

かすみがうら市地域公共交通再編実施計画

(案)

平成 29 年 12 月

かすみがうら市

<目次>

1. はじめに	1
1.1. 計画策定の目的	1
1.2. 計画の位置づけ	1
1.3. 計画の期間	1
2. 実施区域	2
3. 事業の内容・実施主体	3
3.1. 公共交通の面的な再構築の考え方	3
3.2. 再編内容の全体像	4
3.2.1. 路線バス	4
3.2.2. デマンド型乗合タクシー	4
3.2.3. 交通結節機能の向上と地域公共交通との連携	4
3.3. 再編内容の詳細	7
3.3.1. 千代田神立ラインの新設	7
3.3.2. 霞ヶ浦広域バスのサービス拡充	10
3.3.3. タクシー利用助成事業の実施	11
3.3.4. 交通結節機能向上と地域公共交通との連携	12
4. 地方公共団体による支援の内容	13
5. 実施予定期間	14
6. 事業の効果	15
6.1. バス利用による利便性の向上	15
6.1.1. バス路線の新設による市民の移動ニーズへの対応	15
6.1.2. 中心市街地へのアクセス強化	15
6.1.3. 霞ヶ浦広域バスのサービス拡充によるサービス水準向上	16
6.2. タクシー利用助成事業による現状課題の解消	16
6.2.1. 利用環境の改善	16
6.2.2. 長期的な事業継続性の確保	17
6.3. 待合環境の改善	18
7. 網形成計画に記載のある再編事業	19
8. おわりに	21

1. はじめに

1.1. 計画策定の目的

平成 26 年 11 月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法）」が改正され、地域公共交通網形成計画（以下、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の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるものである。

本市では平成 27 年度に網形成計画を策定している。同計画に位置づけられている、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行う事業に関する具体的な計画として、「かすみがうら市地域公共交通再編実施計画」（以下、再編実施計画）を策定する。

1.2. 計画の位置づけ

網形成計画は、地域にとって望ましい公共交通網のすがたを明らかにする「マスタープラン」である。一方、再編実施計画は、「マスタープラン（＝網形成計画）」を実現するための実施計画として位置づけられる。

表 1-1 計画の位置づけ

	網形成計画	再編実施計画
位置づけ	「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」	「マスタープラン（＝網形成計画）」を実現するための実施計画
記載事項	1) 計画の区域及び期間 2) 公共交通の現状及び問題 3) 公共交通の役割と課題 4) 基本方針及び計画目標 5) 目標達成のための施策 6) 推進方策	1) 実施区域 2) 事業の内容・実施主体 3) 地方公共団体による支援の内容 4) 実施予定期間 5) 事業の効果 6) 網形成計画に記載のある再編事業

1.3. 計画の期間

平成 29 年度から平成 32 年度までの 4 年間を計画の期間とする。

2. 実施区域

実施区域は、かすみがうら市全域及び隣接市とする。

かすみがうら市は、わが国第 2 位の面積を誇る湖「霞ヶ浦」と筑波山系の南麓にはさまれ、首都東京へ約 70km、県都水戸市へ約 30km、つくば市へ約 10km の距離に位置し、陸地は東西に約 19.5km、南北に約 16km、総面積は、156.60km²（うち霞ヶ浦水面の面積は 37.87km²）である。本市の大部分は、標高 25m 前後の常陸台地で、北部には恋瀬川と天の川が流れ、南部には一ノ瀬川と菱木川が流れており、南東部で霞ヶ浦に接している。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ち、公共交通施策においては、連携が取り難い要因となっている。JR 常磐線の神立駅周辺や幹線道路沿いでは、商業・工業系や住居系の市街地が形成され、都市化が進展している。



図 2-1 かすみがうら市の位置

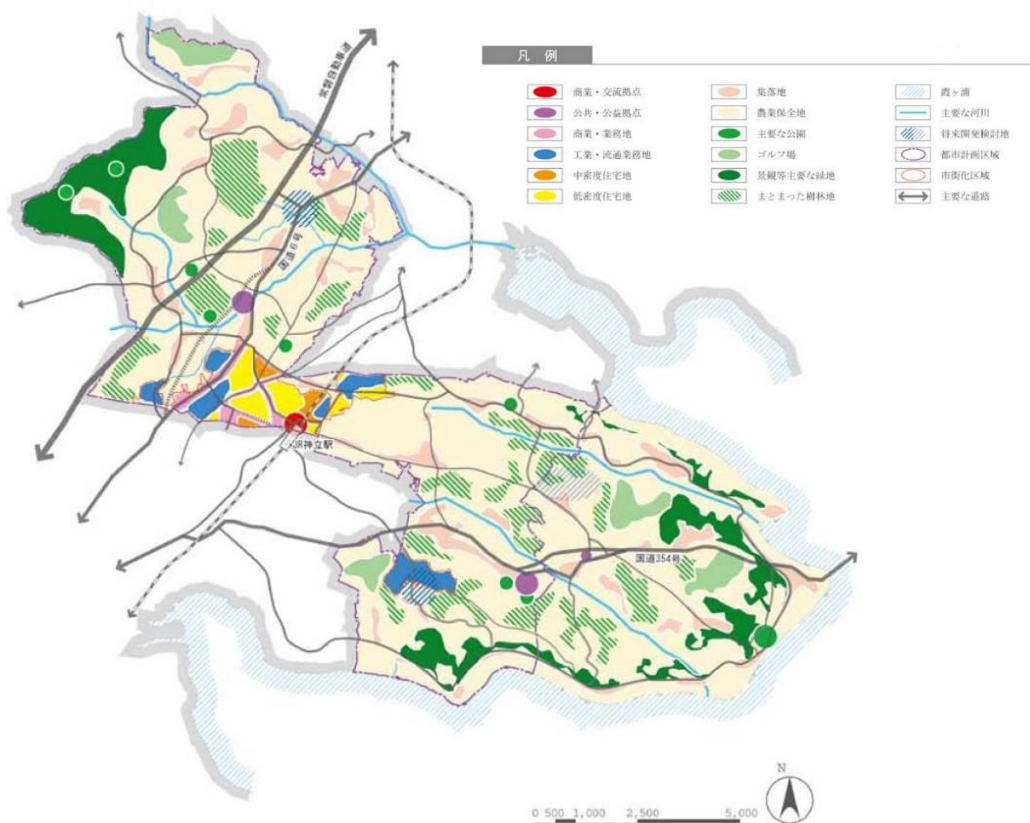


図 2-2 土地利用計画

出典) かすみがうら市都市計画マスタープラン

3. 事業の内容・実施主体

3.1. 公共交通の面的な再構築の考え方

本市では、交通弱者の移動手段を確保するため、定時定路線型（一般路線バス、霞ヶ浦広域バス）とデマンド型乗合タクシーを両立させてきたが、デマンド型乗合タクシーの利用実態や事業継続に伴う費用対効果が課題とされている。そこで再編後は、公共交通の基軸として定時定路線型交通を位置づけ、デマンド型乗合タクシーは事業のあり方を見直すことで、各モードを利用する対象者を明確にし、効率性と利便性に鑑みた持続可能な交通体系を構築する。

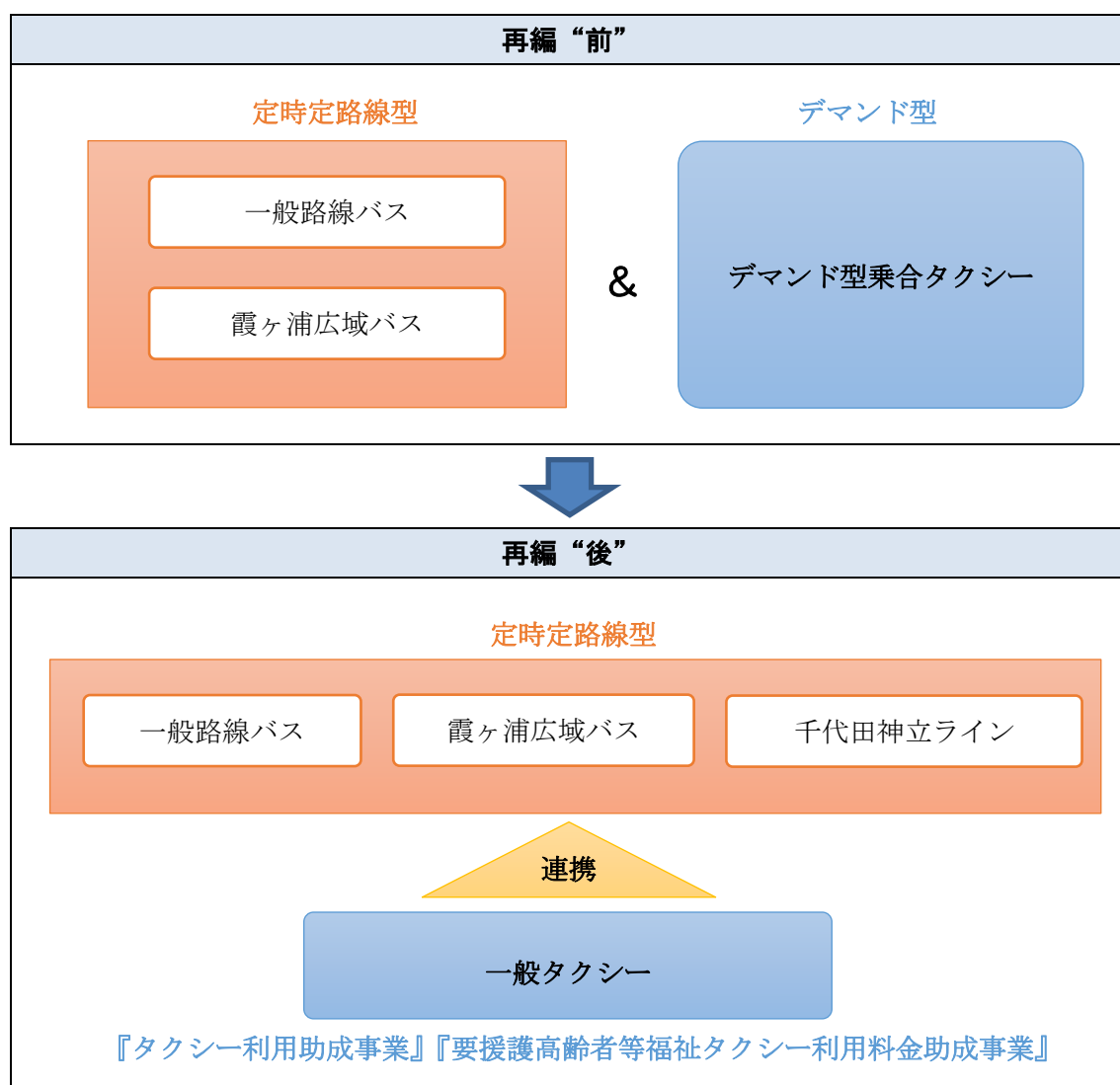


図 3-1 公共交通の面的な再構築の考え方

3.2. 再編内容の全体像

3.2.1. 路線バス

- JR 神立駅を核にした新たな路線（千代田神立ライン）を新設する。これにより、本市全体のバスネットワークの強化を図る。
- 千代田神立ラインの路線は、後背人口が多く移動ニーズの高い施設が点在するルートとし、JR 神立駅やショッピングモール周辺の本市中心部と地域基幹病院である土浦協同病院を結ぶ移動軸として設定する。
- 千代田神立ラインの新設にともない、交通結節点については既存路線バスとの接続に考慮したダイヤによりサービス水準の向上を図る。
- 霞ヶ浦広域バスの利用者増加に伴いバス車両を更新しサービス水準の拡充を図る。

3.2.2. デマンド型乗合タクシー

- 利用者の 8 割が高齢者層であり、近年は利用者の高齢化に伴い安全確保が困難となるケースも少なくない。また、特定された利用、低迷する乗合値など、費用対効果から判断すると抜本的な見直しが必要となる。
- 乗り合う性質が機能されていない現状から乗合タクシーを改め、一般タクシーも地域公共交通であるとの共通認識のもとで、タクシー活用を前提にした体制を構築する。
- 現行のデマンド型乗合タクシー委託業務から、公共交通利用支援策として地域のタクシー事業者との連携によるタクシー利用助成事業に転換する。また、福祉事業化型輸送サービスへの対応として、既存の要援護高齢者等福祉タクシー利用料金助成事業の対象者を見直すとともに助成額を増額する。
- なお、十分な輸送サービスが確保できない地域においては、地域の人々の助け合いによって地域生活の足を守る「公共交通空白地有償運送」を支援する。

3.2.3. 交通結節機能の向上と地域公共交通との連携

- JR 神立駅をはじめ、霞ヶ浦広域バスや新規に検討する千代田神立ラインの乗継拠点など、主要な交通結節点での待合環境を充実させるとともに、複数モードの路線図や時刻表の掲載、乗り継ぎ情報など、利用者にとって分かりやすい情報提供を実施することにより、利用者の利便性向上を図る。
- 乗継拠点に駐車場や駐輪場の設置を推進し、交通結節機能の充実を図る。
- 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、本市の乗継拠点として、交通結節機能が大幅に向上する予定である。

表 3-1 再編内容の全体像

項目	事業内容	実施主体
路線バス		
千代田神立ラインの新設	JR 神立駅やショッピングモール、神立病院など、市内で最も後背人口と施設が集積する中心部を運行する。	かすみがうら市、バス事業者等
JR 神立駅から土浦協同病院へのアクセス確保	千代田神立ラインのルートに、神立駅と土浦協同病院間の運行を加え、移動ニーズの高い土浦協同病院へのアクセスに対応できる移動軸を設定する。	かすみがうら市、バス事業者
霞ヶ浦広域バスのサービス拡充	霞ヶ浦広域バスの車両を更新し、利用者サービスの拡充を図る。 (座席の増／充電電源・通信環境の確保)	かすみがうら市
タクシー利用助成事業の実施	利用者の高齢化や需要の固定化、及び乗合機能の改善、費用対効果による事業持続性を考慮してデマンド型乗合タクシーを見直し、公共交通利用支援策としてタクシー料金の一部を助成する事業を実施する。 また、福祉政策の一環において、既存の要援護高齢者等福祉タクシー利用料金助成事業の対象者を見直すとともに助成額を増額する。	かすみがうら市、タクシー事業者
交通結節機能向上と地域公共交通との連携	主要な交通結節点での待合環境を充実させるとともに、複数モードの路線図や時刻表の掲載、乗り継ぎ情報など、利用者にとって分かりやすい情報提供を実施することにより、利用者の利便性向上を図る。	かすみがうら市、土浦市、交通事業者、施設管理者

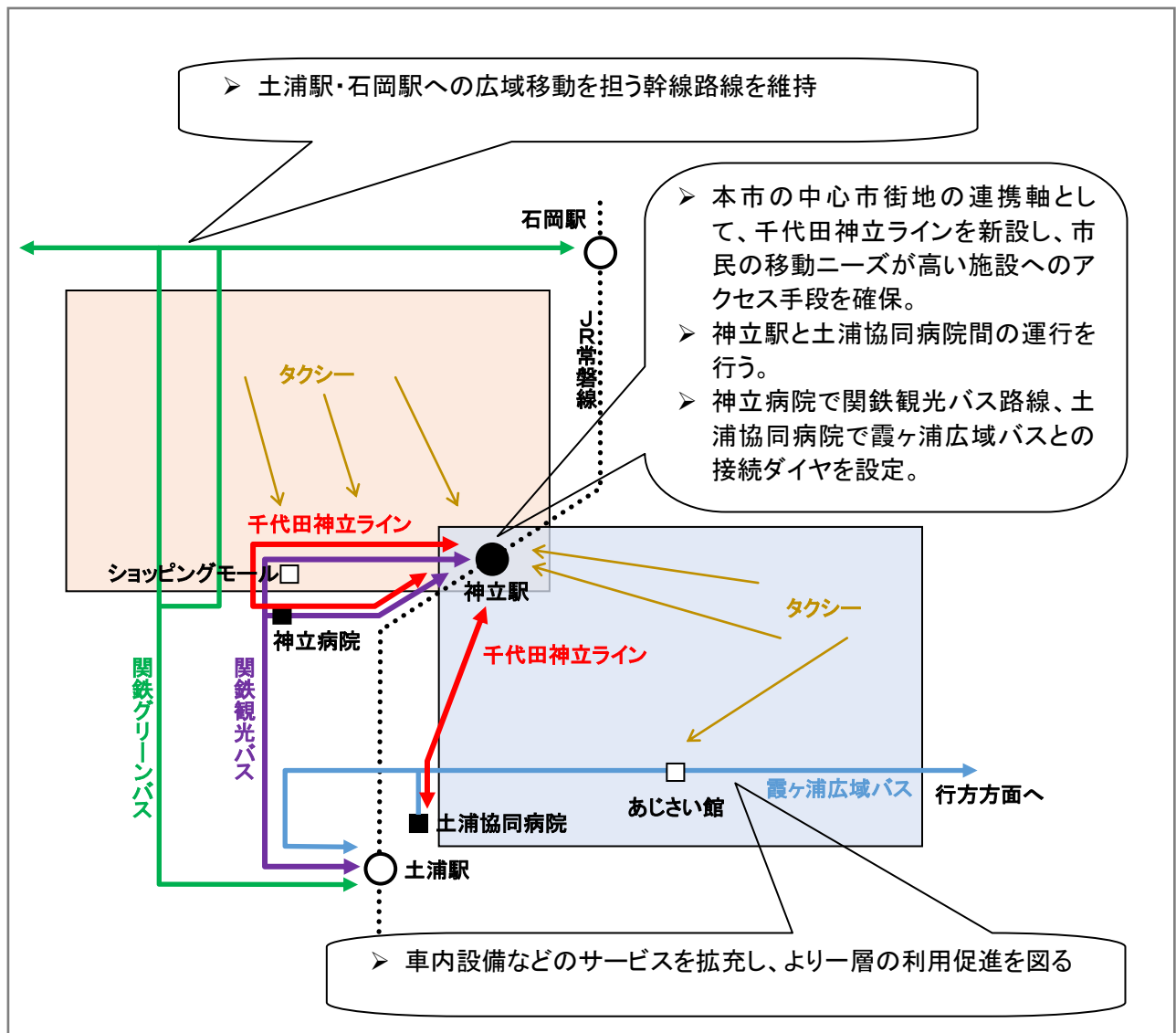


図 3-2 公共交通の面的な再構築のイメージ図

3.3. 再編内容の詳細

3.3.1. 千代田神立ラインの新設

千代田神立ラインの系統は中心市街地の循環と、JR 神立駅と土浦協同病院間の運行を含めた路線とする。また、千代田神立ライン新設に伴う既存路線バスとの交通結節点については乗継拠点に設定し、本市全体のバスネットワークの強化を図る。

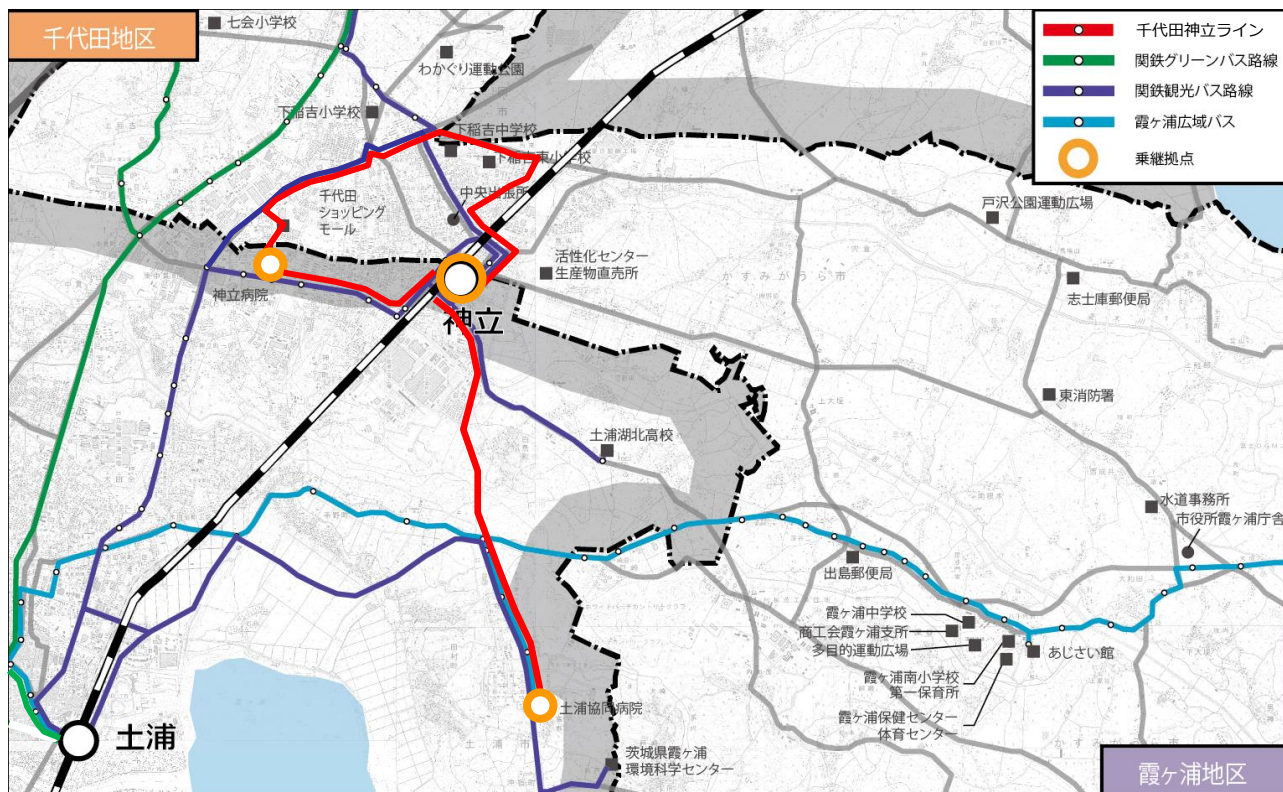


図 3-3 路線バスの再編

(1) 運行区間

千代田神立循環（角来～大塚団地～神立病院）⇔土浦協同病院

* 運行距離…千代田神立循環:約 8.4km / 神立駅・土浦協同病院区間:約 4.9km

* 所要時間…約 45 分

(2) 運賃

170 円～520 円程度

* 一般路線バスの旅客運賃とする。(小学生以下・障害者半額)

(3) 車両

車種：小型ノンステップバス

車名：三菱ふそう エアロミディME

車両台数：1台

登録番号：土浦 200 か 955

定員：31人

*かすみがうら市所有のバス車両を使用する。

(4) 運行時間

6:30～20:00を見込む。

*運転士：1.4名

(5) 運賃収入の試算

運賃収入は、以下の手順で算出する。

① 沿線人口の集計

沿線人口は、平成22年国勢調査の500mメッシュ人口を集計する。

② バス利用率の設定

バス利用率は、現行路線バスの沿線人口及び利用実績から利用率を設定する。

表 3-2 バス利用率

①人口	②利用者数	③利用率
(人)	(人/日)	②/① (%)
6,284	41	0.7

③ 運賃収入の試算

沿線人口、バス利用率、運賃の積より、運賃収入を算出する。

表 3-3 利用者数の推計結果

a	b	c	d	e
沿線人口 (人)	利用率 (%)	利用者数 (人回/日) $a \times b$	運賃 (円/回)	運賃収入 (千円/年) $c \times d \times 365$
10,205	0.7	71	200	5,183

※便あたり平均利用者数 5人 (1日14便)

(6) 事業性の検討

運行前準備経費、運行経費、概算収支を以下のとおり試算する。

表 3-4 事業性の検討結果

項目	単位	金額	備考
運行前準備経費	(千円)	2,000	下記、※1 参照
運行経費	(千円／年)	15,598	下記、※2 参照
運賃収入	(千円／年)	5,183	
概算収支	(千円／年)	-10,415	運賃収入 － 運行経費
収支率	(%)	33.2	運賃収入 ÷ 運行経費

※ 1 運行前準備経費には、停留所 41 箇所程度新設（停留所設置手数料込み）、案内放送システム（22 箇所程度・往復分）、停留所名表示データ作成、行先表示機データ作成、その他経費を含む。

※ 2 概算経費には、人件費、燃料油脂費、車両修繕費、自動車税等、保険料等、その他経費を含む。

(7) 運行体制

かすみがうら市とバス事業者等において運行に関する連携協定を締結する。

3.3.2. 霞ヶ浦広域バスのサービス拡充

霞ヶ浦広域バスは、平成 24 年 6 月に運行を開始した土浦駅から玉造駅まで霞ヶ浦地区を東西に結ぶ路線バスであり、31 人乗りノンステップバスで 1 日 5 往復、毎日運行している。土浦協同病院のおおつ野への移転に合わせて運行ルートやダイヤを変更するなど、沿線のまちづくりや利用者ニーズを踏まえサービスの改善を実施しており、利用者数は図 3-4 のとおり年々増加している。

通勤通学時間帯の乗車率が高いことから、車両更新により定員及び座席数の増加と併せて、スマートフォン等の通信端末の充電コンセントの設置やフリーWiFi サービスなどの設備を整えることでサービスを拡充し、より一層の利用促進を図る。

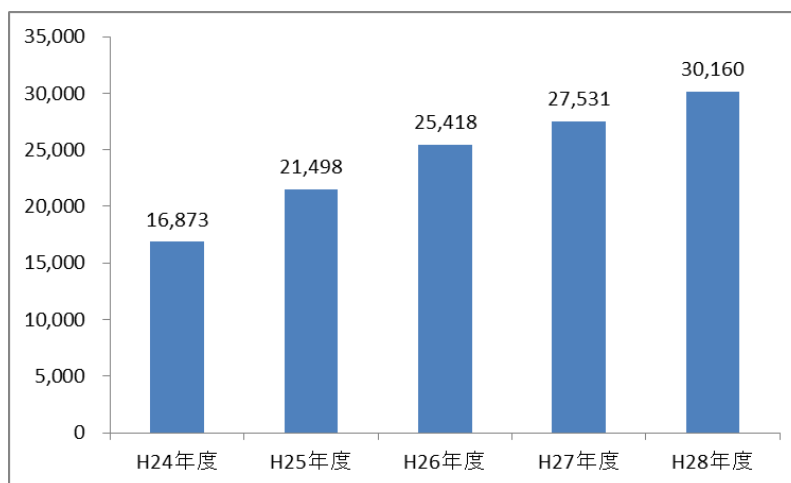


図 3-4 霞ヶ浦広域バスの利用者数

3.3.3. タクシー利用助成事業の実施

利用者の高齢化に伴い需要が減少・固定化するデマンド型乗合タクシーについては、費用対効果による事業持続性を考慮して事業内容を見直す。この見直しにあたっては、タクシーも地域公共交通を担う輸送サービスであるとの共通認識をより一層形成しながら、行政、タクシー事業者、利用者の相互連携のもと、公共交通利用支援策としてタクシー料金の一部を助成する事業を実施する。

(1) 対象者（すべてに該当）

- ①かすみがうら市に住所を有する方
- ②当該年度中に満 60 歳以上になる方
- ③自動車運転免許（原動機付自転車免許を除く）を持たない方
- ④要援護高齢者等福祉タクシー利用助成券の交付を受けていない方

(2) 助成券交付

- ①助成券 1 枚に対する助成額は 500 円とする。
- ②1 回の乗車につき助成券 1 枚の利用とし、年間 72 枚（6 枚／月）を限度とする。
また、助成券と併用できる相乗り券を年間 5 枚（1 枚 500 円）交付する。
- ③助成券の使用期限は各月末、相乗り券の使用期限は当該年度とする。

(3) 使用方法

- ①助成券及び相乗り券を使用できるタクシー事業者は、かすみがうら市内に事業所を置き、一般乗用旅客自動車運送事業の許可を有する事業者とする。
- ②1 回の乗車につき 1 人 1 枚の助成券を使用することができる。また、相乗り利用した場合は、相乗り券を 1 人 1 枚使用することができる。
- ③使用にあたっては料金支払い時に助成券及び相乗り券を一緒に渡す。
※助成対象者と相乗りした場合は、一人 1 枚ずつ使用できる。

【要援護高齢者等福祉タクシー利用料金助成事業（福祉サービス）】

タクシー利用助成事業の実施と合せ、交通弱者の高齢化に伴う福祉事業化型輸送サービスへの対応として、既存の要援護高齢者等福祉タクシー利用料金助成事業の対象者を見直すとともに助成額を増額する。

3.3.4. 交通結節機能向上と地域公共交通との連携

本再編により、公共交通の基軸として定時定路線型交通を位置づける一方で、市内全域をカバーする交通手段としてタクシーの利用を促す支援を行う。これにより、千代田神立ラインや霞ヶ浦広域バス、及び一般路線バスのネットワークを強化しながら、タクシーのワンポイント活用により乗継拠点における交通結節機能の向上を目指す。具体的には、図 3-5 に示す乗継拠点において、千代田神立ライン、霞ヶ浦広域バス、一般路線バスの乗り継ぎダイヤを設定し、タクシーで最寄りのバス停留所へ移動することで、中心市街地など移動ニーズの高いエリアへの乗り入れを可能とする。

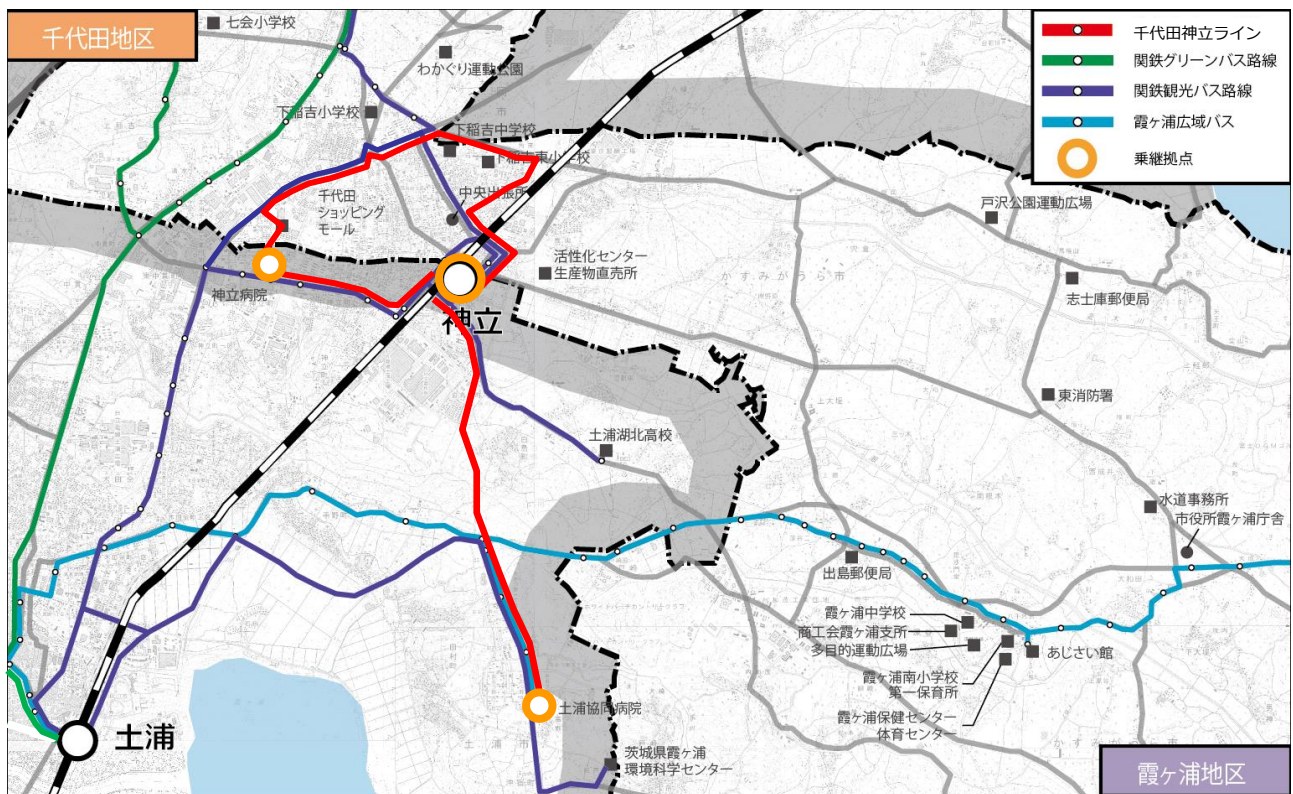


図 3-5 乗継拠点の位置

4. 地方公共団体による支援の内容

かすみがうら市による支援として下記の項目を予定する。

- ① 千代田神立ラインの運行
- ② タクシー利用助成事業の実施
※関連事業：要援護高齢者等福祉タクシー利用料金助成事業（福祉サービス）
- ③ 霞ヶ浦広域バスの車両更新、運行経費の補助、関係市との調整
- ④ J R 神立駅の橋上化と自由通路の整備
- ⑤ 地域公共交通の利用環境、走行環境の整備
- ⑥ かすみがうら市地域公共交通会議の開催
- ⑦ 地域公共交通の運行改善や利用促進に関する支援

上記内容が公共交通や福祉サービスとして本市が示す移動支援策である。生活交通は、買い物や通院などの日常生活に欠かせない移動手段として、様々な地域において多様な運行形態で導入されている。しかしながら、自動車への依存度が高い地域においては、生活交通を導入すると、運行に多大な財政投資が必要となる一方で、継続させるうえでの利用促進や財源確保など課題が生じる。このため、十分な輸送サービスが確保できない地域においては、自助・共助・公助の考え方を踏まえつつ、非利用者（潜在的利用者）を含めた地域全体で事業を支えるという共通認識と、それを踏まえた地域ぐるみの取り組みとなる公共交通空白地有償運送※等への支援を検討することも一つの考えである。

※公共交通空白地有償運送

過疎地域などバスやタクシーなどの公共交通機関だけでは、十分な輸送サービスが確保できない場合、NPO 法人等※が実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって行う輸送サービス。

※公共交通空白地有償運送の運行主体

NPO、一般社団法人または一般財団法人、地方自治法に規定する認可地縁団体（町内会・自治会が不動産登記等を行うために法人化の認可を受けた団体）、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、営利を目的としない法人格を有しない社団であって代表者の定めがあるもの。

出典：「地域主体による生活交通確保策の研究会 報告書」

5. 実施予定期間

事業の実施予定期間は、以下のとおりである。

表 5-1 事業の実施予定期間

項目	事業開始予定年月日	事業終了予定年月日
路線バス		
千代田神立ラインの新設	平成 31 年 10 月 1 日	平成 33 年 3 月 31 日
JR 神立駅から土浦協同病院へのアクセス確保	平成 31 年 10 月 1 日	平成 33 年 3 月 31 日
霞ヶ浦広域バスのサービス拡充	平成 30 年 10 月 1 日	平成 33 年 3 月 31 日
タクシー利用助成事業の実施	平成 31 年 10 月 1 日	平成 33 年 3 月 31 日
要援護高齢者等福祉タクシー利用料金助成事業の見直し	平成 31 年 4 月 1 日	平成 33 年 3 月 31 日
デマンド型乗合タクシーの廃止	平成 32 年 3 月 31 日	—
交通結節機能向上と地域公共交通との連携	平成 31 年 10 月 1 日	平成 33 年 3 月 31 日

6. 事業の効果

6.1. バス利用による利便性の向上

6.1.1. バス路線の新設による市民の移動ニーズへの対応

平成 27 年度に行った市民及び公共交通利用者アンケートの結果、JR 神立駅をはじめとする中心市街地への移動の集中と併せ、通院先として土浦協同病院及び神立病院への移動ニーズの高さがうかがえ交通網の再構築が求められた。そこで、これらの施設をつなぐ千代田神立ライン（神立駅～神立病院～土浦協同病院）を新設することにより、市民の移動ニーズに対応し、本市全体のバスネットワークの強化を図り利便性の向上を図る。

6.1.2. 中心市街地へのアクセス強化

千代田神立ラインの新設により、霞ヶ浦広域バスや既存路線バスとの交通結節点となる JR 神立駅、神立病院、土浦協同病院を乗継拠点と位置づけ、土浦協同病院においては、霞ヶ浦広域バスから千代田神立ラインへ乗り継ぐことで JR 神立駅周辺の市街地へのアクセスが可能となる。

また、神立病院では、関鉄観光が運行する路線バスとの乗り継ぎにより、土浦市への乗り入れを可能とするダイヤ設定を検討する。

表 6-1 霞ヶ浦広域バスの 1 便当たりの平均乗車人数

年度	平均乗車人数
平成 27 年度	7.5 人
平成 28 年度	8.2 人
平成 29 年度 (4～11 月速報値)	8.9 人

6.1.3. 霞ヶ浦広域バスのサービス拡充によるサービス水準向上

車両更新による定員及び座席数の増加、またスマートフォン等の通信端末の充電コンセントの設置やフリーWi-Fiサービスの導入により、一層のサービス向上を図る。

表 6-1 車両更新による比較

現行車両	新規車両(予定)
定 員：31 人乗り 座席数：15 席 その他：小型ノンステップバス	定 員：58 人乗り 座席数：28 席程度 その他：ノンステップバス 通信端末用コンセント フリーWi-Fi サービス

6.2. タクシー利用助成事業による現状課題の解消

6.2.1. 利用環境の改善

表 6-3 車両更新による比較

デマンド型乗合タクシー利用に係る現状課題	タクシー利用助成事業による効果
○移動の制限 乗降箇所が「利用者自宅⇔指定乗降箇所」、「指定乗降箇所⇔指定乗降箇所」など指定されており、また千代田地区と霞ヶ浦地区の間で乗り継ぎ（乗継地点：神立駅西口）が発生する。	乗降箇所を指定しないため、より自由に移動することが可能となり、これまでかすみがうら市内（一部土浦市内）に限定されていた行先を自由に決定することができる。
○利用時間の制限 予約受付時間：8：30～17：15 乗合という特性上、予約状況によっては希望通り利用できない場合がある。	通常のタクシー利用と同様、希望する時間、行先での利用が可能となる。

6.2.2. 長期的な事業継続性の確保

現在、実際に乗合タクシーを利用している人数は減少傾向にあり、特定の方の移動手段となっている。同時に利用者一人当たりの経費は年々増加しており、費用対効果が課題となっている。

これらの課題を踏まえ、タクシー利用助成事業においては、費用対効果への対応、また、市内タクシー事業者の車両稼働率を高めることで、長期的に見た事業の継続性を確保していく。

表 6-3 デマンド型乗合タクシー利用者数と運行経費の推移

年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度 (4～11 月) 速報値
延べ利用者	14,159 人	10,061 人	8,243 人	6,058 人
登録者	1,430 人	1,589 人	1,747 人	1,833 人
実利用者	396 人	303 人	258 人	226 人
利用率	28%	19%	15%	12%
委託費	¥33,000,348	¥18,184,846	¥19,364,379	¥19,475,986
人件費	※委託料に含む	¥3,007,570	¥2,437,790	¥1,642,580
利用者一人当たりの経費	¥83,334	¥69,941	¥84,504	¥93,444

6.3. 待合環境の改善

JR 神立駅は、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。

また、乗継拠点では、ベンチや上屋を備えた待合環境の確保、接続を考慮した運行ダイヤの設定、乗り継ぎ情報等の提供など、利便性の向上と分かりやすい情報提供を図る。さらに、交通結節点付近への駐輪場設置などアクセスの充実を図る。



図 6-1 JR 神立駅橋上化及び自由通路整備イメージ

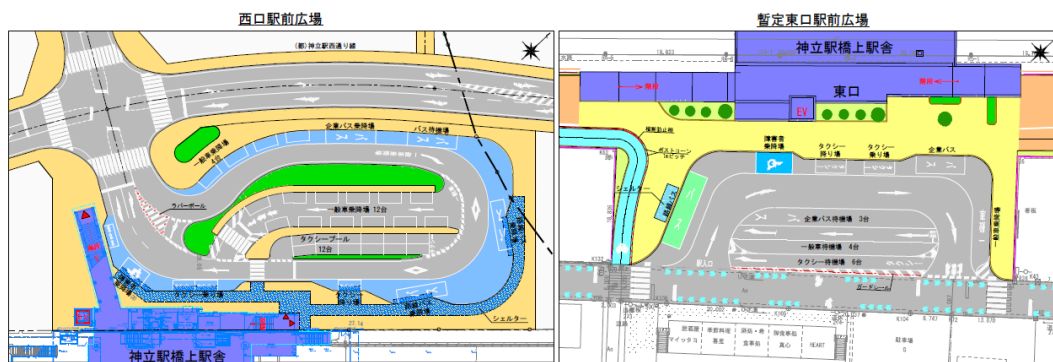


図 6-2 駅前広場平面図 ※平成 28 年 4 月現在

7. 網形成計画に記載のある再編事業

平成 27 年度に策定した網形成計画において、以下に示す 10 施策を位置づけている。

表 7-1 網形成計画に位置づけられている施策体系

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見直し
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

10 施策のうち、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つを設定している。これらは再編実施事業として位置づけ、平成28年度から具体的な事業計画を検討するとしている。

- ① 本市の中心的な拠点である JR 神立駅へアクセスできるルートを新規導入する。
- ② 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見直しをはじめ公共交通全体の運行効率化を図る。
- ③ 霞ヶ浦広域バスのさらなる運行改善について関係機関と協議調整する。
- ④ 主要な交通結節点での待合環境を充実させる。

8. おわりに

我が国では、鉄道やバスなどの公共交通機関は、民間交通事業者の収益事業として運行されているケースが多い。しかしながら、市街地の拡大・分散、モータリゼーションの進展、少子高齢化などの地域構造や社会情勢の変化にともない、公共交通の利用者は年々減少傾向にある。こうした状況下では、交通事業者の努力だけで公共交通を維持・拡充することは極めて困難である。

一方、公共交通は車の運転ができない市民の移動、障害者の社会進出、環境負荷の軽減などに果たす役割が大きく、市の政策として交通ネットワーク全体を網羅的に検討すべき事項といえる。

本市では平成 27 年度に、「市内のどこからでも公共交通で移動できる公共交通網」及び「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」が両立する公共交通体系の構築を基本方針とする「かすみがうら市地域公共交通網形成計画」を策定した。

網形成計画が地域にとって望ましい公共交通網のすがたを明らかにする「マスタープラン」であれば、再編実施計画（本計画）は「マスタープラン」を実現するための実施計画として位置づけられる。

本計画では、公共交通の基軸として定時定路線型交通を位置づけ、課題の多いデマンド型乗合タクシーのあり方を見直すこととし、その際、利用者の利便性を損ねることがないように、地域公共交通を担うタクシーの利用助成や各モードの交通結節機能を充実させるような計画としている。

今後は、本計画に基づき、地域公共交通に関わる全ての関係者の連携により、再編事業が確実かつ計画的に実施されることとなる。