

かすみがうら市地域公共交通計画

令和 3 年 3 月

かすみがうら市

<目次>

1. 計画の目的と位置づけ.....	1
1.1. 計画の目的	1
1.2. 計画の位置づけ	1
1.3. 計画の概要	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. 通勤・通学先	7
2.2.3. 乗用車保有台数	8
2.2.4. 観光動向	8
2.2.5. 施設の立地状況	9
3. 上位・関連計画に示されるまちづくりの方向	10
3.1. 上位計画	10
3.2. 関連計画	13
4. 公共交通の現状	20
4.1. 鉄道	20
4.2. 路線バス	20
4.3. 霞ヶ浦広域バス	22
4.4. 千代田神立ライン	26
4.5. デマンド型乗合タクシー	29
4.6. タクシー	40
4.7. タクシー利用料金助成事業	41
4.8. 運転免許証自主返納支援事業	45
4.9. スクールバス	47
4.10. 施設送迎車	48
4.11. 移動支援	51
5. 市民ニーズ	53
5.1. 市民の移動ニーズ	54
5.1.1. 日常的な外出の移動	54
5.1.2. 自動車の運転について	58
5.1.3. 公共交通に望むこと	61
5.1.4. 公共交通の必要性が高い主体について	63
5.2. 霞ヶ浦広域バス利用者アンケート結果	72
5.3. 千代田神立ライン利用者アンケート結果	75
5.4. 沿線施設利用者アンケート結果	77

6. 公共交通の役割と課題の整理.....	80
6.1. 本市における公共交通の役割.....	80
6.2. 地域公共交通再編実施計画（平成 30 年 2 月）の検証.....	83
6.3. 公共交通の課題整理.....	86
7. 基本方針及び計画目標.....	89
7.1. 目指すべき将来像.....	89
7.2. 公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性.....	90
7.3. 計画目標.....	91
8. 公共交通施策.....	96
8.1. 施策体系.....	96
8.2. 公共交通施策.....	97
9. 推進方策.....	98
9.1. 推進体制.....	98
9.2. 計画の達成状況の評価方法.....	98

1. 計画の目的と位置づけ

1.1. 計画の目的

かすみがうら市では平成 27 年度に、持続可能な地域公共交通網の形成に向けたマスタープランとなる「かすみがうら市地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）」を策定した。網形成計画の計画期間は平成 28 年度から平成 32 年度（令和 2 年度）までの 5 年間であり、令和 2 年度に計画の更新をすることとしている。

また、平成 29 年度には、網形成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内容を示す「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）」を策定した。再編実施計画の計画期間は平成 29 年度から平成 32 年度（令和 2 年度）までの 4 年間である。

さらに、令和元年 10 月から「千代田神立ラインの新設」および「タクシー利用料金助成事業」が開始され、本市の公共交通を取り巻く状況が変化している。

こうした状況を踏まえ、公共交通機関の連携・役割分担のもと、利便性が高く、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供の確保を目的とする「かすみがうら市地域公共交通計画」を策定する。

1.2. 計画の位置づけ

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が令和 2 年 11 月に施行され、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関する基本計画となる地域公共交通計画の策定が努力義務化されることとなった。このため、国は地域公共交通計画の策定・内容について以下の事項を公表しており、これらの事項に対応した計画内容が必要である。

- ・ まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成
- ・ 地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）の活用
- ・ 新技術の活用（自動運転、QR コード決済等）、M a a S の取組
- ・ 定量的な目標設定（利用者数、収支等）、毎年度の評価
- ・ そのためにデータに基づく分析と市民意向の反映

かすみがうら市地域公共交通計画は、「第 2 次かすみがうら市総合計画」と「第 2 期かすみがうら市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略」を上位計画として位置づけ、都市計画分野における「都市計画マスタープラン」（令和 2 年度改定）および「立地適正化計画」（令和 2 年度策定）、福祉分野における「地域福祉計画（第 3 期）」と整合の取れたものとして策定する。

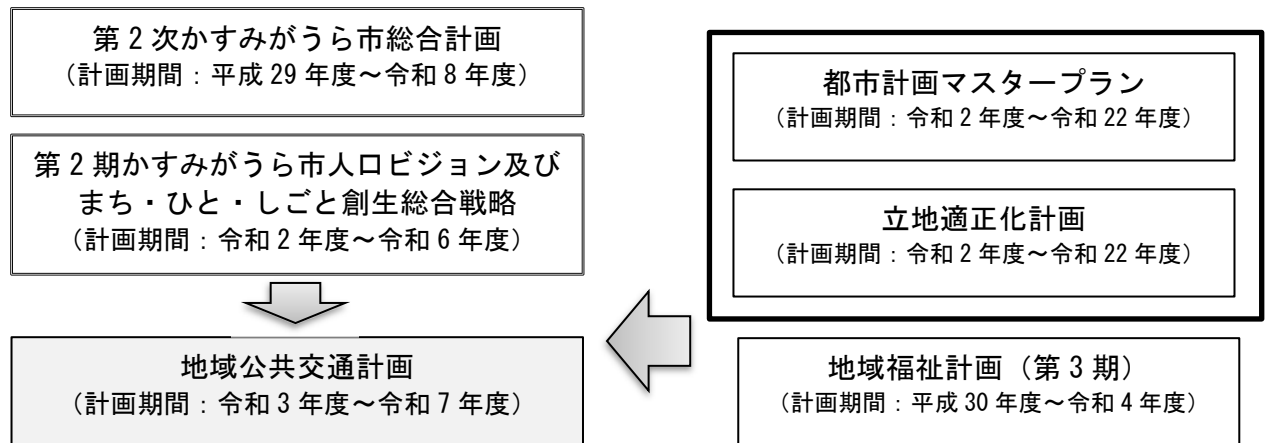


図 1.1 かすみがうら市地域公共交通計画の位置づけ

1.3. 計画の概要

(1) 計画の区域

かすみがうら市内全域

(2) 計画の期間

令和3年度から令和7年度までの5年間を計画の期間とする。

2. 本市の概況

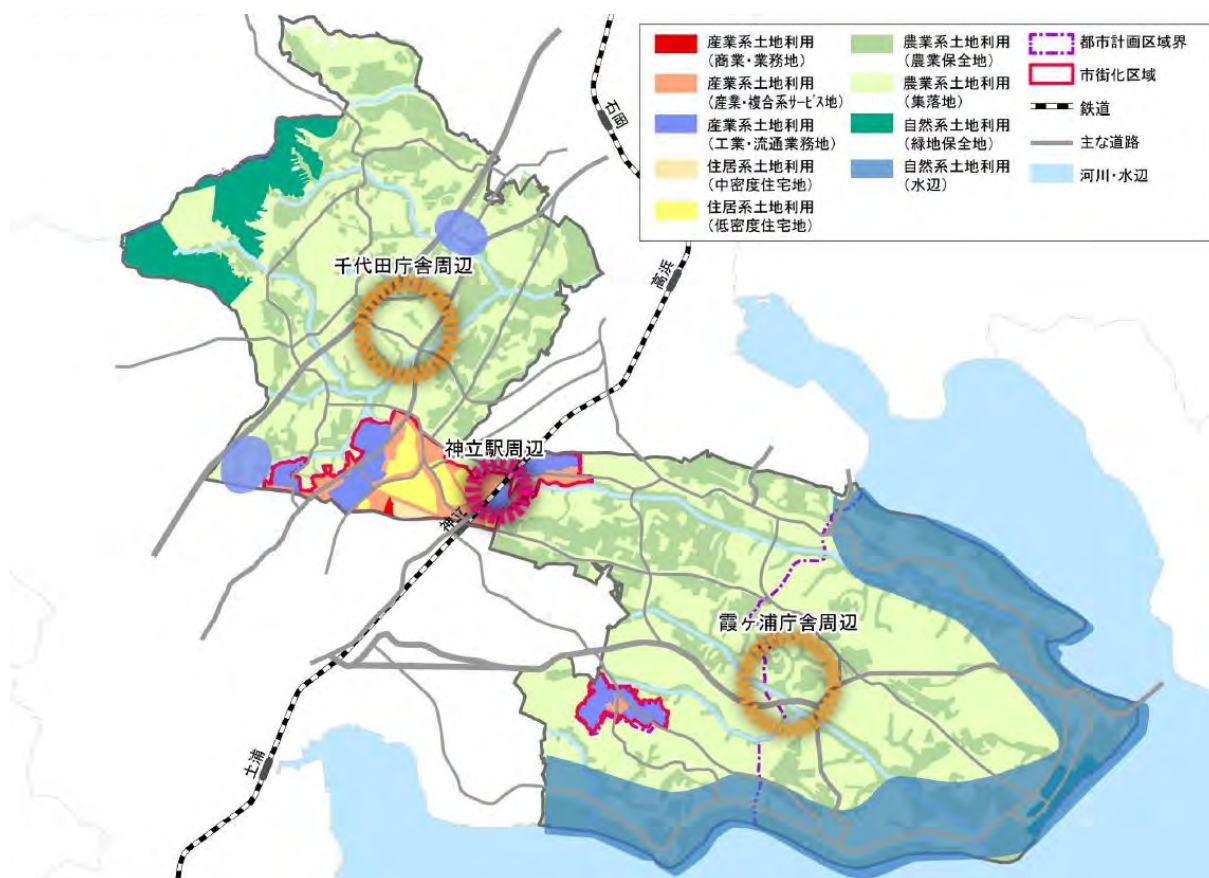
2.1. 都市構造

本市は、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、土浦市、石岡市に隣接し、首都東京へ約70km、県都水戸市へ約30km、筑波研究学園都市へ約10kmの距離にあり、JR常磐線、千代田石岡インターチェンジ（IC）を市内に有する常磐自動車道、国道6号、国道354号などの幹線交通網が各都市を結び、立地条件に恵まれた都市である。

本市の大部分は、標高25m前後の常陸台地で、西端の標高約380mの山々から霞ヶ浦湖岸の低地へつづくなだらかな地形を有し、距離は南北に約16km、東西に約19.5km、総面積は約156.60km²である。

北部には恋瀬川と天の川が流れ、南部には一ノ瀬川と菱木川が流れており、南東部で霞ヶ浦に接している。このため、霞ヶ浦地域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。



出典) かすみがうら市都市計画マスタープラン

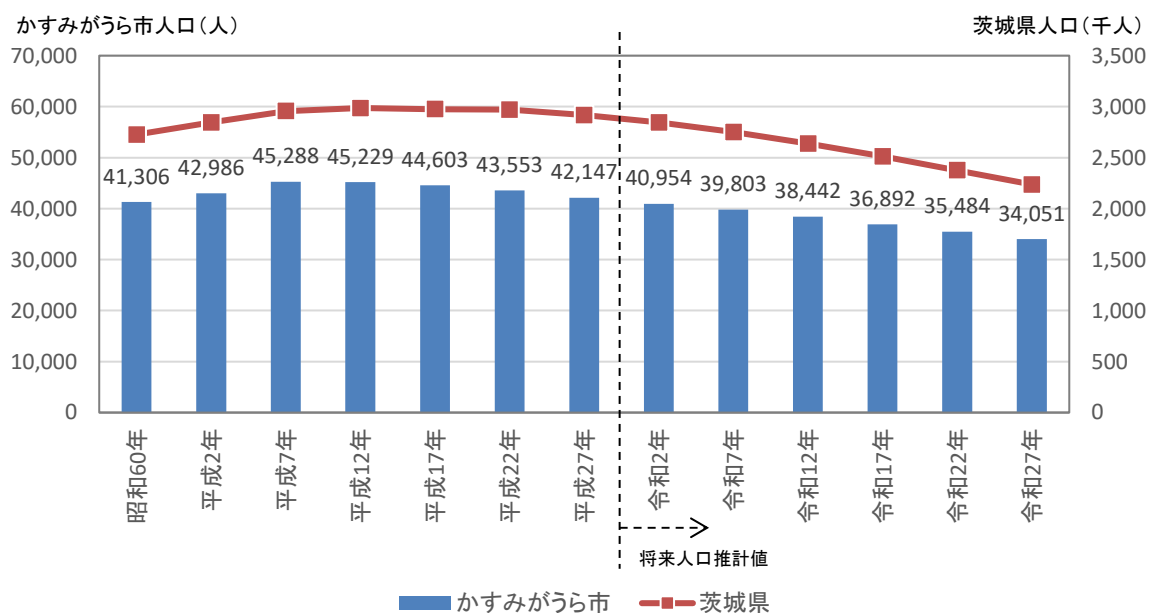
図 2.1 土地利用の方針

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、本計画の期間である令和7年では39,803人となり、平成27年よりも約6%減少すると推計されている。その減少割合は茨城県全体と比較すると同程度となっている。

一方、世帯数は増加傾向が続いており、世帯人員は平成27年に3人／世帯を切り、核家族化や単独世帯の進行がうかがえる。



出典) 昭和60年～平成27年：国勢調査

令和2年以降：かすみぐら市の人口は「第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」（令和2年3月）における将来人口の見通し、茨城県の人口は国立社会保障・人口問題研究所（平成29年推計）の推計値

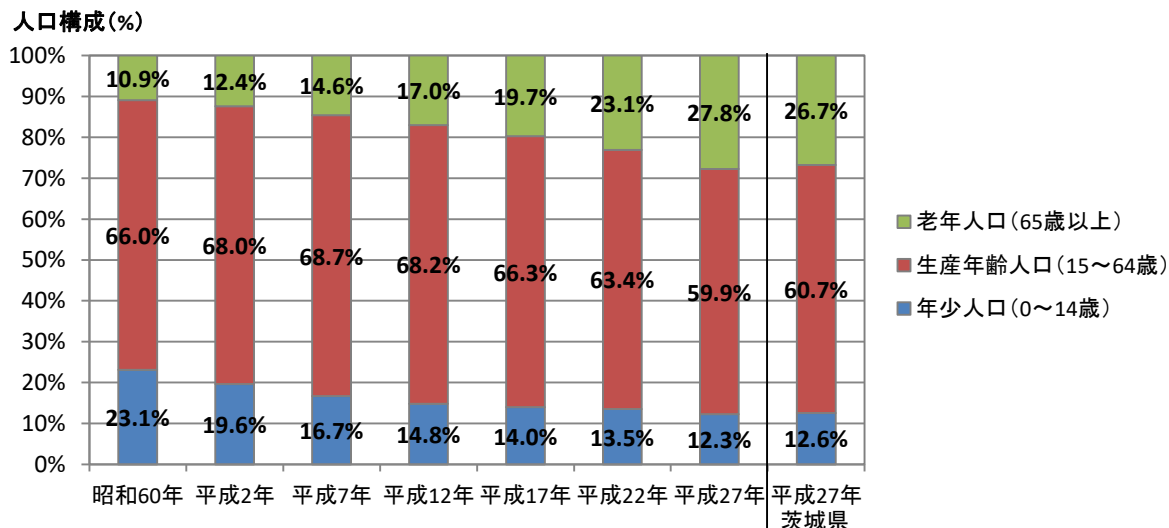
図 2.2 人口推移と将来人口



出典) 国勢調査

図 2.3 世帯数・世帯人員の推移

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 年で 27.8%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。



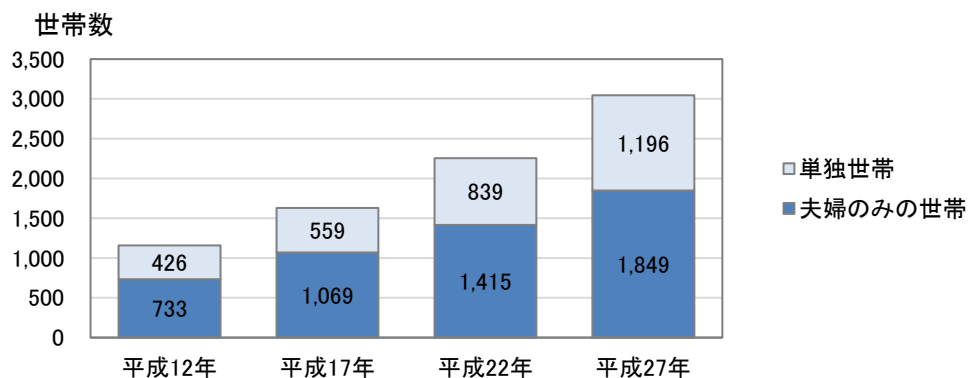
出典) 国勢調査

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みると、高齢者のいる世帯が 47.4%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 20.1%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 27 年を比較すると 2.6 倍となっている。

世帯構成		かずみがうら市 (平成27年)		茨城県 (平成27年)	
一般世帯		15,109	100.0%	1,122,443	100.0%
	高齢者(65歳以上)のいる世帯	7,164	47.4%	493,718	44.0%
	うち、夫婦のみ世帯	1,849	12.2%	138,574	12.3%
	うち、単独世帯	1,196	7.9%	100,117	8.9%



出典) 国勢調査

図 2.5 高齢者（65 歳以上）世帯の推移

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 17 年と平成 27 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。

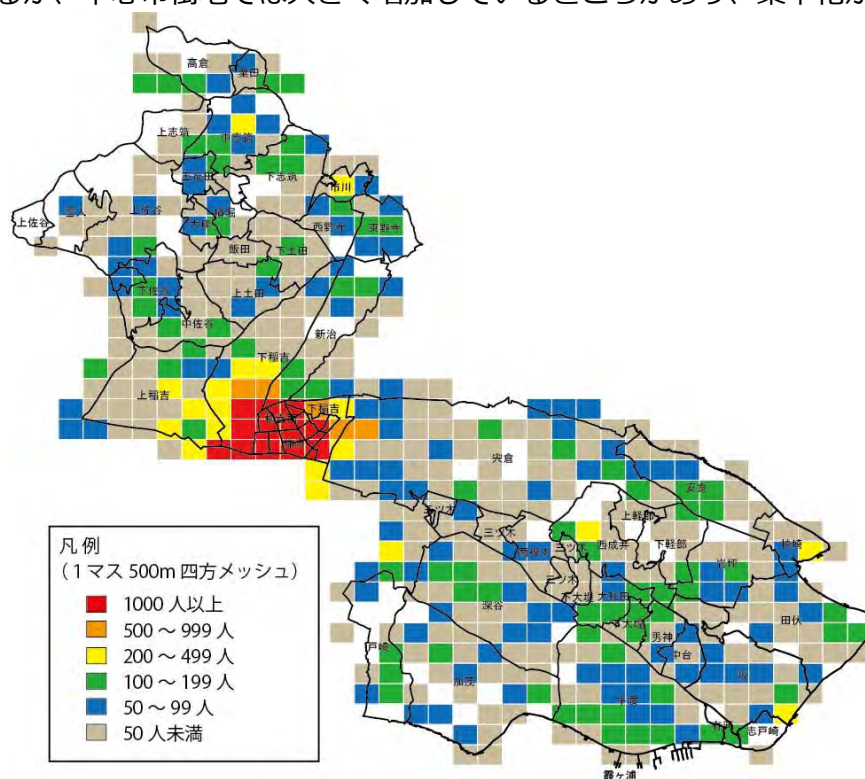


図 2.6 人口の分布（平成 27 年国勢調査）

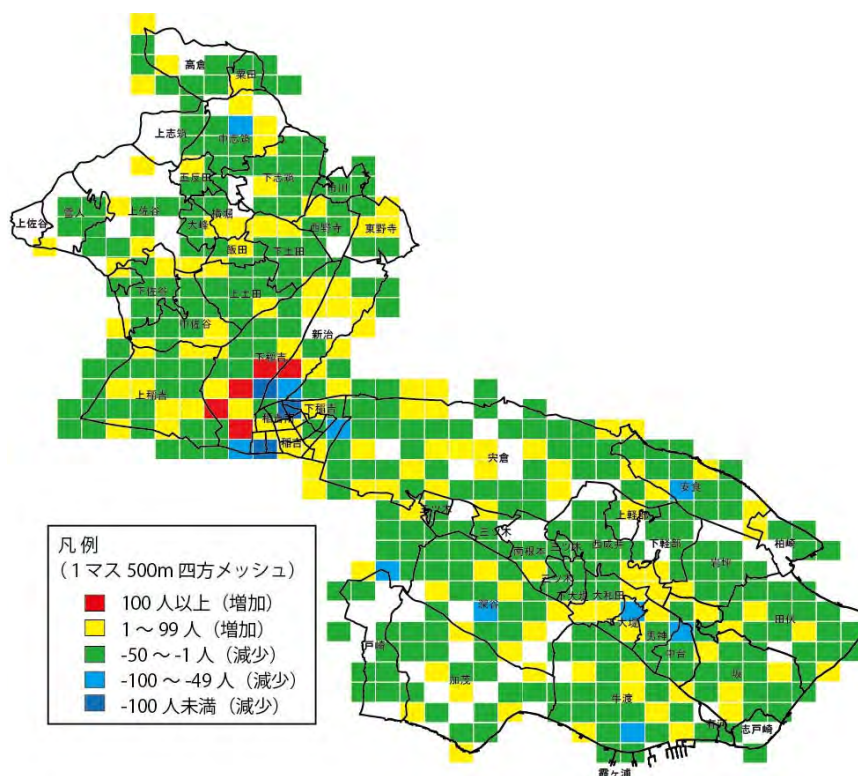
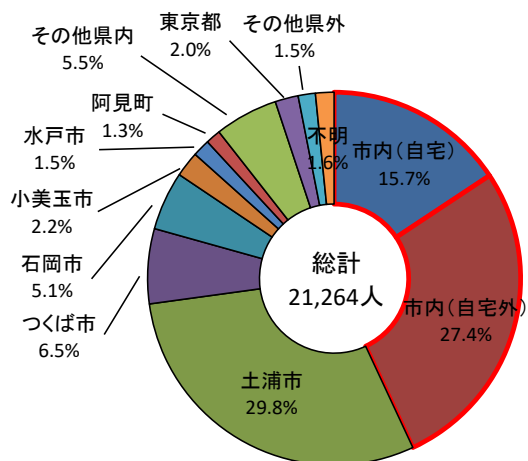


図 2.7 平成 17 年から同 27 年の人口増減（国勢調査）

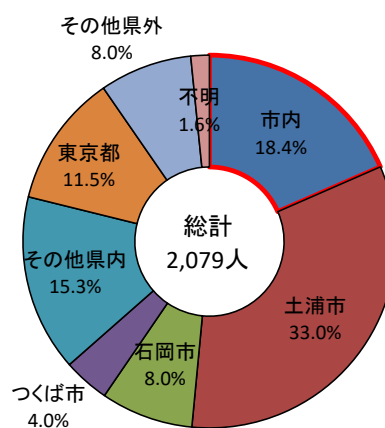
2.2.2. 通勤・通学先

市民の通勤・通学状況は、43.1%が市内で就業し、18.4%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 55.0%、通学している人の 66.3%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。

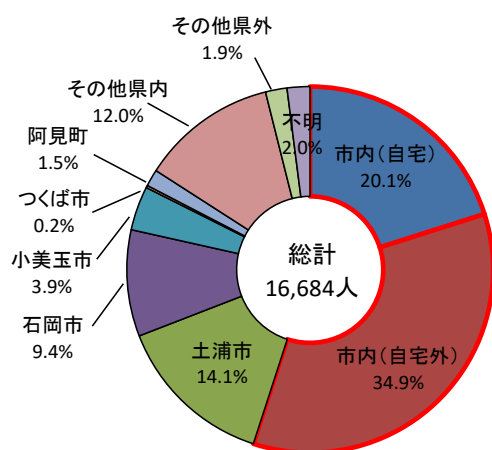


(通勤先)

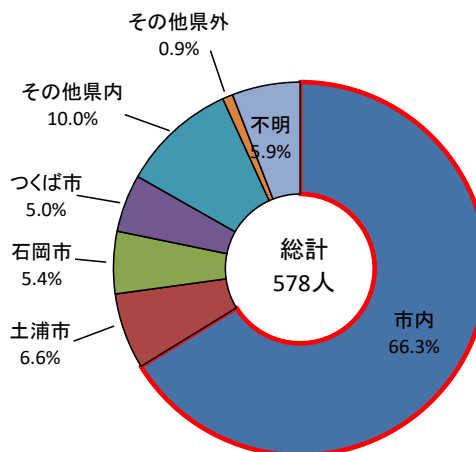


(通学先)

図 2.8 市民の通勤・通学先（平成 27 年国勢調査、15 歳以上）



(通勤者の常住地)

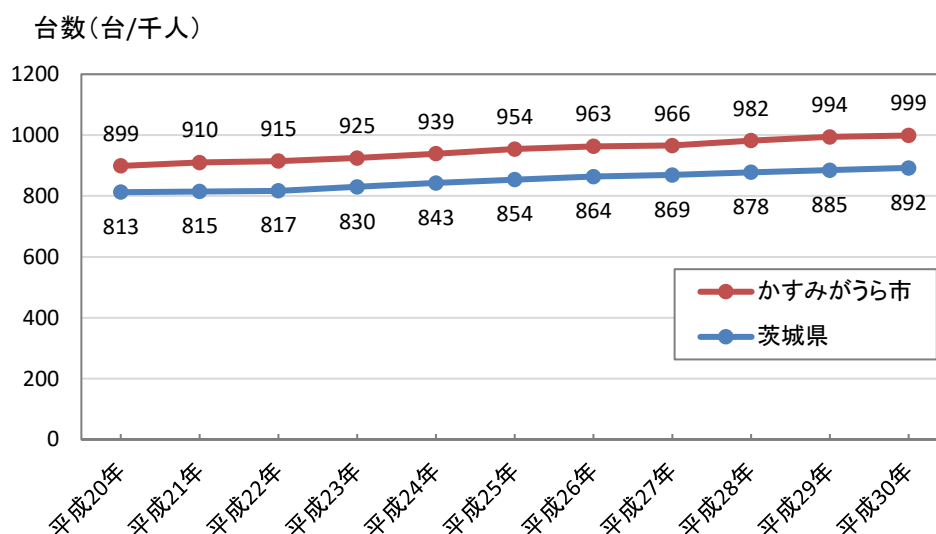


(通学者の常住地)

図 2.9 市内への通勤・通学者（平成 27 年国勢調査、15 歳以上）

2.2.3. 乗用車保有台数

人口千人あたりの乗用車保有台数は増加傾向にあり、平成30年で999台/千人と茨城県平均よりも多い。



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

図 2.10 人口千人あたりの乗用車保有台数

2.2.4. 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、令和元年度で年間12.4万人となっている。次いで、霞ヶ浦水族館が3.5万人、歴史博物館が1.2万人、雪入ふれあいの里が1.1万人となっている。

表 2.1 観光施設等利用者数

単位: 人

年度	歴史博物館	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
平成27年	10,473	40,462	341	143,000	9,148	2,140	5,396	1,951
平成28年	10,528	42,670	305	141,000	9,829	3,492	4,767	2,093
平成29年	13,150	45,472	318	124,000	9,062	3,668	5,472	1,849
平成30年	11,178	36,624	277	126,000	11,450	3,836	5,830	1,664
令和元年	11,555	34,659	386	123,500	10,759	4,187	4,438	1,043

出典) 観光商工課・歴史博物館

※平成29年1月1日から郷土資料館から歴史博物館に名称変更

2.2.5. 施設の立地状況

主な公共施設や観光施設、大規模小売店舗は市全域に分散して立地している。

保健・福祉に関する機関や地域住民のコミュニティ活動の場など、全世代に対応する健康増進の拠点として「かすみがうらウエルネスプラザ」が令和2年6月に開設された。

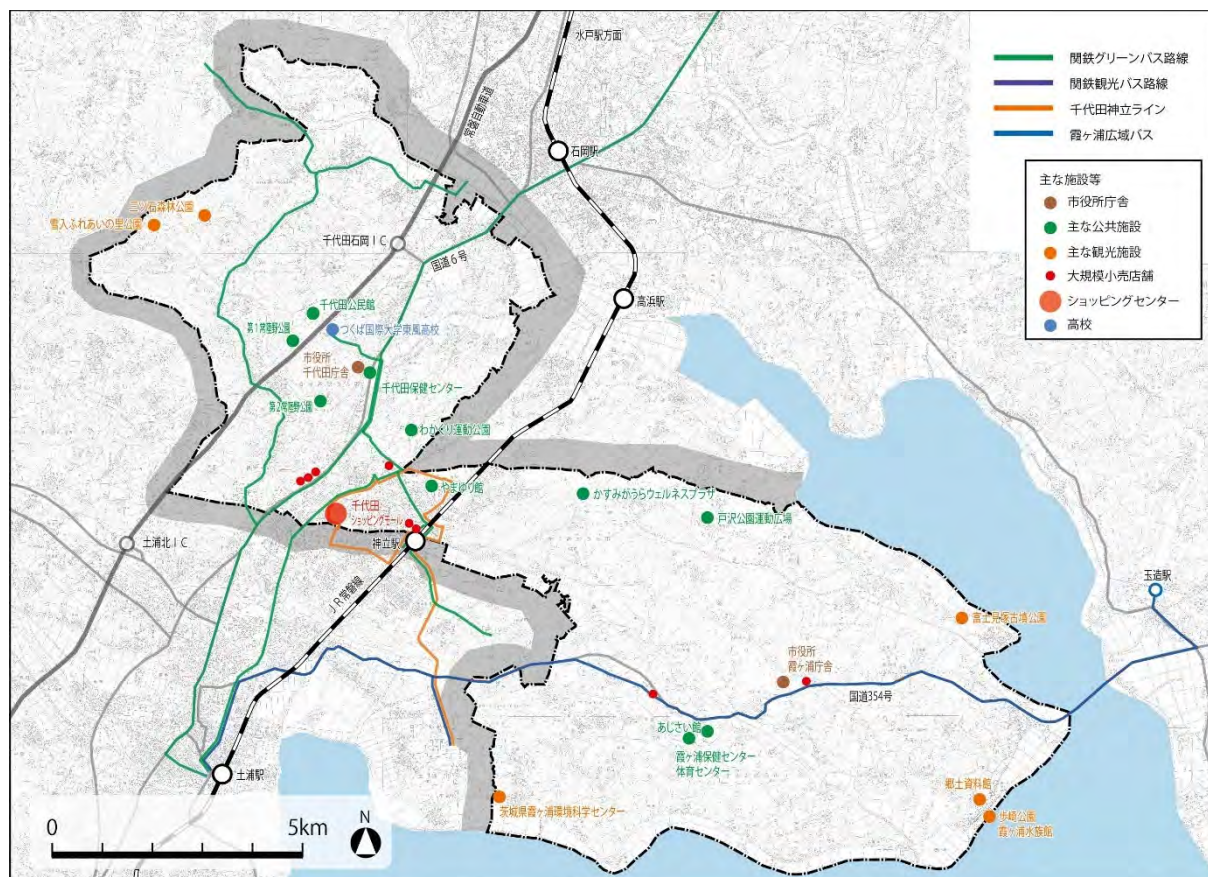


図 2.11 主な施設の立地状況

3. 上位・関連計画に示されるまちづくりの方向

3.1. 上位計画

(1) 第2次総合計画

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づけられている。

項 目	内 容
計画の位置づけ	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 29 年度～令和 8 年度 前期基本計画：平成 29 年度～令和 3 年度
公共交通に関する位置づけ	<基本理念> 1. 豊かな自然と地域産業が共存するまち 2. 日々の暮らしを守る快適で安全なまち 3. とともに支え成長する人財あふれる安心なまち <前期基本計画での位置づけ> 基本目標 安全で快適に暮らせるまちづくり 施策 公共交通の充実 JR 神立駅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を構築します。また、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を構築します。 目標値 霞ヶ浦広域バスの 1 日当たりの利用者数 実績値（平成 27 年度）75 人→目標値（令和 3 年度）85 人



出典) 第2次総合計画

図 3.1 土地利用構想図

(2) 第2期かすみがうら市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略

平成27年に策定した第1期まち・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。

第2期戦略となる本計画では、第1期戦略で示した4つの基本目標を継承しつつ、関係人口の創出拡大、Society5.0の推進、持続可能な開発目標SDGsの実現に向けた取組、多様な人材の活躍推進など、国で示された「新たな視点」や「横断的な目標」を踏まえ、地方創生に深化に向けた新たなアクションプラン(通称“かすみがうら Version Up”(バージョンアップ))を推進することとしている。

項 目	内 容
計画の位置づけ	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
計画内容	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
計画期間	令和2年度～6年度
公共交通に関する位置づけ	<基本目標> 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 <目標> 目標 公共交通による広域アクセスの向上と移動円滑化の確保 課題 公共交通については、多くの世代を通じて不便を感じている人が多くなっています。今後、高齢化が進展することに伴い、公共交通の重要性は一層増加すると考えられ、引き続き公共交通の充実に取り組む必要があります。一方で、情報技術の進展に伴い、自動運転技術を初めとする研究開発も進められており、先進的技術を積極的に活用することが必要です。このような中で、神立駅については、交通結節点としての機能強化が進んでいることから、鉄道とバスの拠点として利用環境の充実を図る必要があります。 取組 将来の公共交通の維持、利便性向上を図るため、自動運転技術の導入に向けた環境作りを進めるとともに、神立駅を拠点とする公共交通のネットワーク形成、利便性向上を進めます。 目標値 自動運転技術等を活用したモデル運行1回 事業 ・通学しやすい環境づくり ・常磐線を活用した通学補助 ・神立駅の交通拠点機能の充実 ・自動運転技術などの新しい技術を導入した公共交通の検討

3.2. 関連計画

(1) 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、市内のどこからでも移動できる公共交通網の形成を図ることとしている。

JR 神立駅の駅前広場の整備や、JR 神立駅西口地区土地区画整理事業に伴う交通結節点としての機能充実、路線バスの利用促進・維持、タクシー等のドア to ドア型のサービスの検討など、高齢者等も移動しやすい交通システムの構築が位置づけられている。

項 目	内 容
計画の位置づけ	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	令和 2 年度から概ね 20 年間 (中間年次：令和 12 年、目標年次：令和 22 年)
公共交通に関する位置づけ	<公共交通の整備方針> 市内のどこからでも移動できる公共交通網の形成を図る 鉄道 ○JR 神立駅周辺に都市機能誘導や居住誘導を図ることで、鉄道の利用を促進します。 ○駅前広場の整備や JR 神立駅西口地区土地区画整理事業に伴い、送迎や待合スペースなど、交通結節点としての機能充実を図ります。 バス ○バス路線の利用促進を図ることにより、バス路線の維持に努めます。 ○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、JR 神立駅を拠点とした市内の交通ネットワークの構築に努めます。 その他の公共交通 ○高齢者も移動しやすい交通手段の確保に向け、タクシー等のドア to ドア型のサービスを検討します。 ○郊外の移動手段の確保に努めます。



出典) 都市計画マスタープラン

図 3.2 道路・交通体系の方針図

(2) 立地適正化計画

立地適正化計画では、人口減少による生活サービス施設等の撤退を抑制するため、市街地においては一定の人口密度と都市機能を維持することが必要であり、さらに、市街地と郊外を結ぶ市内のネットワークの形成により、市全体の活力と利便性の向上につなげることが求められている。

項 目	内 容
計画の位置づけ	「都市計画マスタープラン」の高度化版、都市計画マスタープランの一部
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などを定める「都市計画マスタープラン」の高度化版
計画期間	令和 2 年度から概ね 20 年間 (中間年次：令和 12 年、目標年次：令和 22 年)
公共交通に関する位置づけ	<JR 神立駅周辺における都市機能の複合化と交通結節機能の強化> JR 神立駅周辺において、市民意向や公的不動産の活用方針を踏まえ、複合交流拠点の整備を推進するとともに、働く女性の家等の既存施設を活用しコミュニティセンターへの移行に取り組みます。また、JR 神立駅周辺において、待合機能の強化など、交通結節機能の強化を図ります。 具体的な取組 JR 神立駅周辺における待合機能の強化 <JR 神立駅と地域拠点を結ぶ公共交通ネットワーク等の強化> JR 神立駅を拠点とし、路線バスやその他の公共交通との連携を図りながら、JR 神立駅と地域拠点を結ぶ公共交通ネットワークの強化と、高齢者等が移動しやすい多様な交通手段の確保に取り組みます。具体的には、地域公共交通網形成計画と連携しながら取り組みを推進します。さらに、自転車の活用を推進するため、サイクルステーション等を整備するなど、良好な都市環境の形成に取り組みます。 具体的な取組 ・ JR 神立駅を拠点とした市内ネットワークの構築 ・ 高齢者等も移動しやすい多様な交通手段の確保 ・ 自転車の活用推進 公共交通に係る目標指標 ・ JR 神立駅の利用者数の維持 JR 神立駅乗車人員： 現況値（平成 29 年）5,468 人/日→目標値（令和 22 年）5,500 人/日 ・ 市内公共交通の利用者数の増加 霞ヶ浦広域バス及び千代田神立ラインの利用者数： 現況値（令和元年）37,618 人/年→目標値（令和 22 年）65,700 人/年

(3) 地域福祉計画（第 3 期）

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、高齢人口が多く移動ニーズの高い施設が点在する地域及び地域基幹病院を結ぶ新規バス路線の検討、デマンド型乗合タクシーの事業のあり方の見直し、要介護者又は重度の障害者に対するタクシー料金の一部補助の継続等が位置づけられている。

項 目	内 容
計画の位置づけ	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 30 年度～令和 4 年度
公共交通に関する位置づけ	<基本目標：住みやすく安全な福祉のまちづくり> 高齢者や障害者が自由に市内を移動するためには、移動手段の確保が重要です。本市では、福祉タクシーの利用助成や公共交通への取り組みを行っているほか、道路の整備にも取り組んでいます。さらに、今後は外出時のみならず、生活や住宅に配慮を要する人の住まいの確保や生活の安定、自立の促進に係る取り組みのあり方に関して、地域福祉として一体的に展開していくことが必要となってきます。 施策 公共交通機関の充実 ・市全体のバスネットワークを図るため、高齢人口が多く移動ニーズの高い施設が点在する地域及び地域基幹病院を結ぶ新規バス路線を検討していきます。 ・現行の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、利用対象者を明確にし、効率性と利便性を鑑みた持続可能な交通体系を構築していきます。 施策 移動に関する支援の充実 ・要介護者又は重度の障害者に対して、医療福祉機関等への通院通所する際のタクシー料金の一部を助成しており、今後も継続していきます。

(4) 茨城県国土強靱化計画

国において東日本大震災から得られた教訓を踏まえ、平常時から必要な事前防災及び減災、迅速な復旧復興等に係る施策を総合的かつ計画的に実施するため、平成 25 年 12 月に「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」（以下「基本法」という）が公布・施行され、平成 26 年 6 月には同法に基づく「国土強靱化基本計画」（以下「基本計画」という）が閣議決定された。茨城県では、国の基本計画との調和を保ち、地域防災計画をはじめとする様々な分野の計画等の指針となる「茨城県国土強靱化計画」を平成 29 年 2 月に策定した。

項 目	内 容
計画の位置づけ	基本法第 13 条に基づく国土強靱化地域計画として策定。 茨城県全般に関する計画として、国土強靱化の関連部分において県総合計画や部門別計画等の指針となるもの。 県まち・ひと・しごと創生総合戦略と連携して、限りある資源の有効活用を図るもの。
計画内容	茨城県における国土強靱化に関する施策を総合的・計画的に推進するもの
計画期間	計画の推進期間は当面、平成 29 年度～令和 2 年度まで、以降は概ね 5 年間
交通に関する位置づけ	<交通・物流> 推進方針 道路等の防災・減災対策及び耐震化 ・道路の防災、震災対策や緊急輸送道路の無電柱化、港湾施設の耐震・耐波性能の強化、洪水・土砂災害・津波・高潮対策等を着実に推進する。 推進方針 緊急輸送体制の整備 ・救援・支援活動や物資輸送活動等の緊急輸送を円滑に行うため、国、市町村等と連携して、「復興みちづくりアクションプラン」などに基づき、緊急輸送道路（緊急輸送道路をまたぐ道路橋や鉄道橋を含む）の強化を図る。また、陸路のほか、空路や海路による物資輸送ルートを実実に確保するため、輸送基盤施設の耐震化や災害対策を進める。 推進方針 孤立可能性地区における対策の推進 ・災害発生時に交通や情報通信の手段の途絶により孤立する可能性のある地区に通じる道路防災危険個所の対策や緊急輸送道路の耐震化、代替輸送道路の確保、当該地区周辺の土砂災害対策を推進するとともに、市町村と連携して必要な装備資器材の整備、通信基盤の整備等を進める。 ・山間地等において多様な主体が管理する道を把握し、活用すること等により、避難路や代替輸送道路の確保を促進する。

(5) いばらき自転車活用推進計画

茨城県では、自転車活用推進法（平成 28 年 5 月）の施行や国の自転車活用推進計画（平成 29 年 6 月閣議決定）を踏まえ、国を挙げて自転車活用の動きが急速に高まっており、これを受けて「いばらき自転車活用推進計画」を平成 30 年 3 月に策定した。

本計画では、「誰もが安全・快適に自転車を活用することができる地域社会の実現」を目指し「サイクルツーリズム」、「道路空間整備」、「安全教育」、「健康増進」の 4 つの施策目標を設定し、今後 3 年間で取り組むべき 14 の実施施策や 48 の具体の措置を取りまとめている。また、市町村版自転車活用推進計画の策定支援を行っている。

項 目	内 容
計画の位置づけ	茨城県における自転車の活用による地域の活性化等に向けた取組を総合的・計画的に推進するための最上位計画
計画内容	取り組むべき 14 の実施施策や 48 の具体の措置を取りまとめたもの
計画期間	令和元年度～令和 3 年度
本市に関する位置づけ	<自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備> 市町村自転車ネットワーク計画では網羅できない広域的な範囲について、利用ニーズを的確に捉え、安心・安全・快適な自転車通行空間を整備する。 施策 広域のサイクリングを対象としたネットワーク ・市町村域を越える周回ルートを基本 ・原則、県管理道路を最短で結ぶ ・既存のサイクリングロード等を活用 等 <自転車事故のない安全で安心な社会の実現> 施策 災害時における自転車活用の推進 ・国土強靱化計画、地域防災計画等の見直しの際には、災害時における自転車の活用方策を検討



出典) いばらき自転車活用推進計画

図 3.3 広域のサイクリングを対象としたネットワーク

(6) 地域防災計画

本市の地域防災計画は、災害対策基本法第 42 条の規定に基づき策定されたもので、災害の予防・応急と復旧対策を適切に実施できるよう計画されている。災害発生時には、市災害対策本部を中心に市・防災関係機関・ライフライン事業者・他自治体等と連携・協力し、市民の生命、身体、財産を守るために、持てるすべての機能を有効に発揮していくものである。

防災関係各機関が処理すべき事務又は業務として、運輸機関（茨城交通株式会社、関東鉄道株式会社、鹿島臨海鉄道株式会社、社団法人茨城県トラック協会、ジェイアールバス関東株式会社、社団法人茨城県バス協会）については、災害時における避難者及び救助物資そのほかの輸送の協力にすることが示されている。

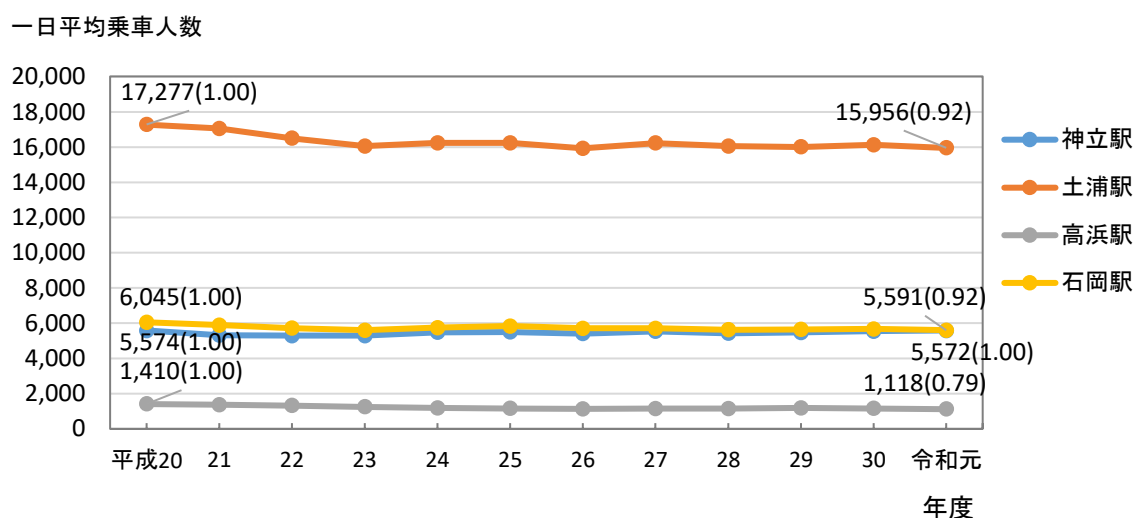
項 目	内 容
計画の位置づけ	災害対策基本法第 42 条の規定に基づく防災に関する事項を示した計画
計画内容	市域にかかる防災に関する事項について、関係機関の協力を含めた総合的な計画を定め、市民の生命及び財産を災害から保護し、もって、地域社会の安寧の確保を目的としたもの。
計画期間	令和 2 年 7 月改定
交通に関する位置づけ	<災害予防計画における交通計画> ○緊急輸送道路の指定及び安全性の確保 ・本市の緊急輸送道路は、広域的な輸送道路として位置づけられる常磐自動車道、南北に土浦市及び石岡市と連絡する国道 6 号、東西に茨城県内陸部を連絡する国道 354 号が指定されている。 <災害応急対策計画における交通計画> ○代替輸送 ・JR 常磐線が被災し運行不能となった場合は、常磐自動車道及び国道 6 号の通行性を確保し、広域からの物資輸送を可能とする。 ・市有自動車不足している場合は、輸送業者に輸送委託又は自動車の調達を要請する。それでもなお不足の場合は、県有自動車を要請する。 <付編 東海地震の警戒発令時の対応措置計画> ○防災責任者が実施する事務又は業務（運輸機関（茨城交通株式会社、関東鉄道株式会社、鹿島臨海鉄道株式会社、社団法人茨城県トラック協会、ジェイアールバス関東株式会社、社団法人茨城県バス協会）） ・バス・鉄道の運行確保及び輸送施設の防災に関すること。 ・社有建造物・施設等の防災に関すること。 ・防災対策要員の輸送の協力に関すること。 ・救助物資及び避難者の輸送体制の確立に関すること。 ・その他震災対策に関すること。

4. 公共交通の現状

4.1. 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 42 本（朝ピーク時は 4 本/時、日中オフピーク時は 2 本/時）となっている。（令和 2 年 8 月現在）

JR 神立駅の一日の平均乗車人数は平成 20 年度以降ほぼ横ばいとなっており、令和元年度で 5,572 人/日で平成 20 年度と同程度となっている。周辺の土浦駅、石岡駅、高浜駅は若干ではあるが減少傾向にある。



出典）JR 東日本ホームページ、（ ）内は平成 20 年比

図 4.1 鉄道駅一日平均乗車人数の推移

4.2. 路線バス

路線バスは、JR 常磐線の石岡駅、土浦駅や柿岡車庫等を起点として、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、神立駅や土浦駅を起点として土浦・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、土浦協同病院を結んでいる関鉄観光バスの 2 社 4 路線がある。

運行本数は土浦駅～神立駅の路線で最も多く、平日で片道 16 本、朝ピーク時間である 7 時台と 8 時台では 2 本となっている。

関鉄観光バスの 2 路線の利用者数は、平成 30 年度で 97,380 人/年となっている。

表 4.1 路線バス利用実績

関鉄観光バス利用実績		
	利用者数(人)	備考
平成30年度	97,380	土浦神立線、東風高校線の合算値

表 4.2 市内路線バスの運行状況

事業者名	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/石岡車庫→(石岡駅)→土浦駅	9	6
		土浦駅→(石岡駅)→ヒルズガーデン美野里/石岡車庫	7	6
	柿岡・土浦線	柿岡車庫→(上志筑)→土浦駅	6	5
		土浦駅→(上志筑)→柿岡車庫	7	5
関鉄観光バス	土浦駅～神立駅	神立駅西口/土浦湖北高校→土浦駅	16	5
		土浦駅→神立駅西口/土浦湖北高校	16	5
	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	2	2

令和2年9月時点

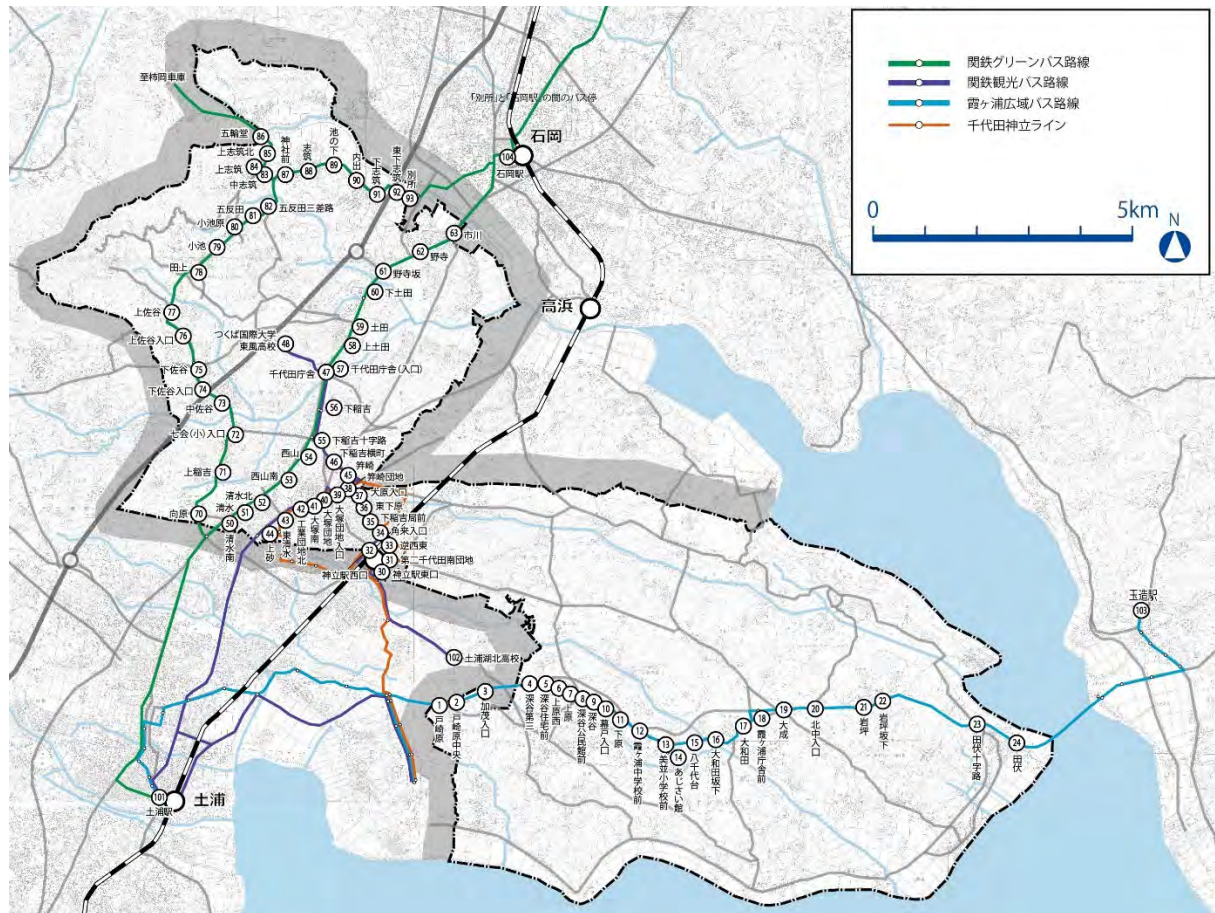


図 4.2 バス路線

4.3. 霞ヶ浦広域バス

土浦市、かすみがうら市、行方市を横断する霞ヶ浦広域バスを3市補助により運行している。

年間利用者数は増加傾向にあり、令和元年度は33,747人/年となっている。これは1日あたり92人、1便あたり9人と算出される。

表 4.3 霞ヶ浦広域バスの運行状況

運行概要	JR 土浦駅西口を出発し、土浦協同病院、あじさい館、霞ヶ浦庁舎前などを経由して玉造駅までを結ぶ路線バス
路線	JR 土浦駅西口～土浦協同病院～あじさい館～霞ヶ浦庁舎前～玉造駅
乗換え・乗継ぎ拠点	利便性の高い交通環境を実現するため、新規バス路線との接続や他の交通機関相互の乗換え・乗継ぎ拠点として、JR 土浦駅・土浦協同病院を設定
運行時刻	全日運行（1日5往復）
運賃	現金運賃 170円～740円 IC 運賃 168円～734円 スクールパス（通常の通学定期券よりもさらにお得な特別割引定期券は1か月10,000円/3か月30,000円）（通常通学定期券は1か月24,690円/3か月70,350円）
車両	定員56人乗り（28席）ノンステップバス USB コンセント搭載（スマートフォン等の充電利用可） フリーWi-Fi 機能搭載 交通系 IC カード（PASMO や Suica 等）による支払いが可能
運行事業者	関鉄グリーンバス株式会社

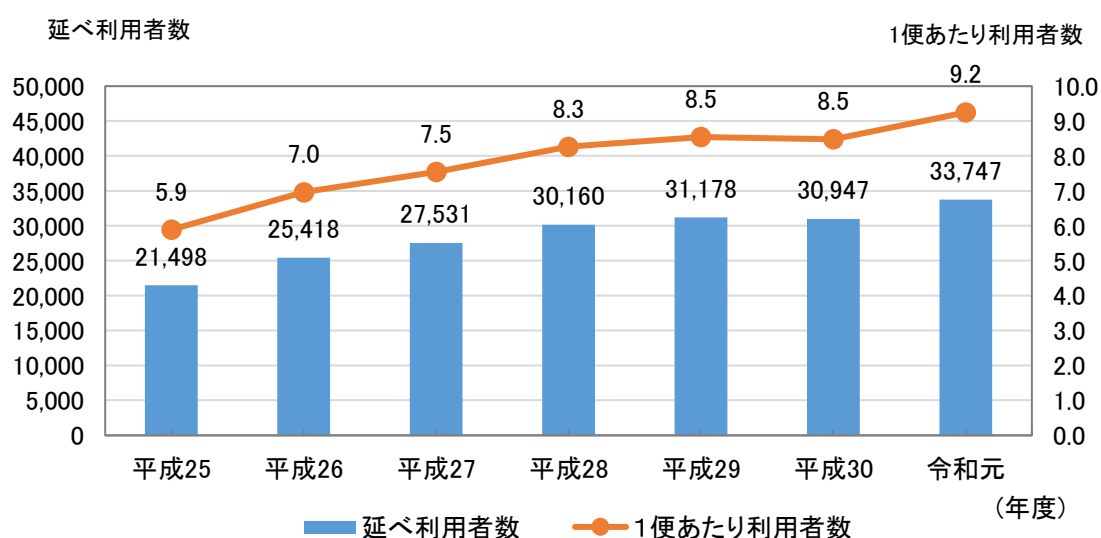


図 4.3 霞ヶ浦広域バスの利用者数の推移

月別の乗車人数について平成 30 年度と令和元年度を比較すると、3 月の新型コロナウイルス感染症による影響があった月を除いて、すべての月で増加傾向にある。令和元年度では、6 月が 3,161 人と最も多く、次いで 5 月が 3,134 人、12 月が 2,994 人となっている。6 月から 8 月にかけて減少し、その後 12 月にかけて増加している。令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症による影響で減少した乗車人数が回復しつつある。

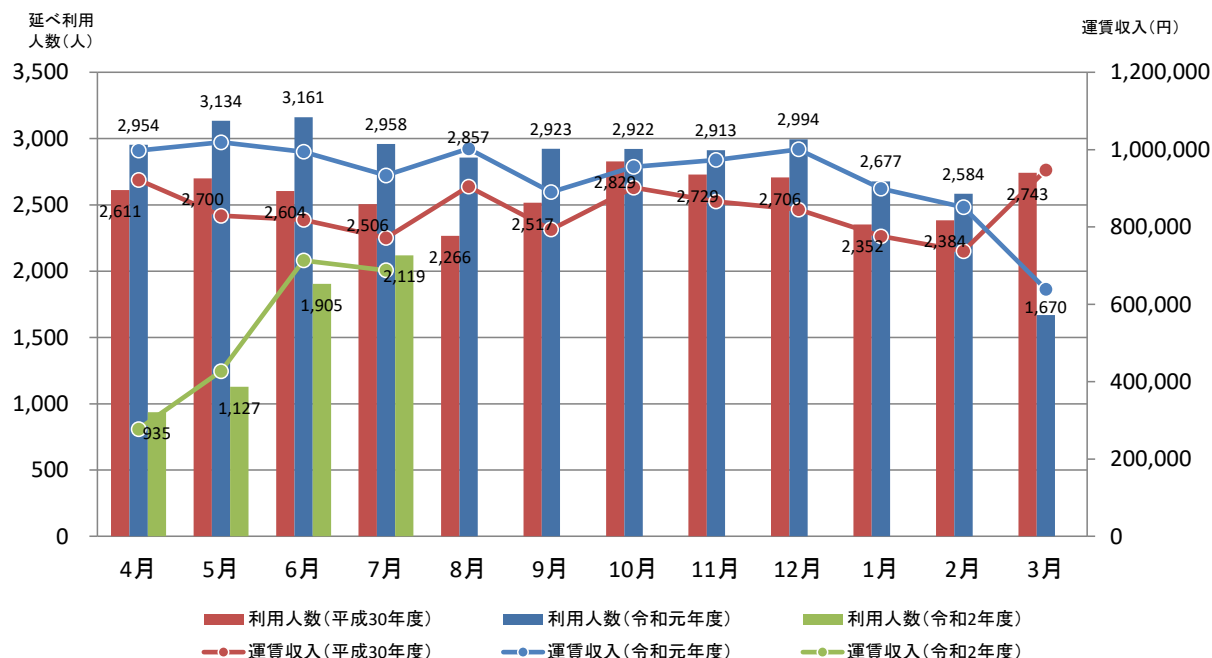


図 4.4 霞ヶ浦広域バスの月別利用者数と運賃収入

スクールバスの販売枚数は、令和 2 年 3 月から 5 月は新型コロナウイルス感染症拡大対策として休校となったため少ないが、平成 31 年 4 月から令和 2 年 9 月までの 1 か月あたり販売枚数は平均して 14 枚となっている。

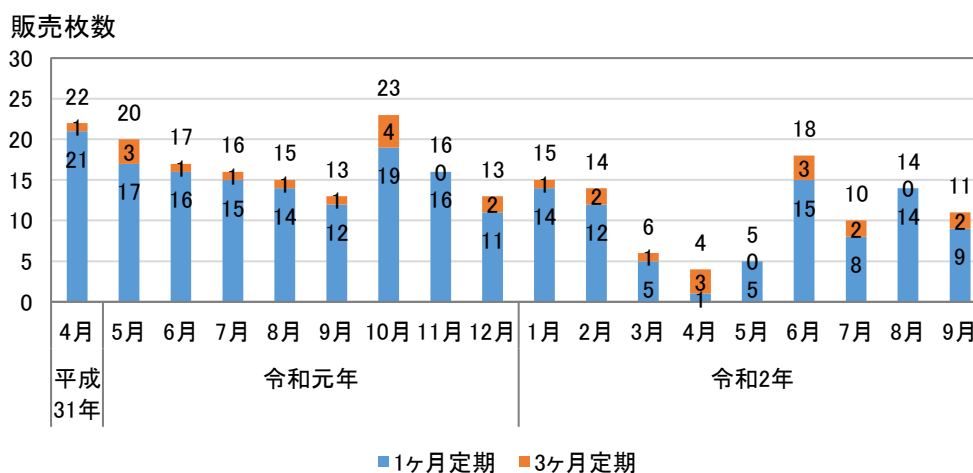
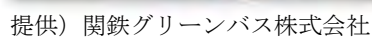
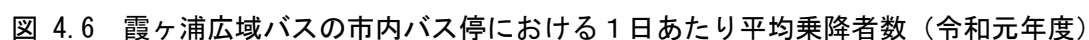


図 4.5 霞ヶ浦広域バスのスクールバス販売枚数

「下原」から「戸崎原」までの利用が比較的少ないものの、すべてのバス停で利用がみられる。



平成 30 年 7 月から 56 人乗りノンステップバスを導入し、座席にモバイル電源用コンセントを設置したほか、バス車内でフリーWi-Fi が利用できる環境を整備し、バス利用者の利便性向上に努めている。

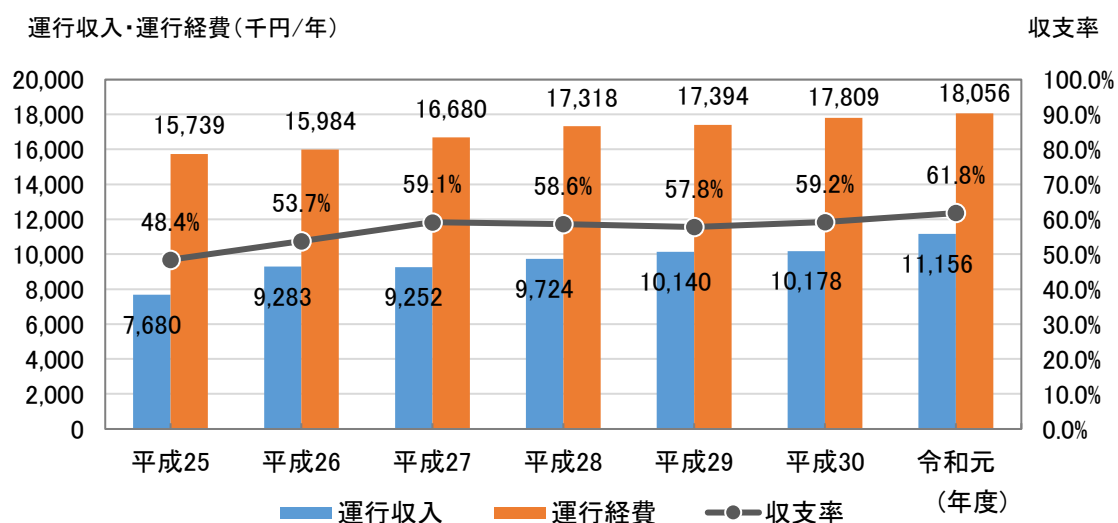
令和元年度の Wi-Fi 利用者は 2,836 人で、バス利用者数の 8.4% が利用している。

表 4.4 霞ヶ浦広域バスの Wi-Fi 利用者数

区分	Wi-Fi 延べ利用者数	Wi-Fi 利用率 (Wi-Fi 利用者数/バス利用者数)
令和元年度	2,836 人	8.4%
(参考) 前年度 7～3 月計	2,710 人	11.8%

運行経費は増加傾向にあるものの、利用者が増えているため運行収入（運賃収入と広告収入の合計）も増加傾向にあり、平成 27 年度以降は約 6 割の収支率を維持している。

令和元年度の運行収入は 11,156 千円、運行経費は 18,056 千円、収支率は 61.8% となっており、国と 3 市による補助金は 650 万円となっている。



運行収入：運賃収入と広告収入の合計

図 4.7 霞ヶ浦広域バスの事業費等の推移

表 4.5 霞ヶ浦広域バスの事業費等（令和元年度）

利用者数	33,747 人 (3 市全てのバス乗車人数の合計)
運賃収入	11,156 千円
広告収入	(なし)
運行収入	11,156 千円
運行経費	18,056 千円
収支率	61.8%
補助金	6,500 千円

補助金：バス事業者への国庫補助+3 市補助

4.4. 千代田神立ライン

JR 神立駅西口を出発し、神立病院や千代田ショッピングモール、大塚団地等を経由して、JR 神立駅東口から土浦協同病院までを結ぶ路線バスが令和元年10月より運行開始された。

表 4.6 千代田神立ライン運行内容

運行概要	JR 神立駅西口を出発し、神立病院や千代田ショッピングモール、大塚団地、三輪眼科、高木医院などを経由して、JR 神立駅東口から土浦協同病院までを結ぶ路線バス
路線	JR 神立駅西口～神立病院～千代田ショッピングモール～神立駅東口～土浦協同病院
乗換え・乗継ぎ拠点	利便性の高い交通環境を実現するため、既存路線との接続や他の交通機関相互の乗換え・乗継ぎ拠点として、JR 神立駅・神立病院・土浦協同病院を設定
運行時刻	全日運行（1日16便）
運賃	現金運賃 170円～530円 IC 運賃 168円～525円
車両	定員 31 人乗り（15 席）ノンステップバス フリーWi-Fi サービス機能搭載 交通系 IC カード（PASMO や Suica 等）による支払いが可能
運行事業者	関鉄グリーンバス株式会社

運行開始の令和元年10月から令和2年3月までは650人/月前後とほぼ横ばいであったが、令和2年4月は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少し、6月以降は増加に転じて9月には817人/月とこれまでで最も多くなっている。

令和元年10月から令和2年9月までの1日あたりの平均利用者数は21人となっている。

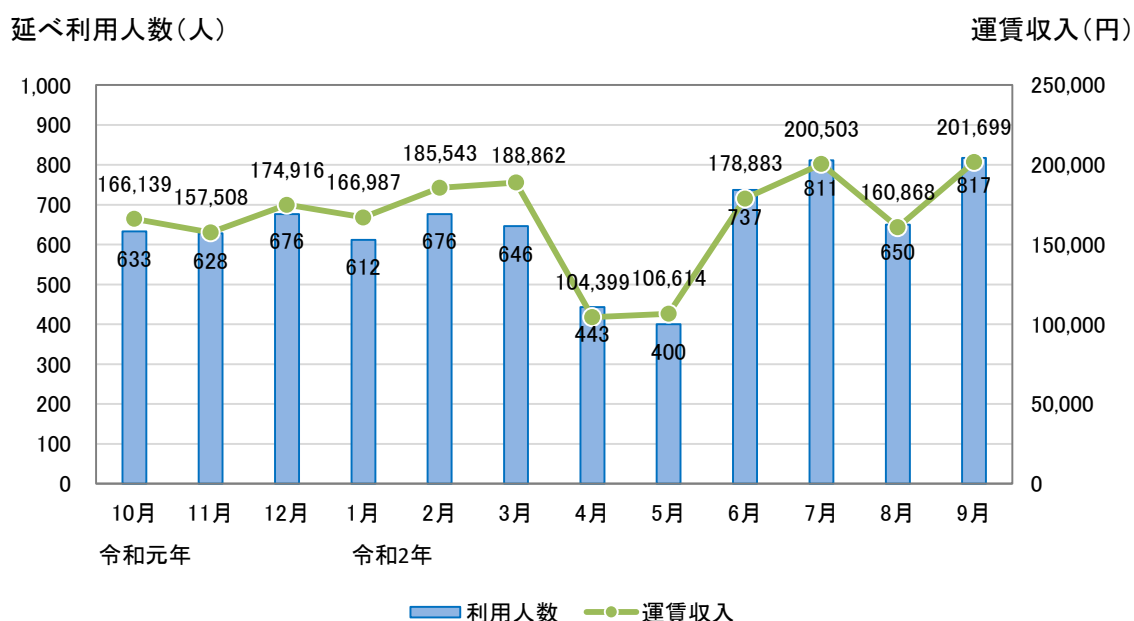


図 4.8 千代田神立ラインの月別利用者数と運賃収入

バス停別の 1 日あたり乗降者数は、「神立駅東口」バス停が 14.3 人/日と最も多く、次いで「土浦協同病院」バス停で 12.1 人/日、「榎の木公園」バス停で 2.3 人/日となっている。「稲吉東三丁目」バス停から「工業団地北」バス停までの区間は、比較的乗降者数が少ない。

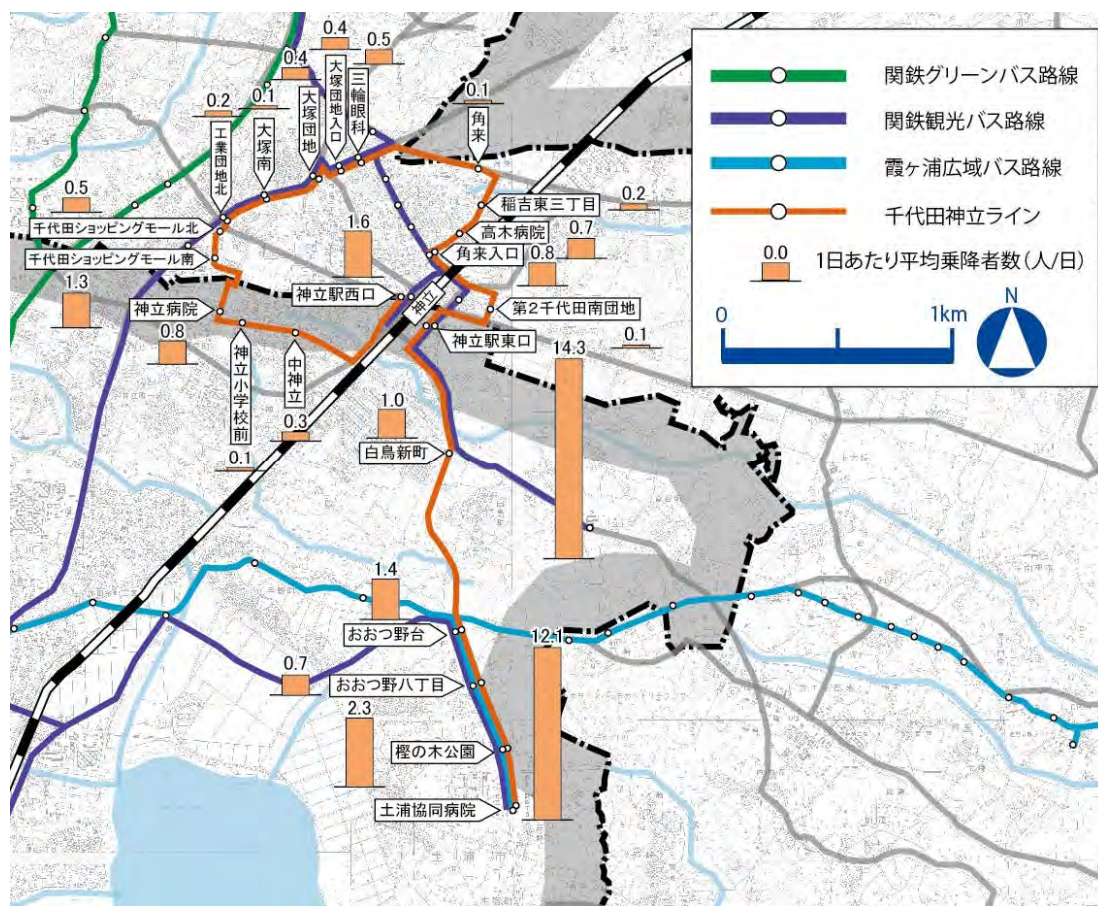


図 4.9 千代田神立ラインのバス停における 1 日あたり平均乗降者数（令和 2 年 4～8 月）

令和元年度（令和元年 10 月から令和 2 年 3 月まで）の Wi-Fi 利用者数は 175 人で、バス利用者数の 4.5%が利用している。

表 4.7 千代田神立ラインの Wi-Fi 利用者数

区分	Wi-Fi 延べ利用者数	Wi-Fi 利用率 (Wi-Fi 利用者数/バス利用者数)
令和元年 10 月～ 令和 2 年 3 月	175 人	4.5%

令和元年度(令和元年10月～令和2年3月)の運賃収入は1,040千円、運行経費は7,427千円、収支率は14.0%となっており、2市による補助金は6,387千円となっている。

表 4.8 千代田神立ラインの事業費等（令和元年10月～令和2年3月）

利用者数	3,871 人
運賃収入	1,040 千円
運行経費	7,427 千円
収支率	14.0%
補助金	6,387 千円

補助金：バス事業者へのかすみがうら市・土浦市からの補助



提供）関鉄グリーンバス株式会社

4.5. 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、65 歳以上、障害者及び介添者、高校生以下は 200 円となっている。

表 4.9 デマンド型乗合タクシーの運行内容

運行日	平日のみ (土日祝日、8 月 13 日～15 日、12 月 29 日～1 月 3 日は運休)
利用者	市内在住者であれば、誰でも利用できる ※事前の登録が必要
実施地域	市内全域(千代田地区・霞ヶ浦地区の 2 つに分けての運行)
運行方式	自宅乗降場及び共通乗降場方式
運行時間	9:00～17:00 (霞ヶ浦地区の運行車両 1 台は 18 時便を運行)
乗降場所	市内を中心に 161 箇所の共通乗降場を設置 ・バス停 23 箇所 ・神立駅 1 箇所 ・医療機関(病院、診療所、眼科、歯科) 38 箇所 ・福祉施設(老人福祉施設、介護サービス) 21 箇所 ・公共施設等(公民館、運動施設、官公庁、公園) 22 箇所 ・教育施設(高校、その他学校) 2 箇所 ・商業施設(大型ショッピングセンター、スーパー) 18 箇所 ・金融機関(銀行、郵便局) 15 箇所 ・その他 21 箇所
運賃	1 乗車 400 円(乗車時に回数券による支払い) ・65 歳以上、障害者及び介添者並びに高校生以下 200 円 ・3 歳未満は無料
車両	ワゴン型車両、セダン型車両
予約方式	予約センターに専用ダイヤルを設置し、電話により予約受付
予約時間	8:30～12:00、13:00～17:00、 ・利用希望日の 3 営業日前～利用希望時間の 1 時間前まで ・9 時便の予約は前日まで、13 時便の予約は 12 時まで ・霞ヶ浦地区 18 時便の予約は 17 時まで
運行事業者	千代田タクシー 美並タクシー

(1) 登録者数

登録者数は増加傾向にあり、霞ヶ浦地区が約 6 割、千代田地区が約 4 割となっている。年齢別にみると 80 代が 27%と最も多く、60 代以上の高齢者が全体の約 7 割を占めている。経年でみると 90 代といった高齢者の他、20 代の若年層でも登録者数が増えている。

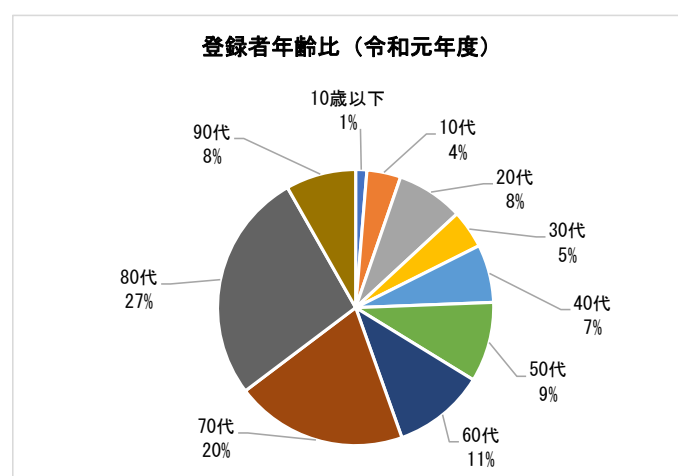
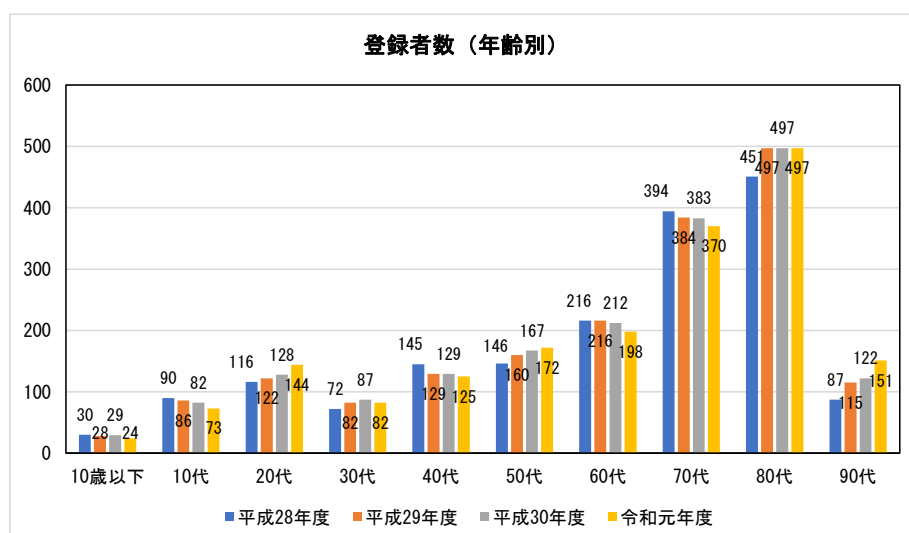
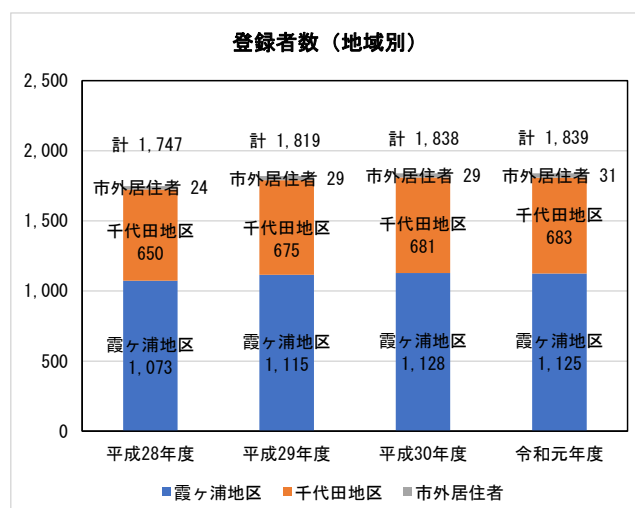


図 4.10 デマンド型乗合タクシーの登録者に関する集計

(2) 利用者数

利用者数は減少傾向にあり、地域別では登録者数と同様に霞ヶ浦地区が約 6 割、千代田地区が約 4 割となっている。年齢別にみると 80 代が 32%と最も多く、60 代以上の高齢者が全体の約 8 割を占めている。経年でみると 10 代と 90 代の利用者数は増えているが、その他の年代は減少している。

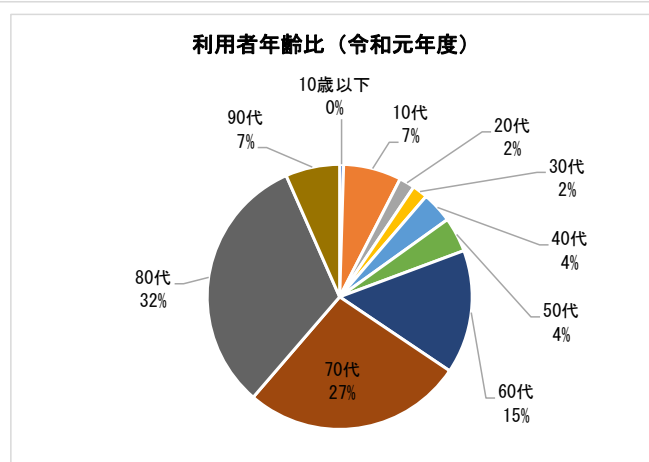
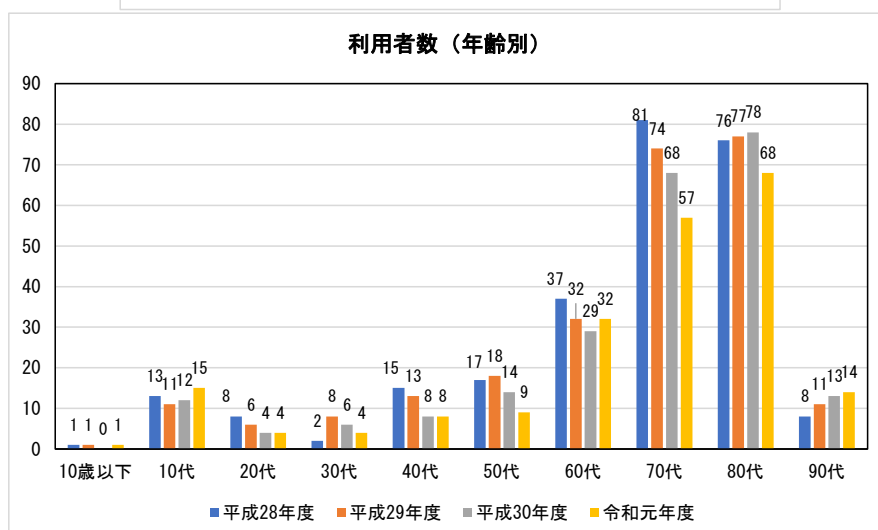
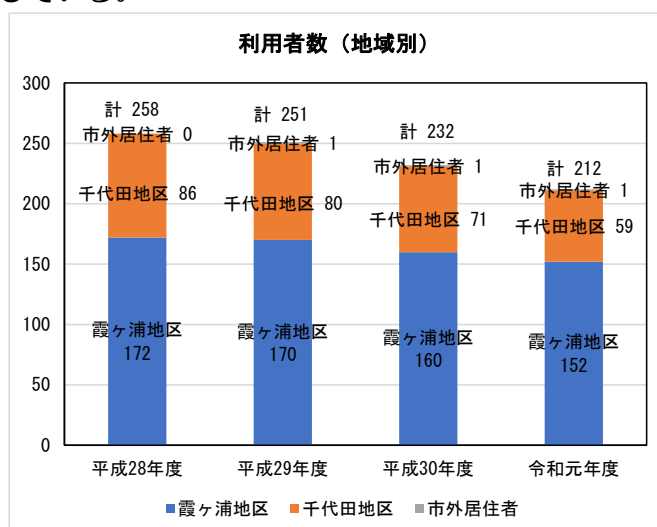


図 4.11 デマンド型乗合タクシーの利用者に関する集計

登録者数に対する利用者数の割合は令和元年度で 11.5%であり、経年でみると若干減少している。地域別では霞ヶ浦地区が 13.5%、千代田地区が 8.6%となっている。年齢別では 10 代が 20.5%と最も高く、次いで 60 代が 16.2%、70 代が 15.4%、80 代が 13.7%となっている。

表 4.10 登録者数に対する利用者数の割合（一度でも利用したことのある利用者）

(地域別)				
	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
霞ヶ浦地区	16.0%	15.2%	14.2%	13.5%
千代田地区	13.2%	11.9%	10.4%	8.6%
市外居住者	0.0%	3.4%	3.4%	3.2%
計	14.8%	13.8%	12.6%	11.5%

(年齢別)				
	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
10歳以下	3.3%	3.6%	0.0%	4.2%
10代	14.4%	12.8%	14.6%	20.5%
20代	6.9%	4.9%	3.1%	2.8%
30代	2.8%	9.8%	6.9%	4.9%
40代	10.3%	10.1%	6.2%	6.4%
50代	11.6%	11.3%	8.4%	5.2%
60代	17.1%	14.8%	13.7%	16.2%
70代	20.6%	19.3%	17.8%	15.4%
80代	16.9%	15.5%	15.7%	13.7%
90代	9.2%	9.6%	10.7%	9.3%

利用者 1 人あたりの年間乗車回数は、半数近くが乗車回数 10 回未満であり、50 回以上が 21.2%、100 回以上が 8.6%となっている。年間延べ利用件数でみると、年間 100 回以上利用している方による利用が半数近くを占めており、利用者の固定化がうかがえる。

表 4.11 利用者の年間乗車回数

乗車回数	霞ヶ浦地区	千代田地区	市外居住者	全域	割合
1回	11	10	0	21	9.9%
2回	25	7	1	33	15.6%
3回	8	4	0	12	5.7%
4回	6	1	0	7	3.3%
5回～	21	7	0	28	13.2%
10回～	18	10	0	28	13.2%
20回～	17	0	0	17	8.0%
30回～	8	4	0	12	5.7%
40回～	7	2	0	9	4.2%
50回～	5	1	0	6	2.8%
60回～	8	1	0	9	4.2%
70回～	4	2	0	6	2.8%
80回～	2	1	0	3	1.4%
90回～	3	0	0	3	1.4%
100回～	6	2	0	8	3.8%
200回～	2	3	0	5	2.4%
300回～	1	4	0	5	2.4%
合計人数	152	59	1	212	100.0%
平均回数	30.55	55.61	2.00	37.39	

至 柏岡車庫

千代田岡1C

国道6号

石岡駅

高浜駅

土浦北1C

土浦駅

神立駅

丁川橋

国道354号

玉造駅

水戸駅方面

関鉄グリーンバス路線

関鉄観光バス路線

千代田神立ライン

霞ヶ浦広域バス

乗合タクシー利用者の居住地

0 5km N

33

(3) 乗車人数

年間の乗車人数は、令和元年度は平成 30 年度より減少しており、年間 7,869 人となっている。

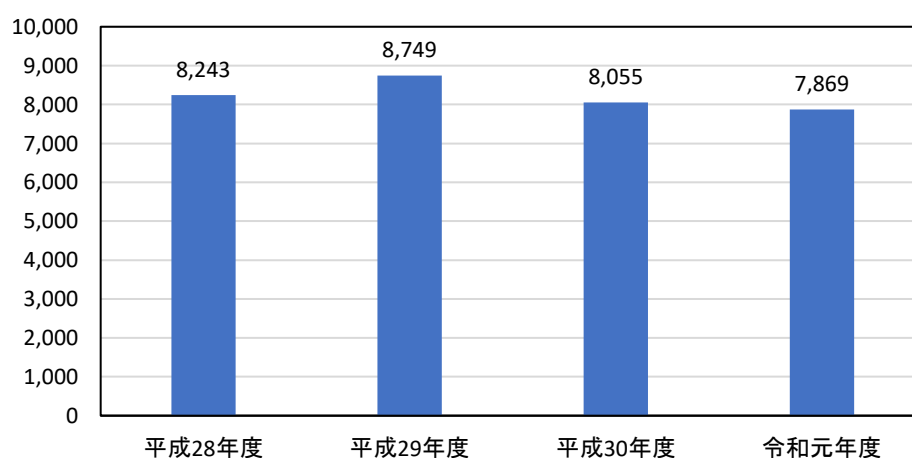


図 4.13 デマンド型乗合タクシーの乗車人数

月別にみると、令和元年は7月が749人/月と最も多く、次いで10月が728人/月、12月が710人/月となっている。令和2年3月から5月は新型コロナウイルス感染症の影響で減少し、6月以降は増加しているが、令和元年同月よりも少ない状況が続いている。

乗車人数

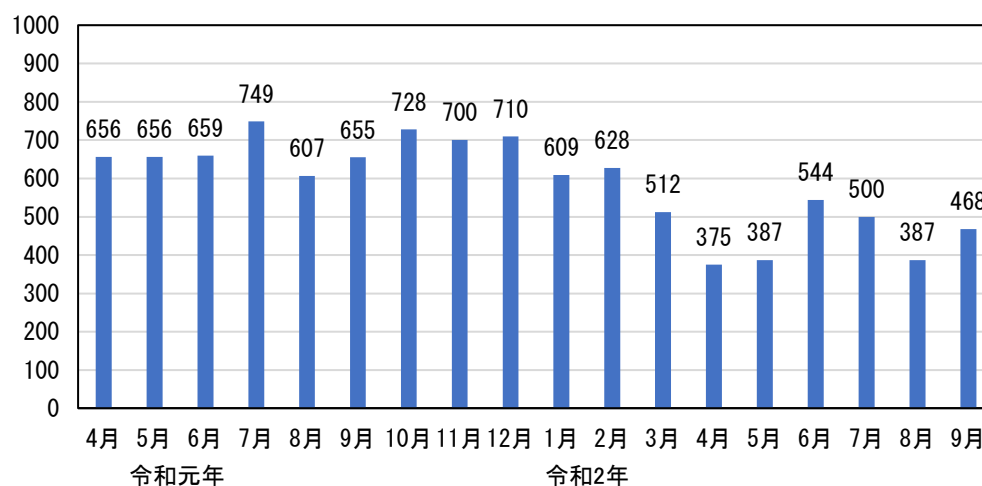


図 4.14 デマンド型乗合タクシーの月別の乗車人数

曜日別にみると、1日あたりの平均乗車人数は火曜日が36.5人と最も多く、次いで金曜日が36.0人となっている。最も少ないのは木曜日で30.7人となっており、曜日によって乗車人数に差がみられる。

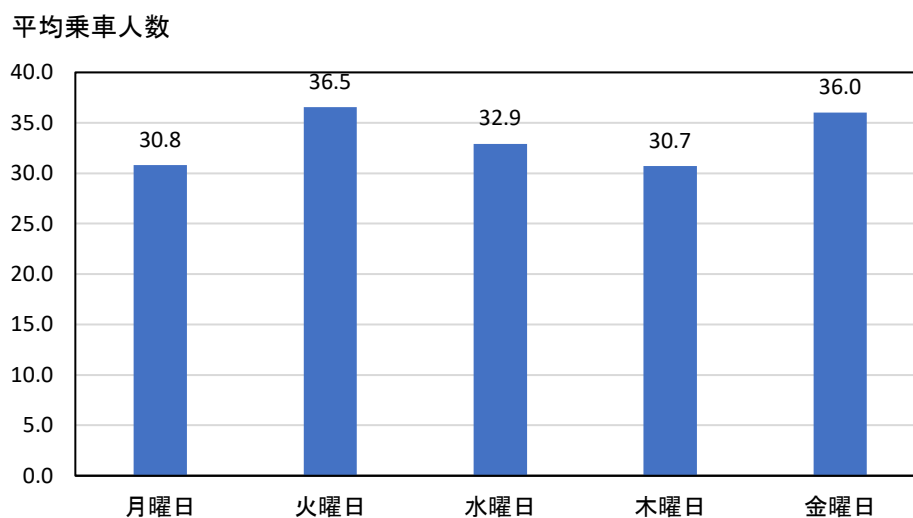


図 4.15 デマンド型乗合タクシーの曜日別の1日あたり平均乗車人数（令和元年度）

時間帯別にみると、平均乗車人数は9時台が6.2人と最も多く、次いで11時台が4.7人、14時台と16時台が4.6人となっている。

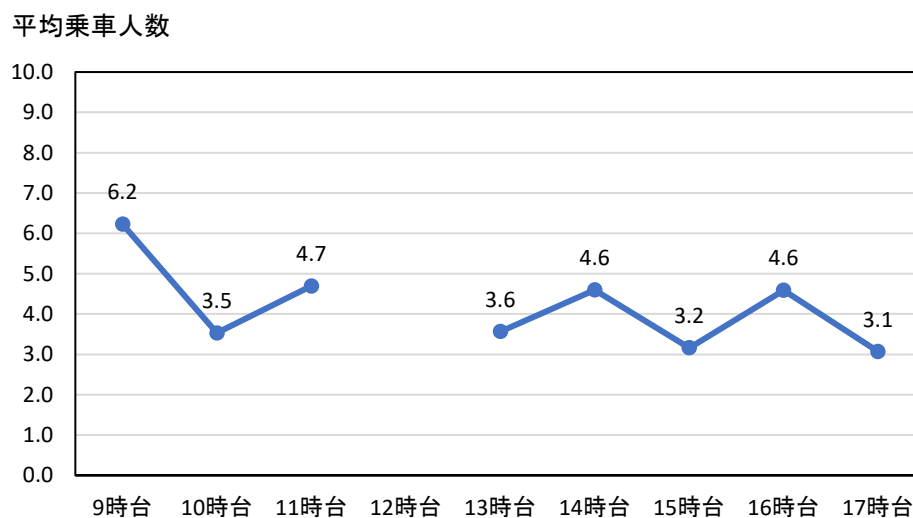


図 4.16 デマンド型乗合タクシーの時間帯別の平均乗車人数（令和元年度）

1 台あたりの乗車人数は、最も多い日で 21～22 人、最も少ない日で 0～3 人、平均して 9～14 人となっている。

表 4.12 デマンド型乗合タクシーの 1 日あたりの予約件数と乗車人数
(号車別、令和元年度)

	予約件数						乗車人数					
	1号車	該当日	2号車	該当日	3号車	該当日	1号車	該当日	2号車	該当日	3号車	該当日
最多	22	7/22	21	11/19	21	1/10	22	7/22	21	11/19	21	1/10
最少	3	8/16	3	1/8	0	9/9,2/3	3	8/16	3	1/8	0	9/9,2/3
平均	14	-	12	-	9	-	14	-	12	-	9	-

※1 号車：千代田タクシー（千代田地区）、2 号車・3 号車：美並タクシー（霞ヶ浦地区）

平均乗合人数が全体平均で 1.42 人となっている。

多く利用された共通乗降場で上位を占めた駅や病院へ同じ時間帯に向かう移動が多かったことや比較的長い運行時間の予約が多いことが原因と思われる。

表 4.13 デマンド型乗合タクシーの平均乗合人数

	1 号車	2 号車	3 号車	全体
4 月	1.62	1.55	1.22	1.47
5 月	1.70	1.56	1.25	1.50
6 月	1.54	1.60	1.18	1.44
7 月	1.55	1.52	1.67	1.41
8 月	1.50	1.44	1.12	1.35
9 月	1.55	1.56	1.15	1.42
10 月	1.55	1.60	1.14	1.43
11 月	1.54	1.63	1.19	1.45
12 月	1.62	1.53	1.18	1.44
1 月	1.58	1.43	1.21	1.41
2 月	1.62	1.52	1.24	1.46
3 月	1.51	1.34	1.11	1.32
期間平均	1.57	1.52	1.18	1.42

※1 号車：千代田タクシー（千代田地区）、2 号車・3 号車：美並タクシー（霞ヶ浦地区）

(4) 予約状況

利用者は予約センターへ電話し、希望の乗車時間帯と乗降場所を伝えると、オペレーターが車両の予約状況を検索し、乗車できる場合に予約確定となる。予約の検索数は9時台、11時台、14時台、16時台に集中しており、検索数が多いと予約成立率が低くなる傾向にある。

表 4.14 デマンド型乗合タクシーの時間帯別の予約成立率

	検索数	予約確定数	予約成立率
9時台	2,226	1,991	89.4%
10時台	1,209	1,095	90.6%
11時台	1,635	1,484	90.8%
12時台	6	5	83.3%
13時台	1,207	1,108	91.8%
14時台	1,636	1,509	92.2%
15時台	1,027	970	94.4%
16時台	1,565	1,495	95.5%
17時台	1,049	981	93.5%

(5) 多く利用された共通乗降場

「JR 神立駅西口」と「菊池整形外科クリニック」の2つの利用が圧倒的に多く、次いで「あじさい館」、「セイミヤかすみがうら店」への利用が多くなっており、上位10箇所をみると駅、病院、商業施設、老人福祉施設が主な目的地となっている。

表 4.15 デマンド型乗合タクシーで多く利用された共通乗降場
(上位10箇所、令和元年度)

	乗降場名称	カテゴリ	回数		人数		ユニーク	
			合計	割合	合計	割合	人数	割合
1	JR神立駅西口	駅	2,656	31.8%	2,659	31.8%	127	59.9%
2	菊池整形外科クリニック	病院	2,313	27.7%	2,313	27.6%	17	8.0%
3	あじさい館	その他公共施設	692	8.3%	693	8.3%	53	25.0%
4	セイミヤかすみがうら店	スーパー	406	4.9%	406	4.9%	31	14.6%
5	多目的運動広場	運動施設	277	3.3%	277	3.3%	1	0.5%
6	ほびき園	その他	246	2.9%	246	2.9%	14	6.6%
7	ふるさと	老人福祉施設..	222	2.7%	222	2.7%	1	0.5%
8	グリーンヒル千代田	老人福祉施設..	151	1.8%	151	1.8%	3	1.4%
9	みなみ接骨院	接骨院	128	1.5%	128	1.5%	7	3.3%
10	みやざき歯科医院	歯科	98	1.2%	98	1.2%	3	1.4%

(6) 移動状況

移動状況を時間帯別にみると、午前中(9~12時)は、千代田地区は「菊池整形外科クリニック」への往来、霞ヶ浦地区は「JR 神立駅西口」へ向かう移動が多い。

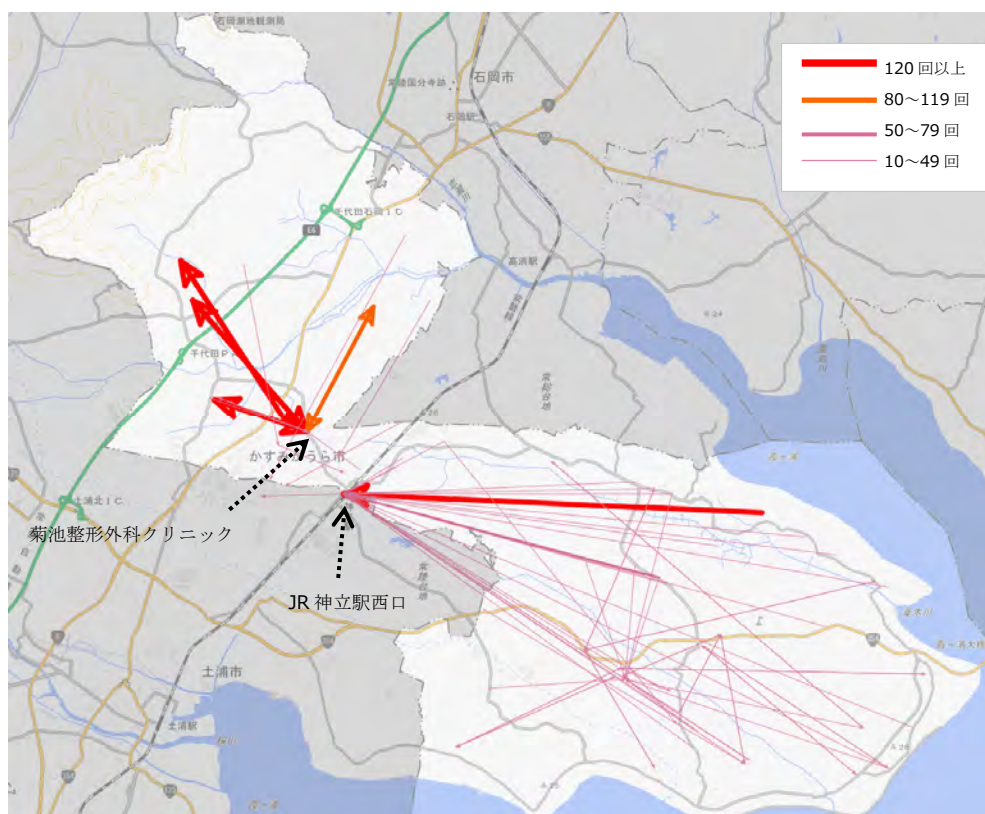


図 4.17 デマンド型乗合タクシーの移動状況(9:00~12:00、令和元年度)

千代田地区では午後も病院への移動が一定数みられたが、15:00 以降は駅、病院から自宅までの移動が圧倒的に多い。

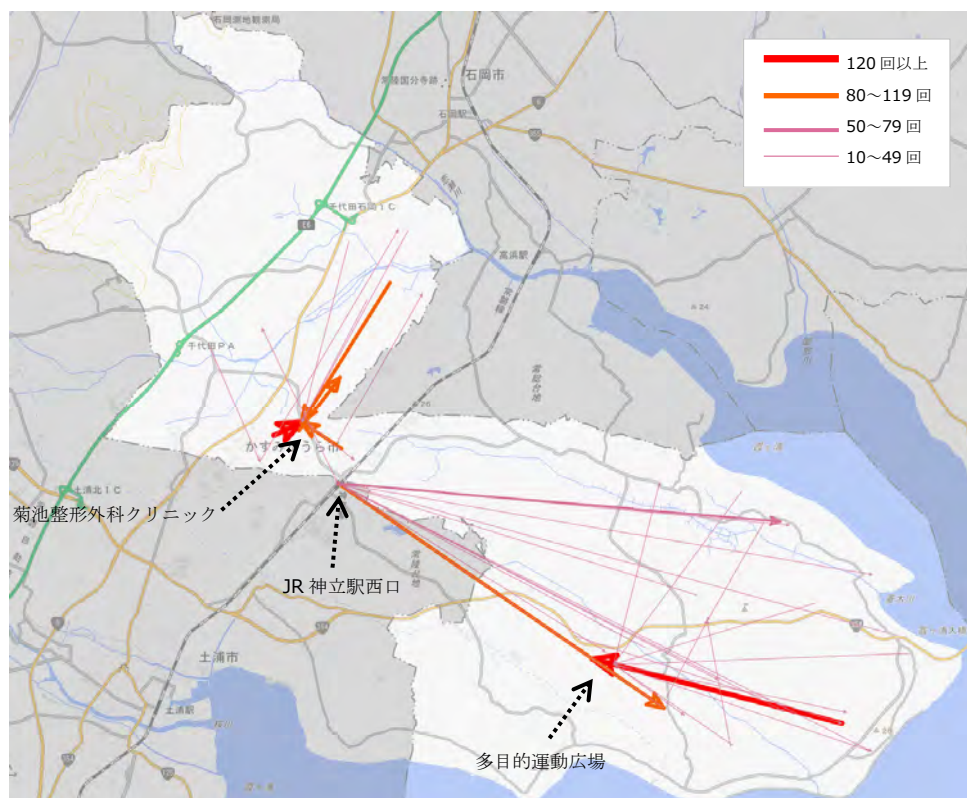


図 4.18 デマンド型乗合タクシーの移動状況（12:00～15:00、令和元年度）

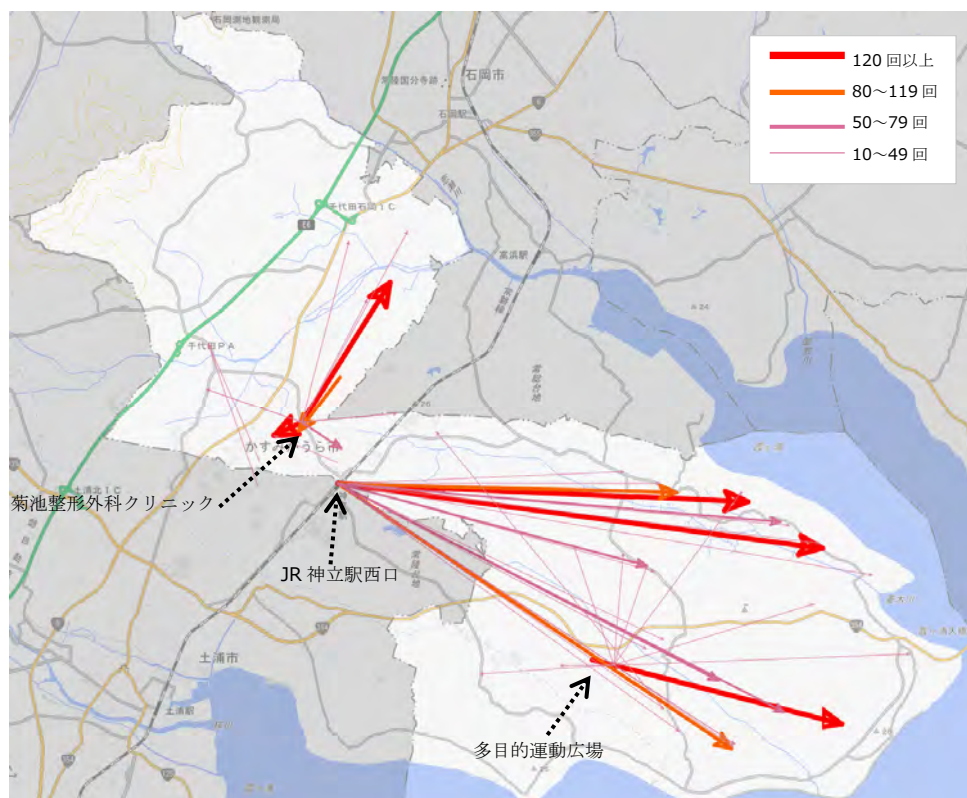


図 4.19 デマンド型乗合タクシーの移動状況（15:00～17:00、令和元年度）

(7) 運行経費

年間の運行経費は増加傾向にあり、令和元年度は2,226万円になっている。運行経費に対する運賃収入（収支率）は7.8%にとどまっている。

乗車一人あたりの運行経費は2,830円、利用者一人あたりの運行経費は10万5千円となり、費用対効果に課題がある。

表 4.16 デマンド型乗合タクシーの実利用者一人あたりの経費

（収支率）

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
運賃収入（千円）	1,784	1,845	1,719	1,740
運行経費（千円）	21,964	22,036	22,058	22,262
収支率	8.1%	8.4%	7.8%	7.8%

（乗車一人あたりの運賃収入と運行経費）

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
乗車人数	8,243	8,749	8,055	7,869
乗車一人あたり運賃収入（円）	216	211	213	221
乗車一人あたり運行経費（円）	2,660	2,520	2,740	2,830

（利用者一人あたりの運賃収入と運行経費）

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
利用者数	258	251	232	212
利用者一人あたり運賃収入（円）	6,920	7,350	7,410	8,210
利用者一人あたり運行経費（円）	85,130	87,790	95,080	105,010

4.6. タクシー

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。

4.7. タクシー利用料金助成事業

60 歳以上の市民で、運転免許証の交付を受けていない方に対し、タクシー料金の一部を助成する「タクシー利用料金助成事業」を令和元年 10 月から実施している。

表 4.17 タクシー利用料金助成事業の内容

助成対象者	市内に住所を有する方で、次の要件をすべて満たす方が対象 ・満 60 歳以上の方 ・運転免許証（原動機付自転車免許を除く。）の交付を受けていない方 ・かすみがうら市要援護高齢者等福祉タクシー利用料金助成事業において、福祉タクシー助成券の交付を受けていない方およびその受給資格を有していない方 ・医療機関に入院していない方 ・介護保険の施設等に入居されていない方 ・世帯全員に市税等の滞納がない方 ・運転免許証の取消処分を受けていない方
助成内容	交付枚数 ・タクシー利用助成券 1 人あたり年間 72 枚（1 か月につき 6 枚） ・タクシー利用相乗り券 1 人あたり年間 5 枚 （タクシー利用相乗り券とは、2 人以上の助成対象者がタクシーを同乗利用した場合に限り、1 回の乗車につき 1 人 1 枚使用できる） 助成額 ・タクシー利用助成券 1 枚につき 500 円 ・タクシー利用相乗り券 1 枚につき 500 円
利用方法	・市地域公共交通会議会長が指定するタクシー事業者以外では使えない。 ・タクシー利用助成券は、1 回の乗車につき 1 人 1 枚に限り使用できる。 ・2 人以上の助成対象者がタクシーを同乗利用した場合は、1 回の乗車につきタクシー利用助成券と相乗り券をそれぞれ 1 枚使用できる。 ・タクシー利用助成券と相乗り券で助成される金額はそれぞれ 500 円。精算の際に助成券と相乗り券の必要枚数を乗務員に手渡し、その差額を支払う。
利用できるタクシー事業者	千代田タクシー 美並タクシー

(1) 交付者数

タクシー利用助成券および相乗り券を交付した人数は令和元年 10 月から令和 2 年 3 月で 172 人/6 か月、令和 2 年 4 月から同年 9 月で 57 人/6 か月となっている。令和 2 年 4 月から同年 9 月の交付枚数は 3,932 枚/6 か月となっており、うち千代田地区が 55.1%、霞ヶ浦地区が 44.9%となっている。

交付者の居住地をみると霞ヶ浦地区よりも千代田地区のほうが多く、特に神立駅に近い地域に集中している。

表 4.18 タクシー利用助成券・相乗り券の交付枚数（令和 2 年 4～9 月）

	交付者数	交付枚数
千代田地区	32 (56.1%)	2,166 (55.1%)
霞ヶ浦地区	25 (43.9%)	1,766 (44.9%)
合 計	57 (100.0%)	3,932 (100.0%)

千代田地区・霞ヶ浦地区：交付申請者の居住地

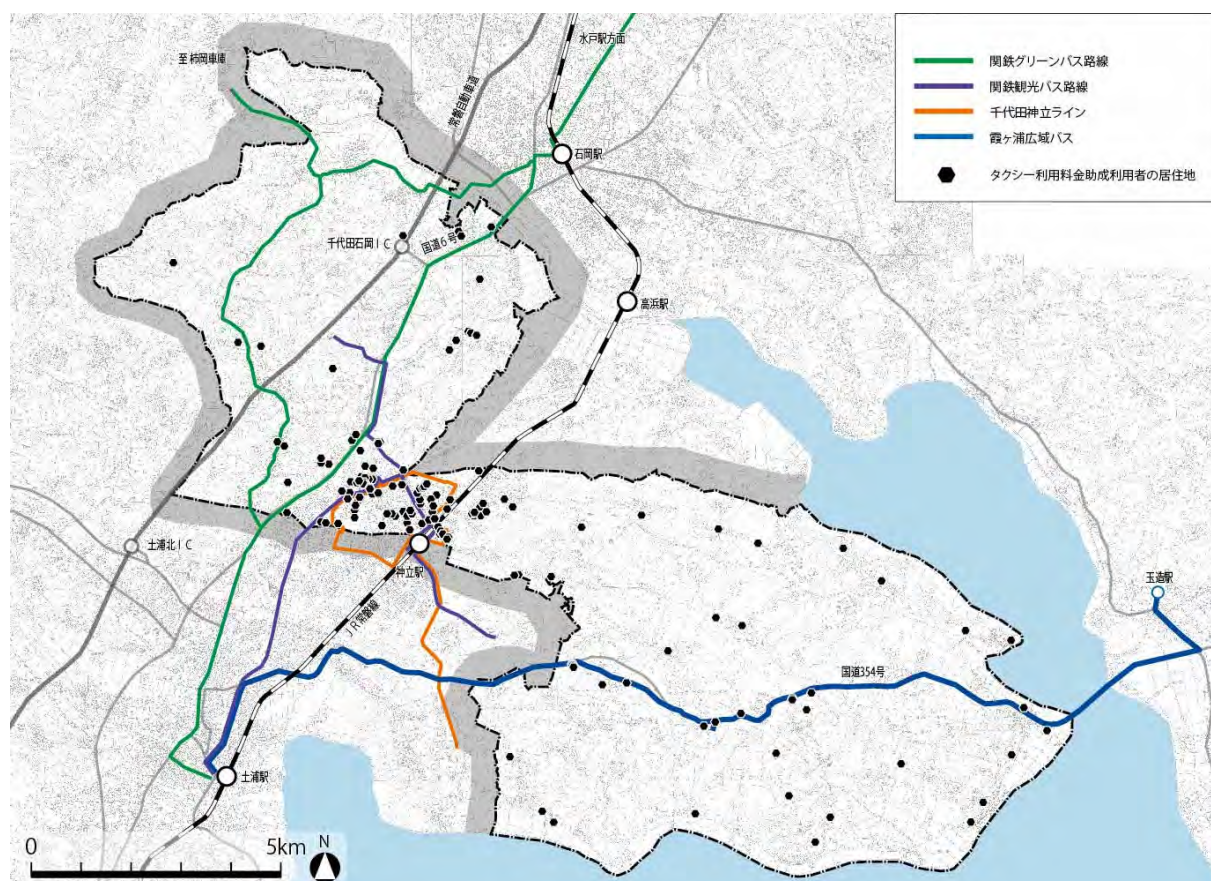


図 4.20 タクシー利用助成券・相乗り券の交付者の居住地

(2) 利用枚数

タクシー利用助成券および相乗り券の利用枚数は美並タクシー（霞ヶ浦地区）よりも千代田タクシー（千代田地区）のほうが約3倍の利用があり、令和元年10月から令和2年9月までの12か月間で842枚が利用されている。

月によって増減があり、1か月あたり21～90枚の利用となっている。

相乗り券の利用は少なく、令和元年10月から令和2年9月の12か月間で15枚の利用となっている。

利用枚数

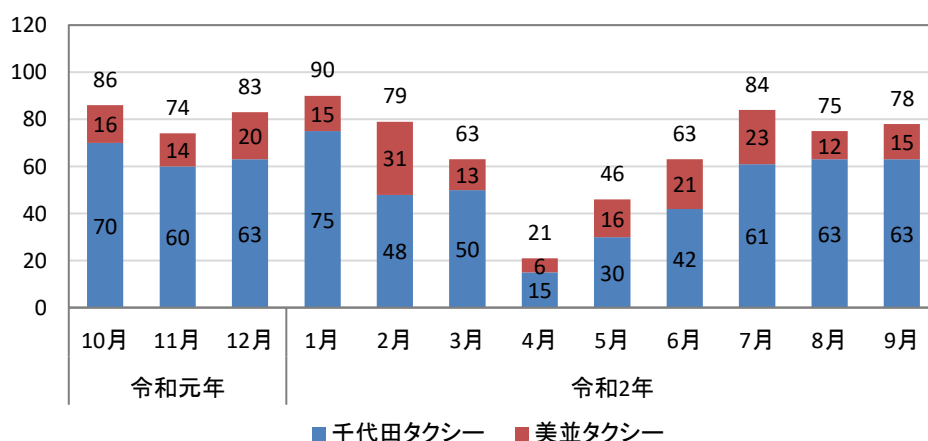


図 4.21 タクシー利用助成券・相乗り券の利用枚数

表 4.19 タクシー利用助成券・相乗り券の利用券種

月		助成券(枚)	相乗り券(枚)	合計(枚)
令和元年	10月	82	4	86
	11月	74	0	74
	12月	83	0	83
令和2年	1月	85	5	90
	2月	75	4	79
	3月	63	0	63
	4月	21	0	21
	5月	46	0	46
	6月	61	2	63
	7月	84	0	84
	8月	75	0	75
	9月	78	0	78
計		827	15	842

(3) 実利用者数と利用金額

実利用者数（月に同じ人が複数回利用している場合は1人としてカウント）は1か月あたり8～33人となっており、美並タクシー（霞ヶ浦地区）は令和2年2月では12人/月と多いものの、その他の月では3～7人/月と少ない。

一人あたり利用金額をみると、美並タクシー（霞ヶ浦地区）のほうが千代田タクシー（千代田地区）よりも千円程度高いことから、利用距離が長くてタクシー利用助成券・相乗り券があっても、その差額が高くなってしまいうため利用が進んでいないことがうかがえる。

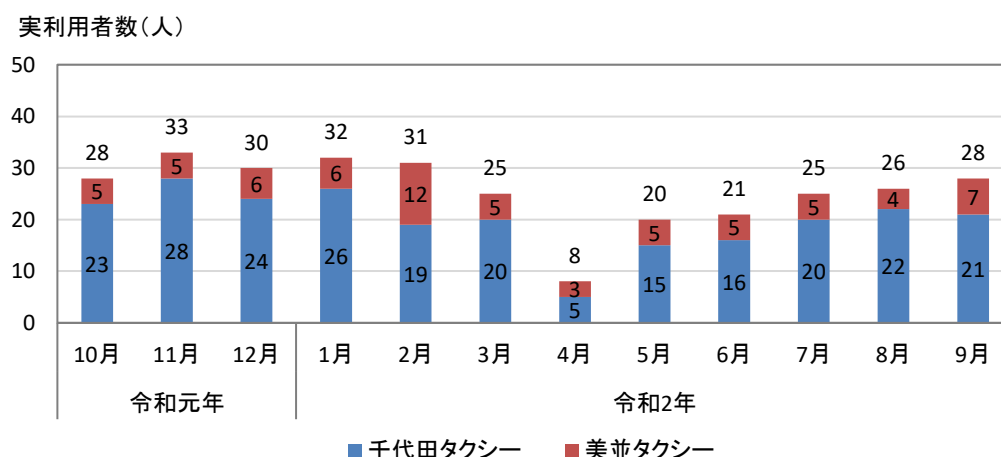


図 4.22 タクシー利用助成券・相乗り券の実利用者数

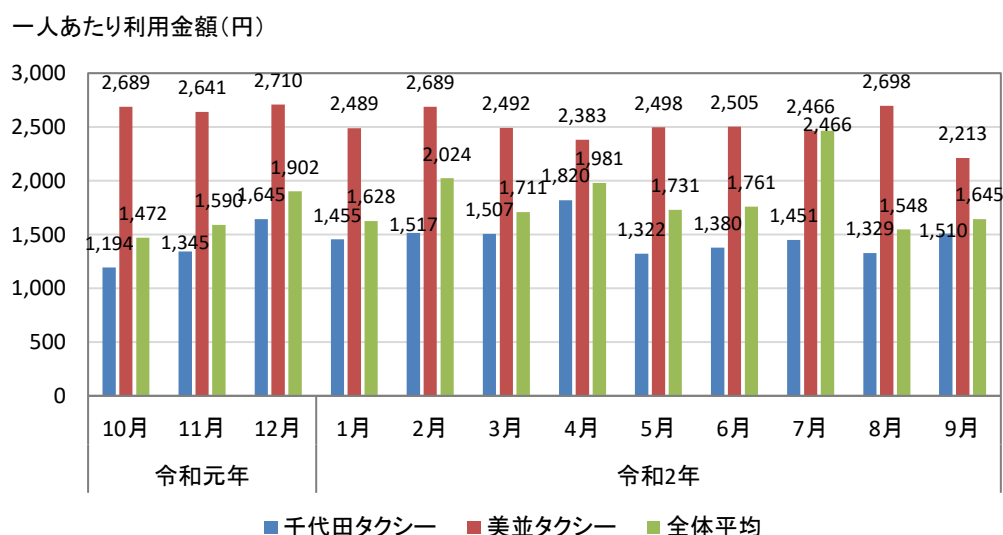


図 4.23 実利用者一人あたりの利用金額（差額の支払い金額）

4.8. 運転免許証自主返納支援事業

平成 29 年 4 月から高齢者による交通事故防止策の一つとして、65 歳以上の市民で、運転免許証を自主返納されてから 6 か月以内の方を対象に支援を行っている。

表 4.20 運転免許証自主返納支援事業の内容

対象者	有効期限内のすべての運転免許証を自主返納された市民で、次の事項のすべてに該当する方 ・ 自主返納時に満 65 歳以上の方 ※ 満 64 歳の方で有効期限が満了する日の直前の誕生日の 1 か月前から前日までに自主返納した方も支援の対象者 ・ 自主返納日から 6 か月以内の方
支援内容	交通系 IC カード Suica20,000 円分の進呈 1 人 1 回の進呈に限られる

運転免許証自主返納支援事業の申請者数は平成 29 年度で 32 人/年、平成 30 年度で 38 人/年、令和元年度で 72 人/年となっており、増加傾向にある。

支援として路線バス回数乗車券を進呈していたが、令和 2 年 6 月からは鉄道も含めた公共交通機関が利用できるよう交通系 IC カード Suica の進呈を開始した。

運転免許証自主返納支援事業 申請者数(人)

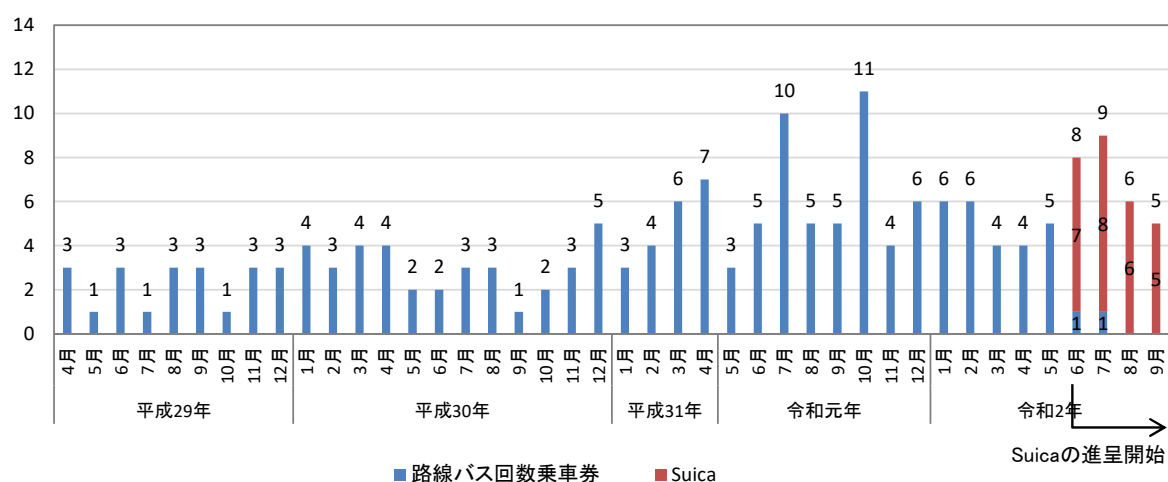


図 4.24 運転免許証自主返納支援事業の申請者数の推移

令和元年度から令和2年9月時点における運転免許証自主返納支援事業の申請者の居住地をみると、市内全域に広く分布しており、なかでも神立駅周辺や路線バス、霞ヶ浦広域バスの沿線といった公共交通手段を選択しやすい地域に多い。

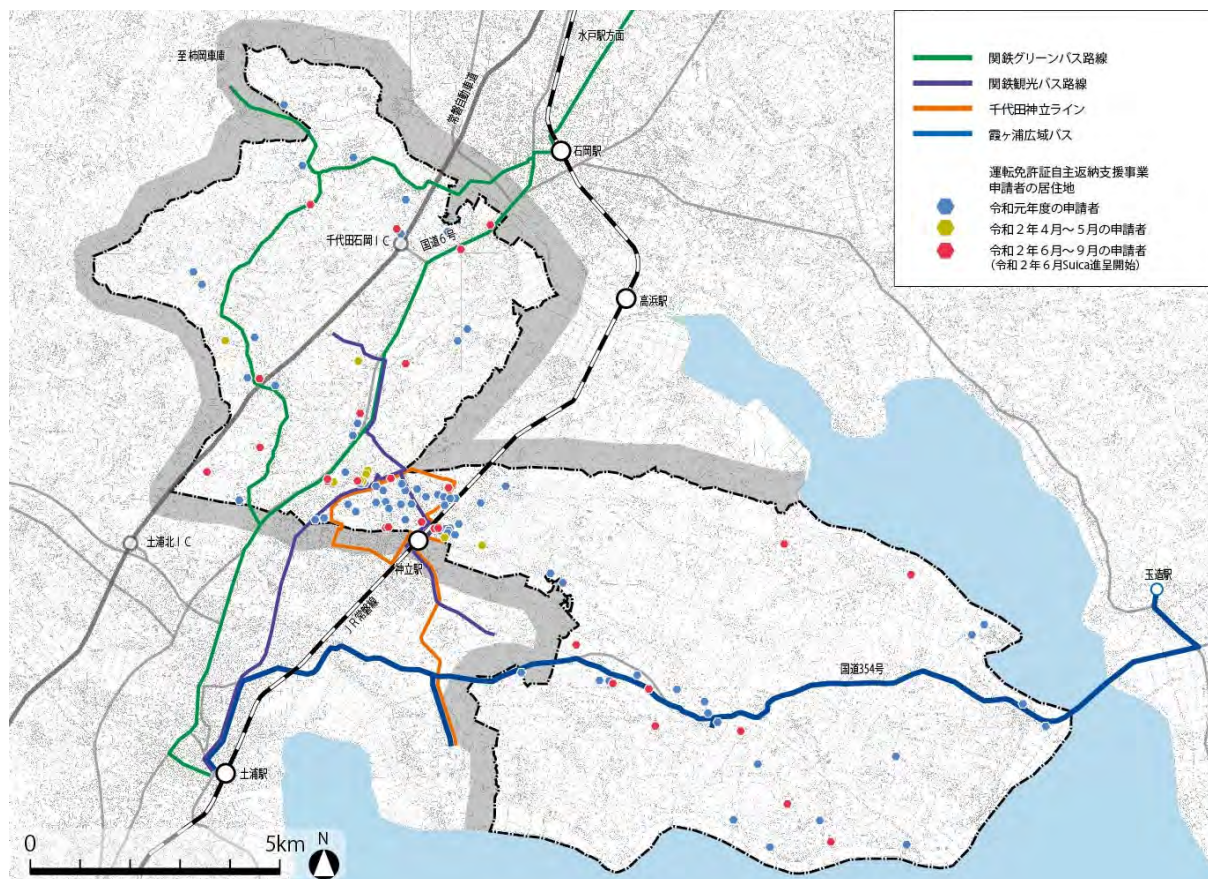


図 4.25 運転免許証自主返納支援事業の申請者の居住地

4.9. 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、平成 28 年 4 月から霞ヶ浦南小学校および霞ヶ浦北小学校でスクールバスを運行している。

霞ヶ浦中学校のスクールバスは、霞ヶ浦中学校から概ね 4 km を超える地区を対象とし、朝の登校時 1 便、夕方の下校時 2 便で、下校時は授業終了時間および部活動終了後に出発している。休日の部活動については、練習時間に合わせ、下校時に運行している。

霞ヶ浦南小学校および霞ヶ浦北小学校のスクールバスは、霞ヶ浦南小学校で 10 コース 34 箇所の停留所、霞ヶ浦北小学校で 8 コース 31 か所の停留所で運行している。登校時は 8 時に学校に着くように停留所を 7 時 30 分過ぎから、また下校時は 16 時に学校を出発するので停留所へ 16 時 30 分までに着くように設定されている。

さらに、令和 4 年度の千代田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。

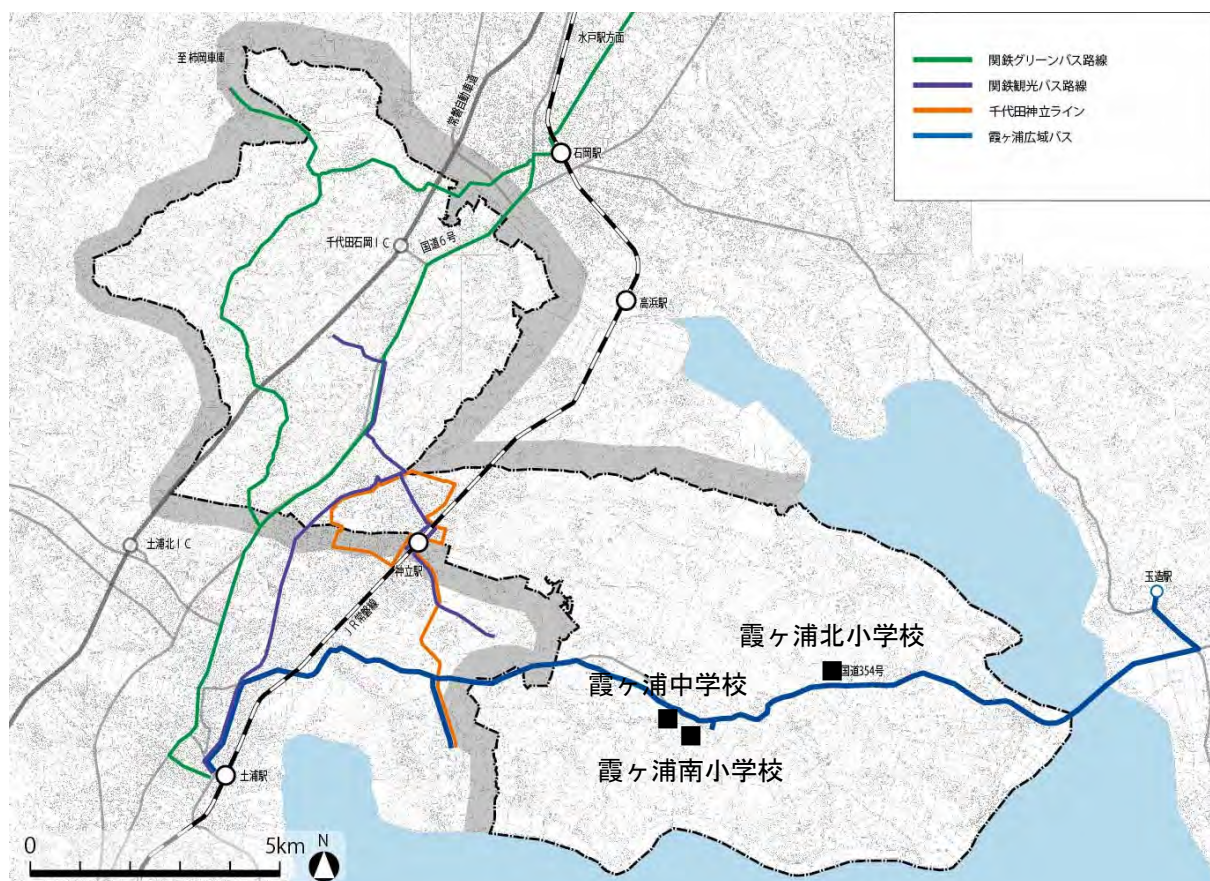


図 4.26 スクールバスの対象小中学校

4.10. 施設送迎車

市内を運行する送迎車の状況を把握するために、令和元年度に資料提供による調査を実施した結果、43 施設から回答を得られ、このうち 28 施設で送迎車を運行している。

送迎車を運行する施設は、千代田地区にも霞ヶ浦地区にもあり、市外にもある。

表 4.21 送迎車の有無について回答結果

施設の事業名	回答数	うち送迎車有	割合
学校	2	2	100%
病院	5	4	80%
介護施設	23	12	52%
社会福祉施設	3	1	33%
認定こども園	2	2	100%
保育園	5	4	80%
保育所	3	3	100%
合計	43	28	65%

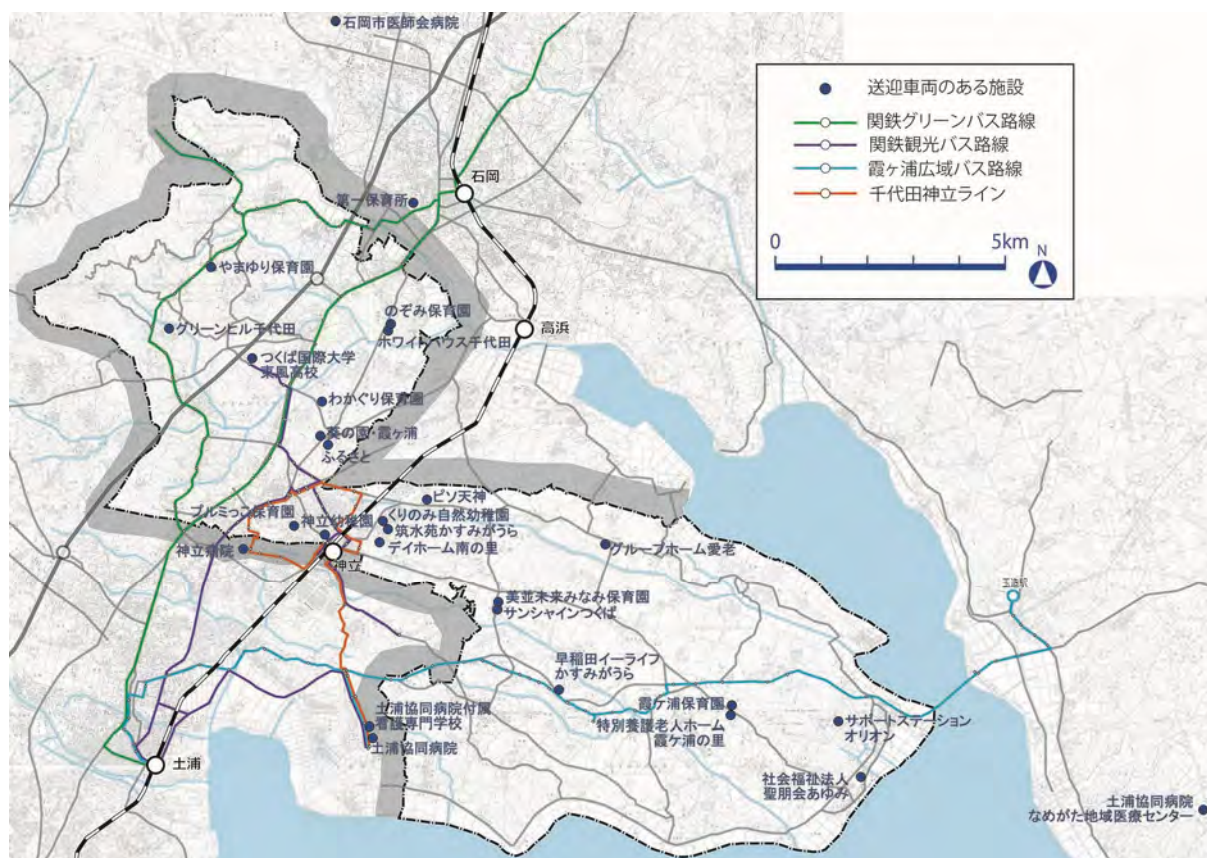


図 4.27 送迎車のある施設の位置

(1) 保有車両数・車種

保有車両数は1台の施設が最も多く、過半数の施設が3台以下である。最大で14台保有している施設がある。

車種は、大型バスや幼稚園バス等の大型の車から、ワゴン車、軽自動車まで様々であった。複数台保有している施設では、種類の異なる車を保有している施設が多い。

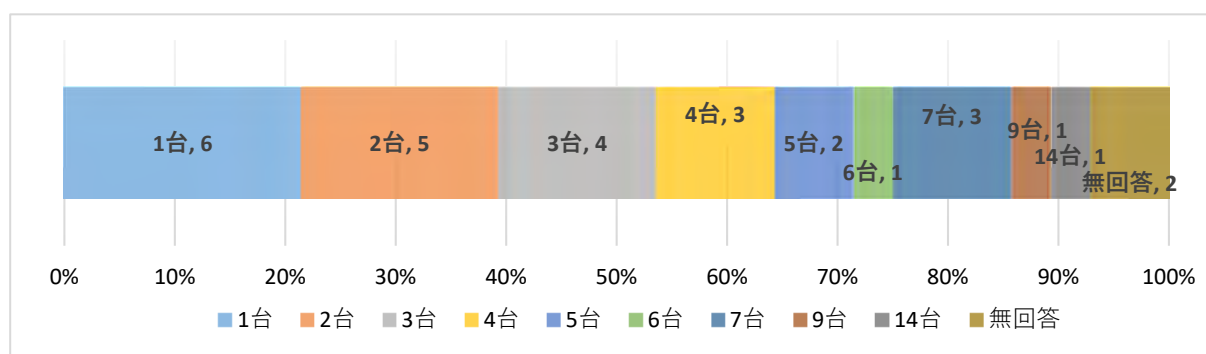


図 4.28 送迎車の保有車両数

(2) 時刻表

朝の行きの便と夕方の帰りの便に分けて運行している施設が多い。専門学校や病院では日中も運行している施設がある。

表 4.22 送迎車の運行時刻の傾向

施設の事業名	運行時刻の傾向
学校	7～10 時台の通学時間帯と、12～19 時台の帰宅時間帯
病院	8～17 時台
介護施設	8～9 時台の来訪時間帯と、13 時台もしくは 15～17 時台の帰宅時間帯
社会福祉施設	7～8 時台の来訪時間帯と、15 時台の帰宅時間帯
認定こども園	7～9 時台の通園時間帯と、14～16 時台の帰宅時間帯
保育園	7～9 時台の通園時間帯と、16～17 時台の帰宅時間帯
保育所	8：30 発の通園時間帯と、16：00 発の帰宅時間帯

(3) 利用料金

利用料金が無料の施設が多い。

専門学校は1回200円である。

介護施設では介護保険サービス「送迎加算」に合わせて利用料金をとっている施設が多い。

(4) 利用対象者

回答のあった全ての施設において、利用対象者は施設利用者のみとしている。

(5) 利用者数

送迎車の利用登録者数（人）を回答している施設と、送迎車による移送人数（人・回）の合計を回答している施設がある。

利用登録者数のみを回答した施設については、利用登録者が年間 240 日往復で送迎車を利用したと仮定すると、今回得られた回答から送迎車での移動が約 36 万回になることが確認できた。多くの人が送迎車によって移動していることが分かった。

また、一部介護施設では、送迎車両を活用して、昼間に施設利用者の通院の送迎を行っている。

4.11. 移動支援

高齢者や障害者の移動支援のために、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を実施している。

(1) 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・重度の障害者等に対し、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めに福祉タクシー助成券を交付している。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 ・ 障害者手帳 1・2 級の方 ・ 療育手帳 A 以上の方 ・ 精神障害者保健福祉手帳 1・2 級の方 ・ 65 歳以上の単身者で自動車の運転ができない方のうち、市民税が課せられていない方
-----	---

福祉タクシー助成券の利用枚数は、1 か月あたり 299～569 枚となっている。タクシー事業者への支払金額は 1 か月あたり 254～422 千円となっている。

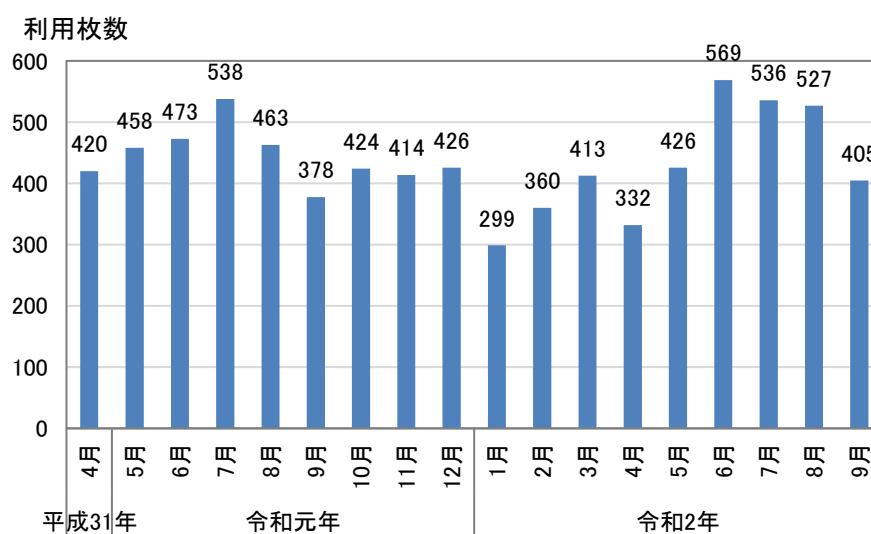


図 4.29 福祉タクシー助成券の利用枚数

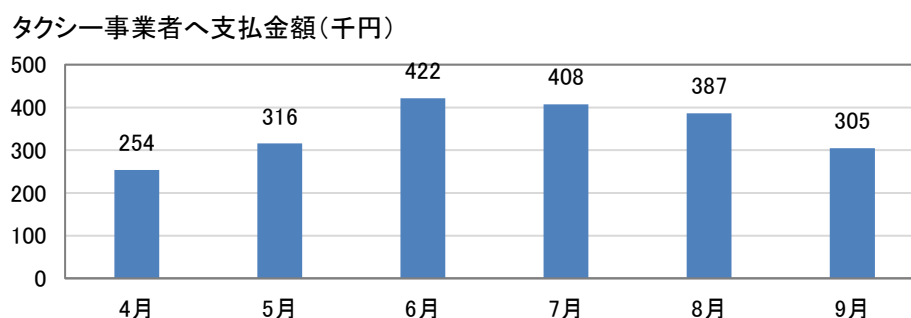


図 4.30 福祉タクシー利用料金助成事業におけるタクシー事業者への支払金額（令和 2 年）

(2) 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害児者及び高齢者や、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。

(3) 運転免許取得費用

身体に障害を持つ方が、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	・ 身体障害者手帳 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

(4) 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害者で、身体障害者程度等級表の 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

(5) 有料道路の割引制度

有料道路の利用の際に障害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、事前に市への申請が必要となる。

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

5. 市民ニーズ

市民の日常の移動実態や公共交通全般に対するニーズ、公共交通の必要性が高い主体の意向特性を把握するため、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。

また、霞ヶ浦広域バスおよび千代田神立ラインの利用状況を把握し、運行改善を検討する際の資料とするため、公共交通利用者および沿線施設利用者を対象にアンケートを実施した。

表 5.1 市民ニーズ調査の概要

対象	目的	方法	回収数
1.市民	市民の日常の移動特性、公共交通全般に対するニーズ、公共交通の必要性が高い主体の意向特性等の把握	アンケート 郵送配布・郵送回収	配布数：3,000 世帯 (1 世帯に 2 票配布) 回収数：922 通 (1,585 票) 回収率：31% ホームページ掲載分回収数：159 票 合計票数：1,744 票
2.バス利用者 (霞ヶ浦広域バス、千代田神立ライン)	公共交通の利用状況、利用者の特性、運行改善要望等の把握	アンケート バス停(神立駅、土浦駅、土浦協同病院)で調査員が配布・郵送回収	<霞ヶ浦広域バス> 配布数：86 票 回収数：25 票 回収率：29% <千代田神立ライン> 配布数：10 票 回収数：5 票 回収率：50%
3.沿線施設利用者 (千代田神立ライン)	公共交通の利用状況、利用条件等の把握	アンケート 沿線施設に配置・郵送回収	回収数：45 票

実施時期等

市民アンケート：令和 2 年 7 月 9 日(木)～7 月 27 日(月)

バス利用者アンケート：令和 2 年 7 月 26 日(日)、27 日(月)に配布。新型コロナウイルス感染症禍のため車内配布できなかったため配布数が限定的となった。

沿線施設利用者アンケート：令和元年 12 月下旬～令和 2 年 1 月 31 日(金)

5. 1. 市民の移動ニーズ

5. 1. 1. 日常的な外出の移動

(1) 通勤・通学

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。

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%の人に利用されている。



図 5. 1 通勤・通学の外出先と居住地

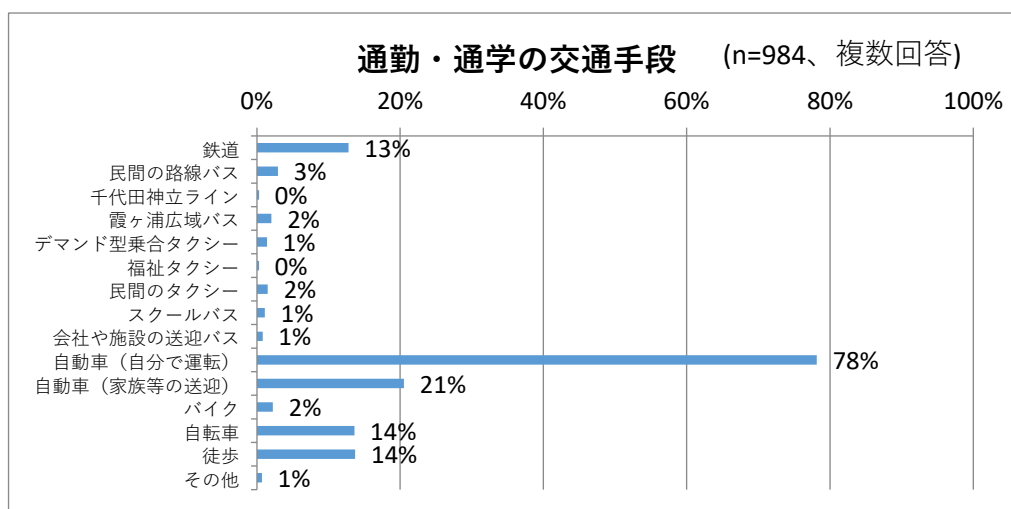


図 5. 2 通勤・通学の交通手段

(2) 買物

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。

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 5.3 買物の外出先×居住地

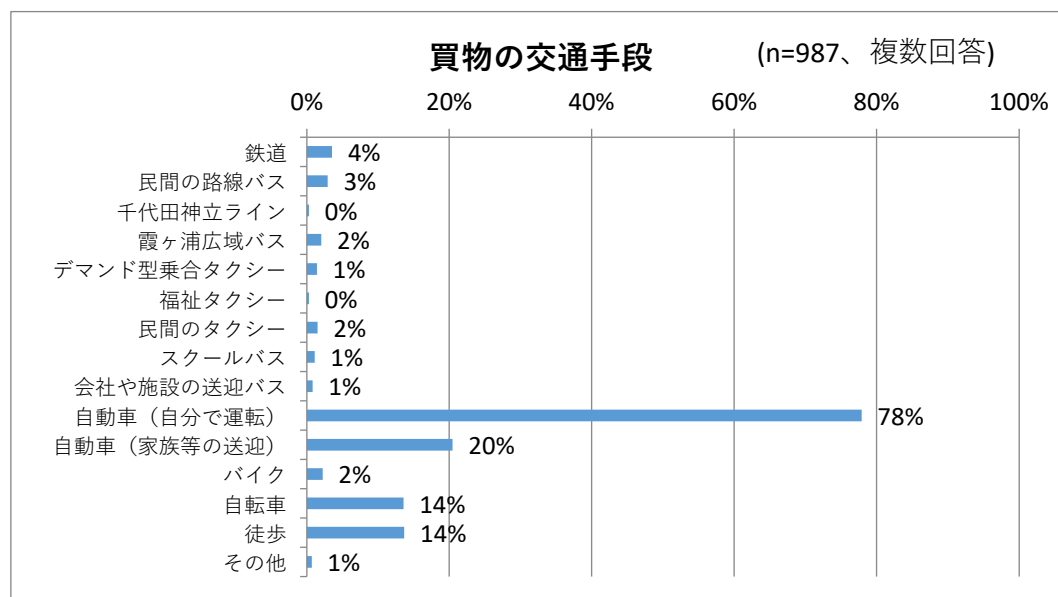


図 5.4 買物の交通手段

(3) 通院

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。

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。

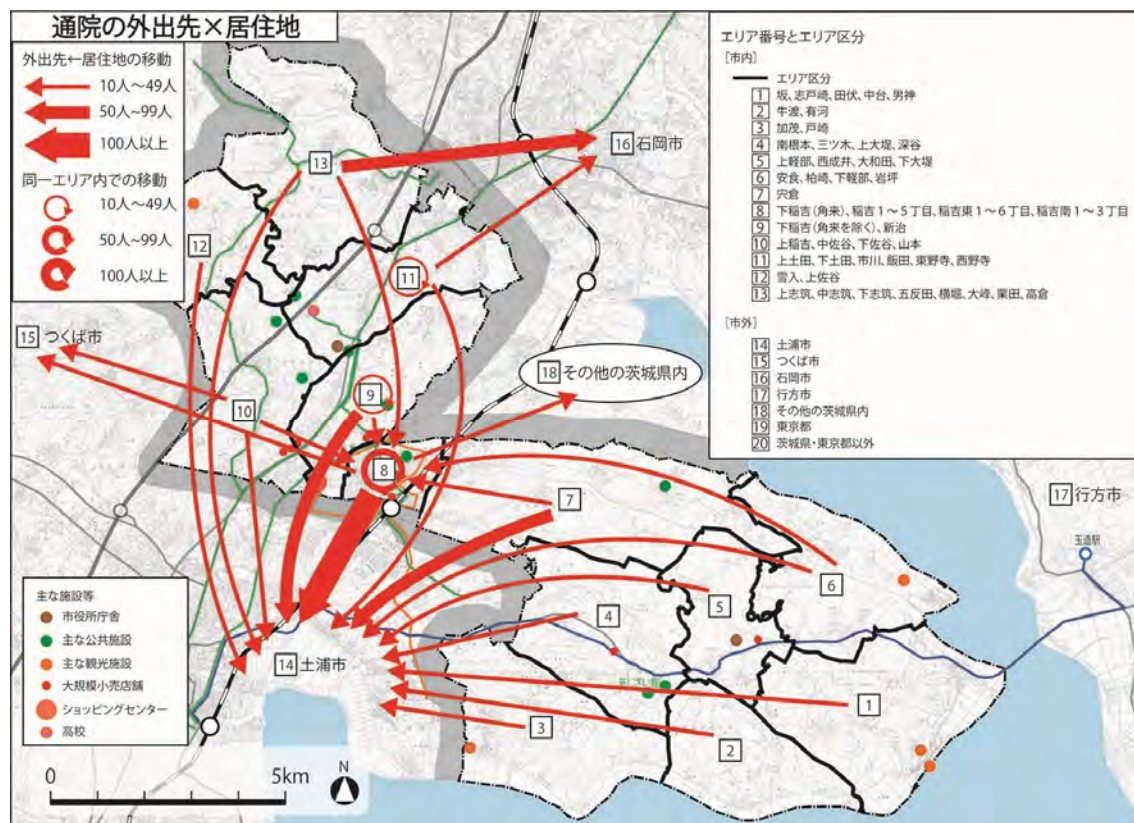


図 5.5 通院の外出先×居住地

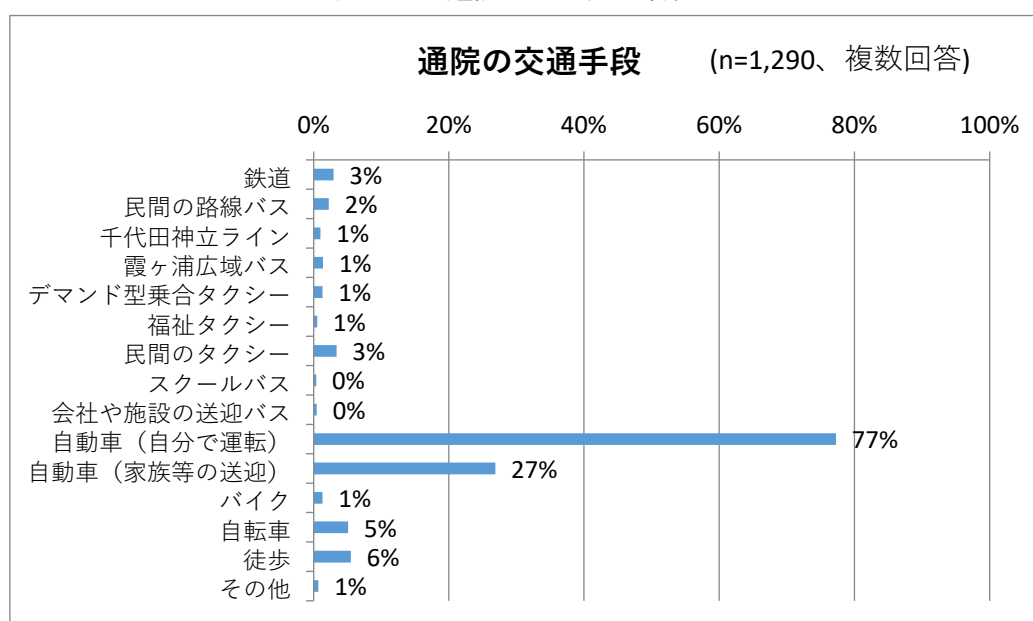


図 5.6 通院の交通手段

(4) その他の外出

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 5.7 その他の外出の外出先×居住地

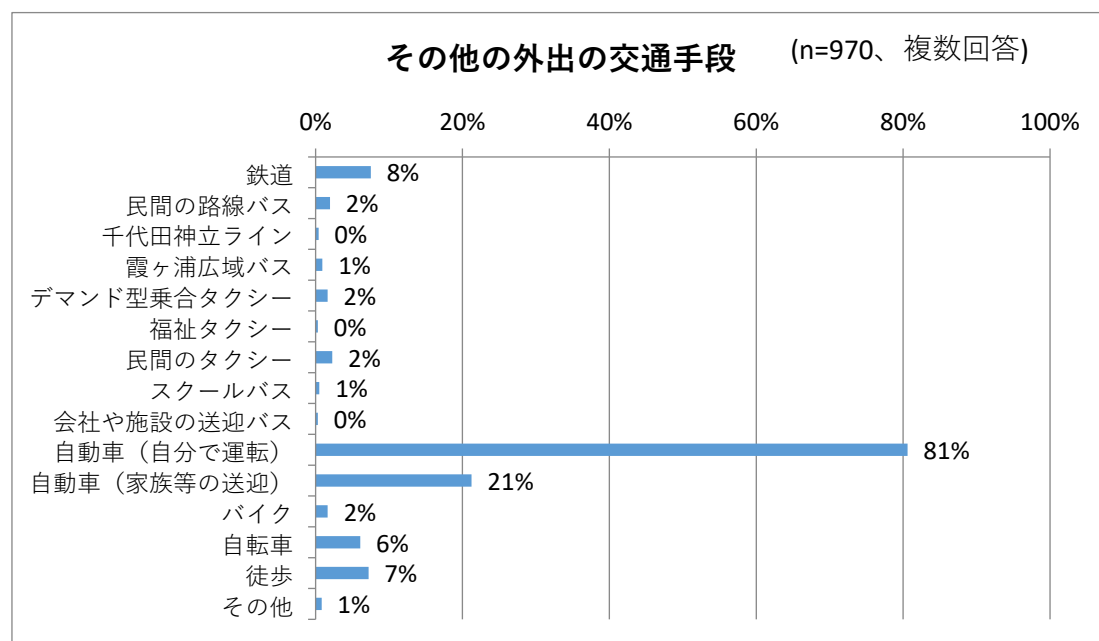


図 5.8 その他の外出の交通手段

5.1.2. 自動車の運転について

(1) 運転免許・車両の保有状況

自動車・バイクの運転免許がある人は84%、車両保有率は80%である。

運転免許を返納した人は4%、ない人が10%であり、14%が運転免許を持っていない。

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。

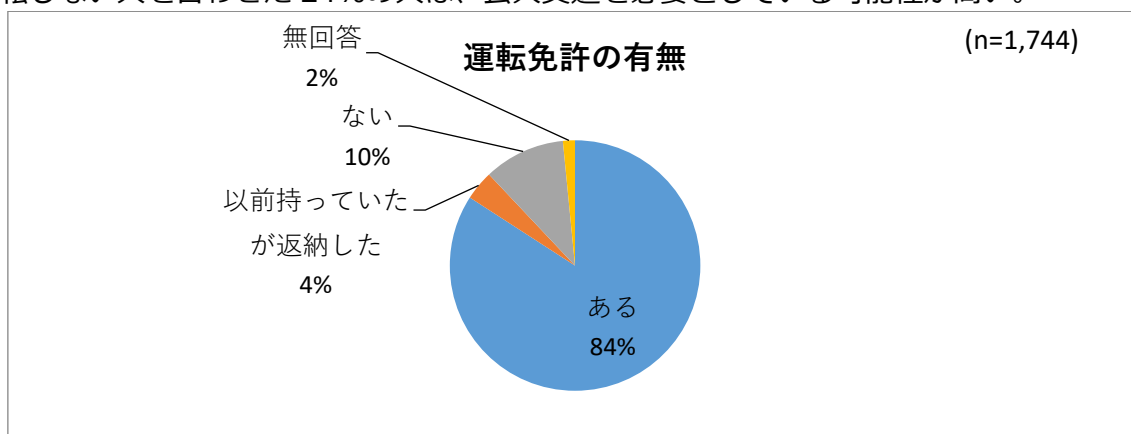


図 5.9 運転免許の有無

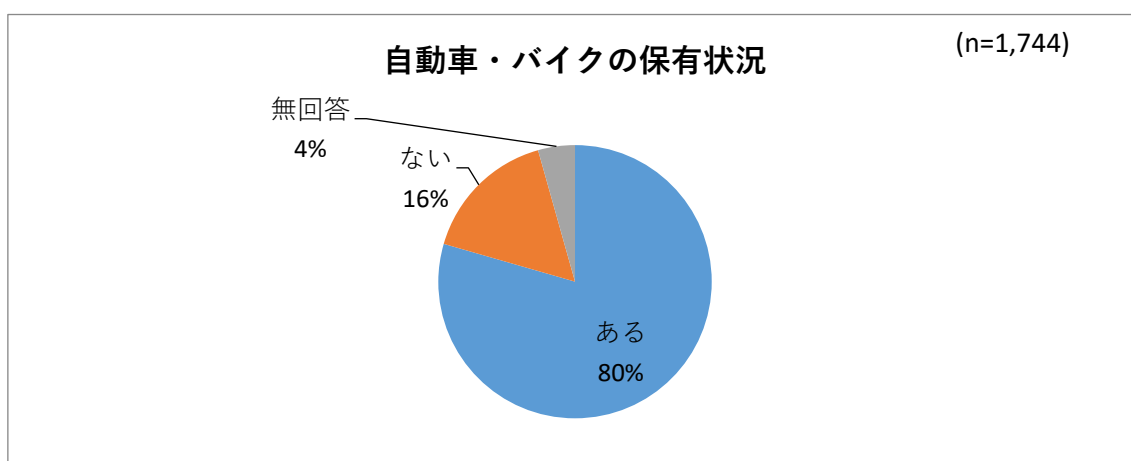


図 5.10 自動車・バイクの保有状況

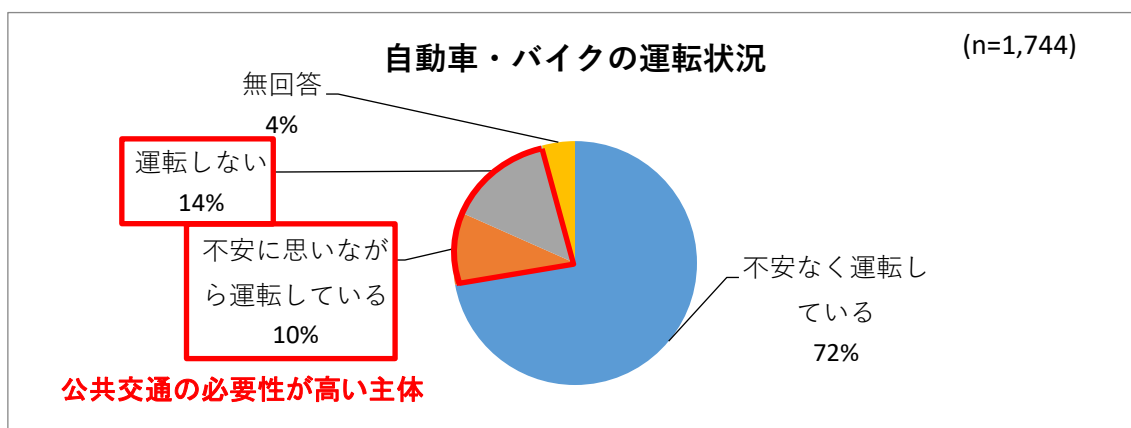


図 5.11 自動車・バイクの運転状況

(2) 運転免許証の返納について

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%と最も多く、84 歳までの割合をみると 84%を占めている。80 歳以上人口は令和 7 年には 4,312 人（令和 2 年から約 630 人増加）になると予測されており、高齢者の移動手段の確保が課題である。

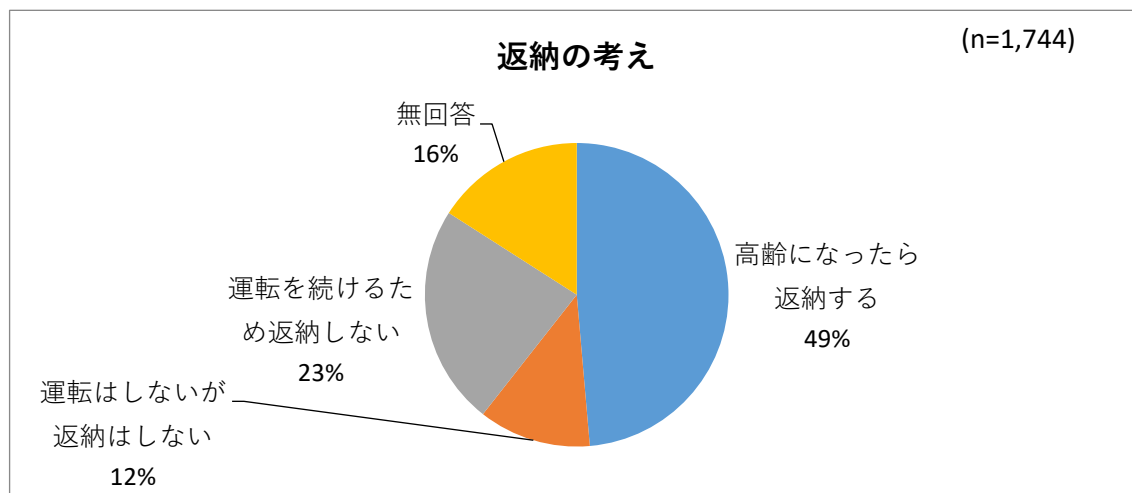


図 5.12 返納の考え

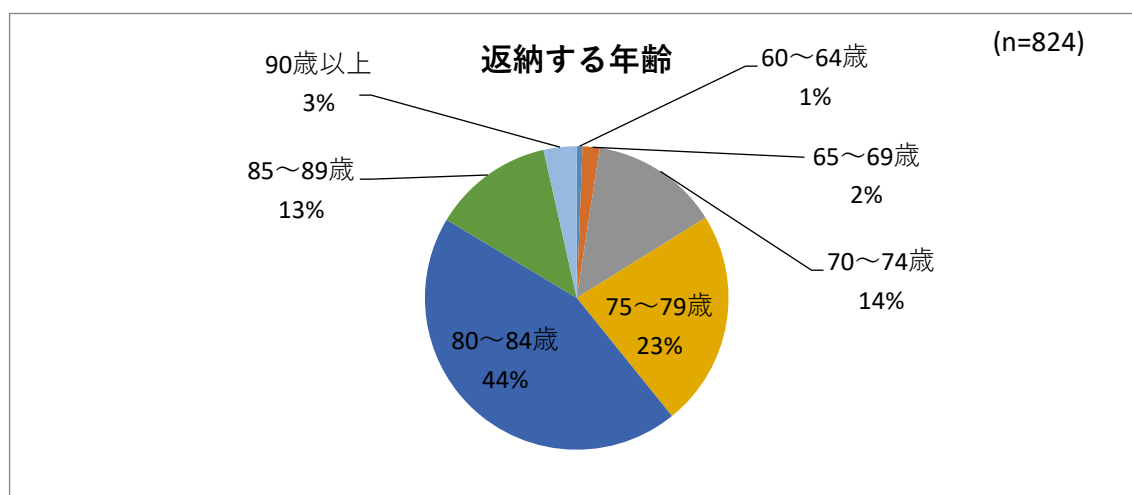
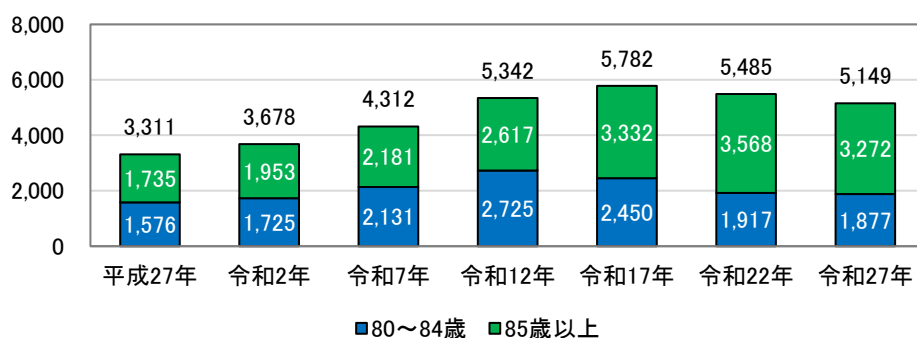


図 5.13 返納する年齢



出典) 国立社会保障・人口問題研究所（平成 29 年推計）の推計値

図 5.14 80 歳以上人口の予測

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。

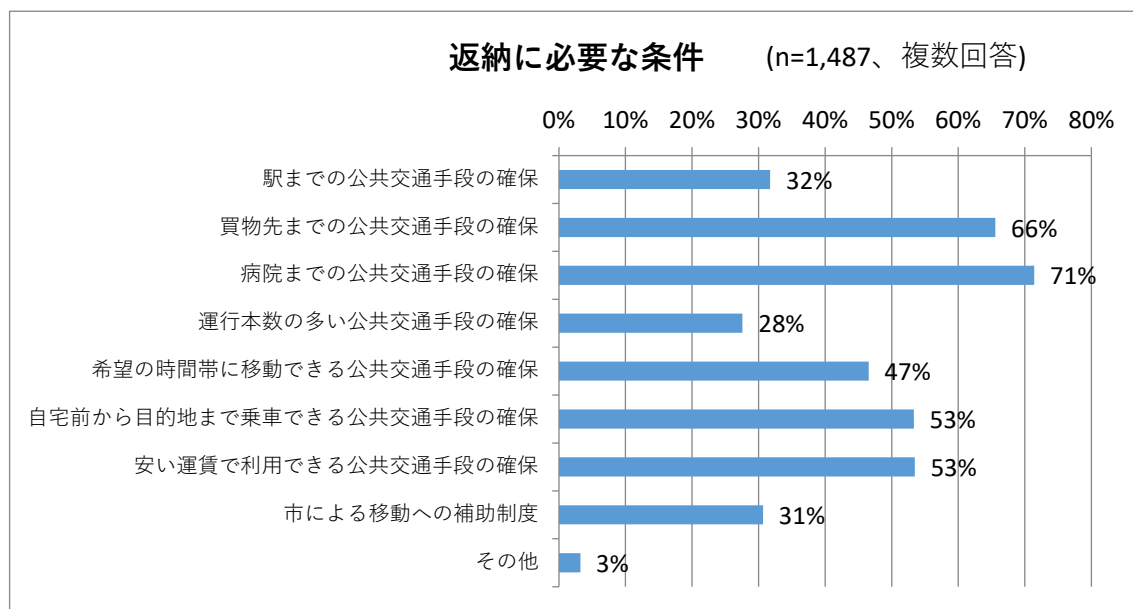


図 5.15 返納に必要な条件

(3) 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。

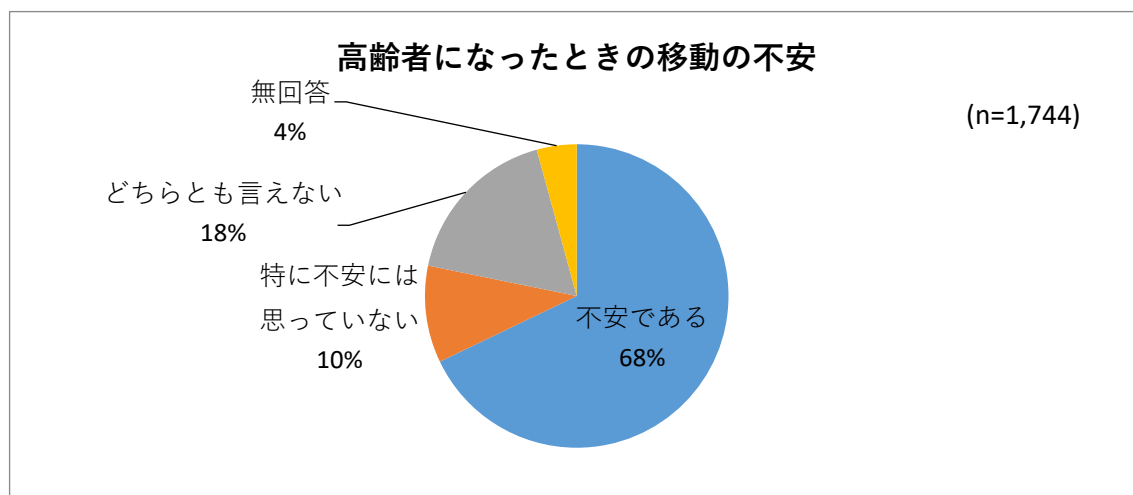


図 5.16 高齢者になったときの移動の不安

5.1.3. 公共交通に望むこと

(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。

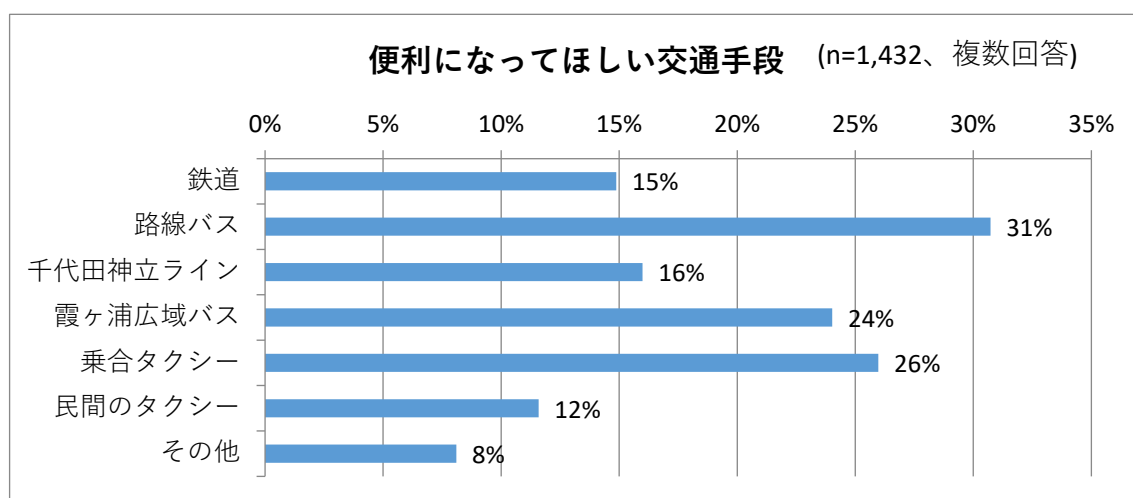


図 5.17 便利になってほしい交通手段

(2) 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%と期待されている。

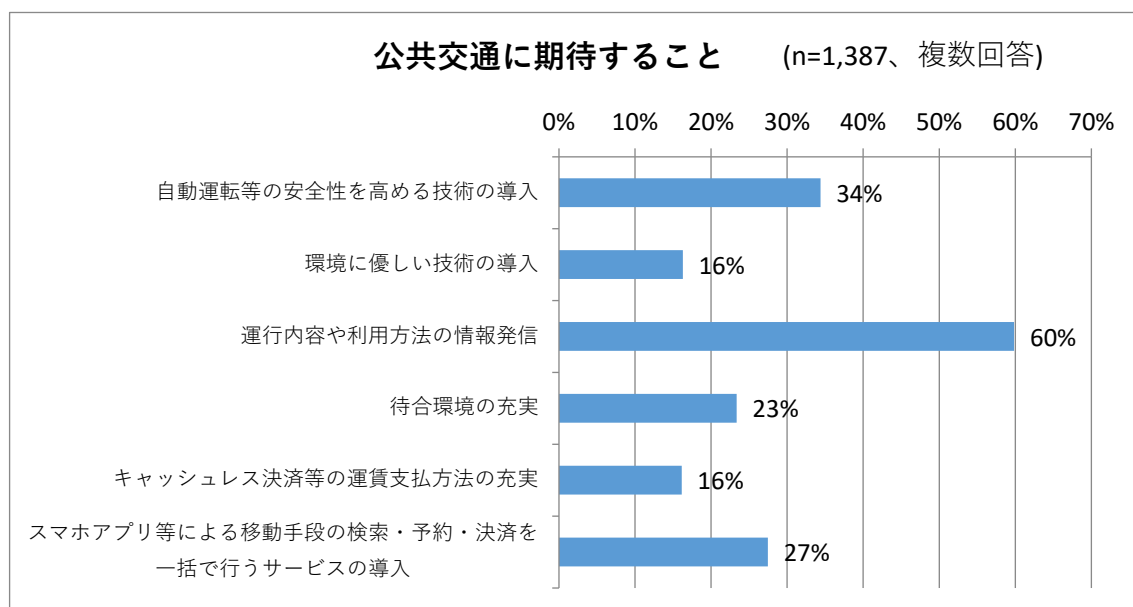


図 5.18 公共交通に期待すること

(3) 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方

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%となっており、合わせて約6割は税金の投入に賛成している。

一方、税金は投入すべきでないとする人は6%である。

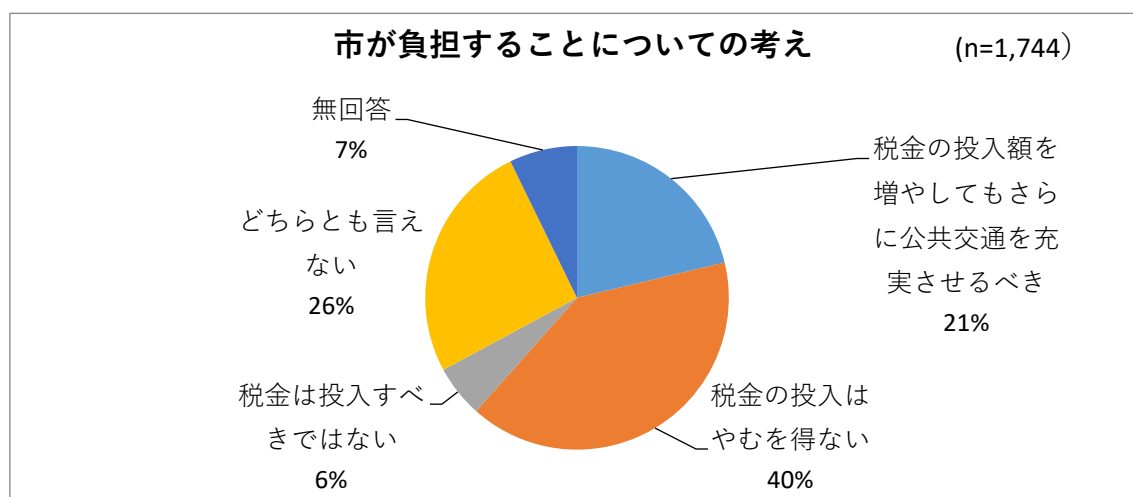


図 5.19 市が負担することについて

5.1.4. 公共交通の必要性が高い主体について

日常的な移動において、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。

前述の自動車・バイクの運転状況において、自動車やバイクを「運転しない」人（全体の14%）と、「不安に思いながら運転している」人（全体の10%）を、公共交通の必要性が高い主体（合計して全体の24%）として集計する。

(1) 性別

公共交通の必要性が高い主体は男性が約2割、女性が約3割であり、女性の方が多い。

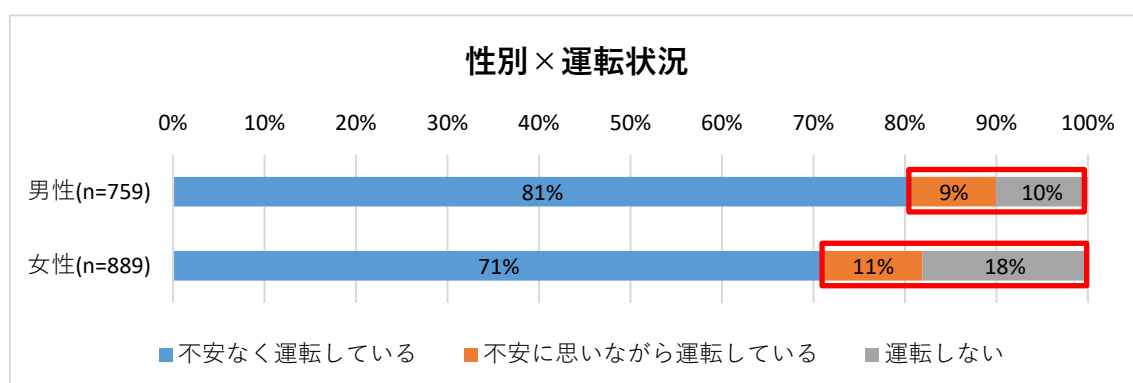


図 5.20 性別×運転状況

(2) 年齢

公共交通の必要性が高い主体は、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。また10歳代は9割を占める。

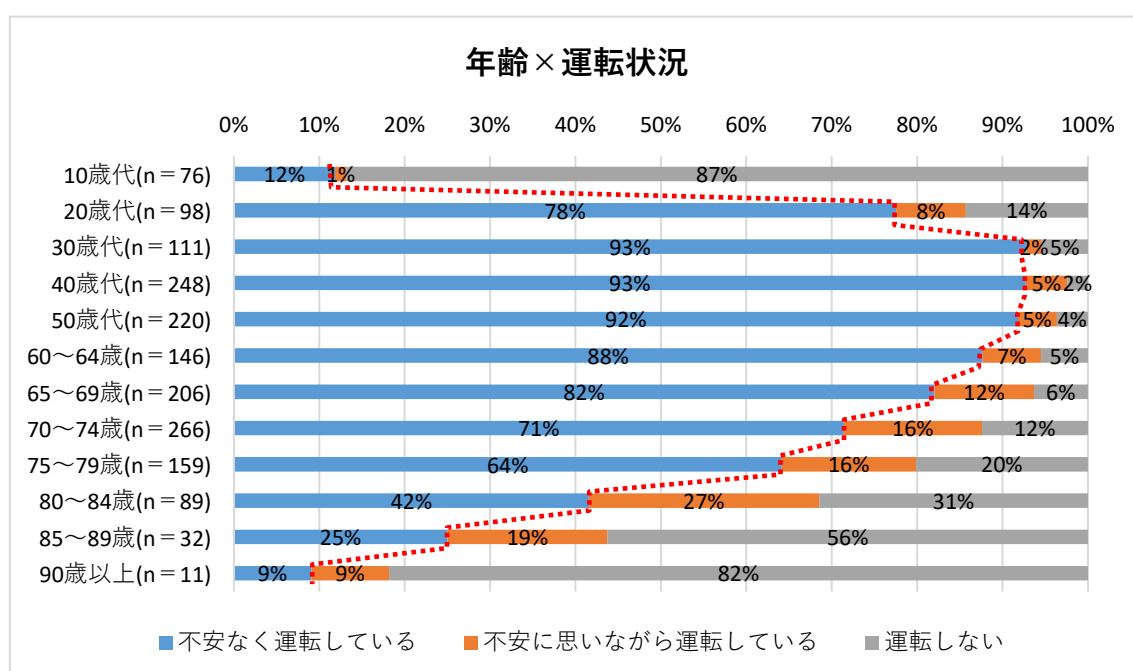


図 5.21 年齢×運転状況

(3) 職業

公共交通の必要性が高い主体は、大学生・その他の学生が約 5 割、無職の人が約 4 割であり、専業主婦・主夫の人は約 3 割である。

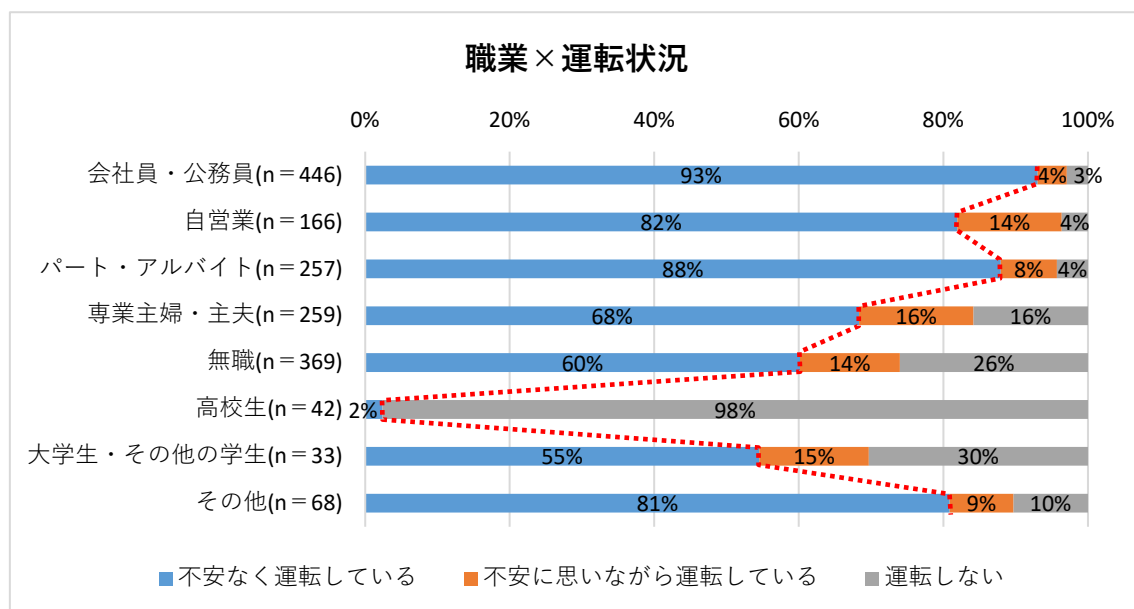


図 5.22 職業 × 運転状況

(4) 居住地

居住地別に公共交通の必要性が高い主体の割合をみると、「宍倉」エリアや、「安食、柏崎、下軽部、岩坪」エリアで高く、「坂、志戸崎、田伏、中台、男神」エリアで少ないが、いずれの地域にも必要性の高い主体が存在しており、その割合は1～3割となっている。

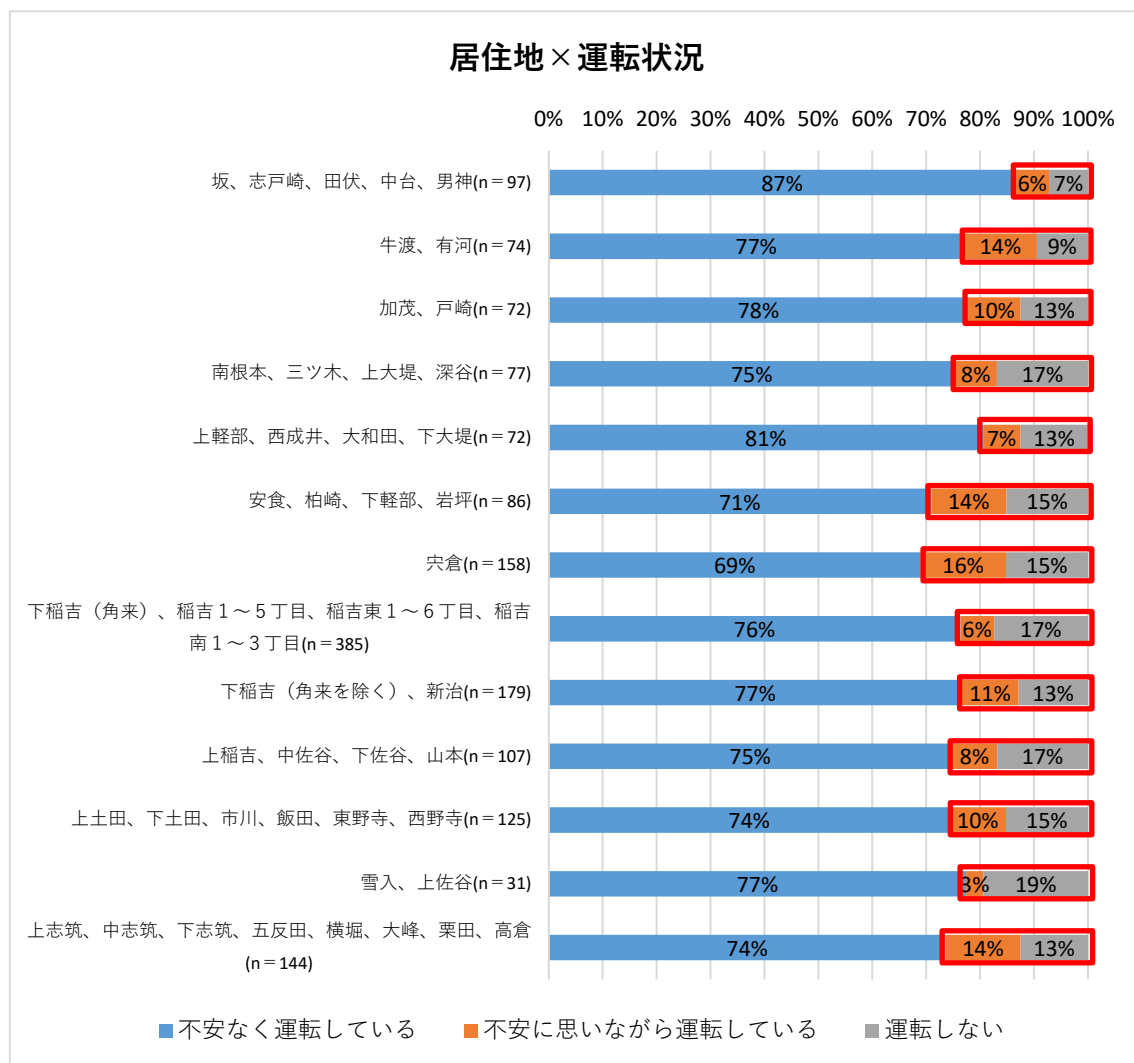


図 5.23 居住地×運転状況

(5) 現在の交通手段

通院において、自動車・バイクを不安に思いながら運転している人の交通手段は、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。

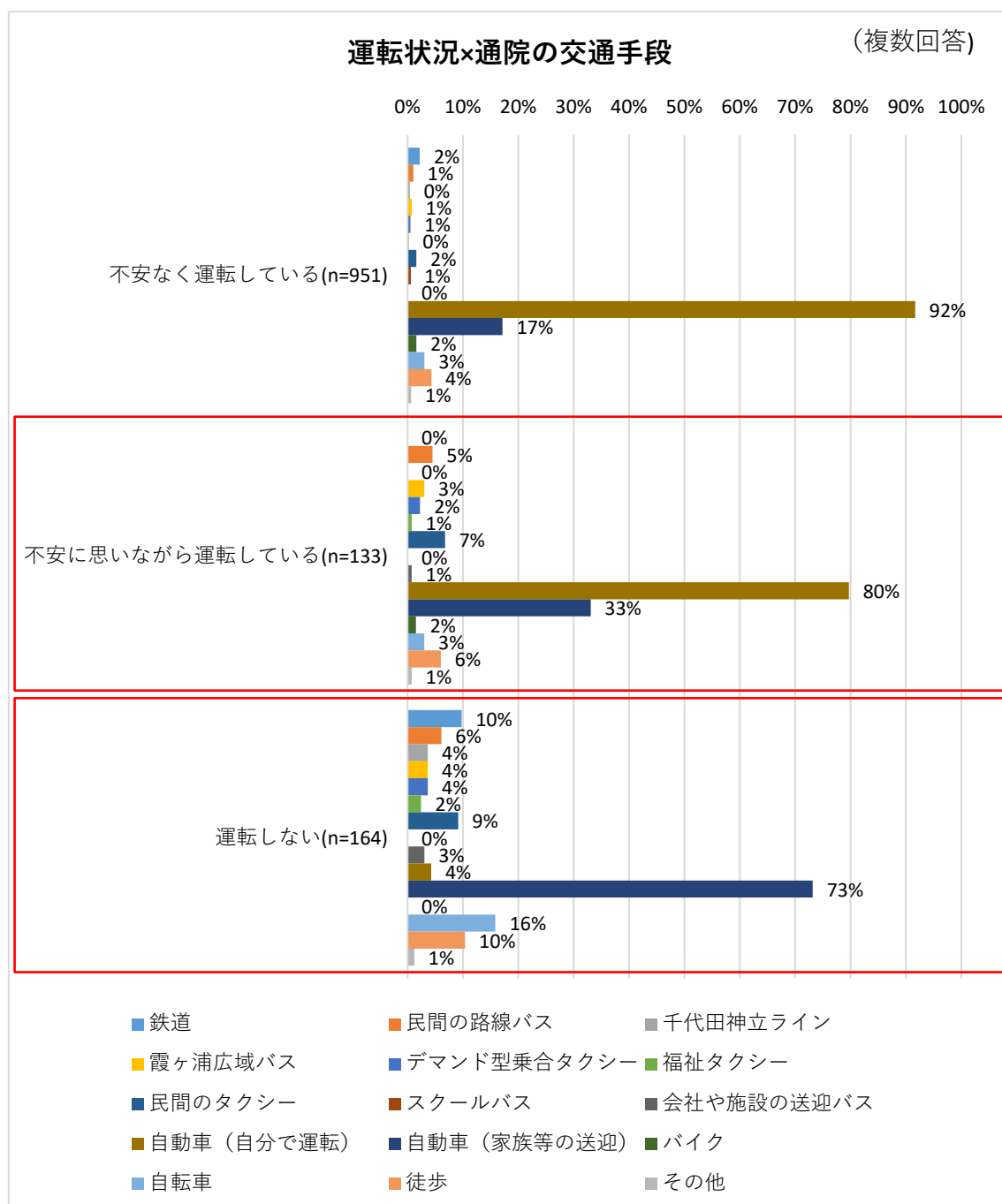


図 5.24 運転状況 × 通院の交通手段

(6) 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。

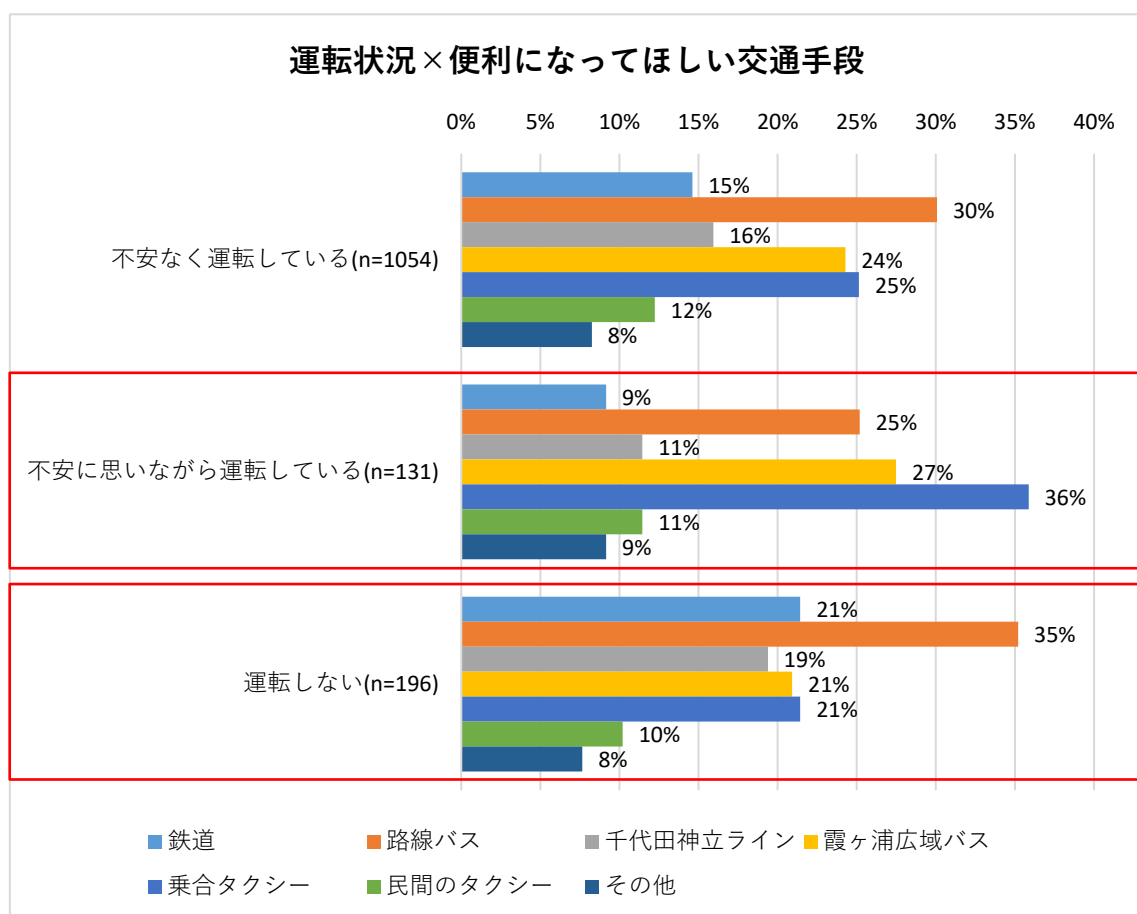


図 5.25 運転状況×便利になってほしい交通手段

公共交通の必要性が高い主体が 9 割を占める 10 歳代について、居住地別にみた便利になってほしい交通手段をみると、霞ヶ浦広域バス沿線の「南根本、三ツ木、上大堤、深谷」エリアや「安食、柏崎、下軽部、岩坪」エリアで霞ヶ浦広域バスが多い。千代田地区の「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、「雪入、上佐谷」エリアでは鉄道が多い。

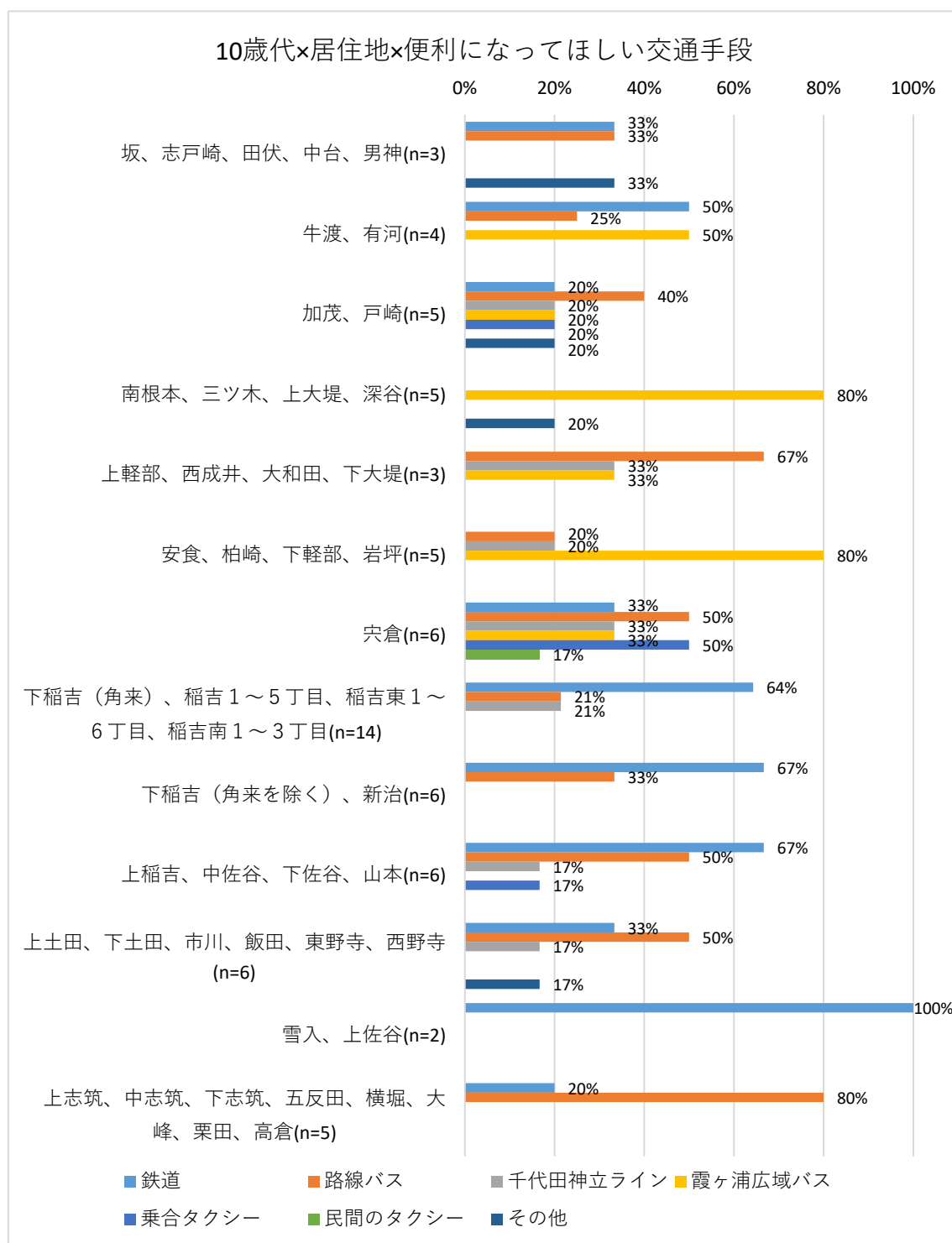


図 5.26 10 歳代×居住地×便利になってほしい交通手段

公共交通の必要性が高い主体が半数以上を占める 60～70 歳代について、居住地別にみた便利になってほしい交通手段をみると、霞ヶ浦地区は、「坂、志戸崎、田伏、中台、男神」エリアでは乗合タクシーが最も多く、その他のエリアでは霞ヶ浦広域バスが最も多い。千代田地区は、「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」エリアでは千代田神立ラインが最も多く、その他のエリアでは乗合タクシーが最も多い。

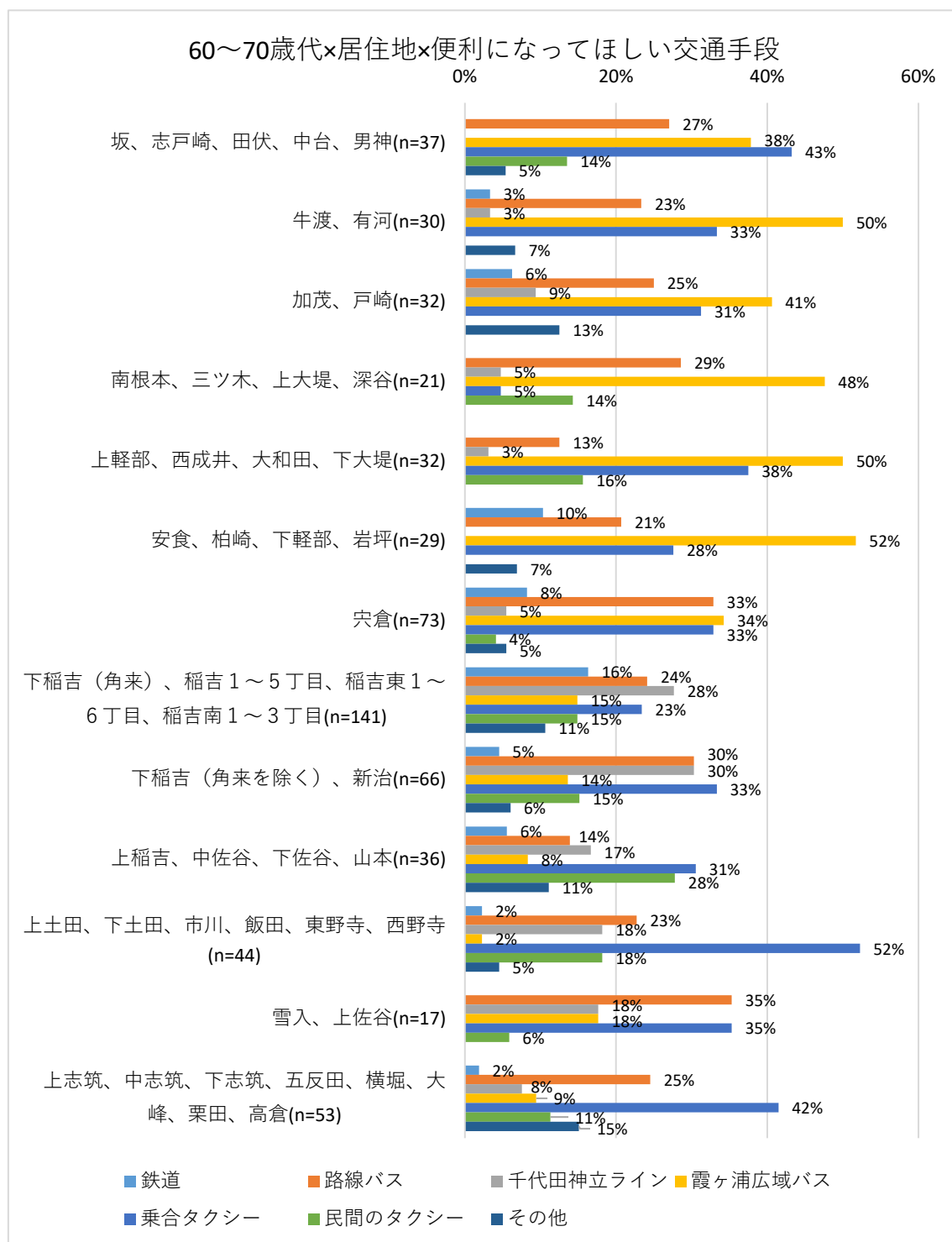


図 5.27 60～70 歳代×居住地×便利になってほしい交通手段

便利になってほしい交通手段としてあげられている霞ヶ浦広域バス、千代田神立ライン、デマンド型乗合タクシーについて寄せられた具体的な改善要望は以下のとおりである。

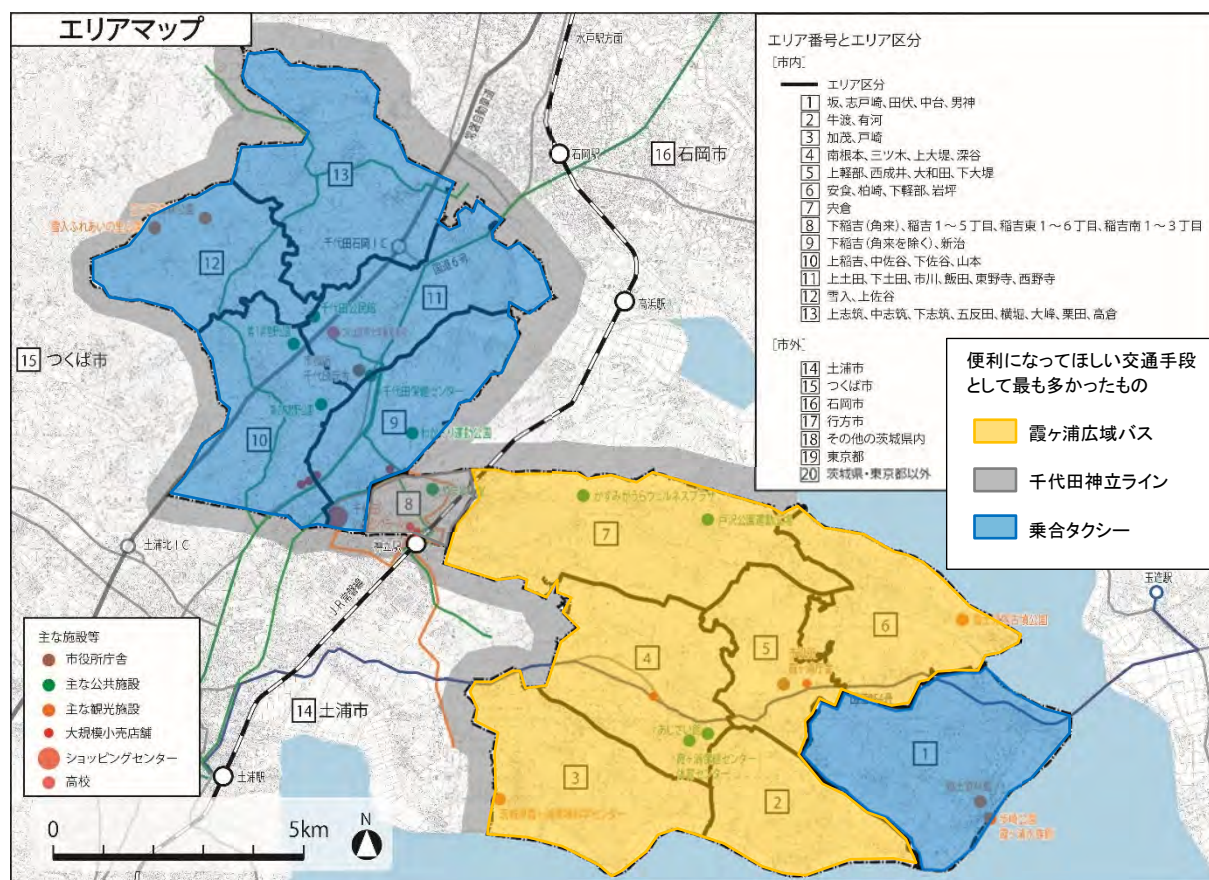


図 5.28 便利になってほしい交通手段（60～70 歳代）

表 5.2 具体的な改善要望

霞ヶ浦広域バス	・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。 ・子供の通学に運行時間が合わず、神立駅まで自動車を送迎している。 ・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。
千代田神立ライン	・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を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。
デマンド型乗合タクシー	・デマンド型乗合タクシーを存続してほしい。 ・デマンド型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。アプリでの予約状況確認や当日予約ができる。 ・予約が取れず、乗れない。 ・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、目立つ標識やベンチの設置。 ・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。

市民アンケートでは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、デマンド型乗合タクシーの存続要望や、運行台数や時間を増やすなどのサービスの拡充を要望する意見が多い。次いで、バス全般について路線や便数を増やしてほしいといった意見が多い。

表 5.3 公共交通に関する要望等（自由回答）

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

5.2. 霞ヶ浦広域バス利用者アンケート結果

(1) 利用頻度

利用頻度は「年に数回程度」が 32%と最も多く、次いで「週に 2～3 回程度」と「月に 2～3 回程度」、「月 1 回程度」がそれぞれ 16%である。

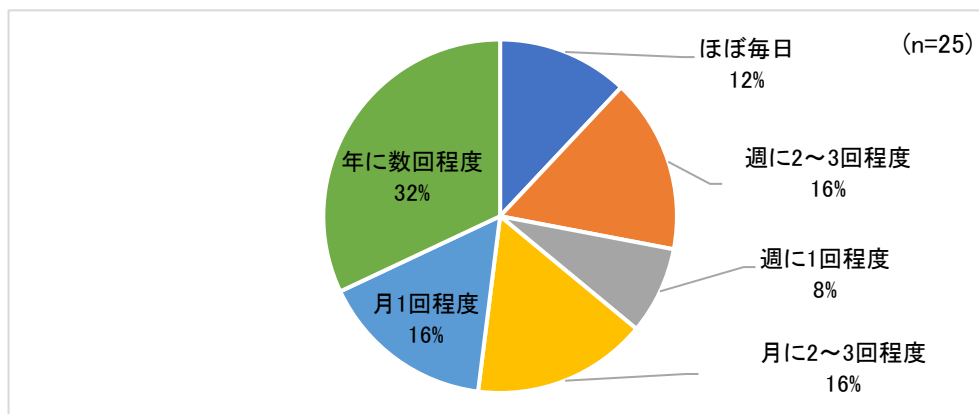


図 5.29 霞ヶ浦広域バスの利用頻度

(2) 利用目的

利用目的は「通勤」と「通院・見舞い」が最も多い、次いで「その他」、「買い物」である。

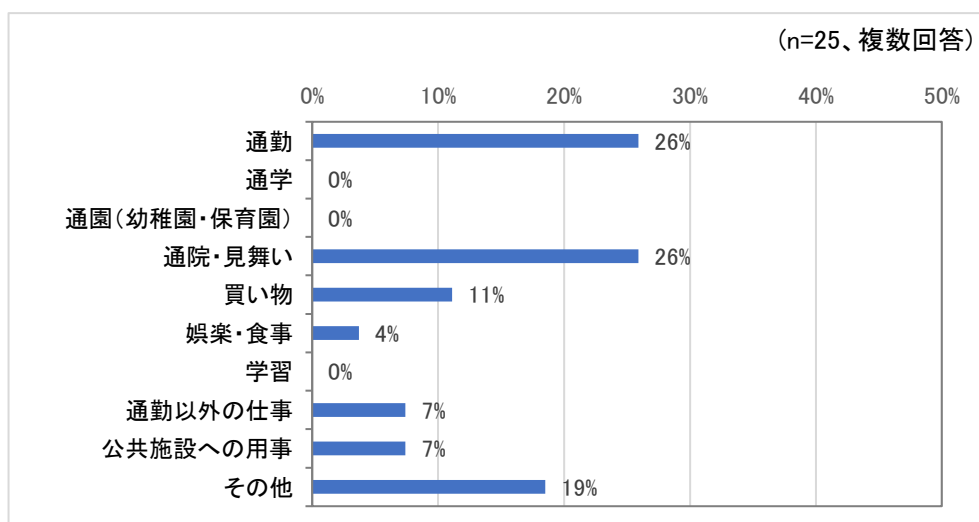


図 5.30 霞ヶ浦広域バスの利用目的

(3) 霞ヶ浦広域バスの改善要望

運行本数についての改善要望が約5割と多い。

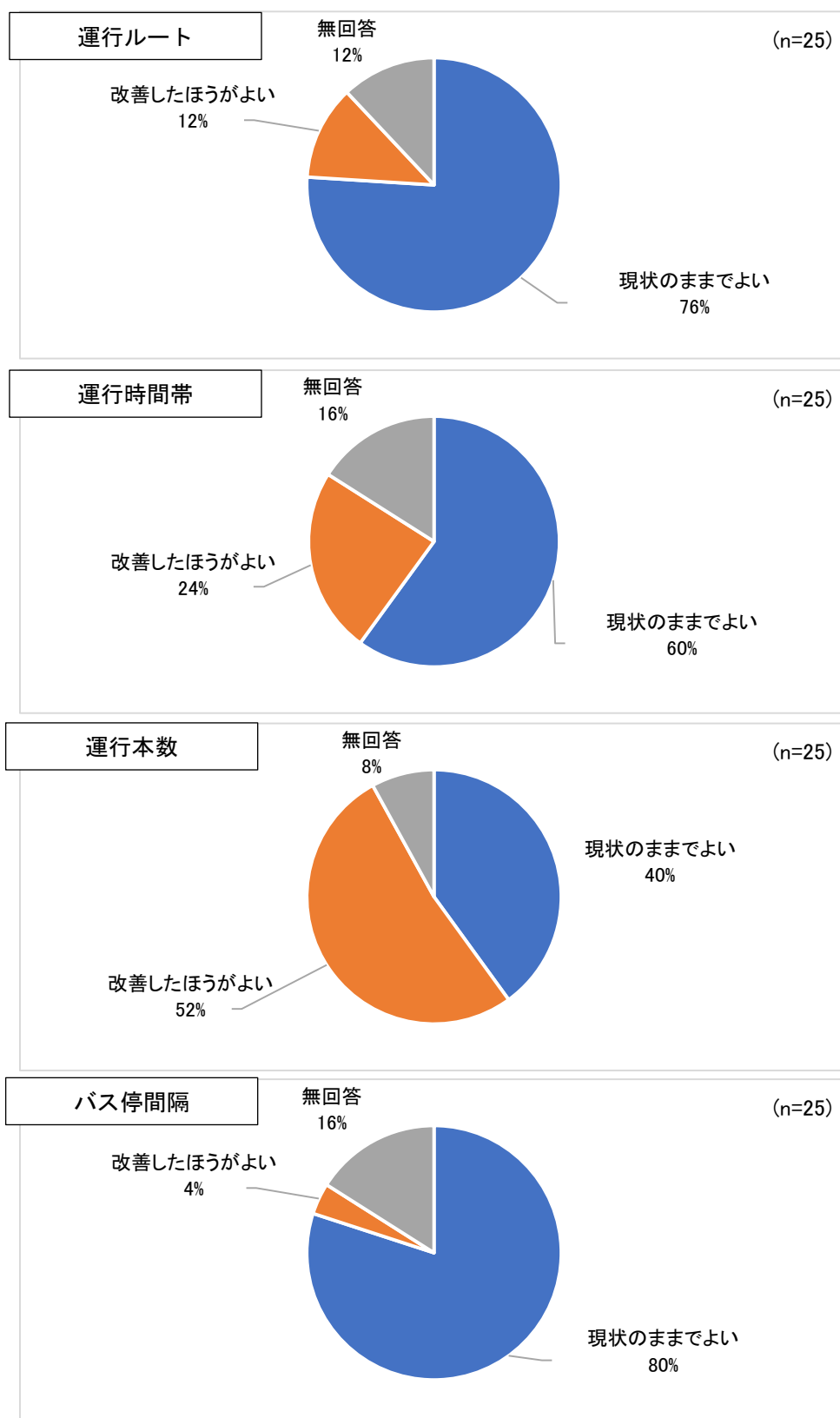


図 5.31 霞ヶ浦広域バスの改善要望

(4) 居住地と目的地

市民アンケート結果から、霞ヶ浦広域バスを利用している人の居住地と目的地を集計すると、霞ヶ浦地区（③、④、⑤、⑥）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。



市民アンケート結果

図 5.32 霞ヶ浦広域バスによる外出先×居住地

(5) リアルタイムバス位置情報の利用状況

リアルタイムバス位置情報を「利用したことがある」人はわずか4%にとどまり、「知らない」人が56%を占めている。

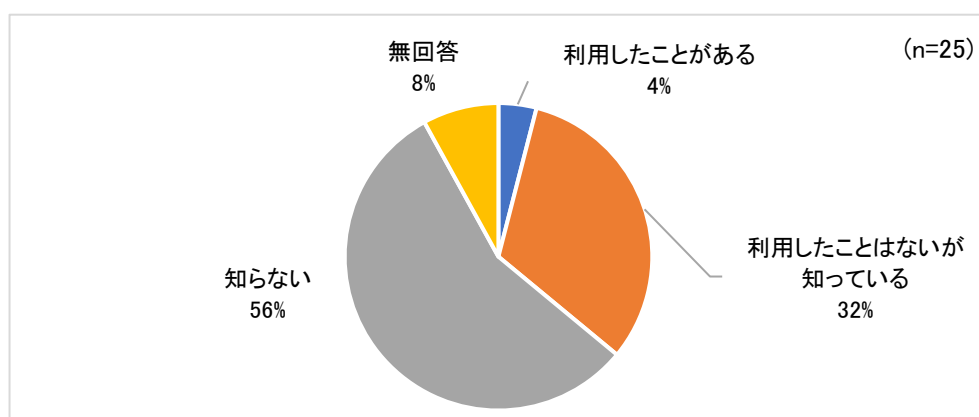


図 5.33 リアルタイムバス位置情報の利用について

5.3. 千代田神立ライン利用者アンケート結果

(1) 利用頻度

利用頻度は「ほぼ毎日」が最も多い。

表 5.4 千代田神立ラインの利用頻度

	選択肢	票数	割合
1	ほぼ毎日	3	60%
2	週に2～3回程度	1	20%
3	週に1回程度	0	0%
4	月に2～3回程度	1	20%
5	月1回程度	0	0%
6	年に数回程度	0	0%
	合計	5	100%

(2) 千代田神立ラインの改善要望

運行時間帯と運行本数についての要望が寄せられた。

表 5.5 千代田神立ラインの改善要望

(運行ルート)

	選択肢	票数	割合
1	現状のままでよい	5	100%
2	改善したほうがよい	0	0%
	合計	5	100%

(運行時間帯)

	選択肢	票数	割合
1	現状のままでよい	2	40%
2	改善したほうがよい	2	40%
	無回答	1	20%
	合計	5	100%

(運行本数)

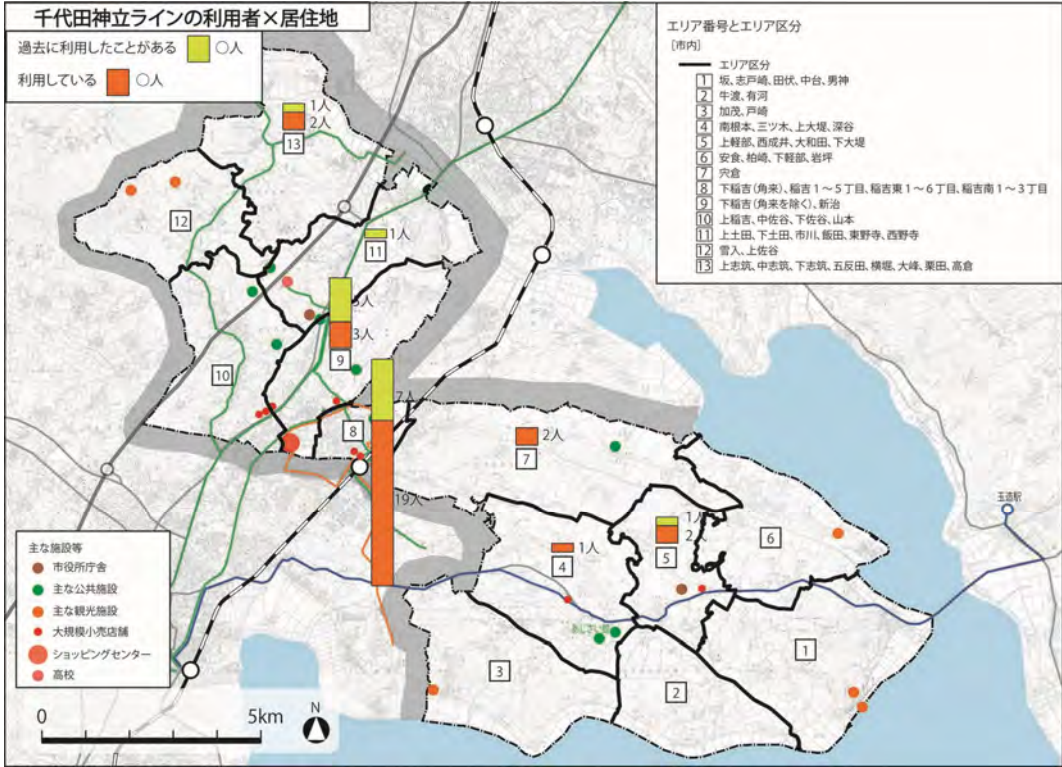
	選択肢	票数	割合
1	現状のままでよい	2	40%
2	改善したほうがよい	2	40%
	無回答	1	20%
	合計	5	100%

(バス停間隔)

	選択肢	票数	割合
1	現状のままでよい	2	40%
2	改善したほうがよい	0	0%
	無回答	3	60%
	合計	5	100%

(3) 居住地と目的地

市民アンケート結果から、千代田神立ラインを利用している人の居住地を集計すると、千代田神立ライン沿線の神立駅周辺（⑧、⑨）に住む人に多く利用されている。また、千代田神立ライン沿線以外に住む人にも利用されている。



出典) 市民アンケート結果

図 5.34 千代田神立ラインを利用している人の居住地

(4) リアルタイムバス位置情報の利用状況

リアルタイムバス位置情報は「知らない」人が 80%を占めている。

表 5.6 リアルタイムバス位置情報の利用について

	選択肢	票数	割合
1	利用したことがある	1	20%
2	利用したことはないが知っている	0	0%
3	知らない	4	80%
	合計	5	100%

5. 4. 沿線施設利用者アンケート結果

(1) 千代田神立ラインの認知度

千代田神立ラインの沿線施設を利用している人のうち、千代田神立ラインに乗ったことがある人は約 4 割である。乗ったことがない人も含めると、千代田神立ラインの認知度は約 9 割と高い。

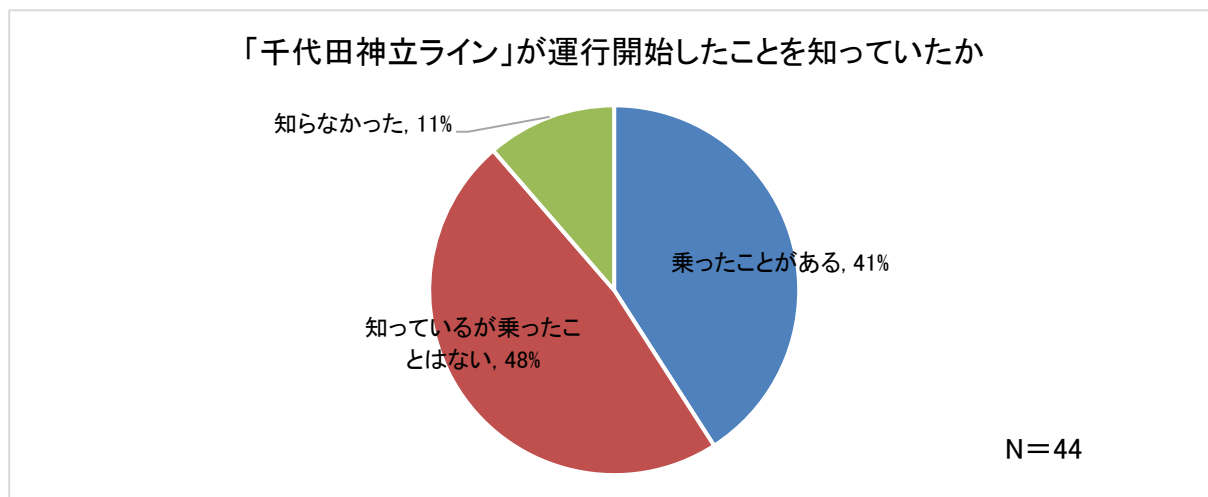


図 5.35 千代田神立ラインの認知度（沿線施設利用者）

(2) 千代田神立ラインの利用バス停

乗車バス停は神立駅西口や神立駅東口といった駅が多く、降車バス停は神立病院や土浦協同病院といった病院が多い。

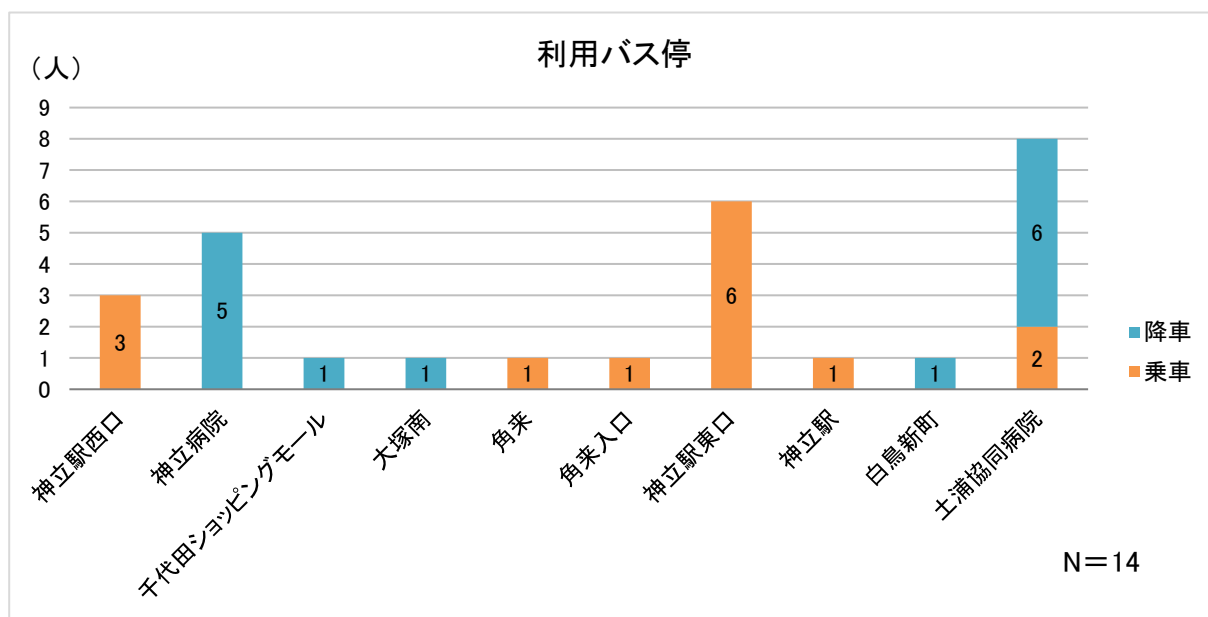


図 5.36 千代田神立ラインの利用バス停（沿線施設利用者）

(3) 千代田神立ラインの利用目的

千代田神立ラインの利用目的は「通院」が最も多く、約8割となっている。

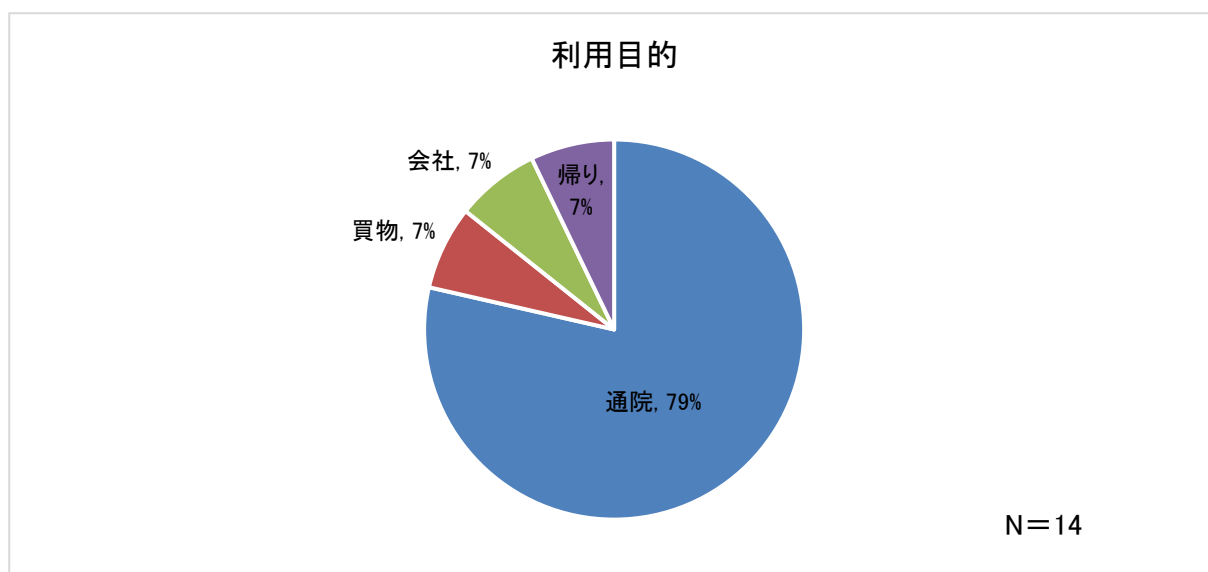


図 5.37 千代田神立ラインの利用目的（沿線施設利用者）

(4) 便利・使いたいと思う千代田神立ラインの経由地

経由地として、市役所などの公共施設、イオン土浦やスーパーといった商業施設、出島地区などの希望があげられている。また、増便の意見もある。

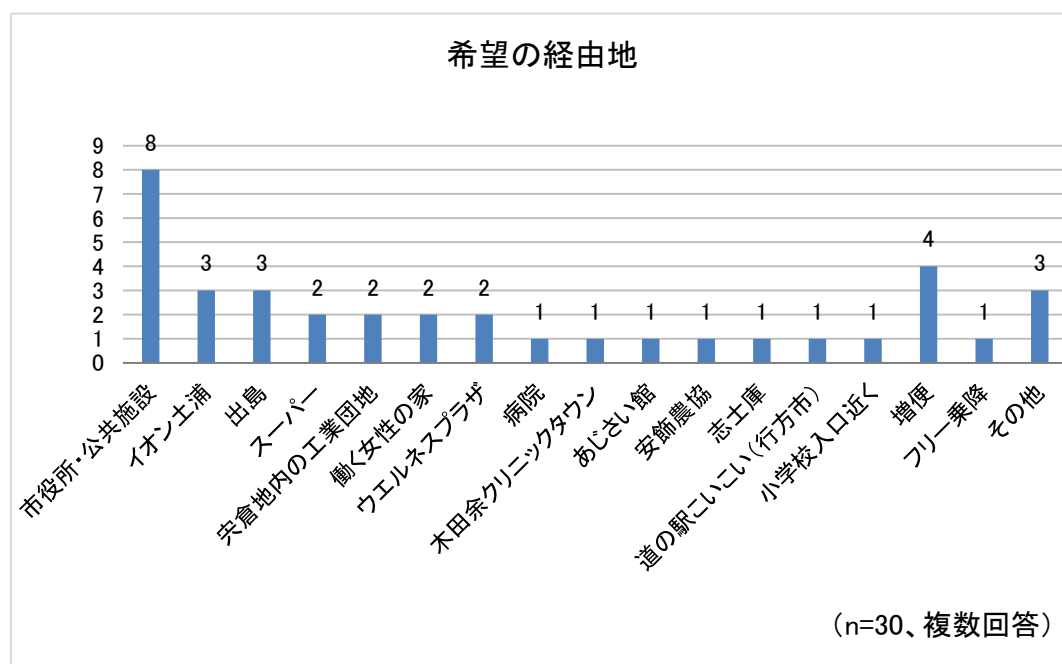


図 5.38 希望の経由地（沿線施設利用者）

(5) 利用を増やすためのアイデア

PR 方法や増便、割引制度等の利用を増やすためのアイデアが寄せられた。

表 5.7 千代田神立ラインの利用を増やすためのアイデア（沿線施設利用者）

種類	利用を増やすためのアイデア
PR場所	駅、スーパー、市役所
	周辺施設、企業
PR方法	案内チラシ
	ポスター
	放送（有線、駅内など）
	大きな時刻表
	市報の内で回覧板
	バスの写真を目につくところに置く
	駐車場旗
PR方法の改善点	ティッシュの中に時刻表が入っているのがわかりづらい
	ポスター見てどこを通るかわかりづらい
PR対象	若者、幼児親子
	車移動の厳しいご老人
	土浦協同病院および神立病院での高齢者
	本当に使いたいと思っている人に（近く）PRしてほしい。スーパーや公民館には車で来ている人が多いため。
	免許証を返納するとどのコースを利用したら良いかチラシ等配布が必要
運行時間	増便
	本数（時間帯を早くして朝7時頃）を増やす
	朝は多めに。11～14時多め。17時～19時多め。
	8時、9時台の協同病院からショッピングセンター行
	午前中の協同病院行きの増便
	デマンドで駅まで行っても病院行きは午前中一本しかないので乗継が不便
	湖北高校生が利用しやすい時間帯
運行場所	かすみがうら大橋
	ショッピングセンター
	千代田地区と出島地区JR線路を越えて経由ラインを設ける
	東口と西口を別路線に分けて運行する
	幹線道路だけでなくもっと走らせてほしい
割引制度	複数回数利用につき、メリットがあるように設定
	経由する店舗との特別割引等の企画
	10回乗ったら、商品券500円くらいがもらえるとか。次の乗車は1回サービスとか。
	ポイント制度など
車両	インパクトのある車内仕様
バス停	バス停の環境整備（屋根付き）

6. 公共交通の役割と課題の整理

6.1. 本市における公共交通の役割

公共交通について、上位・関連計画では以下のとおり位置づけられている。

(第2次総合計画)

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。

公共交通を充実させるために、JR 神立駅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を構築する。また、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を構築する。

(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、市内のどこからでも移動できる公共交通網の形成を図ることとしている。

JR 神立駅の駅前広場の整備、路線バスの利用促進・維持、タクシー利用に対する支援など、高齢者等も移動しやすい交通システムの構築が位置づけられている。

(立地適正化計画)

人口減少による生活サービス施設等の撤退を抑制するため、市街地においては一定の人口密度と都市機能を維持することが必要であり、さらに、市街地と郊外を結ぶ市内のネットワークの形成により、市全体の活力と利便性の向上につなげることが求められます。

(地域福祉計画（第3期）)

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、高齢人口が多く移動ニーズの高い施設が点在する地域及び地域基幹病院を結ぶ新規バス路線の検討、デマンド型乗合タクシーの事業のあり方の見直し、要介護者又は重度の障害者に対するタクシー料金の一部補助の継続等が位置づけられている。

(まち・ひと・しごと創生総合戦略（第2期）)

安心な暮らしを守り、地域と地域をつなぎ、定住を促進することを基本目標としている。

将来の公共交通の維持、利便性向上を図るため、自動運転技術の導入に向けた環境作りを進めるとともに、神立駅を拠点とする公共交通のネットワーク形成、利便性向上を進める。

（茨城県国土強靱化計画）

救援・支援活動や物資輸送活動等の緊急輸送を円滑に行うため、緊急輸送道路（緊急輸送道路をまたぐ道路橋や鉄道橋を含む）の強化を図る。必要な装備資器材の整備、通信基盤の整備等を進める。

公共交通に関する具体の取組は示されていないが、災害時において自家用車が機能を果さなくなった場合は、公共交通が迅速かつ臨機応変にサービスを提供することが重要である。被害状況や復旧見通し、暫定ダイヤ等について総合的に情報共有し、移動手段を確保するために定期的な情報発信を行う仕組みを構築する。

（いばらき自転車活用推進計画）

公共交通やまちづくりと連携しつつ、新たな観光需要の掘りおこしに向け、自転車を観光誘客のツールとして全県でさらに積極的に活用していくために、広域的な自転車通行空間の整備や交通結節点におけるサイクリング拠点化を推進するとともに、災害時における自転車の活用を推進することにより、自転車活用の幅を広げ、災害に強いまちづくりを推進する。

（地域防災計画）

緊急輸送道路に指定されている常磐自動車道、国道 6 号、国道 354 号の安全確保に向けた整備を要請するとともに、運輸機関（茨城交通株式会社、関東鉄道株式会社、鹿島臨海鉄道株式会社、社団法人茨城県トラック協会、ジェイアールバス関東株式会社、社団法人茨城県バス協会）については、災害時における避難者及び救助物資そのほかの輸送の協力を求める。



本市における公共交通の役割を次頁のように位置づける。

【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』

まちづくりの方向性	公共交通の役割
○市街地における一定の人口密度と都市機能の維持 ○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	・ 中心市街地の活性化に資する公共交通 ・ 交流の促進に向けた JR 神立駅と周辺施設を結ぶ交通手段の確保
○市街地と郊外を結ぶ市内のネットワークの形成により、市全体の活力と利便性の向上	・ 市街地と郊外を結ぶ公共交通ネットワークの構築
○安心な暮らしを守り、地域と地域をつなぎ、定住を促進	・ 市内外の広域移動に対応した移動手段を担う ・ 誰もが安全で安心して利用できる公共交通の構築
○災害に強いまちづくり	・ 災害時の移動手段を確保するための総合的な情報共有と情報発信を行う仕組みづくり

6.2. 地域公共交通再編実施計画（平成 30 年 2 月）の検証

平成 30 年 2 月に策定した「かすみがうら市地域公共交通再編実施計画」では、乗り合う性質が機能されていない現状のデマンド型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、デマンド型乗合タクシーを廃止し、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料金助成事業に転換することが示された。

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」を検討した。

(1) タクシー利用料金助成事業の検証

60 歳以上の市民で、運転免許証の交付を受けていない方を対象に、タクシー料金の一部を補助する「タクシー利用料金助成事業」を令和元年 10 月から実施している。これにより、一般タクシーの公共交通としての利用を促進する。

実利用者数は 1 か月あたり 8～33 人であるが、霞ヶ浦地区の利用者は 3～12 人と少ない。千代田地区の利用者よりも利用距離が長く、助成があっても高い運賃を払うことになり、地域による不公平感がある。市民アンケートでも定期的な通院利用では高額過ぎて使えないといった意見が寄せられており、一般タクシーの利用が進んでいない。

(2) 公共交通空白地有償運送の導入可能性

「公共交通空白地有償運送」とは、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、一定の要件を満たした NPO 法人などが運営主体となり、事前に会員登録した住民などから、タクシーの半額程度の対価を収受して運行する形態である。地域住民が講習を受けて運転手となることができるため、地域の助け合い事業といえる。

「公共交通空白地有償運送」を始めるには、道路運送法で定められた条件が必要となり、これらの条件を満たしてから、地域公共交通会議で協議にかけ、承認を得てから運輸支局へ申請する。主な条件は以下のとおり。

○公共交通空白地有償運送の運行条件

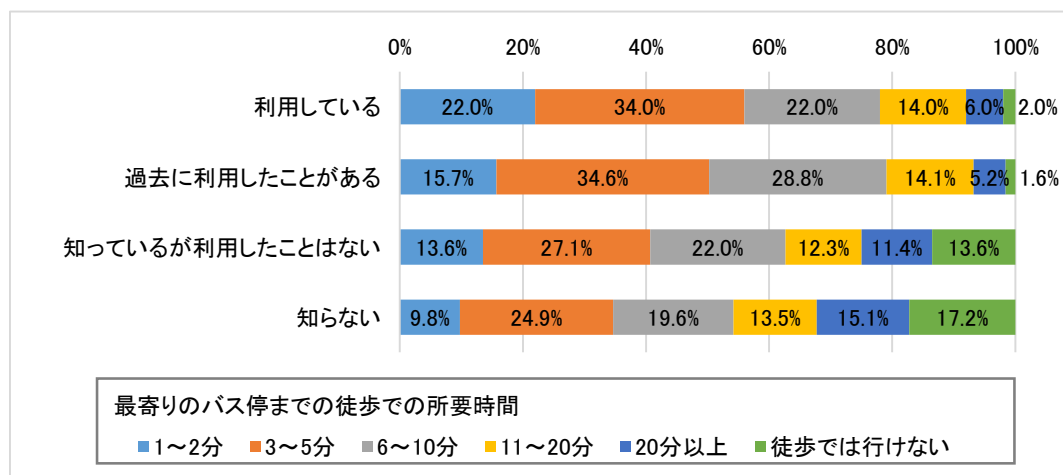
項目	主な条件
運送主体	特定非営利活動法人（NPO 法人）等
運送対象	公共交通空白地域※の住民、その親族などで、会員登録された者
運送区域	公共交通空白地域※などで、バスやタクシーといった公共交通機関がない地域
使用車両	乗車定員 11 人未満の自動車、乗車定員 11 人以上の自動車、軽自動車
運転者	第二種運転免許取得者、国土交通大臣が認定する講習を修了している者、国土交通大臣が認める要件を備えている者
運送の対価	タクシー料金の概ね 1/2 以内

※公共交通空白地域は、地域公共交通会議等において関係者で定めることになる。

市民アンケート結果より、路線バスを「利用している」と回答している人の最寄りバス停までの徒歩での所要時間をみると、3～5分が約3割と最も多く、6分以上かかっても路線バスを利用している方が約5割となっている。5分程度であればバスを利用する可能性があることから、バス停の利用圏域を5分（約300m）とする。

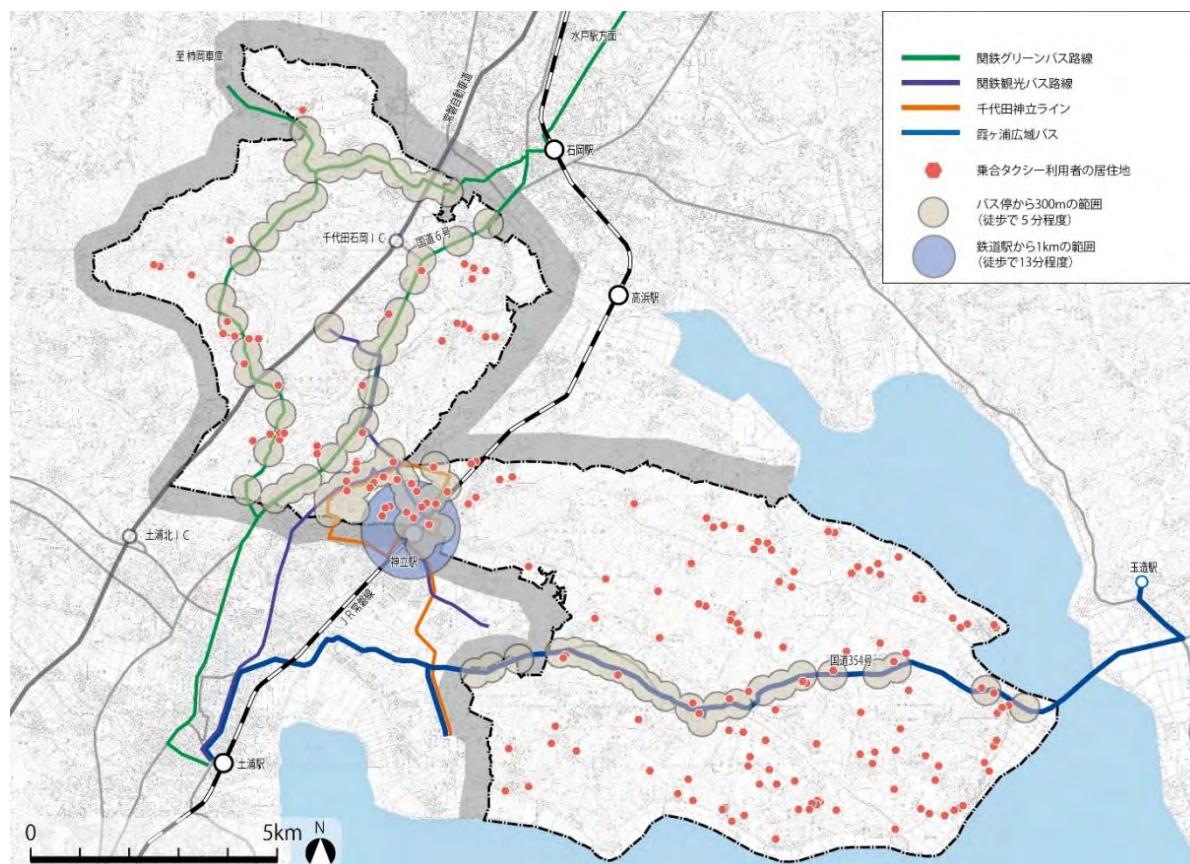
また鉄道駅の利用圏域を生活交通確保維持改善計画と同じ1km圏域とし、バス停の利用圏域300mと合わせて、それ以外の地域を公共交通空白地域とすると下図のようになる。

○路線バスの利用状況と最寄りバス停までの徒歩での所要時間



出典) 市民アンケート結果

○デマンド型乗合タクシー登録者の居住地と駅・バス停の利用圏域



デマンド型乗合タクシー登録者の居住地をみると、多くは公共交通空白地域に居住するが、霞ヶ浦広域バスや路線バスの沿線、JR 神立駅周辺に居住している方もみられる。「公共交通空白地有償運送」では、これらの方は運送対象外になる。

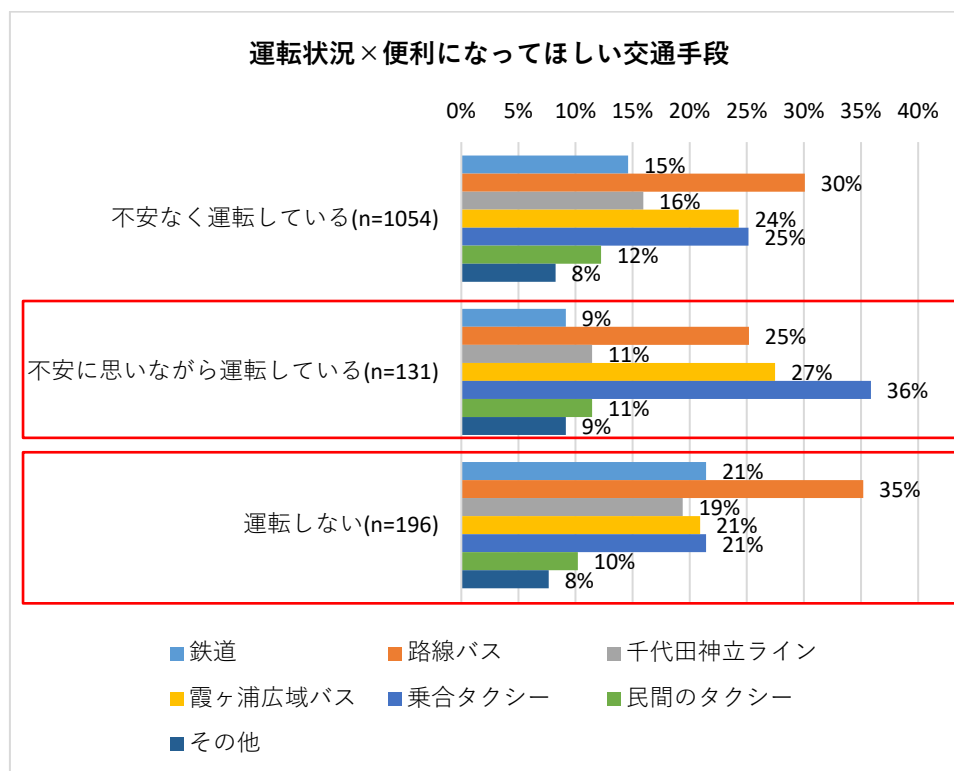
(3) デマンド型乗合タクシー継続の要望

●公共交通の必要性が高い主体から便利になってほしい交通手段としてあげられた

市民アンケート結果より、今後、便利になってほしい交通手段として路線バスに次いで乗合タクシーが多く、約 3 割の方が回答している。

公共交通の必要性が高い主体についてみると、「不安に思いながら運転している」人では乗合タクシーが最も多く、約 4 割の方が回答している。「運転しない」人については約 2 割の方が乗合タクシーをあげている。

○運転状況×便利になってほしい交通手段



出典) 市民アンケート結果

●デマンド型乗合タクシーの継続要望が多く寄せられた

市民アンケートの自由意見ではデマンド型乗合タクシー継続の要望が最も多く寄せられ、現在利用していない方からも高齢者になったときに安心して移動するために必要な公共交通手段として継続してほしいという意見が寄せられた。

6.3. 公共交通の課題整理

これまで整理した「都市構造」「社会状況」「公共交通の現状」「市民ニーズ」等を踏まえ、本市の公共交通の現状及び課題を以下のとおり整理する。

現状および問題		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、霞ヶ浦地域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ている。特に高齢者の単独または夫婦のみの世帯がこの10年間で2.6倍に増加している。	自分で運転できない高齢者の移動手段の確保
	市民アンケートの結果より、運転免許は高齢になったら返納すると考えている人が半数いる。	
	市民アンケートの結果より、日常的な移動の8割は自動車（自分で運転）である。	自動車と公共交通の役割分担の明確化
	市域全体で人口が減少傾向にあるなか、神立駅周辺の中心市街地で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
	人口が減少し、高齢化率の高い地域が郊外に分布している。	
●公共交通および公共交通施策の現状		
鉄道	市域全体で人口が減少傾向にあるなか、JR 神立駅の乗車人数はほぼ横ばいで推移している。	JR 神立駅へのアクセス向上
	立地適正化計画ではまちづくりの方針としてJR 神立駅を中心とした福祉・教育・子育ての拠点形成が示されている。	
	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、平成28年6月に駅前広場が一部供用開始し、平成31年3月に新駅舎及び自由通路が供用開始した。	JR 神立駅周辺施設への移動手段の確保
路線バス	運行本数は多い路線で平日片道16本、朝ピーク時でも1時間2本と少ないが、市外への通勤・通学の交通手段として使われている。	路線バスの維持および利便性向上
	市民アンケート結果より、便利になってほしい交通手段として路線バスが最も多くあげられている。	
	市民アンケート結果より、バス停環境について屋根やベンチ、駐輪場の設置、歩道幅員といった要望があげられている。	安全で便利なバス利用環境の確保

現状および問題		課題
霞ヶ浦広域バス	利用者は増加傾向にある。	霞ヶ浦広域バスの確保・維持
	市民アンケートの結果より、霞ヶ浦地区の 10 歳代および高齢者から便利になってほしい交通手段として最も多くあげられている。	霞ヶ浦広域バスの利便性向上
	通学利用したいが登下校の時間に合わないといった意見が寄せられている。	
	利用者のうち、リアルタイムバス位置情報を利用したことがある人はわずか 4%にとどまる。	情報提供の充実
千代田神立ライン	一日あたり平均利用者は 21 人と少ない。	千代田神立ラインの利便性向上
	市民アンケートの結果より、JR 神立駅周辺の高齢者から便利になってほしい交通手段として最も多くあげられている。	
	沿線地域だけでなく、それ以外の地域の住民による利用もみられる。	千代田神立ラインのアクセス性向上
	沿線施設利用者アンケートより、使いたいと思う経路地として市役所・公共施設があげられている。	
デマンド型乗合タクシー	60 歳以上が利用の 8 割を占め、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となっている。	デマンド型乗合タクシーの利用しやすい環境づくり
	登録者数は増加しているが延べ利用者数、実利用者数ともに減少傾向にある。	
	市民アンケート結果より、「不安に思いながら運転している人」から便利になってほしい交通手段として最も多くあげられている。	デマンド型乗合タクシーの継続および利便性向上
	市民アンケートで乗合タクシーの存続要望が多く寄せられた。	
	運行経費は増加傾向にあり、乗車一人あたりの運行経費が 2,830 円と高く、収支率は 7.8%と低い。	デマンド型乗合タクシーの事業性改善
タクシー利用料金助成事業	利用者が神立駅に近い地域に集中している。霞ヶ浦地区は千代田地区よりも利用金額が高くなってしまうため利用が進んでいない。	利用しやすいタクシー利用料金助成事業の見直し

現状および問題		課題
運転免許証自主返納支援事業	申請者は増加傾向にある。 鉄道でも利用できる Suica を進呈したことで市内全域において自主返納が進んでいる。	運転免許証自主返納支援事業の維持
	市民アンケート結果より、返納に必要な条件として病院と買物先まで乗車できる公共交通手段の確保があげられている。	病院や買物先まで乗車できる公共交通施策と合わせた事業の推進
スクールバス	平成 26 年度から霞ヶ浦地区の小中学校の統合に伴い、スクールバスが運行されている。登校・下校時以外はバスが稼働していない。令和 4 年には千代田地区の小学校統合に伴いスクールバスが運行される予定である。	スクールバスの有効活用の検証
施設送迎車	市内 28 施設で送迎車が運行されている。複数車両を保有している施設や、朝・夕以外はバスが稼働していない施設が多い。全ての施設において施設利用者のみを対象としている。	施設送迎車の有効活用
●市民ニーズ	自動車・バイクの保有率は 8 割と高い。不安に思いながら運転している人が 1 割いる。	自家用車と公共交通の役割分担の明確化
	高齢者になったときに日常の移動に不安を感じている人が 7 割いる。	公共交通の維持・確保に対する市民理解の醸成
	公共交通の必要性が高い主体は、いずれの地域にも 1～3 割程度存在している。	公共交通の必要性が高い主体への移動手段の確保
	公共交通の必要性が高い主体が便利になってほしい交通手段としてあげているのは霞ヶ浦広域バス、千代田神立ライン、デマンド型乗合タクシーである。	霞ヶ浦広域バス、千代田神立ライン、デマンド型乗合タクシーの維持
	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。	路線バス・霞ヶ浦広域バスといった広域連携に資する交通手段の維持
	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」、「自動運転等の安全性を高める技術の導入」である。	新技術の活用
		安全で便利なバス利用環境の確保

7. 基本方針及び計画目標

7.1. 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づけられている。

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、市内のどこからでも移動できる公共交通網の形成を図ることとしており、JR 神立駅の駅前広場の整備、路線バスの利用促進・維持、タクシー利用に対する支援など、高齢者等も移動しやすい交通システムの構築が位置づけられている。

さらに立地適正化計画では、人口減少による生活サービス施設等の撤退を抑制し、市街地においては一定の人口密度と都市機能を維持するため、市街地と郊外を結ぶ市内のネットワークの形成が位置づけられている。

まち・ひと・しごと創生総合戦略では、将来の公共交通の維持、利便性向上を図るため、自動運転技術の導入に向けた環境作りを進めるとともに、神立駅を拠点とする公共交通のネットワーク形成、利便性向上を進めるとし、自動運転技術等を活用したモデル運行を 1 回実施することが目標値として示されている。

こうした市民の移動ニーズとして、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ことがわかっていてる。

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 3 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合わせ、市内各所を結ぶ公共交通体系の構築
- 市民の移動ニーズと高齢化や環境に配慮した、効率的で利便性が高く、安全で持続可能な交通システムの構築
- 既存交通や新技術の活用など、創意工夫を総合的かつ効率的に推進するための体制づくり

7.2. 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。

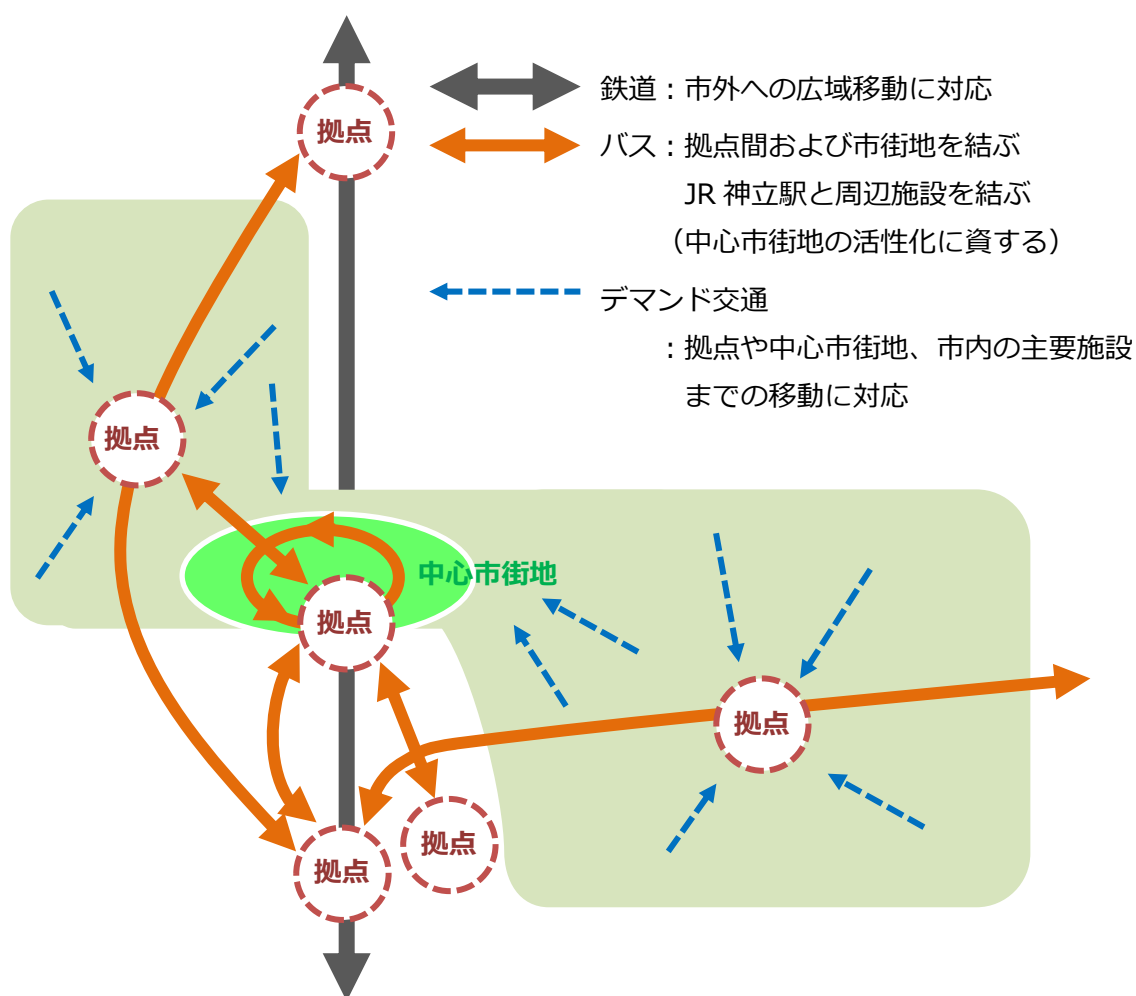
既存の公共交通の維持とともに新たな交通のあり方について工夫し、

「市内のどこからでも公共交通で移動できる公共交通網」

「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

＜鉄道・バス・デマンド交通の役割分担のイメージ＞



7.3. 計画目標

目指すべき将来像、基本方針を実現するため、計画期間中に達成すべき状況を計画目標として設定するとともに、計画目標の達成状況を反映する指標を数値目標に設定する。

計画目標①

計画目標	<u>中心市街地へのアクセス向上</u> 総合計画では、JR 神立駅を中心とした一体的な都市構造と、それを支える交通体系の構築を示している。JR 神立駅周辺を中心とした拠点的土地利用の推進に合わせ、市内各所を結ぶ交通ネットワークを強化する。
数値目標	■千代田神立ラインの利用者数 10,000 人/年 公共交通ネットワークを評価する指標として公共交通の利用者数を数値目標に設定する。 ○千代田神立ラインの利用者 現況（令和元年 10 月～令和 2 年 3 月）3,871 人/6 か月、年間換算 7,742 人/年 → 目標値 10,000 人/年（130%）

計画目標②

計画目標	<u>公共交通の必要性が高い主体の移動性の確保・充実</u> 将来的な人口減少、核家族化の進行、高齢者のみの世帯の増加等により公共交通の必要性が高い主体（自動車を利用していない人・利用できない人）が市内全域に存在する。 各地域の持つ役割を大切に「個性と連携」のまちを目指し、市内のどこからでも市内の目的地へ公共交通で移動できる交通施策を進める。
数値目標	■デマンド型乗合タクシーの延べ乗車人数 8,655 人/年 公共交通サービスの充実状況を評価する指標として高齢者等の公共交通の必要性が高い主体に関わる指標を設定する。 ○デマンド型乗合タクシーの年間延べ乗車人数 現況（令和元年度）7,869 人/年 → 目標値 8,655 人/年（110%）

計画目標③

計画目標	広域連携の維持・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、近隣市と協力して広域連携に資する交通体系を構築する。
数値目標	■霞ヶ浦広域バスの利用者数 36,500 人/年 ■スクールバス販売枚数 20 枚/月 広域連携の公共交通サービスである広域バスの維持・推進を評価する指標として、広域バスの利用者数を数値目標に設定する。 ○広域バスの利用者数 現況（令和元年度）33,747 人/年 → 目標値 36,500 人/年（108%） ○スクールバス販売枚数 現況（令和元年度）15.8 枚/月 → 目標値 20 枚/月

計画目標④

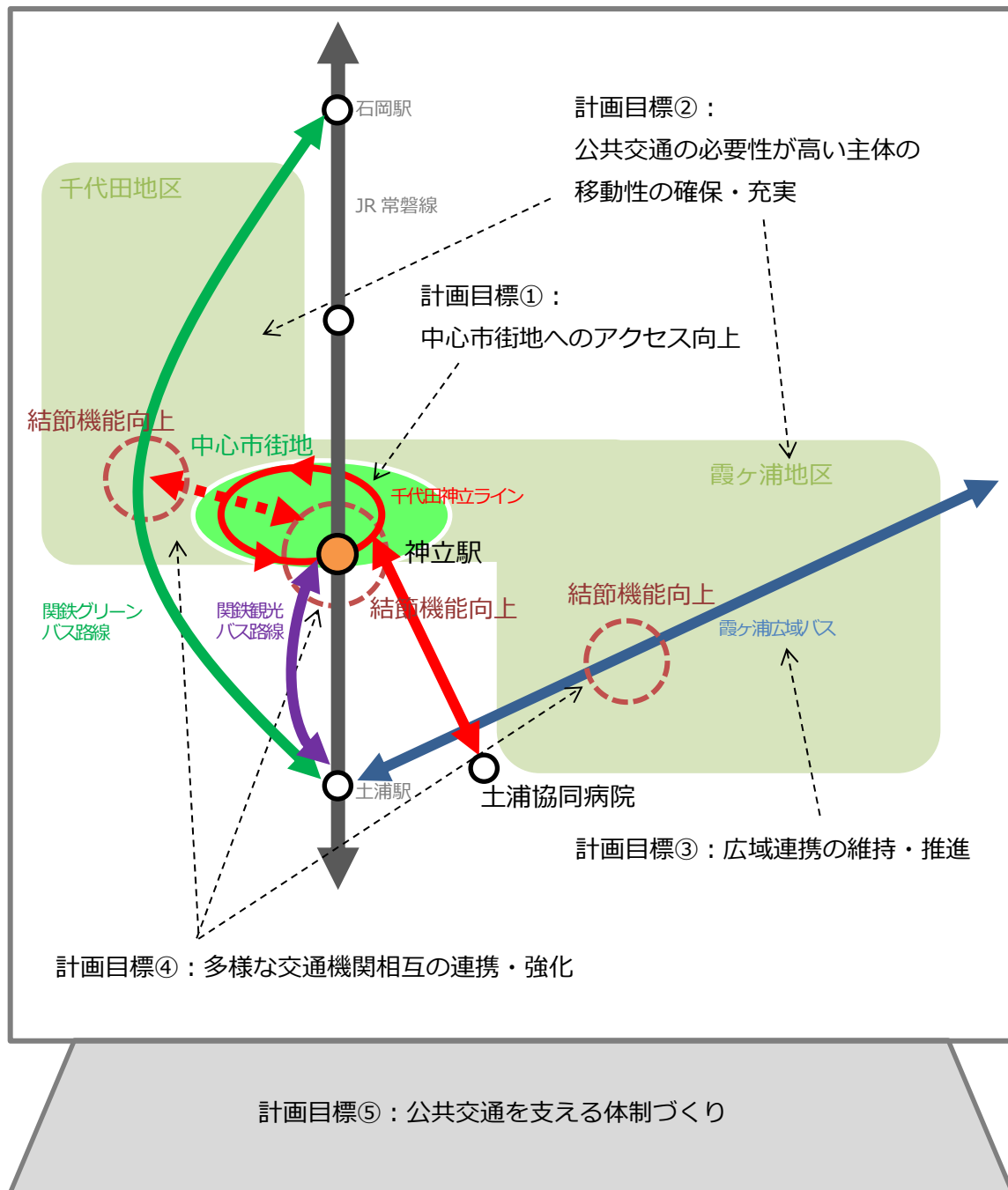
計画目標	多様な交通機関相互の連携・強化 本市では鉄道（JR 常磐線）、路線バス、霞ヶ浦広域バス、千代田神立ライン、デマンド型乗合タクシーが運行されている。さらに多くの福祉施設等では施設送迎車が運行され、平成 26 年度からは小中学校の統合に伴いスクールバスが運行されている。 これらの多様な公共交通機関を組合せ、利便性の高い公共交通体系を構築する。
数値目標	■既存交通・新技術を活用した実証実験を 1 事例以上実施 ■タクシー利用料金助成事業の利用枚数 1,050 枚/年 多様な交通機関が活用できる施策に関わる指標を設定する。 ○既存交通・新技術を活用した実証実験を 1 事例以上実施 ○タクシー利用料金助成事業の利用者数 現況（令和元年 10 月～令和 2 年 3 月）475 枚/6 か月、年間換算 950 枚 → 目標値 1,050 枚/年（110%）

計画目標⑤

計画目標	公共交通を支える体制づくり 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、地域などの多様な主体が連携・協力し、さらに国、県、近隣市と調整を図りながら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。																																																
数値目標	■主要3つの交通施策の収支率向上 霞ヶ浦広域バス 67% 千代田神立ライン 18% デマンド型乗合タクシー 20% 効率的な公的資金の活用に関わる指標を設定する。 ○霞ヶ浦広域バス 計画目標③の利用者数を達成する場合 現況（令和元年度）61.8% → 目標値 67% ＜目標値 36,500 人/年・収支率 67%の試算＞ <table><tr><th colspan="2">現状（令和元年度）</th><th colspan="2">利用者数を目標の36,500人/年にした場合</th></tr><tr><td>利用者数</td><td>33,747 人/年</td><td>利用者数</td><td>36,500 人/年</td></tr><tr><td>運賃収入</td><td>11,156 千円/年</td><td>運賃収入</td><td>12,045 千円/年</td></tr><tr><td>一人あたり運賃収入</td><td>330 円/人</td><td>一人あたり運賃収入</td><td>330 円/人</td></tr><tr><td>運行経費</td><td>18,056 千円/年</td><td>運行経費</td><td>18,056 千円/年</td></tr><tr><td>収支率</td><td>61.8%</td><td>収支率</td><td>66.7%</td></tr></table> 利用者数：3市全てのバス停乗車人数の合計 一人あたり運賃収入：運賃収入÷利用者数 ※地域交通確保維持改善事業補助金等の公的資金 6,500 千円/年 運賃収入：令和元年度の一人あたり運賃収入330円×利用者数 運行経費：令和元年度と同じと仮定 ○千代田神立ライン 計画目標①の利用者数を達成する場合 現況（令和元年度）14.0% → 目標値 18% ＜目標値 10,000 人/年・収支率 18%の試算＞ <table><tr><th colspan="2">現状（令和元年10月～令和2年3月）</th><th colspan="2">利用者数を目標の10,000人/年にした場合</th></tr><tr><td>利用者数</td><td>3,871 人/6ヶ月</td><td>利用者数</td><td>10,000 人/年</td></tr><tr><td>運賃収入</td><td>1,040 千円/6ヶ月</td><td>運賃収入</td><td>2,700 千円/年</td></tr><tr><td>一人あたり運賃収入</td><td>270 円/人</td><td>一人あたり運賃収入</td><td>270 円/人</td></tr><tr><td>運行経費</td><td>7,427 千円/6ヶ月</td><td>運行経費</td><td>14,854 千円/年</td></tr><tr><td>収支率</td><td>14.0%</td><td>収支率</td><td>18.2%</td></tr></table> 一人あたり運賃収入：運賃収入÷延乗車人数 運賃収入：令和元年度の一人あたり運賃収入270円×利用者数 運行経費：令和元年度と同じと仮定	現状（令和元年度）		利用者数を目標の36,500人/年にした場合		利用者数	33,747 人/年	利用者数	36,500 人/年	運賃収入	11,156 千円/年	運賃収入	12,045 千円/年	一人あたり運賃収入	330 円/人	一人あたり運賃収入	330 円/人	運行経費	18,056 千円/年	運行経費	18,056 千円/年	収支率	61.8%	収支率	66.7%	現状（令和元年10月～令和2年3月）		利用者数を目標の10,000人/年にした場合		利用者数	3,871 人/6ヶ月	利用者数	10,000 人/年	運賃収入	1,040 千円/6ヶ月	運賃収入	2,700 千円/年	一人あたり運賃収入	270 円/人	一人あたり運賃収入	270 円/人	運行経費	7,427 千円/6ヶ月	運行経費	14,854 千円/年	収支率	14.0%	収支率	18.2%
現状（令和元年度）		利用者数を目標の36,500人/年にした場合																																															
利用者数	33,747 人/年	利用者数	36,500 人/年																																														
運賃収入	11,156 千円/年	運賃収入	12,045 千円/年																																														
一人あたり運賃収入	330 円/人	一人あたり運賃収入	330 円/人																																														
運行経費	18,056 千円/年	運行経費	18,056 千円/年																																														
収支率	61.8%	収支率	66.7%																																														
現状（令和元年10月～令和2年3月）		利用者数を目標の10,000人/年にした場合																																															
利用者数	3,871 人/6ヶ月	利用者数	10,000 人/年																																														
運賃収入	1,040 千円/6ヶ月	運賃収入	2,700 千円/年																																														
一人あたり運賃収入	270 円/人	一人あたり運賃収入	270 円/人																																														
運行経費	7,427 千円/6ヶ月	運行経費	14,854 千円/年																																														
収支率	14.0%	収支率	18.2%																																														

	○デマンド型乗合タクシー 計画目標②の利用者数を達成する場合 現況（令和元年度）7.8% → 目標値 20%
--	---

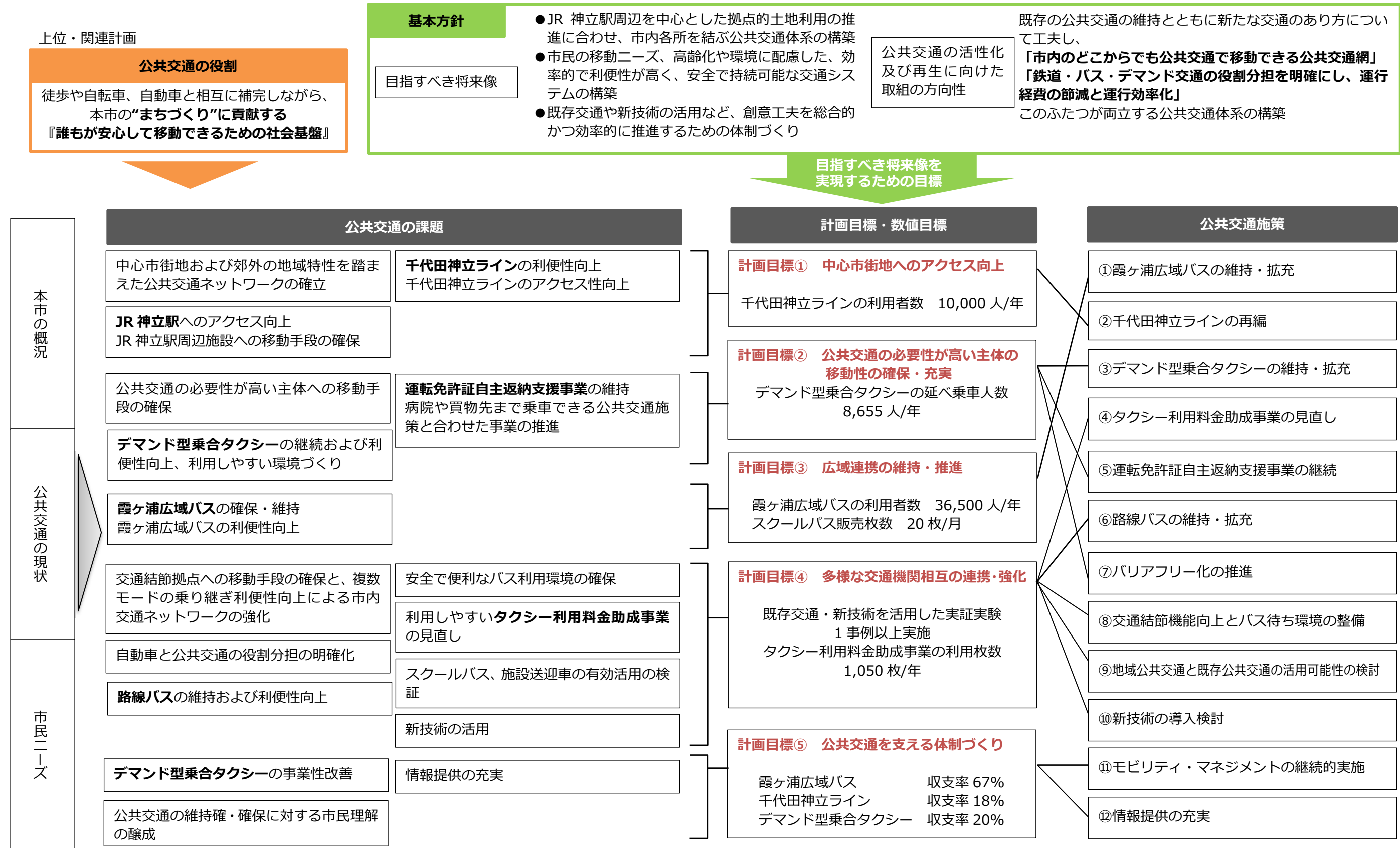
＜各計画目標のイメージ＞



8. 公共交通施策

8.1. 施策体系

目指すべき将来像と計画目標を達成するため、本市では以下に示す公共交通施策を実施する。



8.2. 公共交通施策

各公共交通施策は以下の目的のもと実施する。

公共交通施策	施策の目的
①霞ヶ浦広域バスの維持・拡充	市民の移動ニーズの高い土浦方面へアクセスできる路線のため地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等を活用し、路線を維持していくと共に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。
②千代田神立ラインの再編	千代田地区、霞ヶ浦地区の両地区から本市の中心的な拠点である JR 神立駅へのアクセス性を向上し、市民および来訪者の交通利便性を高め、JR 神立駅周辺の都市機能誘導や居住誘導を図る。
③デマンド型乗合タクシーの維持・拡充	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としてデマンド型乗合タクシーを運行しているが、事業継続に伴う費用対効果が課題となっている。そのため、より効率的で持続可能なデマンド型乗合タクシーの維持・拡充を図る。
④タクシー利用料金助成事業の見直し	タクシー利用料金助成事業は地域による利用状況の差が生じていることから、より利用しやすい内容に事業を見直す。
⑤運転免許証自主返納支援事業の継続	高齢者による交通事故防止策の一つとして、運転免許の自主返納を支援する。
⑥路線バスの維持・拡充	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維持するとともに、利用者のニーズに対応した拡充を推進する。
⑦バリアフリー化の推進	高齢者や障害者、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。
⑧交通結節機能向上とバス待ち環境の整備	乗り換え利便性の向上、バス停でのバス待ち抵抗の緩和につなげるため、安全で便利なバス待ち環境を整備する。
⑨地域公共交通と既存公共交通の活用可能性の検討	地域内公共交通のさらなる充実を図るため、既存公共交通の利用可能性を検討する。
⑩新技術の導入検討	より安全で利便性の高い公共交通にするため、MaaS（Mobility as a Service）や自動運転などの新技術の導入可能性について検討する。
⑪モビリティ・マネジメントの継続的实施	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。
⑫情報提供の充実	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。

9. 推進方策

9.1. 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、地域、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。

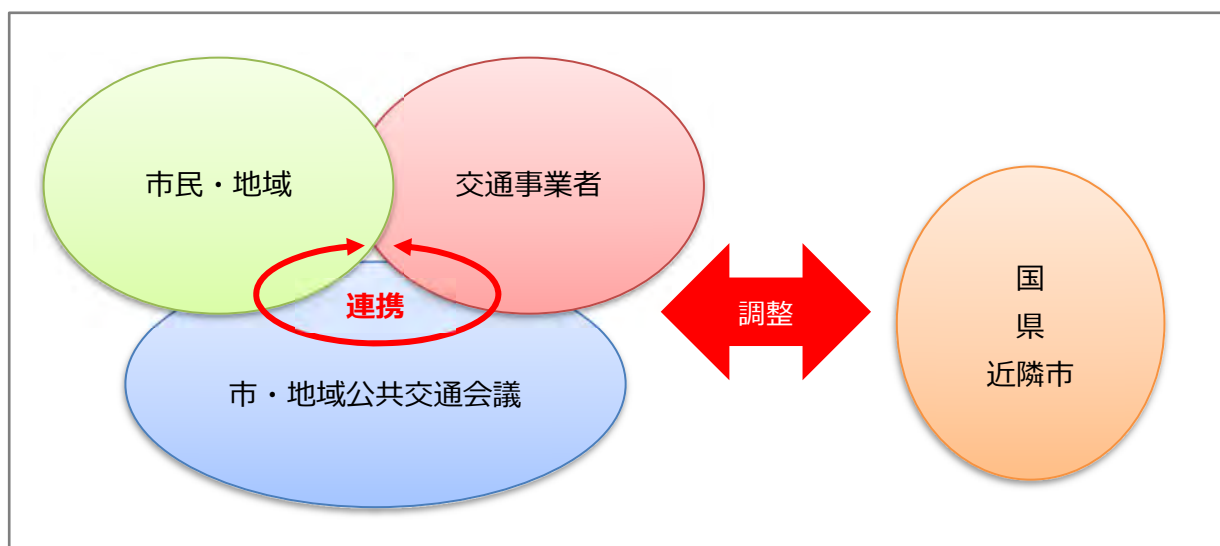


図 9.1 本計画の推進体制

9.2. 計画の達成状況の評価方法

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。

計画の目標（数値目標）に対する評価は毎年度実施する。

なお、5年の計画期間が終了する令和7年度には、本計画の更新を行う。

表 9.1 計画の達成状況の評価

計画目標	数値目標	データ整理	評価時期
① 中心市街地へのアクセス向上	千代田神立ラインの利用者数 10,000 人/年	運行事業者が毎月の利用者数を調査し、市が年間利用者数の動向を整理する。	毎年度
② 公共交通の必要性の高い主体の移動性の確保・充実	デマンド型乗合タクシーの延べ乗車人数 8,655 人/年	運行事業者が毎月の利用者数を調査し、市が年間利用者数の動向を整理する。	毎年度
③ 広域連携の維持・推進	霞ヶ浦広域バスの利用者数 36,500 人/年	運行事業者が毎月の利用者数を調査し、市が年間利用者数の動向を整理する。	毎年度
	スクールバス販売枚数 20 枚/月	運行事業者が毎月の販売枚数を調査し、市が年間を通じた販売枚数の動向を整理する。	毎年度
④ 多様な交通機関相互の連携・強化	既存交通・新技術を活用した実証実験 1 事例以上実施	市と交通事業者が連携して、既存交通・新技術の活用可能性について検証する。	毎年度
	タクシー利用料金助成事業の利用枚数 1,050 枚/年	運行事業者が毎月の利用枚数を調査し、市が年間利用枚数の動向を整理する。	毎年度
⑤ 公共交通を支える体制づくり	主要 3 つの交通施策の収支率 霞ヶ浦広域バス 67% 千代田神立ライン 18% デマンド型乗合タクシー 20%	運行事業者が毎年度、運行収入、運行経費、収支率を調査し、市がその動向を整理する。	毎年度