

かすみがうら市公共交通実施計画

令和3年3月

かすみがうら市

<目次>

1. 実施方針.....	1
1.1. 実施計画の位置づけ.....	1
1.2. 実施期間.....	1
1.3. 基本方針と計画目標.....	1
2. 公共交通施策の実施計画.....	3
2.1. 施策体系.....	3
2.2. 公共交通施策.....	4
3. 実施計画.....	5
4. 計画スケジュール.....	20

1. 実施方針

1.1. 実施計画の位置づけ

本市では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」（以下、地域公共交通計画）を令和2年度に策定する予定である。本計画は、地域公共交通計画に位置づけられている公共交通施策を実現するための実施計画である。

1.2. 実施期間

地域公共交通計画の計画期間である令和3年度から令和7年度までの5年間を実施期間とする。

1.3. 基本方針と計画目標

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、実施期間中に達成すべき5つの計画目標に向けて、公共交通施策を推進していくものとする。

基本方針

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

計画目標

計画目標① 中心市街地へのアクセス向上

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。

計画目標② 公共交通の必要性が高い主体の移動性の確保・充実

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。

計画目標③ 広域連携の維持・推進

市外の拠点への移動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。

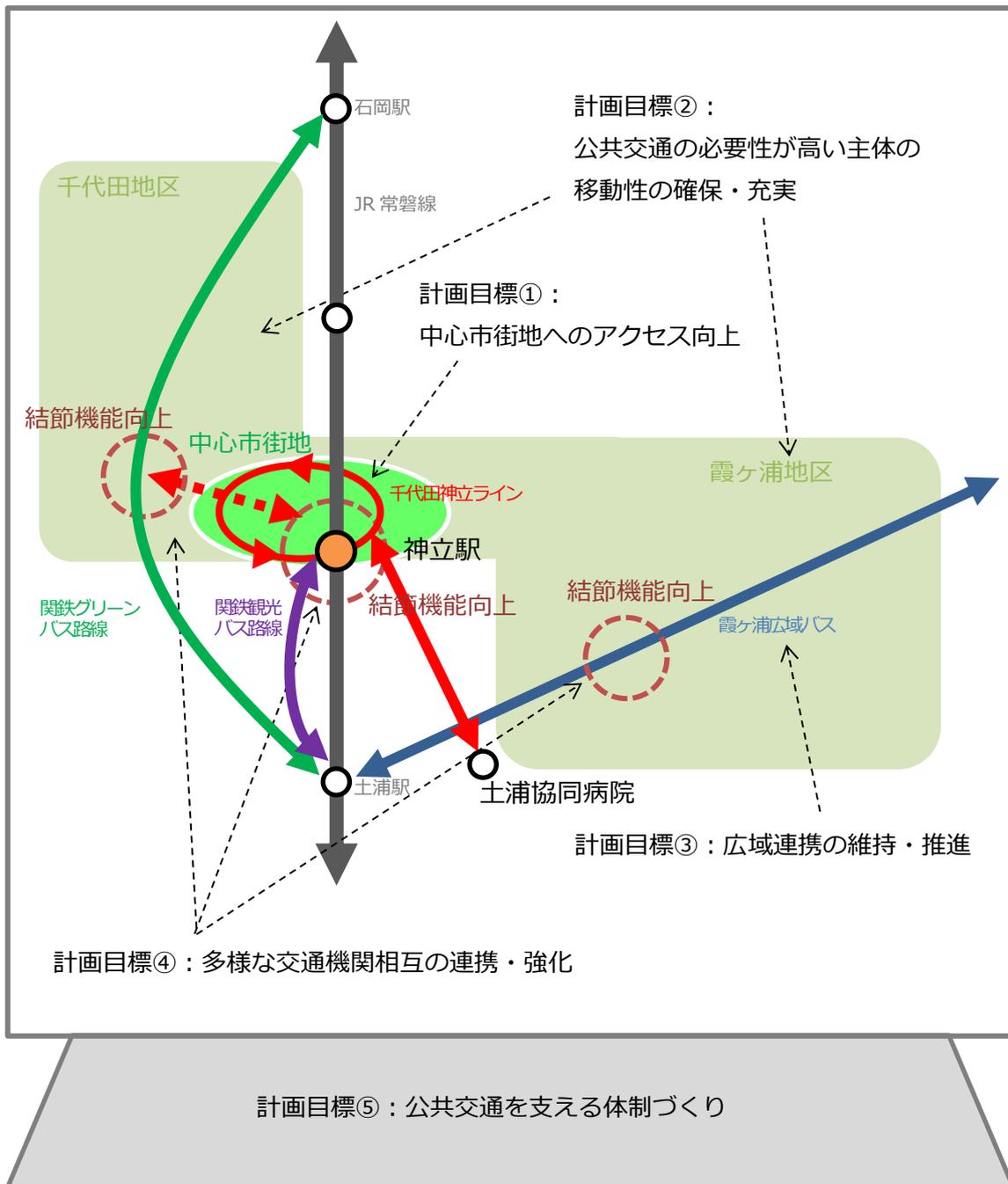
計画目標④ 多様な交通機関相互の連携・強化

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、施設送迎車等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。

計画目標⑤ 公共交通を支える体制づくり

市民の利便性の視点を重視しつつ、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するために、市民、地域、交通事業者が連携し、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。

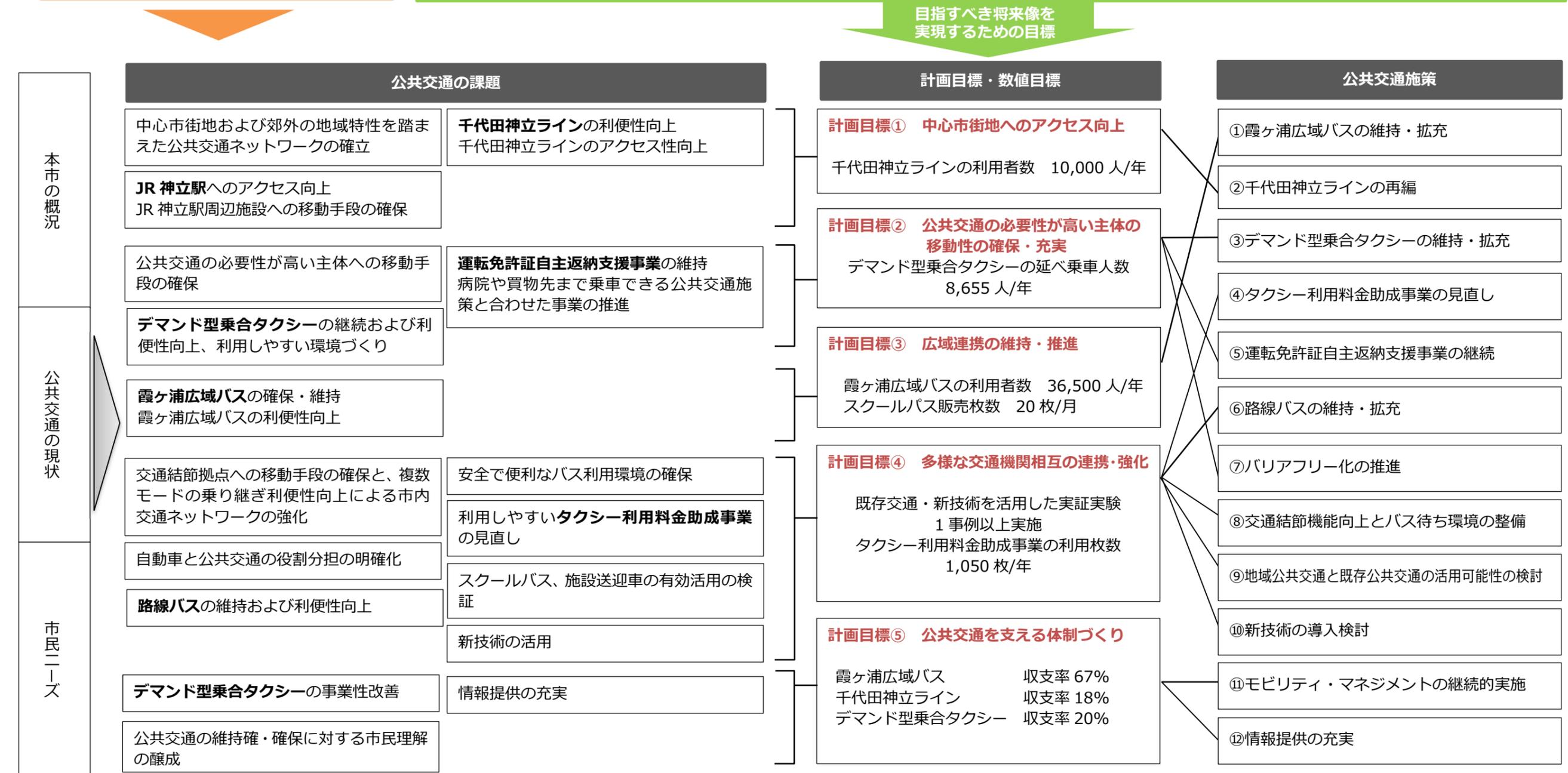
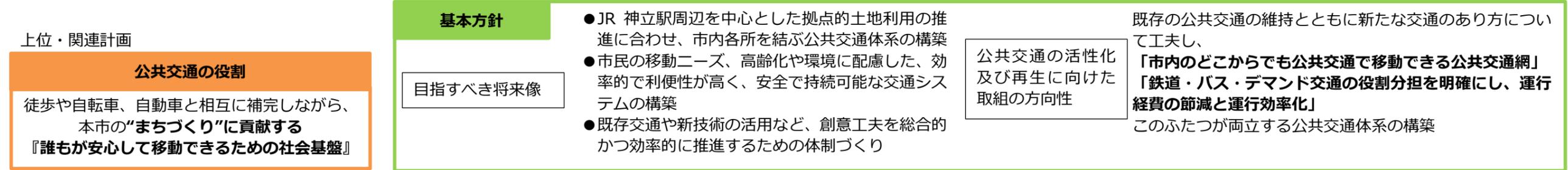
<各計画目標のイメージ>



2. 公共交通施策の実施計画

2.1. 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。



2.2. 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がるため、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。

3. 実施計画

施策①

霞ヶ浦広域バスの維持・拡充

目的

JR土浦駅から玉造駅まで霞ヶ浦地区を東西に結び生活交通幹線路線を担う「霞ヶ浦広域バス」は、1日5往復で毎日運行されており、利用者数と売上げ実績ともに増加傾向にある。

市民の移動ニーズの高い土浦方面へアクセスできる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。

概要

市民アンケート結果より、登下校時に合った便がなく、家族にJR神立駅まで送迎してもらっているとの意見がみられた。進学する高校の選択要因として、通学の移動手段の有無が重要視されることから、バスの利便性向上は若者が本市に定住するかどうかに関わる重要な課題といえる。

そこで、学生（特に高校生）が通学や帰宅で、より利用しやすい運行ダイヤの実現を目的に関係者と協議調整をはかる。

■ 学生（高校生）ニーズ調査の実施

霞ヶ浦広域バス沿線の学生（高校生）に対して、下記に関する意向調査を実施し、路線バスの利用可能性、通学や帰宅で利用できる運行ダイヤを検討する基礎データとする。

＜主な調査内容＞

- ・ふだんの通学・帰宅の時間帯、交通手段
- ・部活やテスト期間中などの特別な活動があるときの通学・帰宅の時間帯
- ・利用可能性のある路線バスのバス停、行き先

■ 学生が利用しやすい運行ダイヤの検討・改正

上述のアンケート等のニーズ調査結果を踏まえ、高校生が利用しやすい運行ダイヤを検討し、土浦市・行方市と協議調整をはかる。

実施主体

かすみがうら市、土浦市、行方市

実施時期

	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
ニーズ調査	→				
運行ダイヤの検討・改正	→				

施策②

千代田神立ラインの再編

目的

千代田地区、霞ヶ浦地区の両地区から、本市の中心的な拠点である JR 神立駅へ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。

概要

千代田地区の中心部における千代田ショッピングモールや神立病院といった市民の移動ニーズの高い施設を結ぶ路線バスとして千代田神立ラインを令和元年 10 月から運行している。

霞ヶ浦地区の霞ヶ浦広域バス等の既存路線との接続や、他の交通機関相互の乗り換え・乗り継ぎ拠点として、JR 神立駅・神立病院・土浦協同病院を設定している。

■ 関鉄グリーンバス路線と接続するなどルートの一部変更を検討

千代田地区を南北に縦断して土浦市・石岡市を結ぶ路線と乗り換えることができるなどルートの一部変更を検討する。令和 2 年 3 月に開通した JR 神立駅西口の都市計画道路神立停車場線の利用により千代田地区の各地域や地域拠点（千代田庁舎）から JR 神立駅へのアクセス性向上を図る。

■ 関鉄観光バス路線と重複しているバス停における等間隔ダイヤの調整の検討

関鉄観光バス路線と重複している区間では、等間隔になるようにダイヤを調整し、待ち時間の短縮化による利便性向上をはかる。

<現在の大塚団地バス停（JR 神立駅方面）の時刻表>

千代田神立ライン		9:54	14:04	16:04	18:54
関鉄観光バス路線	8:29 9:01	10:09	12:44 14:46	15:56	18:03

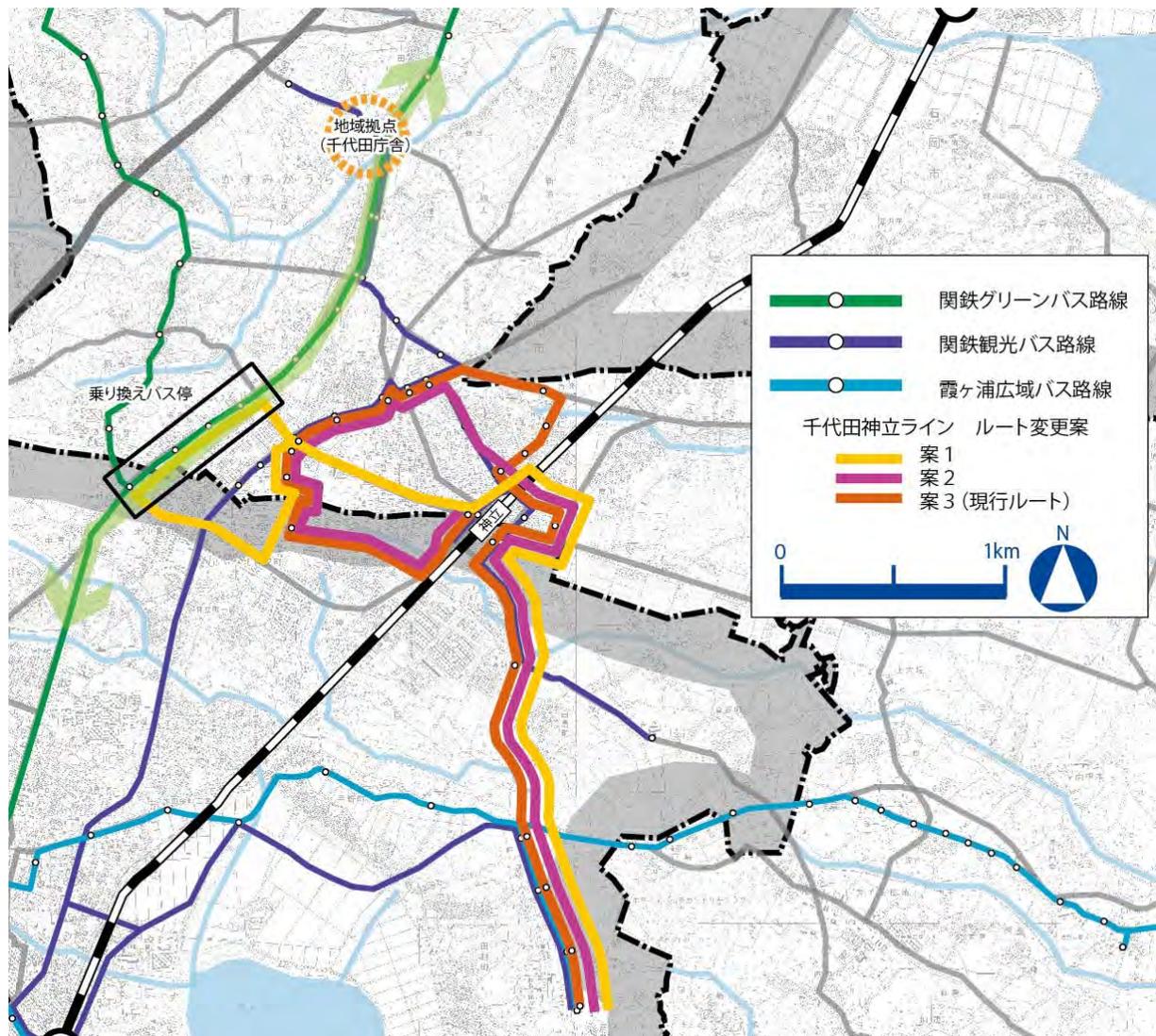
実施主体

かすみがうら市、交通事業者

実施時期

	令和 3 年 (2021)	令和 4 年 (2022)	令和 5 年 (2023)	令和 6 年 (2024)	令和 7 年 (2025)
バス事業者と協議調整	→				
ルート変更		→			
ダイヤ調整		→			

○千代田神立ラインのルート変更案



ルート案 1

- ・ 関鉄グリーンバス路線との接続ルート
- ・ 土浦協同病院～JR 神立駅東口～JR 神立駅西口～都市計画道路神立停車場線～関鉄グリーンバス路線バス停～神立病院～千代田ショッピングモール～JR 神立駅西口～JR 神立駅東口～土浦協同病院

ルート案 2

- ・ 乗降者数の比較的少ない区間を廃止し、所要時間を短くしたルート
- ・ 土浦協同病院～JR 神立駅東口～大塚団地～千代田ショッピングモール～神立病院～JR 神立駅西口

ルート案 3

- ・ 現行ルート
- ・ 土浦協同病院～JR 神立駅東口～高木病院～角来～三輪眼科～大塚団地～千代田ショッピングモール～神立病院～JR 神立駅西口

施策③**デマンド型乗合タクシーの維持・拡充****目的**

人口密度の低い郊外において、自家用車の運転が難しい高齢者等の移動手段としてデマンド型乗合タクシーを運行している。

登録者数は増加しているが利用者数は減少傾向にある。また、運行経費が増加傾向にあり、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。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・拡充をはかる。

概要

現在のデマンド型乗合タクシーについて事業性改善策を実施しつつ、事業を継続する。

■ サービスの拡充と運賃改定の検討

サービスを拡充するとともに運賃を改定する。路線バスやタクシー事業者との共存や、タクシー利用料金助成事業等と合わせた利用を鑑み、区域内での運行を継続する。

<内容案>

- ・ 運賃の改定
- ・ セダン型車両による運行
(乗合人数が平均 1.4~1.6 人 (令和元年度))
- ・ 予約アプリなどのウェブ予約の導入

予約アプリなどのウェブ予約を導入することで予約しやすくする。利用者が予約状況を確認することができるようにすることで、利用者は予約スケジュールを立てることができ、利用の分散化、積み残しの解消につながる。さらに、デマンド型乗合タクシーを乗り継ぐ場合に 2 区域の予約が同時にとれる。

実施主体

かすみがうら市、デマンド型乗合タクシー運行事業者

実施時期

	令和 3 年 (2021)	令和 4 年 (2022)	令和 5 年 (2023)	令和 6 年 (2024)	令和 7 年 (2025)
サービス拡充・運賃改定	→				
予約アプリなどのウェブ予約の導入		→			

○デマンド型乗合タクシー運行内容の変更案

現行からの変更点

(1) 運行日

月曜日から金曜日までの週5日間

土日祝日、8月13日～15日、12月29日～1月3日は運休

(2) 利用者

市内在住者で事前に利用者登録（無料）のある方

※介助が必要な方は、介添者の同乗が必要

(3) 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）

(4) 運行時刻

9:00、10:00、11:00、13:00、14:00、15:00、16:00、17:00

（霞ヶ浦地区の運行車両1台は18時便を運行）

(5) 乗降場所

利用者自宅の他に市内を中心に161箇所の共通乗降場を設置

- ・利用者自宅
- ・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

(6) 運賃（令和3年7月改定予定）

1乗車 600円（乗車時に回数券による支払い）

- ・障害者及び介添者並びに小学生以下は半額（300円）
- ・未就学児は無料
- ・乗り継ぎは2乗車分の運賃

(7) 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
- ・予約アプリなどのウェブ予約の導入（予定）

(8) 予約時間

8:30～17:00

- ・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1時間前まで
- ・霞ヶ浦地区18時便の予約は17時まで

施策④**タクシー利用料金助成事業の見直し****目的**

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。

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。霞ヶ浦地区の利用が進んでいないことから、より利用しやすい内容に事業を見直す。

概要

タクシー利用料金助成事業と要介護高齢者等福祉タクシー利用助成事業を再編し、一般タクシーの公共交通としての利用を促進する。

■対象者（市内に住所を有する方で、次のいずれかの要件を満たす者）

- ・ 60 歳以上の運転免許を持たない者
- ・ 身体障害者手帳 1 級又は 2 級の者
- ・ 療育手帳 A 以上の者
- ・ 精神障害者手帳 1 級又は 2 級の者

※要介護・要支援該当者は、介護保険の移送サービスの対象とする。

■助成金額

- ・ 初乗り運賃額
年間 52 回分の助成券を交付

■利用できるタクシー事業者

- ・ 該当事業に関する協定を締結する事業者

実施主体

かすみがうら市、交通事業者

実施時期

	令和 3 年 (2021)	令和 4 年 (2022)	令和 5 年 (2023)	令和 6 年 (2024)	令和 7 年 (2025)
見直しの検討・調整	—————▶				
見直しの実施	—————▶				

施策⑤**運転免許証自主返納支援事業の継続**

目的 高齢者による交通事故防止策の一つとして、運転免許証の自主返納を支援する。

概要 平成 31 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。

運転免許証の返納者数は平成 29 年度で 32 人、平成 30 年度で 38 人、令和元年度で 71 人となっており、支援事業を開始した平成元年 4 月から返納者数が増加している。

■事業の継続と周知

現行の事業内容を継続するとともに、広報への掲載や公共交通機関におけるポスターの掲示、チラシの設置など、周知をはかる。

<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

実施主体 かすみがうら市

実施時期

	令和 3 年 (2021)	令和 4 年 (2022)	令和 5 年 (2023)	令和 6 年 (2024)	令和 7 年 (2025)
事業の継続・周知	—————▶				

施策⑥

路線バスの維持・拡充

目的

路線バスは、千代田地区のみ路線網がある状態となっている。関鉄グリーンバスと関鉄観光バスの2社4路線がある。

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

概要

バスの運行本数は、平日で片道1本～16本であり、本数の最も多いJR土浦駅～JR神立駅の路線でも朝ピーク時に1時間2本にとどまっている。そこで、バス事業者と市が協力して、路線バスを維持するための利用促進策を実施し、利用者の増加→サービス水準の向上→さらなる利用者の増加の好循環を目指す。

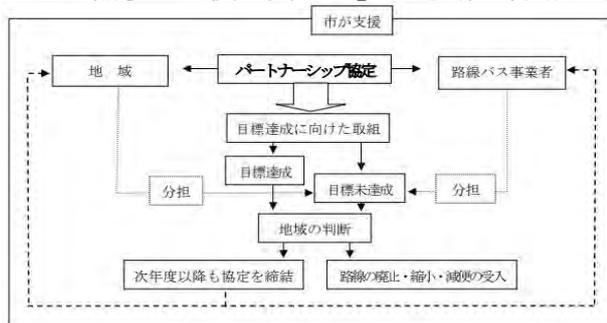
■市民協働による路線バスの維持・拡充の研究

路線バスの維持・確保の取組として「パートナーシップ事業」がある。

日立市では、バス利用者の減少によるバス路線の廃止・縮小等が予想される地域住民と路線バス事業者とが協定を締結して、乗車促進活動を行うことにより、既存バス路線の維持・確保及び拡充を市が支援している。

<協定内容>

- ・地域と路線バス事業者が一定の目標（運行収入）達成を条件とした運行継続及び路線の拡充について締結する協定とし、地域と路線バス事業者が協力して目標達成を図る
- ・目標達成できなかった場合は、未達成額を地域と路線バス事業者が分担して賄うとともに「次年度以降も協定を締結」又は「地域として路線の廃止・縮小・減便の受入れ」を地域が判断する



出典) 日立市資料

実施主体

かすみがうら市、バス事業者

実施時期

	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
路線バス利用促進策の実施	→				

施策⑦

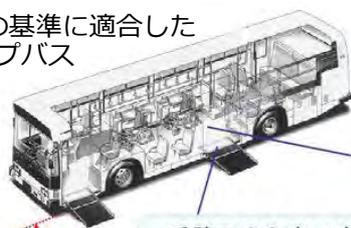
バリアフリー化の推進

目的 鉄道の駅やバスの停留所、車両等のバリアフリー化を推進することで、高齢者や障害者、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。

概要 バス車両のバリアフリー化を推進する。
あじさい館等の交通結節点のバス停では、交通事業者・周辺住民等と連携し、可能な範囲で上屋やベンチの設置、案内表示の充実などにより、バリアフリー化を推進し、快適で使いやすい公共交通とする。

<バリアフリー車両のイメージ>

構造・設備の基準に適合した
ノンステップバス



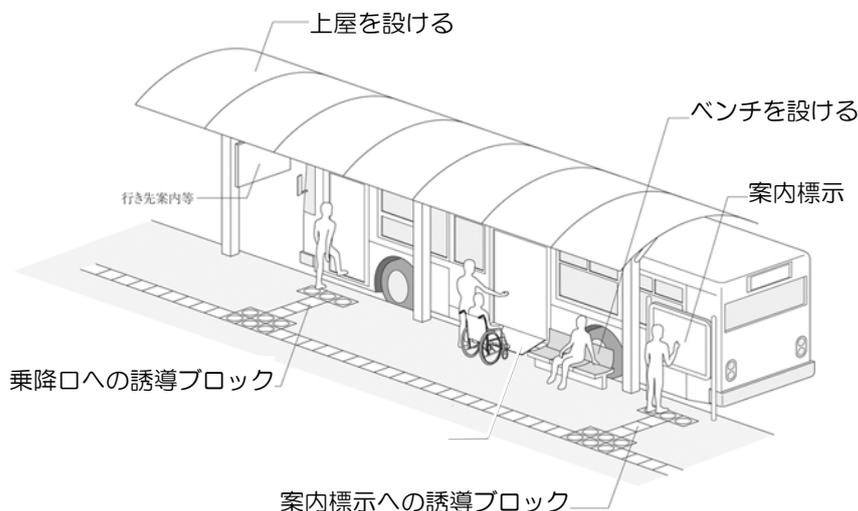
- ・車いすスペースの1以上の確保
- ・乗降口幅80cm以上
- ・乗降口と車いすスペース間の通路幅が80cm以上

- ・乗降口から車いすを固定することができる設備までの通路に段がない
- ・床面は滑りにくい仕上げ

床面の高さは65cm以下

出典) 国土交通省資料

<バス停のバリアフリー化のイメージ>



出典) 国土交通省資料

実施主体 かすみがうら市、交通事業者

実施時期

	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
バリアフリー化の推進	—————▶				

施策⑧**交通結節機能向上とバス待ち環境の整備****目的**

JR 神立駅では、平成 31 年 3 月に神立駅橋上化と自由通路整備が完成し、駅前広場には、一般車や路線バス、タクシー等の乗降スペースが設けられ、本市の交通拠点として、交通結節機能が大幅に向上した。JR 神立駅、あじさい館、バス停といった交通結節点での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。

概要

安全で便利な交通結節点やバス停における周辺環境整備を行う。

■ あじさい館等での待合環境の充実

霞ヶ浦地区の主要な交通結節点である「あじさい館」や、その他の交通結節点での待合環境を充実させる。

○あじさい館

**■ 安全で便利なバス停環境の整備**

デマンド型乗合タクシー乗降箇所のバス停、バスの乗り継ぎ時に道路横断が必要となるバス停、学生の利用が多いバス停、バス停周辺での事故や発生状況等を調査し、バス停視認性対策、街路灯の設置、駐輪場の設置、必要な道路整備を行う。

実施主体

かすみがうら市、交通事業者、施設管理者

実施時期

	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
交通結節機能の向上	—————▶				
バス停環境整備	—————▶				

施策⑨**地域公共交通と既存公共交通の活用可能性の検討****目的**

地域公共交通と既存公共交通を有効活用し、地域内公共交通のさらなる充実に図る目的で、利用対象の拡大（地域住民の混乗化）、運行時間の拡大（空き時間の活用）の可能性について検討する。

また施策③「デマンド型乗合タクシーの維持・拡充」とあわせて、自家用有償旅客運送と福祉輸送の可能性について検証する。

概要

地域公共交通と既存公共交通の活用可能性について検証する。

■ 運行計画の検討

各既存交通を活用した地域内公共交通の運行計画案を検討する。

実施主体

かすみがうら市、交通事業者

実施時期

	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
活用可能性の検討・調整	—————▶				

目的 国などの動向を注視しながら、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。
 ※MaaS：バス、電車、タクシー、シェアサイクルといったあらゆる公共交通機関を、IT を用いてシームレスに結びつけ、人々が効率よく、かつ便利に使えるようにするシステム

概要 新技術の導入可能性について検証する。

■ MaaS の導入可能性の検討

全ての公共交通のキャッシュレス化を進める。また、様々な公共交通機関を利用した目的地までの最適な経路検索、乗合デマンドタクシーの予約、支払いまでを一括利用できるアプリ等の導入可能性を検討する。

■ 新生活様式に対応した車両の導入の検討

新型コロナウイルス感染症による新生活様式に対応するため、車両買い替え時には換気システムのグレードが高い車両の導入を検討する。

■ 自動運転・グリーンスローモビリティの研究

自動運転やグリーンスローモビリティの導入可能性を検討する。

実施主体 かすみがうら市、交通事業者

実施時期

	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
MaaS 導入可能性検討	→				
新生活様式対応車両の検討	→				
自動運転等の研究		→			

○グリーンスローモビリティとは

グリーンスローモビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上のモビリティ

【5つの特長】

- ① **Green**…CO2排出量が少ない電気自動車。家庭用コンセントで充電可。GS撤退地域でも運行可
- ② **Slow**…時速20km未満なので観光にぴったり
- ③ **Safety**…速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④ **Small**…小型なので狭い道でも問題ない
- ⑤ **Open**…窓がない開放感が乗って楽しい

【事業化】乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行

【活用場面】

- ① **地域住民の足として**
 - 1) バスが走れなかった地域
 - 2) 高齢化が進む地域
 - 3) お年寄りの福祉増進
 - 4) 既存のバスからの転換
 - 5) 将来的に自動運転可
- ② **観光客向けのモビリティとして**
 - 1) ガイドによる観光案内
 - 2) プチ定期観光バス
 - 3) パークアンドライド
 - 4) イベントでの活用
- ③ **ちょこっと輸送**

駐車場から施設まで
施設から施設まで
- ④ **地域ブランディング**

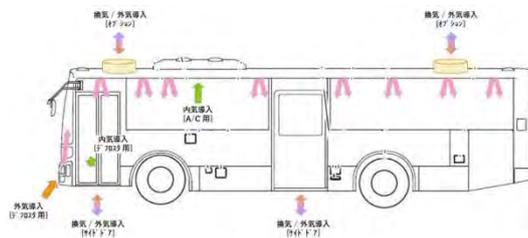
「地域の顔」として



出典) 国土交通省資料

○新しい生活様式に対応した車両

外気導入システム



雨天時の車内換気を促進する
ウィンドバイザー



出典) 三菱ふそうトラックバス
プレスリリース資料

施策①

モビリティ・マネジメントの継続的实施

目的 多様な手法によるモビリティ・マネジメント（以下 MM という）を継続的に実施することにより、過度に自家用車を利用する移動から、自発的に公共交通や自転車・徒歩などへ転換してもらうように、市全体における公共交通への意識を醸成する。

概要 ターゲットを明確にしたうえで、計画的・効率的に MM を実施する。

■ コロナ禍における公共交通の安全性の周知

新型コロナウイルス感染症により交通事業者が減収していることを踏まえ、公共交通利用時の新型コロナウイルス感染症リスクを「正しく」理解したうえで、「安全」に公共交通を利用してもらうための情報発信を行う。新マナーを守れば公共交通は想像よりも感染リスクが低いこと、公共交通を使って出かけることを促す広報を行う。

■ 市の講座・講演での MM 実施

定期的に行っている市の講座・講演において、まちづくりや環境を考慮して公共交通を使うことの大事さ、多様な交通手段を適切に利用する方法、市内の公共交通の現況、バスやデマンド型乗合タクシーの利用の仕方などを講義する。車両を持ち込んだ乗車体験や、公共交通を利用するツアーを実施する。

実施主体 かすみがうら市、交通事業者

実施時期

	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
コロナ禍の公共交通周知	→				
市の講座・講演でのMM実施	→				

○ コロナ禍における公共交通の安全性の周知



出典) 日本モビリティ・マネジメント会議

○ 高齢者大学



出典) かすみがうら市生涯学習課 HP

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

概要 鉄道、路線バス、霞ヶ浦広域バス、千代田神立ライン、デマンド型乗合タクシーなど、様々な公共交通機関の情報の提供に努める。

■公共交通情報の充実

毎年度作成・発行している「ご利用ガイド」を駅や施設に配布したり、イベントに合わせて公共交通情報を SNS で発信するなど、情報提供を充実させる。

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

■災害時の公共交通情報の提供

災害時には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提供を行う体制を構築する。

実施主体 かすみがうら市、交通事業者

実施時期

	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
情報提供の充実	➔				
災害時の情報提供	➔				

4. 計画スケジュール

公共交通施策は、下表のスケジュールで実施する。

公共交通施策		令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
①霞ヶ浦広域バスの維持・拡充	ニーズ調査					→
	運行ダイヤの検討・改正					→
②千代田神立ラインの再編	バス事業者と協議調整					→
	ルート変更					→
	ダイヤ調整					→
③デマンド型乗合タクシーの維持・拡充	サービス拡充・運賃改定					→
	予約アプリなどのウェブ予約の導入					→
④タクシー利用料金助成事業の見直し	見直しの検討・調整					→
	見直しの実施					→
⑤運転免許証自主返納支援事業の継続	事業の継続・周知					→
⑥路線バスの維持・拡充	路線バス利用促進策の実施					→
⑦バリアフリー化の推進	バリアフリー化の推進					→
⑧交通結節機能向上とバス待ち環境の整備	交通結節機能の向上					→
	バス停環境整備					→
⑨地域公共交通と既存公共交通の活用可能性の検討	活用可能性の検討・調整					→
⑩新技術の導入検討	MaaS 導入可能性検討		→			
	新生活様式対応車両の検討					→
	自動運転等の研究					→
⑪モビリティ・マネジメントの継続的実施	コロナ禍の公共交通周知	→				
	市の講座・講演でのMM実施					→
⑫情報提供の充実	情報提供の充実					→
	災害時の情報提供					→

※スケジュールは適宜必要な見直しを行う