

か 交 会 第 9 6 号
令和7年9月25日

委 員 各 位

かすみがうら市地域公共交通会議
会 長 宮 嶋 謙
(公 印 省 略)

令和7年度 第3回かすみがうら市地域公共交通会議書面協議
について（通知）

日頃から本市地域交通施策に格別のご理解ご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、令和7年度第3回かすみがうら市地域公共交通会議につきましては、書面協議とさせていただき、協議事項のご確認をお願いしたく存じます。

つきましては、ご多忙のところ大変恐縮ではございますが、会議資料の内容を確認後、別紙書面協議書を10月8日（水）までにメール又はファックスにてご回答くださいますようお願いいたします。

なお、期限までにご回答がない場合は承認するものとさせていただきます。

記

協議事項

議案第3号 かすみがうら市地域公共交通計画の計画期間の延長について

承認第3号 霞ヶ浦広域バスの運行ダイヤ改正及び運賃の改定に係る意見
公募の実施について

問い合わせ先

かすみがうら市地域公共交通会議事務局
(都市建設部 都市整備課 担当：君崎・中田)
TEL:029-886-3310 (直通)
FAX:029-897-1269
E-mail:toshika@city.kasumigaura.lg.jp

かすみがうら市地域公共交通会議

該当	No.	団体名	所属	役職名	氏 名	委嘱状況
第1号	1	かすみがうら市	市長(会長)		宮嶋 謙	
第2号	2	関東運輸局茨城運輸支局		首席運輸企画専門官	柿本 憲治	R7前任者から引継ぎ
	3	関東運輸局茨城運輸支局		首席運輸企画専門官	小菅 達也	継続
	4	茨城県政策企画部	交通政策課	交通政策課長	伊藤 豪人	R7前任者から引継ぎ
	5	茨城県土浦土木事務所	道路整備第二課	道路整備第二課長	針谷 直之	継続
	6	茨城県土浦警察署	交通課	交通課長	東 直人	継続
第3号	7	関鉄鉄道(株)		常務取締役	廣瀬 貢司	継続
	8	(有) 千代田タクシー		代表取締役	海老原 夏美	継続
	9	(有) 美並タクシー		代表取締役	臼井 忠	継続
	10	霞ヶ浦交通(株)		代表取締役	島田 豊	継続
	11	(有) 神立観光		代表取締役	斉藤 道弘	継続
第4号	12	(一社) 茨城県バス協会		専務理事	古賀 重徳	継続
	13	(一社) 茨城県ハイヤー・タクシー協会		専務理事	服部 透	継続
第5号	14	関東鉄道(株) 労働組合		書記長	中村 正之	継続
第6号	15	かすみがうら市議会		議長	来栖 丈治	継続
第7号	16	かすみがうら市区長会		副会長	齊藤 英雄	継続
	17	かすみがうら市老人クラブ連合会		会長	佐藤 俊治	継続
	18	かすみがうら市PTA連絡協議会		会長	磯山 健史	R7前任者から引継ぎ
	19	かすみがうら市商工会		会長	川井 義久	継続
	20	地域女性団体連絡会		会長	相馬 てる子	継続
第8号	21	筑波大学大学院システム情報工学研究科		教授	谷口 綾子	継続
第9号	22	土浦市	都市政策部	都市政策部長	飯泉 貴史	継続
	23	行方市	企画部	企画部長	谷川 達郎	R7前任者から引継ぎ
	24	かすみがうら市	総務企画部	総務企画部長	横田 茂	継続
	25	かすみがうら市	保健福祉部	保健福祉部長	羽成 英明	継続
	26	かすみがうら市	産業経済部	産業経済部長	貝塚 裕行	継続
	27	かすみがうら市	都市建設部	都市建設部長	稲生 政次	継続
	28	かすみがうら市	教育委員会	教育部長	仲澤 勤	R7前任者から引継ぎ

かすみがうら市地域公共交通計画の計画期間の延長について

- ◆令和3年3月に策定された「かすみがうら市地域公共交通計画」における計画の期間は令和3年度から令和7年度までの5年間となっている。
- ◆最終年度となる今年度において、7月から千代田神立ラインが路線変更がされ、中心市街地における交通体系に変化が生じた。また、来年4月から当市を通過する一般路線バスの運行路線の再編がされる予定であり、当市を取り巻く交通環境が大きく変わろうとしている。
- ◆このような背景から、交通環境の変化に伴う課題や利用者ニーズを次期計画へ反映すべく、検証整理する期間を確保することから現計画を1年間延長する。
- ◆また、市の最上位計画である「第2次かすみがうら市総合計画」が令和8年度までの計画期間となっているため、更新の時期を合わせることでにより交通施策の整合性を図りやすくする。

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

●施策体系における計画目標・数値目標について

計画目標・数値目標	
計画目標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
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	
デマンド型乗合タクシーの延べ乗車人数	8,655 人/年
計画目標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
スクールバス販売枚数	20 枚/月
計画目標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
タクシー利用料金助成事業の利用枚数	1,050 枚/年
計画目標⑤ 公共交通を支える体制づくり	
霞ヶ浦広域バス	収支率 67%
千代田神立ライン	収支率 18%
デマンド型乗合タクシー	収支率 20%

出典：かすみがうら市公共交通計画P96

計画期間を1年間延長することにより年間の目標で示されている計画目標・数値目標を以下のとおり整理する

計画目標①「千代田神立ラインの利用者数」は、5年間で130%増加させ10,000人/年とする目標のため、1年間延長分を考慮し136%増加の**10,500人/年**とする。

計画目標②「デマンド型乗合タクシーの延べ乗車人数」は、5年間で110%増加させ8,655人/年とする目標のため、1年間延長分を考慮し112%増加の**8,813人/年**とする。

計画目標③「霞ヶ浦広域バスの利用者数」は、5年間で108%増加させ36,500人/年とする目標のため、1年間延長分を考慮し109.6%増加の**37,000人/年**とする。
「スクールバスの販売枚数」は、計画期間中の実績値と比べ大幅な乖離が続いているが、計画の最終年度ということを勘案し**変更しない**こととする。

計画目標④「新技術を活用した実証実験」は、計画期間中に実施できていない状況が続いているが、計画の最終年度ということを勘案し**変更しない**こととする。
「タクシー利用料金助成事業の利用枚数」は、5年間で110%増加させ1,050枚/年とする目標のため、1年間延長分を考慮し112%増加の**1,100枚/年**とする。

計画目標⑤「収支率」は、各バス路線における増加人数を反映させ、霞ヶ浦広域バスの収支率を**68%**、千代田神立ラインの収支率を**19%**とする。
ただし、デマンド型乗合タクシーの収支率は、計画期間中の実績値と比べ大幅な乖離が続いているが、計画の最終年度ということを勘案し**変更しない**こととする。

●新旧対照表（その1）

旧	新
第2次かすみがうら市総合計画 (計画期間：平成29年度～令和8年度) 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 (計画期間：令和2年度～令和6年度) ↓ 地域公共交通計画 (計画期間：令和3年度～令和7年度) ← 都市計画マスタープラン (計画期間：令和2年度～令和22年度) 立地適正化計画 (計画期間：令和2年度～令和22年度) ← 地域福祉計画（第3期） (計画期間：平成30年度～令和4年度) 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。 P2	第2次かすみがうら市総合計画 (計画期間：平成29年度～令和8年度) 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 (計画期間：令和2年度～令和6年度) ↓ 地域公共交通計画 (計画期間：令和3年度～令和8年度) ← 都市計画マスタープラン (計画期間：令和2年度～令和22年度) 立地適正化計画 (計画期間：令和2年度～令和22年度) ← 地域福祉計画（第3期） (計画期間：平成30年度～令和4年度) 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8年度までの6年間を計画の期間とする。 P2

●新旧対照表（その2）

旧	新																
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 <table border="1"> <tr> <td>計画目標</td><td> 中心市街地へのアクセス向上 総合計画では、JR 神立駅を中心とした一体的な都市構造と、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。 </td></tr> <tr> <td>数値目標</td><td> ■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%） </td></tr> </table> 計画目標② <table border="1"> <tr> <td>計画目標</td><td> 公共交通の必要性が高い主体の移動性の確保・充実 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。 </td></tr> <tr> <td>数値目標</td><td> ■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%） </td></tr> </table> P91	計画目標	中心市街地へのアクセス向上 総合計画では、JR 神立駅を中心とした一体的な都市構造と、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	公共交通の必要性が高い主体の移動性の確保・充実 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%）	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 <table border="1"> <tr> <td>計画目標</td><td> 中心市街地へのアクセス向上 総合計画では、JR 神立駅を中心とした一体的な都市構造と、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。 </td></tr> <tr> <td>数値目標</td><td> ■千代田神立ラインの利用者数 10,500 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 10,500人/年（136%） </td></tr> </table> 計画目標② <table border="1"> <tr> <td>計画目標</td><td> 公共交通の必要性が高い主体の移動性の確保・充実 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。 </td></tr> <tr> <td>数値目標</td><td> ■デマンド型乗合タクシーの延べ乗車人数 8,813 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 8,813人/年（112%） </td></tr> </table> P91	計画目標	中心市街地へのアクセス向上 総合計画では、JR 神立駅を中心とした一体的な都市構造と、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 10,500 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 10,500人/年（136%）	計画目標	公共交通の必要性が高い主体の移動性の確保・充実 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 8,813 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 8,813人/年（112%）
計画目標	中心市街地へのアクセス向上 総合計画では、JR 神立駅を中心とした一体的な都市構造と、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	公共交通の必要性が高い主体の移動性の確保・充実 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	中心市街地へのアクセス向上 総合計画では、JR 神立駅を中心とした一体的な都市構造と、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 10,500 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 10,500人/年（136%）																
計画目標	公共交通の必要性が高い主体の移動性の確保・充実 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 8,813 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 8,813人/年（112%）																

●新旧対照表（その3）

旧	新																
計画目標③ <table border="1"> <tr> <td>計画目標</td><td> 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。 </td></tr> <tr> <td>数値目標</td><td> ■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 </td></tr> </table> 計画目標④ <table border="1"> <tr> <td>計画目標</td><td> 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。 </td></tr> <tr> <td>数値目標</td><td> ■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%） </td></tr> </table> P92	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	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③ <table border="1"> <tr> <td>計画目標</td><td> 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。 </td></tr> <tr> <td>数値目標</td><td> ■霞ヶ浦広域バスの利用者数 37,000 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 37,000 人/年（109.6%） ○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 </td></tr> </table> 計画目標④ <table border="1"> <tr> <td>計画目標</td><td> 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。 </td></tr> <tr> <td>数値目標</td><td> ■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 1,100 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 1,100 枚/年（112%） </td></tr> </table> P92	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 37,000 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 37,000 人/年（109.6%） ○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	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 1,100 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 1,100 枚/年（112%）
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	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	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 37,000 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 37,000 人/年（109.6%） ○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	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 1,100 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 1,100 枚/年（112%）																

●新旧対照表（その4）

旧

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><td>現況（令和元年度）</td><td>利用者数を目標の36,500人/年にした場合</td></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><td>現況（令和元年10月～令和2年3月）</td><td>利用者数を目標の10,000人/年にした場合</td></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	現況（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%	現況（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%
現況（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%																																										
現況（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%																																										

P93

新

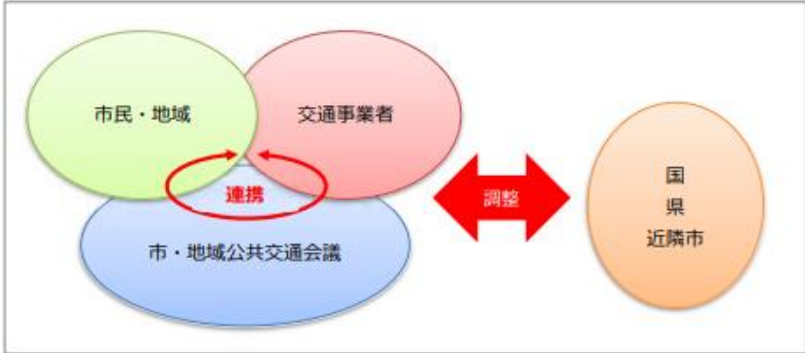
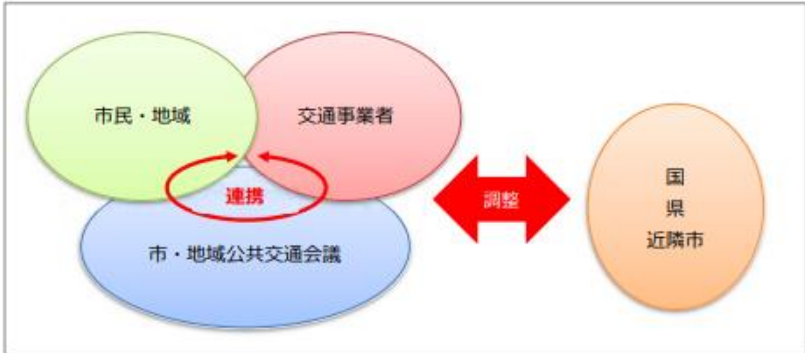
数値目標	■主要3つの交通施策の収支率向上 霞ヶ浦広域バス 68% 千代田神立ライン 19% デマンド型乗合タクシー 20% 効率的な公的資金の活用に関わる指標を設定する。 ○霞ヶ浦広域バス 計画目標③の利用者数を達成する場合 現況（令和元年度）61.8% → 目標値 68% <目標値 37,000 人/年・収支率 68%の試算> <table><tr><td>現況（令和元年度）</td><td>利用者数を目標の37,000人/年にした場合</td></tr><tr><td>利用者数</td><td>33,747 人/年</td><td>利用者数</td><td>37,000 人/年</td></tr><tr><td>運賃収入</td><td>11,156 千円/年</td><td>運賃収入</td><td>12,210 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>67.6%</td></tr></table> 利用者数：3市全てのバス乗車人数の合計 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 19% <目標値 10,500 人/年・収支率 19%の試算> <table><tr><td>現況（令和元年10月～令和2年3月）</td><td>利用者数を目標の10,500人/年にした場合</td></tr><tr><td>利用者数</td><td>3,871 人/6ヶ月</td><td>利用者数</td><td>10,500 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>2,835 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>19.1%</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	現況（令和元年度）	利用者数を目標の37,000人/年にした場合	利用者数	33,747 人/年	利用者数	37,000 人/年	運賃収入	11,156 千円/年	運賃収入	12,210 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	67.6%	現況（令和元年10月～令和2年3月）	利用者数を目標の10,500人/年にした場合	利用者数	3,871 人/6ヶ月	利用者数	10,500 人/年	運賃収入	1,040 千円/6ヶ月	運賃収入	2,835 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	19.1%
現況（令和元年度）	利用者数を目標の37,000人/年にした場合																																												
利用者数	33,747 人/年	利用者数	37,000 人/年																																										
運賃収入	11,156 千円/年	運賃収入	12,210 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	67.6%																																										
現況（令和元年10月～令和2年3月）	利用者数を目標の10,500人/年にした場合																																												
利用者数	3,871 人/6ヶ月	利用者数	10,500 人/年																																										
運賃収入	1,040 千円/6ヶ月	運賃収入	2,835 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	19.1%																																										

P93

●新旧対照表（その5）

旧	新
計画目標・数値目標 計画目標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 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 デマンド型乗合タクシーの延べ乗車人数 8,655 人/年 計画目標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 スクールバス販売枚数 20 枚/月 計画目標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 タクシー利用料金助成事業の利用枚数 1,050 枚/年 計画目標⑤ 公共交通を支える体制づくり 霞ヶ浦広域バス 収支率 67% 千代田神立ライン 収支率 18% デマンド型乗合タクシー 収支率 20% P96	計画目標・数値目標 計画目標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 10,500 人/年 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 デマンド型乗合タクシーの延べ乗車人数 8,813 人/年 計画目標③ 広域連携の維持・推進 霞ヶ浦広域バスの利用者数 37,000 人/年 スクールバス販売枚数 20 枚/月 計画目標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 タクシー利用料金助成事業の利用枚数 1,100 枚/年 計画目標⑤ 公共交通を支える体制づくり 霞ヶ浦広域バス 収支率 68% 千代田神立ライン 収支率 19% デマンド型乗合タクシー 収支率 20% P96

●新旧対照表（その6）

旧	新
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。 P98	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、6年の計画期間が終了する令和8年度には、本計画の更新を行う。 P98

●新旧対照表（その7）

旧

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

P99

新

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 10,500 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
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 8,813 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 37,000 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
	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 1,100 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 68% 千代田神立ライン 19% 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

P99

●今後のスケジュール

9月下旬・・・地域公共交通会議（書面協議）



協議が調った場合は、その旨を市ホームページへ掲載



10月上旬・・・国へ延長する旨の届出



計画更新に係る作業
（令和7年度及び8年度の2か年で実施）



霞ヶ浦広域バスの運行ダイヤ改正及び運賃の改定に係る意見公募の実施について

霞ヶ浦広域バスについては、令和元年10月から現ダイヤ及び運賃にて運行しているところですが、道路混雑状況の変化やバス運転手の労働環境改善の観点からダイヤの改正を行う予定です。
また同時に、今後も持続可能に運行するために、運賃を一般路線バスと同水準へ改定を行う予定です。

●運行ダイヤについて

現行

玉造駅→田伏→霞ヶ浦庁舎→土浦協同病院→土浦駅

停留所名	1便	2便	3便	4便	5便
玉造駅	6:25	9:20	12:00	15:40	18:20
田伏	6:35	9:30	12:10	15:50	18:30
霞ヶ浦コミュニティセンター	6:47	9:42	12:22	16:02	18:42
土浦協同病院	7:02	9:57	12:37	16:17	18:57
真鍋三丁目公民館前	7:15	10:10	12:50	16:30	19:10
亀城公園前	7:20	10:15	12:55	16:35	19:15
土浦駅	7:40	10:25	13:05	16:45	19:30

土浦駅→土浦協同病院→霞ヶ浦庁舎→田伏→玉造駅

停留所名	1便	2便	3便	4便	5便
土浦駅	8:00	10:40	13:25	17:00	19:50
亀城公園前	8:03	10:43	13:28	17:03	19:53
真鍋三丁目公民館前	8:08	10:48	13:33	17:08	19:58
土浦協同病院	8:25	11:05	13:50	17:25	20:15
霞ヶ浦コミュニティセンター	8:40	11:20	14:05	17:40	20:30
田伏	8:52	11:32	14:17	17:52	20:42
玉造駅	9:10	11:45	14:30	18:10	20:55

改正案

※主要バス停のみ掲載
※赤字箇所:時刻変更

玉造駅→田伏→霞ヶ浦庁舎→土浦協同病院→土浦駅

停留所名	1便	2便	3便	4便	5便
玉造駅	6:25	9:20	12:00	15:40	18:30
田伏	6:35	9:30	12:10	15:50	18:40
霞ヶ浦コミュニティセンター	6:47	9:42	12:22	16:02	18:52
土浦協同病院	7:02	9:57	12:37	16:20	19:07
真鍋三丁目公民館前	7:15	10:10	12:50	16:33	19:20
亀城公園前	7:20	10:15	12:55	16:38	19:25
土浦駅	7:40	10:25	13:05	16:50	19:40

土浦駅→土浦協同病院→霞ヶ浦庁舎→田伏→玉造駅

停留所名	1便	2便	3便	4便	5便
土浦駅	8:00	10:40	13:25	17:05	20:00
亀城公園前	8:03	10:43	13:28	17:08	20:03
真鍋三丁目公民館前	8:08	10:48	13:33	17:13	20:08
土浦協同病院	8:25	11:05	13:50	17:30	20:25
霞ヶ浦コミュニティセンター	8:40	11:20	14:05	17:45	20:40
田伏	8:52	11:32	14:17	17:57	20:52
玉造駅	9:10	11:45	14:30	18:20	21:05

●運賃について

[illegible]

- 改正及び改定の時期について

令和8年4月1日（水）から開始予定

- 意見公募について

共同運行する土浦市・行方市・かすみがうら市の情報媒体（広報誌やホームページ）で周知しつつ、令和7年10月15日（水）から10月28日（火）の期間に「いばらき電子申請・届出サービス」で意見を公募いたします。

https://apply.e-tumo.jp/city-kasumigaura-ibaraki-u/offer/offerList_detail?tempSeq=77537



- 今後の予定について

意見公募の結果については、次回会議にて報告いたします。

別 紙

かすみがうら市地域公共交通会議事務局
(かすみがうら市 都市建設部 都市整備課) 行
FAX : 029-897-1269
E-mail : toshika@city.kasumigaura.lg.jp

令和7年 月 日

令和7年度 第3回かすみがうら市地域公共交通会議 書面協議書

協議事項 ※会議資料をご確認いただきどちらかに☑を付してください。

(1) 議案第3号 かすみがうら市地域公共交通計画の計画期間の延長について

☐ 承認します ☐ 承認しません

承認しない理由

(2) 承認第3号 霞ヶ浦広域バスの運行ダイヤ改正及び運賃の改定に係る意見
公募の実施について

☐ 承認します ☐ 承認しません

承認しない理由

かすみがうら市地域公共交通会議委員

団体・会社名

職・氏名