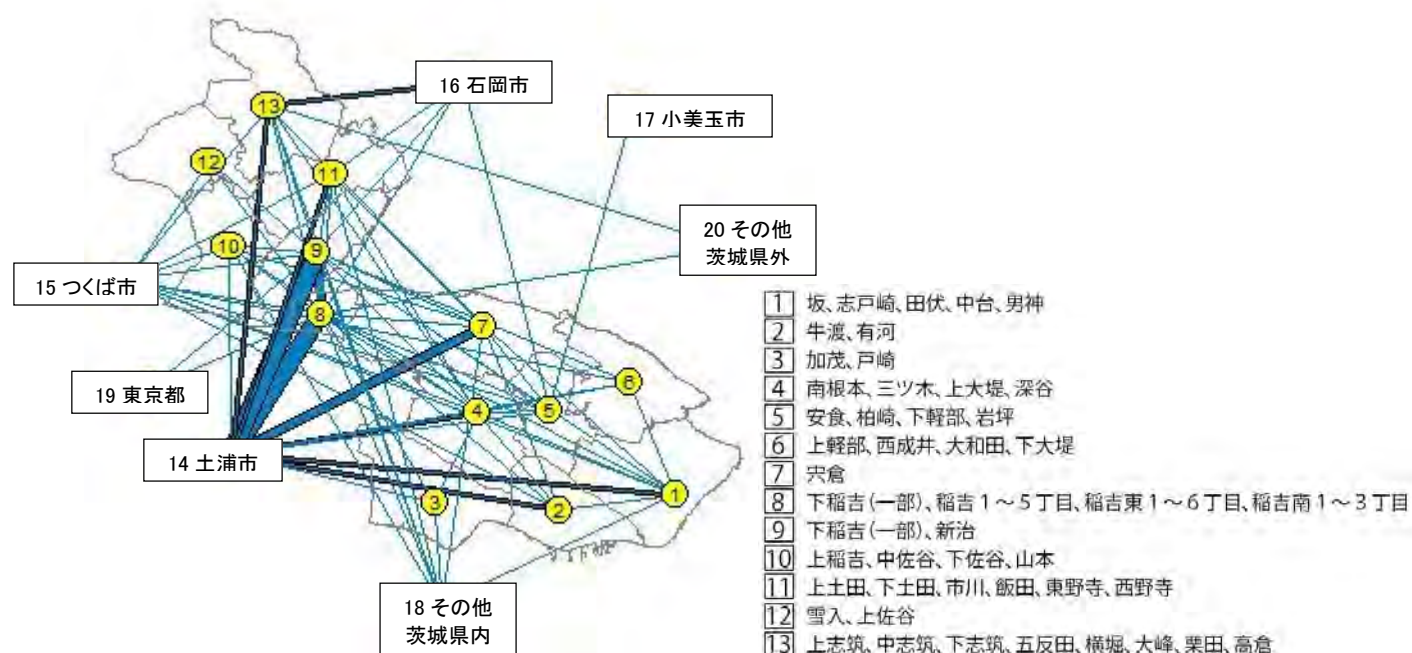


単位：票

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	計
01	1	1	1	2	10	1	0	8	0	0	0	0	0	7	1	0	5	0	0	1	38
02	0	0	0	0	8	0	0	7	0	0	1	0	0	13	1	0	1	2	1	0	34
03	0	0	1	0	3	0	0	7	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	23
04	0	0	1	0	4	0	0	7	2	0	0	0	0	10	0	0	0	1	1	0	26
05	0	0	0	0	10	1	0	5	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	1	0	23
06	0	0	0	1	7	0	1	5	2	0	0	0	0	2	1	1	2	0	0	0	22
07	0	0	1	1	6	0	0	18	10	0	0	0	0	8	2	0	0	0	0	0	46
08	0	0	1	0	0	0	0	78	52	1	0	0	0	22	6	1	0	0	0	0	161
09	0	0	0	0	0	0	0	59	60	3	0	0	0	26	9	2	0	1	1	0	161
10	0	0	1	0	0	0	0	15	10	0	0	0	0	5	0	1	1	0	0	0	33
11	1	0	0	0	0	0	0	13	13	2	0	0	0	4	1	9	0	0	0	0	43
12	0	0	0	0	0	0	0	2	3	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	8
13	0	0	1	1	1	0	0	18	7	0	0	0	0	12	7	13	0	0	0	0	60
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	2	1	7	5	49	2	1	242	159	7	1	0	0	128	29	27	9	4	4	1	678

③ 病院・福祉施設

通院の移動先は、**14 土浦市**（238 票）と**8 稲吉ほか**（101 票）の2箇所です。全体の約7割を占めています。主に、土浦協同病院と神立病院と想定でき、両病院へのニーズの高さがうかがえる。

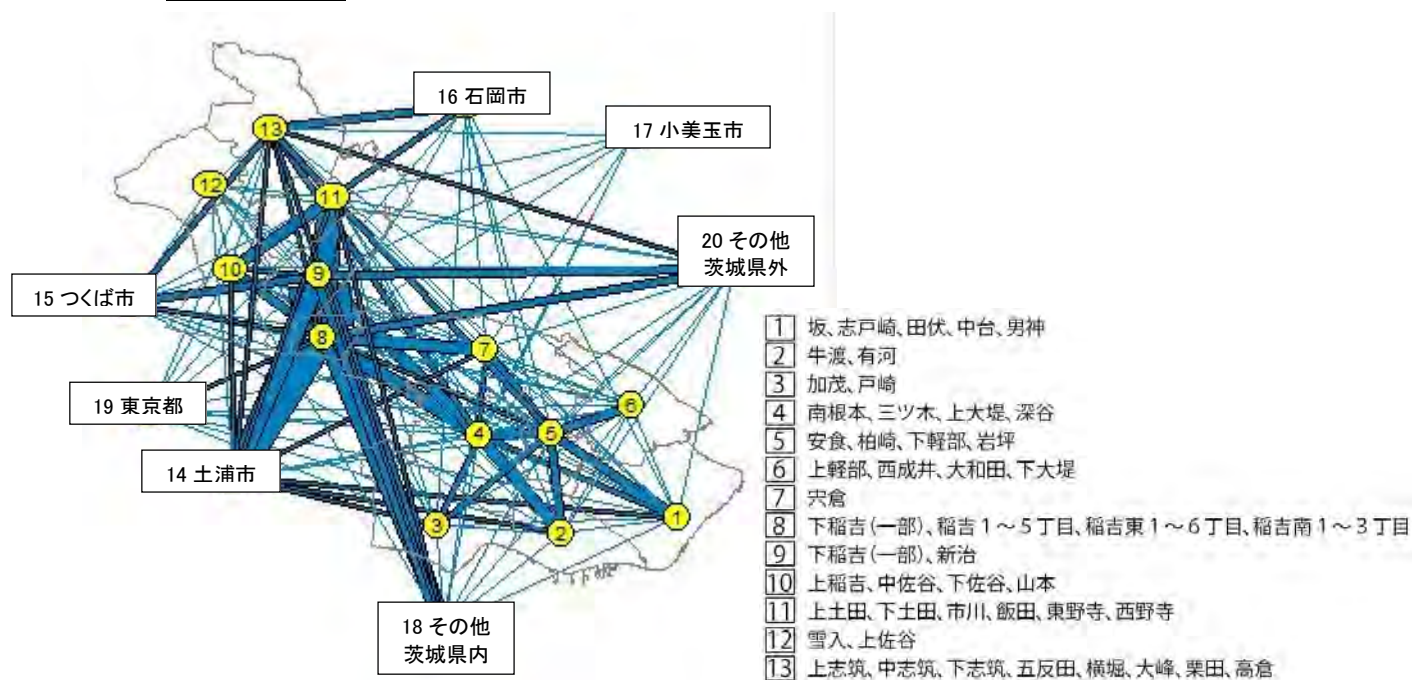


単位：票

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	計
01	0	1	0	4	0	0	2	2	0	0	0	0	0	13	1	0	0	1	0	0	24
02	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	20	2	0	0	0	0	0	26
03	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	10	0	0	0	2	0	0	15
04	0	0	0	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0	12	3	0	0	0	0	0	19
05	0	0	0	2	1	0	2	2	0	0	0	0	0	5	3	1	1	0	0	0	17
06	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	10	3	0	0	0	0	0	16
07	0	0	0	0	0	0	1	7	0	0	0	0	0	26	0	0	0	1	0	0	35
08	0	1	0	0	0	0	1	41	6	2	0	0	0	54	5	1	0	8	2	2	123
09	1	0	0	0	1	0	1	23	22	0	3	0	1	53	3	3	0	2	1	0	114
10	0	0	0	2	0	0	1	9	2	0	0	0	0	7	3	0	0	1	0	0	25
11	0	0	0	1	0	0	1	4	2	0	0	0	0	15	2	8	0	2	0	0	35
12	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4
13	0	0	0	1	0	0	2	7	1	0	0	0	2	13	2	12	0	1	0	1	42
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	2	2	0	14	2	0	13	101	37	2	3	0	3	238	28	25	1	18	3	3	495

④ その他

その他目的の移動先は目的地が分散しているが、大きな傾向として、**8 稲吉ほか**と**9 下稲吉・新治**を中心とする人の流れがみられる。

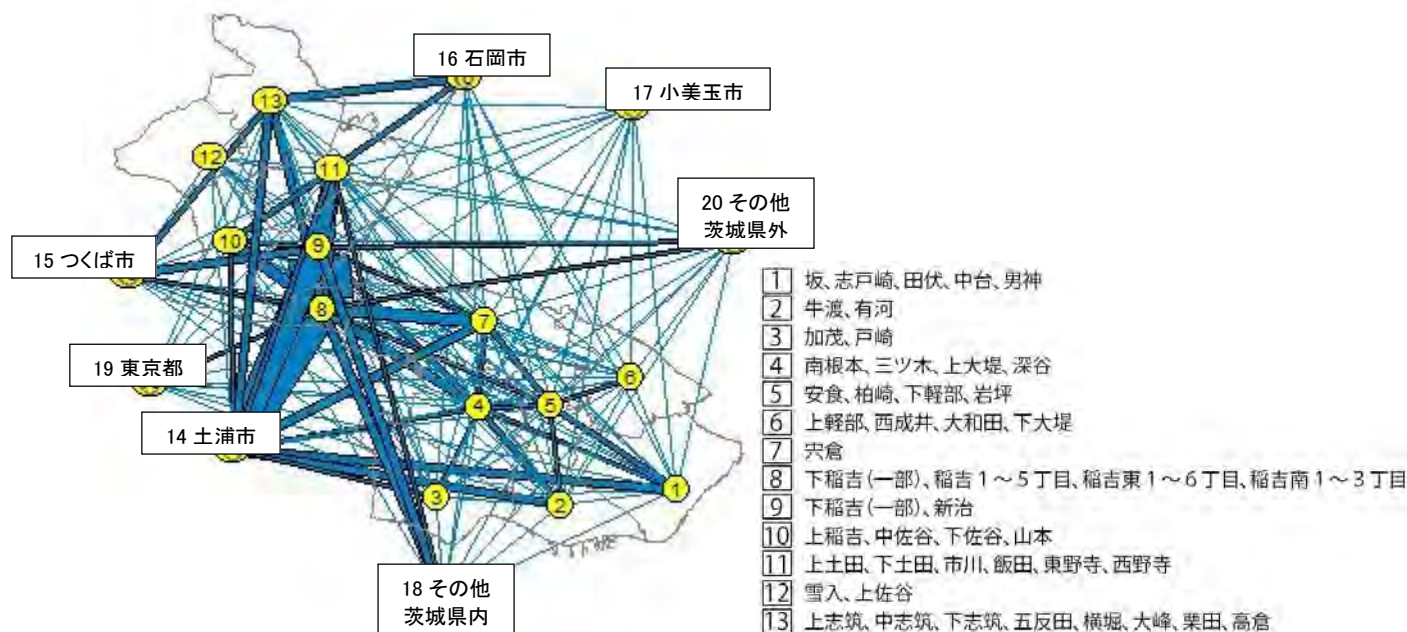


単位：票

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	計	
01		15	3	0	19	27	2	1	3	0	1	1	0	0	18	2	3	0	7	2	5	109
02		1	7	3	30	31	0	0	2	0	0	1	1	0	23	6	1	0	10	5	2	123
03		1	0	17	22	15	2	0	2	0	0	3	0	0	12	0	1	1	6	3	1	86
04		1	0	1	40	22	0	0	1	0	0	2	1	0	8	1	0	1	7	1	6	92
05		1	0	0	13	22	10	3	6	0	0	0	1	0	5	7	1	0	3	3	4	79
06		1	3	0	9	19	0	0	4	0	0	0	0	0	2	7	0	0	1	2	2	50
07		4	2	0	22	22	1	12	39	6	4	6	0	0	16	7	1	2	11	5	8	168
08		2	0	0	36	6	1	5	262	21	7	43	3	0	90	20	6	3	46	14	32	597
09		7	3	1	32	6	0	3	165	119	12	62	2	3	54	24	5	1	53	6	27	585
10		1	0	0	2	1	1	0	27	2	9	29	1	1	15	8	2	0	11	1	7	118
11		3	0	1	3	0	0	1	20	10	7	57	1	2	16	2	12	1	21	2	7	166
12		0	0	1	1	0	0	0	4	4	2	5	2	0	4	1	0	0	0	0	1	25
13		3	3	0	16	19	1	0	17	7	7	14	2	13	14	14	24	1	14	4	13	186
14		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計		40	21	24	245	190	18	25	552	169	49	223	14	19	277	99	56	10	190	48	115	2,384

⑤ 全目的

全体的な市民の移動として、移動の起点となる主な地域は「8 稲吉ほか」と「9 下稲吉・新治」、移動先となる主な地域は、「8 稲吉ほか」と「14 土浦市」であることがわかった。
「8 稲吉ほか」は市民の移動の拠点となっている。



単位：票

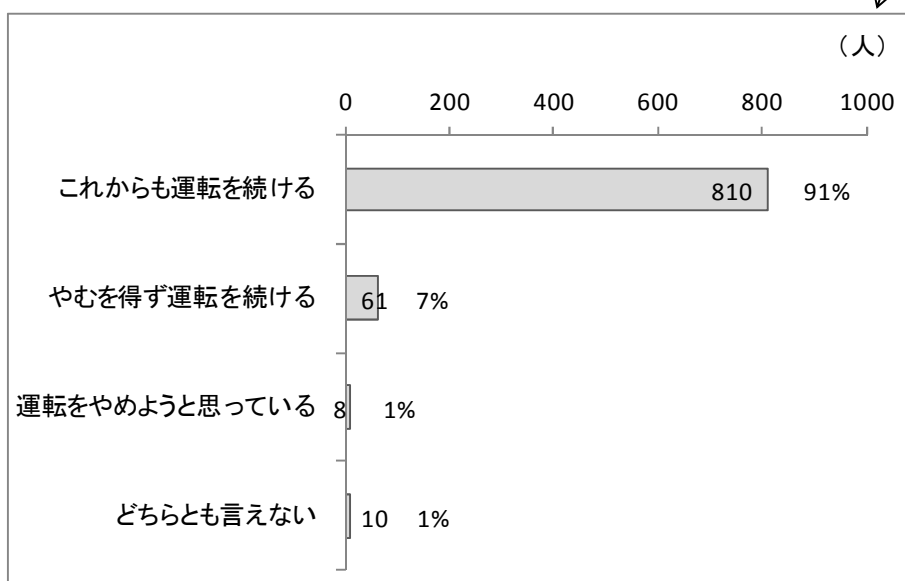
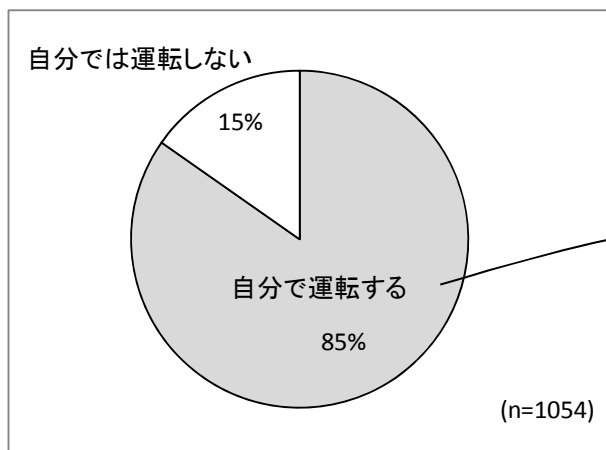
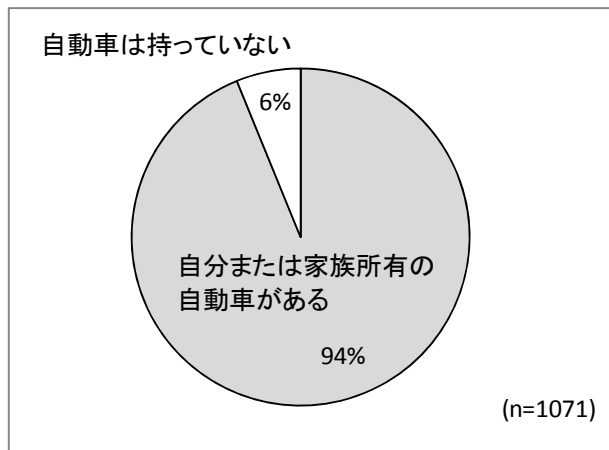
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	計
01	18	5	3	27	39	3	3	15	0	1	1	0	0	49	6	6	8	12	2	6	204
02	2	10	3	35	39	1	2	13	0	0	2	2	0	66	15	2	2	13	6	3	216
03	2	0	24	24	18	2	0	12	0	0	3	1	0	42	1	2	1	9	3	1	145
04	2	1	2	42	27	0	0	12	4	0	2	1	0	34	4	1	1	10	4	6	153
05	1	0	0	18	35	15	6	16	0	0	0	2	0	23	11	3	1	5	4	4	144
06	3	3	1	11	26	0	1	10	3	1	0	0	0	20	12	1	2	3	2	3	102
07	5	2	2	26	28	1	18	70	19	4	7	0	0	63	10	2	2	14	5	8	286
08	5	2	1	41	9	2	9	409	89	15	47	3	1	212	39	12	3	70	27	36	1,032
09	8	3	4	34	9	0	7	277	224	16	70	2	4	171	48	15	1	71	12	31	1,007
10	2	0	2	4	2	1	1	57	15	12	29	1	1	37	13	3	1	15	4	8	208
11	5	0	1	4	0	0	3	46	29	11	61	1	2	46	9	34	1	29	3	7	292
12	0	0	1	1	1	0	1	9	10	3	5	2	0	7	3	0	0	0	0	1	44
13	5	3	1	23	22	4	4	53	17	8	14	3	17	53	27	57	2	22	6	15	356
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	58	29	45	290	255	29	55	999	410	71	241	18	25	823	198	138	25	273	78	129	4,189

2) 自動車の運転について

自動車保有率は94%と高い。

自分で運転する人は85%おり、そのうち約9割は今後も運転するとしている。

現在運転している人のうち、「今後は運転を控えよう」と思っている人が1割いる。



3) 自動車を利用しない市民について

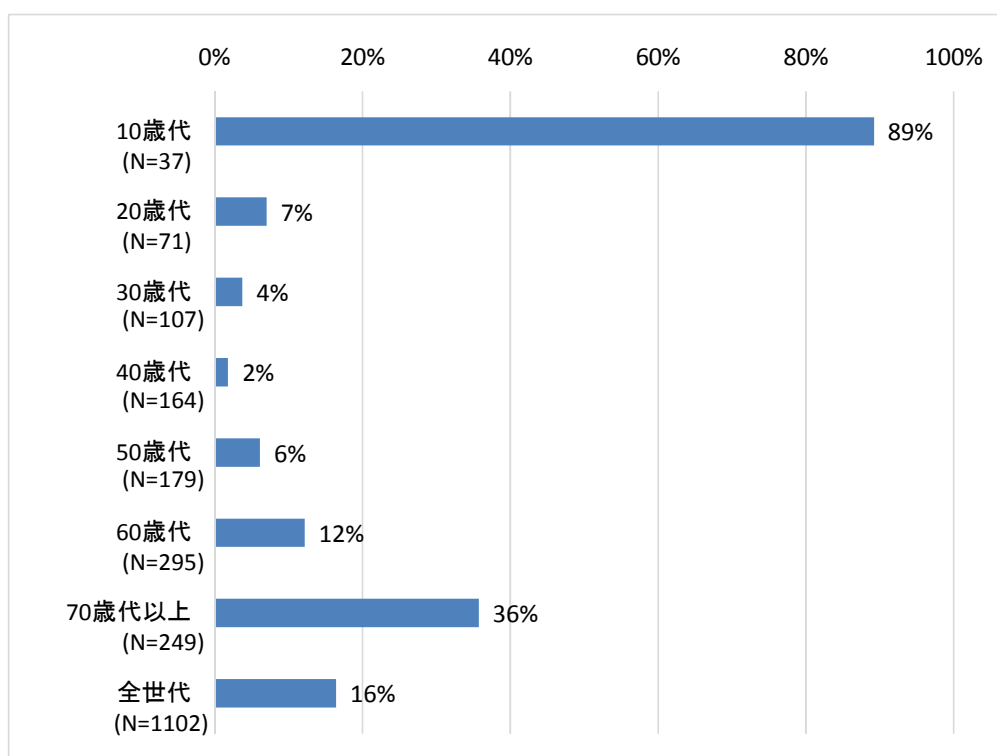
ふだん、自動車を利用しない（または利用できない）人は、公共交通の必要性が高い主体と考えられます。

そこで、市民アンケートにおいて、公共交通の必要性が高い主体（自動車を持っていない人、自分では運転しない人）について集計しました。

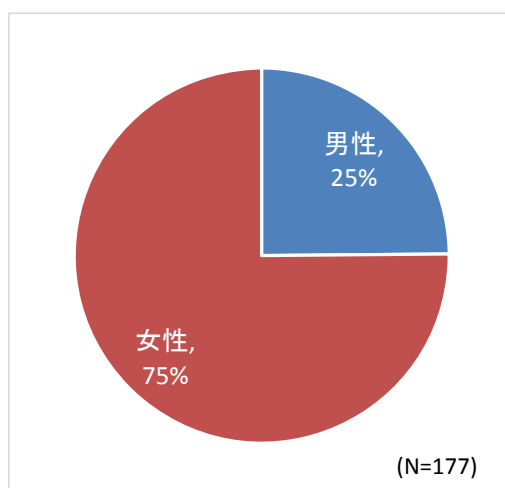
回答者全体に占める公共交通の必要性が高い主体の割合は約2割です。

年代別では、10歳代や70歳代以上において公共交通の必要性が高い主体が多く占めていることから、公共交通の必要性が高い主体は主に高齢者や、学生を含む低年齢層であると考えられます。

＜年齢階層別の公共交通の必要性が高い主体の割合＞



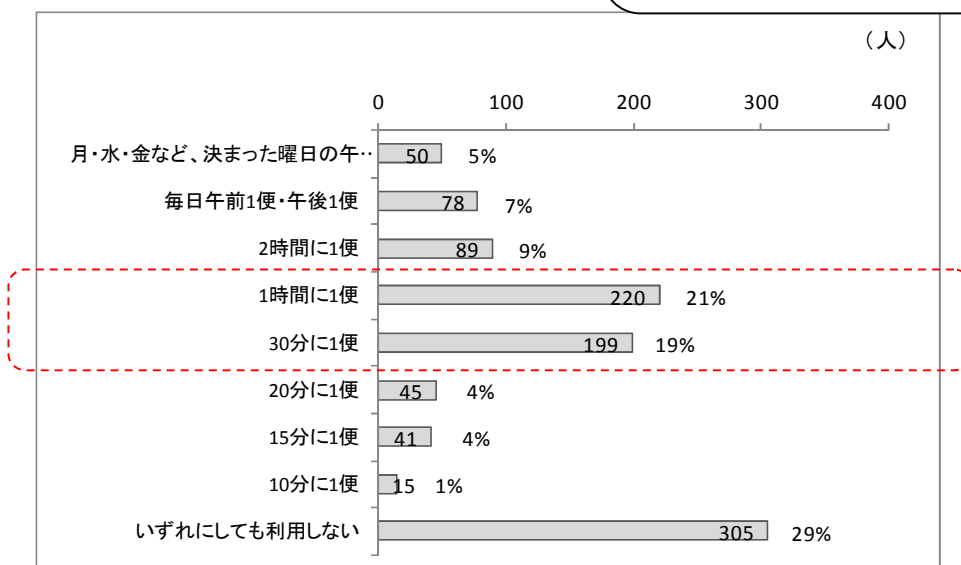
＜公共交通の必要性が高い主体の性別の内訳＞



4) バスの利用条件

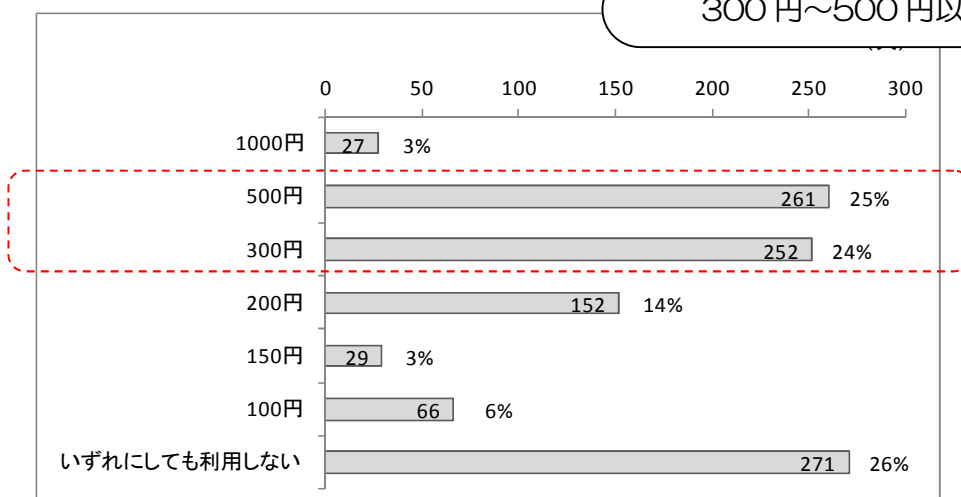
① 最低限必要な運行間隔

30分～60分に1便



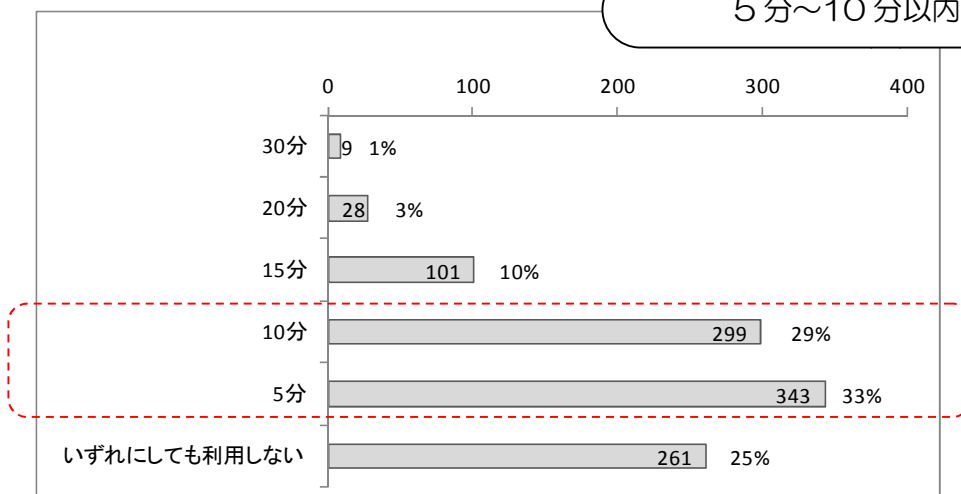
② 運賃の限度額

300円～500円以下



③ バス停までの徒歩時間の限度

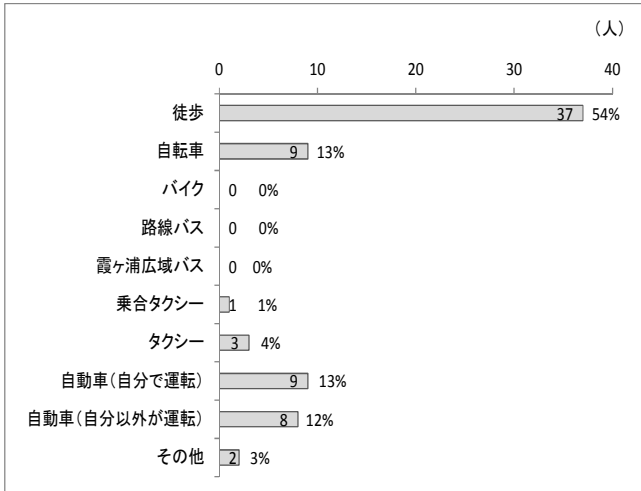
5分～10分以内



(2) 公共交通の利用状況

1) 鉄道の利用状況

① 神立駅までの交通手段



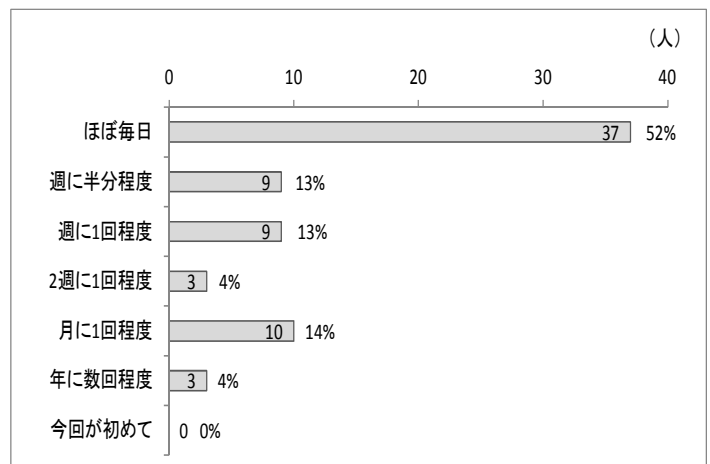
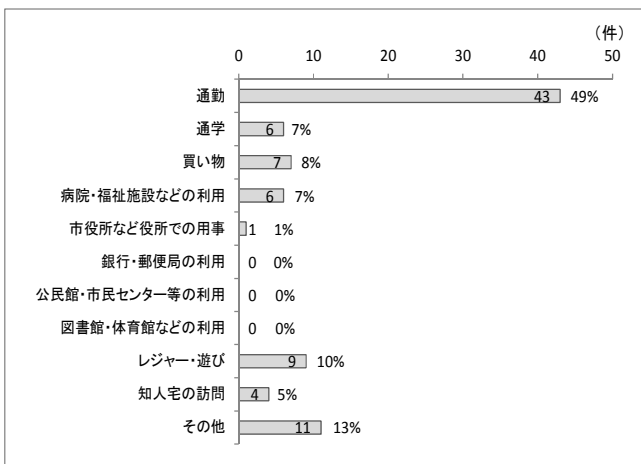
神立駅までの交通手段は、「徒歩」と「自転車」が約 7 割、マイカーが約 3 割

鉄道の利用目的は、「通勤」と「通学」が約 6 割、「その他私事」が約 4 割

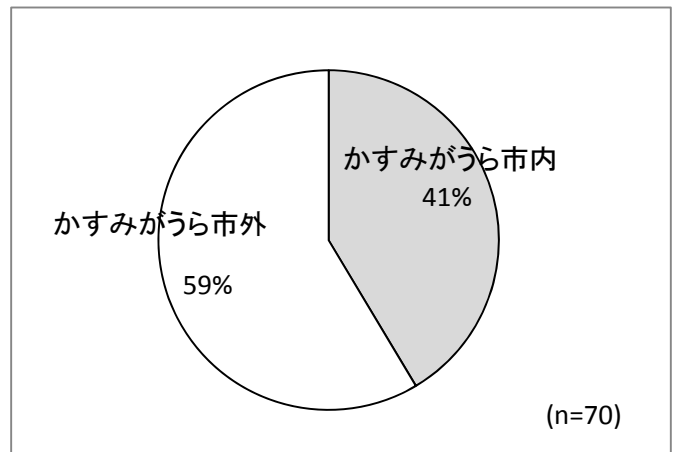
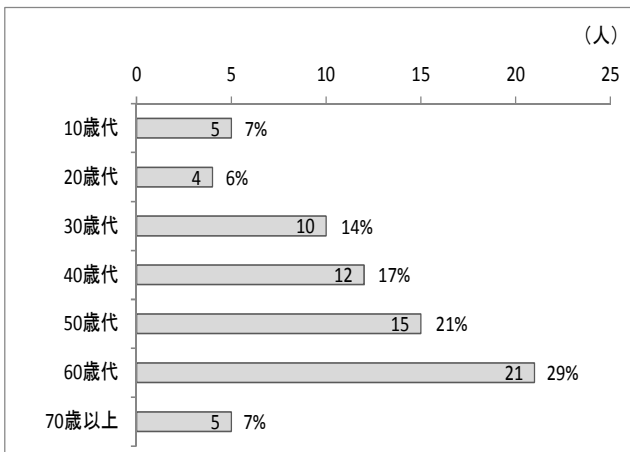
鉄道利用者の年代は、60 歳以上が約 4 割

鉄道利用者の居住地は、かすみがうら市内が約 4 割

② 鉄道の利用目的と利用頻度



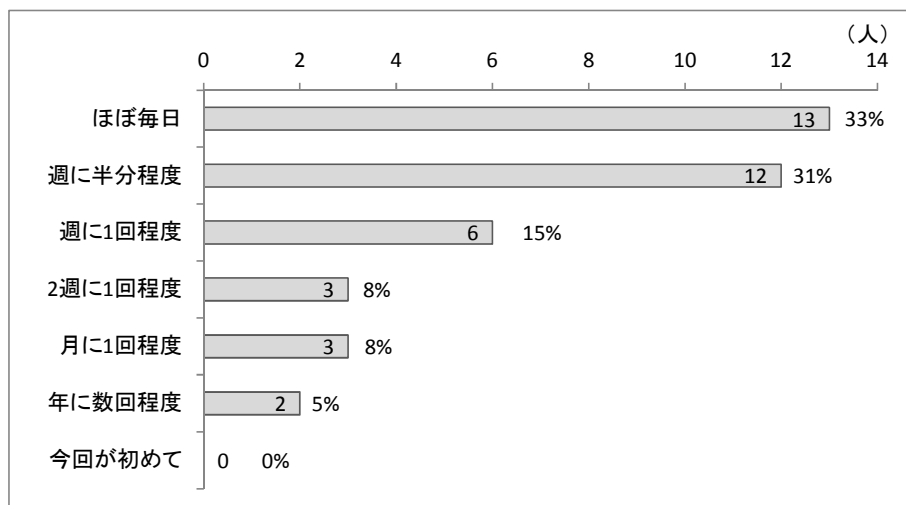
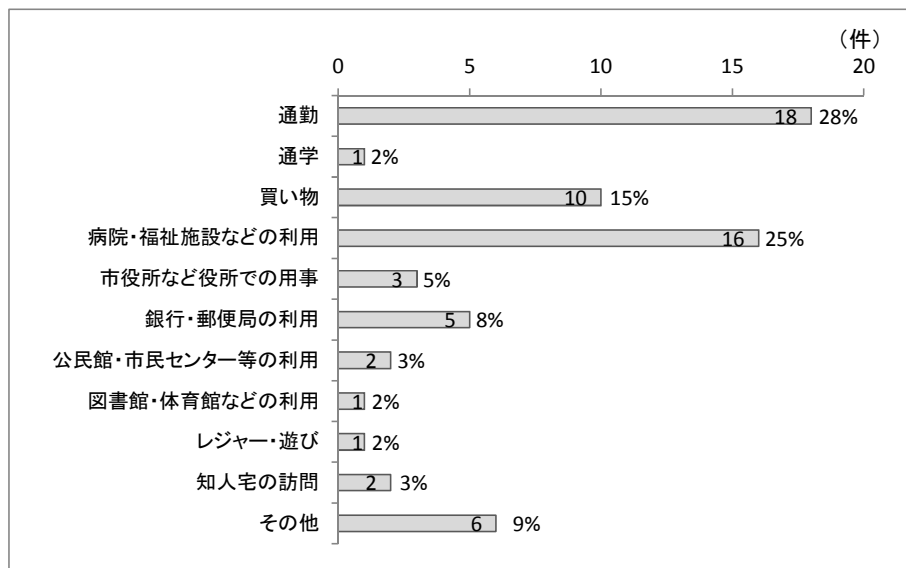
③ 鉄道利用者の年齢と居住地



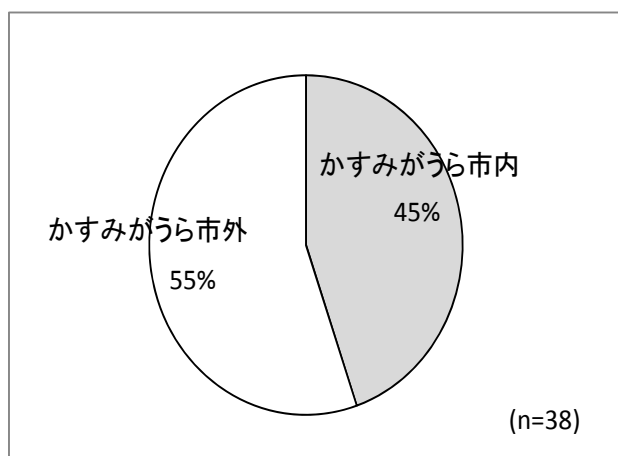
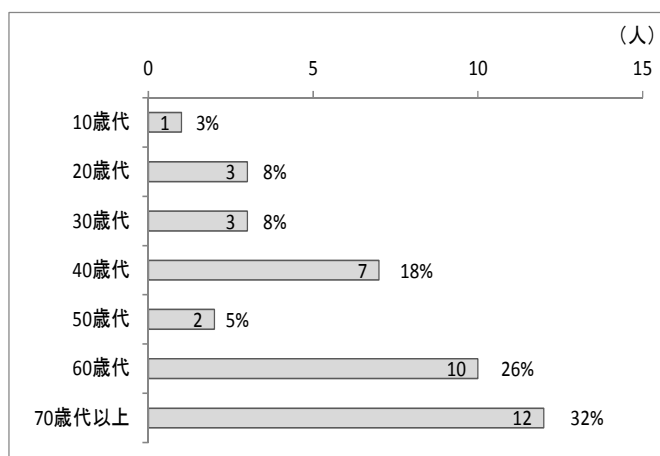
2) バスの利用状況

- バスの利用目的は、「その他私事」が約 7 割と多く、「通勤」「通学」は約 3 割である。
- バス利用者の年代は、「60 歳以上」が約 6 割と多い。
- バス利用者の居住地は、かすみがうら市内／市外がほぼ半々である。

① バスの利用目的と利用頻度



② バス利用者の年齢と居住地



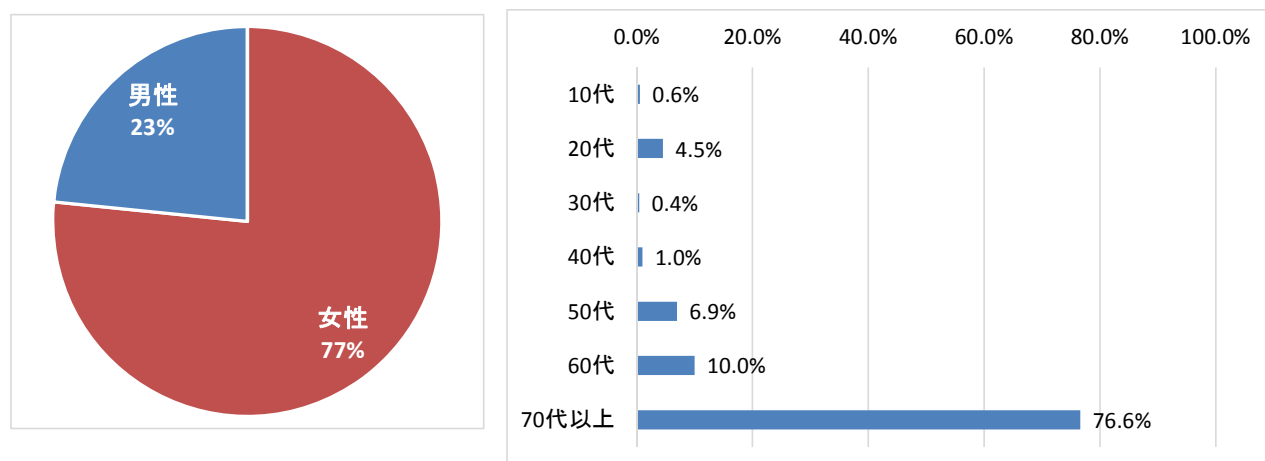
3) 乗合タクシーの利用状況

- 乗合タクシーの1日平均利用者は約40人、ほとんどは1人で利用している。
- 女性が約8割、70歳以上が約8割と多い。
- 利用時間は、朝9時台が25%と最も多いが、それ以外の時間帯も比較的まんべんなく利用されている。
- 目的施設は、「病院」「神立駅」「あじさい館」が多い。
- 「バスが利用できない」または「家族や知人に送迎してもらえない」という状況により乗合タクシーを利用する人が多い。
- 「料金」や「指定乗降場の位置」は満足度が高いが、「運行日」や「神立駅での乗り換え」を不満とする人が約3割いる。

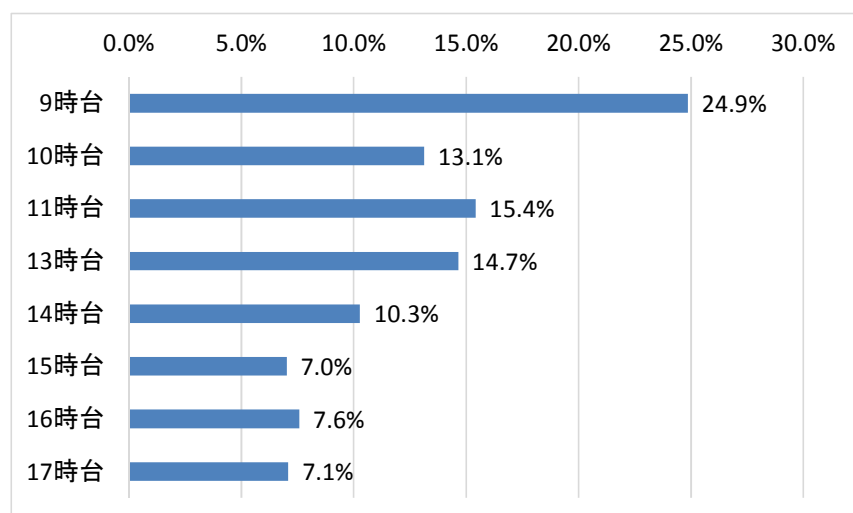
① 1日あたりの利用者数（平成27年4月・5月の実績値）

	4月	5月
1日平均利用者数	39.1	37.9
1日平均利用件数	37.3	36.5
1件あたり利用者数	1.05	1.04

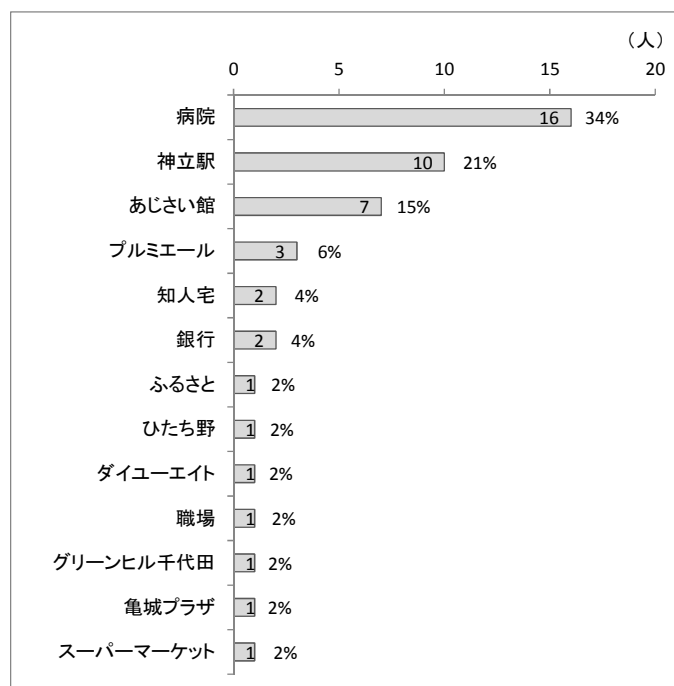
② 乗合タクシー利用者の性別と年代（実績値）



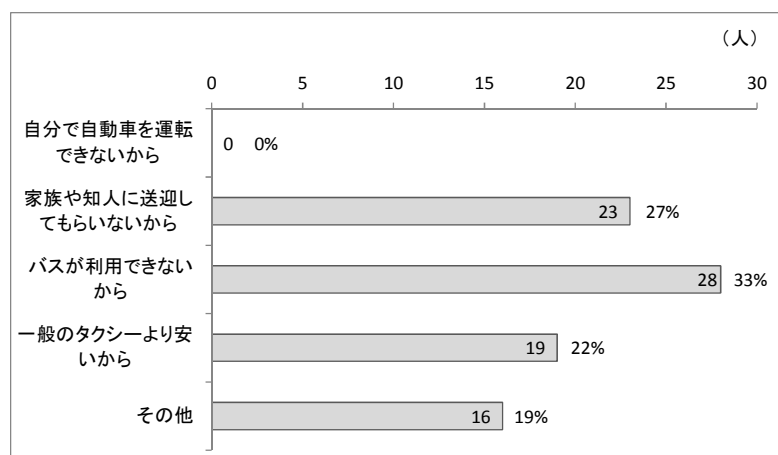
③ 乗合タクシーの利用時間帯（実績値）



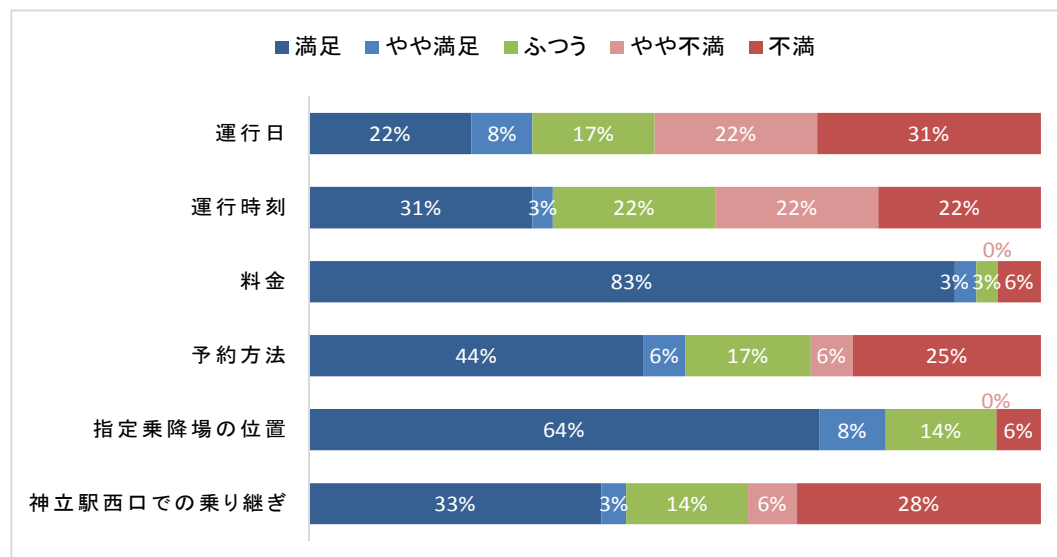
④ 乗合タクシーの目的地（アンケート結果）



⑤ 乗合タクシーを利用する理由（アンケート結果）



⑥ 乗合タクシーの満足度（アンケート結果）



☆ 各アンケート調査の集計結果 ☆

I 市民アンケート調査結果

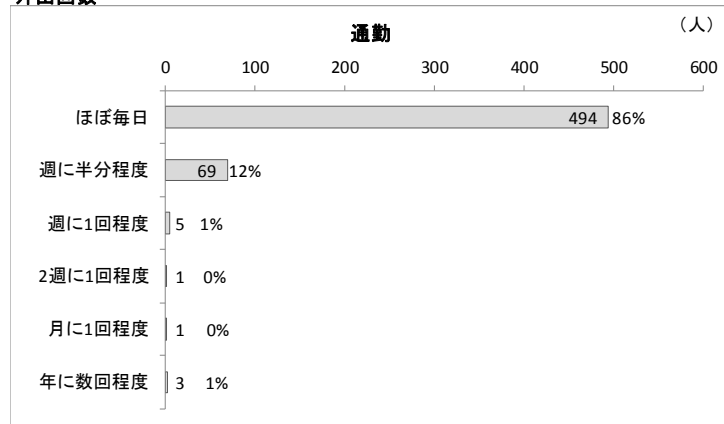
平成 27 年 7 月（投函期限 8 月 10 日）、本市にお住まいの 3000 世帯（無作為抽出）を対象に郵送配布、郵送回収にて実施した。単身世帯を除いて、1 世帯あたりアンケート票を 2 票同封した。回収数および回収率は以下のとおりである。

配布数	回収数	回収率
3000 世帯	603(1115 票)	20.1% (37.2%)

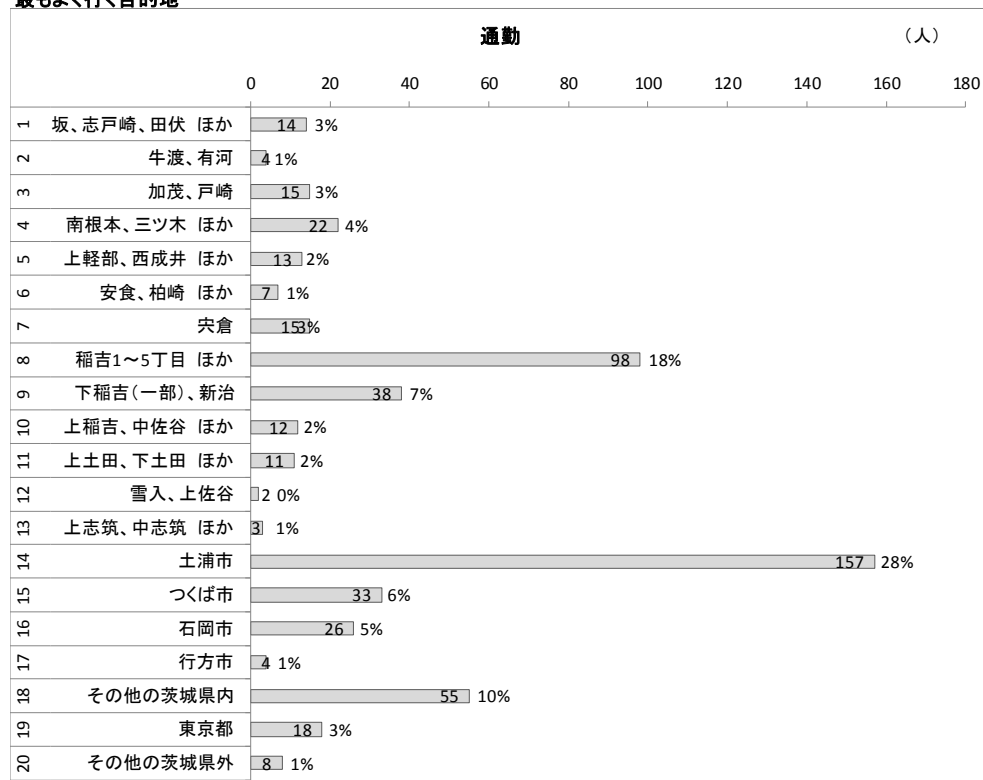
1. 外出目的別の外出回数／目的地／交通手段

1.1. 通勤

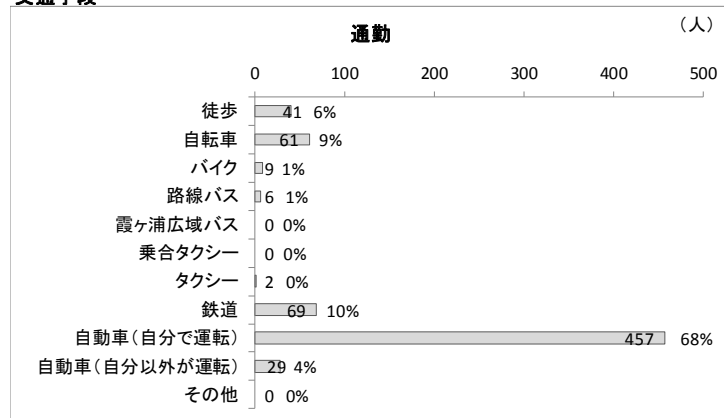
外出回数



最もよく行く目的地

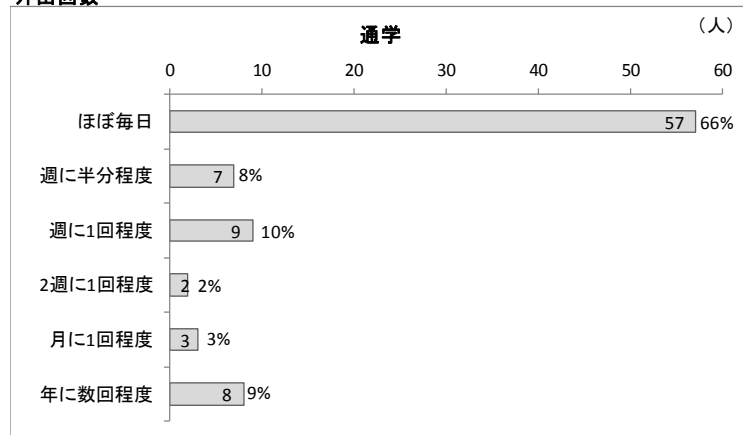


交通手段

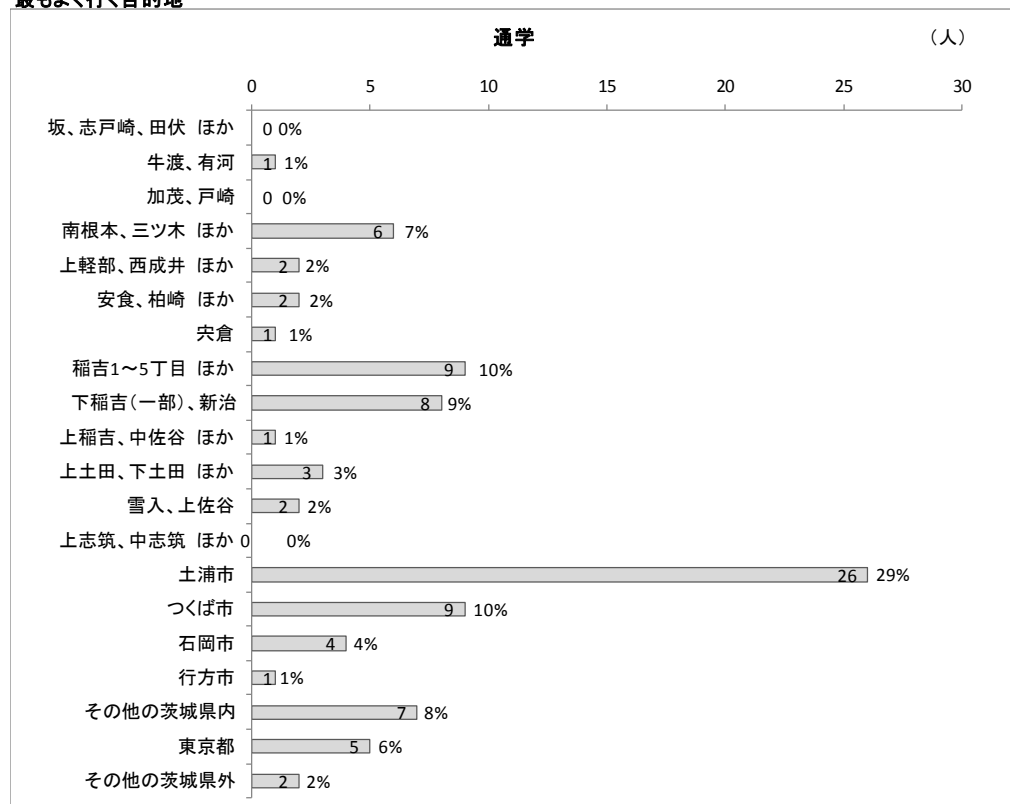


1.2. 通学

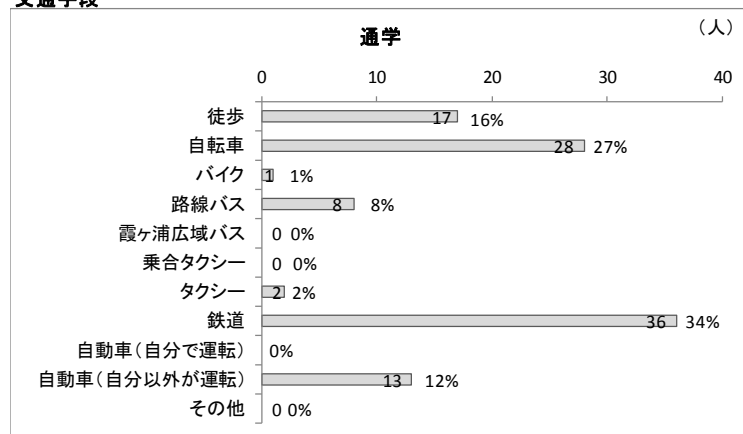
外出回数



最もよく行く目的地

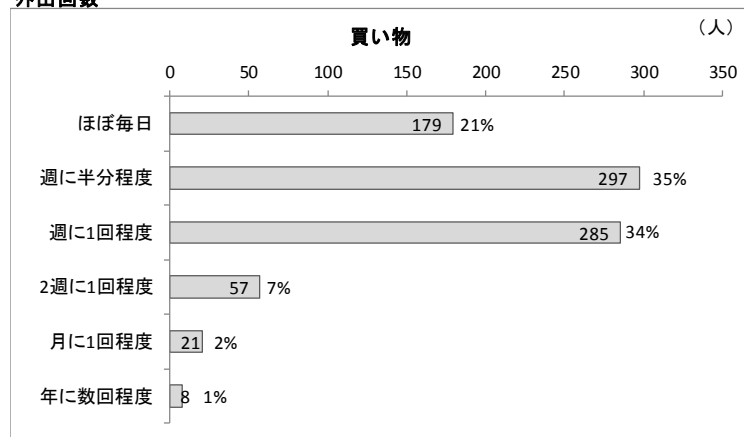


交通手段

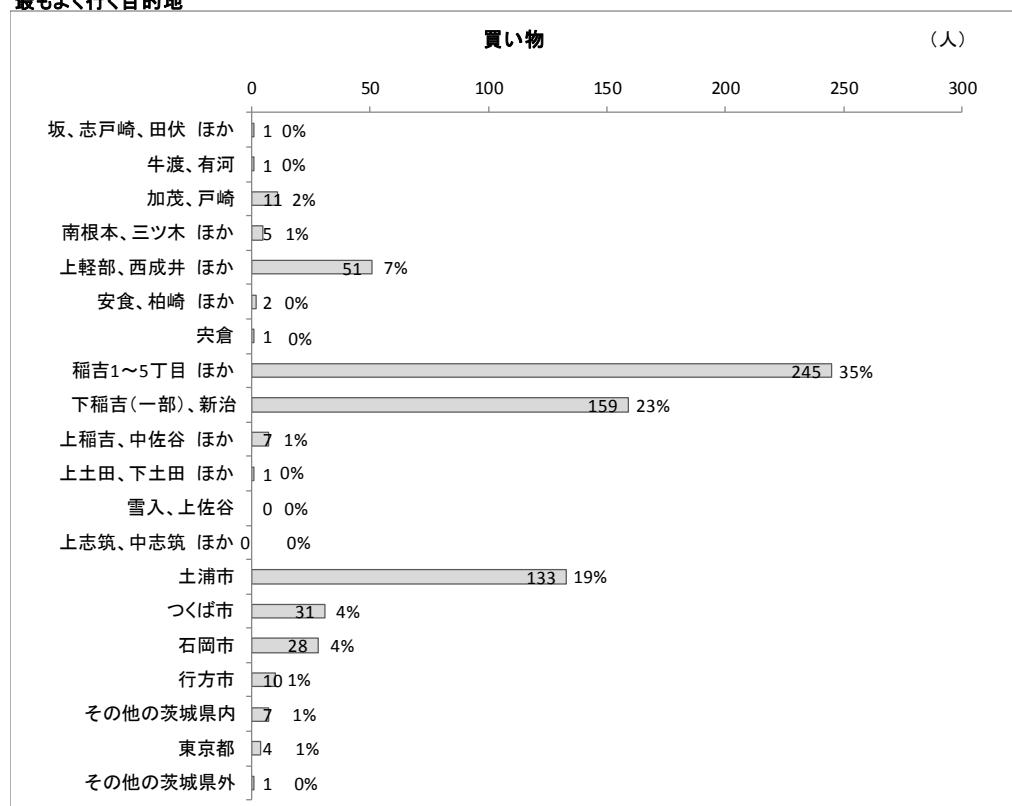


1.3. 買い物

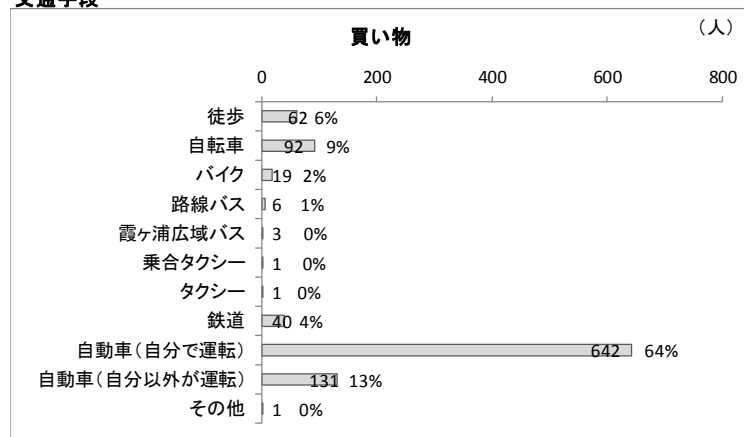
外出回数



最もよく行く目的地

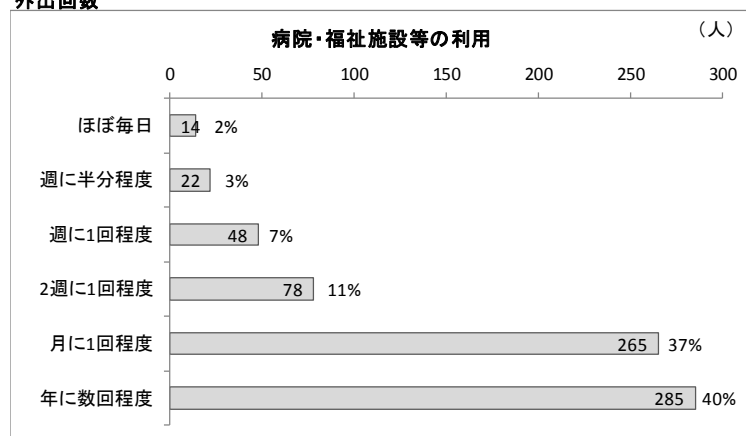


交通手段

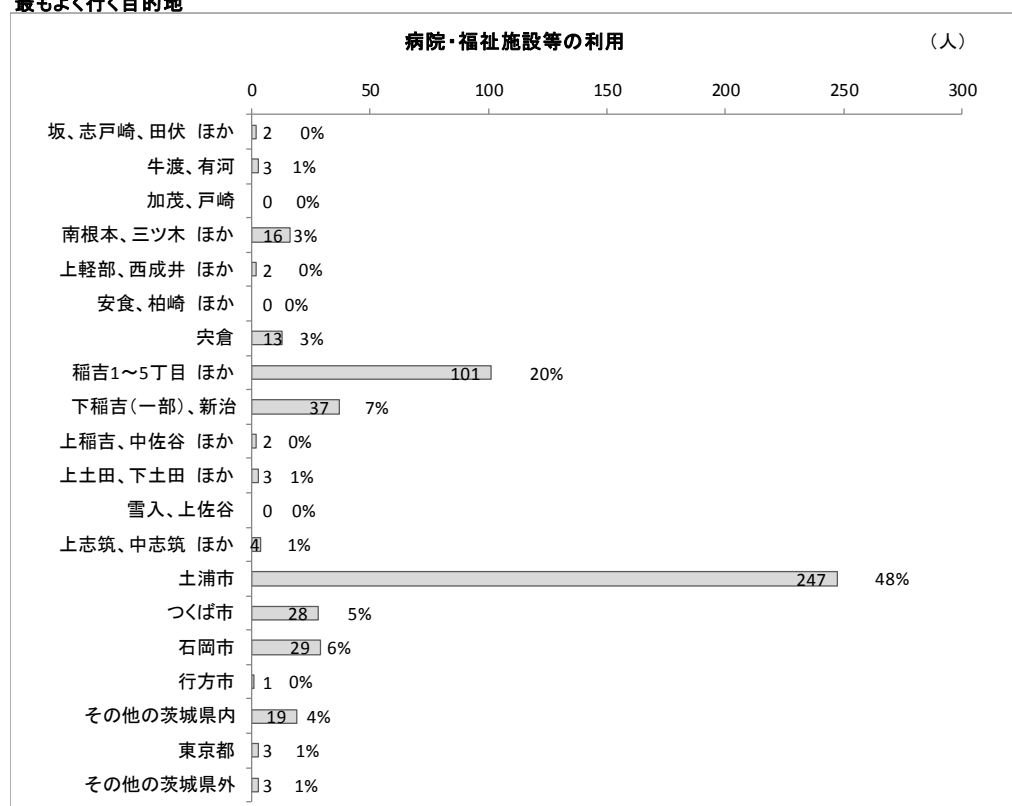


1.4. 病院・福祉施設等の利用

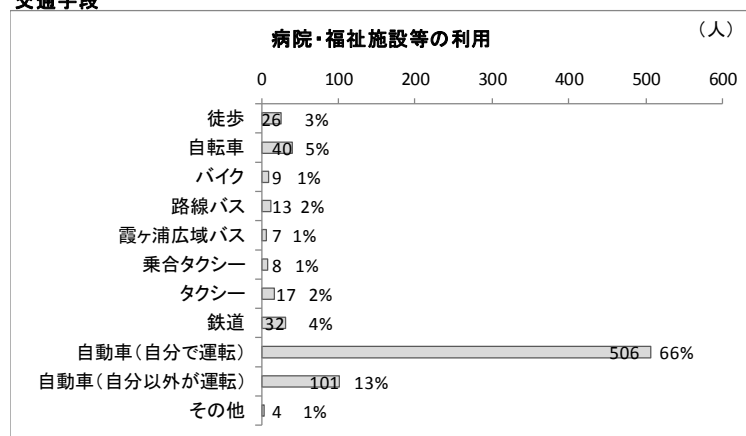
外出回数



最もよく行く目的地

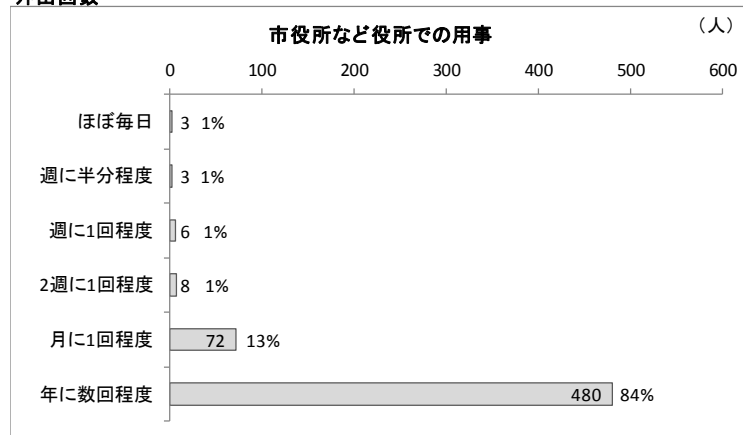


交通手段

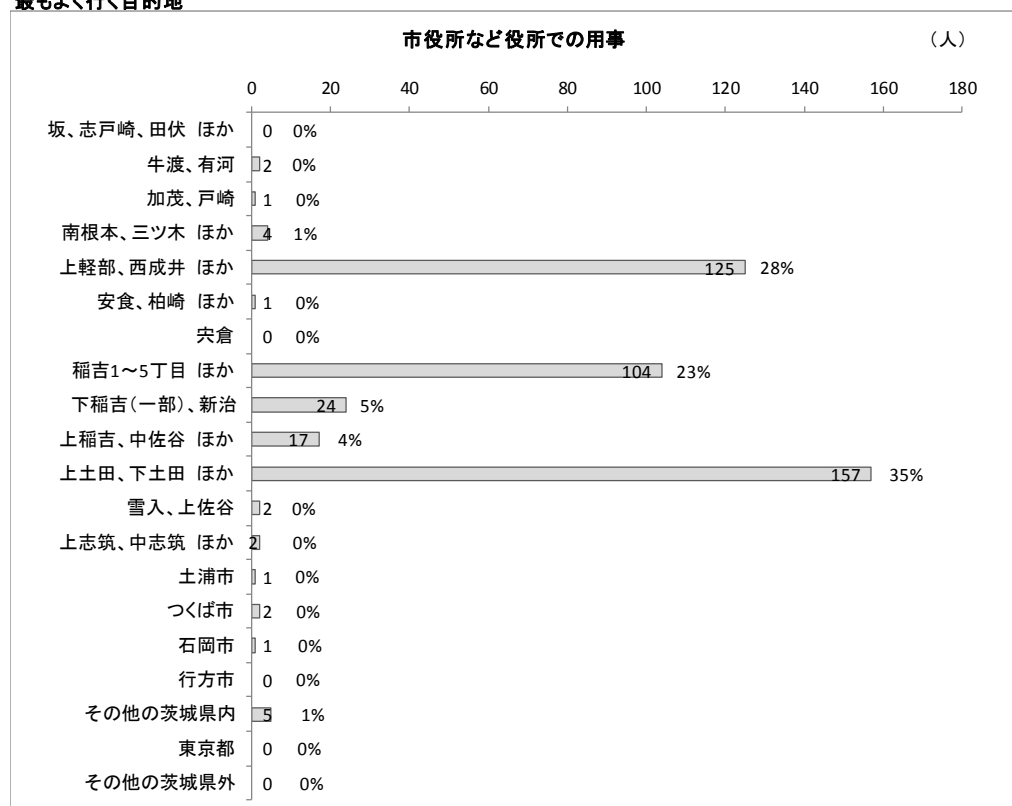


1.5. 市役所など役所での用事

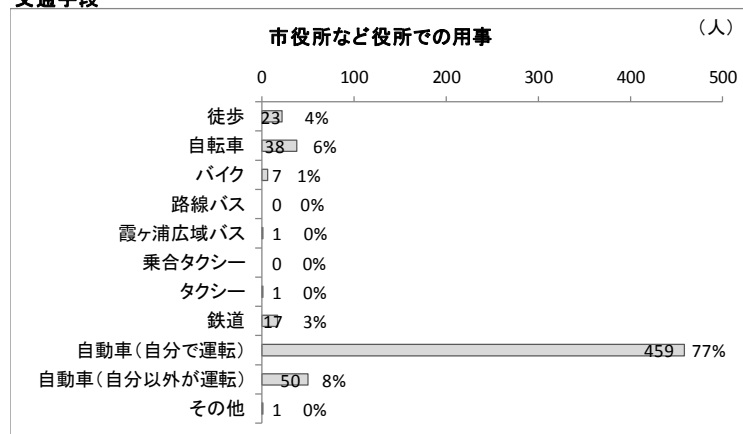
外出回数



最もよく行く目的地

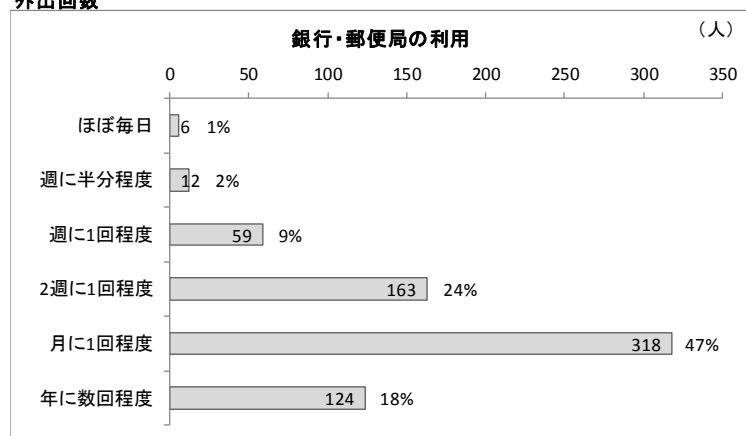


交通手段

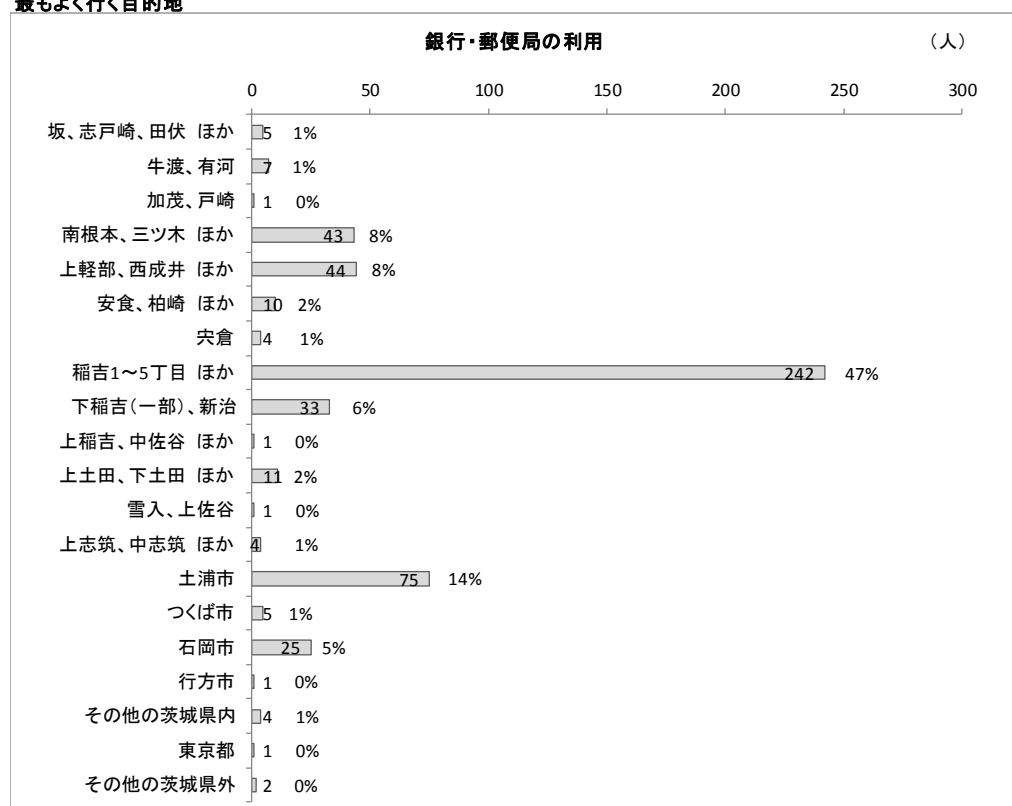


1.6. 銀行・郵便局の利用

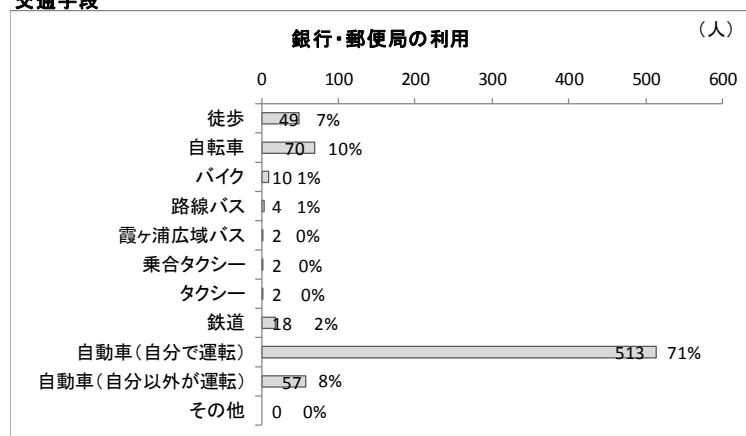
外出回数



最もよく行く目的地

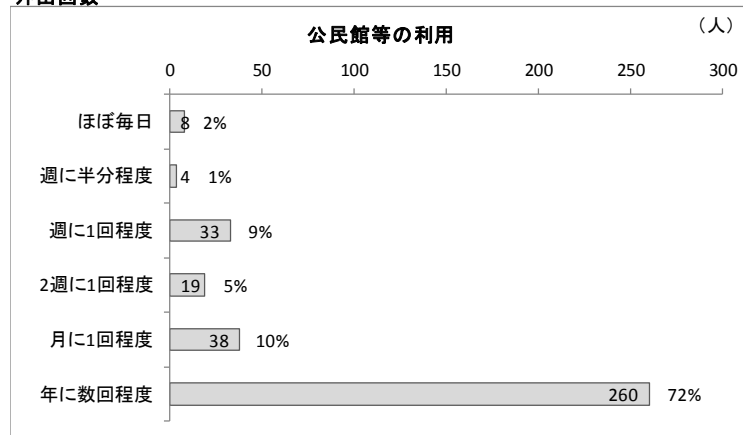


交通手段

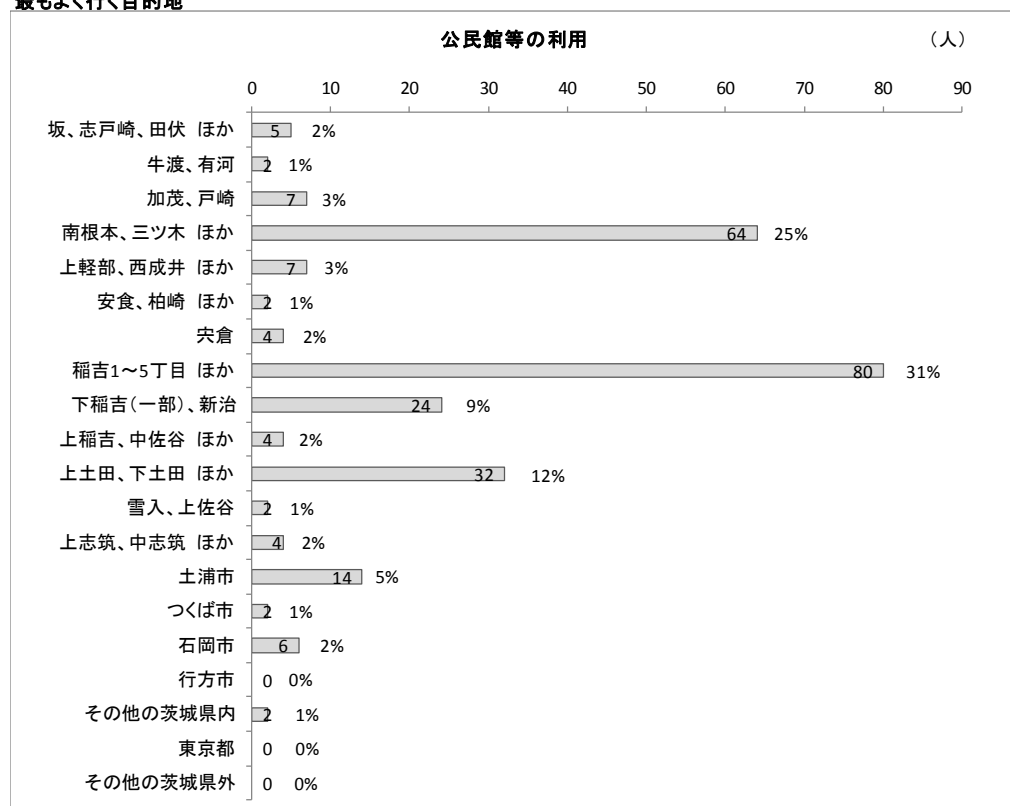


1.7. 公民館等の利用

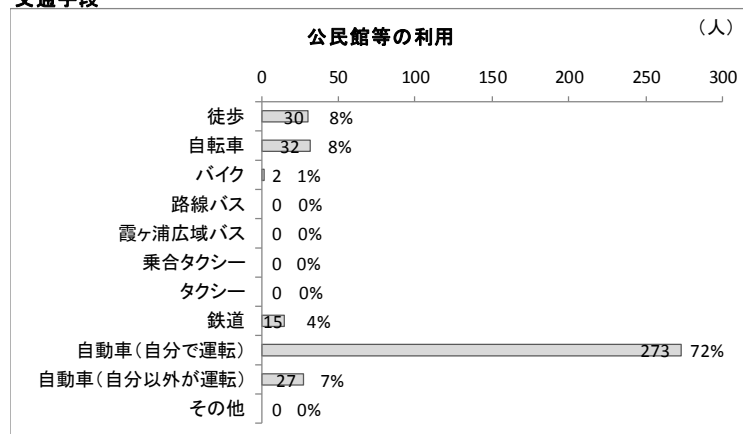
外出回数



最もよく行く目的地

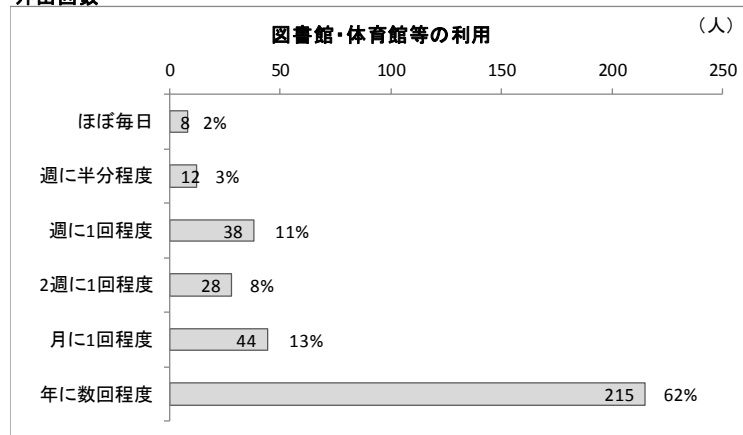


交通手段

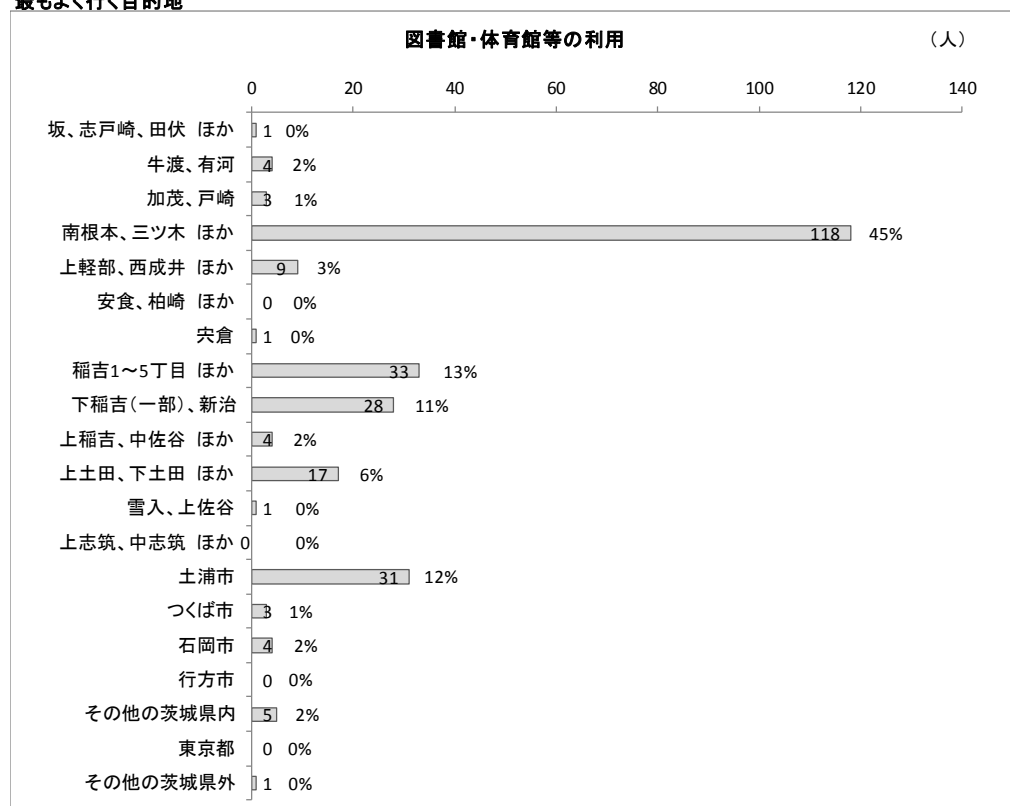


1.8. 図書館・体育館等の利用

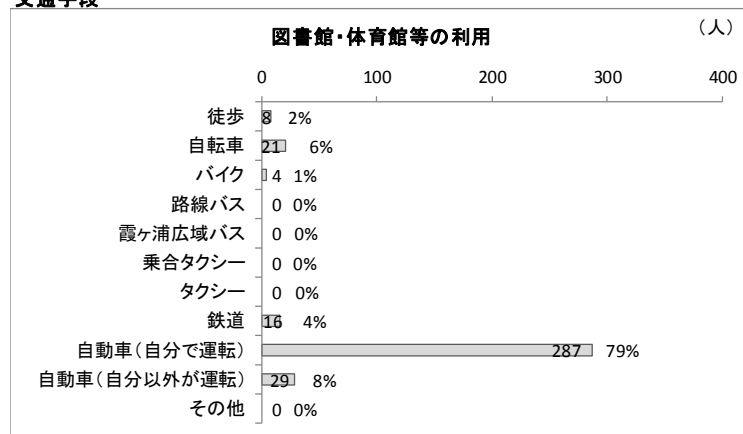
外出回数



最もよく行く目的地

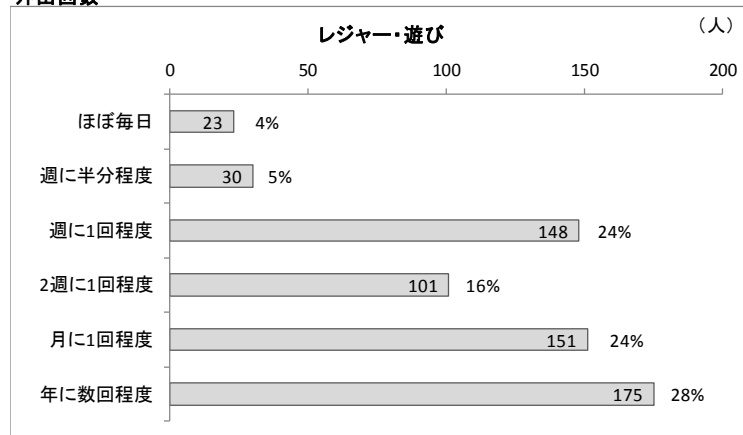


交通手段

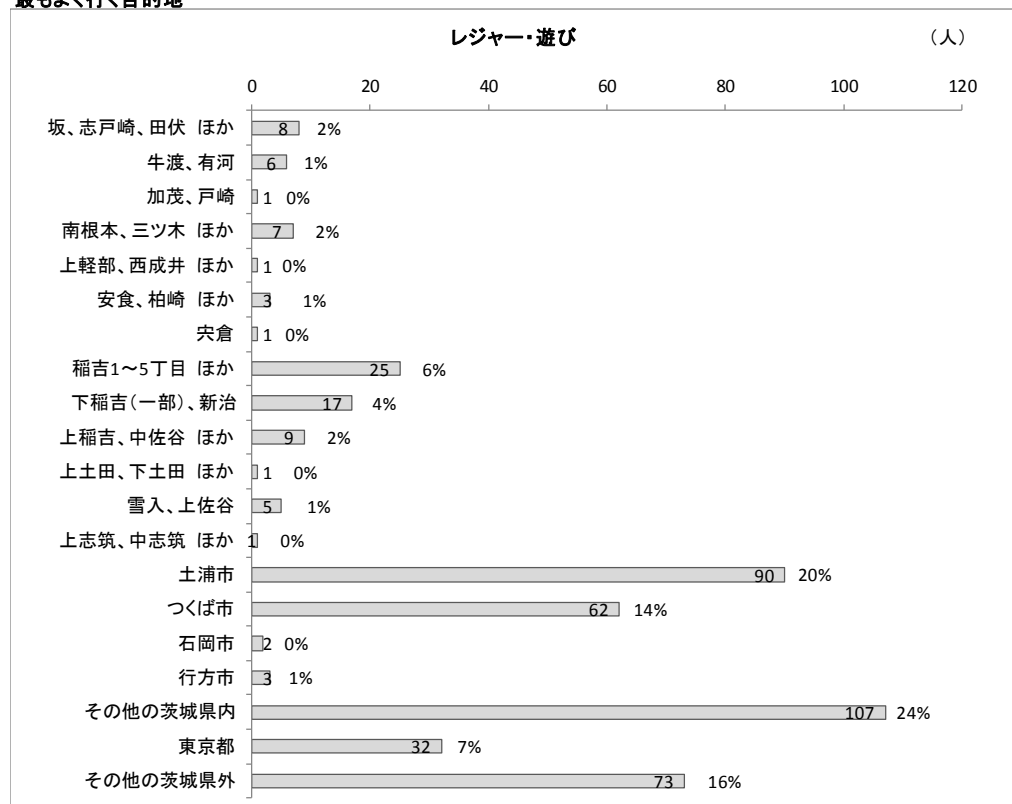


1.9. レジャー・遊び

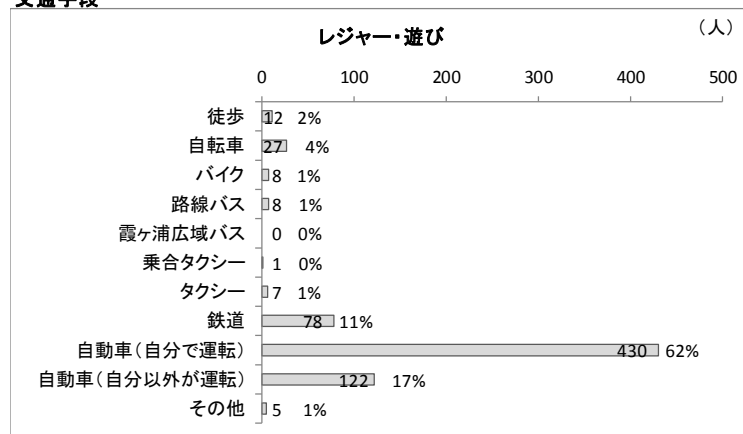
外出回数



最もよく行く目的地

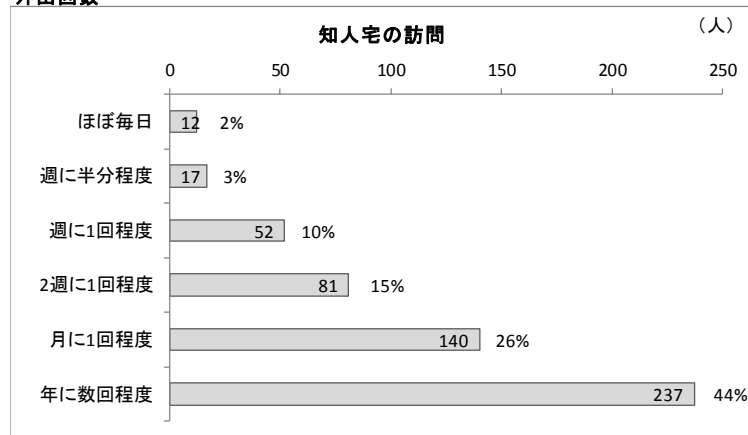


交通手段

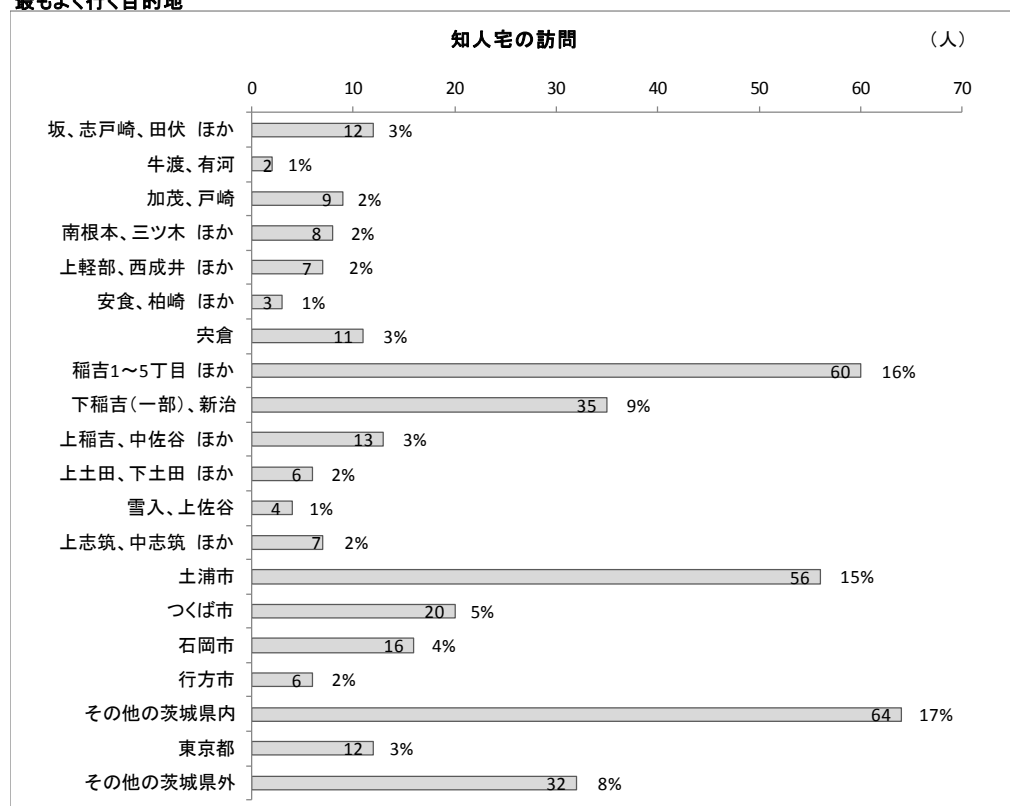


1.10. 知人宅の訪問

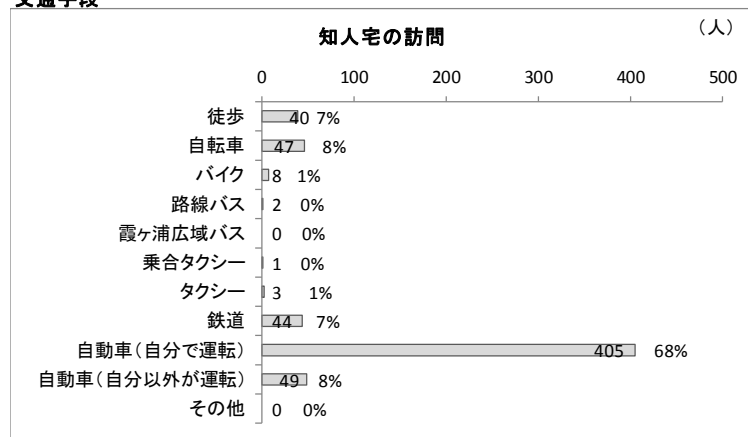
外出回数



最もよく行く目的地

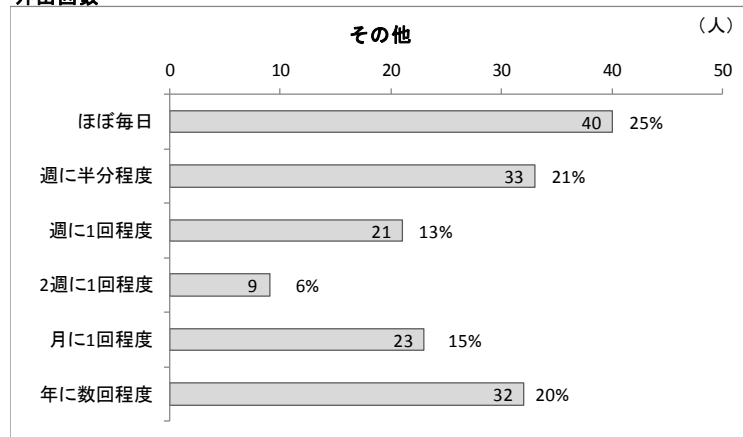


交通手段

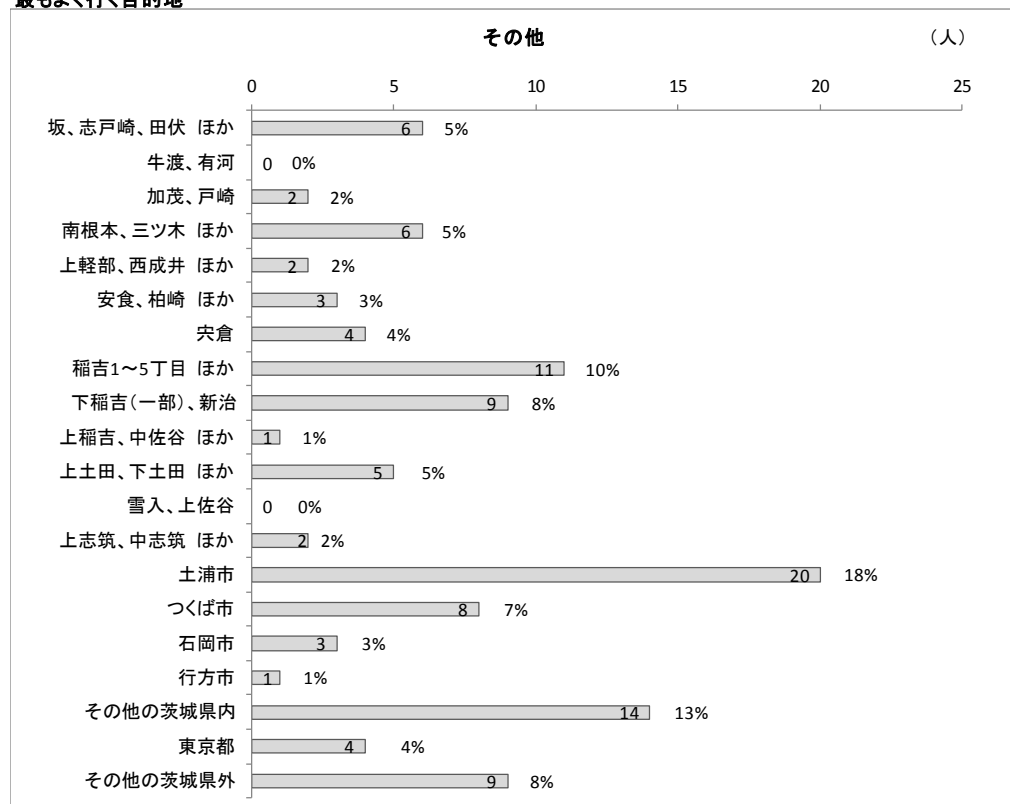


1.11. その他

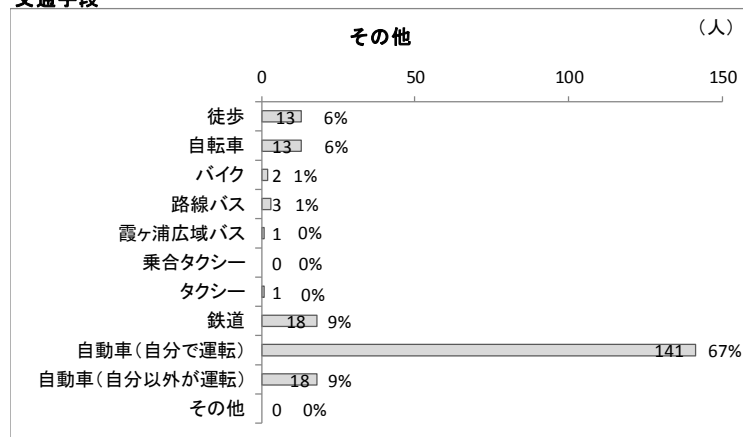
外出回数



最もよく行く目的地

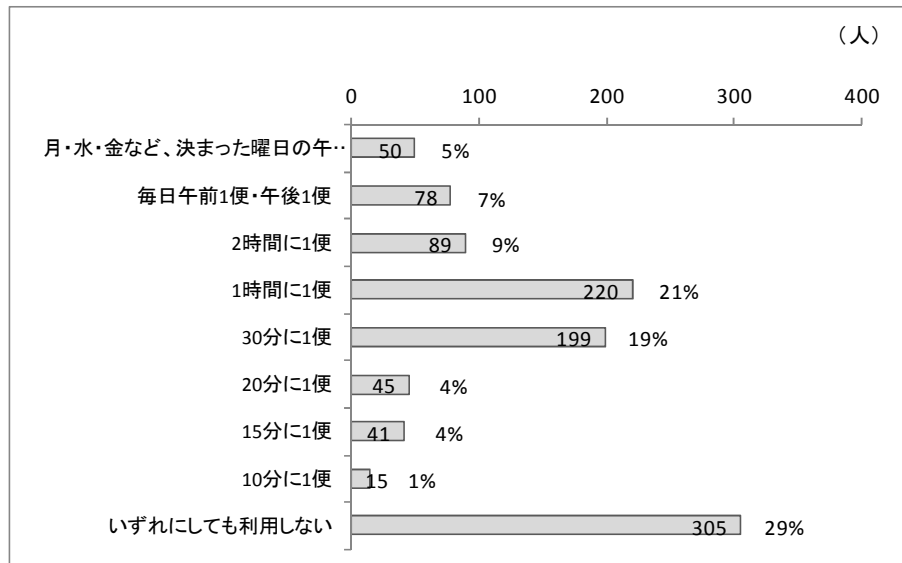


交通手段

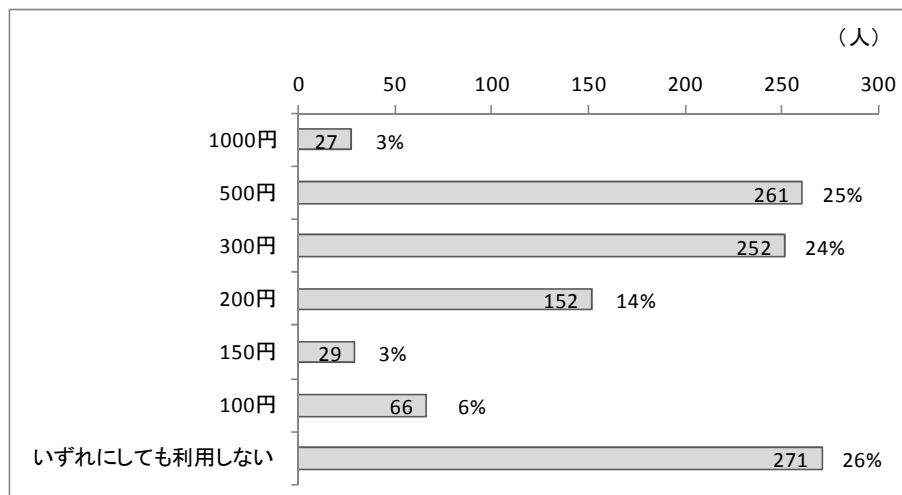


2. バス利用の条件

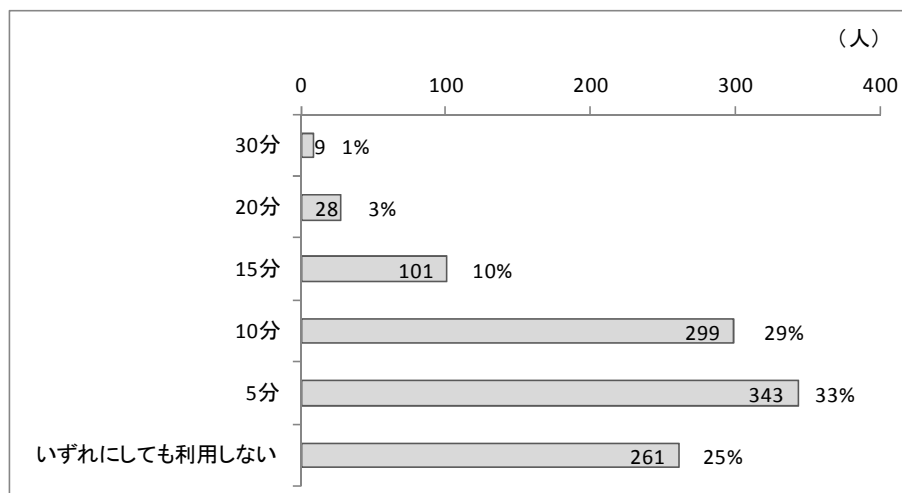
(1) 最低限必要な運行間隔



(2) 運賃の限度額

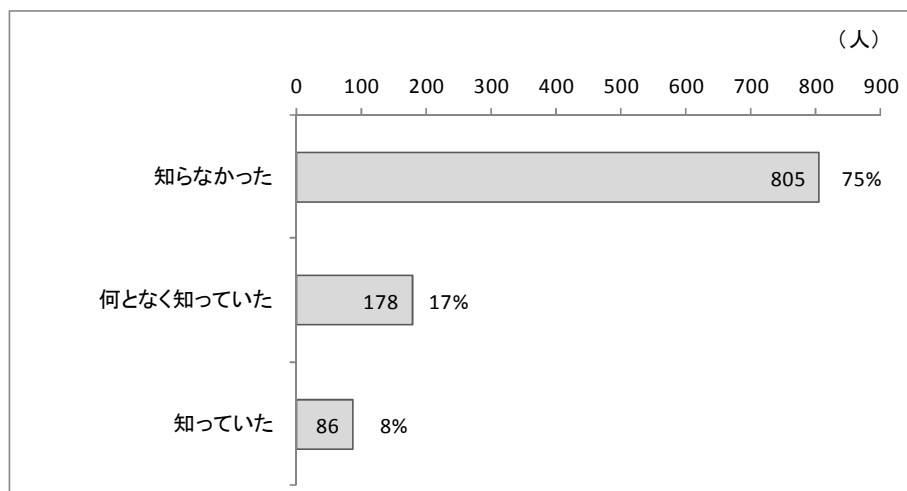


(3) バス停までの徒歩時間の限度

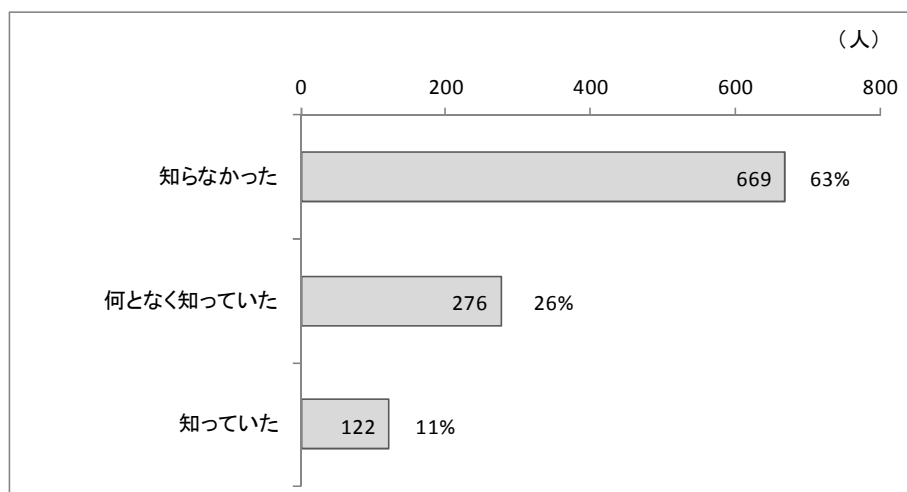


3. 車利用に関するデータについて

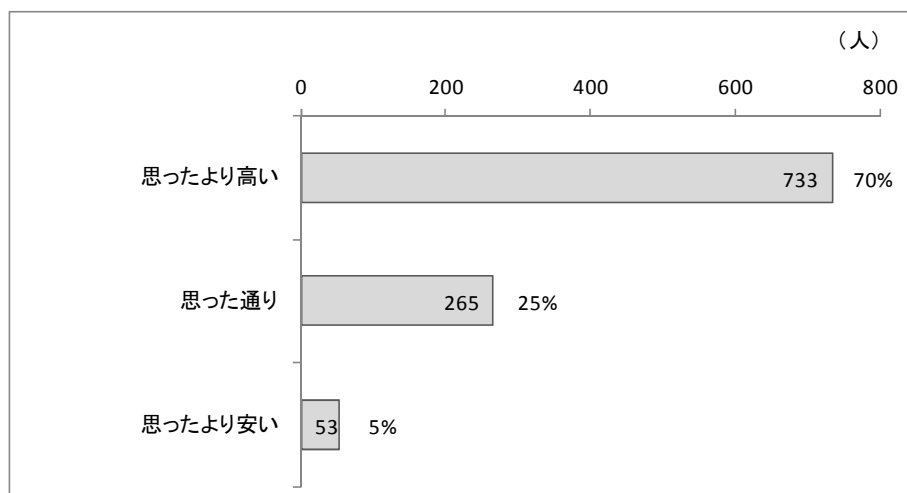
(1) 自家用乗用車の CO2 排出量は、バスの 3 倍以上になることについて



(2) 徒歩やバス利用時の消費カロリーは、クルマの約 1.5 倍になることについて

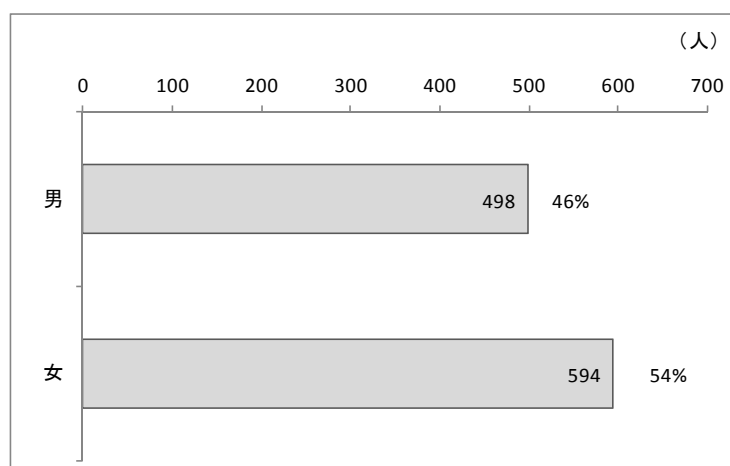


(3) クルマの維持費は、1 日あたり 1500 円程度になることについて

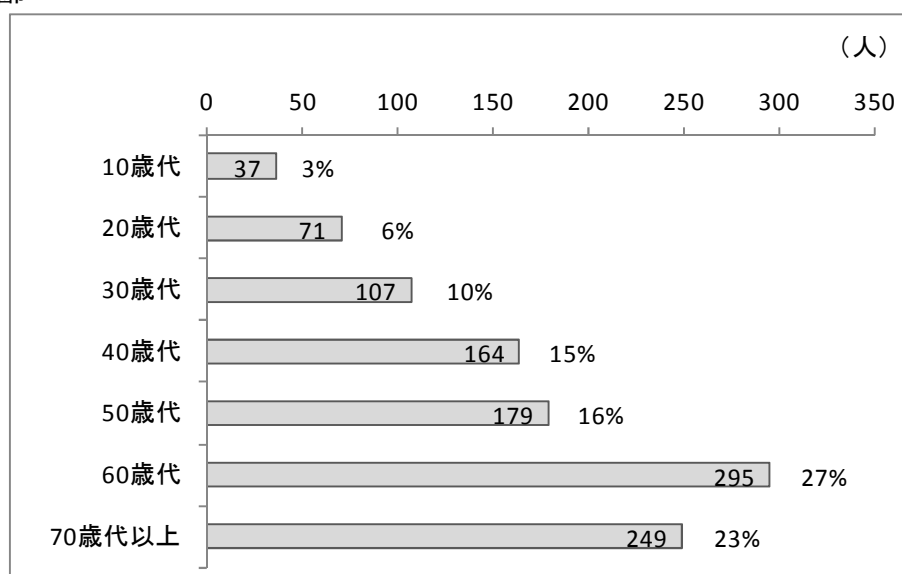


4. 個人属性

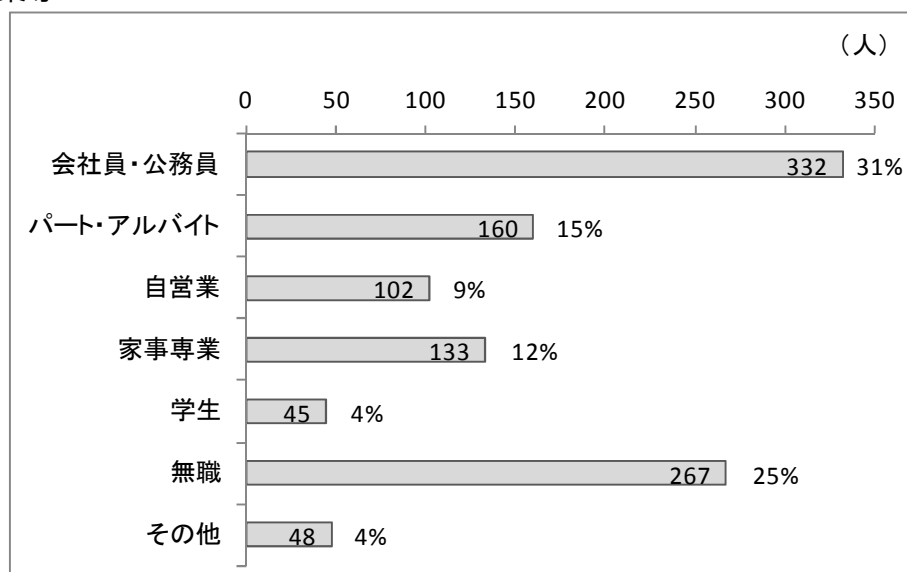
(1) 性別



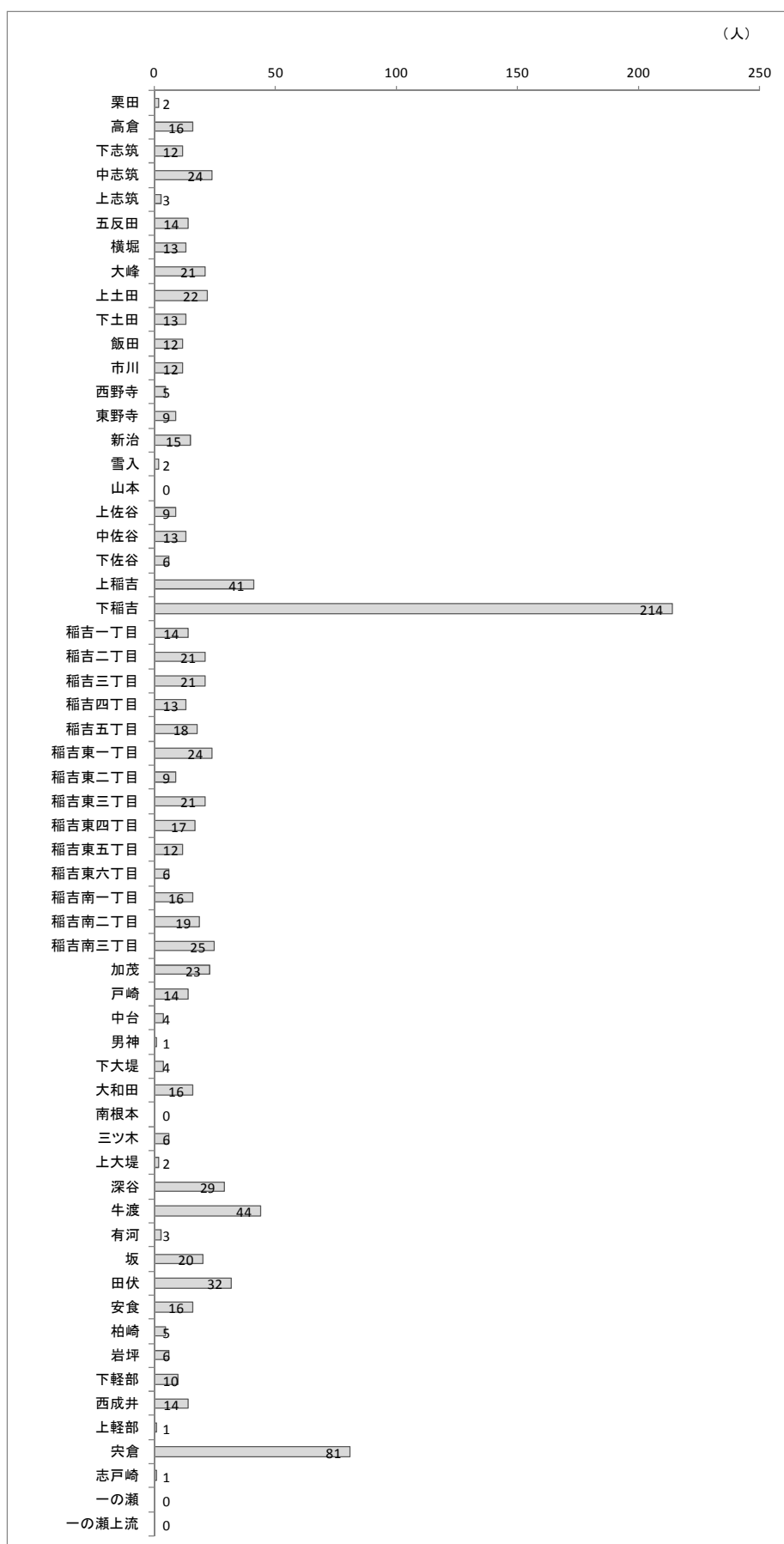
(2) 年齢



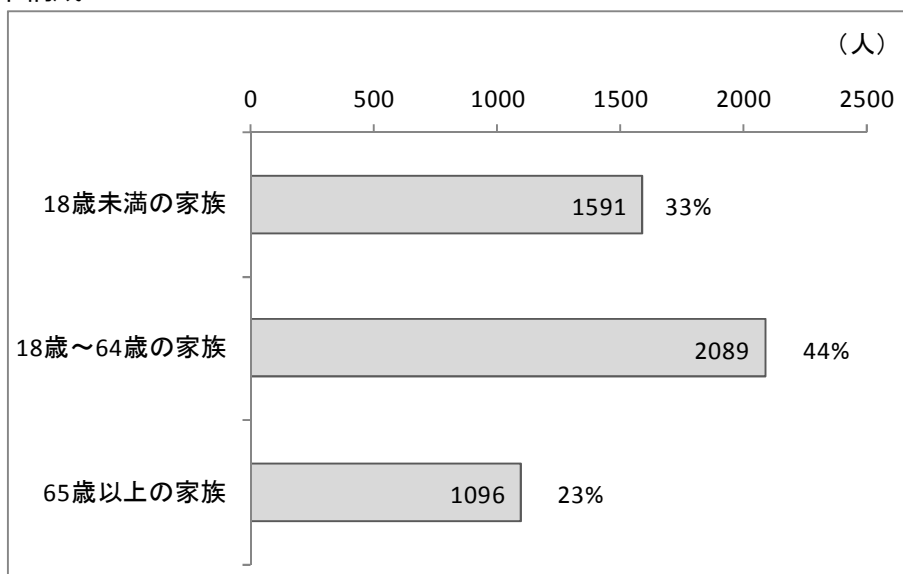
(3) 職業等



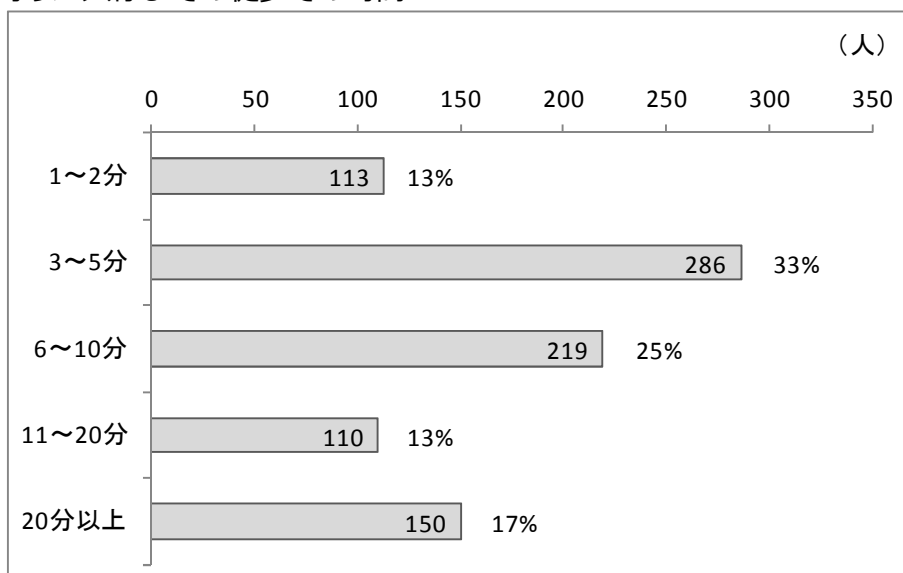
(4) 住所



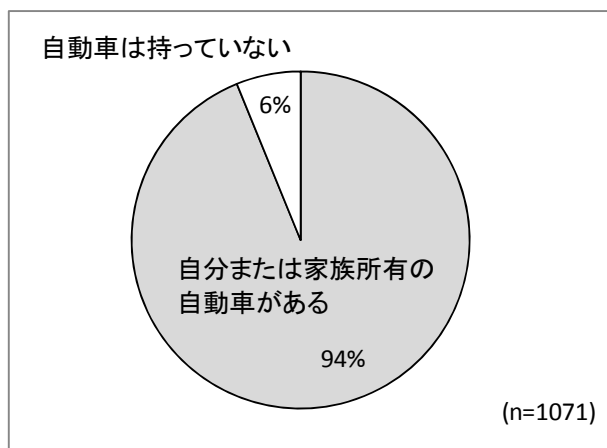
(5) 世帯構成

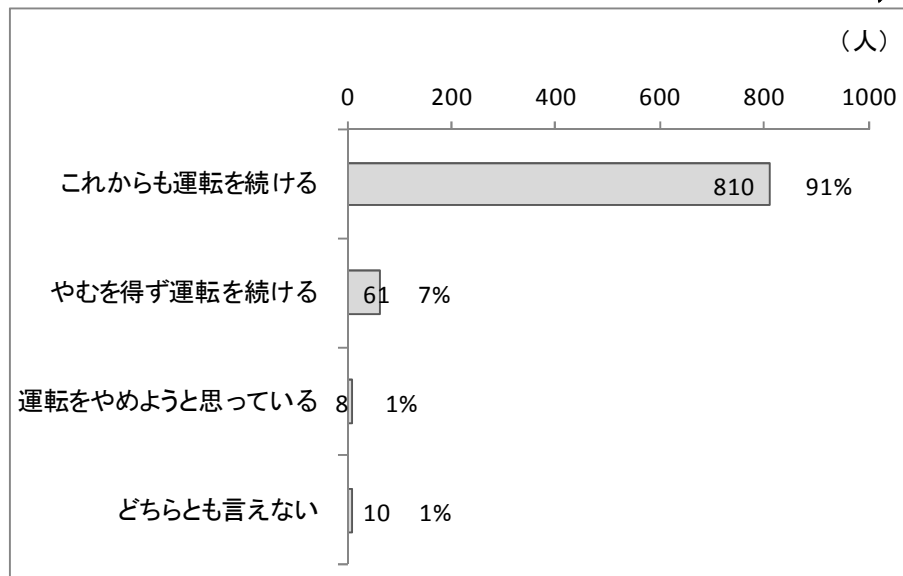
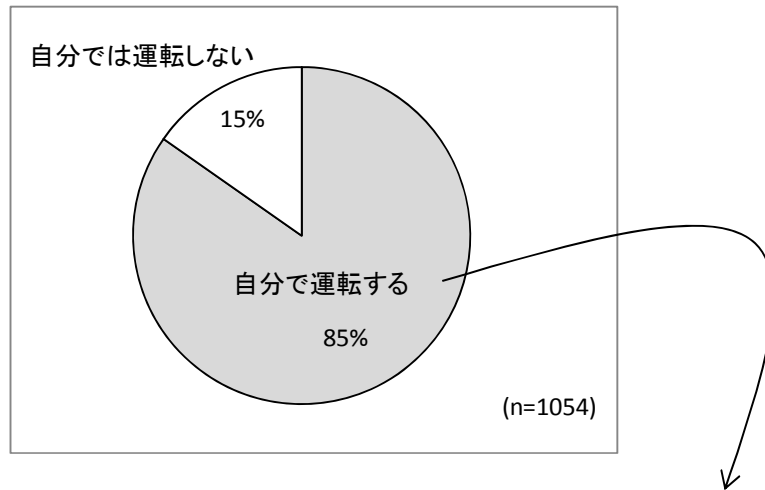


(6) 最寄りバス停までの徒歩での時間



(7) 自動車保有状況





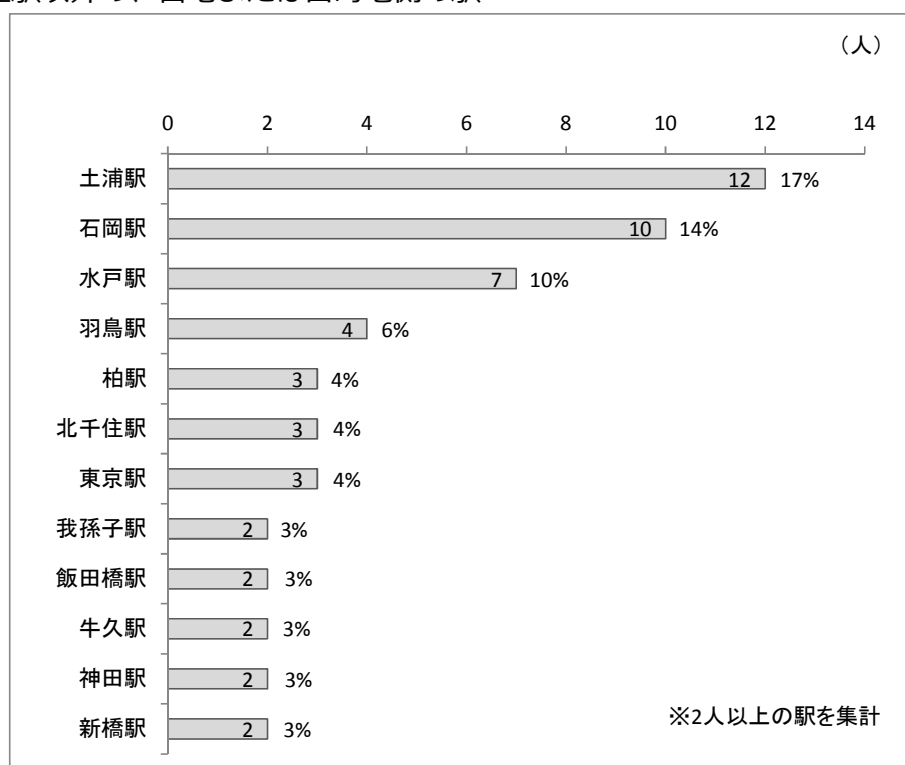
Ⅱ 利用者アンケート調査結果

対象	配布・回収方法	回収数
1. 鉄道利用者	JR 神立駅で調査員が配布、郵送回収	73 人
2. バス利用者	バス停及びバス車内で配布、郵送回収	39 人
3. 乗合タクシー利用者	ドライバーが利用者に配布、郵送回収	41 人

1. 鉄道利用者

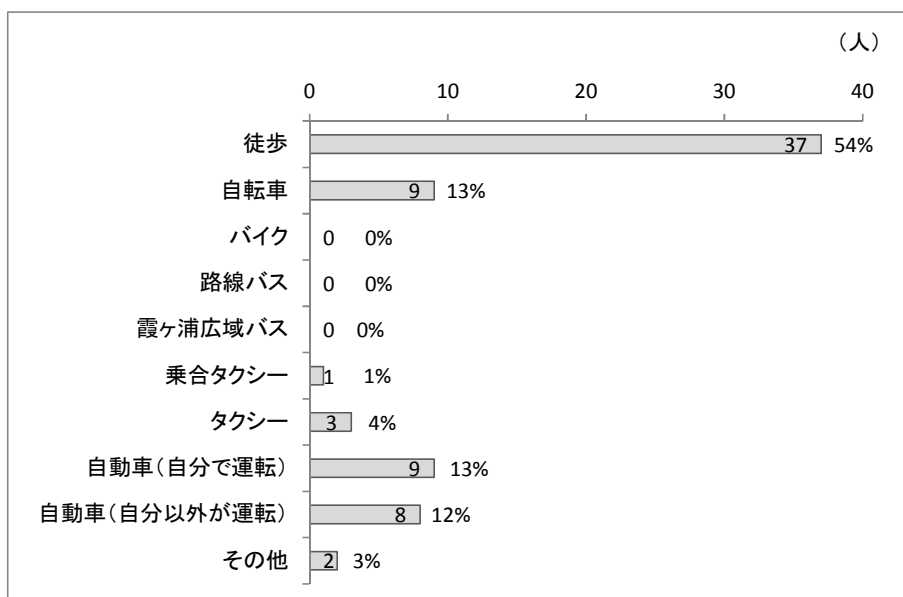
1.1. アンケート受け取り時の鉄道利用状況

(1) 神立駅以外の、自宅または目的地側の駅

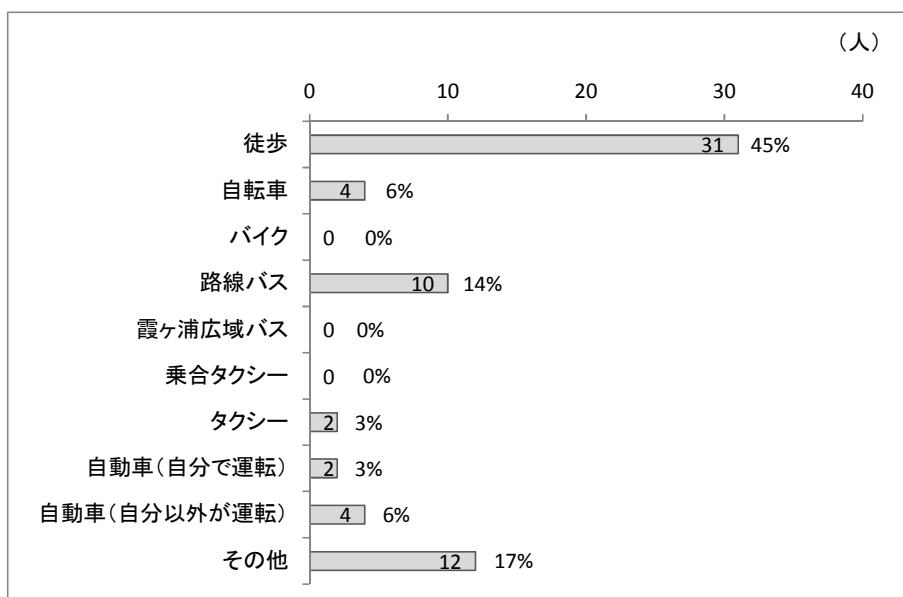


(2) 駅までの交通手段

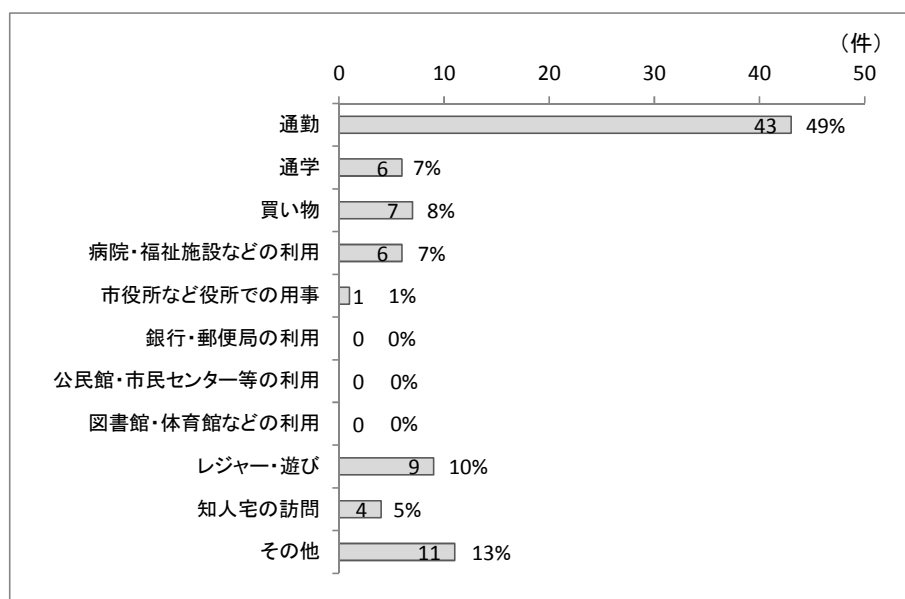
＜神立駅までの交通手段＞



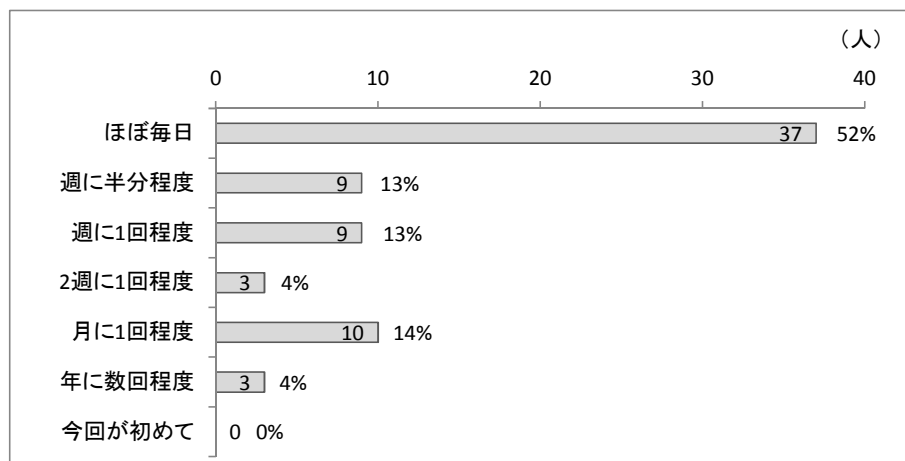
＜自宅または目的地側の駅までの交通手段＞



(3) 鉄道の利用目的

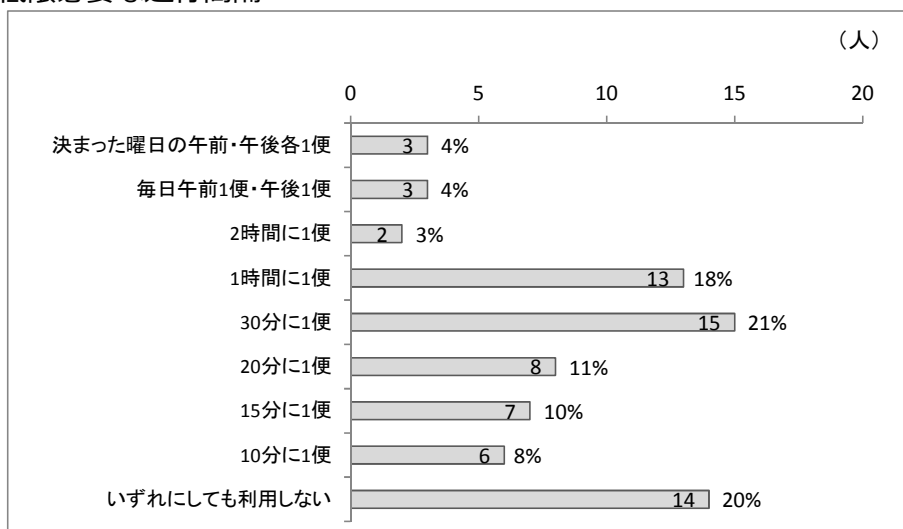


(4) 鉄道の利用頻度

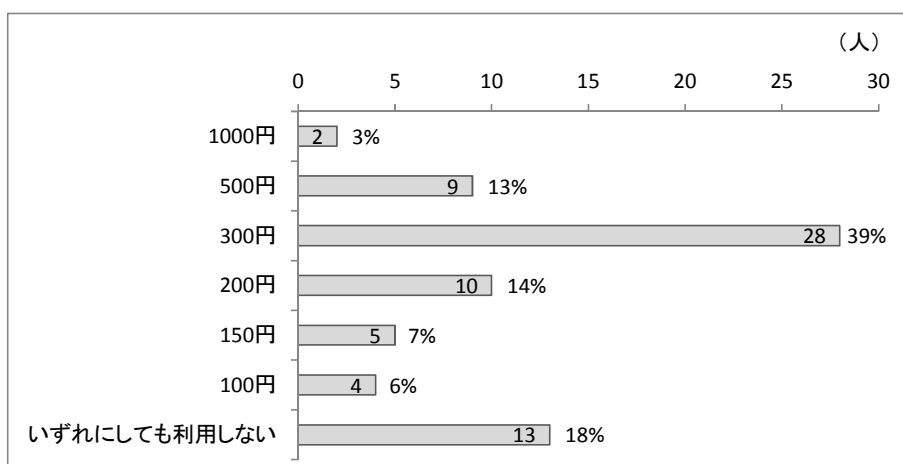


1.2. バス利用の条件

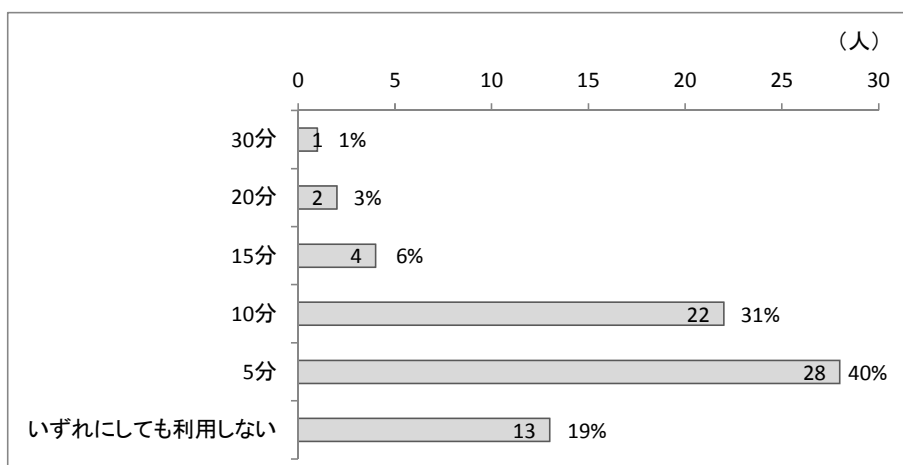
(4) 最低限必要な運行間隔



(5) 運賃の限度額

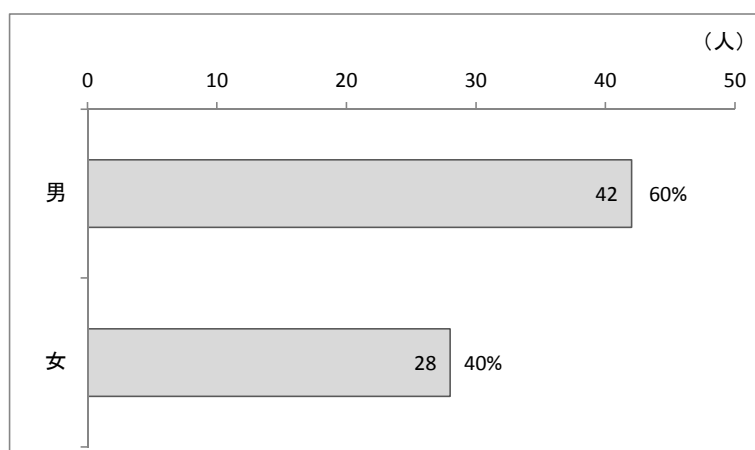


(6) バス停までの徒歩時間の限度

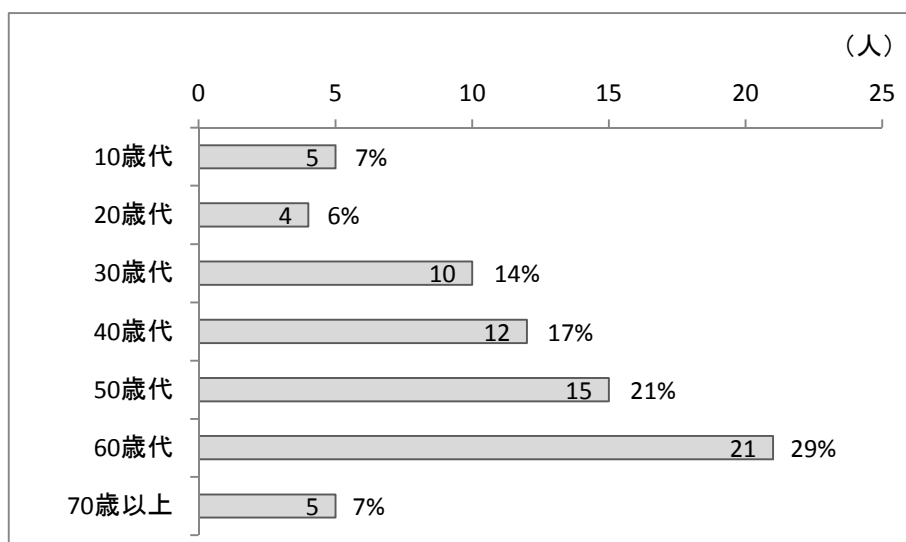


1.3. 個人属性

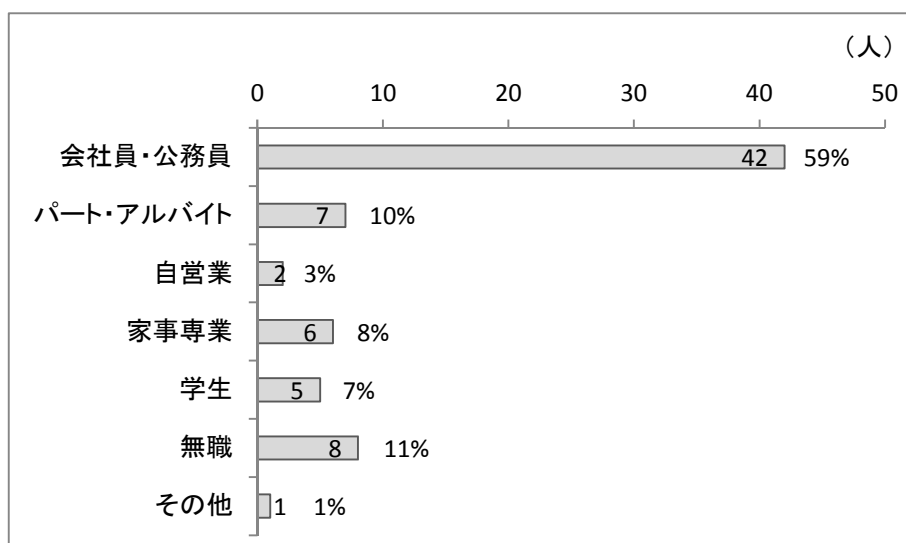
(8) 性別



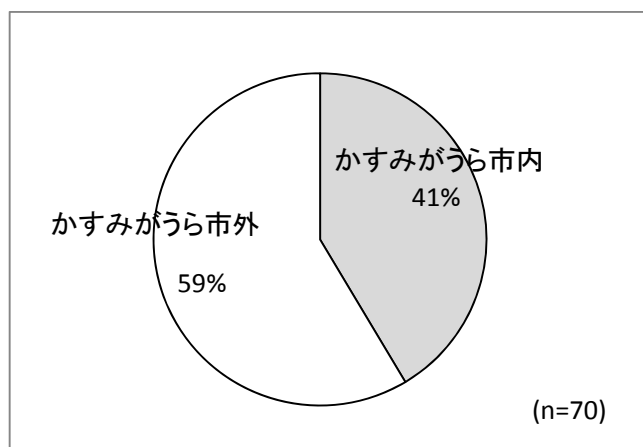
(9) 年齢



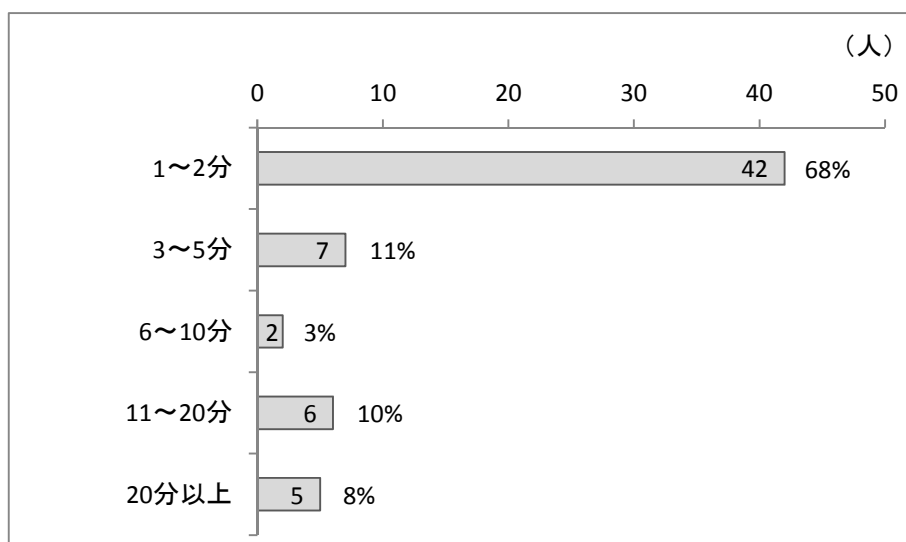
(10) 職業等



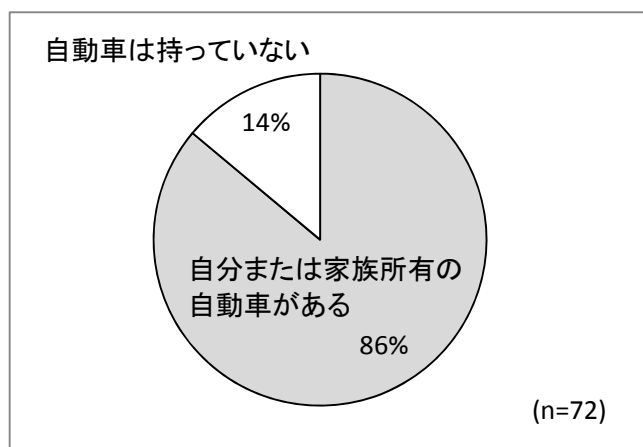
(11) 住所

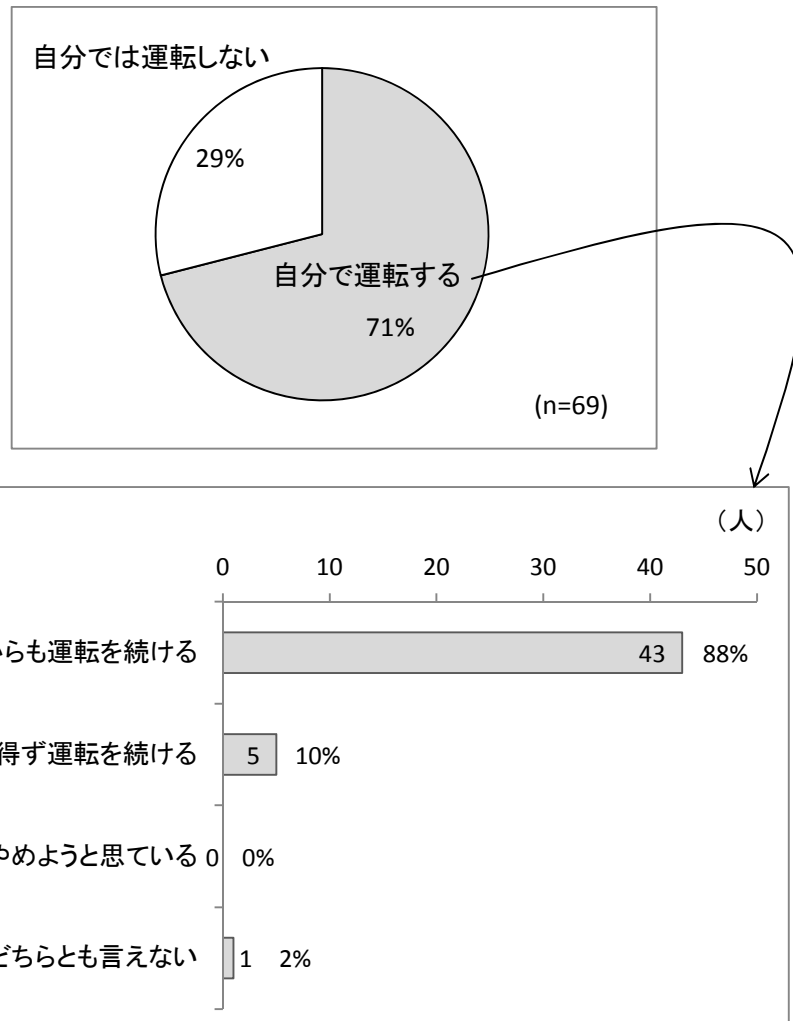


(12) 最寄りバス停までの徒歩での時間



(13) 自動車保有状況

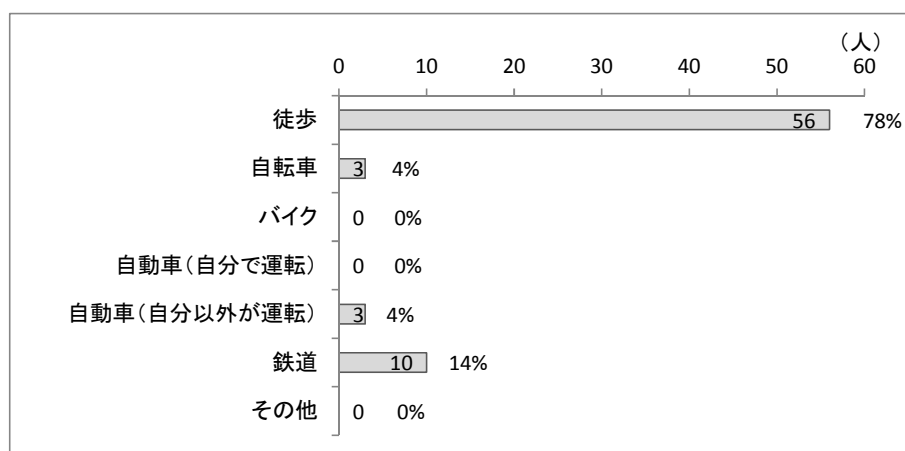




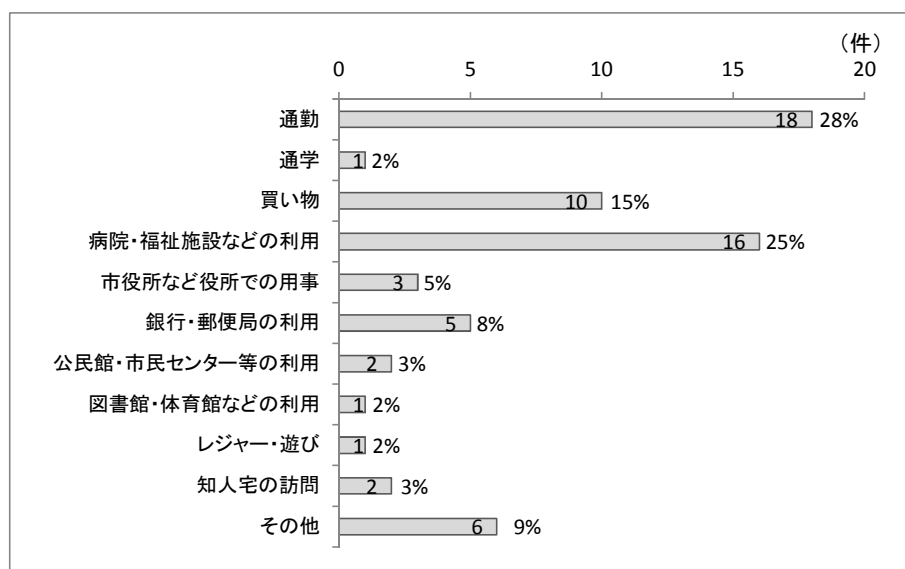
2. バス利用者

2.1. アンケート受け取り時のバス利用状況

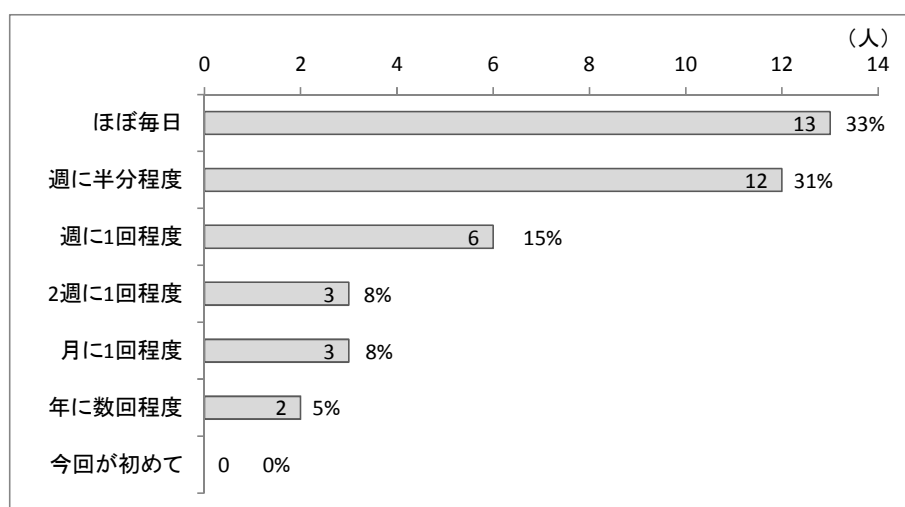
(1) バス停までの交通手段



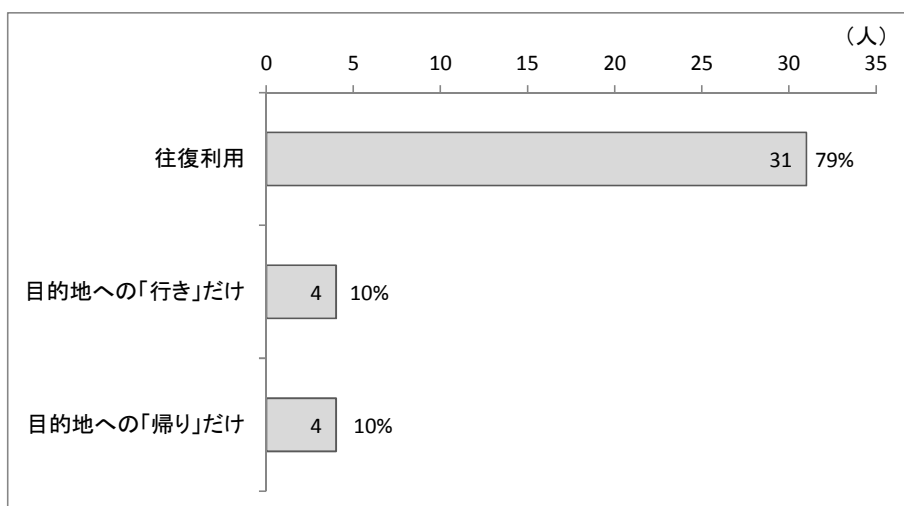
(2) バスの利用目的



(3) バスの利用頻度

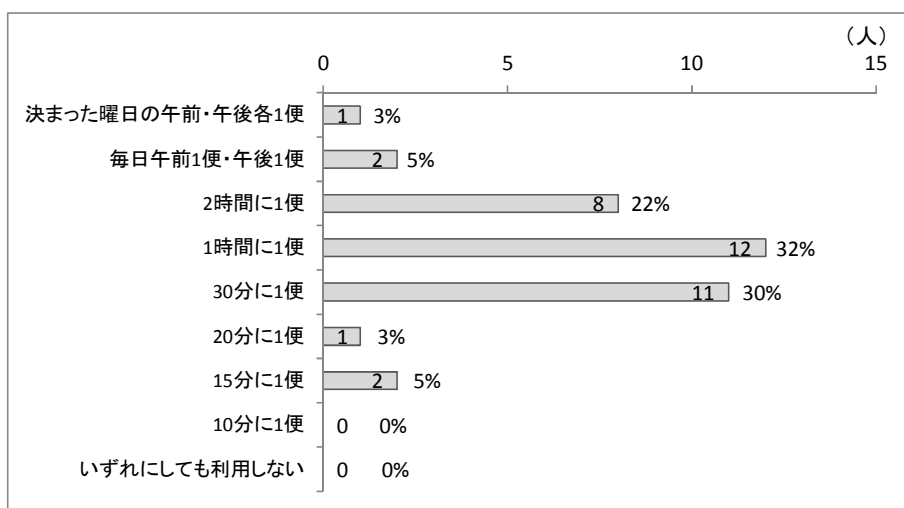


(4) 往路/復路のバス利用

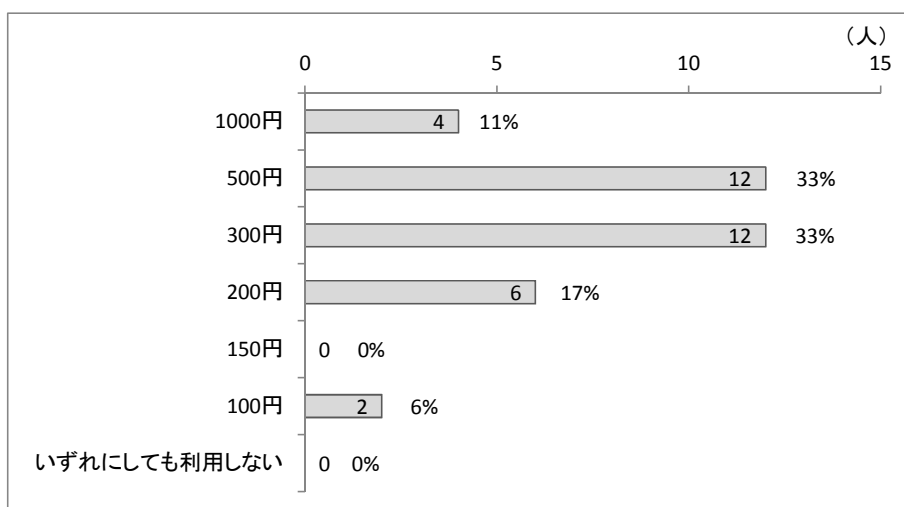


2.2. バス利用の条件

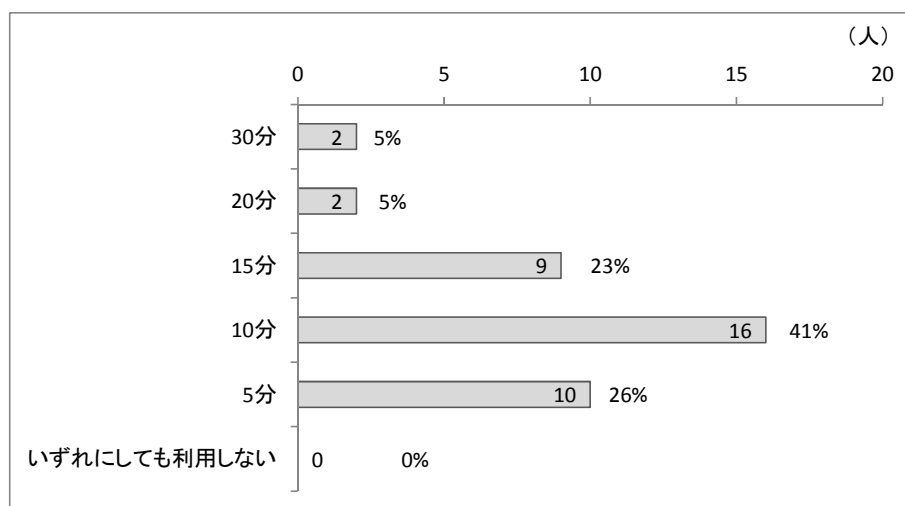
(1) 最低限必要な運行間隔



(2) 運賃の限度額

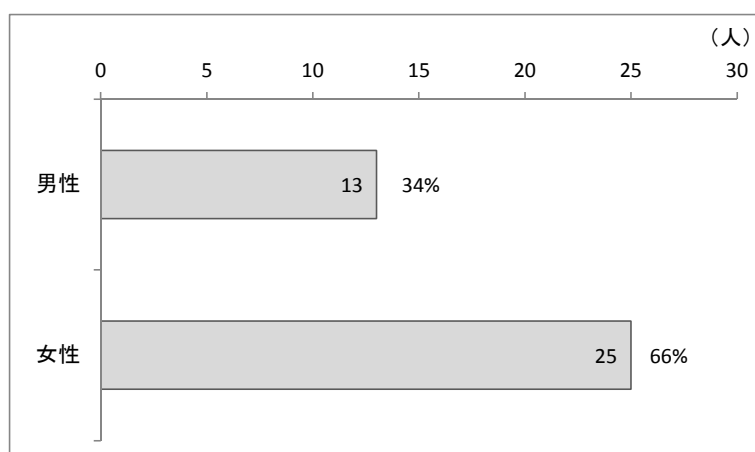


(3) バス停までの徒歩時間の限度

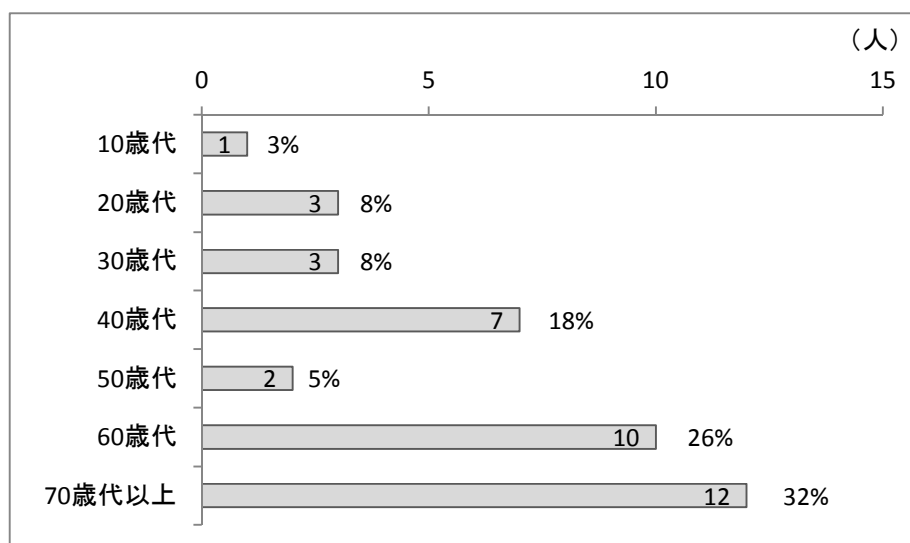


2.3. 個人属性

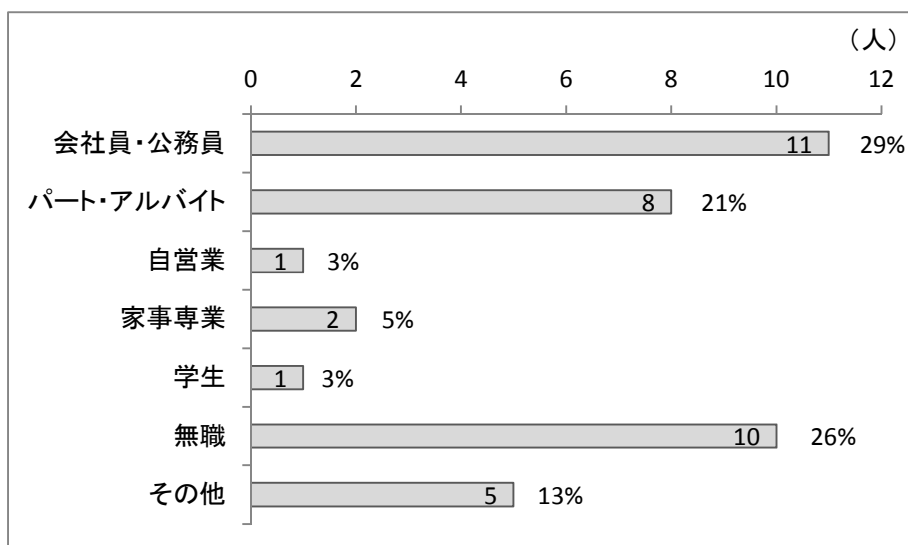
(1) 性別



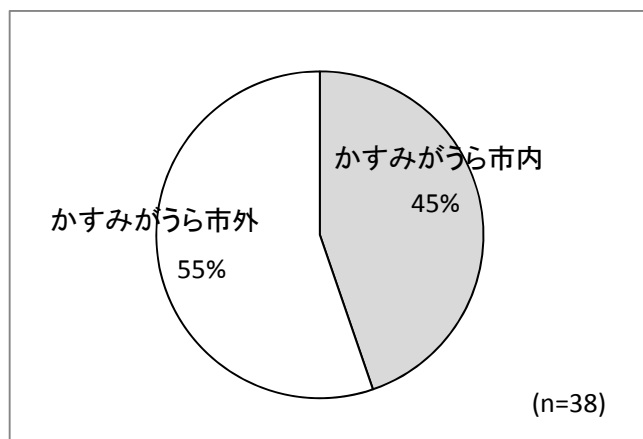
(2) 年齢



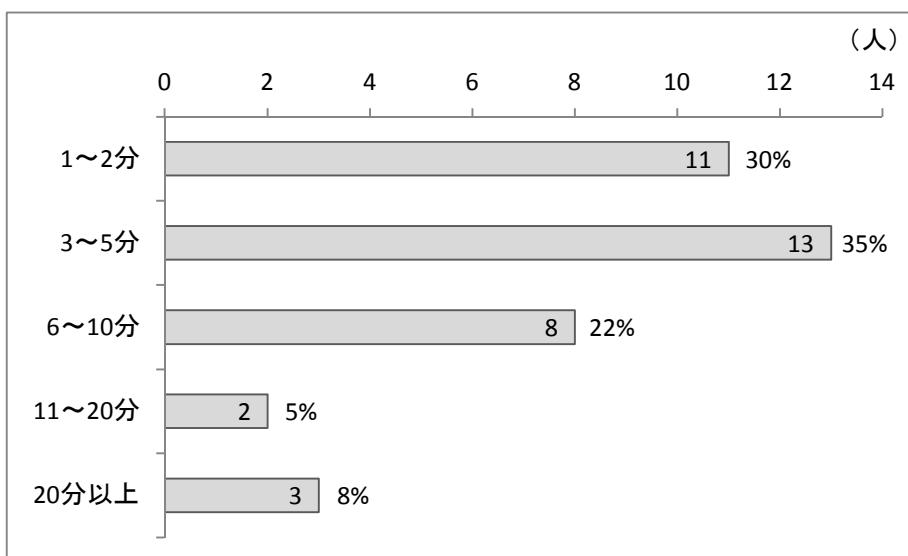
(3) 職業等



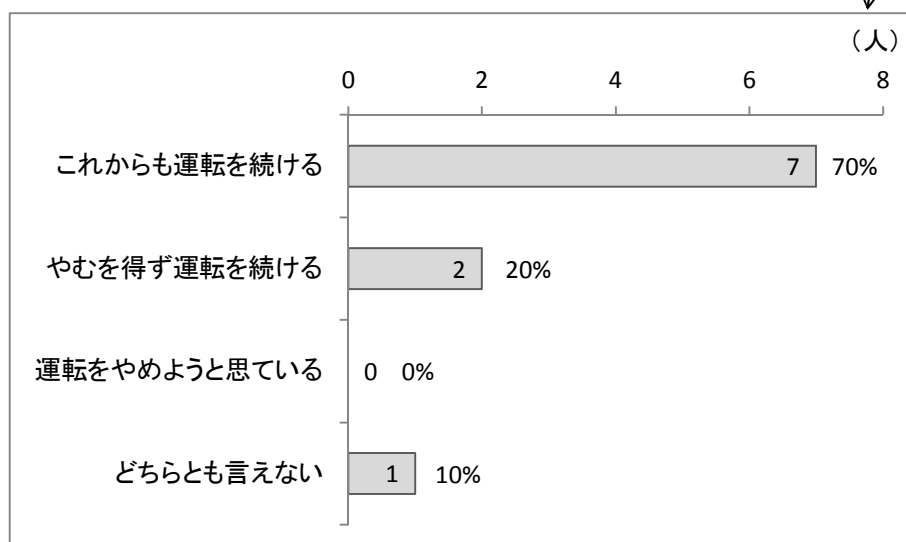
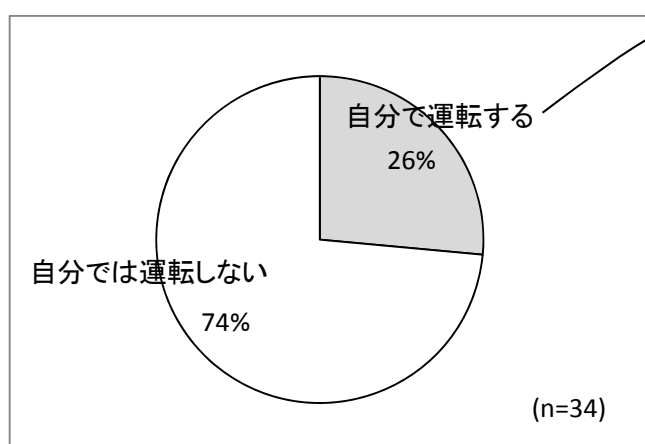
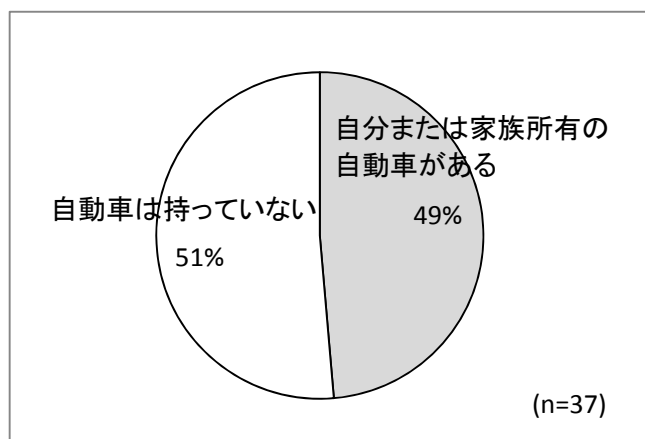
(4) 住所



(5) 最寄りバス停までの徒歩での時間



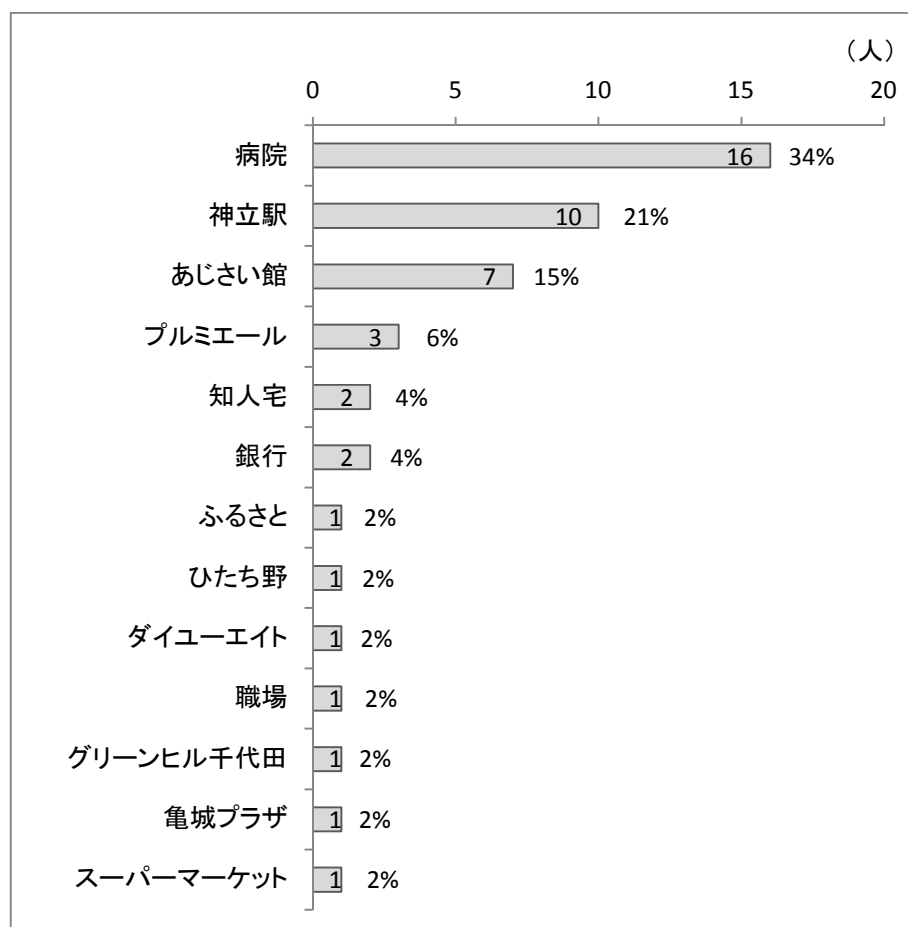
(6) 自動車保有状況



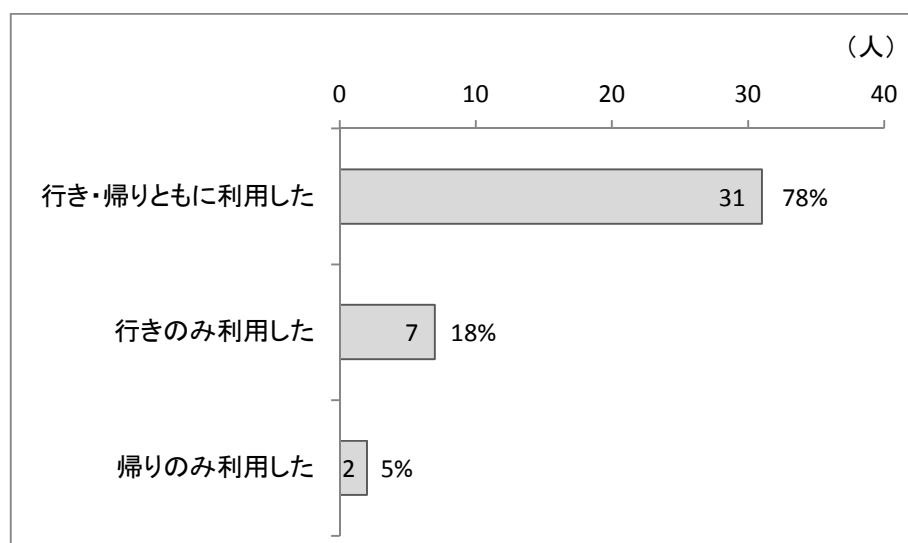
3. 乗合タクシー利用者

3.1. 乗合タクシーの利用状況

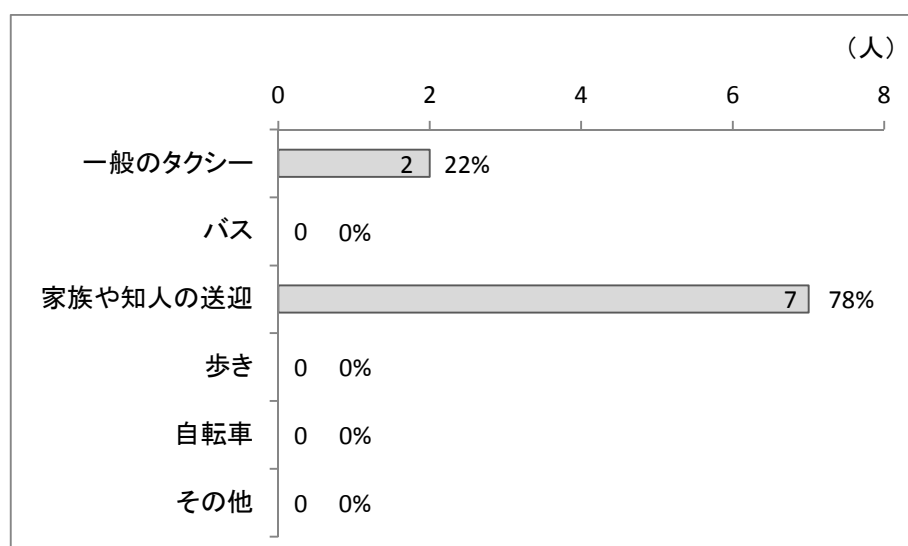
(1) 目的地



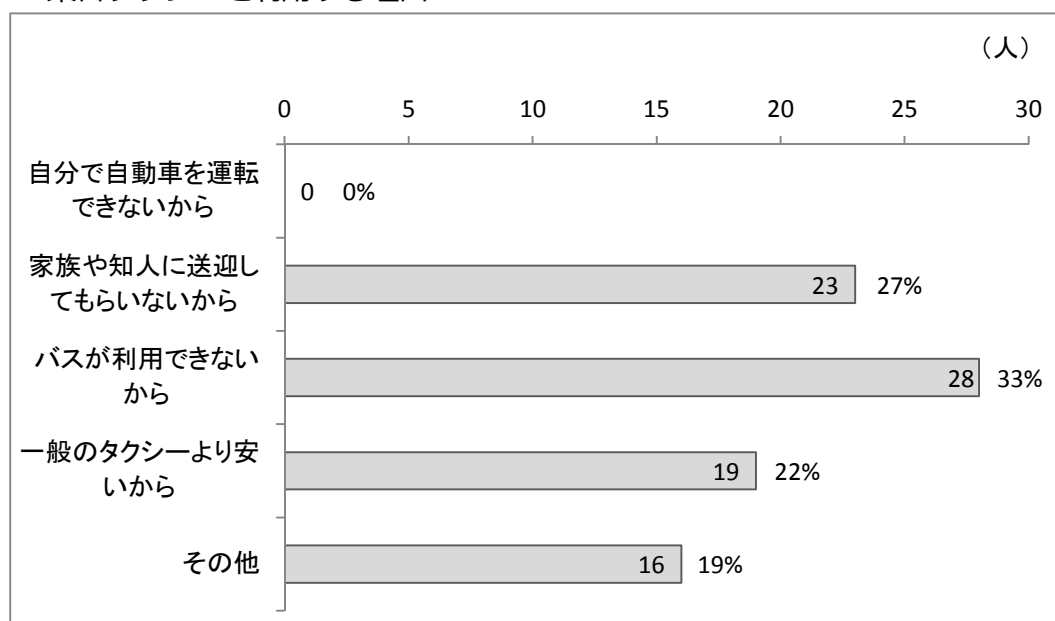
(2) 往路/復路の利用状況



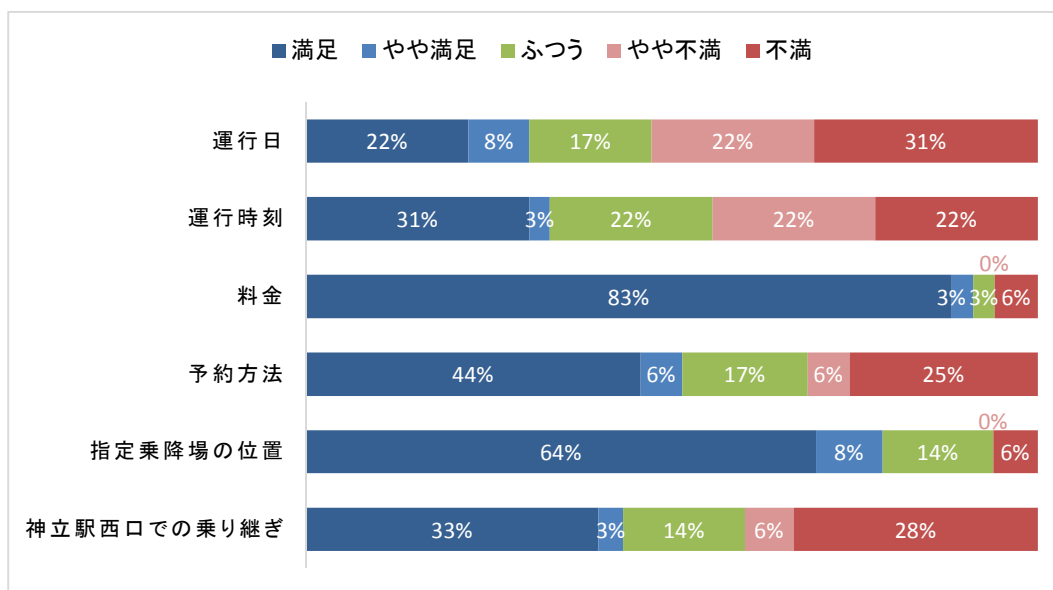
(3) 乗合タクシーを利用しなかった、往路/復路の交通手段



(4) 乗合タクシーを利用する理由

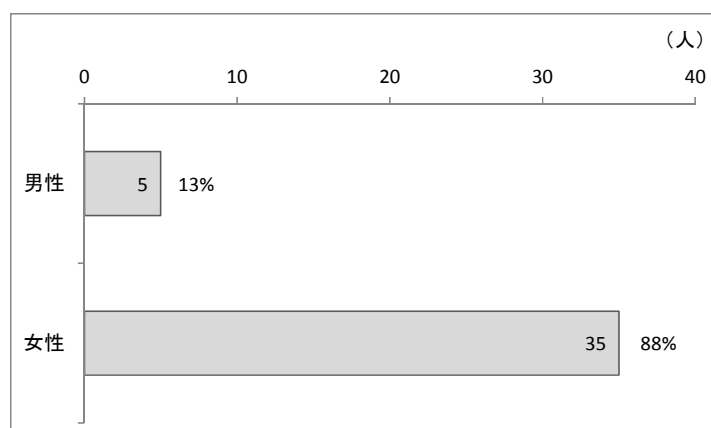


3.2. 乗合タクシーの満足度

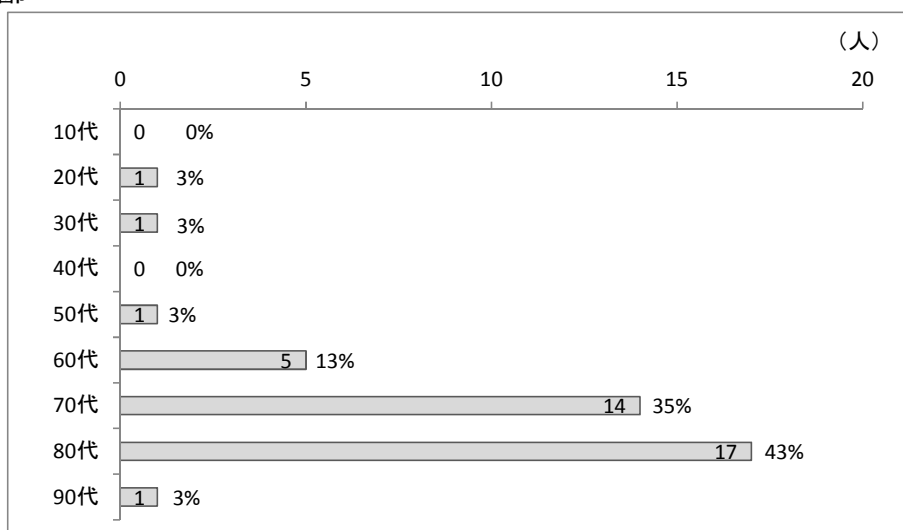


1.3. 個人属性

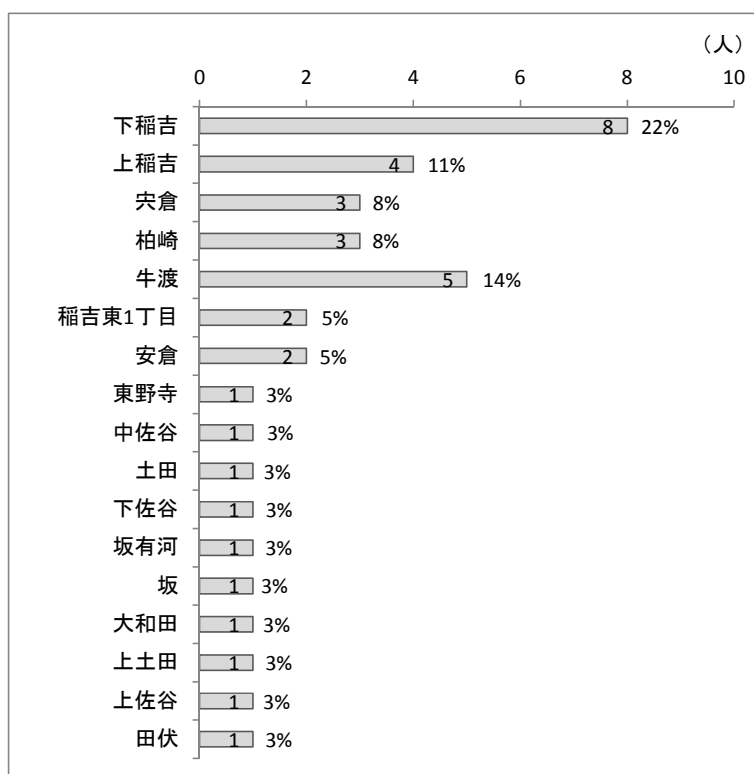
(1) 性別



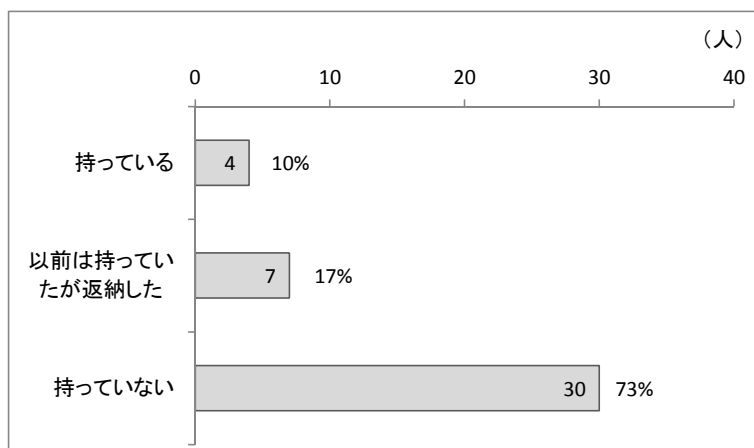
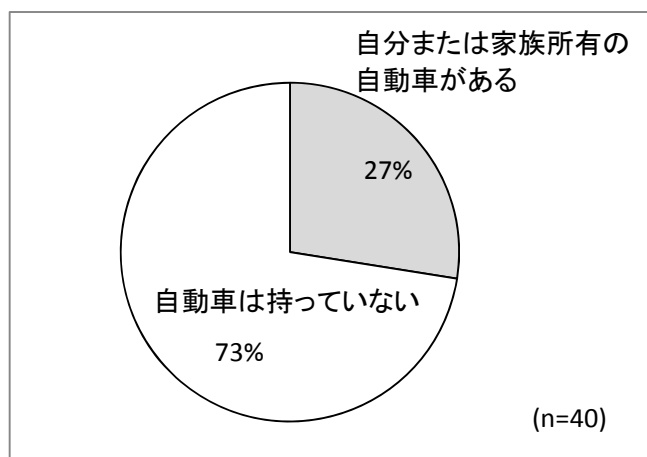
(2) 年齢



(3) 住所



(4) 自動車保有状況



乗合タクシーの「不満」「やや不満」に関する自由意見

①運行日（16件）	✓ 土曜日の仕事の時に困る ✓ 土曜日でもできれば運行して欲しい ✓ 土曜日でも運行して欲しい ✓ 土曜日は是非運行してほしい ✓ 土曜日にもお願いします ✓ 土日祝も運行して欲しい ✓ 土日祝も運行して欲しい ✓ 土曜日でも運行して欲しい ✓ 土日に具合が悪くなったとき医者に行けない ✓ 土曜日の運行を希望します ✓ 公共交通として考えるなら土日でも運行して欲しい ✓ 土曜日でも運行して欲しい ✓ 土日に具合が悪くなった時医者へ行けない ✓ 土曜日運行を希望します ✓ 出来れば日曜日などに出かけたい時もある ✓ 以前の土曜日運行がなくなった
②運行時刻（11件）	✓ 夕方 6 時まで運行 ✓ 以前と同じ 7 : 15 くらいまでであってほしい ✓ 運行時間を増やして下さい ✓ 以前は 19 時もあったし 1 時間に 1 本くらいはやってほしい ✓ 7 時 8 時 9 時 11 時午後 1 時 3 時 5 時 ✓ 運行時刻は増やす。朝 7 時からの運行が良い。 ✓ 8 時から運行を希望します ✓ 8 時便より ✓ 運行時刻は増やす。朝 7 時からの運行が良い。 ✓ 朝 9 時前、夕方 5 時以降の運行を希望します ✓ もう少し早めの時間も欲しい ✓ 今は満足しています
③料金（1件）	✓ 安くしてほしい
④予約方法（11件）	✓ 3 日前とは短い ✓ 予約の方法がコンピュータではダメ。前のやり方が良い ✓ 不便（前日の受付 OK にしてほしい） ✓ 長い期間にしてほしい、電話代が多くかかる ✓ 予約センターの方にはよく取り連絡をして下さいますが、以前の様に希望する時間帯がとれません ✓ 予約の方法がコンピュータではダメ。前のやり方良い

	✓ 局番（0299）からかけるのでまごつく。通話 3 回目にやっと通じた。断られたことがある。 ✓ 電話するのが大変 ✓ めんどく ✓ 予約するのが大変です ✓ 前はどのようにして予約が片道はタクシーね？
⑤指定乗降場の位置（1 件）	✓ 指定場所まで出て行かなければいけないので
⑥神立駅西口での乗り継ぎ（11 件）	✓ 乗り継ぎをしたことがありません ✓ 目的地まで直接行ってほしい ✓ 利用していないので分からない ✓ 乗合タクシーの場合医者に予約を入れておくが間に合わなくてタクシーを使う ✓ 以前みたいに直通でいけるようにしてほしい ✓ 買い物をする為荷物があり乗継は困難です（千代田ショッピングセンター） ✓ 乗り継ぎは面倒です ✓ めんどく ✓ めんどく ✓ 電車を利用する場合便利 ✓ 年寄りには乗り降りが大変。出来れば乗継が無い方がよい

4. 乗合タクシーの利用状況

(平成 27 年 4 月、5 月の利用実績を集計)

(1) 1 日平均利用者数・件数

	4月	5月
1日平均利用者数	39.1	37.9
1日平均利用件数	37.3	36.5
1件あたり利用者数	1.05	1.04

(2) 料金

件数

	200円	400円	600円	800円	total
4月	684	94	3	2	783
5月	548	107	1	1	657
4・5月平均	616	101	2	2	720

割合

	200円	400円	600円	800円
4月	87.4%	12.0%	0.4%	0.3%
5月	83.4%	16.3%	0.2%	0.2%
4・5月平均	85.6%	14.0%	0.3%	0.2%

(3) 性別

件数

	女性	男性	total
4月	606	177	783
5月	497	160	657
4・5月平均	552	169	720

割合

	女性	男性
4月	77.4%	22.6%
5月	75.6%	24.4%
4・5月平均	76.6%	23.4%

(4) 年代

件数

件	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	total
4月	5	35	0	11	62	65	605	783
5月	3	30	6	3	38	79	498	657
4・5月平均	4	33	3	7	50	72	552	720

割合

%	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
4月	0.6%	4.5%	0.0%	1.4%	7.9%	8.3%	77.3%
5月	0.5%	4.6%	0.9%	0.5%	5.8%	12.0%	75.8%
4・5月平均	0.6%	4.5%	0.4%	1.0%	6.9%	10.0%	76.6%

(5) 乗車時間帯

件数

	9時台	10時台	11時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	total
4月	185	106	123	115	75	59	60	60	783
5月	173	83	99	96	73	42	49	42	657
4・5月平均	179	95	111	106	74	51	55	51	720

割合

	9時台	10時台	11時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台
4月	23.6%	13.5%	15.7%	14.7%	9.6%	7.5%	7.7%	7.7%
5月	26.3%	12.6%	15.1%	14.6%	11.1%	6.4%	7.5%	6.4%
4・5月平均	24.9%	13.1%	15.4%	14.7%	10.3%	7.0%	7.6%	7.1%

(6) 乗車人数

件数

	1人	2人	3人	total
4月	744	39	0	783
5月	631	26	0	657
4・5月平均	688	33	0	720

割合

	%	1人	2人	3人
4月		95.0%	5.0%	0.0%
5月		96.0%	4.0%	0.0%
4・5月平均		95.5%	4.5%	0.0%

(7) 車両（号車）

件数

件	1号車	2号車	3号車	total
4月	366	196	221	783
5月	307	185	165	657
4・5月平均	337	191	193	720

割合

%	1号車	2号車	3号車
4月	46.7%	25.0%	28.2%
5月	46.7%	28.2%	25.1%
4・5月平均	46.7%	26.5%	26.8%

※1号車：千代田地区

2号車：霞ヶ浦地区

(8) 乗降箇所（乗降サブエリア）

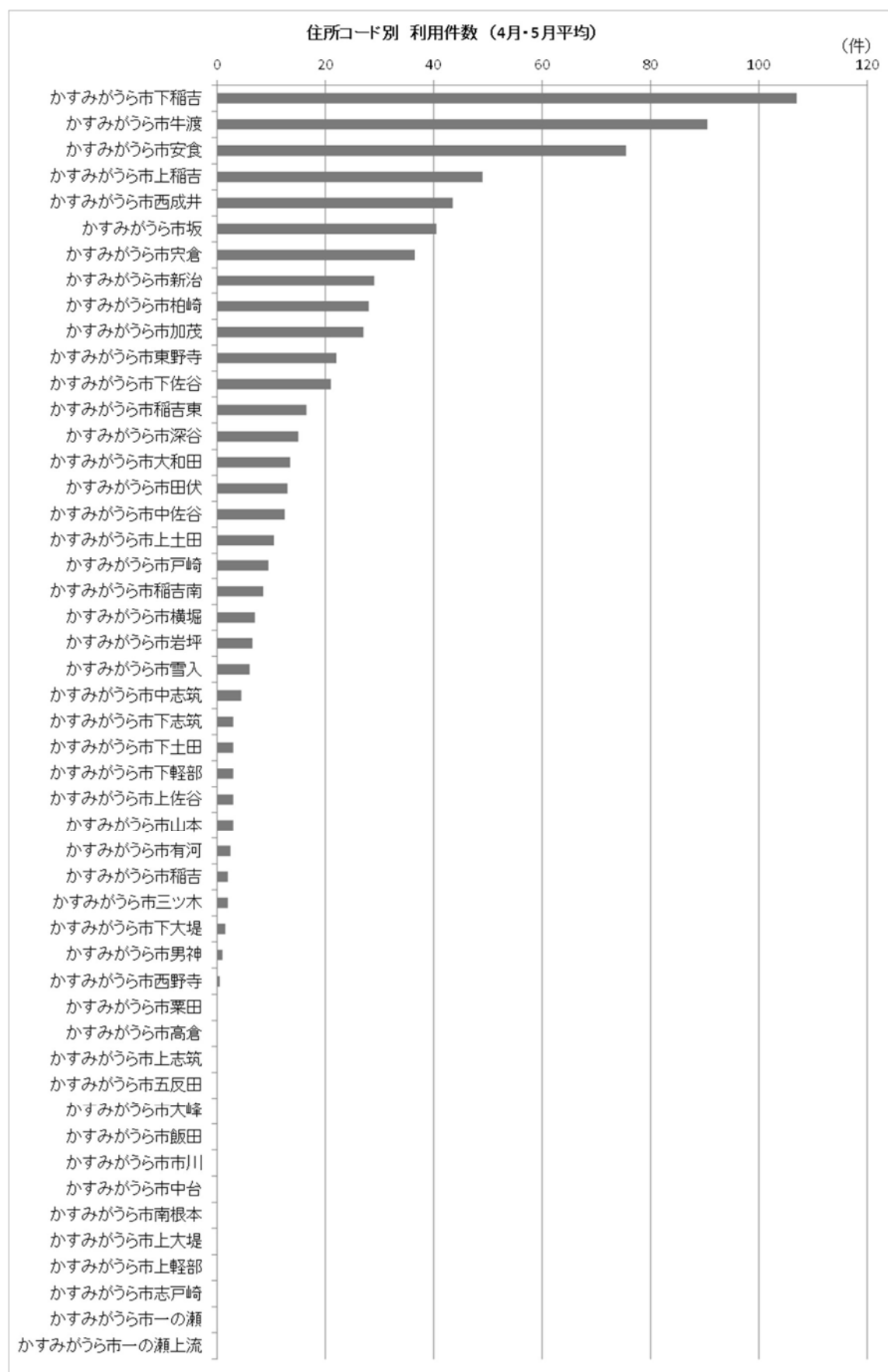
件数

	4月	5月	4・5月平均
JR神立駅西口	239	225	232
あじさい館	144	139	142
霞ヶ浦地区	492	378	435
霞ヶ浦庁舎	5	1	3
神立病院	42	31	37
千代田ショッピングモール	27	31	29
千代田公民館	4	2	3
千代田地区	606	507	557
千代田庁舎	5	0	3
空白	2	0	1
total	1566	1314	1440

割合

	4月	5月	4・5月平均
JR神立駅西口	15.3%	17.1%	16.1%
あじさい館	9.2%	10.6%	9.8%
霞ヶ浦地区	31.4%	28.8%	30.2%
霞ヶ浦庁舎	0.3%	0.1%	0.2%
神立病院	2.7%	2.4%	2.5%
千代田ショッピングモール	1.7%	2.4%	2.0%
千代田公民館	0.3%	0.2%	0.2%
千代田地区	38.7%	38.6%	38.6%
千代田庁舎	0.3%	0.0%	0.2%
空白	0.1%	0.0%	0.1%

(9) 住所コード別利用件数



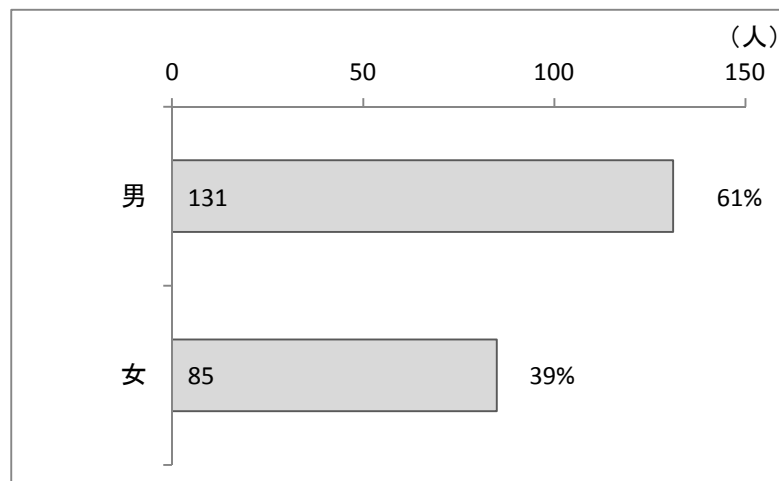
Ⅲ 観光客アンケート調査結果

平成 27 年 8 月から 9 月、観光イベントおよび観光施設への来訪者を対象にヒアリング調査を実施する。

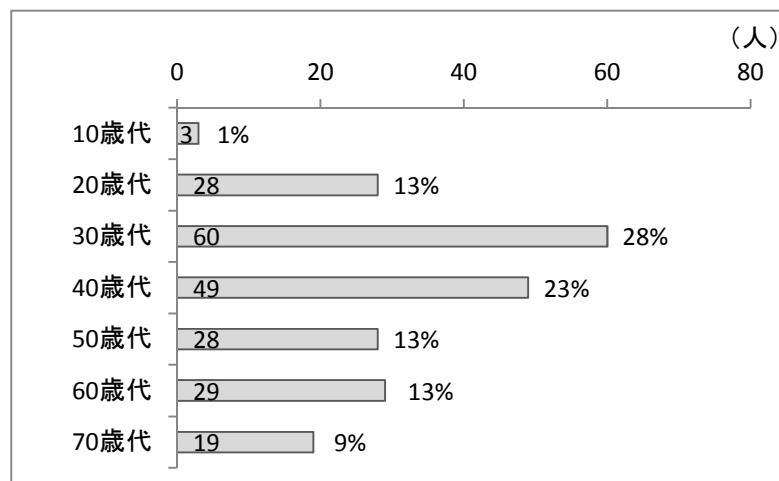
対象	日時	回答数
観光イベント来訪者	8 月 16 日（日） あゆみ祭り、観光帆引き船	216 人
観光施設来訪者	9 月 19 日（土） 観光果樹園、水族館	

3.1. 個人属性

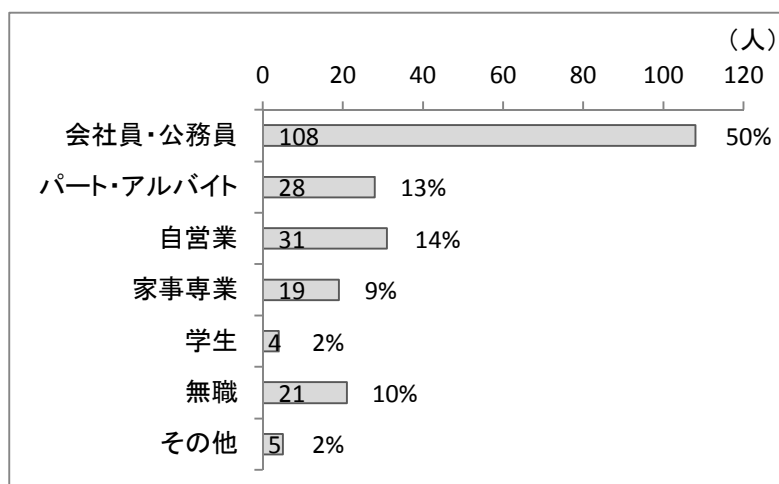
(1) 性別



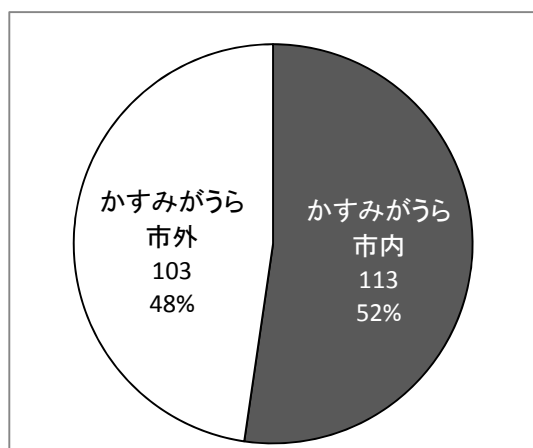
(2) 年齢



(3) 職業等

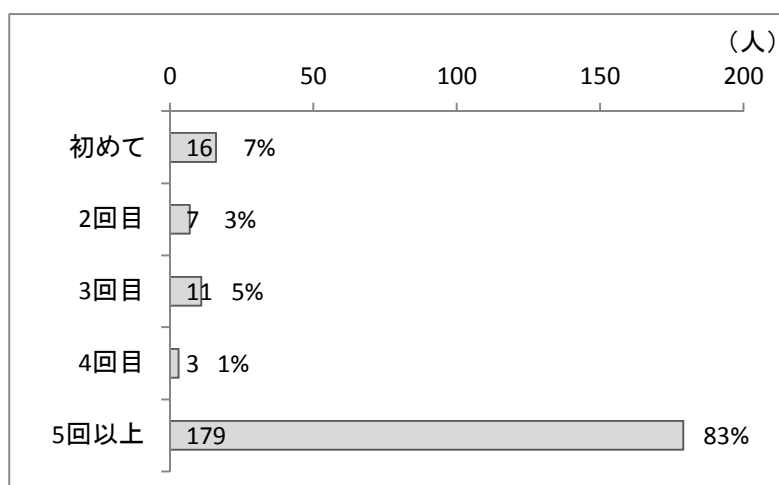


(4) 住所

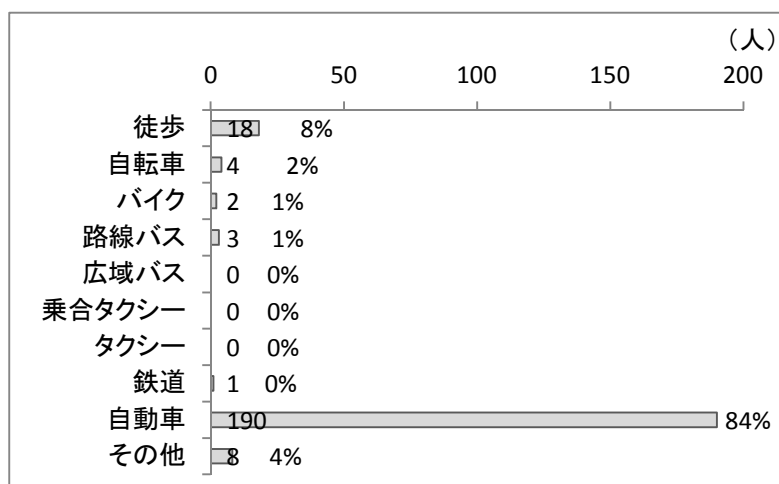


3.2. アンケート時の観光行動

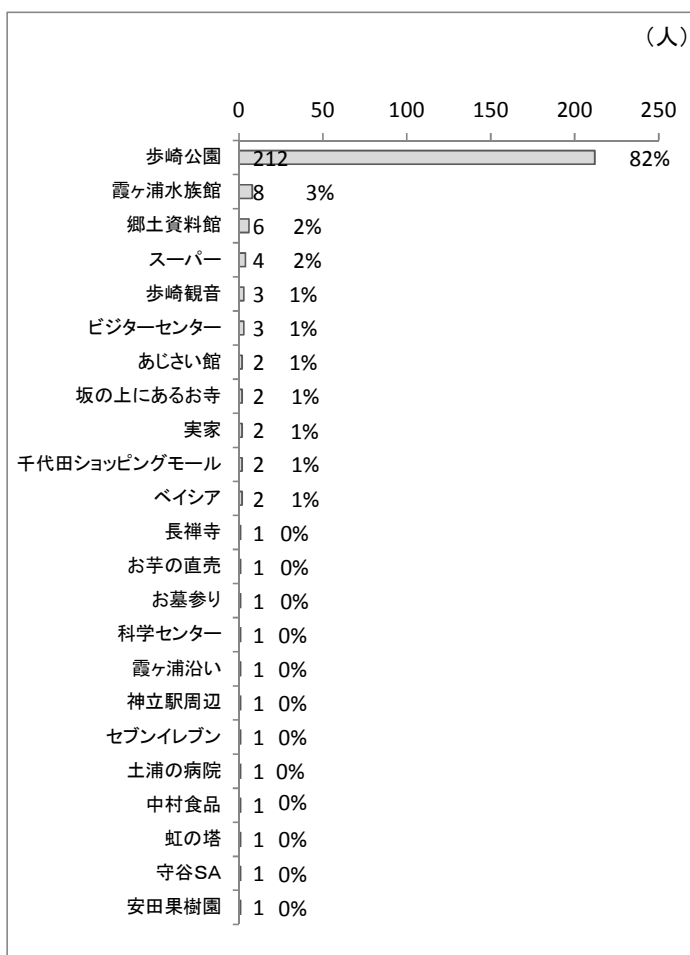
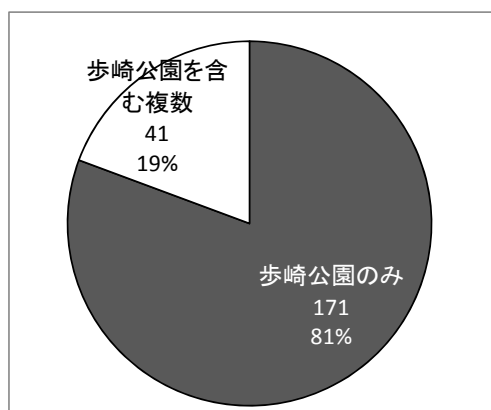
(1) かすみがうら市への来訪回数



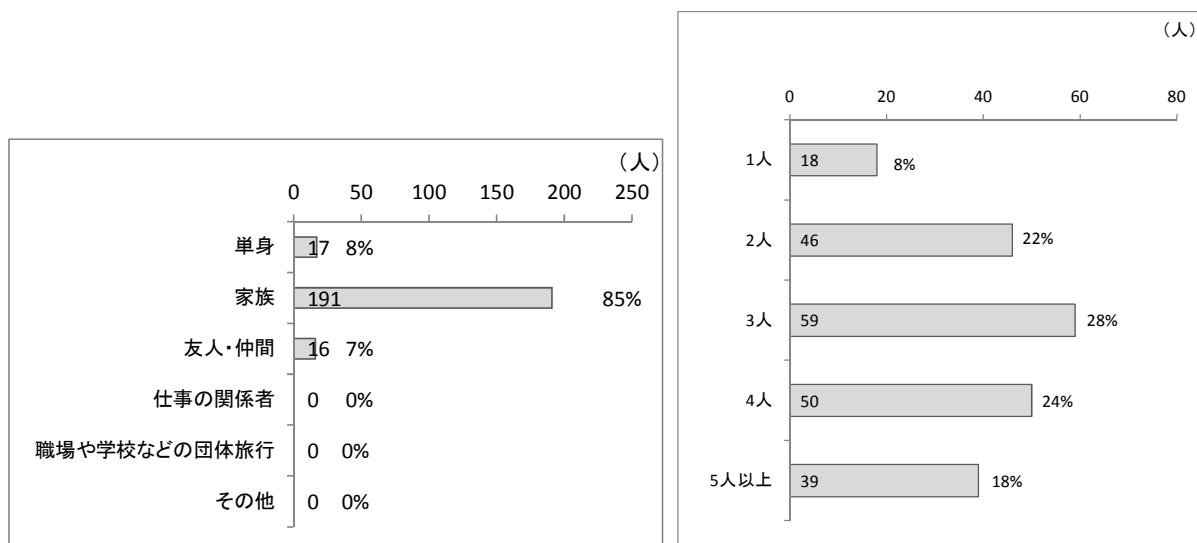
(2) 交通手段



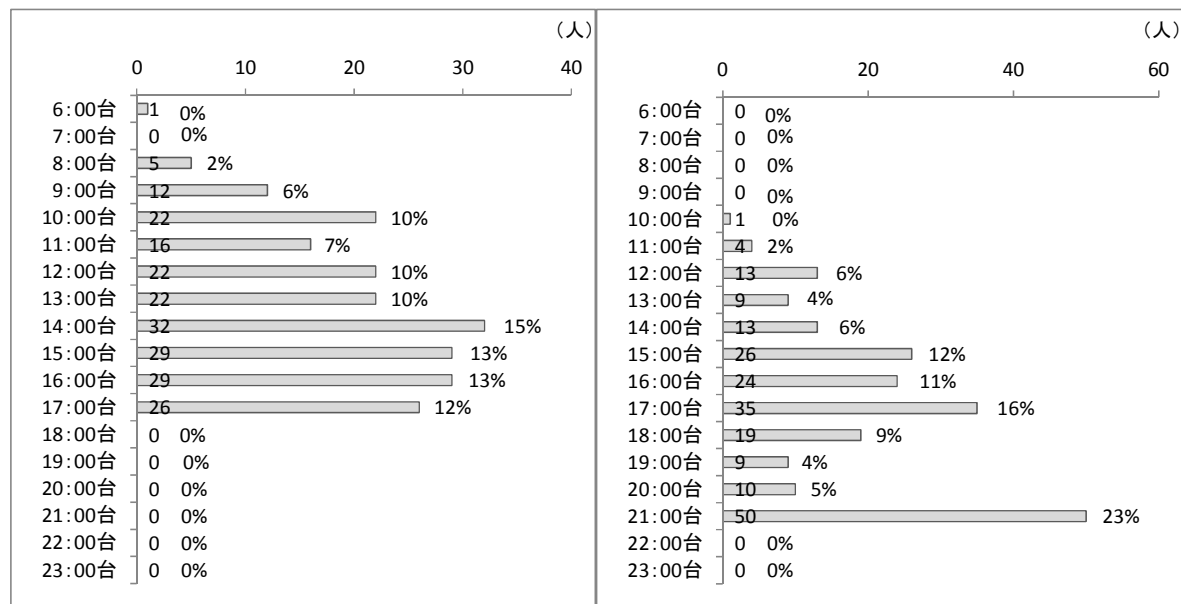
(3) かすみがうら市内で立ち寄った場所



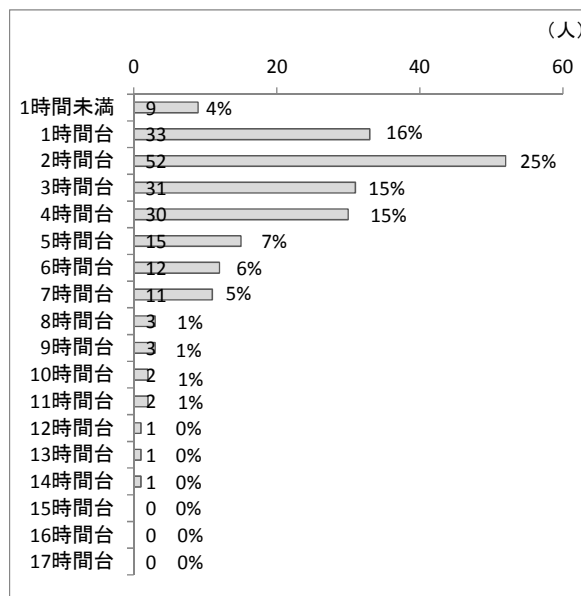
(4) 来訪人数



(5) 来訪時間

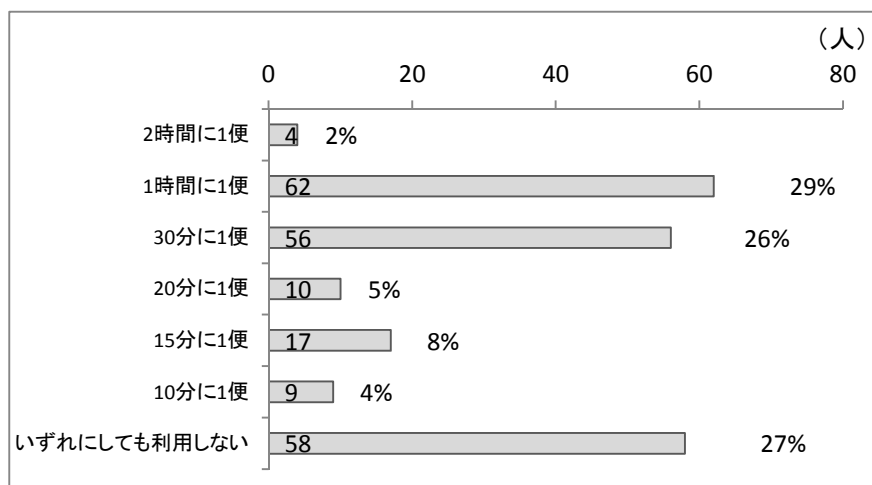


(6) 滞在時間

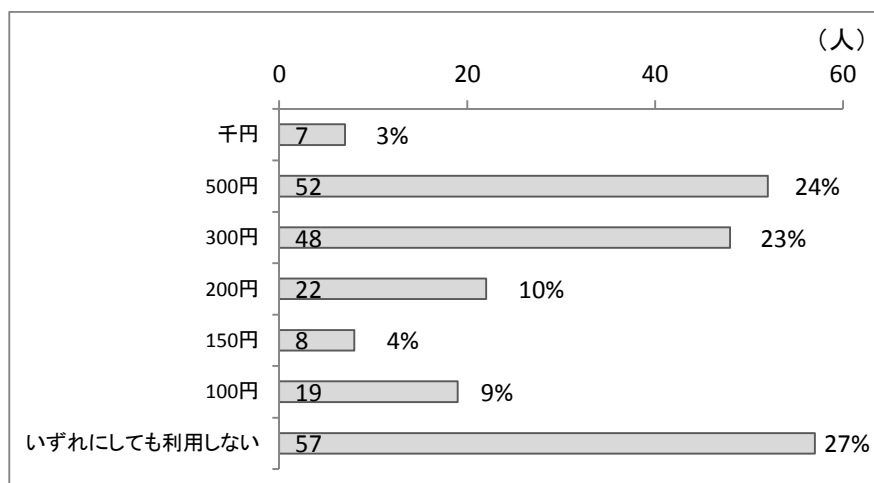


3.3. バス利用の条件

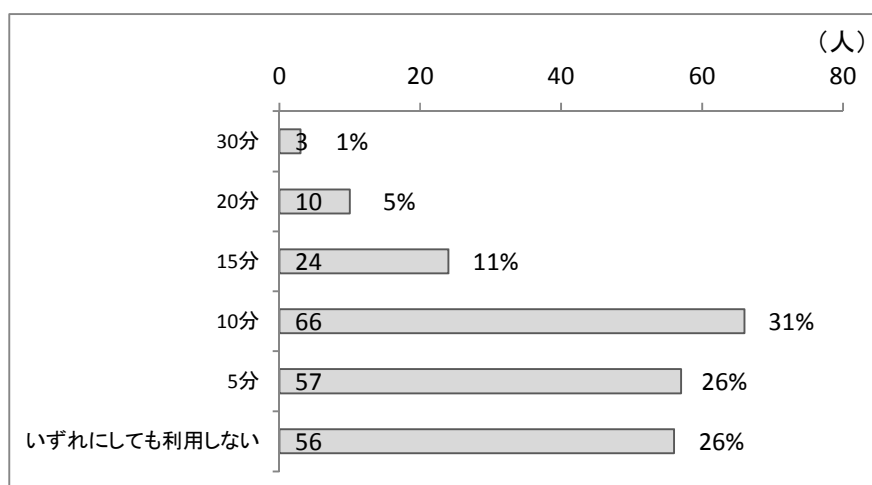
(1) 最低限必要な運行間隔



(2) 運賃の限度額



(3) バス停までの徒歩時間の限度



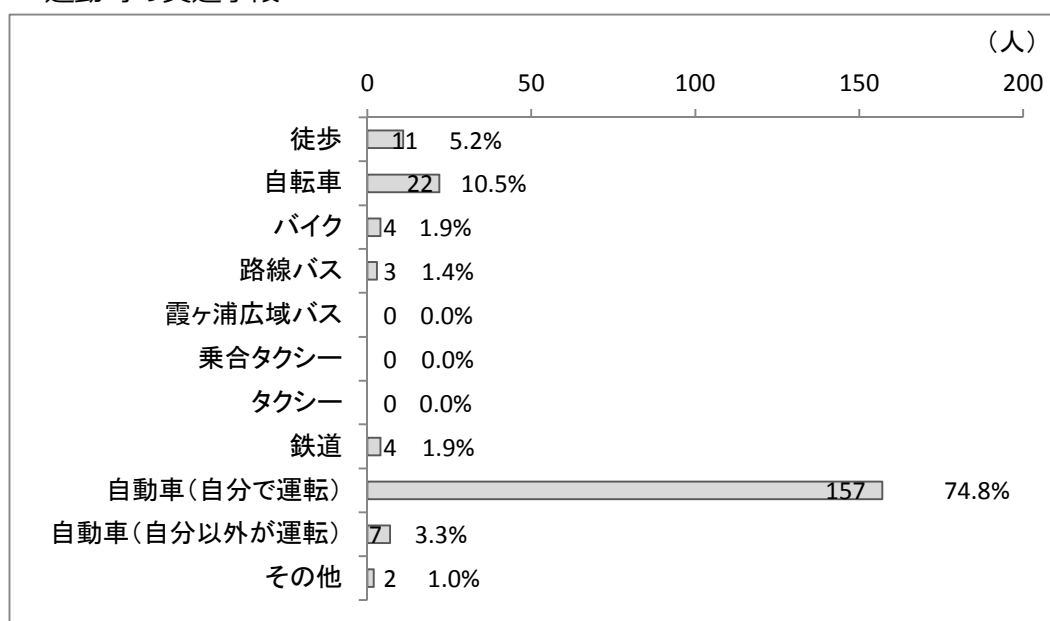
IV 事業所アンケート調査結果

平成 27 年 8 月から 9 月にかけて、下記 3 事業所を対象に通勤交通に関するアンケート調査を実施した。

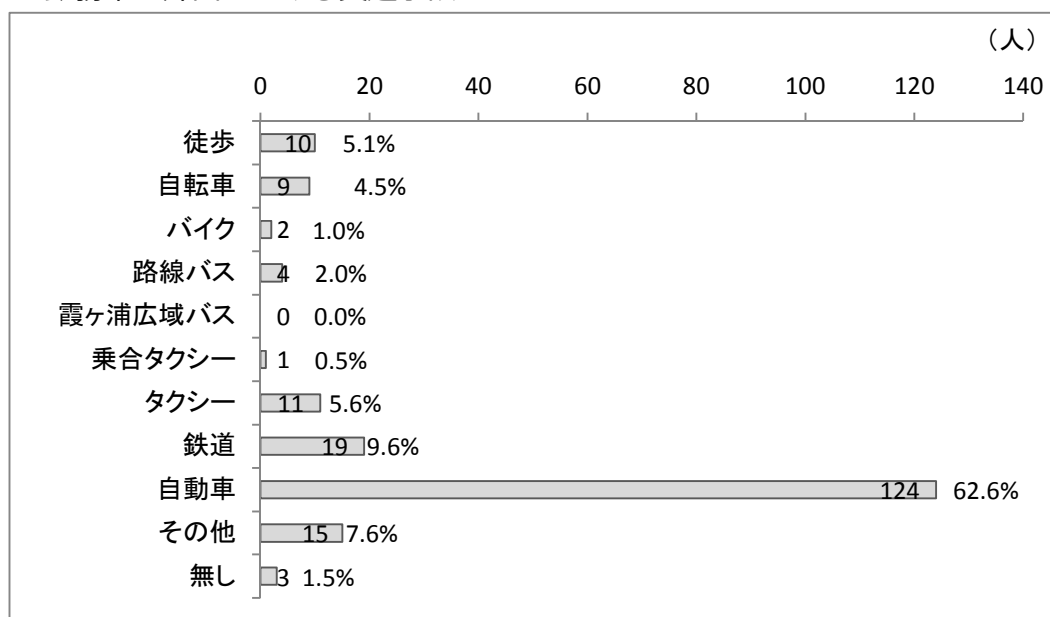
対象	従業員数	回収数
芝浦シャリング(株) 土浦鋼板工場	126	80
マグ・イソベール(株) 土浦工場	139	104
(株)ローズコーポレーション		

4.1. 通勤時の交通

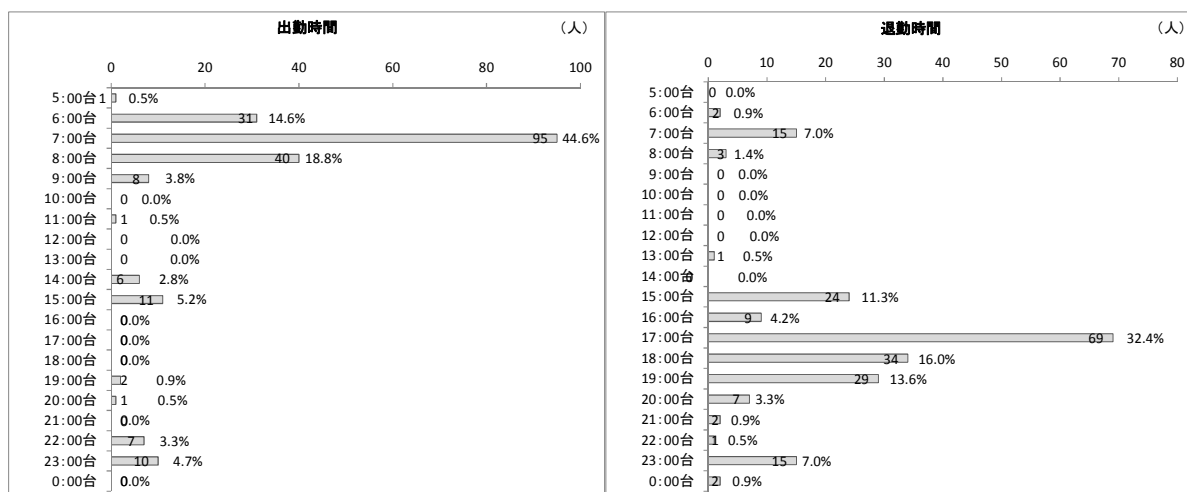
(1) 通勤時の交通手段



(2) 勤務中の外出における交通手段

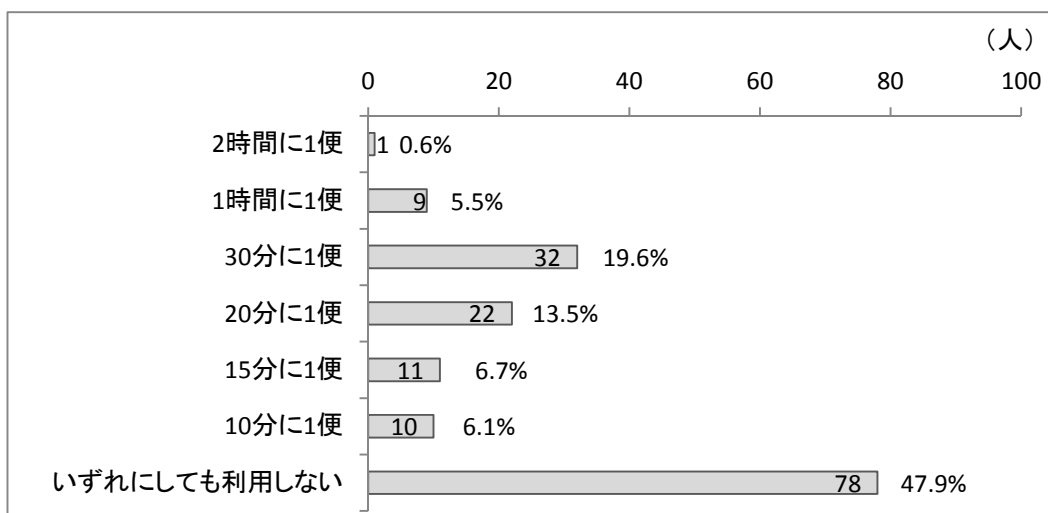


(3) 主な出退勤時間

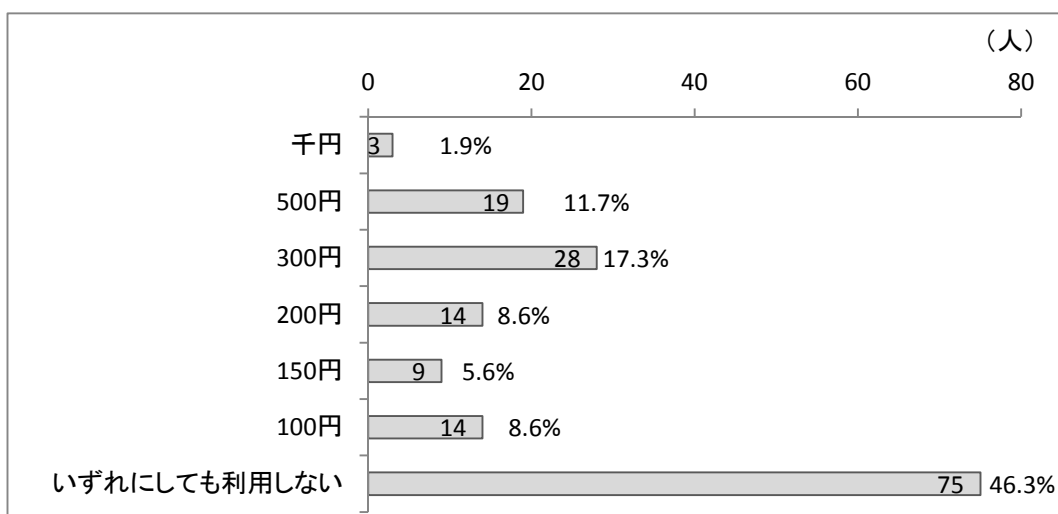


4.2. バス利用の条件

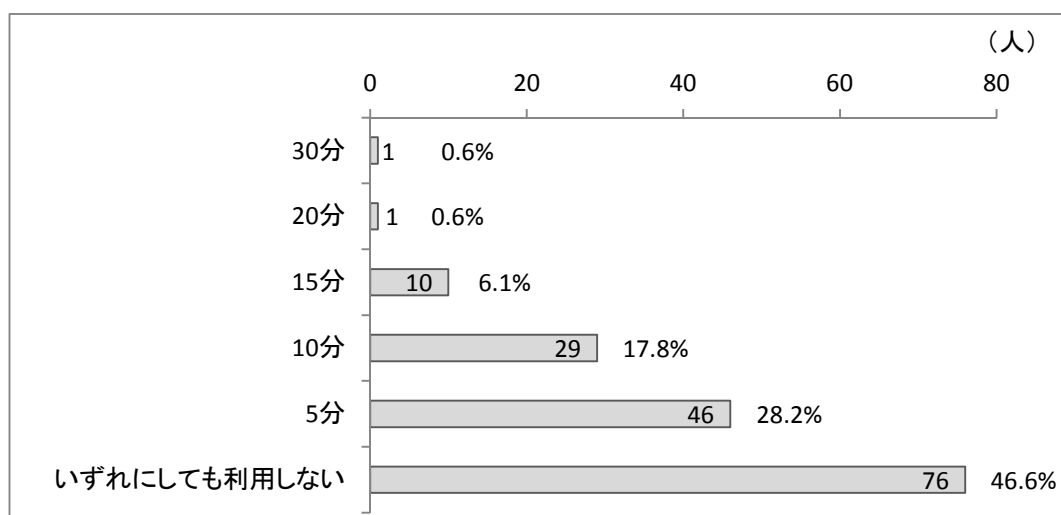
(1) 最低限必要な運行間隔



(2) 運賃の限度額

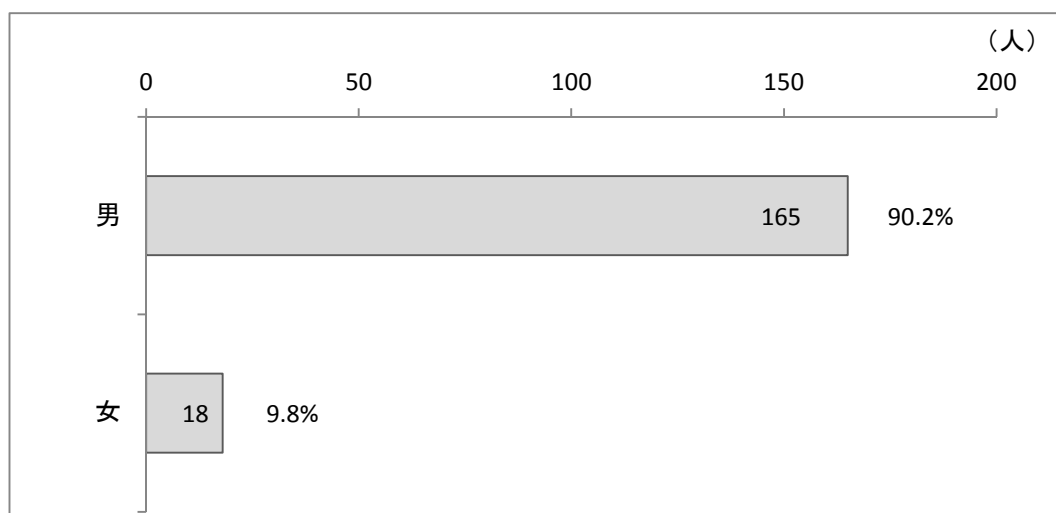


(3) バス停までの徒歩時間の限度

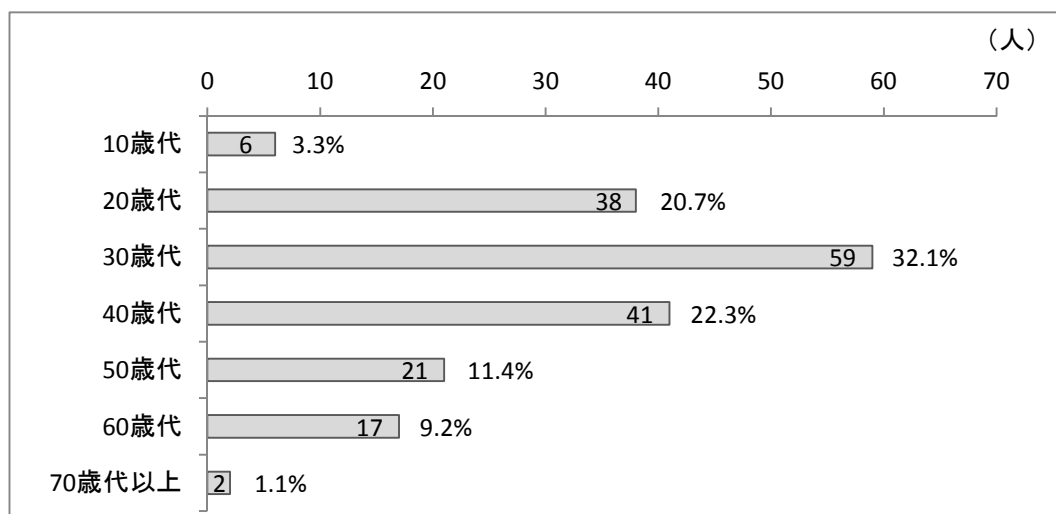


4.3. 個人属性

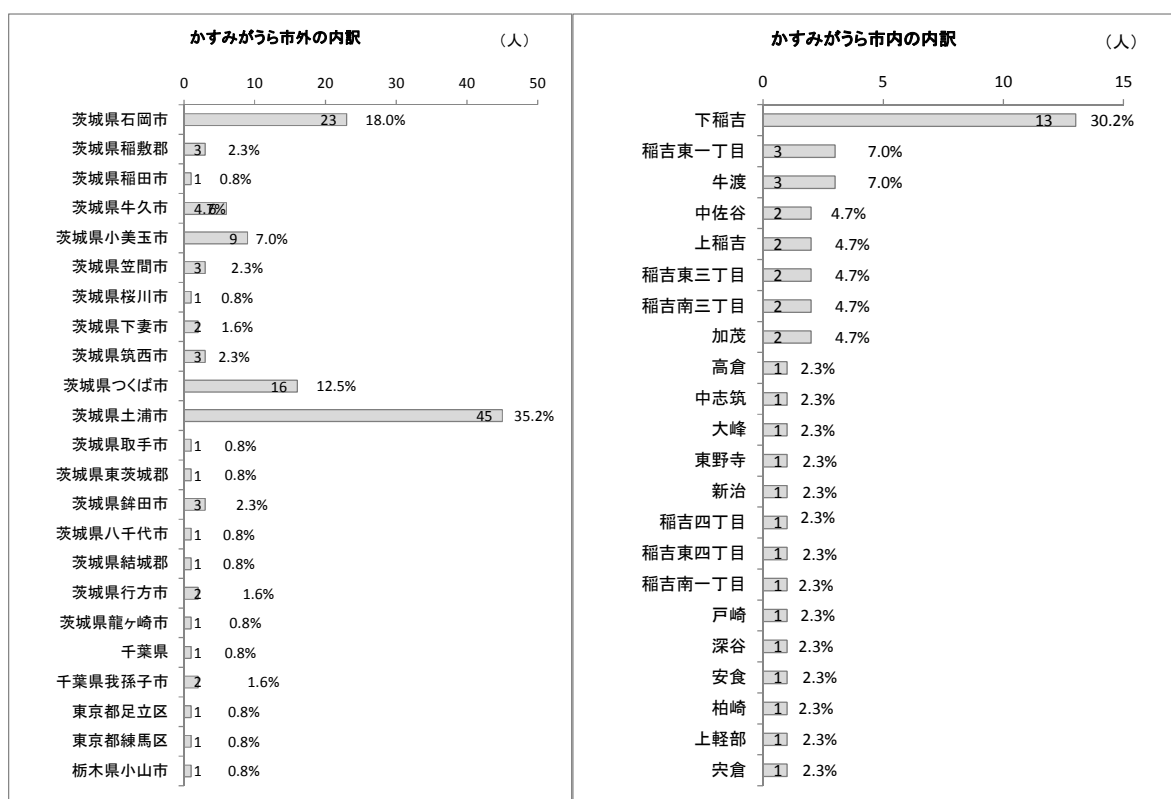
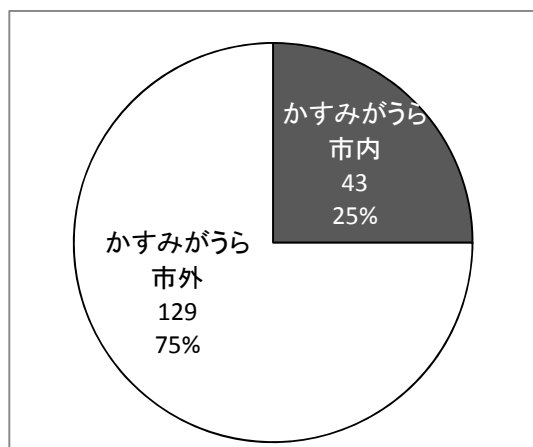
(1) 性別



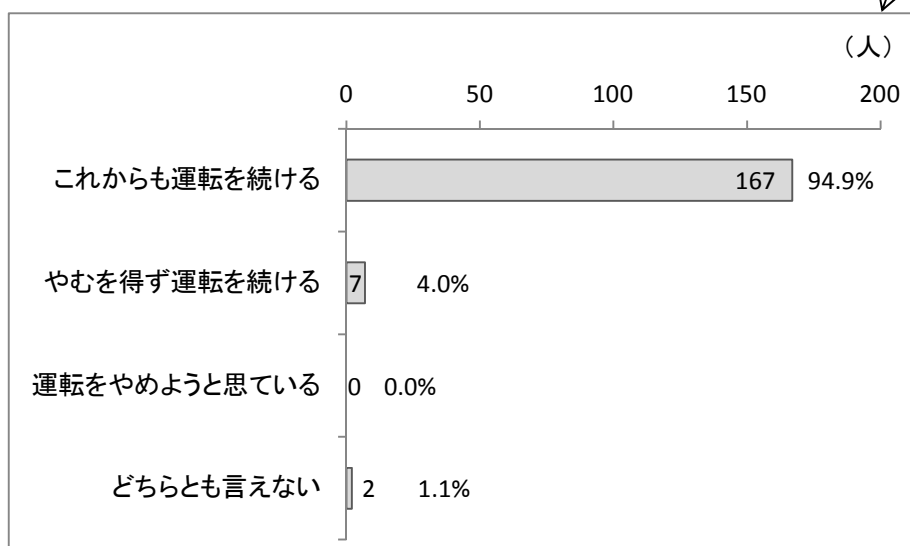
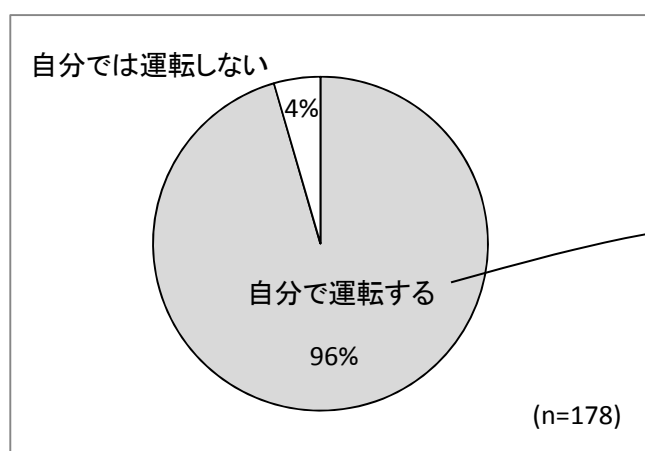
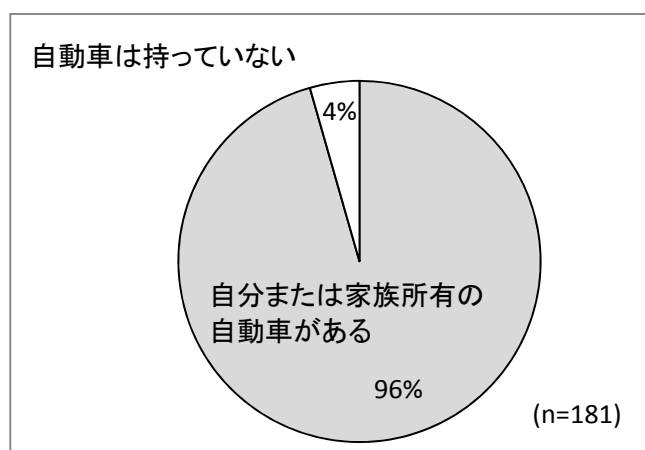
(2) 年齢



(3) 住所



(4) 自動車保有状況



4：地域公共交通の課題の整理

各種アンケート調査の結果、本市の交通特性として以下のことがわかった。

<市民の移動ニーズ>

- ✚ 神立駅を拠点とする市中心市街地に市民の移動が発生・集中している。
- ✚ 通勤・通学や買い物など多くの移動目的において、土浦市への移動ニーズが高い。
- ✚ 通院先としては、土浦協同病院および神立病院への移動ニーズが高い

<自動車利用の現状と将来>

- ✚ 現在、市民の自動車保有率は 94%と高い。
- ✚ 自分で運転する人は 85%おり、そのうち約 9 割は今後も運転するとしている。
- ✚ 一方、現在運転している人のうち、「今後は運転を控えよう」と思っている人が 1 割程度いる。

<公共交通の利用状況>

- ✚ 鉄道は、通勤・通学のための長距離移動の交通手段として、バスは、通院や買い物など市内および市周辺への移動手段として利用されている。
- ✚ バス利用者の年代は、60 歳以上が 6 割を占めている。
- ✚ 乗合タクシーは、公共交通が利用できない人、家族等の送迎が受けられない人にとって貴重な移動手段であり、1 日約 40 人が利用している。
- ✚ 乗合タクシー利用者は、女性が約 8 割、70 歳以上が約 8 割を占めており、目的施設は、病院、神立駅、あじさい館が多い。

<公共交通の必要性が高い主体>

- ✚ 市民アンケートの結果、公共交通の必要性が高い主体（＝ふだん、自動車を利用していない人）は、10 歳代や 70 歳代以上（高齢者や、学生を含む低年齢層）に多い。

本市の交通特性を踏まえ、地域公共交通の課題を以下に示す。

(1) まちづくりと連携した公共交通の再編

市民の移動実態をみると、JR 神立駅周辺の市街地を拠点とする交流が多く見られる。神立駅の橋上化と自由通路整備に合わせ、コンパクトシティを下支えする公共交通ネットワークの構築が求められる。

また、土浦市へのアクセス強化や、土浦協同病院の移転を踏まえた交通網の再編も重要な課題である。

(2) 公共交通のターゲットの明確化

現状では、市民の多くは自家用車を利用した移動をしており、多くの人は将来も自分で運転すると考えている。一方、現在自動車を運転している人のうち、約 1 割は「今後は運転を控えよう」と考えている。

また、市民アンケートの結果、公共交通の必要性が高い主体（＝ふだん、自動車を利用していない人）は、10 歳代や 70 歳代以上（高齢者や、学生を含む低年齢層）に多いことがわかった。

このようなことを踏まえ、公共交通を必要としているターゲットを明確にし、公共交通のあり方を検討する必要がある。

(3) 地域特性を考慮した公共交通

JR 神立駅周辺の市街地に人口等が集積している一方、市街地外では工業団地や大規模商業施設、公共施設が点在しており、人口密度が低いエリアが広がっている。

人口や施設の分布等の地域特性を考慮して公共交通を検討する必要がある。

(4) 事業的継続性を考慮した公共交通

交通事業では一定程度の自治体負担はやむを得ないが、限られた財政の中で市民の移動手段を確保する観点から、事業的に継続性のある公共交通の導入が求められる。

公共交通事業者だけの頑張りで公共交通を拡充・維持できるものではないことから、交通事業者と行政等が連携して、公共交通の確保、維持、改良等を進めていく必要がある。

また、他市町村と比較してバスの利用率が低いことを踏まえ、利用者である市民を巻き込んだ公共交通の活性化を検討する必要がある。

5. 地域公共交通の方針（案）

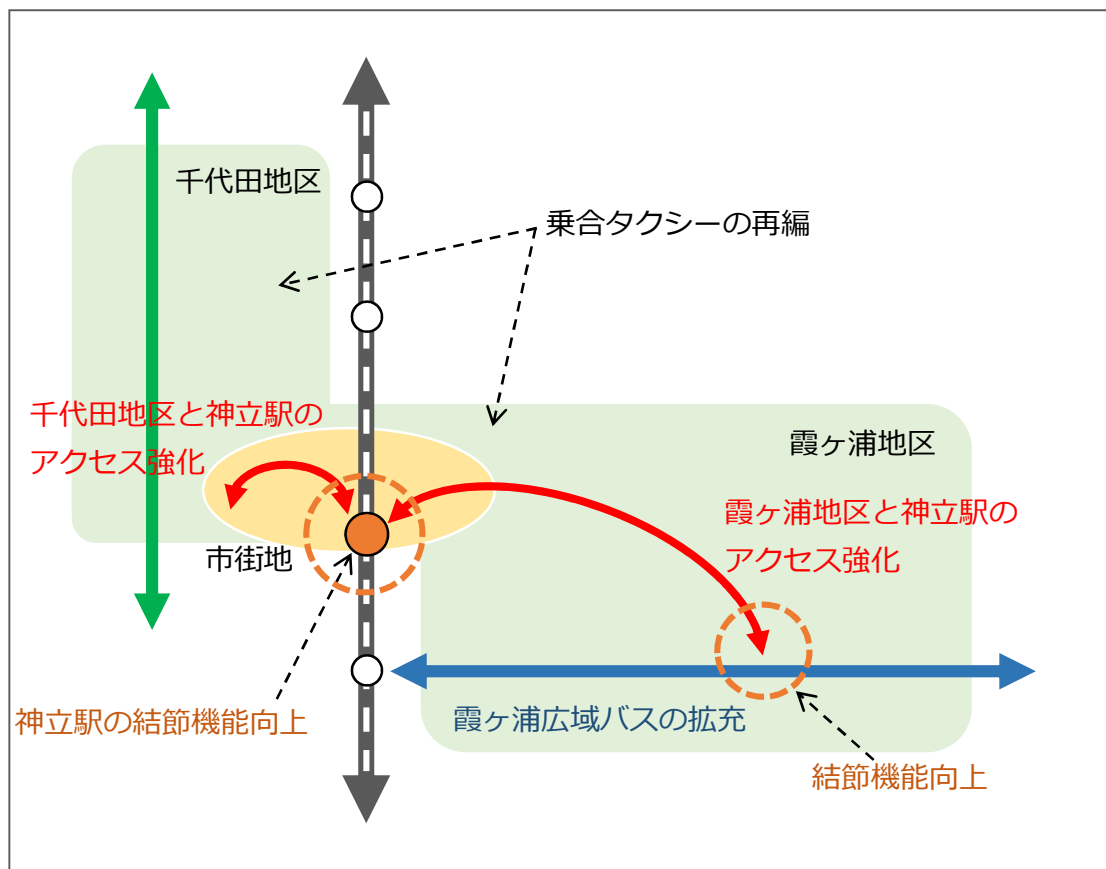
先に整理した課題を踏まえて、地域公共交通の方針を設定する。

方針1 市街地を中心とする一体的な都市構造を支える公共交通ネットワーク

総合計画では、JR神立駅を中心とした一体的な都市構造の構築を示しており、JR神立駅周辺を中心とした拠点的土地利用を積極的に行い、市内各所を結ぶ交通ネットワークの整備を推進する。

また、郊外においても、郊外にあった移動手段を備えるような交通施策を進める。

＜市街地を中心とする一体的な都市構造を支える公共交通体系のイメージ＞



方針２ 市民・来訪者の移動に資する総合的な交通体系

将来に向けて、市民及び来訪者にとって、移動に困らない交通体系をつくる。

多くの市民や来訪者は自家用車等を利用した移動を行っているが、今後、公共交通の利便性を向上させ、公共交通の利用を促進していく。

とりわけ、自家用車での移動がしにくい高齢者や学生等については、早急に公共交通機関の確保が必要である。また、障がい者等に対しては、障がい者の特性にあわせた移動手段の検討を行う。

自家用車と公共交通の役割分担を踏まえ、対象者とエリアの特性を踏まえた公共交通体系を検討し、総合的な交通体系を構築する。

また、上記の主な対象に対して、移動に適したルート等を提供する。

<誰もが移動に困らない交通体系>

	市街地	郊外
高齢者、学生など (自ら運転しない)	市街地に適した公共交通	郊外に適した交通
障がい者	障がい者が移動しやすい交通機関 (要援護高齢者等福祉タクシー利用料金助成事業)	
一般の市民	現状では自家用車が多いが 今後、公共交通の利用を促進	
来訪者・観光客		

移動に適したルート等

- ・通勤・通学を目的にした移動(駅や学校等へアクセスするルート)
- ・買い物を目的にした移動(商業施設を巡るルート)
- ・通院を目的にした移動(病院等を巡るルート)
- ・歩崎公園やあじさい館など観光を目的とした移動(駅と観光施設をつなぐルート) など

方針３ 地域特性にあわせた多様な公共交通機関の組合せ

北西部の筑波山系の丘陵地を持つ千代田地域、小河川によって刻まれた起伏のある緩やかな台地や谷津や湖岸の低地によって形成される霞ヶ浦地域、各地域の持つ役割を大切に「個性と連携」のまちを目指し、広域的な公共交通、地域特性を踏まえた地域公共交通など、多様な公共交通機関の組合せと連携により、利便性の高い公共交通体系を構築する。

方針４ 公共交通を支える体制づくり

市政においては、より効率的な公的資金の活用が求められることから、公共交通の事業を実施する上では、財政的に継続性のあるスキームの構築が求められる。

市民の利便性の視点も重視しつつ、事業の採算性等に照らし合わせて、実現性の高い事業を構築し、継続的にモニタリングを行い、改良や見直しを行っていく。

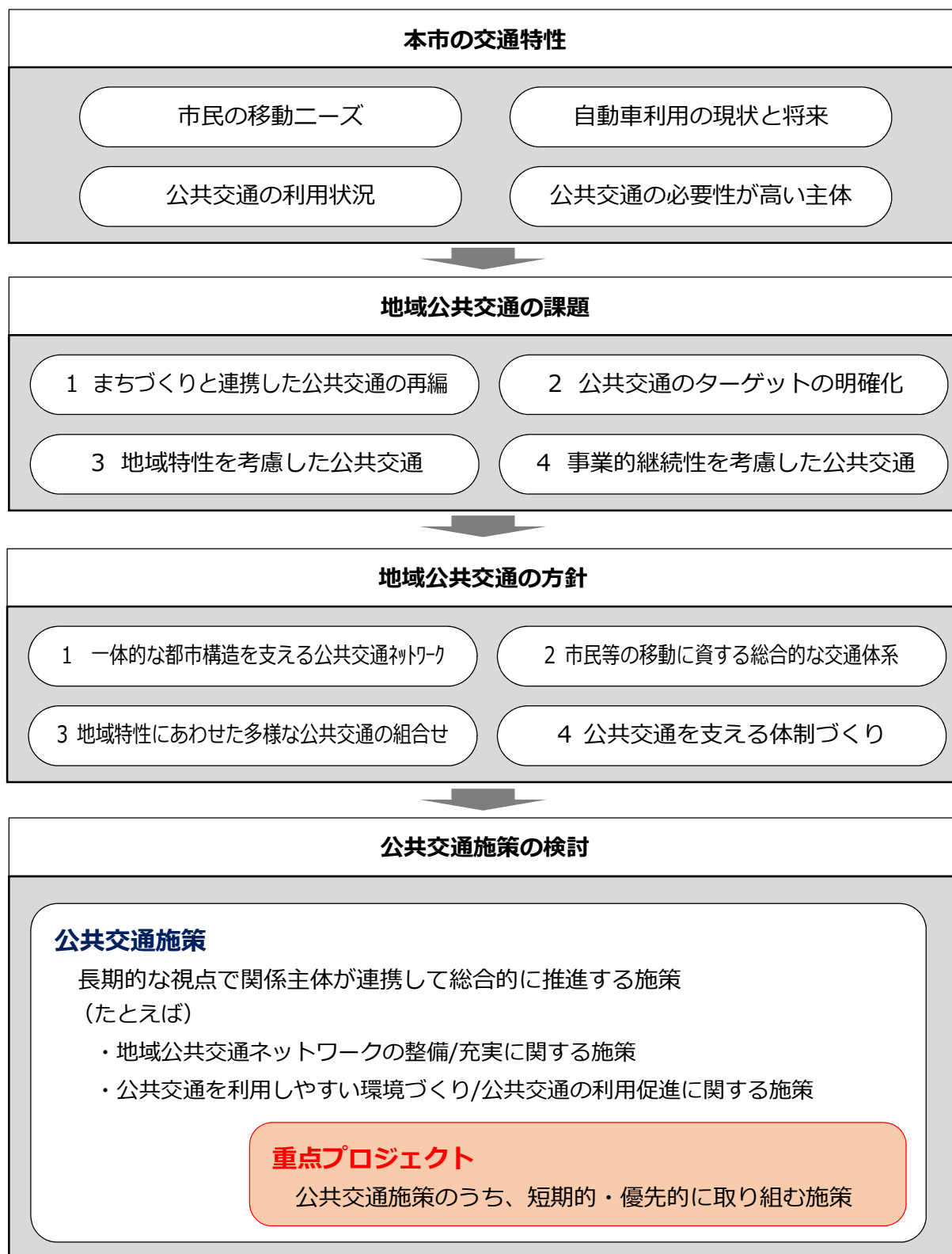
なお、交通事業者の努力だけでは利用や採算性の確保は難しいため、市民、地域団体、企業などの多様な主体が連携・協力して公共交通を支える仕組みづくりを推進する。

社会基盤として公共交通を導入・維持するための各主体の役割を明確にし、取り組んで行く。

6. 公共交通施策の検討（重点プロジェクトについて）

6-1. 公共交通施策の検討の考え方

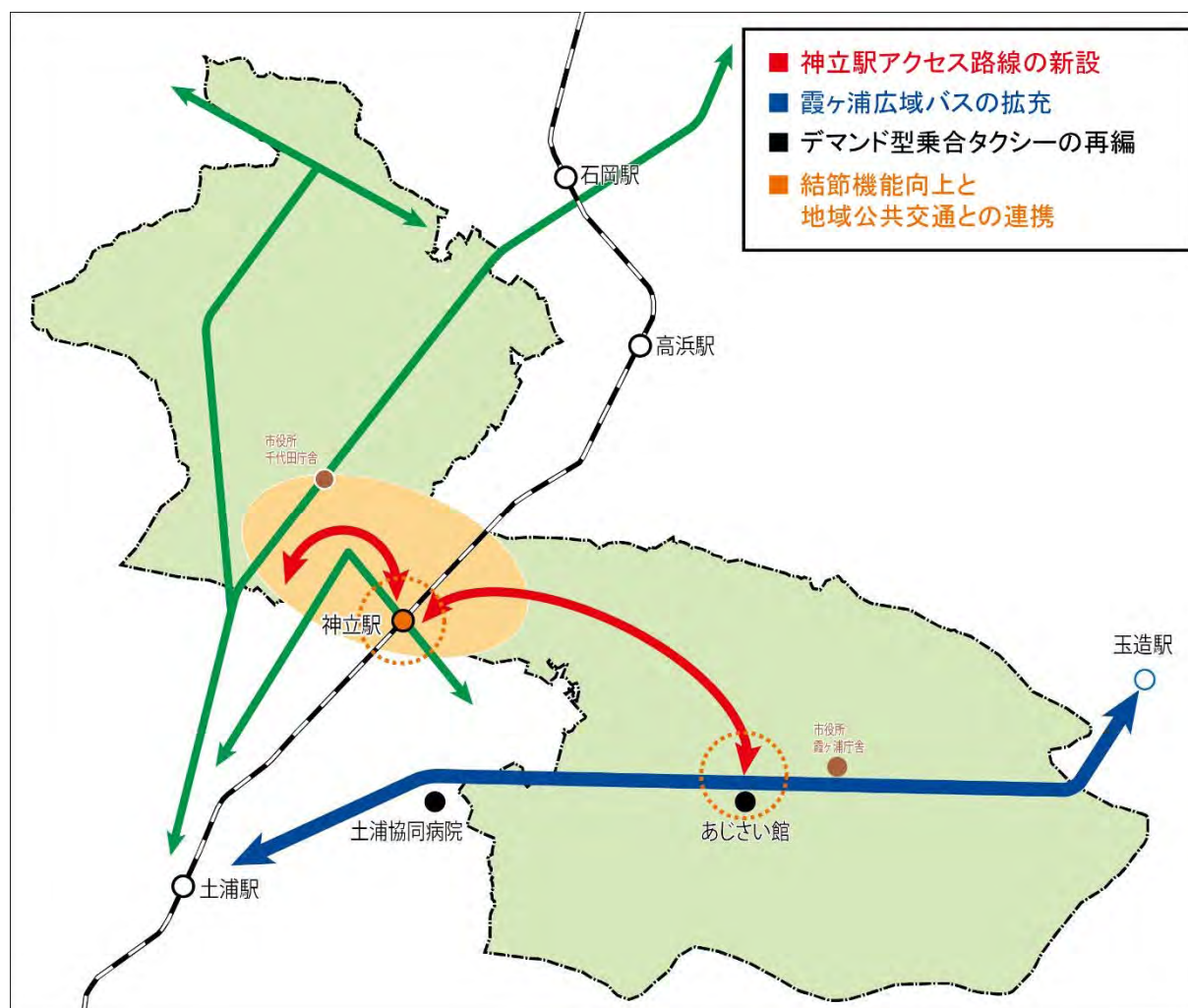
「地域公共交通の方針」に沿って、交通事業者、市、市民等の関係主体が協力して進めるべき公共交通施策を体系的に整理する。



6-2. 重点プロジェクトの設定

早期に実現を図り、かすみがうら市の公共交通体系の根幹となるべき交通施策を「重点プロジェクト」として以下のとおり設定する。

- ① 神立駅アクセス路線の新設
- ② 霞ヶ浦広域バスの拡充
- ③ デマンド型乗合タクシーの再編
- ④ 結節機能向上と地域公共交通との連携



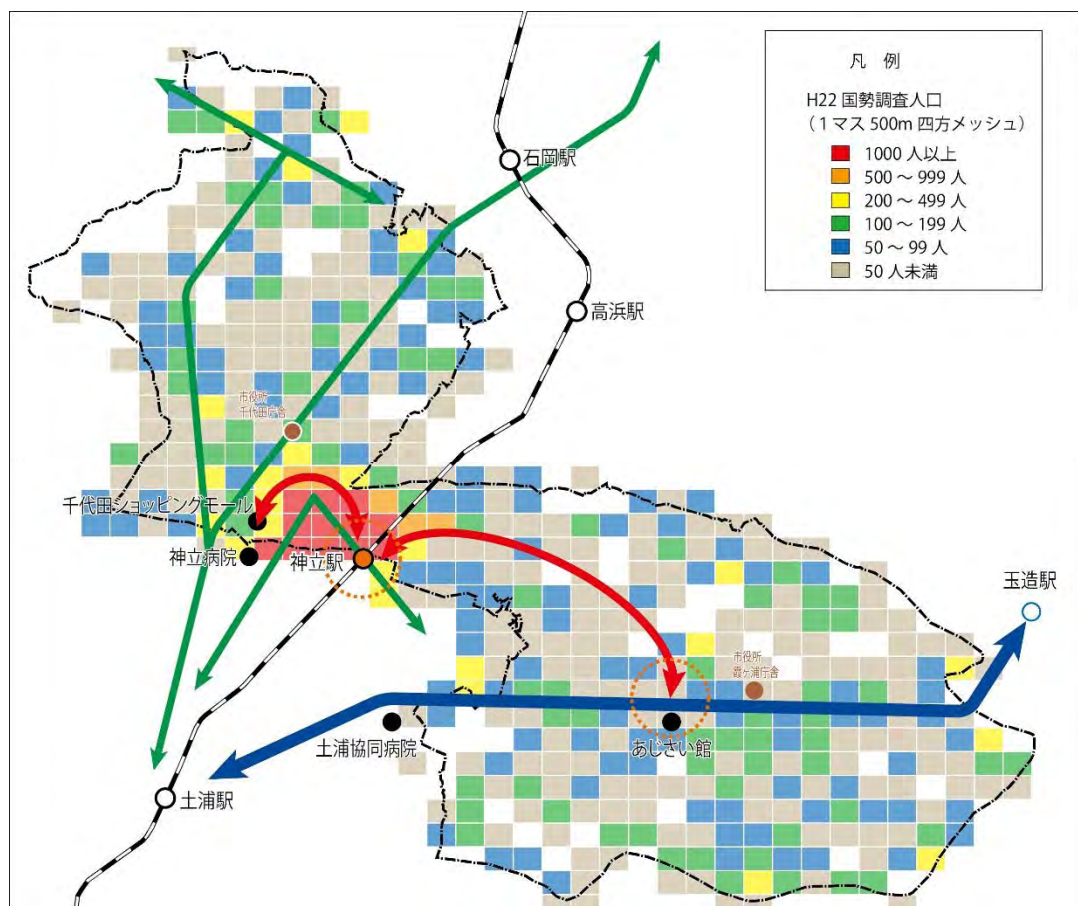
6-2. 神立駅アクセス路線の新設

目的

- 千代田地区、霞ヶ浦地区の両地区から、本市の中心的な拠点である JR 神立駅へアクセスできるようにし、市民および来訪者の交通利便性を高める。

事業概要

- 千代田地区の中心部には、千代田ショッピングモールや神立病院など、市民生活において移動ニーズの高い施設が点在している。こうしたエリアと JR 神立駅を結ぶ新たな交通について検討する。
- 霞ヶ浦地区は、東西方向に霞ヶ浦広域バスがあり土浦方面へアクセスできる。そこに、南北方向の交通軸として霞ヶ浦中心部と JR 神立駅を結ぶ新たな交通について検討する。



6-3. 霞ヶ浦広域バスの拡充

目的

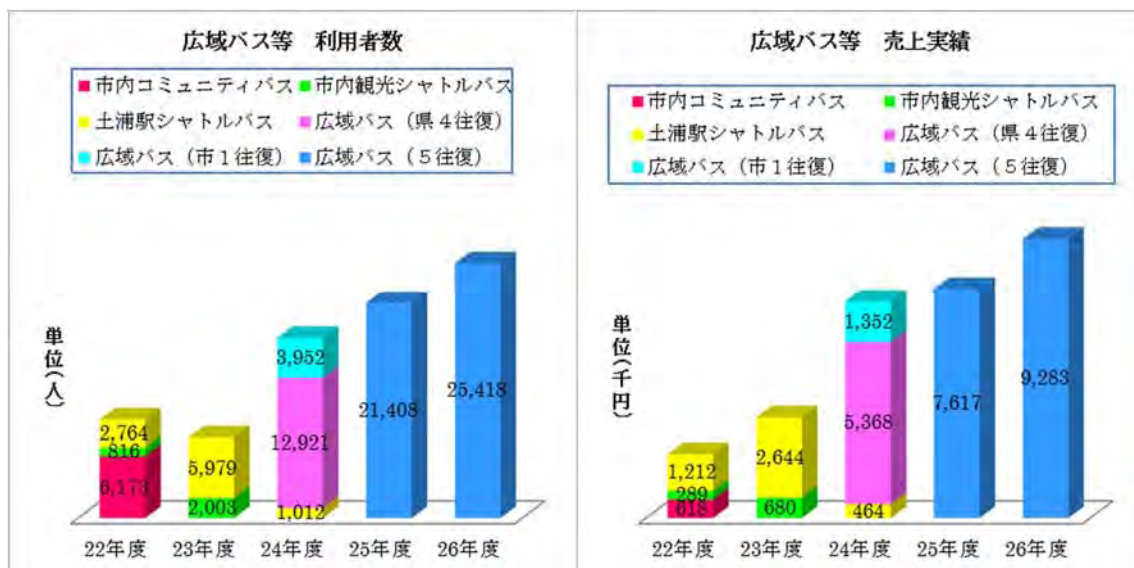
- ✚ JR 土浦駅から玉造駅まで霞ヶ浦地区を東西に結び生活交通幹線路線を担う「霞ヶ浦広域バス」は、1日5往復で毎日運行されており、利用者数と売上げ実績ともに増加傾向にある。
- ✚ 市民の移動ニーズの高い土浦方面へアクセスできる本路線のさらなるサービス水準の向上を図り、市民の交通利便性を高める。

事業概要

- ✚ 沿線のまちづくりとして、土浦協同病院がおおつ野に移転（平成28年3月開院予定）されることから、当院へのニーズに対応した運行ルートの変更、これに合わせた運行本数の増便等について検討する。

<現在の霞ヶ浦広域バスの運行状況・利用状況>

路線名	起終点	運行本数(本/日)		運賃(円)
		平日	土・日祝日	
霞ヶ浦広域バス (関鉄グリーンバス)	玉造駅→(霞ヶ浦庁舎前・あじさい館)→土浦駅西口	5	5	170～720
	土浦駅西口→(霞ヶ浦庁舎前・あじさい館)→玉造駅	5	5	



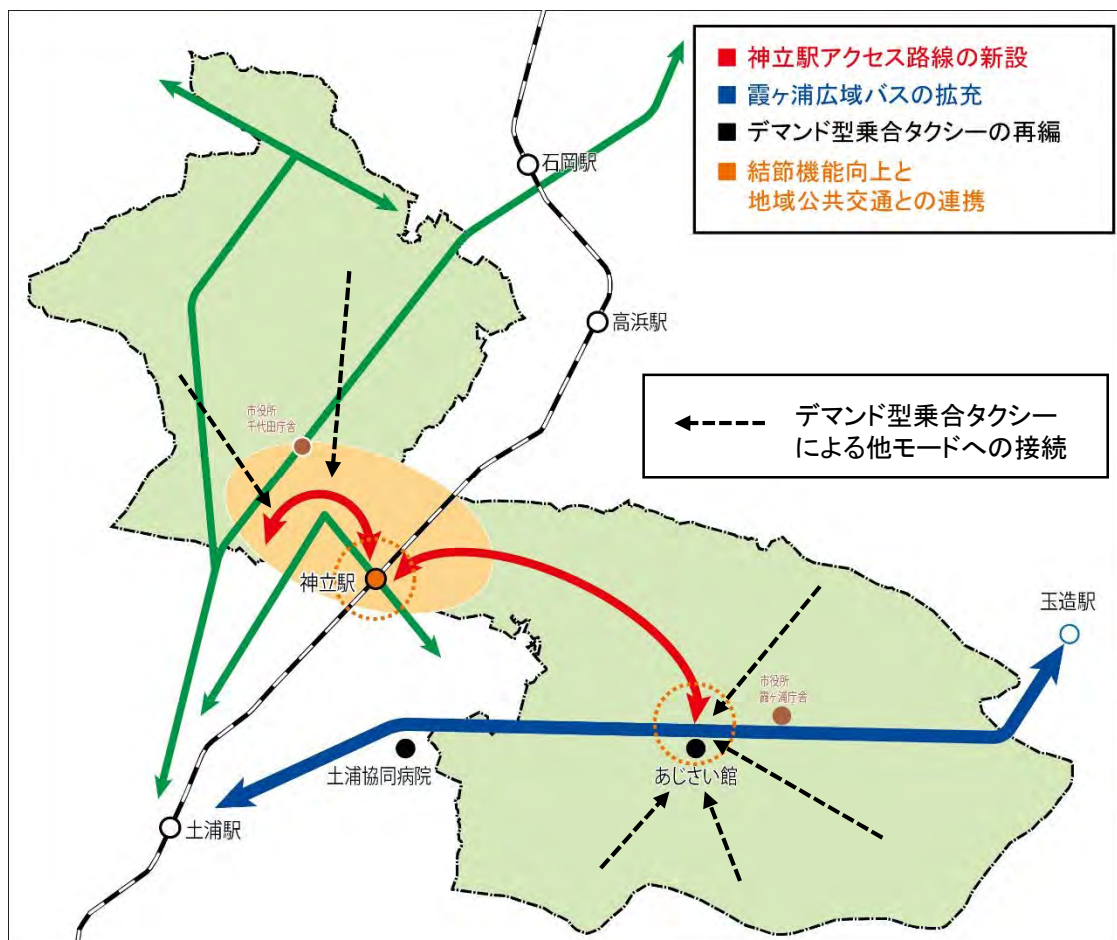
6-4. デマンド型乗合タクシーの再編

目的

- 人口密度の低い郊外において、自家用車の運転が難しい高齢者等の移動手段を確保する。
- 幹線交通（霞ヶ浦広域バスや神立駅アクセス路線など）へのアクセスにより、幹線・フィーダーの役割分担を明確にし、デマンド型乗合タクシーの運行効率化を図る。

事業概要

- 霞ヶ浦広域バスや神立駅アクセス路線等のバス停へ接続するなど、他モードとの連携について検討する。
- ブロック区分や年会費制など他地区の事例も踏まえ、より効率的な運行方法のあり方について検討する。



6-5. 神立駅の結節機能向上と地域公共交通との連携

目的

- ✚ JR 神立駅では、神立駅橋上化と自由通路整備（平成 31 年度完成予定）が計画されており、駅前広場には、一般車や路線バス、タクシー等の乗降スペースが設けられ、本市の交通拠点として、交通結節機能が大幅に向上する予定である。
- ✚ JR 常磐線、路線バス、新規に検討する神立駅アクセス路線、霞ヶ浦広域バス、デマンド型乗合タクシーなど、公共交通全体の利便性が向上するよう、複数モードの乗り換えの円滑化を図る。

事業概要

- ✚ JR 神立駅やあじさい館（新規に検討する神立駅アクセス路線・霞ヶ浦広域バス・デマンド型乗合タクシーの結節点）など、主要な交通結節点での待合環境を充実させる。
- ✚ また、複数モードの路線図や時刻表の掲載、乗り換え情報等の提供など、利用者にとって分かりやすい案内方法について検討する。



新しい神立駅西ロイメー

出典）日刊常陽新聞

<http://joyonews.jp/smart/?p=1305>

(参考 1) 中心市街地における定時定路線型交通の導入にあたって

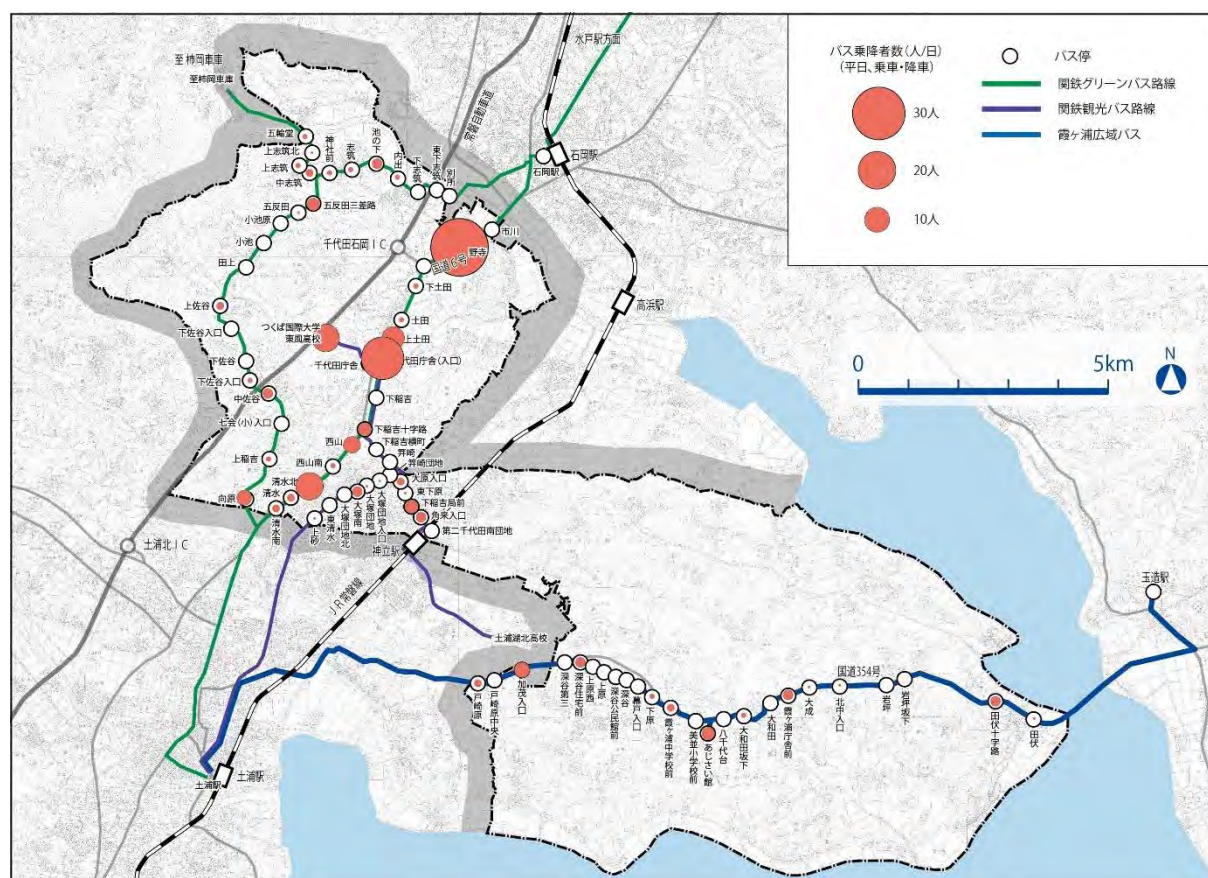
(1) バス(定時定路線型公共交通)が成立する可能性のあるエリア

現状のバス停別利用者数と、そのバス停の後背人口の関係では、一般的に後背人口が多いほどバスの利用者数が多い傾向にある。(ただし、住宅地のバス停の傾向であり、学校や主要施設など特定の利用者が集中する施設のバス停は除く。)

そこで、運行頻度別に、人口あたりのバスの利用率を集計すると次頁表のとおりとなる。この値を活用して、運行経費を賄うために必要な利用者数を出し、そのうえで、必要な後背人口を算出する。

採算性の面から、定時定路線型のバスを成立させるためには、運行便数が1時間に1便の場合には、人口密度が24人/ha以上(600人/500mメッシュ以上)という条件となることが把握できる。

<バス停別の乗降者数(平日、乗降計)>



<バス（定時定路線型公共交通）が成立しやすいエリアの設定の考え方>

(1)人口当たりの利用率

- ・ 市内の路線バスのバス停のうち、学校と庁舎前を除く 71 箇所を対象に分析を行った。
- ・ バス停圏域人口（平成 22 年国勢調査結果：2 次メッシュ：概ね 500m 四方）と、バス停ごとの利用者数（乗降者数）の関係から、利用率を整理すると下表のとおりとなる。

運行便数 (便/日、片道、平日)		①人口 (人)	②利用者数 (人/日)	③利用率 ②/①(%)
1～7	2時間に1便以下	6,284	41	0.7%
8～14	1時間に1便程度	4,467	127	2.8%
15～28	30分に1便程度	11,298	20	0.2%

運行便数：現行の運行状況から6～20時台の15時間を想定

(2)運行経費

- ・ 延長 10km のバス路線を想定する。
- ・ 運行頻度は現況の運行状況から、2 時間に 1 便、1 時間に 1 便の 2 ケースについて検討する。
- ・ 運行時間帯は現行の運行状況から、6～20 時台（15 時間）として、1 日あたりの運行キロを設定する。
- ・ 走行キロあたり原価（288.8 円/km：平成 26 年度北関東）を用いると、1 日あたりの運行経費は、2 時間に 1 便のケースで 46,208 円、1 時間に 1 便のケースで 86,640 円と試算される。

(3)事業採算性を確保するための人口密度

- ・ 延長 10km のバス路線で、500m ごとにバス停を設置すると、基点となる駅等のバス停を除き、20 箇所のバス停が設置される。
- ・ 一人 1 回あたりの平均運賃を 250 円と仮定すると、1 日あたりの運行経費をまかなうためには、例えば 1 時間に 1 便程度のケースで 347 人/日の利用が必要となる。
- ・ 利用率から逆算すると、後背人口は 1 時間に 1 便程度のケースで 12,205 人、バス停 20 箇所×約 25ha（バス停圏域：2 次メッシュ）の面積に 12,205 人の人口を考えると、24 人/ha（600 人/500m メッシュ）以上の人口密度が必要と試算される。

2時間に1便程度の運行頻度の場合

■運行経費

①路線延長(片道、km)	10	仮定
②1時間あたり運行便数	0.5	仮定
③運行時間帯(時間)	15	仮定
④1日あたり運行便数	8	=②*③
⑤運行キロ(往復、km)	160	=④*①*2
⑥運行キロあたり原価(円/km)	288.8	北関東
⑦1日あたり運行経費(円/日)	46,208	=⑥*⑤

■事業採算性を確保するための人口密度

①路線延長(片道、km)	10	仮定
②バス停間隔(m)	500	仮定
③バス停箇所数	20	=①/②
④一人あたり運賃の平均値(円)	250	仮定
⑤1日あたり運行経費(円/日)	46,208	別表「運行経費」参照
⑥運行経費をまかなうための利用者数	185	=⑤/④
⑦利用率(%)	0.7%	別表「便数別利用率」参照
⑧必要な後背人口	28,355	=⑥/⑦
⑨バス停箇所×25ha面積(ha)	500	=③*25ha
⑩面積あたり必要な後背人口(人/ha)	57	=⑧/⑨

1時間に1便程度の運行頻度の場合

■運行経費

①路線延長(片道、km)	10	仮定
②1時間あたり運行便数	1	仮定
③運行時間帯(時間)	15	仮定
④1日あたり運行便数	15	=②*③
⑤運行キロ(往復、km)	300	=④*①*2
⑥運行キロあたり原価(円/km)	288.8	北関東
⑦1日あたり運行経費(円/日)	86,640	=⑥*⑤

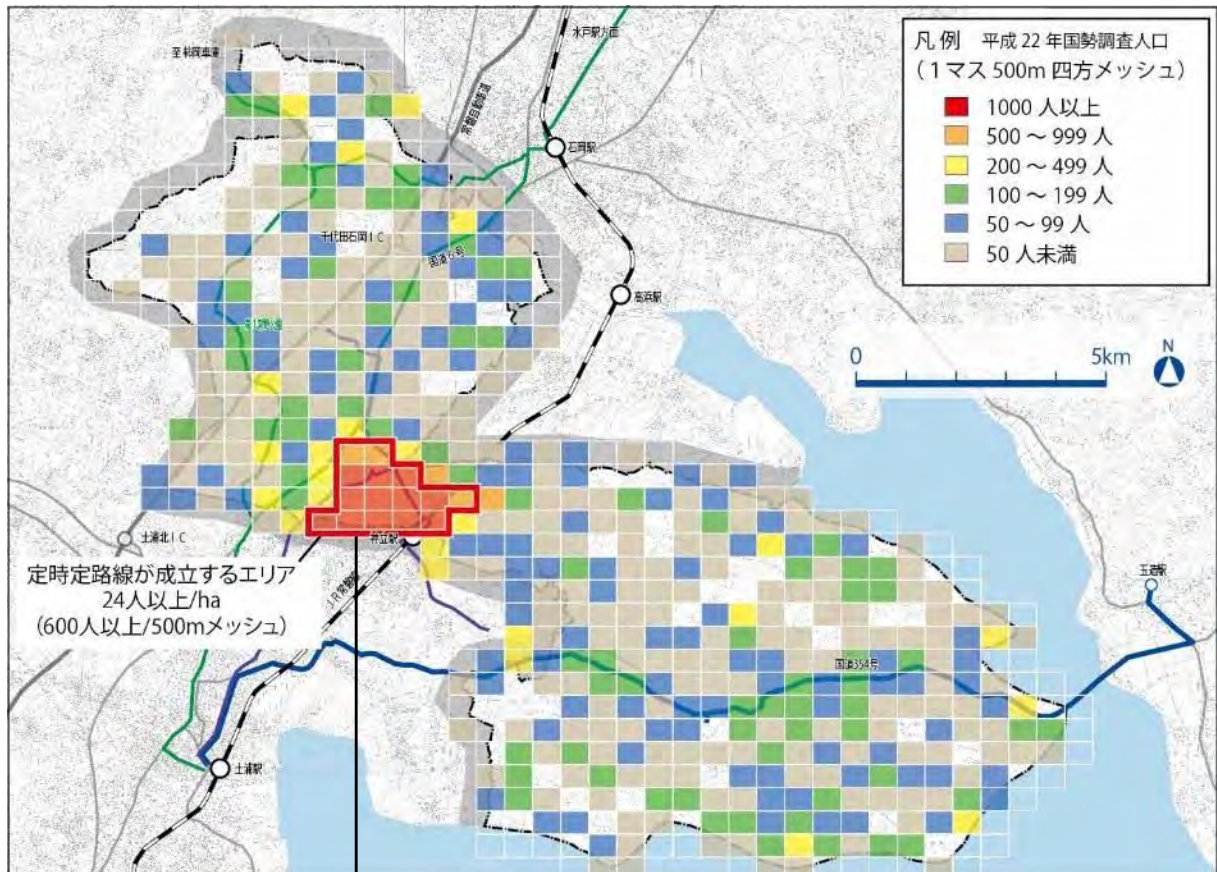
■事業採算性を確保するための人口密度

①路線延長(片道、km)	10	仮定
②バス停間隔(m)	500	仮定
③バス停箇所数	20	=①/②
④一人あたり運賃の平均値(円)	250	仮定
⑤1日あたり運行経費(円/日)	86,640	別表「運行経費」参照
⑥運行経費をまかなうための利用者数	347	=⑤/④
⑦利用率(%)	2.8%	別表「便数別利用率」参照
⑧必要な後背人口	12,205	=⑥/⑦
⑨バス停箇所×25ha面積(ha)	500	=③*25ha
⑩面積あたり必要な後背人口(人/ha)	24	=⑧/⑨

定時定路線型の公共交通として、運行便数が1時間に1便程度のバスが成立しやすいエリアは、神立駅周辺、特に西側のエリアといった限られた地域が抽出される。

<バス（定時定路線型公共交通）が成立しやすいエリア>

人口密度が24人/ha以上（600人/500mメッシュ以上）



（参考２）県内他市町村の地域公共交通の運営状況

（１）茨城県内のコミュニティバスの運営状況

県内では平成 25 年度時点で、21 自治体でコミュニティバスが運行されている。

運賃収入で運行経費を賄うことは難しく、平均約 7 割が自治体の負担となり、年間平均約 3 千 5 百万円（高額につくば市を除いた平均約 2 千 6 百万円）が負担額となっている。

<コミュニティバスの概要（平成 25 年度）>

市町村	名称	事業主体名	基本運賃	年間運行 日数
土浦市	キララちゃん	NPO法人まちづくり 活性化土浦	100円/回	364
土浦市	新治バス	土浦市地域公共交通活 性化協議会	200円/回 350円/回	364
古河市	ぐるりん号	古河市公共交通活性化 会議	100円/回	365
龍ヶ崎市	龍ゆうバス、龍ぐうバス	龍ヶ崎市	100円/回	362
常陸太田市	常陸太田市市民バス	常陸太田市	200円/回	308
高萩市	高萩駅 東地区バス	高萩市	150円/回	143
北茨城市	市内巡回バス	北茨城市	100円/回	244
	地域巡回バス		100円/回	244
取手市	ことバス	取手市	100円/回	359
牛久市	かっぱ号	牛久市	100円/回 200円/日	361
つくば市	つくバス	つくば市	200円～400円	365
ひたちなか市	スマイルあおぞらバス	ひたちなか市	100円/回	359
鹿嶋市	鹿嶋 コミュニティバス	バス事業者	300円/回	310
守谷市	モコバス	守谷市地域公共交通活 性化協議会	200円/回 400円/日	365
那珂市	ひまわりバス	那珂市	100円/回	244
坂東市	坂東市コミュニティバス	坂東市	100円/回	311
稲敷市	稲敷市コミュニティバス	稲敷市	200円/回	360
つくばみらい市	つくばみらい市コミュニティバス	つくばみらい市	100円/回 200円/日	308
小美玉市	小美玉市内循環バス	小美玉市	200円/回 500円/日	119
大洗町	大洗町循環バス「海遊号」	茨城交通(株)	100円/回	365
	じんぐりバス「なっちゃん号」			243
河内町	河内町 コミュニティバス	河内町	100円/回	294
五霞町	五霞町コミュニティ交通	五霞町	200円/回	156

資料：茨城県公共交通活性化協議会の資料

<コミュニティバスの運行経費、輸送人員（平成 25 年度）>

市町村	a)運行経費（千円/年）				e)輸送人員（人/年）	(c/e)輸送人員あたり市町村負担額（円/人）
		b)運賃収入	c)市町村負担額	d)その他		
土浦市 キララちゃん	45,941	14,356	29,587	1,998	154,713	191
土浦市 新治バス	11,692	951	0	10,741	4,989	0
古河市	42,526	12,054	30,472	0	121,902	250
龍ヶ崎市	63,375	15,585	47,790	0	183,115	261
常陸太田市	37,154	6,246	30,908	0	34,079	907
高萩市	4,948	888	4,060	0	6,442	630
北茨城市	15,684	3,426	15,684	0	37,545	418
北茨城市	4,967	1,071	4,967	0	10,712	464
取手市	80,076	14,856	65,154	66	214,689	303
牛久市	73,074	23,038	42,262	7,774	247,467	171
つくば市	391,054	160,526	230,472	56	806,570	286
ひたちなか市	76,752	13,656	59,045	4,051	153,901	384
鹿嶋市	39,594	14,346	20,000	5,248	54,480	367
守谷市	104,040	14,887	89,153	0	130,894	681
那珂市	12,437	797	11,640	0	12438	936
坂東市	17,357	1,867	15,490	0	21,324	726
稲敷市	16,378	1,522	14,856	0	8,021	1,852
つくばみらい市	29,528	3,165	26,363	0	41,415	637
小美玉市	17,640	782	16,858	0	9,033	1,866
大洗町	19,672	4,522	15,000	150	60,324	249
河内町	7,720	1,602	7,155	0	16,822	425
五霞町	7,368	495	3,466	3,407	2,796	1,240

平均	35,472
つくば市を除く平均	26,186

資料：茨城県公共交通活性化協議会の資料

<コミュニティバスの自治体の負担割合（平成 25 年度）>

市町村	収入源の割合			合計
	b)運賃収入	c)市町村負担額	d)その他	
土浦市 キララちゃん	31.2	64.4	4.3	100.0
土浦市 新治バス	8.1	0.0	91.9	100.0
古河市	28.3	71.7	0.0	100.0
龍ヶ崎市	24.6	75.4	0.0	100.0
常陸太田市	16.8	83.2	0.0	100.0
高萩市	17.9	82.1	0.0	100.0
北茨城市	21.8	100.0	0.0	121.8
北茨城市	21.6	100.0	0.0	121.6
取手市	18.6	81.4	0.1	100.0
牛久市	31.5	57.8	10.6	100.0
つくば市	41.0	58.9	0.0	100.0
ひたちなか市	17.8	76.9	5.3	100.0
鹿嶋市	36.2	50.5	13.3	100.0
守谷市	14.3	85.7	0.0	100.0
那珂市	6.4	93.6	0.0	100.0
坂東市	10.8	89.2	0.0	100.0
稲敷市	9.3	90.7	0.0	100.0
つくばみらい市	10.7	89.3	0.0	100.0
小美玉市	4.4	95.6	0.0	100.0
大洗町	23.0	76.3	0.8	100.0
河内町	20.8	92.7	0.0	113.4
五霞町	6.7	47.0	46.2	100.0

平均	75.6
つくば市を除く平均	76.4

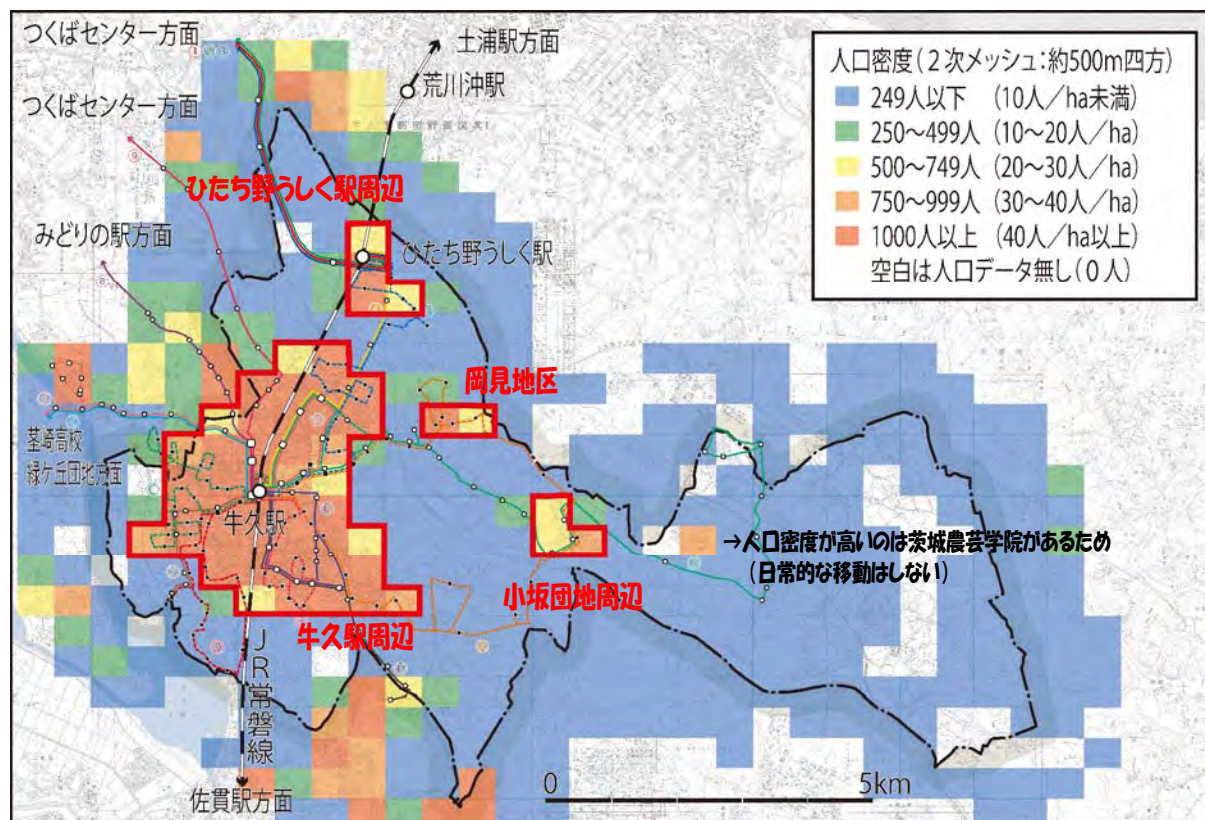
資料：茨城県公共交通活性化協議会の資料

<参考事例 茨城県牛久市 コミュニティバス かっぱ号>

牛久市では効率的な地域公共交通サービスの提供をめざして、平成 24 年 3 月に「牛久市地域公共交通総合連携計画」を策定した。

その計画では、定時定路線型のバスが成立する条件を分析し、人口密度 30 人/ha の市街地には路線バス、その他の地域にはデマンド型の地域公共交通を配置する方針を設定し、整備を進めている。

《バス（定時定路線型公共交通）が成立しやすいエリア：人口密度 30 人/ヘクタール以上のエリア》



注：人口密度は、平成 17 年国勢調査のデータ

（２）茨城県内のデマンド型乗合タクシーの運営状況

県内では平成 25 年度時点で、18 自治体でデマンド型乗合タクシーが運行されている。

運賃収入で運行経費を賄うことは難しく、平均約 8 割が自治体の負担となり、年間平均約 2 千 9 百万円（高額につくば市を除いた平均約 2 千 5 百万円）が負担額となっている。

＜デマンド型乗合タクシー概要（平成 25 年度）＞

市町村	事業主体名	対象者	基本運賃	年間運行日数
日立市	坂下地区みなみ号運営委員会	限定なし	200円/回	241
土浦市	土浦地区タクシー協同組合	高齢者及びその介助者	500円/回	242
古河市	古河市商工会	総和地区・三和地区の市民	300円/回	240
石岡市	社会福祉法人石岡市社会福祉協議会	住民限定	300円/回	244
龍ヶ崎市	龍ヶ崎市	住民限定	500円/回	362
常総市	常総市公共交通活性化協議会	住民限定で利用登録をした方	250円/回	240
常陸太田市	常陸太田市	任意の登録会員	300円/回	154
笠間市	笠間市	住民限定で利用の事前登録をした方	300円/回	240
つくば市	つくば市商工会	限定なし	同一地区300円/回 中心地区1300円/回, 2300円/回	244
常陸大宮市	常陸大宮市社会福祉協議会	市民限定で利用者登録した方	300円/回	244
那珂市	那珂市	市民限定で利用者登録した方	300円/回	244
筑西市	協同組合日専連 しもだて	市民限定で利用者登録した方	300円/回	239
坂東市	坂東市	任意の登録会員	300円/回	306
かすみがうら市	かすみがうら市地域公共交通会議	任意の登録会員(土休日は事前登録がなくても予約利用可能)	400円/回	291
桜川市	桜川市商工会	住民限定	300円/回（一部の地域で600円/回）	240
神栖市	神栖市	住民かつ会員登録をした方	300円/回	244
行方市	行方市	住民限定	500円/回	244
鉾田市	鉾田市	指定地区の65歳以上の住民で利用登録した者	300円/回	243
城里町	城里町社会福祉協議会	住民限定	300円/回	244
東海村	東海村	住民限定	300円/回	294
美浦村	美浦村	住民限定 任意の登録会員	村内300円/回 村外400円/回	241
阿見町	阿見町地域公共交通活性化協議会	町内の住民で事前に利用登録をした人	400円/回	244
利根町	利根町	住民限定＋利根町に隣接する龍ヶ崎市及び河内町の一部住民	300円/回 (龍ヶ崎駅400円・済生会病院500円)	244

資料：茨城県公共交通活性化協議会の資料

<デマンド型乗合タクシーの運行経費、輸送人員（平成 25 年度）>

市町村	a)運行経費等（千円/年）				e)輸送人員 （人/年）	(c/e)輸送人員あ たり市町村負担 額（円/人）
	b)運賃収入	c)市町村負担 額	d)その他			
日立市	5,990	757	3,927	1,306	3,784	1,038
土浦市	22,565	10,457	9,360	2,748	20,927	447
古河市	55,666	9,985	34,062	11,619	28,939	1,177
石岡市	66,461	9,932	56,529	0	44,203	1,279
龍ヶ崎市	3,656	812	1,953	891	1,768	1,105
常総市	53,914	6,278	42,168	5,468	23,618	1,785
常陸太田市	12,670	2,299	10,371	0	7,940	1,306
笠間市	63,765	14,212	49,553	0	47,017	1,054
つくば市	117,762	10,152	106,929	681	49,683	2,152
常陸大宮市	42,920	2,544	40,357	19	9,476	4,259
那珂市	22,308	4,060	18,248	0	12,177	1,499
筑西市	64,629	11,137	53,489	3	37,828	1,414
坂東市	16,967	1,334	15,633	0	4,858	3,218
かすみがうら市	27,504	2,561	17,772	7,171	13,106	1,356
桜川市	42,616	6,023	36,592	1	19,298	1,896
神栖市	51,418	9,372	42,046	0	29,931	1,405
行方市	27,369	5,378	21,991	0	18,577	1,184
鉾田市	10,652	1,604	9,048	0	5,097	1,775
城里町	22,957	4,057	18,899	1	13,544	1,395
東海村	55,783	10,217	45,566	0	45,060	1,011
美浦村	12,600	1,993	12,600	0	6,327	1,991
阿見町	27,134	2,870	14,246	10,018	10,348	1,377
利根町	10,910	4,731	6,030	149	14,739	409

平均	29,016
つくば市を除く平均	25,475

資料：茨城県公共交通活性化協議会の資料

<デマンド型乗合タクシーの自治体の負担割合（平成 25 年度）>

市町村	収入源の割合			合計
	b)運賃収入	c)市町村負担額	d)その他	
日立市	12.6	65.6	21.8	100.0
土浦市	46.3	41.5	12.2	100.0
古河市	17.9	61.2	20.9	100.0
石岡市	14.9	85.1	0.0	100.0
龍ヶ崎市	22.2	53.4	24.4	100.0
常総市	11.6	78.2	10.1	100.0
常陸太田市	18.1	81.9	0.0	100.0
笠間市	22.3	77.7	0.0	100.0
つくば市	8.6	90.8	0.6	100.0
常陸大宮市	5.9	94.0	0.0	100.0
那珂市	18.2	81.8	0.0	100.0
筑西市	17.2	82.8	0.0	100.0
坂東市	7.9	92.1	0.0	100.0
かすみがうら市	9.3	64.6	26.1	100.0
桜川市	14.1	85.9	0.0	100.0
神栖市	18.2	81.8	0.0	100.0
行方市	19.6	80.4	0.0	100.0
鉾田市	15.1	84.9	0.0	100.0
城里町	17.7	82.3	0.0	100.0
東海村	18.3	81.7	0.0	100.0
美浦村	15.8	100.0	0.0	115.8
阿見町	10.6	52.5	36.9	100.0
利根町	43.4	55.3	1.4	100.0

平均	76.3
つくば市を除く平均	75.7

資料：茨城県公共交通活性化協議会の資料

<参考事例 神奈川県二宮町 デマンドタクシー へのたく>

概要	・二宮町ではタクシー事業者と連携し、デマンド型乗合タクシーを運行している。 ・デマンドタクシーは、時刻表にあわせて16時間帯利用可能となっている。 ・予約が入った時間帯のみ、二宮駅に詰めている一般のタクシーが、デマンドタクシーとして運行を行う。 ・運賃は実際に運行された1便あたり定額でタクシー会社に支払われることとなり、利用者と二宮町の双方が負担している。
対象区域	・二宮駅から離れた丘陵部の「富士見が丘・松根エリア」と「山西エリア」が対象区域となっている。
対象者	・年齢制限なし ・事前登録が必要。(登録は無料)
送迎箇所	・駅周辺エリアと中央エリアの2つのエリア内にある6施設 駅周辺エリア A 二宮駅 B 二宮町／町民センター C 生涯学習センター（ラディアン） 中央エリア D 西友二宮店 E マックスバリュ F 町民温水プール
停留所	・ドア・ツウ・ドアの送迎ではなく、居住地側に多くの停留所を設け、そこでの乗り降りとなっている。 停留所 富士見が丘・松根エリア 57箇所 山西エリア 2箇所
運行日・時間帯	・月曜日から金曜日の平日運行 ・9時30分から17時まで16便の時間帯を設定。 （予約がある時間帯のみ運行）
運賃・行政負担額	・運賃は1人1回400円 ・ただし、複数乗車割引がある。2人一緒に乗ると1人あたり300円、3人一緒に乗ると1人あたり250円、4人一緒に乗ると1人あたり200円 ・タクシー会社は一律以下の運賃を得る 駅周辺エリア 1, 230円／回 中央エリア 1, 650円／回 ・二宮町は、上記のタクシー運賃から、利用者が負担した残りの額を支払う。
行政の年間負担額	・平成25年10月28日より運行を開始した。 ・平成25年10月28日から平成26年10月31日まで、概ね1年間における利用者数は1,673人であり、二宮町の負担額は約125万円であった。

<にのたく 対象区域>

①

【出発地と到着地で組合せられる乗降場】

- 居住地区（富士見が丘・松根エリア No.1~57）
⇔ 目的地区（駅周辺エリア No.A~C）
- 居住地区（山西エリア No.61・62）
⇔ 目的地区（駅周辺エリア No.A~C）
- 居住地区（富士見が丘・松根エリア No.1~57）
⇔ 目的地区（中央エリア No.D~F）
- 居住地区（山西エリア No.61・62）
⇔ 目的地区（中央エリア No.D~F）

【出発地と到着地で組合せられない乗降場】

同一地区内での乗降はできません ✕

居住地区（富士見が丘・松根エリア）✕ 居住地区（山西エリア）

目的地区（駅周辺エリア）✕ 目的地区（中央エリア）

② “にのたく”の予約をするときは・・・

- 1) 予約センター（神奈川タクシー共同配車センター **0463-71-3433**）に電話します。
- 2) ①登録番号、②氏名（まとめて予約制で予約する場合は⑥人数、未就学児がいる場合は⑦その旨と人数）を伝えます。
- 3) ③利用したい便、④乗る場所、⑤降りる場所

※まとめて予約制で複数人の予約をするときは、利用者全員の①登録番号、②氏名が必要です。

“にのたく”の運行に関するお問い合わせは下記協議会事務局までお願いいたします。

二宮町地域公共交通活性化協議会事務局： 二宮町政策部企画政策課
電話 0463-71-3311 FAX 0463-73-0134

<にのたく 運行実績 平成25年10月28日～平成26年10月31日>

登録者数	809名
営業日数	243日
運行回数	合計 1,371回 富士見が丘・松根エリア 924回 山西エリア 447回
利用者数	1,673人 うち 1人乗車 1,091人 2人乗車 566人 3人乗車 48人 4人乗車 4人
運行経費	合計 1,857,260円 うち利用者負担額 603,310円 二宮町負担額 1,253,950円
平均実績	1日平均運行回数 5.64回/日 1日平均利用者数 6.88人/日 平均乗車人数 1.22人/台 1人の移動にかかる町負担額 750円/日