まちづくり活性化バス利用促進業務報告書

平成 27 年３月

特定非営利活動法人まちづくり活性化土浦

目次

１　目的 1
（１）目的 1
（２）業務内容 1

２　現況の概要 2
（１）運行概要 2
（２）乗客数 5
（３）事業収支 6

３　利用者アンケート調査の実施・分析 9
（１）利用者アンケート調査の概要 9
（２）利用者アンケート調査結果 12
（３）利用者アンケート調査の分析 33

４　ルート変更の可能性の検討 35
（１）イオン土浦への新規バス停設置の可能性 35
（２）ひばり団地の近傍への新規バス停設置の可能性 38
（３）Ａコースの運行ルート短縮の可能性 40

５　利用促進策の検討 42
（１）運行時間帯の変更（霞ヶ浦医療センターへの対応） 42
（２）市役所来訪者のためのキララちゃんの活用方策 45
（３）運賃の変更 47

１　目的

（１）目的

まちづくり活性化バスキララちゃん（以下、キララちゃんと記載）は、市民の外出の足の確保、まちなかへの誘客、賑わいづくりなど、多様な効果を備えた公共交通機関である。これまで利便性等を考慮し、ルートや車両の改良や様々なサービスなどの工夫を行ってきた。

このような中、土浦市の中心部では市役所や図書館、協同病院などの主要な施設の移転や近年のイオン土浦の立地など、キララちゃんの利用者にとって影響の大きい施設の再配置が進んでいる。

本業務ではこのような背景を踏まえ、利用者増・収支向上を図るためのルート変更の検討・研究を行うこととする。

（２）業務内容

①現況の概要

運行概要、近年の乗客数の推移、事業収支の推移を整理する。

②利用者アンケート調査の実施・分析

全ルートを対象に、平日、休日、それぞれ１日ずつ、調査員が乗車し、乗客に対してアンケート調査を実施する。

その結果をもとに、利用特性、利用者のニーズ、ルート変更の可能性、市民やまちなかにとっての効果等を分析する。

③ルート変更の可能性の検討

先に示す利用者アンケート等を踏まえて、キララちゃんのルート変更の可能性を分析する。

④利用促進策の検討

さらなる利用拡大をめざし、運行時間帯・運賃の変更などの利用促進策を検討する。

２　現況の概要

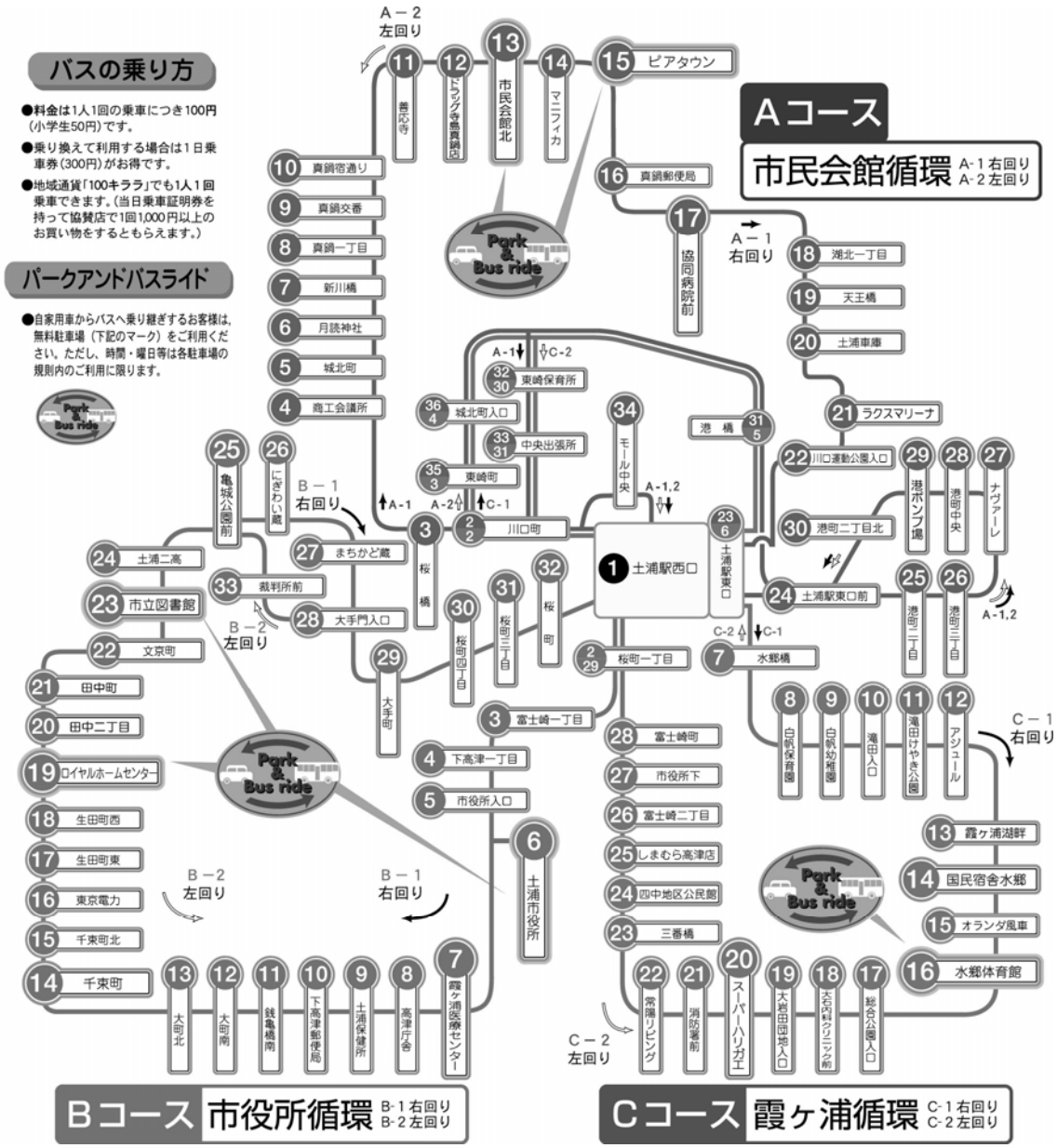
（１）運行概要

まちづくり活性化バス「キララちゃん」は、①中心市街地の活性化、②バス利用不便地域の緩和、③公共交通利用の促進を目的に運行している。運行地域は、土浦駅を中心に中心市街地近辺の公共・公益施設、買い回り品の商店等を、約10km前後の環状路線でつなぐ範囲である。路線は、Ａ（市民会館循環）、Ｂ（市役所循環）、Ｃ（霞ヶ浦循環）の３コースで、年中無休で運行している。

運行事業体制は、ＮＰＯ法人まちづくり活性化土浦（事業実施者）、土浦地区タクシー共同組合及び関東鉄道株式会社（運送事業者）、土浦市（事業支援者）が、三者協定により協働で行っている。運行事業費は、平成25年度で年間約4,600万円に対し、運賃収入が約３割となっており、土浦商工会議所の支援金、広告収入、利用促進助成金（茨城県）、雑収入が合わせて約１割、土浦市の補助金が約６割となっている。

まちづくり活性化バスは、平成13年に市民有志がコミュニティバス検討会を組織したことから始まり、当時の「第６次土浦市総合計画」や「土浦市中心市街地活性化基本計画」に位置づけられた「バス交通の充実」を、公・民の協働で実現を目指し、平成15年に組織充実を図って実現に向けた必要事項の調整を行い、平成17年３月１日に試験運行を開始したものである。約２年間の試験運行を経て、路線改善（Ａ・Ｃの車両入れ替え）、便数増加（朝、夜間延長）、時刻表改善（同時性）改善を行い、平成19年４月１日から本運行を行っている。その後、乗客数は順調に伸び、最近は横ばい傾向となっている。

正式名称	まちづくり活性化バス
愛称	キララちゃん
運行目的	①中心市街地の活性化、②バス利用不便地域の緩和、③公共交通利用の促進
路線	Ａ～Ｃの３路線の右回り・左回り循環 Ａ（市民会館循環）　約11.6km　停留所36箇所 Ｂ（市役所循環）　約9.5km　停留所33箇所 Ｃ（霞ヶ浦循環）　約10.5km　停留所31箇所 停留所は、約300ｍごとに配置（中心部では約100～200ｍ）
運行時間	年中無休　8：20～19：45（終発19：10）約40分間隔 Ａ～Ｃ各コース　右回り各７便　左回り７便　計14便
運行車両	Ａコース　ノンステップ小型バス （日野ポンチョ定員29名）１台 Ｂ・Ｃコース　ノンステップ小型バス （三菱ふそうエアロミディＭＥ定員28名）各１台計２台 ※定員は運転士を含む
料金	１人１回100円　小学生50円　障害者及び介助者無料　未就学児無料 １日乗車券300円　小学生150円 回数券　100円券×10枚1,000円　50円券×10枚500円
運行体制	事業実施者：ＮＰＯ法人まちづくり活性化土浦 運送事業者：土浦地区タクシー共同組合及び関東鉄道株式会社 事業支援者：土浦市　（以上の三者協定による運行）
沿革	平成13年４月６日　コミュニティバス検討会開催（土浦都市開発会議室） 平成15年２月13日　まちづくり活性化バス実行委員会開催（土浦商工会議所） 平成17年３月１日　試験運行開始 平成19年４月１日　本運行開始（路線、便数、時刻表改善） 平成23年10月１日　新型バス車両導入（路線、便数、時刻表改善）
乗客数	平成17年度　111,474人 平成18年度　125,921人（前年比+13.0%） 平成19年度　139,831人（前年比+11.0%） 平成20年度　144,962人（前年比+3.7%） 平成21年度　144,021人（前年比-0.6%） 平成22年度　147,528人（前年比+2.4%） 平成23年度　149,431人（前年比+1.3%） 平成24年度　157,598人（前年比+5.5%） 平成25年度　154,713人（前年比-1.8%）



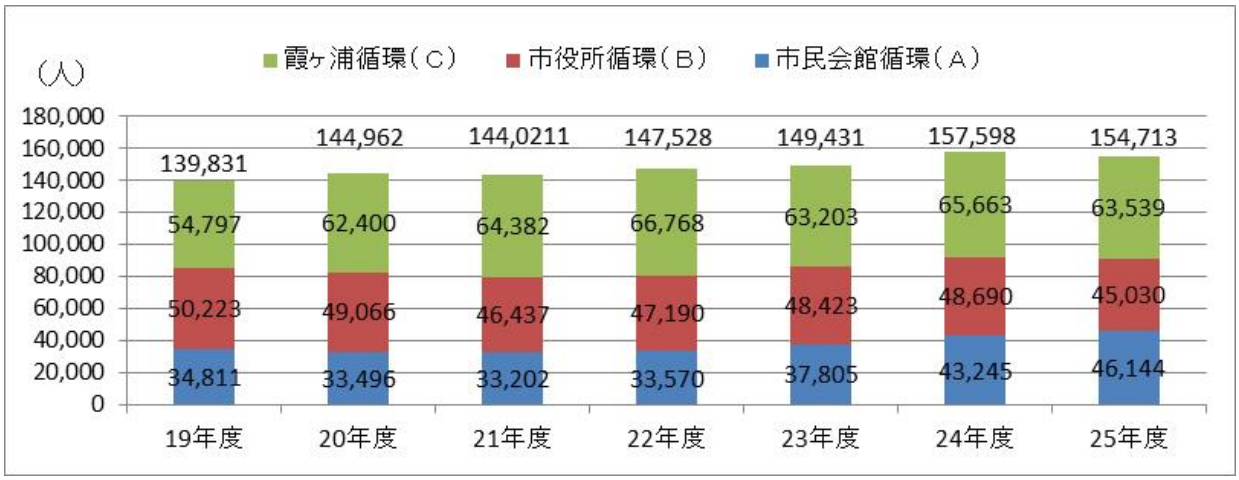
まちづくり活性化バス運行系統図

（２）乗客数

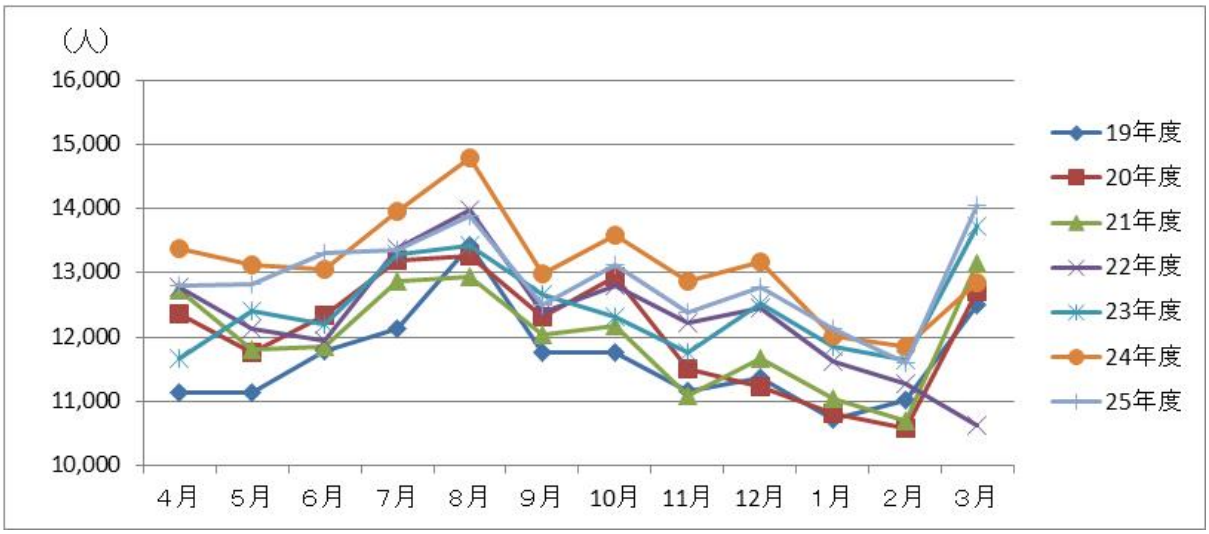
まちづくり活性化バスの乗客数は、平成17年度に年間約11万だったが、次第に増加し、平成25年度は年間約15.5万人となっている。

平成19年度から平成20年度にかけてＣコースの乗客数が増加している。また、Ａコースはジャンボタクシーから小型バスへ車両の入れ替えを行ったこともあり、平成23年度以降増加している。

＜年間乗客数の推移＞



月別乗客数は、比較的、春～夏季にかけて多く、冬季に少ない傾向となっている。



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
19年度	11,131	11,142	11,780	12,119	13,416	11,755	11,759	11,154	11,357	10,709	11,009	12,500
20年度	12,356	11,751	12,337	13,183	13,256	12,315	12,946	11,492	11,232	10,799	10,587	12,708
21年度	12,722	11,796	11,854	12,877	12,941	12,035	12,175	11,083	11,659	11,033	10,695	13,151
22年度	12,767	12,124	11,951	13,374	13,990	12,387	12,793	12,209	12,441	11,609	11,267	10,616
23年度	11,671	12,396	12,193	13,285	13,419	12,660	12,301	11,761	12,528	11,857	11,636	13,724
24年度	13,368	13,124	13,047	13,955	14,800	12,986	13,584	12,866	13,163	12,022	11,846	12,837
25年度	12,809	12,823	13,304	13,360	13,875	12,506	13,113	12,374	12,783	12,128	11,592	14,046

（３）事業収支

まちづくり活性化バスの収入は、運賃と広告や会費等であり、この赤字を土浦市の補助金等によってまかなわれている。

年々利用者数が増加する傾向があるが、それにあわせて事業規模も徐々に大きくなりつつある。

平成２３年度収支決算書

（平成23年4月1日～平成24年3月31日）

収入の部

科目	予算額	決算額
1. まちづくり活性化バス事業収入		
①運賃収入	14,053,230	13,883,150
②広告収入	1,300,000	1,722,810
③運行事業補助金(土浦市)	25,016,970	25,016,970
④運行事業支援金(会議所)	1,500,000	52,307
⑤雑収入	200,000	622,882
まちづくり活性化バス事業収入計	42,070,200	41,298,119

支出の部

科目	予算額	決算額
1. まちづくり活性化バス事業費		
①バス運行事業費		
バス運行委託費	23,514,591	23,607,690
バス（ポンチョ）運行委託費	10,468,218	10,494,110
バス（ポンチョ）車両借上料	2,318,391	1,907,288
バス停整備補修費	89,000	89,000
運賃消費税	670,000	661,102
②まちづくり活性化バスPR事業費	719,000	735,325
③まちづくり活性化バス事業管理費		
給料手当	2,250,000	1,686,506
旅費交通費	100,000	16,330
通信運搬費	169,000	196,547
賃借料	1,020,000	787,946
消耗品費	250,000	427,693
リース料	250,000	306,432
保険料	30,000	24,060
租税公課	22,000	22,000
雑費	200,000	336,090
まちづくり活性化バス事業費計	42,070,200	41,298,119

平成２４年度収支決算書

（平成24年4月1日～平成25年3月31日）

収入の部

科目	予算額	決算額
1.まちづくり活性化バス事業収入		
①運賃収入	13,258,000	14,761,100
②広告収入	1,300,000	1,352,035
③運行事業補助金(土浦市)	28,142,000	27,557,495
④運行事業支援金(会議所)	1,500,000	648,534
⑤NPO会費収入	0	424,000
⑥雑収入	200,000	25,742
まちづくり活性化バス事業収入計	44,400,000	44,768,906

支出の部

科目	予算額	決算額
1.まちづくり活性化バス事業費		
①バス運行事業費		
バス運行委託費	22,937,750	22,453,246
バス（ポンチョ）運行委託費	11,802,792	11,842,251
バス（ポンチョ）車両借上料	4,132,000	4,131,090
バス停整備補修費	89,000	89,000
運賃消費税	670,000	702,909
②まちづくり活性化バスPR事業費	769,000	1,342,844
③まちづくり活性化バス事業管理費		
給料手当	2,084,458	2,225,775
旅費交通費	20,000	22,920
通信運搬費	190,000	217,319
賃借料	250,000	374,178
消耗品費	953,000	792,446
リース料	250,000	272,748
保険料	30,000	24,000
租税公課	22,000	22,000
雑費	200,000	256,180
まちづくり活性化バス事業費計	44,400,000	44,768,906

平成２５年度収支決算書

（平成25年4月1日～平成26年3月31日）

収入の部

科目	予算額	決算額
1.まちづくり活性化バス事業収入		
①運賃収入	12,119,000	14,355,750
②広告収入	770,000	1,436,843
③運行事業補助金(土浦市)	29,587,000	29,587,000
④運行事業支援金(会議所)	1,200,000	65,055
⑤NPO会費収入	300,000	0
⑥利用促進助成金（茨城県）	0	300,000
⑦雑収入	30,000	195,535
まちづくり活性化バス事業収入計	44,006,000	45,940,183

支出の部

科目	予算額	決算額
1.まちづくり活性化バス事業費		
①バス運行事業費		
バス運行委託費	22,235,000	22,465,294
バス（ポンチョ）運行委託費	12,236,000	12,235,628
バス（ポンチョ）車両借上料	3,923,000	3,922,128
バス停整備補修費	89,000	89,000
運賃消費税	578,000	683,607
②まちづくり活性化バスPR事業費	945,000	1,401,348
③まちづくり活性化バス事業管理費		
給料手当	2,200,000	2,965,414
旅費交通費	70,000	94,820
通信運搬費	190,000	241,894
賃借料	250,000	238,593
消耗品費	800,000	1,038,315
リース料	250,000	263,508
保険料	30,000	24,060
租税公課	22,000	22,000
雑費	188,000	254,574
まちづくり活性化バス事業費計	44,006,000	45,940,183

３　利用者アンケート調査の実施・分析

（１）利用者アンケート調査の概要

①調査日

休日、平日の１日ずつ、全便に調査員を乗車させ、配布・回収を実施した。

平日　平成２６年７月１３日（日）

休日　平成２６年７月１５日（火）

７月中は上記の調査日以外も、車両にアンケート票・回収箱を配置し、配布・回収を行った。

②アンケート内容

以下に示すような事項について、回答してもらった。

詳しい調査票については、次ページ以降に掲載する。

１）個人属性

２）キララちゃんの利用状況

３）キララちゃんの効果

４）ルートに関する意向

５）新市役所来訪時のキララちゃんの利用意向

６）運行時間帯に関する意向

７）運賃に関する意向

８）キララちゃんに関する意見・アイディア（自由回答）

③回答票数

全部で４５５票の回答票数を得た。

コース別にみると、Ｃ、Ａ、Ｂの順で回答票数が多い。

＜アンケートの回収数＞

乗車日	Ａコース	Ｂコース	Ｃコース	不明	合計
７月１３日（日）	61	36	73	0	170
７月１５日（火）	49	62	76	0	187
その他	37	22	28	11	98
合計	147	120	177	11	455

まちづくり活性化バス　キララちゃん　乗客アンケート票　【NPO 法人まちづくり活性化土浦】

日頃より「キララちゃん」をご利用いただきありがとうございます。アンケートにご協力ください。
記入後、**7 月 13 日、15 日は調査員へ**渡していただき、**それ以外の日は、車両前方の回収ボックスへ**入れてください。

①あなた自身のことについてお答えください。

性別	女 ・ 男	**年齢**	歳	**住所**（町丁目・字まで）	市・町・村	町	丁目
乗車日	月　日	**乗車時刻**	時頃	**乗車バス停**		**降車バス停**	

②本日の外出の目的をお答えください。（主な目的に１つだけ、○をつけてください）

1. 買い物　2. 飲食　3. 市役所への用事　4. その他の公共施設への用事　5. 通院・お見舞い
6. 駅利用　7. 散歩・観光　8. 趣味の会合　9. 通勤・通学　10. お仕事　11. その他

③普段、キララちゃんをどの程度利用されていますか。

1. ほぼ毎日　2. 週 [　　] 回　3. 月 [　　] 回　4. 年 [　　] 回　5. 初めて乗車

④キララちゃんが運行していない場合
A．外出する頻度はどうですか？

1. 外出できない　2. 外出頻度が減る　3. かわらない

B．土浦駅周辺の来訪はどうなると思いますか？

1. 土浦駅周辺には行くことができなくなる　2. 行く頻度が減る　3. 別の地区に行く　4. 変わらない

⑤キララちゃんを運行して、バス停をつくってほしい施設や場所は？（自由記入）

[　　]

⑥キララちゃんは、まちづくりにどのように貢献していると思いますか？

1. 土浦駅周辺の賑わいづくりに役立っている　2. 高齢者等の外出する機会を増やしている
3. 特に効果はない　4. その他 [　　]

⑦普段、市役所へどのくらい利用されていますか。

1. ほぼ毎日　2. 週 [　　] 回　3. 月 [　　] 回　4. 年 [　　] 回　5. 行ったことがない

⑧市役所が土浦駅前に移転したら、キララちゃんを利用して訪れますか？

1. 毎回使う　2. 使わない　3. ２回に１回は使う　4. その他 [　　]

⑨キララちゃんの運行時間帯について要望はありますか？

1. 今のままでよい　2. 希望する運行時間帯 → [　　] 時頃から [　　] 時頃まで

⑩キララちゃんの運賃についてお聞きします。
やむを得ず運賃を値上げした場合、変わらず利用いただけますか？

運賃が　１５０円の場合　1. 変わらず利用する　2. 利用回数が減る　3. 利用しなくなる
２００円の場合　1. 変わらず利用する　2. 利用回数が減る　3. 利用しなくなる

ご協力ありがとうございました。キララちゃんに関するアイディアがあれば裏面に記載ください。

キララちゃんに関するアイディアの記載欄

（２）利用者アンケート調査結果

利用者アンケートの各設問の集計結果を示す。

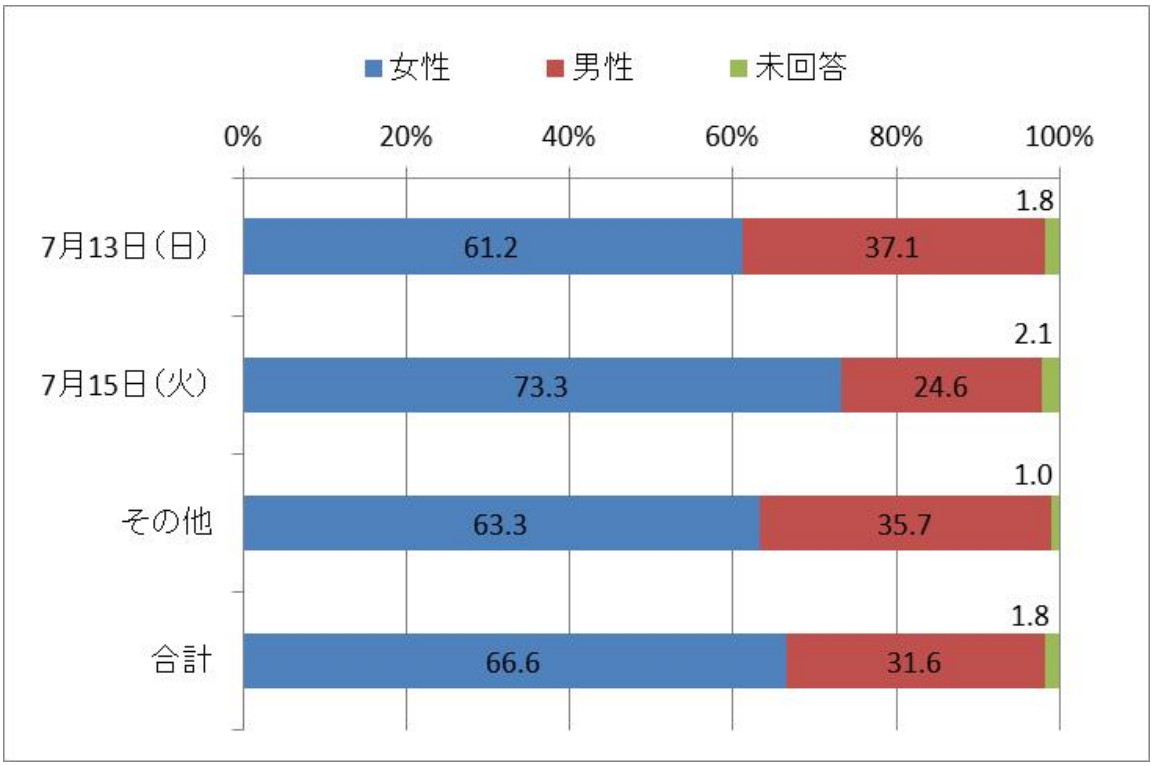
なお、四捨五入の関係で、合計しても 100%にならないことがある。

①個人属性

１）性別

合計では約７割が女性、約３割が男性であった。

休日に比べ、平日の方が女性の割合が高かった。



乗車日	コース	女性	男性	未回答	合計
7月13日（日）	A	63.9	34.4	1.6	100.0
	B	63.9	33.3	2.8	100.0
	C	57.5	41.1	1.4	100.0
	合計	61.2	37.1	1.8	100.0
7月15日（火）	A	81.6	14.3	4.1	100.0
	B	71.0	27.4	1.6	100.0
	C	69.7	28.9	1.3	100.0
	合計	73.3	24.6	2.1	100.0
その他	A	67.6	29.7	2.7	100.0
	B	36.4	63.6	0.0	100.0
	C	71.4	28.6	0.0	100.0
	コース不明	81.8	18.2	0.0	100.0
	合計	63.3	35.7	1.0	100.0
合計	A	70.7	26.5	2.7	100.0
	B	62.5	35.8	1.7	100.0
	C	65.0	33.9	1.1	100.0
	コース不明	81.8	18.2	0.0	100.0
	合計	66.6	31.6	1.8	100.0

２）年齢層

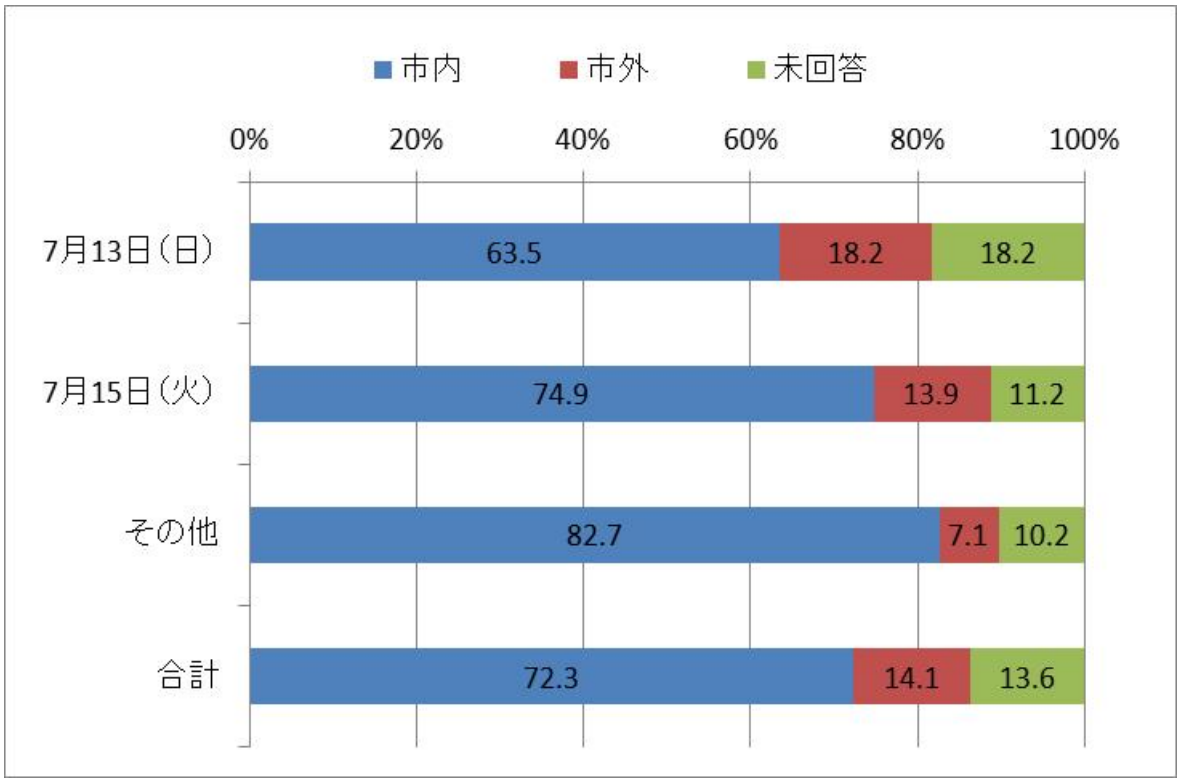
５０歳代から８０歳代の利用が多い。日にちの合計でみると、各年齢層ともに１０％を超えている。

乗車日	コース	10歳未満	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	未回答	合計
7月13日（日）	A	0.0	3.3	11.5	11.5	8.2	16.4	18.0	18.0	8.2	1.6	3.3	100.0
	B	0.0	2.8	0.0	5.6	22.2	5.6	22.2	19.4	11.1	2.8	8.3	100.0
	C	0.0	16.4	8.2	4.1	6.8	17.8	19.2	9.6	8.2	0.0	9.6	100.0
	合計	0.0	8.8	7.6	7.1	10.6	14.7	19.4	14.7	8.8	1.2	7.1	100.0
7月15日（火）	A	0.0	8.2	8.2	8.2	12.2	14.3	8.2	20.4	10.2	0.0	10.2	100.0
	B	0.0	11.3	6.5	9.7	9.7	19.4	17.7	12.9	9.7	0.0	3.2	100.0
	C	0.0	13.2	5.3	3.9	3.9	11.8	22.4	13.2	10.5	0.0	15.8	100.0
	合計	0.0	11.2	6.4	7.0	8.0	15.0	17.1	15.0	10.2	0.0	10.2	100.0
その他	A	0.0	2.7	0.0	5.4	0.0	10.8	16.2	21.6	35.1	2.7	5.4	100.0
	B	0.0	9.1	9.1	0.0	9.1	27.3	4.5	18.2	9.1	4.5	9.1	100.0
	C	3.6	10.7	7.1	3.6	10.7	10.7	17.9	25.0	7.1	0.0	3.6	100.0
	コース不明	0.0	0.0	18.2	9.1	18.2	0.0	27.3	0.0	0.0	0.0	27.3	100.0
	合計	1.0	6.1	6.1	4.1	7.1	13.3	15.3	19.4	17.3	2.0	8.2	100.0
合計	A	0.0	4.8	7.5	8.8	7.5	14.3	14.3	19.7	15.6	1.4	6.1	100.0
	B	0.0	8.3	5.0	6.7	13.3	16.7	16.7	15.8	10.0	1.7	5.8	100.0
	C	0.6	14.1	6.8	4.0	6.2	14.1	20.3	13.6	9.0	0.0	11.3	100.0
	コース不明	0.0	0.0	18.2	9.1	18.2	0.0	27.3	0.0	0.0	0.0	27.3	100.0
	合計	0.2	9.2	6.8	6.4	8.8	14.5	17.6	15.8	11.2	0.9	8.6	100.0

３）居住地

約７割が市内居住者の利用である。約１割が市外居住者である。

平日に比べて、休日の方が市外居住者の割合が高い。



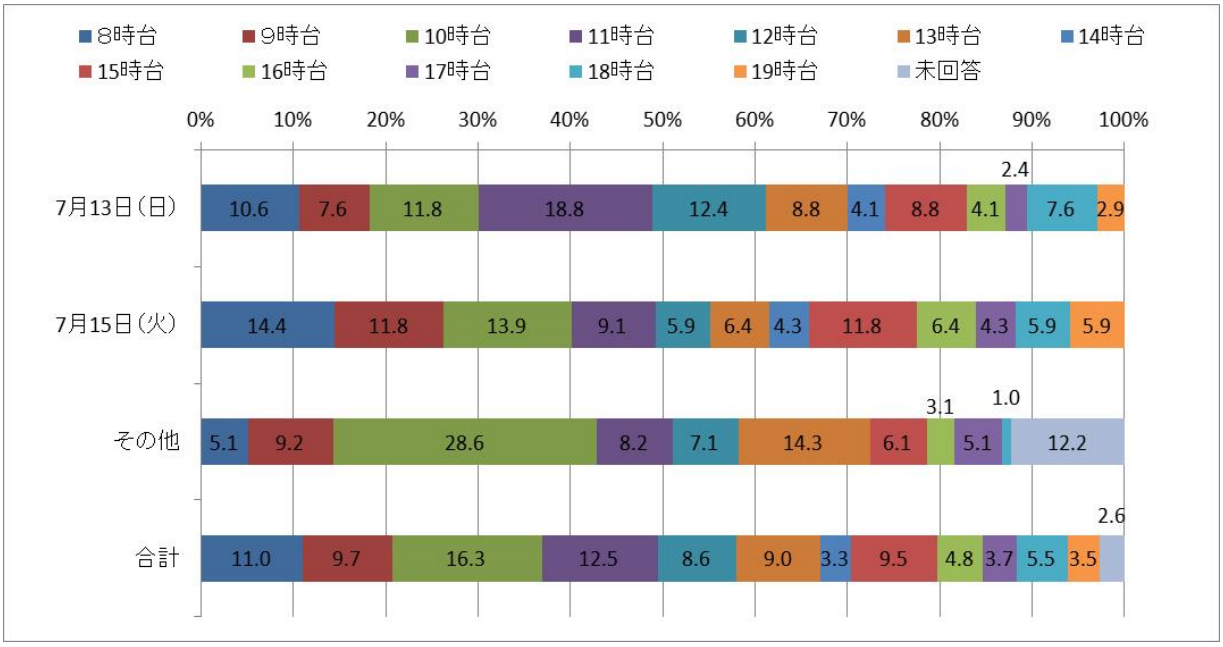
乗車日	コース	市内	市外	未回答	合計
7月13日（日）	A	57.4	23.0	19.7	100.0
	B	69.4	16.7	13.9	100.0
	C	65.8	15.1	19.2	100.0
	合計	63.5	18.2	18.2	100.0
7月15日（火）	A	69.4	24.5	6.1	100.0
	B	80.6	11.3	8.1	100.0
	C	73.7	9.2	17.1	100.0
	合計	74.9	13.9	11.2	100.0
その他	A	89.2	5.4	5.4	100.0
	B	86.4	9.1	4.5	100.0
	C	82.1	7.1	10.7	100.0
	コース不明	54.5	9.1	36.4	100.0
	合計	82.7	7.1	10.2	100.0
合計	A	69.4	19.0	11.6	100.0
	B	78.3	12.5	9.2	100.0
	C	71.8	11.3	16.9	100.0
	コース不明	54.5	9.1	36.4	100.0
	合計	72.3	14.1	13.6	100.0

②キララちゃんの利用状況

１）乗車時間帯

休日は１１時台の乗車が最も多く、平日は１０時台の乗車が多かった。

ただし、往復利用した回答者は、行きの便で回答することが多いと想定すると、午前中に回答が多くなる傾向にある。



乗車日	コース	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	未回答	合計
7月13日（日）	A	18.0	4.9	6.6	19.7	11.5	8.2	3.3	14.8	1.6	6.6	0.0	4.9	0.0	100.0
	B	0.0	16.7	5.6	13.9	16.7	13.9	0.0	2.8	8.3	0.0	16.7	5.6	0.0	100.0
	C	9.6	5.5	19.2	20.5	11.0	6.8	6.8	6.8	4.1	0.0	9.6	0.0	0.0	100.0
	合計	10.6	7.6	11.8	18.8	12.4	8.8	4.1	8.8	4.1	2.4	7.6	2.9	0.0	100.0
7月15日（火）	A	24.5	12.2	16.3	6.1	8.2	8.2	4.1	12.2	2.0	2.0	0.0	4.1	0.0	100.0
	B	17.7	8.1	16.1	4.8	8.1	4.8	8.1	11.3	8.1	4.8	3.2	4.8	0.0	100.0
	C	5.3	14.5	10.5	14.5	2.6	6.6	1.3	11.8	7.9	5.3	11.8	7.9	0.0	100.0
	合計	14.4	11.8	13.9	9.1	5.9	6.4	4.3	11.8	6.4	4.3	5.9	5.9	0.0	100.0
その他	A	5.4	10.8	21.6	8.1	8.1	13.5	0.0	16.2	2.7	2.7	0.0	0.0	10.8	100.0
	B	4.5	9.1	45.5	4.5	0.0	18.2	0.0	0.0	4.5	9.1	0.0	0.0	4.5	100.0
	C	3.6	7.1	21.4	14.3	14.3	17.9	0.0	0.0	3.6	7.1	3.6	0.0	7.1	100.0
	コース不明	9.1	9.1	36.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.5	100.0
	合計	5.1	9.2	28.6	8.2	7.1	14.3	0.0	6.1	3.1	5.1	1.0	0.0	12.2	100.0
合計	A	17.0	8.8	13.6	12.2	9.5	9.5	2.7	14.3	2.0	4.1	0.0	3.4	2.7	100.0
	B	10.0	10.8	18.3	7.5	9.2	10.0	4.2	6.7	7.5	4.2	6.7	4.2	0.8	100.0
	C	6.8	9.6	15.8	16.9	7.9	8.5	3.4	7.9	5.6	3.4	9.6	3.4	1.1	100.0
	コース不明	9.1	9.1	36.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.5	100.0
	合計	11.0	9.7	16.3	12.5	8.6	9.0	3.3	9.5	4.8	3.7	5.5	3.5	2.6	100.0

注：１０時台、１５時台は、各ルートともに２便あり、その合計値である。

参考：平成２５年７月７日（日）、７月９日（火）の時間帯別乗車数（カウント結果）の割合

２）利用が多い区間

Ａコース

Ａコースは、土浦駅西口とピアタウンの間の利用が多い。

乗車区間上位５位（同数は表示。２票以上を掲載）

７月１３日（日）

順位	区間	回答数
1	土浦駅西口～ピアタウン	10
2	土浦駅西口～真鍋一丁目	4
2	土浦駅東口～ピタタウン	4
4	土浦駅西口～マニフィカ	3
4	土浦駅西口～港町中央	3
4	土浦駅東口～ウエルシア土浦真鍋店	3

７月１５日（火）

順位	区間	回答数
1	土浦駅西口～ピアタウン	12
2	土浦駅西口～協同病院前	6
3	土浦駅西口～真鍋一丁目	4
4	土浦駅西口～新川橋	2
4	土浦駅西口～善応寺	2
4	土浦駅西口～マニフィカ	2
4	土浦駅東口～ピアタウン	2

その他

順位	区間	回答数
1	土浦駅西口～ピアタウン	9
1	土浦駅西口～港町中央	9
3	土浦駅西口～港ポンプ場	3
4	月読神社～ピアタウン	2

Ｂコース

Ｂコースは、土浦駅西口と霞ヶ浦医療センターの間の利用が多い。

乗車区間上位５位（同数は表示。２票以上を掲載）

７月１３日（日）

順位	区間	回答数
1	土浦駅西口～霞ヶ浦医療センター	3
2	土浦駅西口～下高津一丁目	2
2	土浦駅西口～土浦保健所	2
2	土浦駅西口～下高津郵便局	2
2	土浦駅西口～東京電力	2
2	土浦駅西口～生田町東	2
2	土浦駅西口～文京町	2
2	土浦駅西口～大手門入口	2

７月１５日（火）

順位	区間	回答数
1	土浦駅西口～霞ヶ浦医療センター	11
2	土浦駅西口～下高津一丁目	4
2	土浦駅西口～土浦保健所	4
2	土浦駅西口～市立図書館	4
5	土浦駅西口～土浦市役所	3
5	土浦駅西口～千束町北	3
5	土浦駅西口～文京町	3

その他

順位	区間	回答数
1	土浦駅西口～土浦市役所	4
2	土浦駅西口～生田町東	3
3	土浦駅西口～下高津郵便局	2
3	土浦駅西口～文京町	2

Ｃコース

Ｃコースは、土浦駅西口とスーパーハリガエの間の利用が多い。

乗車区間上位５位（同数は表示。２票以上を掲載）

７月１３日（日）

順位	区間	回答数
1	土浦駅西口～スーパーハリガエ	12
2	土浦駅西口～大岩田団地入口	9
3	土浦駅西口～消防署前	4
3	土浦駅西口～四中地区公民館	4
5	土浦駅西口～国民宿舎水郷	3
5	土浦駅西口～三番橋	3

７月１５日（火）

順位	区間	回答数
1	土浦駅西口～スーパーハリガエ	7
1	土浦駅西口～大岩田団地入口	7
1	土浦駅西口～三番橋	7
4	土浦駅西口～常陽リビング	6
5	土浦駅西口～四中地区公民館	5

その他

順位	区間	回答数
1	土浦駅西口～スーパーハリガエ	4
1	土浦駅西口～消防署前	4
1	土浦駅西口～常陽リビング	4
4	土浦駅西口～滝田入口	2
4	土浦駅西口～大岩田団地入口	2
4	土浦駅西口～富士崎二丁目	2
4	土浦駅西口～富士崎町	2

３）外出の目的

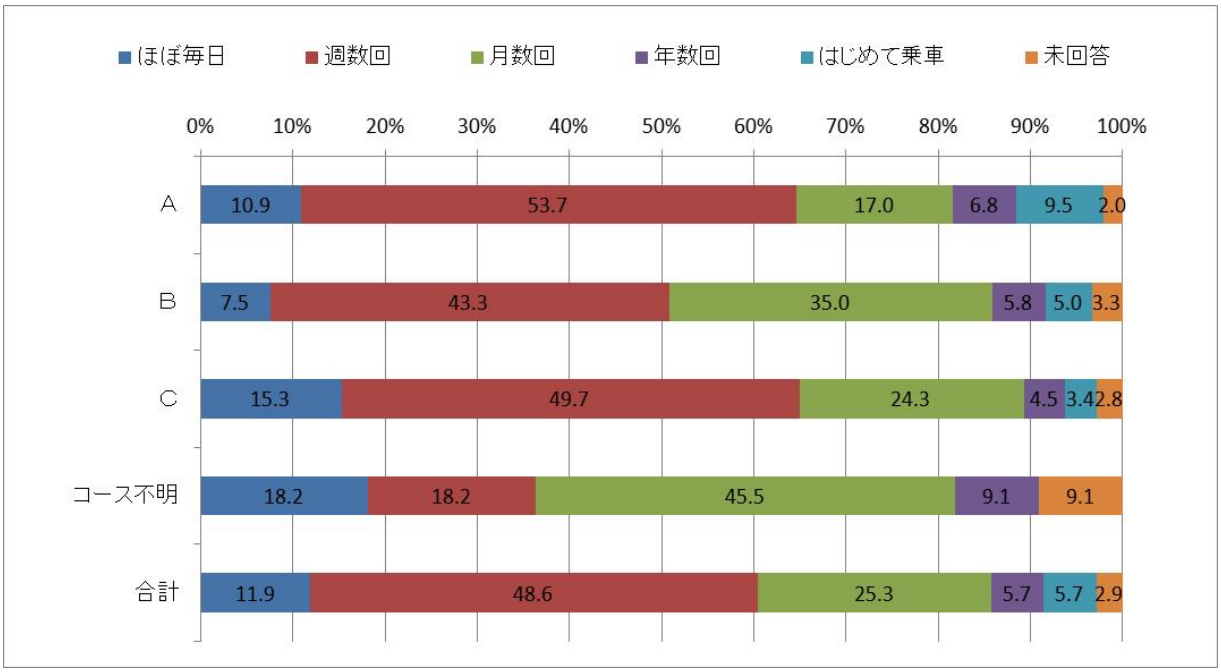
Ａコースは、買い物目的の乗客が最も多い。

Ｂコース、Ｃコースは、通勤・通学目的の乗客が最も多い。

乗車日	コース	買い物	飲食	市役所への用事	他の公共施設への用事	通院・お見舞い	駅利用	散歩・観光	趣味の会合	通勤・通学	お仕事	その他	未回答	合計
7月13日（日）	A	31.1	4.9	0.0	1.6	8.2	11.5	3.3	1.6	19.7	4.9	4.9	8.2	100.0
	B	19.4	2.8	0.0	5.6	5.6	13.9	2.8	5.6	8.3	5.6	16.7	13.9	100.0
	C	17.8	6.8	0.0	8.2	4.1	13.7	8.2	4.1	9.6	8.2	12.3	6.8	100.0
	合計	22.9	5.3	0.0	5.3	5.9	12.9	5.3	3.5	12.9	6.5	10.6	8.8	100.0
7月15日（火）	A	16.3	0.0	0.0	12.2	24.5	0.0	2.0	6.1	18.4	6.1	4.1	10.2	100.0
	B	9.7	3.2	8.1	9.7	12.9	6.5	1.6	4.8	17.7	9.7	3.2	12.9	100.0
	C	11.8	1.3	1.3	5.3	6.6	6.6	0.0	6.6	32.9	3.9	10.5	13.2	100.0
	合計	12.3	1.6	3.2	8.6	13.4	4.8	1.1	5.9	24.1	6.4	6.4	12.3	100.0
その他	A	64.9	2.7	0.0	5.4	2.7	2.7	5.4	5.4	0.0	0.0	2.7	8.1	100.0
	B	9.1	4.5	13.6	18.2	9.1	0.0	0.0	4.5	18.2	0.0	9.1	13.6	100.0
	C	14.3	0.0	3.6	7.1	7.1	10.7	0.0	3.6	14.3	10.7	14.3	14.3	100.0
	コース不明	9.1	0.0	0.0	0.0	18.2	18.2	9.1	0.0	0.0	0.0	9.1	36.4	100.0
	合計	31.6	2.0	4.1	8.2	7.1	6.1	3.1	4.1	8.2	3.1	8.2	14.3	100.0
合計	A	34.7	2.7	0.0	6.1	12.2	5.4	3.4	4.1	14.3	4.1	4.1	8.8	100.0
	B	12.5	3.3	6.7	10.0	10.0	7.5	1.7	5.0	15.0	6.7	8.3	13.3	100.0
	C	14.7	3.4	1.1	6.8	5.6	10.2	3.4	5.1	20.3	6.8	11.9	10.7	100.0
	コース不明	9.1	0.0	0.0	0.0	18.2	18.2	9.1	0.0	0.0	0.0	9.1	36.4	100.0
	合計	20.4	3.1	2.2	7.3	9.2	8.1	3.1	4.6	16.5	5.7	8.4	11.4	100.0

４）利用頻度

各ルートともに、週数回利用している乗客が多い。



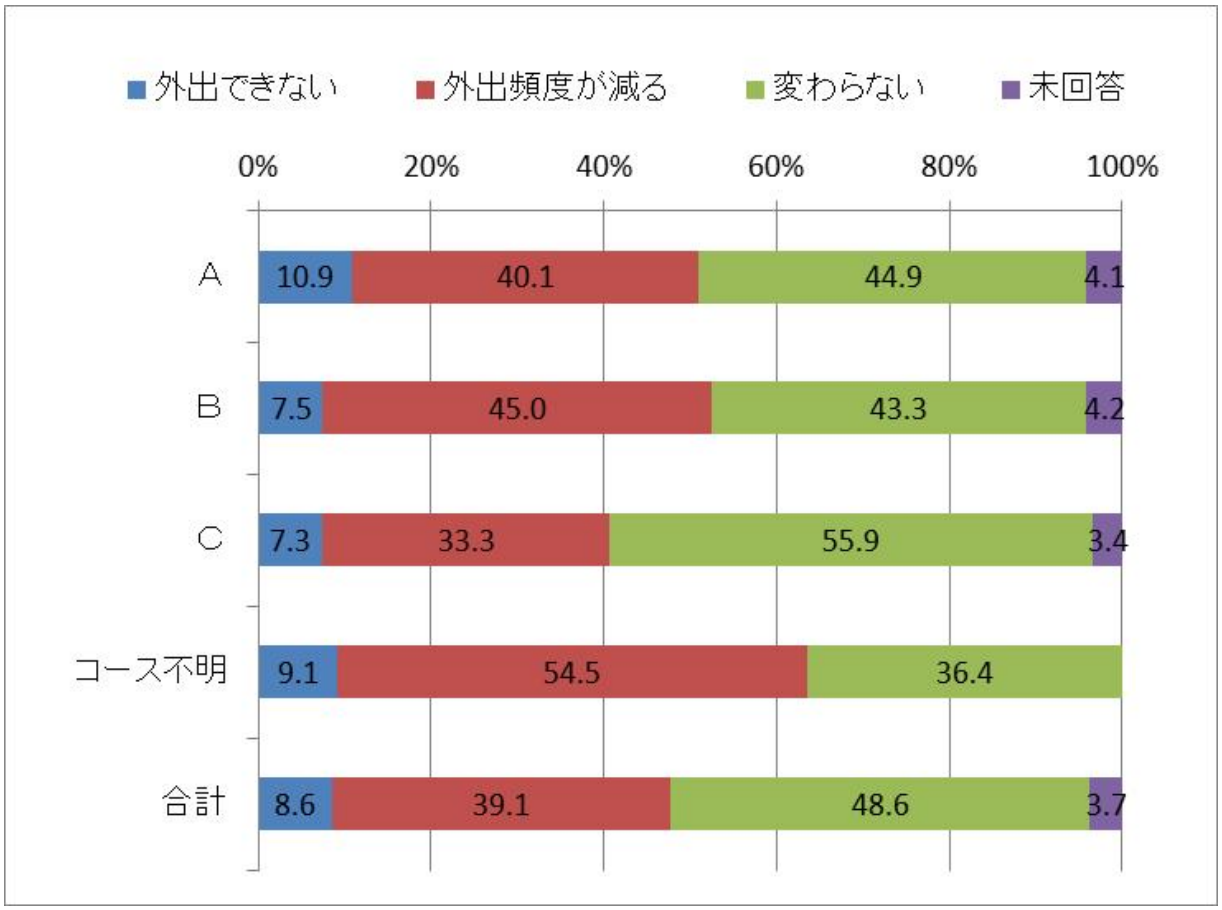
乗車日	コース	ほぼ毎日	週数回	月数回	年数回	はじめて乗車	未回答	合計
7月13日（日）	A	4.9	55.7	21.3	8.2	8.2	1.6	100.0
	B	8.3	38.9	33.3	5.6	8.3	5.6	100.0
	C	15.1	37.0	30.1	6.8	6.8	4.1	100.0
	合計	10.0	44.1	27.6	7.1	7.6	3.5	100.0
7月15日（火）	A	12.2	42.9	16.3	10.2	14.3	4.1	100.0
	B	8.1	46.8	33.9	4.8	3.2	3.2	100.0
	C	14.5	57.9	21.1	2.6	1.3	2.6	100.0
	合計	11.8	50.3	24.1	5.3	5.3	3.2	100.0
その他	A	18.9	64.9	10.8	0.0	5.4	0.0	100.0
	B	4.5	40.9	40.9	9.1	4.5	0.0	100.0
	C	17.9	60.7	17.9	3.6	0.0	0.0	100.0
	コース不明	18.2	18.2	45.5	9.1	0.0	9.1	100.0
	合計	15.3	53.1	23.5	4.1	3.1	1.0	100.0
合計	A	10.9	53.7	17.0	6.8	9.5	2.0	100.0
	B	7.5	43.3	35.0	5.8	5.0	3.3	100.0
	C	15.3	49.7	24.3	4.5	3.4	2.8	100.0
	コース不明	18.2	18.2	45.5	9.1	0.0	9.1	100.0
	合計	11.9	48.6	25.3	5.7	5.7	2.9	100.0

③キララちゃんの効果

１）外出に関する効果

キララちゃんが運行されない場合、どのような影響があるかを質問したところ、約４割は外出頻度が減る、約１割は外出できないと回答している。

キララちゃんの運行が、乗客の外出促進につながっている。

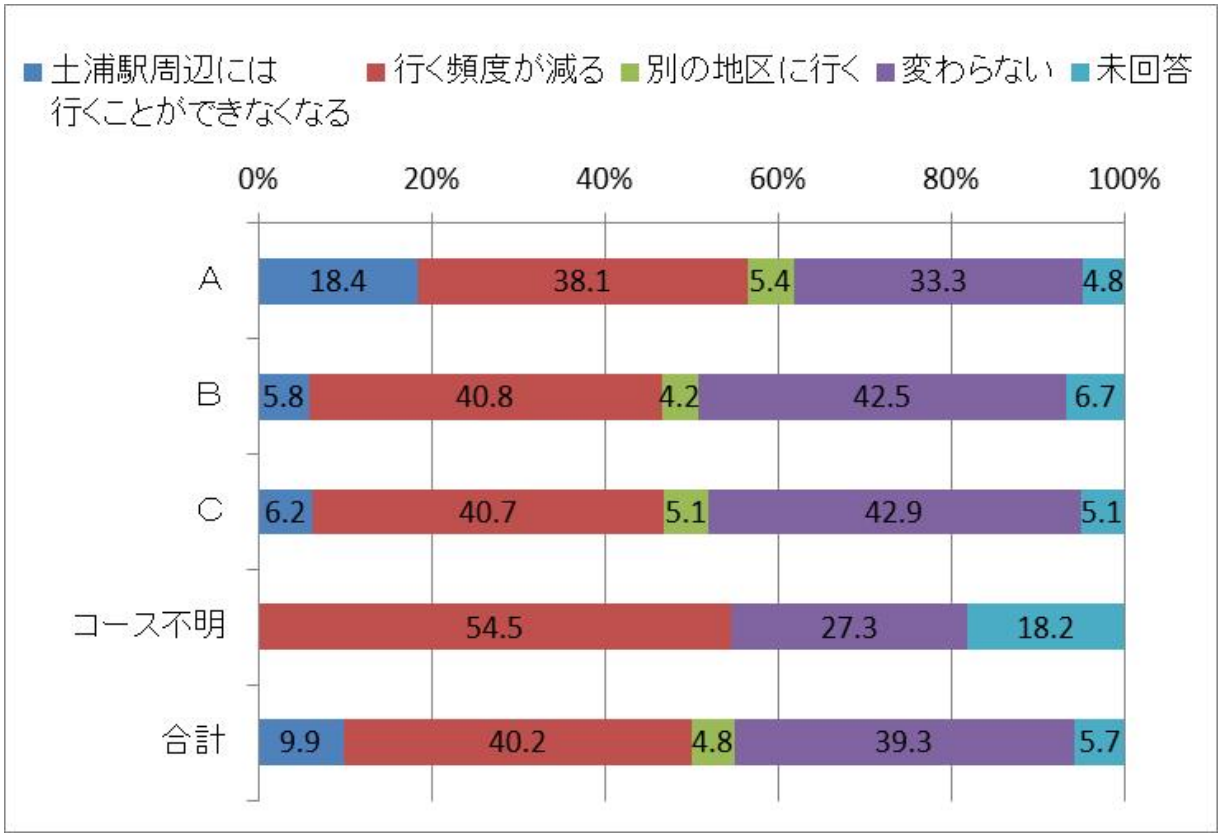


乗車日	コース	外出できない	外出頻度が減る	変わらない	未回答	合計
7月13日（日）	A	9.8	29.5	54.1	6.6	100.0
	B	8.3	47.2	33.3	11.1	100.0
	C	11.0	24.7	57.5	6.8	100.0
	合計	10.0	31.2	51.2	7.6	100.0
7月15日（火）	A	6.1	30.6	59.2	4.1	100.0
	B	6.5	41.9	51.6	0.0	100.0
	C	3.9	34.2	60.5	1.3	100.0
	合計	5.3	35.8	57.2	1.6	100.0
その他	A	18.9	70.3	10.8	0.0	100.0
	B	9.1	50.0	36.4	4.5	100.0
	C	7.1	53.6	39.3	0.0	100.0
	コース不明	9.1	54.5	36.4	0.0	100.0
	合計	12.2	59.2	27.6	1.0	100.0
合計	A	10.9	40.1	44.9	4.1	100.0
	B	7.5	45.0	43.3	4.2	100.0
	C	7.3	33.3	55.9	3.4	100.0
	コース不明	9.1	54.5	36.4	0.0	100.0
	合計	8.6	39.1	48.6	3.7	100.0

２）中心市街地への来訪に関する効果

キララちゃんが運行されない場合、土浦駅周辺への来訪についてどのような影響があるかを質問したところ、約４割は行く頻度が減る、約１割は土浦駅周辺には行くことができなくなる、約５％は別の地区へ行き先を変えると回答している。

キララちゃんの運行が、中心市街地の集客につながっている。

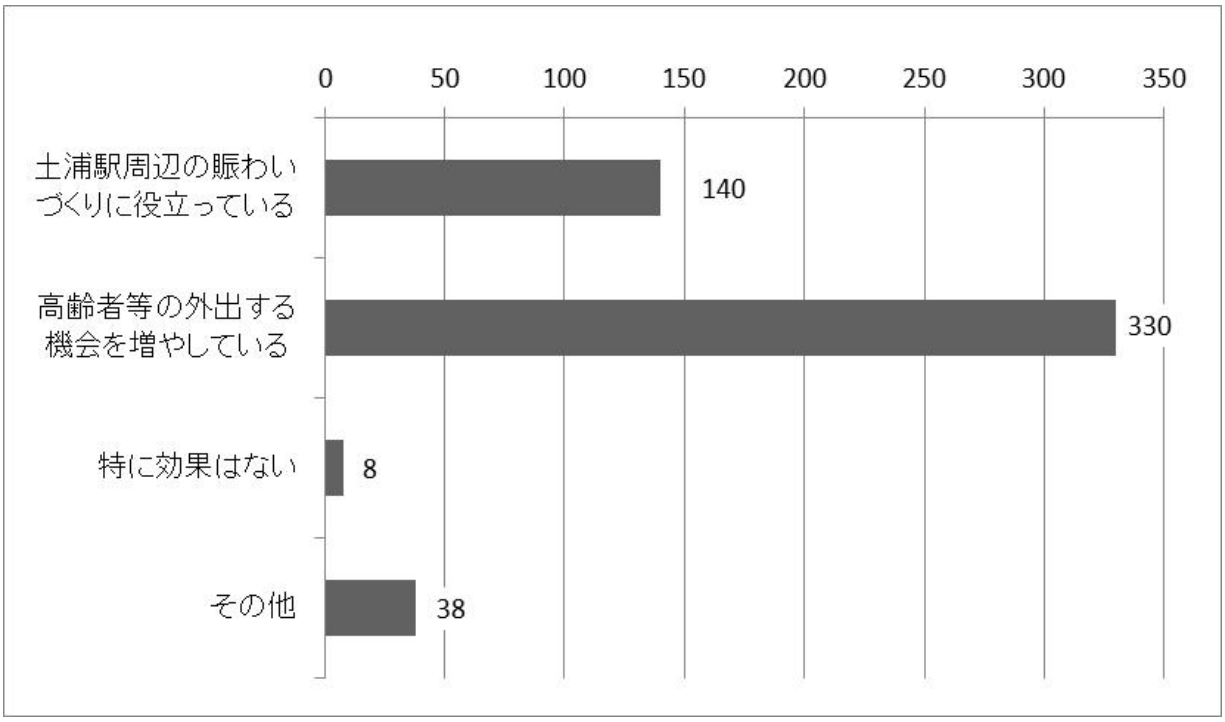


乗車日	コース	土浦駅周辺には行くことができなくなる	行く頻度が減る	別の地区に行く	変わらない	未回答	合計
7月13日（日）	A	13.1	32.8	3.3	42.6	8.2	100.0
	B	8.3	36.1	5.6	38.9	11.1	100.0
	C	6.8	31.5	6.8	46.6	8.2	100.0
	合計	9.4	32.9	5.3	43.5	8.8	100.0
7月15日（火）	A	10.2	36.7	6.1	42.9	4.1	100.0
	B	4.8	37.1	4.8	48.4	4.8	100.0
	C	3.9	46.1	3.9	42.1	3.9	100.0
	合計	5.9	40.6	4.8	44.4	4.3	100.0
その他	A	37.8	48.6	8.1	5.4	0.0	100.0
	B	4.5	59.1	0.0	31.8	4.5	100.0
	C	10.7	50.0	3.6	35.7	0.0	100.0
	コース不明	0.0	54.5	0.0	27.3	18.2	100.0
	合計	18.4	52.0	4.1	22.4	3.1	100.0
合計	A	18.4	38.1	5.4	33.3	4.8	100.0
	B	5.8	40.8	4.2	42.5	6.7	100.0
	C	6.2	40.7	5.1	42.9	5.1	100.0
	コース不明	0.0	54.5	0.0	27.3	18.2	100.0
	合計	9.9	40.2	4.8	39.3	5.7	100.0

３）キララちゃんの効果

キララちゃんの効果を複数回答可で回答してもらったところ、高齢者等の外出する機会を増やしているという回答が最も多く３３０あった。これは全回答者数４５５のうちの約７割にあたる

また、土浦駅周辺の賑わいづくりに役立っているという回答も１４０あり、全回答者数４５５のうちの約３割にあたる。



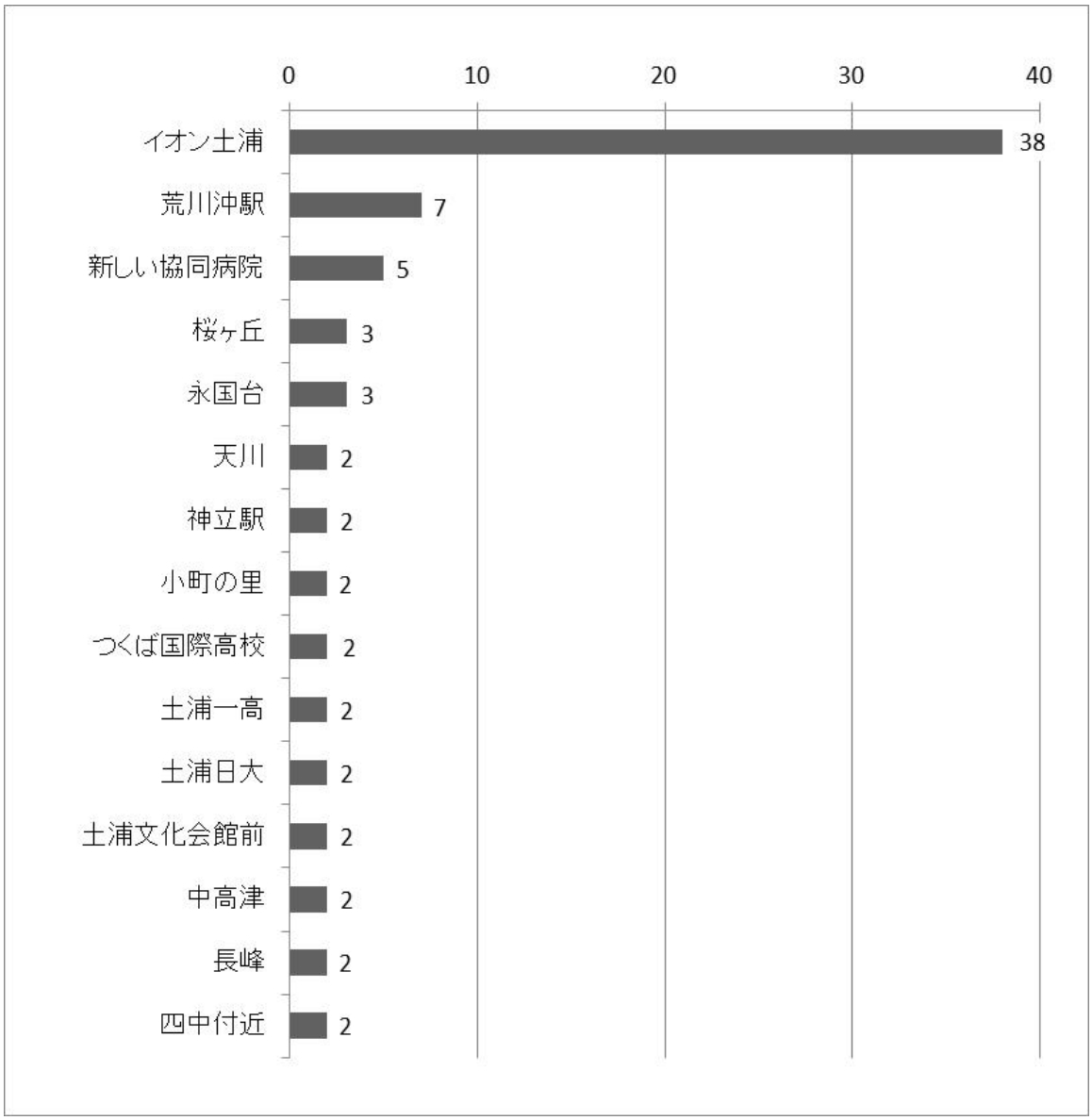
乗車日	コース	土浦駅周辺の賑わいづくりに役立っている	高齢者等の外出する機会を増やしている	特に効果はない	その他	合計
7月13日（日）	A	18	42	3	4	67
	B	9	24	0	6	39
	C	22	44	4	4	74
	合計	49	110	7	14	180
7月15日（火）	A	16	39	0	2	57
	B	19	44	0	7	70
	C	18	63	0	7	88
	合計	53	146	0	16	215
その他	A	16	27	0	0	43
	B	6	17	0	5	28
	C	11	24	1	2	38
	コース不明	5	6	0	1	12
	合計	38	74	1	8	121
合計	A	50	108	3	6	167
	B	34	85	0	18	137
	C	51	131	5	13	200
	コース不明	5	6	0	1	12
	合計	140	330	8	38	516

④ルートに関する意向

１）バス停の新設要望

バス停の新設要望を質問したところ、９２の回答があった。そのうち２以上の回答があったものをグラフ化すると下図のとおりとなる。

イオン土浦へバス停設置を望む回答が３８あった。これは全回答者数４５５のうちの約１割にあたる。



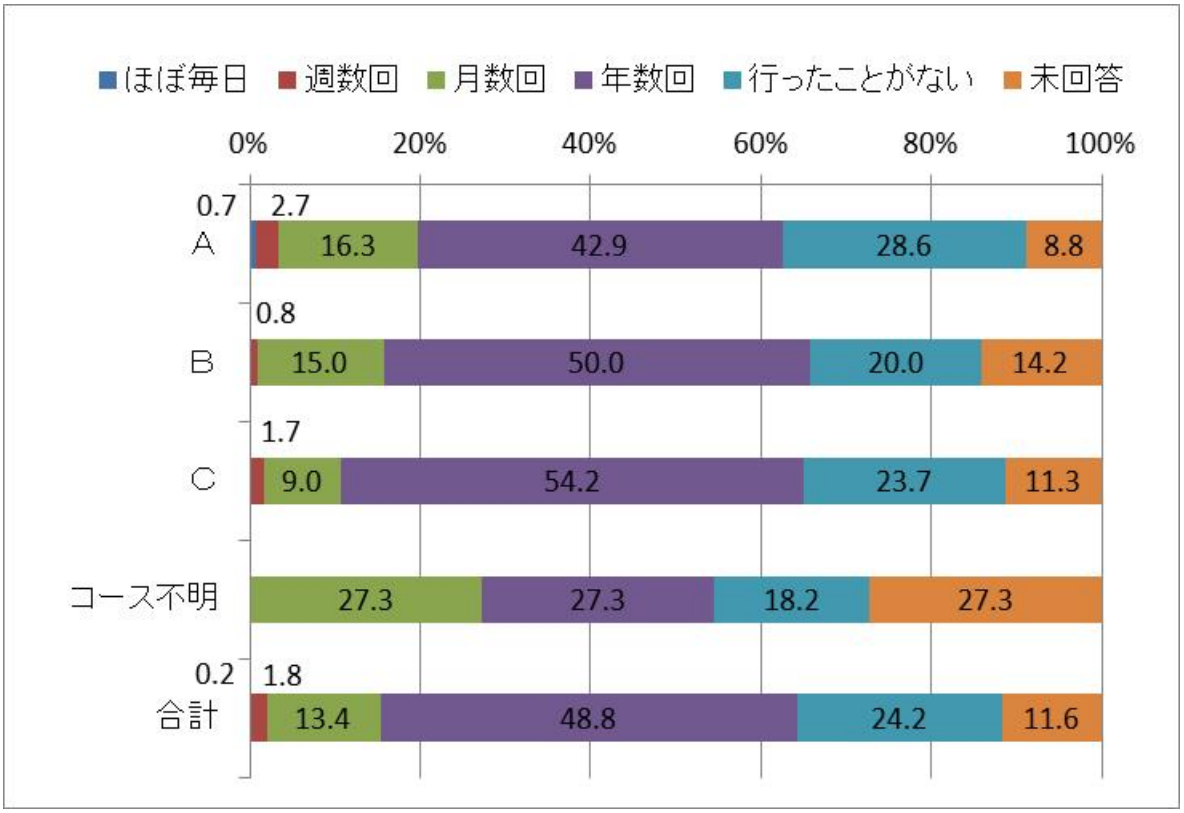
参考　回答数１の新設要望

グラフに示す新設要望の他、１名の回答者が要望している施設は以下のとおりである。 麻利山新田、一中公民館、おおつ野団地、カスミ、木田余集合病院入口、合同庁舎、 下高津小学校、ジョイフル本田、手野、新治、ひばり団地、松永整形、真鍋新町、 真鍋地区の西側、郵便本局、ヨークベニマル

⑤市役所来訪時のキララちゃんの利用意向

１）市役所への来訪頻度

約５割が市役所への来訪は年数回、約２割が市役所へは行ったことがない、約１割が月数回と回答している。日常的に市役所を訪れる人は少ない。

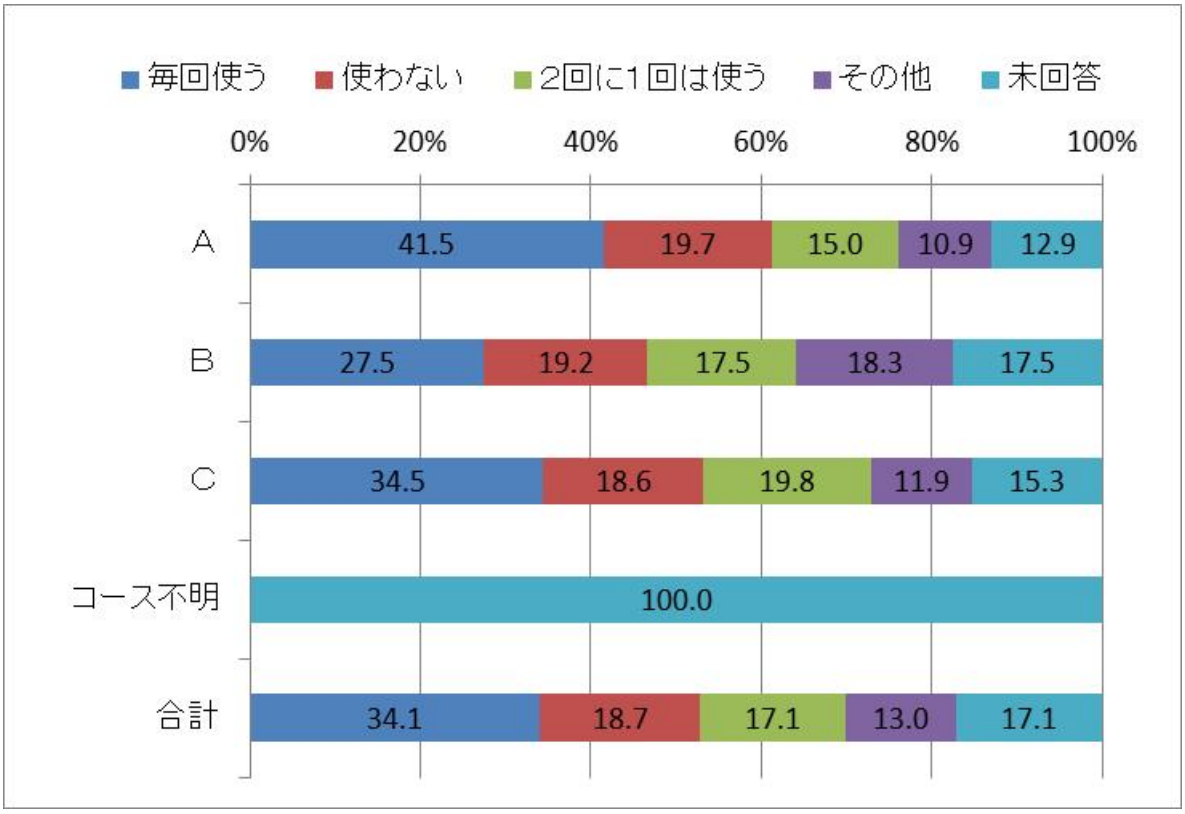


乗車日	コース	ほぼ毎日	週数回	月数回	年数回	行ったことがない	未回答	合計
7月13日（日）	A	0.0	1.6	14.8	47.5	26.2	9.8	100.0
	B	0.0	2.8	13.9	44.4	16.7	22.2	100.0
	C	0.0	2.7	11.0	35.6	30.1	20.5	100.0
	合計	0.0	2.4	12.9	41.8	25.9	17.1	100.0
7月15日（火）	A	0.0	4.1	12.2	32.7	40.8	10.2	100.0
	B	0.0	0.0	14.5	53.2	19.4	12.9	100.0
	C	0.0	0.0	3.9	69.7	19.7	6.6	100.0
	合計	0.0	1.1	9.6	54.5	25.1	9.6	100.0
その他	A	2.7	2.7	24.3	48.6	16.2	5.4	100.0
	B	0.0	0.0	18.2	50.0	27.3	4.5	100.0
	C	0.0	3.6	17.9	60.7	17.9	0.0	100.0
	コース不明	0.0	0.0	27.3	27.3	18.2	27.3	100.0
	合計	1.0	2.0	21.4	50.0	19.4	6.1	100.0
合計	A	0.7	2.7	16.3	42.9	28.6	8.8	100.0
	B	0.0	0.8	15.0	50.0	20.0	14.2	100.0
	C	0.0	1.7	9.0	54.2	23.7	11.3	100.0
	コース不明	0.0	0.0	27.3	27.3	18.2	27.3	100.0
	合計	0.2	1.8	13.4	48.8	24.2	11.6	100.0

２）市役所移転後のキララちゃんの利用意向

約３割が新しい市役所を訪れるときに毎回キララちゃんを利用すると回答している。また、約２割が２回に１回は利用すると回答している。

一方で、約２割がキララちゃんを利用しないと回答している。



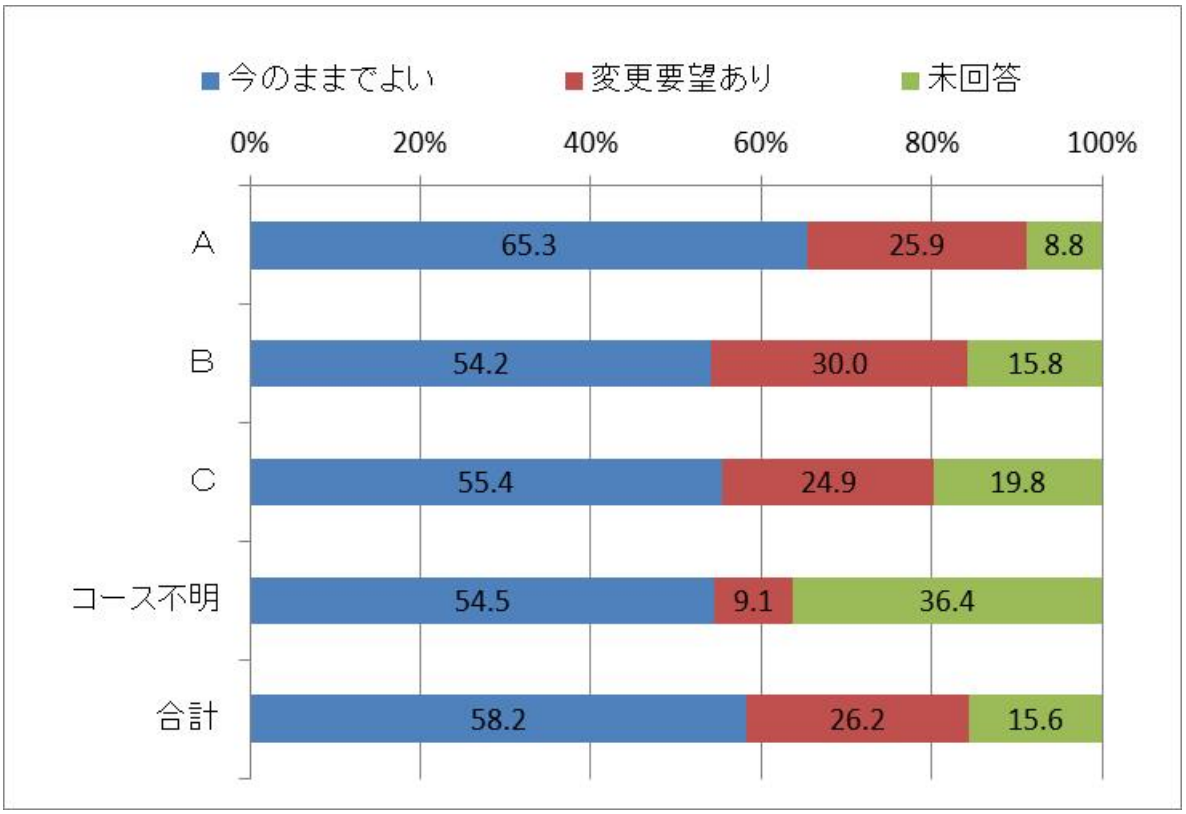
乗車日	コース	毎回使う	使わない	2回に1回は使う	その他	未回答	合計
7月13日（日）	A	34.4	24.6	18.0	8.2	14.8	100.0
	B	33.3	13.9	16.7	13.9	22.2	100.0
	C	28.8	20.5	15.1	15.1	20.5	100.0
	合計	31.8	20.6	16.5	12.4	18.8	100.0
7月15日（火）	A	30.6	24.5	16.3	22.4	6.1	100.0
	B	29.0	19.4	19.4	16.1	16.1	100.0
	C	36.8	23.7	17.1	7.9	14.5	100.0
	合計	32.6	22.5	17.6	14.4	12.8	100.0
その他	A	67.6	5.4	8.1	0.0	18.9	100.0
	B	13.6	27.3	13.6	31.8	13.6	100.0
	C	42.9	0.0	39.3	14.3	3.6	100.0
	コース不明	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
	合計	40.8	8.2	17.3	11.2	22.4	100.0
合計	A	41.5	19.7	15.0	10.9	12.9	100.0
	B	27.5	19.2	17.5	18.3	17.5	100.0
	C	34.5	18.6	19.8	11.9	15.3	100.0
	コース不明	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
	合計	34.1	18.7	17.1	13.0	17.1	100.0

⑥運行時間帯に関する意向

１）運行時間帯に関する要望

約６割が現状のままの運行時間帯でよいと回答している。

一方で、約３割が変更要望があると回答している。



乗車日	コース	今のままでよい	変更要望あり	未回答	合計
7月13日（日）	A	50.8	41.0	8.2	100.0
	B	44.4	33.3	22.2	100.0
	C	54.8	20.5	24.7	100.0
	合計	51.2	30.6	18.2	100.0
7月15日（火）	A	75.5	16.3	8.2	100.0
	B	56.5	30.6	12.9	100.0
	C	52.6	32.9	14.5	100.0
	合計	59.9	27.8	12.3	100.0
その他	A	75.7	13.5	10.8	100.0
	B	63.6	22.7	13.6	100.0
	C	64.3	14.3	21.4	100.0
	コース不明	54.5	9.1	36.4	100.0
	合計	67.3	15.3	17.3	100.0
合計	A	65.3	25.9	8.8	100.0
	B	54.2	30.0	15.8	100.0
	C	55.4	24.9	19.8	100.0
	コース不明	54.5	9.1	36.4	100.0
	合計	58.2	26.2	15.6	100.0

２）時間帯の要望

始発時間帯の変更に対して具体的な時刻を回答した人は５０人であった。そのうちの約８割が７時台と回答している。

一方で、終発時間帯の変更に対して具体的な時刻を回答した人は７９人であった。そのうち約５割が２０時台と回答している。

○始発時間帯の要望

始発時刻要望	回答数	割合
６時台	11	22.0
７時台	39	78.0
合計	50	100.0

○終発時間帯の要望

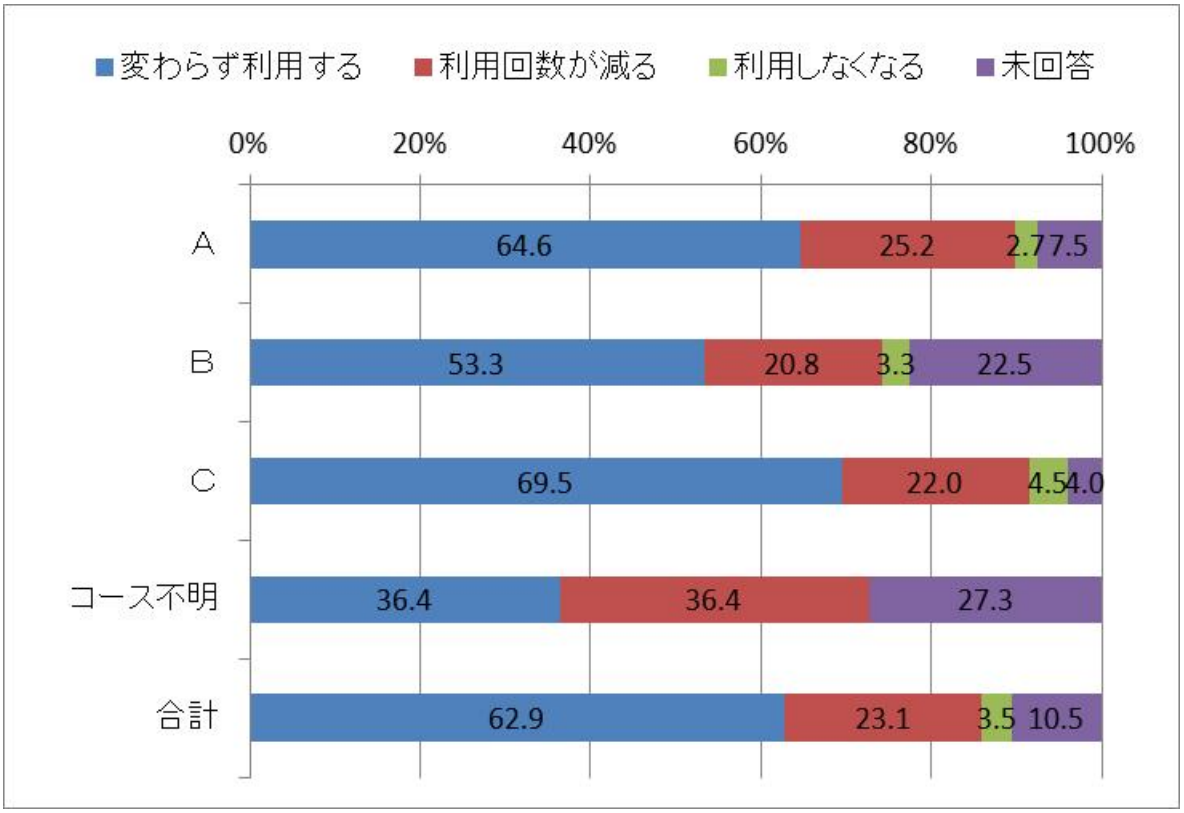
終発時刻要望	回答数	割合
２０時台	40	50.6
２１時台	27	34.2
２２時台	9	11.4
２３時台	3	3.8
合計	79	100.0

⑦運賃に関する意向

１）運賃を１５０円にした場合の利用意向

運賃を１５０円にした場合の利用意向を質問したところ、約６割が変わらず利用すると回答している。また、約２割が利用回数が減ると回答している。

利用しなくなると回答した人は少ない。

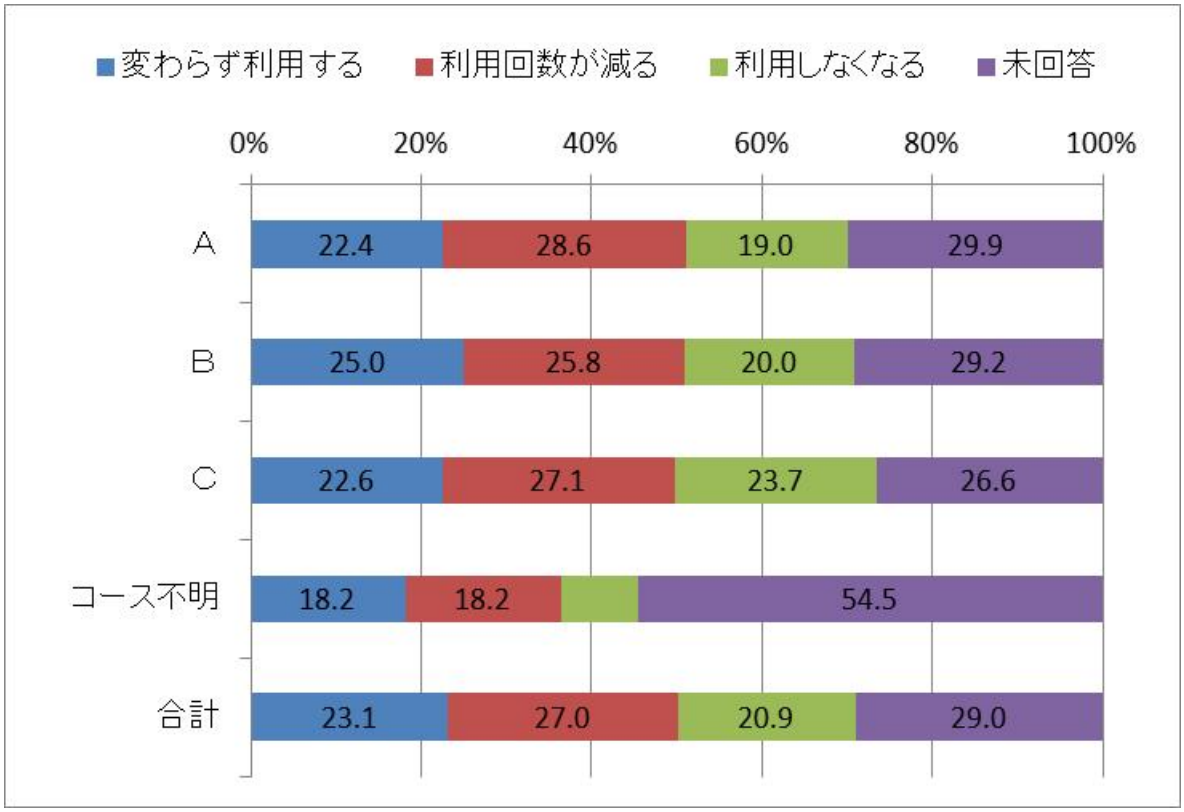


乗車日	コース	変わらず利用する	利用回数が減る	利用しなくなる	未回答	合計
7月13日（日）	A	59.0	32.8	1.6	6.6	100.0
	B	52.8	25.0	2.8	19.4	100.0
	C	67.1	19.2	4.1	9.6	100.0
	合計	61.2	25.3	2.9	10.6	100.0
7月15日（火）	A	61.2	24.5	2.0	12.2	100.0
	B	62.9	25.8	4.8	6.5	100.0
	C	77.6	15.8	6.6	0.0	100.0
	合計	68.4	21.4	4.8	5.3	100.0
その他	A	78.4	13.5	5.4	2.7	100.0
	B	27.3	0.0	0.0	72.7	100.0
	C	53.6	46.4	0.0	0.0	100.0
	コース不明	36.4	36.4	0.0	27.3	100.0
	合計	55.1	22.4	2.0	20.4	100.0
合計	A	64.6	25.2	2.7	7.5	100.0
	B	53.3	20.8	3.3	22.5	100.0
	C	69.5	22.0	4.5	4.0	100.0
	コース不明	36.4	36.4	0.0	27.3	100.0
	合計	62.9	23.1	3.5	10.5	100.0

２）運賃を２００円にした場合の利用意向

運賃を２００円にした場合の利用意向を質問したところ、約２割が変わらず利用すると回答している。また、約３割が利用回数が減ると回答している。

一方で、約２割が利用しなくなると回答している。



乗車日	コース	変わらず利用する	利用回数が減る	利用しなくなる	未回答	合計
7月13日（日）	A	26.2	31.1	18.0	24.6	100.0
	B	25.0	16.7	16.7	41.7	100.0
	C	30.1	23.3	23.3	23.3	100.0
	合計	27.6	24.7	20.0	27.6	100.0
7月15日（火）	A	20.4	28.6	20.4	30.6	100.0
	B	22.6	32.3	21.0	24.2	100.0
	C	19.7	27.6	21.1	31.6	100.0
	合計	20.9	29.4	20.9	28.9	100.0
その他	A	18.9	24.3	18.9	37.8	100.0
	B	31.8	22.7	22.7	22.7	100.0
	C	10.7	35.7	32.1	21.4	100.0
	コース不明	18.2	18.2	9.1	54.5	100.0
	合計	19.4	26.5	22.4	31.6	100.0
合計	A	22.4	28.6	19.0	29.9	100.0
	B	25.0	25.8	20.0	29.2	100.0
	C	22.6	27.1	23.7	26.6	100.0
	コース不明	18.2	18.2	9.1	54.5	100.0
	合計	23.1	27.0	20.9	29.0	100.0

⑧キララちゃんに関する意見・アイディア

自由回答方式で、キララちゃんに関する意見やアイディアを回答してもらった。

１８の意見があった。

〇運行ルートに関する意見

・Ａコース、Ｃコースの重複区間の改善

・路線バスと重ならないコースでの運行

・真鍋２丁目と西真鍋への運行

・イベント時以外のラクスマリーナ方面の運行ルートの削減

〇運行頻度に関する意見

・運行頻度の向上

〇運行時刻に関する意見

・３コースの発車時刻をずらすべき

・土浦駅西口の発車時刻を分かりやすく（８時０分など）

〇運賃・回数券等に関する意見

・春のキララ券を夏休みにも実施

・１日乗車券、回数券の割引強化

・お得な回数券

・寄付をした人に対する乗車割引

・地域通貨の悪用が目立つので改善

〇案内表示に関する意見

・バス停等の分かりやすい表示

・バスの運行状況の情報提供

・乗降方法のＰＲ

〇その他の意見

・車内のエアコンの強化

・キララちゃんとカルチャー教室を連携させる

・ＰＲの強化

（３）利用者アンケート調査の分析

①キララちゃんの利用者の特性

キララちゃんの乗客は、男性より女性の方が多く、５０歳代から８０歳代の年齢層が多い。

また、市内居住者の利用が多い。

これらのことを踏まえ、高齢の市内居住者のさらなる利用を促進する方策を行うとともに、若年層や市外居住者の利用を高めるための工夫が求められる。

②キララちゃんの利用状況

キララちゃんの利用は土浦駅西口が起点となり、Ａコースではピアタウン、Ｂコースでは霞ヶ浦医療センター、Ｃコースではスーパーハリガエといった駅から離れた地点の利用が多い。

買い物や通勤・通学を目的とした乗車多く、週数回利用する日常的なユーザーが多い。

利用エリアをもとにルートを検討するとともに、買い物、通勤・通学の目的にあわせた運行時間帯や時刻表の工夫が求められる。

③キララちゃんの効果

キララちゃんは、高齢者等の外出機会を増やす効果や、土浦駅周辺の賑わいづくりの効果があることが把握できた。

土浦市の高齢者福祉の政策との連携や、土浦市や商工会議所等の中心市街地の活性化の政策との連携により、キララちゃんの運行の継続・改善を図っていくことが求められる。

④ルートに関する要望

イオン土浦にバス停を設置する要望が多い。

イオン土浦の位置を考慮すると、Ｂコースのルート変更により、イオン土浦にバス停を設置することについて可能性を検討する必要がある。

⑤市役所の移転に関する対応

市役所移転後に訪れる際に、毎回キララちゃんを利用すると回答した人や約３割であり、必ずしも多くはない。

一方で、キララちゃん沿線住民が、移転後に市役所を訪れる際に、新たにキララちゃんを利用する人もあると考えられる。

このような新たな需要に対応したキララちゃんの運行が求められる。

⑥運行時間帯に関する要望

運行時間帯については現状のままでよいと回答した人が約６割である。

一方で、時間帯の変更を望む人の中では、始発を７時台、終発を２０時台にすること望む人が多かった。

運行時間帯の延長に関して、検討することが求められる。

⑦運賃に関する要望

運賃を１５０円に変更する場合には、変わらず利用すると回答した人の割合が約６割と多いが、一方で、運賃を２００円に変更する場合には、変わらず利用すると回答した人の割合が約２割と少ない。

乗客の意向を踏まえて、運賃の変更についての検討を行うことが求められる。

４　ルート変更の可能性の検討

以下の事項について、ルート変更の可能性を分析する。

（１）イオン土浦への新規バス停設置の可能性

（２）ひばり団地へのＢコース延伸の可能性

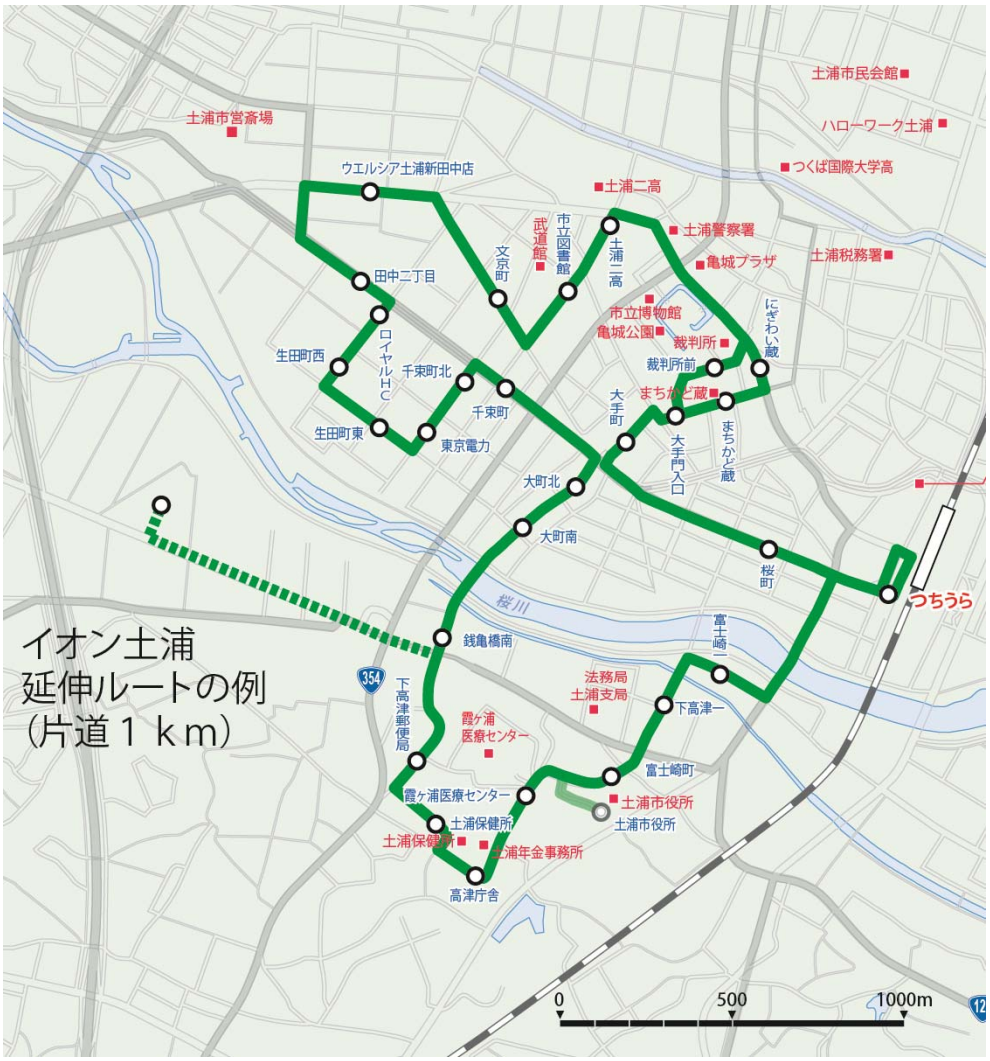
（３）Ａコースの運行ルート短縮の可能性

（１）イオン土浦への新規バス停設置の可能性

①イオン土浦へ新規バス停を設置する場合のルート例

イオン土浦へＢコースを延伸することになると、片道１ｋｍ、往復２ｋｍのルート延長が必要になる。

＜イオン土浦の延伸例（Ｂコース）＞



②運行経費

イオン土浦へＢコースを延伸することになると、片道１ｋｍ、往復２ｋｍのルート延長が必要になる。

平成２５年度の実績で、Ｂコース・Ｃコースの運行経費は、年間約１０万キロを運行し、約２千２百万円が掛かっている。キロ当たりの運行経費は約２１４．５円／ｋｍである。

イオン土浦へ新規バス停を設置する場合、各便ともに往復約２ｋｍの延伸が必要となり、１日１４便運行すると、１日当たり約６千円の運行経費増となる。

＜イオン土浦への延伸による運行経費の増分＞

運行経費	運行距離	キロあたり運行経費	イオン土浦延伸 運行経費増分
22,465,294 円／年	104,755km／年	214.5 円／km	6,006 円

※イオン土浦へバス停を新設する場合、運行ルートｈあ約２ｋｍの延伸となる。

運行距離は、Ｂコース 9.5ｋｍ、Ｃコース 11.0km を日あたり 14 便、365 日運行した距離

イオン土浦延伸運行経費増分は１４便運行する場合の日あたりの運行経費増分

約６千円／日の運行経費を賄うためには、６０人の利用者増が必要になる。

平成２５年度の実績では、Ｂコースは年間約４５，０００人の乗車があった。日当たり平均では、約１２３人である。

利用者アンケート調査によると、回答者の約１割がイオン土浦へのバス停設置を望んでいる。

仮に、日当たりの利用者数１２３人の約１割がイオン土浦を利用すると考えると、約１２人となる。

１２人では運行経費の増分を賄うことが難しいため、これまでキララちゃんを利用していない沿線住民等の新規需要の開拓が必要となる。

③運行ダイヤ

Ｂコースは、運行距離が９．５ｋｍで所要時間が３７分である。従ってキロあたり所要時間は３．９分／ｋｍとなる。

イオン土浦へバス停を新設する場合、約２ｋｍの延伸となるため約８分の所要時間増となる。

一方で、市役所移転による運行距離の減少分は約０．４ｋｍである。それによる所要時間減は約２分である。

現在、各コースともに、５０分間隔の運行を行っている。８分の所要時間が増加、２分の減少を想定すると、全体の所要時間が４３分となり、土浦駅西口での時刻の調整時間は７分となる。

＜イオン土浦へバス停を新設する場合の所要時間の増分＞

所要時間	運行距離	キロあたり所要時間	イオン土浦延伸 所要時間増分
３７分	９．５ｋｍ	３．９分／ｋｍ	７．８分

※イオン土浦へバス停を新設する場合、運行ルートは約２ｋｍの延伸となる。

＜市役所移転に伴う所要時間の減分＞

所要時間	運行距離	キロあたり所要時間	市役所移転 所要時間減分
３７分	９．５ｋｍ	３．９分／ｋｍ	１．６分

※市役所のバス停を廃止する場合、運行ルートの約０．４ｋｍの短縮となる。

④課題

１）イオン土浦との調整

イオン土浦へ新規バス停を設置する上では、敷地内の商業施設へ近い位置でのバス停設置が求められる。

バス停の設置についてイオン土浦との調整が必要である。

２）ＪＲバスとの調整

イオン土浦の開設とともに、ＪＲバスは、土浦駅とイオン土浦の間のシャトルバスの運行を行っている。

キララちゃんＢコースは大回りのルートとなるため所要時間の面ではＪＲバスの方の利便性が高いが、一方で運賃はキララちゃんの方が低い。

キララちゃんのＢコースのイオン土浦への新規バス停の設置については、競合路線を持つＪＲバスとの調整が必要である。

３）到着時刻調査

イオン土浦へ新規バス停を設置し、路線を延長した場合に遅れが生じるかを検証するため、現状でのキララちゃんの到着時刻を調査（平日、休日の１日ずつ全便）することが必要である。

（２）ひばり団地の近傍への新規バス停設置の可能性

①ひばり団地の近傍へ新規バス停を設置する場合のルート例

市役所移転後、市役所へアクセスする区間を変更し、ひばり団地に近い地点にバス停を設置することが考えられる。

その場合、現状ルートよりも約２００ｍの短縮となる。

＜ひばり団地の延伸例（Ｂコース）＞

②運行経費

ひばり団地の近傍にバス停を設置するためにＢコースのルート変更を行ううえでは、ルートが短縮されるため、運行経費の増額にはならないと考えられる。

③運行ダイヤ

Ｂコースの変更により２００ｍの短縮となるが、ほぼ所要時間には影響は少ない。（１分弱の所要時間の短縮が想定される。）

したがって、運行ダイヤへの影響は少ない。

表　ひばり団地への延伸による所要時間の増分

所要時間	運行距離	キロあたり所要時間	ひばり団地近傍バス停設置所要時間減分
３７分	９．５ｋｍ	３．９分／ｋｍ	０．８分

※ひばり団地の近傍へバス停を設置する場合、運行ルートは約２００ｍの短縮となる。

④課題

１）ひばり団地住民の意向把握

ひばり団地住民の意向を調査・分析し、ルート変更の有無を判断する必要がある。

２）他の利用者への影響

ルート変更により、不便になる利用者が出る可能性がある。

市役所や市役所入口のバス停を利用していた乗客への影響を検証する必要がある。

具体的には、市役所移転後、市役所や市役所入口のバス停を利用する利用者が少ない事を確認する必要がある。

（３）Ａコースの運行ルート短縮の可能性

①Ａコースの運行ルート短縮の経緯

Ａコースは、Ｂコース、Ｃコースに比べ、運行ルートが若干長い。

また、まれに遅れが生じると認識されている。

ただし、全ルートともに５０分間隔で運行しており、所要時間が４０分であることから、遅れが生じても、次の便の発車時刻で遅れが生じることは少ない。

このようなことを踏まえ、Ａコースを短縮する可能性について検討することとなった。

＜コース別の運行距離、所要時間＞

	運行距離	所要時間
Ａコース	１１．６ｋｍ	４０分
Ｂコース	９．５ｋｍ	３７分
Ｃコース	１１．０ｋｍ	３５分

②バス停別利用者数

平成２５年度のバス停別利用者数（次ページ参照）を見ると、利用者数の差があるものの、全てのバス停で一定の利用がある。

中でも、ラクスマリーナ、川口運動公園入口、港橋の利用者数が少ない。

③ラクスマリーナ・川口運動公園のバス停廃止の可能性

ラクスマリーナ、川口運動公園入口のバス停を廃止し、短縮ルートとすると約０．４ｋｍ、約２分の短縮となる。

④課題

１）中心市街地活性化との整合

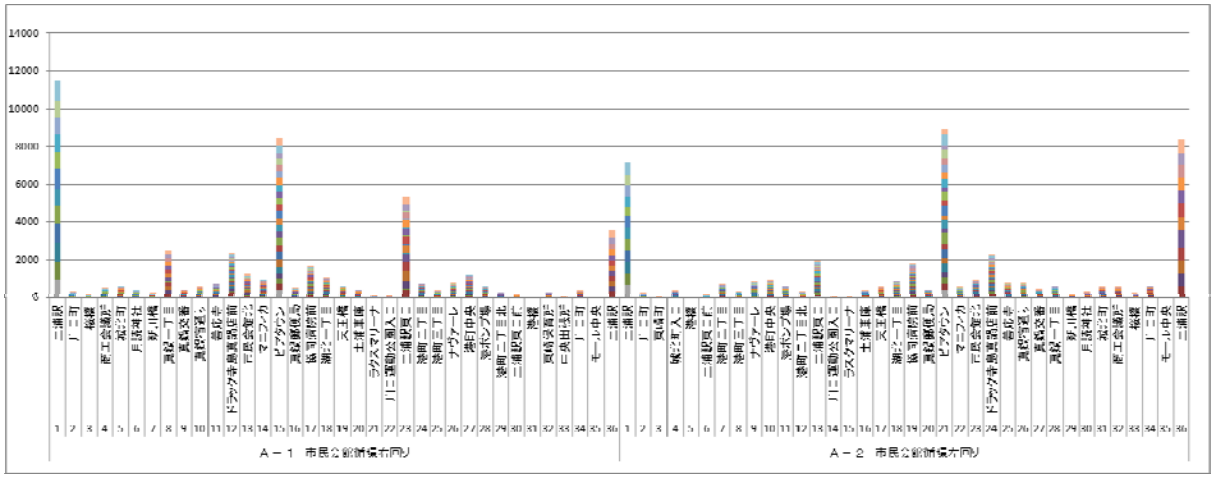
土浦市では中心市街地活性化に取り組んでいる。ラクスマリーナ・川口運動公園の位置する川口二丁目地区は、拠点として位置づけられており、今後整備が予定されている。

このような中心市街地活性化の動きと整合を図り、Ａルートのあり方について検討する必要がある。

２）到着時刻調査

現状でのキララちゃんの到着時刻の調査（平日、休日の１日ずつ全便）を実施し、Ａコースの遅れの発生状況について分析し、短縮すべきかどうかを判断する必要がある。

＜平成２５年度のＡコースのバス停別乗降客数＞



５　利用促進策の検討

以下の事項について、利用促進策の可能性を分析する。

（１）運行時間帯の変更（霞ヶ浦医療センターへの対応）

（２）市役所来訪者のためのキララちゃんの活用方策

（３）運賃の変更

（１）運行時間帯の変更（霞ヶ浦医療センターへの対応）

①霞ヶ浦医療センターへの対応の必要性

霞ヶ浦医療センターには、キララちゃんとともに、関鉄の路線バスが運行されている。

しかし、今後、この路線が廃止される予定になっている。

キララちゃんは、８時台～１９時台の運行時間帯となっているが、路線バスは７時台の運行も行われている。（次ページの時刻表参照）

霞ヶ浦医療センターの通院等にあわせて、キララちゃんの運行時間帯の変更の可能性を検討する。

②運行時間帯変更のパターン

１）変更するコースについて

霞ヶ浦医療センターにバス停があるのは、Ｂコースである。そのため、Ｂコースのみの運行時間帯を変更することが考えられる。

一方で、全てのコースを同様に、運行時間帯を変更することが考えられる。

２）時間帯の変更について

霞ヶ浦医療センターへの路線バスの時刻表をみると、これまでキララちゃんでカバーしていない時間帯は朝の７時台だけである。

一方で、利用者アンケートによると、７時台への始発時刻、２０時台への終発時刻の拡大が望まれている。　　これらのことを踏まえると、３つのパターンが考えられる。

ﾊﾟﾀｰﾝ	運行時間帯の変更	コース	特性
①	７時台に１便増やす	Ｂコースだけの増発可	日あたり１便増便なので、運行経費の増分が少ない
②	７時台、２０時台に１便ずつ増やす	朝夕の本格的な運行時間帯の拡大なので、全コース対応	日あたり６便増便なので、運行経費の増分が大きい
③	時間帯をずらし、１便増やし、始発を早く、終発を遅くする	全コース同時刻発車のルールを踏まえると、全コース変更	全便発車時刻を変更することになるので､利用者が混乱する可能性がある。

③朝増便に関する試算

各ルートともに、朝１便増やした場合の運行経費増分を想定し、黒字化のために必要になる乗客数を試算する。

１）運行経費増分

関東鉄道の作成した平成２７年度の現状の便数と朝１便増やした便数のときの運行経費差額はＢ・Ｃの２ルートで約 174 万円／年である。

Ａルートも同様の経費増と考えると３ルートで 261 万円となる。

	金額	備考
現状便数での運行経費	23,431,721 円	関東鉄道の見積額
２ルート朝１便を増やす場合の運行経費	25,175,679 円	関東鉄道の見積額
増分	1,743,958 円 （約 174 万円）	
増加率	約 7.4%	単純に運行経費を１５便／１４便とすると、約 7.1%の増加
３ルート増便した場合	約 261 万円	174×３／２

２）朝一便分を黒字化するため（赤字を増やさないため）の必要乗客数

運行経費増分 261 万円をもとに、運賃で割り、黒字化のための必要乗客数を試算する。

運賃 100 円の場合、１便あたり 24 人の乗客数の確保が必要になる。

運賃 150 円の場合、１便あたり 16 人の乗客数の確保が必要になる。

ア．運賃 100 円の場合

	必要乗客数	備考
年間必要乗客数	26,100 人	261 万円／100 円
日あたり必要乗客数	約 72 人	26,100 人／365 日
ルートあたり必要乗客数	24 人	72 人／３

イ．運賃 150 円の場合

	必要乗客数	備考
年間必要乗客数	17,400 人	261 万円／150 円
日あたり必要乗客数	約 48 人	17,400 人／365 日
ルートあたり必要乗客数	16 人	48 人／３

④課題

１）霞ヶ浦医療センターとの調整

霞ヶ浦医療センターへ来訪する方のバス利用時間帯について協議するとともに、増便に対する病院側の負担について協議し、実現性を検討していく必要がある。

＜霞ヶ浦医療センター（国立病院）の路線バスの時刻表＞

【平日】　　平成25年11月1日改正

★国立病院～土浦駅～協同病院（土浦車庫）

国立病院	土浦駅	協同病院前
低 7:00	7:08	
低 7:30	7:40	7:50
8:00	8:08	
	低 8:15	8:25
	8:40	8:50
低 9:00	9:10	9:20
	9:30	9:40
10:00	10:10	10:20
10:30	10:40	10:50
11:00	11:08	
	11:10	11:20
低 11:30	11:40	11:50
12:00	12:10	12:20
低 12:30	12:40	12:50
13:00	13:10	13:20
低 13:30	13:38	
	13:55	14:05
14:15	14:23	
	14:35	14:45
14:55	15:05	15:15
低 15:30	15:40	15:50
16:00	16:08	
低 16:30	16:40	16:50
低 17:30	17:40	17:50
低 18:30	18:38	

土浦車庫	協同病院前	土浦駅	国立病院
		低 7:15	7:21
7:30	7:33	7:45	
		7:50	7:56
	低 7:55	8:05	
	低 8:30	8:45	8:53
		9:30	9:36
	低 9:30	9:40	
	10:00	10:15	10:23
	10:30	10:45	10:53
		低 11:10	11:16
	11:00	11:10	
	11:30	11:45	11:53
	低 12:00	12:15	12:23
		12:40	12:46
	12:30	12:40	
	低 13:00	13:15	13:23
	13:30	13:40	
		14:00	14:06
	14:15	14:25	
		14:30	14:36
		低 15:10	15:16
	15:00	15:10	
	15:30	15:45	15:53
	低 15:55	16:10	16:18
	低 17:00	17:15	17:23
	低 18:00	18:15	18:23

関鉄にヒアリングしたところ、現状では、７時台の２便の乗客は合計で、１日あたり７人程度である。

低印……低床車バス運行予定時刻

【土日祝日】

★国立病院～土浦駅～協同病院（土浦車庫）

国立病院	土浦駅	協同病院前
低 7:00	7:08	
低 7:30	7:40	7:50
	8:00	8:10
低 8:30	8:40	8:50
	9:15	9:25
低 9:30	9:40	9:50
	低 10:15	10:25
低 10:30	10:40	10:50
低 11:00	11:08	
	低 11:15	11:25
低 11:30	11:38	
低 12:00	12:08	
	低 12:15	12:25
	12:40	12:50
低 13:00	13:08	
	13:15	13:25
	低 13:45	13:55
14:00	14:08	
低 14:30	14:40	14:50
	15:10	15:20
低 15:30	15:40	15:50
低 16:30	16:40	16:50
低 17:30	17:38	

協同病院前	土浦駅	国立病院
	低 7:15	7:21
低 7:55	8:10	8:18
8:15	8:25	
低 9:00	9:15	9:23
9:30	9:40	
低 10:00	10:15	10:23
低 10:30	10:40	
	低 10:50	10:56
低 11:00	11:15	11:23
低 11:30	11:40	
	低 11:50	11:56
低 12:30	12:40	
	低 12:50	12:56
13:00	13:10	
13:30	13:40	
	13:50	13:56
低 14:00	14:15	14:23
低 15:00	15:15	15:23
15:30	15:40	
低 15:55	16:10	16:18
低 17:00	17:15	17:23

低印……低床車バス運行予定時刻

（２）市役所来訪者のためのキララちゃんの活用方策

①市役所来訪時のキララちゃん利用の実態

利用者アンケートによると、市役所への来訪頻度は年数回と回答する人が多く、必ずしも頻度は高くないとのことであった。

また、新しい市役所を訪れる際に、毎回、キララちゃんを利用すると回答した方は約３割であった。

現状のキララちゃんの乗客の意向からは、市役所移転によりキララちゃんの利用増の傾向は把握できない。

②市役所移転に伴うキララちゃん利用増の可能性

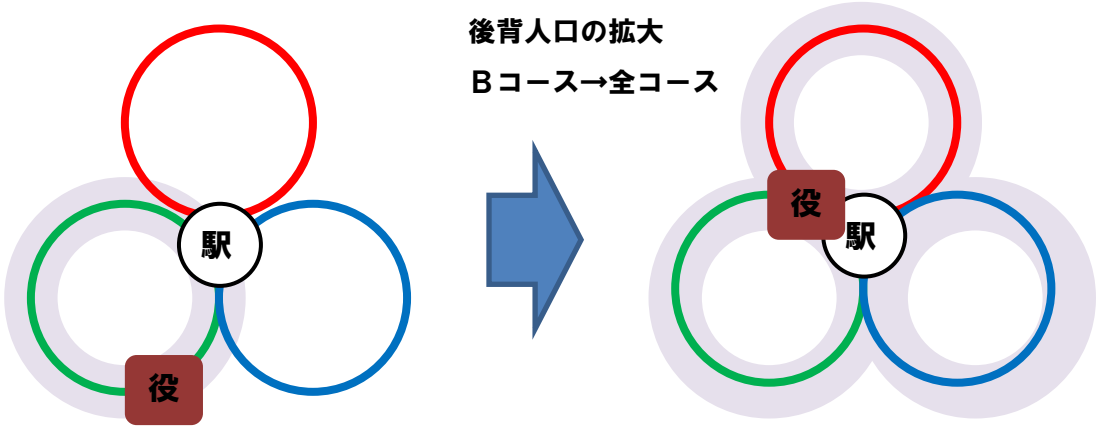
１）後背人口の拡大

キララちゃんはコース間で乗り継ぎはしやすくしているものの、実際にはコース間の乗り継ぎは少ない。

現在、市役所はＢコースにあり、駅から来訪する人とＢコース沿線住民が主な市役所来訪需要となっている。

一方で、市役所が駅前に移転することで駅からの需要は無くなるが、全コースの沿線住民への潜在需要の拡大が期待される。

駅周辺は駐車料金が発生する等のことを踏まえると、これまで自家用車で市役所を訪れていた人がキララちゃんに転換することも期待できる。



２）市役所職員の利用

キララちゃんは、中心市街地への来訪者の移動手段として運行されている。一方で、利用者アンケートをみると、通勤・通学で利用している人も多い。

市役所移転に伴い、これまで自家用車で通勤していた職員が、公共交通に転換する可能性がある。

このような通勤手段として、キララちゃんが活用される可能性がある。

③課題

１）市役所利用におけるキララちゃん利用促進策

市役所移転にあわせて、キララちゃんの利用促進策を実施することが必要になる。

地域通貨制度をＰＲし、市役所来訪時にキララちゃんを活用してもらうことや、あわせて中心市街地で買い物してもらうことをＰＲする必要がある。

また、市役所来訪者が快適にキララちゃんを待つことができるように、待合スペースの確保や、待合スペースでのキララちゃんの運行情報の提供などを行うことが考えられる。

２）市役所通勤者対応の運行についての調整

市役所通勤者へ対応するうえでは、朝夕の便を増やすなど、運行時間帯や時刻表の調整を図る必要がある。

このような市役所通勤者へ対応した運行を行うことで経営の安定化や利用者の利便性の向上につながると想定される。一方で、キララちゃんの運行目的と異なる面もあることから、しっかりと検討・判断する必要がある。

土浦市では、市役所通勤者の交通手段について検討を行っている。土浦市と調整し、キララちゃんの活用の可能性を把握する必要がある。

（３）運賃の変更

①運賃変更についての検討の背景

キララちゃんは、現在、運賃収入での収支は黒字となっていない。

消費税が上がったことで経費がさらに増えている。また、さらなる消費税の増税が予定されている。さらには、燃料費の高騰も経費増につながっている。

このような中、１回１００円の運賃を継続している。

キララちゃんの運賃変更の可能性について検討を行う必要がある。

②消費税アップへ対応した運賃額

消費税５％のときに１００円の運賃を、消費税増税割合にあわせて計算すると、消費税８％のときには１０３円、消費税１０％のときには１０５円である。

＜消費税と本来の運賃額＞

消費税５％	消費税８％	消費税１０％
１００円	１０３円	１０５円

③乗客の意向

利用者アンケートをみると、運賃を１５０円にした場合に変わらず利用すると回答した人は約６割である。一方で、運賃を２００円にした場合に変わらず利用すると回答した人は約２割である。

④運賃変更の可能性

乗客の意向や、路線バスの初乗り運賃は１７０円であることを踏まえると、２００円にすることは難しい。

そのため、運賃の変更を行う場合には１５０円が候補となる。

⑤運賃を変更した場合の試算

運賃の値上げをした場合の乗客数の変化、運賃収入の変化を試算する。

１）利用頻度別乗客数

乗客の利用頻度の割合について、アンケート調査から得た結果に応じて、年間乗客数（平成 25 年度実績約 155,000 人）を配分する。

アンケートより把握した利用頻度と、それぞれの年間乗車日数を考慮して、年間乗車日数を考慮した利用頻度構成比を算出し、年間乗客数を配分する。

	ほぼ毎日	１週間に数回	１か月に数回	１年に数回	それ以下	総計
利用頻度構成比	12.22	50.00	26.02	5.88	5.88	100.00
年間乗車日数（想定）	260	156	36	5	1	
年間乗車日数を考慮した利用頻度構成比	26.58	65.28	7.84	0.25	0.05	100.00
利用頻度別乗客数	41,198	101,184	12,152	388	78	155,000

注：利用頻度構成比はアンケート結果（未回答を除いて集計）

年間乗車日数は、ほぼ毎日は週５日×52 週、１週間に数回は週３回（アンケート平均値）×52 週、１か月に数回は月３回（アンケート平均値）×12 月、１年に数回は年５回（アンケート平均値)、それ以下は年１回とした。

２）運賃変更後の利用者数

料金 150 円にする場合、それぞれにおける変化（変わらず利用する（×1.0)、利用回数が減る（×0.5)、利用しなくなる（×0.0)）と利用頻度別乗客数を比率に応じて求める。

料金を 150 円にする場合、年間約 130,000 人になると想定される。

		ほぼ毎日	１週間に数回	１か月に数回	１年に数回	それ以下	総計
構成比	変わらず利用する	68.6	73.2	66.1	56.5	72.7	69.8
	利用回数が減る	21.6	25.4	28.4	39.1	18.2	26.1
	利用しなくなる	9.8	1.4	5.5	4.3	9.1	4.1
乗客数	変わらず利用する（×1.0)	28,262	74,067	8,032	219	57	110,637
	利用回数が減る（×0.5)	4,450	12,851	1,726	76	7	19,110
	利用しなくなる（×0.0)	0	0	0	0	0	0
	計	32,712	86,918	9,758	295	64	129,747

注：構成比はアンケート結果　（未回答を除いて集計）

３）運賃値上げの影響

以上の結果から得られた乗客数の推移に対して、運賃収入を試算する。

運賃を 150 円にする場合、利用者数は約 16%減少するが、運賃収入は約 26%増加すると試算できる。

	100 円の実績	150 円にする場合
乗客数（人）	155,000	130,000
増減数（人）	－	－25,000
増減比（%）	100.0	－16.1
運賃収入（万円）	1,550	1.950
増減額（万円）	－	400
増減比）	100.0	25.8

注：運賃収入は乗客数に運賃額を乗じた値

⑥課題

１）サービスの向上

現状のままで運賃を値上げするより、サービスの向上にあわせて値上げすることの方が、利用者は受け入れやすいと考えられる。

運賃の値上げの時期とあわせて実施するサービスの向上を検討する必要がある。

２）支払いのしにくさへの対応

１００円から１５０円になると、現金での支払いがしにくくなる。回数券等を利用しやすくする工夫など、支払い方法の工夫を検討する必要がある。

３）障がい者運賃の検討

路線バスでは、障がい者は通常の運賃の半額に設定されていることが多い。

一方で、キララちゃんは無料としている。

路線バスとの整合等を踏まえて、通常運賃の半額にすることを検討する必要がある。

＜平成 25 年度の障がい者の利用状況＞

	乗降人数	障がい者	
4 月	12,809	678	
5 月	12,823	776	
6 月	13,304	883	
7 月	13,360	814	
8 月	13,875	756	
9 月	12,506	834	
10 月	13,113	923	
11 月	12,374	966	
12 月	12,783	917	
1 月	12,128	890	
2 月	11,592	819	
3 月	14,046	986	
合計	154,713	10,242	6.6%

運賃収入（総額）　15,471,300 円

障がい者 50 円とすれば　10,242×50＝512,100 円

運賃収入（総額）の約３．３％にあたる

発　　行　　特定非営利活動法人まちづくり活性化土浦

TEL　029-826-1771

〒300-0043　茨城県土浦市中央二丁目２－16