

まちづくり活性化バスアンケート分析報告書

令和 5 年 3 月

筑波大学都市交通研究室

目次

1. 沿線住民アンケート調査.....	3
1.1. 個人属性.....	3
1.2. キララちゃんの利用経験.....	6
1.3. 普段の外出について.....	20
1.4. 自家用車を自分で運転できなくなったらバスを利用するか.....	38
1.5. キララちゃんを利用しやすくするために必要なこと（複数回答）.....	39
1.6. キララちゃんに関する意見やアイデア.....	57
2. 乗客アンケート調査.....	88
2.1. 個人属性.....	89
2.2. 普段のキララちゃんの利用頻度.....	99
2.3. 「バスロケーションシステム」の活用.....	100
2.4. キララちゃんに期待すること（複数回答）.....	101
2.5. キララちゃんバスのバス停を作ってほしい施設や場所.....	102
2.6. キララちゃんに関する意見やアイデア.....	103
3. バス利用促進方法の検討.....	107
3.1. 利用者の特性、利用目的や傾向の把握.....	108
3.2. Aコースの早朝便の可否、継続する場合の運行方法.....	164
3.3. Aコースのルート見直し.....	165
3.4. 全コースにおけるルート・時刻の改善や新規路線の検討.....	169
3.5. 4月から改訂された全コースの早朝便と夕刻の時刻表の検証.....	174
4. まとめ・次年度以降への課題.....	181

1. 沿線住民アンケート調査

1.1. 個人属性

1) 性別

全体の回答者の約 6 割が女性、約 4 割が男性である。

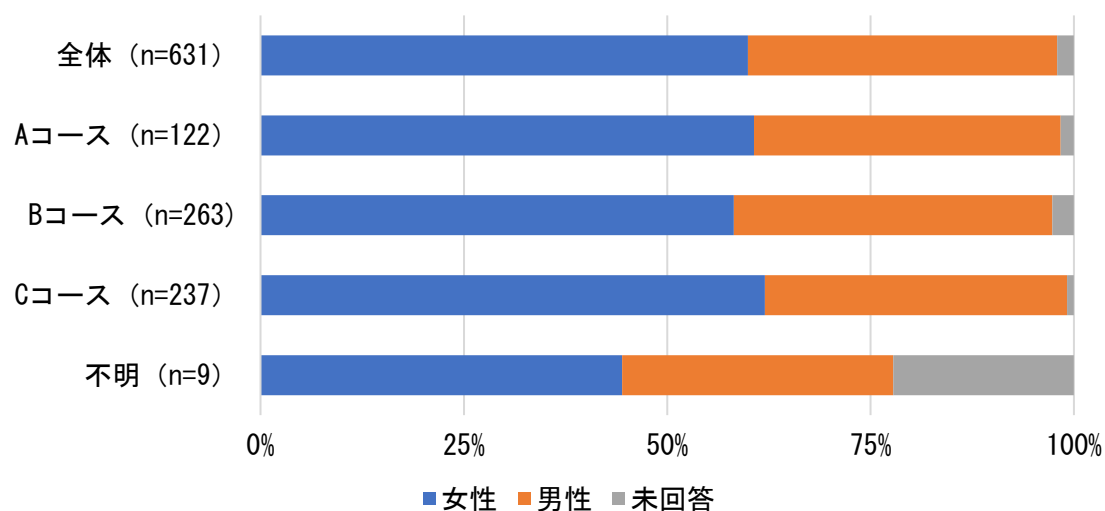


図 1.1-1 コースごとの各性別の割合

2) 年代

60 代や 70 代の回答が多く、特に A コースは他の 2 コースより回答者がより高齢な傾向が見られる。

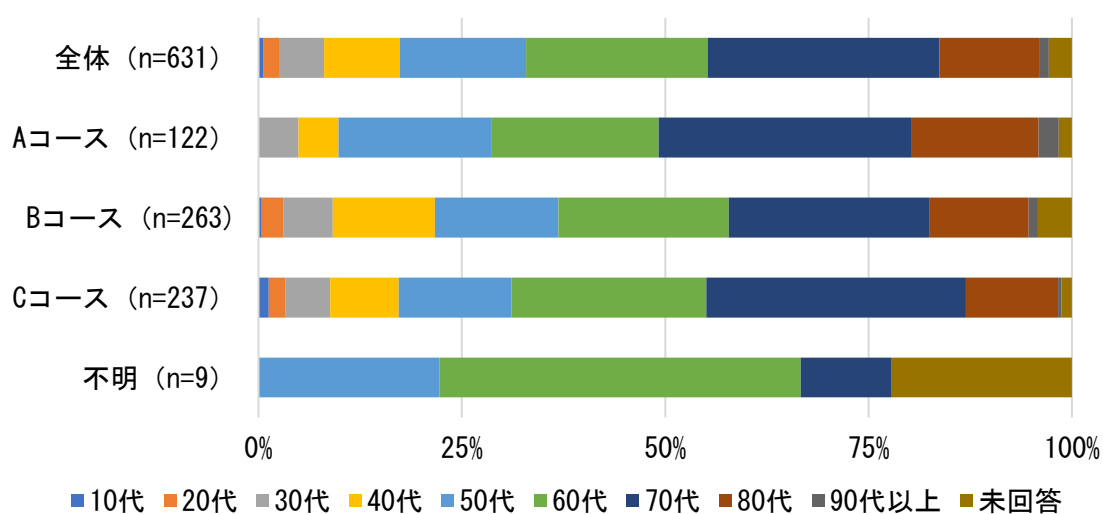


図 1.1-2 コースごとの各年代の割合

3) 住所

A コースは常磐線以西の住民の回答が多く、また真鍋 4 丁目や真鍋 6 丁目などキララちゃんが通っていない地区の住民も高い割合で回答している。

B コースは回答者の住む地区の偏りが他のコースより少ない。

C コースは桜ヶ丘町の住民の回答が多い。

表 1.1-1 A コース沿線住民の地区ごとの回答者数

住所	回答数
真鍋 4 丁目	55
城北町	39
真鍋 6 丁目	10
東真鍋町	10
湖北 2 丁目	3
港町 3 丁目	3
川口 1 丁目	1
真鍋 1 丁目	1

表 1.1-2 B コース沿線住民の地区ごとの回答者数

住所	回答数
生田町	45
大町	38
下高津 1 丁目	37
下高津 2 丁目	33
文京町	29
千束町	23
大手町	23
田中 3 丁目	22
田中 2 丁目	7
中央 1 丁目	3
下高津	1
田中	1
未回答	1

表 1.1-3 C コース沿線住民の地区ごとの回答者数

住所	回答数
桜ヶ丘町	160
国分町	43
大岩田	27
霞ヶ岡町	2
小岩田西 1 丁目	2
小岩田西 2 丁目	1
蓮河原新町	1
未回答	1

表 1.1-4 コース不明の住民の地区ごとの回答者数

住所	回答数
天川 2 丁目	1
都和 4 丁目	1
中神立町	1
石岡市若松 2 丁目	1
未回答	5

1.2. キララちゃんの利用経験

1) キララちゃんの利用経験

「よく利用する」「時々利用する」と回答した人を「キララちゃん利用者」とすると、Cコース沿線の住民は過半数がキララちゃん利用者であるのに対し、Aコース沿線の住民はキララちゃん利用者が2割を下回っている。ただしAコースに関しては、キララちゃんの通っていない真鍋4丁目や6丁目の住民の回答数が多いため、「利用したことはない」の選択肢に回答が偏っている。

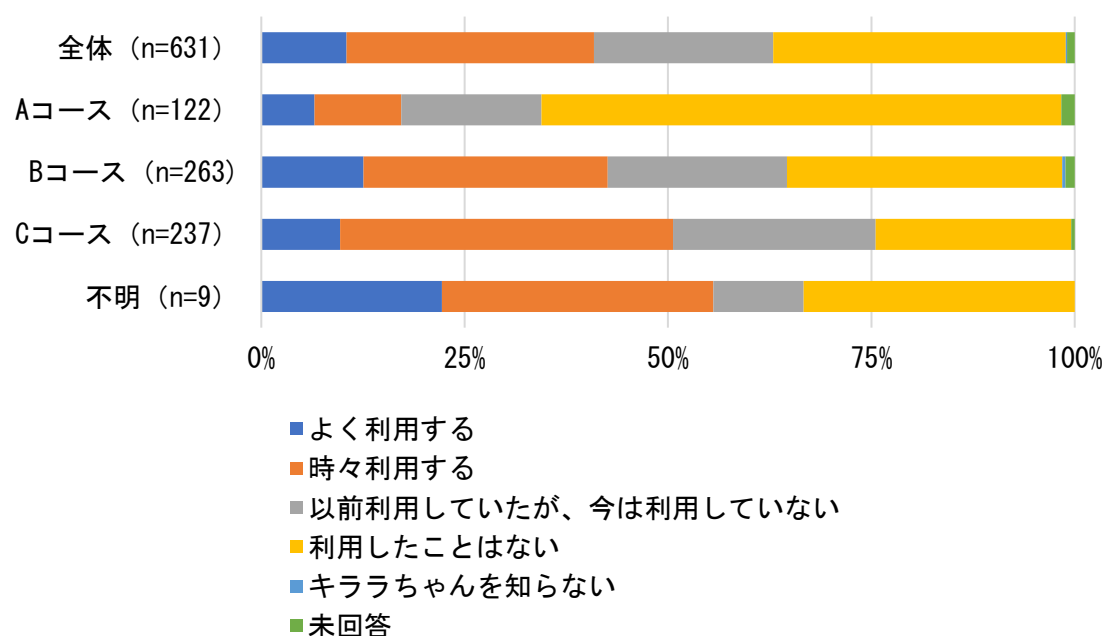


図 1.2-1 コースごとのキララちゃん利用者の割合

なお、真鍋4丁目と6丁目以外の住民のキララちゃん利用者割合は以下のグラフの通りである。居住地区内をコースが通っている住民に回答者を限定しても、依然として利用者の割合は他のコースより低いままである。

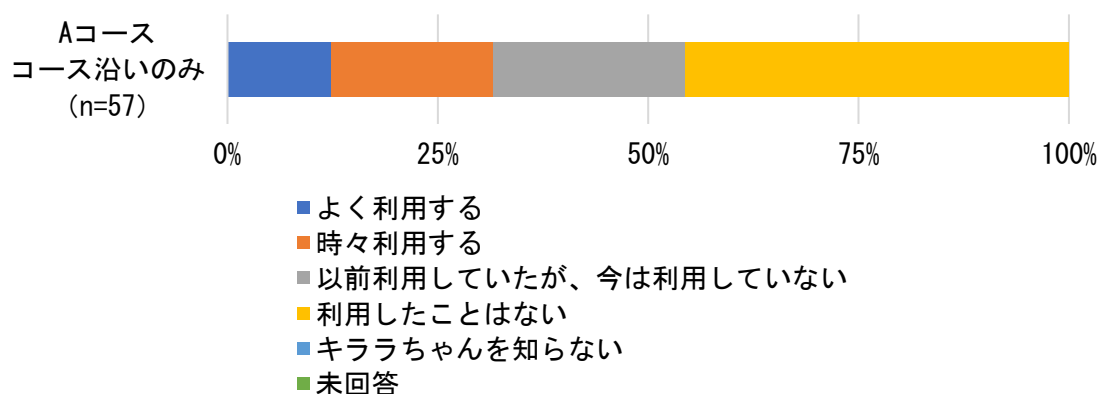


図 1.2-2 居住地区内に A コースが通る住民におけるキララちゃん利用者の割合

また、全コースにおける性別や年代ごとのキララちゃん利用経験は以下のグラフの通りである。以下のグラフより、キララちゃんを「よく利用する」人は「高齢者」「女性」であることがわかる。(20代以下で「よく利用する」を選択した人は2人しかいないため言及しない)

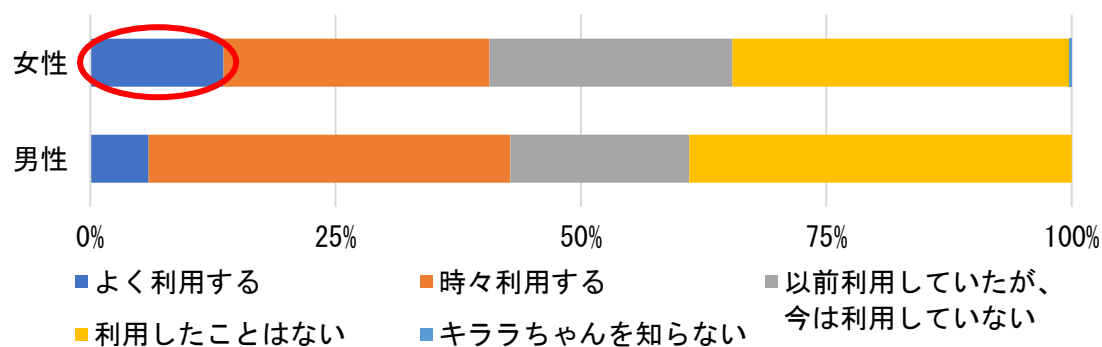


図 1.2-3 キララちゃん利用者の性別割合

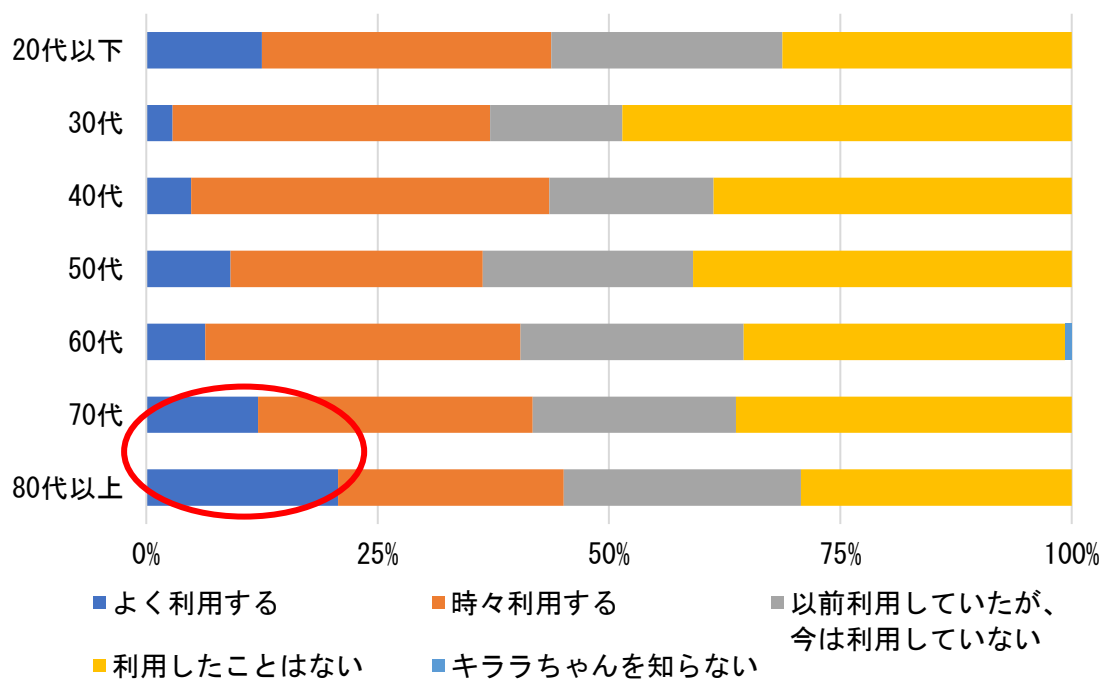


図 1.2-4 キララちゃん利用者の年代別割合

さらに、キララちゃんの利用経験を、主な外出先への外出頻度と土浦駅への来訪頻度別で見たグラフは以下の通りである。キララちゃんを「よく利用する」人と「利用したことはない」人の割合は、主な外出先への外出頻度によって大きく変わってはいない。

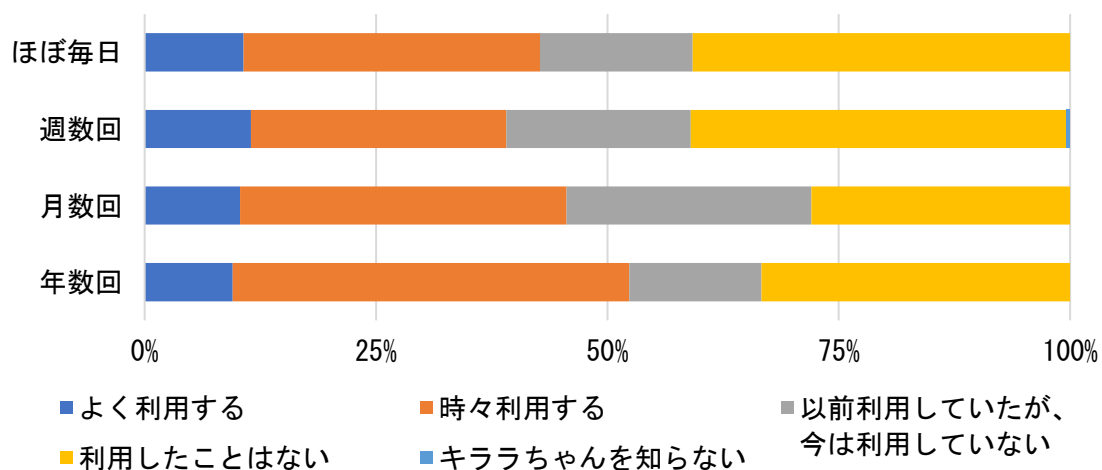


図 1.2-5 キララちゃん利用者の土浦市内の主な外出先への外出頻度ごとの割合

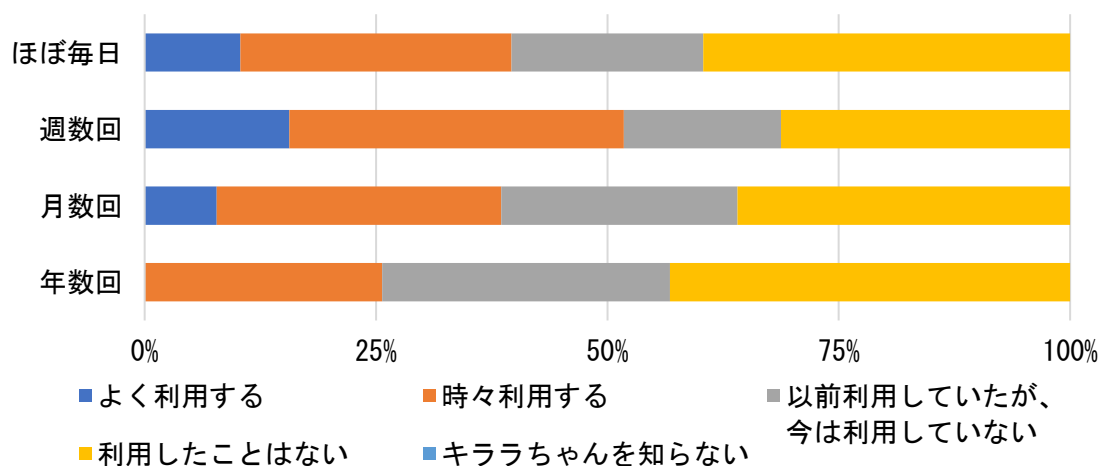


図 1.2-6 キララちゃん利用者の土浦駅への来訪頻度ごとの割合

2) キララちゃんを利用しなくなった理由（複数回答）

全体的に「その他」が多く、そこに「行きつけの目的地（お店・病院等）がなくなった」が続いている。「その他」の詳しい内訳は後の表 1.2-1 から 1.2-3 に記載している。

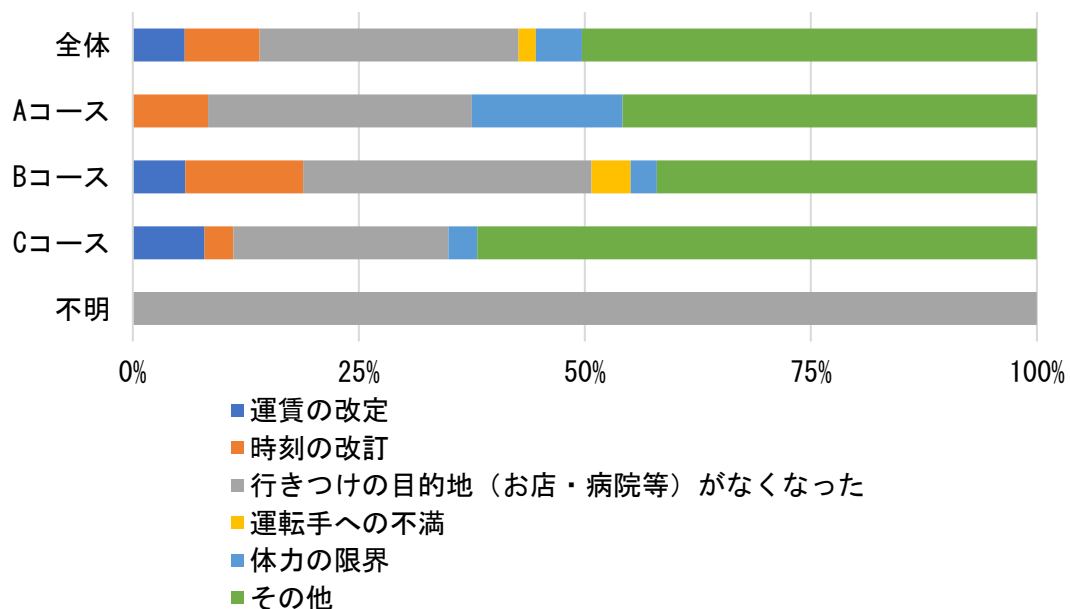


図 1.2-7 コースごとのキララちゃんを利用しなくなった理由

また、全コースにおける性別や年代ごとのキララちゃんを利用しなくなった理由は以下のグラフの通りである。性別によって大きな違いはないが、年代に関しては高齢になっていくほど「体力の限界」を選択した人が増加していることが分かる。（なお、40代以下は回答者が10人未満しかおらず属性が偏っているので言及しない）

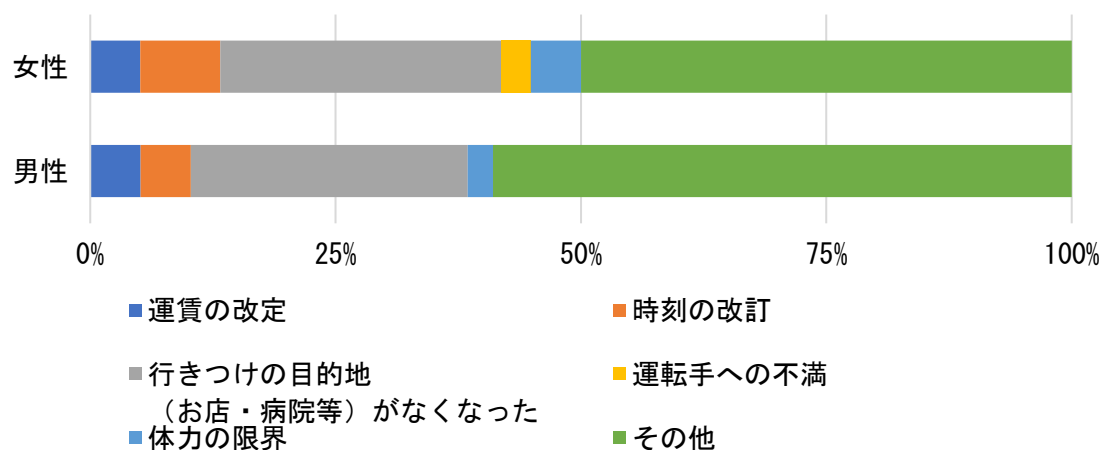


図 1.2-8 キララちゃんを利用しなくなった理由の性別割合

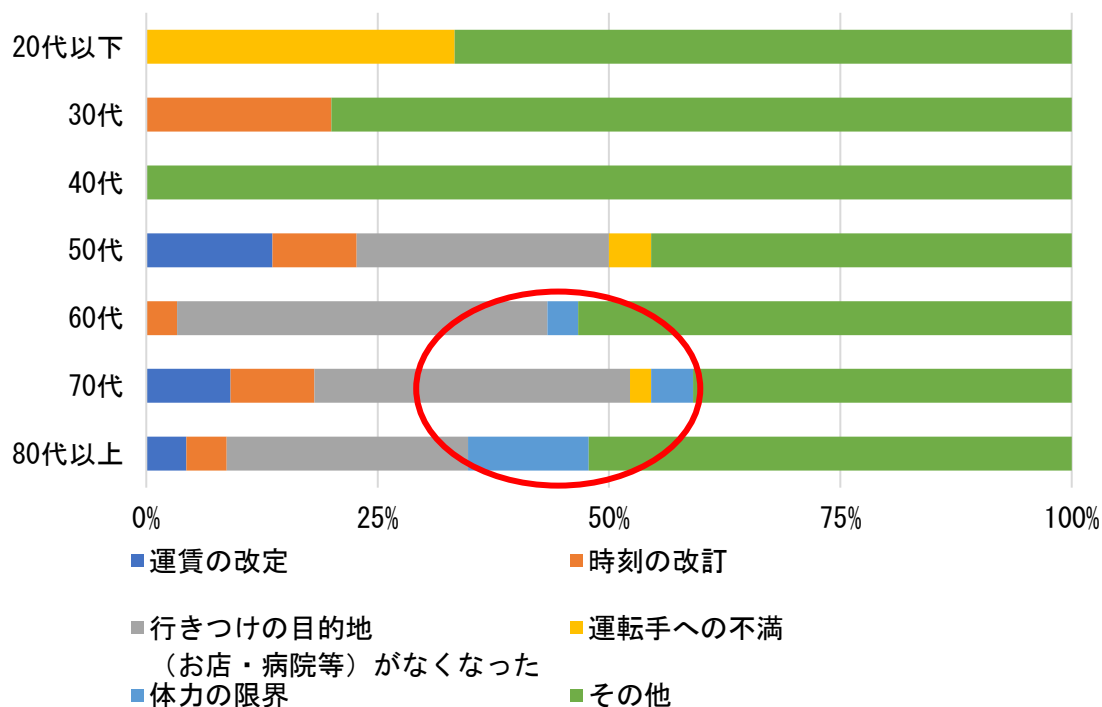


図 1.2-9 キララちゃんを利用しなくなった理由の年代別割合

さらに、キララちゃんを利用しなくなった理由を、主な外出先への外出頻度と土浦駅への来訪頻度別で見たグラフは以下の通りである。「その他」以外では「行きつけの目的地がなくなった」ためキララちゃんを利用しなくなった人が多い。（なお、主な外出先への外出頻度を「年数回」と回答したのは2人しかおらず属性が偏っているので言及しない）

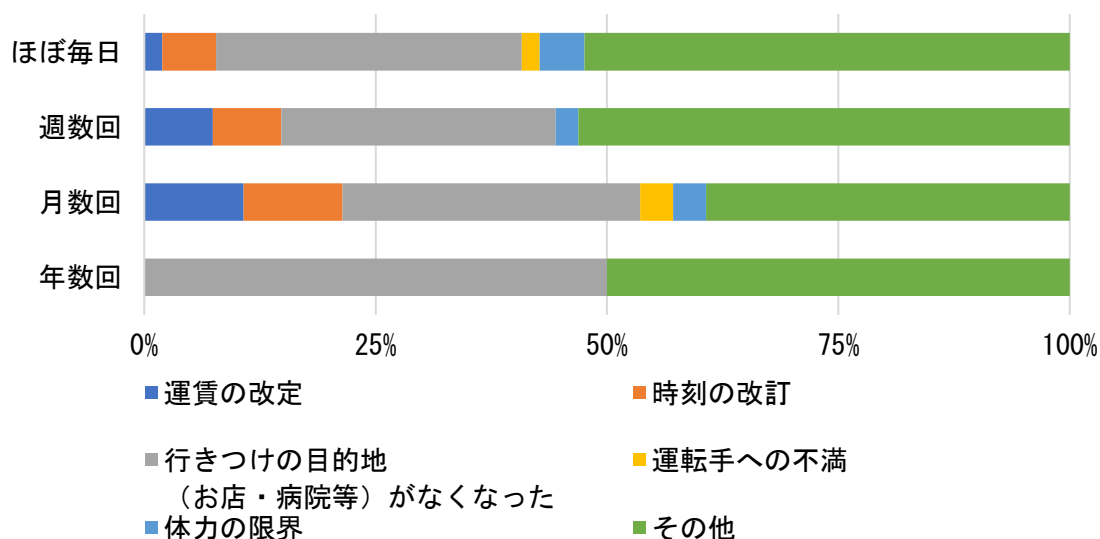


図 1.2-10 キララちゃんを利用しなくなった理由の土浦市内の主な外出先への外出頻度ごとの割合

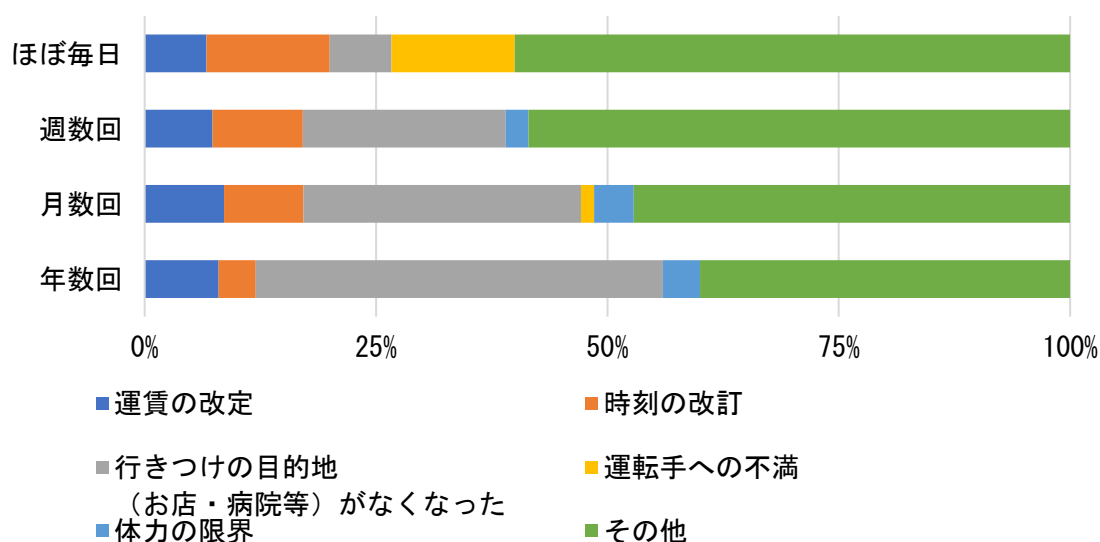


図 1.2-11 キララちゃんを利用しなくなった理由の土浦駅周辺への来訪頻度ごとの割合

「その他」の内訳では、A コースではバス停までの遠さ、B コースでは本数の少なさが他の路線よりも比較的ネックとなっており、また C コースは特に自家用車利用による客離れが目立つが、コロナ禍による外出自粛やルート改訂による所要時間の変化の影響も大きい。

表 1.2-1 A コース沿線住民における「その他」の内訳

内容	詳細	回答数
子どもの成長	子どもや孫にバス乗車の経験をさせるため乗車	2
一時的な利用	ちょっとした用事の時に利用していた	1
	試しに乗ってみた	1
交通手段の転換	自家用車を利用できるようになった	1
バス停までの遠さ	バス停まで遠い	2
	引っ越してバス停が遠くなった	1
	バス停まで歩くのが体力的にきつい	1
所要時間の長さ	バス停の多さから目的地まで時間がかかる	1
外出行動の変化	あまり土浦駅を利用しての遠出をしなくなった	1

表 1.2-2 B コース沿線住民における「その他」の内訳

内容	詳細	回答数
子どもの成長	子どもにバス乗車の経験をさせるため乗車	4
一時的な利用	病気で運転できない時に利用していた	2
交通手段の転換	自家用車を利用できるようになった	5
所要時間の長さ	待ち時間が長い	1
	目的地までの時間が長い、歩いた方が早く着く	1
本数の少なさ	本数が少なくて利用したい時間と合わない	5
外出行動の変化	目的地に行く時間に変更となりダイヤと合わなくなった	1
	なるべく歩くことを心掛けるようになった	2
	荷物を持って駅まで出かけることがない	1
	引っ越した	2
	卒業・転職・退職により利用しなくなった	3
体力の限界	足腰が痛くてバスに乗れなくなった	1
その他	バスに乗り慣れていない	1

表 1.2-3 C コース沿線住民における「その他」の内訳

内容	詳細	回答数
一時的な利用	路線バスの代わりに使っていた	1
交通手段の転換	自家用車を利用できるようになった	16
ルート改訂	前より所要時間が長くなった	5
	行きつけのところを通らなくなった	1
所要時間の長さ	目的地までの時間が長い	4
バス停までの遠さ	バス停まで歩くので	1
本数の少なさ	本数が少なくて利用したい時間と合わない	1
外出行動の変化	仕事がリモートになった	1
	卒業・転職により利用しなくなった	2
	コロナで外出しなくなった（交通手段を変えた）	5
その他	飲酒目的で利用できなくなった	1
	常磐線とのダイヤが合わない	1
	駅までの便、イオンまでの便がない	1

3) キララちゃんを利用しない理由（複数回答）

全体的に「自家用車の方が便利」が多く、A コースでは「自宅・目的地の近くにバスが通っていない」、B コースでは「徒歩や自転車で十分」、C コースでは「運行頻度が少ない」の項目が他のコースより多く選択されている。

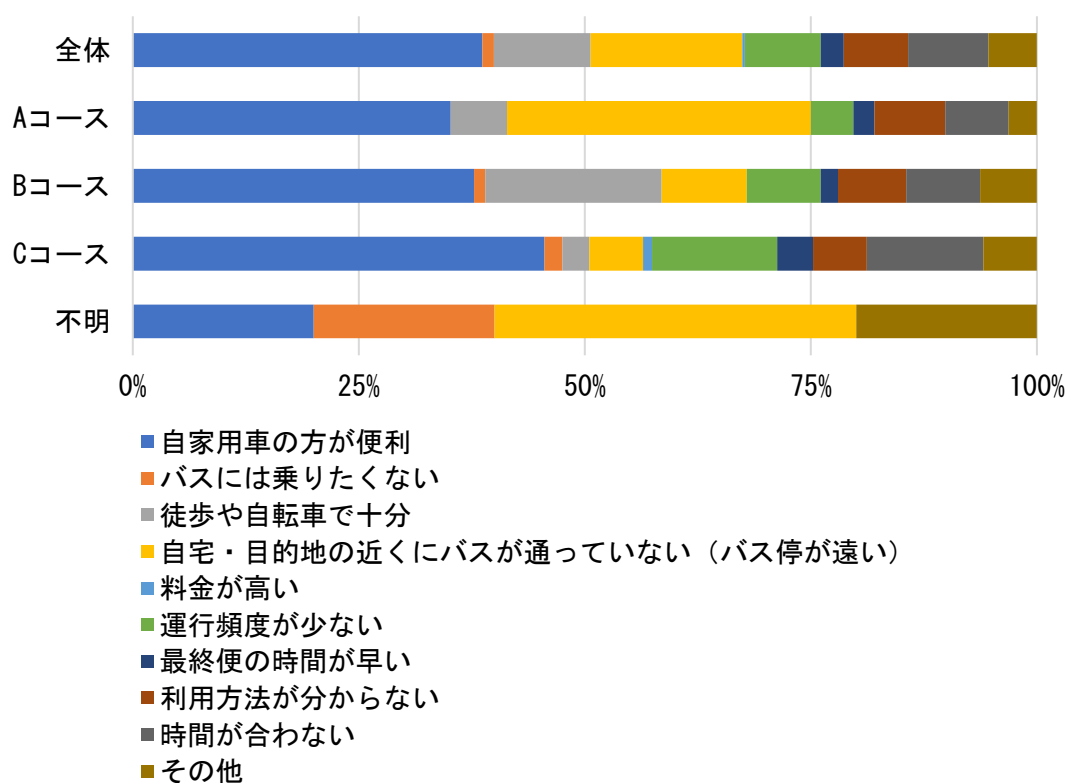


図 1.2-12 コースごとのキララちゃんを利用しない理由

なお、真鍋 4 丁目と 6 丁目以外の住民のキララちゃんを利用しない理由は以下のグラフの通りである。「自宅・目的地の近くにバスが通っていない」を選択した人の割合が大幅に減少したため、この選択肢の回答者の多くを真鍋 4 丁目と 6 丁目の住民が占めていたことがわかる。

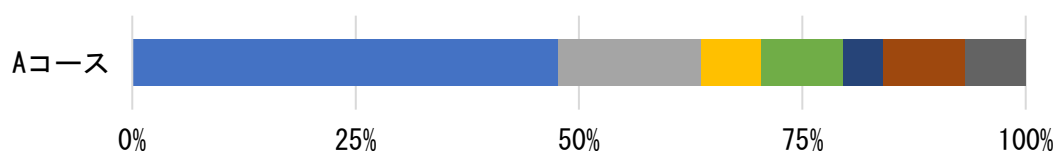


図 1.2-13 居住地区内に A コースが通る住民におけるキララちゃんを利用しない理由

また、全コースにおける性別ごとのキララちゃんを利用しない理由は以下のグラフの通りである。女性は自家用車の利便性、男性は最終便の時間や時間が合わないことなどを理由にしていることが互いの性別と比較して多い。

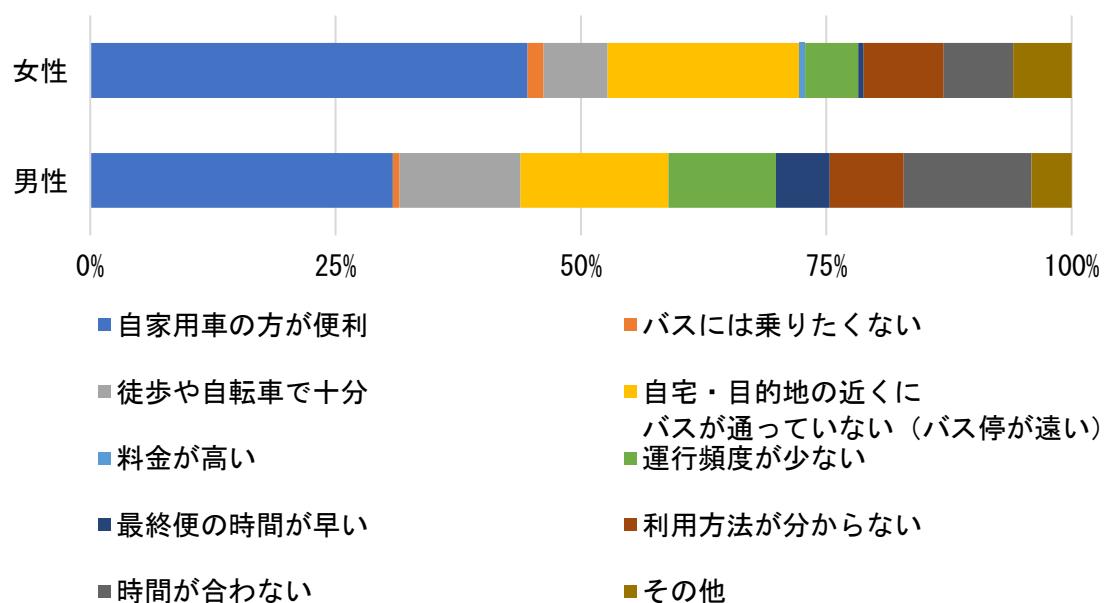


図 1.2-14 キララちゃんを利用しない理由の性別割合

全コースにおける年代ごとのキララちゃんを利用しない理由は以下のグラフの通りである。特に「利用方法が分からない」と回答した人の属性は意外にも高齢者ではない人が多く、自分から情報にアクセスすることが容易な世代であってもこのような傾向があることがわかる。キララちゃんに乗ろうとしたことがないため利用方法も調べていない、ゆえに利用方法を知らないということも考えられるため、情報発信の方法を見直す必要があると考える。

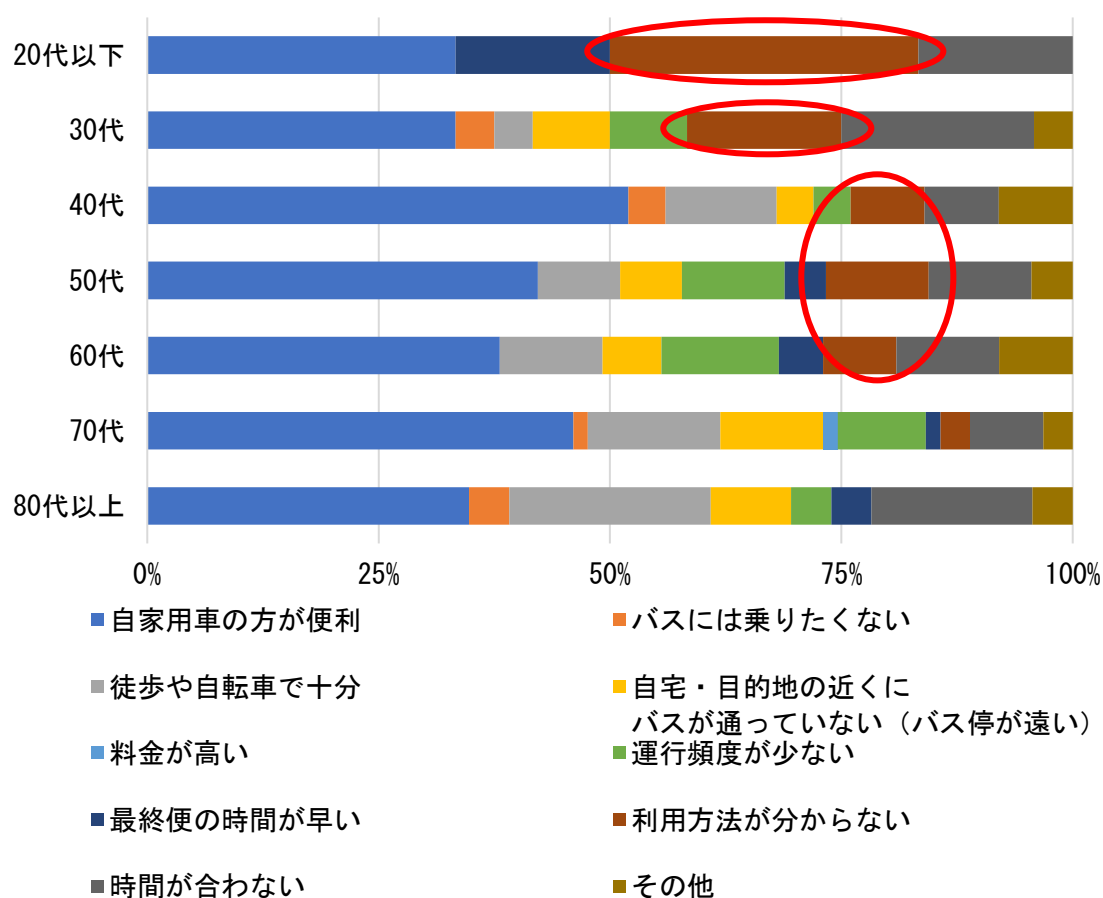


図 1.2-15 キララちゃんを利用しない理由の年代別割合

また、全コースにおける土浦市内の主な外出先への外出頻度ごとのキララちゃんを利用しない理由は以下のグラフの通りである。外出頻度によって選択項目に大きな差が出ている状況は見られない。(なお、「年数回」の項目は5人しか選択しておらず属性が偏っているので言及しない)

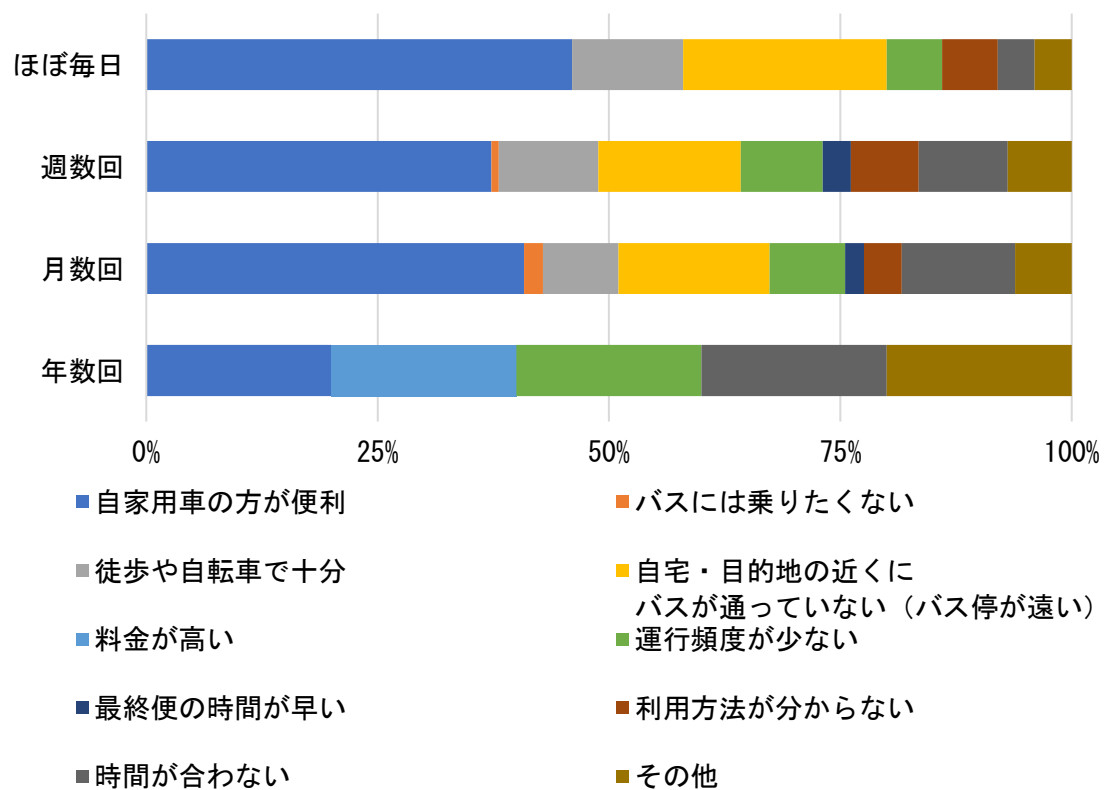


図 1.2-16 キララちゃんを利用しない理由の土浦市内の主な外出先への外出頻度ごとの割合

また、全コースにおける土浦駅周辺への来訪頻度ごとのキララちゃんを利用しない理由は以下のグラフの通りである。若干の違いではあるが、「最終便の時間が早い」「時間が合わない」と回答した人は土浦駅周辺にほぼ毎日来訪する人が多い。（なお、「バスには乗りたくない」の項目は5人、「料金が低い」の項目は1人しか選択しておらず属性が偏っているので言及しない）

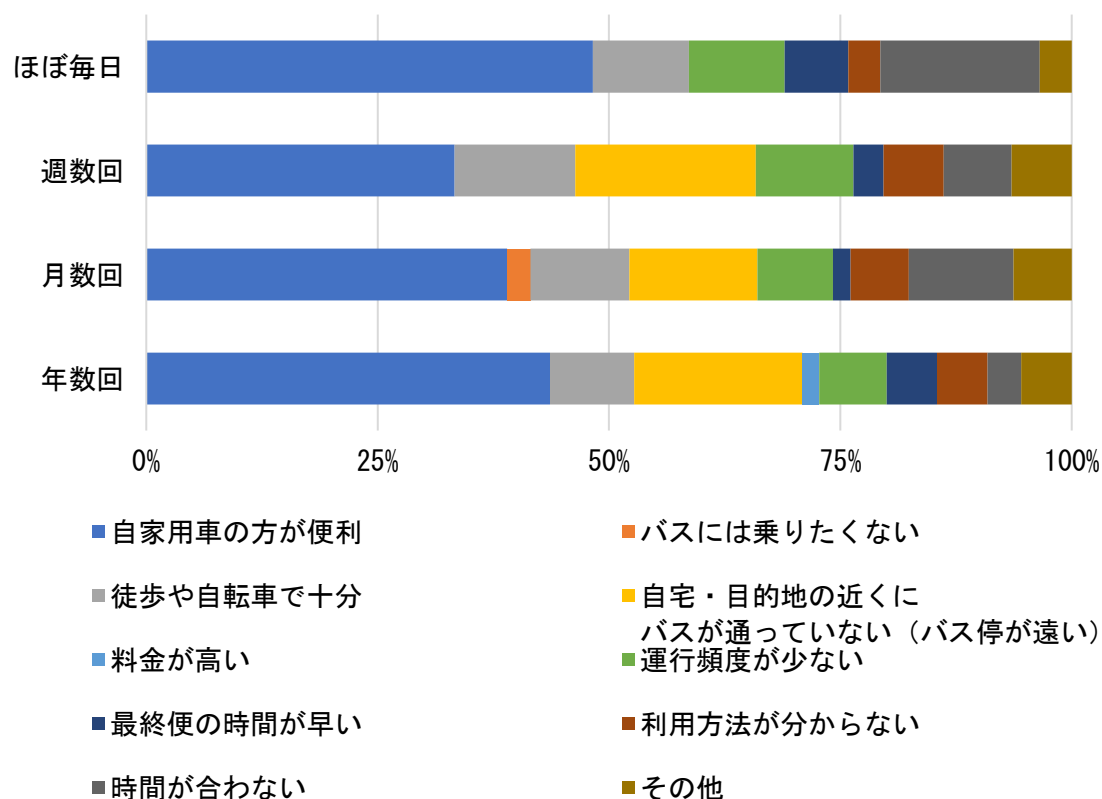


図 1.2-17 キララちゃんを利用しない理由の土浦駅周辺への来訪頻度ごとの割合

また、「その他」の内訳は以下の表 1.2-4 から 1.2-7 の通りである。全体的に所要時間の長さがバス利用の妨げになっているとみられる。

表 1.2-4 A コース沿線住民における「その他」の内訳

内容	詳細	回答数
コースと目的地の不一致	キララちゃんバスを利用して行くところが特にない	1
情報不足	料金なども分からない	1
バス利用に対する不安	乳児がいるので利用をためらってしまう	1
路線バスとの競合	路線バスのバス停が近いため	1

表 1.2-5 B コース沿線住民における「その他」の内訳

内容	詳細	回答数
コースと目的地の不一致	目的に合っていないコースのため	2
所要時間の長さ	土浦駅までとても時間がかかる	2
情報不足	右回りと左回りどちらが家の近くを通るか分からない	1
	行き先がどこなのかよく分からない	1
所要時間の長さ	乗り換えないと目的地まで行けない	1
その他	手荷物を持つのが不便なのでバスは利用しない	1
	市街地なので利用する必要がある	1
	デイサービスとショートステイ以外外出なし	1

表 1.2-6 C コース沿線住民における「その他」の内訳

内容	詳細	回答数
所要時間の長さ	駅まで時間がかかる	2
バス利用に対する不安	肢体不自由者や車いす利用者が安全に利用できるのか不安	1
路線バスとの競合	路線バスを利用している	1
その他	バスに乗る理由がない	1

表 1.2-7 コース不明の住民における「その他」の内訳

内容	詳細	回答数
所要時間の長さ	遠回りになり、倍の時間がかかる	1

1.3. 普段の外出について

1) 土浦市内での主な外出先

コースごとの沿線住民の主な外出先は以下の表の通りである。なお、複数箇所回答している回答者も多いため、回答者数と回答数は一致しない。

A コース沿線住民は、ピアタウン、タイヨー土浦店、土浦イオンによく行くと回答した人が多い。

表 1.3-1 A コース沿線住民における主な外出先

施設名	回答数	施設名	回答数
ピアタウン	30	ウララビル	1
タイヨー 土浦店	22	駅前方面	1
土浦イオン（イオン）	19	（株）大島工務店	1
ヨークベニマル 土浦真鍋店	14	霞ヶ浦医療センター	1
土浦協同病院	8	きし整形外科・内科	1
土浦駅	7	実家	1
ベストリカー 土浦北店	6	市内全域	1
山新 土浦店	5	市立都和公民館	1
土浦市立図書館（図書館）	5	水郷テニスコート	1
カワチ 真鍋店	4	土浦クリニックタウン	1
カスミ 並木店	4	土浦厚生病院	1
ストッカー 田中店	3	とりせん	1
土浦市役所	2	内科	1
ウエルシア 土浦真鍋店	2	ののやま眼科	1
ヨークベニマル 土浦生田町店	2	久松耳鼻科	1
日立土浦診療健診センター	1	淀縄病院	1
病院	1	NAC	1
フィットネスクラブ	1	コープつちうら店	1
悠遊庵 さんぽみち	1	眼科	1
タイヨー	1	歯科	1
土浦郵便局	1	外科	1
会社	1	耳鼻科	1
スーパーオヌマ 新町店	1		

土浦市内での主な外出先の各施設について性別ごとに見たグラフは以下の通りである。
 ピアタウンは男女関係なく約 25%の人が日常的に利用しているが、タイヨー土浦店は男性、
 土浦イオンは女性の方が日常的に利用している人の割合が大きい。

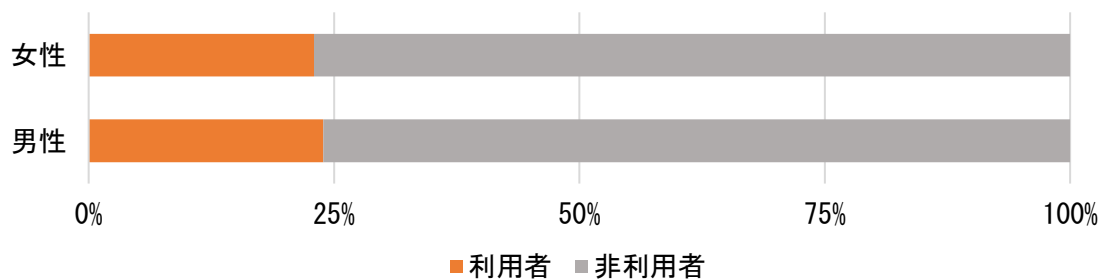


図 1.3-1 ピアタウンにおける各性別の日常的利用者の割合

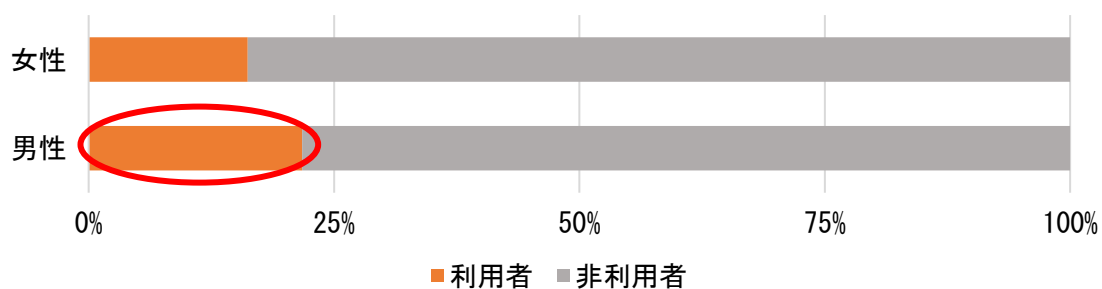


図 1.3-2 タイヨー土浦店における各性別の日常的利用者の割合

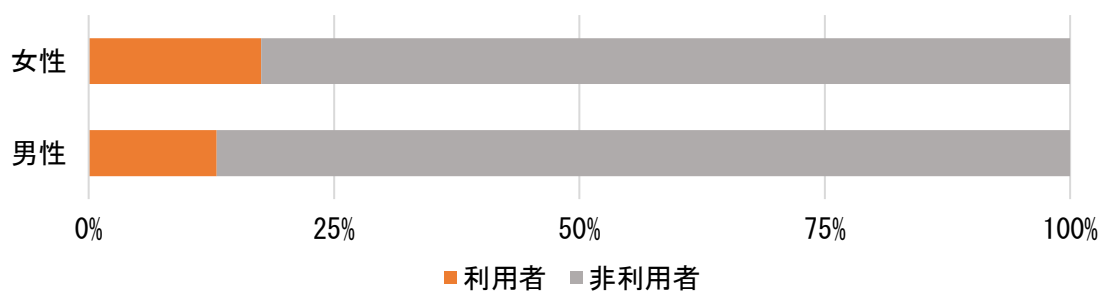


図 1.3-3 土浦イオンにおける各性別の日常的利用者の割合

土浦市内での主な外出先の各施設について年代ごとに見たグラフは以下の通りである。
 日常的な利用者の割合は、ピアタウンやタイヨー土浦店は高齢者、土浦イオンは高齢者でない人が大きい。

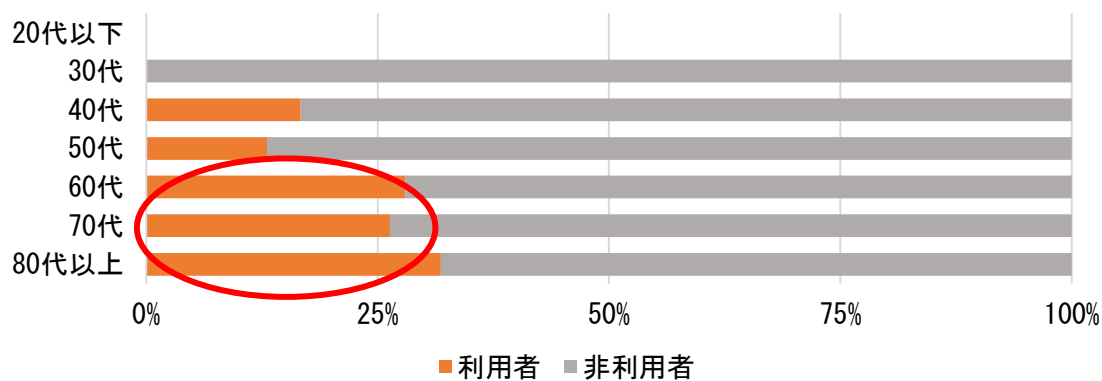


図 1.3-4 ピアタウンにおける各年代の日常的利用者の割合

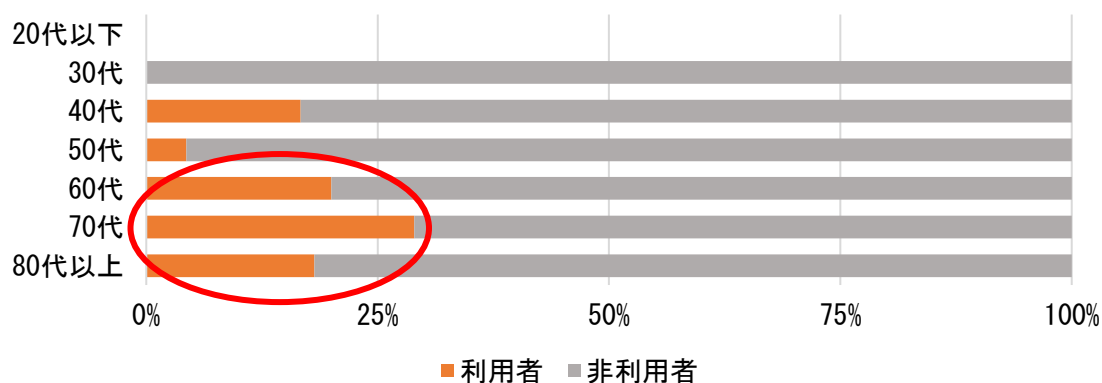


図 1.3-5 タイヨー土浦店における各年代の日常的利用者の割合

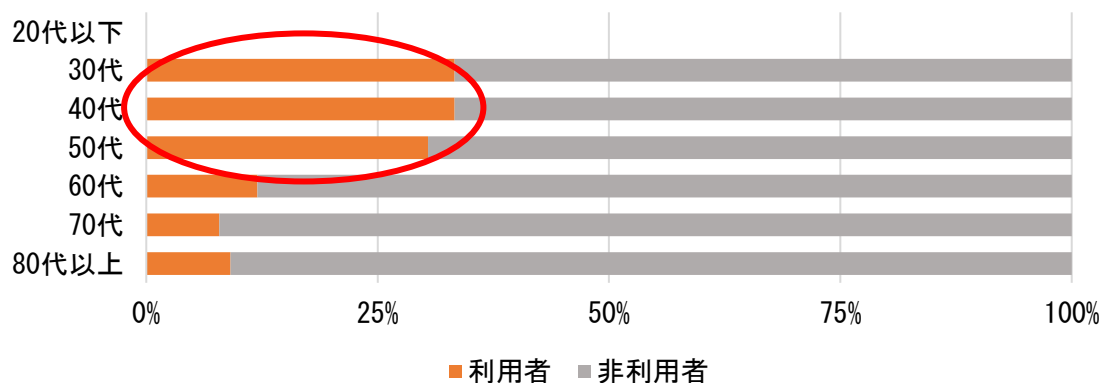


図 1.3-6 土浦イオンにおける各年代の日常的利用者の割合

土浦市内での主な外出先の各施設について居住地ごとに見たグラフは以下の通りである。日常的な利用者の割合は、ピアタウンは真鍋 4 丁目、タイヨー土浦店は城北町、土浦イオンは東真鍋町と真鍋 4 丁目の住民が大きい。（ただし、港町 3 丁目と川口 1 丁目、湖北 2 丁目、真鍋 1 丁目は回答者が 3 人以下しかいないので言及しない）

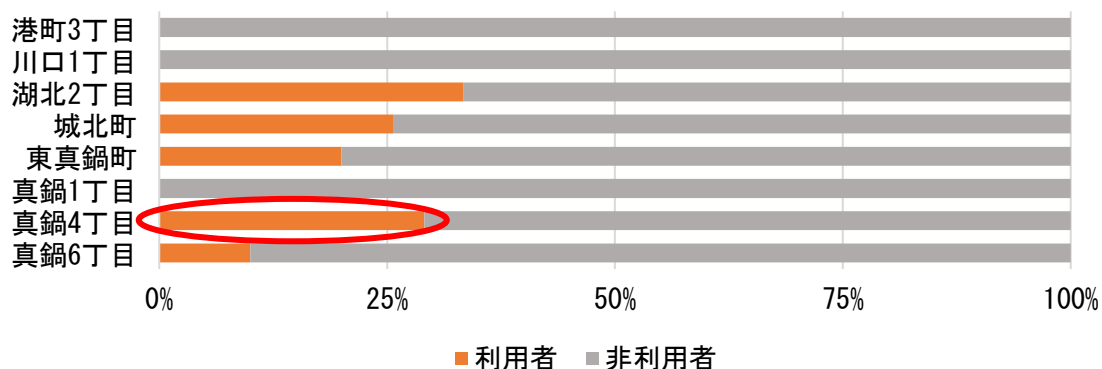


図 1.3-7 ピアタウンにおける居住地ごとの日常的利用者の割合

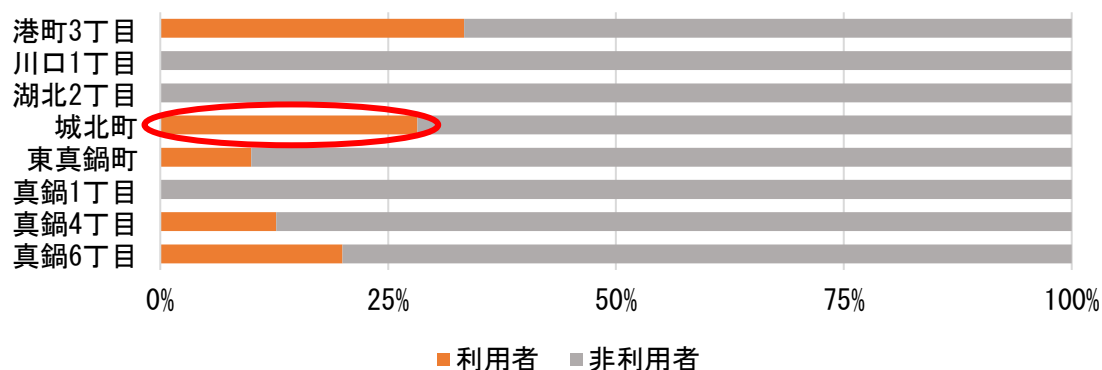


図 1.3-8 タイヨー土浦店における居住地ごとの日常的利用者の割合

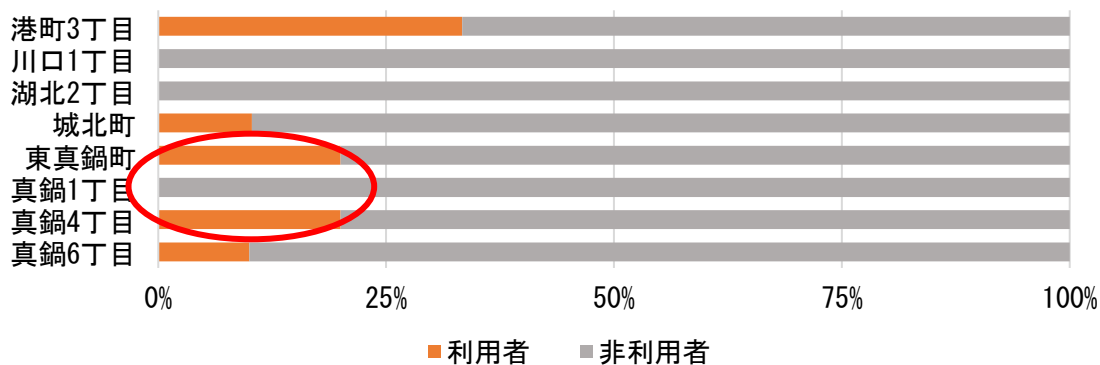


図 1.3-9 土浦イオンにおける居住地ごとの日常的利用者の割合

また、土浦市内での主な外出先についてその外出頻度と交通手段ごとに見たグラフは以下の通りである。外出頻度に関しては特にタイヨー土浦店にはほぼ毎日行く人が多く、交通手段に関してはピアタウンはキララちゃんやタクシー、徒歩、タイヨー土浦店は自家用車での送迎、土浦イオンは自家用車を運転して行く人が他の外出先と比較して多くなっている。

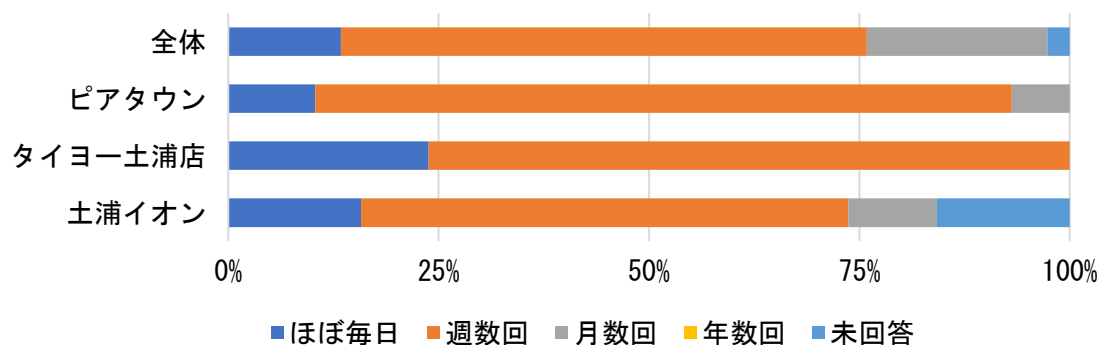


図 1.3-10 各施設への来訪頻度の割合

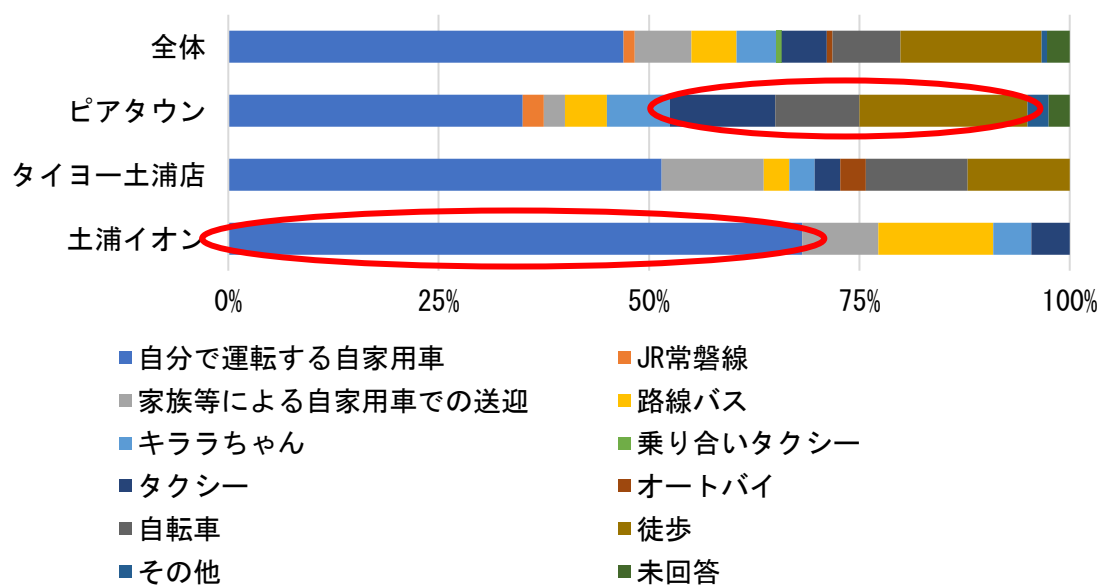


図 1.3-11 各施設への移動交通手段の割合

B コース沿線住民は、土浦イオン、ヨークベニマル土浦生田町店、土浦駅によく行くと回答した人が多い。

表 1.3-2 B コース沿線住民における主な外出先

施設名	回答数	施設名	回答数
土浦イオン（イオン）	63	ウララ内のクリニック	1
ヨークベニマル 土浦生田町店	38	カスミ 高津店	1
土浦駅	34	カスミ	1
霞ヶ浦医療センター	16	叶多医院	1
ストッカー 田中店	16	上高津貝塚	1
ピアタウン	15	カワチ 土浦南店	1
タイヨー 土浦店	13	管理組合法人モール 505	1
土浦市立図書館（図書館）	12	きし整形外科・内科	1
土浦市役所	7	亀城公園	1
会社	6	亀城プラザ	1
クスリのアオキ 千束店	5	金融機関	1
コープつちうら店	5	結束耳鼻科	1
カスミ 土浦駅前店	4	県南病院	1
ジョイフルアスレティック	4	小泉内科	1
山新 土浦店	3	国分霊園	1
カワチ 真鍋店	2	サンルーナ土浦	1
ツルハドラッグ 土浦生田町店	2	水郷公園	1
ヨークベニマル 土浦真鍋店	2	水郷体育館	1
ヨークベニマル	2	スーパーオヌマ 新町店	1
東京電力	2	整形	1
LAVA 土浦生田町店	1	塚田整形外科	1
医院	1	筑波研究学園専門学校	1
りそな銀行	1	土浦一高	1
老健ひかり	1	土浦協同病院	1
ジョイフル本田	1	土浦市老人福祉センター	1
病院	1	三菱電機冷熱機器販売株式会社	1
つちバス	1	イトーヨーカドー	1
市民会館	1	ヨガ	1

土浦市内での主な外出先について性別ごとに見たグラフは以下の通りである。土浦イオンの日常的な利用者に関しては性別に大きな偏りはないが、ヨークベニマル土浦生田町店は女性、土浦駅は男性の利用者割合が高い。

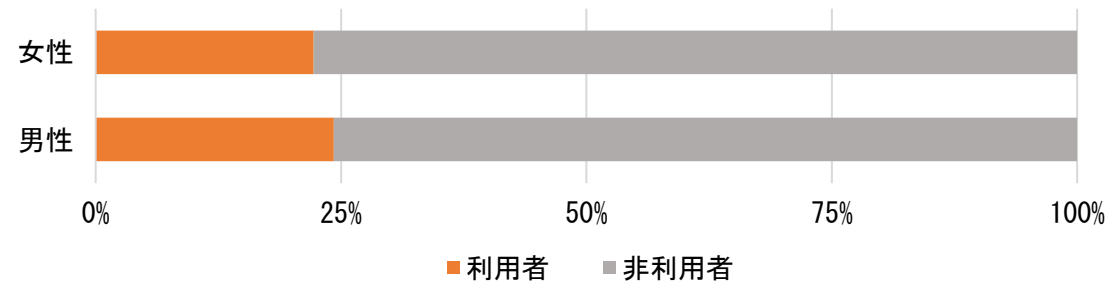


図 1.3-12 土浦イオンにおける各性別の日常的利用者の割合

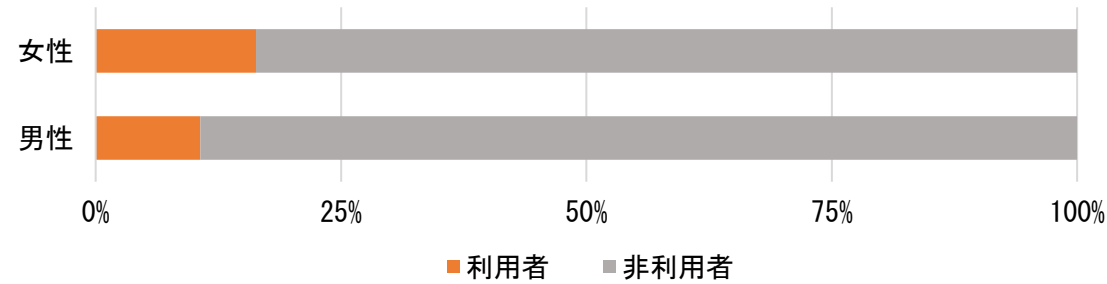


図 1.3-13 ヨークベニマル土浦生田町店における各性別の日常的利用者の割合

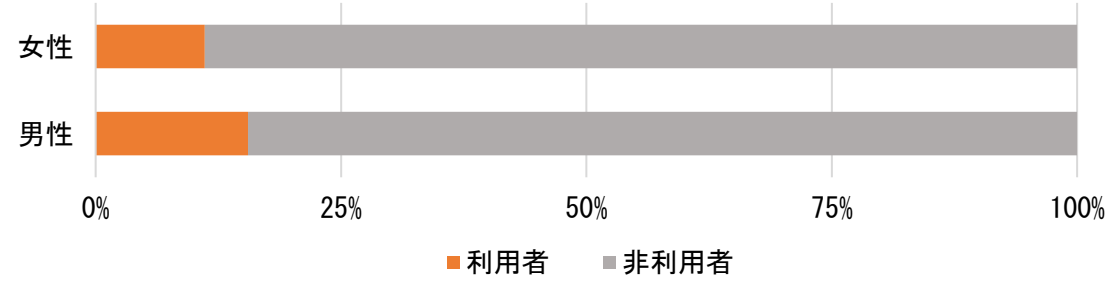


図 1.3-14 土浦駅における各性別の日常的利用者の割合

土浦市内での主な外出先について年代ごとに見たグラフは以下の通りである。土浦イオンの日常的な利用者に関しては 50 代以下の高齢者でない層、土浦駅は 30 代の利用者割合が高くなっている。（ただし、20 代以下は回答者数が 10 人未満なので言及しない）

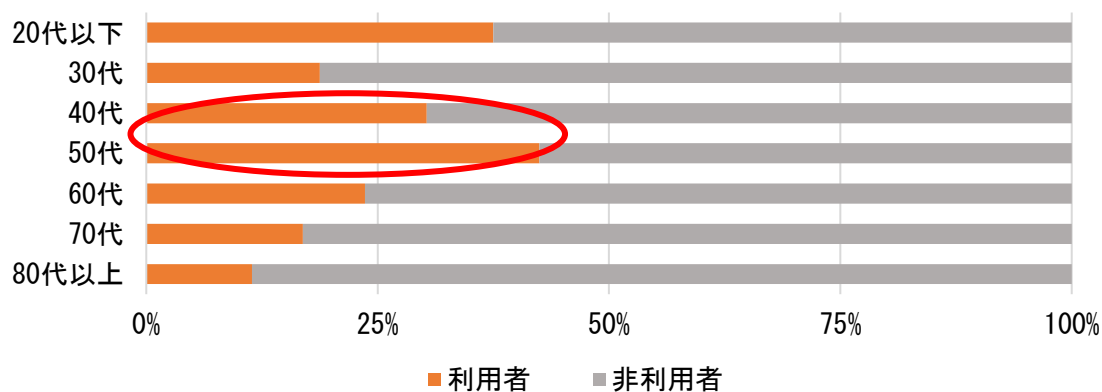


図 1.3-15 土浦イオンにおける各年代の日常的利用者の割合

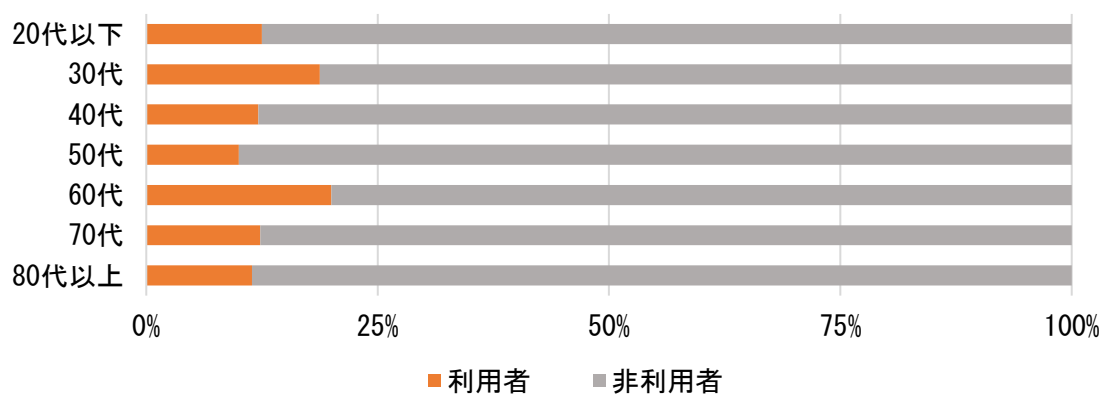


図 1.3-16 ヨークベニマル土浦生田町店における各年代の日常的利用者の割合

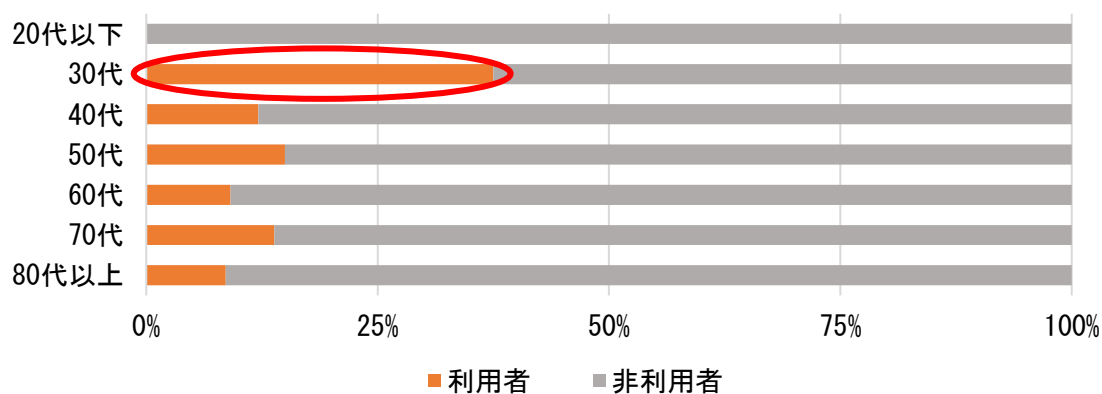


図 1.3-17 土浦駅における各年代の日常的利用者の割合

土浦市内での主な外出先について居住地ごとに見たグラフは以下の通りである。土浦駅の日常的な利用者に関しては生田町、土浦市立図書館は文京町の利用者割合が高くなっている。(田中2丁目と中央1丁目はそれぞれ回答者が10人未満なので言及しない)

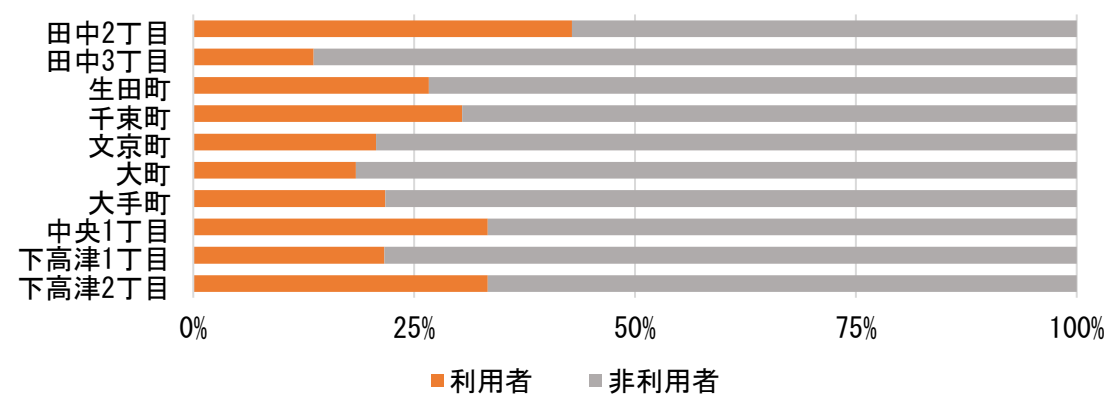


図 1.3-18 土浦イオンにおける各居住地の日常的利用者の割合

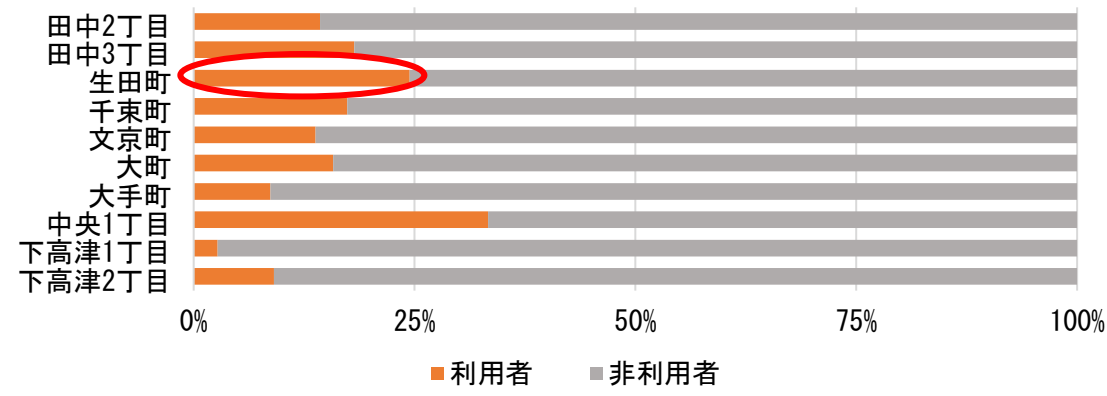


図 1.3-19 土浦駅における各居住地の日常的利用者の割合

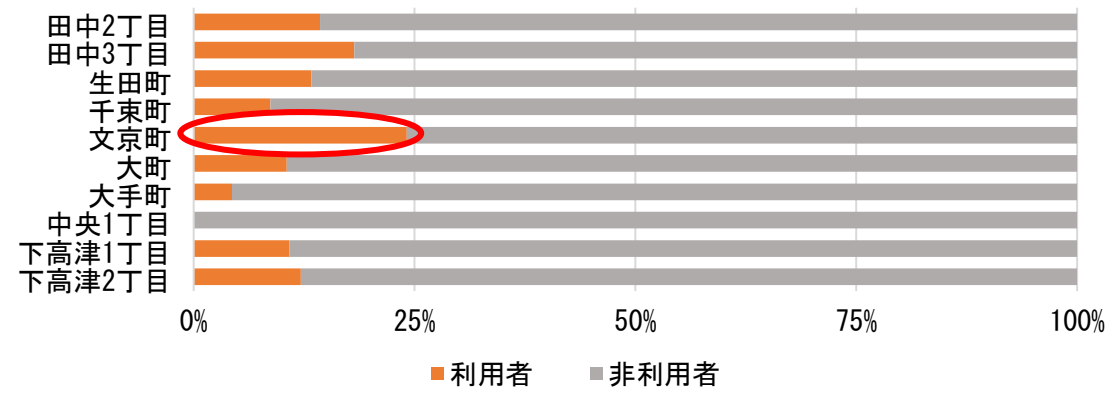


図 1.3-20 土浦市立図書館における各居住地の日常的利用者の割合

また、土浦市内での主な外出先についてその外出頻度と交通手段ごとに見たグラフは以下の通りである。外出頻度に関しては土浦イオンやヨークベニマル土浦生田町店には週数回以上行く人が多く、交通手段に関しては土浦イオンは自家用車、ヨークベニマル土浦生田町店は自転車か徒歩が過半数を占めており、そして土浦駅は路線バスやキララちゃんで行く人が他の外出先と比較して多くなっている。

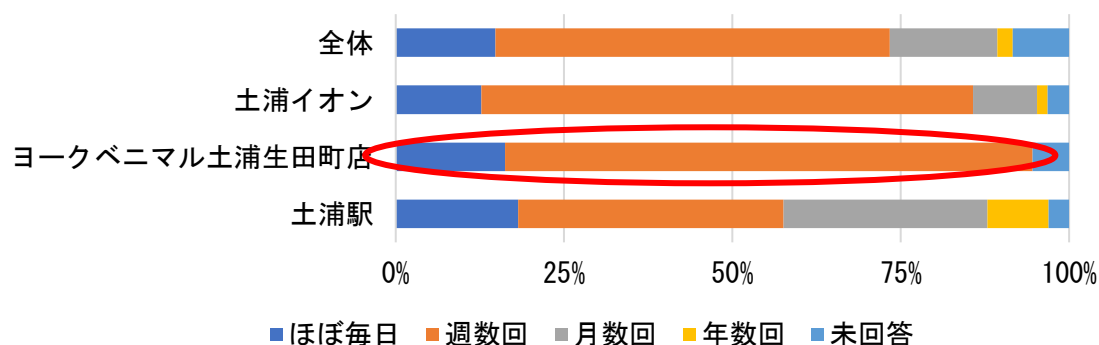


図 1.3-21 各施設への来訪頻度の割合

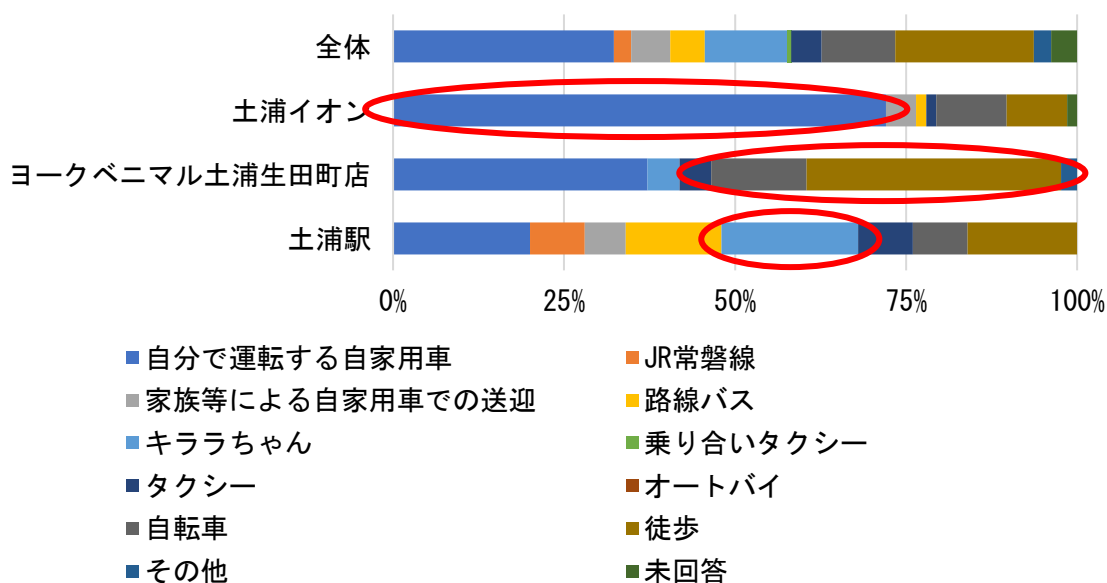


図 1.3-22 各施設への移動交通手段の割合

C コース沿線住民は、土浦イオン、土浦駅、土浦市立図書館によく行くと回答した人が多い。

表 1.3-3 C コース沿線住民における主な外出先

施設名	回答数	施設名	回答数
土浦イオン（イオン）	64	土浦郵便局	2
土浦駅	41	久松耳鼻科	2
土浦市立図書館（図書館）	22	C コース「霞ヶ浦湖畔」	1
カスミ 高津店	15	保健センター	1
コープつちうら店	15	ワークヒル土浦	1
ウララ	9	スポーツジム	1
霞ヶ浦医療センター	6	JA	1
スーパーハリガエ	6	飲食店	1
カスミ 土浦駅前店	5	ウエルシア 土浦中高津店	1
職場	5	各公民館	1
ピアタウン	5	学校	1
カスミ	4	喜作	1
銀行	4	子どもの家	1
スーパー	4	佐賀病院	1
タイヨー 土浦店	4	ジョイフルアスレティック	1
病院	4	ダイソー 土浦駅前店	1
カワチ 高津店	3	土浦東口クリニック	1
土浦協同病院	3	ベストリカー 土浦北店	1
ヨークベニマル 土浦生田町店	3	やまや 高津店	1
ウエルシア 霞ヶ岡店	2	ヨークベニマル	1
霞ヶ浦総合公園	2	四中公民館	1
カワチ 土浦南店	2	わたひきクリニック	1
クスリのアオキ 土浦桜ヶ丘店	2	業務スーパー 土浦店	1
クスリのアオキ	2	浅野眼科	1
ストッカー 田中店	2	ジョイフル本田	1
タイヨー 阿見店	2	ゴルフ練習場	1
タイヨー	2	森塾土浦駅前校	1
つくばイオン	2	水郷公園	1

土浦市内での主な外出先について性別ごとに見たグラフは以下の通りである。全体的に男性の方が各施設の利用者割合が高い。

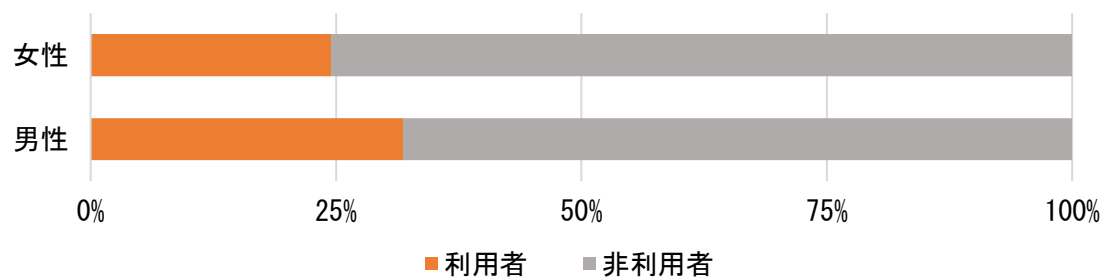


図 1.3-23 土浦イオンにおける各性別の日常的利用者の割合

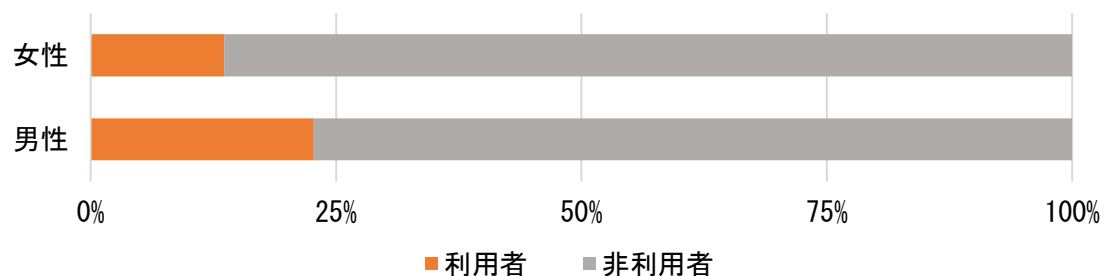


図 1.3-24 土浦駅における各性別の日常的利用者の割合

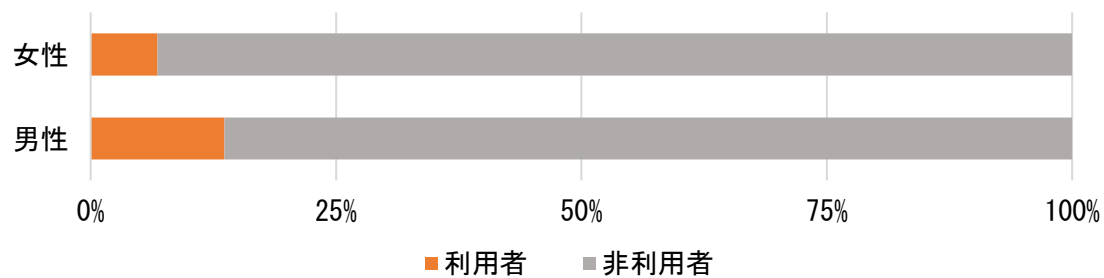


図 1.3-25 土浦市立図書館における各性別の日常的利用者の割合

土浦市内での主な外出先について年代ごとに見たグラフは以下の通りである。土浦イオンには幅広い年代層が利用しているが、土浦市立図書館は 60 代以上の高齢者層の方の利用率が他の年齢層よりも高い。(ただし、20 代以下は回答者数が 10 人未満なので言及しない)

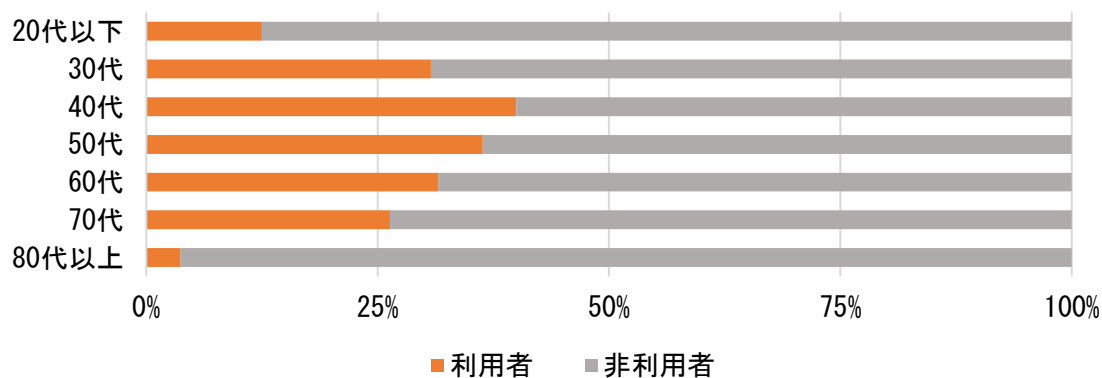


図 1.3-26 土浦イオンにおける各年代の日常的利用者の割合

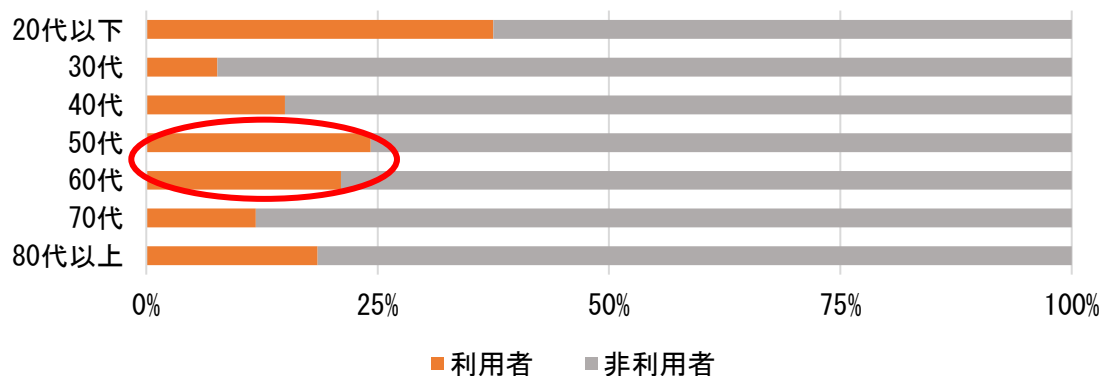


図 1.3-27 土浦駅における各年代の日常的利用者の割合

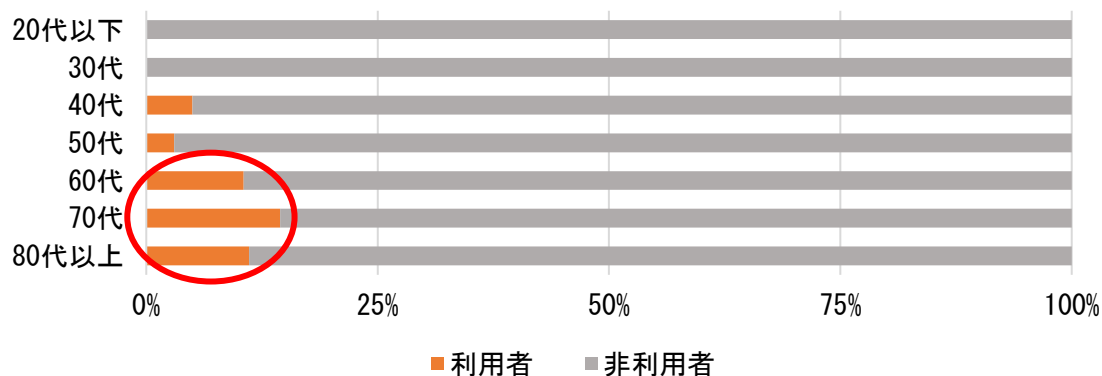


図 1.3-28 土浦市立図書館における各年代の日常的利用者の割合

土浦市内での主な外出先について居住地ごとに見たグラフは以下の通りである。土浦イオンは桜ヶ丘町と国分町の住民の利用率が高くなっている。（ただし、蓮河原新町、霞ヶ岡町、小岩田西1丁目、小岩田西2丁目はそれぞれ回答者数が3人未満なので言及しない）

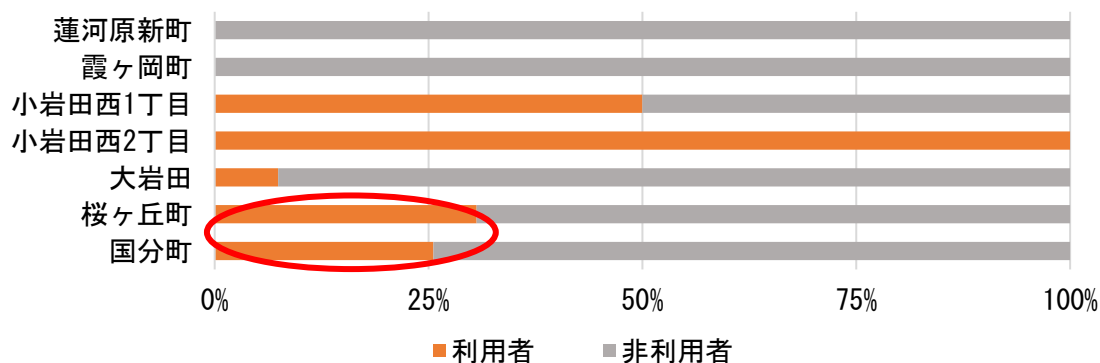


図 1.3-29 土浦イオンにおける各居住地の日常的利用者の割合

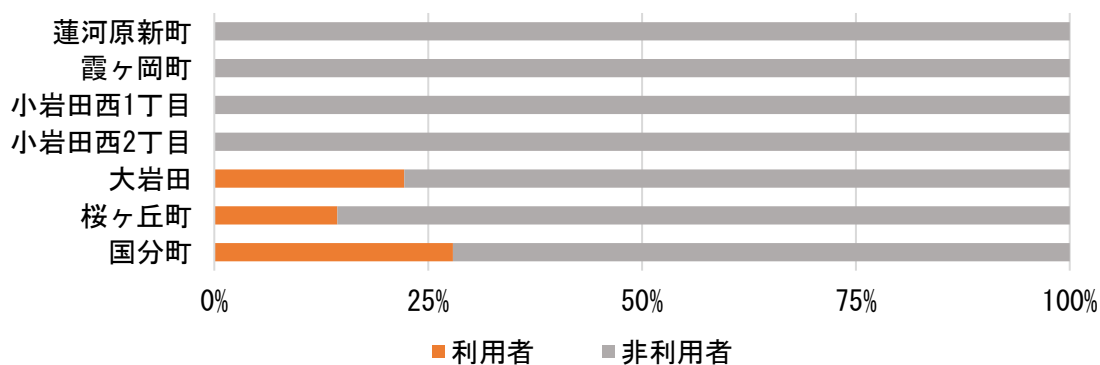


図 1.3-30 土浦駅における各居住地の日常的利用者の割合

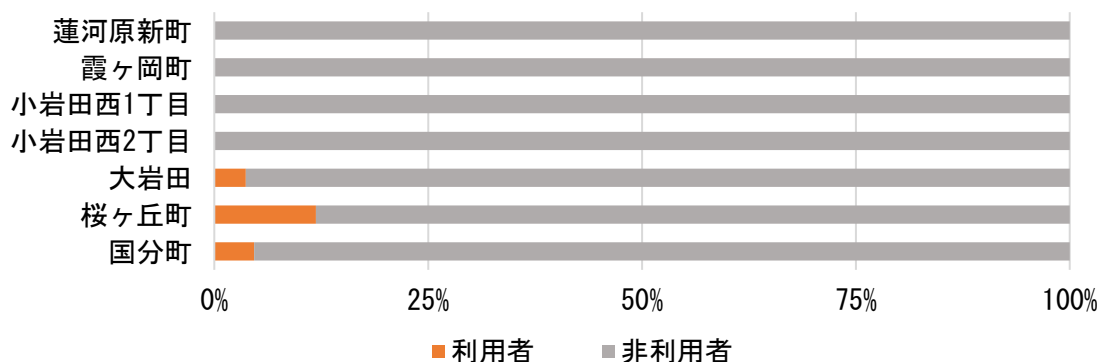


図 1.3-31 土浦市立図書館における各居住地の日常的利用者の割合

また、土浦市内での主な外出先についてその外出頻度と交通手段ごとに見たグラフは以下の通りである。外出頻度に関しては土浦イオンには週数回以上行く人が多く、土浦駅にはほぼ毎日行く人と月数回以下しか行かない人の両極端が多い、そして交通手段に関しては土浦イオンは自家用車、土浦駅や土浦市立図書館には路線バスやキララちゃんで行く人が他の外出先と比較して多くなっている。

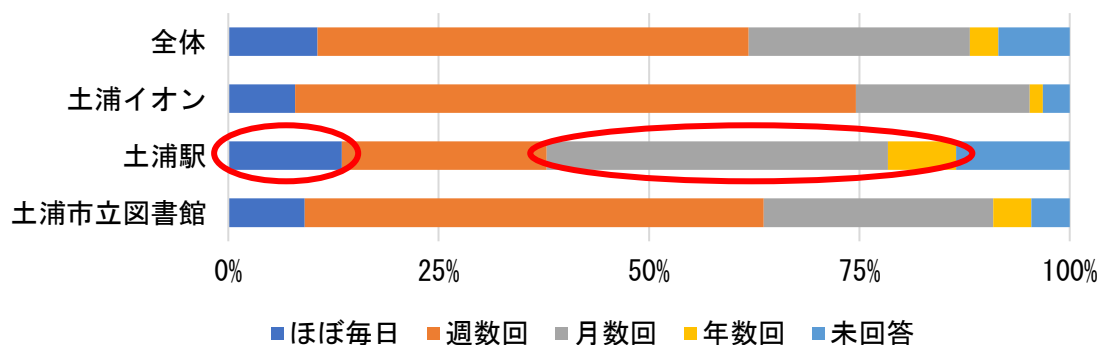


図 1.3-32 各施設への来訪頻度の割合

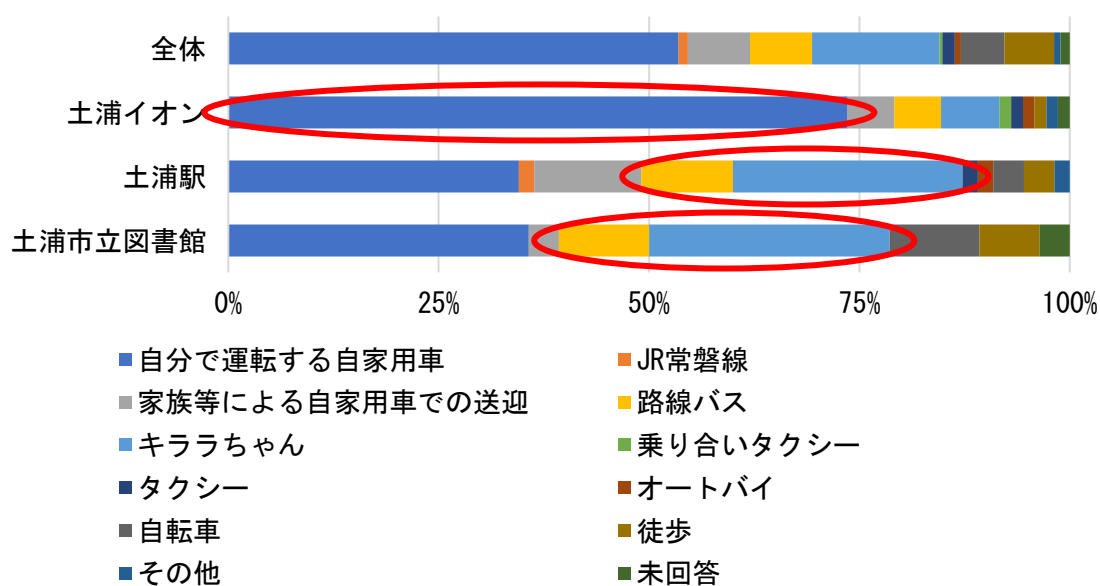


図 1.3-33 各施設への移動交通手段の割合

また、コース不明の住民における主な外出先は以下の表の通りである。

表 1.3-4 コース不明の住民における主な外出先

施設名	回答数	施設名	回答数
土浦イオン	1	ウララ	1
タイヨー 土浦店	1	会社	1
土浦駅	1	東京電力パワーグリッド（株）	1
霞ヶ浦医療センター	1	土浦中央クリニック	1
土浦協同病院	1		

2) 土浦市内での主な外出先への外出頻度

主な外出先への外出頻度は、週数回以上の人が約 7 割を占めている。

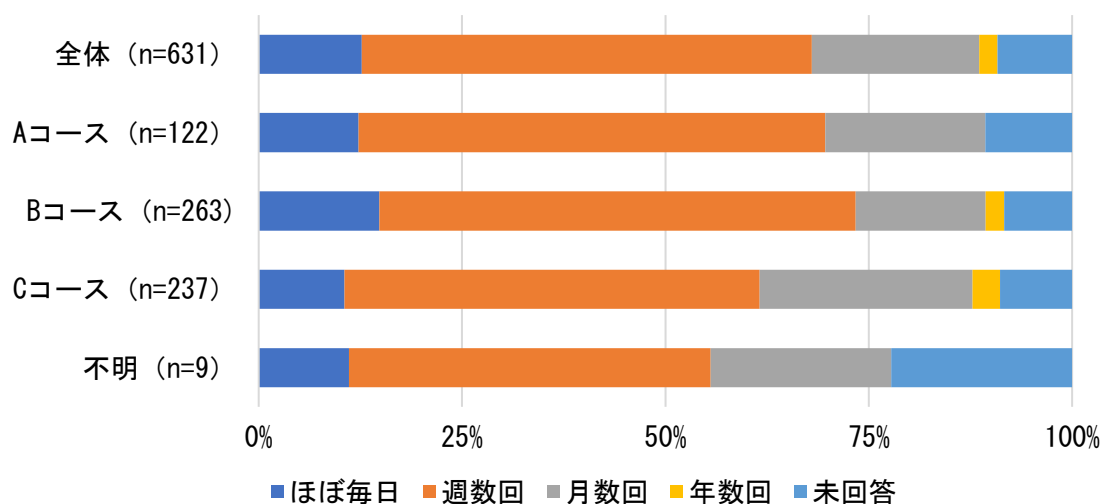


図 1.3-34 コースごとの土浦市内での主な外出先への外出頻度

3) 土浦市内での主な外出先への外出時に利用する主な交通手段

全体的に「自分で運転する自家用車」の割合が大きいですが、他にも、A コースはキララちゃんを利用しての外出が少ない、B コースは自分で運転する自家用車を使う人の割合が小さく自転車や徒歩の割合が大きい、C コースは B コースとは反対に自分で運転する自家用車を使う人が多く自転車や徒歩で移動する人の割合がかなり小さい。

これには、スーパーやドラッグストアなど日常的に利用する施設が家の近くに存在しているかが大きく関わっているとみられる。

なお、複数個回答している回答者も多いため、回答者数と回答数は一致しない。

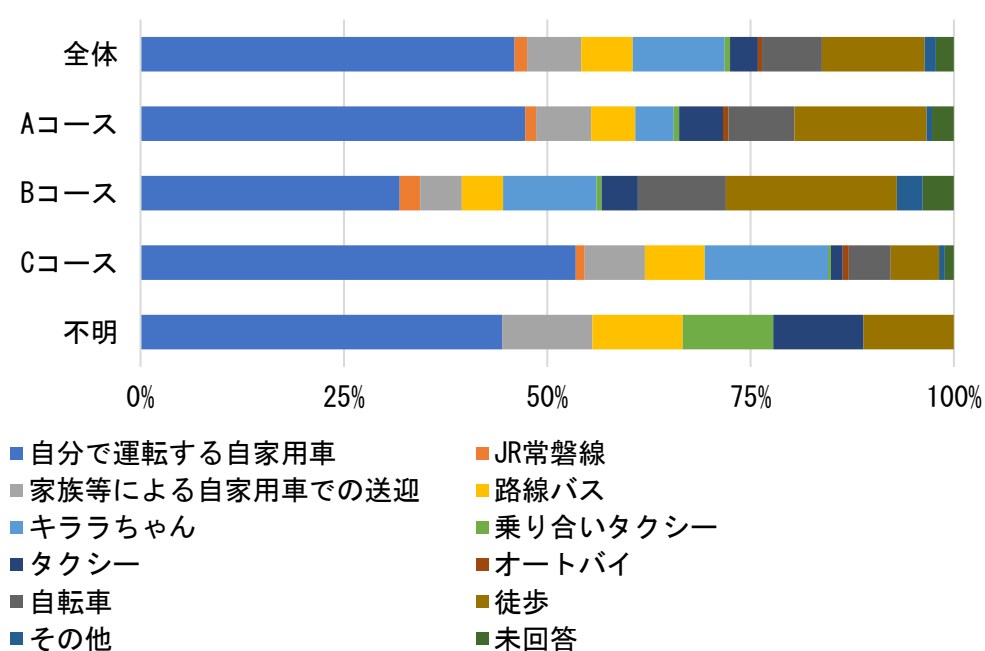


図 1.3-35 コースごとの土浦市内での主な外出先への外出に利用する主な交通手段

4) 土浦駅周辺への来訪頻度

土浦駅周辺への来訪頻度は、週数回以上の人が約 4 割を占めている。

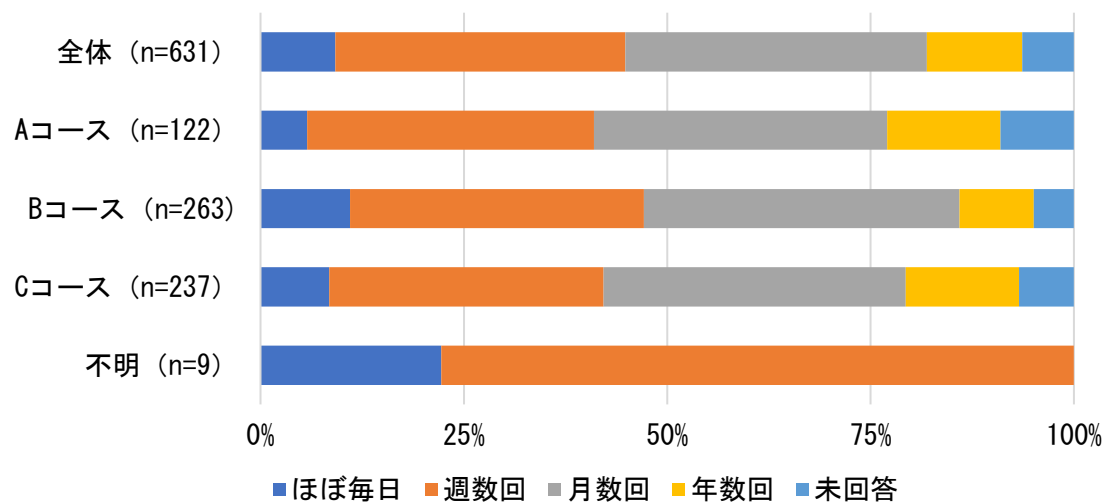


図 1.3-36 コースごとの土浦駅周辺への来訪頻度

1.4. 自家用車を自分で運転できなくなったらバスを利用するか

将来的にキララちゃんバスを利用したいと回答した人の割合は全体で約 7 割であり、特に C コースの沿線住民の回答割合が高くなっている。A コースでは現在コースが通っていない真鍋 4 丁目や 6 丁目の住民もアンケートに回答しているが、住民のキララちゃんバスを利用したいという思いに他のコースとの大きな差はないため、キララちゃんバスの利便性を向上させていくことが将来の乗客獲得にもつながると考えられる。

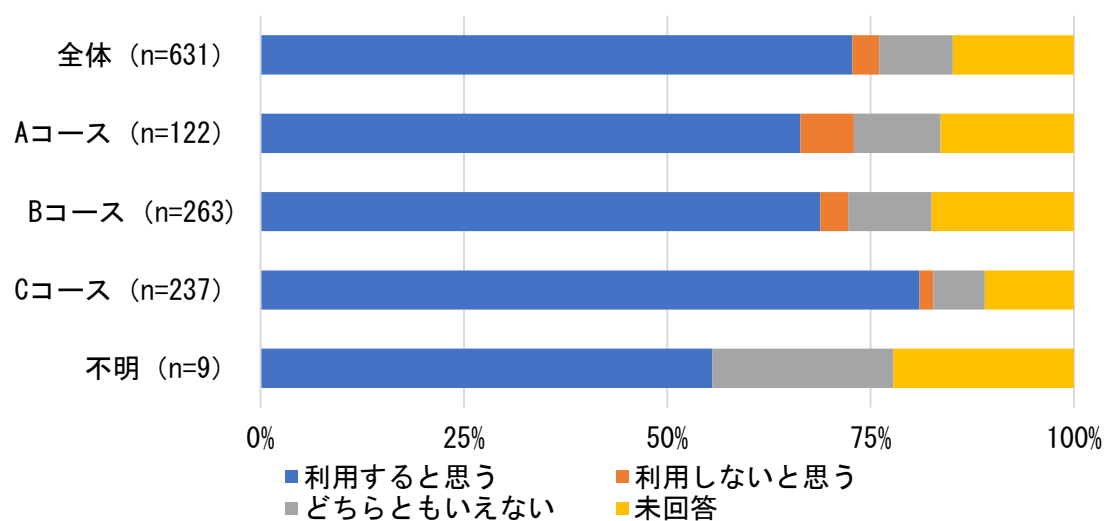


図 1.4-1 コースごとの自家用車を利用できなくなった際のバス利用意向

1.5. キララちゃんを利用しやすくするために必要なこと（複数回答）

どのコースも「運行頻度を変える」と回答した人が約 4 割を占めており、これが最も多くの人に望まれていることだと言える。しかし、A コースでは運行頻度よりも「新しくバス停を設置する」「新しくルートの新設する」ことが多く望まれていることがわかる。

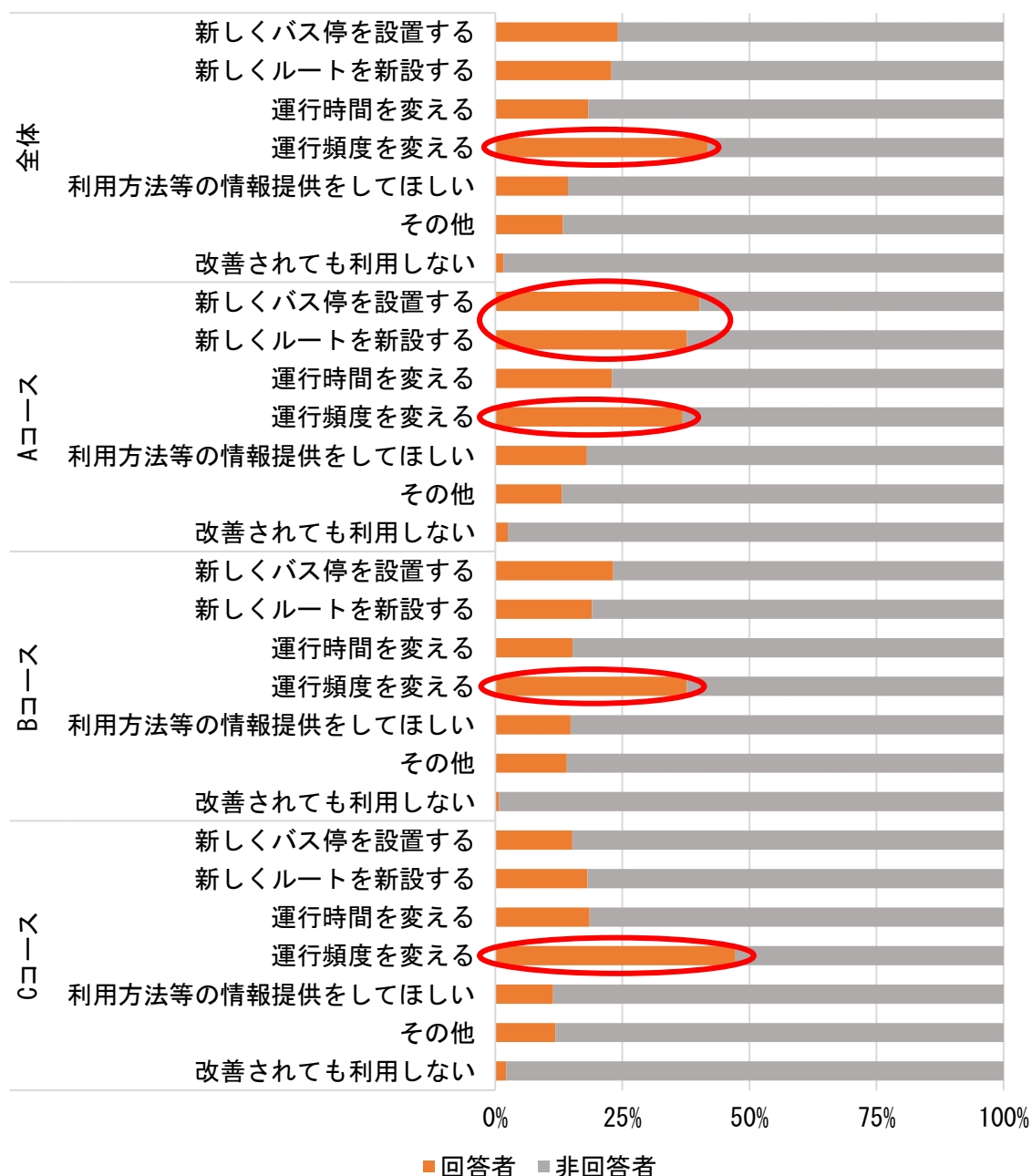


図 1.5-1 コースごとのキララちゃんを利用しやすくするために必要なこと

前ページより、A コースのみ他のコースと要望の傾向が異なることから、ここでは居住地区内に A コースが通っている地区の住民に回答者を限定した場合を確認する。この場合のグラフは以下の通りであるが、これも A コース全体と同様の傾向が見られることがわかる（下図 1.5-2 参照）。

そのため、全体的にはバスの運行頻度を上げつつ、A コースではルートの変更を行うべきだと考えられる。

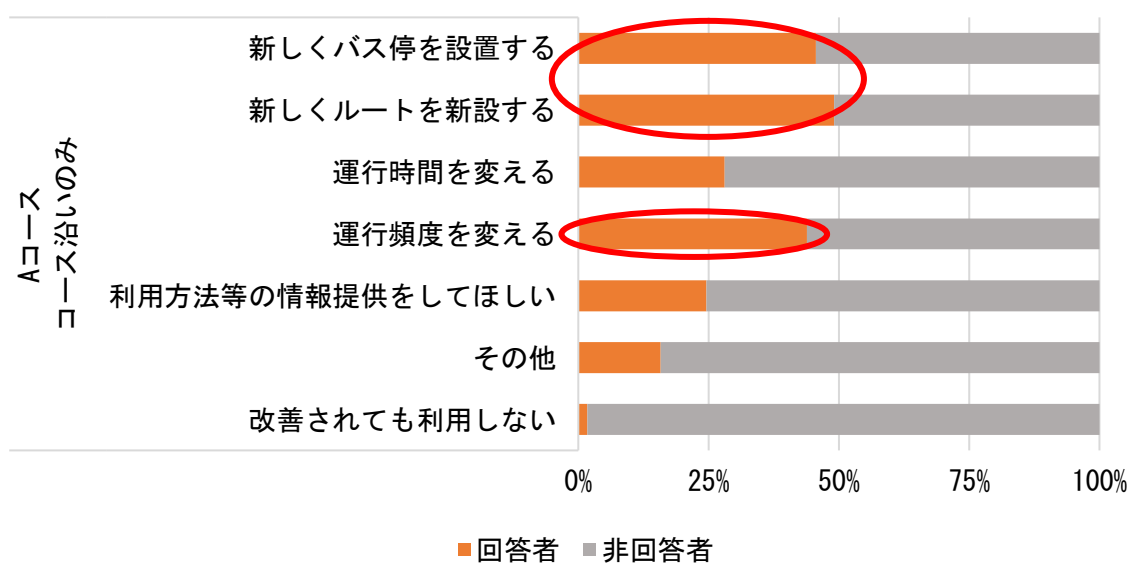


図 1.5-2 居住地区内に A コースが通る住民におけるキララちゃんを利用しやすくするために必要なこと

また、キララちゃんを利用したことがあるかという質問に対して「よく利用する」「時々利用する」と回答した人を「キララちゃん利用者」とする。キララちゃんに対する要望をキララちゃん利用者とそうでない人に分けて見たグラフは以下の通りである。キララちゃん利用者は特に運行頻度を増やしてほしいとの要望が多く、利用者以外はバス停の新設や情報提供を望んでいる声が多かった。

そして次のページからは、各選択肢における要望の詳細を見ていくこととする。

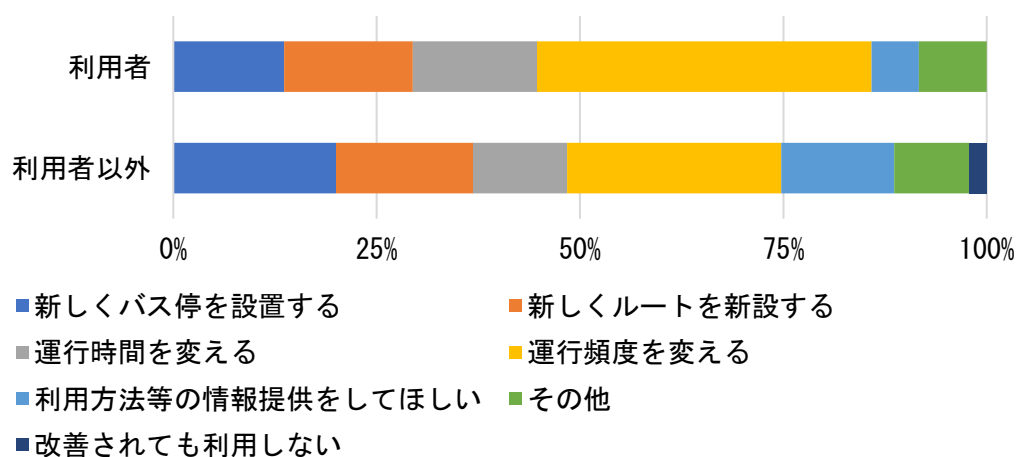


図 1.5-3 キララちゃん利用者と利用者以外からのキララちゃんに対する要望

1) 新しくバス停を設置する

A コースは真鍋北部の坂の上、B コースや C コースは土浦イオンへのバス停設置の要望が多く、また全コース共通して土浦協同病院へのバス停設置要望が一定数ある。そして、回答者が多く居住している地区への運行要望も多い傾向にある。

表 1.5-1 A コース沿線住民における新設バス停の希望

地区	詳細	回答数
真鍋 4 丁目	土浦一高あたり	11
	真鍋 4 丁目周辺	4
	真鍋 4 丁目児童公民館前（須田酒店・マルヤ酒店前）	3
	真鍋バーミヤンあたり	1
	大学ボウル前	1
真鍋 5 丁目	合同庁舎	3
真鍋 6 丁目	茨城けんなん自動車学校	1
	土浦工業高校付近	1
東真鍋町	東真鍋町公園（真鍋児童公園？）	1
	土浦二中付近	1
真鍋 4～6 丁目	真鍋の坂上	3
真鍋新町	ピアタウン	1
若松町	若松町板谷方面	1
中貫	都和中学校地区内	1
新治地区	新治農協	1
	土浦市永井・本郷	1
おおつ野	土浦協同病院	3
城北町	ホテルマロウド筑波	2
	土浦郵便局	1
立田町	土浦警察	1
上高津	土浦イオン（イオン）	2
小岩田西	農協	1
小岩田東	業務スーパー	1
その他	市民が行きたいところ（病院、学校、スーパー、公民館等）	1
	住民が多いところ	1
	公民館をめぐる	1
	家の近く	1
	関東鉄道バス停近く	1

表 1.5-2 B コース沿線住民における新設バス停の希望

地区	詳細	回答数
上高津	土浦イオン（イオン）	25
下高津	県営ひばり団地	9
	霞ヶ浦医療センター	1
中高津	土浦四中の近く	1
永国	永国	1
穴塚	土浦労働総合庁舎（ハローワーク）	1
虫掛	虫掛	1
佐野子	佐野子	1
大町	鈴村医院前	1
	大町ファミリーマート	1
	土浦橋	1
大手町	大手門跡	1
有明町	土浦駅	1
真鍋 1 丁目	ケースデンキ近く	1
東真鍋町	山新	1
真鍋新町	スーパーオヌマ 新町店	1
真鍋 5 丁目	八坂神社	1
木田余	木田余方面	1
神立地区	神立	1
手野町	湖畔荘	1
北荒川沖町	ジョイフル本田	1
おおつ野	土浦協同病院	2
その他	病院	3
	商業施設	1
	バス停を増やす（お年寄りには 200m 間隔位がベスト）	1
	土浦駅を除く、駅から遠いところ	1
	信号近くで停めることはできませんよね	1
	つくば駅周辺	1
	現在のまま	1

表 1.5-3 C コース沿線住民における新設バス停の希望

地区	詳細	回答数
上高津	土浦イオン（イオン）	11
桜ヶ丘町	グリーンクレスト桜ヶ丘団地内	5
大岩田	大岩田団地内	2
	大岩田小	1
小岩田東	小岩田団地入口	2
下高津	霞ヶ浦医療センター	1
荒川沖東	荒川沖駅	1
中村南	ゴールドジム土浦	1
真鍋新町	真鍋新町	1
木田余東台	ワークヒル土浦	2
おおつ野	土浦協同病院	3
新治地区	新治支所	1
その他	路線バス停でも乗れるようにする	1
	関鉄バスに乗り換えできるバス停でつくばに行きやすく	1
	公共施設等	1
	住宅地内を走らせる	1
	ココス前	1
	カワチ	1
	各地区公民館	1

表 1.5-4 コース不明の住民における新設バス停の希望

地区	詳細	回答数
下高津	霞ヶ浦医療センター	1
おおつ野	土浦協同病院	1
都和4丁目	都和4丁目	1
神立地区	神立地区	1

2) 新しくルートを新設する

A コースは土浦駅と真鍋の坂上を結ぶルート、B コースや C コースは土浦イオンから土浦駅までを結ぶルートの要望が多い。土浦イオンと土浦駅を結ぶルート自体は路線バスに存在しているものの、両者の間の直行に近い運行形態であることから利用しづらいと感じている人も多いと考えられる。

表 1.5-5 A コース沿線住民における新設ルートの希望

希望区間		回答数
土浦駅～	土浦一高	2
	合同庁舎	2
	真鍋 4～6 丁目	1
	真鍋	1
	真鍋小	1
	真鍋 4 丁目、木田余東台	1
	真鍋台	1
	真鍋台～新治	1
	神社口	1
	新治農協	1
	今泉周辺	1
	神立	1
	霞ヶ浦医療センター	1
	筑波山	1
土浦イオン～	土浦駅	1
	真鍋	1
	土浦一高	1
	合同庁舎	1
	真鍋 6 丁目	1
	つくば国際大	1
ピアタウン～	4 丁目公民館	1
	大学ボウル前	1
	八坂神社	1
	真鍋 4 丁目	1
	山新～神社口～中貫	1
	タイヨー～真鍋 4 丁目～土浦二中	1
土浦協同病院～	土浦一高	2
	土浦駅	1

	(土浦協同病院まで)	3
おおつ野～	藤沢	1
土浦一高～	西真鍋町から東真鍋町の間、真鍋台	1
	(土浦一高まで)	2
真鍋台～	板谷、並木	1
	(真鍋台まで)	1
真鍋4丁目～	商店街	1
土浦診療健診センター～	東真鍋町近辺	1
その他	北から南まで総合病院を網羅するルート	1

表 1.5-6 B コース沿線住民における新設ルートの希望

希望区間		回答数
土浦イオン～	土浦駅	10
	県営ひばり団地	3
	文京町	2
	生田町（ヨークベニマル 生田町店）	2
	B コースの途中（⑩～⑪）	2
	生田町・文京町、JA サンフレッシュ水郷筑波	1
	下高津	1
	下高津郵便局	1
	家	1
	(土浦イオンまで)	1
土浦駅～	つくば（駅）	3
	千束町～ジョイフル本田	1
	県営ひばり団地	1
	永国台	1
	神立	1
	手野町	1
	烏山	1
	穴塚	1
県営ひばり団地～	霞ヶ浦医療センター	1
	菊池内科医院	1
	真鍋	1
ウララ～	虫掛	1
ピアタウン～	住んでいる所	1
大手町～	真鍋	1

	中山競馬場	1
下高津～	永国ヤクルト方面	1
その他	生田町東発午前 10 時 (B-2)	1
	きめ細かいルート設定を	1
	現在のまま	1

表 1.5-7 C コース沿線住民における新設ルートの希望

希望区間		回答数
土浦イオン～	土浦駅	4
	桜ヶ丘	2
	各地区	2
	大岩田団地前	1
	C コース	1
	天川交差点	1
	三番橋	1
	六国道	1
	(土浦イオンまで)	2
土浦駅～	荒川沖駅	2
	つくば (駅)	2
	神立	1
	ワークヒル土浦	1
	木田余	1
	若松町	1
	土浦協同病院	1
	各地区公民館	1
	(土浦駅まで)	1
グリーンクレスト桜ヶ丘～	常陽リビング	2
	コープつちうら店	1
	荒川沖駅方面	1
	(グリーンクレスト桜ヶ丘経由)	4
霞ヶ浦医療センター～	大岩田団地前	1
	消防署	1
	三番橋方面	1
土浦協同病院～	(土浦協同病院まで)	1
県南病院～	荒川沖駅	1
ジョイフル本田～	三番橋	1

	六国道	1
土浦保健所～	ハローワーク土浦	1
四中公民館～	四中地区公民館前	1
真鍋郵便局～	城北町入口	1
その他	病院を含めたコース	1
	住宅地をまわるコース	1
	⑮から⑰	1

表 1.5-8 コース不明の住民における新設ルートの希望

希望区間		回答数
土浦駅～	神立駅	1
霞ヶ浦医療センター～	四中地区公民館	1
都和 4 丁目～	(都和 4 丁目から)	1

3) 運行時間帯を変える

A コースは現在のダイヤと同じような時間帯に、B コースは早朝から夜遅くにかけてまんべんなく、C コースは早朝および夜遅くの運行を希望している人が多い。これは、コース沿線の住民の層により、通勤・通学、買い物・通院等、キララちゃんバスの利用目的が異なるからだと考えられる。

表 1.5-9 A コース沿線住民における運行時間帯の希望

開始時刻	回答数	終了時刻	回答数
3:00	1	11:00	1
6:00	1	13:00	1
7:00	4	15:00	6
7:30	2	16:00	2
8:00	4	17:00	5
8:20	1	18:00	3
9:00	7	19:00	6
10:00	7	20:00	3
11:00	1		
16:00	1		

表 1.5-10 B コース沿線住民における運行時間帯の希望

開始時刻	回答数	終了時刻	回答数
6:00	6	8:00	2
7:00	8	10:30	1
7:50	1	11:00	1
8:00	7	14:00	2
8:30	1	15:00	6
9:00	6	16:00	2
10:00	7	17:00	2
12:00	1	18:00	7
13:00	2	19:00	3
17:35	1	19:30	1
18:00	1	20:00	10
もう少し早く	1	21:00	3
通勤時間	1	22:00	4
		もう少し遅く	1

表 1.5-11 C コース沿線住民における運行時間帯の希望

開始時刻	回答数	終了時刻	回答数
5:00	1	10:00	1
6:00	15	14:00	1
6:30	1	16:00	2
7:00	18	17:00	2
8:00	2	18:00	1
9:00	1	19:00	1
10:00	2	20:00	19
14:00	1	20:30	1
19:00	2	21:00	14
20:00	1	22:00	6
電車の始発	1		

表 1.5-12 コース不明の住民における運行時間帯の希望

開始時刻	回答数	終了時刻	回答数
7:00	1	15:00	1
8:00	1	21:00	1

4) 運行頻度を変える

全コースで 30 分に 1 本や 60 分に 1 本の運行頻度の要望が多い。

表 1.5-13 A コース沿線住民における運行頻度の希望

運行頻度 (分/本)	回答数
10	3
15	1
20	2
30	16
40	3
60	16
70	1

表 1.5-14 B コース沿線住民における運行頻度の希望

運行頻度 (分/本)	回答数
15	6
20	8
25	1
30	43
40	1
45	2
60	29
1 日 2 回	1

表 1.5-15 C コース沿線住民における運行頻度の希望

運行頻度 (分/本)	回答数
10	2
15	3
20	15
30	52
40	2
45	4
60	26

表 1.5-16 コース不明の住民における運行頻度の希望

運行頻度 (分/本)	回答数
30	3
40	1

5) その他

ルートに対する意見は全コース共通で多く寄せられたが、運行所要時間や乗り換え、バス停以外での乗降などに関する意見は B コースと C コースでのみ見られる。

表 1.5-17 A コース沿線住民における「その他」の内訳

内容	詳細
ルートへの意見	東側の人が西側へ、西側の人が東側へ行く場合、乗り換えが必要になる。東と西を分けるのではなく、大きく循環するコースを作っては如何でしょう。
	協同病院へのルート新設は難しいのでしょうか…？既存のバスの兼ね合いなどで…。
	病院やスーパーなどに行きやすいルートを作ってもらいたい。年配や運転できない方が行動しやすいように
	真鍋台を通過してピアタウンを通り駅に行くコース
	手野方面や 125 号線沿い
	ジオサイトめぐり
	バス停を多くしてほしい
運行時刻への意見	A コース左回り、最終が 18：35 より遅い時間を追加してほしい。
運行頻度への意見	1 時間当たり、今の倍の本数を出してほしい
情報発信への意見	運行他地域の状況が聞きたい
	時刻表を店舗などに置く（バス停に置くのがベストだが）。毎月市報にて告知（バスの使用と時刻表のある場所の表示）。
その他	年に数回、予約制で無料試乗会とか嬉しいかも。
	バス停に屋根をつけてほしい
	キララちゃんを利用しやすくするということも必要だが、利用して行くところが必要ではないか？街の活性化
	街の活性化（特に土浦駅周辺）

表 1.5-18 B コース沿線住民における「その他」の内訳

内容	詳細
ルートへの意見	ルートの変更 B コースにイオン土浦近辺を加える
	天川・摩利山・島山など、高齢者の多い団地と駅を結ぶ路線が欲しい。朝・夕に県立・私立高校と駅前とを巡回する路線があるといいと思う。
	施設がない地域に住んでいる高齢者の方の足を作ってほしい。困っている方が大勢いる（実家が烏山）。
	集合住宅あたりにバス停があると良い。
運行時刻への意見	各コースに早朝便を設定
	毎日、東京電力から乗車していますが、休日の朝イチ便を運行してほしい
	10 時～15 時の間も毎正時出発にしてほしい（時刻がバラバラだとバスが来るタイミングが全然覚えられないので）
	1 時間ごとに同じ時間で運行してほしい（〇〇バス停は毎時 15 分通過予定など）
運行頻度への意見	一日乗車券は良いと思うが便数が少ないため、結局使いきれない。全部同じ時間に発車するので、乗り換えて利用したい店のそばから歩くとかできない。
	無理でしょうがせめて毎時間あると嬉しい。早朝便を土曜日にも運行してほしい。
	運行の本数も増えるといいと思う。大きな病院行くのに必要なルートがあれば、高齢者が使うと思います。
	土日祝の本数を増やしたり夜間の運行をしたりしてもらえると利用しやすい。経営的に難しければ 21 時以降の便は夜間料金みたいに割増すれば良いと思う。そうすればタクシーのほかにバスの選択肢も増えると思います。
	現在、時間帯によって 2 時間に 1 度の運行頻度を、1 時間に 1 回運行するようにしてほしい。接続路線を作してほしい。
	AM8:30~PM3:00 の間、本数をもう少しあれば大いに利用したい。⑥が満たされれば。
バス停以外での停車	料金が 150 円前払いなら、ルート線上ならば手を挙げれば止まって乗れるようにする。降りるときはバス停（or 逆もあり、一方のみにする）
	バス停以外でもルート上なら降車できるようにする

運行所要時間への意見	バス停が細かいので少し削除しても良いのでは
	バス停の数が少なくなれば利用するかもしれない
	循環の距離を短くしてほしい、一周 20 分程度
乗り継ぎへの意見	土浦西口での各ルートの乗り換えをスムーズにする
	乗換の不便さ
	JR 土浦駅の常磐線の時刻表とのアクセス（接続）を良くしてほしい。
	A・B・C コースの乗り換えポイントを駅以外でルート設定してほしい。
	土浦駅のほかにどこかにハブ作った方が使いやすい。駅～病院～イオン～学校
情報発信への意見	乗り換えがスムーズにできるといいですね。
	利用頻度を分析し、多いところを増便すると利用しやすい。今回のような利用ガイドは初めて見た。駅の案内は分かりづらい。（このような利用ガイドが駅にあると良い）
その他	どこへ向かうバスなのか、もっと周知してほしい
	（土浦駅で）5 分前にしか停留所に来ません。もう少し（10 分くらい）前に来てもらえるとうれしいです。
	以前はイスがあったがなくなっている。イスはとても助かります。ぜひ置けるところは置いてほしいです。
	乗合タクシーも使ってはどうか？
	市内の主要施設やお出かけスポットへの交通手段としてもっとアピールする

表 1.5-19 C コース沿線住民における「その他」の内訳

内容	詳細
ルートへの意見	県南病院
	「A コースのクラフトシビックホールの停留所が分かりにくいし、クラフトシビックホールから遠くて利用しにくい。停留所の場所を変更した方が良いと思います。」と実家の母（市内在住）が申し出ておりました。
	細い道ももう少し入り込んでくれると助かります。
	全地区をまわるルート
	協同病院までの新路線をお願いします。
	現在駅に出なければイオンモールまで行けない。乗り継ぎか路線の新設。
	イオン行の便が全くない。ハリガエ通りに作ってください。つちまるでは回数少なすぎる。停留所が少なすぎる。
	300 円になってもいいので、つくば駅直行バスがほしい（関鉄バスは直行で運行少ない）。
	C コースを 2 つに分ける。例えば、①⇄⑱、①②③⇄⑱～⑳の 2 コース。
運行時間への意見	最終の発車時刻に 20：00 を追加してほしい。（夕食に出かけても 19：00 では間に合わない！）
	今の土浦発の時間が A・B・C コース同時刻なので乗り継ぎができないので時間をずらしてほしい。
運行頻度への意見	1 時間に 3 本運行していれば利用しやすいと思います。
バス停以外での停車	バス停を設けた上で、手を挙げればどこでも利用できるようにすると便利と思う
	高萩のようにどこでも乗れる
	街の活性化（特に土浦駅周辺）
運行所要時間への意見	目的地まで時間がかかる（例）土浦駅まで
	ルートを細分化していただけると、土浦駅まで短時間で着くことが可能になる。
	各コースとも停留所を少なくして時間を 1 周 20～30 分くらいにしたい
乗り継ぎへの意見	電車の発車時間とある程度合わせてほしい。10～15 分くらい待てばバスに乗れるなど…
情報発信への意見	ルートがよくわからない。乗り継ぎルートが見えない。
	先日時刻表を見てバス停へ行ったら、ダイヤ改正されていた

	てずいぶん待たされた。ダイヤ改正を分かりやすく広報してほしい。
	「停留所」の場所をわかりやすく標示してほしい。知らない場所でも”ここにある！”と分かれば利用を検討したい。
料金への意見	料金を 100 円/回にする
その他	支払いを paypay にしてほしい
	バスの車内でせめて回数券を売ってほしい。1 冊単位でよいので。
	関東鉄道以外のバス会社も利用する
	利用ルート別頻度の改訂方法（改便・車改）

表 1.5-20 コース不明の住民における「その他」の内訳

内容	詳細
ルートへの意見	協同病院ルートも検討願いたい。

1.6. キララちゃんに関する意見やアイデア

自由記述欄に記載されていた意見やアイデアを内容別に整理すると、以下の表の通りとなる。

表 1.6-1 A コース沿線住民における意見やアイデア

内容	詳細
ルートへの意見	真鍋 4・5・6 丁目の年配者様たちの買い物や市役所等の利用が不便です。せめて 5 丁目のアオキまで（反対側は一高前）来ていただけると助かります。免許返納など交通手段がないので早急に検討してください。
	真鍋 4 丁目から 1 丁目あたりは不便です。
	真鍋台にキララちゃんがくると外出ができてうれしい。
	以前から真鍋台地区の運行を希望していますが何が弊害となっているのでしょうか？
	真鍋 4 丁目あたり、並木等は市内に出るには必ず坂を登り降りしなくてはなりません。年寄りの多い昨今では、不便を感じている方がたくさんいます。なぜ、平坦なところばかりが通り道になっているのか不思議に思っています。
	自宅近くにキララちゃんバスのバス停がないので、利用したことがありません。自家用車を使わないときは、土浦一高前のバス停から土浦駅までバスを利用します。自宅近くにバス停がないと、基本利用しづらいです。
	真鍋 4 丁目に住むので高台まで通るバスは頻度が少ない。自家用車利用をやめてから暫くバスを使用（バス停まで徒歩）したが、特に外出自粛のコロナ等の発生もあり、殆どタクシー利用。駅周辺までの医者通いの都度タクシー利用（片道 1000 円～2000 円）しているが費用がかさむ。
	生前、母は乗り合いバスを何度か利用させていただきました（若松町）。お年寄りには病院に自力で行けると便利だと思います。協同病院、あるいは霞ヶ浦医療センターへ行けるといいと思います。若松町の母からは、関鉄バスの乗り継ぎも大変な様子でした。
	真鍋 6 丁目に住んでおりますが、一番近いバス停でも真鍋宿通りか善応寺なので、バス停に行くまでに 20 分近く歩くのでせめて一高前とか八坂神社など、坂の上まで走ってもらえないと利用に不便です。

	身近なスーパーで止まってください。病院（神立病院やリハビリセンターなど）
	現在のキララバスは、真鍋台方面は運行されていない。現在は、バス利用者は、高齢者（運転年齢過ぎの者がほとんどではないかと思われる）また家族と同居している者でも、若者は月曜から土曜までは就労で送迎は無理、日曜日は例えば医療機関、官公庁は休日、高齢者でもまだバスで通院できる者もできない。真鍋あたり 4 丁目台は関鉄バスが通っているから、なんとか市町内へは行く気には行けます。だがその先はムリ（特に関鉄には、私としては感謝でいっぱいです）。でもやっぱりキララが通っていたら市内のお店で食料品などは求めたい（自分の目で買いたい）。高齢者は一人暮らしだけではないから、家族待ちです。1 週を待つだけでなく医療機関はひとりで行くのはムリ。特に真鍋のように坂道だらけでは大変なのです。神立病院（外科）に私はお世話になっていますが、送迎が時間指定内にありますので助かっています。真鍋台の先、キララが通っていたら、きっと喜ぶことと思います。如何に自分の足、機関の乗り物が大事か痛感しています。唱えるだけの支援は無駄だと思います。小さいところから改善です。それに土浦市民は協力する心、なるべく土浦市で（市内）の購入する、利用する心が大切です。繁華街はどこにも見当たらなくなり淋しい。
	土浦駅起点にこだわらず、土浦北部（真鍋 4 丁目、6 丁目、都和、木田余 etc）を循環するようなルートを新設してほしい
	キララちゃんバスは市内（駅周辺）だけでなく、利用するのは市民であることを一番に考えてほしい。牛久にあるコミュニティバスのように住宅地をまわるようなコースがあればと思います。
	真鍋 4 丁目、5 丁目、6 丁目など坂を下りないと低地にある商業施設にいけないと高齢者は大変だと思います。
	市内にキララちゃんバスがありますが利用していません。真鍋 4～6 丁目、若松町、板谷～並木（都和小）のバスがほしいです。車を使わない人、高齢者、車の乗れない人が多いのに、バスの運行がないのが残念です。高齢者が運転免許を返納したくてもできないのが現実です。
	交通の便の悪いところを運行してほしい。今は市内のごく一

	部で民間のバスも通っているところと重なっている。町中是不便ではない。お買い物するお店も結構ある。
	①土浦駅周辺のみならず、土浦市内（神立方面、荒川沖駅方面等）全域をカバーする新ルートの新設も視野にご検討いただきたい。②J-COM 等でキララちゃんバスの CM を実施し、利便性をアピールする。③キララちゃんのキャラクターが「つちまる」ほど知れ渡ってない様相なので、キャラクター着ぐるみと共に各種イベントに参加させアピールする。また、キララちゃんバスのアピールグッズ（キーホルダー、バスミニカー、日用品等）を考えて、イベントや社内で販売する。④利用回数の多い人に、次回無料乗車券を配布する。⑤1 日乗車券を販売する。
	「病院ルート」や「買い物ルート」「行政ルート」等を使ってもらえると、乗り換えなしで目的地まで行けて高齢者には助かるのではないのでしょうか。是非御検討お願いいたします。
	足が悪いので、近所まで運行に頂けてありがたく思っています。運行バスが朝だけでも協同病院まで行けたら、早朝検査を予約せざるをえない今、タクシーを利用すると 3000 円ぐらいかかってしまいます。帰りは、12 時 1 分のバスに乗り遅れると、路線バスが 2 時間ぐらい空いてしまい、すごく不便を感じてます。料金が高くなっても続けていただけたらありがたいです。
	土浦駅からイオンモールまで JR バスが発着していますが、桜橋～亀城公園経由が少ないので、困っています。B コースを路線延長してイオンモールに乗り入れていただきたいと思います。
	真鍋 3 丁目まではキララちゃん来るが、真鍋 4 丁目には来ない。土浦一高のバス停があるので、おおつ野に移転した協同病院までルートを伸ばすか新しいルートを作ってほしい。真鍋台の住人は土浦協同病院が遠くなり本当に困っています。是非新しいルートを作ってください。
	まだ利用したことはないが、自分が運転できなくなった場合を考えると、キララちゃんは非常にありがたいと思う。スーパーや病院、郵便局等、生活の場面で必要不可欠な場所を運行してもらえるのはありがたい。市民に優しいキララちゃんであってほしいし、ぜひ続けていってほしい。

	土浦一高付近や国体道路坂上、土浦二中など、坂上に一切キララちゃんバスが走っていないのは不平等だ。土浦駅→タイヨー→土浦一高または土浦二中などの坂上→コカ・コーラ工場→ピアタウン→土浦駅のルートを作ってほしい。イオン→土浦一高→合同庁舎→土浦一高→土浦駅→イオンのルートもほしい。親が年とってきてても坂上はキララちゃんバスなく、買い物に不便です。
	真鍋台は現在キララちゃんの恩恵がありません。是非新設をお願いします。
	都和中地区にはバスのルートがなく、高齢者の方が足がないという理由で免許証を返納しない話をよく耳にします（それだけの理由ではないと思いますが）。総合病院も遠く、乗り合いタクシーも使いづらい（予約が必要）とか。採算がとれない事情があると思いますが、都和地区の方たちも利用できるよう、ご検討をお願いできればと思います。キララちゃんバスを乗り継ぐことは可能でしょうか。協同病院や霞ヶ浦医療センターへひとりで通院できるようになれば、経済的にも助かると思います。
	今は車を運転していますが、免許返納した時は利用したいと考えています。生活に必要な物は、食料調達と医療機関に行けることです。市役所などへ行くことは年に何回もないので、その時はタクシーを利用してもいいと思います。スーパーやイオンなどへ行く回数は一番多いです。多くの利用者の希望だと思います。
	街中はキララバスがかなり運行されてますが、特に真鍋台周辺は全くなく不便です。旧 6 国と国体道路を横切る（つなぐ）路線を希望します。駅⇄協同病院間の関鉄バスが大幅に減らされ、現在はタクシーで往復しております（費用は往復 6000 円強です）。関鉄の空白時間帯に AM2 本、PM2 本くらい、是非運行をご検討をお願いします。
	新しくルート開設。真鍋 4、5、6 丁目～木田余東台路線、駅まで。
	新しくダイヤへの変更をお願いします。
ダイヤへの意見	キララちゃんバスは 3 コースありますが、どのコースも便を増やしてほしいです。車を持っていないので外出に時間がかかってしまいます。
	免許返納し行動する人が多い中、土浦市は交通が不便と思われます。私の実家は土浦市中村南で嫁ぎ先土浦市永井です。

	いつかは永井に住む予定ですが、高齢になったときの不便さを知り、将来が不安です。駅前に活気がなくさみしい土浦駅ですが、協同病院、霞ヶ浦医療センター、大型スーパー（イオン・ピアタウン）など、頻繁に行けると便利ではないか？
	せめて 1 時間に 1 本ぐらい通れば良いと思います。
	活用しやすい運行時間帯に願います。
	土浦駅とのアクセスが不便。17:00～がないです。
	1 日に 7 本の運行では時間に合わせられない
	年寄りには病院へ行く回数が増す。待ち時間が利用時間（8 時～12 時）は 1 時間に 1 回にしてほしい。その為にバスは小さくても良い。
	循環の左右回りをうまく利用するとバス停での時間をあまり気にしないで済むようですが、やはりもう少し間隔が短い、同じ時間間隔で運行された方が気軽に利用できると思います。（特に自然条件の厳しい日にはバス停に立つのを躊躇してしまうと思う）
	駅周辺で飲食したときなど、1h に 1 本でもいいから、金土とかに運行があると助かるかも（使いたいかも）。
	運賃は 100 円がありがたいですが、諸事情から難しいと思いますので、150 円でも仕方ないかなと。健康のためになるべく歩きで外出していますが（運転免許証ないので）、すごく暑い日や寒い日はとてもありがたい存在です。ただただ、運行頻度が増えることを希望しています。そうしたら、もっと利用します。
料金への意見	お年寄りの方は（少しでも）安く乗車できると自家用車の代わりにしやすいかなと思います。
	駅から帰りのバスがほしい。朝はなるべく歩きたいが、バスを利用したい時もある（午後 6 時頃）。つくば駅から土浦駅のバスはバス料金が高い。150 円は安すぎるけど、少しは他のバスより安ければ利用したい、しやすい！！
	他のカードやスマホ払いができるようにする。バスに GPS を取り付け利用者が位置を確認できるようにする。
継続希望	今はまだ利用しないと思いますが、30 年あるいは 40 年後には確実に利用すると思うので、継続していただけたらとてもありがたいです。よろしくお願いします。
	今は自家用車、自転車、徒歩等で何とか移動ができています。自営のため、ありがたい話ですが家にいることが仕事で

	す。ですので、意見、アイディア等今はありません。必要な事と思います。続けていただきたいです。
	運転免許を返納してからとにかく頼りにしています。現行の運転がなくなったら困ります。コロナ禍であり外出はしていませんが、運行続行をぜひお願いします。
	戦前生まれの人達が 80 代になると運転は難しくなる。この事業は今大切な事業だと思う。自分で運転できる期間は便利なのでもう少し運転したい。もう少し継続してほしい。
	自分的にはまだ少し若いので、車が使えないまたは乗れなくなった時はバスの利用は必須です。
情報提供に関する意見	Q1.乗車区間に関わらず、150 円ですか？Q2.1 日乗車券（300 円）はどこで購入できますか？何度乗り換えても（A、B、C コースどれでも）よいのですか？A コース→B コースなど。
	時刻表の見方が良く分からなかった…。右回り、左回り？循環の最終バス停の時刻は着時間であって発車はしないのでしょうか。
	利用方法を J-COM で CM してほしい。子供、年寄りが分かりやすく。
運転手への意見	私は仕事帰りが PM6:00 過ぎになりますが、乗っていないのでコース名はわかりませんが、その時間前後のバスの運転手は運転が少しあらいです。信号も平気で黄色から赤に変わりそうとき、スピードを出して曲がったので対向車の私はびっくりしました。
	病院の帰り、駅からキララバスに乗るとき、障害者手帳を利用していますが、手帳を見せた時、「障害者手帳」と書いてあるのを見せてと初めて言われました。30 代の時に発行してもらったので、消えて見えなくなっています。今回の運転手さんにも何回も乗っています。なぜ今回だけ？と思い、とてもいやな思いをしました。私はキララバスが頼りなので、これからも利用させていただきます。よろしくお願いします。
	子どもたちが手を振ったら、運転手さんにはにこやかに手を振り返してあげてください。いつも手を振ってくれる方もいます。運転しながらなので安全第一ですが、なるべくできたらでいいのでお願いします。
感謝の言葉	地域に密着していてとても好印象です。「キララちゃん」と

	いう名前も素敵だと思います。
	お世話になっております。キララちゃんの利用ガイドありがとうございます。キララちゃんに乗らなくなったのはコロナの流行も大きな原因と思います。毎日コロナの終息を祈りながら、また友達とキララちゃんに乗って霞ヶ浦に会いに行きたいと思っています。皆様のご健康をお祈り申し上げます。
	ストレスを感じた時は、C コースを始発から乗って最後までいます！！ドライバーの方の気配りが心地よいです。いつも、ありがとうございます。
その他意見	京都にある市バスを参考にしてほしい
	キララちゃんバスに乗ってどこへ行くの？行くところがない。中心市街地の活性化が必要ではないか。街の中が寂しい。
	車が自分で運転できなくなる日が来るかもしれないことを想定してみた。多分歩いて10分以内か、近くで10分以内のところへ行くようになるのだろう。
	真鍋3丁目など、4丁目に住んでいると坂を上ってくるのが大変になる（下りはいいが）。
	やさしい音楽で親近感を！近づいてくるのも分かりやすいので。
	車の運転ができなくなってからの医療機関への通院等が不安になります。
	当地出身の高安関を回数券に印刷するか、車体に実物像を塗装する等で乗車する方が多くなり、街中も大いに活気づくこと確信しております！是非実施してください！
	土浦の町中は人も車もあまり通りません。市内などはバス停ではなくても手を挙げれば乗れると大変ありがたい。スーパーなどで買い物をして帰り、バスからおりて家まで荷物を持って帰るのも大変。高齢者が乗るのだから。
	なかなか利用できませんが、機会があれば使いたいです。
	小型バスなので、あてにしても混んでいたら乗れないのでは？と不安がある。「キララちゃんに乗ってみよう体験イベント」など企画しては？一回乗ってもらってハードルを下げると利用しやすくなるかもです。「キララちゃん大使」に乗ってもらおうとか。VRとか。今回時刻表等を配ったのは良いと思います。

	例えば、市内のホテルに宿泊した市内在住の客のうち、希望する人に一日乗車券を支給する、もしくは半額補助とかあると利用したいと思う観光客がいるのでは？と思いました。私自身、年に数回ではありますが、マロウドつくばホテルとかに宿泊する機会があり、そんなことも考えました。
	「キララちゃん」バスは事業主催者が土浦市商工会議所で、主目的は「まちづくり活性化」の事業。「まちづくり活性化」は大変重要な施策。これに対して、私ども（特に親子不同居。孤老運転免許返納集団）高齢者の生活ライフライン視点で点検して意見具申するのは、不適當な愚の行いだと思います。しかし、愚を承知でバス停ネットワークに配慮を願うとすれば以下の通りです。 1) 配慮すべき生活ライフライン拠点/①食材店（スーパーマーケット…）②病院（総合病院、保健所、専門病院）③公的施設（市役所、図書館、博物館、郵便局、銀行、公民館、老人福祉センター） 2) 考慮・点検すべき視点/各々の拠点に歩いて用が足せるエリアに住んでいる人は良いが、拠点から離れて暮らす方々の交通の便 1) 2) の拠点、視点で、「キララちゃん」バス路線に加えて、関鉄、JR バス路線、それに加え、スーパー専用、病院専用路線、これらすべての路線で点検してみたいことを願います。そうして、その点検結果をまとめ、土浦市全域の町内会に呼びかけ、意見集約を図ったら如何かと思います。理想と現実のギャップはどうしても避けられないことと思いますが、可能な限り理想に近づく策を模索することと、限界と切り捨てねばならないことを町内会員とで共有化することが大切だと思います。そうして、具体的果実として「生活ライフライン路線図/お買い物編、病院編、公的施設（郵便局、銀行含）編等の編集リーフレットを市民に提供することで市民に親切で優しい土浦を感じさせることが、現住老人のみでなく若年者を当市に呼び込み、結果的に土浦市「まちづくり活性化」に資することになるのではと夢想します。勿論当アクションのみで「まちづくり活性化」は達成可能ではなく、その他の総合、複合的施策との併せ技が必要と思いますが…。以上、長文で恐縮しました。ご一読ありがとうございました。

表 1.6-2 B コース沿線住民における意見やアイデア

内容	詳細
ルートへの意見	イオン土浦まで宜しくお願いします^^
	周回コースのほかには設定できないか。例えば、ショッピングモールをつなぐルート。(人が集まる場所に客を届ける目線で考えてほしい。)
	施設がない地域に住んでいる高齢者の方の足を作ってほしい。困っている方が大勢いる(実家が烏山)。
	生活の最も大切な食品などの買い物の足。現在主人の運転に頼ることが多いが、高齢のためできなくなったらどうなるのか心配です。大手町からだとし田町のヨークベニマルか田中のストッカー、年一回は駅前のカスミを利用しています。友達と一回 B コースの 10 番から歩いてイオンに行くこともありますが、運動にはなりますが年に一回がやっとです。企業から応分の負担を求めて運行することはできませんか？
	A コース、B コースのルートが複雑すぎ&長すぎる。右回り、左回りあるとはいえ、乗り降りする場所によっては遠回りで乗車時間が長くなる。また、右回り or 左回りだけ止まるバス停が進行順と番号があわなくなるので、地図を見た時どういう順で進むのか、パッと見ただけだと分かりづらい。そこだけ色が違う理由も注意書きを入れるなりしないと、マップを見ただけではわからず混乱する。バスロケーションシステムがあるのは助かる。狭い道でも通れるのと、公共施設や買い物スポットのすぐ近くに停まってくれるのは、ほかの一般の路線バスにない強み、路線バスが走っていないところにもバス停が置かれているのは助かる。しかし、バスの本数がとにかく少なく、使いたくても使いづらい。バス停やルートよりも運行頻度を優先して改善してほしい。実現が簡単でないのはわかるが、山形県鶴岡市でバスの運行便数を増やしたことで乗車が 3 倍に増えた例もあるし、前向きに検討してほしい。交通系 IC カードが使えるのは便利。このアンケートの性別欄について、女性・男性以外の選択肢も入れてほしい。
	フリークエント走行の可能性はありますか。キララちゃんを利用する土浦史跡巡りのプランはどうでしょう。
	近所のお年寄りが、イオンへ行くためにキララちゃんバス

	で駅まで行って乗り換えてると言っていました。同じようにしている人がたくさんいると。駅までだとカスミしかないし買いたいものが揃わないので、一度で済むイオンまで行っていると。イオン以外の商業施設を応援したい気持ちはわかりますが、もうイオンは避けられないのでは…。全部駅に行くようになっているけど、全部イオンへ行くように変えたらいいのと言っていました。
	土浦駅のほかにイオン、病院などにハブを作り、近くの学校など使いやすく乗りやすいバスにしてほしい。近くならまだ歩いた方が早い場所もある。便利さをかんばってアピール！！
	近い将来運転免許証を返上の際に利用回数が増えると思います。その時までにはイオン土浦店までBコースの⑨から⑩の間にルートを新設願えればありがたいです。
	B-2 左（大手町）回りコースにイオンモール設置を希望。路線バスは駅に直行なので不便です。高齢者のこういう声が多いです。他のコースにも乗ってみたいと思います。
	土浦駅前にほとんど買い物するところがないので、ショッピングできる店ばかり周遊するとか医療施設だけ周遊するとか、着眼点を変えたコース設定したり。今や土浦市は中高年ばかりなので、そういう年齢層の人にポイントをあてて考えると良いと思う。荷物を預かって料金をとるとか…。ちなみに私は自力でバスも乗れ、カートも持たず買い物もできます。料金に関しては、これ以上下げられないと思うが、上げない努力を期待する。追伸、車内の無駄なお飾りは不要。
	駅から遠い地域にキララバスが通っていないのは、同じ土浦市民なのに不公平だと思う。（ちなみに私は駅付近ですが）真鍋の坂より上の地域、西神立・一高坂より下の方面にもバスをお願いします。
	全ルートを巡回するバスがあると良い。現状は、イオンモールに行く際、いったん土浦駅で降りて、乗り換える必要がある。
	イオンに行くには土浦駅まで行って路線バスに乗って行くしかない。
	土浦駅からつくば駅までのバスが少なく、料金もとても高い。ここのルートを増やす（新設）してもらえると、子供

	から高齢者までかいものに行けるし、ディズニーも高速バスを使える（子供たち同士で最短で行けるようになる）。田中町から土浦駅までのルートを設定してほしい。桜町→千束交差点→（旧 6 号国道）八坂神社→ボウリング場ぐらいまでのルートがあれば乗ってみようかなと思える。年末年始の渋滞緩和にもなるのではと。高校生（土浦三高、霞ヶ浦高校の生徒）が乗れるかもしれない時間帯（7：50～8：50、16：40～18：40）は、バスの本数を 30 分に 1 本にしてももらえるとかなり活用できると思う。他のバスは+100 円するので助かる。
	並木方面の知り合いが、バスがなくて不便だという話を聞いたことがあります。新治方面へのルートがあると良いのでは、と思いました。
	1. 現在のルートは主に駅を始発とした循環方式となっているが、A、C コースを利用する乗車がいるのだろうか。疑問です。少しは駅を中心とした放射式も取り入れたらどうだろうか。 2. B コースは、2 つのルートに分けたらどうだろうか。①～⑫・⑲～⑳～①と、①～⑲～⑬～⑭・⑲～①に。 3. 旧 6 号の南北ルート（①～千束町～荒川沖駅西口）を設置してもらいたい。できたら、①～千束町～土浦一高の北方方面。
	常磐線西側地域の住民がイオン土浦に行くことができる（土浦駅まで行かずに）と利便性が良くなる。買い物だけでなく、ワクチン接種や期日前投票の会場にもなっているイオン土浦にバス停は必要ではないか？
	「ひばり団地」は、現在高齢者が多数入居しており、買い物等に行く場合はタクシーや知り合いに乘せてもらうなど、「陸の孤島」となっています。ぜひ、団地内にバス停を設置してほしいです。
	永国のヤマト辺り、夜は真っ暗で街灯もなく怖いので、バスがあれば毎日の通勤に便利で安心。この辺はマジこわい。
	目的地に行くのに乗換なくてはならないので不便
	イオン付近（多少歩いてもいい）にとまる場所があると個人的にはうれしい。
	山新に行くのに遠回りするため時間かかってしまう。バス

	来ないかと振り向きながら無理しても歩いてしまう。遠回りにしているところを2分割にできないか？
	病院へ治療に利用しています。キララちゃんバスが運行していませんので乗り合いタクシーなど利用していますが、木田余方面への運行を希望します。交通費が高く利用ができません。
	本当にCコース霞ヶ浦循環は本当にきれいだと思う。だけど、集中豪雨の時は休むんでしょうね。あまりに近くに水があって怖いから。それと、ドラッグストアウエルシアまで、膝の悪い人に乗れるバスほしい。是非お願いします。
	表に記入したのですが、娘が永国にいますので、運転ができなくなれば必ず利用しなければならないと思いますが、今のコースでは行けませんのでできれば大町を通り永国コースができればありがたいです。
	各スーパーに行くのに、キララバスが走っていると便利。高齢者はバス利用が最適。特に、イオンにキララバスが走っていると便利。
	便利でよく使っています。バス代も安いと思います。駅に直行で時間が短いがあると良い？
	毎月3回程度霞ヶ浦医療センター通院しておりますが、午前9時30分の病院診察予約が多いので、B-2大手町回りの生田町東発を午前9時に来れるようにできないか（要望）。（9時30分予約の時はタクシーを利用）
	免許証がないので車は乗りません。歩くのが日常になります。駅まではなかなかの道のりなので、片道はバスにしたりします。東京にいた時は都電バスが無料（年会費はありました）、どこまでも行けましたので歩くのが楽しみでした。縁があり土浦に越してきましたが、車社会であるのが身に沁み、歩くのが日常となっております。キララちゃんは利用しますが、150円が100円ならなあ、それに30分おきならなあと思っています。
	特に終バスが19時だと通勤に利用しにくいです。せめて20時が最終だと助かります。
	車も運転しますが、ときどきキララちゃんバスも利用して出かけます。利用するときはBコースです。すぐ近くに下高津1丁目のバス停があるので、駅に行く時や、警察署、常陽銀行、つくば銀行、ニードルワークタンジーに行く時

ダイヤへの意見

	にも利用します。でも帰りは利用しません。丁度良い時間のバスがありません。土浦駅までバスが行き戻ってくるのに 20 分位の時間なので、用事を済ませることができないからです。でも、帰り、土浦駅まで歩きカスミやダイソーに寄り時間をつぶすのですが、歩いて帰る方が早く着くときは歩きますが、時間が合えば、またバスに乗ることもあります。とても便利なので、これからもかんばってくださいね。よろしくお願いします。Suica が使えるのも便利で good ですね。今度、他のコースも乗ってみたいけど、一周して戻ってくるのにずうっと乗っていてもいいのですか？
	バスを利用するとしたら土浦駅まで乗るのですが、住まいのキララバスの最寄りバス停から土浦駅まで 20 分かかるので、それなら徒歩か自転車で行こうかな…と考えてしまいました。ターゲットは免許のない人やご高齢の方だと思うので、ターゲットとなる人たちがより使いやすく暮らしやすくなるバスになることを願っています。
	電車とキララバスの時間帯を合わせてほしい。
	本数が少なくて、乗りたいけど乗れないで違う交通手段を使うことが多い。駅以外のバス停から駅以外のバス停に行こうと思うと、約 2 時間に 1 本になってしまう。他のコースに乗り継げるところを駅以外にも増やしてほしい。夕方の運行時間を前に戻してほしい（待ち時間が増えた）。
	もう少し本数があると便利なのですが？
	運行頻度を増やしてほしい
	土浦駅発の時間が 22 時迄だと、仙台方面からの（最終便）特急ひたちと接続するので利用したいと思います。※特急の発着時間に間に合えば利用したいです。
	会社の退勤時間に合わなくなった（8：50～17：30、バス位置もわかり便利なので帰りも使いたい）
	通勤で常磐線を利用しているが、早朝や便数がもう少しあれば通勤時も毎回利用したいと思う。特に雨の日などはバスがあったらといいなと思っている。
	早朝もはじまり、さらに便利になっていると思います。土浦駅を中心にコースも便利なので、市内の人だけでなく、市外から観光で来た人とかにキララちゃんバスを知ってもらって利用してもらえたらいいなと思いました。
	時差通勤（都内 12:00 着）時に使用することがある。勤務

	地が埼玉県川口市なので、川口市のコミュニティバス「みんな仲間バス」は毎日利用している。朝 7:30 発からあるので、学生・病院へ通うお年寄りによって満席で運行している。利用する人が多いので、運賃も 100 円で手頃。B-2 回りも早朝があれば利用できる。
	土浦駅から電車に乗るために（旅行がメイン）利用する事がほとんどなので、朝・夜の本数が多いと助かります。昼間見かけてもあまり乗車していないので、こういうアンケートを基に時刻表を考えてください。もう少し年を取って運転できなくなったら活用したい。
	B-2 に早朝便があると良いと思います。（高齢者は国立病院の受付を 8 時頃までにしたい人が多いと思う。）
	一般のバスよりキララはバス停が細かくその点便利です。今は車の運転ができますが、年を取れば危険です。なのでキララは街のために必要です。学生と年寄りで価格の差があっても問題ないと思います。ですが、本数が少ない。前にバス go サイトにズレもありました。そこをクリアしてほしいです。この街で年を重ねて運転をリタイアしても行動できるように税金を有意義に使ってください。
	駅周辺に週末のみに行く時など使用します。時間が合えば便利ですが、なかなか合わせづらいので行く日は朝から時間をあわせるつもりで用意しています。
	JR を使うので、時間帯の幅を増やしてもらえれば（特に夜をあと少し遅く）。法律上の問題はあるのだろうが、バス停基本時刻通過の上自由降車、ハイルーフ・ロングのバンでコスト安。
	いつも行きに使えても帰りのバスがないので利用できないという事が多い。朝、病院へ向かってもバスの本数が少なすぎて戻れない。車を運転できないので雨でも長距離を自転車で行くしかなくバスの利便性を全く感じない。
	10 人ぐらいの車で頻度を上げる。
	駅に行く際にキララちゃんを利用したいと思っているが、ちょうどよい時間がない。本数を増やして、電車の時間に合うバスがほしい。駅まで行く時は荷物もあるので、駅が狭いので不便だ。上手くキララちゃんを利用したいので、引き続き頑張ってください。
	今現在自宅近くにバス停があるので、キララちゃんを利用

	させていただいている。欲を言えば、本数が増えたら自家用車はいらないかなと思っている。
	高齢化する時代ですので、老人向けには最適の交通機関と思います。あまり運行本数を減らすことのないよう、ご配慮いただけるとありがたいのですが。
	例えば 10 時台、10：11 のあとが 11：51 だったりするのを、10：11、11：10、12：15、13：12 と等間隔にした方が良い気がする。駅方面に行く際など利用したい時に時間を調べてみると、大体合わなくて利用せず。しかし利用者が少なければ改善が難しいのもわかる。
	いちいち土浦駅へ行き、乗り換えて他の場所まで行くことが大変。買い物してもすぐ帰れない。
	バスを小型にしても良いのでは（時間帯によって）。本数が増えれば利用しやすくなるのではないのでしょうか。
	台数を増加してほしい
料金への意見	IC カードによる一日乗車券は？
	以前 1000 円以上買い物すると割引券がもらえた。
	免許返納者への格安チケット配布
	とても便利でいつも利用させていただいています。運転手さんも皆親切で、年配の方も利用しやすいと思います。以前、旧イトーヨーカドーで買い物するともらえた乗車チケットのようなものを、駅ビルや市役所などで再開してもらえると助かります。いろいろ難しいでしょうがよろしくお願いします。
	料金が 100 円均一とかにしてほしい！！そうすれば、お年寄りの負担が軽減されるので利用するようになるのではないのでしょうか？
	図書館の帰りは半額などの使用頻度が上がるような案ができるとより利用しやすいと思います。
	料金は据え置きしてほしいです。
	乗り換えなしで、単純に往復券を作って料金を安くする（例えば、往復で 200 円）。雨の日はどうしても遅くなるので、人の乗り降りがないところはもう少しスピードアップしてほしい。
	他の市などでは、70 歳以上は市内バス無料など多くある。土浦市も無料まで行かなくとも片道 100 円とし病院の通院

	とか多くの人に喜んでいただけたらと思うし、利用者も多くなると思う。赤字覚悟のサービスを行って、片道 100 円に戻してください。
	コロナが落ち着いたら、昔やってた（桜の季節）サービス券のついた回数券の販売があったらうれしいです。
情報提供に関する意見	他市から転居してきたので、お年寄りしか乗れないバスだと思っていました。勝手なイメージだったかもしれませんが…。
	毎日見かけるバスですが、いまいどこを通っているのかがよく分からなかったのも、キララちゃんバスのご利用ガイドを同封してくださってありがたかったです。市役所とか銀行にこのご利用ガイドを置いてくだされば、乗る方が増えると思います。（すでに置いてあったらすみません）
	乗り方や料金など、何も知らないのでは外出時の選択肢に入らないのが現状です。大町からもしタイヨーさんやピアタウンさんに行ければ便利とは思いますが。
	キララちゃんご利用ガイドが同封されていて助かりました。今までスマホで検索していたので、手元に紙のガイドがあるのが便利になりました。
	母親の介護などで、私も母も利用する事（予定）があります。高齢者にも分かりやすい文字の大きい時刻表・ルート表があると助かります。病院・歯医者・整骨院は多め本数でもいいのかな…若者の婚活促進として送迎バスとして利用とか（地元のお店活性化につながります）。地元の映えスポット・パワースポットツアー（地元店のお弁当付き）。
	私は土浦市近辺出身なのでキララちゃんバスのことは知っていましたが、もしかすると高齢者やなじみのない方にとって利用方法等の情報提供がまだ十分でないのかなと思いました。
	マイカード利用できるかできないか知りたい。
	バスが土浦駅に着いたら、車の前方のドアも開けて出やすくしてほしい（混んでいる場合）。バスの前方上方にある停車駅の表示が、バス停を過ぎてから遅れて流れる場合が時々あった（複数回）。乗り慣れているので自分の下車するバス停は表示がおかしくてもわかるのですが、地理に不案内な人は困ると思う。
	昨年岡山から移住し、妊娠を機にキララちゃんバスを利用

	するようになりました（以前は歩き）。バス停がとても分かりづらく Google マップやキララちゃん HP にも詳細が載っていないので、まだ市役所（土浦駅）から自宅へ帰るときしか利用できていません。バス停の位置を分かりやすく（今の地図ではわかりません）、できれば Google マップなどでも検索できるようになれば最寄のバス停まで行きやすいので、今後利用増やしたいです。霞ヶ浦医療センター近くにもバス停あるため、近々利用したいと考えていますが、バス停と時間（運行）がまだ分からないので、情報を集めているところです。バス回数チケット売り場についても Google マップなどで検索できるようにしていただきたいです。市役所の方に窓口まで忙しい中案内していただきました。販売所が分からない問い合わせがよくあり、分かりにくい場所のためよく案内しているそうです。料金はどこよりも安く、大変助かっており感謝しています。
	今まで利用情報を目にすることがなく利用方法が分からなかった。今回の利用ガイドにより利用したいと思いました。
	交通事故があまりにも多いので、バスを利用する人がもっと増えた方がいいと思うので、バス停マップをもう少しわかりやすい注釈を加えるなど、デザインを一新した方が良いと思う。
運転手への意見	運転が荒い人がいるのが嫌です（B コース利用）。ほとんどの方が親切で安心して乗っていますが、荒い人に乗ると怖い（急発進、急停止）。子供と一緒に乗ることが多いので、気分が悪くなり吐き気もあり途中下車したこともあります。
	物言いの悪い運転手さんがいて少し怖い。障害者なので、少しでもトラブルがあったりいつもと違うと（目的地の放送がないとか、なかなか時間通りに来ない）不安になる。装飾が可愛い、ちょっとほっこりしちゃう。予算は限られてる中偉いと思います。
	当時小学校の息子が初めて 1 人でキララちゃんバスを利用した際、背が高かったからか 80 円を入れた後運転手さんにぶっきらぼうに「足りないよ」と言われ疑問に思いつつ追加で 70 円払ったそうで、帰宅後「怖かった」「もう乗らない」と言っていました。せめて年齢を確認する等して

	ほしかったです（それ以降本人はバスには乗らず預保で駅まで行っています）。本人は言いませんが、トラウマになっているようで送れなかった自分にもその当時の運転手さんにも苛立ちを覚えます。知人でも1人同じようなことがあった子供がいて、その子供は保険証のコピーを持たせていたそうですが、そんな手間をかけなくても気軽に乗れる素敵なバスになってくれると嬉しいです。
バス停設備への意見	バス停表示板を大きく目立つように
	バスの時間割が少ないので、できれば停留所にベンチがあれば助かります…いつも荷物を持っているので。
	バス停桜町4丁目だけでなく（例）桜町4丁目〇〇と詳しく記入していただけると良いかと思います。
現状維持	現状維持
	私は今までどおりで良いと思います。ありがとうございます。
	現在のままでいいと思います。
	現状の3コースで良い。
	今のままでよい
バス停以外での停車	バス停から少し歩くので、余裕があるときはバス停じゃなくても乗り降りできるとうれしいです。
	手を挙げたら停まってくれる
その他意見	自分は自家用車を使っていますが、町内の高齢の方々が利用しているのをよく見かけますので、助かっている方々もいると思います。まだ先の話かもしれませんが、自分も運転できなくなった時は利用させていただくと思います。時間ができたら、バスに乗りゆっくり景色を楽しみたいと思います。
	電動車いすでも乗車可能にしてほしい
	アンケートの前に、利用者の時間と年齢層とかが常にデータが出てるかと思っています。現在のものが見たかった。キララバスに係れるスタッフが利用してますか？なぜ利用しないのか？まずは足元から。
	移動距離が長くないので、自転車または徒歩で十分です。
	今はフルタイムのパート勤務ですが、仕事を離れてたら刺激がなくなってしまうので、外出手段としてキララちゃんを利用。A、B、C、全然知らない場所が多いので車窓より

	見てみたいです。
	土浦市清掃センター、プールと風呂があるから週に1回でもいいです。今はライセンスがあるからいいけど、ライセンス返上したあと非常に困るな～と思っています。
	前に利用した時、無料の手帳を持っている人が遊び半分で利用して嫌になった
	早く良くなって、キララバスに乗りたいです。
	買い物した時に重い荷物を運ぶのが大変なのでお店の人とその辺を考えてほしい。金額に応じて配達してもらえたらいいと思う。
	水陸両用にして霞ヶ浦を走ってほしい
	荷物を持って帰るのに、やはり家族との買い物が助かります。
	Aコース、Bコース、Cコース、どのバス停から乗車しても全コースのバス停へ行けるような運行方法
	令和5年3月10日までで運転免許返納するのでその後利用させていただきます。
	自家用車、自転車が可能の場合は利用しないだろう！キララバスが通る時（目に入った時）何人乗ってるかを確認する（必ず）。「税金の無駄遣いか」どうかの確認のため！老後で、外出は必要パターン。しかし、カタチつくって、実用性が希薄であれば税金の無駄になる！アンケート→利用者の意欲→利用者から近所へが良いのでは？どの程度利用されているのか、アンケートのはじめに書いていないのはなぜ？
	交通系電子マネーも運賃支払い等に使えるようになり、運行スタート時と比べキララちゃんも使いやすくなり良いと思います。
	キララちゃんタクシー運行。
	今は運転ができるけど、車に乗れなくなったらバスがあれば便利だと思います。
	脚力が低下してくれば利用する事になると思う
	通勤などで利用する機会はないのですが、これを読んでCコースのキララちゃんに乗って休日に出かけてみたいと思いました！
	今のままで十分に認知度があり利用している方は助かって

	いると思います。自分はまだ自家用車で移動できるので、これから市内のお店巡り（パン屋、ケーキ屋さんなど）など、時間に余裕が出来たら利用したいと思います。
	今のところ利用はありませんが、高齢になった時はわかりません。市内での頻度も？ですが、高齢になると待っている時間も影響あると思います。安く利用できることはありがたいですね。
	一度は乗ってみたいです。
感謝の言葉	毎日運行ありがとうございます。利用したことはないですが、自分で運転できなくなった時は利用してみたいです。
	前回より 50 円値上がりしましたが、本数、コースも良いと思っています。利用する人数が多くなればよいと考えています。無料にはしない方がいいと思います。C コース、暇なときに利用してみます。ありがとう！がんばってね！
	現在自分は利用していませんが、他県から両親が来るときはすぐ近くにバス停があるため助かっています。
	いつも利用しています。助かります。荷物が多い時の帰り道やおさんぽの片道だけ等。
	車を運転しないのでキララちゃんが頼りです。
	いつもご苦労様です。助かっております。
	ていねいな運転ありがとうございます。やさしい雰囲気がとても好きです。
	便利で助かります。
	バス停がすぐそばなので助かる。老人にとって、歩行距離が少ないこと。

表 1.6-3 C コース沿線住民における意見やアイデア

内容	詳細
ルートへの意見	イオンやジョイフル本田行きがあると良い。つちまるバス？などあってもルートがよくわからなかった。時刻表を定期的にポスティングしてほしい。新しく土浦に引っ越してきた高齢者に時刻表を渡してほしい。
	団地と乗客がよく利用する施設（スーパーや病院など）のバス停が同じルートに合った方が便利だと思う。待ち時間や乗り換えなしでバスを利用できる方が良い。特に総合病院のバス停は A・B・C 全コースで必ずルートに入っている方が乗客も助かると思う。＜例＞全コース霞ヶ浦医療センターに停車。ルートによっては、土浦駅に 2 回停車するコース（途中と終点）をまた復活させても良いと思う。キラちゃんバスがより便利になることを期待しています。
	駅前には店が少ないので、イオン発着のコースにした方がいい
	民間のバスが運行していない地域を巡回してほしい。
	土浦市全域に運行してほしい（荒川沖方面とか）
	住んでいる場所は、関鉄バス・キラバスが運行されていて助かります。もう少し本数があったら便利と思います。また、車を運転しなくなったら大いに利用させていただきたいと思います。霞ヶ浦循環で"三番橋"からグリーンクレスト住宅を通して"常陽リビング"に出るコース。永国住宅を回るコースと同様な感じです。
	停車位置が多すぎるのでせめて 1km ぐらい間隔をあけてほしい。木田余方面のコースを増やしてほしい。早朝コースができたのはありがたい。知らなかったので利用します。
	路線増やしてほしい。イオン（土浦）経由してほしい。
	桜ヶ丘グリーンクレスト団地内にも乗り入れてほしい
	回数券をイオンなどでも販売してほしい。まだ先のことでありますが、自家用車を返納した時は利用させていただきたいです。毎日使う食料品店前のバス停を作してほしいです。
	駅周辺は 3～5 ルート、そのさらに周辺は 5～10 ルート設定する。追加で別ルートも。
	ルートの幅を広げてほしい。

	イオン行き帰りのキララがあれば高齢者は助かる。全くイオン行きのないことが乗車する客の心情を思っていないと考えている。美味しいもの、楽しいところ、イオンルートをも早く作ってください。乗客の心情を考えてないから以前より利用しなくなり、つちまる、徒歩でイオンへ行くことになる。つちまる停留所から 15 分かけて歩いて乗ってイオンへゆく。キララの皆さん早く目を覚ましてください。そしたらまた乗るでしょう。
	土浦はそこまで行きたい場所がないので、もっといろんなお店ができたならキララちゃんを利用する人も増える気がします。もしくは大体つくばに行くので、つくばに行きやすいルートのバス停があると良いなと思います（知らないだけであるのかもしれませんが…）。
	民営バスが走っているところへの路線の設定をお願いしたい。摩利山や木田余東台等の住宅団地と駅や病院をつなげてみてはいかがでしょうか。
	高齢者になると自動車の運転ができなくなるので、バスの利用頻度が多くなると思いますので、利用しやすい運行をお願いします。できればバス停を増やしてほしいです。
	イオンモール土浦をキーとした路線網。
	C コースで、永国東町の方へ行く便と、大岩田や水郷体育館へ行く便とを分けてほしい（土浦駅へ出るのに時間がかかりすぎるから）。
	C コースを利用していましたが、永国が追加されたことによってさらに駅までの時間がかかるようになり利用しなくなりました。C コースを 3 パターンくらいにわけていただくと時間も短縮になり利用しやすくなります。値段も安い方がいいですけど、それより利便性の方が重要だと思います。朝と夕方は本数ももう少しあるといいなと思います。
	C コースだけでなく、A コースも B コースも乗車時間が長いので分けるといいと思います。
	バス停の数を減らし、コースを単純化することでコース数を増やせるのではないかな？ 目的地と関係のない地域を延々と乗っている感じがする。客の時間もガソリンも無駄遣い。
	桜ヶ丘から土浦駅に向かうには、以前より不便になりました。

	た。永国を回るからです。
	現状ルートを見ると、各ルート（A、B、C）は停留所（バス停）が多いので、目的の場所まで行くのに時間がかかる。好きなところで乗車して好きなところで降車できるシステムであると良い。目的を観光ルートと生活ルートにすることはどうでしょう？道路面が荒れているので、乗り心地が悪い。道路環境を整備してほしい。
	広域でルート拡大するのか、まちなかで重点的に効率化するのか、限りある予算内で一步步推進していただけると幸いです。いつもありがとうございます。
	突然運行がかわってびっくり。多分お偉い方の指示希望だったのでしょう！と思ってます。クレストタウンは6号線のバスが乗って近いはず。あの狭い住宅の中をあまり人が乗らない区間、カスミの前を二度通ってえっと思いました。
	母は乗りやすいとよく利用しています。できたら南桜ヶ丘のバス停まで来てくれるとありがたいです。キララのキャラクターはかわいいので好きです。
	高齢者に利用しやすいルート設定をご検討ください。多少の値上げ（運賃）はやむを得ないと思います。バスの小型化（ex.ワゴンタイプ）検討してはどうですか？（収支改善のため）
ダイヤへの意見	午前中の頻度を増やしてほしい
	右回りの早朝運行はとてもいいと思います。（霞ヶ浦循環）左回りの早朝運行もしてほしい。
	平日の朝、少し早い時間ができたのはありがたいですが、もう少し早いと個人的には利用しやすいです。
	土浦駅から乗り換えがスムーズにいけば良いと思う。子供が高校等に行く時に（朝早い時間など）利用できればよい。
	バスロケシステムはとても便利です。しかし、早朝がなかったり、夜も早くに最終が終わってしまったりと、結局タクシーになってしまう。土浦の外れになってしまったが、一応土浦協同病院があるから、コミュニティバスで行けるといいですね。駅から直通とかで。
	利用する時間帯を、通勤通学のためにもう少し早いバスがあれば良いと思う。

	国分町から土浦駅まで通勤で歩いていますが、時間が合えばぜひ利用したいと以前から思っています。コース設定で感じるのは、生活用と観光用が混在していることです。それにより使いにくくなっていますので、運行時間帯も含めて見直しをしていただきたいです。関東鉄道バスの路線から離れている地区の方は通勤・通学でキララちゃんバスを利用したいはずです。例えば、安里夕方～夜間は通勤・通学を意識したルート（土浦駅を起点として大回りをしないルート）、昼間は交通弱者の方を意識して病院やスーパー、公共施設を回るルートにするなど、目的別にメリハリをつけた方が良いと思います。運転手の方の不足などで対応が難しいかと思いますが、いろいろな目的を少ないルートと車両でカバーしようとするとうち中途半端となってしまう、かえって利用しづらくなると思います。繰り返しになりますが、利用したいと思っているので、ぜひこれからも運行を続けていただきたいです。そのために、ルートと時間帯の見直しをお願いいたします。IC カードで同日に 2 回以上乗車しても 300 円以上取られないようになっていないようでしたら、そうしていただくと 1 日乗車券を買わなくても済むと思いました。
	始発の電車に合わせて運転してほしい。雨の日だと自転車で行くのが難しいときがある。我が家だと駅まで歩いて 30 分かかる。利用したい人はたくさんいると思う。試験的にやってみてほしい。駅までは C コースに乗ります。
	早朝の便を 6 時台も 1 本増やしてほしい。早朝の便を土日祝も運行してほしい。C コースや 18:00 土浦駅発は、以前の 18:20 の方が便利（JR やバスの他ルートからの乗り換えで接続が悪くなった）。関鉄バスの運行と運行のちょうど間の時間に走ってほしい。＜キララちゃんの良いところ！＞「前払い制」…乗るときに 1 度 IC をタッチするだけで済むので楽！「運賃が通常の関鉄バスより安い！」…お手頃価格なので、関鉄バスと同じ時間帯に走っているならキララちゃんを選んでしまう！「社内の飾り付け」が季節感があって温かみがあるところが好きです！
	主な改定内容に「全コース 15 時以降の便が土浦駅西口からの毎正時の出発となりました」となったが、土浦駅発であれば電車到着時間を考慮した時間にしないと通勤通学の人

	達に利用してもらえない。境町のように自動運転バスを導入する。免許返納者が多く利用できるコース、区間、時間での運行。運行していても、利用しづらいと乗車客は増えない。乗る側の目的目線で運行、停留所を設定してほしい。右回り、左回りが分かりづらい。
	運行時間帯を 7:00~21:30 としてほしい。毎時発はいいですけど、JR との接続を考えてほしい。
	桜ヶ丘町から駅まで時々しか利用しませんが、利用時には便利に感じています。ゆくゆくは本数がもっと増えると嬉しいです。
	キララちゃんの運転手さん方は年寄りに優しいのでありがたいです。バスの乗降口にも利用しやすいので、その実はいいと思います。運行時間についてですが、15 時以降を全部正時にしたので不便だと思っています。
	飲んだ後に利用しやすくしてほしい。
	本数が少なく利用しにくい
	料金が 200 円など多少値上がりしても、運行本数が増えた方が利用する回数が増える考える。
	やはり回数を増やしていただかないと不便です。つくバスのようにバス停に屋根をつけるとか。車が運転できるので駅を利用するにも駐車代がとても安いので、すべて車になります。
	①A コース①クラフトシビックホールはホール裏手側にあり、後者後正面玄関までが分かりづらい。できれば、正面玄関前に停留所を移動してほしい。②また、催し物終了後、キララバスの運行がなくとっても不便である（タクシーでの帰路となることが多い）。利用者を増やすためにも増便をお願いします。
	安いのは良いが、便が少なすぎる。土浦駅までキララバスで往復したら 150 円×2=300 円。土浦駅徒歩 5 分の駐車場なら 24 時間 300 円。よって土浦駅までは車で行きます。1 時間に 2 便あって夜も 21 時頃まで運行がないと、利便性が悪く結局ほとんど使えません。（使いたいけど）
	「キララちゃん」ではなく「つちまる」に統一した方が良い。「つちまるバス」でよい（キララは古い）。本数をもっと増やせば利用する人も増えると思う。特に運転できなくなった人などはとてもありがたいと思う。

	⑤の回答にも書きましたが、つくば直行バスが1時間に1本でもあると土浦活性化に大きく貢献する可能性が高いと思う。
	朝は駅行きを、夕方以降は駅からを多く。運行頻度が多くないと利用しづらい。
	利用する気持ちはあるが、運行頻度が少なすぎる。
	私たちは45歳夫婦です。子供がいないので運転できなくなったらとても不安に思っていました。登録した日に家の近くに来てくれるようなルートとか何か方法があったらいいなと思います。利用頻度が上がればもっと本数が増えてよくなるように応援します。
	高齢者で運転やめました。ところが外出になんと不便なことでしょう。大岩田小学校の近くに住んでいるのですが、近くにバス停があって20分間隔くらいで運行していれば、元気なうちは毎日でも乗って、出かけて、健康増進を考えたいです。バスがなくて、どこへも行くのも億劫になり、認知症が目前に来ている感じです。
	客が少ないので難しいかもしれないが…おおつの方面 etc や早朝にもっとあるとよい？今どこを走っているのかわかるのはとても助かります。
	バスとバスの間が30分ではつらい。常磐線を使う時は、30分駅で待ち。近くにストアーもないので、仕方なく図書館で時が来るまで。バスの中で季節を感じることがあり、心配りしてくれるのはうれしい。ただ、運転手が普通のバスと違う（老人も乗る）のを忘れている人がいる。特に感じたのは、障害のある人にはやさしいのに、やっとバスに乗って買い物に行った帰りと思われる老人には、普通料金とはおかしい。いつも日本の社会がおかしいのかな？周りの人の助けで荷物を出し入れしているのが会社自体も周りの助けをあてにしているのでしょうか！
	運転本数を増やしてほしい（路線バス少なくなっている。46歳夫）。
	午前には運行本数を増やしてほしい。
	土浦駅で同時間出発を行っているので、乗り換えの利便性でバス乗り場をまとめる。高齢者対応でオンデマンドバス乗り場を考慮する。JR、関鉄のバスへの乗換の利便性を考えたダイヤにする。新たな路線を作らないため。

料金への意見	料金を、一般は大人 300 円、小中学生 100 円、障がい者は大人 100 円、小中学生無料にする。
	料金を小学生以上はすべて 100 円にしてはどうだろう。料金均一に利用者の人員増を。まちづくりの運行に感謝します。
	利用頻度を多くするため、回数券を大幅に安くする。例えば、1500 円→1000 円、3000 円→2000 円
	キララちゃん、とても可愛らしく乗ってみたいと思っています。自分で運転できなくなったら利用する。利用したい。料金は 100 円にしてほしいですね。よろしくお願いいたします。
	キララちゃんバスは時々乗っています。なくてはならない乗り物です。できるだけ料金を上げないでお願いしたいです。これから年齢のこともあるし、なるべく歩くように心掛けて足を鍛えています。いつどこでどうなるかわからない。健康第一ですがそんな時にキララちゃんバスは大助かりです。これからはどうぞよろしくお願いします。（私達にはわからない陰の苦勞たくさんあることでしょう。頑張ってください。）
	IC カードを利用して乗る場合、1 日に乗るごとに安くなる。1 回目 150 円、2 回目 120 円、3 回目 90 円など（1 日ごとにクリアしてほしい）
	定期チケットがあればどうでしょうか。
	IC カードで乗換の場合、自動で 1 日乗車券処理する。
情報提供に関する意見	乗ってみたいけど、利用する場所やバスが来る頻度が不明。最寄りが C コースで、B コースや A コースの場所に行くには乗り換えを必要とするため少し不便である。
	バスの車体に利用料金を標示する（安く利用できると分かれば、利用客が増えるのでは？）。土浦駅の乗り場を分かりやすくしてもらいたい。
	キララちゃんご利用ガイドが分かりやすいです。
	小回りのきく小さな車での運行はいいと思います。年を取って免許を返納したらぜひ利用したいので、よりよくなると嬉しいです。できたら散歩コース上にあって歩き疲れたら乗れるように、網羅されるのが一番ですが…今は全ルートがわからないので利用していません。たとえばウォークラリーのようにスタンプを集めるチョイ旅（市内）も面白

	いかかもしれませんね。
継続希望	車に乗れないので、いざという時にとても助かっています。コロナの関係で遠のいていますが、これからも利用したくよろしくお願いします。駅周辺の行きたいお店がなくて…いろいろあれば（知らないのかもしれませんが）
	大学卒業までは回数券を買ってよく乗っていました。キラちゃんバスだけが足という方も多くおられると思いますので、これからも運行が続くといいなと思います。
	自家用車が使えない時に利用する事があるので、バスは運行を続けてほしいと思います。
	運行を継続してほしいですネ！！医療機関利用（医者、医院等）は、かなり利用する人がいるのでは？市の健診と情報共有するとどうですか？
	自家用車を運転できないので、このバスはありがたいです。多少の値上げはあってもかまいませんので、これからも続けてください。
	「いまバスはどこを走っている」のシステムをよく使わせていただいています。安心して利用できます。続けてほしいです。
	駅へ行く時はよく利用しています。便利です。ありがとうございます。キラちゃん、ぜひ続けてください。よろしくお願いします。
	私は四中公民館バス停を利用しています。自宅からバス停が近いので本当に助かっています。また、社内の飾りつけなど季節ごとに変わりとても楽しみにしています。不満はなく、これからも運行を続けてほしいと願っています。そして、料金など改正されることがあっても利用します。
	どのルートのカラバスに乗車していても、運転手さんは特にお年寄りの方々にはやさしく接していると思います。これからもよろしくお願いいたします。
	今は自家用車を運転して出かけることが多く、カラバスは時々運動がてら乗るぐらいですが、これから先はカラバスに乗ることが多くなると思い、カラバスは絶対に必要です（主にCコースを利用しています）。
	今は自分で運転していますが、できなくなったら利用したいです。いつか機会があったなら市内全コース周遊してみたいです。

	高齢になり車の使用ができなくなった場合、キララちゃんバスの運行は便利で大変ありがたいです。ルート、時間等の細やかな配慮をお願いしたいです。
	採算を考えると、継続や運行頻度を多くする等難しい面もあると思いますが、よろしくお願いします。貴職の益々のご発展を心よりお祈り申し上げます。
	キララちゃんバスはもっと利用しやすく是非改善してほしいです。今のままではもったいないと思う。土浦の町が活性化されない。期待してます！
	キララちゃんバスは高齢者や障害のある人にはなくてはならないバスだと思います。今現在は高齢ながら市内へは自家用車で動いていますが、いつかお世話になると思います。福祉の面からもとても大切なバスだと思います！！
	土浦市に越してきてまだ2年ほどで、その全ての時間がコロナ禍にあたりますので、外出には極力自家用車を使用しています。しかし、桜ヶ丘町を住居に選んだのは関鉄バスのバス停（南桜ヶ丘バス停）とキララちゃんバスのバス停（三番橋）という2種類の公共交通機関を利用できるからです。今後確実に少子化が進み公共交通機関も縮小しますが、自身の高齢化と免許返納は避けられないでしょうから、キララちゃんバスは絶対に廃止しないで頂きたいです。
	現状は自分で運転して出かけることができるが、子供たちや高齢者にはとても便利なバスなのでなくならずにいるほしいです。
	続けてもらいたいです
バス停設備への意見	バス停留所が、番地（地名）ではなく店舗名や建物の名称で表示されているので大変助かります。土浦市内に転居して半年間ですが、遠出の散歩の帰路や電車での外出時駅までの利用など、私にとってなくてはならない存在になっています。高齢者だけでなく、子連れや旅行者など多くの方に利用していただけると良いと思っております。
その他意見	席の間隔が狭く座りづらい
	低運賃でとても便利だと思います。運営されて関わっている方々には感謝いたしております。将来、私もお世話になる日が来ると思います。1つだけお願いというか…キララちゃんバスを見ていて思うのですが、桜ヶ丘のルートは利

	用する方が多いようで、満車？になる確率が高いのかなと…。もう少し大きめのバスだと安心してバス停で待てられるのかなあとと思っています。
	今のところ、バスを利用する余裕がないので、自家用車での移動が主になっている。
	乗車も下車も一緒ですが、バスの出口のところを歩道につけてほしい。間で車道に降り、また歩道に上るのは大変です。
	もっと市民にキララちゃんのよさ、便利さなどをアピールし、利用するといろいろな特典とかサービス券などがもらえると良いかと思う。
	今度利用してみます！
	団地内の路上駐車の車両がとても多い。路駐している車にハンドルロックをつけている車までいます。もっと細かくまわってもらおうと路上駐車の抑止力になるのではないかと期待しています。土浦は車生活が中心。1人1台の家庭も多いので、気軽にバスも利用できるようになるといい。
	Suica が使えるようになって良かった。
	最近流行している曲を流してほしい（10 歳娘より）。展示を置いてはどうでしょうか（10 歳娘）。ポイント制導入。車内アナウンスを有名声優や高安関に。
	椅子をもっと角度倒せるようにしてほしい。てすりを増やしてほしい。
	78 歳になれば利用したい
	車内に四季折々の飾り付けがありとてもかわいいです。運転手さんも親切でいい地域バスだと思います。
	時間に追われている生活をしているうちは利用できない。
	自動運転バスの利用。
	現在利用していないので、その時にしないと分からないと思います。
	乗り物好きの息子がキララバスを見ると喜びます。ですが、子供が小さいうちは時間通り行動するのが難しかったり、泣き声等気になって利用できていません。うちは転勤族でまた引っ越しますが、ずっと土浦に住むならとても便利だなと思っています。小さな形がかわいい。
	バス停まで歩くので、コロナ前までは利用してました。便

	利に乗車させていただきました。南桜ヶ丘バス停、路線バスまで3分なので利用させてもらってます。
	土浦市内のまつりや催し物の案内を車内放送
	確かに一巡りするの也不错ですね。天候のいい日に150円で楽しめそう。
	キララちゃんの名前もかわいい！いろんなところに行きたいな。行けるといいな…。
	今のところ住んでいる環境に恵まれていて、路線バス、キララちゃんバス両方利用可です。ただ10年後、免許返納後が不安かもしれません。
	路線バスの停留所がすぐそばにあるので、料金が割高でも利用しています。でも5分程歩けばキララちゃんのバス停があるので、一度利用してみたいと思っています。
	お試し券か何か配布があれば乗車の不安が少なくなると思います。そこから利用につながると思います。
感謝の言葉	家の近くに停留所があるので、子供は利用させてもらってます。ありがとうございます。私自身も、自分で運転ができなくなったら利用したいと思います。
	本当に助かっています。

表 1.6-4 コース不明の住民における意見やアイデア

内容	詳細
ルートへの意見	各コースでも（A、B、Cコースとも）医療センターコースにしてほしい。
	天川に住んでますが、キララちゃんバスを利用するのには不便。病院利用するのにも、遠くになって行きづらい。年金暮らしのため、主要路線ばかりでなくもっと虫掛とか真鍋台の方面は無理でしょうか。
	是非、神立地区や協同病院等も運行ルートに検討いただきたく、よろしくお願いします。
ダイヤへの意見	午前中の運行は、JRの上り時間に合わせる。午後の運行は、下り時間に合わせる。オンデマンド運行。

2. 乗客アンケート調査

各コースの各便におけるアンケート票の回収数は以下の通りである。

表 1.6-1 A コースにおける乗客アンケート票回収数

便	回収数	便	回収数
A-1 1 便 (8 : 20 土浦駅発)	6	A-2 1 便 (9 : 10 土浦駅発)	10
A-1 2 便 (10 : 00 土浦駅発)	13	A-2 2 便 (10 : 50 土浦駅発)	12
A-1 3 便 (11 : 40 土浦駅発)	4	A-2 3 便 (12 : 30 土浦駅発)	0
A-1 4 便 (13 : 20 土浦駅発)	3	A-2 4 便 (14 : 10 土浦駅発)	4
A-1 5 便 (15 : 00 土浦駅発)	6	A-2 5 便 (16 : 00 土浦駅発)	4
A-1 6 便 (17 : 00 土浦駅発)	6	A-2 6 便 (18 : 00 土浦駅発)	3
A-1 7 便 (19 : 00 土浦駅発)	4	合計	75

表 1.6-2 B コースにおける乗客アンケート票回収数

便	回収数	便	回収数
B-1 1 便 (8 : 20 土浦駅発)	0	B-2 1 便 (9 : 10 土浦駅発)	7
B-1 2 便 (10 : 00 土浦駅発)	11	B-2 2 便 (10 : 50 土浦駅発)	6
B-1 3 便 (11 : 40 土浦駅発)	5	B-2 3 便 (12 : 30 土浦駅発)	5
B-1 4 便 (13 : 20 土浦駅発)	4	B-2 4 便 (14 : 10 土浦駅発)	6
B-1 5 便 (15 : 00 土浦駅発)	6	B-2 5 便 (16 : 00 土浦駅発)	4
B-1 6 便 (17 : 00 土浦駅発)	7	B-2 6 便 (18 : 00 土浦駅発)	10
B-1 7 便 (19 : 00 土浦駅発)	1	合計	72

表 1.6-3 C コースにおける乗客アンケート票回収数

便	回収数	便	回収数
C-1 1 便 (8 : 20 土浦駅発)	0	C-2 1 便 (9 : 10 土浦駅発)	7
C-1 2 便 (10 : 00 土浦駅発)	9	C-2 2 便 (10 : 50 土浦駅発)	6
C-1 3 便 (11 : 40 土浦駅発)	18	C-2 3 便 (12 : 30 土浦駅発)	12
C-1 4 便 (13 : 20 土浦駅発)	6	C-2 4 便 (14 : 10 土浦駅発)	5
C-1 5 便 (15 : 00 土浦駅発)	4	C-2 5 便 (16 : 00 土浦駅発)	6
C-1 6 便 (17 : 00 土浦駅発)	3	C-2 6 便 (18 : 00 土浦駅発)	5
C-1 7 便 (19 : 00 土浦駅発)	2	合計	83

2.1. 個人属性

1) 性別

回答者は女性の方が多い。

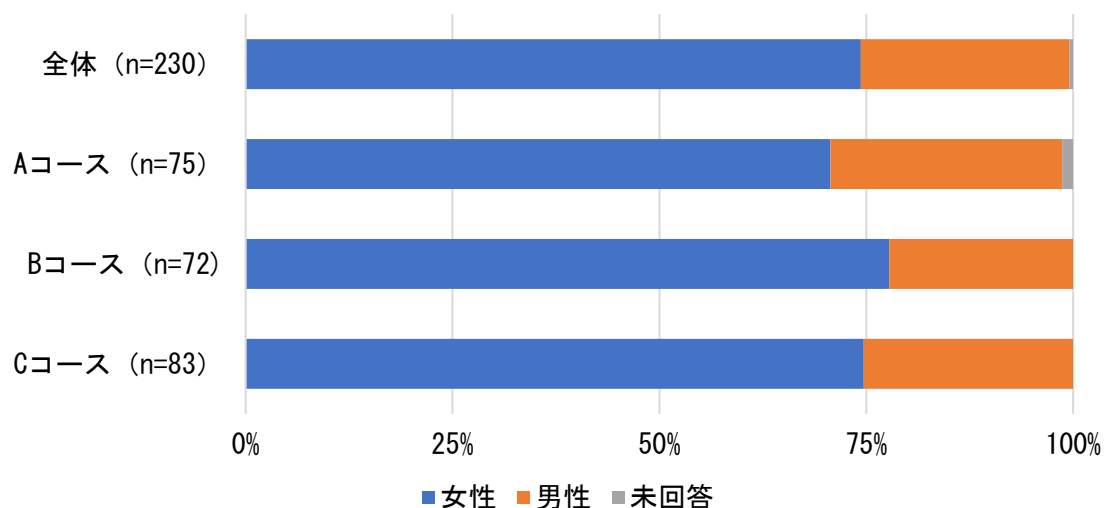


図 2.1-1 コースごとの性別の割合

2) 年代

全体的に 70 代以上の高齢者の回答が多いが、C コースは 10 代の回答者も多い。

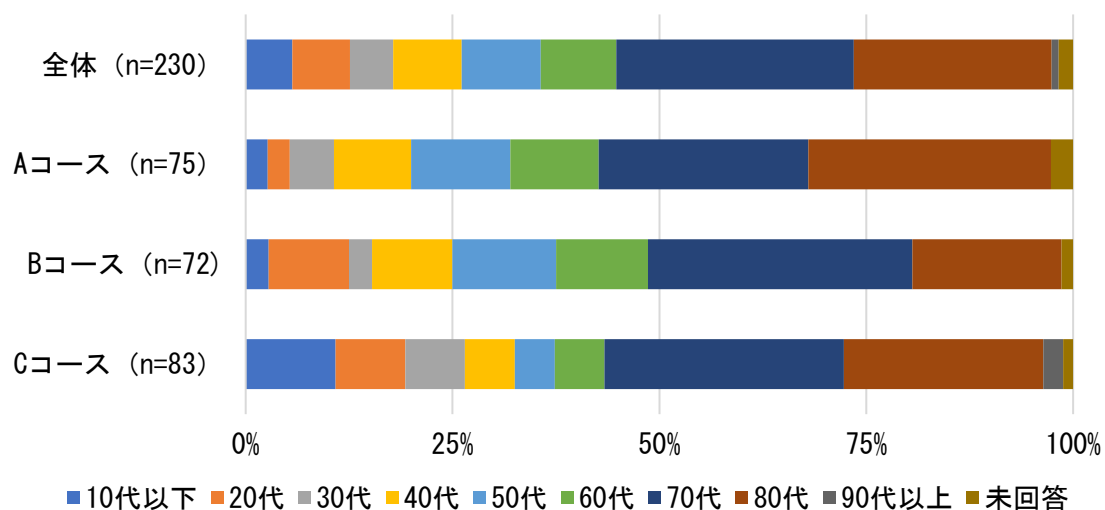


図 2.1-2 コースごとの年代の割合

3) 住所

各コース沿線住民の回答が多いが、市外や県外在住の回答者も少し見られる。

表 2.1-1 A コースの地区ごとの回答者数

住所	回答数
土浦市港町 3 丁目	11
土浦市港町 6 丁目	7
土浦市木田余	4
土浦市湖北	3
土浦市湖北 2 丁目	3
土浦市真鍋	3
土浦市真鍋新町	3
土浦市大岩田	2
土浦市川口 2 丁目	2
土浦市城北町	2
土浦市千鳥ヶ丘町	2
土浦市永国東町	2
土浦市東真鍋町	2
土浦市荒川沖	1
土浦市生田町	1
土浦市大手町	1
土浦市沖宿町	1
土浦市烏山 4 丁目	1
土浦市川口 1 丁目	1
土浦市神立 5 丁目	1
土浦市木田余東台 2 丁目	1
土浦市湖北 1 丁目	1
土浦市小松 1 丁目	1
土浦市桜ヶ丘町	1
土浦市下高津 1 丁目	1
土浦市下高津 2 丁目	1
土浦市田中 1 丁目	1
土浦市中高津	1
土浦市中高津 2 丁目	1
土浦市真鍋 3 丁目	1
土浦市港町 1 丁目	1

土浦市	1
石岡市	1
龍ヶ崎市久保台 4 丁目	1
我孫子市	1
流山市松ヶ丘 5 丁目	1
川越市吉田新町 1 丁目	1

表 2.1-2 B コースの地区ごとの回答者数

住所	回答数
土浦市文京町	8
土浦市下高津 1 丁目	5
阿見町	4
土浦市生田町	3
土浦市下高津 2 丁目	3
土浦市田中 1 丁目	3
土浦市中高津 1 丁目	3
土浦市大町	2
土浦市下高津	2
土浦市下高津 3 丁目	2
土浦市千束町	2
土浦市永国東町	2
土浦市真鍋 2 丁目	2
石岡市	2
つくば市	2
龍ヶ崎市佐貫町	2
土浦市烏山 3 丁目	1
土浦市川口	1
土浦市国分町	1
土浦市小松 2 丁目	1
土浦市田中 2 丁目	1
土浦市田中 3 丁目	1
土浦市中高津 2 丁目	1
土浦市並木 2 丁目	1
土浦市富士崎	1
土浦市富士崎 1 丁目	1
土浦市大和町	1

土浦市若松町	1
石岡市石岡	1
石岡市東石岡	1
つくば市森の里	1
牛久市	1
那珂市	1
那珂市菅谷	1
我孫子市	1
柏市	1
流山市	1
船橋市上山町 2 丁目	1
江戸川区	1

表 2.1-3 C コースの地区ごとの回答者数

住所	回答数
土浦市霞ヶ岡町	15
土浦市大岩田	11
土浦市永国東町	9
土浦市滝田 2 丁目	6
土浦市桜ヶ丘町	4
土浦市永国	4
土浦市下高津 1 丁目	2
土浦市文京町	2
さいたま市	2
土浦市川口	1
土浦市木田余	1
土浦市小岩田東 1 丁目	1
土浦市小松	1
土浦市小松 1 丁目	1
土浦市桜町	1
土浦市下高津	1
土浦市滝田 1 丁目	1
土浦市中高津 1 丁目	1
土浦市蓮河原新町	1
土浦市蓮河原町	1
土浦市富士崎	1

土浦市真鍋新町	1
土浦市右舩	1
土浦市港町 1 丁目	1
土浦市港町 2 丁目	1
土浦市港町 3 丁目	1
土浦市	1
阿見町	1
阿見町住吉 1 丁目	1
つくば市谷田部	1
龍ヶ崎市佐貫町	1
取手市台宿	1
利根町	1
墨田区墨田	1
さいたま市西区指扇	1

4) 支払方法

全コースともほぼ IC カードおよび現金での支払いであり、IC カードが現金よりやや多くなっている。またアンケート回答時の支払い方法ではなく普段の支払い方法を複数回答した人もいるため、回答者数と回答数は一致しない。

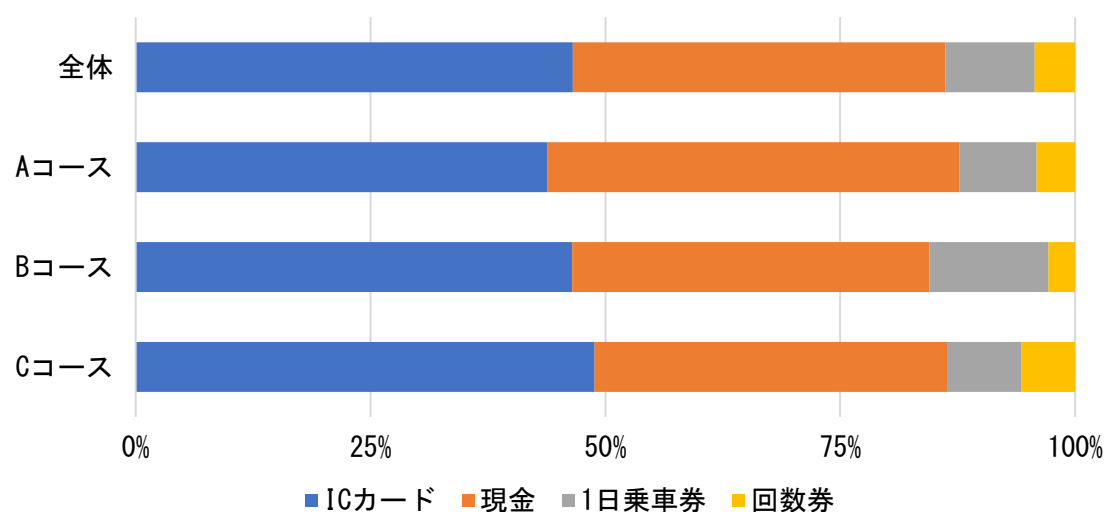


図 2.1-3 コースごとの支払方法の割合

5) 乗降バス停

以下の表を見ると、B コース「土浦二高～霞ヶ浦医療センター」間を除き、全て土浦駅で乗車および降車となっている（ただし、2 票以上を獲得した区間のみ記載）。

また C コースは、A コースや B コースと比較して乗車区間のパターンが多いことがわかる。

表 2.1-4 A コースの乗客の主な乗車区間（2 票以上を掲載）

乗車バス停	降車バス停	回答数
ピアタウン～	～土浦駅（西口・東口・不明含む）	10
土浦駅（西口・東口・不明含む）～	～ピアタウン	4
土浦駅（西口・東口・不明含む）～	～湯楽の里土浦店	4
土浦駅（西口・東口・不明含む）～	～真鍋三丁目	3
土浦駅（西口・東口・不明含む）～	～城北町	2
土浦駅（西口・東口・不明含む）～	～天王橋	2
港町中央～	～土浦駅（西口・東口・不明含む）	2

表 2.1-5 B コースの乗客の主な乗車区間（2 票以上を掲載）

乗車バス停	降車バス停	回答数
霞ヶ浦医療センター～	～土浦駅西口	16
土浦駅西口～	～霞ヶ浦医療センター	7
下高津一丁目～	～土浦駅西口	4
土浦年金事務所～	～土浦駅西口	3
生田町東～	～土浦駅西口	2
銭亀橋南～	～土浦駅西口	2
（株）アキバ AKB～	～土浦駅西口	2
土浦二高～	～霞ヶ浦医療センター	2
土浦駅西口～	～下高津一丁目	2

表 2.1-6 C コースの乗客の主な乗車区間（2 票以上を掲載）

乗車バス停	降車バス停	回答数
大岩田団地入口～	～土浦駅西口	9
大石内科クリニック前～	～土浦駅西口	4
スーパーハリガエ～	～土浦駅西口	4
永国郵便局～	～土浦駅西口	4
土浦駅西口～	～スーパーハリガエ	3
土浦駅西口～	～オランダ風車	3
霞ヶ浦湖畔～	～土浦駅西口	2
カスミ高津店～	～土浦駅西口	2
コープつちうら～	～土浦駅西口	2
消防署南分署～	～土浦駅西口	2
常陽リビング～	～土浦駅西口	2
青少年広場～	～土浦駅西口	2
土浦看護専門学校～	～土浦駅西口	2
永国東町～	～土浦駅西口	2
土浦駅西口～	～カスミ高津店	2
土浦駅西口～	～消防署南分署	2
土浦駅西口～	～常陽リビング	2
土浦駅西口～	～青少年広場	2
土浦駅西口～	～永国郵便局	2

6) 本日の目的地（外出先）

まず各コースの乗客の外出目的を見ると、特に A コースでは買い物目的、B コースでは仕事目的、C コースではその他私用目的での乗車が多い。

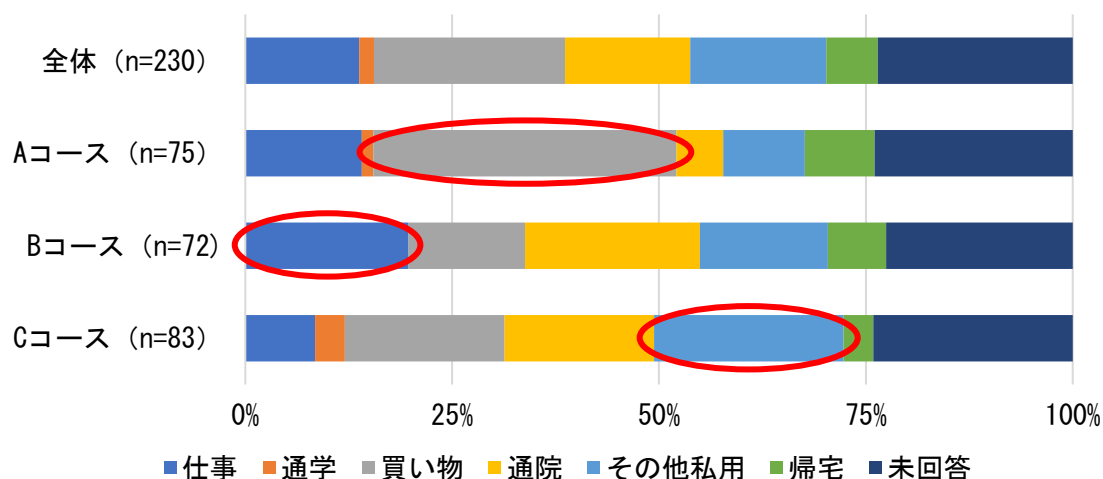


図 2.1-4 コースごとの乗車目的の割合

また各コースにおける乗客の目的地を見ると、土浦駅に行く人が多い。ただ、最終目的地ではなく、回答時に乗車しているキララちゃんバスの降車場所として土浦駅を回答している人も見られたので注意が必要である。

表 2.1-7 A コースの乗客の目的地

目的地	回答数	目的地	回答数
土浦駅	14	イオン	1
ピアタウン	11	ウララ	1
タイヨー	3	霞ヶ浦医療センター	1
湯楽の里	3	学校	1
郵便局	2	勤務先	1
KS デンキ	1	クラフトシビックホール	1
あまいけ	1	警察	1
サンキ	1	病院	1
市役所	1	美容院	1
スーパーオヌマ	1	真鍋郵便局	1
専門店	1	水戸	1
自宅近くのバス停	1	港町 2 丁目	1
天王橋	1	南柏	1
横浜	1	山新	1

表 2.1-8 B コースの乗客の目的地

目的地	回答数	目的地	回答数
土浦駅	19	田中 3 丁目	1
霞ヶ浦医療センター	10	イオン	1
病院	5	土浦小学校	1
自宅	2	東京	1
土浦一中	2	図書館	1
おおいちょう	1	文京町	1
カーブス（ジム）	1	ヨークベニマル	1
帰る	1	下高津	1
亀城公園	1	下高津郵便局	1
局	1	タイヨースーパー	1
桜町 1 丁目	1		

表 2.1-9 C コースの乗客の目的地

目的地	回答数	目的地	回答数
土浦駅	26	オランダ風車	1
自宅	4	帰り	1
水郷	4	霞ヶ浦医療センター	1
湯楽の里	3	学校	1
ピアタウン	2	コープ	1
湯楽の里	2	品川	1
四中地区公民館	2	市役所	1
東京	2	スーパーマーケット	1
消防署南分署	2	高津	1
柏	2	ドコモ	1
イオン	2	永国 1111-2	1
A コース湖北	1	ビッグエコー	1
ウエルシア	1	モール 505	1
大石クリニック	1		

7) 他のコースへの乗り換え

全体的に乗り換えない人が約 8 割とほとんどを占めているが、A コースでは B コースに乗り換える人が多く見られる。またアンケート回答時の乗り換えの有無ではなく過去の乗り換えの経験を複数回答した人もいるため、回答者数と回答数は一致しない。

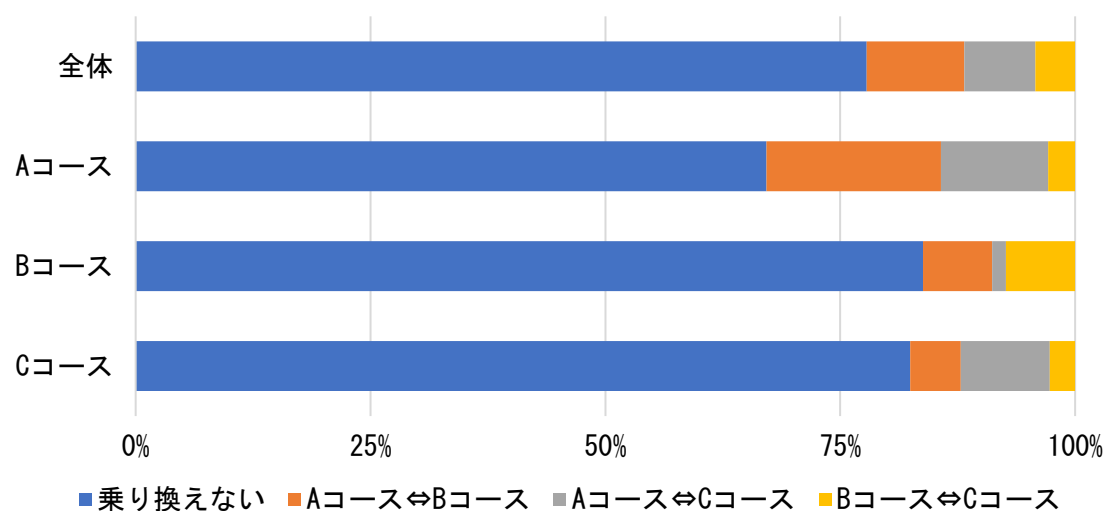


図 2.1-5 コースごとの乗り換えの有無の割合

2.2. 普段のキララちゃんの利用頻度

全体では週数回以上利用する人の割合が約 6 割であり、特に B コースではほぼ毎日キララちゃんを利用する人も多い。

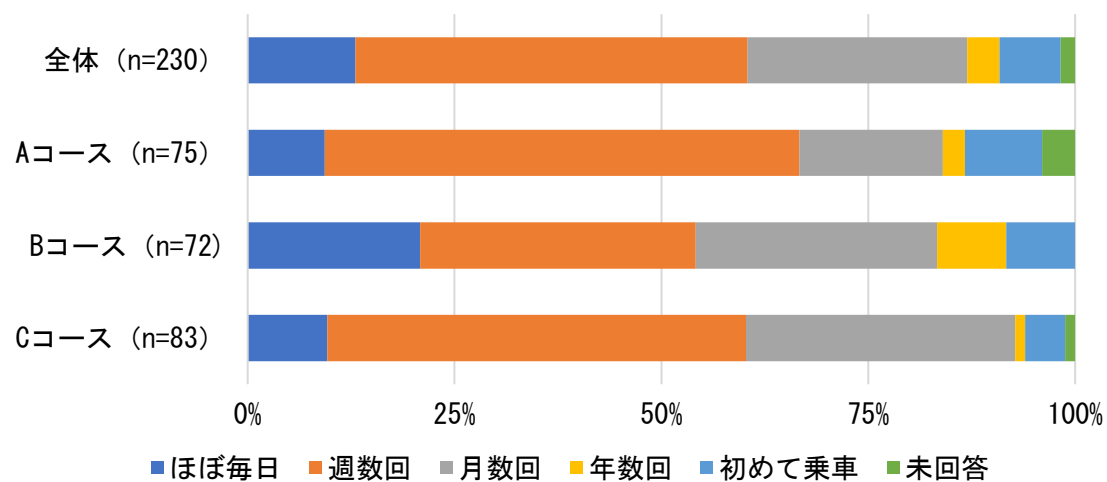


図 2.2-1 コースごとのキララちゃんの利用頻度の割合

2.3. 「バスロケーションシステム」の活用

バスロケーションシステムを活用している人の割合は回答者の約 2～3 割と低くなっている。

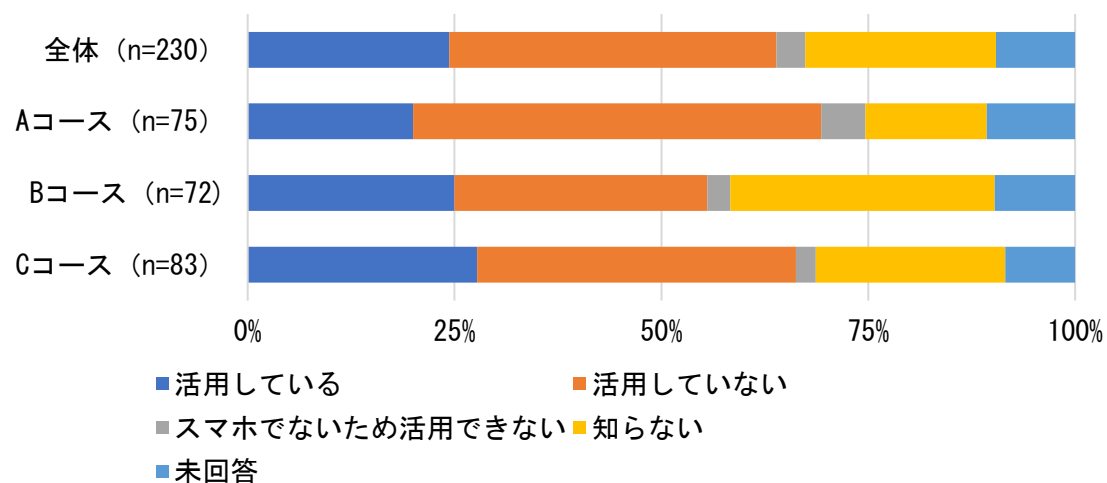


図 2.3-1 コースごとの「バスロケーションシステム」の利用割合

2.4. キララちゃんに期待すること（複数回答）

キララちゃんが存続することを期待している人が最も多く、その次に便数が増えることを期待している人の割合が大きい。また B コースや C コースは A コースと比較して本数の増加がより望まれていることが分かる。

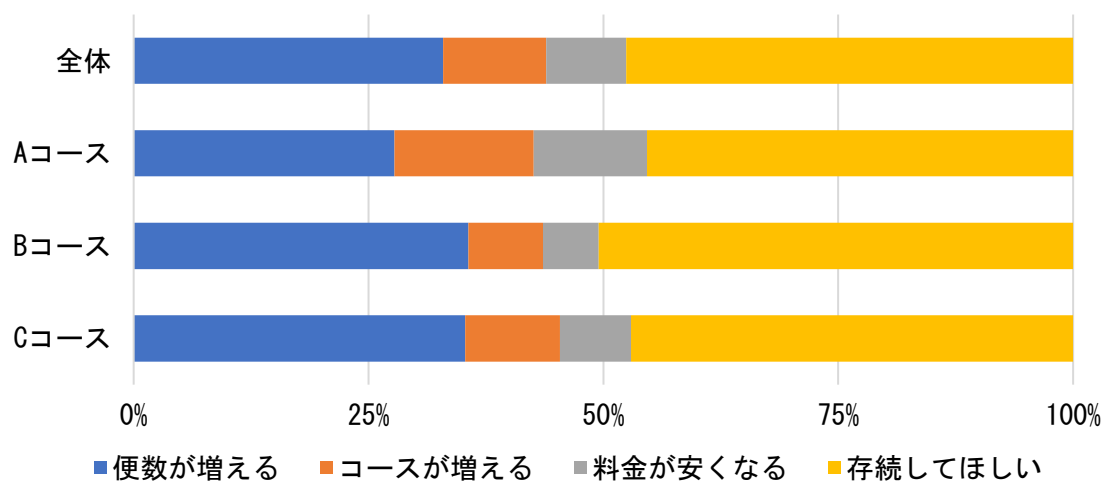


図 2.4-1 コースごとの「キララちゃんに期待すること」の割合

2.5. キララちゃんバスのバス停を作ってほしい施設や場所

土浦イオンにバス停を設置してほしいとの意見が多い。

表 2.5-1 A コース乗客のバス停の設置希望場所

目的地	回答数	目的地	回答数
土浦イオン	5	県営ひばり団地	1
土浦郵便局	3	右粃	1
市民会館（セブン側）	1	小岩田	1
荒川沖	1	西神立	1
スーパーオヌマ 新町店	1	モール 505	1

表 2.5-2 B コース乗客のバス停の設置希望場所

目的地	回答数	目的地	回答数
土浦イオン	3	中高津のカワチ	1
土浦駅東口方面	1	土浦郵便局	1
天川団地	1	KS デンキ	1
県営ひばり団地	1	虫掛	1
市営南ヶ丘住宅	1		

表 2.5-3 C コース乗客のバス停の設置希望場所

目的地	回答数	目的地	回答数
学芸塾	2	霞ヶ浦保育所	1
土浦協同病院	2	右粃	1
県営ひばり団地	1	ジョイフル本田	1
市営南ヶ丘住宅	1	永国町（桜川沿い）	1
荒川沖	1	家の前	1
観光スポット	1		

2.6. キララちゃんに関する意見やアイデア

ルートや運行ダイヤ、料金に関する意見がどのコースでも基本的に共通しており、特に C コースでは本数や夜の便など運行ダイヤに関する意見が多かった。

表 2.6-1 A コース乗客による意見やアイデア

内容	詳細
ルートへの意見	港橋より川口二丁目と停留所をしてほしい。みな 2 丁目です ので。
	スーパーオヌマで降りられるようにして。
運行ダイヤへの意見	通常ルートバスと時間が被らない。
	時間通りに来てほしいです。
他の乗客への意見	車内での会話が多い
	バスから降りた全員、バス内の検査（忘れ物など）
料金への意見	往復料金と云うのがあと良いと思います。
その他意見	バス停にベンチがほしい。
	車いすの方が乗車するのに工夫が必要だと思います。運転手 さんだけで車いすの方をバスに乗せるのは大変そうです。
	車に皆乗っているが、歩く人の気持ちにもなってほしい。2 ～3 つの買い物だけでも 2 日ぐらいかかる。帰りには荷物を 手に持ってくるわけですから。車の人はわからないでしょう けど、どうにかしてほしい。どんどんアンケートをとって良 い方へ向かってください。
	土浦市民は高齢者が多くなり、1 人暮らしの人も多くなる。 お子さんたちも仕事で忙しいので、なるべくキララバス、つ ちまるバスなどを増やし、高齢者にやさしい市になってほし いです。茨城県の要は水戸市と土浦市だから。
感謝の言葉	キララちゃんを利用したのは運行した次の日より。このバス のおかげで駅、ピアタウンにも行けて。
	キララ様です。ありがとう。
	ありがたいです
	いつもご親切にありがとうございます。
	みなさんよくやってくれていて助かっています。ありがとう ございます。
	大変助かっている

表 2.6-2 B コース乗客による意見やアイデア

内容	詳細
ルートへの意見	現在走っていないところにもどんどん入り込んでいてほしいです。
	イオンに行くにも駅に行ってからなので、ぜひキララちゃんにお願いしたいです。
運行ダイヤへの意見	霞ヶ浦医療センター始業 8:30 ちょうどにバスがあるといいな♡運転手さんの皆さんはとてもやさしいです。弱視なのですが、運転手さんたちいつも配慮してくださいます。本当にありがとうございます。
料金への意見	定期券にしてほしい。
	定期券ができれば
運転手への意見	運転手さんの対応が悪かった。こういうアンケートがもっとあるといいと思う。日付違いのチケットを渡されたことがある。降車の際、お礼を言っても無視する。普通の対応してほしい。
その他意見	バス停に屋根があったらいいなと思います。
	長く存続してほしいです。絶対なくさないでください！
	キララバスがあるので病院にも来れます。存続してほしいし、便数も増やしてほしいです。
感謝の言葉	とても助かっております。免許返納したので。
	ありがたいです。
	いつも安全運転を心がけてくださりありがとうございます。今後も変わらぬ存続をよろしくお願い申し上げます。
	ご親切で、感謝しています！
	いつもご親切にありがとうございます。
	とっても便利でありがたい。運転士さんも親切。
	バス停が家からすぐ近くなのでとても助かっています。

表 2.6-3 C コース乗客による意見やアイデア

内容	詳細
運行ダイヤへの意見	21 時～のバスがあるとありがたい。仕事に行くのに使うので便数があるとありがたい。
	通勤に利用しているバスが土日の便が少なくなったため、朝はキララちゃんバスを使うようになったが、19 時の便に乗れないため近くで降りるバスに乗り途中から歩いて帰っている。19 時より遅い便があったら良いです。
	早朝の便を増やしてほしい。駅からの最終便の時間を遅らせてほしい。
	時間をもっと増やしてほしい。
	バスの時間があまりない。もっともっと多くしてほしい。どこに行くのにも 1 日で買い物ができない。車がある人にはわからない！1 日 2～3 時間で用が済むのに、私は何回も乗り換え。何日もかかってしまう。ばかばかしいがキララちゃんがないと生活ができない。
料金への意見	キララちゃんつつちまるで乗り放題券（1 日）。IC で定期券つくってほしいです。
その他意見	コマーシャルを今後すすめてみては…非常に重宝してる
	雨天時や寒い日はなるべく早めに乗り場につけてもらいたいです（駅ロータリーでギリギリまで待機しないでほしい）。常磐線の運行状況に応じて、多少出発を遅らせてもらえると助かります。ほねつぎ左折時、歩道をまたぐ際は法廷で一時停止が必要ですので注意してください。
	バスに乗っている人のアンケートをよくとり、その人たちの声を一緒に考えてもいいかも。1 回ですむ仕事も何日もかかってしまう（皆様と一緒に集まり、話し合いをしてほしい）。バスの中に日時を貼って集合し話し合いを開いてほしい。
	雪の日には早朝便を通勤で使いたいと思っている。
	手すりを増やしてほしい。座席を倒せるようにしてほしい。
感謝の言葉	ありがとうございます。
	とても安くて親切だと思います。クリスマスの飾りもしてて、努力していると思いました。旅人にも親切にいただき、良いバスだと感心しました。本数が増えるとありがたいかもしれません。

	早朝便よく使う。ありがたい。
	大変便利に利用させていただいています。運転士さんの対応がとても優しく、コミュニティバスにふさわしいと感じています。
	家の目の前にバス停があって助かる。バスに合わせて生活しているので特に要望はない。
	キララちゃんのおかげで外出できる。運転手さんに感謝しているので伝えてほしい。
	このバスないと外出できないから感謝してる
	いつも優しい運転手さんありがとう！
	親切な対応、安心して利用させていただいています。
	キララバスで毎日楽しんでいます。
	運転手さんが親切でありがたい。
	いつもお世話になっております。

3. バス利用促進方法の検討

今回の調査では、データを用いて以下の 5 つの分析・検討を試みた。ここからはこちらの分析結果を順に見ていくこととする。

- ① 利用者の特性、利用目的や傾向の把握
- ② A コースの早朝便の可否、継続する場合の運行方法
- ③ A コースのルート見直し
- ④ 全コースにおけるルート・時刻の改善や新規路線の検討
- ⑤ 令和 4 年 4 月から改訂された全コースの早朝便と夕刻の時刻表の検証

3.1. 利用者の特性、利用目的や傾向の把握

ここでは、現在のキララちゃんバスの利用者の特性や利用目的を明らかにする。

1) A コース

沿線住民アンケートにてキララちゃんバスを「よく利用する」「時々利用する」と回答した人を「キララちゃんバスを利用する人」、「以前利用していたが、今は利用していない」「利用したことはない」と回答した人を「キララちゃんバスを利用しない人」と定義する。

下の図 3.1-1 はキララちゃんバス利用者の性別割合、図 3.1-2 はコースの通っていない真鍋 4 丁目と 6 丁目を除いた地区のみのキララちゃんバス利用者の性別割合である。居住地区内でのコースの有無にかかわらず、利用すると回答した人の割合は女性の方が多い。

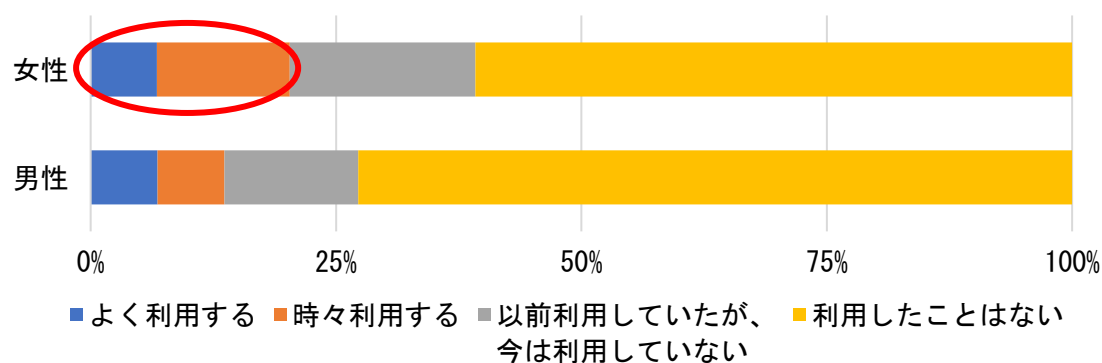


図 3.1-1 キララちゃんバス利用者の性別割合

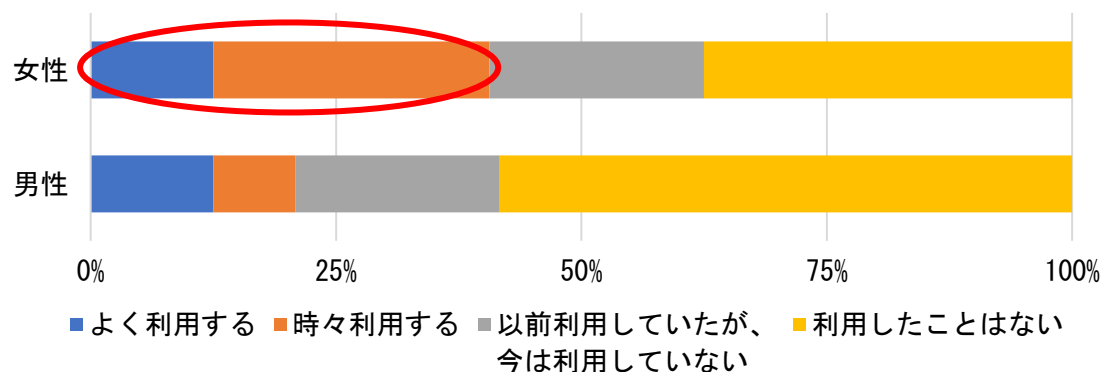


図 3.1-2 居住地区内をコースが通る住民におけるキララちゃんバス利用者の性別割合

また下の図 3.1-3 はキララちゃんバス利用者の年代割合、図 3.1-4 はコースの通っていない真鍋 4 丁目と 6 丁目を除いた地区のみのキララちゃんバス利用者の年代割合である。

「よく利用する」と回答した人の割合は年齢が高くなるほど多くなり、さらに居住地区内にコースが通っている人に回答者を限定すると、他の年代と比較して特に 80 代以上の高齢者がキララちゃんバスを日常使いしやすい傾向が顕著に表れるようになった。（なお、居住地区内をコースが通る住民の 3、40 代はそれぞれ 1 人と 2 人しかいないので言及しない）

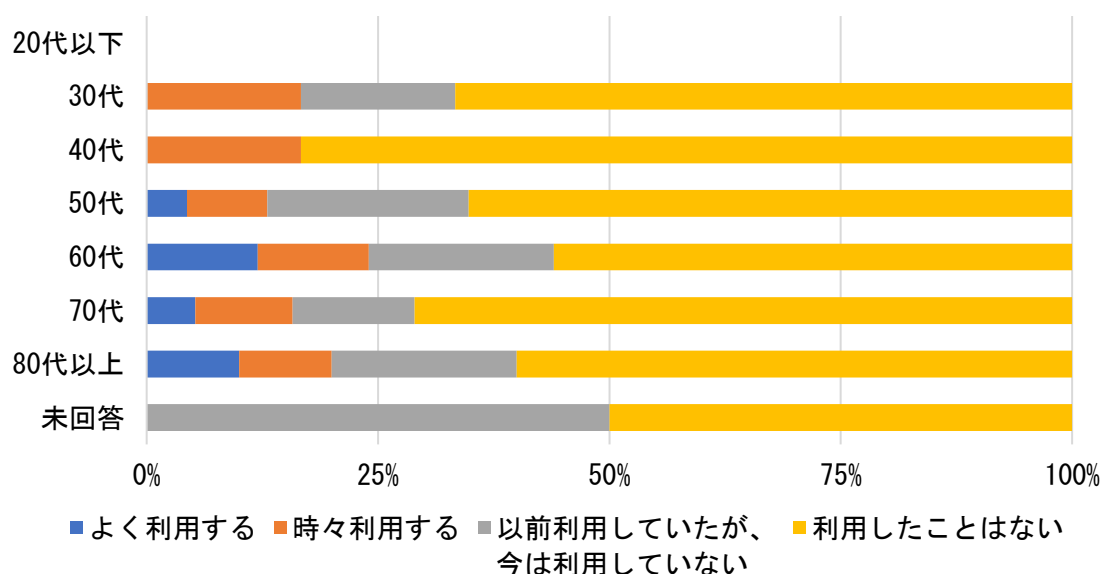


図 3.1-3 キララちゃんバス利用者の年代割合

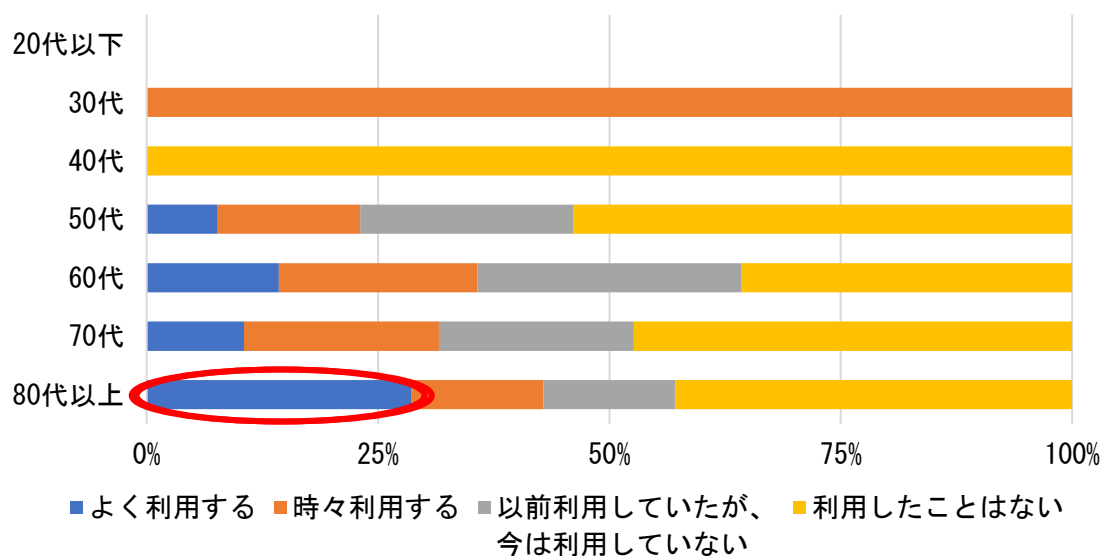


図 3.1-4 居住地区内をコースが通る住民におけるキララちゃんバス利用者の年代割合

さらに下の図 3.1-5 はキララちゃんバス利用者の居住地割合、図 3.1-6 はコースの通っていない真鍋 4 丁目と 6 丁目を除いた地区のみのキララちゃんバス利用者の居住地割合である。

コースの通っていない真鍋 4 丁目と 6 丁目ではキララちゃんを利用していない住民が多いが、その他の地区を見ると、キララちゃんバス利用者の割合がそれぞれの地区で大きく異なるといった傾向は少ないことが分かる。(ただし、港町 3 丁目、川口 1 丁目、湖北 2 丁目、真鍋 1 丁目は回答者が 10 人未満なので言及しない)

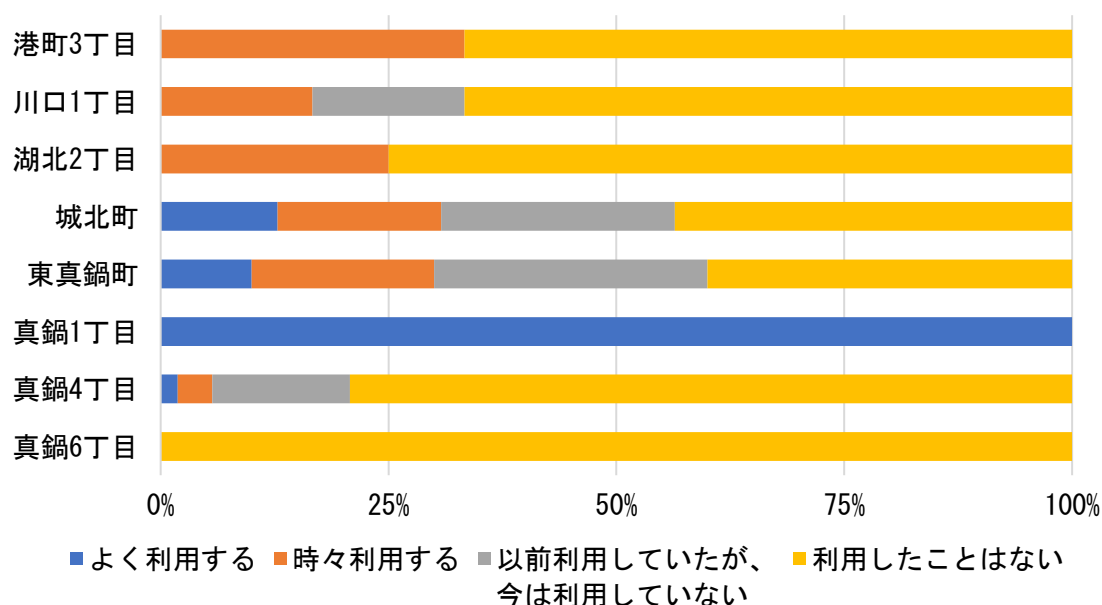


図 3.1-5 キララちゃんバス利用者の居住地区割合

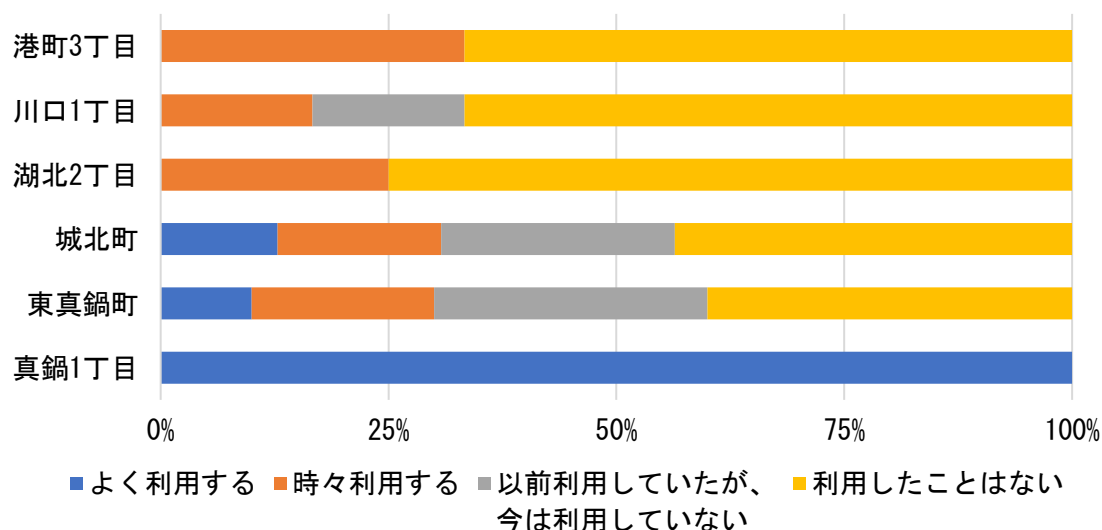


図 3.1-6 居住地区内をコースが通る住民におけるキララちゃんバス利用者の居住地区割合

下の図 3.1-7 と 3.1-8 は A-1 コースの乗降車数データだが、特に「土浦駅西口」「ピアタウン」にて乗降車数が、「真鍋三丁目」にて乗車数が、「港町中央」「土浦駅東口」にて降車数が多い。そして「ピアタウン」「真鍋三丁目」で降車する人数は午前～昼が多く、乗車する人は昼～夕方が多いため、ピアタウンやタイヨー、山新等での買い物は主にこの時間帯に行われていると考えられる。

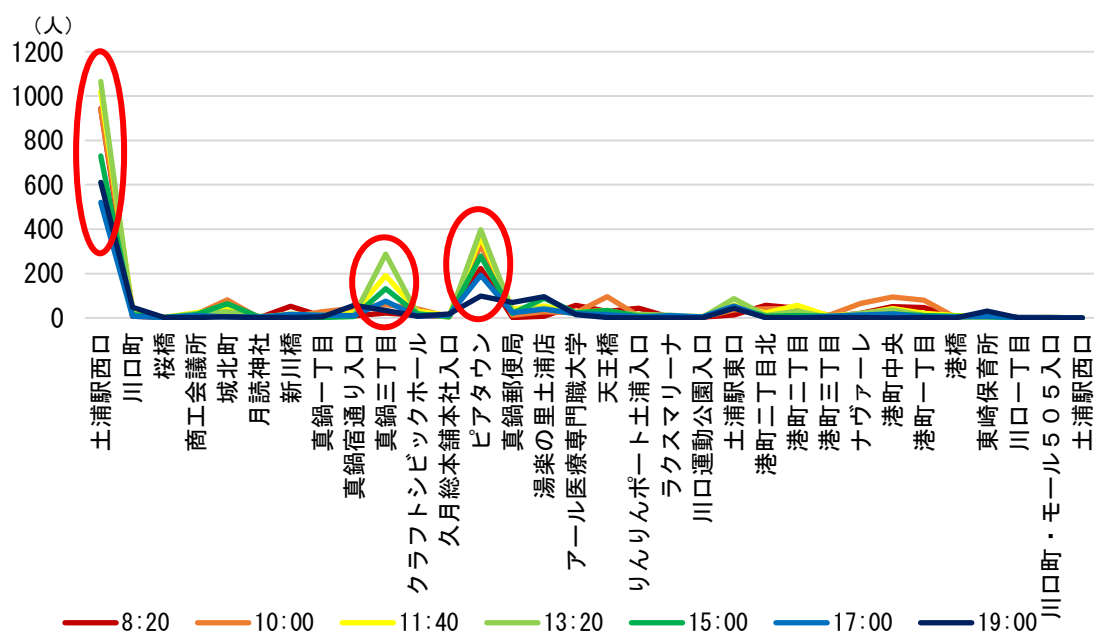


図 3.1-7 A-1 コースにおける各バス停の乗車数

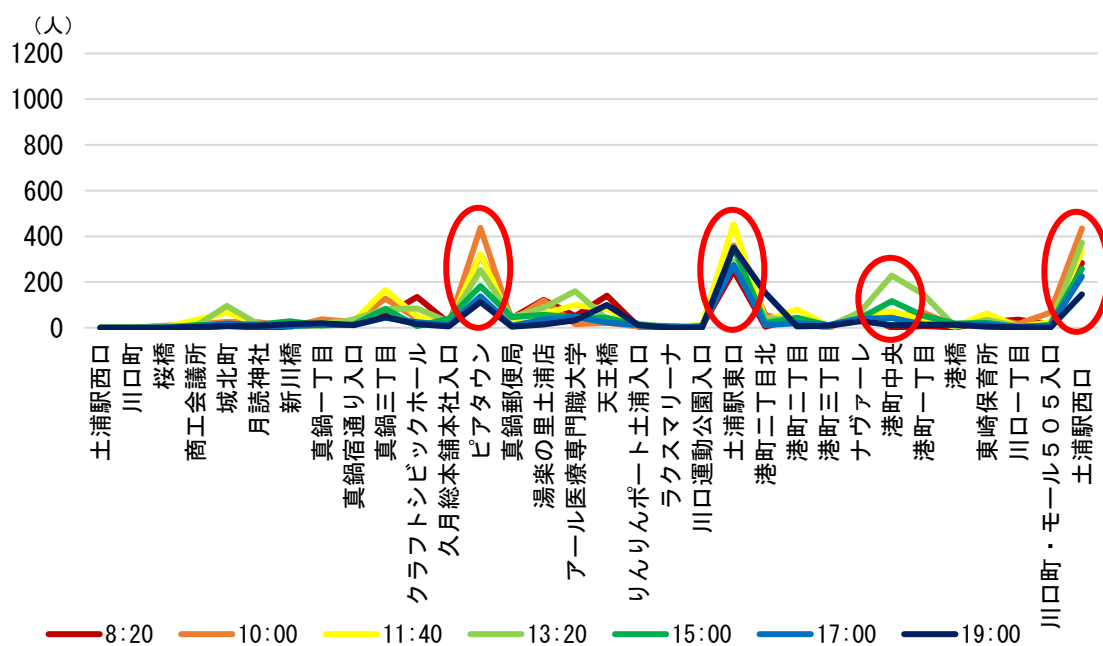


図 3.1-8 A-1 コースにおける各バス停の降車数

また以下は、A-1 コースの各バス停の乗降車数割合を示したグラフである。

グラフに累計乗降車数が 70%となる箇所に線を引くと、乗降者数の多いバス停数か所の利用者数だけで全体の 70%を占めていることがわかる。つまり、四角に囲まれた部分のバス停を巡るだけで利用者の 70%が確保できるということである。これらの四角で囲まれた部分を見ると、ほとんどがピアタウンや真鍋三丁目周辺から常磐線以東に向かうルート、および土浦駅で乗り降りしていることがわかる。

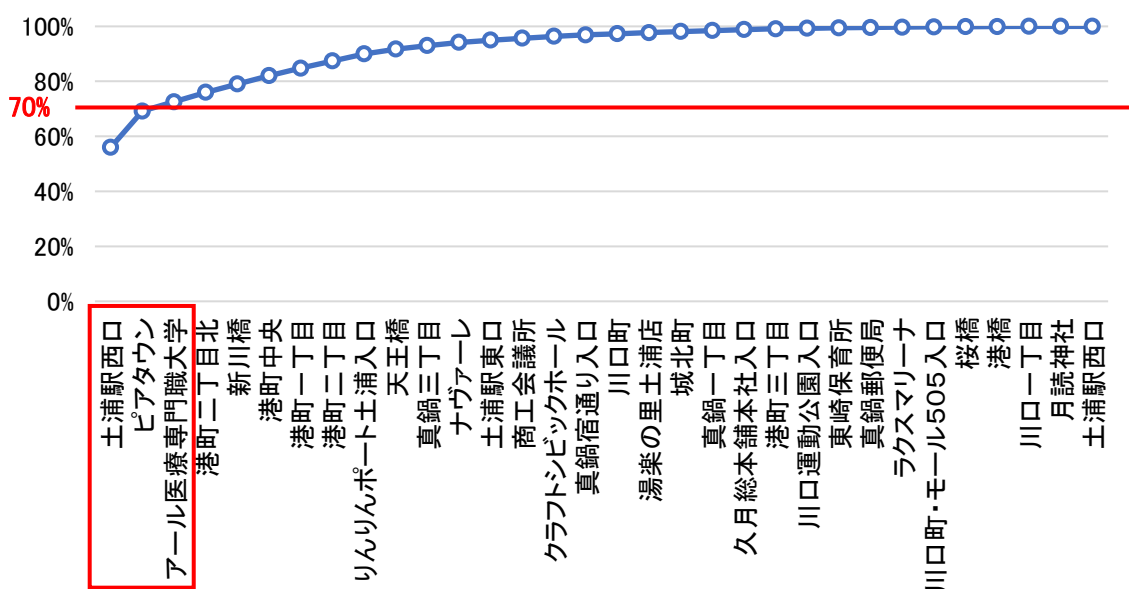


図 3.1-9 A-1 コース 8:20 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

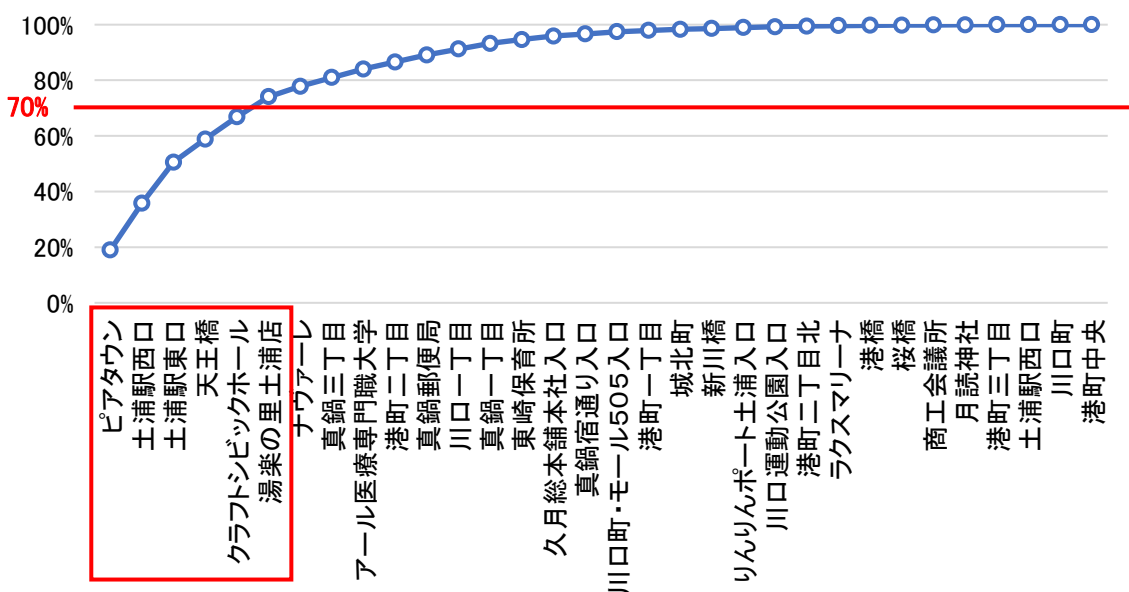


図 3.1-10 A-1 コース 8:20 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

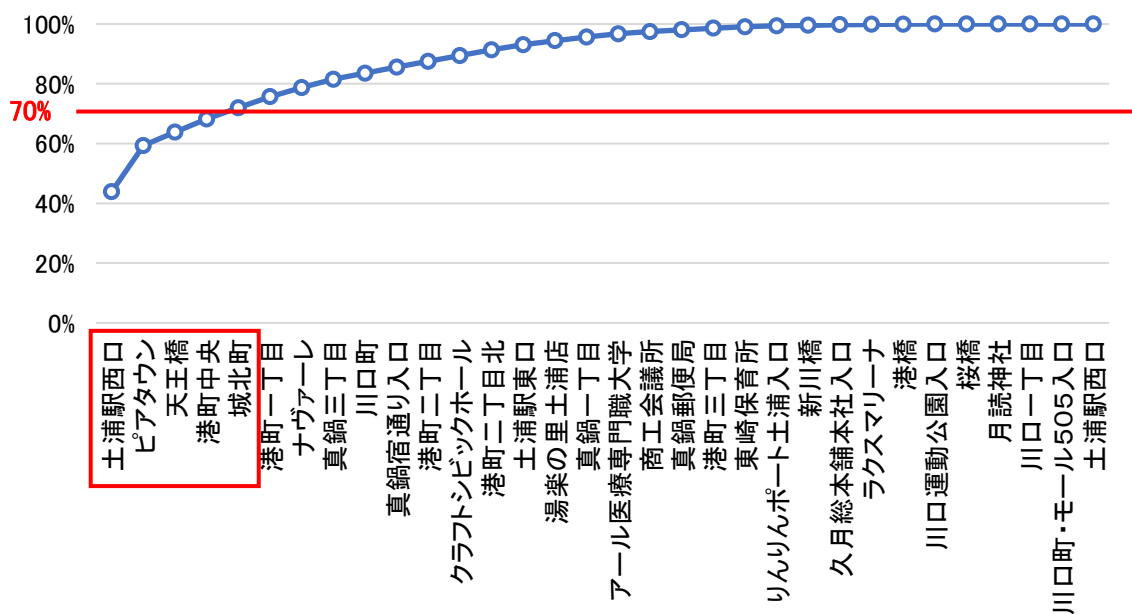


図 3.1-11 A-1 コース 10:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車率割合

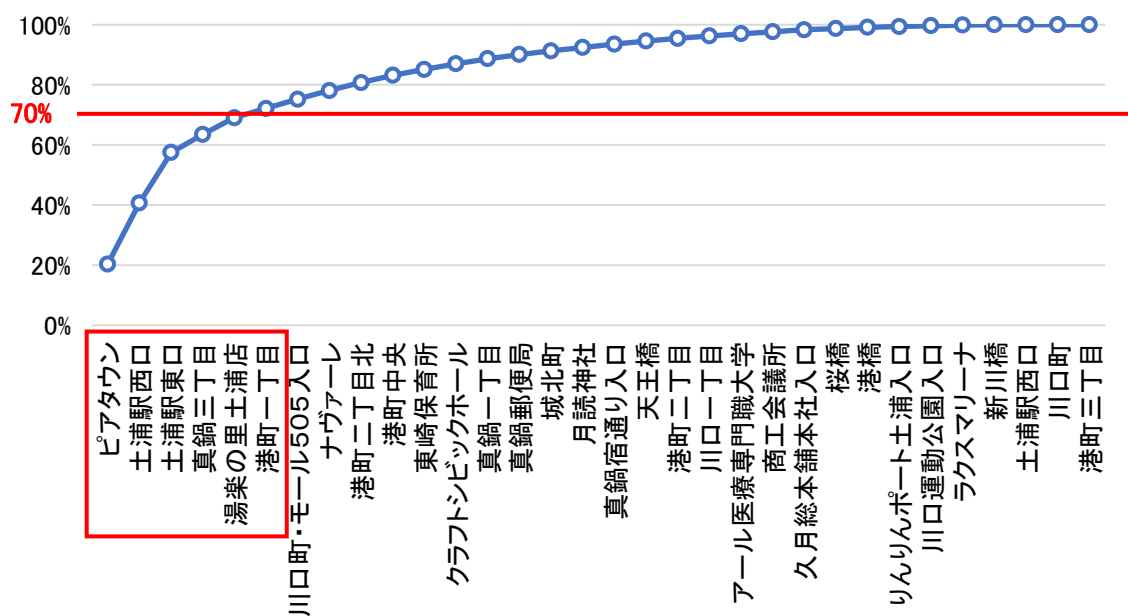


図 3.1-12 A-1 コース 10:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車率割合

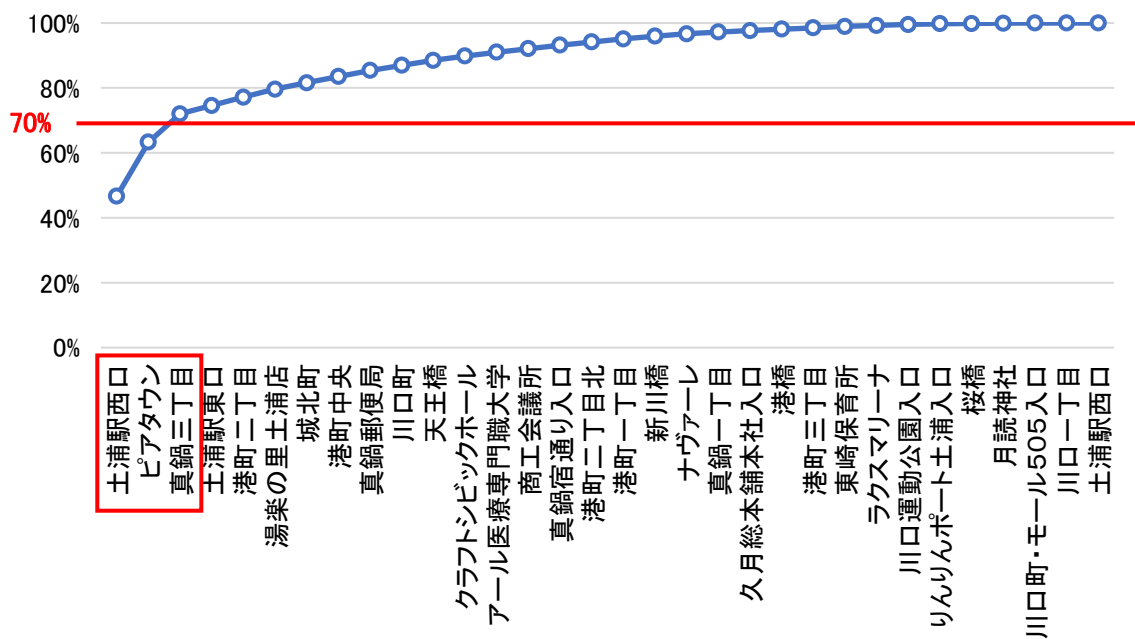


図 3.1-13 A-1 コース 11:40 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

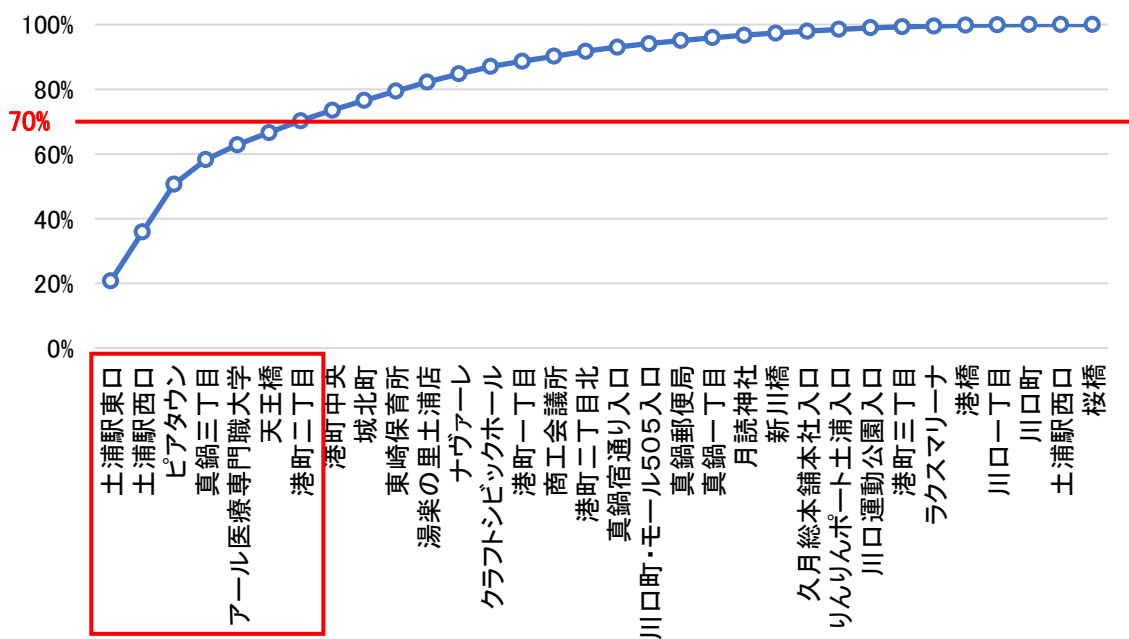


図 3.1-14 A-1 コース 11:40 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

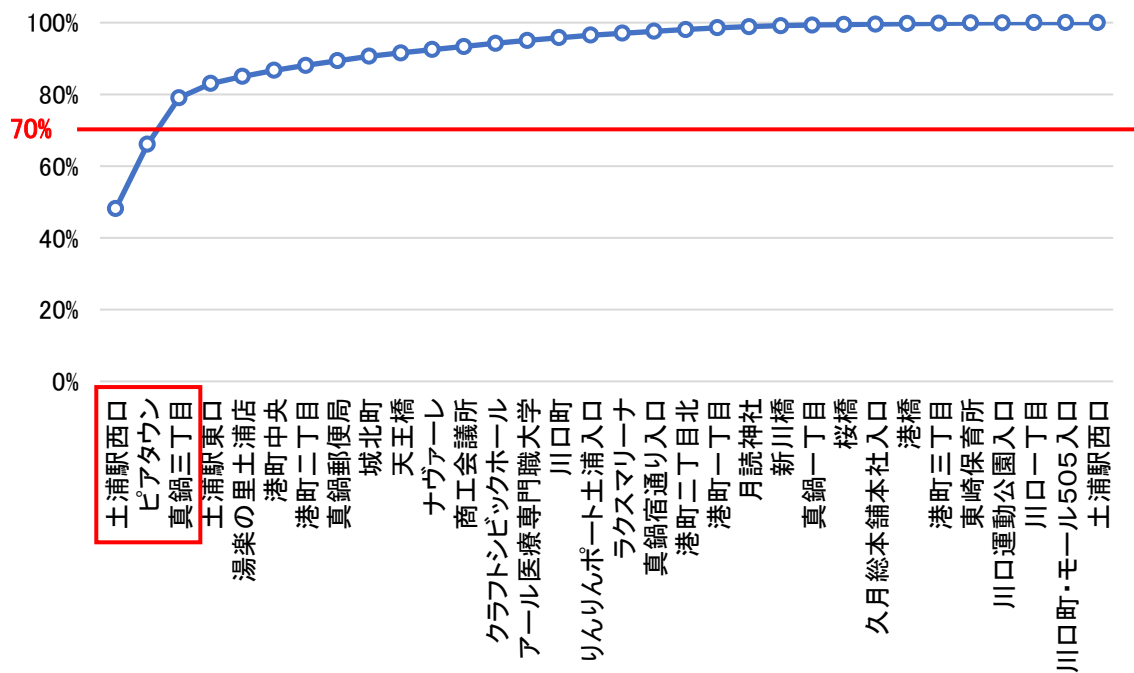


図 3.1-15 A-1 コース 13:20 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

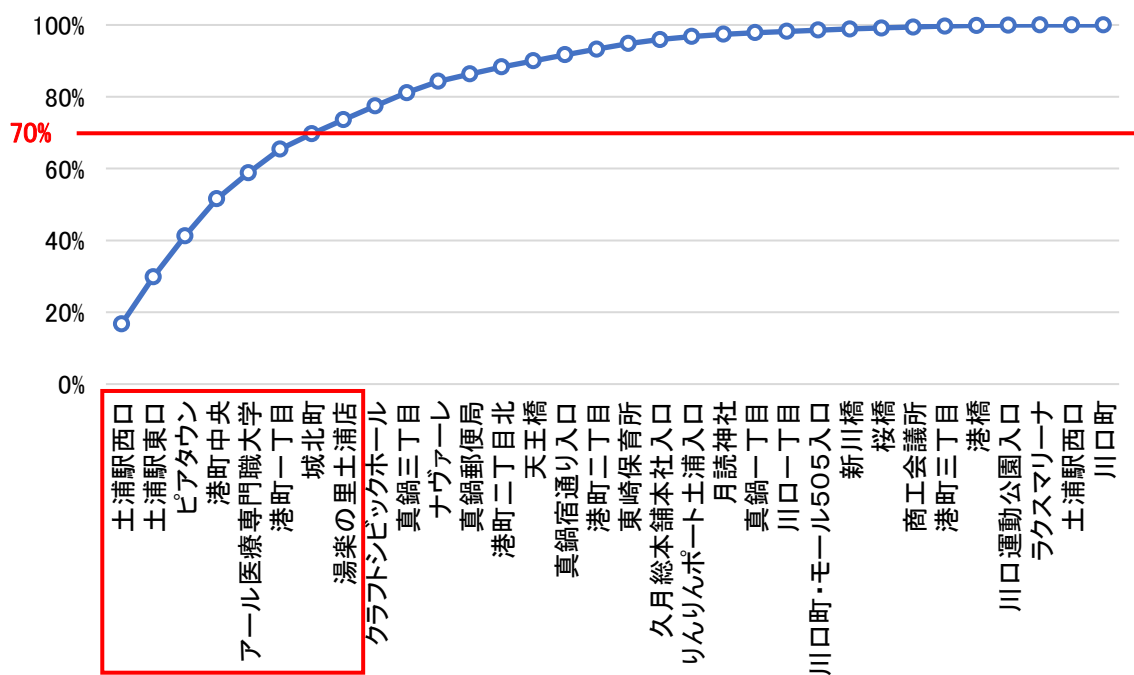


図 3.1-16 A-1 コース 13:20 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

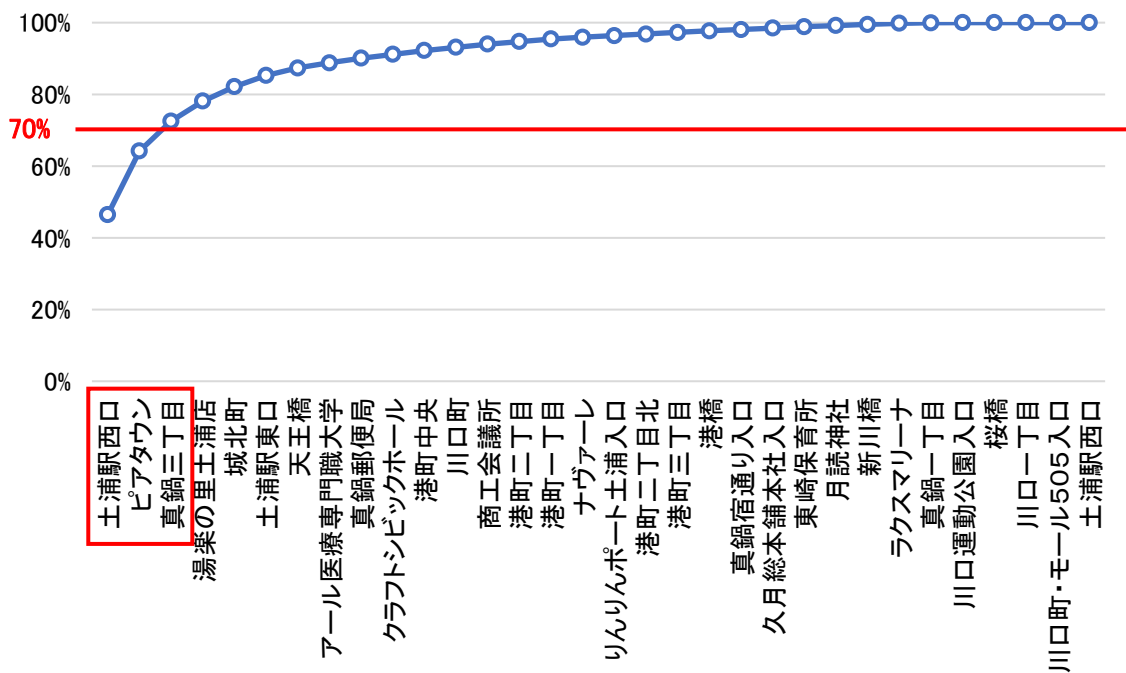


図 3.1-17 A-1 コース 15:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

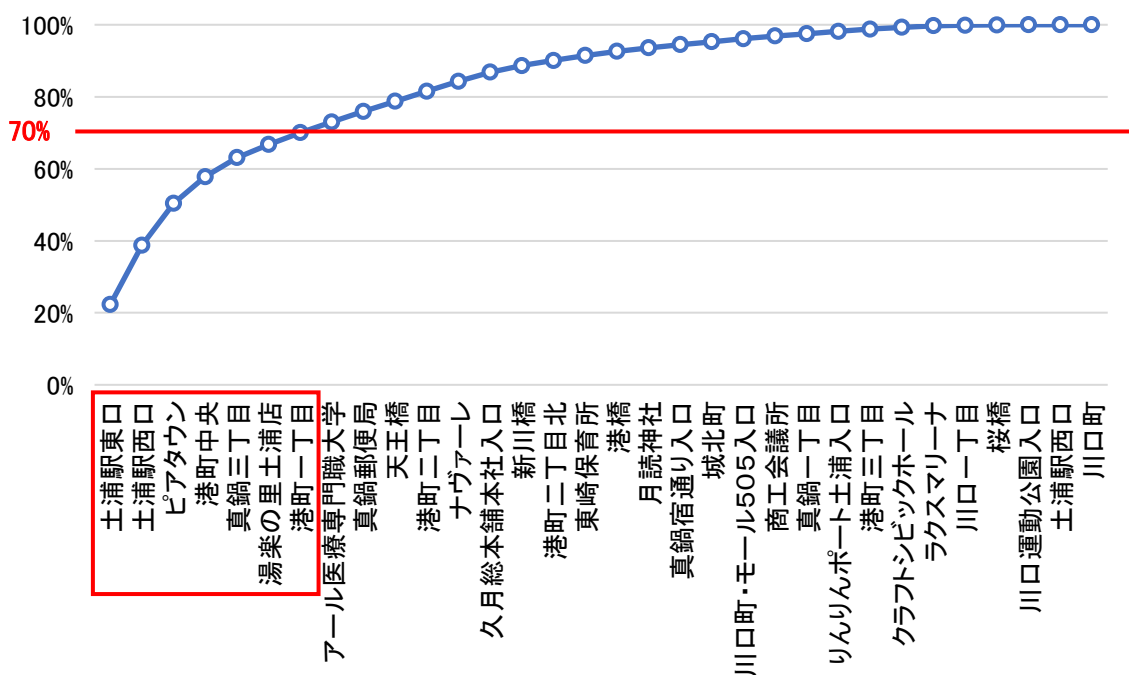


図 3.1-18 A-1 コース 15:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

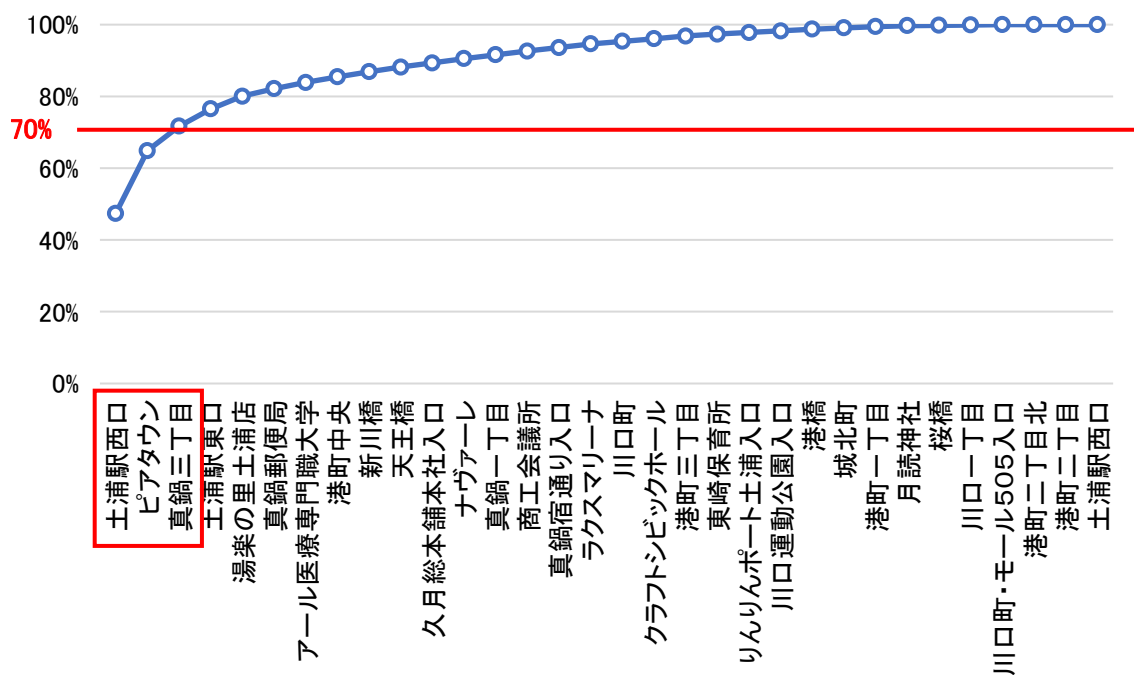


図 3.1-19 A-1 コース 17:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

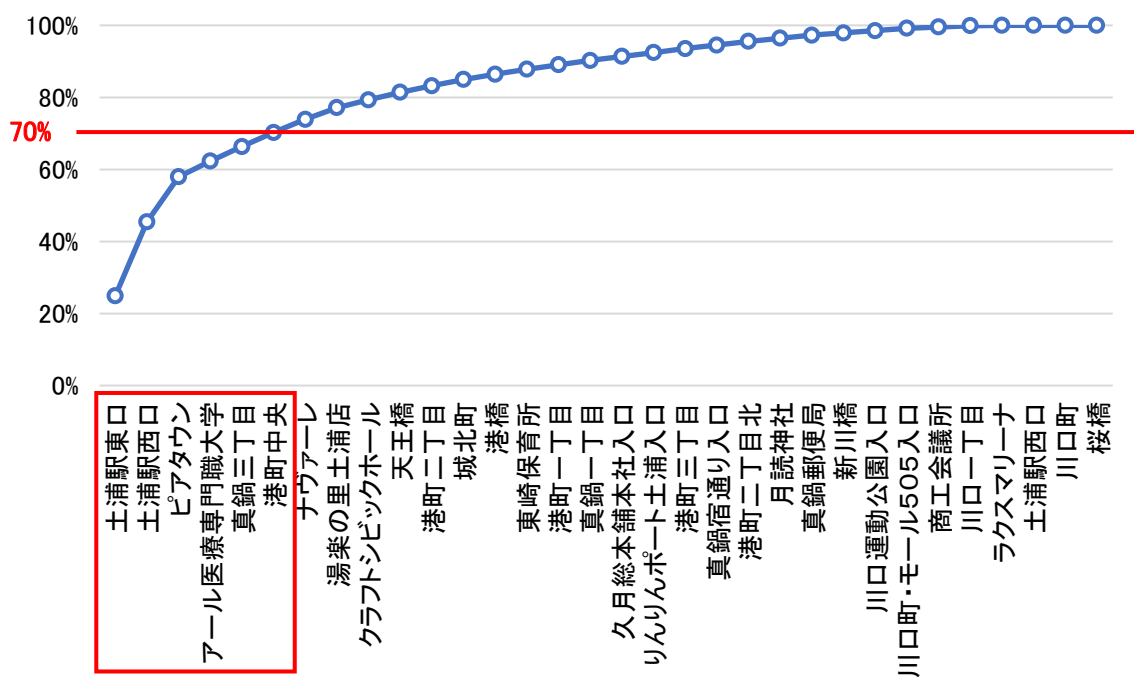


図 3.1-20 A-1 コース 17:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

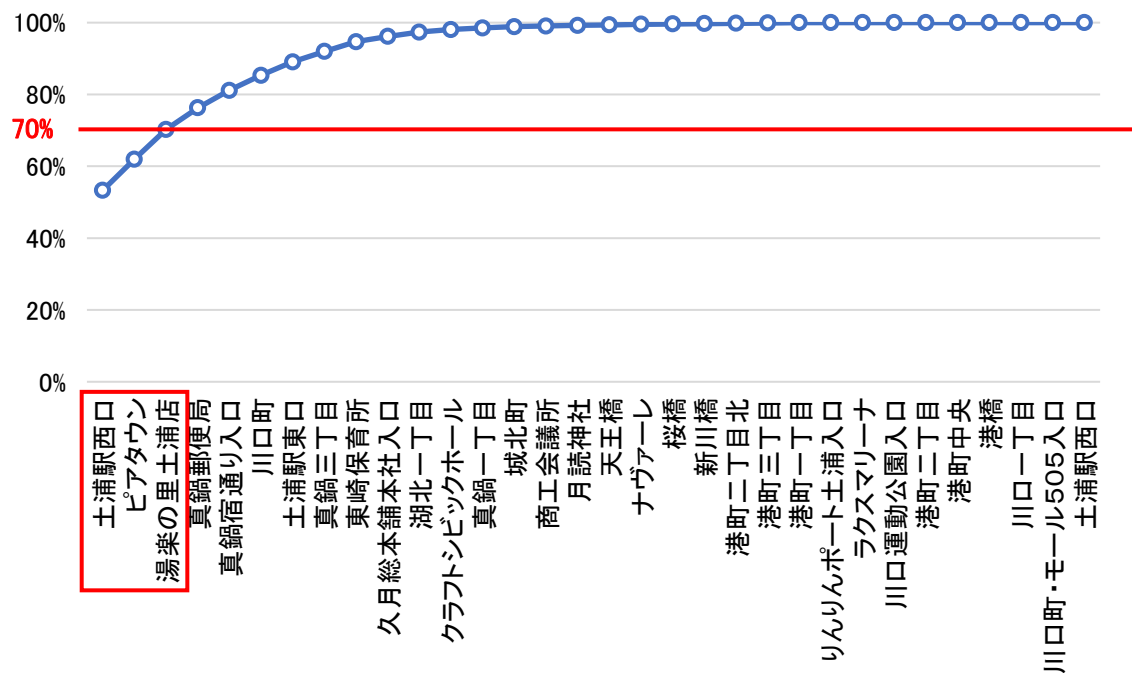


図 3.1-21 A-1 コース 19:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

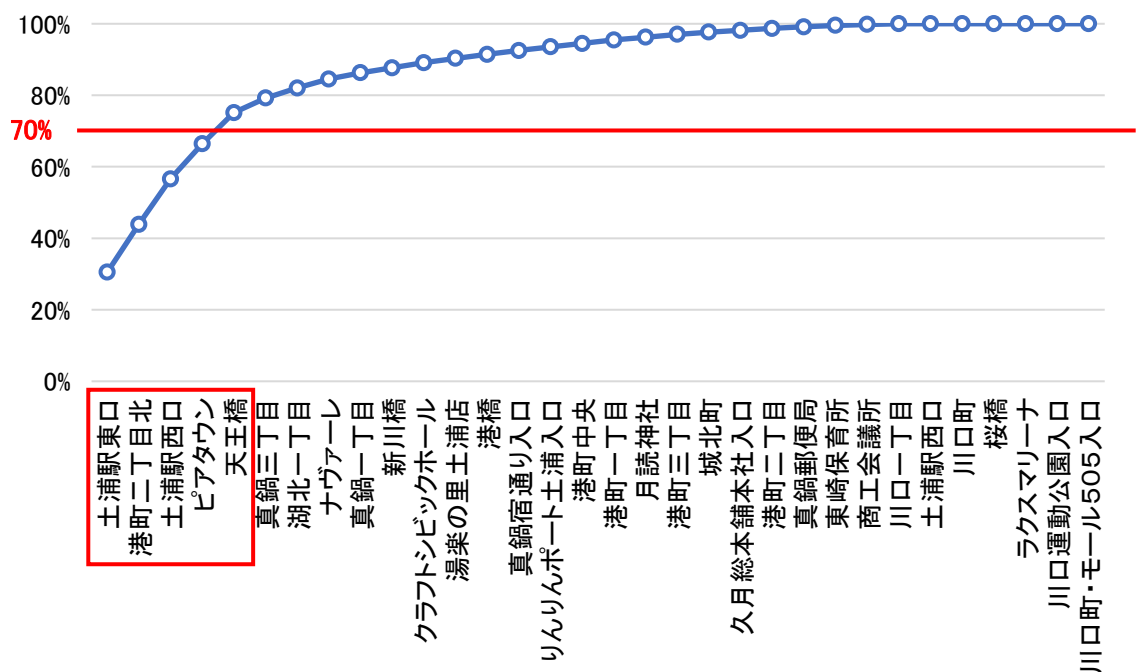


図 3.1-22 A-1 コース 19:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

下の図 3.1-23 と 3.1-24 は A-2 コースの乗降車数データだが、特に「土浦駅西口」「ピアタウン」「土浦駅東口」にて乗降車数が多く、また午前～昼は「港町二丁目北」「アール医療専門職大学」にて乗車数が、「土浦駅東口」「湯楽の里土浦店」「真鍋三丁目公民館前」にて降車数が多い。

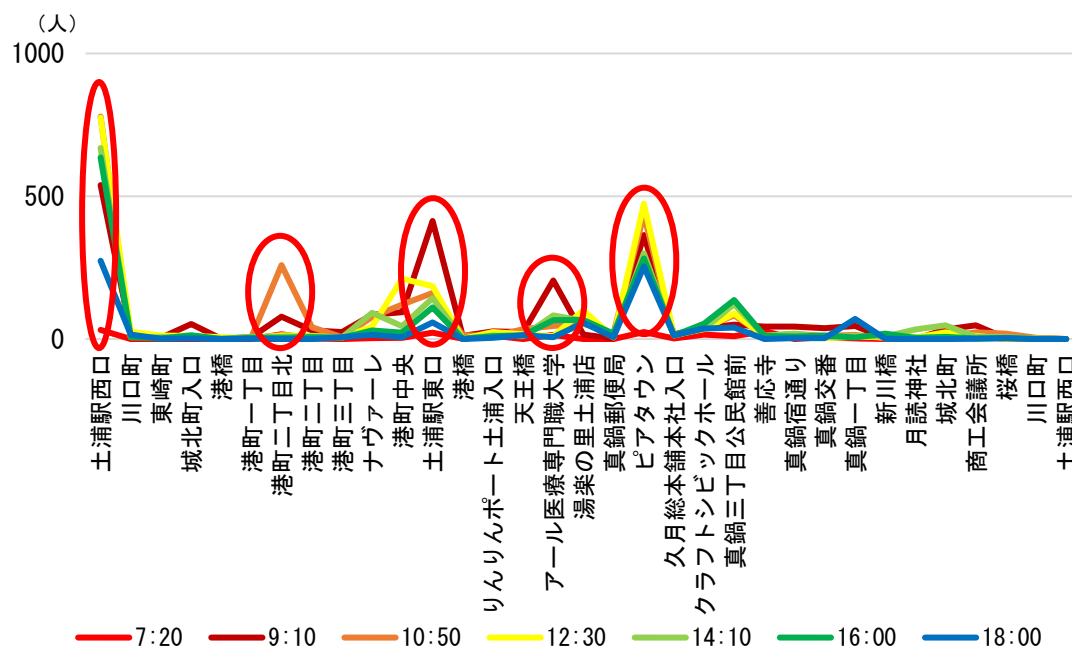


図 3.1-23 A-2 コースにおける各バス停の乗車数

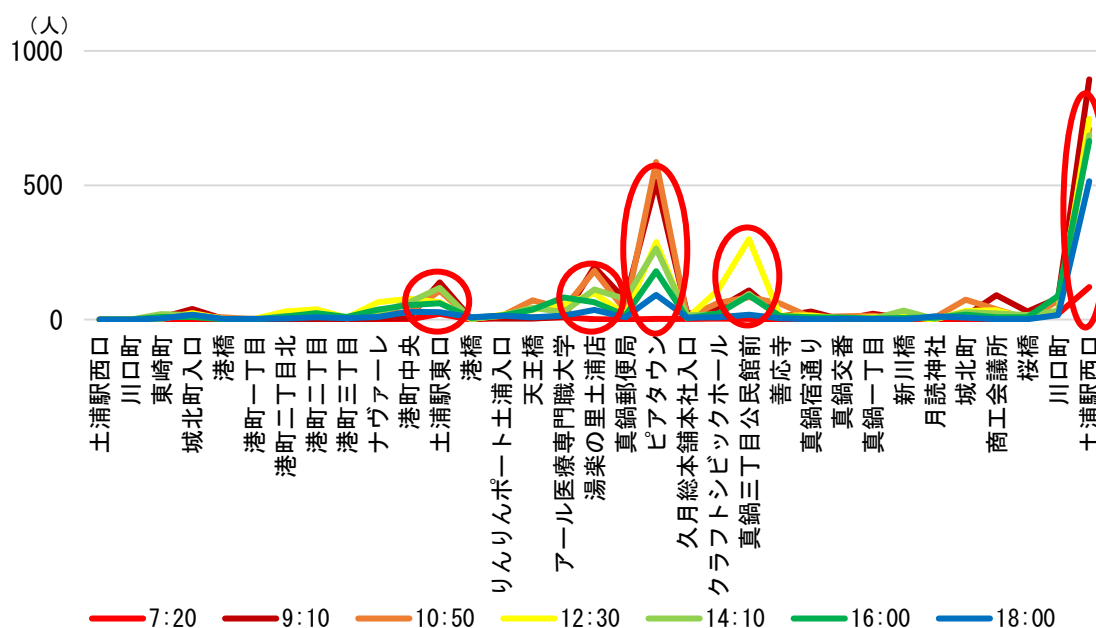


図 3.1-24 A-2 コースにおける各バス停の降車数

また以下は、A-2 コースの各バス停の乗降車数割合を示したグラフである。

グラフに累計乗降車数が70%となる箇所に線を引くと、こちらもA-1コース同様、ほとんどの便で乗客がピアタウンや真鍋三丁目周辺から常磐線以东に向かうルート、および土浦駅で乗り降りしていることがわかる。(ただし、早朝便はそもそもの利用者数が少ないので注意が必要である)

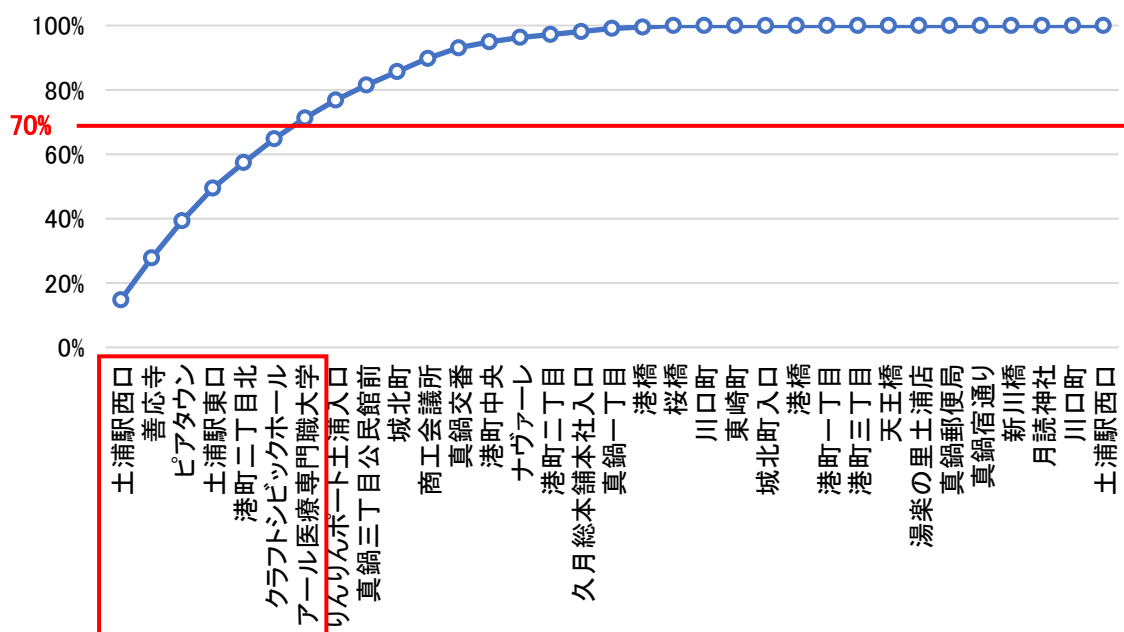


図 3.1-25 A-2 コース 7:20 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

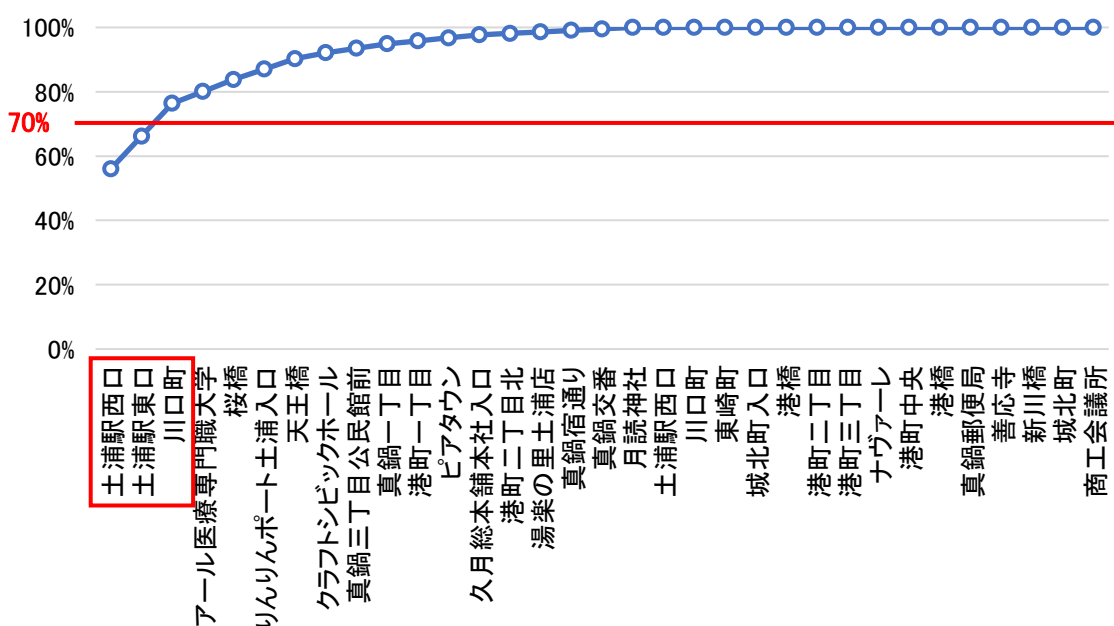


図 3.1-26 A-2 コース 7:20 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

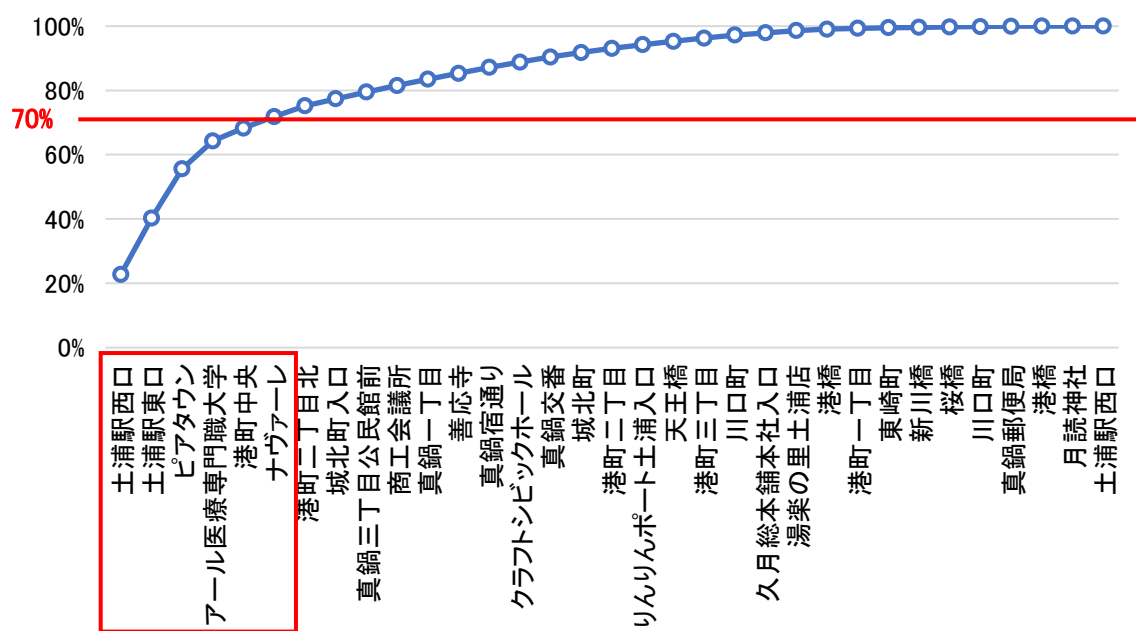


図 3.1-27 A-2 コース 9:10 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

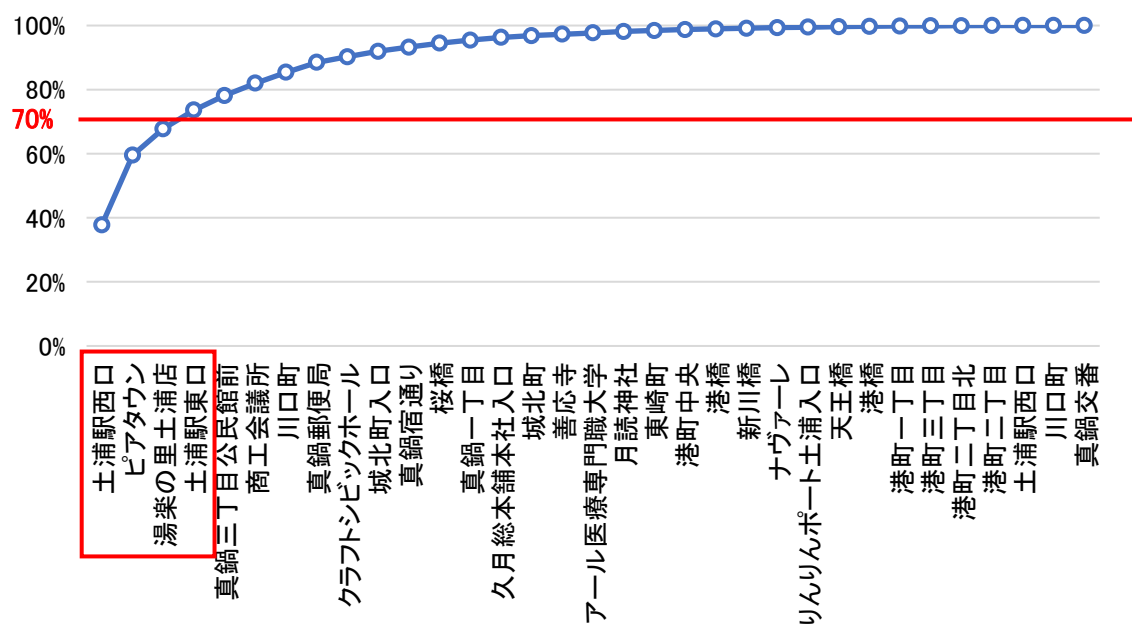


図 3.1-28 A-2 コース 9:10 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

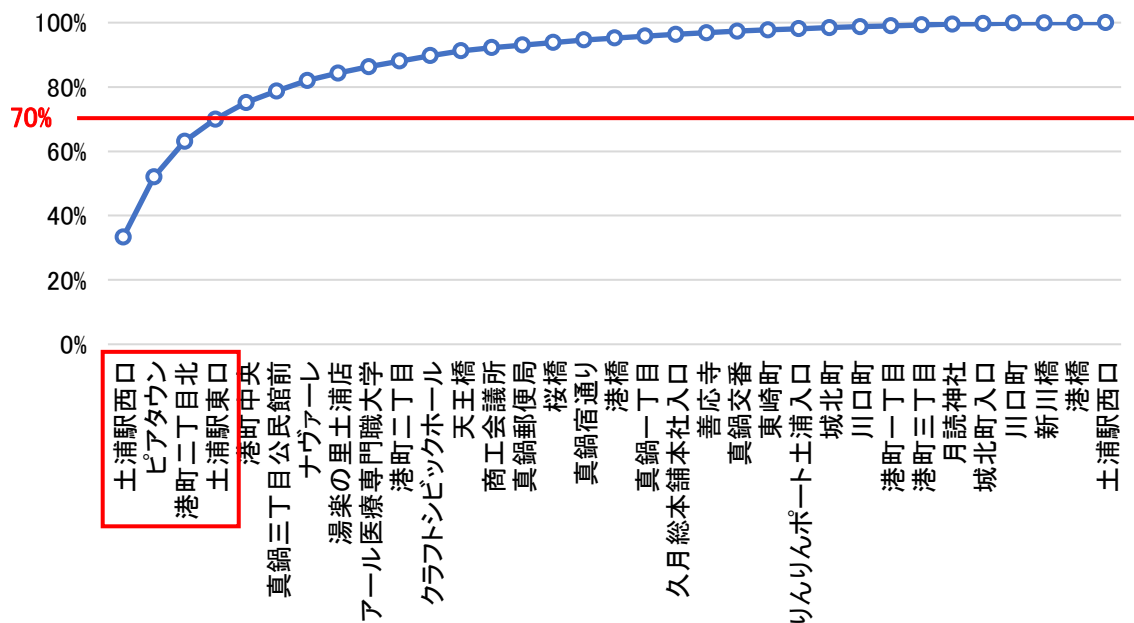


図 3.1-29 A-2 コース 10:50 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

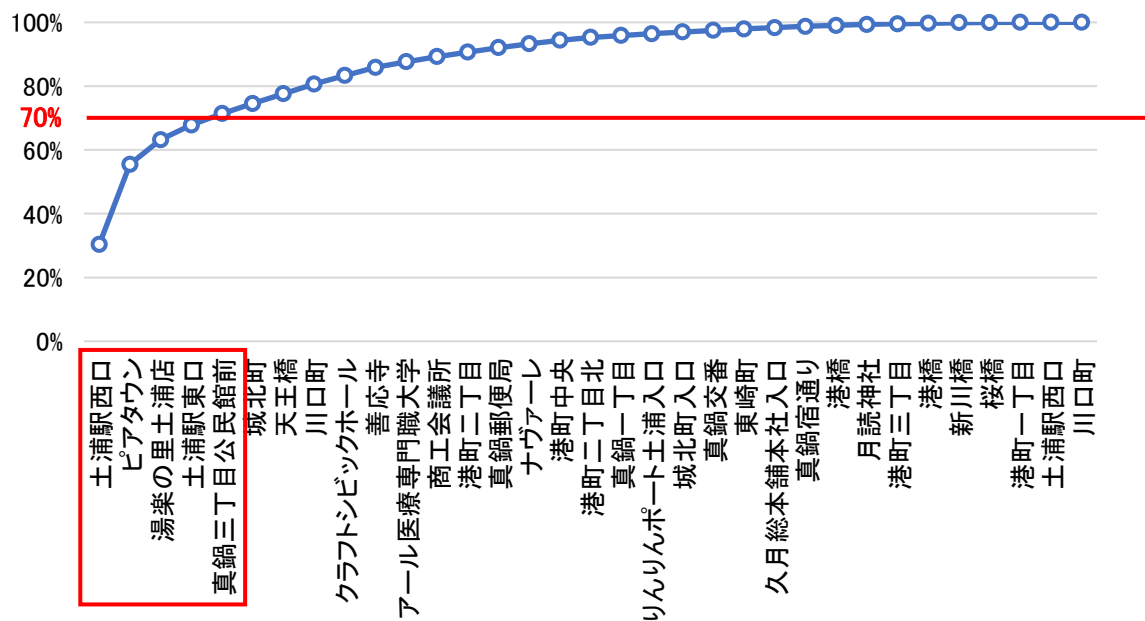


図 3.1-30 A-2 コース 10:50 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

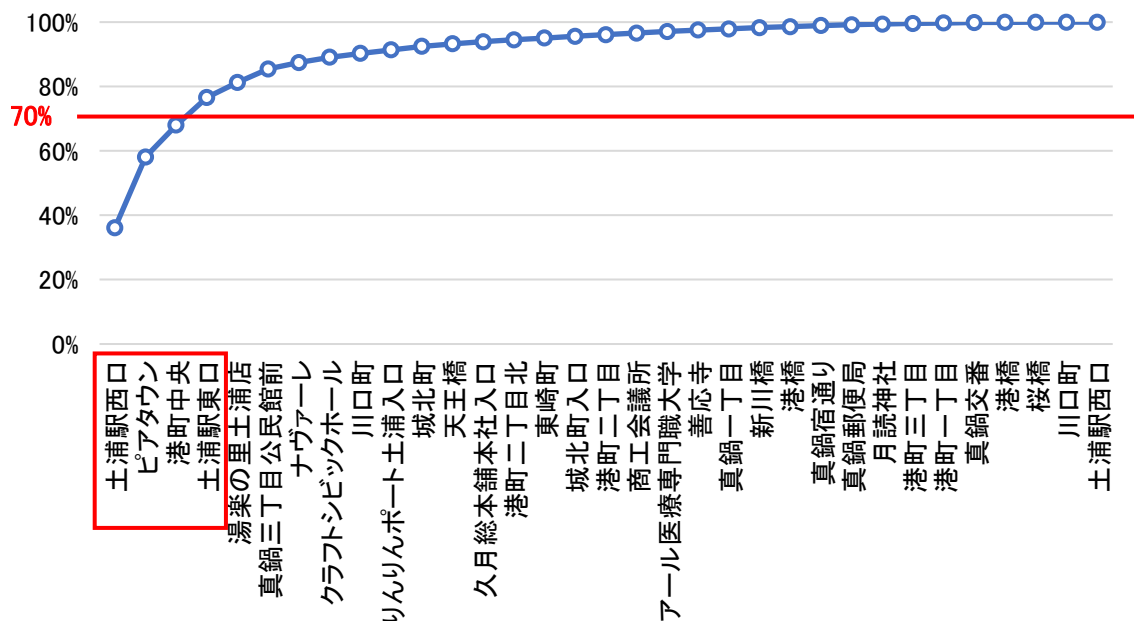


図 3.1-31 A-2 コース 12:30 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

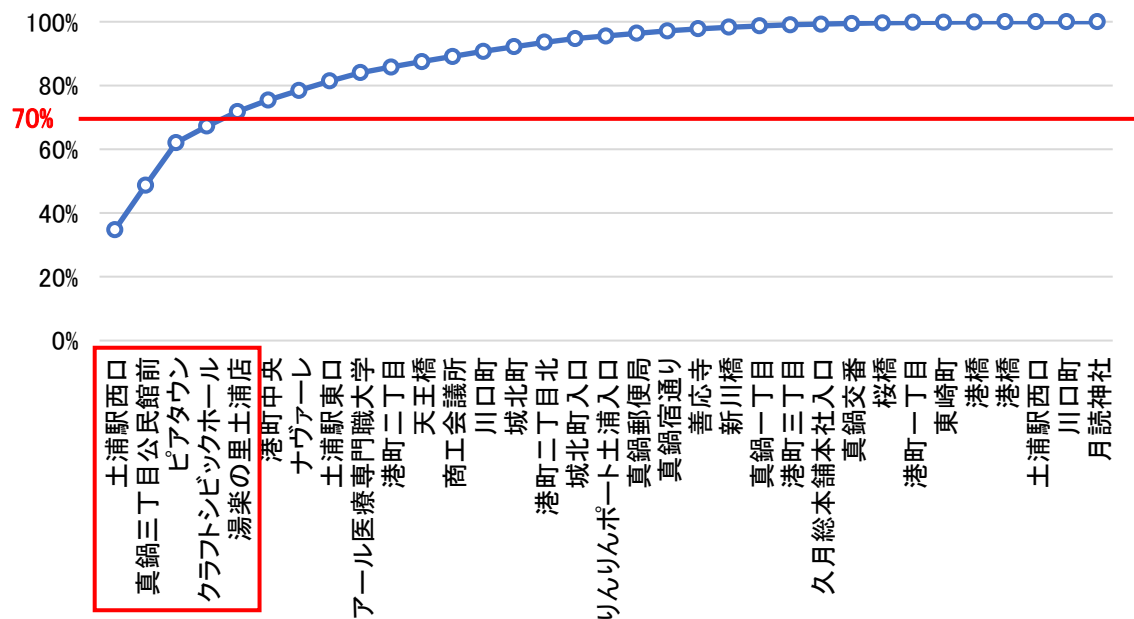


図 3.1-32 A-2 コース 12:30 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

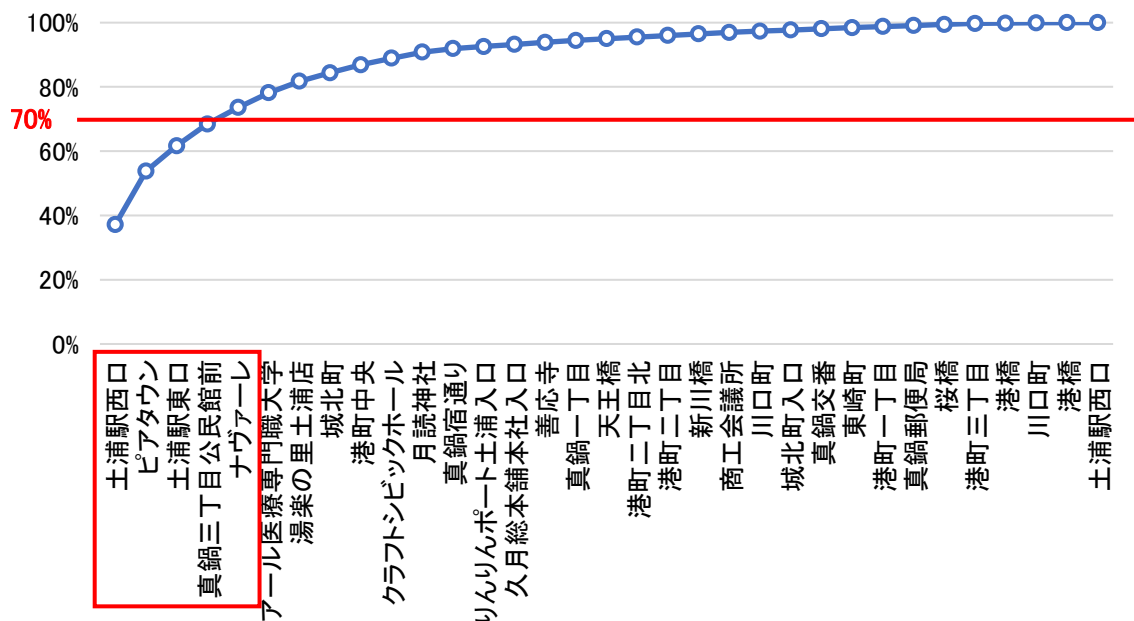


図 3.1-33 A-2 コース 14:10 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

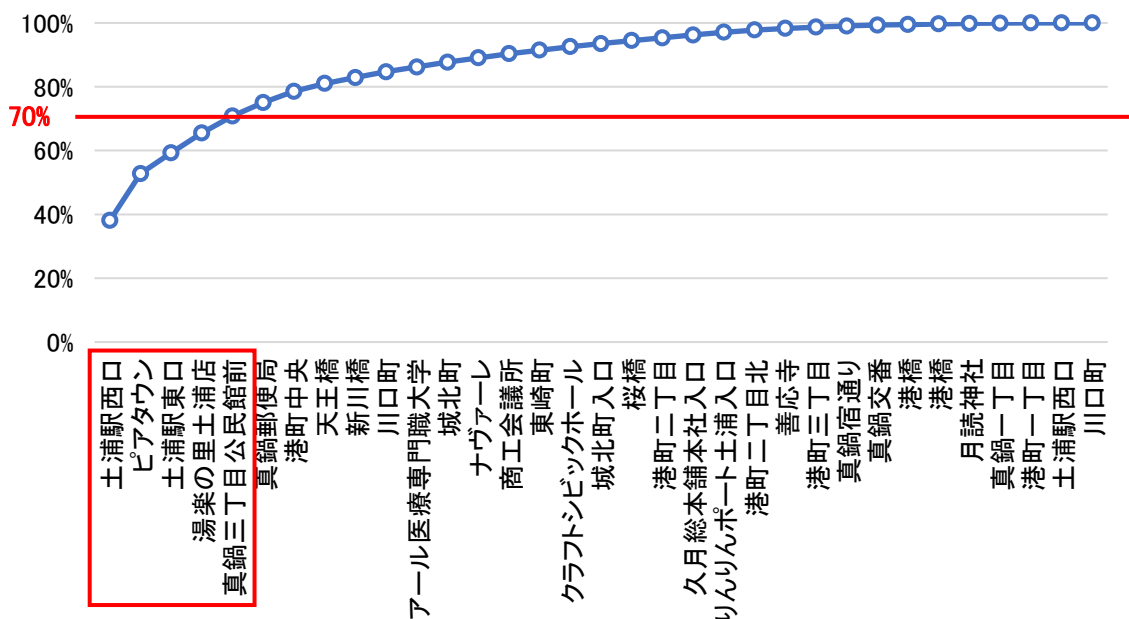


図 3.1-34 A-2 コース 14:10 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

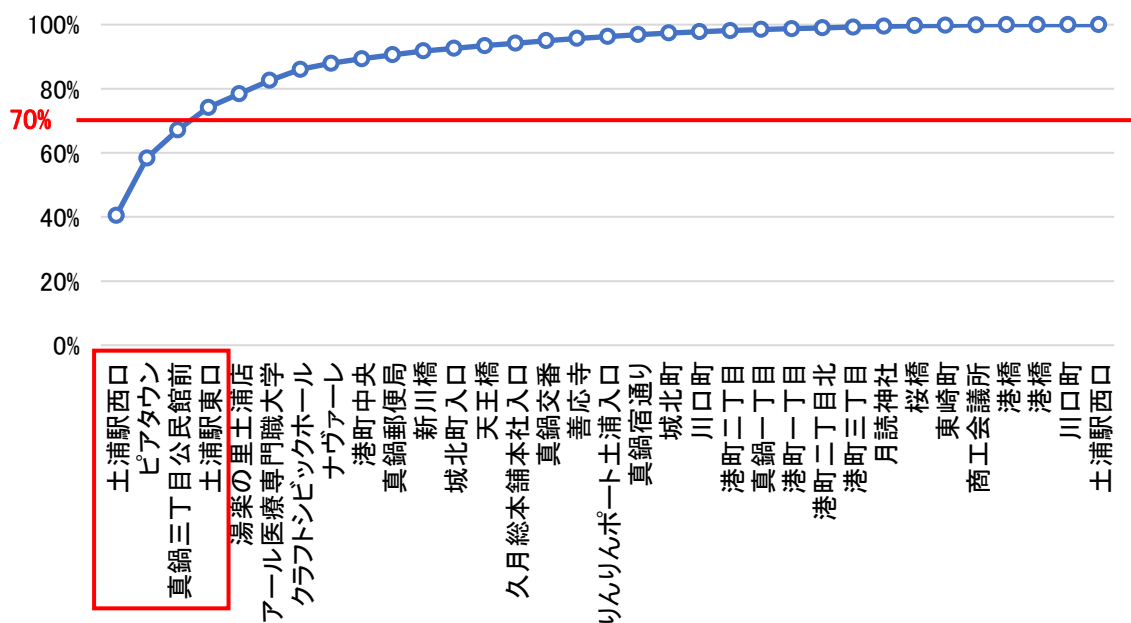


図 3.1-35 A-2 コース 16:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

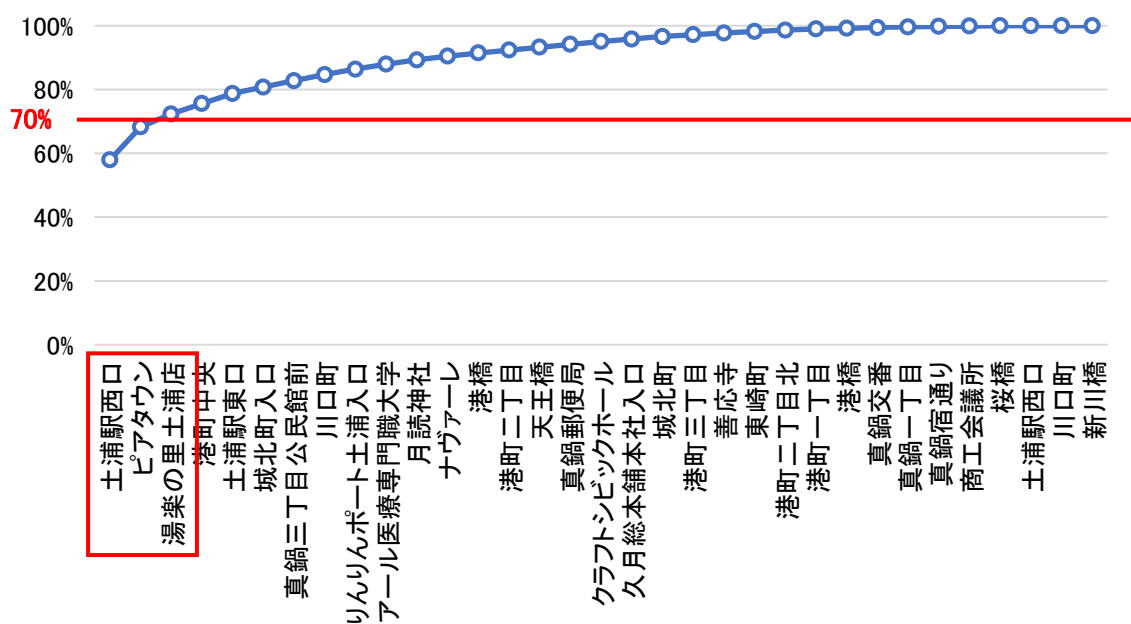


図 3.1-36 A-2 コース 16:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

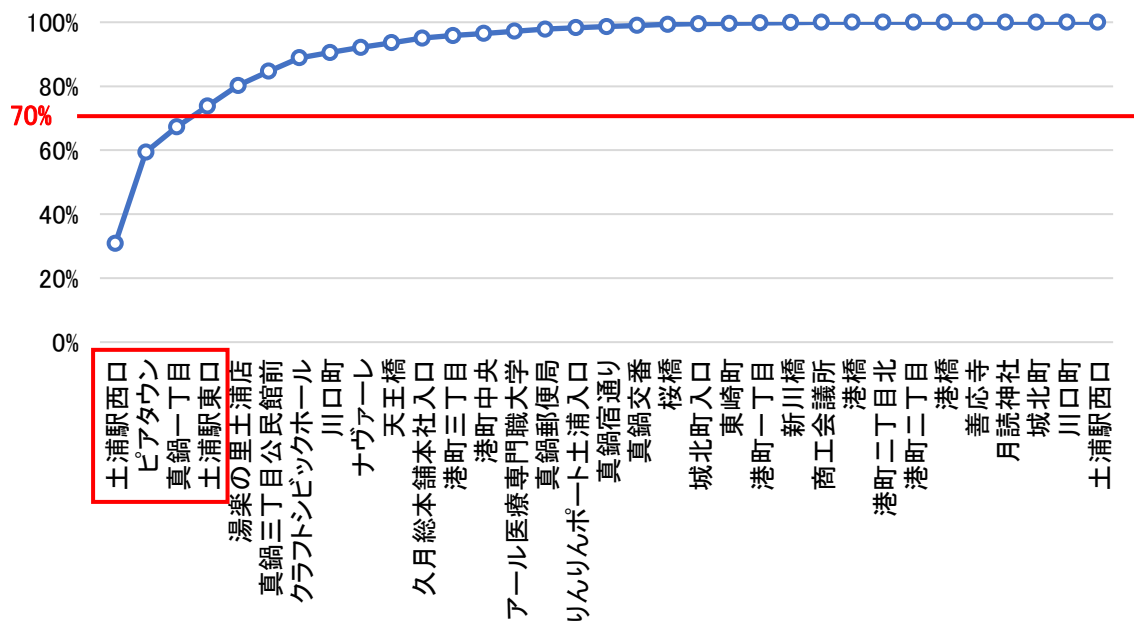


図 3.1-37 A-2 ロース 18:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

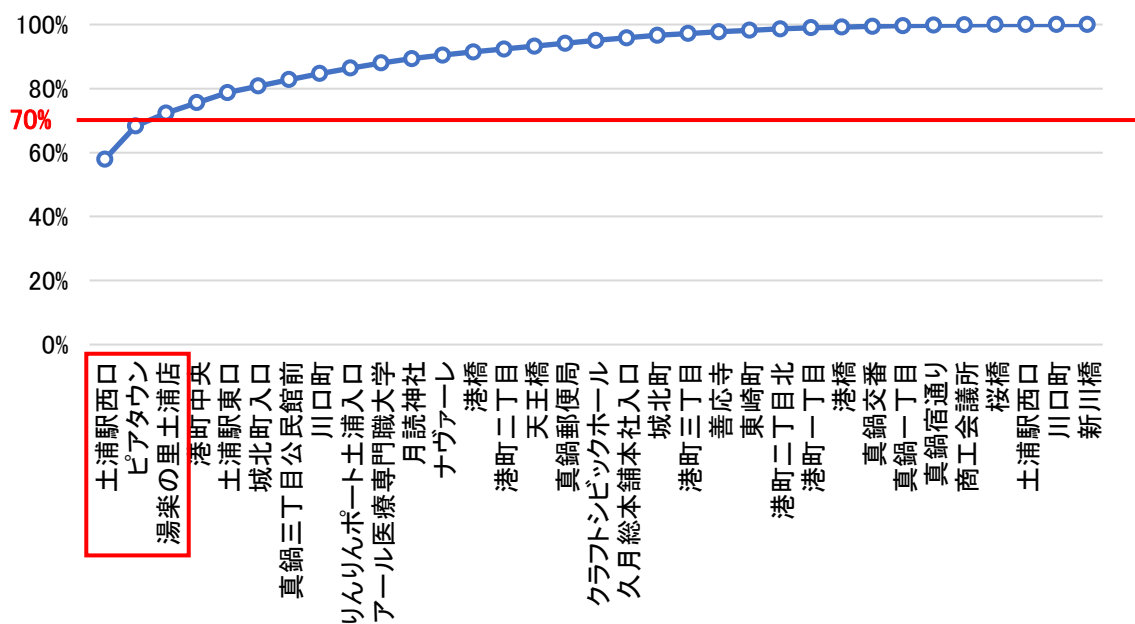


図 3.1-38 A-2 ロース 18:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

2) B コース

下の図 3.1-39 はキララちゃんバス利用者の性別割合、図 3.1-40 はキララちゃんバス利用者の年代割合、図 3.1-41 はキララちゃんバス利用者の居住地割合である。

キララちゃんバスをよく利用する人は圧倒的に女性や 80 代以上の高齢者が多い。また居住地別で見ると千束町や文京町の住民が利用者の割合が高い。(ただし、中央 1 丁目の回答者は 3 人しかいないため言及しない)

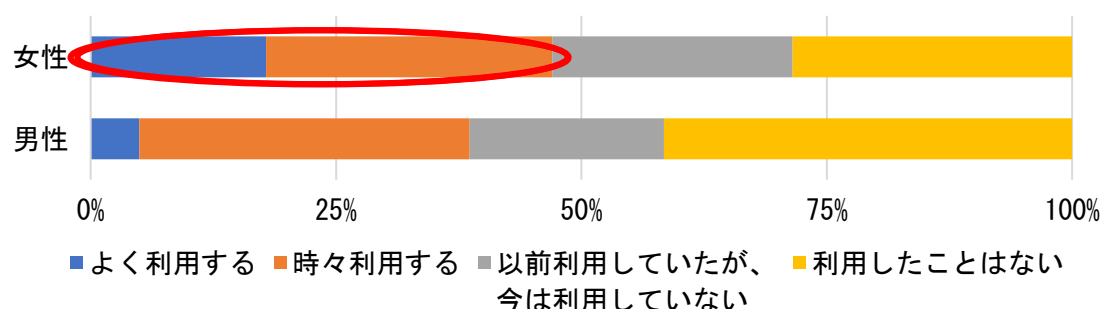


図 3.1-39 キララちゃんバス利用者の性別割合
(質問に「キララちゃんを知らない」と回答した人が少ないため当選択肢は割愛)

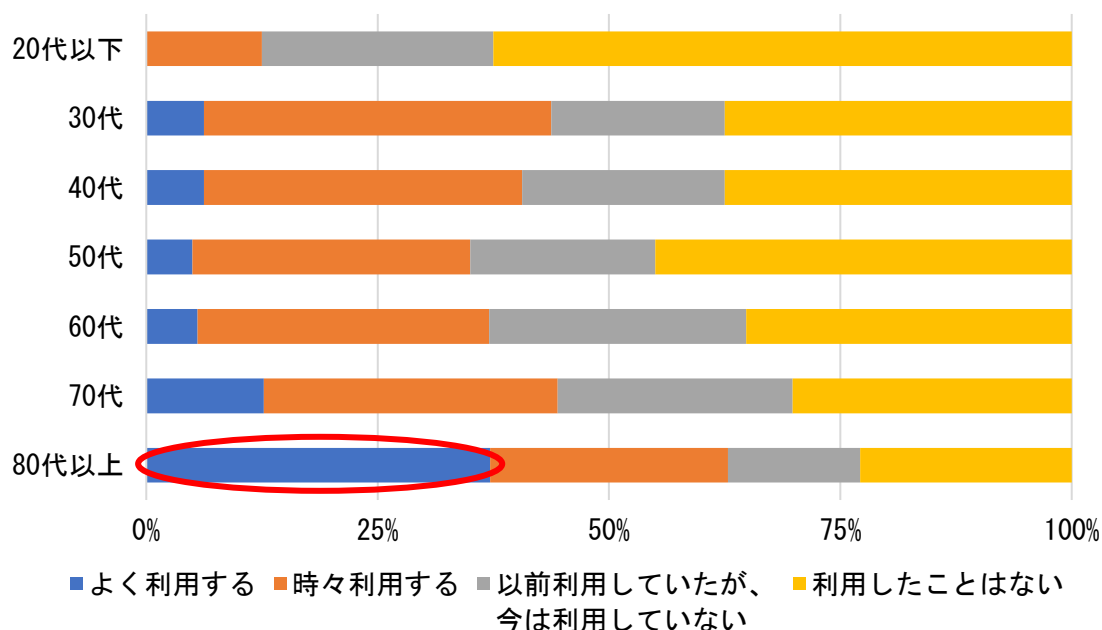


図 3.1-40 キララちゃんバス利用者の年代割合
(質問に「キララちゃんを知らない」と回答した人が少ないため当選択肢は割愛)

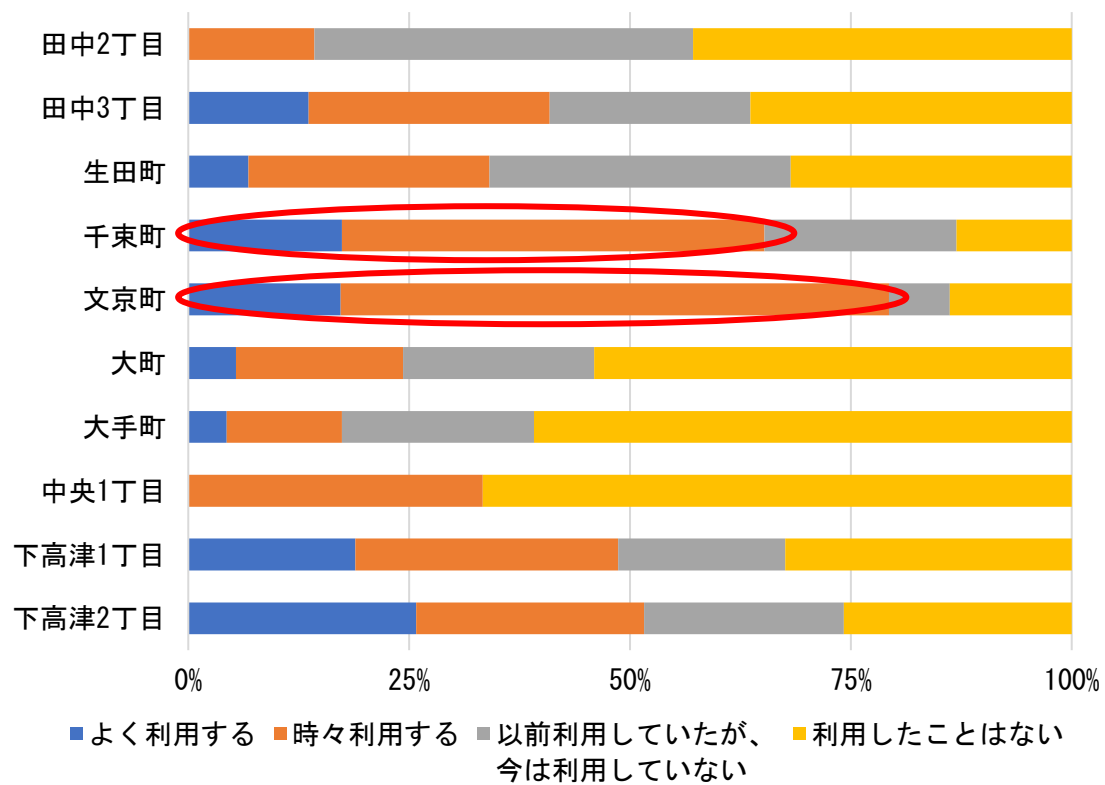


図 3.1-41 キララちゃんバス利用者の居住地割合
 (質問に「キララちゃんを知らない」と回答した人が少ないため当選択肢は割愛)

下の図 3.1-42 と 3.1-43 は B-1 コースの乗降車数データだが、「土浦駅西口」「霞ヶ浦医療センター」で乗降車数、午前中に「銭亀橋南」の乗車数、「土浦年金事務所」「東京電力」の降車数が特に多くなっている。

特に「霞ヶ浦医療センター」「土浦年金事務所」「東京電力」は早朝便や 1 便の利用者が多く降車しており、通勤や通院に利用していると見られる。

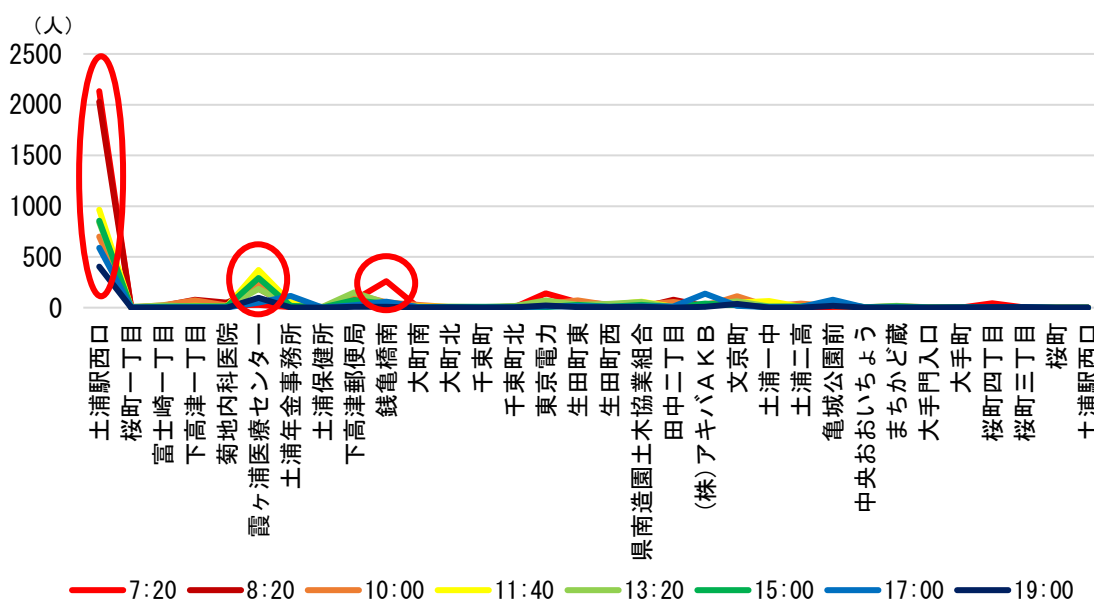


図 3.1-42 B-1 コースにおける各バス停の乗車数

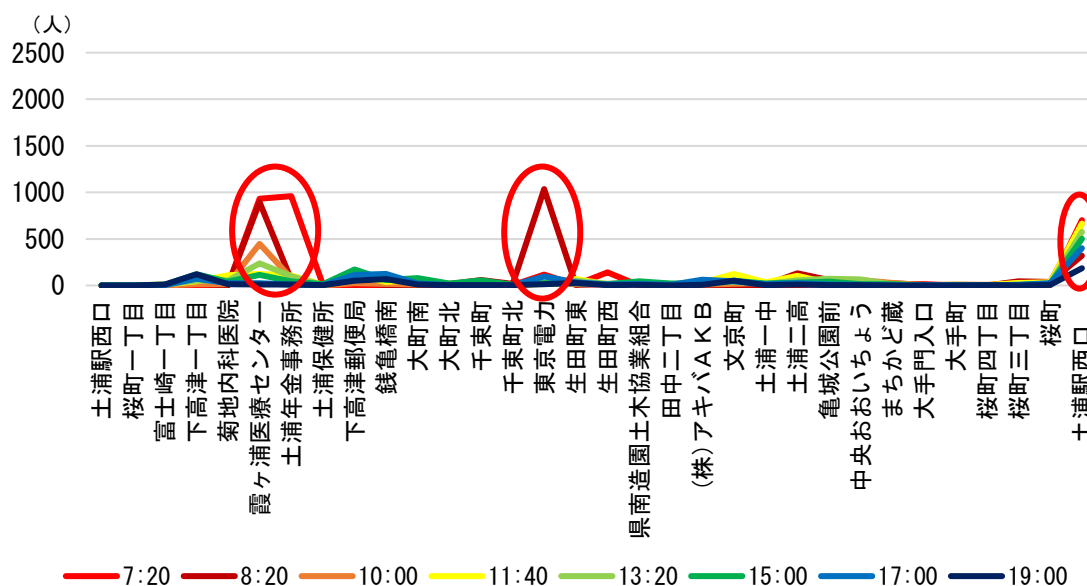


図 3.1-43 B-1 コースにおける各バス停の降車数

また以下は、B-1 コースの各バス停の乗降車数割合を示したグラフである。特に 7：20 や 8：20 の便は土浦駅西口に乗車数が偏っており、乗客の 6～7 割が霞ヶ浦医療センターや東京電力、土浦年金事務所等で降りている。

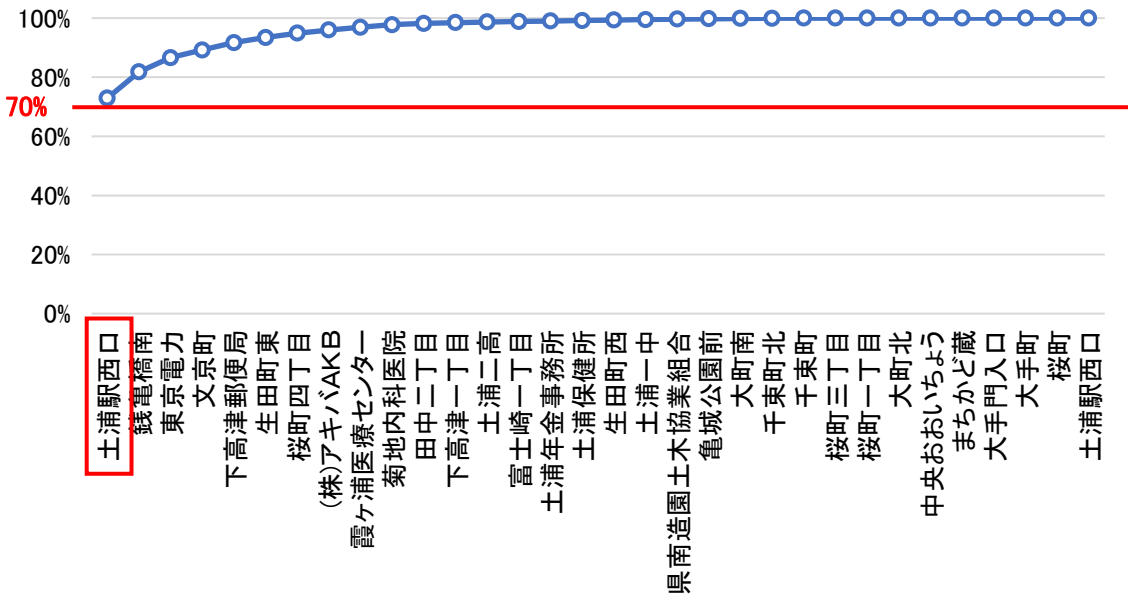


図 3.1-44 B-1 コース 7:20 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合



図 3.1-45 B-1 コース 7:20 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

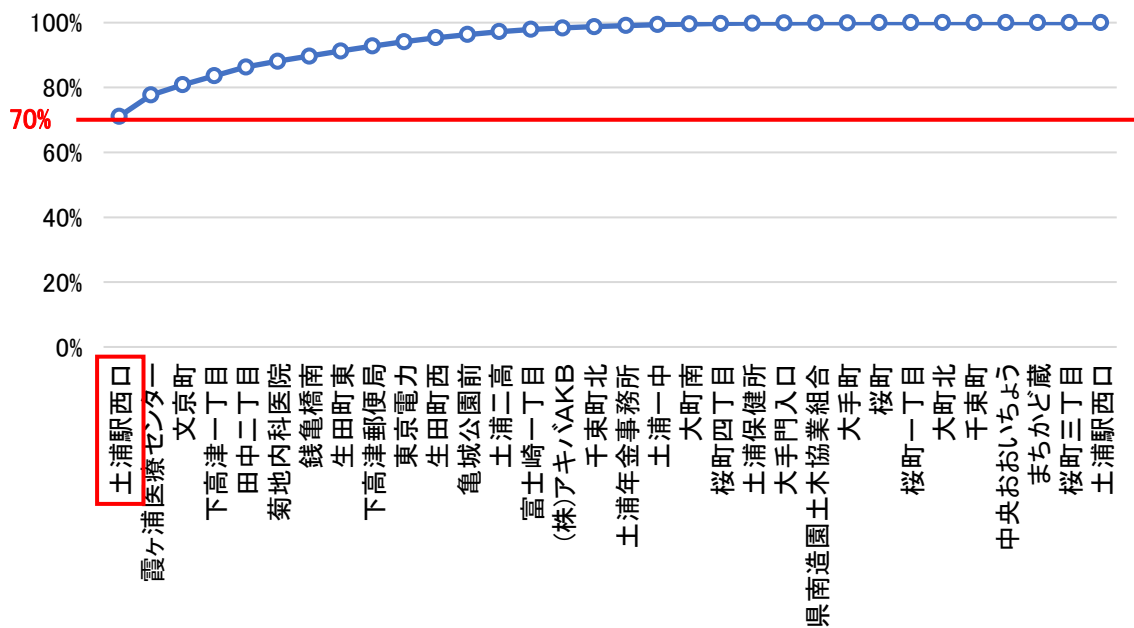


図 3.1-46 B-1 コース 8:20 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

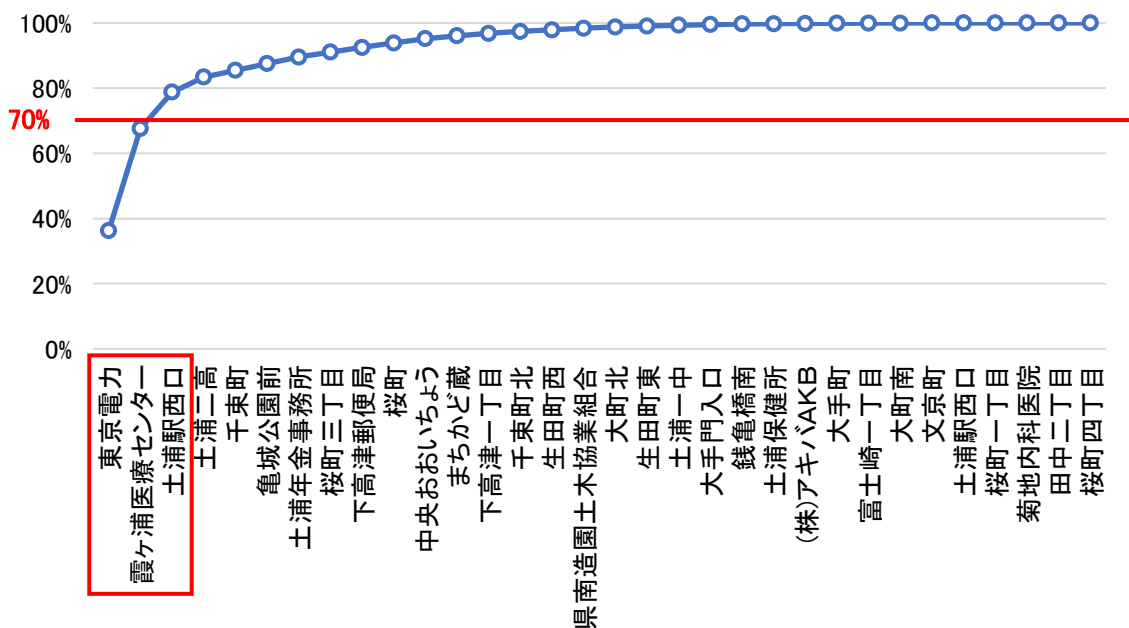


図 3.1-47 B-1 コース 8:20 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

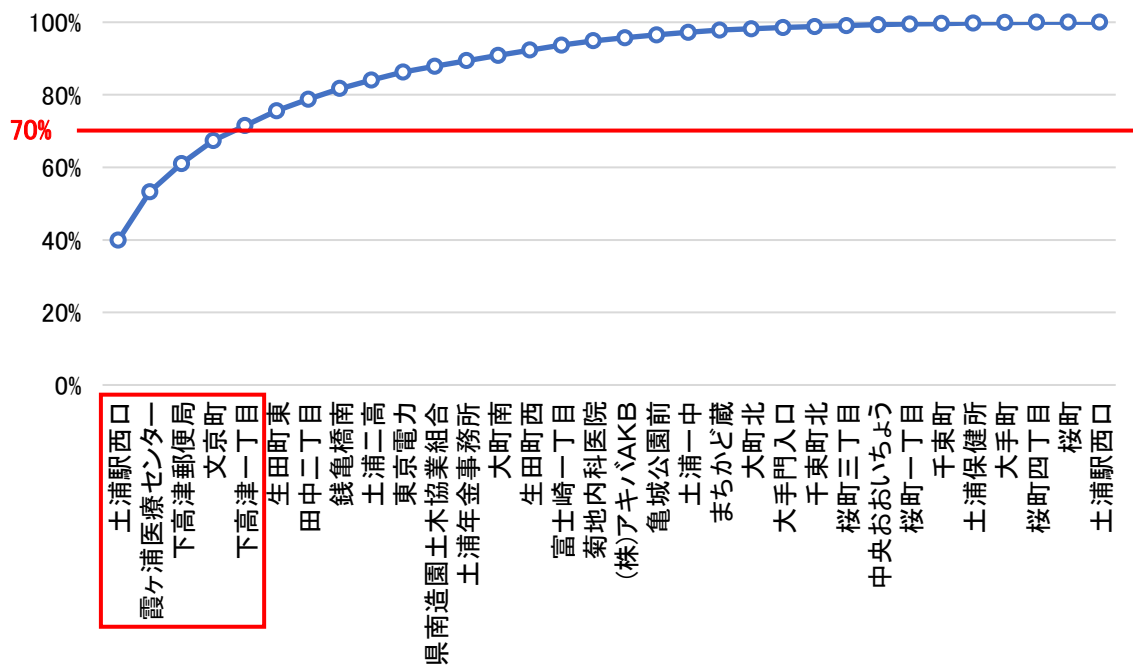


図 3.1-48 B-1 コース 10:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

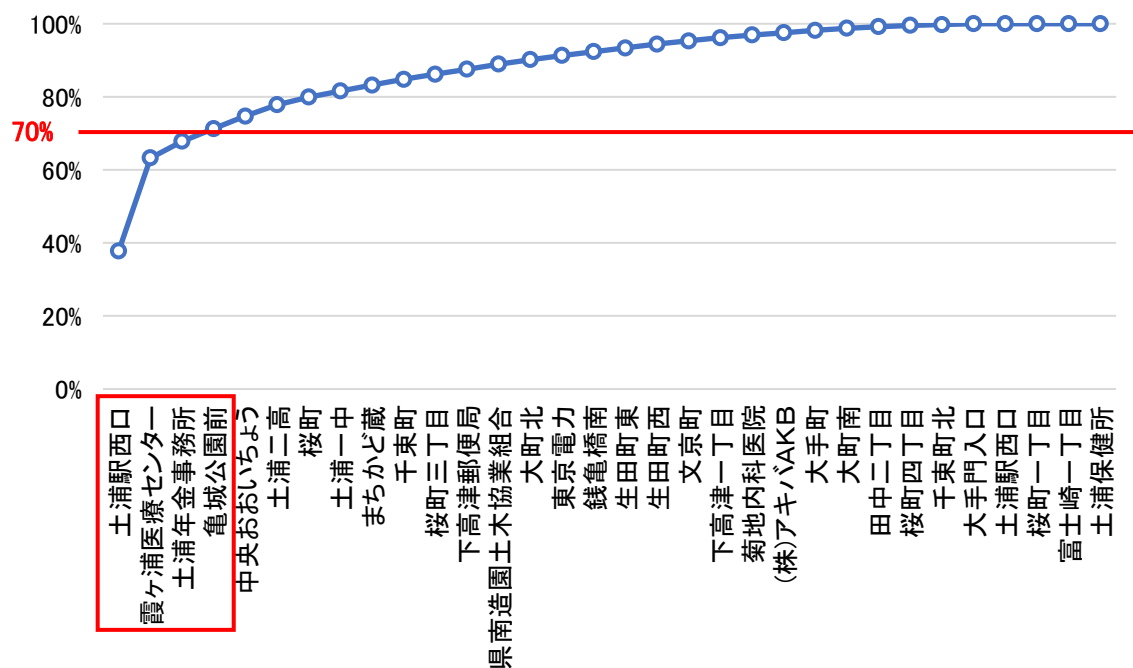


図 3.1-49 B-1 コース 10:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

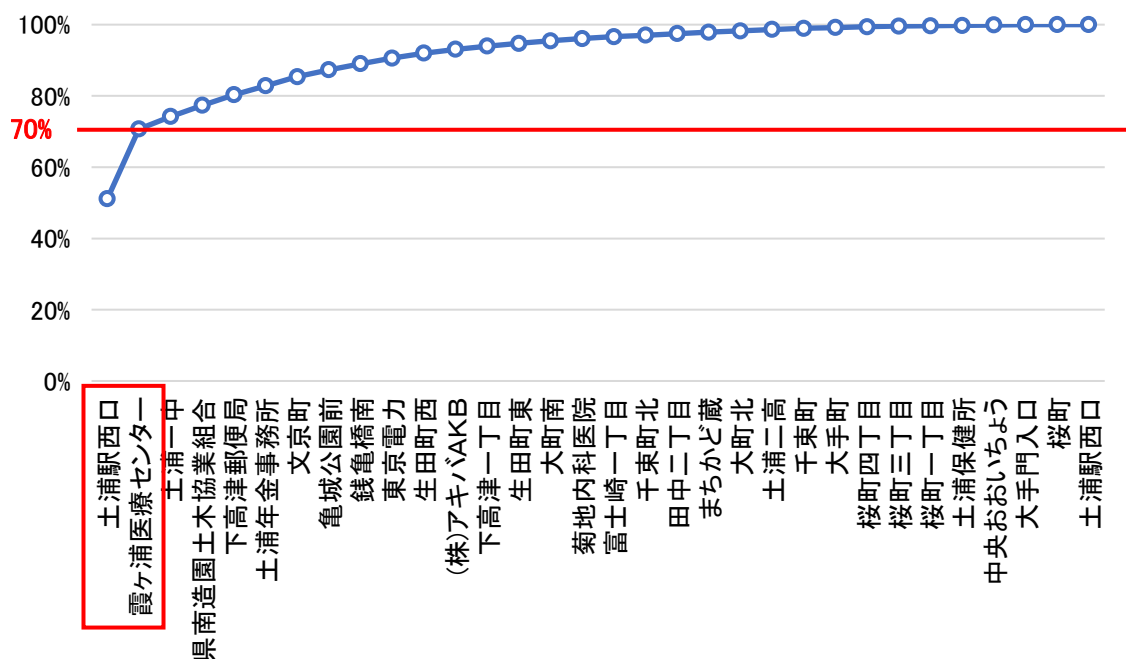


図 3.1-50 B-1 コース 11:40 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

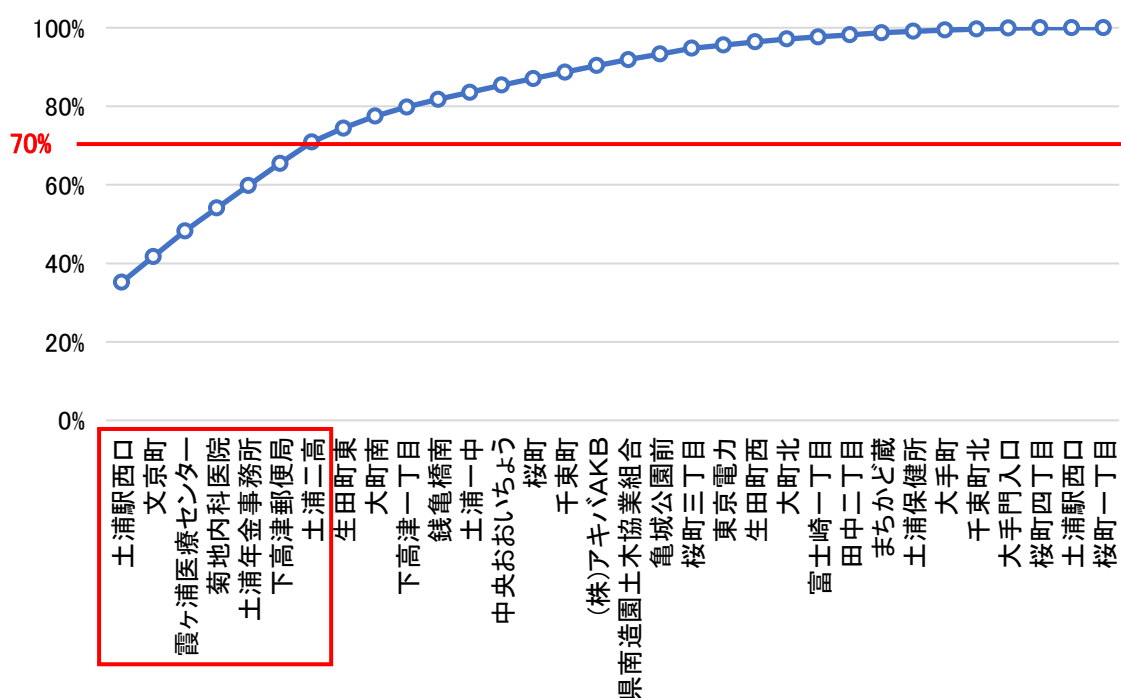


図 3.1-51 B-1 コース 11:40 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

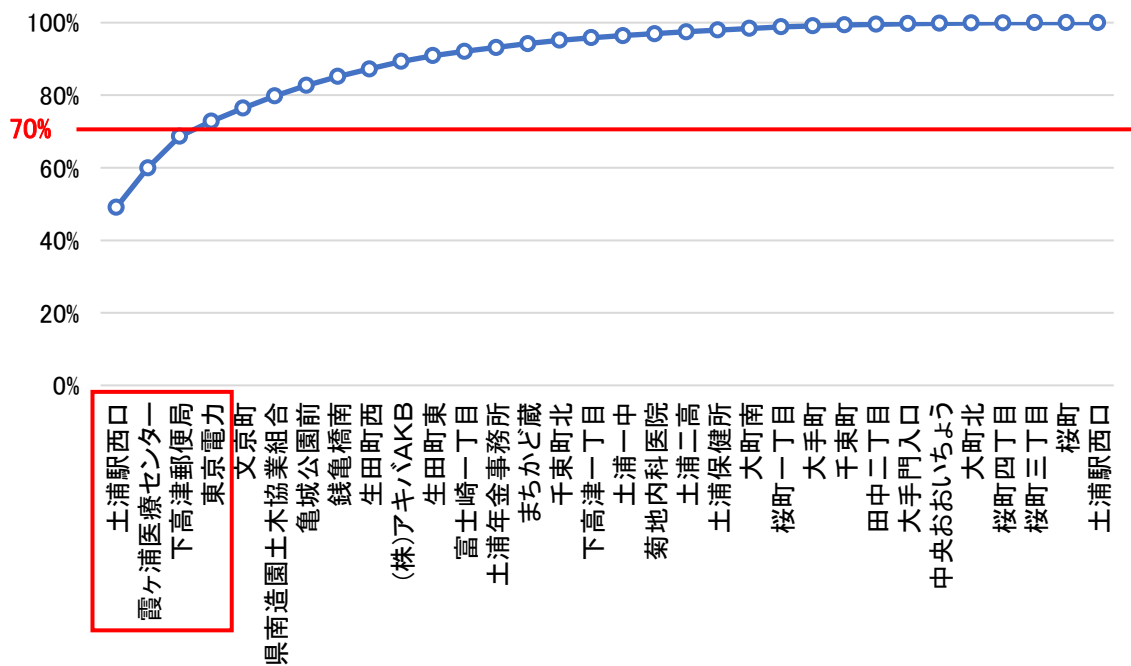


図 3.1-52 B-1 コース 13:20 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

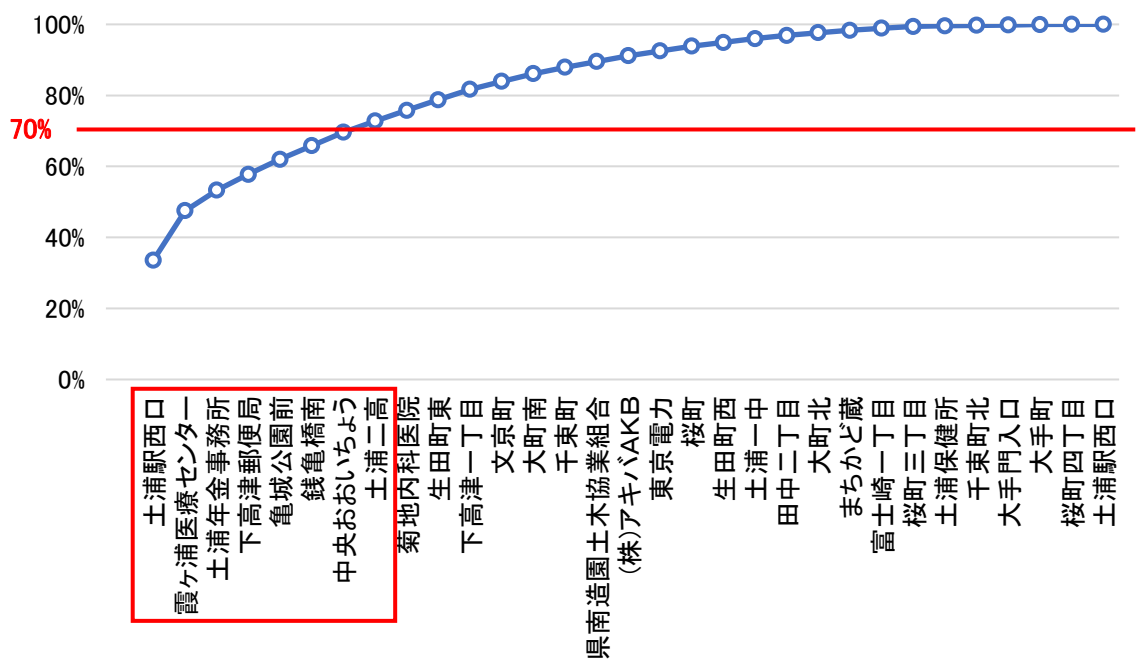


図 3.1-53 B-1 コース 13:20 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

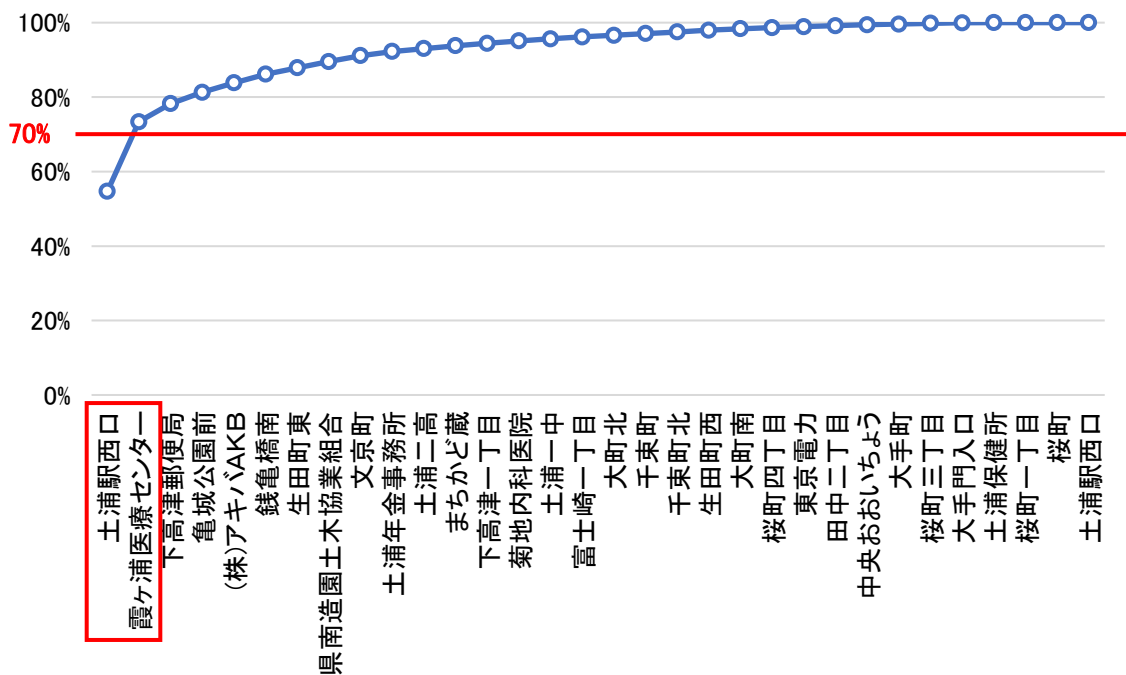


図 3.1-54 B-1 コース 15:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

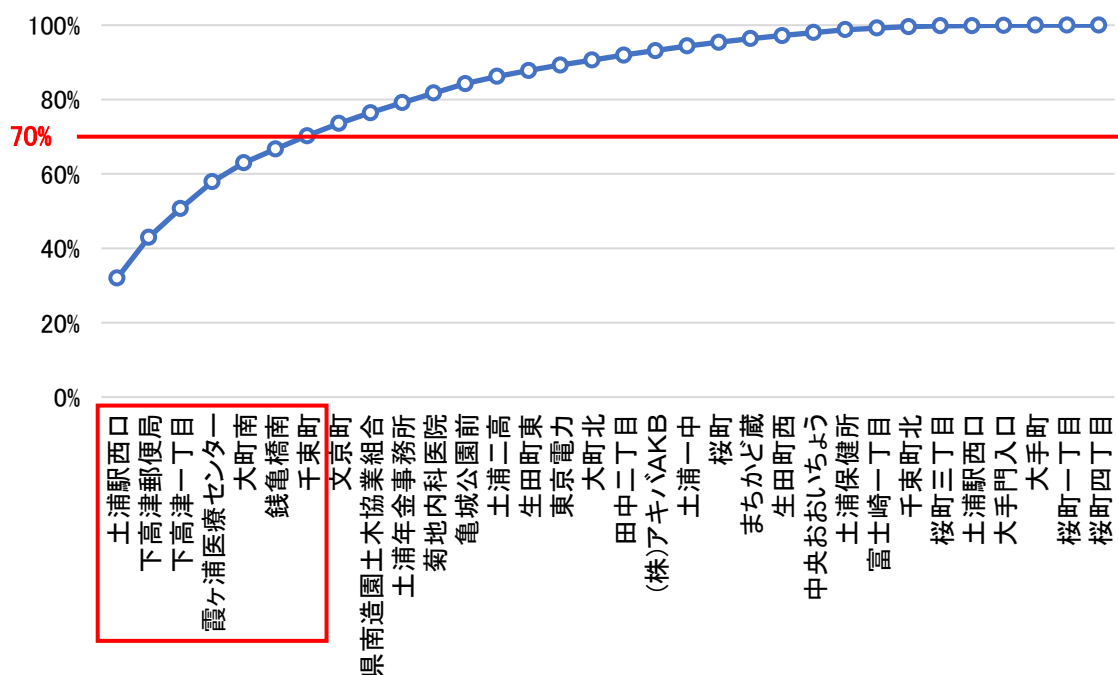


図 3.1-55 B-1 コース 15:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

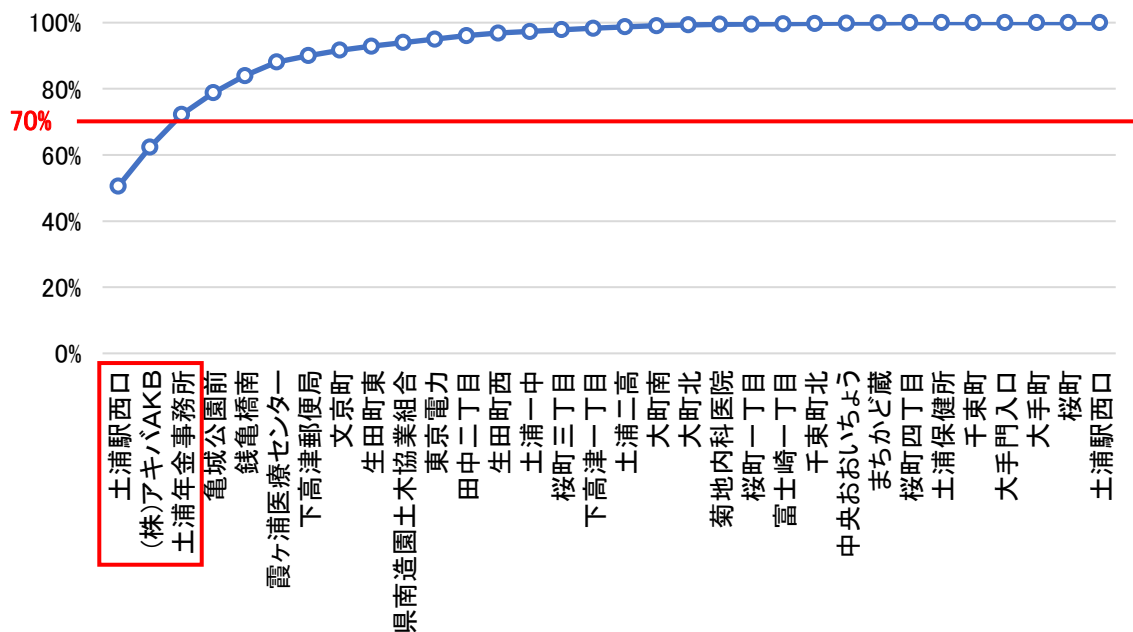


図 3.1-56 B-1 コース 17:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

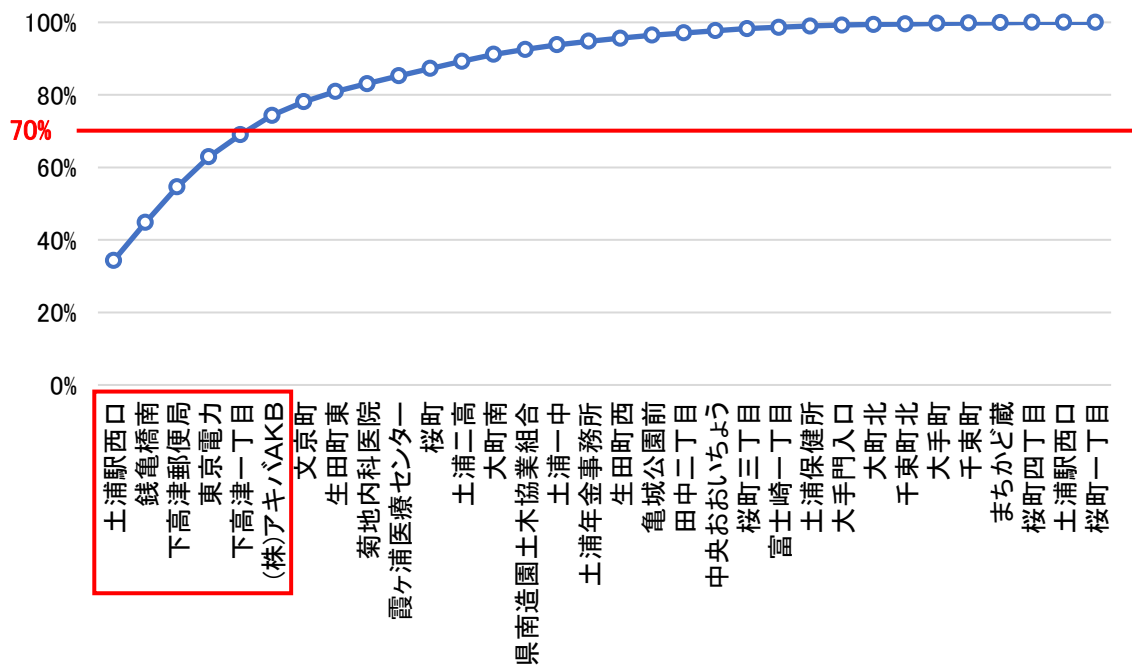


図 3.1-57 B-1 コース 17:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

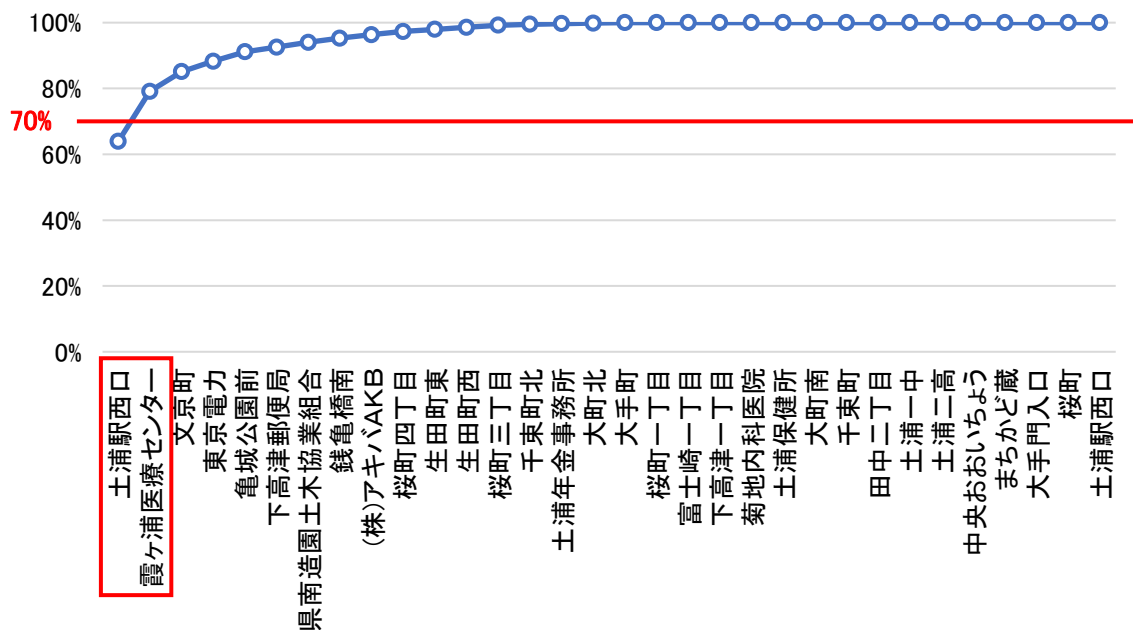


図 3.1-58 B-1 コース 19:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

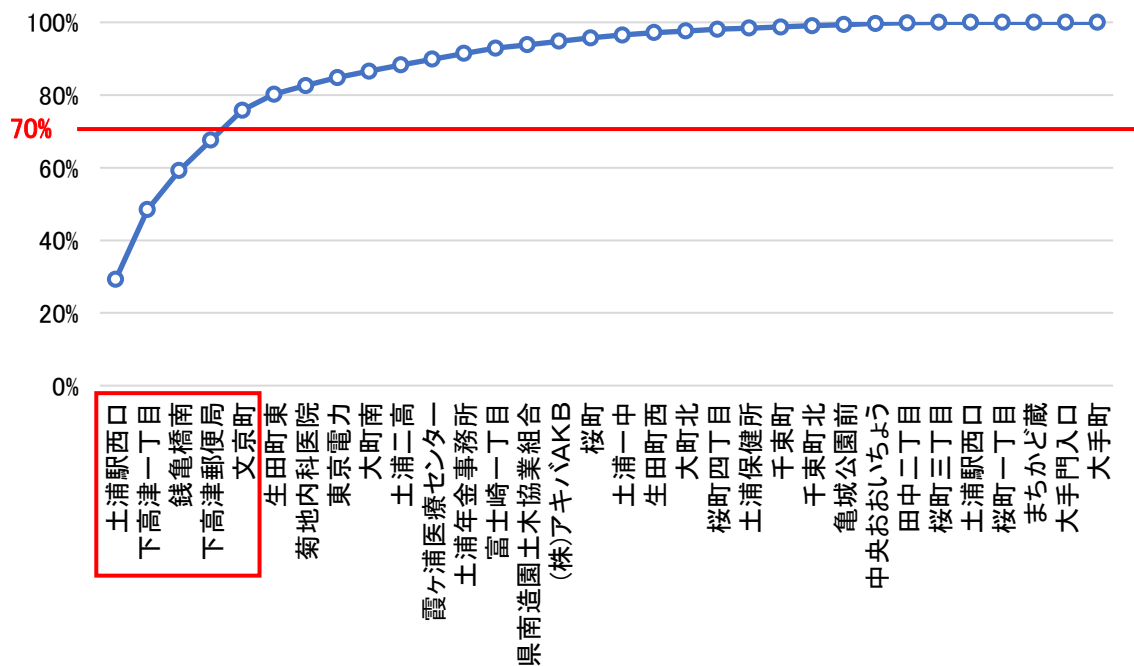


図 3.1-59 B-1 コース 19:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

下の図 3.1-60 と 3.1-61 は B-2 コースの乗降車数データだが、「土浦駅西口」「霞ヶ浦医療センター」では乗降車数、始発便では「下高津一丁目」の乗車数、最終便では「錢亀橋南」の降車数が多くなっている。

帰りの際は行きと反対回りのバスに乗ることが多いと思うが、B-1 コースで多かった「土浦年金事務所」「東京電力」の通勤客がキララちゃんバスを利用して退勤する様子が見られない。通勤客の需要も一定数ある B コースでは、通勤や退勤に合わせたダイヤを組むことが利用促進につながると考えられる。

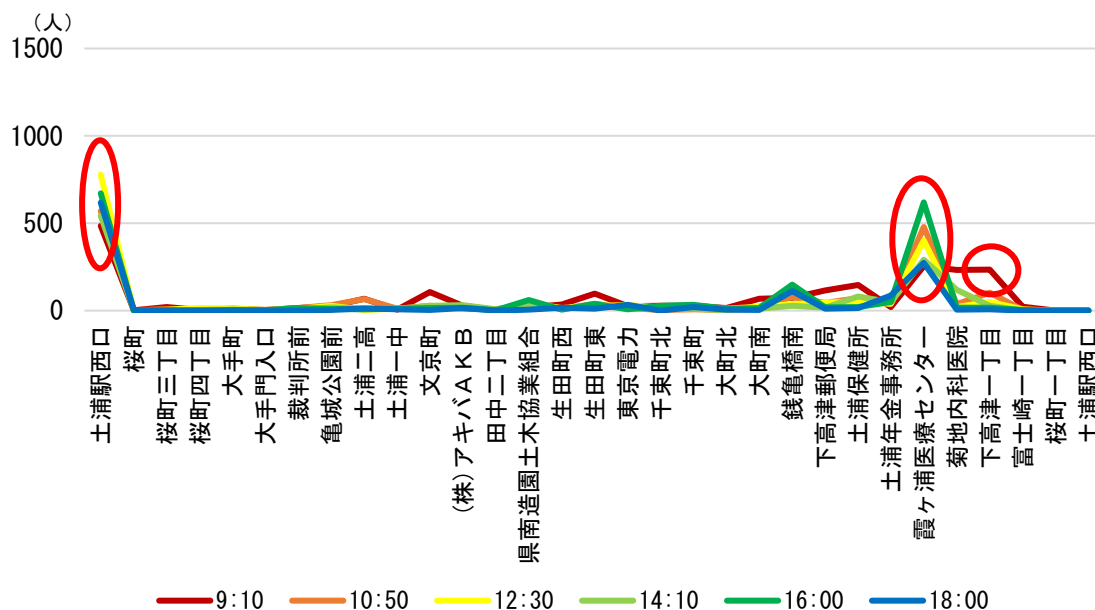


図 3.1-60 B-2 コースにおける各バス停の乗車数

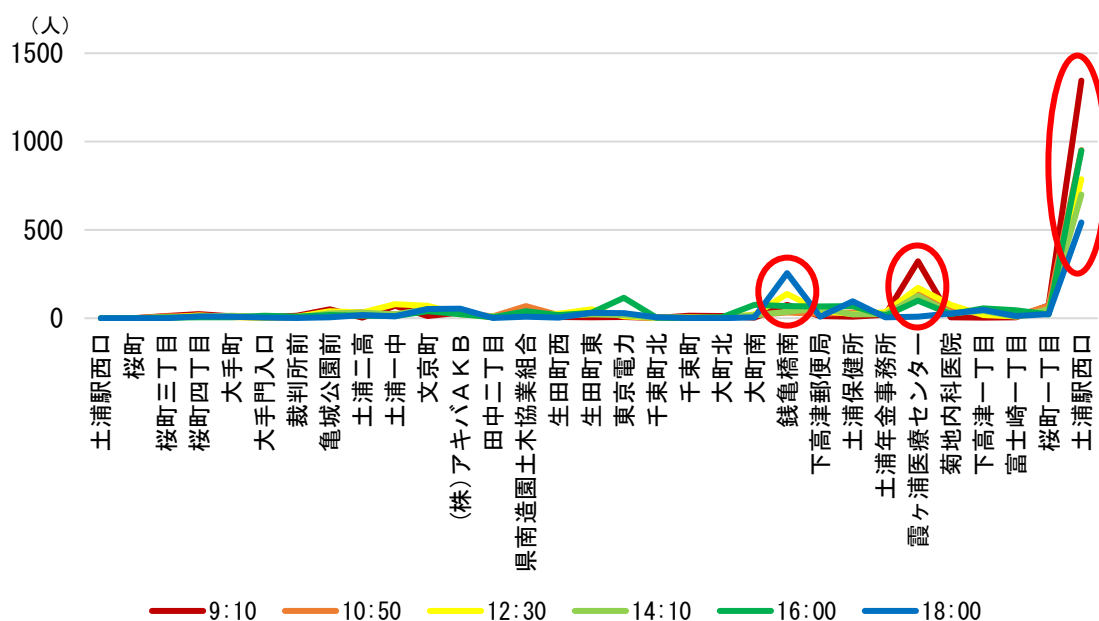


図 3.1-61 B-2 コースにおける各バス停の降車数

また以下は、B-2 コースの各バス停の累積乗降車数割合を示したグラフである。全体的に土浦駅西口と霞ヶ浦医療センター、銭亀橋南等で乗り降りする人が多い。

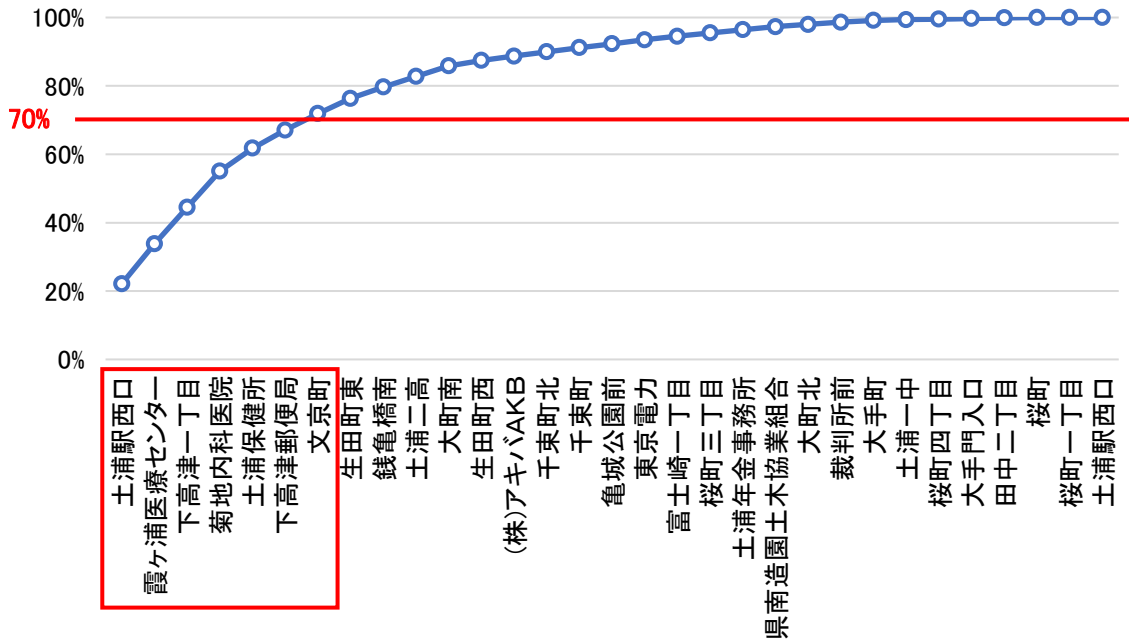


図 3.1-62 B-2 コース 9:10 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

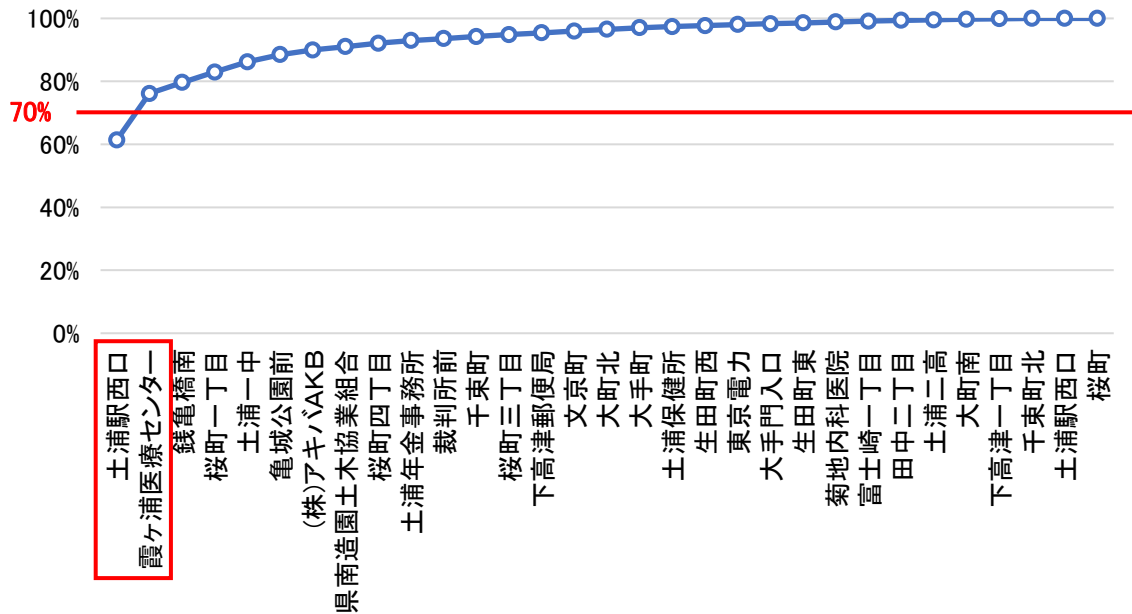


図 3.1-63 B-2 コース 9:10 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

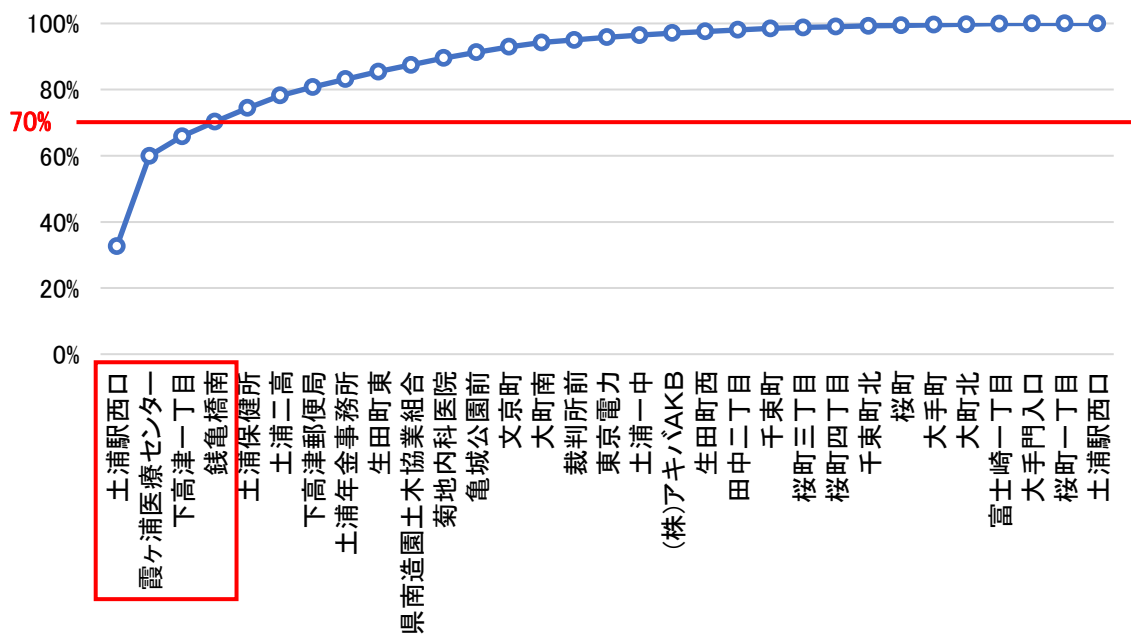


図 3.1-64 B-2 コース 10:50 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

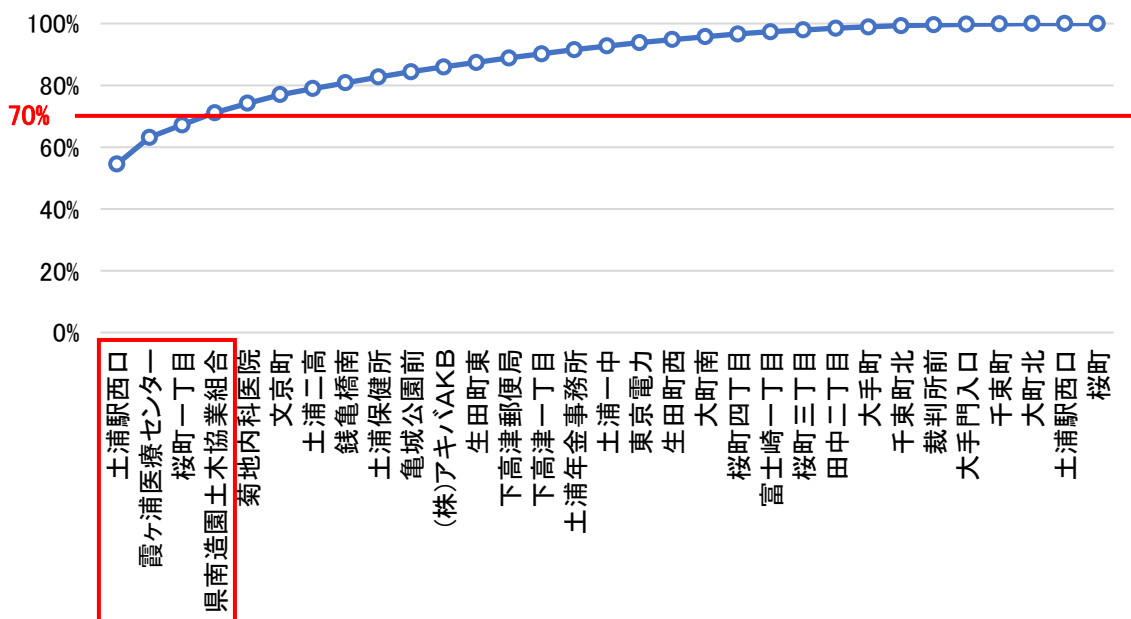


図 3.1-65 B-2 コース 10:50 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

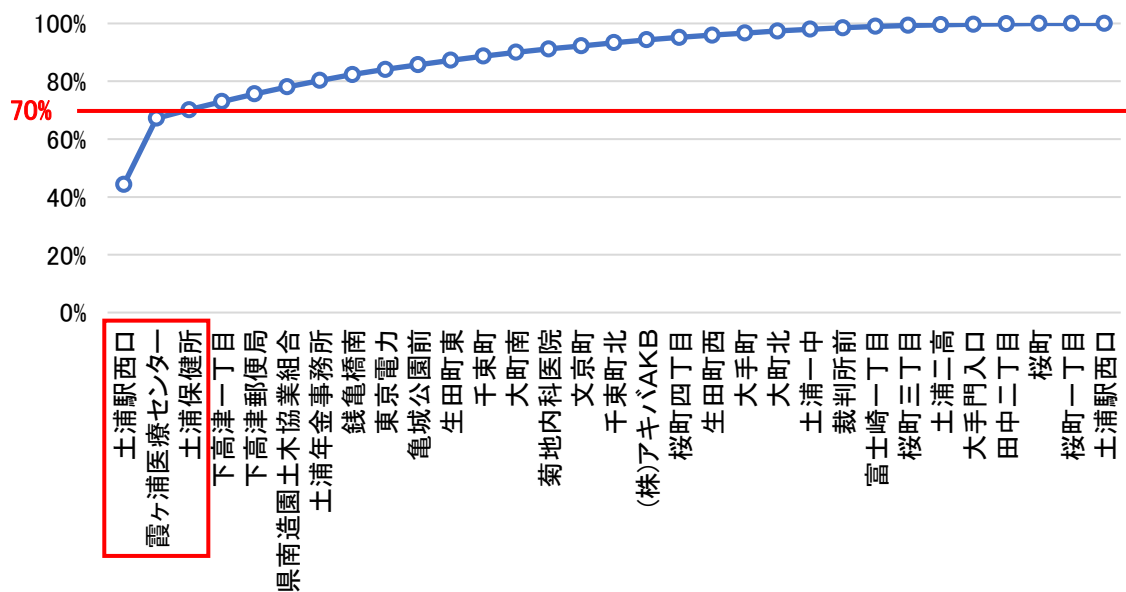


図 3.1-66 B-2 コース 12:30 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

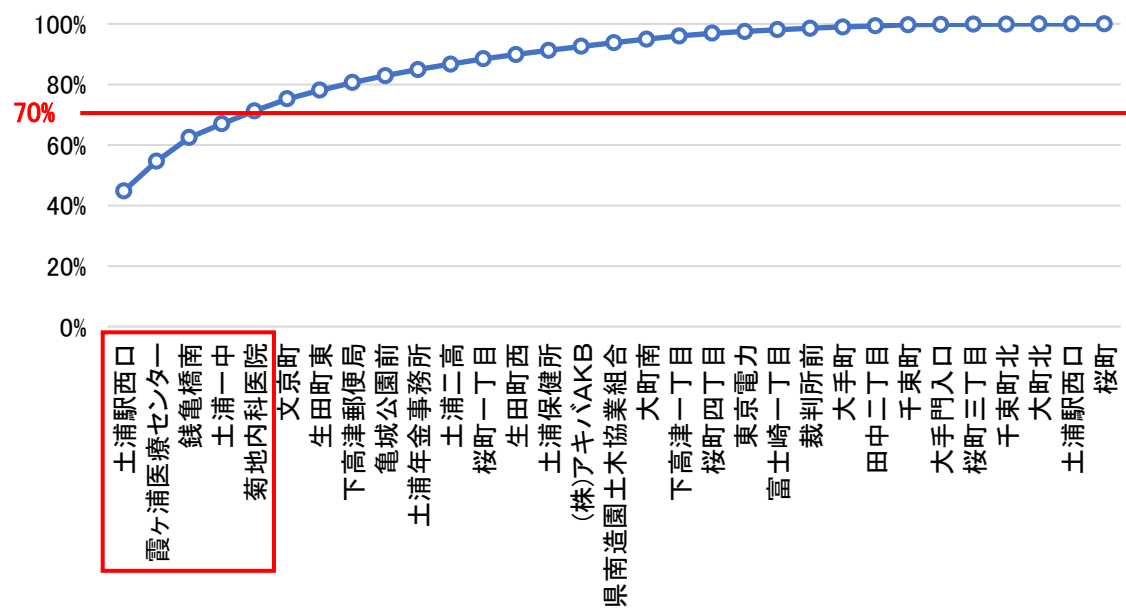


図 3.1-67 B-2 コース 12:30 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

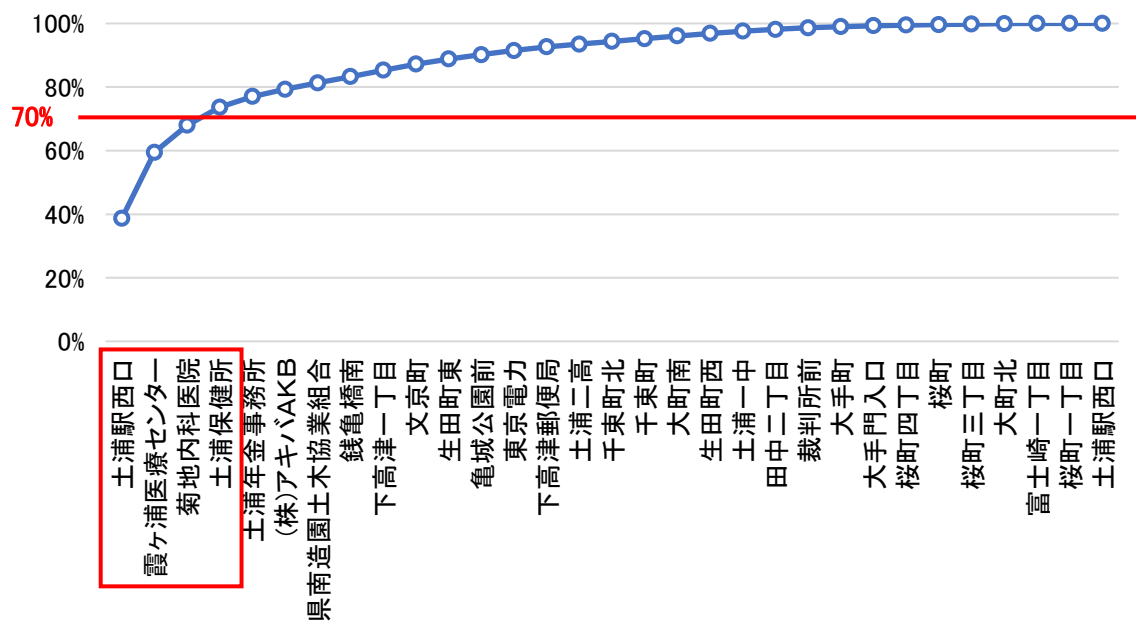


図 3.1-68 B-2 コース 14:10 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

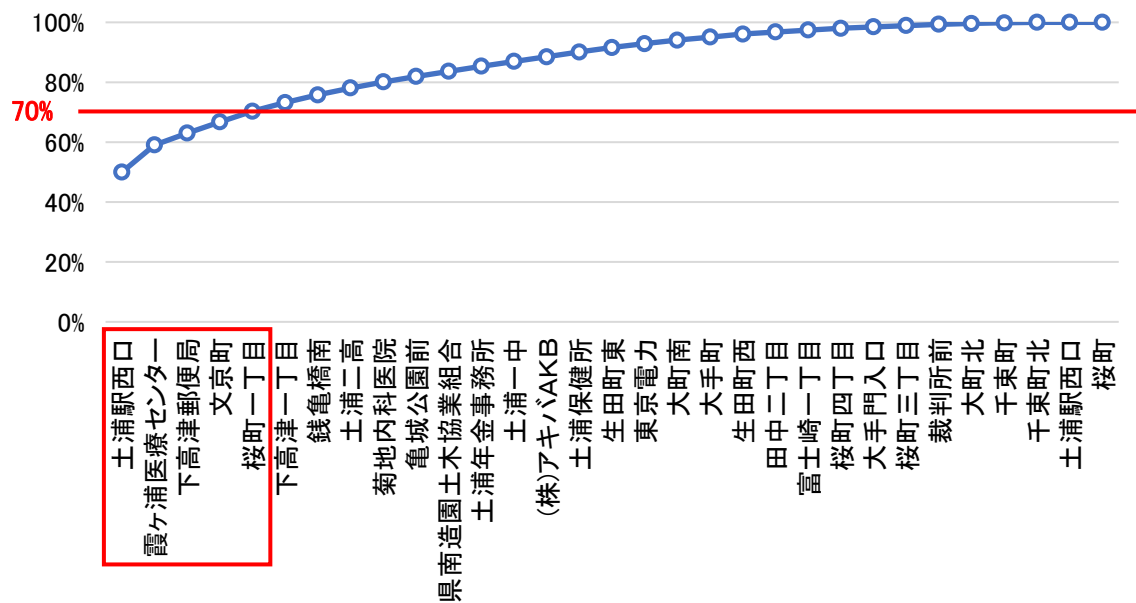


図 3.1-69 B-2 コース 14:10 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

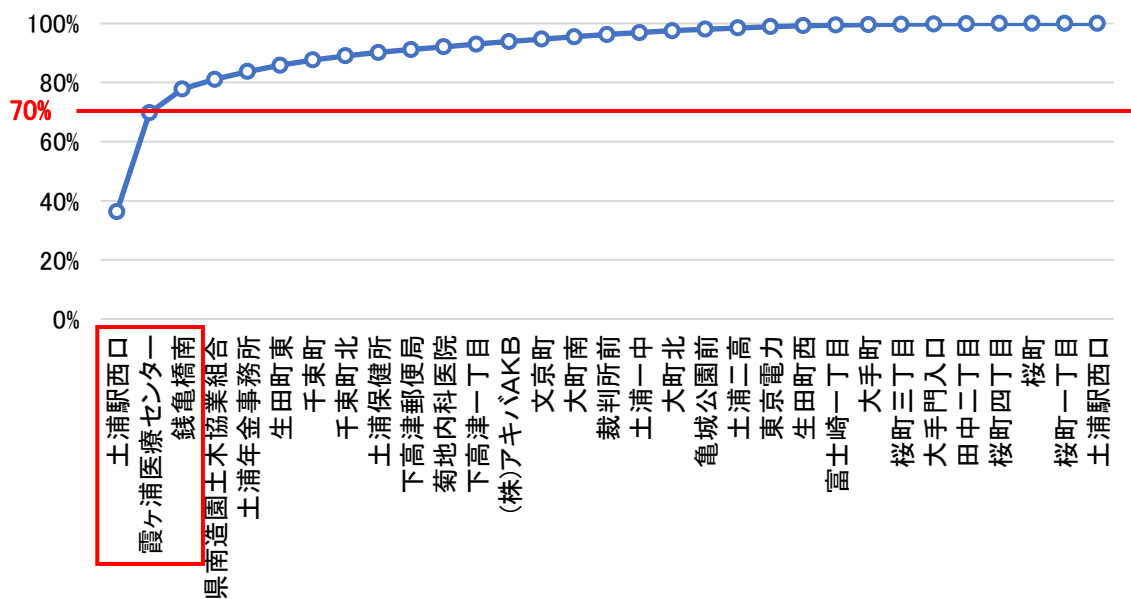


図 3.1-70 B-2 コース 16:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

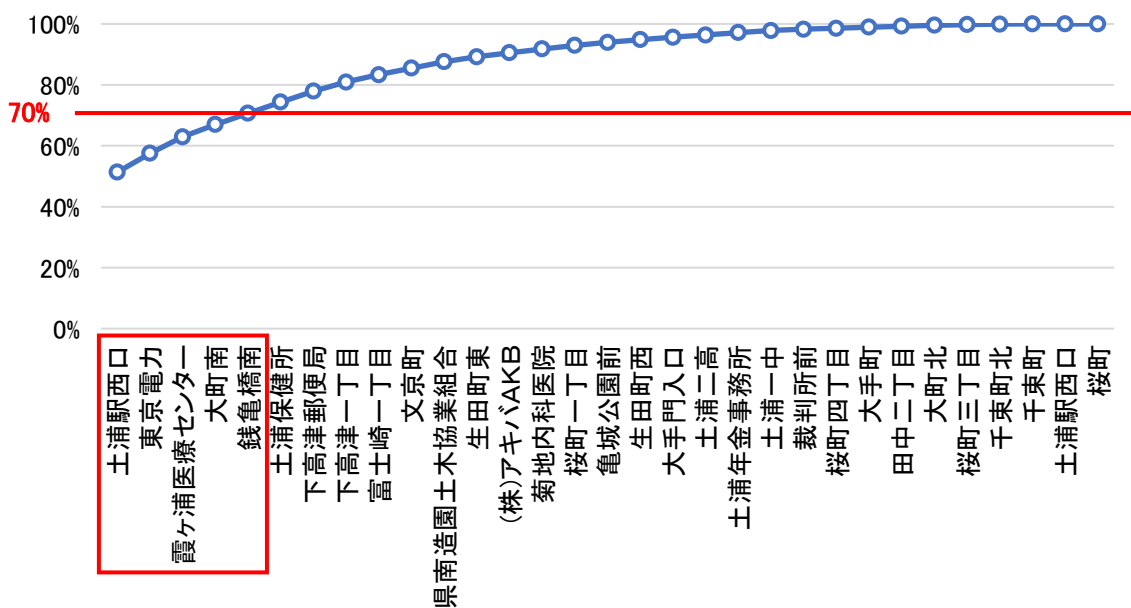


図 3.1-71 B-2 コース 16:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

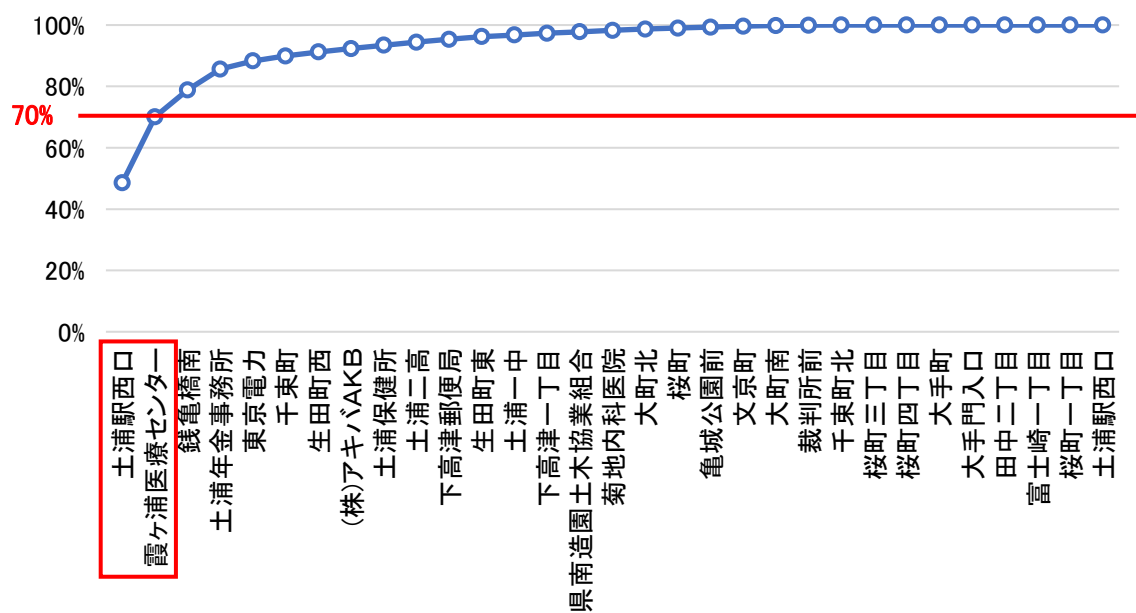


図 3.1-72 B-2 コース 18:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

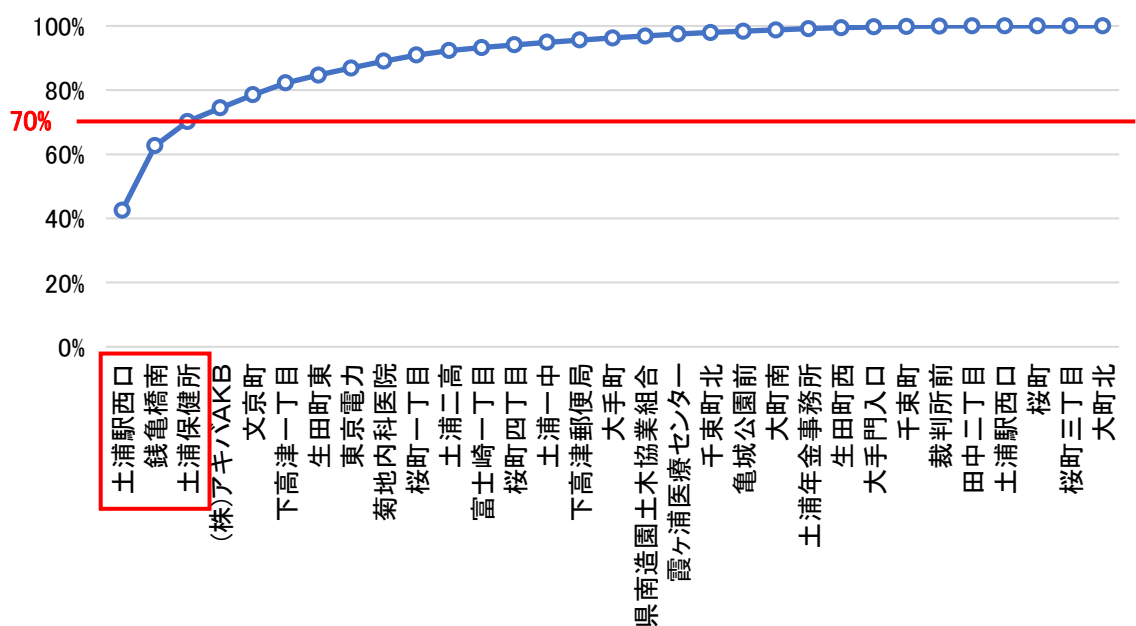


図 3.1-73 B-2 コース 18:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

3) C コース

下の図 3.1-74 はキララちゃんバス利用者の性別割合、図 3.1-75 はキララちゃんバス利用者の年代割合、図 3.1-76 はキララちゃんバス利用者の居住地割合である。

キララちゃんバスの利用者の割合は他コースとは反対に男性が多く、高齢者以外の利用者もある程度確保できている。また居住地別で見ると大岩田の住民はよく利用する人が多い。(ただし、20 代以下、蓮河原新町、霞ヶ岡町、小岩田西 1 丁目、小岩田西 2 丁目の回答者は 10 人未満のため言及しない)

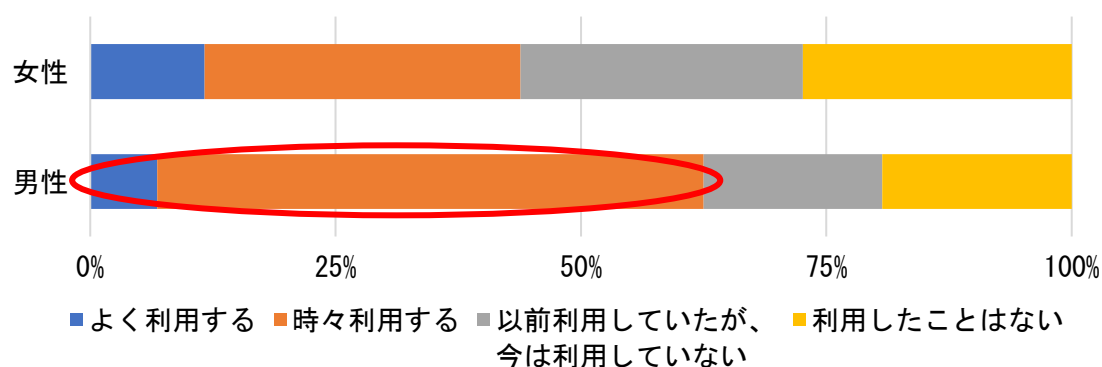


図 3.1-74 キララちゃんバス利用者の性別割合

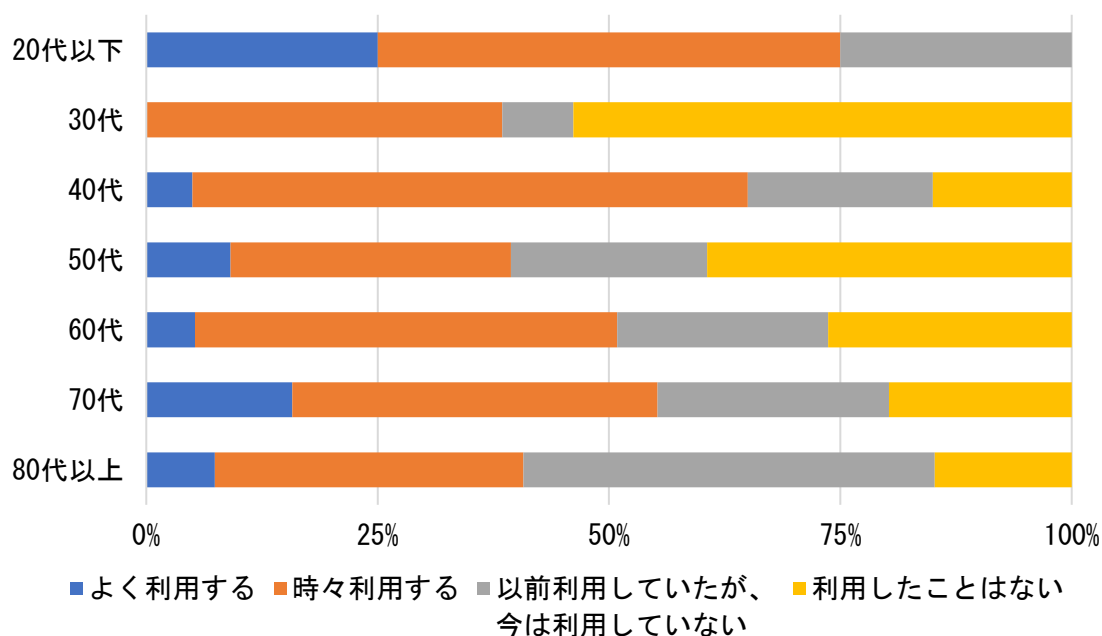


図 3.1-75 キララちゃんバス利用者の年代別割合

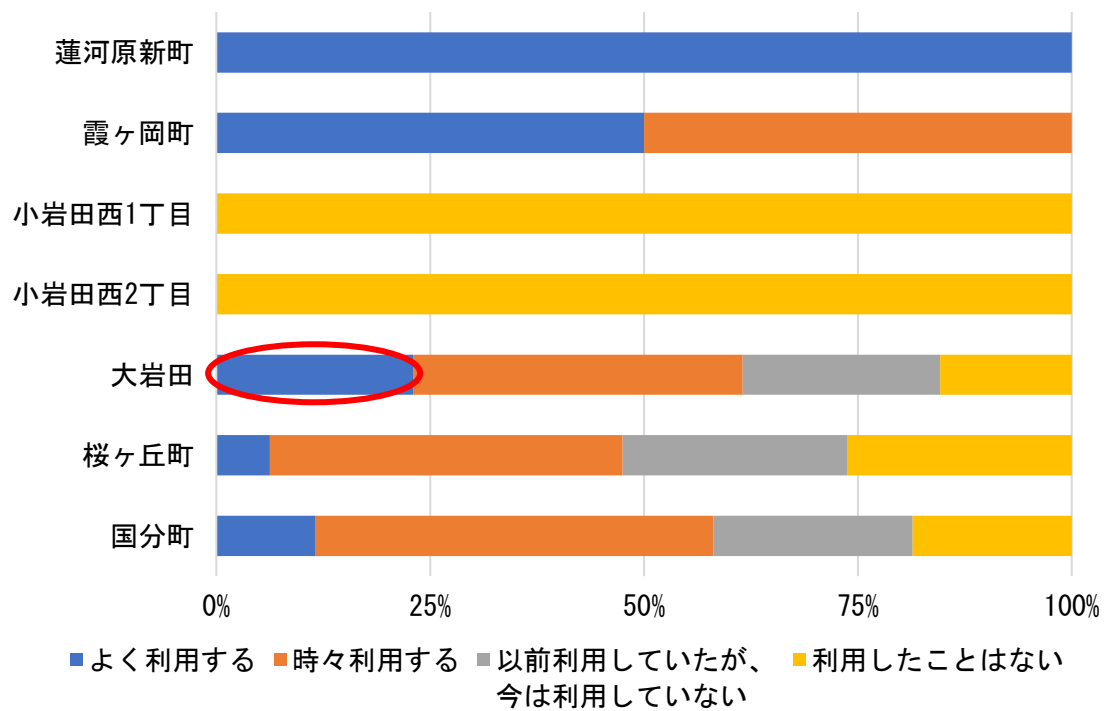


図 3.1-76 キラちゃんバス利用者の居住地別割合

下の図 3.1-77 と 3.1-78 は C-1 コースの乗降車数データだが、「土浦駅西口」「大岩田団地入口」では乗降車数、午前から昼には「コープつちうら」「白帆保育園」「スーパーハリガエ」「消防署南分署」「お山の公園」「青少年広場」「永国郵便局」、夜には「富士崎二丁目」で乗車数、午前には「水郷体育館」、夕方から夜には「大岩田団地入口」で降車数が多くなっている。C コース沿線に住宅団地が複数存在しているためか、他のコースよりもバス停や時間帯による乗降車数の偏りが少なくなっている。

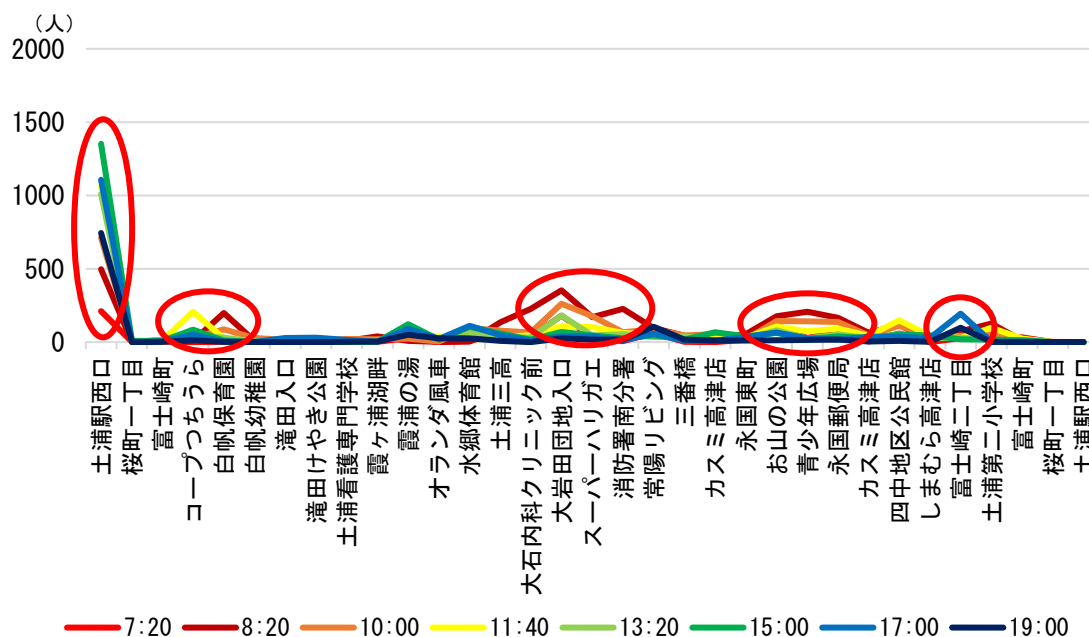


図 3.1-77 C-1 コースにおける各バス停の乗車数

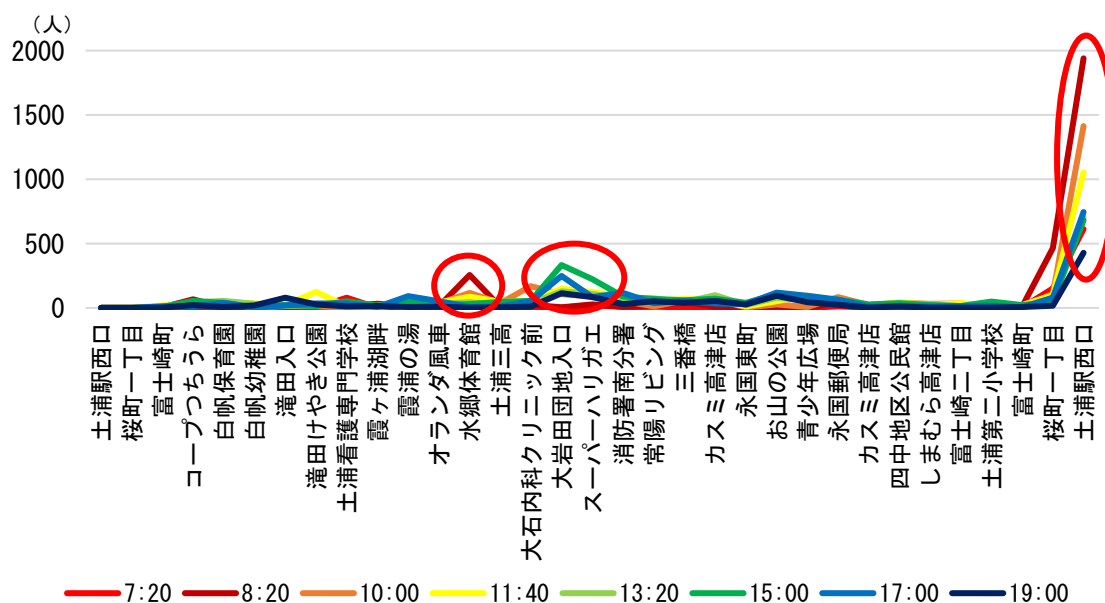


図 3.1-78 C-1 コースにおける各バス停の降車数

また以下は、C-1 コースの各バス停の乗降車数割合を示したグラフである。早朝や午前中の便は土浦駅西口のほかに「大岩田団地入口」や「お山の公園」など、他にも多くのバス停から比較的まんべんなく乗車して 7～8 割が土浦駅西口か桜町一丁目で降車している。しかし、夕方～夜の便では、少数のバス停から乗り複数のバス停で比較的まんべんなく降りるという逆の傾向が見られる。

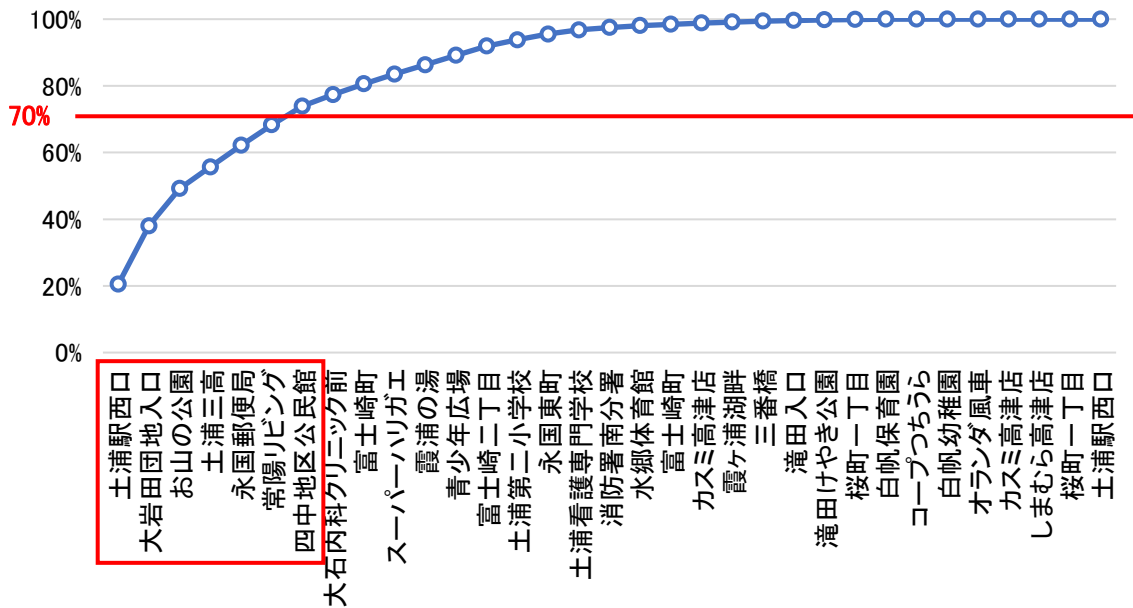


図 3.1-79 C-1 コース 7:20 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

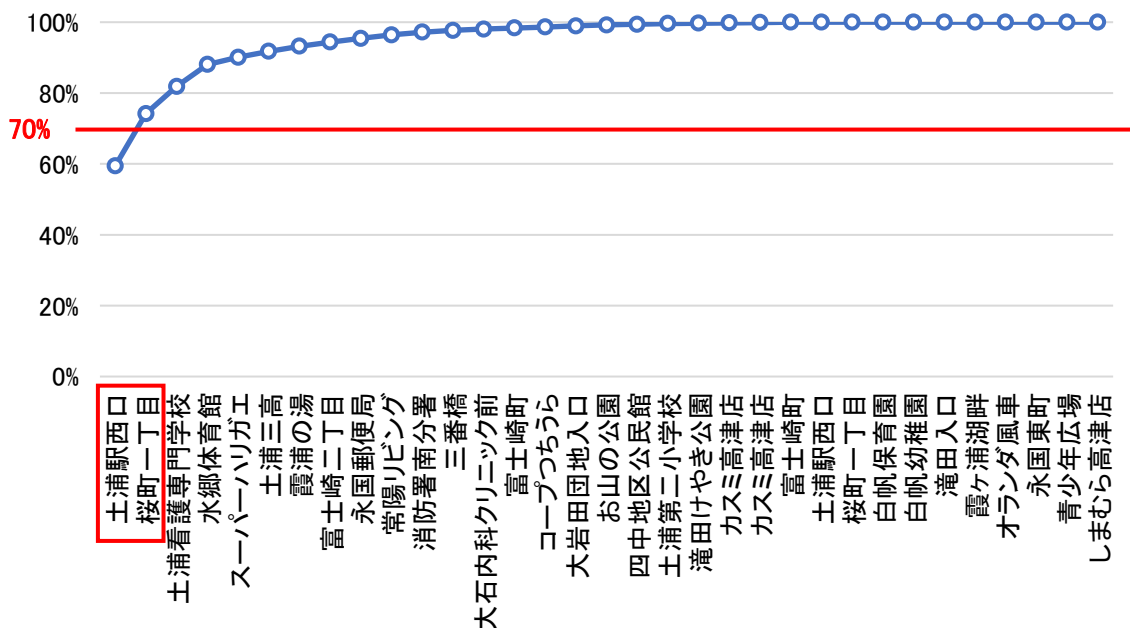


図 3.1-80 C-1 コース 7:20 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

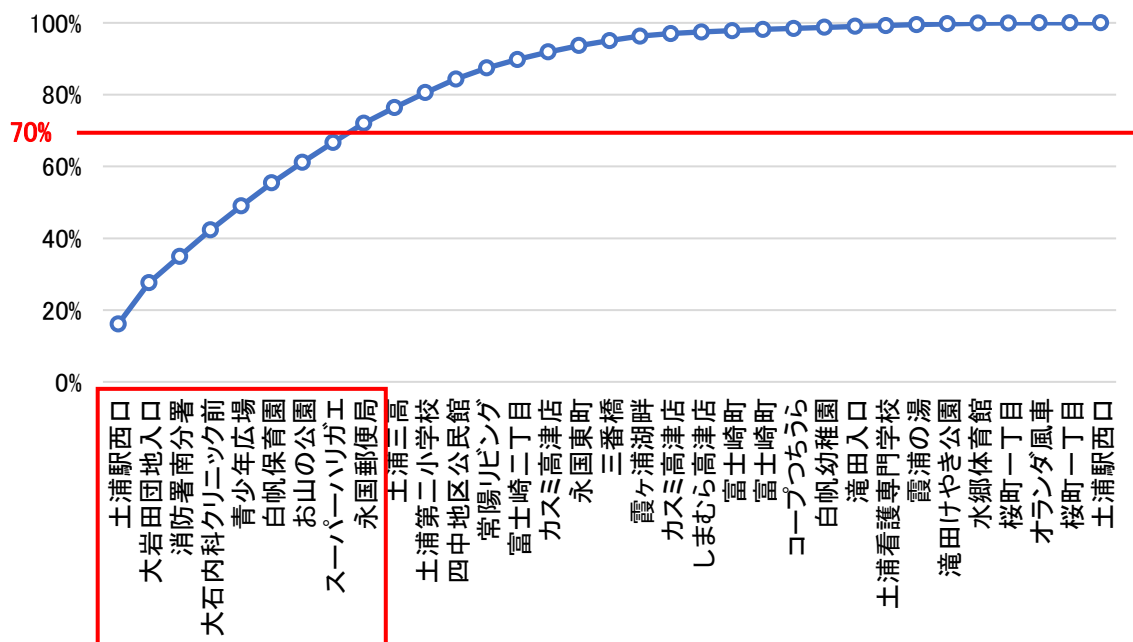


図 3.1-81 C-1 コース 8:20 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

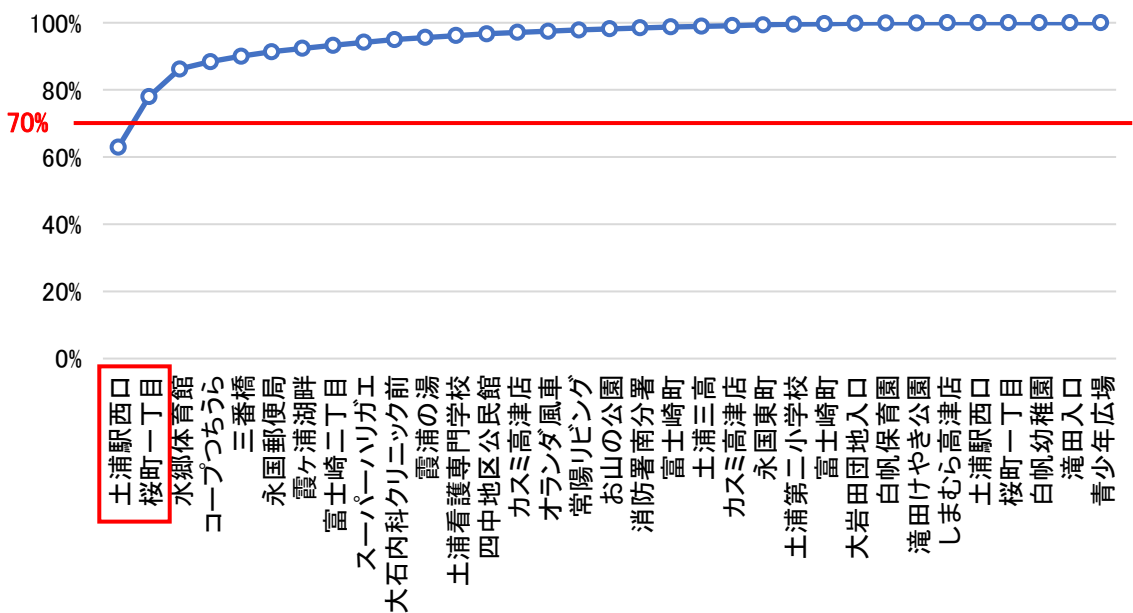


図 3.1-82 C-1 コース 8:20 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

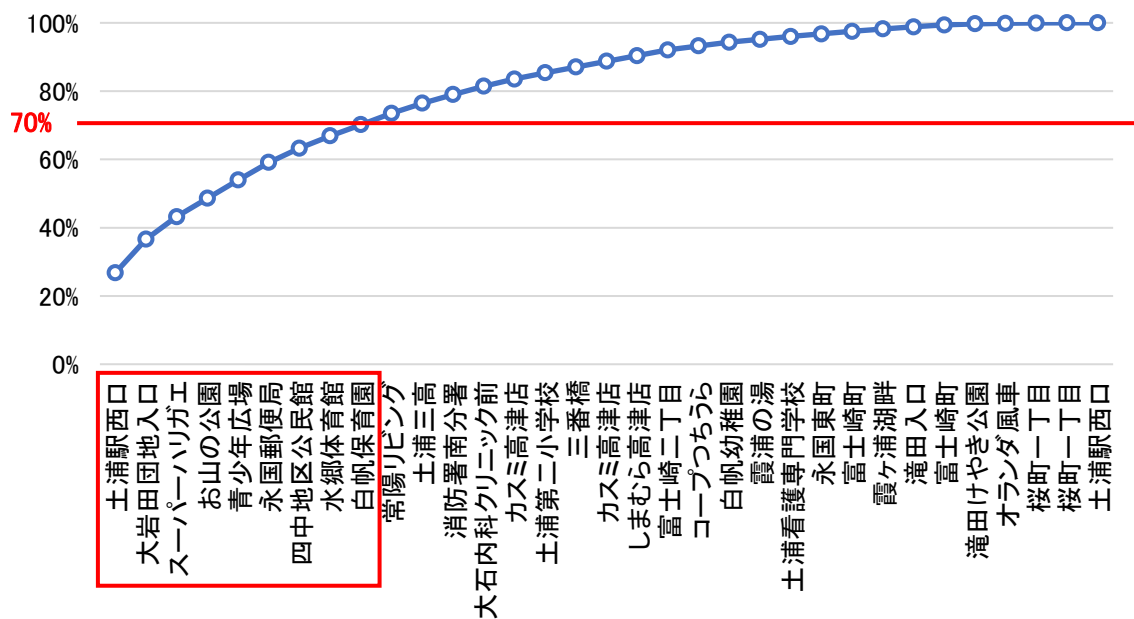


図 3.1-83 C-1 コース 10:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

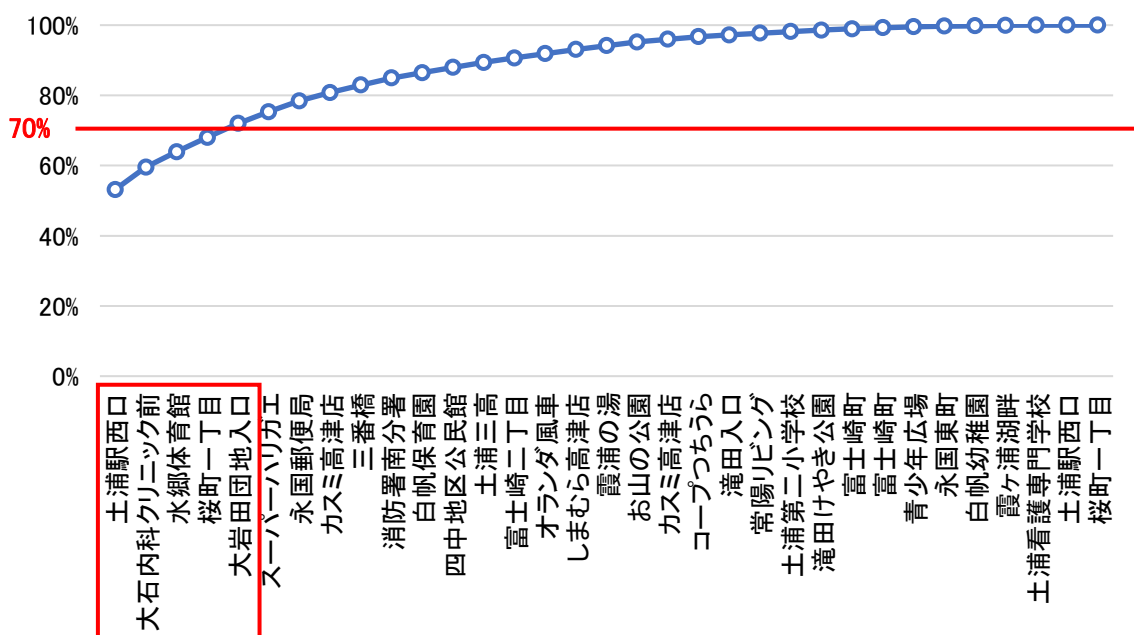


図 3.1-84 C-1 コース 10:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

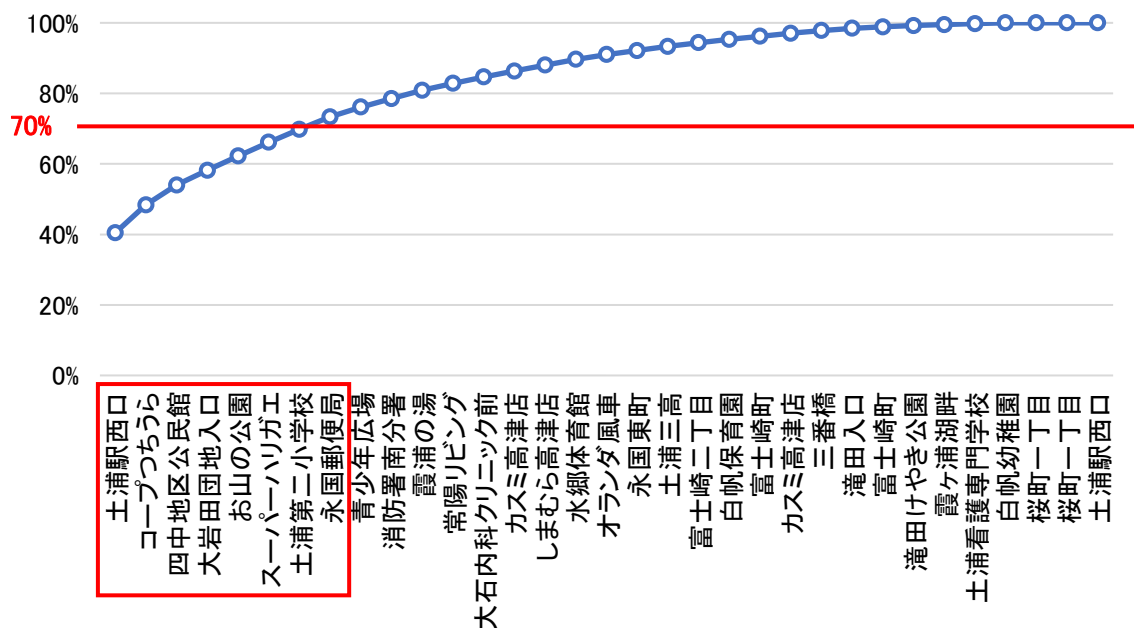


図 3.1-85 C-1 コース 11:40 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

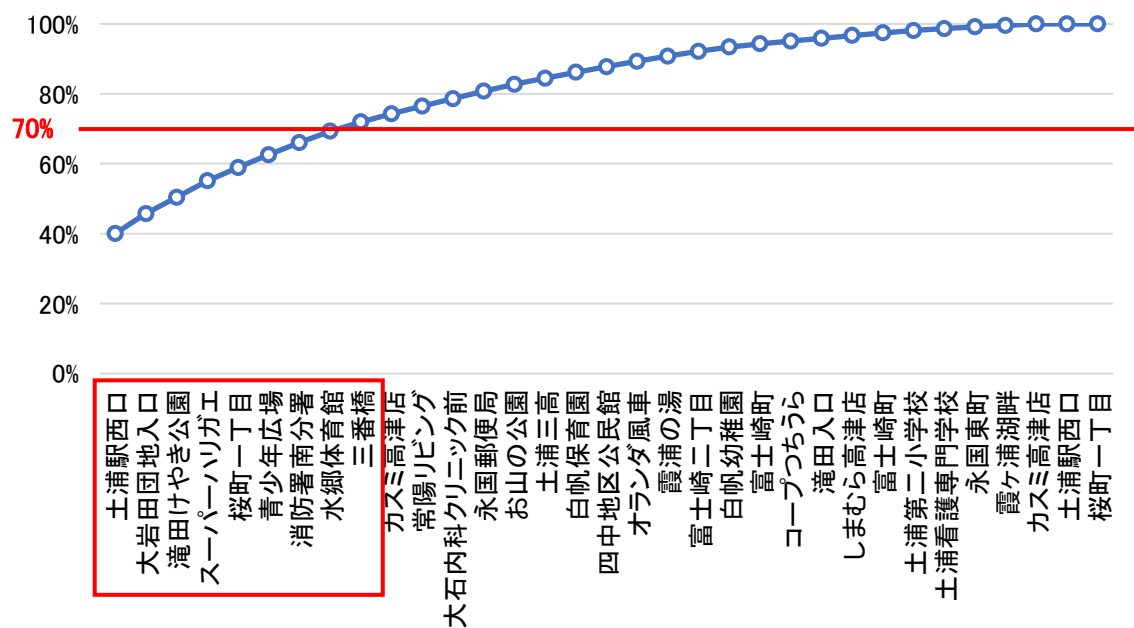


図 3.1-86 C-1 コース 11:40 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

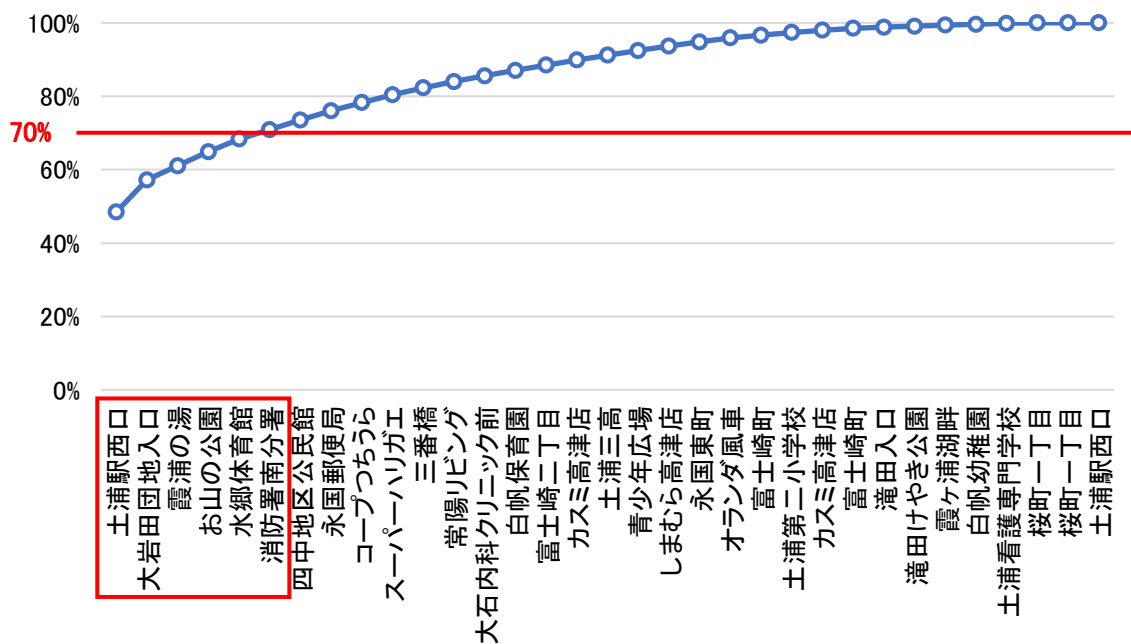


図 3.1-87 C-1 コース 13:20 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

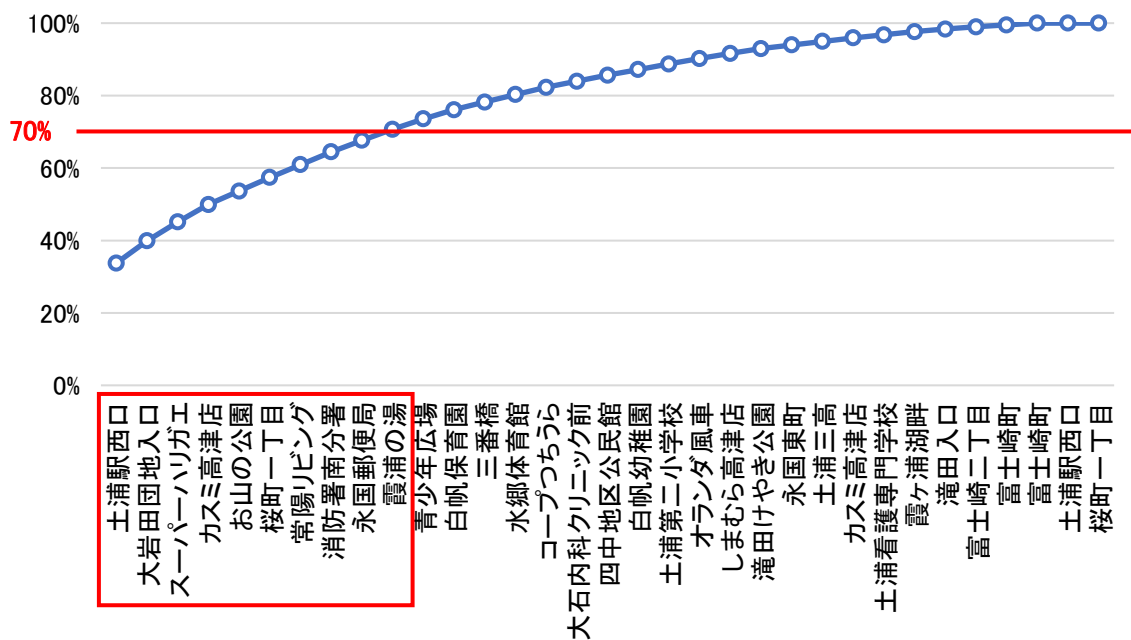


図 3.1-88 C-1 コース 13:20 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

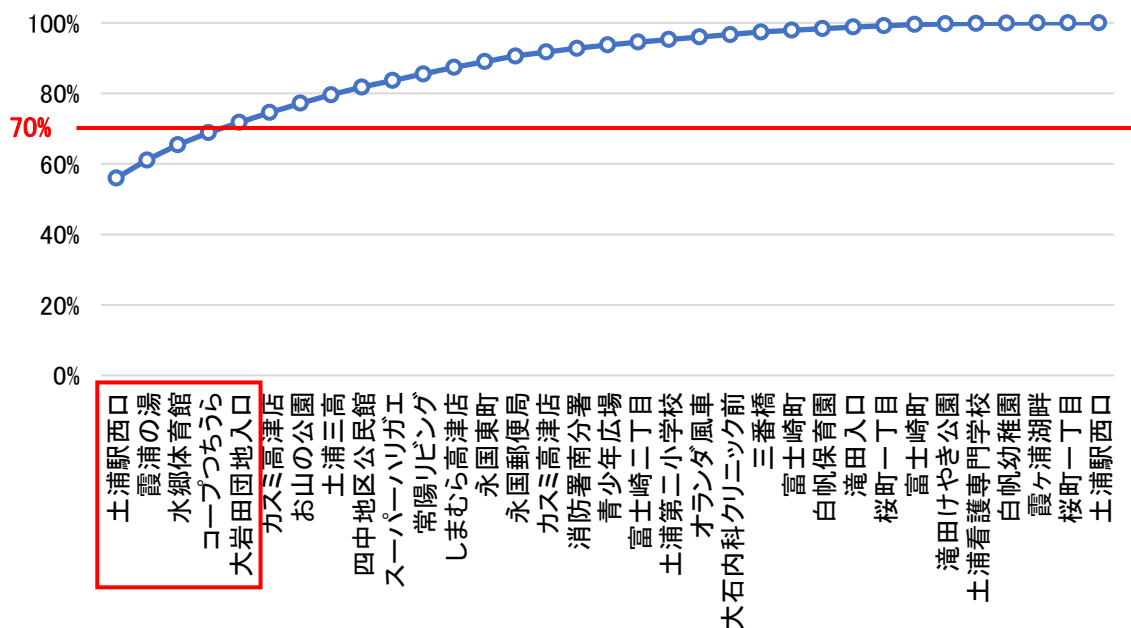


図 3.1-89 C-1 コース 15:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

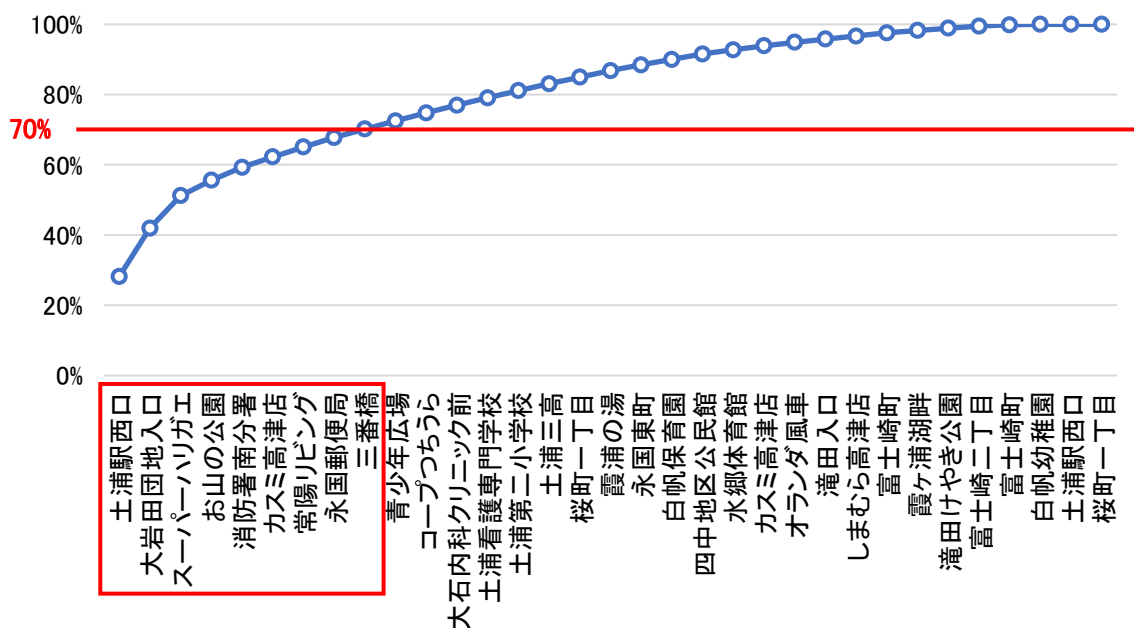


図 3.1-90 C-1 コース 15:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

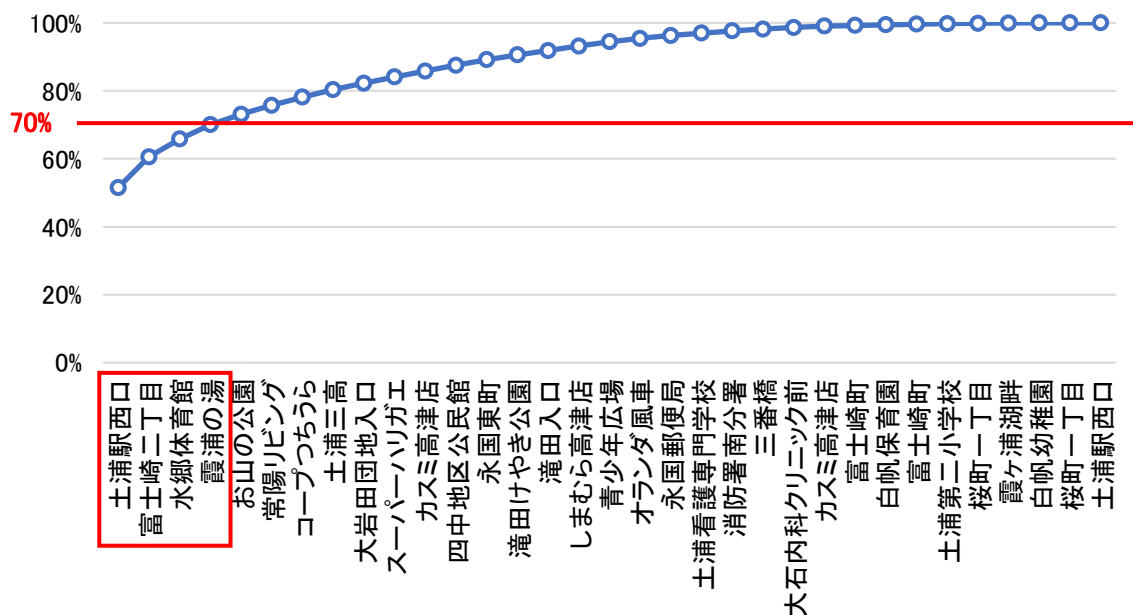


図 3.1-91 C-1 コース 17:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

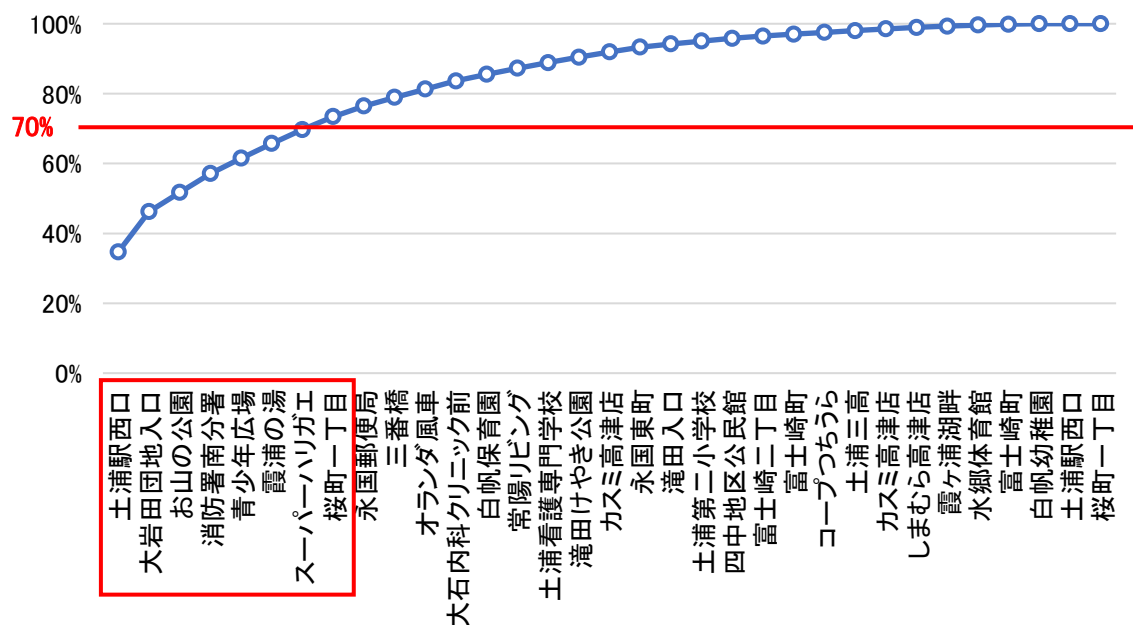


図 3.1-92 C-1 コース 17:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

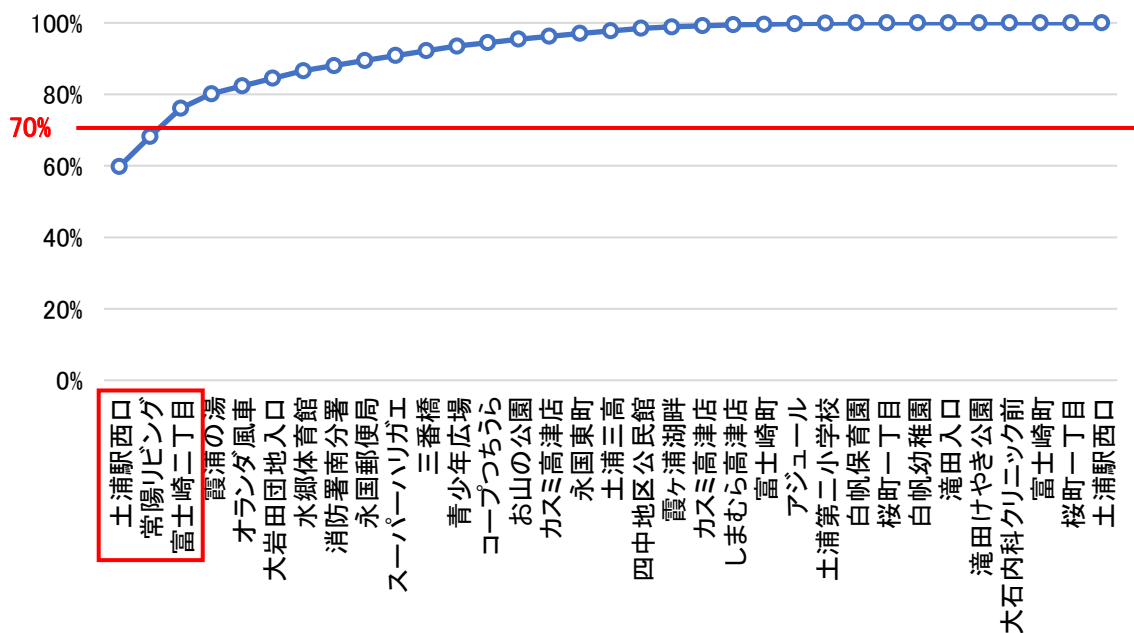


図 3.1-93 C-1 コース 19:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

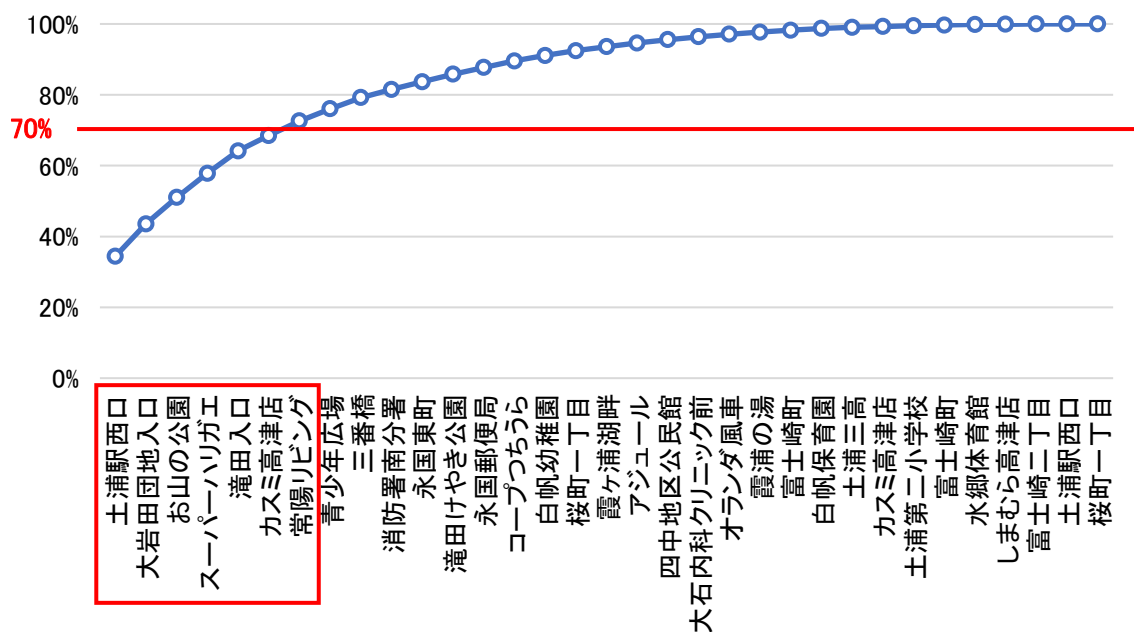


図 3.1-94 C-1 コース 19:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

下の図 3.1-95 と 3.1-96 は C-2 コースの乗降車数データだが、「土浦駅西口」「スーパーハリガエ」にて乗降車数、「水郷体育館」「霞浦の湯」にて乗車数、「土浦第二小学校」「四中地区公民館」「常陽リビング」で降車数が多い。

こちらにもバス停による乗降車数の偏りが少なく、また「スーパーハリガエ」「大岩田団地入口」の乗車数や「土浦駅西口」の降車数は赤色～オレンジ色、土浦駅西口の乗車数やその他バス停の降車数は緑色～青色の時間帯の利用者が多い。

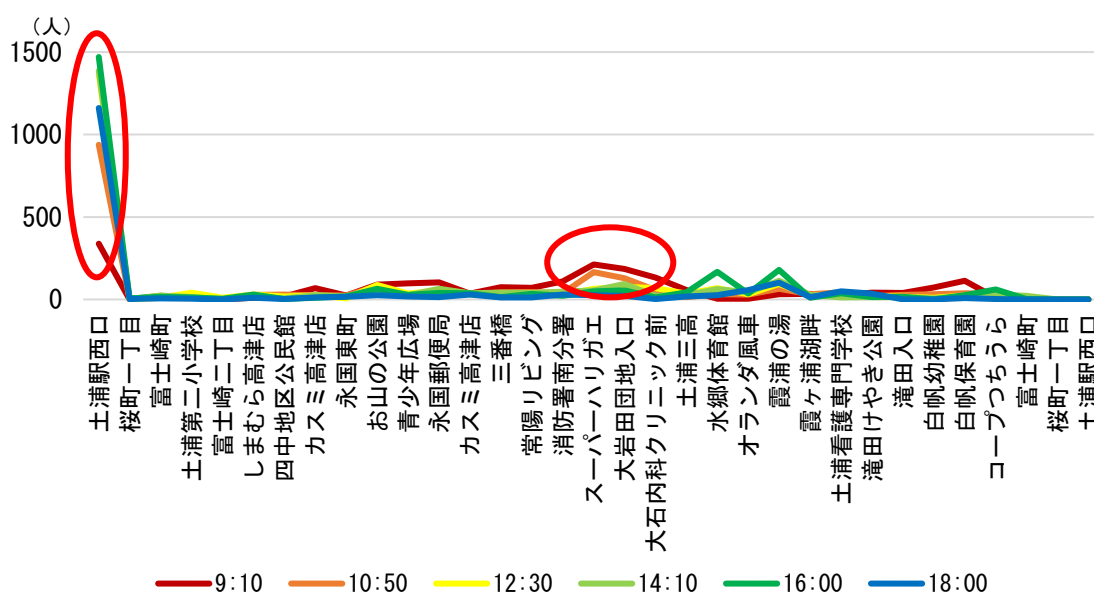


図 3.1-95 C-2 コースにおける各バス停の乗車数

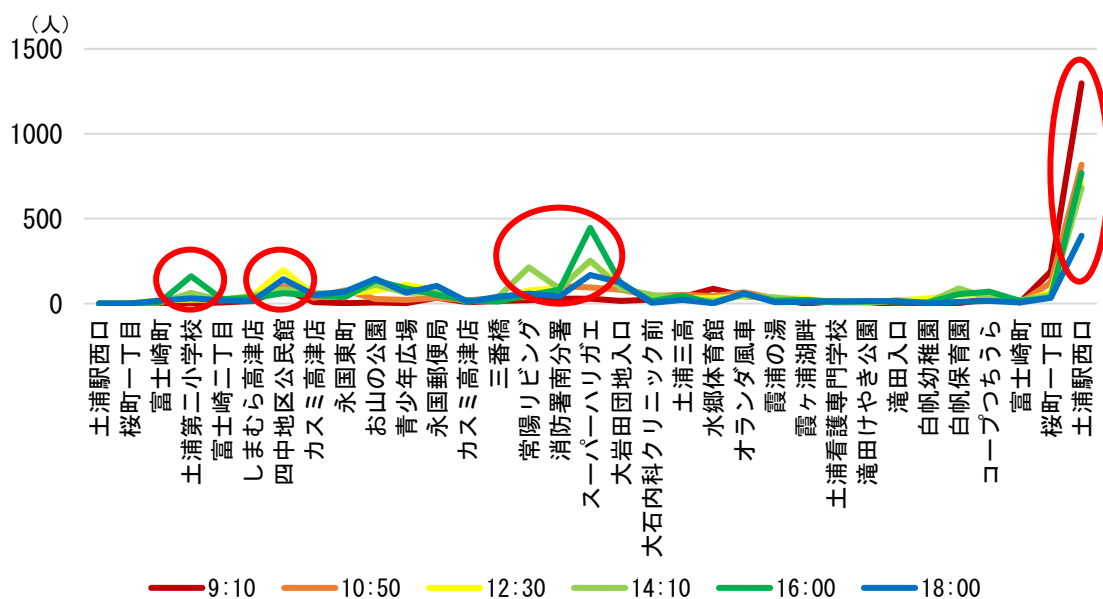


図 3.1-96 C-2 コースにおける各バス停の降車数

また以下は、C-2 コースの各バス停の乗降車数割合を示したグラフである。こちらも C-1 コース同様、早朝や午前中の便は土浦駅西口のほかに「大岩田団地入口」や「スーパーハリガエ」など、他にも多くのバス停からまんべんなく乗車してその7割が土浦駅西口か桜町一丁目で降車しており、夕方～夜の便では逆の傾向が見られる。

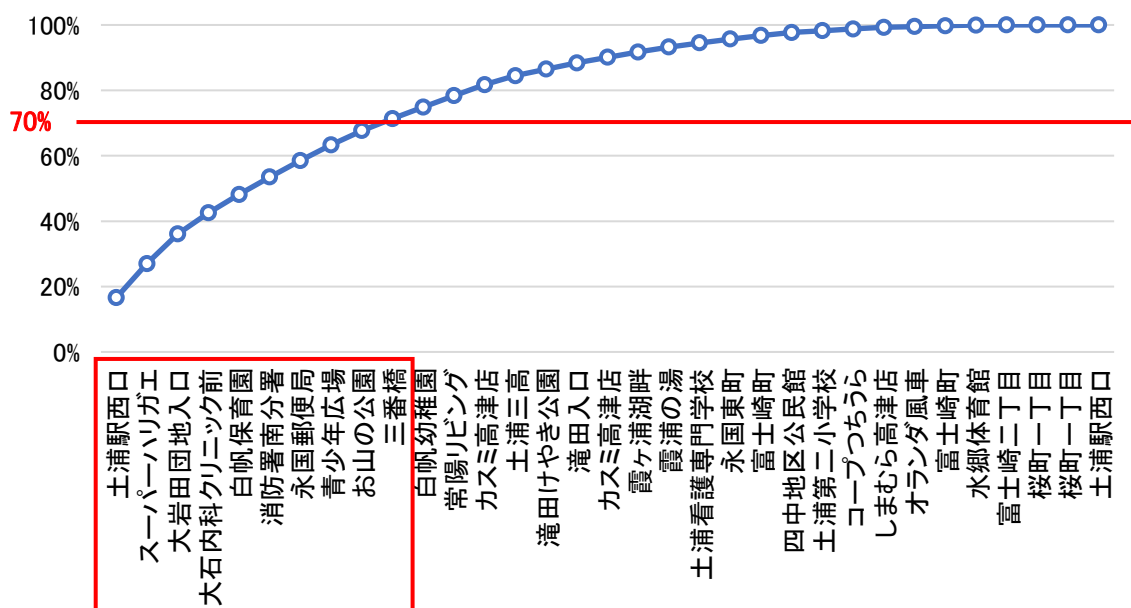


図 3.1-97 C-2 コース 9:20 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

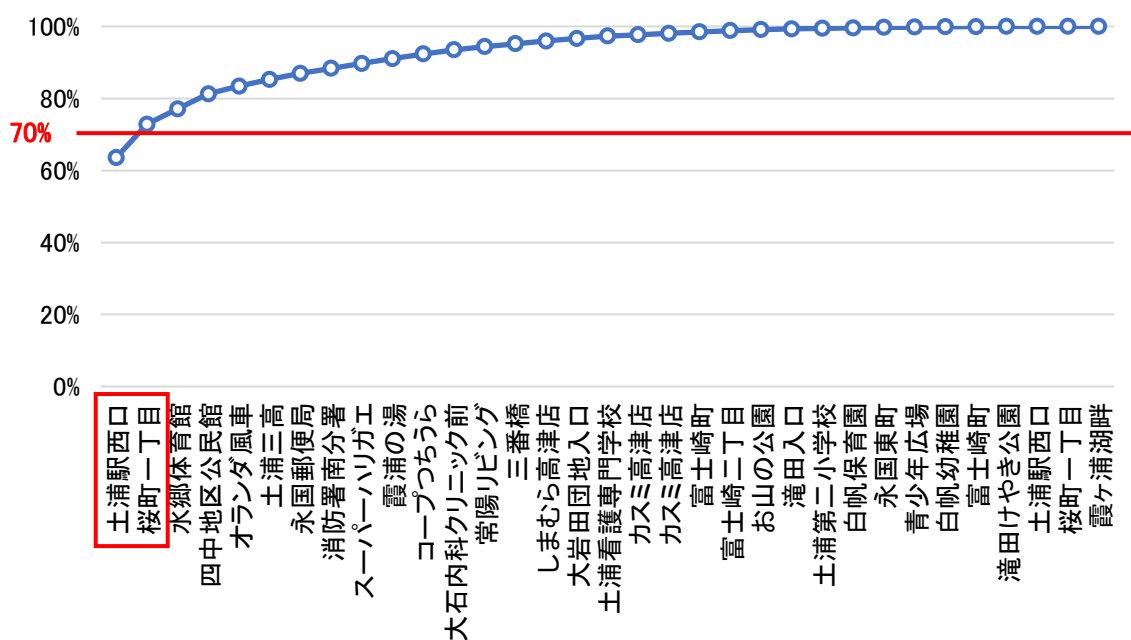


図 3.1-98 C-2 コース 9:20 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

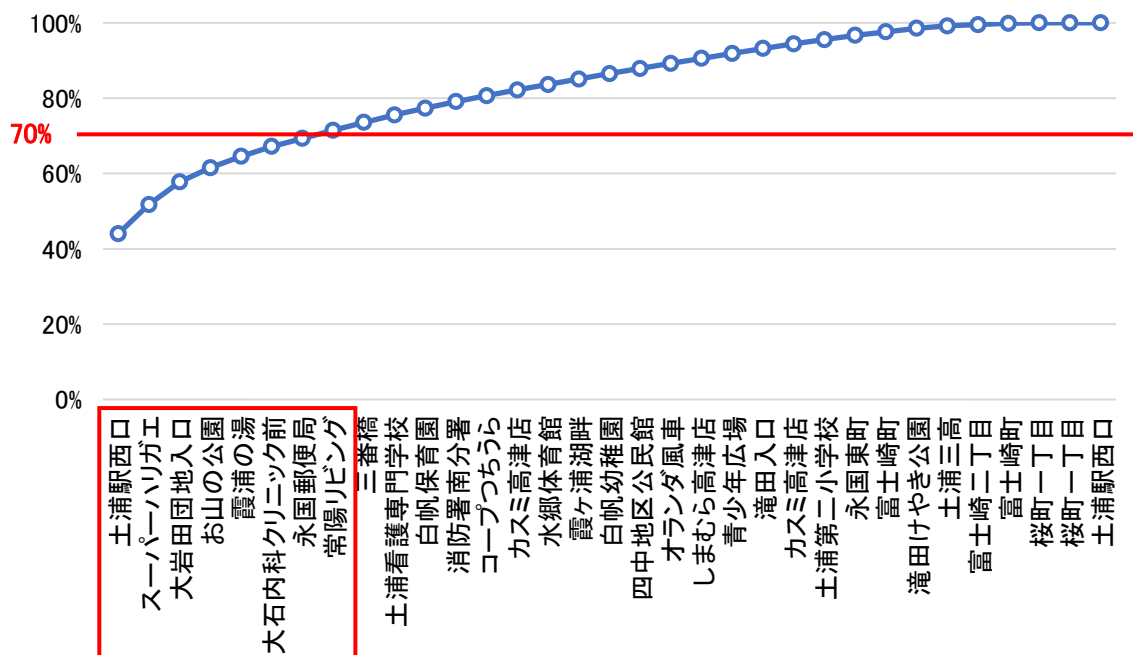


図 3.1-99 C-2 コース 10:50 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

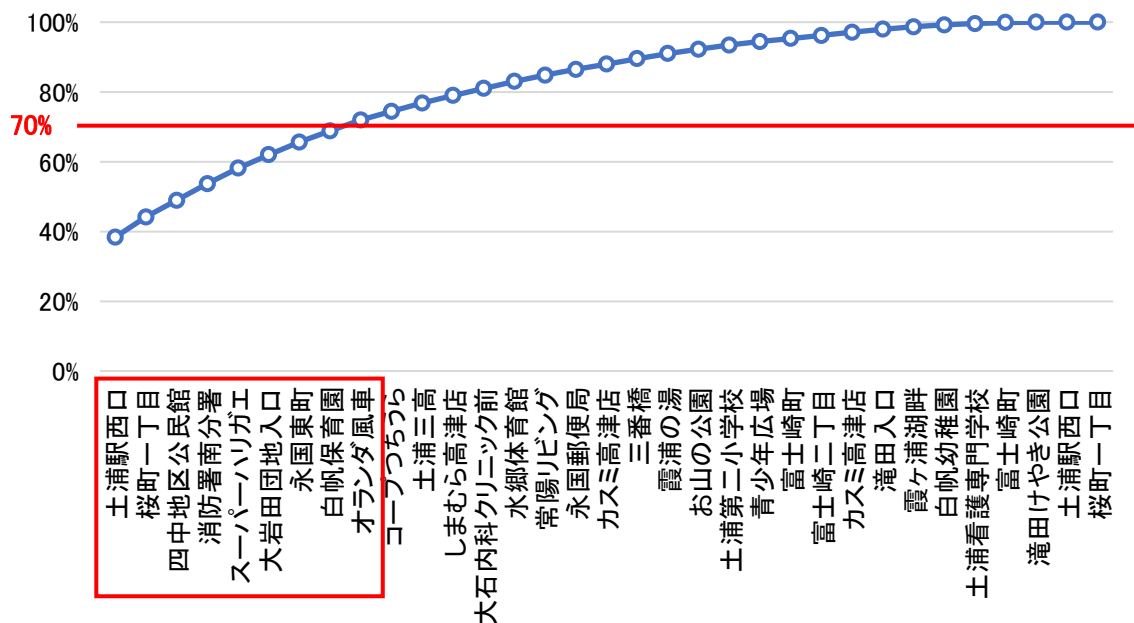


図 3.1-100 C-2 コース 10:50 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

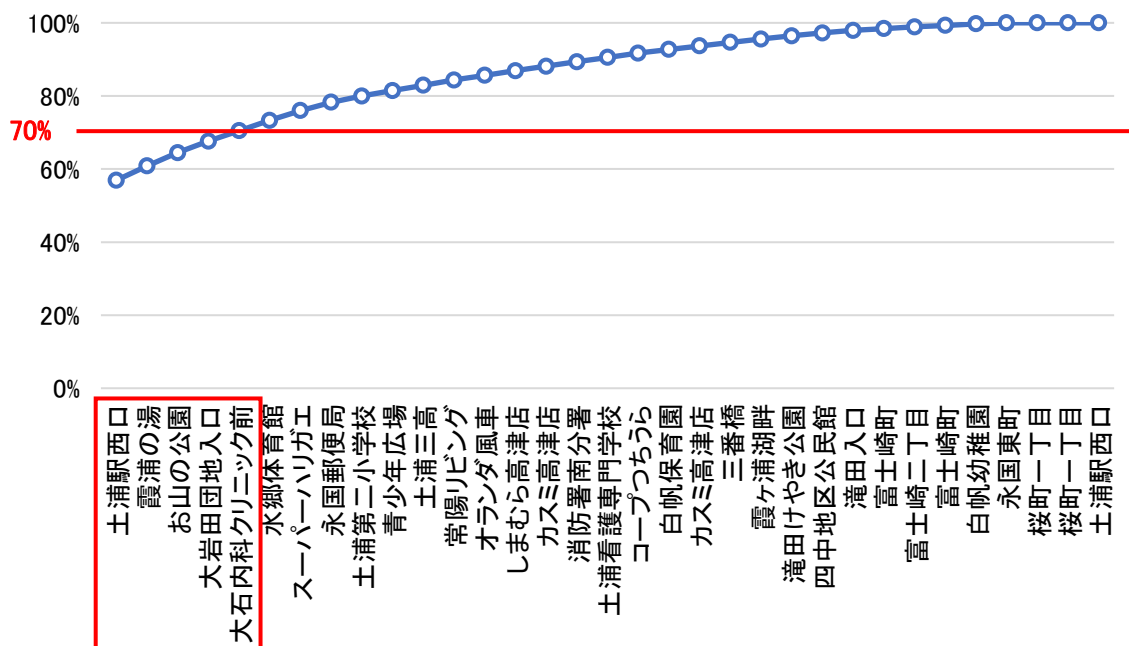


図 3.1-101 C-2 コース 12:30 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

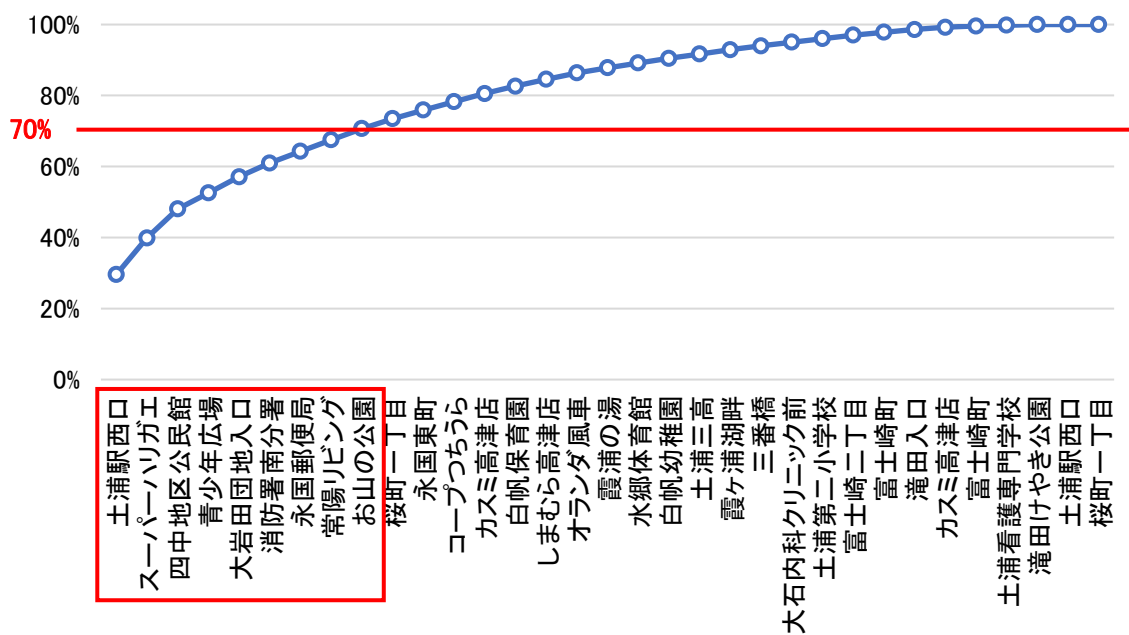


図 3.1-102 C-2 コース 12:30 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

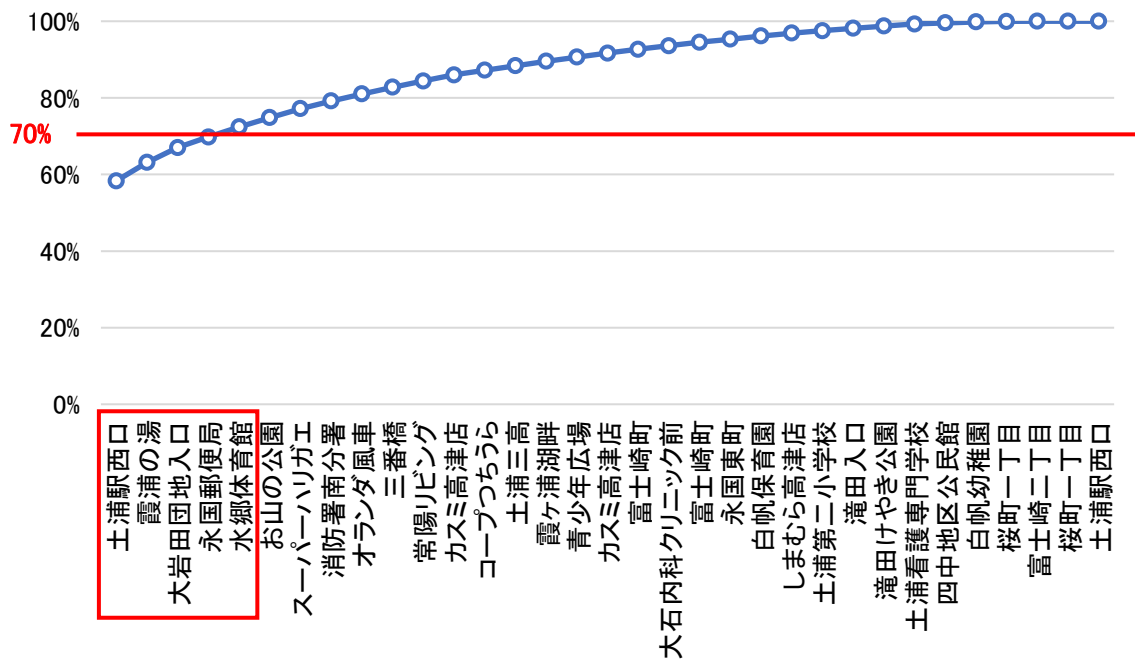


図 3.1-103 C-2 コース 14:10 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

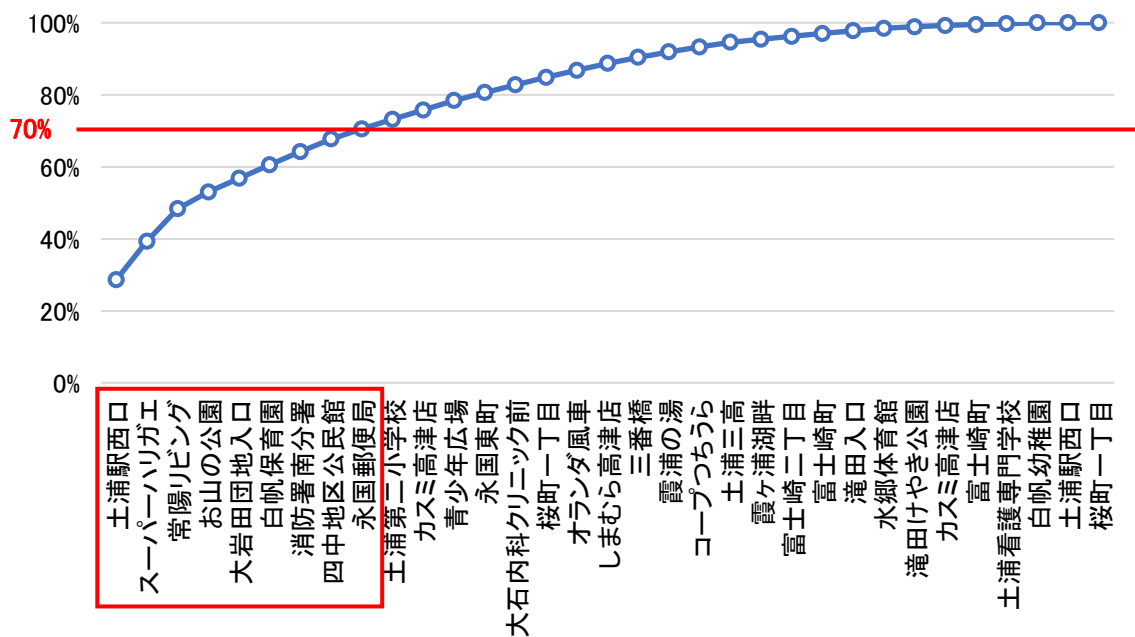


図 3.1-104 C-2 コース 14:10 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

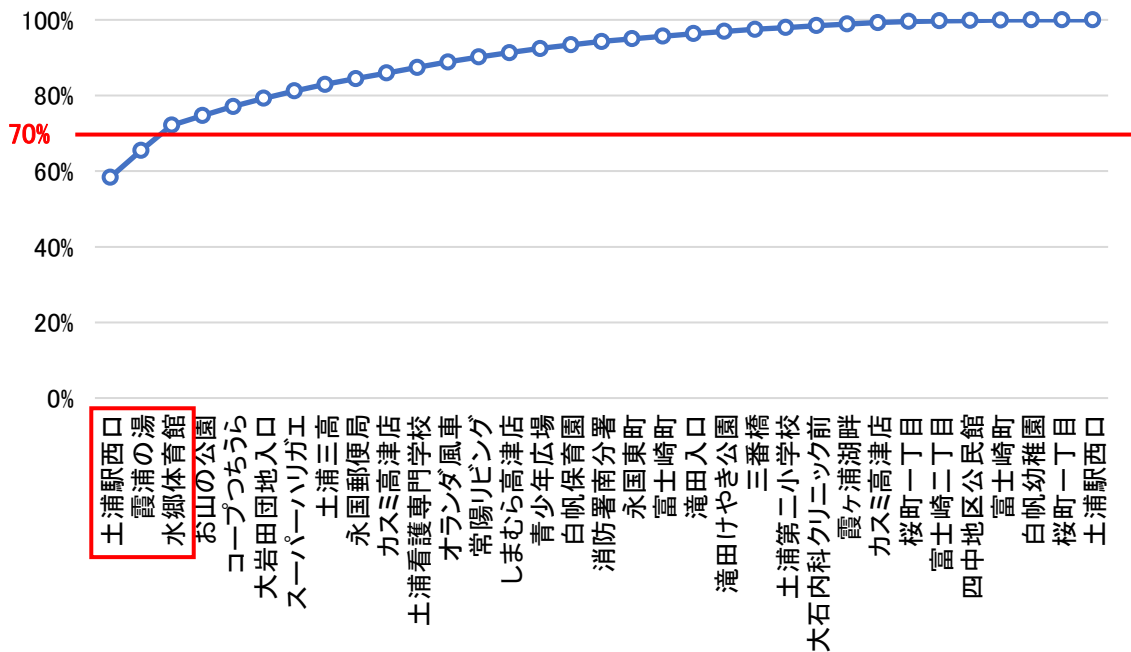


図 3.1-105 C-2 コース 16:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

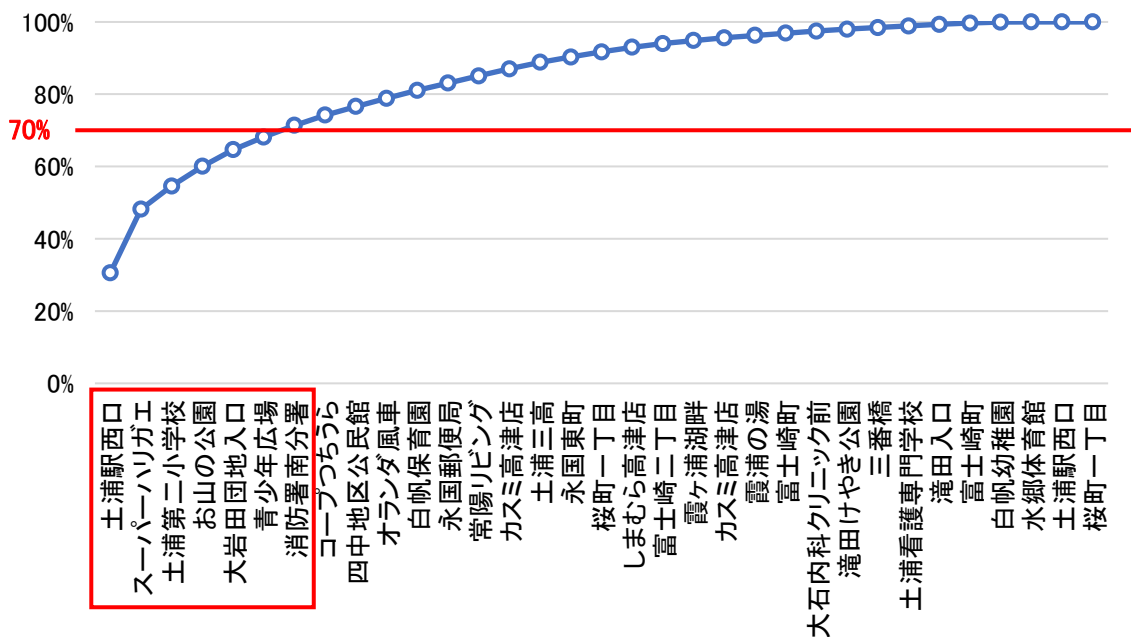


図 3.1-106 C-2 コース 16:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

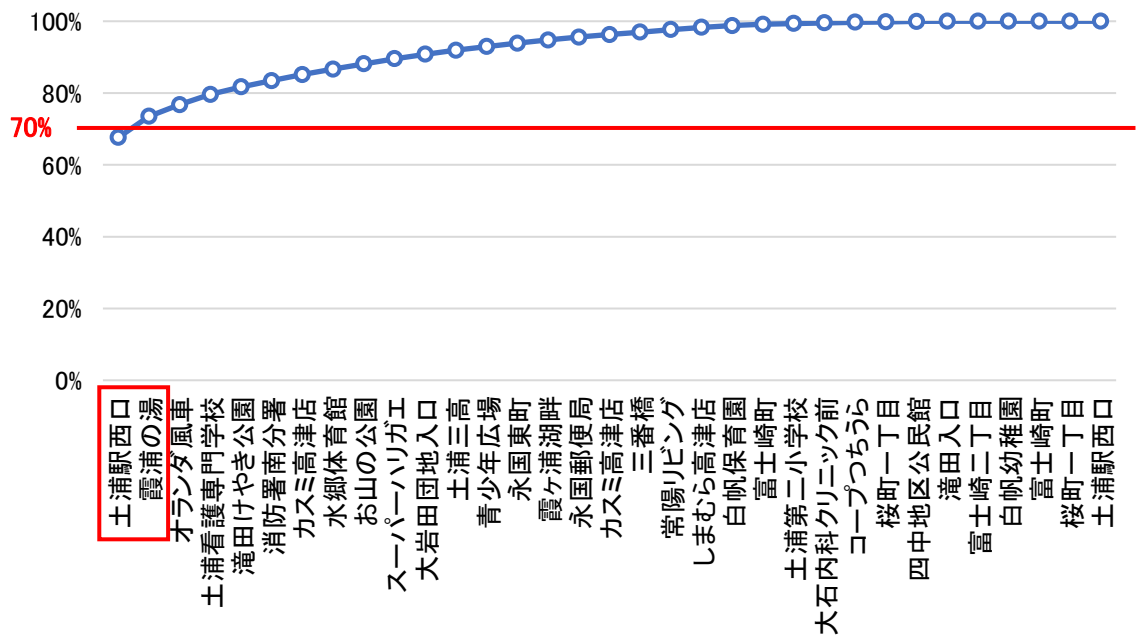


図 3.1-107 C-2 コース 18:00 土浦駅発の便における各バス停の累計乗車数割合

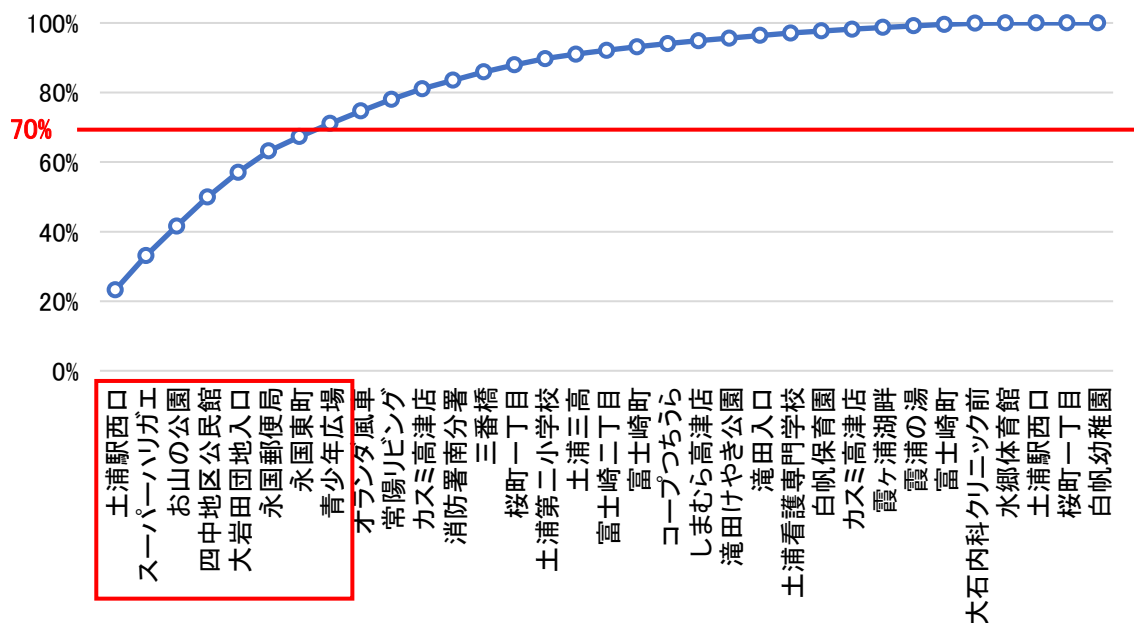


図 3.1-108 C-2 コース 18:00 土浦駅発の便における各バス停の累計降車数割合

4) キララちゃんバスへの要望

後ほど各コースのルートやダイヤに関する検討を行うが、その前にここでは沿線住民アンケートと乗客アンケートから、キララちゃんバスの利用者と利用者ではない人、乗客のキララちゃんに対する要望の違いを見ていくこととする。

両アンケートでは質問項目が異なっているものの、存続を前提として「運行頻度が増える、便数が増える」ことが特に望まれていることがわかる。これは利用者か否かは関係なく多い要望なので、現状の少ない運行頻度の克服がキララちゃんバス利用促進の特に重要な課題であると言える。しかし、利用者以外の層には、他にもバス停の新設や情報提供など、キララちゃん利用者とは異なった対策も必要である。

さらに、Aコースの乗客やその沿線住民は他のコースと比較してバス停やコースの新設を望んでいる声が多いため、Aコースの利用促進にはその点も考慮する必要がある。

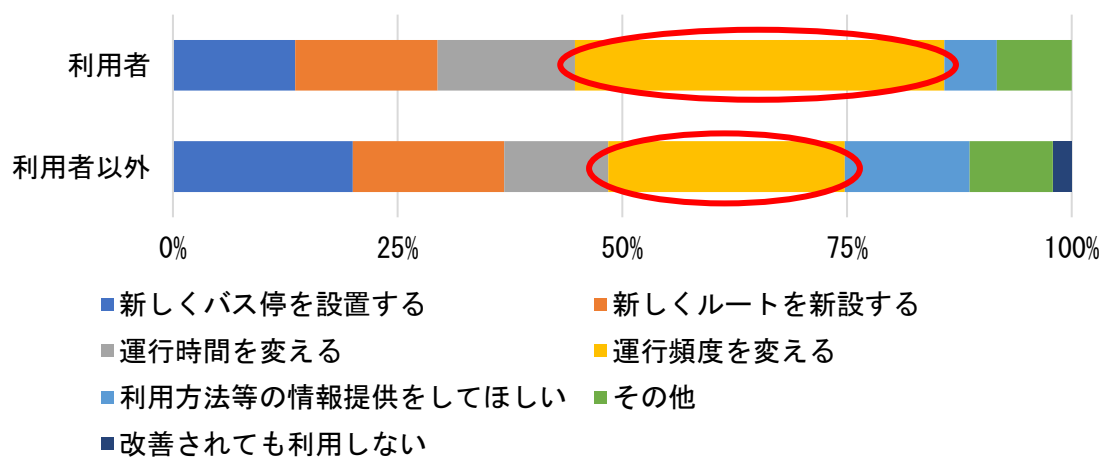


図 3.1-109 キララちゃん利用者と利用者以外からのキララちゃんに対する要望（再掲）

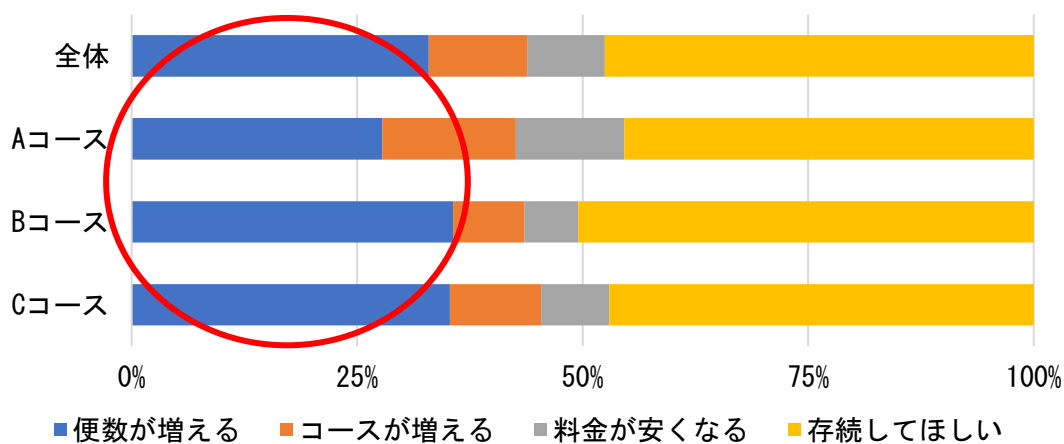


図 3.1-110 コースごとの「キララちゃんに期待すること」の割合（再掲）

3.2. Aコースの早朝便の可否、継続する場合の運行方法

Aコースの早朝便では、乗車バス停はバラバラなものの降車バス停は「土浦駅西口」や「土浦駅東口」が多くを占めているため、土浦駅での他の交通機関への接続が重要となると考えられる。もし早朝便の運行を継続するのであれば、通勤に利用できる常磐線特急（土浦駅 6:59 発ときわ 56 号など）と接続できるようダイヤを改正するのも一つの方法である。

しかし 2.1 の 6) で述べたように、Aコースの利用者はキララちゃんバスを買い物目的で利用することが多いため、上記の方法でも乗降車数が振るわなかった場合は、早朝便の廃止を検討するべきだと考える。

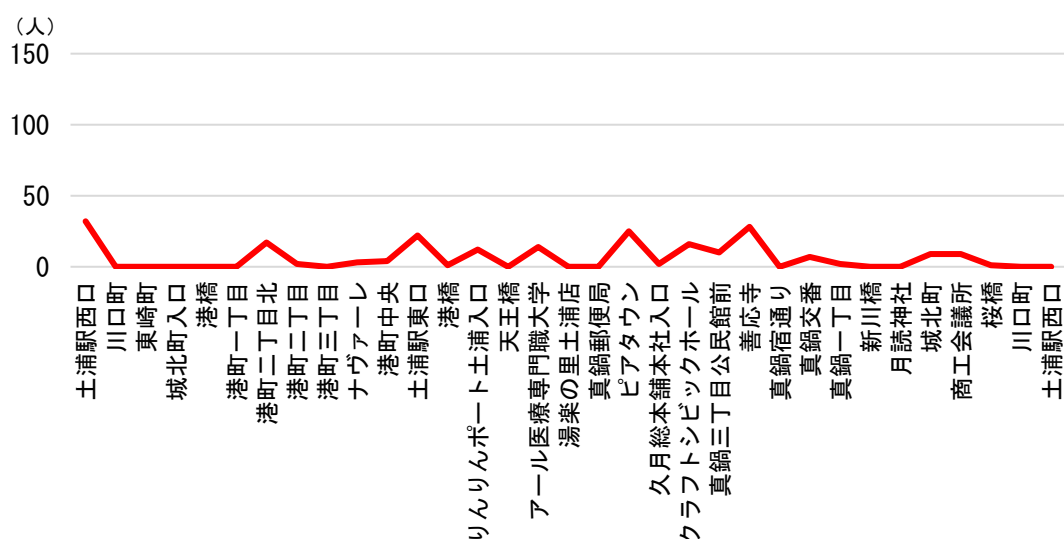


図 3.2-1 Aコース早朝便における各バス停の乗車数

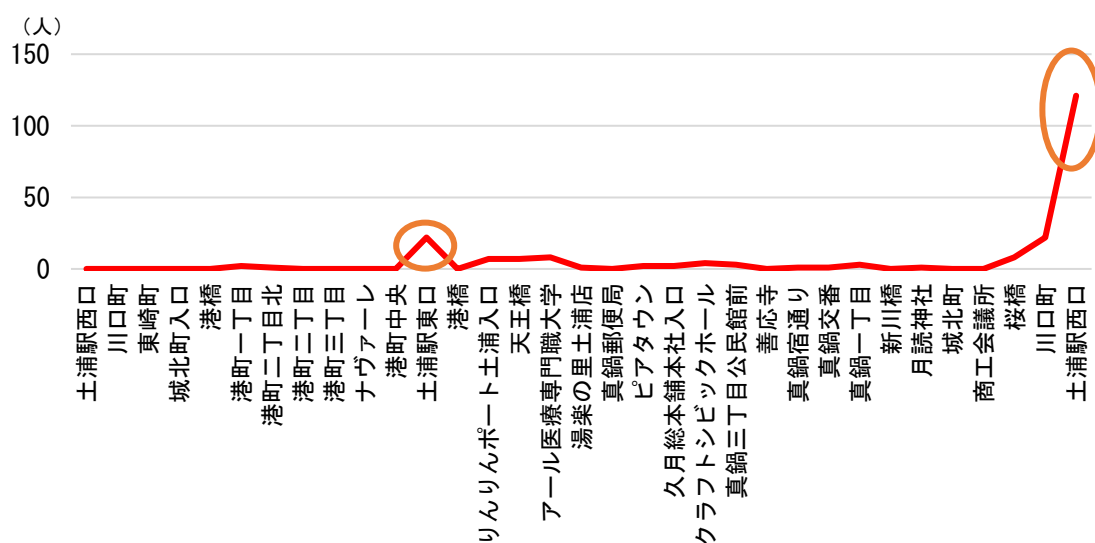


図 3.2-2 Aコース早朝便における各バス停の降車数

3.3. A コースのルート見直し

3.1 の 1) の各バス停の乗降者数のグラフより、A コースは土浦駅以外だと「ピアタウン」「真鍋三丁目」「真鍋三丁目公民館前」「湯楽の里土浦店」などの真鍋地区や、「港町中央」「アール医療専門職大学」などの常磐線よりも東側の地区に乗降車数が集中していることがわかる。そこで、「川口町」「川口町モール 505 入口」から「真鍋宿通り入口」「善応寺」までのものをコースの西側、コースの西側に「土浦駅西口」バス停を加えたものをコースの東側とすると、それぞれのルートの合計乗降者数は図 3.3-2 の通りである。A-1 コースのバス停は西側 11 か所・東側 21 か所、A-2 コースのバス停は西側 13 か所・東側 20 か所とその差は約 2 倍にもかかわらず、乗降者数は西側と東側で約 10 倍の差がある。

このことから、利用者数の少ない A コース西側のルートを削除するか、「西側コース」と「東側コース」の 2 つに分割しそれぞれ現在よりも多頻度での運行をすべきだと考える。また後ほど言及するが、A コースなお、現 A コースを 2 分割し運行する際は、「西側コース」も真鍋三丁目やピアタウンに乗り入れるものとし、また東側コースの「ラクスマリーナ」「川口運動公園」は利用者が 1 年間に 2 桁しかいないため廃止する。



図 3.3-1 本ページにおける A コース西側と東側の範囲

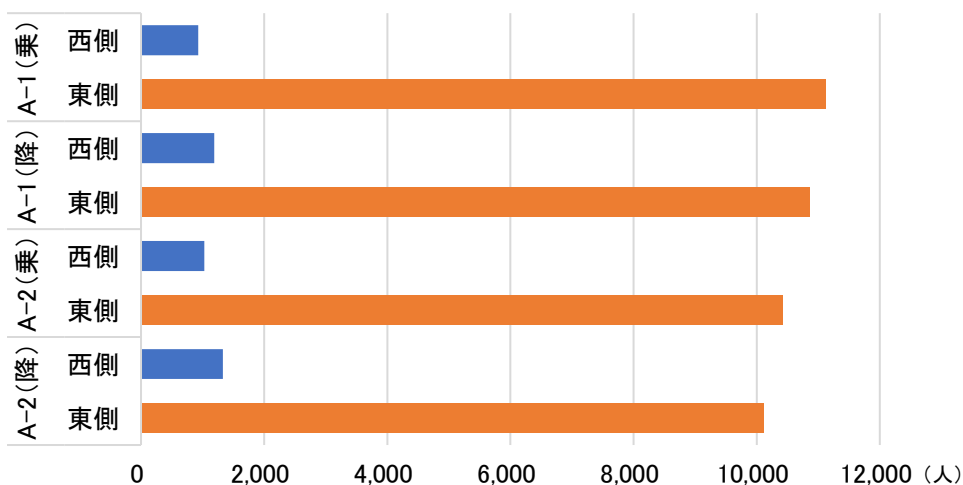


図 3.3-2 A コースの西側ルートと東側ルートの令和 3 年度合計乗降者数

また 1.3 の 1) で述べた通り、A コース沿線住民は特にピアタウン、タイヨー土浦店、土浦イオンと、土浦イオン以外は真鍋地区に外出することが多く、実際に「ピアタウン」など真鍋地区のバス停は A コースの中でも特に乗降車数が多い。そして A コースのキララちゃん利用目的は「買い物」が最も多いため、真鍋地区での買い物がしやすいダイヤやルートが必要である。

また、A コース沿線住民の意見の中には、真鍋 4～6 丁目の坂の上に住んでいる高齢者にとっては坂の上り下りがきついというものがあった。実際、真鍋 4 丁目と 6 丁目の住民の主な外出先としてアンケートで最も多く挙げられていたのはピアタウンであり、そこに行くためには坂を下り、帰りは坂を上って行かなければならない。このような住民は A コースの主な利用者層である「買い物に行く高齢者」であり、そのような乗客をさらに獲得していくためには真鍋 4 丁目方面へのルート延伸が考えられる。

キララちゃんバスは、路線バスの通れない、通らない道に細かく入り込んで住民を拾っていくような運行ルートとなっている。1.5 の 1) にてバス停の設置希望の多い土浦一高や真鍋 4 丁目児童公民館前あたり、特に後者は路線バスとの競合もなくかつ周辺に住宅が多くあるため、もし新しくバス停を設置するのであればこの 2 つのあたりが良いと考えられる。なお、この 2 つのバス停の位置は下の図 3.3-3 の通りである。

もし現状のルートをさらに真鍋 4 丁目方面へ延伸すると、A コースを 1 周するための所要時間は大幅に長くなってしまう。ここで、前のページで A コースを分割した 2 つのコースの所要時間は、西側コースは約 25 分、東側コースは約 37 分になると見込まれることから、真鍋 4 丁目方面への延伸は西側コースが担うと良いと考えられる。



図 3.3-4 A コースの分割案

3.4. 全コースにおけるルート・時刻の改善や新規路線の検討

沿線住民アンケート（1.5 参照）と乗客アンケート（2.4 参照）両方から、運行本数・頻度が増えてほしいとの要望が特に多いことが分かった。現在キララちゃんはバス 3 台で運行されており、時刻表を見るとかなりタイトなスケジュールでバスを運用していることがうかがえる。そのため、もし運行頻度を上げるとなればコースの分割・短縮が必要である。

1) A コース

先ほどの 3.3 でも触れたが、A コースは真鍋 4 丁目方面へルートを延伸するならば東西 2 つに分割し西側のコースを真鍋 4 丁目まで延伸、延伸しないならば東西分割後の東側ルートのみを A コースとして残すことを提案する。現在の A コースを東西に分割した場合、コース 1 周の所要時間は先述の通り西側コース約 25 分、東側コース約 37 分である。そしてもし西側コースを先ほどの図 3.3-3 のように延伸するならば、1 周は約 33 分となる見込みである。つまり、1 便当たりの所要時間が 7 分短くなるため、1 日 2～3 便ほどバスの本数を増やすことが可能となる。

しかし一方で、東側コース 1 周の所要時間は約 37 分と、現 A コースの 40 分と大きく変わらない結果となっているため、便数は増やしてもせいぜい 1 便までである。この問題は、現在 A コースの所要時間 40 分の中の 10 分を占める港町方面に行かない便を設定することで、改善できると考えられる。下の港町方面のバス停における便ごとの乗降者数グラフを見ると、早朝や夕方の便は利用者が少ないことがわかる。また A-1 の土浦駅 19:00 発の便では、港町二丁目北以外のバス停の利用者が少ないため、同バス停まで行って折り返すという運行方法も考えられる。このような利用者の少ない時間帯や方面に応じて運行経路を柔軟に省略することで、さらに 1 便バスの本数を増やすことも可能となる。

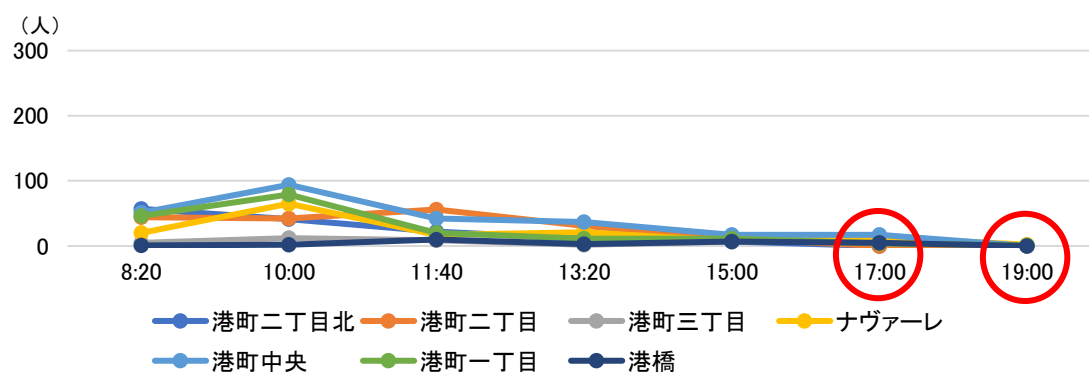


図 3.4-1 港町方面各バス停における A-1 コース乗車数

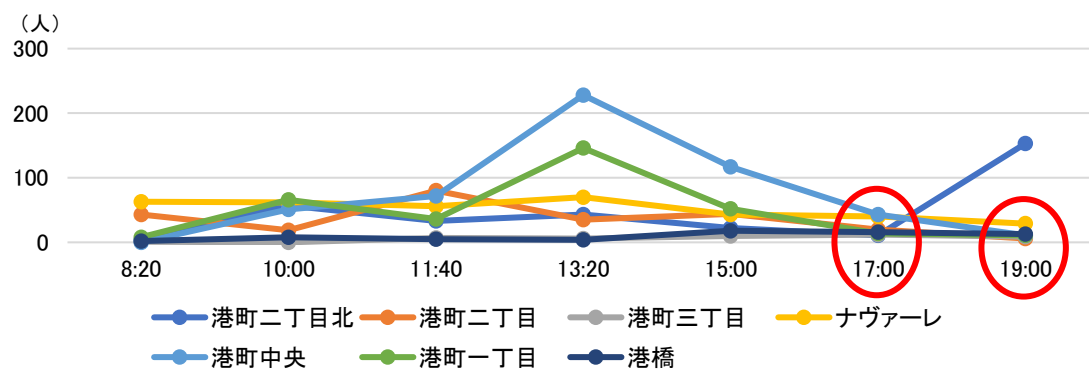


図 3.4-2 港町方面各バス停における A-1 コース降車数

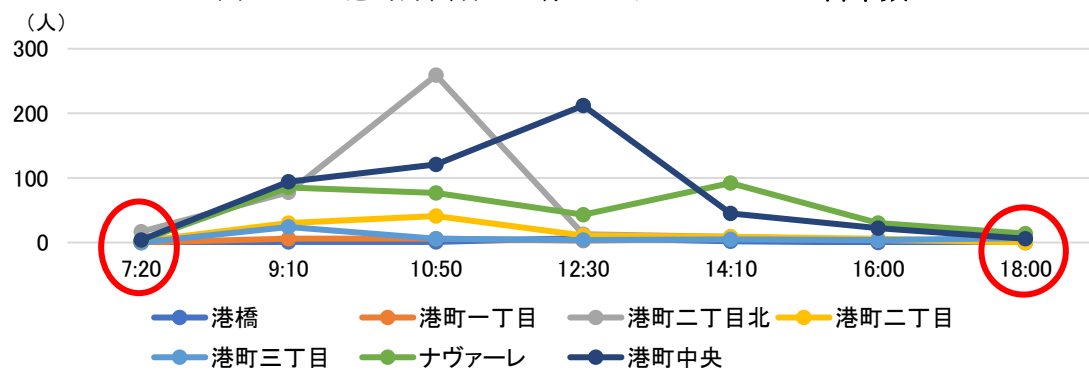


図 3.4-3 港町方面各バス停における A-2 コース乗車数

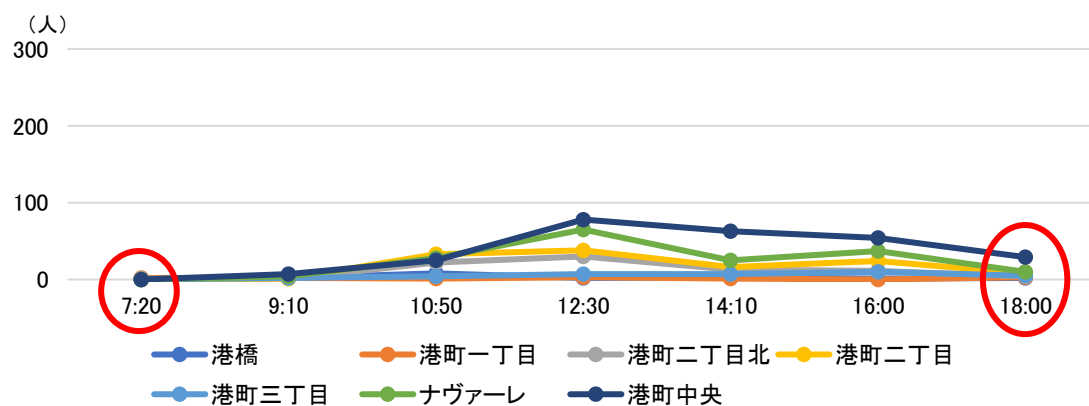


図 3.4-4 港町方面各バス停における A-2 コース降車数

2) B コース

B コースに関しては、土浦イオンへのアクセスを容易にするための、つちまるバスとの連携を提案する。

キララちゃんバスの土浦イオン乗り入れは多くの人に望まれている。しかし、実際にBコースが土浦イオンに乗り入れるとなると、ルート改変による所要時間の増加が課題となる。そこで、土浦イオンに乗り入れており、かつキララちゃんバスBコースと「霞ヶ浦医療センター」でバス停を共有しているつちまるバスとの併用を呼びかけると良いと考える。ただし、この併用促進を行うにあたっては、B コースとつちまるバスの接続を考慮したダイヤ改正を行う必要がある。

現在の時刻表を見ると、キララちゃんバスとつちまるバスの接続が悪く、赤丸部分以外の便は土浦イオンへの行き来には利用しにくいという現状がある。そのため、両者の運行時間のギャップを改善すれば、バスによる土浦イオンへの外出も楽になると考えられる。

つちまるバス（中村南・西根南地区経由）					
往路（霞ヶ浦医療センター行き）	1便	3便	5便	7便	9便
22 イオンモール土浦	8:35	10:35	12:35	14:35	16:35
23 霞ヶ浦医療センター	8:45	10:45	12:45	14:45	16:45
復路（荒川沖駅行き）	2便	4便	6便	8便	10便
23 霞ヶ浦医療センター	8:55	10:55	12:55	14:55	16:55
22 イオンモール土浦	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00

つちまるバス（右叡地区経由）					
往路（霞ヶ浦医療センター行き）	1便	3便	5便	7便	9便
19 イオンモール土浦	8:44	10:59	13:14	15:29	17:44
20 霞ヶ浦医療センター	8:55	11:10	13:25	15:40	17:55
復路（荒川沖駅東口行き）	2便	4便	6便	8便	10便
20 霞ヶ浦医療センター	9:05	11:20	13:35	15:50	18:05
19 イオンモール土浦	9:10	11:25	13:40	15:55	18:10

亀城公園循環 B-1 右（医療センター）回り

※早朝便は平日のみ運行します。

バス停名	早朝	1	2	3	4	5	6	7
6 霞ヶ浦医療センター	7:26	8:25	10:05	11:45	13:25	15:05	17:05	19:05

亀城公園循環 B-2 左（大手町）回り

バス停名	1	2	3	4	5	6
6 霞ヶ浦医療センター	9:34	11:14	12:54	14:34	16:24	18:26

図 3.4-5 「霞ヶ浦医療センター」のキララちゃんバス B コースとつちまるバスの時刻表

3) C コース

C コース沿いは永国東町、小松ヶ丘町、グリーンクレスト桜ヶ丘、桜ヶ丘ニュータウン、大岩田団地、小岩田団地など多くの住宅地が点在しており、また利用者数もキララちゃんバスの3コースの中で最も多いため、ルート of 東西分割を提案する。

ここでは、土浦駅への速達性を鑑みて、下図の赤い線の道路を境に⑬→③と⑬→③の東西2つにルートを分割することを想定する。実際にこの方法で現在のCコースを分割すると、西側のコースと東側のコースの利用者数は以下のグラフの通りとなる。このことから、もしコースを分割しても、利用者数がどちらかに大きく偏ることはないと考えられる。

またCコースで特に乗降車数が多い「大岩田団地入口」「スーパーハリガエ」はCコースのちょうど中間に位置し、かつここで乗車した乗客は土浦駅で降車する人が多い(2.1の5)参照)。実際にアンケートでも土浦駅への所要時間の長さに不満を感じている人が見られた(下の表3.4-1参照)ため、利用促進や満足度向上のためには土浦駅への速達性が最も重要だと考えられる。



図 3.4-6 C コースの分割案

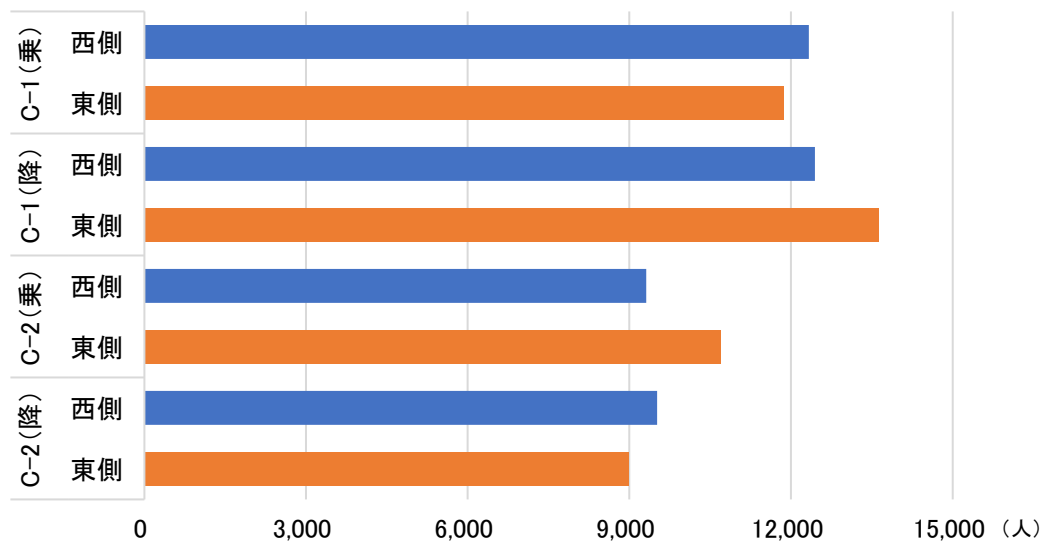


図 3.4-7 C コースの西側と東側の利用者数

表 3.4-1 C コースにおけるルートや所要時間の長さに対する意見 (1.5、1.6 より)

ルートや所要時間の長さに対する意見
C コースを利用していましたが、永国が追加されたことによってさらに駅までの時間がかかるようになり利用しなくなりました。C コースを 3 パターンくらいにわけていただくと時間も短縮になり利用しやすくなります。
C コースだけでなく、A コースも B コースも乗車時間が長いので分けるといいと思います。
桜ヶ丘から土浦駅に向かうには、以前より不便になりました。永国を回るからです。
バス停の数を減らし、コースを単純化することでコース数を増やせるのではないかな？ 目的地と関係のない地域を延々と乗っている感じがする。客の時間もガソリンも無駄遣い。
現状ルートを見ると、各ルート (A、B、C) は停留所 (バス停) が多いので、目的地の場所まで行くのに時間がかかる。
C コースで、永国東町の方へ行く便と、大岩田や水郷体育館へ行く便とを分けてほしい (土浦駅へ出るのに時間がかかりすぎるから)。
C コースを 2 つに分ける。例えば、①⇄⑬、①②③⇄⑬～⑲の 2 コース。
ルートを細分化していただけると、土浦駅まで短時間で着くことが可能になる。
各コースとも停留所を少なくして時間を 1 周 20～30 分くらいにすればどうか
目的地まで時間がかかる (例) 土浦駅まで

3.5. 4月から改訂された全コースの早朝便と夕刻の時刻表の検証

1) A コース

A コースの早朝便に関しては、需要が少な過ぎるせいか意見が全くなかったため、3.2で述べたようなダイヤの改正を行うか廃止するかすべきだと考える。

また夕刻便に関しては、以下の表の通り、より遅い時間の便を望む声が挙げられていた。A コースでは、夕刻便のダイヤが変わったことよりも最終便が早いことによる不便の方が問題だと感じられている。

表 3.5-1 A コースにおける夕刻便に関する意見（1.5、1.6 より）

内容	詳細
夕刻便への意見	土浦駅とのアクセスが不便。17:00～がないです。
	駅から帰りのバスがほしい。朝はなるべく歩きたいが、バスを利用したい時もある（午後6時頃）。
	A コース左回り、最終が18：35より遅い時間を追加してほしい。

2) Bコース

Bコースの早朝便は、乗客の大半が「土浦駅西口」で乗り、「霞ヶ浦医療センター」か「土浦年金事務所」で降りるという利用がなされている。通勤や通院に大きく役立っているため、早朝便によって利便性が向上されたと言える。

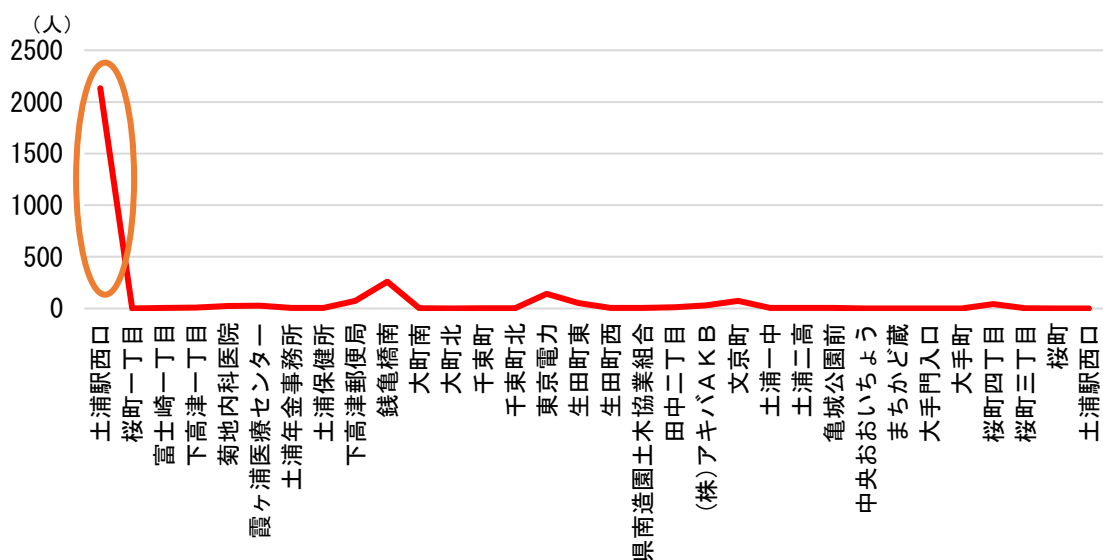


図 3.5-1 Bコース早朝便における各バス停の乗車数

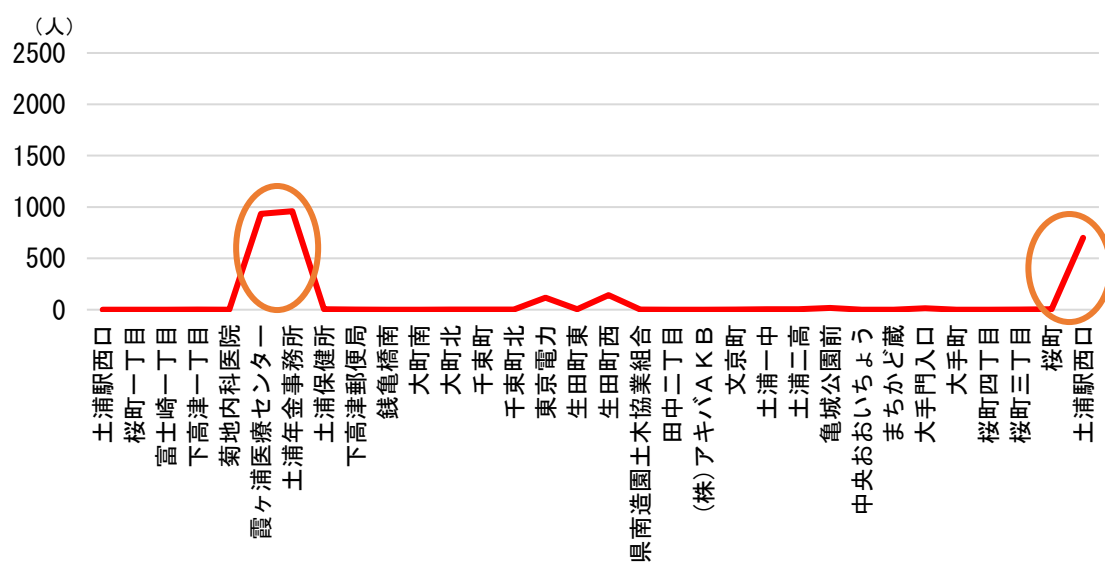


図 3.5-2 Bコース早朝便における各バス停の降車数

また、B コースにおける早朝便や夕刻便に関する意見は以下の表の通りである。早朝便に関しては、反対回りの B-2 もしてほしい、常磐線との接続が良ければ利用したいという意見があった。また夕刻便に関しては、通勤時間帯に合わせてほしい、さらに遅い便がほしい、夕刻便だけでなく他の便も正時発にしてほしいという要望があった。

全体的に、B コースは通勤や通院に使いたいということからダイヤに関する意見を出されており、夕刻便のダイヤが変わったことによる退勤の交通手段への影響も観測された。

表 3.5-2 B コースにおける早朝便および夕刻便に関する意見（1.5、1.6 より）

内容	詳細
早朝便への意見	早朝もはじまり、さらに便利になっていると思います。土浦駅を中心にコースも便利なので、市内の人だけでなく、市外から観光で来た人とかにキララちゃんバスを知ってもらって利用してもらえたらいいなと思いました。
	時差通勤（都内 12:00 着）時に使用することがある。勤務地が埼玉県川口市なので、川口市のコミュニティバス「みんな仲間バス」は毎日利用している。朝 7:30 発からあるので、学生・病院へ通うお年寄りで満席の状態で運行している。利用する人が多いので、運賃も 100 円で手頃。B-2 回りも早朝があれば利用できる。
	通勤で常磐線を利用しているが、早朝や便数がもう少しあれば通勤時も毎回利用したいと思う。特に雨の日などはバスがあったらいいなと思っている。
	B-2 に早朝便があると良いと思います。（高齢者は国立病院の受付を 8 時頃までにしたい人が多いと思う。）
	無理でしょうがせめて毎時間あると嬉しい。早朝便を土曜日にも運行してほしい。
	各コースに早朝便を設定
	毎日、東京電力から乗車していますが、休日の朝イチ便を運行してほしい
夕刻便への意見	会社の退勤時間に合わなくなった（8：50～17：30、バス位置もわかり便利なので帰りも使いたい）
	特に終バスが 19 時だと通勤に利用しにくいです。せめて 20 時が最終だと助かります。
	土浦駅から電車に乗るために（旅行がメイン）利用する事がほとんどなので、朝・夜の本数が多いと助かります。昼間見かけてもあまり乗車していないので、こういうアンケートを基に時刻表を考えてください。もう少し年を取って運転できなくなったら活用したい。

	10 時～15 時の間も毎正時出発にしてほしい（時刻がバラバラだとバスが来るタイミングが全然覚えられないので）
	土浦駅発の時間が 22 時迄だと、仙台方面からの（最終便）特急ひたちと接続するので利用したいと思います。※特急の発着時間に間に合えば利用したいです。
	夕方の運行時間を前に戻してほしい（待ち時間が増えた）。

3) Cコース

Cコースの早朝便は、「土浦駅西口」で乗車した乗客が「土浦看護専門学校」と「水郷体育館」で降車し、その後「大岩田団地」「お山の公園」などで乗客を拾っていき、最終的に「桜町一丁目」「土浦駅西口」で降車するという流れであることが分かる。主に大岩田や永国などの住宅地に住む人々が土浦駅に行くために利用していると言える。

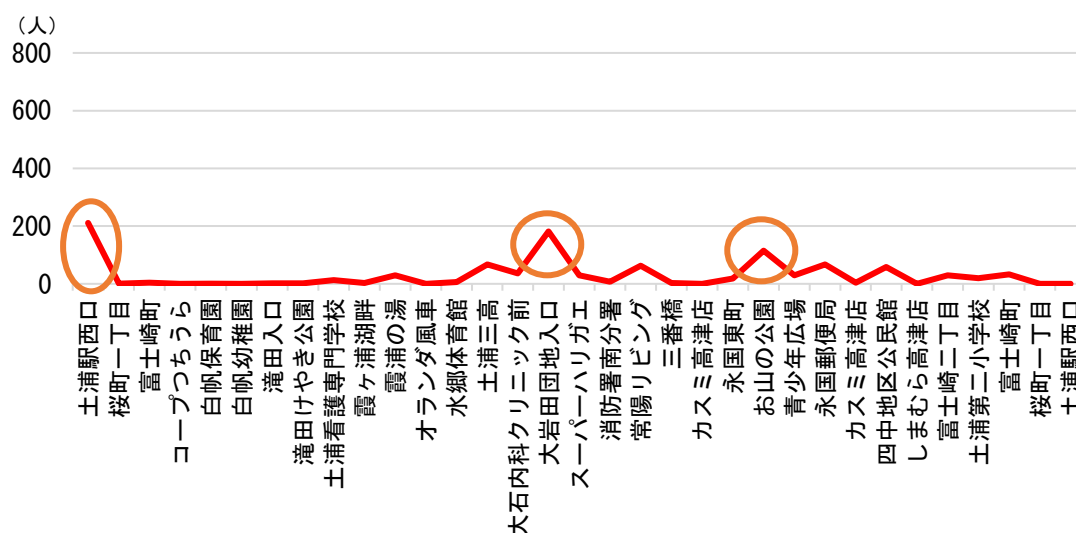


図 3.5-3 Cコース早朝便における各バス停の乗車数

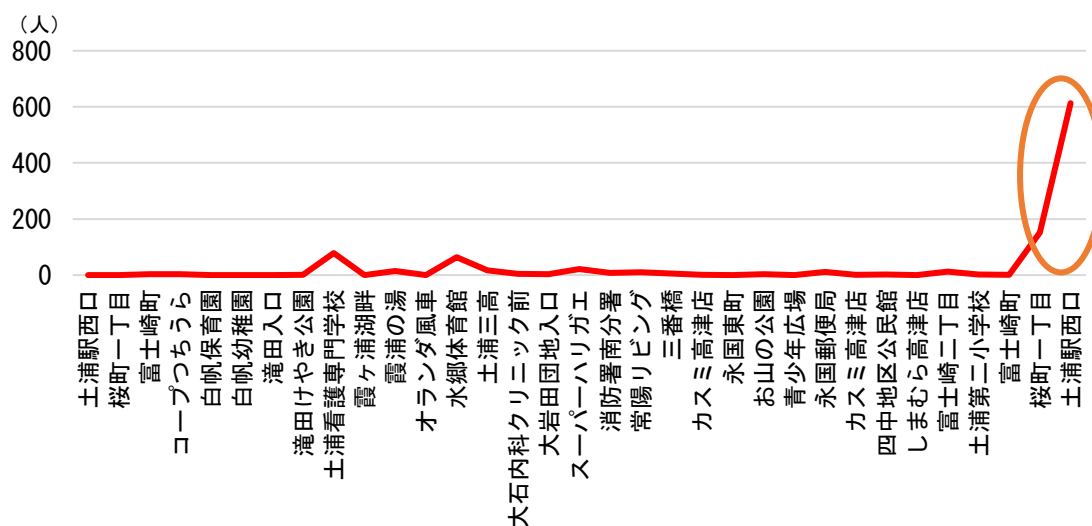


図 3.5-4 Cコース早朝便における各バス停の降車数

また、C コースにおける早朝便や夕刻便に関する意見は以下の表の通りである。早朝便に関しては、反対回りの C-2 もしてほしい、もう少し早い時間にしてほしい、土日祝も運行してほしい、電車の時間に合わせてほしいとの要望があった。夕刻便に関しては、現在の最終便より遅い便がほしい、電車の時間に合わせてほしいという要望があった。

特に通勤通学目的の場合は土浦駅の電車との接続が大きなカギとなっているため、C コースに限らず、通勤通学者をターゲットとして運行する時間帯の便であれば、電車の時間を考慮したダイヤにすることで利用者が増加する可能性があると考えられる。

表 3.5-3 C コースにおける早朝便および夕刻便に関する意見（1.5、1.6 より）

内容	詳細
早朝便への意見	右回りの早朝運行はとてもいいと思います。（霞ヶ浦循環）左回りの早朝運行もしてほしい。
	平日の朝、少し早い時間ができたのはありがたいですが、もう少し早いと個人的には利用しやすいです。
	土浦駅から乗り換えがスムーズにできれば良いと思う。子供が高校等に行く時に（朝早い時間など）利用できればよい。
	利用する時間帯を、通勤通学のためにもう少し早いバスがあれば良いと思う。
	国分町から土浦駅まで通勤で歩いていますが、時間が合えばぜひ利用したいと以前から思っています。コース設定で感じるのは、生活用と観光用が混在していることです。それにより使いにくくなっていますので、運行時間帯も含めて見直しをしていただきたいです。関東鉄道バスの路線から離れている地区の方は通勤・通学でキラちゃんバスを利用したいはずです。例えば、朝と夕方～夜間は通勤・通学を意識したルート（土浦駅を起点として大回りをしないルート）、昼間は交通弱者の方を意識して病院やスーパー、公共施設を回るルートにするなど、目的別にメリハリをつけた方が良いと思います。
	始発の電車に合わせて運転してほしい。雨の日だと自転車で行くのが難しいときがある。我が家だと駅まで歩いて 30 分かかる。利用したい人はたくさんいると思う。試験的にやってみてほしい。駅までは C コースに乗ります。
	早朝の便を 6 時台も 1 本増やしてほしい。早朝の便を土日祝も運行してほしい。
夕刻便への意見	C コースや 18：00 土浦駅発は、以前の 18：20 の方が便利（JR やバスの他ルートからの乗り換えで接続が悪くなった）。関鉄バスの運行

	と運行のちょうど間の時間に走ってほしい。
	運行時間帯を 7：00～21：30 としてほしい。毎時発はいいですけど、JR との接続を考えてほしい。
	早朝がなかったり、夜も早くに最終が終わってしまったりと、結局タクシーになってしまう。
	主な改定内容に「全コース 15 時以降の便が土浦駅西口からの毎正時の出発となりました」となったが、土浦駅発であれば電車到着時間を考慮した時間にしないと通勤通学の人達に利用してもらえない。
	最終の発車時刻に 20：00 を追加してほしい。（夕食に出かけても 19：00 では間に合わない！）

4. まとめ・次年度以降への課題

1) まとめ

以上の内容をまとめると、以下の通りである。

<第1章>

- ・キララちゃんバスを日常的に利用するのは「高齢者」「女性」が多い
- ・本数の増加、運行頻度の増加が多く望まれている
- ・真鍋の坂上や土浦イオンへのバス停設置要望が多い

<第2章>

- ・主に A コースは買い物目的、B コースは仕事・通院目的、C コースは仕事や私用など様々な目的で利用されている
- ・土浦駅で乗り降りする利用客が多い

<第3章>

- ① A・B コースはバス停間に利用度の差異が認められる一方、C コースについては各バス停比較的まんべんなく利用者数が確保できている傾向があると言える (3.1)
- ② A コースにおいては、以下の観点でダイヤ改正を検討することが望まれる (3.2)
 - ・需要の極端に少ない早朝便の廃止
 - ・希望の多い常磐線特急への接続を重視したダイヤ
- ③ また日中の A コースに関しては、以下の検討が望ましい (3.3、3.4)
 - ・現コースの東西分割による頻度増加
 - ・西側の真鍋4丁目方面延伸による路線拡大
 - ・東側コースの再編（現状に応じて途中で折り返す等）
 - ・西側コースの廃止
- ④ B コースにおいては、「霞ヶ浦医療センター」におけるつちまるバスとの接続性向上を図ることが望まれる (3.4)
- ⑤ C コースにおいては、ルートを東西に2分割し土浦駅への速達性を高めるダイヤを検討する (3.4)

2) 次年度以降への課題

分析・検討結果をふまえて、今後優先的に取り組むべき課題としては、

- ・運行頻度の改善（それに伴うルート変更・新設）
- ・運行所要時間の短縮、土浦駅への速達性向上（それに伴うルート変更・新設）
- ・A コースや C コースの分割実現のためのバス車両の確保

が挙げられる。