

別紙 1

かすみがうら市公共交通に関する市民アンケート調査

集計結果

かすみがうら市

<目次>

1. 市民アンケートの実施概要	1
2. 市民アンケートの結果	2
2.1. 回答者属性	2
2.1.1. 性別	2
2.1.2. 年齢	2
2.1.3. 職業	3
2.1.4. 住所	4
2.1.5. 世帯構成	5
2.1.6. 自動車・バイクの運転免許の有無	6
2.1.7. 自動車・バイクの運転状況	6
2.1.8. 自動車・バイクの保有状況	7
2.2. 運転免許証の返納について	8
2.2.1. 返納の考え	8
2.2.2. 返納に必要な条件	9
2.3. 高齢者の移動について	11
2.3.1. 将来、高齢者になったときの移動の不安	11
2.3.2. 若い頃と比べた日常の移動手段の変化	11
2.4. 日常的な通勤・通学の外出について	13
2.4.1. 通勤・通学の外出先	13
2.4.2. 通勤・通学の交通手段	14
2.4.3. 通勤・通学の外出頻度	14
2.4.4. 通勤・通学の外出時間帯	15
2.5. 日常的な買物の外出について	16
2.5.1. 買物の外出先	16
2.5.2. 買物の交通手段	17
2.5.3. 買物の外出頻度	17
2.5.4. 買物の外出時間帯	18
2.6. 日常的な通院の外出について	19
2.6.1. 通院の外出先	19
2.6.2. 通院の交通手段	20
2.6.3. 通院の外出頻度	20
2.6.4. 通院の外出時間帯	21
2.7. 日常的なその他の外出について	22
2.7.1. その他の外出の外出先	22
2.7.2. その他の外出の交通手段	23
2.7.3. その他の外出の外出頻度	23

2.7.4.	その他の外出の外出時間帯	24
2.8.	鉄道の利用について	25
2.8.1.	鉄道の利用頻度	25
2.8.2.	最も利用する駅	25
2.8.3.	駅までの交通手段	26
2.8.4.	駅までの所要時間	26
2.9.	最寄りのバス停について	27
2.9.1.	最寄りのバス停	27
2.9.2.	バス停までの所要時間	28
2.10.	民間の路線バスについて	29
2.10.1.	路線バスの運行情報の認知度	29
2.10.2.	民間の路線バスを利用しない理由	29
2.11.	千代田神立ラインについて	31
2.11.1.	千代田神立ラインの認知度	31
2.11.2.	千代田神立ラインを利用しない理由	31
2.12.	霞ヶ浦広域バスについて	33
2.12.1.	霞ヶ浦広域バスの認知度	33
2.12.2.	霞ヶ浦広域バスを利用しない理由	33
2.13.	デマンド型乗合タクシーについて	35
2.13.1.	デマンド型乗合タクシーの認知度	35
2.13.2.	デマンド型乗合タクシーを利用しない理由	35
2.14.	タクシー利用料金助成事業について	37
2.14.1.	タクシー利用料金助成事業の認知度	37
2.14.2.	タクシー利用料金助成事業を利用しない理由	37
2.15.	かすみがうら市の公共交通について	39
2.15.1.	特に便利になってほしい交通手段	39
2.15.2.	リアルタイムバス位置情報の認知度	41
2.15.3.	将来のかすみがうら市の公共交通に期待すること	41
2.15.4.	公共交通の維持・充実のために、市が負担することについての考え	42
2.16.	自由回答	43
3.	市民アンケートのクロス集計の結果	44
3.1.	免許の有無別の外出時の交通手段	44
3.1.1.	運転免許の有無×通勤・通学の交通手段	44
3.1.2.	運転免許の有無×買物の交通手段	45
3.1.3.	運転免許の有無×通院の交通手段	46
3.1.4.	運転免許の有無×その他の外出の交通手段	47
3.2.	属性別の運転状況	48
3.2.1.	性別×運転状況	48
3.2.2.	年齢×運転状況	48

3.2.3.	職業×運転状況	49
3.2.4.	居住地×運転状況	50
3.2.5.	世帯構成×運転状況	51
3.3.	運転状況別の外出時の交通手段	52
3.3.1.	運転状況×通勤・通学の交通手段	52
3.3.2.	運転状況×買物の交通手段	53
3.3.3.	運転状況×通院の交通手段	54
3.3.4.	運転状況×その他の外出の交通手段	55
3.4.	運転状況別の外出時間帯	56
3.4.1.	運転状況（不安なく運転している人）×通勤・通学の外出時間帯	56
3.4.2.	運転状況（不安に思いながら運転している人）×通勤・通学の外出時間帯	56
3.4.3.	運転状況（運転しない人）×通勤・通学の外出時間帯	57
3.4.4.	運転状況（不安なく運転している人）×買物の外出時間帯	57
3.4.5.	運転状況（不安に思いながら運転している人）×買物の外出時間帯	58
3.4.6.	運転状況（運転しない人）×買物の外出時間帯	58
3.4.7.	運転状況（不安なく運転している人）×通院の外出時間帯	59
3.4.8.	運転状況（不安に思いながら運転している人）×通院の外出時間帯	59
3.4.9.	運転状況（運転しない人）×通院の外出時間帯	60
3.4.10.	運転状況（不安なく運転している人）×その他の外出の外出時間帯	60
3.4.11.	運転状況（不安に思いながら運転している人）×その他の外出の外出時間帯	61
3.4.12.	運転状況（運転しない人）×その他の外出の外出時間帯	61
3.5.	年齢別の免許返納の年齢	62
3.5.1.	年齢×免許返納の年齢	62
3.6.	属性別の高齢者になったときの移動の不安	63
3.6.1.	年齢×高齢者になったときの移動の不安	63
3.6.2.	居住地×高齢者になったときの移動の不安	64
3.6.3.	世帯構成×高齢者になったときの移動の不安	65
3.6.4.	運転状況×高齢者になったときの移動の不安	65
3.7.	年齢別の日常の移動手段の変化	66
3.7.1.	年齢×日常の移動手段の変化	66
3.8.	日常的な外出の移動	67
3.8.1.	通勤・通学の外出先×居住地	67
3.8.2.	買物の外出先×居住地	68
3.8.3.	通院の外出先×居住地	69
3.8.4.	その他の外出の外出先×居住地	70
3.8.5.	千代田神立ラインを利用する人の外出先×居住地	71
3.8.6.	霞ヶ浦広域バスを利用する人の外出先×居住地	72
3.9.	属性別の鉄道の利用	73
3.9.1.	年齢×鉄道の利用頻度	73

3.9.2.	居住地×鉄道の利用頻度	74
3.9.3.	居住地×利用駅	75
3.10.	属性別の路線バスの運行状況の認知度	76
3.10.1.	年齢×路線バスの運行状況の認知度	76
3.10.2.	居住地×路線バスの運行状況の認知度	77
3.11.	属性別の千代田神立ラインの認知度	78
3.11.1.	年齢×千代田神立ラインの認知度	78
3.11.2.	居住地×千代田神立ラインの認知度	79
3.11.3.	運転免許の有無×千代田神立ラインの認知度	80
3.11.4.	高齢になったときの移動の不安×千代田神立ラインの認知度	81
3.12.	属性別の霞ヶ浦広域バスの認知度	82
3.12.1.	年齢×霞ヶ浦広域バスの認知度	82
3.12.2.	居住地×霞ヶ浦広域バスの認知度	83
3.12.3.	運転免許の有無×霞ヶ浦広域バスの認知度	84
3.12.4.	高齢になったときの移動の不安×霞ヶ浦広域バスの認知度	85
3.13.	属性別のデマンド型乗合タクシーの認知度	86
3.13.1.	年齢×デマンド型乗合タクシーの認知度	86
3.13.2.	居住地×デマンド型乗合タクシーの認知度	87
3.13.3.	免許の有無×デマンド型乗合タクシーの認知度	88
3.13.4.	高齢者になったときの移動の不安×デマンド型乗合タクシーの認知度	89
3.14.	属性別のタクシー利用料金助成事業の認知度	90
3.14.1.	年齢×タクシー利用料金助成事業の認知度	90
3.14.2.	居住地×タクシー利用料金助成事業の認知度	91
3.15.	属性別の便利になってほしい交通手段	92
3.15.1.	年齢×便利になってほしい交通手段	92
3.15.2.	居住地×便利になってほしい交通手段	93
3.15.3.	65歳以上の世帯人数の構成×便利になってほしい交通手段	94
3.15.4.	免許の有無×便利になってほしい交通手段	95
3.15.5.	運転状況×便利になってほしい交通手段	96
3.15.6.	高齢者になったときの移動の不安×便利になってほしい交通手段	97
3.16.	属性別のリアルタイムバス位置情報の認知度	98
3.16.1.	年齢×リアルタイムバス位置情報の認知度	98
3.16.2.	居住地×リアルタイムバス位置情報の認知度	99
3.17.	属性別の将来のかすみがうら市の公共交通に期待すること	100
3.17.1.	年齢×将来のかすみがうら市の公共交通に期待すること	100
3.17.2.	居住地×将来のかすみがうら市の公共交通に期待すること	101
3.17.3.	運転状況×将来のかすみがうら市の公共交通に期待すること	102
3.18.	属性別の市が負担することへの考え	103
3.18.1.	年齢×市が負担することへの考え	103

3.18.2.	居住地×市が負担することへの考え	104
3.18.3.	運転状況×市が負担することへの考え	105
4.	自由回答の内容	106
4.1.	自由回答の内容	106
4.1.1.	乗合タクシー（68 件）	106
4.1.2.	バス全般（57 件）	106
4.1.3.	高齢になったときや免許返納後の不安（32 件）	106
4.1.4.	公共交通全般（26 件）	107
4.1.5.	民間のタクシー・タクシー利用料金助成事業（23 件）	107
4.1.6.	道路環境整備（18 件）	107
4.1.7.	過疎地の交通（15 件）	108
4.1.8.	路線バス（14 件）	108
4.1.9.	市の負担（14 件）	108
4.1.10.	霞ヶ浦広域バス（11 件）	108
4.1.11.	鉄道（10 件）	109
4.1.12.	千代田神立ライン（9 件）	109
4.1.13.	共助による移動（8 件）	109
4.1.14.	情報発信（8 件）	109
4.1.15.	バス停の環境（7 件）	109
4.1.16.	調査について（7 件）	110
4.1.17.	バス及び乗合タクシー（3 件）	110
4.1.18.	バリアフリー（3 件）	110
4.1.19.	移動販売・宅配サービス（3 件）	110
4.1.20.	自動車の利用（2 件）	110
4.1.21.	自動車利用からの転換（1 件）	110
4.1.22.	福祉タクシー（1 件）	110
4.1.23.	駐車場（1 件）	110
4.1.24.	運転マナー意識の向上（1 件）	110
4.1.25.	その他（18 件）	111

1. 市民アンケートの実施概要

かすみがうら市公共交通に関する市民アンケート調査は、市民の日常の移動実態や公共交通全般に対するニーズを把握するため、市内在住の 3,000 世帯を対象に、郵送配布・郵送回収にて実施した。加えて、市のホームページにてアンケート票を掲載し、回答を募集した。

その結果、1,744 票の回答があった。郵送配布分の世帯回収率は 30.7%、アンケート票回収率は 26.4%であった。

表 1.1 市民アンケートの概要

項目	内容
実施時期	令和 2 年 7 月 9 日（木）～令和 2 年 7 月 27 日（月）
実施目的	市民の日常の移動実態や公共交通全般に対するニーズを把握するため。
実施方法	郵送配布・郵送回収
対象者	市内在住の 3,000 世帯、1 世帯に 2 票ずつ配布 ※住民基本台帳より世代別、地区別抽出
アンケートの回収数	1,585 票（回収率 26.4%）
アンケートの世帯回収数	922 世帯（世帯回収率 30.7%）
ホームページ掲載分回収数	159 票
合計回収数	1,744 票

2. 市民アンケートの結果

2.1. 回答者属性

2.1.1. 性別

回答者は、45%が男性、54%が女性である。

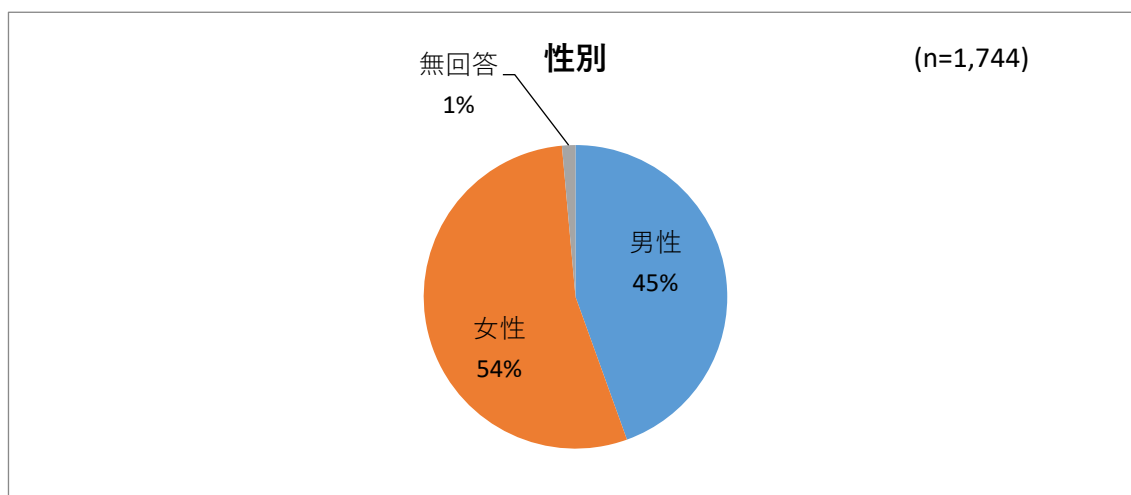


図 2.1 性別

2.1.2. 年齢

全世代から回答が得られた。70～74歳の回答が最も多い。

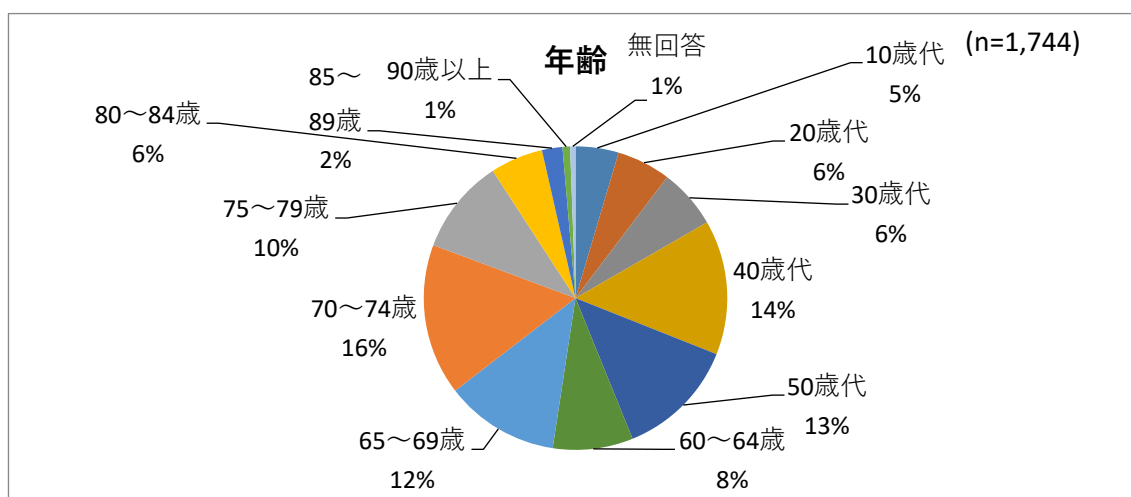


図 2.2 年齢

2.1.3. 職業

回答者は、会社員・公務員が26%で最も多く、次に無職が23%が多い。

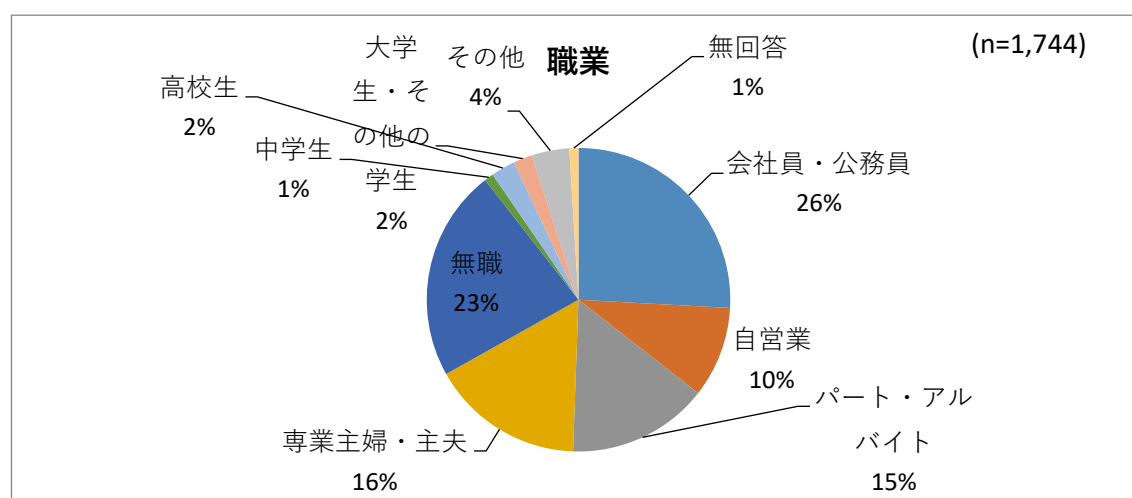


図 2.3 職業

表 2.1 職業その他の内容

その他の内容	人数	その他の内容	人数
農業	24	社会福祉職員	1
年金生活	5	介護福祉士	1
看護師	3	こども園教諭	1
介護職	2	保育園事務	1
団体役員	3	高校教諭	1
派遣社員	2	パート	1
無職	2	週3日事務職	1
シルバー	1	作業所	1
会社役員	1	契約社員	1
団体職員	1	委託社員	1
法人職員	1	専門職	1
施設職員	1	タクシー運転手	1
福祉施設職員	1	育休中	1

2.1.4. 住所

市内全域から回答が得られた。神立駅周辺（下稲吉（角来）、稲吉1～5丁目、稲吉東1～6丁目、稲吉南1～3丁目）に住む人の回答が多い。

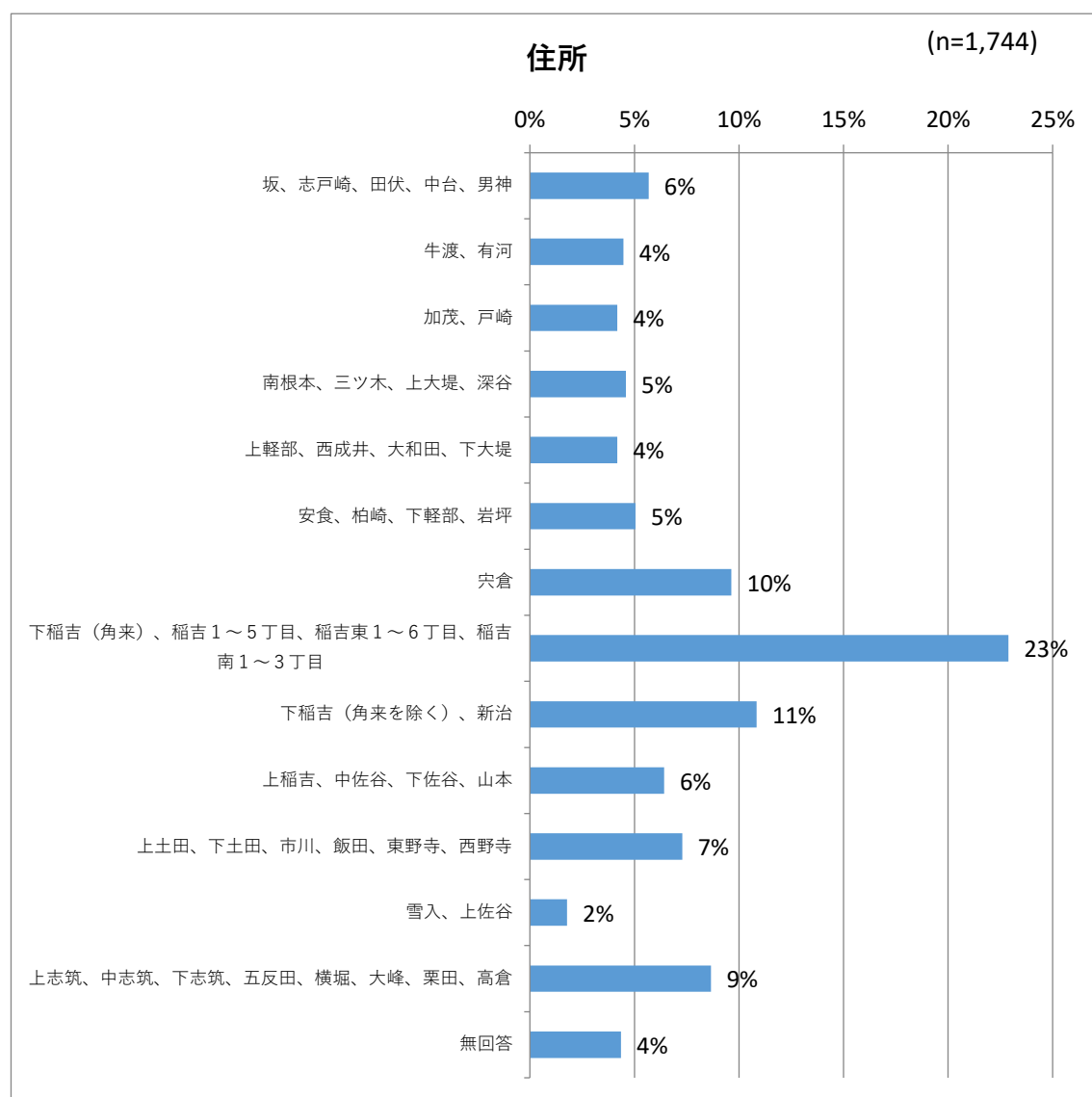


図 2.4 住所

2.1.5. 世帯構成

2人世帯が27%で最も多く、次に3人世帯が25%が多い。1人世帯は10%である。

65歳以上の1人世帯は7%、65歳以上のみの複数人世帯は18%であり、65歳以上のみの世帯は25%である。

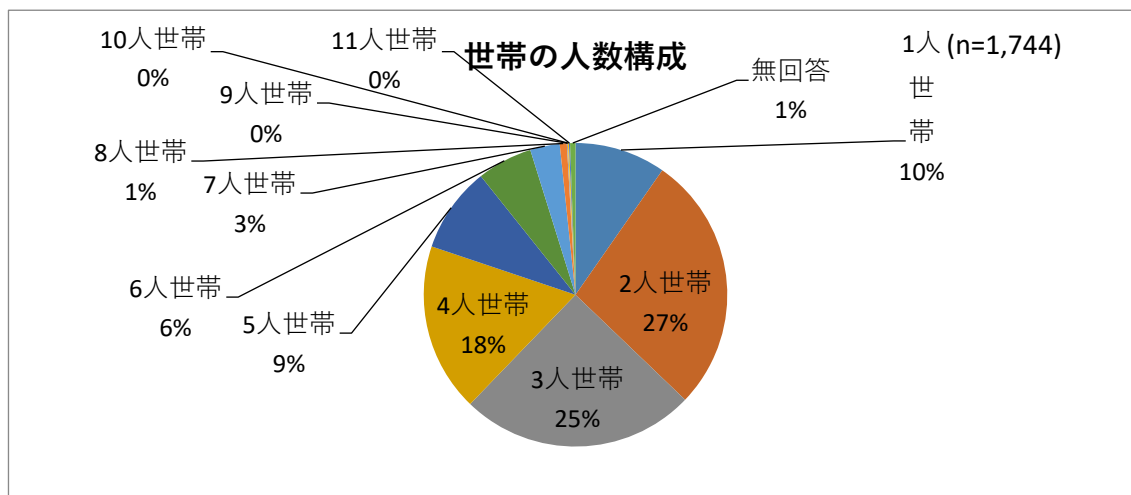


図 2.5 世帯の人数構成

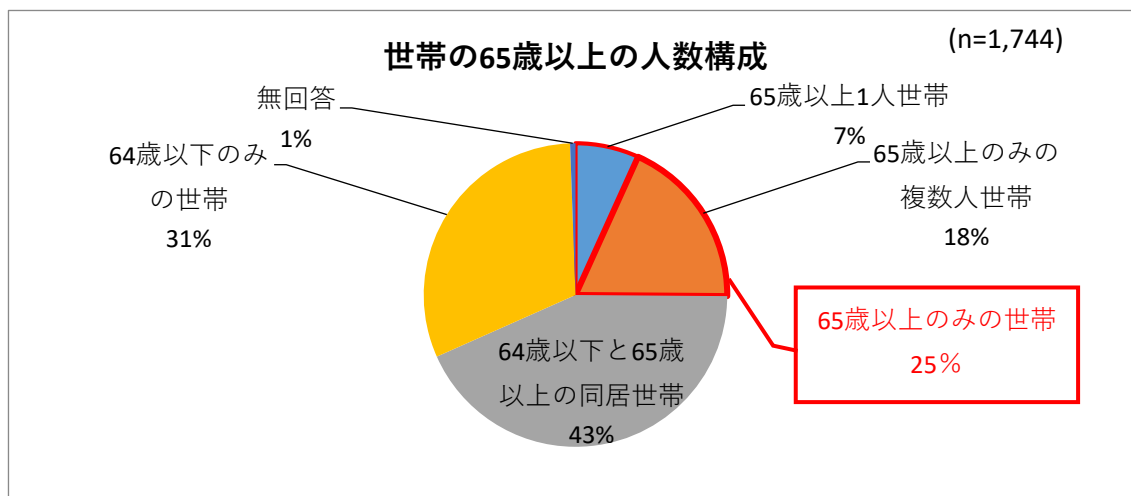


図 2.6 世帯の 65 歳以上の人数構成

2.1.6. 自動車・バイクの運転免許の有無

自動車・バイクの運転免許がある人は84%である。返納した人は4%、ない人が10%であり、14%が運転免許を持っていない。

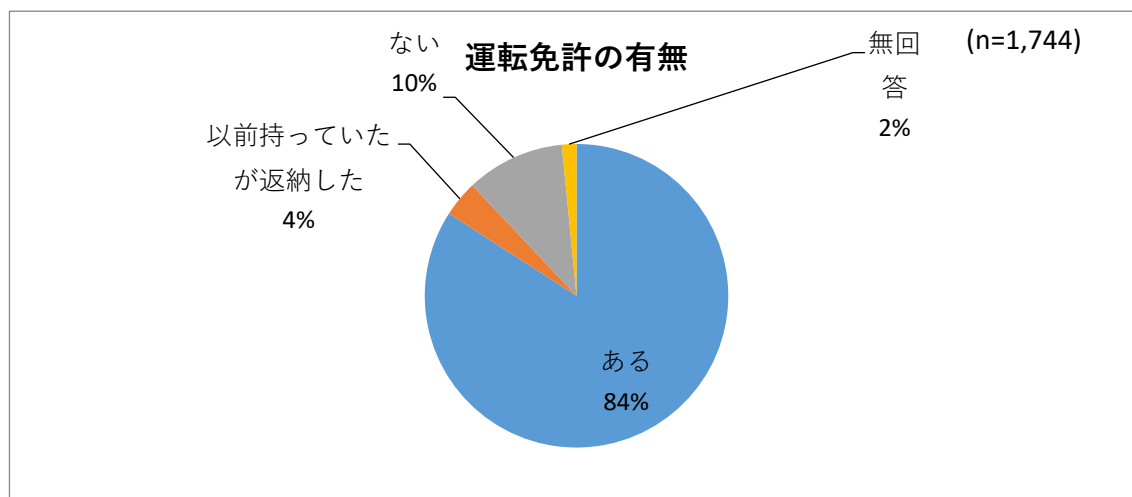


図 2.7 運転免許の有無

2.1.7. 自動車・バイクの運転状況

自動車・バイクの運転状況は、不安なく運転している人が72%、不安に思いながら運転している人が10%、運転しない人が14%である。不安に思いながら運転している人と運転しない人を合わせた24%の人は、公共交通を必要としている可能性が高い。

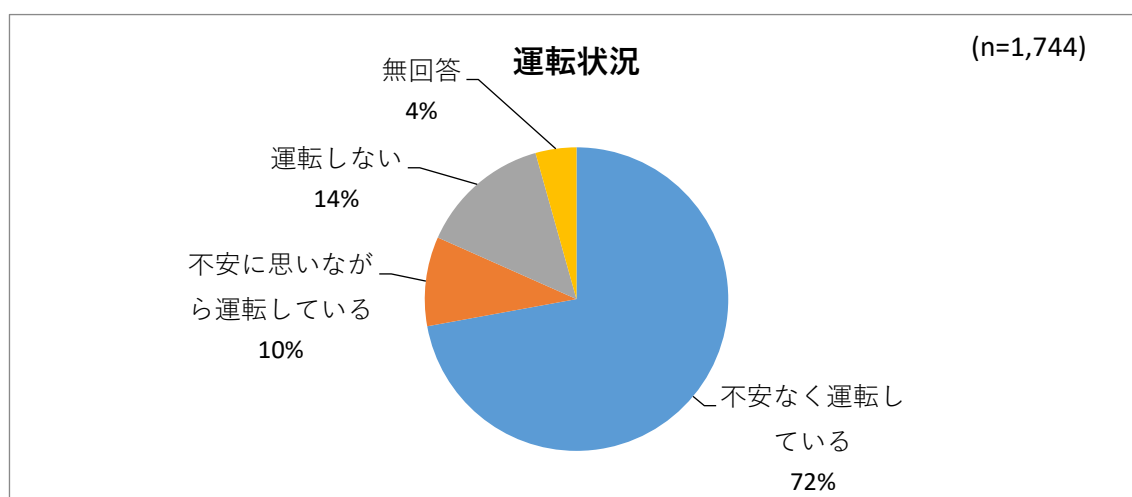


図 2.8 運転状況

2.1.8. 自動車・バイクの保有状況

80%が自分で自由に使える自動車又はバイクを保有している一方、保有していない人が16%いる。自動車やバイクを保有していない16%の人は公共交通を必要としている可能性が高い。

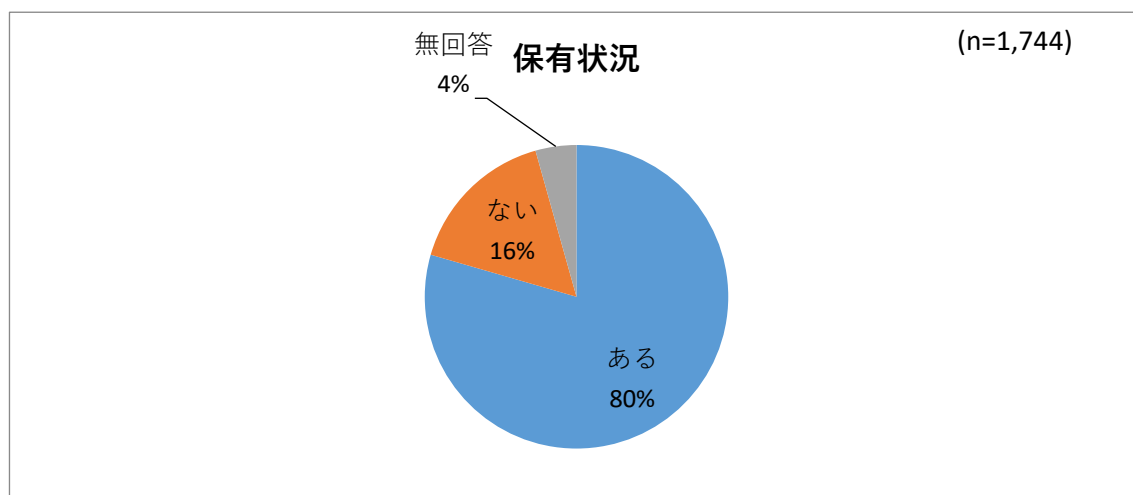


図 2.9 保有状況

2.2. 運転免許証の返納について

2.2.1. 返納の考え

運転免許証は、高齢になったら返納すると考えている人が 49%である。高齢になったら返納すると考えている人は、80～84 歳で返納すると考えている人が 44%で多い。

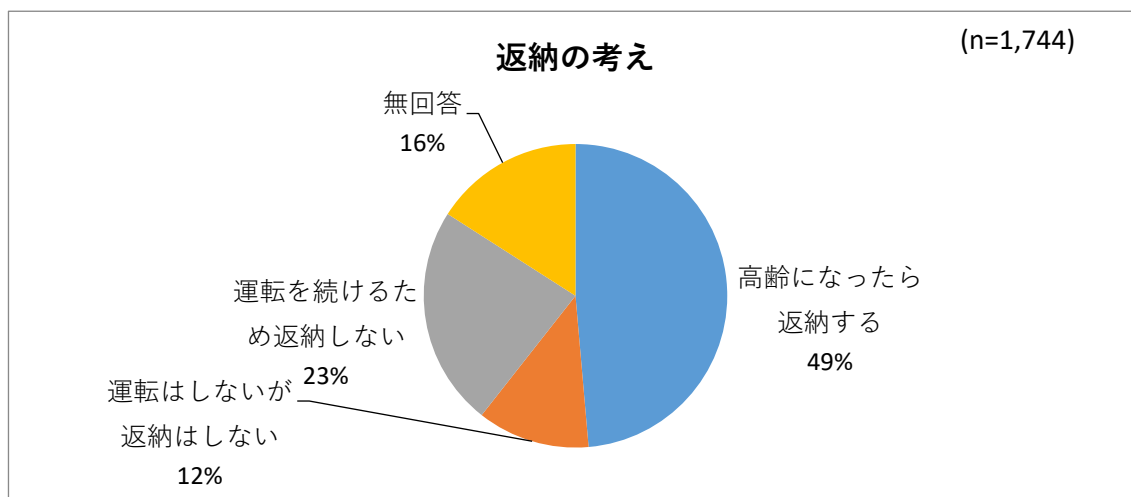


図 2.10 返納の考え

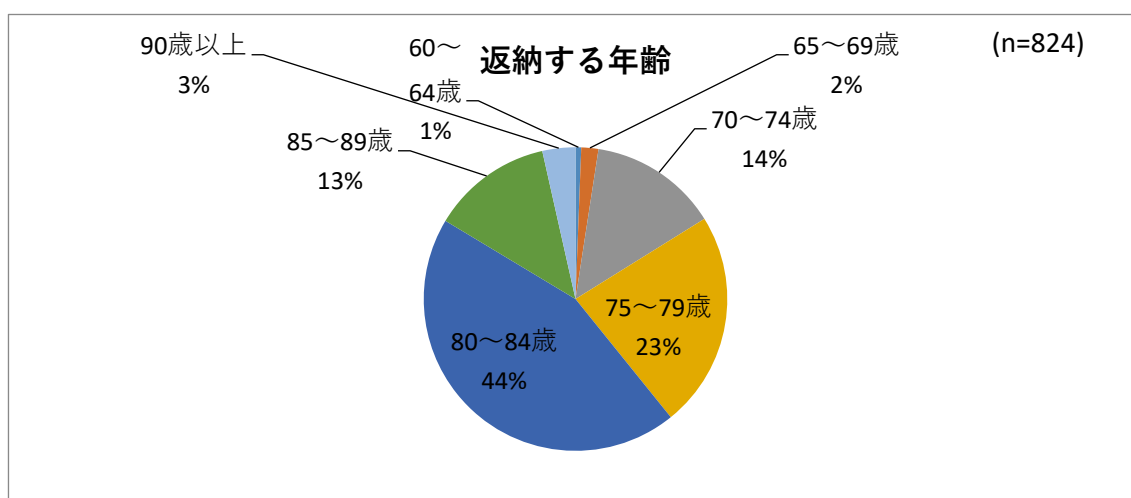


図 2.11 返納する年齢

2.2.2. 返納に必要な条件

運転免許証の返納に必要な条件として、病院と買物先までの公共交通手段の確保が約 7 割の人に求められている。さらに、自宅前から目的地まで乗車できる公共交通手段の確保、安い運賃で利用できる公共交通手段の確保、希望の時間帯に移動できる公共交通手段の確保が約 5 割の人に求められている。

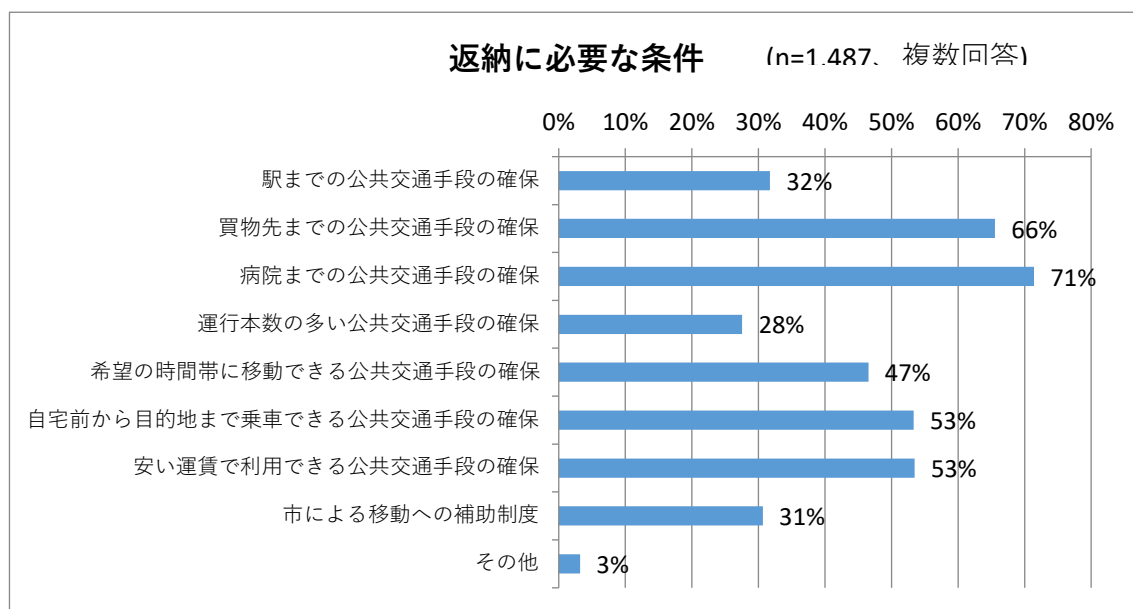


図 2.12 返納に必要な条件

表 2.2 返納に必要な条件のその他の内容

その他の内容		人数
交通手段の種類	3密でない移動手段	6
	完全自動運転の自動車の貸し出し、購入補助	
	自動運転車両の発達	
	自由に移動できる手段がなければ無理	
	専属ドライバーの確保	
	公共交通に関わる人（提供側）が女性の方が利用しやすい	
通勤・通学の交通手段	職業	3
	仕事場まで交通手段。	
	子、孫の通学手段（高校まで）の確保	
買物の交通手段	かすみがうら市内のスーパー、病院への移動の確保	5
	自転車でなるべく買い物に行くようにする	
	移動販売・ネット販売の充実	
	移動スーパーなどある程度のプライベートを確保したアレ	
	お届けサービスの充実	
通院の交通手段	通院	2
	病院に通う補助	
ゴミ出しの交通手段	ゴミ出しに行くのに車で行く（ゴミ捨て場が遠い）	1
交通手段の確保	日々の生活を支援するための交通ネットのさらなる整備	5
	目的地に行くための交通手段の確保	
	公共交通手段の確保は、行政が責任をもって管理が必要。	
	交通の便が良くなったら考える。	
	10km以内の移動（市外を含む）	
バス	自宅近くにバス停ができれば返納する	4
	石岡、土浦間バス運行本数が増えるなら便利。	
	土浦市のキララちゃんバスのようなバス	
	スクールバスの昼間利用。	
デマンド型乗合タクシー	例えばデマンドタクシー	3
	デマンドタクシーの確保	
	つくタクシーの補助と充実（乗合タクシーの便利性）	
居住場所の変更	駅前にシニア向けマンション建設	2
	便利な所へ引越し。	
コミュニティのサイズ	スモールコミュニティ化が必要。大型ショッピングモールの廃止。	1
予約	予約が必ずとれること！	1
情報発信	年寄りにわかりやすい説明をお願いします	1
金額	お金が必要（移動）	2
	年金生活のため運賃が高いと利用できない。一日500円。	
返納についての考え	返納済	9
	今は主人が運転しているが、来年の11月で返納する事になる	
	自身の健康状況(運転する際)に不安を感じた時	
	車両の運転が生きがいの一つにつき返納は考えていない	
	する気は無い。	
	まだ考えていない	
	免許返納しない	
	あまりにも先の事で想像できません	
	便利な地域なので不便はないと思います	

2.3. 高齢者の移動について

2.3.1. 将来、高齢者になったときの移動の不安

将来、高齢者になったときの日常生活の移動に不安を感じている人が68%である。

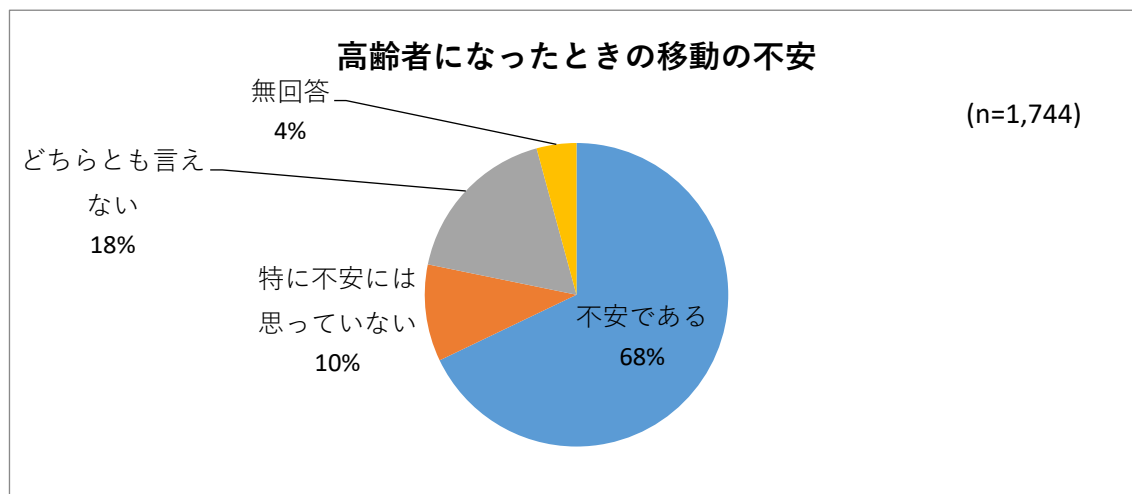


図 2.13 高齢者になったときの移動の不安

2.3.2. 若い頃と比べた日常の移動手段の変化

65歳以上の方で、若い頃と比べた日常の移動手段が変わらない人が73%である。変化した人では、家族等に送迎してもらうことが増えた人が19%と多い。

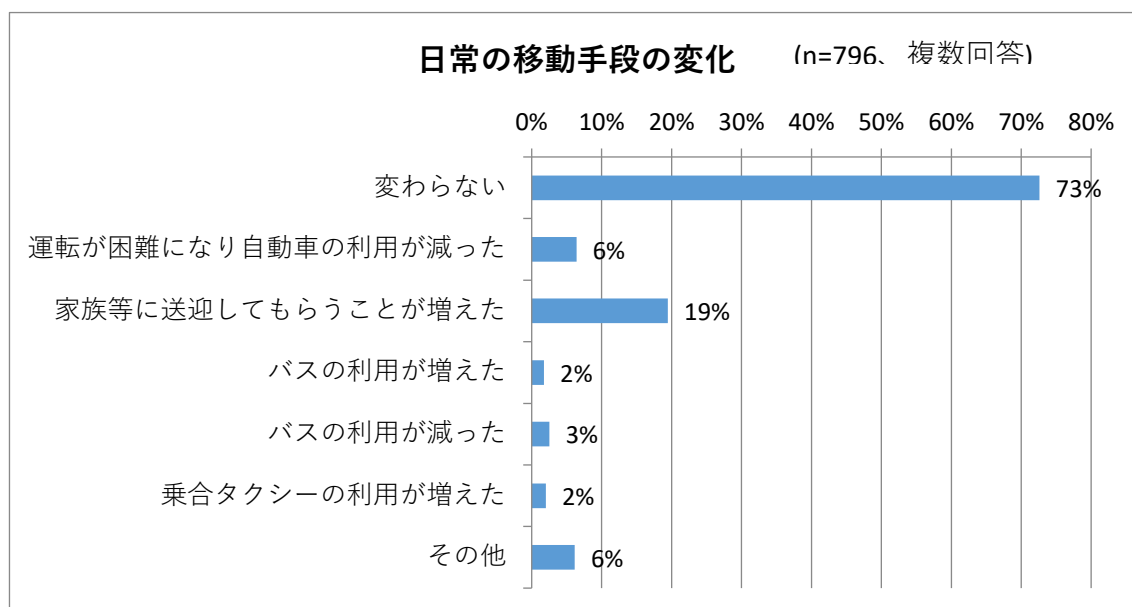


図 2.14 日常の移動手段の変化

表 2.3 日常の移動手段の変化のその他の内容

その他の内容		人数
自動車	20才頃から自動車運転をしていたから	11
	40歳代後半まで自転車が交通手段。今は自家用車のみ。	
	外出手段が車しかないので考えようがない	
	自転車を持っているので、今は足に不安はありません。	
	自分で運転できなければ生活ができない	
	日常的に車を運転しないと頭がぼけそう	
	バスが運行していないため運転（車）することが増えた。	
	ボランティア活動で車の使用が増えた。	
	近距離のみ車で移動するに変わった	
	できるだけ、自動車の利用をまとめて行うようにしている。	
	夜の運転、遠距離運転はしないようにしている	
送迎	近所の人の送迎が増えた	5
	ご近所の方をお願いしてます	
	時々近所の方にお世話になってます（場所によっては運転ムリ）	
	送迎無しでは、外出不可	
	高校の送り迎えが毎日あり大変です。神立駅からの乗合バスがあると助かります。	
電車	県をまたぐ移動の場合はなるべく電車等で行く。	4
	駅まで歩いて電車を利用する事が多くなった。	
	タクシー、電車の利用	
	電車、タクシー	
路線バス	石岡～土浦間の関鉄バスの運転本数が非常に少なくなってしまったので、非常に不便になってしまいました。	5
	バスの時刻回数が少ないので利用しにくい	
	バスの本数が減り、移動に不便。	
	日中のバスの本数がないため	
	路線バスがなくなった。	
乗合タクシー	⑥乗合タクシーの場合2回ほど断られたのでそれ以来利用していない。	3
	巣ごもりで通しています。乗合タクシーが利用できるようになって喜んでいます	
	乗合タクシーもよいが前日申し込みではいざというときに間に合わない。	
民間タクシー	民間タクシー	4
	民間タクシーを利用	
	民間タクシーを利用、近所なら自転車利用	
	体調の悪い時は病院へタクシーを利用している	
自転車	自転車	5
	若いころから自転車利用	
	自転車での移動が増えた	
	自転車での移動が増えた	
	自転車に乗らなくなった	
徒歩	徒歩	1
外出の減少	外出が出来ない。家にばかりいると二人共老いが早まる。	5
	外出しない	
	外出を控えるようになった。	
	必要な外出しかしなくなった。	
	行動範囲が縮小	
買物について	近くに買い物できる場所がある	3
	通院、買い物等がかなり不安	
	なるべく車に頼らず「宅配」等を利用している	
変わらない	今は変わらない、先は不安	1

2.4. 日常的な通勤・通学の外出について

2.4.1. 通勤・通学の外出先

通勤・通学の外出先は土浦市が最も多く 30%である。市内では神立駅周辺（下稲吉（角来）、稲吉1～5丁目、稲吉東1～6丁目、稲吉南1～3丁目）が16%で多い。

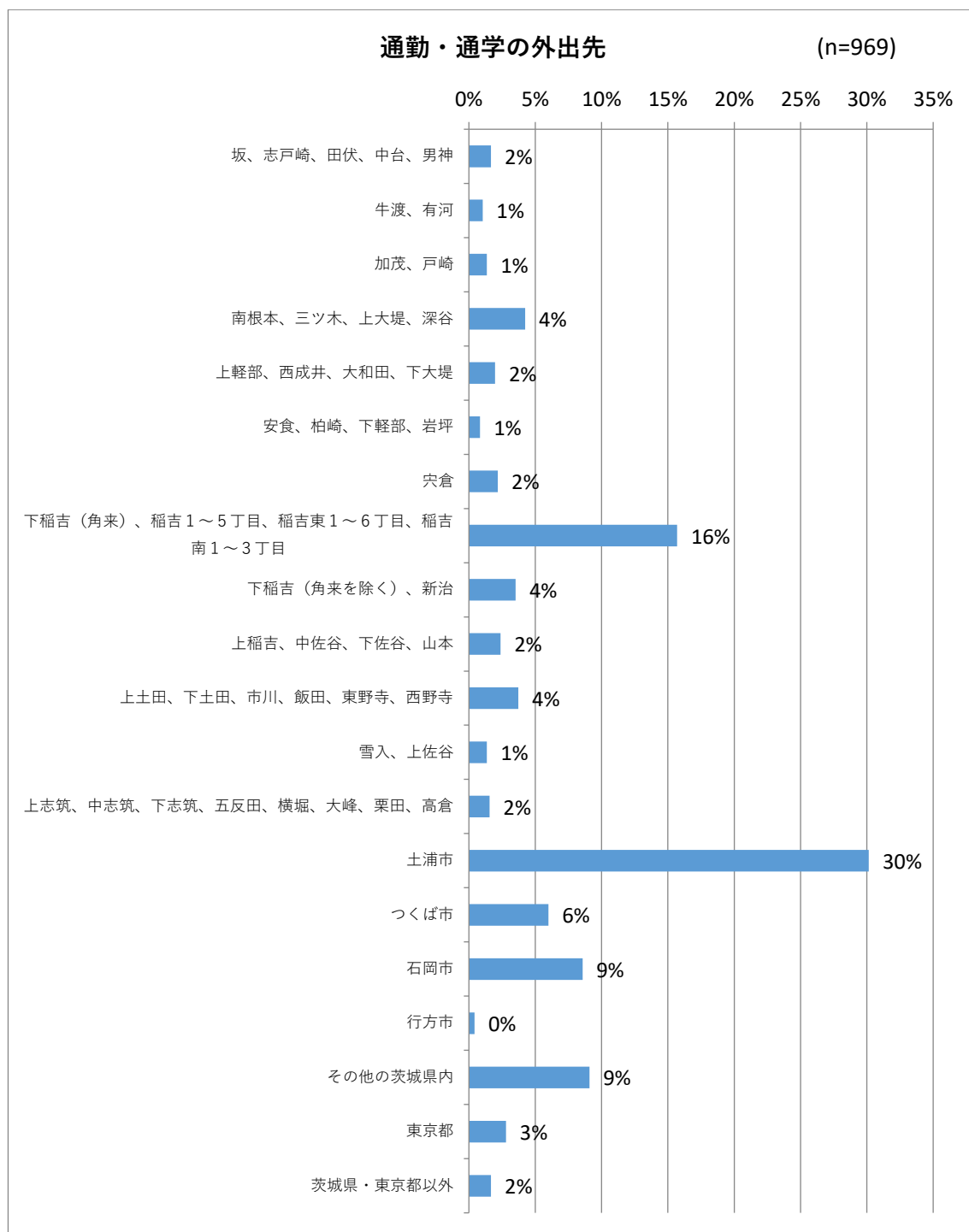


図 2.15 通勤・通学の外出先

2.4.2. 通勤・通学の交通手段

通勤・通学の交通手段は自分で運転する自動車が78%、家族等の送迎が21%である。鉄道は13%、民間の路線バスは3%、霞ヶ浦広域バスは2%のの人に利用されている。

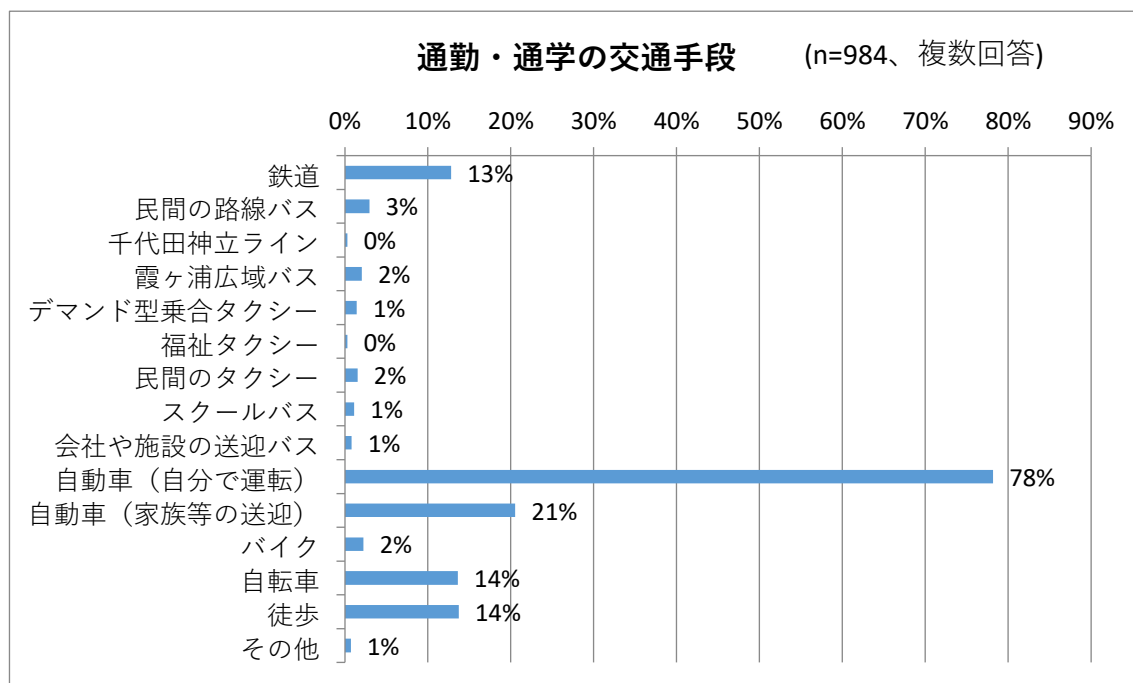


図 2.16 通勤・通学の交通手段

2.4.3. 通勤・通学の外出頻度

通勤・通学の外出頻度は、ほぼ毎日が79%である。

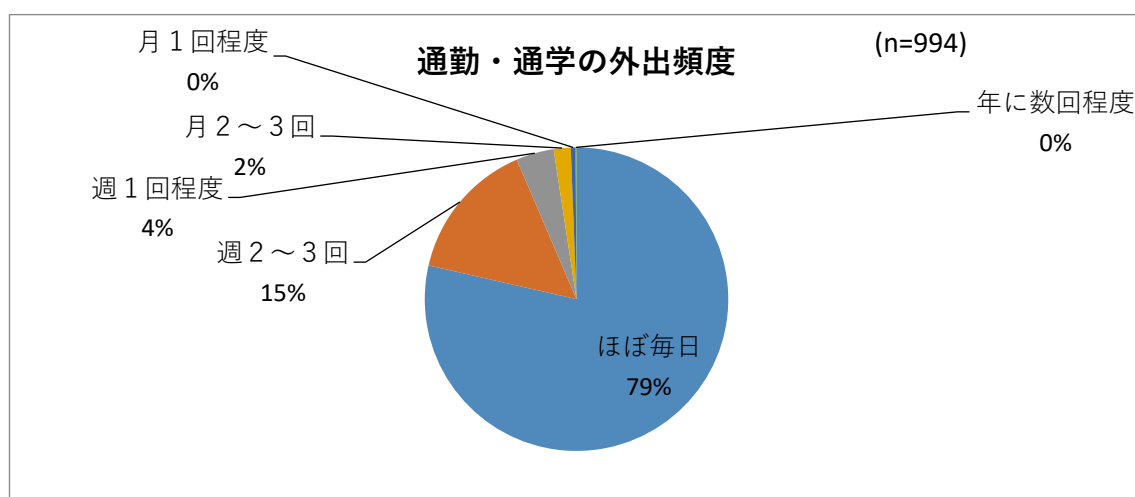


図 2.17 通勤・通学の外出頻度

2.4.4. 通勤・通学の外出時間帯

通勤・通学の外出時間帯について、外出時刻は7時台がピークであり、帰宅時刻は18時台がピークである。

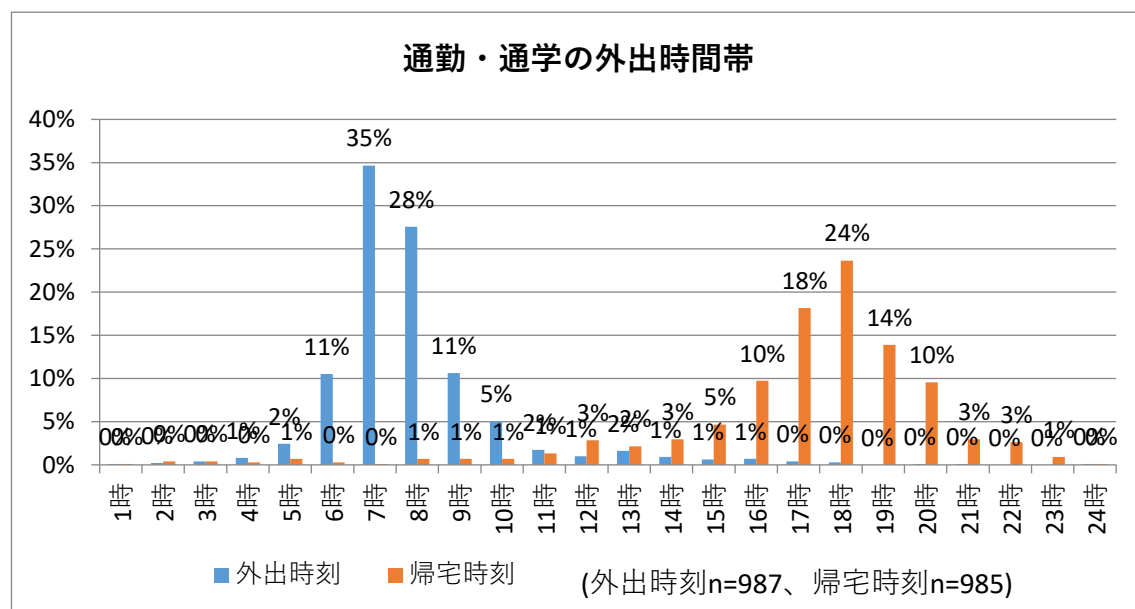


図 2.18 通勤・通学の外出時間帯

2.5. 日常的な買物の外出について

2.5.1. 買物の外出先

買物の外出先は、神立駅周辺（下稲吉（角来）、稲吉1～5丁目、稲吉東1～6丁目、稲吉南1～3丁目）が39%と最も多く、次に土浦市が25%で多い。

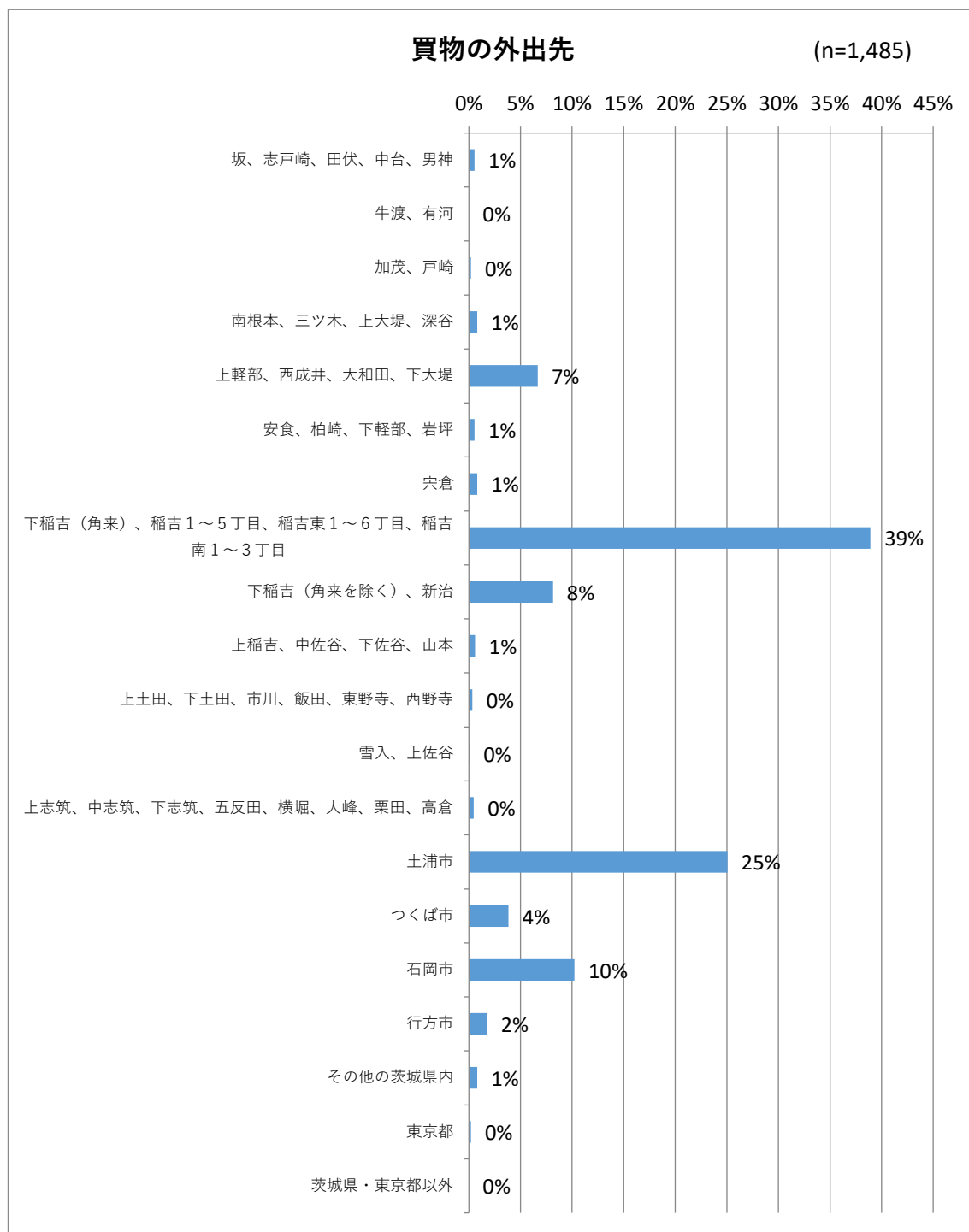


図 2.19 買物の外出先

2.5.2. 買物の交通手段

買物の交通手段は自分で運転する自動車が78%、家族等の送迎が20%である。

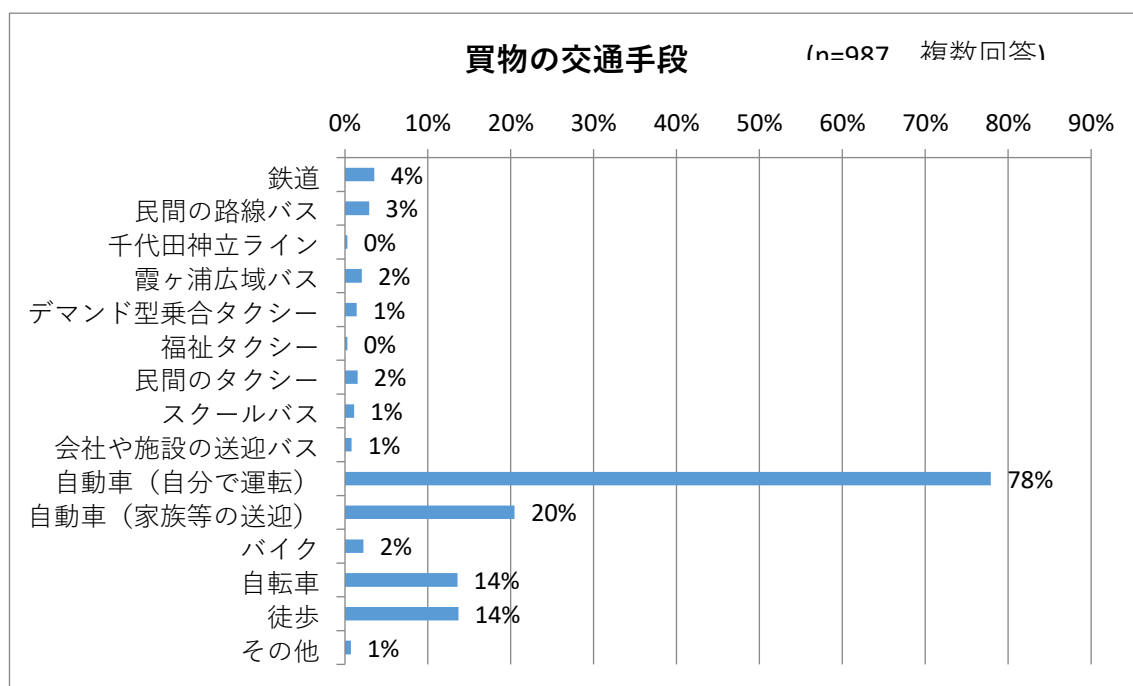


図 2.20 買物の交通手段

2.5.3. 買物の外出頻度

買物の外出頻度は週2～3回が47%で最も多い。

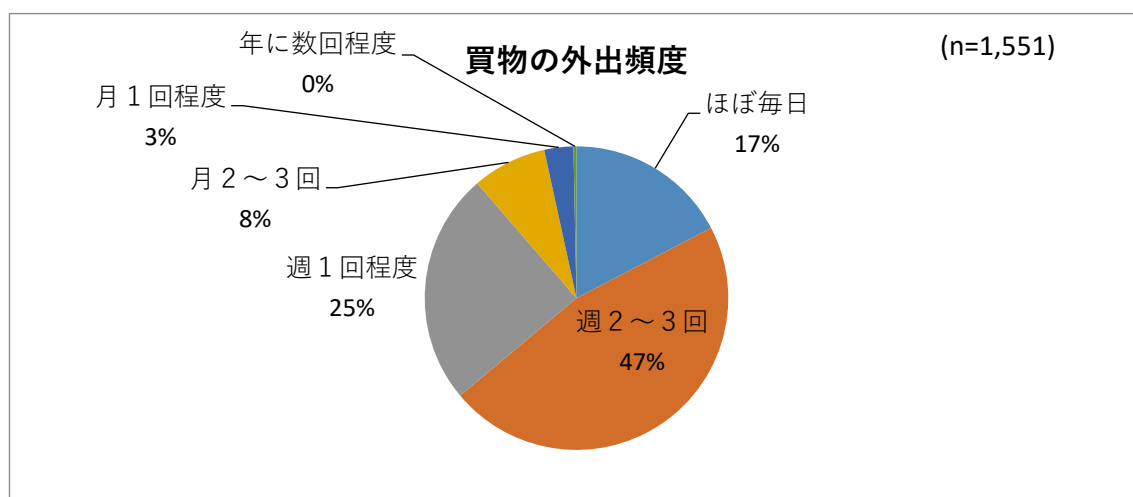


図 2.21 買物の外出頻度

2.5.4. 買物の外出時間帯

買物の外出時間帯について、外出時刻は10時台がピークであり、帰宅時刻は12時台、15～17時台に分散している。

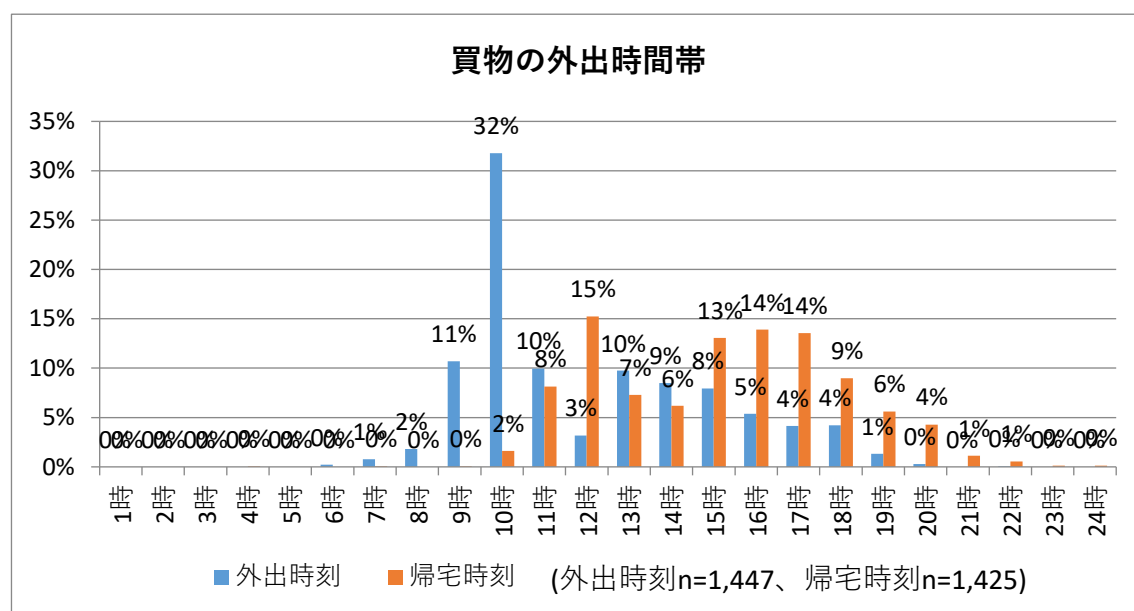


図 2.22 買物の外出時間帯

2. 6. 日常的な通院の外出について

2. 6. 1. 通院の外出先

通院の外出先は土浦市が 52% で最も多い。市内では、神立駅周辺（下稲吉（角来）、稲吉 1 ～ 5 丁目、稲吉東 1 ～ 6 丁目、稲吉南 1 ～ 3 丁目）が 17% と最も多い。

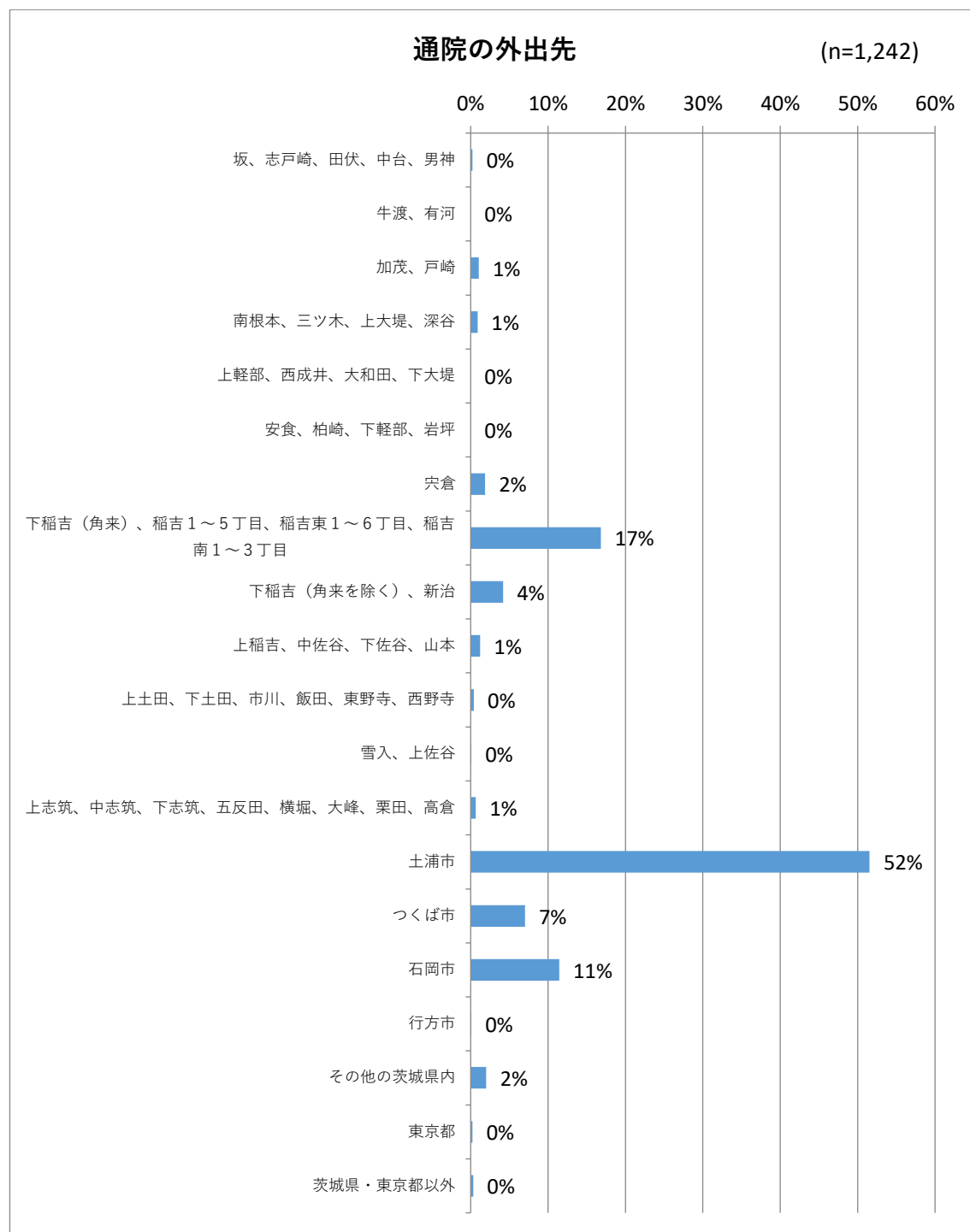


図 2. 23 通院の外出先

2.6.2. 通院の交通手段

通院の交通手段は自分で運転する自動車が77%である。また、家族等の送迎が27%であり、他の目的の外出に比べ多い。

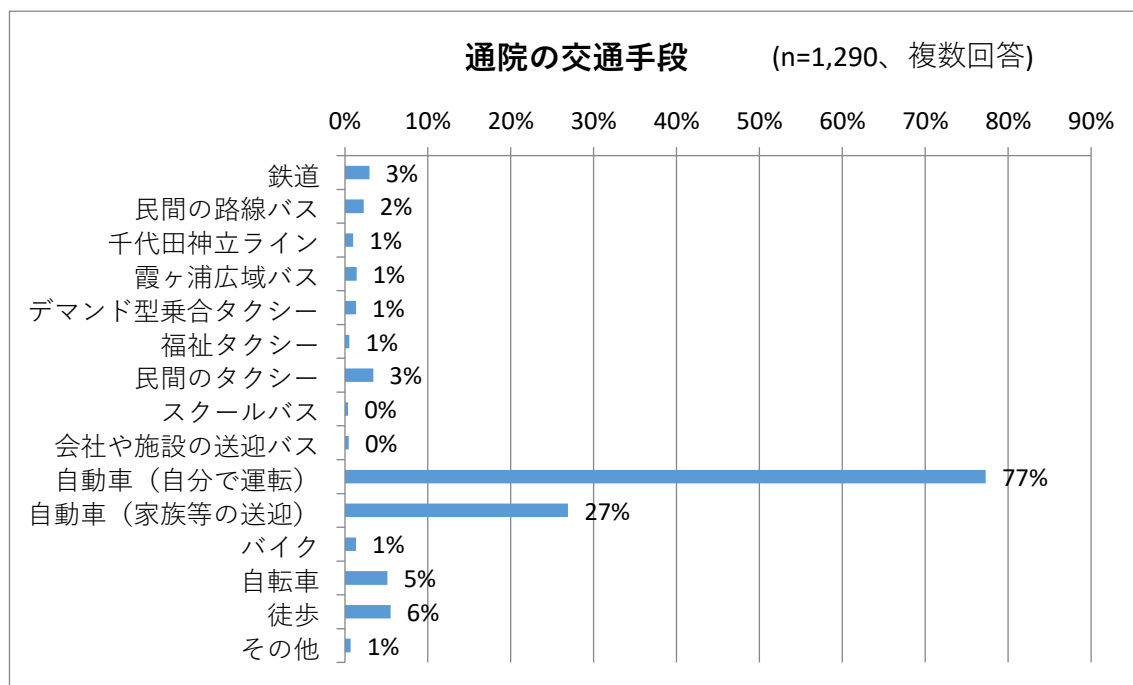


図 2.24 通院の交通手段

2.6.3. 通院の外出頻度

通院の外出頻度は、年に数回程度が42%、月1回程度が36%である。

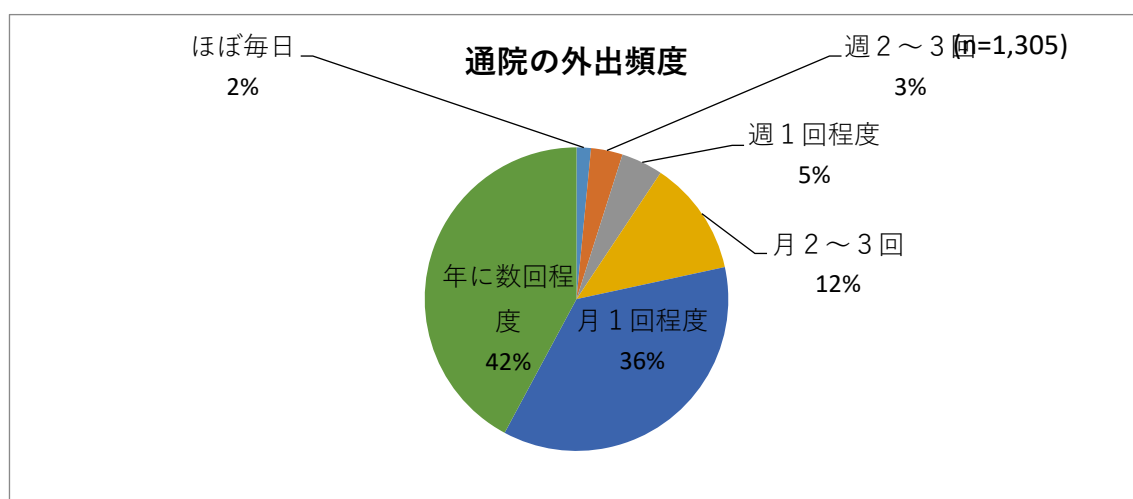


図 2.25 通院の外出頻度

2.6.4. 通院の外出時間帯

通院の外出時間帯について、外出時刻は9時台がピークであり、帰宅時刻は12時台がピークである。

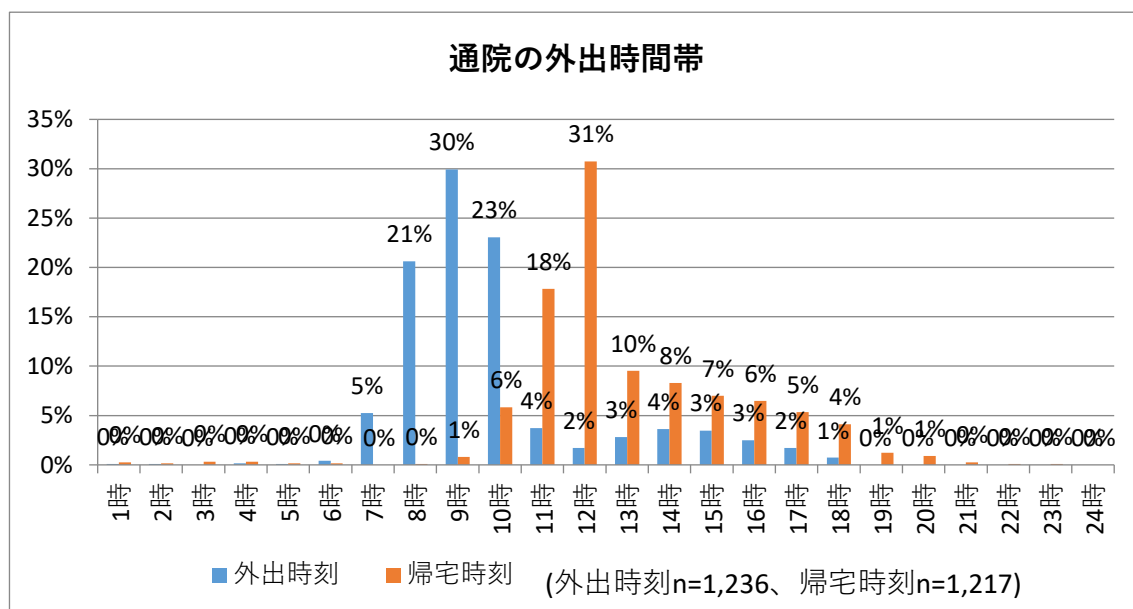


図 2.26 通院の外出時間帯

2.7. 日常的なその他の外出について

2.7.1. その他の外出の外出先

その他の外出の外出先は、土浦市が 29%、神立駅周辺（下稲吉（角来）、稲吉 1～5 丁目、稲吉東 1～6 丁目、稲吉南 1～3 丁目）が 18%である。

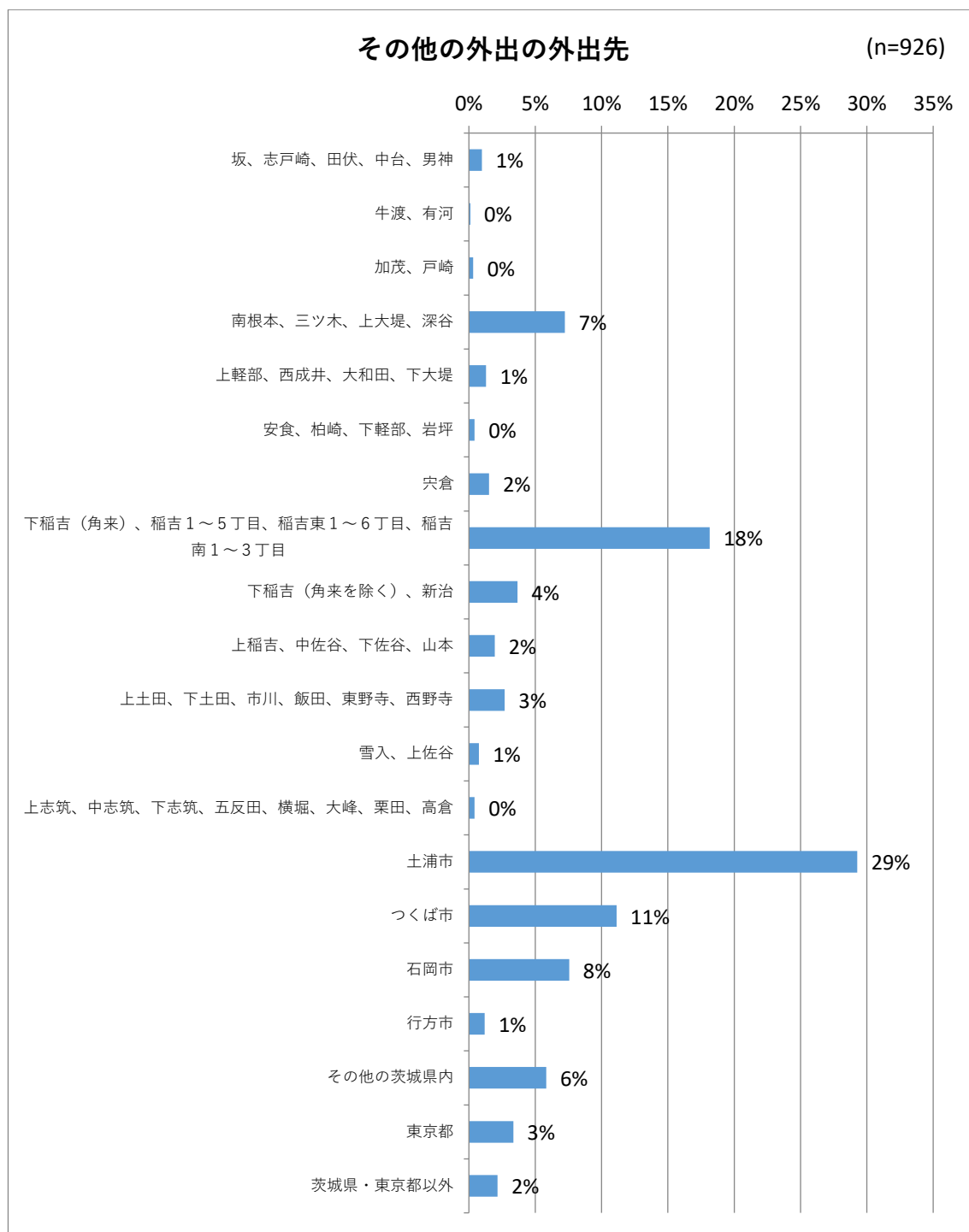


図 2.27 その他の外出の外出先

2.7.2. その他の外出の交通手段

その他の外出の交通手段は自分で運転する自動車が 81%、家族等の送迎が 21%である。

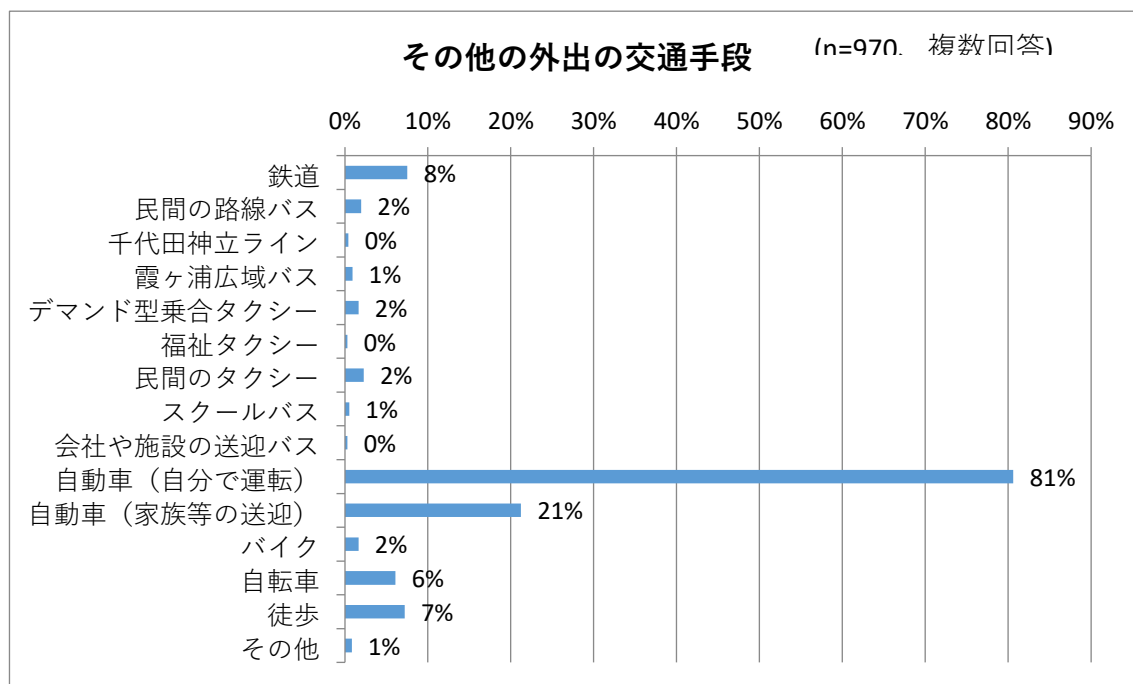


図 2.28 その他の外出の交通手段

2.7.3. その他の外出の外出頻度

その他の外出の外出頻度は、月 2～3 回が 19%、週 1 回程度が 20%である。

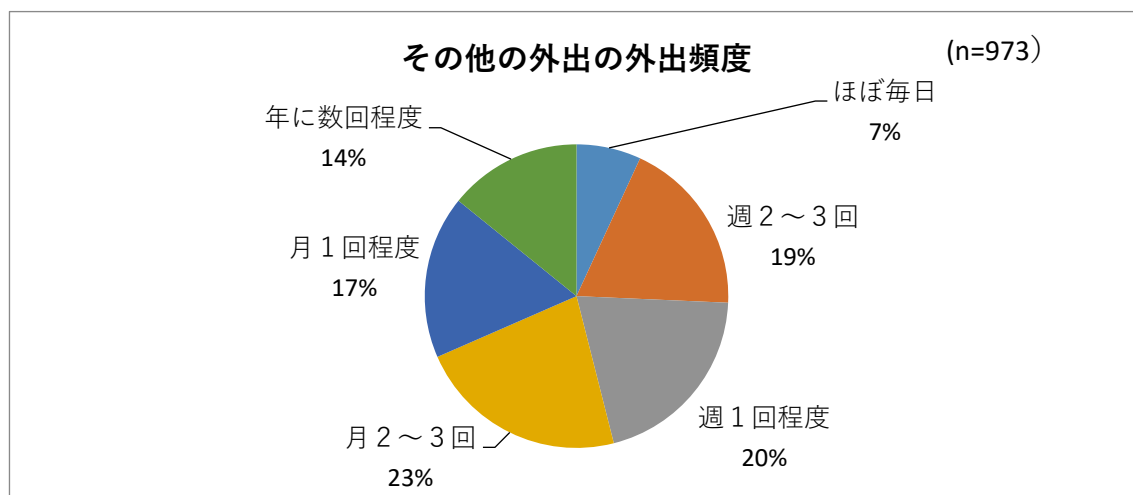


図 2.29 その他の外出の外出頻度

2.7.4. その他の外出の外出時間帯

その他の外出の外出時間帯について、外出時刻は10時台がピークであり、帰宅時刻は12時台、15～17時台に分散している。

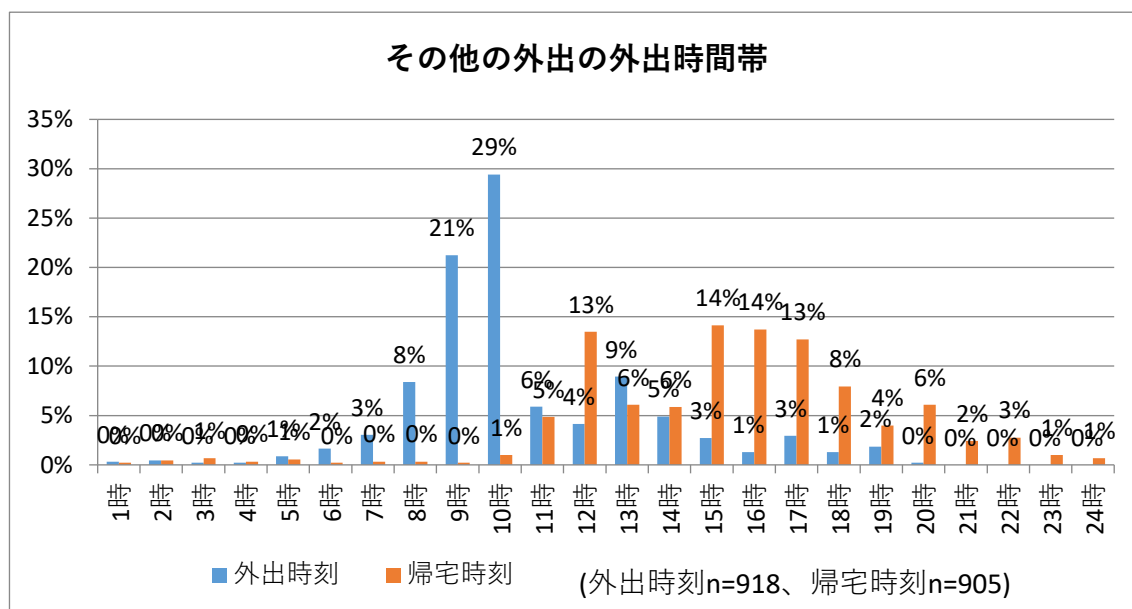


図 2.30 その他の外出の外出時間帯

2.8. 鉄道の利用について

2.8.1. 鉄道の利用頻度

鉄道の利用頻度について、年に数回程度利用する人が 39%と最も多い。利用しない人が 31%である。

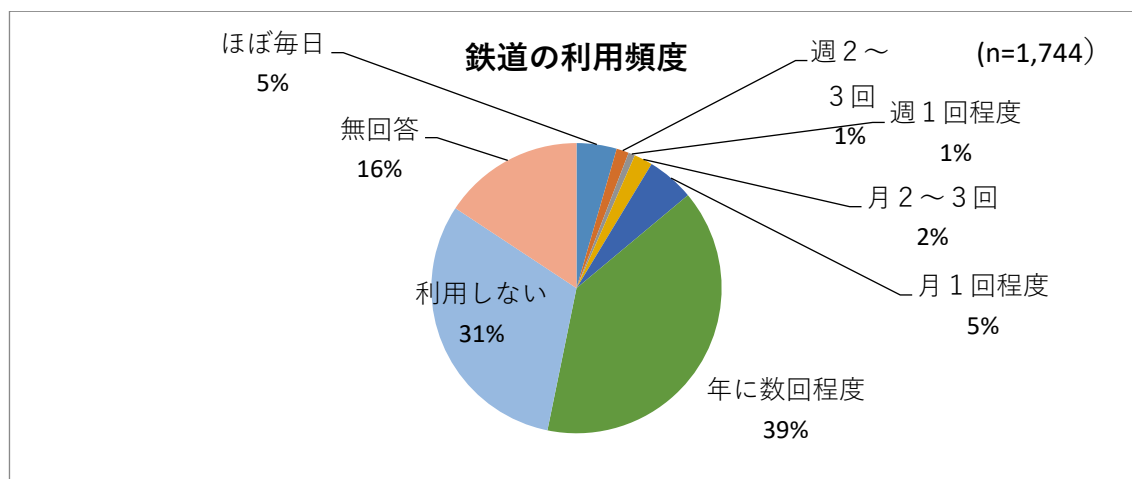


図 2.31 鉄道の利用頻度

2.8.2. 最も利用する駅

最も利用する駅は、神立駅が 39%と多い。土浦駅、石岡駅など他の駅も利用されている。

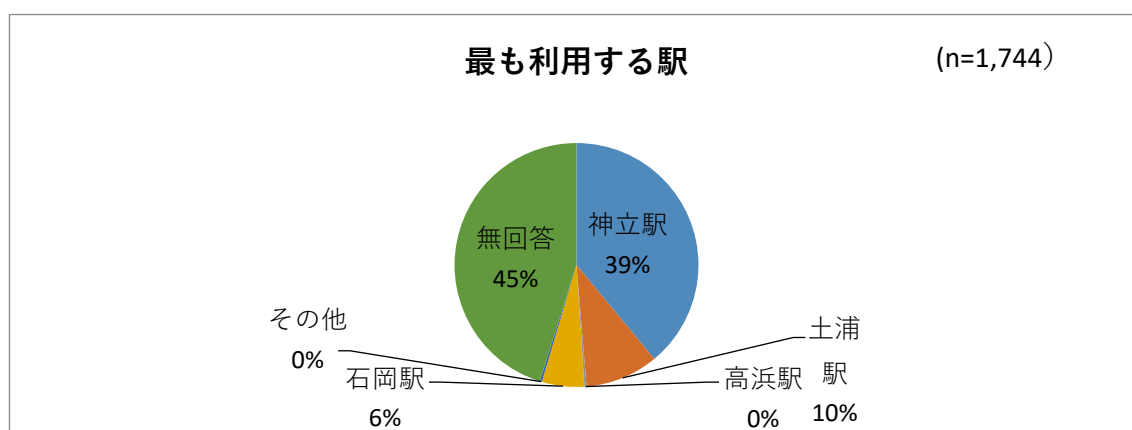


図 2.32 最も利用する駅

表 2.4 最も利用する駅のその他の内容

その他の内容	人数
つくば	3
研究学園	1
水戸	1
荒川沖	1
上野	1

2.8.3. 駅までの交通手段

駅までの交通手段は、自分で運転する自動車が 28%、家族等の送迎が 11%である。

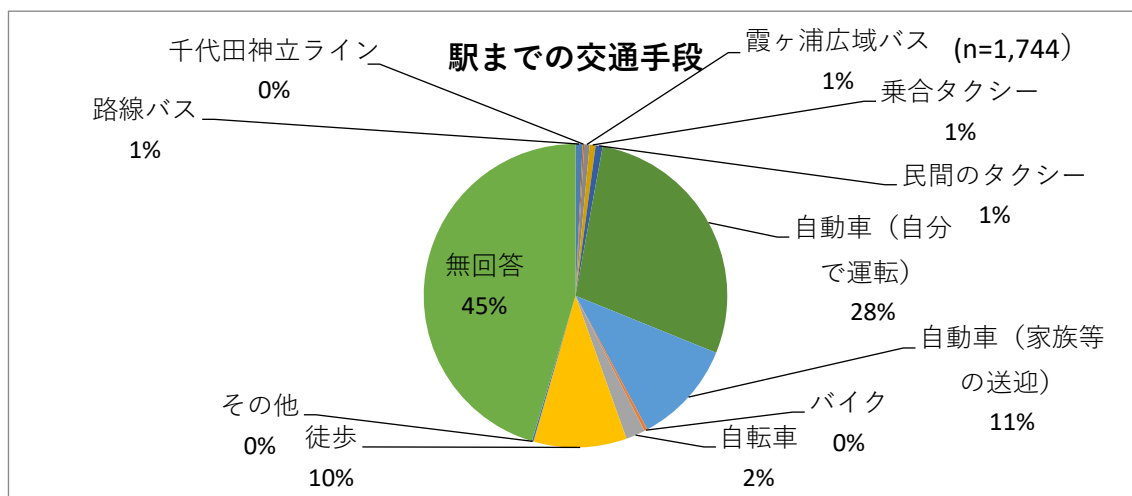


図 2.33 駅までの交通手段

表 2.5 駅までの交通手段のその他の内容

その他の内容		人数
路線バス	筈崎	1
	土浦駅迄43番から路線バスにて。	1
自動車（自分で運転）	有料駐車場の利用。	1
	いつまで自分で運転出来るか未定、その後のことが心配。	1
その他	会社から徒歩	1

2.8.4. 駅までの所要時間

駅までの所要時間は、10～14 分が 12%、15～19 分が 11%である。

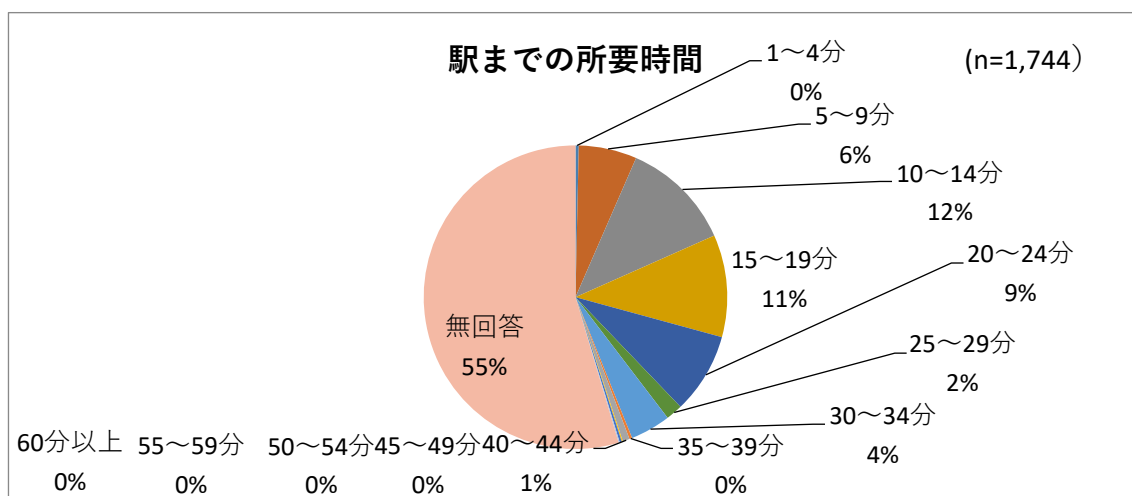


図 2.34 駅までの所要時間

2.9. 最寄りのバス停について

2.9.1. 最寄りのバス停

最寄りのバス停は、深谷公民館前、下稲吉局前が多い。

表 2.6 最寄りのバス停

No.	バス停名	人数	%	No.	バス停名	人数	%
8	深谷公民館前	36	2%	88	志筑	9	1%
35	下稲吉局前	35	2%	90	内出	9	1%
34	角来入口	30	2%	32	神立駅西口	8	0%
62	野寺	29	2%	58	上土田	8	0%
63	市川	29	2%	76	上佐谷入口	8	0%
23	田伏十字路	26	1%	135	高木医院	8	0%
18	霞ヶ浦庁舎	25	1%	1	戸崎原	7	0%
39	大塚団地入口	25	1%	4	深谷第三	7	0%
86	五輪堂	24	1%	61	野寺坂	7	0%
30	神立駅東口	23	1%	83	中志筑	7	0%
24	田伏	21	1%	136	稲吉東三丁目	7	0%
17	大和田	20	1%	38	筈崎団地	6	0%
54	西山	20	1%	75	下佐谷	6	0%
12	霞ヶ浦中学校前	19	1%	87	神社前	6	0%
11	下原	17	1%	130	土浦協同病院	6	0%
40	大塚団地	17	1%	15	八千代台	5	0%
10	幕戸入口	16	1%	41	大塚南	5	0%
13	八千代台西	16	1%	45	筈崎	5	0%
19	大成	16	1%	46	下稲吉横町	5	0%
31	第2千代田南団地	16	1%	79	小池	5	0%
71	上稲吉	16	1%	81	五反田	5	0%
9	深谷	15	1%	6	上原西	4	0%
14	あじさい館	15	1%	48	つくば国際大学東風高校	4	0%
20	下高野	15	1%	50	大塚団地	4	0%
16	大和田坂下	14	1%	51	清水	4	0%
55	下稲吉十字路	14	1%	52	清水北	4	0%
73	中佐谷	14	1%	74	下佐谷入口	4	0%
21	岩坪	13	1%	143	千代田ショッピングモール北	4	0%
89	池の下	13	1%	2	戸崎原中央	3	0%
3	加茂入口	12	1%	43	東清水	3	0%
59	土田	12	1%	137	角来	3	0%
72	七会（小）入口	12	1%	138	三輪眼科	3	0%
77	上佐谷	12	1%	44	上砂	2	0%
5	深谷住宅前	11	1%	78	田上	2	0%
22	岩坪坂下	11	1%	82	五反田三差路	2	0%
56	下稲吉	11	1%	92	東下志筑	2	0%
91	下志筑	11	1%	144	千代田ショッピングモール南	2	0%
7	上原	10	1%	146	神立小学校前	2	0%
37	大原入口	10	1%	33	逆西東	1	0%
42	工業団地北	10	1%	53	西山南	1	0%
57	千代田庁舎	10	1%	70	向原	1	0%
60	下土田	10	1%	80	小池原	1	0%
84	上志筑	10	1%	104	石岡駅	1	0%
36	東下原	9	1%	121	「上砂」と「土浦駅」の間のバス停	1	0%
47	千代田庁舎	9	1%		無回答	788	45%
					合計	1,744	100%

2.9.2. バス停までの所要時間

バス停までの所要時間は、3～5 分が 17%、6～10 分が 14%である。徒歩では行けない人も 8%いる。

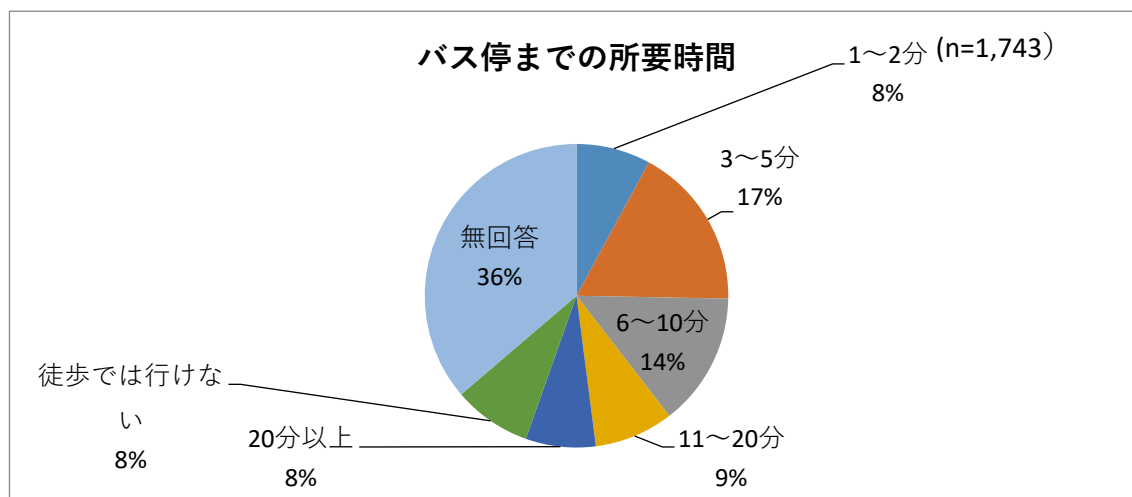


図 2.35 バス停までの所要時間

2. 10. 民間の路線バスについて

2. 10. 1. 路線バスの運行情報の認知度

民間の路線バスの運行情報の認知度は 42%である。一方で、民間の路線バスの運行情報を知らない人が 51%いる。また、知っているが利用したことはない人が 26%、利用している人は 3%である。

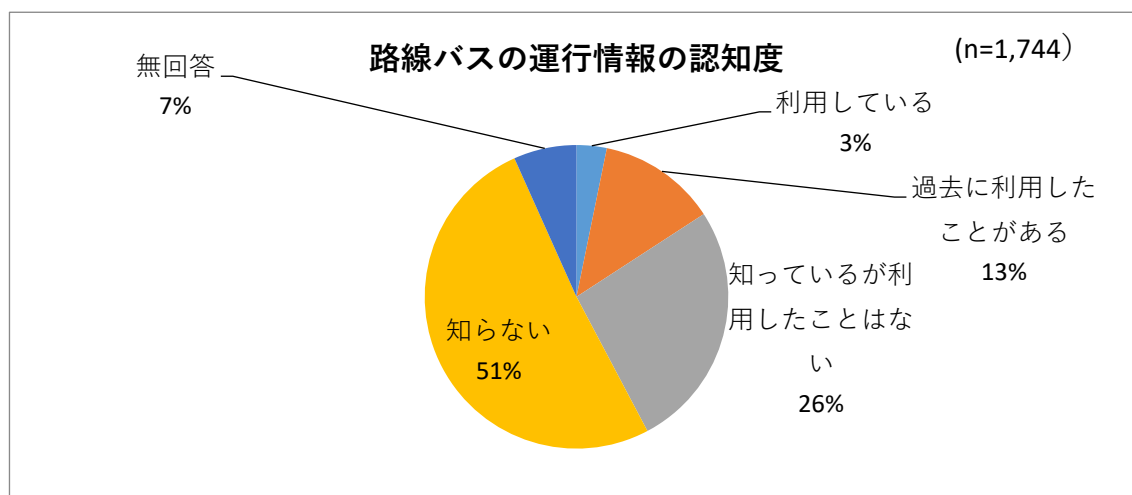


図 2. 36 路線バスの運行情報の認知

2. 10. 2. 民間の路線バスを利用しない理由

民間の路線バスを利用しない理由は、自動車や自転車の方が便利が 77%である。

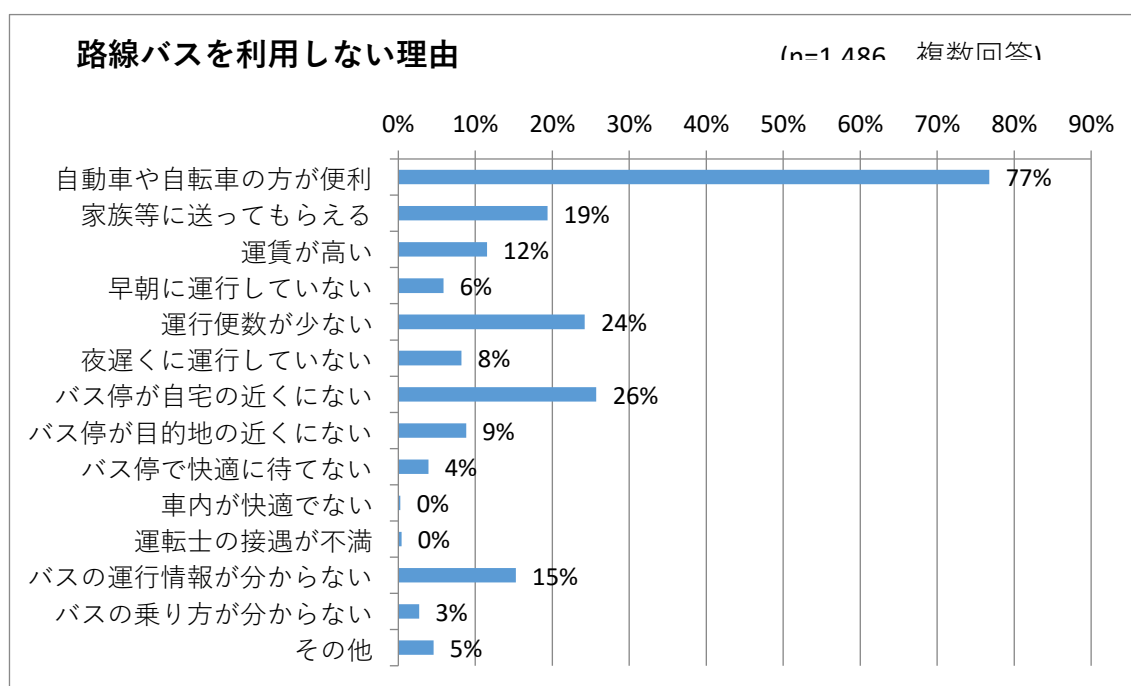


図 2. 37 路線バスを利用しない理由

表 2.7 路線バスを利用しない理由のその他の内容

その他の内容		人数	その他の内容		人数	
身体が不自由	足が不自由なためバスは利用しない	5	運行回数が少ない	運行便が少ない。	3	
	足腰が弱って歩けない			とくに運行便数が少ない		
	重い荷物などを持って歩けない、降りてから		運行回数を増やしてほしい。近所で土浦駅まで行くバスがほとんどなく、自動車で送迎していると聞いた。			
	下肢に障害あり、歩行困難		電車と接続していない	5		
	バスに乗れる身体状況ではない		つくばエクスプレスに接続していただきたい。			
バスが運行していない	穴倉地区は走っていない	23	バスを待つのが面倒	電車の時刻に間に合わない	5	
	歩いて行けるところに無い			時間がかかる		
	バス停まで遠い			屋根がないので、風・雨・暑さにやられそう		
	バス停までの距離が遠い			バスが来るまで待つのが面倒。	4	
	バス停まで歩けない（遠すぎる）	来るまで待つのがムダ、ダイヤに合わせて行動したくない。				
	バス停まで歩道が無く、歩くのが危険。	関鉄はあてにならない。時刻表の意味なし。時間よりも早くいってしまうこと多く知らずに待ってしまったりと時間の無駄。				
	遠くて利用したいが、乗るバスがない	バス停に立っていると不審な車が寄ってきて「乗せてやるよ」と言って、かわらないでいると何回も繰り返し来る。大変困るという報告がある				
	バス（定期）がない	予約が取れない	予約がとれない。	1		
	バスが運行していない、24H	情報がわからない	詳しい情報を知らない	バス停が近くにないし、運行情報（ルート・時間）を知らうとも思わない。	4	
	バスが通っていない					少ない人数に対して大きなバスを使ってムダが大きい
	バスがない。					利用したことがないためわからない
	バスが無い。	乗車機会がない	今のところ必要がないので	8		
	バスは通ってない。		運転ができなくなったら利用したい			
	そもそもバスが走っていない		機会がない			
	路線バスが走っていません。		使用する予定がない			
	路線バス運行していない		特に利用する必要がない			
	路線バスが通らなくなった		必要がない			
	路線バスがないので利用なし		自らの行動パターンに必要性がない			
	路線バスなし		ない			
	路線バスがない。	やむを得ず利用する	やむをえず利用するが石岡へ行くのみ	1		
	路線バスがない。	自動車を利用	いまの所自動車に乗れるから	9		
	路線バスはない。					
	運行内容が合わない	必要な時間のバスがない	8	今のところ自分で運転します。	9	
時間が合わない		自動車があるから				
ちょうどいい時間にバスがない。		自分の運転ができるから				
バスの使い勝手が非常に悪い		まだ自分で運転するので				
バスを乗り継がないと目的地に着かないので時間がかかる		自分の車および自転車で行帰ります。健康である				
職場まで一本で行けない		自分で車の運転する。				
行きたい所にバスがとまらない。		自分の子供がバスなどのお客さんに迷惑をかけるので				
目的地に運行してない。		自転車が楽です。				
		自分の都合で動くことができるから。				
		新型コロナウイルス感染症の影響	今はコロナで公共機関は避けている	1		

2. 11. 千代田神立ラインについて

2. 11. 1. 千代田神立ラインの認知度

千代田神立ラインの認知度は40%である。一方で、千代田神立ラインを知らない人が53%いる。また、知っているが利用したことはない人が37%、利用している人は2%である。

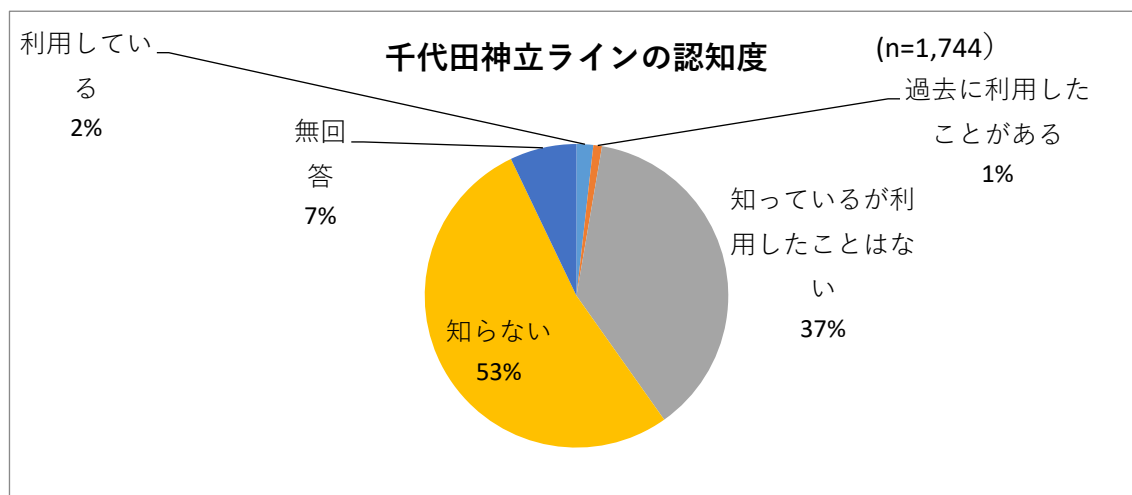


図 2. 38 千代田神立ラインの認知

2. 11. 2. 千代田神立ラインを利用しない理由

千代田神立ラインを利用しない理由は、自動車や自転車の方が便利が69%である。

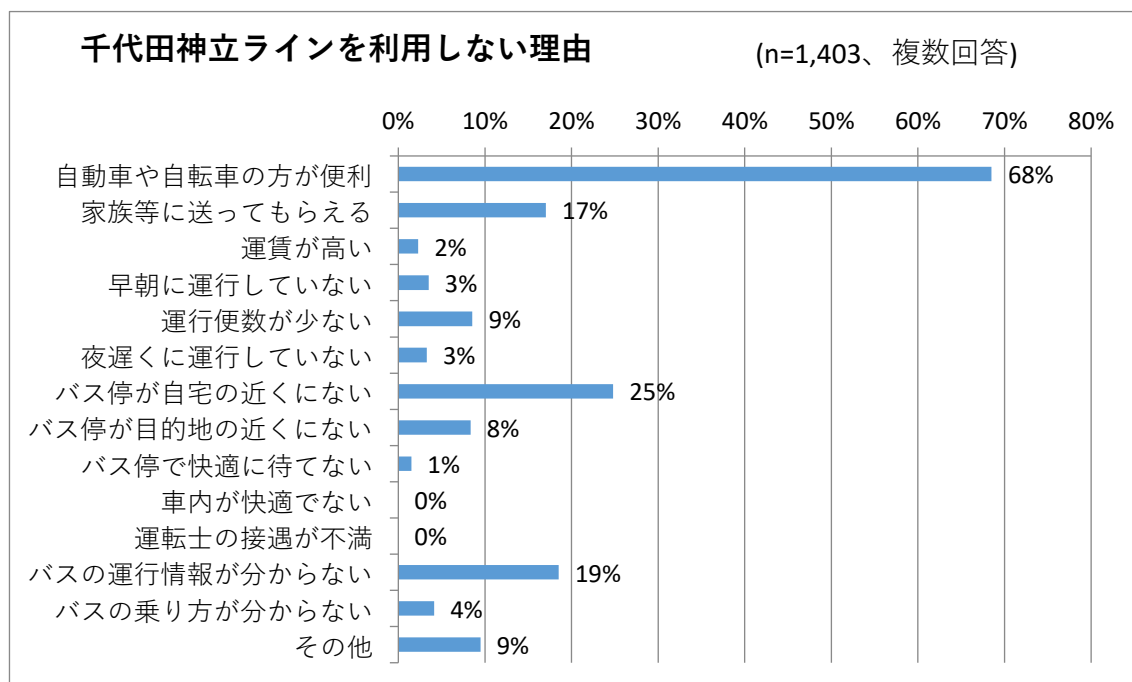


図 2. 39 千代田神立ラインを利用しない理由

表 2.8 千代田神立ラインを利用しない理由のその他の内容

その他の内容		人数	その他の内容		人数		
身体が不自由	足が不自由のためバスは利用しない	2	情報がわからない	詳しい情報を知らない			
	バスに乗れる身体状況ではない			広報が足りない、必死さが足りない、広める気がないのでは？			
運行区域外	6号国道まで延長がないと利用できない	52		そもそもバス停の場所もわかりません。	30		
	穴倉地区は走っていない			運賃がわからない。			
	穴倉方面まったくなく不便			運賃がわからない。			
	一度土浦協同病院まで行かないと乗れない			バス停が目的地の近くにない。乗り換えも情報不足			
	うちの方は通ってない(不便)			バス停の時刻表がわからない			
	運行エリアが狭い			バス停が近くにないため、運行情報（ルート、時間）を知ろうとも思わない。			
				今知りました、申し訳ございません			
	運行地域が違い、利用できない			知らないから			
	地図11（上土田、下土田、市川、飯田、東野寺、西野寺）エリアにも同じようなバスを通してください						
	エリア13（上志筑、中志筑、下志筑、五反田、横堀、大峰、栗田、高倉）の住民にとって、このラインは意味ないのでは？			知らないから			
	エリア外						
	エリア外			知らないから			
	区域外			知らないから			
	自宅とは全く関係ない場所			知らなかった			
	自宅のエリア外			知らなかった			
	自宅のエリア外なので			千代田神立ラインが運行していることを知らなかった			
	自分の住居にはバスは運行されてない			千代田神立ラインが何か知らない			
	居住地が全く違うので利用できない			千代田神立ラインが何か知らない			
	住んでいる地域が全然違う			千代田神立ラインが何のことかわかりません。			
	住んでいる所が違う			知らない			
	霞ヶ浦広域バス外なので利用できない			知らなかった。			
	霞ヶ浦地区の為			知らなかった。			
	旧出島地区に走行していないため			知らなかった。			
	旧出島方面になし			そもそもよくわからない。			
	出島はバスは通ってない。			運行してたことを知らなかった。			
	行動エリアではないので			初めて聞いた。			
				千代田神立ラインがあるということをそもそも知らない。			
	自宅から神立駅までの路線バスもない						
	神立駅までの運行がない			本当に知らない。			
	神立駅までのバスが高校生の時間帯のみに近い			利用したことがないためわからない			
				来るまで待つのがムダ、ダイヤに合わせて行動したくない。そもそも存在を知らない、どうせ自宅の近くには来ない。			
	自宅からの接続が不便			乗車機会がない		今は必要ないため	22
	自宅がルート外である					縁が無い	
	自宅近くまでの本数がないのでは？					過去に利用した事があるが、現在は利用していない。	
	最寄りのバス停からの利用は不可能					直接必要としない	
	生活に関係のない路線である					必要としない	
	近くには無い（対象外？）					必要ないので	
	バスが運行されてない。					普段の移動でバス無しで不便がない	
	バス停（千代田神立ライン）が無い					不要	
	バス停なし。					利用機会がない	
	バス停なし。					利用使用がない	
	利用できる所を走っていない					利用する機会がない	
	私どもの地域にも運行してください					駅前は、用が無い。	
	家が近くではないから。					自らの行動パターンに必要性がない	
	家の地域には全く関係ない。					今までの道路で十分だった。	
	居住地区外でまったく関係ない。					千代田神立必要なし。	
	行きたいところにつながらない。					必要ない。	
	自宅からの利用ラインではない。					必要ない	
	自宅から遠い。方向がちがう。					必要ないから。	
	自宅から遠くて使えない。					必要なし。	
	地域が違う。					不要	
	地区がちがう。					用がない。	
	方向が違いすぎるので、利用できない。					用が無い為、行かない。	
	目的地外			自動車を利用		今のところ自家用車	14
	目的地外					いまの所自動車に乗れるから	
運行時間が短い	24Hバスが運行していない	2	今のところ自分で運転します。				
	午前中の利用時間がない		運転ができるから				
運行内容が合わない	時間がかかる	6	車があるから、高齢になったら困ると思う				
	時間帯が合わない		健康のため自動車および自転車を利用している。				
	自分の利用したい時間と合わない		自動車があるから				
	まったく不便		自動車を自分で運転しているため				
	土日運行が少なく、運行中止の時もある。		すぐ移動できるので車				
予約が取れない	利用したとして、店から店への移動が無理。	1	まだ車の運転が出来るので使わない。				
	予約がとれない。		免許があるから				
				今は車の運転ができるので。			
				車の利用なのでバスは乗らない。			
				神立地区が中心の為自家用車利用（返納するまで）。			
			送迎してもらう	近所の人に送迎してもらう	1		
			利用したい	必要に応じて利用したいと思ってます			

2. 12. 霞ヶ浦広域バスについて

2. 12. 1. 霞ヶ浦広域バスの認知度

霞ヶ浦広域バスの認知度は 44%である。一方で、霞ヶ浦広域バスを知らない人が 51%いる。また、知っているが利用したことはない人が 40%、利用している人は2%である。

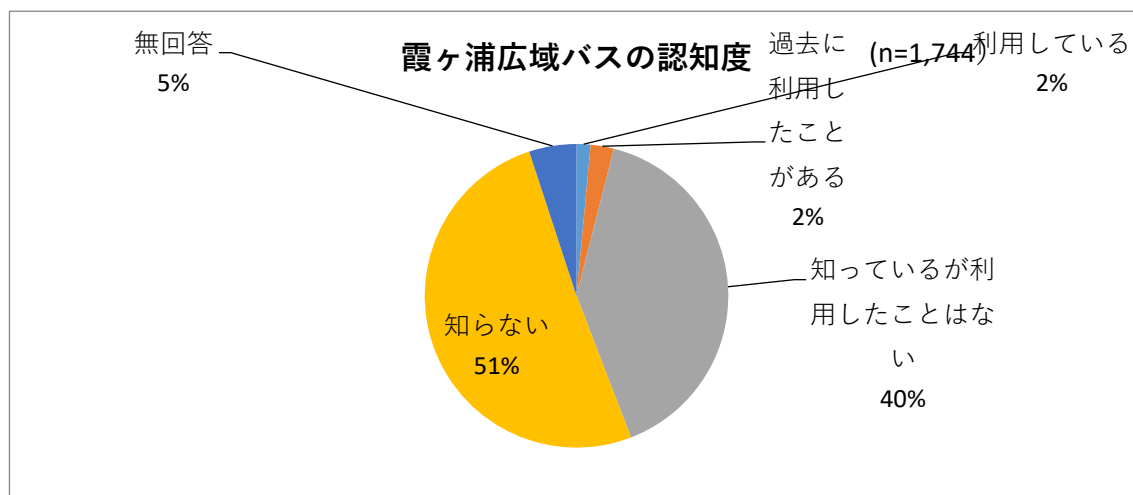


図 2. 40 霞ヶ浦広域バスの認知

2. 12. 2. 霞ヶ浦広域バスを利用しない理由

霞ヶ浦広域バスを利用しない理由は、自動車や自転車の方が便利が 69%である。

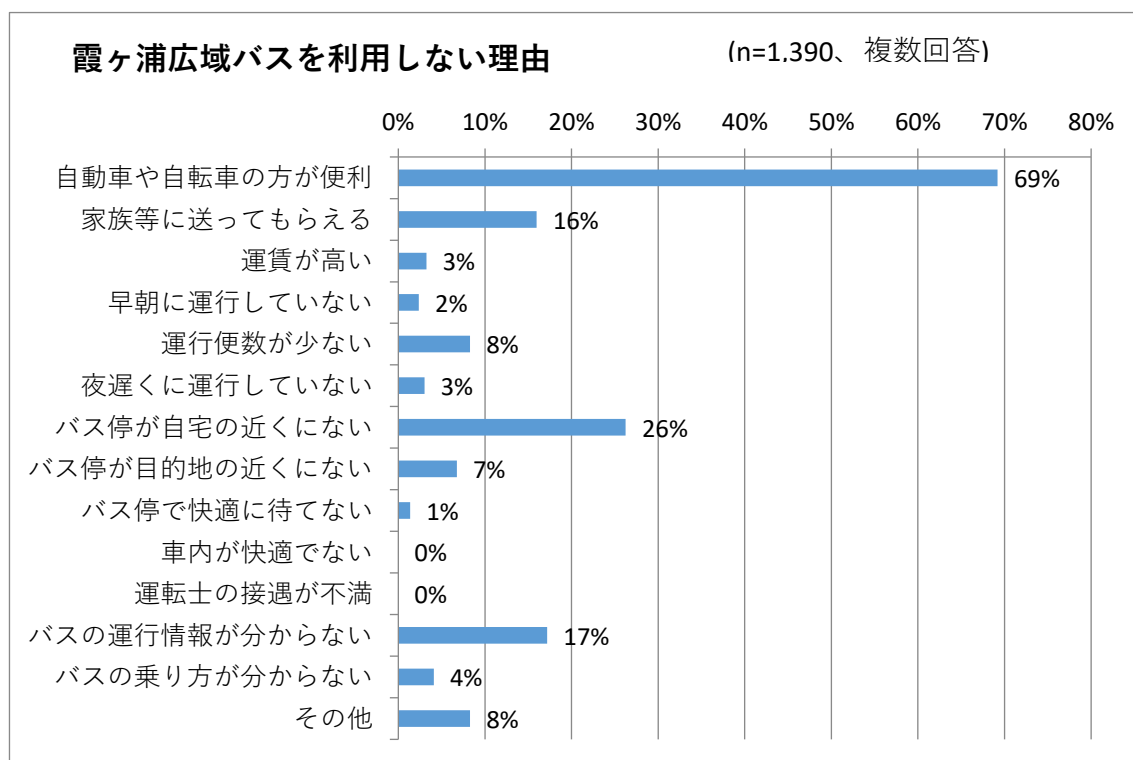


図 2. 41 霞ヶ浦広域バスを利用しない理由

表 2.9 霞ヶ浦広域バスを利用しない理由のその他の内容

その他の内容		人数	その他の内容	人数		
身体が不自由	足が不自由なためバスは利用しない	2	乗車機会がない	歩いても駅まで行けるので。	50	
	バスに酔う					
荷物があると不便	荷物がある時など、不便。	1		行かない		
	運行区域外		穴倉地区は走行していない	行かない		
	運行していないので利用できない。	28		今の所、必要がない		
	霞ヶ浦広域バス外なので利用できない		外出目的がない			
	行動エリアではないので		特に用事の目的地がない			
	自宅がルート外である		そちら方面に行くことがない。			
	自宅のエリア外		その方面に用がない。			
	自宅はエリア外です		玉造に行く必要がない			
	生活圏と異なる為		玉造方面に用事がない			
	地域外なので		玉造まで行く用事がない			
	近くを走っていないので乗れない		土浦から玉造（出島）には行かない			
	自分の住居にはバスは運行されてない		土浦へは行くが、玉造方面には行く目的がない			
	当該バスルートが利用圏外のため		路線上に用事のある場所がない			
	利用する地区ではない		玉造駅に用事がない。			
	バスが通ってない		まずそちらには行かない。			
	バスが通ってない		必要がない			
	バスが運行されてない。		必要性がない			
	バス停まで行けない		必要性がないから			
	バス停までが遠いから		必要としていないから			
	バス停までの交通手段がない		不必要なため			
	バスなし。		不要			
	バス停なし。		無縁			
	利用地域ではない。		用がない			
	利用地域ではない。		利用する機会がないから			
	運行していないから利用できない		利用する機会がない			
	歩いて行けるバス停ではない		利用する機会がない			
	目的地外		利用する必要がある			
	目的地外		利用する必要がある			
	エリアマップ11（上土田、下土田、市川、飯田、東野寺、西野寺）あたりも通っていますか？		利用する必要がある			
	運行内容が合わない		朝、駅（神立）までの時間に便がない	6		
運行ルートが不便（新治からあじさい館へバス1本で行けない）。		利用する必要がある				
千代田地区の為利用には不便です。		利用する必要なし				
土浦駅まで行くのがめんどくさい。		利用する理由がない				
利用する為に土浦まで出なくては行けない。		利用する理由がない				
他人に聞いた話ではあまり良くないと事です。		行く用事がない。				
バス路線の希望	神立駅～玉造駅バスほしい。	1		行く理由がない。		
情報がわからない	知らない	11		使用する意味がない。目的もない。		
	ある事がしらない。		乗る必要がない。			
	霞ヶ浦広域バスはどこを走っているのですか。		乗る必要がない。			
	同じく運行していることを知らなかった		特に必要がない。			
	霞ヶ浦広域バスを知らない		必要がない。			
	詳しい情報を知らない		必要なし			
	行ったことがないからわからない。		必要性がない。			
	告知が充分でない。		不要			
	知らなかったから。		メリットがない			
	利用したことがないためわからない		用事がない			
	来るまで待つのがムダ、ダイヤに合わせて行動したくない。そもそも存在を知らない、どうせ自宅の近くには来ない。		用事がない。			
				利用する用事がない。		
	自動車を利用			13		今の所、運転が可能だから
					今の所、運転できるので車の方が便利	
		いまの所自動車に乗れるから				
		今のところ自分で運転します。				
		車があるから、高齢になったら困ると思う				
		自家用車を利用して便利				
		自動車を自分で運転しているため				
		自分で運転ができるから				
		健康のため自動車および自転車を利用している。				
		今は車の運転ができるので。				
		自家用車利用のためバスは利用なし。				
		自分の都合で動けるから。				
		車で行ってしまうから。				
送迎してもらう		近所の人に送迎してもらう	1			
利用したい	運転ができなくなったら利用したい。					

2. 13. デマンド型乗合タクシーについて

2. 13. 1. デマンド型乗合タクシーの認知度

デマンド型乗合タクシーの認知度は40%である。一方で、デマンド型乗合タクシーを知らない人が54%である。また、知っているが登録していない人が37%、利用している人は2%である。

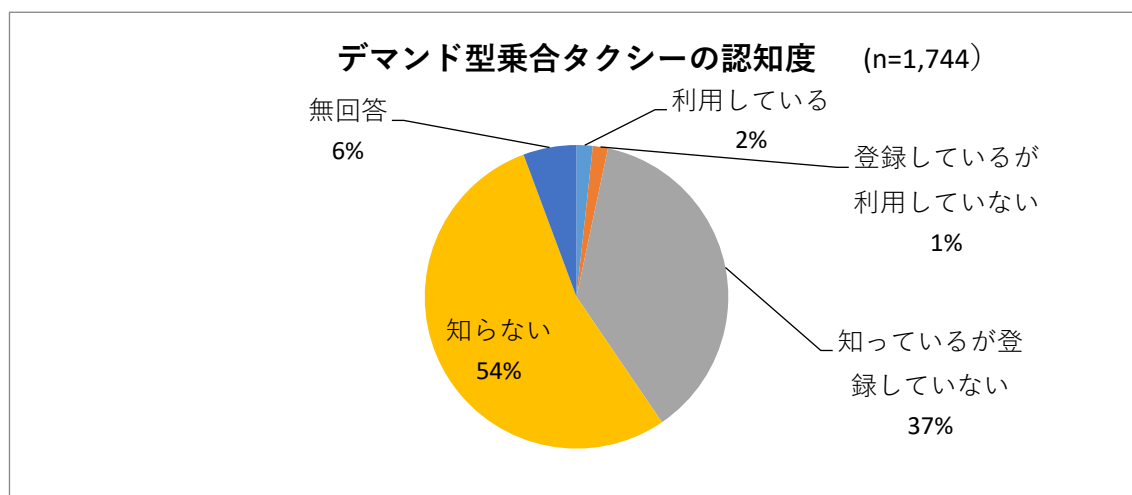


図 2. 42 デマンド型乗合タクシーの認知

2. 13. 2. デマンド型乗合タクシーを利用しない理由

デマンド型乗合タクシーを利用しない理由は、現状では必要としていないが73%である。

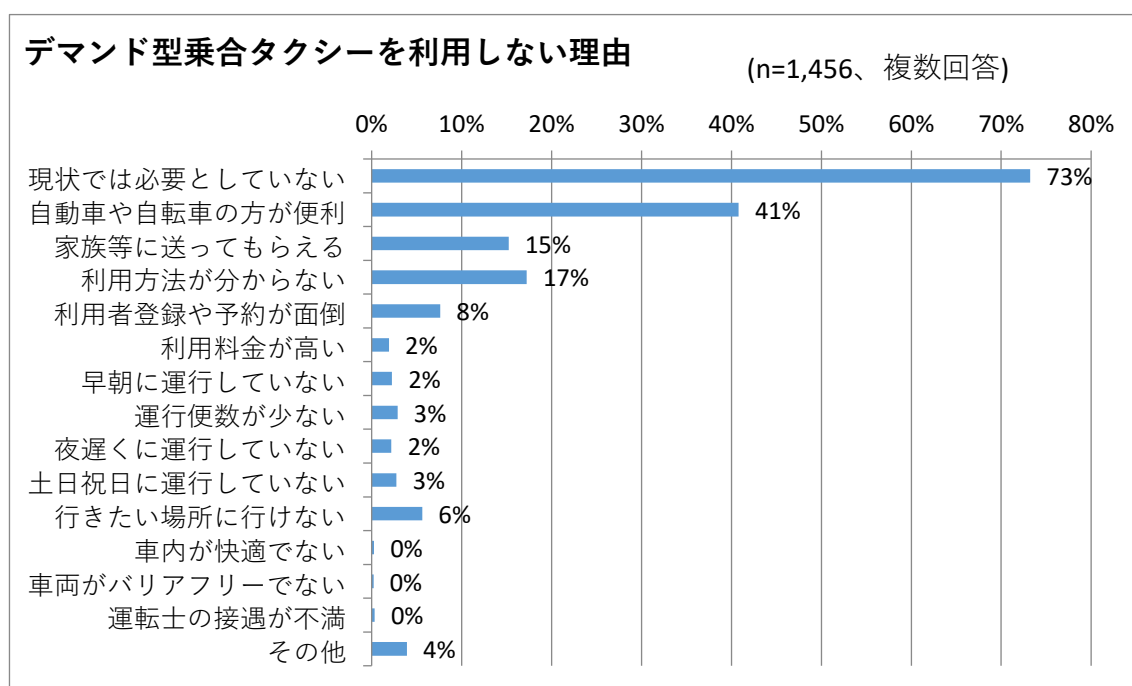


図 2. 43 デマンド型乗合タクシーを利用しない理由

表 2.10 デマンド型乗合タクシーを利用しない理由のその他の内容

その他の内容		人数
身体が不自由	足が不自由なため	1
運行内容が合わない	千代田地区は便が悪い	2
	出来れば利用したいが、家から時間がかかる	
予約が不便	家族が登録利用しようとしたが、空いてないなどと断られた(ほとんど利用できなかった)	4
	予約がとれない。	
	前日申し込みでは行きたい時に行けない。	
	年齢が上がるにつれて予約したのを忘れそう	
乗合が不便	人との接触が嫌だから(知らない人)	3
	利用しようと思ったこともあるが、よく利用する人でコミュニティが出来ていると聞いてやめた	
	乗合の時点で論外。	
券を買うのが面倒	券を買うのが面倒。	1
情報がわからない	デマンド型乗合タクシーが何かわからない。知らない。	23
	デマンド型とは何ですか？	
	行きたい時の時間に合わせるのか？	
	利用の仕方がわからない	
	3.乗り方がわからない。	
	どこに予約していいかわからない。料金もわからない。	
	高そう。	
	広報が足りない。料金も不透明	
	市役所とかの告知不十分である。	
	くわしくは分からない！この地域は、使えるのでしょうか？	
	認知していなかったので使おうと思った事がない	
	どういうものなのかわからない	
	あること自体知らなかった	
	知らないから	
	そもそも知らない	
	初めて聞いた。	
	存在を知らなかった。	
	知らない。	
	知らなかった。	
	知らなかった。	
	知らなかったから。	
	知らなかったため。	
	利用したことがないためわからない	
乗車機会がない	今の所必要ありません	5
	今は必要ないから	
	タクシー利用の必要がない	
	必要ない	
	不要	
自動車を利用	現在自分で運転できるため、必要性がない	8
	自家用車使用	
	自家用車利用している	
	自動車を自分で運転しているため	
	自分の思うように動けないと思うから	
	自分の車で動く	
	まだ自動車で移動できる為	
	健康であるため自家用車および自転車等を利用している。	
利用したい	デマンド型乗合タクシーを利用したい。登録済みなのでぜひ利用させていただけます	6
	免許証返納後は利用したいと考えている	
	利用したいと思っている	
	現在は交通については心配ないが将来は市に利用する。	
	これから利用するかもわからないが…	
	今のところ運転が出来るので実感が無いが将来は必要と思う。	
コロナの影響	コロナウイルスが収束しないと、利用しにくいです。	1

2. 14. タクシー利用料金助成事業について

2. 14. 1. タクシー利用料金助成事業の認知度

タクシー利用料金助成事業の認知度は 26%である。一方で、タクシー利用料金助成事業を知らない人が 62%いる。また、知っているが利用したことはない人が 25%、利用している人は 1%である。

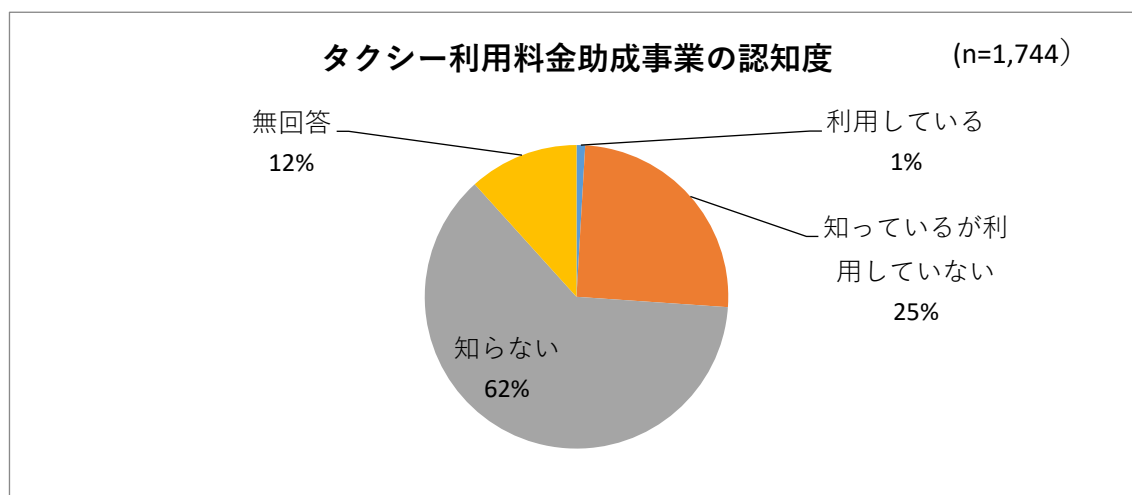


図 2. 44 タクシー利用料金助成事業の認知

2. 14. 2. タクシー利用料金助成事業を利用しない理由

タクシー利用料金助成事業を利用しない理由は、現状では必要としていないが 71%である。

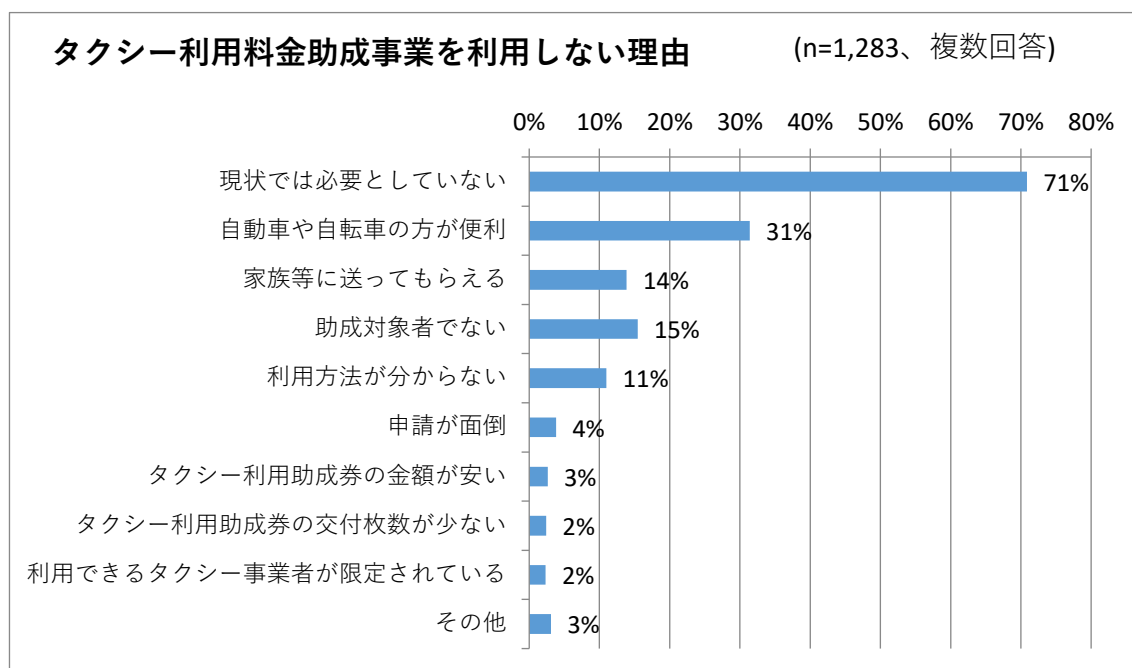


図 2. 45 タクシー利用料金助成事業を利用しない理由

表 2.11 タクシー利用料金助成事業を利用しない理由のその他の内容

その他の内容		人数
対象者でない	10歳代だから	7
	60歳以下だから	
	60歳未満だから。	
	まだ60才以上ではない	
	まだその年齢じゃないから。	
	自分には関係がない。	
	免許証がありますので①と②を×にしました。	
助成金額が少ない	1回に利用できる金額が少ない。遠方の者には多額で利用できない。	5
	60歳以上が対象なら助成ではなく負担するべき。	
	助成券の金額以外の金額が高くて利用するのを考えてしまう	
	助成券を使っても、タクシー代が高い。	
	助成されても結局は高いタクシー代金を払うことになる。	
対象地域について	エリアマップ12（雪入、上佐谷）に行く時、上佐谷入口及び雪入入口はどうか。	2
	病院のみ行き、スーパーのみ行き等を今後は検討してはどうか	
利用方法が不便	煩雑な利用方法は、行政の欠点の一つである。	2
	行きたい時に来てもらえない。	
タクシー利用が不便	タクシードライバーの運転があらくてこわい。	5
	タクシー等是不親切、ぶっきらぼうな男性運転手が多い。利用しづらい。	
	タクシーは金額が高くて利用を控えがち	
	タクシーはどこのタクシーでものれるようにする事。	
	話題になって利用権のある人の話は聞いている。車に酔っ払いそう	
情報がわからない	知らない	7
	知らない	
	知らないから	
	まだ勉強不足で知りません。	
	利用の仕方がわからない	
	知らなかった。	
	利用したことがないためわからない	
自動車を利用	今すぐのように無理だと思う	8
	家族に車いすがいて利用しづらい	
	健康であるため自分で運転している。	
	自家用車利用している	
	自動車を自分で運転しているため	
	自分で運転ができるから	
	自分の車で動く	
	車両の運転が生きがいの一つにつき返納は考えていないにつき、運転免許証	
	自主返納そのものを考えていない為	
バイクを利用	バイクで行くから。	1
必要ない	今は必要ないから	4
	タクシーに乗る機会がない。	
	不要	
	役に立たない,意味がない	

2. 15. かすみがうら市の公共交通について

2. 15. 1. 特に便利になってほしい交通手段

今後、特に便利になってほしい交通手段は路線バスが、31%で最も多く、乗合タクシーが26%、霞ヶ浦広域バスが24%である。

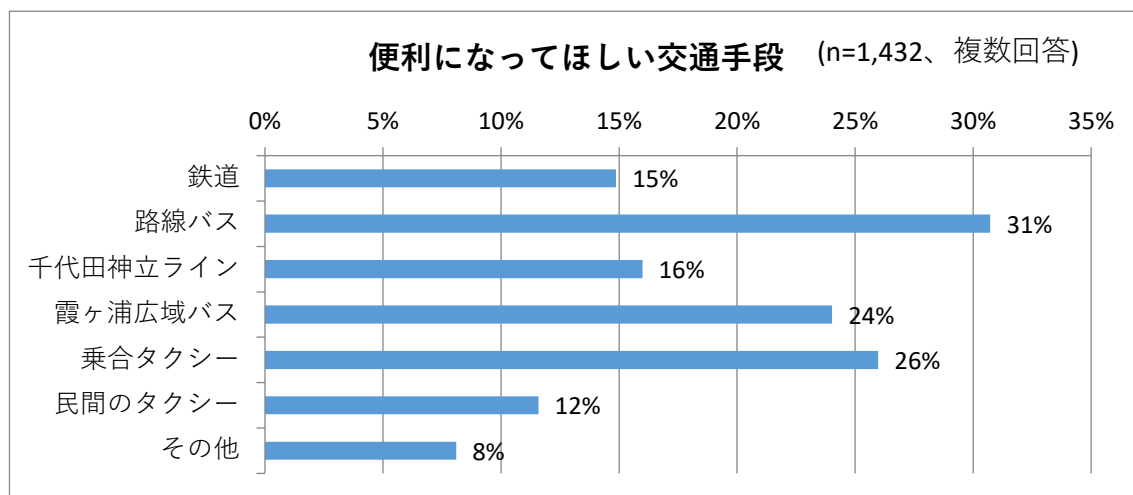


図 2. 46 便利になってほしい交通手段

表 2.12 便利になってほしい交通手段のその他の内容

その他の内容		人数	その他の内容		人数
交通網の拡大	エリアの拡大	10	乗合タクシー	集合タクシーが頻繁に動いているように 高倉栗田地区、乗合タクシーの石岡方面を作って欲しい。	8
	各エリアからつくば駅、神立駅、土浦駅、千代田ショッピングモール、土浦イオン、土浦協同病院等へスムーズに行ける交通網			デマンド型の充実	
	市民パワーを利用して交通網の確立			乗合タクシーを市内循環バスの代用として使用する	
	加茂経由そして小林医院前			バスよりも、自宅前まで来てくれるタクシー等の方が便利なのは？	
	地元			自宅⇄目的地の交通方法	
	地域に合った交通手段の確保がほしい。			自宅前から乗車できる交通手段があると思います	
	図書館にゆけない。遠すぎる。1km以内を希望			自宅近くから神立駅までの交通手段。	
	病院、図書館、健康スポーツ施設へのきめ細かいアクセス		タクシー	今は必要ないが、免許返納した時に安く利用できるタクシーがあるとよい	4
	表道路ばかりでなく買い物にも交通手段のない人が生活しやすい便利さに			実現可能な方法として矢張り乗合タクシーが、特に便利になってほしい。	
	神立地区が多い為全地区利用できる事を望みます。			タクシーの助成金等	
鉄道	TXのり入れ、常磐線土浦止まりを石岡止まりにして下さい。	7		タクシーを先々では使いたいのので公の助成を希望	4
	鉄道の時間に合わせてほしい		新技術	ウーバーテクノロジーに似たのりもの。	
	つくばエクスプレスに接続していただきたいです。			自動運転	
	土浦まで（下り）が多く、神立通過する。上りも神立発が少ない。			無人運転の小型バスによる市内の循環回数の増発	
	土浦駅と同じ本数（電車）にして欲しい。			絶対に家付近にバス停が出来ないから道路の整備自動運転対応に。	1
	常磐線を東京から土浦止まりでなく神立まで		免許返納者への対応	運転免許を返納した場合は、自動車の替わりになる移動手段を確保してほしい。	
	自宅直通電車が欲しい				
バスの本数	13（上志筑、中志筑、下志筑、五反田、横堀、大峰、栗田、高倉）地域に住んでますが、バスの本数増やして!! 土日祭日に神立ー土浦間のバスが運行されなくなって大変、不便を感じています。	8	道路整備	歩行者、自転車、自動車を路上でのすみ分け、安全な道路環境 道路の整備推進。	2
	コミュニティバスの増設		自動車の利用	自家用車での動きだけで他の交通手段は使用しない	
	本数を増やして欲しいです。間が空きすぎ			自分で運転ができるから	3
	本数を増やしてほしい。15時台希望。			現在車免許あるため、その年齢になってみないと分からない。	
	路線バスの便数を増やしてほしい。金が高いので安くしてほしい。		自転車	自転車	1
	土浦協同への早朝などのがあればいい		料金	安い料金で利用したい	5
	路線バス			利用者の負担が少なく、市の負担が少ないもの	
				利用率と市の予算のバランスをよく考えて活動すべき。	
バスのルート	穴倉地区にもバスを走らせて欲しい	27		安い利用料とバス停が近くにほしい。	
	霞ヶ浦地区内を巡回するバスを希望			運行便数とバスの助成券と出してほしい。	1
	神立、千代田方面のバスがないので利用できない		情報発信	情報の詳細がわからない	
	神立駅からいろいろな場所へのバス（特に国道沿い）		簡単なシステム	複雑な条件無しで高齢者に適した簡単なシステムにするべき。	1
	神立駅から玉造駅までのライン（R354沿い）				
	湖岸通り（土浦～田伏）を復活してほしい		わからない	現時点では回答不可	5
	国道だけでなくバスを走らせてほしい			現状を知らない	
	志筑、栗田、高倉から石岡へのラインが必要ではないか？			まだ一度も利用した事がないのでわかりません	
	市内循環バス			わからない	
	車内が狭いと車に酔いそうなのでバスが良い			わからない。	13
	千代田ライン、環状道路経由してもらいたい		特になし	特にありません	
	土浦駅と神立駅を路線バスと広域バスで満足できる交通手段があるはずだ。			特になし	
	新治地区、バスの利用ができるとよい			特にない。	
	バス停を柏崎近くに設置			特になし	
	向原方面の方まで経路を設けてほしい			特になし。	7
	利用場所に偏りがある			特になし。	
	家の前にバス停が出来ない限り利用は無理なので、整備をしてほしい。			特になし。	
	自宅近くから協同病院行き			特に無し。	
	霞ヶ浦広域バス路線を土浦協同病院へ行くようにしてもらいたい。			なし	7
	自宅の近くに広域バスのコースがあればいい			なし	
	霞ヶ浦地区は、バス停までの距離が遠く、利用が現実的ではない。			特別必要としない	
	現実的に利用者が少ない地域は、無理なのでしょう。			不要	
	広域バスは高倉部落にも運行できるのですか。			不要	7
	神立駅～玉造駅ラインほしい。		その他	1人では外出できないため	
	市川から石岡駅までのバス7：30市川出発			②と同じ	
	千代田から石岡駅までのバス			自由回答欄に記入	
	石岡行の交通が少ないと聞いた事があります。			かすみがうら市が単独で公共交通手段が確保できないなら土浦市への合併が必要。	
	地区方面も広域バス			高齢化社会の公共交通のあり方、良い例たくさんあります。職員の皆さん良く考えてください。	7
				市でも良く考えている、身体が弱くなったら利用する。	
小型バス	色々分けても無駄、やるならば小型のバス（ワゴン）に	1		便利と感じようになることはないと思います	
	しぼって便数を増やして固定客をつかんでほしい。				

2.15.2. リアルタイムバス位置情報の認知度

リアルタイムバス位置情報の認知度は10%である。一方で、リアルタイムバス位置情報を知らない人が84%である。利用したことはないが知っている人は9%、利用している人は1%である。

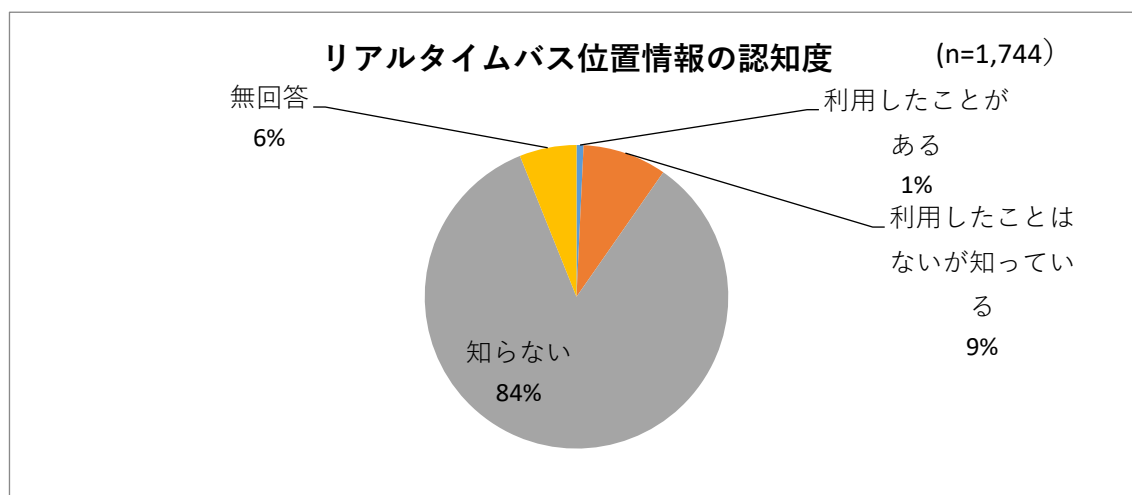


図 2.47 リアルタイムバス位置情報の認知度

2.15.3. 将来のかすみがうら市の公共交通に期待すること

将来の公共交通に期待することは、運行内容や利用方法の情報発信が60%で最も多い。自動運転等の安全性を高める技術の導入は34%に期待されている。

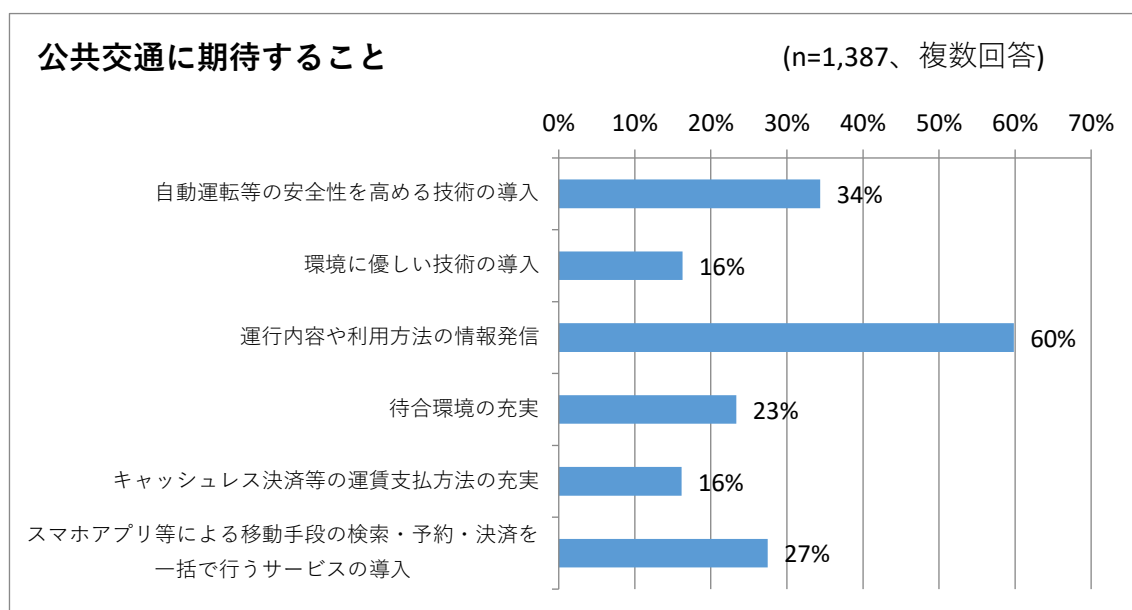


図 2.48 公共交通に期待すること

2.15.4. 公共交通の維持・充実のために、市が負担することについての考え

公共交通の維持・充実のために、市が負担することについて、税金の投入はやむを得ないと考える人が40%である。税金の投入額を増やしてもさらに公共交通を充実させるべきと考える人は21%、税金は投入すべきでないとする人は6%である。

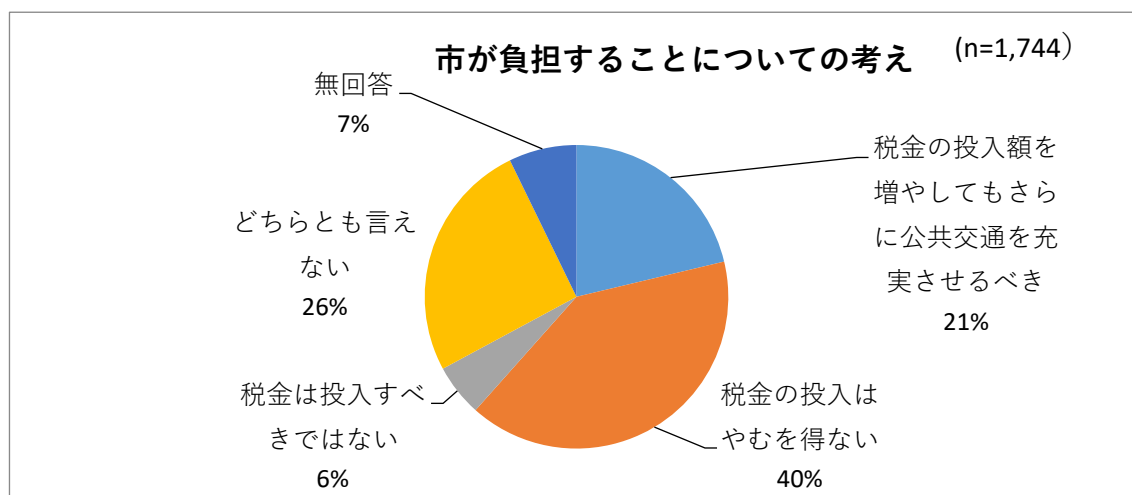


図 2.49 市が負担することについての考え

2. 16. 自由回答

273 人から 360 件の自由回答が寄せられた。乗合タクシーについての意見が最も多く、次にバス全般についての意見が多い。

表 2. 13 自由回答の内容

自由回答の内容	件数
乗合タクシー	68
バス全般	57
高齢になったときや免許返納後の不安	32
公共交通全般	26
民間のタクシー・タクシー利用料金助成事業	23
道路環境整備	18
過疎地の交通	15
路線バス	14
市の負担	14
霞ヶ浦広域バス	11
鉄道	10
千代田神立ライン	9
共助による移動	8
情報発信	8
バス停の環境	7
調査について	7
バス及び乗合タクシー	3
バリアフリー	3
移動販売・宅配サービス	3
自動車の利用	2
自動車利用からの転換	1
福祉タクシー	1
駐車場	1
運転マナー意識の向上	1
その他	18
合計	360

※一人で複数の内容を記載している場合分けて集計

3. 市民アンケートのクロス集計の結果

3.1. 免許の有無別の外出時の交通手段

3.1.1. 運転免許の有無×通勤・通学の交通手段

通勤・通学の交通手段について、運転免許のある人は、自分で運転する自家用車が 87% である。運転免許を以前持っていたが返納した人は、家族等の送迎による自動車が 89% と最も多く、自転車と徒歩が 44% である。運転免許のない人は、家族等の送迎による自動車が 61% と最も多く、自転車が 51%、徒歩が 28% である。

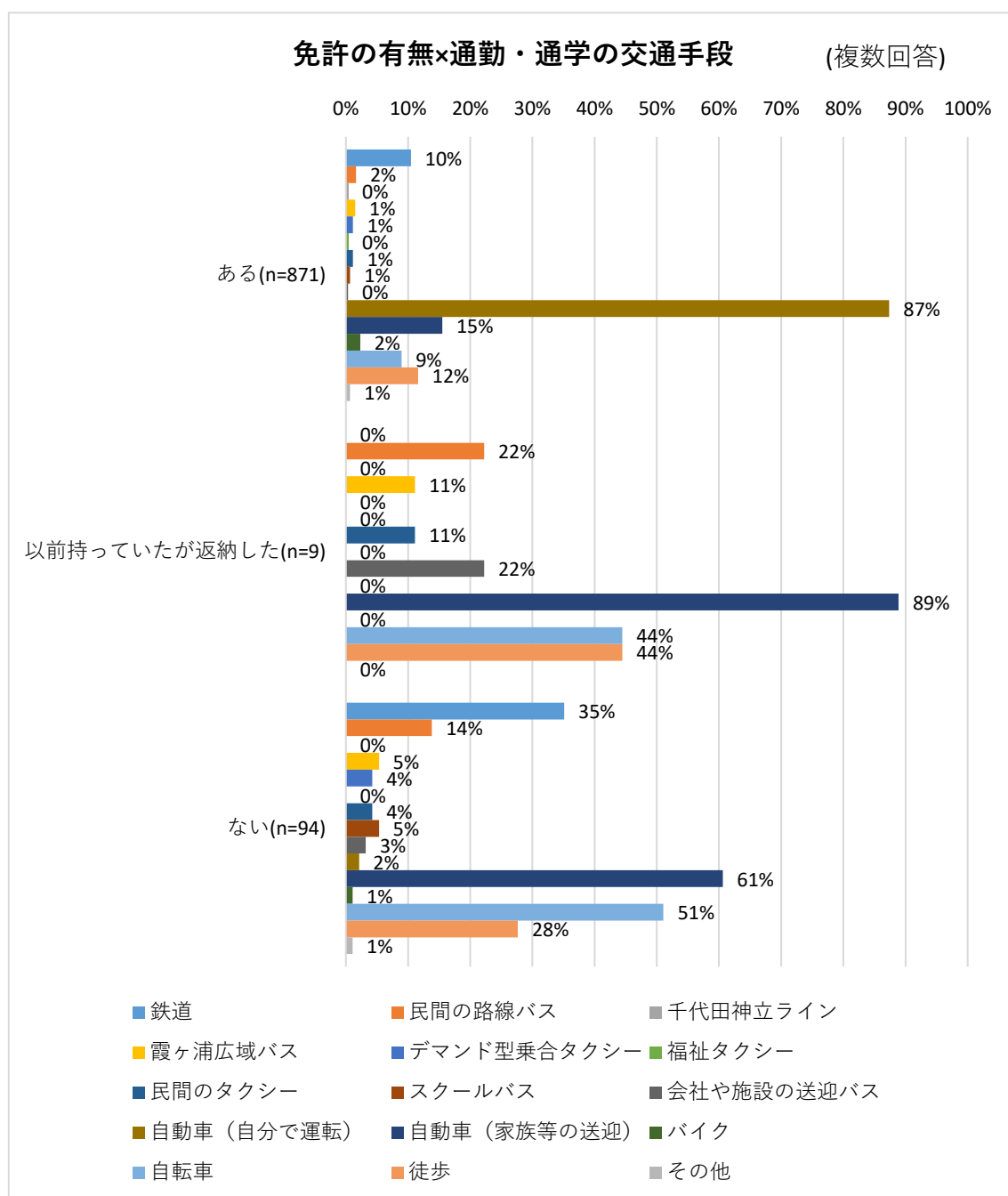


図 3.1 運転状況×通勤・通学の交通手段

3.1.2. 運転免許の有無×買物の交通手段

買物の交通手段について、運転免許のある人は、自分で運転する自家用車が 87%である。運転免許を以前持っていたが返納した人は、家族等の送迎による自動車が 89%と最も多く、自転車と徒歩が 44%である。運転免許のない人は、家族等の送迎による自動車が 58%と最も多く、自転車が 49%、徒歩が 27%である。

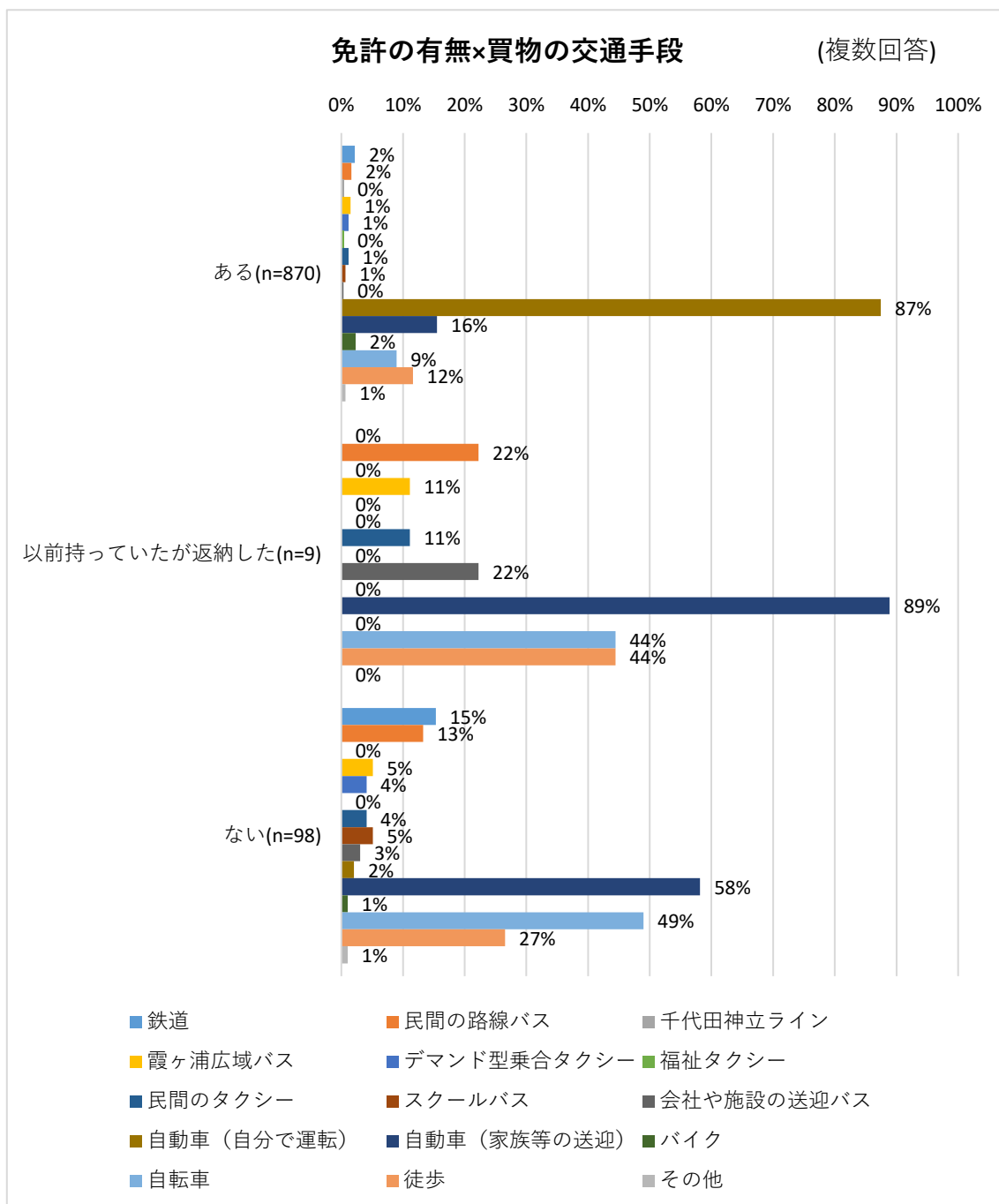


図 3.2 運転状況×買物の交通手段

3.1.3. 運転免許の有無×通院の交通手段

通院の交通手段について、運転免許のある人は、自分で運転する自家用車が88%である。運転免許を以前持っていたが返納した人は、家族等の送迎による自動車が82%と最も多い。運転免許のない人は、家族等の送迎による自動車が70%と最も多く、自転車が22%である。

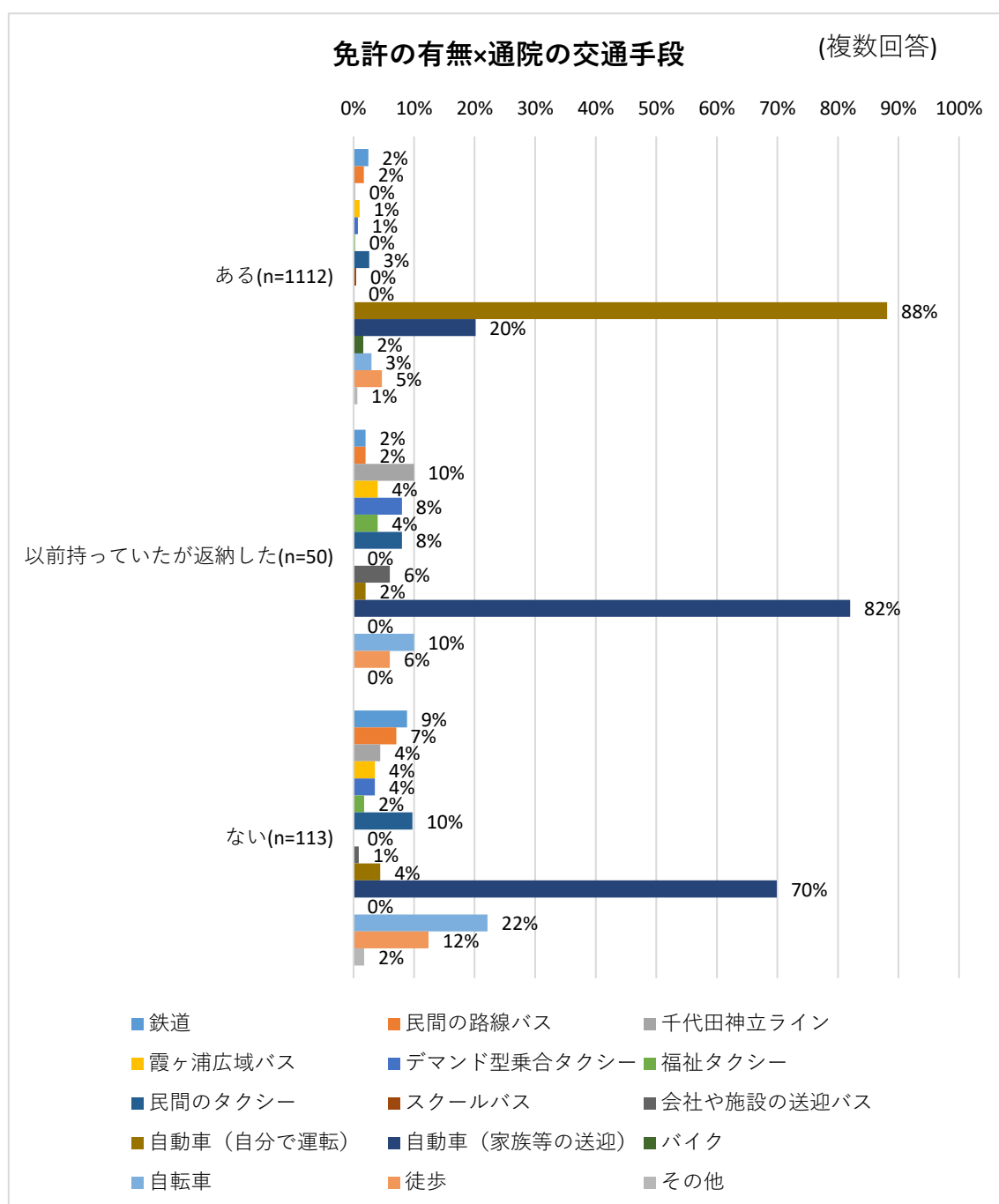


図 3.3 運転状況×通院の外出の交通手段

3.1.4. 運転免許の有無×その他の外出の交通手段

その他の外出の交通手段について、運転免許のある人は、自分で運転する自家用車が88%である。運転免許を以前持っていたが返納した人は、家族等の送迎による自動車が56%と最も多く、自転車が22%である。運転免許のない人は、家族等の送迎による自動車が60%と最も多く、鉄道が32%、徒歩が31%である。

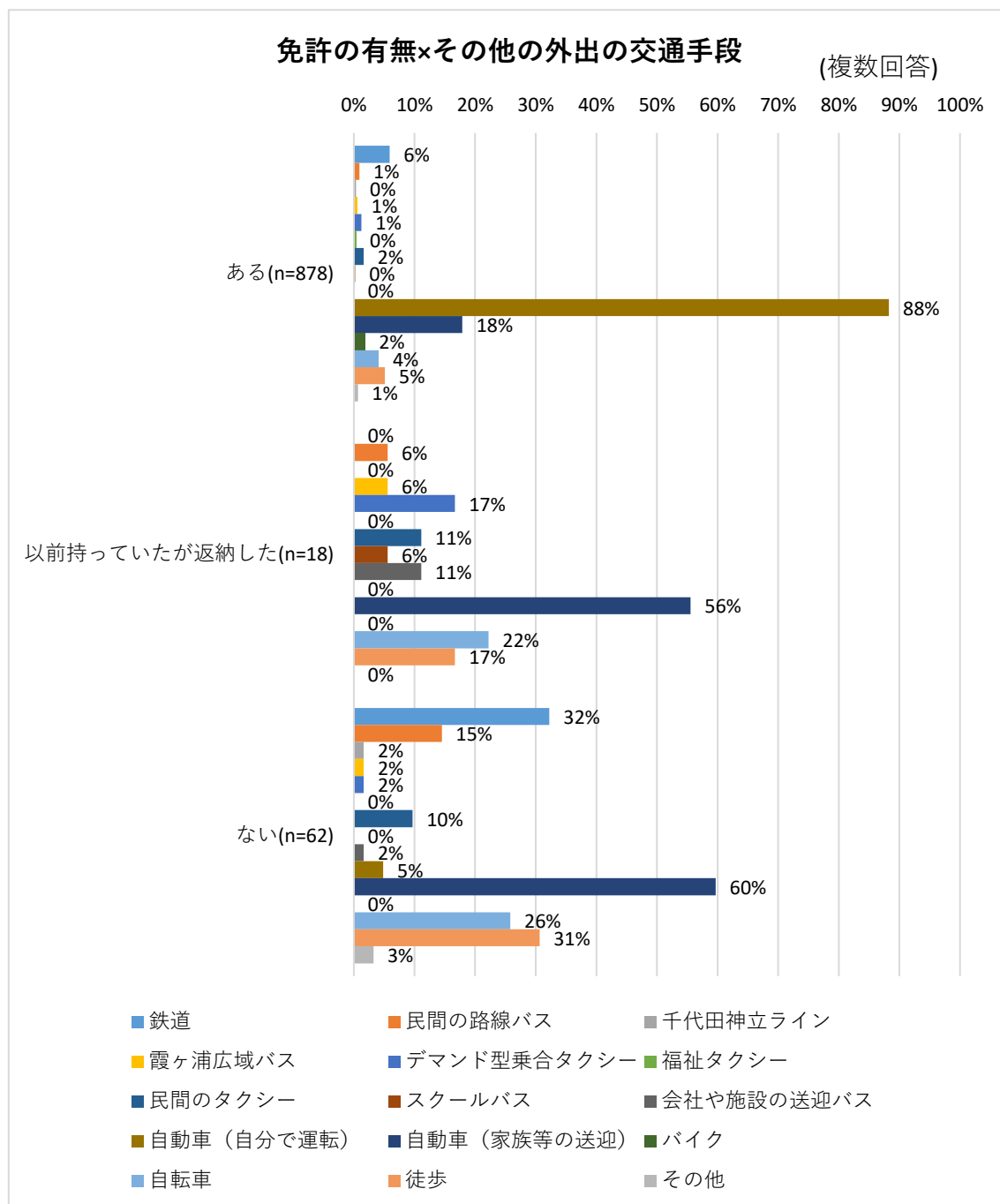


図 3.4 運転状況×その他の外出の交通手段

3.2. 属性別の運転状況

3.2.1. 性別×運転状況

自動車・バイクを不安に思いながら運転している人は、男性、女性ともに約1割である。運転しない人は男性が約1割、女性が約2割であり、女性の方が多い。

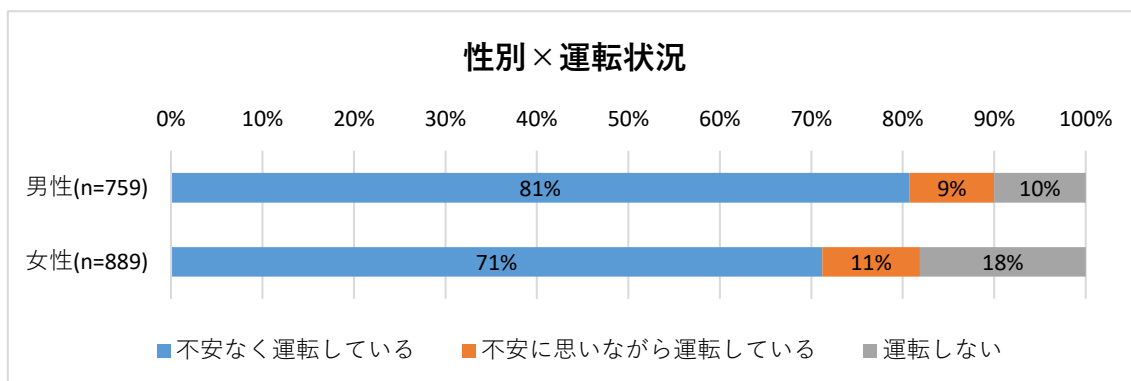


図 3.5 性別×運転状況

3.2.2. 年齢×運転状況

自動車・バイクを不安なく運転している人は30歳代～50歳代では9割を超えている。一方、不安に思いながら運転している人と運転しない人は、高齢になるほど増える傾向にあり、80歳以上では50%を超える。

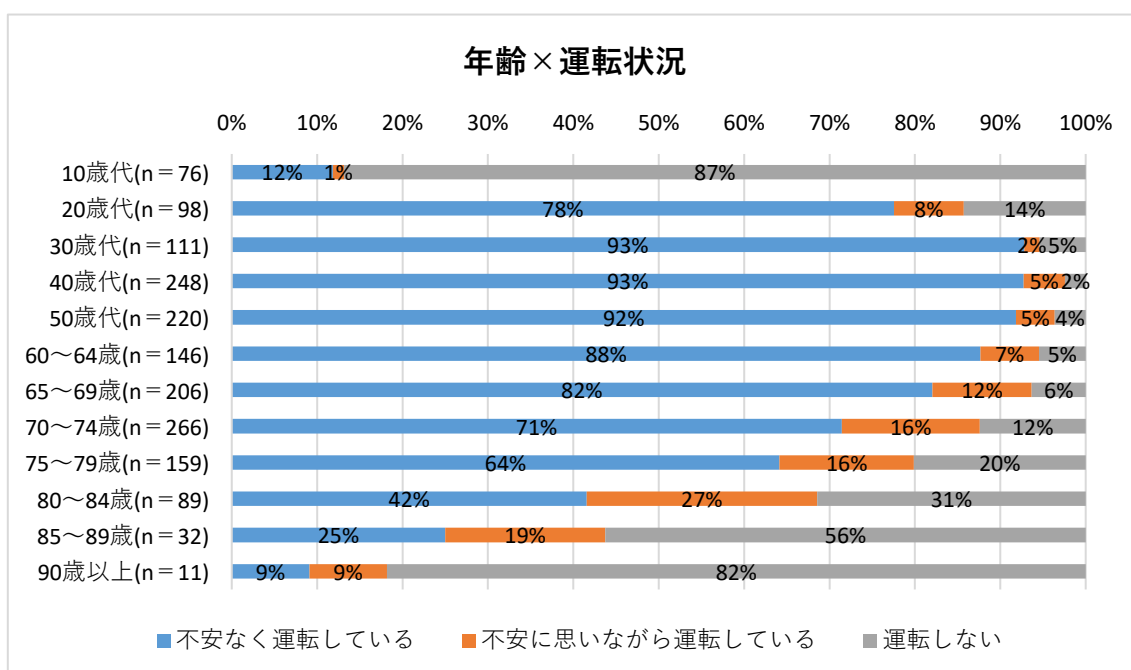


図 3.6 年齢×運転状況

3.2.3. 職業×運転状況

中学生、高校生は運転しない人がほとんどである。大学生・その他の学生では、不安に思いながら運転している人と運転しない人が約 5 割である。無職の人は不安に思いながら運転している人と運転しない人が約 4 割であり、専業主婦・主夫の人は約 3 割である。

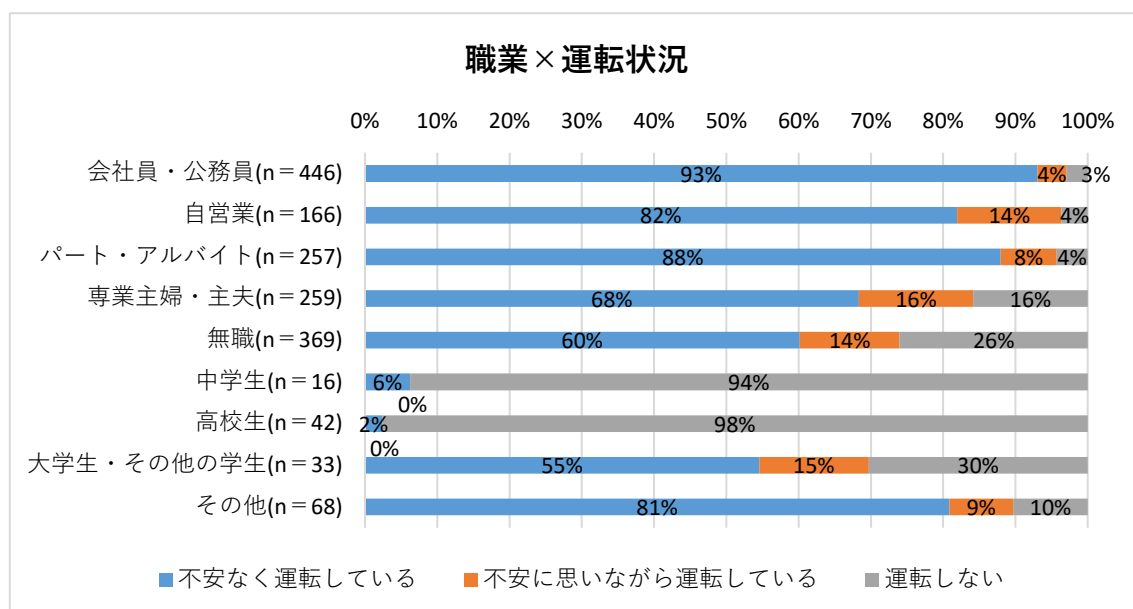


図 3.7 職業×運転状況

3.2.4. 居住地×運転状況

居住地別に自動車・バイクを不安に思いながら運転している人と運転しない人を見ると、
 穴倉エリアや、安食、柏崎、下軽部、岩坪エリアで多く、坂、志戸崎、田伏、中台、男神
 エリアで少ない。

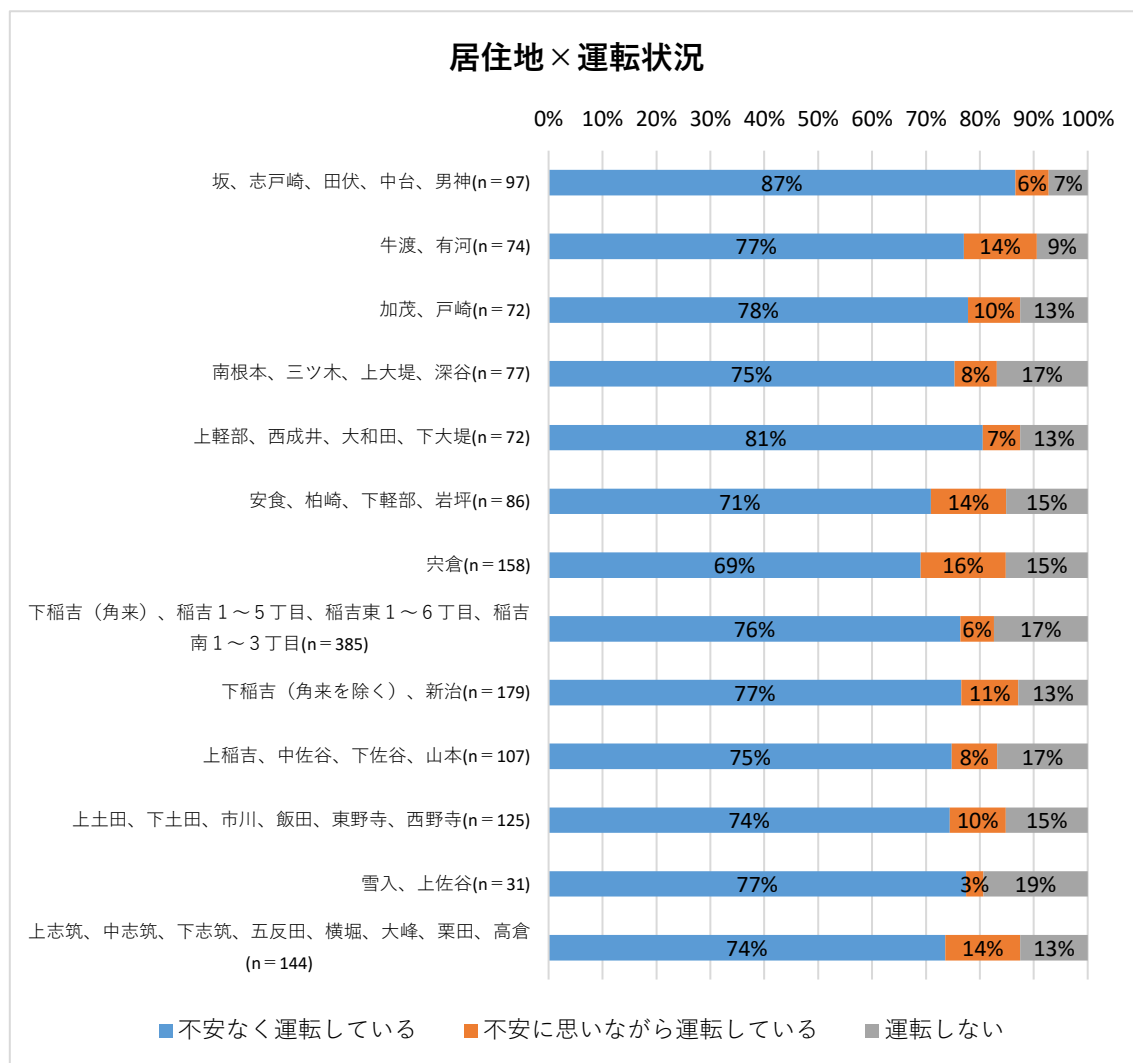


図 3.8 居住地×運転状況

3.2.5. 世帯構成×運転状況

世帯構成別に自動車・バイクを不安に思いながら運転している人と運転しない人を見ると、65歳以上の1人世帯では運転しない人の割合が21%と多い。65歳以上のみの複数人世帯でも不安に思いながら運転している人の割合が20%と多い。

65歳以上のみの世帯では自動車・バイク以外の移動手段の必要性が高い。

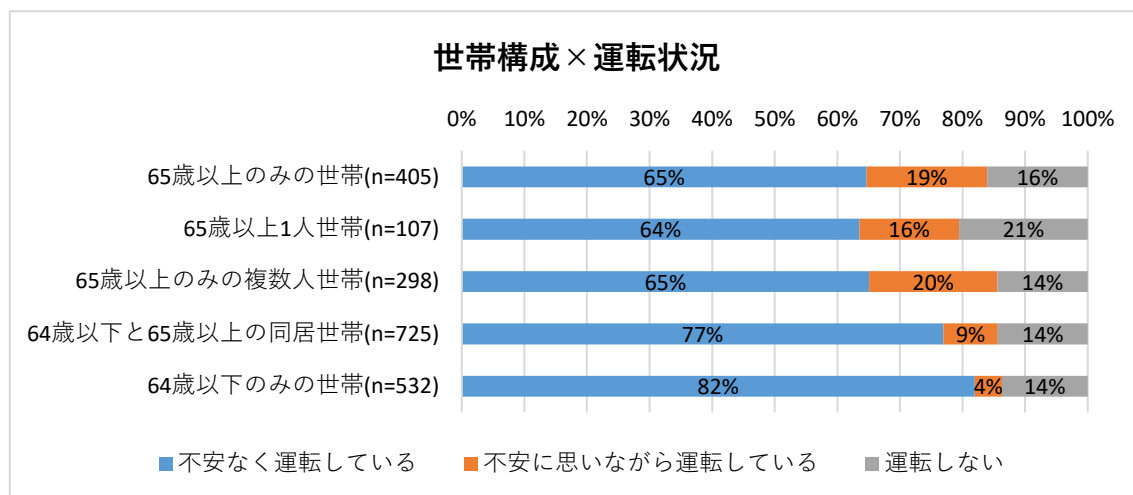


図 3.9 世帯構成×運転状況

3.3. 運転状況別の外出時の交通手段

3.3.1. 運転状況×通勤・通学の交通手段

自動車・バイクを不安に思いながら運転している人の通勤・通学の交通手段は、自分で運転する自動車が77%で多い。家族等の送迎による自動車も25%である。

運転しない人の通勤・通学の交通手段は、家族等の送迎による自動車が66%で多い。次に、自転車が44%、鉄道が36%である。

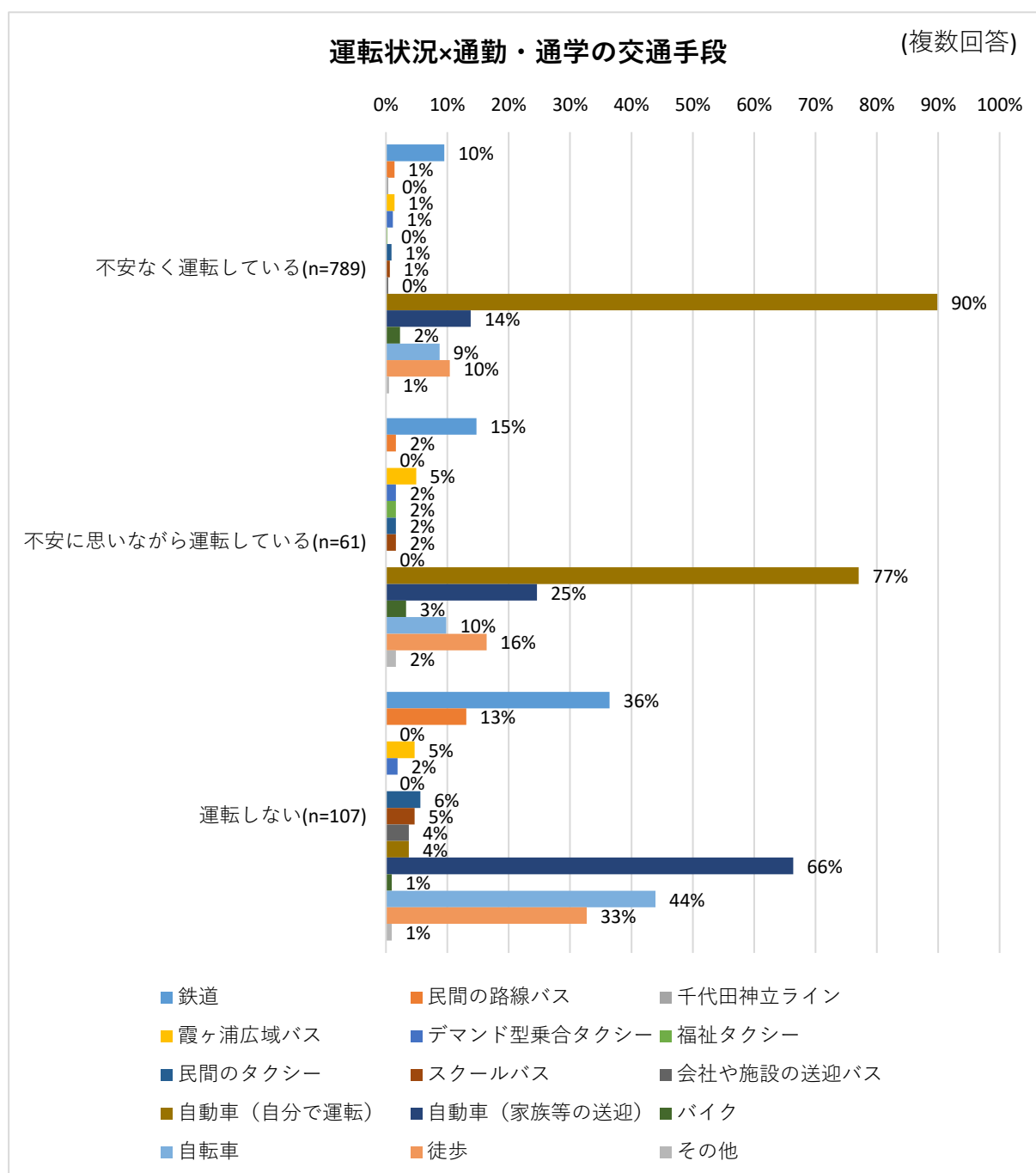


図 3.10 運転状況×通勤・通学の交通手段

3.3.2. 運転状況×買物の交通手段

自動車・バイクを不安に思いながら運転している人の買物の交通手段は、自分で運転する自動車が77%で多い。家族等の送迎による自動車も25%である。

運転しない人の買物の交通手段は、家族等の送迎による自動車が64%で多い。次に、自転車42%、徒歩が32%である。

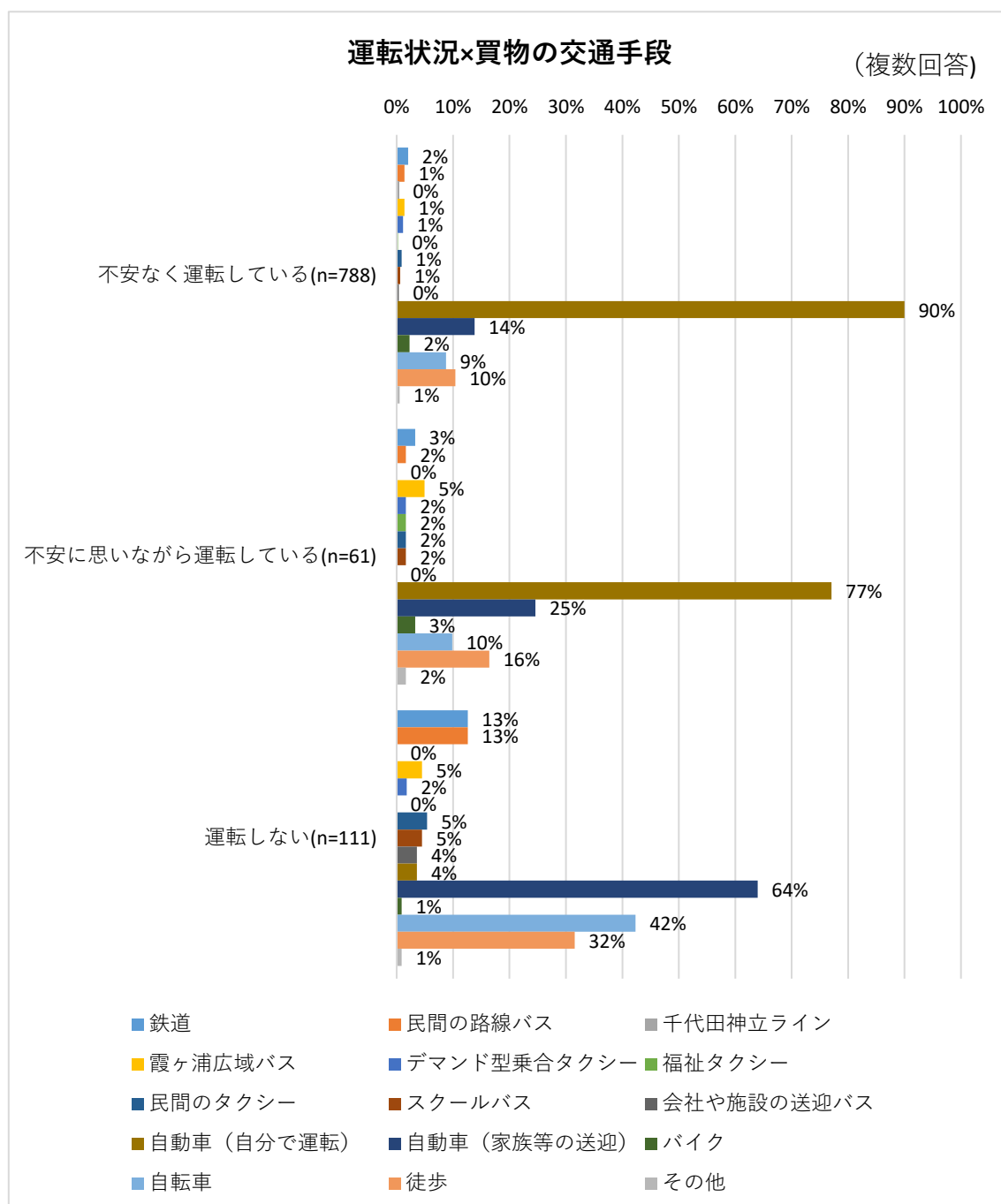


図 3.11 運転状況×買物の交通手段

3.3.3. 運転状況×通院の交通手段

自動車・バイクを不安に思いながら運転している人の通院の交通手段は、自分で運転する自動車が80%で多い。家族等の送迎による自動車も33%である。

運転しない人の通院の交通手段は、家族等の送迎による自動車が73%で多い。次に、自転車が16%である。

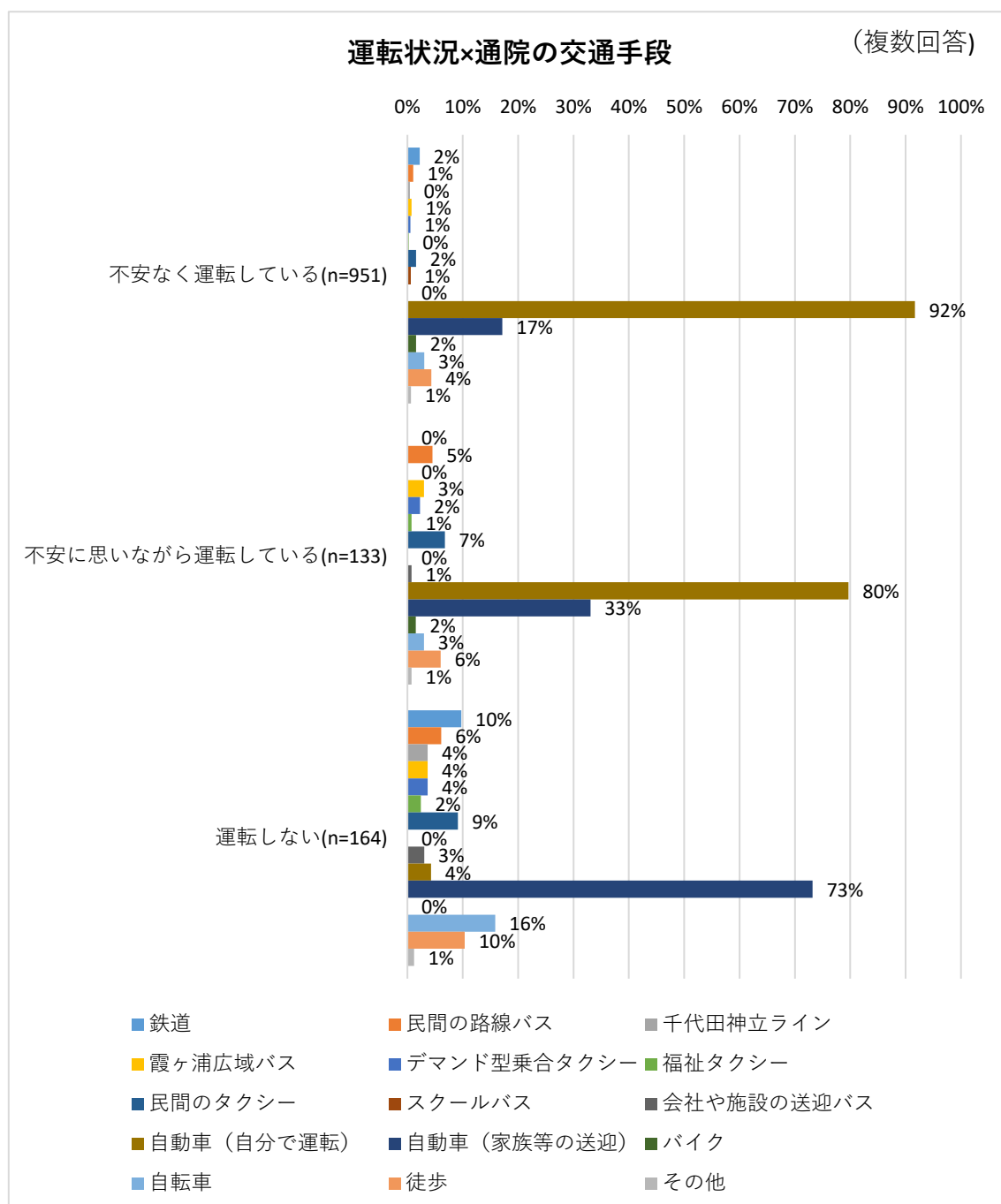


図 3.12 運転状況×通院の交通手段

3.3.4. 運転状況×その他の外出の交通手段

自動車・バイクを不安に思いながら運転している人のその他の外出の交通手段は、自分で運転する自動車が78%で多い。家族等の送迎による自動車も29%である。

運転しない人のその他の外出の交通手段は、家族等の送迎による自動車が63%で多い。次に、徒歩が28%、鉄道が26%である。

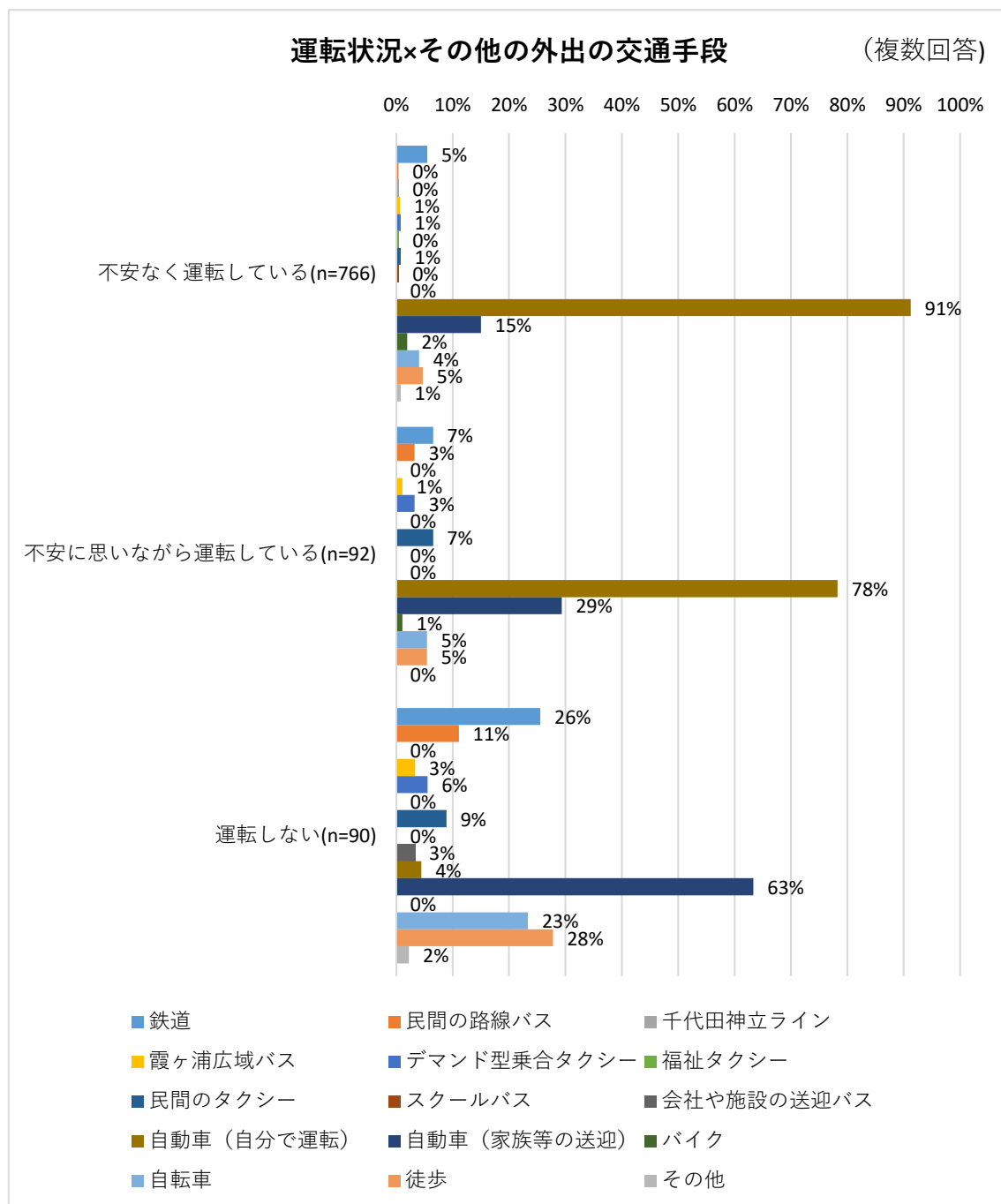


図 3.13 運転状況×その他の外出の交通手段

3. 4. 運転状況別の外出時間帯

3. 4. 1. 運転状況（不安なく運転している人）×通勤・通学の外出時間帯

不安なく運転している人の通勤・通学の外出時刻は 7 時台がピークであり、帰宅時刻は 18 時台がピークである。

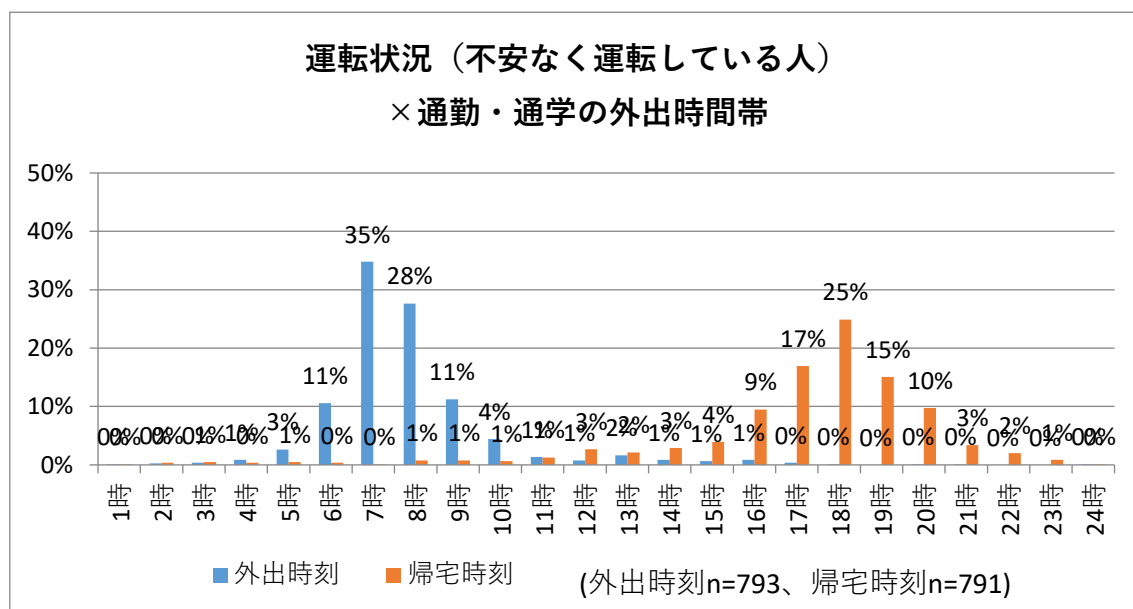


図 3. 14 運転状況（不安なく運転している人）×通勤・通学の外出時間帯

3. 4. 2. 運転状況（不安に思いながら運転している人）×通勤・通学の外出時間帯

不安に思いながら運転している人の通勤・通学の外出時刻は 8 時台がピークであり、帰宅時刻は 17 時台がピークである。

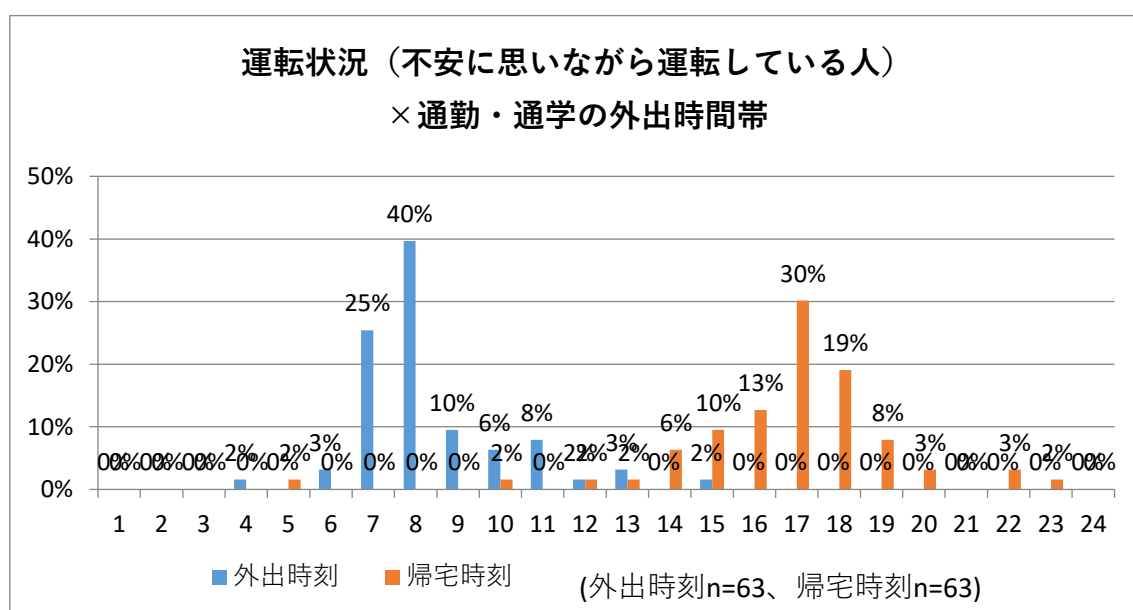


図 3. 15 運転状況（不安に思いながら運転している人）×通勤・通学の外出時間帯

3.4.3. 運転状況（運転しない人）×通勤・通学の外出時間帯

運転しない人の通勤・通学の外出時刻は7時台がピークであり、帰宅時刻は18時台がピークである。

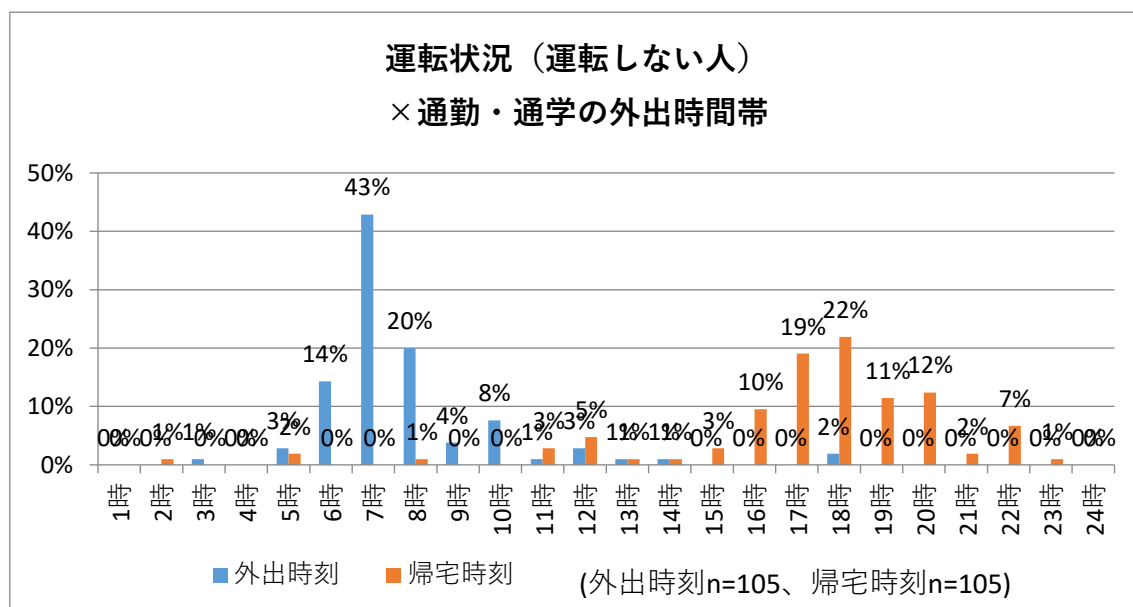


図 3.16 運転状況（運転しない人）×通勤・通学の外出時間帯

3.4.4. 運転状況（不安なく運転している人）×買物の外出時間帯

不安なく運転している人の買物の外出時刻は10時台がピークであり、帰宅時刻は12時台と15時台から17時台にかけてピークが分散している。

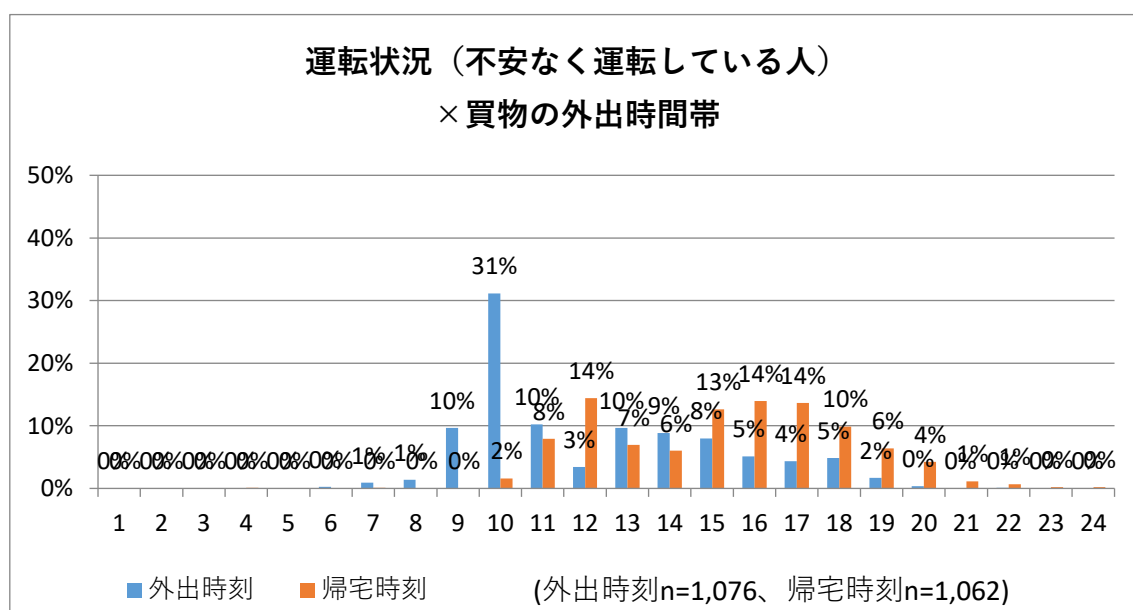


図 3.17 運転状況（不安なく運転している人）×買物の外出時間帯

3.4.5. 運転状況（不安に思いながら運転している人）×買物の外出時間帯

不安に思いながら運転している人の買物の外出時刻は10時台がピークであり、帰宅時刻は12時台と15時台から17時台にかけてピークが分散している。

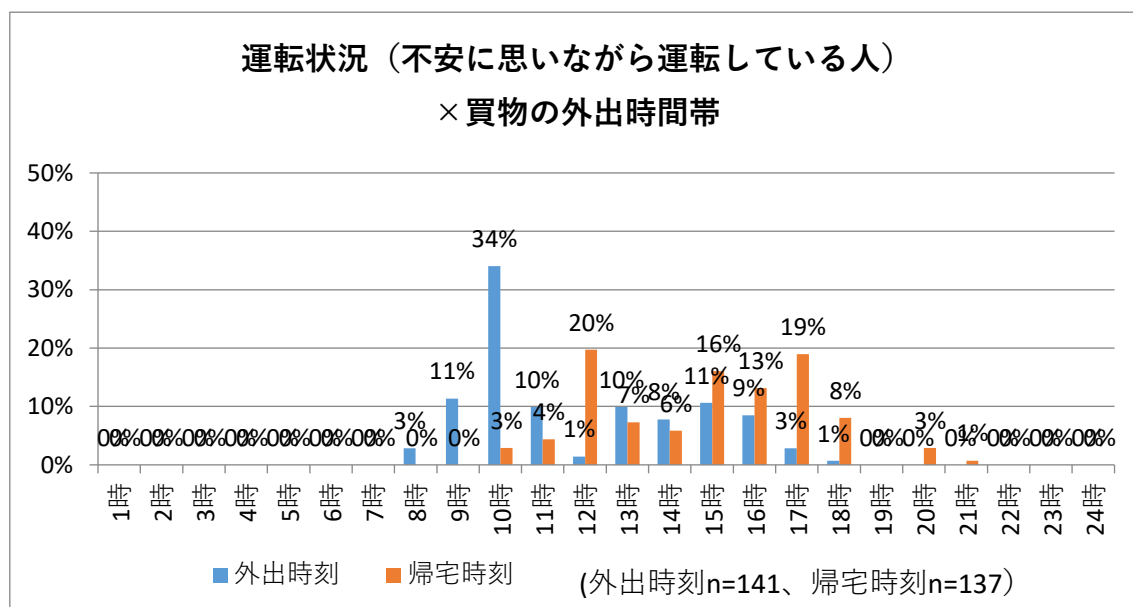


図 3.18 運転状況（不安に思いながら運転している人）×買物の外出時間帯

3.4.6. 運転状況（運転しない人）×買物の外出時間帯

運転しない人の買物の外出時刻は10時台がピークであり、帰宅時刻は12時台と15時から16時台にかけてピークが分散している。

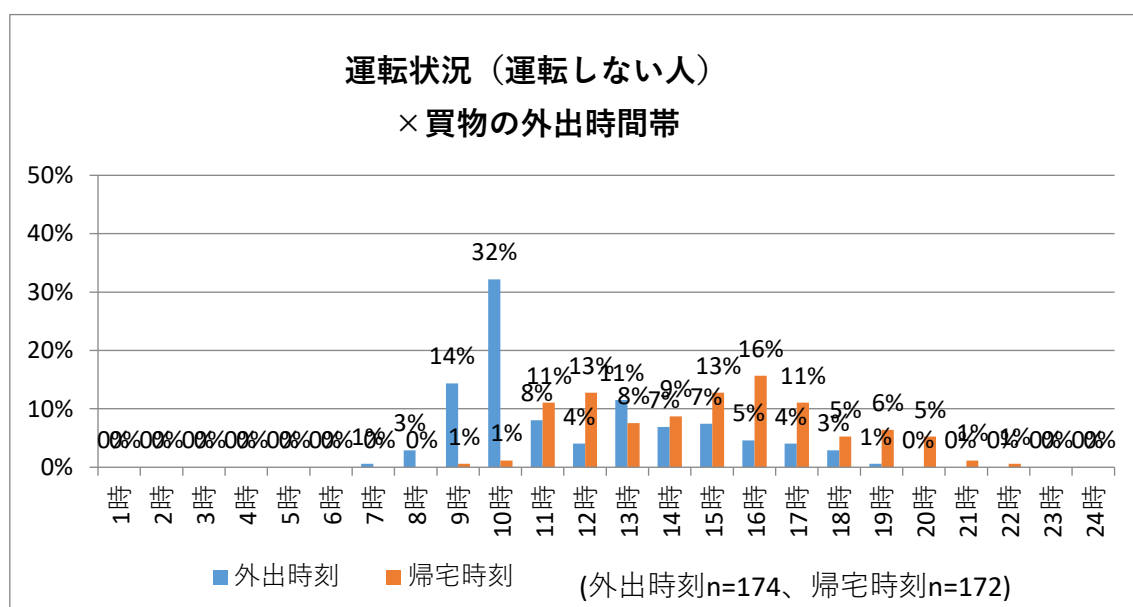


図 3.19 運転状況（運転しない人）×買物の外出時間帯

3.4.7. 運転状況（不安なく運転している人）×通院の外出時間帯

不安なく運転している人の通院の外出時刻は9時台がピークであり、帰宅時刻は12時台がピークである。

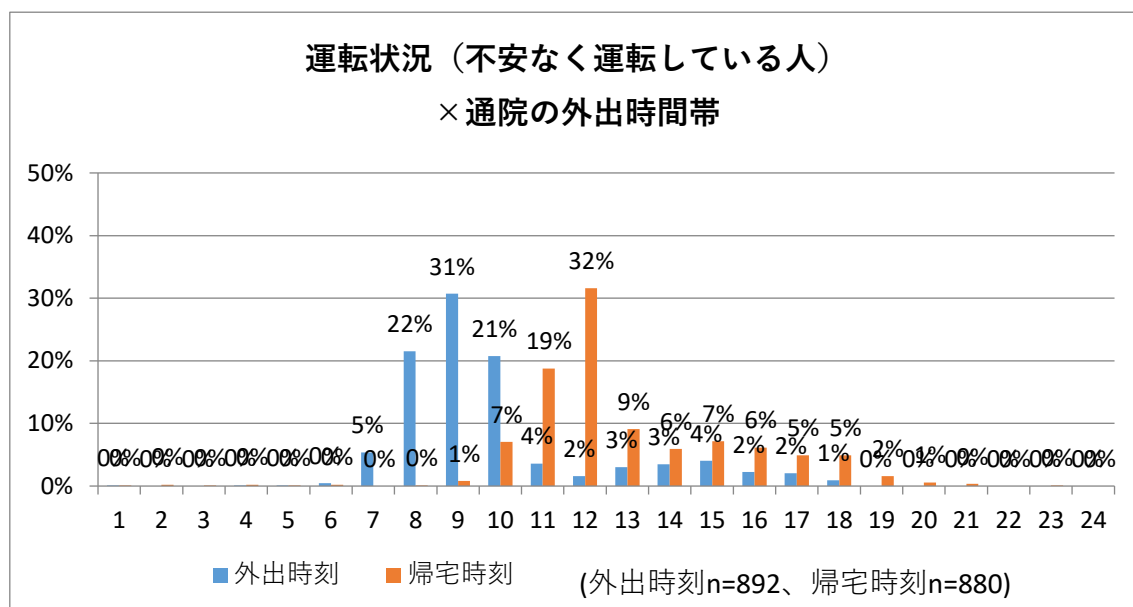


図 3.20 運転状況（不安なく運転している人）×通院の外出時間帯

3.4.8. 運転状況（不安に思いながら運転している人）×通院の外出時間帯

不安に思いながら運転している人の通院の外出時刻は9時台がピークであり、帰宅時刻は12時台がピークである。

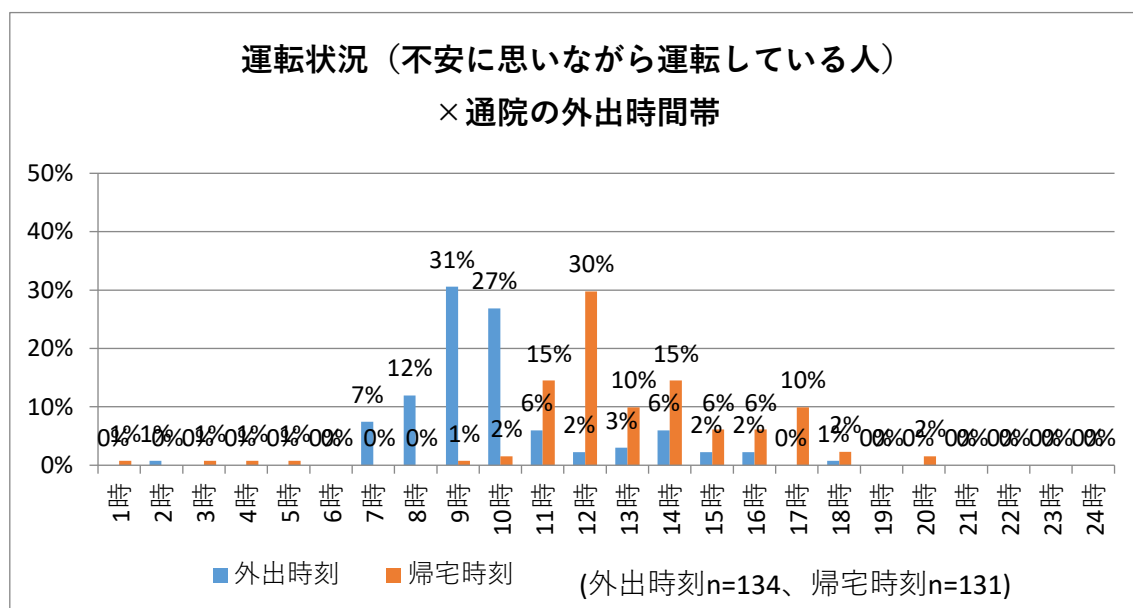


図 3.21 運転状況（不安に思いながら運転している人）×通院の外出時間帯

3.4.9. 運転状況（運転しない人）×通院の外出時間帯

運転しない人の通院の外出時刻は8時台から10時台にかけてであり、帰宅時刻は12時台がピークである。

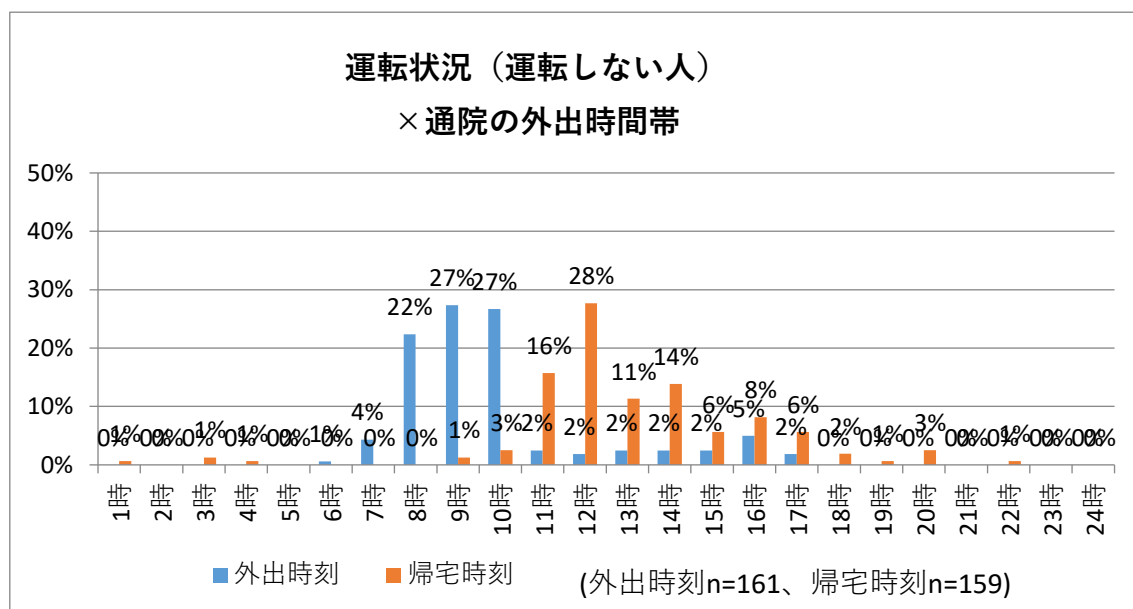


図 3.22 運転状況（運転しない人）×通院の外出時間帯

3.4.10. 運転状況（不安なく運転している人）×その他の外出の外出時間帯

不安なく運転している人のその他の外出の外出時刻は10時台がピークであり、帰宅時刻は12時台と15時台から17時台にかけてピークが分散している。

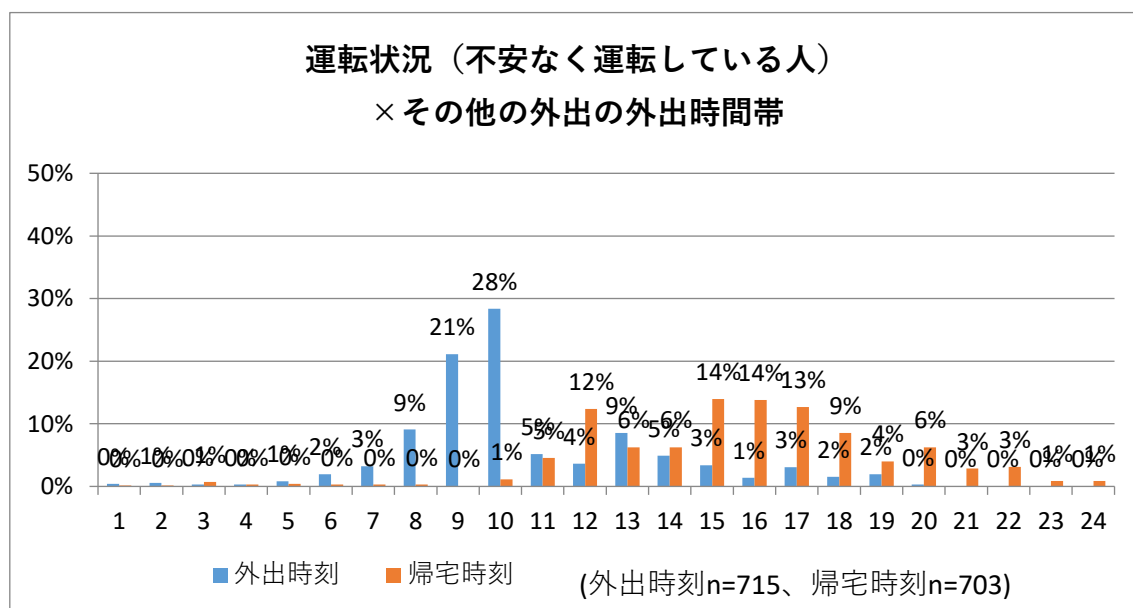


図 3.23 運転状況（不安なく運転している人）×その他の外出の外出時間帯

3. 4. 11. 運転状況（不安に思いながら運転している人）×その他の外出の外出時間帯

不安に思いながら運転している人のその他の外出の外出時刻は 10 時台がピークであり、帰宅時刻は 15 時台、12 時台、17 時台に分散している。

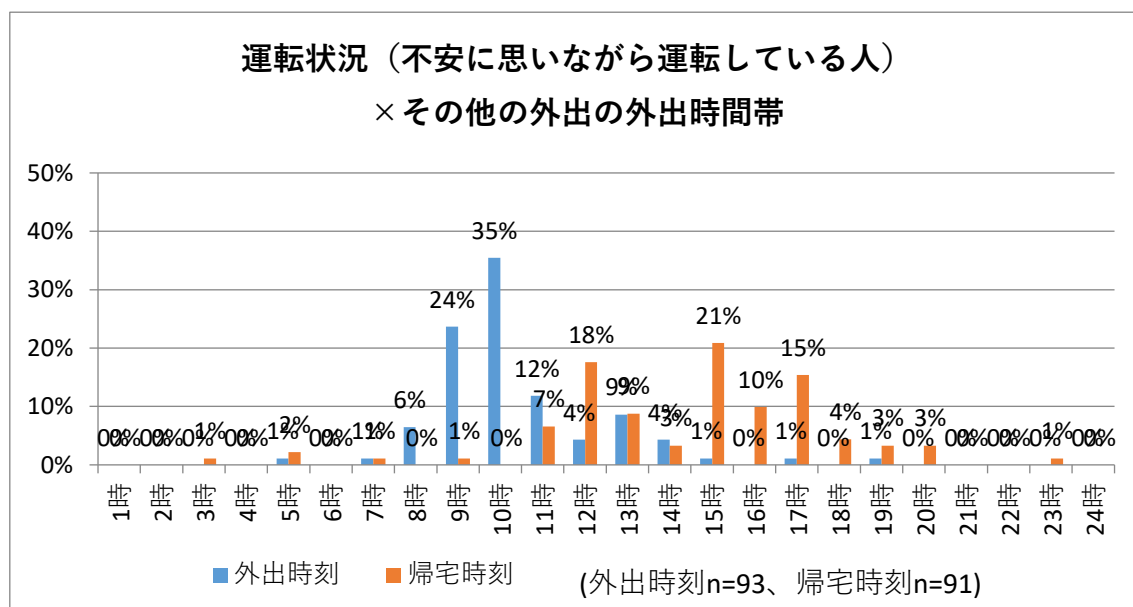


図 3. 24 運転状況（不安に思いながら運転している人）×その他の外出の外出時間帯

3. 4. 12. 運転状況（運転しない人）×その他の外出の外出時間帯

不安なく運転している人の通院の外出時刻は 10 時台がピークであり、帰宅時刻は 12 時台と 16 時台から 17 時台にかけて分散している。

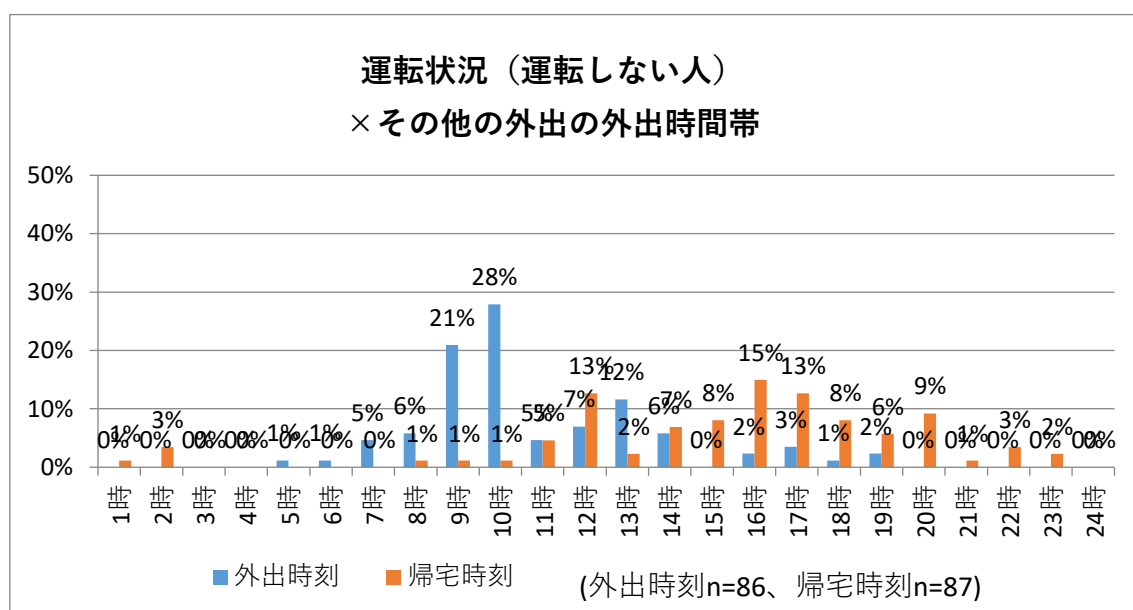


図 3. 25 運転状況（運転しない人）×その他の外出の外出時間帯

3.5. 年齢別の免許返納の年齢

3.5.1. 年齢×免許返納の年齢

免許返納の年齢について、高齢の人ほど高齢になったときに返納すると考える人が多い。

20歳代の方は75～79歳で返納すると考えている人が最も多い。30歳代の方は70～74歳が最も多い。50歳代から75～79歳の方は80～84歳で返納すると考えている人が最も多い。80歳代の方は、85～89歳で返納すると考えている人が多い。

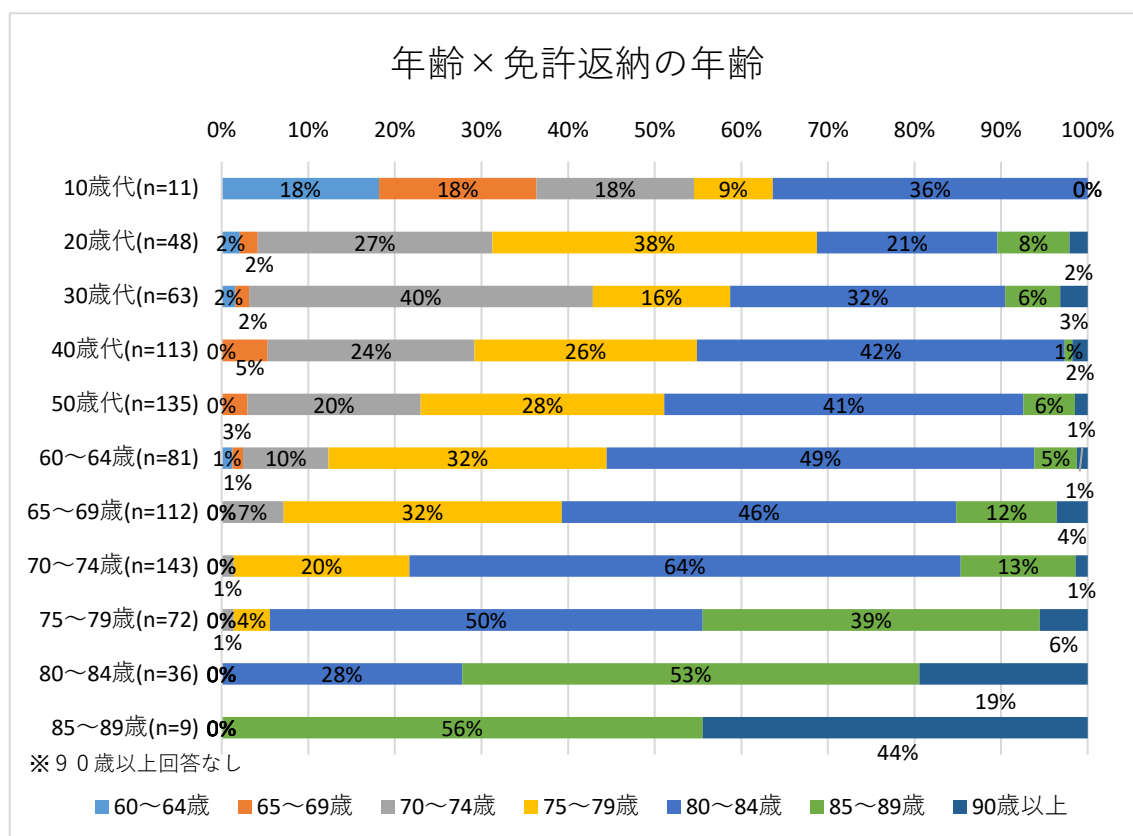


図 3.26 年齢×免許返納の年齢

3.6. 属性別の高齢者になったときの移動の不安

3.6.1. 年齢×高齢者になったときの移動の不安

高齢者になったときの移動の不安を感じている人は、40 歳代が 77%、50 歳代が 76%、70～74 歳が 75%と多い。

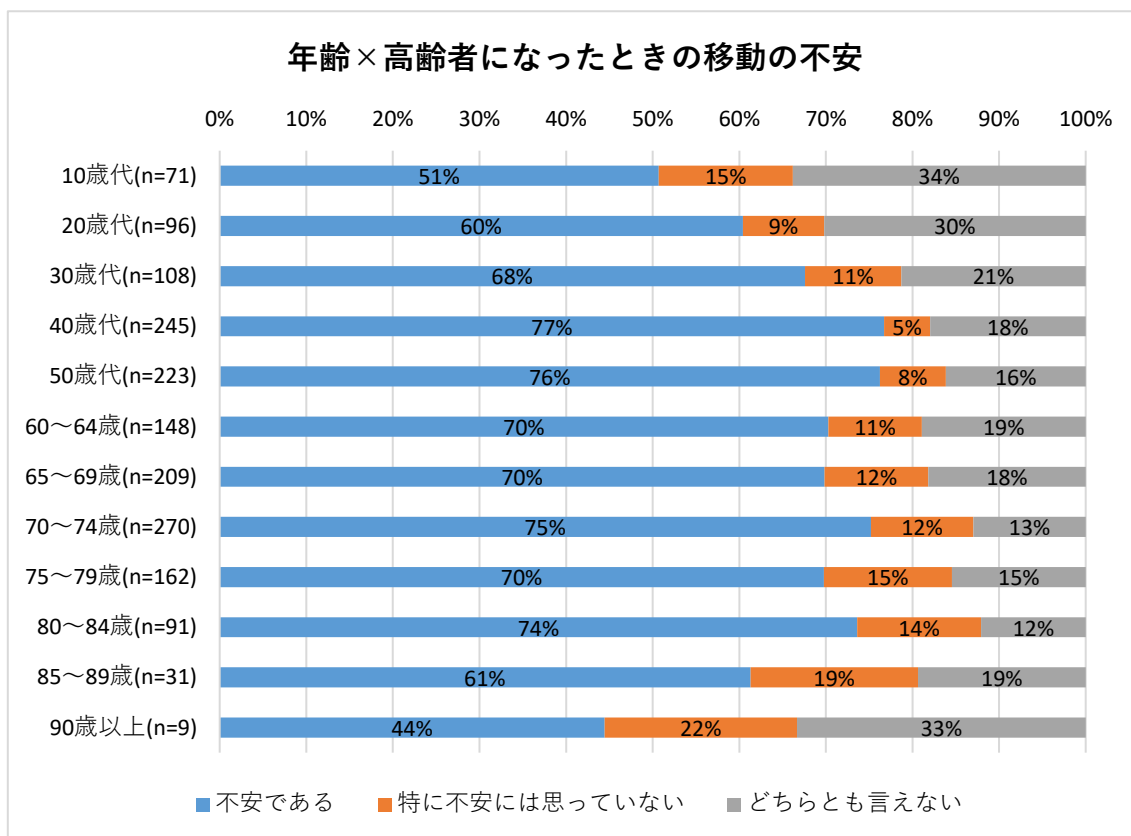


図 3.27 年齢×高齢者になったときの移動の不安

3.6.2. 居住地×高齢者になったときの移動の不安

高齢になったときの移動に不安を感じている人は、坂、志戸崎、田伏、中台、男神エリアが90%と多い。次に、穴倉エリアが81%と多い。

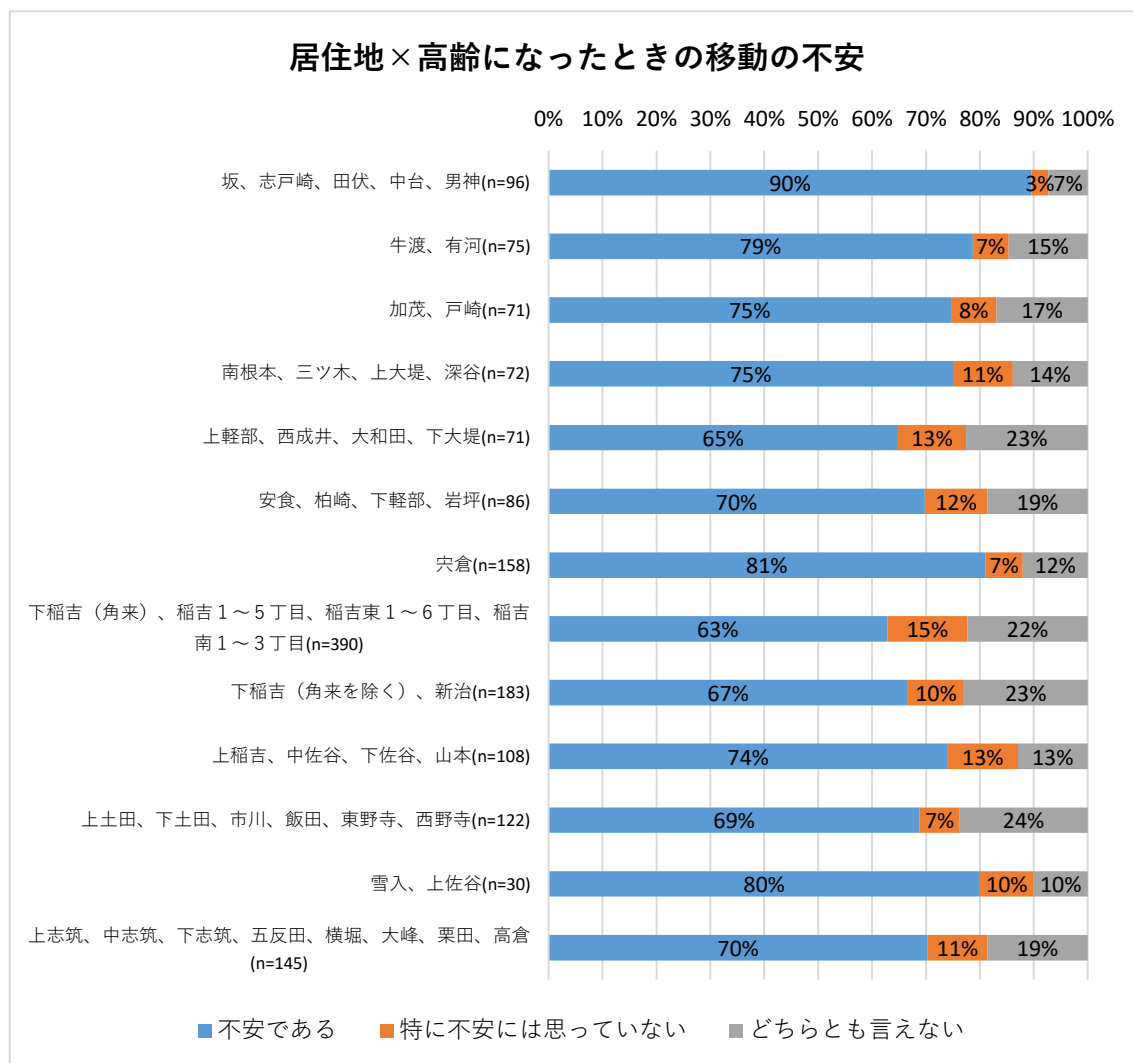


図 3.28 居住地×高齢になったときの移動の不安

3.6.3. 世帯構成×高齢者になったときの移動の不安

高齢になったときの移動に不安を感じている人は、65歳以上のみの複数人世帯で76%であり、65歳以上1人世帯で69%である。

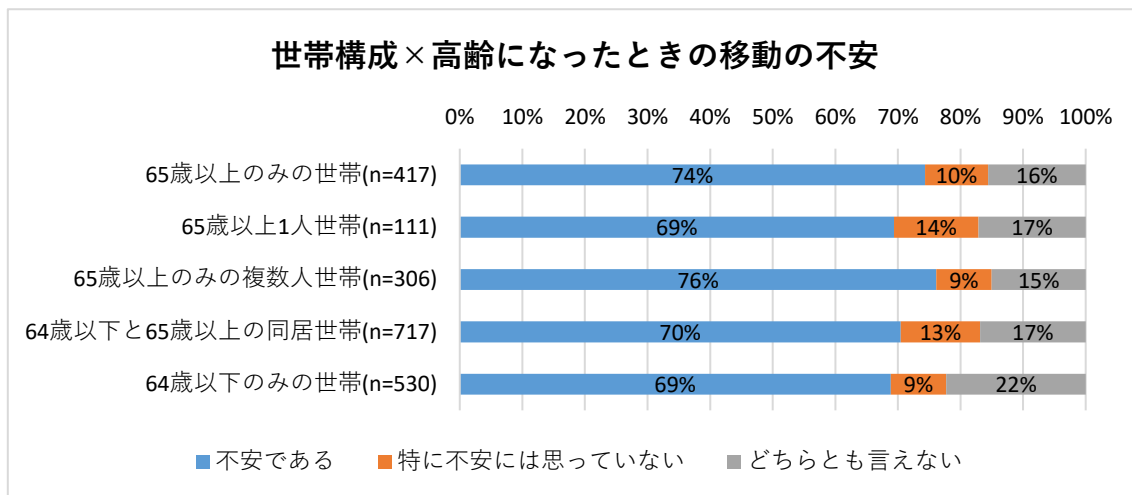


図 3.29 世帯構成×高齢になったときの移動の不安

3.6.4. 運転状況×高齢者になったときの移動の不安

自動車・バイクを不安に思いながら運転している人は、高齢になったときの移動に不安を感じている人が84%と多い。不安なく運転している人は高齢になったときの移動に不安を感じている人が70%である。

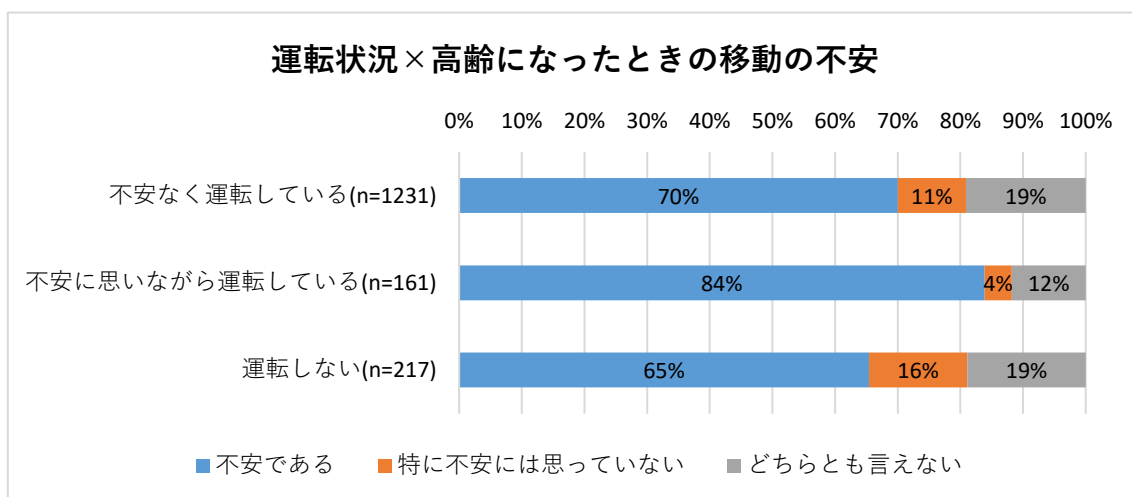


図 3.30 運転状況×高齢になったときの移動の不安

3.7. 年齢別の日常の移動手段の変化

3.7.1. 年齢×日常の移動手段の変化

若い頃と比べて日常の移動手段が変わらない割合は高齢になるほど低くなり、家族等に送迎してもらうことが増えた人の割合が、80～84 歳の方は 33%、85～89 歳の方は 53%、90 歳以上は 69%と、高齢になるほど増える。

運転が困難になり、自動車の利用が減った人は、80～84 歳の方で 15%と多い。80～84 歳の方はバスの利用が増えた人の方が多いのに対し、85～89 歳の方はバスの利用が減った人の方が多い。85～89 歳の方は乗合タクシーの利用が増えた人が 9%と多い。

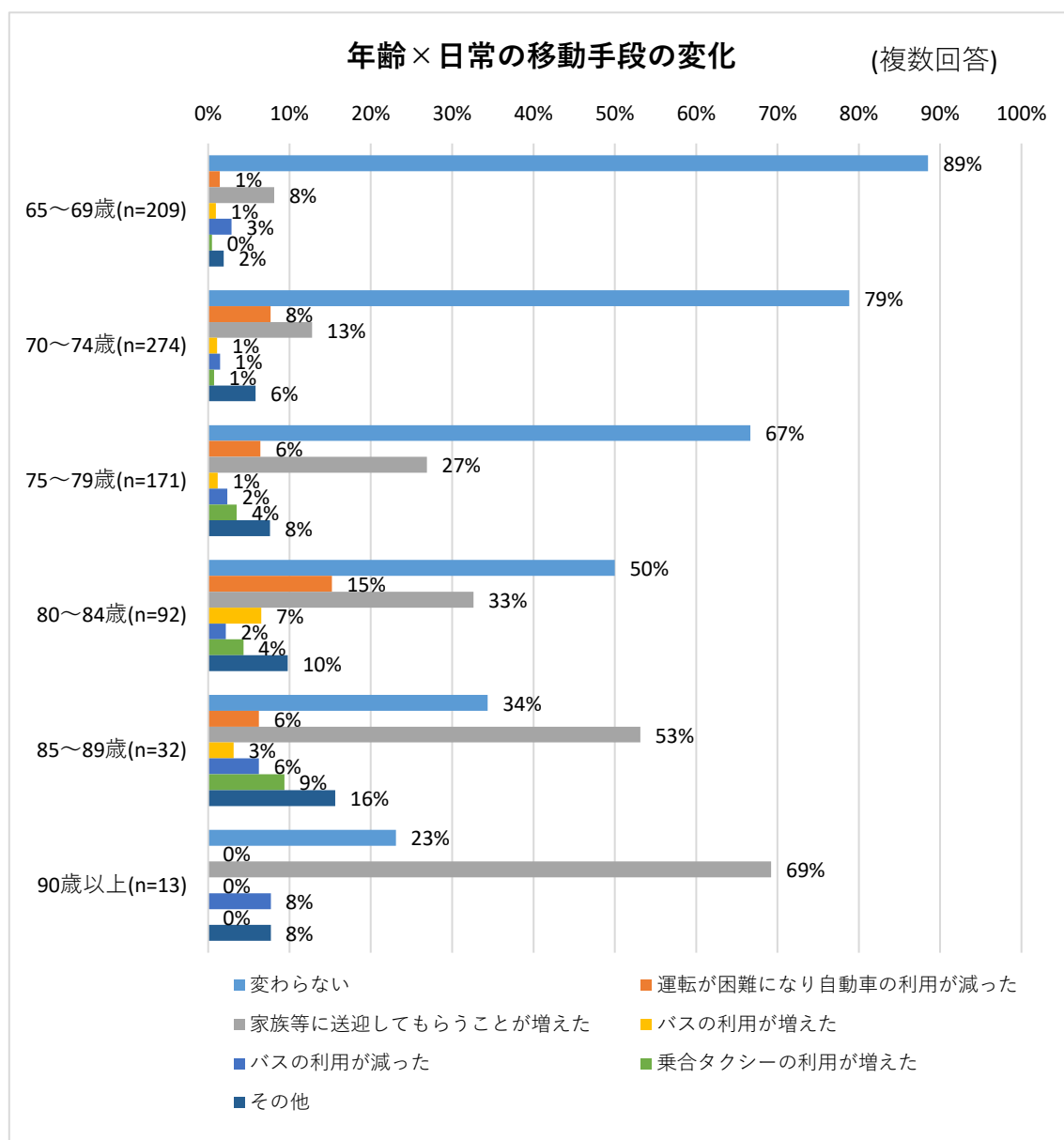


図 3.31 年齢×日常の移動手段の変化

3. 8. 日常的な外出の移動

3. 8. 1. 通勤・通学の外出先×居住地

市内全域から土浦市（⑭）への通勤・通学の移動が多い。千代田地区北部（⑪、⑬）からは石岡市（⑯）への移動も多い。市内では、神立駅周辺のエリア（⑦、⑧、⑨、⑩、⑪）から神立駅周辺（⑧）への移動が多い。



図 3. 32 通勤・通学の外出先×居住地

3.8.2. 買物の外出先×居住地

市内全域から神立駅周辺（⑧）と土浦市（⑭）への買物の移動が多い。霞ヶ浦地区（①、②、⑤、⑥、⑦）からはセイミヤかすみがうら店のある霞ヶ浦庁舎周辺のエリア（⑤）への移動が多い。千代田地区北部（⑪、⑬）からは石岡市（⑯）への移動が多い。



図 3.33 買物の外出先×居住地

3.8.3. 通院の外出先×居住地

市内全域から土浦市（⑭）への通院の移動が多い。千代田地区北部（⑪、⑬）からは石岡市（⑯）への移動も多い。千代田地区南部（⑧、⑩）ではつくば市（⑮）への移動も多い。市内では、神立駅周辺（⑧）への移動が多い。

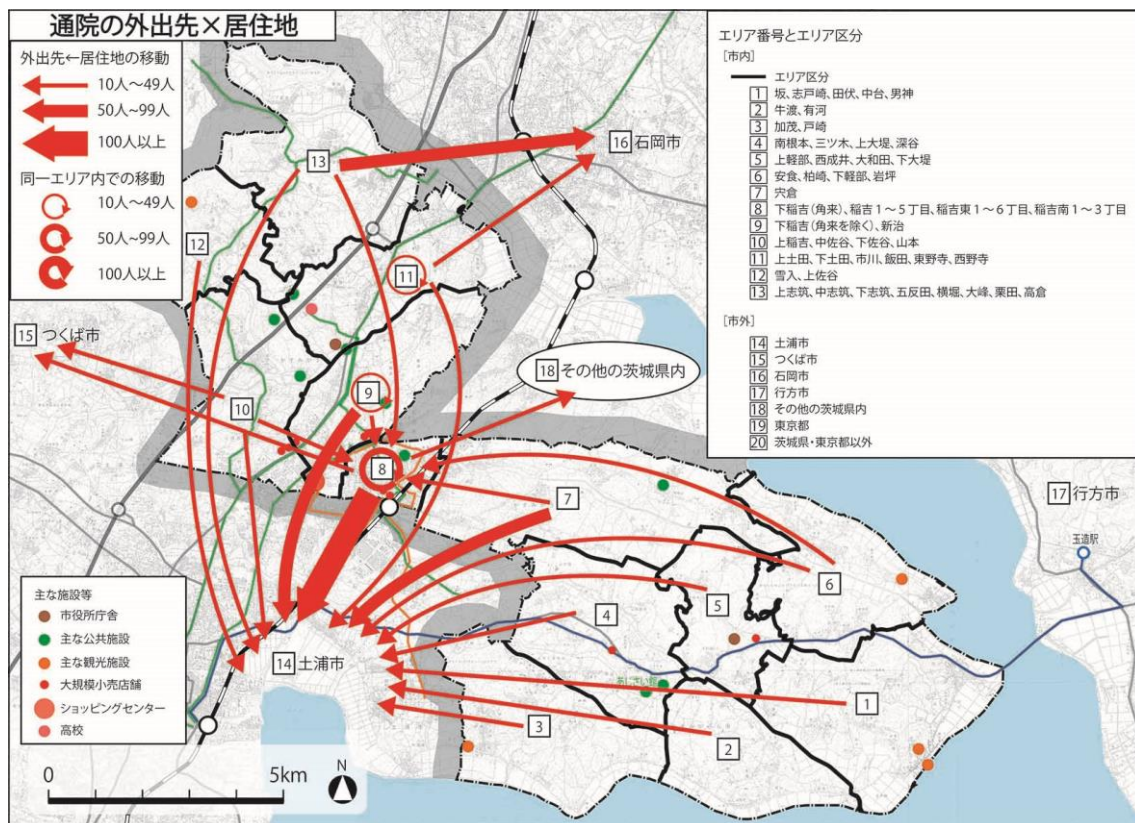


図 3.34 通院の外出先×居住地

3.8.4. その他の外出の外出先×居住地

市内全域から土浦市（⑭）へのその他の外出の移動が多い。千代田地区の一部（⑧、⑪、⑬）からは石岡市（⑯）への移動も多い。また、千代田地区の一部（⑧、⑬）や霞ヶ浦地区東部（①）ではつくば市（⑮）への移動も多い。市内では、神立駅周辺（⑧）やあじさい館のある霞ヶ浦地区西部（④）への移動が多い。



図 3.35 その他の外出の外出先×居住地

3.8.5. 千代田神立ラインを利用する人の外出先×居住地

千代田神立ラインは、神立駅周辺（⑧、⑨）から土浦市（⑭）への移動や、神立駅周辺（⑧、⑨）の地区内の移動に利用されている。



図 3.36 千代田神立ラインによる外出先×居住地

3.8.6. 霞ヶ浦広域バスを利用する人の外出先×居住地

霞ヶ浦広域バスは、霞ヶ浦地区（①、②、③、④、⑤、⑥、⑦）から土浦市（⑭）への移動に多く使われている。また、霞ヶ浦地区（④、⑤）の地区内の移動にも利用されている。



図 3.37 霞ヶ浦広域バスによる外出先×居住地

3.9. 属性別の鉄道の利用

3.9.1. 年齢×鉄道の利用頻度

鉄道の利用頻度は、10歳代がほぼ毎日利用する人が41%であり多い。鉄道を月に1回程度以上利用する人は、10歳代が約6割、20歳代が約4割、30歳代から50歳代が約2割、60歳代から80歳代は1割以下であり、高齢になるほど鉄道の利用が少ない。

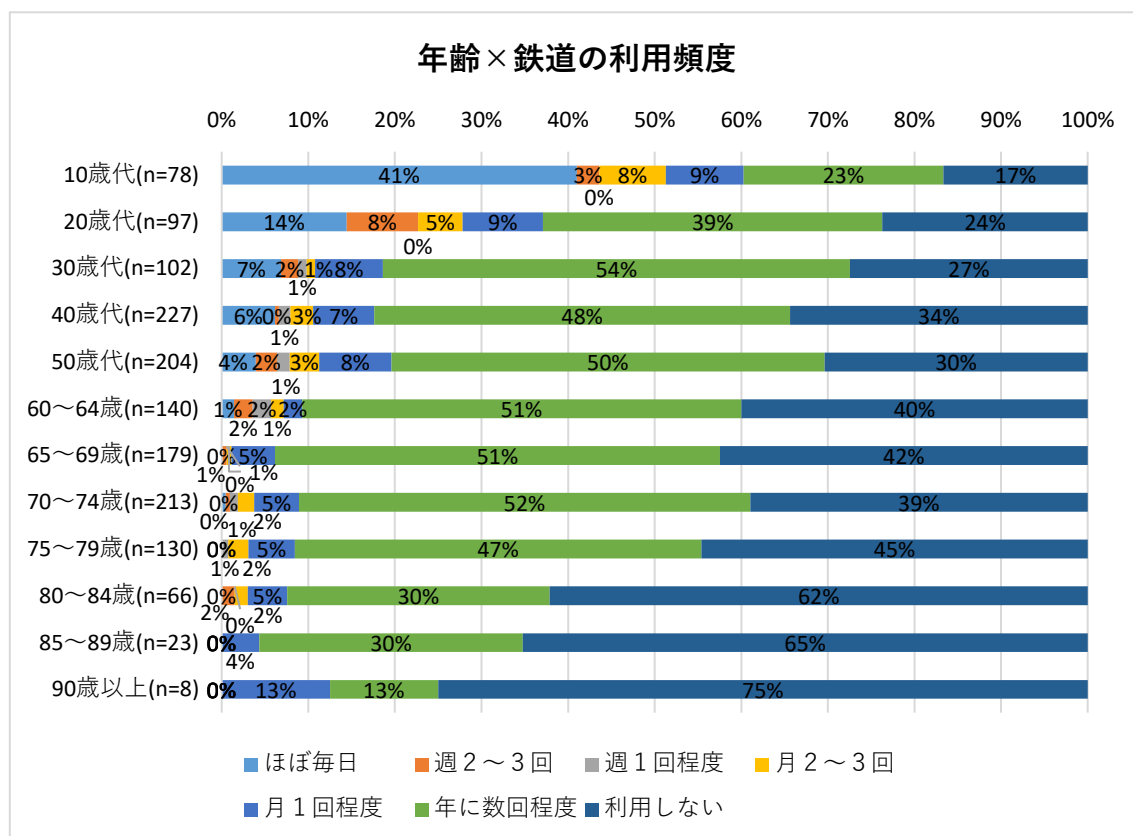


図 3.38 年齢×鉄道の利用頻度

3.9.2. 居住地×鉄道の利用頻度

鉄道を月に1回程度以上利用する人は、神立駅に近い下稲吉（角来）、稲吉1～5丁目、稲吉東1～6丁目、稲吉南1～3丁目エリアが最も多く、24%である。一方で、雪入、上佐谷エリアでは、鉄道を月に1回程度以上利用する人が3%と少ない。

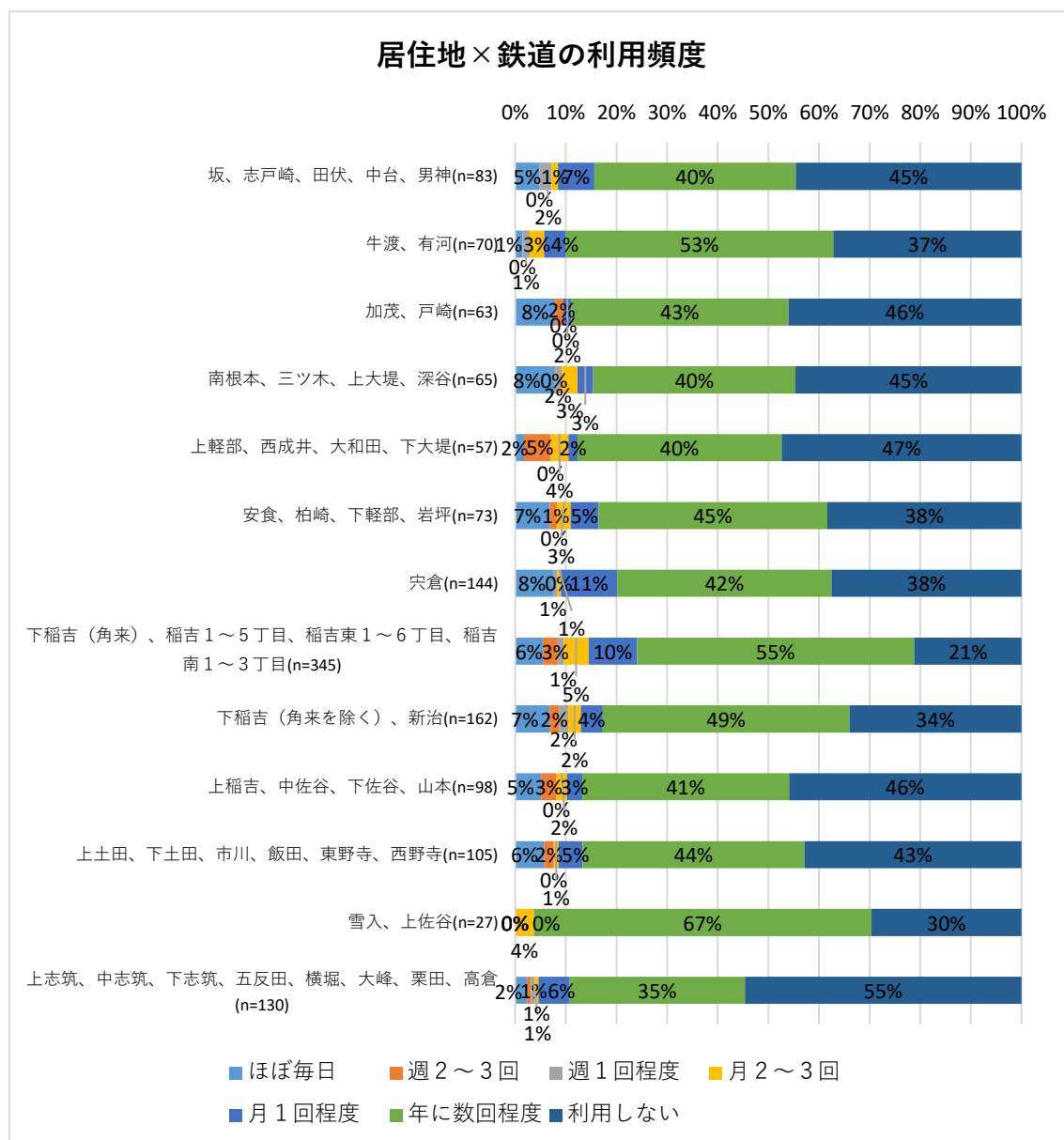


図 3.39 居住地×鉄道の利用頻度

3.9.3. 居住地×利用駅

神立駅の利用が最も多いエリアは、「坂、志戸崎、田伏、中台、男神」エリア、「牛渡、有河」エリア、「南根本、三ツ木、上大堤、深谷」エリア、「上軽部、西成井、大和田、下大堤」エリア、「安食、柏崎、下軽部、岩坪」エリア、「宋倉」エリア、「下稲吉（角来）、稲吉1～5丁目、稲吉東1～6丁目、稲吉南1～3丁目」エリア、「下稲吉（角来を除く）、新治」エリア、「上稲吉、中佐谷、下佐谷、山本」エリアである。

土浦駅の利用が最も多いエリアは、「加茂、戸崎」エリア、「雪入、上佐谷」エリアである。

石岡駅の利用が最も多いエリアは、「上土田、下土田、市川、飯田、東野寺、西野寺」エリア、「上志筑、中志筑、下志筑、五反田、横堀、大峰、栗田、高倉」エリアである。

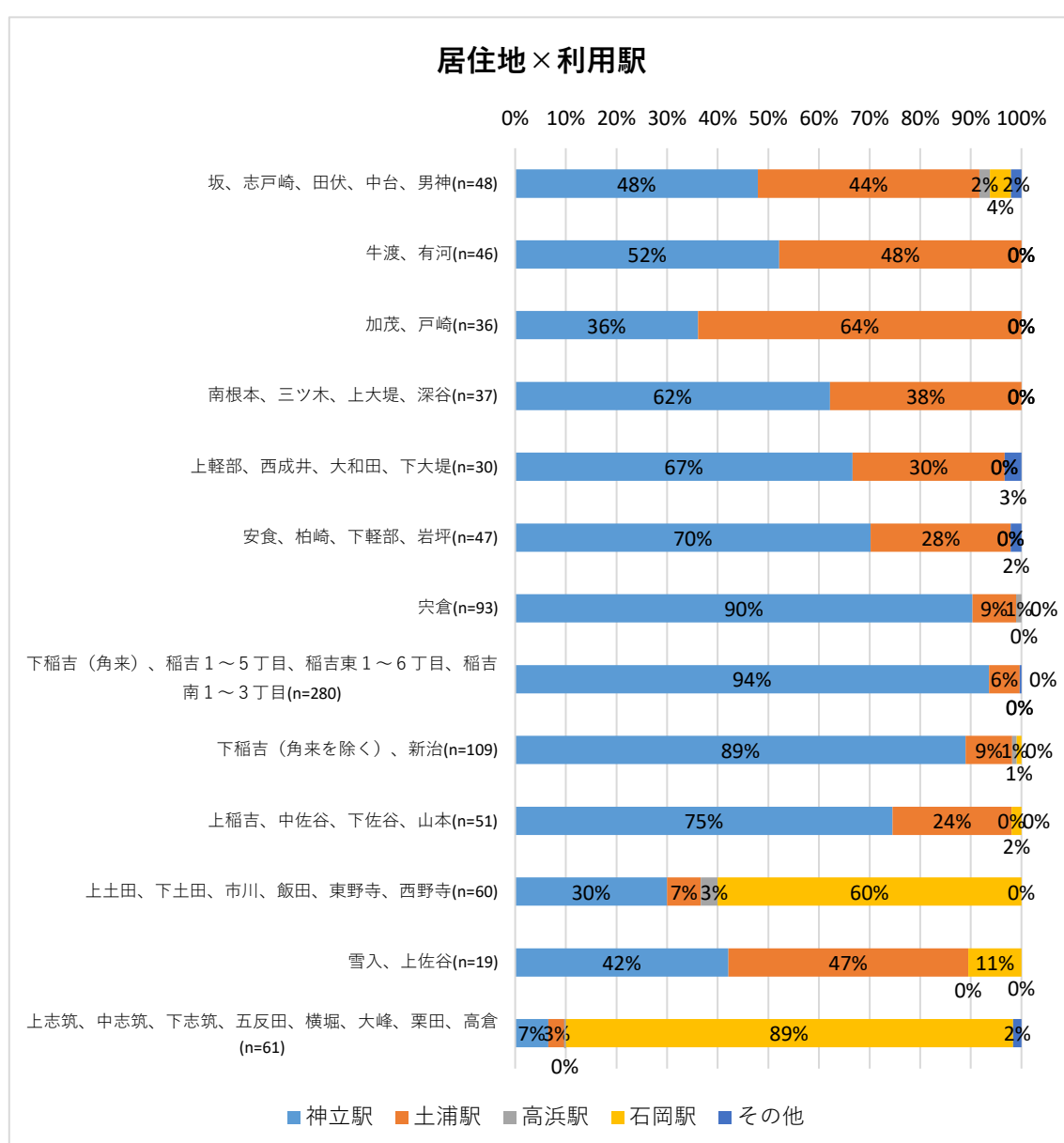


図 3.40 居住地×利用駅

3. 10. 属性別の路線バスの運行状況の認知度

3. 10. 1. 年齢×路線バスの運行状況の認知度

年齢別に見た路線バスの運行状況の認知度は、75～79歳と80～84歳で56%と最も高く、30歳代で30%と最も低い。

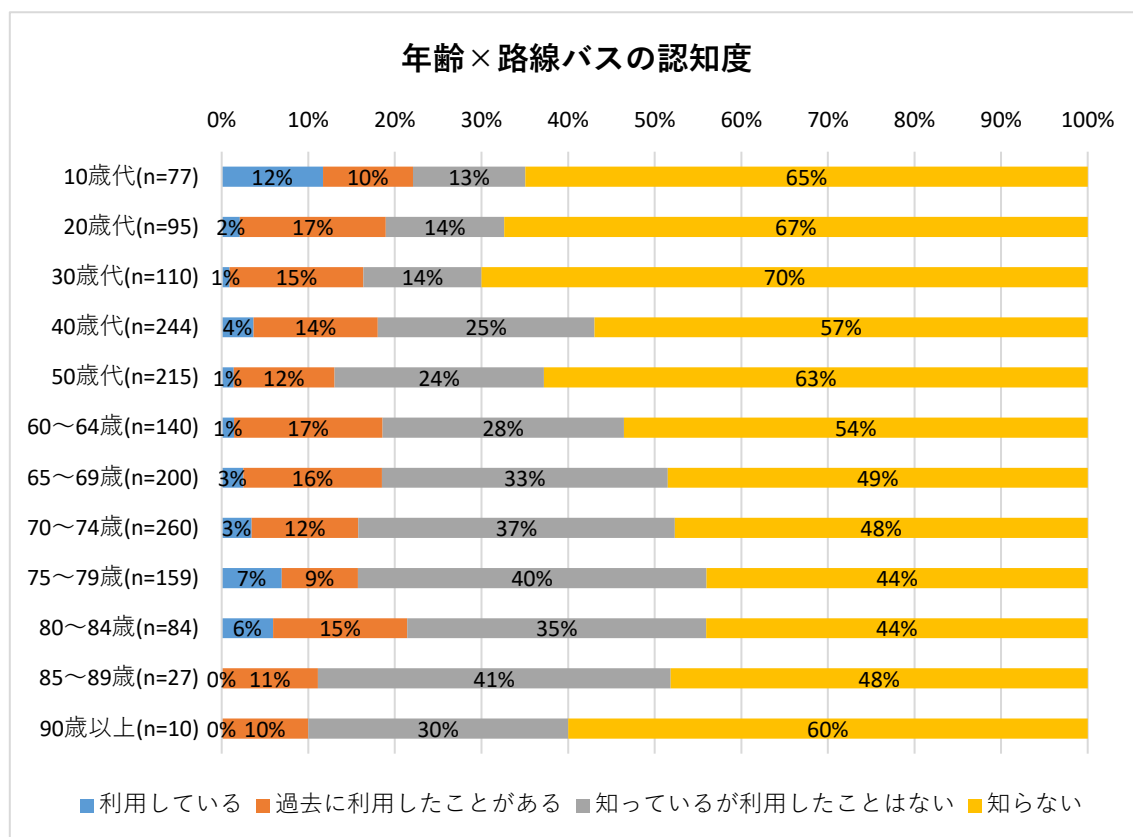


図 3. 41 年齢×路線バスの認知度

3.10.2. 居住地×路線バスの運行状況の認知度

居住地別に見た路線バスの運行状況の認知度は、「雪入、上佐谷」エリアが73%で最も高く、「宍倉」エリアが29%で最も低い。

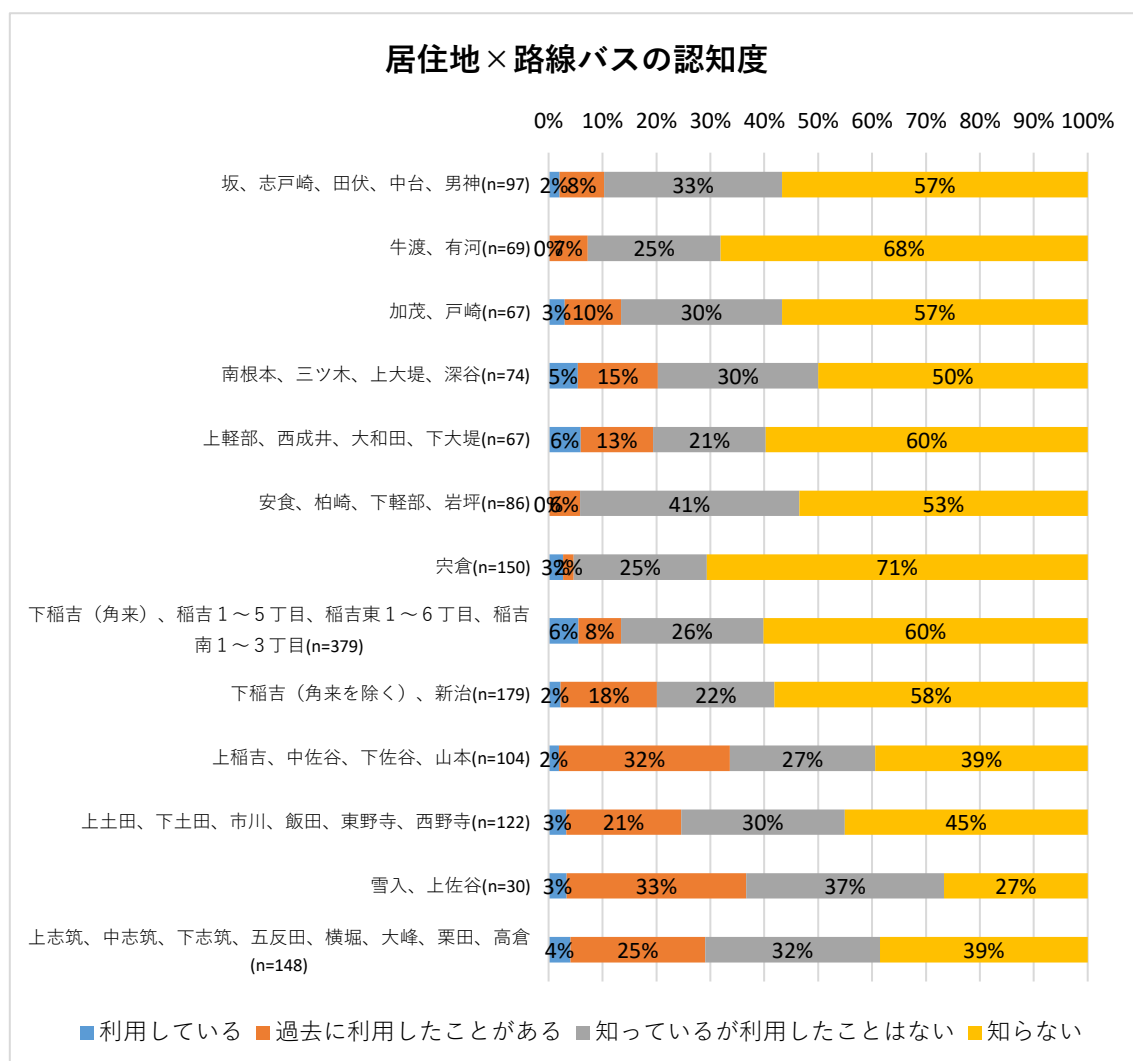


図 3.42 居住地×路線バスの認知度

3. 11. 属性別の千代田神立ラインの認知度

3. 11. 1. 年齢×千代田神立ラインの認知度

年齢別に見た千代田神立ラインの認知度は、75～79 歳で 58%と最も高く、30 歳代で 25%と最も低い。高齢になるほど認知度が高い傾向にある。

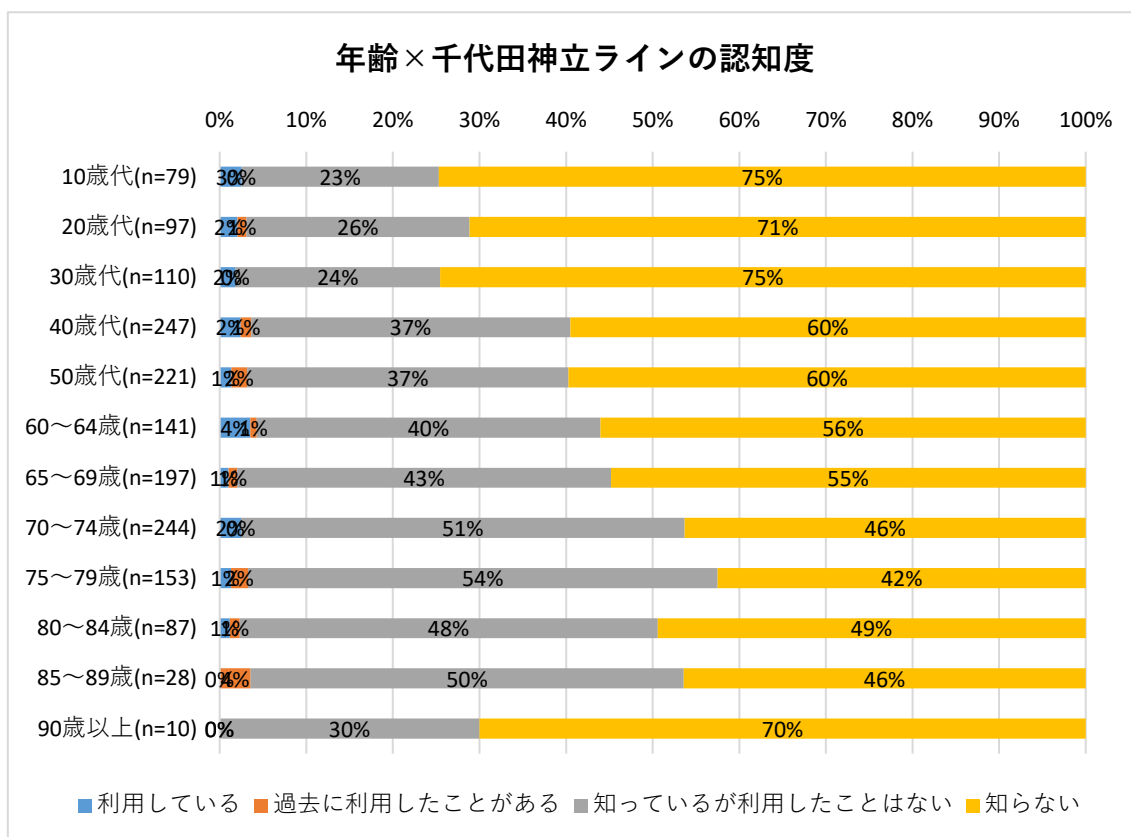


図 3. 43 年齢×千代田神立ラインの認知度

3.11.2. 居住地×千代田神立ラインの認知度

居住地別に見た千代田神立ラインの認知度は、千代田神立ラインの運行している「下稲吉（角来）、稲吉１～５丁目、稲吉東１～６丁目、稲吉南１～３丁目」エリアが５３％で最も高く、「坂、志戸崎、田伏、中台、男神」エリアが２９％で最も低い。

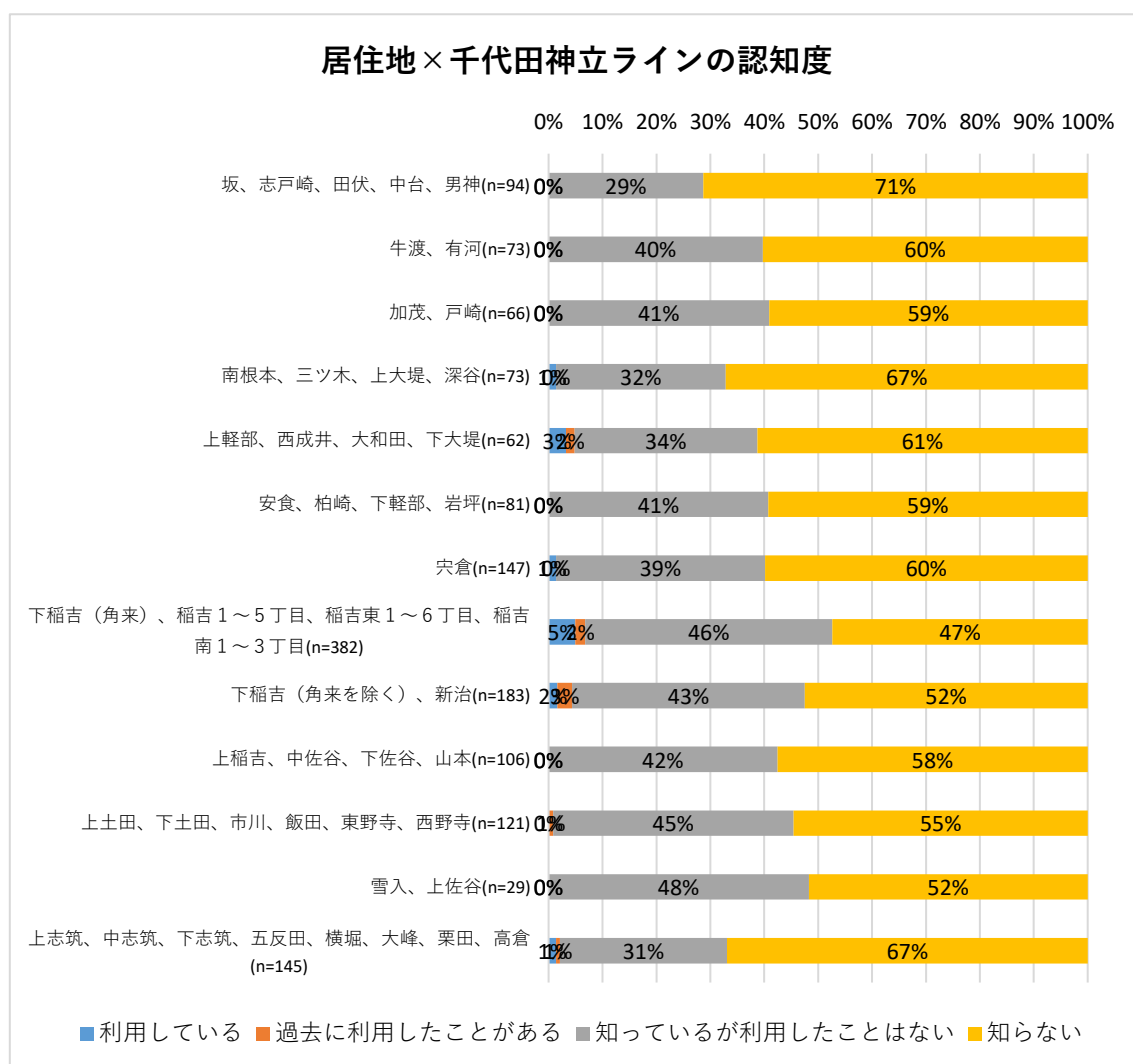


図 3.44 居住地×千代田神立ラインの認知度

3.11.3. 運転免許の有無×千代田神立ラインの認知度

千代田神立ラインの認知度は、運転免許のある人が44%、運転免許を返納した人が55%、運転免許のない人が42%である。

千代田神立ラインを利用している人の割合は、運転免許のある人が2%、運転免許を返納した人が4%、運転免許のない人が5%である。

運転免許がある人に比べ、運転免許を保有していない人の方が千代田神立ラインを利用している。

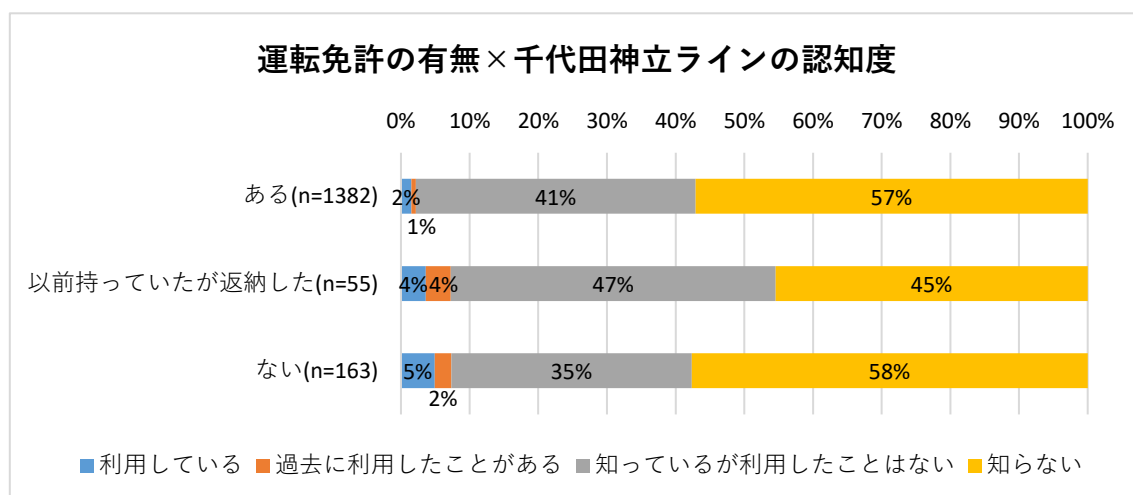


図 3.45 運転免許の有無×千代田神立ラインの認知度

3.11.4. 高齢になったときの移動の不安×千代田神立ラインの認知度

千代田神立ラインの認知度は、高齢者になったときの移動に不安がある人が46%、不安には思っていない人が39%、どちらとも言えない人が37%である。

千代田神立ラインを利用している人の割合は、高齢者になったときの移動に不安がある人が2%、不安には思っていない人が1%、どちらとも言えない人が1%である。

高齢者になったときの移動に不安がない人より不安がある人の方が、千代田神立ラインの認知度も利用率も高い。

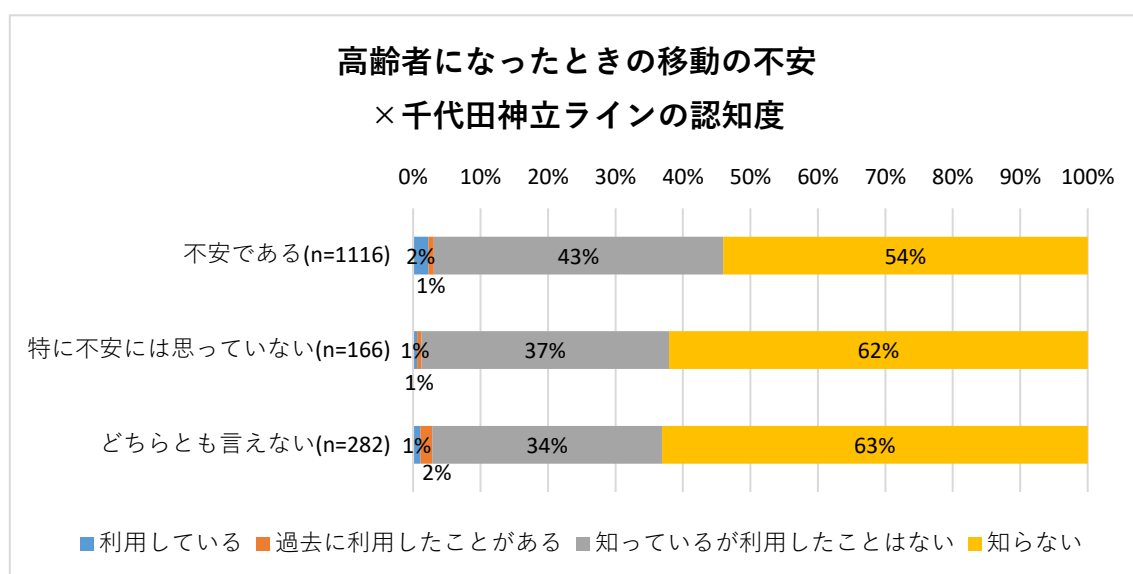


図 3.46 高齢者になったときの移動の不安×千代田神立ラインの認知度

3. 12. 属性別の霞ヶ浦広域バスの認知度

3. 12. 1. 年齢×霞ヶ浦広域バスの認知度

年齢別に見た霞ヶ浦広域バスの認知度は、80～84 歳で 60%と最も高く、30 歳代で 29%と最も低い。高齢になるほど認知度が高い傾向にある。

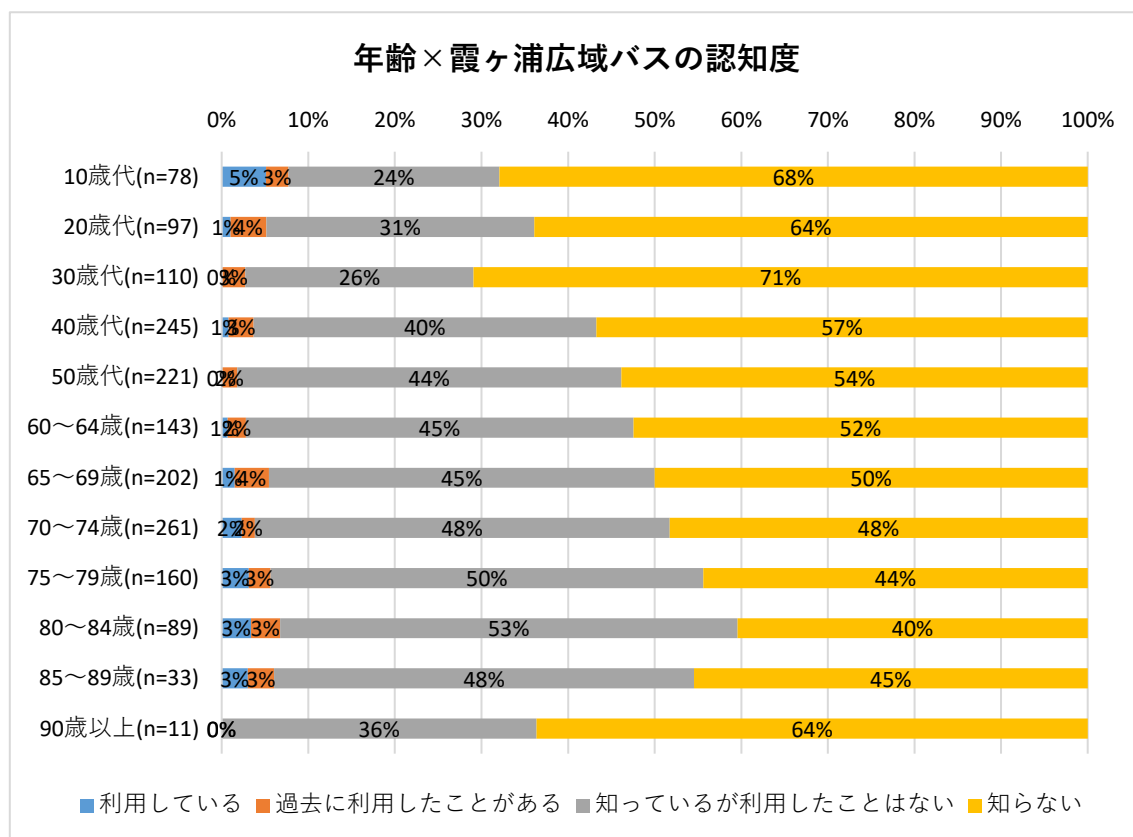


図 3. 47 年齢×霞ヶ浦広域バスの認知度

3.12.2. 居住地×霞ヶ浦広域バスの認知度

居住地別に見た霞ヶ浦広域バスの認知度は、霞ヶ浦広域バスの運行している「加茂、戸崎」エリアが80%で最も高く、「上志筑、中志筑、下志筑、五反田、横堀、大峰、栗田、高倉」エリアが24%で最も低い。

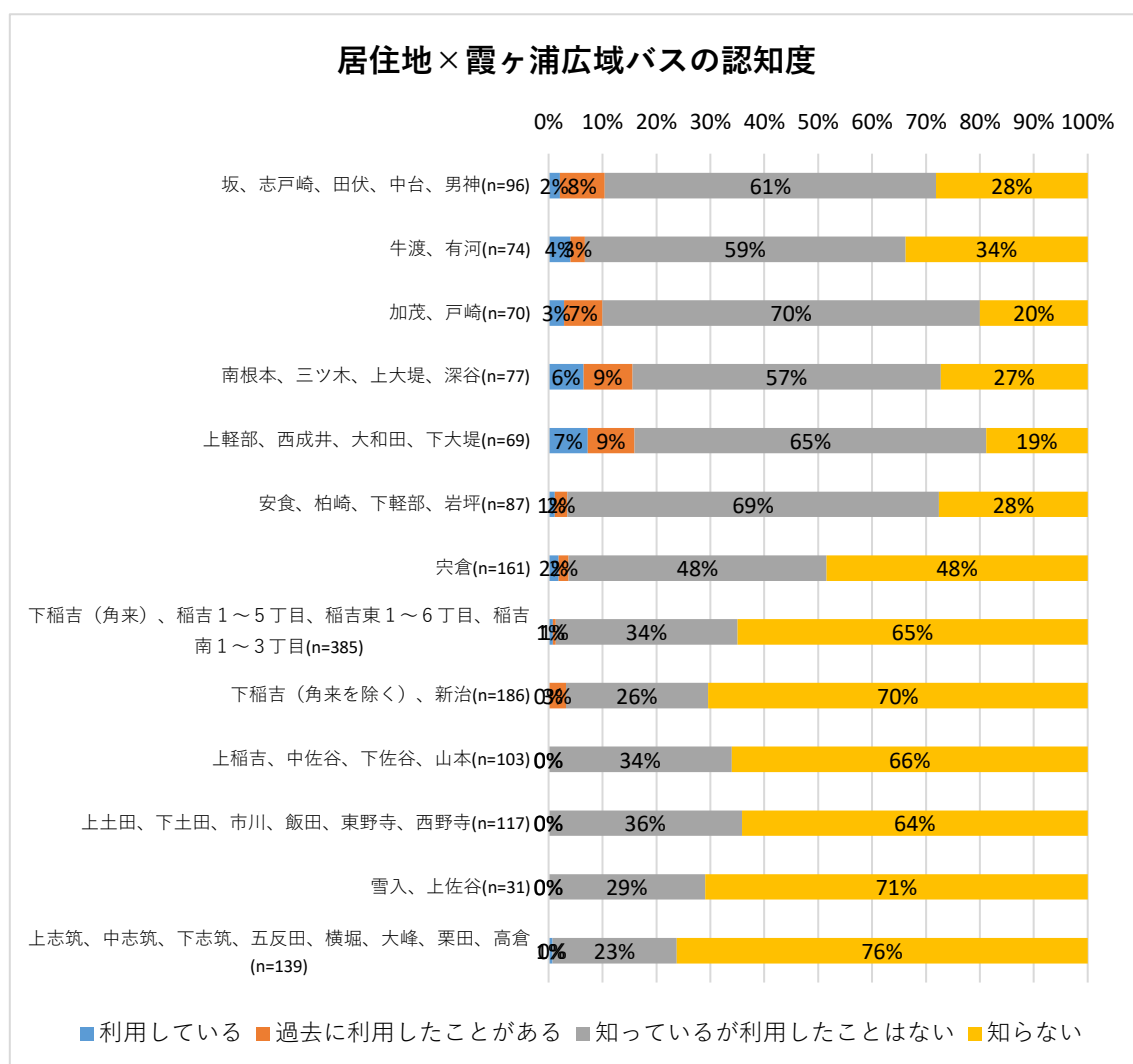


図 3.48 居住地×霞ヶ浦広域バスの認知度

3.12.3. 運転免許の有無×霞ヶ浦広域バスの認知度

霞ヶ浦広域バスの認知度は、運転免許のある人が 47%、運転免許を返納した人が 64%、運転免許のない人が 39%である。

千代田神立ラインを利用している人の割合は、運転免許のある人が 1%、運転免許を返納した人が 7%、運転免許のない人が 6%である。

運転免許がある人に比べ、運転免許を保有していない人の方が千代田神立ラインを利用している。

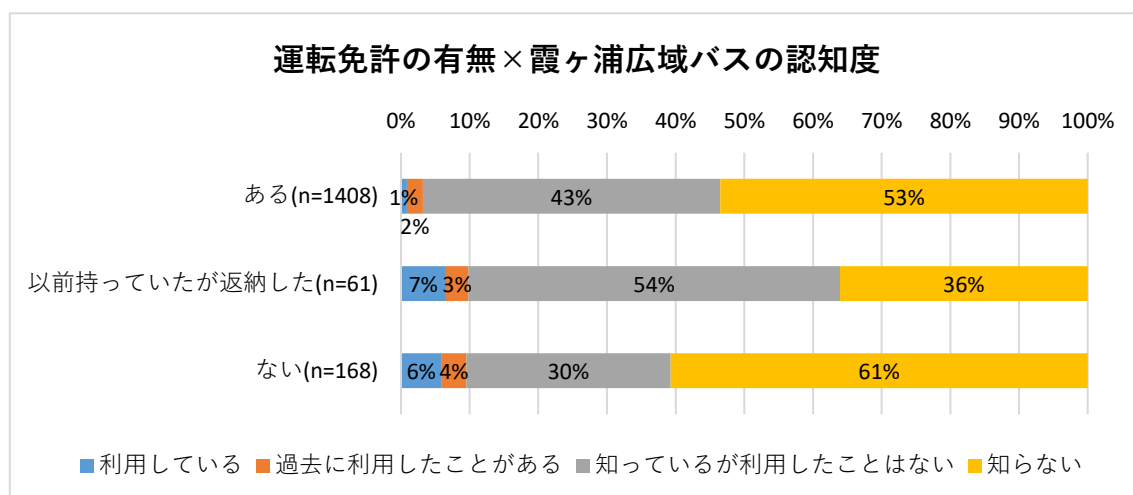


図 3.49 運転免許の有無×霞ヶ浦広域バスの認知度

3.12.4. 高齢になったときの移動の不安×霞ヶ浦広域バスの認知度

霞ヶ浦広域バスの認知度は、高齢者になったときの移動に不安がある人が50%、不安には思っていない人が41%、どちらとも言えない人が36%である。

霞ヶ浦広域バスを利用している人の割合は、高齢者になったときの移動に不安がある人が2%、不安には思っていない人が0%、どちらとも言えない人が1%である。

高齢者になったときの移動に不安がない人より不安がある人の方が、霞ヶ浦広域バスの認知度も利用率も高い。

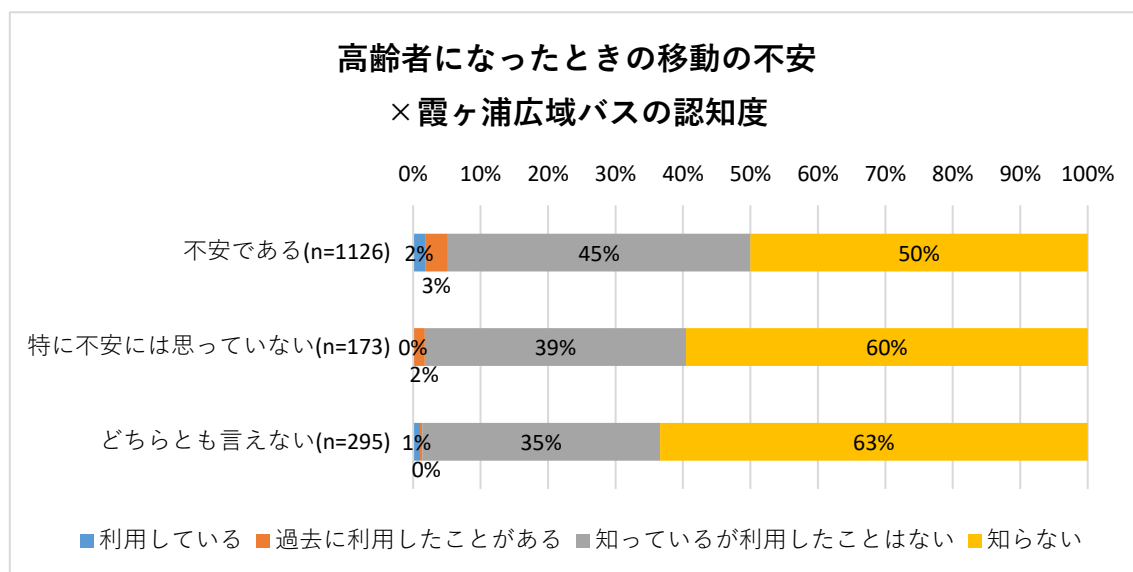


図 3.50 高齢者になったときの移動の不安×霞ヶ浦広域バスの認知度

3. 13. 属性別のデマンド型乗合タクシーの認知度

3. 13. 1. 年齢×デマンド型乗合タクシーの認知度

年齢別に見たデマンド型乗合タクシーの認知度は、70～74歳で59%と最も高く、10歳代で13%と最も低い。高齢になるほど認知度が高い傾向にある。

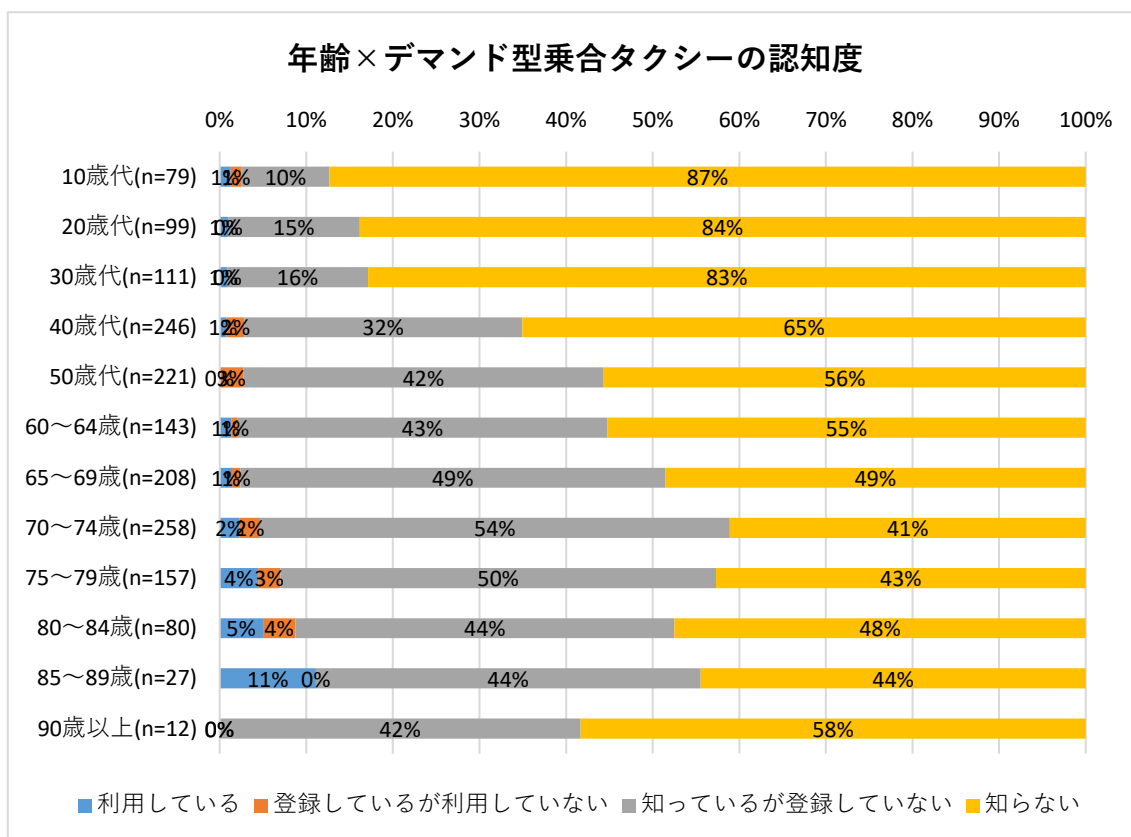


図 3. 51 年齢×デマンド型乗合タクシーの認知度

3.13.2. 居住地×デマンド型乗合タクシーの認知度

居住地別に見たデマンド型乗合タクシーの認知度は、「雪入、上佐谷」エリアが60%で最も高く、「上志筑、中志筑、下志筑、五反田、横堀、大峰、栗田、高倉」エリアが30%で最も低い。

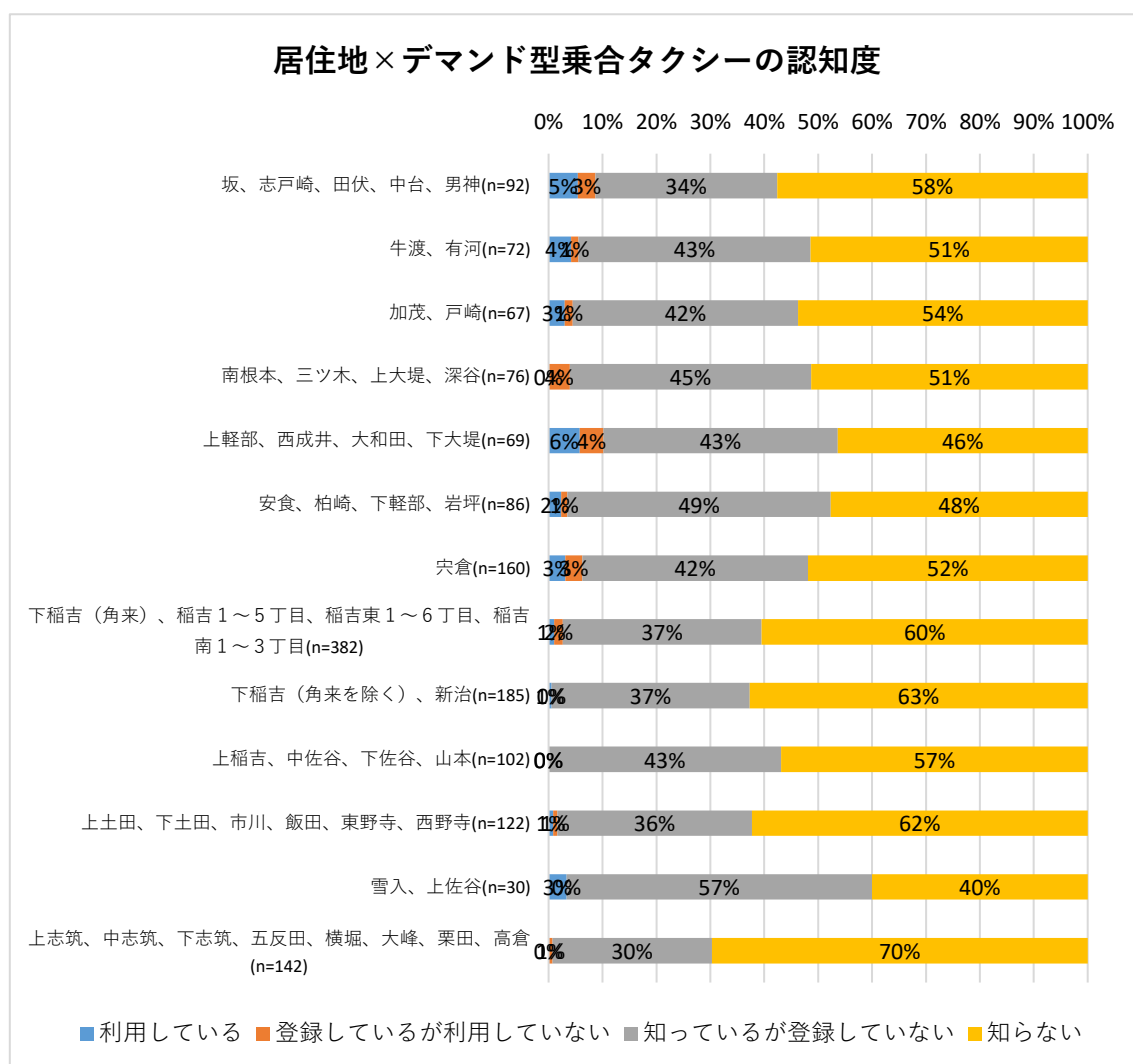


図 3.52 居住地×デマンド型乗合タクシーの認知度

3.13.3. 免許の有無×デマンド型乗合タクシーの認知度

デマンド型乗合タクシーの認知度は、運転免許のある人が43%、運転免許を返納した人が60%、運転免許のない人が36%である。

デマンド型乗合タクシーを利用している人の割合は、運転免許のある人が1%、運転免許を返納した人が10%、運転免許のない人が6%である。

運転免許がある人に比べ、運転免許を保有していない人の方がデマンド型乗合タクシーを利用している。運転免許のない人のデマンド型乗合タクシーの認知度が低い。

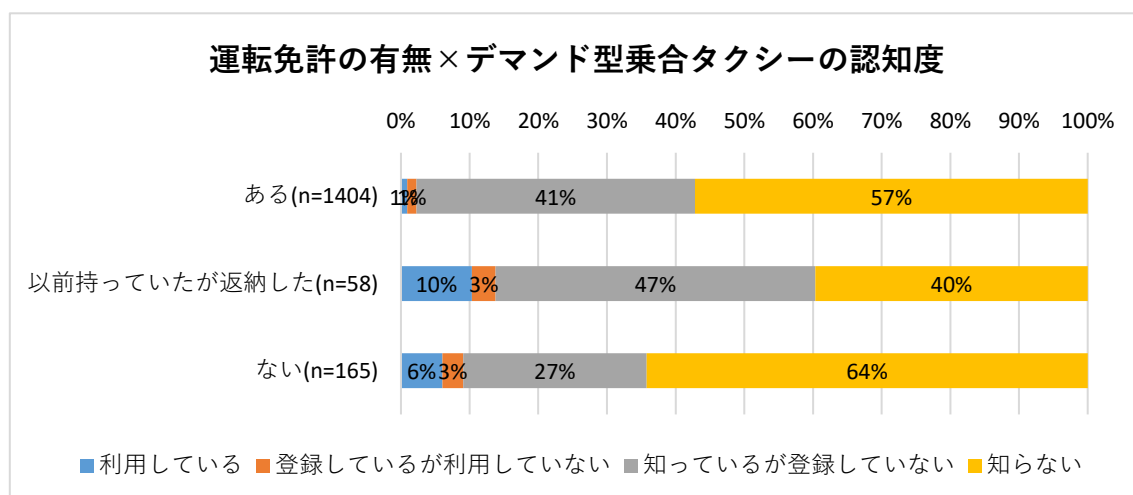


図 3.53 運転免許の有無×デマンド型乗合タクシーの認知度

3.13.4. 高齢者になったときの移動の不安×デマンド型乗合タクシーの認知度

デマンド型乗合タクシーの認知度は、高齢者になったときの移動に不安がある人が46%、不安には思っていない人が41%、どちらとも言えない人が31%である。

デマンド型乗合タクシーを利用している人の割合は、高齢者になったときの移動に不安がある人が2%、不安には思っていない人が1%、どちらとも言えない人が0.3%である。

高齢者になったときの移動に不安がない人より不安がある人の方が、デマンド型乗合タクシーの認知度も利用率も高い。

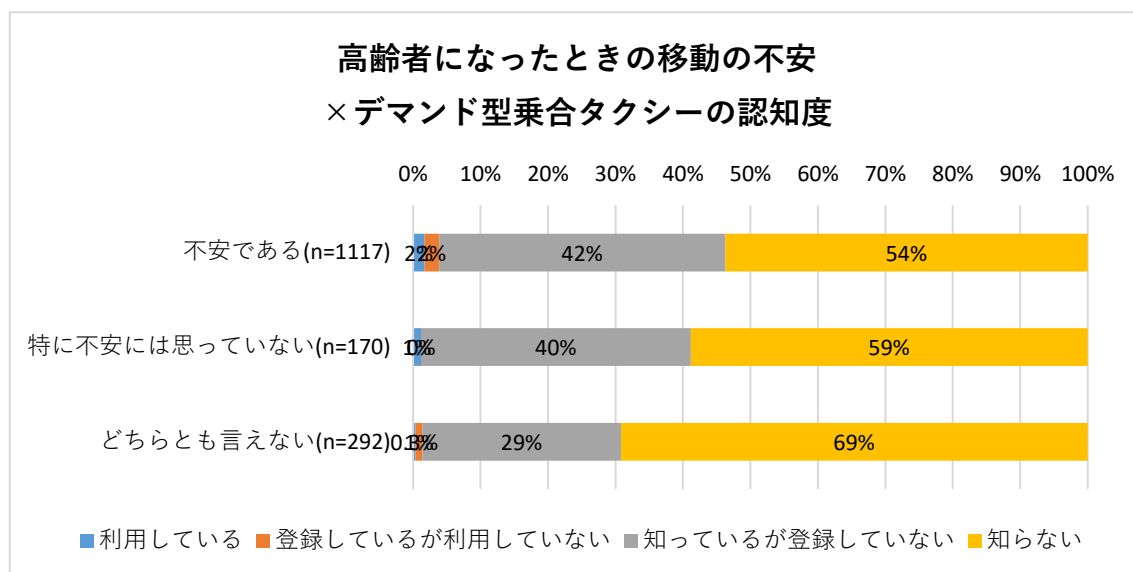


図 3.54 高齢者になったときの移動の不安×デマンド型乗合タクシーの認知度

3. 14. 属性別のタクシー利用料金助成事業の認知度

3. 14. 1. 年齢×タクシー利用料金助成事業の認知度

年齢別に見たタクシー利用料金助成事業の認知度は、75～79 歳で 51%と最も高く、10 歳代で 8%と最も低い。高齢になるほど認知度が高い傾向にある。

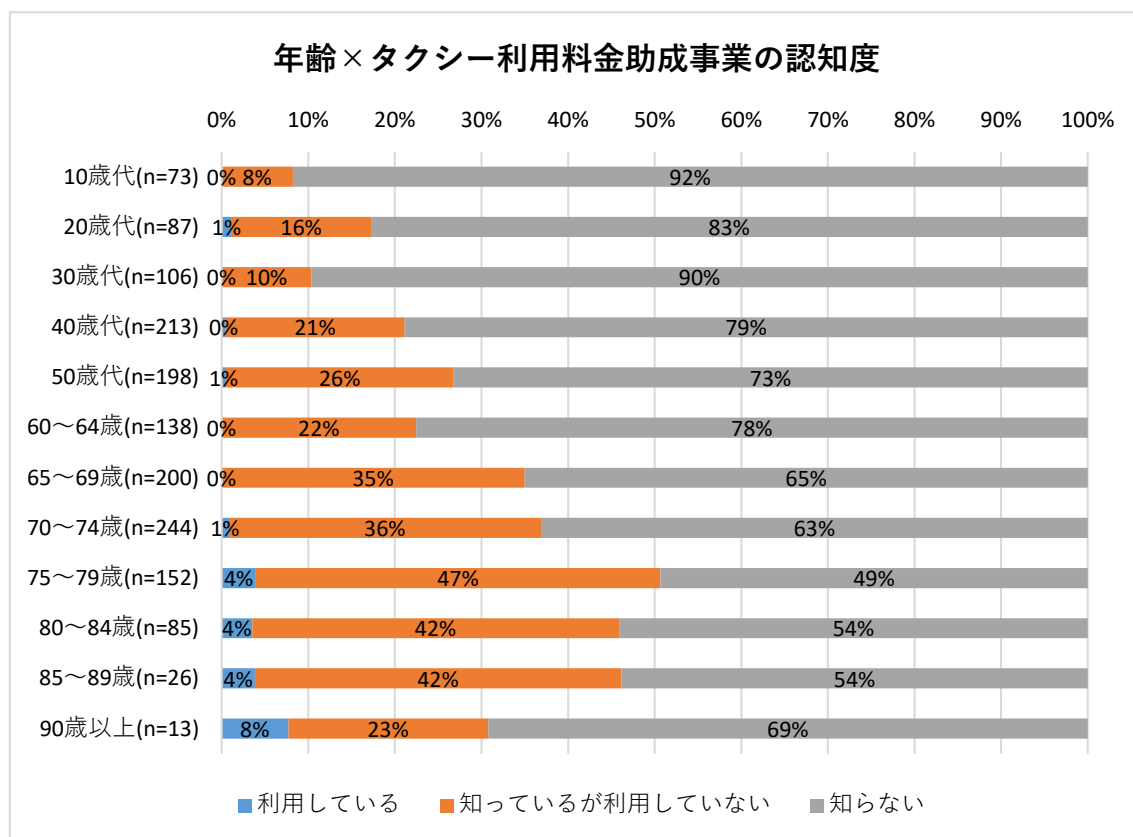


図 3. 55 年齢×タクシー利用料金助成事業の認知度

3. 14. 2. 居住地×タクシー利用料金助成事業の認知度

居住地別に見たタクシー利用料金助成事業の認知度は、「宍倉」エリアが 36%で最も高く、「加茂、戸崎」エリアが 20%で最も低い。

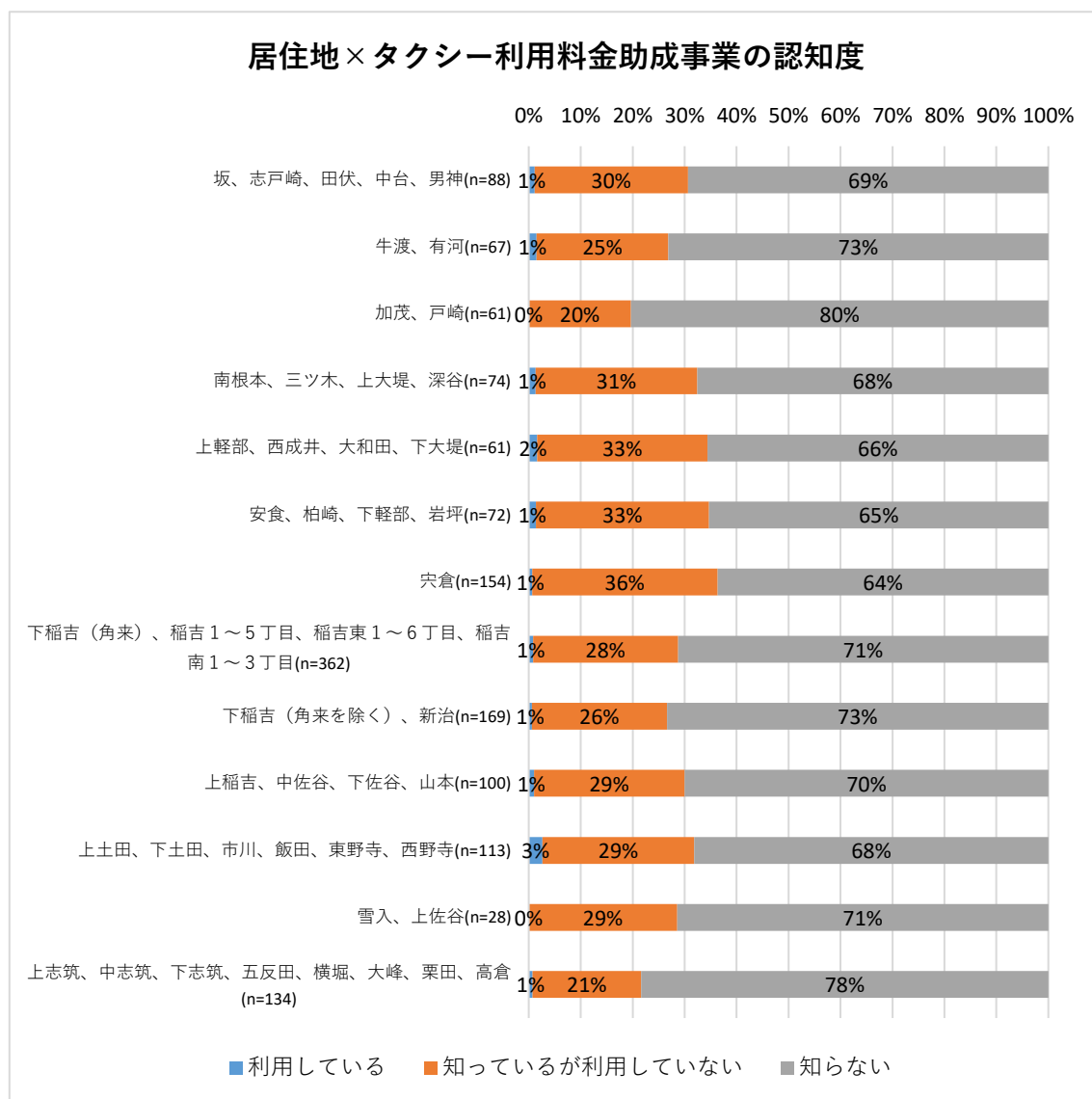


図 3.56 居住地×タクシー利用料金助成事業の認知度

3. 15. 属性別の便利になってほしい交通手段

3. 15. 1. 年齢×便利になってほしい交通手段

年齢別に見た便利になってほしい交通手段は、10 歳代から 20 歳代は鉄道、30 歳代から 50 歳代は路線バス、60～64 歳は路線バスと乗合タクシー、65 歳以上は乗合タクシーが最も多い。

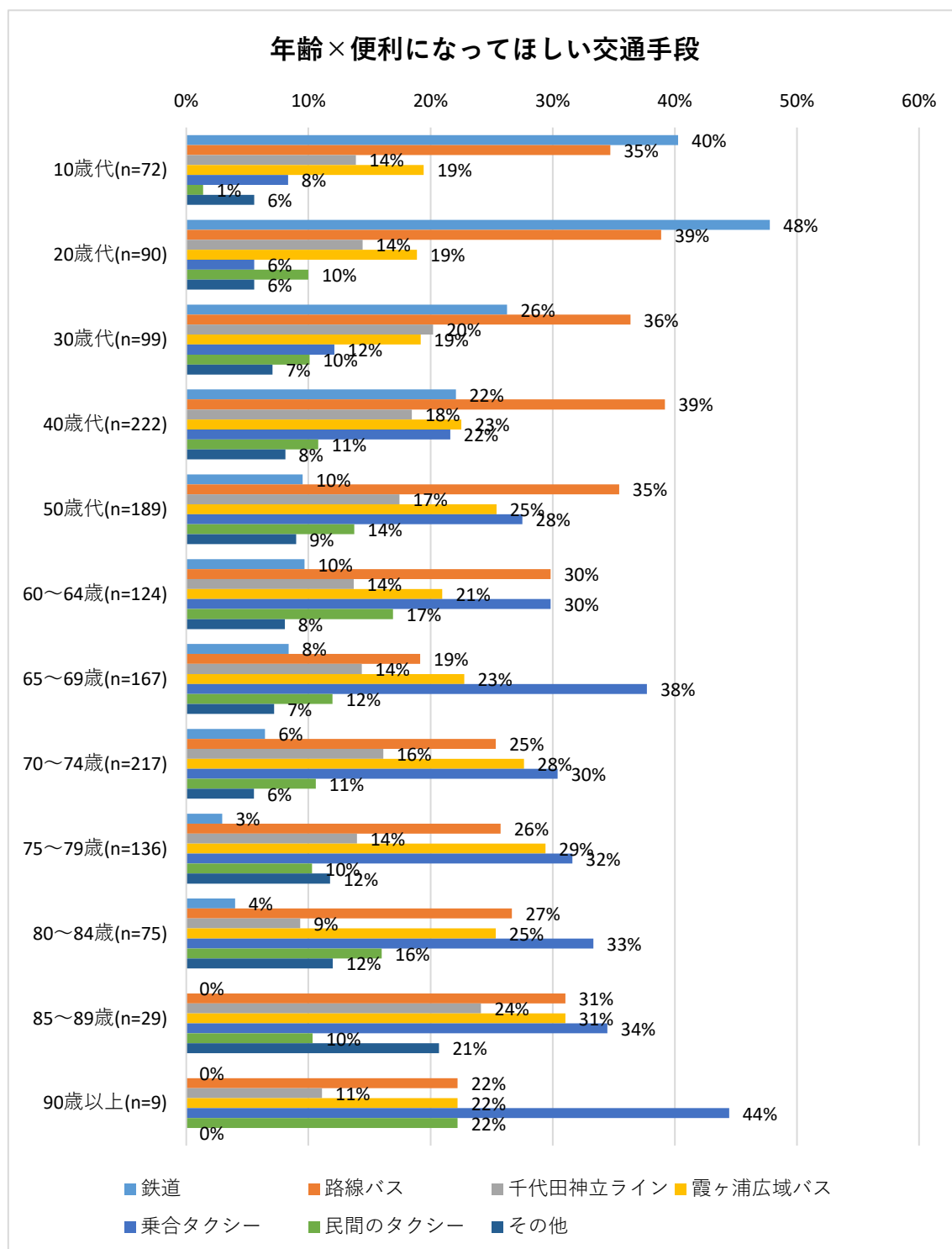


図 3. 57 年齢×便利になってほしい交通手段

3. 15. 2. 居住地×便利になってほしい交通手段

居住地別に見た便利になってほしい交通手段は、霞ヶ浦地区では霞ヶ浦広域バスが最も多い。千代田地区の、「上土田、下土田、市川、飯田、東野寺、西野寺」エリアと「上志筑、中志筑、下志筑、五反田、横堀、大峰、栗田、高倉」エリアでは乗合タクシー、その他のエリアでは路線バスが最も多い。

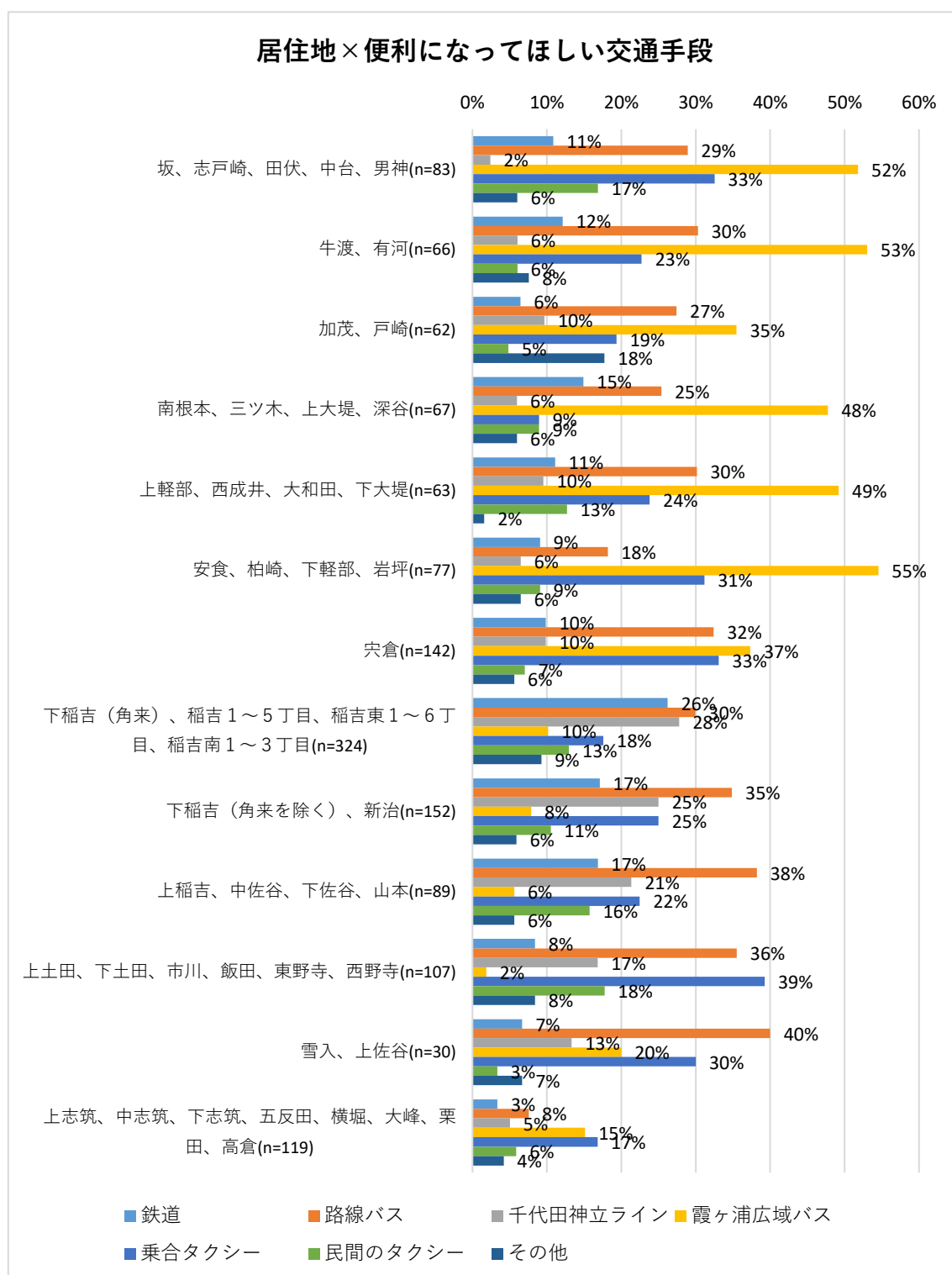


図 3. 58 居住地×便利になってほしい交通手段

3. 15. 3. 65 歳以上の世帯人数の構成×便利になってほしい交通手段

世帯構成別に見た便利になってほしい交通手段は、65 歳以上のみの世帯では乗合タクシーが最も多い。64 歳以下と 65 歳以上の同居世帯では霞ヶ浦広域バス、路線バス、乗合タクシーが多い。64 歳以下のみの世帯では、路線バスが最も多い。

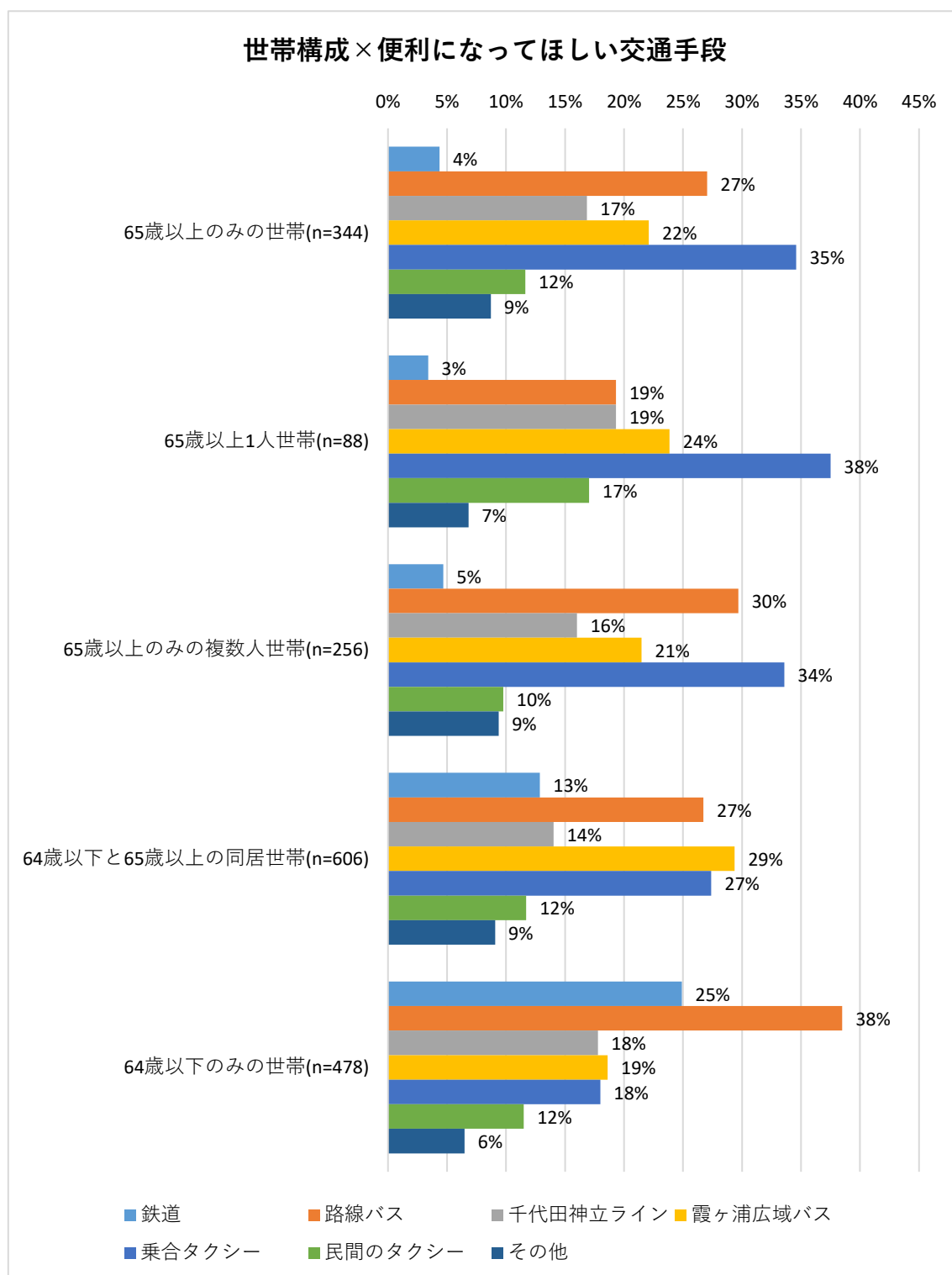


図 3. 59 世帯構成×便利になってほしい交通手段

3. 15. 4. 免許の有無×便利になってほしい交通手段

運転免許を返納した人が特に便利になってほしいと考えている交通手段は、デマンド型乗合タクシーが35%で最も多く、次に霞ヶ浦広域バスが25%で多い。

運転免許のない人が特に便利になってほしいと考えている交通手段は、路線バスが35%で最も多く、次に鉄道と霞ヶ浦広域バスがそれぞれ24%で多い。

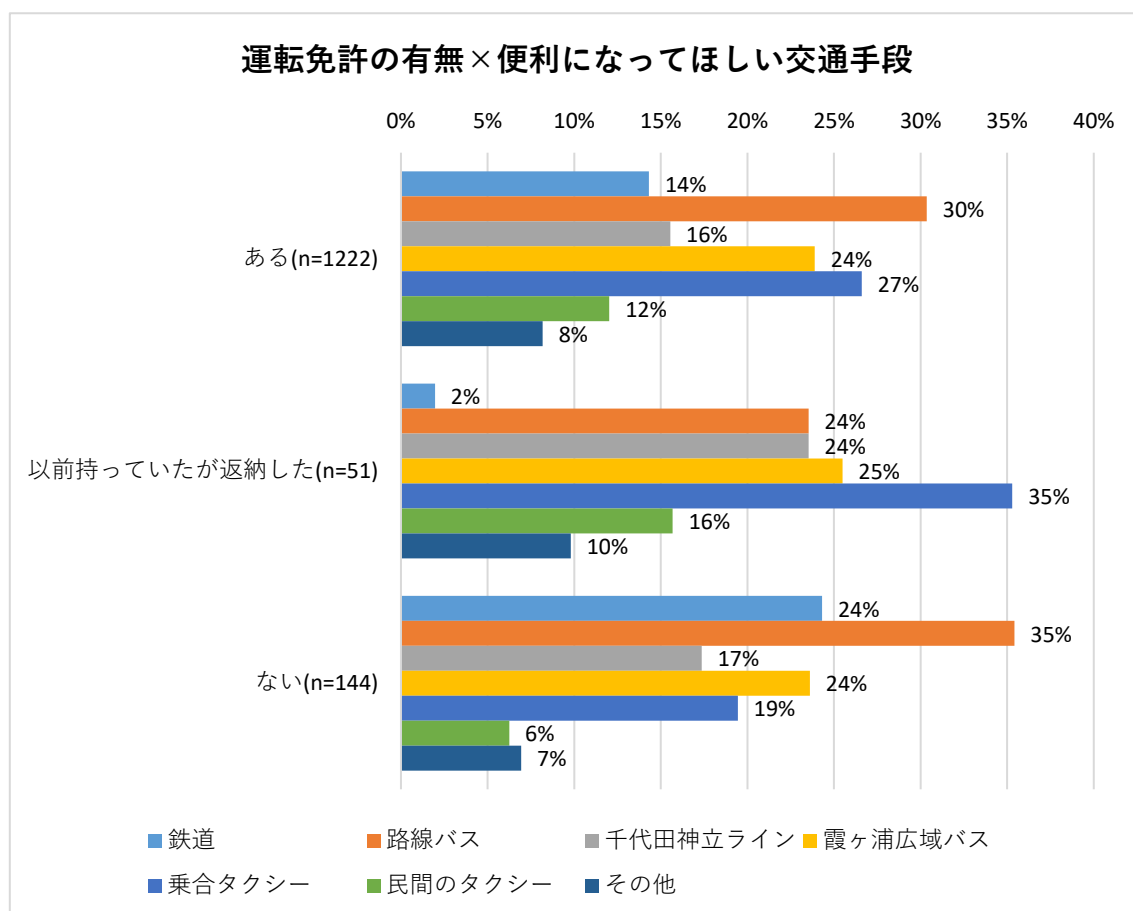


図 3. 60 運転免許の有無×便利になってほしい交通手段

3. 15. 5. 運転状況×便利になってほしい交通手段

不安に思いながら運転している人の便利になってほしい交通手段は、乗合タクシーが最も多い。運転しない人の便利になってほしい交通手段は、路線バスが最も多い。

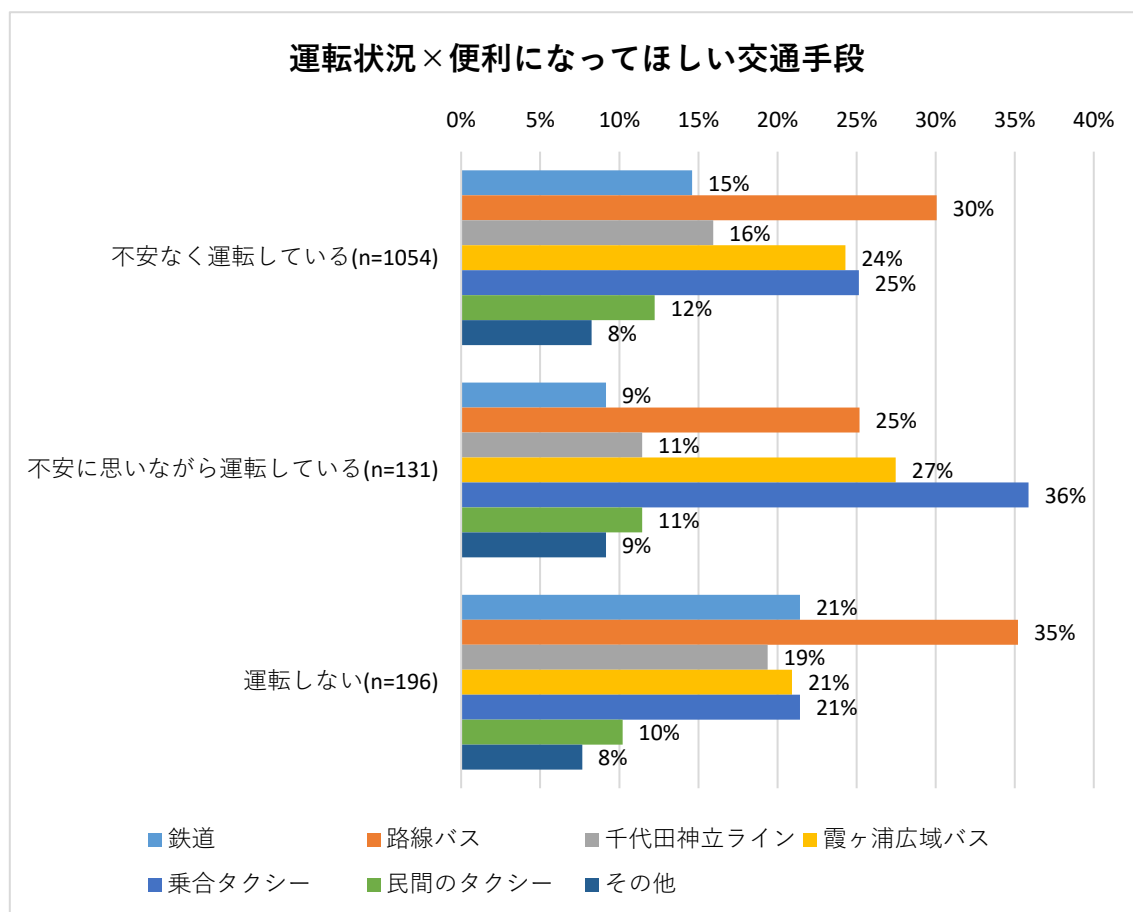


図 3. 61 運転状況×便利になってほしい交通手段

3. 15. 6. 高齢者になったときの移動の不安×便利になってほしい交通手段

高齢者になったときの移動に不安がある人が特に便利になってほしいと考えている交通手段は、路線バスが 32%で最も多く、デマンド型乗合タクシーが 28%で次に多く、霞ヶ浦広域バスが 26%である。

高齢者になったときの移動に不安がない人、どちらとも言えない人が特に便利になってほしいと考えている交通手段は、路線バスが最も多く、次に鉄道が多い。

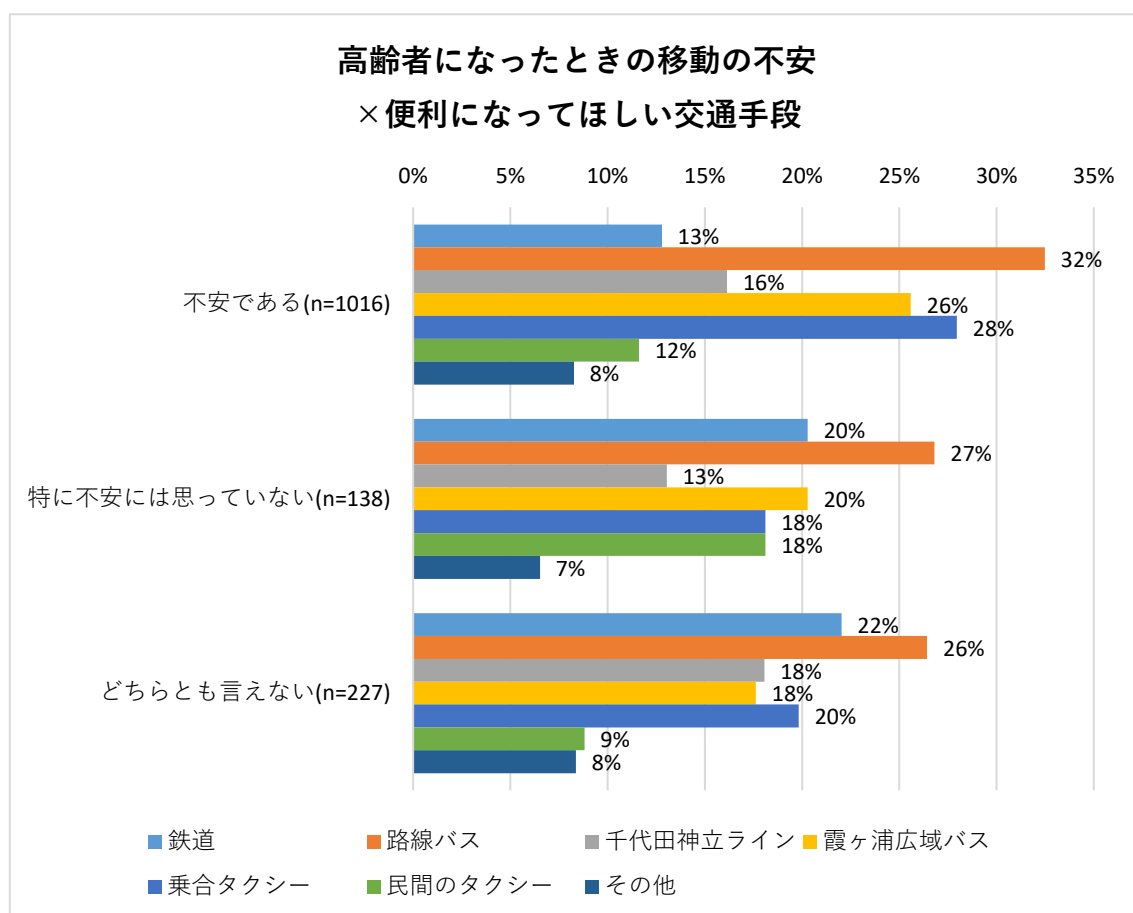


図 3. 62 高齢者になったときの移動の不安×便利になってほしい交通手段

3. 16. 属性別のリアルタイムバス位置情報の認知度

3. 16. 1. 年齢×リアルタイムバス位置情報の認知度

年齢別に見たリアルタイムバス位置情報の認知度は、80～84 歳が 18%で最も多い。利用したことがある人は 10 歳代が 4%で最も多い。

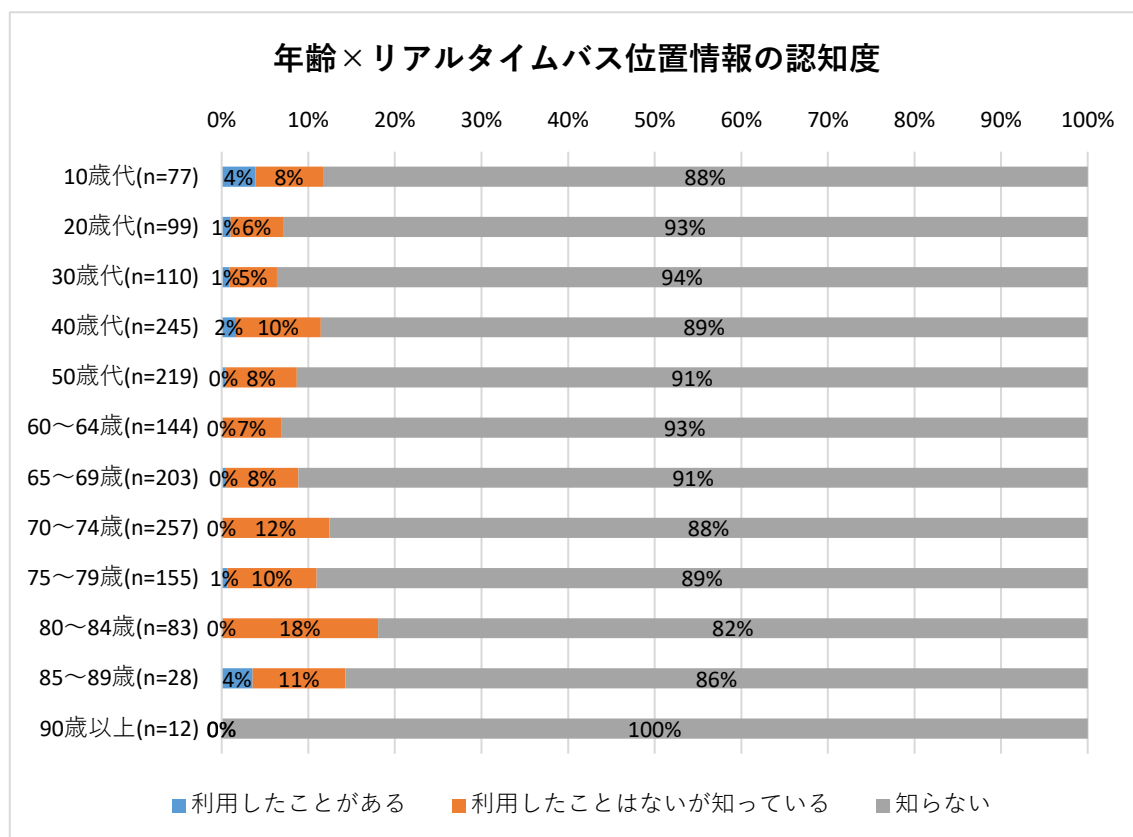


図 3. 63 年齢×リアルタイムバス位置情報の認知度

3. 16. 2. 居住地×リアルタイムバス位置情報の認知度

居住地別に見たリアルタイムバス位置情報の認知度は、「南根本、三ツ木、上大堤、深谷」エリアと「安食、柏崎、下軽部、岩坪」エリアが 20% で最も高い。利用したことがある人は「安食、柏崎、下軽部、岩坪」エリアが 5% で最も高い。

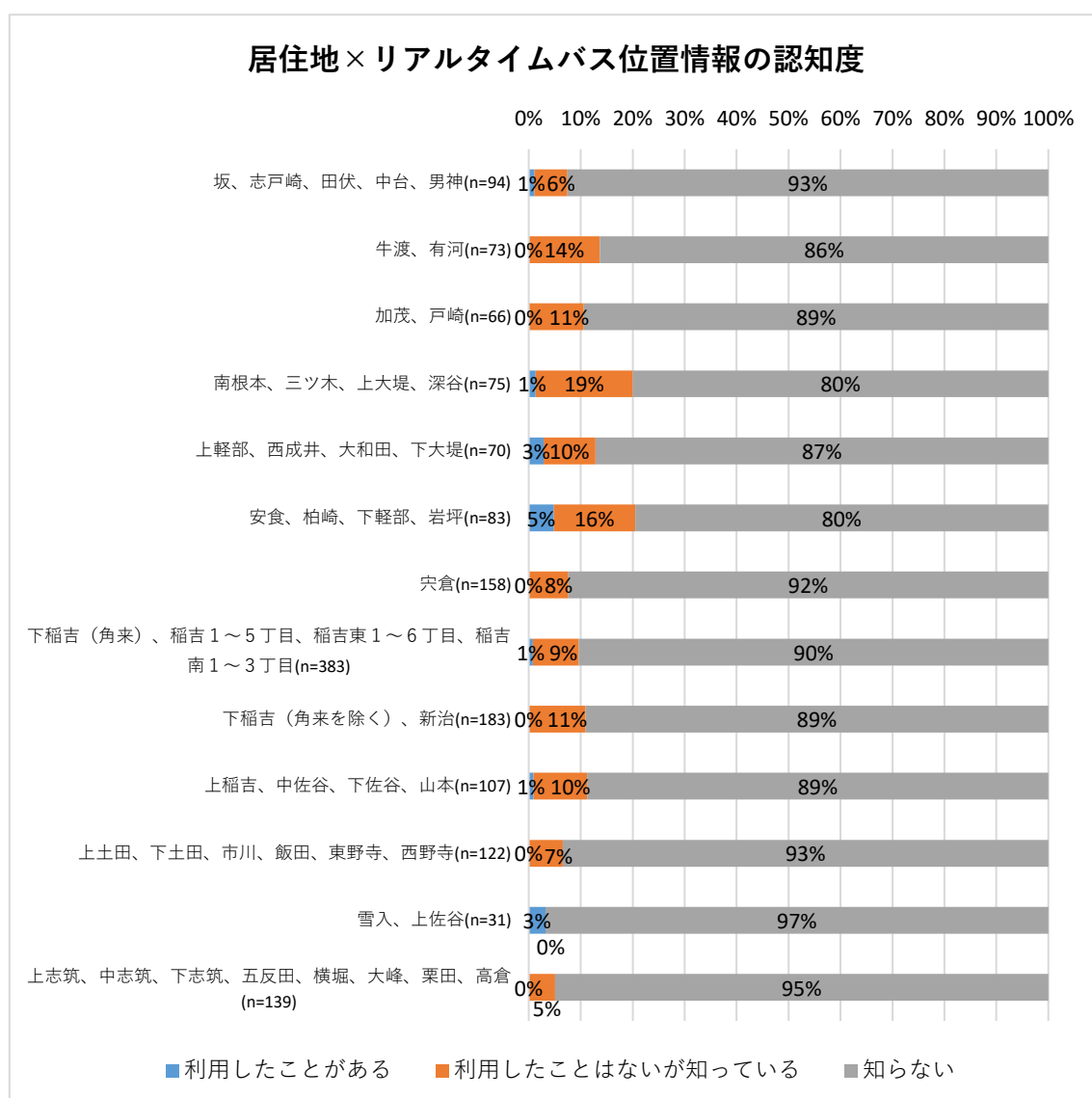


図 3.64 居住地×リアルタイムバス位置情報の認知度

3. 17. 属性別の将来のかすみがうら市の公共交通に期待すること

3. 17. 1. 年齢×将来のかすみがうら市の公共交通に期待すること

年齢別に見た将来のかすみがうら市の公共交通に期待することは、10 歳代から 80 歳代で運行内容や利用方法の情報発信が最も多い。90 歳以上では待合環境の充実が最も多い。

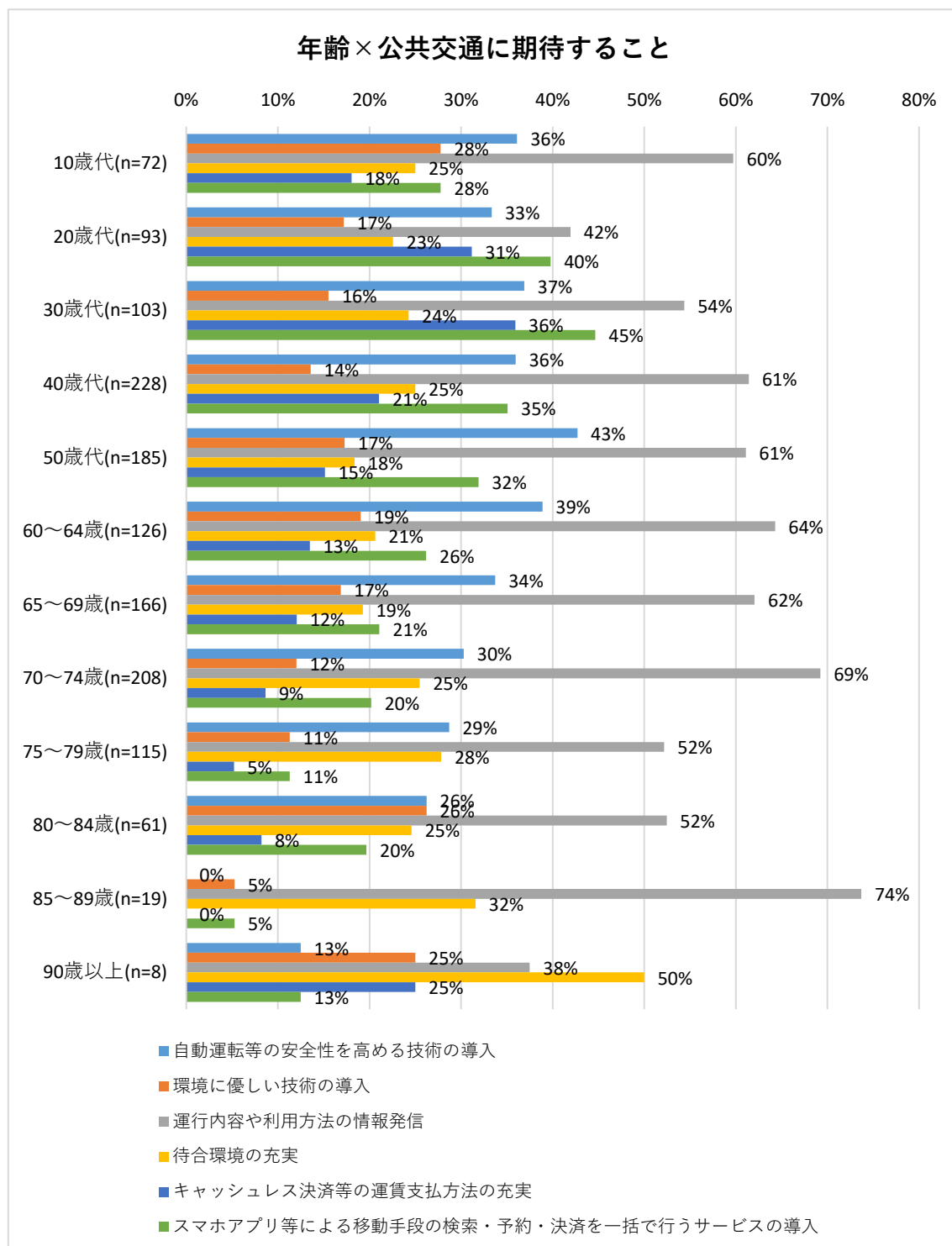


図 3. 65 年齢×公共交通に期待すること

3. 17. 2. 居住地×将来のかすみがうら市の公共交通に期待すること

居住地別に見た将来のかすみがうら市の公共交通に期待することは、「加茂、戸崎」エリアでは自動運転等の安全性を高める技術の導入が最も多く、その他の地域では運行内容や利用方法の情報発信が最も多い。

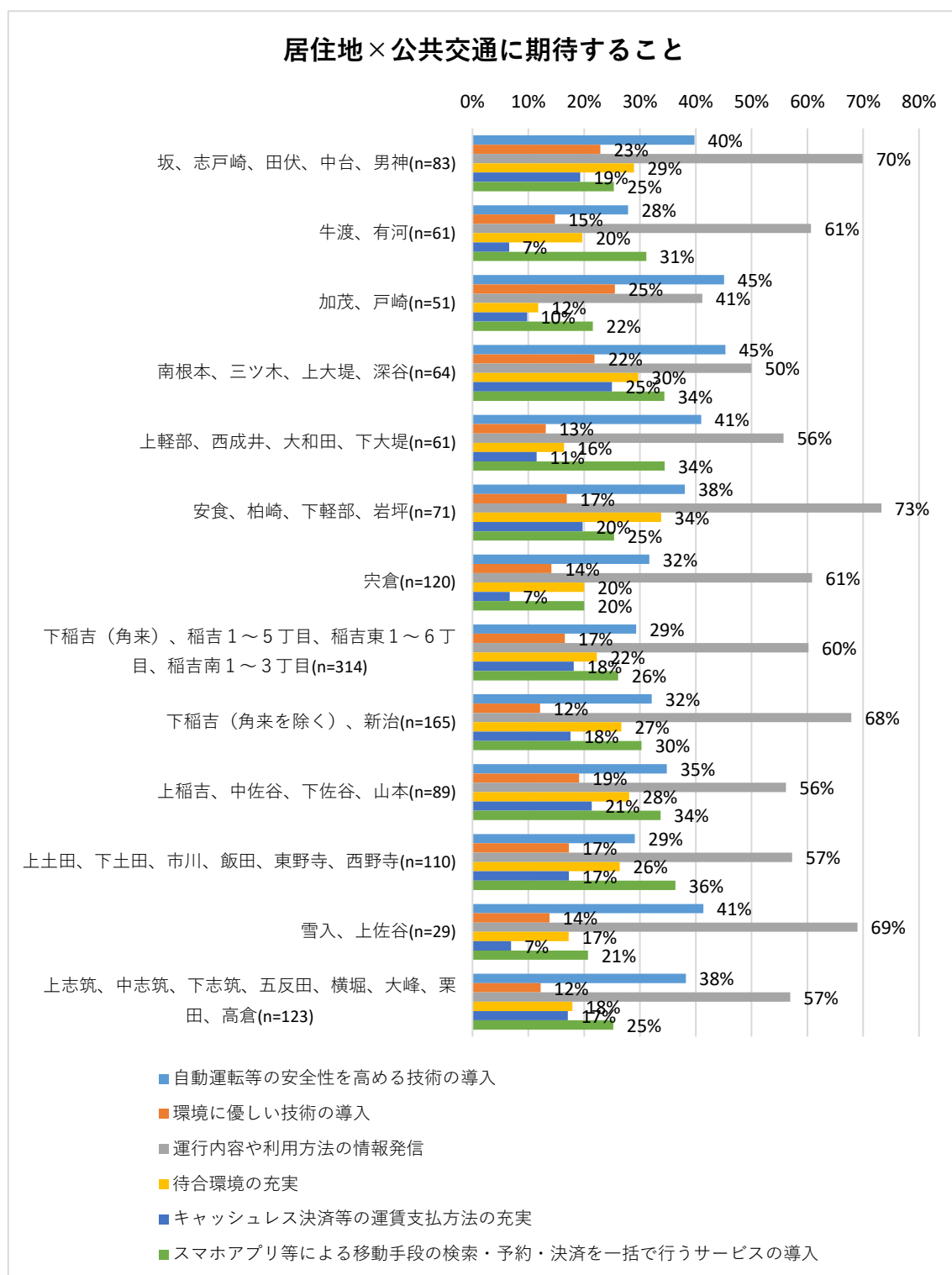


図 3. 66 居住地×公共交通に期待すること

3. 17. 3. 運転状況×将来のかすみがうら市の公共交通に期待すること

いずれの運転状況の人でも将来のかすみがうら市の公共交通に期待することは、運行内容や利用方法の情報発信が最も多い。

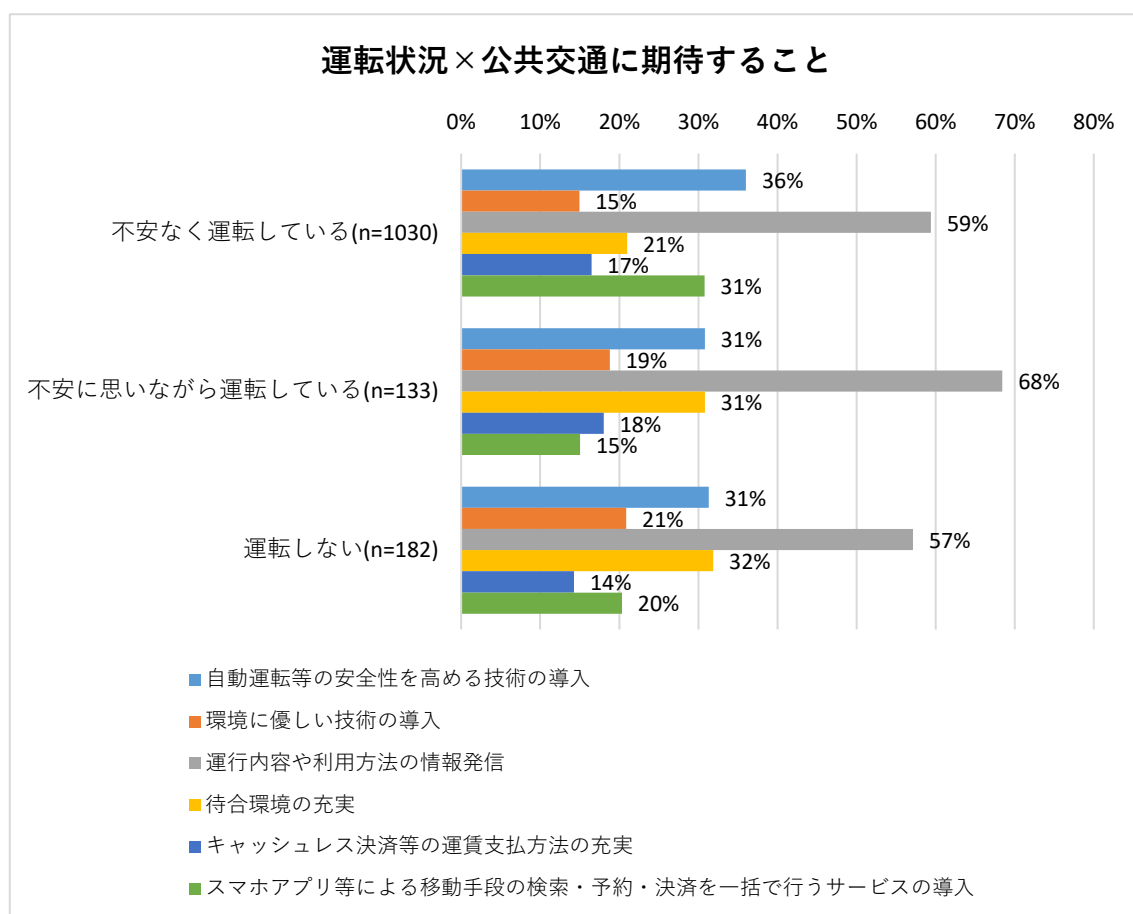


図 3. 67 運転状況×公共交通に期待すること

3. 18. 属性別の市が負担することへの考え

3. 18. 1. 年齢×市が負担することへの考え

年齢別に公共交通の維持・充実のために市が負担することへの考えを見ると、税金の投入額を増やしてもさらに公共交通を充実させるべき、税金の投入はやむを得ないと考える人は70～74歳が72%で最も多い。

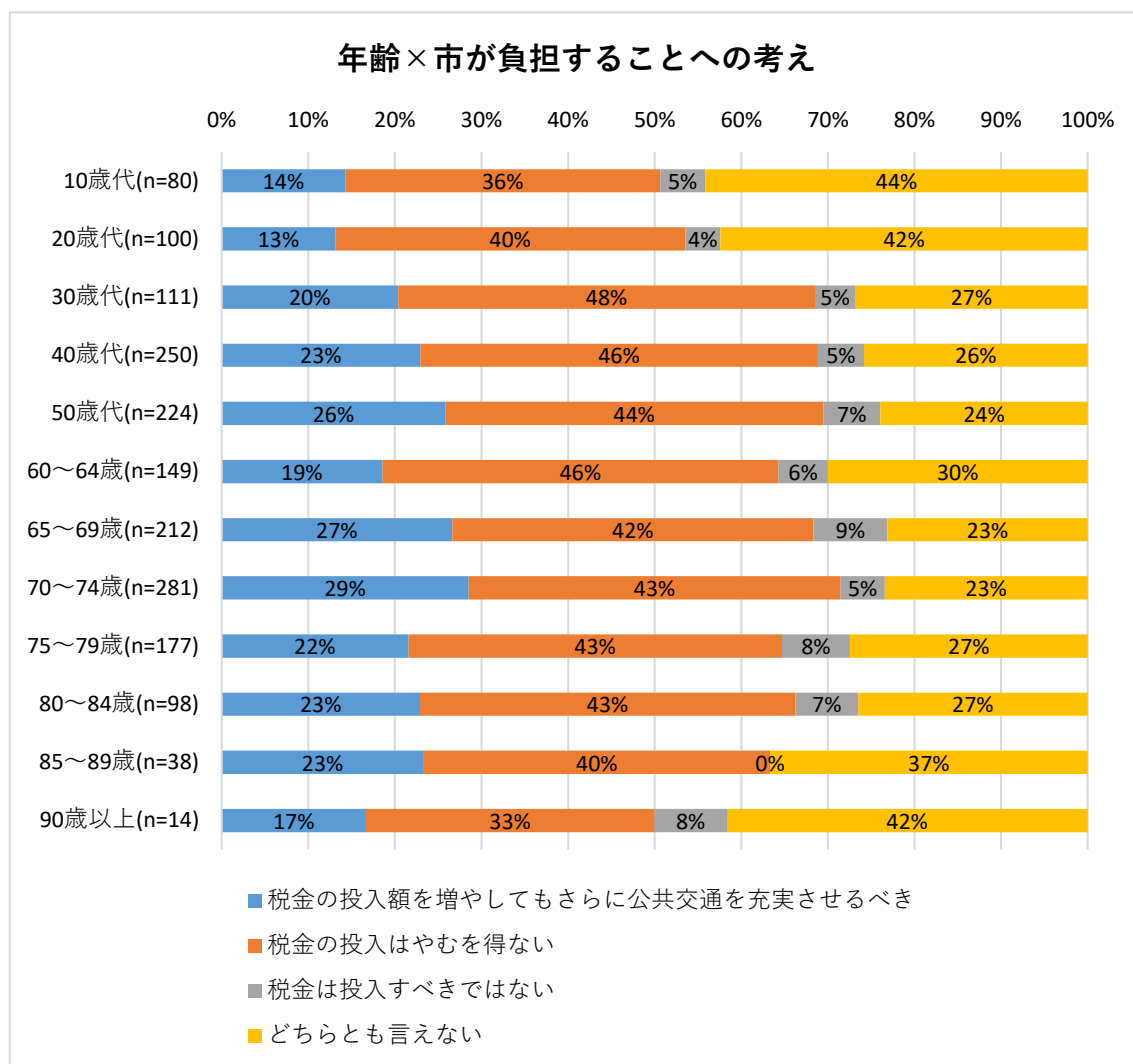


図 3. 68 年齢×市が負担することへの考え

3. 18. 2. 居住地×市が負担することへの考え

居住地別に公共交通の維持・充実のために市が負担することへの考えを見ると、税金の投入額を増やしてもさらに公共交通を充実させるべき、税金の投入はやむを得ないと考え人は、「雪入、上佐谷」エリアが 74%で最も多く、「上稲吉、中佐谷、下佐谷、山本」エリアが 51%で最も少ない。

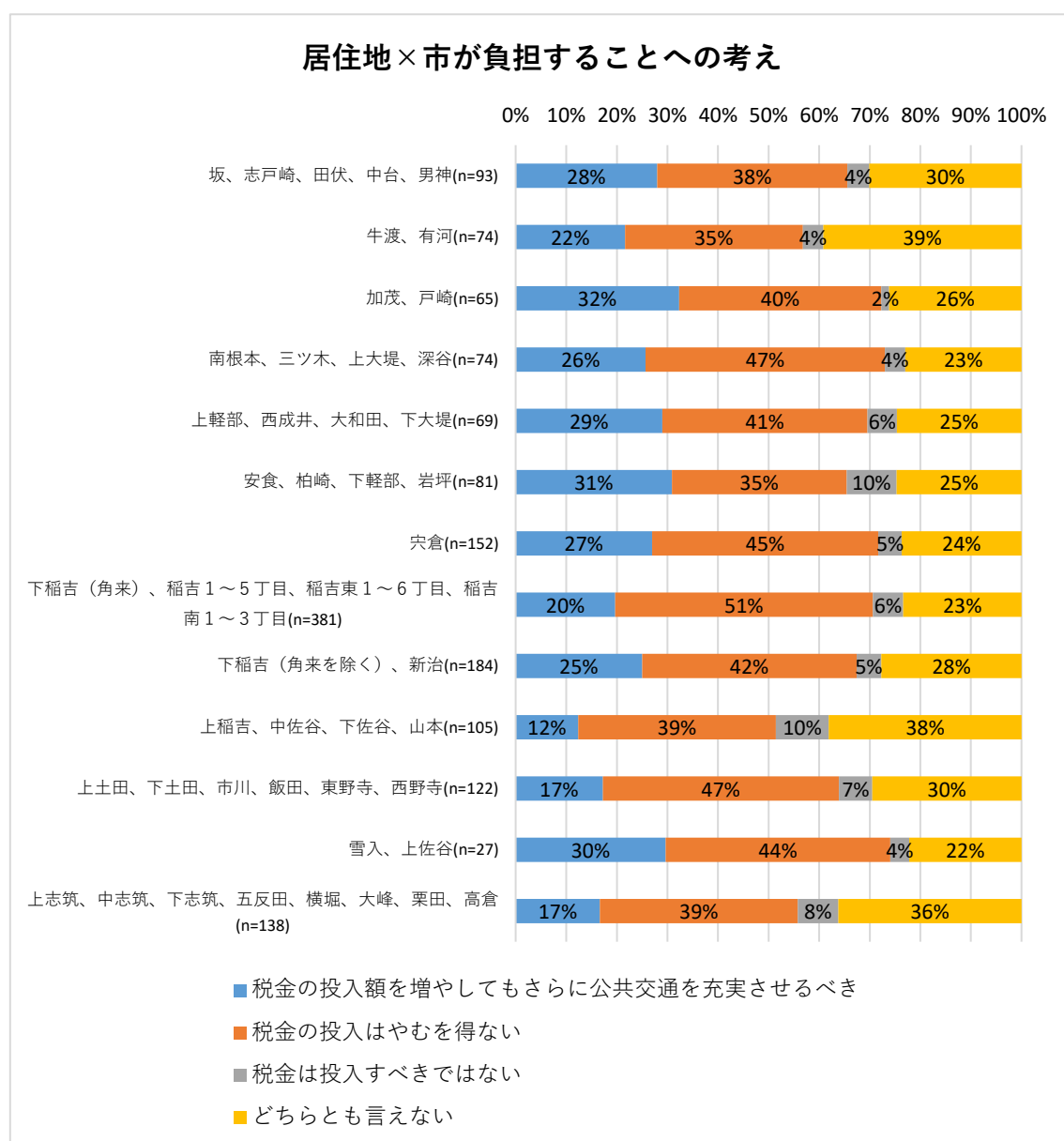


図 3. 69 居住地×市が負担することへの考え

3. 18. 3. 運転状況×市が負担することへの考え

運転状況別に公共交通の維持・充実のために市が負担することへの考えを見ると、税金の投入額を増やしてもさらに公共交通を充実させるべき、税金の投入はやむを得ないと考える人は、不安に思いながら運転している人が71%で最も高く、不安なく運転している人は67%、運転しない人は63%である。

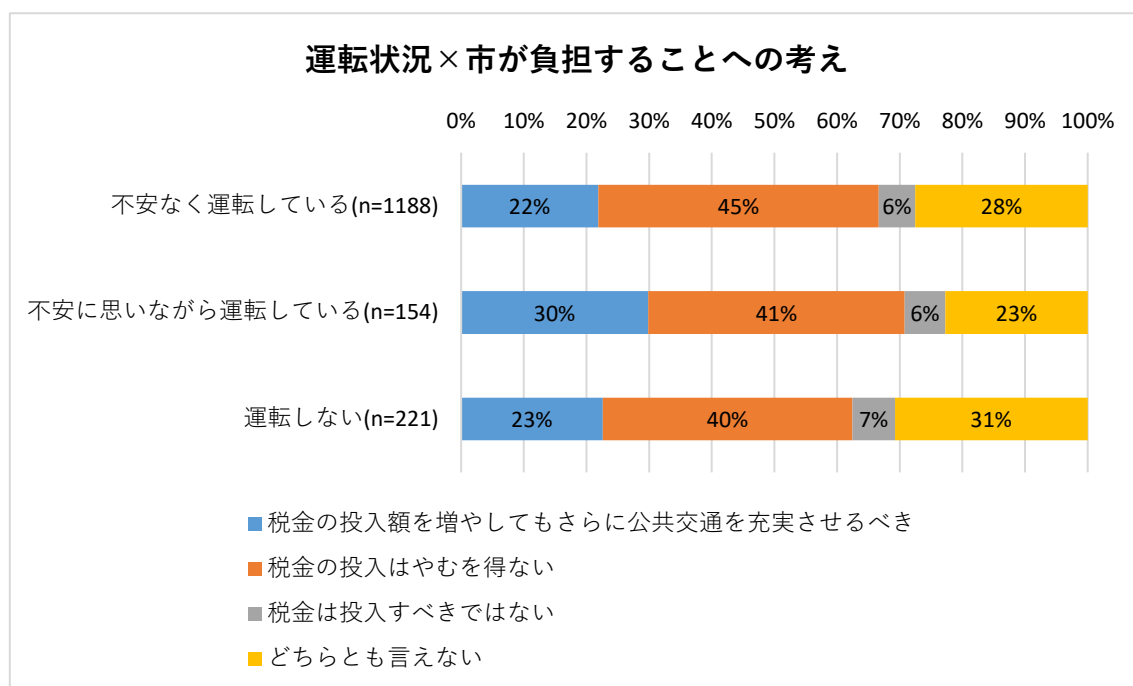


図 3. 70 運転状況×市が負担することへの考え

4. 自由回答の内容

4.1. 自由回答の要旨

自由回答の内容ごとに、寄せられた主な意見を示す。

4.1.1. 乗合タクシー（68 件）

- ・乗合タクシーを存続してほしい。
- ・乗合タクシーの台数、時間数を増やし、充実してほしい。
- ・手続きが複雑で使いにくい。
- ・予約が取れず、乗れない。
- ・アプリで予約状況が分かったり、当日予約できたりすると良い。
- ・乗降箇所まで遠い。乗降箇所を増やしてほしい。
- ・土浦協同病院、神立病院、石岡市等へ行けるようにしてほしい。
- ・乗降箇所は安全が確保できてわかりやすい場所にしてほしい。
- ・乗降箇所に目立つ標識やベンチを設置してほしい。
- ・ノンステップの車両にすると乗降が楽である。
- ・千代田地区と霞ヶ浦地区をまたぐ移動のとき、神立駅で乗り換えなくてはいけないのが不便。

4.1.2. バス全般（57 件）

- ・バスを存続してほしい。
- ・バス路線を増やしてほしい。
- ・市内循環バスがあると良い。
- ・湖岸線のバスがあると良い。
- ・霞ヶ浦地区と千代田地区の循環バスがあると良い。
- ・霞ヶ浦地区と神立駅を結ぶバスがあると良い。
- ・土浦湖北高校と加茂入口間のバス路線を増やすと良い。
- ・バス停まで遠い。バス停を増やしてほしい。（ウエルネスプラザ、ショッピングモール前、あじさい館、図書館）
- ・増便してほしい。
- ・利用しやすい時間にバスが増えて欲しい。
- ・鉄道とバスの時間を合わせてほしい。
- ・運賃を安くしてほしい。
- ・スクールバスを活用すると良い。

4.1.3. 高齢になったときや免許返納後の不安（32 件）

- ・今は自動車で移動しているが、高齢になったときの移動手段が不安である。
- ・免許返納後の移動手段が不安である。
- ・現状の公共交通網では、高齢になったときかすみがうら市に住み続けられない。

- ・高齢になったときには、安全で安い交通手段の確保を望む。

4.1.4. 公共交通全般（26 件）

- ・交通網を充実してほしい。
- ・必要な時に安い料金で利用できる公共交通がほしい。
- ・各種施設（市役所、保健センター、公民館、図書館、公共施設、ウエルネスプラザ、神立駅、土浦協同病院、買物施設）へ行く公共交通がほしい。
- ・千代田地区と霞ヶ浦地区を結ぶ公共交通がほしい。
- ・土浦市、つくば市、石岡市等と広域連携してほしい。
- ・自動車に乗れなくなったときに、タクシーやバス料金の補助をしてほしい。
- ・無人の電気自動車で移送するシステムができると良い。

4.1.5. 民間のタクシー・タクシー利用料金助成事業（23 件）

- ・高齢になったときにタクシーを利用しやすいようにサービスを充実してほしい。
- ・タクシー運転手がロータリーで喫煙している。喫煙所で喫煙してほしい。
- ・タクシー運転手は前を見て運転を始めてほしい。
- ・タクシー料金が安い。料金の補助がほしい。
- ・タクシー利用料金助成事業は良い。
- ・タクシー利用料金助成事業のチケット配布枚数が少ない。増やしてほしい。
- ・タクシー料金自体が高いので、タクシー利用料金助成事業のチケットがなかなか使えない。

4.1.6. 道路環境整備（18 件）

- ・ぼこぼこの道路を整備してほしい。
- ・354 号を整備してほしい。
- ・6 号バイパス千代田地区の早期開通を望む。
- ・自動運転（補助）に対応できるよう、路肩や中央に白線のある道路に整備してほしい。
- ・道路上の草や木の伐採を徹底してほしい。
- ・歩道と自転車専用道を整備してほしい。
- ・街灯を増やしてほしい。
- ・冬場はミラーが曇ったり凍ったりして見えづらいときがあり、安全運転に支障がある。
- ・道路を広くしてほしい。
- ・神立駅の裏の道路が狭い。
- ・神立駅周辺の設備がまだ整っていないので、学生の駐輪の盗難が心配である。
- ・神立駅ロータリーの送迎車が道路にまで停まっていて危ない。
- ・中貫工業団地入口交差点と隣の交差点の信号が同期していないので渋滞する。

4.1.7. 過疎地の交通（15 件）

- ・地域によって公共交通が不便なところがあり、不公平である。
- ・霞ヶ浦地区には公共交通が少なく、不便である。
- ・志筑地区から石岡駅への移動手段がほしい。
- ・高校生の親が駅まで通学の送迎をしなくて済むようにしてほしい。
- ・公共交通が整備されれば若者が地元に残れる。
- ・高齢者のみの世帯のことを考えてほしい。

4.1.8. 路線バス（14 件）

- ・霞ヶ浦地区の北側と南側を回る路線バスがほしい。
- ・馬場山から東京製綱経由で神立駅まで路線バスを運行してほしい。
- ・元関鉄グリーンバスの路線にバスを運行してほしい。
- ・土浦駅、神立駅までの路線を 1 時間に 1 本運行してほしい。
- ・増便してほしい。
- ・早朝や夜間のバスを増やしてほしい。
- ・つくば市への直通バスを運行してほしい。
- ・バス路線の確保と同時に観光名所の整備も進めて、観光客を増やすと良い。

4.1.9. 市の負担（14 件）

- ・市民に公平になるように税金を使ってほしい。
- ・税金を公共交通に回してほしい。
- ・あじさい館の入浴料の 65 歳以上無料をやめて、公共交通手段に資金を投入した方が良い。
- ・交通支援税を新設しても良い。
- ・公共交通の恩恵を受けておらず、税金の投入には不公平感がある。
- ・車を使わない家庭は少ないので、公共交通以外に税金を使ってほしい。

4.1.10. 霞ヶ浦広域バス（11 件）

- ・本数が少なく不便である。
- ・増便してほしい。
- ・土浦駅までより神立駅までの便がほしい。
- ・登下校の時間帯の神立駅までの便があると子育て世代は助かる。
- ・子供の通学に霞ヶ浦広域バスの運行時間が合わず、神立駅まで自動車で送迎している。
- ・停留所を増やしてほしい。
- ・田伏十字路から岩坪坂下間で上根・柏崎を運行してほしい。
- ・県道 141 号線にバス路線を走らせてほしい。

4.1.11. 鉄道（10 件）

- ・増便してほしい。
- ・土浦駅止まりの電車がが多い。神立駅まで来る電車を増やしてほしい。
- ・線路を高架化してほしい。
- ・土浦駅から霞ヶ浦湖岸沿いを通り、玉造方面へ行く鉄道があると良い。
- ・つくばエクスプレスを延長してかすみがうら市を通り、茨城空港へ行くと良い。

4.1.12. 千代田神立ライン（9 件）

- ・千代田神立ラインができて便利になった。
- ・増便してほしい。
- ・路線バスと運行時刻がかぶっているので調整してほしい。
- ・土浦協同病院に朝 8 時前くらいに着く便があると良い。
- ・早朝と 17～19 時台の運行があると良い。
- ・路線を増やして買物難民の救済することを考えてほしい。
- ・もう少し千代田地区にも通るようにしてほしい。

4.1.13. 共助による移動（8 件）

- ・住民の協力を得て、自家用車を公共交通に位置付け、公共交通網をサポートする体制を整備すると良い。
- ・ボランティアのドライバーを募集して格安運賃で利用できると良い。
- ・自宅から目的地へ、誰でも誰にでも 500 円で頼めると良い。
- ・老人福祉施設や介護施設と協力して高齢者の移動手段を確保すると良い。

4.1.14. 情報発信（8 件）

- ・市民への周知が重要である。
- ・高齢者への利用促進が必要である。
- ・デマンド型乗合タクシーやタクシー利用料金助成事業について、65 歳以上の人には登録方法などを郵送して教えてほしい。
- ・公共交通を必要としている人に、民生委員等を通して利用方法を PR していく必要がある。
- ・防災無線を使って広報やキャンペーンをすると良い。

4.1.15. バス停の環境（7 件）

- ・バス停に待合所（屋根、ベンチ）を設置してほしい。
- ・バス停に駐輪場を設置してほしい。
- ・歩道が狭く、バスを待つのは危険を感じる。

4.1.16. 調査について（7 件）

- ・運転しない方、出来ない方を中心に調査すべきと思う。
- ・免許返納した方や独居生活している方の声を直接聞けると良い。
- ・市民の生活実態に合ったバスのダイヤを作るためのアンケートがあると良い。

4.1.17. バス及び乗合タクシー（3 件）

- ・自宅の近くからバスや乗合タクシーが利用できると良い。
- ・かすみがうらウエルネスプラザ行きのバスや乗合タクシーがあると良い。

4.1.18. バリアフリー（3 件）

- ・神立駅にエスカレーターを設置してほしい。

4.1.19. 移動販売・宅配サービス（3 件）

- ・移動販売や訪問診療が普及すると免許返納後も安心である。
- ・宅配サービスや配送が充実してほしい。

4.1.20. 自動車の利用（2 件）

- ・農業に従事しているので軽トラックでの移動が必要である。

4.1.21. 自動車利用からの転換（1 件）

- ・高齢者の危ない運転をよく見かける。もともと公共交通を使っていなかった人はなかなか切り替えられないと思う。

4.1.22. 福祉タクシー（1 件）

- ・福祉タクシーの助成券を 1 回乗車につき 2 枚使用できるようにしてほしい。助成券の配布枚数を増やしてほしい。

4.1.23. 駐車場（1 件）

- ・神立駅周辺駐車場を整備してほしい。

4.1.24. 運転マナー意識の向上（1 件）

- ・中学生の自転車の安全運転のマナー意識を向上させてほしい。

4.1.25. その他（18 件）

- ・環境に優しいまちづくりをしてほしい。
- ・高齢者に優しいまちづくりをしてほしい。
- ・市所有車両を有効活用してほしい。
- ・安全性の高い車を買うための補助があると良い。
- ・シルバーカーを買うための補助があると良い。
- ・不審者が多く、バス停で一人で待っているのが不安である。
- ・放し飼いにされている犬がこわいので道路に出ないようにしてほしい。
- ・大型商業施設を積極的に誘致し、魅力的なエリアにすれば、公共交通が発達して老後も安心できると思う。
- ・かすみがうら市内に中規模程度の総合病院を設立してほしい。
- ・神立地区にあじさい館のような施設が欲しい。
- ・防災無線が聞こえない。
- ・避難場所の中学校まで歩けないので不安である。