

かすみがうら市

地域公共交通網形成計画（案）

平成 27 年 12 月

かすみがうら市

<目次>

1.	はじめに	1
1.1.	計画策定の趣旨	1
1.2.	計画の位置づけ	1
1.3.	計画の区域	2
1.4.	計画の期間	2
2.	本市の概況	3
2.1.	都市構造	3
2.2.	社会状況	4
2.2.1.	人口・世帯数	4
2.2.2.	地区別の人口	6
2.2.3.	通勤・通学先	8
2.2.4.	自家用乗用車保有台数	9
2.2.5.	観光動向	9
3.	上位計画の整理	10
3.1.	総合計画	10
3.2.	都市計画マスタープラン	12
3.3.	地域福祉計画	13
3.4.	まち・ひと・しごと創生総合戦略	14
4.	公共交通の現状	15
4.1.	公共交通の利用状況	15
4.1.1.	鉄道	15
4.1.2.	路線バス	17
4.1.3.	霞ヶ浦広域バス	22
4.1.4.	デマンド型乗合タクシー	24
4.1.5.	タクシー事業者	25
4.1.6.	スクールバス	26
4.1.7.	移動支援	26
4.2.	利用者ニーズ	29
4.2.1.	利用者ニーズ調査の概要	29
4.2.2.	利用者ニーズ	30
4.3.	公共交通の現状及び問題	46
5.	公共交通の役割と課題整理	47
5.1.	本市における公共交通の役割	47
5.2.	公共交通の課題整理	48
6.	基本方針及び計画目標	49
6.1.	基本的な方針	49

6.1.1.	本市が目指すべき将来像.....	49
6.1.2.	公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性.....	50
6.2.	計画の目標.....	51
7.	目標達成のための施策.....	54
7.1.	施策体系の整理.....	54
7.2.	施策の内容.....	55
7.3.	重点プロジェクト.....	65
7.3.1.	重点プロジェクトの考え方.....	65
7.3.2.	重点プロジェクトの内容.....	65
7.3.3.	本市公共交通の再編イメージ.....	66
8.	推進方策.....	68
8.1.	推進体制.....	68
8.2.	計画の達成状況の評価.....	68
8.3.	計画のスケジュール.....	69

1. はじめに

1.1. 計画策定の趣旨

(公共交通の必要性の高まり)

本市の高齢化率は上昇傾向にあり、75 歳以上の高齢者など自らが運転することが困難な市民が増えつつある。なお、本市の人口は平成 7 年をピークに減少傾向にあるが、世帯数は一貫して増加しており、核家族化の進行がうかがえる。

また、本市には、観光帆引き船をはじめとした霞ヶ浦観光や、観光果樹園の体験観光など多くの観光スポットがあり、観光客の移動手段の確保が望まれる。

加えて、障がい者等が自立的な生活を行うことができる社会の構築や、環境問題の高まりなどからも、公共交通への期待が高まっている。

(公共交通再編の必要性の高まり)

本市の公共交通は、市域の中央を南北方向に J R 常磐線が位置し、神立駅が市民の広域的な移動の玄関口となっている。また、土浦駅も重要な交通拠点として市民に利用されている。地域公共交通としては、関鉄グリーンバス及び関鉄観光バスが運行する「路線バス」、土浦駅と玉造駅を結び生活交通幹線路線を担う「霞ヶ浦広域バス」、市内を千代田地区と霞ヶ浦地区に分けて運行する「デマンド型乗合タクシー」の 3 つが柱となっている。

平成 18 年 10 月から運行を開始したコミュニティバスは、サービス水準が低く事業性が悪化したため平成 22 年に廃止し、上述した霞ヶ浦広域バスとデマンド型乗合タクシーに移行、デマンド型乗合タクシーが市域の広範囲をカバーしている。

市域中心の市街地には、交通結節点となる J R 神立駅が存在するが、バス路線に含まれないことからバランスのとれた交通網とは言い難い状況である。また、霞ヶ浦広域バスは、終点が隣接市の J R 土浦駅となっており、神立駅周辺の人口密集地域に対応するバス路線がない状況である。さらに、交通弱者の移動手段として運行するデマンド型乗合タクシーでは全市民のニーズに応えきれないことや、平成 28 年度の霞ヶ浦地区内小学校の統合によって導入予定のスクールバス運行などの公共交通の課題は多い。

上述した背景を踏まえ、公共交通機関の連携・役割分担のもと、利便性が高く、財政的にも持続可能な公共交通網の構築を目指す「かすみがうら市地域公共交通網形成計画」を策定する。

1.2. 計画の位置づけ

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が平成 26 年 11 月 20 日に施行され、地域公共交通網形成計画の策定ができるようになった。この計画は、地域公

公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通システムの在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるものであり、本市の公共交通に関するマスタープランとして位置づける。

1.3. 計画の区域

かすみがうら市内全域

1.4. 計画の期間

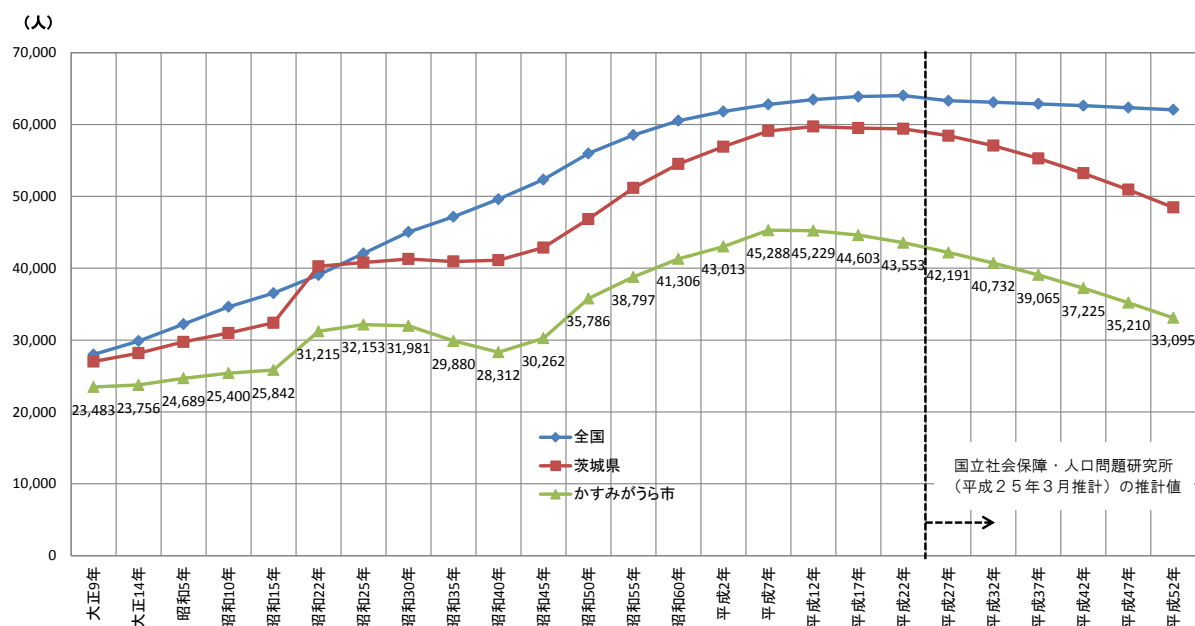
平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間を計画の期間とする。

2.2. 社会状況

2.2.1. 人口・世帯数

人口は平成7年をピークに将来においても減少傾向にあり、25年後の平成52年には33,095人となり、平成27年人口の約8割に相当すると推計されている。その減少割合は全国値と比較すると大きく、茨城県全体と比較すると同程度となっている。

一方、世帯数は増加が続いており、核家族化の進行がうかがえる。

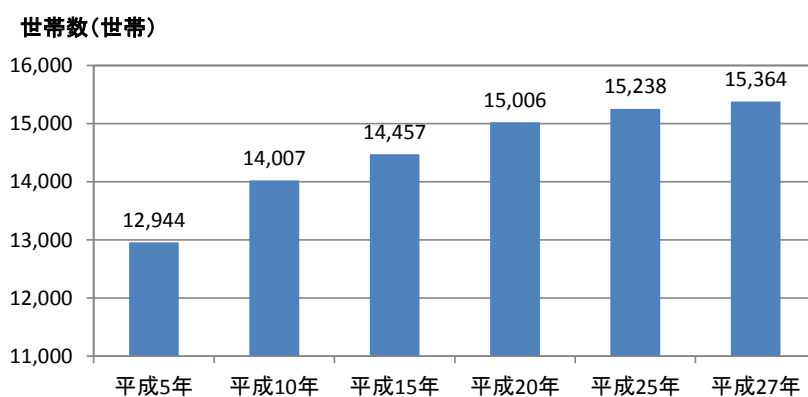


出典）国勢調査結果（総務省統計局）

<注記>平成27年以降は、国立社会保障・人口問題研究所（平成25年3月推計）の推計値。

<留意点>当市との人口変化の傾向をとらえるため、全国の人口は1/2000、茨城県は1/50の数値としている。

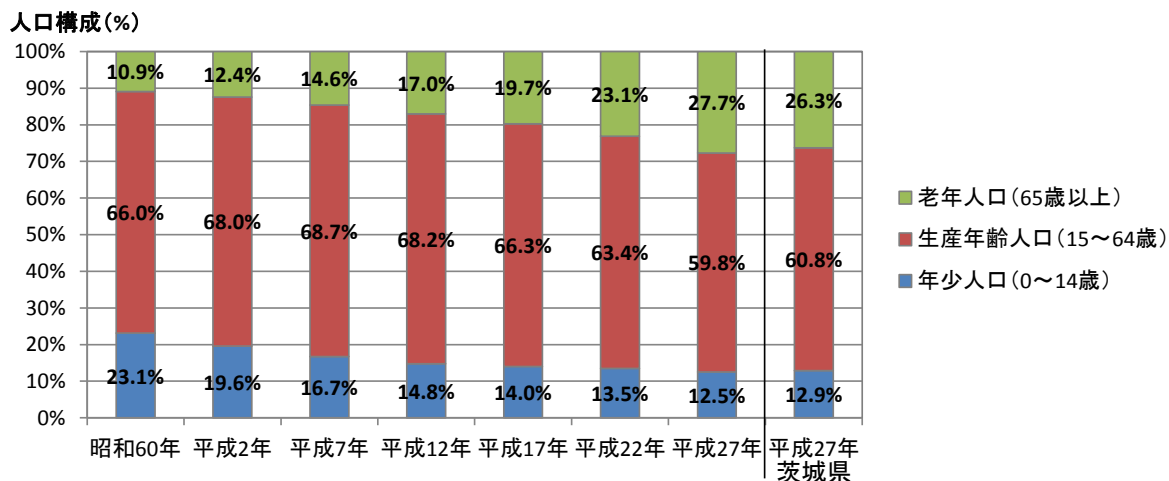
図 2-2 将来人口の推計



出典）茨城県常住人口調査（平成5～25年：各年10月1日現在、平成27年：4月1日現在）

図 2-3 世帯数の推移

年齢区分別構成比をみると、年少人口（0～14 歳）、生産年齢人口（15～64 歳）がともに減少し、老年人口（65 歳以上）が増加しており、高齢化率（65 歳以上の比率）は平成 27 年 4 月 1 日現在で 27.7%となっている。茨城県全体と比較すると、若干ではあるが少子高齢化が進行している状況がみられる。



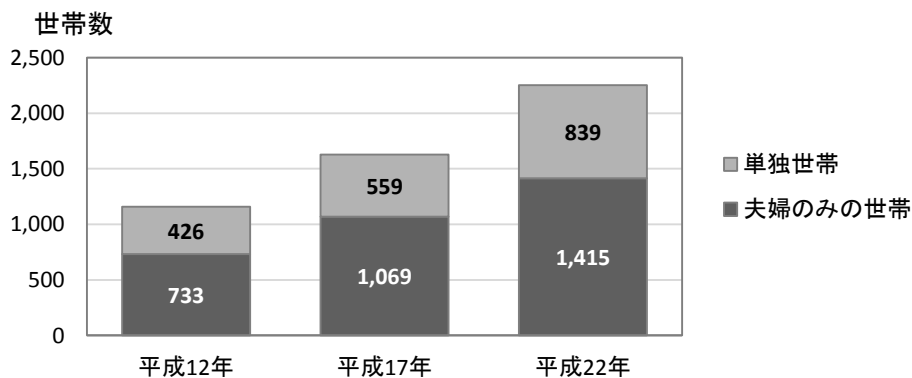
出典) 昭和 60～平成 22 年：国勢調査結果（総務省統計局）、平成 27 年：茨城県常住人口調査（4 月 1 日現在）

図 2-4 年齢区分別構成比の推移

65 歳以上の高齢者を世帯別に見ると、高齢者のいる世帯が 43.4%と茨城県全体と比較して若干多くなっている、このうち、夫婦のみの世帯や単独世帯の割合は茨城県全体より若干少ないが、両者を合わせると全体の 15.3%となっている。

高齢者の夫婦のみの世帯や単独世帯は近年増加しており、平成 12 年と平成 22 年と比較すると 1.9 倍となっている。

世帯構成		かすみがうら市		茨城県	
一般世帯		14,701	100.0%	1,086,715	100.0%
	高齢者(65歳以上)のいる世帯	6,380	43.4%	435,917	40.1%
	うち、夫婦のみ世帯	1,415	9.6%	112,487	10.4%
	うち、単独世帯	839	5.7%	75,363	6.9%



出典) 平成 22 年国勢調査結果（総務省統計局）

図 2-5 高齢者（65 歳以上）世帯の推移

2.2.2. 地区別の人口

地区別に人口の推移をみると、昭和 50 年を境に千代田地区のほうが霞ヶ浦地区よりも人口が多くなっており、平成 22 年では霞ヶ浦地区は 16,732 人、千代田地区は 26,821 人となっている。

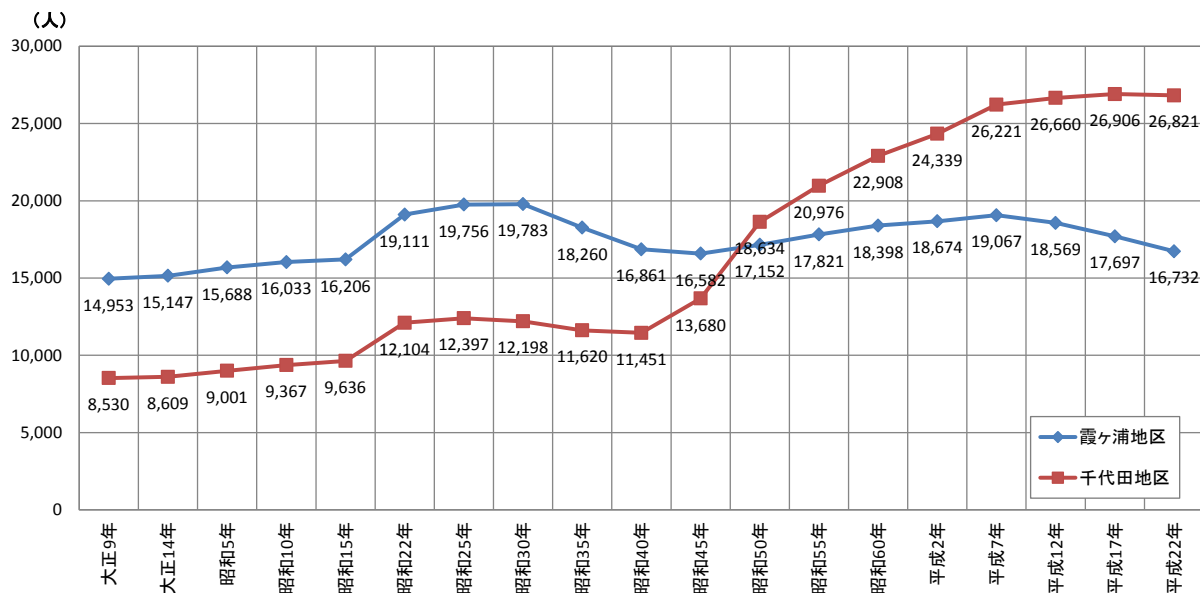


図 2-6 地区別の人口推移

JR 神立駅周辺の中心市街地の人口密度が突出して高く、それ以外の地域では、ある程度の人口がまとまった地区（500m 四方で 200～499 人）が点在している。

国勢調査結果から平成 12 年と平成 22 年の 10 年間の人口増減をみると、全体的に減少傾向にあるが、中心市街地では大きく増加しているところがあり、集中化が進んでいる。

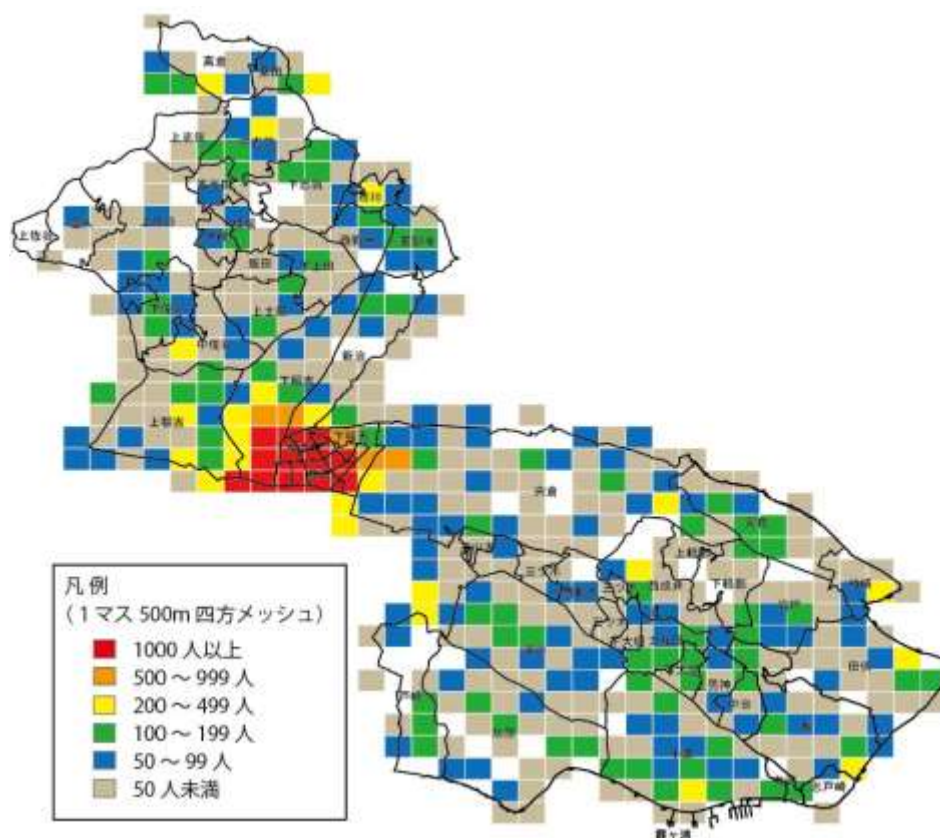


図 2-7 人口の分布 (平成 22 年国勢調査)

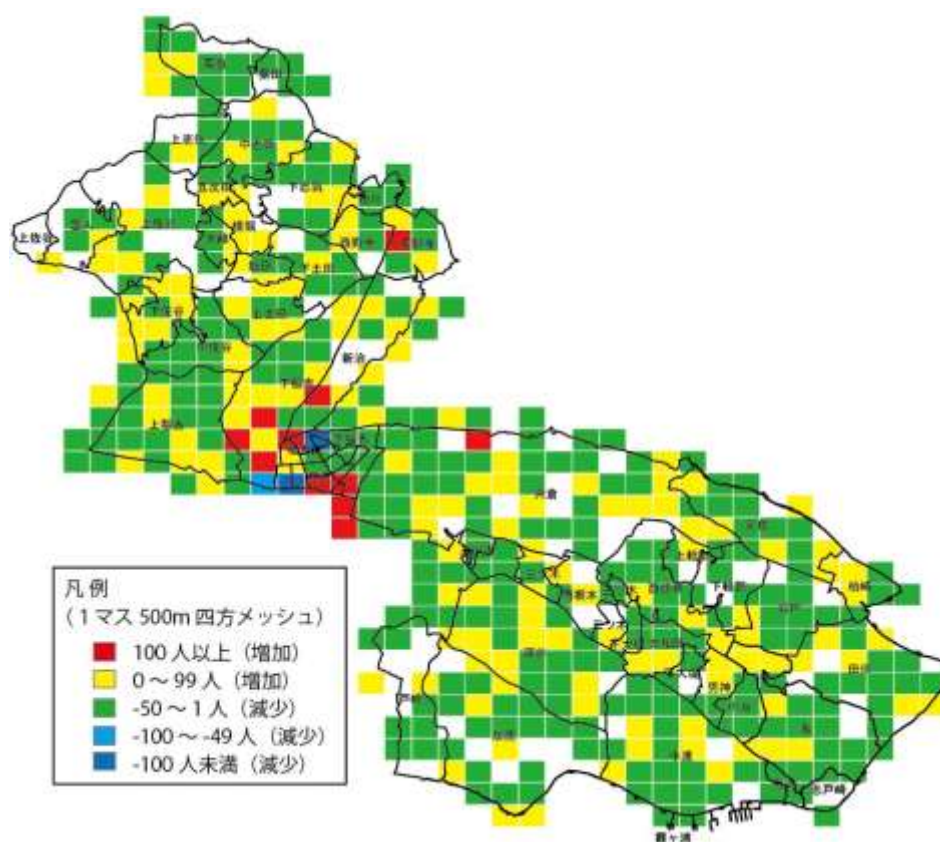


図 2-8 平成 12 年から 22 年の人口増減 (国勢調査)

2.2.3. 通勤・通学先

市民の通勤・通学状況は、42.3%（9,578 人）が市内で就業し、14.2%（272 人）が市内へ通学している。市外の就業先として土浦市が最も多く、次いでつくば市、石岡市といった近郊の自治体となっている。市外の通学先も同様に土浦市が最も多く、次いで石岡市、つくば市となっている。

市内へ通勤している人の 53.5%（9,578 人）、通学している人の 42.6%（272 人）が市民となっている。市外からの通勤通学者は土浦市が最も多く、次いで石岡市となっている。

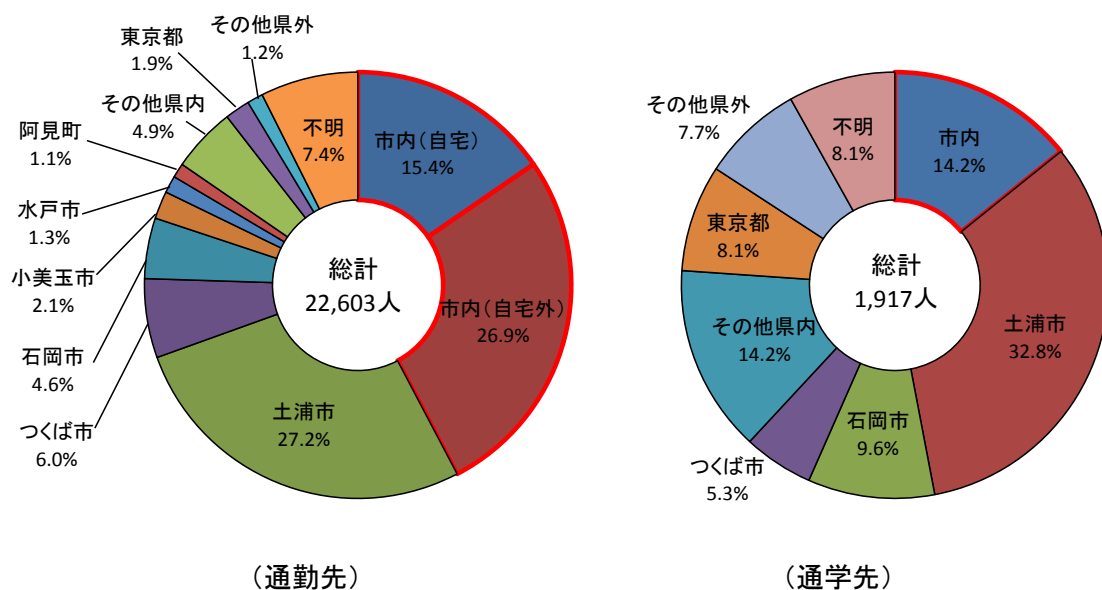


図 2-9 市民の通勤・通学先（平成 22 年国勢調査、15 歳以上）

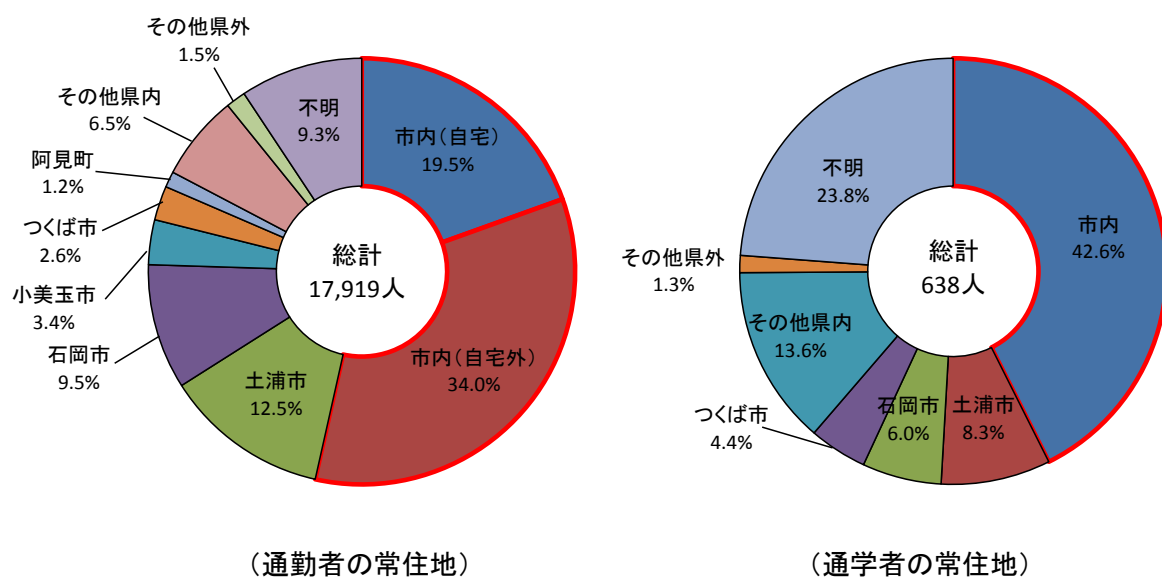
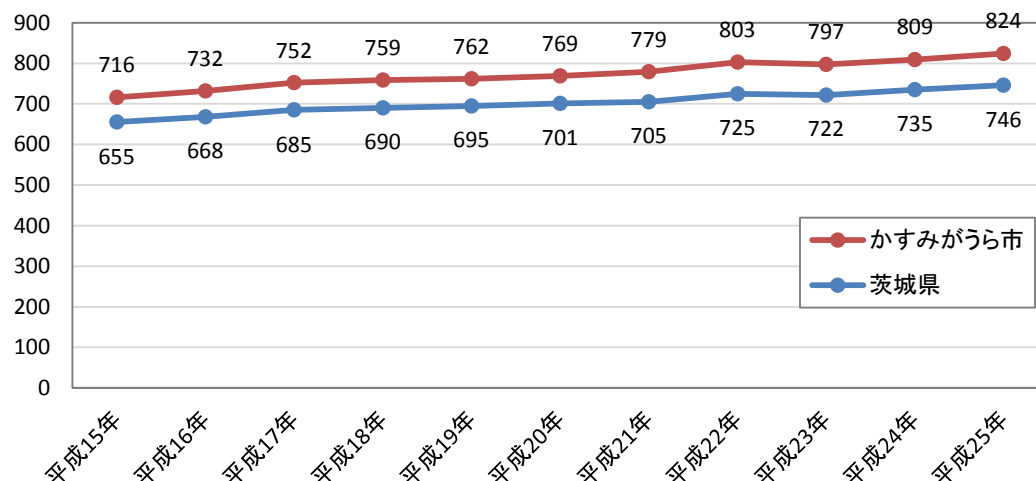


図 2-10 市内への通勤・通学者（平成 22 年国勢調査、15 歳以上）

2.2.4. 自家用乗用車保有台数

人口千人あたりの自家用乗用車保有台数は増加傾向にあり、平成 25 年で 824 台/千人あたりと茨城県平均よりも多い。

台数(台/千人)



出典) 茨城県社会生活統計指標、(自家用乗用車台数+軽自動車台数)÷総人口×1,000

図 2-11 人口千人あたりの自家用乗用車保有台数

2.2.5. 観光動向

観光施設の利用状況として、梨狩りなどの果樹観光が最も多く、平成 25 年で年間 16.7 万人となっており、平成 15 年以降で最も高い数値を記録している。次いで、霞ヶ浦水族館が 3.4 万人、郷土資料館が 1.1 万人、雪入ふれあいの里が 1.0 万人となっており、いずれも経年推移はほぼ横ばいとなっている。

表 2-1 観光施設等利用者数

単位:人

年度	郷土資料館	霞ヶ浦水族館	あゆみ庵	果樹観光	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
平成15年	11,920	38,474	809	97,400	14,748	787	7,935	3,210
平成16年	11,276	38,559	594	140,100	12,083	478	7,622	3,273
平成17年	14,201	40,136	603	117,200	11,965	466	8,819	4,010
平成18年	11,962	39,049	568	119,000	16,207	540	7,727	3,472
平成19年	12,027	37,612	599	122,000	15,932	730	7,855	3,724
平成20年	11,412	34,859	654	144,000	16,653	2,332	7,900	3,595
平成21年	13,324	37,812	506	142,000	19,308	3,295	8,559	3,774
平成22年	11,358	34,168	448	139,000	11,680	937	6,385	2,302
平成23年	9,824	29,922	451	84,000	9,534	1,427	4,696	1,486
平成24年	10,490	34,730	388	92,400	12,213	1,500	5,585	1,608
平成25年	10,622	34,197	414	167,000	10,281	581	5,072	1,469
平成26年	12,458	35,955	308	142,000	9,518	776	5,614	1,637

出典) 平成 26 年版「統計かすみがうら」、観光商工課資料

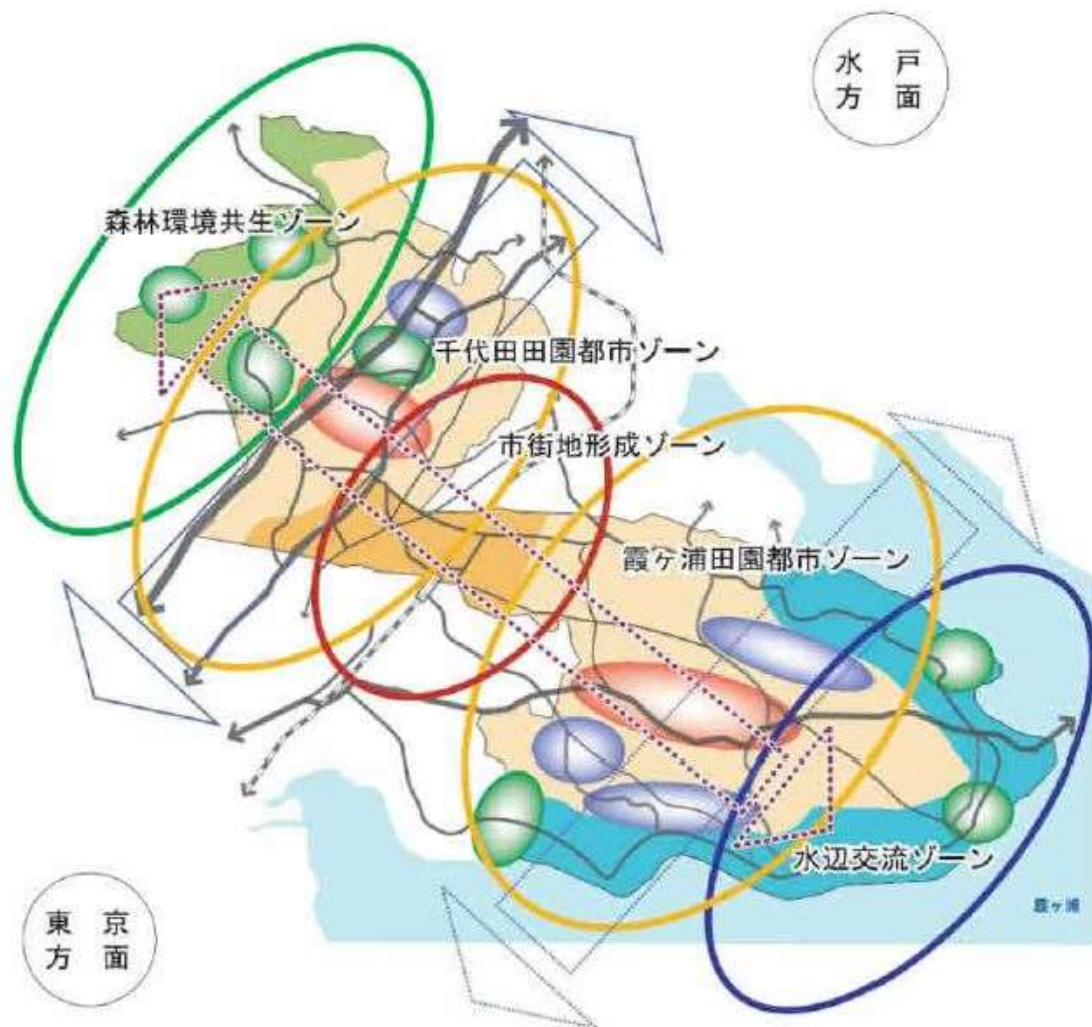
3. 上位計画の整理

3.1. 総合計画

総合計画では土地利用構想に基づき、自然環境と都市環境の調和を基本として、地域の特性に合った適切な土地利用を誘導することとし、市街地の中心である JR 神立駅周辺では、商業機能や交流機能を備えた賑わいのある中心市街地の形成に努めることが示されている。

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、市内各所を結ぶ移動を確保するため、鉄道、バス、タクシー、さらには自家用車や自転車利用なども含めた新しい公共交通体系の構築に努めることが位置付けられている。

項 目	内 容
計画の位置付け	計画的かつ効率的な行政運営のための指針、まちづくりの最上位計画
計画内容	市が目指すまちづくりの目標と、それを実現するために必要な施策の大綱を体系的に定めたもの
計画期間	基本構想：平成 19 年度～28 年度 後期基本計画：平成 24 年度～28 年度
公共交通に関する位置付け	<基本理念> 1. 豊かな自然を守り、生かした「ふるさと」と呼べるまちを目指して 2. 交通利便性や地域資源を生かした「活力」ある元気なまちを目指して 3. 各地域の持つ役割を大切に「個性と連携」のまちを目指して <後期基本計画での位置付け> 視点 自然と調和した快適なまちづくり ①豊かな自然と調和したバランスのある土地利用の展開 ▶ 北西部の筑波山系の丘陵地を持つ千代田地区、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区、それぞれの地域の持つ役割を大切にしながら、<u>それぞれの良さを生かしたバランスのあるまちづくりをしていくことが求められています。</u> ②一体的な都市構造の構築に向けた J R 神立駅周辺整備 ▶ 千代田地区と霞ヶ浦地区が隣接している箇所はわずかであり、また J R 常磐線により分断される状況にあります。<u>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などの検討を進め、一体の都市としての都市構造を構築することが必要です。</u> 施策：公共交通の充実 ・ 鉄道：JR 常磐線の東京駅乗り入れ、ダイヤ改正、神立駅の橋上化 ・ バス：各地区と主要な公共施設を結ぶ公共交通の充実、現行路線バスの便数や運行ダイヤの見直し ・ その他：茨城空港の利用促進



出典) かすみがうら市総合計画（後期基本計画）

図 3-1 土地利用構想

3.2. 都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランでは、高齢化や環境にも配慮し、使いやすい公共交通網の形成を図ることとしている。

JR 常磐線の複々線化や JR 神立駅の橋上化、路線バスの利用促進・維持、効率的で利便性の高いコミュニティバス等の交通システムの構築が位置付けられている。

項 目	内 容
計画の位置付け	総合計画に即した、まちづくり（都市計画）分野の基本方針
計画内容	概ね 20 年後の将来像を明確化するとともに、まちづくりの基本的な方針や地区ごとの整備方針を定めたもの
計画期間	平成 21 年度から概ね 20 年間 (中間年次：平成 30 年、目標年次：平成 40 年)
公共交通に関する位置付け	<道路・交通体系の整備方針> 都市の道路・交通網は、生産や流通などの産業活動だけでなく、住民一人ひとりの日常生活や地域間の交流、防災機能、救急活動を支えるものでもある。 このため、道路・交通体系の整備にあたっては、高速道路や広域幹線道路など広域的な交通体系との整合、周辺市町村や市内の各地域間を結ぶ円滑な幹線道路網の形成、安全で快適な生活道路の整備など役割に応じた道路整備を目指すとともに、バリアフリーに配慮した全ての市民が利用しやすい「人にやさしい道路づくり」を目指します。また、高齢化や環境にも配慮し、使いやすい公共交通網の形成を図る。 自動車交通を補完する公共交通サービスの充実 ・ 鉄道：JR 常磐線の複々線化、JR 神立駅の橋上化 ・ 路線バス：バス路線の重要性の理解を求め、利用促進を図ることにより、バス路線の維持に努める ・ コミュニティバス等：路線バスをはじめとする公共交通との連携を図りながら、効率的で利便性の高い交通システムの構築に努める

◇ 将来都市構造図



図 3-2 将来都市構造図

3.3. 地域福祉計画

地域福祉計画の基本目標の1つとして、住みやすく安全な福祉のまちづくりを位置づけ、誰もが自由に行動できるよう移動条件等の整備を推進していくこととしている。

それを実現するための施策として、民間バス路線の安定した運行の確保、デマンド型乗合タクシーの運行、福祉タクシーの利用に対する助成、車いす対応車両の貸し出し、自動車の改造費用や運転免許取得に対する助成等が位置付けられている。

項 目	内 容
計画の位置付け	総合計画に即した福祉に関連する上位計画
計画内容	福祉施策の基本的な方向性を示すとともに、社会福祉協議会が策定する地域福祉活動計画との連携を図りつつ、総合的な地域福祉を推進するもの
計画期間	平成 25 年度～29 年度
公共交通に関する位置付け	<基本目標：住みやすく安全な福祉のまちづくり> 地域生活を営む基盤として、誰もが社会参加できる環境整備を進めていくことが重要であり、そのため、各種の地域活動への参加機会や就労機会の確保を図るとともに、<u>年齢や身体状況にかかわらず、自由に行動できるよう移動条件等の整備を推進していく必要がある。</u> 本市では、子育て家庭に対する仕事と子育ての両立支援、高齢者や障がいのある人の就労機会の拡大及び活動参加への支援に努める。また、<u>バリアフリー化などによる生活環境の整備と移動に関する支援の充実や、防犯・防災体制の強化により、住みよい安全なまちづくりを目指す。</u> 施策1 公共交通機関の充実 ・ <u>民間バス路線については、地域公共交通会議と連携を図りながら安定した運行が確保されるよう努める。</u> ・ <u>市民の移動をサポートする交通手段として、各家庭と主要な公共施設を結び、市民が身近に利用できるデマンド型乗合タクシーの運行を行う</u> 施策2 移動に関する支援の充実 ・ <u>高齢者などの安全な移動を図るため、福祉タクシーの利用に対する助成や、社会福祉協議会による車いす対応車両の貸出事業を推進する。</u> ・ <u>障がいのある人で就労等により移動手段が必要な人については、自動車の改造費用や運転免許取得に対する助成等により移動支援に努める。</u>

3.4. まち・ひと・しごと創生総合戦略

まち・ひと・しごと創生総合戦略では、4つの基本的目標「安定した雇用を創出する」、「新しい人の流れをつくる」、「若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる」、「安心な暮らしを守り、地域と地域をつなぎ、定住を促進する」の実現に向け、特に若い世代に焦点を当て、出生率の向上や社会移動の改善を図ることとし、重点的に取り組むべき施策・事業を位置づけている。その中でも「公共交通活性化プロジェクト」は戦略の重点プロジェクトとして掲げている。

項 目	内 容
戦略の位置づけ	総合計画を上位計画とし、その他の各分野の個別計画とは基本的な考え方を共有しつつ、各種政策との整合性を図り推進するもの
戦略内容	人口減少の克服と地域の自立的かつ持続的な活性化に向け、目指す姿や基本的な取組方向と取組項目を示す
戦略期間	平成 27 年度～31 年度
公共交通に関する位置づけ	〈公共交通活性化プロジェクト〉 自家用車に依存せず日常生活を過ごせるよう、公共交通サービスの充実を目的とする。ＪＲ神立駅を中心に公共交通の利便性を高め、駅周辺と集落地域のアクセス強化に取り組むほか、通学定期券への助成を行うなど、公共交通の利用促進と併せ、子育て世帯への負担軽減を図っていく。 市内の移動利便性が向上するとともに、通学しやすい環境づくりを行うことで、転出者の抑制を目指している。

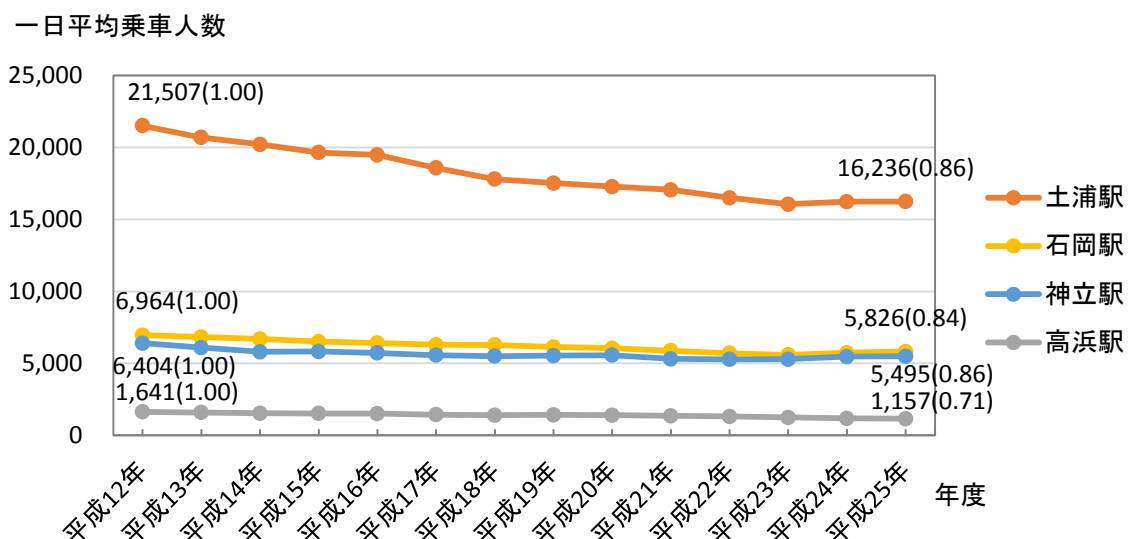
4. 公共交通の現状

4.1. 公共交通の利用状況

4.1.1. 鉄道

市の中央部に JR 常磐線が南北に通っており、行政界の土浦市側に神立駅がある。神立駅の時刻表は、上野方面（上り）は平日・土休日ともに 44 本（朝ピーク 4 本/時、日中オフピーク 2 本/時）、水戸方面（下り）は平日・土休日ともに 43 本（朝ピーク 3 本/時、日中オフピーク 2 本/時）となっている。（平成 27 年 6 月現在）

JR 神立駅の一日の平均乗車人数は減少傾向にあり、平成 25 年度で 5,495 人/日と平成 12 年度と比較して 0.86 倍となっている。周辺の土浦駅、石岡駅、高浜駅も同様に乗車人数は減少傾向にある。

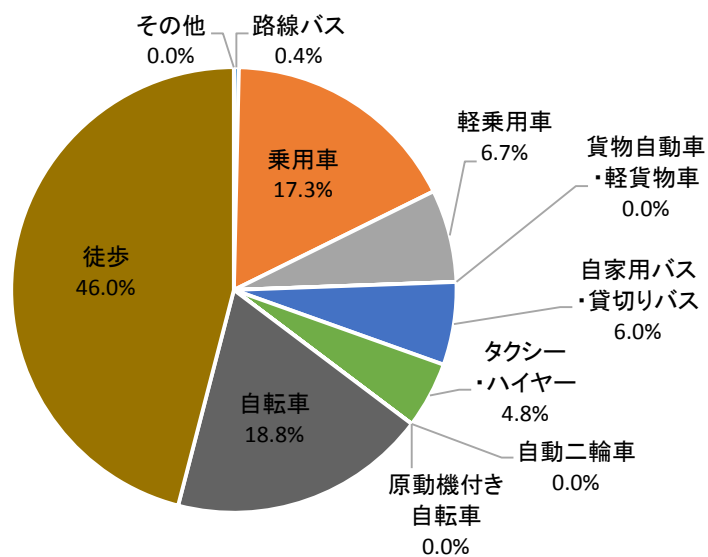


出典) JR 東日本ホームページ、() 内は対平成 12 年比

図 4-1 鉄道駅 1 日平均乗車人数

JR 神立駅への交通手段として、神立駅で乗車および降車する人の交通手段は、「徒歩」が 46.0%と最も多く、次いで「自転車」が 18.8%、「乗用車」が 17.3%となっている。

「路線バス」は 0.4%と他交通手段と比較して非常に少ない。



	鉄道乗車	鉄道降車	乗降計	乗降割合
路線バス	0	35	35	0.4%
乗用車	879	801	1,680	17.3%
軽乗用車	387	265	652	6.7%
貨物自動車・軽貨物車	0	0	0	0.0%
自家用バス・貸切りバス	265	318	583	6.0%
タクシー・ハイヤー	234	234	468	4.8%
自動二輪車	0	0	0	0.0%
原動機付き自転車	0	0	0	0.0%
自転車	1006	811	1,817	18.8%
徒歩	2117	2337	4,454	46.0%
その他	0	0	0	0.0%
不明	0	0	0	0.0%
計	4,888	4,801	9,689	100.0%

図 4-2 JR 神立駅の端末交通手段

4.1.2. 路線バス

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

バスの運行本数として、平日で片道 1 本から 17 本であり、本数の最も多い JR 土浦駅から神立駅の路線でも朝ピーク 1 時間では 2 本となっている。

表 4-1 市内路線バスの運行状況

会社名	路線・系統名	起終点	運行本数(本/日)	
			平日	土・日祝日
関鉄グリーンバス	石岡・土浦線	ヒルズガーデン美野里→(石岡駅)→土浦駅	9	8
		土浦駅→(石岡駅)→ヒルズガーデン美野里	10	8
	柿岡・土浦線	柿岡車庫→(上志筑)→土浦駅	8	6
		土浦駅→(上志筑)→柿岡車庫	8	7
	柿岡～小幡～石岡線	柿岡車庫→(フラワーパーク)→(上志筑)→石岡駅 石岡駅→(上志筑)→(フラワーパーク)→柿岡車庫	6 5	6 5
関鉄観光バス	土浦駅～神立駅	神立駅西口→土浦駅	17	11
		土浦駅→神立駅西口	17	11
	神立駅～つくば国際大学東風高校	神立駅東口→つくば国際大学東風高校	1	1
		つくば国際大学東風高校→神立駅東口	3	2

平成27年6月時点

出典) 各社ホームページ

バス停別乗降人員をみると千代田地区の南北方向の路線で利用者数の多いバス停がみられる。

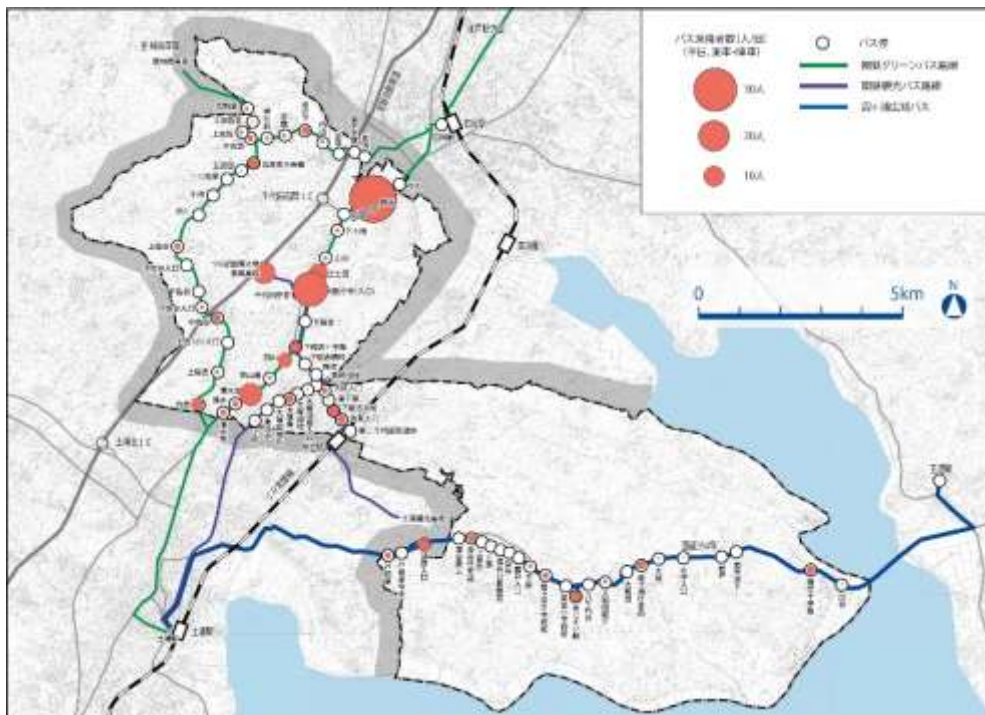


図 4-3 市内のバス停別乗降人員（平日 H27.6.22 実績値）

路線バス（営業用/乗合/定期）の長期的な傾向をみると、全国及び茨城県ともに昭和 60 年以降大幅に減少しており、平成 22 年度は昭和 60 年度の 4 分の 1 程度まで減少している。

ただし、直近 10 年（平成 17 年度以降）をみると、全国の輸送量は微増傾向にあり、茨城県はほぼ横ばいとなっている。

※ 路線バスの輸送量には、地方公共団体が何らかの形で運行に関与している乗合バス（以下「コミュニティバス」という。）も含まれています。

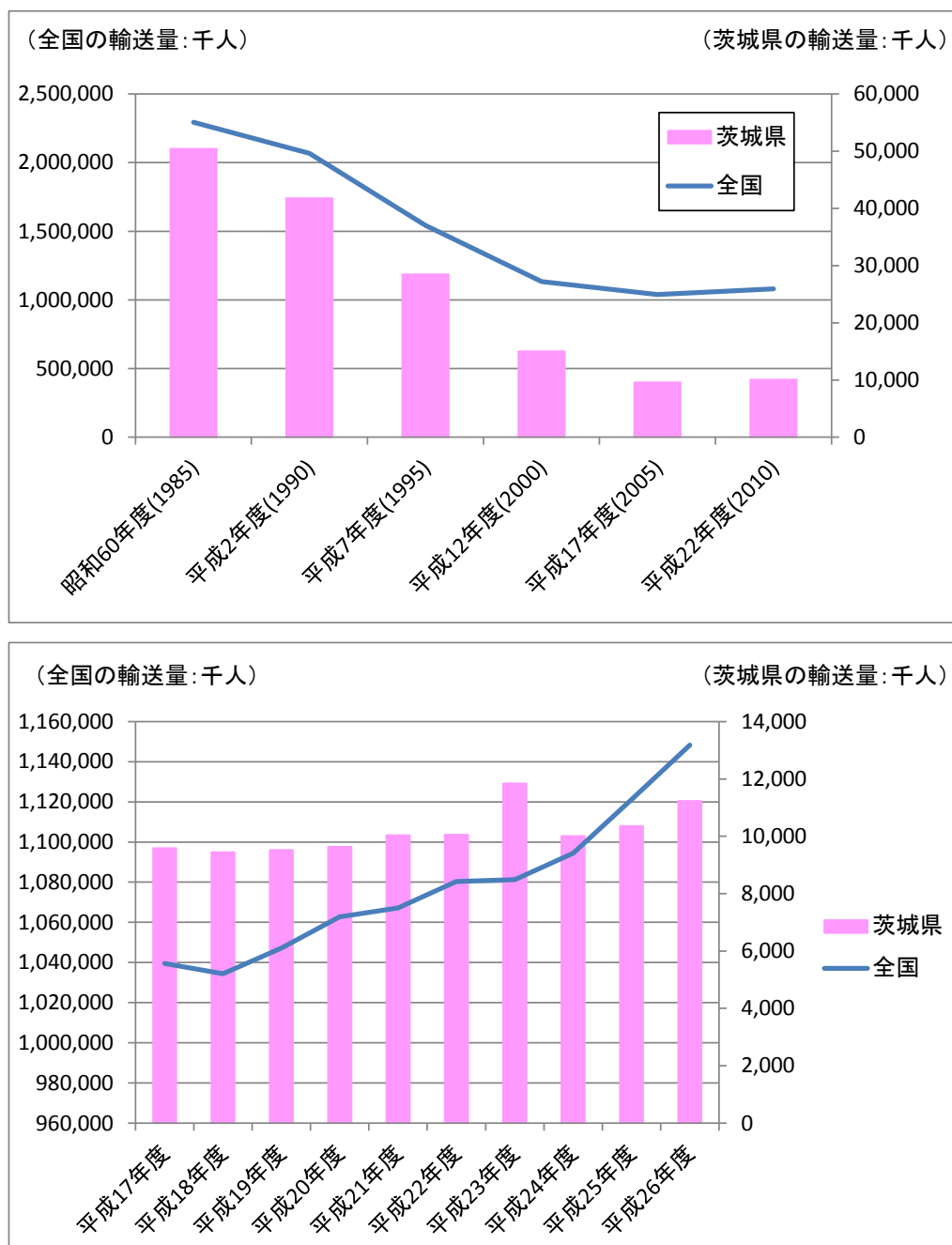


図 4-4 路線バスの輸送量

出典) 国土交通省;自動車輸送統計調査 (年報)

市内を運行している関鉄グリーンバス及び関鉄観光バスのそれぞれの輸送量の推移を、平成 17 年度を基準にそれぞれの傾向を示した。

関鉄観光バス（市内を運行している路線のみの年間利用者数）では、平成 21 年 3 月 31 日に霞ヶ浦地区の全路線廃止により、急激に落ち込んでいるが、近年は微増傾向にある。

関鉄グリーンバス（事業所全体の年間利用者数）は、コミュニティバスの運行も行っており、ほぼ横ばいとなっている。

バスの運行本数は、本数の最も多い JR 土浦駅から神立駅の路線でも朝ピーク 1 時間で 2 本であり、運行本数が少ない状況ではあるが、JR 土浦駅や JR 石岡駅にアクセスできる貴重な移動手段であり、毎年一定の利用者数があることがわかる。

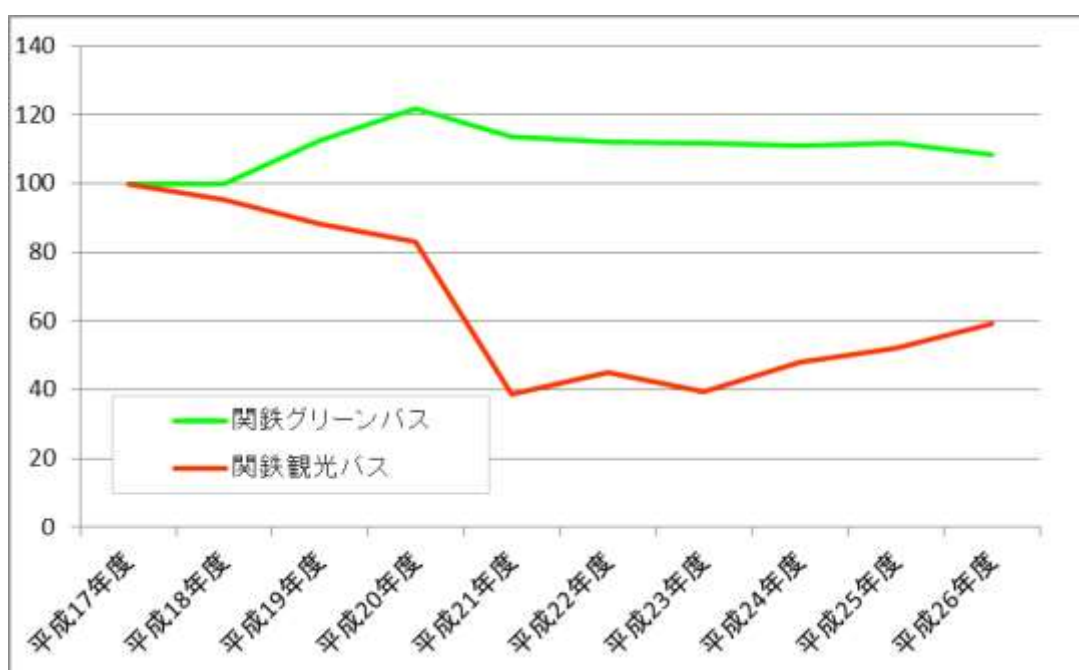


図 4-5 平成 17 年度を基準(100)とした市内運行バス事業所の路線バスの輸送量の推移

(参考) 現状のバス停別利用者数からみた定時定路線型の公共交通が成立しやすいエリア

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21人/ha以上(525人/500mメッシュ以上)という条件となることが把握できる。

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、JR 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。

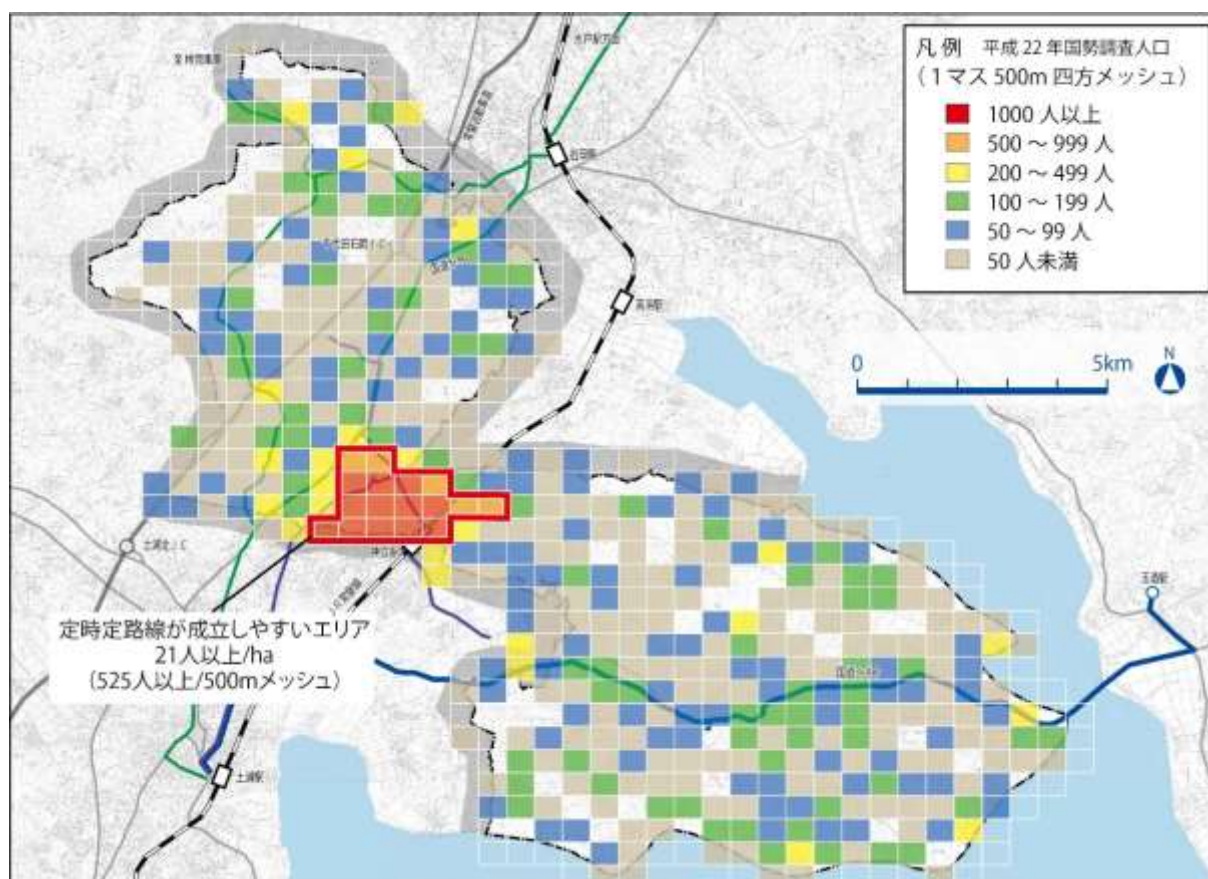


図 4-6 バス（定時定路線型公共交通）が成立しやすいエリア

＜バス（定時定路線型公共交通）が成立しやすいエリアの抽出の考え方＞

(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	5,197	43	0.8%
8～14	1時間に1便程度	3,996	129	3.2%
15～28	30分に1便程度	5,613	16	0.3%

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）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 10,749 人の人口を考えると、21 人/ha（525 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(%)	0.8%	別表「便数別利用率」参照
⑧必要な後背人口	22,359	=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)	45	=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(%)	3.2%	別表「便数別利用率」参照
⑧必要な後背人口	10,749	=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)	21	=⑧/⑨

4.1.3. 霞ヶ浦広域バス

平成 18 年 10 月から運行を開始したコミュニティバスはサービス水準が低く事業性が悪化したために平成 22 年 10 月に廃止し、土浦シャトルバスと市内観光シャトルバス、デマンド型乗合タクシーに移行した。さらに土浦シャトルバスと市内観光シャトルバスを平成 24 年に廃止し、霞ヶ浦広域バスに移行した。

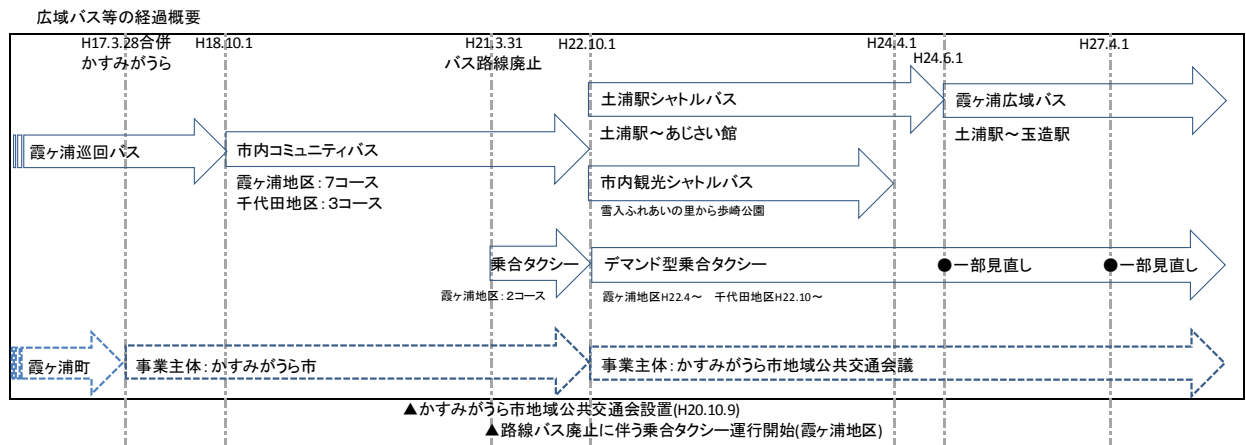


図 4-7 霞ヶ浦広域バス等の経過概要

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り、平成 26 年度で 25,418 人、928 万円の売上げとなっている。

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公共交通整備が求められることが想定される。

表 4-2 霞ヶ浦広域バスの運行状況

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	

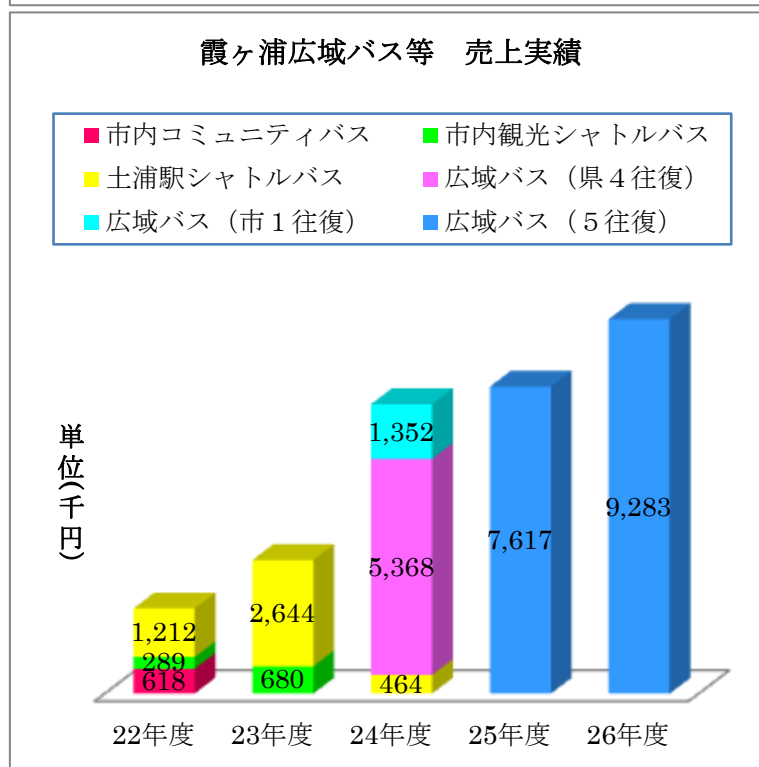
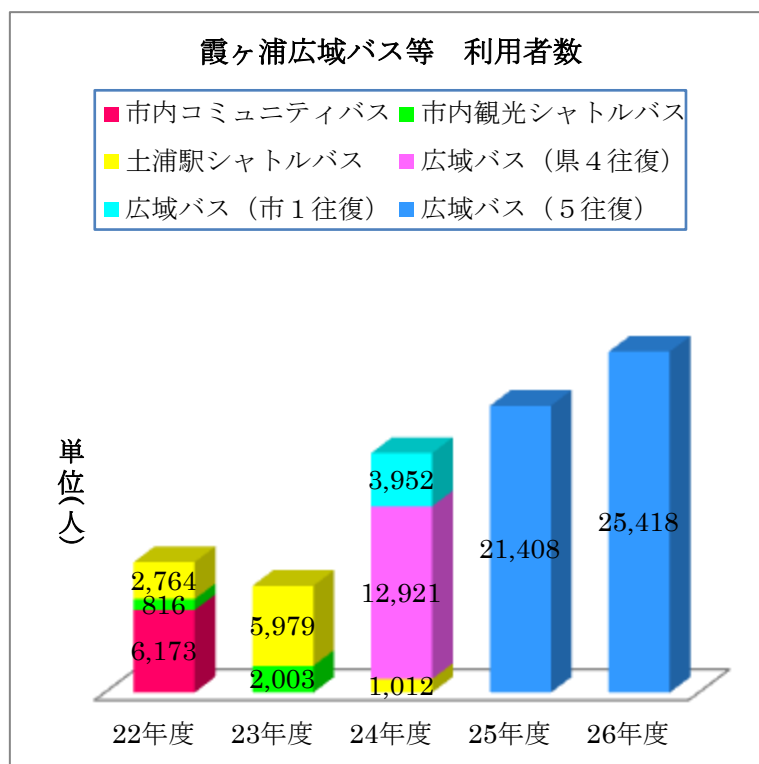


図 4-8 霞ヶ浦広域バス等の利用者数・売上実績

4.1.4. デマンド型乗合タクシー

デマンド型乗合タクシーは平日のみ 8 時間帯で予約することが可能であり、運賃は 1 乗車あたり 400 円となっている。

利用者数はほぼ横ばいで、平成 26 年度では 14,159 人となっている。

表 4-3 デマンド型乗合タクシーの運行状況

運行日	月曜日～金曜日（土・日・祝日、8/13～15、12/29～1/3 は運休）
運行時刻	9:00、10:00、11:00、13:00、14:00、15:00、16:00、17:00 ※予約のない時間帯の便は運行しない。
予約受付時間	利用希望日の 3 営業日前～利用希望時間の 1 時間前まで （地域公共交通会議事務局予約センター、午前 8:30 から午後 5:00）
乗降箇所	各地区の「利用者自宅前⇄指定乗降箇所」、「指定乗降箇所⇄指定乗降箇所」で利用できる。 指定乗降箇所は千代田地区 81 箇所、霞ヶ浦地区 81 箇所。 ※JR 常磐線を跨ぐ場合は、神立駅西口で乗り継ぎとなる。
運賃	1 乗車／400 円 ※65 歳以上、障がい者及び介添者及び高校生以下／200 円 ※ 3 歳未満／無料 ※乗り継ぎの場合は、2 乗車分の運賃となる
支払	乗車時に回数券で支払う

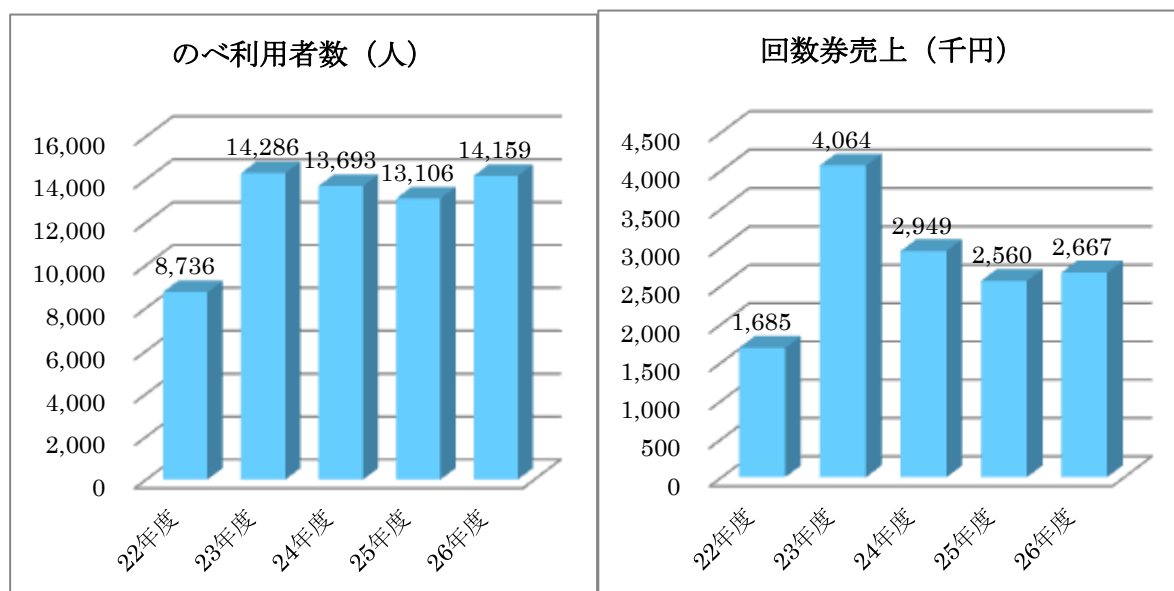


図 4-9 デマンド型乗合タクシーの利用者数・売上実績（※）

※ 売上実績 平成 24 年 4 月 1 日に運賃割引（65 歳以上、障がい者及び介添者及び高校生以下）額の引き下げ（300 円→現行 200 円）をした。

市では、霞ヶ浦広域バスに補助金、デマンド型乗合タクシーに委託料を負担しており、平成 26 年度では霞ヶ浦広域バスで 650 万円^(*)、デマンド型乗合タクシーで 3,283 万円となっている。

表 4-4 霞ヶ浦広域バス・デマンド型乗合タクシーの事業費等（平成 26 年度）

	霞ヶ浦広域バス	デマンド型乗合タクシー
利用者数(人)	25,418	14,159
運賃収入(千円)	9,283	2,667
運行経費(千円)	15,984	-
委託料・補助金(千円)	6,500	32,828

(*) 霞ヶ浦広域バスの補助金：バス事業者へ国庫補助＋3市補助

4.1.5. タクシー事業者

市内には美並タクシー及び千代田タクシーの営業所があり、JR 神立駅には神立ハイヤーの営業所がある。

上記 3 社の年間輸送量をみると、平成 21 年度を境に減少しているが、近年はほぼ横ばいで推移している。なお、平成 21 年以降はリーマンショックの影響によりタクシー事業が全体的に減少している。また、同年、タクシー適正化・活性化法（正式名称：特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法）が施行され、タクシーも公共交通として位置づけ、地域に必要な輸送を安全・安定運行するために車両数・運賃を適正化されるようになった。

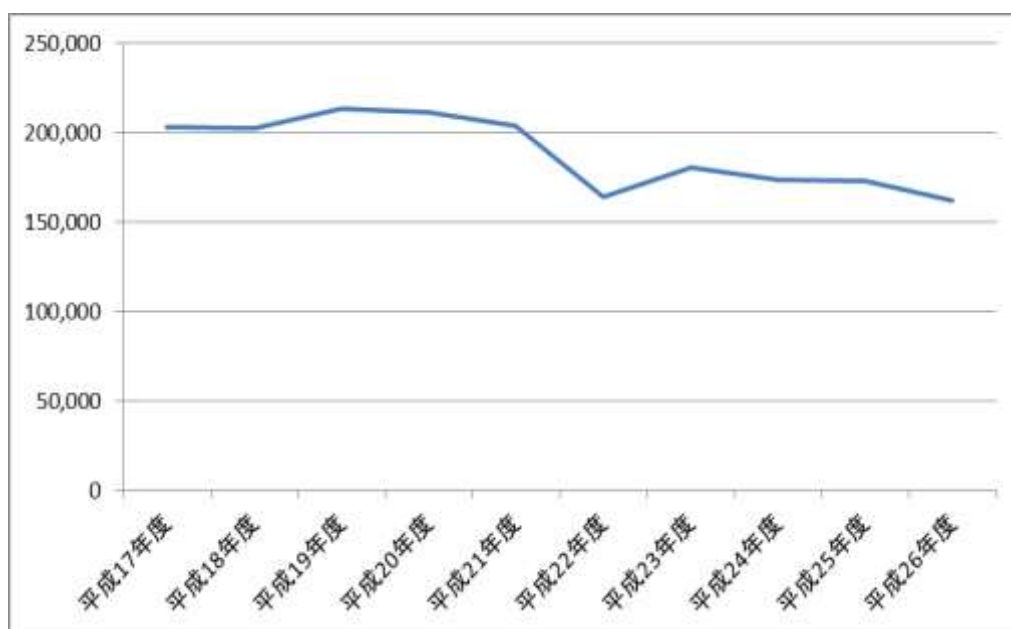


図 4-10 地域内の営業タクシー輸送量の推移

※地域内の営業タクシー 3 社の輸送量を概計したもの（市調べ）

4.1.6. スクールバス

学校統合による遠距離通学の生徒に対して、通学体制の整備を図るため、平成 26 年 4 月から霞ヶ浦中学校でスクールバスを運行している。さらに、平成 28 年度の霞ヶ浦地区の小学校統合に対応するためにスクールバスの導入を予定している。

4.1.7. 移動支援

高齢者や障がい者の移動支援のために、タクシーの利用に対する助成、車いす対応車両の貸し出し、自動車の改造費用や運転免許取得に対する助成等を実施している。

■要援護高齢者等福祉タクシー利用料金助成事業

要援護高齢者・重度の障がい者等に対し、医療機関等への通院通所または外出する際のタクシー料金の一部を助成する。ただし、自動車税の減免を受けている方は利用できない。

対象者	・ 要支援・要介護度 1～5 に判定された方 ・ 障がい者手帳 1・2 級の方 ・ 療育手帳 A 以上の方 ・ 精神障がい者保健福祉手帳 1・2 級の方 ・ 65 歳以上の単身者であり、自動車の運転ができない方で、非課税の方
-----	--

■福祉車両貸出事業（社会福祉協議会）

社会福祉協議会の会員の方で、自分で歩くことが困難な障がい児者及び高齢者や、市内の福祉関係団体、ボランティア関係団体で利用者の移動に協力する方に福祉車両を貸し出す。

■運転免許取得費用

身体に障がいを持つ方が、就労などのために自動車運転免許を取得する場合、指定自動車教習所で教習を受けるのに必要な費用の一部を補助する。

対象者	・ 身体障がい者手帳 1～4 級の方 ・ 運転適性試験に合格した方
補助額	・ 教習費用のうち 15 万円を限度額として、その 2/3 以内を補助

■自動車改造費用の助成

身体に障害を持つ人が、就労などで自ら自動車を所有し運転するために改造する必要がある場合、その費用の一部を補助する。

対象者	・ 上肢、下肢または体幹機能障がい者で、身体障がい者程度等級表の 1 級～2 級の方 ・ 当該年度から起算して過去 5 年間のうちに、当該補助を受けていない方。ただし、所得制限あり。
補助額	・ 10 万円以内

■有料道路の割引制度

有料道路の利用の際に障がい者手帳を提示することにより、料金が半額に割引される。ただし、事前に市福祉事務所への申請が必要となる。

対象者	・ 障がい者本人が運転される場合…身体障がい者手帳の交付を受けている方 ・ 障がい者本人が同乗し、介護者が運転される場合…手帳に「第一種」と記載がある方
-----	--

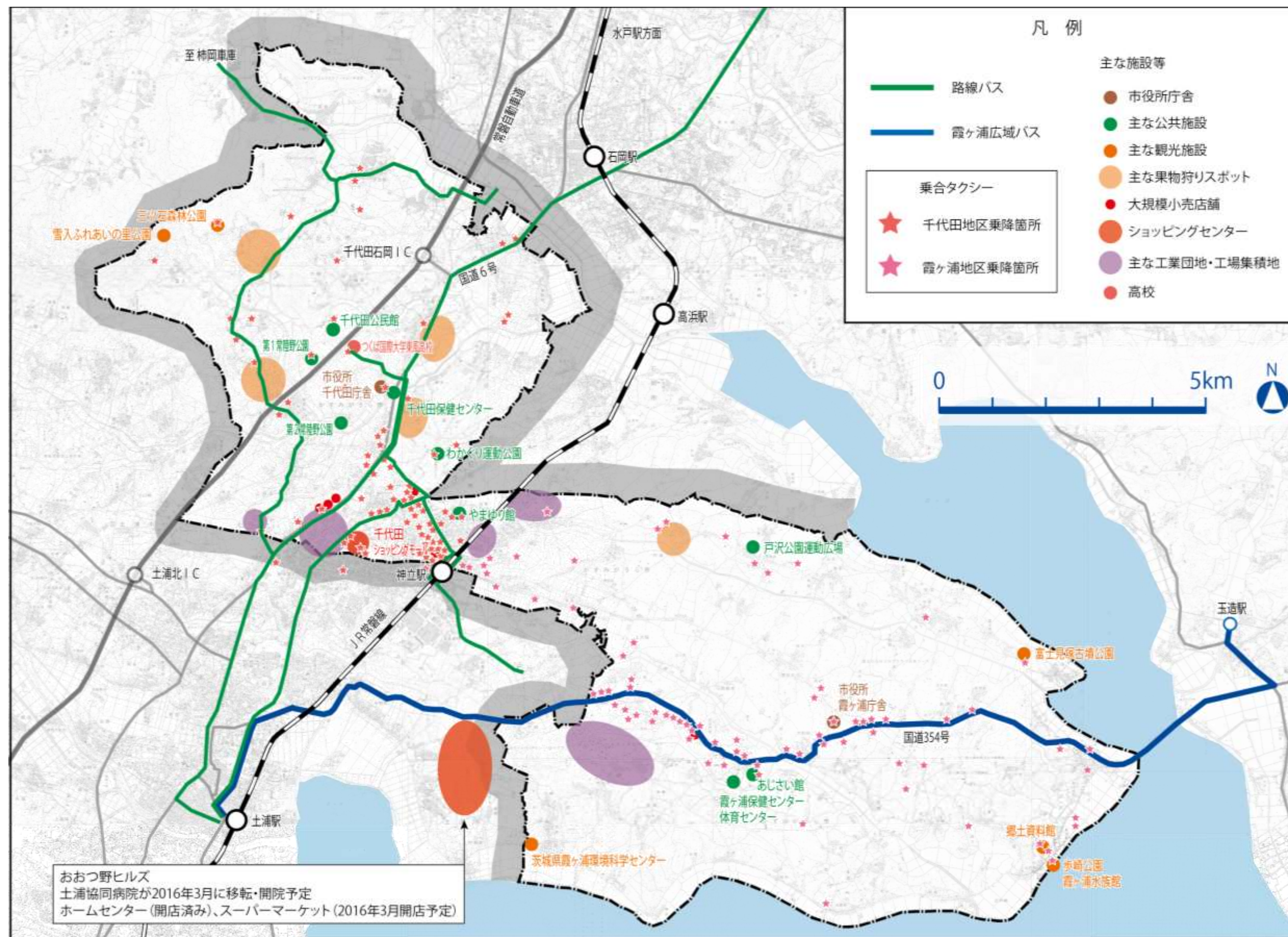


図 4-11 本市の公共交通および主な施設等の位置

4.2. 利用者ニーズ

4.2.1. 利用者ニーズ調査の概要

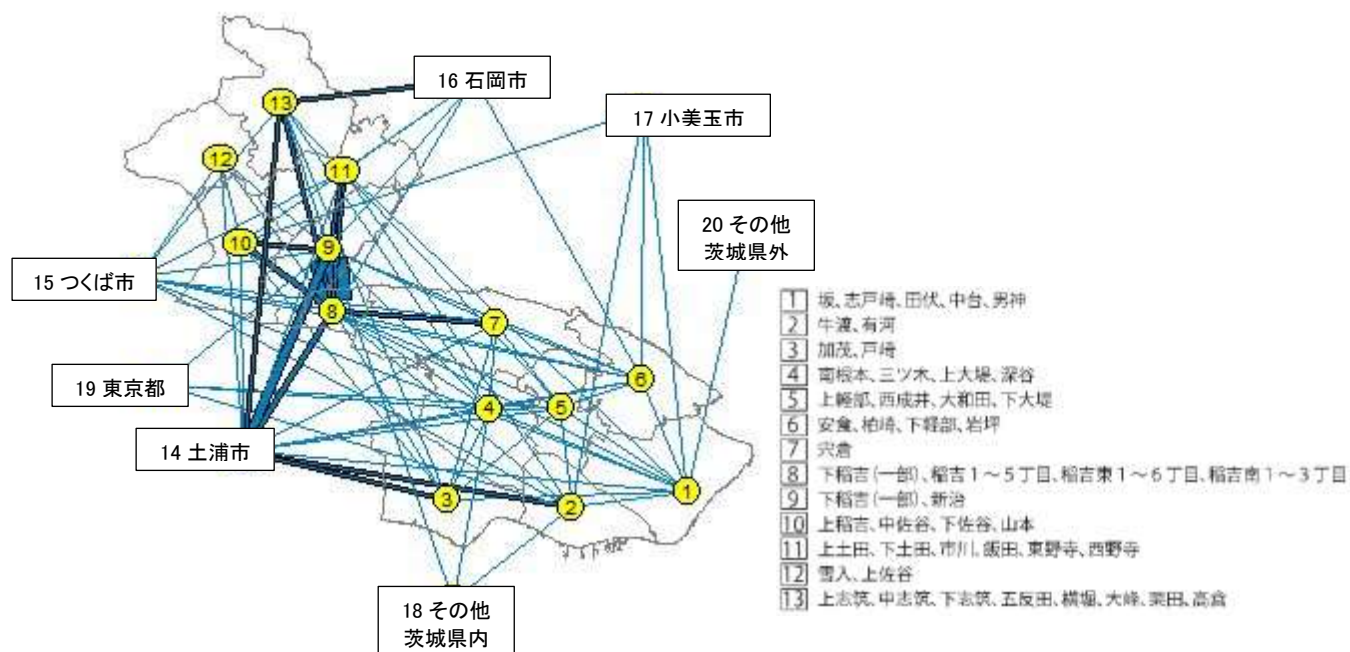
公共交通以外の移動も含めた普段の移動実態、公共交通をはじめとする移動に対する意識、新規サービスが導入された場合の利用条件や利用意向を把握するため、市民・公共交通利用者・観光客・事業所従業員を対象にアンケート調査を実施した。

表 4-5 利用者ニーズ調査の概要

対象	目的	方法	回収数
1. 市民	市民の日常の移動特性、公共交通の利用条件等の把握	アンケート（郵送配布、郵送回収）	配布数：3000 世帯 （1 世帯当り 2 票配布） 回収数：603(1115 票) 回収率：20.1%（37.2%）
2. 利用者	公共交通の利用状況、利用者の特性、利用条件等の把握	アンケート 鉄道：JR 神立駅で調査員が配布、郵送回収 バス：車内で一定期間配布、郵送回収 デマンド型乗合タクシー：車内で一定期間配布、郵送回収	鉄道利用者：73 人 バス利用者：39 人 デマンド型乗合タクシー利用者：41 人
3. 観光客	利用交通手段、公共交通の利用条件の把握	ヒアリング（調査員が聞き取り）	観光イベント 2 箇所、観光施設 2 箇所 計 399 人
4. 事業所	通勤交通の実態把握	アンケート（事業所の窓口に一括して郵送配布、郵送回収）	2 事業所、265 名

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 箇所に集中している。



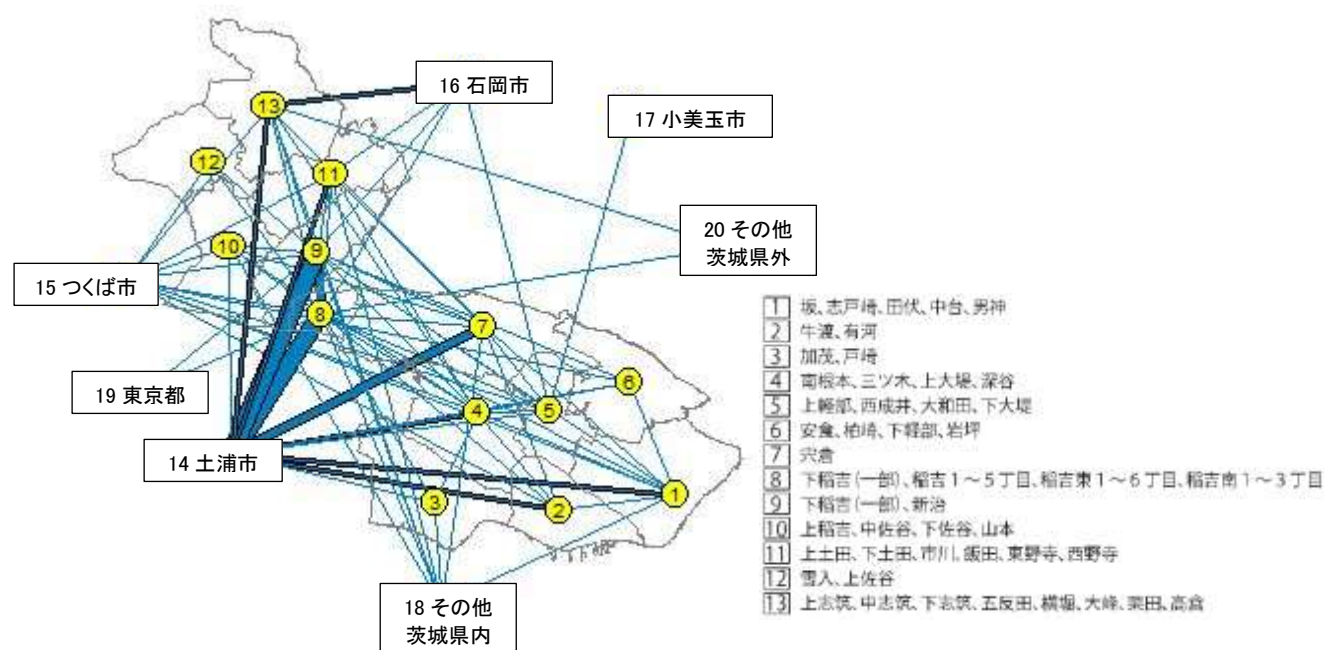
単位：票

	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

図 4-13 買い物の移動状況

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 割を占めている。主に、土浦協同病院と神立病院と想定でき、両病院への二つの高さがうかがえる。



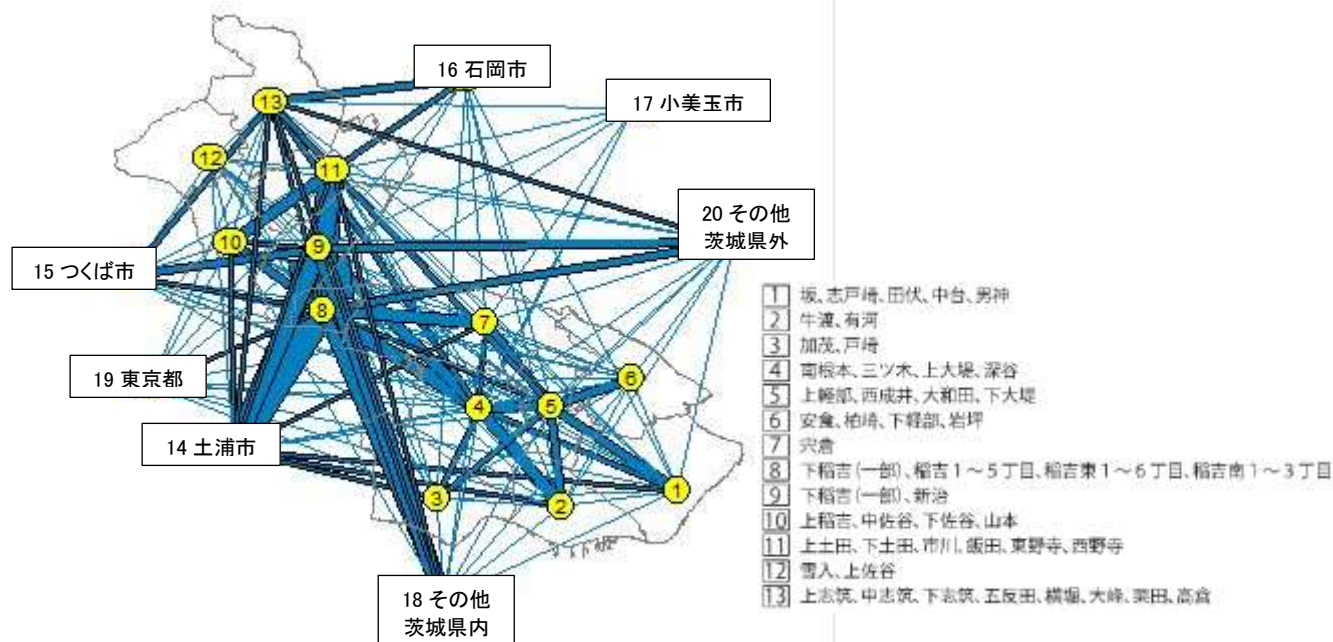
単位：票

	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

図 4-14 通院の移動状況

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。



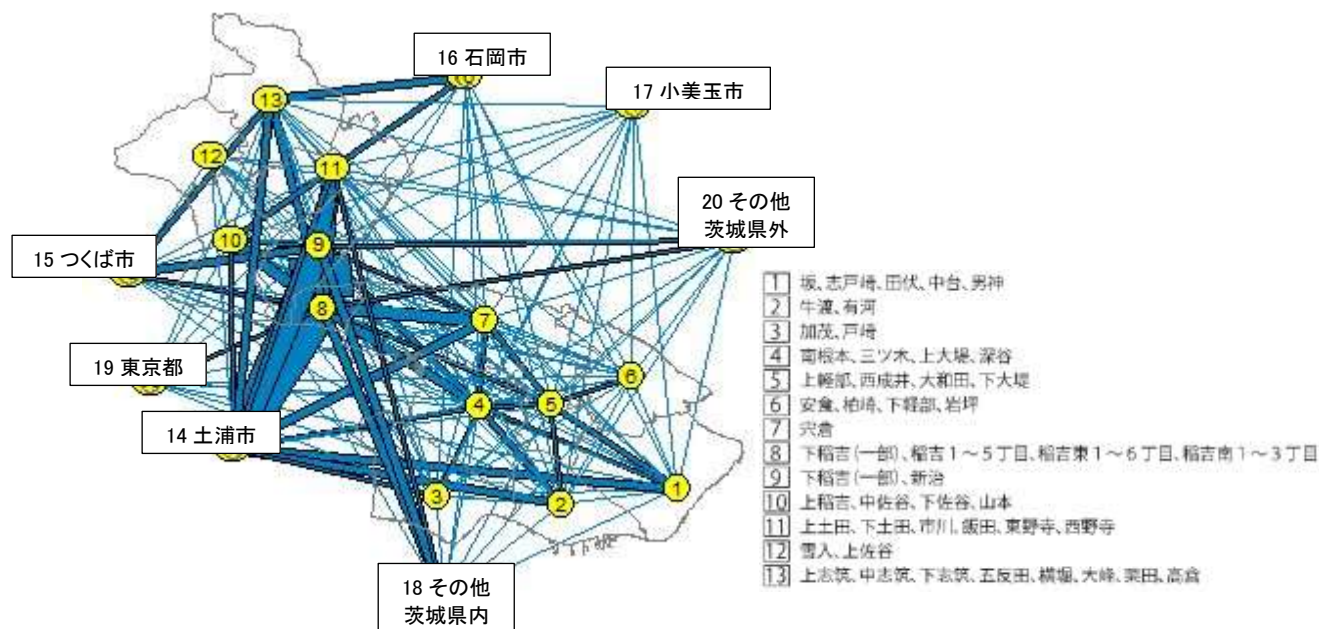
単位：票

	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

図 4-15 その他の移動状況

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	

図 4-16 全目的の移動状況

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。

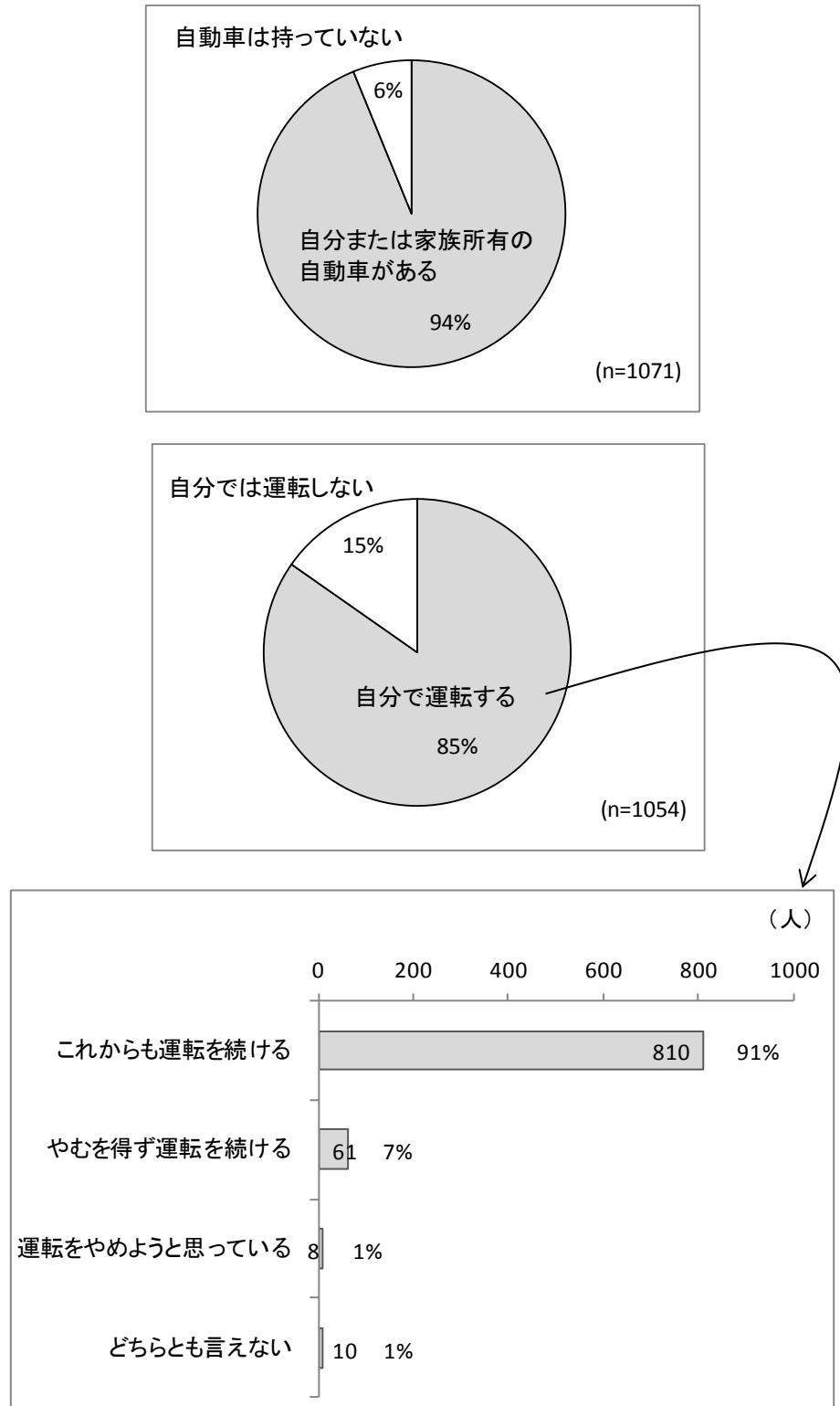
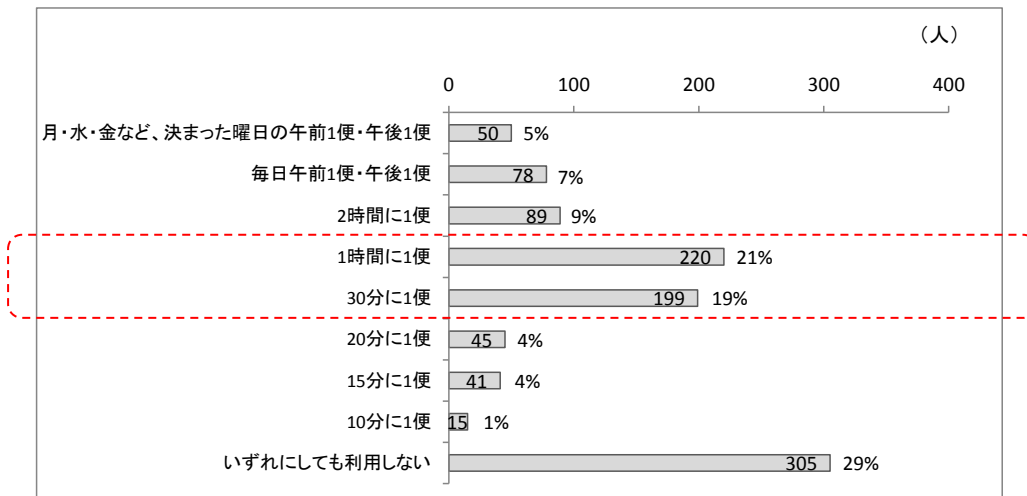


図 4-17 自動車の運転状況

3) バスの利用条件

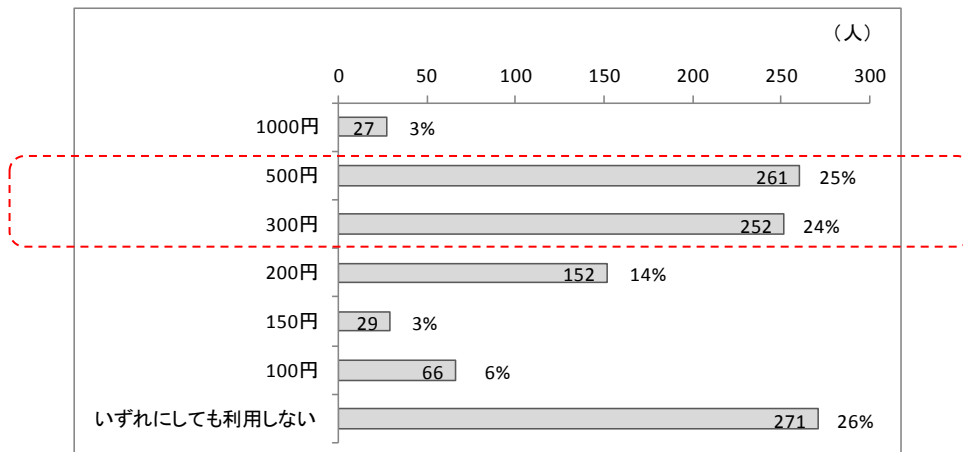
① 最低限必要な運行間隔

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

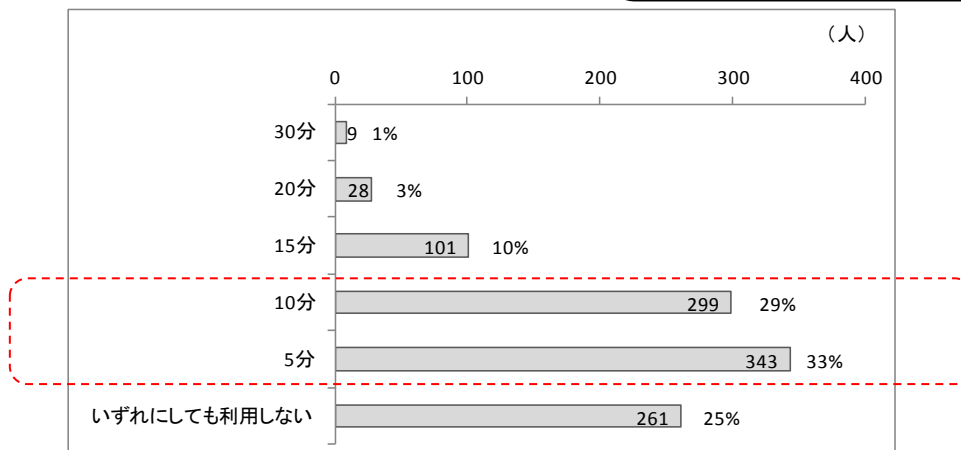
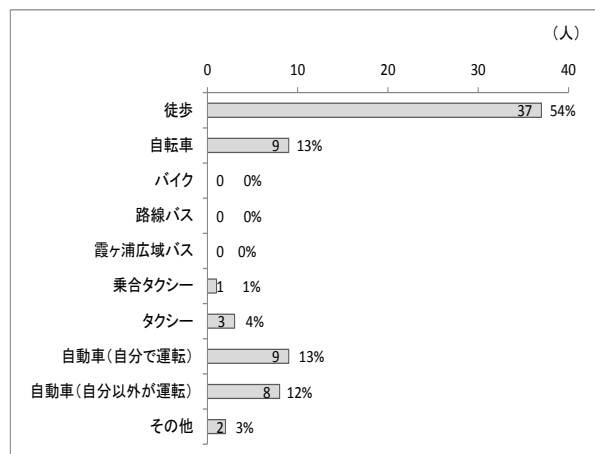


図 4-18 バスの利用条件

(2) 公共交通の利用状況

1) 鉄道の利用状況

① JR 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 割である。

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 割である。

鉄道利用者の年代は、60 歳以上が約 4 割である。

鉄道利用者の居住地は、かすみがうら市内が約 4 割である。

図 4-19 JR 神立駅までの交通手段

② 鉄道の利用目的と利用頻度

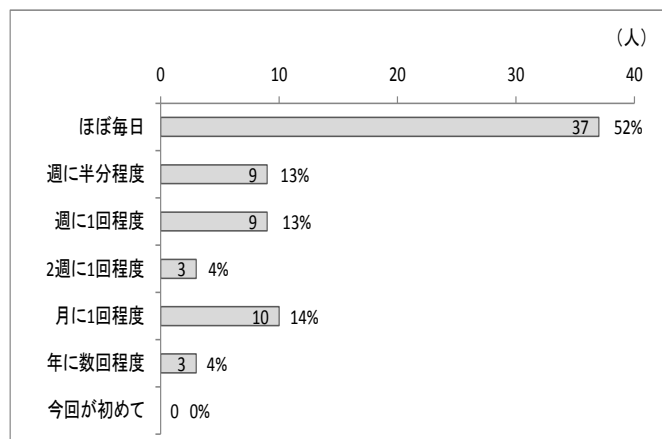
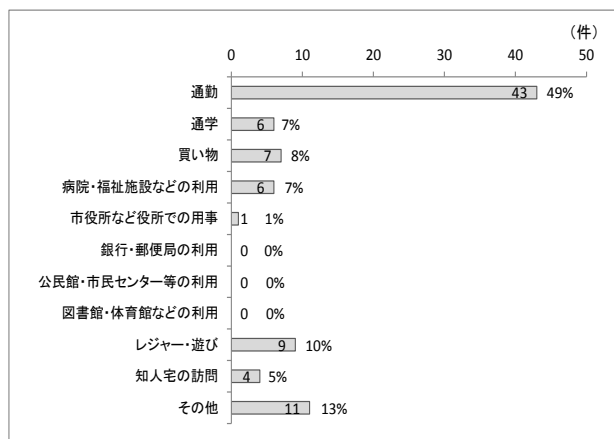


図 4-20 鉄道の利用目的と利用頻度

③ 鉄道利用者の年齢と居住地

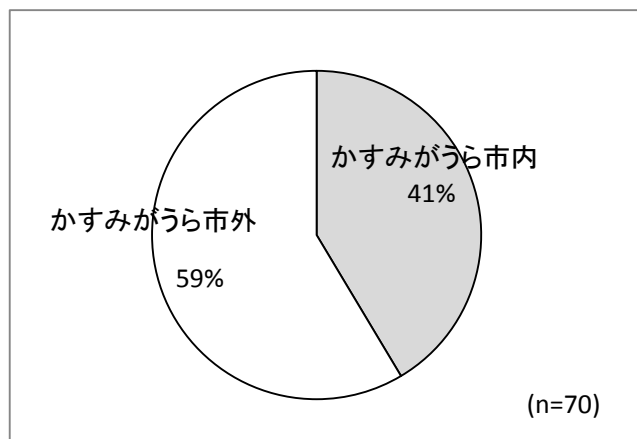
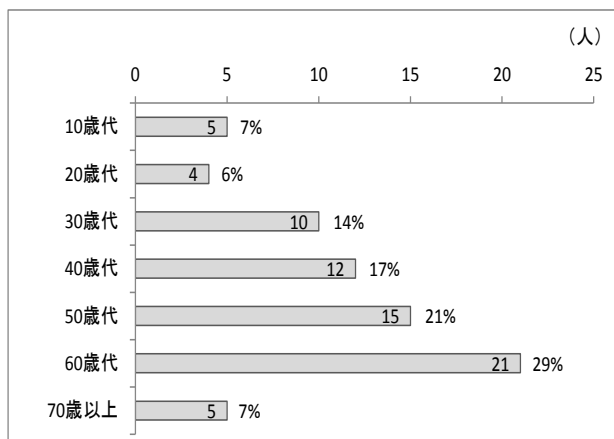


図 4-21 鉄道利用者の年齢と居住地

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

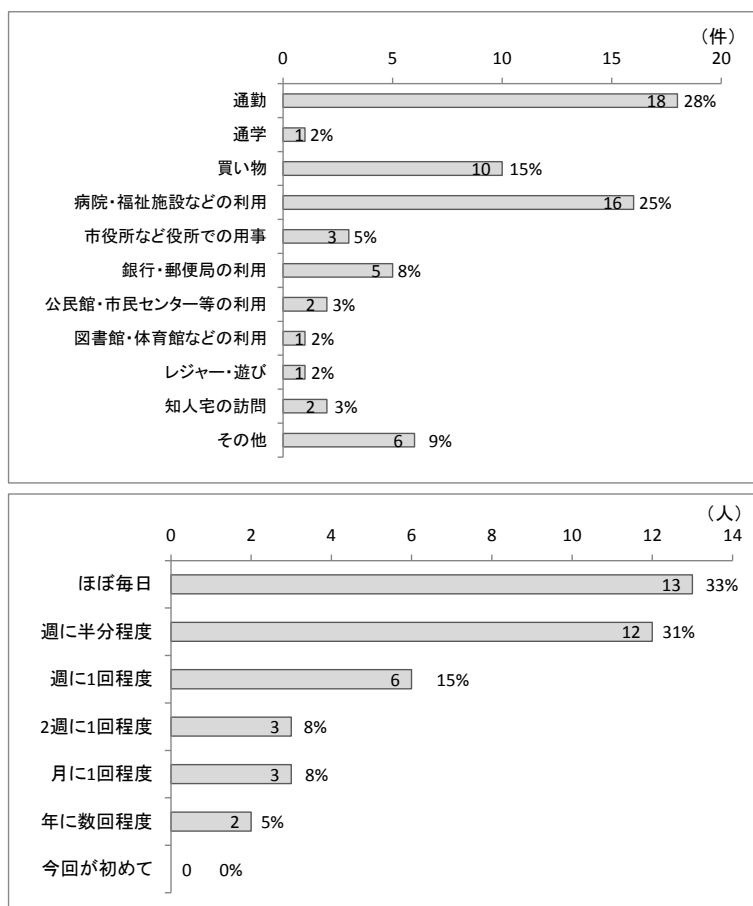


図 4-22 バスの利用目的と利用頻度

② バス利用者の年齢と居住地

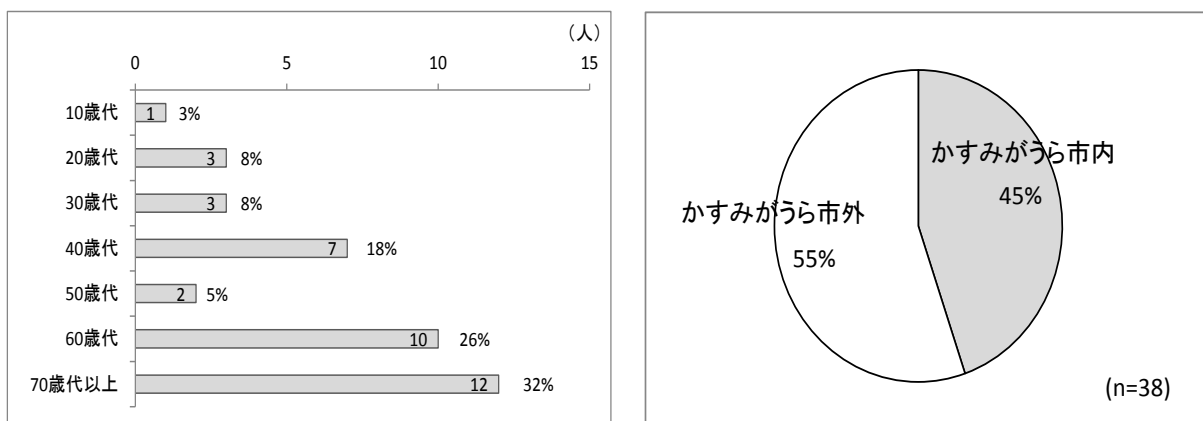


図 4-23 バス利用者の年齢と居住地

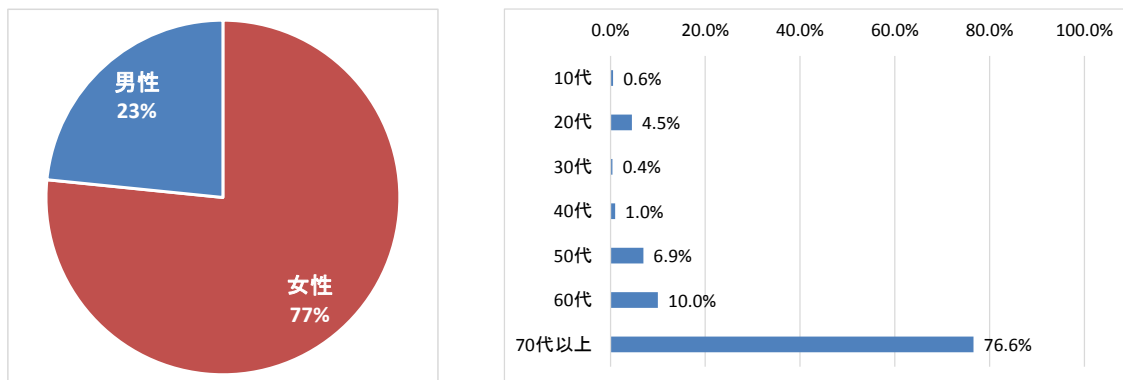
3) デマンド型乗合タクシーの利用状況

- デマンド型乗合タクシーの1日平均利用者数は約40人で、ほとんど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」「JR 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」という状況によりデマンド型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「JR 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 デマンド型乗合タクシー利用者の性別と年代（実績値）



③ デマンド型乗合タクシーの利用時間帯（実績値）

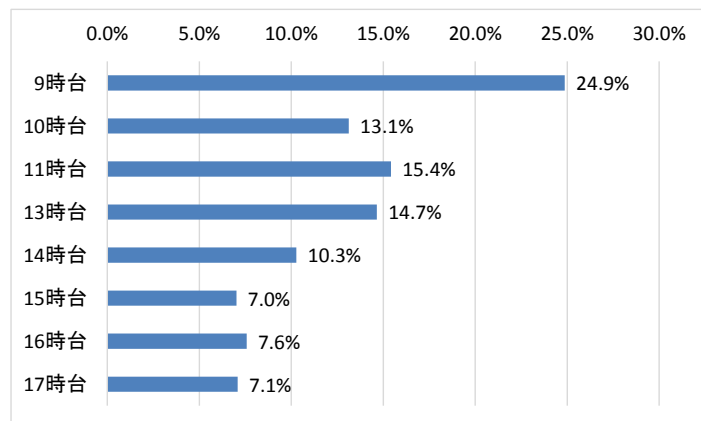
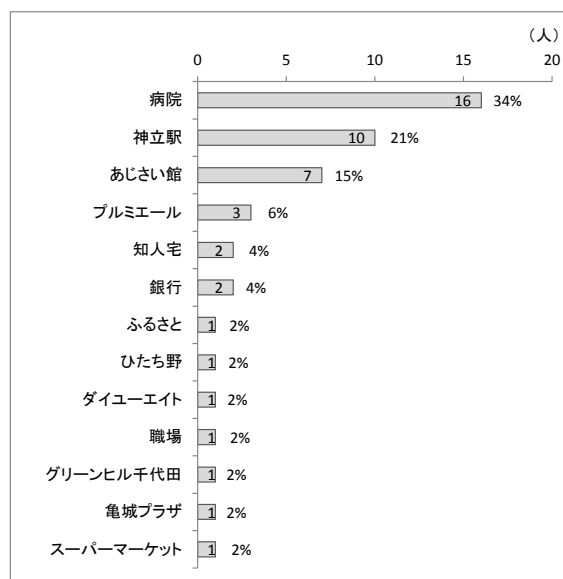
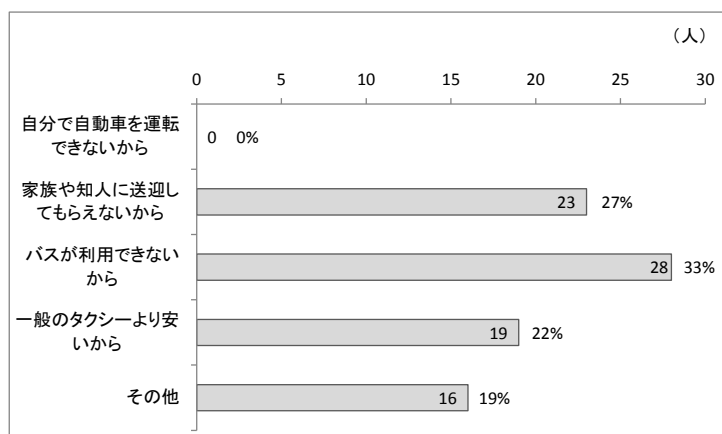


図 4-24 デマンド型乗合タクシーの利用状況（利用時間帯等）

④ デマンド型乗合タクシー利用の最終目的地（アンケート結果）



⑤ デマンド型乗合タクシーを利用する理由（アンケート結果）



⑥ デマンド型乗合タクシーの満足度（アンケート結果）

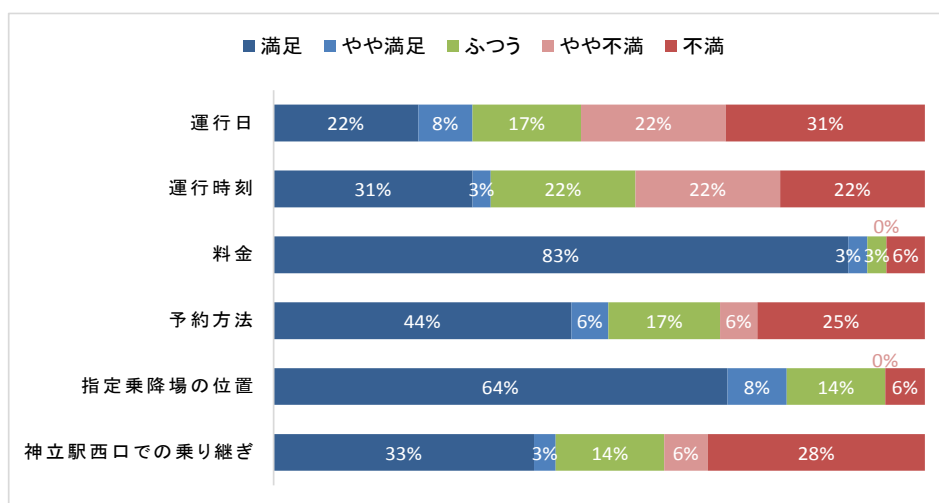


図 4-25 デマンド型乗合タクシーの利用状況（満足度等）

（３）観光客の移動の状況

市内の観光施設及び観光イベントでの来訪者を対象に、アンケート調査を実施した。主な調査結果は以下のとおりである。

- ・ 来訪手段は、自動車が約 8 割を占めており、公共交通利用はわずか 5%である。
- ・ アンケート回答者の住所は、市内が 35%、市外が 65%となっており、市外からの来訪が多い。
- ・ 本市への来訪回数は、「2 回以上」が 8 割を占めている。「5 回以上」は 6 割強と多く、リピーターがかなり多いことが特徴的である。
- ・ 市内で立ち寄った場所数は「1 箇所」が 83%であり、複数箇所を回遊する傾向が少ない。
- ・ 主な来訪時刻は、本市への到着時刻は朝 10 時台から 12 時台、出発時刻は、12 時台から 17 時台まで分散している。
- ・ 本市での滞在時間は、「1 時間未満」が 32%で最も多く、「2 時間以内」が全体の 7 割を占めるなど、比較的短時間での滞在となっている。
- ・ バス利用の条件をみると、「いずれにしても利用しない」人の割合は約 5 割であり、サービス水準によってはバスを利用してもらえらる可能性がありそうである。

（４）通勤交通の状況

市内の工業団地・工場集積地に立地する事業所の従業員を対象にアンケート調査を実施した。

主な調査結果は以下のとおりである。

- ・ 通勤時の交通手段は、自動車（自分で運転または送迎）が約 8 割を占めており、公共交通利用はわずか 3%である。
- ・ アンケート回答者の住所は、市内が 25%、市外が 75%となっており、市外からの通勤が多い。市外の内訳は、土浦市が 35%で最も多く、次いで、石岡市 18%、つくば市 13%の順となっている。
- ・ 主な出退勤時間は、出勤時間のピークは朝 7 時台、退勤時間のピークは 17 時台であり、現在運行している路線バスが利用できない時間帯ではない。
- ・ それでも、市民アンケートや公共交通利用者アンケートと同様に、バス利用の条件をみると、「いずれにしても利用しない」人の割合が約 5 割を占め、他のアンケート結果のほぼ 2 倍となっており、通勤や業務でバスを利用してもらうことは厳しいことがうかがえる。

(5) 公共交通の必要性が高い主体について

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る。

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。

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る。

＜公共交通の必要性が高い主体の年齢階層＞

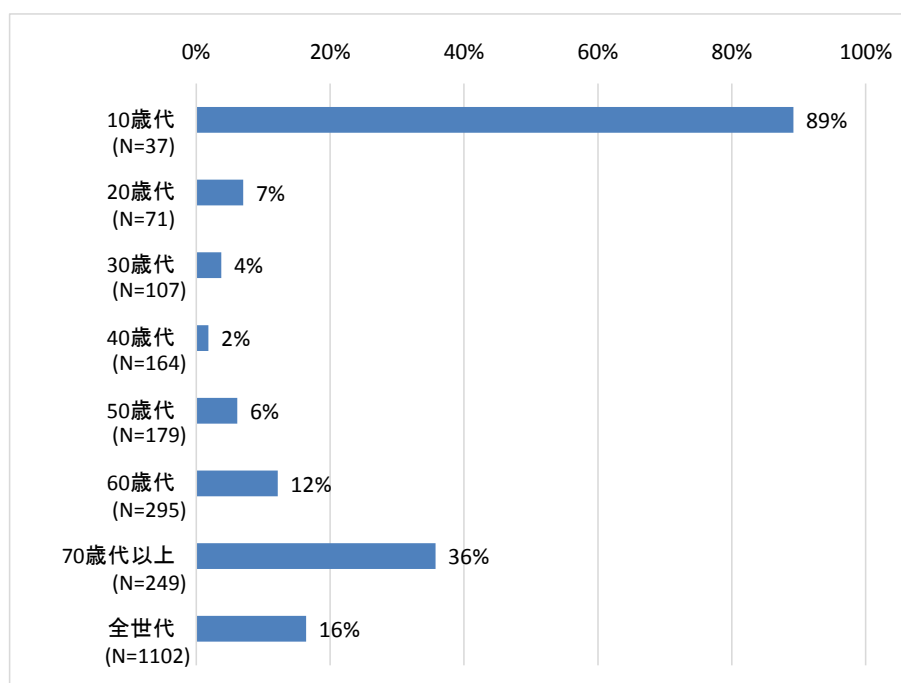


図 4-26 公共交通の必要性が高い主体の年齢階層

＜公共交通の必要性が高い主体の性別＞

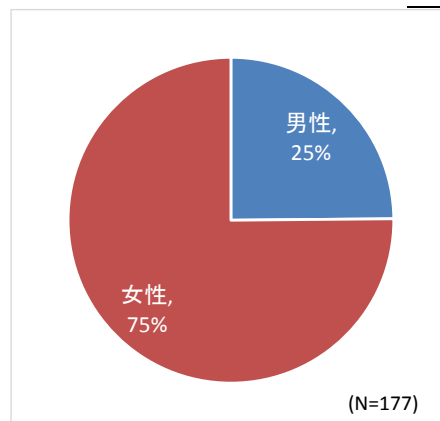


図 4-27 公共交通の必要性が高い主体の性別

＜公共交通の必要性が高い主体の職業＞

公共交通の必要性が高い主体は、全体と比較すると、学生や無職、家事専業が多い。

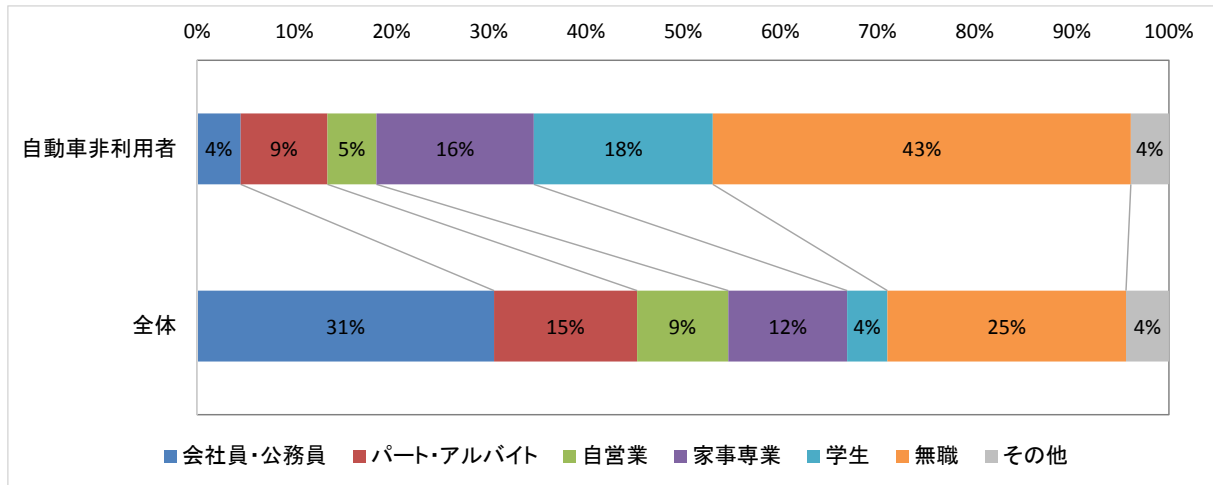


図 4-28 公共交通の必要性が高い主体の職業

＜公共交通の必要性が高い主体の交通手段＞

公共交通の必要性が高い主体は、自分以外の運転する自動車、すなわち送迎による移動が多い。

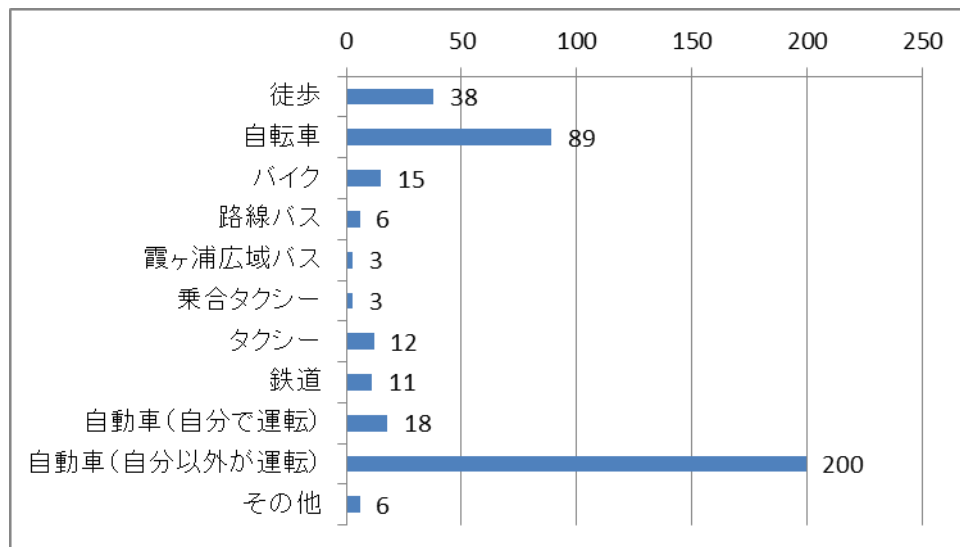


図 4-29 公共交通の必要性が高い主体の交通手段

<公共交通の必要性が高い主体の居住地>

公共交通の必要性が高い主体は、下稲吉や穴倉に居住する人が多い。

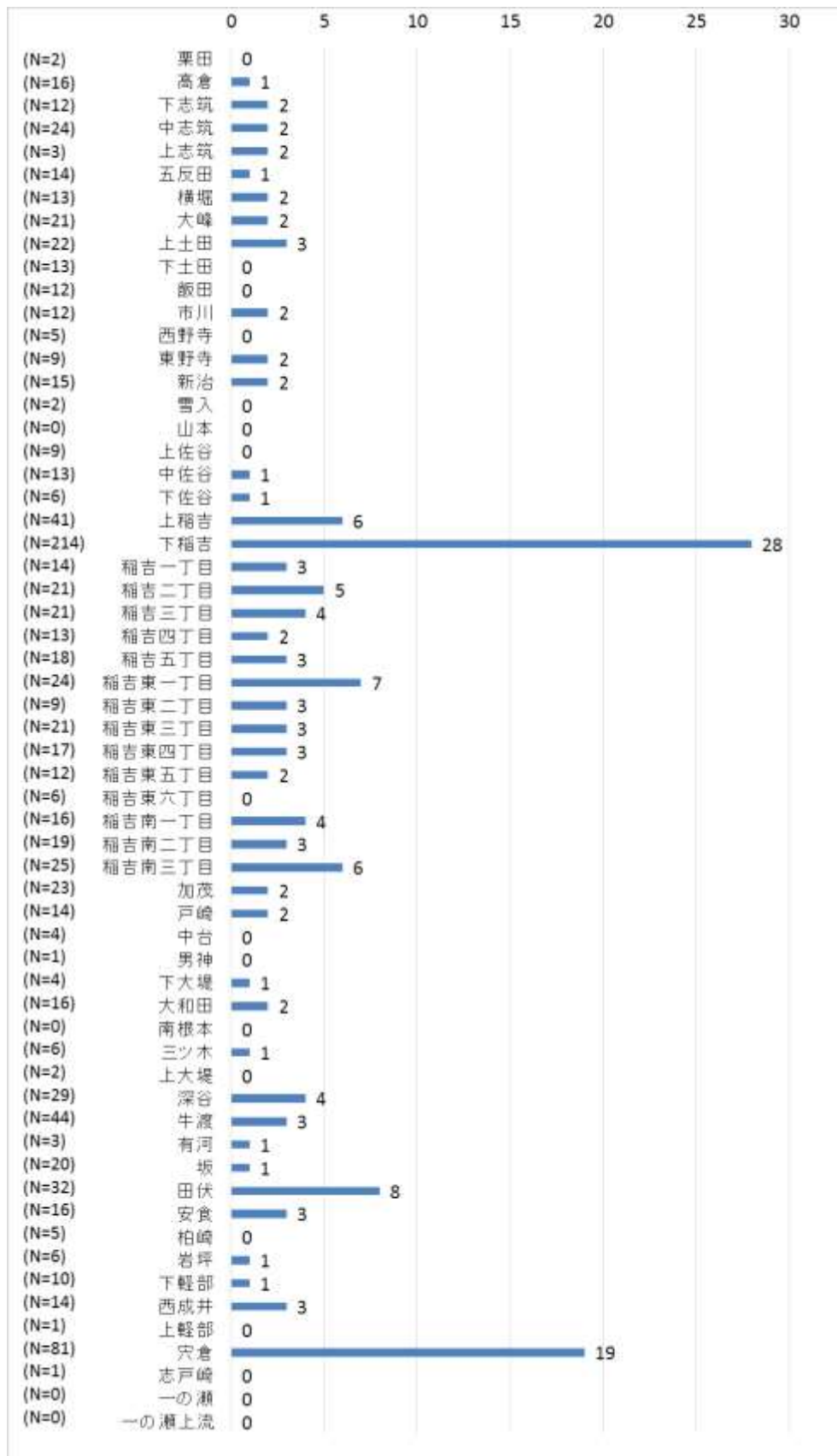


図 4-30 公共交通の必要性が高い主体の居住地

＜公共交通の必要性が高い主体の移動時間帯＞

現在運行しているデマンド型乗合タクシーの利用時間帯をみると、朝 9 時台が最も多く、1 日 8 便あるうち、午前中の 3 便で利用者数の 53%を占めている。

公共交通の必要性が高い主体として 70 歳以上の高齢者が含まれており、こうした層は午前中のできるだけ早い時間帯で移動している。

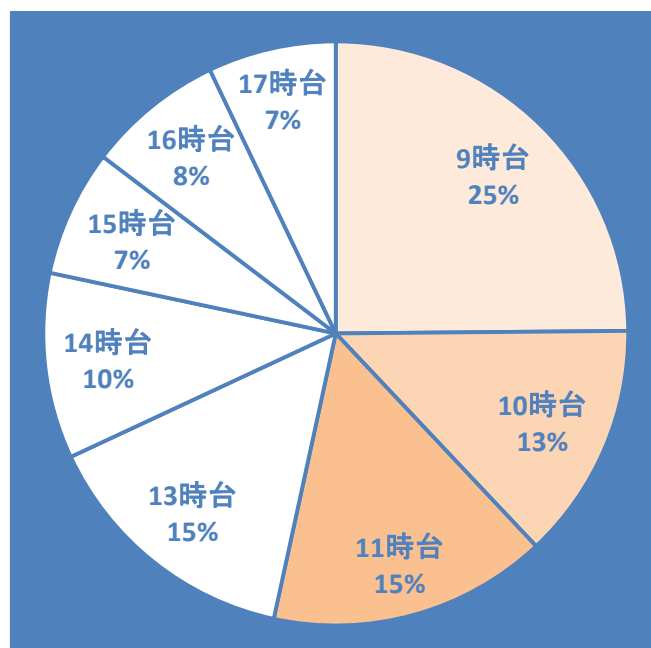


図 4-31 公共交通の必要性が高い主体の移動時間帯

4.3. 公共交通の現状及び問題

これまでに整理した「都市構造」「社会状況」「公共交通の現状」などを踏まえ、本市の公共交通の現状及び問題を以下のとおり整理する。

●都市構造

JR 常磐線の北西部に千代田地区、南東部に霞ヶ浦地区が位置し、霞ヶ浦地区は半島型の特性を持つなど、公共交通施策において連携が取り難い都市構造となっている。

●社会状況

将来的な人口減少、核家族化の進行が予測され、特に、高齢者の単独または夫婦のみの世帯が増加傾向にある（平成 12 年から 10 年間で約 2 倍に増加）。

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。

市域全体で人口減少の傾向にあるなか、JR 神立駅周辺の中心市街地は大きく増加しており、集中化が進んでいる。

千代田地区の人口は増加傾向にあるのに対し、霞ヶ浦地区は減少傾向にあり、両地区の人口及び人口密度の差が開いている。

●公共交通の現状

鉄道は、通勤・通学のための長距離移動の交通手段として利用されているが、利用者は減少傾向にある。

JR 神立駅の周辺では土地区画整理事業が進められており、これに併せ駅の橋上化や駅前広場の整備が計画されている。

路線バスは、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。運行本数が少ない状況ではあるが、近年は利用者数が増加傾向にある。

霞ヶ浦広域バスの利用者は近年増加傾向にある。

おおつ野に土浦協同病院が移転する。

デマンド型乗合タクシーは、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。

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、JR 神立駅、あじさい館が多い。市が負担する委託料は近年減少しているものの、依然として高い負担となっている。一方で、広いエリアを運行しているため、利用しづらくなっている。

●自動車利用の状況

現在、市民の自動車保有率は 94%と高い。

自分で運転する人の約 9 割は今後も運転するとしているが、「今後は運転を控えよう」と思っている人が 1 割程度いる。

●市民の移動ニーズ

JR 神立駅を拠点とする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。

5. 公共交通の役割と課題整理

5.1. 本市における公共交通の役割

徒歩や自転車、自動車と相互に補完しながら、本市の“まちづくり”に貢献する『誰もが安心して移動できるための社会基盤』

公共交通について、市の上位計画では以下のとおり位置づけられている。

（総合計画）

本市のまちづくりは、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うとともに、千代田地区と霞ヶ浦地区のそれぞれの良さを生かしたバランスのあるまちづくりを重視している。

公共交通は、交通利便性や地域資源を生かした「活力」ある元気なまちをめざして、市内各所を結ぶ交通ネットワークによる一体的な都市構造の構築に貢献するものと位置づけられている。

（都市マスタープラン）

自動車交通を補完する公共交通サービスの充実により、高齢化や環境にも配慮した、使いやすい公共交通網を形成するため、鉄道や路線バスの維持・利用促進、さらに既存の公共交通と連携する新しい交通システムの構築を掲げている。

（地域福祉計画）

福祉の視点では、住みやすく安全な福祉のまちづくりを目指し、誰もが自由に行動できるよう移動条件等の整備を推進していくこととしている。それを実現するための施策として、民間バス路線の安定した運行の確保、デマンド型乗合タクシーの運行、福祉タクシーの利用に対する助成等が位置付けられている。

（まち・ひと・しごと創生総合戦略）

J R 神立駅を中心に公共交通の利便性を高め、駅周辺と集落地域のアクセス強化に取り組むほか、公共交通の利用促進と併せ、子育て世帯への負担軽減を図り、自家用車に依存せずに日常生活を過ごせるよう、公共交通サービスの充実を目指す。

本市における公共交通の役割は、徒歩や自転車、自動車と相互に補完しながら、本市の“まちづくり”に貢献する『誰もが安心して移動できるための社会基盤』として位置づける。

5.2. 公共交通の課題整理

公共交通の現状及び問題を踏まえ、本市の公共交通の課題を以下のとおり整理する。

現状・問題	課題
●都市構造 JR 常磐線の北西部に千代田地区、南東部に霞ヶ浦地区が位置し、霞ヶ浦地区は半島型の特性を持つなど、公共交通施策において連携が取り難い都市構造となっている。	交通結節拠点への移動手段の確保と、複数モードの乗り継ぎ利便性向上による市内交通ネットワークの強化
●社会状況 将来的な人口減少、核家族化の進行が予測され、特に、高齢者の単独または夫婦のみの世帯が増加傾向にある（平成 12 年から 10 年間で約 2 倍に増加）。 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。	公共交通の必要性が高い主体への移動手段の確保
市域全体で人口減少の傾向にあるなか、JR 神立駅周辺の中心市街地は大きく増加しており、集中化が進んでいる。	中心市街地および郊外の地域特性を踏まえた公共交通ネットワークの確立
千代田地区の人口は増加傾向にあるのに対し、霞ヶ浦地区は減少傾向にあり、両地区の人口及び人口密度の差が開いている。	
●公共交通の現状 鉄道 は、通勤・通学のための長距離移動の交通手段として利用されているが、利用者は減少傾向にある。 JR 神立駅の周辺では土地区画整理事業が進められており、これに併せ駅の橋上化や駅前広場の整備が計画されている。	JR 神立駅へのアクセス向上
路線バス は、バス利用者へのアンケート結果では、60 歳以上の利用者が多く、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。運行本数が少ない状況ではあるが、近年は利用者数が増加傾向にある。	路線バスの維持
霞ヶ浦広域バス の利用者は近年増加傾向にある。 おおつ野に土浦協同病院が移転する。	霞ヶ浦広域バスの利便性向上による、市民の移動ニーズや、本市周辺まちづくりへの対応
デマンド型乗合タクシー 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。 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、JR 神立駅、あじさい館が多い。市が負担する委託料は近年減少しているものの、依然として高い負担となっている。一方で、広いエリアをカバーしているため、利用しづらくなっている。	デマンド型乗合タクシーの事業性及び利便性の向上
●自動車利用の状況 現在、市民の自動車保有率は 94%と高い。 自分で運転する人の約 9 割は今後も運転するとしているが、「今後は運転を控えよう」と思っている人が 1 割程度いる。	自家用車と公共交通の役割分担の明確化 公共交通の維持・確保に対する市民理解の醸成
●市民の移動ニーズ JR 神立駅を拠点とする中心市街地に市民の移動が発生・集中している。	JR 神立駅を中心とする中心市街地における移動手段の確保
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、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。	隣接市との広域連携に資する交通手段の確保 土浦市への移動手段の確保 土浦協同病院および神立病院への移動手段の確保

6. 基本方針及び計画目標

6.1. 基本的な方針

6.1.1. 本市が目指すべき将来像

本市の総合計画では、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、市内各所を結ぶ移動を確保するため、鉄道、バス、タクシー、さらには自家用車や自転車利用なども含めた新しい公共交通体系の構築に努めることが位置付けられている。

また、都市計画マスタープランでは、高齢化や環境にも配慮し、使いやすい公共交通網の形成を図ることとしており、JR 神立駅の橋上化、路線バスの利用促進・維持、効率的で利便性の高いコミュニティバス等の交通システムの構築が位置付けられている。

さらに、まち・ひと・しごと創生総合戦略では、4つの基本的目標の1つである「安心な暮らしを守り、地域と地域をつなぎ、定住を促進する」の実現に向け、社会移動の改善を図るため、「公共交通活性化プロジェクト」を戦略の重点プロジェクトとしている。

こうした上位関連計画における公共交通の位置づけのほか、市民の移動ニーズとして、JR 神立駅及びその周辺の市中心市街地、土浦協同病院及び神立病院への通院、土浦市街への通勤・通学や買い物への移動ニーズが高い状況にあることがわかっている。

このような本市が進むべきまちづくり、公共交通体系の方向性と、市民の移動ニーズを踏まえ、本市が目指すべき将来像として、以下の2つを掲げる。

- JR 神立駅周辺を中心とした拠点的土地利用の推進にあわせ、市内各所を結ぶ移動手段を確保した新しい公共交通体系の構築
- 市民の移動ニーズ、高齢化や環境に配慮した、効率的で利便性の高い交通システムの構築

6.1.2. 公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性

本市が目指すべき将来像を踏まえ、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性として、以下の基本方針を掲げ、施策を推進していくものとする。

「市内のどこからでも公共交通で移動できる公共交通網」と、「鉄道・バス・デマンド交通の役割分担を明確にし、運行経費の節減と運行効率化」、このふたつが両立する公共交通体系の構築

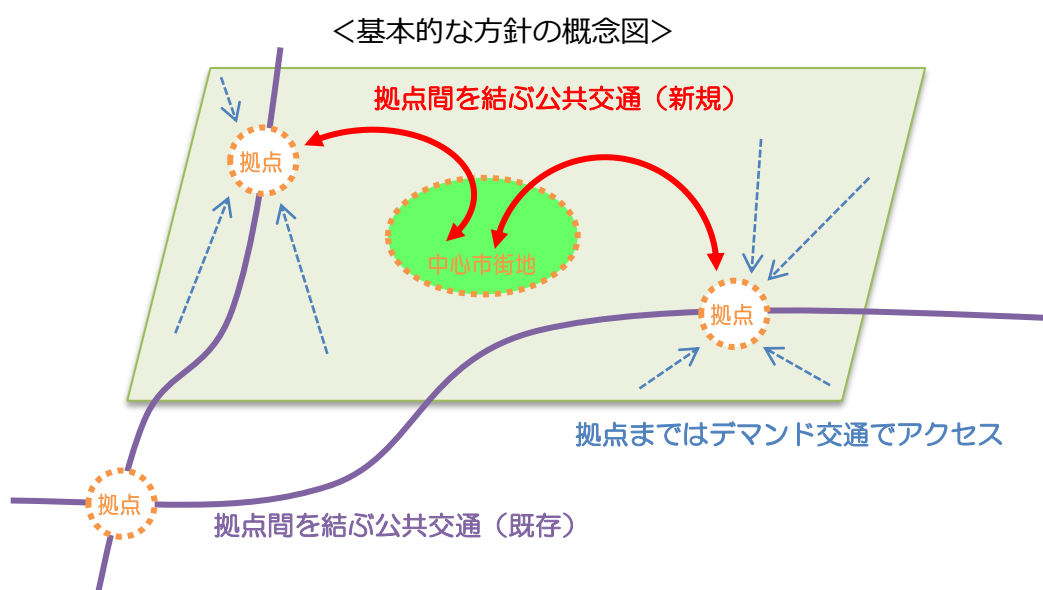


図 6-1 基本的な方針の概念図

6.2. 計画の目標

目標１：中心市街地へのアクセス向上

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と、それを支える交通体系について、その必要性を示している。神立駅周辺を中心とした拠点的土地利用の推進にあわせ、市内各所を結ぶ交通ネットワークを整備する。

目標２：郊外の移動手段の確保

北西部の筑波山系の丘陵地を持つ千代田地区、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区、各地域の持つ役割を大切にした「個性と連携」のまちを目指し、移動手段を備える交通施策を進める。

目標３：広域連携の推進

本市の周辺には、交通や商業の拠点であるＪＲ土浦駅、大規模な医療施設等が立地しており、そうした拠点は市民の移動ニーズが高い。こうしたニーズに対応するため、近隣市と協力のうえ、広域連携に資する交通体系を構築する。

目標４：多様な交通機関相互の連携・強化

本市では鉄道（ＪＲ常磐線）、路線バス、霞ヶ浦広域バス、デマンド型乗合タクシーが運行されており、さらに本計画では、中心市街地へのアクセス向上に資する路線も位置づけている。

こうした多様な公共交通機関を組合せ、利便性の高い公共交通体系を構築する。

目標５：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。

<各計画目標のイメージ>

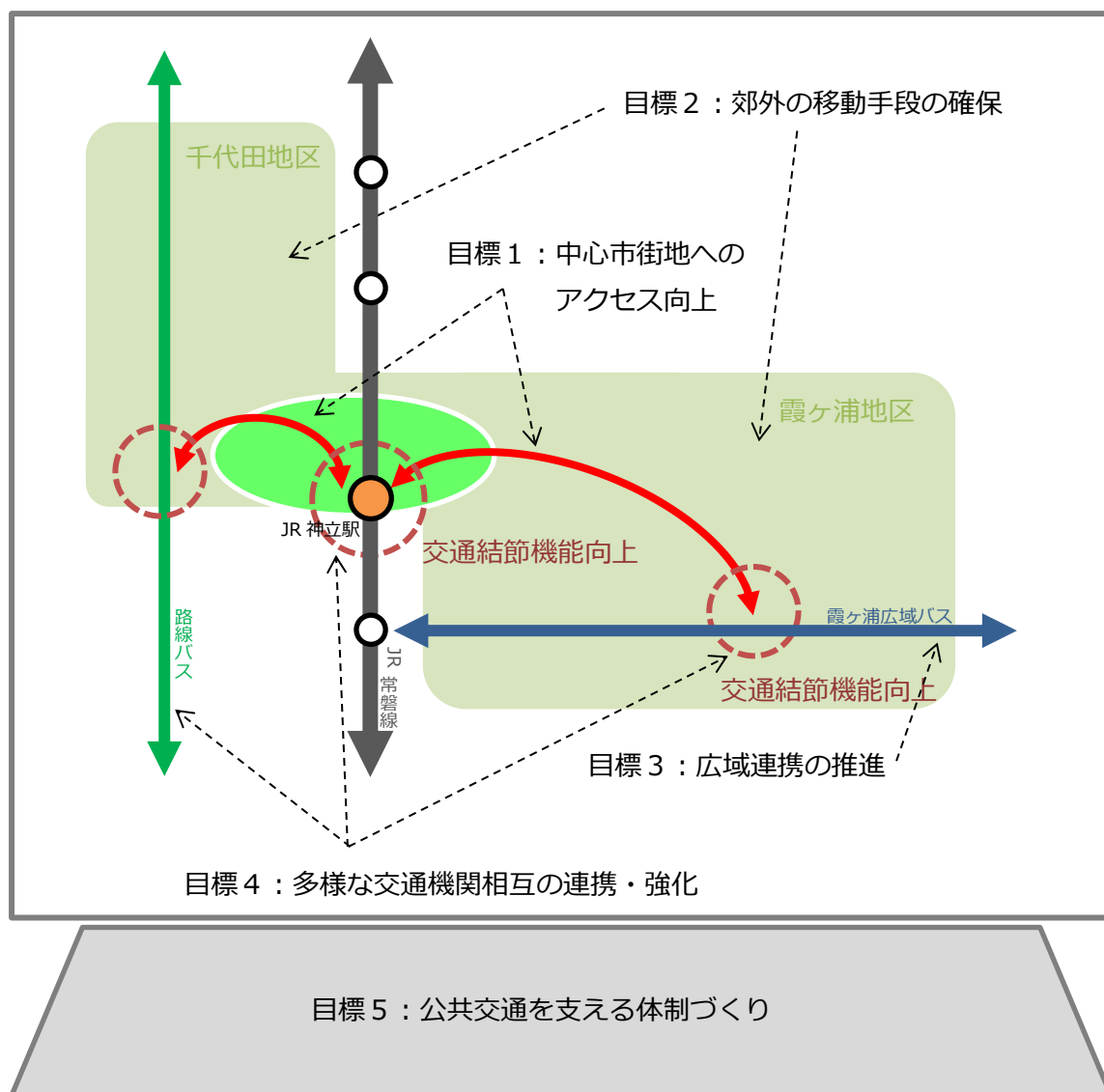


図 6-2 各計画目標のイメージ

本市の公共交通における現状及び問題と課題整理、本市が目指すべき将来像を見すえた基本的な方針を踏まえ、公共交通の計画目標を整理する。

基本的な方針：「市内のどこからでも公共交通で移動できる公共交通網」と「鉄道・バス・デマンド交通の役割分担を明確にし、運行経費の節減と運行効率化」、このふたつが両立する公共交通体系の構築



7. 目標達成のための施策

7.1. 施策体系の整理

目的達成のための施策について、目標ごとに具体的な取り組みを整理する。また、数値目標を設定することにより、達成度の基準を明確にする。

目標	数値目標	施策
目標 1 : 中心市街地へのアクセス向上	中心市街地へアクセスできる公共交通の新規導入 <u>1 路線以上</u>	① JR 神立駅アクセス路線の新設
		② JR 神立駅から土浦協同病院へのアクセス路線の推進
目標 2 : 郊外の移動手段の確保	郊外居住者の外出機会の向上 <u>再編前の水準を維持または増加</u>	③ デマンド型乗合タクシーの再編
目標 3 : 広域連携の推進	霞ヶ浦広域バスの利用者数 20%以上増加 (平成 26 年度実績比)	④ 霞ヶ浦広域バスの拡充
目標 4 : 多様な交通機関相互の連携・強化	既存公共交通と新規導入路線の結節点の形成 <u>2 箇所以上</u>	⑤ 交通結節機能向上と地域公共交通との連携
		⑥ 路線バスの維持・拡充
		⑦ 福祉タクシー助成制度の充実
		⑧ バリアフリー化の推進
目標 5 : 公共交通を支える体制づくり	モビリティ・マネジメントの実施 <u>計画期間内に 2 回以上実施</u>	⑨ モビリティ・マネジメントの継続的实施
		⑩ 情報提供の充実

7.2. 施策の内容

施策①

JR 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。

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地区の中心部とＪＲ神立駅を結ぶ新たな交通について検討する。

実施主体

かすみがうら市

実施時期

平成 29 年度

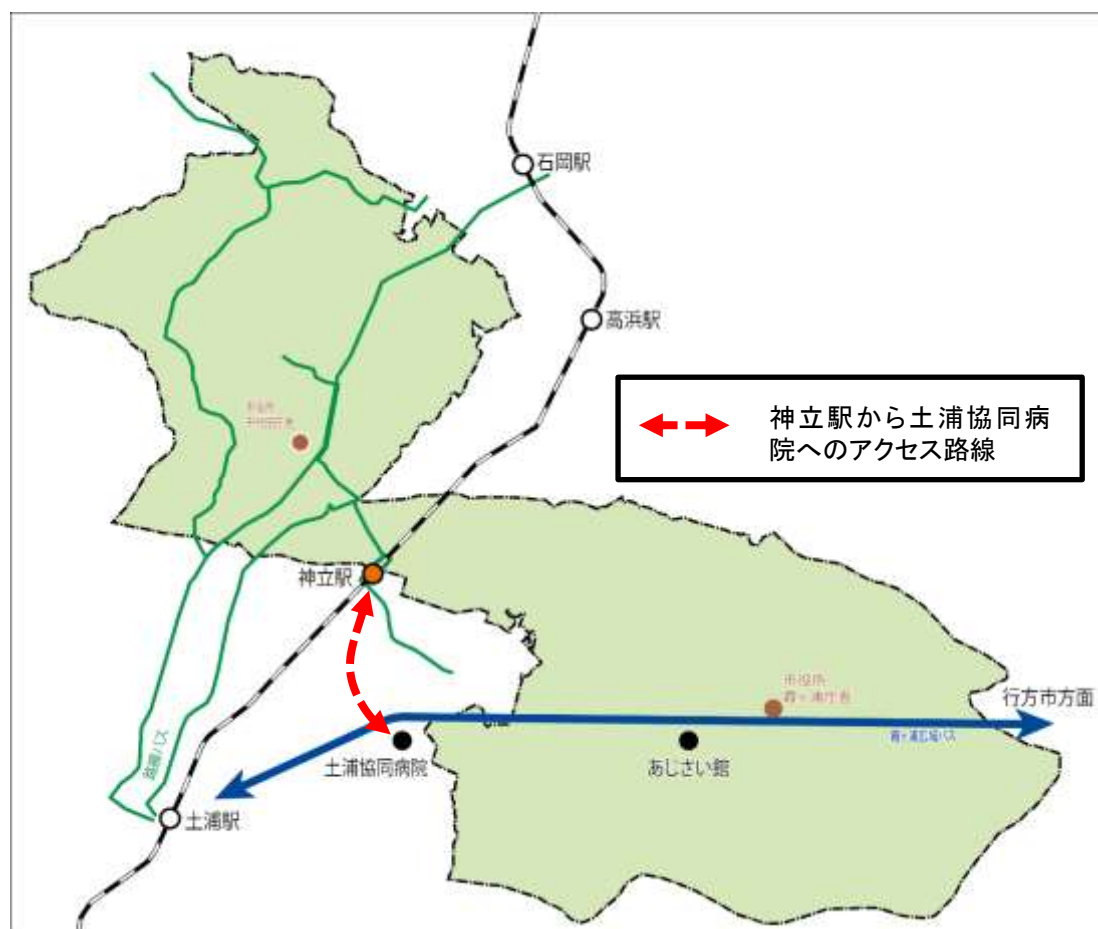
<JR 神立駅アクセス路線のルート案>



施策②**JR 神立駅から土浦協同病院へのアクセス路線の促進**

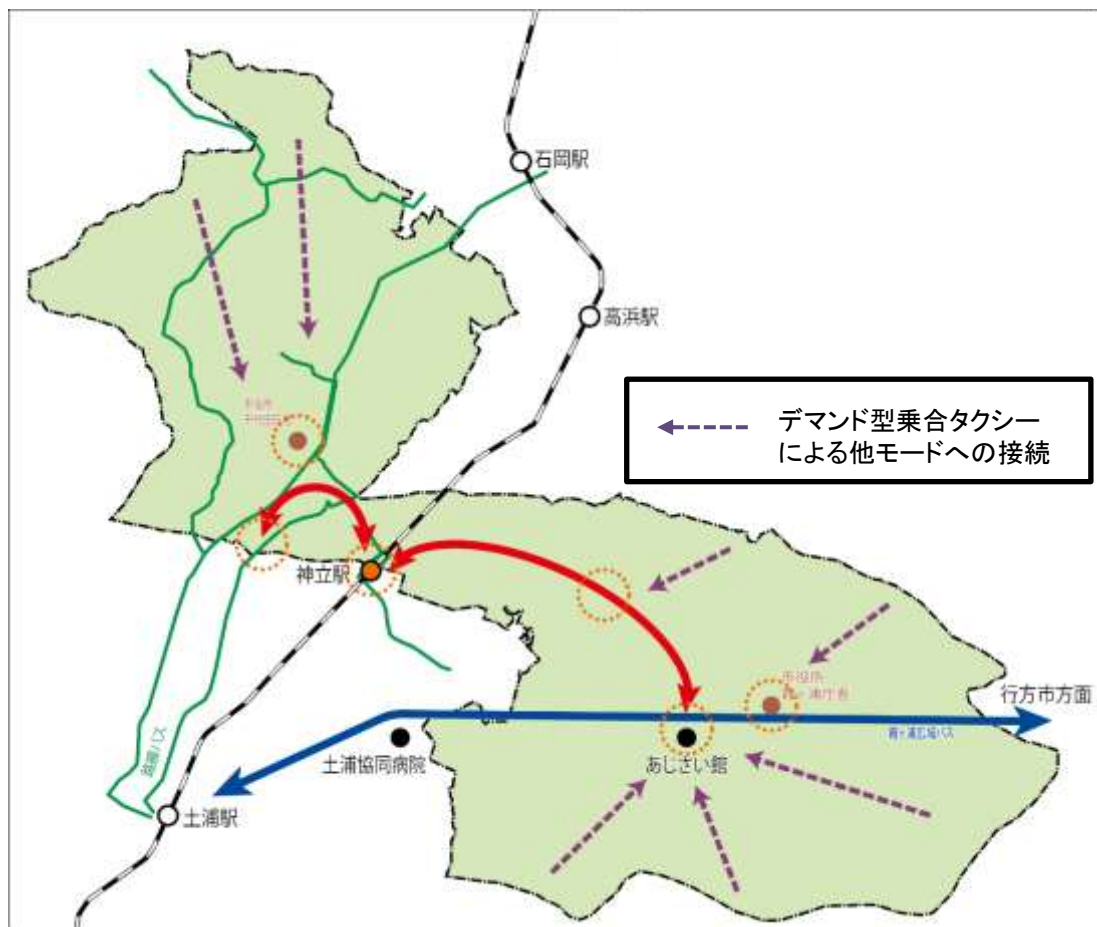
目的	おおつ野に移転する土浦協同病院と神立駅とのアクセスを促進し、通院者の交通利便性を高める。
概要	本市の人口動向をみると神立駅周辺の市街地への人口集積が進んでおり、コンパクトシティを下支えする公共交通ネットワークの構築が求められている。 神立駅の橋上化や自由通路整備、土浦協同病院の移転など、まちづくりに合わせた公共交通の整備、並びに神立駅周辺の道路環境の改善について関係機関に要望する。
実施主体	かすみがうら市
実施時期	平成 28 年度から

<JR 神立駅から土浦協同病院へのアクセス路線のイメージ>



施策③**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。 公共交通の役割分担を明確にし、デマンド型乗合タクシーは霞ヶ浦広域バスや JR 神立駅アクセス路線などへアクセス、そこから先はバスで移動することによりデマンド型乗合タクシーの運行効率化を図る。
概要	霞ヶ浦広域バスや JR 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。
実施主体	かすみがうら市
実施時期	平成 29 年度

<デマンド型乗合タクシー再編のイメージ>

施策④

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。

概要

土浦協同病院のおおつ野への移転にあわせて、当院へのニーズに対応した運行ルートの改善について検討する。

また、東側の行方市方面の延伸及び増便することについて、行方市をはじめとする関係機関と協議調整を進める。

実施主体

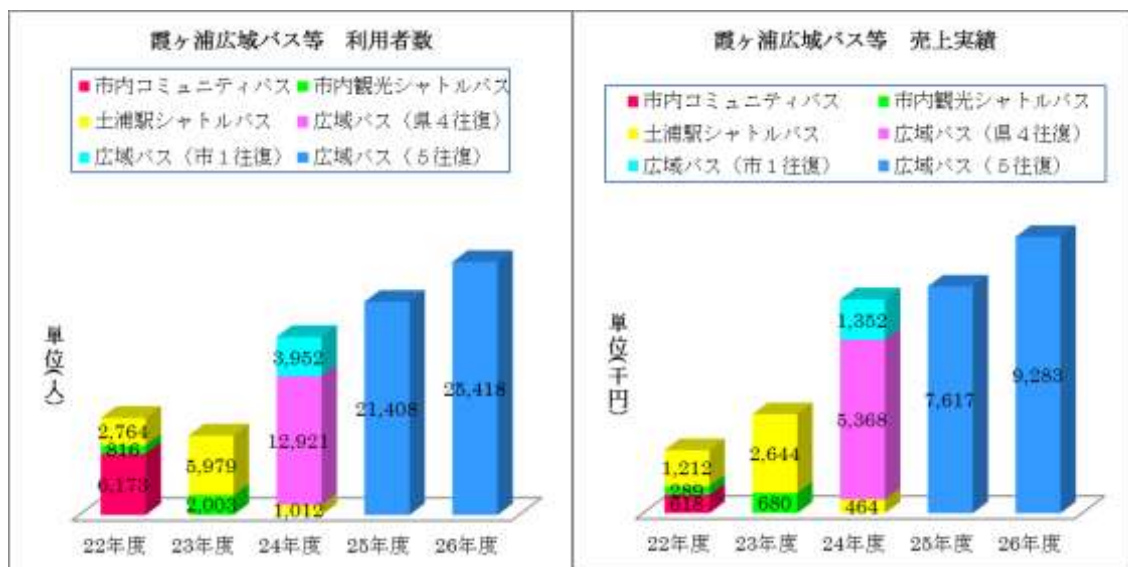
かすみがうら市、土浦市、行方市

実施時期

平成 27 年度から順次実施

<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	



施策⑤**交通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 30 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 JR 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。

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。

さらに、交通結節点付近に駐車場や駐輪場をできる範囲で設置し、アクセスの充実を図る。

実施主体

かすみがうら市、土浦市、交通事業者、施設管理者

実施時期

平成 28 年度から順次実施

＜JR 神立駅橋上化及び自由通路整備イメージ図（西口）＞



施策⑥

路線バスの維持・拡充

目的

路線バスは、千代田地区のみ路線網がある状態となっている。関鉄グリーンバスと関鉄観光バスの2社5路線がある。

JR 土浦駅や JR 石岡駅にアクセスできる貴重な交通手段である路線バスを存続させるとともに、利用者のニーズに対応した拡充を推進する。

概要

バスの運行本数は、平日で片道1本から17本であり、本数の最も多いJR 土浦駅から神立駅の路線でも朝ピーク時に1時間2本にとどまっている。

そこで、バス事業者、市民、市が協力して、路線バスを維持するための利用促進策を実施し、利用者の増加、サービス水準の向上、さらなる利用者の増加の好循環を目指す。

実施主体

バス事業者

実施時期

平成30年

<路線バスの運行状況>

会社名	路線・系統名	起終点	運行本数(本/日)	
			平日	土・日祝日
関鉄グリーンバス	石岡・土浦線	ヒルズガーデン美野里→(石岡駅)→土浦駅	9	8
		土浦駅→(石岡駅)→ヒルズガーデン美野里	10	8
	柿岡・土浦線	柿岡車庫→(上志筑)→土浦駅	8	6
		土浦駅→(上志筑)→柿岡車庫	8	7
	柿岡～小幡～石岡線	柿岡車庫→(フラワーパーク)→(上志筑)→石岡駅	6	6
		石岡駅→(上志筑)→(フラワーパーク)→柿岡車庫	5	5
関鉄観光バス	土浦駅～神立駅	神立駅西口→土浦駅	17	11
		土浦駅→神立駅西口	17	11
	神立駅～つくば国際大学東風高校	神立駅東口→つくば国際大学東風高校	1	1
		つくば国際大学東風高校→神立駅東口	3	2

平成27年6月時点



施策⑦

福祉タクシー助成制度の充実

目的	バスの利用が困難な要援護高齢者や障がい者の移動性を確保することにより、誰にとっても移動できる環境の整備と福祉の増進を図り、高齢者や障がい者等が自立的な社会活動を行える社会の構築を交通の観点から支援する。
概要	かすみがうら市では、要援護高齢者または重度の障がい者に、医療福祉機関などへ通院する際のタクシー料金の一部を助成している。 関係する庁内各課や関係団体等と調整しながら、当該制度を推進する。
実施主体	かすみがうら市
実施時期	平成 30 年

<要援護高齢者等福祉タクシー利用料金助成制度の概要>

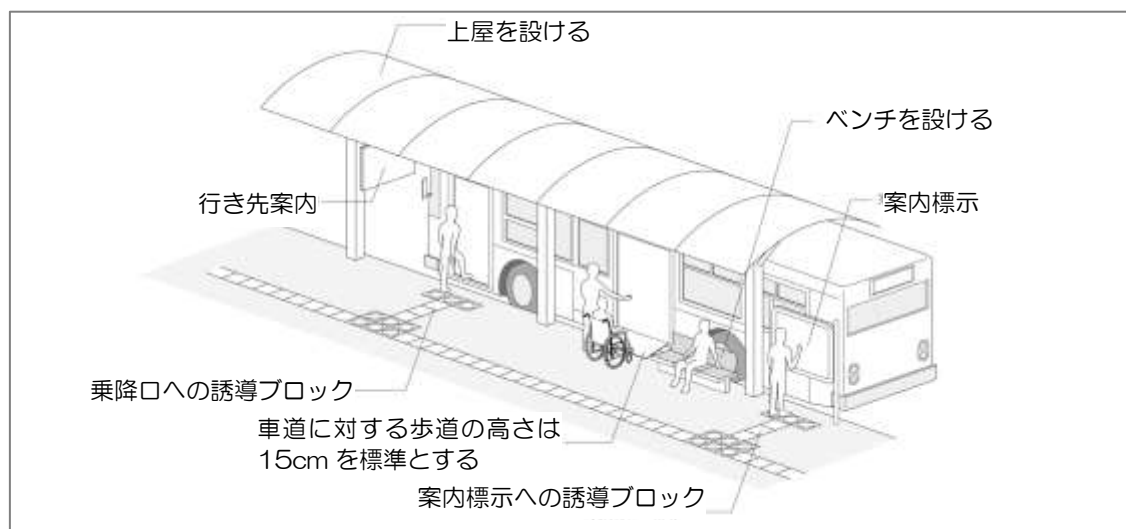
内 容	通院時や外出する際のタクシー料金の一部を助成します。〔初乗運賃相当額〕
対象者	次のいずれかの要件に該当する方（ただし、自動車税および軽自動車税を減免されている方および施設等入所者は対象とはなりません。） ① 65 歳以上で、要介護認定による判定で要支援または要介護認定の方 ② 身体障害者手帳の交付を受け、障害の程度が 1 級または 2 級の方 ③ 療育手帳の交付を受け、障害の程度が A 以上の方 ④ 精神障害者保健福祉手帳の交付を受け、障害の程度が 1 級または 2 級の方 ⑤ 65 歳以上の単身者で自動車の運転ができない方のうち、市民税が非課税の方



施策⑧**バリアフリー化の推進**

目的	鉄道の駅やバスの停留所、車両等のバリアフリー化を推進することで、高齢者や障がい者、学生、子育て世代等を含めて、だれもが移動できる公共交通の環境を整備する。
概要	バス車両のバリアフリー化を推進する。 JR 常磐線の駅及び自由通路等のバリアフリー化を検討します。 バス停では、交通事業者・周辺住民等と連携し、可能な範囲で上屋やベンチの設置、案内表示の充実などにより、バリアフリー化を推進し、快適で使いやすい公共交通とする。
実施主体	かすみがうら市、交通事業者
実施時期	平成 28 年度から順次実施

<バス停のバリアフリー化のイメージ>



施策⑨	モビリティ・マネジメントの継続的实施
目的	多様な手法によるモビリティ・マネジメントを継続的に実施することにより、過度に自家用車を利用する移動から、自発的に公共交通や自転車・徒歩などへ転換してもらうように、市全体における公共交通への意識を醸成する。
概要	モビリティ・マネジメントのターゲットを明確にしたうえで、計画的・効率的に実施する。 ① 住民に対するモビリティ・マネジメント ② イベントにあわせたモビリティ・マネジメント ③ 学校でのモビリティ・マネジメント ④ 企業に対するモビリティ・マネジメント 特に、新しい公共交通（JR 神立駅アクセス路線の新設など）の導入に合わせてモビリティ・マネジメントを実施することにより、利用者への周知・利用促進、事業性向上等の相乗効果を図る。
実施主体	かすみがうら市、交通事業者、市民
実施時期	平成 29 年度から（公共交通網の再編に合わせて実施を検討）

＜モビリティ・マネジメント（MM）の概要＞

- ・モビリティ・マネジメントとは、「ていねいな情報提供」により、徒歩や公共交通などの多様な交通手段を適切に利用するように変えていく取り組みです。
- ・市民一人ひとり、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点がその大きな特徴です。



施策⑩

情報提供の充実

目的

市民等が手軽に公共交通の路線や運行情報を把握できるようにすることで、公共交通の利用促進を図る。

概要

鉄道、路線バス、霞ヶ浦広域バス、デマンド型乗合タクシー、新規導入予定のコミュニティバスなど、様々な公共交通機関の情報を整理し、市民へ提供できる仕組みをつくります。

また、市の行事や観光イベント等に合わせて、公共交通でのアクセス方法をホームページ等で発信する。

- ◇ かすみがうら市のホームページにおける公共交通情報の充実
- ◇ 病院や企業等のホームページ（アクセス情報）に公共交通の掲載を依頼
- ◇ 公共交通パンフレットの作成・配布
- ◇ 駅などの交通結節点での情報提供（案内板等の設置）
- ◇ 市内の観光拠点や店舗などでの情報提供（ポスターの掲載）

実施主体

かすみがうら市

実施時期

平成 29 年度から（公共交通網の再編に合わせて実施を検討）

<情報提供のイメージ>



7.3. 重点プロジェクト

7.3.1. 重点プロジェクトの考え方

公共交通施策のうち、短期的・優先的に取り組む施策（新たに導入を検討する新規バス路線やデマンド型乗合タクシーの再編など）を重点プロジェクトとして位置づける。

公共交通施策

長期的な視点で関係主体が連携して総合的に推進する施策
(例えば)

- 地域公共交通ネットワークの整備・充実にに関する施策
- 公共交通を利用しやすい環境づくり・公共交通の利用促進に関する施策

重点プロジェクト

公共交通施策のうち、短期的・優先的に取り組む施策

7.3.2. 重点プロジェクトの内容

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、以下に示す4つを設定する。なお、この4つの施策は、再編実施事業として位置づけ、平成28年度に具体的な事業計画を検討する。

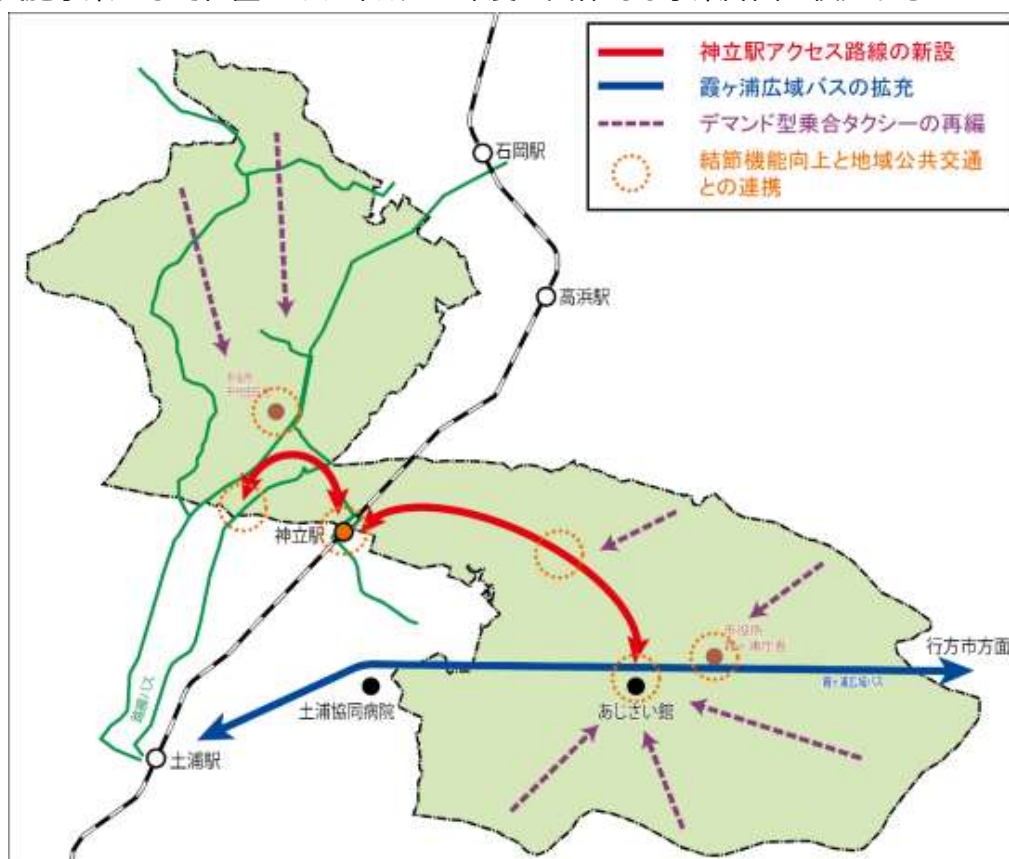


図 7-1 重点プロジェクトの内容

7.3.3. 本市公共交通の再編イメージ

<現状>

本市を運行する現行の公共交通は、「路線バス」、土浦駅と玉造駅を結ぶ「霞ヶ浦広域バス」、市内を千代田地区と霞ヶ浦地区に分けて運行する「デマンド型乗合タクシー」の3つが柱となっているが、以下の問題を抱えている。

- ・路線バスは運行本数が少なく、市内での利用はごくわずかである。
- ・市域中心の市街地には、交通の結節点となるJR神立駅が存在するが、バスの運転系統に含まれないことからバランスのとれた交通網となっていない。
- ・霞ヶ浦広域バスは、終点が隣接市の土浦駅となっており、JR神立駅周辺の人口密集地域に対応するバス路線がない。
- ・交通弱者の移動手段として運行するデマンド型乗合タクシーは市域の広範囲をカバーしており、市の財政負担が大きい。

<再編後>

そこで、市民の移動ニーズや本市のまちづくりの動向を踏まえ、JR神立駅にアクセスできる路線を新設するとともに、これに合わせてデマンド型乗合タクシーの運行のあり方を見直し、本市全体の交通体系を再編することにより、事業性・効率性を考慮した交通体系を構築する。

- ・千代田地区、霞ヶ浦地区の両地区から本市の中心的拠点であるJR神立駅へアクセスできるように、神立駅を経由し、あじさい館と神立病院を往復するルートを新規導入する。
- ・土浦協同病院が本市により近い位置へ移転することにあわせ、JR神立駅から土浦協同病院へアクセスできる路線について、関係主体に強く要望する。
- ・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は幹線交通（霞ヶ浦広域バスやJR神立駅アクセス路線など）へアクセス、そこから先はバスで移動することによりデマンド型乗合タクシーの運行効率化を図る。
- ・霞ヶ浦広域バスについて、土浦協同病院のおおつの移転に対応したルートに変更する。さらに、東側の行方市方面の延伸及び増便について、土浦市・行方市をはじめとする関係機関と協議調整する。
- ・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。

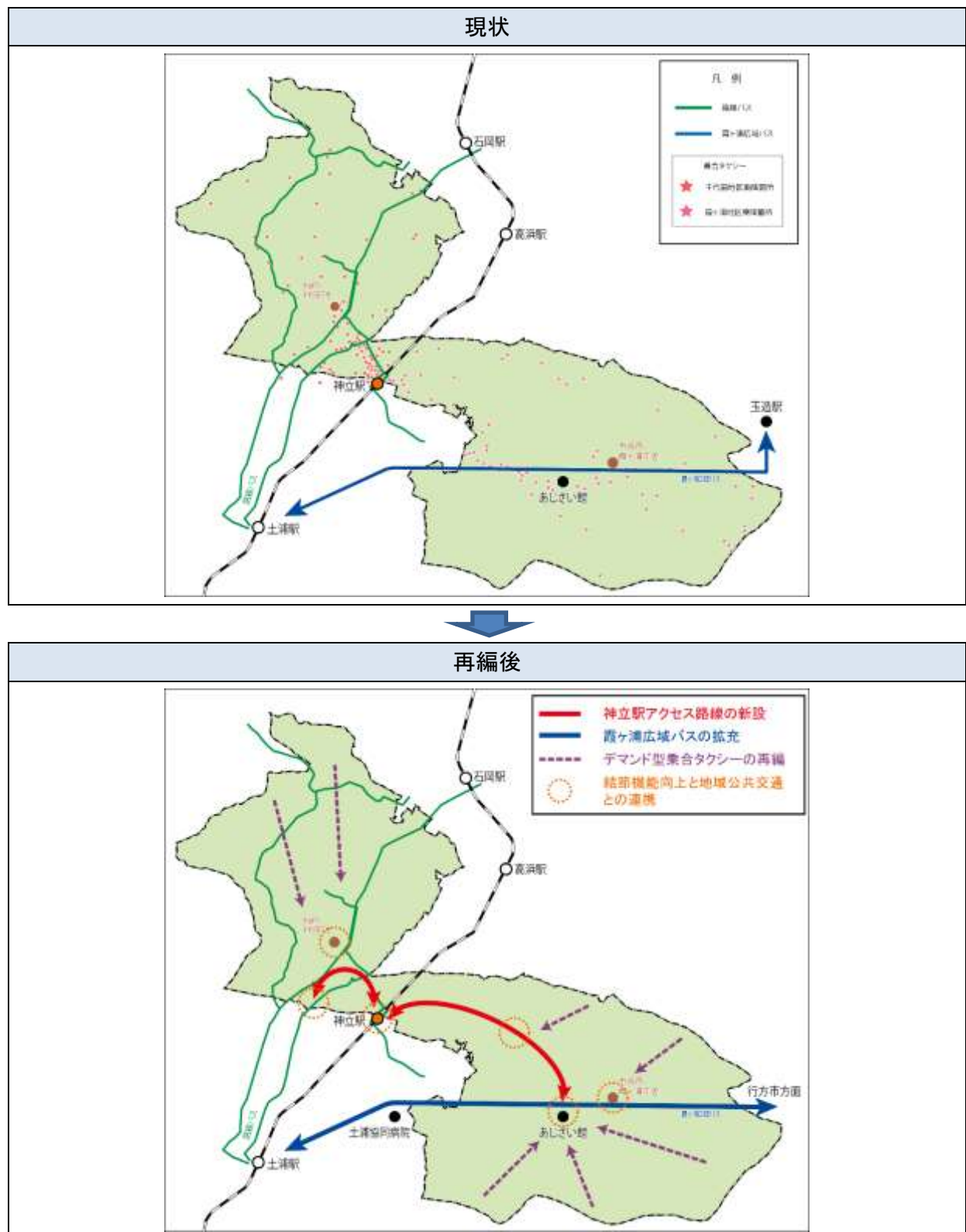


図 7-2 再編前後のイメージ

8. 推進方策

8.1. 推進体制

公共交通の利用者である市民や企業、本市への来訪者、交通事業者などの関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要である。

そのため、本市及びかすみがうら市地域公共交通会議が中心になって本計画の周知と関係主体間の連携を図るとともに、本計画で位置づけている交通施策については、市民、企業、交通事業者と連携し、さらに、国、県、近隣市と調整を図りながら事業の推進に努めるものとする。

また、今後、一層厳しい財政見通しの状況から、限られた予算の中で、将来の急激な住民サービスの低下を招かぬよう、健全な財政構造を構築するために、費用対効果や効率性などを見極め、既存事業の変更や廃止、または新たな事業の仕組みづくりなどを検討するとともに、創意工夫をもって優先度・重要度などを考慮しながら事業計画を推進する。

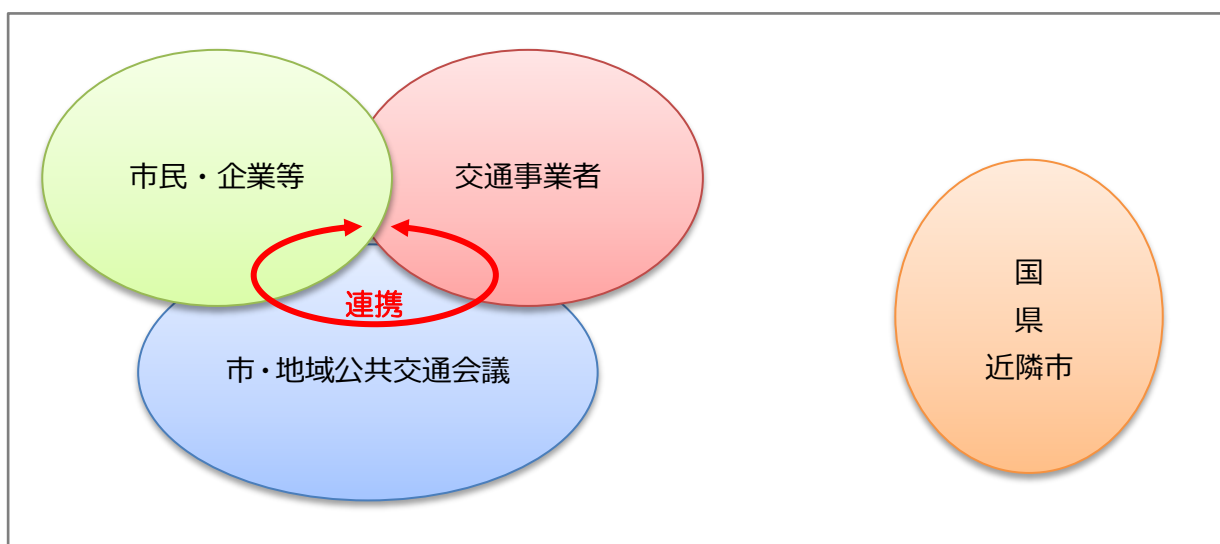


図 8-1 推進体制のイメージ

8.2. 計画の達成状況の評価

計画の達成状況については、かすみがうら市地域公共交通会議において施策の実施状況を毎年度整理し、実施の有無及びその要因を評価するとともに、計画の目標（数値目標）の達成状況を評価し、その要因を分析し、必要に応じて事業実施内容の見直し・改善を検討する。

なお、5年の計画期間が終了する平成32年度には、本計画の更新を行う。

8.3. 計画のスケジュール

施策名	H27	H28	H29	H30	H31	H32
① JR 神立駅アクセス路線の新設		計画	実証運行、定期的な検証・運行計画の改善			
② JR 神立駅から土浦協同病院へのアクセス路線の促進		アクセス路線の促進				
③ デマンド型乗合タクシーの再編		計画	乗合タクシーの再編、定期的な検証・計画の改善			
④ 霞ヶ浦広域バスの拡充	土浦協同病院ルート	行方市方面を含めたさらなるルート検討及び増便				
⑤ 交通結節機能向上と地域公共交通との連携		神立駅アクセス路線関連	乗合タクシーの再編、広域バスの拡充にあわせた交通結節機能向上			
⑥ 路線バスの維持・拡充				他の公共交通機関と連携した拡充		
⑦ 福祉タクシー助成制度の充実				利用者ニーズの把握と制度設計の検討		
⑧ バリアフリー化の推進			交通結節点の改善にあわせたバリアフリー化推進			
⑨ MM の継続的实施			新規バス路線の導入、乗合タクシーの再編等にあわせた MM の実施			
⑩ 情報提供の充実			新規バス路線の導入、乗合タクシー再編等にあわせた情報提供の充実			

図 8-2 計画のスケジュール