

令和８年度第３回かすみがうら市地域公共交通会議

日時 令和８年７月２７日（月）

午後２時００分から

場所 かすみがうら市役所

千代田庁舎 第1会議室

次 第

１ 開会

２ あいさつ

３ 議事

議案第２号 かすみがうら市地域公共交通計画（第２期）素案に係る計画目標・数値
目標について

４ その他

５ 閉会

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	出欠状況
第 1 号	1	かすみがうら市	市長(会長)		金子 敏明	欠席
第 2 号	2	関東運輸局茨城運輸支局	企画調整担当	首席運輸企画専門官	羽生 真人	出席
	3	関東運輸局茨城運輸支局	輸送担当	首席運輸企画専門官	柿本 憲治	欠席
	4	茨城県政策企画部	交通政策課	交通政策課長	伊藤 豪人	出席(代理)
	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	石川 紀元	欠席
	6	茨城県土浦警察署	交通課	交通課長	草野 明彦	出席
第 3 号	7	関東鉄道(株)		常務取締役	廣瀬 貢司	出席(代理)
	8	(有) 千代田タクシー		代表取締役	海老原 夏美	出席(代理)
	9	(有) 美並タクシー		代表取締役	臼井 忠	出席(代理)
	10	霞ヶ浦交通(株)		代表取締役	島田 豊	出席
	11	(有) 神立観光		代表取締役	斉藤 道弘	欠席
第 4 号	12	(一社) 茨城県バス協会		専務理事	古賀 重徳	欠席
	13	(一社) 茨城県ハイヤー・タクシー協会		専務理事	川上 悟	欠席
第 5 号	14	関東鉄道(株) 労働組合		書記長	山口 直己	出席
第 6 号	15	かすみがうら市議会		議長	来栖 丈治	出席
第 7 号	16	かすみがうら市市長会		副会長	齊藤 英雄	出席
	17	かすみがうら市老人クラブ連合会		会長	佐藤 俊治	出席
	18	かすみがうら市PTA連絡協議会		会長	石塚 正敏	欠席
	19	かすみがうら市商工会		会長	川井 義久	出席
	20	地域女性団体連絡会		会長	相馬 てる子	出席
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	欠席
第 9 号	22	土浦市	都市政策部	都市政策部長	飯泉 貴史	出席(代理)
	23	行方市	企画部	企画部長	中川 稔	出席(代理)
	24	かすみがうら市	総務企画部	総務企画部長	横田 茂	欠席
	25	かすみがうら市	保健福祉部	保健福祉部長	羽成 英明	出席
	26	かすみがうら市	産業経済部	産業経済部長	篠崎 政彦	出席
	27	かすみがうら市	都市建設部	都市建設部長	仲澤 勤	出席
	28	かすみがうら市	教育委員会	教育部長	斎藤 隆男	欠席

かすみがうら市地域公共交通計画（第 2 期）

< 素 案 >

令和 8 年 7 月

かすみがうら市地域公共交通会議

<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	12
4. 公共交通の現状	22
4.1. 鉄道	22
4.2. 路線バス	22
4.3. 霞ヶ浦広域バス	24
4.4. 千代田神立ライン	30
4.5. 乗合タクシー	34
4.6. タクシー	44
4.7. タクシー利用料金助成事業	45
4.8. 高齢者運転免許証自主返納支援事業	50
4.9. 高齢者運転免許証自主返納支援自転車等購入助成金	51
4.10. スクールバス	52
4.11. 移動支援	52
5. 市民ニーズ	54
5.1. 市民の移動ニーズ	55
5.1.1. 日常的な外出の移動	55
5.1.2. 自動車の運転について	59
5.1.3. 公共交通の利用状況と認知度	61
5.1.4. 外出するときに交通手段がなくて困ること	64
5.1.5. 公共交通に望むこと	66
5.1.6. 交通の必要性が高い主体について	69
5.1.7. 令和2年度アンケート結果との比較	72

5.2.	霞ヶ浦広域バスの利用者アンケート結果.....	73
5.3.	千代田神立ライン利用者アンケート結果.....	75
5.4.	乗合タクシーの利用者アンケート結果	77
5.5.	交通事業者の現状と課題.....	79
6.	前期計画の評価	81
6.1.1.	数値目標の達成状況.....	81
6.1.2.	かすみがうら市公共交通実施計画（令和3年3月）の検証	82
7.	地域公共交通の課題	84
7.1.1.	公共交通に関する現状と課題整理	84
7.1.2.	地域公共交通の課題.....	87
8.	基本方針及び計画目標.....	89
8.1.	地域公共交通の役割	89
8.2.	地域公共交通の目指すべき姿.....	90
8.3.	公共交通ネットワークの基本方針.....	91
8.4.	計画目標・数値目標	93
9.	公共交通施策	95
9.1.	施策体系	95

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令和 3 年 3 月に、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計画」と、そこに位置付けられた事業に関する具体的な計画内容を示す「かすみがうら市公共交通実施計画」を策定した。これらの計画期間は令和 3 年度から令和 8 年度までである。

また、令和 7 年 7 月から千代田神立ラインが路線変更され、中心市街地における交通体系に変化が生じた。さらに、令和 8 年 4 月から本市を通過する路線バスの運行路線の再編がされ、本市を取り巻く交通環境が大きく変化している。

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」を改定する。なお、本計画は、令和 3 年度から令和 8 年度を計画期間とする「かすみがうら市地域公共交通計画」を第 1 期計画と位置付け、その後継計画として策定する第 2 期計画である。

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 6 月 3 日に公布され（公布から 6 ヶ月以内施行）、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」、「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」、「茨城県地域公共交通計画」を上位計画として位置づけ、「かすみがうら市都市計画マスタープラン」、「かすみがうら市立地適正化計画」等の各種計画と整合の取れたものとして策定する。

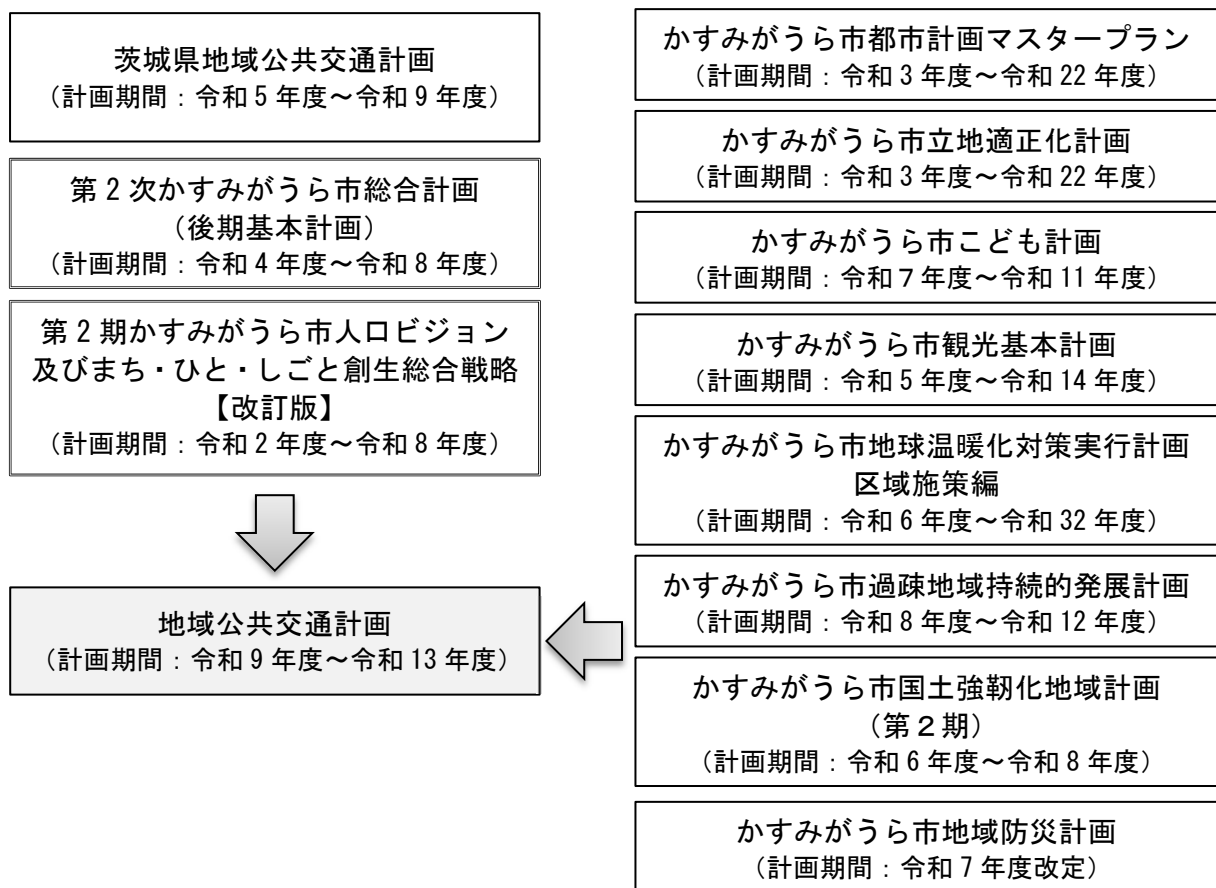


図 1.1 かすみがうら市地域公共交通計画の位置づけ

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 9 年度から令和 13 年度までの 5 年間を計画の期間とする。

2. 本市の概況

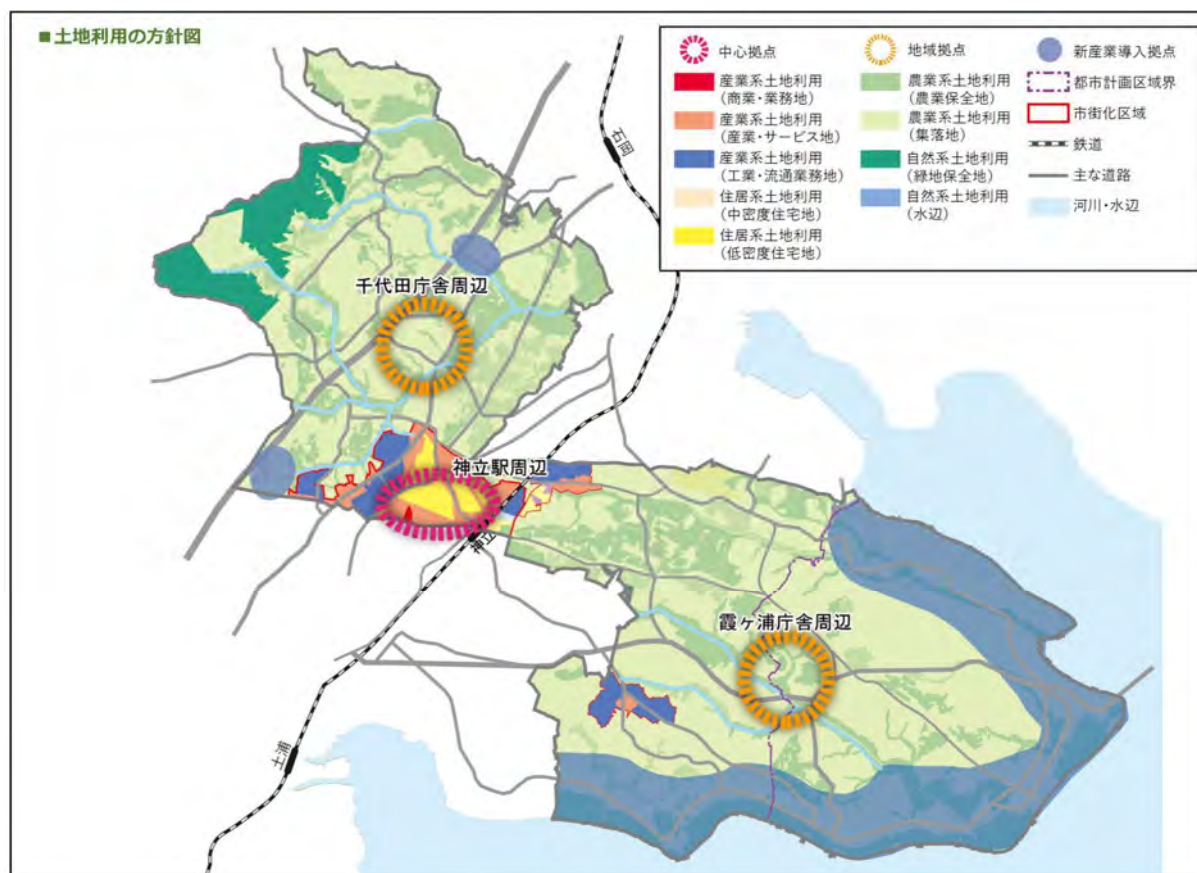
2.1. 都市構造

本市は、茨城県南部のほぼ中央に位置し、我が国第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118.77km²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

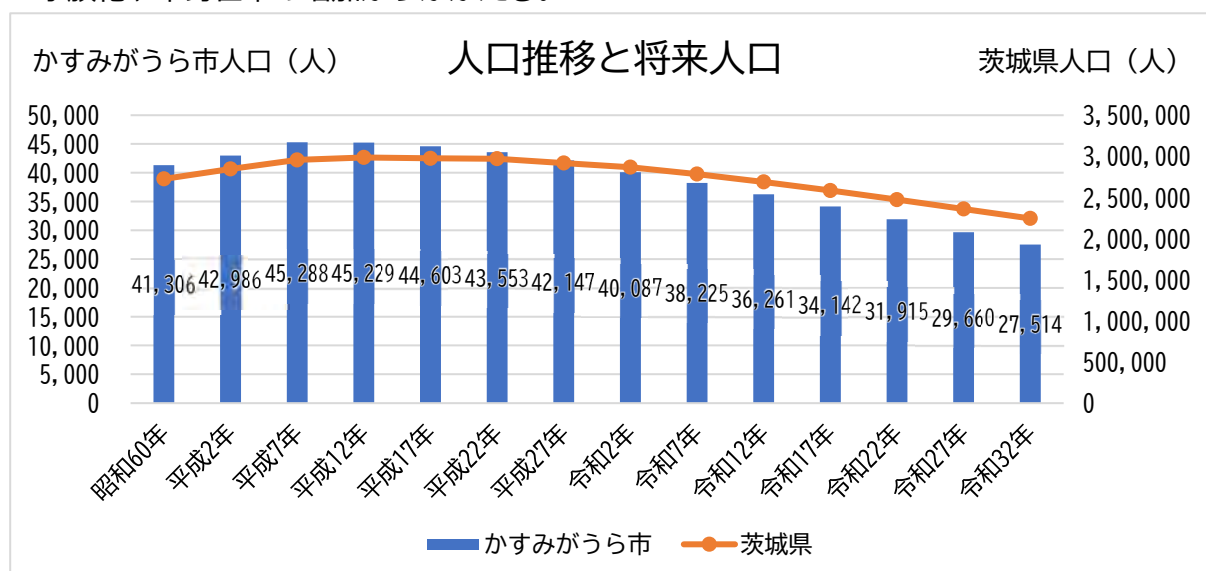
図 2.1 土地利用の方針

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12年には36,261人となり、令和2年よりも約10%減少すると推計されている。茨城県全体では6.2%減少すると推計されており、本市の減少割合は高い。

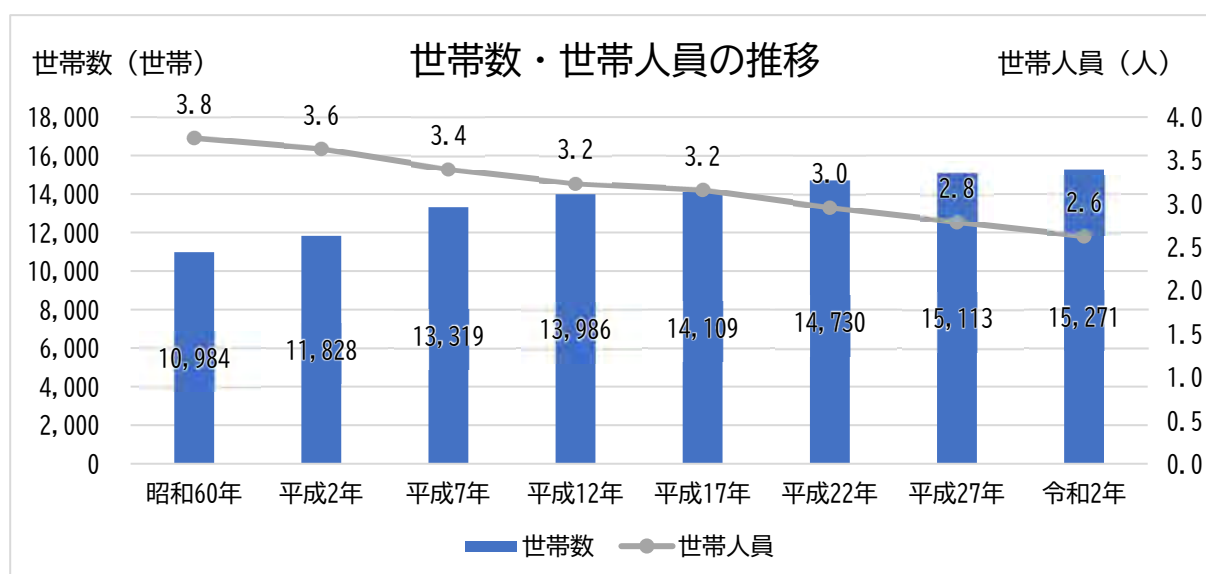
一方、世帯数は増加傾向が続いており、令和2年の世帯人員は2.6人/世帯であり、核家族化や単身世帯の増加がうかがえる。



出典）昭和60年～令和2年：国勢調査

令和7年～令和32年：国立社会保障・人口問題研究所 令和5（2023）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）は令和 2 年で 31.9%となっている。茨城県全体と比較すると、少子高齢化が進行している状況がみられる。

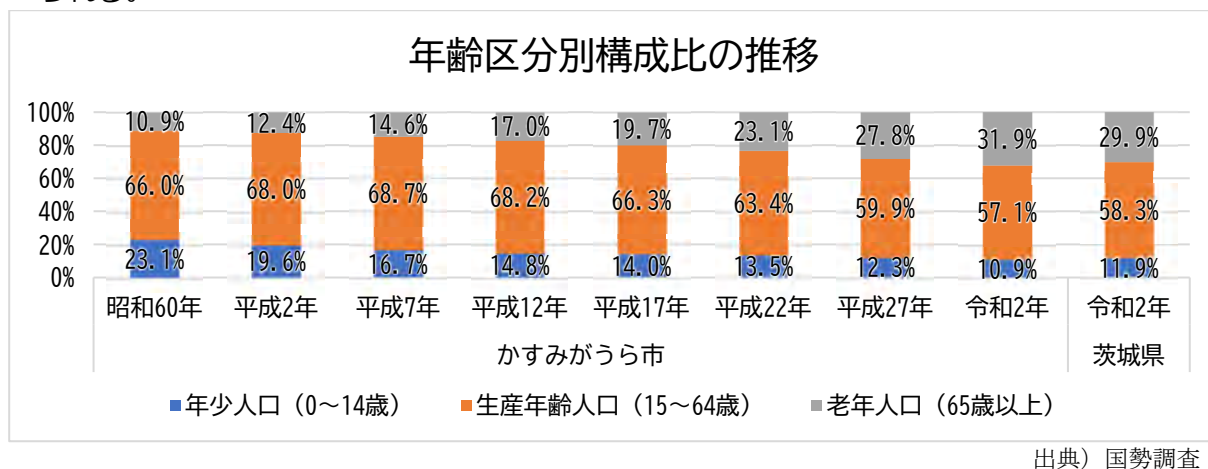


図 2.4 年齢区分別構成比の推移

65 歳以上の高齢者を世帯別に見ると、高齢者のいる世帯が 50.6%と茨城県全体と比較して多い。このうち、夫婦のみ世帯の割合は茨城県全体より若干多く、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 23.5%となっている。

高齢者の夫婦のみ世帯や単独世帯は近年増加しており、平成 17 年と令和 2 年を比較すると 2.3 倍となっている。

世帯構成	かすみがうら市 (令和2年)		茨城県 (令和2年)	
一般世帯	15,230	100.0%	1,181,598	100.0%
高齢者（65歳以上）のいる世帯	7,713	50.6%	530,311	44.9%
うち、夫婦のみ世帯※	2,015	13.2%	149,952	12.7%
うち、単独世帯	1,565	10.3%	125,596	10.6%

※夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦のみの世帯

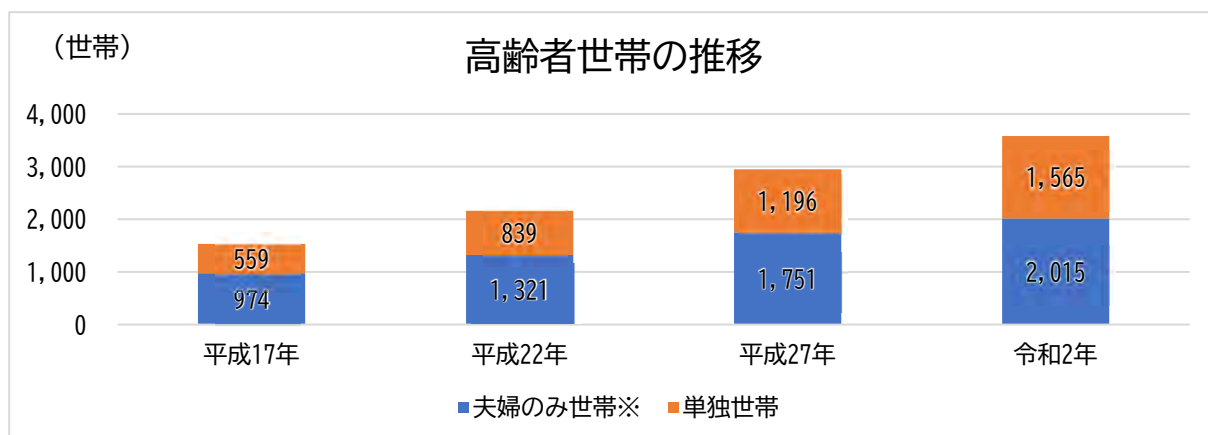


図 2.5 高齢者（65 歳以上）世帯の推移

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 27 年と令和 2 年の 5 年間の人口増減をみると、全体的に減少傾向にある。中心市街地では大きく増加しているところと大きく減少しているところがあり、増減の幅が大きい。

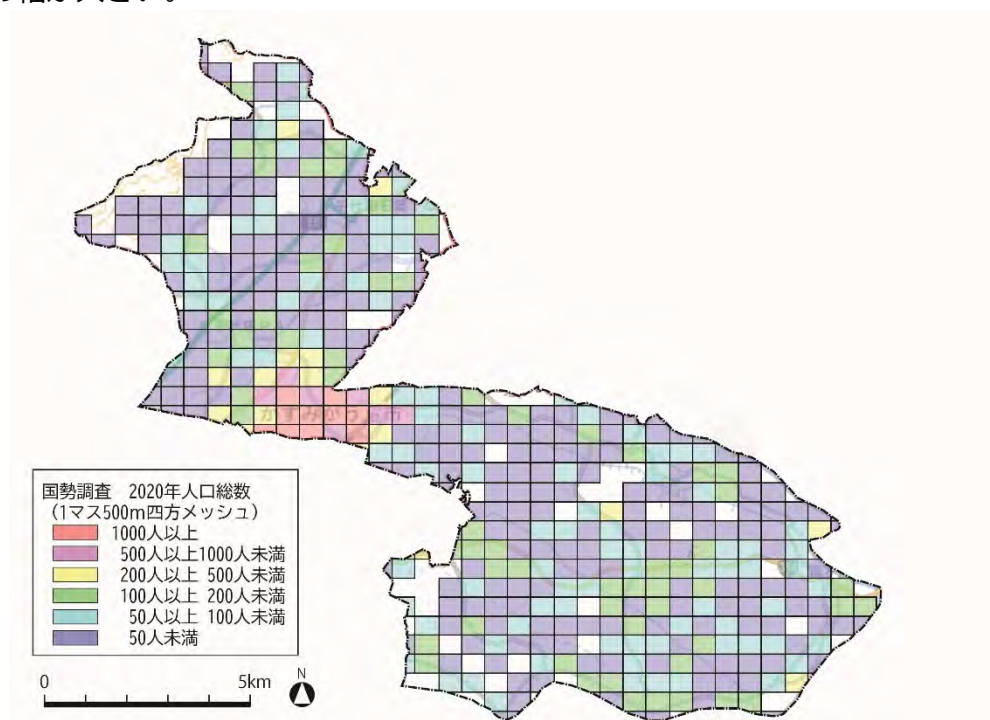


図 2.6 人口の分布（令和 2 年国勢調査）

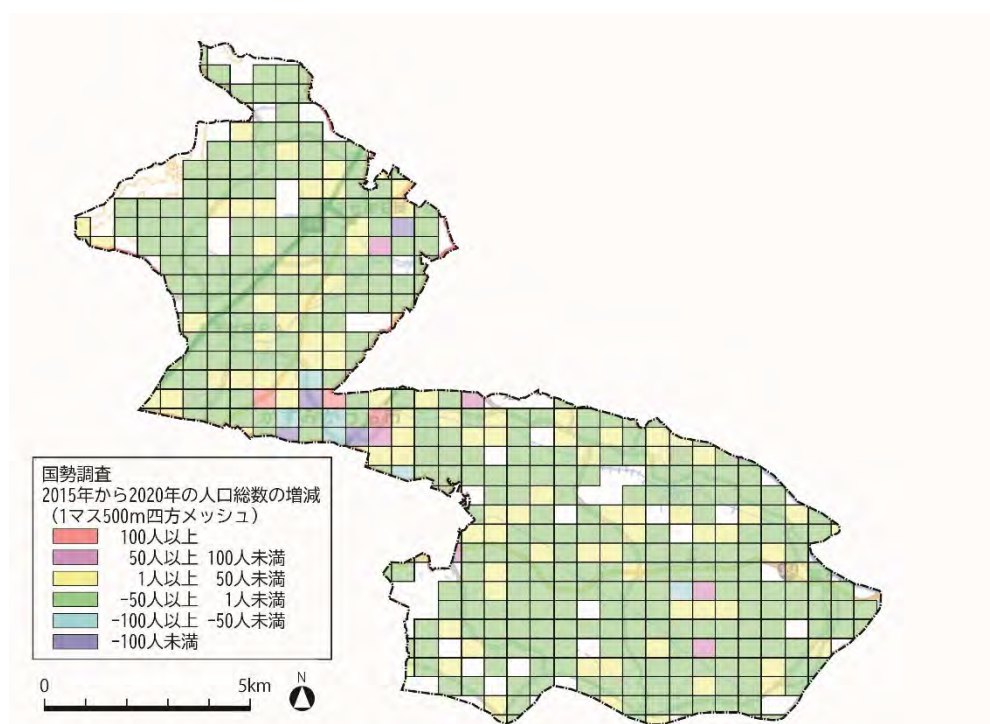


図 2.7 平成 27 年から令和 2 年の人口増減（国勢調査）

2.2.2. 通勤・通学先

市民の通勤・通学状況は、42.9%が市内で就業し、16.6%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。市外の通学先は土浦市が最も多く、次いで水戸市、阿見町、つくば市となっている。

市内へ通勤している人の 54.7%、通学している人の 52.0%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い。

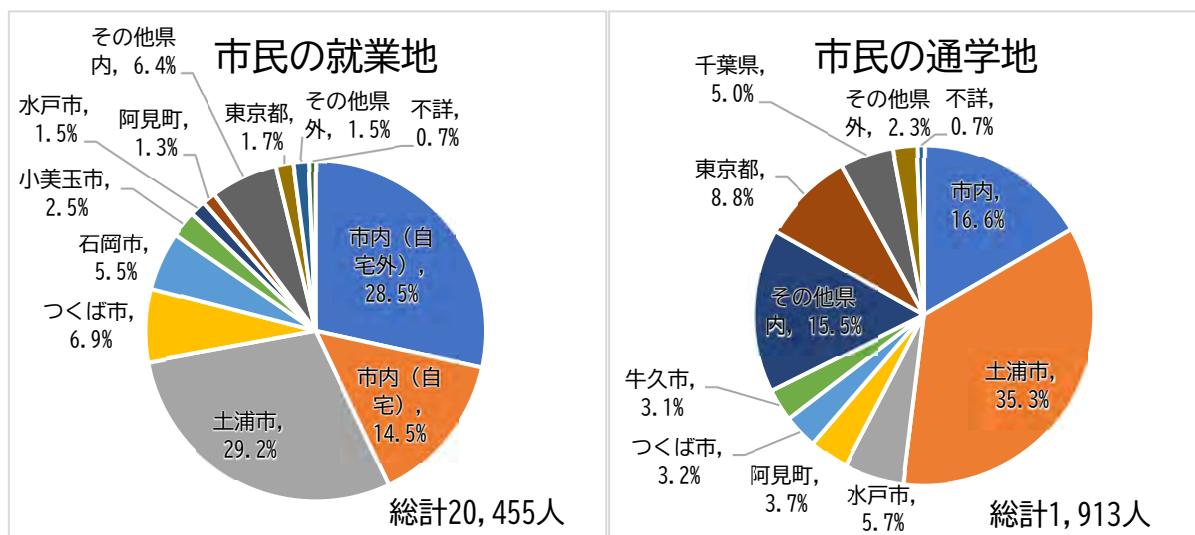


図 2.8 市民の通勤・通学先（令和2年国勢調査、15歳以上）

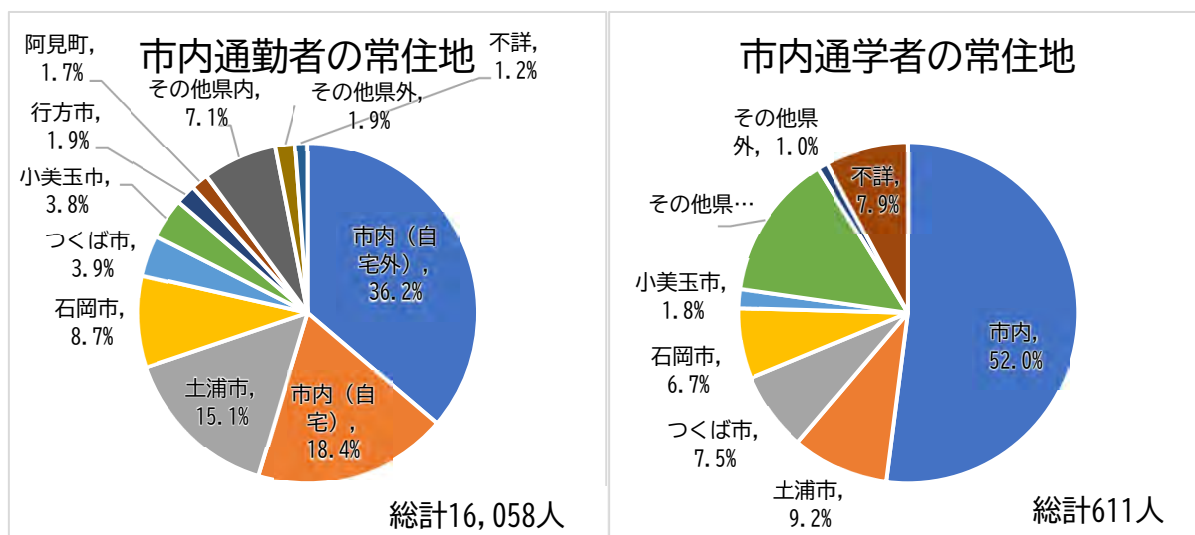
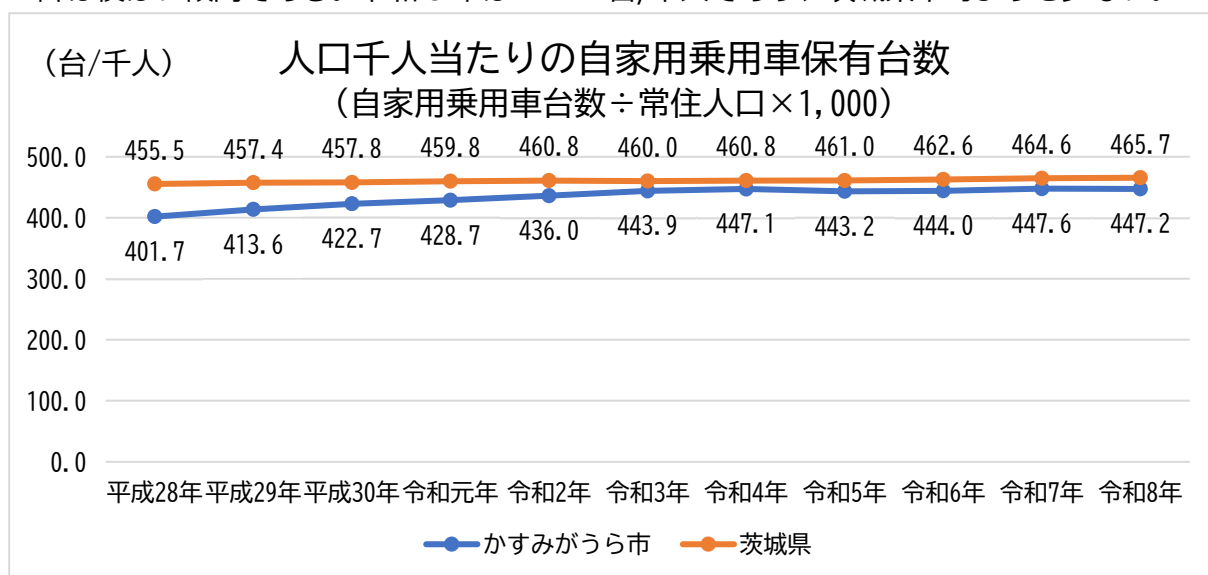


図 2.9 市内への通勤・通学者（令和2年国勢調査、15歳以上）

2.2.3. 乗用車保有台数

人口千人あたりの自家用乗用車保有台数は、令和4年まで増加傾向にあり、令和5年以降は横ばい傾向である。令和8年は447.2台/千人であり、茨城県平均よりも少ない。

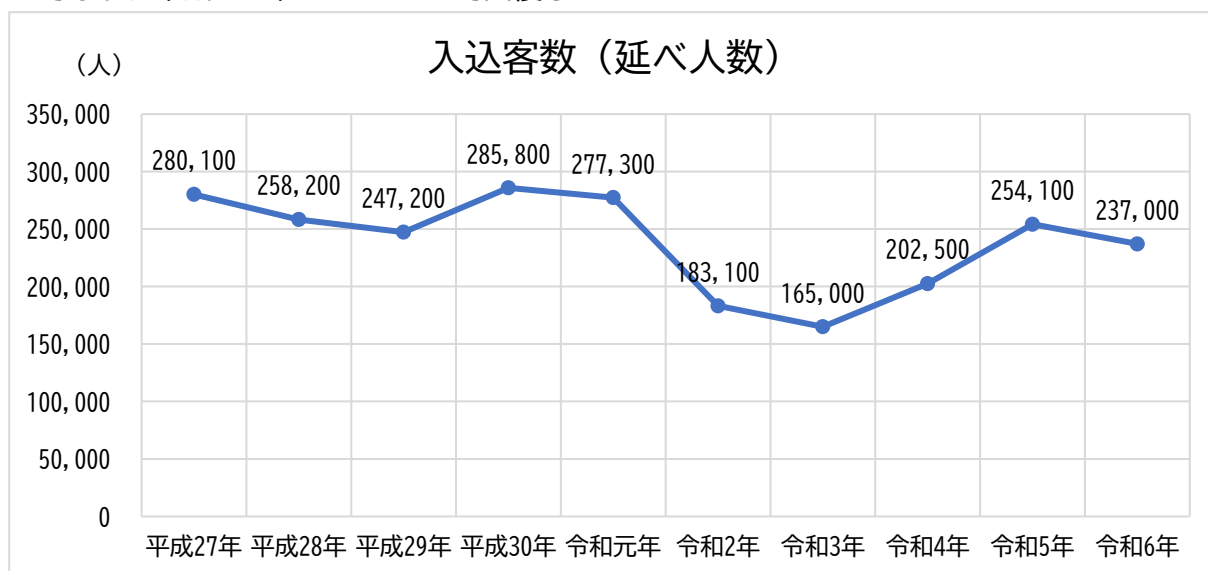


出典) 市町村別車両数統計 (G表)、各年3月31日時点
茨城県、かずみがうら市常住人口、各年4月1日時点

図 2.10 人口千人あたりの自家用乗用車保有台数

2.2.4. 観光動向

本市の入込客数について、平成30年は285,800人であったが、コロナ禍の影響があり令和3年には165,000人に減少した。その後、回復傾向にあり、令和6年は237,000人であり、平成30年の82.9%まで回復した。



出典) 茨城の観光レクリエーション現況

図 2.11 入込客数の推移

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。

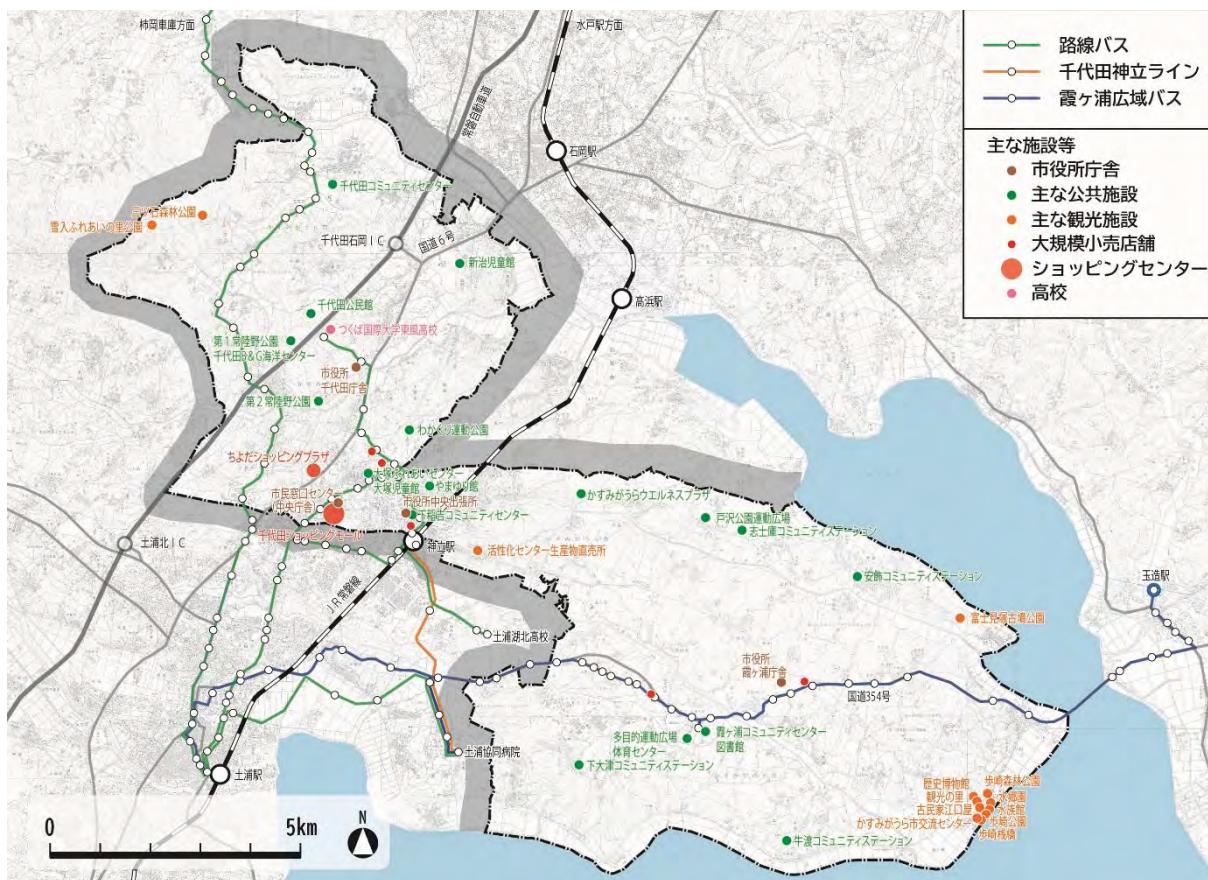


図 2.12 主な施設の立地状況

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

R9～の計画に差し替え

(1) 第2次かすみがうら市総合計画 後期基本計画

後期基本計画では、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と、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を両立する公共交通体系を構築することが位置付けられている。

項 目	内 容
計画の位置づけ	市のまちづくりや行財政運営の指針となる最上位計画
計画内容	基本構想は、本市が目指す将来都市像とその実現のための施策の大綱を定め、総合的かつ体系的なまちづくりを進めるための指針 後期基本計画は、基本構想に定めた将来都市像の実現に向け、前期基本計画の取組を検証し、社会経済動向や市民意識の変化等を反映し、新たな5か年の取組を定めるもの
計画期間	基本構想：平成29年度～令和8年度 後期基本計画：令和4年度～令和8年度
市の将来の姿	<将来都市像> きらり輝く 湖と山 笑顔と活気のふれあい都市 ～ 未来へ紡ぐ安心とやさしさの郷 かすみがうら ～ <まちづくりの基本理念> 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
公共交通に関する位置づけ	基本目標 安全で快適に暮らせるまちづくり《都市基盤》 施策 公共交通の充実 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と、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を両立する公共交通体系を構築します。 目標値 霞ヶ浦広域バスの1日当たりの利用者数 令和2年度実績 57人→令和8年度目標 92人

(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

第2期戦略については、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等、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	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は、第1期総合戦略での成果を踏まえつつ、戦略期間における政策動向や社会経済動向等を十分考慮し、「令和時代の地方創生」として、今後目指すべき本市の将来の方向性と人口の将来展望を提示し、実現に向けて取り組む施策を示したもの
計画期間	令和2年度～令和8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 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。 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 ・MaaS等デジタル技術の活用による公共交通のリ・デザイン ・キャッシュレス決済の導入等、地域性を活かしたスマートシティ実現に向けた取り組み ・交通弱者に対する移動支援

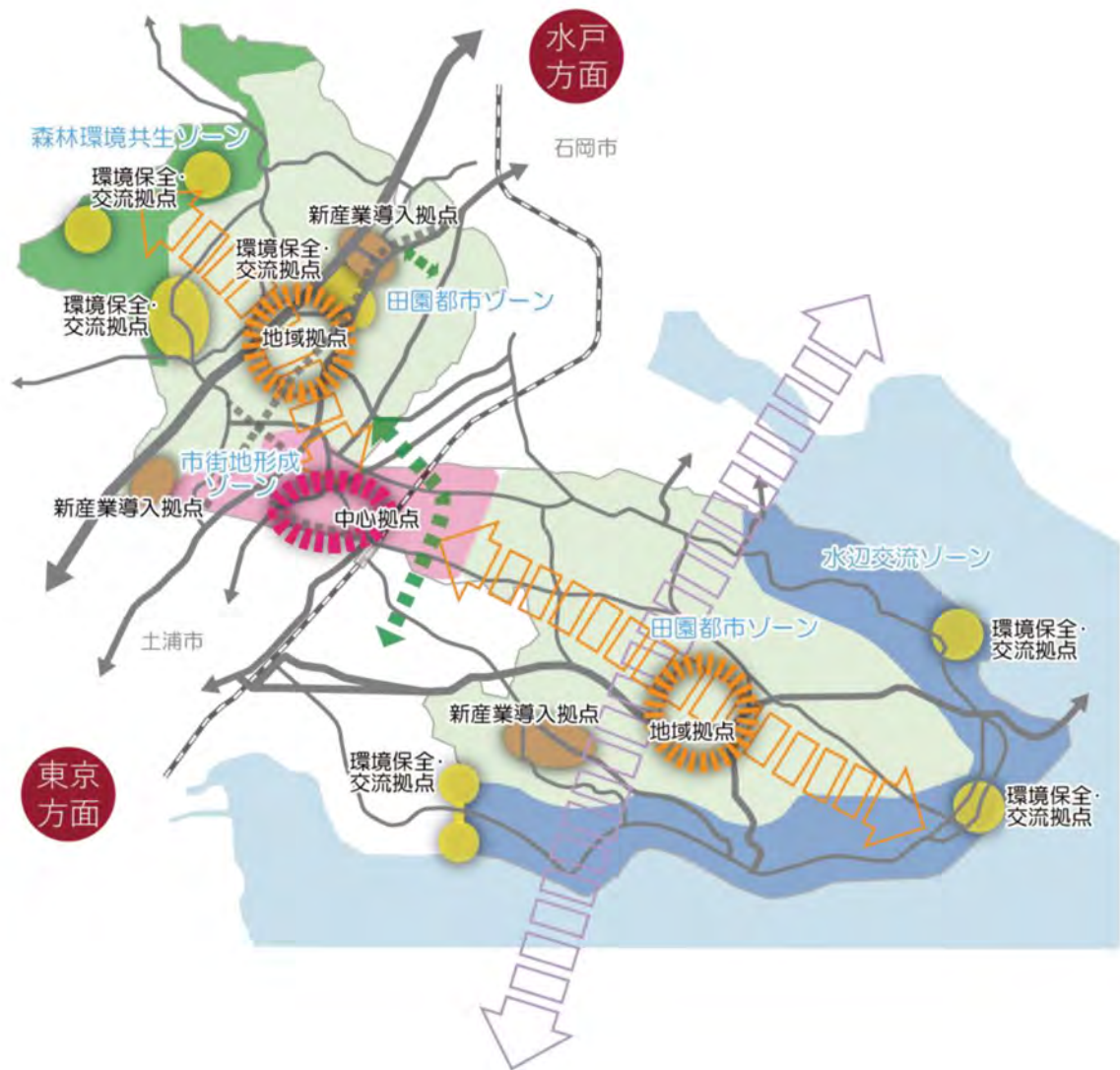
3. 2. 関連計画

(1) かすみがうら市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。

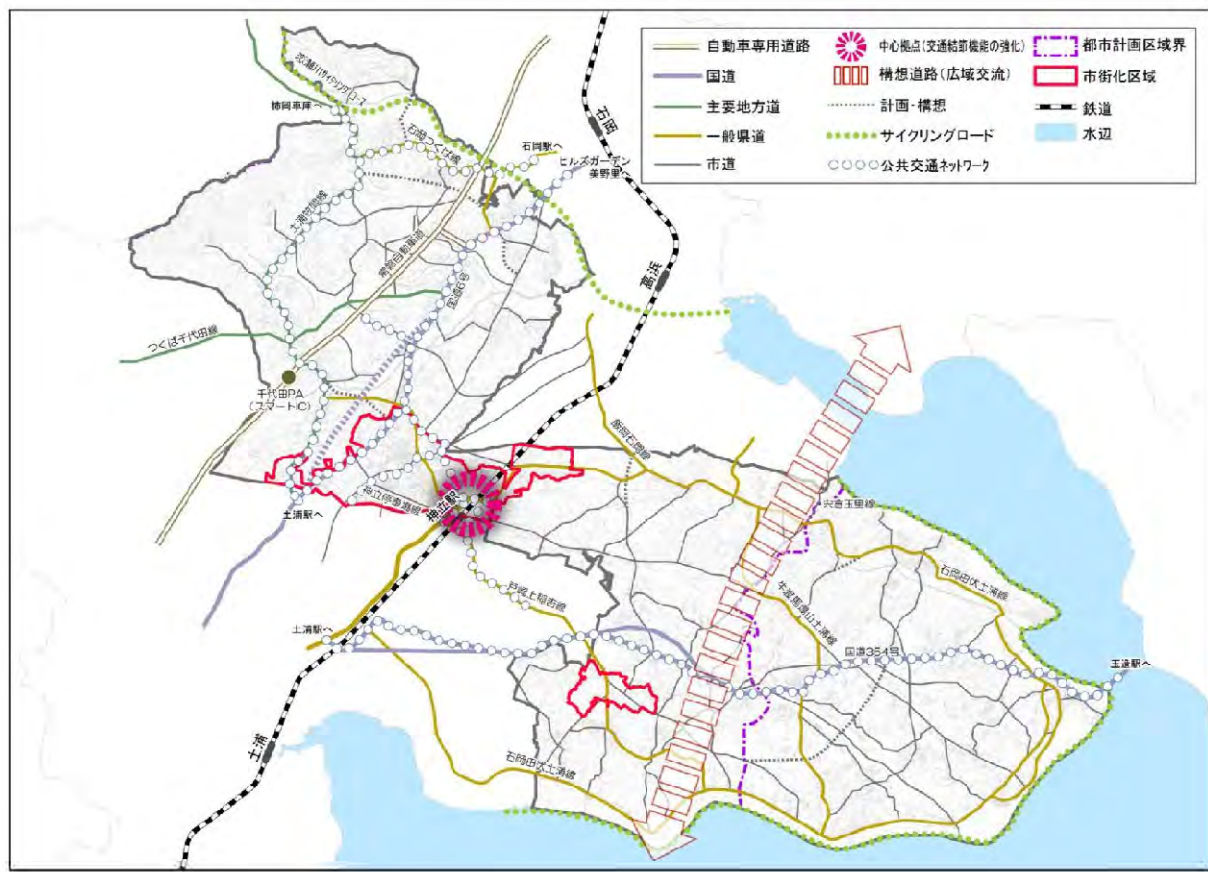
JR 神立駅の駅前広場の整備や、JR 神立駅西口地区土地区画整理事業に伴う交通結節点としての機能充実、路線バスの利用促進・維持、タクシー等のドア to ドア型のサービスの検討など、高齢者等も移動しやすい交通システムの構築が位置付けられている。

項 目	内 容
計画の位置づけ	総合計画やまち・ひと・しごと創生総合戦略といった上位計画と整合を図った、本市の都市計画に関する基本的な方針
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 3 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) かすみがうら市都市計画マスタープラン

図 3.1 将来都市構造図



出典) かすみがうら市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) かすみがうら市立地適正化計画

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一部（高度化版）
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 3 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等への移行に取り組みます。また、JR 神立駅周辺において、待合い機能の強化など、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い機能の強化 <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 ・ 高齢者等が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 神立駅の利用者数（乗車人員）： 現況値（2017 年）5,468 人/日→目標値（2040 年）5,500 人/日 ・ 市内公共交通の利用者数の増加 市内公共交通（路線バス）の利用者数： 現況値（2019 年度）37,618 人/年→目標値（2040 年度）65,700 人/年

(3) かすみがうら市こども計画

こども計画の基本方針の1つを「こども・若者が希望を持って成長できる環境を創ります」とし、それを実現するための施策として、こどもが育つ環境づくりに対する参加の促進を掲げ、主な取組として公共交通機関の充実を位置づけている。

項 目	内 容
計画の位置づけ	子ども・子育て支援事業計画、市町村行動計画として位置付けられるもの
計画内容	「こども大綱」等を踏まえた市の今後のこども施策を総合的に推進するために具体的な方向や取り組む内容を定める
計画期間	令和7年度～令和11年度
公共交通に関する位置づけ	基本方針 こども・若者が希望を持って成長できる環境を創ります 施策 こどもが育つ環境づくりに対する参加の促進 主な取組 公共交通機関の充実 公共交通による移動手段を確保するため、市地域公共交通会議と連携を図りながら、より良い運行体系の構築に努めます。

(4) かすみがうら市観光基本計画

観光基本計画の施策に、二次交通としての自転車活用の促進を位置づけており、プロジェクトイメージとして、レンタサイクルサービスの拡充や、新たなモビリティ（e-バイク、電動キックボード、グリーンスローモビリティなど）の活用促進が挙げられている。

項 目	内 容
計画の位置づけ	『第2次かすみがうら市総合計画』に基づく部門計画として位置づける。また、『かすみがうら市自転車活用推進計画』、『歩崎地域観光振興アクションプラン』を包含する観光のマスタープランであり、本市観光振興の旗印となるものとして位置づける。
計画内容	観光に関わる施設や事業者だけでなく、地域住民も含めて、「かすみがうら市の観光のこれから」をともに考えながら、一体となって観光振興を目指すもの
計画期間	令和5年度～令和14年度
公共交通に関する位置づけ	方策 湖と山をつなぐ自転車の活用 施策 二次交通としての自転車活用の促進 プロジェクトイメージ ・レンタサイクルサービスの拡充 ・新たなモビリティ（e-バイク、電動キックボード、グリーンスローモビリティなど）の活用促進

(5) かすみがうら市地球温暖化対策実行計画 区域施策編

地球温暖化対策実行計画の脱炭素ロードマップでは、移動・運搬による CO2 排出を削減しようという基本目標が掲げられ、交通の脱炭素化に取り組むことが施策方針に位置づけられている。

項 目	内 容
計画の位置づけ	持続可能な社会の実現に向けて、国の政策と連動し本市においても温暖化対策、再エネ・省エネの取組を推進していく必要がある中、脱炭素化に向けて重要な位置づけとなる再生可能エネルギー等の利活用について検討し、方向性を示すビジョン
計画内容	かすみがうら市環境基本条例の基本理念の基に、「かすみがうら市環境基本計画」に掲げられる基本目標の考え方を踏まえ施策等を具体化するもの
計画期間	2050 年ゼロカーボン達成という最終目標に向けて将来像を描くとともに、2030 年度を中間目標として具体的な取組方針を示す
公共交通に関する位置づけ	<脱炭素ロードマップ> 運輸部門 効率的な公共交通ネットワークの形成 取組内容 電動車の普及促進 乗用車、バス、貨物車ともに CO2 排出量の少ない自動車への転換を進めます。市としてはそのための情報提供等を行います。 基本目標 移動・運搬による CO2 排出を削減しよう 施策方針 交通の脱炭素化に取り組む 施策① 電動車の普及 施策② 充電環境の整備

(6) かすみがうら市過疎地域持続的発展計画

過疎地域持続的発展計画では、過疎地域の対策として公共交通の利便性の推進や公共交通体系の構築が挙げられている。

項 目	内 容
計画の位置づけ	「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」に基づき、令和 4 年 4 月に霞ヶ浦地区（旧霞ヶ浦町）が過疎地域の指定を受け、茨城県との協議、市議会の議決等を経て、策定
計画内容	人口減少に対応するため、地域の魅力やポテンシャルを活かした施策を展開し、将来に渡っても持続可能な地域づくりを目指すための計画
計画期間	令和 8 年度～令和 12 年度
公共交通に関する位置づけ	<移住・定住> 対策 ・民間によるバス等の公共交通の維持と自治体による公共交通の利便性の推進を図ります。 <交通> 対策 ・既存の公共交通の維持と共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と、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を両立する公共交通体系を構築します。

R9～の計画に差し替え

(7) かすみがうら市国土強靱化地域計画（第 2 期）

国土強靱化地域計画の推進方針に地域交通環境の整備を位置づけている。

項 目	内 容
計画の位置づけ	国土強靱化の観点から、本市の「第 2 次かすみがうら市総合計画」や「かすみがうら市地域防災計画」をはじめとする様々な分野の計画等の国土強靱化関連部分について指針となる計画
計画内容	本法、国や県の基本計画を踏まえ、強靱化に関する施策を総合的、計画的に推進するための地域計画
計画期間	令和 6 年度～令和 8 年度
公共交通に関する位置づけ	<交通・物流> リスクシナリオ 交通インフラの長期間にわたる機能停止 推進方針 地域交通環境の整備 交通網の被害が全体の交通麻痺につながらないように、関係機関等が連携し、鉄道・バス及び道路交通等の地域交通環境を整備することで、交通全体のマネジメント力の強化を図ります。 ・高齢者人口が増加する中で、バス・タクシー等による公共交通の充実を図り、交通弱者に配慮した地域交通環境を整備します。

(8) かすみがうら市地域防災計画

地域防災計画において、防災責任者の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、首都圏新都市鉄道株式会社、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。

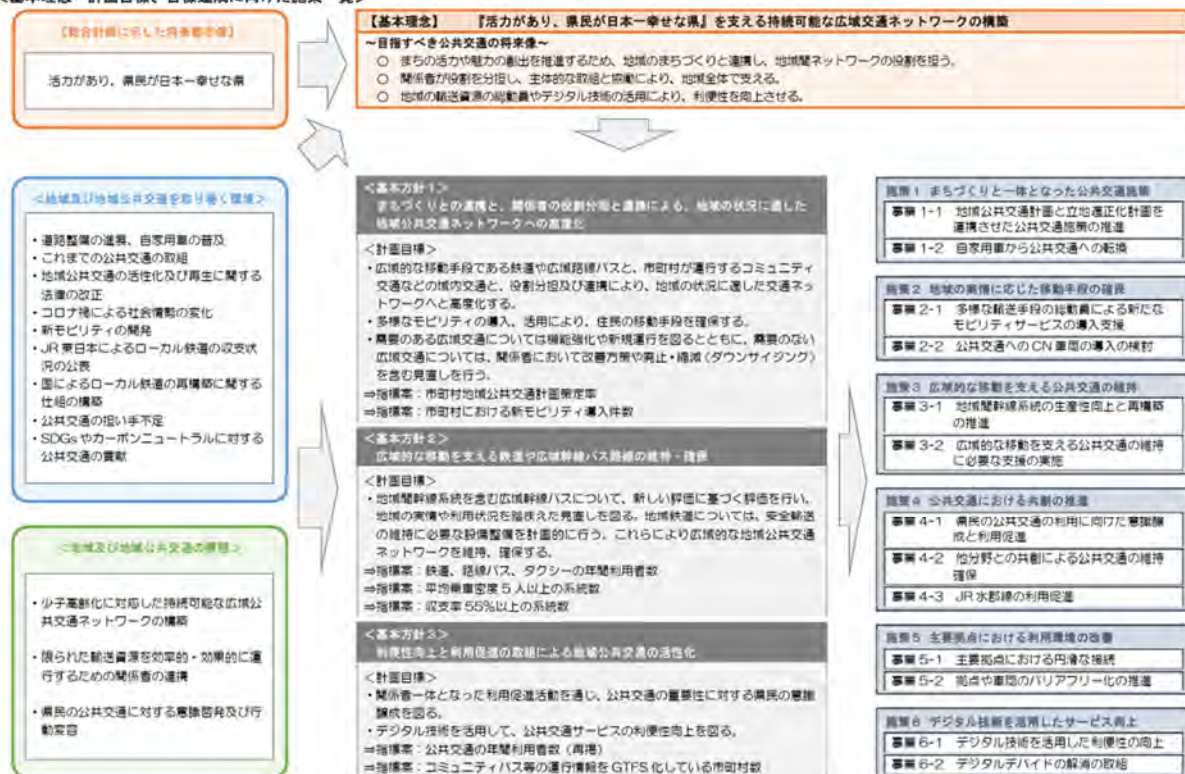
項 目	内 容
計画の位置づけ	災害対策基本法第 42 条の規定に基づき作成されたもので、予防・応急と復旧対策を適切に実施できるよう計画されたもの
計画内容	市域にかかる防災に関する事項について、関係機関の協力を含めた総合的な計画を定め、市民の生命及び財産を災害から保護し、もって、地域社会の安寧の確保を目的としたもの。
計画期間	令和 7 年 4 月 1 日改定
交通に関する位置づけ	<防災責任者の処理すべき事務又は業務の大綱> 運輸機関（茨城交通株式会社、関東鉄道株式会社、鹿島臨海鉄道株式会社、社団法人茨城県トラック協会、首都圏新都市鉄道株式会社、ジェイアールバス関東株式会社、社団法人茨城県バス協会） ・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

(9) 茨城県地域公共交通計画

茨城県域公共交通計画では、主に市町村域をまたぐ広域的な交通について本県地域公共交通のマスタープランとして地域交通のあり方や方向性を位置付けている。

項 目	内 容								
計画の位置づけ	本県の県政運営の基本方針である「第 2 次茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～」と整合を図るとともに、活性化再生法に基づき持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指し関係者が一丸となって取り組むため、本県地域公共交通のマスタープランとして地域交通のあり方や方向性を位置付ける。 また、活性化再生法において、都道府県は各市町村の区域を超えた広域的な見地を求められていることから、本計画においては、主に市町村域をまたぐ広域的な交通について位置付けるとともに、県内市町村の地域公共交通計画と密接に連携し、公共交通機関を利用する意識醸成及び行動変容を図る。								
計画内容	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、持続可能な地域交通ネットワークの構築を目指し関係者が一丸となって取り組むため、本県地域公共交通のマスタープランとして地域交通のあり方や方向性を位置付ける								
計画期間	令和 5 年度～令和 9 年度								
交通に関する位置づけ	《主要交通結節点の位置づけ》 主要交通結節点 神立駅 ゲートウェイ及び周辺市町村と広域交通や基幹交通が多く接続し、市町村においても重要拠点と位置付けている。 交通結節点 市役所など ゲートウェイ及び主要交通結節点と広域交通や基幹交通や域内交通が接続し、市町村においても重要拠点と位置付けている。 《基本理念》 「活力があり、県民が日本一幸せな県」を支える持続可能な広域交通ネットワークの構築 《地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性》 <table><tr><th>事業者名</th><th>路線</th><th>主な利用目的及び必要性</th></tr><tr><td>関東鉄道 (株)</td><td>柿岡車庫 ～土浦駅</td><td>土浦一高、土浦二高、土浦工業高校などへの通学や土浦市街地の商業施設への買い物等のほか、常磐線土浦駅への移動手段として必要である。</td></tr></table>			事業者名	路線	主な利用目的及び必要性	関東鉄道 (株)	柿岡車庫 ～土浦駅	土浦一高、土浦二高、土浦工業高校などへの通学や土浦市街地の商業施設への買い物等のほか、常磐線土浦駅への移動手段として必要である。
事業者名	路線	主な利用目的及び必要性							
関東鉄道 (株)	柿岡車庫 ～土浦駅	土浦一高、土浦二高、土浦工業高校などへの通学や土浦市街地の商業施設への買い物等のほか、常磐線土浦駅への移動手段として必要である。							

＜基本理念・計画目標、目標達成に向けた施策一覧＞



出典）茨城県地域公共交通計画

図 3.3 基本理念・計画目標、目標達成に向けた施策一覧

評価指標	利用データ	目標値設定の考え方	現状		目標	
			年度	数値	年度	数値
①市町村における地域公共交通計画策定数 〔関連：事業 1-1〕	県調査データ	活性化再生法改正（2020（令和 2）年 11 月）の趣旨に鑑み全市町村で策定	2021 （令和 3）	31 市町村	2027	44 市町村
②県内の公共交通の年間輸送人員 〔関連：事業 1-2 ほか〕	国土交通省「旅客地域流動調査」	コロナ前（2019（令和元）年度）の水準への回復	2020 （令和 2）	139 百万人	2027	182 百万人
③市町村における新たなモビリティサービスの導入件数 〔関連：事業 2-1〕	県調査データ	AI や自動運転技術等を活用した新たな移動サービスを目指す全市町村に導入	2022 （令和 4） 年 10 月	3 市町村	2027	18 市町村
④平均乗車密度が 5 人以上の地域間幹線系統数 〔関連：事業 3-1 ほか〕	交通事業者提供データ	コロナ前（2019（令和元）年度）の水準への回復	2021 （令和 3）	4 系統	2027	13 系統
⑤収支率が 55% 以上の地域間幹線系統数 〔関連：事業 3-1 ほか〕	交通事業者提供データ	コロナ前（2019（令和元）年度）の水準への回復	2021 （令和 3）	27 系統	2027	39 系統
⑥コミュニティバス等の運行情報を GTFS 化している市町村数 〔関連：事業 6-1〕	県調査データ	コミュニティバスを導入する全市町村が対応	2021 （令和 3）	11 市町村	2027	23 市町村

出典）茨城県地域公共交通計画

図 3.4 目標の評価指標

4. 公共交通の現状

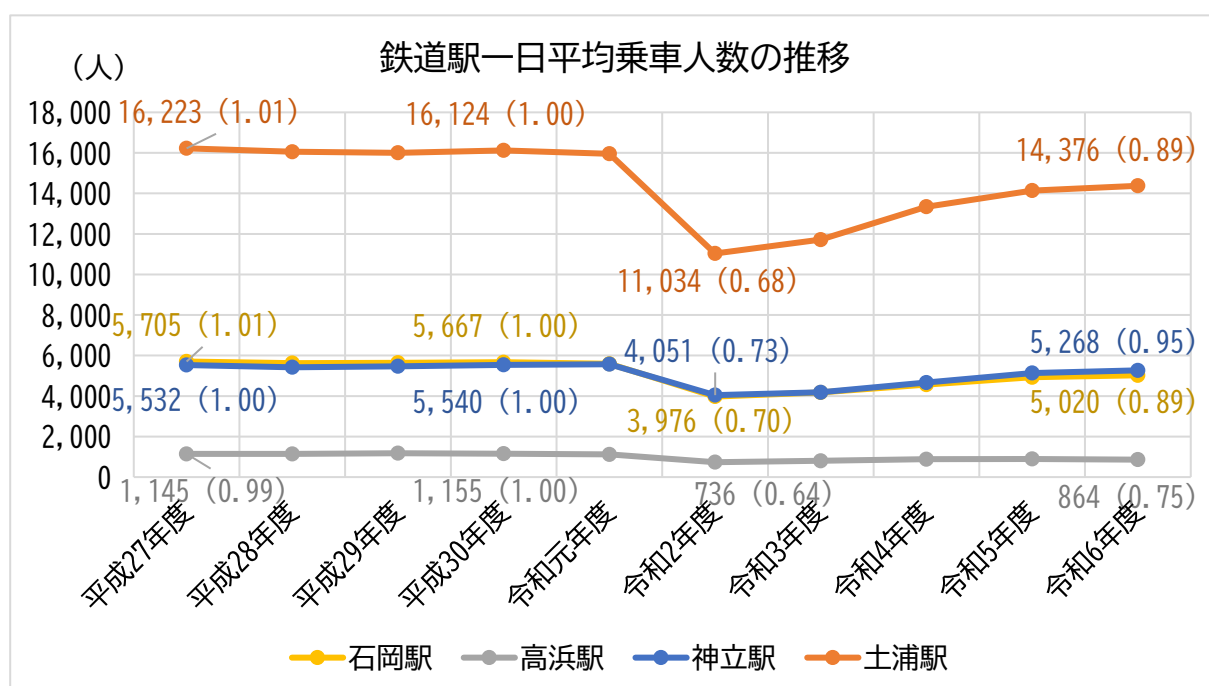
4.1. 鉄道

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 41 本（朝ピーク時は 3 本/時、日中オフピーク時は 2 本/時）、水戸方面（下り）は平日・土休日ともに 42 本（朝ピーク時は 3 本/時、日中オフピーク時は 2 本/時）である。（令和 8 年 6 月現在）

JR 神立駅の一日の平均乗車人数は令和元年度まではほぼ横ばいとなっており、令和 2 年度にはコロナ禍の影響で平成 30 年度比 73%に落ち込んだ。その後令和 6 年度には、平成 30 年度比 95%の 5,268 人/日まで回復した。

周辺の土浦駅、高浜駅、石岡駅は、令和 2 年度に平成 30 年度比 64%～70%まで落ち込み、令和 6 年度には平成 30 年度比 75%～89%まで回復している。



出典）JR 東日本ホームページ、（ ）内は平成 30 年度比

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、関東鉄道が運行しており、土浦駅や柿岡車庫を起点として、国道 6 号や県道 64 号線等を通る路線と、土浦駅や神立駅西口等を起点として、土浦・千代田工業団地（神立工業団地）や、つくば国際大学東風高校、土浦湖北高校を結ぶ路線がある。

運行便数は、平日（登校日）が 27 便、土曜（登校日）が 13 便、日曜祝日が 2 便である。

表 4.1 市内路線バスの運行状況（令和8年6月現在）

事業者名	系統		運行便数（本/日）		
			平日 登校日	土 登校日	日祝
関東 鉄道 株式 会社	上り	柿岡車庫→上志筑→土浦駅	2	1	1
	下り	土浦駅→上志筑→柿岡車庫	2	1	1
	上り	神立駅西口→神立小学校入口→土浦駅	6	3	
		神立駅西口→大塚団地→土浦駅	3		
		土浦湖北高校→神立駅西口→神立小学校入口→土浦駅	1		
		土浦湖北高校→神立駅西口→大塚団地→土浦駅	1		
		土浦湖北高校→神立駅西口		2	
		つくば国際大学東風高校→神立駅西口	1	1	
		下り	土浦駅→神立小学校入口→神立駅西口→土浦湖北高校	1	
	土浦駅→神立小学校入口→神立駅西口		5	3	
	土浦駅→大塚団地→神立駅西口		4		
	神立駅西口→つくば国際大学東風高校		1	1	
	神立駅西口→土浦湖北高校		1	1	
	合計		27	13	2

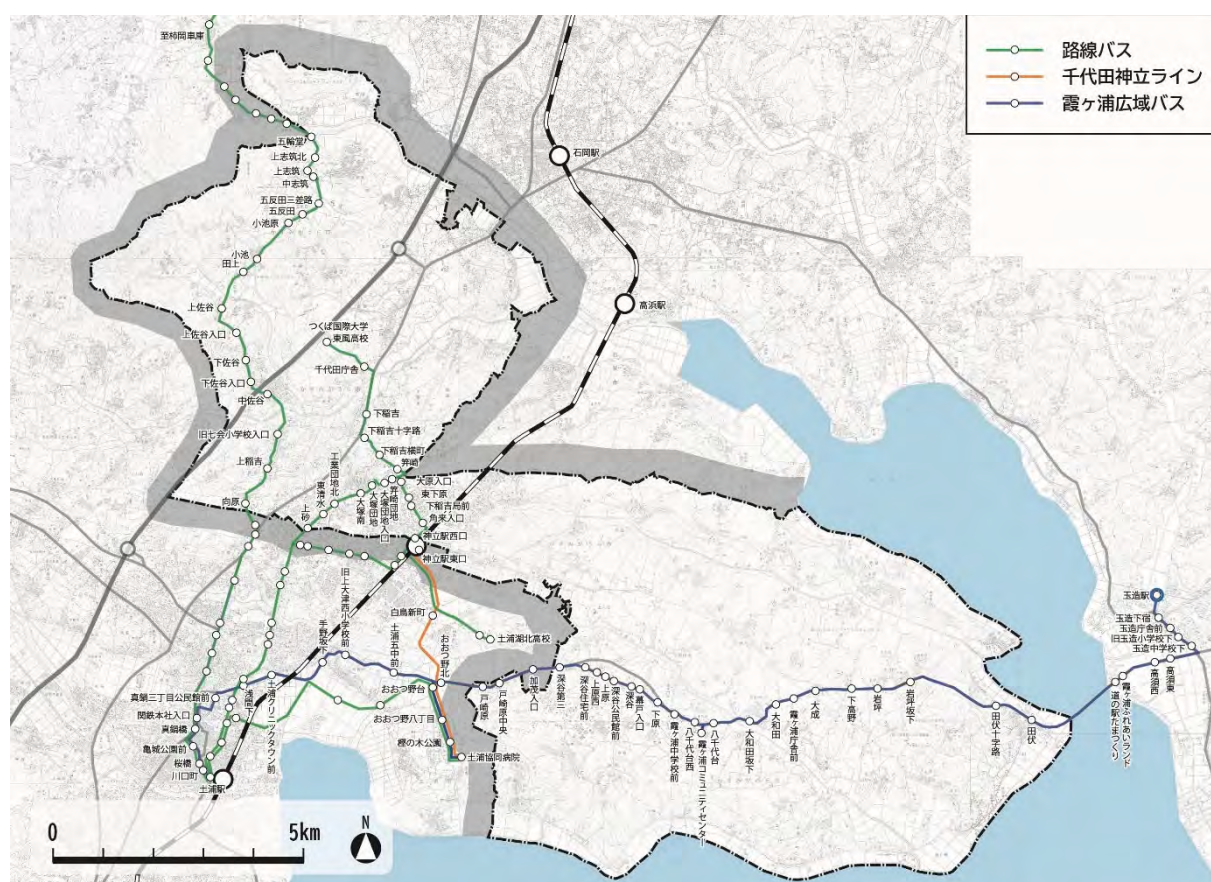


図 4.2 バス路線

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。

運行便数は、平日・土日祝日ともに5往復10便である。

表 4.2 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、霞ヶ浦コミュニティセンター、霞ヶ浦庁舎前等を経由して玉造駅までを結ぶ路線バス
路線	土浦駅～土浦協同病院～霞ヶ浦コミュニティセンター～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	毎日運行（1日5往復）
運賃	190円～770円（現金料金・IC料金同額） 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 1ヶ月10,000円/3ヶ月30,000円 （通常、通学定期券は1ヶ月6,840～24,840円/3ヶ月19,490～70,790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（Suica、PASMOなど）対応
運行事業者	関東鉄道株式会社

令和8年6月現在

年間利用者数は、平成 24 年 6 月の運行開始から令和元年度まで増加し、コロナ禍により令和 2 年度には令和元年度比 62%に落ち込んだが、その後増加し続け、令和 7 年度は 42,737 人/年、1 便あたり 11.7 人、令和元年度比 127%である。

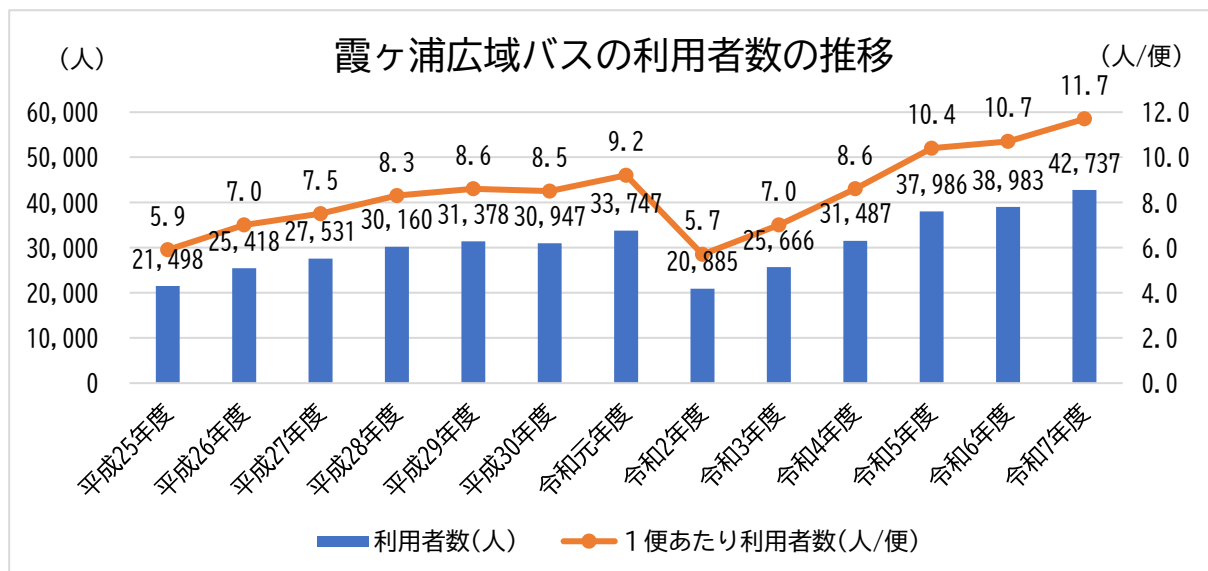


図 4.3 霞ヶ浦広域バスの利用者数の推移

令和 7 年度の月別利用者数は、9 月が 3,975 人/月で最も多く、2 月が 2,965 人/月で最も少ない。1 便当たり利用者数は、9 月が 13.3 人/便で最も多く、3 月が 10.2 人/便で最も少ない。

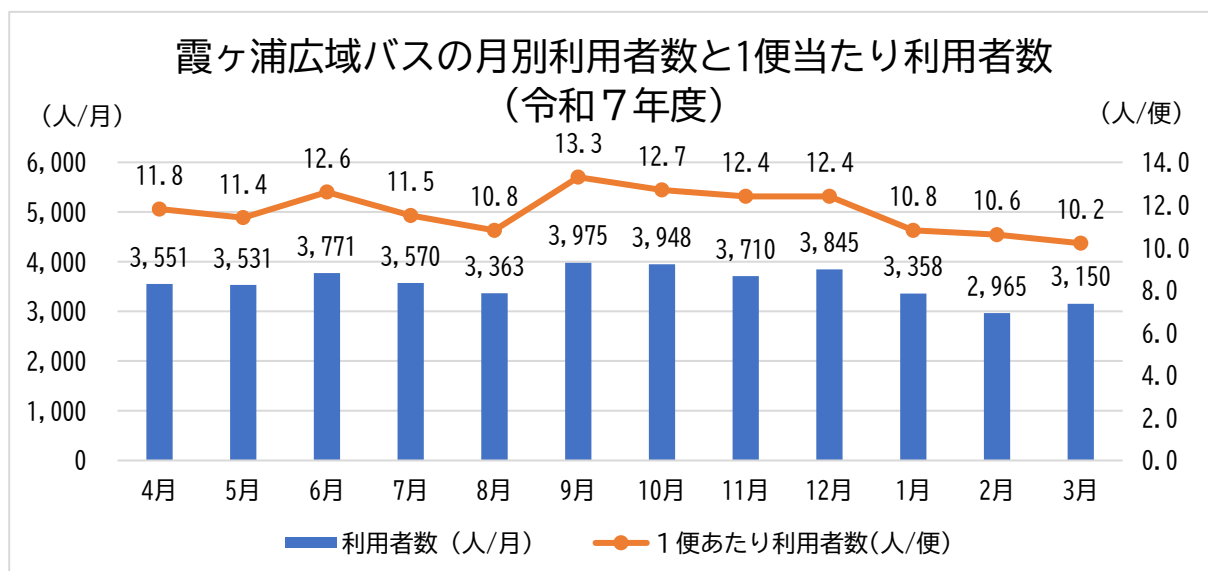


図 4.4 霞ヶ浦広域バスの月別利用者数と 1 便当たり利用者数 (令和 7 年度)

霞ヶ浦広域バスのバス停別 1 日当たり平均乗降者数は、「土浦駅」バス停が 79.6 人/日と最も多く、次いで「土浦協同病院」バス停が 28.0 人/日、「玉造駅」バス停が 13.0 人/日である。

「戸崎原」から「田伏」までの市内バス停では、「霞ヶ浦庁舎前」バス停が 4.3 人/日で最も多く、次いで「大成」バス停が 3.1 人/日である。利用が比較的少ないバス停もあるものの、すべてのバス停が利用されている。

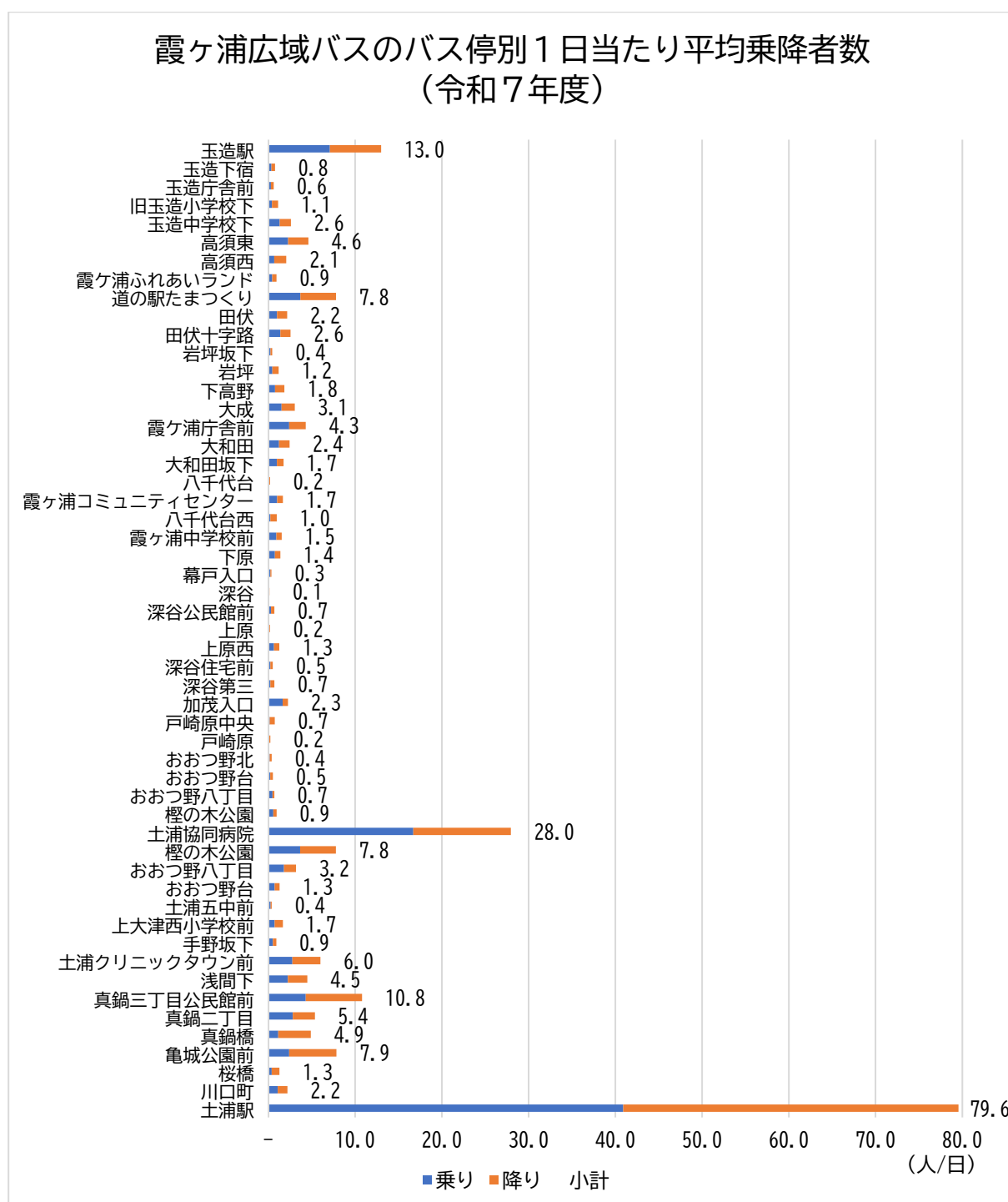


図 4.5 霞ヶ浦広域バスのバス停別 1 日当たり平均乗降者数 (令和 7 年度)

運賃収入は、平成 24 年 6 月の運行開始から令和元年度まで増加傾向であり、コロナ禍により令和 2 年度には令和元年度比 67%に落ち込んだが、その後増加し続け、令和 7 年度は 1,426 万円、令和元年度比 128%である。

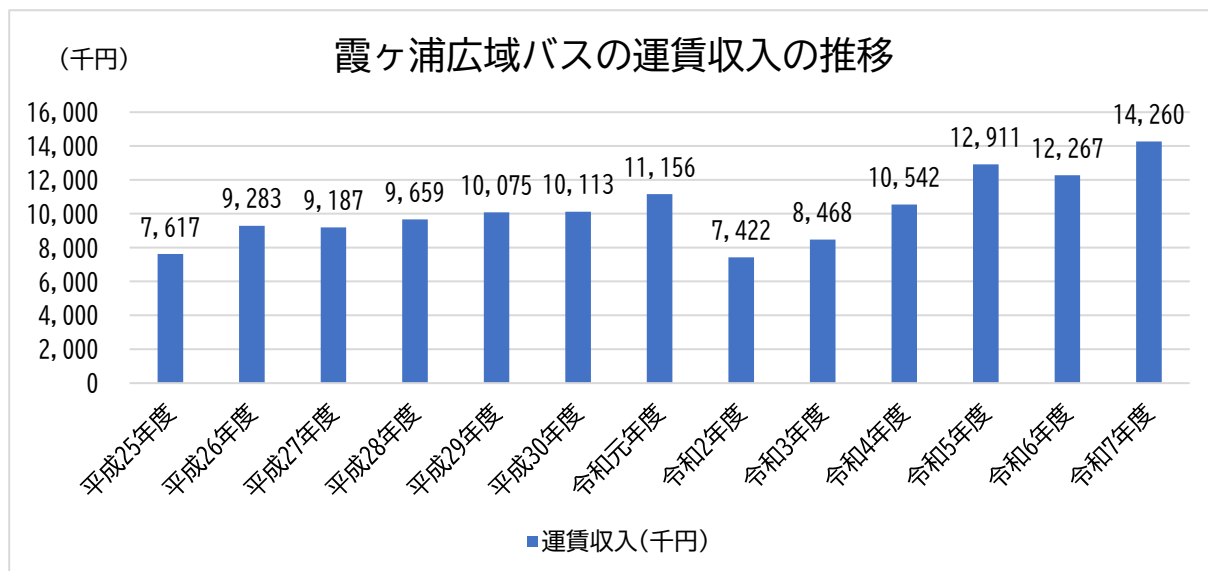


図 4.6 霞ヶ浦広域バスの運賃収入の推移

令和 7 年度の月別運賃収入は、11 月が 140.4 万円/月で最も多く、2 月が 101.8 万円/月で最も少ない。

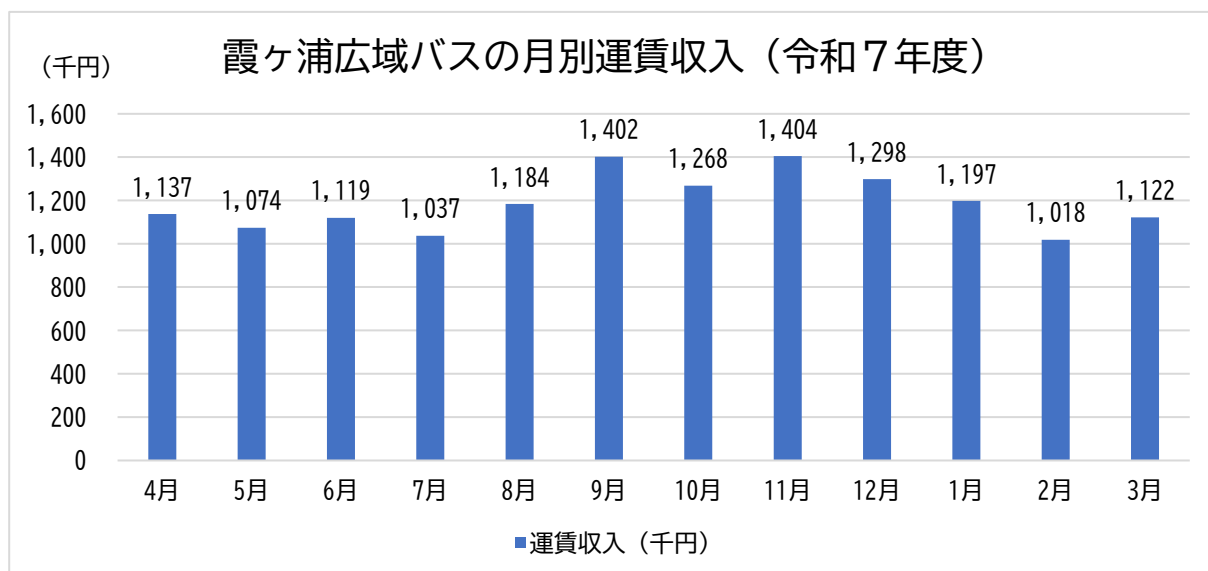


図 4.7 霞ヶ浦広域バスの月別運賃収入（令和 7 年度）

スクールパスの販売枚数は、平成 29 年度から令和元年度までは 190 枚前後で推移していたが、コロナ禍の令和 2 年度には 37 枚に減少した。その後増加し、令和 5 年度は 168 枚にまで回復したが、令和 7 年度は 101 枚にとどまっている。

令和 7 年度の売り上げは、145 万円である。

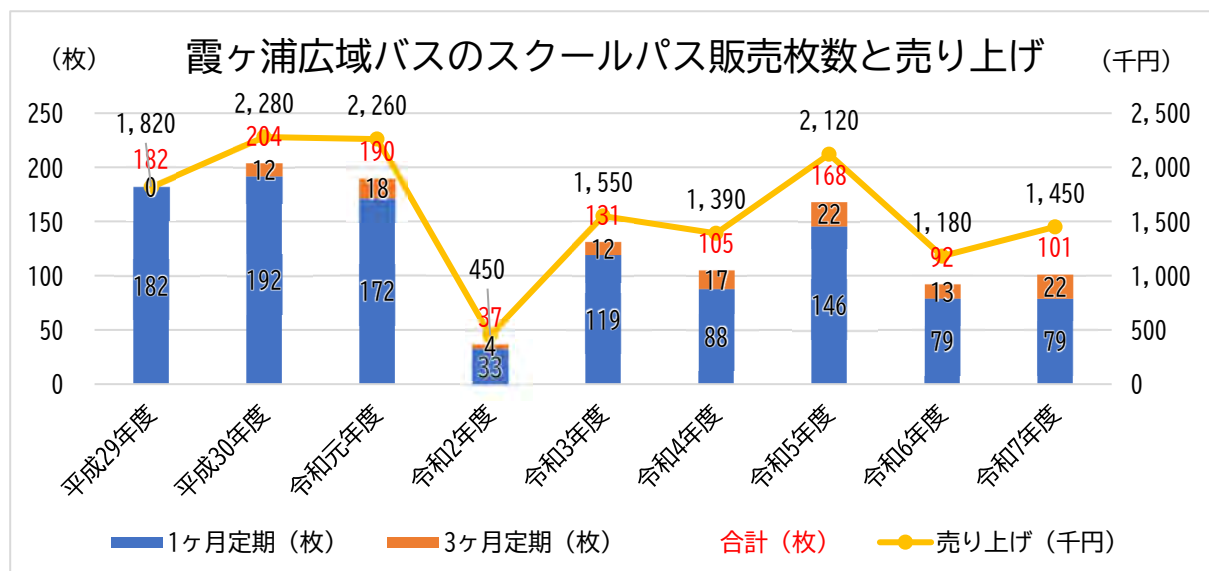


図 4.8 霞ヶ浦広域バスのスクールパス販売枚数と売り上げ

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）は増加傾向にあるものの、運行経費も増加傾向にあり、令和6年度、令和7年度の収支率は約50%である。

令和7年度の運行収入は14,260千円、運行経費は27,851千円、収支率は51.2%であり、国と3市による補助金額の合計は1,359万円である。

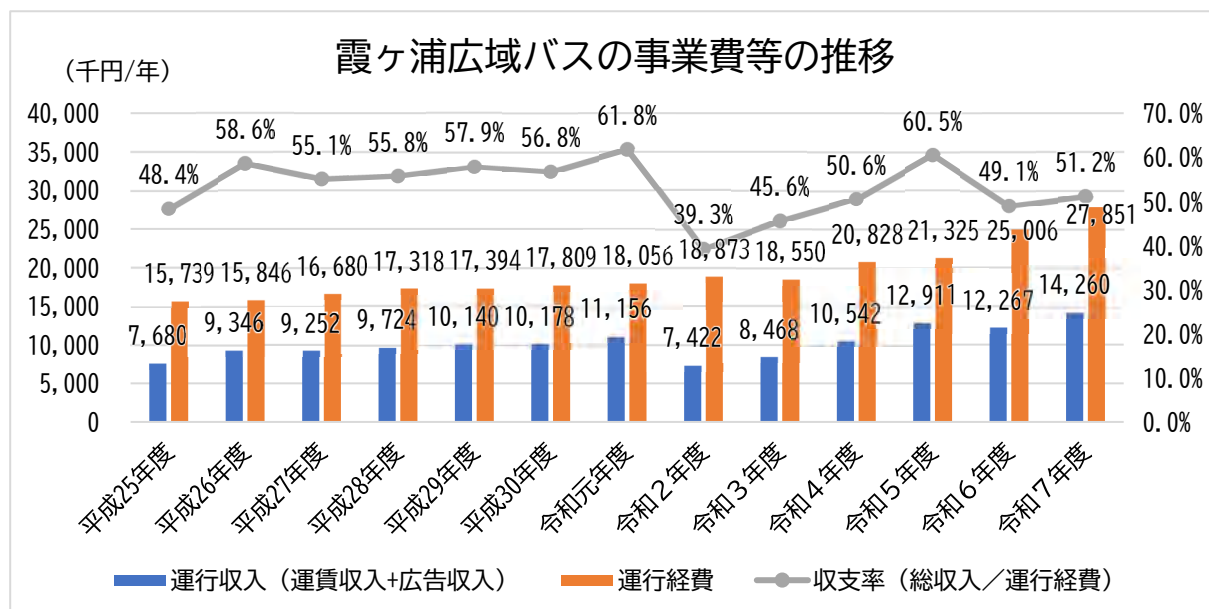


図 4.9 霞ヶ浦広域バスの事業費等の推移

表 4.3 霞ヶ浦広域バスの事業費等（令和7年度）

利用者数	42,737 人 (3市全てのバス乗車人数の合計)
運賃収入	14,259 千円
広告収入	(なし)
運行収入	14,259 千円
運行経費	27,851 千円
収支率	51.2%
補助金額の合計	13,591 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

神立駅東口を出発し、土浦協同病院までを結ぶ路線バスを、土浦市、かすみがうら市の2市補助により、運行開始している。

運行便数は、平日のみ11往復22便である。

表 4.4 千代田神立ライン運行内容

運行概要	神立駅東口を出発し、土浦協同病院までを結ぶ路線バス
路線	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、神立駅東口・土浦協同病院を設定
運行時刻	平日運行（1日11往復） 土日祝日および12月29日～1月3日は運休
運賃	190円～300円（現金料金・IC料金同額）
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（Suica、PASMOなど）対応
運行事業者	関東鉄道株式会社

令和8年6月現在

年間利用者数は、令和6年度まで増加し続け、令和7年度は減少し、16,886人/年、1便あたり3.9人である。

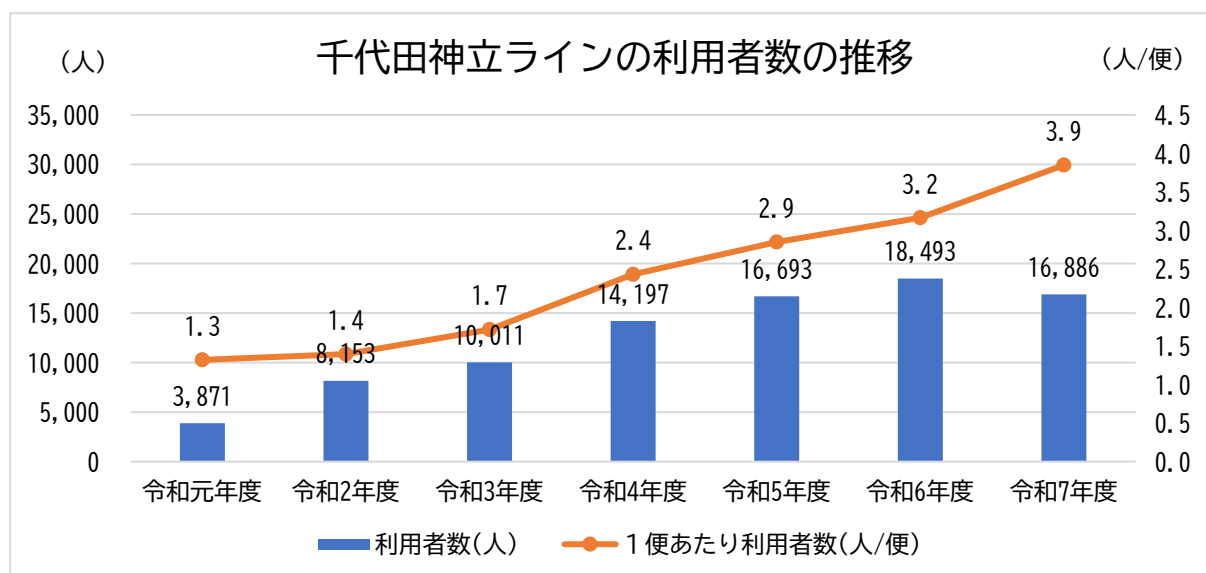


図 4.10 千代田神立ラインの利用者数の推移

令和7年度の月別利用者数は、6月が1,812人/月で最も多く、8月が1,173人/月で最も少ない。1便当たり利用者数は、12月が4.4人/便で最も多く、8月が3.3人/便で最も少ない。

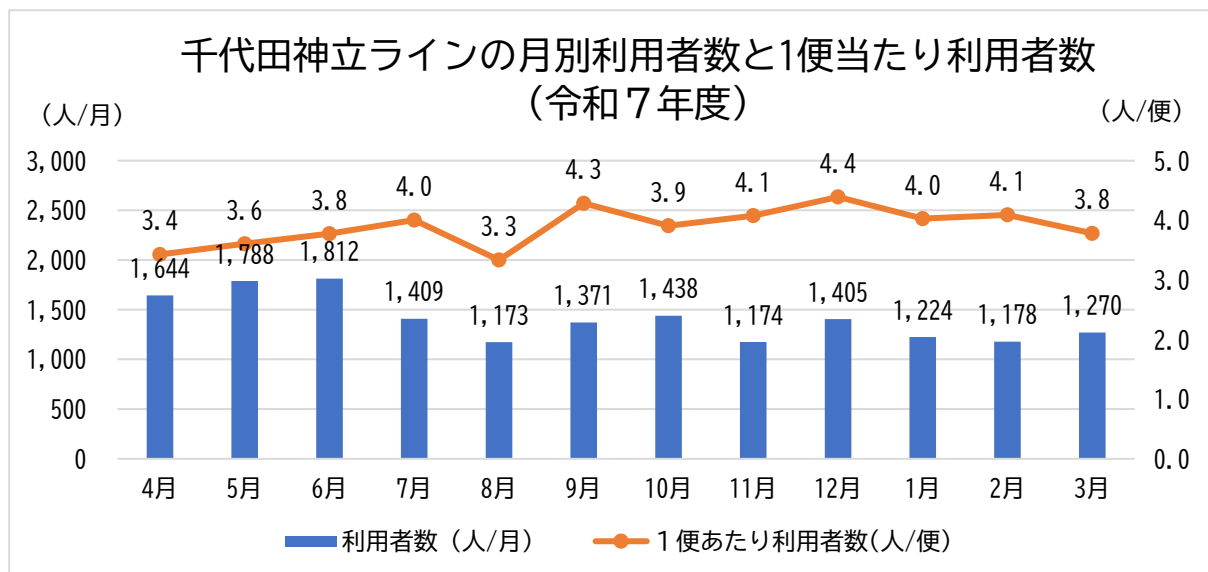


図 4.11 千代田神立ラインの月別利用者数と1便当たり利用者数（令和7年度）

千代田神立ラインのバス停別1日当たり平均乗降者数は、「神立駅東口」バス停が61.7人/日と最も多く、次いで「土浦協同病院」バス停が48.1人/日である。

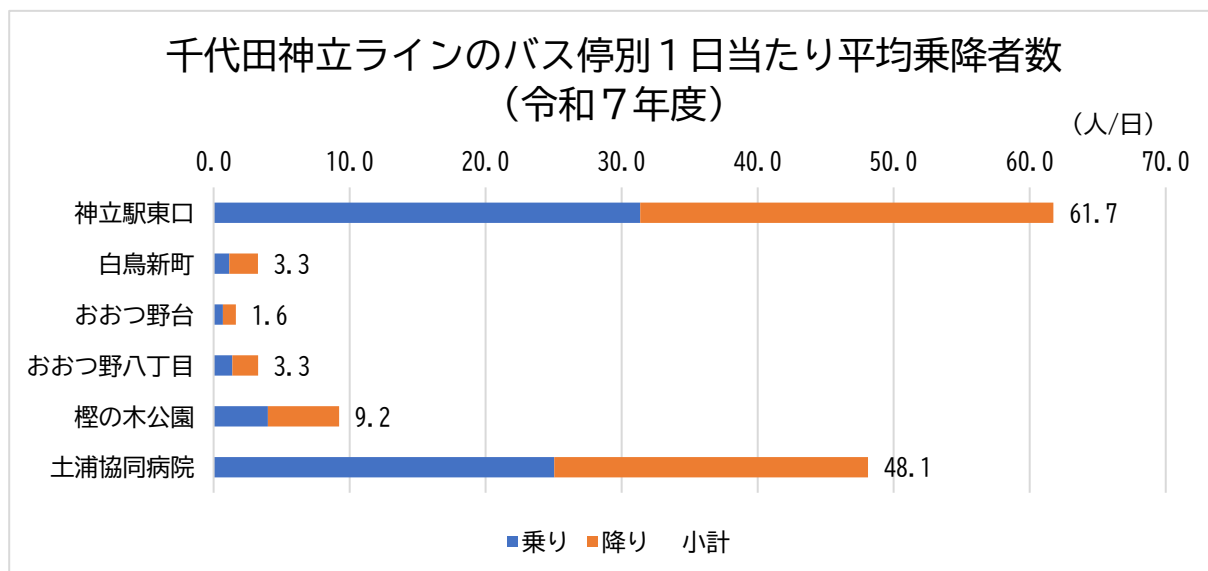


図 4.12 千代田神立ラインのバス停別1日当たり平均乗降者数（令和7年度）

運賃収入は、令和4年度以降増加傾向であり、令和7年度は452万円である。

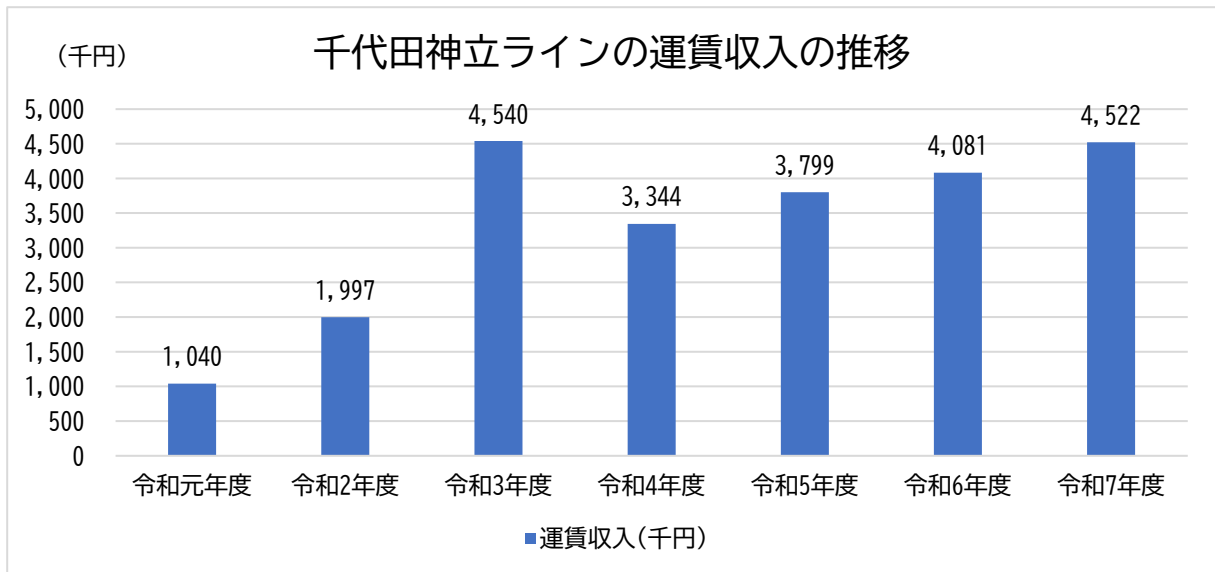


図 4.13 千代田神立ラインの運賃収入の推移

令和7年度の月別運賃収入は、10月が42.2万円/月で最も多く、11月が34.1万円/月で最も少ない。

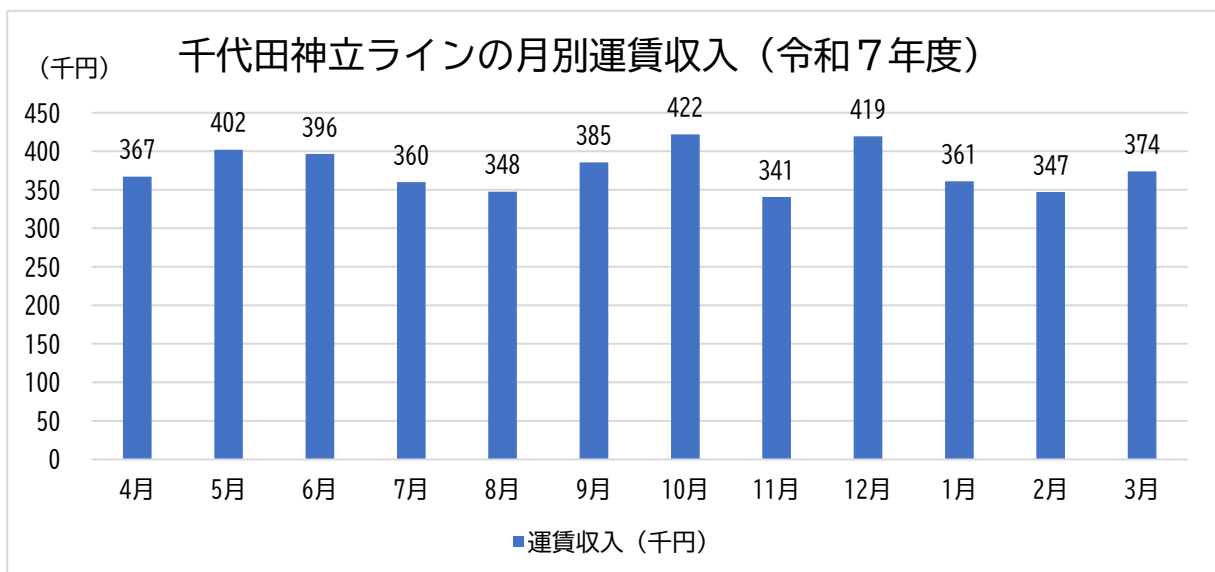


図 4.14 千代田神立ラインの月別運賃収入（令和7年度）

運賃収入は増加傾向にある。運行経費は、令和 6 年度に大幅に増加したが、令和 7 年 7 月の運行ルート変更により減少し、収支率は増加した。

令和 7 年度の運賃収入は 4,522 千円、運行経費は 15,892 千円、収支率は 28.5%であり、2 市による補助金額の合計は 1,137 万円である。

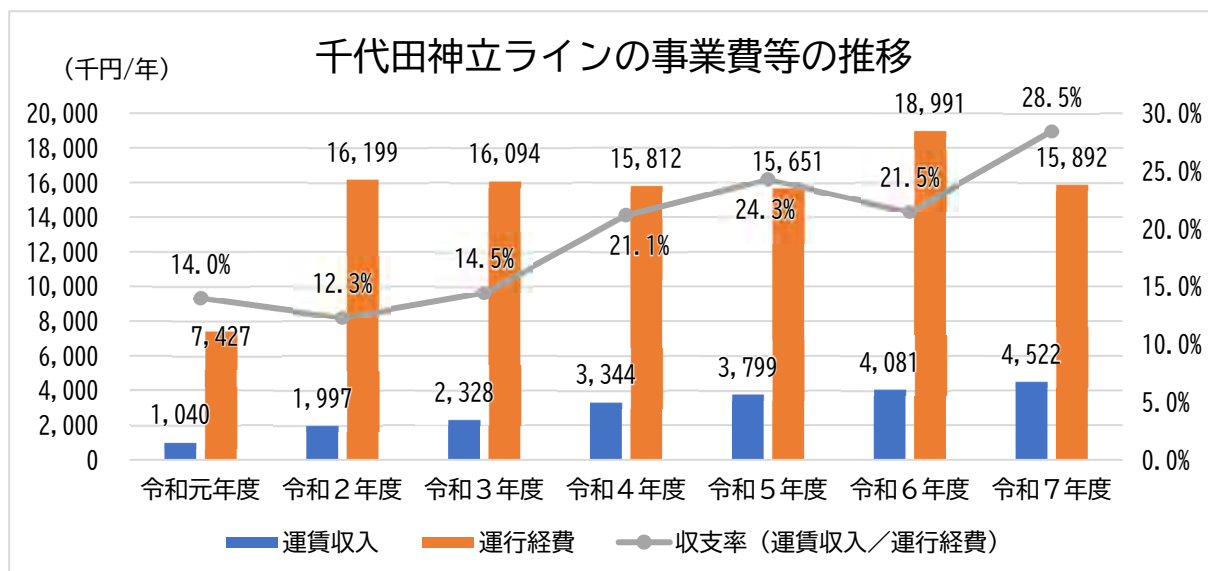


図 4.15 霞ヶ浦広域バスの事業費等の推移

表 4.5 千代田神立ラインの事業費等（令和 7 年度）

利用者数	16,886 人
運賃収入	4,522 千円
運行経費	15,892 千円
収支率	28.5%
補助金額の合計	11,370 千円

補助金：バス事業者への 2 市補助

4.5. 乗合タクシー

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300円である。

表 4.6 乗合タクシーの運行内容

利用対象者	かすみがうら市にお住まいで、事前に利用者登録のある方 ※介助が必要な方や、安全確保において一人での乗車が困難とされた場合は、 介助者の同乗が必要		
運行日	月曜日～金曜日（土日祝日、8月13日～15日、12月29日～1月3日は運休）		
運行区域	市内全域（JR 常磐線を境界に、千代田地区・霞ヶ浦地区の2区域で運行）		
運行時間	9:00～17:00 （霞ヶ浦地区は、霞ヶ浦コミュニティセンターからの乗車に限り18：00を最 終乗車時刻とする18時便を運行）		
予約方式	予約センターへの電話予約、インターネット予約		
予約受付時 間	電話予約 8:30～17:00 ※土日祝および12月29日～1月3日を除く ・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 インターネット予約 9：00～23：30 ・利用希望日の3営業日前～利用希望時間の2時間前まで ※利用登録後に発行される、利用者番号・パスワードが必要		
運賃	1乗車 300円（乗車時に回数券による支払い） （未就学児：無料）		
乗降場所	自宅前及び指定乗降箇所 市内を中心に千代田地区 84箇所、霞ヶ浦地区 76箇所の乗降箇所を設置		
	分類	千代田地区	霞ヶ浦地区
	役所関係	11	13
	医療関係	23	10
	商業関係	11	6
	郵便局	4	5
	金融	1	2
	農協	2	2
	福祉関係	15	9
	学校関係	1	
	霞ヶ浦広域バス		21
	千代田神立ライン旧停留所	2	1
	民間バス路線	5	
	その他	2	
	土浦市内	4	3
	行方市内		1
	千代田地区		3
霞ヶ浦地区	3		
合計	84	76	
車両	ワゴン型車両		
運行事業者	千代田タクシー、美並タクシー		

令和8年6月現在

(1) 登録者

令和7年度末時点の登録者は1,778人である。

登録者の性別は、男性が39%、女性が61%である。年齢層は、80代が28%で最も多く、60代以上の高齢者が全体の72%を占めている。居住地は、霞ヶ浦地区が57%、千代田地区が43%である。

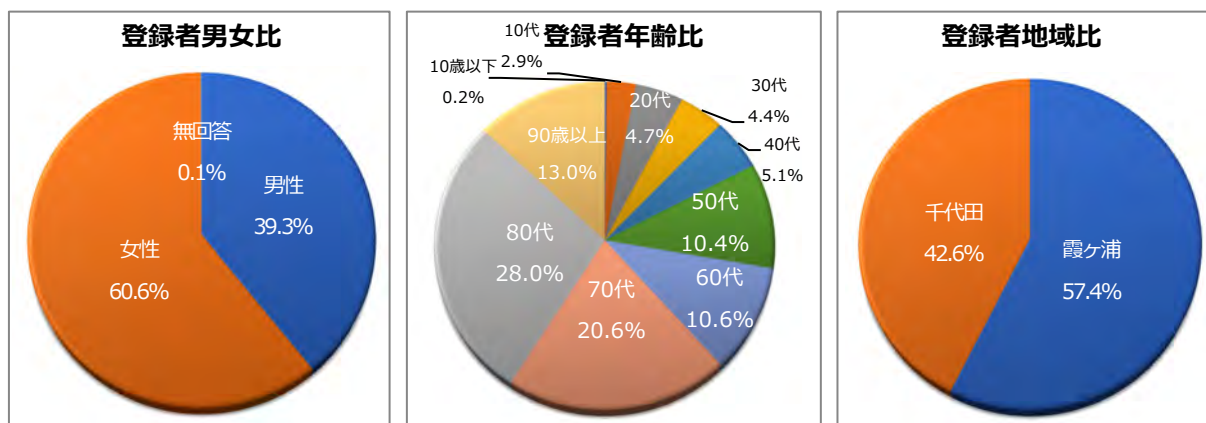


図 4.16 乗合タクシーの登録者に関する集計（令和7年度）

(2) 利用者数

令和7年度内に1度でも利用した利用者数は212人であり、登録者の12%である。

利用者の性別は、男性が35%、女性が65%である。年齢層は、80代が38%で最も多く、60代以上の高齢者が全体の85%を占めている。居住地は、霞ヶ浦地区が67%、千代田地区が33%である。

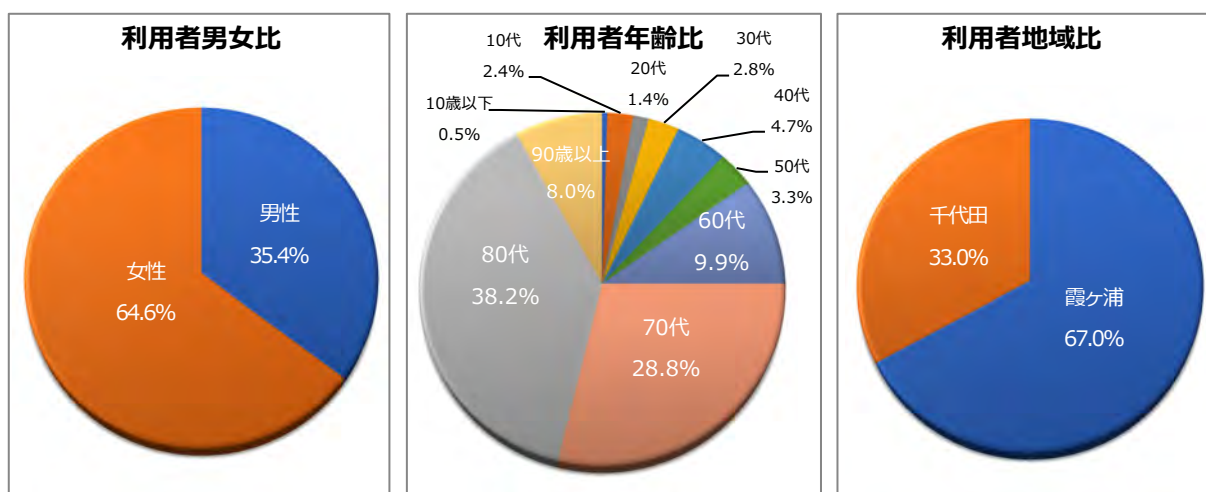


図 4.17 乗合タクシーの利用者に関する集計（令和7年度）

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 17%、100 回以上が 5%である。

表 4.7 利用者の年間乗車回数

乗車回数	霞ヶ浦地区	千代田地区	全域	割合
1回	12	6	18	8.3%
2回	23	11	34	15.6%
3回	4	3	7	3.2%
4回	6	4	10	4.6%
5回～	20	14	34	15.6%
10回～	23	12	35	16.1%
20回～	12	1	13	6.0%
30回～	13	3	16	7.3%
40回～	9	4	13	6.0%
50回～	9	4	13	6.0%
60回～	4	1	5	2.3%
70回～	1	3	4	1.8%
80回～	3	0	3	1.4%
90回～	1	1	2	0.9%
100回～	6	3	9	4.1%
200回～	2	0	2	0.9%
合計人数	148	70	218	
平均回数	27.93	21.77	25.95	

(3) 乗車人数

年間の延べ乗車人数について、令和 7 年度は 4,098 人で、令和 6 年度より増加している。霞ヶ浦地区での乗車が 4,098 人で 73%、千代田地区での乗車が 1,522 人で 27%である。

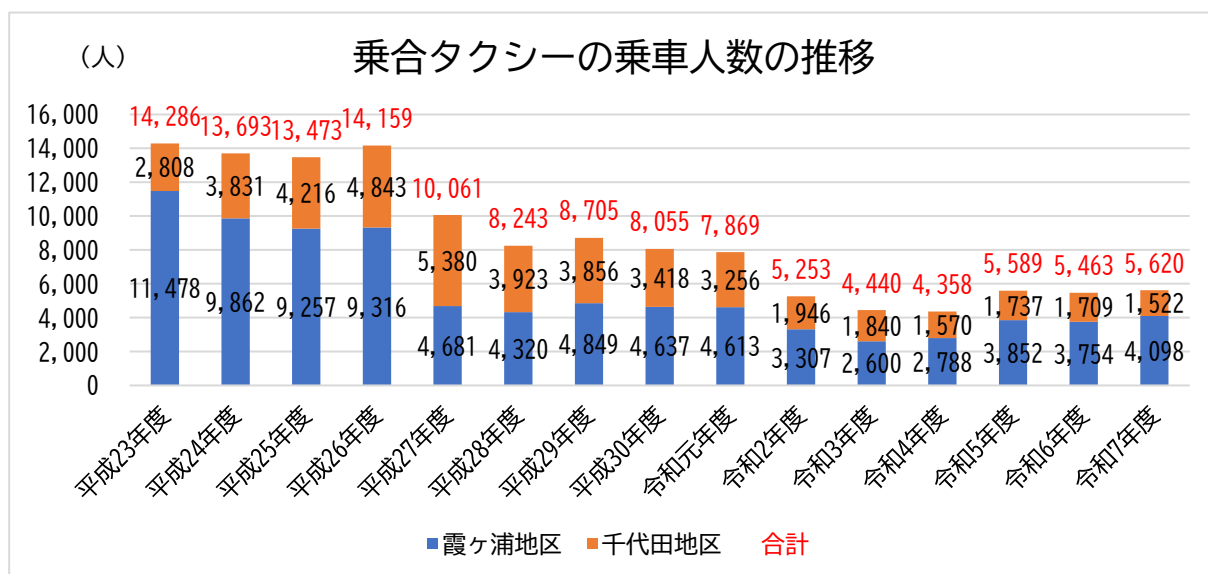


図 4.18 乗合タクシーの乗車人数の推移

月別乗車人数は、3月が536人で最も多く、1月が415人で最も少ない。

月別1日当たり平均乗車人数は、12月が26.5人で最も多く、4月が20.5人で最も少ない。

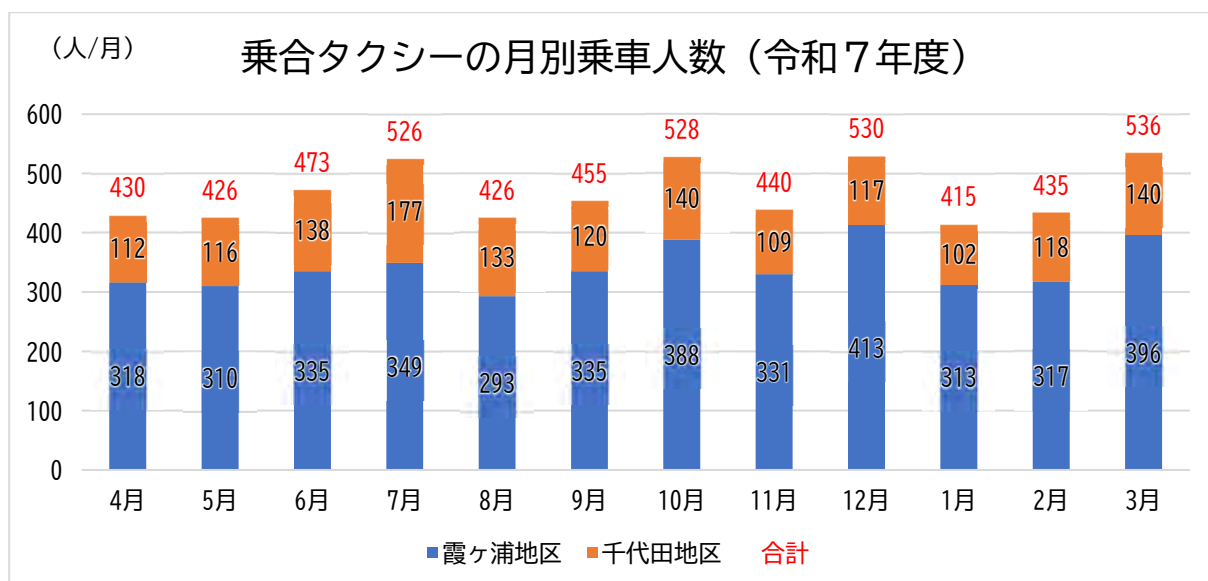


図 4.19 乗合タクシーの月別乗車人数（令和7年度）

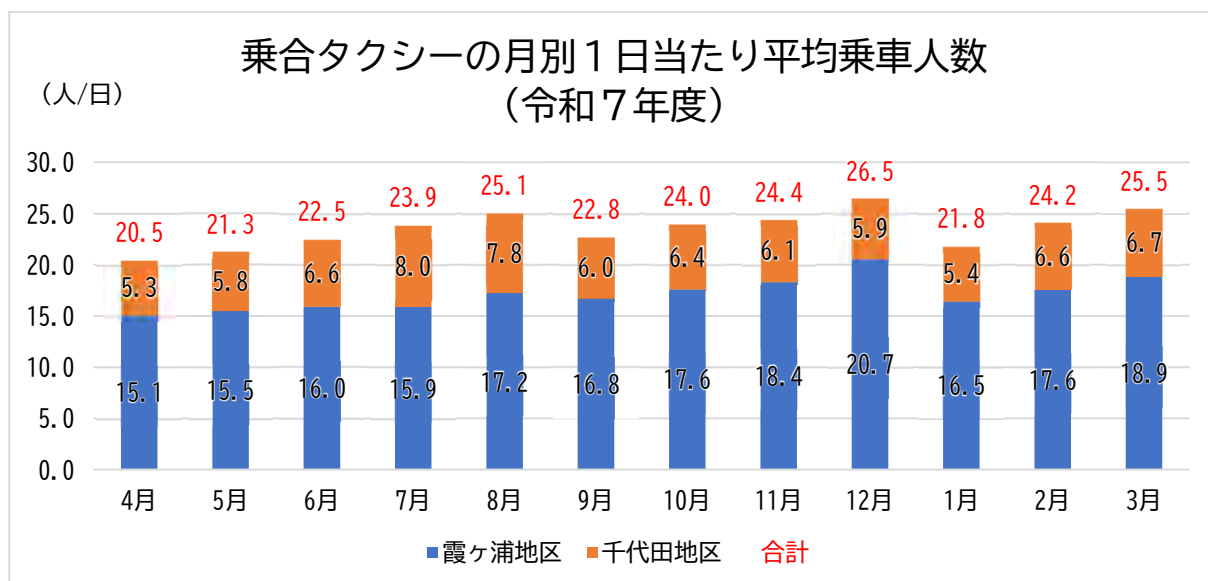


図 4.20 乗合タクシーの月別1日当たり平均乗車人数（令和7年度）

曜日別にみると、1日当たり平均乗車人数は金曜日が31.5人と最も多く、火曜日が20.2人で最も少なく、曜日によって乗車人数に差が見られる。

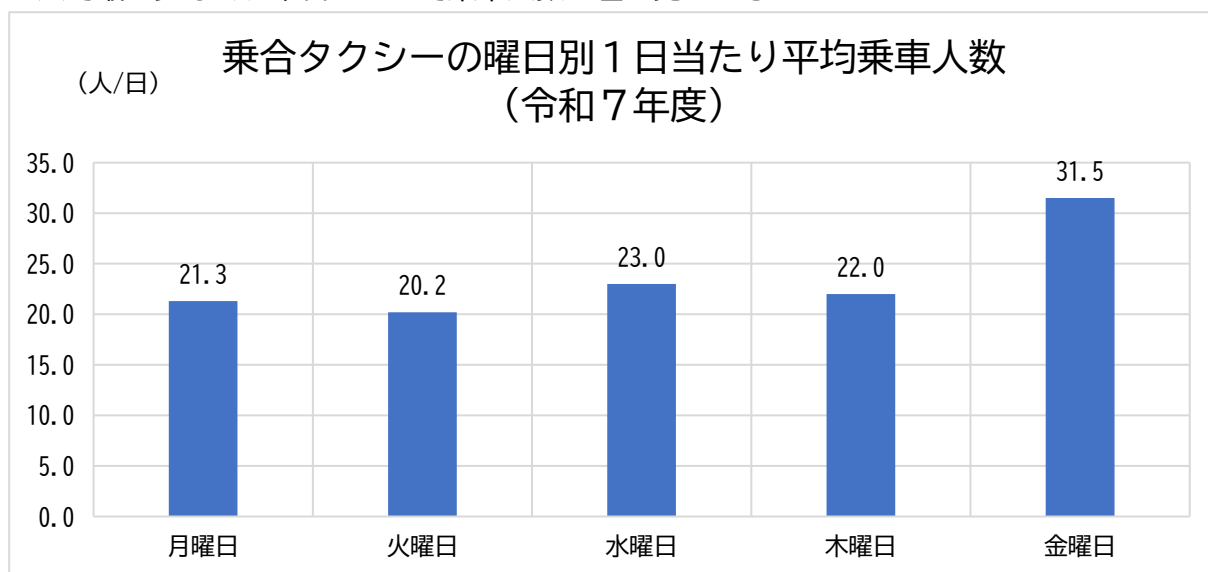


図 4.21 乗合タクシーの曜日別1日当たり平均乗車人数（令和7年度）

時間帯別にみると、平均乗車人数は10時台が4.3人と最も多く、14時台以降は約2.2人で少ない。

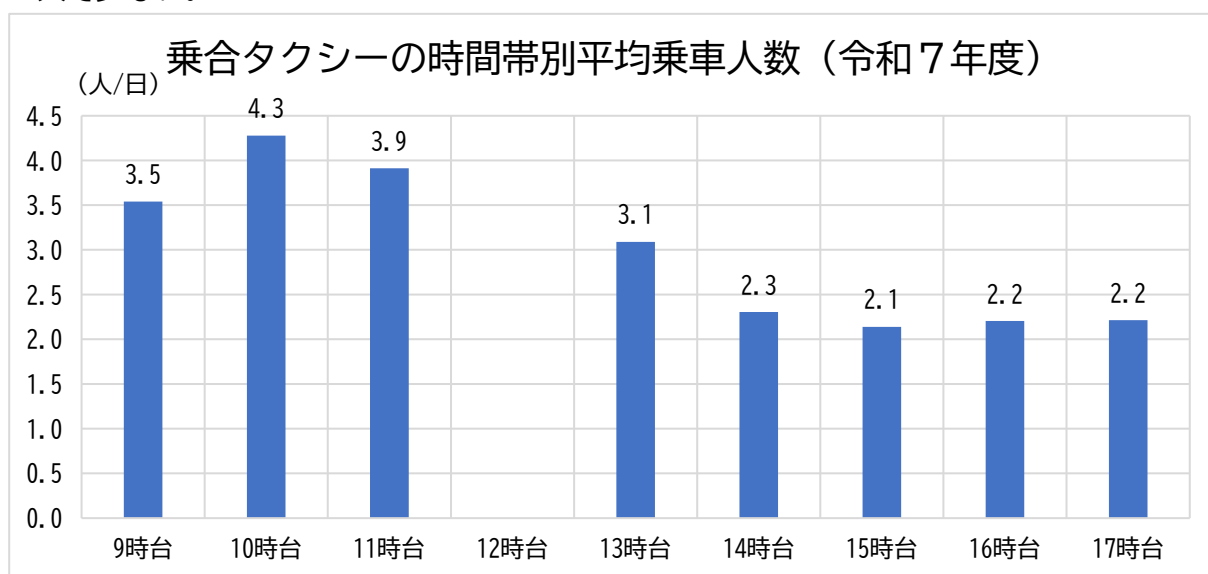


図 4.22 乗合タクシーの時間帯別平均乗車人数（令和7年度）

1台あたりの乗車人数は、最も多い日で17～22人、最も少ない日で0～1人、平均して6～11人である。

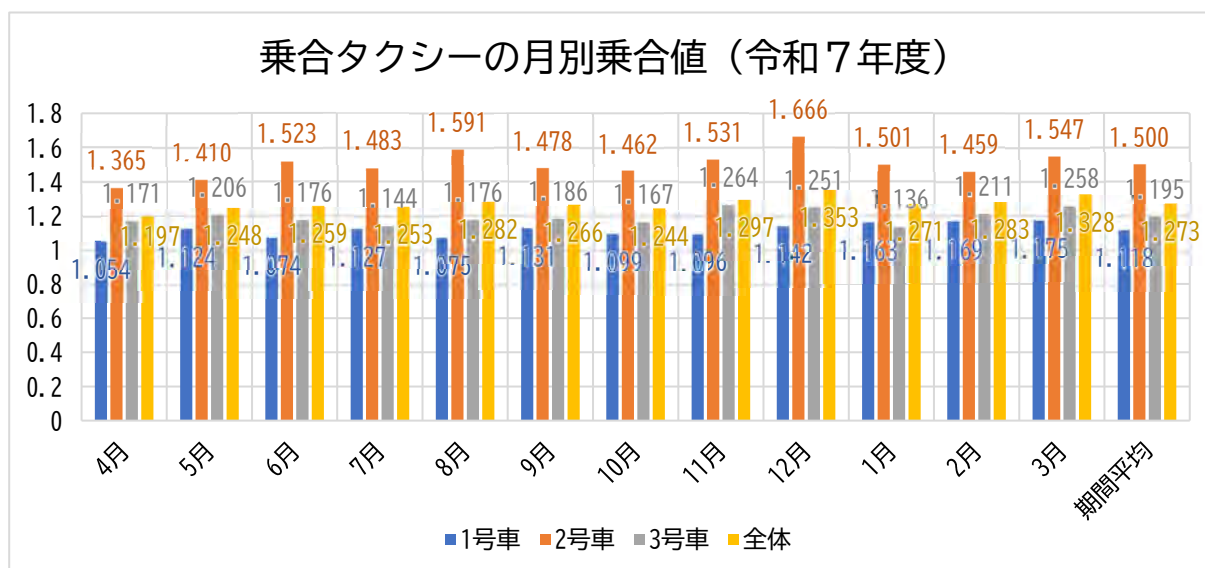
表 4.8 乗合タクシーの1日あたりの予約件数と乗車人数（号車別、令和7年度）

	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	17	7/18	22	2/5	18	8/19	17	2/5	22	7/5	18	8/19
最少	0	1/26、 2/2	1	4/1	0	4/16、 5/27、 他9日	0	4/1	1	4/1	0	4/16、 5/27、 他9日
平均	6	-	11	-	6	-	6	-	11	-	6	-

※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）

乗合値が全体平均で1.273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、スーパー、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。



※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）

※乗合値＝予約の直行時間の合計÷人を載せている運行時間 人数は考慮しない

例) ①A駅→病院(直行時間 10分)1人で乗車

②A駅→スーパー(直行時間 13分)2人で乗車

A駅→病院→スーパーの順で運行(この運行時間は14分)

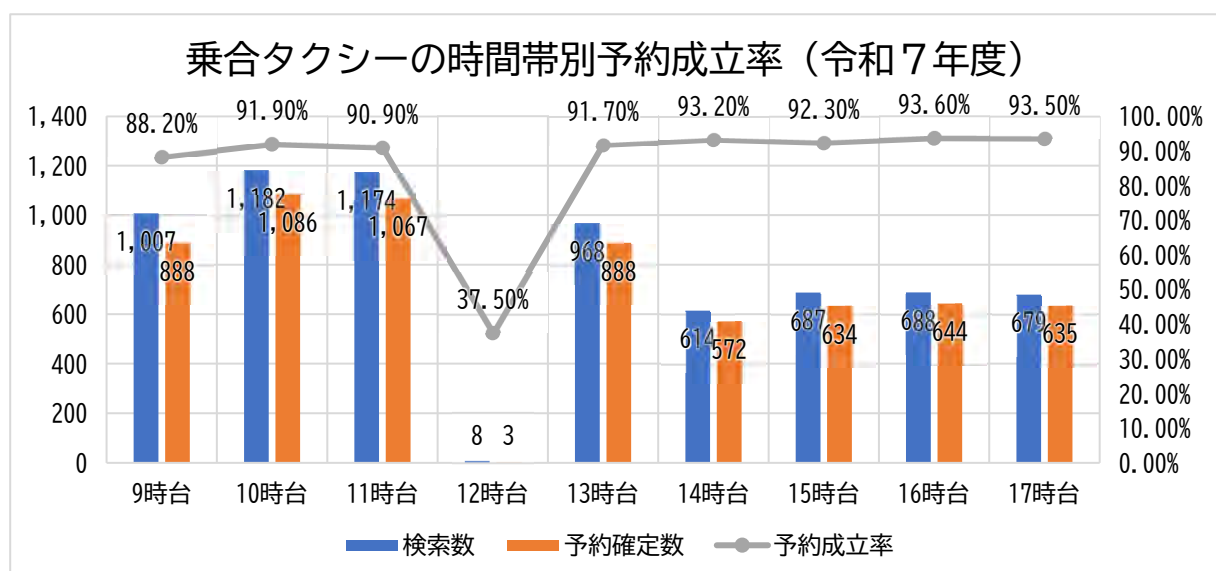
$(10+13) \div 14 = 1.64$ (乗合値)

図 4.23 乗合タクシーの月別乗合値（令和7年度）

(4) 予約状況

利用者は、予約センターへ電話、又はインターネットで予約する。

検索数、予約確定数ともに、10 時台、11 時台が多い。検索数が多いと予約成立率が低くなる傾向にある。



※ポケット BUS 停予約除く（検索時点の乗車希望時間が無いため）

※12 時台は休憩時間（12 時台を希望時刻にして検索されたもので、確定されているのは 11 時台や 13 時台の予約）

※検索数＝予約の検索をされた件数

1 件の予約の際に条件を若干変更し複数回検索されたと思われるものは 1 件としている。

※予約確定数＝予約を確定された件数（キャンセルされた予約を含む）

※予約成立率＝予約確定数÷検索数

図 4.24 乗合タクシーの時間帯別予約成立率（令和 7 年度）

(5) 多く利用された共通乗降場

乗降場は、「JR 神立駅西口」、「神立病院」、「セイミヤ」の利用が多い。駅、スーパー、病院などへの繰り返し利用が多く、日々の移動手段として利用されているものと思われる。

表 4.9 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 7 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	1,755	30.1%	1,755	30.1%	97	44.5%
2	神立病院（片道600円）	総合病院	697	11.9%	697	11.9%	66	30.3%
3	セイミヤ	スーパー	653	11.2%	653	11.2%	35	16.1%
4	千代田ショッピングモール	大型商業施設	372	6.4%	372	6.4%	46	21.1%
5	土浦協同病院（片道600円）	総合病院	352	6.0%	352	6.0%	52	23.9%
6	菊池整形外科クリニック	診療所	206	3.5%	206	3.5%	12	5.5%
7	霞ヶ浦コミュニティセンター（旧あじさい館）	その他公共施設	165	2.8%	165	2.8%	26	11.9%
8	トライアル かすみがうら店	スーパー	165	2.8%	165	2.8%	10	4.6%
9	ベイシア 玉造（片道600円）	スーパー	140	2.4%	140	2.4%	20	9.2%
10	千代田コミュニティセンター（旧志筑小）	公民館	125	2.1%	125	2.1%	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、霞ヶ浦地区は駅、病院、スーパーなどへの移動、千代田地区は病院や駅への移動が多くみられる。

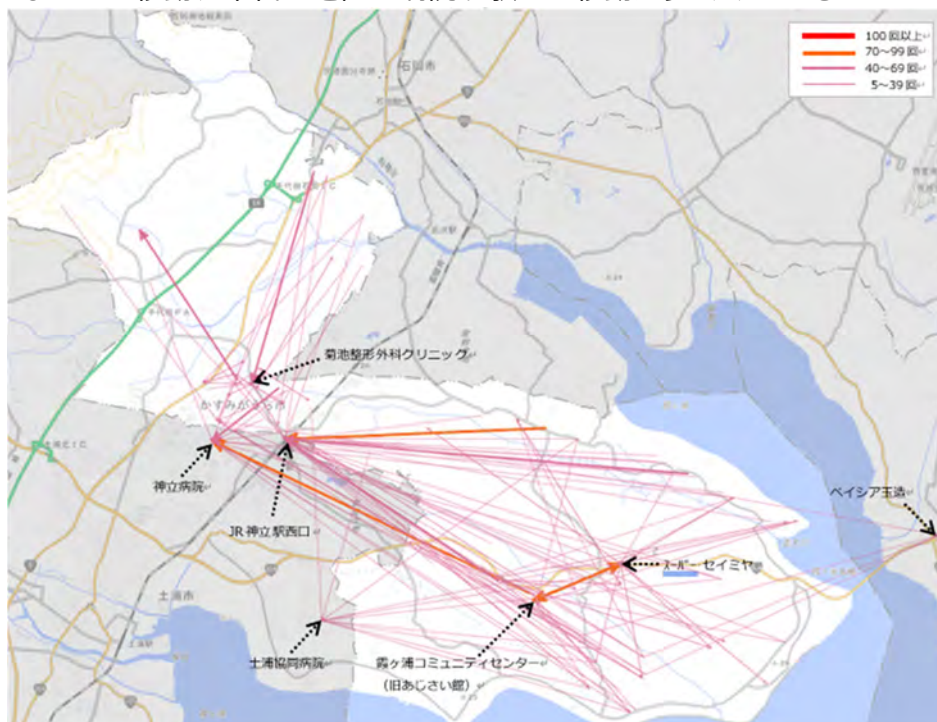


図 4.25 乗合タクシーの移動状況（9:00～12:00、令和 7 年度）

日中（12～15 時）は、他の時間帯より繰り返しの利用は減少し、駅、霞ヶ浦コミュニティセンター、スーパー等の移動が多い傾向である。

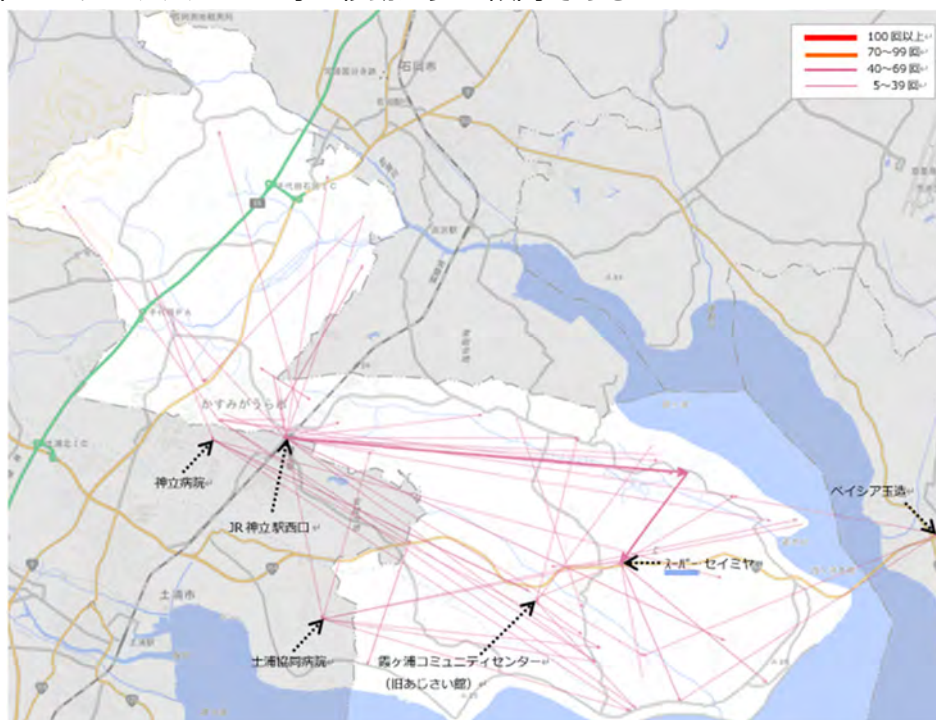


図 4.26 乗合タクシーの移動状況（12:00～15:00、令和 7 年度）

15 時以降は、駅から自宅までの移動が圧倒的に多く、病院や商業施設からの帰りの移動も繰り返し利用されている。

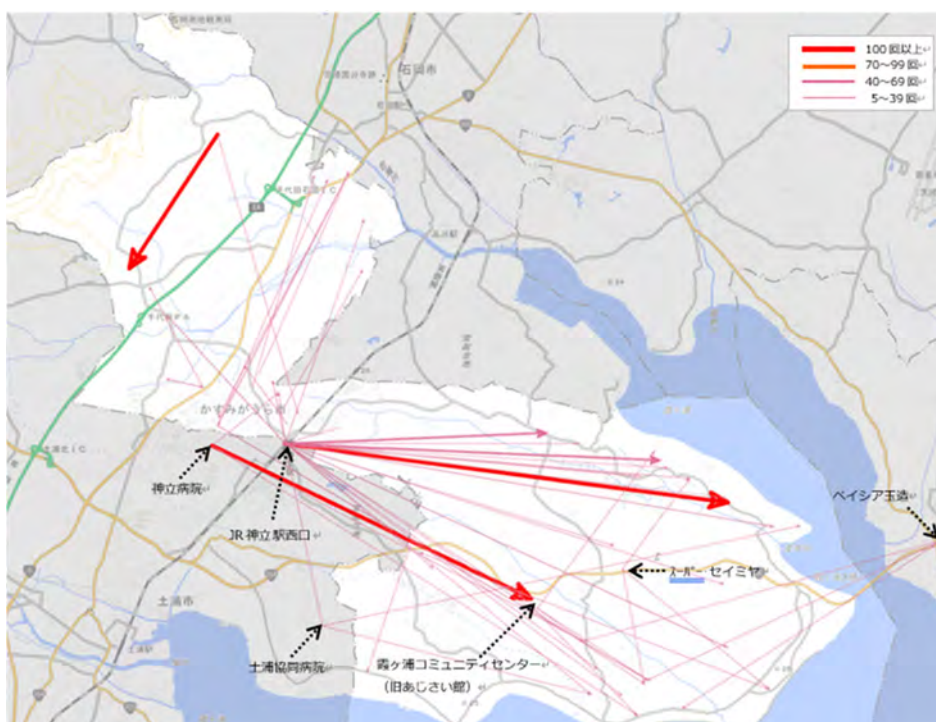


図 4.27 乗合タクシーの移動状況（15:00～17:00、令和 7 年度）

(7) 運行経費

年間の運賃収入は令和5年度以降増加傾向にあり、令和7年度は186万円である。年間の運行経費は令和3年度以降増加傾向にあり、令和7年度は2,882万円である。運行経費に対する運賃収入（収支率）は6.5%にとどまっている。

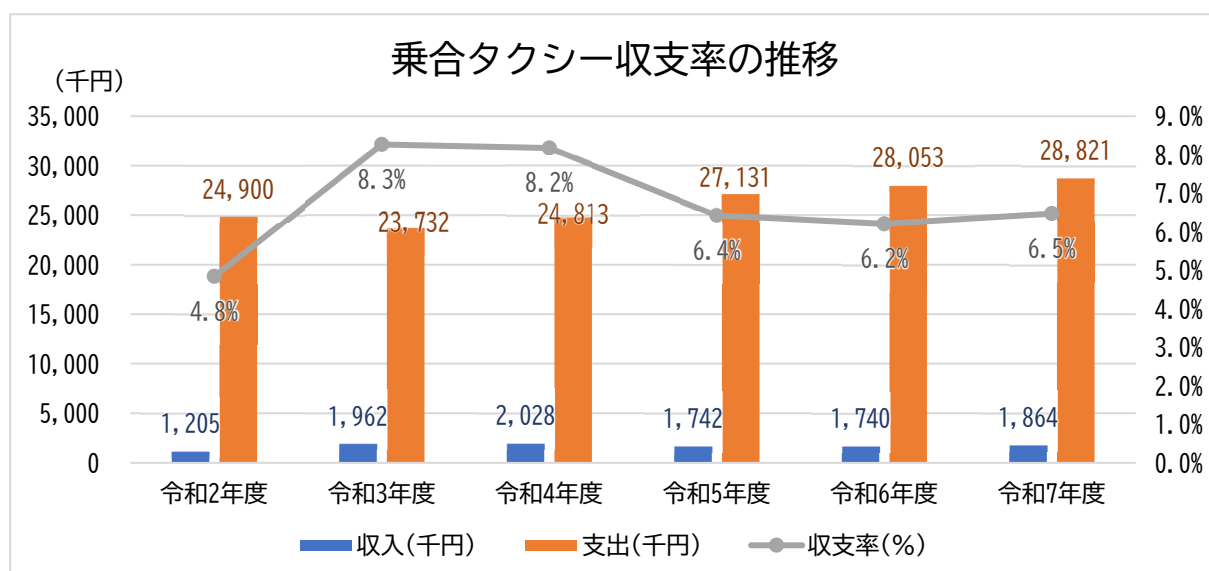


図 4.28 乗合タクシーの収支率の推移

令和7年度の乗車一人当たりの運賃収入は332円、乗車一人当たりの運行経費は5,128円であり、費用対効果に課題がある。

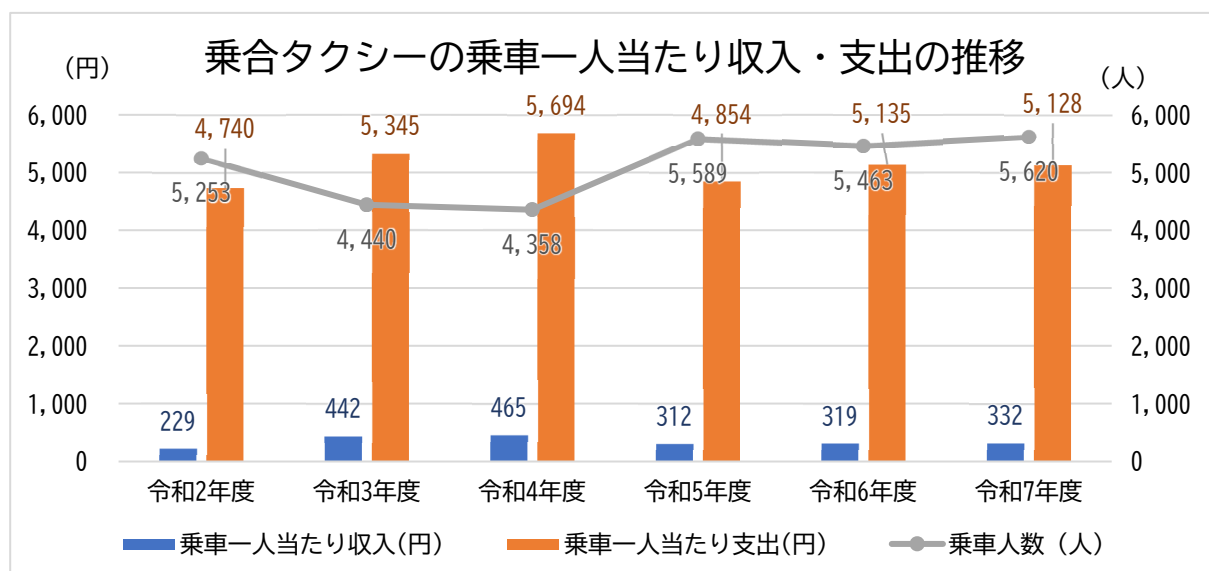


図 4.29 乗合タクシーの乗車一人当たり収入・支出の推移

令和7年度の利用者一人当たりの運賃収入は8,793円、利用者一人当たりの運行経費は135,948円であり、利用者負担のあり方に課題がある。

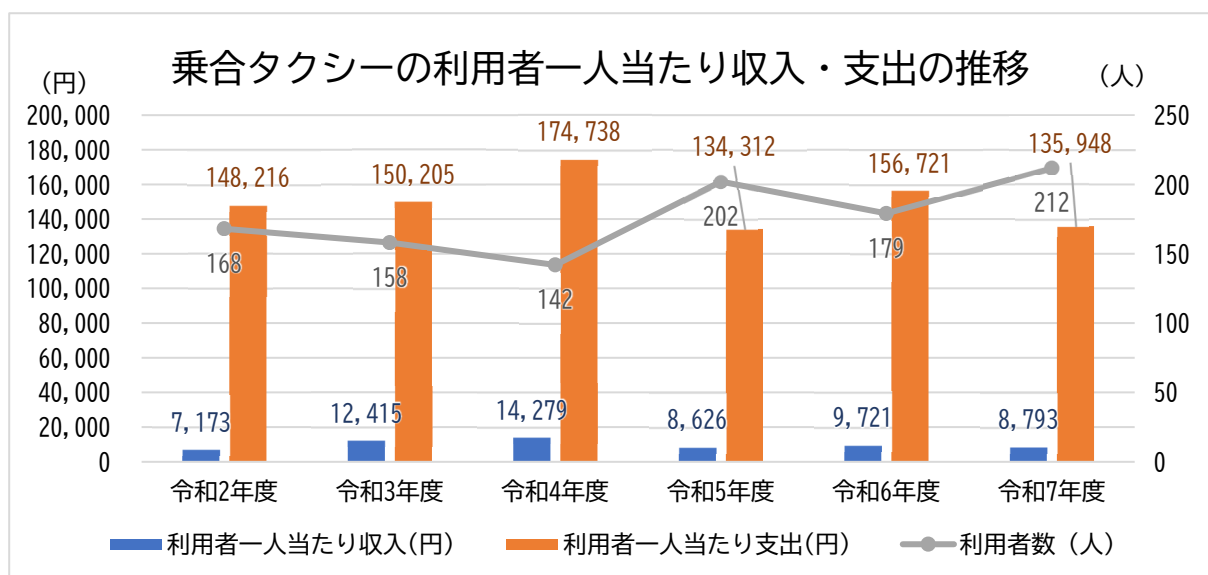


図 4.30 乗合タクシーの利用者一人当たり収入・支出の推移

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等に対し、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 4.10 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、次の要件のいずれかを満たす方が対象 ・ 60 歳以上の方で運転免許を持たない方 ・ 身体障害者手帳 1 級または 2 級の方 ・ 療育手帳 A 以上の方 ・ 精神障害者手帳 1 級又は 2 級の方 ただし次のいずれかに該当する場合は対象外 ・ 要支援 1、2 又は要介護 1～5 に判定された方（これに相当すると認められる方） ・ 医療機関に入院している方 ・ 介護保険の施設等に入所している方 ・ 世帯員のいずれかに市税等の滞納がある方 ・ 運転免許証の取消処分または停止処分を受けている方 ・ 申請する年度内に高齢者運転免許証自主返納支援自転車等購入助成金の交付を受けている方
助成内容	交付枚数 ・ タクシー利用助成券 1 人当たり年間 52 枚 助成額 ・ タクシー利用助成券 1 枚当たり助成限度額と実際の運賃（初乗運賃を含む額）を比較して低い方の額 （助成限度額 普通車 900 円 大型車 930 円 特定大型車 1,070 円）
利用できるタクシー事業者	かすみがうら市、石岡市、土浦市、つくば市の 30 事業者に対応

(1) 交付者数

タクシー利用料金助成券の交付者数と交付枚数は増加傾向にあり、令和7年度は交付者数が317人、交付枚数が15,518枚である。

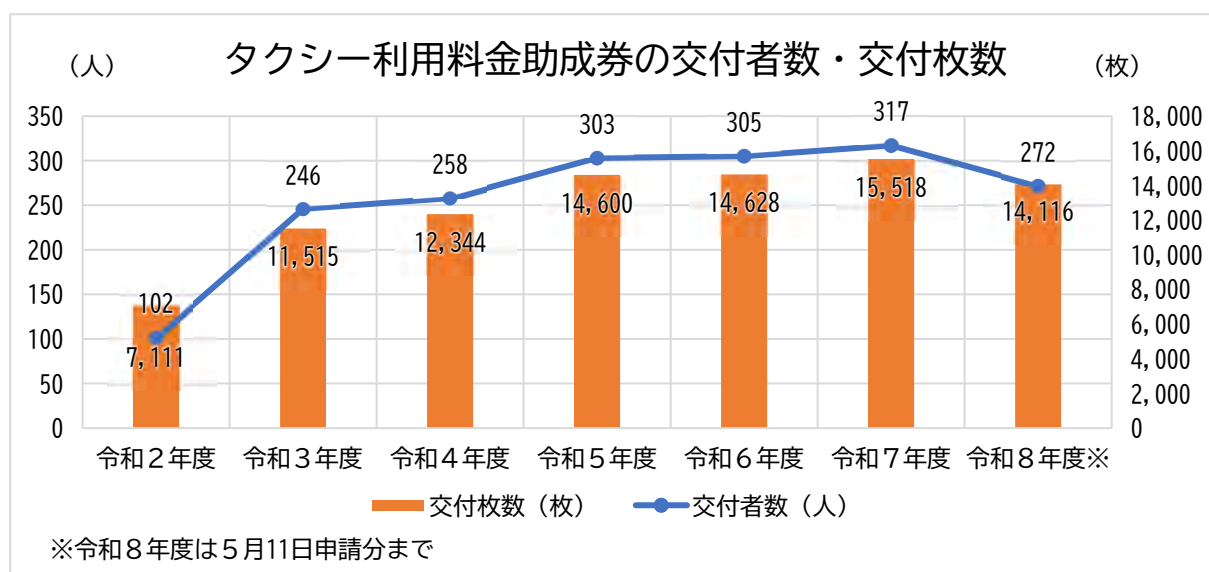


図 4.31 タクシー利用料金助成券の交付者数・交付枚数

タクシー利用料金助成券の交付者の居住地は千代田地区が77.0%、霞ヶ浦地区が23.0%である。

タクシー利用料金助成券の交付者の年齢層は80歳代が48.6%で最も多く、次に70歳代が34.1%が多い。

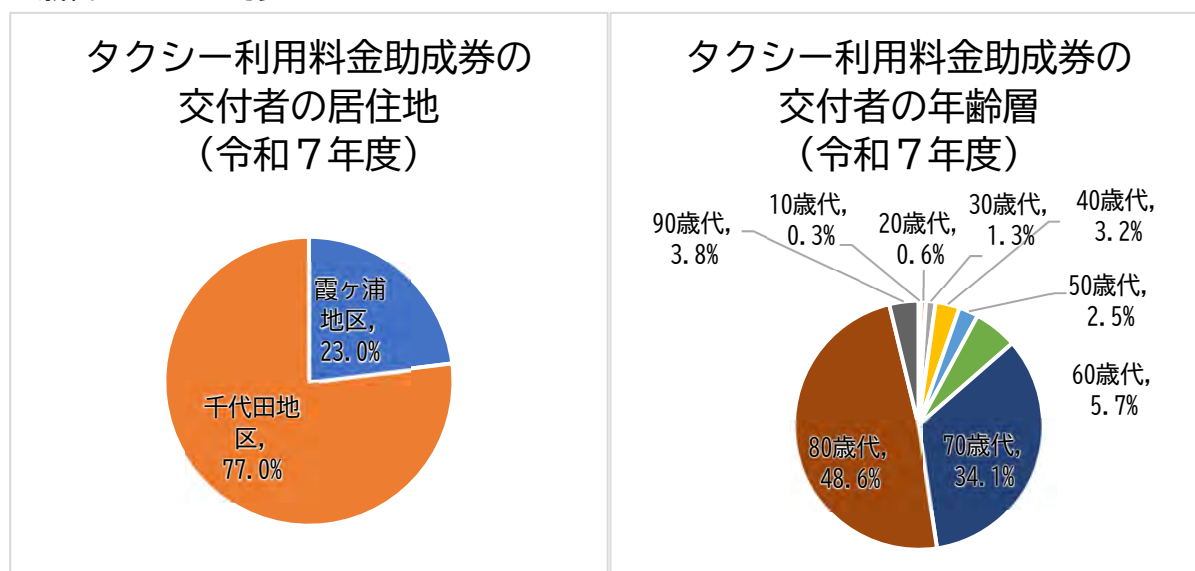


図 4.32 タクシー利用料金助成券の交付者の居住地・年齢層

(2) 利用枚数

助成券の利用枚数は増加傾向にあり、令和7年度は5,289枚が利用されている。

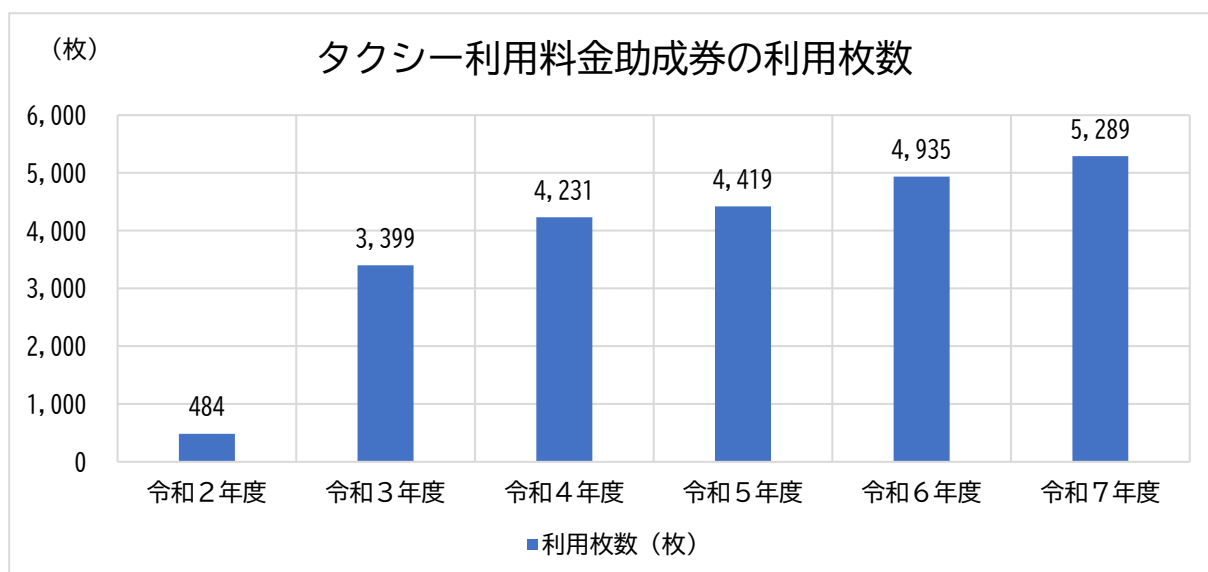


図 4.33 タクシー利用料金助成券の利用枚数

助成券の利用者は女性が78.4%、男性が21.6%で、女性が多い。

移動目的は、通院が39.0%、買い物が24.6%、その他が36.5%である。

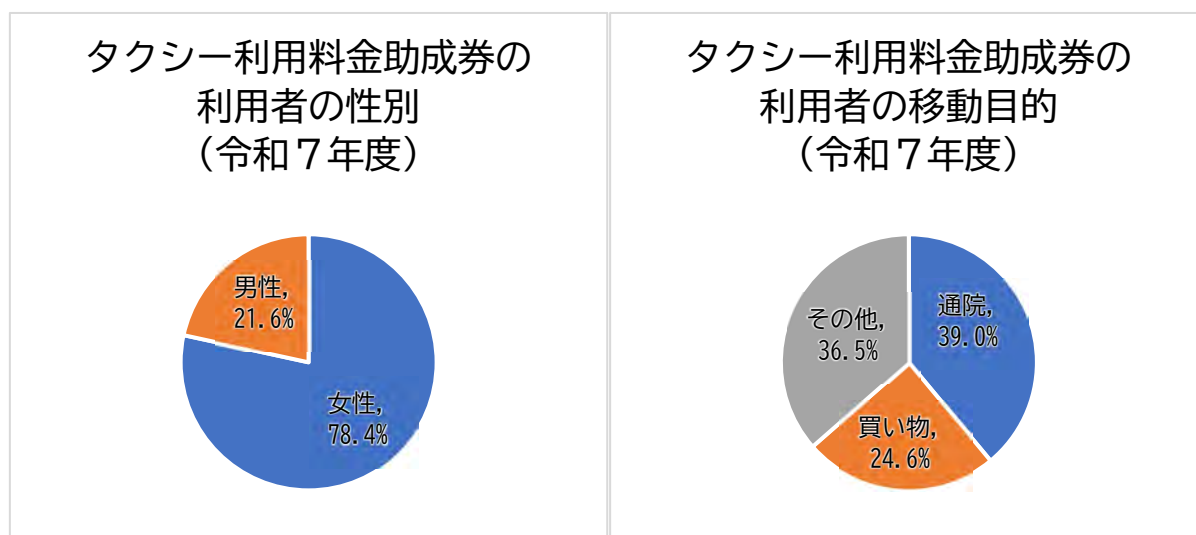


図 4.34 タクシー利用料金助成券の利用者の性別・移動目的

移動時間帯は、10 時～正午が最も多い。
利用事業者は神立ハイヤーが 57.7%で最も多い。
出発地・到着地は、下稲吉、神立駅、稲吉が多い。

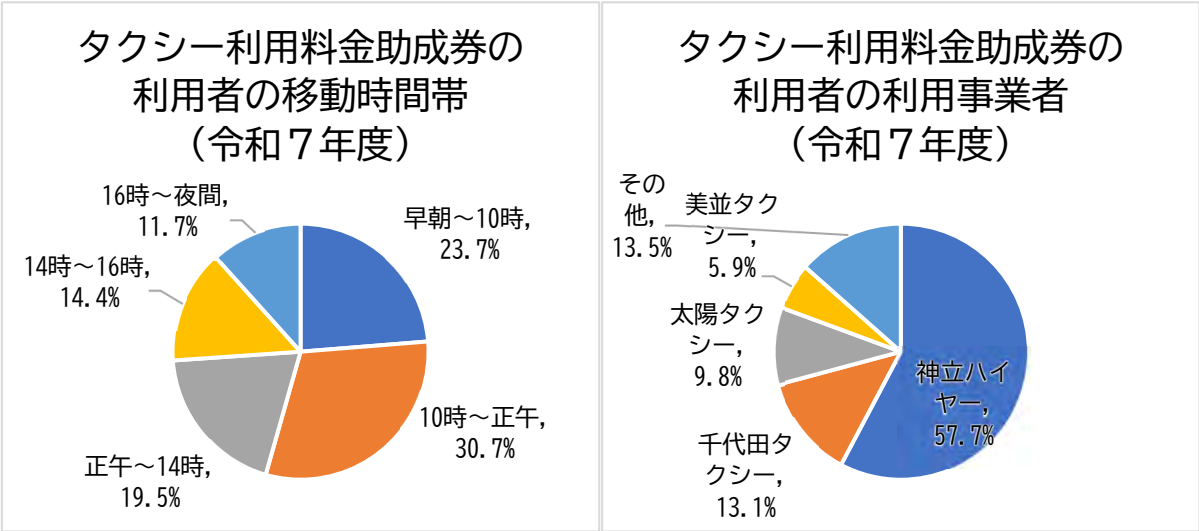


図 4.35 タクシー利用料金助成券の利用者の移動時間帯・利用事業者

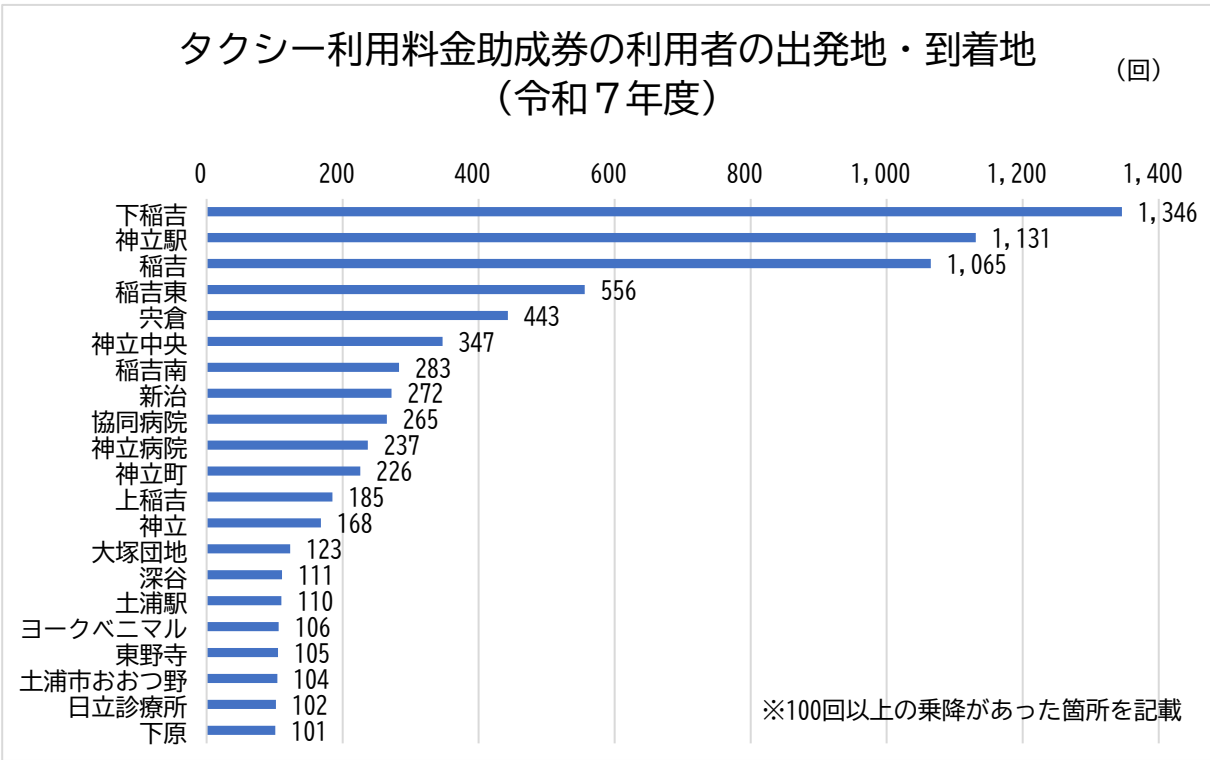


図 4.36 タクシー利用料金助成券の利用者の出発地・到着地

(3) 利用金額

利用金額の合計は増加傾向にあり、令和7年度は925万円である。令和7年度の利用者一人当たり利用金額は、1,750円/人である。

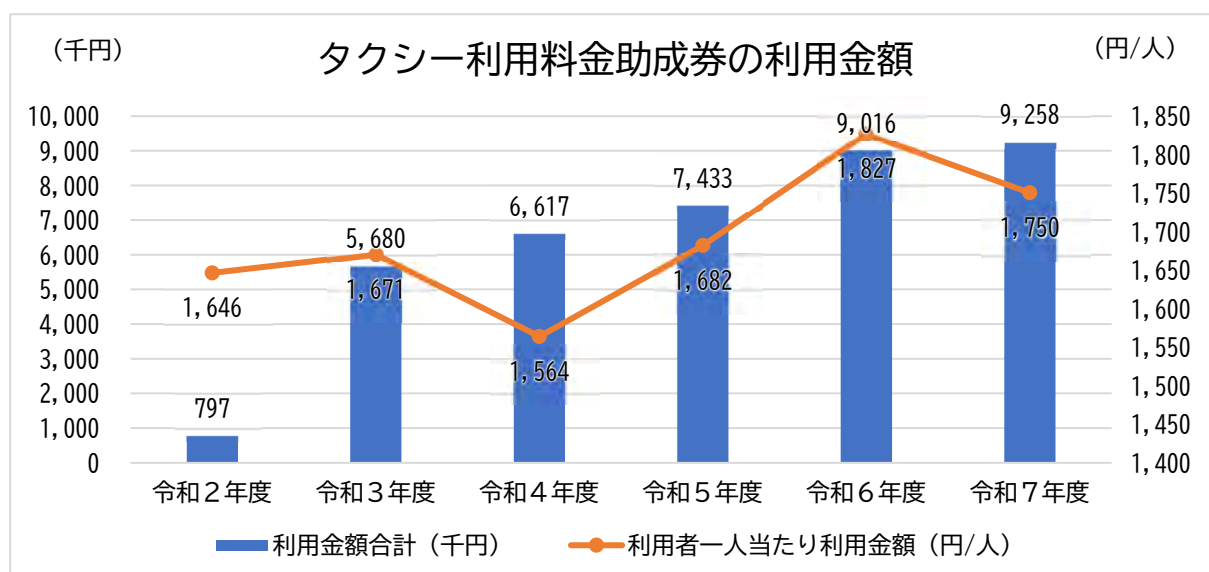


図 4.37 タクシー利用料金助成券の利用金額

4.8. 高齢者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 4.11 高齢者運転免許証自主返納支援事業の内容

支援対象者	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自主返納した方も支援の対象者 ・ 自主返納してから 6 か月を経過していない方 ・ 自主返納支援に係る自転車等購入助成金の交付を受けていない方
支援内容	かすみがうら市乗合タクシー回数券 21,000 円分

運転免許自主返納支援事業は、令和 4 年 9 月から現在と同様の乗合タクシー回数券での支援としている。

令和 7 年度の申請者数は 58 人である。申請者の年齢層は、75～79 歳が 32.8%で最も多く、次に 80～84 歳が 29.3%で多い。

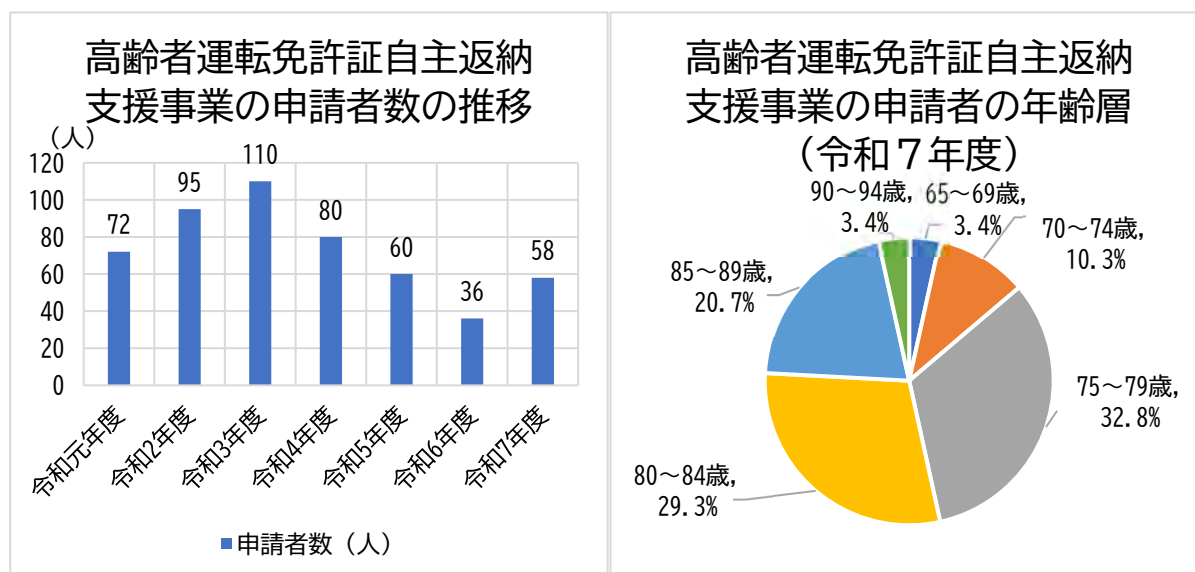


図 4.38 運転免許証自主返納支援事業の申請者数の推移・申請者の年齢層

4.9. 高齢者運転免許証自主返納支援自転車等購入助成金

令和6年4月から運転免許証を自主返納した高齢者の移動手段の支援をするため、電動アシスト自転車などの購入費の一部を助成している。

表 4.12 高齢者運転免許証自主返納支援自転車等購入助成金の内容

支援対象者	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 ・自主返納してから6か月を経過していない方 ・市税（国民健康保険税を含む。）を滞納していない方 ・かすみがうら市地域公共交通会議が実施する「かすみがうら市高齢者運転免許証自主返納支援事業」による支援を受けていない方 ・申請を行う年度内に、かすみがうら市地域公共交通会議が実施する「かすみがうら市タクシー利用料金助成事業」による助成を受けていない方 ・補装具費支給事務取扱指針による補装具費のうち、自転車等に係る補装具費の支給対象者でない方
支援内容	電動アシスト自転車等購入費の2分の1（上限：50,000円）

令和7年度の申請者数は11人である。

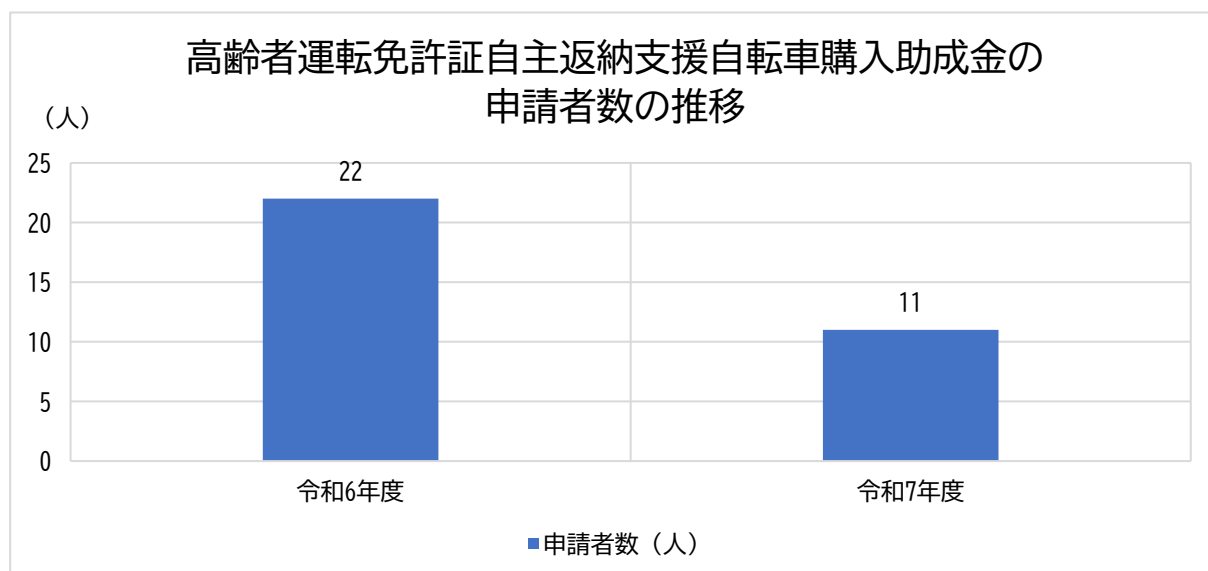


図 4.39 運転免許証自主返納支援自転車購入助成金の申請者数の推移

4.10. スクールバス

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、令和 4 年 4 月から千代田義務教育学校でスクールバスを運行している。

スクールバスによる児童生徒の安全・安心な登下校を実施するとともに、運行中のトラブル発生時には迅速、適切に対処するため、「かすみがうら市スクールバス運行マニュアル」及び「かすみがうら市スクールバス乗降等確認手順」(児童用及び生徒用)を策定している。

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している。ただし、自動車税および軽自動車税を減免されている方や施設などの入所者は利用できない。

表 4.13 要援護高齢者等福祉タクシー利用料金助成事業の内容

対象者	・ 65 歳以上で、要介護認定による判定で要支援ならびに要介護 1 から 5 に判定された方およびこれに相当すると認められる方 ・ 身体障害者手帳の交付を受け、障害の程度が 1 級又は 2 級の方 ・ 療育手帳の交付を受け、障害の程度が A 以上の方 ・ 精神障害者保健福祉手帳 の交付を受け、障害の程度が 1 級又は 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
-----	--

(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がい児者及び高齢者や、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。

表 4.14 運転免許取得費用の補助の内容

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。

表 4.15 自動車改造費用の助成の内容

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、事前に市福祉事務所への申請が必要となる。

表 4.16 有料道路の割引制度の内容

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
-----	--

(6) 自動車税・自動車取得税の減免

障害者本人または、家族が所有する自動車について自動車税・自動車取得税が免除になる。

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を把握するため、市内在住の3,000人を対象に、郵送にて配布し、郵送回収・WEB回答にて実施した。加えて、市の広報にQRコードを掲載してWEB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、乗合タクシーの利用状況を把握し、運行改善を検討する資料とするため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・WEB回答	配布数：14歳以上の3,000人 回収数：969票 回収率：32% (うちWEB回答391票)
2.バス利用者 ・霞ヶ浦広域バス ・千代田神立ライン	利用状況、利用者の特性、運行改善要望の把握	アンケート 車内に1ヶ月程度配置、バス停に掲示、広報と市ホームページにQRコードを掲載	<霞ヶ浦広域バス> 回収数：11票 <千代田神立ライン> 回収数：7票
3.乗合タクシー	利用状況、利用条件の把握	アンケート 車内に1ヶ月程度配置	回収数：42票

実施時期等

市民アンケート：令和8年5月～6月

バス利用者アンケート：令和8年2月

乗合タクシー利用者アンケート：令和8年2月

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

市内全域から市内と土浦市への通勤・通学の移動が多い。千代田地区からは石岡市への移動も多い。

通勤・通学の交通手段は自分で運転する自動車が69%、家族等の送迎が17%である。鉄道は17%、民間の路線バスは3%、霞ヶ浦広域バスは1%の人に利用されている。

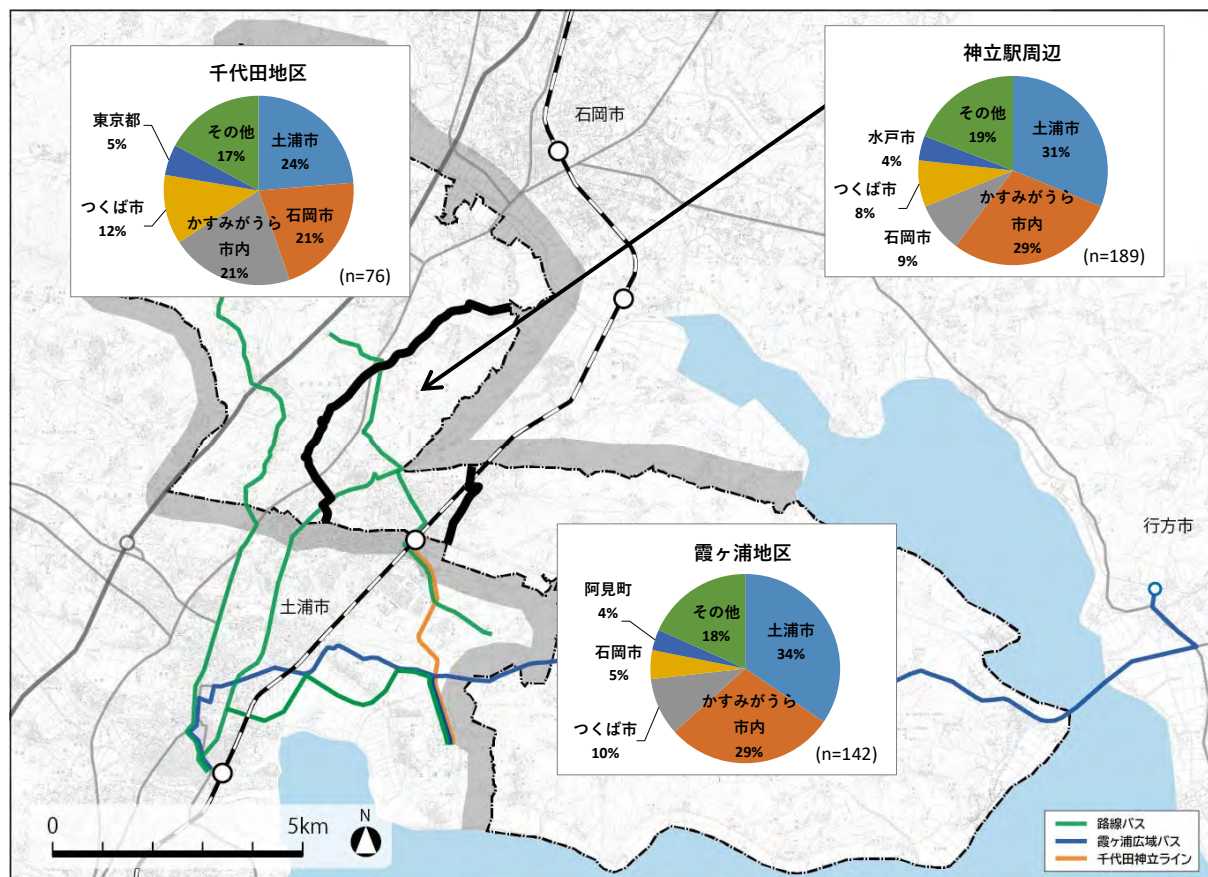


図 5.1 通勤・通学の外出先と居住地

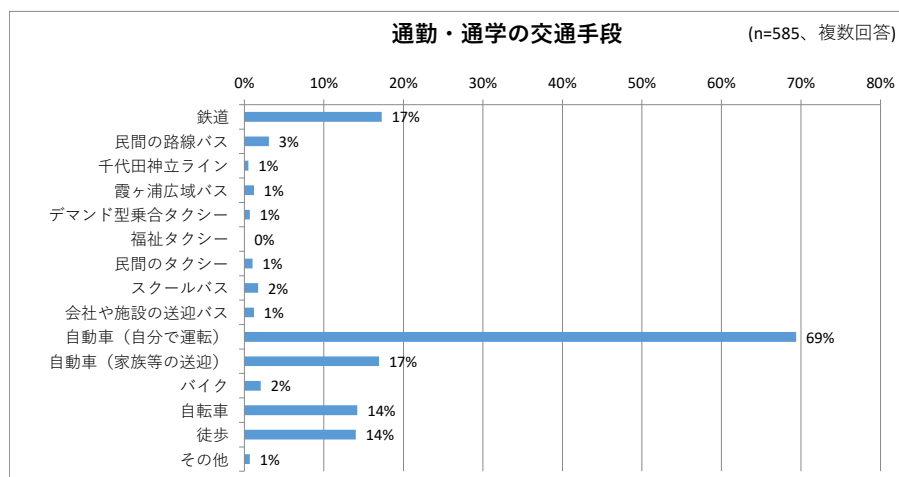


図 5.2 通勤・通学の交通手段

(2) 買物

霞ヶ浦地区はセイミヤかすみがうら店、神立駅周辺はカスミ千代田店、千代田地区はカスミ（千代田店・石岡店等を含む）への移動が最も多い。市内の主要な買物先は乗合タクシーの乗降箇所になっている。

買物の交通手段は自分で運転する自動車が98%、家族等の送迎が30%である。

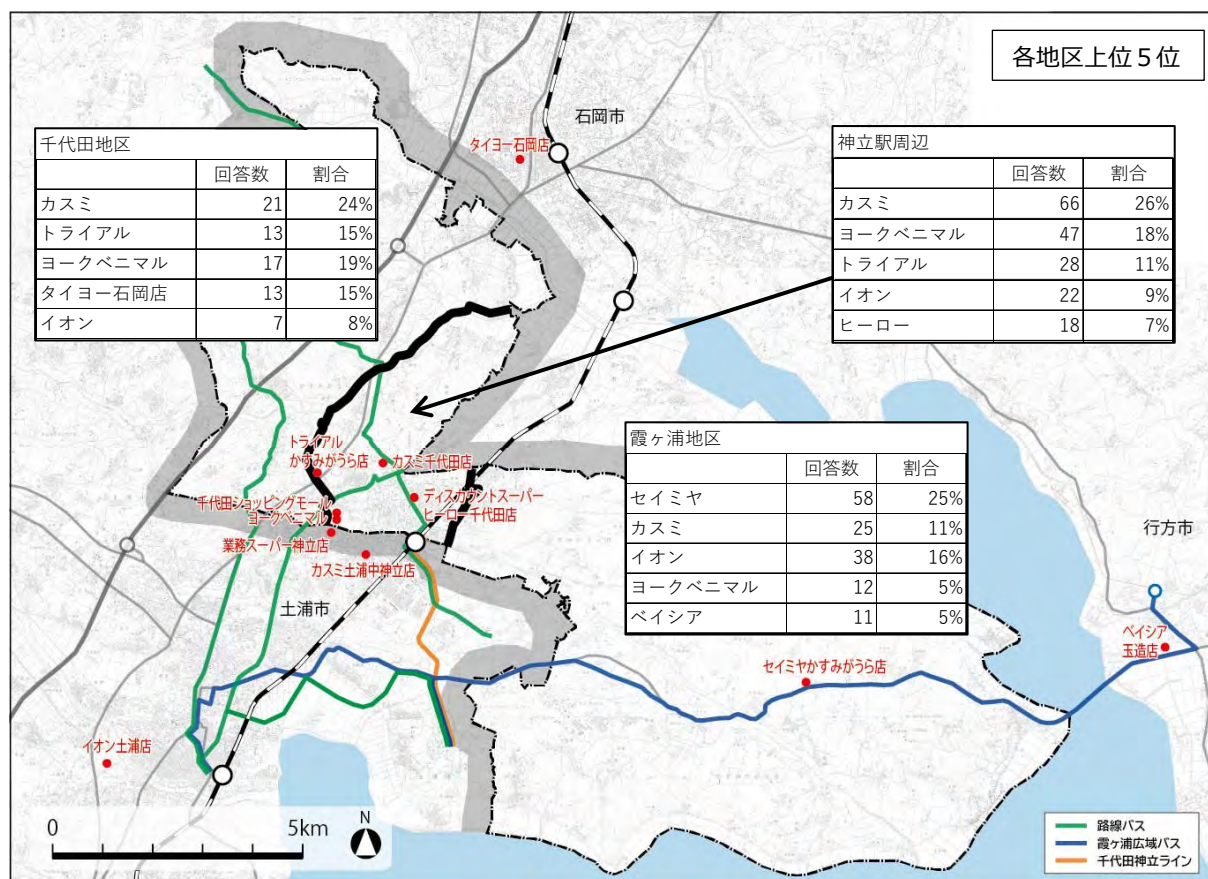


図 5.3 買物の外出先と居住地

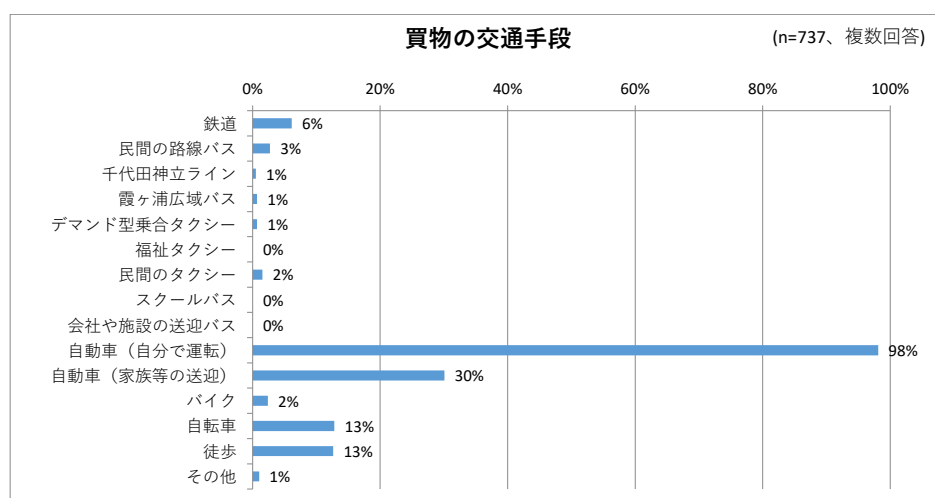


図 5.4 買物の交通手段

(3) 通院

市内全域から土浦協同病院と神立病院への移動が最も多い。次いで、霞ヶ浦地区は大塚クリニック、神立駅周辺は高木医院といった市内の病院が多い。千代田地区は山王台病院といった石岡市の病院への移動がみられる。

通院の交通手段は自分で運転する自動車が75%、家族等の送迎が28%である。乗合タクシーは2%、民間のタクシーは4%の人に利用されている。

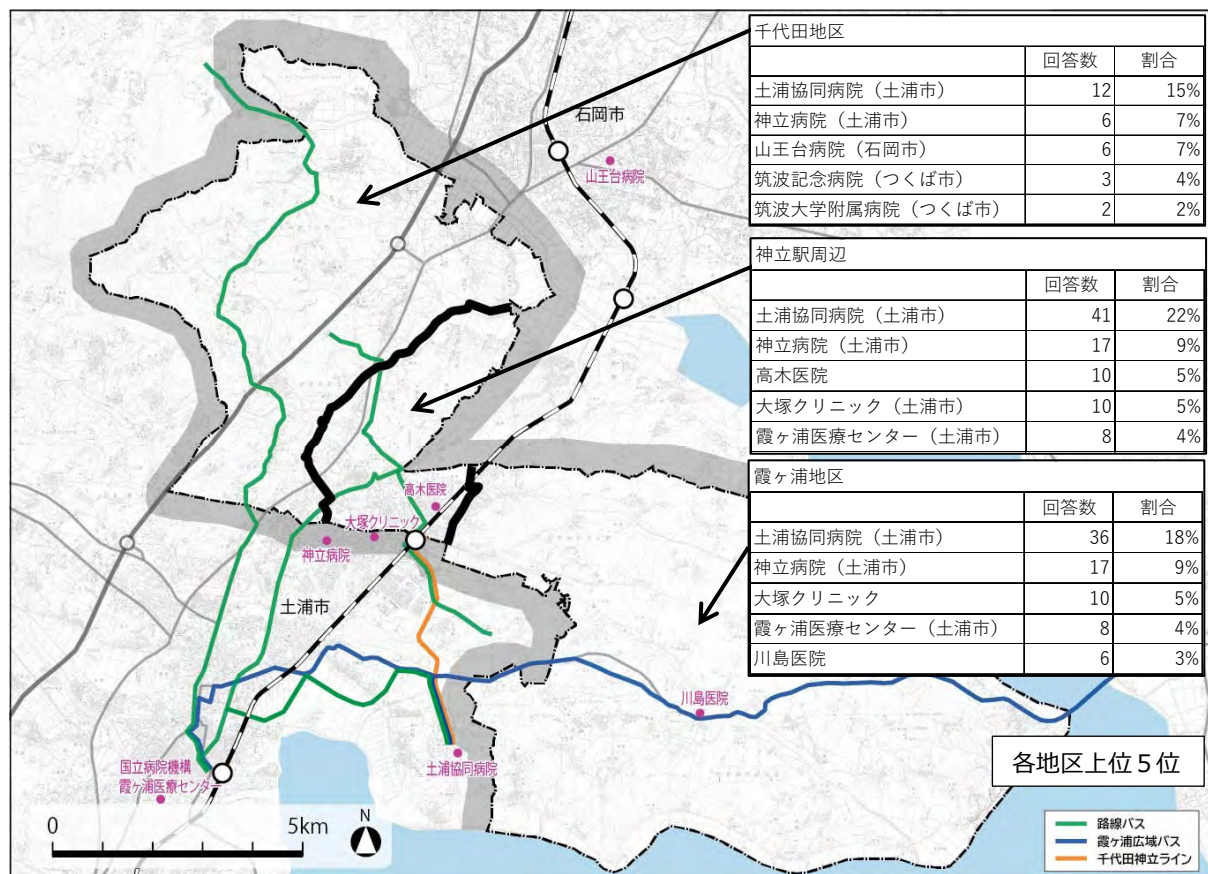


図 5.5 通院の外出先と居住地

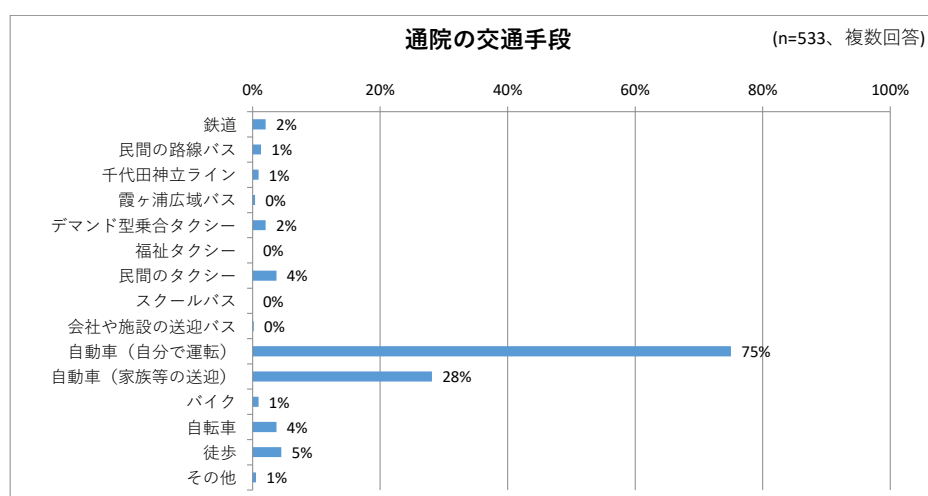


図 5.6 通院の交通手段

(4) その他の外出

その他の外出先としてコミュニティセンターや図書館、市役所といった公共施設、神立駅や石岡駅があげられる。

その他の外出の交通手段は自分で運転する自動車が76%、家族等の送迎が21%である。

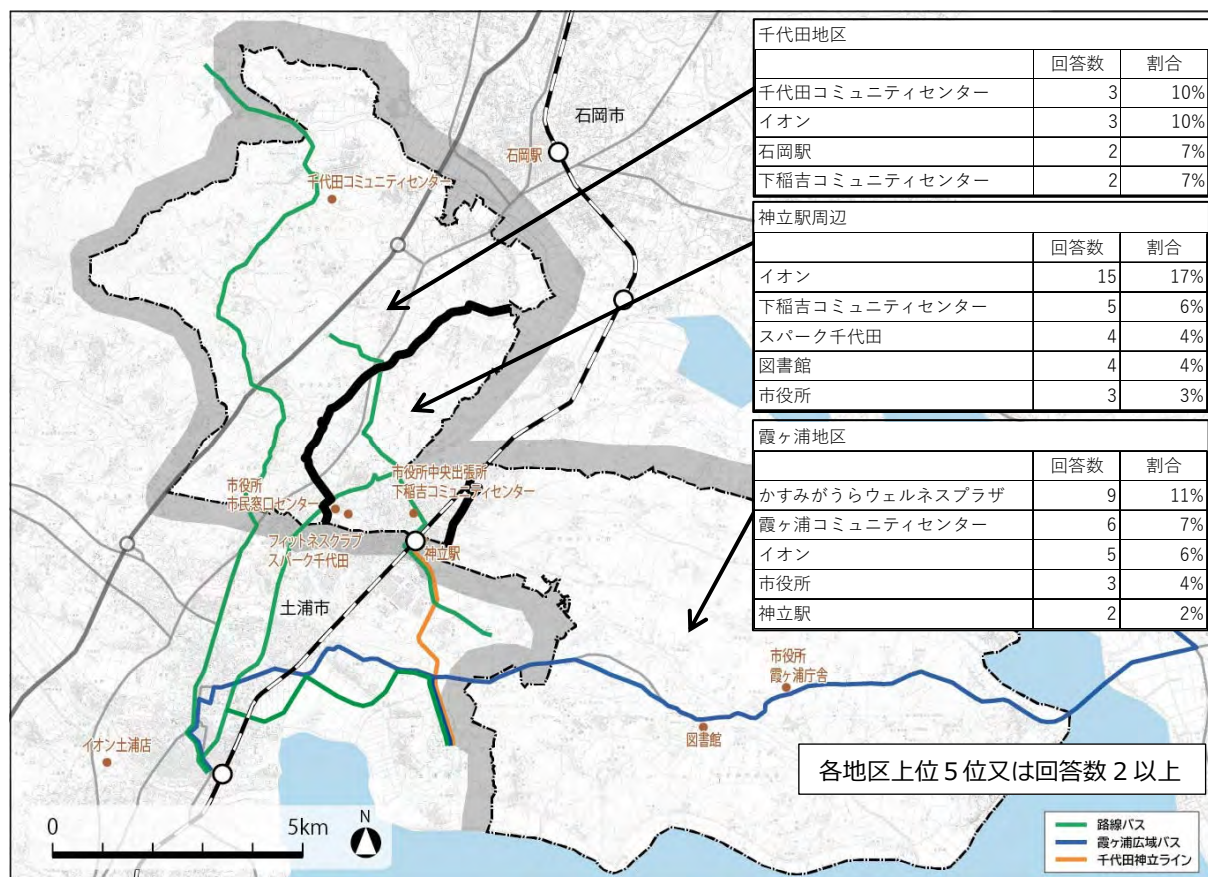


図 5.7 その他の外出先と居住地

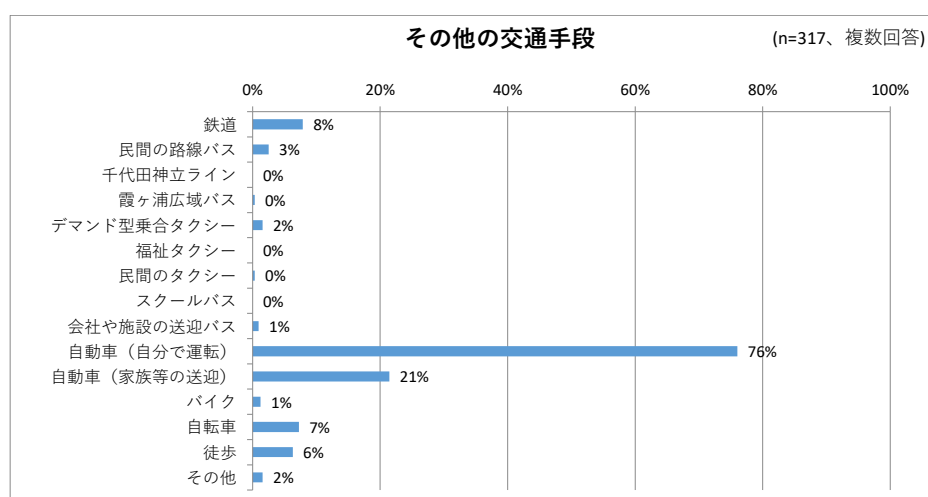


図 5.8 その他の外出の交通手段

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 81%、車両保有率は 78%である。

運転免許を返納した人は 3%、ない人が 15%であり、18%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 67%、不安に思いながら運転している人が 10%、運転しない人が 20%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 30%の人は、公共交通を必要としている可能性が高い。

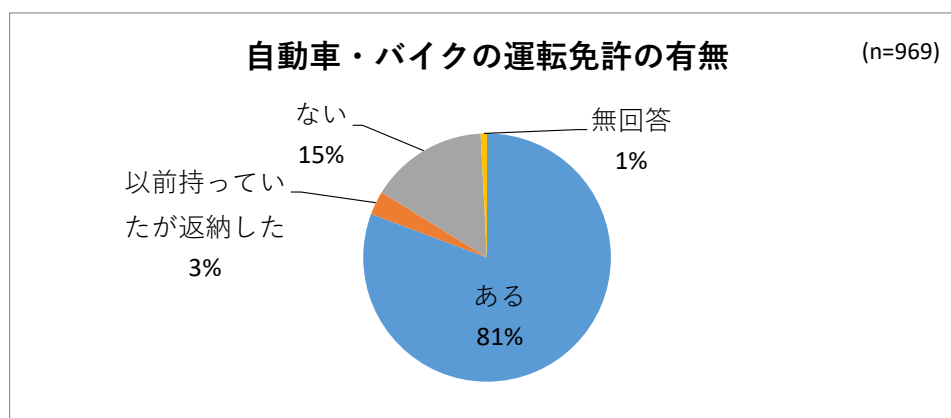


図 5.9 運転免許の有無

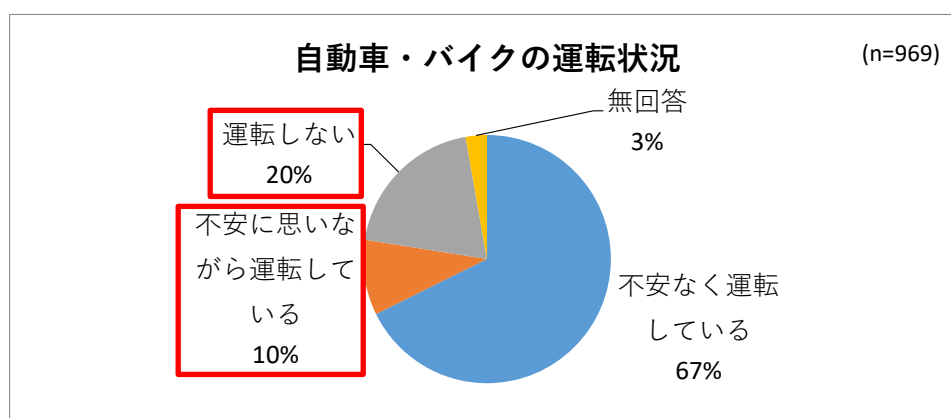


図 5.10 自動車・バイクの運転状況

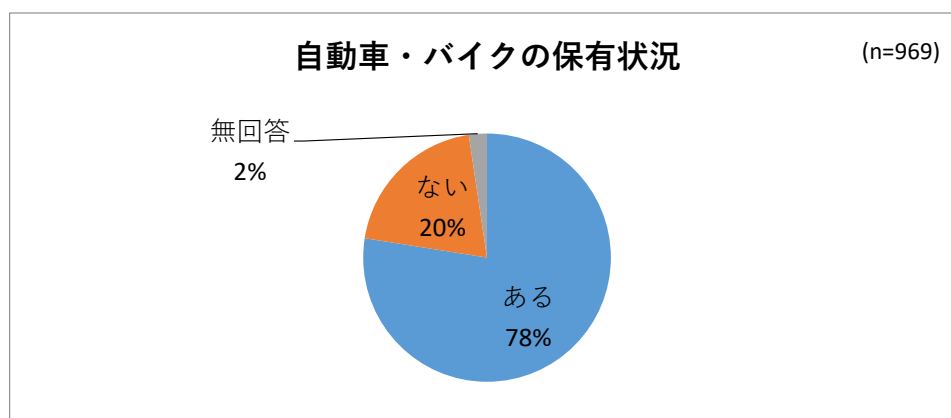


図 5.11 自動車・バイクの保有状況

(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」が43%である。返納年齢は80～84歳が34%と最も多く、次いで75～79歳が23%と多い。

運転免許返納の条件としては、「病院までの公共交通手段の確保」の80%、「買物先までの公共交通手段の確保」の77%が特に高く、日常生活に必要な移動手段の確保が最も重要視されている。また、「安い運賃で利用できること」、「自宅前から目的地まで移動できること」、「希望する時間帯に利用できること」も半数を超えており、利便性の高い移動サービスが求められている。免許返納を促進するためには、通院や買物を支える移動環境の整備に加え、時間や乗降場所等のサービスが柔軟な公共交通手段が求められている。

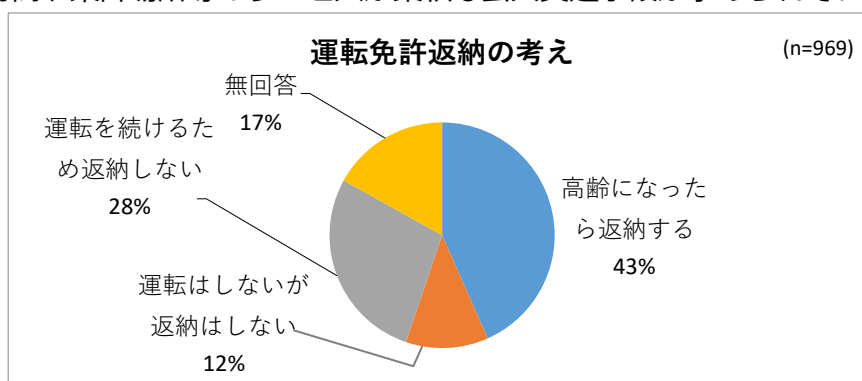


図 5.12 返納の考え

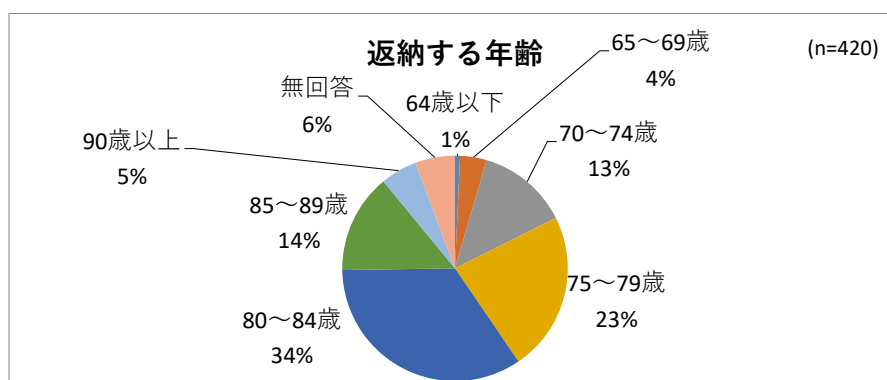


図 5.13 返納する年齢

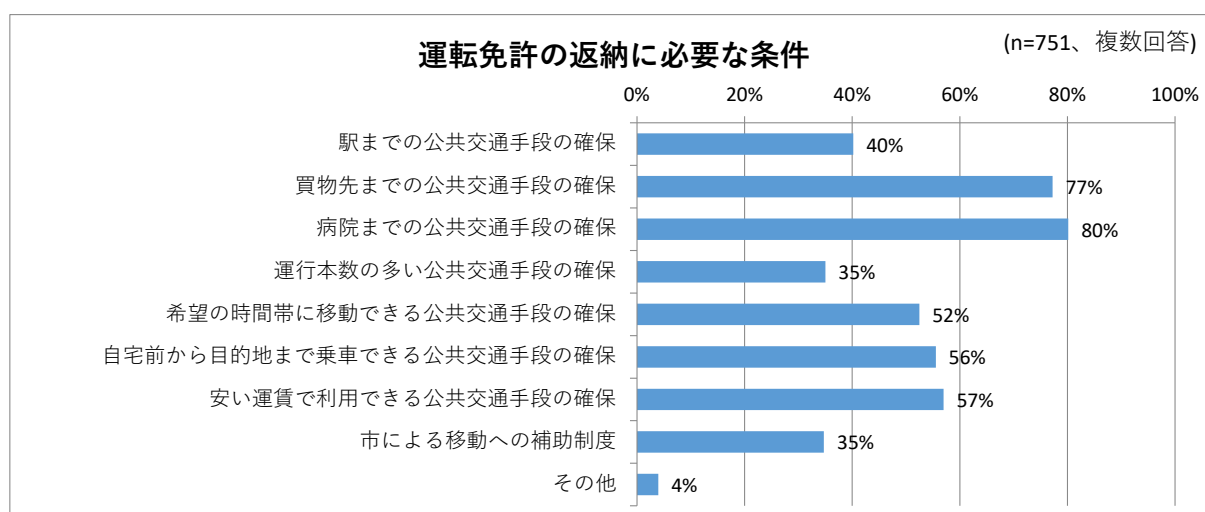


図 5.14 返納に必要な条件

5.1.3. 公共交通の利用状況と認知度

(1) 鉄道の利用について

最も利用する駅は「神立駅」が最も多く、次いで「土浦駅」である。駅を「利用しない」人が28%いる。居住地別にみると坂や牛渡、加茂といった霞ヶ浦地区の東側は「土浦駅」、神立駅周辺は「神立駅」、上土田や上志筑といった千代田地区の西側は「石岡駅」が多い。

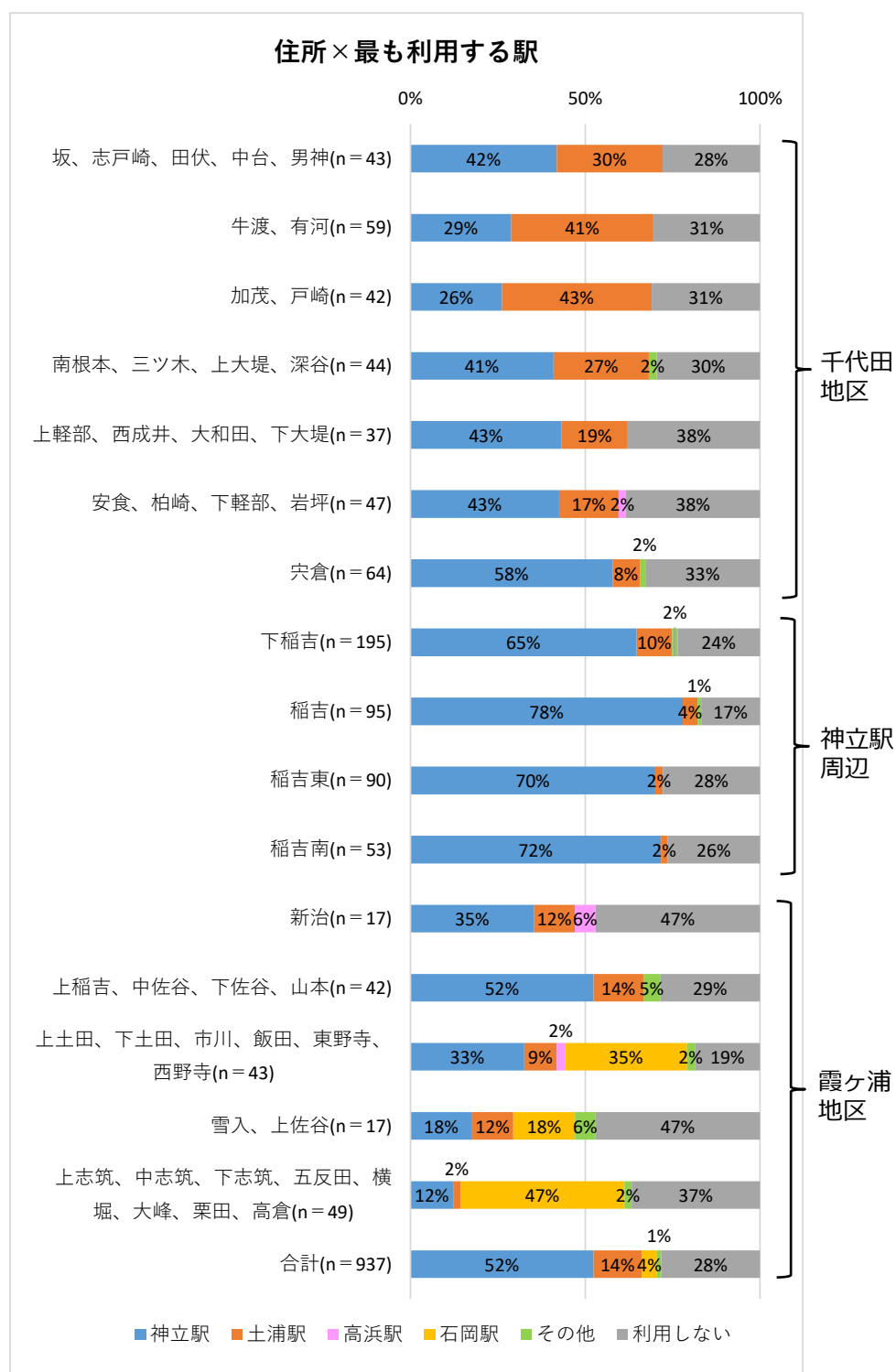


図 5.15 居住地×最も利用する駅

最寄り駅までの交通手段は「自動車（自分で運転）」が最も多く、次いで「自動車（家族等の送迎）」である。居住地別にみると神立駅周辺以外は自動車の利用が多い。

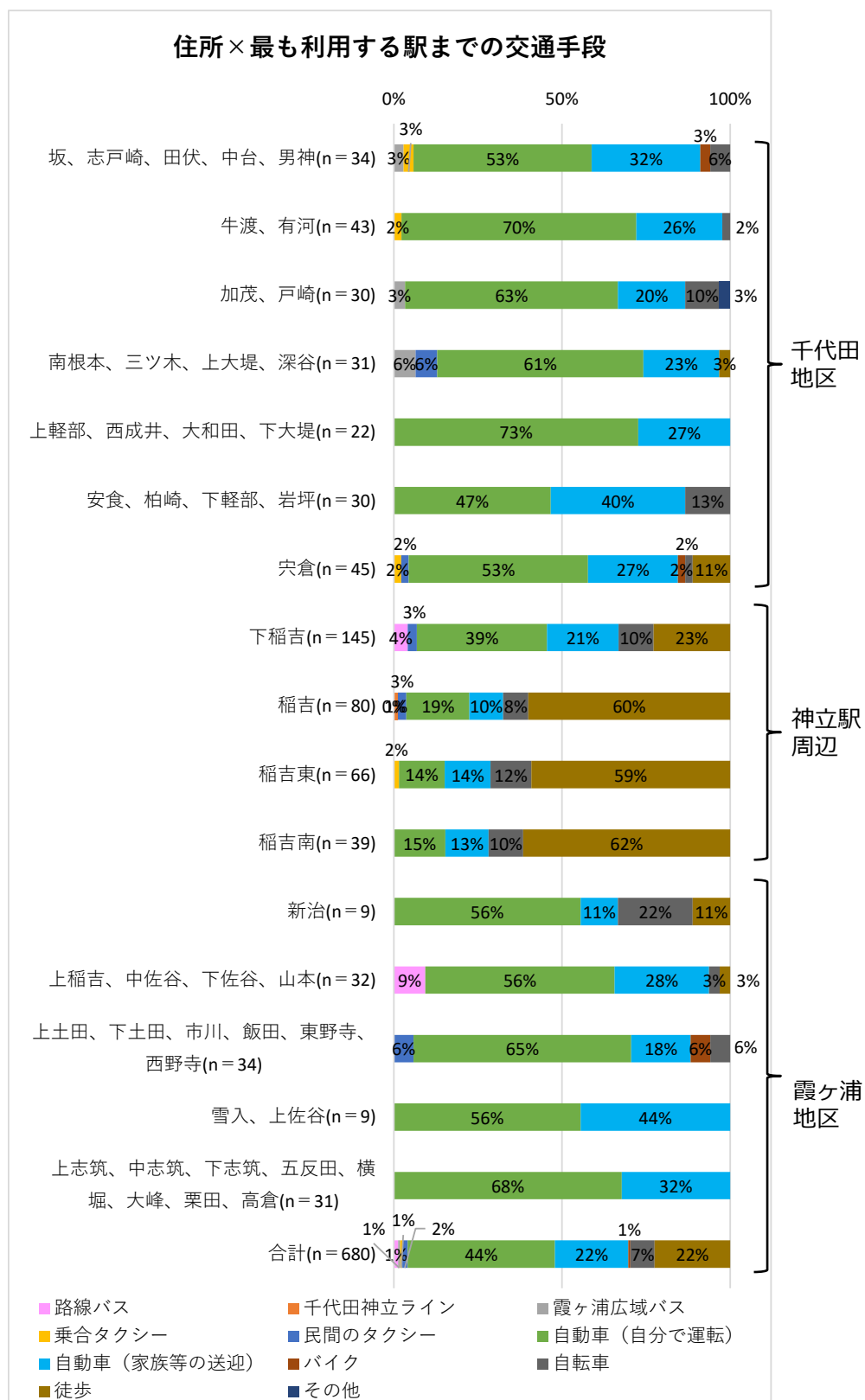


図 5.16 居住地×最も利用する駅までの交通手段

(2) 公共交通の認知度

公共交通を「知らない」人は路線バスで 52%、千代田神立ラインで 43%、霞ヶ浦広域バスで 55%、乗合タクシーで 57%いる。「利用している」人は 1~3%にとどまっている。

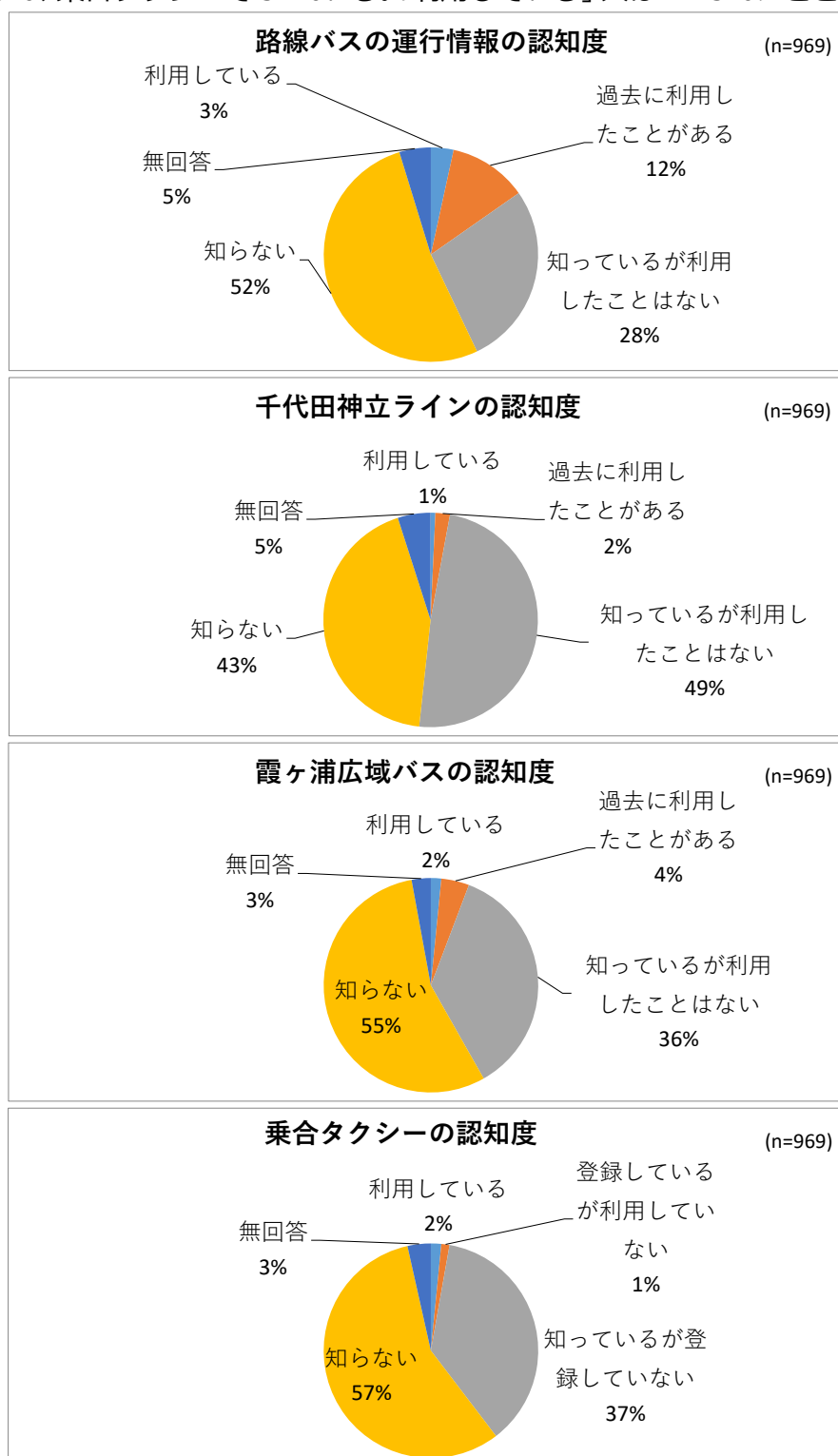


図 5.17 公共交通の認知度

5.1.4. 外出するときに交通手段がなくて困ること

(1) 交通手段がなくて困ることの有無

外出時の交通手段については、「困ることがよくある」が9%、「困ることがたまにある」が16%となり、回答者の25%が移動に不便を感じている。一方、「困ることはない」は71%を占めており、多くの市民は自家用車等により移動手段を確保できている状況にあると考えられる。しかし、高齢化の進展や運転免許返納者の増加を踏まえると、現在は不便を感じていない人についても将来的な移動手段の確保が課題となる可能性がある。

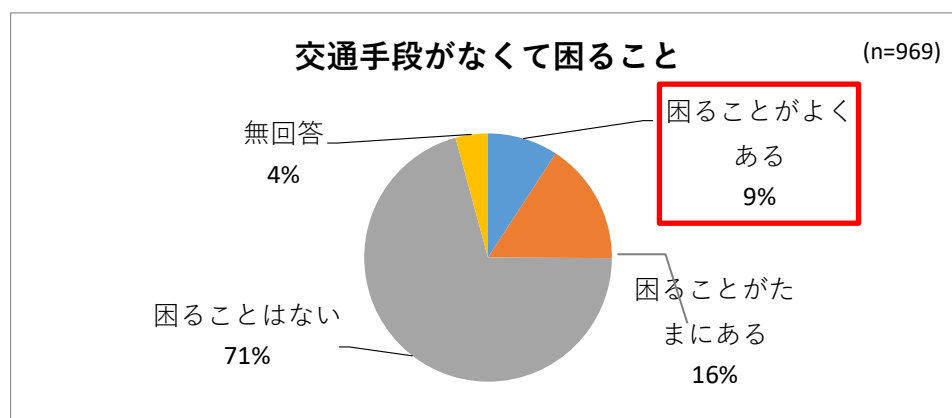


図 5.18 交通手段がなくて困ること

(2) どこに行く時に困るか

どこへ行く時に困るかについては「神立駅」が最も多く、次いで「土浦駅」、「イオン」となっている。「神立駅」を記載した人の住所をみると、下稲吉や稲吉といった神立駅に近い地域から、牛渡や田伏、宍倉といった神田駅から遠い地域まで回答があった。

表 5.2 どこに行く時に困るか（主な施設名・地名）

	回答数
神立駅	41
土浦駅	11
イオン、イオン土浦店	11
土浦市	9
駅、最寄駅	9
土浦協同病院	8
病院	8
つくば、つくば市	6
千代田ショッピングモール	5

回答数5以上のもの

(3) 交通手段がなくて困る時の対応

交通手段がなくて困る時の対応としては、「家族・友人などに送迎してもらう」が 69%と最も多く、移動において家族等の支援が重要な役割を果たしている。一方で、「徒歩または自転車で移動する」が 27%、「外出するのをあきらめる」が 23%となっており、移動手段の不足が外出機会の減少につながっている。「鉄道・バス・乗合タクシーを利用する」が 21%、「タクシーを利用する」は 20%にとどまっている。

今後は、高齢化や家族による支援力の低下を見据え、家族送迎に代わる移動手段の確保や公共交通サービスの充実が課題である。

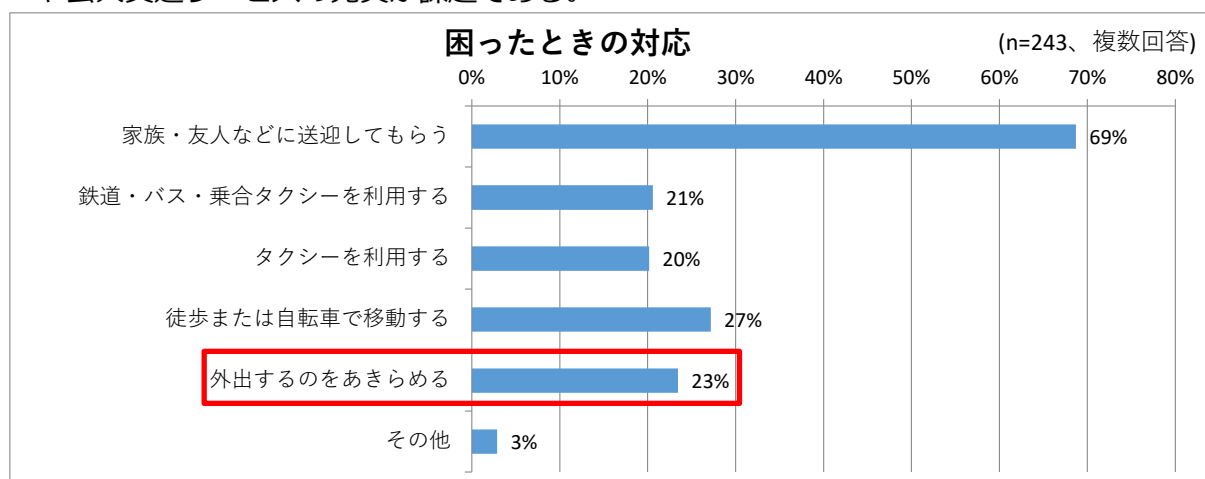


図 5.19 交通手段がなくて困る時の対応

5.1.5. 公共交通に望むこと

(1) 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日常生活の移動について「不安である」が 67%、「特に不安に思っていない」の 11%を大きく上回っている。

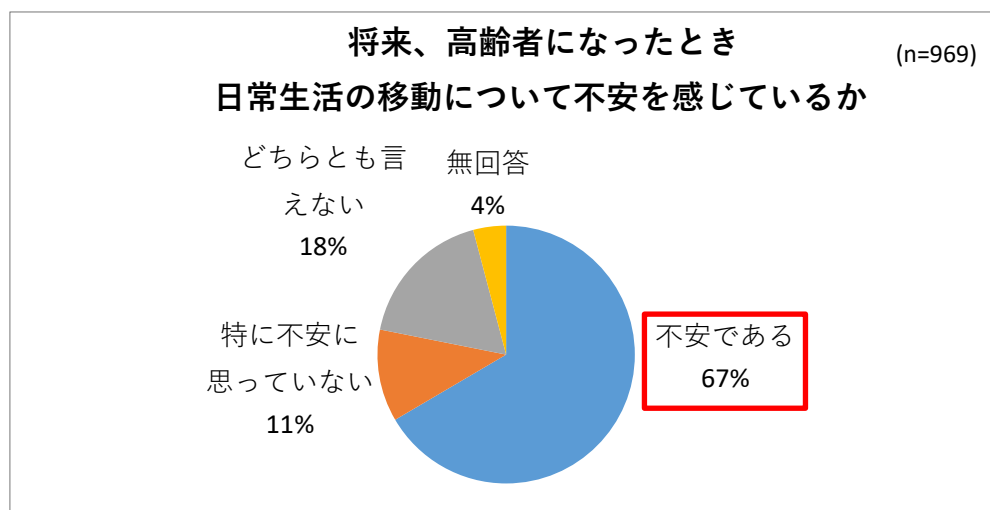


図 5.20 高齢者になったときの移動の不安

(2) 利用してみたい新しい交通サービス

新しい交通サービスについては「スマートフォン等による予約・決済サービス (MaaS)」30%と「AI オンデマンド交通」29%への関心が高く、利便性向上につながるサービスへの期待がうかがえる。また、「自動運転バス」21%にも一定の関心が寄せられており、将来的な新たな移動手段として期待されている。一方で、「シェアサイクル」や「パーク&ライド」への関心は比較的低い。

一方で「無回答」が 29%あることから、新しい交通サービスに対する理解が十分に浸透していない可能性がある。

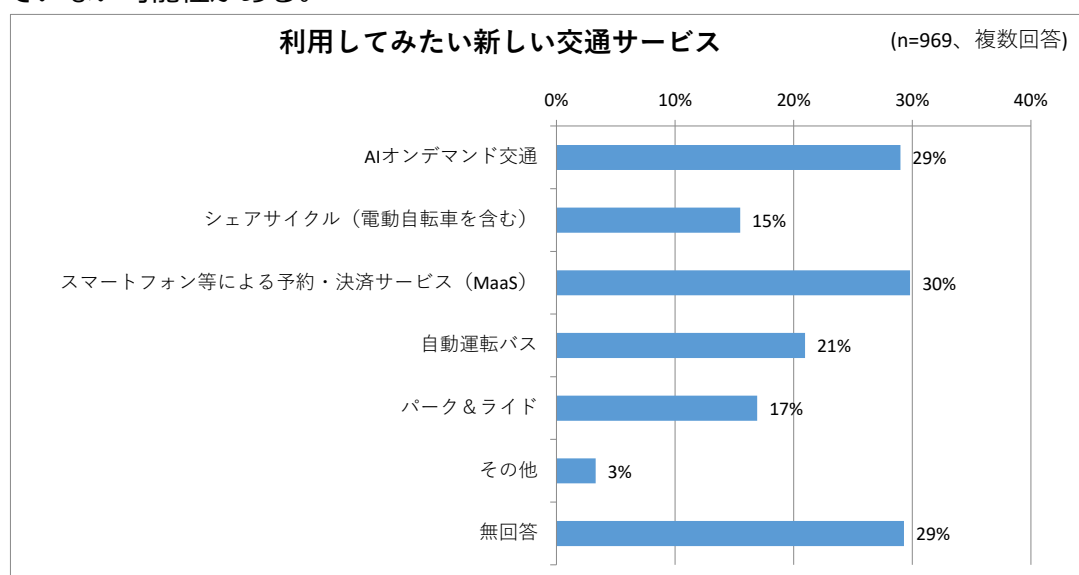


図 5.21 利用してみたい新しい交通サービス

(3) 今後、便利になってほしい交通手段

今後、特に利便性の向上を期待する交通手段としては、「民間の路線バス」が 24%と最も多く、次いで「乗合タクシー」が 21%、「霞ヶ浦広域バス」が 15%である。これらの結果から、市民は鉄道などの広域交通よりも、買物や通院など日常生活を支える地域公共交通の充実を強く求めていることが分かる。

居住地によって路線バスや霞ヶ浦広域バス、乗合タクシー、民間のタクシーがそれぞれ最も多く回答されていることから、求められる公共交通は地域ごとに異なることがうかがえる。

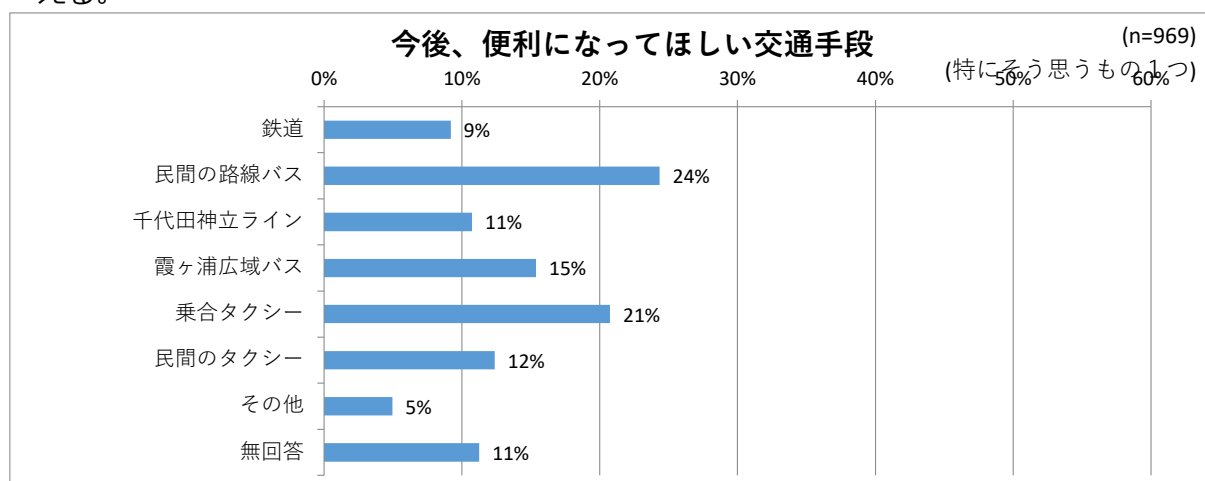


図 5.22 今後、便利になってほしい交通手段

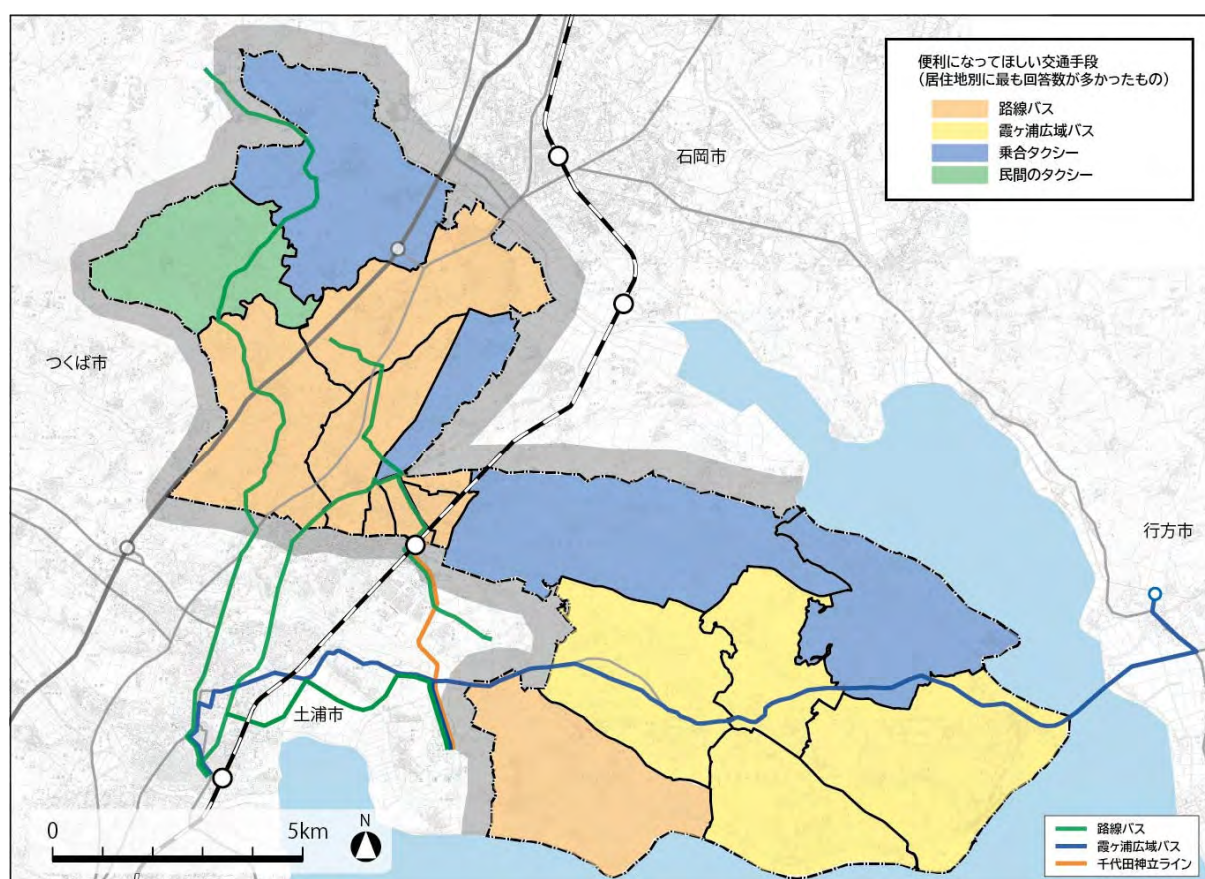


図 5.23 居住地 × 今後便利になってほしい交通手段

(4) 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としては、「運行内容や利用方法の情報発信」が 50%と最も高く、公共交通を利用するための分かりやすい情報提供を求める声が多くみられた。次いで、「自動運転等の安全性を高める技術の導入」が 35%となっており、将来的な新技術を活用した公共交通への期待も高い。一方で、「スマホアプリ等による検索・予約・決済を一括で行うサービス（MaaS）」への期待は比較的低く、市民は新たなデジタルサービスの導入よりも、まずは公共交通を安心して利用するための情報提供や基本的な利便性の向上を重視していることがうかがえる。

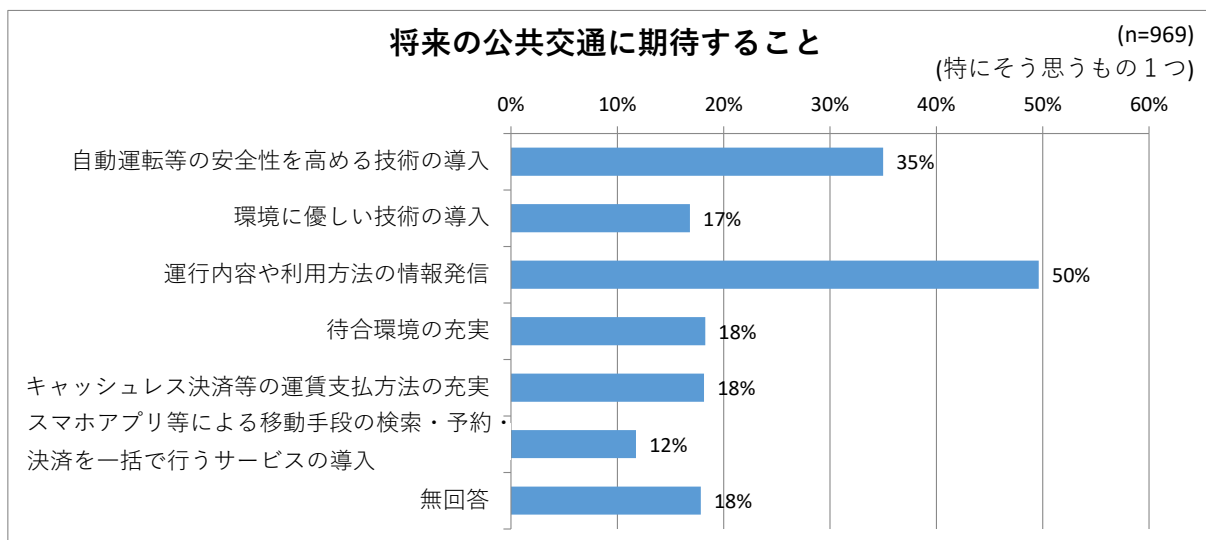


図 5.24 将来の公共交通に期待すること

(5) 市の財政負担について

公共交通の維持・充実のための税金投入については、「税金の投入はやむを得ない」が 45%、「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」が 18%となり、合わせて 63%が公的負担を容認する結果となった。一方、「税金は投入すべきではない」は 7%にとどまり、公共交通を地域の生活基盤として維持することへの理解が一定程度得られていることがうかがえる。また、「どちらとも言えない」が 23%を占めていることから、今後は公共交通への投資効果や必要性を分かりやすく示しながら、市民理解を深めていくことが重要である。

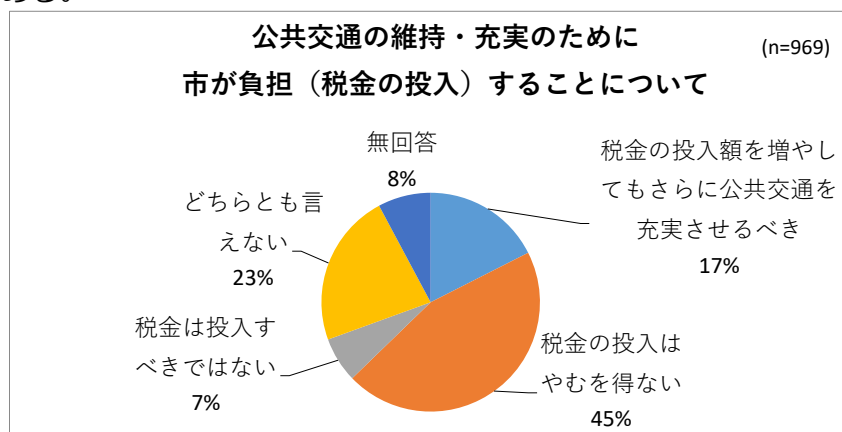


図 5.25 市が負担（税金の投入）することについて

5.1.6. 交通の必要性が高い主体について

普段、外出するときに交通手段がなくて困っている人がどういった人か、どこへ行くのに困っているのかを把握する。

(1) 年齢別

年齢別にみると、「10 歳代」では約半数（55%）、85 歳以上では約半数以上が「交通手段がなくて困ることがある」と回答しており、他の年代と比べて高い割合となっている。「10 歳代」については、自ら運転できず、家族による送迎や公共交通に依存していることが影響していると考えられる。一方、85 歳以上では加齢による運転免許返納や身体機能の低下により、移動手段の確保が大きな課題となっていることがうかがえる。

10 歳代で行くときに困る場所は神立駅や土浦駅、イオン土浦等の商業施設、つくば等があげられている。80 歳以上で行くときに困る場所は病院と買物があげられている。

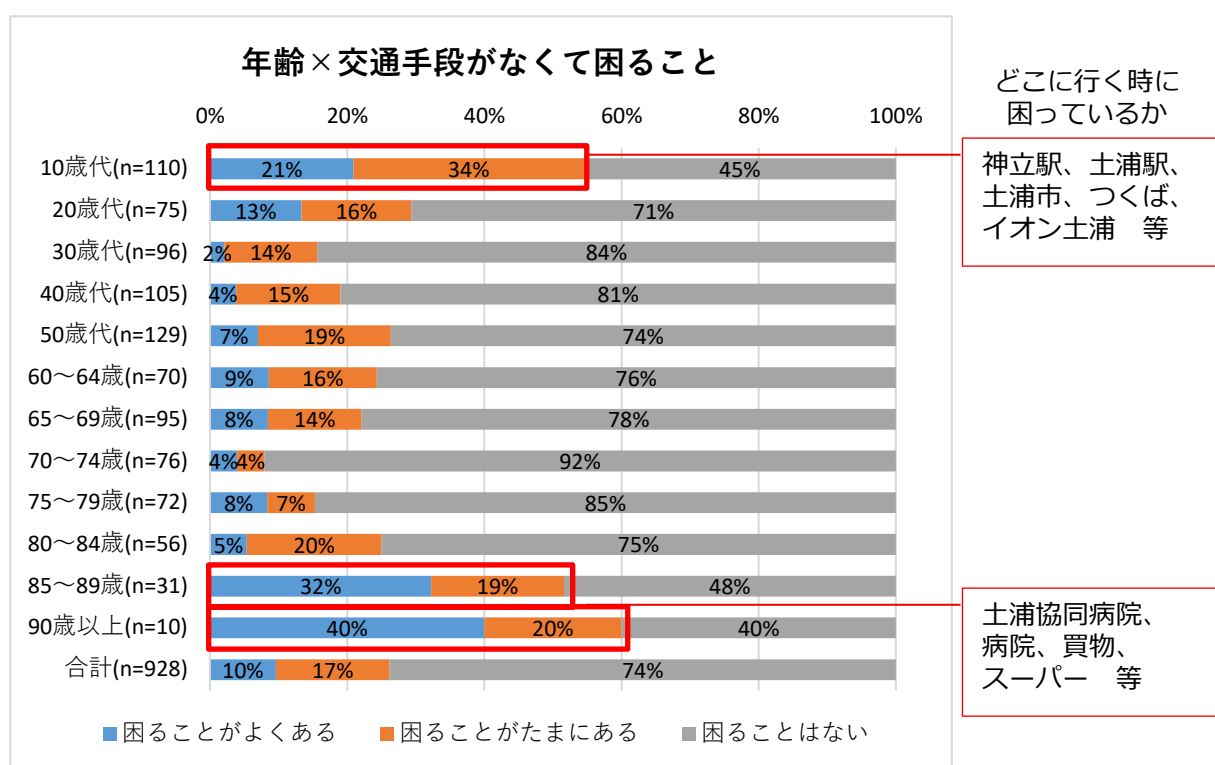


図 5.26 年齢 × 交通手段がなくて困ること

(2) 居住地

地区別にみると、外出時に交通手段がなくて困る割合は地区によって差がみられる。特に「安食・柏崎・下軽部・岩坪」では40%と最も高く、次いで「坂・志戸崎・田伏・中台・男神」で35%、「雪入・上佐谷」で33%、「牛渡・有河」で33%、「加茂・戸崎」で31%と高い割合となっている。これらの地区では、鉄道駅へのアクセスや買物、病院等の日常生活に必要な移動手段の確保が課題となっている。

一方、「稲吉東」14%、「稲吉南」17%、「新治」19%では「困ることがある」の割合が比較的低く、公共交通の利便性や商業施設・駅へのアクセス、自家用車利用環境などが比較的良好であることが影響していると考えられる。

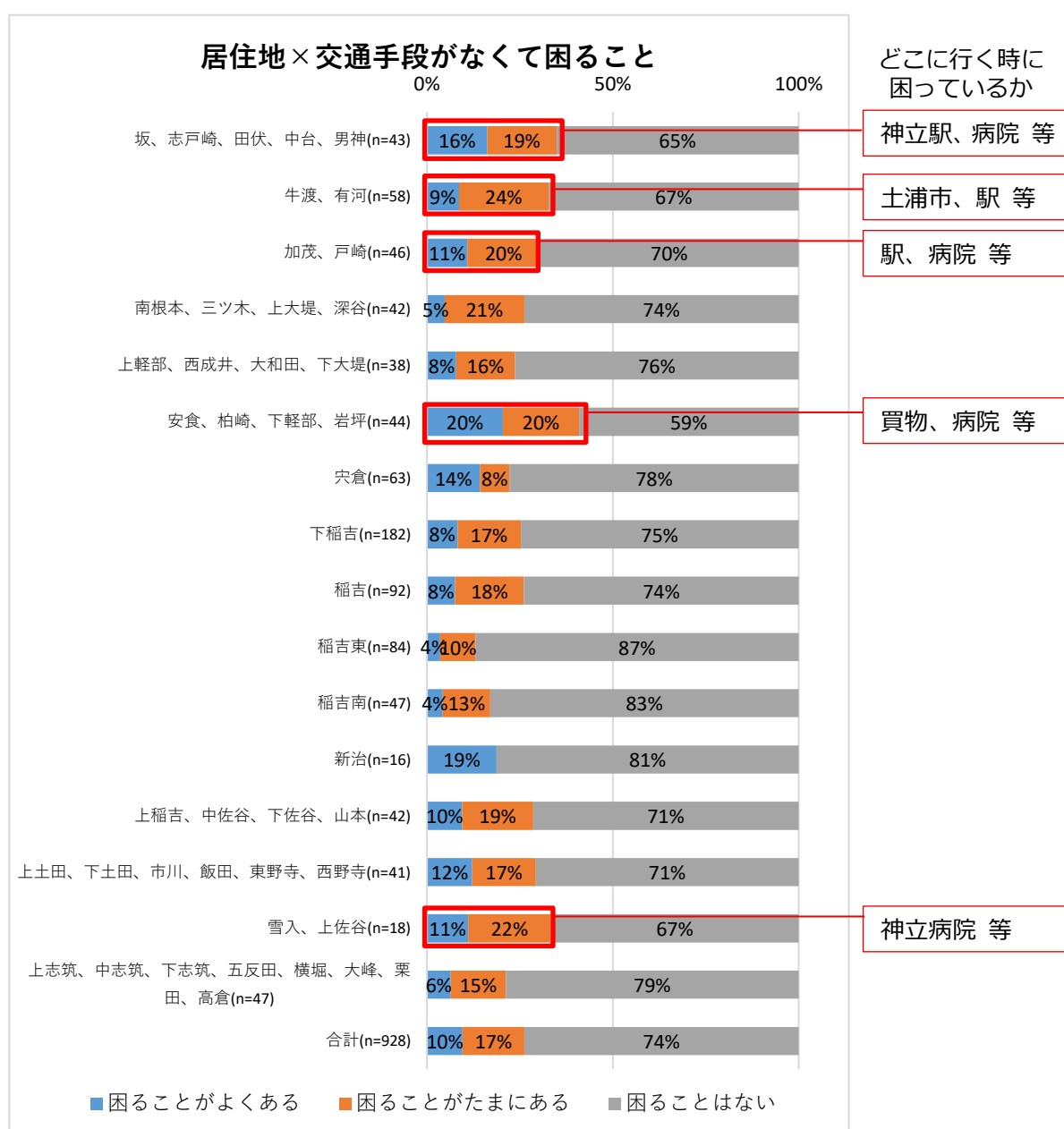


図 5.27 居住地×交通手段がなくて困ること

(3) 困るときにどうしているか

最も多い対応は「家族・友人などに送迎してもらう」であり、すべての年代で最も多い回答となった。特に10歳代では58%と突出して多く、保護者による送迎への依存が大きいことがうかがえる。また、80歳代以上でも家族送迎への依存が続いており、高齢者の移動を家族が支えている実態が読み取れる。

「鉄道・バス・乗合タクシーを利用する」は、どの年代でも少なく、交通手段がなくても公共交通へ転換する割合は高くない。現在の公共交通が十分な代替手段になっていないことが示唆される。「タクシーを利用する」は50歳代以降で増加する傾向がみられ、特に「85～89歳」では利用割合が比較的高い。高齢になるほど、自家用車や徒歩に代わる移動手段としてタクシーの役割が大きくなっていると考えられる。

一方、「徒歩または自転車で移動する」は10～40歳代で比較的多いものの、高齢になるにつれて減少している。これは加齢に伴い身体的負担が大きくなることが影響していると考えられる。「外出するのをあきらめる」は10～50歳代まで一定数みられ、交通手段が確保できないことが外出機会の減少につながっていることが分かる。

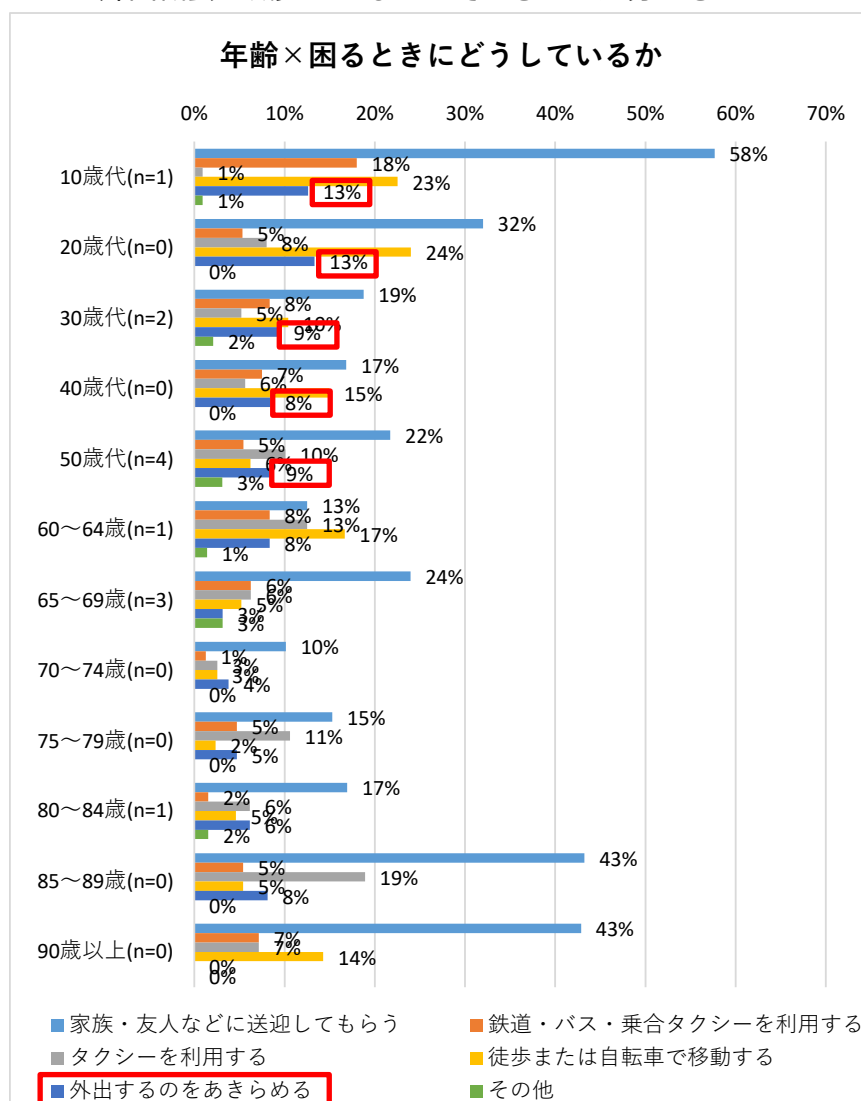


図 5.28 年齢×困るときにどうしているか

5.1.7. 令和2年度アンケート結果との比較

自動車・バイクを運転しない人、保有しない人が増加しており、公共交通の必要性は以前より高まっている。運転を続けるために返納しない人が増えている一方で、病院や買物へ行ける公共交通手段があれば返納を考えている人も増えている。将来の移動への不安は約7割で変わらず、現行の公共交通施策だけでは安心感の向上には至っていない。財政負担への理解はある一方、大幅なサービス拡充よりも、運行内容や利用方法の情報発信、病院や買物へ移動できる公共交通の維持・改善が求められている。

表 5.3 令和2年度アンケート結果との比較

項目	令和2年度調査 (%)	今回調査 (%)	比較結果
自動車・バイクの運転状況	不安なく運転 (72) 不安に思いながら運転 (10) 運転しない (14)	不安なく運転 (67) 不安に思いながら運転 (10) 運転しない (20)	「運転しない」増加
自動車・バイクの保有状況	ある (80) ない (16)	ある (78) ない (20)	「ない」増加
運転免許返納の考え	高齢になったら返納 (49) 運転しないが返納しない (12) 運転続けるため返納しない (23)	高齢になったら返納 (43) 運転しないが返納しない (12) 運転続けるため返納しない (28)	「運転続けるため返納しない」増加
運転免許の返納に必要な条件	病院までの公共交通 (71) 買物先までの公共交通 (66) 安い運賃の公共交通 (53) 自宅前から目的地までの公共交通 (53)	病院までの公共交通 (80) 買物先までの公共交通 (77) 安い運賃の公共交通 (57) 自宅前から目的地までの公共交通 (56)	全体的に公共交通手段の確保を条件とする回答が増加
将来、高齢者になったときの移動の不安	不安である (68) 特に不安に思っていない (10) どちらとも言えない (18)	不安である (67) 特に不安に思っていない (11) どちらとも言えない (18)	ほぼ変化なし
便利になってほしい交通手段	鉄道 (15) 路線バス (31) 千代田神立ライン (16) 霞ヶ浦広域バス (24) 乗合タクシー (26) 民間のタクシー (12)	鉄道 (9) 路線バス (24) 千代田神立ライン (11) 霞ヶ浦広域バス (15) 乗合タクシー (21) 民間のタクシー (12)	順位に変化なし
将来の公共交通に期待すること	自動運転等の新技術 (34) 環境に優しい技術 (16) 情報発信 (60) 待合環境の充実 (23) キャッシュレス決済等 (16) 検索・予約・決済一括 (27)	自動運転等の新技術 (35) 環境に優しい技術 (17) 情報発信 (50) 待合環境の充実 (18) キャッシュレス決済等 (18) 検索・予約・決済一括 (12)	順位に変化なし 「情報発信」減少、広報・周知が進んだと想定される
市の財政負担について	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 (21) 税金の投入はやむを得ない (40) 税金は投入すべきではない (6) どちらとも言えない (26)	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 (17) 税金の投入はやむを得ない (45) 税金は投入すべきではない (7) どちらとも言えない (23)	ほぼ変化なし

5.2. 霞ヶ浦広域バスの利用者アンケート結果

(1) 利用頻度

利用頻度は「ほぼ毎日」が最も多く、次いで「月に2～3回程度」である。

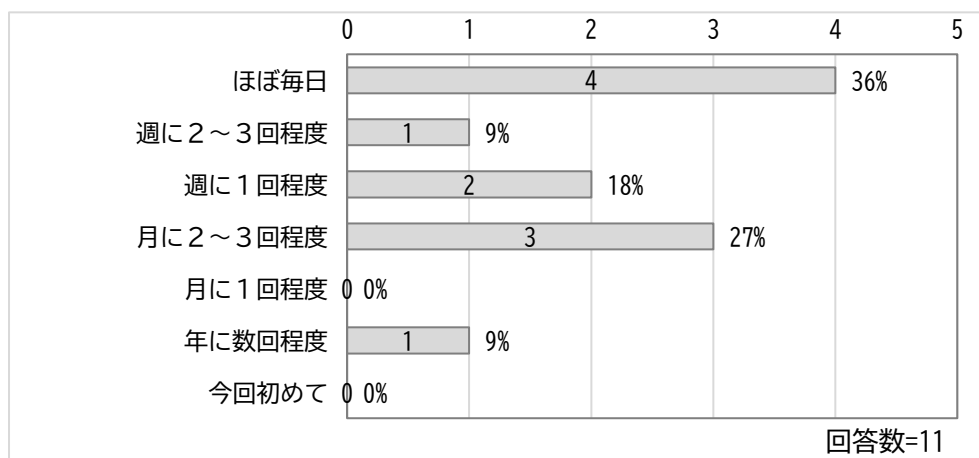


図 5.29 霞ヶ浦広域バスの利用頻度

(2) 利用目的

利用目的は「食事・娯楽」が最も多く、次いで「通勤」と「通学」、「買い物」である。

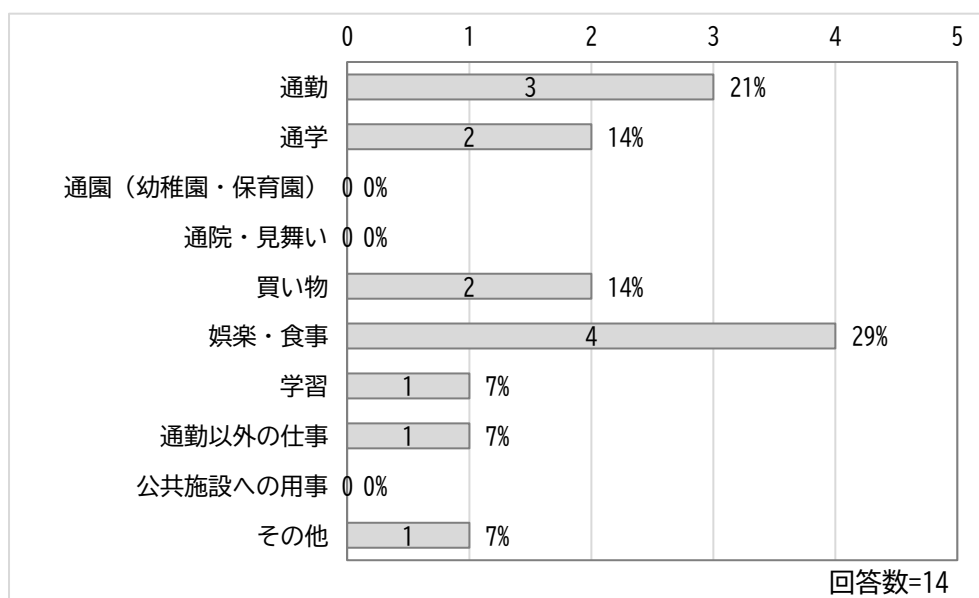


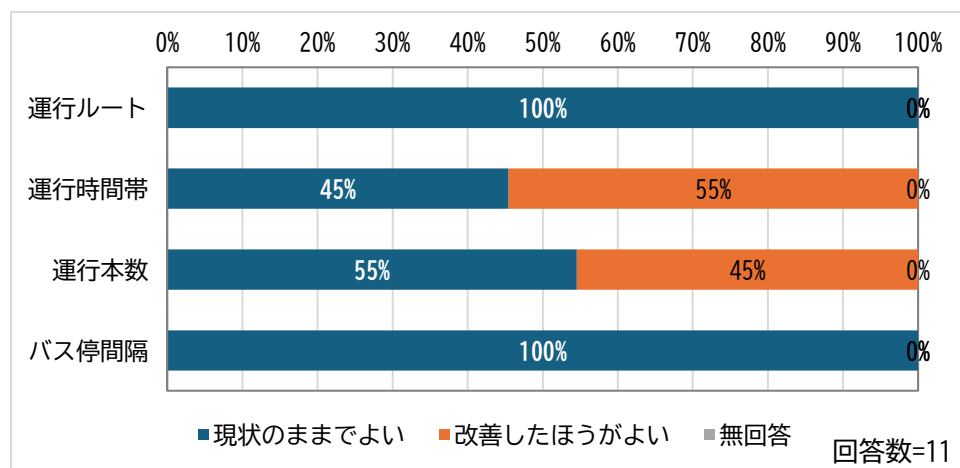
図 5.30 霞ヶ浦広域バスの利用目的

(3) 霞ヶ浦広域バスの評価・改善要望

「運行ルート」と「バス停間隔」は全員が「現状のままでよい」と回答している。

「運行時間帯」では55%が「改善したほうがよい」と回答しており、始発は朝7時台や8時台からの運行、最終は20時ごろまでの運行を改善点としてあげている。

「運行本数」では45%が「改善したほうがよい」と回答しており、全体の増便や朝夕に1本ずつ増やしてほしいといった改善点があげられている。



項目	改善点 () 内は回答数
運行時間帯	朝8時台も運行してほしい(1) 朝5時台・7時台と夜18時台に便を増やしてほしい(1) 協同病院最終を19:50からもう1本ほしい(1) 土浦駅19:50発の最終バスをもっと遅い時間に出発してくれると便利(1) 20:00を最終バスにしてほしい(1)
運行本数	本数が少ない(1) 増便した方がよい(1)、2往復ぐらい増便してほしい(1) 朝と夕方に1本ずつ増やして欲しい(1)、朝夕もう少し増やしてほしい(1) 1日(往復で)16便がよい(1)

図 5.31 霞ヶ浦広域バスの評価と改善要望

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「年に数回程度」が最も多く、次いで「ほぼ毎日」となっている。

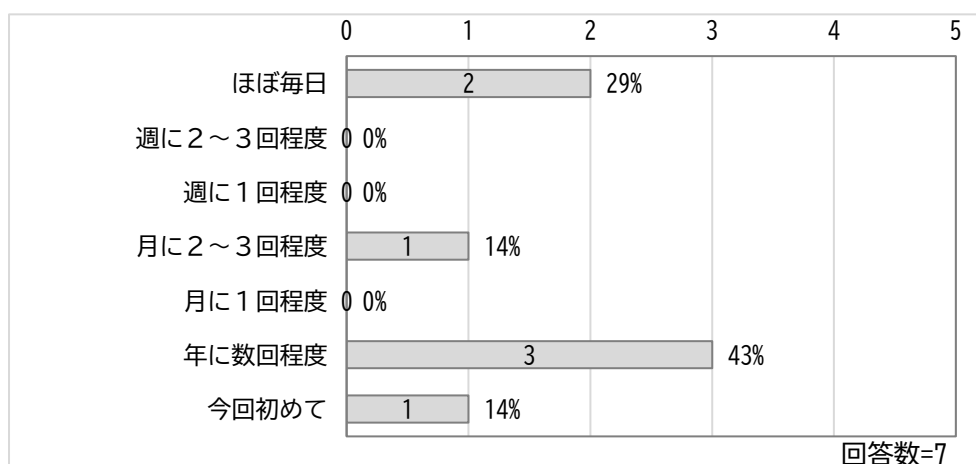


図 5.32 千代田神立ラインの利用頻度

(2) 利用目的

利用目的は「通勤」が最も多く、次いで「通院・見舞い等」と「娯楽・食事」となっている。

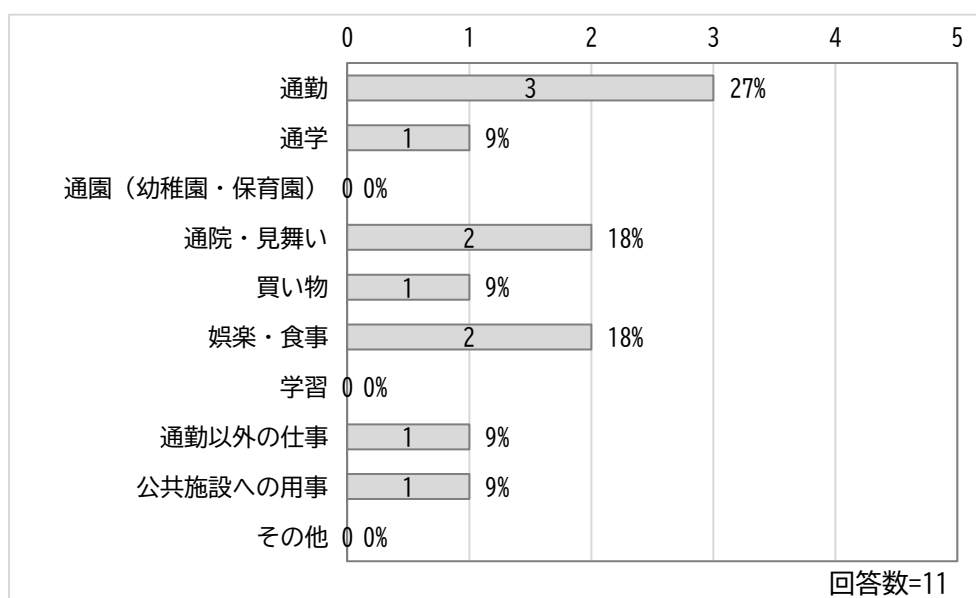


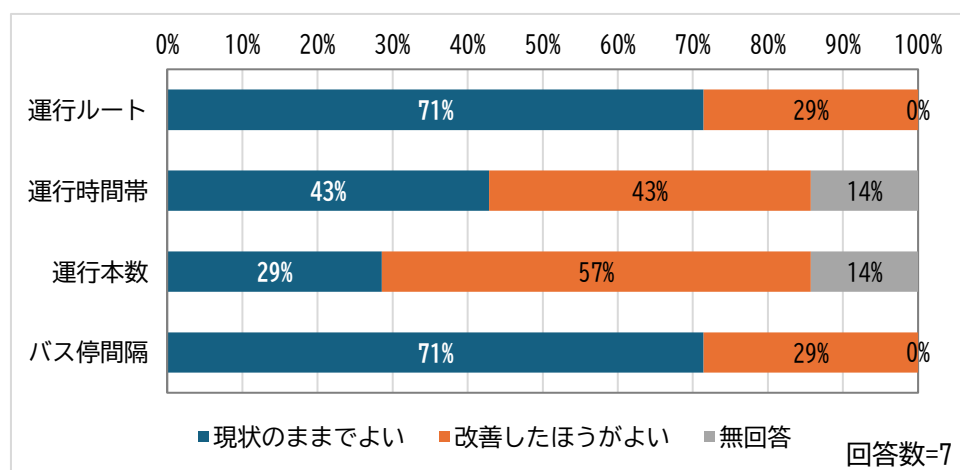
図 5.33 千代田神立ラインの利用目的

(3) 千代田神立ラインの評価・改善要望

「運行ルート」と「バス停間隔」は約7割が「現状のままでよい」と回答している。改善したほうがよいとの意見では、病院近くに停めてほしい、バス停間隔を増やしてほしいといった改善点があげられている。

「運行時間帯」では43%が「改善したほうがよい」と回答しており、始発の朝7時台の運行、午後3～4時台の運行、最終の増便が改善点としてあげられている。

「運行本数」では57%が「改善したほうがよい」と回答しており、全体の増便や朝夕の増便、土日の運行といった改善点があげられている。



項目	改善点 () 内は回答数
運行ルート	病院近くに停めてほしい(施設出入口近くに停留所があるが、より出入口に近いところに設置してほしいと解釈) (1)
運行時間帯	土日も運行してほしい(2) 高校に行く時間(登校時間)に間に合わないため朝7時20分頃のバスがほしい(1) 朝7～8時台と午後3～4時台に運行してほしい(2) 終バスが早くて使いにくい(1)
運行本数	朝7時台、夕18時～20時の時間帯を増やして欲しい(2) 1時間1本あると助かる(1) おおつ野住民が増えていることに対して本数が明らかに少ない(1)
バス停間隔	増やしてほしい(1)

図 5.34 千代田神立ラインの評価と改善要望

5.4. 乗合タクシーの利用者アンケート結果

(1) 利用頻度

利用頻度は「月に2～3回程度」が最も多く、次いで「週に2～3回程度」と「週に1回程度」である。

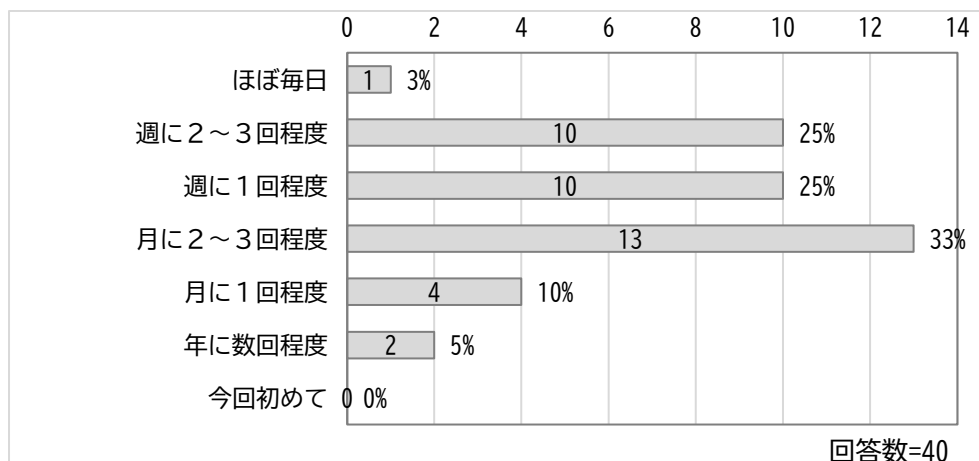


図 5.35 乗合タクシーの利用頻度

(2) 利用目的

利用目的は「通院・見舞い」が最も多く、次いで「買い物」、「公共施設への用事」である。

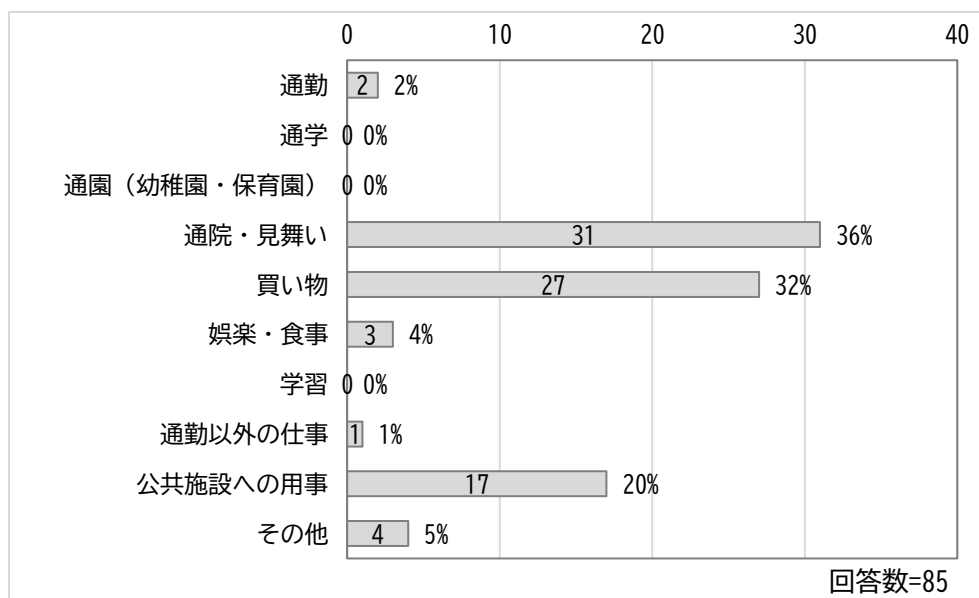


図 5.36 乗合タクシーの利用目的

(3) 利用する理由

乗合タクシーを利用する理由は「自分で自動車を運転できないから」が最も多く、次いで「一般のタクシーより安いから」、「バスが利用できないから」である。

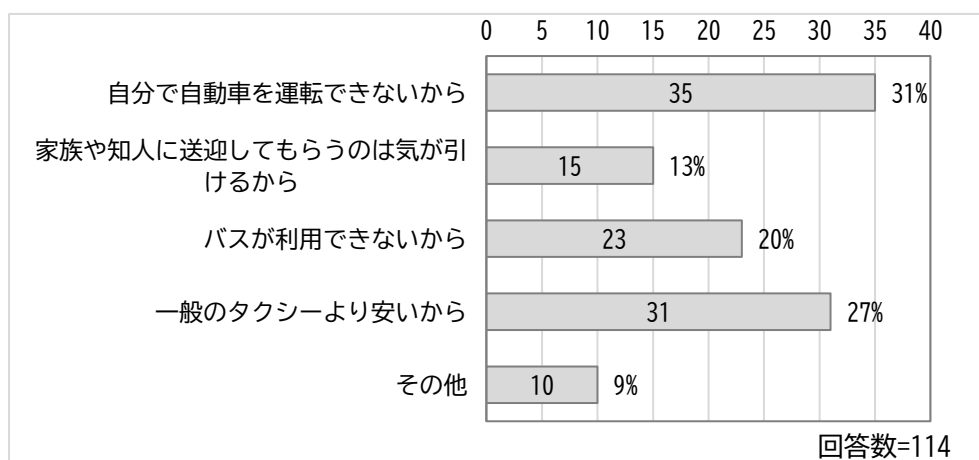


図 5.37 乗合タクシーを利用する理由

(4) 乗合タクシーの評価・改善要望

「運行日」と「運行時刻」は他の評価項目と比較して「改善したほうがよい」と回答した方の割合が高く、5～6割を占めている。その他の「料金」や「予約方法」、「指定乗降場所」、「区域外乗降場所・神立駅乗り継ぎ」については6～7割が「現状のままでよい」と回答している。

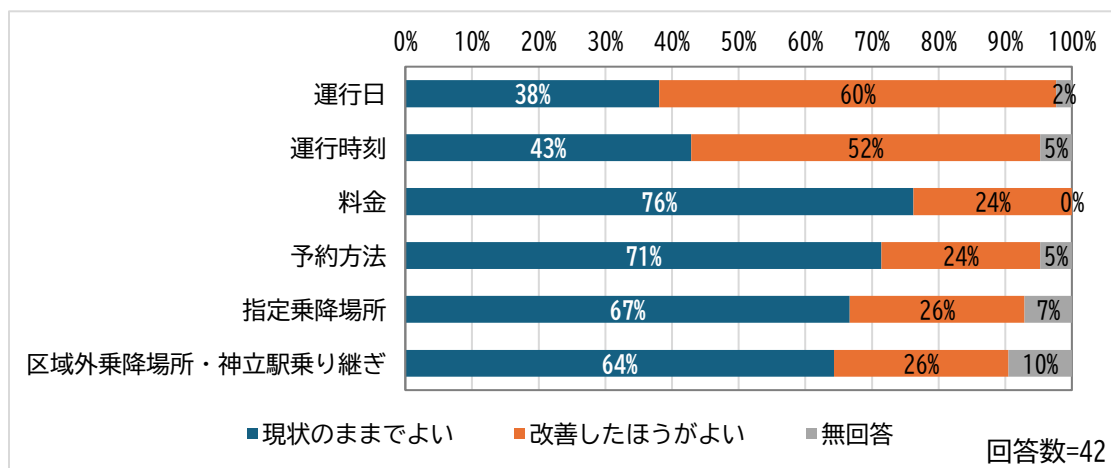


図 5.38 乗合タクシーの評価

具体的な改善点として、「運行日」では土曜日または日曜・祝日も運行してほしい、「運行時刻」では8時から18時までの運行、「料金」は値下げや回数券に関すること、「予約方法」では一週間前から30分前までといった予約時間の拡大や電話のつながりにくい、千代田地区では予約がとりにくいといったご意見がある。

乗降場所に関しては、商業施設や飲食店、石岡駅までに拡大するといった改善点があげられている。また千代田地区と霞ヶ浦地区で乗り継ぎ無しで利用したいという要望が多い。

5.5. 交通事業者の現状と課題

市内公共交通の利用状況や利用者の特性、交通事業者の実情や課題、意向を把握するため、バス事業者及び市内タクシー事業者を対象としたヒアリング調査を実施した。

(1) 霞ヶ浦広域バス・千代田神立ライン・一般路線バスについて

- ・霞ヶ浦広域バスは土浦第一高等学校や土浦第二高等学校等への通学、土浦協働病院への通勤と通院が主な利用となっている。
- ・千代田神立ラインは土浦湖北高校の生徒や先生の利用もみられる。
- ・バス利用のピーク時間帯は6～8時と16～20時である。
- ・バス路線全体で新型コロナウイルス感染症拡大前の利用者数までには戻っていない。さらには乗務員不足と高齢化、2024年4月から施工された働き方改革関連法（2024年問題）により、減便や路線廃止をせざるを得ない状況である。
- ・給与の引き上げや大型二種免許取得支援、住居支援など乗務員の採用活動を強化したことで一定の採用を確保できているが、今後も必要な乗務員数を維持できるとは言えない。
- ・霞ヶ浦広域バスと千代田神立ラインの車両を更新できるとよい。
- ・植栽の伐採や灯の設置など、乗務員から見たバス停と待合客の視認性を高める取り組みを支援してほしい。
- ・自動運転は乗務員不足の解消に向けて積極的に実証運行等に協力する。

(2) 乗合タクシー・一般タクシーについて

- ・乗合タクシーは高齢者の買物と通院による利用が主となっている。
- ・9時の便の利用が多く、予約がとれずに10時や11時の便になることがある。
- ・通常のタクシーの利用者数は経年変化がみられない。
- ・乗務員不足にはなっていないが高齢のため数年後には人員を維持できるかはわからない。
- ・平日は乗合タクシー、土日はタクシー利用助成券というように使い分けている方もいる。
- ・予約した時間になっても乗合タクシーが来ないという問合せ、買物の間に待っていてほしい、電車の時間があるので先に降ろしてほしいなど、通常のタクシーと同様のサービスを求められることがある。利用ルールについての定期的な広報や電話予約時に一言伝えるなどの対応があるとよい。
- ・以前、19時まで運行していたときは18時台の利用はほとんどなかった。
- ・利用者から8時台の要望は聞いているが、現在の乗務員数と高齢化、電話オペレータの拘束時間を考えると、運行時間帯の拡大は難しい。
- ・予約を30分前とした場合は土浦協働病院等の距離のある迎えには対応できない。現行の運行範囲では1時間前までの予約が適している。
- ・電話オペレータは経験に基づいた申し送りシステムを導入するとよい。
- ・セイミヤの向かいにあるウエルシアを乗降場所に追加してほしいという要望は多い。

- ・システムによる配車が必ずしも効率的なものになっていない。改善できないか。
- ・手荷物を店舗や自宅から車内へ運ぶのを手伝えないことになっているが、他人から見たら不親切な乗務員だと思われると感じる。対応が難しい。
- ・以前に運行していた乗車人員の多いワゴンタイプの車両は乗降口床面が高く、高齢者や身体機能が低下した利用者にとって、乗降が困難であった。また車幅があるため狭隘道路を通行できず、自宅近くまで迎えに行けないこともあった。

6. 前期計画の評価

6.1.1. 数値目標の達成状況

前期計画の数値目標の評価を行った結果、令和7年度時点で未達成の指標がある。

乗合タクシーの乗車人数が目標に達していない要因の一つとして、令和元年10月に開始した「タクシー利用料金助成事業」により、助成対象者にとって一般のタクシーを利用しやすくなったことから、一部の乗合タクシー利用者が転換したものと推察される。令和7年度の「タクシー利用料金助成事業」利用枚数5,289枚を足し合わせると、乗合タクシーおよびタクシー利用料金助成事業の乗車人数は10,909人/年となる。

霞ヶ浦広域バスは利用者数が目標値を超えており、利用促進の取組に一定の成果がみられる。一方で、収支率が低下しており、運賃収入の増加を上回って人件費や燃料費、車両維持管理費などの運行経費が増加したことが要因と考えられる。

表 6.1 前期計画の目標達成状況

赤字：未達成

計画目標	計画策定時 (令和元年度)	数値目標 (令和8年度)	達成状況 (令和7年度値)
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	7,742 人/年 (3,871 人/6 か月×2)	10,500 人/年	16,886 人/年
②公共交通の必要性の高い主体の移動性の確保・充実			
乗合タクシーの延べ乗車人数	7,869 人/年	8,813 人/年	5,620 人/年
③広域連携の維持・推進			
霞ヶ浦広域バスの利用者数	33,747 人/年	37,000 人/年	42,737 人/年
スクールバス販売枚数	15.8 枚/月	20 枚/月	8.4 枚/月 (101 枚/年÷12 か月)
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	未実施	1 事例以上実施	1 事例実施 (マイクロモビリティ安全講習・試乗体験会)
タクシー利用料金助成事業の利用枚数	950 枚/年 (475 枚/6 か月×2)	1,100 枚/年	5,289 枚/年
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 61.8% 千代田神立ライン 14.0% 乗合タクシー 7.8%	霞ヶ浦広域バス 68% 千代田神立ライン 19% 乗合タクシー 20%	霞ヶ浦広域バス 51.2% 千代田神立ライン 28.5% 乗合タクシー 6.5%

6.1.2. かすみがうら市公共交通実施計画（令和3年3月）の検証

地域公共交通計画の策定と同時に、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「かすみがうら市公共交通実施計画」を令和3年3月に策定した。本実施計画に記載している公共交通施策の取組状況を整理する。

表 6.2 前期計画における公共交通施策と実施状況

公共交通施策	施策の目的・取組	取組状況
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。 ■学生（高校生）ニーズ調査の実施 ■学生が利用しやすい運行ダイヤの検討・改正	・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用して運行継続 ・ダイヤ改正を実施 ・「スクールパス」沿線市内でチラシ配布、令和8年4月から霞ヶ浦庁舎でも発売開始 ・令和8年4月からダイヤ・運賃改定（初乗り170円→190円） ・利用者数は微増
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。 ■民間路線バスと接続するなどルートの一部変更を検討 ■民間路線バス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	・令和7年7月からルートと運行日、運賃を見直し －利用割合が低調な市内巡回ルートを廃止し、神立駅東口から土浦協同病院へのルートを維持する内容へ運行ルートを変更 －土日祝日は運休 －初乗り運賃170円→190円 ・収支率は改善
③ 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。 ■サービスの拡充と運賃改定の検討	・インターネット予約の開始 ・2区域の予約が同時にとれる ・昼時間12～13時も予約受付可能 ・区域外乗降箇所「土浦協同病院」を追加 ・運賃値下げ400円→300円、高齢者等の割引運賃の廃止 ・乗車人数と収支率は横ばい
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。 ■対象者、助成金額、利用できるタクシー事業者の見直し	・身体障害者手帳を所持されている方等も対象 ・助成券1枚あたり金額500円→限度額普通車900円 ・30のタクシー事業者に対応 ・利用枚数は増加傾向
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。 ■事業の継続と周知	・返納時の支援を Suica20,000円分 → 乗 合 タ ク シ ー 回 数 券 21,000円分を進呈 ・返納者数は年間60人前後

公共交通施策	施策の目的・取組	実施状況
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。 ■市民協働による路線バスの維持・拡充の研究	・深刻化する運転士不足や利用減少等により令和 8 年 4 月から石岡・土浦線を区間廃止 ・新たな路線の拡充を図る段階から、既存路線を持続的に維持・確保する段階へ移行
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。	・神立駅ではエレベーターやバリアフリートイレ等を整備
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。 ■あじさい館当での待合環境の充実 ■安全で便利なバス停環境の整備	・霞ヶ浦コミュニティセンター（旧あじさい館）のバス停へ抗ウイルスベンチを設置
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。 ■運行計画の検討	・利用対象者や運行目的が限定されていることに加え、運行時間に余裕が少ないことから、スクールバス等の既存交通の地域内公共交通としての活用は困難
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。 ■MaaS の導入可能性の検討 ■新生活様式に対応した車両の導入検討 ■自動運転・グリーンスローモビリティの研究	・令和 8 年 7 月に次世代の移動手段としてマイクロモビリティ（電動キックボード）の安全講習・試乗体験会を実施
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。 ■コロナ禍における公共交通の安全性の周知 ■市の講座・講演でのMM実施	・公共交通の安全性に関する講習会や情報発信を実施 ・茨城県公共交通活性化協議会にて中学 3 年生（事務教育学校 9 年生）にお試し乗車券を配布
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。 ■公共交通情報の充実 ■災害時の公共交通情報の提供	・路線バス等の運行内容変更にあわせた公共交通ガイドの改定、配布 ・市ホームページにおける公共交通情報を充実 ・ルート変更や運賃変更時等に広報で周知

7. 地域公共交通の課題

7.1.1. 公共交通に関する現状と課題整理

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		地域公共交通の課題
●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	人口減少、核家族化が進行しており、10年間で10%減少すると推測されている。	自分で運転できない学生や高齢者等の移動手段の確保
	高齢化率は31.9%（R2）、特に高齢者の単独または夫婦のみの世帯がこの15年間で2.3倍に増加している。	
	自動車保有台数はR4まで増加、R5以降はほぼ横ばい。	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
●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 神立駅西口土地区画整理事業が完了し、駅前広場や神立停車場線等の都市施設が一体的に整備され、駅前にふさわしい市街地の形成が図られている。	JR 神立駅の交通結節点としての一層の活用と周辺施設への移動手段の確保
路線バス	運行本数は平日で片道1～6本と少ないが、市外への通勤・通学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。	
	深刻化する運転士不足や利用減少等により石岡・土浦線の一部区間が廃止された。	廃止区間の代替手段として乗合タクシー等の周知と利用促進

現状および問題		地域公共交通の課題
(路線バスの 続き)	交通事業者ヒアリング結果より、運転士不足と高齢化、働き方改革関連法により、減便や路線廃止をせざるを得ない状況。	運転士が働きやすく、路線を維持しやすい環境づくり
	交通事業者ヒアリング結果より、植栽の伐採や灯の設置等、運転士から見たバス停と待合客の視認性を高める支援が求められている。	
霞ヶ浦広域バス	利用者は増加傾向にあり、令和7年度は運行開始以降で最も多い。	霞ヶ浦広域バスの確保・維持
	市民アンケートの結果より、霞ヶ浦地区の沿線地域では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
	前期計画の数値目標である収支率とスクールバス販売枚数が目標を達成できない。	霞ヶ浦広域バスの更なる利用促進策の取組
	交通事業者ヒアリング結果より、車両の更新を要望。	霞ヶ浦広域バスの車両の更新
千代田神立ライン	運転士不足や利用実態を踏まえた効率化の取組として令和7年7月から神立駅西口の循環ルートを廃止し、神立駅東口から土浦協同病院までの往復ルートに変更。	千代田神立ラインの利用効果の検証と広域連携の中で持続的に維持することの検討
	1便あたり平均利用者は3.9人と少ない。	千代田神立ラインの利便性向上
	交通事業者ヒアリング結果より、車両の更新を要望。	千代田神立ラインの車両の更新
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。	乗合タクシーの利用しやすい環境づくり
	利用者数は令和4年度まで減少傾向にあったら令和5年度に増加した以降はほぼ横ばいとなっている。	
	令和7年度の乗合値が1.273と前期計画策定時の1.42（令和元年度）より低下。	乗合タクシーの効率的な配車と乗合値の向上
	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5,114円と高く、収支率は6.5%と低い。	乗合タクシーの持続可能な運行体制の確保
タクシー利用 料金助成事業	利用枚数は増加傾向にある。交付者は千代田地区が8割、霞ヶ浦地区が2割と偏りがあるものの神立駅周辺施設や土浦協同病院への移動として使われている。	タクシー利用料金助成事業の維持
	乗合タクシーの予約が取れない時等の代替手段として利用されている。	

現状および問題		地域公共交通の課題
運転免許証自主返納支援事業	申請者数が近年はほぼ横ばいで一定程度いる。乗合タクシー回数券 21,000 円分を支援することで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	小中学校統合に伴いスクールバスを運行。安全・安心な登下校の実施とトラブル発生時に迅速・適切に対処するためのマニュアルと手順書を策定、令和 5 年 11 月から乗降管理システムの本運用を開始。	スクールバスの安全・安心な運行管理
移動支援（高齢者・障害者）	高齢者や障害者の移動支援として福祉タクシー利用料金助成、福祉車両貸出、運転免許取得や自動車改造費用に対する助成等を実施。	地域公共交通との役割分担
●市民ニーズ	自動車・バイクの保有率は 8 割と高い。特に買物では 98%が自動車を利用。一方で、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
	運転免許を保有する 4 割は高齢になったら返納すると考えているが、うち 8 割が病院・買物先までの交通手段の確保が不可欠と回答。	通院や買物を支える移動環境の整備
	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
	交通手段がなくて困ることがある人が 25%、10 代と 85 歳以上で半数以上を占める。うち 2 割が外出をあきらめている。	公共交通の必要性が高い主体への移動手段の確保
	運転免許を持たない、交通手段がなくて困るといった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。	
	今後便利になってほしい公共交通は神立駅周辺では路線バス、霞ヶ浦地区では霞ヶ浦広域バス、郊外部では乗合タクシーと民間のタクシーが最も多い。	地域特性に応じた公共交通の提供
	通勤・通学や買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
	新しい交通サービスでは AI オンデマンドや MaaS への関心がみられる。市が取り組むべき施策は「運行情報や利用方法の情報発信」が最も多い。	新技術の活用
		公共交通に関する情報発信

7.1.2. 地域公共交通の課題

これまでの分析から、地域公共交通の課題を整理する。

課題1 神立駅を核とした広域・地域交通ネットワークの強化

本市では、通勤・通学や買物、通院など、市民の日常生活は土浦市、石岡市、つくば市などを含めた広域的な生活圏の中で営まれている。また、JR 神立駅は鉄道と各種公共交通を結ぶ重要な交通結節点となっている。

さらに、市役所中央庁舎が神立駅から比較的近い場所へ移転したことにより、行政手続きや各種サービスを利用するための新たな移動需要が生まれている。

このため、JR 神立駅を中心として、鉄道、路線バス、乗合タクシー、タクシーなどが円滑に接続するとともに、市役所中央庁舎をはじめとした行政施設や商業施設、医療機関などへのアクセス性を高める交通ネットワークを形成する必要がある。

課題2 公共交通を重点的に確保すべき対象者への対応

市民アンケートでは、交通手段がなくて困る割合は10歳代と85歳以上で特に高く、学生や超高齢者が日常生活において公共交通を必要としている実態が明らかになった。一方、20歳代から80歳代前半までは自家用車を利用している人が多く、公共交通は補完的な役割となっている。

今後、人口減少や運転士不足が進む中では、すべての市民に一律の交通サービスを提供することは困難になることが想定される。このため、学生の通学や高齢者の通院・買物など、公共交通が生活に不可欠な人を重点的に支えることを基本とし、それ以外の世代については、自家用車や自転車などとの適切な役割分担を図りながら交通体系を構築する必要がある。

また、現在は自家用車を利用している世代についても、将来的な運転免許返納やライフステージの変化に備え、必要なときに公共交通へ円滑に移行できる環境を整えていくことが重要である。

課題3 日常生活を支える生活拠点へのアクセスの確保

市民アンケートでは、買物はカスミ、ヨークベニマル、トライアル、イオンなどの商業施設、通院は土浦協同病院、神立病院、霞ヶ浦医療センターなどの医療機関、さらに市役所やコミュニティセンター、ウェルネスプラザなどへの利用が多く、市民生活を支える目的地は一定の施設に集約されていることが明らかになった。

このため、市民の日常生活に必要な買物、通院、行政手続き、地域活動などを支えるため、生活拠点へのアクセスを確保するとともに、市内だけでなく土浦市、石岡市、つくば市など広域的な生活圏も含めた交通サービスの充実を図る必要がある。

課題4 人口減少・高齢化に対応した持続可能な公共交通体系の構築

本市では人口減少と少子高齢化が進行しており、今後も公共交通利用者の減少が見込まれる一方、高齢者や運転免許返納者など公共交通を必要とする人は増加していくことが予

想される。また、全国的な運転士不足の影響により、本市においても路線バスの廃止や運行内容の見直しが行われており、今後も公共交通サービスが縮小する可能性がある。

このため、限られた人材や財源を有効に活用しながら、多様な交通手段を組み合わせ、将来にわたって地域の移動手段を維持できる持続可能な公共交通体系を構築する必要がある。

課題5 地域特性に応じた交通サービスの最適化

本市は、神立駅周辺の市街地と霞ヶ浦地区など人口密度の低い地域では、人口分布や地形、交通需要が大きく異なっている。また、運転士不足により、従来と同じ規模で路線バスを維持することは今後さらに困難になることが想定される。

このため、地域ごとの移動特性や利用状況に応じて、鉄道、路線バス、乗合タクシー、民間タクシーなど、それぞれの交通手段の役割を明確にし、効率的で利用しやすい交通サービスを提供していく必要がある。

課題6 公共交通の利便性向上と情報発信

市民アンケートでは、公共交通を利用しない理由として「自動車の方が便利」が最も多い一方、「運行情報が分からない」「利用方法が分からない」「バス停が近くにない」「運行本数が少ない」といった意見も多く寄せられた。また、将来の公共交通には情報発信の充実やキャッシュレス決済など利便性向上への期待も高くなっている。

このため、運行情報の分かりやすい提供や利用促進に取り組むとともに、キャッシュレス決済やデジタル技術の活用などにより利便性を向上させ、公共交通を利用しやすい環境を整備する必要がある。

8. 基本方針及び計画目標

8.1. 地域公共交通の役割

『誰もが安心して移動できるための社会基盤』

自動車や徒歩・自転車等と相互に補完しながら
誰もが安心して暮らし続けることができるよう
日常生活に必要な移動を支えるとともに
まちづくりや地域活力を支える持続可能な社会基盤

本市では、人口減少や少子高齢化の進行に伴い、自動車を運転しない人や自動車を保有しない人が増加しており、将来の移動に不安を感じる市民は約 7 割に達している。また、高齢者が運転免許を返納するためには、病院や買物先まで移動できる公共交通の確保が必要と考える人が増加しており、公共交通は市民が安心して暮らし続けるために欠かせない生活基盤となっている。

一方で、交通事業者では運転士不足や運転士の高齢化、働き方改革関連法への対応などにより、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増している。今後、人口減少や運転士不足がさらに進む中では、これまでのようにすべての市民に一律の交通サービスを提供し続けることは難しくなることが想定される。

このため、地域公共交通は、学生の通学や高齢者の通院・買物など、日常生活において公共交通への依存度が高い人の移動を確実に支えることを基本的な役割とする。一方、それ以外の世代については、自家用車や自転車、徒歩などとの適切な役割分担を図りながら、多様な移動手段を組み合わせた交通体系を構築し、限られた交通資源を有効に活用していくことが重要である。

また、市民アンケートでは、今後便利になってほしい交通手段は地域によって異なり、それぞれの地域特性に応じた交通サービスが求められていることが明らかとなっている。このため、地域公共交通は、鉄道、路線バス、霞ヶ浦広域バス、千代田神立ライン、乗合タクシー、民間タクシーなど、それぞれの役割を明確にしながら、市民の日常生活を支えるとともに、神立駅を中心とした広域交通との連携や、脱炭素社会の実現、地域活力の維持・向上を支える社会基盤としての役割を担う。

地域公共交通は、鉄道やバスなどの交通サービスだけでなく、まちづくりや福祉、教育、観光など様々な分野と連携しながら、市民の暮らしを支える社会基盤として機能することが求められる。地域の実情に応じた交通手段を適切に組み合わせ、それぞれが役割を分担することで、持続可能な交通体系を形成していくことが重要である。

8.2. 地域公共交通の目指すべき姿

**限られた交通資源を活かし
日常生活に必要な移動をみんなで支え
誰もが安心して暮らし続けられる持続可能な地域公共交通体系**

人口減少や少子高齢化の進行に加え、運転士不足や運転士の高齢化などにより、地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増している。このような状況の中、これまでのようにすべての市民に同じ水準の交通サービスを提供し続けることは難しくなっており、限られた交通資源を有効に活用しながら、持続可能な公共交通体系を構築していくことが求められている。

本市では、学生の通学や高齢者の通院・買物など、日常生活において公共交通への依存度が高い人の移動を確実に支えることを基本とし、自家用車や自転車など他の交通手段との適切な役割分担を図りながら、地域の実情に応じた交通サービスを提供する。

また、公共交通を将来にわたり維持していくためには、交通事業者だけでなく、行政や市民、地域がそれぞれの役割を果たし、公共交通を「利用して支える」という意識を共有することが重要である。

このため、本計画では、「限られた交通資源を活かし、日常生活に必要な移動をみんなで支え、誰もが安心して暮らし続けられる持続可能な地域公共交通体系」を目指すべき姿とする。

8.3. 公共交通ネットワークの基本方針

基本方針1 公共交通を必要とする人の日常生活を支える交通体系の構築

学生の通学や高齢者の通院・買物など、日常生活に必要な移動を確保するため、地域特性や利用ニーズに応じて、鉄道、路線バス、霞ヶ浦広域バス、千代田神立ライン、乗合タクシー、民間タクシーなどが役割を分担し、公共交通を必要とする人が安心して利用できる交通体系を構築する。

市民の日常生活は、市内だけでなく土浦市、石岡市、つくば市などを含めた広域的な生活圏の中で営まれている。また、買物や通院、行政手続きなどの目的地は、神立駅、市役所、商業施設、医療機関などに集約されている。このため、神立駅を交通結節点として、鉄道や路線バス、デマンド交通などを有機的に結び、生活拠点への移動を確保するとともに、市内外を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。

基本方針2 交通資源を有効活用した持続可能な公共交通の実現

これまで実施してきた地域公共交通施策を評価・検証し、その成果や課題を踏まえながら、地域や年齢層ごとの移動実態や利用ニーズ、都市構造の変化に応じて公共交通サービスを継続的に改善する。

また、限られた交通資源を有効に活用し、それぞれの交通手段が役割を分担することで、効率的で持続可能な公共交通を実現する。

基本方針3 地域全体で支える利用しやすい公共交通の推進

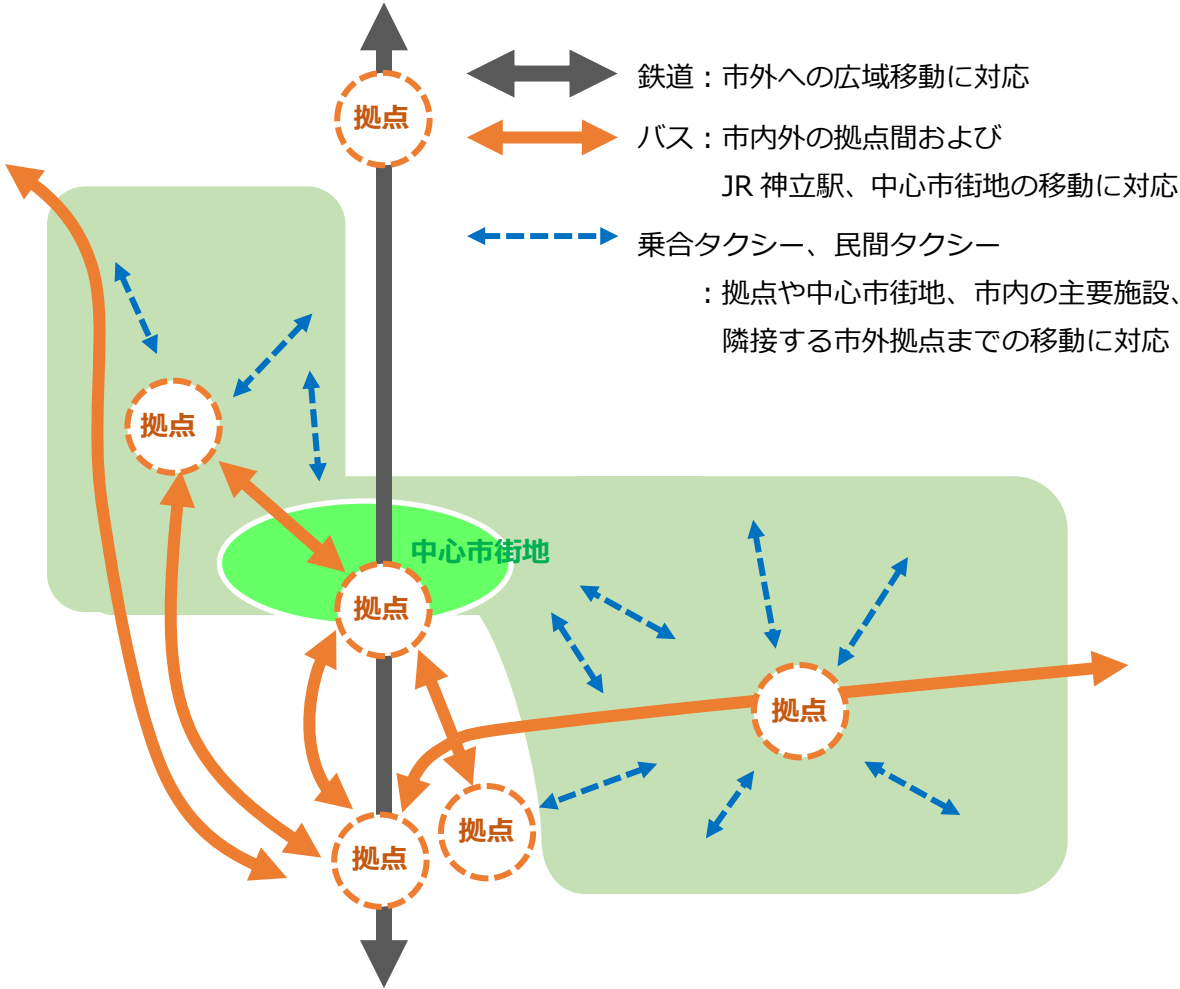
公共交通を将来にわたり維持していくため、市民、交通事業者、行政などがそれぞれの役割を果たしながら、利用しやすい環境づくりと公共交通を支える意識の醸成を進める。

市民アンケート結果から、公共交通を地域の生活基盤として維持することへの理解が一定程度得られていることがうかがえることから、今後は公共交通への投資効果や必要性を分かりやすく示しながら、市民理解を深めていくことが重要である。

乗降場等の環境整備を進めるとともに、分かりやすい情報発信や利用促進に取組み、市民にとって利用しやすく、日常的に選ばれる公共交通を目指す。

基本方針に沿って鉄道・バス・乗合タクシー等の役割分担を下図のように展開する。

＜鉄道・バス・乗合タクシー等の役割分担のイメージ＞



8.4. 計画目標・数値目標

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として設定する。数値目標は、計画期間終了時の令和 13 年度を目標とする。

基本方針 1 公共交通を必要とする人の日常生活を支える交通体系の構築			
計画目標	数値目標※	現状値	目標値
1-① 骨格となる公共交通の維持 市外への広域移動や市内外の拠点間、JR 神立駅、中心市街地の移動に対応する鉄道とバス路線は今後も維持していく必要がある。	■ JR 神立駅の乗車人数 JR 神立駅の 1 日あたり平均乗車人数。交通結節点としての機能強化が進む一方で人口減少により乗車人数は現状維持を目指す。	5,268 人/年	5,268 人/年
	■ 路線バスの系統数 JR 神立駅を発着する路線バス（千代田神立ラインを含む）の系統数と、その他の市外を結ぶ系統数を維持することを目指す。	神立駅発着 6 系統 その他 1 系統	神立駅発着 6 系統 その他 1 系統
	■ 霞ヶ浦広域バスの利用者数 霞ヶ浦広域バスの年間利用者数。令和元年度から 6 年間で 127%に増加、1 年あたり 4.5%増加。増加の鈍化を見込み年 2%増加するとして 5 年間で 10%の増加を目指す。	42,737 人/年	47,000 人/年
	■ 千代田神立ラインの利用者数 千代田神立ラインの年間利用者数。路線を維持していくために利用者数の確保を目指す。	16,886 人/年	16,886 人/年
1-② 公共交通の必要性が高い主体の移動性の確保・充実 学生や高齢者など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）が公共交通で移動できる交通施策を進める。	■ 乗合タクシー利用者の高齢者割合 乗合タクシー利用者の 60 歳以上の割合。今後も高齢者による高い利用率を維持することを目指す。	85%	85%
	■ スクールバス販売枚数 スクールバスの年間販売枚数。前期計画策定時と同程度まで回復することを目指す。	110 枚/年	170 枚/年

基本方針 2 交通資源を有効活用した持続可能な公共交通の実現			
計画目標	数値目標※	現状値	目標値
2-① 既存公共交通の活用 民間タクシー等の既存公共交通を活用した交通施策を進める。	■タクシー利用料金助成事業の利用枚数 タクシー利用料金助成券の年間利用枚数。令和 7 年 4 月住民基本台帳における 60 歳以上は 15,441 人、市民アンケート結果から 60 歳以上で運転免許を持っていない人は 18%、人数を試算すると 2,780 人。一人あたり年間 2 枚の利用に相当する値を目指す。	5,289 枚/年	5,560 枚/年
2-② 運行の効率化 限られた人材や車両、財源を有効に活用した効率的で持続可能な運行を推進する。	■乗合タクシーの乗合値 乗合タクシー 3 台の平均乗合値。令和 7 年度の実績値について月別にみると 1.353 と高いときがある。年間を通じて高い乗合値を維持することを目指す。	1.273	1.35

基本方針 3 地域全体で支える利用しやすい公共交通の推進			
計画目標	数値目標※	現状値	目標値
3-① 公共交通への関心と理解の向上 公共交通に関する情報発信や利用促進を進め、必要なときに利用できる安心感を醸成し、将来の移動に不安を感じる人の減少を目指す。	■乗合タクシーの登録者数 乗合タクシーの登録者数。利用の周知が進み、登録者が 10% 増えることを目指す。	1,778 人	1,960 人
	■将来の移動について不安に感じている人の割合 目標時点に実施する市民アンケートにおいて「将来、高齢者になったときに日常生活の移動について不安を感じている」と回答した人の割合。現状値より減少することを目指す。	67%	60%
3-② 公共交通を支える体制づくり 将来にわたって持続可能な地域公共交通とするため、必要な公的資金を投入する。	■地域公共交通の公的資金の確保 国や周辺自治体と連携して公共交通への公的資金投入額を予算として確保し、運行を継続することを目指す。 ・かすみがうら市地域公共交通会議 地域公共交通運行補助金を含む市からの負担金額 53,235 千円/年（令和 5 年度） 53,235 千円/年（令和 6 年度） 58,898 千円/年（令和 7 年度）	58,898 千円/年	53,000 千円/年以上

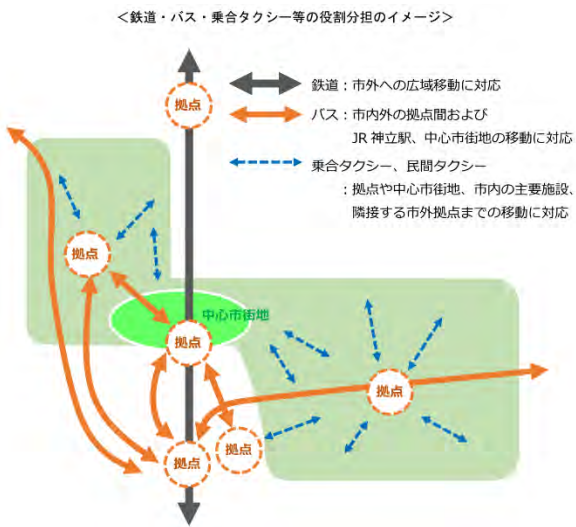
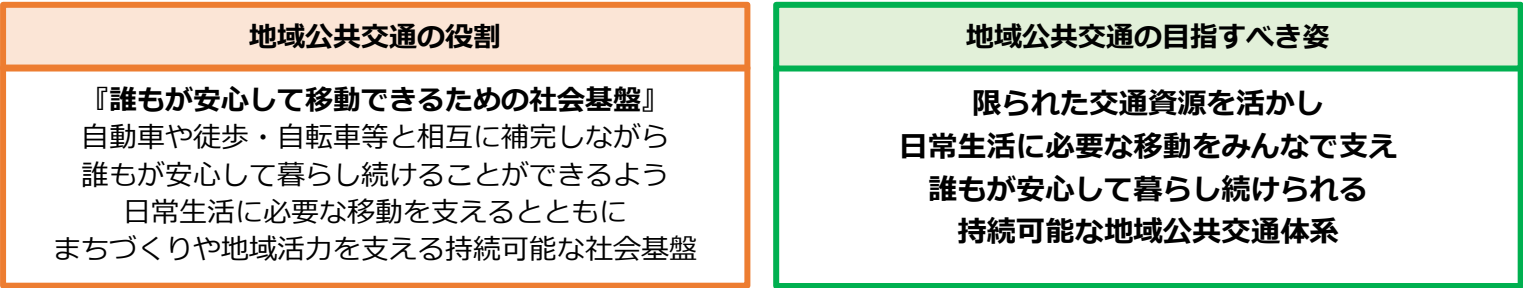
※数値目標は評価時点で入手可能なデータを用いて算出し、評価する。

現状値は令和 7 年度、目標値は計画期間終了時の令和 13 年度。

9. 公共交通施策

9.1. 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。



公共交通の課題	公共交通ネットワークの基本方針	計画目標・数値目標	公共交通施策（例）
課題 1 神立駅を核とした広域・地域交通ネットワークの強化	基本方針 1 公共交通を必要とする人の日常生活を支える交通体系の構築 地域特性や利用ニーズに応じて各公共交通機関が役割を分担し、JR 神立駅を中心とした広域的な公共交通ネットワークを構築することで、日常生活に必要な移動を確保する。	計画目標 1-① 骨格となる公共交通の維持 JR 神立駅の乗車人数 5,268 人/年 路線バスの系統数 神立駅発着 6 系統 その他 1 系統 霞ヶ浦広域バスの利用者数 47,000 人/年 千代田神立ラインの利用者数 16,886 人/年 計画目標 1-② 公共交通の必要性が高い主体の移動性の確保・充実 乗合タクシー利用者の高齢者割合 85% スクールバス販売枚数 170 枚/年	①路線バスの維持 ②霞ヶ浦広域バスの維持 ③千代田神立ラインの維持・拡充 ④乗合タクシーの維持・拡充 ⑤JR 神立駅の交通結節機能強化
課題 2 公共交通を重点的に確保すべき対象者への対応			⑥タクシー利用料金助成事業の継続 ⑦運転免許証自主返納支援事業の継続
課題 3 日常生活を支える生活拠点へのアクセスの確保			⑧バリアフリー化の推進 ⑨バス待ち環境の整備
課題 4 人口減少・高齢化に対応した持続可能な公共交通体系の構築	基本方針 2 交通資源を有効活用した持続可能な公共交通の実現 地域公共交通施策を継続的に評価・改善し、限られた交通資源を有効に活用し、後逸的で持続可能な公共交通を実現する。	計画目標 2-① 既存公共交通の活用 タクシー利用料金助成事業の利用枚数 5,560 枚/年 計画目標 2-② 運行の効率化 乗合タクシーの乗合値 1.35	⑩脱炭素化・運行効率化に資する新技術の導入 ⑪モビリティ・マネジメントの継続的实施
課題 5 地域特性に応じた交通サービスの最適化			⑫情報提供の充実
課題 6 公共交通の利便性向上と情報発信	基本方針 3 地域全体で支える利用しやすい公共交通の推進 公共交通を将来にわたり維持していくため、市民、交通事業者、行政などがそれぞれの役割を果たしながら、利用しやすい環境づくりと公共交通を支える意識の醸成を進める。	計画目標 3-① 地域全体で支える利用しやすい公共交通の推進 乗合タクシーの登録者数 1,960 人 将来の移動について不安に感じている人の割合 60% 計画目標 3-② 地域公共交通の公的資金の確保 53,000 千円/年以上	