令和８年度第４回かすみがうら市地域公共交通会議

日時　令和８年１０月２６日（月）
　　午後１時３０分から
場所　かすみがうら市役所
　　千代田庁舎　防災センター研修室

次　　第

１　開会

２　あいさつ

３　議事
　議案第３号　かすみがうら市地域公共交通計画（第２期）素案について
　議案第４号　霞ヶ浦広域バス及び千代田神立ラインにおける停留所等の変更について

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	出席
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	欠席
第３号	7	関東鉄道（株）		常務取締役	廣瀬　貢司	出席
	8	（有）千代田タクシー		代表取締役	海老原　夏美	欠席
	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	欠席
第７号	16	かすみがうら市区長会		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	出席
	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
	24	かすみがうら市	市長公室	市長公室長	仲澤　勤	出席
	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	横田　茂	出席
	27	かすみがうら市	都市建設部	都市建設部長	篠﨑　政彦	出席
	28	かすみがうら市	教育委員会	教育部長	斎藤　隆男	出席

議案第３号

かすみがうら市地域公共交通計画（第２期）

＜　素　案　＞

令和８年 10 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 23
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 67
5.1.6. 公共交通の必要性が高い主体について 70
5.1.7. 令和 2 年度アンケート結果との比較 75

5.2. 霞ヶ浦広域バスの利用者アンケート結果 77
5.3. 千代田神立ライン利用者アンケート結果 79
5.4. 乗合タクシーの利用者アンケート結果 81
5.5. 交通事業者の現状と課題 83
6. 前期計画の評価 85
6.1. 数値目標の達成状況 85
6.2. かすみがうら市公共交通実施計画（令和３年３月）の検証 86
7. 地域公共交通の課題 88
7.1. 公共交通に関する現状と課題整理 88
7.2. 地域公共交通の課題 91
8. 基本方針及び計画目標 93
8.1. 地域公共交通の役割 93
8.2. 地域公共交通の目指すべき姿 94
8.3. 公共交通ネットワークの基本方針 95
8.4. 計画の目標 97
9. 地域公共交通施策 98
9.1. 施策体系 98
9.2. 地域公共交通施策 99
10. 推進方策 112
10.1. 数値目標 112
10.2. 推進体制 115
10.3. 計画の達成状況の評価方法 115

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）、ＭａａＳ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。

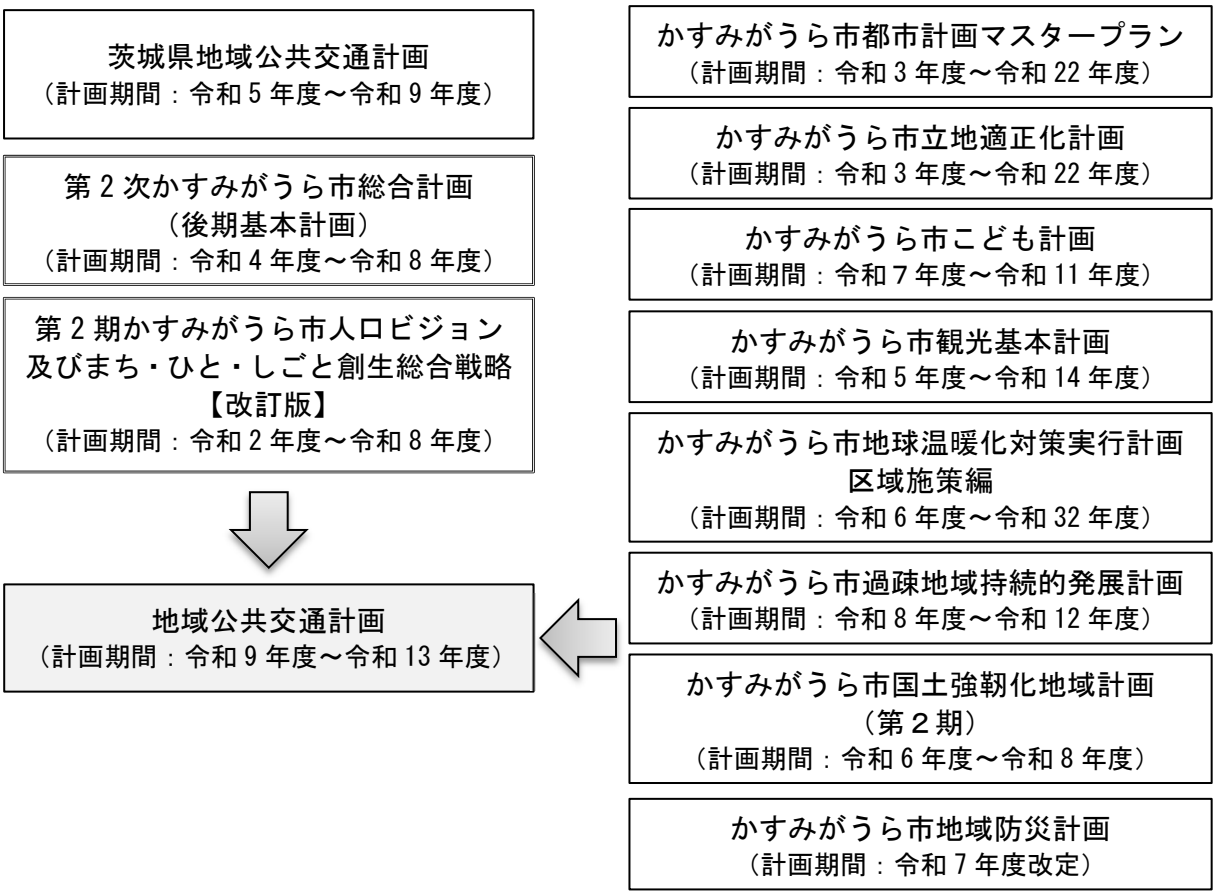


図 1.1　かすみがうら市地域公共交通計画の位置づけ

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

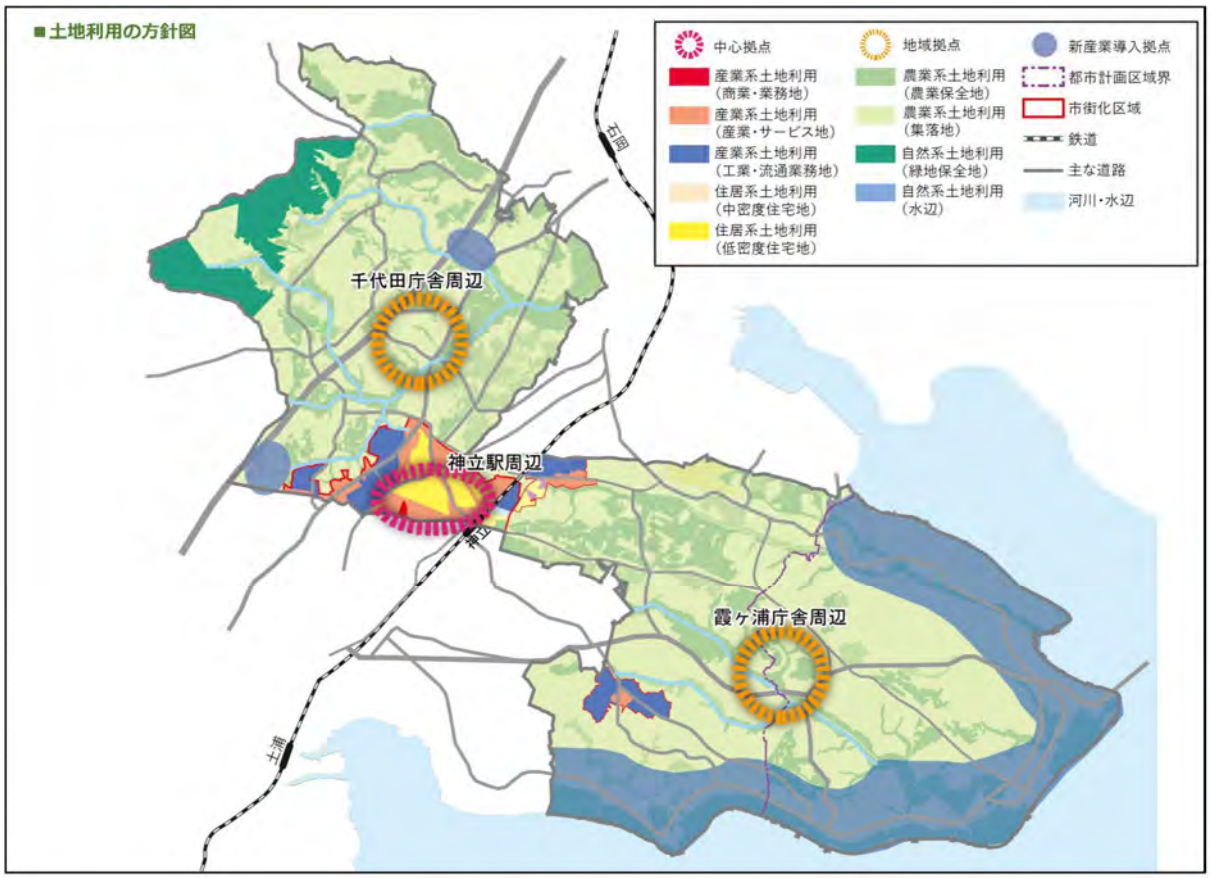
2.1. 都市構造

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 118.77km^2 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、令和 2 年 12 月

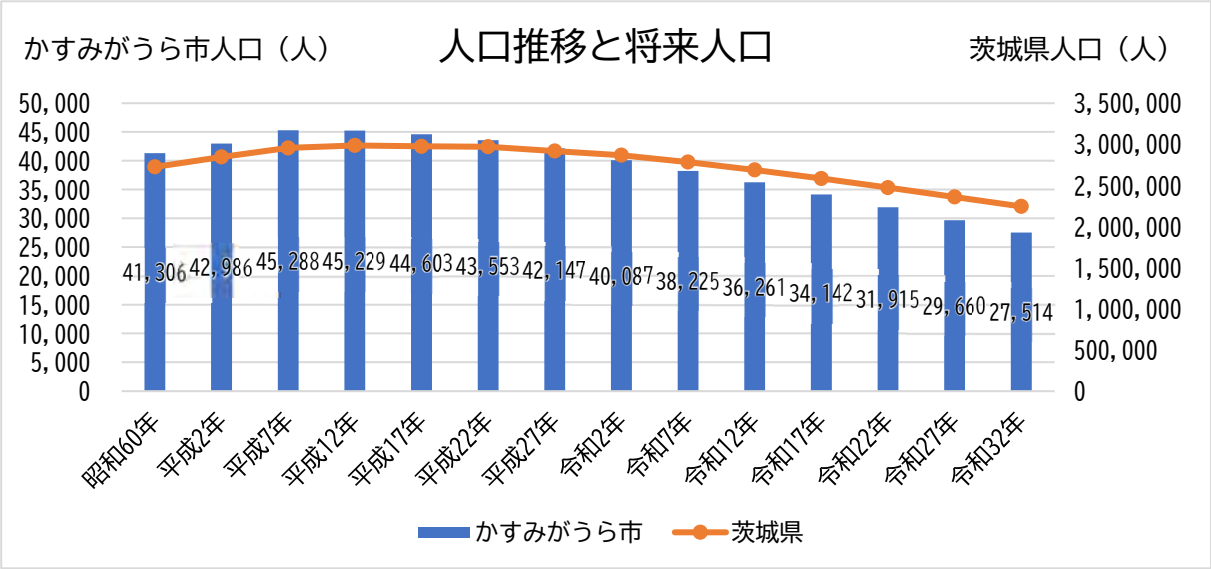
図 2.1　土地利用の方針

2.2.　社会状況

2.2.1.　人口・世帯数

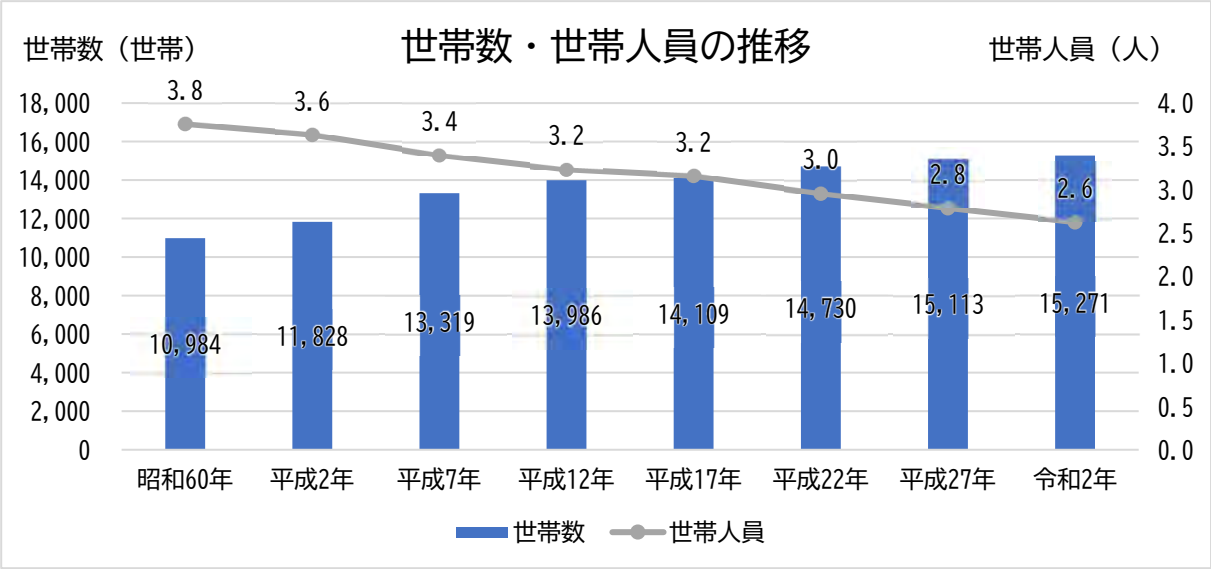
人口は平成７年をピークに将来においても減少傾向にあり、本計画の期間である令和 12 年では 36,261 人となり、令和２年よりも約 10%減少すると推計されている。茨城県全体では 6.2%減少すると推計されており、本市の減少割合は高い。

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

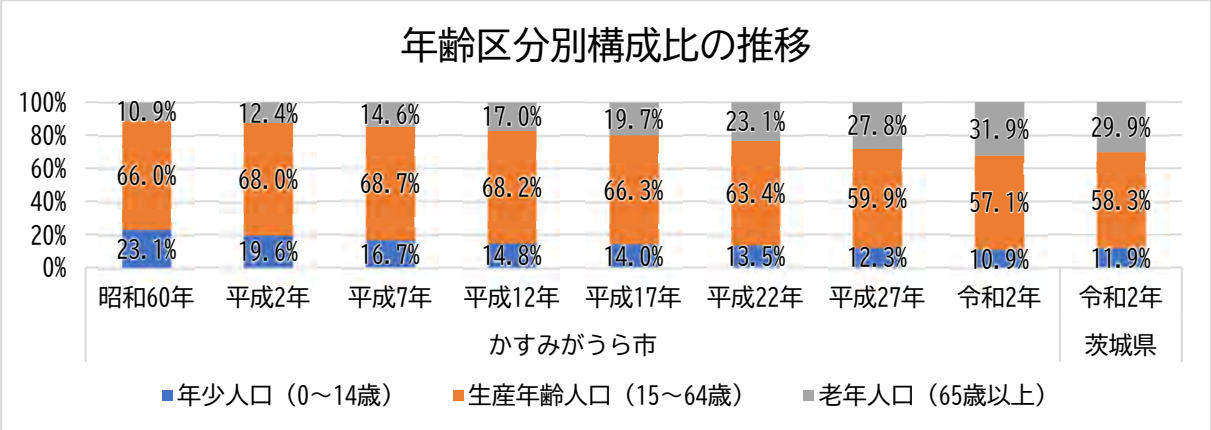
図 2.2　人口推移と将来人口



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。



出典）国勢調査

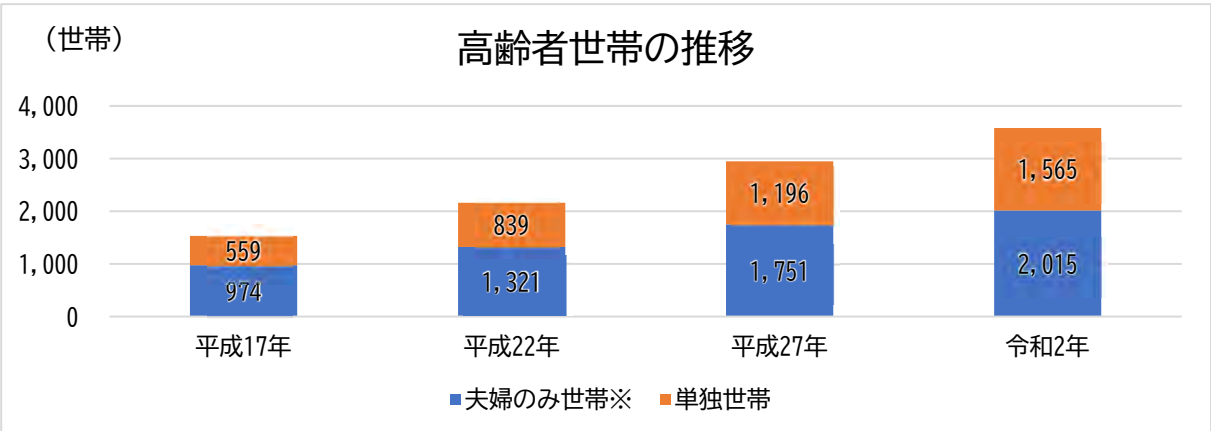
図 2.4　年齢区分別構成比の推移

65 歳以上の高齢者を世帯別に見ると、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



出典）国勢調査

図 2.5　高齢者（65 歳以上）世帯の推移

JR 神立駅周辺の中心市街地の人口密度が突出して高く、それ以外の地域では、ある程度の人口がまとまった地区（500m 四方で 200～499 人）が点在している。

国勢調査結果から平成 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。

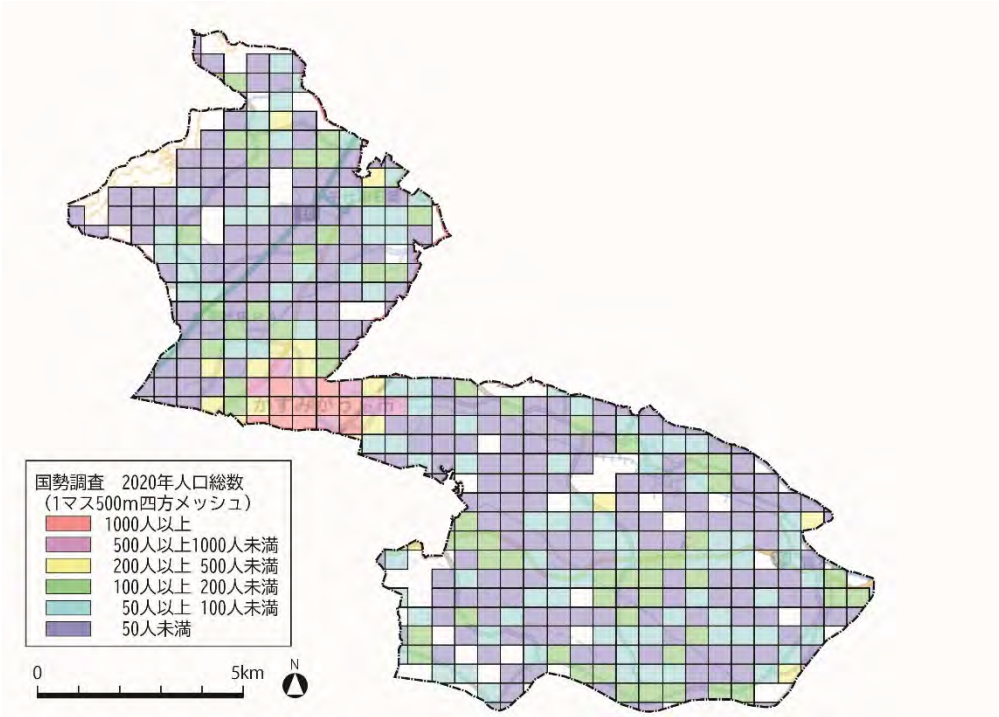


図 2.6　人口の分布（令和 2 年国勢調査）

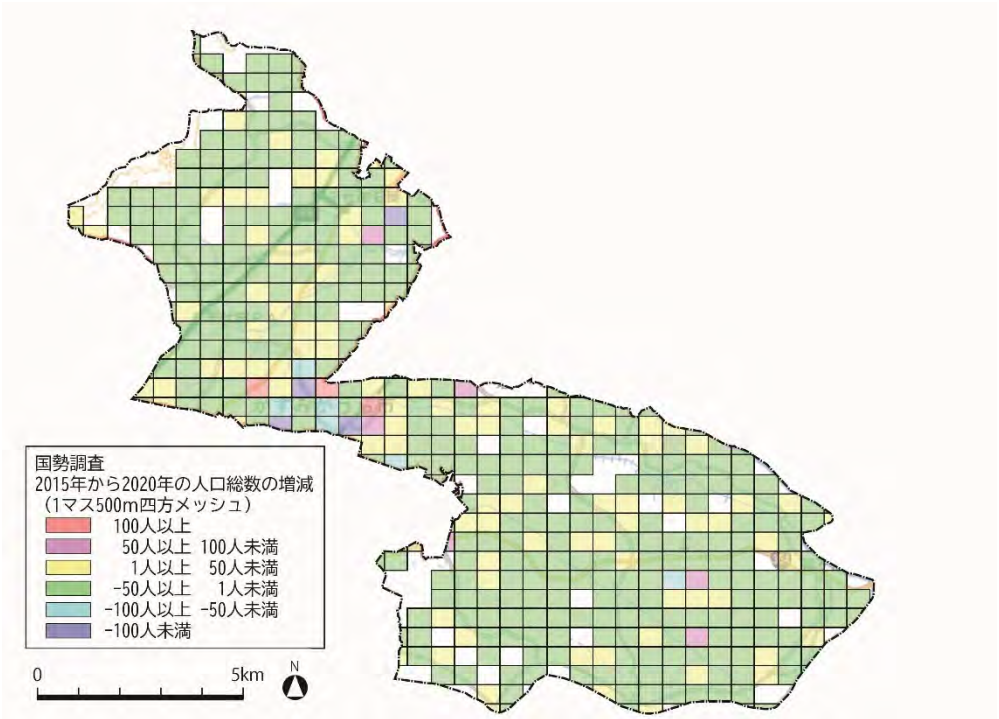


図 2.7　平成 27 年から令和 2 年の人口増減（国勢調査）

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。

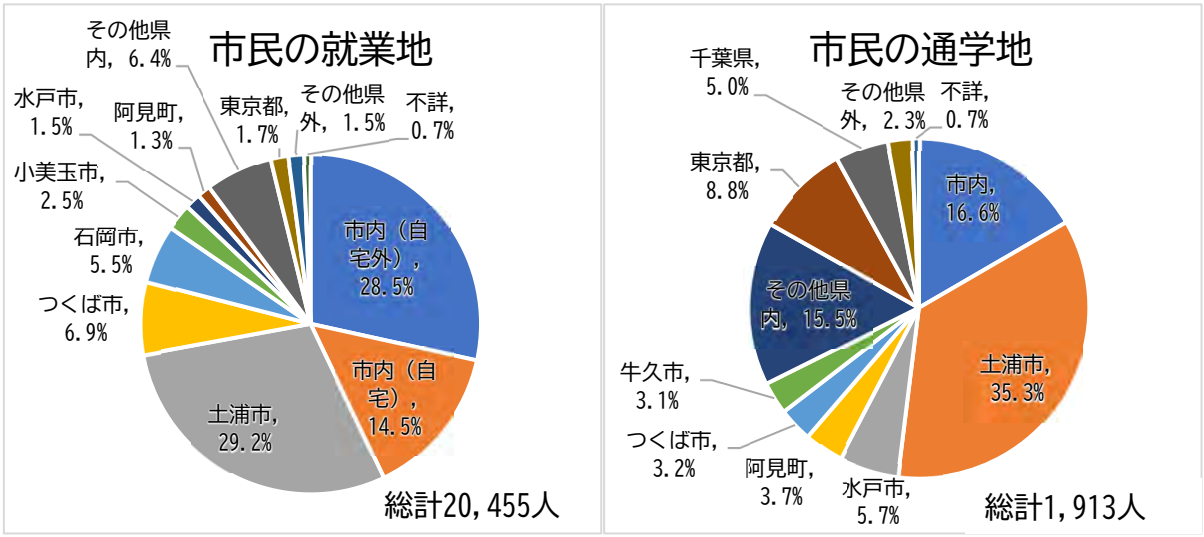


図 2.8　市民の通勤・通学先（令和 2 年国勢調査、15 歳以上）

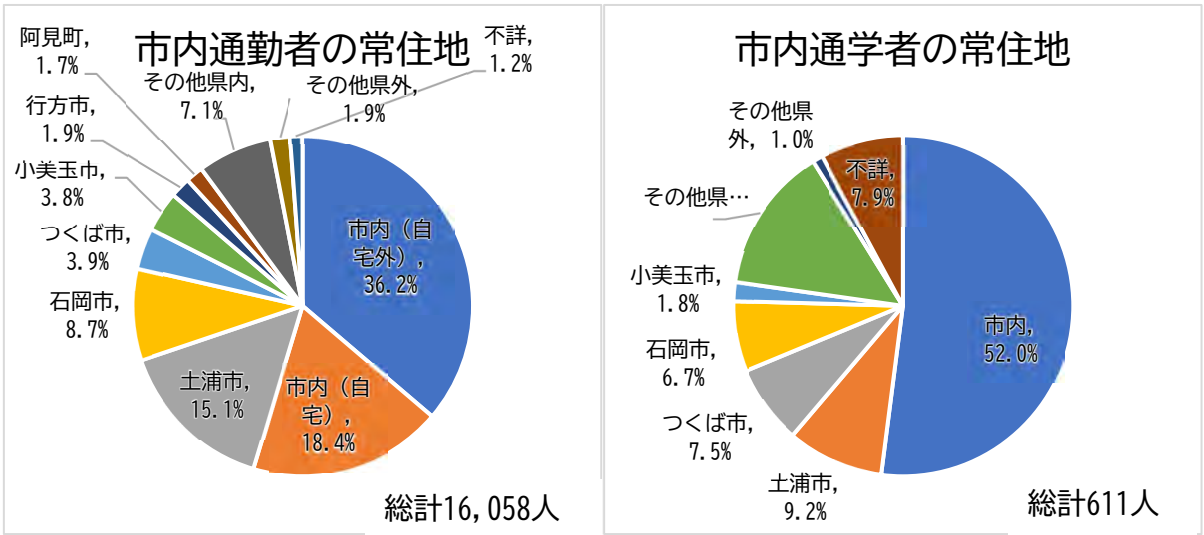
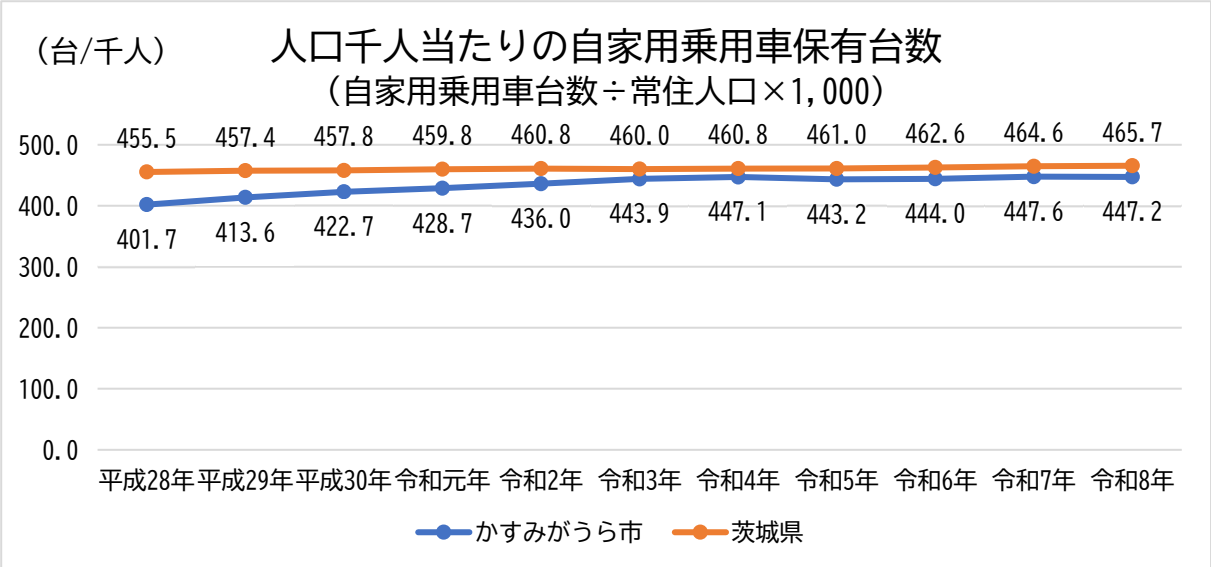


図 2.9　市内への通勤・通学者（令和 2 年国勢調査、15 歳以上）

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。

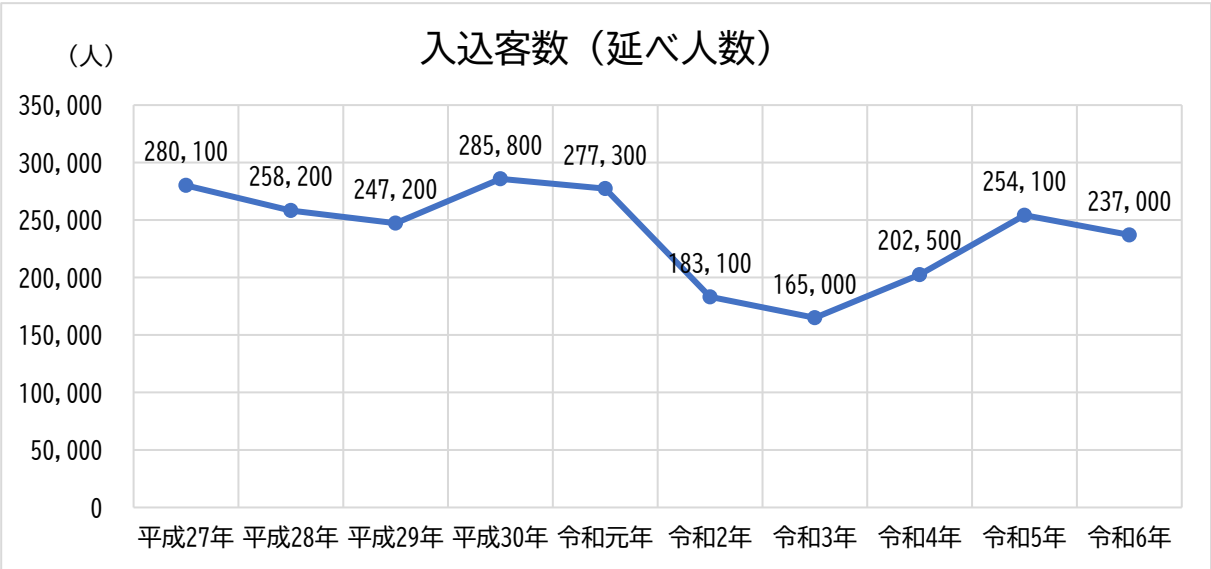


出典）市町村別車両数統計（G 表）、各年３月 31 日時点
茨城県、かすみがうら市常住人口、各年４月１日時点

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。

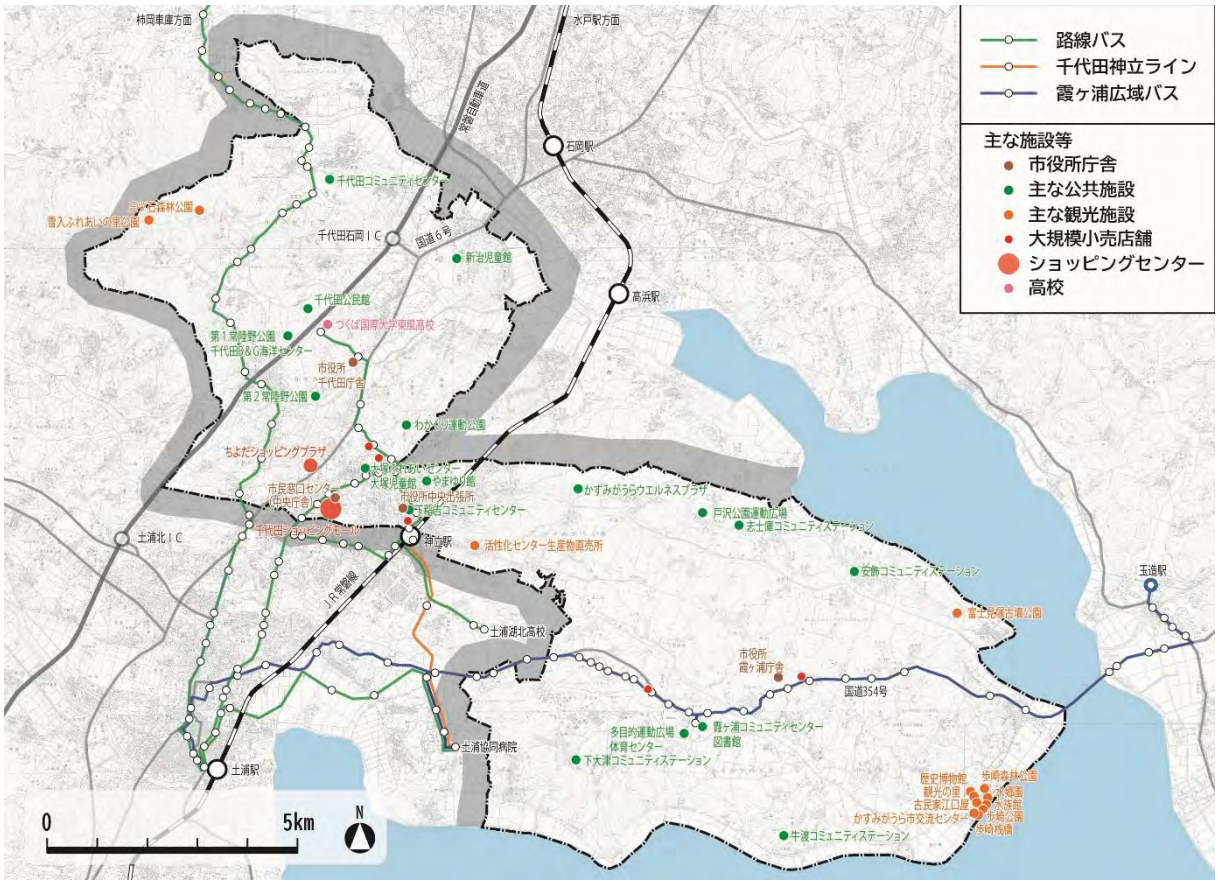


図 2.12　主な施設の立地状況

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

R9～の計画に差し替え

(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。

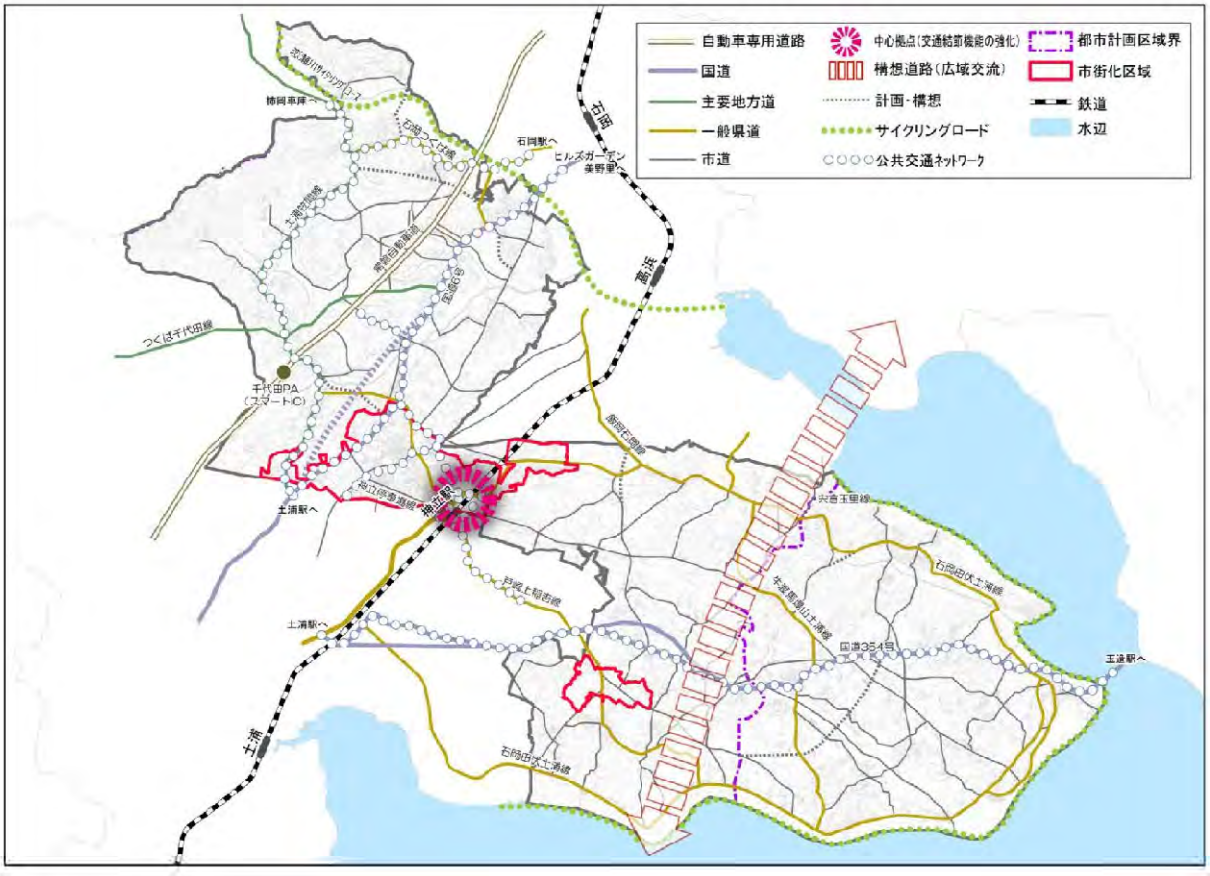
JR 神立駅の駅前広場の整備や、JR 神立駅西口地区土地区画整理事業に伴う交通結節点としての機能充実、路線バスの利用促進・維持、タクシー等のドア to ドア型のサービスの検討など、高齢者等も移動しやすい交通システムの構築が位置付けられている。

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 〇JR 神立駅周辺に都市機能誘導や居住誘導を図ることで、鉄道の利用を促進します。 ○駅前広場の整備や JR 神立駅西口地区土地区画整理事業に伴い、送迎や待合スペースなど、交通結節点としての機能充実を図ります。 バス ○バス路線の利用促進を図ることにより、バス路線の維持に努めます。 ○路線バスをはじめとする公共交通との連携を図りながら、JR 神立駅を拠点とした市内の交通ネットワークの構築に努めます。 その他の公共交通 ○高齢者も移動しやすい交通手段の確保に向け、タクシー等のドア to ドア型のサービスを検討します。 ○郊外の移動手段の確保に努めます。



出典）都市計画マスタープラン

図 3.1　将来都市構造図



出典）都市計画マスタープラン

図 3.2　道路・交通体系の方針図

（2）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（旧霞ケ浦町）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靭化地域計画（第２期）

国土強靭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	国土強靭化の観点から、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靭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、強靭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、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

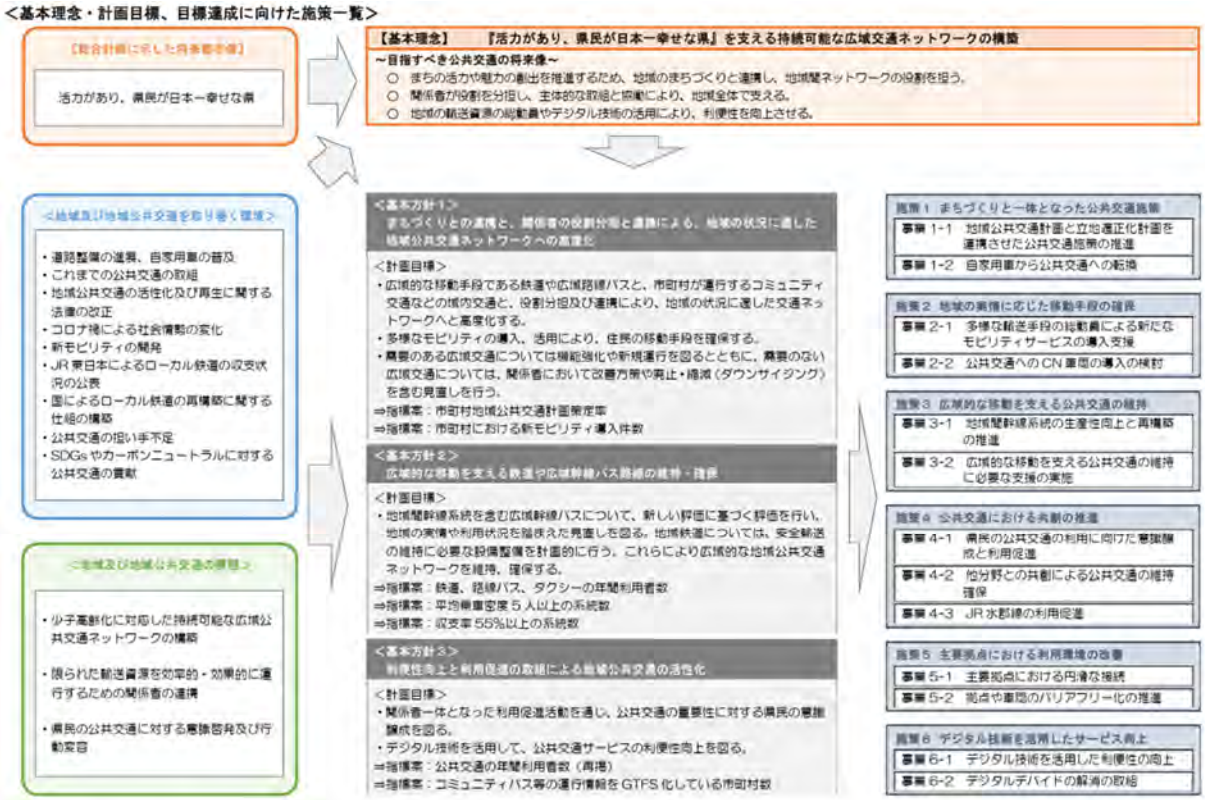
地域防災計画において、防災責任者の処理すべき事務又は業務として、運輸機関（茨城交通株式会社、関東鉄道株式会社、鹿島臨海鉄道株式会社、社団法人茨城県トラック協会、首都圏新都市鉄道株式会社、ジェイアールバス関東株式会社、社団法人茨城県バス協会）については、災災害時における避難者及び救助物資そのほかの輸送の協力に関することが示されている。

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関すること

（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。

<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>計画の位置づけ</td><td>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。</td></tr>
<tr><td>計画内容</td><td>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</td></tr>
<tr><td>計画期間</td><td>令和 5 年度～令和 9 年度</td></tr>
<tr><td>交通に関する位置づけ</td><td>《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㈱</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>
</td></tr>
</table>



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

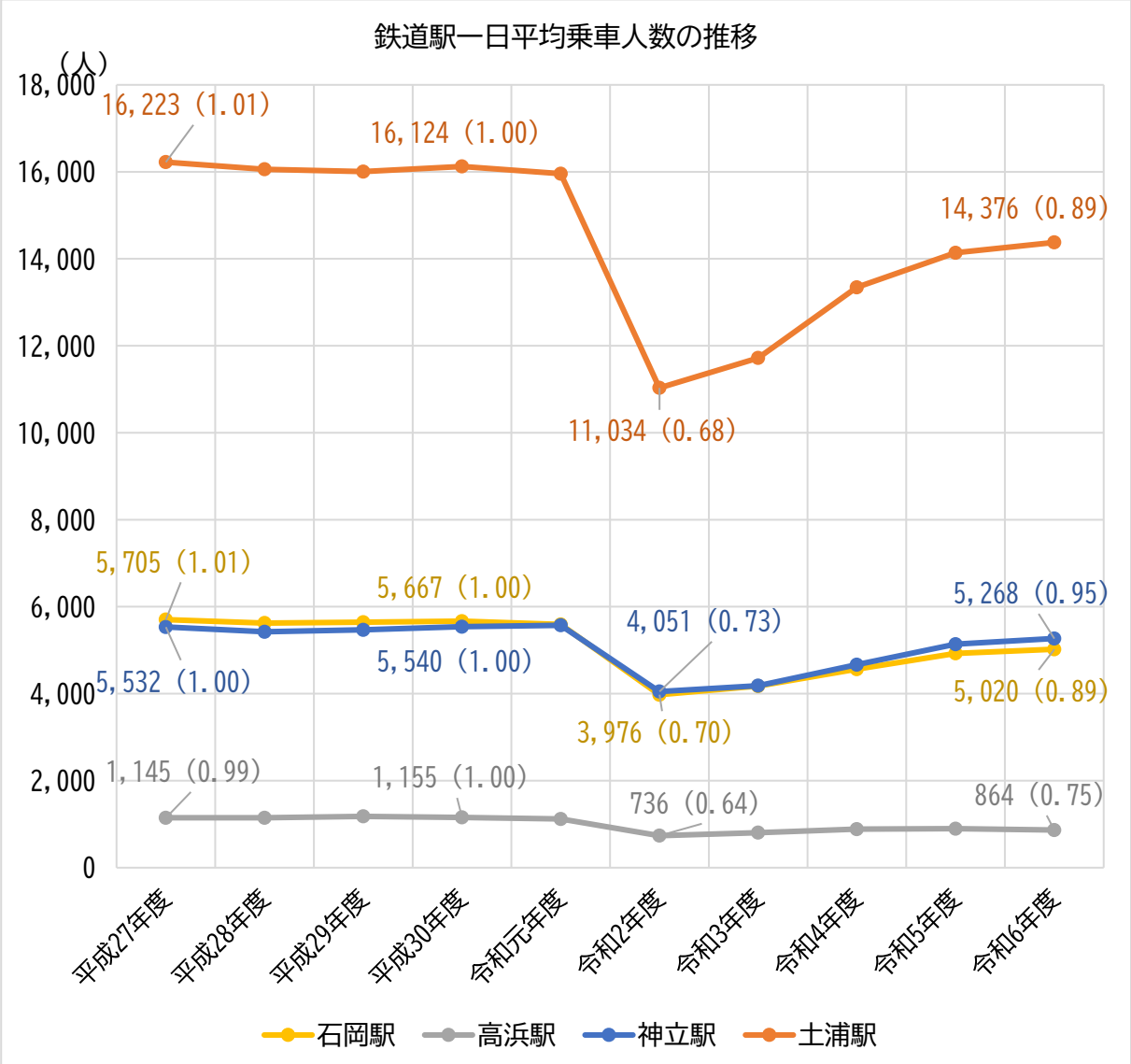
4.1. 鉄道

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/日まで回復したが、人口減少や自家用車利用の増加等により令和元年度より減少している。

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

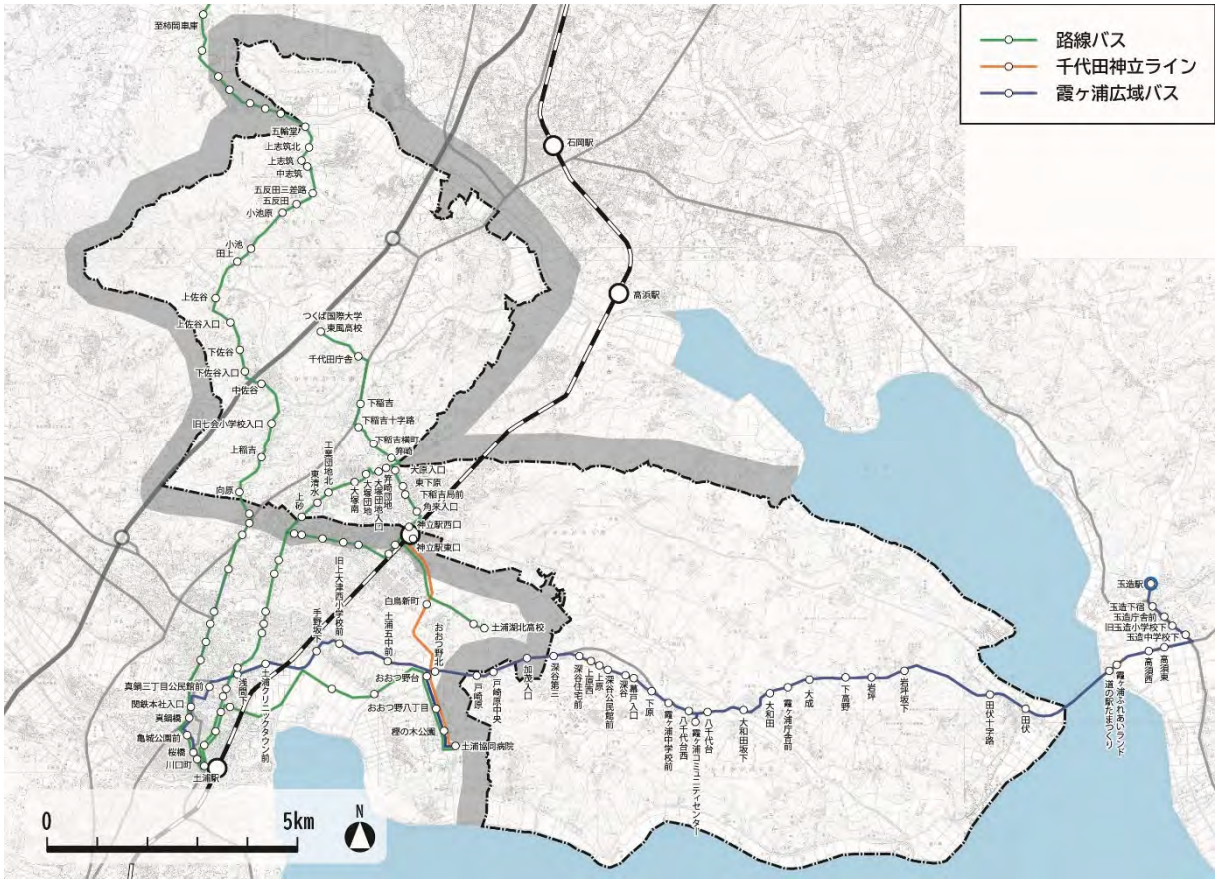


図 4.2　バス路線

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。

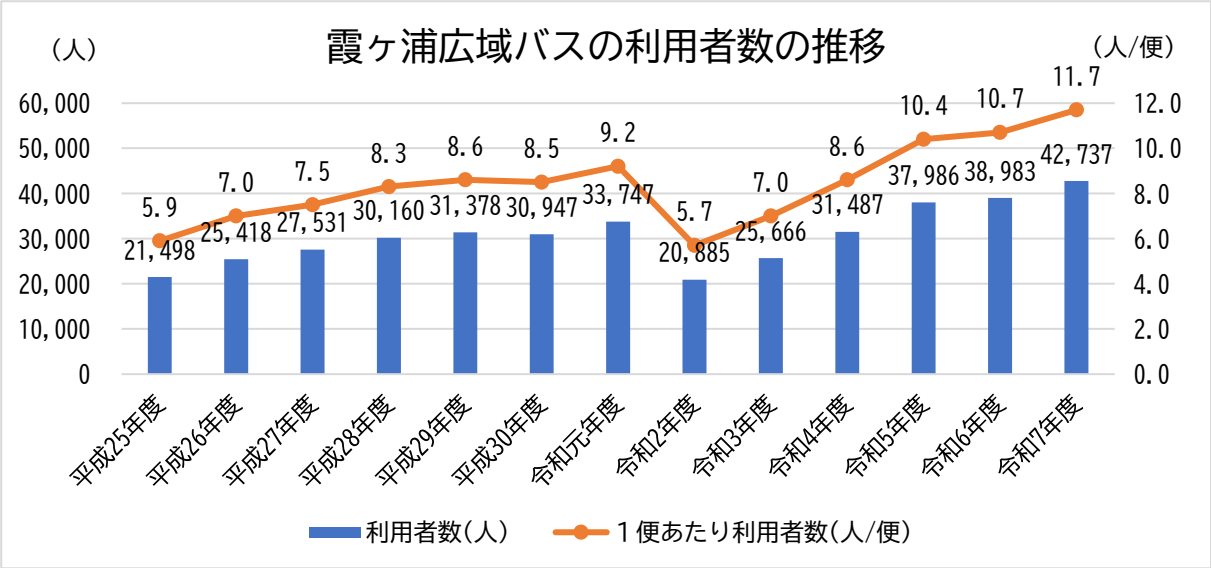


図 4.3　霞ヶ浦広域バスの利用者数の推移

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。

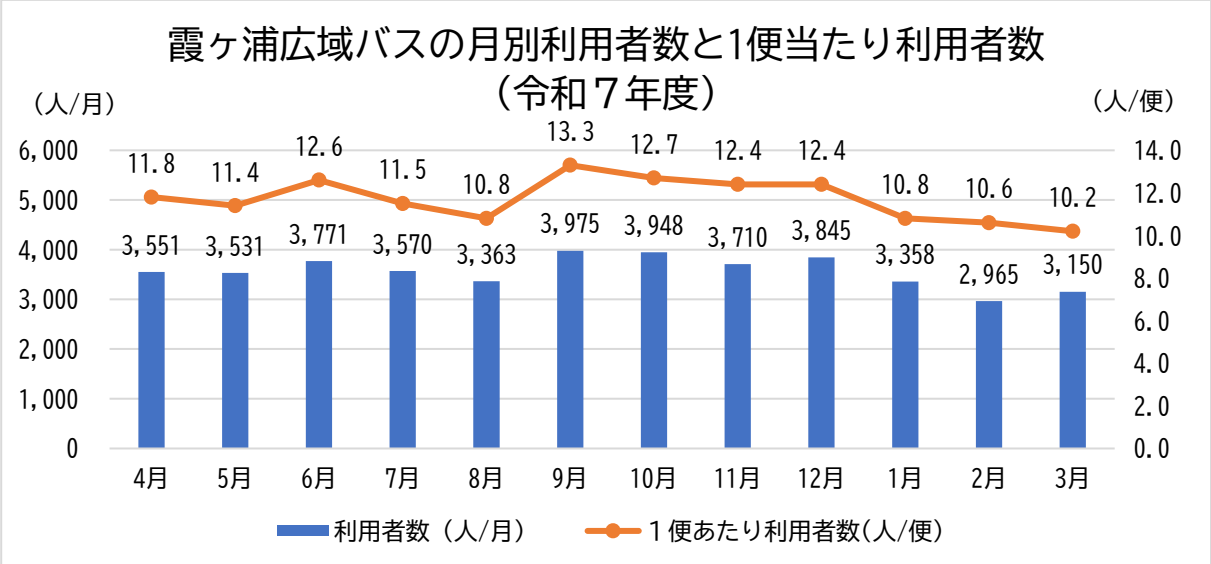


図 4.4　霞ヶ浦広域バスの月別利用者数と１便当たり利用者数（令和７年度）

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。

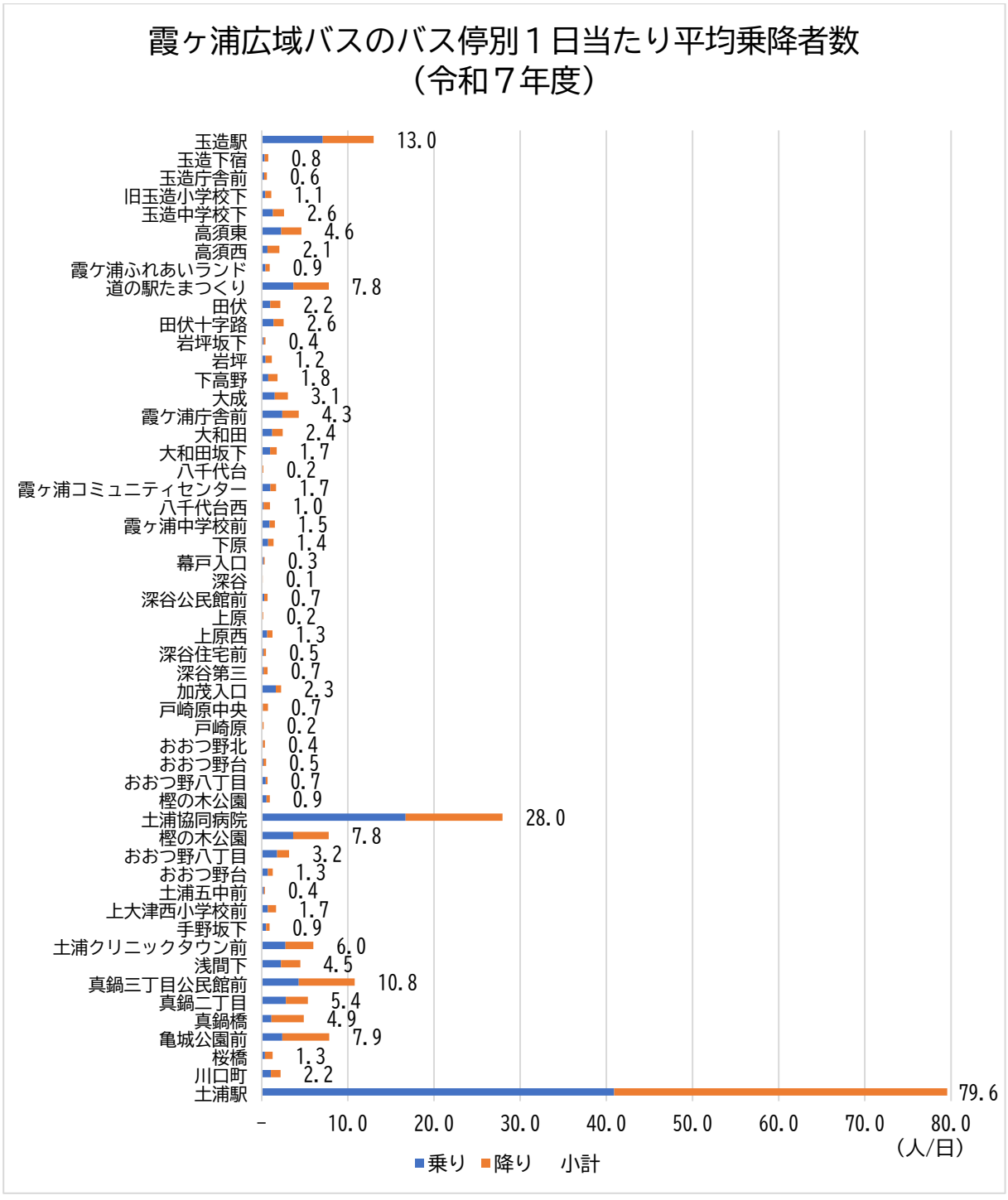


図 4.5　霞ヶ浦広域バスのバス停別１日当たり平均乗降者数（令和７年度）

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。

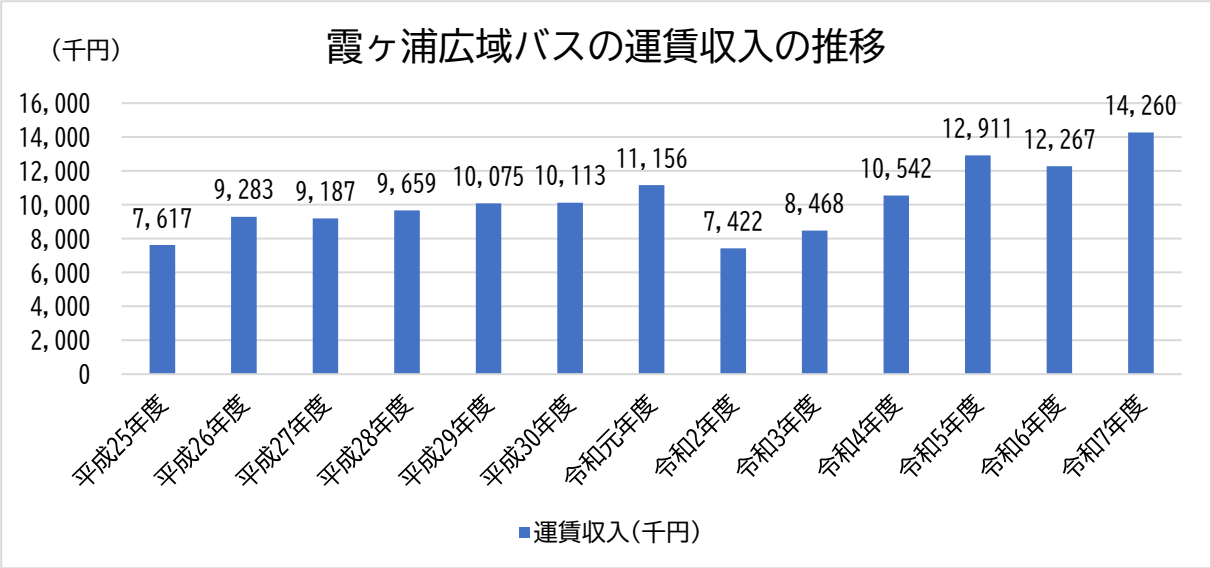


図 4.6　霞ヶ浦広域バスの運賃収入の推移

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。

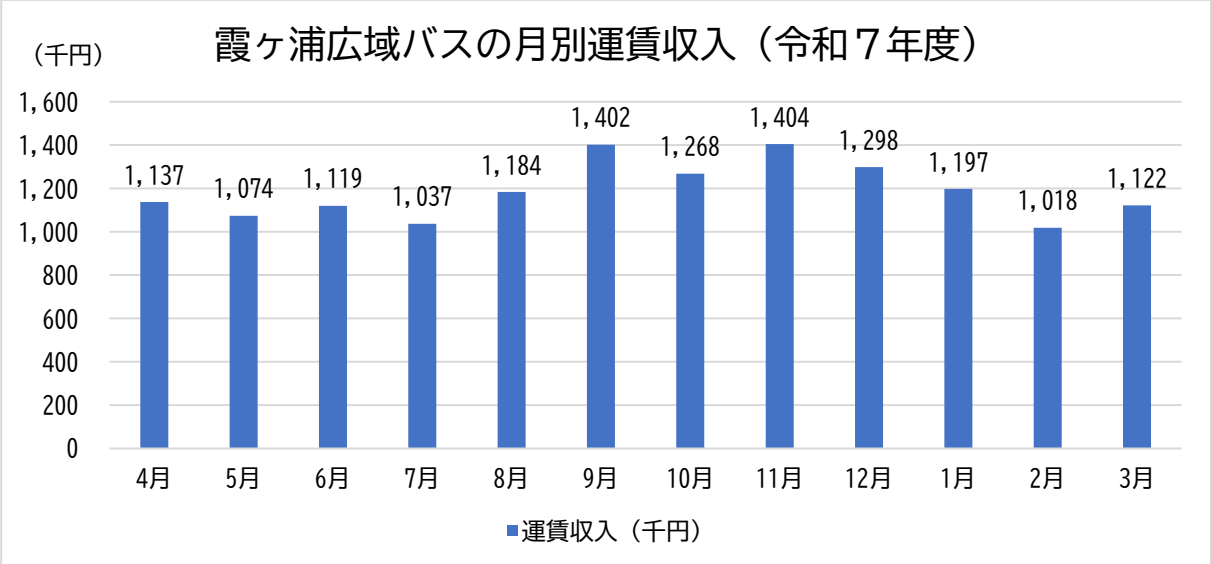


図 4.7　霞ヶ浦広域バスの月別運賃収入（令和７年度）

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。

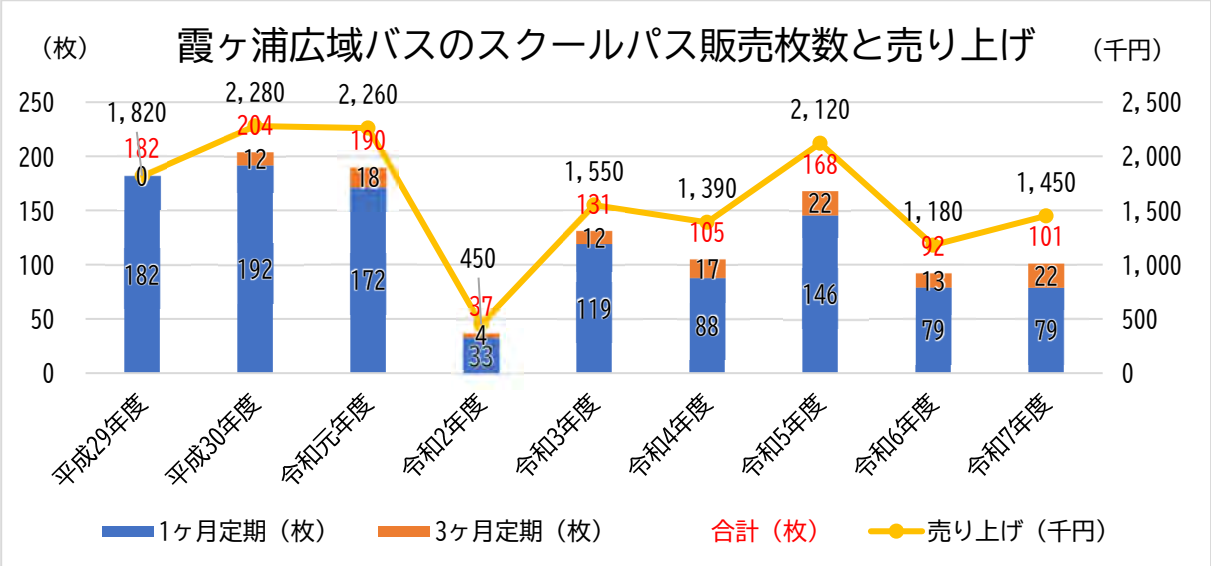


図 4.8　霞ヶ浦広域バスのスクールパス販売枚数と売り上げ

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。

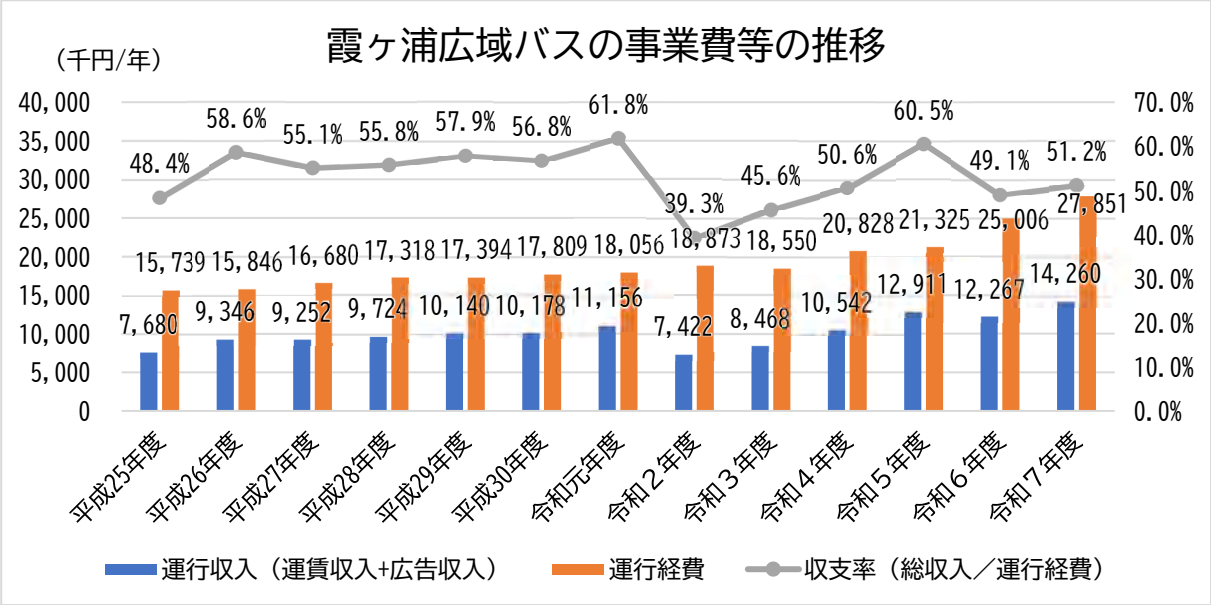


図 4.9　霞ヶ浦広域バスの事業費等の推移

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 市全てのバス停乗車人数の合計）
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。

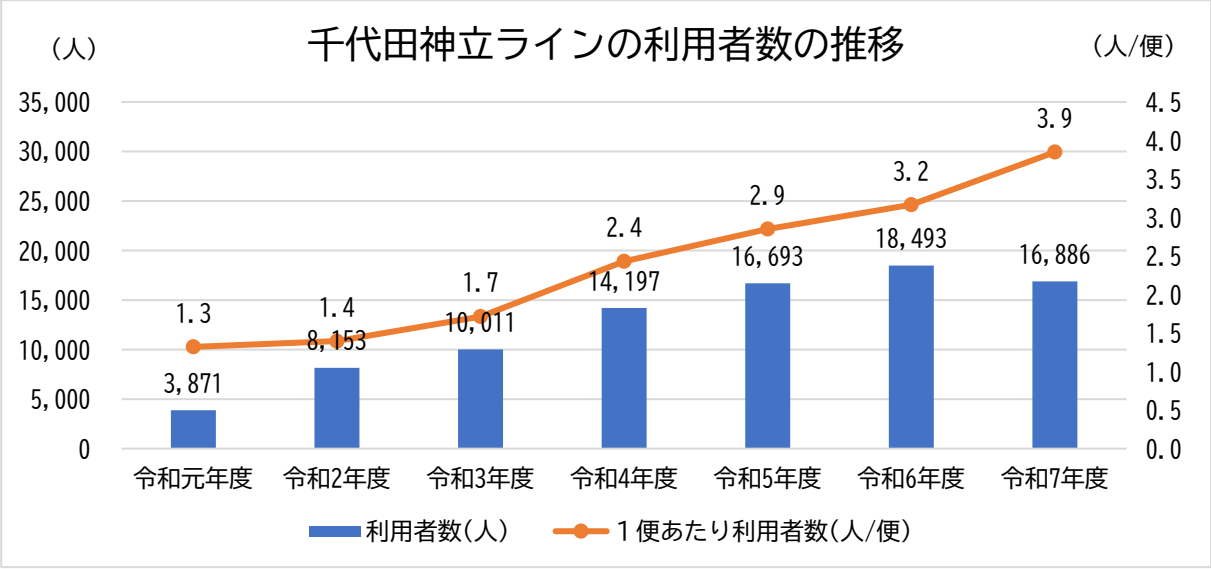


図 4.10　千代田神立ラインの利用者数の推移

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。

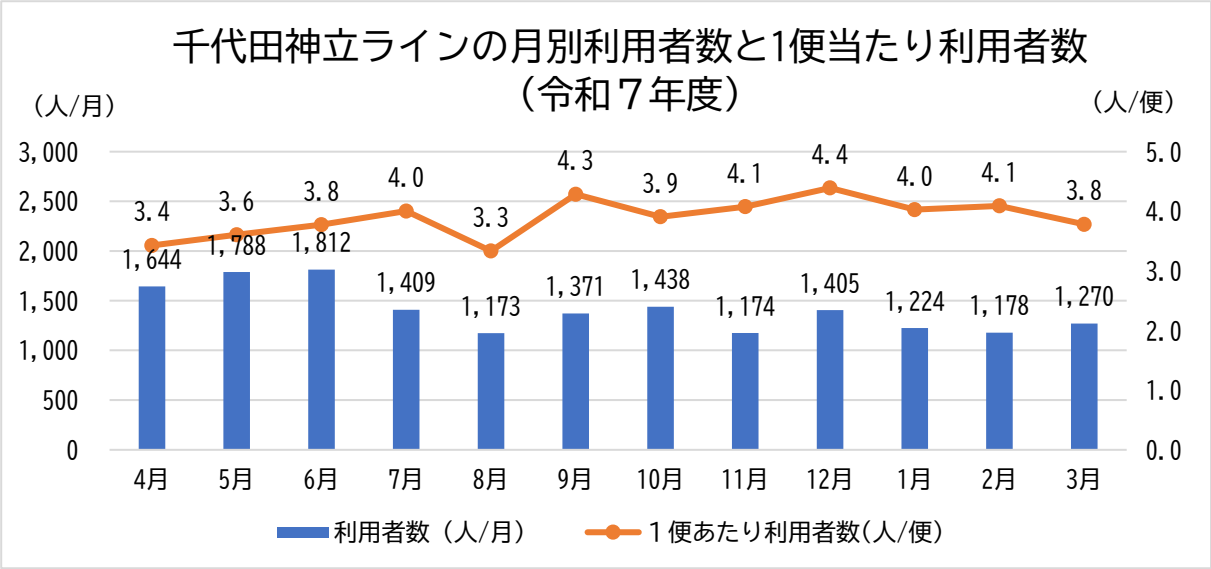


図 4.11　千代田神立ラインの月別利用者数と１便当たり利用者数（令和７年度）

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。

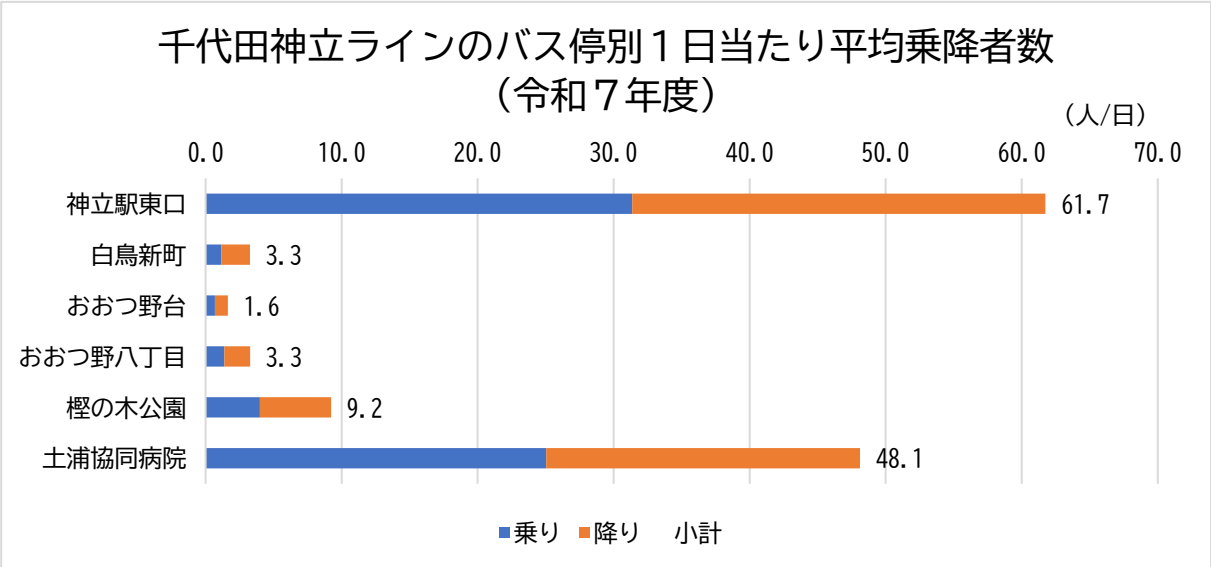


図 4.12　千代田神立ラインのバス停別１日当たり平均乗降者数（令和７年度）

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。

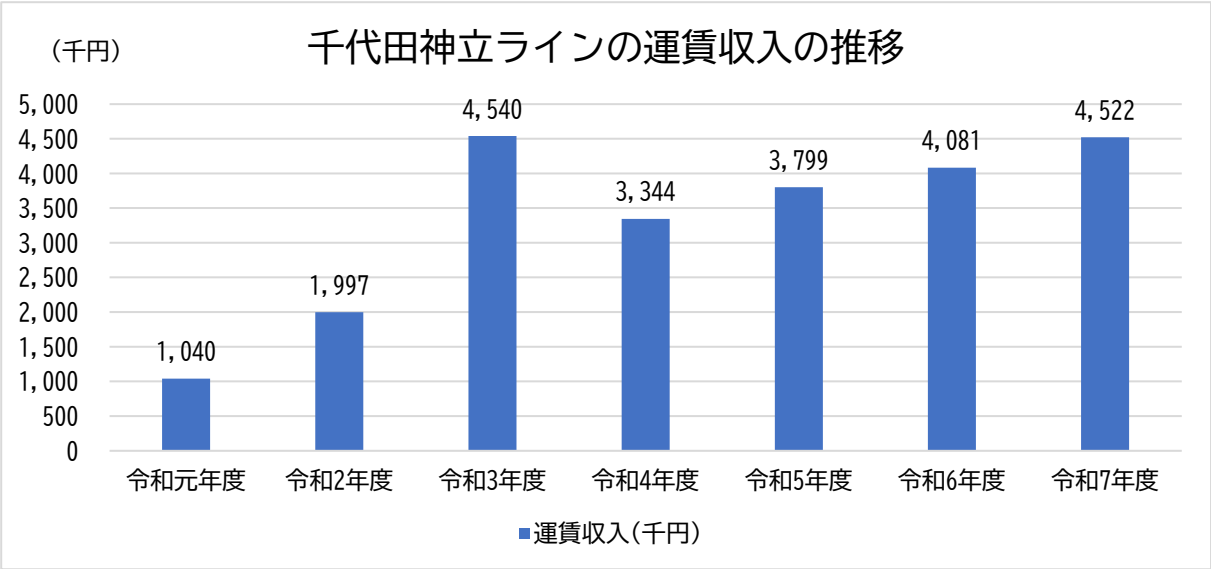


図 4.13　千代田神立ラインの運賃収入の推移

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。

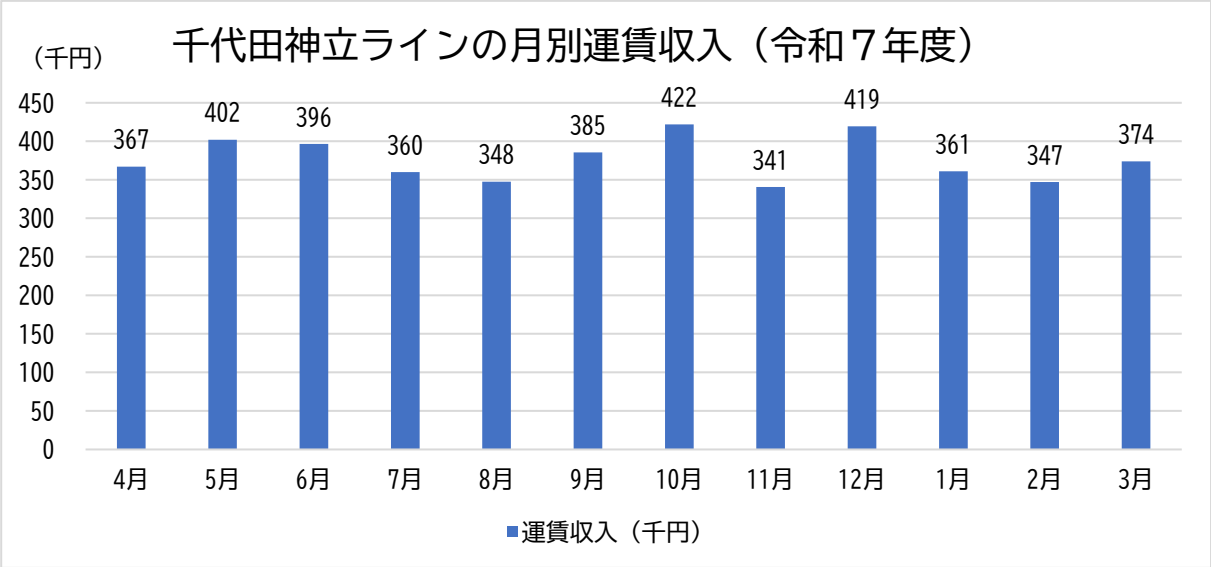


図 4.14　千代田神立ラインの月別運賃収入（令和７年度）

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。

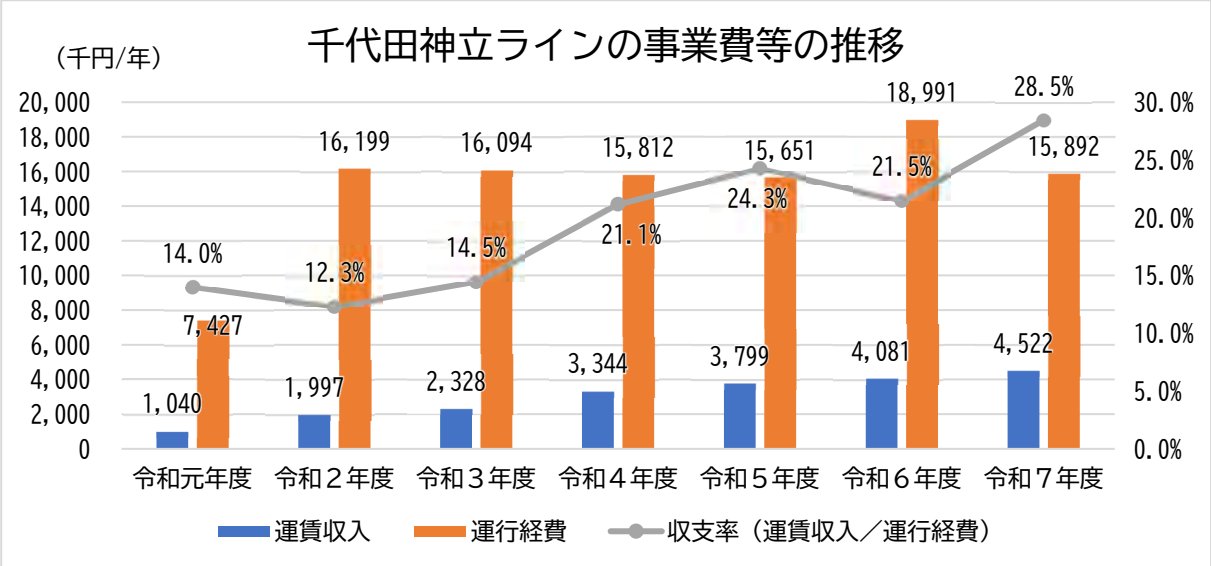


図 4.15　霞ヶ浦広域バスの事業費等の推移

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

<table>
<tr><td>利用対象者</td><td>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</td></tr>
<tr><td>運行日</td><td>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）</td></tr>
<tr><td>運行区域</td><td>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）</td></tr>
<tr><td>運行時間</td><td>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）</td></tr>
<tr><td>予約方式</td><td>予約センターへの電話予約、インターネット予約</td></tr>
<tr><td>予約受付時間</td><td>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</td></tr>
<tr><td>運賃</td><td>１乗車 300 円（乗車時に回数券による支払い）
（未就学児：無料）</td></tr>
<tr><td>乗降場所</td><td>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
<table>
<tr><th>分類</th><th>千代田地区</th><th>霞ヶ浦地区</th></tr>
<tr><td>役所関係</td><td>11</td><td>13</td></tr>
<tr><td>医療関係</td><td>23</td><td>10</td></tr>
<tr><td>商業関係</td><td>11</td><td>6</td></tr>
<tr><td>郵便局</td><td>4</td><td>5</td></tr>
<tr><td>金融</td><td>1</td><td>2</td></tr>
<tr><td>農協</td><td>2</td><td>2</td></tr>
<tr><td>福祉関係</td><td>15</td><td>9</td></tr>
<tr><td>学校関係</td><td>1</td><td></td></tr>
<tr><td>霞ヶ浦広域バス</td><td></td><td>21</td></tr>
<tr><td>千代田神立ライン旧停留所</td><td>2</td><td>1</td></tr>
<tr><td>民間バス路線</td><td>5</td><td></td></tr>
<tr><td>その他</td><td>2</td><td></td></tr>
<tr><td>土浦市内</td><td>4</td><td>3</td></tr>
<tr><td>行方市内</td><td></td><td>1</td></tr>
<tr><td>千代田地区</td><td></td><td>3</td></tr>
<tr><td>霞ヶ浦地区</td><td>3</td><td></td></tr>
<tr><td>合計</td><td>84</td><td>76</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>車両</td><td>セダン型車両４台（千代田地区２台、霞ヶ浦地区２台）</td></tr>
<tr><td>運行事業者</td><td>千代田タクシー、美並タクシー</td></tr>
</table>

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。

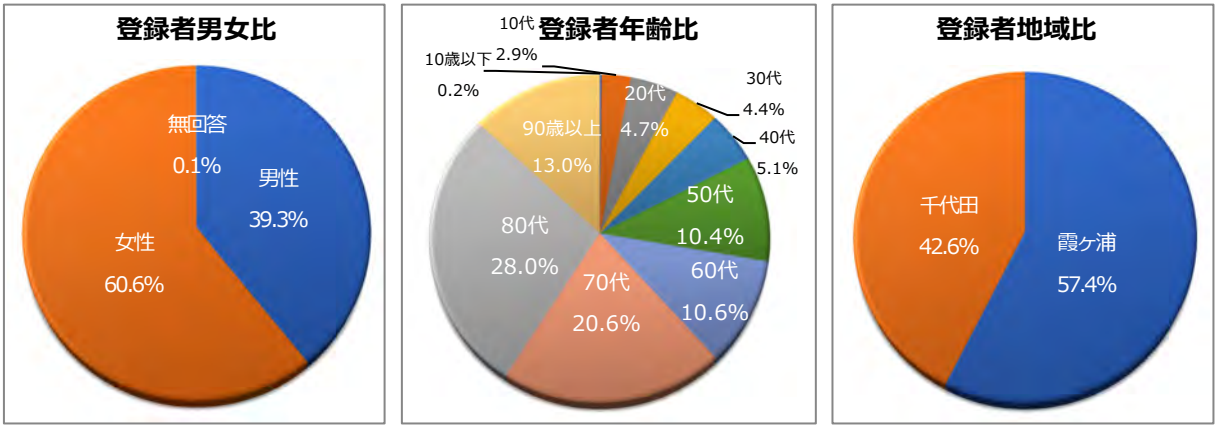


図 4.16　乗合タクシーの登録者に関する集計（令和 7 年度）

(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。

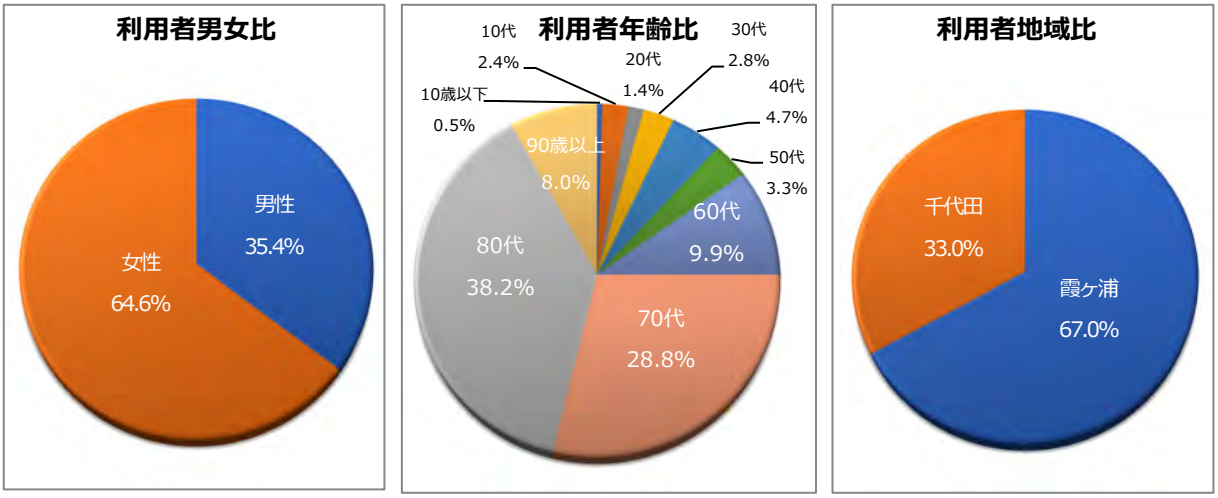


図 4.17　乗合タクシーの利用者に関する集計（令和 7 年度）

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	霞ケ浦地区	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。霞ケ浦地区での乗車が 4,098 人で 73%、千代田地区での乗車が 1,522 人で 27%である。

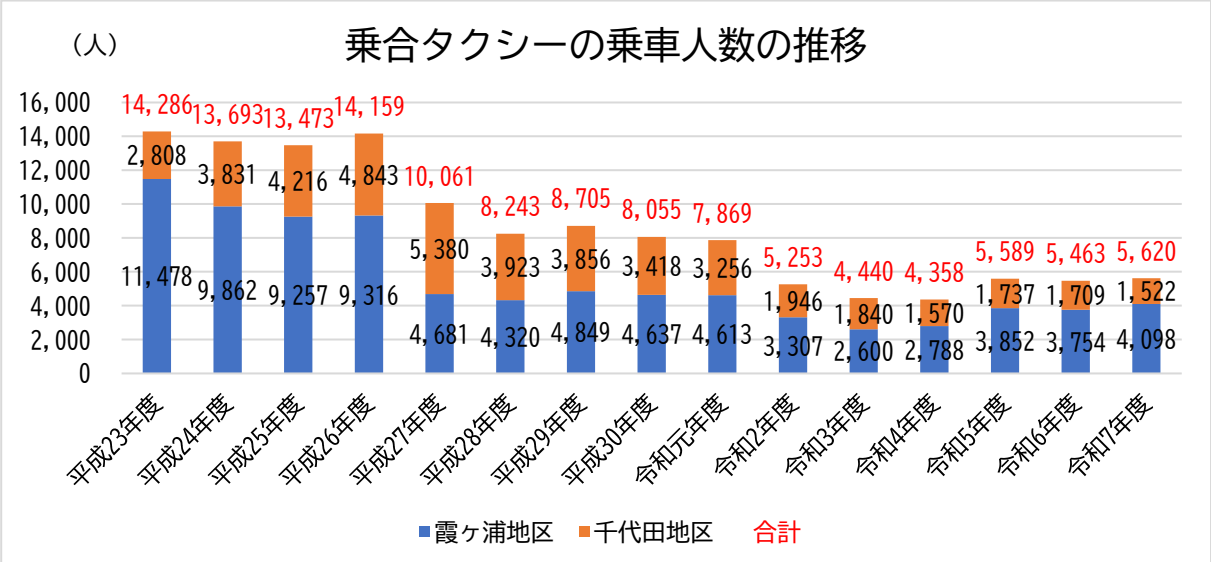


図 4.18　乗合タクシーの乗車人数の推移

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。

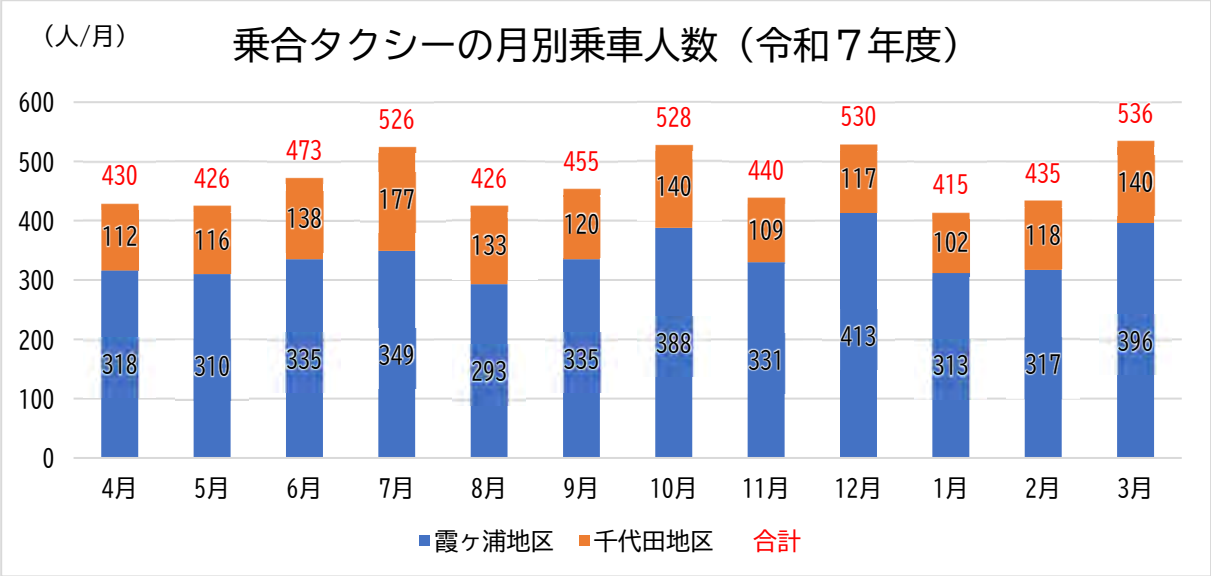


図 4.19　乗合タクシーの月別乗車人数（令和７年度）

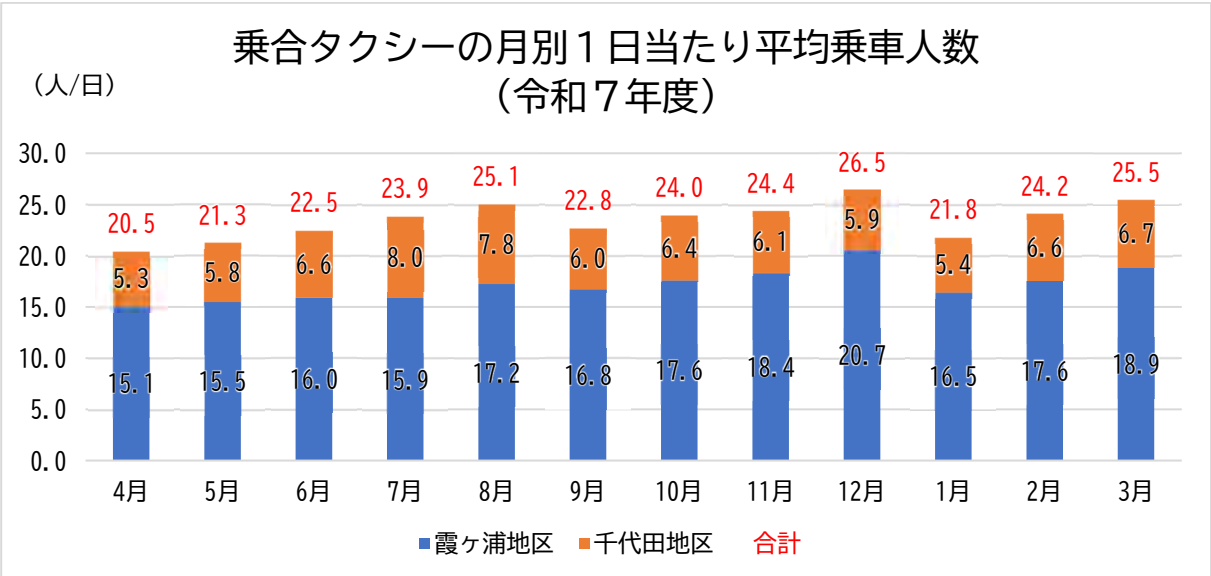


図 4.20　乗合タクシーの月別１日当たり平均乗車人数（令和７年度）

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。

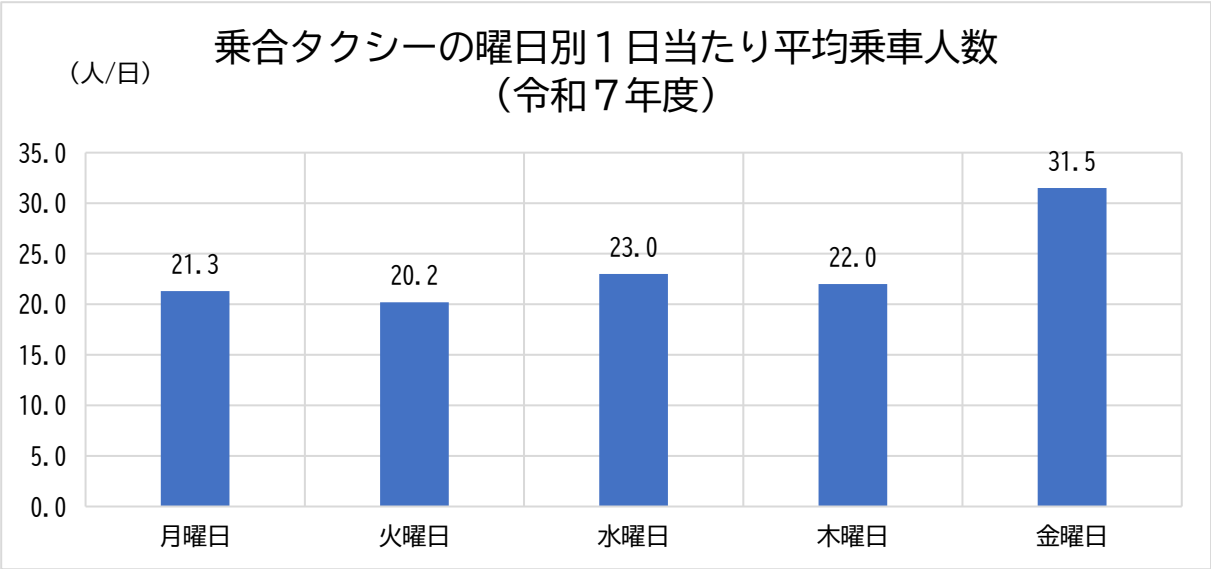


図 4.21　乗合タクシーの曜日別１日当たり平均乗車人数（令和７年度）

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。

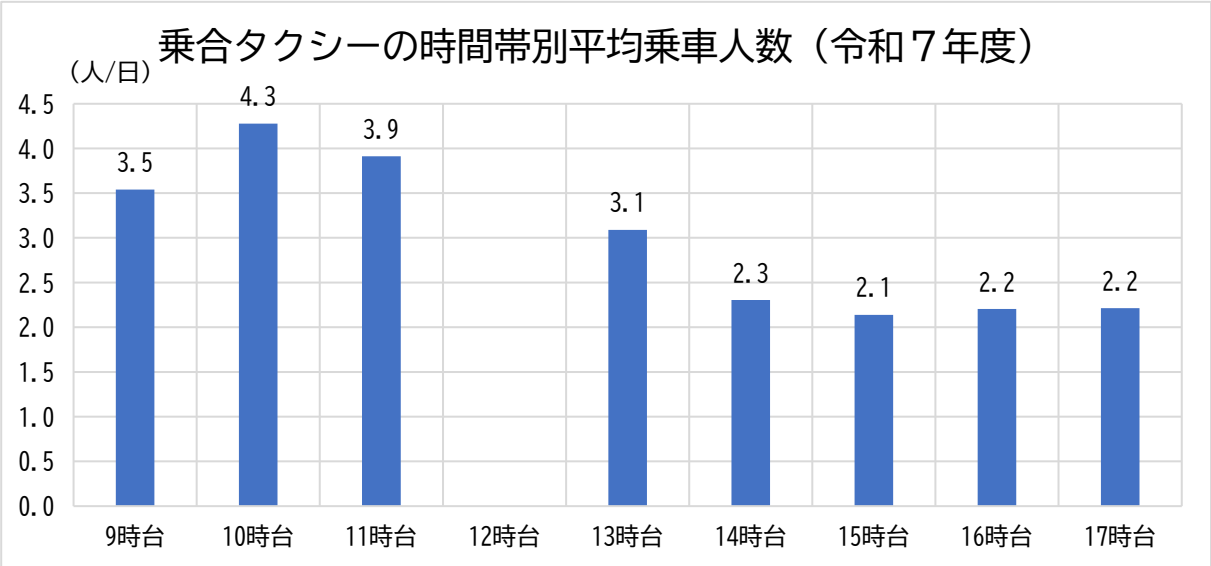


図 4.22　乗合タクシーの時間帯別平均乗車人数（令和７年度）

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。

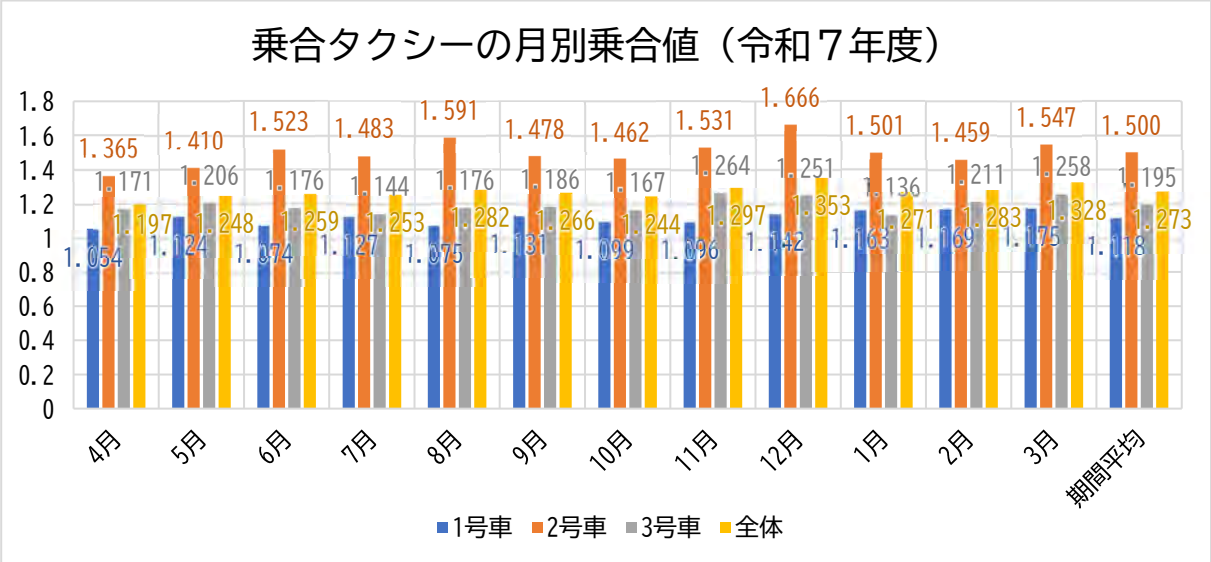
表 4.8　乗合タクシーの１日あたりの予約件数と乗車人数（号車別、令和７年度）

	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）

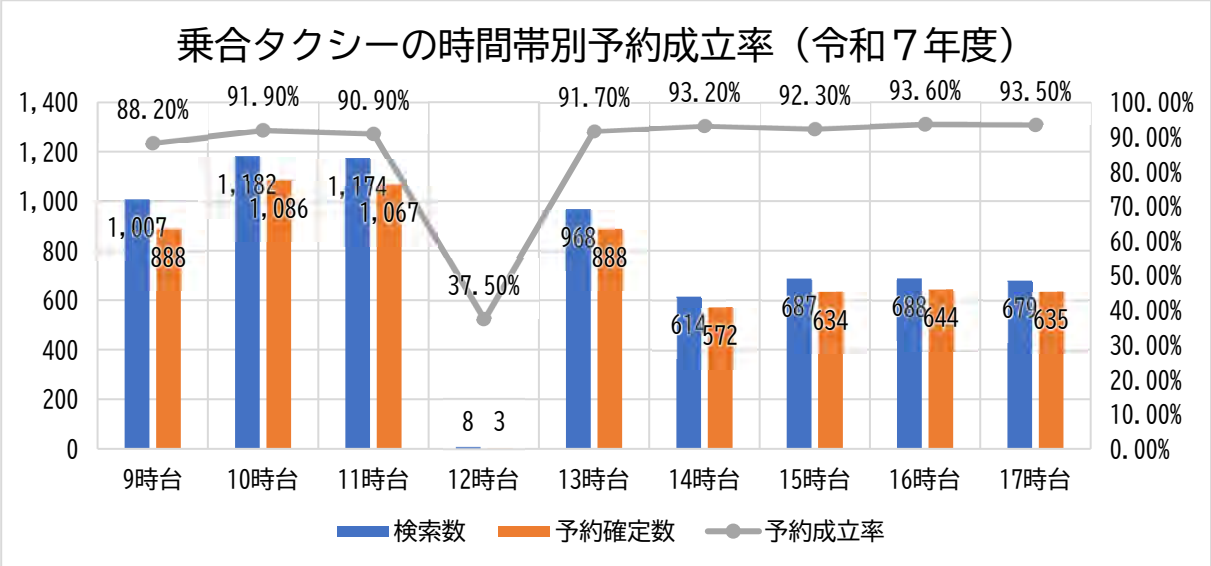
（10＋13）÷14＝1.64（乗合値）

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みられるものは 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。

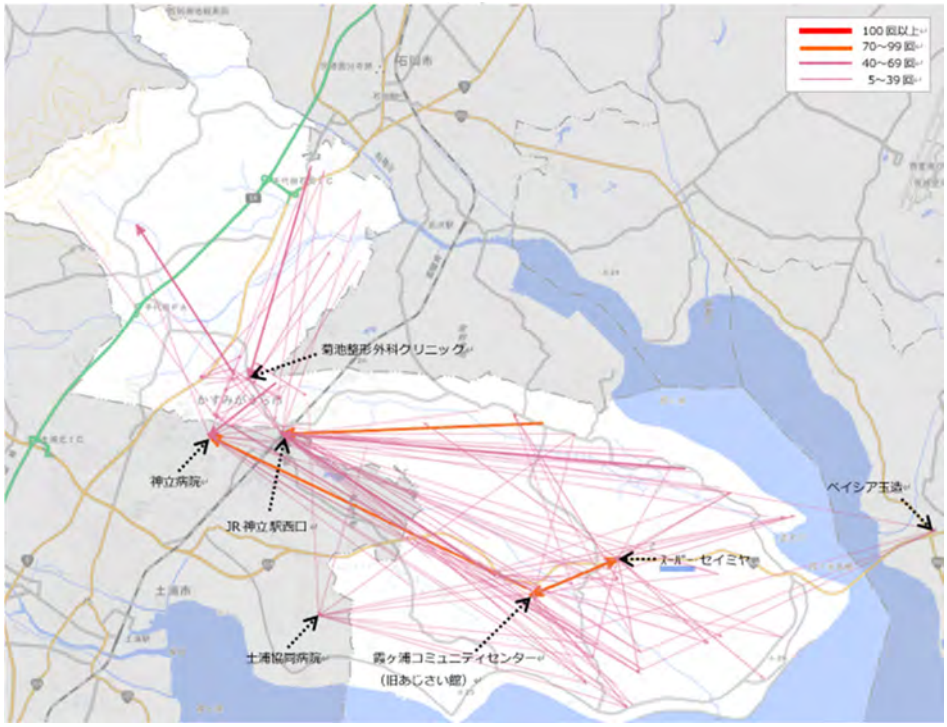


図 4.25　乗合タクシーの移動状況（9:00～12:00、令和 7 年度）

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。

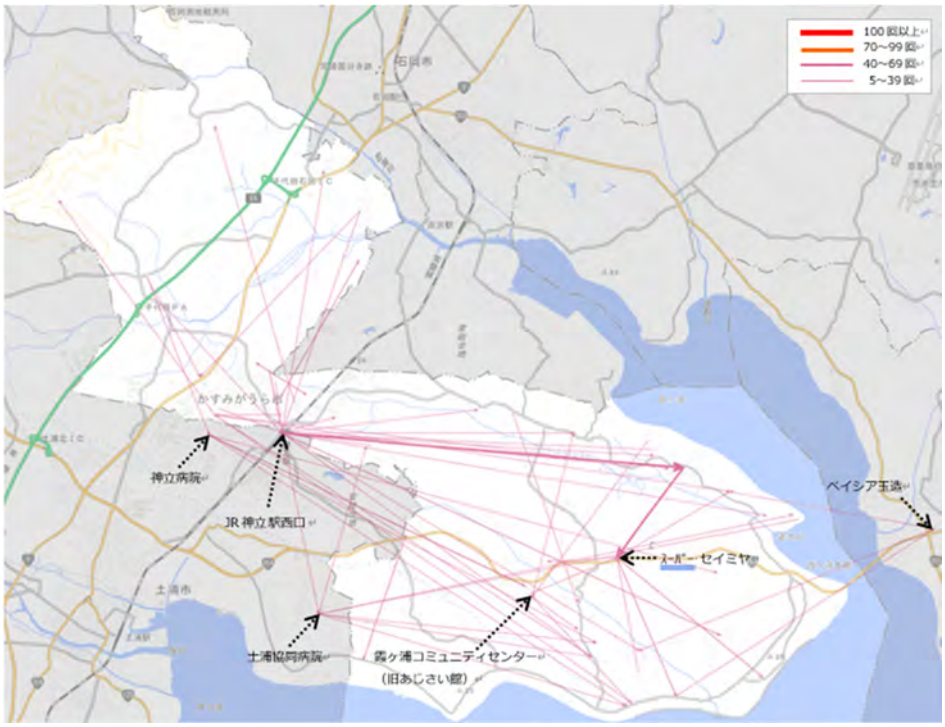


図 4.26　乗合タクシーの移動状況（12:00～15:00、令和７年度）

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。

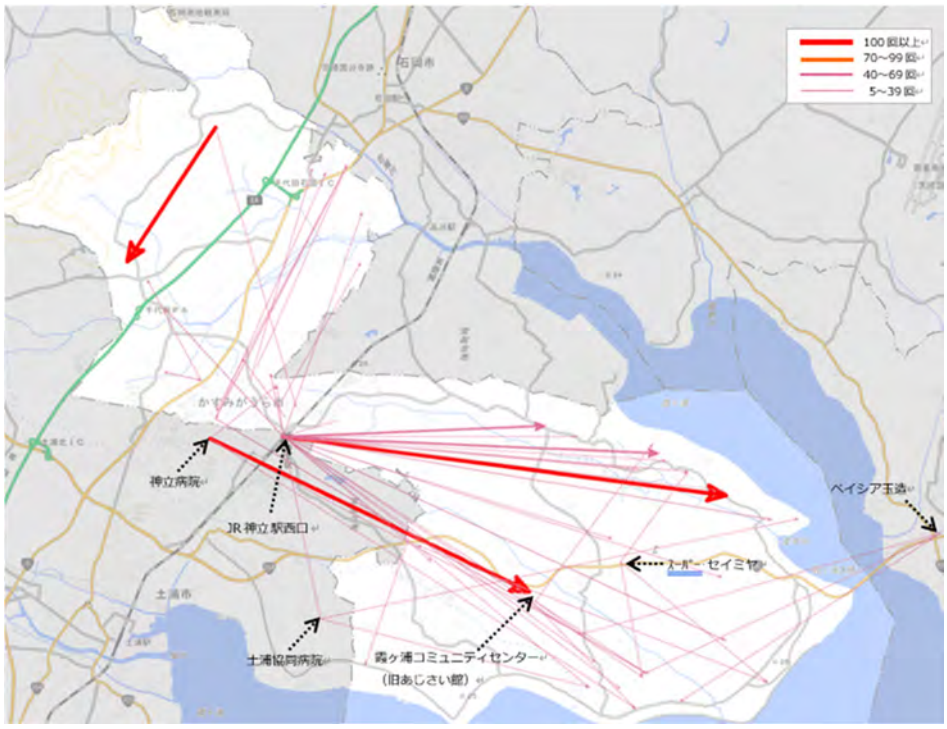


図 4.27　乗合タクシーの移動状況（15:00～17:00、令和７年度）

(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。

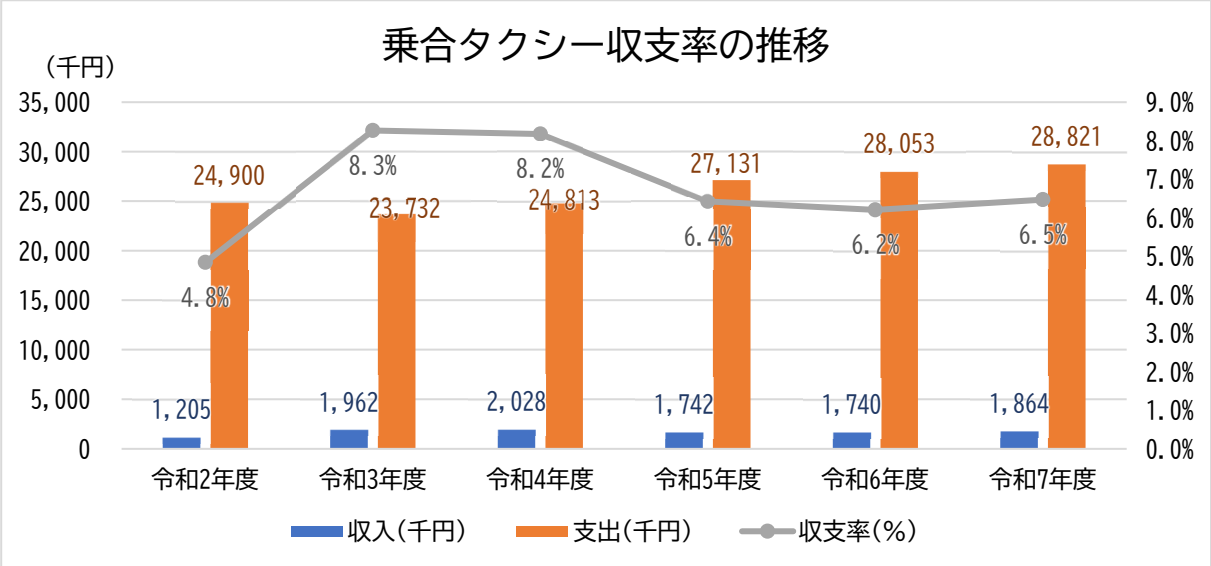


図 4.28　乗合タクシーの収支率の推移

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。

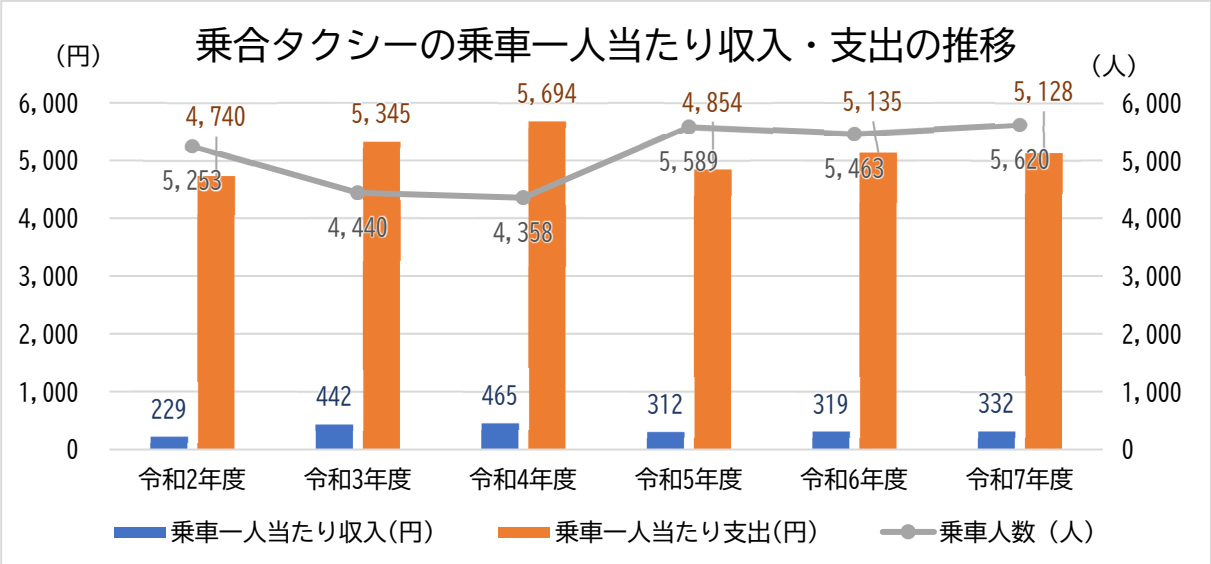


図 4.29　乗合タクシーの乗車一人当たり収入・支出の推移

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。

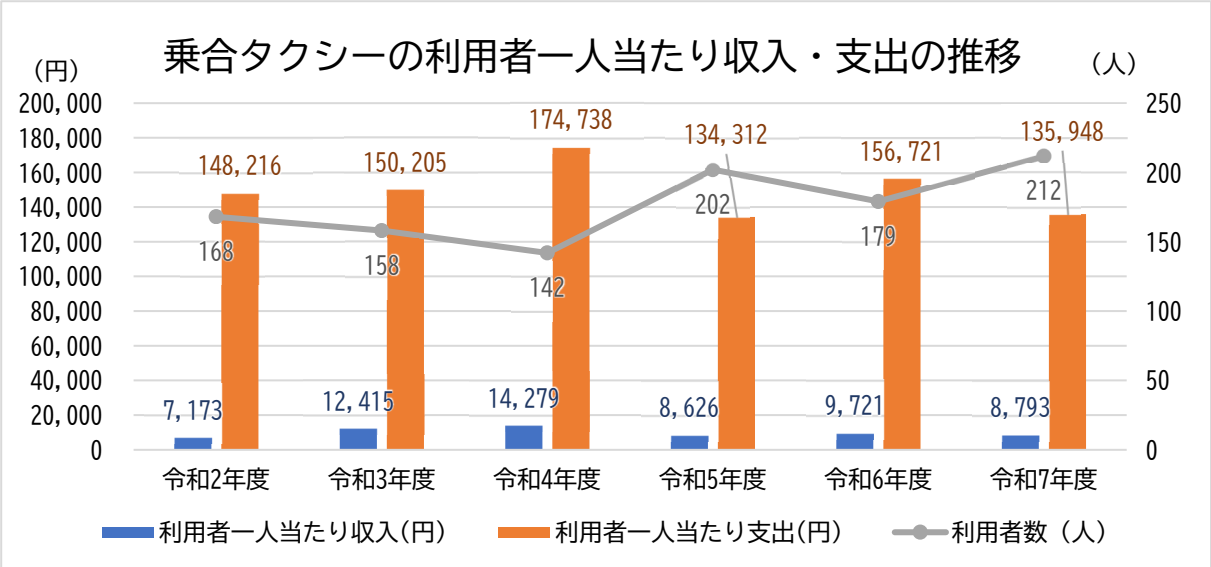


図 4.30　乗合タクシーの利用者一人当たり収入・支出の推移

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。

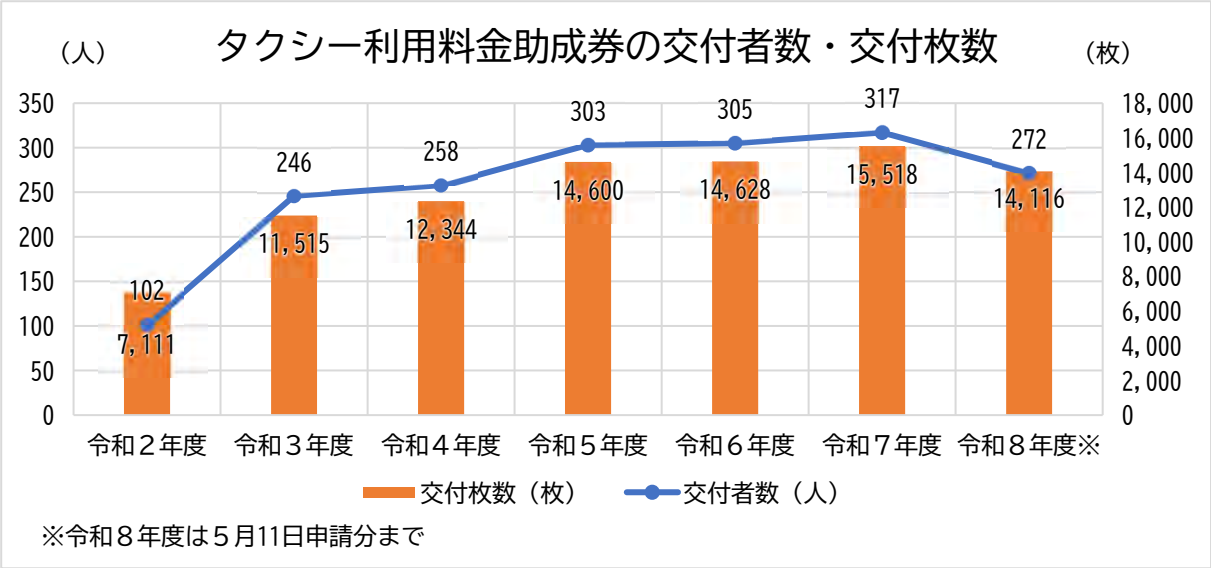


図 4.31　タクシー利用料金助成券の交付者数・交付枚数

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%で多い。

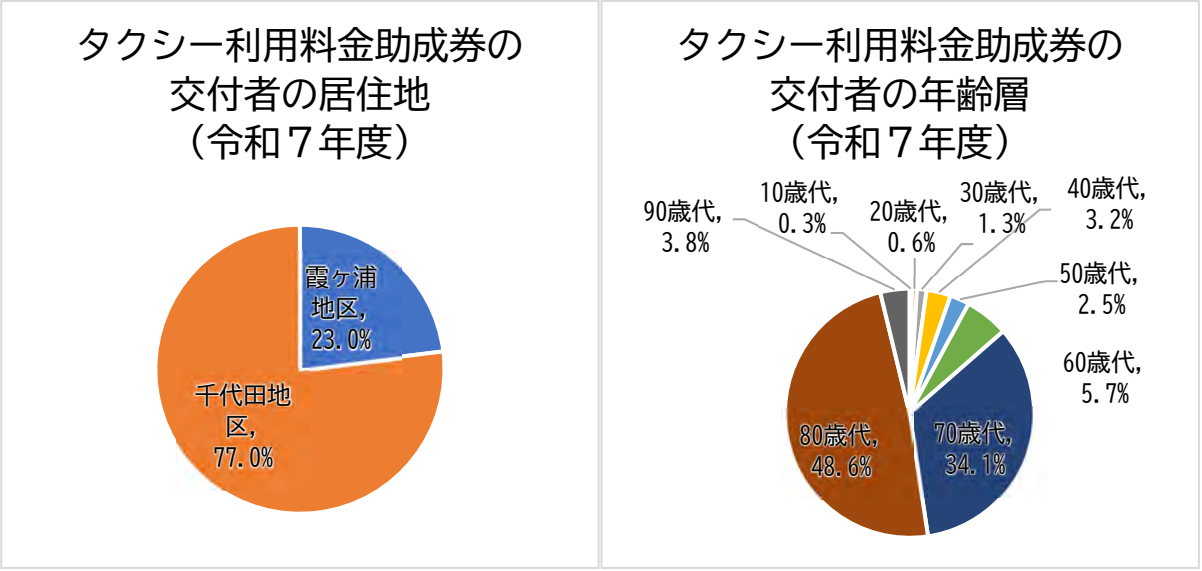


図 4.32　タクシー利用料金助成券の交付者の居住地・年齢層

(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。

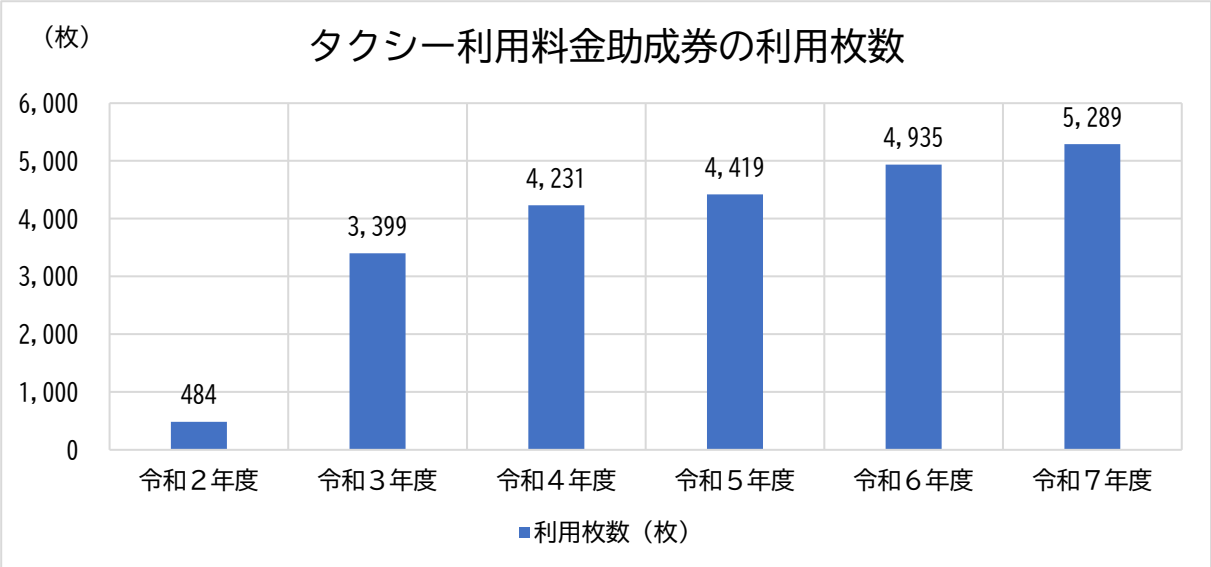


図 4.33　タクシー利用料金助成券の利用枚数

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。

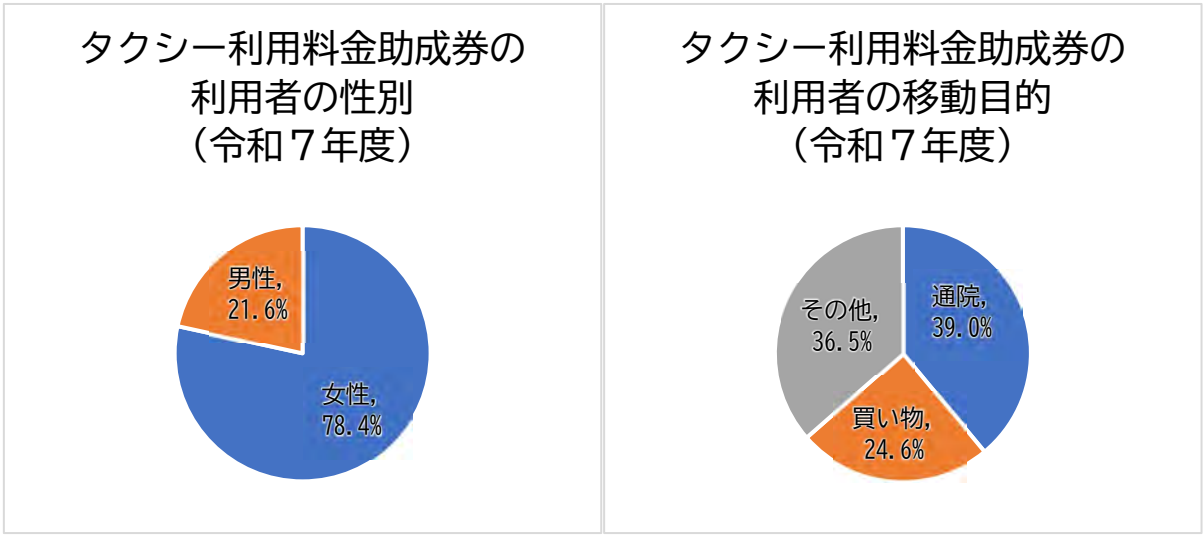


図 4.34　タクシー利用料金助成券の利用者の性別・移動目的

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。

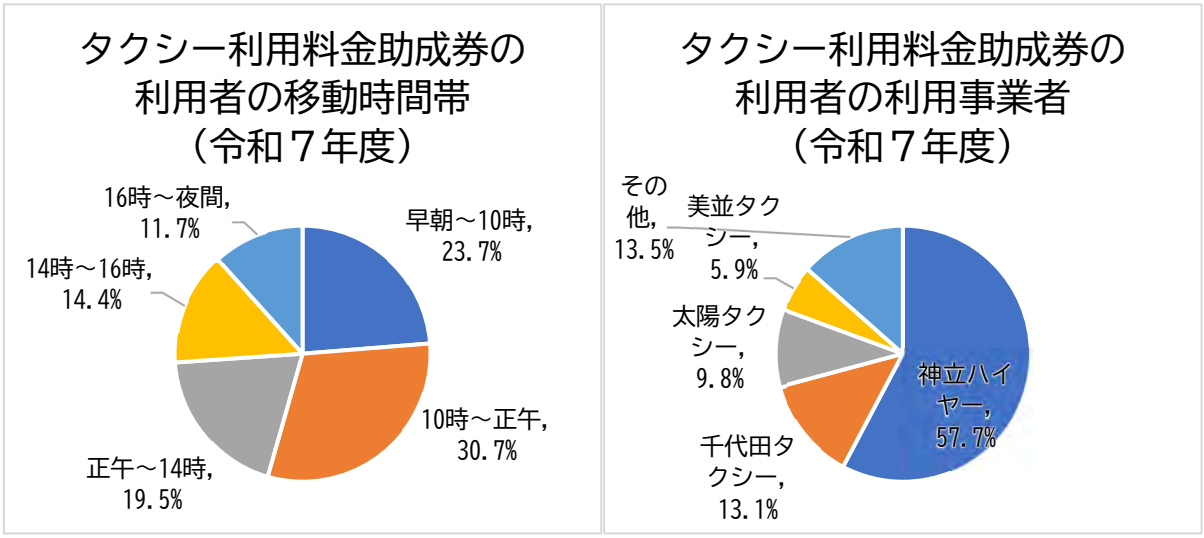


図 4.35　タクシー利用料金助成券の利用者の移動時間帯・利用事業者

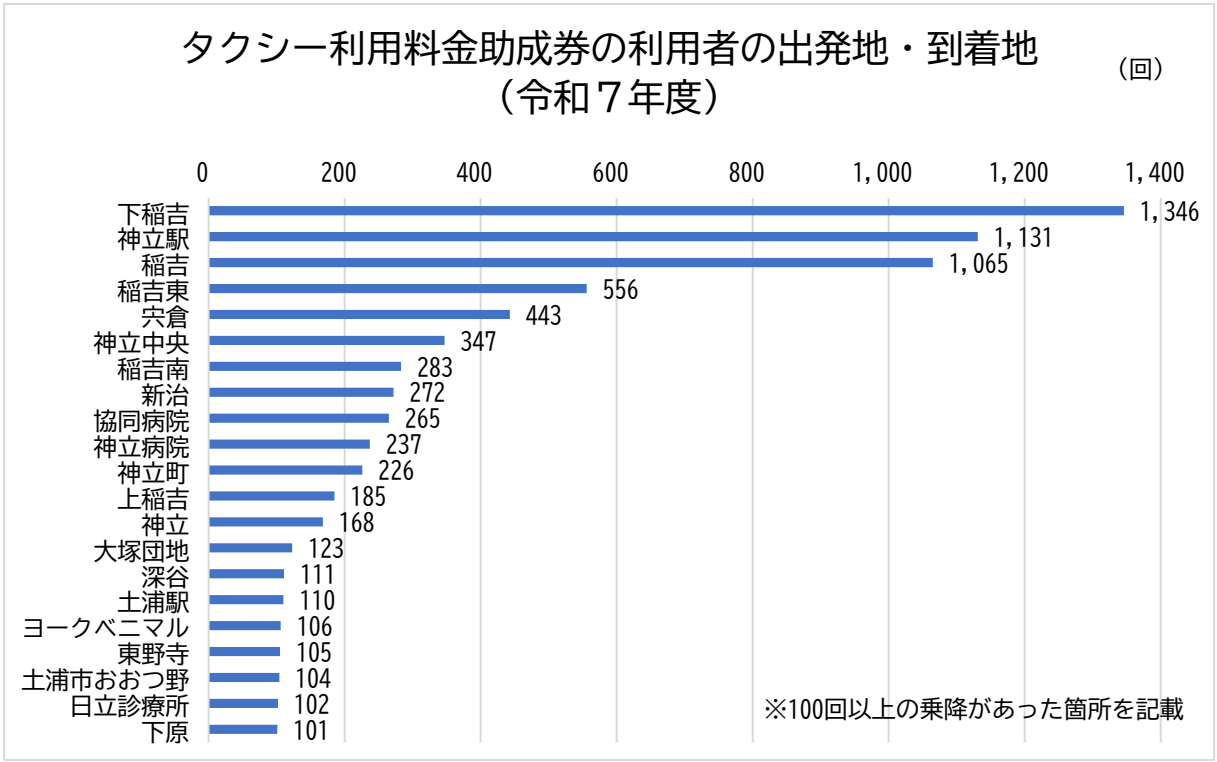


図 4.36　タクシー利用料金助成券の利用者の出発地・到着地

(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。

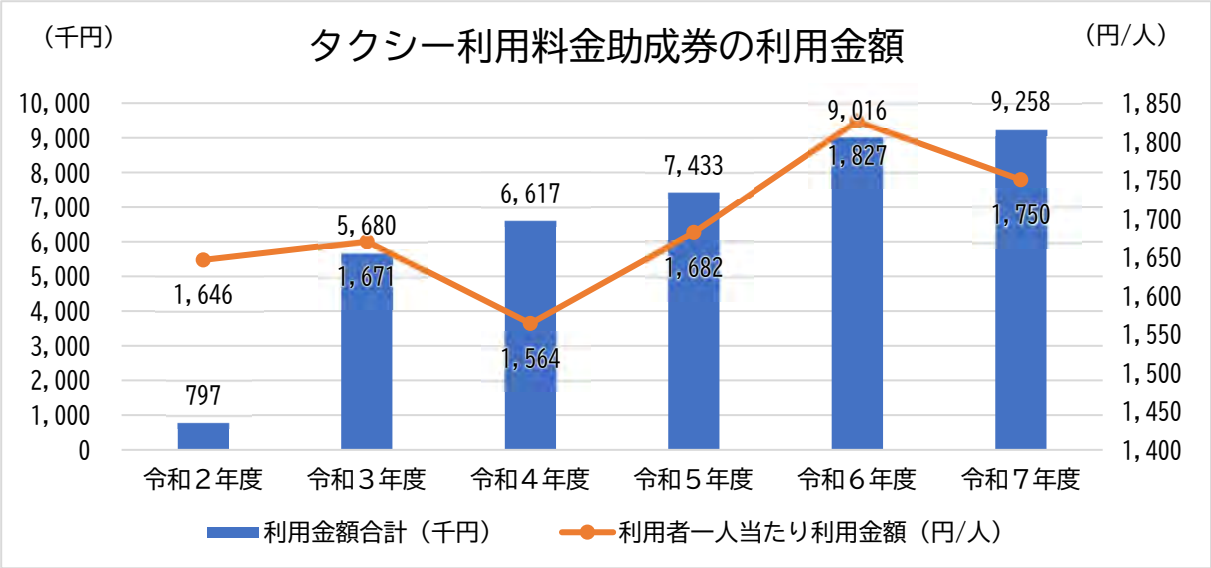


図 4.37　タクシー利用料金助成券の利用金額

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 ・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。

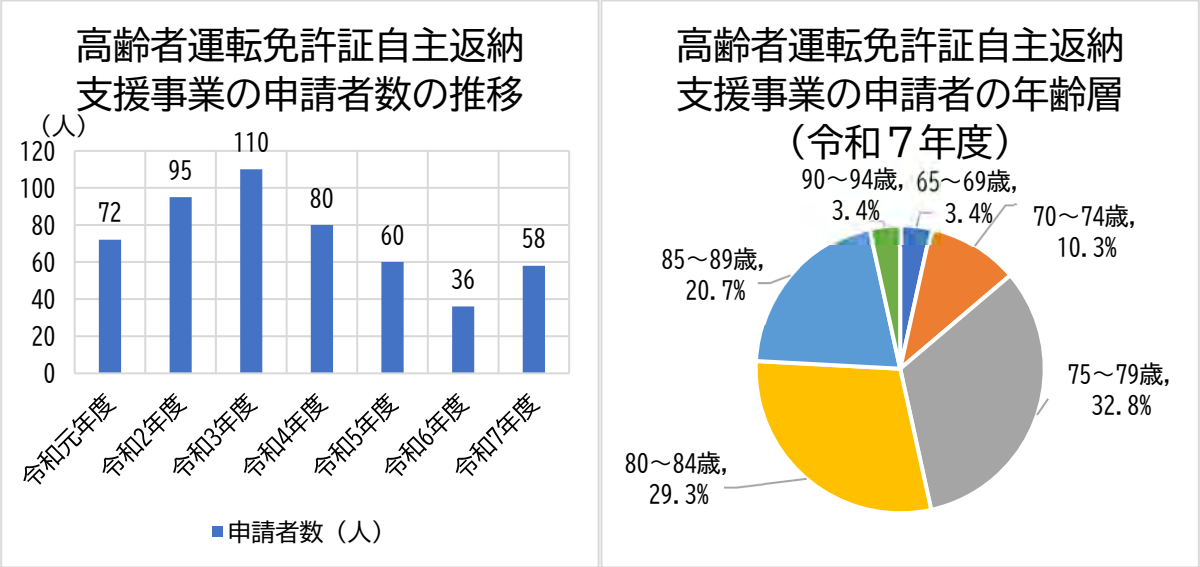


図 4.38　運転免許証自主返納支援事業の申請者数の推移・申請者の年齢層

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。

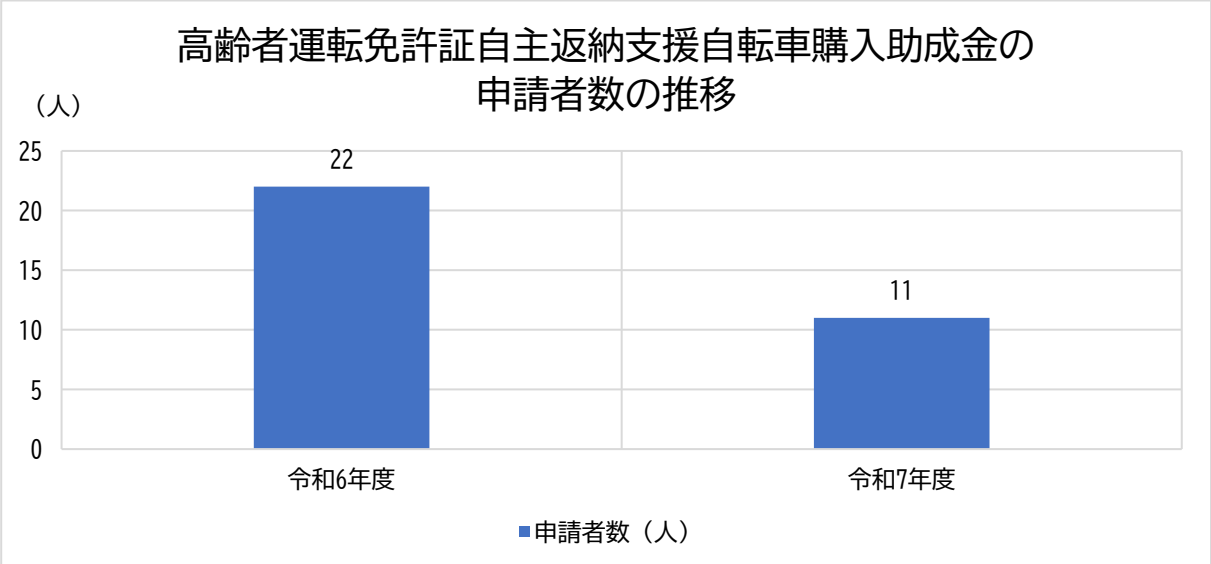


図 4.39　運転免許証自主返納支援自転車購入助成金の申請者数の推移

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。外出時刻は 7～8 時台、帰宅時刻は 16～19 時台が多い。

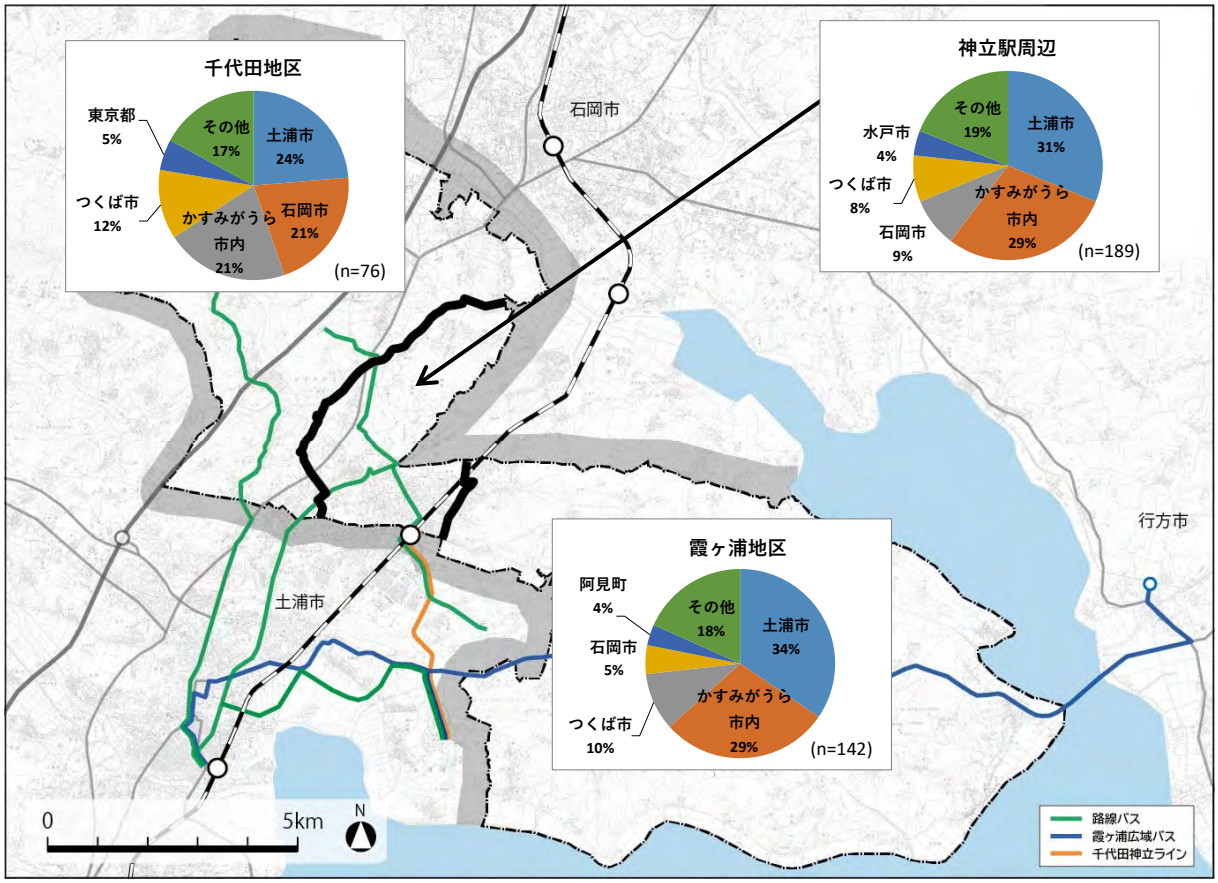
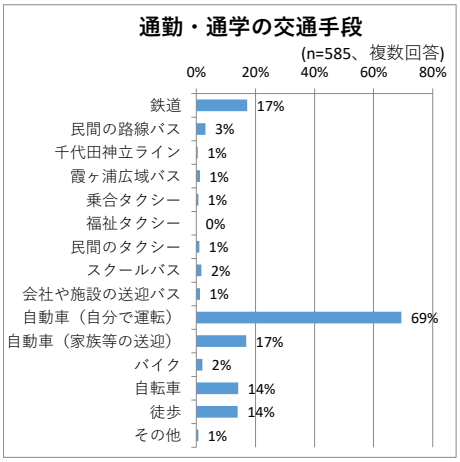


図 5.1　通勤・通学の外出先と居住地



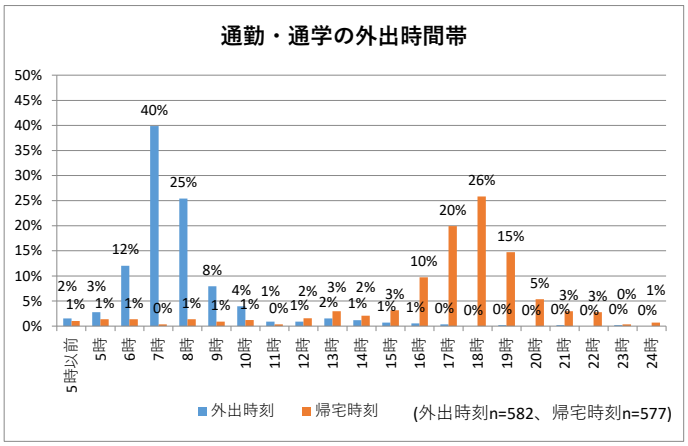


図 5.2　通勤・通学の交通手段と外出時間帯

(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。外出時刻は 9～11 時台、帰宅時刻は 12 時台をピークに 11～19 時台までが多い。

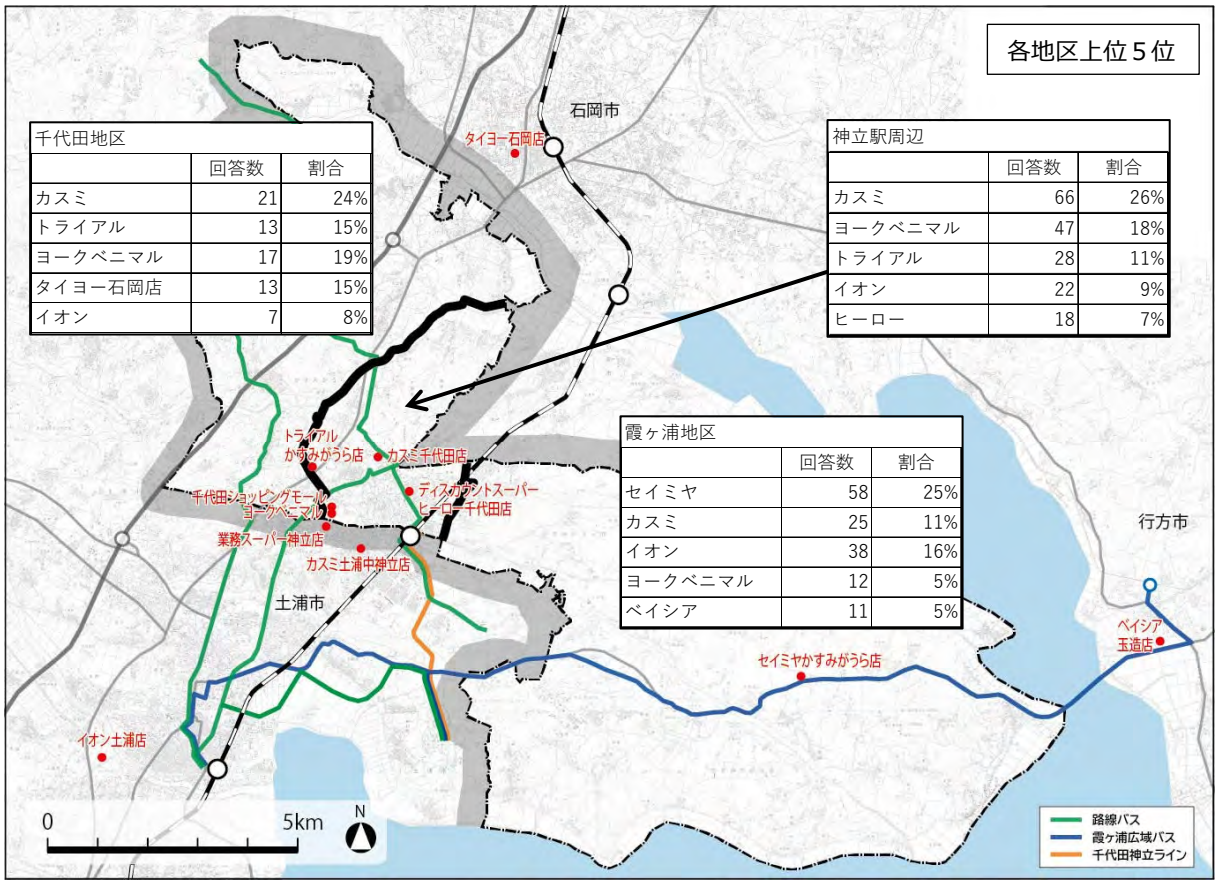
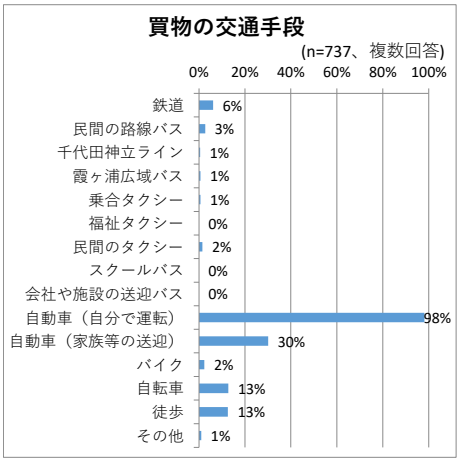


図 5.3　買物の外出先と居住地



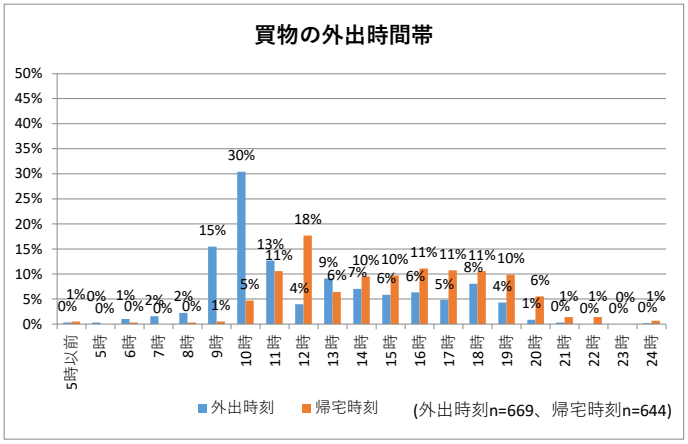


図 5.4　買物の交通手段と外出時間帯

(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。外出時刻は 8～10 時台、帰宅時刻は 11～12 時台が多い。

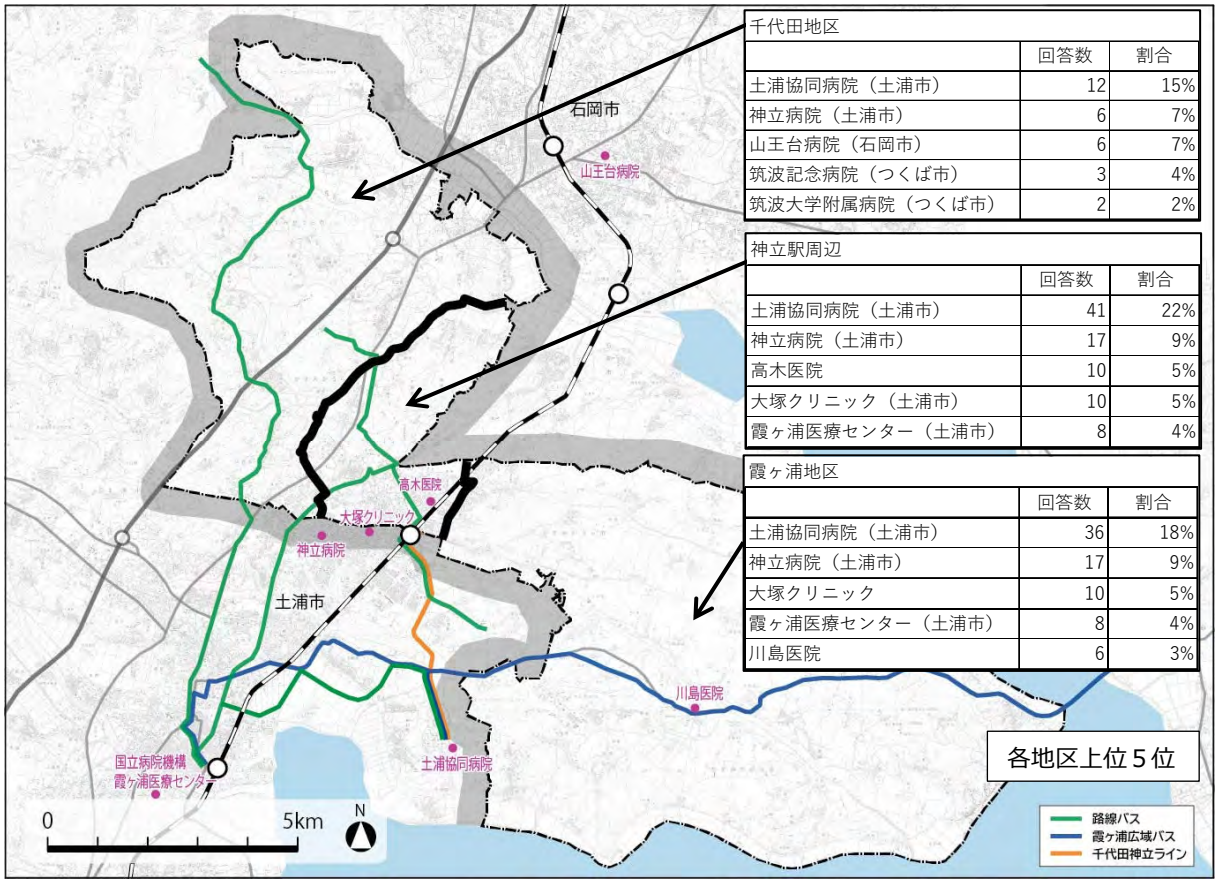
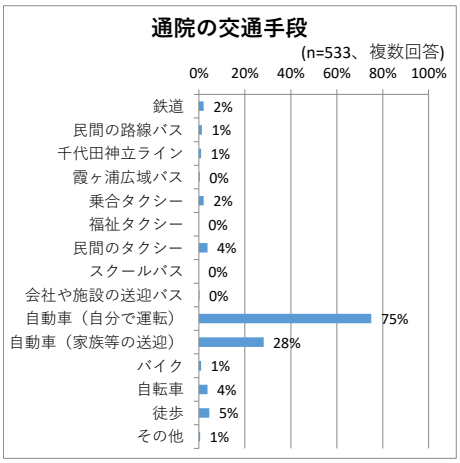


図 5.5　通院の外出先と居住地



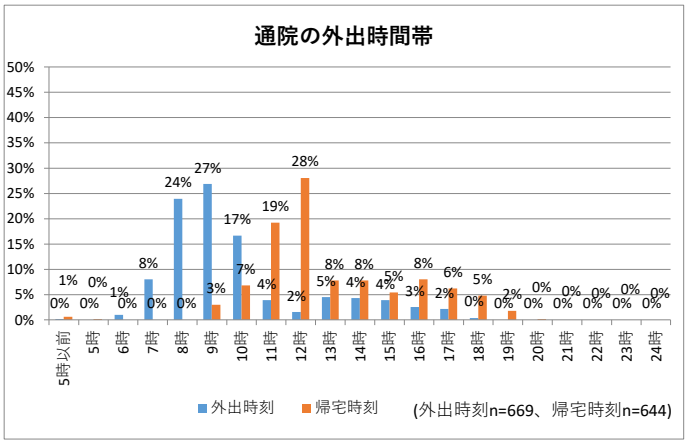


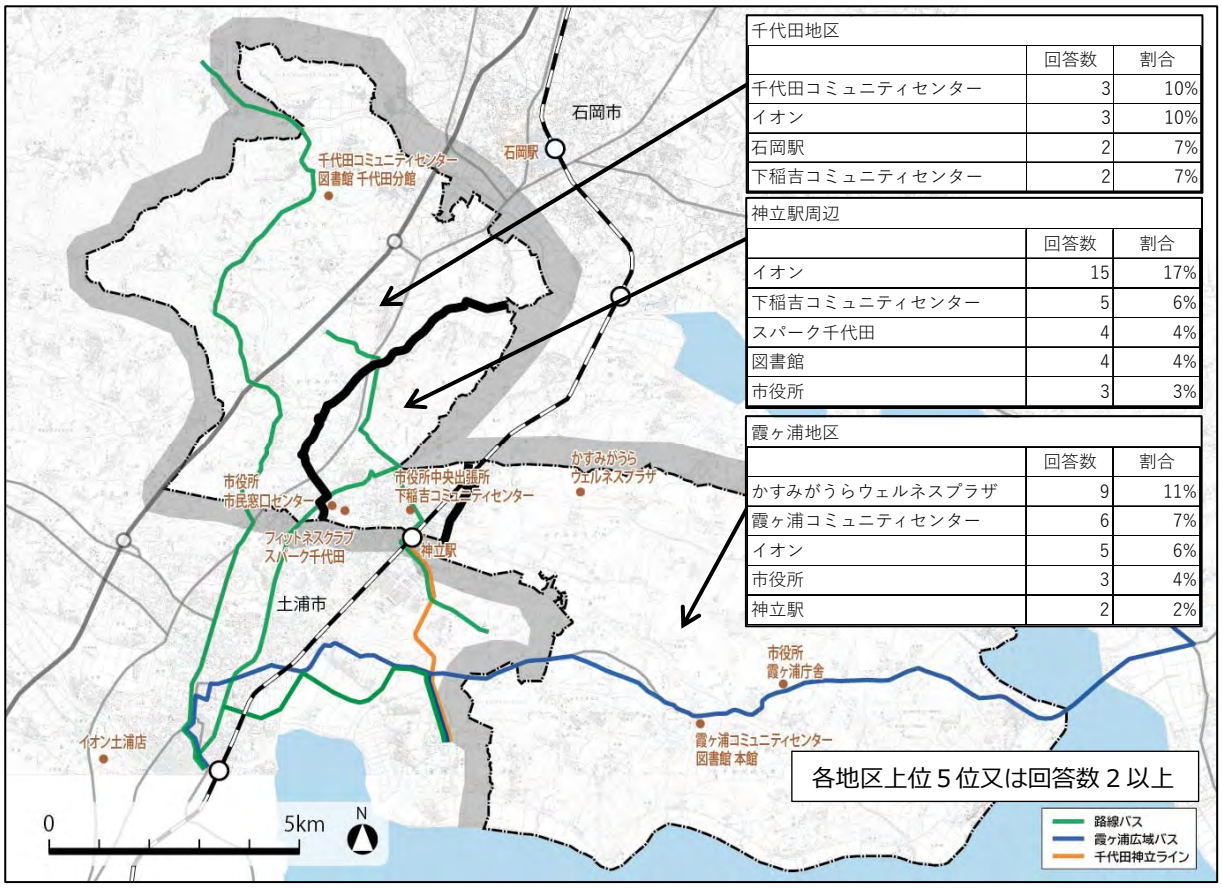
図 5.6　通院の交通手段と外出時間帯

(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。

外出時刻は9～10時台、帰宅時刻は12時台と15～17時台が多い。



千代田地区

	回答数	割合
千代田コミュニティセンター	3	10%
イオン	3	10%
石岡駅	2	7%
下稲吉コミュニティセンター	2	7%

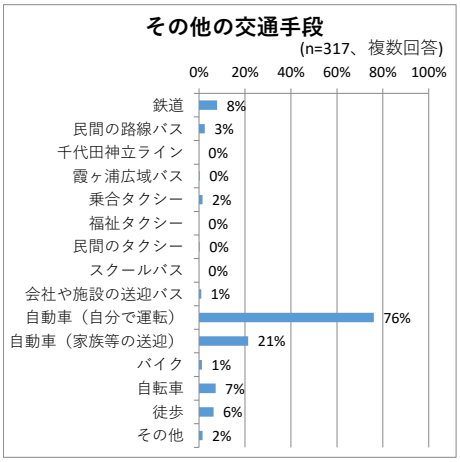
神立駅周辺

	回答数	割合
イオン	15	17%
下稲吉コミュニティセンター	5	6%
スパーク千代田	4	4%
図書館	4	4%
市役所	3	3%

霞ヶ浦地区

	回答数	割合
かすみがうらウェルネスプラザ	9	11%
霞ヶ浦コミュニティセンター	6	7%
イオン	5	6%
市役所	3	4%
神立駅	2	2%

図 5.7　その他の外出先と居住地



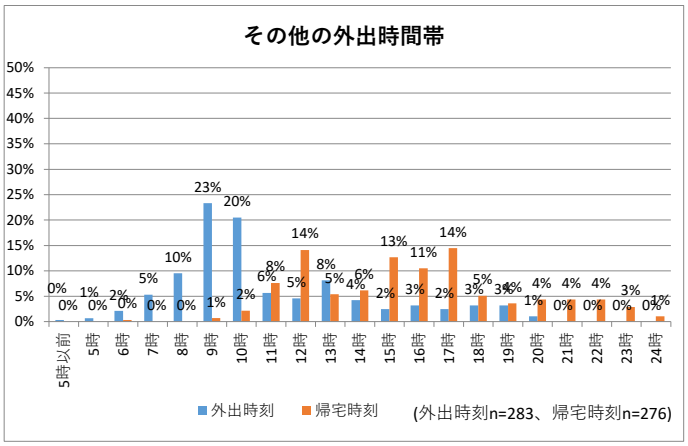


図 5.8　その他の外出の交通手段と外出時間帯

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。

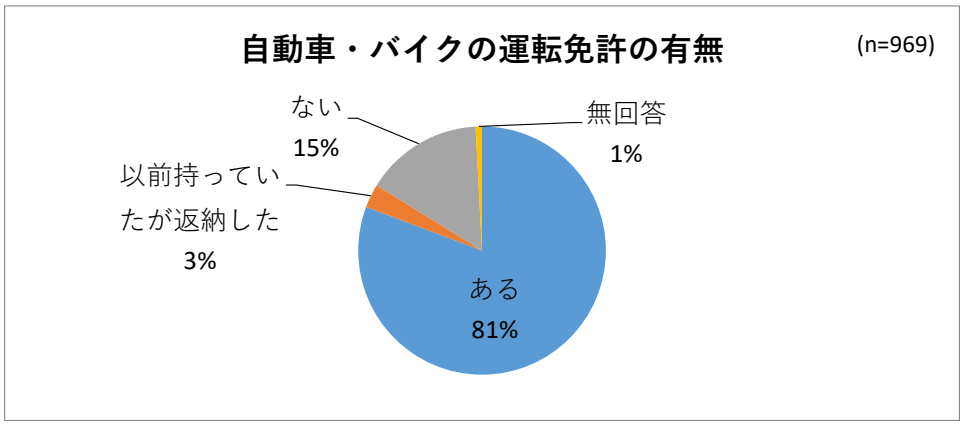


図 5.9　運転免許の有無

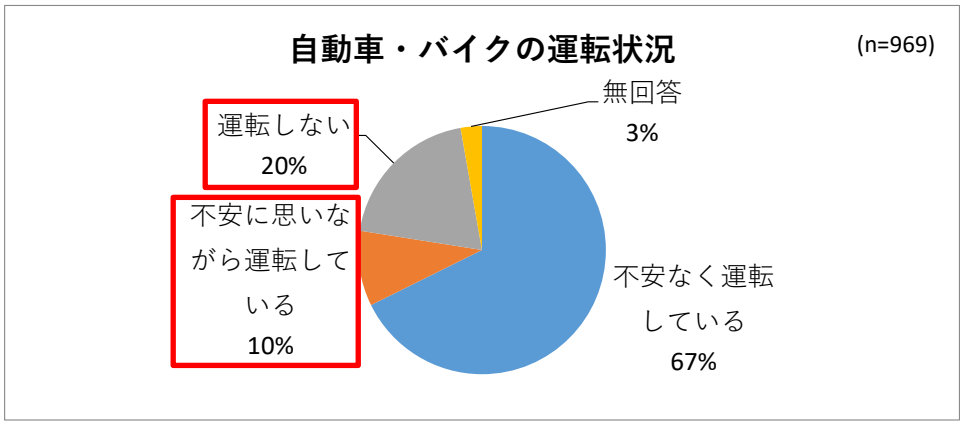


図 5.10　自動車・バイクの運転状況

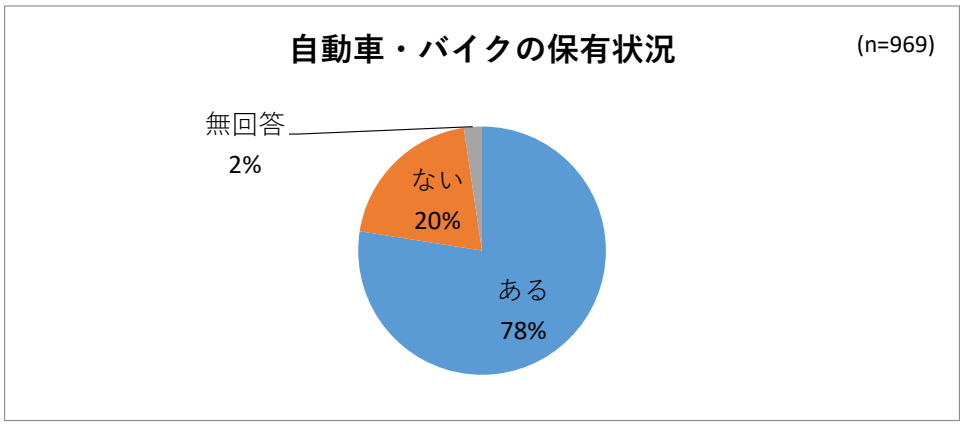


図 5.11　自動車・バイクの保有状況

(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。

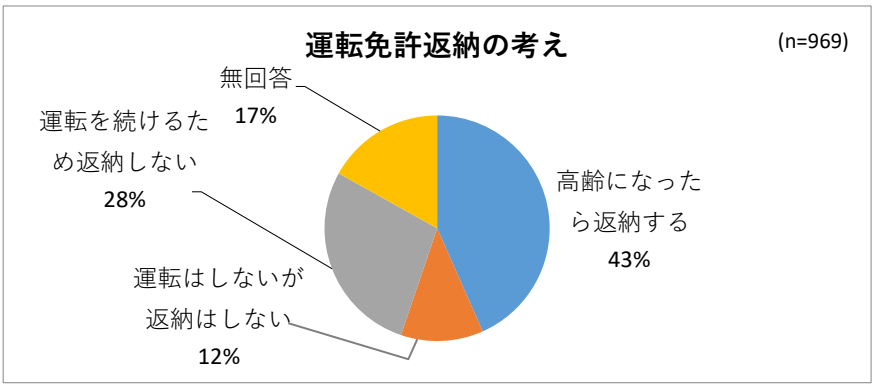


図 5.12　返納の考え

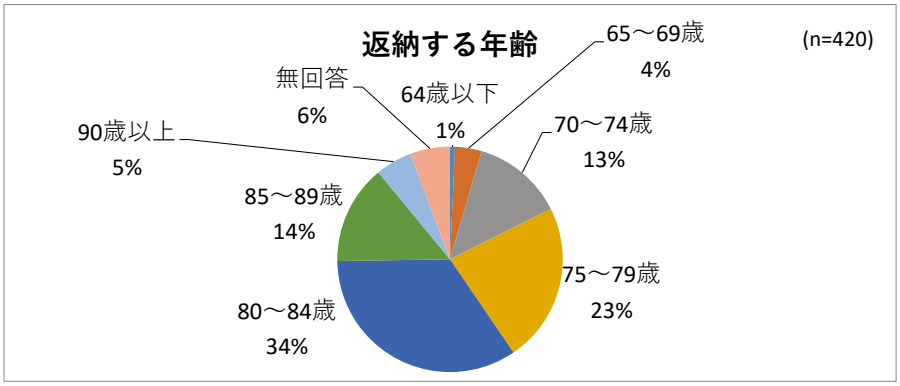


図 5.13　返納する年齢

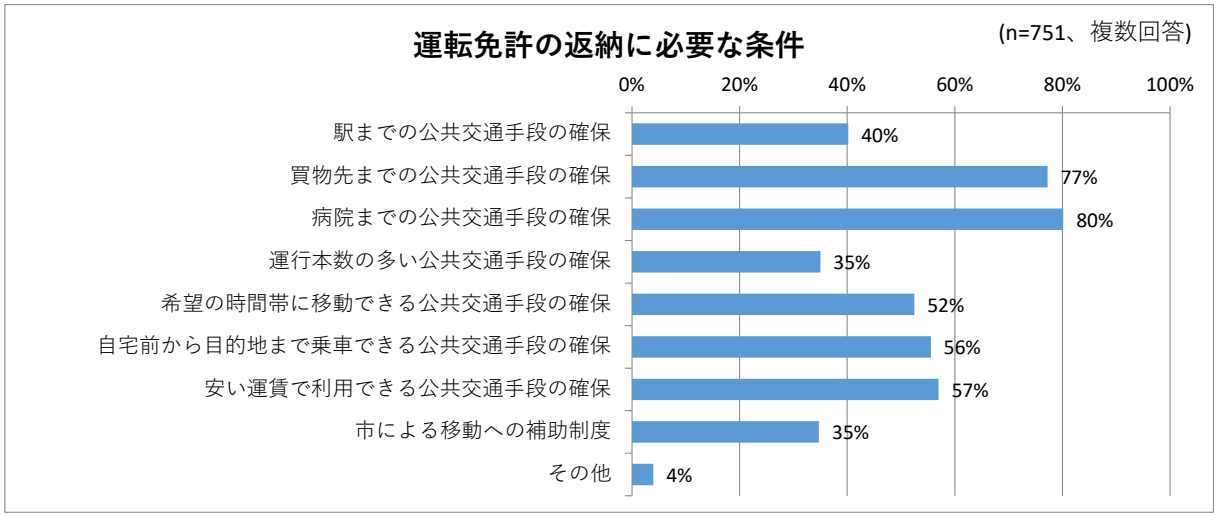


図 5.14　返納に必要な条件

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。

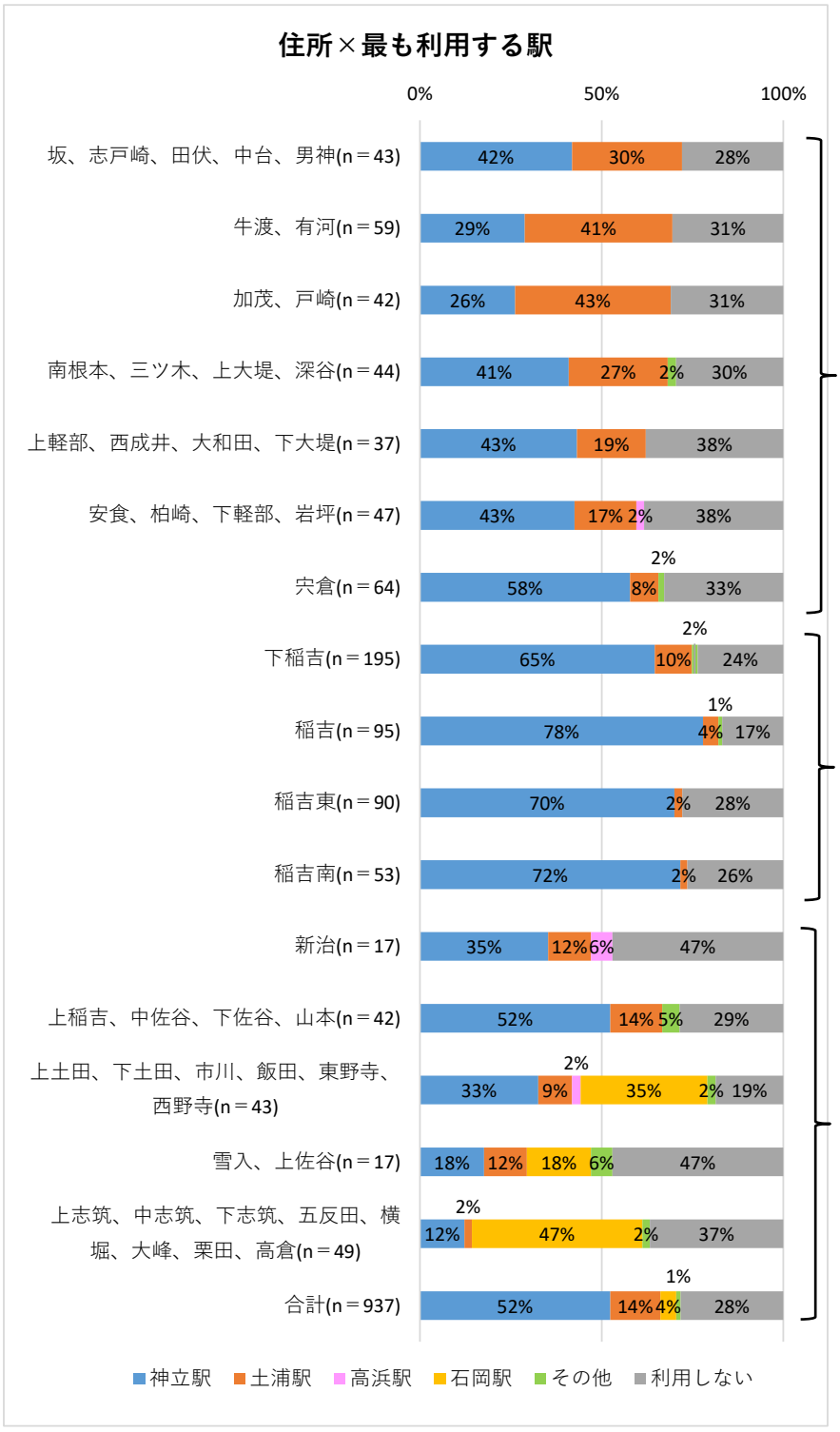


図 5.15　居住地×最も利用する駅

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。

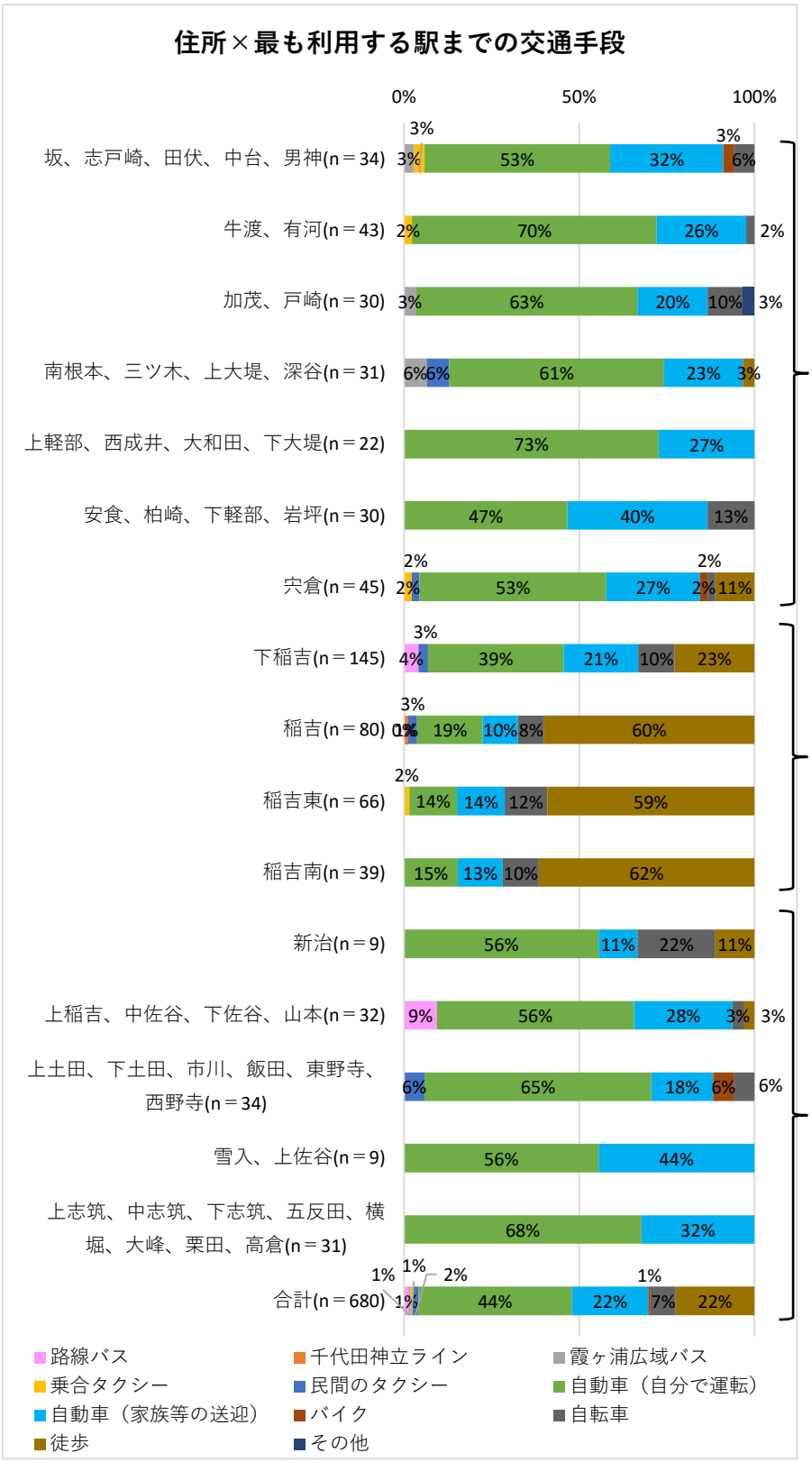


図 5.16　居住地×最も利用する駅までの交通手段

(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。

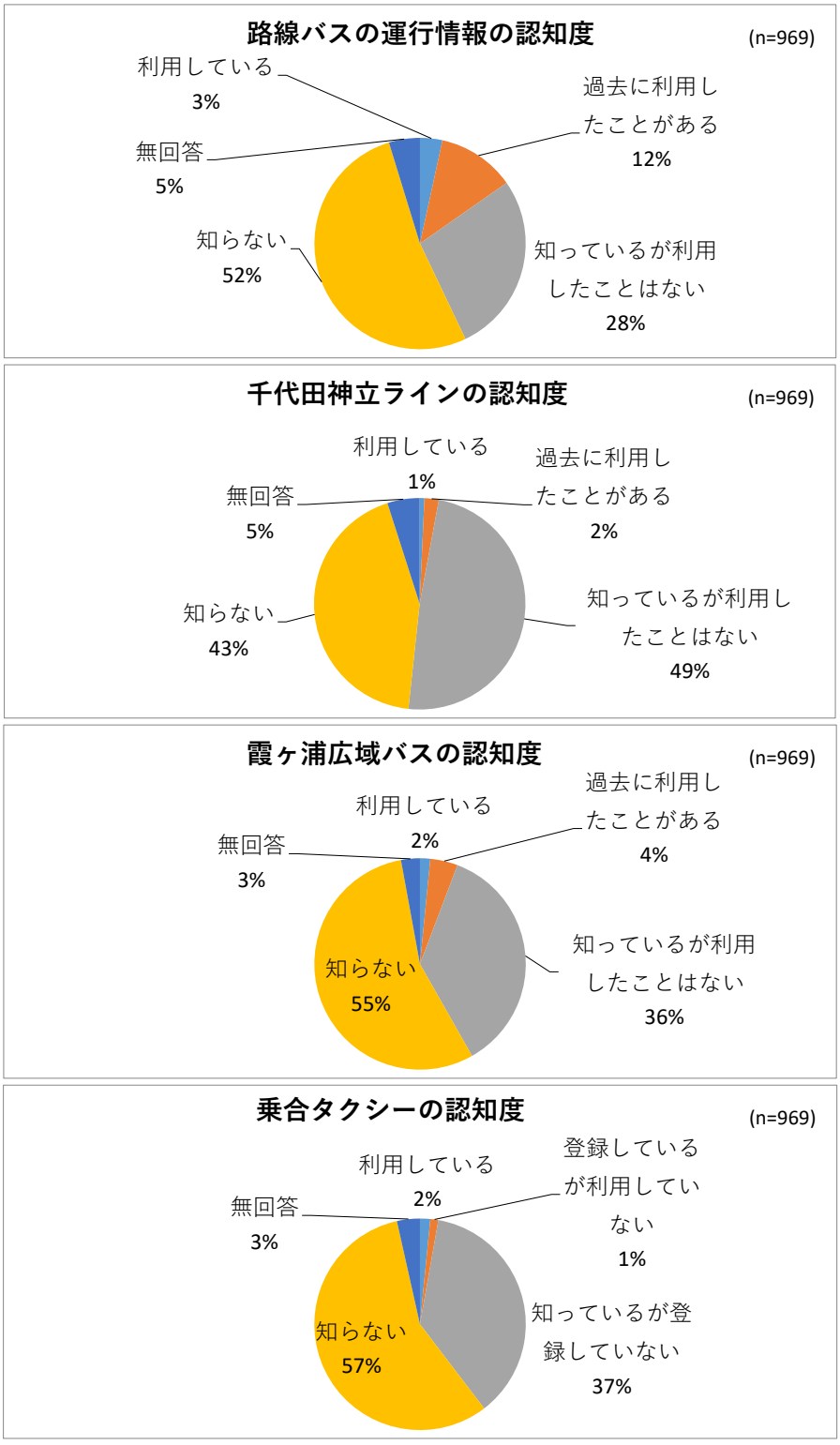


図 5.17　公共交通の認知度

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。

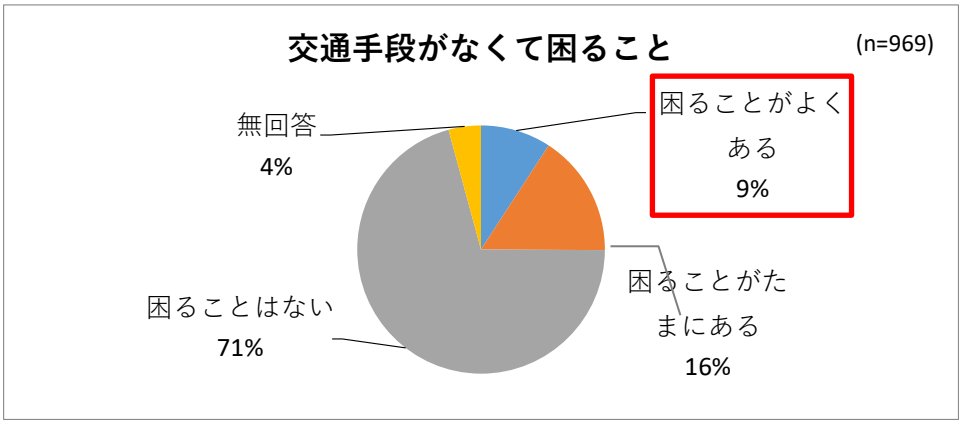


図 5.18　交通手段がなくて困ること

(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ことが「よくある」「たまにある」と回答した人について、困った時の対応は「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「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。

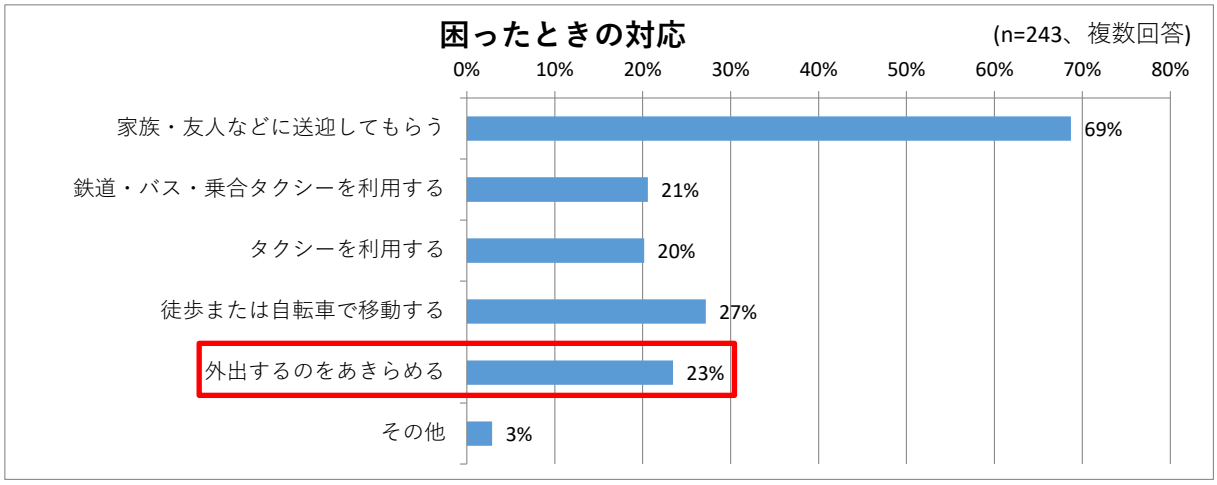


図 5.19　交通手段がなくて困る時の対応

交通手段がなくて困っているときに「外出するのをあきらめる」と回答した人について、乗合タクシーを利用しない理由をみると、「利用方法が分からない」が約 5 割、「利用者登録や予約が面倒」が約 3 割となっている。運行時間等のサービス内容に対する不満よりも、利用方法を知らないことや登録や予約が面倒であることが乗合タクシーの利用につながっていない理由となっている。

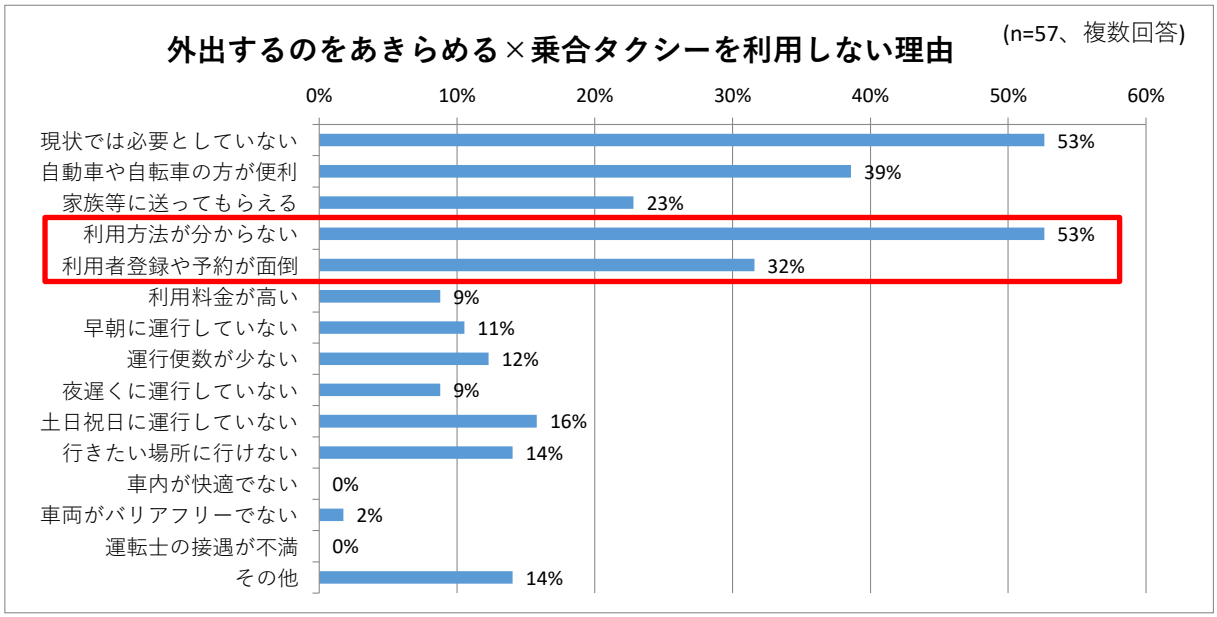


図 5.20　外出するのをあきらめる×乗合タクシーを利用しない理由

交通手段がなくて困った時の対応を居住地別にみると、多くの地域で「家族・友人などに送迎してもらう」が最も多く、家族等の支援が重要な役割を果たしている。いずれの地域も「外出するのをあきらめる」の回答がみられるが、神立駅周辺の地域は「鉄道・バス・乗合タクシーを利用する」や「徒歩または自転車で移動する」の割合が高く、家族送迎以外にも複数の交通手段が使われている。一方で「坂、志戸崎、田伏、中台、男神」や「上志筑、中志筑、下志筑、五反田、横堀、大峰、栗田、高倉」など神立駅から遠い地域では家族送迎以外の割合が低い。

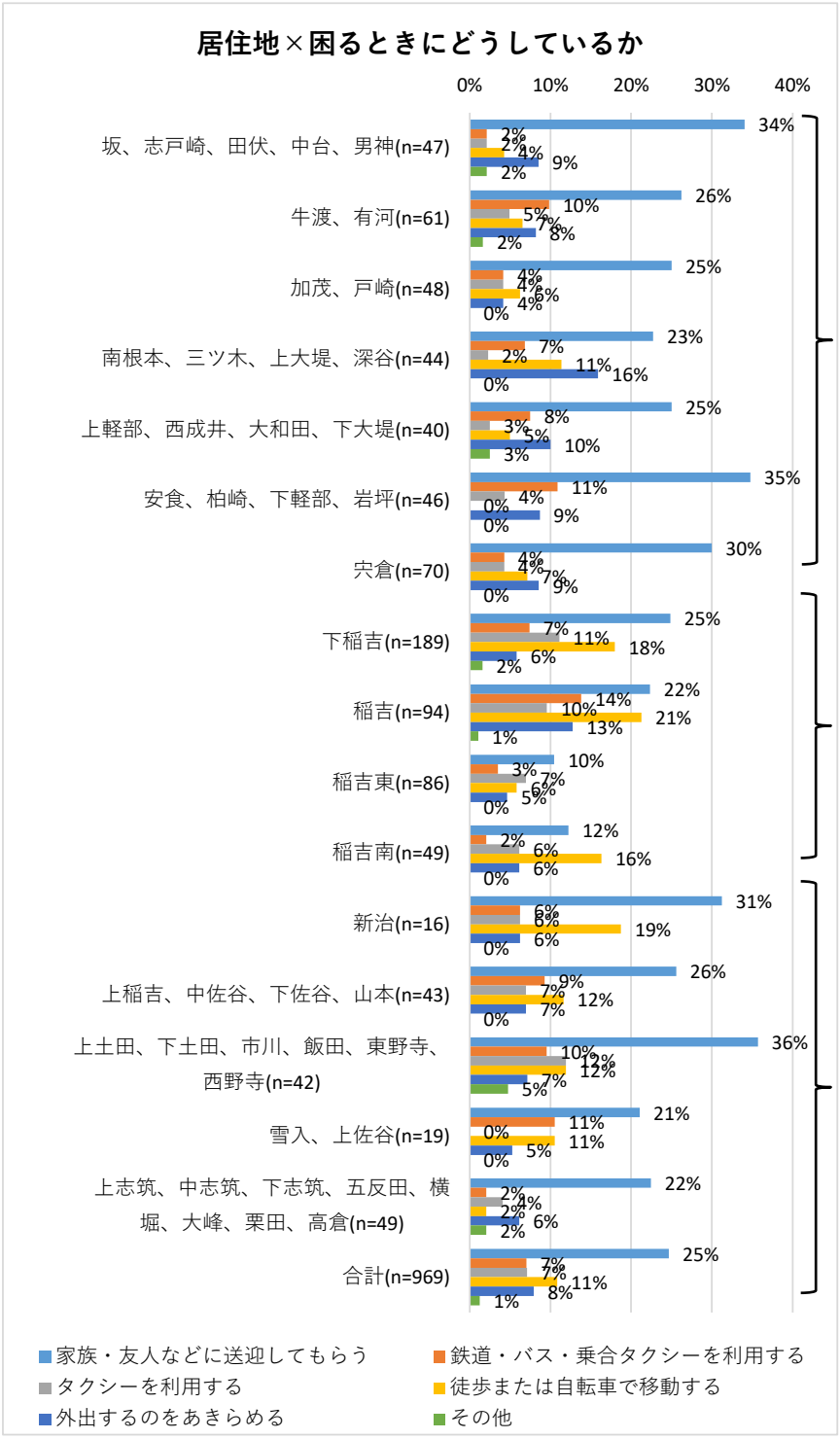


図 5.21　居住地×交通手段がなくて困る時の対応

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。

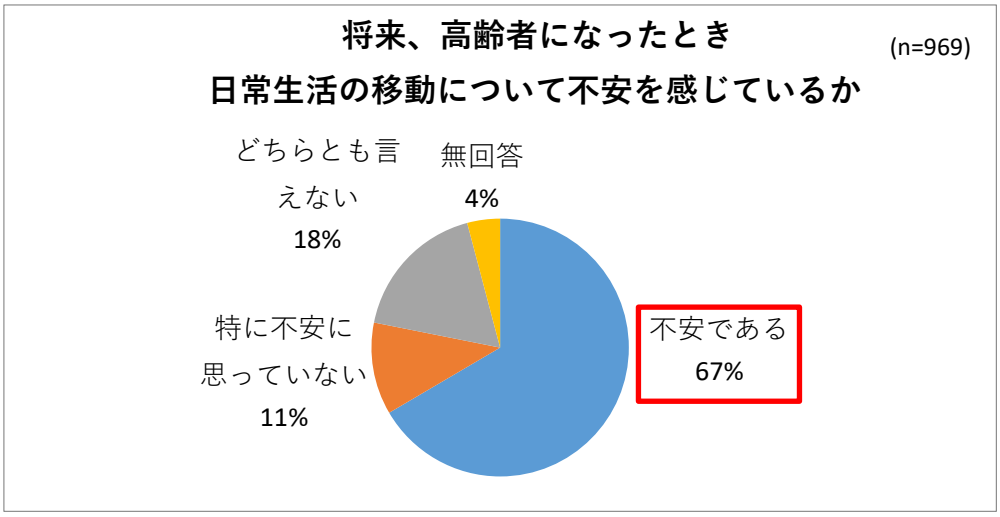


図 5.22　高齢者になったときの移動の不安

(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。

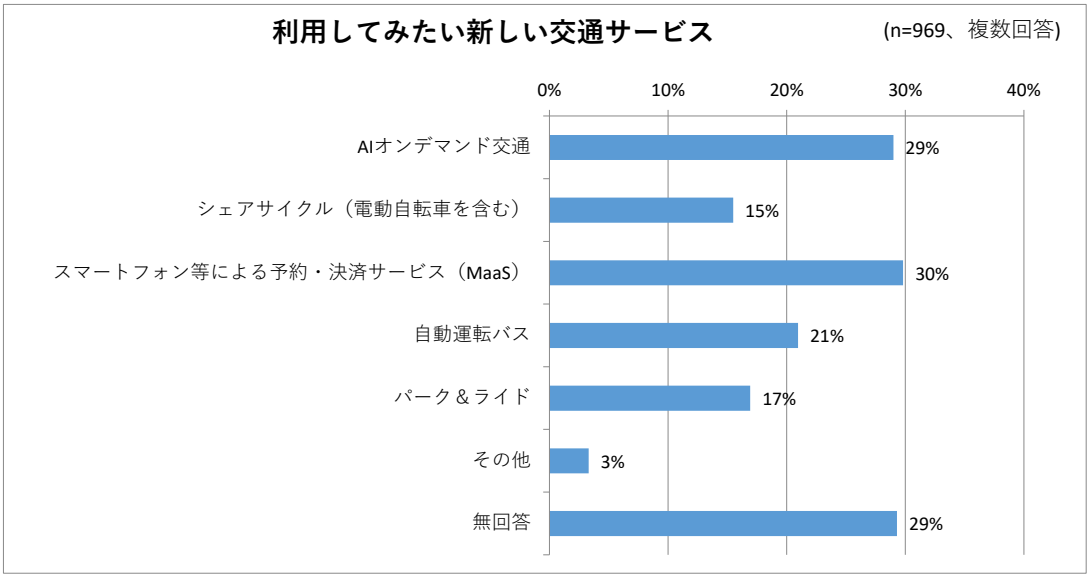


図 5.23　利用してみたい新しい交通サービス

(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。

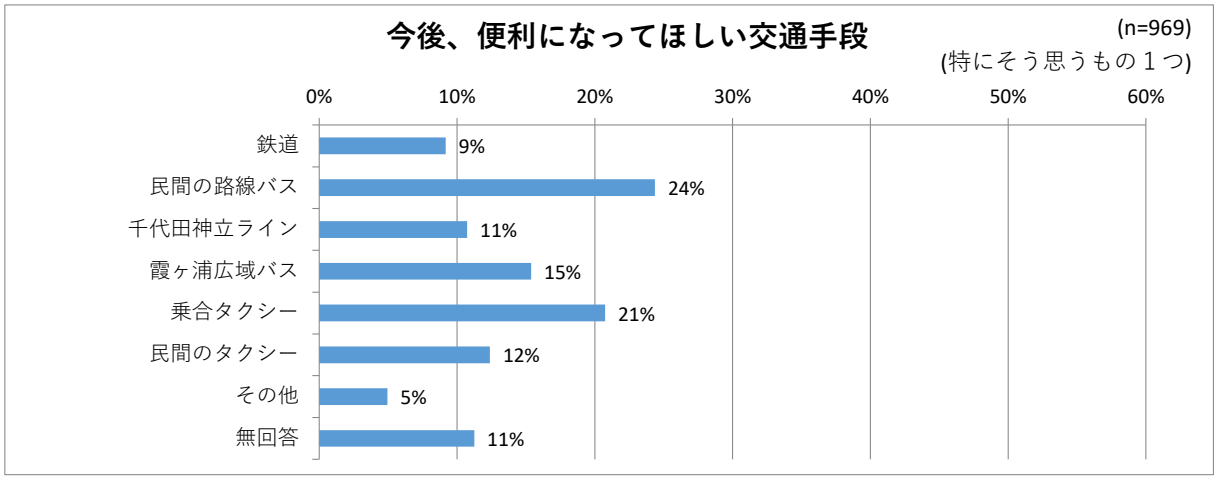


図 5.24　今後、便利になってほしい交通手段

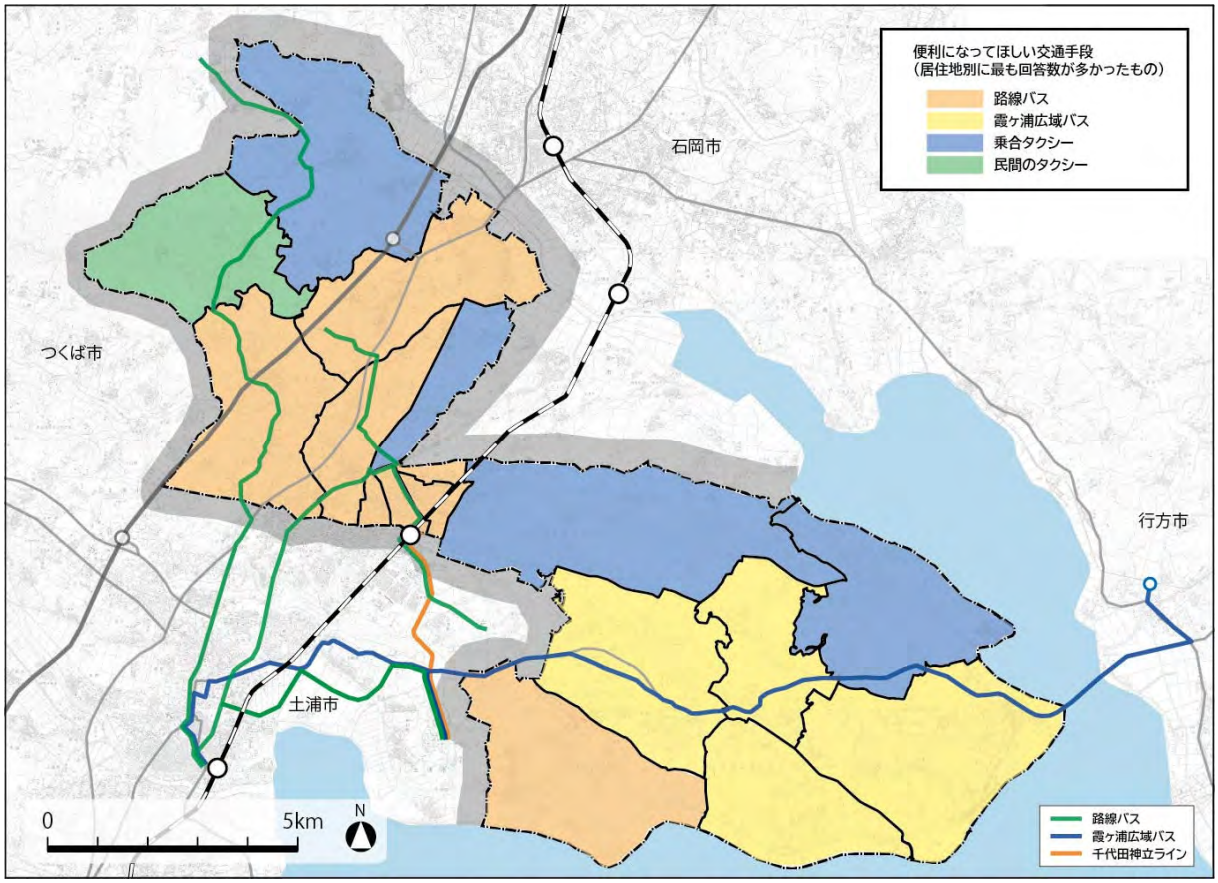


図 5.25　居住地×今後便利になってほしい交通手段

(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。

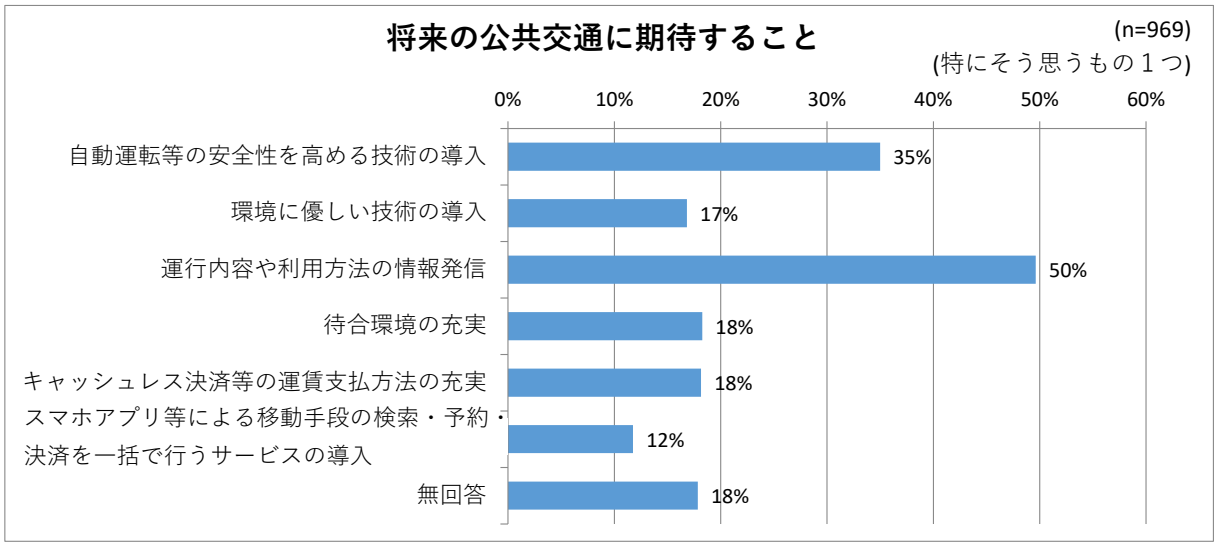


図 5.26　将来の公共交通に期待すること

(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。

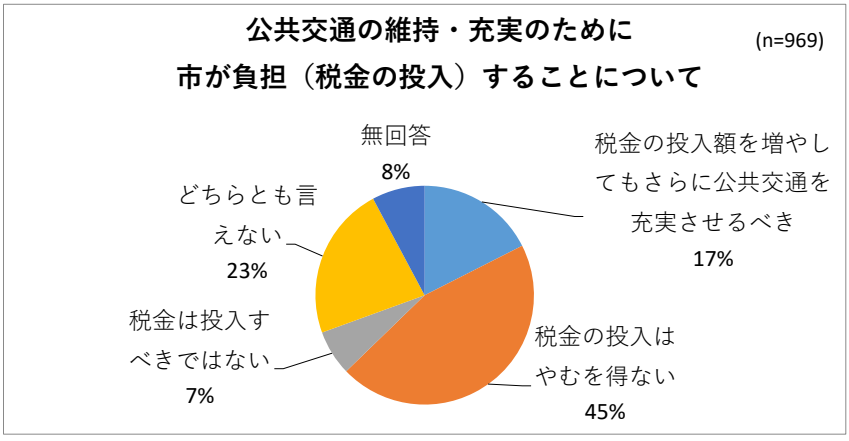


図 5.27　市が負担（税金の投入）することについて

5.1.6.　公共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。85 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。

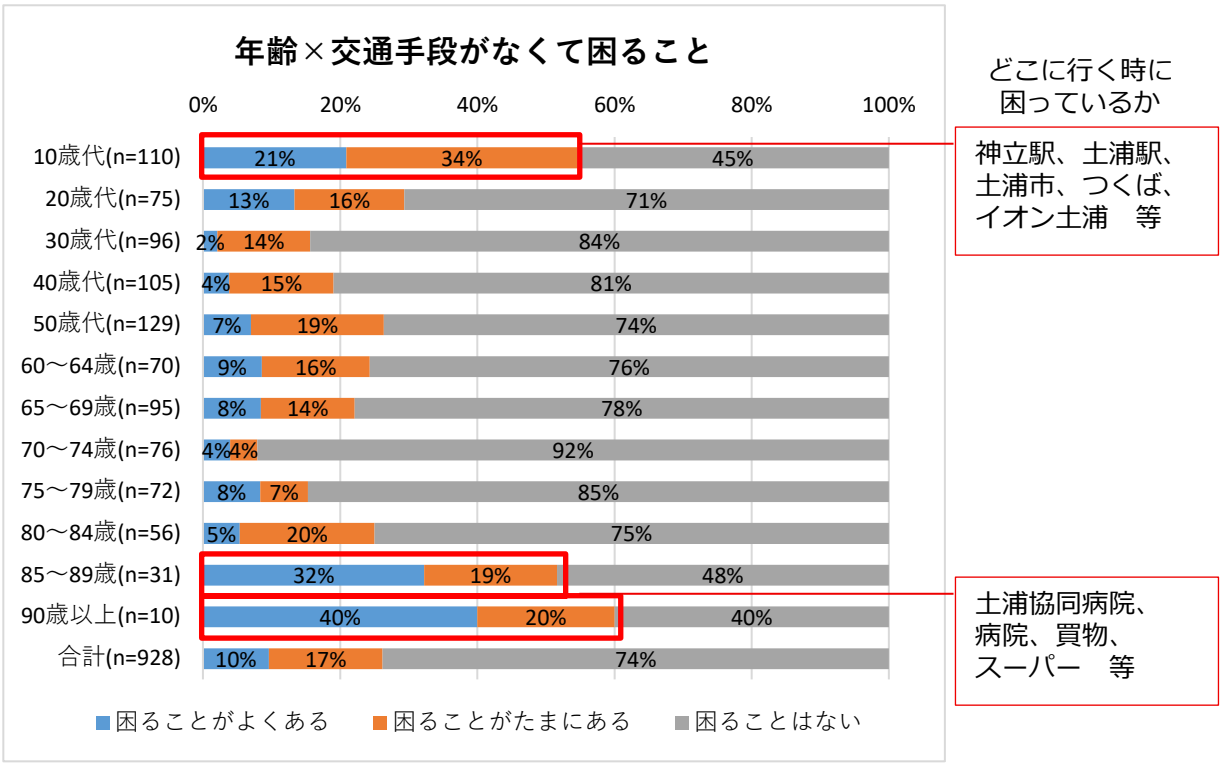


図 5.28　年齢×交通手段がなくて困ること

(2) 外出頻度

75 歳以上の高齢者の外出頻度をみると、買物では「週 2～3 回」が約 4 割と最も多く、年齢が高くなるにつれて「ほぼ毎日」といった高頻度での外出が減少している。

通院では「月 1 回程度」が 4～5 割と最も多く、80 歳以上になると「月 2～3 回」などの月 1 回程度よりも高い頻度での外出が高なる。年齢が高くなるほど買物の外出頻度は少なくなる一方で、通院の外出頻度が高くなっている。

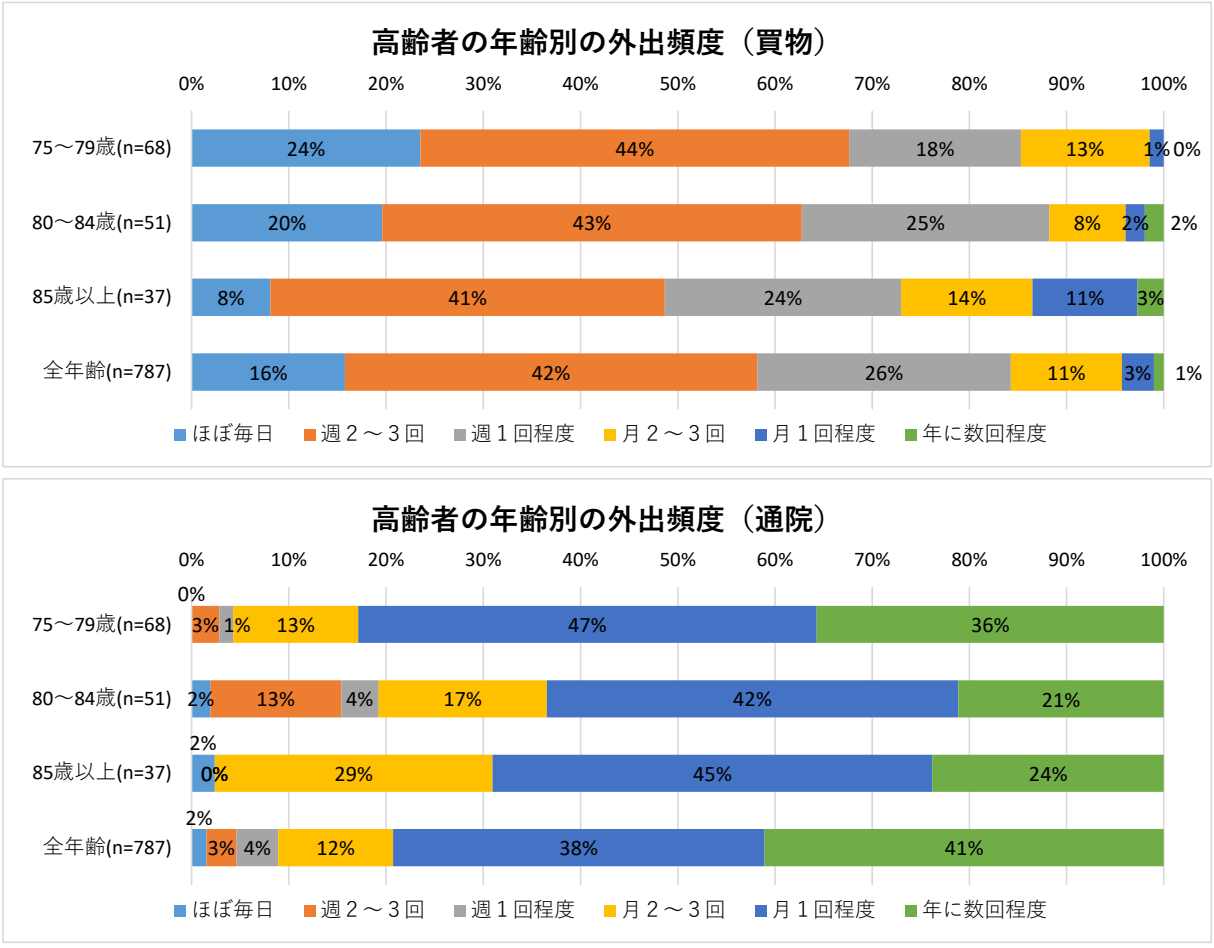


図 5.29　高齢者（75 歳以上）の外出頻度

運転免許証が「ある」人と「ない」人について外出頻度を比較すると、買物では運転免許証が「ある」人は「週 2～3 回」が約 5 割と最も多く、運転免許証が「ない」人は「月 2～3 回」が約 3 割と最も多く、「ある」人のほうが外出頻度が高くなっている。

通院では「ある」人は「月 1 回程度」と「年に数回程度」がそれぞれ約 4 割と最も多く、運転免許証が「ない」人は「年に数回程度」が約 5 割と最も多くなっているが、通院は必要な外出であることから運転免許証の有無による大きな差異はみられない。

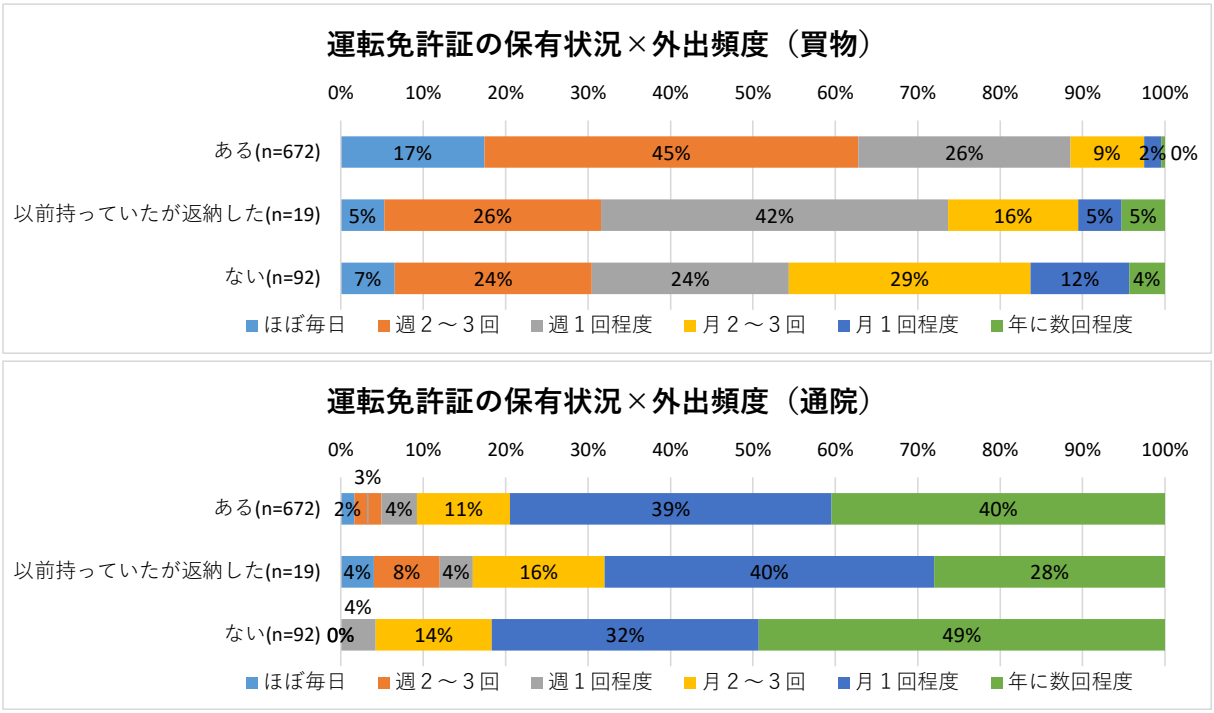


図 5.30　運転免許証の保有状況×外出頻度

(3) 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。

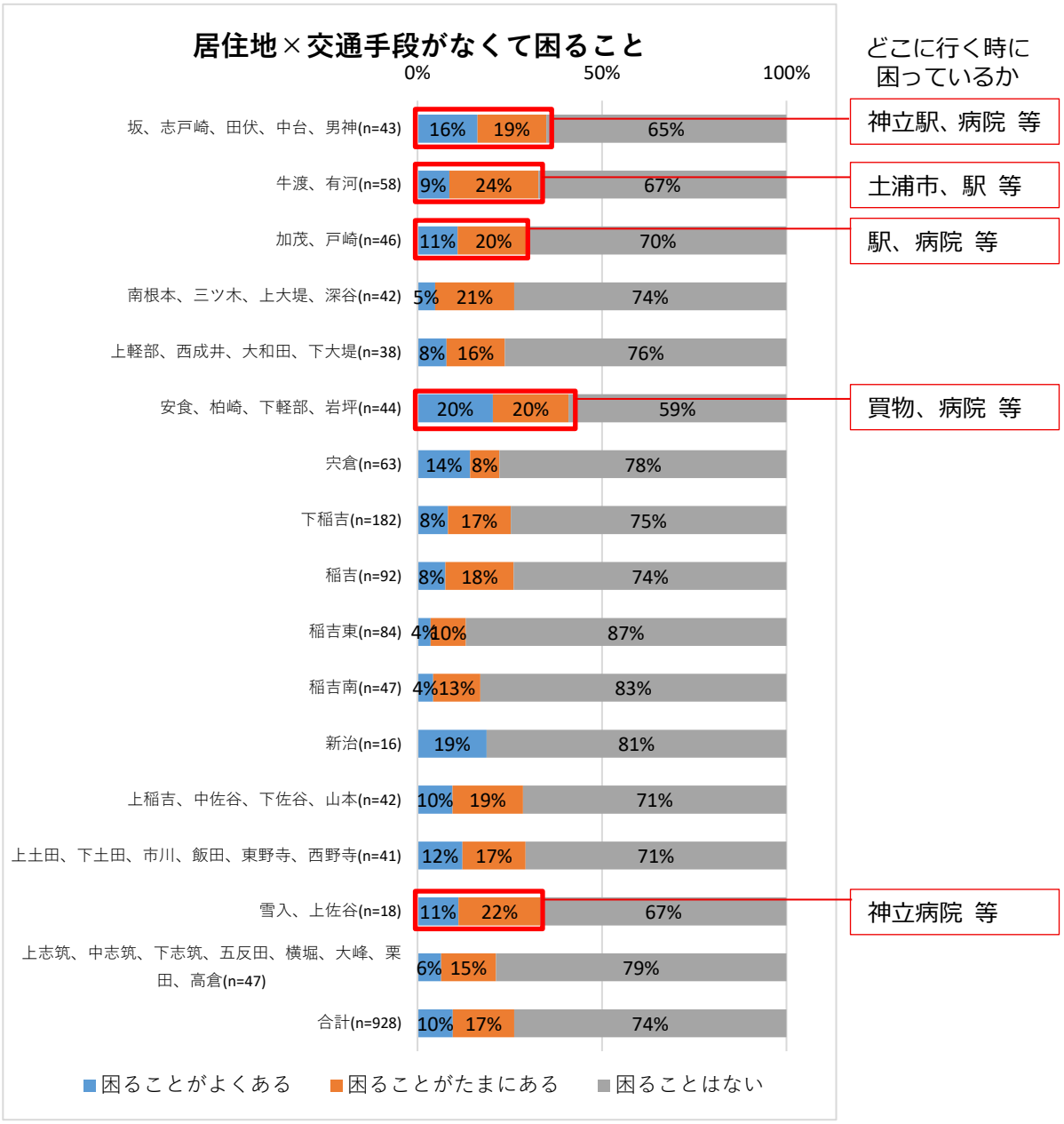


図 5.31 居住地×交通手段がなくて困ること

(4) 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。

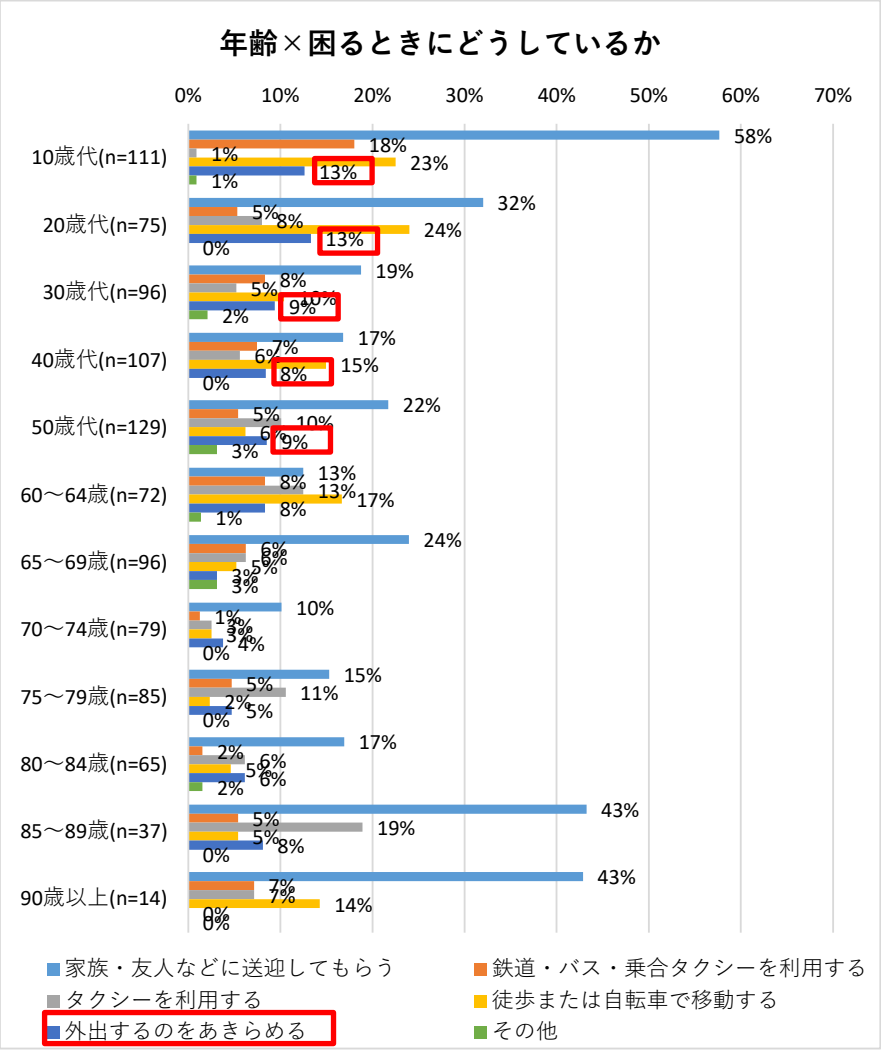


図 5.32　年齢×困るときにどうしているか

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
利用状況・認知度	路線バス	利用している（3） 過去に利用した（13） 知っているが利用なし（26） 知らない（51）	利用している（3） 過去に利用した（12） 知っているが利用なし（28） 知らない（52）	ほぼ変化なし
	千代田神立ライン	利用している（2） 過去に利用した（1） 知っているが利用なし（37） 知らない（53）	利用している（1） 過去に利用した（2） 知っているが利用なし（49） 知らない（43）	「知らない」減少、周知がすすむ
	霞ヶ浦広域バス	利用している（2） 過去に利用した（2） 知っているが利用なし（40） 知らない（51）	利用している（2） 過去に利用した（4） 知っているが利用なし（36） 知らない（55）	ほぼ変化なし
	乗合タクシー	利用している（2） 登録しているが利用なし（1） 知っているが登録なし（37） 知らない（54）	利用している（2） 登録しているが利用なし（1） 知っているが登録なし（37） 知らない（57）	ほぼ変化なし

項目	令和２年度調査（%）	今回調査（%）	比較結果
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」と「検索・予約・決済一括」が減少
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。

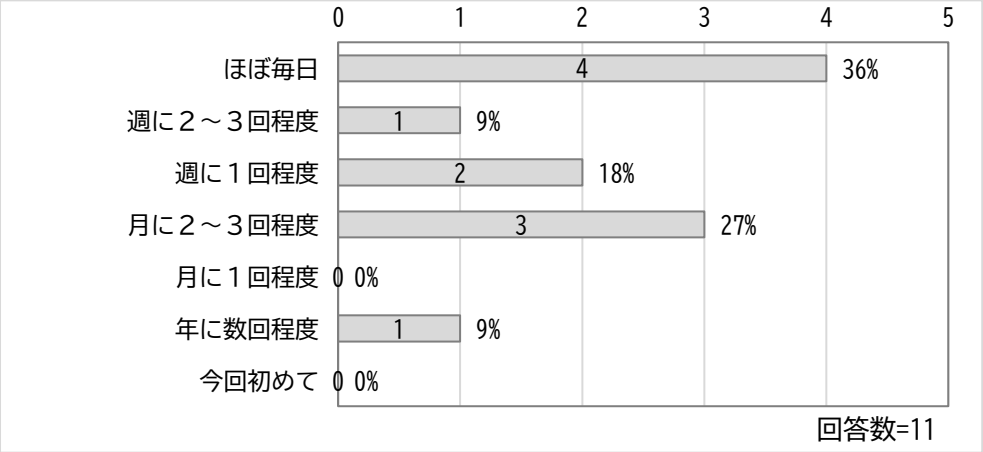


図 5.33　霞ヶ浦広域バスの利用頻度

(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。

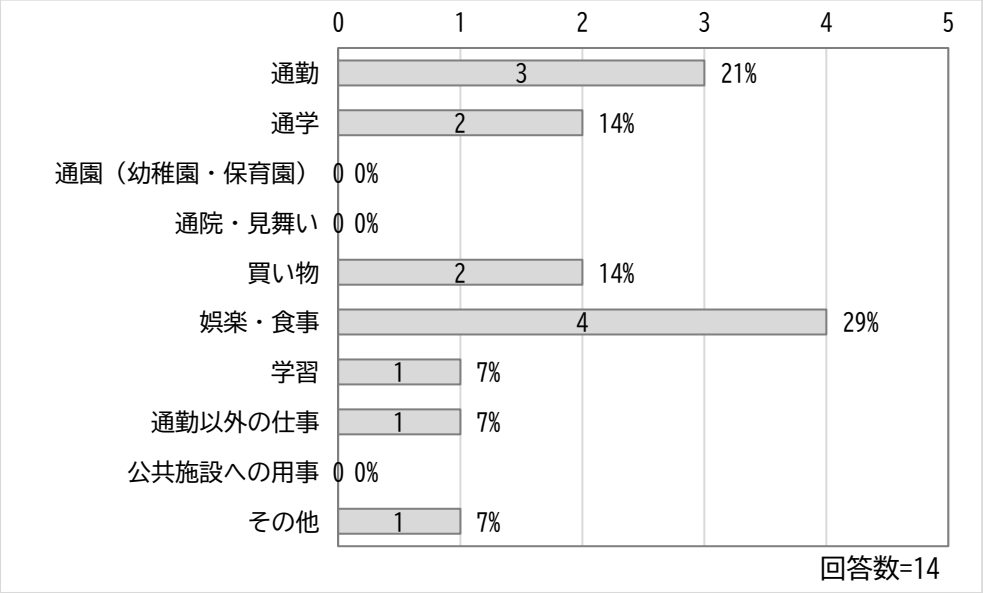


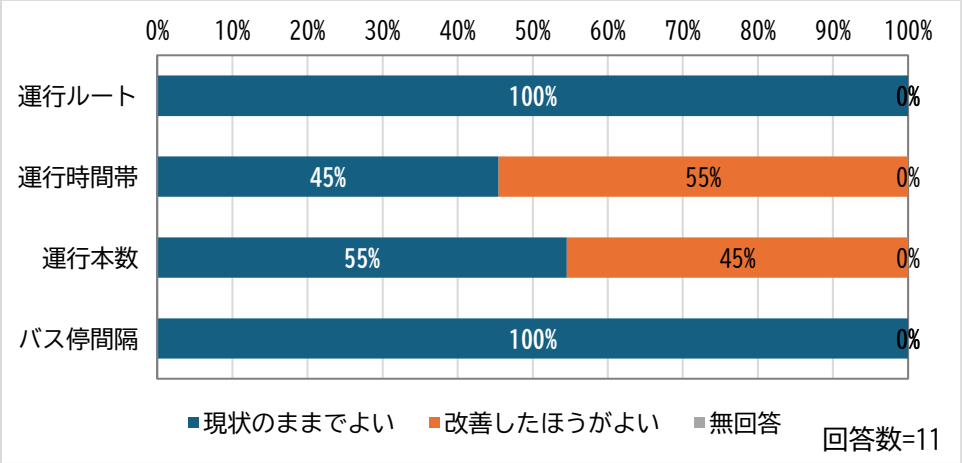
図 5.34　霞ヶ浦広域バスの利用目的

(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) 増便した方が良い(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 5.35　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。

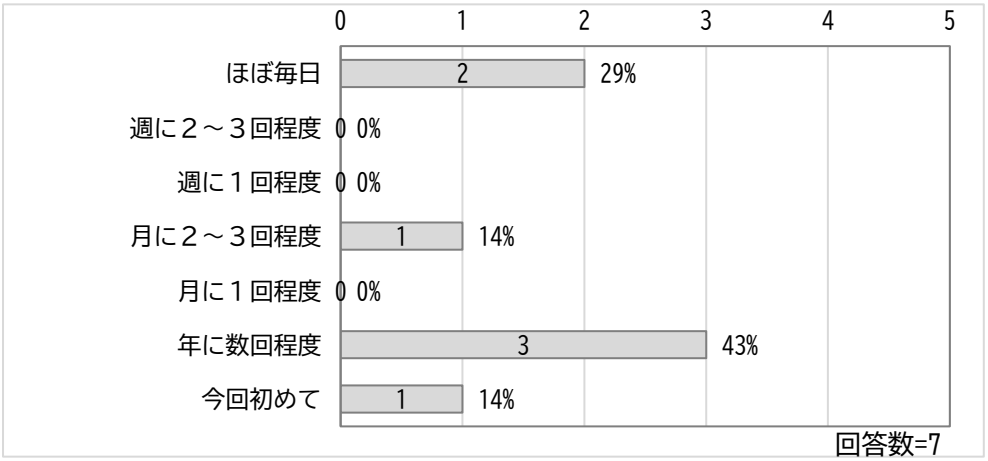


図 5.36　千代田神立ラインの利用頻度

(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。

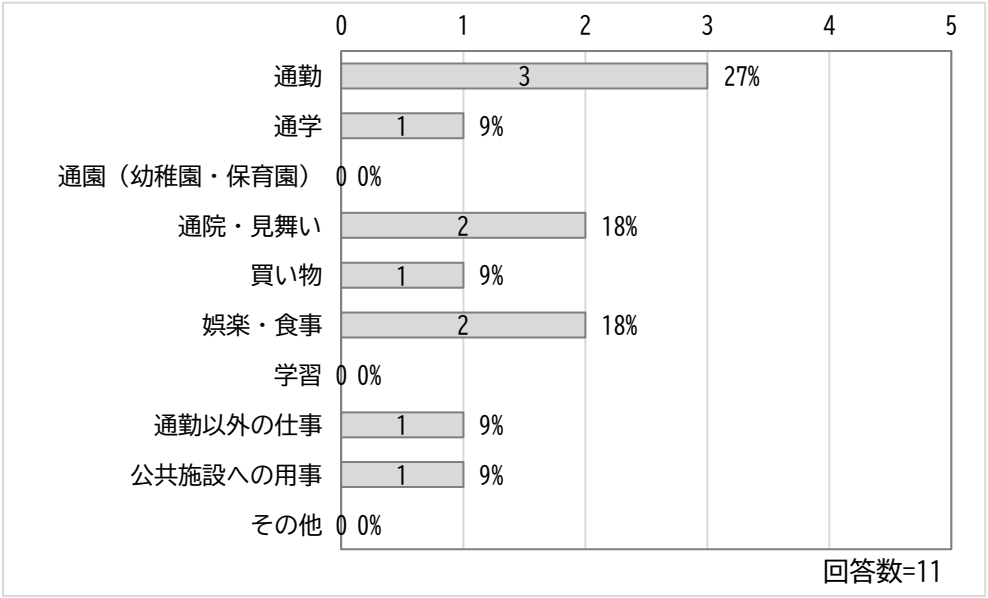


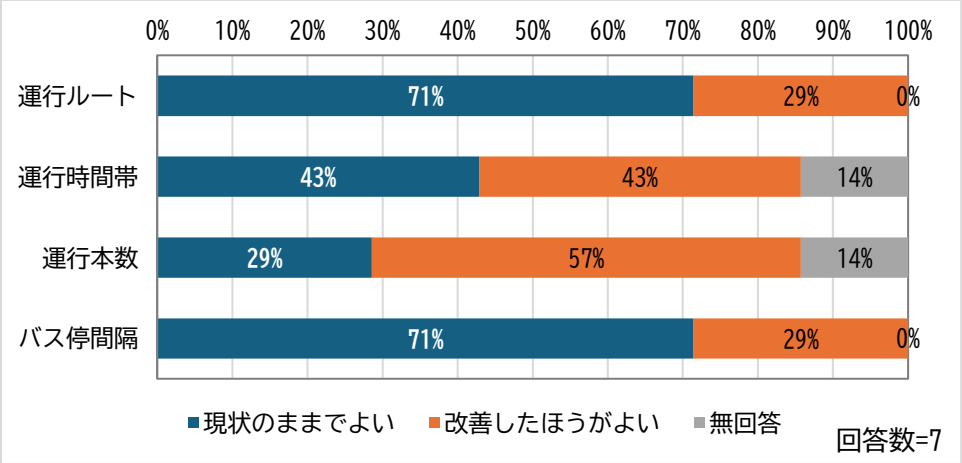
図 5.37　千代田神立ラインの利用目的

(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 5.38　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。

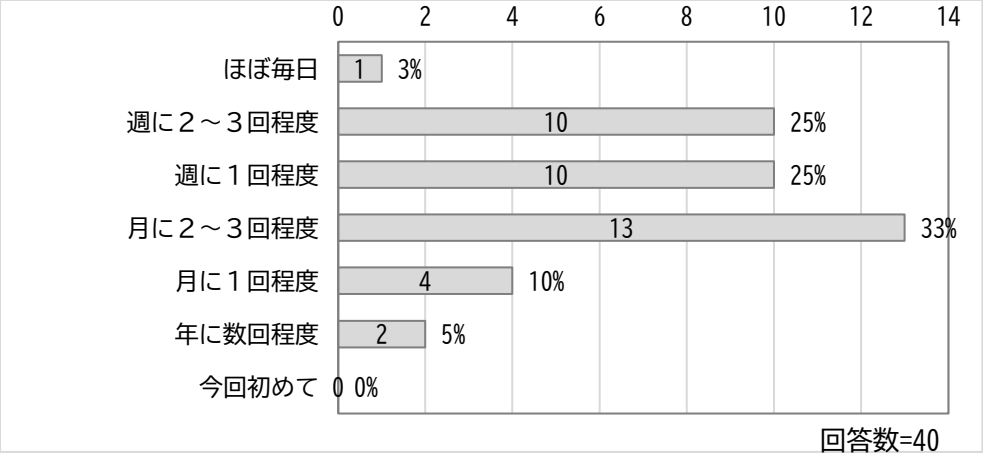


図 5.39　乗合タクシーの利用頻度

(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。

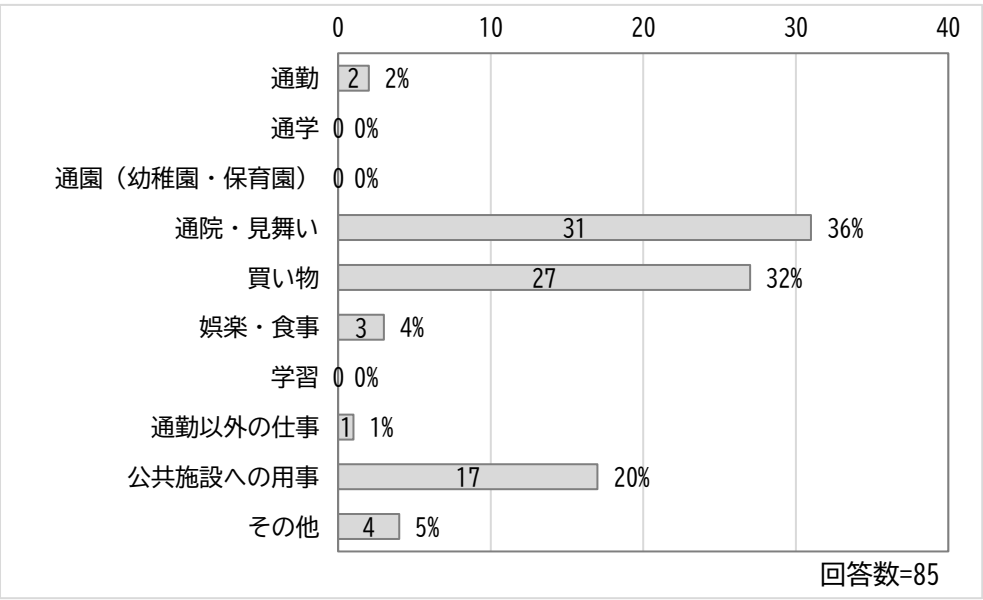


図 5.40　乗合タクシーの利用目的

(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。

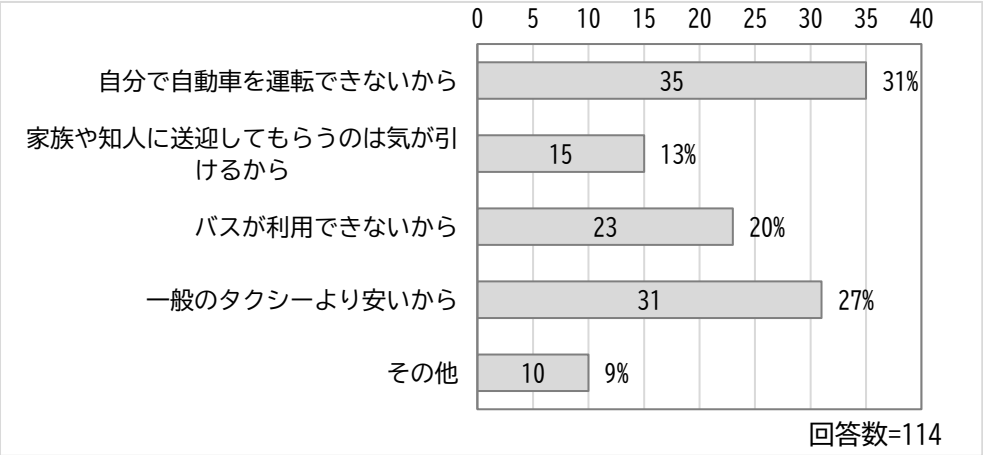


図 5.41　乗合タクシーを利用する理由

(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。

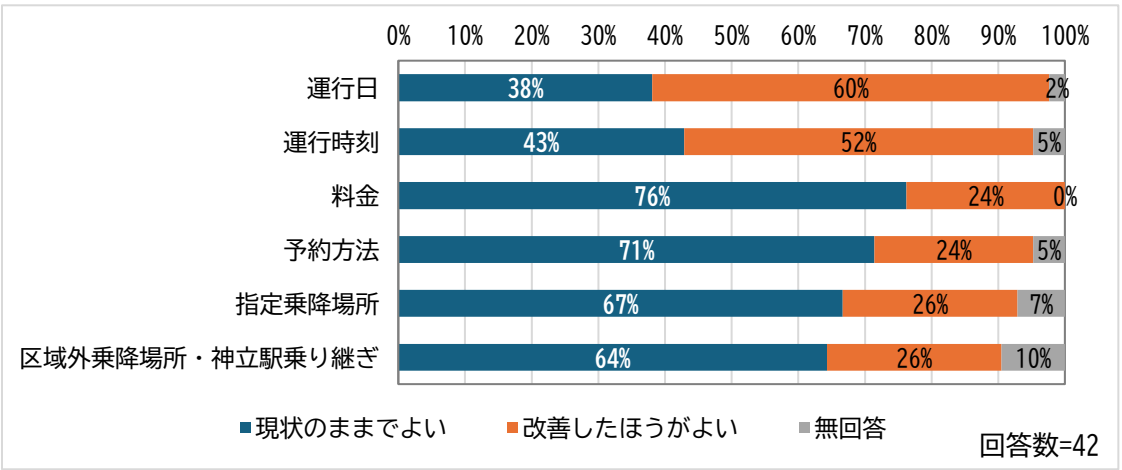


図 5.42　乗合タクシーの評価

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。

指定乗降箇所に関しては、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い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、買い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同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指定乗降箇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ていると感じる。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. 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
スクールパス販売枚数	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 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%

6.2. 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 ・区域外乗降箇所に「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。 **■あじさい館等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実施	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 ・令和 8 年 7～8 月に茨城県公共交通活性化協議会にて中学 3 年生（義務教育学校 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

7. 地域公共交通の課題

7.1. 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ま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パ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が令和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。	地域特性や外出時間帯に応じた公共交通の提供
	通勤・通学では 7～8 時台の外出、16～19 時台の帰宅が多く、通院では 8～10 時台の外出が多い。	
	通勤・通学や買い物など多くの移動目的において土浦市へ、通院先としては土浦協同病院および神立病院への移動ニーズが高い。	路線バス・霞ヶ浦広域バスといった広域連携に資する交通手段の維持
	外出をあきらめている人が乗合タクシーを利用しない理由は「利用方法が分からない」が約 5 割、「登録・予約が面倒」が約 3 割。	乗合タクシーの周知や登録支援等
	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

7.2. 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・通学や買い物、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。

また、市民の移動時間帯をみると、通勤・通学では 7～8 時台の外出、16～19 時台の帰宅が多く、通院では 8～10 時台の外出が多い一方、乗合タクシーの運行は平日の９～17 時台となっており、日常生活に必要な移動時間帯と利用可能な地域公共交通サービスとの間に時間的な乖離がみられる。特に、乗合タクシーの運行時間外において、タクシー利用料金助成事業の対象とならない学生等については、利用できる移動手段が限られる場合がある。

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について、移動目的や必要とする時間帯を踏まえた移動手段を確保することを基本とし、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い物、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。市内全域を対象とする乗合タクシーやタクシー利用料金助成事業等により、面的な移動手段は確保されている一方、対象者や時間帯によっては利用できる移動手段が限られている。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加え、対象者や移動目的、時間帯ごとの移動需要を踏まえ、時間的な交通空白にも対応する必要がある。鉄道、路線バス、乗合タクシー、一般タクシーなど、それぞれの交通手段の役割を明確にし、相互に補完することで、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、一般タクシーなど、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成り立つものではなく、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、一般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、買い物や通院、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、乗合タクシー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　限られた交通資源を活かした効率的・持続可能な公共交通サービスの実現

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

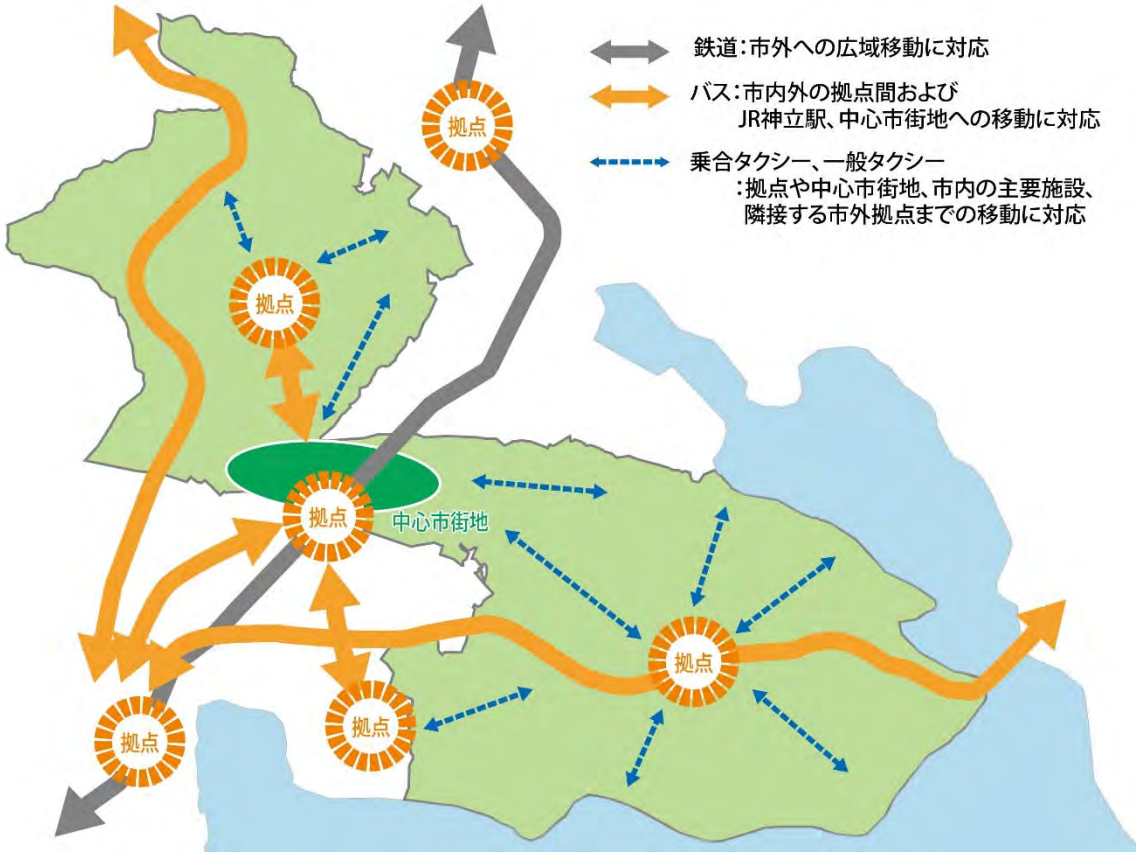
公共交通を将来にわたり維持していくため、市民、交通事業者、行政などがそれぞれの役割を果たしながら、利用しやすい環境づくりと公共交通を支える意識の醸成を進める。

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. 計画の目標

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。

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 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公共交通として鉄道とバス路線は今後も維持する。
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
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。

基本方針２　限られた交通資源を活かした効率的・持続可能な公共交通サービスの実現
計画目標 2-①　地域特性や移動ニーズに応じた地域公共交通の確保・充実
地域ごとの人口分布や生活環境、時間帯によって異なる移動ニーズを踏まえ、既存の公共交通を有効に活用しながら、それぞれの地域に適した交通サービスの確保・充実を図る。また、モビリティ・マネジメント等による利用促進を進め、公共交通の利用機会や外出機会の確保、利用者の満足度の向上を目指す。
計画目標 2-②　地域公共交通サービスの効率化
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。また一般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。

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 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。
計画目標 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。

9. 地域公共交通施策

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地域公共交通施策を実施する。

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

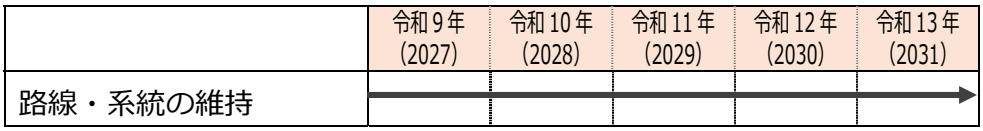
地域公共交通の目指すべき姿

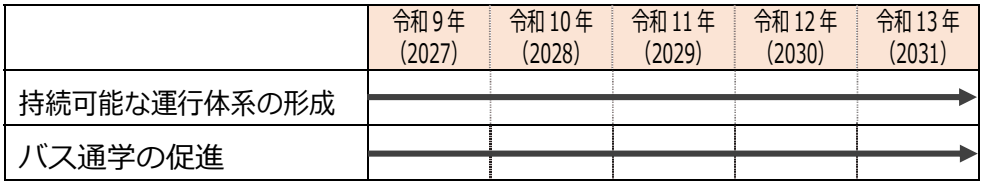
限られた交通資源を活かし
日常生活に必要な移動をみんなで支え
誰もが安心して暮らし続けられる
持続可能な地域公共交通体系

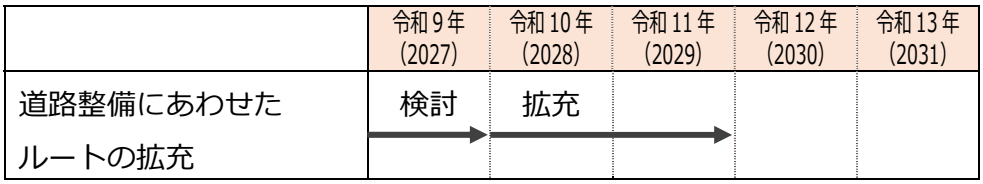


公共交通の課題	公共交通ネットワークの基本方針	計画目標	地域公共交通施策
課題１ **神立駅を核とした広域・地域交通ネットワークの強化**	**基本方針１** **公共交通を必要とする人の日常生活を支える交通体系の構築** 地域特性や利用ニーズに応じて各公共交通機関が役割を分担し、JR 神立駅を中心とした広域的な公共交通ネットワークを構築することで、日常生活に必要な移動を確保する。	**計画目標 1-①** **骨格となる公共交通の維持** 市外への広域移動や市内外の拠点間、JR 神立駅、中心市街地の移動に対応する公共交通を維持する。 **計画目標 1-②** **公共交通の必要性が高い主体の移動性の確保･充実** 学生や高齢者など公共交通の必要性が高い主体が公共交通で移動できる施策を推進する。	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**			
課題３ **日常生活を支える生活拠点へのアクセスの確保**			
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** **限られた交通資源を活かした効率的・持続可能な公共交通サービスの実現** 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** **地域特性や移動ニーズに応じた地域公共交通の確保・充実** 地域に適した交通サービスの確保・充実、公共交通の利用機会や満足度向上を目指す。 **計画目標２-②** **地域公共交通サービスの効率化** 一般タクシー等の既存公共交通の活用、限られた人材や車両、財源の有効活用を図る。	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 ⑧モビリティ・マネジメントの継続的実施 ⑨バリアフリー化の推進
課題５ **地域特性に応じた交通サービスの最適化**			
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** **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の醸成、将来の移動に不安を感じる人を減少させる。 **計画目標 3-①** **公共交通支える体制づくり** 将来にわたって持続可能な地域公共交通とするために必要な公的資金を投入する。	⑩バス待ち環境の整備 ⑪脱炭素化･運行効率化に資する新技術の導入 ⑫情報提供の充実

9.2. 地域公共交通施策

施策①	路線バスの維持
目的	JR 神立駅を中心に、市内外の拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの骨格として、通勤・通学、通院、買物などの日常生活に必要な移動を支える路線バスを維持する。
概要	市内を運行する路線バスは、JR 神立駅と市内外の拠点を結び、鉄道や他の公共交通と連携して広域的な移動を支える重要な役割を担っている。今後も人口減少や運転士不足など、路線バスを取り巻く環境の変化を踏まえながら、交通事業者や関係自治体等と連携して、必要な路線・系統の維持に取り組む。
実施主体	かすみがうら市、交通事業者
実施時期	

施策②	霞ヶ浦広域バスの維持
目的	霞ヶ浦地域と土浦市・行方市を結び、通勤・通学、買物、通院などの日常生活に必要な広域的な移動を支える交通手段として、霞ヶ浦広域バスを維持する。
概要	霞ヶ浦広域バスは、土浦駅や土浦協同病院、霞ヶ浦地域の生活拠点等を結び、市域を越えた移動を支える重要な公共交通である。利用者数は増加傾向にある一方、運行経費の増加など、持続的な運行に向けた課題もみられる。 **■持続可能な運行体系の形成** 沿線自治体や交通事業者と連携しながら、利用状況や移動ニーズを踏まえた利便性の確保と利用促進に取り組み、広域的な移動手段として持続可能な運行体系の形成を図る。 **■バス通学の促進** 高校生のバス通学を促進するため、中学 3 年生やその保護者、高校生等に対し、スクールパスの料金や利用できる路線、購入方法等について分かりやすく周知する。特に、これまで土浦駅前営業カウンター及び石岡営業所で販売していたスクールパスについて、令和 8 年度から霞ヶ浦庁舎での販売を再開したことを積極的に周知し、市内で購入できる環境を活かした利用促進を図る。また、茨城県が実施するバス通学利用促進の取組と連携し、高校進学時期を捉えた情報提供やお試し乗車等を行うことで、バス通学を選択するきっかけづくりを進める。
実施主体	かすみがうら市、交通事業者、土浦市、行方市、茨城県
実施時期	

施策③	千代田神立ラインの維持・拡充
目的	JR 神立駅と土浦協同病院を結び、通勤や通学、通院などの日常生活に必要な移動を支えるとともに、神立駅を中心とした公共交通ネットワークの充実を図るため、千代田神立ラインを維持・拡充する。
概要	千代田神立ラインは、JR 神立駅と土浦協同病院を結び、鉄道や他のバス路線との乗継ぎを通じて、市民の日常生活を支える重要な交通手段である。利用状況や沿線地域の移動ニーズを継続的に把握しながら、交通事業者や関係自治体と連携して路線を維持するとともに、利用促進や運行内容の改善など、利便性の向上に向けた取組を進める。 **■道路整備にあわせたルートの拡充** JR 神立駅東口周辺の道路整備にあわせて、交通事業者や関係自治体と連携し、駅周辺におけるアクセス性や回遊性の向上につながるルートの拡充を検討する。
実施主体	かすみがうら市、交通事業者、土浦市
実施時期	

施策④	乗合タクシーの維持・拡充

目的

高齢者をはじめ、自動車を運転しない人や利用できない人の日常生活に必要な移動手段を確保するため、自宅近くから医療機関、商業施設、公共施設等への移動を支える乗合タクシーを維持・拡充する。

概要

乗合タクシーは、自宅前から市内の医療機関、商業施設、公共施設等への移動を支え、特に通院や買物などに利用される重要な交通手段となっている。今後も、公共交通の必要性が高い高齢者等の移動手段として運行を維持するとともに、利用状況や地域ごとの移動ニーズを継続的に把握し、指定乗降箇所や運行方法、予約方法等について必要な改善を検討する。

■指定乗降箇所等の見直し

ウエルシアかすみがうら大和田店など、利用者等から追加要望のある施設について、指定乗降箇所への追加を検討する。あわせて、既存の指定乗降箇所についても利用状況を確認し、利便性と運行効率の両面から適宜見直しを行う。

■利用方法の周知による利用促進

乗合タクシーの利用方法を分かりやすくまとめたパンフレット等を作成・配布するとともに、市ホームページや広報紙等を活用し、利用対象、登録方法、予約方法、運賃、指定乗降箇所等を周知する。また、コミュニティセンター等において出張説明会や登録支援会を実施する。

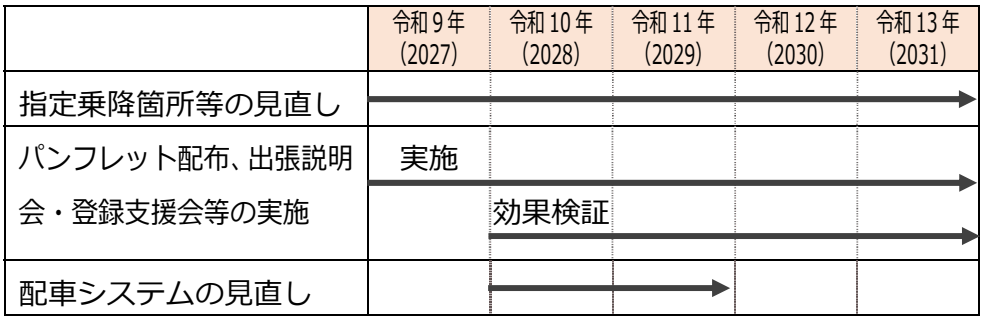
■配車・予約方法等の改善による乗合率及び運行効率の向上

予約・運行実績を分析し、9～11 時などの利用が集中する時間帯の JR 神立駅、土浦協同病院、神立病院、商業施設等への移動を効率的に組み合わせるとともに、配車システムの設定等を継続的に見直すことで、利用者の利便性を確保しながら乗合率及び運行効率の向上を図る。

実施主体

かすみがうら市、乗合タクシー運行事業者

実施時期



施策⑤	JR 神立駅の交通結節機能強化

目的

鉄道、バス、乗合タクシー、一般タクシー等の乗継拠点である JR 神立駅について、各交通手段間の円滑な乗継ぎと利用環境の向上を図り、市内外への移動を支える交通結節点としての機能を強化する。

概要

JR 神立駅は、市外への広域移動を担う鉄道と、市内外の各地域や生活拠点を結ぶ路線バス、乗合タクシー、一般タクシー等が接続する本市の公共交通ネットワークの中心的な拠点である。千代田神立ラインについても神立駅東口が乗換え・乗継ぎ拠点として位置づけられている。

今後は、駅周辺の道路整備等と連携しながら、バスやタクシー等への乗継環境、待合環境、案内・情報提供等の充実を図り、学生や高齢者等にも分かりやすく利用しやすい交通結節点の形成を進める。

■乗継案内・公共交通情報の充実

バス、乗合タクシー、一般タクシーの乗り場や行先、運行情報等を分かりやすく案内し、初めて利用する人でも円滑に乗り継げる環境づくりを進める。

■待合環境の充実

高校生をはじめ、夕方・夜間に家族等の送迎を待つ利用者が安心して過ごせるよう、照明や上屋、ベンチ等を備えた見通しの良い待合スペースの確保を検討する。また、送迎車両との安全な待ち合わせ・乗降ができるよう、歩行者と車両の動線にも配慮した駅前環境の整備を進める。

実施主体

かすみがうら市、交通事業者

実施時期

	令和 9 年 (2027)	令和 10 年 (2028)	令和 11 年 (2029)	令和 12 年 (2030)	令和 13 年 (2031)
乗継案内・公共交通情報の充実検討	→	→	→	→	→
待合環境の充実検討	→	→	→	→	→

施策⑥	タクシー利用料金助成事業の継続

目的

自動車を運転できない高齢者等の通院や買物などの日常生活に必要な移動を確保するため、一般タクシーを活用した移動支援を継続する。

概要

路線バスや乗合タクシーだけでは対応しにくい時間帯や目的地への移動を補完するため、一定の要件を満たす高齢者や障害者等を対象に、一般タクシー利用料金の一部を助成する。

令和元年 10 月の実施開始以降、交付者数と利用枚数ともに増加しており、令和 7 年度は 317 人に交付され、助成券の利用枚数は 5,289 枚となった。特に、現在の助成券利用は 10 時～正午が最も多い一方、早朝から夜間まで幅広い時間帯で利用されており、乗合タクシーの運行時間外等も含めた移動を支える補完的な役割が考えられる。

■タクシー利用料金助成事業の継続

路線バスや乗合タクシーだけでは対応しにくい時間帯や目的地への移動を補完し、自動車を運転できない高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保するため、タクシー利用料金助成事業を継続する。利用状況を継続的に把握するとともに、乗合タクシー等との役割分担を踏まえながら、必要な人が利用しやすい制度として維持・改善を図る。

現行で利用できるタクシー事業者として、本市、石岡市、土浦市、つくば市の 31 事業者については引き続き協力を要請する。

実施主体

かすみがうら市、交通事業者

実施時期

	令和 9 年 (2027)	令和 10 年 (2028)	令和 11 年 (2029)	令和 12 年 (2030)	令和 13 年 (2031)
タクシー利用料金助成事業の継続	→	→	→	→	→

施策⑦	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支援事業を継続する。
概要	運転免許証を自主返納した高齢者が、返納後も安心して日常生活を送ることができるよう、乗合タクシー回数券の交付による移動支援を継続する。また、乗合タクシーをはじめとする公共交通の利用方法を併せて案内するとともに、通院や買物などの日常生活に必要な移動手段を確保する公共交通施策と連携し、安心して自主返納を選択できる環境づくりを進める。 **■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、周知を図る。 <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> ・乗合タクシー回数券　21,000 円分 ・自転車等購入助成金（電動アシスト自転車等購入費の 2 分の 1（上限：50,000 円）を助成）
実施主体	かすみがうら市、交通事業者
実施時期	令和 9 年 (2027)　令和 10 年 (2028)　令和 11 年 (2029)　令和 12 年 (2030)　令和 13 年 (2031) 事業の継続・周知　→

施策⑧	モビリティ・マネジメントの継続的実施
目的	公共交通を必要とする人が、利用できる交通手段を知り、実際の利用につなげられるよう、対象者の状況やライフステージに応じた働きかけや利用支援を行い、公共交通の利用促進と外出機会の確保を図る。
概要	市民アンケートでは、交通手段がなく外出をあきらめることがある人のうち、乗合タクシーを利用しない理由として、「利用方法を知らない」と「利用者登録や予約が面倒」が約５割となっており、移動に困っている人であっても、利用方法の認知や手続きが利用の障壁となっていることがうかがえた。 このため、公共交通に関する情報を発信するだけでなく、乗合タクシーの登録や予約方法の案内・支援など、実際の利用につなげる取組を進める。 また、高校進学や運転免許証の返納など、移動手段が変化する機会を捉え、学生、高齢者等の対象者に応じた働きかけを行い、公共交通を利用するきっかけづくりと継続的な利用を促進する。 **■乗合タクシーの利用方法の周知による利用促進（再掲）** 乗合タクシーの利用方法を分かりやすくまとめたパンフレット等を作成・配布するとともに、市ホームページや広報紙等を活用し、利用対象、登録方法、予約方法、運賃、指定乗降箇所等を周知する。また、コミュニティセンター等において出張説明会や登録支援会を実施する。 **■高校進学時のモビリティ・マネジメント** 中学３年生や保護者に対して、通学に利用できるバス路線・ダイヤやスクールパス等を周知し、高校進学を契機に公共交通を通学手段として選択してもらう取組を進める。 **■バス通学の促進（再掲）** 高校生のバス通学を促進するため、中学３年生やその保護者、高校生等に対し、スクールパスの料金や利用できる路線、購入方法等について分かりやすく周知する。特に、これまで土浦駅前営業カウンター及び石岡営業所で販売していたスクールパスについて、令和８年度から霞ヶ浦庁舎での販売を再開したことを積極的に周知し、市内で購入できる環境を活かした利用促進を図る。また、茨城県が実施するバス通学利用促進の取組と連携し、高校進学時期を捉えた情報提供やお試し乗車等を行うことで、バス通学を選択するきっかけづくりを進める。 **■公共交通を利用・体験する機会の創出** バスの乗り方教室や乗合タクシーの予約方法を体験できるイベントや講座等を実施し、公共交通を利用したことがない人の心理的・手続き上のハードルを下げる。また、イベントや講座等を活用して、公共交通に関す

る意見を収集して地域公共交通施策に反映する。

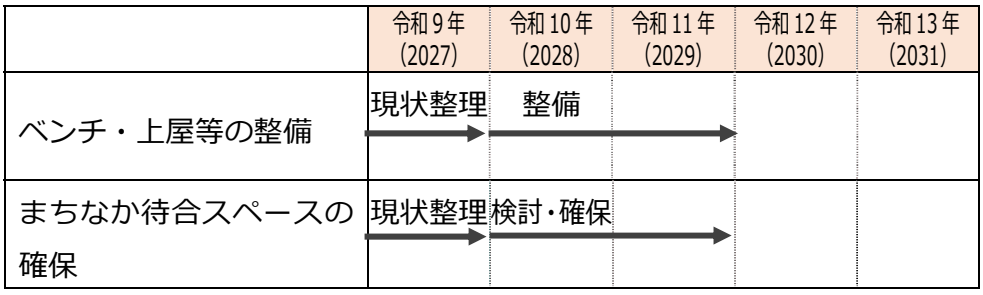
実施主体　かすみがうら市、交通事業者

実施時期

	令和9年(2027)	令和10年(2028)	令和11年(2029)	令和12年(2030)	令和13年(2031)
乗合タクシーのパンフレット配布、出張説明会・登録支援会等の実施（再掲）	実施 →	効果検証 →			
高校進学時の MM 実施	実施 →	効果検証 →			
バス通学の促進（再掲）	実施 →	効果検証 →			
公共交通利用の体験機会の創出	実施 →	効果検証 →			

施策⑨	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	路線バスや乗合タクシーについて、乗降時の段差や車内での移動など、公共交通を利用する際の身体的な負担を軽減するため、交通事業者と連携してバリアフリーに対応した車両の導入・維持を進める。また、バス停についても、道路管理者等と連携しながら、乗降場所の段差や歩道との接続、待合スペース等の利用環境を確認し、誰もが安全に利用できる環境の整備・改善を図る。 **■バス車両のバリアフリー対応の維持・推進** 霞ヶ浦広域バスや千代田神立ライン等について、ノンステップバスなど乗降しやすい車両による運行を継続するとともに、車両更新時におけるバリアフリー対応車両の導入を交通事業者に働きかける。 **■バス停のバリアフリー化・安全な乗降環境の確保** 利用者の多いバス停や高齢者等の利用が多いバス停を中心に、歩道との段差、路面、乗降スペース、歩行者動線等を確認し、必要な改善を進める。あわせて、植栽の伐採・剪定や照明の設置・改善など、乗務員からバス停及び待合客を確認しやすくする取組を、道路管理者や交通事業者等と連携して進める。
実施主体	かすみがうら市、交通事業者
実施時期	

	令和9年(2027)	令和10年(2028)	令和11年(2029)	令和12年(2030)	令和13年(2031)
バス車両のバリアフリー化の維持・推進	現状整理 →	推進 →			
バス停のバリアフリー化・安全な乗降環境の確保	現状整理 →	推進 →			

施策⑩	バス待ち環境の整備
目的	バス利用者が、天候や時間帯等にかかわらず安全・快適にバスを待つことができる環境を整備し、バス利用時の負担を軽減するとともに、公共交通を利用しやすい環境づくりを進める。
概要	高齢者や学生をはじめ、誰もが安心してバスを利用できるよう、利用状況や周辺環境等を踏まえ、ベンチや上屋、照明等の待合環境の整備・改善を進める。また、すべてのバス停への設備の整備は難しいことから、商業施設やコンビニエンスストア等をバスの待合場所として活用するなど、既存施設を有効活用した待合環境の整備についても検討する。 市民アンケートでは、公共交通を利用しない理由として運行本数の少なさなども挙げられており、公共交通を利用しやすい環境の整備が課題となっている。 待ち時間そのものを短くできなくても、「待つことの負担」を軽減するという考え方で位置付ける。 **■利用状況に応じたベンチ・上屋等の整備** 利用者の多いバス停や、高齢者・学生等の利用が多いバス停などを中心に、道路状況や設置スペース等を踏まえ、ベンチや上屋等の設置・改善を検討する。既存設備についても適切な維持管理を行い、快適な待合環境の確保を図る。 **■商業施設・コンビニ等と連携した「まちなか待合スペース」の確保** バス停周辺の商業施設、コンビニエンスストア、公共施設等と連携し、店内・施設内の休憩スペースやベンチ等を、バス利用者が待ち時間を過ごせる場所として活用する取組を検討する。協力施設には、バスの時刻表や運行情報等を掲示するなど、「バスを待てる場所」であることを分かりやすく案内する仕組みについても検討する。
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	

施策⑪	脱炭素化・運行効率化に資する新技術の活用・導入検討

目的

人口減少や運転手不足等が進む中でも、持続可能な公共交通サービスを確保していくため、デジタル技術等を活用した運行の効率化や利便性の向上を図るとともに、環境負荷の低減に資する車両等の導入を検討し、公共交通の持続可能性の向上を図る。

概要

限られた車両や運転手等の交通資源を有効に活用するため、乗合タクシーの予約・配車の効率化や運行データの活用など、デジタル技術を活用した公共交通サービスの効率化について検討する。また、EV 等の環境負荷の少ない車両を導入する。

■乗合タクシーの配車・予約方法等の改善による乗合率及び運行効率の向上（再掲）

予約・運行実績を分析し、9～11 時などの利用が集中する時間帯や JR 神立駅、土浦協同病院、神立病院、商業施設等への移動を効率的に組み合わせるとともに、配車システムの設定等を継続的に見直すことで、利用者の利便性を確保しながら乗合率及び運行効率の向上を図る。

■環境に配慮した車両の導入

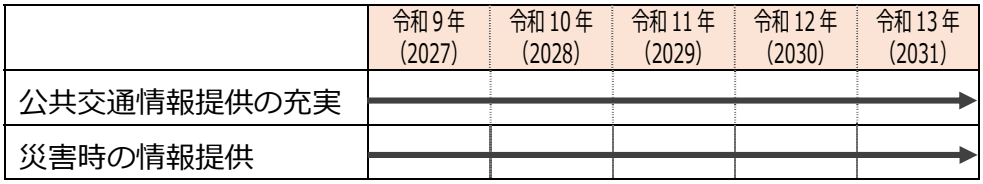
千代田神立ラインと霞ヶ浦広域バスの車両更新時に環境に配慮した車両を導入する。

実施主体

かすみがうら市、交通事業者

実施時期

	令和 9 年（2027）	令和 10 年（2028）	令和 11 年（2029）	令和 12 年（2030）	令和 13 年（2031）
乗合タクシーの配車システムの見直し（再掲）		→	→		
車両更新時に環境に配慮した車両の導入	検討・導入 →	→	→	効果検証 →	検討・導入 →

施策⑫	情報提供の充実
目的	市民が自らの移動目的や状況に応じた公共交通を容易に把握し、安心して利用できるよう、路線やダイヤ、運賃、利用方法等の情報を分かりやすく提供し、公共交通の利便性向上と利用促進を図る。
概要	鉄道、路線バス、霞ヶ浦広域バス、千代田神立ライン、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** 災害時において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	

10. 推進方策

10.1. 数値目標

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※1**	**現状値※2**	**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が減少しているため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。 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。 ルート拡充により神立駅周辺にバス停１か所新設、現行バス停１か所あたり乗車人数１～２人/日から２人×年間運行日数 240 日として 480 人/年の増加を目指す。	16,886 人/年	**17,366** **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%**
	■スクールパス販売枚数 スクールパスの年間販売枚数。 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　限られた交通資源を活かした効率的・持続可能な公共交通サービスの実現			
計画目標	**数値目標※1**	**現状値※2**	**目標値**
2-① **地域特性や移動ニーズに応じた地域公共交通の確保・充実** 地域に適した交通サービスの確保・充実、公共交通の利用機会や満足度向上を目指す	**■乗合タクシーの年間延べ乗車人数** 乗合タクシーの年間の延べ乗車人数。 令和 8 年度より運行車両を 3 台から 4 台に増加、周知による利用促進や指定乗降箇所の見直し等により増加 1 台分、利用者も増加することを目指す。	5,620 人/年	**7,490** **人/年**
	■交通手段がなくて「困ることがよくある」「困ることがたまにある」人の割合 計画期間終了年度に実施する市民アンケートにおいて交通手段がなくて困っている人の割合。 現状値より減少することを目指す。	25%	**15%**
2-② **地域公共交通サービスの効率化** 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。	**■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の利用枚数。 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**
	■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※1**	**現状値※2**	**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。	**■将来の移動について不安に感じている人の割合** 計画期間終了年度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** かすみがうら市地域公共交通会議における市の負担金額（地域公共交通運行補助金を含む）。 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、地域公共交通の運行を継続することを目指す。 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）	53,235～ 58,898 千円/年	**53,000** **千円/年** **以上**

※1 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。
※2 「地域公共交通の公的資金の確保」以外の現状値は令和 7 年度、目標値は計画期間終了時の令和 13 年度。

10.2.　推進体制

公共交通の利用者である市民や企業等、関係主体である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地域公共交通施策を推進する。

さらに、国や県、近隣市と調整を図りながら本計画の推進に努めるものとする。

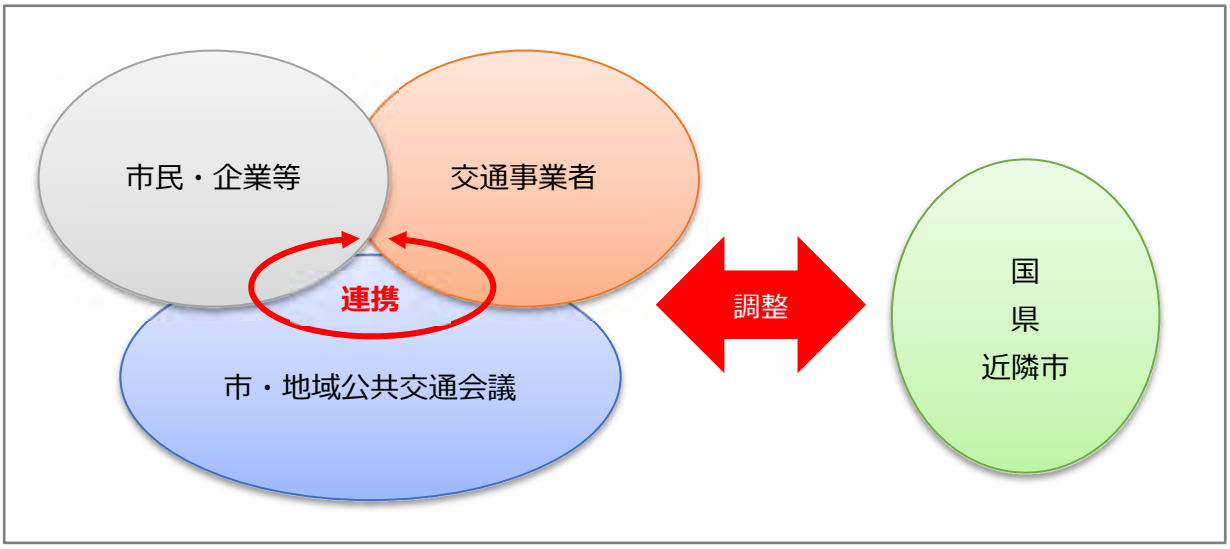


図 10.1　本計画の推進体制

10.3.　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 13 年度には、本計画の更新を行う。

表 10.1　計画の達成状況の評価

（年度）

数値目標	現状※1	令和 9 (2027)	令和 10 (2028)	令和 11 (2029)	令和 12 (2030)	令和 13 (2031)
JR 神立駅の乗車人数	5,268 人/年	5,268 人/年	5,268 人/年	5,268 人/年	5,268 人/年	5,268 人/年
路線バスの系統数 ◆神立駅発着 ◇その他	◆6 系統 ◇1 系統	◆6 系統 ◇1 系統	◆6 系統 ◇1 系統	◆6 系統 ◇1 系統	◆6 系統 ◇1 系統	◆6 系統 ◇1 系統
霞ヶ浦広域バスの利用者数	42,737 人/年	44,160 人/年	44,870 人/年	45,580 人/年	46,290 人/年	47,000 人/年
千代田神立ラインの利用者数	16,886 人/年	16,886 人/年	16,886 人/年	16,886 人/年	17,366※2 人/年	17,366 人/年
乗合タクシー利用者の高齢者割合	85%	85%	85%	85%	85%	85%
スクールパス販売枚数	110 枚/年	130 枚/年	140 枚/年	150 枚/年	160 枚/年	170 枚/年
乗合タクシーの年間延べ乗車人数	5,620 人/年	6,250 人/年	6,560 人/年	6,870 人/年	7,180 人/年	7,490 人/年
交通手段がなくて「困ることがよくある」「困ることがたまにある」人の割合	25%	–	–	–	–	15%
タクシー利用料金助成事業の利用枚数	5,289 枚/年	5,380 枚/年	5,425 枚/年	5,470 枚/年	5,515 枚/年	5,560 枚/年
乗合タクシーの乗合値	1.273	1.28	1.28	1.28	1.32※3	1.35
将来の移動について不安に感じている人の割合	67%	–	–	–	–	60%
地域公共交通の公的資金の確保	53,235(R5) 53,235(R6) 58,898(R7) 千円/年	53,000 千円/年以上	53,000 千円/年以上	53,000 千円/年以上	53,000 千円/年以上	53,000 千円/年以上

※1「地域公共交通の公的資金の確保」以外の現状値は令和 7 年度。

※2 令和 11 年までの千代田神立ラインの拡充により令和 12 年以降に利用者の増加を目指す。

※3 令和 11 年までの配車システムの見直しにより令和 12 年以降に乗合値の向上を目指す。

表 10.2　地域公共交通施策の実施スケジュール

地域公共交通施策		令和9年(2027)	令和10年(2028)	令和11年(2029)	令和12年(2030)	令和13年(2031)
①路線バスの維持	路線・系統の維持	→	→	→	→	→
②霞ヶ浦広域バスの維持	持続可能な運行体系の形成	→	→	→	→	→
	バス通学の促進	→	→	→	→	→
③千代田神立ラインの維持・拡充	道路整備にあわせたルートの拡充	検討→	拡充→	→		
④乗合タクシーの維持・拡充	指定乗降箇所等の見直し	→	→	→	→	→
	パンフレット配布、出張説明会・登録支援会等の実施	実施→	効果検証→	→	→	→
	配車システムの見直し	→	→	→	→	→
⑤JR 神立駅の交通結節機能強化	乗継案内・公共交通情報の充実検討	→	→	→	→	→
	待合環境の充実検討	→	→	→	→	→
⑥タクシー利用料金助成事業の継続	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	事業の継続・周知	→	→	→	→	→
⑧モビリティ・マネジメントの継続的実施	パンフレット配布、出張説明会・登録支援会等の実施（再掲）	実施→	効果検証→	→	→	→
	高校進学時の MM 実施	実施→	効果検証→	→	→	→
	バス通学の促進（再掲）	実施→	効果検証→	→	→	→
	公共交通利用の体験機会の創出	実施→	効果検証→	→	→	→
⑨バリアフリー化の推進	バス車両のバリアフリー化の維持・推進	現状整理→	推進→	→	→	
	バス停のバリアフリー化･安全な乗降環境の確保	現状整理→	推進→	→	→	
⑩バス待ち環境の整備	ベンチ・上屋等の整備	現状整理→	整備→	→		
	まちなか待合スペースの確保	現状整理→	検討･確保→	→		
⑪脱炭素化・運行効率化に資する新技術の活用・導入検討	乗合タクシーの配車システムの見直し（再掲）		→	→		
	車両更新時に環境に配慮した車両の導入	検討･導入→	→	→	効果検証→	検討･導入→
⑫情報提供の充実	公共交通情報提供の充実	→	→	→	→	→
	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。

参考資料１

令和８年度第３回かすみがうら市地域公共交通会議における指摘事項への対応

第３回該当頁	指摘事項	今回該当頁	対応
69	市民アンケートで高齢者や運転しない方の外出頻度の集計。	71-72	高齢者や運転しない方を公共交通の必要性が高い主体として捉え、「5.1.6 公共交通の必要性が高い主体について」に集計結果を追加。
65	交通手段がなくて困ったときに外出するのをあきらめる人の居住地。	64-66	「5.1.4 外出するときに交通手段がなくて困ること」に集計結果を追加。乗合タクシーを利用しない理由とのクロス集計も追加。
65	外出するのをあきらめる人についての対応が施策から漏れていると捉えられますので、なるべく少なくなるようにする施策を検討すること。	65, 102	外出をあきらめている人が乗合タクシーを利用しない理由は「利用方法が分からない」が約５割、「登録・予約が面倒」が約３割であることから、移動に困難を感じる方が多い地域を中心に、乗合タクシーの周知や利用登録・予約の支援等に取り組むといった施策が必要。
93-94	計画目標・数値目標と公共交通施策のつながりがわかりづらい。公共交通施策に準じた数値目標になるように見せ方を修正。	112-114	「計画目標」は目指す状態、「公共交通施策」はそのために行うこと、「数値目標」は施策評価と計画の達成状況を評価するための数値と考える。公共交通施策体系図は課題→基本方針→計画目標→公共交通施策までとする。数値目標は後述する推進方策に記載する。
95	課題５地域特性に応じた交通サービスの最適化について、数値目標を見直してはどうか。人口減少の中で数値を維持していくことは大変。モビリティマネジメントで利用者数を増やし、外出頻度の増加、満足度の向上といった副次的指標の追加を検討。	98, 106-107, 113	利用者数など公共交通の利用実績だけでなく、公共交通の利用によって市民の移動機会が確保されているかという観点から、外出時の交通手段に困る人の割合など、利用者側の成果を把握する指標を設定する。あわせて基本方針２と計画目標 2-①、2-②を整理し、施策にモビリティマネジメントを位置づける。
95	霞ヶ浦広域バスは今後どのような取組をしていくことを検討しているか。	100	スクールパスは今年度から霞ヶ浦庁舎での販売を再開した。施策のなかで窓口が拡大したことについて情報周知を図ることを記載。土浦市及び行方市とは利便性を向上させるためにできることについて協議していく。
72	広報・周知が行き届いているという根拠データはあるか。	75	路線バス、千代田神立ライン、霞ヶ浦広域バス、乗合タクシーについて、利用状況と認知度に関して前回アンケート結果との比較を追記。千代田神立ラインは「知らない」が減少したが、他はほぼ変化がなく、広報・周知が進んだと想定されるといった文章を削除。

第3回 該当頁	指摘事項	今回 該当頁	対応
22	鉄道駅一日平均乗車人数の推移で、コロナ禍前の状態に戻っていないことについて、人口減少や移動についての考え方が変わってきているので別の根拠を示すこと。	22	人口減少や自家用車利用の増加といった視点を入れた文章に修正。
94	地域公共交通の公的資金の確保について、利用者負担の問題についてきちんとした資料をもとに検討しているのか。	114	過去３年間（令和５～７年度）の実績から、実績程度には予算を維持していく考えから設定。
22	鉄道駅一日平均乗車人数の推移のグラフの神立駅と石岡駅の線が重なっているので、分かりやすく工夫。	22	線が重ならない程度にグラフを大きくする。
－	事前に国交省から事務局へ「交通空白」等リストアップ調査を行い、市の中に交通空白があるという回答であった。	91-92	市内全域を対象とする乗合タクシーやタクシー利用料金助成事業等により、面的な移動手段は確保されており、空間的な交通空白は無いと認識している。一方で、対象者や時間帯によって利用できる移動手段が限られていることから、引き続き移動ニーズに応じた交通サービスの確保・充実を図っていく。
78	乗合タクシー利用者アンケート結果でも乗合タクシーの運行時刻改善の要望があがっている。乗合タクシー運行終了後の移動手段や目的地のニーズの深堀り。アンケートによる需要調査、運行時間帯の延長の実証運行、移動ニーズが少なければタクシーで対応していくという整理もある。地区名まで示す必要はないが、公共交通施策の中にニーズ把握とニーズに見合ったサービスの検討・提供について追加。	82, 83, 91-92	乗合タクシーの運行時間帯の延長要望は「８時から運行してほしい」が多い。市民アンケート結果でも通院目的での出発時間は８時台と９時台が最も多い。 しかし、乗合タクシー事業者へのヒアリングから、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と言われており実現可能な運行について慎重に検討する。 また、「地域ごとの移動特性や利用状況に加え、対象者や移動目的、時間帯ごとの移動需要を踏まえ、時間的な交通空白にも対応する必要がある。鉄道、路線バス、乗合タクシー、一般タクシーなど、それぞれの交通手段の役割を明確にし、相互に補完することで、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」ことを課題として明記する。

会議終了後に寄せられた指摘事項への対応

第3回該当頁	指摘事項	今回該当頁	対応
87	「超高齢者」という言葉は90歳以上を示す言葉のようだが一般的でないので改めてほしい。	93	「超高齢者」を「高齢者」に修正。
92	イメージ図の「拠点」は市民にはわかりづらい。施設名など具体的に示したほうが良い。	96	位置がわかるように測地的な図に修正することで対応、施設名は入れていない。
－	令和７年～令和９年度を「交通空白解消・集中対策期間」としている。交通空白をゼロにしたい。交通空白において公共交通の需要があるか整理することを計画に記載してほしい。需要調査として別途アンケートをすることも考えてほしい。夜間タクシーがない、乗合タクシーが土日運行していない等、地域と時間帯で考えて既存公共交通が足りているか確認し、交通空白か判断する。公共交通施策で需要を整理し、交通空白解消、又は将来のリスクと整理してほしい。	91-92	乗合タクシーが運行していない時間帯および曜日では、高齢者についてはタクシー利用料金助成事業が利用されている。タクシー利用料金助成事業の対象外となっている方で、移動に不便を感じている方は一般タクシーが利用可能。タクシー利用料金助成事業で連携している31事業者に対して一般利用でも協力をお願いしていく。

議案第４号

霞ヶ浦広域バス及び千代田神立ラインにおける停留所等の変更について

１　変更の概要

１）霞ヶ浦広域バス

玉造駅を出発して３つ目の停留所である「旧玉造小学校下」において、設置場所が交差点から近傍である等の理由から危険である指摘が従前からあり、かつ、乗降者数も僅かであることから当該停留所を廃止する。

なお、これに伴い、運行ダイヤを下記のとおり変更する。




土浦駅行きの停留所


玉造駅行きの停留所

変更前

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
玉造下宿	6:26	9:21	12:01	15:41	18:31
玉造庁舎前	6:26	9:21	12:01	15:41	18:31
旧玉造小学校下	6:27	9:22	12:02	15:42	18:32
玉造中学校下	6:28	9:23	12:03	15:43	18:33
高須東	6:29	9:24	12:04	15:44	18:34
		途中省略			
真鍋二丁目	7:18	10:13	12:53	16:36	19:23
真鍋橋	7:19	10:14	12:54	16:37	19:24
亀城公園前	7:20	10:15	12:55	16:38	19:25
桜橋	7:21	10:16	12:56	16:39	19:26
川口町	7:22	10:17	12:57	16:40	19:27
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
川口町	8:01	10:41	13:26	17:06	20:01
桜橋	8:02	10:42	13:27	17:07	20:02
亀城公園前	8:03	10:43	13:28	17:08	20:03
真鍋橋	8:04	10:44	13:29	17:09	20:04
真鍋二丁目	8:05	10:45	13:30	17:10	20:05
		途中省略			
高須東	8:57	11:37	14:22	18:02	20:57
玉造中学校下	8:58	11:38	14:23	18:03	20:58
旧玉造小学校下	8:58	11:38	14:23	18:03	20:58
玉造庁舎前	8:59	11:39	14:24	18:04	20:59
玉造下宿	8:59	11:39	14:24	18:04	20:59
玉造駅	9:10	11:45	14:30	18:20	21:05

変更後

玉造駅→田伏→霞ケ浦庁舎→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
玉造下宿	6:26	9:21	12:01	15:41	18:31
玉造庁舎前	6:26	9:21	12:01	15:41	18:31
玉造中学校下	6:28	9:23	12:03	15:43	18:33
高須東	6:29	9:24	12:04	15:44	18:34
高須西	6:30	9:25	12:05	15:45	18:35
	途中省略				
真鍋橋	7:19	10:14	12:54	16:37	19:24
亀城公園前	7:20	10:15	12:55	16:38	19:25
桜橋	7:21	10:16	12:56	16:39	19:26
川口町	7:22	10:17	12:57	16:40	19:27
土浦駅	7:40	10:25	13:05	16:50	19:40

土浦駅→土浦協同病院→霞ケ浦庁舎→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
川口町	8:01	10:41	13:26	17:06	20:01
桜橋	8:02	10:42	13:27	17:07	20:02
亀城公園前	8:03	10:43	13:28	17:08	20:03
真鍋橋	8:04	10:44	13:29	17:09	20:04
真鍋二丁目	8:05	10:45	13:30	17:10	20:05
	途中省略				
高須東	8:57	11:37	14:22	18:02	20:57
玉造中学校下	8:58	11:38	14:23	18:03	20:58
玉造庁舎前	8:59	11:39	14:24	18:04	20:59
玉造下宿	8:59	11:39	14:24	18:04	20:59
玉造駅	9:10	11:45	14:30	18:20	21:05

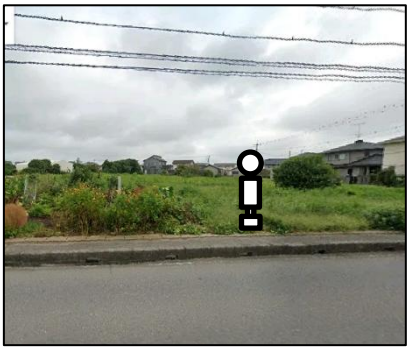
2）千代田神立ライン

神立駅東口と白鳥新町の間（約1.5㎞）に停留所がなく、神立東地区の住民より停留所新設の要望が多くあるため、沿線住民の利便性の向上及び利用者数の増加が見込めるため下記の場所に新設する。また、新年度から当該路線のバス車両に新型ＥＶバスの導入を予定している。運行管理上、中間の時間帯に充電時間を設ける必要があることもあり、運行ダイヤは下記のとおり変更する。





土浦協同病院行きの停留所設置イメージ



神立駅東口行きの停留所設置イメージ

変更前

神立駅東口→土浦協同病院

停留所名	1便	3便	5便	7便	9便	11便	13便	15便	17便	19便	21便
神立駅東口	7:20	8:15	9:00	10:00	11:05	12:10	14:10	15:07	15:50	16:50	18:00
白鳥新町	7:22	8:17	9:02	10:02	11:07	12:12	14:12	15:09	15:52	16:52	18:02
おおつ野台	7:25	8:20	9:05	10:05	11:10	12:15	14:15	15:12	15:55	16:55	18:05
おおつ野八丁目	7:26	8:21	9:06	10:06	11:11	12:16	14:16	15:13	15:56	16:56	18:06
樫の木公園	7:27	8:22	9:07	10:07	11:12	12:17	14:17	15:14	15:57	16:57	18:07
土浦協同病院	7:35	8:30	9:15	10:15	11:20	12:25	14:25	15:22	16:05	17:05	18:15

土浦協同病院→神立駅東口

停留所名	2便	4便	6便	8便	10便	12便	14便	16便	18便	20便	22便
土浦協同病院	7:40	8:35	9:40	10:25	11:30	13:48	14:32	15:30	16:17	17:35	18:30
樫の木公園	7:41	8:36	9:41	10:26	11:31	13:49	14:33	15:31	16:18	17:36	18:31
おおつ野八丁目	7:42	8:37	9:42	10:27	11:32	13:50	14:34	15:32	16:19	17:37	18:32
おおつ野台	7:43	8:38	9:43	10:28	11:33	13:51	14:35	15:33	16:20	17:38	18:33
白鳥新町	7:46	8:41	9:46	10:31	11:36	13:54	14:38	15:36	16:23	17:41	18:36
神立駅東口	7:55	8:50	9:55	10:40	11:45	14:03	14:47	15:45	16:32	17:50	18:45

変更後

神立駅東口→土浦協同病院

停留所名	1便	3便	5便	7便	9便	11便	13便	15便	17便	19便	21便
神立駅東口	7:20	8:15	9:00	10:00	11:05	12:10	14:10	15:07	15:50	16:50	18:00
（新停留所）	7:21	8:16	9:01	10:01	11:06		14:11	15:08	15:51	16:51	18:01
白鳥新町	7:22	8:17	9:02	10:02	11:07	12:12	14:12	15:09	15:52	16:52	18:02
おおつ野台	7:25	8:20	9:05	10:05	11:10	12:15	14:15	15:12	15:55	16:55	18:05
おおつ野八丁目	7:26	8:21	9:06	10:06	11:11	12:16	14:16	15:13	15:56	16:56	18:06
樫の木公園	7:27	8:22	9:07	10:07	11:12	12:17	14:17	15:14	15:57	16:57	18:07
土浦協同病院	7:35	8:30	9:15	10:15	11:20	12:25	14:25	15:22	16:05	17:05	18:15

土浦協同病院→神立駅東口

停留所名	2便	4便	6便	8便	10便	12便	14便	16便	18便	20便	22便
土浦協同病院	7:40	8:35	9:40	10:25	11:30	13:48	14:32	15:30	16:17	17:35	18:30
樫の木公園	7:41	8:36	9:41	10:26	11:31	13:49	14:33	15:31	16:18	17:36	18:31
おおつ野八丁目	7:42	8:37	9:42	10:27	11:32	13:50	14:34	15:32	16:19	17:37	18:32
おおつ野台	7:43	8:38	9:43	10:28	11:33	13:51	14:35	15:33	16:20	17:38	18:33
白鳥新町	7:46	8:41	9:46	10:31	11:36	13:54	14:38	15:36	16:23	17:41	18:36
（新停留所）	7:47	8:42	9:47	10:32	11:37	13:55	14:39	15:37	16:24	17:42	18:37
神立駅東口	7:55	8:50	9:55	10:40	11:45	14:03	14:47	15:45	16:32	17:50	18:45

2　運賃について

今回の変更に伴う運賃の変更はございません。

3　今後の予定について

共同運行する土浦市・行方市・かすみがうら市のホームページで周知しつつ、11 月中に「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。

なお、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。

また、これらを経たうえで令和９年４月１日からの運用を進めます。