

土浦市地域公共交通総合連携計画

土浦市

平成22年1月

目次

序章 はじめに.....	1
序-1. 計画策定の目的.....	1
序-2. 計画の概要.....	1
序-3. 上位・関連計画に対する位置づけ.....	2
第1章 土浦市における公共交通の現状と課題.....	3
1-1. 地域公共交通の現況.....	3
1-2. 将来都市像と交通体系.....	10
1-3. 地域公共交通の課題.....	12
第2章 土浦市地域公共交通総合連携計画の内容.....	20
2-1. 計画の考え方.....	20
2-2. 計画の基本方針.....	21
2-3. 計画の目標.....	25
2-4. 施策の体系.....	29
第3章 土浦市地域公共交通総合連携計画に位置づける事業.....	30
3-1. 各施策のコンセプトと概要.....	30
3-2. 事業スケジュール.....	44
第4章 目標を達成するための重点事業.....	45
4-1. 利用しやすい運賃制度の導入（路線バスの市内区間上限運賃制度）.....	45
4-2. コミュニティ交通の導入.....	50
4-3. 情報の提供.....	56
4-4. モビリティマネジメントの実施.....	61
4-5. 市民モニターによるバス評価制度の導入.....	66
■資料編	
・用語集	
・土浦市地域公共交通活性化協議会 規約等	

序章 はじめに

序-1. 計画策定の目的

モータリゼーションの発展に伴うマイカーの大幅な普及により、路線バスが廃止・減便される等、公共交通機関全般に渡る衰退が深刻な問題となっており、高齢者・学生等の交通弱者に対する移動手段の確保が喫緊の課題となっています。

係る状況から、高齢者等の交通弱者への対応や、環境負荷の小さい交通体系を構築するため、既存の公共交通網の活性化及び総合的な交通体系の見直しを行い、公共交通機関の果たす役割を示すことが必要となっています。

一方で、財政状況が厳しい時代において、行政によって多大な金銭的負担による公共交通の維持を行うことは、行政サービスとして決して望ましくありません。

これらのことを踏まえると、市民の移動手段の確保、環境負荷の小さい交通体系の社会的なニーズに応えるとともに、事業的にも持続可能な公共交通サービスが求められています。

今回策定する「土浦市地域公共交通総合連携計画」は、地域・住民、企業、交通事業者、行政が連携し、鉄道、路線バス、キララちゃんバスなどを軸とした本市の公共交通の一体的な連携・活性化施策について検討を進め、市民等みんなが利用しやすい魅力ある公共交通体系を提供することを目的としています。

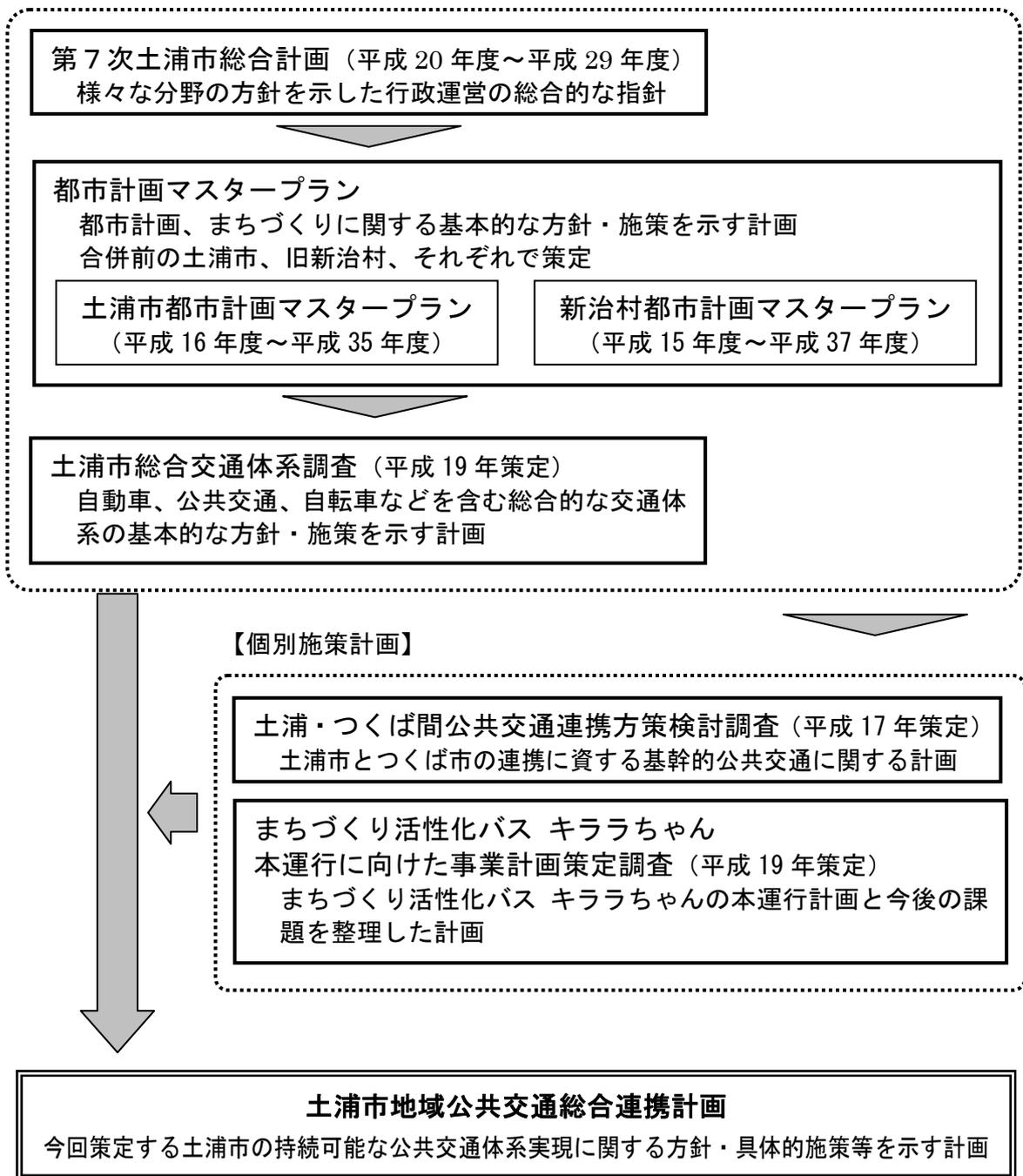
序-2. 計画の概要

そのような望ましい公共交通体系の構築を目指し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律[※]に則した地域公共交通総合連携計画の策定を行います。地域・住民、企業、交通事業者、行政（国、県、市）を交えた「土浦市地域公共交通活性化協議会」での協議を踏まえ、基本理念、基本方針、目標を定め、目標を達成するための具体的な施策、事業の計画策定を行っています。

※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」

近年における急速な少子高齢化、自動車社会の進展により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図る観点から、市町村を中心とした地域関係者の取組みを総合的、一体的に推進するための法律

序-3. 上位・関連計画に対する位置づけ



第1章 土浦市における公共交通の現状と課題

1-1. 地域公共交通の現況

(1) 公共交通の路線状況

○多様な公共交通機関

土浦市内には、多様な事業主体による多様な公共交通機関・路線が運行されている。それらを体系的に整理すると下表のとおりとなるが、一方でサービス区域や対象者などが重複する面を持っている。

○運行本数の少ない区間がある

市内のバス停の中には、平日1日あたり片道200本を越えるものもあるが、一方で、1日数本という運行頻度の低いバス停もある。

○路線の廃止が進行

平成14年の道路運送法の改正により、路線バスの廃止が許可制から届出制に変わり、それを受けて、土浦市内でも赤字路線等の廃止が進んでいる。

表 土浦市の公共交通の体系

種別	公共交通機関
基幹的交通	① J R 常磐線
	② 路線バス
補助的交通	③ まちづくり活性化バスキララちゃん
	④ のりあいタクシー土浦
その他	⑤ 高速バス（県庁、免許センター、成田空港等）
	⑥ 障害者へのタクシー利用補助
	⑦ 福祉施設バス（ふれあいセンターながみね等）
	⑧ スクールバス（都和小学校）

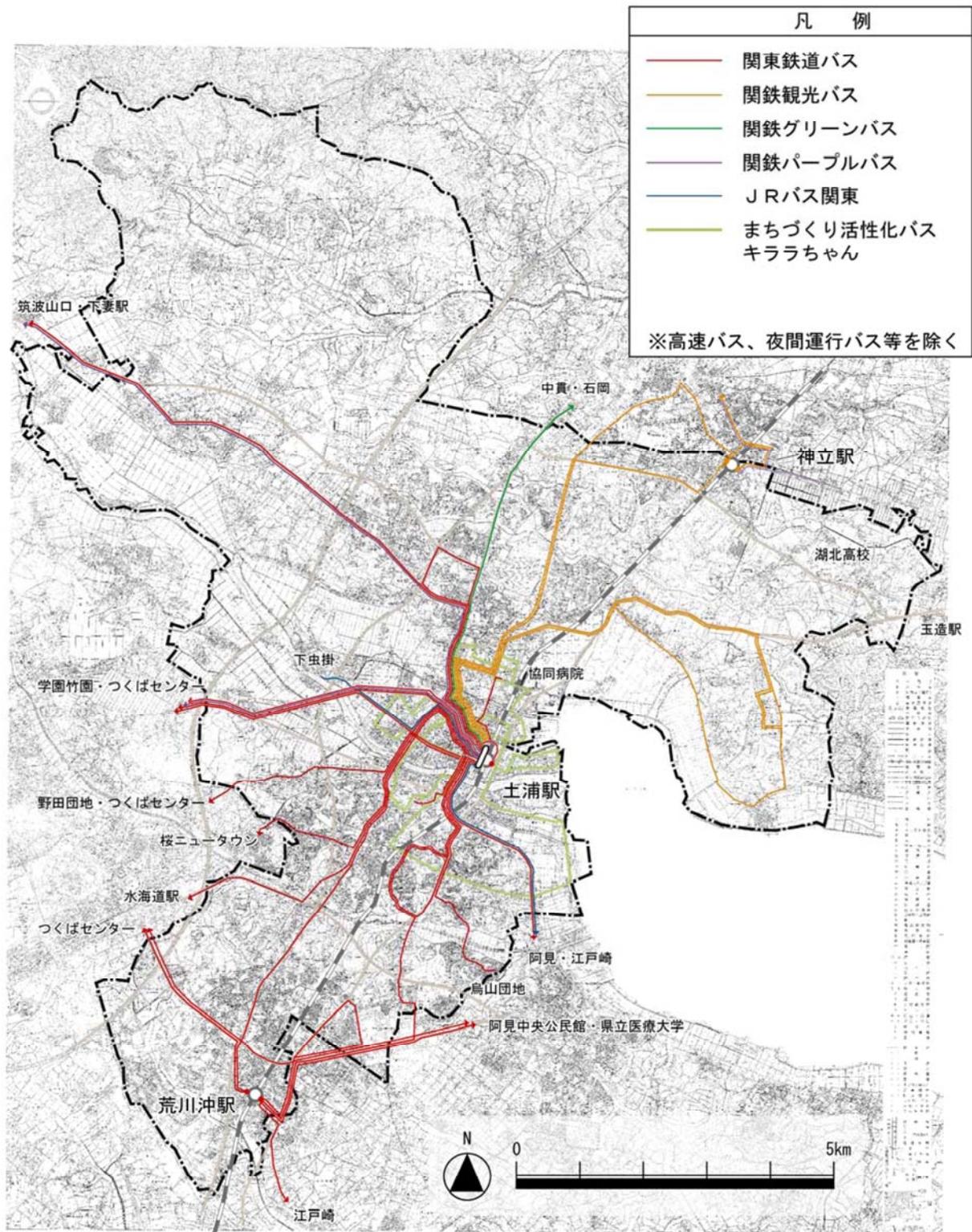


図 公共交通の路線状況

(平成22年1月現在)

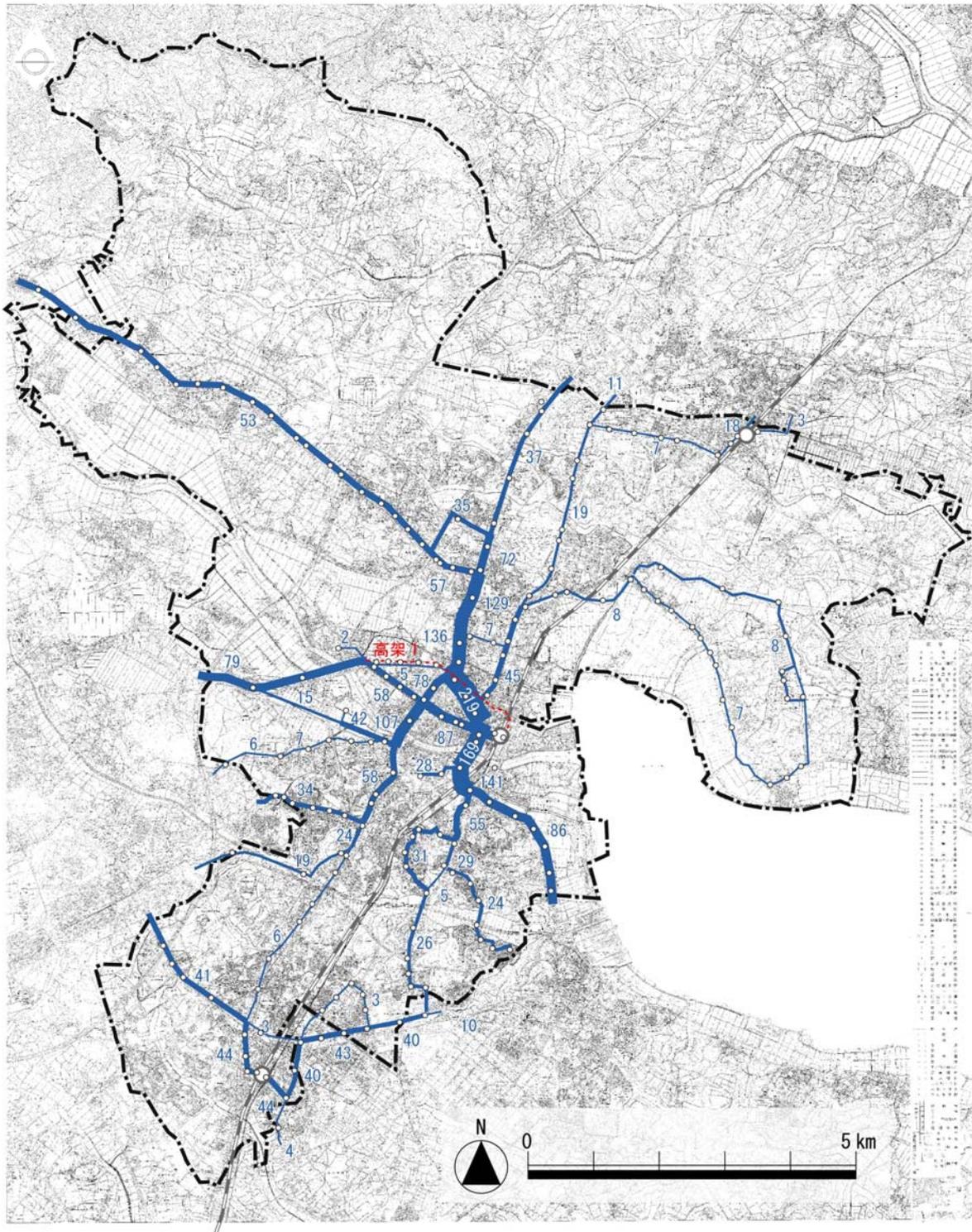


図 区間別運行本数（平日・下りの本数）

（平成22年1月現在）

注：まちづくり活性化バスキララちゃんは含まない。

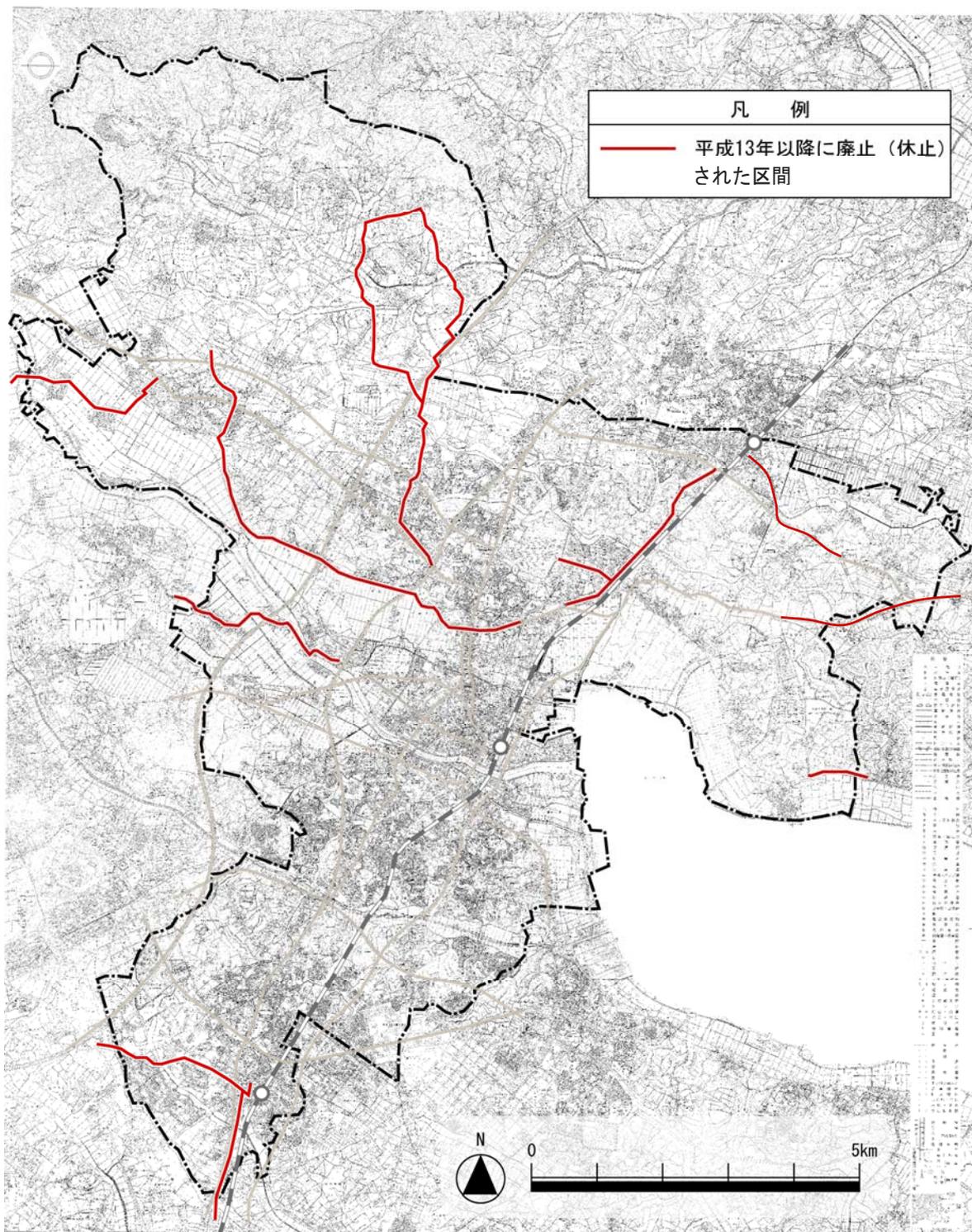


図 路線の廃止状況

(平成22年1月現在)

(2) 公共交通の利用状況

○鉄道や路線バスは大幅に利用者数が減少

市内3駅の利用者数は、年々減少傾向にあり、過去10年で、1日あたり1万人以上減少している。また、路線バスにおいても同様の傾向があり、利用者数が1万人以上減少し、半数以下になっている。

○新規に導入された公共交通は利用者数が増加

まちづくり活性化バスキララちゃんや、のりあいタクシー土浦など、新たなニーズに応じて導入された公共交通については、利用者が増加する傾向にある。

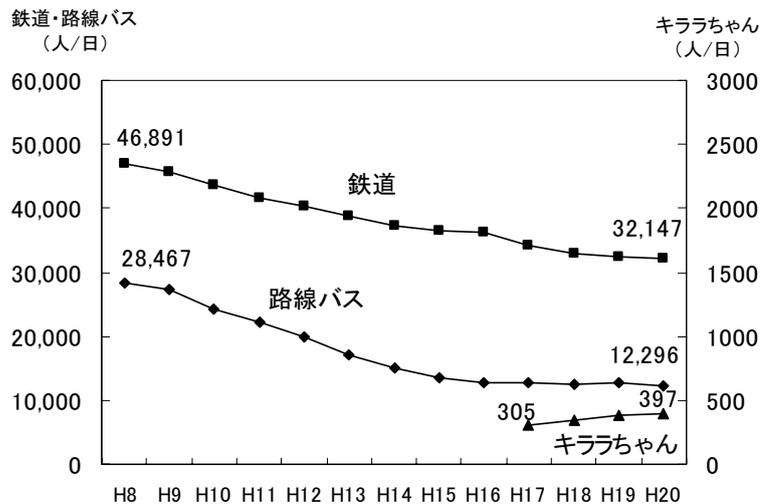


図 公共交通の利用状況

資料：鉄道（統計つちうら）、路線バス（統計つちうら）、キララちゃん（商工観光課）

注：鉄道は市内3駅の利用者数の合計値

路線バスには関鉄グリーンバスと関鉄パープルバスは含んでいない

路線バスとキララちゃんは年間利用者数を運行日数で割った値

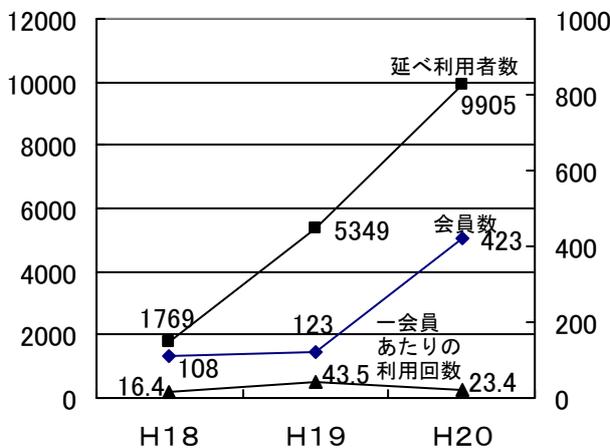


図 のりあいタクシー利用状況

資料：土浦地区タクシー協同組合資料

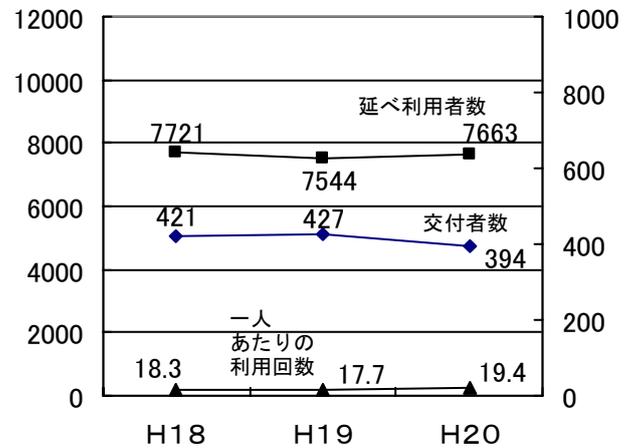


図 重度障害者福祉タクシー利用助成状況

資料：障害福祉課

(3) 公共交通のサービス状況

○公共交通サービス圏域が約7割の人口をカバー

鉄道の駅圏域及び路線バス、キララちゃんのバス停圏域内の人口を集計すると、土浦市の総人口の約7割がカバーされる。人口の分布と路線の配置状況から、概ね人口密度が高い地域においては、公共交通の路線が配置されている。

○公共交通不便地域が増えている

近年の路線バス廃止に伴い、公共交通不便地域が増える傾向にある。

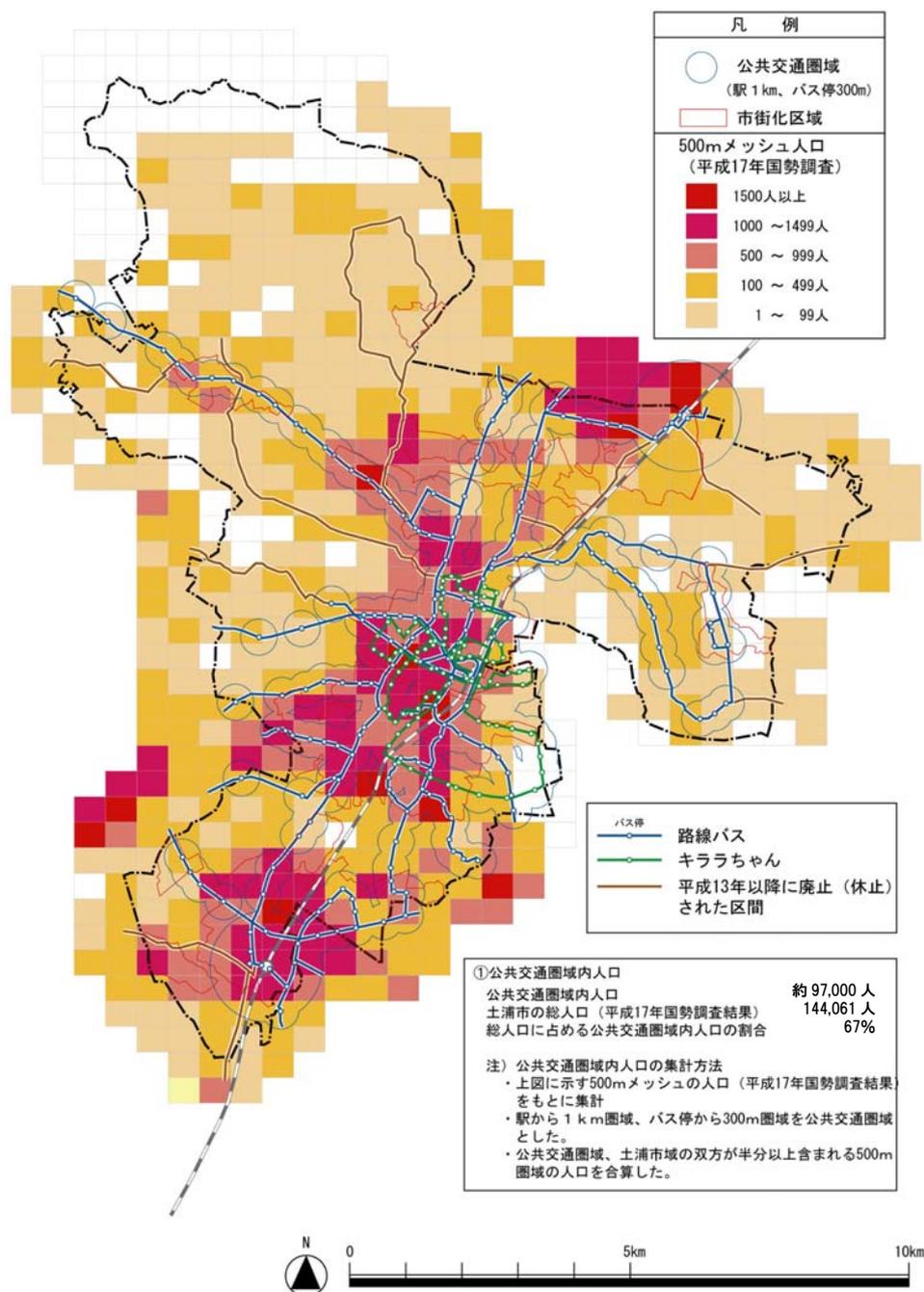


図 公共交通圏域と圏域内人口

(4) 公共交通の現況のまとめ

公共交通の現況から、土浦市地域公共交通総合連携計画を策定するうえで踏まえるべき事項をまとめる。

①公共交通の動向

○公共交通の衰退

土浦市内では赤字路線の廃止等が進んでおり、公共交通不便地域が増える傾向にある。また、鉄道、路線バスともに、年々利用者数が減少している。このように土浦市の公共交通は衰退傾向にある。

○新たな公共交通ニーズ

鉄道や路線バスが衰退傾向にあるなかで、中心市街地の回遊性のニーズに対応した「まちづくり活性化バスキララちゃん」や、個人単位の行動にあわせたデマンド型の「のりあいタクシー土浦」は、利用者数が増加する傾向にある。

②路線状況

○公共交通の重複・非効率化

土浦市内には多様な主体による多様な公共交通機関・路線が運行されている。鉄道とバスのサービス圏域でのカバー人口は、総人口の約7割となっている。一方で、運行区域や路線の重複等により、非効率が生じていると想定される。

1-2. 将来都市像と交通体系

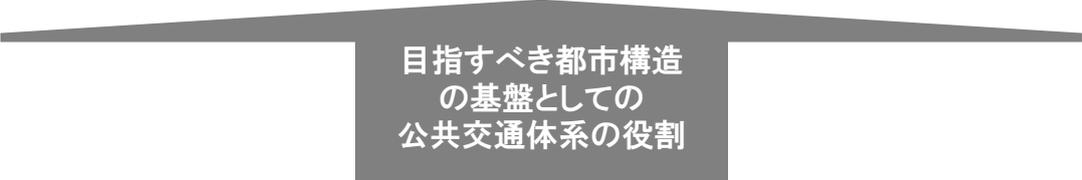
公共交通体系は、道路ネットワークと並んで土浦市の都市構造の骨格をなすものであり、まちづくりの理念、方針にも影響する要素のひとつである。

ここでは、土浦市における公共交通活性化の方針を検討するにあたり、土浦市のまちづくりにおける公共交通の役割を整理する。

土浦市の目指すべき都市構造

市街地ゾーンを中心としたコンパクトな都市づくり

中心市街地、荒川沖市街地、神立市街地、藤沢周辺地区などを中心として、コンパクトな都市づくりを推進します。



目指すべき都市構造
の基盤としての
公共交通体系の役割

公共交通体系の方向

鉄道・バスを中心とした公共交通ネットワーク

鉄道とバスの強化を図り公共交通ネットワークを充実させる。さらに、つくば市等周辺自治体との連携を強化する。

各種交通機関の総合的な連携

鉄道、路線バス、まちづくり活性化バスキララちゃん、のりあいタクシー土浦など、各種公共交通機関を連携させ、一体的な公共交通システムをつくる。

公共交通の利用促進

公共交通の充実や自動車から公共交通への転換などにより、利用促進を図る。



凡 例	
水辺ふれあいゾーン	
緑のふれあいゾーン	
農業・田園ゾーン	
市街地ゾーン	
工業流通ゾーン	
霞ヶ浦	

凡 例	
水・緑・憩い・交流拠点	
農業拠点	
工業拠点	
商業・業務拠点	
流通拠点	
研究・業務拠点	

凡 例	
常磐自動車道	
広域幹線道路(整備済・整備中)	
広域幹線道路(計 画)	
広域幹線道路(構 想)	
補助幹線道路(整備済 / 計画)	
大規模自転車道(整備済 / 計画)	

図 土地利用構想図

資料：「第7次土浦市総合計画」

1-3. 地域公共交通の課題

高齢化社会の進展等を背景に、公共交通の必要性を感じている市民が多く（①）、一部の公共交通において利用増が見られるものの、既存の路線バスの利用減（②）や、より高いサービス水準（③）や、分かりやすさや使いやすさへの要望（④）など市域全体の公共交通の継続性は難しい状況にある。また、トリップ長や頻度に応じた交通体系がある程度形成されているが、短距離の公共交通に関して不足しており、キララちゃんのような地域の足となる公共交通への要望が多い（⑤）。

①公共交通の必要性

- ・社会基盤として公共交通の必要性を感じている市民が多い。

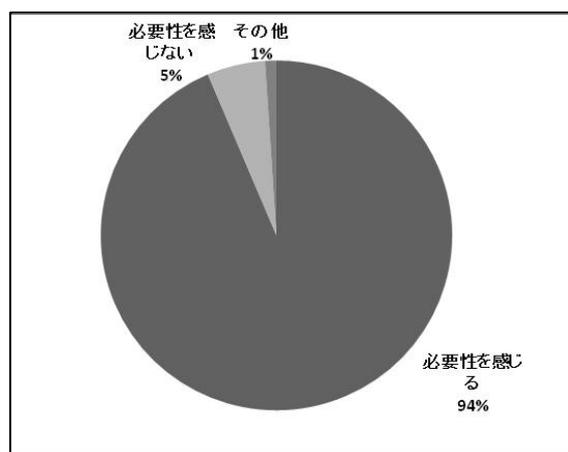
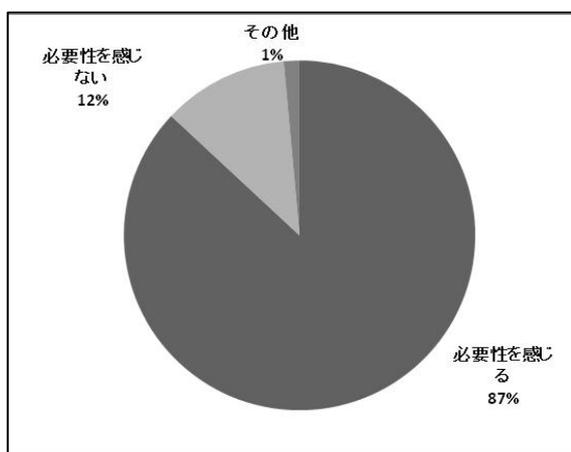


図 現状での公共交通の必要性の割合

図 将来の公共交通の必要性の割合

(市民アンケート調査結果)

- ・高齢化社会の進展の中で、公共交通を利用しやすくする必要がある。

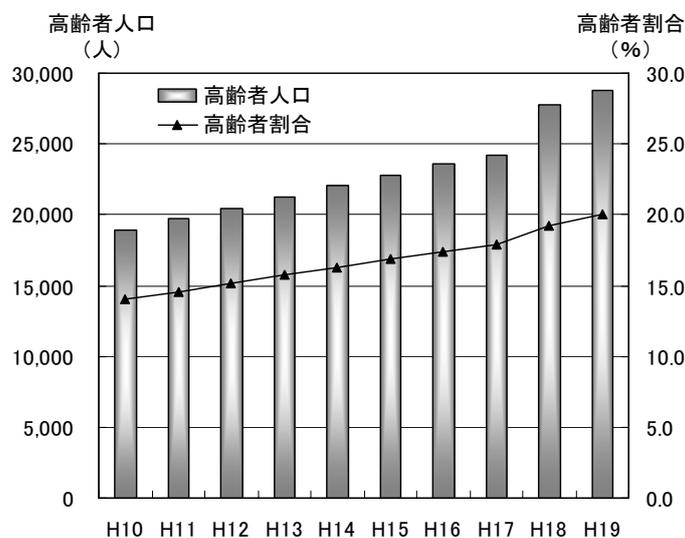


図 高齢者人口および高齢者割合 (土浦市)
(平成 17 年までは旧新治村分は含まず)

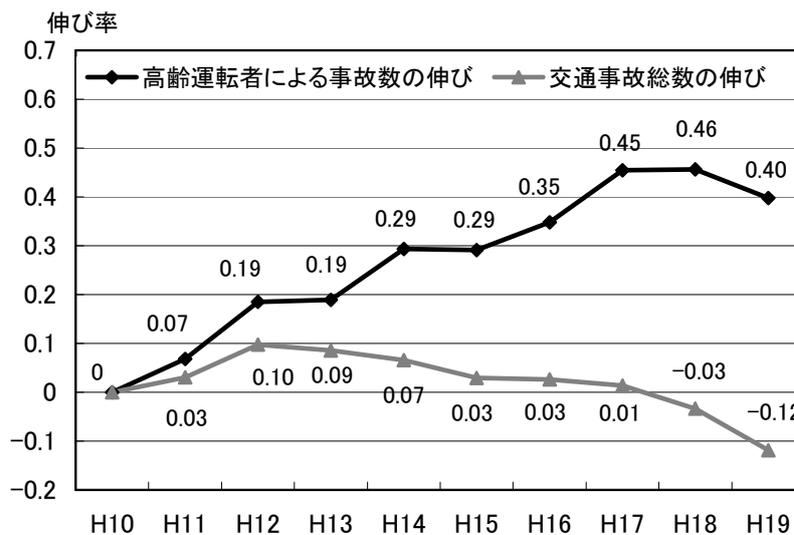


図 高齢運転者による事故数の伸び（茨城県） 資料：茨城県警

注：65歳以上の人のことを高齢者としている

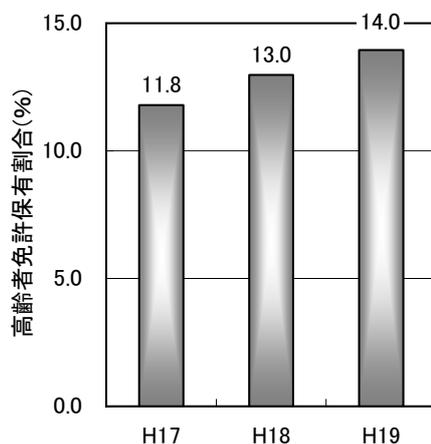


図 土浦市の免許保有者の高齢者割合の推移

資料：茨城県警

②公共交通の利用の現状

- ・市内の鉄道・路線バス利用者は減少を続け、路線バスの廃線等が続いている。

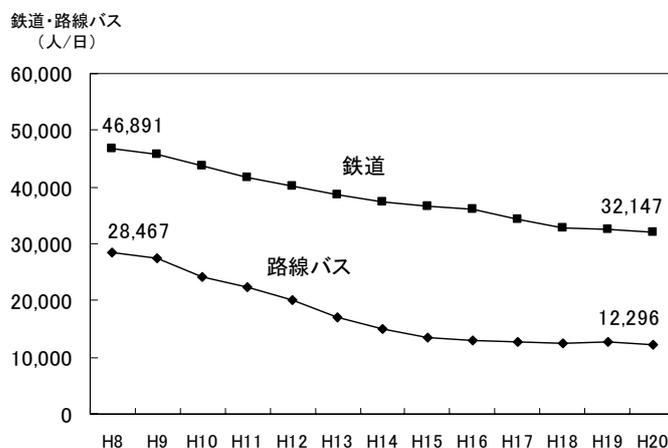


図 公共交通の利用状況

資料：鉄道（統計つちうら）、路線バス（統計つちうら）

③より高いサービス水準への要望

- ・常磐線や路線バス等、多くの公共交通が運行され、市民の生活を支えている一方、より高いサービス水準が求められている。

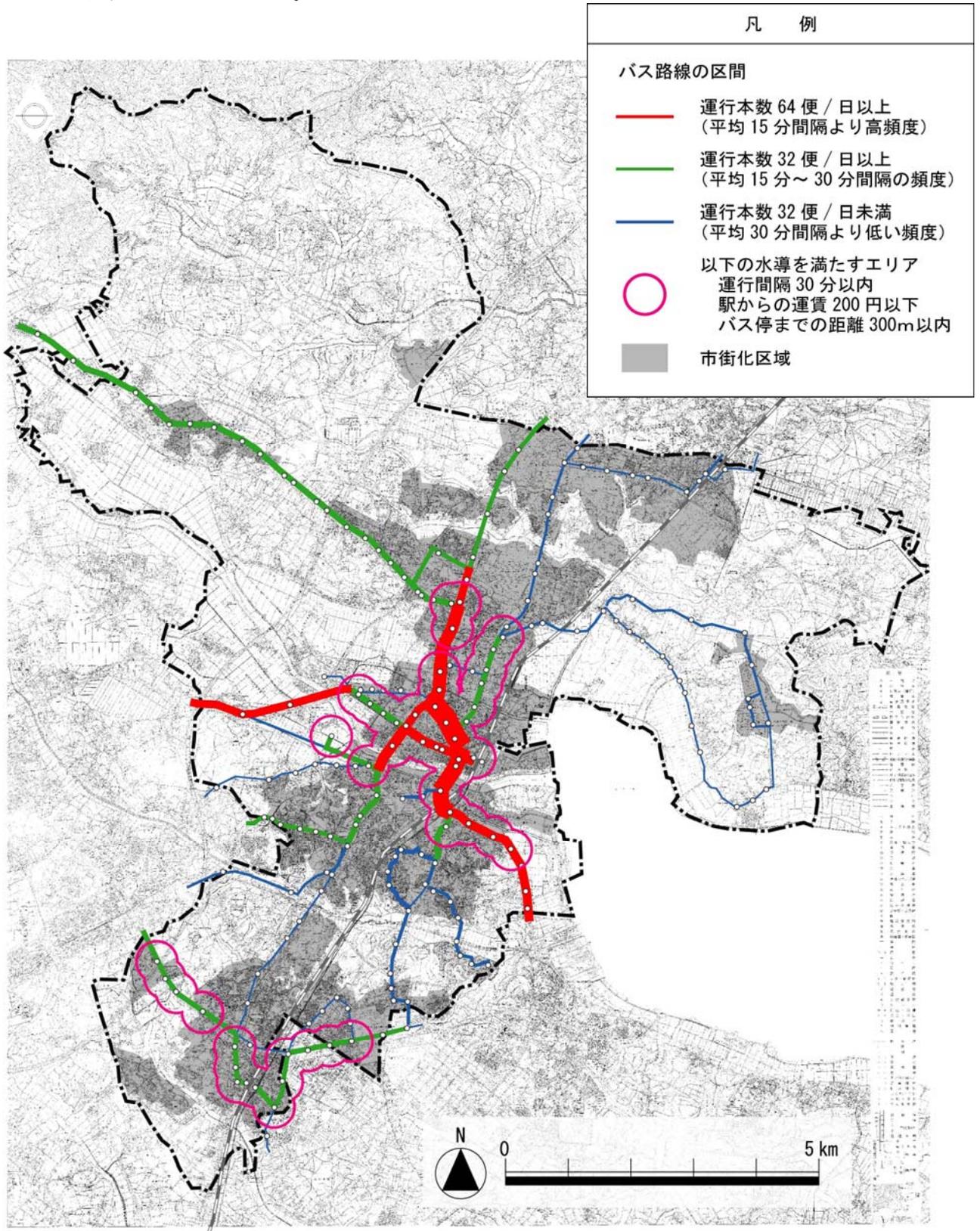


図 市民の要望を満たす路線バスサービス水準のエリア

④分かりやすさ、使いやすさへの要望

・路線バスは、より分かりやすさ、使いやすさを求められている。

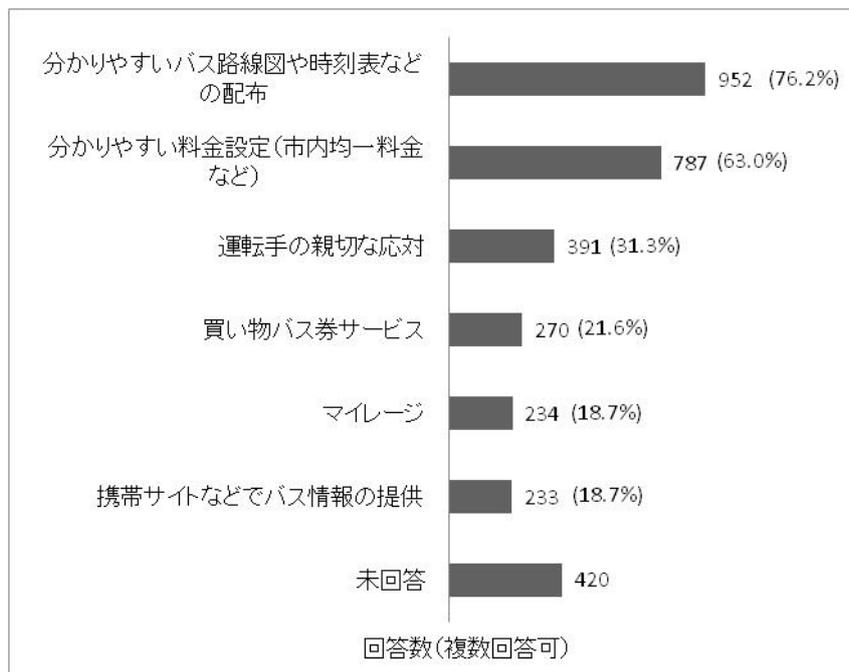


図 バスに必要なサービス (市民アンケート調査結果)

注：() は、未回答を除く回答者 1249 人に対する割合 (%)

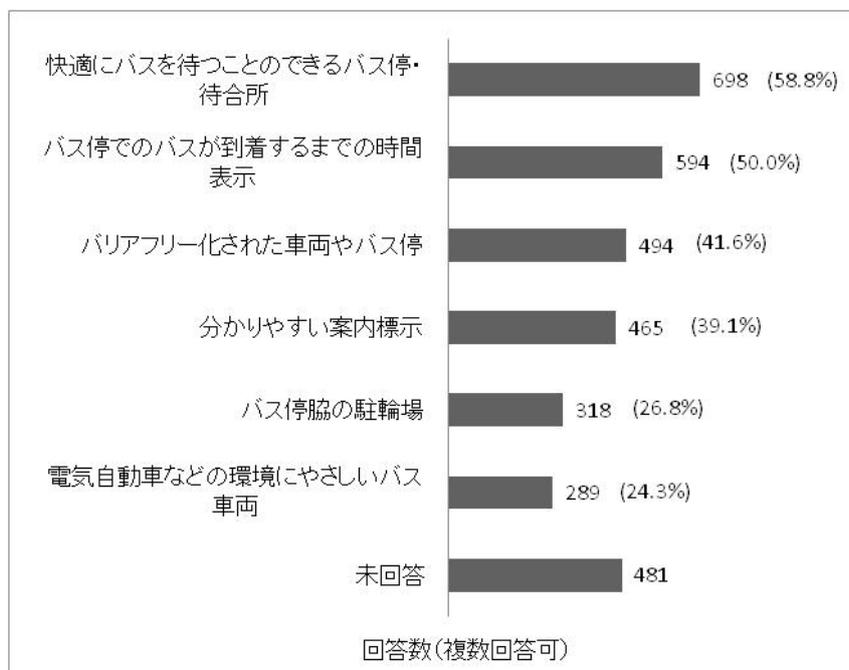


図 バスに必要な車両・設備 (市民アンケート調査結果)

注：() は、未回答を除く回答者 1188 人に対する割合 (%)

⑤地区内公共交通への要望

・基幹的交通*1としての鉄道・路線バスと、地区内交通*2としてのキララちゃん・のりあいタクシーの体系ができつつあるが、地区内交通が不足している。

表 現状の公共交通機関の機能分担

		利用主体		
		一般市民等	高齢者	障害者
移動パターン	①市内駅間及び広域的な移動等	J R常磐線等 路線バス	J R常磐線等 路線バス	J R常磐線等 路線バス
	②市内拠点地区間の移動	路線バス	路線バス のりあいタクシー土浦	路線バス タクシー利用補助(※)
	③市街地内の移動	路線バス	路線バス のりあいタクシー土浦	路線バス タクシー利用補助
	④郊外地域の移動(バス路線沿線外)	★	のりあいタクシー土浦	タクシー利用補助
	⑤地区内の移動			
	中心市街地	キララちゃん	キララちゃん のりあいタクシー土浦	キララちゃん タクシー利用補助
	他地区	★	のりあいタクシー土浦	タクシー利用補助

★ 公共交通が不足している領域

注釈)

*1 都市内における骨格となる交通

*2 特定地区内における短・中距離交通

- ・ 中心市街地でのキララちゃんの事例を踏まえ、同様の地区内交通サービスを望む声が市内各地からあがっている。

表 公共交通に関するアイデア・意見（市民アンケート調査結果）

アイデア・意見	回答数	アイデア・意見	回答数
キララちゃんの運行地域の拡大	76	東京駅や羽田空港行きのバスを運行してほしい	2
路線バスの運行頻度の向上	27	上屋・ベンチの設置など快適なバス停	2
土浦駅とつくば駅を連絡する公共交通の強化	27	路面電車の導入	2
バスの小型化	19	公共交通の存続は市場に委ねるべき	2
バス路線の拡大・復活	15	高齢化社会において公共交通の存続は必要	2
既存のキララちゃんの運行時間等の拡充	14	環境にやさしい車両の導入	2
早朝・夜間へのバスの運行時間の延長	13	定時性の確保	2
運賃の値下げ	12	高齢者や障害者への優遇措置の拡充	2
公共施設などを巡る市内巡回バスの導入	11	一般タクシーの機能拡充・活用	2
公共交通のためにも郊外ではなく中心市街地の活性化が必要	10	土浦駅のバスターミナルの改良(分かりやすく)	2
バスが成り立ちにくい地域では「のりあいタクシー土浦」を拡充・活用すべき	10	常磐線の東京駅乗り入れの早期実現	2
自動車の方が利用しやすいのでバスは利用しない	10	バスの回数券の配布	2
分かりやすいバス情報の提供・PR	9	鉄道のサービスの向上	2
市全体で公共交通の利用を考えるまちづくりが必要	9	バスの運行費用を一般企業から集めるスポンサー制度	1
高齢者のバス運賃を軽減する仕組み	6	パークアンドライドの推進	1
徒歩や自転車で移動しやすいまちづくりを進める	6	高齢者の運転免許返還に対する公共交通利用特典	1
のりあいタクシー土浦の運行時間・運賃・利用制限等の拡充	6	suica等のICカード導入	1
日常生活で自動車を利用しない意識の醸成	6	現在の路線バスを維持する必要がある	1
自動車を利用しにくくする仕組み・制度	5	地域通貨制度をつくば市・牛久市と共通化	1
バス・タクシー運転手の対応・運転技術の向上	5	自動車社会において公共交通の利用促進は難しい	1
バス停等への駐輪場の設置・拡充	5	モノレールの導入	1
市内均一料金の導入	4	バスのフリー乗降システム	1
キララちゃんと路線バスの連携	3	バスレーンの整備	1
バス路線・時刻表配布	3	公共交通利用のポイント制度の導入	1
バス停の新設・見直し	3	土浦駅の利便性強化	1
カーシェアリングシステムの導入	3	地域格差がなく、継続性のあるシステムを希望	1
土浦市をアピールする乗りたくなる車両デザインの導入	3	バス停でのバスベイの設置	1
ノンステップバスなど高齢者や子供等の乗りやすいバスの導入	3	分かりやすい運行時刻等の工夫	1
鉄道とバスの連携強化	3	バス車内での物販	1
民間設の送バスの活用	3	神立駅への電車の運行本数の増加	1
安全性・防犯性の向上	3	環境税の導入	1
駅周辺の駐車場の拡充・低料金化	3	バスロケーションシステム・運行情報の提示	1
費用対効果を考えて公的負担を行うべき	3	福祉タクシーの導入・拡充	1
		回答総数	384

・病院、ショッピングセンター、市役所・支所等をバスにより行きやすくすべき施設として求める声がある。

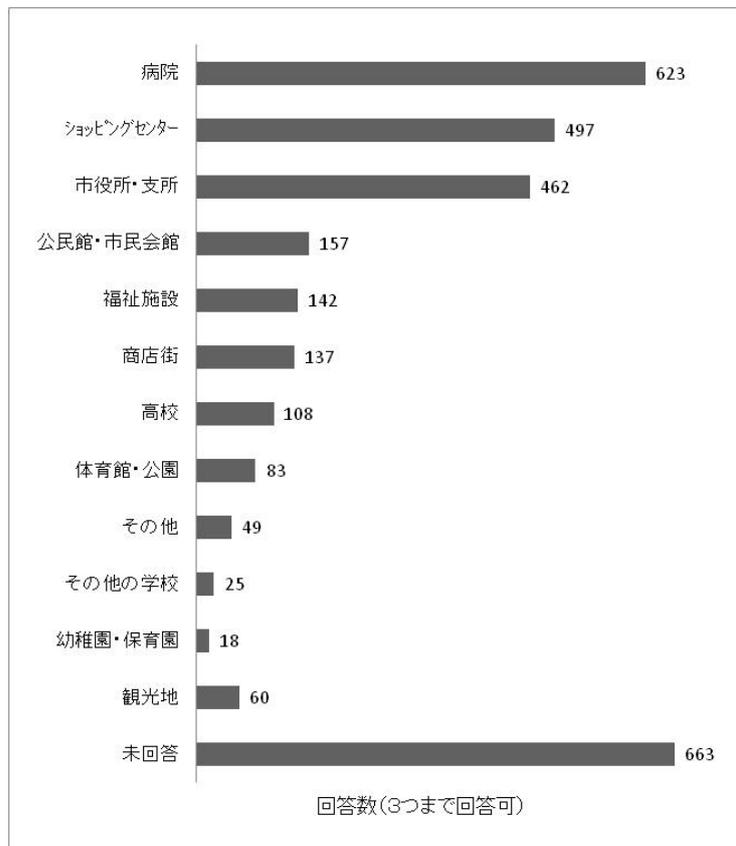


図 バスで行きやすくすべき施設

(市民アンケート調査結果)

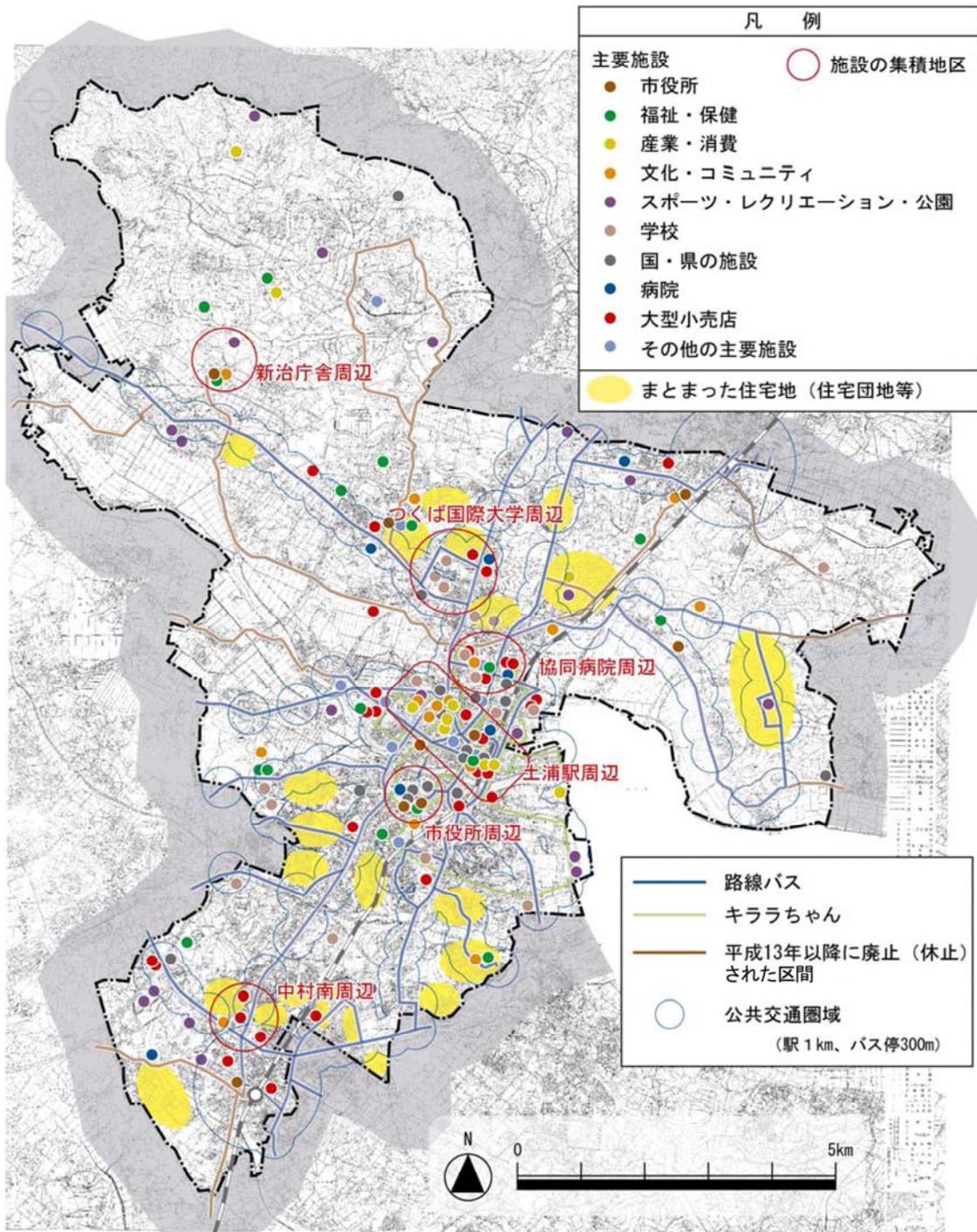


図 主要施設の分布状況

第2章 土浦市地域公共交通総合連携計画の内容

2-1. 計画の考え方

(1) 計画区域

協議の対象地域として、土浦市全域を設定します。

なお、交通網や地域的なつながりを考慮して、必要に応じて周辺地域も協議の対象とします。

(2) 計画期間

平成 22 年度から平成 31 年度までの 10 年間とします。また、必要に応じて計画の見直しを行います。

(3) 取り組み体制

地域公共交通総合連携計画に掲げられた連携・活性化施策を着実に実現していくため、土浦市地域公共交通活性化協議会を中心とし、地域・住民、交通事業者、学識者、行政等、様々な意見を反映しながら計画を推進する体制を確立します。

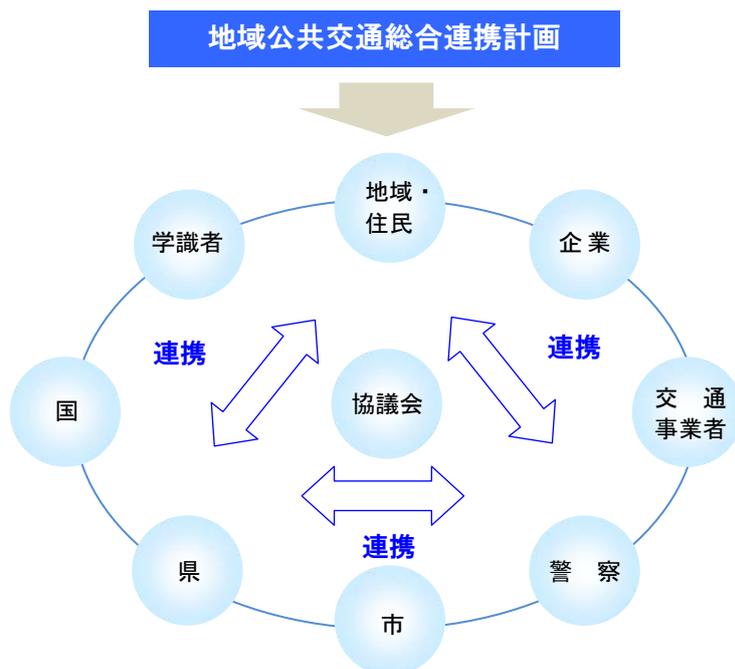


図 地域公共交通総合連携計画取り組み体制のイメージ

2-2. 計画の基本方針

(1) 地域公共交通の方向性と基本理念

土浦市の将来都市像と交通体系像、地域公共交通の現状や顕在化している問題点を踏まえ、公共交通体系の方向性を整理します。

①地域・住民、事業者、行政が一体となった持続可能な公共交通の構築

土浦市では、JR常磐線及びその3つの駅を中心として5社約90系統の路線バスが運行されている他、NPO法人による「まちづくり活性化バスキララちゃん」、土浦地区タクシー協同組合による「のりあいタクシー土浦」（65歳以上の市民が会員対象で市内のみ運行）が運行されています。

通勤・通学客の減少等により、常磐線や路線バスの利用者は減少を続けているものの、キララちゃんやのりあいタクシー土浦の利用は増加しており、市民の地域公共交通への関心が高いことは市民アンケートからも伺えます。

この背景には、自動車以外の自立的移動手段がない地域での生活に対する現状の不便さや将来への不安感、市内の公共交通利便性に格差があることへの不公平感、観光などの地域活性化における効果への期待があると考えられ、持続可能な公共交通の構築が市民から望まれています。

今後は既存の複数の公共交通機関を活用しつつ、新たな地区内交通システムの導入についての検討を行うため、公的負担や地域・住民負担のあり方まで含め、地域・住民、事業者、行政等が一体となって公共交通体系を構築することが必要です。

②利用主体、地域特性、移動パターンに即した公共交通の機能分担・連携

土浦市では、市域の南北・東西方向の都市軸を構成する鉄道や路線バスと、駅等の拠点地域周辺の移動を担う地区内交通（キララちゃん）、交通需要の小さい地域を網羅可能なデマンド型交通システム（のりあいタクシー土浦）と、地域特性や利用主体に応じた公共交通システムの機能分担が構築されつつあります。

しかし、基幹的交通の利用者が減少していることや、地区内交通の対象エリアが限定的であること、デマンド型交通システムは利用者制限があることなど、市民から多くの改善要望があります。

特に、利用主体や、地域特性、移動パターンに即した地区内交通のより一層の充実により、各公共交通システムの機能分担と連携を推進することが必要です。

③利便性が高く、地域の実情に応じたサービス水準の確保

キララちゃんの事例を踏まえ、市内各地区において、キララちゃんのような利便性が高い地区内交通に対する要望があります。しかし、人口密度が高く商業施設や公共施設等の集積がある中心市街地とその他地区では交通需要などの運行条件が異なること、公共交通への財政支援（公的負担）については慎重さが求められていることなどから、経済性に配慮し、地域の既存の交通資源を最大限に活用した、地域の実情に応じたサービス水準とすることが、地区内交通の持続性の面からも重要となります。

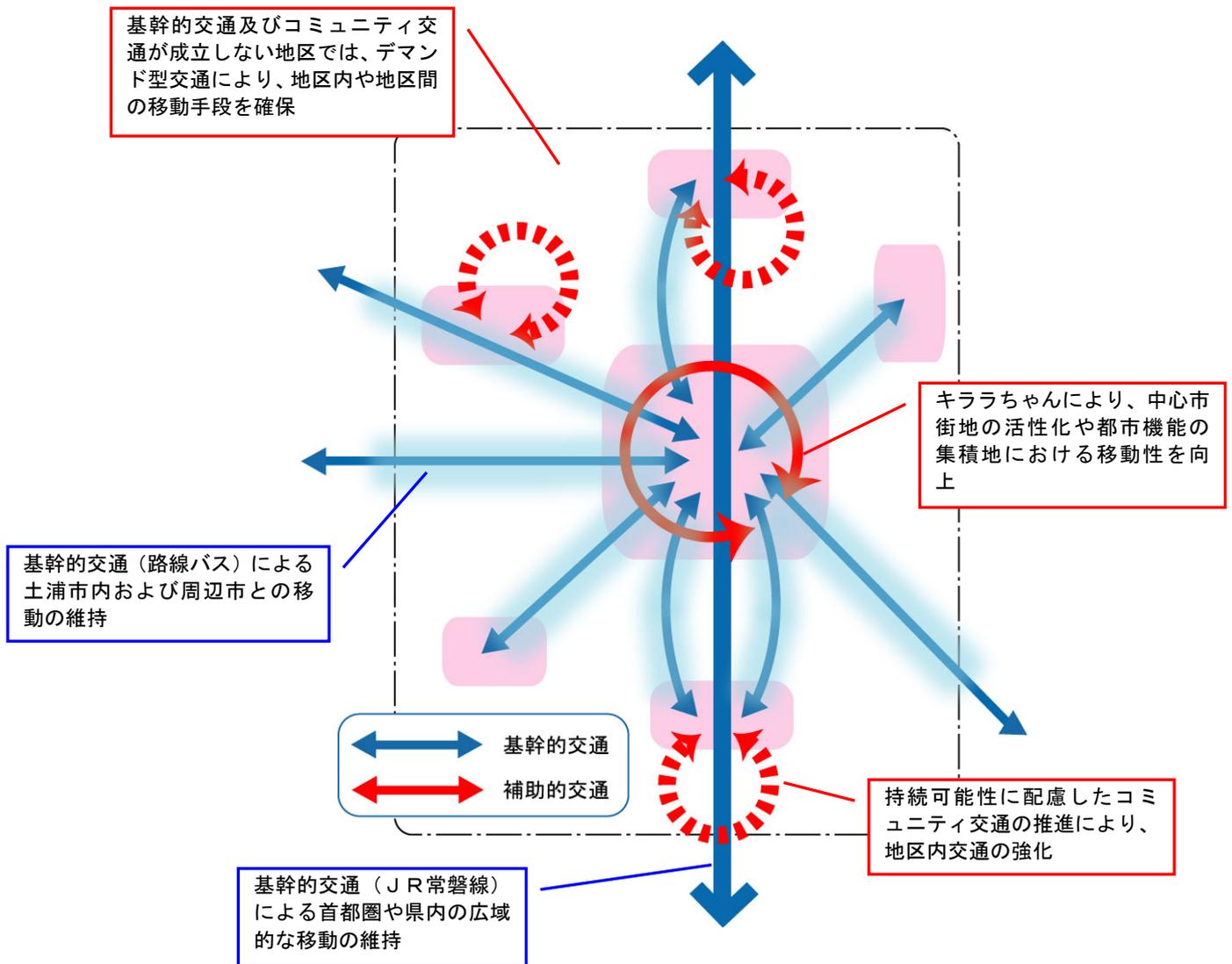


図 地域公共交通体系の機能分担・連携のイメージ

④これからの土浦市に相応しい公共交通基盤の構築

市民アンケートでは、既存の路線バスに対してノンステップ化などのバリアフリーへの対応を望む意見は多く、バス待ち環境の改善や情報提供に対する要望も多くなっています。また、地区内交通の役割として、観光客の利用による地域活性化も期待されます。

地球環境への負荷の低減をはじめ、高齢化社会における地区内交通の確保、地域活性化への貢献など、これからの土浦市を支える社会基盤としての公共交通の構築が求められています。

⑤公共交通利用等のムーブメントへの展開

市民アンケートから社会基盤として公共交通の必要性を感じている市民は多いものの、常磐線や路線バスの利用者は減り続けています。

①～④に示した公共交通体系を構築するうえで、公共交通の利用促進が重要な課題であり、自動車に過度に依存する生活行動を改め、公共交通と上手に使い分けるような意識改革や、商業者との協力による公共交通の利便性向上策など、公共交通利用のムーブメント（社会的な運動）を積極的に展開することが必要です。

以上を踏まえ、基本理念を以下とします。

基本理念

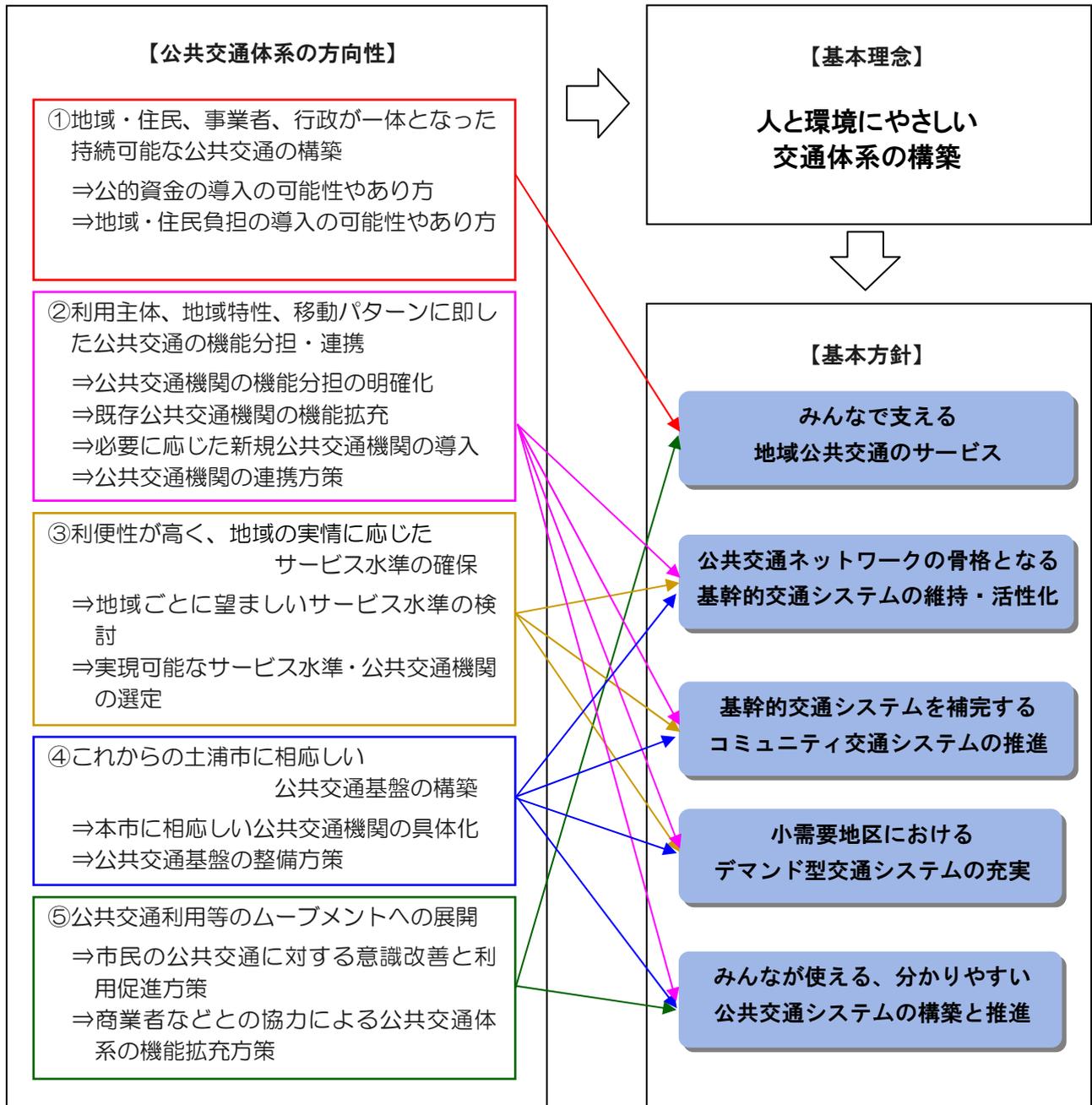
人と環境にやさしい 交通体系の構築

基本理念に込めた思い

- ・人にやさしい：子どもから高齢者まで、また来訪者も含む、みんなにやさしい
- ・環境にやさしい：環境負荷が小さく、持続可能性のある

(2) 基本方針

土浦市の地域公共交通の基本理念を踏まえ、現在の地域公共交通体系において顕在化している問題を解決するために、土浦市のこれからの地域公共交通体系の基本方針を設定します。



2-3. 計画の目標

(1) 基本目標

地域公共交通体系の基本方針の実現化を目指し、地域公共交通活性化・再生施策の実施レベルにおける目安とするための基本的な目標を設定します。

■基本方針1:「みんなで支える地域公共交通のサービス」

基本目標1

地域・住民、事業者、行政の協力体制構築

■基本方針2:「公共交通ネットワークの骨格となる基幹的交通システムの維持・活性化」

基本目標2

基幹的公共交通システムの路線維持と魅力の向上

■基本方針3:「基幹的交通システムを補完するコミュニティ交通システムの推進」

基本目標3

持続的なコミュニティ交通システムの導入体制構築

■基本方針4:「小需要地区におけるデマンド型交通システムの充実」

基本目標4

デマンド型交通の活性化

■基本方針5:「みんなが使える、分かりやすい公共交通システムの構築と推進」

基本目標5

分かりやすさ、やさしさの創出による、利用促進意識の醸成

(2) 項目別目標

土浦市の目指す公共交通体系の実現を図るため、基本目標を踏まえ、鉄道・路線バスの基幹的交通、コミュニティ交通・デマンド型交通の補助的交通によるネットワーク、料金、PRの項目別に、目標を整理します。

表 公共交通の項目別目標

種類		基本目標			項目別目標 (具体的目標)	
ネットワーク	基幹的交通	鉄道(常磐線)	目標② 基幹的公共交通システムの路線維持と魅力の向上	目標⑤ 分かりやすさ、やさしさの創出による、利用促進意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ・市民ニーズを満たすサービス水準の向上を目指し、公共交通体系の骨格を維持する。 【背景】 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者が減少傾向にあり、バスについては、廃線・減便が続いている。今後も廃線が続く可能性あり ・バス停までの距離の市民ニーズは300m以内であり、この圏域外の人口も約3割 ・地域の協力が得られる場合に、赤字廃止予定路線への行政の補助について検討 ・バス停環境や、車両のバリアフリー化を望む声も多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内JR3駅利用者数の減少率の低下
		路線バス				<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス利用者数の維持 ・路線バス利用に関する満足度の向上 ・路線延伸による不便地域の減少
	補助的交通	コミュニティ交通	目標① 地域・住民、事業者、行政の協力体制構築			目標③ 持続的なコミュニティ交通システムの導入体制構築
		デマンド型交通	目標④ デマンド型交通の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用状況や道路状況などから、基幹的交通やコミュニティ交通の導入が難しい小需要地区における移動手段の確保を図る 【背景】 <ul style="list-style-type: none"> ・3駅を中心としたコンパクトシティや中心市街地活性化、より多くの市民の公共交通への転換(自動車との使い分け)を促し、環境にやさしい交通体系を構築していくためには、定時定路線のバスが必要であるが、バス停まで歩けない高齢者等交通弱者や、人口低密度地区、道路整備水準が低い地区では、小型のデマンド型交通による対応にせざるを得ない。のりあいタクシーの拡充等の検討が求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・のりあいタクシー土浦の利用者数の増加 ・自動車等の自立的移動手段を持たない高齢者等の外出機会の増加 	
	料金	目標⑤ 分かりやすさ、やさしさの創出による、利用促進意識の醸成			<ul style="list-style-type: none"> ・料金設定を利用しやすく、分かりやすいものにし、市民活動の活性化を図る。 【背景】 <ul style="list-style-type: none"> ・分かりやすい運賃設定を求める市民の声が多い ・キララちゃんと路線バスの運賃格差への不満が発生 ・バス運賃の市民ニーズは200円～300円程度。それより高い区間も少なくない。特に乗り継ぎによる別途運賃の利用者負担が大 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの利用者数の増加 ・自動車等の自立的移動手段を持たない高齢者等の外出機会の増加 ・交通事業者の料金体系の改善
	PR	目標① 地域・住民、事業者、行政の協力体制構築	目標⑤ 分かりやすさ、やさしさの創出による、利用促進意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ・情報の提供、意識の醸成により、利用促進の基礎を形成する。 【背景】 <ul style="list-style-type: none"> ・複数の交通事業者により運行されていることもあり、路線図や時刻表等の情報が不足し、わかりやすさが欠如 ・運転手のマナー改善を望む声も多い ・公共交通活性化の土台として、市民の意識の醸成が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関する満足度の向上 ・自動車利用回数の減少(公共交通の利用回数の増加) 	

(3) 公共交通体系形成のあり方

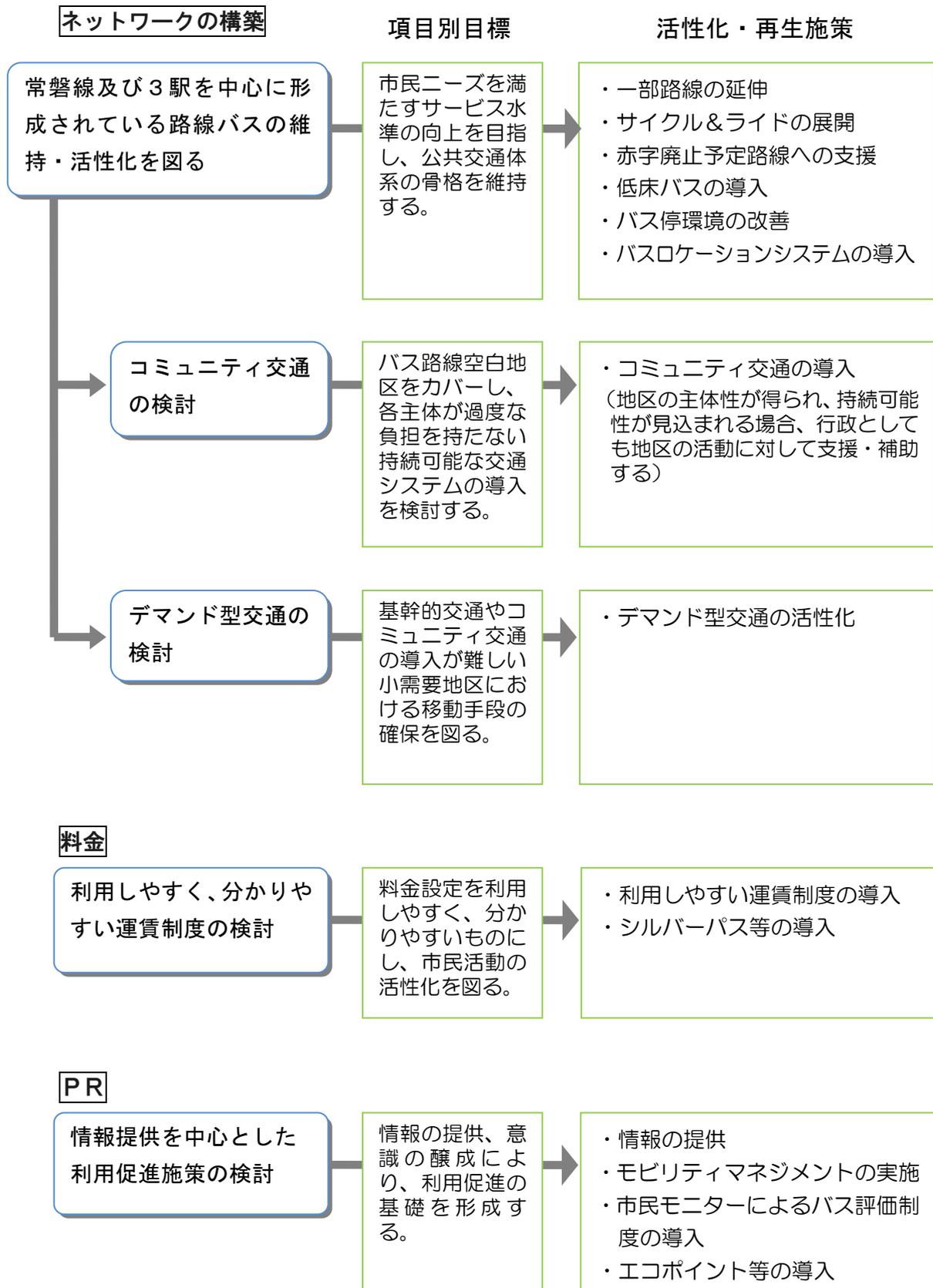




図 公共交通体系検討のイメージ

2-4. 施策の体系

公共交通体系の目標を実現するために、以下のような施策を設定します。

分類	施策	施策の内容	関連主体						
			協議会	行政	交通事業者	地域・市民	企業		
ネットワークの構築	基幹的交通	①利用圏域の拡大	一部路線の延伸	●現在の道路状況、今後の道路の新設・拡幅整備状況、車両サイズの調整、地域の経済的負担等により、経路可能な主要施設の調査や一部路線の延伸を検討し、利用圏域の拡大を図ります。		○ (市)	○ (バス事業者)	○	○
		サイクル&ライドの展開	●バス停から遠い人でも、バス停まで自転車で来て、バスを利用することができるように、利用者が多いバス停から駐輪場の整備を検討します。		○ (市)	○ (バス事業者)	○	○	
		②路線バスの維持・確保	赤字廃止予定路線への支援	●利用者の減少により路線の廃止・縮小等が予想される赤字路線について、路線の必要性の検証を行い、路線の維持や赤字の解消の工夫に早期に着手するための情報整理や協議を行うしくみを構築します。 ●赤字による廃止予定路線沿線の地域において、町内会等による回数券の購入や、企業や官公庁等の大口利用が想定される施設における協定の締結等、路線を維持するための地域の活動を推進します。		○ (市)	○ (バス事業者)	○	○
		③バリアフリー化の推進	低床バスの導入	●低床バスの導入及び低床バス運行時刻の固定、時刻表への表示を図り、交通弱者の社会生活の確保を推進します。			○ (バス事業者)		
		④バス利用の利便性向上	バス停環境の改善	●現在の市内の路線バスをさらに使いやすくするために、利用者ニーズに合わせたバス停の新設や、よりわかりやすい名称や位置などの変更を図ります。 ●また、快適にバスを待つことができるよう、バス停や待合所の整備について検討します。		○ (市)	○ (バス事業者)	○	○
	バスロケーションシステムの導入		●現在の市内の路線バスをさらに使いやすくするために、バス停における走行車両の位置情報や通過情報等の提供方法について検討を行います。			○ (バス事業者)			
	補助的交通	⑤バス路線空白地区の解消	コミュニティ交通の導入	●地域・住民の主体、経済的な負担のもとに、市街地や市内拠点周辺等のまちづくりや交通需要の特性に応じて、鉄道や路線バス等の基幹的交通システムを補完するコミュニティ交通システムの導入を図ります。	○	○ (市)	○	○	○
		⑥小需要地区の移動手段の確保	デマンド型交通の活性化	●路線バス、コミュニティ交通等、定期運行する交通手段では対応できない需要の少ない地区において、デマンド型交通を強化し、高齢者等の移動性の向上を図ります。		○ (市)	○		
	料金	⑦利用しやすい料金体系の構築	利用しやすい運賃制度の導入	●路線バスによる市内の移動について、運賃の上限を設けることにより、利用しやすく、分かりやすい料金の設定を図ります。	○	○ (市)	○ (バス事業者)		
			シルバーバス等の導入	●路線バスを高齢者にとって、より分かりやすく、利用しやすいものにし、高齢者の積極的な社会参加を支援するために、関東鉄道グループ、JRバス関東の全てのバスに乗り降り自由なシルバーバスの導入を検討します。		○ (市)	○ (バス事業者)		
PR	⑧利用促進PR	情報の提供	●複数の事業者によって運行されている、路線バスやキララちゃん、のりあいタクシー土浦等について、利用者のわかりやすさ、使いやすさを目指し、ガイドブックやホームページの作成、案内板の整備を行います。	○	○ (市)	○ (鉄道・バス・タクシー事業者)			
		モビリティマネジメントの実施	●渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしく」使う方向へと自発的に転換することを促す施策の実施を図ります。	○	○ (県・市)	○	○	○	
		市民モニターによるバス評価制度の導入	●利用者の路線バス及びキララちゃんバス等に対する不満感を少しでも解消するため、市民モニターを公募し、運転手の運転技術や接客態度等についての評価制度の導入を図ります。	○	○ (市)	○ (バス事業者)	○		
		エコポイント等の導入	●自動車利用から公共交通に転換することで、環境活動に参画することを実感するとともに、公共交通利用のメリットを生み出すため、公共交通での市内商店への来店者に対する、エコポイント等の経済的な奨励策導入を検討します。		○ (市)	○		○ (商業者)	

第3章 土浦市地域公共交通総合連携計画に位置づける事業

3-1. 各施策のコンセプトと概要

利用圏域の拡大

1 利用圏域の拡大

(1) 一部路線の延伸

①コンセプト

- ・現在の道路状況、今後の道路の新設・拡幅整備状況、車両サイズの調整、地域の経済的負担等により、経路可能な主要施設の調査や一部路線の延伸を検討し、利用圏域の拡大を図ります。

②施策の概要

- ・市内の病院や学校、公共施設、また、大規模商業施設や観光地、工場、住宅団地など、市民等の移動の目的地および目的施設に対する利用意向を把握するとともに、現状および将来の道路整備の状況、車両サイズの調整による運行、地域による運行補助の可能性も踏まえながら、路線バスのルート再編や一部延伸について検討します。

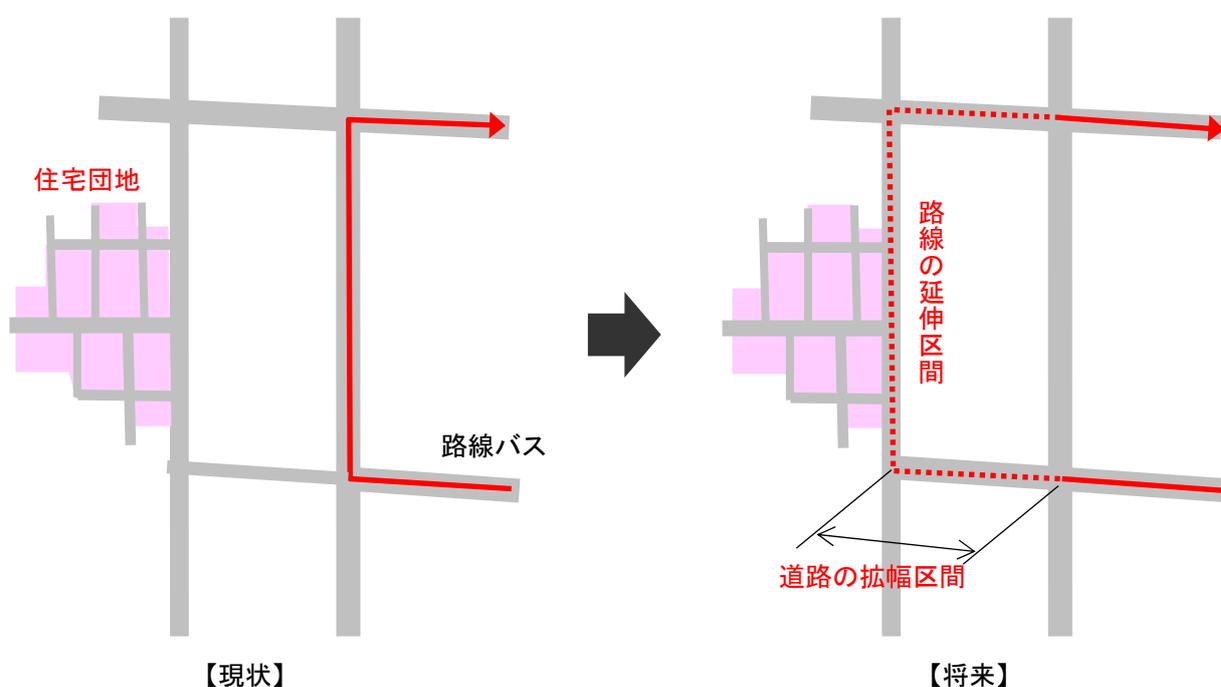


図 路線の一部延伸のイメージ

(2) サイクル&ライドの展開

①コンセプト

- ・バス停から遠い人でも、バス停まで自転車で来て、バスを利用することができるように、利用者が多いバス停から駐輪場の整備を検討します。

②施策の概要

- ・乗降客数が多い、駐輪スペースがある、終端のバス停で需要エリアが広い等の条件に当てはまるバス停を中心に選定していきます。
- ・駐輪場を確保できる沿道状況に応じたバス停位置の変更、維持・管理等における沿道企業や地域・市民との連携について検討します。



図 サイクル&バスライドのイメージ



図 バス停の整備例（埼玉県やすらぎバスステーション整備）

埼玉県HPより (<http://www.pref.saitama.lg.jp/A02/BF00/picaso/yasuragi/yasuragi.htm>)

2

路線バスの維持・確保

(1) 赤字廃止予定路線への支援

①コンセプト

- ・利用者の減少により路線の廃止・縮小等が予想される赤字路線について、路線の必要性の検証を行い、路線の維持や赤字の解消の工夫に早期に着手するための情報整理や協議を行うしくみを構築します。
- ・赤字による廃止予定路線沿線の地区において、町内会等による回数券の購入や、企業や官公庁等の大口利用が想定される施設における協定の締結等、路線を維持するための地区の活動を推進します。

②施策の概要

- ・赤字廃止予定路線については、沿線の地域・住民や企業とバス事業者とが協定を締結して乗車促進活動を行う「パートナーシップ協定方式」の導入を図り、行政が支援をします。
- ・協定内容は以下のとおりです。
 - 地区と路線バス事業者が一定の目標（運行収入）達成を条件とした運行継続及び路線の拡充について締結する協定とし、地区と路線バス事業者が協力して目標達成を図る。
 - 目標達成できなかった場合は、地区の負担金等の支出により「次年度以降も協定を締結」、または「地区として路線の廃止・縮小・減便の受け入れ」を判断する。
 - 協定期間は1年間（1年ごとの更新）を想定する。

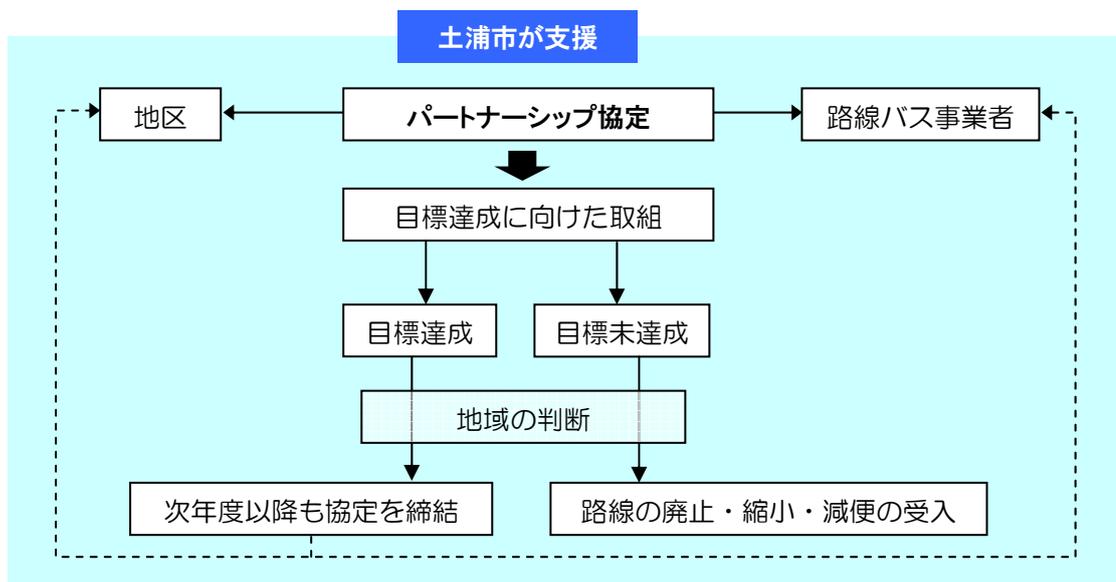


図 パートナーシップ協定方式の概念図

3

バリアフリー化の推進

(1) 低床バスの導入

①コンセプト

- ・低床バスの導入及び低床バス運行時刻の固定、時刻表への表示を図り、交通弱者の社会生活の確保を推進します。
- ・低床バスとアイドリングストップ対応機能の導入は、ほぼ同時期であり、低床バスの導入は、アイドリングストップの推進にもつながり、環境にもよりやさしい交通体系となります。

②施策の概要

- ・低床バスの導入を段階的に推進します。
- ・また、低床バスの運行時刻の固定および時刻表への掲示を推進します。



写真 ノンステップバスの例（近鉄バス）

(1) バス停環境の改善

①コンセプト

- ・現在の市内の路線バスをさらに使いやすくするために、利用者ニーズに合わせたバス停の新設や、よりわかりやすい名称や位置などの変更を図ります。
- ・また、快適にバスを待つことができるよう、バス停や待合所の整備について検討します。

②施策の概要

- ・現状でバスがあれば利用したい施設などの市民意向を把握するとともに、現在の運行ルートやバス事業者による今後の事業計画などと調整を図りながらバス停の新設について検討を行います。
- ・新たに整備するバス停については、周辺の公共施設や商業施設、工場施設等と連携し、敷地内の建物内や建物の軒下などで路線バスを快適に待つことができるような待合空間の確保について検討します。
- ・また、バス停の周辺環境、待合環境を調査し、快適にバスを待つことのできるバス停や待合所の整備、利用しやすい場所へのバス停の移設、利用を促す名称への変更などについて検討を行います。



写真 商業施設の中のバス停の整備例

資料： <http://www.coara.or.jp/~kaitakeo/bigeye/bigeyel/bus2.htm>

(2) バスロケーションシステムの導入

①コンセプト

- ・現在の市内の路線バスをさらに使いやすくするために、バス停における走行車両の位置情報や通過情報等の提供方法について検討を行います。

②施策の概要

- ・バスが「通過済みか未到着か」のみをバス停の表示機でシンプルに標示する「通過情報」や、バス停に設置した機器との通信や人工衛星を利用したGPS（全地球測位システム）によって現在の車両位置を把握し、バスの現在位置や到着までの待ち時間などを表示するバスロケーションシステムの導入について検討します。
- ・また、携帯電話を利用して、バス停やポスターなどにつけたQRコードやICチップを利用して交通情報や周辺の施設情報を入手するしくみなどへの応用も含めて検討します。

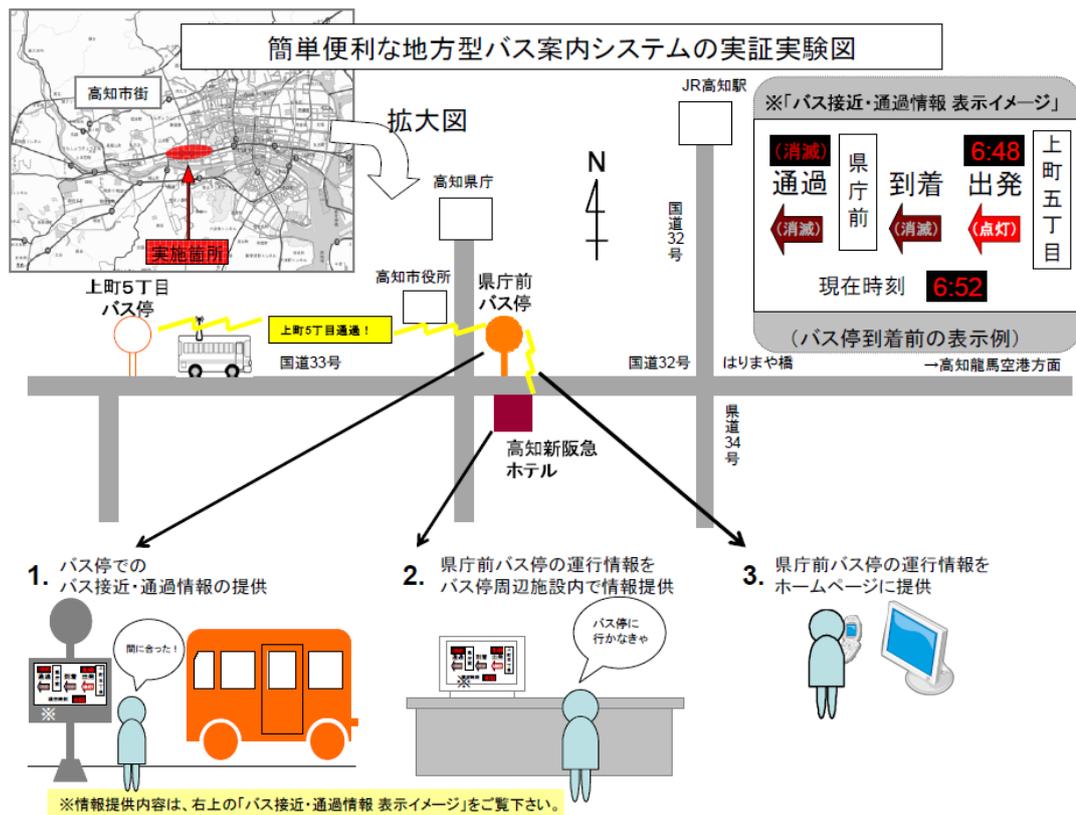


図 高知市で行われた簡易なバスロケーションシステムに関する実証実験の概要

資料：高知県ITS推進協議会

(1) コミュニティ交通の導入

①コンセプト

- ・地域・住民の主体、経済的な負担のもとに、市街地や市内拠点周辺等のまちづくりや交通需要の特性に応じて、鉄道や路線バス等の基幹的交通システムを補完するコミュニティ交通システムの導入を図ります。
- ・鉄道、路線バスの改善・充実と連携し、マイカー利用や送迎による自動車交通から公共交通へ転換を図り、環境にやさしい交通体系を目指します。

②施策の概要

- ・コミュニティ交通導入検討候補地区の選定

路線バス停圏域（バス停より 300m）外で交通不便性が高く、運営に地区の主体性が得られる、人口密度が高い、工場・学校・公共施設などの立地により、ある程度の需要が見込め、また、近年路線バスが廃止されているなどの要件を考慮し、候補地区を検討します。

- ・事業主体は、導入する地区が組織する運営委員会（地域・住民、企業など）と、運行事業者（路線バスやタクシー事業者等）等を検討します。（試験運行期間中は地域公共交通活性化協議会も事業主体として参加）
- ・行政補助だけでなく、負担金や回数券購入など、地区の経済的な協力のもとで、マイバス意識を高め、持続可能な運行体制を図ります。

(1) デマンド型交通の活性化

①コンセプト

- ・路線バス、コミュニティ交通等、定期運行する交通手段では対応できない需要の少ない地区において、デマンド型交通を強化し、高齢者等の移動性の向上を図ります。

②施策の概要

- ・利用促進につながるPR活動を実施します。
- ・乗り降りの不自由な方にも利用しやすくなるよう、低床型等バリアフリー対応の車両の導入を推進します。
- ・定期運行交通の空白地域において、より多くの市民が利用できるよう推進します。

7

利用しやすい料金体系の構築

(1) 利用しやすい運賃制度の導入

①コンセプト

- ・路線バスによる市内の移動について、運賃の上限を設けることにより、利用しやすく、分かりやすい料金の設定を図ります。
- ・路線バスの使いやすさの向上により、利用者数を増加させ、路線の維持・拡大や本数の増加等、サービス水準の向上も努めます。また、市内のJR3駅へのアクセス向上により、常磐線の利用者数の増加も図り、基幹的交通体系の確立を目指します。
- ・シンプルで、直感的に分かりやすい料金体系を構築することにより、市民だけでなく、来訪者の移動のしやすさも向上させ、来訪者の増加を目指します。

②施策の概要（ゾーン制）

- ・各路線バスによる市内区間での移動の運賃を上限200円とし、上限を超えた運賃区間の利用に関する差額について、土浦市地域公共交通活性化協議会が助成します。
- ・200円までは、対キロ区間制による運賃とします。
- ・関東鉄道、関鉄観光バス、関鉄グリーンバス、関鉄パープルバス、JRバス関東の一般路線バスの昼間に運行する便を検討します。

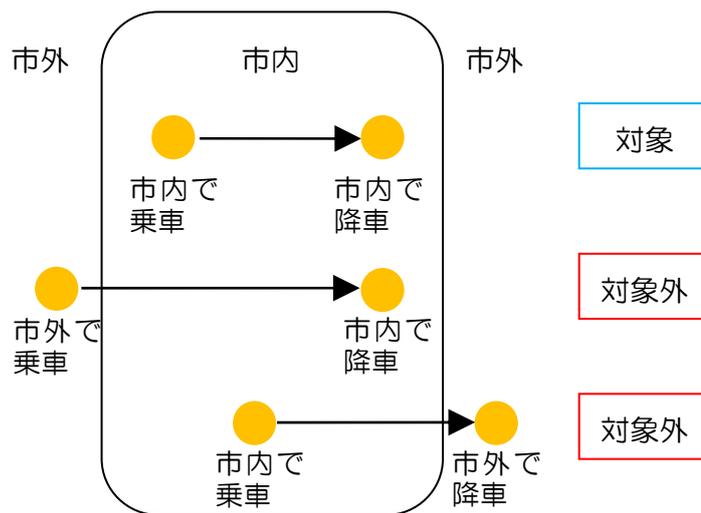


図 上限運賃制の概念イメージ

(2) シルバーパス等の導入

①コンセプト

- ・路線バスを高齢者にとって、より分かりやすく、利用しやすいものにし、高齢者の積極的な社会参加を支援するために、関東鉄道グループ、JRバス関東の全てのバスに乗り降り自由なシルバーパスの導入を検討します。
- ・その他、バス利用の選択肢を広める料金設定の導入について検討します。

②施策の概要

- ・シルバーパスについては、現在、関東鉄道で販売している「関鉄ふれ愛パス」を基本とし、JRバス関東を含めた市内区間限定とし、満70歳以上の市民を対象として検討します。
- ・また、シルバーパスの適用範囲について、将来的には、路線バス以外の公共交通機関への拡大を目指します。

(参考) 関鉄シルバーパスの概要

ご利用になれる方	満70歳以上の方
適用区間	関鉄グループの一般乗合バス路線 (関東鉄道・関鉄観光バス・関鉄パープルバス・関鉄グリーンバス)
発売額	[3ヵ月] 9,000円 [6ヵ月] 16,000円 [12ヵ月] 30,000円
発売箇所	関鉄グループ各社のバス営業所およびバス定期券発売所



図 関鉄ふれ愛パスの概要

資料：関東鉄道ホームページより

(1) 情報の提供

①コンセプト

- ・複数の事業者によって運行されている、路線バスやキララちゃん、のりあいタクシー土浦等について、利用者のわかりやすさ、使いやすさを目指し、ガイドブックやホームページの作成、案内板の整備を行います。
- ・利用者、地域・住民に対し、公共交通の利用状況等を公開していくことで、行政、交通事業者、地域・住民が一体となって公共交通を支えていく気運を高めます。

②ガイドブックの配布

- ・高齢化社会を迎えた中、高齢者が調べやすいようにパソコンや携帯電話による情報提供だけでなく、道路や目的地となりそうな地域の施設などと一緒に、バス路線とバス停、お得なサービスなどの情報をわかりやすく示したガイドブックの作成を行います。
- ・ガイドブックに掲載する運行情報は、ダイヤやルート変更に応じたこまめな修正に努めます。
- ・ガイドブックを広告媒体として活用し、作成費用への充当を検討します。

③ホームページの作成

- ・パソコンや携帯電話で、バス路線や時刻、運賃等を検索できる各社共通のホームページの作成を検討します。
- ・携帯電話からでもホームページへアクセスしやすくするために、バス停留所にQRコードの設置を検討します。
- ・公共交通の利用促進PR情報や、利用状況等を掲載し、市民の利用意識の向上を図ります。

④路線案内板を設置

- ・バス路線の分かりにくさについては利用者の不満に感じる大きな要因となっているため、誰にでも分かりやすいバスにするため、乗り場案内や路線図、運行状況やダイヤを表示する路線案内板の整備を行います。
- ・整備は主に、多くのバス利用者が集中し、また、土浦市を初めて訪れる方の玄関口ともなる市内JR駅などの主要なバス停とします。
- ・路線案内板に表示される内容にあわせて、バス路線の方面別に番号や色分けを検討します。
- ・案内板整備の際は、高齢者や障害者にもわかりやすいユニバーサルデザインとなるよう配慮します。

(2) モビリティマネジメントの実施

① コンセプト

- ・渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す施策の実施を図ります。

※土木学会の「モビリティ・マネジメントの手引き」では、モビリティ・マネジメントは、「ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーション（さまざまな情報内容を、さまざまな手段で、伝え合うこと）を中心とした交通施策」とより厳密に定義されています。

② 施策の概要

【職場モビリティ・マネジメントの実施】

- ・「クルマ通勤」の問題を中心に見据えながら、より望ましい「通勤交通」のあり方を自主的に模索していく、行政や企業などの事業所主体の取り組みであり、各事業所における「通勤手段の転換の呼びかけ」「通勤手当制度の見直し」等の働きかけを検討します。
- ・取組みに関しては、市役所におけるノーマイカーデー実施強化や、職員の通勤交通の見直しなどを実施し、その効果を踏まえて、市内の各企業に展開していきます。

【学校モビリティ・マネジメントの実施】

- ・総合学習の一環として環境や交通について考えてもらうことで、将来的に適切な自動車利用につながるよう意識形成を図り、学習した児童たちの視点や発言がともに生活する家族の交通行動や態度を変容させることを目的とします。

(3) 市民モニターによるバス評価制度の導入

①コンセプト

- ・利用者の路線バス及びキララちゃんバス等に対する不満感を少しでも解消するため、市民モニターを公募し、運転手の運転技術や接客態度等についての評価制度の導入を図ります。

②施策の概要

- ・運転手の良い点や悪い点を市民モニターに評価してもらい、評価結果を社員教育に反映させる等により、運転手のマナーの向上を図ります。
- ・市民モニターは年間20人程度公募し、回数券を支給します。

(4) エコポイント等の導入

①コンセプト

- ・自動車利用から公共交通に転換することで、環境活動に参画することを実感するとともに、公共交通利用のメリットを生み出すため、公共交通での市内商店への来店者に対する、エコポイント等の経済的な奨励策導入を検討します。

②施策の概要

- ・公共交通を利用して市内商店にアクセスし、一定額以上買い物した方に、商品券や公共交通の乗車券等と交換できるエコポイント制度や、高齢者等にやさしい無料宅配サービスの導入を目指します。

実施日 3月14日・15日
 ■各日とも 午前10:00～ ※なくなり次第終了

「バスでお越しの方」
 ※2,000円以上のお買い物で
バス券200円をプレゼント!
 ※お楽しみ抽選会も開催

参加店舗

古町エリア 古町5-9番町・西堀5-8番町 (古町3番町駅前バス停留所)	本町エリア 本町六番町	万代エリア ラブラ万代ゼルロードプレイスB2F
江南エリア イオン新潟南ショッピングセンター ※新潟県南中工区もバス停から徒歩圏内にある店舗が対象です。		

各エリア引換所

- ふるまち 5～6
- 西堀ローサ「出逢いの広場」
- 万代シティ バスセンター2F
- イオン南ショッピングセンター2F
- モーターバイクセンター
- ※本町エリアは各店舗で配布

主催：エコまちアクセス促進実験実行委員会
 (協賛) 古町商店街振興会 西堀商店街振興会 本町六番町振興会 ラブラ万代ビルディング株式会社 万代プレイスB2Fイオン 新潟南ショッピングセンター 新潟市都市交通政策課
 (事務局) 新潟市都市交通政策課
 お問い合わせ先 TEL: 025-226-2727

図 バス利用券の配布例 (新潟市：エコまちアクセス社会実験)

3-2. 事業スケジュール

表 事業スケジュール

施策		短期 中期 長期					
		22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度～
1	一部路線の延伸	(随時)					
	サイクル&ライドの展開	(随時)					
2	赤字廃止予定路線への支援	(随時)					
3	低床バスの導入	(車両購入計画に合わせ随時)					
4	バス停環境の改善	(随時)					
	バスロケーションシステムの導入	(随時)					
5	コミュニティ交通の導入	(随時)					
6	デマンド型交通の活性化	(随時)					
7	利用しやすい運賃制度の導入	(随時)					
	シルバーパス等の導入	(随時)					
8	情報の提供	(随時)					
	モビリティマネジメントの実施	(随時)					
	市民モニターによるバス評価制度の導入	(随時)					
	エコポイント等の導入	(随時)					

 短期で事業の展開を図っていくもの
 中・長期で事業の展開を図っていくもの
 道路整備状況や路線廃止予定状況等により事業時期が不確定、もしくは事業の実施状況により継続の有無を判断するもの

※3年以内に事業を開始するものを短期とし、5年以内での実施を目標とするものを中期、それ以上の長期的な課題を長期としています。

※各事業の継続については、事業を展開していくうえで、見直しも図りながら、検討していきます。

第4章 目標を達成するための重点事業

第3章で示した土浦市地域公共交通総合連携計画に位置づける事業のうち、短期で重点的に実施する事業を以下に設定します。

4-1. 利用しやすい運賃制度の導入（路線バスの市内区間上限運賃制度）

事業名	市内路線バス利用上限運賃制度（仮称）		
対象地区	土浦市内全域		
事業内容	土浦市の公共交通として基幹的なネットワークを構成している路線バスの利用促進と使いやすさの向上をめざし、市内区間の運賃に上限を設けることで、バス運賃を分かりやすくするとともに、利用者の負担感を軽減する。		
実施主体	土浦市地域公共交通活性化協議会 市内路線バス事業者（関東鉄道株式会社、関鉄観光バス、関鉄グリーンバス、関鉄パープルバス、ジェイアールバス関東株式会社）		
事業概要	土浦市地域公共交通活性化協議会が実証実験を実施し、制度運用について検証を行う。 実証実験後は、検証結果を踏まえて、関東鉄道株式会社、ジェイアールバス関東株式会社等の市内路線バス事業者が運行するバスに対して、上限運賃を超える区間運賃の差額について、土浦市の補助を検討します。		
事業実施スケジュール（予定）			
内容	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度～
実証実験運行	準備・調整		実証実験運行・評価・検証

（1）導入の基本的な考え方

現在、土浦市の路線バスは、基本的には対キロ区間制運賃^{※1}を採用しているが、利用者にとっては、分かりにくい料金設定になっており、分かりやすい料金設定への市民要望も強い。

また、路線バス利用者数の減少が続いており、利用の少ない昼間を中心に、利用者数の増加を図り、路線バスの維持・活性化を図っていく必要がある。このことから、土浦市の路線バスについては、運賃制度の見直しを行うとともに、利用促進を図るため、昼間の時間帯において、ゾーン制運賃の導入を検討するものとする。

市内の移動について、料金の上限を設け、実運賃との差額を事業主体が負担するものとする。

※1：対キロ区間制運賃とは、交通事業者が認可を受けたキロ当たり基準賃率にもとづいて、約2kmの初乗り運賃から始まって運賃区界停留所ごとに加算されるシステム。現在市内の路線バスで採用されているシステム

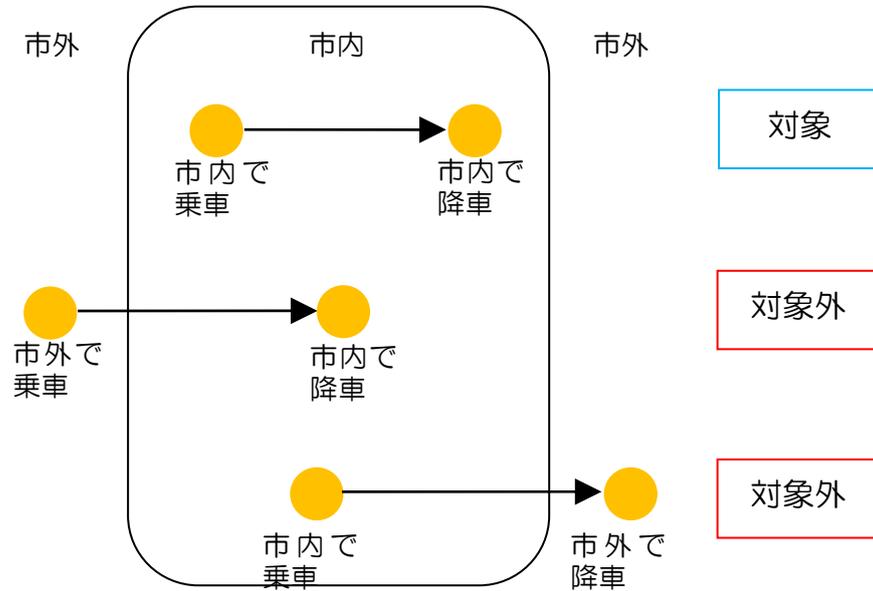


図 ゾーン制運賃のイメージ

(2) コンセプト

- ①路線バスの料金設定を利用しやすく、分かりやすいものにし、市民活動の活性化を促進する
 - ・市内の移動について、運賃の上限を設けることにより、料金設定を利用しやすく、分かりやすいものにし、市民活動の活性化を促進する。
- ②路線バスなどの基幹的交通体系の確立を目指す
 - ・路線バスの使いやすさの向上により、利用者数を増加させ、路線の拡大や本数の増加等、サービス水準の向上も図る。また、市内のJR3駅へのアクセス向上により、常磐線の利用者数の増加も図り、基幹的交通体系の確立を目指す。
- ③分かりやすい料金体系を構築することにより、来訪者の増加を目指す
 - ・直感的に分かりやすい料金体系を構築することにより、市民だけでなく、来訪者の移動のしやすさも向上させ、来訪者の増加を目指す。
- ④環境にやさしい交通体系の確立を図る
 - ・マイカー利用から、路線バスへの転換を図り、環境にやさしい交通体系の確立を図る。
- ⑤コンパクトシティ（集約型都市構造）の確立を目指す
 - ・市内の路線バスは、JR3駅を中心に運行されており、3駅へのアクセス向上により、交通の面からもコンパクトシティの確立を目指す。

(3) 事業の方針

①事業のねらい

a. 基幹的交通である路線バスの利用促進

公共交通である市内の路線バスの利用者数は 4,488,320 人（平成 20 年）で、近年下げ止まり傾向にあるものの、路線の廃止が続いている状況であり、土浦市の基幹的交通として、維持・強化していくことが必要である。

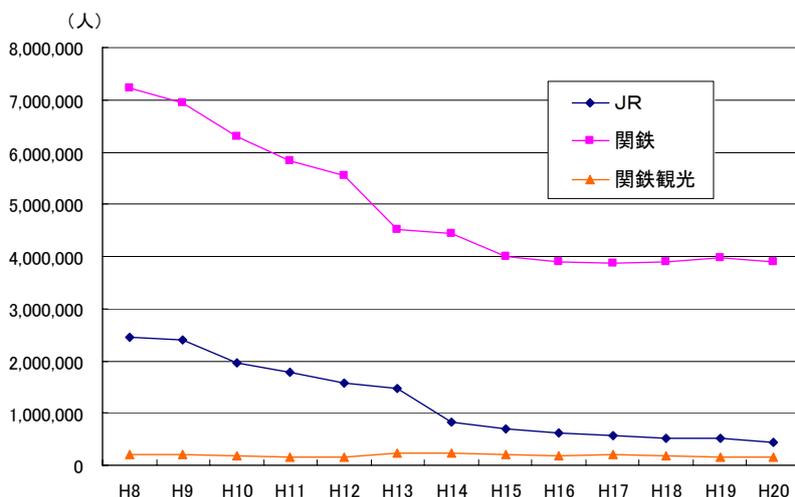


図 路線バスの利用者数の変化

資料：統計つちうら（バス会社各社より）

路線維持のためには、利用者数を増加させることが重要であるが、市民アンケートによると駅までの運賃別許容率（当該水準以上の運賃を上限值と回答した人の割合）は、100 円では全ての回答者に許容されるが、200 円で約 9 割、300 円で約 6 割の人に許容され、500 円を超えると、許容率が半数を下回る。

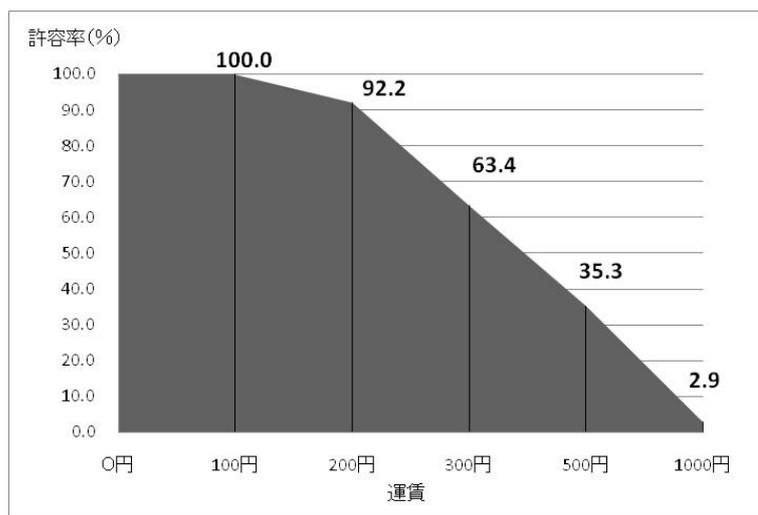


図 駅までのバス運賃別許容率 (%)

(市民アンケート調査結果)

広範な市域をもつ土浦市では、市内移動においても運賃が 200 円を超える地域も多く存在し、路線バスの利用を妨げる要因の一つと考えられる。

従って、より多くの市民がバス運賃として許容できる料金を上限に設定することで、バス

利用者の増加につながることを期待される。

b. 高齢者等の交通弱者の外出機会増加

自動車を運転できない高齢者等の交通弱者にとって、路線バスは重要な移動手段であるが、移動距離が長い場合、運賃が高額になることもあるため、外出機会が制限されていることもあると推測される。

従って、より多くの市民がバス運賃として許容できる料金を上限に設定することで、交通弱者の外出機会を増加させることが期待される。

②利用対象者

- ・高齢者等の交通弱者、公共施設利用者、通院者等すべての市民及び市外からの来訪者を対象者とする（現行路線バスと同様）

(4) 事業の概要

①上限運賃制の概要

- ・路線バスによる市内区間での移動について、運賃の上限を設定する。（200 円を目安）
- ・昼間に運行する路線バスを対象とする。
- ・設定上限運賃までは、従来に対キロ区間制による運賃とする。
- ・小学生以下並びに身体障害者等及びその付添者に関する別料金設定に関しては、半額を目安とする。

②事業主体

土浦市地域公共交通活性化協議会

③事業方法

各路線バスによる市内移動を上限 200 円とし、上限を超えた運賃区間の利用に関する差額を協議会が負担する。（バス事業者からの申告に対して協議会が精算する。ただし、事業実施前の利用者数を上回った場合の精算額については、別途協議を行う。）

表 精算費のイメージ

バス停ペア		運賃（円）		③運賃差 （円） ①－②	④利用者 （人／日）	⑤精算費 （円／日） ③×④
		①現行 （事業前）	②事業後			
Aバス停	Bバス停	160	160	0	300	0
Cバス停	Dバス停	390	200	190	100	19,000
Eバス停	Fバス停	460	200	260	150	39,000
・	・	・	・	・	・	・
計						

④運行の主体

路線バス事業者

(5) 目標の設定

- ・ 事業の目標として、「路線バス利用者数の維持」・「路線バス利用に関する満足度の向上」等を想定し、バス利用者数の把握、利用者の満足度等について調査を実施し、目標の達成度合いを把握する。

4-2. コミュニティ交通の導入

事業名	コミュニティ交通導入事業		
対象地区	土浦市内		
事業内容	<p>地域・住民の主体、経済的な負担のもとに、市街地や市内拠点周辺等のまちづくりや交通需要の特性に応じて、鉄道や路線バス等の基幹的交通システムを補完するコミュニティ交通システムの導入を図る。</p>		
実施主体	<p>運営委員会（導入される沿線の地域・住民、企業等で構成） 交通事業者 土浦市地域公共交通活性化協議会 土浦市</p>		
事業概要	<p>路線バス停圏域（バス停より 300m）外で交通不便性が高く、運営に地区の主体性が得られる、人口密度が高い、工場・学校・公共施設などの立地により、ある程度の需要が見込め、また、近年路線バスが廃止されている等の要件を考慮し、候補地区を検討する。</p> <p>行政補助だけでなく、負担金や回数券購入など、地域・住民、企業等の経済的な協力のもとで、マイバス意識を高め、持続可能な運行体制を図る。</p>		
事業実施スケジュール（予定）			
内容	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度～
実施準備			
	<p>運行計画検討 (状況により社会実験実施)</p>		
事業実施			
			試験運行
(他地区への展開)			<p>状況により、他地区への展開を図る。</p>

(1) 基本的な考え方

土浦市の中心市街地では、まちづくり活性化バスキララちゃんが運行され、地区内交通への関心が高まっている。

特に、本市の拠点地区である、神立市街地や荒川沖市街地、藤沢周辺地区においては、市街地内を回遊、循環する際の移動の軸となる、地区内公共交通システムの導入を求める声が多くなっている。

そこで、市街地や市内拠点周辺等のまちづくりや交通需要の特性に応じて、鉄道や路線バス等の交通システムを補完するコミュニティ交通システムを、地域・住民、企業等、地区の主体的な運営や経済的な負担のもとに推進する。

(2) コンセプト・目標

- ①鉄道、路線バスまでのフィーダー(支線)交通として、バス路線空白地区を解消する
 - ・鉄道、路線バスを基幹交通、コミュニティ交通をフィーダー(支線)交通とする。
 - ・鉄道駅や路線バスのバス停まで遠いなど、交通が不便な地区の移動手段を確保する。
- ②高齢者や障害者、高校生等の交通弱者の日常生活を支える足とする
 - ・市民の日常生活行動(通院・買物、通学等)に必要な移動手段を確保する。
 - ・導入地区におけるニーズをもとに運行システムを構築する。
- ③「安心・安全」な「活力ある」まちづくりに貢献する
 - ・自宅近くから基幹交通までの公共交通手段を提供することで、交通事故や犯罪などの面で安心できる、安全に出かけられるまちを目指す。
 - ・高校生や高齢者の送迎をしている家族(主に女性)の負担を軽減し、市民の生活の質を高めることに貢献する。
 - ・高齢者が自分一人で行きかけることを可能とし、ひきこもり防止や社会参加の支援に貢献する。
 - ・地域・住民、企業、行政、交通事業者等と利用者に支えられる交通をつくる(地区の参加・支援)。
- ④鉄道、路線バスの改善・充実と連携した土浦市公共交通ネットワークの形成を目指す
 - ・鉄道、路線バスへのアクセス性が向上するとともに利用促進(需要開発)を図ることにより、基幹交通の維持・活性化に貢献することを目指す。
 - ・鉄道、路線バスの改善・充実と連携し、便利で利用したくなるような公共交通システムを構築することにより、マイカー利用や送迎による自動車交通から公共交通へ転換を図り、環境にやさしい交通体系を目指す。

(3) 試験運行事業方式の採用

コミュニティ交通の運行にあたっては、運行期間を設定した試験運行を行って、評価や効果の検証、改善や見直しの検討・実施を経てから、本格運行移行を検討する。

そのために、試験運行期間中にフォローアップ調査等を実施して、利用実態や改善・充実課題等の把握、効果の事業検証、本格運行移行や他地区への展開等の検討を行う。

①導入地区の設定

バス停までの交通不便性が高く、近年バス路線が廃止され、ある程度の需要が見込め、通年走行可能な道路状況であるなどの要件に該当し、かつ運営にあたり地区の主体性が得られ、経済的な負担も得られる地区を、コミュニティ交通の導入地区の候補として検討する。

試験運行は車両1台で行う。

※導入地区の設定にあたっては、①地区の主体性、②事業の効果の把握(地区の人口規模、高齢化率など)、③交通の不便性の度合い(バス停までの距離等)、④道路状況(幅員、改良の必要性等)、⑤事業採算性の把握、⑥利用に対する需要の把握、⑦公共施設等送迎バスの有無などの設定方針に基づいて各地区の比較・検討を行う。

②運行期間の設定：3年程度

- ・3年間程度の試験運行期間を設定する(利用者数の把握や効果の検証を行う。)
- ・期間を限定することで、地域・住民、企業、団体等の参加・協力や支援を得て、土浦市方式の成長するコミュニティ交通システムを構築する。

③評価や効果の検証、改善や見直しの検討・実施、他地区への展開

- ・試験運行期間中にフォローアップ調査を行い、運行目的の評価や導入の効果、事業採算性などを検証し、改善策や見直し等の検討・実施を行う。

— Plan(計画)-Do(実行)-See(評価)サイクルの考え方で取り組む。

【評価・検証の主な項目】

- ・利用者数(地区別、時間帯別、年齢別、男女別等)
- ・高齢者や障害者、高校生などの交通弱者の利用
- ・車・送迎からの転換利用
- ・外出回数の変化
- ・問題点・改善要望、など
- ・事業の検証や事業採算性の検討などを経て本格運行への移行、他地区への展開方針等を検討する。

(4) 事業の方法

①事業主体

事業主体は、導入する地区が組織する運営委員会（地域・住民、企業など）と、運行事業者（路線バスやタクシー事業者等）、地域公共交通活性化協議会とする。

- ・試験運行期間中は、運賃収入で不足する運行経費(ランニングコスト)は運営委員会と地域公共交通活性化協議会が負担し、本格運行に移行する場合は、運賃収入で不足する運行経費は運営委員会および土浦市の負担を検討する。
- ・地区の負担方法としては、自治会もしくは各世帯、企業からの一定の負担金や回数券購入等を検討する。

②事業方法（協定締結）

- ・運営委員会と交通事業者による協定を締結する。
- ・運営委員会と交通事業者が一定の目標（運賃収入および地区負担の合計額）達成を条件とした運行継続及び路線の拡充について締結する協定とし、両者が協力して目標達成を図る。
- ・目標達成ができなかった場合は、「地区として路線の廃止・縮小・減便の受入れ」又は、未達成額分を沿線町内会で回数券を購入するなど地区が賄う中で、「次年度以降も協定を締結」を地区が判断する。
- ・目標を定めることにより、過度な行政負担を生じず、持続可能性のある運行体制を構築する。
- ・協定期間は1年間（1年毎の更新）を想定する。

(5) 運行計画

1) 運行ルート

①設定方針

- ・地域ニーズに基づいたルートとする。
- ・既存路線バスと可能な限り重複しないルートとする。
- ・路線は可能な限り短いルートとする。（往復・循環で10km、30分程度とする。）
- ・通行可能な道路を選定する。
- ・定時性、安全性が確保可能なルートとする。

2) 運賃

①運賃の種類

- ・普通旅客運賃は、1回200円を目安とする。
- ・区間乗り放題定期券、子ども・障害者運賃等について別途検討する。

※運賃別の許容率（当該水準以上の運賃を上限值と回答した人の割合）を整理すると下図となる。

100円では全ての回答者に許容される。200円で約9割、300円で約6割の人に許容される。一方で、500円を超えると、許容率が半数を下回る。

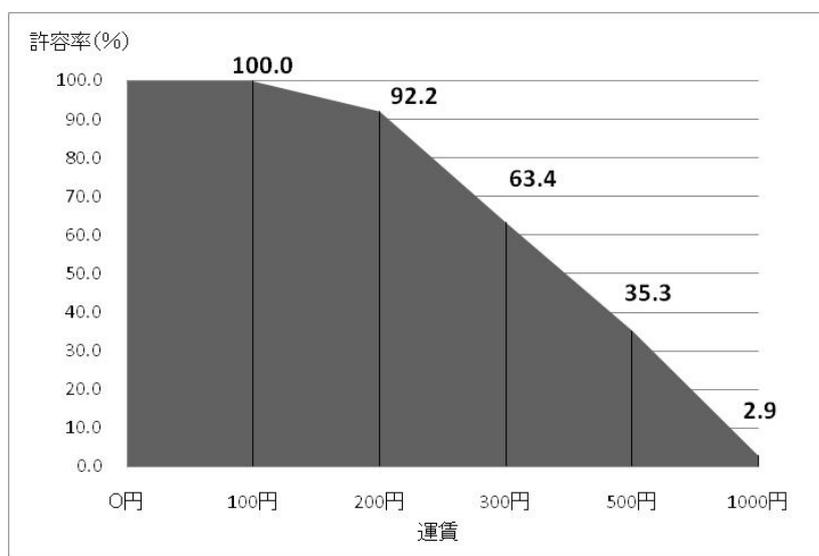


図 駅までのバス運賃別許容率 (%)

(市民アンケート調査結果)

3) 車両・停留所

①車両

- ・車両は、小型ノンステップバスを中心に検討する。
- ・車両台数は1台（予備車1台）として検討する。
- ・運送事業者所有の車両を活用することとし、試験運行での利用状況を踏まえ、車両のデザイン検討を行う。
- ・利用促進のため、利用者公募などにより愛称（ネーミング）も検討する。



キララちゃん



つくば市コミュニティバス



龍ヶ崎市コミュニティバス



取手市コミュニティバス

写真 車両デザインの例

②停留所

- ・試験運行期間中は、停留所は簡易なものとする。
- ・利用者が安全に待ちやすい場所、見つけやすい場所、乗降しやすい場所に設置する。
- ・バスの停車による一般車、タクシーおよび歩行者への影響が少ない場所に設置する。
- ・本格運行後は、必要に応じて安全・快適に待つことのできるベンチやシェルターなどの設置を検討する。
- ・停留所の設置箇所については、地区との協議のもとに設置する。

(6) 目標の設定

- ・事業の目標として、「公共交通不便地域の減少」・「自動車等の自立的移動手段を持たない高齢者等の外出機会の増加」・「地域・住民、企業によるコミュニティ交通維持への負担の実現」等を想定し、試験運行により事業成立性の検証を行う。特に、利用者及び地区の負担額、負担割合等を試験運行により把握する。

4-3. 情報の提供

事業名	公共交通利用促進に向けた情報提供事業		
対象地区	土浦市内全域		
事業内容	公共交通を利用しやすい環境づくりと、利用促進のための啓発活動として、鉄道、路線バス、キララちゃん、のりあいタクシー土浦、一般タクシーなど、公共交通についての情報提供を行う。		
実施主体	土浦市地域公共交通活性化協議会 土浦市 東日本旅客鉄道株式会社 市内路線バス事業者（関東鉄道株式会社、関鉄観光バス、関鉄グリーンバス、関鉄パープルバス、ジェイアールバス関東株式会社） NPO法人まちづくり活性化土浦 土浦地区タクシー協同組合 他		
事業概要	複数の事業者によって運行されている、路線バスやキララちゃん、のりあいタクシー土浦等について、利用者のわかりやすさ、使いやすさを目指し、ガイドブックやホームページの作成、案内板の整備を行う。		
事業実施スケジュール（予定）			
内容	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度～
公共交通利用ガイドブック	準備・調整、作成	市民へ配布	
ホームページの開設	準備・調整、作成	公開	
バス路線案内板の整備	表示ルールの検討	整備	
（広報活動との連携）	他の事業とともに、市民への情報提供を行う		

（1）基本的な考え方

土浦市では、複数の事業者により路線バス等が運行されているため、利用者に分かりやすい情報提供が行われていない。

一方、市民アンケートでも、バスに必要なサービスの中で「分かりやすいバス路線図や時刻表などの配布」が最も多く、バスの利用しやすさが求められている。

そこで、利用者の視点から、“分かりやすい”公共交通とするために、路線や時刻、乗り継ぎ情報、運賃等などの情報を提供するガイドブックやホームページ、総合案内板などの広報媒体を

製作し、PR活動を実施する。

(2) コンセプト・目標

情報提供を行うことにより、公共交通に関する満足度の向上を図り、また公共交通利用への意識の醸成を図り、自動車利用回数の減少（公共交通の利用回数の増加）等を目指します。

(3) ガイドブックの作成と配布

①作成の目的

- ・高齢化社会を迎えた中、高齢者が調べやすいようにパソコンや携帯電話による情報提供だけでなく、道路や目的地となりそうな地域の施設などと一緒に、路線やバス停、さらにお得なサービスなどの情報をわかりやすく示したガイドブックを配布します。

②主な掲載項目

- ・各公共交通機関の路線・運賃、路線結節点（乗り換えポイント）、駅周辺バス乗り場配置図、公共施設・商業施設・観光施設へのアクセス方法等を検討する。
- ・上述の内容は、路線の改正等を踏まえ、一定期間毎に改訂する

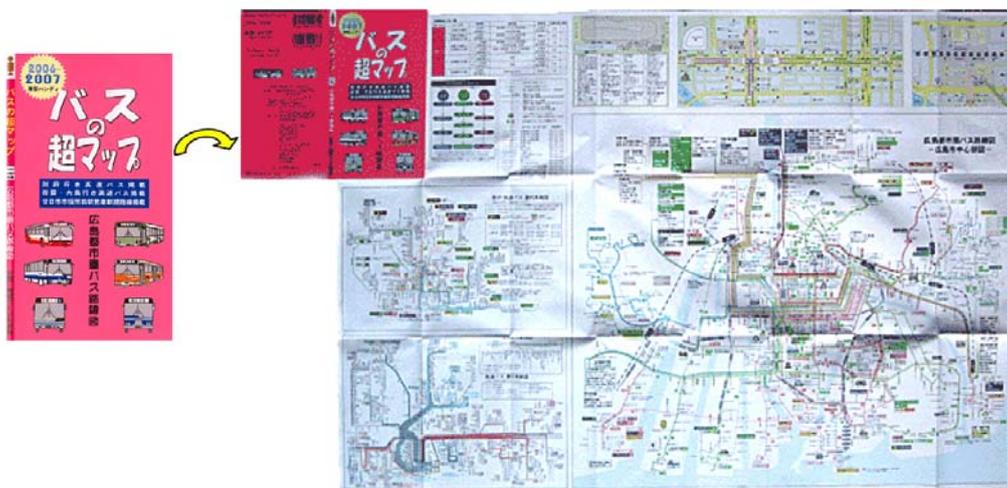


図 バスマップの事例(「バスの超マップ」広島LRT研究会)

③配布方法

- ・印刷したガイドブックは市民広報「広報つちうら」に折込み、全世帯（約 56,000 世帯）に配布するほか、駅、観光案内所や市の窓口にも配備し、希望者に配布する。

(4) ホームページの作成

①作成の目的

- ・パソコンや携帯電話で路線や時刻、乗り継ぎ情報、運賃等を検索できる各社共通のホームページを作成することにより、自宅や出先でも公共交通情報が容易に入手できるようにし、分かりやすい公共交通利用環境を構築する。

②システムの概要

- ・各交通事業者で個別に案内されている情報を、統一して提供できるシステム
- ・バス停留所を選択することで、時刻表、路線図等が表示される。

③プログラム内容

- ・プログラムは、以下のページで構成する。
 - 初期画面
 - 常磐線
 - 路線バス
 - キララちゃんバス
 - 地区内コミュニティ交通
 - のりあいタクシー土浦
 - 一般のタクシー
 - その他
- ・システムが起動すると、初期画面が表示される。
- ・初期画面には各ページへのボタンが配置されており、ボタンをクリックすることで該当するページに移る。
- ・路線バスとキララちゃんバスのページは路線名一覧が表示され、確認したい路線名をクリックするとその路線の全バス停名が表示される。



図 バス利用ホームページのイメージ

④作成方針

- ・市のホームページに掲載し、路線別、コンテンツ別のダウンロードを可能とする。
- ・路線の改正等を踏まえ、随時更新する。
- ・ホームページの各画面には随所に印刷ボタンを配置して、各種データ（路線図、バス停名一覧等）を印刷できるようにする。

(5) 総合案内板の作成と設置

①作成の目的

- ・交通結節点における利便性の向上により、公共交通利用の活性化を促進することを目標とする。
- ・具体的にはバスの乗り入れ系統数・便数が多いJR駅等において、総合案内板を設置することにより、鉄道からバス、バスからバスへの情報面でのシームレス化を図る。
- ・このことにより、市民などの日常的なバス利用者の他、観光客も含めて、その利便に供すると共に、自動車から公共交通への転換による交通量の減少を目指す。

②情報内容

- ・JR駅の駅前広場においては、観光客等、初めてまたは普段バスに乗り慣れていない人のための乗り場に関する情報を提供するとともに、目的のバスへのスムーズな誘導が図れるよう時刻表等の情報の提供を行う。
- ・また、外国語表記についても併せて検討する。



写真 バス路線案内板の事例（奈良市 学研奈良登美ヶ丘駅）

出典：<http://www.flickr.com/photos/kazuto/1302304275/>

③設置箇所

- ・多くのバス利用者が集中し、また、土浦市を初めて訪れる方の玄関口ともなるJR駅のバスロータリーを中心に設置する。

(6) 目標の設定

- ・事業の目標として、「公共交通に関する満足度の向上」・「自動車利用回数の減少」・「公共交通の利用回数の増加」等を想定し、バス利用者数等に関する調査により、目標の達成度合いを把握する。

4-4. モビリティマネジメントの実施

事業名	モビリティマネジメント		
対象地区	土浦市内全域		
事業内容	過度に自動車に依存する状態から、公共交通や自転車を「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促すため、市内事業所や学校へモビリティマネジメントを実施する。		
実施主体	土浦市地域公共交通活性化協議会 茨城県、土浦市 交通事業者 地域・市民 企業		
事業概要	市役所におけるノーマイカーデーの実施強化や、職員の通勤交通手段の見直し等を実施し、その効果を踏まえて、市内の各企業に展開する。 また、総合学習の一環として、交通や環境について考えてもらうことで、将来的に適切な自動車利用につながるよう意識形成を図り、学習した児童たちの視点や発言がともに生活する家族の交通行動や態度を変容させることを目的とする。		
事業実施スケジュール（予定）			
内容	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度～
職場モビリティマネジメント			
	市役所において実施	市役所での成果を踏まえ、市内企業へ展開	
学校モビリティマネジメント			
	準備・調整	実施	成果を踏まえ、他校へ展開

(1) コンセプト

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す施策の実施を図る。

(2) 施策の概要

①職場モビリティマネジメント

下記の流れに沿って実施します。

ステップ1：実施体制の検討

職場MMを実施する事業所において企画実施を担当する担当者を選定します。

ステップ2：通勤実態の把握

職員一人一人の通勤の実態（通勤手段、入社・退社時刻等）を調査します。

調査を行う際には、公共交通に関する情報提供を行い、クルマ通勤者の徒歩や自転車、公共交通での通勤への転換を促すきっかけをつくります。

ステップ3：具体的な取組みの検討

「通勤実態の把握」をもとに、どのような課題があり、それにどう対処するかを検討します。

ステップ4：具体的な取組みの実施

ステップ3で検討した内容を実施します。

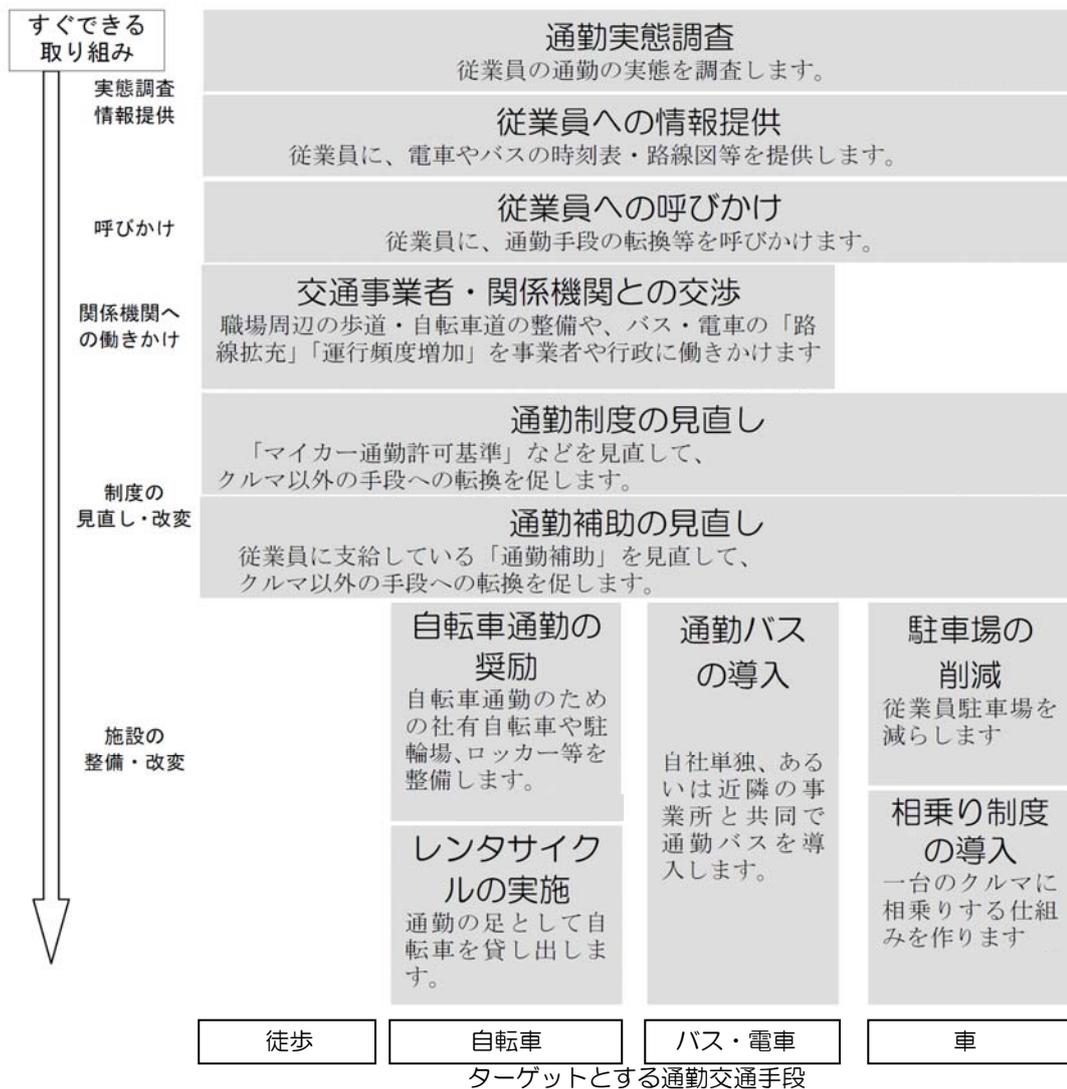


図 職場モビリティマネジメントの具体的な取組み

資料：「職場交通マネジメント」の手引き」より編集

②学校モビリティマネジメント

自動車は豊かな生活の支えてなっているが、反面、過度な自動車利用により環境への負担を増大させているなど様々な社会問題の原因にもなっていることを学習してもらい、自動車をかしく使う生活スタイルについて考えてもらうことを目的とする。

先進事例を参考にしながら、交通事業者と学習内容を検討していく。

学習の流れ (3 時限版)

授業形態	授業時間数	学習活動
出前講座	1 時限	<ul style="list-style-type: none"> 地球温暖化について 二酸化炭素の排出について
出前講座	1 時限	<ul style="list-style-type: none"> 二酸化炭素を減らす方法を考えてみよう！ かしくクルマの使い方について 家庭で一緒に考えるクルマの使い方アンケート
体験学習	1 時限	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスにのってみよう！ バスの乗り方教室 「環境と乗り物について考えてみよう」事後アンケート



写真 授業のイメージ↑



図 出前講座のスライドイメージ→



写真 バスの乗り方教室のイメージ

杉山小学校出前講座 「バスの乗り方の説明」



1 行き先を確認します

バス停で行き先を確認しましょう。バスが来たらバスの前方、中央ドア横の行き先表示を確認して、手を上げて待ちましょう。



2 ここから乗ります

バスの中央ドアから乗りましょう。(後ろ側にドアのあるバスもあります。)



3 整理券をとります

入口で整理券を取りましょう。降りるときに使用しますので、無くさないようにしましょう。



整理券を取り忘れないようにね！

4 バスの中で注意すること

安全のため、あいた席があればすぐ座りましょう。まだから顔や手を出さないようにしましょう。



5 降りるバス停を確認します

バス車内の前方に運賃表があります。バス停が表示されるので、整理券番号の料金を準備しましょう。(こども料金は半額です。)



次のバス停が表示されるよ

上は整理券番号
下は運賃

6 降りるときは、降車ボタンを押します

案内放送や運賃表で降りたいバス停が案内されたら、降車ボタンを押しましょう。



7 料金の払い方

バスが止まってから運賃箱に料金と整理券を入れましょう。



8 降りるときの注意

前のドアから降りましょう。自転車などが通っているので注意して降りましょう。



図：学校MMのイメージ（写真は「豊橋市杉山小学校での学校MM」より）

(3) 目標の設定

- ・ 事業の目標として、「自動車利用回数の減少」・「公共交通の利用回数の増加」等を想定し、モビリティマネジメント実施対象者の交通実態に関する調査を実施し、目標の達成度合いを把握する。

4-5. 市民モニターによるバス評価制度の導入

事業名	市民モニターバス評価制度（仮称）		
対象地区	土浦市内全域		
事業内容	路線バスならびにキララちゃんバスを対象に、公募の利用者モニターによるバス運行の評価を実施することにより、バスサービスの向上を図るとともに、バスサービスに対して利用しにくいという負のイメージを払拭するための広報を行っていく。		
実施主体	土浦市地域公共交通活性化協議会 土浦市 市内のバスを利用する市民モニター（公募等で依頼） 路線バス事業者（関東鉄道株式会社、関鉄観光バス、関鉄グリーンバス、関鉄パープルバス、ジェイアールバス関東株式会社） NPO法人まちづくり活性化土浦		
事業概要	乗り心地などの運転技術や乗務員の対応などについて、実際にバスを利用している方にモニターになっていただき、定期的に運転手や車両に関する改善方策について意見をもらう。 モニター意見を踏まえた改善を行い、バスサービスの向上を図るとともに、モニターの評価結果ならびに交通事業者等の対応策を公表することによって、バスサービスに対する負のイメージを払拭し、バス利用の促進を図る。		
事業実施スケジュール（予定）			
内容	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度～
実施準備	準備・調整 （市職員によるプレ調査等）		
事業実施	モニター選定、評価実施、改善の実施		
（広報活動との連携）	他の事業とともに、市民への情報提供を行う		

（1）コンセプト

利用者の路線バス及びキララちゃんバスに対する不満感を少しでも解消するため、市民モニターを公募し、バスの運転手の運転技術や接客態度などについての評価制度の導入を検討します。

(2) 施策の概要

- ・路線ごとにバス運転手の良い点や悪い点を市民モニターに評価してもらい、評価結果を社員教育に反映させる等により、運転手のマナーの向上を図ります。
- ・市民モニターは年間 20 人程度公募し、回数券を支給します。
- ・まず、市役所職員からモニターを募り、評価指標等の検討を行い、市民モニターへの展開を図ります。
- ・また、バス以外の公共交通機関への導入も検討します。

<評価指標（案）>

- ◎バス停での留め方はどうか（バスとバス停との距離など）
- ◎接客態度はどうか（表情、言葉遣い、服装など）
- ◎ドアの開け閉めのタイミングはどうか（早すぎたり、遅すぎたりなど）
- ◎発進のタイミングはどうか（乗降客が立っている状態で発進など）
- ◎加速の仕方はどうか（急加速など）
- ◎運転は乱暴かどうか（急ブレーキ、追い越しなど）
- ◎走行速度はどうか（早すぎたり、遅すぎたりなど）

(3) 目標の設定

- ・事業の目標として、「公共交通に関する満足度の向上」等を想定し、バス利用者数、バス利用者の満足度に関する調査を実施し、目標の達成度合いを把握する。

【参考資料】

用語集（50音順）

アクセス交通	複数の交通手段を利用する場合、主な交通手段（例えば鉄道）に至るまでの交通をアクセス交通といいます。アクセス交通とは逆に、主な交通手段の後に（例えば鉄道から）目的地に至るまでの交通をイグレス交通といいます。
NPO	NPOとは、“Non Profit Organization(非営利組織)”の略語で、近年「NPO法」により、営利を目的としない市民活動などのために組織を法人として認定されるようになったことから、「NPO法人（特定非営利活動法人）」を組織することが多くなっています。 土浦市でも、「キララちゃん」は、特定非営利活動法人まちづくり活性化土浦によって運用されています。
コミュニティ交通	交通不便地域の住民の足を確保や、中心市街地内の活性化、公共施設への移動手手段の確保などの目的で、自治体や地域が関与して運行される交通機関。 地域住民の足として使われるよう、市街地内の狭い道をルートに対応した小型のバス車両、短いバス停間隔などの運行を行うことが多い。
コンパクトシティ	コンパクトシティの概念としては、 ① 中心部の土地利用密度を高めて、市街地の多様性を確保しつつ市街地の広がりを抑制する ② 職住近接のみならず、行政・医療・教育などの複合的な土地利用を実現し、日常交流を身近でできる市街地を形成する ③ 中高層の市街地整備において、オープンスペースの確保とともに、低層階にヒューマンスケールの通り空間をつくるなどの工夫をする ④ 細分化された敷地・街区の統合あるいは共同利用により、市街地整備のための十分な敷地規模を実現する という都市像で、これを実現するためには、土地の高度利用に適応した道路や、充実した公共交通などが必要となります。
シームレス化	シームレス化（seamless：継ぎ目のない）は、利用者が鉄道、バス、自家用車、タクシーなどの複数のサービスを利用する際に、違和感なく乗り継ぎ利用できるようにすることです。
市民モニター	直接の利用者である市民からご意見をもらうために、施策に対するモニター（監視、監査をする人）になっていただき、

意見を伺う取り組みです。

G P S

G P S (Global Positioning System : 全地球測位システム)は、人工衛星を利用して自分が地球上のどこにいるのかを把握するシステムで、飛行機や船の位置情報の特定に利用されていたが、近年は個人で利用するカーナビゲーションへの導入や、携帯電話などでも導入されています。

低床バス

低床バスは、バスの床面を低くして、バス停のある歩道との段差を小さくし、乗降しやすくしたバスです。

デマンド型交通

一般の路線バスが利用者の有無にかかわらず決まった経路を運行するのに対して、利用者のデマンド（需要、要求）に応じて立ち寄り場所や経路を決める運行を行う交通。

「のりあいタクシー土浦」のように、予約により予め利用者を確定して運行する場合もある。

バスのように乗り合いにすることで一般のタクシーに比べて安価で経済的な移動が期待されている。

トリップ

交通を考える際に、人がある目的で出発地から目的地までの1回移動することを「1トリップ」といいます。

バスロケーションシステム

バスロケーションシステム(Bus Location System)は、無線通信や GPS などを利用してバスの位置情報を収集し、バス停やホームページ、携帯電話などで、現在バスがどこにいるか、あとどのくらいで到着するかなどの情報を提供するものです。

バリアフリー化

バリアフリー(Barrier free)とは、障害者や高齢者をはじめ、全ての人が社会生活に参加する上で障害（バリア）となる物理的・精神的な障壁を取り除かれた状態のことです。

バリアフリー化（障害を取り除く）は、施設や乗り物の通路の幅を十分に確保したり段差を無くす他、行き先案内の充実や市民の意識醸成などが行われます。

2006年12月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が施行され、移動や施設利用の利便性や安全性の向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設のバリアフリー化を推進するとともに、駅を中心とした地区や、高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区において、重点的かつ一体的なバリアフリー化の推進が位置付けられています。

マイバス意識

地域の公共交通機関を維持していくためには、市からの補助金や各バス事業者の経営努力だけではなく、地域・住民自らが地域の公共交通を支えていくという意識が重要であり、

このような住民の意識を「マイバス意識」といいます。

モビリティ・マネジメント モビリティ・マネジメントは、「ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーション（さまざまな情報内容を、さまざまな手段で、伝え合うこと）を中心とした交通施策です。（土木学会の「モビリティ・マネジメントの手引き」より）

土浦市地域公共交通活性化協議会規約

(設置目的)

第1条 土浦市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を土浦市役所（土浦市下高津一丁目20番35号）内に置く。

(所掌事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 連携計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 生活交通確保のための事業に関すること。
- (4) 協議会の運営に関すること。
- (5) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要と認めること。

(組織)

第4条 協議会は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する委員をもって組織する。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (2) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (3) 鉄道事業者
- (4) 茨城県知事の指名する者
- (5) 茨城県土浦警察署長又はその指名する者
- (6) 住民又は利用者の代表者
- (7) 学識経験者
- (8) 市長又はその指名する者
- (9) 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者
- (10) 前各号に掲げるもののほか、協議会が特に必要と認める者

2 委員の任期は、2年とし、再任されることを妨げない。ただし、補欠により委嘱し、又は任命された委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第5条 協議会に次の各号に掲げる役員を置き、その定数は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監事 2人

- 2 役員は、総会において委員の互選によりこれを選任する。
- 3 会長、副会長及び監事は、これを相互に兼ねることはできない。
- 4 役員の任期は、2年とする。ただし、補欠又は増員による任期は、前任者又は現任者の残任期間とする。

(役員職務)

第6条 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

- 2 副会長は、会長を補佐して協議会の事務を掌理し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。
- 3 監事は、会計の状況を監査し、これを会長に報告する。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じ会長が招集し、会長が会議の議長となる。

- 2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ、開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、説明等を求めることができる。
- 5 第4条第1項第4号、第5号、第8号又は第9号に掲げる者として委嘱し、又は任命された委員（会長及び副会長である委員を除く。）は、やむを得ない事情のため会議に出席できない場合において、代理人を選任し、その旨を会長に届け出たときは、当該代理人にその職務を行わせることができる。
- 6 前5項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第8条 関係者は、協議会で協議が調った事項については、その協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めなければならない。

(分科会)

第9条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査検討又は道路運送法(昭和26年法律第183号)第9条第4項に規定する合意に関する協議を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(幹事会)

第10条 協議会に付議される事項について協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第11条 協議会の庶務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、土浦市都市整備部都市計画課に置く。

3 事務局に事務局長及び事務局員を置く。

4 事務局長は土浦市都市整備部都市計画課長を、事務局員は同課の職員をもって充てる。

5 事務局長は、次に掲げる事項を専決することができる。ただし、異例又は重要と認められる事項については、この限りではない。

(1) 事務局の運営に関すること。

(2) 物品の購入その他協議会運営に必要な契約の締結に関すること。

(3) 物品及び現金の出納に関すること。

(4) 前各号に掲げるもののほか、軽易な事項に関すること。

6 事務局における文書の收受、配布、処理編集、保存その他文書に関し必要な事項は、土浦市において定められている文書の取扱いの例による。

(財務に関する事項)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(公印の取扱い)

第13条 協議会の公印の種類は、会長印とし、公印の名称、形状、書体及び寸法は、別表のとおりとする。

2 協議会の公印については、事務局において管理する。

(費用の弁償)

第14条 会議に出席した委員及び第7条第4項の規定により会議に出席した者は、当該会議への出席に係る費用の弁償を受けることができる。ただし、これに代わる対価を別に得ている者については、この限りでない。

2 前項の費用の弁償の額及び支給方法等は、土浦市特別職の職にある者の報酬及び費用弁償に関する条例（昭和31年土浦市条例第14号）に準ずる。

(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

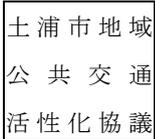
第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

1 この規約は、平成20年8月26日から施行する。

2 協議会の設立初年度の委員の任期については、第5条第4項の規定にかかわらず、委嘱又は任命の日から平成22年3月31日までとする。

別表 (第12条関係)

名称	形状	書体	寸法 (ミリメートル)
土浦市地域公共交通活性化協議会会長之印		てん書	21×21

土浦市地域公共交通活性化協議会幹事会要項

(設置)

第1条 土浦市地域公共交通活性化協議会規約第10条の規定に基づき、土浦市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の幹事会を設置する。

(所掌事務)

第2条 幹事会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 協議会の事務を補佐すること。
- (2) 幹事会の運営方法に関すること。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、幹事会が必要と認めること。

(組織)

第3条 幹事会は、代表幹事及び幹事をもって組織する。

- 2 代表幹事は、土浦市都市整備部長をもって充てる。
- 3 幹事は、土浦市の職員のうち別表に掲げる者をもって充てる。

(会議)

第4条 幹事会の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じ、代表幹事が招集する。

- 2 代表幹事は、会議の議長となる。
- 3 会議は、幹事の半数以上が出席しなければ、開くことができない。
- 4 会議の議事は、出席幹事の過半数で決し、可否同数のときは、代表幹事の決するところによる。

(委員以外の出席)

第5条 幹事会は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第6条 幹事会の庶務は、協議会の事務局において処理する。

(その他)

第7条 この要項に定めるもののほか、幹事会の運営に関し必要な事項は、代表幹事が幹事会に諮って定める。

附 則

この要項は、平成20年8月26日から施行する。

別表（第3条関係）

市長公室長，総務部長，市民生活部長，保健福祉部長，産業部長，建設部長，教育次長，消防長，政策企画課長，総務課長，市民活動課長，生活安全課長，社会福祉課長，障害福祉課長，高齢福祉課長，商工観光課長，道路課長，都市計画課長，公園街路課長，教育総務課長，学務課長，消防本部総務課長

平成21・22年度 土浦市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

区分	氏名	組織		備考
利用者	飯嶋 正之	土浦市地区長連合会	副会長	監事
	川又 文夫	土浦市まちづくり市民会議	副議長	監事
	神立 史子	土浦市交通安全母の会	副会長	
	来栖 功	土浦市新治商工会	副会長	平成21年5月18日まで
	鈴木 一彦	土浦市新治商工会	理事	平成21年5月19日から
	鈴木 豊明	土浦市小中学校PTA連絡協議会	副会長	
	豊島 京子	土浦視覚障害者福祉協会(土障連)	会計	
	中川 喜久治	土浦商工会議所	副会頭	副会長
	原井 みつ江	土浦市女性団体連絡協議会	理事	
	星 末雄	土浦市高齢者クラブ連合会	副会長	
	渡邊 由美子	土浦市手をつなぐ育成会(土障連)	理事	
学識経験者	岡本 直久	筑波大学大学院 システム情報工学研究科	准教授	会長
事業者	高畑 治	東日本旅客鉄道株式会社 水戸支社 企画室	室長	平成21年8月23日まで
	小林 雄一	東日本旅客鉄道株式会社 水戸支社 企画室	室長	平成21年8月24日から
	酒寄 新一	関東鉄道株式会社 自動車部	部長	
	大野 誠	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店	課長	
	渡邊 範夫	土浦地区タクシー協同組合	副理事長	
	勝田 達也	特定非営利活動(NPO)法人まちづくり活性化土浦	理事長	
国	高橋 哲哉	関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官	平成21年1月4日まで
	中山 秀雄	関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官	平成21年1月5日から
県	大塚 誠	茨城県 企画課 交通対策室	室長	
	十八公 伸昌	茨城県 土浦土木事務所 事業調整課	課長	平成21年3月31日まで
	内木 二三男	茨城県 土浦土木事務所 道路整備第二課	課長	平成21年4月1日から
	関 晃	茨城県 土浦警察署 交通課	課長	
市	瀧ヶ崎 洋之	土浦市役所	副市長	