

# 土浦市地域公共交通計画

令和4年3月

土 浦 市



# 目次

<b>第1章 計画の基本事項</b>	<b>1</b>
1 計画の背景及び目的	2
2 計画の位置づけ	3
3 計画区域	6
4 計画期間	6
<b>第2章 上位・関連計画の整理</b>	<b>7</b>
1 第9次土浦市総合計画（R4.3策定）	8
2 土浦市都市計画マスタープラン（H26.3策定）	10
3 土浦市地域公共交通網形成計画（H29.3策定）	12
4 土浦市立地適正化計画（H29.3策定）	14
5 第2次土浦市観光基本計画（H31.3策定）	16
6 第2期土浦市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略（R2.3策定）	18
<b>第3章 本市における公共交通の現状と網形成計画の施策評価</b>	<b>19</b>
1 本市における公共交通の現状	20
2 市民アンケート調査	43
3 網形成計画の施策達成状況	52
<b>第4章 本市における公共交通の課題</b>	<b>61</b>
1 公共交通の現状・問題点の抽出	62
2 公共交通の課題整理	63
<b>第5章 基本的な方針</b>	<b>69</b>
1 基本方針の検討	70
2 目指すべき将来像	72
3 公共交通網の整備の考え方	73
<b>第6章 本計画における目標</b>	<b>83</b>
1 計画目標一覧	84
2 計画目標	85
<b>第7章 目標達成のための施策及び計画の達成状況の評価</b>	<b>89</b>
1 本計画の施策	90
2 計画の達成状況の評価	92
3 施策の内容	97
<b>参考資料</b>	<b>118</b>





---

# 第 1 章

## 計画の基本事項

---

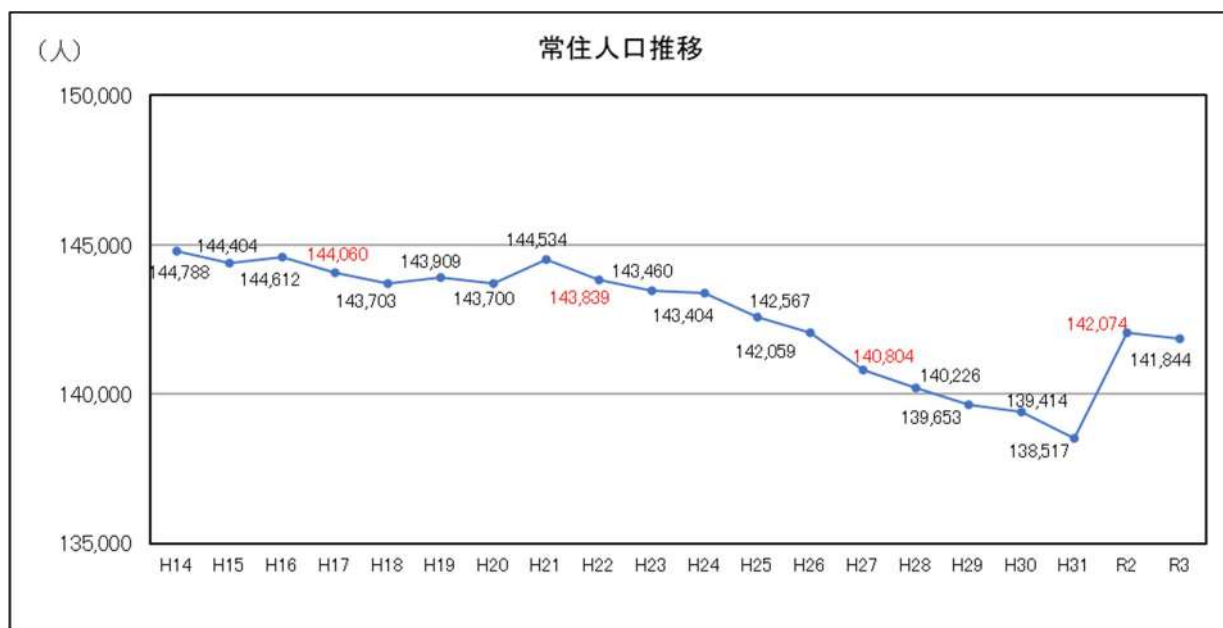


## 1 計画の背景及び目的

土浦市の過去 20 年間の人口推移は、国勢調査では平成 17 年の約 144,000 人をピークに緩やかに減少傾向にありましたが、令和 2 年には増加に転じており、現在 142,000 人程度で推移しています。人口減少の本格化に伴う、バス等の公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転士不足の深刻化等により地域の公共交通の確保・維持は厳しくなりつつあります。一方、高齢者の運転免許の返納が増加傾向にある等、受け皿としての移動手段を確保することが重要な課題となっています。

このような状況を踏まえ、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マスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定することが求められています。

土浦市では、平成 22 年 1 月に「土浦市地域公共交通総合連携計画」を策定し、その後、平成 29 年 3 月に「土浦市地域公共交通網形成計画」（以下、網形成計画）を策定しました。この計画は、令和 3 年度末に 5 年間の計画期間が終了となりますが、引き続き、利便性の高い地域公共交通の実現を目指すことを念頭に置き、「土浦市地域公共交通計画」（以下、本計画）を策定するものです。



赤色の文字は国勢調査による数値、その他は常住人口による 10 月 1 日時点の数値

（出典：土浦市 HP）

## 2 計画の位置づけ

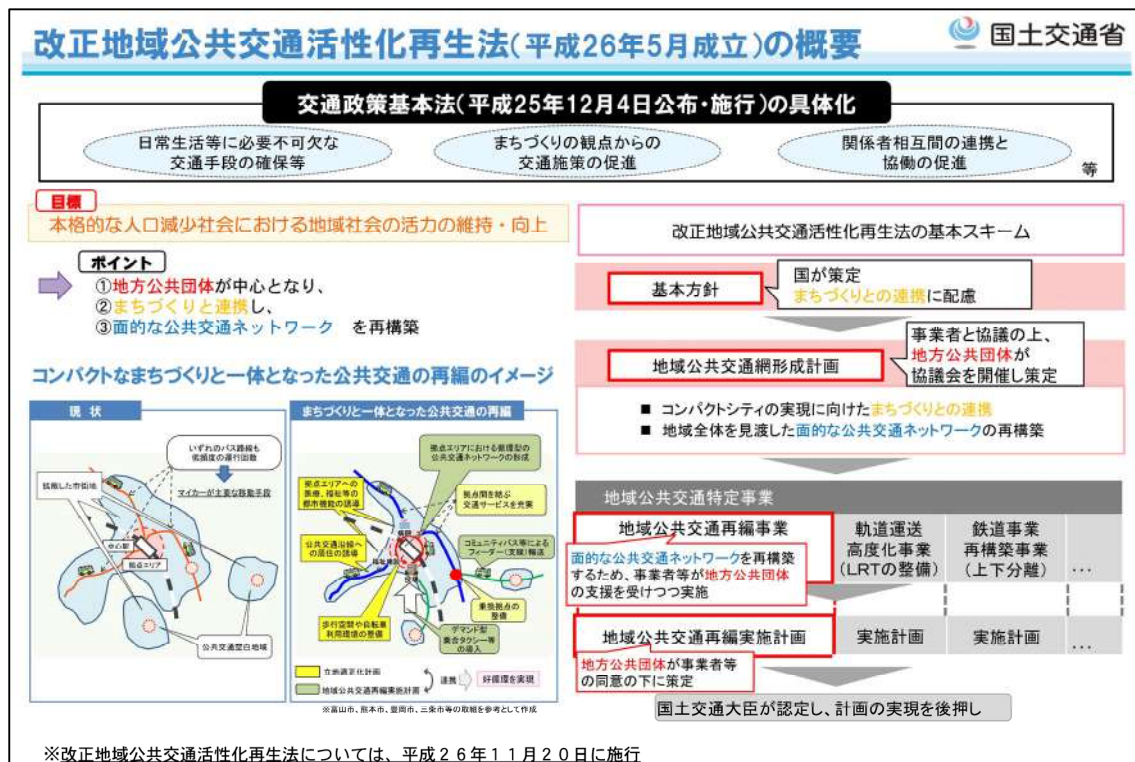
### (1) 法律に基づく計画

#### 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークを作り上げるための枠組みを構築することが必要になっています。

こうした背景を踏まえ、平成26年2月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正後、平成26年11月20日に施行され、「交通政策基本法」に示される内容の具体化が図られました。

目的	本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上
ポイント	① 地方公共団体が中心となり、持続可能な地域公共交通網の形成に資する取り組みを推進 ② コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携 ③ 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築



(出典：国土交通省 HP)

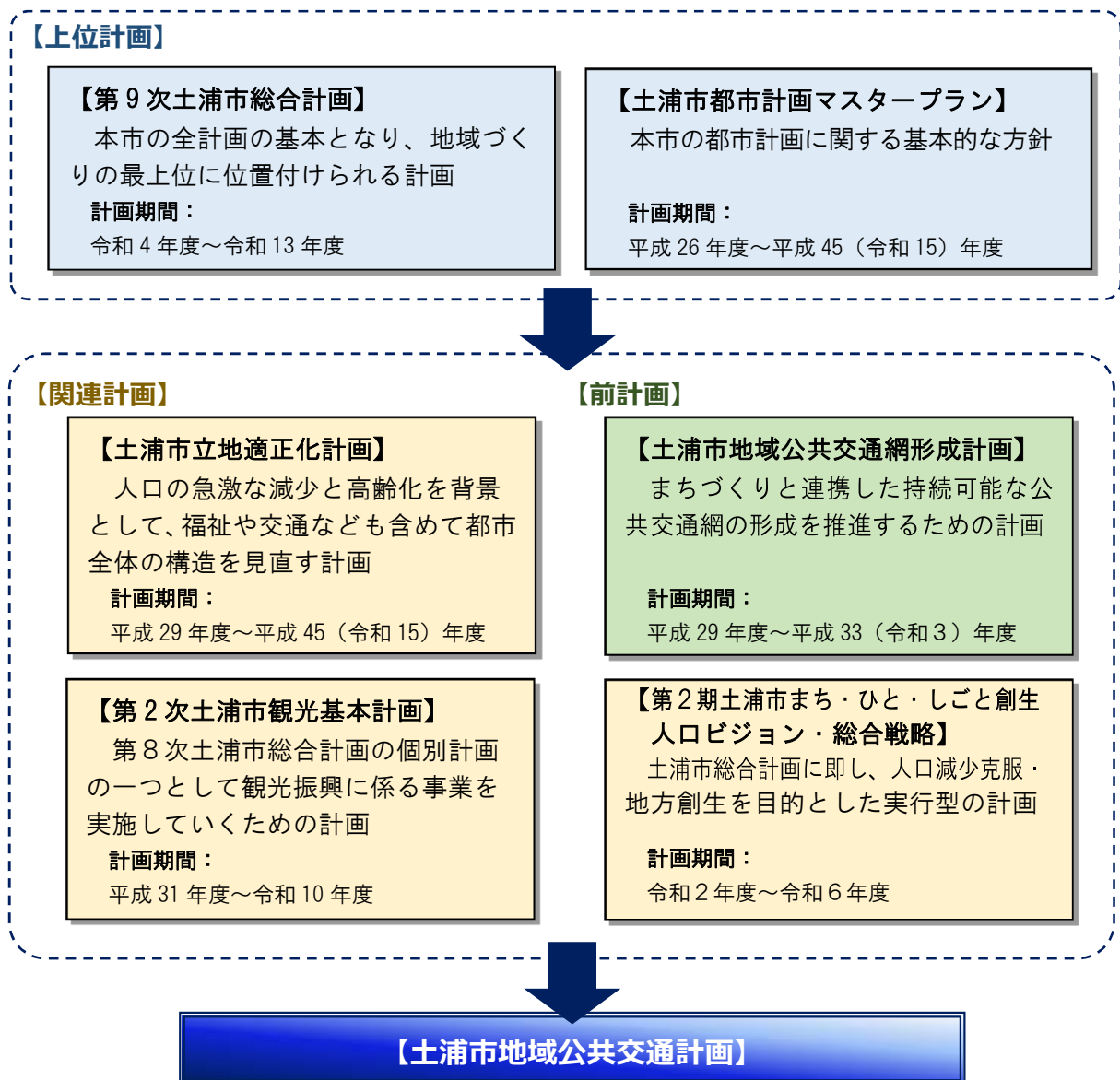




## (2) まちづくりの一環としての計画

長期的な展望に立った計画的な市政運営を行うための総合的な計画である「第9次土浦市総合計画」では、将来像「夢のある、元気のある土浦」を実現するため「全ての市民が安心して、かつ、便利に暮らせるための道路、公園などの基幹的な社会基盤の整備や地域特性に応じた秩序ある適正な土地利用、超高齢社会や地球環境問題を踏まえた総合的な公共交通体系の構築などを推進するもの」としています。

本計画では、上位計画である「第9次土浦市総合計画」「土浦市都市計画マスタープラン」や前計画である「土浦市地域公共交通網形成計画」、関連計画である「土浦市立地適正化計画」、「第2次土浦市観光基本計画」、「第2期土浦市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略」との整合を図りながら、総合的なまちづくりの一環として公共交通に関わる事項を計画するものです。



### 3 計画区域

---

本計画の区域は、土浦市全域とします。

### 4 計画期間

---

本計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。



---

## 第2章

### 上位・関連計画の整理

---

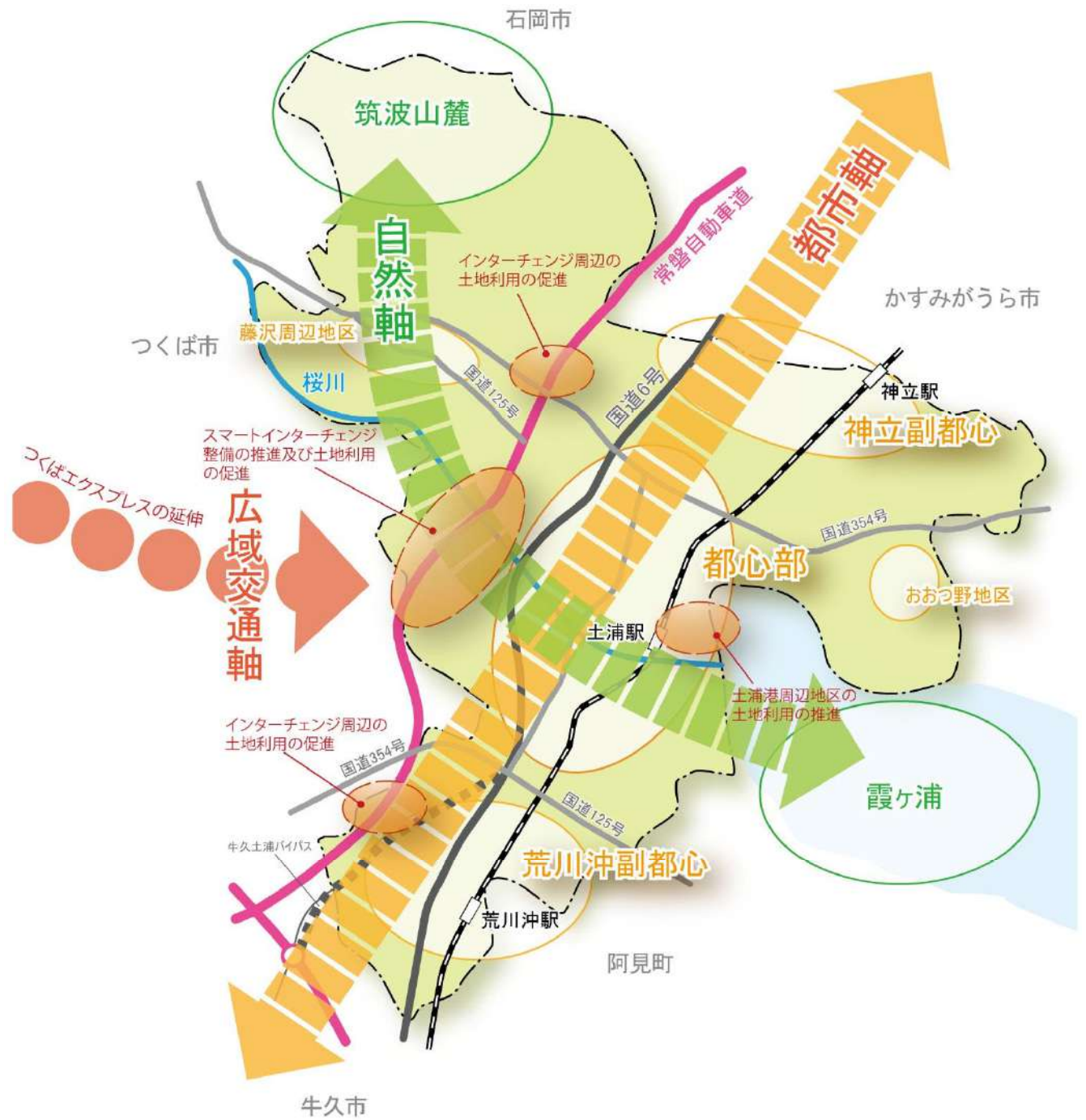


## 1 第9次土浦市総合計画（R4.3策定）

総合計画では、人口減少及び少子高齢化が進行する一方で、多様化・高度化する市民ニーズに対応していくため、市民の快適な暮らしを支える道路、公園などの基幹的な社会基盤の整備や地域特性に応じた秩序ある適正な土地利用、超高齢社会や地球環境問題を踏まえた総合的な公共交通体系の構築などを推進します。

項目	内容
計画の位置付け	本市が策定する計画の中で最上位に位置付けられる計画として、今後とも長期的な展望に立った計画的な市政運営を行うための総合的な計画
計画期間	基本構想：令和4年度～令和13年度
まちづくりに関する記載	<p><b>【土地利用の考え方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地勢や現況を踏まえ、基本構想を実現する空間として、本市を、市街地ゾーン（都心部（JR土浦駅を中心とする市街地地区）・副都心（JR荒川沖駅及びJR神立駅を中心とする市街地地区）・藤沢周辺地区・おおつ野地区）、集落環境ゾーン、自然ゾーンの3つに分ける。</li> <li>・市街地ゾーンでは、都心部は広域的な交流拠点としてにぎわいのある都市機能の充実を図るとともに、副都心は都心部を補完する南北の副都心としての都市機能の維持・向上を図る。また、藤沢周辺地区及びおおつ野地区については、それぞれの地域特性を生かした市街地として、多様な人々が暮らし、交流する良好な市街地の形成を図る。</li> <li>・都市軸である、本市を南西から北東に貫く形で整備されたJR常磐線、常磐自動車道、国道6号といった基幹的な交通ネットワークを基軸として、円滑な交通を実現する幹線道路網の整備や時代に合わせた公共交通サービスの充実を進めることで、各市街地ゾーンや周辺を結び、市民が暮らしやすく、地域が持続可能となる交通ネットワークを構築する。</li> </ul>
公共交通に関する記載	<p>リーディングプロジェクト3「暮らしやすさ、働きやすさが人を呼ぶまちづくり」</p> <p><b>【暮らしの質の向上】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全ての市民が生活しやすい持続可能な公共交通を実現するとともに、にぎわいと魅力のある快適で利便性の高い空間を形成することにより、暮らしの質を向上する。</li> </ul> <p><b>（取組：公共交通不便地域の解消）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティ交通の導入拡大に向けた検討を進めるなど、公共交通不便地域の解消を図る取組を推進する。</li> </ul> <p><b>基本目標8 効率的な行財政運営による持続可能なまちづくり</b></p> <p><b>【魅力的な都市環境・住環境の創出】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路、公園など、本市の持続的な発展や市民生活を支える都市基盤の整備を進めるとともに、既存の都市基盤の維持及び有効活用、路線バスやコミュニティ交通の利用促進やJR常磐線の輸送力の強化及び更なる利便性向上に向けた取組の推進による広域的な公共交通ネットワークの構築、地域の実情や時代の変化に応じた交通手段の検討などを行うことで、効率的なネットワーク形成と市街地の活性化を図り、魅力的な都市環境・住環境の創出を図る。</li> </ul>

<土地利用イメージ図>



【凡例】					
	市街地ゾーン		自然環境ゾーン		集落環境ゾーン
	都市軸		自然軸		広域交通軸

## 2 土浦市都市計画マスタープラン（H26.3 策定）

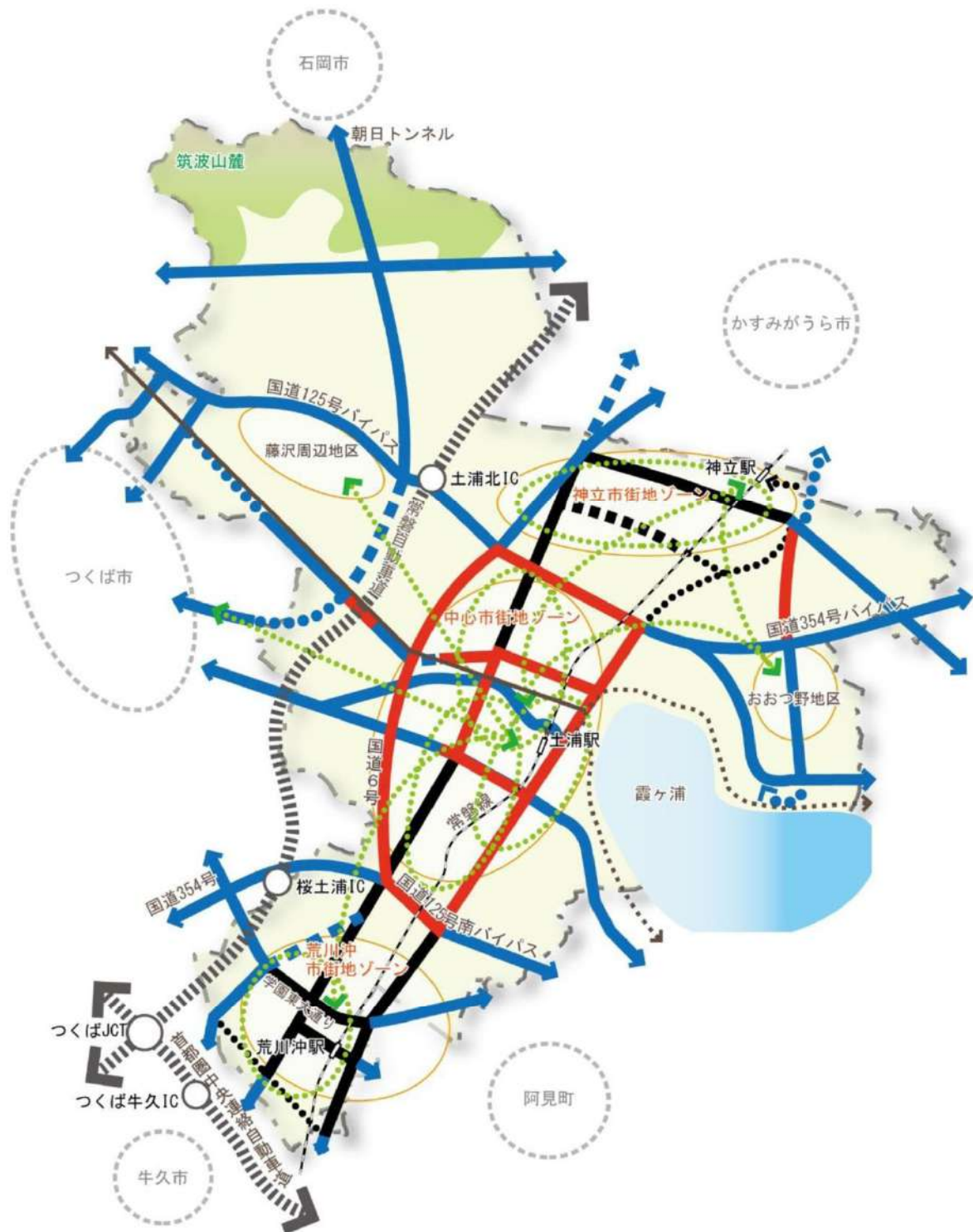
都市計画マスタープランでは、JR 常磐線 3 駅周辺の市街地の他に、日常利用する施設や機能が比較的集積したエリアを地域生活拠点としています。地域生活拠点とその拠点機能を補完する最寄りの都心部など、日常的に利用する地域全体を地域生活圏として位置づけており、各種拠点間や各市街地間の交通ネットワークの形成を図るとしています。

また、公共交通ネットワークの充実、強化により、各地域生活拠点から都心部（土浦駅）、副都心（荒川沖駅、神立駅）へのアクセスや拠点間の移動の改善を図るとしており、交通ネットワークの概念図を示しています。

項目	内容
計画の位置付け	本市の都市計画に関する基本的な方針
計画期間	平成 26 年度～平成 45（令和 15）年度
まちづくりに 関する記載	<p><b>【全体構想】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の都市づくりの中心的役割を果たす地区、広域的視点において重要な役割を担う地区として、機能拠点を配置する。</li> <li>・機能拠点は、土浦駅を中心とした都心部、荒川沖駅及び神立駅を中心とした副都心、水・緑・憩いの拠点、工業拠点、流通拠点、研究・業務系拠点、新にぎわい拠点（真鍋地区、高津地区）から構成される。</li> <li>・地域の中で比較的アクセスしやすく、食料品、日用雑貨などの買い物や、通学、生涯学習、行政サービスなどの施設や機能が比較的集積するエリアを地域生活拠点として位置づける。</li> <li>・地域生活拠点と、その拠点機能を補完する最寄りの都心部など、日常的に利用する地域全体を地域生活圏としてとらえ、身近な範囲で快適に生活できる地域づくりを目指す。</li> <li>・都心部・副都心を包括する土浦駅、荒川沖駅、神立駅周辺の各市街地及び藤沢周辺地区を地域生活圏とする。</li> </ul>
公共交通に 関する記載	<p><b>【全体構想】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各種拠点間や各市街地間を効果的に連絡する骨格として、総合交通体系の方針に基づく各種交通ネットワークの形成を図る。</li> <li>・公共交通ネットワークの充実、強化により、各地域生活拠点から都心部・副都心へのアクセスや拠点間の移動を改善し、生活利便性の向上や混雑緩和を図ることにより、コンパクトシティや低炭素社会に対応した人と環境にやさしい都市づくりを目指す。</li> </ul>



<交通ネットワークの概念図>



広域幹線・地域幹線道路ネットワーク(整備済・整備中)	広域幹線・地域幹線道路ネットワーク(計画(決定済含む))	広域幹線・地域幹線道路ネットワーク(構想)
市街地幹線道路ネットワーク(整備済・整備中)	市街地幹線道路ネットワーク(計画(決定済含む))	市街地幹線道路ネットワーク(構想)
市街地環状道路ネットワーク(整備済・整備中)	高速道路	公共交通ネットワーク
自転車系ネットワーク(整備済・整備中)	自転車系ネットワーク(計画(決定済含む))	
市街地ゾーン		

### 3 土浦市地域公共交通網形成計画（H29.3策定）

網形成計画は、平成 27 年 9 月の市役所本庁舎の移転、平成 28 年 3 月の土浦協同病院の移転に伴い、市内の交通需要が大きく変化している状況を踏まえ、まちづくりとの連携を図りながら、各公共交通が相互に補完し合うネットワークを構築し、持続可能な公共交通網の形成を推進するための方針、施策を示しています。

項目	内容
計画の位置付け	まちづくりと連携した持続可能な公共交通網の形成を推進するための計画
計画期間	平成 29 年度～平成 33（令和 3）年度
公共交通に関する記載	<p><b>【基本方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①利用しやすい公共交通環境の実現</li> <li>②各公共交通の特性に応じた機能分担と連携強化</li> <li>③地域・事業者・行政の協働による公共交通の確保・維持</li> <li>④まちづくりと連携した公共交通の実現</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>将来像：「誰もが利用しやすい持続可能な公共交通網」</p> <p><b>【将来の公共交通網】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通圏域については、既存バス路線やキララちゃんバスの維持により対応します。</li> <li>・公共交通不便地域のうち、居住誘導区域で人口密度 30 人/ha 以上の地域については、コミュニティ交通の導入促進により対応します。</li> <li>・まちづくり上重要な路線については、バス事業者への働きかけにより対応します。</li> <li>・その他の公共交通不便地域については、のりあいタクシー土浦の改善により利用促進を図ります。</li> </ul> <p><b>【施策の実施状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第 3 章「本市における公共交通の現状と網形成計画の施策評価」にて記載</li> </ul>



<将来の公共交通網>



## 4 土浦市立地適正化計画（H29.3 策定）

立地適正化計画では、人口減少や高齢化が進む中においても、都市の活力と市民の生活利便性を維持し、いつまでも暮らしやすいまちを実現することを目的としています。

生活サービス施設等が集積し、公共交通により誰もが容易にアクセス・享受できる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造を構築することを目指した計画となります。

項目	内容
計画の位置付け	人口の急激な減少と高齢化を背景として、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直す計画
計画期間	平成 29 年度～平成 45（令和 15）年度
まちづくりに関する記載	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画マスタープランを踏襲しながら、土浦駅周辺、荒川沖駅周辺、神立駅周辺の3つの都市拠点（都心部・副都心）に加え、土浦協同病院の移転により今後の都市機能集積が期待されている「おおつ野地区」を地域拠点と位置づけ、4つの拠点（都市拠点・地域拠点）を基本とする。</li> <li>・これら4つの拠点への都市機能誘導区域設定を行い、都市機能を集約するとともに、これらの拠点と公共交通によってネットワークされたエリアを対象として、居住誘導区域を設定することで人口密度を維持し、<u>利便性の高いコンパクトな市街地を形成する。</u></li> </ul>
公共交通に関する記載	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間をネットワークする鉄道及び、運行本数片道 30 本／日以上以上の路線やコミュニティバス等の重要度が高いバス路線を基幹的公共交通軸として設定し、サービスの維持・充実を図る。</li> <li>・基幹的公共交通軸の徒歩圏において居住の誘導を推進する。</li> <li>・補助的公共交通として上記以外のバス路線やのりあいタクシー土浦、福祉施設バスなどのその他のバス手段についても、地域特性や移動パターンなどを考慮しながら、基幹的公共交通軸との連携を図る。</li> </ul>



## 5 第2次土浦市観光基本計画（H31.3策定）

観光基本計画では、行政だけの計画ではなく、市民や事業者等が主役としての意識や力を高めるため、自ら学習し、スキルを磨き、組織力を発揮していくことを明確に示し、市民・事業者・行政が連携した観光のまちづくりを推進しています。

観光で人を「呼ぶ」ことだけを目的とする計画ではなく、呼んだ人との交流や観光消費拡大への発展、そしてリピーターづくりまでを目指し、行動するための計画としています。

第1次計画で発掘し、磨いてきた資源をさらに活かし、ブランド化、ネットワーク化を進めることで、観光のまちとしてのテーマ性を高めることを目指した計画としています。

項目	内容
計画の位置付け	第8次土浦市総合計画の個別計画の一つとして観光振興に係る事業を実施していくための計画
計画期間	平成31年度～令和10年度
観光施策に関する記載	<p><b>【積極的情報発信による集客促進】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・情報発信による魅力アピール</li> <li>・「観光交流人口」の増大</li> </ul> <p><b>【社会環境の変化に合わせた資源の活用】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「社会環境変化」に対応した観光メニューづくり</li> <li>・「地域資源」のブランド化とネットワーク化</li> <li>・「広域観光連携」の推進</li> </ul> <p><b>【市民参加と観光のビジネス化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「市民・事業者」の主体的な力の育成</li> <li>・「観光業」の活性化と経済循環の構築</li> </ul>
公共交通に関する記載	<p><b>【観光に便利な交通体系の充実促進】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR常磐線の利便性の一層の向上、利用促進のための啓発活動を進める。また、つくばエクスプレスから本市へのバス交通の充実を図る。</li> <li>・成田・茨城空港からのアクセス向上のため、バス路線の充実を図る。</li> <li>・市内に点在する観光資源へのアクセスの改善のため、バス交通や観光タクシーの導入など、公共交通機関の充実を進めるとともに、観光ポイントや霞ヶ浦湖畔、ハス田などをめぐる周遊バスルートの設定なども検討する。</li> <li>・観光ポイントにおける駐車場の整備を図る。</li> </ul> <p><b>【広域観光連携の推進と拡大】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水郷筑波国定公園協会等の活動の充実や、他団体との連携強化を図る。また、鉄道業者及びバス事業者等の連携などにより、周辺地域に点在する観光資源をネットワーク化し、広域な連携組織を活用することで、更なる魅力向上を図る。</li> </ul>

<観光資源図>





## 6 第2期土浦市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略（R2.3 策定）

人口ビジョンにおいては、人口の現状について分析するとともに、「人口」を切り口とした本市の目指すべき方向を明示します。

総合戦略は、人口減少の克服と地方創生を目的として定めます。施策は、しごとづくり、ひとの流れ、結婚・出産・子育て及びまちづくりに関するもので、本市の関連計画や事業と横断的な連携を行うことによって取り組むものです。また、この戦略は実行型の計画であり、数値目標、KPI（重要業績評価指標）を定めて5年ごとに達成状況を評価し、改善を図っていきます。

項目	内容
計画の位置付け	人口ビジョンで定めた将来展望の実現に向けて、効果の高い施策を集中的に実施するための戦略
計画期間	令和2年度～令和6年度
まちづくりに関する記載	<p><b>【暮らしの質を向上させるまちづくり】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少を前提として、都市の活力と住民の生活利便性を維持しつつ、いつまでも暮らしやすいまちの実現に向けて、中心市街地を核として、地区の拠点をつなぐ都市構造を基本とした「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進める。</li> </ul>
公共交通に関する記載	<p><b>【地域商業機能の維持・強化による多様な就労機会の提供】</b></p> <p>まちづくり活性化バス運行事業【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商業機能は、生活利便性の提供のみならず、パートタイム就労など多様な就労機会の提供に寄与していることから、まちづくり活性化バスを活用した個人消費の喚起と、消費の市外への流出防止を図り、地消型の商業環境を構築することで、就労を実現する環境の維持・拡大を図る。</li> </ul> <p><b>【市民の「理想のまち」の実現】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内外の通勤通学、または日常生活の利便性を確保するため、既存の鉄道や路線バスの利用環境の改善、新たなコミュニティ交通の導入などを図り、総合的な地域公共交通の確保・維持・改善策を展開する。</li> <li>・東京・品川駅への乗入れが実現している JR 常磐線については、本市にとって、交流人口や定住人口の確保を図る上で非常に重要な路線であり、今後も輸送力の強化及び利便性の更なる向上に向け、関係市町村と連携し、JR 東日本に対する要望活動や JR 常磐線の利用促進に向けた取組を行う。</li> </ul>



---

## 第3章

# 本市における公共交通の現状と 網形成計画の施策評価

---



## 1 本市における公共交通の現状

### (1) 公共交通の種類

本市では、鉄道、路線バス、キララちゃんバス、のりあいタクシー土浦等、様々な公共交通が運行しており、網形成計画同様、鉄道及び路線バスを基幹的交通、キララちゃんバス及びつちまるバス（コミュニティ交通）、のりあいタクシー土浦、タクシーを補助的交通と位置づけています。

路線バスについては、土浦駅から、石岡市、下妻市、常総市、つくば市、稲敷市、かすみがうら市、行方市、小美玉市、阿見町、美浦村の周辺市町村に路線が伸びています。

#### ① 基幹的交通（令和3年10月現在）

種別	路線等	交通事業者
鉄道	JR 常磐線	東日本旅客鉄道
路線バス (広域路線)	土浦駅～阿見中央公民館	関東鉄道
	土浦駅～江戸崎	ジェイアールバス関東
	土浦駅～南平台	ジェイアールバス関東
	土浦駅～筑波大学中央	関東鉄道、関鉄パープルバス
	土浦駅～つくばセンター	関東鉄道、関鉄パープルバス
	土浦駅～石下駅	関鉄パープルバス
	土浦駅～石岡車庫・ヒルズガーデン美野里	関鉄グリーンバス
	土浦駅～柿岡車庫	関鉄グリーンバス
	土浦駅～玉造駅（霞ヶ浦広域バス）	関鉄グリーンバス
	土浦駅～筑波山口	関東鉄道
	土浦駅～下妻駅	関東鉄道、関鉄パープルバス
	土浦駅～桜ニュータウン	関東鉄道
	土浦駅～水海道駅	関東鉄道
	土浦駅～みどりの駅	関東鉄道
	土浦駅～テクノパーク大穂	関東鉄道
	神立駅～つくば国際大東風高校	関鉄観光バス
	荒川沖駅～建築研究所	関東鉄道
	荒川沖駅～つくばセンター	関東鉄道
	荒川沖駅～筑波大学中央	関東鉄道
	荒川沖駅～県立医療大学	関東鉄道
荒川沖駅～あみプレミアムアウトレット	関東鉄道 ジェイアールバス関東	
イオンモール土浦～つくばセンター	ジェイアールバス関東	



種別	路線等	交通事業者
路線バス (市内路線)	土浦駅～荒川沖駅東口	関東鉄道
	土浦駅～烏山団地	関東鉄道
	土浦駅～小岩田循環	関東鉄道
	土浦駅～中貫	関東鉄道、関鉄グリーンバス
	土浦駅～土浦協同病院	関東鉄道、関鉄観光バス
	土浦駅～神立駅・土浦湖北高校	関鉄観光バス
	土浦駅～高岡	関東鉄道
	土浦駅～つくば国際大学循環	関東鉄道
	土浦駅～イオンモール土浦	ジェイアールバス関東
	神立駅～土浦協同病院(千代田神立ライン)	関鉄グリーンバス

② 補助的交通 (令和3年10月現在)

種別	路線等	交通事業者
キララちゃんバス	Aコース(市民会館循環) Bコース(亀城公園循環) Cコース(霞ヶ浦循環)	関東鉄道
つちまるバス	荒川沖駅～霞ヶ浦医療センター	関東鉄道
のりあいタクシー土浦	土浦市内	土浦地区タクシー協同組合
タクシー		

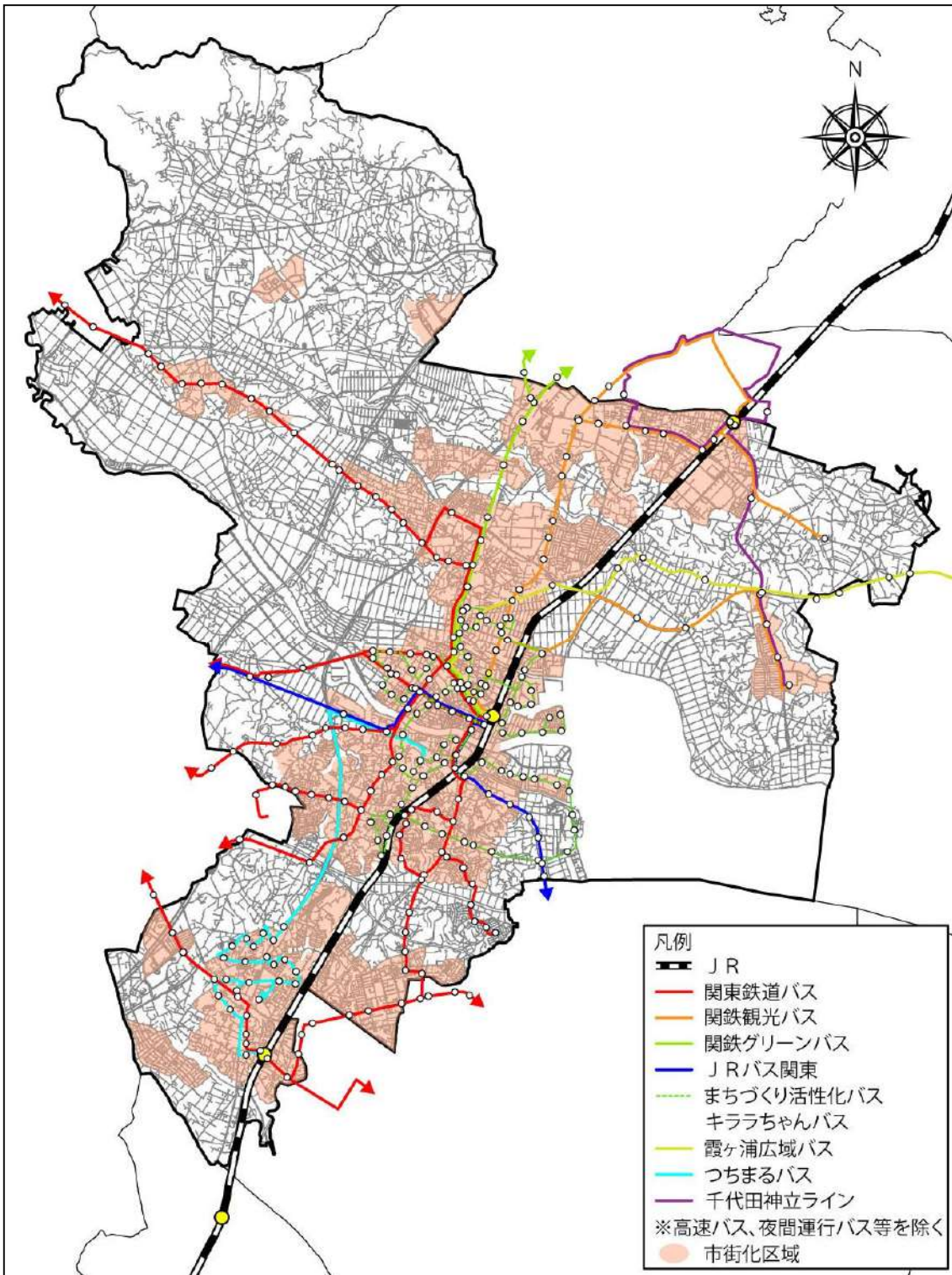
③ その他の交通 (令和3年10月現在)

種別	路線等	交通事業者等
長距離バス等	土浦・つくば～成田空港	関東鉄道
	土浦・つくば～水戸	関東鉄道
	つくば・土浦～免許センター	関東鉄道
	土浦・つくば～東京ディズニーリゾート	関東鉄道
	水戸・土浦・つくば～京都・大阪	関東鉄道
	土浦駅東口～ひたち野うしく駅	ジェイアールバス関東
福祉有償運送	土浦市内	さくら苑
	土浦市内	NPO 法人サラダボール
	土浦市内	一般社団法人絆
福祉施設バス	ふれあいセンターながみね	ビート
	新治総合福祉センター	土浦市社会福祉協議会
	障害者自立支援センター	土浦市社会福祉協議会
	老人福祉センターうらら	スカイコーポレーション
	老人福祉センター湖畔荘	スカイコーポレーション
	老人福祉センターつわぶき	スカイコーポレーション
スクールバス	土浦日大高、霞ヶ浦高、常総学院高、つくば国際大高、つくば国際大東風高	各高等学校
	土浦三高、土浦日大高、霞ヶ浦高	関東鉄道
	土浦湖北高、つくば国際大東風高	関鉄観光バス
	土浦小学校、都和小学校、菅谷小学校、新治学園義務教育学校	土浦市教育委員会

<鉄道バス路線図（令和3年10月現在）>

市内には、土浦駅、荒川沖駅、神立駅の JR 常磐線の 3 駅があり、これらの駅を中心にバス路線が広がっています。

- ・土浦駅 （広域路線）15 路線、（市内路線）9 路線、（キララちゃんバス）3 路線
- ・神立駅 （広域路線）1 路線、（市内路線）2 路線
- ・荒川沖駅 （広域路線）5 路線、（市内路線）1 路線、（つちまるバス）1 路線



## (2) 鉄道

### ① 鉄道 運行本数

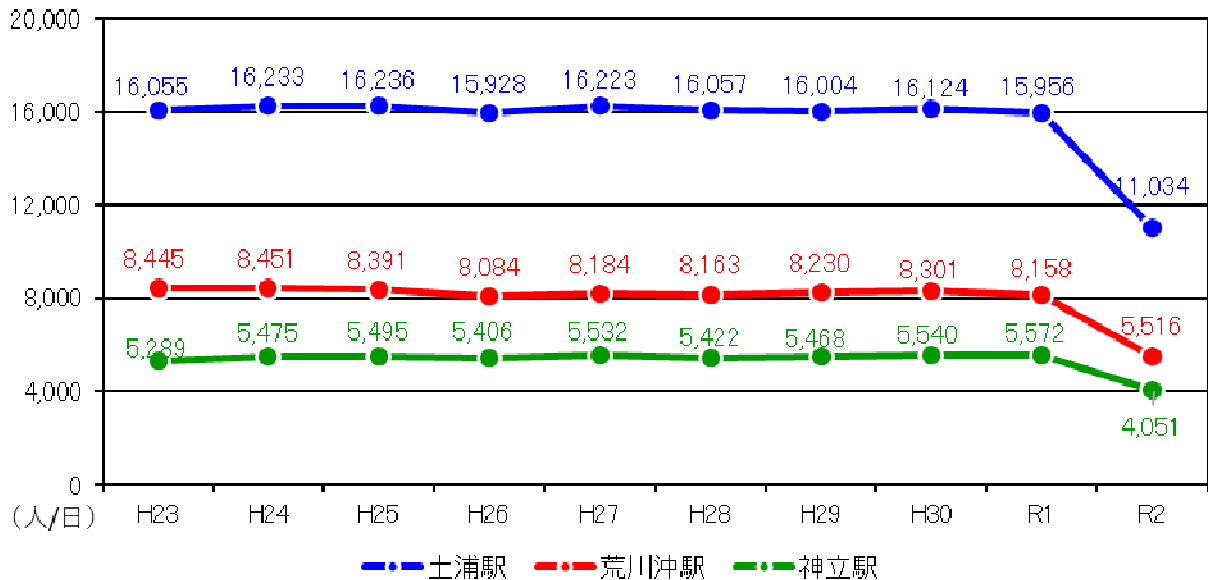
本市3駅の中では、土浦駅に特急電車が多く停車します。

平成27年3月に上野東京ラインが開通したことにより、一部の電車が東京駅、品川駅直通となり、さらに、平成29年3月のダイヤ改正において大幅に増加し、利便性が向上しました。

### ② 鉄道 利用者数

鉄道の利用者数は若干の増減はありますが、近年はほぼ横ばいで推移しています。令和2年度に減少に転じました。これは、令和2年初頭からの新型コロナウイルスの感染症による外出自粛等の影響があると考えられます。

#### <駅利用者数（乗車者数）の推移>



### (3) 路線バス

#### ① 路線バス 運行本数

市内には、運行頻度が平日 1 時間あたり 3 便を超える路線がある一方で、平日 1 時間あたり 1 便未満の路線があります。

また、運行本数が平日 1 日あたり片道 200 本を超えるバス停がある一方で、平日 1 日あたり片道数本のバス停もあるなど、地域によって差があります。

#### < 広域路線の運行頻度 (平日 令和 3 年 10 月) >

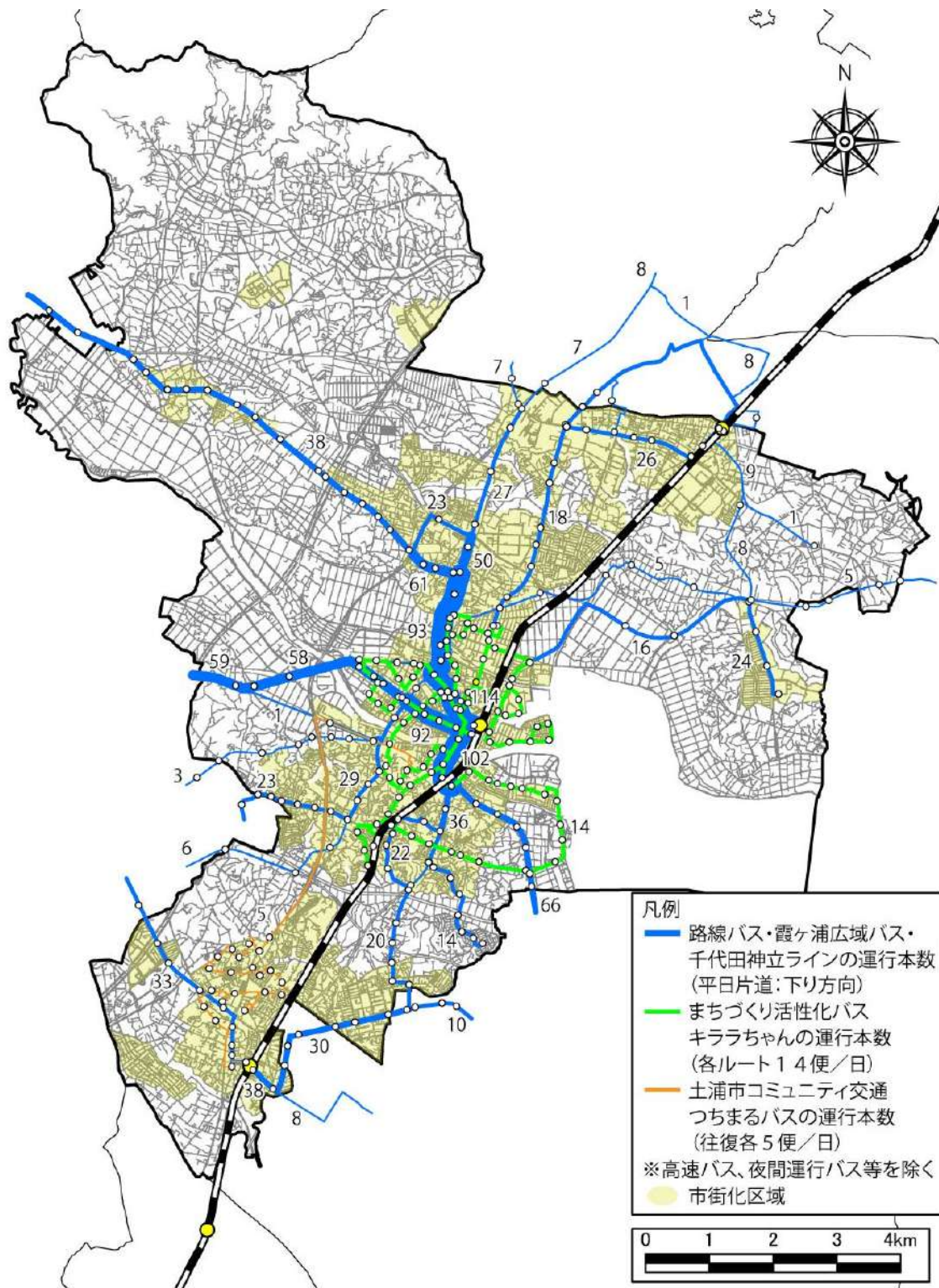
路線	運行本数	運行時間帯	運行頻度	交通事業者
土浦駅～阿見中央公民館	41	6～22 時	2.4 便/時	関東鉄道
土浦駅～江戸崎	21	6～21 時	1.3 便/時	ジェイアールバス関東
土浦駅～南平台	4	8～20 時	0.3 便/時	ジェイアールバス関東
土浦駅～筑波大学中央	54	6～22 時	3.2 便/時	関東鉄道、関鉄パープルバス
土浦駅～つくばセンター	11	7～18 時	0.9 便/時	関東鉄道、関鉄パープルバス
土浦駅～石下駅	3	12～17 時	0.5 便/時	関鉄パープルバス
土浦駅～石岡車庫	7	7～19 時	0.5 便/時	関鉄グリーンバス
土浦駅～柿岡車庫・ヒルズガーデン美野里	7	8～19 時	0.6 便/時	関鉄グリーンバス
土浦駅～玉造駅(霞ヶ浦広域バス)	5	8～19 時	0.4 便/時	関鉄グリーンバス
土浦駅～筑波山口	16	7～21 時	1.1 便/時	関東鉄道
土浦駅～下妻駅	9	6～19 時	0.6 便/時	関東鉄道、関鉄パープルバス
土浦駅～桜ニュータウン	23	6～21 時	1.4 便/時	関東鉄道
土浦駅～水海道駅	6	6～17 時	0.5 便/時	関東鉄道
土浦駅～みどりの駅	8	8～21 時	0.6 便/時	関東鉄道
土浦駅～テクノパーク大穂	1	7 時	1.0 便/時	関東鉄道
神立駅～つくば国際大東風高校	1	8 時	1.0 便/時	関鉄観光バス
荒川沖駅～建築研究所	1	7 時	1.0 便/時	関東鉄道
荒川沖駅～つくばセンター	32	6～22 時	1.9 便/時	関東鉄道
荒川沖駅～筑波大学中央	4	7～9 時	1.3 便/時	関東鉄道
荒川沖駅～県立医療大学	10	8～19 時	0.8 便/時	関東鉄道
荒川沖駅～ あみプレミアム・アウトレット	8	8～17 時	0.8 便/時	関東鉄道 ジェイアールバス関東
イオンモール土浦～つくばセンター	1	8 時	1.0 便/時	ジェイアールバス関東

## ＜市内路線の運行頻度（平日 令和3年10月）＞

路線	運行 本数	運行 時間帯	運行 頻度	交通事業者
土浦駅～荒川沖駅東口	20	6～20時	1.3便/時	関東鉄道
土浦駅～烏山団地	14	7～21時	0.9便/時	関東鉄道
土浦駅～小岩田循環	2	5～6時	1.0便/時	関東鉄道
土浦駅～中貫	13	7～20時	0.9便/時	関東鉄道、関鉄グリーンバス
土浦駅～土浦協同病院	16	7～18時	1.3便/時	関東鉄道、関鉄観光バス
土浦駅～神立駅・土浦湖北高校	18	7～19時	1.4便/時	関鉄観光バス
土浦駅～高岡	13	6～20時	0.9便/時	関東鉄道
土浦駅～つくば国際大学循環	23	7～19時	1.8便/時	関東鉄道
土浦駅～イオンモール土浦	34	7～22時	2.1便/時	ジェイアールバス関東
神立駅～土浦協同病院（千代田神立ライン）	12	6～18時	0.9便/時	関鉄グリーンバス



<バスの運行本数>



## ② 路線バス 利用者数

路線バスの利用者数は、近年は緩やかな減少傾向にあります。バス停圏域のバス利用率は、運行頻度が高いほど、高くなる傾向にあります。

<路線バスの利用者数の推移>



<バス停圏域のバス利用率（令和2年度）>

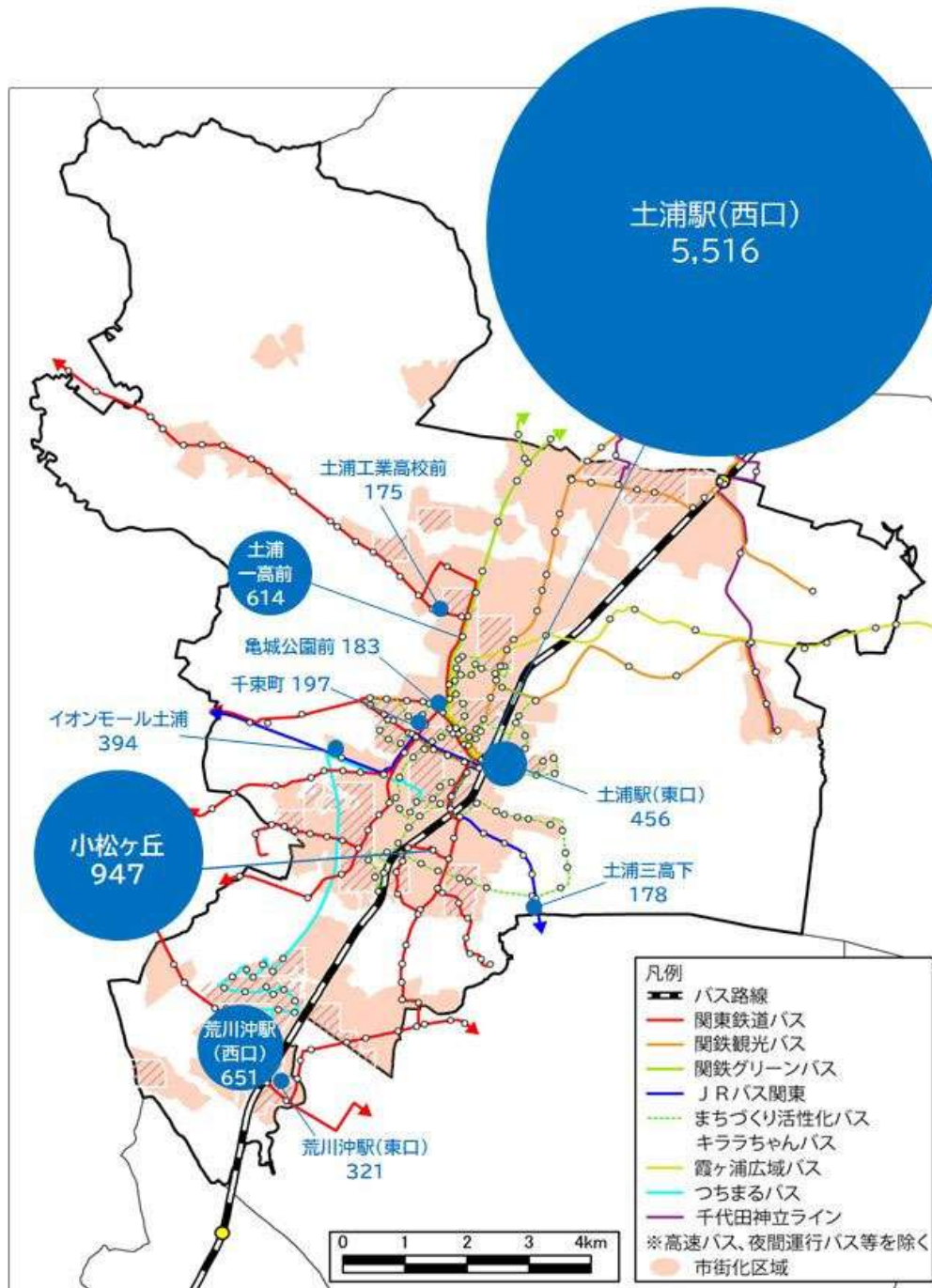
運行頻度	便数 (本/日)	乗降者数 (人回/日)	バス停圏域 人口(人)	バス利用率 (%)
1時間に1便未満	1~10	86	7,074	1.2
1時間に1便程度	11~25	270	6,538	4.1
30分に1便程度	26~50	595	10,559	5.6
15分に1便程度	51以上	1,591	11,133	14.3

- ※ バス停圏域人口は、平成27年国勢調査の2分の1地域メッシュ（500mメッシュ）人口を集計。
- ※ バス停毎の乗降者数は、バス事業者から提供されたデータ（R2調査結果）を使用。
- ※ 乗降者数は、バス停圏域外居住者の利用が多いであろうバス停（駅、高校、大学、病院等）を除いて算出。
- ※ 運行頻度毎に乗降者数を集計し、当値をバス停圏域人口で除し、バス停圏域人口あたりのバス利用率を算出。

### ③ 路線バス バス停別利用者数（令和2年度）

- ・バス停別の利用者数（乗降者数）は、土浦駅（西口）が最も多く、1日あたり約5,500人が利用しています。
- ・その他、荒川沖駅、イオンモール土浦といった市内主要施設の他、小松ヶ丘（土浦日大高付近）、土浦一高前等は、利用者が多いバス停です。

<バス停別利用者数（1日あたり利用者数が概ね200人以上のバス停を表示）>



バス事業者提供によるデータに基づき利用者数を算出しています。  
(平日1日当たりの乗車数、降車数の合計値を算出)



#### ④ 路線バス 路線廃止状況

道路運送法が改正され、バス路線の休廃止が許可制から届出制となったことや利用者が減少したことから、平成13年度以降40系統以上のバス路線が廃止されています。

土浦駅～玉造線は一度廃止されましたが、市の補助等により、「霞ヶ浦広域バス」として再度運行されています。

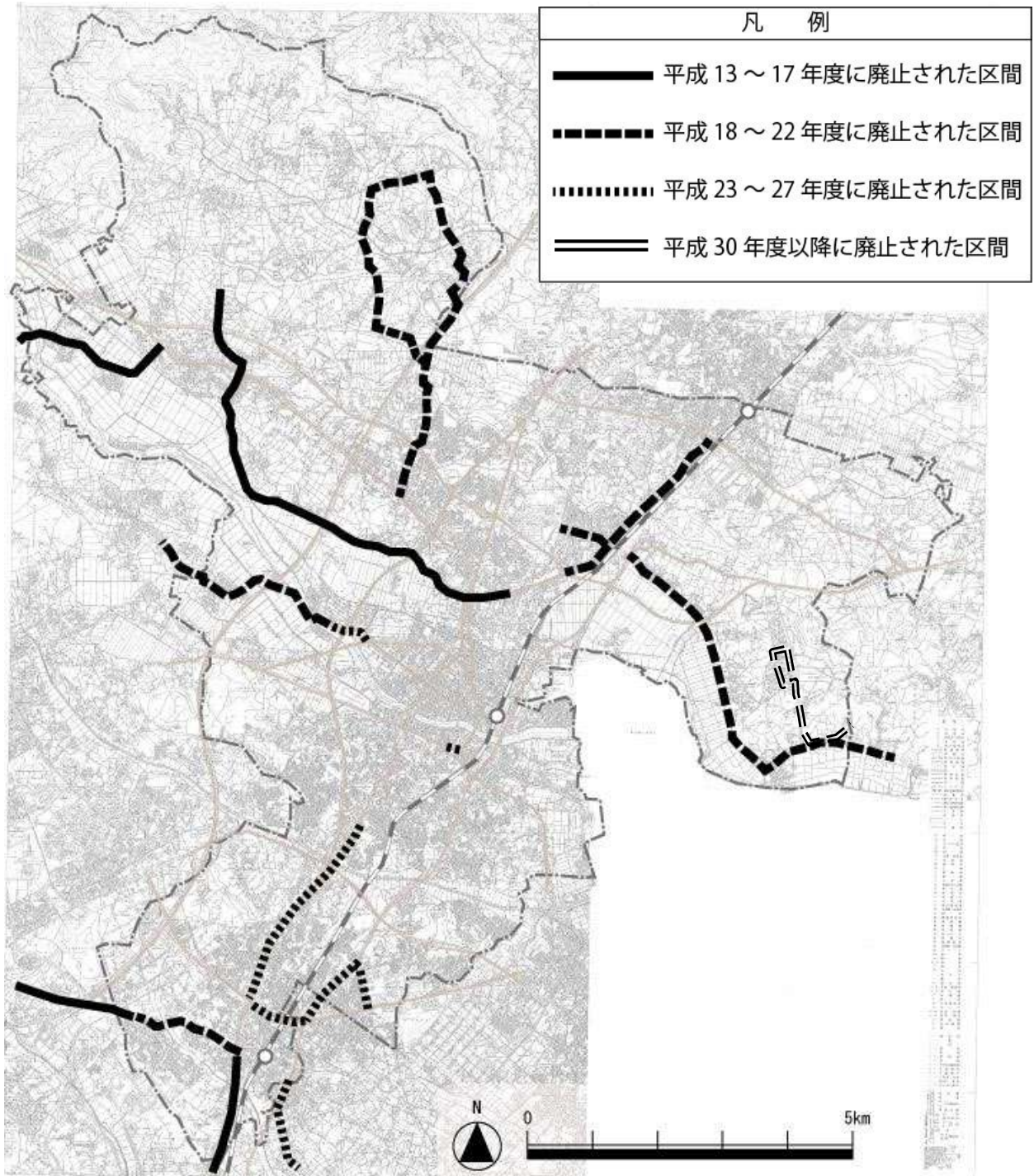
##### <平成13年度以降に廃止されたバス路線>

No	起点、終点、経由地	廃止(休止)時期	バス会社	備考
1	土浦駅～下坂田～新治村役場	H13.7.16	関東鉄道	一部路線を新治バス(H23.10～H26.3)が再度運行
2	荒川沖駅～谷田部～要害住宅前	H15.9.30	関東鉄道	
3	土浦駅～大房～荒川沖駅～牛久駅	H15.9.30	関東鉄道	
4	土浦駅～中並木～新治村役場	H15.12.16	関東鉄道	一部路線を新治バス(H23.10～H26.3)が再度運行
5	土浦駅～中並木・栗原～つくばセンター	H15.12.16	関東鉄道	一部路線を新治バス(H23.10～H26.3)が再度運行
6	土浦駅～阿見坂下～若栗	H16.3.31	関東鉄道	
7	土浦駅～阿見坂下～実穀～下小池	H16.3.31	関東鉄道	
8	土浦駅～摩利山～荒川沖駅東口	H16.3.31	関東鉄道	
9	土浦駅～協同病院前・木田余東・神立駅～安食	H18.6.15	関東観光	
10	土浦駅～木田余東・神立駅～安食	H18.6.15	関東観光	
11	土浦駅～木田余東・ワークヒル土浦・神立駅～安食	H18.6.15	関東観光	
12	土浦駅～ワークヒル土浦・中神立～神立駅	H18.6.15	関東観光	
13	土浦駅～ワークヒル土浦・大塚団地～神立駅	H18.6.15	関東観光	
14	土浦駅～牛渡～田伏車庫	H18.10.1	関東観光	
15	土浦駅～協同病院前・牛渡～田伏車庫	H18.10.1	関東観光	
16	荒川沖駅～茗溪学園～手代木団地	H19.4.1	関東鉄道	
17	荒川沖駅～茗溪学園	H19.4.1	関東鉄道	
18	荒川沖駅～乙戸	H19.4.1	関東鉄道	
19	虫掛橋～篠崎転向場	H20.4.1	ジェイアールバス	
20	虫掛橋～北柴崎	H20.4.1	ジェイアールバス	
21	土浦駅～中都公民館・常陸寺前～土浦駅	H20.4.1	ジェイアールバス	
22	土浦駅～中都公民館	H20.4.1	ジェイアールバス	
23	土浦駅～中神立・神立駅～安食	H21.1.16	関東観光	
24	土浦駅～協同病院前・中神立・神立駅～安食	H21.1.16	関東観光	
25	土浦駅～中神立・神立駅～土浦湖北高校	H21.1.16	関東観光	
26	神立駅～土浦湖北高校	H21.1.16	関東観光	
27	神立駅東口～土浦湖北高校	H21.1.16	関東観光	
28	土浦駅～大和田～玉造駅	H21.1.16	関東観光	霞ヶ浦広域バス(H24.6～)が再度運行
29	土浦駅～協同病院前・大和田～玉造駅	H21.1.16	関東観光	霞ヶ浦広域バス(H24.6～)が再度運行
30	土浦駅～おおつ野七丁目・大和田～玉造駅	H21.1.16	関東観光	霞ヶ浦広域バス(H24.6～)が再度運行
31	土浦駅～大和田～田伏車庫	H21.1.16	関東観光	霞ヶ浦広域バス(H24.6～)が再度運行
32	土浦駅～おおつ野七丁目・大和田～田伏車庫	H21.1.16	関東観光	霞ヶ浦広域バス(H24.6～)が再度運行
33	土浦駅～真壁駅	H23.4.1	関東鉄道	
34	荒川沖駅東口～江戸崎車庫前	H23.4.1	関東鉄道	
35	荒川沖駅東口～江戸崎高校	H23.4.1	関東鉄道	
36	土浦駅～おおつ野台～土浦駅	H24.4.1	関東観光	
37	土浦駅～亀城公園～神立駅	H24.4.1	関東観光	
38	土浦駅～荒川沖駅西口	H25.4.1	関東鉄道	
39	阿見中央公民館～つくばセンター	H25.4.1	関東鉄道	
40	荒川沖駅東口～東京医科大学茨城医療センター	H25.4.1	関東鉄道	
41	荒川沖駅東口～摩利山団地～荒川沖駅東口	H25.4.1	関東鉄道	
42	土浦駅～下虫掛	H26.6.1	ジェイアールバス	
43	土浦駅～国立病院	H28.3.31	関東鉄道	

##### <平成30年度以降に廃止されたバス路線>

44	土浦駅西口～おおつ野七丁目・土浦協同病院～霞ヶ浦環境科学センター	H30.3.31	関東観光	
45	土浦駅東口～おおつ野七丁目・土浦協同病院～霞ヶ浦環境科学センター	H30.3.31	関東観光	

<平成13年度以降のバス路線廃止区間>



## (4) キララちゃんバス

キララちゃんバスは、まちづくり活性化土浦が関東鉄道に運行を委託しているコミュニティバスです。運行の目的は中心市街地の活性化であり、中心市街地を運行する3路線から構成されています。令和2年12月より全コースにおいてICカードでの運賃支払いが可能になりました。また、B・Cコースについては、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用して運行しています。

### ① キララちゃんバス 概要

運行時期	平成19年4月～（試験運行：平成17年3月～）
事業主体	まちづくり活性化土浦
事業目的	中心市街地活性化事業の一環として、集客力及び生活環境の向上を図る。
市の係わり	市及び商工会議所は、運行経費から運賃収入等を差し引いた額を事業主体に補助する。

#### 【運行概要】

項目	Aコース・市民会館循環	Bコース・亀城公園循環	Cコース・霞ヶ浦循環
運行距離	11.0km	9.1km	11.9km
運行事業者	関東鉄道	関東鉄道	関東鉄道
運行時間帯・便数	8時～20時、14便/日（右回り7便、左回り7便） ※Bコース亀城公園循環 右回りは、土浦駅7:20発の早朝便を運行		
運賃	150円/回（小学生、障害者80円、未就学児無料）		

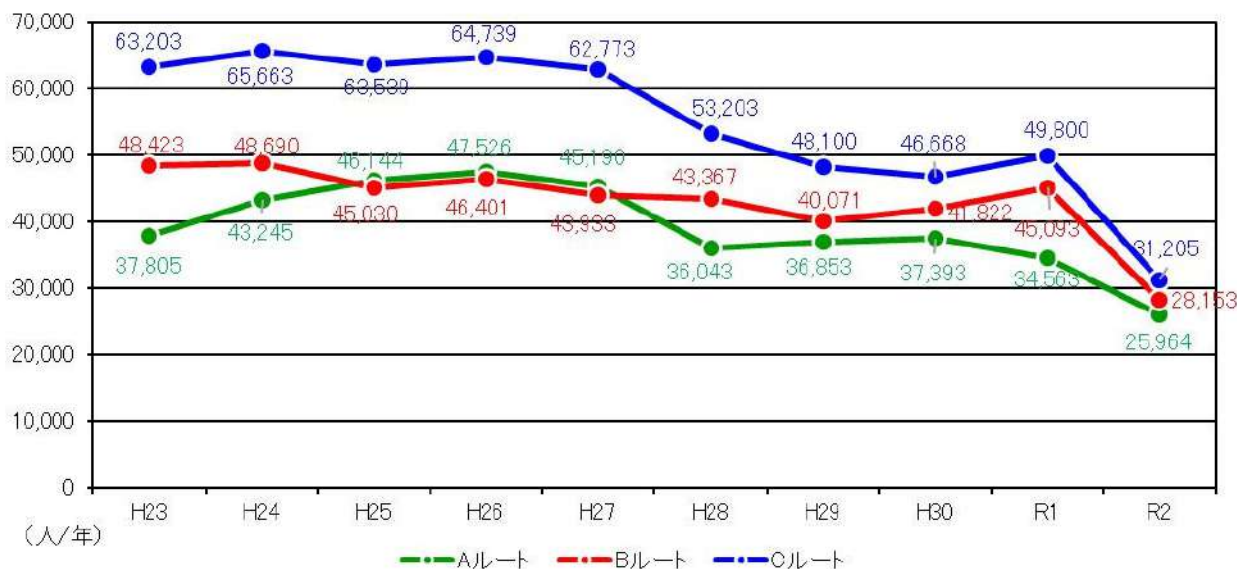
#### <路線図>





### ② キララちゃんバス 利用者数

キララちゃんバスの利用者数は、平成30年以降は増加傾向にあったものの、令和2年度に減少に転じました。これは、令和2年初頭からの新型コロナウイルス感染症による外出自粛等の影響があると考えられます。



(単位：人)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
Aコース	37,805	43,245	46,144	47,526	45,190	36,043	36,853	37,393	34,563	25,964
Bコース	48,423	48,690	45,030	46,401	43,933	43,367	40,071	41,822	45,093	28,153
Cコース	63,203	65,663	63,539	64,739	62,773	53,203	48,100	46,668	49,800	31,205
合計	149,431	157,598	154,713	158,666	151,896	132,613	125,024	125,883	129,456	85,322

### ③ キララちゃんバス 収支率

キララちゃんバスの収支率は、ほぼ30%台で推移しています。

(単位：千円)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
運行経費 A	41,300	44,769	45,941	46,822	47,893	50,136	52,596	52,414	56,067	56,224
運賃収入 B	13,884	14,761	14,356	14,614	16,665	18,497	17,200	17,533	18,077	11,871
広告収入 C	1,723	1,903	1,632	1,836	1,582	1,695	2,281	1,942	2,026	2,025
収入計 (D=B+C)	15,607	16,664	15,988	16,450	18,247	20,192	19,481	19,475	20,103	13,896
市補助	25,017	27,557	29,587	29,452	23,880	18,048	22,131	23,153	24,874	26,768
国庫補助金	-	-	-	-	4,516	9,069	8,928	8,613	9,481	14,099
収支率 (D/A)	37.8%	37.2%	34.8%	35.1%	38.1%	40.3%	37.0%	37.2%	35.8%	24.7%

## (5) のりあいタクシー土浦

のりあいタクシー土浦は、土浦地区タクシー協同組合が運行するデマンド型乗り合いタクシー（ドア・ツー・ドア）で、平日昼間の高齢者の移送を目的としており、本市全域を運行しています。

### ① のりあいタクシー土浦 概要

運行時期	平成19年4月～（試験運行：平成18年10月～）
事業主体	土浦地区タクシー協同組合
事業目的	平日昼間の高齢者の移送
市の係わり	市は年会費の一部（13,000円のうち11,000円）を会員に助成する。

#### 【運行概要】

利用対象者	市内在住の65歳以上の高齢者及びその介助者
運行区域	土浦市全域
運行事業者	土浦地区タクシー協同組合
運行時間帯・便数	8時～16時30分、16便/日 A・C・D地区（外縁部）発8便、B地区（中心部）発8便
年会費	13,000円（うち11,000円を市が助成）
運賃	1回600円（AD地区⇔C地区 1,200円）

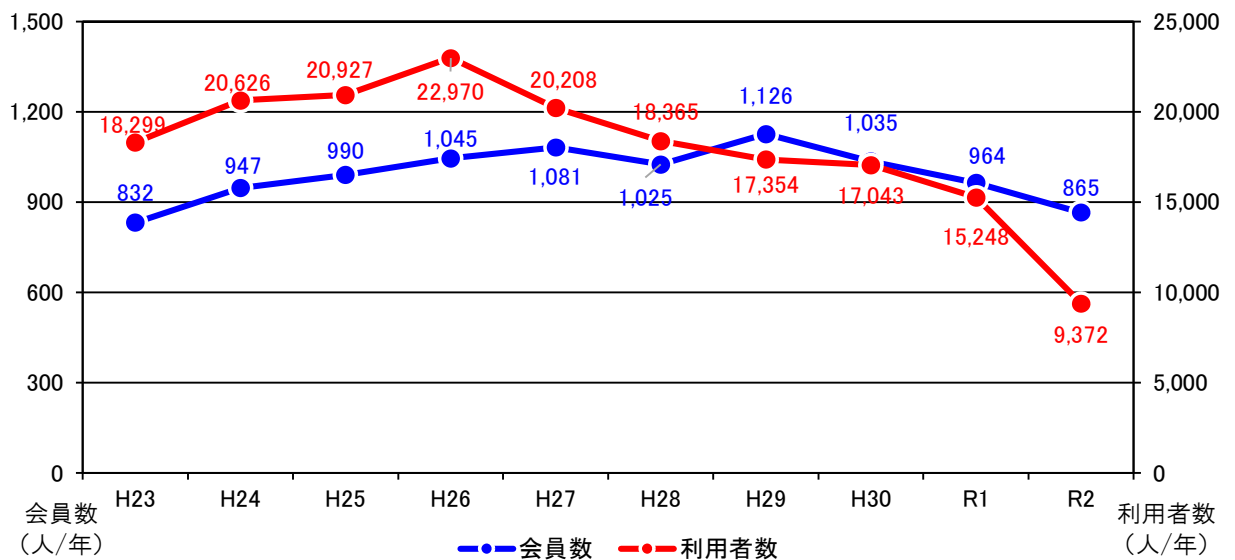
<地区区分>



### ② のりあいタクシー土浦 利用者数

会員1人あたりの年間利用回数は、平成23年度から平成26年度までは、約21回から22回で推移していましたが、平成27年度以降は20回未満と減少傾向で推移しています。また近年5カ年は、会員数、利用者数ともに減少傾向にあります。

市（高齢福祉課）と土浦地区タクシー協同組合では、のりあいタクシー土浦の更なるサービス向上のため、のりあいタクシー土浦の会員1,009人へ平成31年2月～令和2年1月の期間にアンケートを配布し、回収率は57.1%（577人）でした。アンケート結果では、「非常に満足」または「満足」が約7割となり、利用者の満足度は高い状況となっています。



(単位：人)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
会員数	832	947	990	1,045	1,081	1,025	1,126	1,035	964	865
利用者数	18,299	20,626	20,297	22,970	20,208	18,365	17,354	17,043	15,248	9,372
利用回数/年	22.0	21.8	21.1	22.0	18.7	17.9	15.4	16.5	15.8	10.8

### ③ のりあいタクシー土浦 収支率

のりあいタクシー土浦の収支率は、50%台で推移していましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症による外出自粛等の影響により減少したと考えられます。

(単位：千円)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
運行経費A	20,682	21,387	22,558	26,986	26,444	22,038	21,523	24,427	23,944	20,421
運賃収入B	9,150	10,313	10,457	11,666	11,768	11,022	10,408	10,225	9,148	5,639
会員負担C	1,664	1,790	1,882	2,070	2,130	1,970	2,026	1,978	1,844	1,492
収入計 (D=B+C)	10,814	12,103	12,339	13,736	13,898	12,992	12,434	12,203	10,992	7,131
市助成	8,320	8,950	9,350	10,350	11,483	11,554	11,978	11,565	10,909	10,026
収支率 (D/A)	52.3%	56.6%	54.7%	50.9%	52.6%	58.9%	57.7%	49.9%	45.9%	34.9%

## (6) 霞ヶ浦広域バス

霞ヶ浦広域バスは、かすみがうら市地域公共交通会議が、関鉄グリーンバスに運行を委託している路線バスです。運行の目的は、かすみがうら市、行方市、土浦市住民の移送で、土浦駅～玉造駅間を運行しています。また、霞ヶ浦広域バスについては、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用して運行しています。

### ① 霞ヶ浦広域バス 概要

運行時期	平成24年6月～
事業主体	かすみがうら市地域公共交通会議
事業目的	かすみがうら市、行方市、土浦市住民の移送
市の係わり	沿線3市（土浦市、かすみがうら市、行方市）は、運行経費の不足分を運行事業者に補助する。

#### 【運行概要】

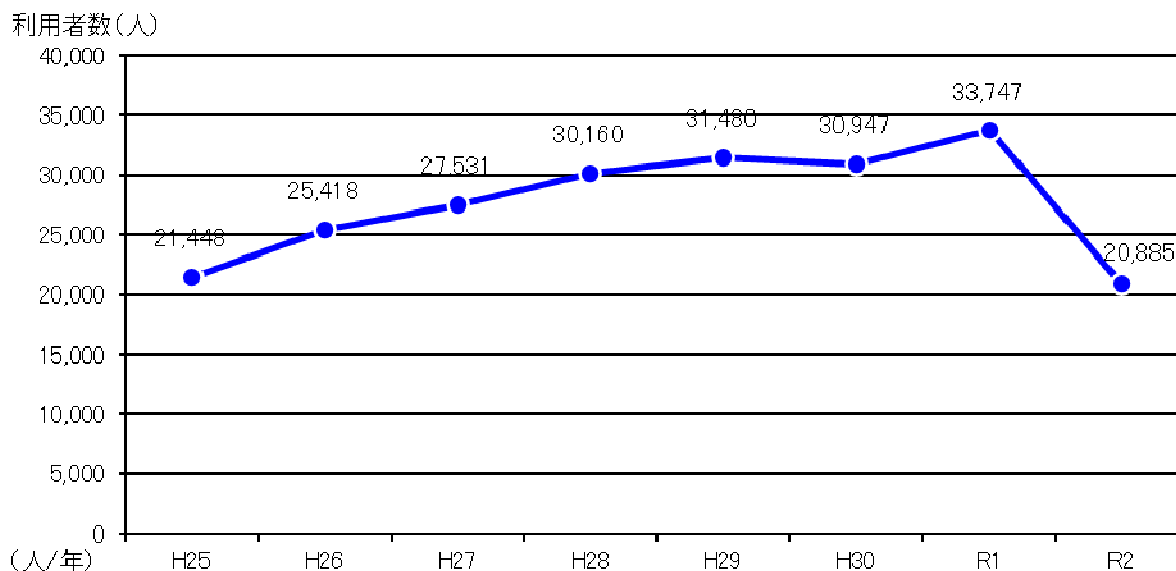
運行路線	土浦駅～土浦協同病院～霞ヶ浦庁舎前～玉造駅
運行距離	29.8km(土浦市 11.8km、かすみがうら市 13.6km、行方市 4.4km)
運行事業者	関鉄グリーンバス
運行時間帯・便数	6時25分～20時55分、10便
運賃等	170円～740円(小学生・障害者半額、未就学児無料) スクールバス(10,000円/月)

#### <霞ヶ浦広域バス路線図>



### ② 霞ヶ浦広域バス 利用者数

霞ヶ浦広域バスの利用者数は、運行開始から令和元年度までは増加傾向にありましたが、令和2年度は大幅に減少となりました。これは、令和2年初頭からの新型コロナウイルス感染症による外出自粛等の影響があると考えられます。



### ③ 霞ヶ浦広域バス 収支率

霞ヶ浦広域バスの収支率は、運行開始から上昇傾向にあり、令和元年度には60%を超える実績となりましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症による外出自粛等の影響により減少したと考えられます。

(単位：千円)

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
運行経費A	15,182	15,984	15,811	17,318	17,428	17,434	18,056	18,873
運賃収入B	7,680	9,348	9,252	9,724	10,140	10,113	11,156	7,422
国庫補助金	3,058	3,607	4,082	4,210	3,558	4,983	5,390	7,286
沿線3市補助金 (うち土浦市)	2,942 874	2,893 859	2,418 718	2,290 632	2,942 812	1,517 417	1,110 305	3,214 883
収支率(B/A)	50.6%	58.5%	58.5%	56.1%	58.2%	58.0%	61.8%	39.3%



## (7) 千代田神立ライン

千代田神立ラインは、かすみがうら市地域公共交通会議が、関鉄グリーンバスに運行を委託している路線バスです。運行の目的は、主にかすみがうら市及び土浦市住民の移送であり、神立駅西口～かすみがうら市内～土浦協同病院間を運行しています。

### ① 千代田神立ライン 概要

運行時期	令和元年10月～
事業主体	かすみがうら市地域公共交通会議
事業目的	かすみがうら市及び土浦市住民の移送
市の係わり	沿線2市（土浦市、かすみがうら市）は、運行経費の不足分を運行事業者に補助する。

#### 【運行概要】

運行路線	神立駅西口～神立病院～千代田ショッピングモール～ 神立駅東口～土浦協同病院
運行距離	13.5km（土浦市2.1km、かすみがうら市11.4km）
運行事業者	関鉄グリーンバス
運行時間帯・便数	6時55分～19時10分、16便
運賃等	170円～530円（小学生・障害者半額、未就学児無料）

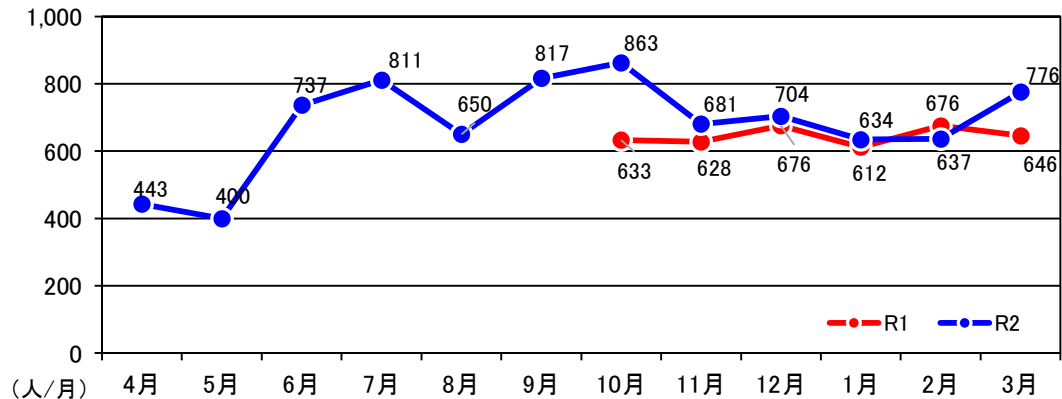
#### <千代田神立ライン路線図>



### ② 千代田神立ライン 利用者数

千代田神立ラインの利用者数は、約 630 人/月で開始しました。その後増減はあるものの、770 人/月を超える利用者確保しています。

利用者数(人)



### ③ 千代田神立ライン 収支率

千代田神立ラインの収支率は、令和2年度では 12.4%となっています。

今後、収支率の増加を目指し利用状況の把握を行う必要性のある公共交通です。

(単位：千円)

	R 1 (R1. 10~R2. 3)	R 2
運行経費 A	7,427	16,199
運賃収入 B	1,040	1,997
国庫補助金	0	0
沿線 2 市補助金 (うち土浦市)	6,387 823	14,202 2,244
収支率 (B/A)	14.0%	12.4%

## (8) つちまるバス（荒川沖駅～霞ヶ浦医療センター線）

コミュニティ交通の導入促進を図るため、令和2年度にアンケート調査を実施し、その結果をはじめ、網形成計画における位置づけや地域の状況を加味した結果、中村南・西根南地区を導入先行地区として選定し、令和3年10月から運行を開始しました。

つちまるバスは、中村南・西根南地区の住民及び周辺住民の移送、公共交通不便地域の解消を目的に運行しており、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用して運行しています。

### ① つちまるバス（荒川沖駅～霞ヶ浦医療センター線）概要

運行時期	令和3年10月～
事業主体	土浦市地域公共交通活性化協議会
事業目的	中村南・西根南地区の住民及び周辺住民の移送
市の係わり	運行経費の支出及び利用状況等の検証し、運行方法の検討を行う。

#### 【運行概要】

運行路線	荒川沖駅～霞ヶ浦医療センター
運行距離	往路 14.0 km、復路 14.1km
運行事業者	関東鉄道
運行時間帯・便数	8時～17時45分、10便
運賃等	200円（小学生100円、障害者及び同乗する介助者1名は半額）、未就学児無料
運行車両	ワンボックス車（8名定員）

#### <路線図>



② 運賃収入・運行経費の試算

項目	中村南・西根南地区	備考
(A) 日数	179 日	令和3年10月～令和4年3月
(B) 距離	1 便当たり 15.0 km	
(C) 便数	1 日 10 便	
(D) 利用者数	1 日 40 人	最大乗車率の 50%
(E) 固定費	5,376,600 円	(参考) 2020 年度キララちゃんバス
(F) 経費変動費	61 円/km	(参考) 2020 年度キララちゃんバス
(G) 運行経費合計	7,014,450 円	(E)+((A)*(B)*(C)*(F))
(H) 初年度経費	1,000,000 円	バス停留所設置等の諸経費
(I) 運賃収入	1,432,000 円	(A)*(D)*200 円
(J) 事業収支	17.9%	(I)/((G)+(H))

※キララちゃんバスの運行経費を参考

③ つちまるバス（荒川沖駅～霞ヶ浦医療センター線）収支率（想定）

（単位：千円）

	R3（半年間）	R4
運行経費 A ※国庫補助金を含めない	8,015	14,029
運賃収入 B	1,432	2,864
収支率（B/A）	17.9%	20.4%

## (9) マタニティタクシー利用料金助成

マタニティタクシー利用助成は、令和2年10月より新たに導入された事業です。妊婦の経済的負担を軽減することを目的とし、健診時等の移動の際のタクシー代を助成するものです。

### ① マタニティタクシー利用料金助成 概要

導入時期	令和2年10月～
事業主体	土浦市こども政策課
事業目的	母子健康手帳の交付を受けた妊婦を対象とし、妊産婦健診時等でタクシーを利用する際の料金を補助し、妊娠に伴う経済的負担を軽減する。
運行概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象者にタクシーチケットが交付され、当事業に協力するタクシー会社のタクシーに乗車した際に利用可能</li> <li>・一度の乗車で複数枚使用することも可能</li> </ul>

### ② マタニティタクシー利用料金助成 利用者数

令和2年10月より事業が開始され、半年間の利用者数は、交付人数が470人、使用人数が延べ71人であった。平均11.8人/月の利用者数となっている。



## (10) 重度障害者タクシー利用料金助成制度

重度障害者タクシー利用料金助成制度は、在宅の重度障害者が医療機関等への往復に要するタクシー料金の一部を助成することで、在宅の重度障害者の福祉の増進を図ることを目的としています。

### ① 重度障害者タクシー利用料金助成制度 概要

導入時期	昭和 59 年 5 月～
事業主体	土浦市障害福祉課
事業目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 身体障害 1・2 級、知的障害○A・A 及び精神障害 1 級の手帳の交付を受けた障害者を対象とする。ただし、自動車税及び軽自動車税の減免対象者を除く。</li> <li>・ 医療機関等の往復のためにタクシーを利用する際の料金を補助する。</li> <li>・ 重度障害者の経済的負担を軽減し、福祉の増進を図る。</li> </ul>
運行概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記障害者手帳を有する申請者に利用助成券を交付する。</li> <li>・ 500 円の利用券が年間限度 50 枚 (25,000 円分) まで交付され、タクシーに乗車した際に利用可能</li> <li>・ 利用券は一度の乗車で 2 枚まで使用することが可能</li> </ul>

### ② 重度障害者タクシー利用料金助成制度 交付者数等

	交付者数	利用枚数
平成 28 年度	403 人	10,105 枚
平成 29 年度	416 人	10,482 枚
平成 30 年度	411 人	10,022 枚
令和元年度	410 人	10,108 枚
令和 2 年度	380 人	8,258 枚

## 2 市民アンケート調査

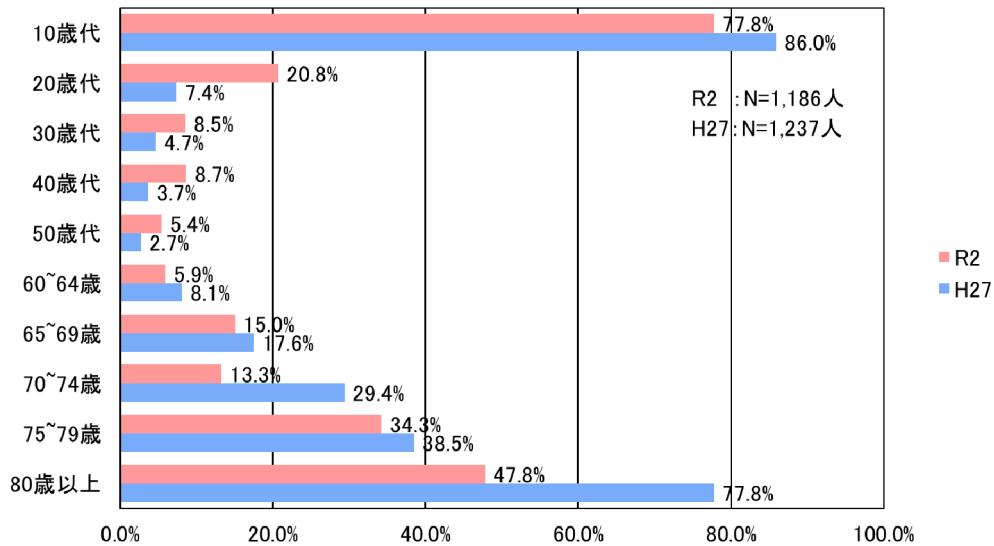
### (1) 市民アンケート調査の概要

- ・市民の移動や公共交通に係る意向を把握するため、市民アンケート調査を実施しました。
- ・平成27年度に実施した調査内容とほぼ同一の内容とし、本調査結果との比較も行いました。
- ・無作為抽出した15歳以上の市民3,000人を対象とし、回収率は39.9%でした。

項目	内容
調査目的	市民の移動や公共交通に係る意向の把握
実施期間	令和3年1月29日～2月12日
配布対象	15歳以上の市民
配布数	3,000票（無作為抽出）
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
回収票数	1,197票
回収率	39.9%

## (2) 自動車を利用しない人の特性

- ・自動車を利用しない人は全体の約2割です。
- ・年齢層別では10歳代が約8割であり、性別では女性の方が多い状況です。
- ・H27調査結果と比較すると、65歳以上の割合が減っており、特に80歳以上の減少が顕著です。このことから、高齢者の自動車の利用機会の増加が把握できます。

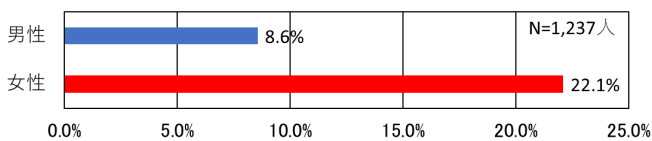


### <令和2年度調査結果内訳>

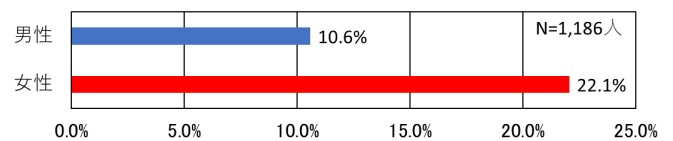
年齢	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60~64歳	65~69歳	70~74歳	75~79歳	80歳以上	合計
全回答者数	54	106	129	173	184	118	113	143	143	23	1186
自動車を利用しない人	42	22	11	15	10	7	17	19	49	11	203
割合 (%)	77.8%	20.8%	8.5%	8.7%	5.4%	5.9%	15.0%	13.3%	34.3%	47.8%	17.1%

### <自動車を利用しない人の割合>

H27 結果



R2 結果

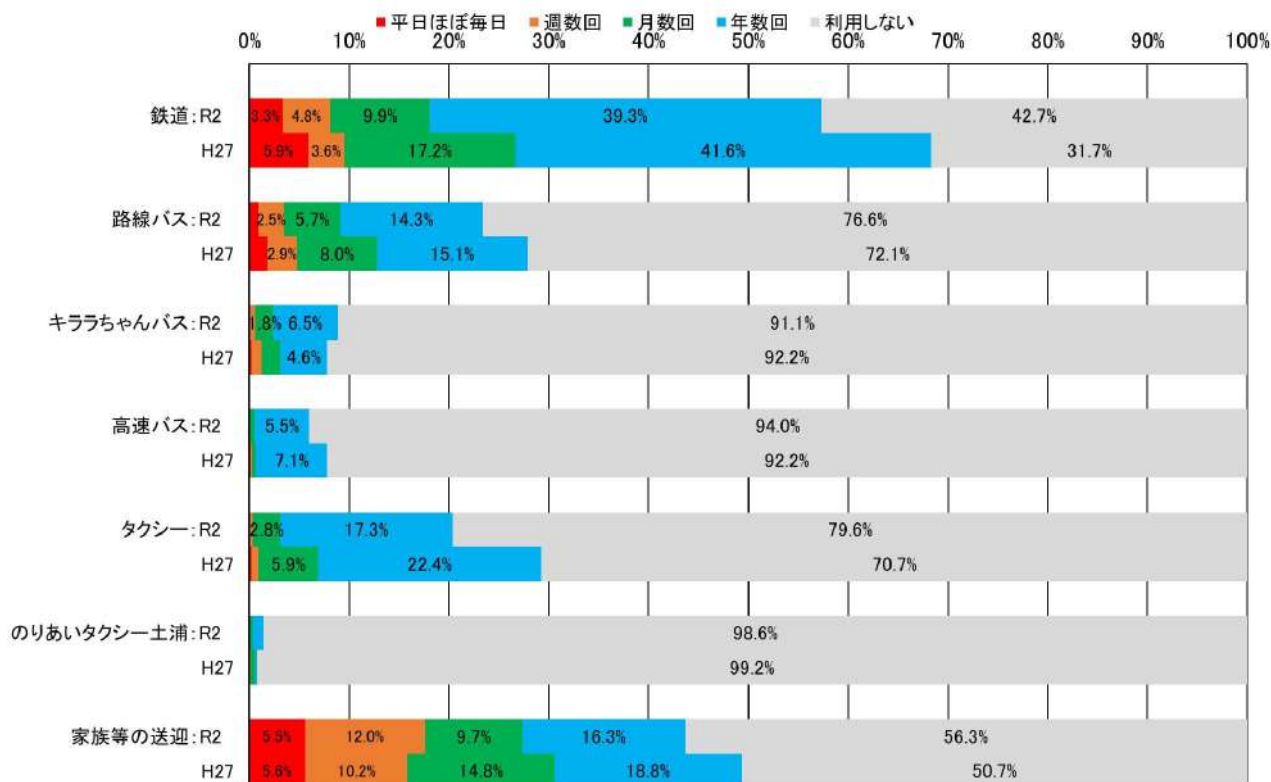


性別	男性	女性	合計
全回答者数	501	671	1172
自動車を利用しない人	53	148	201
割合 (%)	10.6%	22.1%	17.2%

性別無回答：14

### (3) 公共交通の利用頻度

- ・利用頻度は、鉄道が最も高い結果となっています。
- ・路線バス、タクシーの利用は約2割、その他は1割未満の状況です。
- ・R2調査結果からは、鉄道、路線バス、高速バス、タクシー、家族等の送迎の利用者の割合が減っており、キララちゃんバス、のりあいタクシー土浦の割合が増加しています。



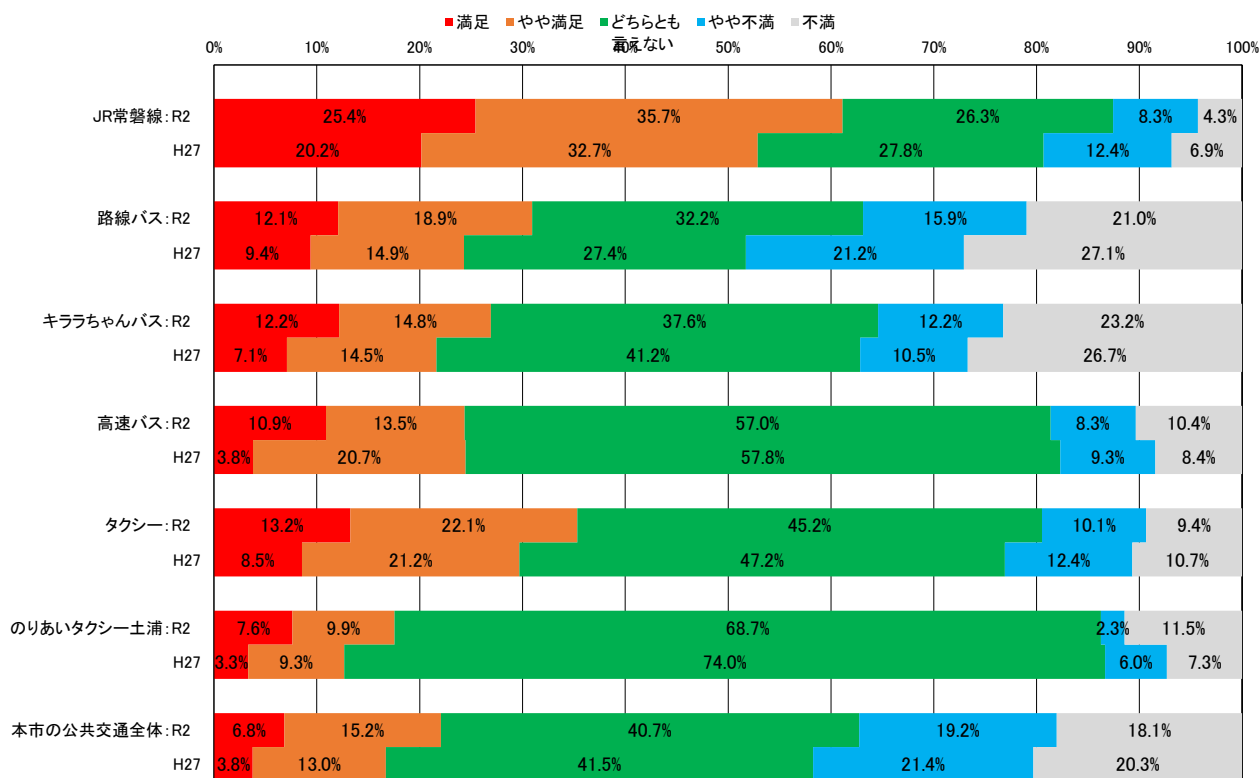
#### <令和2年度調査結果内訳>

		平日ほぼ毎日	回数回	月数回	年数回	利用しない	合計
回答数	鉄道	37	54	111	439	477	1118
	路線バス	9	25	56	141	756	987
	キララちゃんバス	0	5	16	57	801	879
	高速バス	0	0	5	53	908	966
	タクシー	0	3	26	162	745	936
	のりあいタクシー土浦	0	0	3	10	905	918
	家族等の送迎	53	115	93	156	538	955
割合 (%)	鉄道	3.3%	4.8%	9.9%	39.3%	42.7%	100.0%
	路線バス	0.9%	2.5%	5.7%	14.3%	76.6%	100.0%
	キララちゃんバス	0.0%	0.6%	1.8%	6.5%	91.1%	100.0%
	高速バス	0.0%	0.0%	0.5%	5.5%	94.0%	100.0%
	タクシー	0.0%	0.3%	2.8%	17.3%	79.6%	100.0%
	のりあいタクシー土浦	0.0%	0.0%	0.3%	1.1%	98.6%	100.0%
	家族等の送迎	5.5%	12.0%	9.7%	16.3%	56.3%	100.0%

% (パーセンテージ) の記載は、小数点第2位以下の記載を省略しています。

## (4) 公共交通の満足度

- ・ JR 常磐線の満足度は比較的高いものの、路線バス、キララちゃんバスを始め、本市の公共交通全体の満足度は比較的低い状況です。
- ・ H27 調査結果と比較しても、傾向に大きな変化はありません。



### <令和2年度調査結果内訳>

		満足	やや満足	どちらとも言えない	やや不満	不満	合計
回答数	JR常磐線	200	281	207	65	34	787
	路線バス	57	89	152	75	99	472
	キララちゃんバス	33	40	102	33	63	271
	高速バス	21	26	110	16	20	193
	タクシー	51	85	174	39	36	385
	のりあいタクシー土浦	10	13	90	3	15	131
	本市の公共交通全体	36	80	214	101	95	526
割合 (%)	JR常磐線	25.4%	35.7%	26.3%	8.3%	4.3%	100.0%
	路線バス	12.1%	18.9%	32.2%	15.9%	21.0%	100.0%
	キララちゃんバス	12.2%	14.8%	37.6%	12.2%	23.2%	100.0%
	高速バス	10.9%	13.5%	57.0%	8.3%	10.4%	100.0%
	タクシー	13.2%	22.1%	45.2%	10.1%	9.4%	100.0%
	のりあいタクシー土浦	7.6%	9.9%	68.7%	2.3%	11.5%	100.0%
	本市の公共交通全体	6.8%	15.2%	40.7%	19.2%	18.1%	100.0%

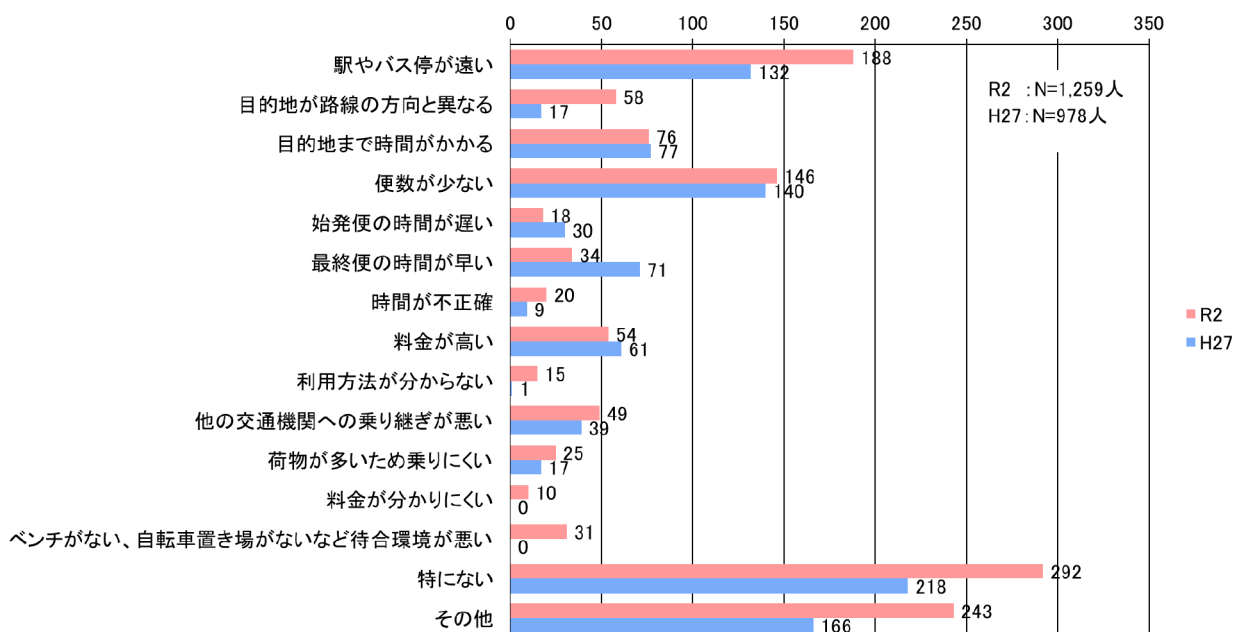
% (パーセンテージ) の記載は、小数点第2位以下の記載を省略しています。



## (5) 公共交通を利用しにくい理由

### ① JR 常磐線

- ・利用しにくい理由として、「特にない」が最も多く、次いで「駅やバス停が遠い」、「便数が少ない」、という回答が多数を占めています。
- ・その他の理由では、「自家用車を利用している」が多く挙げられています。



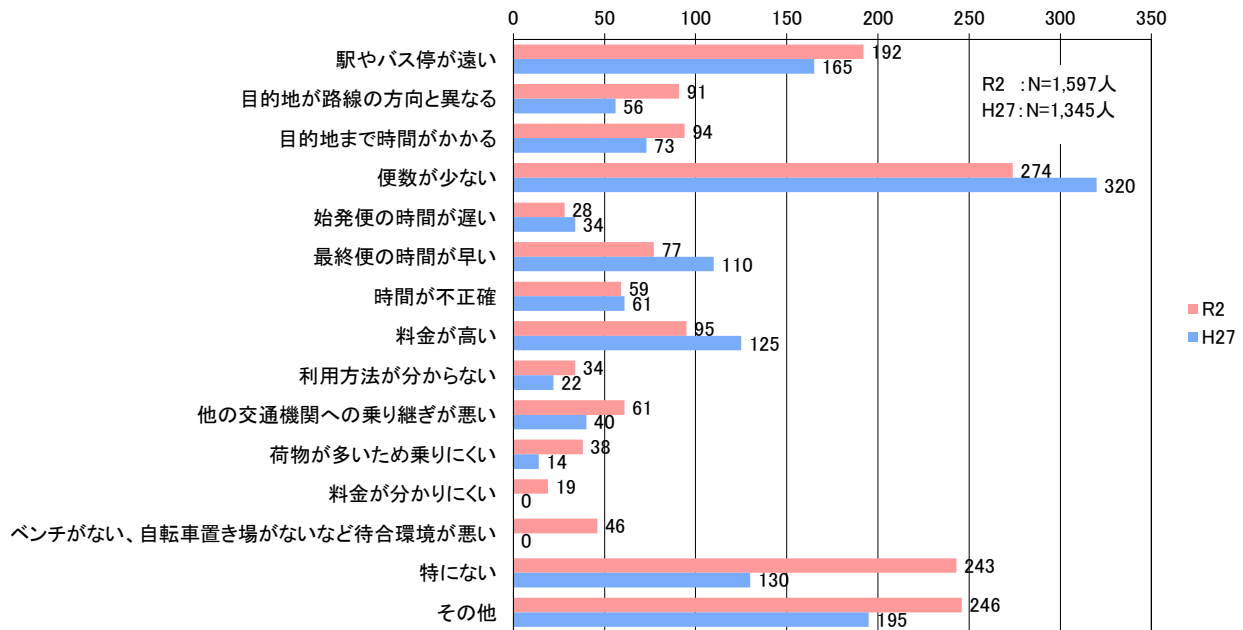
### <その他の理由（自由回答）>

その他の理由	回答数
自家用車を利用	88
利用する用事・必要がない	64
コロナ感染予防	20
自宅・目的地付近を通らない	13
子供連れ・障害等で利用が難しい	12
駐車場が少ない、駐車料金が安い	5
混雑していて座れない	4
他の交通手段を利用	2
サービスが悪い	1
犬と一緒に乗れない	1
特にない	4
合計	214

※複数の項目に係る内容はすべて集計対象とした。

## ② 路線バス

- ・利用しにくい理由として、「便数が少ない」が最も多く、次いで「駅やバス停が遠い」、という回答が多数を占めています。
- ・その他の理由も多く、「自家用車を利用している」が多く挙げられています。



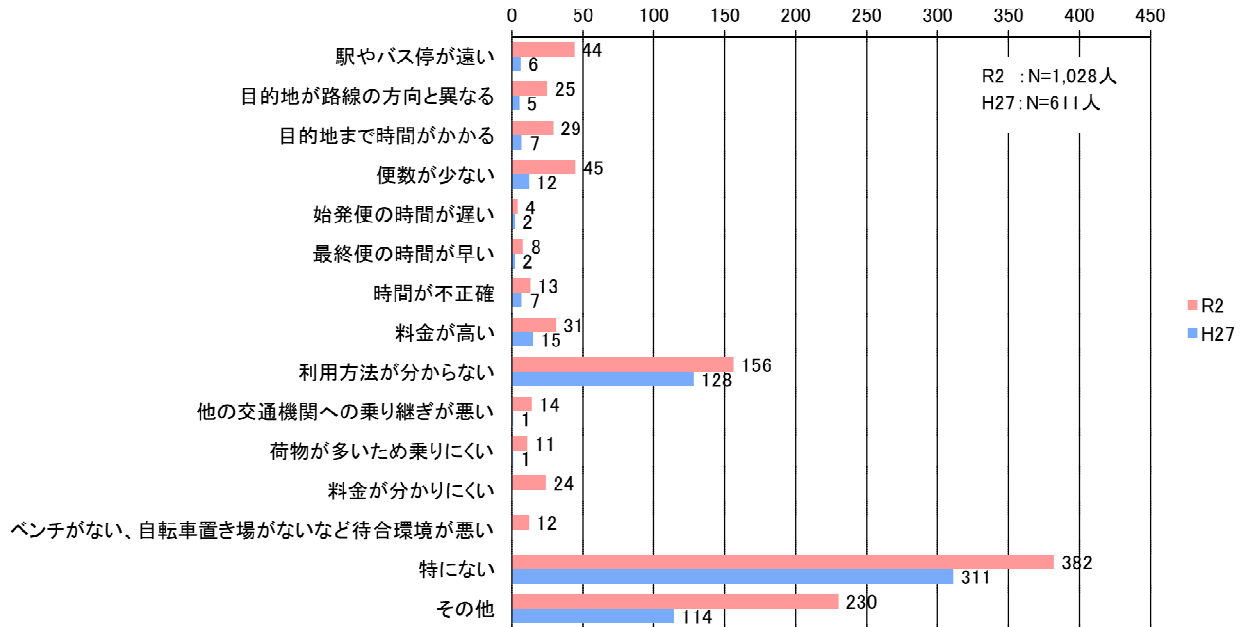
### <その他の理由（自由回答）>

その他の理由	回答数
自家用車を利用	108
利用する用事・必要がない	38
自宅・目的地付近を通らない	37
便数が少ない、利用したい時間に走っていない	9
子供連れ・障害等で利用が難しい	7
運転・サービスが悪い	6
時間が不正確	6
コロナ感染予防	6
ルート・バス停が分からない	5
最終便が早い	5
他の交通手段を利用	4
環境が悪い	3
乗り継ぎが悪い	3
始発便が遅い	1
荷物が多いため乗りにくい	1
混雑していて座れない	1
料金が分かりにくい	1
特になし	4
合計	245

※複数の項目に係る内容はすべて集計対象とした。

### ③ のりあいタクシー土浦

- ・利用しにくい理由として、「特にない」が最も多く、次いで「利用方法が分からない」、という回答が多数を占めています。
- ・その他の理由では、「自家用車を利用している」が多く挙げられています。



#### <その他の理由（自由回答）>

その他の理由	回答数
自家用車を利用	111
利用する用事・必要がない	55
よく分からない	10
対象者に当てはまらない	10
存在を知らなかった	7
他の人と乗りたくない	5
良い印象がない	4
子供連れ・障害等で利用が難しい	4
コロナ感染予防	4
土日・遅い時間に利用できない	3
他の交通手段を利用	2
運転手の態度・マナーが悪い	2
時間の自由が利かない	2
環境が悪い	1
特にない	4
合計	224

※複数の項目に係る内容はすべて集計対象とした。

## (6) 主な新規バス路線の希望等

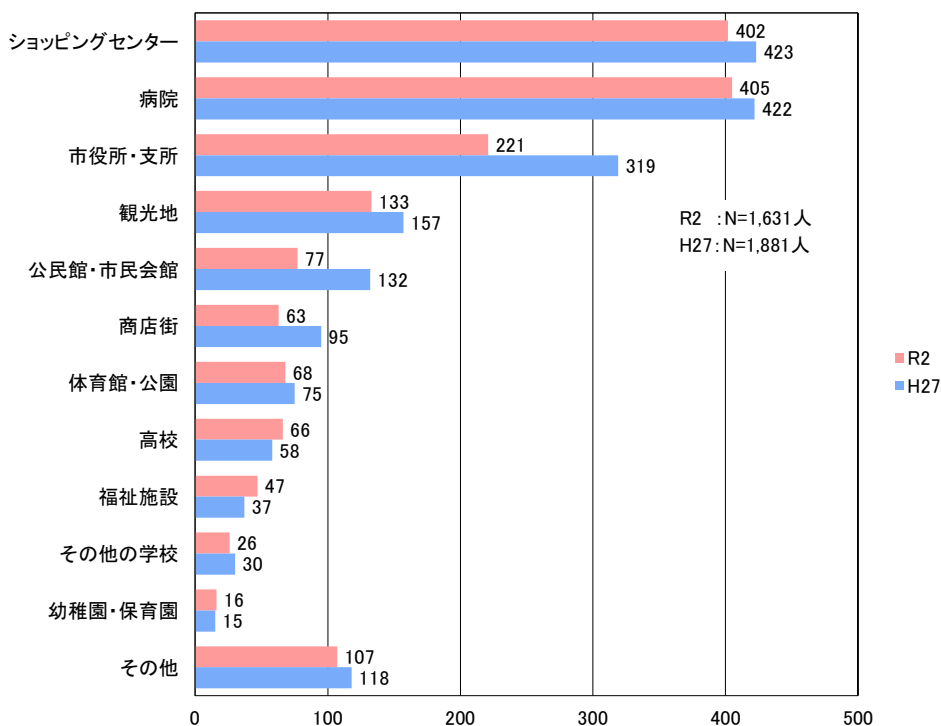
### ① 主な新規バス路線の希望区間

・H27 調査結果と比較すると、希望区間は全体的に減少傾向にありますが、「土浦駅～都和中地区」、「荒川沖駅～三中地区」の希望数はほぼ横ばいと言えます。

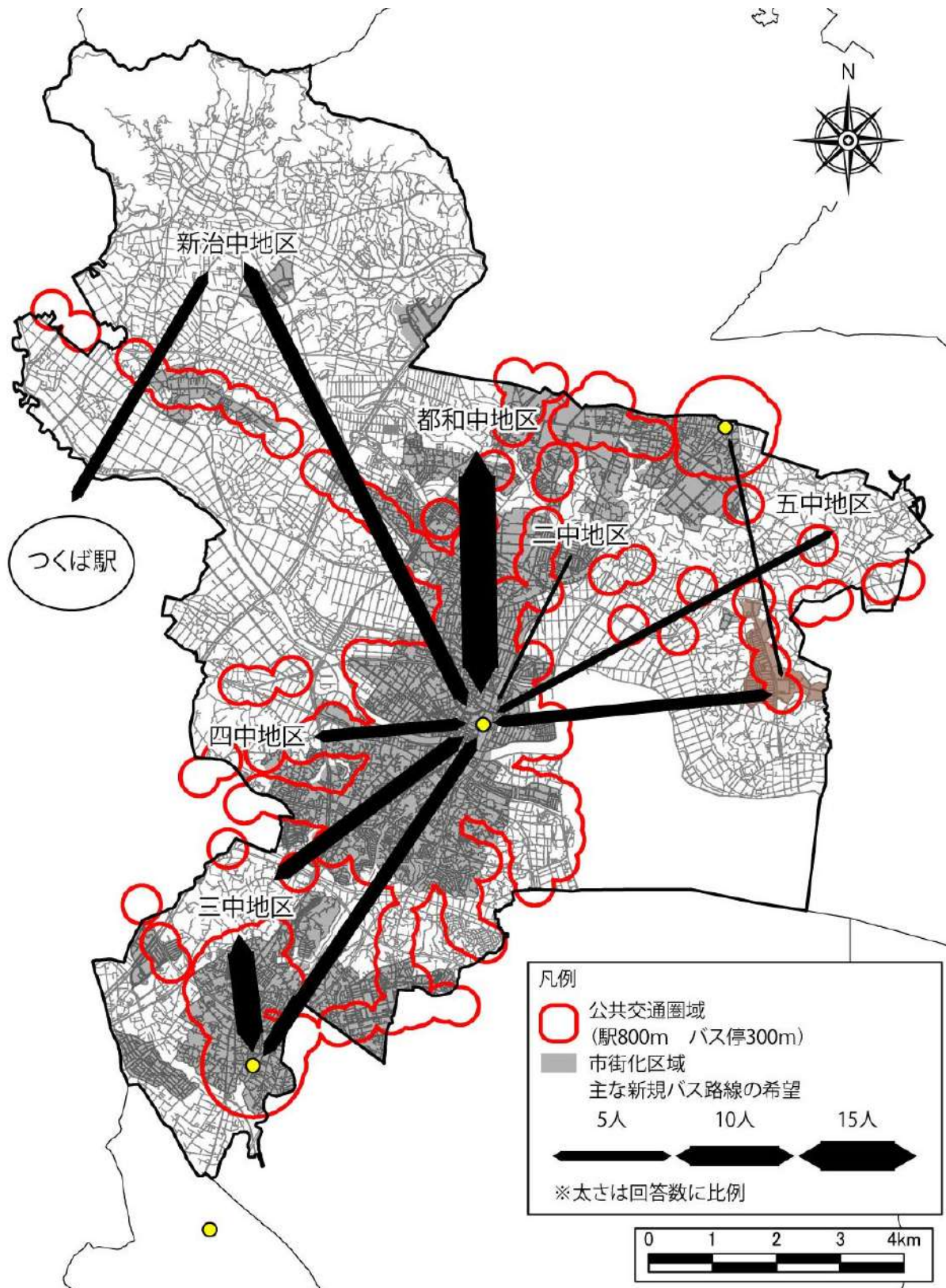
施設名	H27 調査結果 (件)	R2 調査結果 (件)
土浦駅 ～ 協同病院	26	6
神立駅 ～ 協同病院	11	2
土浦駅 ～ 五中地区	10	4
土浦駅 ～ 荒川沖駅	17	7
土浦駅 ～ 三中地区	11	8
土浦駅 ～ 四中地区	17	6
土浦駅 ～ 新治中地区	11	8
土浦駅 ～ 都和中地区	21	18
土浦駅 ～ 二中地区	10	3
荒川沖駅 ～ 三中地区	12	13
つくば駅 ～ 新治中地区	11	6
協同病院 ～ 二中地区	13	0

### ② 駅や自宅からバスで行きたい施設

・バスで行きたい施設は、H27 調査結果と同様、ショッピングセンター、病院の割合が高く、市役所・支所、観光地等の割合は減少しています。



<公共交通圏域と主な新規バス路線の希望>

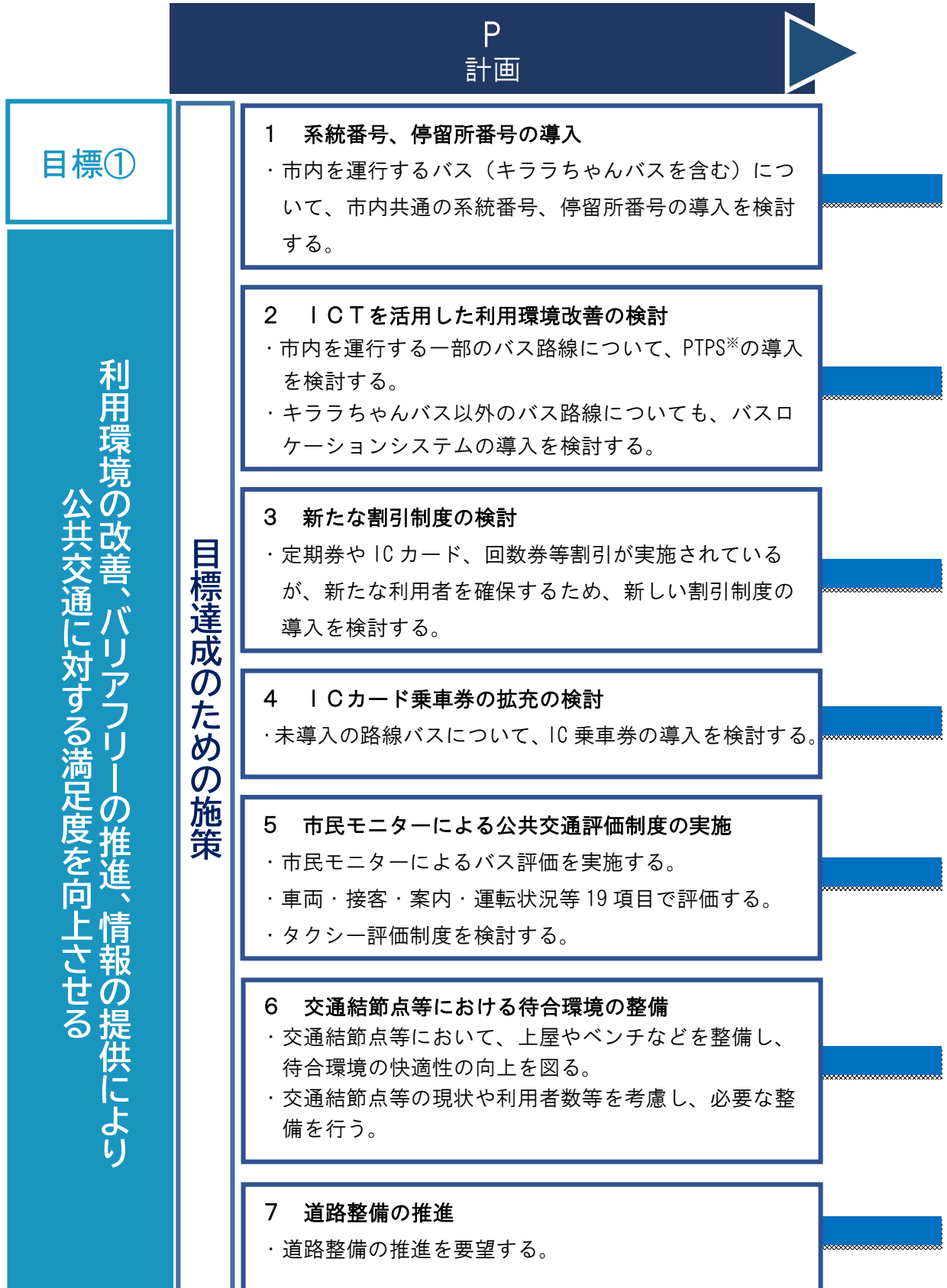




### 3 網形成計画の施策達成状況

本計画を策定するにあたり、網形成計画で掲げた施策の達成状況を以下に整理します。

【P D C A : P=Plan (計画)、D=Do (実行)、C=Check (評価)、A=Act (改善)】



※PTPS：交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムを有機的に結合した新たな公共車両優先システム。バスの走行環境の改善を目的とする。

D 実行	C・A 評価・改善
<p>【H29】バス系統図及び停留所番号案を作成。 【H30】国交省が「乗り合いバスの運行システムのナンバリング等に関するガイドライン」(H30.10)を受け、バス事業者との意見交換会実施。 【R1以降】導入費用が課題となり検討のみ。</p>	<p>C：事業者との協議をしていく中で、R1以降、導入費用が課題となり停滞している状況。 A：継続</p>
<p>【H29】県警と協議。</p>	<p>C：PTPSの導入は地区などからの要望の高まりを見極める必要があるほか、導入費用や道路改修費等多額の費用がかかる。また、バスロケーションシステムは導入費用が課題となり停滞している状況。 A：継続</p>
<p>【H29～】バス事業者と検討。</p>	<p>C：市内全路線でICカード対応となったため、サービス向上につながった。 A：継続</p>
<p>【H29】関東鉄道グループ全路線で導入。 【R2】キララちゃんバスで導入。</p>	<p>C：市内全路線で対応。 A：完了</p>
<p>【H29】市職員10名により実施。 【H30】市民及び市職員18名により実施。 【R1】市職員15名により実施。 【R2】市職員15名により実施(コロナ禍のため)。</p>	<p>C：モニターの感性によって評価にバラつきが出てしまう。また、全体的に案内の項目で点数が低い。 A：継続</p>
<p>【H29】土浦駅西口バスのりばに案内板等を設置。 【R2】神立駅の東西駅前広場に案内板等を設置。 【R3】神立駅東口の整備。</p>	<p>C：ターミナルとなる鉄道駅の整備は終了。今後、利用者の多い停留所の整備の検討が必要。 A：継続</p>
<p>【H29】土浦駅北通り線(拡幅) 【H29～】・国への要望(国道6号BP整備促進) ・県への要望(国道354号整備促進、穴塚大岩田線拡幅等)</p>	<p>C：市内主要道路は、道路整備は完了または事業化。国県への要望活動を継続。 A：継続</p>

P  
計画

目標①

利用環境の改善、バリアフリーの推進、情報の提供により  
公共交通に対する満足度を向上させる

目標達成のための施策

8 ノンステップバス導入の推進

- ・ノンステップバスの導入を推進する。
- ・低床バスの路線・時刻固定を推進する。

10 職員に対する研修や教育・訓練の実施

- ・研修や教育を実施し、運転技術や接遇の向上を図る。

11 公共交通案内板等の更新・改善

- ・運行内容の変更に合わせて、案内板の更新を行う。
- ・土浦駅西口バスのりばの時刻表の掲示方法について検討する。

12 公共交通ガイドブックの作成

- ・「つちうら公共交通マップ」を作成する。
- ・内容の改善について検討する。
- ・点字時刻表を作成する。

13 公共交通マイ時刻表作成サービスの実施

- ・インターネットの利用が苦手な方に対し、普段利用する区間や時間帯、目的地に行くまでの乗換案内など、各人のニーズに合った時刻表を作成・提供する。

14 公共交通案内ホームページの更新・拡充

- ・土浦市公共交通案内「つちナビ！」で、市内公共交通の路線図、時刻表、利用方法、連絡先等について掲載する。
- ・情報の更新を行うとともに、内容の改善について検討する。

15 バスの乗り方教室の実施

- ・バス事業者と協力し、市内の小学校を対象とした教室を開催する。
- ・バス路線が身近にある小学校は毎年度、それ以外の小学校は各年度実施を基本とする。

D 実行	C・A 評価・改善
<p>【H29～R1】 関東鉄道で毎年1台ずつ導入。 【R2】 コロナ禍の影響により導入実績なし。</p>	<p>C：関東鉄道 51/66 台 (77.3%)、 JRバス関東 16/17 (94.1%)、 関鉄観光 1/5 (20.0%) A：継続 (目標：100%導入)</p>
<p>【H29～】 各交通事業者において実施。</p>	<p>C：①-5の「案内」項目の評価が低いことから、接遇向上が課題。 A：継続</p>
<p>【H29】 土浦駅西口バスのりばの時刻表の掲載位置を変更。 【H29～】 運行内容の変更に合わせ時刻表更新。</p>	<p>C：ダイヤ改正の公共交通案内の更新については、事業者が即時対応。 A：継続</p>
<p>【H29】 全戸配布、点字時刻表 (30部) 【H30】 転入者及び公共施設設備 (6,000部)、点字時刻表 (30部) 【R1～】 転入者及び公共施設設備 (8,000部)、点字時刻表 (20部)</p>	<p>C：転入者等に対する市内の公共交通の情報を提供するツールとして必要。 A：継続</p>
<p>【H30】 申込者 37名 【R1】 申込者 7名 健康まつり、産業祭にて周知活動。 【R2】 申込者 7名</p>	<p>C：利用者からの評価は良い。 A：継続</p>
<p>【H29～】 鉄道、バスのダイヤ改正に合わせて随時更新。 【R1】 10月から千代田神立ラインが運行されたことに伴い路線図等を修正。</p>	<p>C：データを反映するまでに時間を要するため、タイムラグが発生する。できる限りリアルタイムの時刻表等が提供できるようにすることが課題。 A：継続</p>
<p>【H29】 土浦小学校 (1・2年生) 【H30】 土浦小学校 (1年生)、土浦二小 (2年生)、菅谷小 (1・2年生・特別支援学級) 【R1】 土浦小学校 (1年生)、土浦二小 (2年生)、上大津西小 (全学年) 【R2】 新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し中止。</p>	<p>C：周知は行ったものの、開催する小学校が限定された。また、小学生に限定せず、中学校や高齢者等を対象とした教室の開催も検討する必要がある。 A：継続 (モビリティ・マネジメント教育へ)</p>

P  
計画

目標②

地域に適した公共交通の検討、**JR常磐線との  
接続強化により、公共交通利用者数を維持する**

目標達成のための施策

1 キラちゃんバスの運行内容の改善

利用者が減少しているコースに対し、利用状況等を踏まえ、運行内容の改善を検討する。

2 のりあいタクシー土浦の運行内容の改善

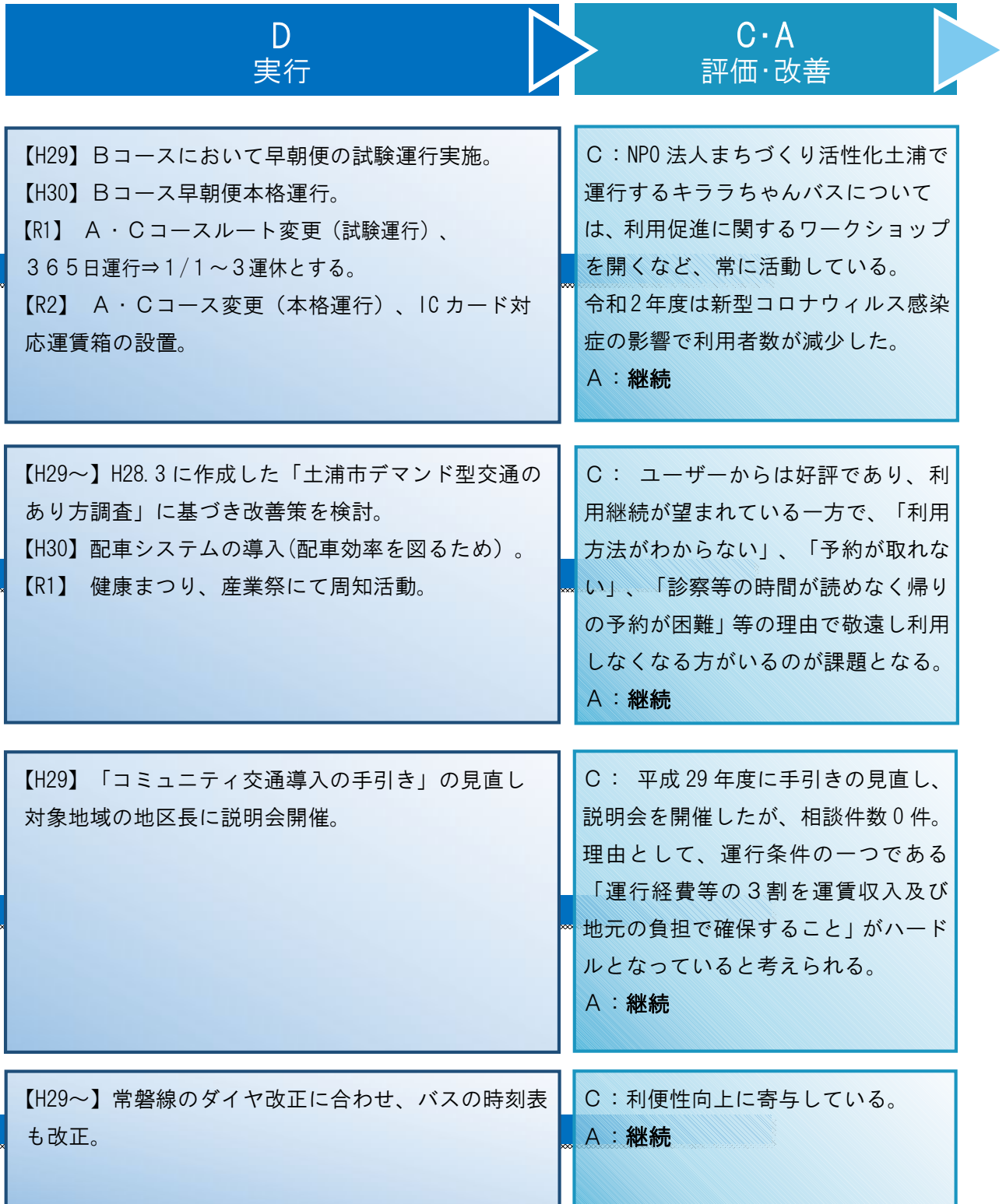
- ・運行の効率化等、運行内容の改善を図る。
- ・利用方法の周知を図る。

3 コミュニティ交通導入の検討

- ・「コミュニティ交通導入の手引き」の見直しを行う。
- ・導入の際は地域が運営委員会を設立して運営を行い、市と協働して運行する。

4 JR常磐線と他の交通機関の連携強化

JR常磐線3駅(土浦駅・荒川沖駅・神立駅)のダイヤに合わせた運行を行い、鉄道への乗継利便性の確保を図る。





P  
計画

目標③

公共交通に係る支援、地域に適した公共交通の検討により、公共交通圏域の確保・維持を図る

目標達成のための施策

1 路線バス運行方策の検討

- ・霞ヶ浦広域バスに対する運行経費補助や地域間幹線系統に対する負担金等の拠出等により、公共交通圏域の維持を図る。
- ・まちづくり上重要な路線については、バス事業者に対して運行の働きかけを実施する。
- ・将来的に縮小・廃止の可能性が高い路線に対し、沿線地区に利用を呼びかけるための仕組みづくりを検討する。

2 キララちゃんバス運行に係る支援

- ・キララちゃんバスに対して運行経費を補助し、公共交通圏域の維持を図る。
- ・地域公共交通活性化協議会が受けている国庫補助金を活用するとともに、引き続き補助を実施する。

3 のりあいタクシー土浦運行に係る支援

- ・会員に対し、年会費 13,000 円のうち 11,000 円を助成することにより、公共交通圏域の維持を図る。
- ・年会費の助成を引き続き実施し、利用者負担の軽減を図る。

4 コミュニティ交通運行に係る支援

- ・市はコミュニティ交通の導入に係る経費等のうち、最大で7割を補助し、公共交通圏域の確保を図る。
- ・市は地元で設立された運営委員会に助言・協力をし、円滑な運営を図る。
- ・地元負担金の発生を避けるため、市は導入前の需要調査結果を注視し、助言を行う。

目標④

地域に適した公共交通の検討により、居住誘導区域の人口密度の維持を図る

- ④-1 キララちゃんバスの運行内容の改善 【②-1の達成状況内容と同様】
- ④-2 のりあいタクシー土浦の運行内容の改善 【②-2の達成状況内容と同様】
- ④-3 コミュニティ交通導入の検討 【②-3の達成状況内容と同様】

D 実行	C・A 評価・改善
<p>【H29】 まちづくり上重要な路線の沿線地区にて地区長対象に説明会開催。</p> <p>【H29～】 霞ヶ浦広域バス、地域間幹線系統に対し、補助金あるいは負担金拠出。</p> <p>【R1～】 霞ヶ浦広域バス、地域間幹線系統に加え、千代田神立ライン（R1.10）が運行となり、補助金あるいは負担金拠出。</p>	<p>C：既存バス路線の確保・維持のため、今後も補助金、負担金の拠出は必要。また、利用促進等の呼びかけについては、今後、モビリティ・マネジメント教育が重要になってくる。</p> <p>A：継続</p>
<p>【H29～】 国でB・Cコース対象に補助金交付。市で運行経費に対し補助金交付。</p> <p>【R1～】 国で車両購入に対する補助金交付。</p>	<p>C：令和2年度は新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い収支率が初めて3割を切った(24.7%)が、中心市街地活性化に寄与。</p> <p>A：継続</p>
<p>【H29～】 年会費13,000円のうち11,000円を市で助成。</p>	<p>C：公共交通圏域の確保のためにも、現行の年会費助成制度は必要。</p> <p>A：継続</p>
<p>【H29～】 対象地域の地区長に説明会開催。 対象地域からの相談件数0件。</p>	<p>C：<u>市が7割補助するが、運賃収入と地元負担で残り3割の経費を確保することという導入条件がハードルとなり、導入実績なし。条件見直しを検討する必要がある。</u></p> <p>A：継続</p>

- 施策①-9 交通結節点等における待合環境の整備 【①-6の達成状況内容と同様】
- 施策③-5 キララちゃんバスの運行内容の改善 【②-1の達成状況内容と同様】
- 施策③-6 のりあいタクシー土浦の運行内容の改善 【②-2の達成状況内容と同様】
- 施策③-7 コミュニティ交通導入の検討 【②-3の達成状況内容と同様】

## 網形成計画のまとめ

本市では、網形成計画策定以降、「利用しやすい公共交通環境の実現」、「各公共交通の特性に応じた機能分担と連携強化」、「地域・事業者・行政の協働による公共交通の確保・維持」、「まちづくりと連携した公共交通の実現」という4つの基本方針とともに、前頁までに記した4つの目標を掲げ、各種施策を実施してきました。

網形成計画で掲げた施策のうち、未導入の路線バスにおける「ICカード乗車券の拡充の検討」は完了しましたが、その他の施策は未達成となっています。継続の必要性を勘案し、未達成の施策を本計画においても「目標達成のための施策」として設定し、引き続き、達成を目指し実施する必要があります。



---

## 第4章

# 本市における公共交通の課題

---



## 1 公共交通の現状・問題点の抽出

第1章から第3章までを踏まえ、公共交通の現状・問題点を下記のとおり抽出しました。

### (1) 利用者数の減少

公共交通全体で年々利用者数が減少し、特に令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響が大きく、大幅に減少しています。(P23、27、32、34、36)

### (2) 自動車を運転しない(できない)市民等の交通手段の確保

アンケート調査で自動車を利用しない人の割合は全体の約2割ですが、運転できない未成年者の移動も含め、移動手段の確保が求められます。(P44)

### (3) 自家用車への依存度の高さ

アンケート調査では自動車を利用する人の割合が約8割で、自家用車への依存度が高いことが窺え、既存公共交通の確保・維持のためにも、利用の転換が求められます。

(P44、47、48、49)

### (4) 公共交通の運行状況の地域間における偏り

1日あたり200本を超えるバス停がある一方で、数本のバス停があるなど、運行本数にかなりの差があることが窺えます。(P24)

### (5) コンパクトなまちづくりの推進

土浦市立地適正化計画は、利便性の高いコンパクトな市街地を形成することを目的とし、その推進のために、地域間を結ぶ公共交通の果たす役割は大きいといえます。(P14)

### (6) 既存バス路線の廃止、運行本数の減少

40系統以上のバス路線が廃止となったほか、アンケート調査で公共交通が利用しにくい理由として「便数が少ない」が多く挙げられています。(P29、47、48)

### (7) 事業者における資金面、運転士確保等の問題

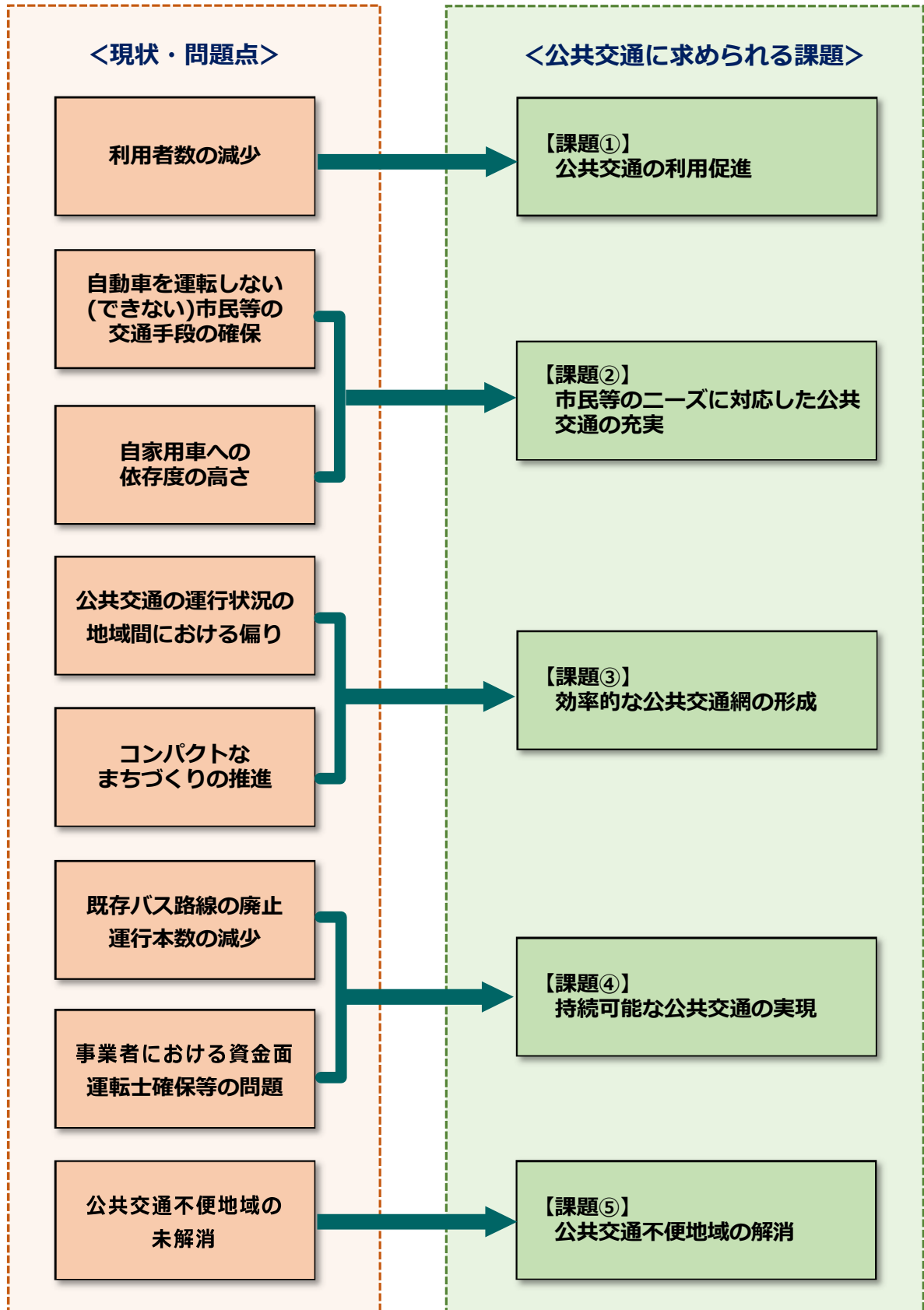
利用者数の減少により、事業者の資金の確保が困難となっていることに加え、高齢化等による運転士の確保が課題となっています。(P2、23、27、32、34、36)

### (8) 公共交通不便地域の未解消

網形成計画において、まちづくり上重要となる路線やコミュニティ交通の導入促進とした路線に対し、バス事業者への働きかけや「コミュニティ交通運行に係る支援」(以下「運行支援制度」という。)によって、新規コミュニティ交通を導入できず、公共交通不便地域の解消につながる結果とはなりませんでした。(P58、59)

## 2 公共交通の課題整理

- ・上位・関連計画、公共交通の現状・問題点、市民アンケート調査等を踏まえ、本市公共交通に求められる課題を下記のとおり整理します。





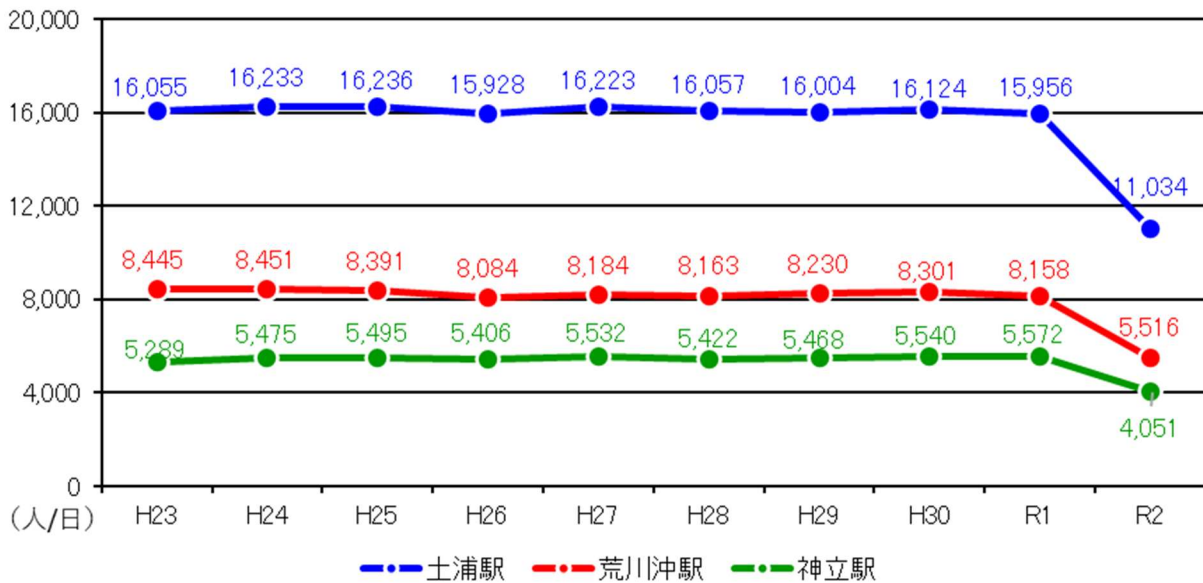
## (1) 公共交通の利用促進

本市の公共交通利用者数は、中長期的に減少傾向にあります。

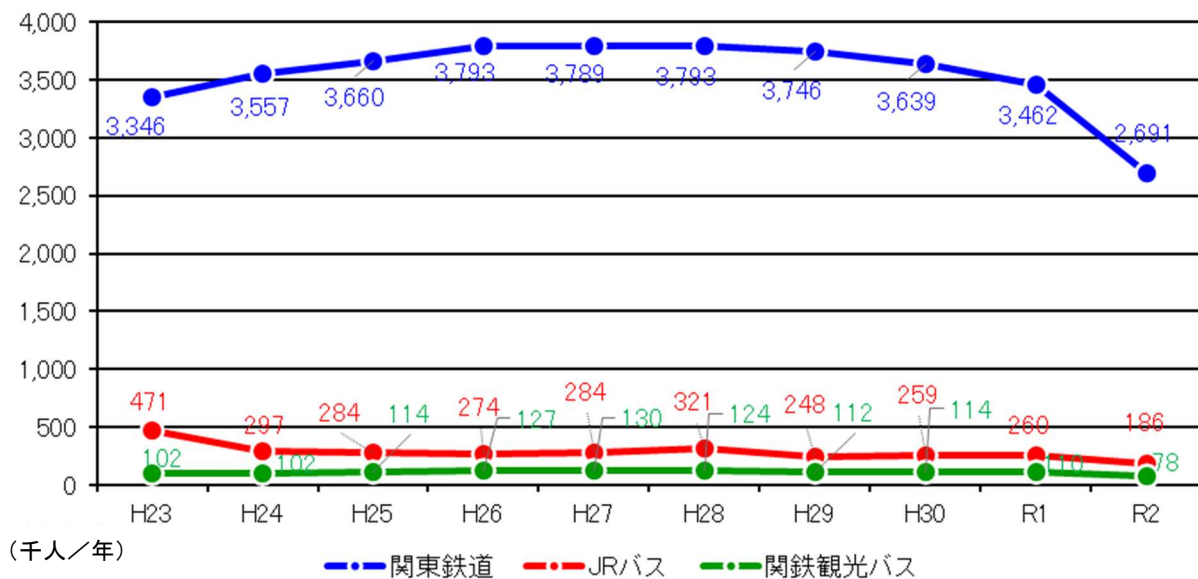
アンケート調査では、バスを利用しない人の割合が約7割であり、バスの日常的な利用者は少ない状況です。

公共交通の維持には利用者数の維持が必要であるため、さらなる利用促進が課題として挙げられます。

### <駅利用者数（乗車者数）の推移 再掲>



### <路線バスの利用者数の推移 再掲>



## (2) 市民等のニーズに対応した公共交通の充実

アンケート調査では、自動車を利用しない人が全体の2割おり、移動手段の確保が必要です。一方で、移動手段が自動車という回答が多数を占めていることから、朝夕の通勤・通学の時間帯等に渋滞が発生するなど、道路環境に影響が出ています。

このような状況から、公共交通の利便性の向上及び利用の転換を図る必要があります。そのため、MaaSのような新技術を活用するなど、市民等のニーズに対応した公共交通の充実を図ることが課題となります。

MaaSとは…Mobility as a Service (モビリティ・アズ・ア・サービス) の略。複数の公共交通やモビリティを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括して行うサービスのこと。

### 「つちうらMaaS推進協議会」(R2.7 設立)

**設立経緯** 関東鉄道(株)が発起人となり、市内において、キャッシュレスやAIなどの次世代モビリティシステムを活用し、観光客の増加と地域公共交通の充実を図る、観光型MaaSの実現に向けた取り組みを推進するため設立した組織。

**目的** 本市の多彩な観光資源を活かした観光客の増加と地域公共交通の充実を図るため、サイクルツーリズム・超小型モビリティ・コミュニティバスにキャッシュレス・AI・自動運転を組み合わせたMaaSの実装に向けた実証実験を展開し、観光客の市内周遊促進、中心市街地の活性化と持続可能な地域公共交通のあり方を検証する。

### OR2 に行った実証実験

#### 「乗換案内」アプリによるキャッシュレス化実験



ジョルダン株式会社「乗換案内」におけるマルチモーダル経路検索・モバイルチケット購入(キャッシュレス決済)の実証実験を実施します。

#### 電動キックボード走行実験



つくば霞ヶ浦りんりんロード(自転車道)の一部区間を用いて、電動キックボードの活用可能性を探ることを目的として、すれ違い・追い抜き・並走等、様々な条件の下での安全性を確認する走行実験を実施します。

#### AIコミュニティバス運行実験



公共交通不便地域である土浦市新治地区において、市民の移動手段確保を目的として、地区と既存路線バスのバス停・商業施設等を結ぶコミュニティバス(無料)を運行する実験を実施します。

#### 自動運転1人乗りロボ「ラクロ™」走行実験



AIコミュニティバスのバス停から自宅までのラストワンマイルを担うモビリティとして、新治地区公民館付近の歩道において、自動運転1人乗りロボ「ラクロ™」の走行実験を実施します。

出典：つちうらMaaS ホームページ

### (3) 効率的な公共交通網の形成

本市におけるバスの運行については、平日1日あたり片道200本を超えるバス停がある一方で、片道数本しかないバス停があるなど、地域によって大きな偏りがあります。

アンケート調査では、公共交通不便地域の方から路線バスの復活やキララちゃんバスの路線新設、コミュニティ交通の導入を求める意見がありました。

事業者の課題として、資金面や運転士の確保等が挙げられ、要望すべてに応えることが困難な状況にあります。

土浦市立地適正化計画では、将来の人口減少及び税収減少が予測される中、都市拠点と地域拠点・地域生活拠点を公共交通で結ぶことにより効率化し、人口密度や生活利便性を維持し、将来的な市財政の健全化を実現するというコンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進を図るとしており、本計画についても土浦市立地適正化計画と整合を図る必要があります。

鉄道、路線バス、キララちゃんバス、コミュニティ交通、のりあいタクシー土浦等の公共交通がそれぞれの役割を担い、連携を図りながら、効率的な公共交通網を形成することが課題として挙げられます。

#### (4) 持続可能な公共交通の実現

公共交通全体の利用者数は中長期的に減少傾向にあります。

バス路線については、道路運送法が改正され、休廃止が届出制となったことや、利用者が減少したことから、相次いで廃止となる時期もありましたが、網形成計画期間中は2路線の廃止と、最小限の範囲で抑えられています。

市(協議会)では、路線バスの廃止により市民の移動が困難となることを防ぐため、路線バスやキララちゃんバス等に補助金等を交付しており、その額は年間約3~5千万円で推移しています。

このような中、網形成計画では重点施策の一つとして、地域・住民主体によるコミュニティ交通の導入を挙げ、市(協議会)で運行支援制度を設けておりました。

しかしながら、5年間で運行支援制度を利用して導入されたコミュニティ交通がなかったことから、網形成計画において公共交通の必要性の高いと位置付けた路線の沿線地区において、市(協議会)主導により導入することで、公共交通不便地域の解消を図るため、令和3年10月より「つちまるバス」(荒川沖駅~霞ヶ浦医療センター線)の運行を開始しました。

今後は、地域、事業者、市(協議会)がそれぞれの役割を担い、協力していくことが課題として挙げられます。

##### <市負担額の推移>

(単位:千円)

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
広 域 バ ス	荒川沖駅~県立医療大学線		142	85	64	52	87	145	80	47	174
	土浦駅~筑波山口線			856	949		862	1,528	1,715	1,530	3,939
	土浦駅~水海道駅線			580	717	519	550				619
	土浦駅~みどりの駅線								586	807	2,084
キララちゃんバス		25,017	27,557	29,587	29,452	23,880	18,048	22,131	23,153	24,874	26,768
のりあいタクシー土浦		8,320	8,950	9,350	10,350	11,483	11,554	11,978	11,565	10,909	10,026
霞ヶ浦広域バス				874	859	718	632	812	417	305	883
千代田神立ライン										823	2,244
新治バス		6,513	4,900	1,137							
つちまるバス											
マタニティタクシー利用助成											109
重度障害者タクシー利用助成		4,750	5,005	5,099	5,330	5,383	5,053	5,241	5,011	5,054	4,129
合計		44,600	46,554	47,568	47,721	42,035	36,786	41,835	42,527	44,349	50,975

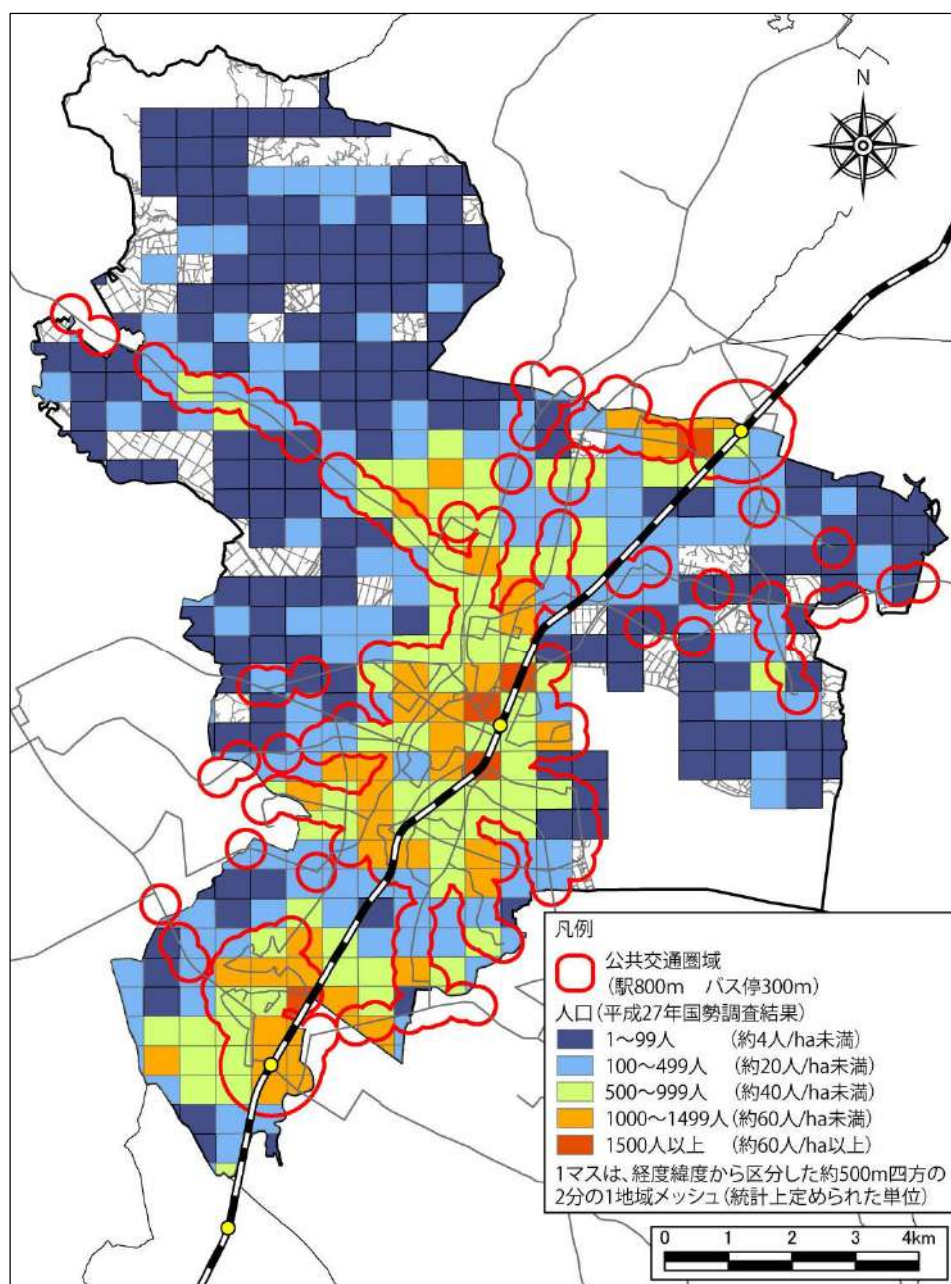
## (5) 公共交通不便地域の解消

65歳以上の市民については、のりあいタクシー土浦の利用による移動手段が確保されていますが、アンケート調査では予約の仕方がわからないなど、利用に関する課題が挙げられます。一方で、65歳未満の市民は、のりあいタクシー土浦の利用対象外となるため、公共交通不便地域において移動手段が確保されていない状況にあります。

また、網形成計画において、公共交通整備の必要性の高い路線として8路線を挙げておりましたが、(4)のとおり、運行支援制度を利用して期間中に導入した実績がないことから、公共交通不便地域の解消が課題として挙げられます。

このような中、令和3年10月より運行した「つちまるバス」(荒川沖駅～霞ヶ浦医療センター線)は、こうした公共交通不便地域を解消するための先行事例として期待されています。

〈公共交通不便地域と人口分布〉





---

## 第5章

### 基本的な方針

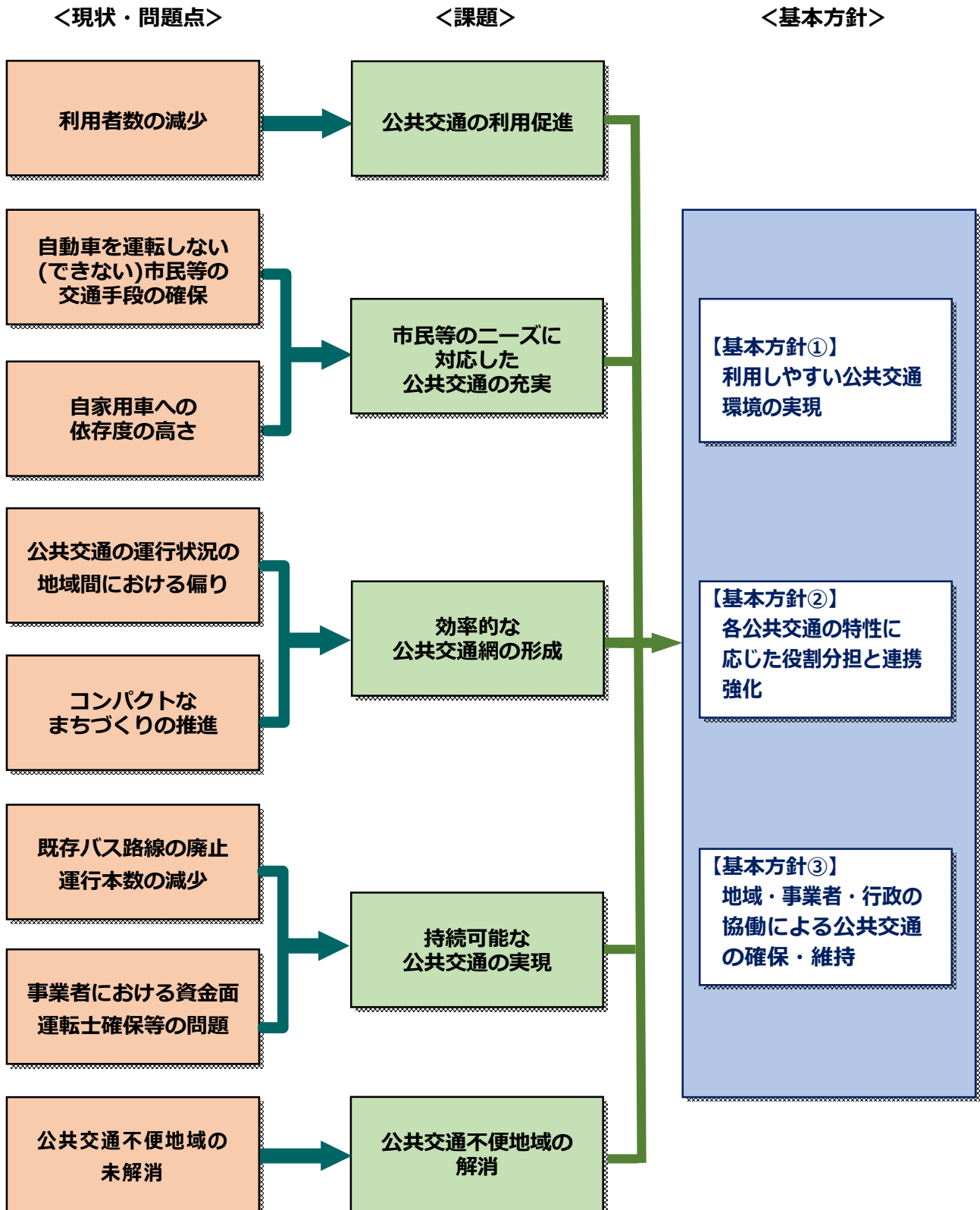
---





## 1 基本方針の検討

上位・関連計画での公共交通の位置づけや現状・問題点、課題を踏まえ、「公共交通が果たすべき役割」を下記のとおりとします。



### 基本方針① 利用しやすい公共交通環境の実現

- ・公共交通の利用者数は中長期的に減少傾向にありますが、現在の公共交通を維持するためには利用者数の維持が必要になります。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、在宅勤務など新たな勤務形態が構築され、従前どおりの利用者数に戻るのには難しい状況です。
- ・人口減少が予測される中、公共交通の利用者数を維持するには、利用者のニーズに対応する必要があります。
- ・第2次土浦市観光基本計画では、市内観光について来訪者が快適に市内観光できるよう公共交通等を活用した回遊性の向上を図るとしています。また、霞ヶ浦や筑波山麓を活かしながら、周辺地域に点在する観光資源をネットワーク化するとしていることから、観光拠点や催事の際の、住民や来訪者の移動に関して充実を図ります。

### 基本方針② 各公共交通の特性に応じた役割分担と連携強化

- ・都市計画マスタープランでは、日常の買い物やサービスなどの機能が集積するエリアを地域生活拠点と位置づけ、公共交通ネットワークの充実により、各拠点から都心・副都心へのアクセスや拠点間の移動を改善するとしています。
- ・立地適正化計画では、居住誘導区域や都市機能誘導区域を設定し、コンパクトシティの推進を図っております。
- ・公共交通には地域間や地域の需要に応じて適した形態があるため、役割分担、連携強化により効率的な公共交通網の形成を図ります。
- ・特に、交通需要は地域の人口密度に影響を受けやすいため、人口密度により路線バスやコミュニティ交通（定路線型またはデマンド型）が適している地域を区分し、公共交通の役割分担を図ります。

### 基本方針③ 地域・事業者・行政の協働による公共交通の確保・維持

- ・地域公共交通確保維持事業により、広域幹線系統（4路線）、キララちゃんバス、つちまるバス等の路線を確保・維持することで、住民の生活手段を存続させていく必要があります。
- ・網形成計画期間中、計画どおりに公共交通不便地域を解消することができませんでしたが、計画最終年となる令和3年10月、導入先行地区として中村南・西根南地区においてコミュニティ交通運行を開始しました。
- ・今後も本市においては、公共交通が利用しにくい地区の課題を解決するため、上記コミュニティ交通を先行事例として、公共交通不便地域への導入を図ります。
- ・特に、居住誘導区域で人口密度が比較的高い公共交通不便地域の解消を図ります。
- ・土浦駅を「根」、既存バス路線を「幹」、コミュニティ交通を「枝・葉」という観点で捉え、このうち、コミュニティ交通については、既存バス路線との路線の重複を避けるため、停留所等を結節点とし、土浦駅への乗り入れに捉われない視点で導入を試み、既存バス路線の確保・維持を図ります。

## 2 目指すべき将来像

公共交通が果たすべき役割や計画の基本方針を踏まえ、本市公共交通の将来像を下記のとおりとします。

### 基本方針① 利用しやすい公共交通環境の実現

好循環の実現を図る

「利用しやすい公共交通環境の実現 ⇒ 利便性の向上 ⇒ 利用者の増加  
⇒ 増便や運行時間の拡大等さらに利用しやすい公共交通環境の実現  
⇒ 利便性の向上 ⇒ 利用者の増加」のような好循環の実現を図ります。

**「誰もが利用しやすい公共交通の実現」**

### 基本方針② 各公共交通の特性に応じた役割分担と連携強化

### 基本方針③ 地域・事業者・行政の協働による公共交通の確保・維持

- ・地域の需要に応じた公共交通を配置し、公共交通の役割分担を図ります。
- ・公共交通に対する支援や地域、事業者との協働により、公共交通の確保・維持を図るとともに、コンパクトなまちづくりを目指します。

**「役割分担と連携強化による持続可能な公共交通網の実現」**

**【公共交通の将来像】**

**「地区特性に応じた公共交通で快適に移動できるまち」**

### 3 公共交通網の整備の考え方

#### (1) 各公共交通の役割分担

- ・本市では、鉄道や路線バス、キララちゃんバスなど多様な公共交通等が運行されていますが、効率的な公共交通(網)の実現を図るには、各公共交通の特性に合わせた役割分担が必要です。
- ・その中で、大量輸送が可能な交通手段はJR常磐線と路線バスで、本市の公共交通の中心となる基幹的交通(幹：幹線)となります。
- ・キララちゃんバスやコミュニティ交通などは、基幹的交通での対応が難しい地域をカバーする補助的交通(枝・葉：支線)となります。

分類	種別	役割
基幹的交通	鉄道	広域的な移動
	路線バス(広域路線)	周辺市町村への移動
	路線バス(市内路線)	市内の移動
補助的交通	キララちゃんバス	中心市街地内の移動
	コミュニティ交通 (つちまるバス)	公共交通不便地域の移動
	のりあいタクシー土浦	小需要地域の公共交通不便地域の移動 高齢者の移動
	タクシー	需要に応じた移動
その他の交通	長距離バス	広域的な移動
	福祉有償運送	障害者の移動
	福祉施設バス	福祉施設への移動
	スクールバス	学校への移動
	民間独自サービス運送	自社への送迎等

## (2) 整備の方向性

- ・ 交通需要が人口密度に影響を受けやすいこと、まちづくりとの連携などを考慮し、居住誘導区域内の公共交通不便地域で人口密度 30 人/ha を境界に地域を区分し、適する交通手段の検討、導入を図ります。
- ・ 居住誘導区域内の公共交通不便地域で人口密度 30 人/ha 以上の区域については、当該区域及び周辺地区を含めた地域で運行方法の検討及び導入を図ります。
- ・ 鉄道駅を持たない都市機能誘導区域についても上記地域と同様に検討及び導入を図ります。
- ・ 居住誘導区域内の公共交通不便地域で人口密度 30 人/ha 未満の区域については、現在運行しているのりあいタクシー土浦の運行により対応します。なお、運行方法については改善を行い利用促進に努めていきます。

分類	地域	施策の方向性
基幹的交通 補助的交通	公共交通圏域	JR 常磐線との接続強化 既存路線バスの維持
	公共交通不便地域	
	居住誘導区域内	
	人口密度 30 人/ha 以上	コミュニティ交通（定路線型またはデマンド型）の導入促進
	人口密度 30 人/ha 未満	のりあいタクシー土浦の改善による利用促進
	居住誘導区域外	のりあいタクシー土浦の改善による利用促進
その他の交通	-	各事業主体による既存公共交通への影響を配慮した運行

＜バスやコミュニティ交通が適している（成立しやすい）人口密度＞

- ・バス停圏域のバス乗降者数から運行頻度毎の利用率を算出し、当数値とコミュニティバスの平均的な運行経費等から、バスが適している（成立しやすい）地域の人口密度を算出します。

＜バス停圏域のバス利用率（再掲）＞

運行頻度	便数 (本/日)	乗降者数 (人回/日)	バス停圏域 人口 (人)	利用率 (%)
1 時間に 1 便未満	1~10	86	7,074	1.2
1 時間に 1 便程度	11~25	270	6,538	4.1
30 分に 1 便程度	26~50	595	10,559	5.6
15 分に 1 便程度	51 以上	1,591	11,133	14.3

※ バス停圏域人口は平成 27 年国勢調査の 2 分の 1 地域メッシュ (500mメッシュ) の人口を集計。

※ メッシュ内の乗降者数をバス停圏域人口で除し、利用率を算出。

＜バスが適している（成立しやすい）人口密度＞

- ・運行頻度 1 時間に 1 便未満の路線バスの利用率をベースに、コミュニティバスの平均的な運行経費を運賃で確保できる人口密度を算出します。

項目	値	備考
利用率 (%)	1.2	バス停圏域人口当たりのバス利用率ベース
路線距離 (km)	10	コミュニティ交通導入の手引きベース
1 日あたり便数 (便/日)	7	キララちゃんベース (片道)
年間運行日数 (日)	365	
年間運行距離 (km)	51,100	10km×7 便×2 (往復) ×365 日
年間経費 (円/年)	15,000,000	コミュニティ交通導入の手引きベース
1 日あたり経費 (円/日)	41,096	年間経費@15,000,000 円÷365 日
運賃 (円)	200	コミュニティ交通導入の手引きベース
必要乗車人数/日	205.48	1 日あたり経費@41,096 円÷運賃@200 円
必要後背人口 (人)	17,123	必要乗車人数@205.48 人÷利用率@0.012
路線圏域面積 (ha)	500	路線距離@10km×メッシュ幅@500m
必要人口密度 (人/ha)	34.24	必要後背人口@17,123 人÷路線圏域面積@500ha

- ・路線バスやコミュニティバスを運行するにあたって必要な人口密度は 34.24 人/ha であるため、網計画と同様に人口密度 30 人/ha 以上の地域をコミュニティ交通（定路線型またはデマンド型）の導入促進を図る地域、人口密度 30 人/ha 未満の地域をのりあいタクシー土浦の改善による利用促進を図る地域とします。



### (3) コミュニティ交通（定路線型またはデマンド型交通）の導入促進の地域

#### ①上位・関連計画での位置づけ

位置づけられている計画	該当する路線
都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域生活拠点と都心部・副都心とを結ぶ路線</li> <li>・ 都心部・副都心同士を結ぶ路線</li> <li>・ 副都心エリアを循環する路線</li> </ul>
立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域拠点（おおつ野地区）と都市拠点（鉄道駅）を結ぶ路線</li> </ul>

#### ②アンケート結果（新規バス路線の主な希望区間 再掲）

1) 平成 27 年度、令和 2 年度実施の土浦市公共交通に関する市民アンケートの結果によると、「土浦駅～都和中地区」、「荒川沖駅～三中地区※」の希望数はほぼ横ばいと言えます。

施設名	H27 調査結果（件）	R 2 調査結果（件）
土浦駅 ～ 協同病院	26	6
神立駅 ～ 協同病院	11	2
土浦駅 ～ 五中地区	10	4
土浦駅 ～ 荒川沖駅	17	7
土浦駅 ～ 三中地区	11	8
土浦駅 ～ 四中地区	17	6
土浦駅 ～ 新治中地区	11	8
土浦駅 ～ 都和中地区	21	18
土浦駅 ～ 二中地区	10	3
荒川沖駅 ～ 三中地区	12	13
つくば駅 ～ 新治中地区	11	6
協同病院 ～ 二中地区	13	0

※「荒川沖駅～三中地区」の希望については令和 3 年、中村南・西根南地区における「つちまるバス」（荒川沖駅～霞ヶ浦医療センター線）の導入により、移動の利便性向上が期待されています。

2) 令和 2 年度 8 月に実施の網形成計画で位置付けた、公共交通整備の必要性が高い地域を対象にしたアンケートの結果では、「中村南・西根南」が最も高く、次いで「右舩」となりました。

#### 【対象地区】

神立中央・神立町、並木・板谷、木田余東台、中高津・永国台・永国東町、右舩、乙戸南、中村南・西根南

【調査項目】



【評価結果】

	設問	神立中央 神立町	並木 板谷	木田余東 台	中高津 永国台 永国東町	右朧	乙戸南	中村南 西根南
計画	①	0	0	0	0	1	0	2
	②	0	0	0	0	2	0	2
	計	0	0	0	0	3	0	4
特性	③	0	0	1	1	0	1	1
	④	0	1	0	1	1	1	1
	⑤	1	1	1	0	0	1	0
	⑥	1	1	1	1	1	0	0
	計	2	3	3	3	2	3	2
意識	⑦	0	0	1	0	1	1	1
	⑧	0	0	1	0	0	1	1
	⑨	1	0	0	1	0	1	0
	⑩	1	1	0	0	1	0	1
	⑪	0	1	1	1	0	0	0
	⑫	1	1	0	0	1	1	1
計	3	3	3	2	3	4	4	
意向	⑬	0	0	1	1	0	1	0
	⑭	1	1	0	0	1	0	1
	計	1	1	1	1	1	1	1
合計		6	7	7	6	9	8	11

### ③公共交通不便地域等の状況

- 1) 居住誘導区域のうち、人口密度 30 人/ha 以上の公共交通不便地域

神立町、並木・板谷、木田余東台、中高津、永国台、中村南・西根南、右朧、乙戸南

- 2) 鉄道駅を持たない都市機能誘導区域

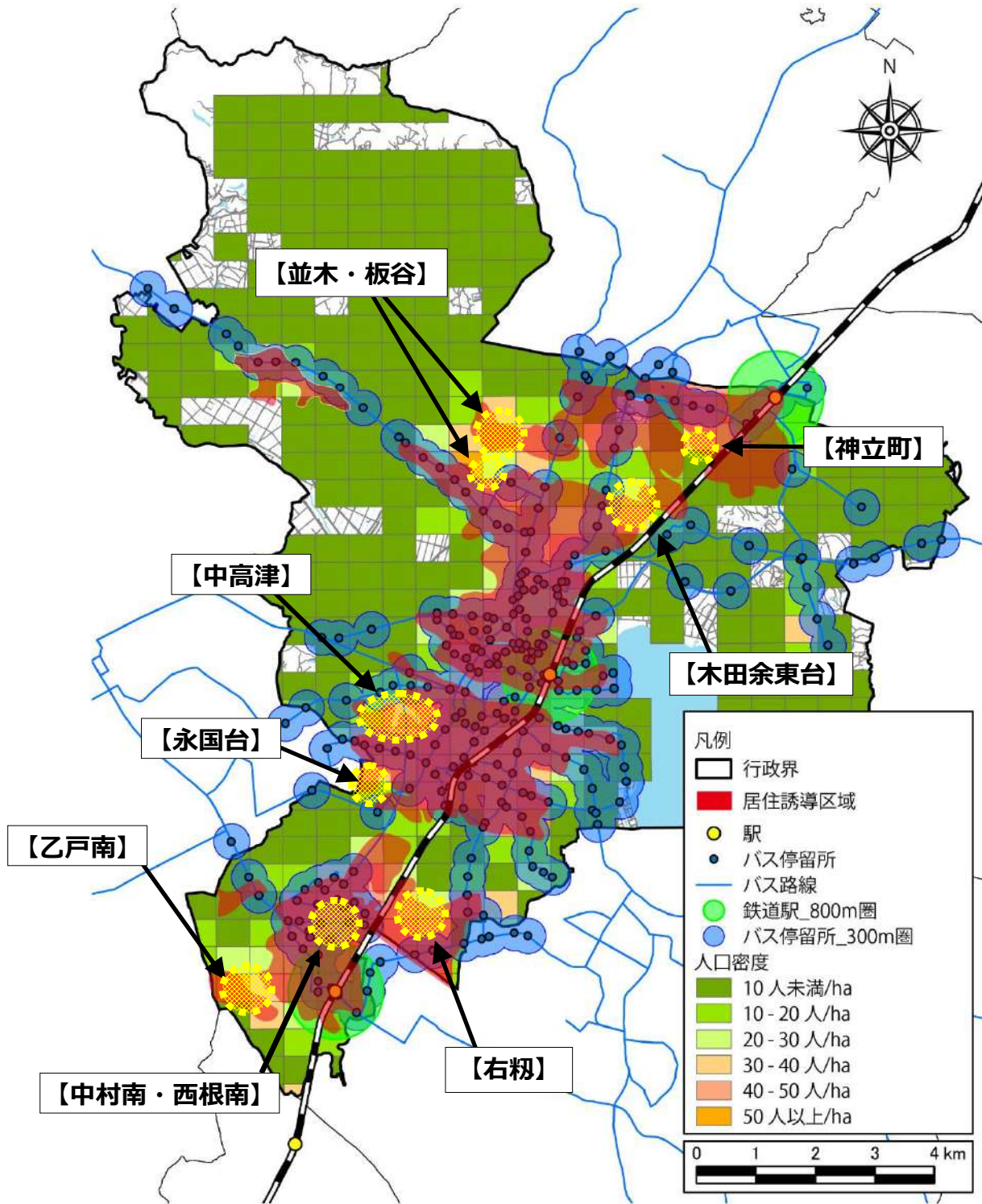
おおつ野

※網形成計画では神立中央、永国東町も同地域としていましたが、令和元年 10 月に千代田神立ラインが神立中央地区に、平成 31 年 4 月にキララちゃんバスが永国東町地区を運行したことにより、当該地区には該当しないこととします。

※神立中央、永国東町が公共交通不便地域から外れるという考えのもと、地区の再編を行っております。

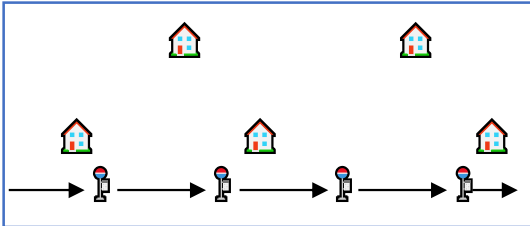
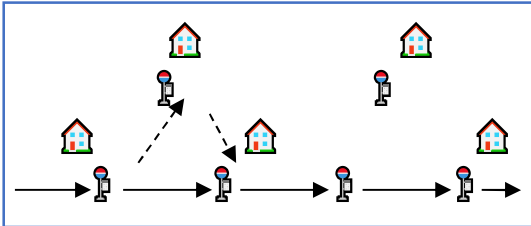
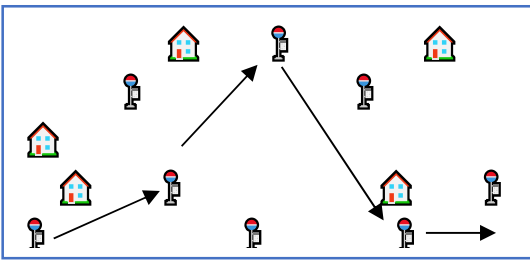
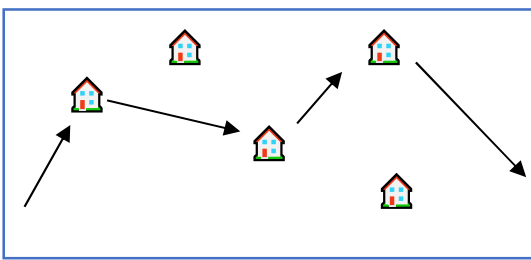
(旧)		(新)	
神立中央、神立町、木田余東台	→	神立町・木田余東台	} それぞれを 1 地区とする。
中高津、永国東町、永国台	→	中高津・永国台	

〈公共交通不便地域の状況〉



居住誘導区域のうち、人口密度30人/ha以上の公共交通不便地域

④定路線型交通とデマンド型交通の運行方法

<p><b>【定路線型】</b></p>  <p>通常のバスのように、毎回決められたルートを行き、所定の停留所で乗降するパターン。事前に予約があった便を運行することも考えられる。</p>	<p><b>【迂回ルート型】</b></p>  <p>定路線型と同様に、基本的には決められたルートを行き、所定の停留所で乗降するが、停留所が遠い地域に「迂回ルート」を設定し、予約があった場合のみ乗り入れるパターン。</p>
<p><b>【ミーティングポイント型】</b></p>  <p>運行ルートは決めず、ミーティングポイント（停留所）だけを決めておき、予約があった停留所を最短距離で運行するパターン。</p>	<p><b>【ドア・ツー・ドア型】</b></p>  <p>運行ルートも停留所も決めず、指定エリア内で予約があったところを最短距離を結び、ドア・ツー・ドアで運行するパターン。</p>

これらの運行方法にはそれぞれメリット、デメリットがあります。

	定路線型 (定路線)	デマンド型 (迂回ルート、ミーティングポイント、 ドア・ツー・ドア)
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時刻表に定められた時刻に乗ることができる。</li> <li>・基本的に予約の必要がない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予約が入った停留所のみを経由するため、需要を面的にカバーできる。</li> <li>・停留所を比較的自由に設定できるため、利用者の停留所までの移動距離を短くすることができる。</li> <li>・定路線型よりも多く停留所を設置することができる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定められたルートを行きするため、停留所までの距離が長く利用できない住民が発生する。</li> <li>・満員の場合、次便への振替となる。</li> <li>・利用者がいない場合でも運行しなければならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予約をする必要がある。</li> <li>・予約状況により希望時間に予約できない場合がある。</li> <li>・利用状況により、所要時間が変動する可能性がある。</li> </ul>

#### ⑤本市の整備の考え方

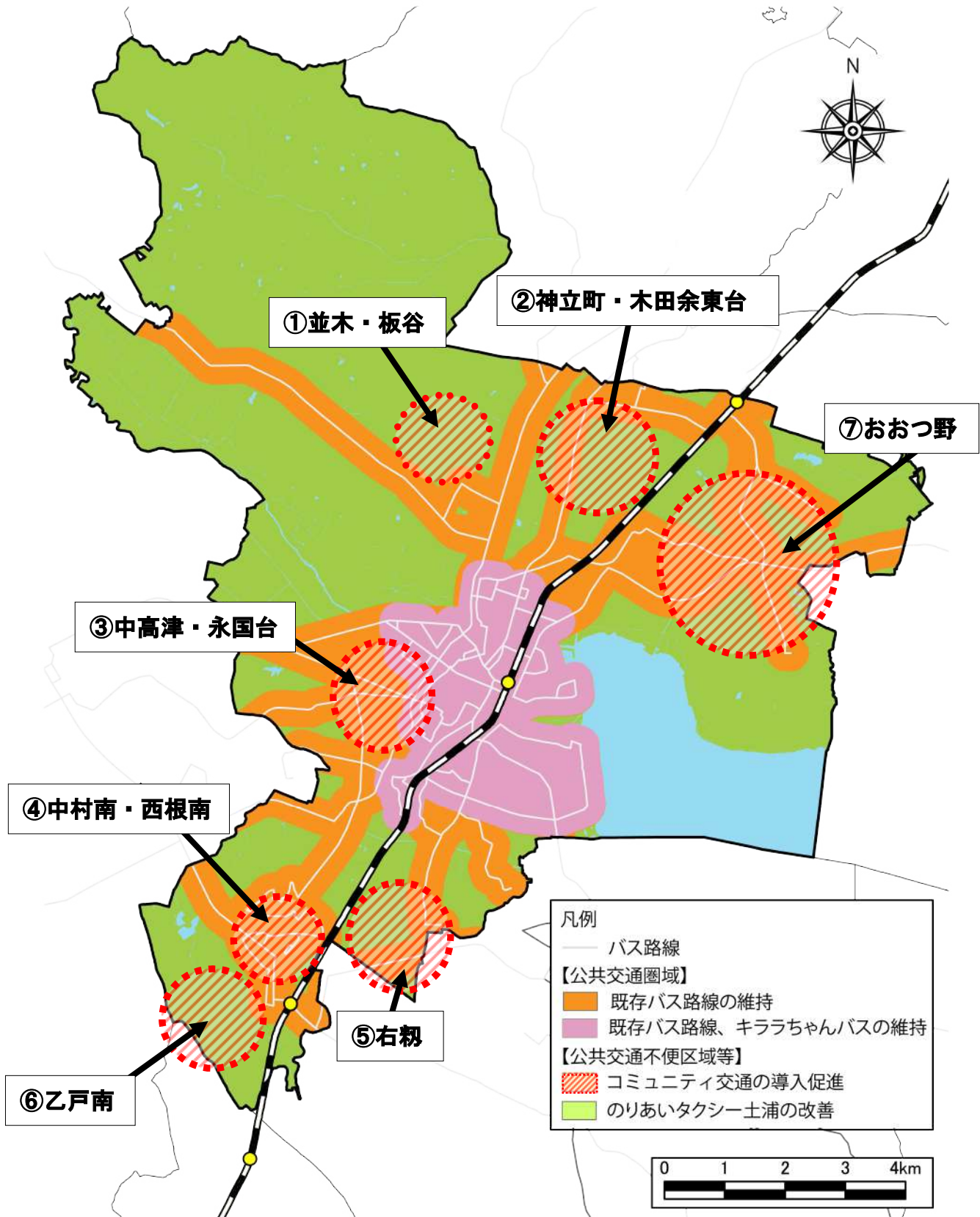
- ・居住誘導区域内で人口密度 30 人/ha 以上の公共交通不便地域はある程度の需要が見込めるため、定路線型またはデマンド型での導入が考えられます。
- ・公共交通不便地域の大幅な解消を図るには、従来の停留所周辺のみの解消となる定路線型だけでなく、面的な解消を図ることができるミーティングポイント型での導入も検討します。
- ・地域住民と協議を行い、地区の特性に応じた公共交通の導入を進めていきます。

#### (4) 将来の公共交通網（幹・枝・葉）

- ・（幹）公共交通圏域については既存バス路線の維持により対応します。
- ・（枝）中心市街地及び周辺地区の移動については、既存バス路線やキララちゃんバスの維持により対応します
- ・（枝）公共交通不便地域のうち、居住誘導区域内の人口密度 30 人/ha 以上の当該区域や鉄道駅を持たない都市機能誘導区域については、周辺地区を含めコミュニティ交通（定路線型またはデマンド型）の導入促進により対応します。
- ・（葉）その他の公共交通不便地域については、のりあいタクシー土浦の改善により利用促進を図ります。



〈将来の公共交通網のイメージ〉





---

## 第6章

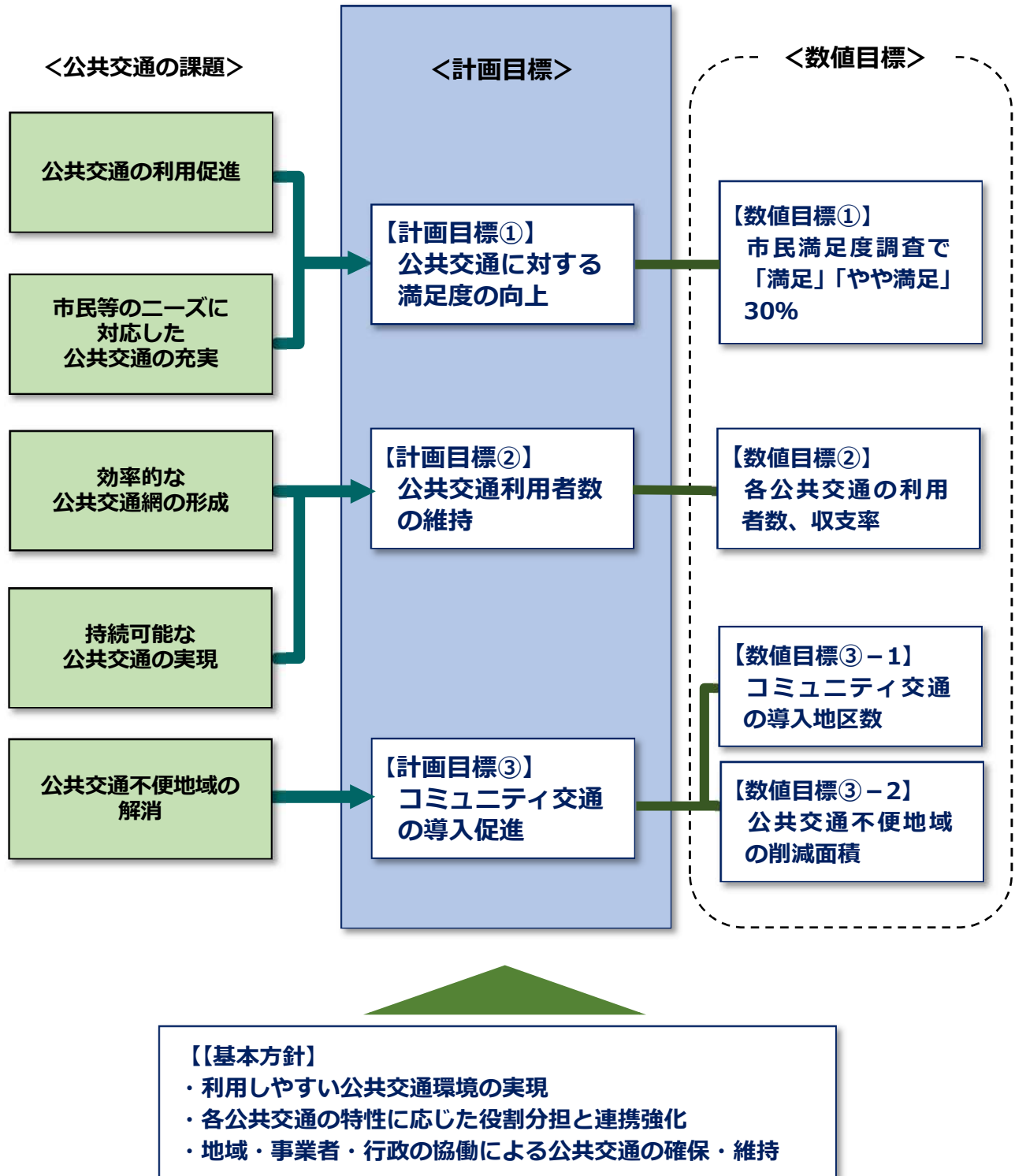
### 本計画における目標

---



## 1 計画目標一覧

これまでに整理した課題や基本方針を実現するため、将来像を踏まえ、計画目標を下記のとおりとします。



## 2 計画目標

### 目標① 公共交通に対する満足度の向上

- ・平成27年度に実施した市民満足度調査では、公共交通に「満足している」または「やや満足している」と回答した人の割合は25.8%に対し、令和2年度では19.9%と低い状況となりました。
- ・満足度が著しく低くなった原因の一つとして、新型コロナウイルス感染症による移動の制限などの影響が考えられます。収束後、乗りやすさや利便性の向上を図るため、待合環境の整備やノンステップバスの導入促進、公共交通のホームページの作成等により、公共交通に対する満足度の向上を目指します。

#### <目標① 実績値及び目標値（市民満足度調査）>

- ・市民満足度調査で公共交通に「満足している」「やや満足している」と回答する人の割合を数値目標とし、網形成計画の目標値と同じく、30%とします。

年度	H27	R2	R4	R5	R6	R7	R8
実績値 (%)	25.8	19.9	—	—	—		—
目標値 (%)	25.0	30.0	—	—	—	30.0	—

※この目標値については、市民満足度調査が令和7年度（5年に1回）の実施に合わせ評価を行います。

## 目標② 公共交通利用者数の維持

- ・アンケート調査結果における「公共交通を利用しにくい理由」は、「駅やバス停が遠い」「便数が少ない」という回答が多く占めています。
- ・最も多い回答は「特にない」で、その理由として「自家用車を利用している」ことが挙げられます。
- ・自動車を利用しない人が全体の2割程度あることから、市民の移動は自家用車での移動が主であることがわかります。新型コロナウイルス感染症の影響のため、公共交通を避け自家用車を利用していた方、移動自体を控えていた方を再び公共交通の利用へ戻すためにも、新型コロナウイルス感染症等への一貫した対策を実施するとともに、取り組みの広報活動や周知が必要となります。
- ・今後、免許証返納者の増加や高齢化が進む中で、公共交通を利用したいと考える人が、上記理由で利用しにくいということを防ぐためにも、地域の需要に応じた公共交通の役割分担や、他の公共交通との連携強化を図る必要があります。
- ・交通需要は人口密度に影響を受けやすいことから、人口密度に応じた公共交通の役割分担を行うほか、JR常磐線との接続強化により公共交通の利便性向上を図り、公共交通利用者数の維持を目指します。
- ・本市の人口は、令和2年の国勢調査時点での142,074人に対し、令和7年時点の将来推計人口は約133,000人まで減少すると予測されています。
- ・人口が減少することによって公共交通の利用者数が減少し、サービス低下につながる恐れがあることから、利用者数について維持する必要があります。
- ・利用者数の維持とあわせて、持続可能な公共交通を実現するためには、市の財政面における過度な負担額の増加を抑制し、継続性のある事業が求められます。
- ・維持・改善については、運行事業者と連携し、更なる利便性向上を図るため、運営・運行方法の見直しを行っていきます。

令和元年時点の各公共交通の利用者数、収支率と同水準を維持すること(戻すこと)を目標とします。

※令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により目標値としてはそぐわない。

<目標②-1 実績値と目標値(JR常磐線 利用者数)>

駅名	土浦駅	荒川沖駅	神立駅
H27 実績値(人/日)	16,223	8,184	5,532
R1 実績値(人/日)	15,956	8,158	5,572
R2 実績値(人/日)	11,034	5,516	4,051
R8 目標値(人/日)	16,000	8,200	5,600

<目標②-2 実績値と目標値(基幹的交通 利用者数)>

事業者	関東鉄道バス	ジェイアールバス関東	関鉄観光バス
H27 実績値(人/年)	3,789,123	284,008	129,673
R1 実績値(人/年)	3,462,315	260,490	110,240
R2 実績値(人/年)	2,691,019	186,094	78,035
R8 目標値(人/年)	3,462,000	260,000	110,000

<目標②-3 実績値と目標値(補助的交通 利用者数)>

事業者	キララちゃんバス	のりあいタクシー土浦	つちまるバス
H27 実績値(人/年)	151,896	20,208	-
R1 実績値(人/年)	129,456	15,248	-
R2 実績値(人/年)	85,322	9,372	-
R8 目標値(人/年)	102,400	15,300	14,480

<目標②-4 実績値と目標値(補助的交通 収支率)>

事業者	キララちゃんバス	のりあいタクシー土浦	つちまるバス
H27 実績値(%)	38.1	52.6	-
R1 実績値(%)	35.8	45.9	-
R2 実績値(%)	24.7	34.9	-
R8 目標値(%)	29.0	46.0	18.0

※キララちゃんバスの目標値については、令和2年度地域生活交通確保維持改善計画の令和3年度の目標値としています。

※つちまるバスの目標値については、令和3年10月現在運行中のつちまるバス(荒川沖駅～霞ヶ浦医療センター線)のもの。今後新たに導入される公共交通については、運行状況を検証しながら設定することとする。



### 目標③ コミュニティ交通の導入促進

- ・利用者の減少に伴いバス路線が廃止され、公共交通不便地域が拡大しています。
- ・その一方で、バス路線が廃止された地域からは、再度バスを運行してほしいとの意見があります。
- ・既存の公共交通に対する支援を行うことで公共交通圏域を維持するとともに、地域の需要に応じた公共交通（コミュニティ交通）を導入することで公共交通不便地域の解消を目指します。

#### <目標③-1 実績値と目標値（導入地区数）>

- ・公共交通不便地域の解消のためコミュニティ交通の導入を促進することから、導入地区数を目標とします。

導入数	実績値		目標値			
	R3	R4	R5	R6	R7	R8
導入地区数（年）	1	1	2	2	1	維持

#### <目標③-2 実績値と目標値（公共交通不便地域の削減面積）>

- ・コミュニティ交通を導入することで、公共交通不便地域が削減されることから、公共交通不便地域が解消された面積を目標とします。

面積	実績値		目標値			
	～R3	R4	R5	R6	R7	R8
(A) 公共交通不便地域 (km <sup>2</sup> )	78.08	—	—	—	66.17	—
(B) 公共交通不便地域 解消面積 (km <sup>2</sup> )	1.48	—	—	—	11.91	—
公共交通圏域 (km <sup>2</sup> )	34.06	—	—	—	35.54	—

※土浦市域＝113.62 km<sup>2</sup>（霞ヶ浦除く）

※コミュニティ交通の導入地区は毎年度、地域公共交通活性化協議会において承認を受け、その後、地元での意見交換等を踏まえ導入を進めていくことから、目標③-1で設定している目標最終年度の令和7年度に評価を行います。



---

## 第7章

# 目標達成のための施策及び 計画の達成状況の評価

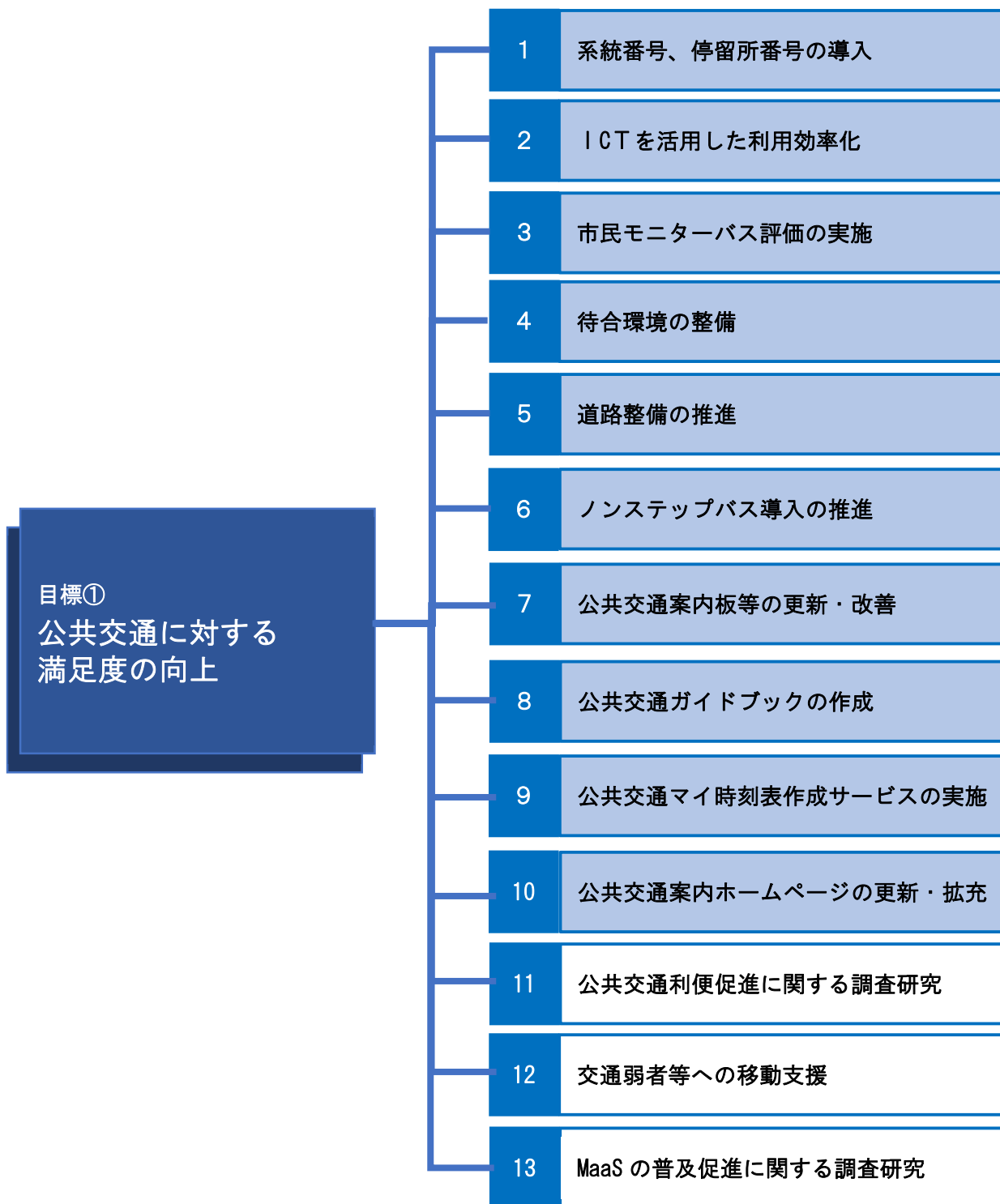
---

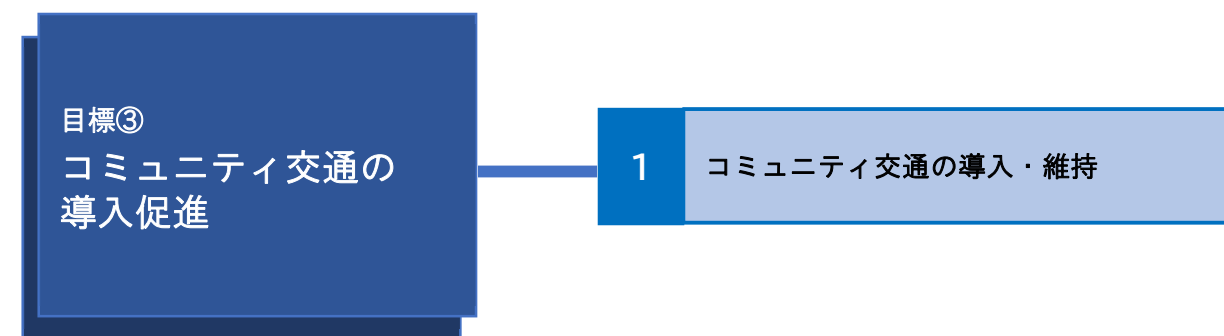
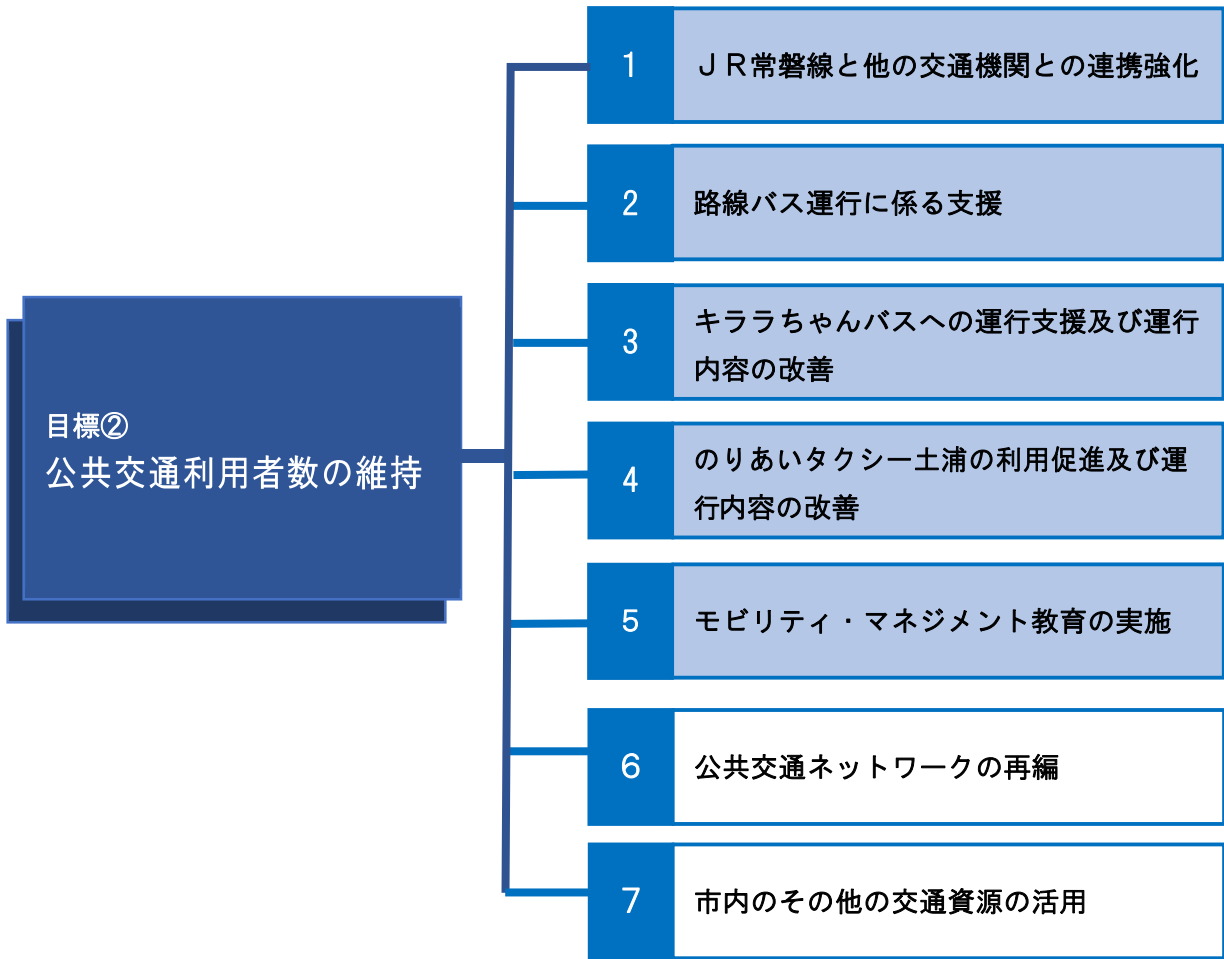


## 1 本計画の施策

前計画の施策の評価も踏まえ、本計画における施策を以下のとおりとします。

### < 施策 >





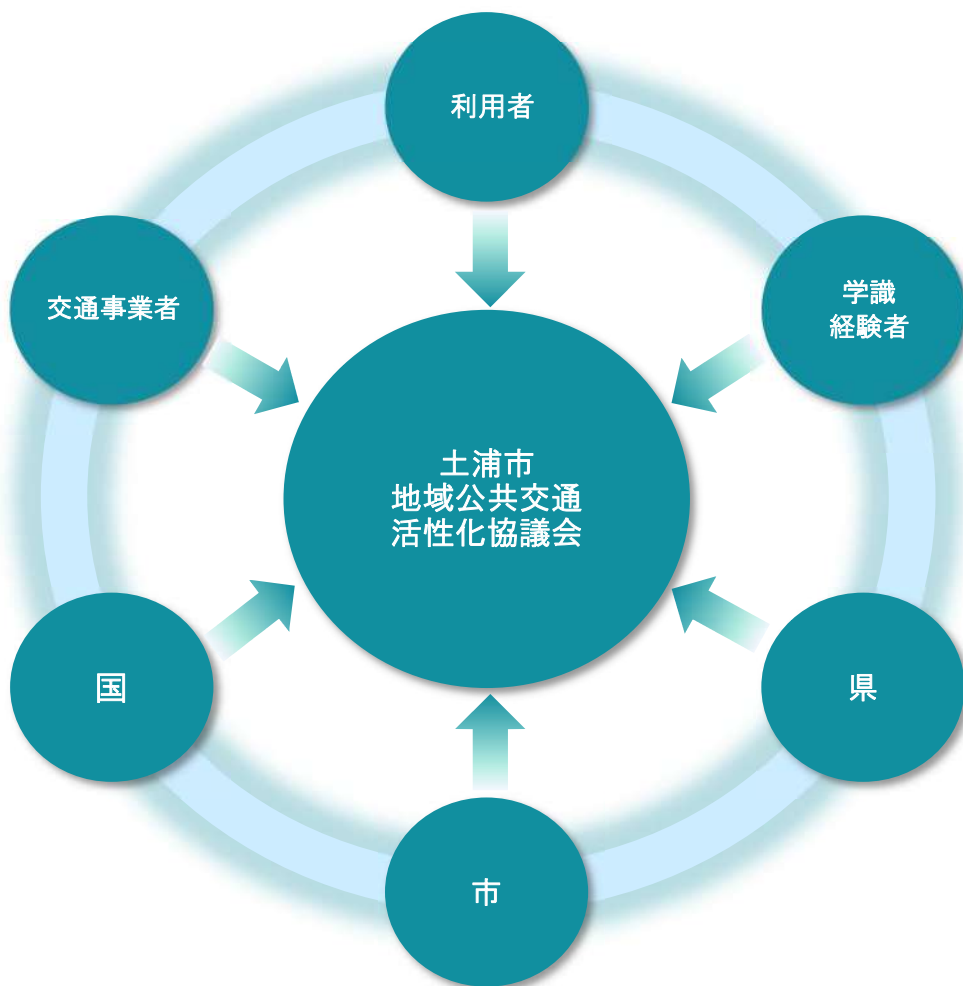
No. 網形成計画から継続する施策

No. 本計画において新規設定する施策

## 2 計画の達成状況の評価

### (1) 計画進捗管理の推進体制

- ・土浦市地域公共交通活性化協議会は、地域公共交通計画の作成に関する協議及び本計画の実施に係る連絡調整等を目的とした組織であり、利用者、交通事業者、学識経験者、行政機関（国・県・市）から構成されています。
- ・土浦市地域公共交通活性化協議会において、数値目標及び施策の実施状況の評価を定期的に行い、進捗管理に努めます。



＜土浦市地域公共交通活性化協議会のイメージ＞

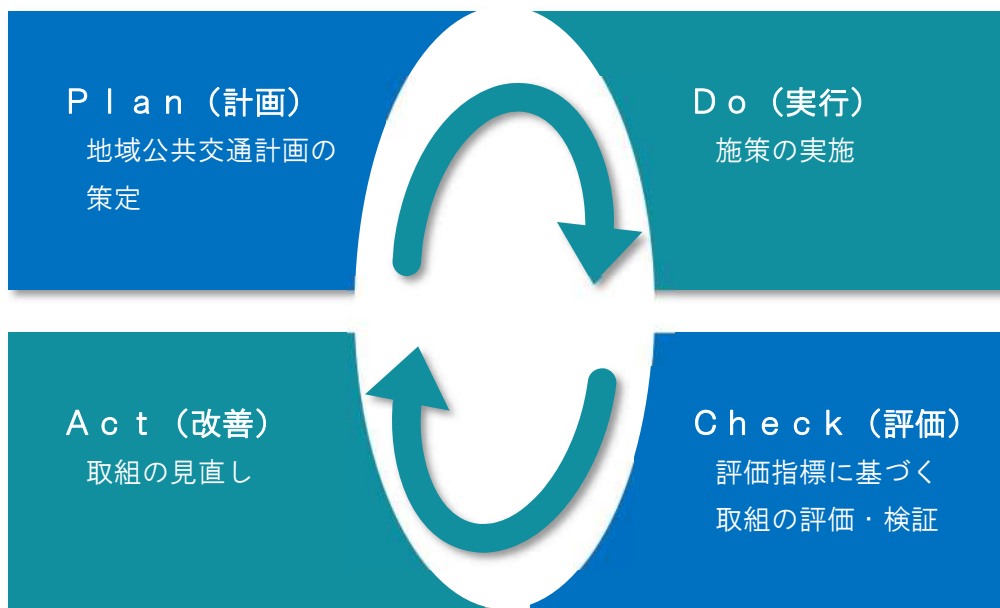
## (2) 計画の推進及び進捗管理

計画の推進については、PDCA サイクル (Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」) に従って行います。

### ① PDCA サイクル (計画全体)

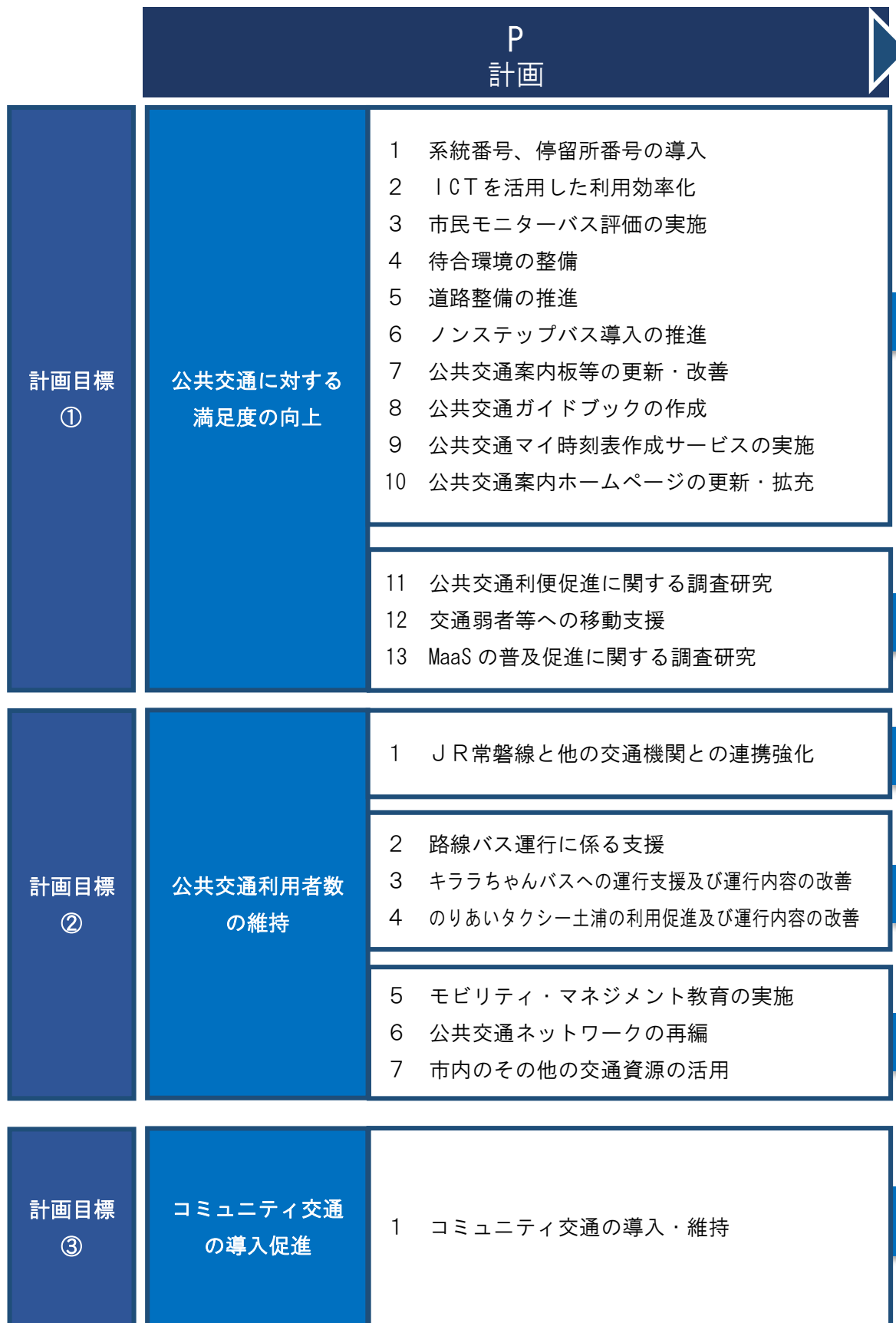
- ・ 計画の進捗管理については、計画期間を通じた長期的な進捗管理及び毎年度実施する短期的な進捗管理を下記のイメージに示すPDCAサイクルにおいて実施します。
- ・ 長期的な進捗管理では、数値目標の達成状況について評価を実施します。また、期間中に中間評価・見直しを実施し、計画期間満了時までに目標を達成することが困難であると認められる場合等には、必要に応じて計画の見直しを実施します。
- ・ 短期的な進捗管理では、毎年度、施策の実施状況について、評価を実施します。

<PDCAサイクルのイメージ>





②PDCAサイクル（施策）





### (3) 評価スケジュール

・数値目標及び施策の実施状況の評価スケジュールを下記のとおりとします。

施 策	評価実施時期（年度）				
	R4	R5	R6	R7	R8
①-1 系統番号、停留所番号の導入				○	
①-2 ICTを活用した利用効率化				○	
①-3 市民モニターバス評価の実施	○	○	○	○	○
①-4 待合環境の整備			○		
①-5 道路整備の推進	○	○	○	○	○
①-6 ノンステップバス導入の推進	○	○	○	○	○
①-7 公共交通案内板等の更新・改善	○	○	○	○	○
①-8 公共交通ガイドブックの作成	○	○	○	○	○
①-9 公共交通マイ時刻表作成サービスの実施	○	○	○	○	○
①-10 公共交通案内ホームページの更新・拡充	○	○	○	○	○
①-11 公共交通利便促進に関する調査研究					○
①-12 交通弱者等への移動支援	○	○	○	○	○
①-13 MaaSの普及促進に関する調査研究					○
②-1 JR常磐線と他の交通機関との連携強化	○	○	○	○	○
②-2 路線バス運行に係る支援	○	○	○	○	○
②-3 キララちゃんバスへの運行支援及び運行内容の改善	○	○	○	○	○
②-4 のりあいタクシー土浦の利用促進及び運行内容の改善	○	○	○	○	○
②-5 モビリティ・マネジメント教育の実施	○	○	○	○	○
②-6 公共交通ネットワークの再編					○
②-7 市内のその他の交通資源の活用					○
③-1 コミュニティ交通の導入・維持	○	○	○	○	○

### 3 施策の内容

#### 目標①：公共交通に対する満足度の向上

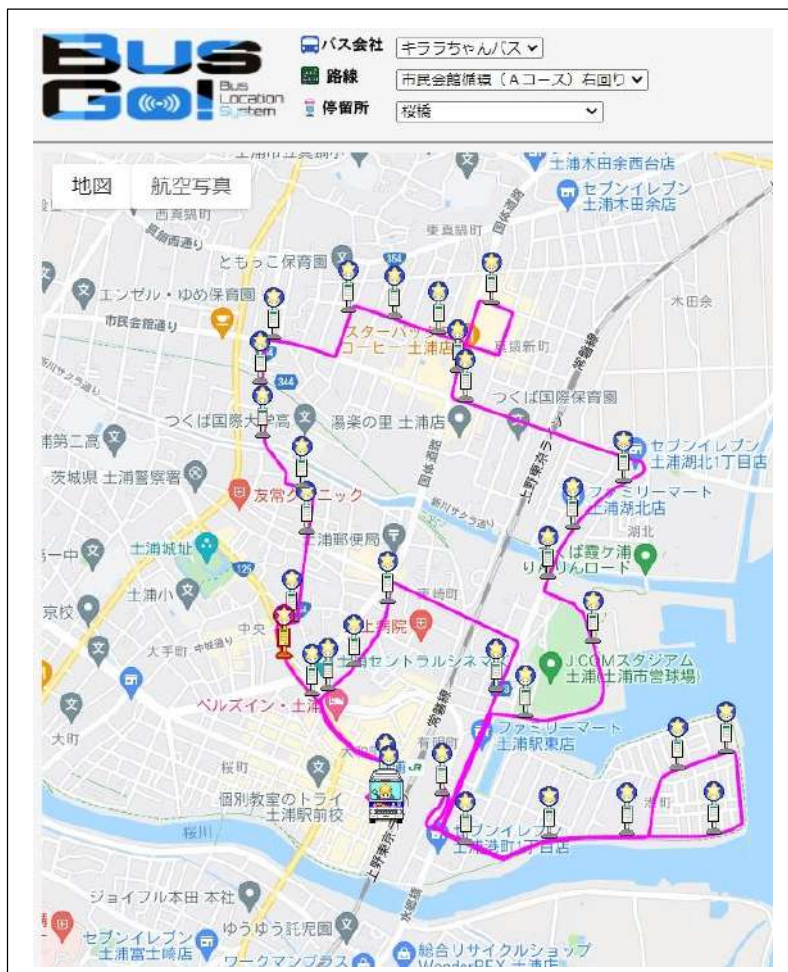
施策名称 (P)	①-1 系統番号、停留所番号の導入【継続】				
期待される効果	わかりやすさの向上				
実施主体	交通事業者、土浦市				
<p>【実施内容】</p> <p>○市内を運行するバスについて、市内共通の系統番号、停留所番号の導入を検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他市の事例や導入費、近隣市町村との整合性等の調査研究。</li> </ul> <p>○市内共通の系統番号、停留所番号の導入は、バス路線のわかりやすさの向上につながります。</p> <p>&lt;他市の取組み事例&gt;</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>路線ナンバリング設定プロジェクト</b></p> <p>・ 方向別のアルファベット記号と行先番号からなる「路線ナンバリング」を採用。 ・ バス車内の行先表示(LED、方向標、補助サインボード)にもナンバリングを表示。</p>  <p>青森県八戸市 路線ナンバリングの実施 出典：国土交通省バス系統ナンバリング検討会「ガイドライン 参考資料」</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>■ナンバリングと組み合わせた観光施策</p> <p>【目によるみどころ紹介】</p>  <p>埼玉県秩父市 路線ナンバリングと観光を組み合わせた事例 出展：国土交通省バス系統ナンバリング検討会「ガイドライン 参考資料」</p> </div> </div>					
実施スケジュール (D)					
項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
導入の検討	→				
実施				○	→
評価・見直し (C・A)				○	

施策名称 (P)	①-2 ICTを活用した利用効率化【一部継続】
期待される効果	待合時間の短縮
実施主体	交通事業者、土浦市

【実施内容】

○市内路線バスにおいてバスロケーションシステムを導入しているのはキララちゃんバスのみですが、利便性の向上を図るため、他のバス路線についても、バスロケーションシステムの導入を検討します。

○バスロケーションシステムなどの需要変動に応じた付加的サービスの運用・研究を行います。  
 <キララちゃんバス バスロケーションシステム>



出典：キララちゃんバス バスロケーションシステム BusGO!  
 (<http://kirarachan.bus-go.com>)

実施スケジュール (D)

項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
導入の検討	→				
実施				○	→
評価・見直し (C・A)				○	

施策名称 (P)	①-3 市民モニターバス評価の実施【継続】
期待される効果	乗りやすさの向上
実施主体	交通事業者、土浦市

【実施内容】

○当バス評価制度は、車両・接客・案内・運転の状況を対象に評価を実施することで、運転技術や接客等の向上を図ることを目的としています。

○また、市民モニターによるタクシー評価制度について検討します。

<市民バス評価制度 評価シート>

調査者氏名 \_\_\_\_\_

バス評価シート

■日時 平成 年 月 日 ( 曜日)    ■バス会社名  
 乗車 午前・午後 時 分    関東鉄道・関鉄観光バス・関鉄グリーンバス  
 降車 午前・午後 時 分    関鉄パープルバス・(関鉄グループ不明)  
 ■バス停 乗車 \_\_\_\_\_    JRバス・キララちゃん  
 降車 \_\_\_\_\_    ■バス運転手氏名 \_\_\_\_\_

項目	評価	特記
車両	運転者の氏名札が掲示されている	
	車内の掲示物がはがれていない	
	清掃道具や運転手の私物等が見えるところに置かれていない	
	窓ガラスに汚れがない	
	車内にゴミが落ちていない	
接客	丁寧な言葉づかいをしている	
	ハッキリと聞き取りやすい話し方である	
	降車時に「ありがとうございます」を言っている	
	無愛想な態度を取っていない	
案内 <small>(乗車するバス停に)</small>	バスが到着した時に行き先の音声アナウンスがある	
	発車時、降車時等に適切に危険防止の注意をしている	
	各バス停へ到着する時に、バス停名の案内を行っている	
	遅れた場合、お詫びのアナウンスをしている	
	マイクの音量は適当な大きさである	
運転	時間調整を行い、定刻通りに運行している	約 分 早い・遅い
	バス停では乗降のしやすいところに適切に停車している	
	急発進、急停車を行っていない	
	不必要にクラクションを鳴らしていない	
	乗客が安心して乗れる運転ができている	
良かった点		
良くなかった点		
その他		

実施スケジュール (D)

項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
継続実施	—————→				
タクシー評価制度の検討	○				
タクシー評価制度の実施		○	—————→		
評価・見直し (C・A)	○	○	○	○	○



施策名称 (P)	①-4 待合環境の整備【継続】
期待される効果	わかりやすさの向上
実施主体	交通事業者、土浦市

【実施内容】

○鉄道駅や交通結節点等の現状や利用者数等を考慮し、必要な整備を行います。

<土浦駅西口バスのりば>



<神立駅>



実施スケジュール (D)

項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
整備箇所の検討	→			→	
整備			○		
評価・見直し (C・A)			○		

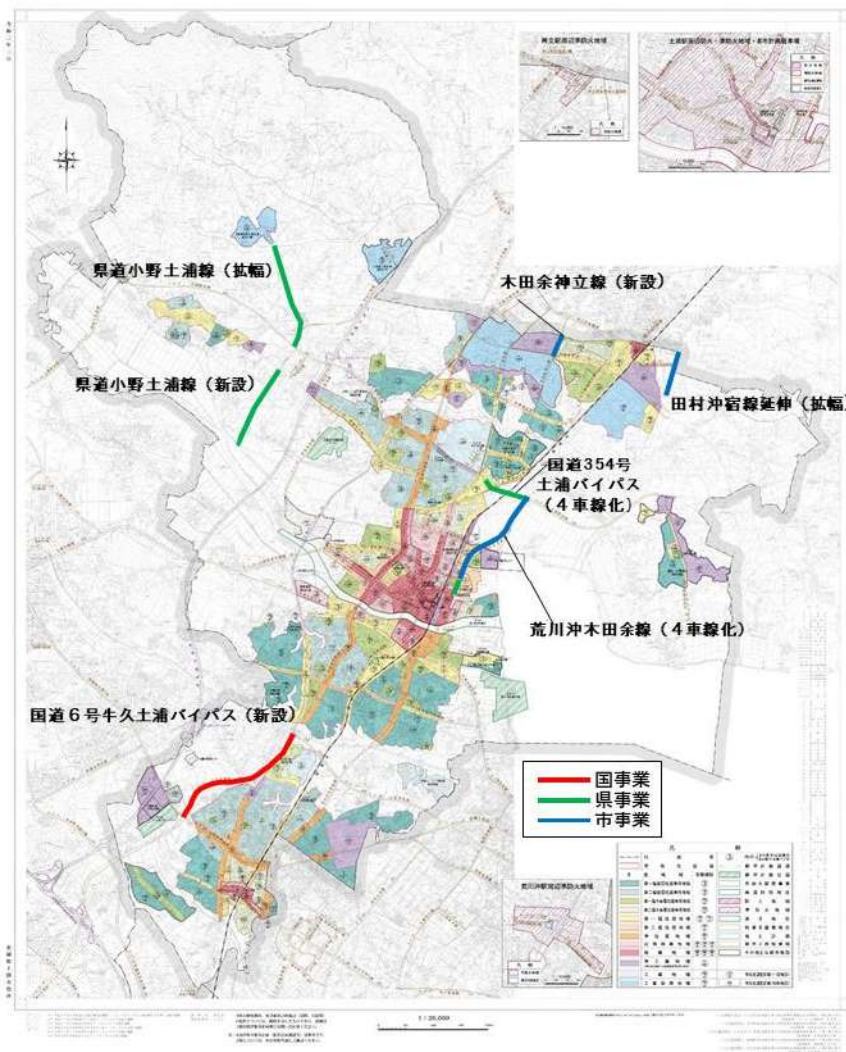
施策名称 (P)	①-5 道路整備の推進【継続】
期待される効果	走行時間の短縮
実施主体	土浦市、道路管理者

【実施内容】

○前回のアンケート調査と同様、公共交通を利用しない理由として「目的地まで時間がかかる」、「時間が不確定」という道路状況が影響する意見も多く見られたことから、道路管理者に対し、道路整備の推進を要望します。

○道路整備の推進は、渋滞の抑制、公共交通の走行時間の短縮につながります。

<市内主要道路 事業中区間>



実施スケジュール (D)

項目	R4	R5	R6	R7	R8
継続実施	→				
評価・見直し (C・A)	○	○	○	○	○

施策名称 (P)	①-6 ノンステップバス導入の推進【継続】
期待される効果	乗りやすさの向上
実施主体	交通事業者

【実施内容】

- 高齢者、障害者、子育て世代等すべての市民が移動しやすい利用環境を形成するため、ノンステップバスの導入を推進し、100%の導入を目指します。
- ノンステップバスは、既存車両の入れ替えに合わせて段階的に導入します。
- また、低床バスの路線・時刻固定を推進します。

<低床車両のイメージ>

	ノンステップバス	ワンステップバス
中央乗降口	 <p>&lt;段差なし&gt;</p>	 <p>&lt;段差1段&gt;</p>
車内	 <p>&lt;後部の床段差2段あり&gt;</p>	 <p>&lt;後部の床段差は1段&gt;</p>

出典：国土交通省東北運輸局交通環境部消費者行政・情報課  
「東北地方におけるノンステップバス導入促進について」

実施スケジュール (D)

項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
継続実施	→				
評価・見直し (C・A)	○	○	○	○	○



施策名称 (P)	①-7 公共交通案内板等の更新・改善【継続】
期待される効果	わかりやすさの向上
実施主体	交通事業者、土浦市

【実施内容】

- 鉄道駅には路線図、行先、発車時刻等を掲載した公共交通案内板を設置しており、運行内容の変更に合わせて、公共交通案内板の更新を行います。
- 土浦駅西口バスのり場は、複数のバス事業者が乗り入れているため、時刻表の掲示方法について検討します。

<土浦駅西口バスのりば 時刻表>



土浦駅西口 バスのりば案内板

実施スケジュール (D)

項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
継続実施	→				
評価・見直し (C・A)	○	○	○	○	○

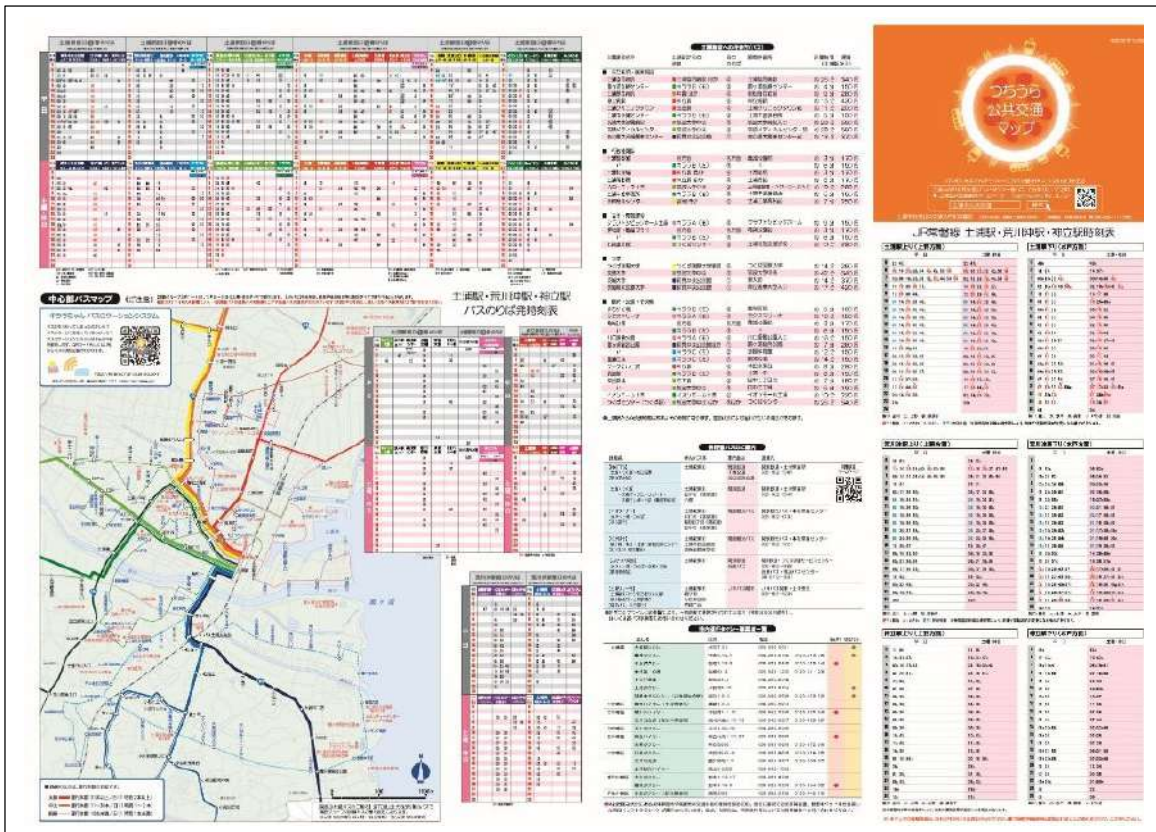
施策名称 (P)	①-8 公共交通ガイドブックの作成
期待される効果	わかりやすさの向上
実施主体	土浦市

【実施内容】

- 「つちうら公共交通マップ」には、市内バス路線図、鉄道駅のバス乗り場案内、時刻表、バスの乗り方、交通事業者の連絡先等を掲載しています。
- 引き続き作成するとともに、内容の改善及びGTFS※形式によるオープンデータ化の取り組み、民間のリソースを活用して情報を提供することについても検討します。
- また、JR常磐線3駅のバスの発車時刻について点字時刻表を作成します。

※GTFS: General Transit Feed Specification。経路検索サービス、地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準のデータフォーマット。一定のルールに沿って作られた公共交通の情報を利用者に届ける手段として世界で普及が進められている。

<つちうら公共交通マップ>



実施スケジュール (D)

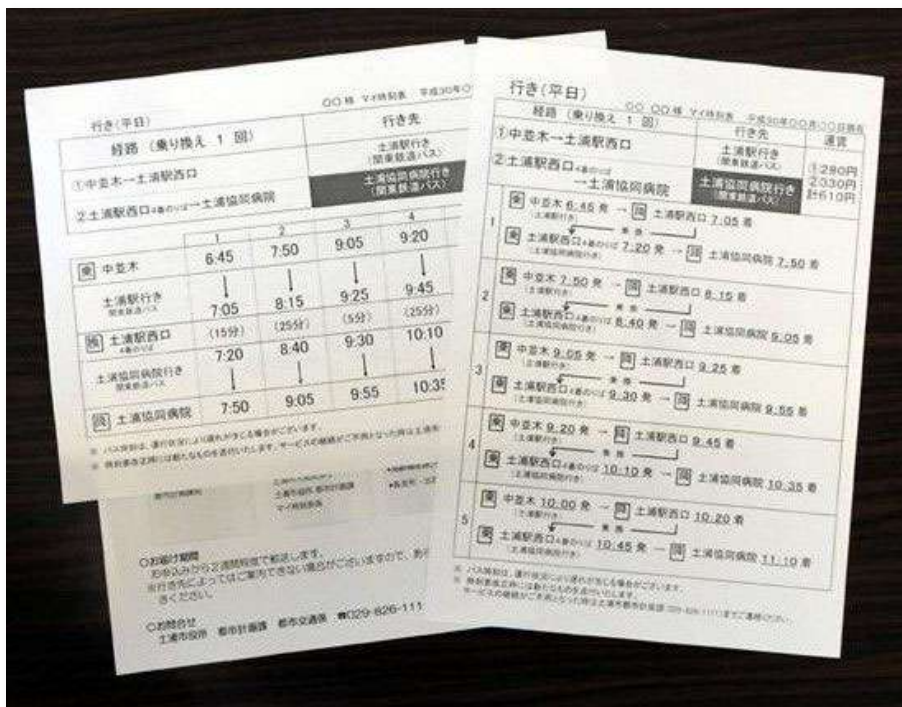
項目	R4	R5	R6	R7	R8
継続実施	➡				
評価・見直し (C・A)	○	○	○	○	○

施策名称 (P)	①-9 公共交通マイ時刻表作成サービスの実施【継続】
期待される効果	わかりやすさの向上
実施主体	土浦市

【実施内容】

- 公共交通マイ時刻表作成サービスは、普段利用する区間や時間帯、目的地に行くまでの乗り換え案内など、公共交通利用者の目的に合った時刻表を作成・提供するサービスです。
- 公共交通案内ホームページにおいても時刻表を掲載していますが、インターネットを利用できない方もいることから、当サービスを実施し、わかりやすさ、利便性の向上に努めます。

<土浦市 公共交通マイ時刻表>



【実績】平成30年度	37人	64件
令和元年度	7人	12件
令和2年度	7人	16件

実施スケジュール (D)

項目	R4	R5	R6	R7	R8
継続実施	→				
評価・見直し (C・A)	○	○	○	○	○



施策名称 (P)	①-10 公共交通案内ホームページの更新・拡充【継続】
期待される効果	わかりやすさの向上
実施主体	土浦市

【実施内容】

○土浦市公共交通案内「つちナビ!」では、市内公共交通の路線図、時刻表、利用方法等について掲載します。

○引き続き、路線図、時刻表等の更新を行うとともに、内容の改善について検討します。

- ・現在、民間で行っているサービス（グーグル・ジョルダン等）の経路検索機能が充実しているため、このホームページでは、本市の公共交通や民間事業者で行っている移送サービス等の紹介やその利用方法など、本市ならではの情報が充実した内容となるよう取り組みます。
- ・内容の改善及び GTFS 形式によるオープンデータ化の取り組み、民間のリソースを活用して情報提供することについて検討します。

<土浦市公共交通案内「つちナビ!」>



出典：「つちナビ!」ウェブサイト (http://www.t-koutsu.jp)

実施スケジュール (D)

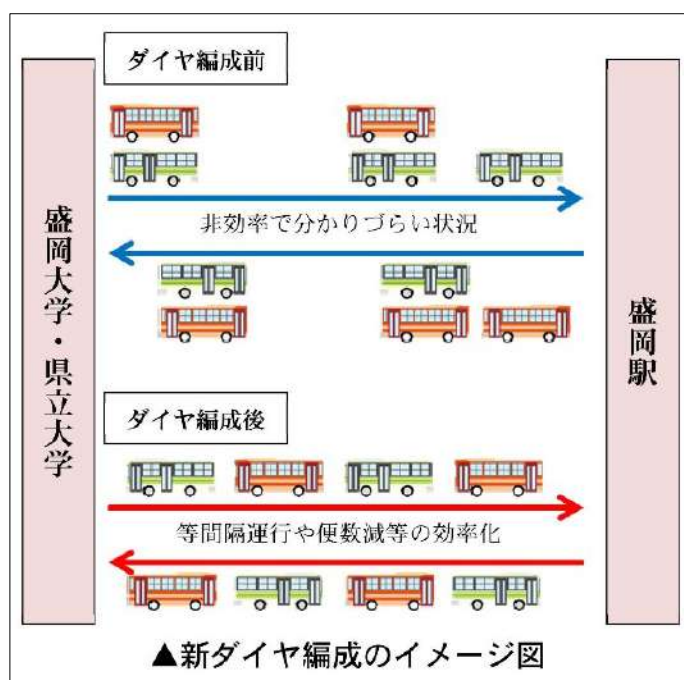
項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
継続実施	→				
評価・見直し (C・A)	○	○	○	○	○

施策名称 (P)	①-11 公共交通利便促進に関する調査研究
期待される効果	利便性の向上
実施主体	交通事業者、土浦市

【実施内容】

- 平均待ち時間の短縮や、利用者にわかりやすいダイヤ設定となるよう、複路線のダイヤを調整してダイヤをパターン化するなど、等間隔運行等についての調査研究を行います。
- 多頻度利用者の負担軽減や利用者にわかりやすい運賃設定となるよう、一定エリア内の複数路線を定額で乗り放題とする運賃制（定額制乗り放題運賃）や時間帯により運賃が変わる時間帯別運賃、他路線に乗り継いでも初乗り料金がかからない運賃制（乗り継ぎ無料運賃）などについての調査研究を行います。


<「等間隔運行」のイメージ>



出典：滝沢市地域公共交通網形成計画

実施スケジュール (D)

項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
調査研究	→				
評価・見直し (C・A)					○

施策名称 (P)	①-12 交通弱者等への移動支援					
期待される効果	交通弱者等の外出機会の拡大					
実施主体	土浦市					
<p>【実施内容】</p> <p>○妊婦の経済的負担を軽減することを目的とし、健診時等の移動の際のタクシー代を助成するマタニティタクシー利用助成や在宅の重度障害者の福祉の増進を図ることを目的とし、在宅の重度障害者が医療機関等への往復に要するタクシー料金の一部を助成する重度障害者タクシー利用料金助成制度を引き続き実施します。</p> <p>○鉄道駅やバス停留所までの移動が困難な方が、安全かつ容易に自力での移動ができるよう支援を行うなど、ラストマイルの課題解決に向けた取り組みを行います。</p> <div style="text-align: right;">  <p>出典：ヤマハ発動機（株）ウェブサイト (<a href="https://www.yamaha-motor.co.jp">https://www.yamaha-motor.co.jp</a>)</p> </div> <p>○その他移動支援として、大人用三輪自転車の購入補助、1,000円タクシー等の様々な移動支援の方法について、調査研究を行います。</p>						
実施スケジュール (D)						
	項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
	継続実施	→				
	その他移動支援の調査研究	→				
評価・見直し (C・A)		○	○	○	○	○

施策名称 (P)	①-13 MaaSの普及促進に関する調査研究
期待される効果	乗りやすさの向上
実施主体	交通事業者、土浦市

【実施内容】

○令和2年7月、関東鉄道(株)が主体となり、「つちうらMaaS推進協議会」が設立(当初構成団体: JRバス関東(株)、茨城県、土浦商工会議所、NPO 法人まちづくり活性化土浦、筑波大学、茨城県ハイヤー・タクシー協会、土浦市)され、以下の実証実験を行いました。

①アプリによるキャッシュレス化



出典: 福島交通・会津バス プレスリリース

②つくば霞ヶ浦りんりんロードでの電動キックボード走行



出典: 茨城新聞 2021. 2. 19 記事より

③AIコミュニティバス運行



出典: NTT ドコモウェブサイト  
(<https://www.nttdocomo.co.jp>)

④自動運転一人乗りロボ「ラクロ」走行



出典: つちうら MaaS 推進協議会ウェブサイト  
(<https://www.kantetsu.co.jp/maas/>)

○令和3年度は、これらの結果を踏まえ、新技術の活用に関する調査研究を行っていることから、引き続き土浦市は当協議会に参加し、移動の利便性の向上や公共交通の確保・維持、観光地での周遊促進・観光消費の拡大のための調査研究を行います。

実施スケジュール (D)

項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
調査研究	→				
評価・見直し (C・A)					○

目標②：公共交通利用者数の維持

施策名称（P）	②-1 JR常磐線と他の交通機関との連携強化【継続】				
期待される効果	乗りやすさの向上				
実施主体	交通事業者				
<p>【実施内容】</p> <p>○JR常磐線の3駅については、路線バスやキララちゃんバスなどとの結節点となっているため、JR常磐線のダイヤに合わせた運行を行い、鉄道への乗り継ぎ利便性の確保を図ります。</p> <p>&lt;結節点となる土浦駅・荒川沖駅・神立駅&gt;</p>					
					
土浦駅			荒川沖駅		
					
神立駅					
実施スケジュール（D）					
項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
継続実施					
評価・見直し（C・A）	○	○	○	○	○



施策名称 (P)	②-2 路線バス運行に係る支援【継続】
期待される効果	乗りやすさの向上
実施主体	交通事業者、国、県、土浦市

【実施内容】

- 霞ヶ浦広域バス・千代田神立ラインに対しては、近隣自治体とも連携しながら、運行経費補助より、公共交通圏域の維持を図ります。なお、霞ヶ浦広域バスについては、国の補助制度である地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）等を活用して、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、交通利便性を高めます。
- 本市と近隣自治体を結ぶ路線については、国の補助制度「地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）」等も活用して、県の運行経費補助に係る負担金の拠出等により以下路線を確保・維持します。
  - ・筑波山口～土浦一高前～土浦駅西口線
  - ・水海道駅～みどりの駅～土浦駅西口線
  - ・みどりの駅～農林団地中央～土浦駅西口線
  - ・荒川沖駅東口～東京医科大学病院～県立医療大学線
- 将来的に縮小・廃止の可能性が高い路線については、沿線地区に積極的な利用を呼びかけるための仕組みづくりを検討します。

<主な支援路線>



霞ヶ浦広域バス



土浦駅～筑波山口線

実施スケジュール (D)

項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
継続実施	→				
評価・見直し (C・A)	○	○	○	○	○



施策名称 (P)	②-3 キララちゃんバスへの運行支援及び運行内容の改善【継続】
期待される効果	乗りやすさの向上
実施主体	交通事業者、国、土浦市

【実施内容】

- キララちゃんバスに対して運行経費の補助を実施し、公共交通圏域の維持を図ります。
- 国の補助制度である地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）等を活用して、引き続き補助を実施し、路線を確保・維持することで、生活交通手段を存続させていくことが必要となります。
- また、土浦協同病院や市役所の移転に伴い利用者が減少しているコースがあるため、利用状況等を踏まえ、運行ルートや運行時刻など、運行内容の改善を図ります。

＜キララちゃんバス運行内容＞



出典：まちづくり活性化バス  
キララちゃんバスご利用ガイド



キララちゃんバス

実施スケジュール (D)

項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
継続実施	→				
評価・見直し (C・A)	○	○	○	○	○

施策名称 (P)	②-4 のりあいタクシー土浦の利用促進及び運行内容の改善【継続】
期待される効果	乗りやすさの向上
実施主体	交通事業者、土浦市

【実施内容】

- 市は、のりあいタクシー土浦の会員に対し、利用者負担の軽減及び利用促進を図るため、年会費の一部助成を引き続き実施し、利用者数の増加及び運行サービス向上へつなげ、公共交通圏域の維持を図ります。
- アンケート調査では利用方法がわからないという意見があったため、利用方法について周知を図ります。
- のりあいタクシー土浦では、土浦協同病院の移転等に伴い運行距離が増加している一方、利用者の減少により運賃収入も減少しています。公共交通圏域及びコミュニティ交通を導入する地区以外の公共交通不便地域については、のりあいタクシー土浦が担うことから、年齢制限の撤廃や運行の効率化等、運行内容の改善を図ります。

<のりあいタクシー土浦の運行地区>



実施スケジュール (D)

項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
会費助成	→				
運行内容の改善の検討	→				
改善案の実施					○
評価・見直し (C・A)	○	○	○	○	○

施策名称 (P)	②-5 モビリティ・マネジメント教育の実施【継続】
期待される効果	利用者の増加
実施主体	交通事業者、土浦市

【実施内容】

- バス事業者と協力し、市内の小学校を対象としてバスの待ち方や行き先表示の見方、車内でのマナーなどを学ぶ、バスの乗り方教室を開催します。
- また、高齢者対象のバスの乗り方教室も検討・開催します。

＜土浦市 バスの乗り方教室＞



講師がバスについてわかりやすく説明



整理券と運賃を料金箱へ

実施事例：

- 上 実施風景
- 下 バス事業者が企画するバスの乗り方教室を含めたイベントの案内  
出典：茨城交通ホームページ  
(<http://www.ibako.co.jp>)



実施スケジュール (D)

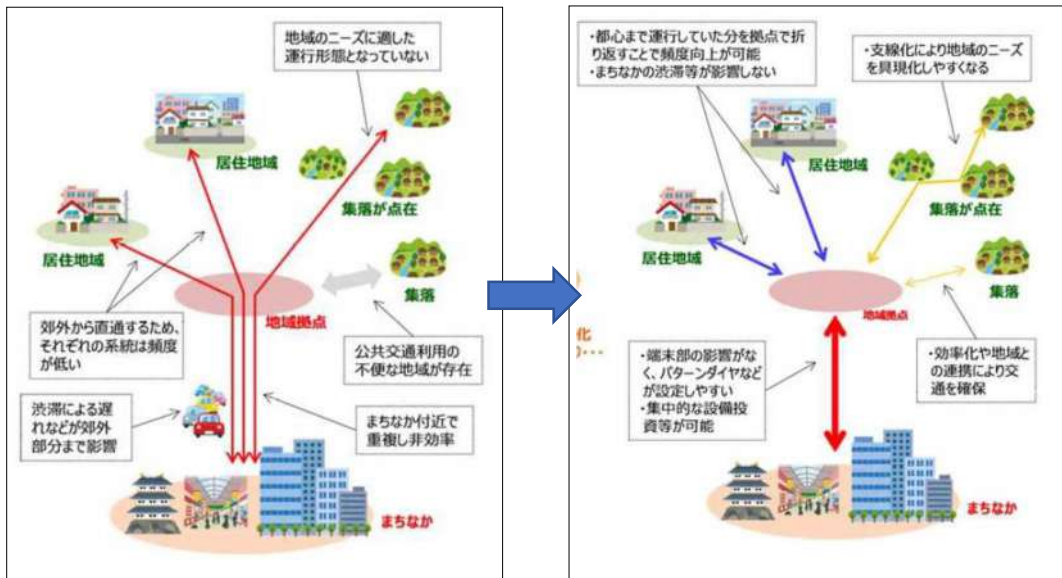
項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
継続実施 (小学校)	→				
高齢者対象教室の検討	○				
高齢者対象教室の実施			→		
評価・見直し (C・A)	○	○	○	○	○

施策名称 (P)	②-6 公共交通ネットワークの再編
期待される効果	乗りやすさの向上
実施主体	交通事業者、土浦市

【実施内容】

- 幹線（基幹的交通）と支線（補助的交通ほか）の役割を明確にし、路線の重複を避けるなど、効率的な公共交通網の形成を図ります。
- 幹線が廃止とならぬよう、利用状況、収支等から運行経路の見直しやダウンサイジング等、需要規模に応じた効率的・効果的な運行を検討し、路線の最適化を図ります。
- 定期的にバス事業者と意見交換会を開催し、他市の事例や効果等の調査研究を行います。

<ハブ・アンド・スポーク型のネットワーク再編のイメージ>



出典：和歌山市地域公共交通網形成計画

実施スケジュール (D)					
項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
再編に関する調査研究	→				
評価・見直し (C・A)					○



施策名称 (P)	②-7 市内のその他の交通資源の活用
期待される効果	乗りやすさの向上・外出機会の拡大および利便性向上
実施主体	交通事業者、土浦市

【実施内容】

○日中稼働していないスクールバスや送迎バス、営業車両が交通事故等で稼働できなくなった場合に代替車両として使用する遊休車両、その他の交通資源（地域における輸送資源）の活用について調査研究します。なお、市内のその他の交通資源については、「コミュニティ交通導入」の代替の1つとしても調査研究します。

※なお、優先度については、③-1 → ②-4 → ②-7とします。

<ホームセンター「ジョイフル本田」による無料送迎バス>



出典：ジョイフル本田ウェブサイト  
(<https://www.joyfulhonda.com>)

<日中稼働していないスクールバスの活用事例>




出典：国土交通省自動車局総務課  
「各地域における取組事例集」

実施スケジュール (D)

項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
調査研究	→				
評価・見直し (C・A)					○

目標③：コミュニティ交通の導入促進

施策名称 (P)	③-1 コミュニティ交通の導入・維持【最優先】				
期待される効果	乗りやすさの向上				
実施主体	交通事業者、土浦市、地域				
<p><b>【実施内容】</b></p> <p>○居住誘導区域で人口密度 30 人/ha 以上の地域や鉄道駅を持たない都市機能誘導区域については、コミュニティ交通（定路線型またはデマンド型）の導入の促進を図るとしています。</p> <p>○令和3年度、中村南・西根南地区にコミュニティ交通「つちまるバス」（荒川沖駅～霞ヶ浦医療センター線）を導入し、現在運行中です。</p> <p>導入済の地区には利用状況に応じて随時運行内容の改善等を行い、地元負担を求めず、路線の維持に努めます。「つちまるバス」（荒川沖駅～霞ヶ浦医療センター線）については、国の補助制度である地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）等を活用して、引き続き補助を実施し、路線を確保・維持します。</p> <p>○令和4年度以降も以下の地域への導入を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並木・板谷</li> <li>・神立町・木田余東台</li> <li>・中高津・永国台</li> <li>・右舂</li> <li>・乙戸南</li> <li>・おおつ野</li> </ul> <p>○導入の際には、バス、タクシーなど既存の交通手段に拘らず、地域特性に応じた新技術の導入も含め検討します。</p> <p>○コミュニティ交通の導入促進を図る地域は、本計画において変更になったこと、また、地元負担を求めないことから、「コミュニティ交通導入の手引き」の見直しを行います。</p>					
					
<p>土浦市コミュニティ交通（中村南・西根南地区） 「つちまるバス」（荒川沖駅～霞ヶ浦医療センター線）</p>					
<b>実施スケジュール (D)</b>					
項目	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
導入地区の選定 (R5)	○				
導入地区の選定 (R6)		○			
導入地区の選定 (R7)			○		
中村南・西根南導入検討	—————→—————→—————→—————→—————→—————→				
R4 導入(新規路線)	○	—————→—————→—————→—————→			
R5 導入(新規路線)		○	—————→—————→—————→—————→		
R6 導入(新規路線)			○	—————→—————→—————→—————→	
R7 導入(新規路線)				○	—————→—————→
手引き見直し	○				
評価・見直し (C・A)	○	○	○	○	○



## 参考資料

### 1 本計画策定の経緯

#### (1) 令和2年度

年月日	事由
令和3年1月15日	第3回地域公共交通活性化協議会 幹事会 【書面会議】 ・土浦市公共交通に関する市民アンケートについて
令和3年1月28日	第3回地域公共交通活性化協議会 【書面会議】 ・土浦市公共交通に関する市民アンケートについて
令和3年1月29日 ～ 令和3年2月12日	土浦市公共交通に関する市民アンケート調査 ・配付対象 15歳（高校生）以上の市民 ・配付数 3,000票 ・回収票数 1,197票 ・回収率 39.9%

## (2) 令和3年度

年月日	事由
令和3年5月6日	第1回地域公共交通活性化協議会 幹事会 【書面会議】 ・土浦市地域公共交通計画の策定について
令和3年5月25日	第1回地域公共交通活性化協議会 【書面会議】 ・土浦市地域公共交通計画の策定について
令和3年6月17日	第2回地域公共交通活性化協議会 幹事会 【書面会議】 ・土浦市地域公共交通計画の策定（概要）について
令和3年6月24日	第2回地域公共交通活性化協議会 ・土浦市地域公共交通計画の策定（概要）について
令和3年8月10日	第3回地域公共交通活性化協議会 幹事会 【書面会議】 ・上位・関連計画の整理 ・本市における公共交通の現状と課題 ・基本的な方針
令和3年9月3日	第3回地域公共交通活性化協議会 【書面会議】 ・上位・関連計画の整理 ・本市における公共交通の現状と課題 ・基本的な方針
令和3年10月15日	第4回地域公共交通活性化協議会 幹事会 ・本市における公共交通の現状と網形成計画の施策評価 ・本市における公共交通の課題 ・基本的な方針 ・本計画における目標 ・目標達成のための施策及び計画の達成状況の評価
令和3年11月4日	第4回地域公共交通活性化協議会 ・本市における公共交通の現状と網形成計画の施策評価 ・本市における公共交通の課題 ・基本的な方針 ・本計画における目標 ・目標達成のための施策及び計画の達成状況の評価
令和4年1月7日	第5回地域公共交通活性化協議会 幹事会 ・土浦市地域公共交通計画（案）にかかるパブリックコメント実施結果について ・土浦市地域公共交通計画（案）について
令和4年1月18日	第5回地域公共交通活性化協議会 ・土浦市地域公共交通計画（案）にかかるパブリックコメント実施結果について ・土浦市地域公共交通計画（案）について

## 2 土浦市地域公共交通活性化協議会委員名簿

区分	氏名	組織名・役職名	備考
利用者	下村 利充	土浦市地区長連合会 顧問	
	田口 長八郎	土浦市まちづくり市民会議 議長	
	清水 ひろ子	土浦市交通安全母の会 理事	
	中村 正三	土浦市高齢者クラブ連合会 副会長	
	鈴木 一彦	土浦市新治商工会 副会長	
	鈴木 豊	土浦市小中学校PTA連絡協議会 会長	
	飛田 幸子	土浦市手をつなぐ育成会	
	豊島 京子	土浦視覚障害者福祉協会	
	小坂 博	土浦商工会議所 副会頭	
	田中 治江	土浦市女性団体連絡協議会	
学識経験者	岡本 直久	筑波大学システム情報系 教授	
事業者	小川 郁夫	東日本旅客鉄道株式会社 水戸支社企画室 室長	
	宮野 裕司	関東鉄道株式会社 自動車部長	
	福士 康朗	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店 支店長	
	金塚 功	土浦地区タクシー協同組合 理事長	
	大山 直樹	NPO法人まちづくり活性化土浦 理事長	～R3年度第1回
	横山 恭教	NPO法人まちづくり活性化土浦 理事長	R3年度第2回～
	澤島 政志	一般社団法人 茨城県バス協会 専務理事	～R2年度第1回
	川上 敬一	一般社団法人 茨城県バス協会 専務理事	R2年度第2回～
	服部 透	一般社団法人 茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	
	池田 正人	関東鉄道株式会社 労働組合 執行委員長	
国	鈴木 裕一	関東運輸局 茨城運輸支局 首席運輸企画専門官	
	牧瀬 成博	関東運輸局 茨城運輸支局 首席運輸企画専門官	
県	中村 浩	茨城県 政策企画部 交通政策課長	
	平間 貴司	茨城県 土浦土木事務所 道路整備第二課長	～R2年度
	原 伸行	茨城県 土浦土木事務所 道路整備第二課長	R3年度～
	池田 和美	茨城県警察本部 土浦警察署 交通課長	
市	栗原 正夫	土浦市 副市長	

### 3 土浦市地域公共交通活性化協議会規約等

#### (1) 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、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、及び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条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成に関する協議及び交通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（土浦市大和町9番1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) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (2) 交通計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (3) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (4) 生活交通確保のための事業に関すること。
- (5) 協議会の運営に関すること。
- (6) 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及びその組織する団体
- (2) 一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (4) 鉄道事業者
- (5) 茨城県知事の指名する者
- (6) 茨城県土浦警察署長又はその指名する者
- (7) 住民又は利用者の代表者
- (8) 学識経験者
- (9) 市長又はその指名する者
- (10) 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
- (11) 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 前各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、土浦市都市政策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政策部都市計画課長を、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3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精算する。



(補則)

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。

付 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。

付 則

- 1 この規約は、平成24年10月19日から施行する。
- 2 平成24年10月19日付で委嘱された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、平成26年3月31日までとする。

付 則

- 1 この規約は、平成27年4月1日から施行する。

付 則

- 1 この規約は、平成27年9月24日から施行する。

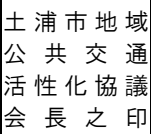
付 則

- 1 この規約は、平成29年4月1日から施行する。

付 則

- 1 この規約は、令和3年4月1日から施行する。

別表（第13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

## (2) 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、土浦市都市政策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。

### (幹事以外の出席)

第5条 幹事会は、必要があると認めるときは、会議に幹事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。

附 則

この要項は、平成24年4月1日から施行する。

附 則

この要項は、平成29年4月1日から施行する。

附 則

この要項は、令和2年4月1日から施行する。

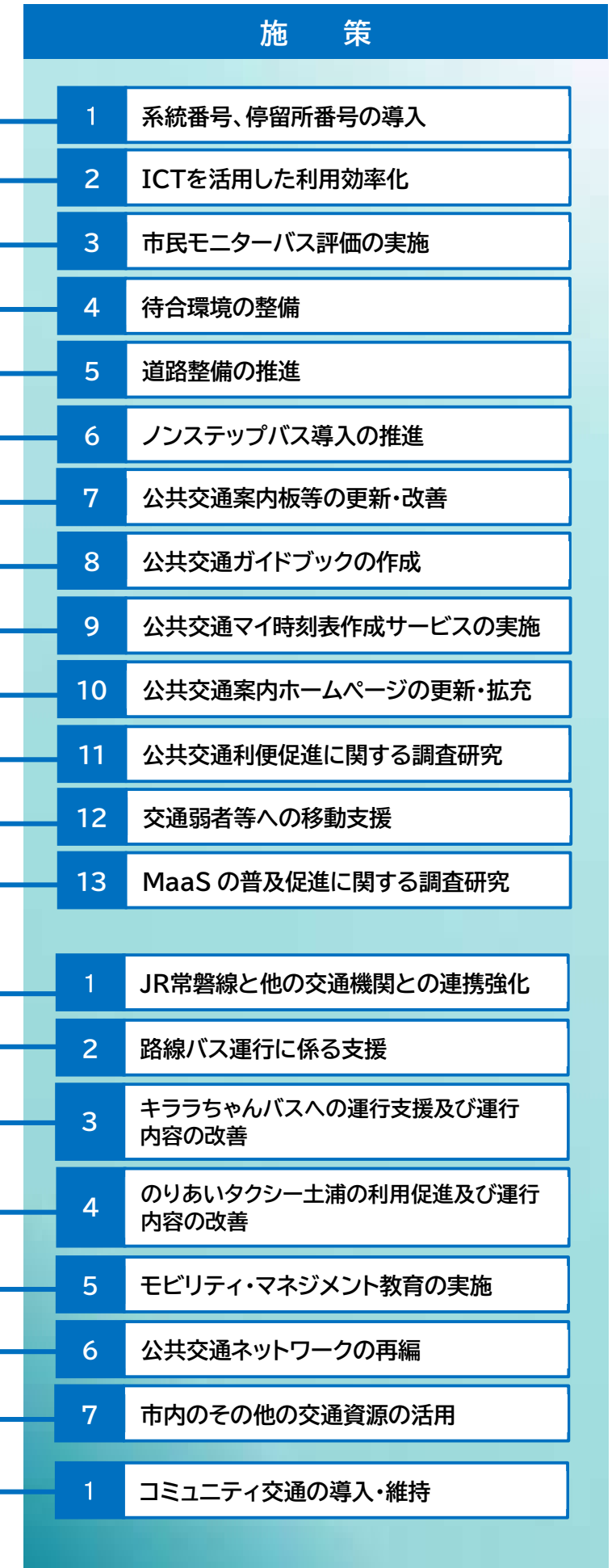
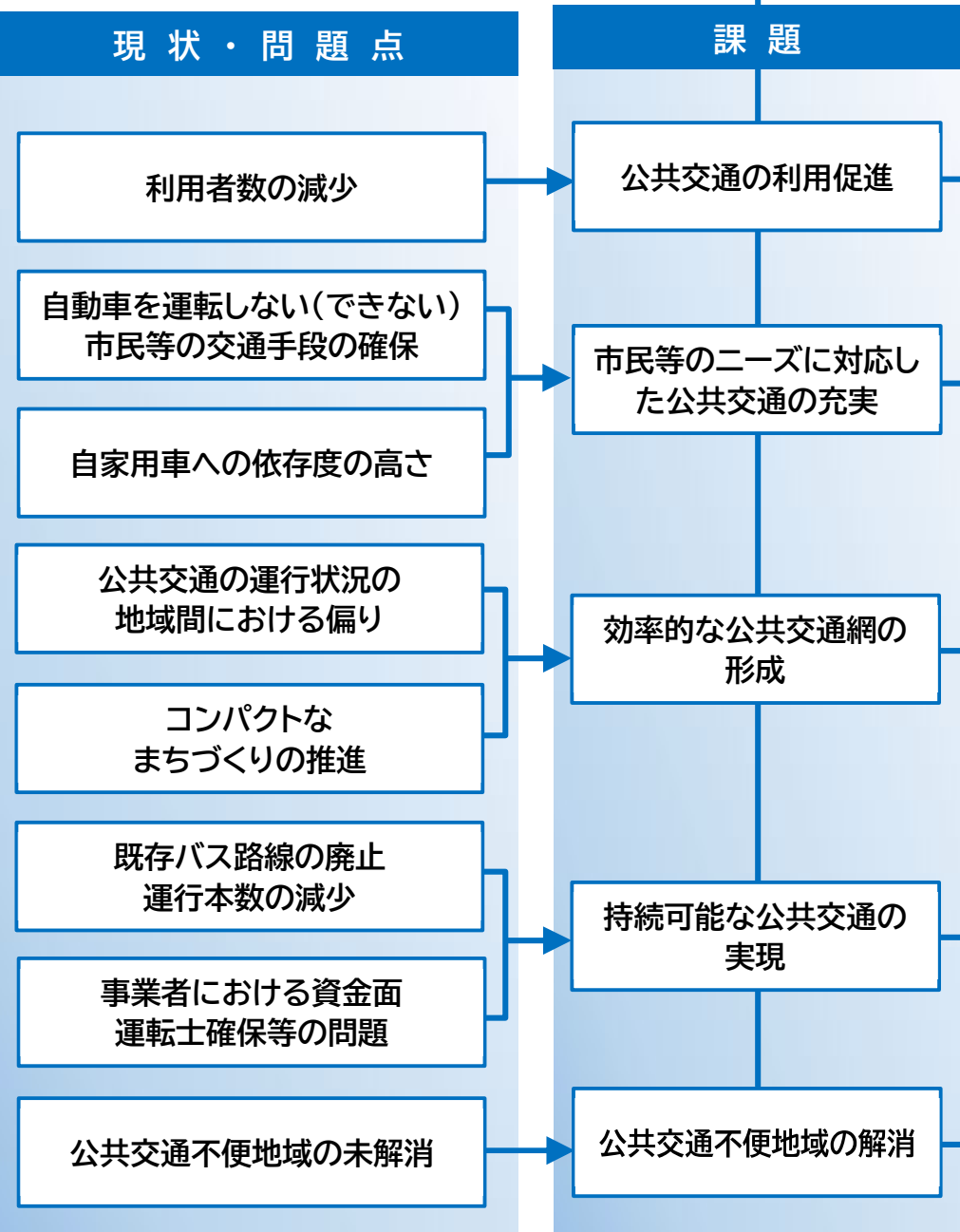
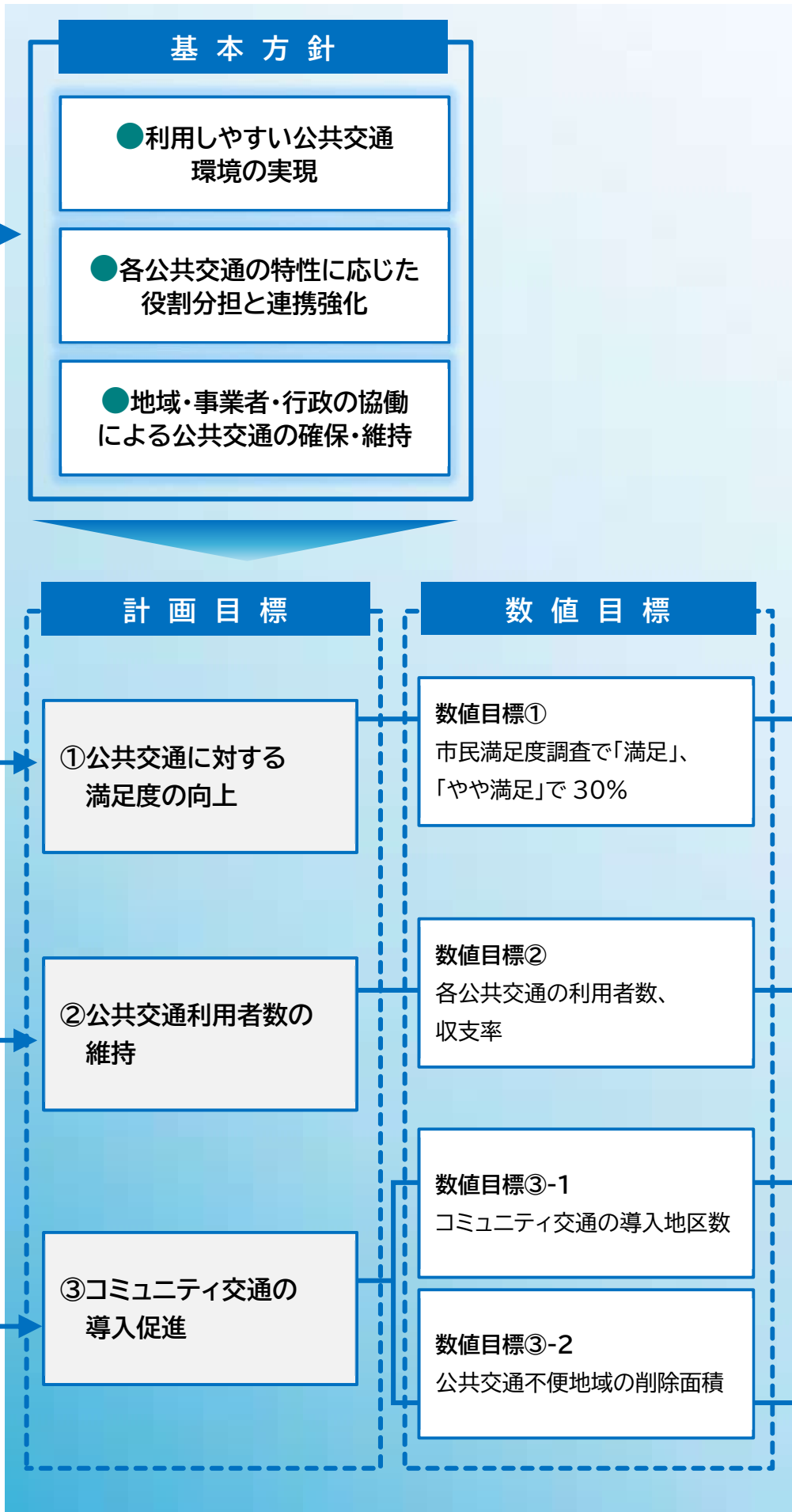
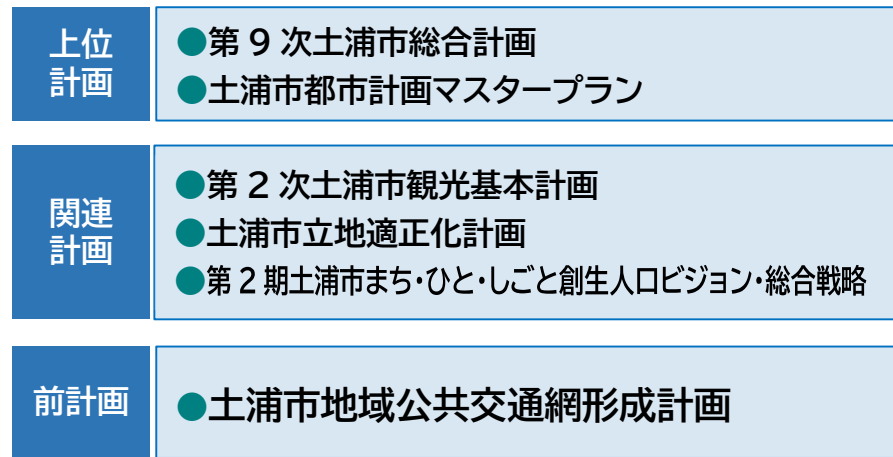
附 則

この要項は、令和3年4月1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、こども未来部長、産業経済部長、建設部長、教育部長、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、こども政策課長、商工観光課長、都市計画課長、都市整備課長、道路管理課長、道路建設課長、教育総務課長、学務課長、消防本部総務課長

# 公共交通施策の体系



## 土浦市地域公共交通計画

令和4年3月

発行 土浦市都市政策部都市計画課  
(土浦市地域公共交通活性化協議会)  
茨城県土浦市大和町9番1号  
TEL 029-826-1111 内線 2370

