

# 土浦市地域公共交通活性化協議会 令和8年度第3回資料

## ～施策と計画目標～

1. 計画改定の進め方
  2. 課題と基本的な方針の確認  
交通空白の整理
  3. 計画に位置付ける施策  
※現行計画の施策評価（ヒアリング結果） →別紙資料参照
  4. 計画目標
- 資料編

令和8年10月13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13日 【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

## 2. 課題と基本的な方針の確認

### 1) 交通空白の整理

- ・ 現行計画で示している『公共交通不便地域』は、国土交通省の関係資料に合わせ『交通空白』と呼称します。（駅から800m、バス停から300m圏域外）
- ・ のりあいタクシーが運行していることで、65歳以上は交通空白には該当しないとします。

#### ①交通空白

##### 市民の約2割が残存

- ・ 現行の公共交通ネットワークにより市民の約7割がカバーされ、のりあいタクシーの運行により65歳以上の市民は公共交通が使える環境にあり、市民の約8割がカバーされています。
- ・ 居住誘導区域内の残された約1割の市民への対応が課題です。

#### ②時間帯空白

##### 特になし

- ・ 平日の19時以降は運行本数が減少するが、買い物や通院する日昼は朝の通勤通学時間帯並みに運行しています。
- ・ 土日は平日に比べてバスの運行本数が減少しますが、6割程度の運行本数を確保しています。

#### ③行先の不適合

##### 特になし

- ・ 鉄道と路線バス、コミュニティバス等の定時定路線により鉄道とバスを乗り継ぐことで、日常的な行先に概ね適合しています。
- ・ 65歳以上は、のりあいタクシーにより、ドアツードアに近い移動ができることから、行先に適合しています。

立地適正化計画におけるコンパクトプラスネットワークの実現化に向け、のりあいタクシーを継続することで全市的に65歳以上の生活の足を確保しつつ、居住誘導区域内の交通空白への対応が課題です。

①交通空白

・残された交通空白は居住誘導区域内が全市民の7.5%、全市的には市民の21.9%となっています。

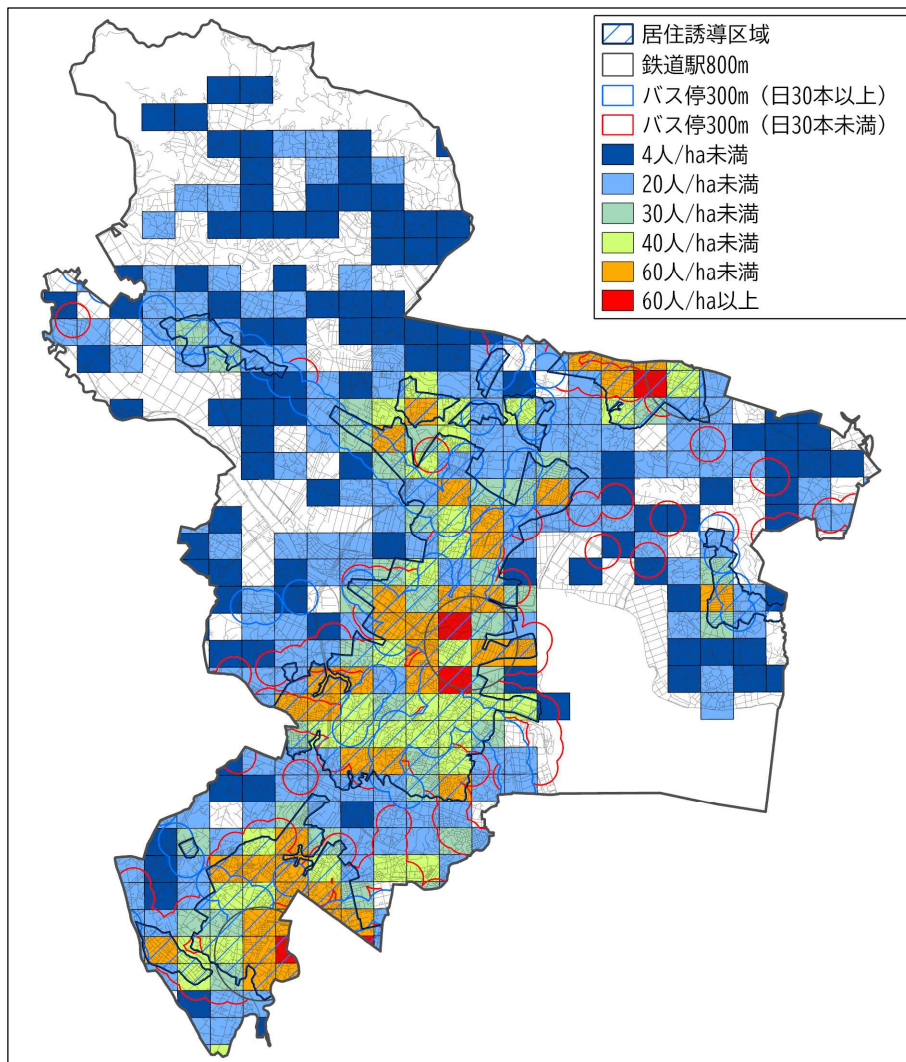
| 【平日】交通空白の状況 |                              |          | 人口（人）       | 割合（％）  |
|-------------|------------------------------|----------|-------------|--------|
| 交通空白<br>以外  | 鉄道                           |          | 18,608      | 13.2%  |
|             | バス                           | 1日30本以上  | 40,165      | 28.5%  |
|             |                              | 1日30本未満  | 39,004      | 27.7%  |
|             |                              | 計        | 79,169      | 56.2%  |
|             | 計                            |          | 97,777      | 69.4%  |
|             | のりあいタクシー（上記以外の65歳以上）         |          | 12,310      | 8.7%   |
|             | 計                            |          | 実施中 110,087 | 78.1%  |
| 交通空白        | 上記以外の<br>居住誘導区域<br>人口（65歳未満） | 30人/ha以上 | 7,582       | 5.4%   |
|             |                              | 30人/ha未満 | 2,971       | 2.1%   |
|             |                              | 計        | 今後検討 10,553 | 7.5%   |
|             | 居住誘導区域外人口（65歳未満）             |          | 20,244      | 14.4%  |
|             | 計                            |          | 30,797      | 21.9%  |
| 合 計         |                              |          | 140,884     | 100.0% |

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本は各系統の始発から最終便までの運行を対象に算出（1時間に1～2本程度）

## 2. 課題と基本的な方針の確認

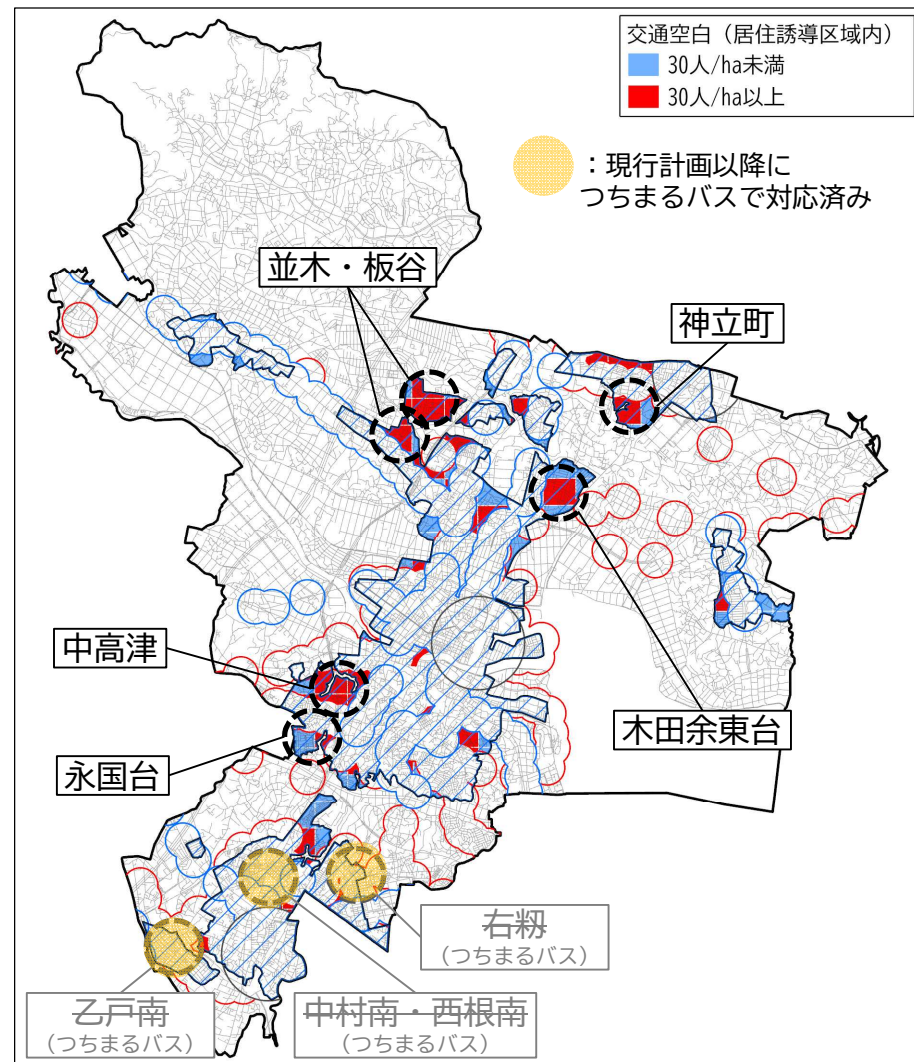
- ・居住誘導区域内の残された交通空白では、現行計画において人口密度30人/ha以上の地区に、先行してつちまるバスの運行を始めています。
- ・残された交通空白は、路線バスのバス停からやや離れた地区です。

《交通空白と人口分布》



出典：令和2年国勢調査

《残存する交通空白地区の状況》



出典：令和2年国勢調査

### 3. 計画に位置付ける施策

### ※課題の整理～施策をまとめて体系化

- ・現行計画からの現状、問題点の変化を踏まえ課題を見直しつつ、施策を基本方針に応じて一部統合し、利用者目線で整理することで、戦略的に施策を進める

上位計画 第9次土浦市総合計画

都市計画

都市計画マスタープラン  
立地適正化計画  
バリアフリー基本構想

関連計画

まち・ひと・しごと創生人口  
ビジョン・総合戦略、観光基  
本計画、自転車のまちづくり  
構想、地域福祉計画、環境基  
本計画、土浦市こども計画、  
教育行政方針 など

即する

整合

整合

行 土浦市地域公共交通計画

(現行計画からの変化)

➡ : 改善 ➡ : 停滞 ➡ : 悪化

現状

課題

|   |                                |   |                            |
|---|--------------------------------|---|----------------------------|
| 利 | 自動車を運転しない(できない)<br>市民等の交通手段の確保 | ➡ | 交通弱者※の<br>生活の足の確保          |
| 利 | 自家用車への依存度の高さ                   | ➡ |                            |
| 利 | 公共交通不便地域の未解消                   | ➡ | 公共交通不便地<br>域の解消            |
| 利 | 公共交通の運行状況の<br>地域間における偏り        | ➡ |                            |
| 利 | 利用者数の停滞、減少                     | ➡ | 公共交通の周知<br>と利便性の向上         |
| 行 | 行政負担の増加                        | ➡ |                            |
| 事 | 既存バス路線の廃止、減便<br>定時性が低下する路線の散在  | ➡ | 安定性・生産性<br>を高める<br>運行環境の確保 |
| 事 | 事業者における資金面<br>運転士確保等の問題        | ➡ |                            |

利 : 利用者目線

事 : 事業者目線

行 : 行政目線

目指す姿 誰もが 気兼ねなく おでかけができる 公共交通体系

基本方針

全体に係る方針

持続可能な地域公共  
交通の実現と利用促進  
(新規需要の掘起こしと  
利用頻度の増加)

地域・事業者・行政の  
協働による公共交通の  
確保・維持

情報提供と  
利用環境の向上

行政間を含めた  
事業者との役割分担と  
さらなる連携強化

施策

施策1  
連携による  
公共交通  
ネットワークの  
形成

- 取組1-1 公共交通事業者との連携強化
- 取組1-2 運行の維持・支援
- 取組1-3 公共交通ネットワークの最適化
- 取組1-4 新しい交通資源の活用

施策2  
わかりやす  
い情報提供

- 取組2-1 認知促進  
(存在と価値を知らせる)
- 取組2-2 利用促進  
(選べるようにする・乗りやすくする)

施策3  
使いやすい  
利用環境の  
充実

- 取組3-1 乗り継ぎ・待合環境の向上  
(乗りやすくする)
- 取組3-2 体験価値の向上  
(使い続けたいくなる)

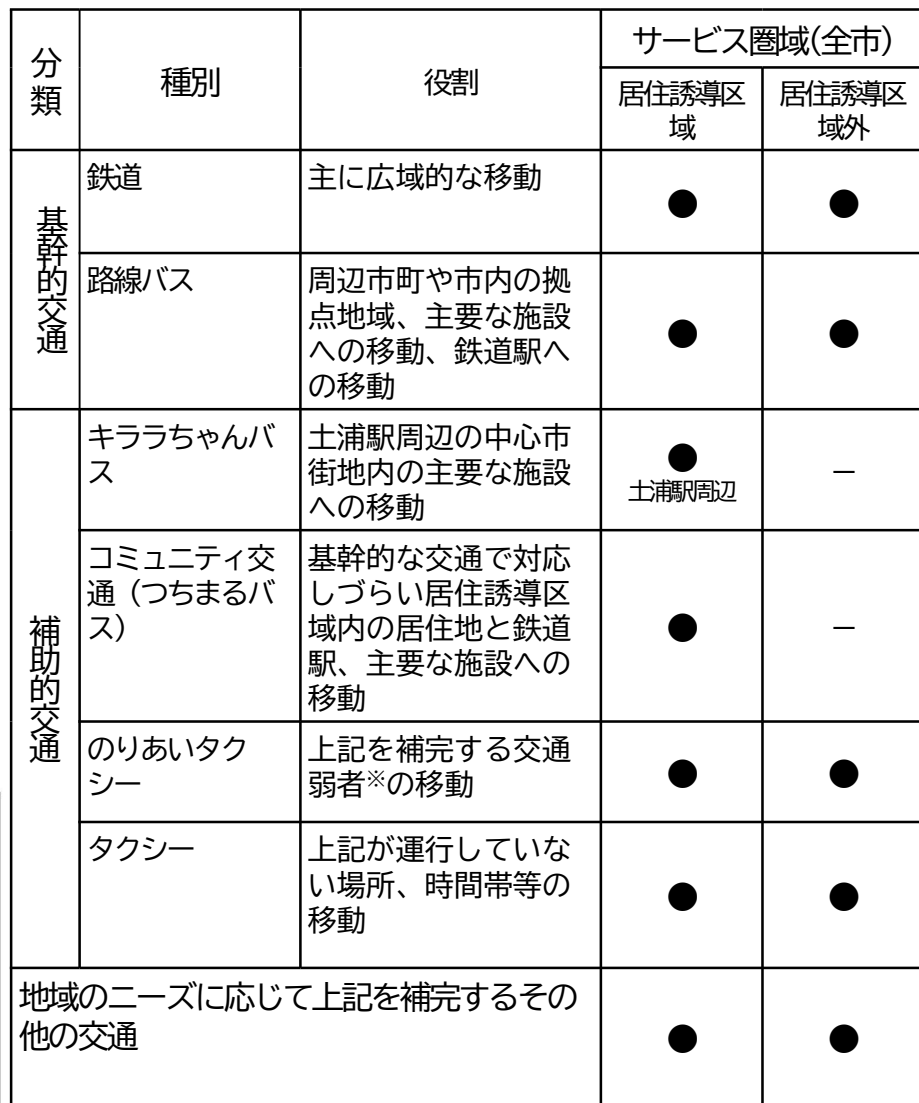
施策4  
公共交通の  
持続性確保  
と共創の  
推進

- 取組4-1 運転手の確保・育成
- 取組4-2 新技術の導入

現行計画の事業主体による施策評価

※) 「交通弱者」とは、単独での外出(移動)は可能であるものの、運転免許の非保有や公共交通の不便等により、日常の移動手段が無い、または限られている人を指す。

- ・市外と市内の都市・生活拠点間の連絡を基幹的交通が担い、土浦駅周辺をキラちゃんバス、居住誘導区域をコミュニティ交通、全市的にのりあいタクシー等で補完します。



※) 現在は65歳以上が対象であるがその他交通弱者への拡充を検討

### 3. 計画に位置付ける施策

#### 施策1 連携による公共交通ネットワークの形成

※**赤文字**が新規、追加

| 項目                      | 実施内容                                                                                                                                         | 状況                   |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 取組1-1<br>公共交通事業者との連携強化  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ JR常磐線との連携</li> <li>○ 公共交通事業者との意見交換</li> </ul>                                                       | 継続<br>//             |
| 取組1-2<br>運行の維持・支援       | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 路線バスの運行支援</li> <li>○ キラキラちゃんバスの運行支援</li> <li>○ コミュニティ交通の導入・維持</li> <li>○ のりあいタクシー土浦の運行支援</li> </ul> | 継続<br>//<br>//<br>// |
| 取組1-3<br>公共交通ネットワークの最適化 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ キララちゃんバス・つちまるバス・のりあいタクシー土浦の運行改善</li> <li>○ 交通弱者等への移動支援</li> </ul>                                   | 継続<br>//             |
| 取組1-4<br>その他の交通資源の活用    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ スクールバスや企業バスなどその他の輸送資源の活用検討</li> <li>○ <b>公共ライドシェアやボランティア輸送など地域主導による移動手段の検討</b></li> </ul>           | 継続<br>新規             |

### 3. 計画に位置付ける施策

#### 《カスタマージャーニーマップによる施策2と施策3の展開》



#### 施策2 わかりやすい情報提供

※**赤文字**が新規、追加

| 項目                                  | 実施内容                                                                                                                                                                                                                                                                      | 状況                                                 |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 取組2-1<br>認知促進<br>(存在と価値を知らせる)       | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ モビリティ・マネジメントの実施</li> <li>○ 公共交通ガイドブックの作成</li> <li>○ その他、駅・バス停、web上など複数のチャネルでの情報発信 など</li> </ul>                                                                                                                                  | 継続<br>//<br>//                                     |
| 取組2-2<br>利用促進<br>(選べるようにする・乗りやすくする) | 【適切な運行情報の提供】 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ バスロケ整備</li> <li>● <b>G T F S 整備・G o o g l e マップ連携</b></li> <li>○ <b>オープンデータ化</b> など</li> </ul> 【適切な案内表示】 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ サイン計画</li> <li>○ 系統番号整備</li> <li>● <b>デジタルサイネージ</b> など</li> </ul> | 継続<br><b>新規</b><br>//<br><br>継続<br>//<br><b>新規</b> |

### 3. 計画に位置付ける施策

#### 施策3 使いやすい利用環境の充実

※赤文字が新規、追加

| 項目                                 | 実施内容                                                                                                                                                                                                  | 状況                                       |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| 取組3-1<br>乗り継ぎ・待合環境の向上<br>(乗りやすくする) | <p>【乗り継ぎ等の情報提供の改善】</p> <p>○案内表示の改善、<b>デジタルサイネージ</b> など案内サインの充実</p> <p>【乗り継ぎ・バス待ち環境の改善】</p> <p>○ノンステップバス導入の推進</p> <p>●<b>駅前広場の整備</b></p> <p>●<b>バス停留所の上屋等の設置</b></p> <p>●<b>サイクルアンドバスライドの推進</b> など</p> | <p>継続</p> <p>継続<br/>新規<br/>新規<br/>新規</p> |
| 取組3-2<br>体験価値の向上<br>(使い続けたくなる)     | <p>○公共交通利用者評価の実施</p> <p>○定額運賃制の導入 など</p>                                                                                                                                                              | <p>継続<br/>//</p>                         |

施策4 公共交通の持続性確保と共創の推進

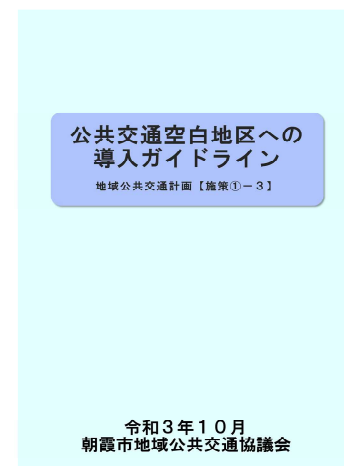
※赤文字が新規、追加

| 項目                 | 実施内容                                       | 状況       |
|--------------------|--------------------------------------------|----------|
| 取組4-1<br>運転手の確保・育成 | ● 運転手確保支援<br>● ドライバーの待合環境の改善 など            | 新規<br>新規 |
| 取組4-2<br>新技術の導入    | ○ つちうらMa a S推進協議会における調査研究<br>● EVバス導入支援 など | 継続<br>新規 |

### 3. 計画に位置付ける施策 / 追加施策の内容

#### 施策1 連携による公共交通ネットワークの形成

| 項目                           | 事業名称                              | 実施内容                                                                                                                                                                                       | 実施主体                                                                              |
|------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 取組1-4<br>その他の<br>交通資源<br>の活用 | 公共ライドシェアやボランティア輸送など地域主導による移動手段の検討 | <p>居住誘導区域に指定されていない地域は、人口密度が低く移動を集約しづらい地域です。持続可能な公共交通の運行に向けては、多様な交通主体との連携を図るとともに、地域がより積極的に運行に係ることが必要です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能な地域主導による移動手段の確保について検討します。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>土浦市</li> <li>その他関係者（地域組織（自治会等））</li> </ul> |



出典：朝霞市ホームページ

本格運行に向けた計画プロセスについて、地域、行政、事業者の役割分担を整理

- 地域組織の立ち上げ
- 運行計画の作成、需要調査等の実施
- 運行導入要件の適合の確認
- 実証運行の準備・実施
- 本格運行 など

### 3. 計画に位置付ける施策

#### 施策2 わかりやすい情報提供

| 項目                                  | 事業名称                    | 実施内容                                                                                                                                              | 実施主体                                                                   |
|-------------------------------------|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| 取組2-2<br>利用促進<br>(選べるようにする・乗りやすくする) | ●GTFS整備・<br>Googleマップ連携 | <p>Googleマップのアプリケーションでは、表示されるバス停をクリックすると、バスの運行情報が表示されます。Googleマップで経路探索しながら、バスのダイヤを確認できるなど便利なサービスです。</p> <p>・引き続きGTFS整備を進め、Googleマップとの連携を行います。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・土浦市</li> <li>・交通事業者</li> </ul> |



Googleマップでの検索結果の例  
(つくばセンター→土浦駅)



Googleマップでの時刻表の表示例  
(つくばセンター)

### 3. 計画に位置付ける施策

#### 施策2 わかりやすい情報提供

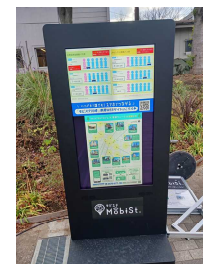
| 項目                                  | 事業名称                | 実施内容                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 実施主体 |
|-------------------------------------|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 取組2-2<br>利用促進<br>(選べるようにする・乗りやすくする) | ●適切な案内表示（デジタルサイネージ） | <p>『公共交通に関する市民アンケート』では、公共交通の充実・利用促進を図るための取組として「乗換・乗継のためのわかりやすい案内表示の整備」があがっています。</p> <p>デジタルサイネージを導入することで、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢複数の路線を対象にリアルタイムに必要な情報が提供できる</li> <li>➢ダイヤ等の変更に容易に対応できる</li> <li>➢リアルタイムでの到着時間（遅延情報）等が表示できる</li> <li>➢多言語での情報提供ができる</li> </ul> <p>等の運行情報が提供でき利便性が高まるとともに、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢行政、地域ニュース、観光、イベント案内</li> <li>➢鉄道、バス等の乗継案内</li> </ul> <p>等のまちの案内情報の提供も可能になります。</p> <p>・鉄道駅や主要な施設等へのデジタルサイネージの設置を検討します。</p> | ・土浦市 |



バス乗場案内とダイヤの情報案内  
(つくばセンター駅)



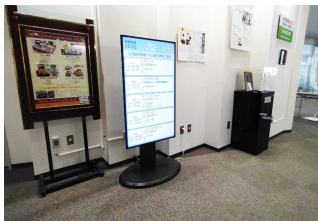
まちの情報とバス乗場案内とダイヤの情報案内  
(川崎市武蔵小杉駅)



モビリティハブの社会実験で公園に設置されたバス到着時間等  
(川崎市)

### 3. 計画に位置付ける施策

#### 施策3 使いやすい利用環境の充実

| 項目                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 事業名称          | 実施内容                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 実施主体                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 取組3-1<br>乗り継ぎ・待合<br>環境の向上（乗り<br>やすくする）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | ●案内サインの<br>充実 | <p>土浦駅ではバスへの乗換えに際し、駅前広場のバス乗場に来ないとバスの運行情報が分からない状況です。</p> <p>バスから鉄道への乗換えでは、改札口まで来ないと鉄道の運行情報が分からないなど、鉄道とバスの乗換えに対するサインが不足しています。</p> <p>土浦駅ではアトレや図書館など待ち時間を過ごせる場所があることから、こうした施設内にバスや鉄道の運行案内があると、余裕を持った行動がしやすく、公共交通の利用への不安が緩和されます。</p> <p>・乗り換え動線の目に付きやすい位置や待合環境のある施設内へのリアルタイムでの運行情報の表示や誘導案内の設置等による案内サインの充実について検討します。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・土浦市</li> <li>・交通事業者</li> <li>・その他関係者（プレイアトレ等）</li> </ul> |
| <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>土浦協同病院ロビー、神立駅自由通路に設置したバスの出発案内（つちうらMaaS推進協議会による実証実験）</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>行政施設内に設置されたバスダイヤの情報案内（東京都足立区）<br/>出典：足立区ホームページ</p> </div> </div> |               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                  |

### 3. 計画に位置付ける施策

#### 施策3 使いやすい利用環境の充実

| 項目                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 事業名称          | 実施内容                                                                                                                               | 実施主体                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 取組3-1<br>乗り継ぎ・待合<br>環境の向上<br>(乗りやすくする)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | ●駅前広場の整備      | 荒川沖駅東西口駅前広場は、供用開始から30年以上が経過し、一般車の乗降場の不足、駅出入口からの歩行者の乱横断、バリアフリー対応等が課題となっていました。<br>・荒川沖駅東西駅前広場再編事業により、東西駅前広場の整備を行います。                 | ・土浦市                      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | ●バス停留所の上屋等の設置 | 『公共交通に関する市民アンケート』では、公共交通の充実・利用促進を図るための取組として「乗換・乗継のための待合環境の整備」があがっています。<br>・利用や要望の多いバス停から、上屋やベンチの設置可能な個所を抽出し、公益還元型広告の活用等による整備を行います。 | ・土浦市<br>・交通事業者<br>・その他関係者 |
| <div>    </div> <div>           広告付き上屋<br/>(土浦市霞ヶ岡)           <span>バス停ベンチを活用した広告<br/>(長崎市)</span> <span>建物と一体的なバス停<br/>(鎌倉市)</span> </div> |               |                                                                                                                                    |                           |

### 3. 計画に位置付ける施策

#### 施策3 使いやすい利用環境の充実

| 項目                                         | 事業名称                 | 実施内容                                                                                                                                                                                                                   | 実施主体 |
|--------------------------------------------|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 取組3-1<br>乗り継ぎ・待合<br>環境の向上（乗り<br>やすくす<br>る） | ●サイクルアンドバスライドの<br>推進 | <p>『公共交通に関する市民アンケート』では、公共交通の利用しにくい理由に、「駅やバス停が遠い」が上位にあがっています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停付近等に駐輪場を設置することで、バス停までの行きやすさを高めます。</li> <li>・交通空白地区を後背に抱えるバス停や複数の系統が乗り入れているバス停等に対し、駐輪場の設置を検討します。</li> </ul> | ・土浦市 |



バス停付近の自転車駐車場  
(埼玉県所沢市)

### 3. 計画に位置付ける施策

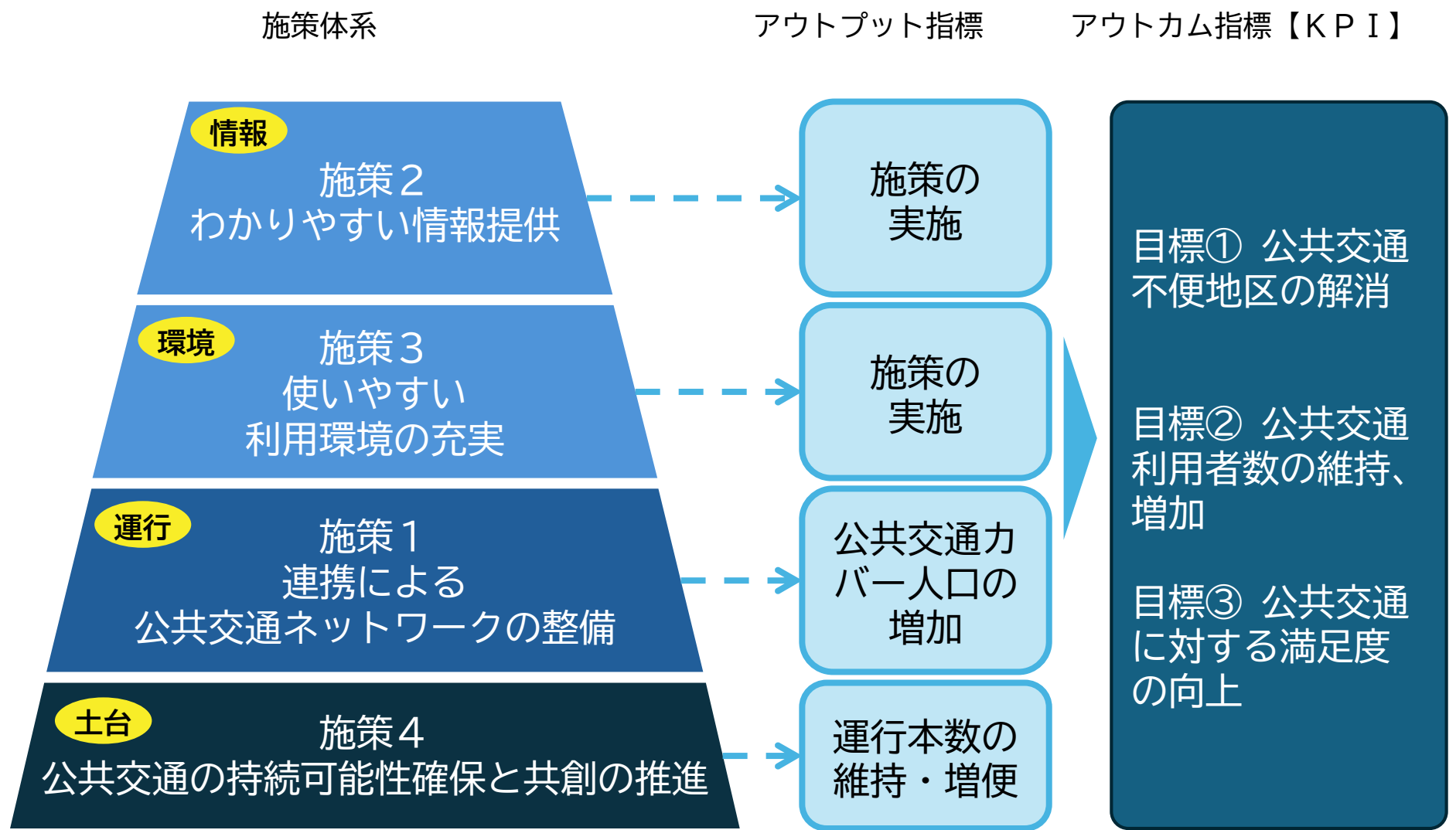
#### 施策4 公共交通の持続性確保と共創の推進

| 項目                     | 事業名称                                                                               | 実施内容                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 実施主体                                                                                                |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 取組4-1<br>運転手の<br>確保・育成 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●運転手確保支援</li> <li>●ドライバーの待合環境の改善</li> </ul> | <p>公共交通のサービス水準の維持、充実を図るため、ドライバーの不足に、関係者と連携して取り組むことが喫緊の課題です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者と協力して、運転手募集や関連するイベントの周知を行います。</li> <li>・交通事業者が行う二種運転免許取得支援費用に対する補助を検討します。</li> <li>・ドライバーが快適かつ十分な休憩をとれるよう、結節点等における休憩場所について検討します。</li> </ul> <p>(実施されている施策)</p> <div style="border: 1px dashed green; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【国土交通省】交通DX・GXによる経営改善支援事業等補助金<br/>交通サービス提供事業者を対象に、DX・GX等による利便性向上や人材確保に資する取組等に対する支援</p> <hr style="border: 1px dashed green;"/> <p>【茨城県】地域公共交通経営改善支援事業費補助金<br/>○公共交通DX・GXによる経営改善支援事業<br/>○バス運転士確保対策事業</p> <hr style="border: 1px dashed green;"/> <p>【茨城県バス協会】バス運転体験会・会社説明会</p> </div> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・土浦市</li> <li>・交通事業者</li> <li>・その他関係者（国、県、県バス協会等）</li> </ul> |

施策4 公共交通の持続性確保と共創の推進

| 項目                  | 事業名称           | 実施内容                                                                                                  | 実施主体 |
|---------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 取組4-2<br>新技術の<br>導入 | ●E Vバス導入<br>支援 | ・2050年までに二酸化炭素排出実施ゼロを目指す「ゼロカーボンシ<br>ティ宣言」（2020年）に基づき、市内を運行する路線バスの脱炭<br>素化を推進するため、E Vバスを導入する事業者を支援します。 | ・土浦市 |
|                     | ●新技術の導入        | ・自動運転等の新技術について調査研究を継続し、社会実装段階で<br>の導入を検討します。                                                          | ・土浦市 |

・施策のアウトプット指標を定め、施策全体で達成を目指すアウトカム指標を設定



## 4. 計画目標

- ・各施策の実施により達成を目指す目標（K P I）を以下のとおり設定します。
- ・コミュニティ交通（つちまるバス）は新規導入地区の利用者を見込み増加目標とします。
- ・のりあいタクシー土浦は、運行改善による新規の利用者を見込み増加目標とします。
- ・公共交通カバー人口は、路線バスが維持、コミュニティ交通の新規導入、のりあいタクシー土浦の改善を見込み増加目標とします。

| 目標                 | 評価内容                                     |            | 実績値<br>(R6, 7) | 目標値        |
|--------------------|------------------------------------------|------------|----------------|------------|
| 目標① 交通空白の解消        | 公共交通カバー人口の割合                             |            | 78.1%          | 80.0%      |
| 目標② 公共交通利用者数の維持、増加 | ②-1 JR常磐線利用者数<br>(1日)                    | 土浦駅        | 14,376人※1      | 14,500人    |
|                    |                                          | 荒川沖駅       | 7,383人※1       | 7,400人     |
|                    |                                          | 神立駅        | 5,268人※1       | 5,300人     |
|                    | ②-2 基幹的交通利用者<br>(1年間)                    | ジェイアールバス関東 | 259,974人※2     | 260,000人   |
|                    |                                          | 関東鉄道バス     | 3,427,082人※2   | 3,400,000人 |
|                    | ②-3 補助的交通利用者数<br>(1年間)                   | キラちゃんバス    | 131,545人※3     | 132,000人   |
|                    |                                          | コミュニティ交通   | 24,973人※3      | 40,000人    |
|                    |                                          | のりあいタクシー土浦 | 8,935人※3       | 10,000人    |
| 目標③ 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%      |

※1) 令和6年

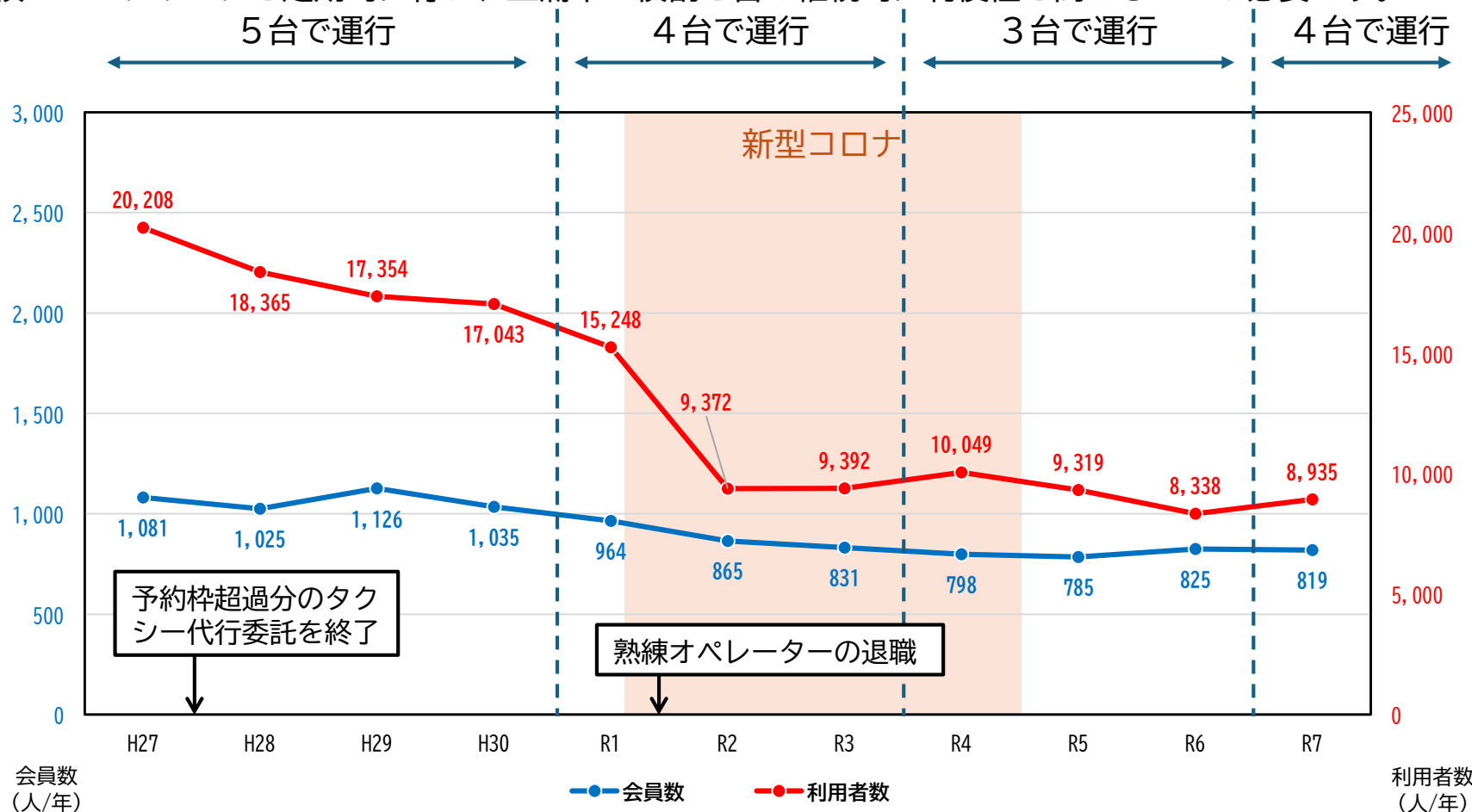
※2) 令和6年度 令和7年度統計つちうら

※3) 令和7年度

# 資料編

## のりあいタクシーの利用者の減少要因と実施方針

- 運行車両数5台の平成27～30年から利用は減少傾向にあり、新型コロナの時期に大きく減少しました。
- 令和4年以降は車両故障の影響で3台での運行となり、利用が低迷、新型コロナ前の水準に戻ることなく、現在に至っています。
- その理由は、つちまるバスの運行に伴う利用の転換、利用時間の集中等により上手く乗り合えないと、お断りが発生し、それが続くと信頼を低下させ利用を控えるなどが要因として想定されます。
- 広報活動の強化や令和7年度より4台運行に戻ったことにより増加傾向の兆しが見られることから、運行実績のモニタリングを定期的に行い、土浦市の役割を含め継続的に利便性を高めることが必要です。



出典：運行実績及び土浦市による聞き取り調査を基に作成

運行概要

## 運行時刻表

|              | 1便    | 3便    | 5便    | 7便    |
|--------------|-------|-------|-------|-------|
| A・C・<br>D地区発 | 8:00  | 9:00  | 10:00 | 11:00 |
|              | 9便    | 11便   | 13便   | 15便   |
|              | 13:00 | 14:00 | 15:00 | 16:00 |

|      | 2便    | 4便    | 6便    | 8便    |
|------|-------|-------|-------|-------|
| B地区発 | 8:30  | 9:30  | 10:30 | 11:30 |
|      | 10便   | 12便   | 14便   | 16便   |
|      | 13:30 | 14:30 | 15:30 | 16:30 |

### ☆運行について

○運行範囲：市内のみ  
（つくば市や阿見町、牛久市などの  
他市町村には行きません）  
○運行日：月曜日～金曜日  
（土・日・祝日・12/30～1/3は運休）

### ★予約について

○予約は乗車日の2日前（乗車日が月曜日  
の場合は前の週の木曜日）から可能で  
す。  
○1～4便の予約は、前日の午後4時まで  
にお願いします。  
○5便以降の予約は、1時間前までに願  
いします。  
○相乗りとなるため、お時間通りに伺えな  
い場合があります。お時間に余裕をもっ  
てご予約ください。

ご予約はのりあいタクシー土浦予約センターへお電話ください

電話番号：029-821-2322（予約専用）

午前8時～午後4時（土・日・祝日はお休み）

### D地区

中貫・都和・板谷・並木・常名・  
栗野・小山崎・今泉・新治地区

### A地区

神立・菅谷・白鳥・おおつ野・  
沖宿・田村・手野・木田余・  
若松・東都和

### B地区

真鍋・殿里・桜町・  
小松・高津・湖北・  
川口・港町・滝田  
蓮河原・桜ヶ丘・  
霞ヶ岡・佐野子・  
田中・生田・虫掛・  
粕毛・城北・東崎・  
飯田・矢作・穴塚・  
天川・永国・  
立田町

### C地区

大岩田・小岩田・右粕・烏山・まりやま・  
中村・西根・荒川沖・乙戸・卸町

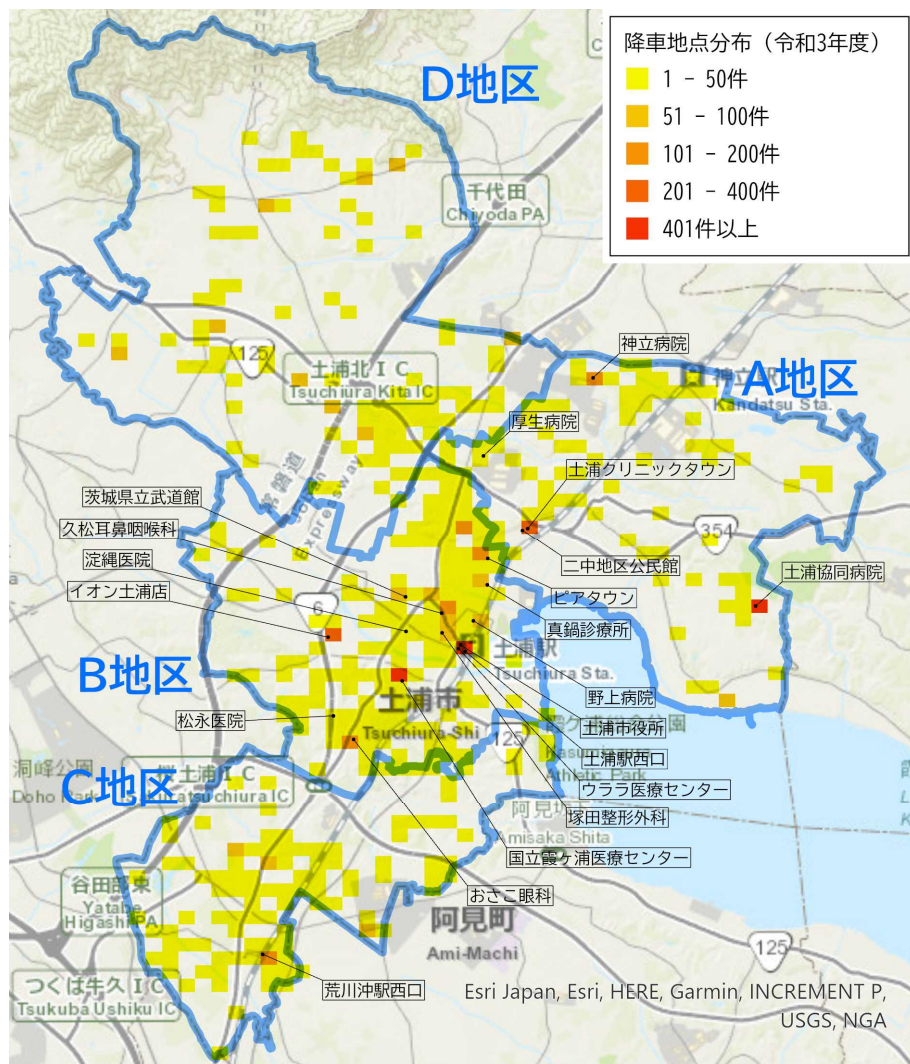
運賃：片道1人600円

A地区⇄C地区間・C地区⇄D地区間の利用は、片道1人1,200円

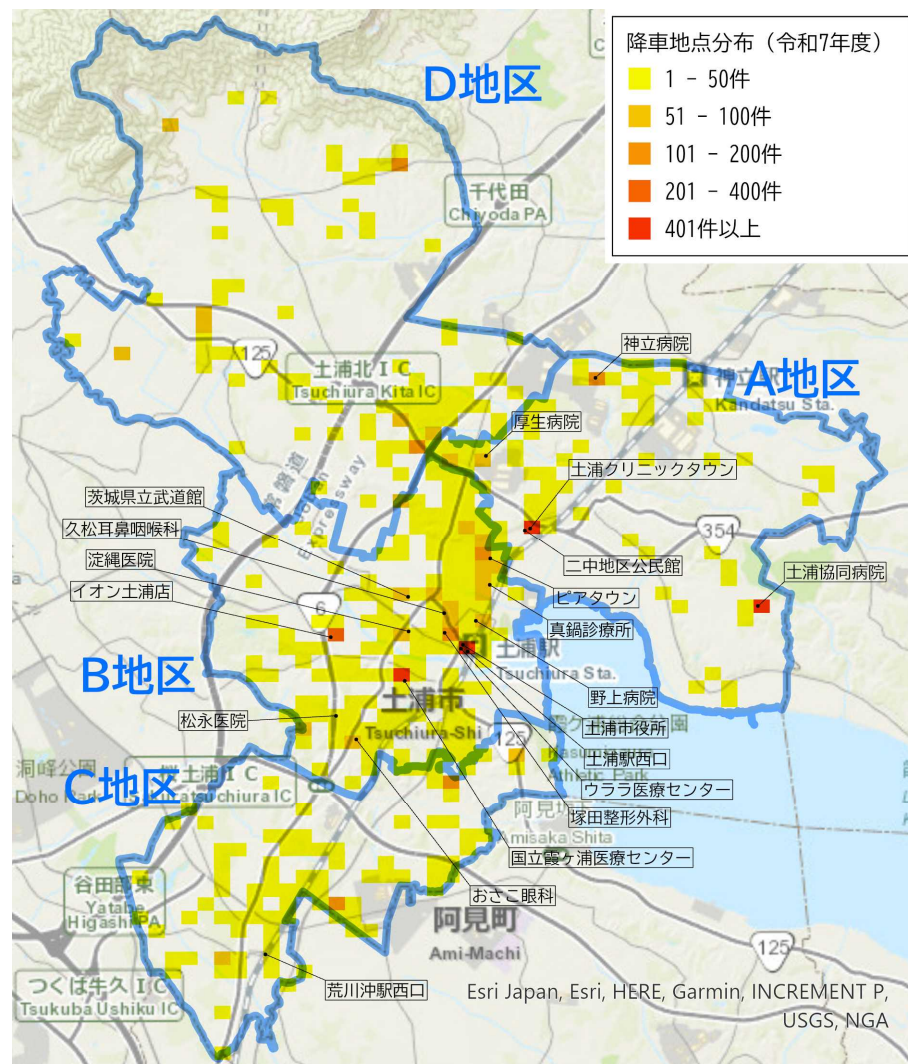
## 1) 利用状況の経年変化

- 令和3年と令和7年のいずれにおいても、利用の多い箇所は概ね同じ分布であり、病院・大型商業施設への利用が多くなっています。

【令和3年 降車地点】



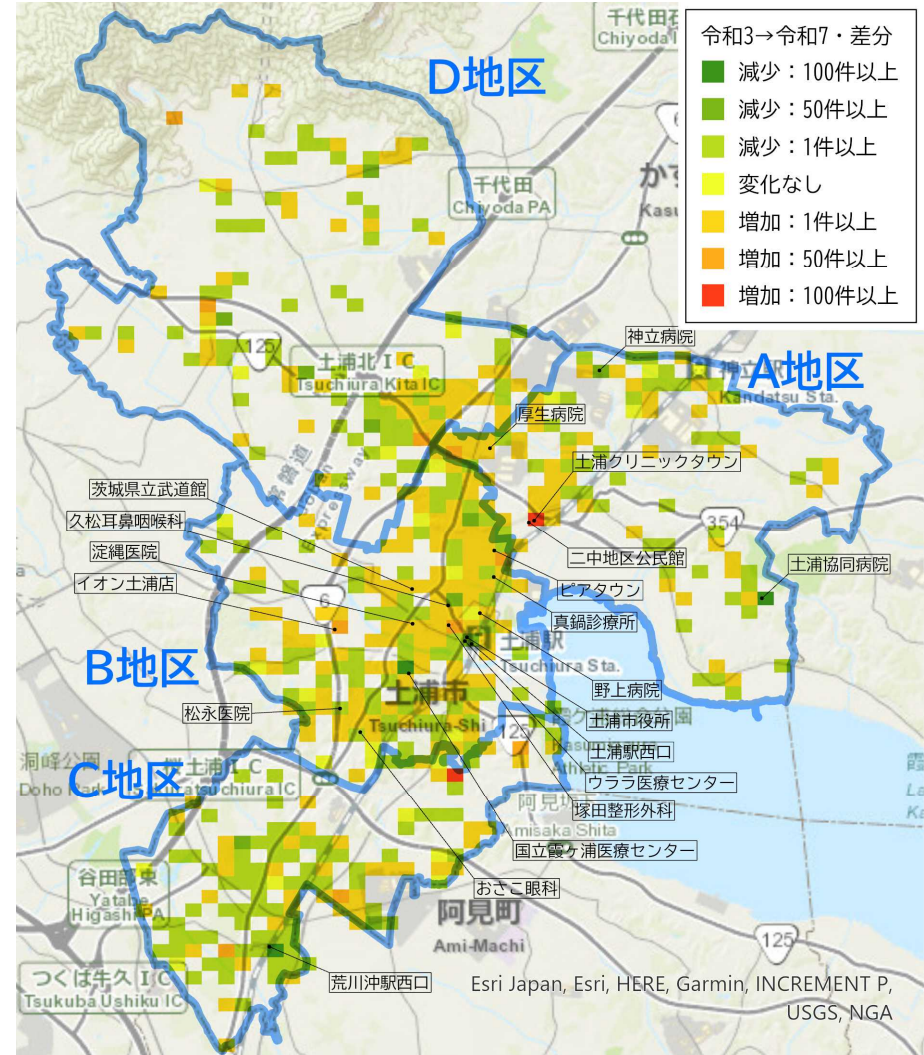
【令和7年 降車地点】



出典：運行実績（土浦市調べ）を基に作成

### 【降車地点の利用の変化（H3 - H7）】

- ・令和3年と令和7年の利用の増減では、土浦クリニックタウンへの利用が大きく増加しています（赤色メッシュ）。
- ・一方で、つちまるバスが運行されている荒川沖駅周辺を中心に利用の低下が見られます（緑色メッシュ）。
- ・土浦協同病院、国立霞ヶ浦医療センターは、局所的に大幅な利用低下がみられます。



## 2) 時間帯別利用状況

- ・ 自宅付近から乗車することが想定される午前中の早い時間帯の利用では、8時30分～9時30分の利用が多く、平均2～3人の利用があります。
  - ・ 各地区から乗車（利用）がある一方で、降車は病院・大型商業施設のあるA・B地区に集中しています。
  - ・ 帰りの利用では、11時30分、13時30分便にB地区からの乗車（利用）が集中しています。
  - ・ 1便で最大16人（4人×4台）を輸送可能ですが、輸送効率は1～2割程度と低い状況にあります。
- ➡時間帯の集中や発着地の分散により乗合が進まず、空席があっても予約困難（お断り率：約5%）となるなど、既存の輸送資源を活かし切れていない状況となっています。

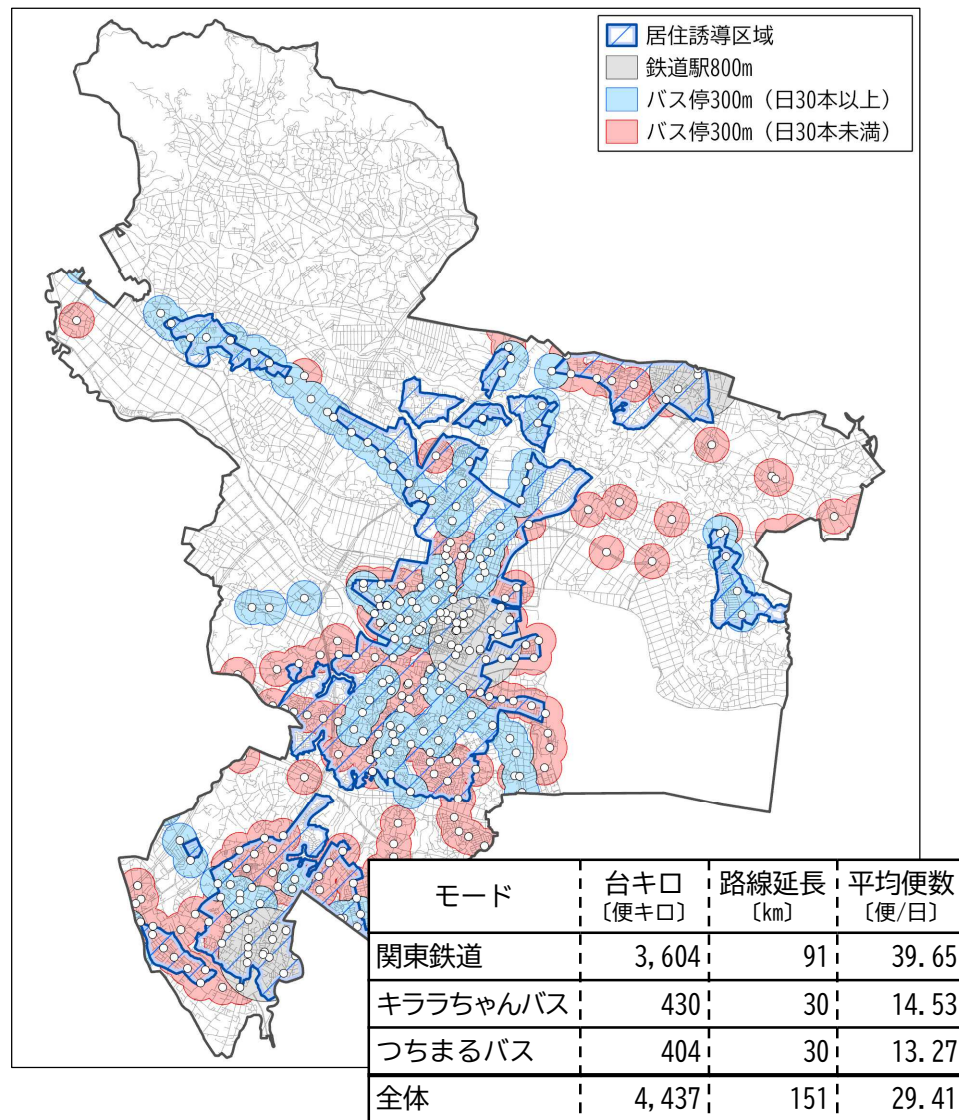
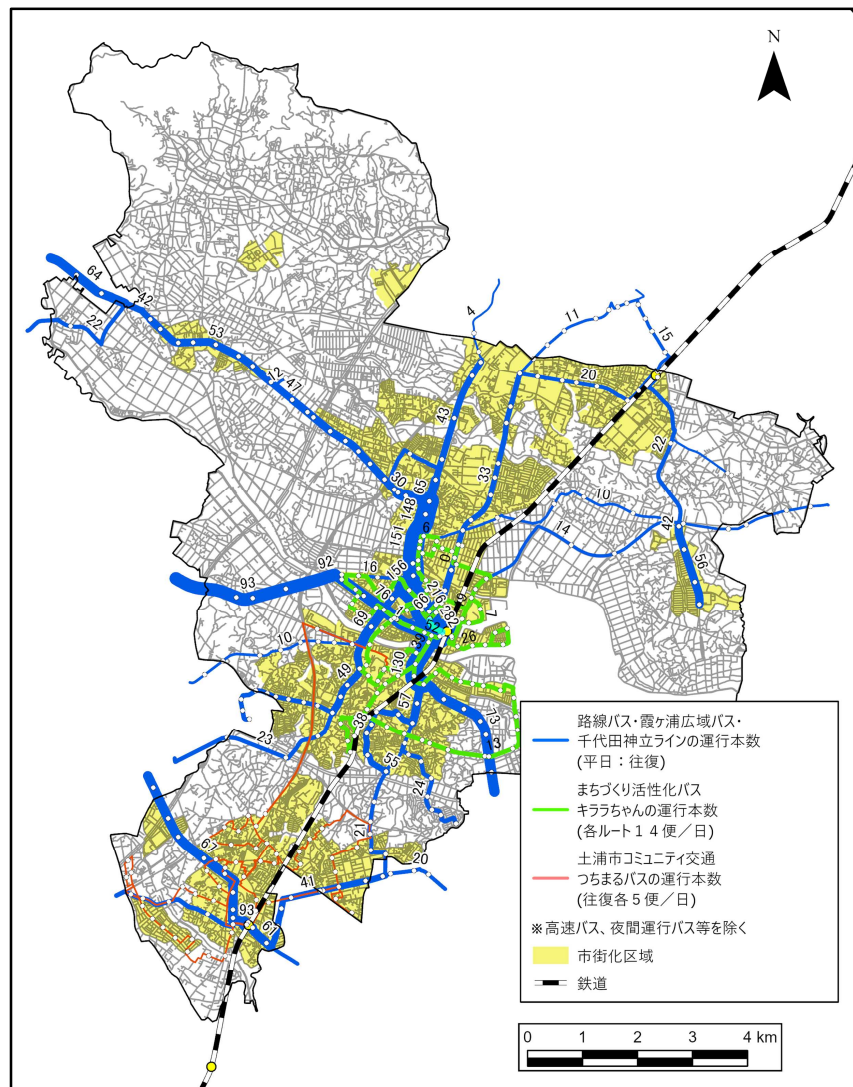
| 令和7年度  |     |     |     |        |     |     | 令和7年度 |     |        |     |       |       |  | 輸送可能<br>な人員 |       | 輸送効率 |
|--------|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-------|-----|--------|-----|-------|-------|--|-------------|-------|------|
| 乗車地区   |     |     |     |        |     |     | 降車地区  |     |        |     |       |       |  | B           | C=A/B |      |
| A      | B   | C   | D   | 計<br>A | A   | B   | C     | D   | 計<br>A |     |       |       |  |             |       |      |
| 08:00便 | 0.7 | 0.0 | 0.4 | 0.9    | 2.0 | 1.2 | 0.7   | 0.1 | 0.0    | 2.0 | 16人/便 | 12.5% |  |             |       |      |
| 08:30便 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0    | 1.1 | 0.5 | 0.5   | 0.1 | 0.0    | 1.1 |       | 6.7%  |  |             |       |      |
| 09:00便 | 0.9 | 0.1 | 1.1 | 2.1    | 4.3 | 1.6 | 2.2   | 0.1 | 0.2    | 4.3 |       | 26.6% |  |             |       |      |
| 09:30便 | 0.0 | 1.5 | 0.0 | 0.0    | 1.5 | 0.4 | 0.9   | 0.1 | 0.1    | 1.5 |       | 9.5%  |  |             |       |      |
| 10:00便 | 1.3 | 0.0 | 1.0 | 1.2    | 3.6 | 0.9 | 2.1   | 0.3 | 0.3    | 3.6 |       | 22.4% |  |             |       |      |
| 10:30便 | 0.0 | 1.8 | 0.0 | 0.0    | 1.8 | 0.3 | 1.3   | 0.1 | 0.2    | 1.8 |       | 11.4% |  |             |       |      |
| 11:00便 | 1.8 | 0.0 | 0.9 | 0.7    | 3.4 | 0.6 | 1.7   | 0.2 | 0.9    | 3.4 |       | 21.0% |  |             |       |      |
| 11:30便 | 0.0 | 2.9 | 0.0 | 0.0    | 2.9 | 0.4 | 1.4   | 0.6 | 0.5    | 2.9 |       | 18.3% |  |             |       |      |
| 13:00便 | 1.1 | 0.0 | 0.6 | 0.7    | 2.5 | 0.5 | 1.4   | 0.2 | 0.5    | 2.5 |       | 15.7% |  |             |       |      |
| 13:30便 | 0.1 | 2.7 | 0.0 | 0.0    | 2.8 | 0.5 | 1.2   | 0.3 | 0.8    | 2.8 |       | 17.2% |  |             |       |      |
| 14:00便 | 1.0 | 0.0 | 0.4 | 0.6    | 2.0 | 0.2 | 0.7   | 0.2 | 0.8    | 2.0 |       | 12.2% |  |             |       |      |
| 14:30便 | 0.0 | 2.5 | 0.0 | 0.0    | 2.5 | 0.3 | 1.2   | 0.4 | 0.6    | 2.5 |       | 15.7% |  |             |       |      |
| 15:00便 | 0.5 | 0.0 | 0.3 | 0.5    | 1.4 | 0.4 | 0.4   | 0.2 | 0.3    | 1.4 |       | 8.5%  |  |             |       |      |
| 15:30便 | 0.0 | 2.0 | 0.0 | 0.0    | 2.0 | 0.4 | 0.7   | 0.6 | 0.4    | 2.0 |       | 12.7% |  |             |       |      |
| 16:00便 | 0.5 | 0.0 | 0.3 | 0.2    | 1.0 | 0.3 | 0.3   | 0.2 | 0.2    | 1.0 |       | 6.5%  |  |             |       |      |
| 16:30便 | 0.0 | 1.3 | 0.0 | 0.0    | 1.3 | 0.1 | 0.4   | 0.3 | 0.4    | 1.3 |       | 7.9%  |  |             |       |      |

出典：運行実績（令和7年度）を基に作成

## ①交通空白

- 平日のバスの平均運行本数は、関東鉄道（路線バス）が1日に40便、キララちゃんバス、つちまるバスが14～15便、全体で30便程度です。

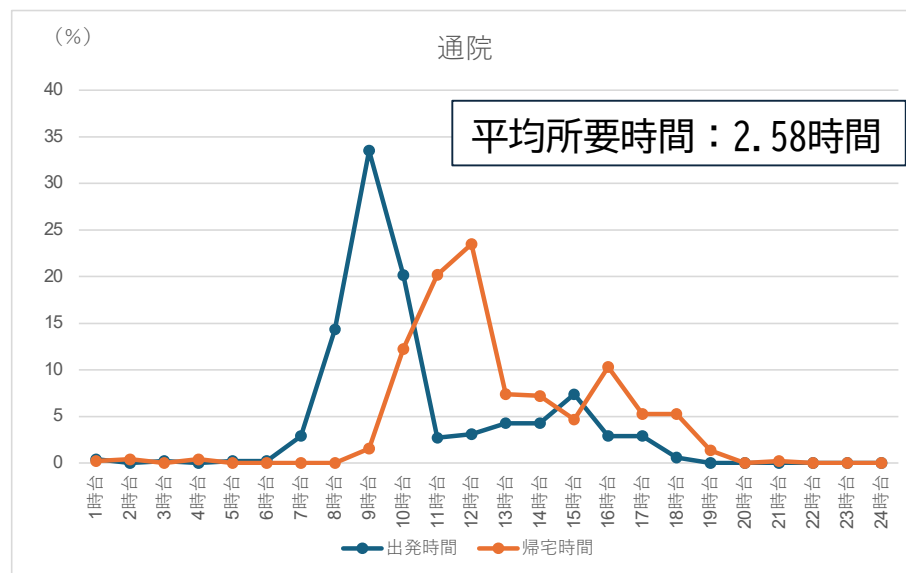
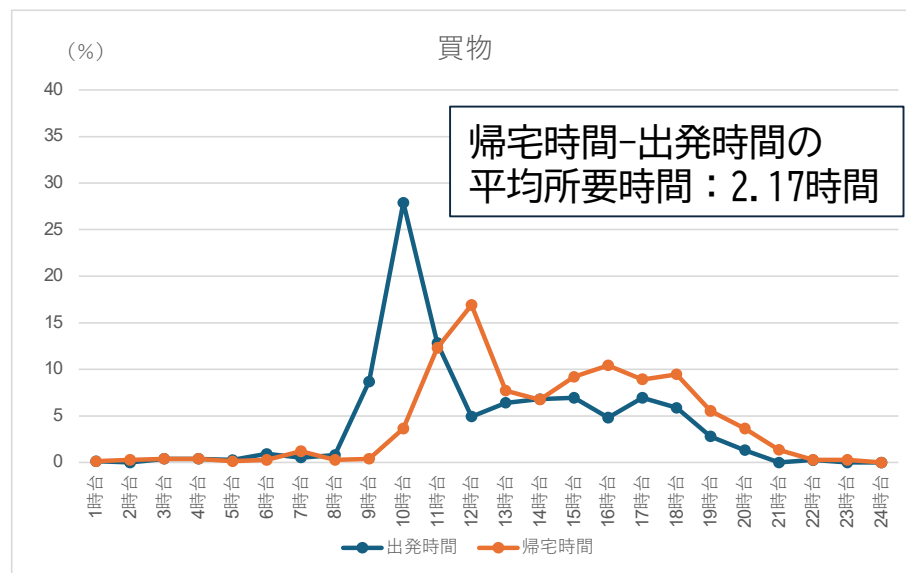
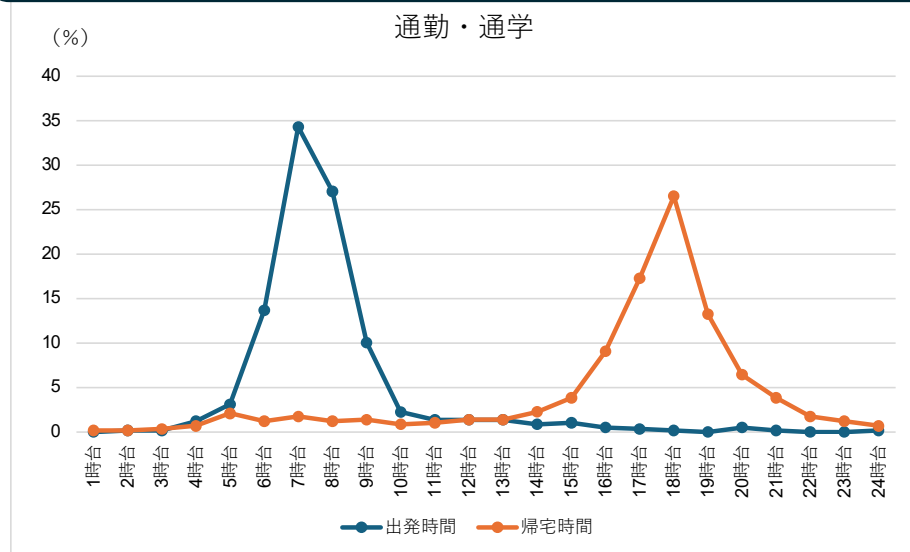
### ≪【平日】バスの運行本数≫



## ②時間帯空白

『公共交通に関する市民アンケート』における通勤・通学目的と通院は7時～10時に出発時間が集中通勤・通学目的は16時～19時に帰宅時間が集中すること等を踏まえ、7時から3時間間隔でのバスの運行本数やカバー人口を分析することで、バスの時間帯別のサービス状況を分析します

|         |                    |
|---------|--------------------|
| 07時～10時 | 通勤・通学目的、通院目的の出発時間帯 |
| 10時～13時 | 買物目的の出発、帰宅時間帯      |
| 13時～16時 | 通院目的の帰宅時間帯         |
| 16時～19時 | 通勤・通学目的の帰宅時間帯      |

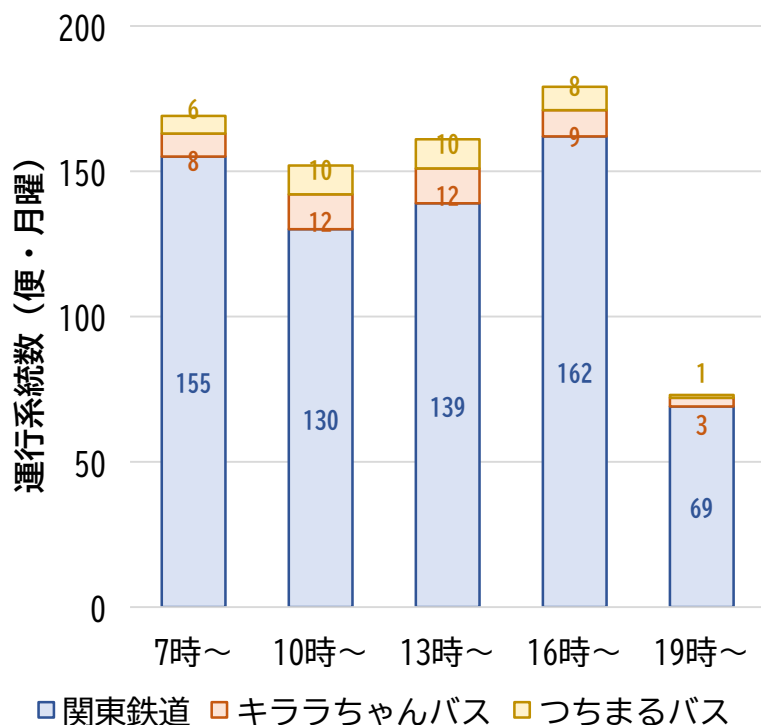


資料：公共交通に関する市民アンケート

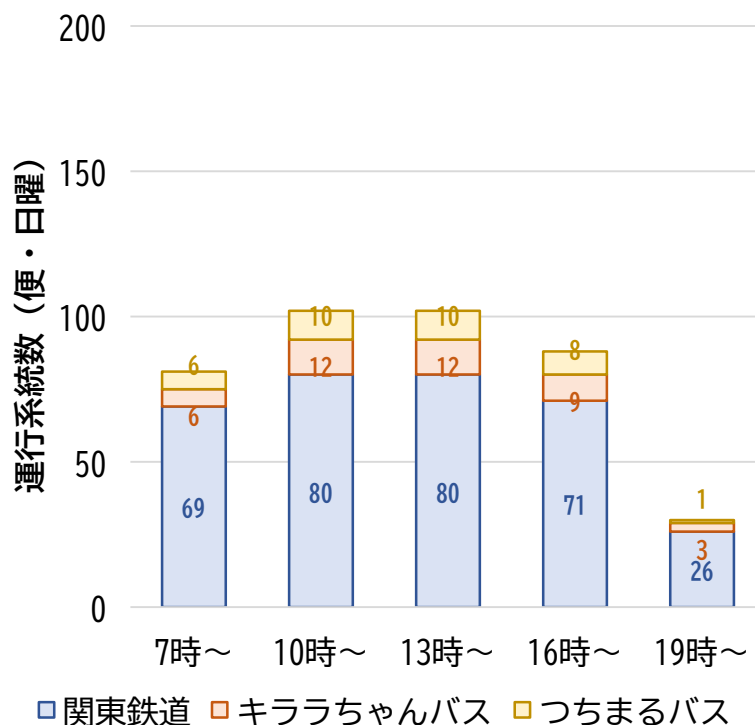
## ②時間帯空白

- ・19時以降は運行本数が減少するが、買い物や通院する日昼は朝の通勤通学時間帯並みに運行しています
- ・一方で、土日は平日に比べバスの運行本数が6割程度に減少します

《平日 市内を運行するバスの時間帯》



《日曜日 市内を運行するバスの時間帯》



「任意の曜日の特定の時間帯」に、市内で関東鉄道、キララちゃんバス、つちまるバスが「何便走っているか」を集計。同じバスが複数の停留所に停まっても1便としてカウントし（重複の排除）、実際の運行本数（便数）を集計。

②時間帯別空白地

- ・日中（7～19時）は概ね7割の人口をカバーしているものの、19時以降はカバー率が低下し、平日は58.2%（土日は42.3%）となる。

時間帯別の公共交通カバー人口

■時間帯別公共交通カバー圏域人口

（総人口・全便）

|         |        | 平日      |        | 土曜      |        | 日曜      |        |
|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|
| 全時間帯 鉄道 |        | 18,992  | 13.4%  | 18,992  | 13.4%  | 18,992  | 13.4%  |
| 7-10時   | 路線バス   | 60,069  | 42.4%  | 57,339  | 40.5%  | 51,224  | 36.1%  |
|         | コミバス   | 22,306  | 15.7%  | 22,585  | 15.9%  | 22,337  | 15.8%  |
|         | カバー人口計 | 101,367 | 71.5%  | 98,916  | 69.8%  | 92,553  | 65.3%  |
|         | 圏域外    | 40,339  | 28.5%  | 42,790  | 30.2%  | 49,153  | 34.7%  |
| 10-13時  | 路線バス   | 58,029  | 41.0%  | 57,178  | 40.3%  | 50,028  | 35.3%  |
|         | コミバス   | 22,419  | 15.8%  | 22,484  | 15.9%  | 23,261  | 16.4%  |
|         | カバー人口計 | 99,440  | 70.2%  | 98,654  | 69.6%  | 92,281  | 65.1%  |
|         | 圏域外    | 42,266  | 29.8%  | 43,052  | 30.4%  | 49,425  | 34.9%  |
| 13-16時  | 路線バス   | 60,000  | 42.3%  | 57,071  | 40.3%  | 49,702  | 35.1%  |
|         | コミバス   | 22,290  | 15.7%  | 22,484  | 15.9%  | 23,462  | 16.6%  |
|         | カバー人口計 | 101,282 | 71.5%  | 98,547  | 69.5%  | 92,156  | 65.0%  |
|         | 圏域外    | 40,424  | 28.5%  | 43,159  | 30.5%  | 49,550  | 35.0%  |
| 16-19時  | 路線バス   | 60,084  | 42.4%  | 50,932  | 35.9%  | 50,109  | 35.4%  |
|         | コミバス   | 22,306  | 15.7%  | 22,751  | 16.1%  | 23,451  | 16.5%  |
|         | カバー人口計 | 101,382 | 71.5%  | 92,675  | 65.4%  | 92,552  | 65.3%  |
|         | 圏域外    | 40,324  | 28.5%  | 49,031  | 34.6%  | 49,154  | 34.7%  |
| 19-21時  | 路線バス   | 54,440  | 38.4%  | 25,084  | 17.7%  | 25,084  | 17.7%  |
|         | コミバス   | 9,103   | 6.4%   | 15,917  | 11.2%  | 15,917  | 11.2%  |
|         | カバー人口計 | 82,535  | 58.2%  | 59,993  | 42.3%  | 59,993  | 42.3%  |
|         | 圏域外    | 59,171  | 41.8%  | 81,713  | 57.7%  | 81,713  | 57.7%  |
| 合計      |        | 141,706 | 100.0% | 141,706 | 100.0% | 141,706 | 100.0% |

※「コミバス」にはキララちゃんバス、つちまるバスを含む

※カバー圏域は鉄道駅800m、バス停300m。

※カバー圏域の重複エリアは鉄道＞路線バス＞コミバスの順に重複排除して集計

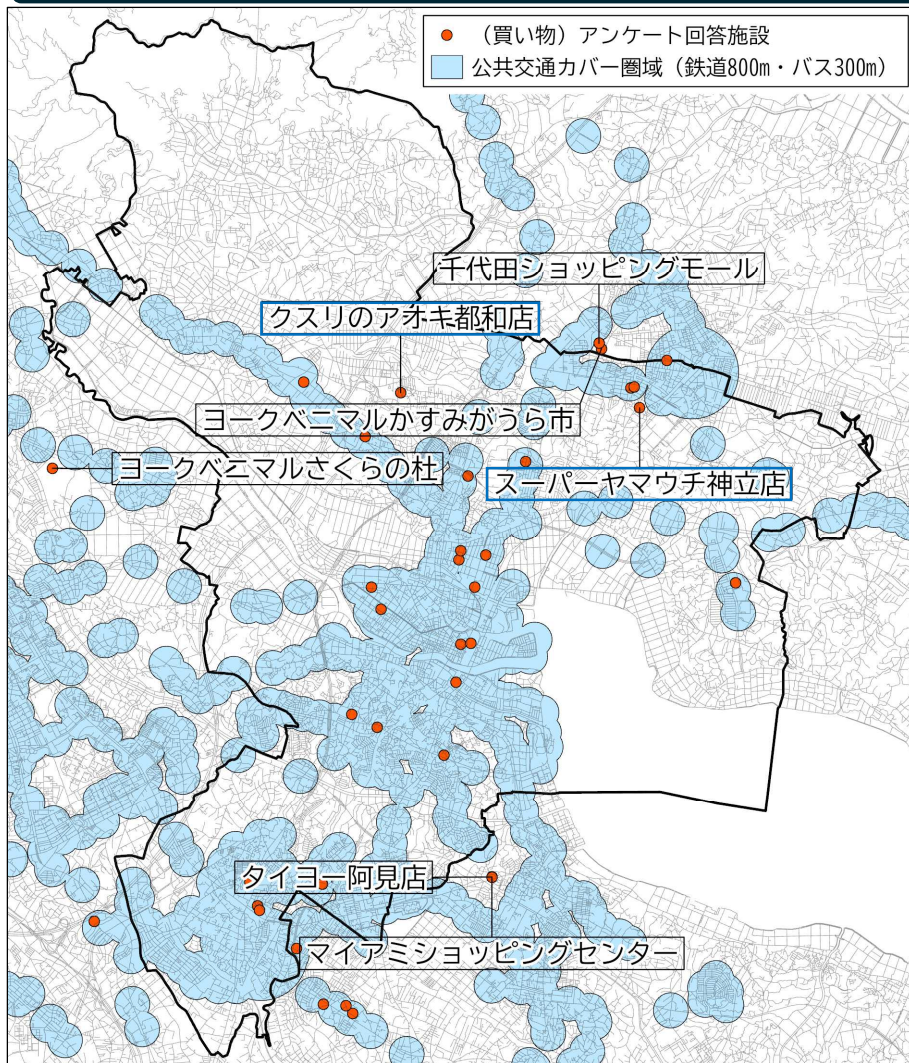
※「カバー人口計」は鉄道、路線バス、コミバスのカバー人口の合計値

※令和2年国勢調査250mメッシュ人口を用いて算出

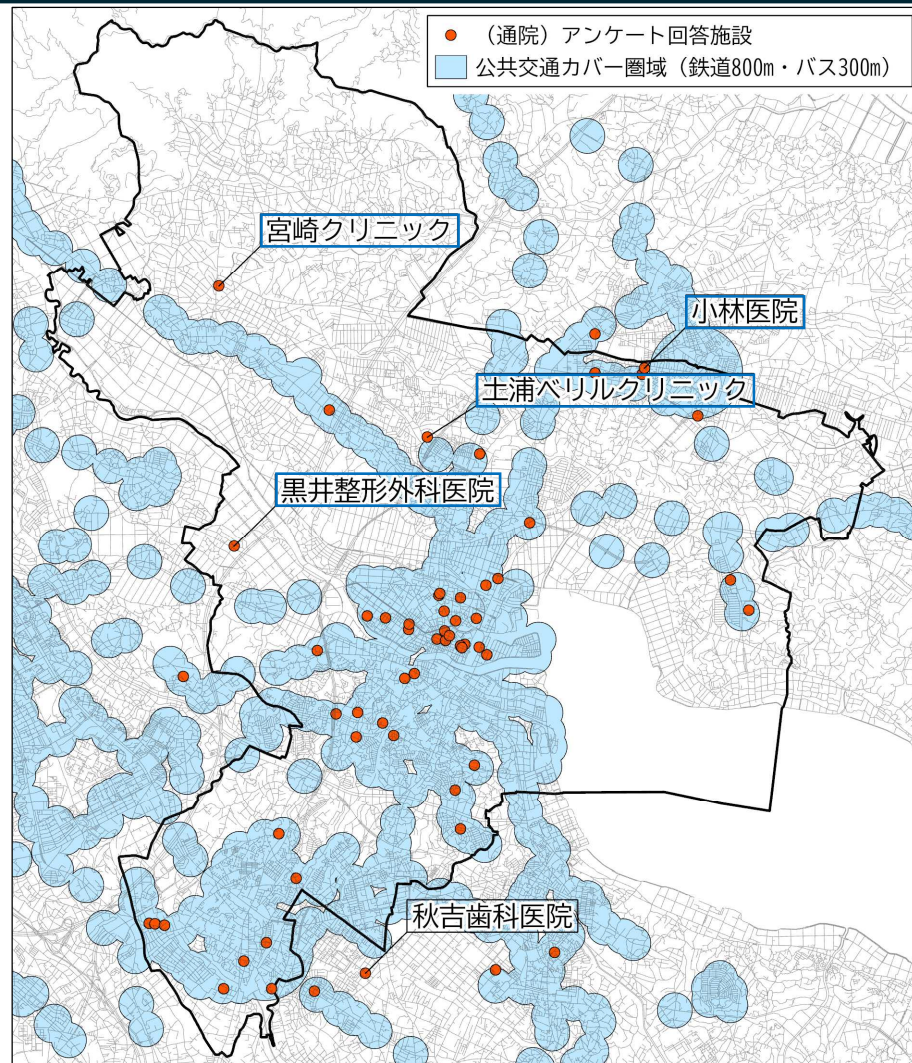
※便数平均は各時間帯の便数を分母に算出（時間帯ごとに異なる平均値を基準に算出）

## ③行先の不整合

- 『公共交通に関する市民アンケート』による目的別の行先をみると、ほとんどの施設（商業施設・病院等）は公共交通の利便性の高いエリアにあります



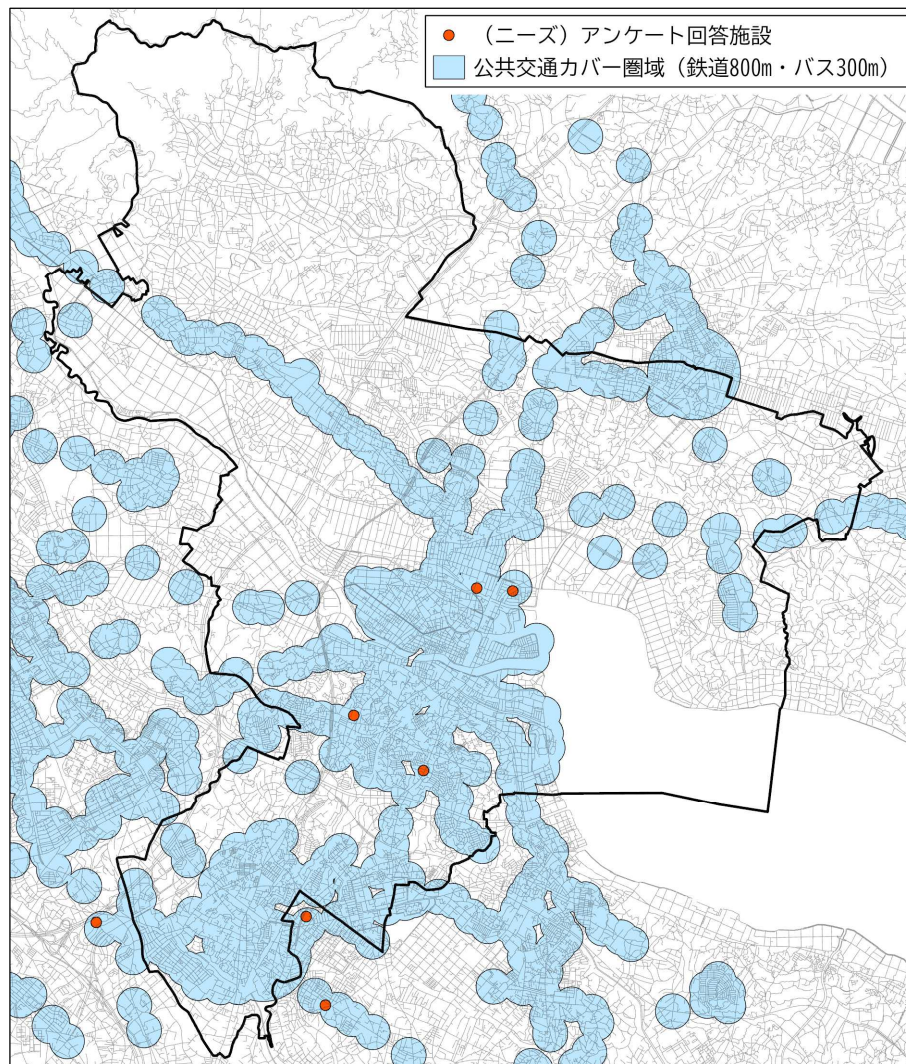
※公共交通カバー圏域の外側の施設を旗揚げ



※公共交通カバー圏域の外側の施設を旗揚げ  
資料：公共交通に関する市民アンケート結果

③行先の不整合

- 『公共交通に関する市民アンケート』による公共交通で行きたい施設（ニーズ）では、いずれも公共交通カバー圏域に含まれている



資料：公共交通に関する市民アンケート結果

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

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

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

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）

通勤等の安定した利用者や潜在的な利用者の掘り起しによる利用促進を図り、GTFS等の基盤を活かしながら公共交通の確保・維持を図る施策を展開する

日常生活の生活の市としての公共交通の利便性の向上を図るとともに、交通弱者等の拡大を防ぐため、行政間を含めた事業者との役割分担とさらなる連携を強化

公共交通の満足度を高めるためには、不満の回答者のニーズへの対応が必要であり、路線バスやコミュニティバスの運行路線の充実、相互乗り入れなど生活圏の隣接する自治体との連携などに対応する「施策1 連携による公共交通ネットワークの整備」、路線バスやコミュニティバスの増便等などに対応する「施策4 公共交通の持続可能性確保と共創の推進」の実施が効果的であると考えられます。

## 公共交通の充実・利用促進を図る取組と施策の関係整理

