

土浦市地域公共交通活性化協議会 令和8年度第2回資料

～現行計画の振り返りと状況の変化を見る～

1. 計画改定の進め方
2. 公共交通を取巻く状況
3. 市民と利用者の『今』の声（アンケート調査結果）
4. 交通事業者ヒアリング（事業者目線）
5. 計画改定のポイント
6. 現行計画の評価（進捗状況の振り返り）

令和8年7月28日

令和8年7月28日 【令和8年度】第2回地域公共交通活性化協議会

- 計画改定の進め方
- 課題の認識（公共交通を取巻く状況、アンケート調査結果）
- 現行計画の評価

令和8年10月 【令和8年度】第3回地域公共交通活性化協議会

- 課題と基本的な方針の確認
- 計画に位置づける施策
- 計画目標（KPI）

令和8年12月 【令和8年度】第4回地域公共交通活性化協議会

- パブリックコメントに向けた計画書（素案）

交通事業者
等関係者との
個別調整、
協議

令和9年2月 パブリックコメント

令和9年3月 計画の策定、公表

「アップデートガイダンス」（手順書）は、地域公共交通計画や法定協議会の実質化を推進するため、アップデートを進める上で重要なポイントを国土交通省（地域公共交通計画の実質化に向けた検討会）が2026年3月に公表しています。本計画はこれに則り改定を進めます。

①計画書のまとめ方

- **本体は30ページ程度**にまとめ、地域の現状や上位・関連計画の整理などは参考資料として巻末にまとめる基本構成の例を提示

②公共交通サービスの現状診断

- 人口・施設分布、交通ネットワーク、利用状況、将来のまちづくりを重ねて**現状の公共交通サービスを診断**

③地域交通が目指す姿の設定

- 現状診断結果を下敷きに**地域公共交通が目指すネットワーク**を整理

④施策の設定

- 課題の対応について、**利用者目線、事業者目線**それぞれの視点を踏まえ施策を検討

⑤KPI・目標値の設定

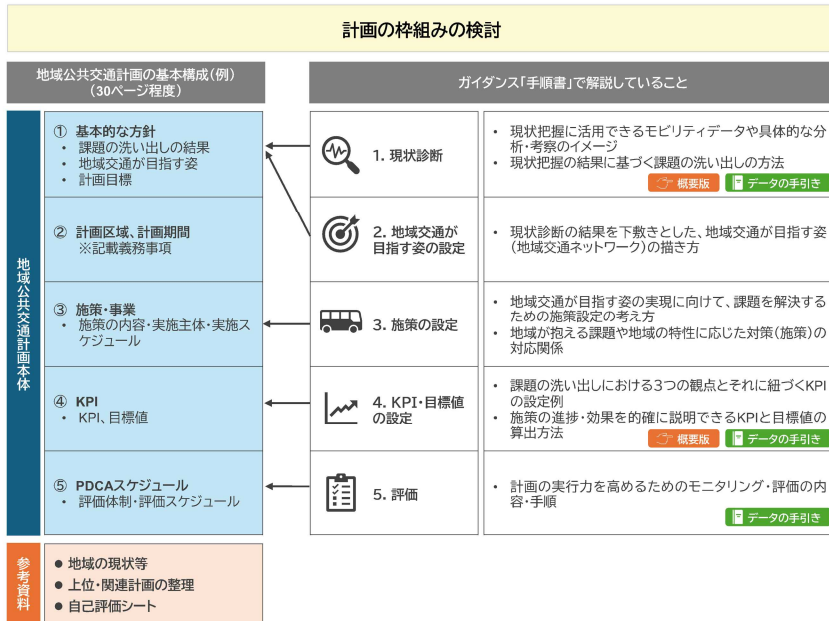
- 施策の進捗・効果を説明しやすいKPI・目標値の設定

⑥評価

- 計画期間中は**短いスパンで目標の達成状況を評価**し、必要に応じて改善を行う



地域公共交通計画の基本構成（案）

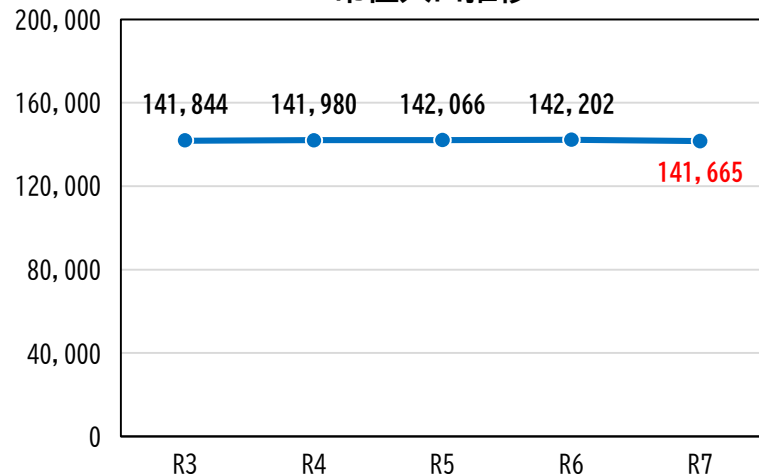


2. 公共交通を取巻く状況

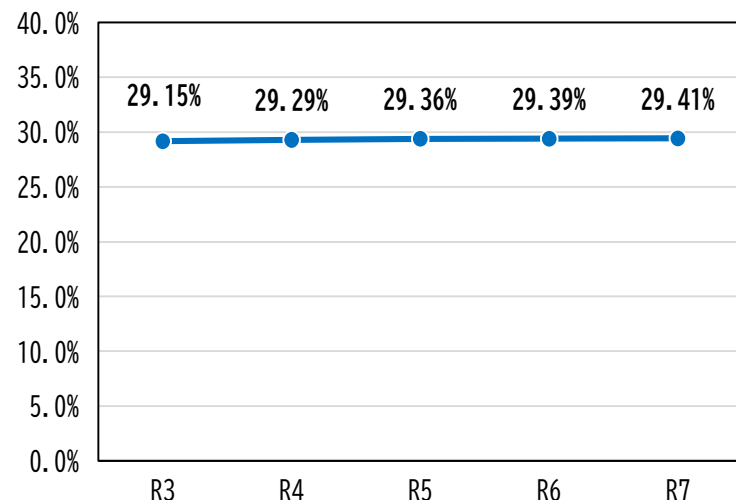
①人口動態

- 5年前に比較して、夜間人口、高齢化率ともに横ばいの状況です
- 生産年齢人口は微増、年少人口は減少しています
- 昼間人口は1を超え、水戸市や日立市と同様に市外からの流入が多い状況です

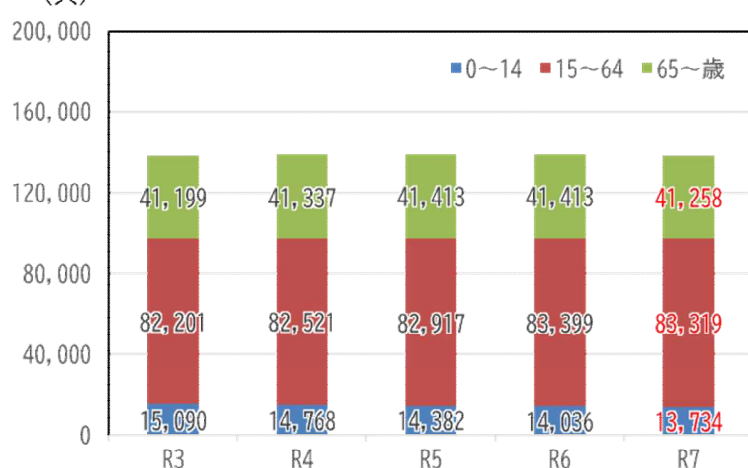
(人) 常住人口推移 ※住基人口にもとづく



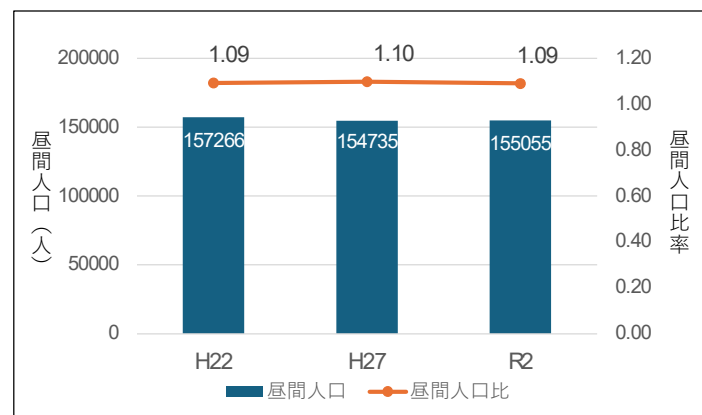
高齢化率 ※住基人口にもとづく



(人) 年齢階層別人口推移 ※住基人口にもとづく



昼間人口比推移 (昼間人口 ÷ 常住 (夜間) 人口)



※各年度10月1日時点

※赤字は国勢調査、黒字は前回国勢調査を起点に住基人口の増減から推計

※国勢調査にもとづく

2. 公共交通を取巻く状況

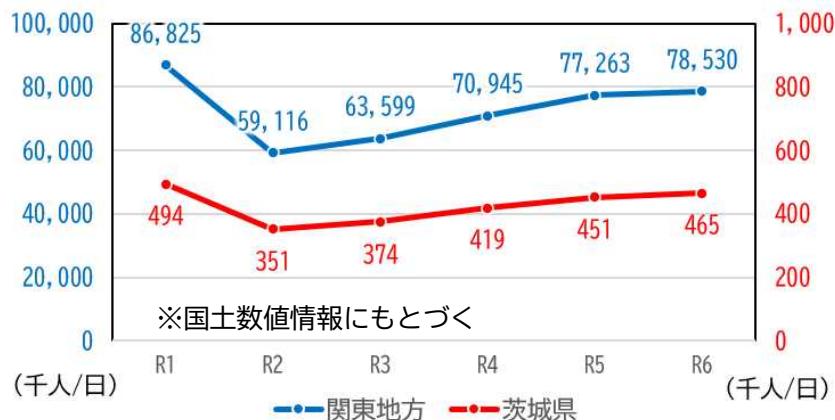
②公共交通の利用状況

※鉄道/路線バスは令和2～6年度の数値を表示
(令和7年度データ未公表のため)

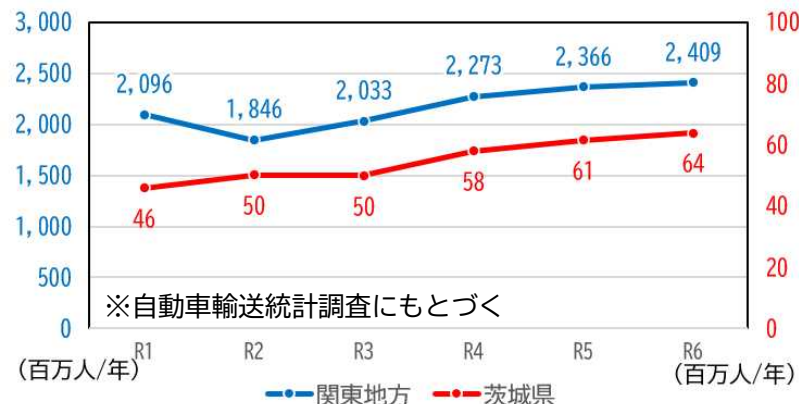
※関鉄観光バスは令和5年12月16日より路線バス全線を関東鉄道に移管

・鉄道、路線バスは5年前に比べて、コロナ以前の水準に戻りつつあります

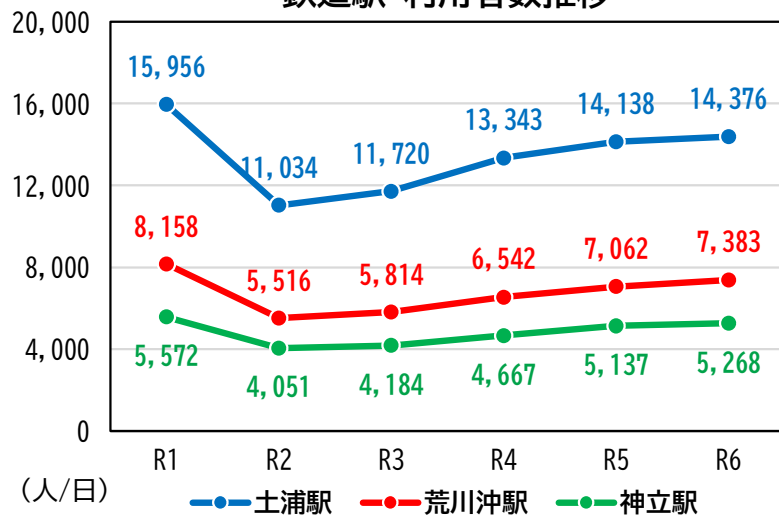
鉄道駅 利用者数推移



路線バス 利用者数推移

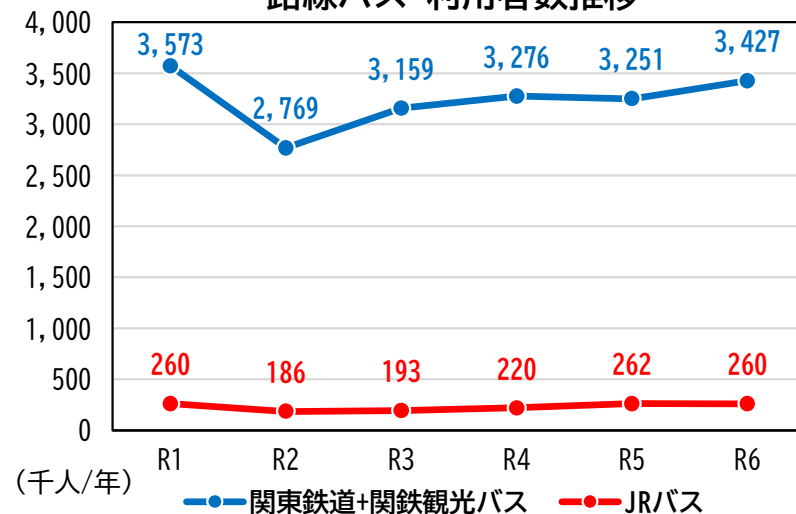


鉄道駅 利用者数推移



出典：土浦市ミニ統計

路線バス 利用者数推移



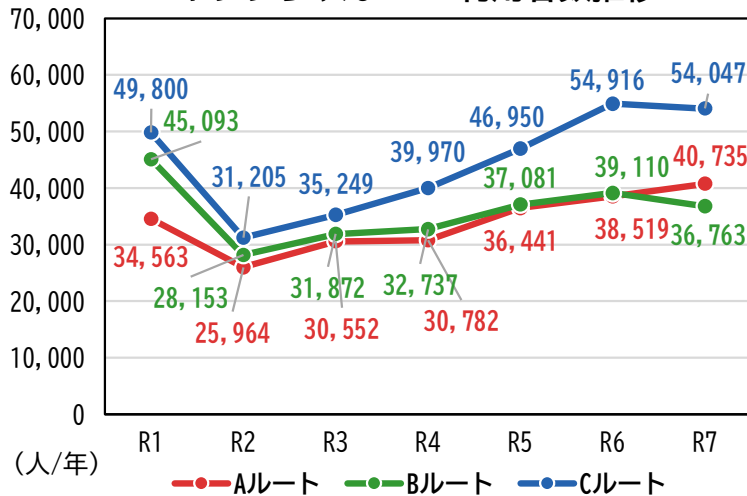
出典：土浦市ミニ統計

2. 公共交通を取巻く状況

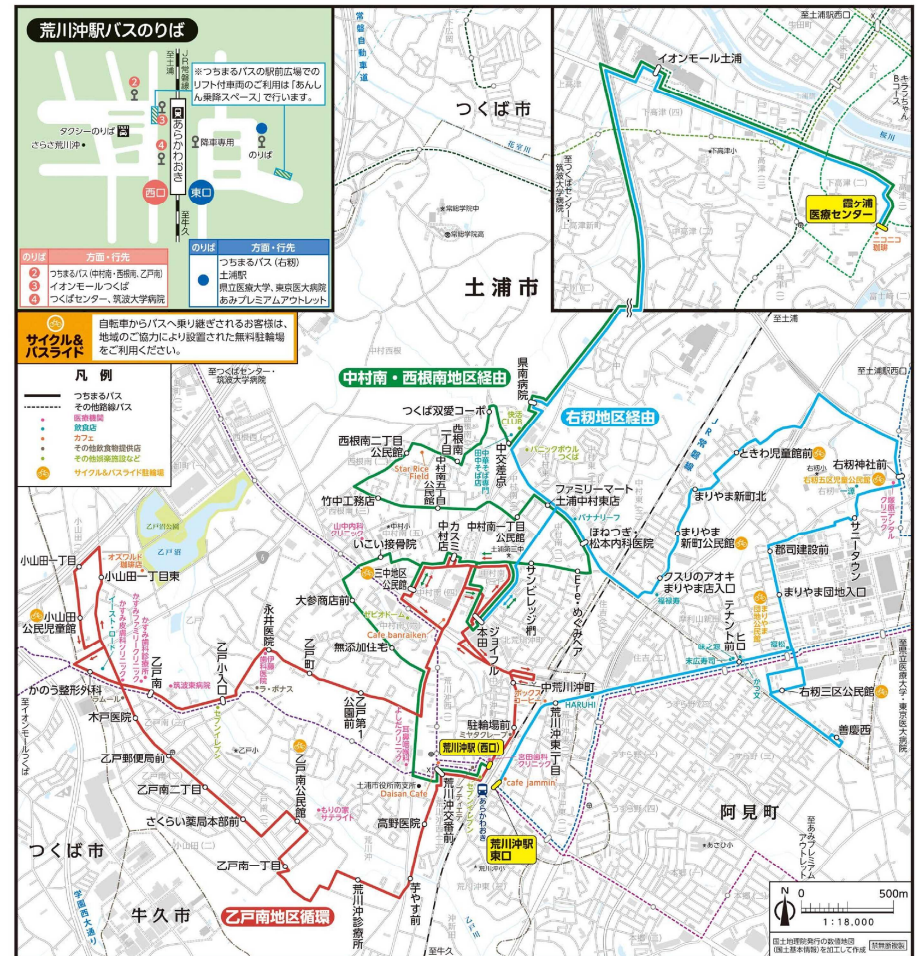
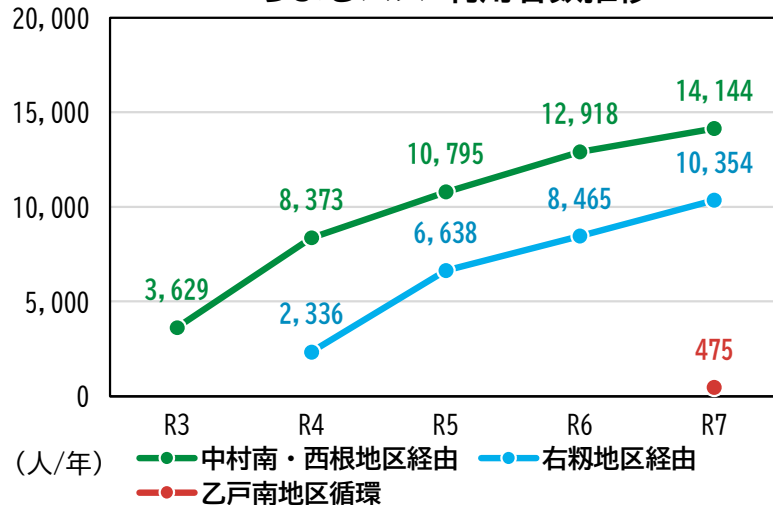
②公共交通の利用状況

- ・キラちゃんバスの利用者は5年前に比べて、コロナ以前の水準に戻りつつあります
- ・つちまるバスは令和3年から運行を開始し、現在3路線が運行され年々増加傾向を示しています

キラちゃんバス 利用者数推移



つちまるバス 利用者数推移



※ つちまるバスは
中村南・西根地区：令和3年10月から 右羽地区令和4年10月から
乙戸南地区循環：令和8年2月から運行開始

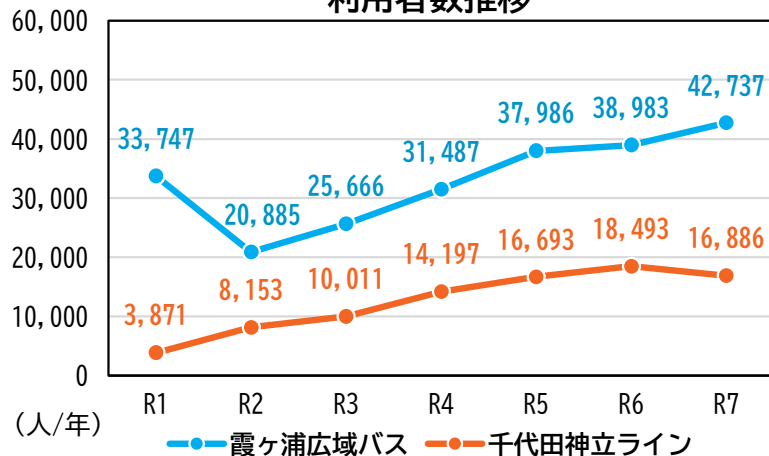
出典：土浦市調べ

2. 公共交通を取巻く状況

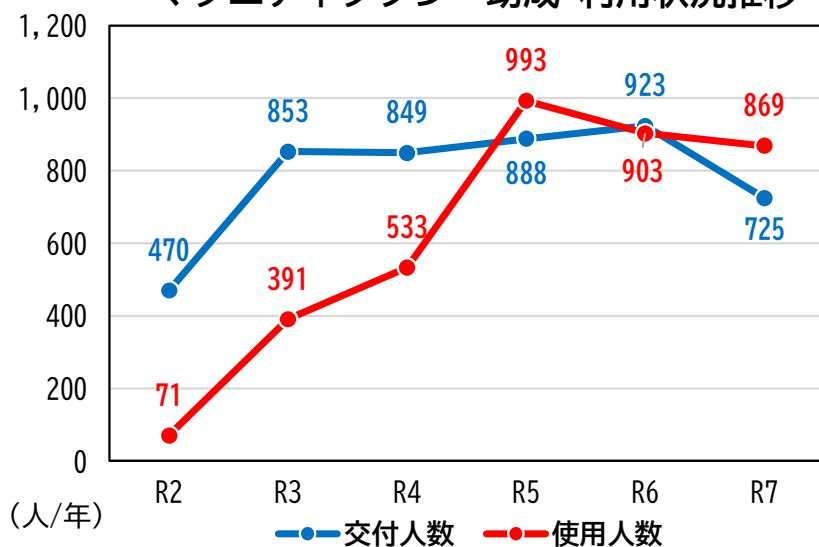
②公共交通の利用状況

- ・のりあいタクシーは減少傾向を示しています
- ・マタニティ助成の使用人数は令和5年以降減少傾向を示しています

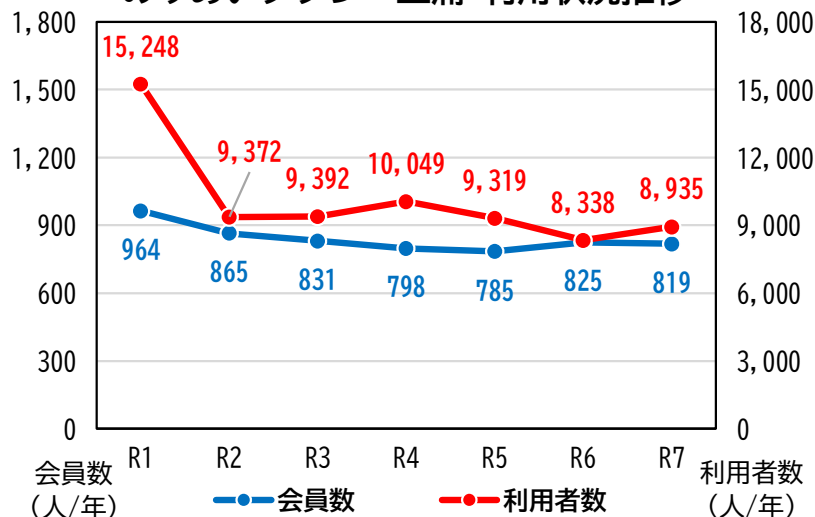
霞ヶ浦広域バス/千代田神立ライン
利用者数推移



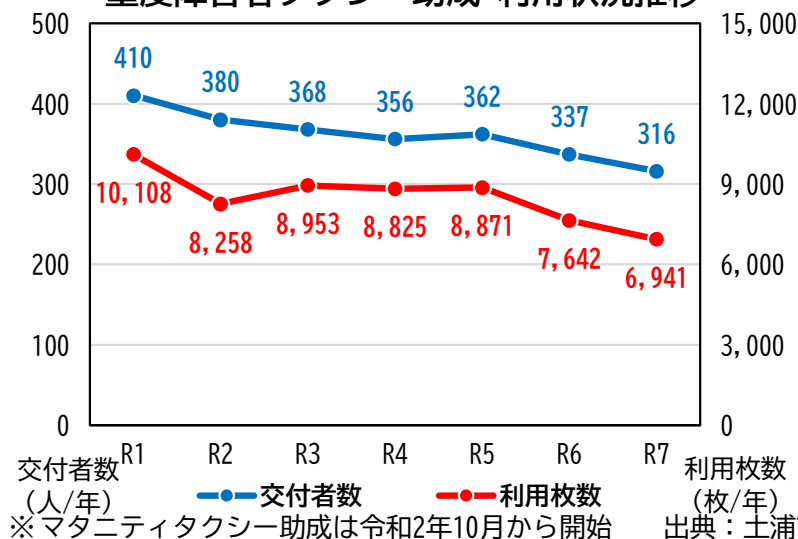
マタニティタクシー助成 利用状況推移



のりあいタクシー土浦 利用状況推移



重度障害者タクシー助成 利用状況推移



※ マタニティタクシー助成は令和2年10月から開始

出典：土浦市調べ

2. 公共交通を取巻く環境

③運転手不足の状況

- 少子高齢化などにより担い手の減少が進んでいた中で、令和6年4月に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が改正され、バス、タクシーなどの運転手の労働時間、連続運転時間等について上限規制が強化されたことで運転手不足が全国的に深刻化しています

令和6年4月～適用

バス運転者の

改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(労働法) 原則: 3,380時間 最大: 3,484時間	改正前(労働法) 原則: 281時間 最大: 309時間	改正前 継続8時間
改正後 原則: 3,300時間 最大: 3,400時間	改正後 原則: 281時間 最大: 294時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

※4歳平均1週間の拘束時間は最長40時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省
厚生労働省ホームページ
<https://www.mhlw.go.jp>

●詳しい情報や相談窓口はこちら
 厚生省 改善基準告示 検索

詳しくは
 画像へ

図 改善基準告示改正に向けたパンフレット

(出典:厚生労働省HP)

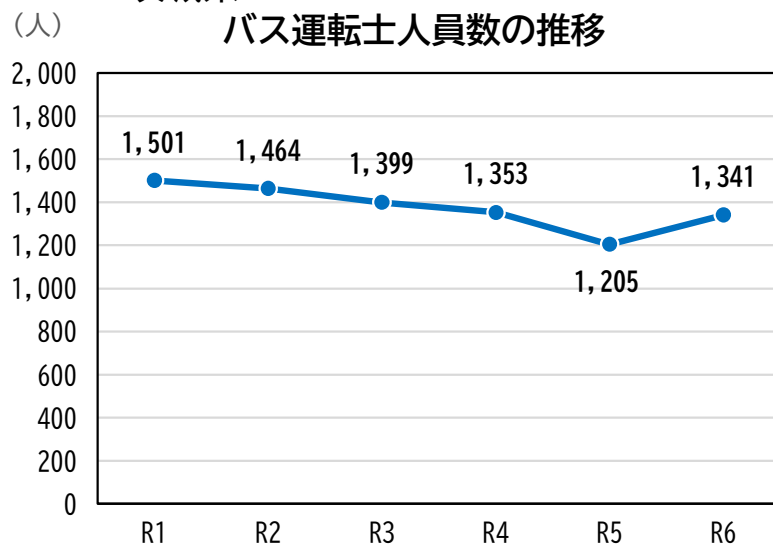
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html

2. 公共交通を取巻く状況

③運転手不足の状況

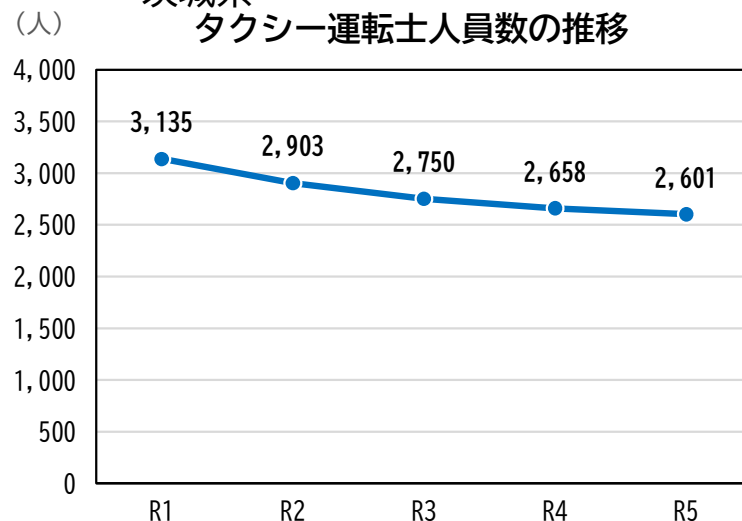
- 茨城県のバス運転手は減少傾向を示していましたが、令和6年は前年よりも増加しています
- タクシーの運転手は減少の傾向を示しています
- 関東鉄道バスの運転手は、令和2年から増加しています

茨城県
バス運転士人員数の推移



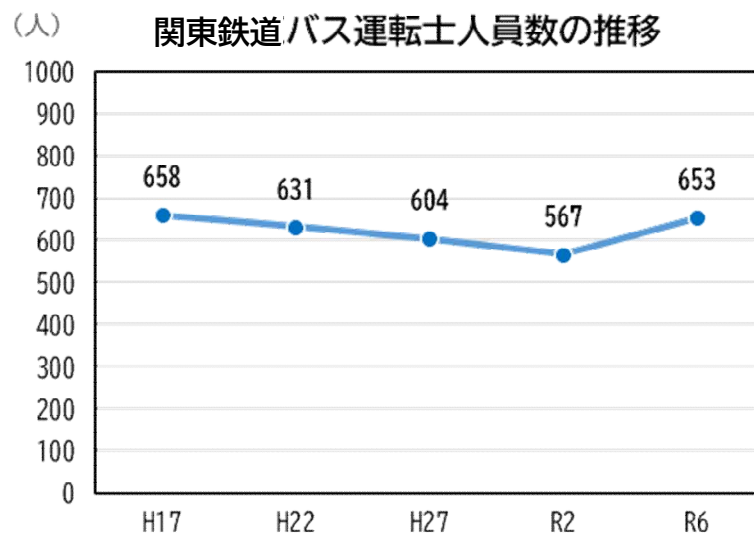
出典：茨城県「第4回 未来を拓く新たな茨城づくり調査特別委員会」資料より

茨城県
タクシー運転士人員数の推移



出典：茨城県「第4回 未来を拓く新たな茨城づくり調査特別委員会」資料より

関東鉄道バス運転士人員数の推移



出典：関東鉄道株式会社 プレスリリースより

2. 公共交通を取巻く状況

④バス路線の廃止状況

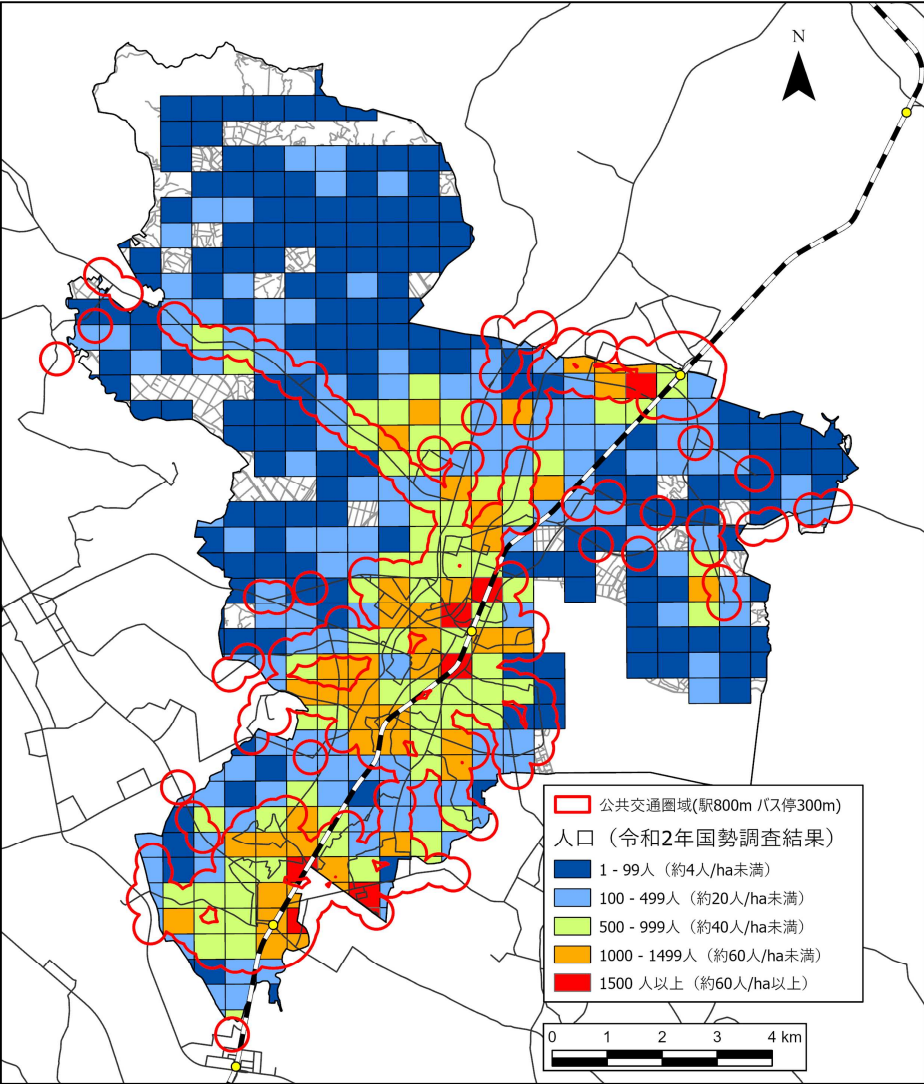
- 令和4年以降に11路線が廃止されました

年次	路線廃止の詳細
2022年（令和4年）	3月 - 土浦駅～筑波大学中央：路線廃止（関東鉄道） - 荒川沖駅～筑波大学中央：路線廃止（関東鉄道）
2023年（令和5年）	10月 - 土浦駅～江戸崎：一部系統の廃止〔廃止系統：工業団地前・君島経由 江戸崎行き、東京医大病院前・君島経由 江戸崎行き、南平台南・曙町経由 美浦トレセン行き〕（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：路線廃止（ジェイアールバス関東） - 土浦駅東口～ひたち野うしく駅：路線廃止（ジェイアールバス関東） - 取手駅～土浦駅東口（深夜バス）：路線廃止（ジェイアールバス関東）
2024年（令和6年）	3月 土浦駅～水海道駅：路線廃止（関東鉄道）
2025年（令和7年）	9月 土浦・つくば～水戸：一部区間の廃止〔廃止区間：土浦駅東口～つくばセンター間〕（関東鉄道）
2026年（令和8年）	3月 土浦駅～石岡車庫・ヒルズガーデン美野里：路線廃止（関東鉄道）
2027年（令和9年）	2月（予定） - 荒川沖駅～イオンモールつくば：路線廃止予定（関東鉄道） - 土浦駅～土浦協同病院：路線廃止予定（関東鉄道）

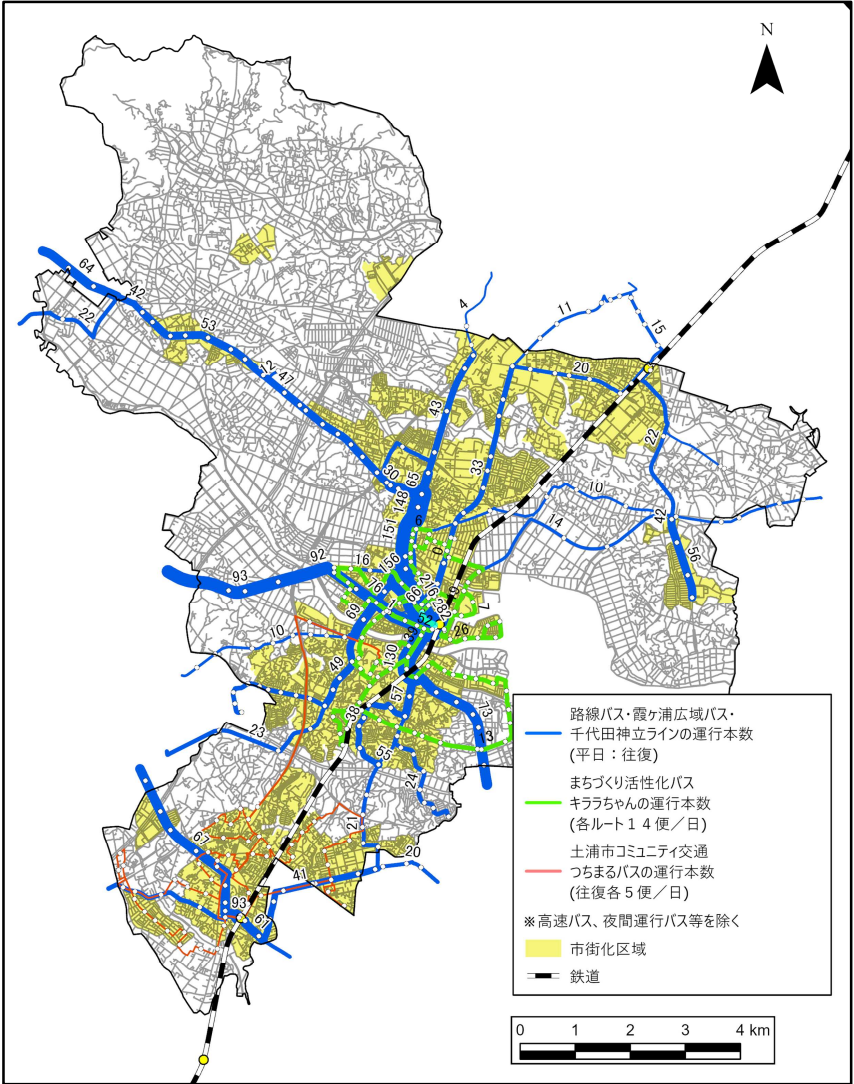
⑤公共交通不便地区の状況

・公共交通不便地区は、令和3年からのつちまるバス運行開始に伴い、減少しつつあります

《公共交通不便地区と人口分布》



《バスの運行本数》



出典：令和2年国勢調査

⑤公共交通不便地区の状況

- 公共交通圏域内に約7割の市民が居住しているものの、約3割は圏域外となっています
- また、鉄道と路線バスの1時間に1～2本の運行本数が確保されているのは約6割程度に留まっています

公共交通不便地区のカバー人口

	人口（人）	割合（％）
鉄道圏	18,616	13.2%
バス圏		
1日30本未満（片側）※	14,838	10.5%
1日30本以上（片側）※	64,968	46.1%
圏域内		69.9%
圏域外	42,385	30.1%
合 計	140,807	100%

出典：総務省国勢調査令和2年500mメッシュ人口より

※合計値は500mメッシュ人口から算出

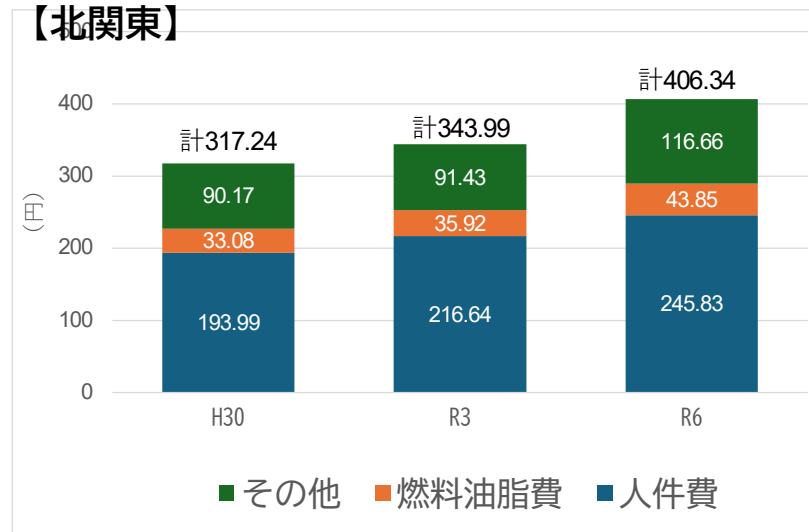
1日30本は6時から22時までの運行（17時間）とした場合に1時間に1～2本

2. 公共交通を取巻く状況

⑥ 公的負担額の増加

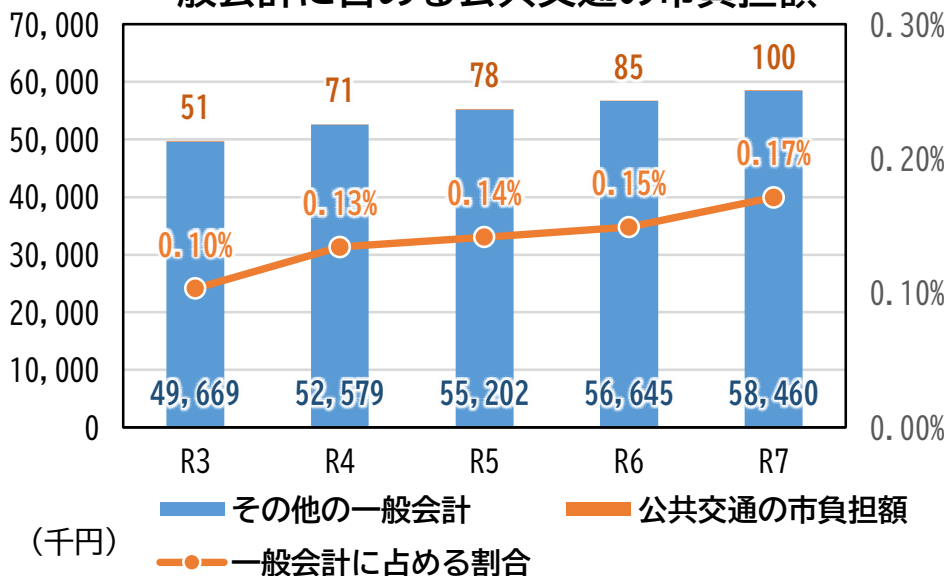
- ・ 国土交通省が公表している乗合バス事業の北関東ブロックの実車走行キロ当たりの原価は増加傾向を示しており、令和6年の人件費は平成30年に比べ約3割増加しています
- ・ 主に上記を背景に公共交通にかかる公的負担は年々増加の傾向にあります。
- ・ 一般会計に占める割合では、令和3年の0.10%から令和7年には0.17%へ増加しました。
- ・ 市民1人当たりでは、令和3年の362円/1人から令和7年の708円/1人へ増加しました。

乗合バス事業ブロック別実車走行キロ当たりの原価
【北関東】

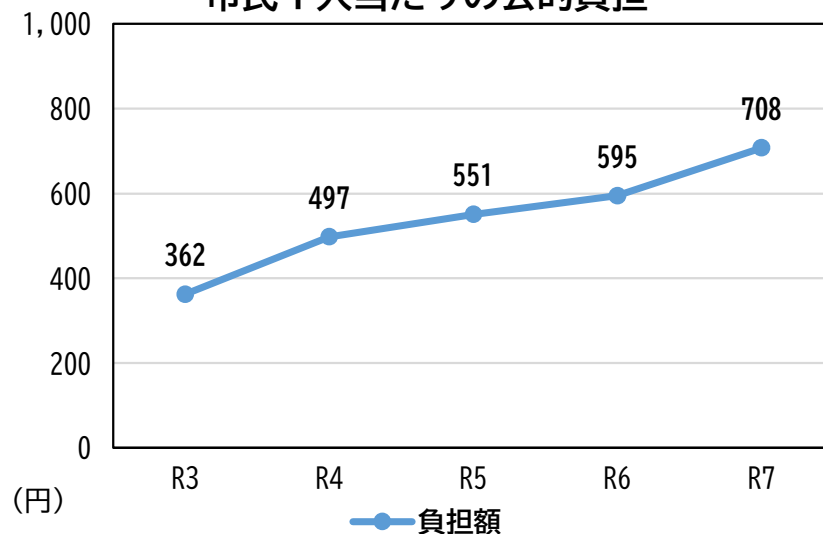


資料：国土交通省

一般会計に占める公共交通の市負担額



市民1人当たりの公的負担

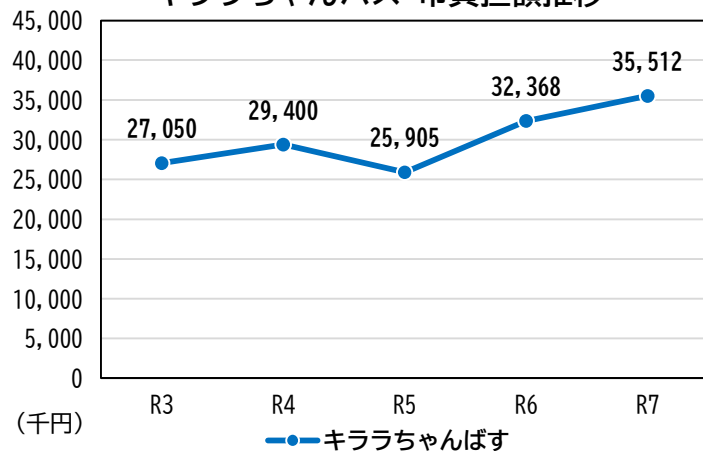


2. 公共交通を取巻く状況

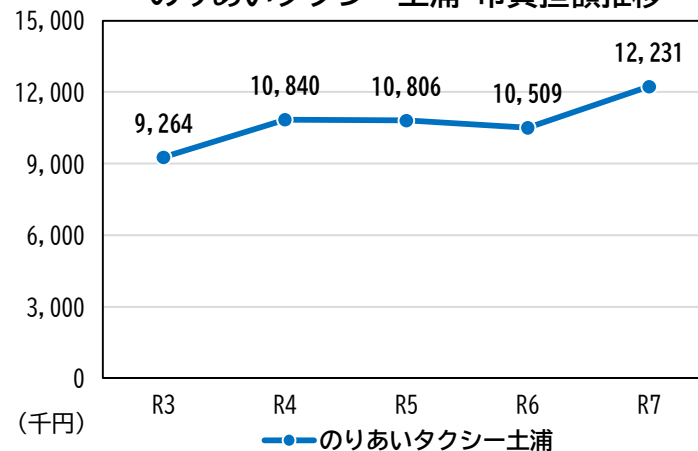
⑥公的負担額の増加

- ・のりあいタクシー土浦は利用者数は減少傾向にあるものの負担額は増加傾向にあります
- ・令和3年から運行を開始したつちまるバスの負担が新たに追加されました
- ・千代田神立ラインはルート変更に伴い本市の負担が増加しました

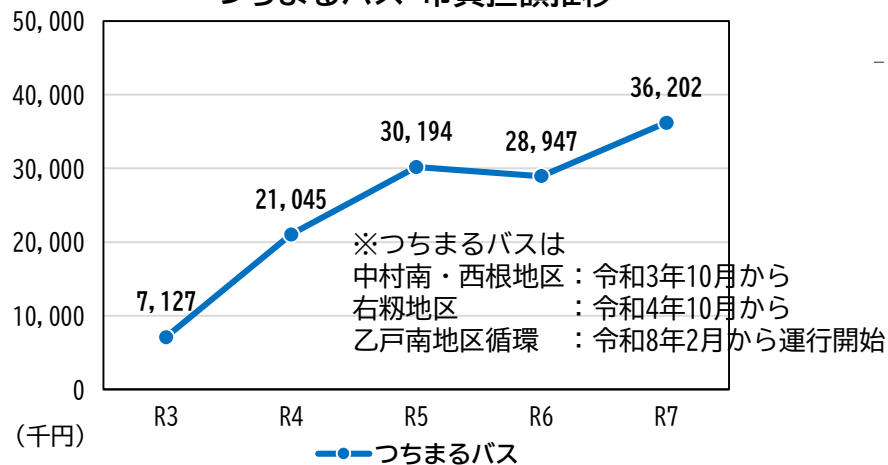
キララちゃんバス 市負担額推移



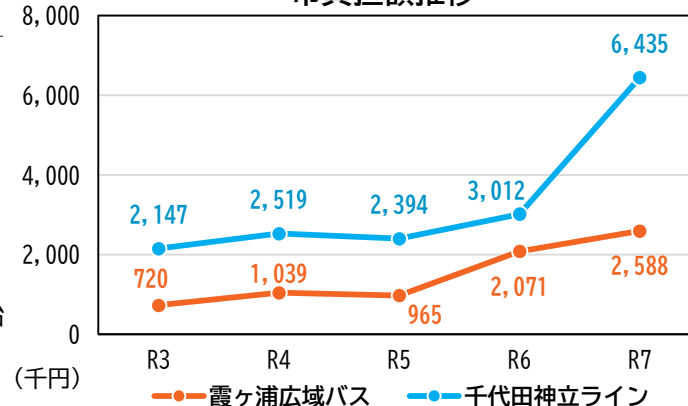
のりあいタクシー土浦 市負担額推移



つちまるバス 市負担額推移



霞ヶ浦広域バス/千代田神立ライン
市負担額推移

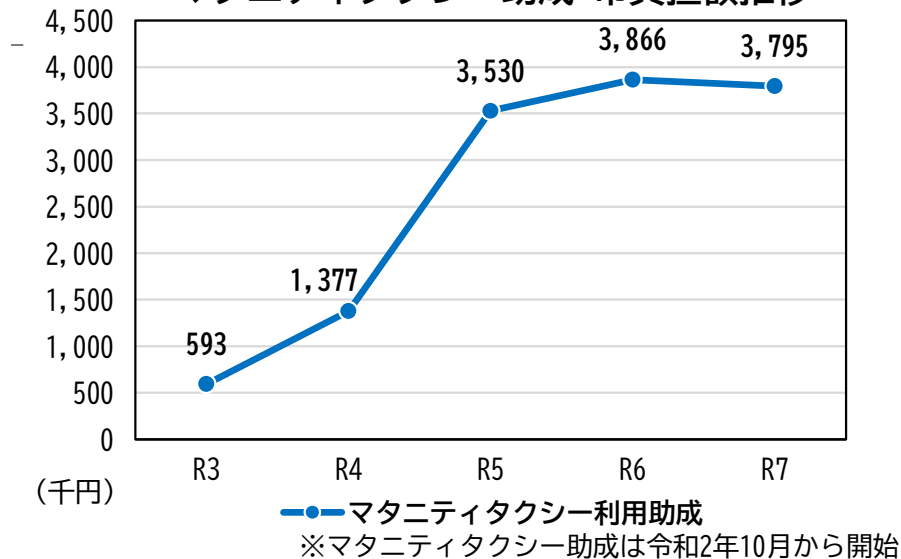


2. 公共交通を取巻く状況

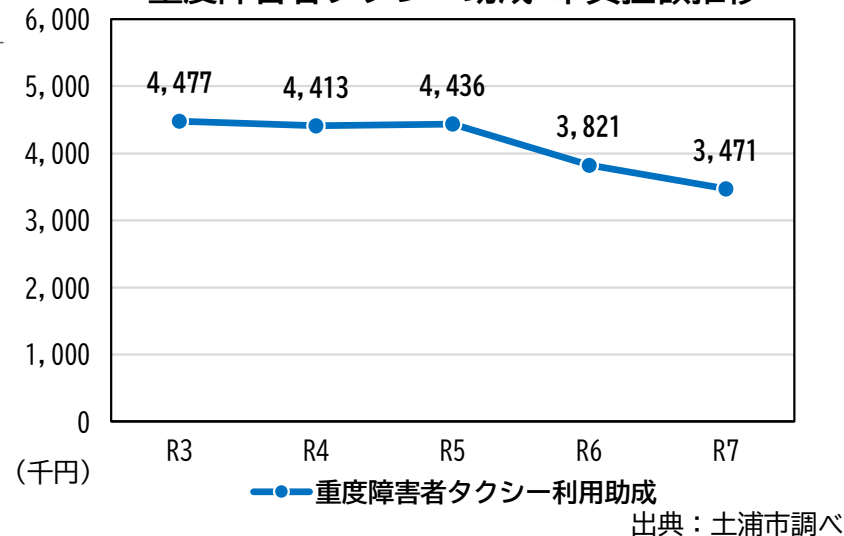
⑥公的負担額の増加

・マタニティタクシー助成は増加傾向にあるものの、直近3年は横ばい傾向です

マタニティタクシー助成 市負担額推移



重度障害者タクシー助成 市負担額推移



妊産婦：2万円分のタクシー助成

1回の妊娠につき500円券を40枚交付し、通院や買い物に利用可能です。



重度障害者：年間最大50枚の助成券

障害等級に応じ、医療機関への往復に使える500円助成券を交付します。



申請月	交付枚数
4月	50枚
10月	26枚
3月	6枚

3. 市民と利用者の『今』の声（アンケート調査結果）

- ・市民と公共交通利用者の意見を収集するために4つのアンケートを実施しました
- ・全市民を対象とした「公共交通に関する市民アンケート」の他、個別テーマに対するアンケートとして、子供の送迎、のりあいタクシー土浦、工業団地等の従業員の交通手段に関するアンケートを実施しました

《アンケート概要》

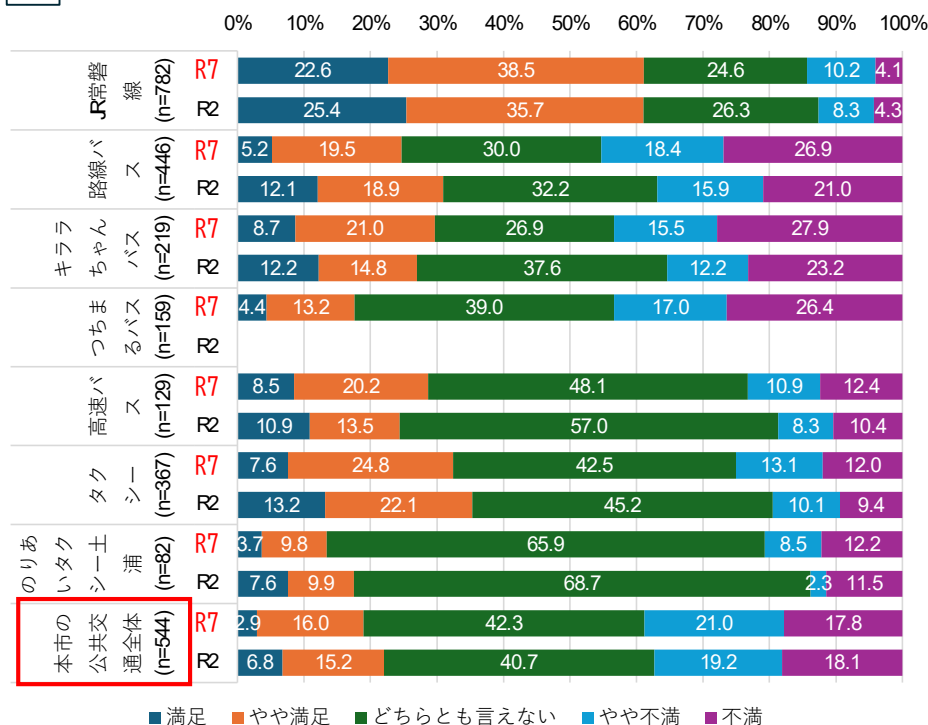
アンケート名		対象数	期間	方法	配布数	回収数	回収率	主な内容
①公共交通に関する市民アンケート		中学生を除く15歳以上の市内居住者	2026年2月	郵送とウェブフォームの併用による回答	3,000票	1,074票	35.8%	・移動実態 ・公共交通の満足度や利用しない理由 ・公共交通の利用促進に向けた取組
個別テーマに対するアンケート	②子どもの送迎に関するアンケート	市内公立小中学校の保護者	2026年3月	PTA連絡協議会会員の連絡網（スクリレ等）を使用、ウェブフォームによる回答	7,989票	1,980票	24.8%	・送迎の実態や負担 ・のりあいタクシーの利用ニーズ
	③「のりあいタクシー土浦」に関するアンケート	年会費助成の申請者	2025年2月～2026年1月	郵送	828票	513票	61.9%	・利用実態や利便性、改善点 ・会員費別の利用意向
	④土浦市内工業団地等の従業員の交通手段に関するアンケート	市内工業団地等	2026年2月	ウェブフォームによる回答	79社	32社	40.5%	・通勤実態

3. 市民と利用者の『今』の声（アンケート調査結果）

①市民アンケート

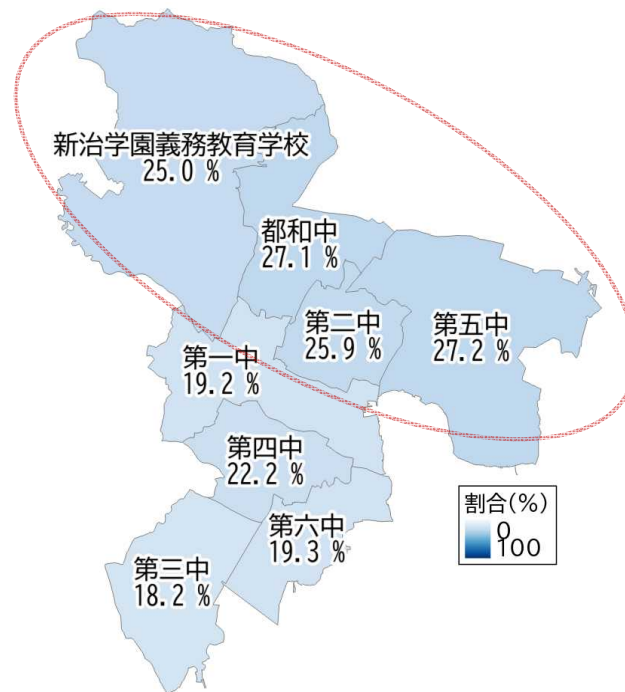
- 『鉄道』の満足度は高いものの、公共交通全体を含めその他の満足度は低く、令和2年に比べやや減少しています
- 地域的にみると北部地域での満足度が低い状況です（問5）

問5 公共交通の満足度（利用しない、知らないを除く）



問5

公共交通の満足度（やや不満+不満の割合）

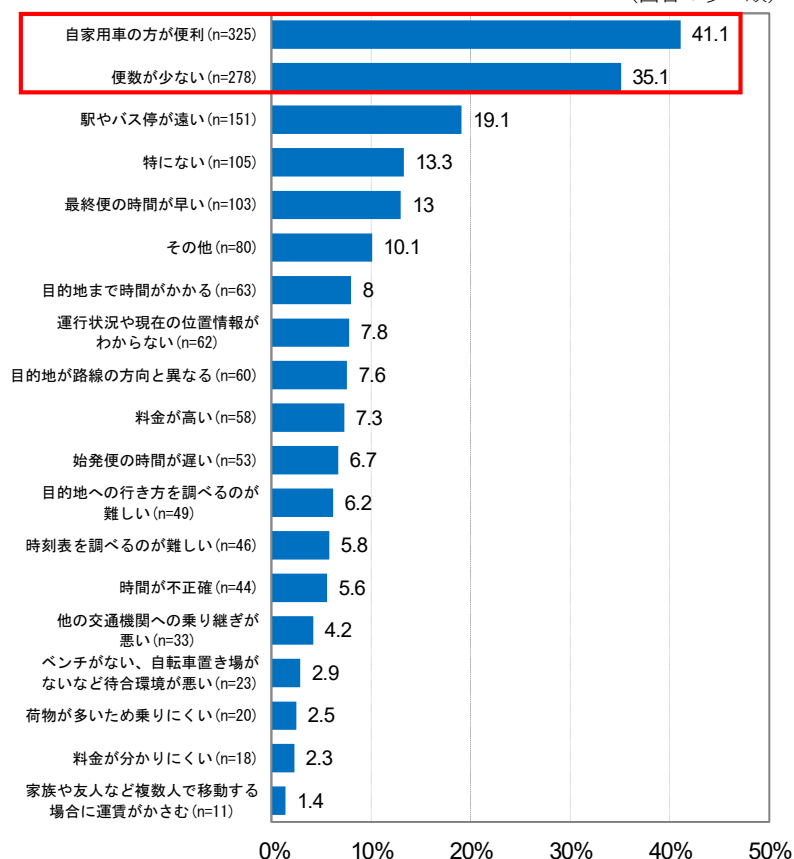


3. 市民と利用者の『今』の声（アンケート調査結果）

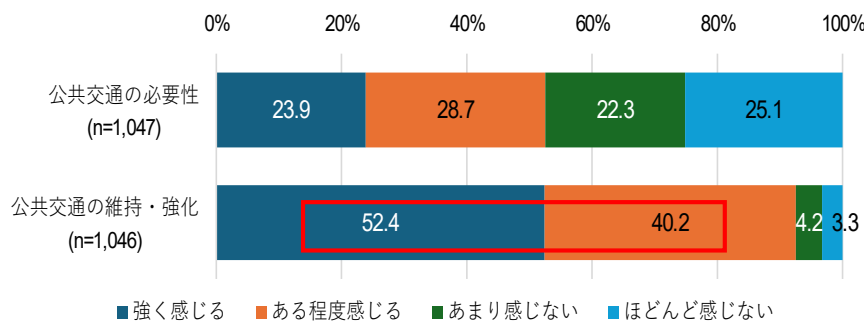
①市民アンケート

- ・公共交通を利用しにくい、しない理由は『自家用車が便利のため』が最も多く『便数が少ない』が次に多い（問6）
- ・地域社会全体にとって公共交通を維持・強化する必要性は、「強く感じる」と「ある程度感じる」を合わせて約9割（問8①②）
- ・自動車を運転できなくなったら『利用できる公共交通で移動する』が約6割、『外出の範囲を狭くする』が約1割（問8③）

問6 公共交通の利用しにくい（利用しない）理由。 N = 791
[路線バス等] 複数回答 (回答の多い順)

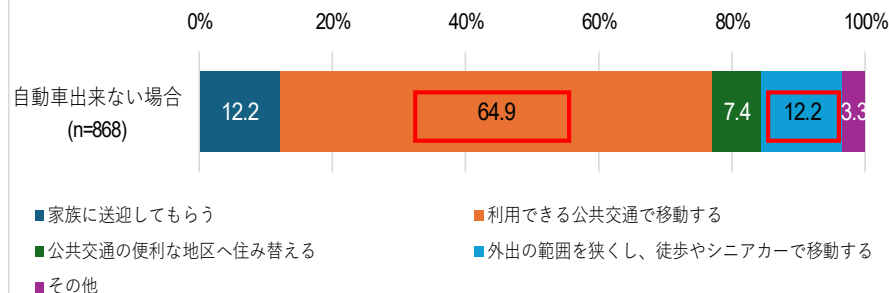


問8①② ご自身の生活における公共交通の必要性和地域社会全体にとっての公共交通の維持・強化の必要性



問8③

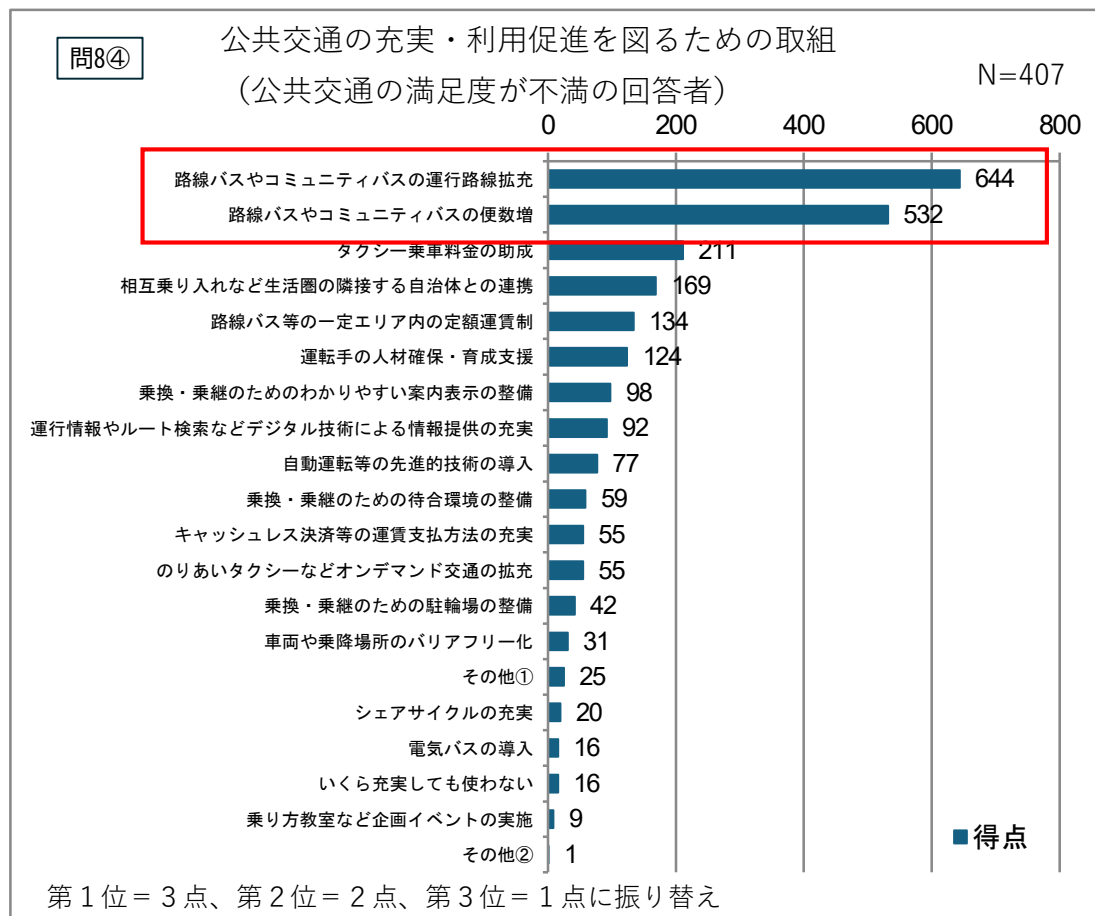
自動車が運転出来ない場合



3. 市民と利用者の『今』の声（アンケート調査結果）

①市民アンケート

- 公共交通の充実・利用促進を図るためには、『路線バス、コミュニティバスの充実』が上位を占めている（問8④）



3. 市民と利用者の『今』の声（アンケート調査結果）

②子どもの送迎に関するアンケート

- 子どもの送迎は、『新治地区』での利用が多く、『小学校低学年』での利用が多い（問5, 10, 15）

問5, 10, 15

問5, 10, 15

送迎の有り割合

新治学園義務教育学校

57.7 %

都和中
41.0 %第二中
46.1 %第五中
39.6 %第一中
40.9 %第四中
51.3 %第六中
50.7 %第三中
42.9 %割合(%)
0.0
100

送迎の有り無し

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

全体
(n=2,933)

46.0

54.0

小学生（低学年）
(n=1,104)

57.3

42.7

小学生（高学年）
(n=1,060)

40.4

59.6

中学生
(n=769)

37.3

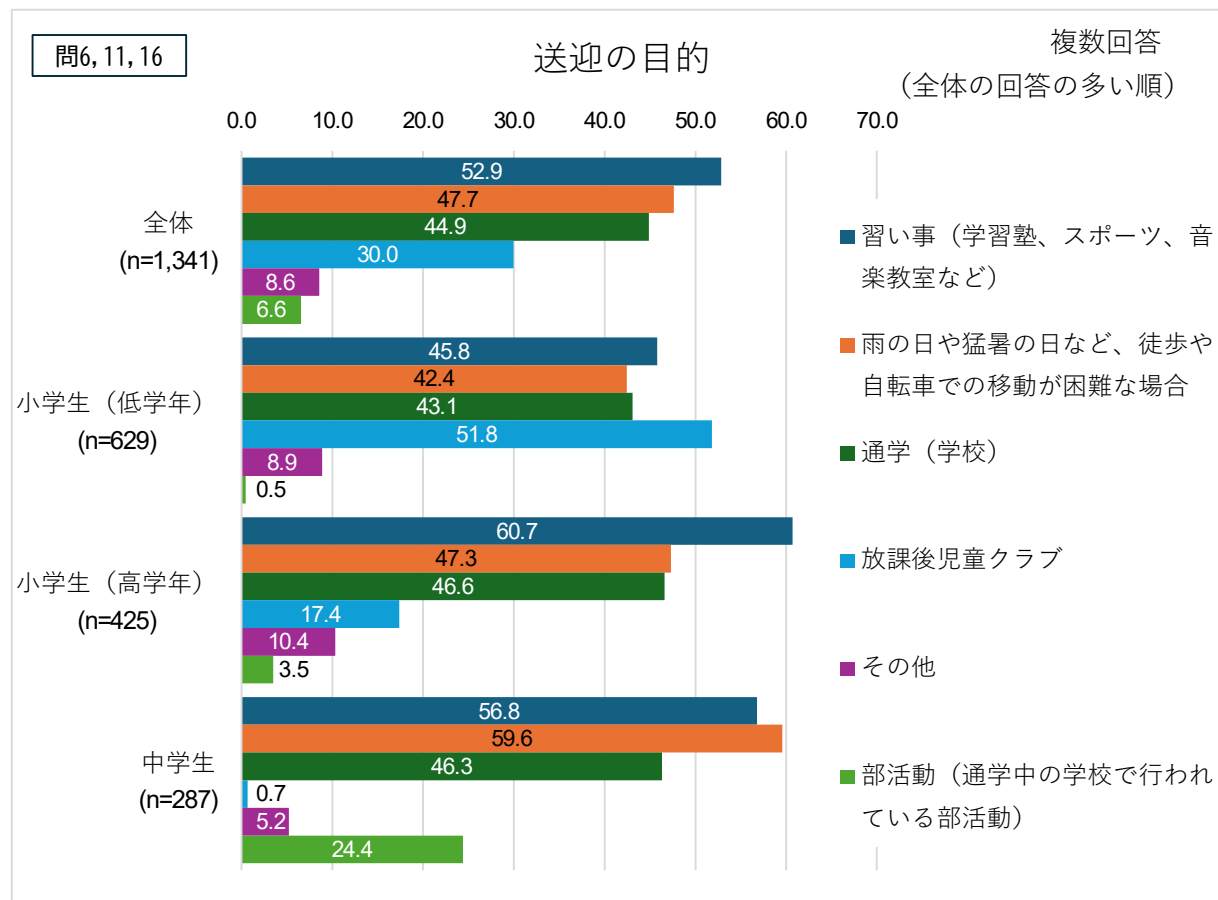
62.7

■ 送迎している ■ 送迎していない

3. 市民と利用者の『今』の声（アンケート調査結果）

②子どもの送迎に関するアンケート

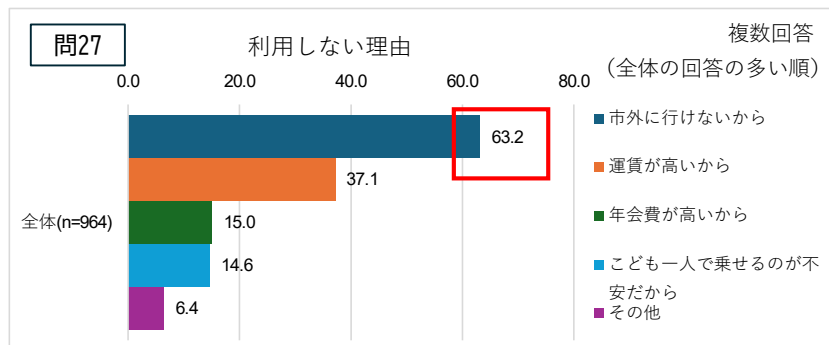
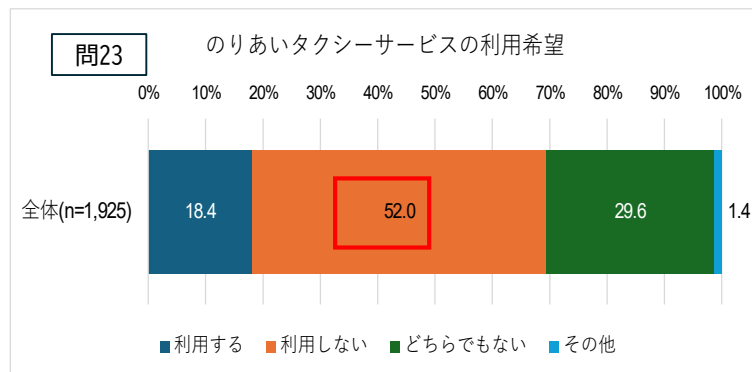
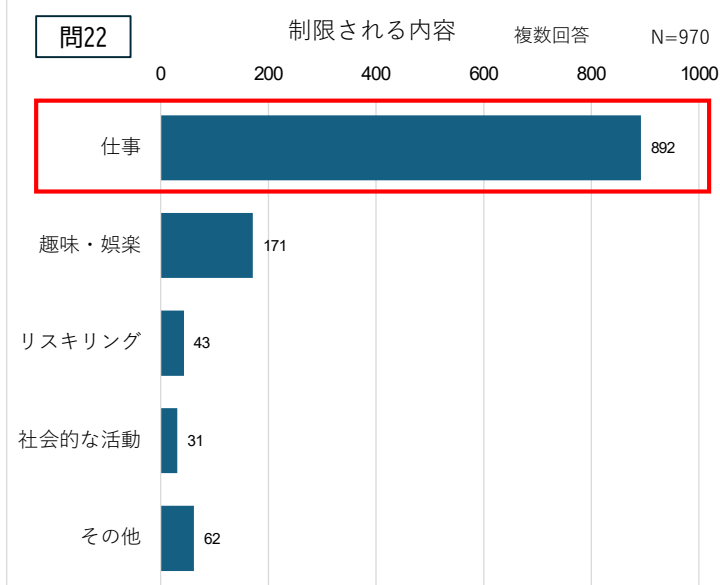
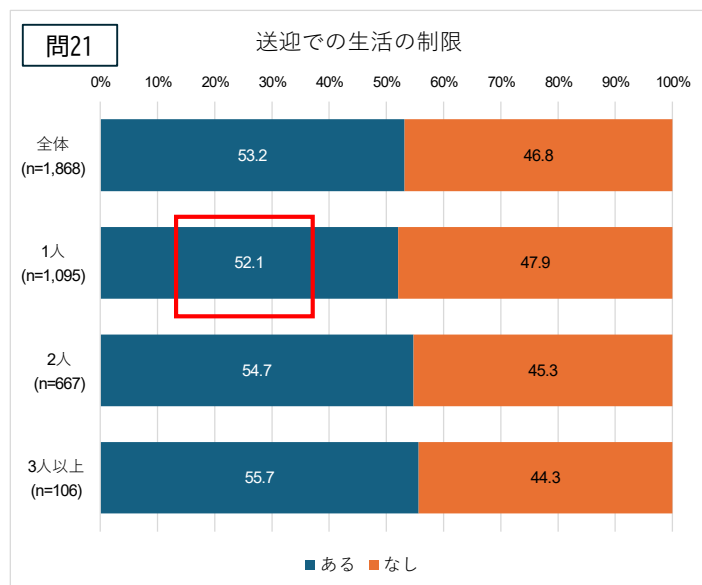
- ・送迎の目的は、全体では『習い事』が約5割で最も多く、『通学』が約4割、低学年では『放課後児童クラブ』が約5割で最も多い（問6, 11, 16）
- ・通学路に街灯がない、交通量の多い信号のない横断歩道等、防犯や事故防止によるやむを得ない理由による送迎もある
- ・学校敷地内に送迎用の駐車場がなく、路上駐車による安全性の低下や交通渋滞を引き起こしている



3. 市民と利用者の『今』の声（アンケート調査結果）

②子どもの送迎に関するアンケート

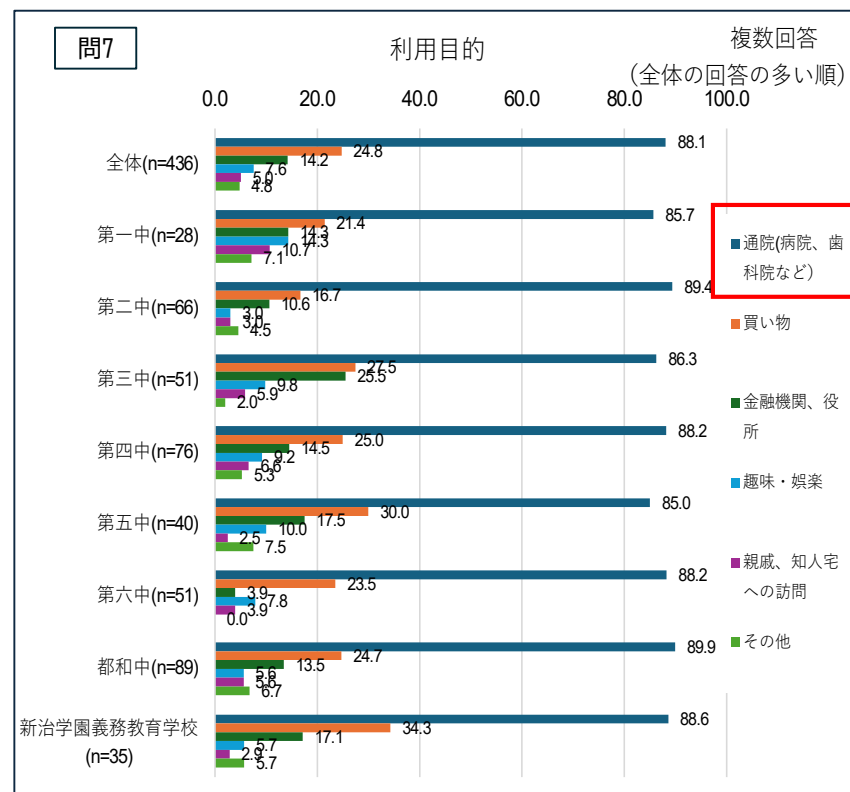
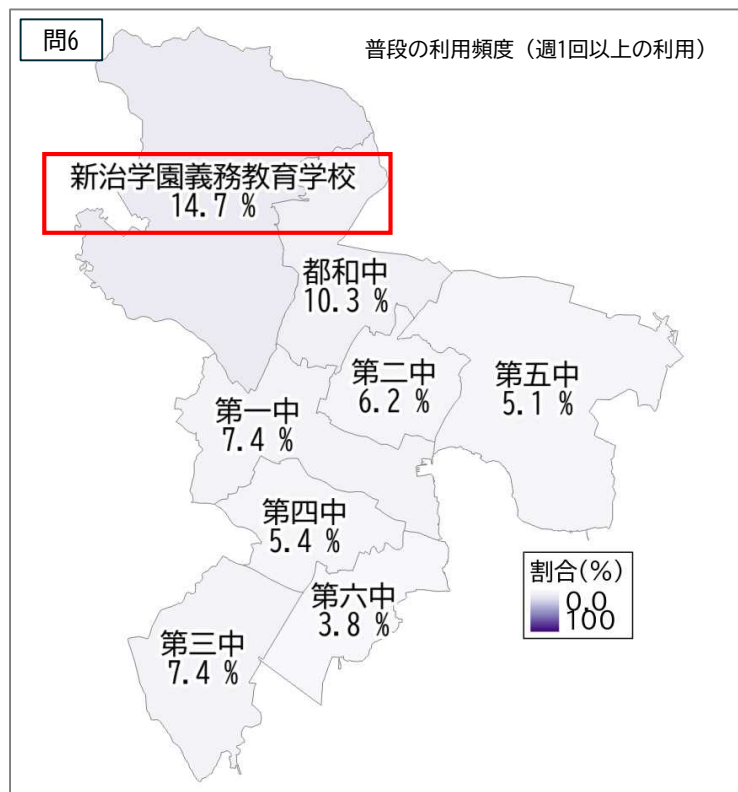
- ・約半数以上が送迎により『日常生活が制限』されており、その内容は『仕事』が約7割で最も多い（問21, 22）
- ・のりあいタクシーの利用意向は約2割、利用しない理由は「市外に行けない」「運賃が高い」が上位（問23, 27）



3. 市民と利用者の『今』の声（アンケート調査結果）

③ 「のりあいタクシー土浦」に関するアンケート

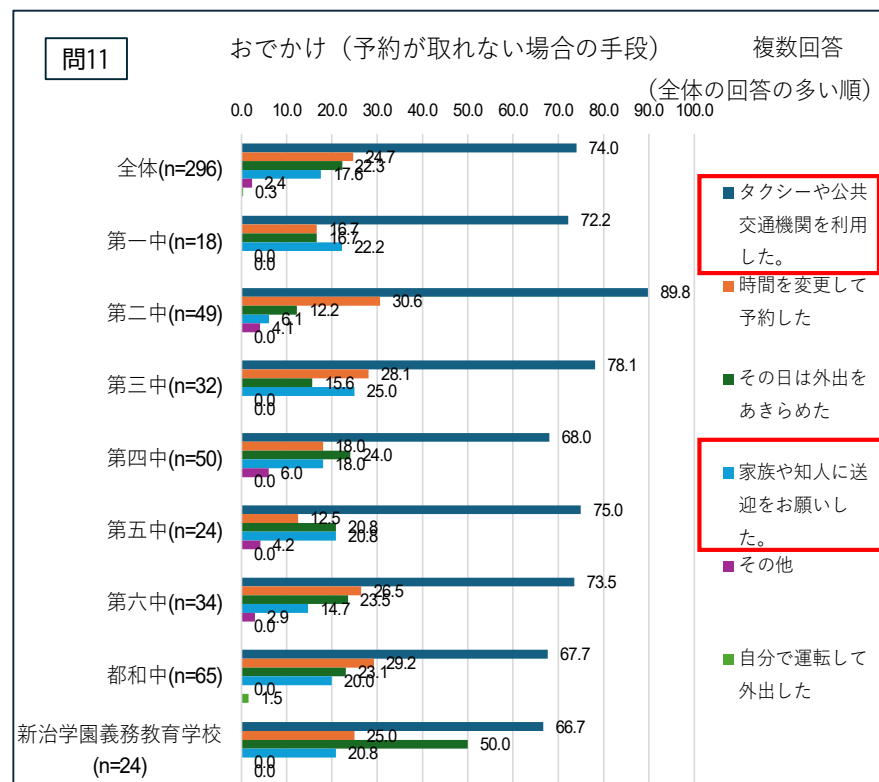
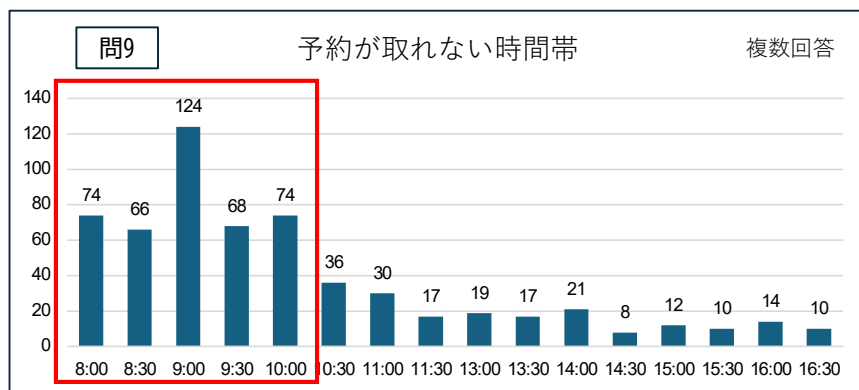
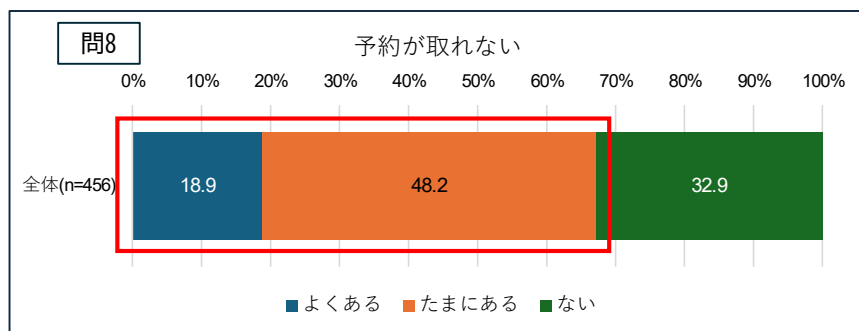
- のりあいタクシーを週1回以上利用するのは『新治地区』が多い（問6）
- 利用の目的は約9割が『通院』であり、新治地区は『買い物』の利用も他に比べ多い（問7）



3. 市民と利用者の『今』の声（アンケート調査結果）

③ 「のりあいタクシー土浦」に関するアンケート

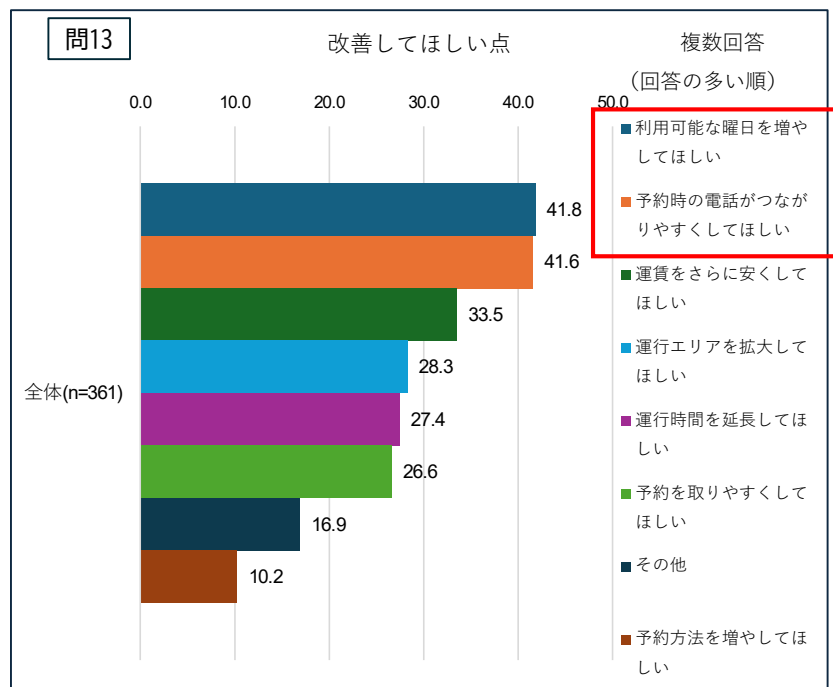
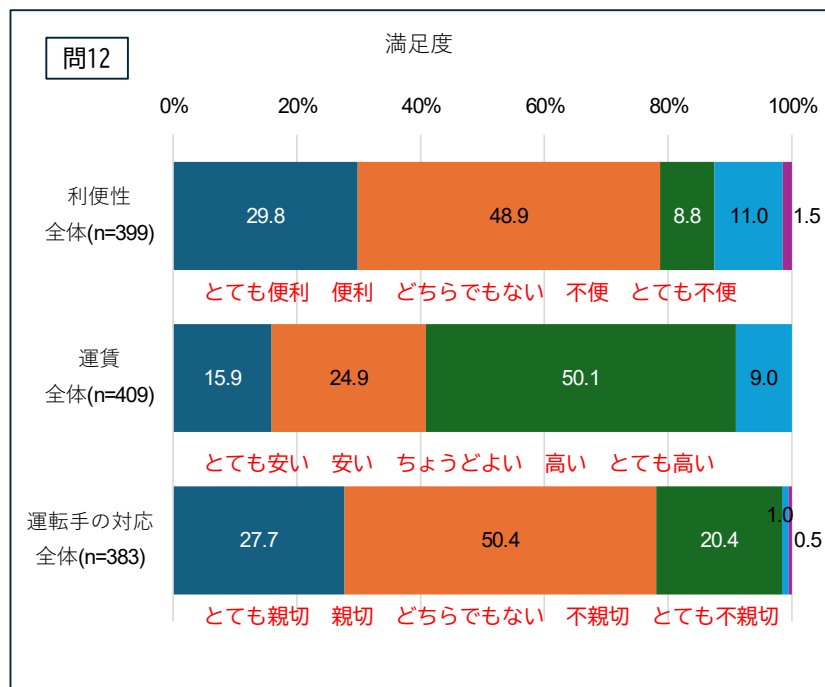
- ・約2割が『予約がよく取れないことがある』、約5割が『たまに取れない』と回答、特に8時～10時の便で予約が取りづらい状況（問8）
- ・予約が取れない場合は『タクシーや公共交通機関を利用』が最も多いが、新治学園義務教育学校では約5割が『外出をあきらめる』と回答（問11）



3. 市民と利用者の『今』の声（アンケート調査結果）

③ 「のりあいタクシー土浦」に関するアンケート

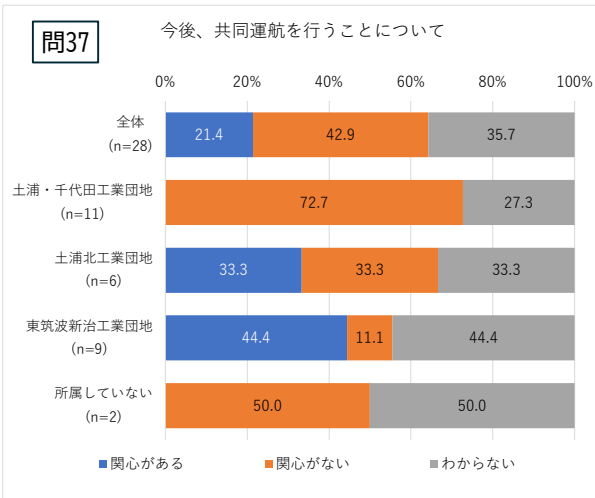
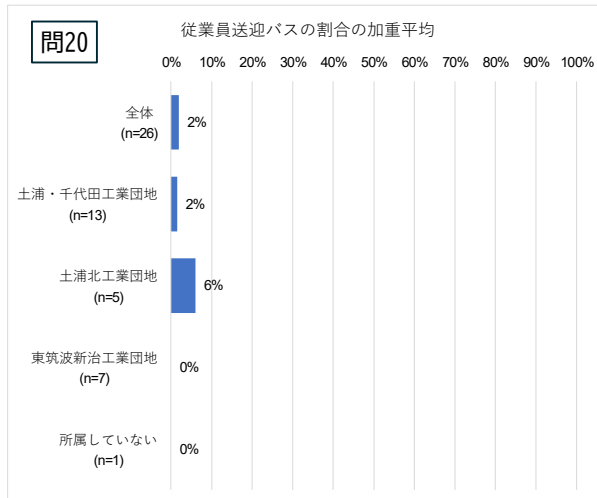
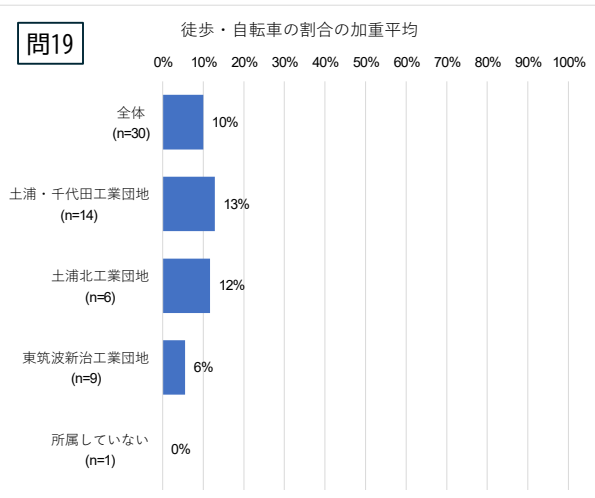
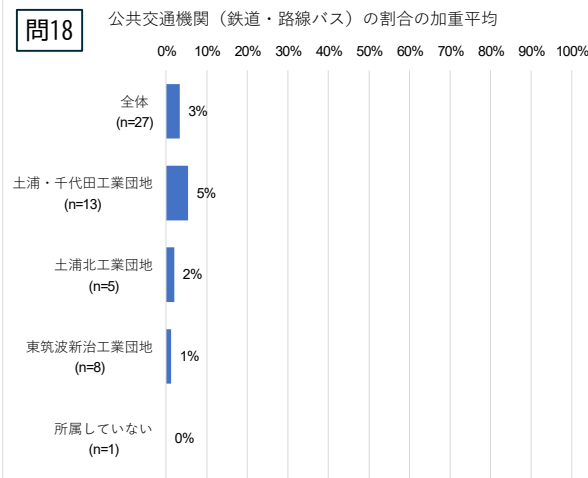
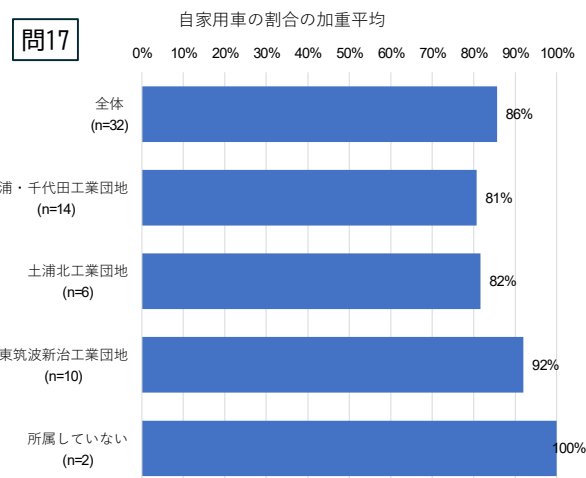
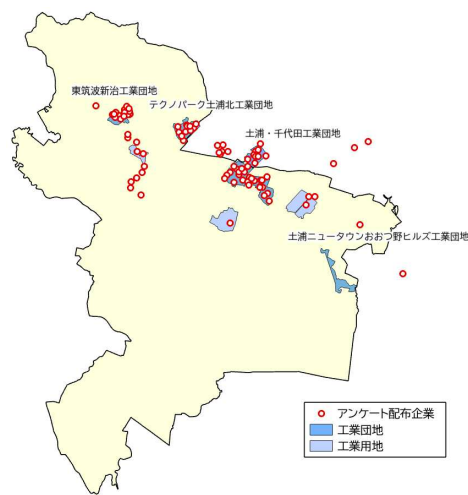
- 利便性や運転手の対応の満足度は高い（問12）
- 改善点は『利用可能な曜日を増やす』（休日の運行）、『予約をつながりやすくする』が最も多く、次に『運賃』が多い（問13）



3. 市民と利用者の『今』の声（アンケート調査結果）

④土浦市内工業団地等の従業員の交通手段に関するアンケート

- ・全体で約9割が『車』通勤であり、『徒歩・自転車』が約1割、『公共交通』の利用はほとんどない（問17, 18, 19）
- ・従業員送迎バス利用は、『土浦北工業団地』で最も多い（問20）
- ・従業員バスの共同運行の関心は従業員送迎バスを運行していない『東筑波新治工業団地』が約4割で最も高く、従業員送迎バスを運行している『土浦北工業団地』でも約3割が関心があると回答（問37）



4. 交通事業者ヒアリング（事業者目線）

- ・バスでは運転手の不足が深刻化しており、人員確保が課題となっています。
- ・一般タクシーでは行政との連携や運転手確保の助成等を要望する意見が挙がっています。

東日本旅客鉄道（鉄道）

- ・土浦事業本部が発足した。より地域に密着した迅速かつ柔軟な連携を図っていく。

関東鉄道・ジェイアールバス関東（バス）

- ・運転手・整備士不足が深刻である。確保に向けた支援をお願いしたい。
- ・2024年4月の改善基準告示の改正によるバス運転手の勤務ルールの厳格化により運転士確保が課題。
- ・燃料費や輸送コスト等の高騰が顕著。バスの運行継続のため、自治体による支援について検討いただきたい。
- ・定時運行に支障をきたす慢性的な渋滞箇所が複数ある。

茨城県ハイヤータクシー協会（一般タクシー）

- ・二種免許の取得費用助成等は導入効果が期待できることから検討をお願いしたい。
- ・高齢化が進む中で、ドアツードアの移動需要がより一層増加するものと予測される。地元産業であるタクシー事業者と共存する形での新たな移動サービスについて検討をお願いしたい。

5. 計画改定のポイント

SWOT分析

プラス要因

マイナス要因

内部環境

強み

- ・生産年齢人口の増加、昼間人口比率の高さ
→通勤需要の確保
- ・公共交通の利用はコロナ禍以前の水準に戻りつつある
- ・つちまるバスの運行に伴う公共交通不便地区の縮小（人口の約7割をカバー）
- ・のりあいタクシーの利便性や満足度が高い

S

弱み

- ・公共交通に対する満足よりも不満の声の方が多い、5年間で微増
(満足+やや満足：22.0%、不満+やや不満：38.8%)
- ・子どもの送迎により主に仕事に制約をきたすが半数を超えている（交通弱者への対応）
- ・のりあいタクシーは、特に午前8時～10時の予約が取りづらく、その日の外出をあきらめる場合もあるなど、利用が減少傾向

W

外部環境

機会

- ・公共交通の維持・強化への関心が高い
(強く感じる+ある程度感じる：92.6%)
- ・自動車が運転出来なくなった場合の公共交通利用が多い（潜在的な公共交通利用者）
- ・G T F S 整備がほぼ完了

O

脅威

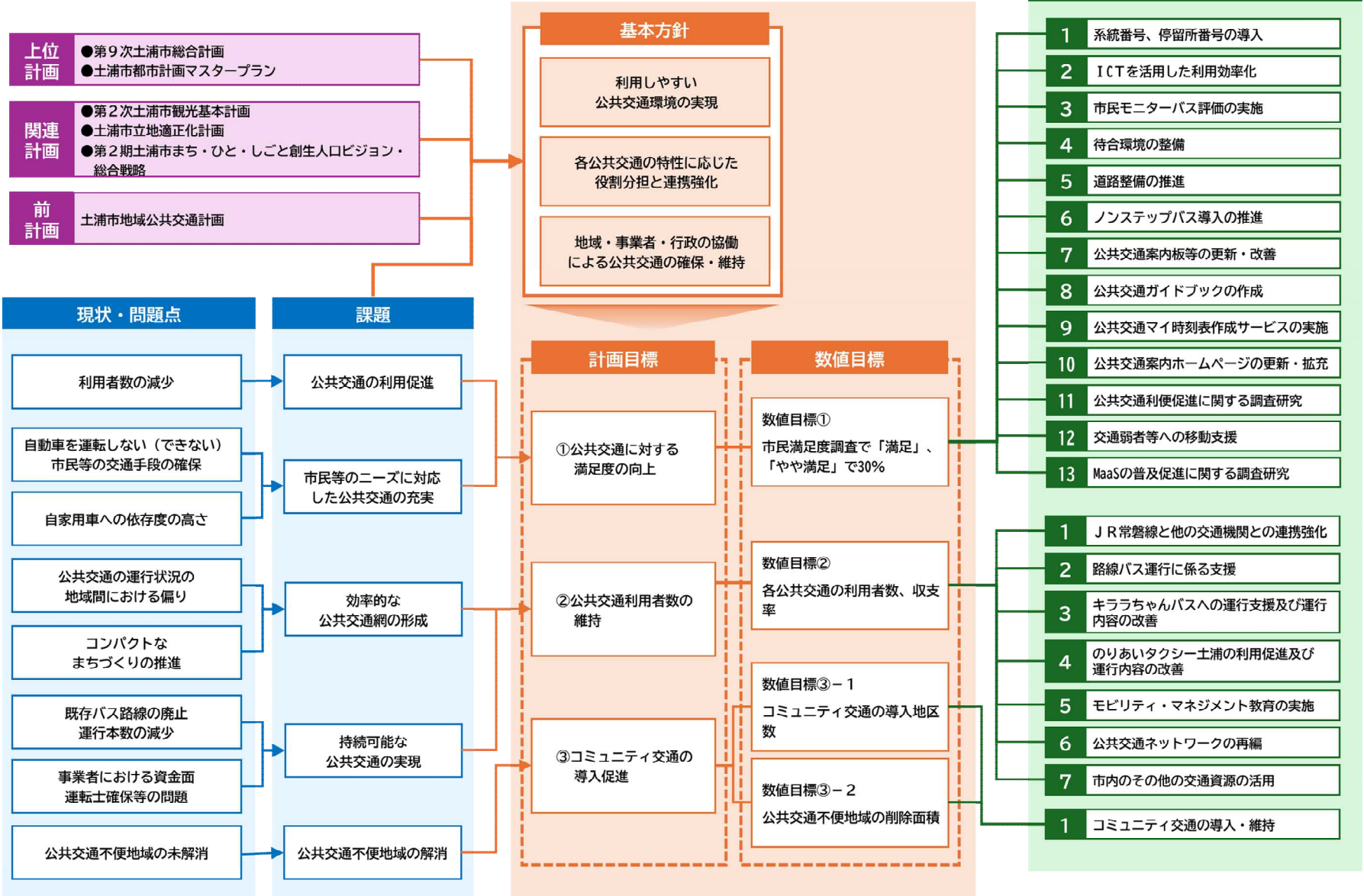
- ・運転手不足
- ・燃料高、最低賃金の引上げによる運行経費の増加→市の運行経費負担の増加
- ・路線バスの廃止（令和4年以降11路線）
- ・道路混雑により定時運行に支障のある箇所が複数存在
- ・自動車が運転出来なくなった場合の外出の範囲を狭くするが約1割（潜在的な交通弱者）

T

- ・利用者側での残された公共交通不便地区や今後の増加する交通弱者、のりあいタクシーの利便性の向上への対応、事業者側での運転手不足、運行経費の増加への課題に対し、地域公共交通の利便性を高めるために、多様な事業主体と連携した新たな地域公共交通体系の形成が必要です

・ 現行の計画では21の施策が位置付けられています

現行計画の公共交通施策の体系



- ・目標①について、
- ・目標②について、JR常磐線、基幹的交通は、コロナ禍以前の利用者に切り切れていなく目標の9割程度、補助的交通は、のりあいタクシー土浦以外は達成
- ・目標③について、導入地区は半数に留まっている

目標	評価内容		実績値 (H27)	目標値 (R8)	達成状況	評価
目標① 公共交通に対する満足度の向上	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		25.8%	30.0% (R7)	23.5%	×
目標② 公共交通利用者数の維持	②-1 JR常磐線利用者数 (1日)	土浦駅	16,223人	16,000人	14,376人※1	×
		荒川沖駅	8,184人	8,200人	7,383人※1	△
		神立駅	5,532人	5,600人	5,268人※1	△
	②-2 基幹的交通利用者 (1年間)	ジェイアールバス関東	284,008人	260,000人	259,974人※2	△
		関東鉄道バス	3,789,123人	3,462,000人	3,427,082人※2	△
		関鉄観光バス	129,673人	110,000人		
	②-3 補助的交通利用者数 (1年間)	キララちゃんバス	151,896人	102,400人	131,545人※3	○
		のりあいタクシー土浦	20,208人	15,300人	8,935人※3	×
		つちまるバス	—	14,480人	24,973人※3	○
	②-4 補助的交通収支率	キララちゃんバス	38.1%	29.0%	33.27%※3	○
		のりあいタクシー土浦	52.8%	46.0%	38.43%※3	×
		つちまるバス	—	18.0%	10.51%※3	×
目標③ コミュニティ交通の導入促進	導入地区数		1地区	6地区	3地区※3	×
	公共交通不便地域の削減面積	公共交通圏域面積	34.06km ²	47.45km ²	40.06km ²	×

- ・現行計画の21施策（評価対象となる取組数24項目）を、「事業を実施したか（アウトプット）」だけではなく、本来の「施策目的やサービス改善（アウトカム）」に照らし合わせ、実質的な視点で4段階（◎～×）に判定しました（詳細は別紙にて説明）

評価	判定基準	取組数	該当する主な施策例 (手元資料より)
◎	計画通りの内容が「完了」または「計画通り継続実施」されている	7	①-6ノンステップバスの導入の推進 ①-8公共交通ガイドブックの作成 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 等
○	一部遅れ等はあるが「概ね順調に推進」され、成果が出ている	6	①-2 I C Tを活用した利用効率化（GTFS対応） ①-7公共交通案内板等の更新・改善 ③-1コミュニティ交通の導入・維持 等
△	実施したものの、効果検証や実施手段に「今後の課題が残る」	9	①-4待合環境の整備 ①-12交通弱者への移動支援 ②-5モビリティ・マネジメント教育の実施 等
×	検討・検証の結果、現行計画期間内では「実施に至らなかった」	2	①-1系統番号、停留所番号の導入 ①-3市民モニターバス評価の実施/タクシー評価制度
合計		24	

4) 本日、詳しく見ていきたい4つの施策

〈利用促進〉

- 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（GTFS整備、Google連携）
- ①-4 待合環境の整備

〈公共交通不便地域の解消〉

- 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
- ②-7 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

《利用促進に向けた課題認識》 カスタマージャーニーマップ

利用者の視点：バスを利用するまでのプロセス



なぜ、バスは選ばれないのか

根本的な課題：バスが「ある」のに、選ばれない。

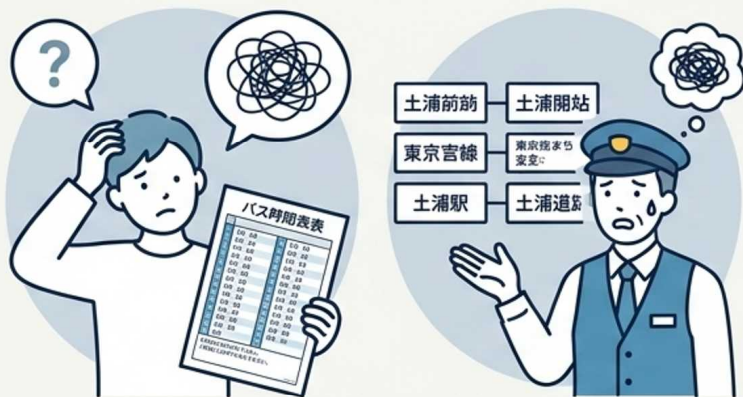


この「不安」と「不快」が、マイカーという選択につながる。
【マイナスをゼロに】使いにくさ・不安・不快を **普通・安心・快適** に変える
→ サービスレベルを底上げする「**3つの施策**」

①-1 系統番号、停留所番号の導入

ナンバリングって、何？なぜ必要？ ～系統ナンバリング：バスの「顔」を持たせる～

【課題】 複雑な文字情報



行先が文字だけで判別しづらい。
「本当にこのバスで着くの？」と
利用者が迷い、店舗での案内も困難。

【成果】 視覚的で直感的な案内



表示が簡潔に。
「1番系統に乗って」で案内完了。
観光客や新規利用者の敷居が劇的に下がる。

なぜ、ナンバリングが進まなかった？

- ・ バス事業者の負担が大きく、調整が難しかった
- ・ 投資の「効果」が数字として見えにくい？

系統ナンバリングの「必要性」について、どう思いましたか？

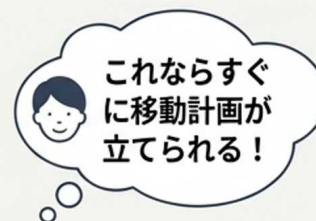
①-2 ICTを活用した利用効率化（GTFS整備、Google連携S）

GTFSでバスが見える化される ～「見えない」を「見える」に変える～

【GTFSとは】国際標準のデータ形式。Google Maps等のアプリにすべてのバス路線・時刻表・位置情報を表示させる仕組み。



現状 - Incomplete



今後の完成形 - Complete Visibility

【今後の展開】

- 全ての公共交通が対応することで、情報が「あらゆる人に届く」状態になる。

※現在：関鉄路線バス、つちまるバスが対応済
キラちゃんR8対応予定。

市内全体でバスを「見える化」することについて、どう思いますか？

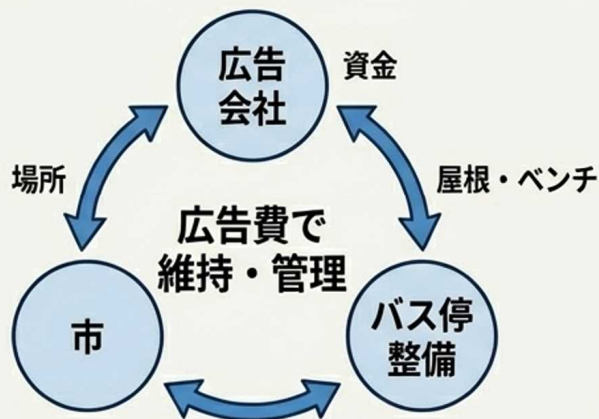
①-4待合環境の整備

バス停の快適性向上 ～公益還元型広告の活用～

課題：大半のバス停に屋根がない



成果：公益還元型広告による快適な待合環境（市内2箇所で導入）



待合環境についてご意見はありますか？

公共交通空白地の解消

3つのコミュニティ交通はどう機能している？ ～交通空白地解消の成果と課題～



成果 / Results

- ・ 中村南・西根南、右粕地区は本格運行へ移行
- ・ 乙戸南地区は実証運行中

課題 / Challenges

- ・ 深刻な運転士不足
- ・ 利用者数に応じた交通モードの選択
- ・ 費用と効果のバランス

残りのコミュニティ交通導入促進地区（並木・板谷地区等）はどうしていくべき？

コミュニティ交通導入促進地区以外の交通空白は??

現行計画の整備方針：のりあいタクシー土浦の改善で対応することになっている。

**改善て??
のりあいタクシーだけで
対応できる?**

その他の交通空白解消手段 ～輸送資源の総動員??～

のりあいタクシーの改善



お断り解消、子ども
利用、利用への
拡充など

送迎バスの混乗



学校、病院、福祉施
設、教習所等の送迎
バスに市民が相乗り
(※事業者協力必要)

公共ライドシェア



自家用有償旅客
運送の活用

ボランティア輸送



許可登録を要しない
地域住民による
相互送迎

どのような方法で交通空白地（交通不便地域）を
解消していくのがよいでしょう？

本日、皆さんから聞いたこと

【利用促進について】

- ① 情報発信（ナンバリング、Google連携）は必要ですか？
- ② 快適性向上（バス停整備）は必要ですか？
- ③ この3つを組み合わせることについて、どう思いますか？

【交通空白地解消について】

- ④ コミュニティ交通の実績を活かしつつ、新しい手法（のりあいタクシー、ボランティア輸送など）を試してみるべきですか？

【次回会議に向けて】

次回は、本日の意見を踏まえて、目標の設定、施策の検討を行います。

ナンバリングの実施例（群馬県：前橋、高崎、渋川周辺エリア）

～広域ナンバリングルール（抜粋）～

路線番号について

- 路線名と一対一で対応する路線番号（二桁数字）を定める。
- 経由地違いなど運行系統を区別する必要がある場合は、路線番号に加えて運行系統を表す符号（アルファベット）を組み合わせる表示する。
- 路線番号は市町村をまたいでも同じ番号が使用されるよう統一する。
- 市町村内で完結する路線は、運行エリアが交わらないため重複しても問題ない。
- 原則として、上り線、下り線は区別しない。

広域路線番号一覧

広域路線番号は裏面の広域バス路線図に掲載されています。
折面で紙面を折り返して見比べることができます。

路線番号	路線名	主な運行系統	運行会社
前橋エリアの路線番号			
11A	前橋高崎線(芝塚経由)	高崎駅～芝塚・日高～前橋駅	群馬中央バス
11B		高崎駅～芝塚・日高病院～前橋駅	
12	群大病院高崎線	高崎駅～北高崎駅・高前バイパス～群大病院	群馬中央バス
13	前橋高崎線(京目経由)	前橋駅～大利根団地・京目～高崎駅	上信観光バス
14	日赤病院高崎線	高崎駅～鶴光路町～前橋南高～日赤病院	群馬バス
15A	高崎大胡線	前橋バスセンター～駒形駅～大胡駅	日本中央バス
15B		高崎駅～公田町～前南高～日赤～前橋バスセンター～駒形駅～大胡駅	
15C		高崎駅～公田町～前南高～日赤～前橋バスセンター	
15E		高崎駅～公田町～前橋バスセンター（日赤なし）	

ぐんまバスルートマップ

前橋駅の例

前橋公園に行けるバスの案内がしやすい。利用者も覚えやすい



23個あるが
番号だけで
判別可能



前橋駅北口
1番のりば

未整備の場合



水戸駅北口
6番のりば

これが37個
(系統)もある



土浦駅西口
5番のりば

これが7個
(系統)ある

どのバスに乗っても土浦合同庁舎に行けるが、
初見の人は不安で乗れない
→タクシーやマイカーへ

好文テラス（千波湖）に行きたかったが、
・標柱の系統図ではどの便に乗っても行けるのがわかる
・しかし、時刻表を見ても系統名が書いていない
・バスが来ても方向幕の表示と系統名が一致せず
→結局1本乗り過ごした（頻度が多く助かった）

地域公共交通計画の施策の進捗状況

計画目標			施 策		R4	R5	R6	R7	R8	R4	R5	R6	R7	進捗評価	評価及び次期計画に向けた方向性
①公共交通に対する満足度の向上	1	系統番号、停留所番号の導入	計画	検討	検討	検討	実施	実施	—	—	—	—	—	×	事業者ヒアリングを通じて導入への具体的な課題や障壁について整理中。次期計画期間中（R9～R13）の実施に向けて協議を継続
			進捗	未着手	未着手	未着手	検討								
	2	ICTを活用した利用効率化	計画	検討	検討	検討	実施	実施	・バス事業者意見交換会（R4. 8. 10） ・バスロケ：キララちゃん導入済（H27）、つちまるバス導入（R4. 10. 29～） ・GTFS整備：つちまるバス（Google連携、オープンデータ化も実施）	・バス事業者意見交換会（R5. 8. 10） バスロケ導入について意見交換	・バス事業者意見交換会（R6. 9. 19） ・関東鉄道路線バスがバスロケ導入、GTFS整備、Google連携対応	・交通事業者担当者意見交換会（R7. 7. 25） GTFS・Google連携の必要性について再確認	○	R8キララちゃんGTFS整備・Google連携予定 次期計画期間中（R9～R13）の実施に向けて協議を継続	
			進捗	実施	実施	実施	実施		・紙アンケートのほかWeb回答も併せて実施	・同左継続	・利用者アンケートとして通年実施に変更（二次元コードからのWeb回答）	・同左継続	◎	バス事業者へフィードバックする利用者アンケートとして継続実施	
	3	市民モニターバス評価の実施	継続実施	計画	実施	実施	実施	実施	実施	・	・	・	・	◎	バス事業者へフィードバックする利用者アンケートとして継続実施
				進捗	実施	実施	実施	実施			・タクシー事業者と市民モニターについて、協議を実施	—	—	×	車内掲示等の実務負担の調整がつかなかったもの。民間アプリ評価の普及を踏まえ、必要性が低いとして削除
			タクシー評価制度	計画	検討	実施	実施	実施	実施	—					
	進捗	未着手	検討	未着手	未着手										
	4	待合環境の整備	計画	検討	検討	実施	検討	検討	・神立駅東口 駅前広場の整備完了、供用開始（R4. 11. 1～）※区画整理事業に伴うもの	・バス事業者意見交換会（R5. 8. 10） スマートバス停、亀城公園バス停の管理について意見交換	・バス事業者意見交換会（R6. 9. 19） 整列乗車について意見交換	・交通事業者担当者意見交換会（R7. 7. 25） パーク（サイクル）&バスライドについて意見交換 ・つちまるバスでサイクル&バスライド用の駐輪場を8箇所整備（R7. 10～）	△	具体的な施策設定が必要。公益還元型バス停整備やパーク（サイクル）&バスライドなどを検討	
			進捗	実施	検討	検討	実施								
	5	道路整備の推進	計画	実施	実施	実施	実施	実施	・国道6号、国道354号などについて、道路管理者へ早期整備の要望を実施	・同左継続	・同左継続	・同左継続	△	幹線道路の整備要望以外の直接的な施策が困難。今後はモビリティ・マネジメント等のモデルシフト施策に注力	
			進捗	実施	実施	実施	実施								
	6	ノンステップバスの導入の推進	計画	実施	実施	実施	実施	実施	・バス事業者ヘノンステップバス導入支援を継続（導入率77. 3%）	・バス事業者ヘノンステップバス導入支援を継続（導入率78. 4%）	・ノンステップバス導入支援（1台、導入率75. 2%）※関東鉄道の合併により、関鉄グリーン及び関鉄パープルの車両も含む。	・ノンステップバス導入支援（1台、導入率76. 5%）	◎	移動円滑化のため継続実施 あわせてEVバス導入支援についても検討	
			進捗	実施	実施	実施	実施								
	7	公共交通案内板等の更新・改善	計画	実施	実施	実施	実施	実施	・土浦駅西口 バスのりば案内板の更新（R4. 11. 10）	—	・バス事業者意見交換会（R6. 9. 19） 各バスのりばのお知らせ、時刻表の表示（貼付）方法を統一	・交通事業者担当者意見交換会（R7. 7. 25） 案内サインの改善について意見交換 ・路線廃止に伴う土浦駅西口の案内表示を修正	○	必要に応じた最新化は継続実施。迷わない案内への改善は次期計画期間中（R9～R13）に継続協議	
進捗			実施	検討	実施	実施									
8	公共交通ガイドブックの作成	計画	実施	実施	実施	実施	実施	・公共交通マップ令和5年4月版を作成 転入者へ配布のほか、公共施設等で配布	・公共交通マップ令和6年4月版を作成 転入者へ配布のほか、公共施設等で配布	・公共交通マップ令和7年4月版を作成 転入者へ配布のほか、公共施設等で配布	・公共交通マップ令和8年4月版を作成 転入者へ配布のほか、公共施設等で配布	◎	R8は全面刷新し配布が好調。市内公共交通を網羅したガイドブックの必要性は高く継続実施。全戸配布版も検討		
		進捗	実施	実施	実施	実施									
9	公共交通マイ時刻表作成サービスの実施	計画	実施	実施	実施	実施	実施	8人 13件	13人 19件	・1人 1件	・0件	○	一部の限定的な利用にとどまった。より効果の高い施策を検討実施（壁貼りマップ全戸配布等）		
		進捗	実施	実施	実施	実施									
10	公共交通案内ホームページの更新・拡充	計画	実施	実施	実施	実施	実施	・公共交通案内HPへ「バスロケシステム（バス予報）」「ジョルダン乗換案内」のリンク掲載（R4. 10. 29～）	・公共交通案内ホームページにおけるバス路線時刻表表示を修正	・同左継続	・R7からサーバーを市のHPに統合	◎	Google等の経路検索で直接最新情報を取得するスタイルが主流となったため、市独自サイトとしての役割を終えたと判断し削除		
		進捗	実施	実施	実施	実施									
11	公共交通利便促進に関する調査研究	計画	調査研究	調査研究	調査研究	調査研究	調査研究	・【古河市】あい・愛号（乗り継ぎ）視察（R4. 5. 18） ・【境町】自動運転バス視察（R4. 5. 18） ・【BYDジャパン株】EVバス視察（R4. 9. 16）	・バス事業者意見交換会（R5. 8. 10） パターンダイヤについて意見交換	・国土交通大学校にて、最新の交通政策（計画の実質化）に関する知見を獲得 ・公共交通マーケティング研究会にて、案内サインの継続改善や民間事業者連携、公共投資の引き出し方を調査研究し、外部専門家との連携ネットワークを構築	・利用者視点の利便促進のためカスタマージャーニーマップを作成 ・個別課題のアンケート（子どもの送迎、工業団地の通勤手段）を実施	△	パターンダイヤ化は現状の運行密度では実施が困難。今後は新技術や利便性向上の仕組みに関する知見収集・調査研究を継続。 これまでに蓄積した計画の実質化や案内サイン、事業者連携等の知見・専門家ネットワークを活用し具体的施策を検討		
		進捗	調査研究	調査研究	調査研究	調査研究									
12	交通弱者への移動支援	計画	実施	実施	実施	実施	実施	・マタニティ・重度障害者タクシー助成を実施 ・大人用三輪自転車の購入補助を調査・研究	・同左継続 ・大人用三輪自転車の購入補助を実施（9件）	・同左継続 ・大人用三輪自転車の購入補助（10件）	・同左継続 ・大人用三輪自転車の購入補助（9件） ※申請11件に対し取り下げ2件	△	交通弱者支援（タクシー助成）は継続するが、三輪自転車補助は公共交通への乗継利用につながらなかったため削除		
		進捗	一部実施	実施	実施	実施									
13	MaaSの普及促進に関する調査研究	計画	調査研究	調査研究	調査研究	調査研究	調査研究	・つちうらMaaS実証実験（R4. 10. 22～R5. 3. 31） グリスロ・小型バス運行（おおつ野周辺地区）、RYDEPASSによるチケットレス化実験、土浦協同病院でのサイネージによる情報提供実験、シンポジウム開催	・つちうらMaaS実証実験（R5. 7. 15～R6. 2. 29） グリスロ運行（神立、おおつ野周辺地区）、AIオンデマンドバス運行（おおつ野周辺地区）、MaaSアプリによるチケットレス化・情報発信実験（LINE、RYDEPASS）、神立駅改札、土浦協同病院でのサイネージによる情報提供実験、シンポジウム開催	・つちうらMaaS実証実験（R6. 9. 24～R7. 2. 28） グリスロ運行（神立地区、前年度からルート変更）	・つちうらMaaS推進協議会にて、路線バスのICデータ等による現状分析を実施	○	交通不便地域での実証運行を行ったが社会実装までは至らなかった。つちうらMaaS推進協議会に参画し、調査研究を継続実施		
		進捗	実施	実施	実施	実施									
②公共交通利用者の維持	1	JR常磐線と他の交通機関との連携強化	計画	実施	実施	実施	実施	実施	・乗り継ぎ利便性確保のため、他同盟会と連名で要望活動を実施（R4. 10. 18）	・同左継続（R5. 7. 28）	・同左継続（R6. 7. 26）	・同左継続（R7. 7. 24） ・交通事業者担当者意見交換会（R7. 7. 25） 案内サインの改善について意見交換	○	JR東日本土浦事業本部（R8. 7. 1～）と連携について継続協議	
			進捗	実施	実施	実施	実施								
	2	路線バス運行に係る支援	計画	実施	実施	実施	実施	実施	・霞ヶ浦広域バス、千代田神立ライン、地域間幹線系統に対する補助を継続実施	・同左継続	・同左継続	・同左継続	◎	継続支援 運転手確保支援についても検討	
			進捗	実施	実施	実施	実施								
	3	キララちゃんバスへの運行支援及び運行内容の改善	計画	実施	実施	実施	実施	実施	・キララちゃんバス運行補助を継続実施 ・理事会・総会への参加	・同左継続	・横浜市の地域交通サポート事業を調査（R7. 2. 5）。地域の移動ニーズを自立的な運行に繋げるの仕組みや収支率等の課題を調査	・山形県鶴岡市の循環バスの再編手法（データ分析やハブ拠点化）を調査（R7. 7. 29）。キララちゃんバスのダイヤ・ルート再編へ反映するため、運行NP0と検討着手	◎	継続支援 NP0と協働して（調査研究部会）キララちゃんバスのルート・ダイヤ再編および持続可能な仕組み構築について継続協議	
			進捗	実施	実施	実施	実施								
	4	のりあいタクシー土浦の利用・運行支援及び運行内容の改善	会費助成	計画	実施	実施	実施	実施	実施	・会費助成実施	・同左継続	・会費助成額の検討	・会費助成額を13, 000円から15, 000円に変更	◎	継続支援
				進捗	実施	実施	実施	実施							
			運行内容の改善	計画	検討	検討	検討	検討	実施	・【つくば市】つくタクの調査・研究（R4. 6. 6） ・【大子町】AI乗合タクシー視察（R4. 5. 16） ・【水戸市】1, 000円タクシー視察（R4. 5. 18）	・他自治体が導入しているデマンド交通の調査・研究を実施	・運行事業者と運行改善について協議	・会員を対象としたサービス改善のためのアンケートを実施	△	事業継続について運行事業者と継続協議 運行支援やこどもへの対象拡大などを検討
	進捗	検討	検討	検討	検討										
	5	モビリティ・マネジメント教育の実施	小学生対象	計画	実施	実施	実施	実施	実施	・（小学生対象）バス乗り方教室を開催（R4. 11. 22） ・（高齢者対象）三中地区公民館まつりにて、つちまるバスの展示、時刻表やバスロケーションシステムの案内、バス運転手募集のチラシを配布（R5. 10. 29、R5. 11. 19）	・（高齢者対象）三中・六中地区公民館まつりにて、つちまるバスの展示、時刻表やバスロケーションシステムの案内、バス運転手募集のチラシを配布（R5. 10. 29、R5. 11. 19）	—	・（高齢者対象）三中地区公民館まつりにて、つちまるバスの展示、乗り方案内等を実施 ・（高齢者対象）キララちゃんバス乗り方教室を実施	△	コロナ禍以降カリキュラム調整がつかず実施なし。次期計画では、学校行事へ組み込んでもらうための調整（仕組み化）を行う。謎解きMMも検討
				進捗	実施	実施なし	実施なし	実施なし							
			高齢者対象	計画	検討	検討	実施	実施	実施	・	・	・	・	△	公民館まつりで高齢者に対するMMを実施。つちまるバス新規導入地区で乗り方教室の実施を検討
				進捗	一部実施	一部実施	実施なし	実施							
	6	公共交通ネットワークの再編	計画	調査研究	調査研究	調査研究	調査研究	調査研究	・バス事業者意見交換会（R4. 8. 10） 利用状況のついて意見交換	・バス事業者意見交換会（R5. 8. 10） 主要な交通結節点について意見交換	・バス事業者意見交換会（R6. 9. 19） 廃止・減便、再編について意見交換	・つちうらMaaS推進協議会にて、路線バスのICデータ等による現状分析を実施	△	交通事業者との意見交換を継続実施し、利用状況や減便・廃止など再編検討状況などの情報共有を実施	
進捗			調査研究	調査研究	調査研究	調査研究									
7	市内のその他の交通資源の活用	計画	調査研究	調査研究	調査研究	調査研究	調査研究	—	・つちうらMaaS実証実験 グリーンスローモビリティの観光活用（雛祭り等イベントでの活用）（R6. 2. 4～R6. 3. 3）	グリーンスローモビリティの観光活用（神立ドリンクラリー、カレーフェス・産業祭、ひな祭り）	・市内工業団地等の交通手段に関するアンケートを実施し、実態把握と企業バス共同運行の橋渡しについて検討	△	グリスロは観光イベント活用等の一時的運用に留まった。今後は交通空白地等の特定エリアにおける送迎資源の抽出や、共助型移動支援（ボランティア輸送等）のあり方について検討		
		進捗	未着手	調査研究	調査研究	調査研究									
③コミュニティ交通の導入促進	1	コミュニティ交通の導入・維持	計画	実施	実施	実施	実施	実施	・つちまるバス（右粕地区経由）実証運行開始（R4. 10. 29～）	・つちまるバス（乙戸南地区循環）入札不調 ・【千葉県松戸市】グリーンスローモビリティ地域推進事業視察（R6. 1. 11）	・つちまるバス（乙戸南地区循環）運行開始（R8. 2. 15～） ・地域連携公共ライドシェアを実施（桜NTと天川地区周辺、R7. 1. 27～）	・つちまるバス（乙戸南地区循環）実証運行開始（R8. 2. 15～） ・地域連携公共ライドシェアを実施（桜NTと天川地区周辺、R7. 1. 27～）	○	つちまるバスの中村南・西根南地区、右粕地区が本格運行となった。今後の導入予定地区については、運行形態（定時定路線、オンデマンドなど）を要検討 公共ライドシェアは事業継続を見直し、一般ドライバーの共助型移動支援等への活用を検討	
			進捗	実施	実施なし	実施	実施								