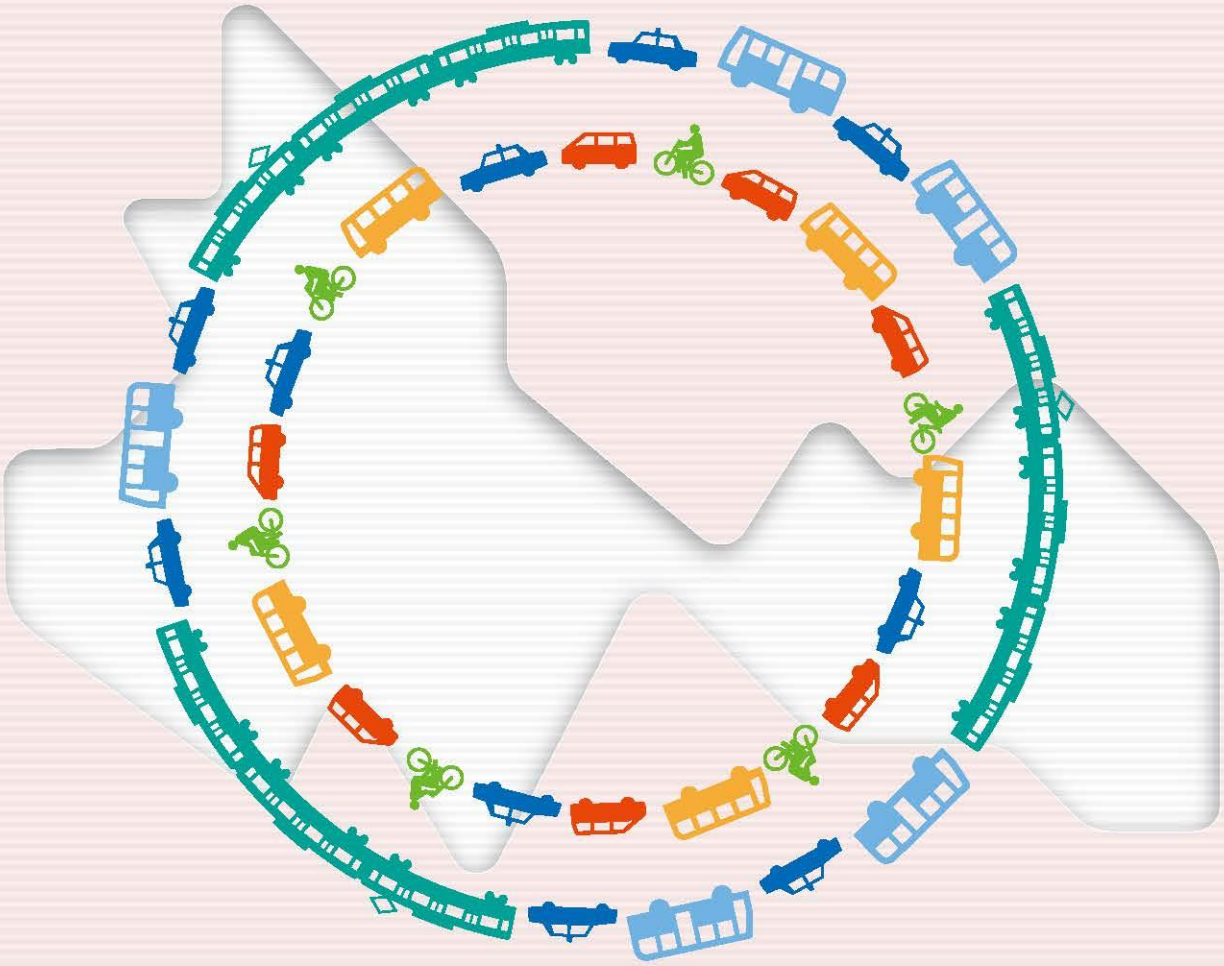
第2次
牛久市地域公共交通計画



令和８年３月策定
令和８年８月改定
牛久市

目次

序章　計画の目的と位置付け 1
１．目的 1
２．計画の位置付け 1
３．計画区域 2
４．計画期間 2
第１章　公共交通の現状 3
１．地勢・土地利用 3
（１）位置 3
（２）地勢 3
（３）地域の特性 4
（４）市街化区域・用途地域 4
２．人口の動向 5
（１）人口・高齢化の推移 5
（２）人口の分布 6
３．移動の状況 7
（１）就業者の移動状況 7
（２）通学者の移動状況 7
４．上位・関連計画に示されるまちづくりの方向 8
（１）茨城県地域公共交通計画 9
（２）牛久市第４次総合計画第２期基本計画 10
（３）牛久市都市計画マスタープラン 12
（４）牛久市立地適正化計画 13
（５）牛久市第 4 期環境基本計画・牛久市地球温暖化対策実行計画 14
（６）牛久市地域福祉計画・成年後見制度利用促進計画・地域福祉活動計画 15
（７）牛久市高齢者保健福祉計画　牛久市介護保険事業計画　うしく安心プラン 21　第 9 期改定版 15
５．公共交通の状況 16
（１）公共交通の運行状況 16
（２）公共交通サービス圏域 27
（３）利用状況 29
（４）費用負担 41
（５）バスの成立エリア 45
６．公共交通事業者のニーズ 47
（１）交通事業者へのヒアリング結果 47
７．市民ニーズ 53
（１）市民アンケート調査 53
（２）市民アンケート調査結果 53
（３）奥野地区アンケート調査 70

（４）奥野地区アンケート調査結果 70
（５）市内バス路線利用者アンケート 81
（６）市内バス路線利用者アンケート調査結果 81
（７）奥野地区グループインタビュー 84
（８）奥野地区グループインタビュー結果 84
８．これまでの取組の評価 85
（１）前計画の評価 85
９．公共交通の現状のまとめ 88
第２章　公共交通の課題 89
１．公共交通の課題 89
第３章　基本的な方針 90
１．牛久市における公共交通の役割 90
２．あるべき姿 91
（１）公共交通全体のあるべき姿 91
（２）交通手段ごとのあるべき姿 91
３．基本的な方針 94
第４章　公共交通施策 95
１．施策体系 95
２．公共交通施策 96
第５章　計画目標 115
１.計画目標 115
２.数値目標の設定方法 116
第６章　計画の推進方策 121
１．推進体制 121
２．牛久市地域公共交通会議の役割 121
３．施策の実施状況や計画の達成状況の評価方法 122
４．実施スケジュール 123
５.資金の確保 125
参考資料 126
１．策定体制 126
２．策定の経緯 127
３.公共交通施策の体系 128

序章　計画の目的と位置付け

１．目的

本市の都市構造は、牛久駅及びひたち野うしく駅周辺の市街地、郊外の住宅団地、その外側の集落や田園環境で構成されています。

本市では、平成 24 年 3 月に牛久市地域公共交通総合連携計画を、平成 28 年 6 月に牛久市地域公共交通網形成計画を、平成 29 年 9 月に牛久市地域公共交通再編実施計画を、令和 3 年 3 月に牛久市地域公共交通計画（以下、「前計画」と記載）を策定し、公共交通の充実と利用促進を図ってきました。加えて、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成を目指し、平成 30 年 5 月には牛久市立地適正化計画（令和 7 年 4 月改定）を策定しました。

さらに、令和 6 年 4 月に自動車運転者の労働時間等の改善のための基準が改正され、バス運転者の労働時間等の変更により 2024 年問題と呼ばれる路線バスの運転士不足が生じ、その結果、路線バスやコミュニティバスの減便に至っています。また、令和 7 年 1 月からは、4 市（牛久市、つくば市、土浦市、下妻市）が連携して地域連携公共ライドシェアの運行を開始するなど、本市の公共交通を取り巻く状況が変化しています。

こうした状況を踏まえ、公共交通機関の連携・役割分担の下、利便性が高く、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供の確保を目的とする第 2 次牛久市地域公共交通計画を策定しました。

２．計画の位置付け

①法律に基づく地域公共交通計画

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正法が令和 2 年 11 月に施行されました。これにより、原則として全ての地方公共団体において、地域交通に関する基本計画となる地域公共交通計画の策定が努力義務化されることとなりました。本計画は、法律に基づく地域公共交通計画として策定します。

②地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープラン

本計画は、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「公共交通のマスタープラン」としての役割を果たすものです。

牛久市第 4 次総合計画や牛久市都市計画マスタープラン、牛久市デジタル田園都市構想総合戦略、牛久市立地適正化計画、その他の関連計画との整合を図り策定します。

③多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

公共交通の充実を図るためには、行政機関だけではなく、市民、地域団体、交通事業者等、多様な主体が参加、連携して進める必要があります。

本計画は、それらの主体が同様の目標、方針の下で取り組むための共有ビジョンとして策定します。

３．計画区域

計画区域は、本市全域とします。

４．計画期間

計画期間は、令和 8 年度から令和 11 年度までの 4 年間とします。

第１章　公共交通の現状

１．地勢・土地利用

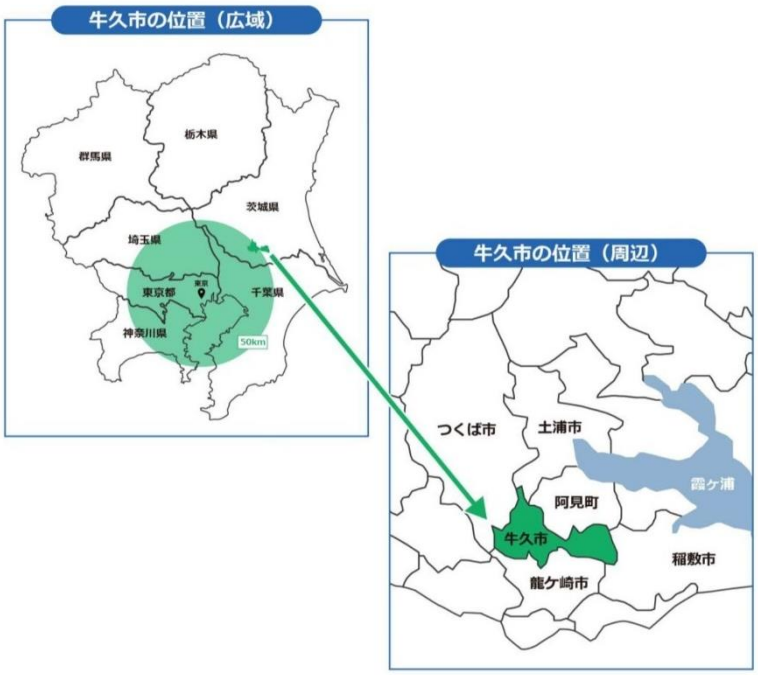
（１）位置

本市は茨城県の南部、首都中央部から北東約 50ｋｍ、東経 140°09′北緯 35°58′に位置し、県庁所在地の水戸市へは北へ約 50ｋｍ、本市の周辺に位置する土浦市やつくば市の中心部へは約 15ｋｍの位置にあります。

周辺は、北側に土浦市、阿見町、東側で稲敷市、南側で龍ケ崎市、西側でつくば市にそれぞれ隣接しています。

東京圏や隣接県とはＪＲ常磐線、首都圏中央連絡自動車道・常磐自動車道で結ばれ、また、国道 6 号、国道 408 号や県道などにより周辺市町村との広域的な交通網が形成されています。

ＪＲ常磐線の牛久駅やひたち野うしく駅は、東京都心まで電車で約 1 時間となっており、2015 年に上野東京ラインが開通したことから、東京都心へのアクセスが更に向上しました。また、首都圏中央連絡自動車道の開通により、埼玉県や千葉県へのアクセスも向上しています。首都圏中央連絡自動車道は、4 車線化の整備も進められており、交通利便性は更に高まっていきます。



出典：牛久市第 4 次総合計画第 2 期基本計画

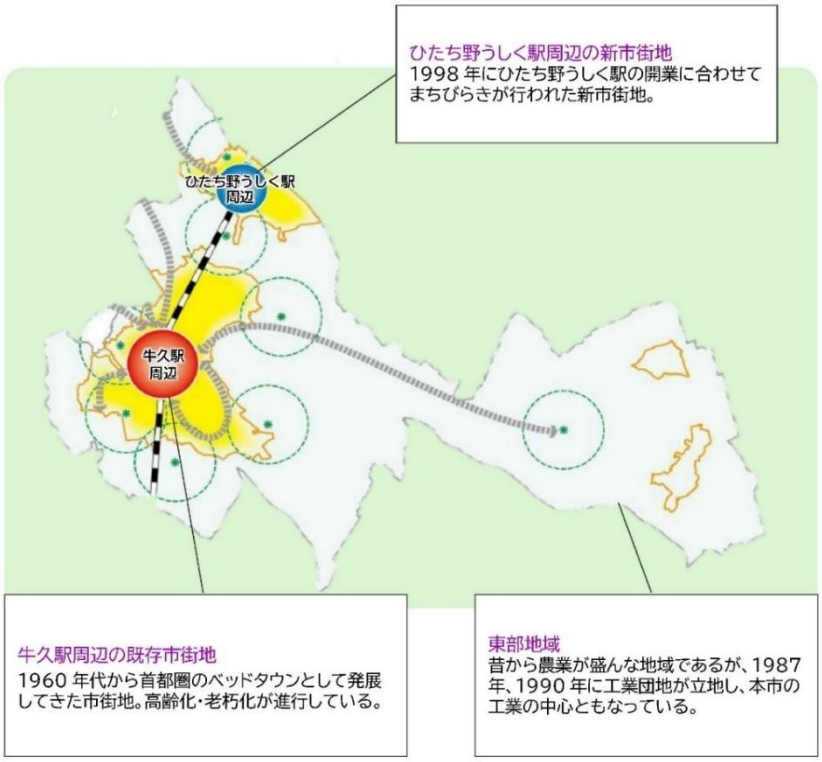
（２）地勢

市域は面積 58.92ｋ㎡で、東西約 14.5ｋｍ、南北約 10.7ｋｍとなっています。

本市の中央部を流れる小野川周辺及び南西側の牛久沼周辺は沖積層の低層部となっており、その他の地域は関東ローム層の稲敷台地部によって構成され、平均海抜は概ね 20m前後です。

（３）地域の特性

駅周辺の市街地や、市域の東部など、地域ごとにその成り立ちが異なります。



出典：牛久市第 4 次総合計画第 2 期基本計画

（４）市街化区域・用途地域

市域は市街化区域と市街化調整区域に区域区分され、市街化区域は市域の 20.7%にあたる 1,222ha が指定されています。

用途地域は住居系が 80.5%、商業系が 5.7%、工業系が 13.80%となっています。

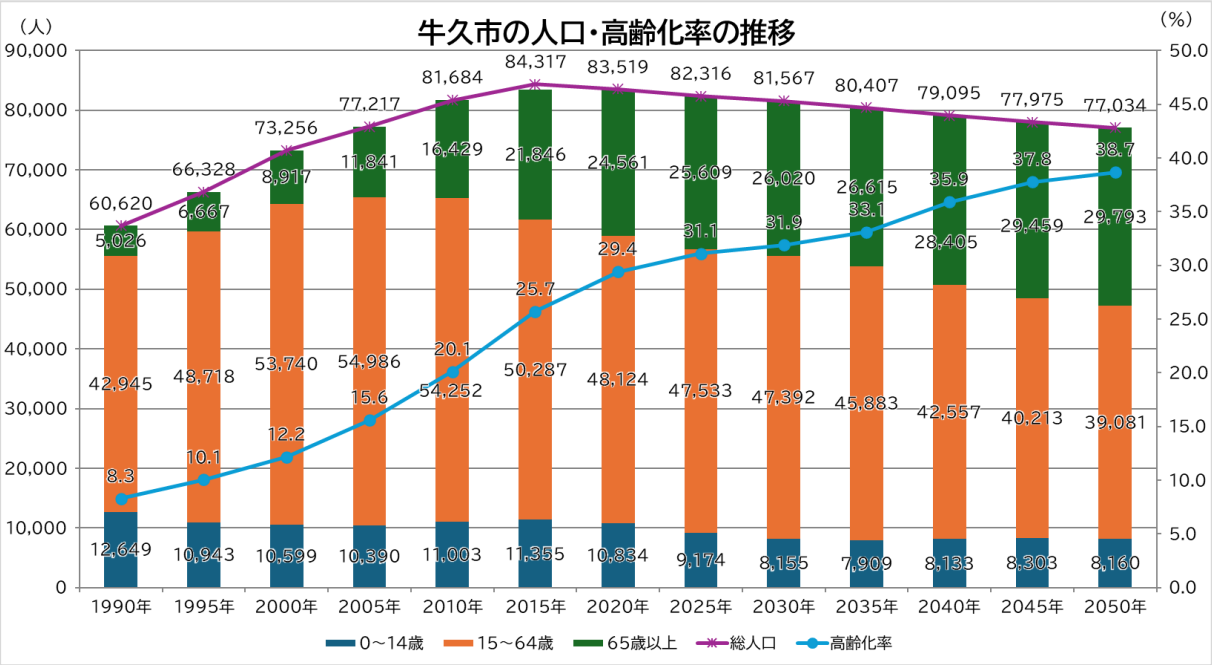
２．人口の動向

（１）人口・高齢化の推移

本市の総人口は 2017 年 12 月に 85,255 人でピークを迎え、その後減少傾向となっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後も減少傾向が続き、2050 年には 77,034 人になるとされています。

高齢化率は 2020 年で 29.4%であり、その後も 2050 年まで増加し続けると推計されています。

＜本市の人口・高齢化率の推移＞



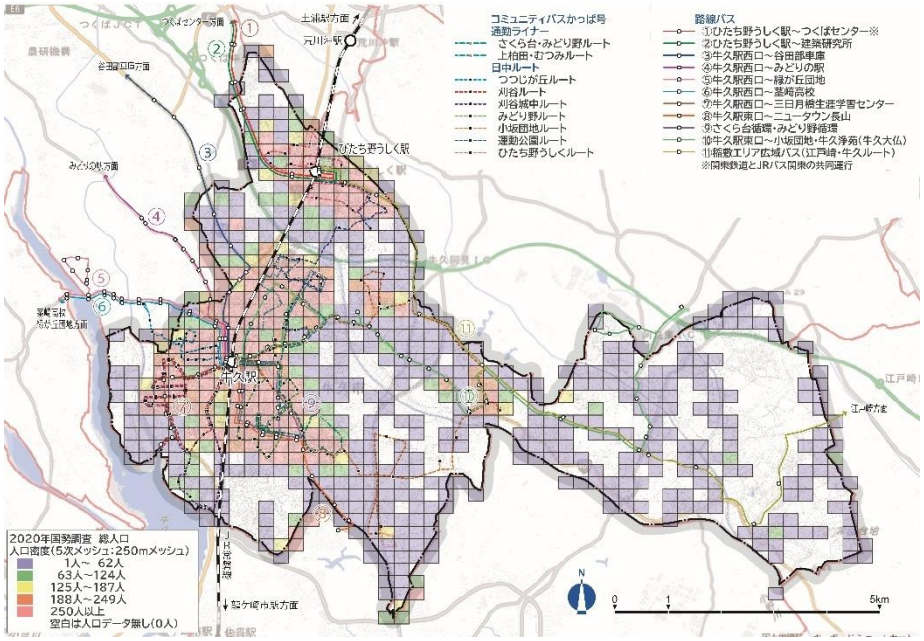
資料：各年次国勢調査、2025 年以降は国立社会保障・人口問題研究所資料

（２）人口の分布

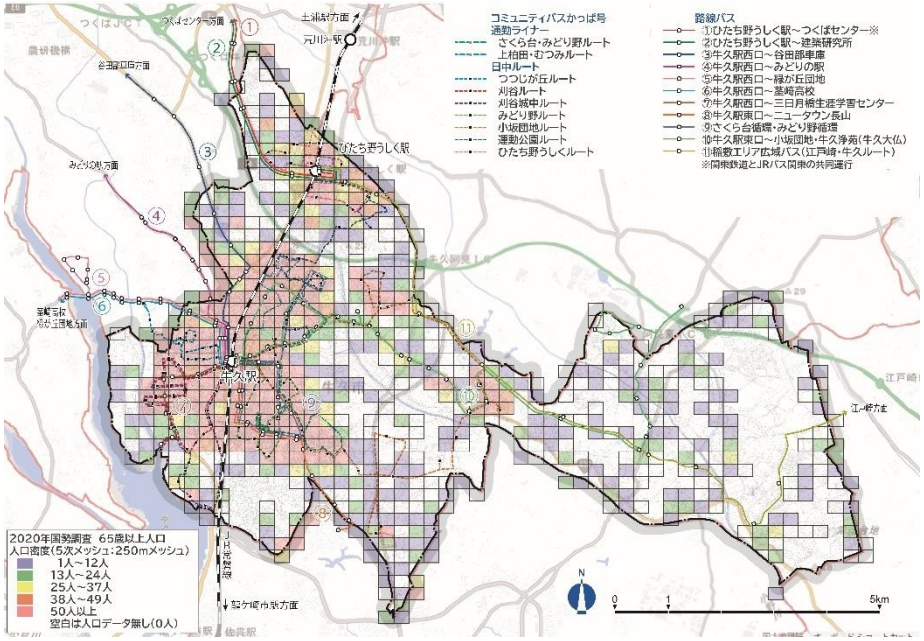
牛久駅周辺とひたち野うしく駅周辺の概ねの市街化区域内に人口密度の高いエリアが分布しています。また、市街化調整区域内の団地開発された地区（郊外団地）にも人口密度の高いエリアがあります。

65 歳以上の高齢者は牛久駅周辺に多いものの、ひたち野うしく駅周辺には少ない状況となっています。

＜2020 年総人口＞



＜2020 年 65 歳以上人口＞



資料：2020 年国勢調査

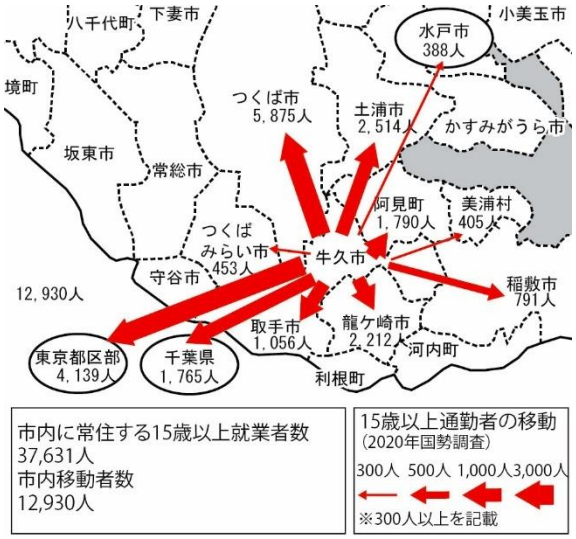
３．移動の状況

（１）就業者の移動状況

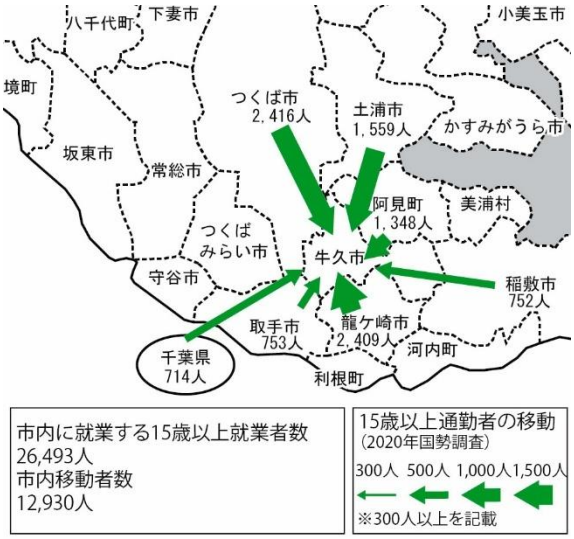
市民の通勤先を見ると、市内に加えて、つくば市や東京都区部への通勤者が多い状況です。

市内就業者の居住地は、市内に加えて、つくば市や龍ケ崎市、土浦市等の近隣市が多い状況です。

＜市内に常住する就業者の移動＞



＜市内に就業する就業者の移動＞



（２）通学者の移動状況

市民の通学先を見ると、市内に加えて、土浦市や東京都区部への通学者が多い状況です。

市内通学者の居住地は、市内に加えて、千葉県やつくば市が多い状況です。

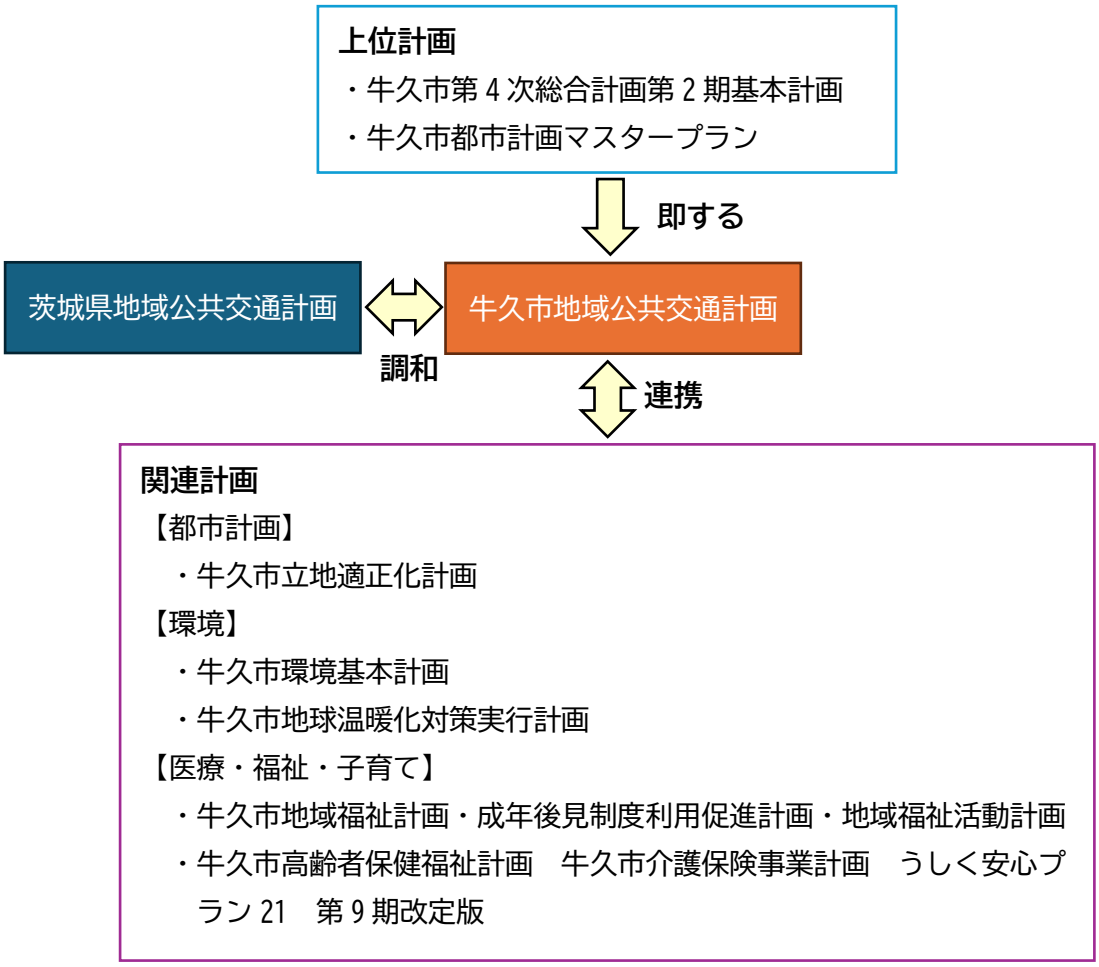
＜市内に常住する通学者の移動＞

＜市内に通学する通学者の移動＞

４．上位・関連計画に示されるまちづくりの方向

本計画は茨城県の「茨城県地域公共交通計画」と調和を図ると同時に、本市の上位計画に即し、関連計画と連携を図るものとします。

＜上位・関連計画との関連性＞



（１）茨城県地域公共交通計画

令和５年８月策定　令和６年６月改定　令和７年６月改定　計画期間：令和５年度～令和９年度

「茨城県地域公共交通計画」は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき持続可能な地域交通ネットワークの構築を目指し関係者が一丸となって取り組むため、茨城県地域公共交通のマスタープランとして地域交通のあり方や方向性を位置付けたものです。

市内の駅、市内を運行するバス路線については、以下の事項を位置付けています。

＜交通結節点の位置付け＞

機能		想定される交通結節点
主要交通結節点	ゲートウェイ及び周辺市町村と広域交通や基幹交通が多く接続し、市町村においても重要拠点と位置付けている。	牛久駅、ひたち野うしく駅

＜地域間幹線系統に係る目的・必要性＞

事業者名	路線	主な利用目的及び必要性
関東鉄道（株）	牛久駅～緑が丘団地	茎崎高への通学や牛久市街の商業施設への買い物のほか、常磐線牛久駅への移動手段として必要である。
関東鉄道（株）	牛久駅～みどりの駅	茎崎第一小等への通学やつくば双愛病院への通院、牛久、つくば市街の商業施設への買い物のほか、常磐線牛久駅、TX 線みどりの駅への移動手段として必要である。

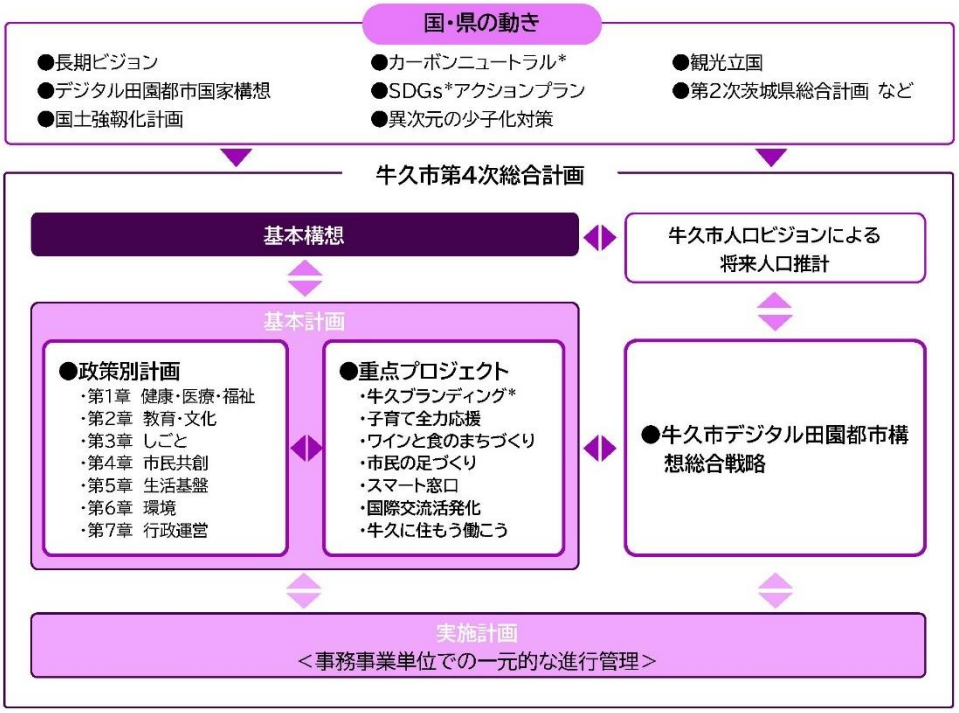
※2026 年 3 月時点で牛久駅～緑が丘団地は地域間幹線系統から除外されている

（２）牛久市第４次総合計画第２期基本計画

令和 7 年 3 月策定　計画期間：令和 7 年度～令和 10 年度

「牛久市第 4 次総合計画　第 2 期基本計画」と、「牛久市デジタル田園都市構想総合戦略」を一体的に策定し、総合計画の施策体系のもと、一元的な進行管理による効果的・効率的な計画の実現を図っています。

また、「牛久市人口ビジョン」において推計した 2040 年の人口を計画の目標人口（将来人口）としています。



①牛久市第 4 次総合計画第 2 期基本計画

牛久市第 4 次総合計画第 2 期基本計画では、まちづくりの将来像に掲げる、『笑顔あふれる　にぎわいとやすらぎのあるまち　うしく』の実現を先導するため、重点的かつ戦略的に取り組む『7 つのプロジェクト』を設定しています。そのプロジェクトの一つとして、公共交通においては、「市民の足づくりプロジェクト」を設定しています。

施策の大綱においては、政策分野の一つとして「多様な世代が安心快適に住み続けられるまち」が示されています。その取組の方向性として、交通事業者との連携、スクールバスや総合福祉センター巡回バスなどの交通事業者以外の輸送サービスや自家用有償旅客運送の活用などにより、まちのネットワーク化と人に優しい交通環境づくりを進めることとしています。

第2節　まちのネットワーク化と人にやさしい交通環境づくり

交通ネットワーク

公共交通事業者との連携、スクールバスや総合福祉センター巡回バスなどの公共交通事業者以外の輸送サービスや自家用有償旅客運送の活用などにより、まちのネットワーク化と人にやさしい交通環境づくりを進めます。

参照指標	基準値	目標値
うしタクお断り件数	86 件/月（2023 年度）	60 件/月
地域性に合わせた公共交通が整備されていると感じる市民の割合	27.1%（2023 年度） 市民満足度調査により設定	40.0%

また、施策の展開方向として、以下の事項を位置付けています。

１）まちの拠点と地域生活圏との交通ネットワークを整備・改善する
２）近隣市町村へ移動しやすい交通ネットワークを構築する
３）交通弱者等の移動手段の確保・充実を推進する
４）駅利用者の利便性を向上させる
５）市民の快適な自転車利用を促進する

②牛久市人口ビジョン

牛久市人口ビジョンでは、合計特殊出生率や社会移動率の上昇を促進する取組の実施により、2040 年将来人口 82,000 人、2060 年将来人口 81,000 人の確保を目指しています。

公共交通に関する、目指すべき将来の方向として、高齢化に対応した公共交通の充実を掲げています。

③牛久市デジタル田園都市構想総合戦略

牛久市デジタル田園都市構想総合戦略では、公共交通に関する基本目標として、「ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる」を掲げています。その中で、「住みやすい便利なまちづくり」を掲げ、また、基本施策では、集落地における生活利便性の確保を目指し取組内容として以下の事項を位置付けています。

１）小学校を中心とした生活圏のほか、店舗や集会施設など一定程度の生活関連機能が集積し、周辺を含めた生活圏を形成している地域を地域コミュニティ拠点に位置付け、都市計画制度を踏まえながら、周辺地域の生活利便性の維持・向上を図ります。
２）市街化調整区域の集落地においては、小学校区単位でのコミュニティ拠点の形成、道路や公園等生活基盤の維持、駅周辺の拠点地域との交通ネットワーク構築などを図ります。

（３）牛久市都市計画マスタープラン

令和 3 年 3 月策定　計画期間：令和 3 年度～令和 22 年度

「牛久市都市計画マスタープラン」では、社会情勢の変化等に適切に対応しながら、地域の資源や個性を活かした持続可能なまちづくりを進めることとしています。

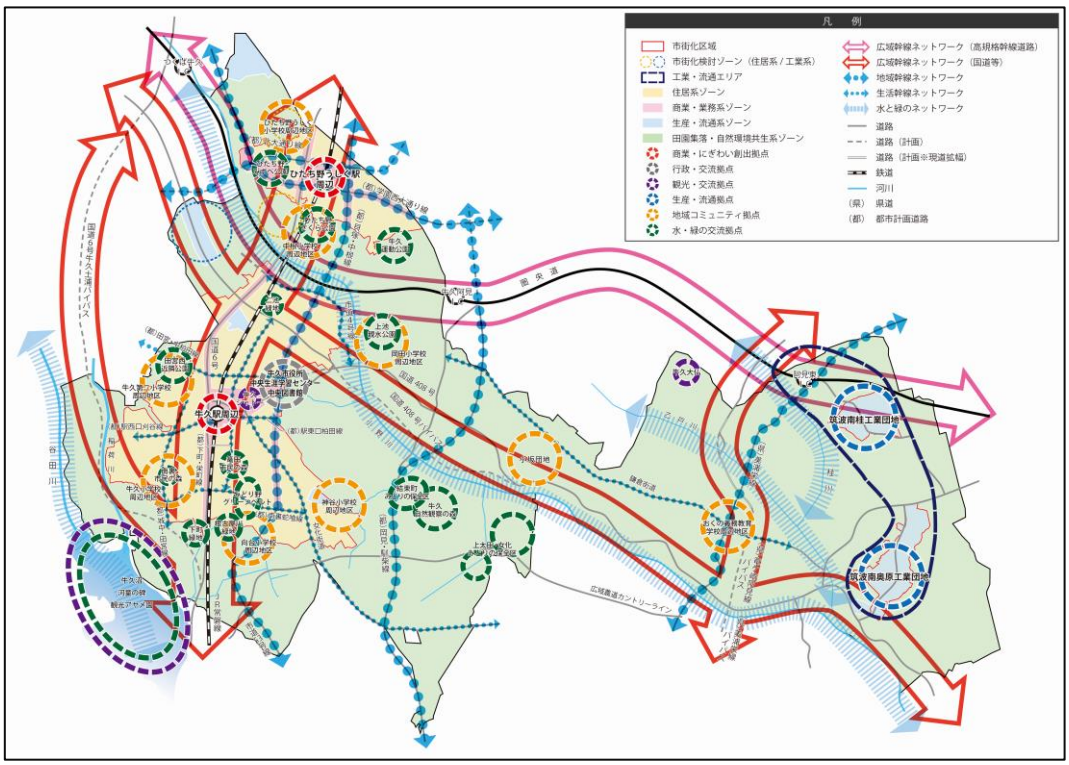
①将来都市構造の考え方

将来都市像の実現を目指すべく、市域をゾーン区分し、機能別に拠点及びネットワーク（軸）を配置した将来都市構造を示しています。

ゾーン区分や拠点、軸については、無秩序な開発を抑制するとともに、市街地における効率的な土地利用を推進し、快適で暮らしやすいコンパクトな市街地や、市街地に近接しながらも潤いや憩いの空間となる自然地の形成を目指して配置します。

また、それぞれの機能の中心となる拠点を位置付け、各拠点間やゾーンをつなぐ交通ネットワークや水と緑のネットワークを配置し、市内全体が連携するバランスの取れた都市構造を構築します。

＜将来都市構造＞



②牛久らしい都市づくりの方針（部門別方針）

都市施設のうち公共交通の方針については、以下の事項等を位置付けています。

- ＪＲ常磐線における輸送力の増強や利便性の向上に向けた要望
- バス路線の維持、バス交通の充実、地域住民と連携したボランティア移送サービスの充実
- 乗合タクシーなどの運行による交通弱者等の移動ニーズへの対応や公共交通不便地域の解消
- 公共交通の利用環境の向上

（４）牛久市立地適正化計画

平成 30 年 5 月策定　令和 7 年 4 月改定　計画期間：平成 30 年度～令和 22 年度

「牛久市立地適正化計画」では、人口減少・少子高齢化が進行する中、住宅や、医療・福祉・商業等の生活に必要な施設の立地を緩やかに誘導し、公共交通ネットワークとの連携を図り、コンパクトでいつまでも暮らしやすいまちの実現を目指すこととしています。

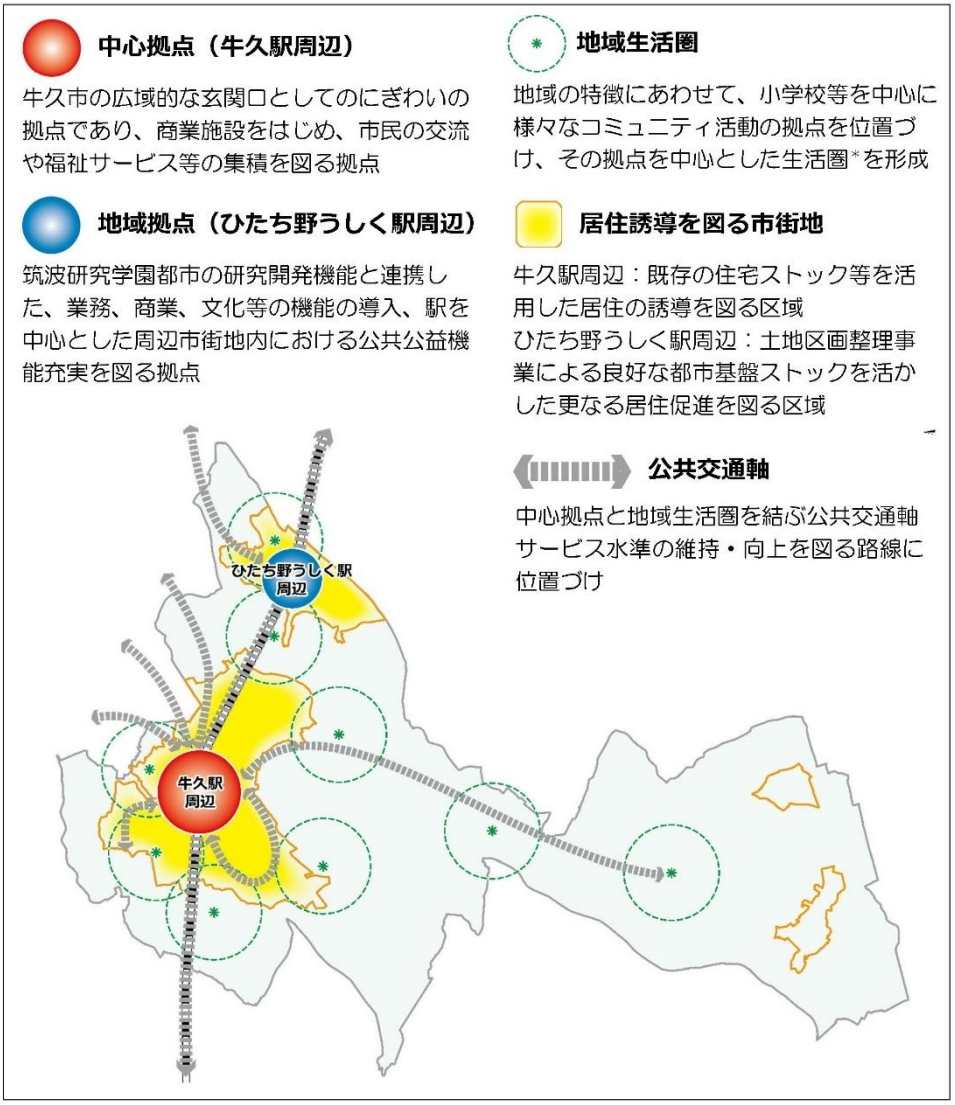
各地域の生活圏を考慮しつつ、生活サービス機能を誘導する「都市機能誘導区域」と、一定の区域の人口密度を維持することで生活サービスが確保されるよう居住を誘導する「居住誘導区域」を設定しています。

●将来都市構造

「2 核の拠点（駅）＋地域生活圏（小学校）＋居住誘導を図る市街地＋公共交通軸」で構成される将来都市構造を設定します。

「2 核の拠点（駅）」に都市機能誘導区域を、「居住誘導を図る市街地」に居住誘導区域を設定し、将来都市構造の実現に向けた取組を推進します。

＜将来都市構造＞



（５）牛久市第４期環境基本計画・牛久市地球温暖化対策実行計画

①牛久市第４期環境基本計画

令和４年３月策定　計画期間：令和４年度～令和８年度

「牛久市第４期環境基本計画」は、「牛久市第４次総合計画」において環境分野が目指すまちの将来像「豊かな自然を守り育てる優しさのあるまち」の実現に向け、計画的に環境の保全及び創出の推進を図るものです。

「ゼロカーボンシティ（脱炭素社会）を目指すまち」の基本目標についての取り組む分野の中に「地球に優しいまちづくりの推進」があり、具体的施策として都市機能の集約と公共交通機関の利便性向上が位置付けられています。

都市機能の集約と公共交通機関の利便性向上

● 都市機能を集約化するとともに、複数の交通機関とのスムーズな乗り継ぎの検討や新技術の実証実験などを通じて安心・安全に移動できる公共交通を構築し、環境に優しく、しかも全ての人にとって便利で暮らしやすいまちづくりを進めます。

進捗管理指標	現状値（2020年度実績）	目標値（2026年度）
コミュニティバスかっぱ号の利用人数	187,752人／年	300,000人／年
うしタクの利用人数	2,316人／年	9,600人／年

②牛久市地球温暖化対策実行計画

令和４年３月策定　計画期間：平成 29 年度～令和 12 年度

「牛久市地球温暖化対策実行計画」は、市域から排出される温室効果ガスを削減する「緩和策」及び既に起きている、あるいはこれから起こることが予測される気候変動の悪影響を軽減させる「適応策」を定めたものです。

牛久市における温室効果ガス排出量の削減目標を、2030 年度までに 2013 年度比 33.3%削減としています。運輸部門では、温室効果ガス排出量を 2030 年度までに 2013 年度比約 25.0%削減することを目標とし、そのための公共交通に関する具体的な取り組みとして、以下の事項が位置付けられています。

乗用車からの温室効果ガスの削減

温室効果ガスの排出量を削減し、大気汚染や騒音・振動といった公害問題の解決を図るべく、各主体は日常生活や事業活動においてできる限り自動車の利用を控え、徒歩や自転車、あるいは公共交通機関等での移動への転換を自発的に進めることが必要です。

また自動車の利用にあたっては、エコドライブの実践や電気自動車をはじめとする次世代自動車への切替を推進していくことが求められます。

市(行政)は、過度に自動車に頼る状態から公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態へと変えていく取り組みである「モビリティ・マネジメント」の目的や効果について啓発するとともに、公共交通機関のバリアフリー化や都市機能の集約による移動の負担軽減、さらにはコミュニティバス「かっぱ号」やデマンド型移送サービス「うしタク」の利便性向上に努めます。また、エコドライブについての啓発活動を引き続き実施し、省エネルギー運転の徹底を促します。

取り組みの主体	具体的な取り組み内容
市民	・公共交通や自転車などの積極的利用 ・カーシェアリング、シェアサイクルの活用 ・次世代自動車への切替 ・エコドライブの実践
事業者	・事業活動における公共交通や自転車などの積極的利用 ・テレワークやインターネット会議の活用による自動車利用機会の削減 ・次世代自動車への切替 ・エコドライブの実践

市(行政)の支援施策

・モビリティ・マネジメントに係る啓発活動
・公共交通機関のバリアフリー化
・都市機能の集約化
・コミュニティバスやデマンド型移送サービスの利便性向上

（６）牛久市地域福祉計画・成年後見制度利用促進計画・地域福祉活動計画

令和 7 年 3 月策定　計画期間：令和 4 年度～令和 9 年度

①牛久市地域福祉計画

「牛久市地域福祉計画」では、「人はひとりでは生きていけない。だれもが幸せに暮らせるまちをつくる。」を基本理念とし、本市の地域福祉をより一層充実させていくこととしています。

公共交通に関しては、「安心して暮らせる環境をつくります」の基本目標の中で、基本施策を「暮らしやすい生活空間を整えます」として、施策の展開方向について以下の事項を位置づけています。

・地域の生活拠点と中心市街地を結ぶ公共交通の利便性向上に努める必要があります。

・コミュニティバス「かっぱ号」の運行については、市民の声を聞きながら運行ルートや時刻の検討を行います。また、朝夕の「通勤ライナー」の運行により駅前広場の渋滞緩和を図ります。

・高齢者や障がいのある人、運転免許を持たない人への生活支援と生活圏の拡大・社会参加促進を図るため、乗合タクシー「うしタク」を運行するとともに、地域の移送サービスの支援、路線バスやタクシーの利用促進、福祉有償運送利用の促進を図ります。

・交通事業者におけるドライバー不足に対応するため、一般ドライバーの力を活用し、地域連携公共ライドシェアを運行します。

②地域福祉活動計画

「地域福祉活動計画」とは、地域福祉の推進役として位置づけられた社会福祉協議会が、地域住民や地区社協、ボランティア団体、福祉団体等と相互に協力して地域福祉を推進していくことを目的とする民間の活動・行動計画です。

公共交通に関しては、牛久第二小学校地区地域福祉プランでは買い物支援（外出サポート）、向台小地区地域福祉プラン、岡田小地区地域福祉プランでは地区社協ボランティア移送サービスについて取り組むとしています。

（７）牛久市高齢者保健福祉計画　牛久市介護保険事業計画　うしく安心プラン 21 第 9 期改定版

令和 6 年 3 月策定　計画期間：令和 6 年度～令和 8 年度

「牛久市高齢者保健福祉計画　牛久市介護保険事業計画　うしく安心プラン 21　第 9 期改定版」では、「高齢者が安心して生活できるまちづくり」の実現を目指しています。

公共交通に関する施策として、以下の事項を位置付けています。

・関係機関との連携強化

　建築・都市計画・公園・空家担当との連携

・高齢になっても住やすいまちづくり

　コミュニティバスの運行管理、有償運送の支援

５．公共交通の状況

（１）公共交通の運行状況

①公共交通の種類

市内では、鉄道、バス、タクシー、その他の多様な公共交通機関が運行されています。

これらの公共交通機関の役割分担・連携が求められます。

＜本市の公共交通の種類＞

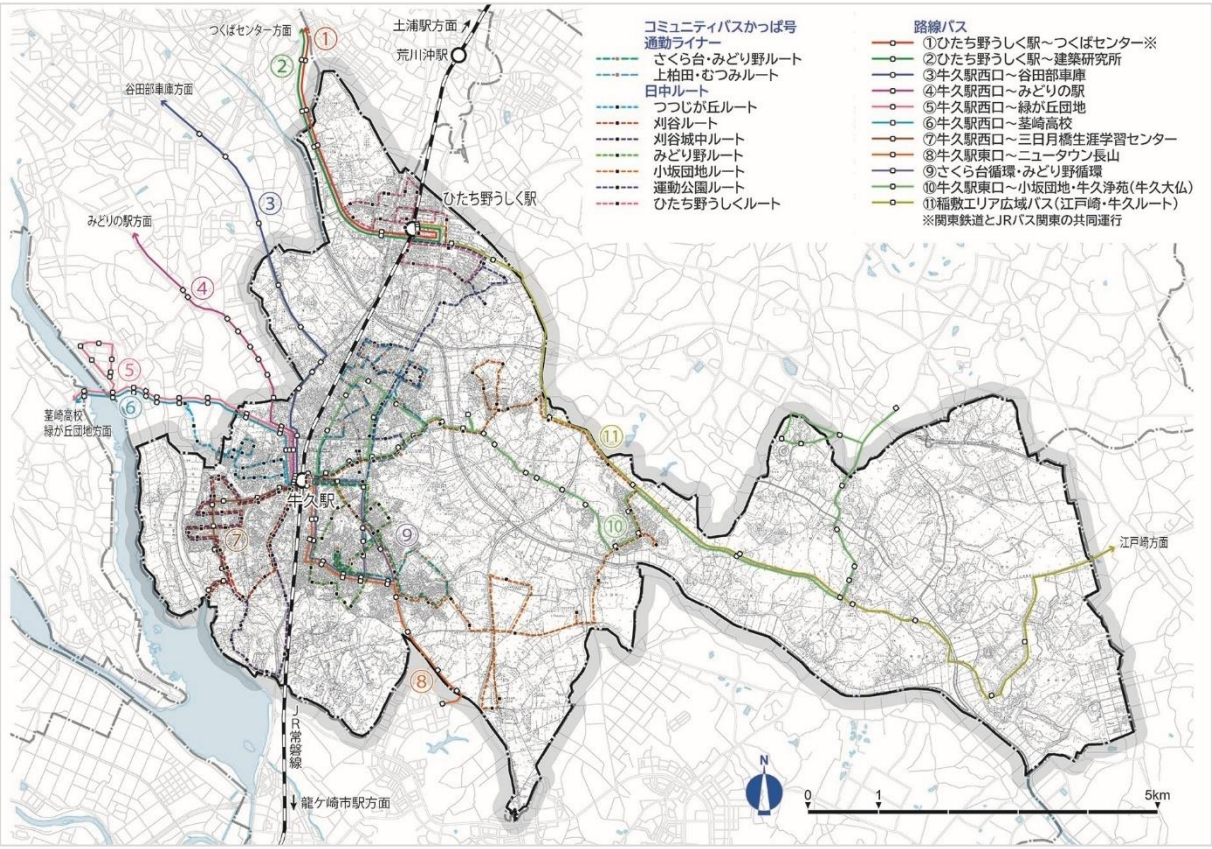
種類	概要
鉄道	ＪＲ常磐線が運行されており、北からひたち野うしく駅、牛久駅の 2 駅が配置 両駅ともに、路線バス等が乗降できる駅前広場を整備
路線バス	牛久駅、ひたち野うしく駅を起終点として、関東鉄道（株）とジェイアールバス関東（株）により、11 路線のバスを運行
かっぱ号日中ルート	牛久駅、ひたち野うしく駅を起終点として、市街地や郊外団地をカバーするように、7 路線のかっぱ号を運行
かっぱ号通勤ライナー	牛久駅を起終点として、朝夕の通勤・通学者を対象に 2 路線のかっぱ号通勤ライナーを運行
タクシー	3 事業者が市内でタクシーを運行
うしタク	市内全域を運行区域としてデマンド型乗合タクシーを運行 （うしタクの運行に係る車両については、タクシー事業者と連携し、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を持つ事業者の車両を活用）
地域連携公共ライドシェア	交通空白地域における住民の移動手段を確保することを目的として、4 市（牛久市、つくば市、土浦市、下妻市）が連携し、自家用有償旅客運送サービスを実施 1 種/2 種免許ドライバーによる自家用車を活用した予約制オンデマンド型交通 牛久エリアでは、市街化調整区域に自宅又は実家のある方が対象
福祉有償運送	2 団体が、障がい者等を対象とした福祉有償運送を実施
ボランティア移送サービス	3 つの地区社会福祉協議会（以下、「地区社協」と記載）において、地域住民が主体となり、利用者が輸送に係る実費分のみを負担するボランティア移送サービスを実施

②路線バス・かっぱ号の運行状況

市内では、路線バス、かっぱ号日中ルート、かっぱ号通勤ライナーにより下図のようなバスネットワークが構築されています。

各路線の詳細については、99 ページ＜令和 8 年 9 月 30 日までの路線バスの位置付け・役割＞、100 ページ＜令和 8 年 9 月 30 日までのかっぱ号の位置付け・役割＞を参照してください。

＜令和 8 年 9 月 30 日までの本市のバスネットワーク＞



＜運賃（大人）＞

路線バス	初乗り運賃 190 円
かっぱ号	日中ルート 1 回 100 円、通勤ライナー 1 回 170 円 1 日乗車券、回数券、定期券あり 割引制度（障がい者等割引・こども割引）あり

＜運行事業者 A の車両数と乗務員数＞

車両の保有台数	高速車 13 両、一般車 12 両、貸切車 5 両
乗務員数	45 人
運行管理者	6 人

資料：交通事業者ヒアリング結果（令和 7 年度実施）

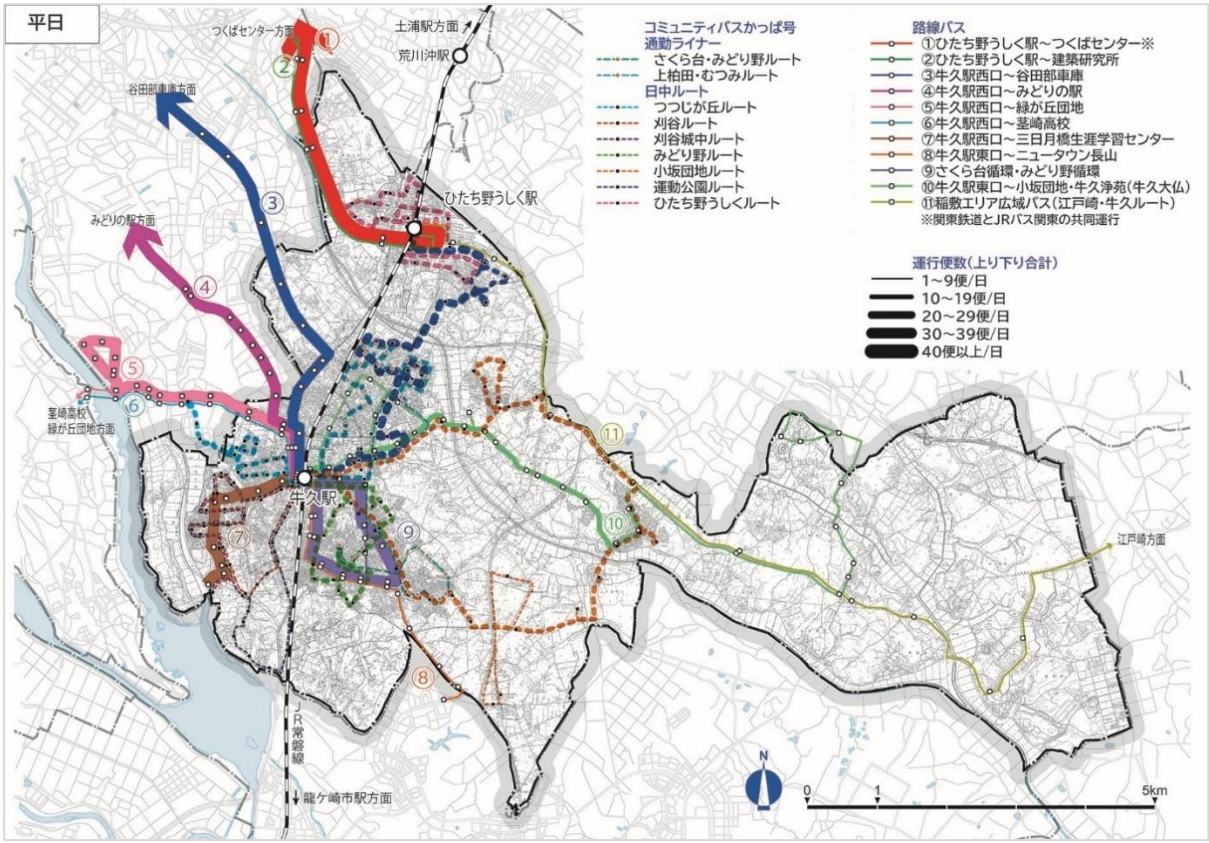
＜運行事業者 B の車両数と運転士数＞

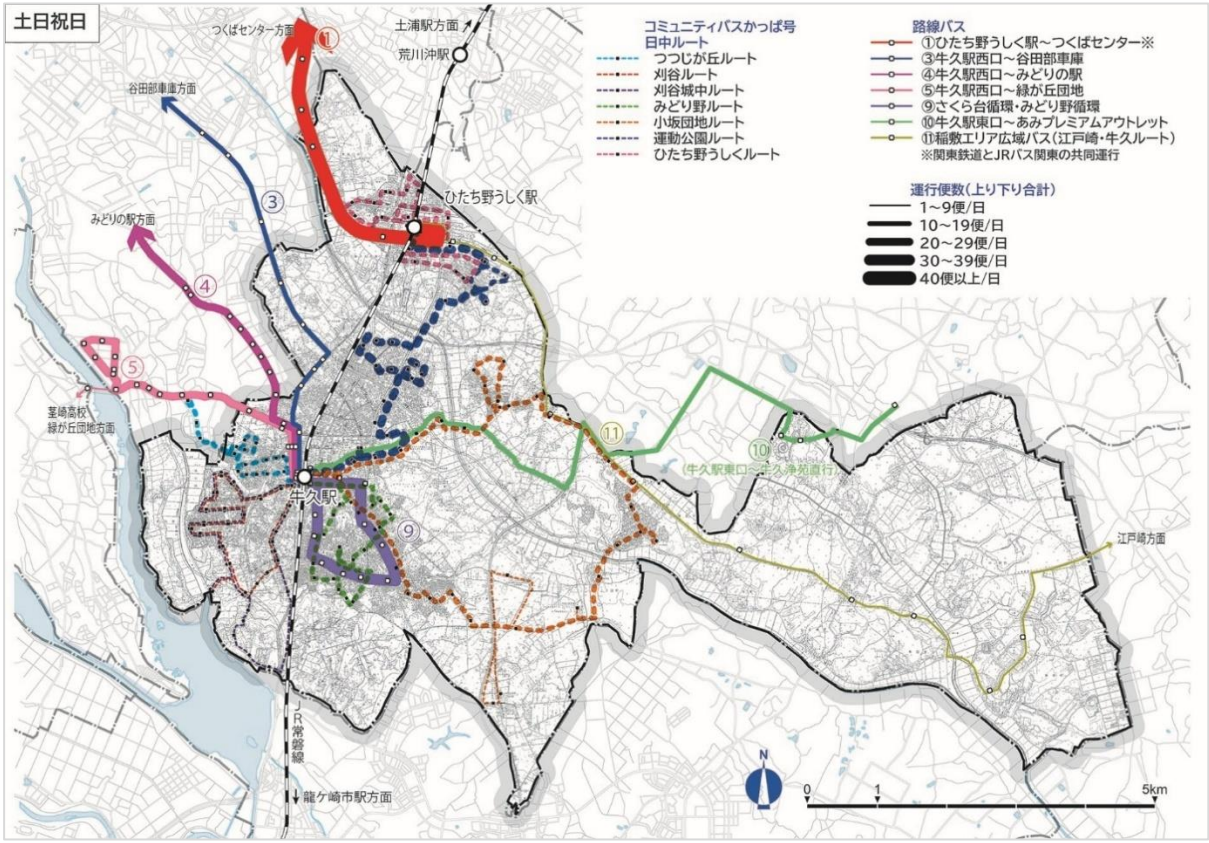
車両の保有台数	つくば中央 77 台、竜ヶ崎 51 台
運転士数	つくば中央 97 人、竜ヶ崎 65 人

資料：交通事業者ヒアリング結果（令和 7 年度実施）

土日祝日の路線バスの運行便数は、平日に比べて少なく、運行していない路線もあります。

＜バスの運行便数＞





③タクシーの運行状況

市内では 3 社のタクシー会社が運行しています。

＜タクシーの営業時間＞

事業者 A	7：00 から深夜 1：00 まで
事業者 B	6：00 から深夜 2：00 まで
事業者 C	24 時間営業

資料：交通事業者ヒアリング結果（令和 7 年度実施）

＜タクシー会社の車両数と運転士数＞

事業者 A	車両保有台数	セダンタイプ 10 台
	運転士数	13 人
事業者 B	車両保有台数	牛久営業所プリウス 14 台、クラウン 2 台、合計 16 台
	運転士数	16 人
事業者 C	車両保有台数	阿見営業所 31 台、土浦営業所 18 台、牛久営業所 5 台、合計 54 台 プリウスなどのセダンタイプに加えて、シエンタ、フリード、アルファード、セレナなど様々な車種がある。
	運転士数	44 人

資料：交通事業者ヒアリング結果（令和 7 年度実施）

④うしタクの運行状況

牛久市乗合タクシー「うしタク」は、事前の会員登録を行うことで、市民が利用できる予約制・乗合制の移送サービスです。

＜うしタクの運行内容＞

利用対象者	本市に住民登録があり、「乗合タクシー会員登録」済みの方 運転手の介助なしに１人で乗降できる方又は介助者の同乗が可能な方 ただし、未就学児は保護者同乗が必要
運行区域	牛久市内全域、龍ケ崎済生会病院
運行日・時間	月曜日から金曜日までの 8 時 30 分から 16 時出発まで（17 時到着までが予約可能） 【運休日】土日祝日及び年末年始（12 月 29 日～1 月 3 日）
基本運賃	1 乗車（片道）700 円/人 割引制度（障がい者割引・高齢者割引・小人割引・乗合割引）あり 未就学児は無料
運賃支払方法	現金

＜うしタクの車両台数＞

車両台数	3 台

＜うしタクご利用ガイド＞

⑤地域連携公共ライドシェアの運行状況

地域連携公共ライドシェアは、4 市（牛久市、つくば市、土浦市、下妻市）が連携して実施する自家用有償旅客運送サービスで、交通空白地域における住民の移動手段を確保することを目的とした取組です。本サービスは、1 種/2 種免許ドライバーによる自家用車を活用した予約制オンデマンド型交通により、市民のおでかけ（買い物、通院、公共施設利用など）をサポートします。

＜地域連携公共ライドシェアの運行内容＞

牛久エリアの利用対象者	市街化調整区域に自宅又は実家のある方
利用条件	会員登録及び自宅登録が完了していること
運行エリア	牛久市全域
運行形態	市街化調整区域の自宅又は実家（要事前登録）と市の指定した乗降ポイント（医療機関・商業施設等）間の往復
運行日時	平日・土　8：00 から 15：00 まで 【運休日】日祝・年末年始（12 月 29 日～1 月 3 日）
基本運賃	1 乗車（片道）700 円/人 割引制度（障がい者割引・高齢者割引・小学生割引・乗合割引）あり 未就学児は無料

⑥福祉有償運送の運行状況

市内では 2 団体が福祉有償運送を運行しています。

＜福祉有償運送の運行時間＞

事業者 A		9：00 から 17：00 まで
事業者 B	通院等乗降介助	7：00 から 19：00 まで
	重度移送	7：00 から～20：00 まで ※年末年始（12 月 29 日～1 月 1 日）を除く

資料：交通事業者ヒアリング結果（令和 7 年度実施）

＜福祉有償運送の車両数と運転士数＞

事業者 A		車両保有台数	4 台
		運転者数	4 人
事業者 B	通院等乗降介助	車両保有台数	軽自動車 5 台、軽スロープ車 2 台
		ヘルパー人数	4 人
	重度移送	車両保有台数	シエンタ（トヨタ）、ラクティス（トヨタ）、タント（ダイハツ）合計 3 台
		運転士数	登録 14 人　実働 6 人

資料：交通事業者ヒアリング結果（令和 7 年度実施）

⑦ボランティア移送サービスの運行状況

本市では、3 つの地区社協において、地域住民が主体となり、利用者が輸送に係る実費分のみを負担するボランティア移送サービスを実施しています。

ボランティア移送サービスは、運行条件等の問題からタクシー、うしタク、公共ライドシェアを利用できない市民の移動手段を補完する役割を持っています。

本市には、8 つの地区社協がありますが、既に事業を実施している 3 つの地区社協については事業の維持に努め、残りの 5 つの地区社協についても、地域からの申出があった場合は市が支援を行い、また、相談窓口を開き、随時対応を行っています。

＜ボランティア移送サービスの事業概要と役割分担＞

ボランティア移送サービスは、牛久市社会福祉協議会（以下「市社協」と記載）と地区社協が協働して行う「牛久市生きがいサポート協働事業」に、市が財政的支援を行う形で実施しています。

市は、制度構築に当たっての国との協議を行い、地域の実情に合った適法な制度を立案し、また、本事業で使用する車両及び自動車保険等に対する財政支援を行います。

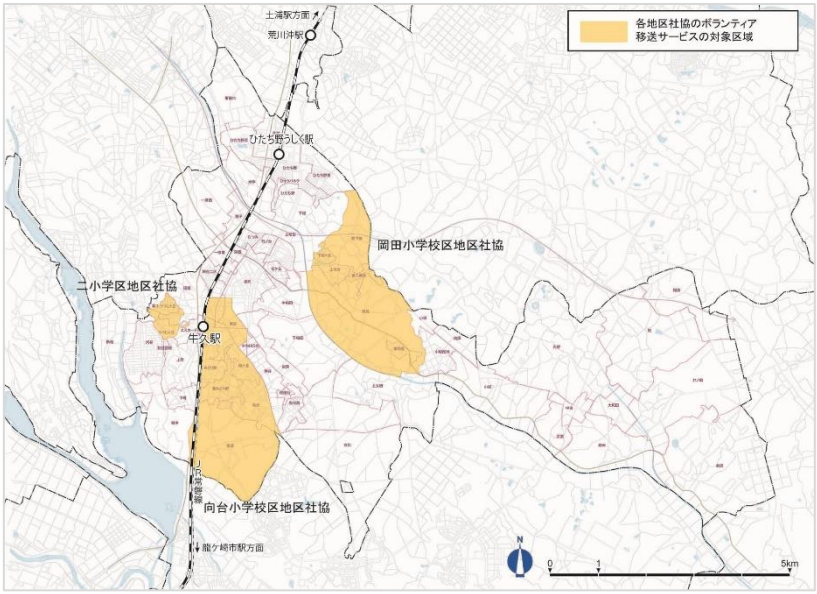
市社協は、事業で使用する車両の調達及び維持管理、地区社協への貸し出し、事業構築段階及び事業実施段階で発生する諸課題解決のための助言を行います。

地区社協は、地域住民のボランティア活動として構築された移動支援事業に関し、配車及び運転等、その運営業務を行います。

＜各組織の役割＞

	役割①	役割②	役割③
地区社協	利用者の予約手配	車両・運転者の手配	利用者の輸送
市社協	地区社協への助言	車両の調達・管理	
市	適法な制度構築助言	財政支援（車両、保険、事務費）	

＜ボランティア移送サービスの対象地域＞



＜ボランティア移送サービスの車両数と運転士数＞

車両の保有台数		ヴォクシー、シエンタ計３台
運転士数（年齢）	二小学区	5 人（68 歳から 70 歳）
	岡田小学校区	5 人（71 歳から 77 歳）
	向台小学校区	14 人（63 歳から 77 歳）

資料：交通事業者ヒアリング結果（令和 7 年度実施）

＜ボランティア移送サービスの概要＞

事業実施団体	二小学区 地区社会福祉協議会	岡田小学校区 地区社会福祉協議会	向台小学校区 地区社会福祉協議会
事業名	二小学区地区社協 外出サポート	岡田小学校区地区社協 ボランティア移送サービス	向台小学校区地区社協 ボランティア移送サービス
対象者	二小学区に居住の高齢者。	対象地域に居住する者。ただし、高齢者等、日常の外出に支障をきたす者を優先。	対象地域に居住する者。ただし、高齢者等、日常の外出に支障をきたす者を優先。
対象地域	二小学区	東岡見・東下根・下根ヶ丘・上池台・第 8 岡見・岡見	向台小学校区
必要手続き	利用登録	利用登録	利用登録
運行日	火曜日、金曜日	月曜日、水曜日、木曜日	月曜日、火曜日、金曜日
運行形態	ドア・ツー・ドアによる移送		
運行時間帯	朝から夕方 5 時ごろまでの運行		
運行便数	午前、午後の 2 便の往復	午前、午後の 2 便の往復	個別の移送
利用申込	9：30 から 10：30 まで 電話にて予約 ※土・日は除く	水曜日・木曜日 13：00 から～15：00 まで 電話にて予約 ※祝日を除く	月曜日・火曜日・金曜日 9：00 から 10：00 まで 電話にて予約
利用料	50 円	市役所から行政区までの距離で料金を設定 （70 円・50 円・30 円）	利用距離にかかるガソリン代から換算し設定
利用目的	エスカードビルへの送迎	市内の通院及び買い物	市内の通院

注）住民主体のサービスとなるため、車いす利用者や乗降、移動等に介護を必要とする方の利用はできません。

資料：交通事業者ヒアリング結果（令和 7 年度実施）

⑧その他の移動手段の運行状況

公共交通のほか、市内では病院バス、企業バス、スクールバス、施設送迎バス等が市民等の移動手段として利用されています。

＜令和 7 年 10 月時点の牛久愛和総合病院の巡回バスの状況＞

運行区間	運行便数	運行日
病院⇔牛久駅	駅→病院：16 便、病院→駅：16 便	月～土曜日
病院⇔竜ヶ崎方面	地区→病院：1 便 病院→地区→病院：1 便	
病院⇔ひたち野うしく駅方面	病院→地区→病院：4 便	

＜令和 7 年 10 月時点のつくばセントラル病院・セントラル総合クリニックの送迎バスの状況＞

運行区間	運行便数	運行日
牛久駅⇔セントラル総合クリニック⇔病院	駅→病院：13 便、病院→駅：14 便	月～土曜日
龍ヶ崎方面	病院→地区→病院：2 便	
みどり野経由女化西区区民会館方面	病院→地区→病院：2 便	
岡見・小坂・正直方面	病院→地区→病院：2 便	
阿見町方面	病院→地区→病院：4 便	

＜令和 7 年 10 月時点のおくのキャンパスバスの状況＞

路線名	運行便数
運動公園ルート	登校時：原則として 1 日 2 便 下校時：学校から定期的に配布される運行時刻表により確認
中央生涯学習センタールート	

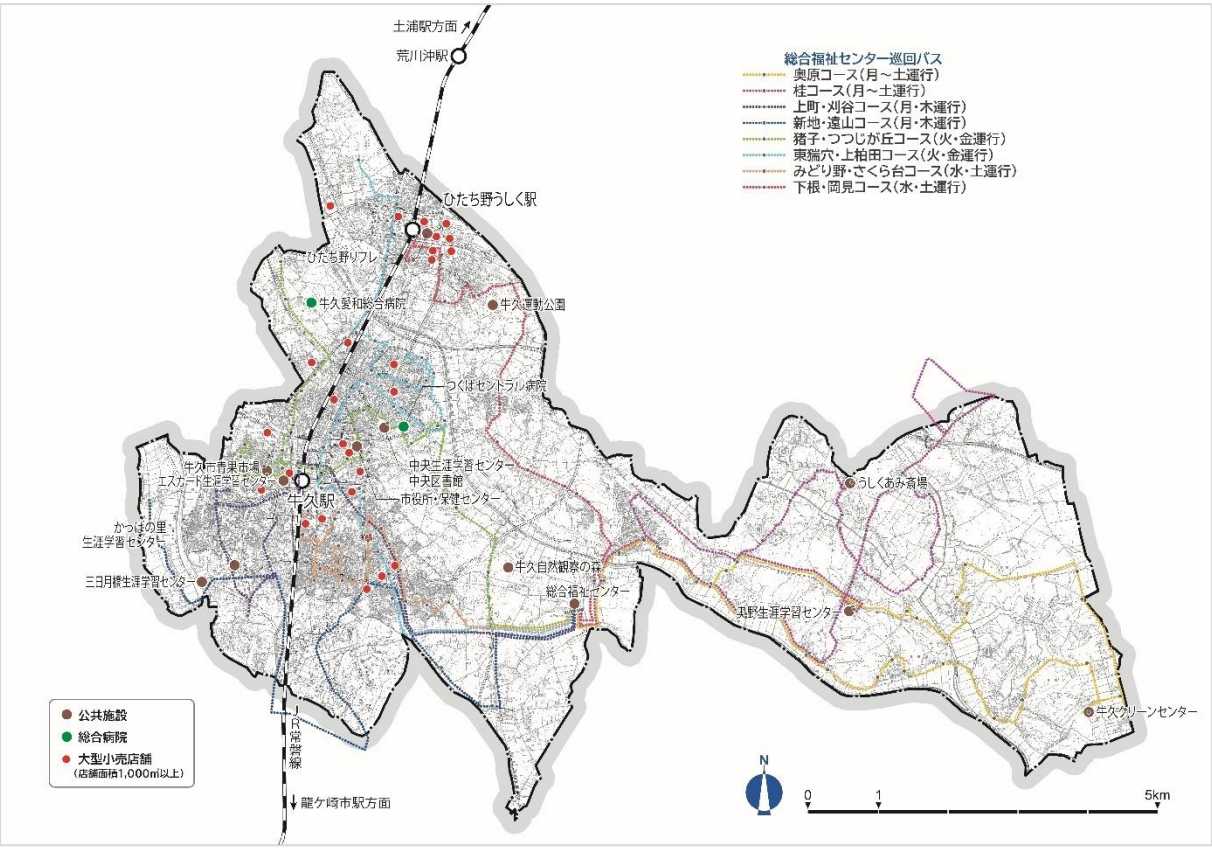
＜東洋大学附属牛久中学校・高等学校スクールバスの路線図＞

出典：東洋大学附属牛久中学校・高等学校ホームページ

＜令和 7 年 10 月時点の東洋大学附属牛久中学校・高等学校のスクールバスの状況＞

路線名	運行便数	運行日
牛久駅ルート	登校便：7：10 から 8：25 までで随時運行 下校便：15 便	月～土曜日
守谷ルート	登校便：1 便、下校便：2 便	
つくばみらいルート	登校便：1 便、下校便：2 便	
ＴＸルート	登校便：1 便、下校便：2 便	
つくば中央ルート	登校便：1 便、下校便：2 便	
つくば東ルート	登校便：1 便、下校便：2 便	
阿見ルート	登校便：1 便、下校便：2 便	
稲敷ルート	登校便：1 便、下校便：2 便	
千葉ニュータウンルート	登校便：1 便、下校便：2 便	
竜ヶ崎ルート	登校便：1 便、下校便：2 便	

＜総合福祉センター巡回バスの路線図＞



＜令和７年 10 月時点の総合福祉センター巡回バスの状況＞

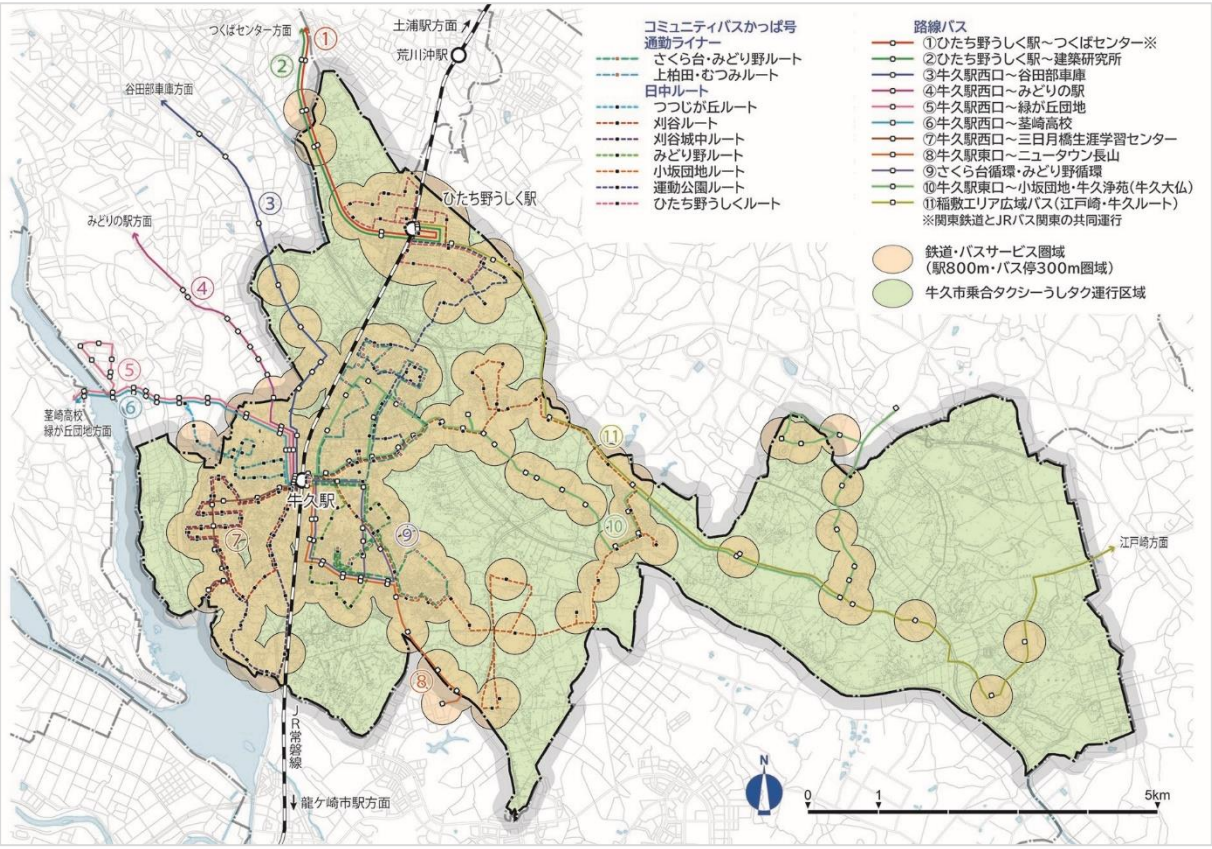
路線名	運行便数	運行日
奥原コース	総合福祉センター→地区→総合福祉センター：2 便	月～土曜日
桂コース	総合福祉センター→地区→総合福祉センター：2 便	月～土曜日
上町・刈谷コース	地区→総合福祉センター：1 便 総合福祉センター→地区：1 便	月・木曜日
新地・遠山コース	地区→総合福祉センター：1 便 総合福祉センター→地区：1 便	月・木曜日
猪子・つつじが丘コース	地区→総合福祉センター：1 便 総合福祉センター→地区：1 便	火・金曜日
東猯穴・上柏田コース	地区→総合福祉センター：1 便 総合福祉センター→地区：1 便	火・金曜日
みどり野・さくら台コース	地区→総合福祉センター：1 便 総合福祉センター→地区：1 便	水・土曜日
下根・岡見コース	地区→総合福祉センター：1 便 総合福祉センター→地区：1 便	水・土曜日

（２）公共交通サービス圏域

牛久駅、ひたち野うしく駅の 800m圏域、路線バス、かっぱ号のバス停 300m圏域と、うしタクの運行区域を下図に示します。

うしタクの運行区域が市内全域のため、本市全域が公共交通サービス圏域内に含まれます。また、市街地の概ねのエリアは、駅・バス停圏域内に含まれています。

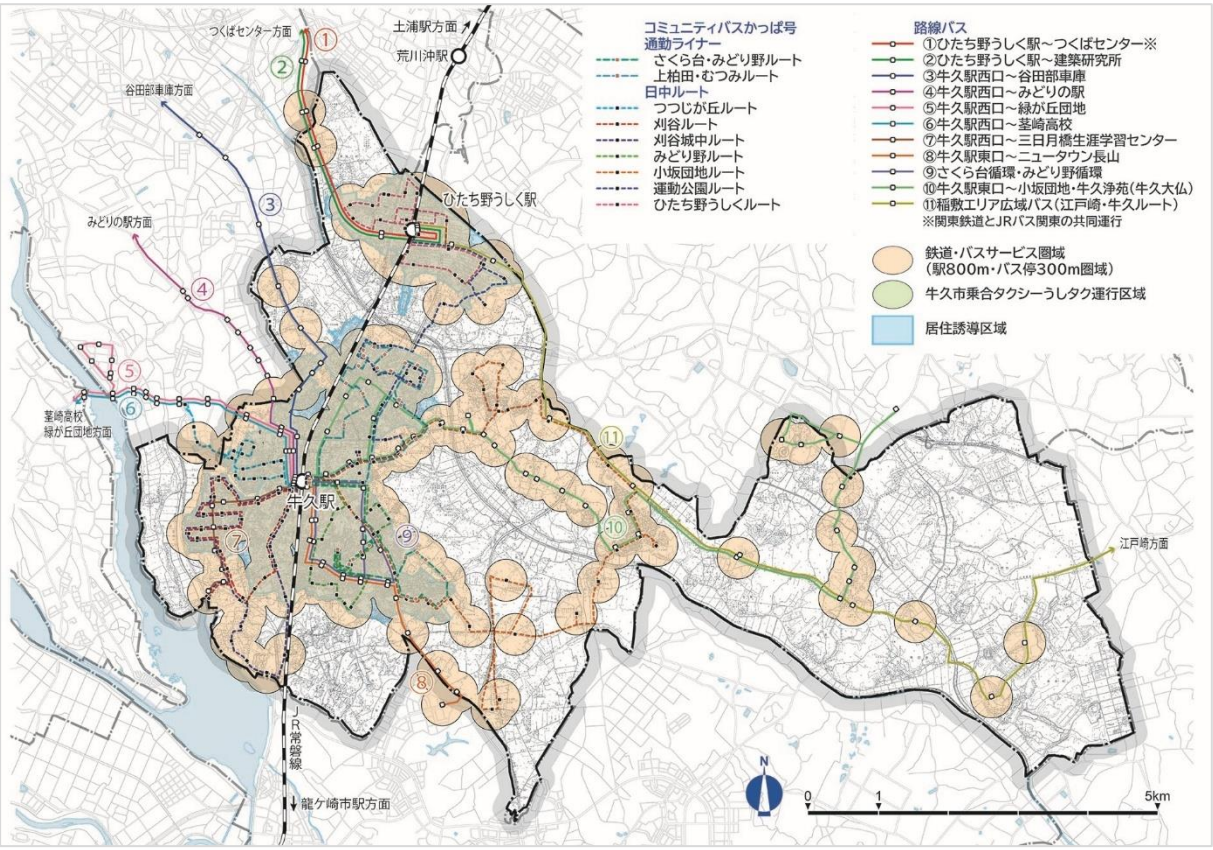
＜本市の公共交通サービス圏域＞



牛久市立地適正化計画で位置付けた居住誘導区域と、牛久駅、ひたち野うしく駅の 800m圏域、路線バス、かっぱ号のバス停 300m圏域を下図に示します。

居住誘導区域の 96%が鉄道・バスサービス圏域に含まれています。

＜居住誘導区域と鉄道・バスサービス圏域＞



（３）利用状況

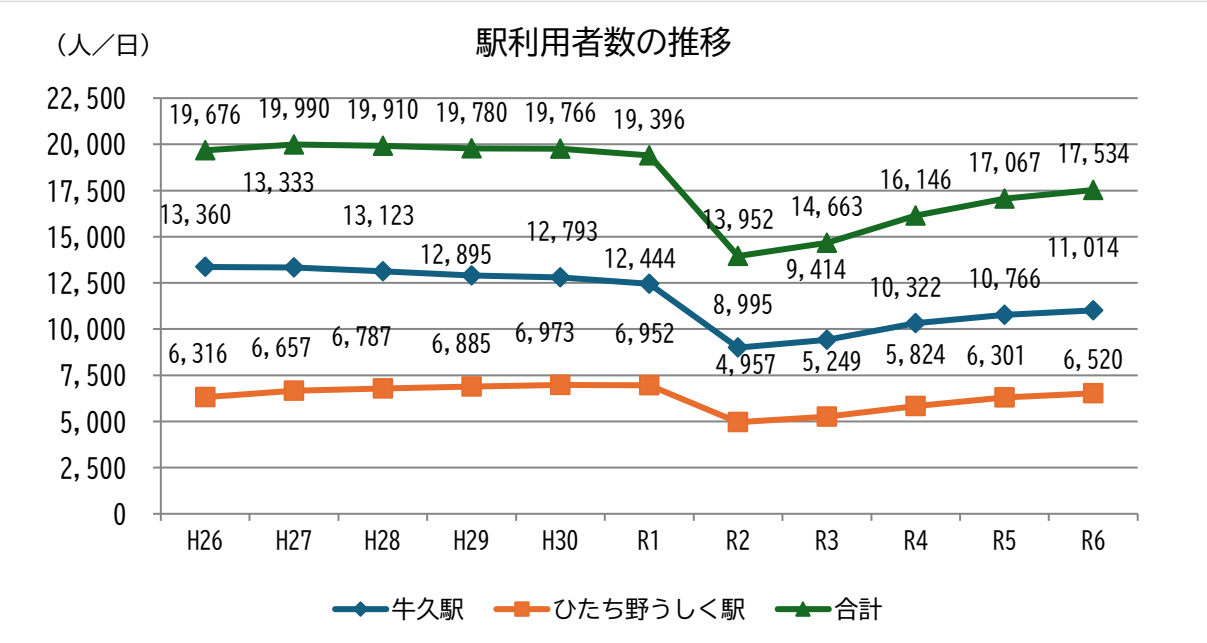
①鉄道の利用状況

令和 6 年度の牛久駅の利用者数は 11,014 人/日、ひたち野うしく駅の利用者数は 6,520 人/日、合計 17,534 人/日です。

令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、5,444 人/日利用者が減少し、平成 30 年度利用者数の 70.6%に減少しました。

その後、利用の回復が見られ、令和 6 年度の利用者数は 17,534 人/日で、平成 30 年度の利用者数の 88.7%となります。令和 2 年度以降の利用は回復傾向にありますが、コロナ禍以前の状況までの利用の回復には至っていません。

＜駅利用者数の推移＞



資料：東日本旅客鉄道（株）資料

＜利用特性＞

・約 7 割が定期券を利用している。 ・利用時間帯としては、朝・夕が多く、東京圏への移動が多い。

資料：交通事業者ヒアリング結果（令和 7 年度実施）

②路線バスの利用状況

市内を起点とする路線バスの利用者数は、ジェイアールバス関東（株）の路線が約 18 万人/年、関東鉄道（株）の路線が約 171 万人/年です。

令和 2 年度と令和 3 年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、約 48 万人利用者が減少し、令和元年度利用者数の 75.2%に減少しました。

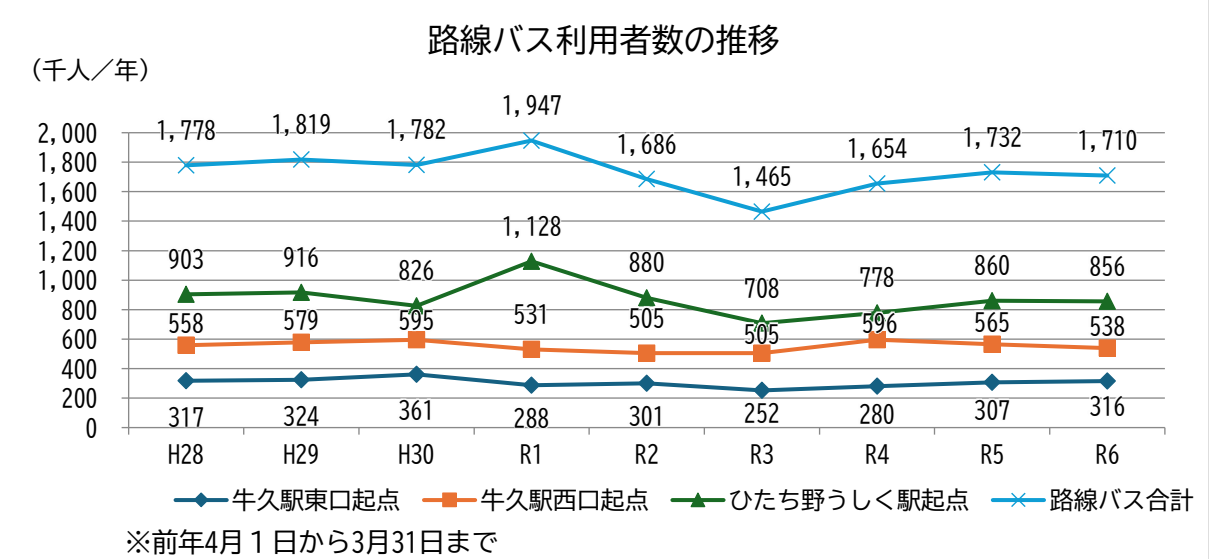
その後、利用の回復が見られ、令和 6 年度の利用者数は 171 万人で、令和元年度の利用者数の 87.8%となります。コロナ禍以前の状況までの利用の回復には至っていないものの、令和 3 年度以降の利用は回復傾向にあります。

＜ジェイアールバス関東(株)路線バス　ひたち野うしく駅～つくばセンターの利用者数＞

・令和 6 年度年間輸送人員：179,570 人/年（令和 6 年 6 月実施 OD データより）
・令和 7 年度 1 日当たり輸送人員：565 人/日（令和 7 年 6 月 18 日（水）実施 OD データより）

資料：交通事業者ヒアリング結果（令和 7 年度実施）

＜関東鉄道㈱路線バス利用者数の推移＞



資料：関東鉄道（株）資料

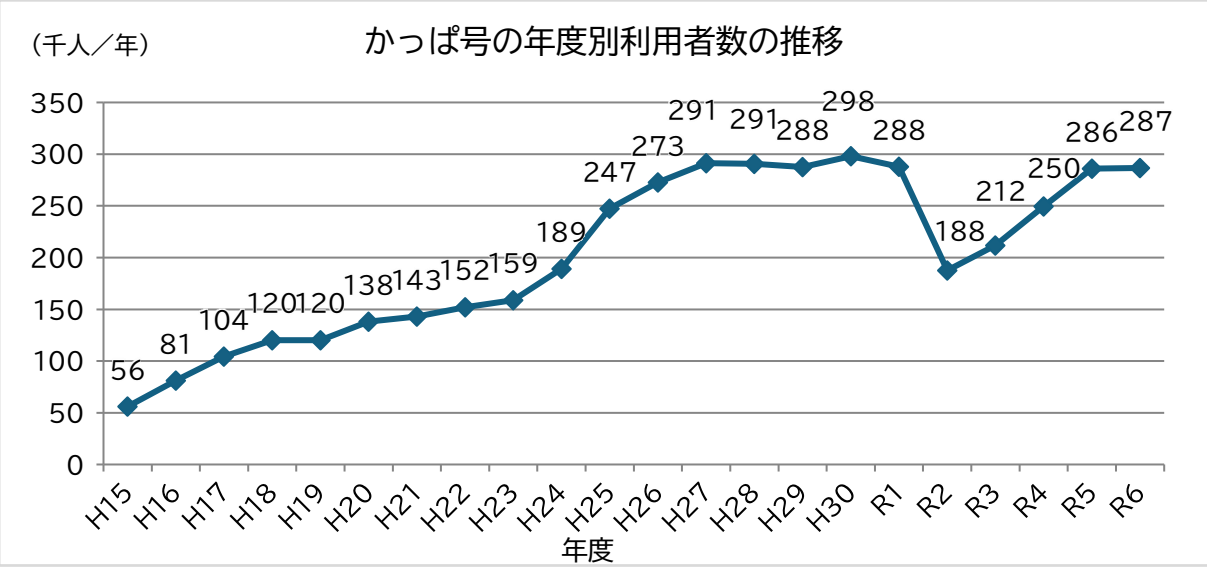
③かっぱ号の利用状況

かっぱ号は平成 15 年の運行開始以来、利用者数が増加し続け、平成 27 年度には年間約 29.1 万人の利用がありました。平成 27 年度から平成 29 年度にかけては利用者数が微減したものの、平成 30 年度には再び利用者数が伸び、29.8 万人で利用ピークとなっています

令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、約 10 万人利用者が減少し、平成 30 年度利用者数の 63.0%に減少しました。

その後、利用の回復が見られ、令和 6 年度の利用者数は前年度と同様の約 28.7 万人で、平成 30 年度の利用者数の 96.2%となります。令和 2 年度以降の利用は回復傾向にあり、コロナ禍以前の状況までの利用の回復には至っていないものの、利用ピーク時の状況に近づいています。

＜かっぱ号の年度別利用者数の推移＞



かっぱ号の利用者数は、令和 6 年 4 月に運転士不足等による減便があったものの、利用は回復傾向にあり、依然として、かっぱ号は公共交通における主要な移動手段であるため、継続して利用者数を増加させる取り組みを推進する必要がある。

④タクシーの利用状況

タクシーは主に駅から医療機関や観光・レジャー施設等に訪問する際に利用されています。

＜タクシーの利用特性＞

事業者 A	・1 日当たり利用者数は 150～200 人程度/日 ・1 乗車当たり利用者数は 1～2 名程度/回 ・1 日当たり稼働回数は平均 130～150 回/日、1 台当たり 30 名程度 ・ピーク時間帯は 8：00～12：00、13：00～15：00、17：00～20：00、22：00 以降 ・利用者の居住地は牛久市内の人が多い。 ・利用者の年齢層は高齢者が多い。 ・市内の行先は、病院、市役所、牛久大仏、牛久浄苑、こもれび森のイバライド、ゴルフ場、工業団地が多い。 ・市外の行先は、あみプレミアム・アウトレット、龍ケ崎済生会病院、農研機構が多い。 ・学生の利用はほとんどない。 ・小坂団地や奥野地区が利用は多く、龍ケ崎市へ通院や買い物に行く。
事業者 B	・牛久営業所は、個人利用が多く、企業利用が少ない。 ・全時間帯に平均して利用がある。通院利用等で日中の運行が比較的多い。朝の時間帯はお断りすることもある。 ・牛久営業所は、障がい者割引や福祉タクシー利用料金助成事業の利用が多い。 ・駅周辺での短距離の利用が多い。行楽シーズンには牛久大仏等への運行もある。市外への運行は少ない。 ・駅からの乗車が多く、駅から離れた地域への配車依頼は少ない。 ・学生の利用はほとんどない。 ・奥野地区の利用は駅周辺に比べ少ない。
事業者 C	・奥原の工業団地に行く方などから定期的に予約があり、利用されている。 ・牛久駅からの利用者の行先は、牛久愛和総合病院、つくば胃腸科病院が多い。土日や夏休み期間になると牛久大仏やこもれび森のイバライドへの利用もある。自宅方面に向かう場合では南、上柏田、神谷などが多い。奥野方面については、入国管理センターへの職員利用もある。 ・ひたち野うしく駅からの利用者は電車を乗り過ごした人が多い。 ・学生の利用はない。 ・奥原町や久野町の利用は 1 か月に 1 回程度と少ない。

資料：交通事業者ヒアリング結果（令和 7 年度実施）

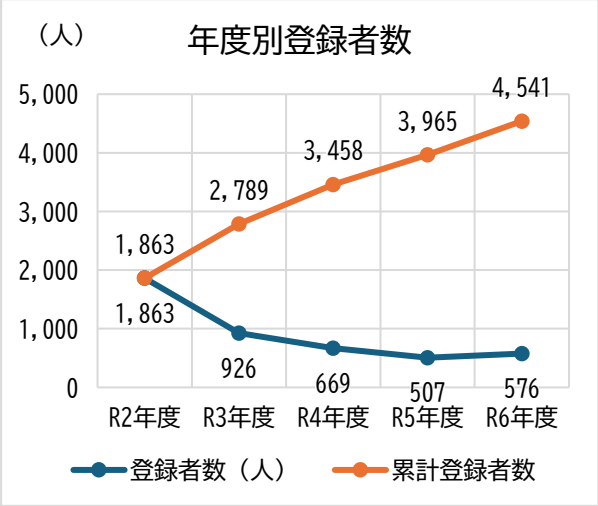
⑤うしタクの利用状況

うしタクは令和 2 年 10 月から運行を開始しました。

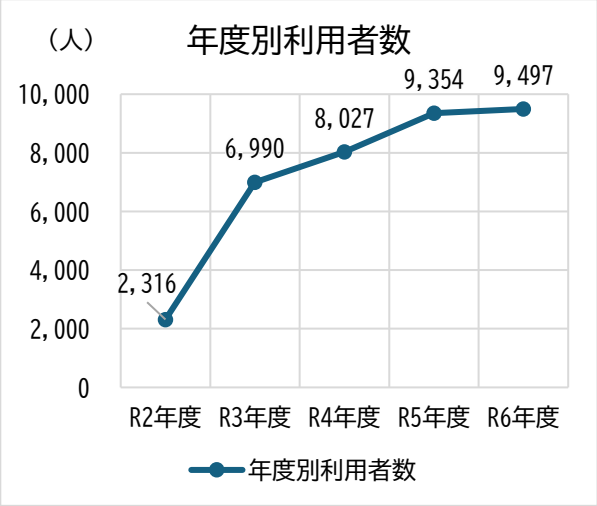
令和 6 年度の新規登録者数は 576 人/年で、累計登録者数は 4,541 人です。

また、令和 6 年度の利用者数は 9,497 人/年です。

＜うしタクの登録者数の推移＞



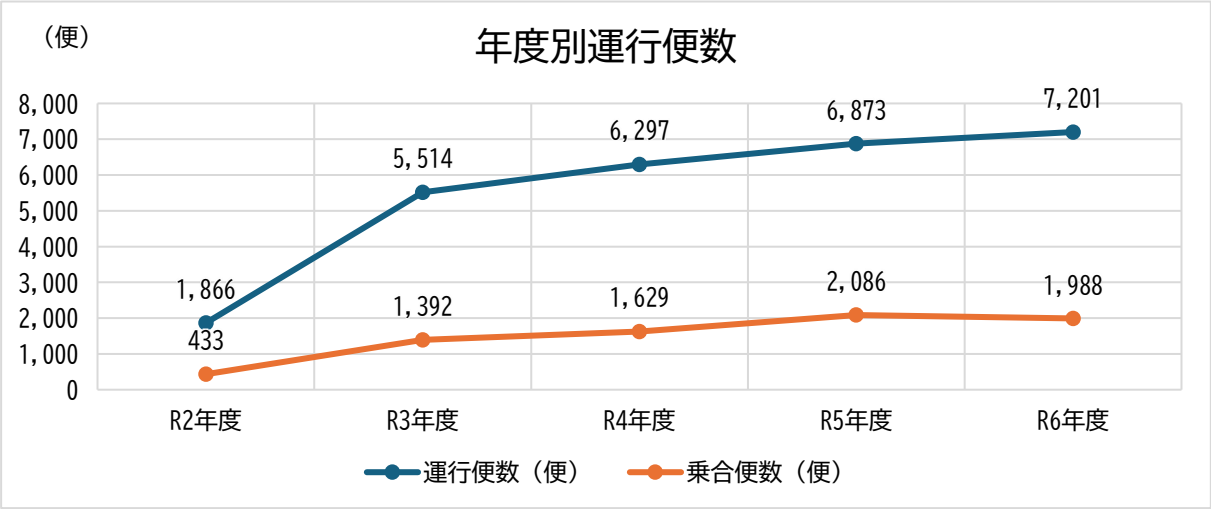
＜うしタクの利用者数の推移＞



※令和 2 年度は、R2.10～R3.3 の集計。

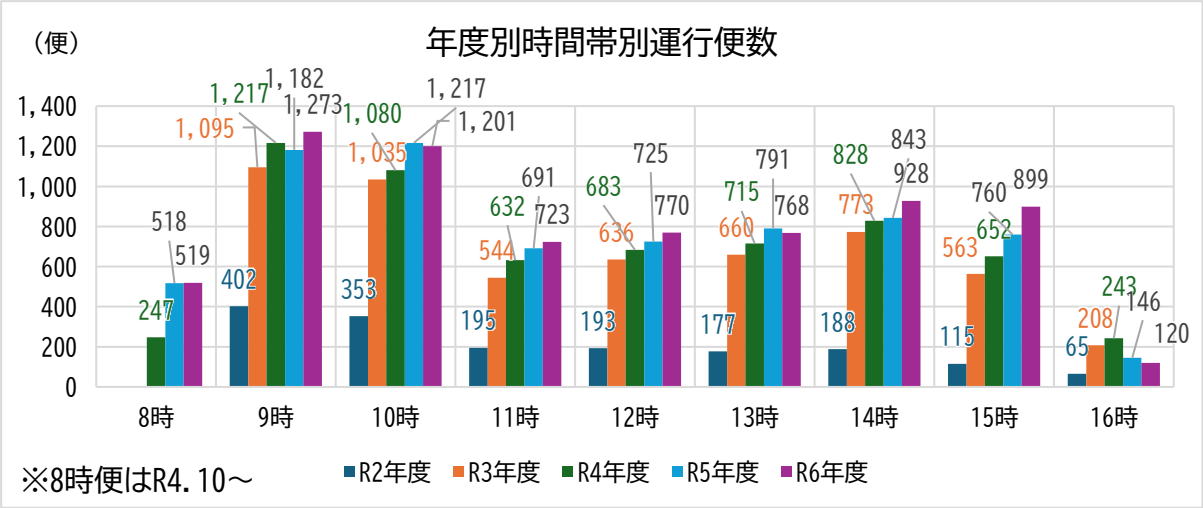
令和 6 年度の運行便数は 7,201 便/年で、そのうち乗合便数は 1,988 便/年です。

＜うしタクの運行便数の推移＞



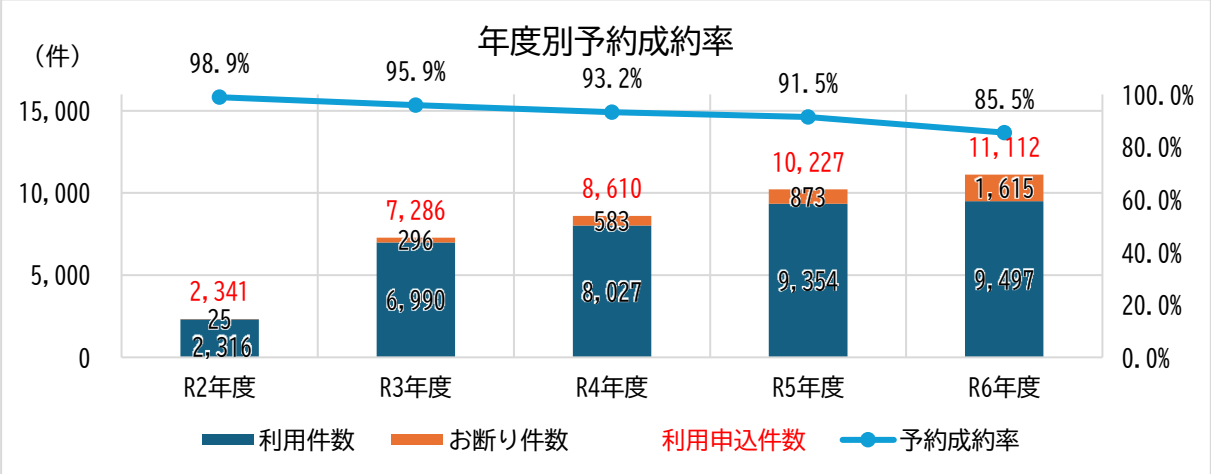
9 時台、10 時台の利用が多く、16 時台の運行は少ない状況です。

＜うしタクの時間帯別運行便数の推移＞



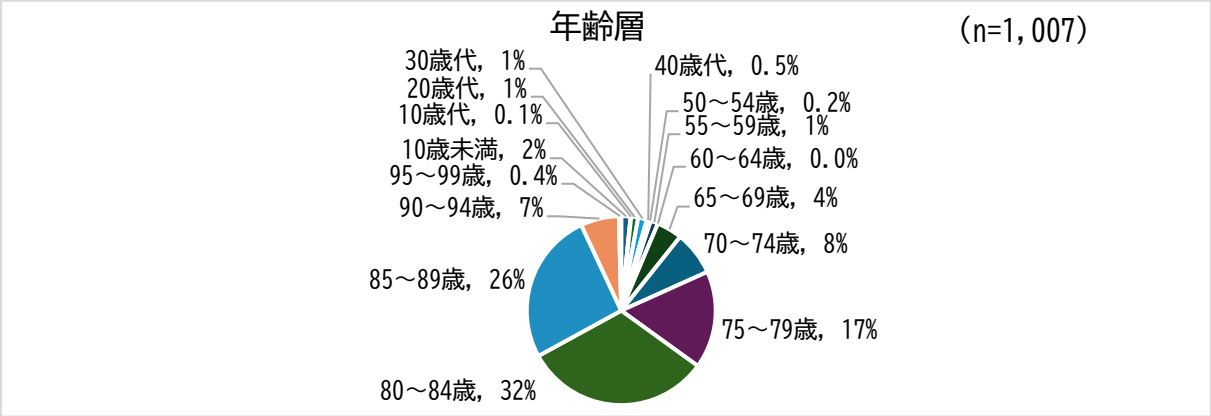
利用件数を利用申込件数で割った予約成約率について、令和 6 年度は 85.5%です。利用申込件数の増加に伴い、予約成約率が低下しています。

＜うしタクの予約成約率＞



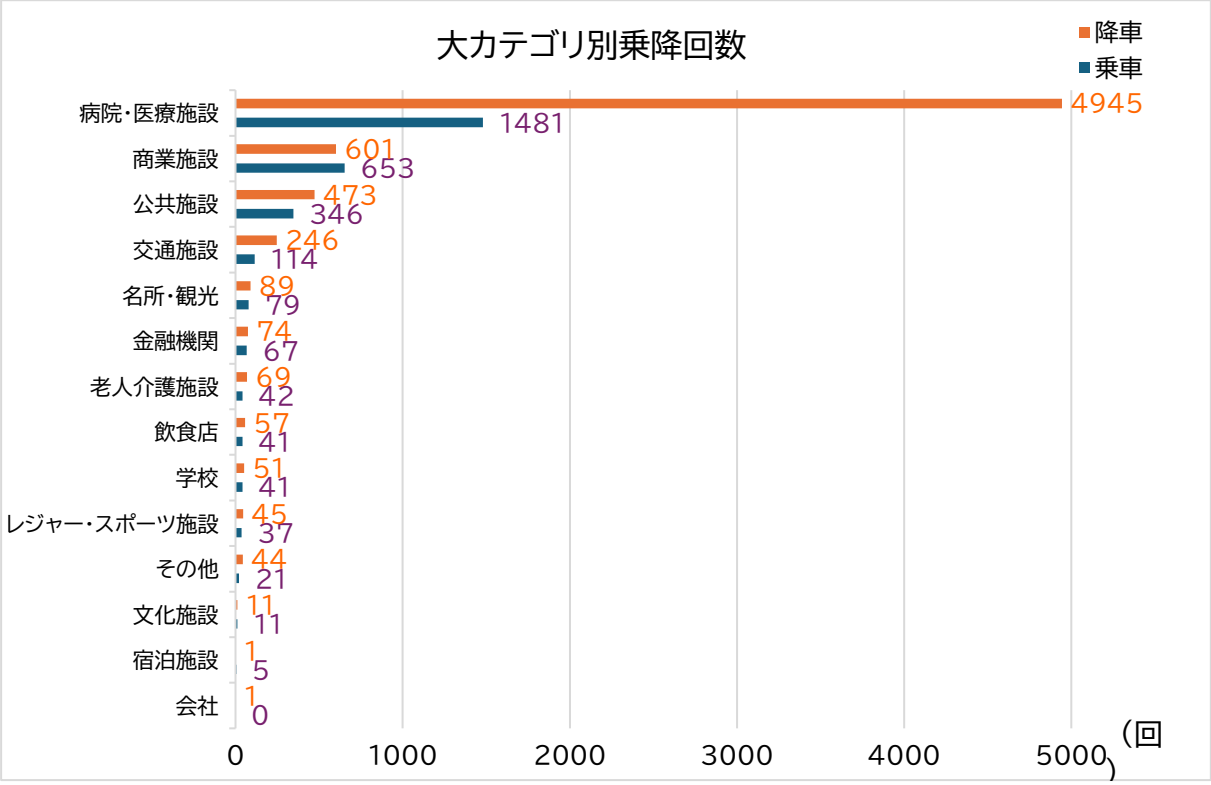
利用者は 75 歳以上が 82%を占めます。

＜うしタクの利用者の年齢層＞



行先は病院・医療施設が最も多いです。

＜うしタクの利用者の行先＞



うしタクは、利用者の増加に伴い、予約成約率が低下している。利用者は年々増加傾向にあるため、今後、さらなる予約成約率低下の可能性がある。また、乗降回数のグラフからもわかるように、利用の多くは通院である。利用者の大半を占める高齢者にとって、通院は不可欠なものであるため、さらなる高齢化による利用者の増加に備え、予約成約率維持、向上を図る取り組みが必要である。

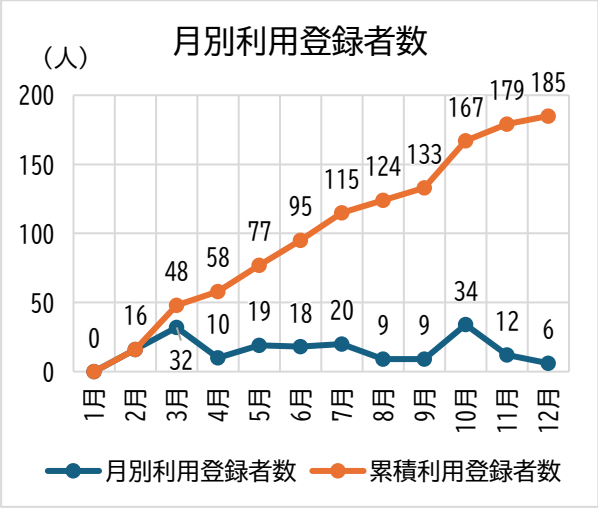
⑥公共ライドシェアの利用状況

公共ライドシェアは令和 7 年 1 月から運行を開始しました。

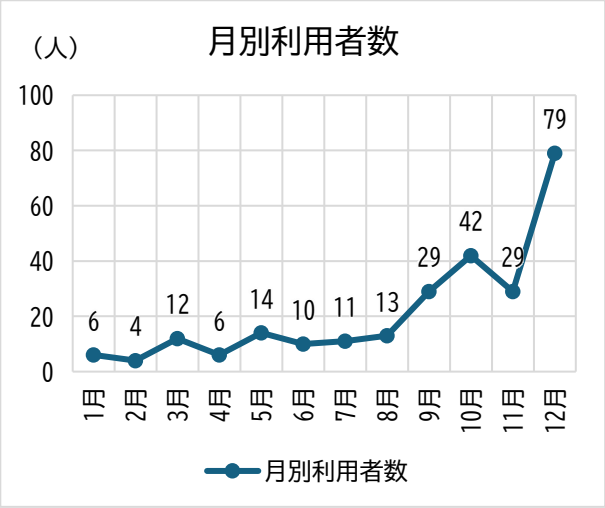
令和 7 年 12 月末時点の牛久市の利用登録者数は 185 人です。

また、令和 7 年 12 月末時点での牛久市の利用者数の合計は 255 人で、利用者数は 12 月が最も多く、79 人です。

＜公共ライドシェアの利用登録者数の推移＞



＜公共ライドシェアの利用者数の推移＞

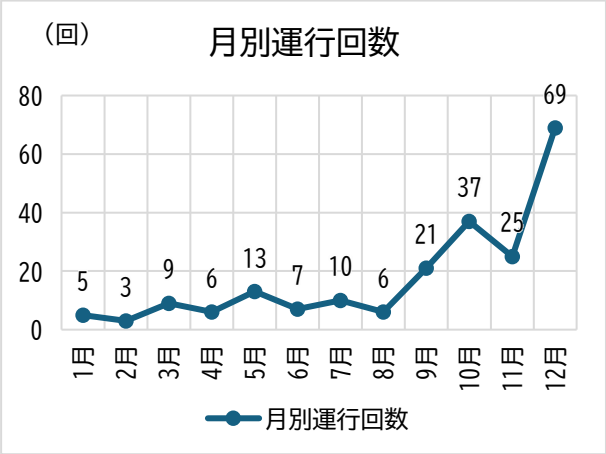


※1 月は本格運行開始後 1/27～31 の集計。

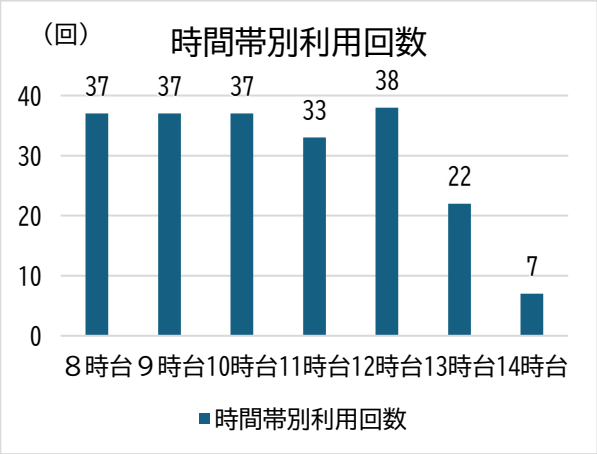
令和 7 年 12 月の運行回数は 69 回/月です。

また、8 時台から 12 時台の利用が多く、14 時台の運行は少ない状況です。

＜公共ライドシェアの運行回数の推移＞



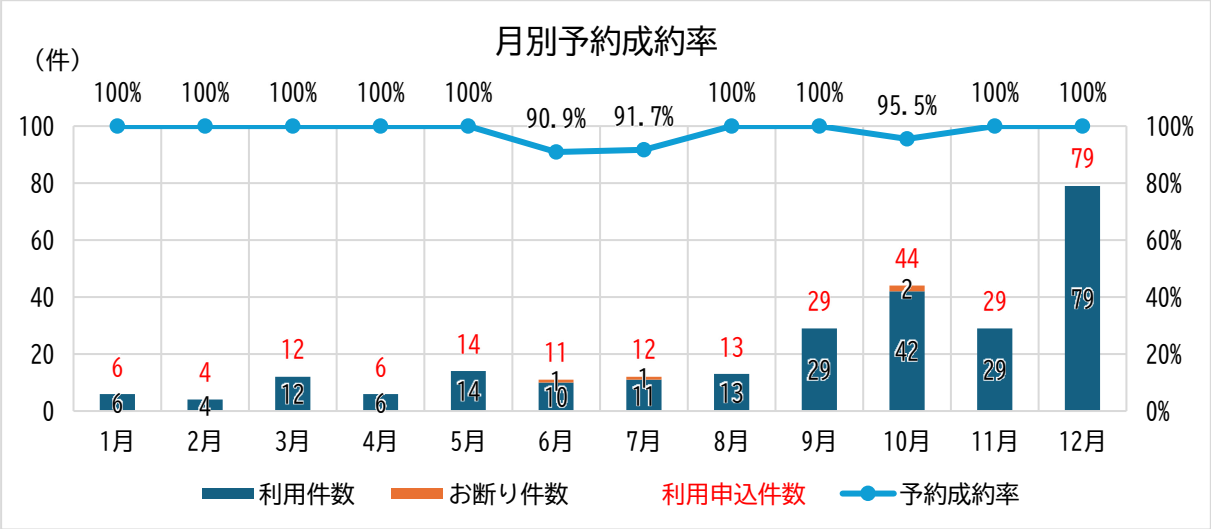
＜公共ライドシェアの時間帯別利用回数＞



※１月は、本格運行開始後 1/27～31 の集計。

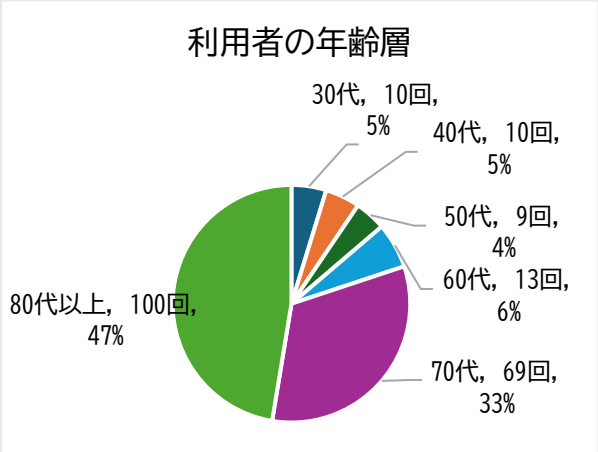
令和７年１月から 12 月末までの期間の公共ライドシェアの予約成約率は約 98%です。

＜公共ライドシェアの予約成約率＞

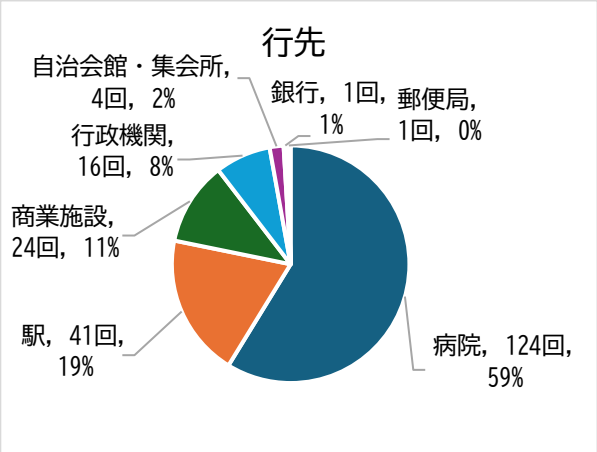


利用者は 70 歳以上が 80%を占め、行先は病院が最も多く 59%です。

＜公共ライドシェアの利用者の年齢層＞



＜公共ライドシェアの利用者の行先＞



公共ライドシェアは、交通空白地における移動手段の確保を目的に運行しており、タクシーを補完する役割もある。運行開始以降の予約成約率は高く、利用者の大半を占める高齢者にとって、通院は不可欠なものであるため、継続して利用者数を増加させる取り組みを推進するとともに、予約成約率を維持する必要がある。

⑦福祉有償運送の利用状況

福祉有償運送は主に通院に利用されています。

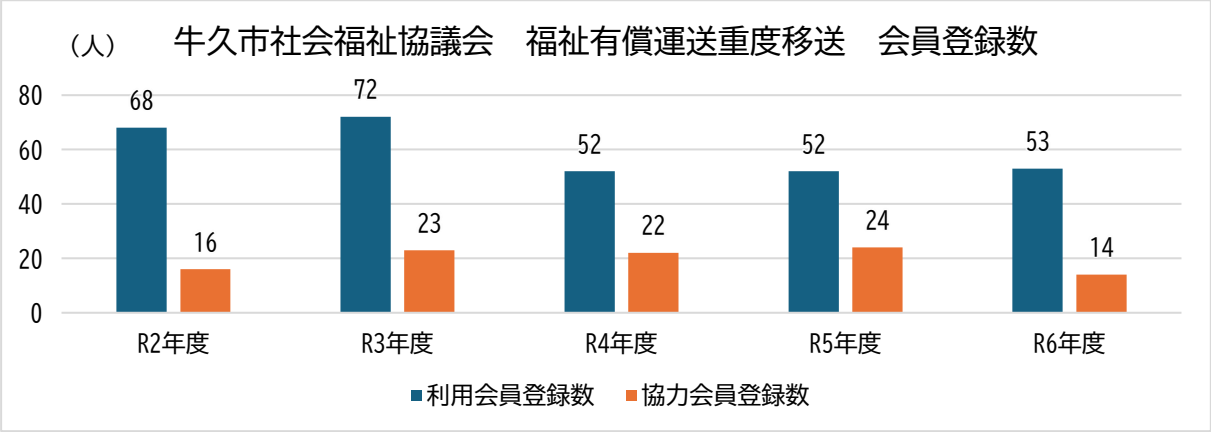
＜福祉有償運送の利用特性＞

事業者 A		・会員登録者 23 人、令和 7 年 8 月の実利用者は 10 人程度。 ・コミュニティ紙の掲載を見たり、デイサービスからの紹介により入会している。 ・月 1～2 回利用する人が多い。透析のため、2 日に 1 回と利用頻度が高い方もいる。 ・利用者と担当ドライバーが直接予約のやり取りを行っている。 ・ドライバーは 1 日当たり、2～3 件程度運行している。 ・往復利用が基本であり、往路は午前 9 時前後、復路は昼前後が多い。 ・運行時間外の朝 7 時などに対応する場合もある。 ・主な行先は病院であり、つくばセントラル病院、牛久愛和総合病院、筑波大学附属病院、筑波メディカルセンター病院への利用がある。 ・奥野地区の利用者はいない。
事業者 B	通院等 乗降介助	・令和 6 年度利用件数は延べ 666 人。 ・利用者の居住地は牛久市内である。奥野地区に居住している利用者はいない。 ・利用者の年齢層は 40～70 歳代。 ・利用者の行先は、市内店舗(スーパー、コンビニ、ドラッグストア等)、病院、市役所。 ・利用者の目的は、買物、医療機関受診、手続き等。
	重度移送	・令和 6 年度の登録者は 53 人、実利用者は 15 人。 ・利用時間帯は 8：45～16：30 ・利用者の居住地は牛久市内である。奥野地区の利用者もいる。 ・利用者の年齢層は 60 歳以上が多い。 ・利用者の行先は、市内及び近隣市町村への通院・会議等社会参加が多い。

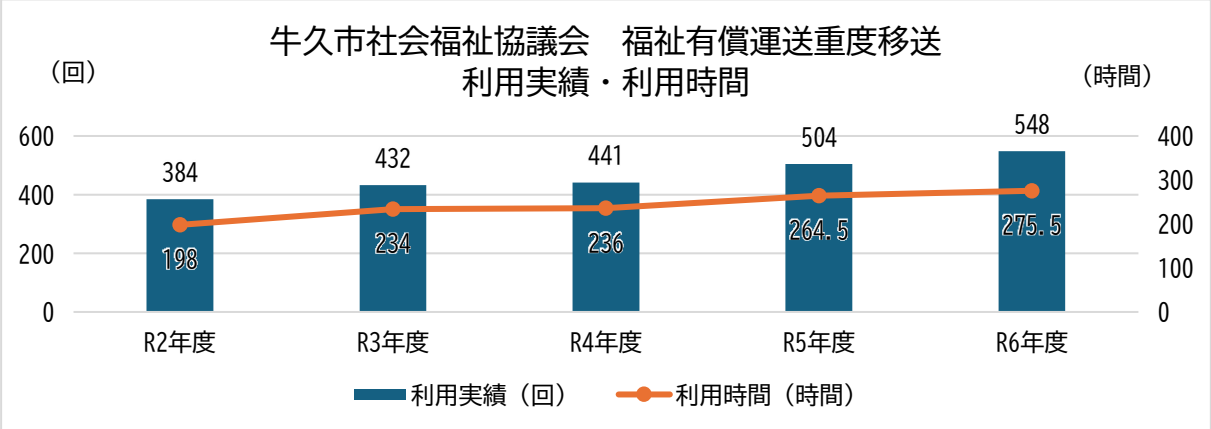
資料：交通事業者ヒアリング結果（令和 7 年度実施）

牛久市社会福祉協議会の福祉有償運送の重度移送サービス事業は、利用会員登録数や利用者実数が横ばい傾向で、利用実績が増加傾向ですが、協力会員（運転士）登録数や協力会員活動実数が減少傾向です。

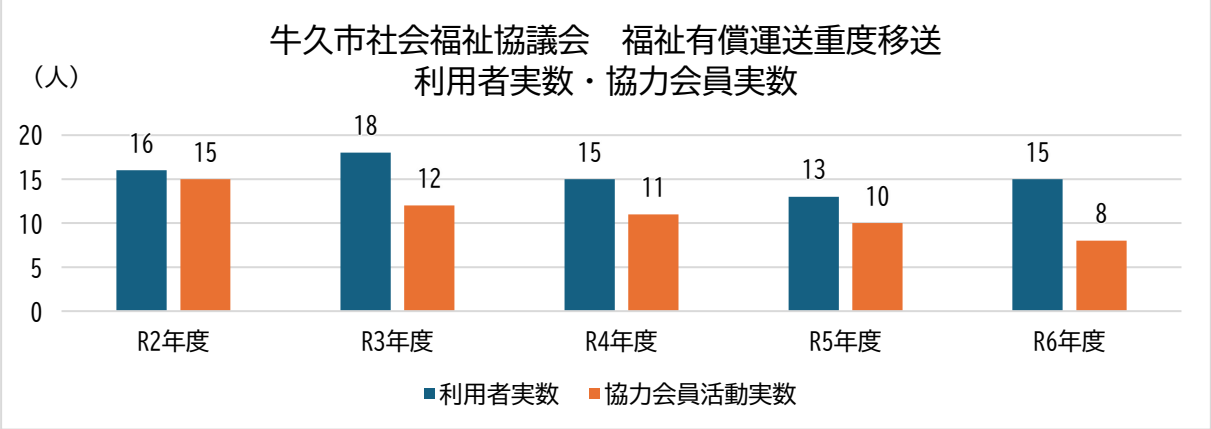
＜牛久市社会福祉協議会　福祉有償運送重度移送　会員登録数＞



＜牛久市社会福祉協議会　福祉有償運送重度移送　利用実績・利用時間＞



＜牛久市社会福祉協議会　福祉有償運送重度移送　利用者実数・協力会員活動実数＞

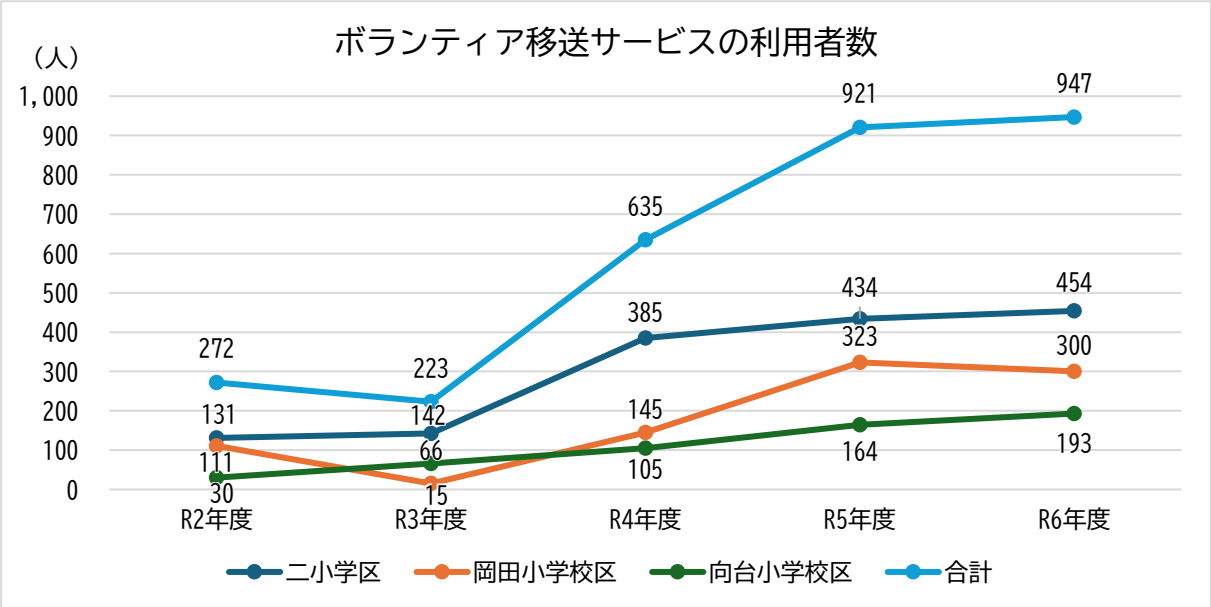


資料：交通事業者ヒアリング結果（令和７年度実施）

⑧ボランティア移送サービスの利用状況

令和 6 年度のボランティア移送サービス利用者数は、3 地区合計で 947 人/年です。高齢者の通院や買い物に利用されています。

＜ボランティア移送サービスの利用者数の推移＞



資料：交通事業者ヒアリング結果（令和 7 年度実施）

（４）費用負担

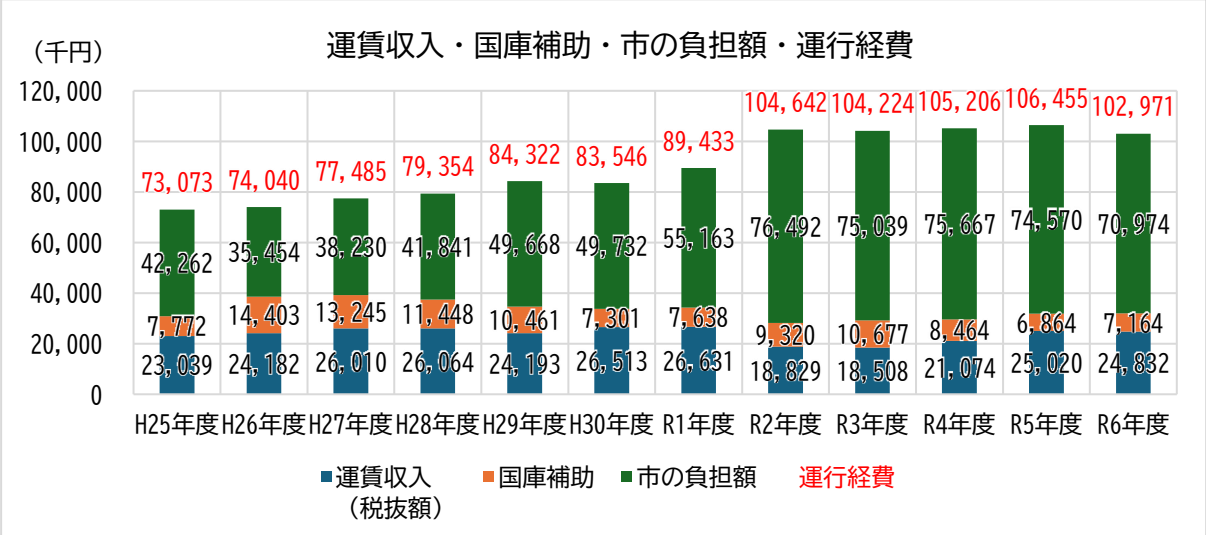
①かっぱ号の費用負担の状況

本市では、かっぱ号の運行に対して赤字分の費用負担を行っています。

平成 25 年度のかっぱ号の増便と通勤ライナーの導入以降、市の負担額は増加傾向が続き、更に令和 2 年度からは、新たにひたち野うしくルートを開設するために、車両を 1 台増やしたことにより運行経費が増加しています。

令和 6 年度は、前年度と比べ運賃収入は減少したものの、運行便数の減少に伴う運行経費の減少及び国庫補助が増加したことにより、市の負担額は約 7,097 万円に減少しています。

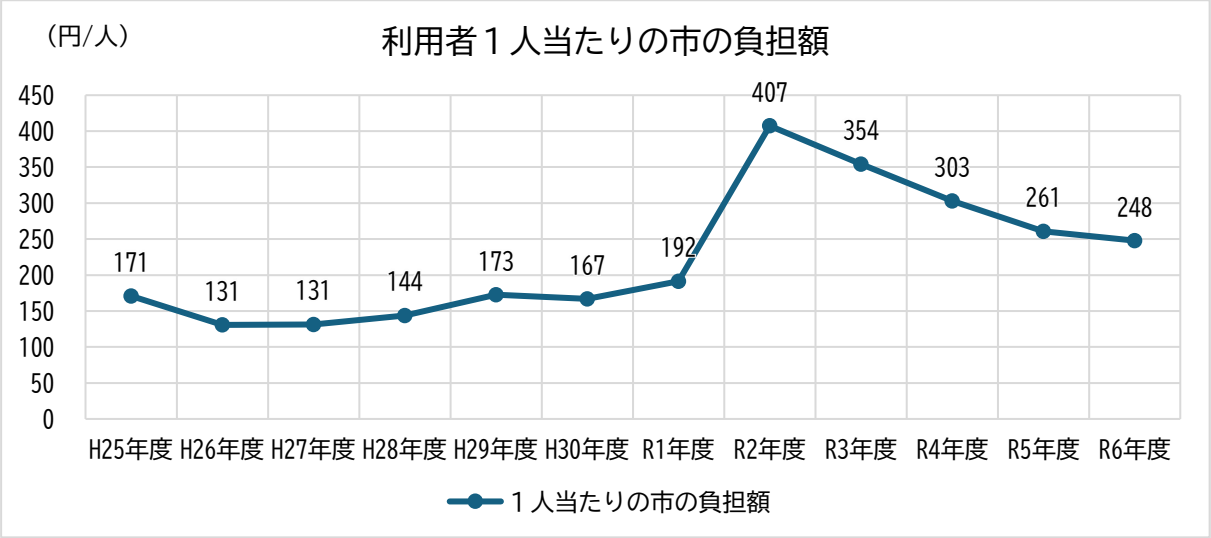
＜かっぱ号に関わる市の負担額＞



※国庫補助については、地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用。

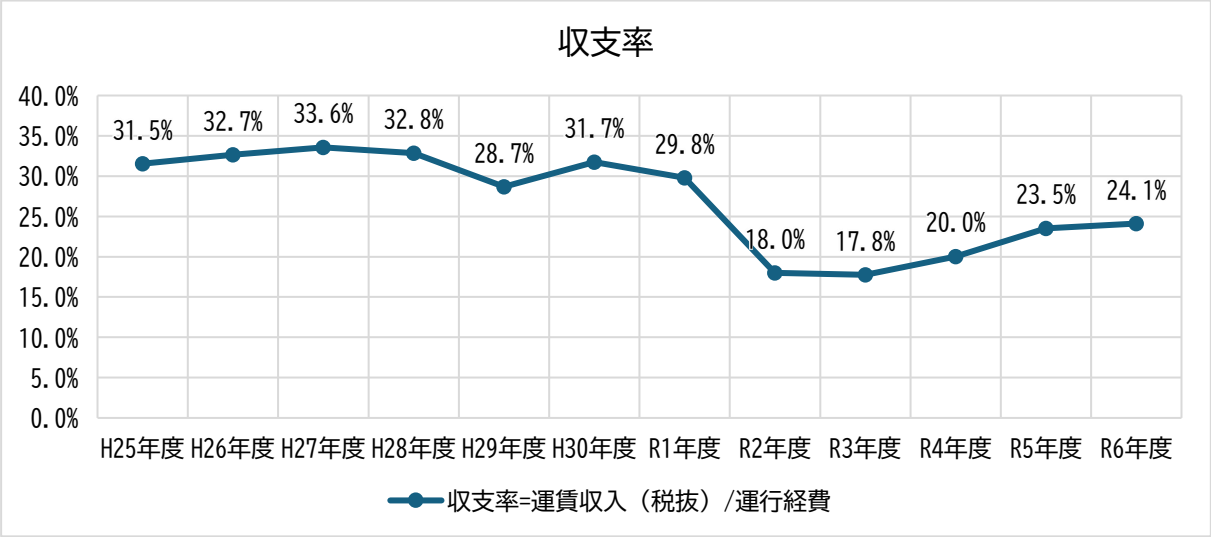
利用者１人当たりの市の負担額は、令和元年度までは 200 円未満で推移していましたが、令和 2 年度に 407 円/人に増加しています。その後、利用の回復に伴い利用者１人当たりの市の負担額は、減少傾向となり、令和 6 年度の利用者１人当たりの市の負担額は 248 円/人です。

＜利用者１人当たりの市負担額＞



運賃収入（税抜額）を運行経費で割った収支率を見ると、令和元年度までは 30%前後で推移していたものの、令和 2 年度に 18.0%、令和 3 年度に 17.8%に下がり、その後は、上昇し、令和 6 年度の収支率は 24.1%となっています。

＜収支率＞

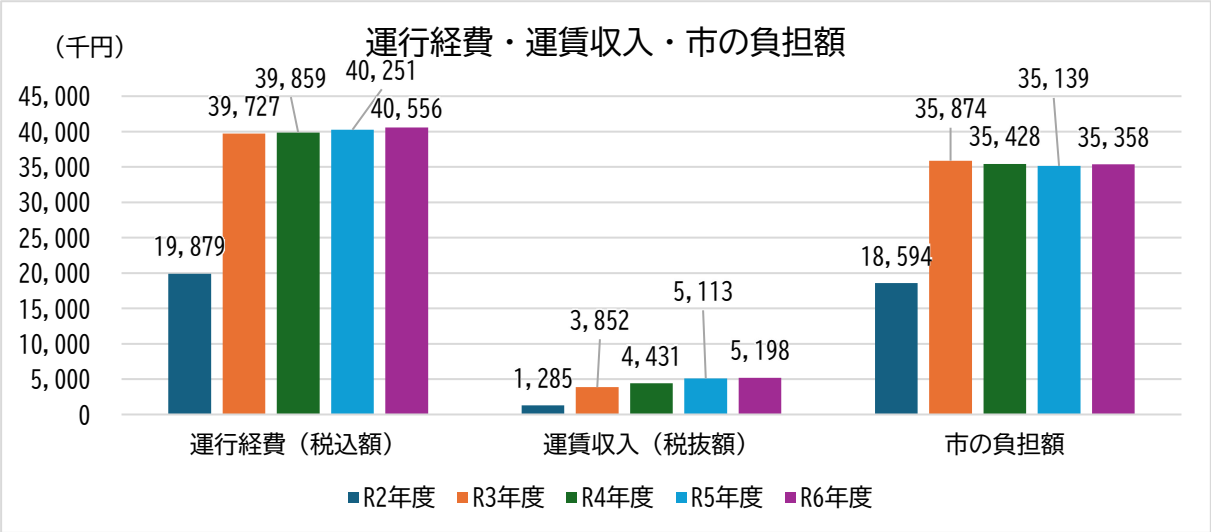


②うしタクの費用負担の状況

本市では、うしタクの運行に対して運行経費の費用負担を行っています。

令和 2 年 10 月から運行を開始し、令和 6 年度の市の負担額は約 3,536 万円です。

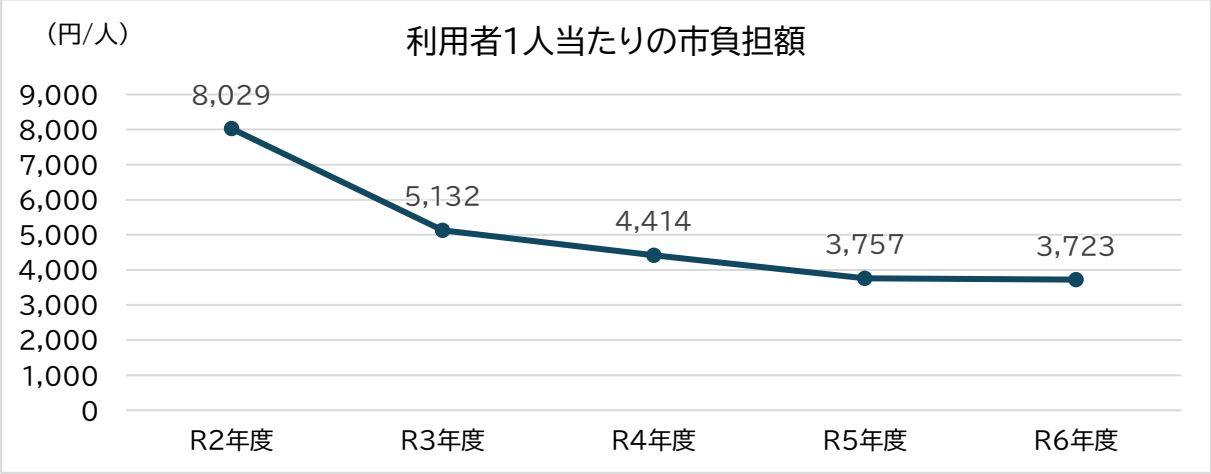
＜運行経費・運賃収入・市の負担額＞



※令和 2 年度は、R2.10～R3.3 の集計。

令和 6 年度の利用者 1 人当たりの市の負担額は 3,723 円/人です。

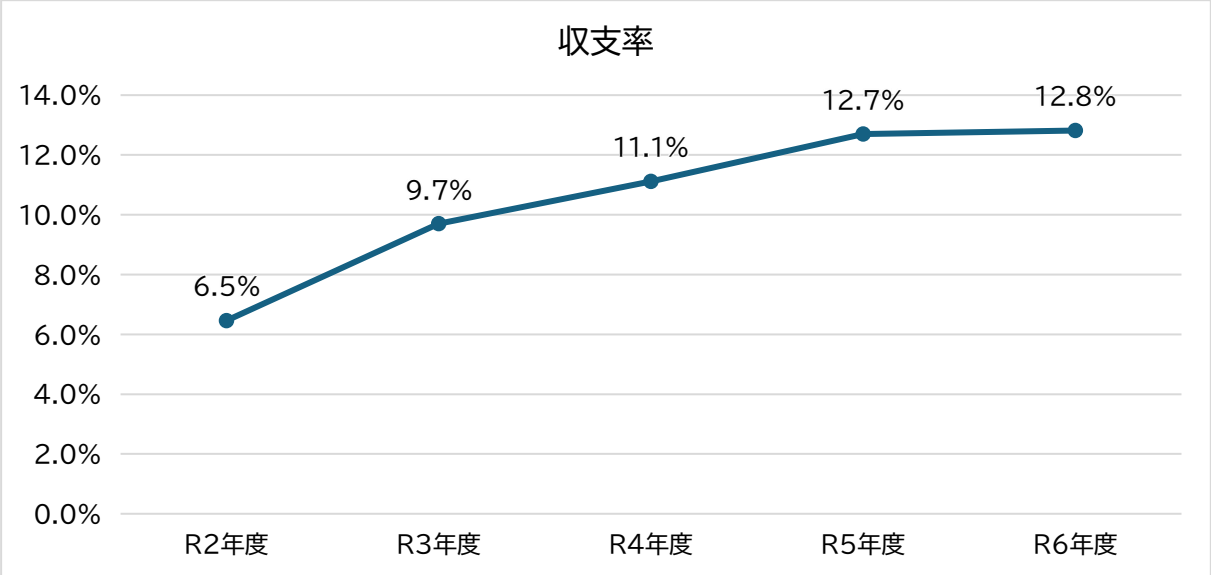
＜利用者 1 人当たりの市の負担額＞



※令和 2 年度は、R2.10～R3.3 の集計。

運賃収入（税抜額）を運行経費で割った収支率を見ると、令和 6 年度の収支率は 12.8%です。

＜収支率＞



③地域連携公共ライドシェアの費用負担の状況

本市では、地域連携公共ライドシェアの運行に対して運行経費の費用負担を行っています。

令和 7 年 1 月から 3 月の運行経費は約 6,724 万円、運賃収入は 13,100 円、国からのデジタル田園都市国家構想交付金は約 5,042 万円（事業費の 3/4）です。

運行経費から運賃収入、デジタル田園都市国家構想交付金を引いた市の負担額は約 1,681 万円です。

＜運行経費・運賃収入・市の負担額＞

運行経費	運賃収入	デジタル田園都市国家構想交付金	市の負担額
67,243,298 円	13,100 円	50,422,648 円	16,807,750 円

（５）バスの成立エリア

本市で運行されている路線バスの利用状況と人口密度から、バス事業の採算性が確保できる可能性があるエリア（バスの成立エリア）を分析します。

①人口当たりの利用率

市内の路線バス（関東鉄道（株）の路線バス、かっぱ号）のバス停のうち、駅を除くバス停を対象に分析を行いました。

バス停圏域人口（平成 27 年国勢調査結果：2 次メッシュ：概ね 500m四方）と、バス停ごとの利用者数の関係から、利用率を整理すると以下のとおりです。

＜かっぱ号と路線バスの利用率＞

運行便数 （便/日）	バス停圏域人口 （人）	利用者数 （人/日）	利用率 （%）
30 分に 1 便未満	59,562	954	1.6%
30 分に 1 便以上	13,360	1,436	10.7%

資料：バス停の利用者数は、路線バスは 2024 年 7 月 1 日（月）に関東鉄道が調査した結果。かっぱ号は、令和 6 年度の平均値。

②運行経費の試算

延長 5ｋｍ（往復 10ｋｍ）のバス路線を想定します。

30 分に 1 便の運行頻度を想定し、6 時から 21 時台までの 16 時間運行すると 320ｋｍ/日の運行距離となります。

走行キロ当たり運送原価（令和５年度北関東民営平均値：358.42 円/ｋｍ）を用いると、1 日当たりの運行経費は約 115,000 円/日となります。

③事業採算性を確保するための人口密度

延長 5ｋｍ（往復 10ｋｍ）のバス路線で、500mごとにバス停を設置すると、基点となる駅のバス停を除き、10 か所のバス停が設置されることになります。

運賃を 1 回 190 円と想定すると、1 日当たりの運行経費 115,000 円を賄うためには、1 日当たり 606 人の利用が必要となります。

30 分に 1 便以上の利用率 10.7%で逆算すると約 5,600 人の後背人口が必要になります。

10 か所×約 25ｈａ（バス停圏域：2 次メッシュ）の面積に 5,600 人の人口があることを考えると、約 22.4 人/ｈａの人口密度となります。

駅周辺には上記より多い人口密度の地域があり、収益が見込め、その収益で上記より少ない人口密度の地域をカバーして運行できることを踏まえ、バスの成立エリアを 20 人/ｈａ以上のエリアと設定します。（前計画においてはバスの成立エリアを 30 人/ｈａ以上としました）

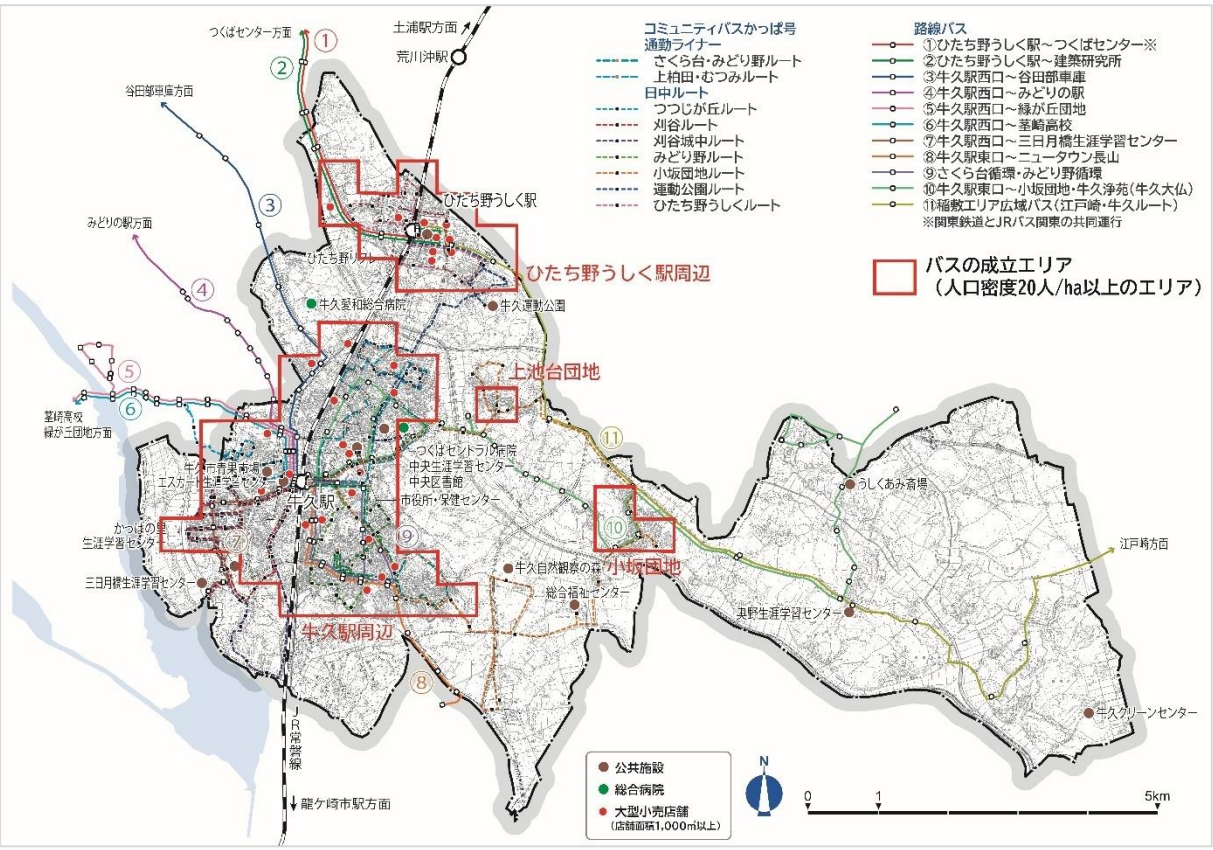
④バスの成立エリア

バスの成立エリア（人口密度 20 人/ｈａ以上）を図化すると下図のとおりとなります。牛久駅、

ひたち野うしく駅周辺の市街化区域と郊外団地がバスの成立エリアに含まれます。

　現在、バスの成立エリアにはバス路線が張り巡らされています。今後もこのエリア内ではバス路線を維持する必要があります。また、郊外にはバスの成立エリアに含まれない地域でもバス路線が運行しています。これらのバス路線を維持するためには、利用促進の取組が重要となります。

＜本市のバスの成立エリア＞



６．公共交通事業者のニーズ

＜実施概要＞

目的	市内公共交通の運行状況や利用状況、事業者が抱えている課題等を把握するため	
調査時期	令和７年８月～９月まで	
対象者	鉄道事業者	１社
	路線バス事業者	２社
	かっぱ号事業者	１社
	タクシー事業者	３社
	うしタク事業者	１社
	地域連携公共ライドシェア事業者	１社
	福祉有償運送事業者	２団体
	ボランティア移送サービス	１団体

（１）交通事業者へのヒアリング結果

①公共交通の運行状況・利用状況・利用特性

※「５.公共交通の状況（３）利用状況」にも一部掲載。

鉄道	・朝夕の通勤・通学での東京圏への移動が多い。
路線バス・かっぱ号	・路線バスは、つくば市への移動に利用されている。 ・高齢者の利用が多い。
タクシー	・利用目的は、市内の通院、買物、工業団地への営業、牛久大仏の観光、牛久浄苑への来訪が多く、市外の病院や企業への利用もある。 ・牛久駅から自宅への利用は南、上柏田、神谷などが多い。 ・ひたち野うしく駅周辺は、企業送迎バスや徒歩の利用が多く、タクシー利用者が少ない。電車を乗り過ごした人のタクシー利用がある。 ・小坂団地、奥野地区の利用者は多い。奥野地区は龍ケ崎市へ通院や買物に行く。牛久駅から奥野地区へは入国管理センターや農芸学院の利用がある。 ・高齢者の利用が多い。 ・単独利用が多い。複数利用は営業で工業団地に行く人や牛久大仏の観光客等。 ・午前中から午後にかけては通院利用が多く、路線バス・かっぱ号の運行終了後の利用、飲食店からの利用も多い。 ・配車のお断りは、午前中が多い。車両が遠方に行っていると配車できないことがある。
公共ライドシェア	・登録者数は順調に増えているが、利用者数が非常に少ない。 ・主に 70 歳以上の方が、医療機関への移動に利用している。 ・奥野地区の利用は少ない。
福祉有償運送	・通院利用が多い。市内の病院だけでなく近隣市町村の病院の利用もある。買

	物、市役所での手続き、会議等の社会参加の利用もある。 ・病院の帰りに銀行やスーパーに寄ることにも有料で対応している。 ・ドライバーは介助も含めて対応している。 ・40 歳代以上の利用が多い。 ・奥野地区の利用者は少ない。 ・コミュニティ紙やデイサービスからの紹介により入会している。
ボランティア移送サービス	・高齢者の利用が多い。 ・うしタクよりも優先して利用されている。

②交通事業者等へ寄せられている利用者の要望

鉄道	・駅沿線の除草、車内の冷暖房の強弱についての要望がある。
路線バス・かっぱ号	・つくば市の病院行きの路線、減便した路線、通勤通学時間帯の増便、運行終了時間の延長、鉄道との接続の改善の要望がある。
タクシー	・すぐに乗りたいという要望がある。
うしタク	・土日の運行、すぐに乗りたい、近隣市町村の医療機関への乗り入れの要望がある。
福祉有償運送	・3 日前までの予約が原則であり、利用直前に予約したいという要望がある。 ・利用回数の制限についての要望がある。 ・近距離だけでなく、水戸市などの遠方まで利用したいという要望がある。
ボランティア移送サービス	・うしタクや公共ライドシェアを勧めると、うしタクは予約が取れない、公共ライドシェアは利用区域でない等の話を聞く。

③交通事業者等の抱えている運行・経営上の課題・改善提案

鉄道	・自然災害による倒木・倒竹が増加傾向。 ・定期利用者が減少している。オフピーク定期券を導入して対策している。
路線バス・かっぱ号	・燃料高騰・物価上昇に伴う経費増額、運転手不足、高齢者雇用にかかる健康維持管理が課題。 ・牛久駅西口では複数系統が同じバス停を使うため運用が難しい。 ・乗客へのバス待機列のわかりやすい案内が必要。
タクシー	・運転士不足、人材確保が課題。運転士不足により運行台数を減らしたり、利用日時を指定した電話予約を中止したりしている。 ・時間帯によっては 30 分から 1 時間程度タクシーがつかまらないことがある。 ・牛久駅西口のタクシープールがわかりにくい。 ・牛久駅、ひたち野うしく駅にタクシーの連絡先・営業時間等を掲示してほしい。
うしタク	・利用者増加やニーズの多様化に伴い、現行の車両台数では対応できていない。増車の検討が必要。

公共ライドシェア	・発着点の片方が自宅に限られていて寄り道ができない点、料金設定が複雑な点や予約方法が電話と WEB アプリの複数あってわかりにくい点が使いづらいのではないか。 ・自宅登録の手続きに時間がかかる点は、即日登録が完了する仕組みとなるように改善する必要がある。
福祉有償運送	・協力会員（運転士）の不足、高齢化が課題。人を乗せて運転することへの敷居が高い。人手不足のためサービス対応できる枠が少ない。 ・ガソリン代高騰により運行料金の値上げをしたいが未実施。 ・ニーズはあるが、金銭面で継続が厳しくなり、事業者が減少している。 ・制度の整理ができていない中、介護タクシー事業者が増加している。介護タクシー事業者と連携を図り、住み分けが必要。
ボランティア移送サービス	・協力会員（運転士）の不足、高齢化が課題。運転士不足で予定している便を運行できなかったことなど、運転士の高齢化により事業継続が困難になる可能性がある。 ・無償での継続は困難。 ・タクシー等の公共交通を勧める際、介助等の実施内容、運賃の問題があり、促し方が難しい。

④公共交通事業者等の取組の状況

鉄道	・車両を用いたイベントを実施している。 ・人材不足について、ワンマン運転、採用時期拡大等の工夫をしている。
路線バス・かっぱ号	・運賃や支払方法について、精神障がい者割引の適用路線拡大、交通系 IC カードへの対応、同一区間運賃設定など、利用しやすい工夫をしている。 ・一般車両券売機の機能改修を実施する予定。 ・バスの位置情報・経路検索システムを DX として導入している。 ・人材確保のため、職場説明会や運転体験会開催、紹介制度による乗務員確保を実施している。 ・ノンステップバス車両を増やすように取り組んでいる。
タクシー	・車いすのまま乗り入れることができる福祉車両のある事業者もある。他の車両でも車いすの積み込みは可能。乗務員は車いすの取扱い等に関する講習を受けている。 ・キャッシュレス決済を導入している。 ・アプリによる配車予約を導入事業者と導入を検討中の事業者がいる。
うしタク	・ドライバー専用求人サイトを開設した。
公共ライドシェア	・利用促進キャンペーンを実施している。
ボランティア移送サービス	・二小学区では、利用者が増加傾向であり、増便を検討予定。

⑤今後実施していく公共交通施策への要望・アイディア

鉄道	・うしタクのキャッシュレス決済を導入してはどうか。
路線バス・かっぱ号	・パンフレット配布等、市に採用活動に協力してほしい。 ・タクシー事業者と協力したワゴン車による輸送や AI オンデマンドバスも検討していきたい。 ・待合環境の整備は維持・管理についても考える必要がある。
タクシー	・人材不足への対応として、事務作業のシステム化をしたい。 ・タクシーの台数が増えれば、奥野地区でタクシーを待機させ、迎車料金の負担を減らすことも検討することができる。 ・つくば市では高齢者等にタクシー利用助成券を支給していて利用者が多いので、同様の取組をしてはどうか。タクシー利用助成券は、利用者が乗りたいタクシーを選べ、タクシー事業者の収入にもつながる。 ・災害時に避難所までの移送を担うことができる。 ・かっぱ号通勤ライナー減便の代替策として、市の負担で、かっぱ号運行終了後の時間帯に駅で複数人を乗せて運行することも検討できる。 ・公共ライドシェアは、事前予約制や需要が少ない地域での運行のため利用者が少ないのではないか。
うしタク	・うしタクに関して、車内デジタルサイネージを導入、イベントでの啓発活動、キャッシュレス決済の導入、医療機関等への予約端末設置、LINE 連携による WEB 会員登録・WEB 予約、福祉車両の導入検討、車両の位置情報発信、小規模事業者がデマンド運行できるように事務作業等をサポートする体制の構築といった取組をしてはどうか。 ・パーソナルモビリティの周知、自動運転運行管理事業の展開、ソーラーパネルでの電気自動車の充電に取り組んではどうか。
福祉有償運送	・うしタク、公共ライドシェアを充実してほしい。 ・介護タクシー事業所へ助成金、補助金を交付し協力してもらうのはどうか。 ・協力会員をボランティアではなく、報酬を支払うのはどうか。 ・対象者に対してタクシー利用補助金を出すのはどうか。
ボランティア移送サービス	・公共交通の利用促進施策を検討してほしい。 ・高齢者へのタクシー利用助成券の配布を検討してほしい。タクシー利用のきっかけにつながる。

⑥他の公共交通事業者等や市、市民等との連携可能性、他分野との共創

鉄道	・地方自治体や企業等と協力し、ＭａａＳを通した社会的課題解決の取組を進めている。
路線バス・かっぱ号	・イベントや企業等に、ラッピング・中吊り広告等の販売促進協力をしている。

	・ＭａａＳとして、イベント時のバスとタクシーの接続の取組をしたい。
タクシー	・うしタクや公共ライドシェアを実施している。他市でもデマンド型乗合タクシー、日本版ライドシェアを運行している。 ・他市では一括定額運賃の運行、コミュニティバスに接続する車両の運行を実施している。 ・ハイヤー・タクシー協会や支部で情報共有している。 ・旅行会社による貸切予約利用があり、バスの乗客の細かい市内移動をタクシーで行っている。
うしタク	・他市ではパーソナルモビリティ実証実験への参加等の取組をしている。 ・オペレーターから案内する等、公共ライドシェアの利用促進の協力が可能。
ボランティア移送サービス	・買物支援は荷物があることも踏まえて、福祉部局と連携して検討することが必要。 ・各事業の良さを出してバランスを取る必要がある。

⑦市への要望や市の取組等への意見

鉄道	・市と相互連携していきたい。
路線バス・かっぱ号	・公共ライドシェアが路線バスに与える影響が懸念される。路線バス運行時間外の夜間に公共ライドシェアが運行できると良い。
タクシー	・牛久駅東口のタクシープールのつくりが良い。 ・タクシードライバ―としては近場で多く運行したい。 ・タクシー利用券の利用であっても全市的な運行は難しく、利用エリアの限定を検討してほしい。 ・タクシー、うしタク、公共ライドシェアの利用者層が重なっている。タクシー、うしタク、公共ライドシェアで連携が必要。 ・ドライバーバンクで集めた人材がプロのドライバーになることを期待している。
うしタク	・うしタク利用者が増えるのであればうしタク事業への参加を検討したいが、運賃収入の面ですべてのドライバーが協力的な訳ではない。 ・うしタクの車両借り上げ料の精査が必要。車両代等の補助も必要ではないか。 ・うしタクの契約期間は１年にすべきではないか。 ・会社としては二種免許取得者にはデマンド型乗合タクシーだけではなく一般タクシーの運行も担ってほしい。 ・持続性のある制度や運用の仕方を検討する必要がある。 ・うしタクは駅周辺、公共ライドシェアは奥野地区の移動手段として使い分けられると効率が良い。
福祉有償運送	・障がい福祉課や高齢福祉課にヒアリングをしてほしい。 ・つくば市同様に福祉有償運送についての補助制度を設けてほしい。

	・福祉的な制度、補助金等の活用について、福祉輸送の現場を担う方に、ヒアリングをしてほしい。

７．市民ニーズ

（１）市民アンケート調査

市民の日常生活における移動の状況や公共交通への考え方を把握するため、公共交通に関する市民アンケート調査を行いました。

＜実施概要＞

目的	市民の日常生活における移動の状況や公共交通への考え方を把握するため
調査時期	令和 7 年 6 月下旬～7 月 14 日（月）
実施方法	郵送配布、郵送又はインターネットによる回答
対象者	16 歳以上の市民 2,050 世帯に 1 世帯あたり 2 枚ずつ配布
配布世帯数	2,050 世帯（無作為抽出）
配布数	4,100 票（1 世帯あたり 2 枚配布）
回収数	1,028 票 内訳：郵送回答 871 票（85%）、インターネット回答 157 票（15%）
アンケート票回収率	25.1% ※1 人世帯にも 2 枚配布しているため、アンケート票回収率は 100%にはならない。

（２）市民アンケート調査結果

①日常の移動状況・移動手段

○市民の移動状況・移動手段

・市内での移動については、ひたち野東や南をはじめ地域内移動が多くなっている。

・市外への移動については、つくば市への移動が多くなっている。

・外出目的は、買物が 48%で多く、通勤が 20%、通院が 20%、その他が 19%、通学が 1%である。

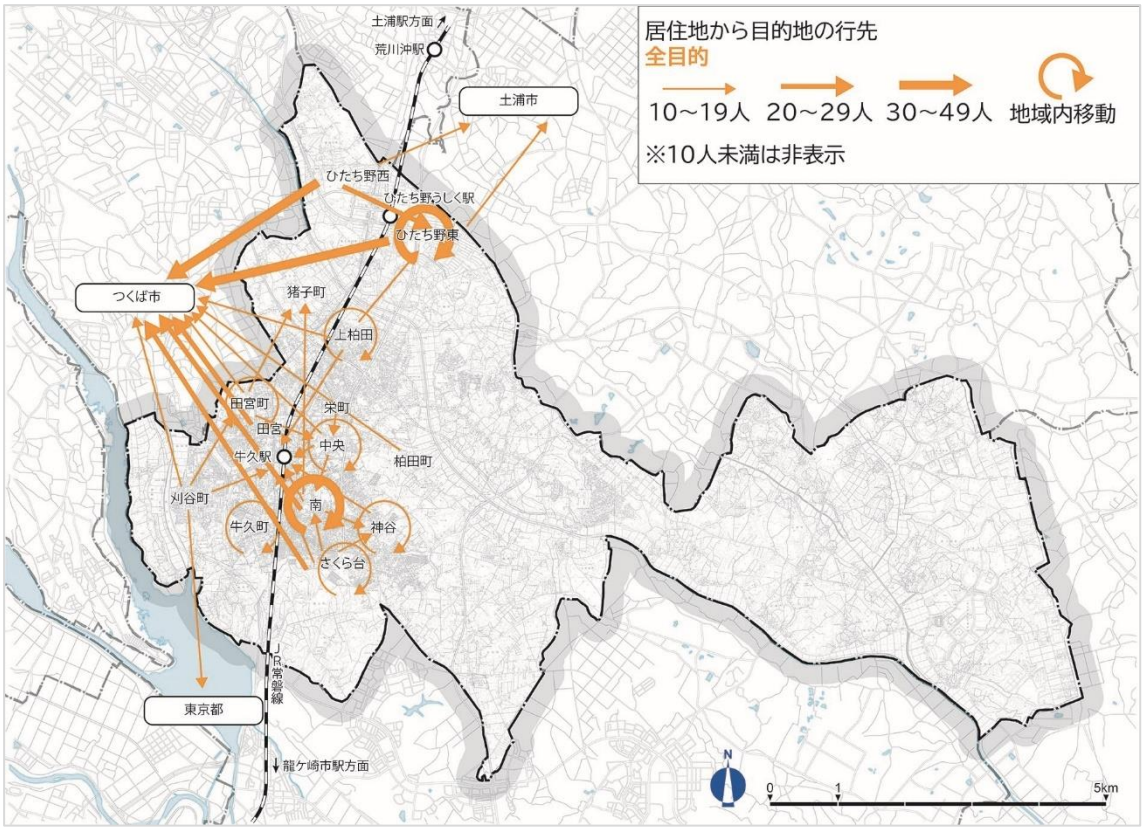
・移動手段については、自家用車が 63%（自分で運転）で最も多く、次いで徒歩が 23%である。

・公共交通機関での移動を見ると、鉄道が 11%で最も多く、次いでかっぱ号日中ルートが 9%である。

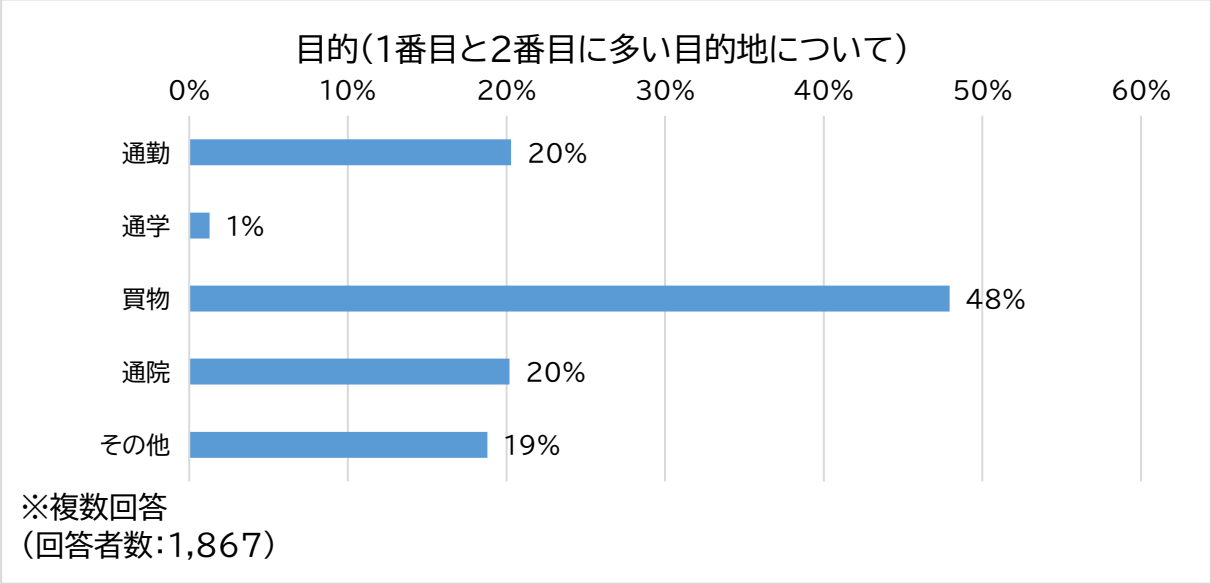
・公共交通がない、または不便でとても困っている人が 5%、少し困っている人が 25%である。

・年齢層別にみると、とても困っている人の割合は 20 歳代が 20%、80 歳以上が 10%で、他の年齢層に比べて高い。

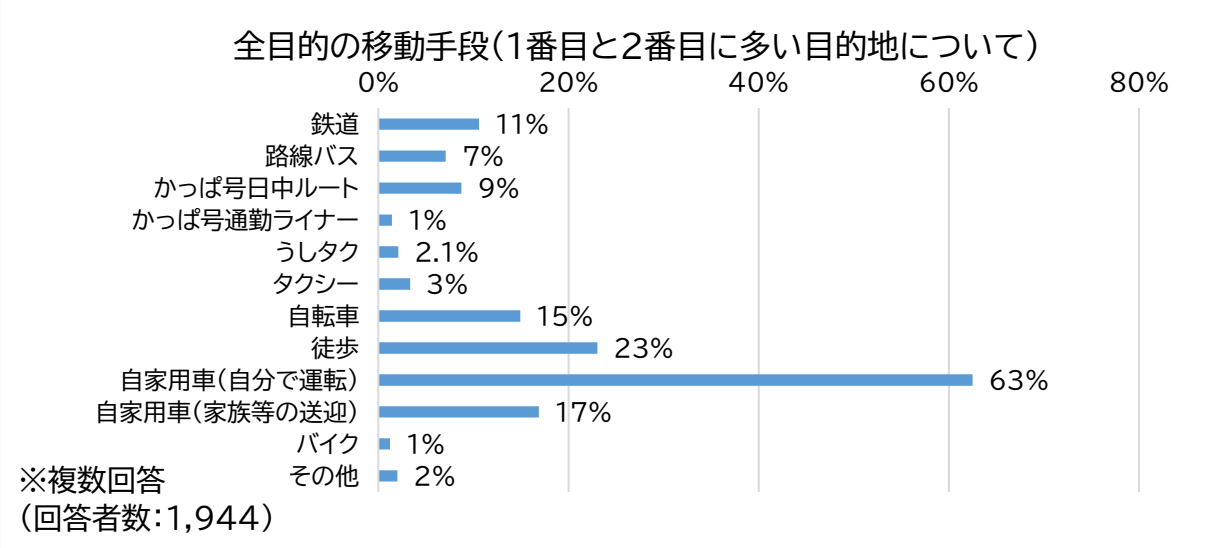
【移動状況】


居住地から目的地の行先
全目的
10～19人
20～29人
30～49人
地域内移動
※10人未満は非表示
土浦駅方面
荒川沖駅
土浦市
ひたち野西
ひたち野うしく駅
ひたち野東
つくば市
猪子町
上柏田
田宮町
栄町
田宮
中央
牛久駅
柏田町
刈谷町
南
牛久町
神谷
さくら台
JR常磐線
東京都
龍ケ崎市駅方面
N
0
1
5km

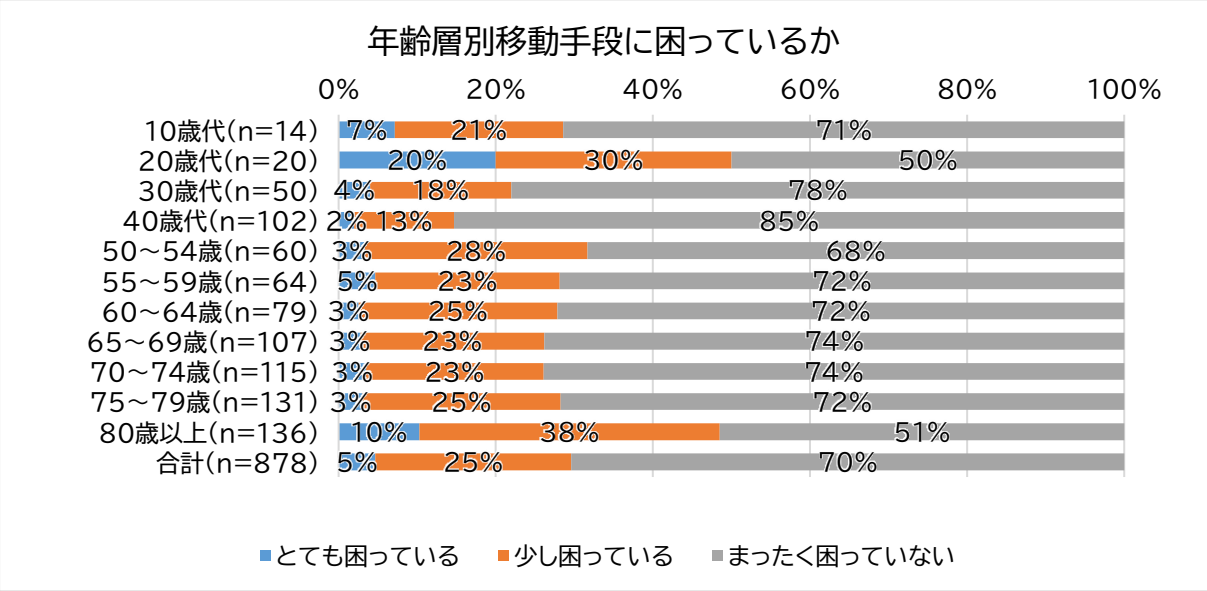
【移動目的】


目的(1番目と2番目に多い目的地について)
0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
通勤
20%
通学
1%
買物
48%
通院
20%
その他
19%
※複数回答
(回答者数:1,867)

【移動手段】



【公共交通がない、または不便で移動手段に困っている人】



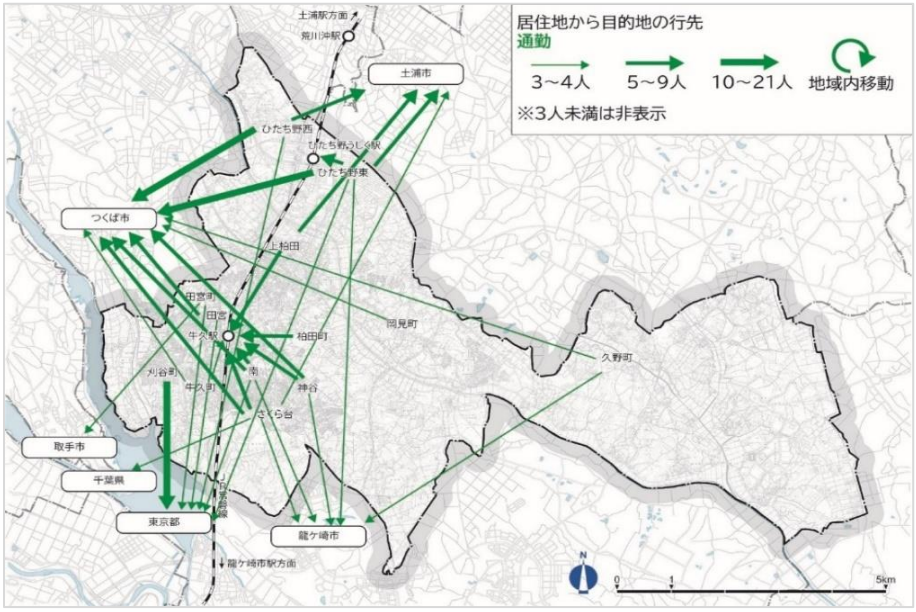
○目的別の移動状況

【通勤】

・市外への通勤が多くなっており、つくば市や土浦市、龍ケ崎市への移動が多くなっている。

・東京都内への通勤もみられる。

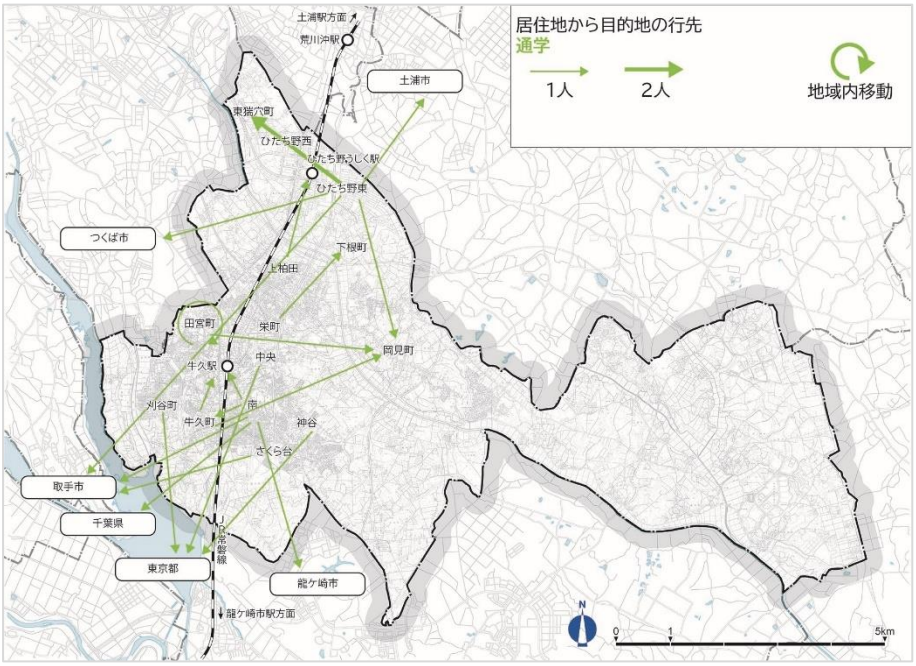
・牛久駅やひたち野うしく駅の利用も多い。



【通学】

・市内の移動については、県立牛久高校のある岡見町への移動、ひたち野東から県立牛久栄進高校のある東猫穴町への移動が多くなっている。

・周辺自治体や東京都、千葉県への移動もみられる。



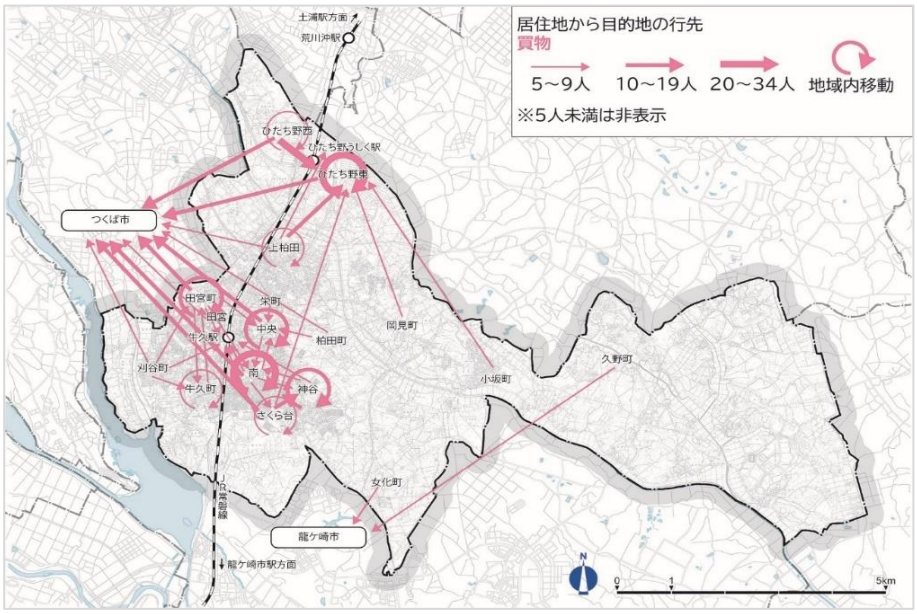
【買物】

・ひたち野西、上柏田からひたち野東への移動が多くなっている。

・市街化区域での地域内移動が多くなっている。

・市外への移動については、つくば市への移動が多くなっている。

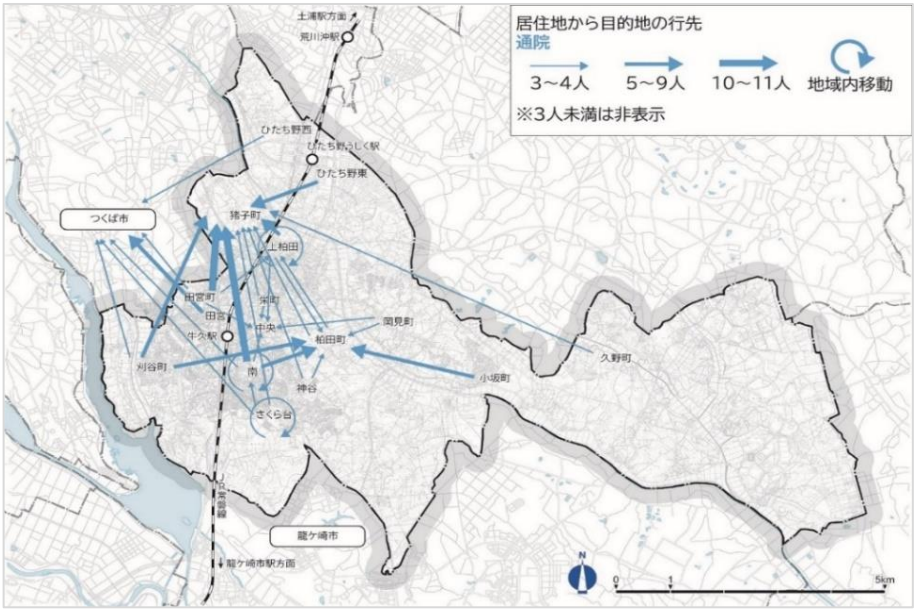
・久野町、女化町から龍ケ崎市への移動も多い。



【通院】

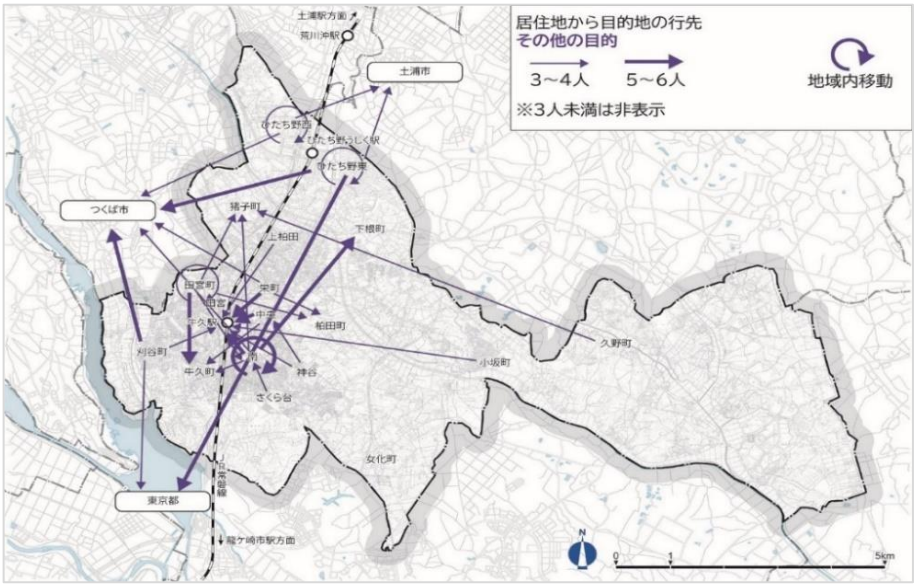
・牛久愛和総合病院のある猪子町、つくばセントラル病院のある柏田町への移動が多い。

・つくば市への移動もみられる。



【その他】

・他の目的と比較し規則性が見られない。



通勤については、つくば市をはじめとした周辺自治体や東京都内、牛久駅を利用した通勤が多くみられるため、通勤が市内で完結しておらず、市外への移動のニーズが高い。しかし、移動手段の7割は自家用車であるため、地域間を移動可能な公共交通の充実により、自家用車からの転換を促進できる可能性がある。

買物・通院については、市内または地域内での移動が多くみられるため、コミュニティバスかっぱ号の重要性が高い。さらなる高齢化の到来により、タクシー等の個別輸送の必要性が高まると考えられる。

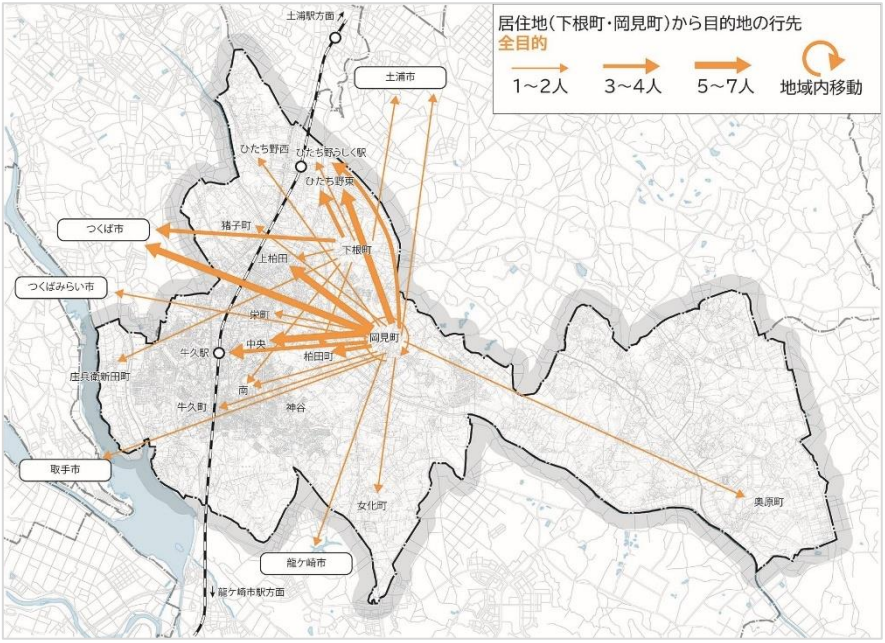
〇郊外居住者の移動状況・移動手段

・市内ではひたち野東、上柏田、中央への移動が多く、市外ではつくば市への移動が多い。

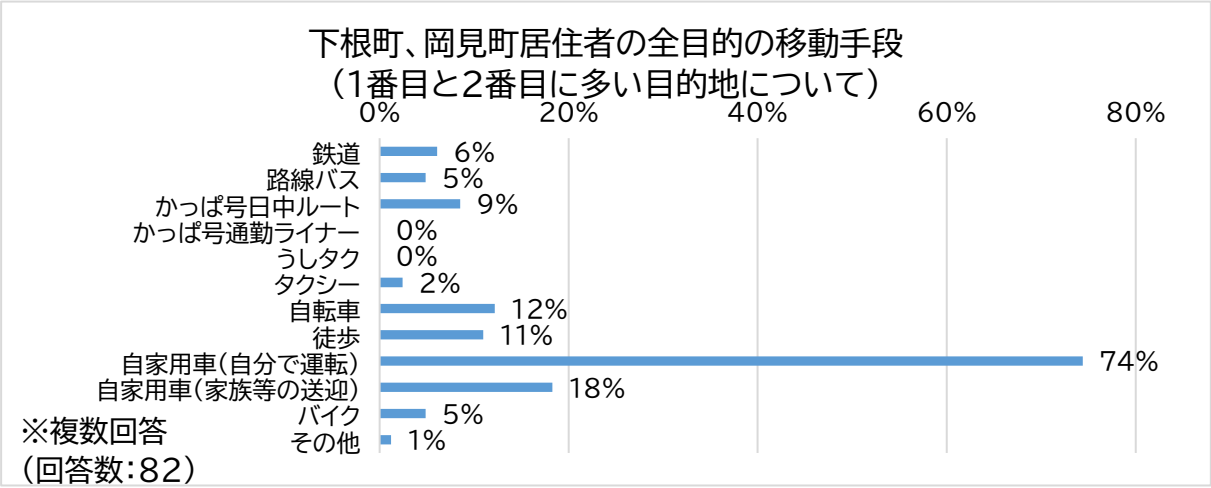
・移動手段については、自家用車（自分で運転）が 74%で最も多く、次いで自家用車（家族等の送迎）が 18%である。

・移動手段について市全体と比較すると自家用車（自分で運転）の割合が 11 ポイント、バイクが 4 ポイント高い。一方で、徒歩が 12 ポイント、鉄道が 5 ポイント低い。

【移動状況】



【移動手段】

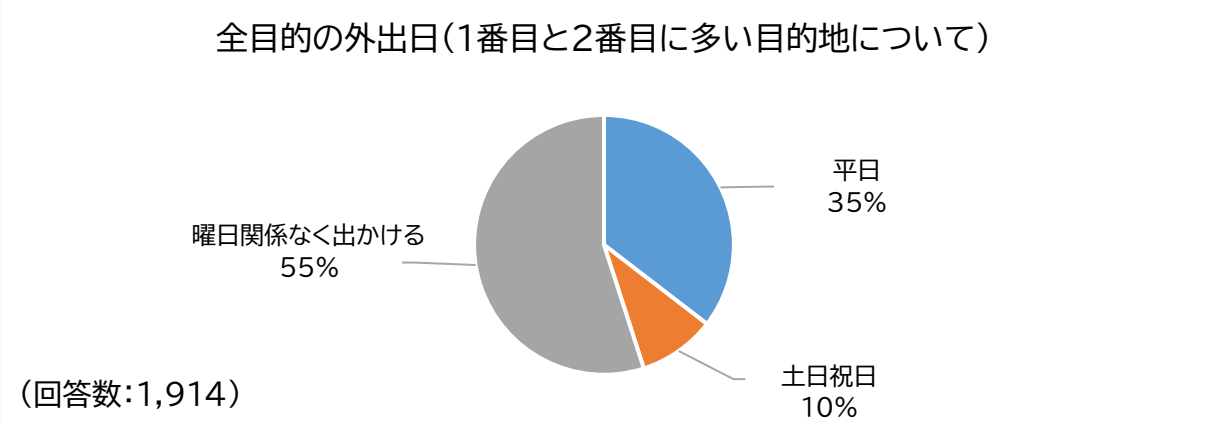


○外出日・外出、帰宅時刻について

【外出日】

・曜日関係なく出かける人が多い。

・通勤、通院については、平日の外出が多い。



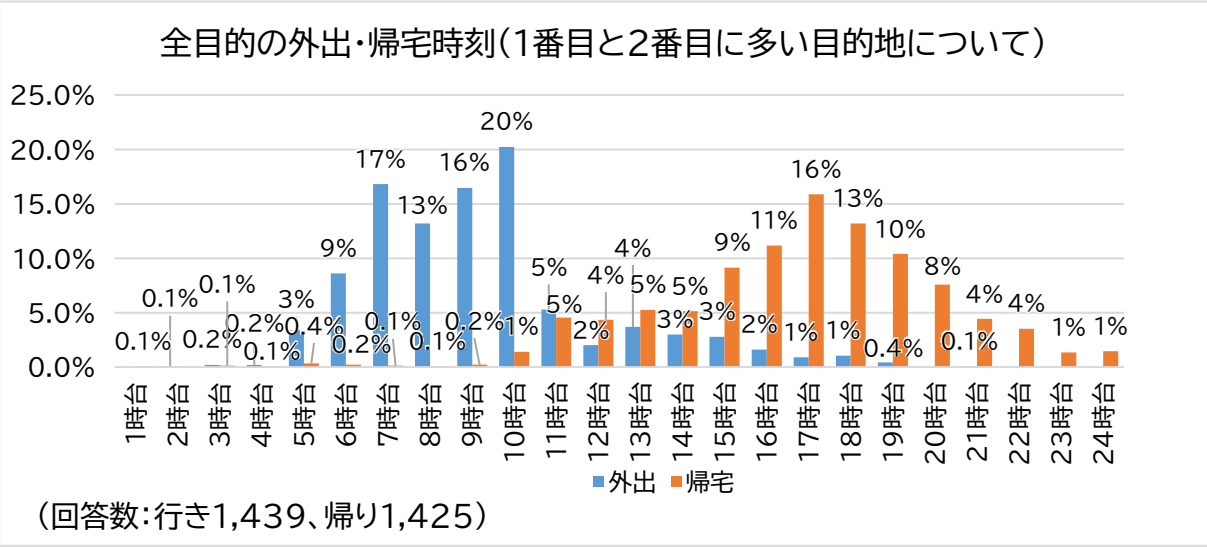
【外出・帰宅時刻】

・全体を見ると外出時刻は 7 時～10 時台、帰宅時刻は 16 時～19 時台で多くなっている。

・通勤は外出時刻が 7 時台、帰宅時刻は 18 時～19 時台で多くなっている。

・買物は外出時刻が 9 時～10 時台が多く、帰宅時刻は 11 時～19 時台に分散している。

・通院は外出時間が 7 時～10 時台が多く、帰宅時刻は 13 時～18 時台に分散している。

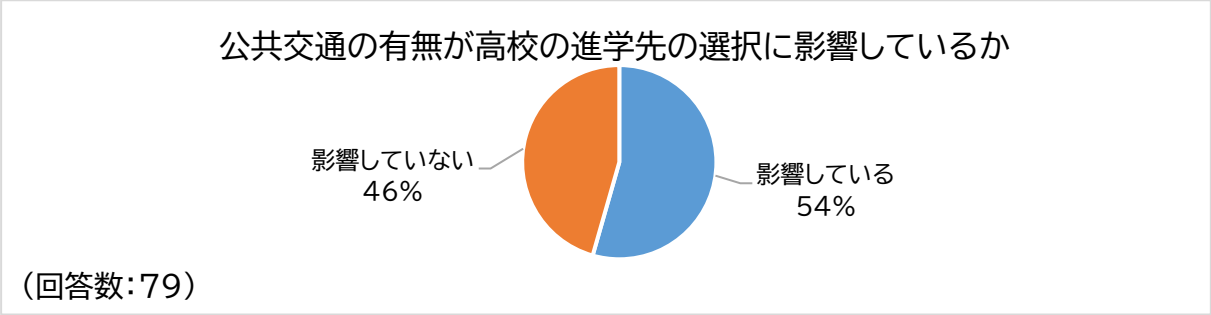


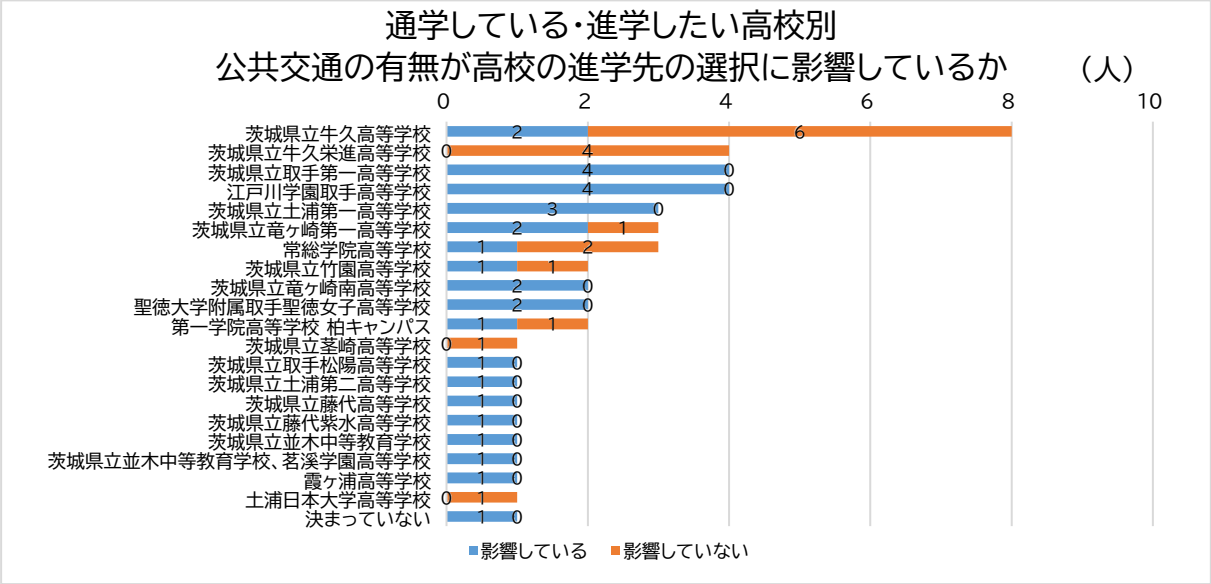
〇通学・進学への影響について

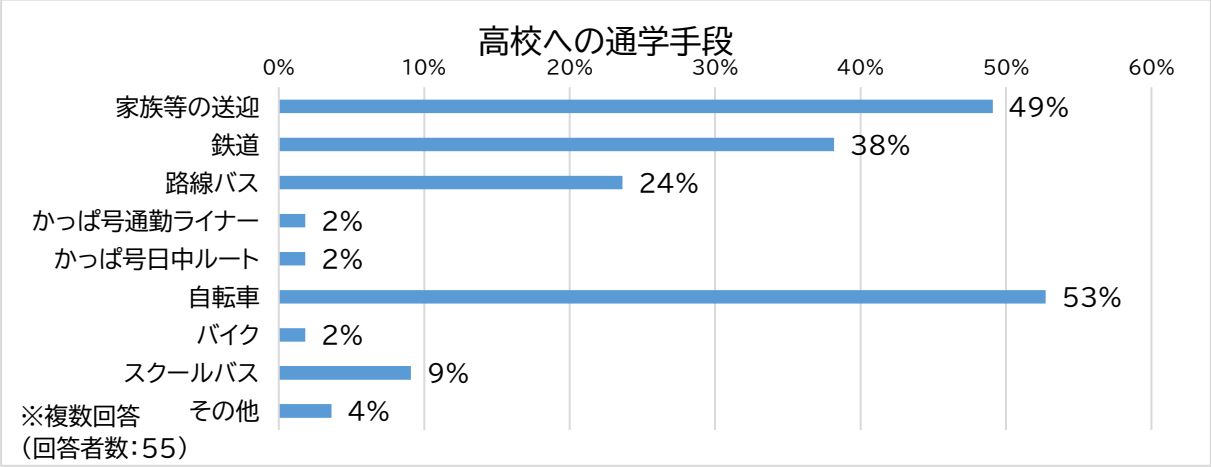
・公共交通の有無が高校進学先の選択に影響していると回答した人は 54%、影響していないと回答した人は 46%であった。

・高校別でみると、市内高校は影響していないと回答した人が多く、市外高校は影響していると回答した人が多い。

・高校までの通学手段については、自転車が最も多く 53%、次いで家族等の送迎が 49%であった。







②鉄道の利用について

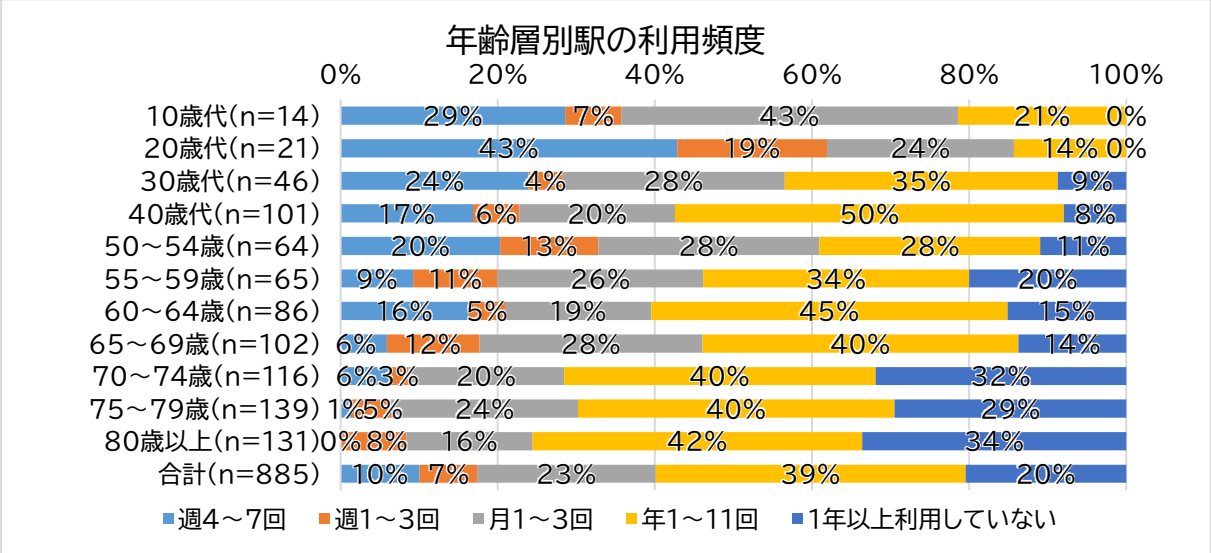
・駅の利用頻度は、年 1～11 回が 39%、月 1～3 回が 23%、 1 年以上利用していないが 20%である。

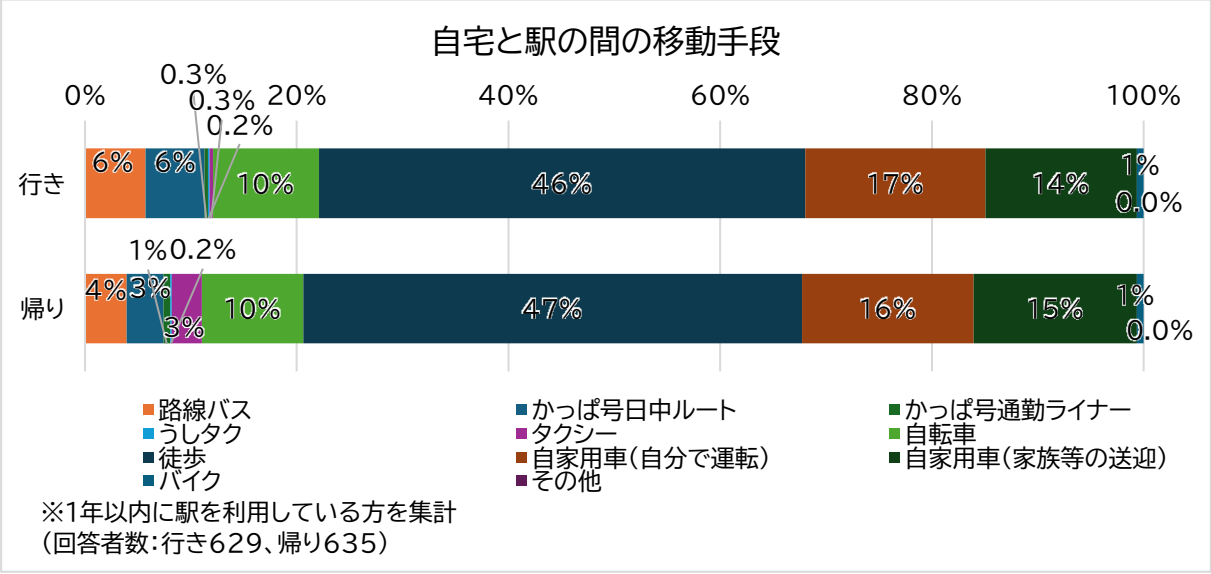
・年齢層別に見ると、10 歳代から 64 歳までは 65 歳以上に比べて、週 4～7 回利用する割合が高い。

・70 歳以上は 70 歳未満に比べて 1 年以上利用していない割合が高い。

・自宅から駅に行くときの移動手段は徒歩が 46%で多い。公共交通機関では、路線バスが 6%、かっぱ号日中ルートが 6%である。

・駅から自宅に帰るときの移動手段は徒歩が 47%で多い。公共交通機関では、路線バスが 4%、かっぱ号日中ルートが 3%、タクシーが 3%である。





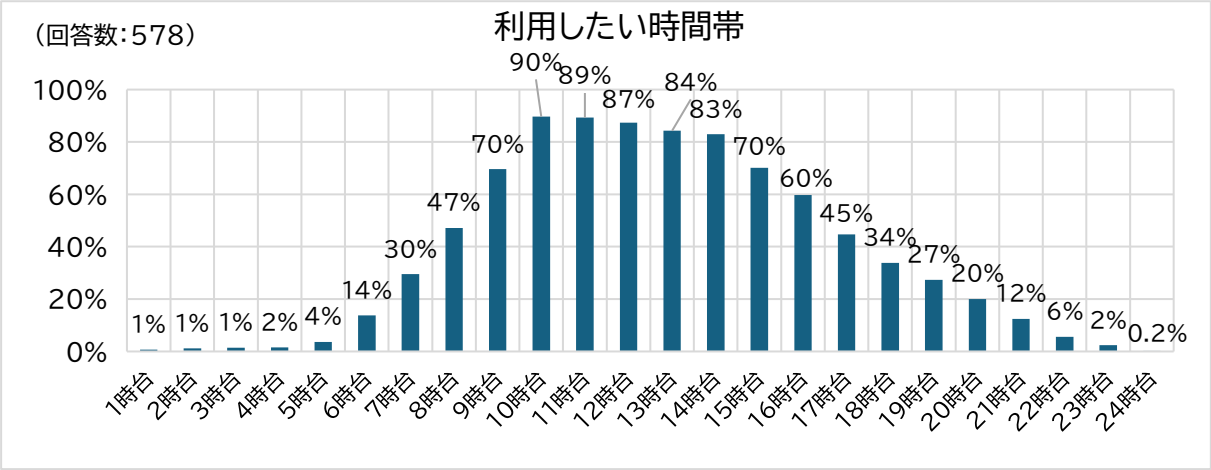
※1年以内に駅を利用している方を集計
(回答者数:行き629、帰り635)

③バスの利用について

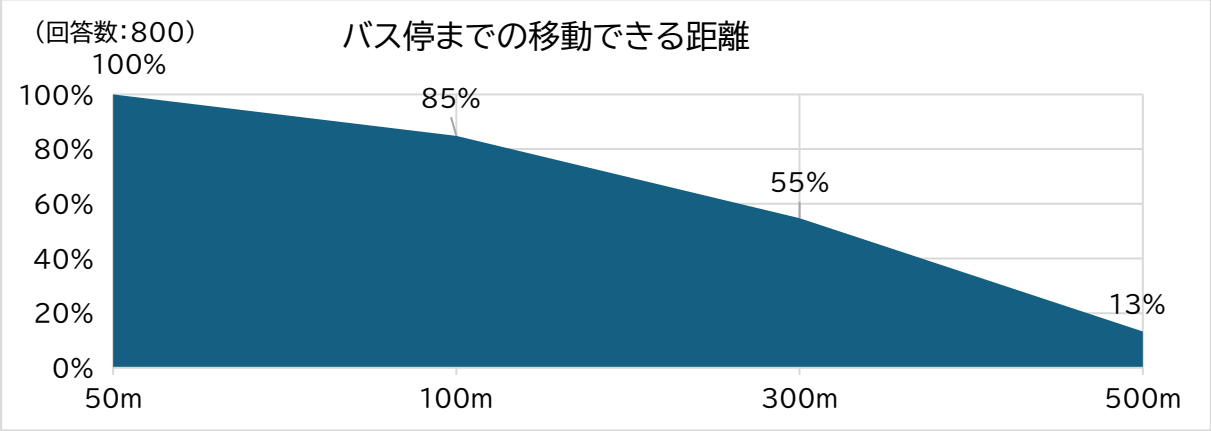
【路線バス・かっぱ号を利用する場合の希望について】

・利用したい時間帯について、80%以上の人が 10 時台から 14 時台の運行が必要と考えている。

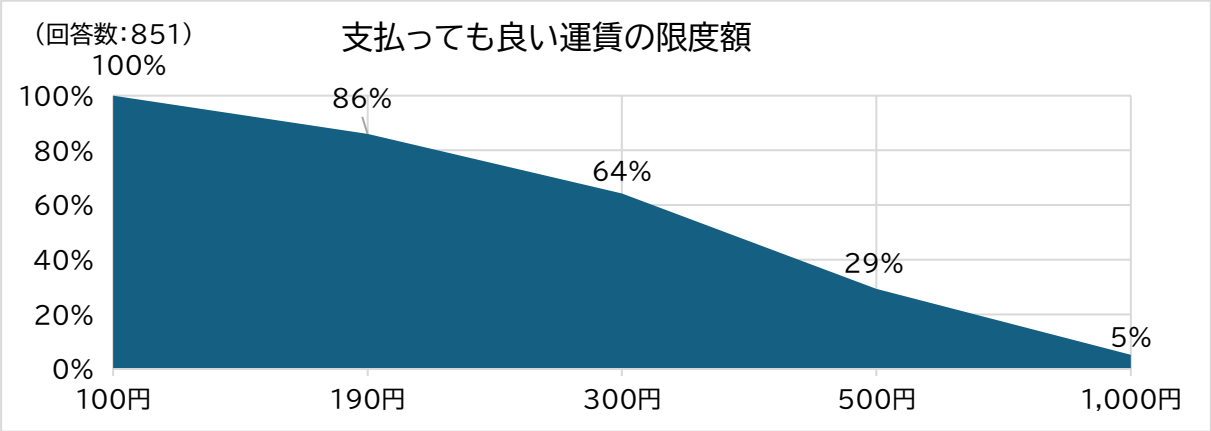
・50%以上の人が、9 時台から 16 時台の運行が必要であると考えている。



・バス停まで移動できる距離について、100m だと 85%、300m だと 55%、500m だと 13%の人が利用できる可能性がある。

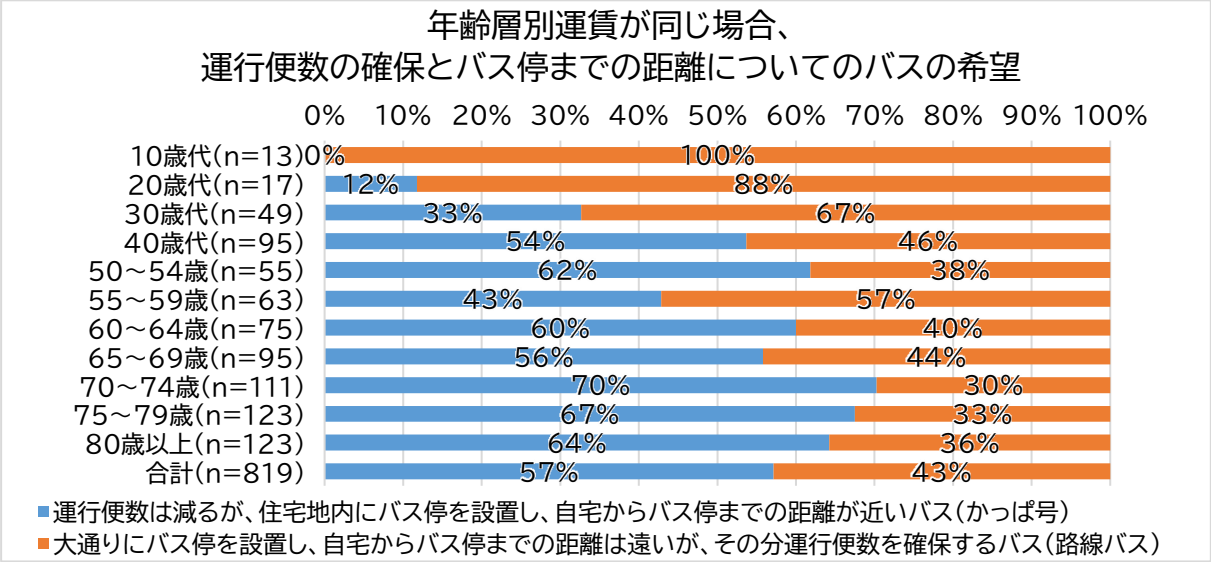


・運賃を支払う限度額について、190 円だと 86%、300 円だと 64%、500 円だと 29%と回答している。



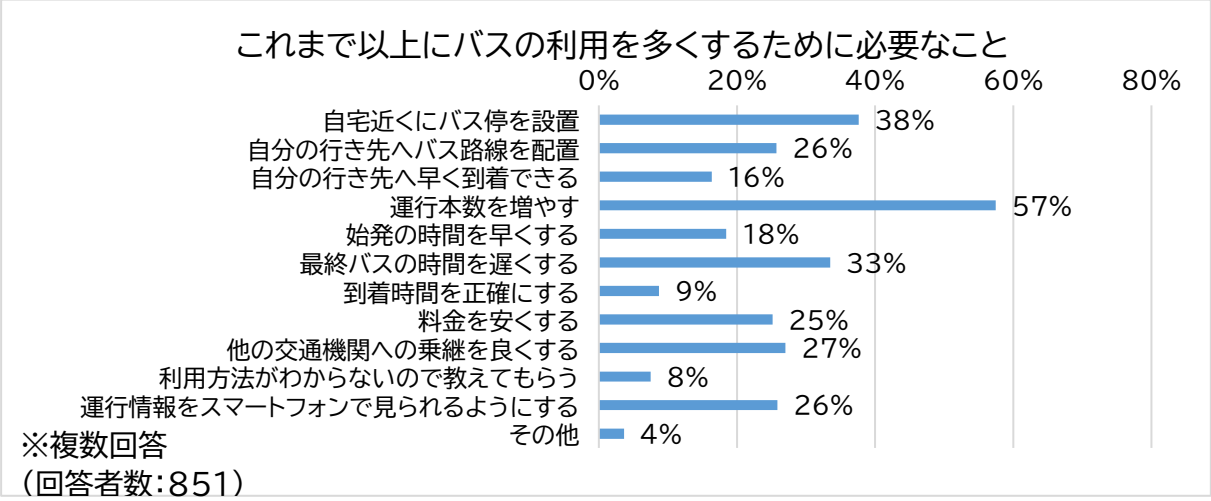
・運賃が同じ場合の運行便数とバス停までの距離について、「運行便数は減るが、住宅地内にバス停を設置し、自宅からバス停までの距離が近いバス（かっぱ号）」が 57%、「大通りにバス停を設置し、自宅からバス停までの距離は遠いが、その分運行便数を確保するバス（路線バス）」が 43%である。

・年齢層別に見ると、10 歳代～30 歳代、55～59 歳は「大通りにバス停を設置し、自宅からバス停までの距離は遠いが、その分運行便数を確保するバス（路線バス）」を希望する人の方が多く、その他の年齢層は「運行便数は減るが、住宅地内にバス停を設置し、自宅からバス停までの距離が近いバス（かっぱ号）」を希望する人の方が多い。



・バスの利用を多くするために必要なこととして、「運行本数を増やす」が 57%、「自宅近くにバス停を設置」は 38%、「最終バスの時間を遅くする」は 33%であった。

・どの年齢層でみても、「運行本数を増やす」が最も多く挙げられている。



【路線バスの利用について】

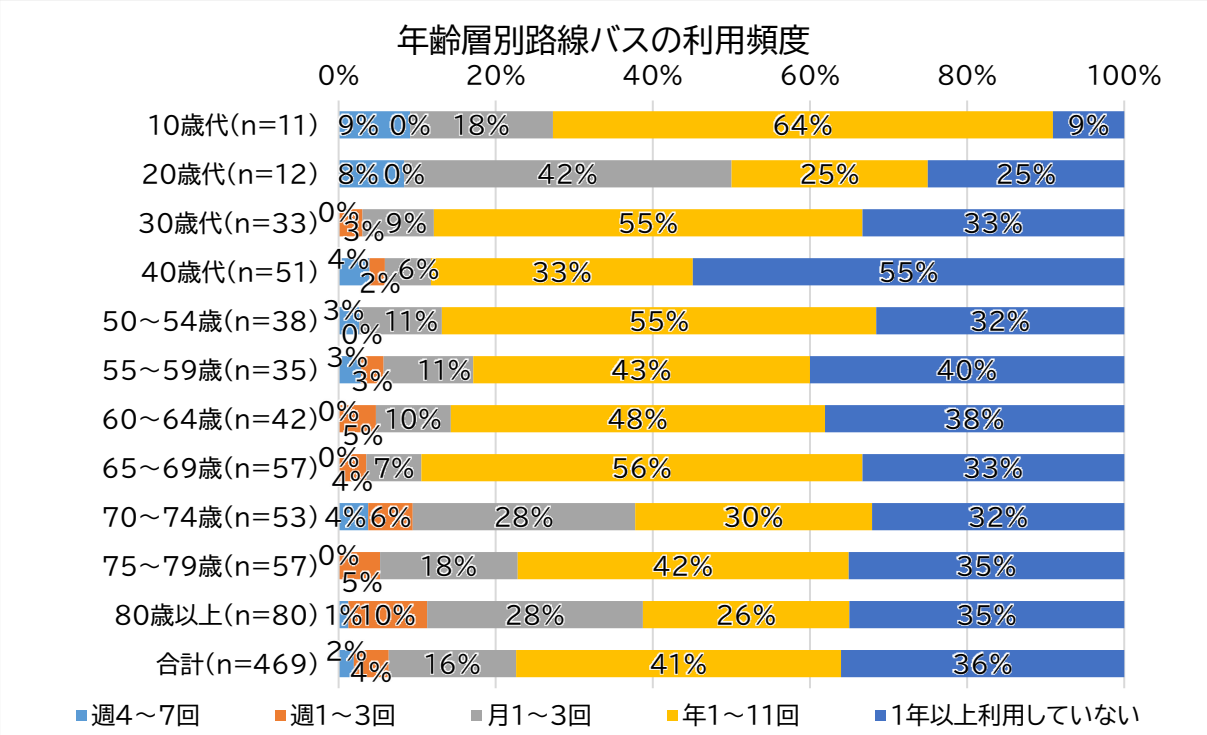
・路線バスを利用したことがある人は 52%、利用したことがない人は 48%である。

・利用頻度は、年 1 ～11 回が 41%、1 年以上利用していない人が 36%である。

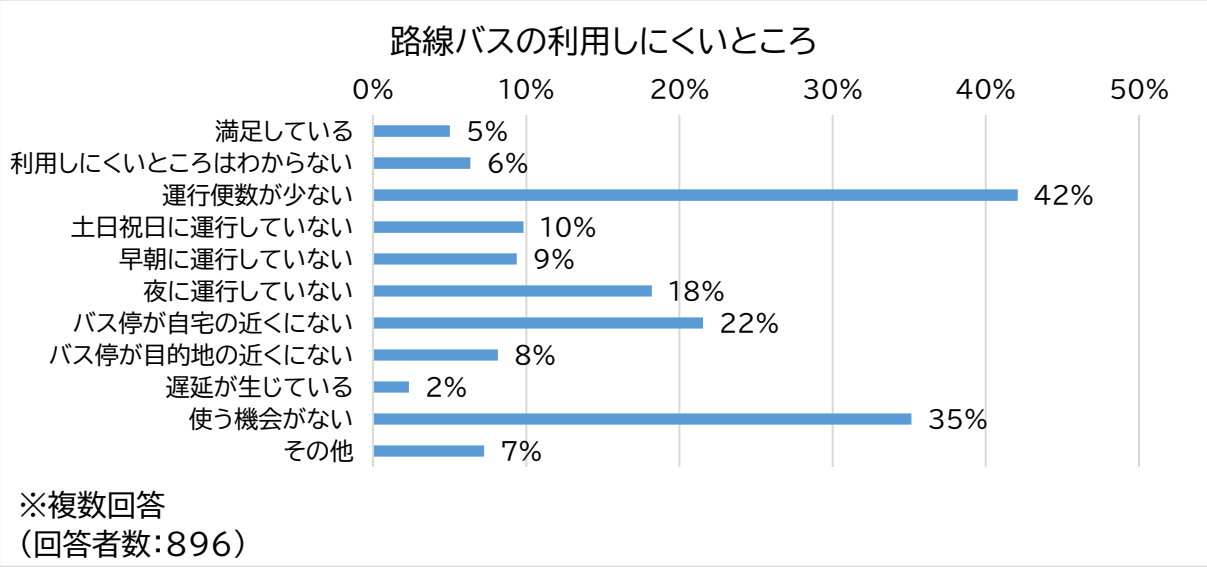
・利用頻度を年齢別にみると、月 1 回以上利用している人の割合は 10 歳代、20 歳代の若年層と 70 歳以上の高齢層が多い。

・利用目的は、買物が 40%、その他が 40%、通院が 18%、通勤が 16%、通学が 2%である。

・路線バスの利用しにくいところについては、運行便数が少ないが 42%で最も多く、バス停が自宅の近くにないが 22%、夜に運行していないが 18%となった。



※路線バスを利用したことがある人のみ集計



※複数回答
（回答者数:896）

【かっぱ号の利用について】

・利用したことがあると回答した人は全体の 45%であった。

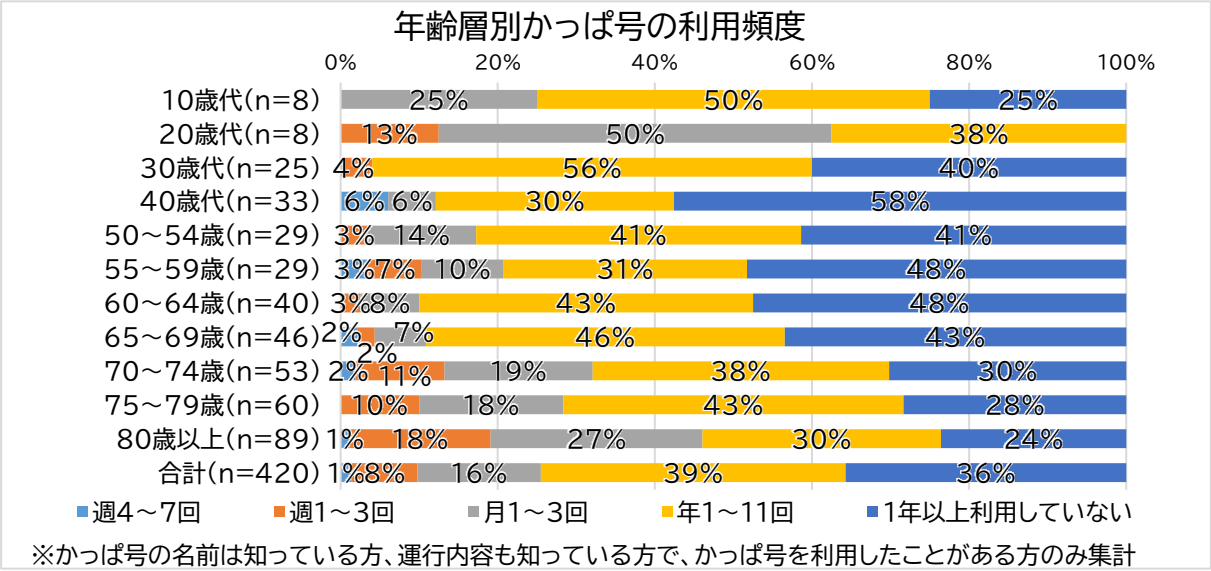
・年齢層別に見ると、かっぱ号を利用したことがある人の割合は、10 歳代が 57%、80 歳以上が 57%、30 歳代が 54%で他の年齢層に比べて高い。

・かっぱ号の利用頻度は年 1 回～11 回が 39%、 1 年以上利用していないが 36%である。

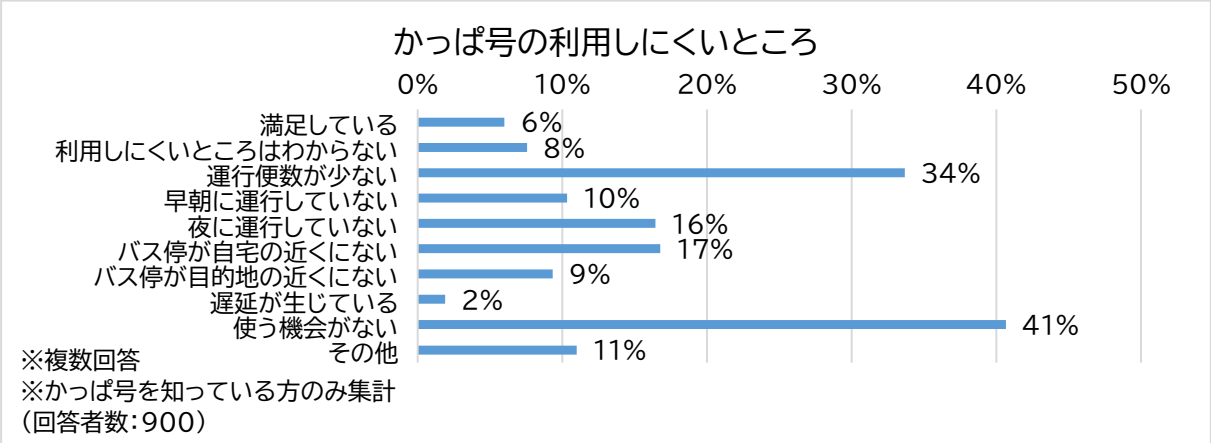
・年齢層別に見ると、月 1 回以上利用している人の割合は、10 歳代、20 歳代の若年層と 70 歳以上の高齢層が多い。

・かっぱ号の利用目的は、その他が 43%、買物が 42%、通院が 19%、通勤が 11%、通学が 1%である。

・かっぱ号の利用しにくいところは、運行便数が少ないが 34%、バス停が自宅の近くにないが 17%、夜に運行していないが 16%である。



※かっぱ号の名前は知っている方、運行内容も知っている方で、かっぱ号を利用したことがある方のみ集計



※複数回答
※かっぱ号を知っている方のみ集計
(回答者数:900)

④タクシーの利用について

【一般タクシーの利用について】

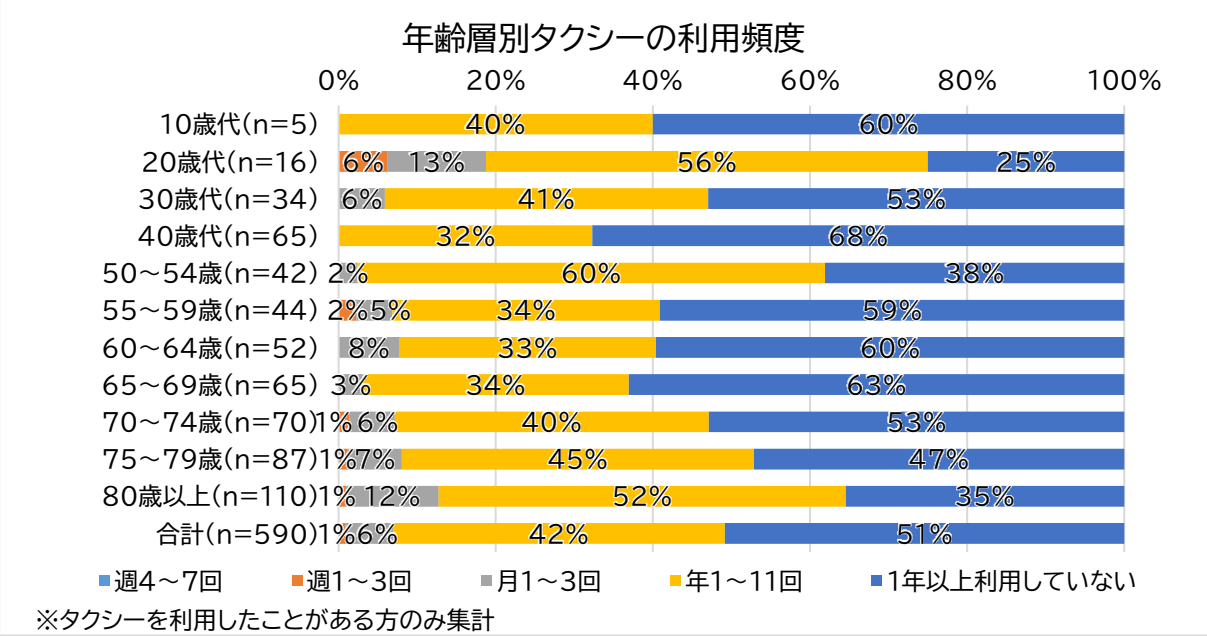
・タクシーを利用したことがある人の割合は、20 歳代が 76%、80 歳以上が 68%である。

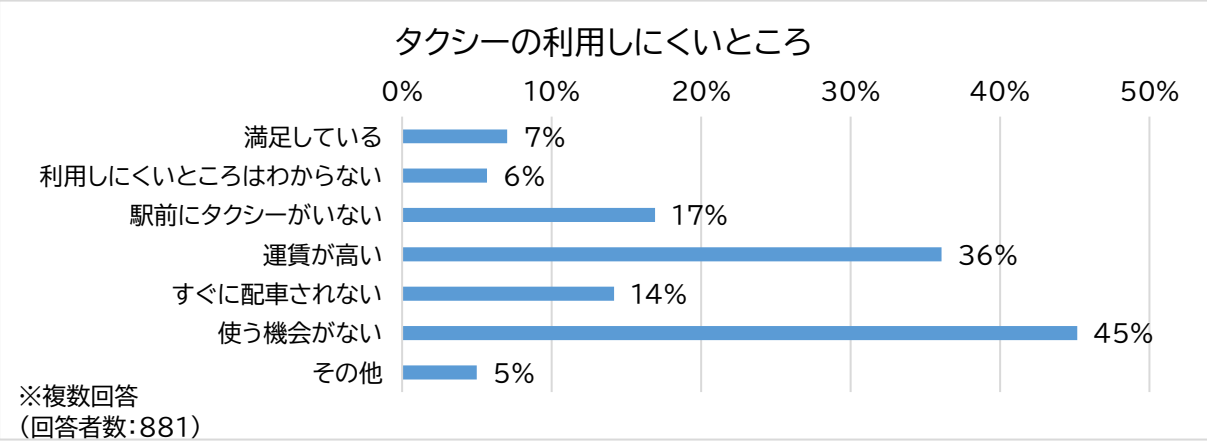
・タクシーを利用したことがある人の利用頻度は、１年以上利用していないが 51%、年 1～11 回が 42%、月 1～3 回が 6%、週 1～3 回が 1%である。

・年齢層別に見ると、月 1 回以上利用する人の割合は 20 歳代が 19%で多い。

・利用目的は、その他が 57%、通院が 26%、買い物が 14%、通勤が 11%、通学が 0.2%である。

・タクシーの利用しにくいところは、運賃が高いが 36%、駅前にタクシーがいないが 17%、すぐに配車されないが 14%である。





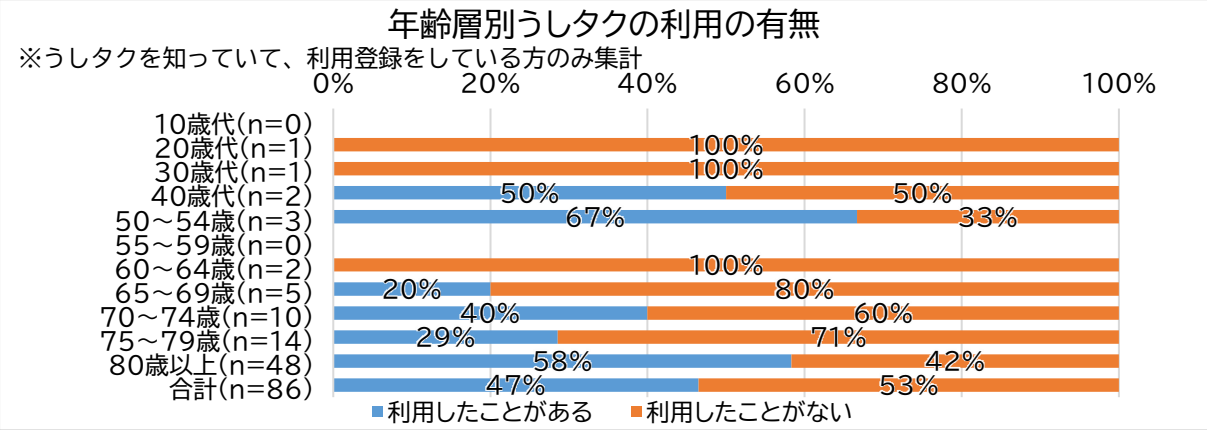
【うしタクの利用について】

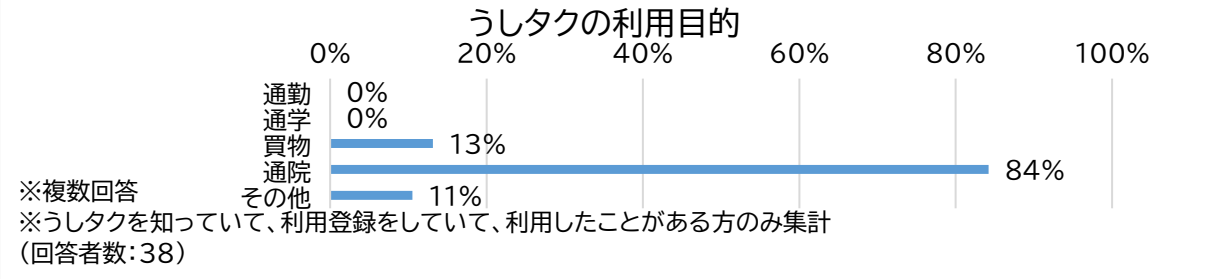
・うしタクを知っている人のうち利用登録している人は 18%である。80 歳以上の高齢層は 44%で他の年齢層に比べて多い。

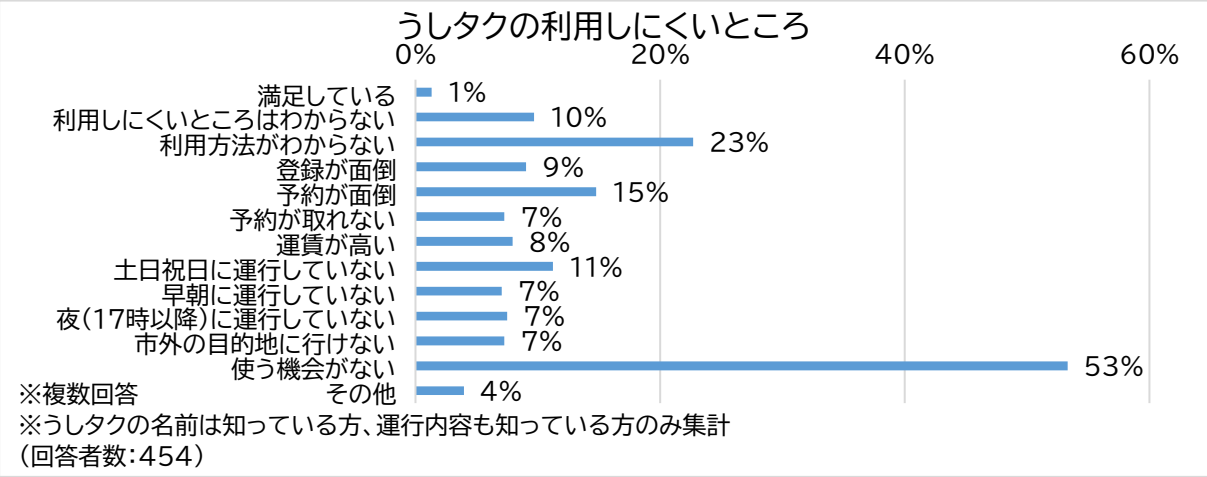
・利用登録している人のうち利用したことがある人は 47%である。80 歳以上の高齢層は 58%で他の年齢層に比べて多い。

・利用目的については、通院が 84%、買物が 13%、その他が 11%である。

・うしタクの利用しにくいところは、使う機会がないが 53%、利用方法がわからないが 23%、予約が面倒が 15%である。運行時間の拡大や市外運行についての意見もみられる。







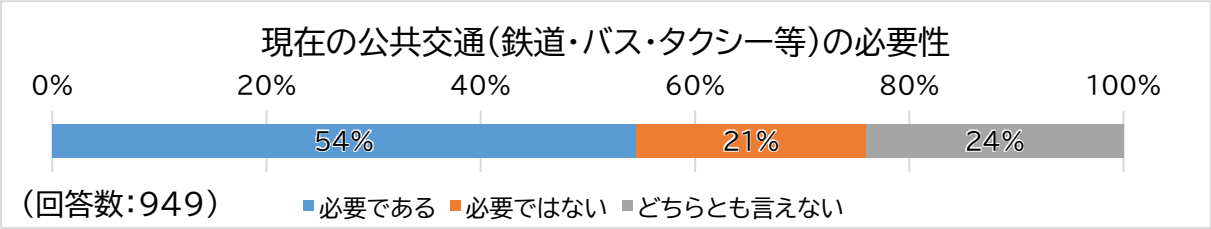
一般タクシーの利用しにくいところとして運賃が高いという点が多く挙げられている。通院だけでなく、その他さまざまな用途で利用されているため、タクシー料金の高さが外出の妨げにならぬよう、うしタクの見直しや運賃補助等の施策を検討する必要がある。

一般タクシー・うしタクともに高齢者の通院利用が多くなっていることから、バス停まで歩けない方への個別輸送サービスの必要性が高まる可能性がある。

⑤公共交通の必要性・満足度

【公共交通の必要性】

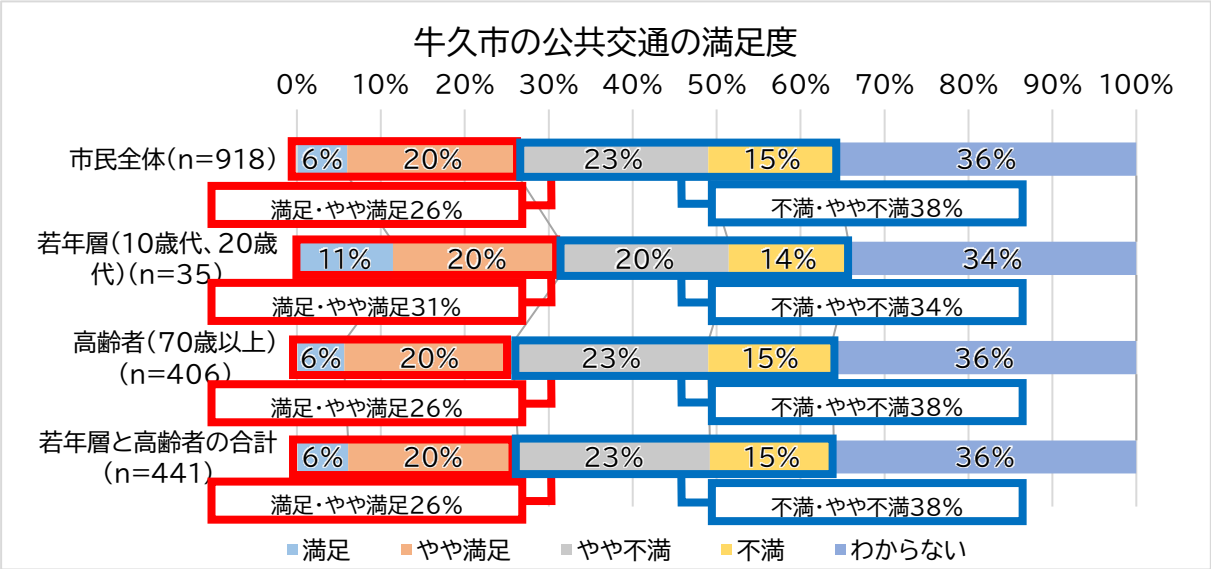
・公共交通が必要だと考える人は 54%、必要ではないと考える人は 21%で、必要であると考える人の方が多い。



【牛久市の公共交通の満足度】

・公共交通に満足・やや満足と感じている人は、若年層が 31%、高齢者が 26%である。

・公共交通の必要性の高い若年層と高齢者の合計では、満足・やや満足と感じている人が 26%、不満・やや不満と感じている人が 38%であり、不満・やや不満と感じている人の方が多い。



（３）奥野地区アンケート調査

生活の足の確保に課題を抱えている地区の実情を把握することを目的に奥野地区対象公共交通に関するアンケートを行いました。

＜実施概要＞

実施時期	令和 7 年 6 月下旬～7 月 14 日（月）
実施方法	郵送配布、郵送またはインターネットによる回答
対象者	16 歳以上の小坂団地を除く奥野地区の市民 650 世帯に 1 世帯あたり 2 枚ずつ配布
配布世帯数	650 世帯（無作為抽出）
配布数	1,300 票（1 世帯あたり 2 枚配布）
回収数	328 票 内訳：郵送回答 310 票（95%）、インターネット回答 18 票（5%）
アンケート票回収率	25.2% ※1 人世帯にも 2 枚配布しているため、アンケート票回収率は 100%にはならない。

（４）奥野地区アンケート調査結果

①日常の移動状況・移動手段

○奥野地区の市民の移動状況・移動手段

・奥野地域からの移動は、龍ケ崎市や稲敷市、阿見町への移動が多くなっている。

・市内での移動については、久野町や小坂町からひたち野東への移動が多い。

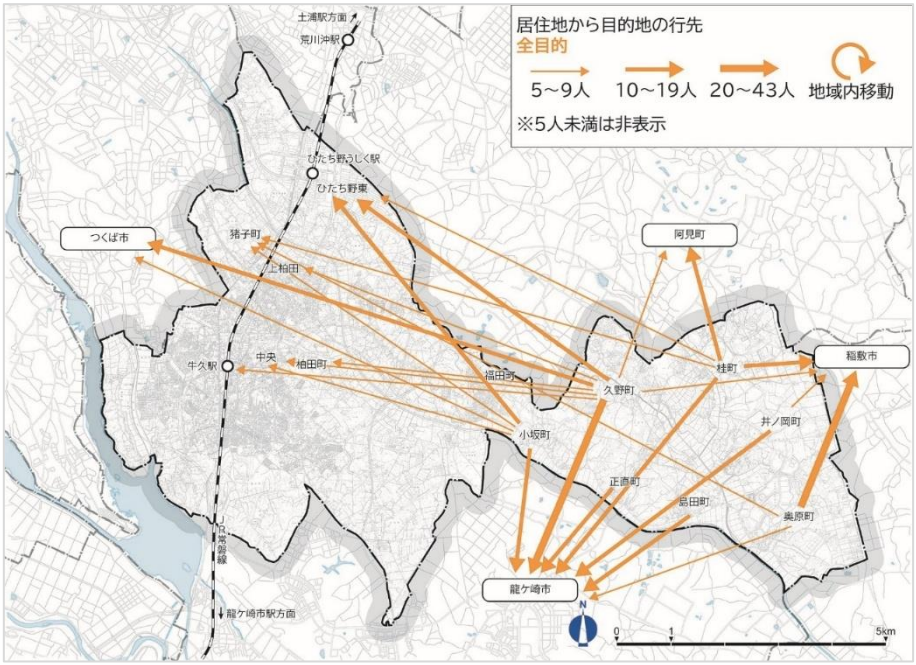
・外出目的は、買物が 52%で多く、通院が 28%、その他が 16%、通勤が 14%、通学が 2%である。

・移動手段については、自家用車が 74%で最も多く、次いで家族等の送迎が 24%である。

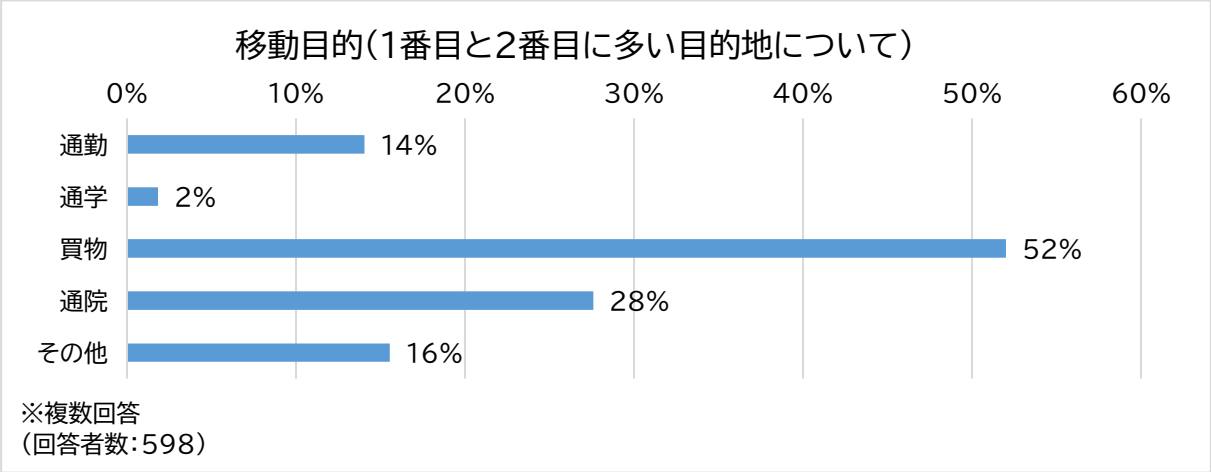
・公共交通がない、または不便でとても困っている人が 17%、少し困っている人が 28%である。

・年齢層別にみると、とても困っている人の割合は 80 歳以上で 31%で、他の年齢層に比べて高い。

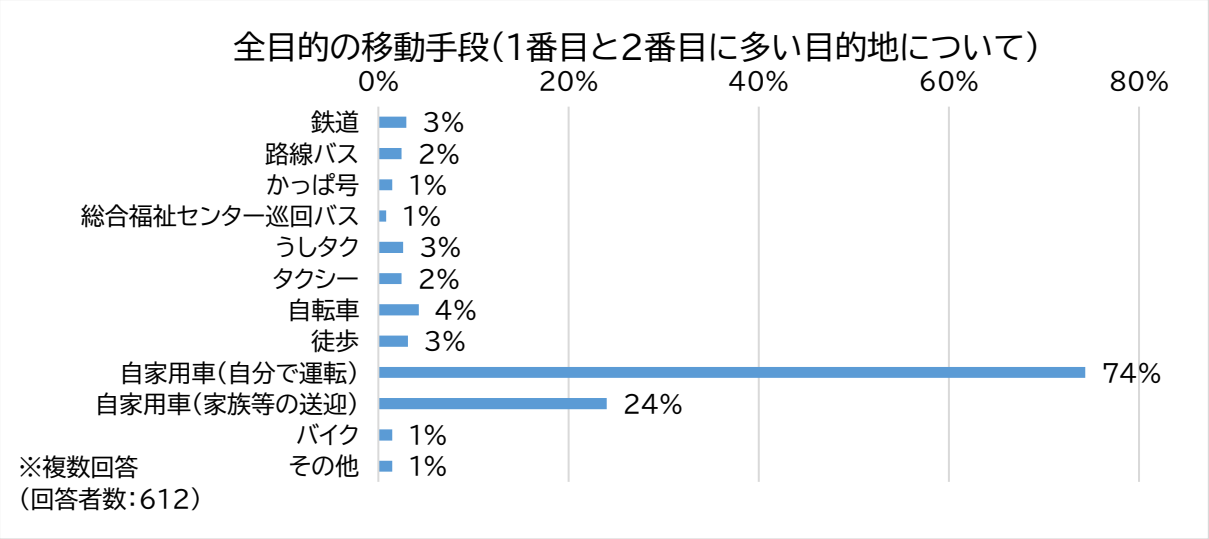
【移動状況】


居住地から目的地の行先
全目的
5～9人
10～19人
20～43人
地域内移動
※5人未満は非表示
土浦駅方面
荒川沖駅
ひたち野うしく駅
ひたち野東
つくば市
猪子町
上柏田
牛久駅
中央
柏田町
福田町
久野町
桂町
稲敷市
阿見町
井ノ岡町
小坂町
正直町
島田町
奥原町
龍ケ崎市
龍ケ崎市駅方面
0
1
5km

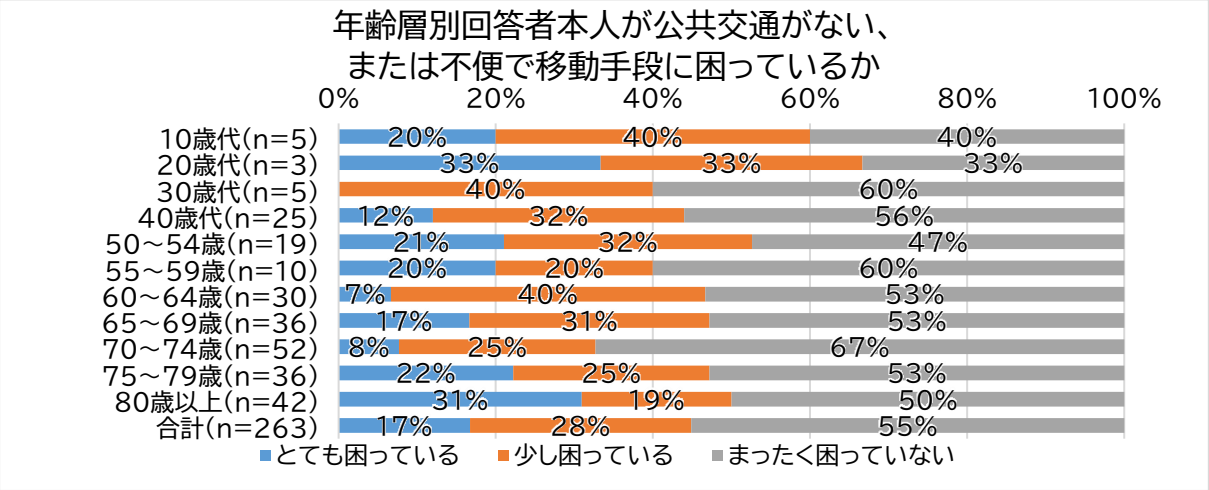
【移動目的】


移動目的（1番目と2番目に多い目的地について）
0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
通勤
14%
通学
2%
買物
52%
通院
28%
その他
16%
※複数回答
（回答者数：598）

【移動手段】



【公共交通がない、または不便で移動手段に困っている人】

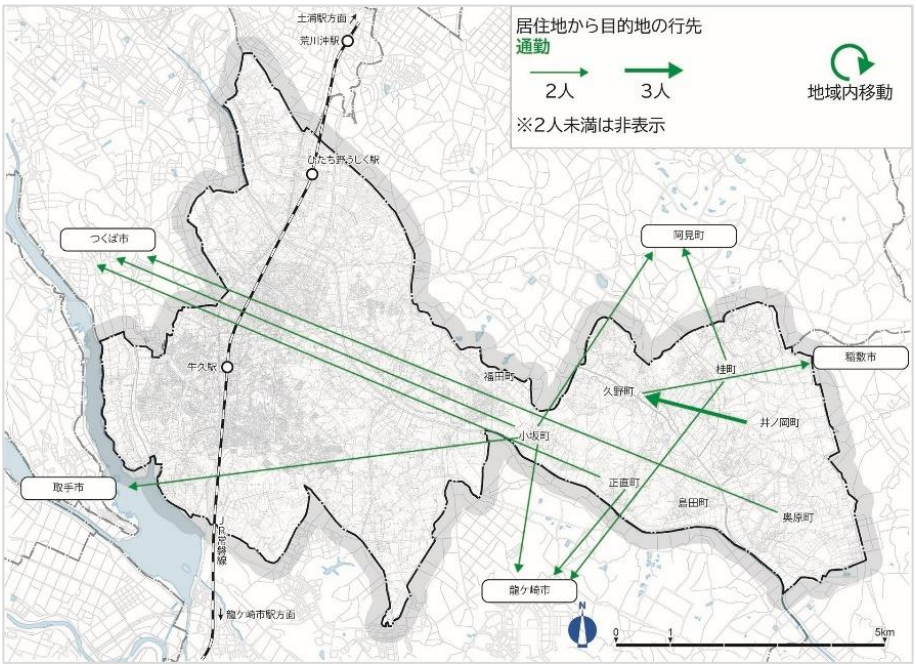


○目的別の移動状況

【通勤】

・通勤の移動については、つくば市や龍ケ崎市、阿見町、稲敷市、取手市といった市外への移動が多い。

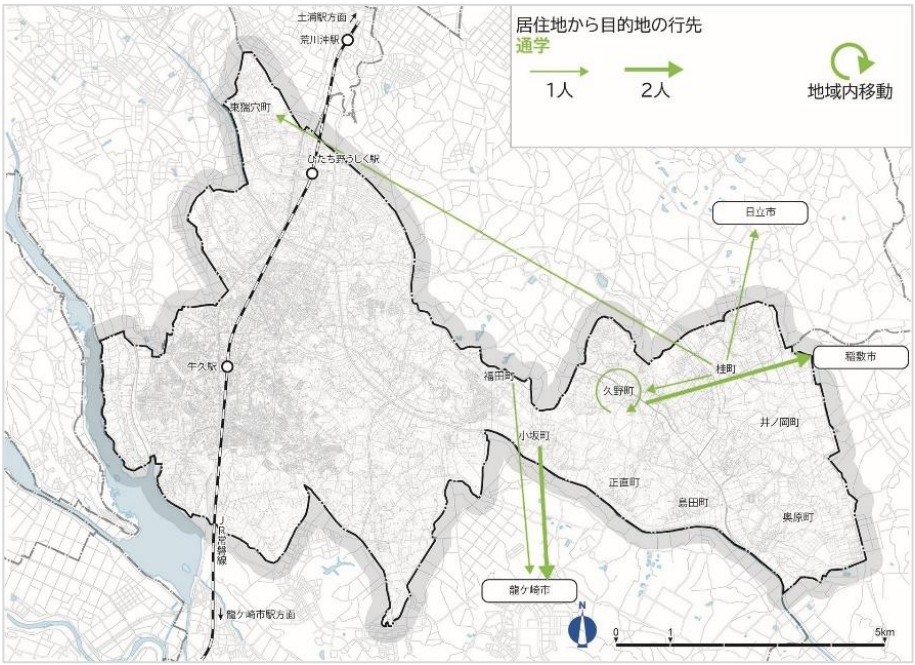
・市内への通勤については、井ノ岡町から久野町への移動が多い。



【通学】

・龍ケ崎市や稲敷市への通学が多い。

・市内での通学は桂から東猫穴町、久野町への移動がある。

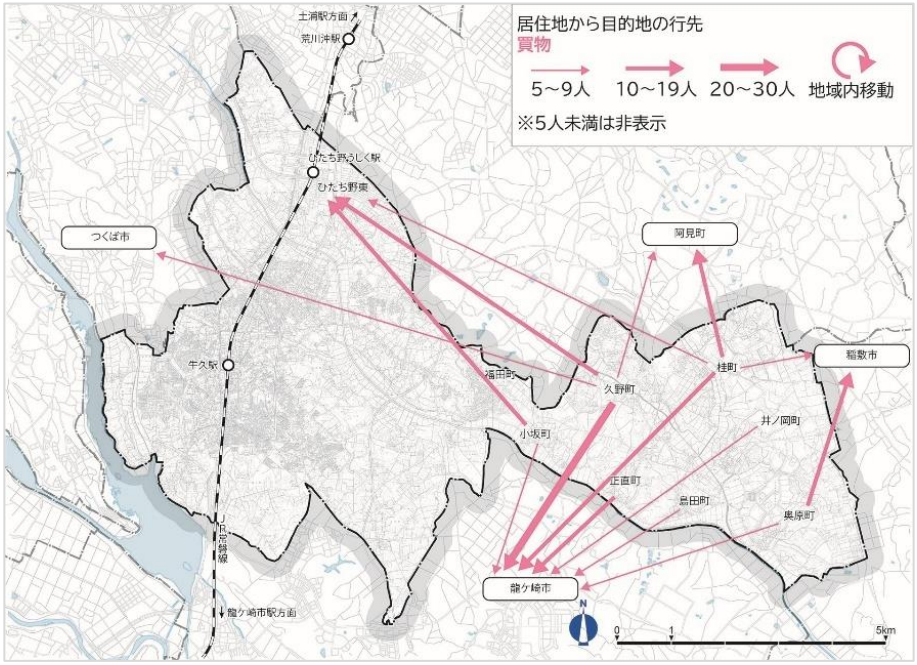


【買物】

・買物については、奥野地域全域から龍ケ崎市への移動が多くみられる。

・稲敷市や阿見町への移動もみられる。

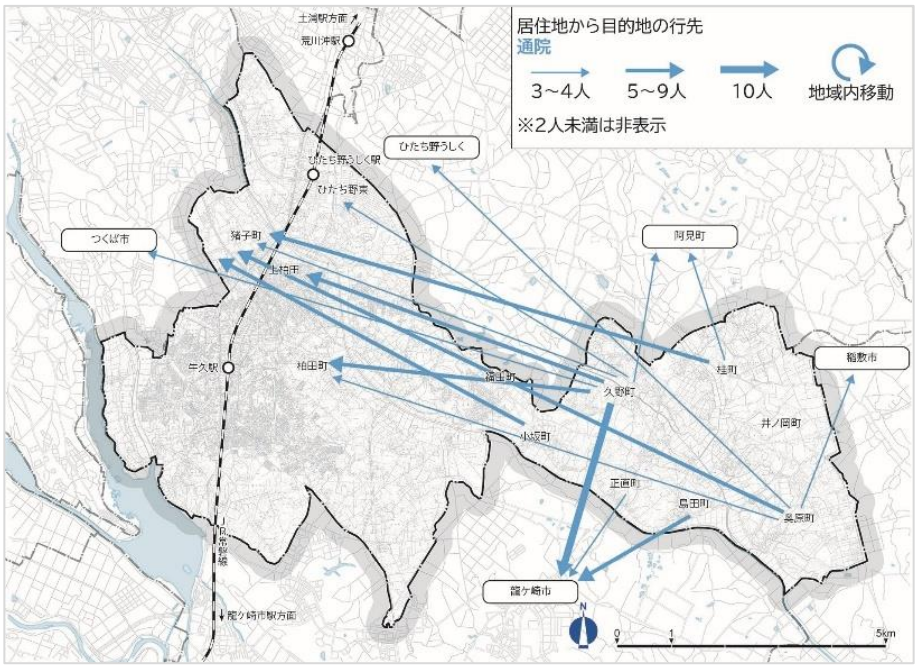
・市内の移動については、久野町や小坂町、桂町からひたち野東へ移動している。



【通院】

・市内への通院については、牛久愛和総合病院のある猪子町やつくばセントラル病院のある柏田町への通院が多い。

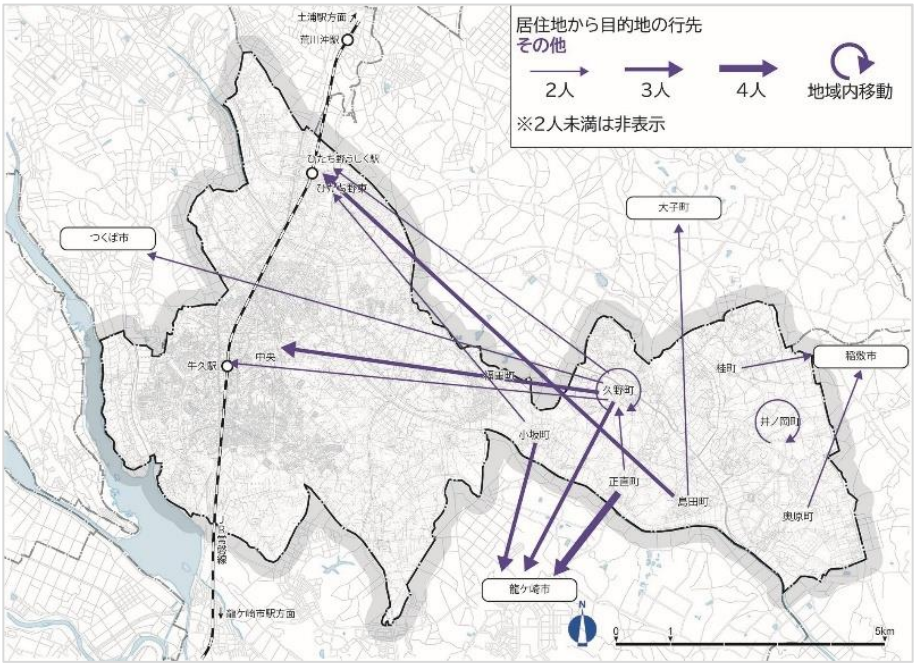
・龍ケ崎市をはじめ、阿見町、稲敷市等市外への移動もみられる。



【その他】

・正直町や久野町、小坂町から龍ケ崎市への移動が多い。

・市内での移動については、久野町から中央、島田町、久野町、小坂町からひたち野東への移動が多い。



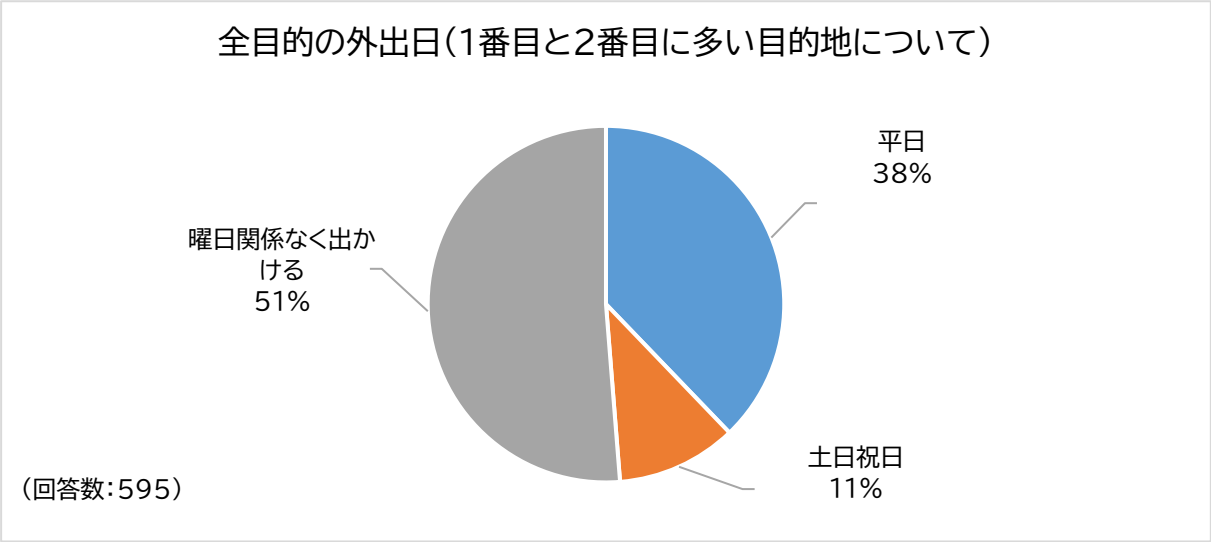
〇外出日、外出・帰宅時刻について

【外出日】

・全体でみると、曜日関係なく出かける人が 51%、平日が 38%、土日祝日が 11%である。

・通勤、通院については平日に外出していると回答した人が多い。

・買物については、曜日関係なく出かけるが 66%と多くなっている。



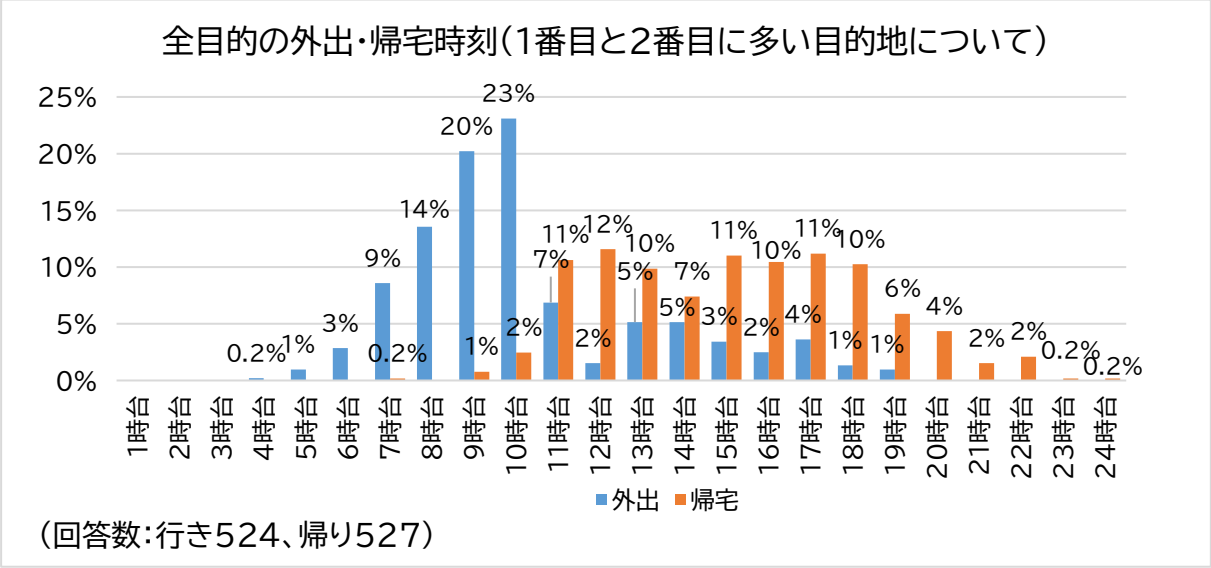
【外出・帰宅時刻について】

・全体でみると外出時刻は 8 時～10 時台が多くなっており、帰宅時刻は 11～18 時台に分散している。

・通勤、通学については、外出時刻は 6 時～8 時台、帰宅時刻は 16 時～18 時台、20 時台が多い。

・買物ついては、外出時刻が 9 時～10 時台が多く、帰宅時刻は 11 時～18 時台に分散している。

・通院の外出時刻は 8 時～10 時台が多く、帰宅時刻は 11 時～15 時台に分散している。

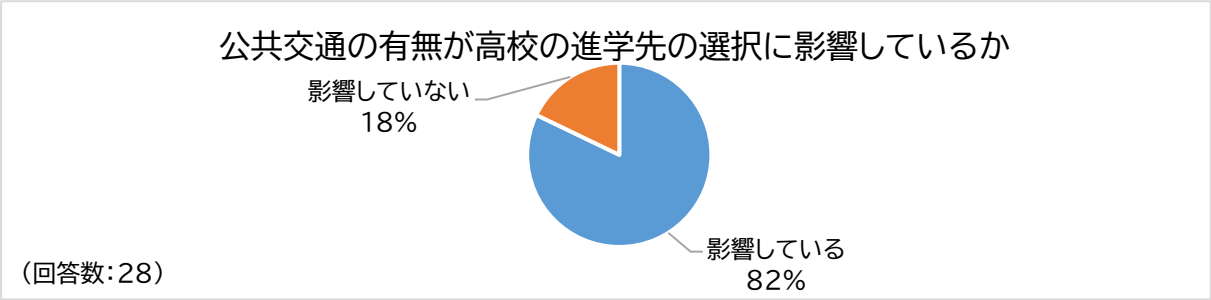


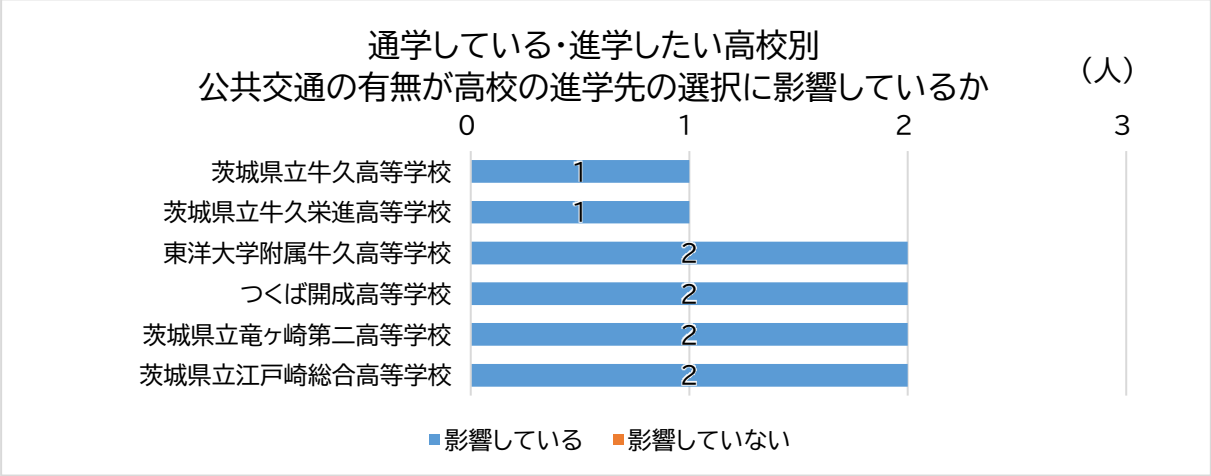
〇通学・進学への影響について

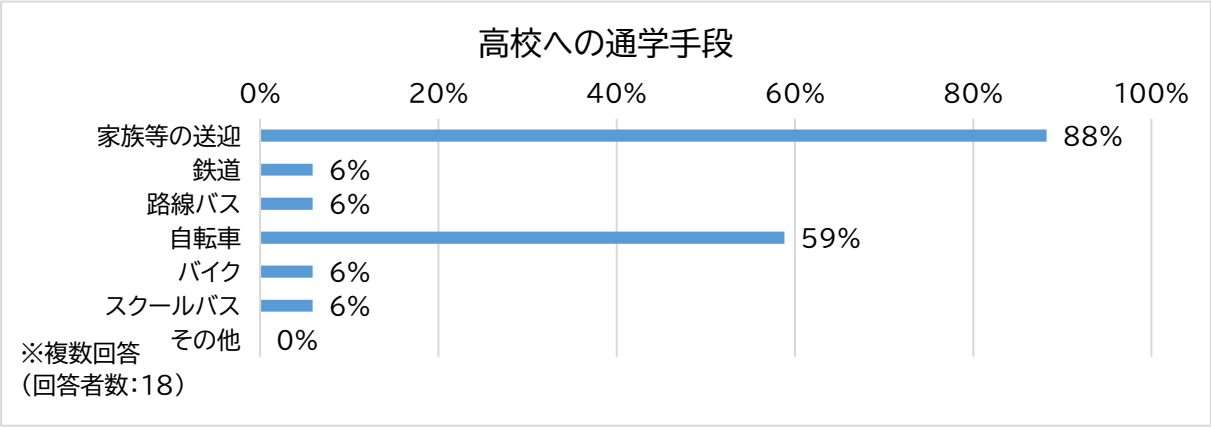
・公共交通の有無が高校進学先の選択に影響していると回答した人は 82%、影響していないと回答した人は 18%であった。

・高校別でみると、市内高校も市外高校も影響していると回答した人が多い。

・高校までの通学手段については、家族等の送迎が最も多く 88%、次いで自転車が 59%であった。







②タクシーの利用について

【一般タクシーの利用について】

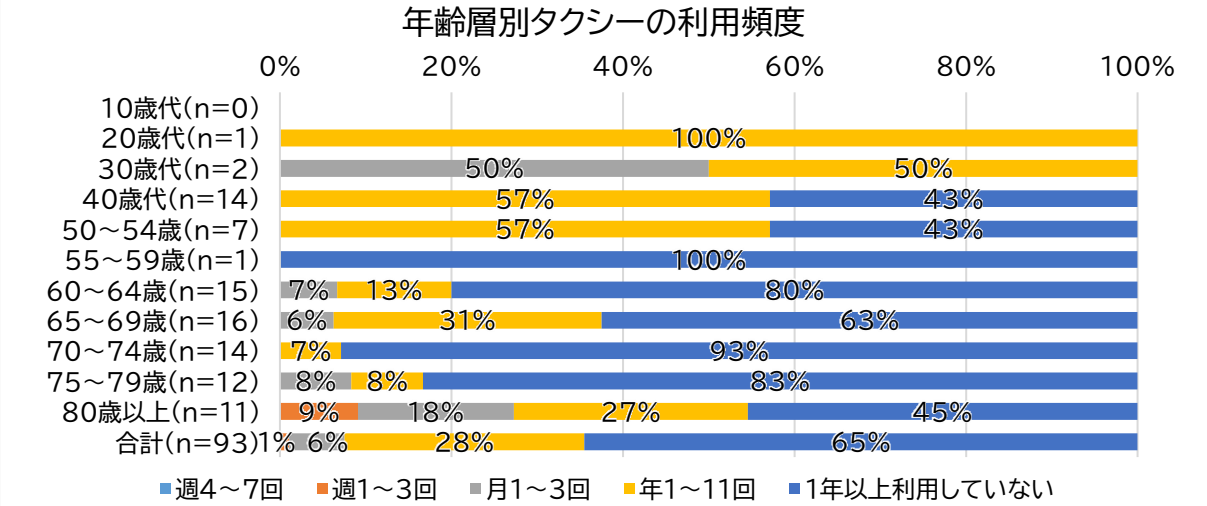
・タクシーを利用したことがある人が 35%、利用したことがない人が 65%である。市全体よりもタクシーを利用したことがある人の割合が 26%少ない。

・利用頻度については、1 年以上利用していない人が 65%、年 1～11 回が 28%と多い。

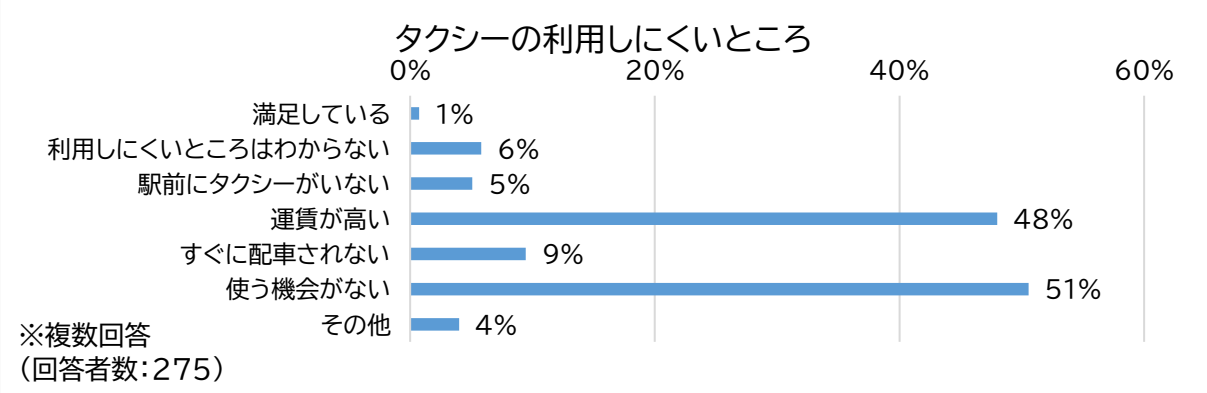
・年齢別でみると 80 歳以上で週 1～3 回利用する人が 9%で最も多く、月 1 回以上の回答も 18%と多い。

・利用目的は、その他が 68%、通院が 17%、買物が 17%、通勤が 5%である。

・タクシーの利用しにくいところとして、運賃が高いが 48%であり、すぐに配車されないが 9%、駅前にタクシーがいないが 5%である。



※タクシーを利用したことがある方のみ集計



※複数回答
（回答者数:275）

【うしタクについて】

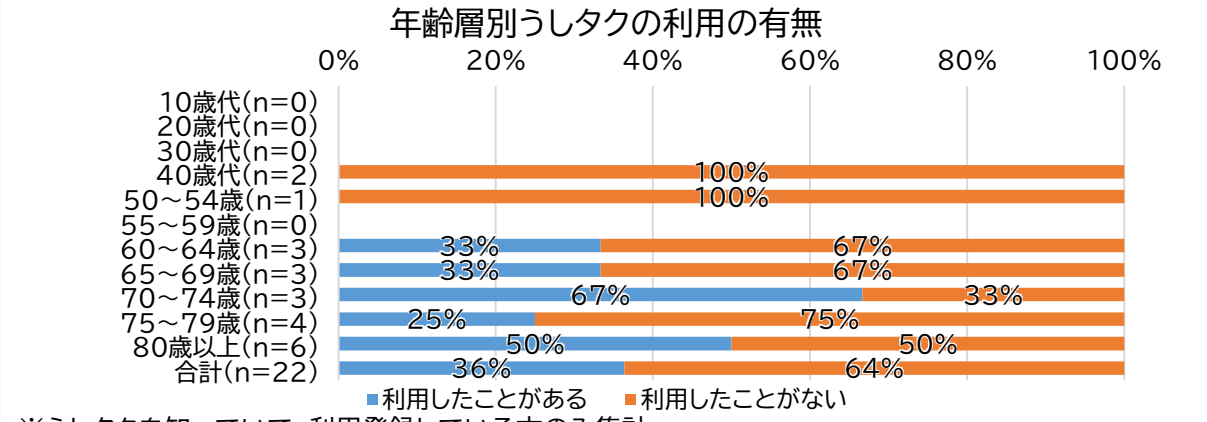
・うしタクを知っている人のうち利用登録している人は 14%である。80 歳以上の高齢層は 24%で他の年齢層に比べて多い。

・利用登録している人のうち利用したことがある人は 36%である。高齢層は 70～74 歳が 67%、80 歳以上が 50%で多い。

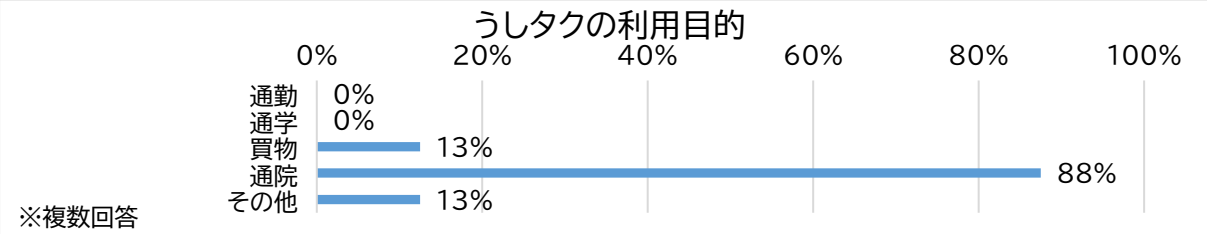
・利用頻度は、月１～3 回が最も多く 50%、年１～11 回が 38%、週１～３回が 12%である。

・利用目的については、通院が 88%、買物が 13%、その他が 13%である。

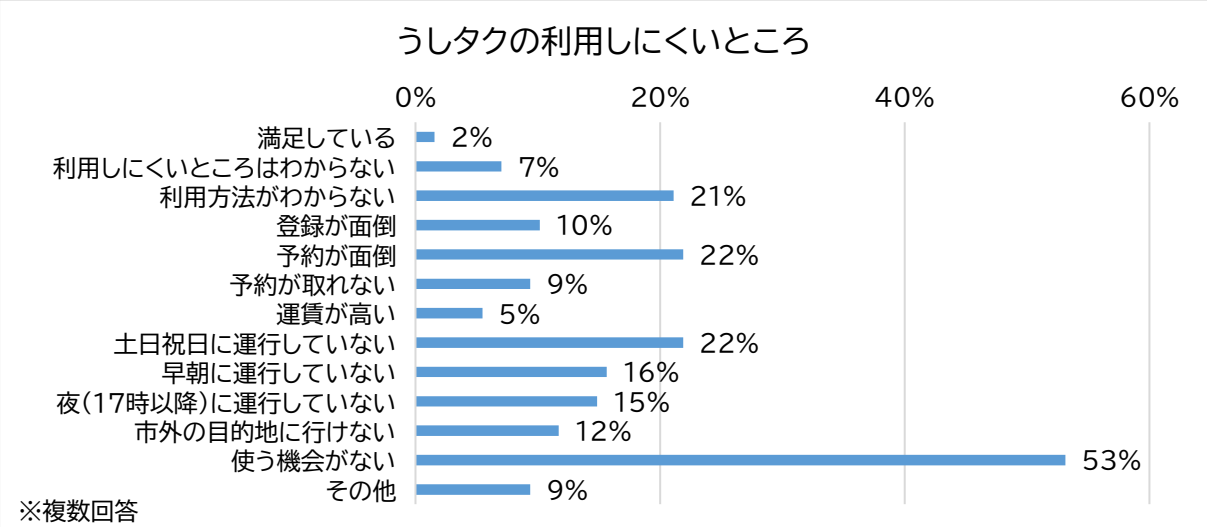
・うしタクの利用しにくいところは、予約が面倒が 22%、土日祝日に運行していないが 22%であり、早朝や夜に運行していない等の運行時間帯についての回答も多くあった。



※うしタクを知っていて、利用登録している方のみ集計



※複数回答
※うしタクを知っていて、利用登録をしていて、利用したことがある方のみ集計
(回答者数:8)



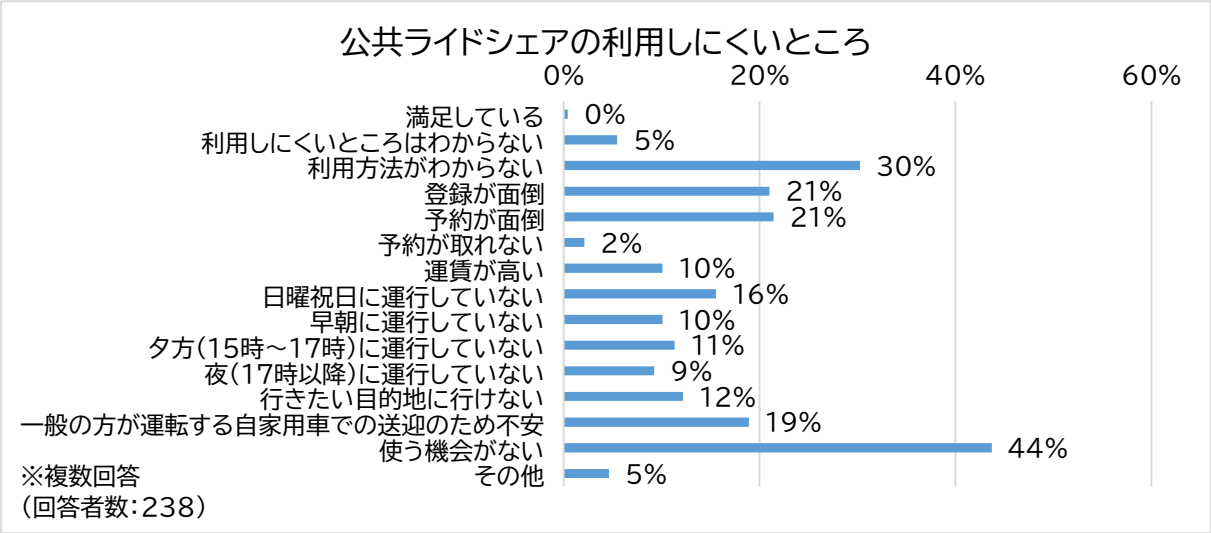
※複数回答
※うしタクを知っている方のみ集計
(回答者数:128)

【地域連携公共ライドシェア】

・事業の認知について、知っているが 39%、運行内容も知っていると回答した人が 5%である。

・公共ライドシェアの概要を確認したうえで、使ってみたい又は今後も使いたいと思う人が 28%、思わない人が 72%である。

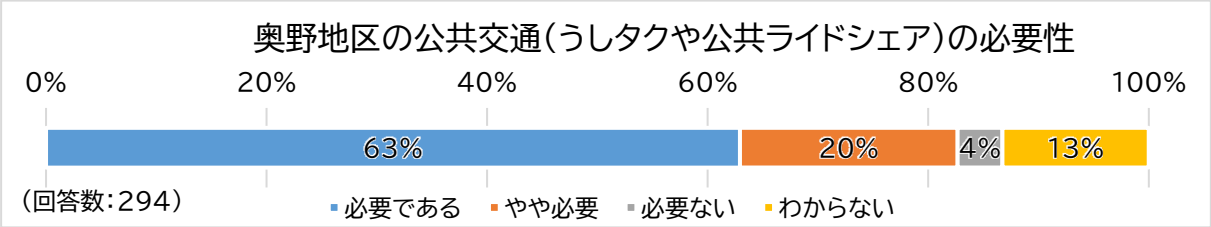
・公共ライドシェアの利用しにくいところは、利用方法がわからないが 30%、登録が面倒が 21%、予約が面倒が 21%、一般の方が運転する自家用車での送迎のため不安が 19%である。



③公共交通の必要性

【公共交通の必要性】

・奥野地区に公共交通が必要・やや必要と考える人は 83%、必要ないと考える人は 4%で、必要であると考える人の方が多い。



（５）市内バス路線利用者アンケート

よく利用するバス路線における利用者の満足度、課題を把握することで、「交通計画改定」や「バスの改編」への材料とするため、市内バス路線利用者アンケートを実施しました。

＜実施概要＞

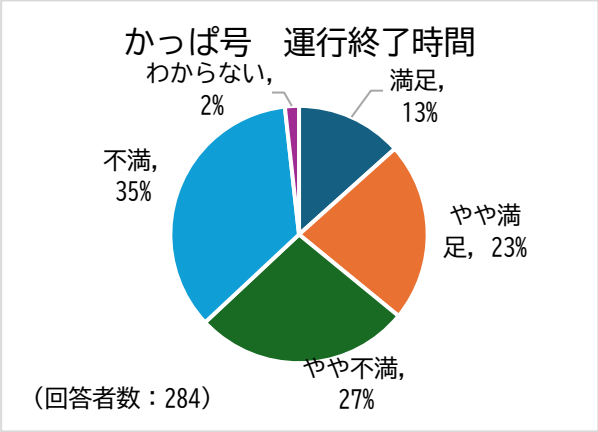
目的	よく利用するバス路線における利用者の満足度、課題を把握するため
調査時期	令和 7 年 9 月 17 日～9 月 30 日
実施方法	インターネットによる回答（いばらき電子申請）
対象者	市内かっぱ号、路線バス利用者
回答数	348 票 （居住地：牛久市 321 票、牛久市外 26 票、不明 1 票）

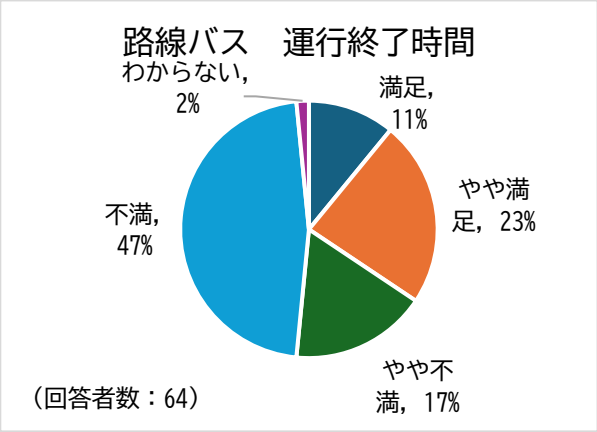
（６）市内バス路線利用者アンケート調査結果

①運行内容について

【運行終了時間】

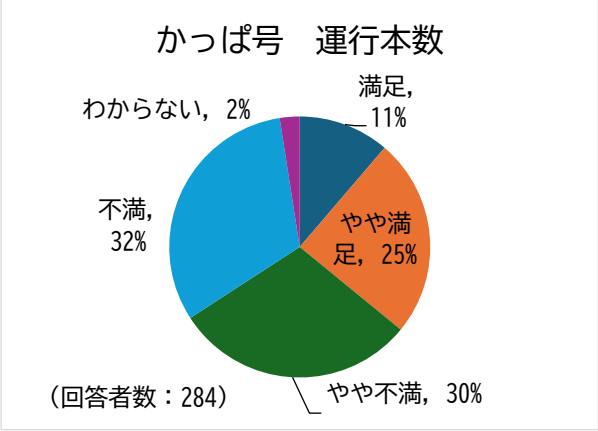
・運行終了時間について、不満と回答した人がかっぱ号・路線バスともに最も多く、かっぱ号が35%、路線バスが 47%である。

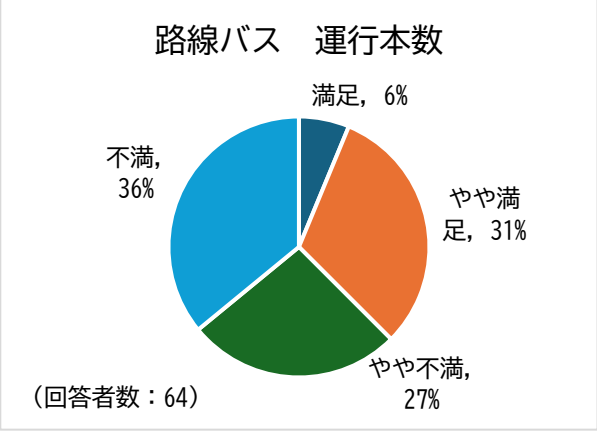




【運行本数】

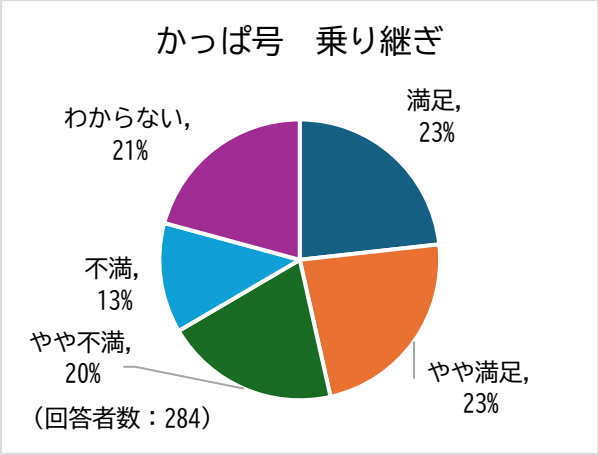
・運行本数について、不満と回答した人がかっぱ号・路線バスともに最も多く、かっぱ号が32%、路線バスが 36%であった。

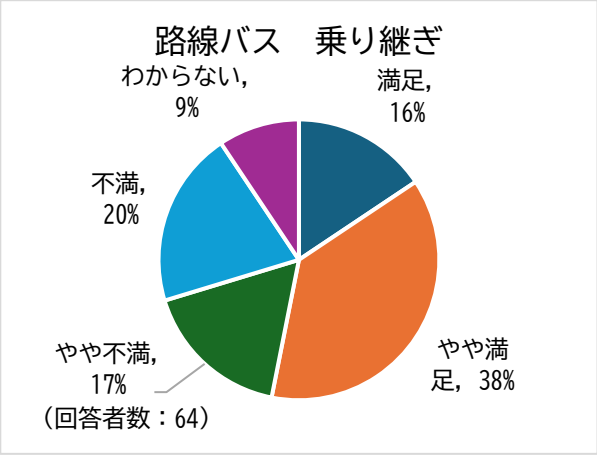




【乗り継ぎ】

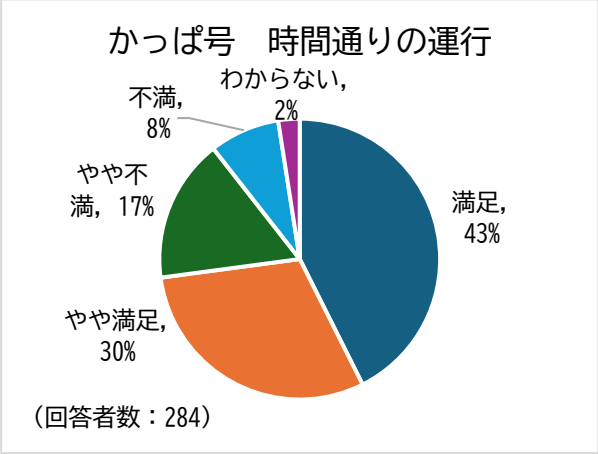
・乗り継ぎについて、かっぱ号は満足が 23%、やや満足が 23%で多い。路線バスはやや満足が 38%で最も多い。

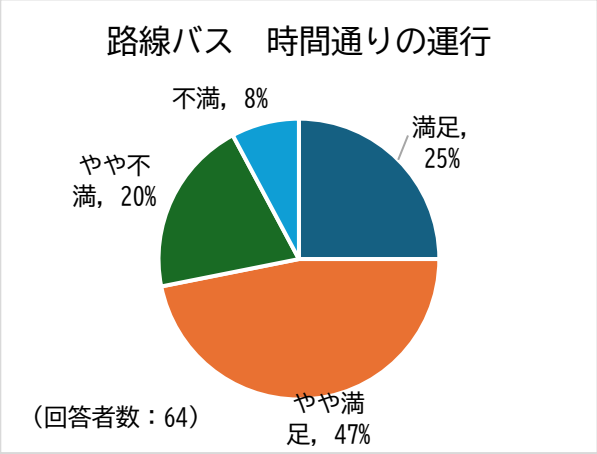




【時間通りの運行】

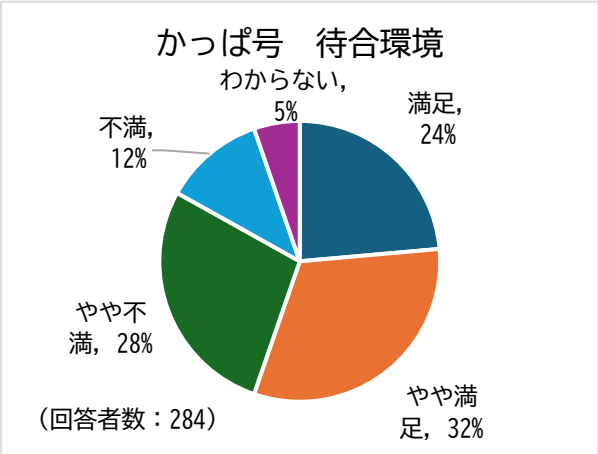
・時間通りの運行について、かっぱ号は満足が 43%で最も多く、路線バスはやや満足が 47%で最も多い。

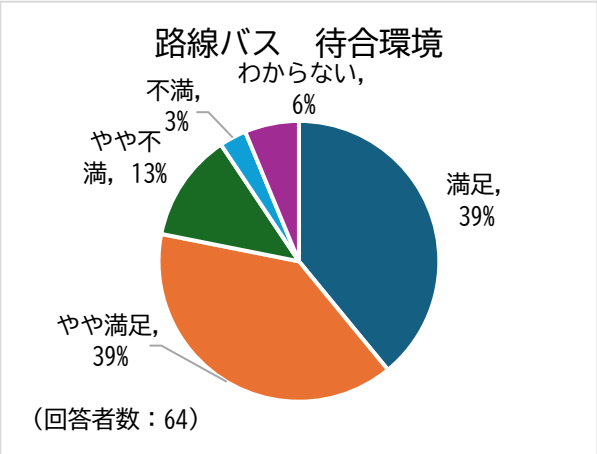




【待合環境】

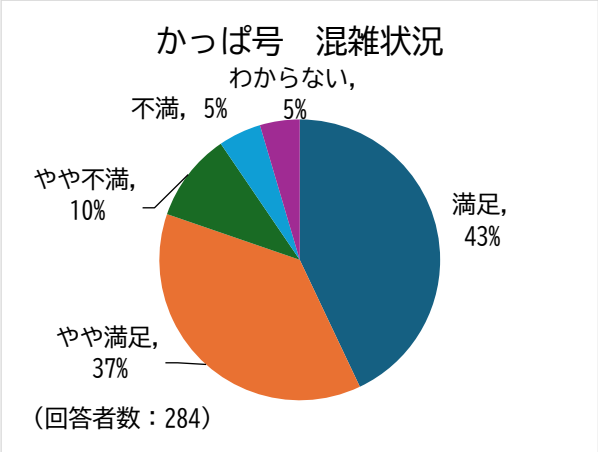
・待合環境について、かっぱ号・路線バスともに満足・やや満足と回答した人が多く、かっぱ号が 56%、路線バスが 78%であった。

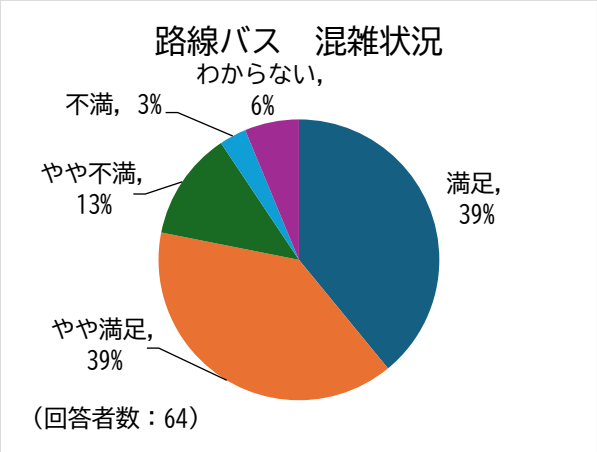




【混雑状況】

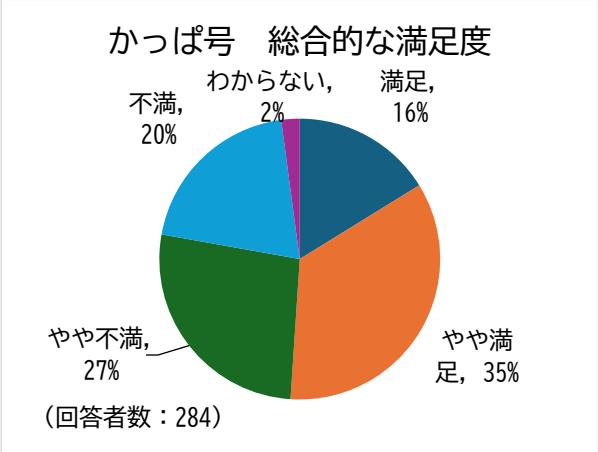
・混雑状況について、かっぱ号・路線バスともに満足・やや満足と回答した人が多く、かっぱ号が 80%、路線バスが 78%であった。

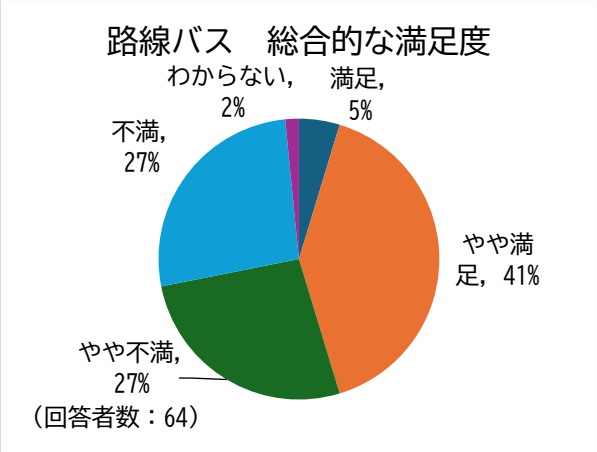




【総合的な満足度】

・総合的な満足度について、かっぱ号・路線バスともにやや満足と回答した人が多く、かっぱ号が 35%、路線バスが 41%であった。





路線バス・かっぱ号の運行終了時間、運行本数に不満を感じている人が多く、運行時間の拡大や、運行本数の維持が必要である。

路線バス・かっぱ号の乗り継ぎ、時間通りの運行、待合環境、混雑状況、総合的な満足度については満足・やや満足の意見が多いため、引き続き満足度の高い運行内容となるよう定期的に見直すことが重要である。

（７）奥野地区グループインタビュー

奥野地区社会福祉協議会の役員を対象に奥野地区グループインタビューを行いました。

＜実施概要＞

目的	生活の足の確保に課題を抱えている奥野地区の移動の状況や公共交通への考え方を把握するため
調査時期	令和 7 年 10 月 5 日（日）
対象者	奥野地区社会福祉協議会の役員

（８）奥野地区グループインタビュー結果

①奥野地区の市民の移動の現状

・奥野地区の市民の主な移動手段は、自家用車であり、高齢で運転に不安があっても、移動手段がないため運転免許の返納ができない人がいる。
・運転できない人の主な移動手段は家族の送迎であり、近所の人やシニアクラブの会員による送迎、電動自転車も利用されている。高齢者による高齢者の送迎は事故の心配がされる。
・運転できない人の買物は、移動販売を利用したり、家族が購入して持ってきてくれたりしている。
・通院では病院の送迎車も利用されている。
・学生の通学の交通手段は自転車が多い。家族の送迎やスクールバスも利用されている。
・奥野地区の市民の移動目的地は、市内だけでなく、市外の龍ケ崎市や稲敷市、阿見町も多い。

②奥野地区の市民の公共交通施策へのニーズ

・奥野地区は高齢化が進んでおり、将来、運転免許を返納したときの移動手段に不安を抱えている。
・バス停まで遠く、徒歩での移動は難しい。
・うしタクでの通院は、帰る時刻が未定のため帰りの予約ができず不便を感じている。
・公共ライドシェアは、スマホでの予約が困難。
・うしタクや公共ライドシェアは予約制のため、緊急時に予約なしで使える交通手段が必要。
・タクシーは奥野地区から市街地までの料金が非常に高い。
・つくばセントラル病院の送迎バスが岡見・小坂・正直方面に運行しているが、正直より東側の地区でも利用の需要がある。
・市外に通院している人もおり、市外に行ける交通手段が必要とされている。
・夜に運行している公共交通がない。
・曜日指定で、区民会館や公会堂を起点として買物や病院に行く移動手段があると良い。

８．これまでの取組の評価

（１）前計画の評価

本市では、令和 3 年 3 月に前計画を策定し、地域の努力によって誰もが移動手段を選択できる持続可能な公共交通体系を構築するために公共交通施策に取り組んできました。

前計画の計画期間が終了する令和 7 年度においては、牛久市地域公共交通会議にて計画目標（数値目標）の達成状況を評価・分析し、新たな取組の方向性を検討することとしているため、前計画で設定した公共交通施策の実施状況と計画目標（数値目標）の達成状況を評価します。

①公共交通施策の実施状況

前計画では 13 の公共交通施策を設定し、全ての公共交通施策が実施されました。

＜公共交通施策の実施状況＞

実施状況を◎：実施、○：一部実施、△：未実施で評価します。

公共交通施策	実施状況	実施内容
①地域による移動手段拡充の支援	◎	・一般ドライバーによる自家用車を活用した予約制オンデマンド交通の地域連携公共ライドシェアの運行を開始しました。
②広域的な移動手段の維持	○	・路線バスの運行を維持に努めましたが、運転手不足の影響により減便しました。
③かっぱ号の維持・充実	○	・かっぱ号の利用状況を定期的に分析し、運行を維持・充実に努めましたが、運転手不足の影響により減便しました。
④うしタクの拡充	◎	・うしタクの利用状況を定期的に分析し、運行時間の前倒しや予約受付時間の変更を行いました。
⑤複数交通機関間の連携	◎	・鉄道の発着時刻に合わせてかっぱ号のダイヤを調整しました。
⑥交通結節点の整備	◎	・牛久駅西口バス停に横断歩道を設置し、水平移動できる環境を整備しました。鉄道、路線バス、かっぱ号の乗り換えがしやすくなりました。
⑦ラストマイルの移動支援	◎	・うしくＷａｉワイまつりにおいて、パーソナルモビリティの乗車体験を実施しました。
⑧バリアフリーの推進	◎	・牛久駅西口バス停に横断歩道を設置し、水平移動できる環境を整備しました。（再掲）
⑨ＩＴ技術の活用	◎	・予約制オンデマンド交通の地域連携公共ライドシェアの運行を開始しました。（再掲） ・かっぱ号のバスロケーションシステムを継続

公共交通施策	実施状況	実施内容
		して実施しました。
⑩新技術の導入の検証	◎	・予約制オンデマンド交通の地域連携公共ライドシェアを運行開始しました。（再掲）
⑪感染症対策の実施	◎	・コロナ禍においては感染症対策を実施し、公共交通を運行しました。 ・感染症対策に取り組んで公共交通を運行している旨を市ホームページや公共交通マップ等で情報発信しました。
⑫公共交通の情報発信	◎	・牛久市公共交通マップを作成・配布しました。 ・ホームページやＬＩＮＥを活用した情報発信を行いました。
⑬モビリティ・マネジメント	◎	・かっぱ号のお試し乗車を行いました。 ・うしくＷａｉワイまつりで公共交通利用促進キャンペーンを実施しました。

②計画目標の達成状況

前計画では 8 の計画目標と 11 の数値目標を設定し、このうち 4 つの数値目標が達成されました。

＜計画目標の達成状況＞

実施状況を◎：達成、○：一部達成、△：未達成で評価します。

計画目標	数値目標	達成状況
[1]居住誘導区域における鉄道・バスサービス圏域の割合の維持	居住誘導区域における鉄道・バスサービス圏域の割合 96%以上	◎ 96%
[2-1]公共交通の利用者数の増加	かっぱ号利用者数 300,000 人/年以上	△ 286,528 人/年
	うしタク利用者数 9,600 人/年以上	△ 9,497 人/年
[2-2]市の財政負担に見合ったサービス水準の向上	かっぱ号の 1 人当たりの市の負担額 260 円/人以下	◎ 248 円/人
	うしタクの 1 人当たりの市の負担額 3,500 円/人以下	△ 3,723 円/人
[2-3]公共交通の収支率の向上	かっぱ号収支率 25%以上	△ 24.1%
	うしタク収支率 15%以上	△ 12.8%
[3]公共交通を利用し	公共交通を利用しやすくする取組実	◎

計画目標	数値目標	達成状況
やすくする取組の実施	施数 5 事例以上（5 年間合計）	5 事例 ・鉄道の発着時刻に合わせたかっぱ号のダイヤの調整 ・牛久駅西口バス停の横断歩道の整備 ・パーソナルモビリティの乗車体験の実施 ・地域連携公共ライドシェアの運行開始 ・かっぱ号のバスロケーションシステムの継続実施
[4]既存交通･新技術を活用した実証実験の実施	既存交通・新技術を活用した実証実験実施数 1 事例以上（5 年間合計）	◎ 1 事例 ・地域連携公共ライドシェアの運行開始
[5]公共交通が必要であると考える市民の増加	公共交通が必要であると考える市民の割合 70%以上	△ 54%
[6]市民における公共交通の満足度の向上	市民における公共交通の満足度 50%以上	△ 26%

※かっぱ号、うしタクの利用者数、1 人当たりの市の負担額、収支率は令和 6 年度のデータ。

③前計画の取組の評価

路線バスとかっぱ号は運転手不足の影響により減便しましたが、前計画で設定した公共交通施策を着実に実施しました。その結果、11 の数値目標のうち 4 つが達成されました。

未達成の数値目標もありましたが、かっぱ号とうしタクの利用者数は増加傾向、1 人当たりの市の負担額は減少傾向、収支率は増加傾向です。公共交通が必要であると考える市民の割合と市民における公共交通の満足度に関しては、未達成であり、今後も公共交通施策に取り組むことが求められます。

これまでの取組の結果を踏まえて、本計画において、新たに基本的な方針及び公共交通施策を再設定します。

９．公共交通の現状のまとめ

（１）路線バス・かっぱ号の利用ニーズ

市民の市内での移動手段として路線バス・かっぱ号が利用されています。

バス事業者は、燃料費高騰・物価上昇に伴う経費増額、運転士不足といった現状により、バスの減便や運行時間の短縮を行いました。その結果、平日夜や土日に移動手段が不足している地域があります。市民からは路線バス・かっぱ号の運行本数を増やすこと、自宅近くにバス停を設置すること、最終バスの時間を遅くすることの要望が出ています。

（２）運転できず移動手段に困っている人がいる

中学生・高校生や高齢者等の運転できない市民、移動に困ったときに自家用車で送迎してくれる家族等のいない市民、運転免許の返納を考えている市民がいます。高齢化率の増加に伴い今後も運転できない市民は増加することが想定されます。

運転できない市民等の移動手段として、タクシー、うしタク、公共ライドシェアが利用されています。しかし、タクシーは運賃が高い、駅前にタクシーがいない、すぐに配車されないことが不便に感じられています。また、福祉有償運送やボランティア移送サービスも利用されています。

奥野地区では市外への移動需要が多く、移動手段が不足しています。また、奥野地区では移動手段に対する不満がある人が多く、奥野地区に公共交通が必要と考える人が多いです。

学生の移動手段について、公共交通の有無が高校進学先の選択に影響を与えていることがわかりました。

（３）市外への移動需要

市民は通勤等で市内だけでなく市外にも移動しています。鉄道や広域路線バスが利用されています。

（４）公共交通の利用環境

鉄道とバスの連携、待合環境の充実、バリアフリーの推進、新技術の導入、運賃支払方法の充実等が要望されています。

（５）公共交通の情報提供

市民の移動手段は自家用車が多く、路線バスの利用者は減少し、鉄道利用者もコロナ禍前の水準には回復していません。うしタク・公共ライドシェアでは利用方法がわからないという声が挙がっています。公共交通の利用促進のためにも、公共交通における情報提供が求められています。

第２章　公共交通の課題

１．公共交通の課題

第１章公共交通の現状を基に、公共交通の課題を整理します。

（１）市内での移動手段の維持・確保

通勤等に利用する住宅地と駅を結ぶ移動手段として、市街地内だけでなく郊外団地と市街地を結ぶ移動手段も含めて維持・確保する必要があります。

市内での移動手段として主に路線バスとかっぱ号が運行しておりますが、運行経費や人件費の増額、運転士不足により減便が生じており、利便性が低下しています。路線バスとかっぱ号の運行ルートの重複を解消するなどの運用の改善、利便性の向上を図り、継続的に市内での移動手段を維持・確保する必要があります。

（２）中学生・高校生や高齢者等の運転できない人の移動手段の確保

中学生・高校生や高齢者等の運転できない人の移動手段を確保がすることが必要です。

タクシーの車両不足、運転士不足、人材確保の課題が生じており、うしタク、公共ライドシェア、タクシーのタクシー関連施策を見直し、利便性を向上していく必要があります。

福祉有償運送やボランティア移送サービスでも運転士不足の課題が生じており、交通事業者が連携し、住み分けを整理しながら移動手段を確保していく必要があります。

（３）市外への移動手段の維持・確保

市民は市内だけでなく市外にも移動しているため、鉄道と広域路線バスで市外への移動手段を維持・確保する必要があります。

（４）公共交通の利用環境の改善

鉄道とバスの連携、待合環境の充実、バリアフリーの推進、新技術の導入、運賃支払方法の充実等の要望に応え、公共交通の利用環境の改善を図る必要があります。

（５）公共交通に対する市民の意識の向上

公共交通を維持・確保し、サービス内容を充実・改善していくためには市民に利用いただくことが必要であり、公共交通の情報提供やモビリティ・マネジメントを推進し、利用促進に取り組み、市民の公共交通に対する意識の向上が重要となります。

第３章　基本的な方針

１．牛久市における公共交通の役割

○市民等の移動を支える社会生活基盤

鉄道、バス、タクシー等の公共交通機関は民間の交通事業者の収益事業として運行されています。しかしながら、近年、市街地の拡大・分散、モータリゼーションの進展等の都市構造の変化、人口減少や高齢化に伴う公共交通の利用者減少、燃料費等の高騰、人材不足による路線や車両数等の運行規模の縮小が進む状況を踏まえると、民間の交通事業者の努力だけでは、維持、拡充していくことは難しい状況にあります。

一方で、車の運転ができない市民の移動、障がい者の社会進出、環境負荷の軽減等に果たす役割は大きく、交通事業者、市、市民等の関係者が連携・協力して取り組むことが重要となっています。

また、公共交通については国際的にも関心を集めており、持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）のターゲットの１つとして、持続可能な輸送システムへのアクセスの提供が設定されています。

持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）とは

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、2001 年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、2015 年 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。SDGs は発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本としても積極的に取り組んでいます。

持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）

目標 11

包摂的で安全かつ強靭（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する

ターゲット 11.2

2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障がい者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

出典：外務省ホームページ

本市では、公共交通の役割を「市民等の移動を支える社会生活基盤」として位置付け、交通事業者と行政、市民等が連携・協力を行い、充実させることを目指します。

２．あるべき姿

（１）公共交通全体のあるべき姿

〇地域の協力・連携で維持・向上を図る公共交通

本市においては、市民の移動手段の確保を目的に、平成 15 年からコミュニティバスの運行を開始し、その後、令和 2 年からバス利用が困難な高齢者等の交通不便を解消するため、ドア・ツー・ドアによるうしタクの運行を開始しました。さらには、令和 7 年 1 月には、運転士不足に対応するため、一般ドライバーによる自家用車を活用した地域連携公共ライドシェアの運行を開始し、公共交通の確保と充実を図ってきたところです。これまでの公共交通の変遷、また、移動ニーズが多様化する中で、当市における公共交通を必要とする市民の特性は、自家用車や家族等による送迎が利用できない高齢者や若年層、障がい者等であり、今後も少子高齢化が継続することが見込まれていることから、今後の交通は、高齢者をはじめとした公共交通を必要とする方に重点を置き、地域における移動の課題解決を目指します。

しかしながら、近年の少子高齢化の本格化、運転士不足の深刻化、物価・燃料費高騰、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通は交通事業者の努力だけでは維持することができず、行政や地域の協力・連携、市民の理解や利用が必要です。そこで、本市においては、公共交通のあるべき姿を「地域の協力・連携で維持・向上を図る公共交通」と位置づけ、限られた輸送資源を効果的・効率的に活用し、交通事業者だけではなく、地域と協力・連携しながら公共交通の維持・向上を目指します。

（２）交通手段ごとのあるべき姿

本市では、鉄道を軸として２つの市街地にある駅を拠点とした「多極ネットワーク型コンパクトシティ」により、将来的にも持続可能な都市を目指しています。そのため、公共交通軸で中心拠点（牛久駅周辺）、地域拠点（ひたち野うしく駅周辺）と地域生活圏を結びます。この公共交通軸はサービス水準の維持・向上を図る路線として位置づけ、路線バスを運行します。採算性等の理由により民間事業である路線バスを運行できない場合は、路線バスの補完としてかっぱ号を運行します。

バスが運行していない地域や身体的条件や居住地域、運行条件等によりバスの利用が困難な市民のために、タクシーにより移動手段を確保します。また、バスが運行している地域においても、運行条件等によりタクシーの利用が困難な市民のためにうしタクや公共ライドシェアでタクシーを補完し、運行条件等によりうしタクや公共ライドシェアの利用が困難な市民のために、地域の協力・連携により一部の地域においてボランティア移送サービスを運行します。

加えて、これらの公共交通が利用できない介護等が必要な障がい者等を対象に福祉有償運送を運行します。さらに、地域の協力・連携で特定施設の利用者の移動手段の充実を図るため、病院バス、企業バス、スクールバス、施設送迎バス等を運行します。

＜将来都市構造の公共交通軸＞

中心拠点（牛久駅周辺）

牛久市の広域的な玄関口としてのにぎわいの拠点であり、商業施設をはじめ、市民の交流や福祉サービス等の集積を図る拠点

地域拠点（ひたち野うしく駅周辺）

筑波研究学園都市の研究開発機能と連携した、業務、商業、文化等の機能の導入、駅を中心とした周辺市街地内における公共公益機能充実を図る拠点

地域生活圏

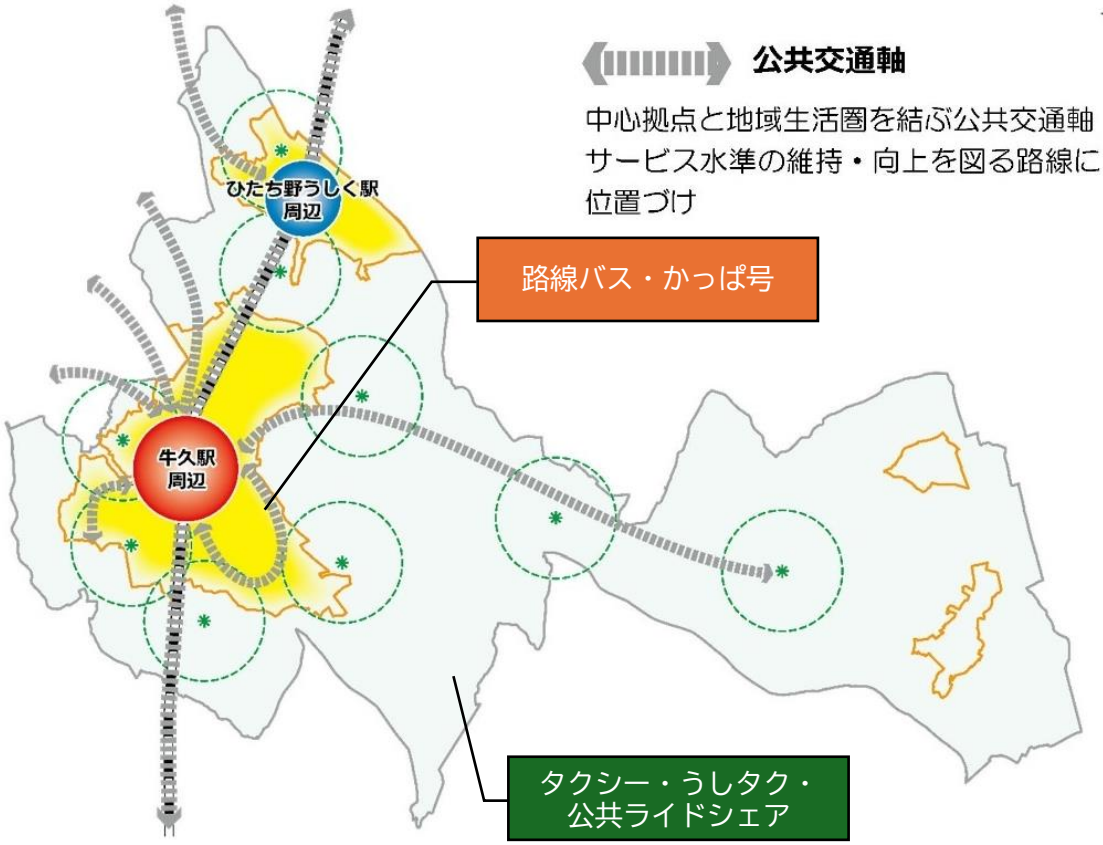
地域の特徴にあわせて、小学校等を中心に様々なコミュニティ活動の拠点を位置づけ、その拠点を中心とした生活圏*を形成

居住誘導を図る市街地

牛久駅周辺：既存の住宅ストック等を活用した居住の誘導を図る区域
ひたち野うしく駅周辺：土地区画整理事業による良好な都市基盤ストックを活かした更なる居住促進を図る区域

公共交通軸

中心拠点と地域生活圏を結ぶ公共交通軸
サービス水準の維持・向上を図る路線に位置づけ



＋

ボランティア
移送サービス

病院バス・企業バス・
スクールバス・施設送迎バス等

福祉有償運送

出典：牛久市立地適正化計画　※一部加筆

＜市民の移動手段＞

地域 利用者像	バスが運行している地域（公共交通軸）	バスが運行していない地域	特定施設
バスを利用可能な市民（若年層や高齢者といった運転免許を持たない市民等）	路線バス かっぱ号		病院バス・企業バス・スクールバス・施設送迎バス等
バスの利用が困難な市民（身体的条件※や居住地域、運行条件等）	タクシー うしタク 公共ライドシェア		
運行条件等によりタクシー、うしタク・公共ライドシェアの利用が困難な市民	ボランティア移送サービス		
介護が必要な障がい者等の市民	福祉有償運送		

※バス停までの徒歩移動等が困難であり、介護認定などの理由により福祉有償運送の利用資格がない高齢者等を想定。

３．基本的な方針

あるべき姿を実現するための基本的な方針を設定します。

（１）まちの拠点と地域生活圏の公共交通ネットワークの整備・改善

市内での移動手段を維持・確保するため、「牛久市都市計画マスタープラン」や「牛久市立地適正化計画」に基づき、まちの拠点と地域生活圏を結ぶ公共交通ネットワークを路線バスやかっぱ号で整備・改善します。

（２）交通弱者等の移動手段の確保

移動困難者を生み出すことのないよう、公共交通により自家用車や家族等の送迎が利用できない交通弱者等の移動手段の確保し、充実を図ります。

（３）広域的に移動しやすい公共交通ネットワークの維持

市外への移動手段を確保するため、鉄道や路線バス等により広域的に移動しやすい公共交通ネットワークを維持していきます。

（４）公共交通の利便性向上

限られた財源の中でも利用しやすい公共交通となるよう、ニーズを捉え、公共交通のサービス内容の充実・改善を図り、利便性を向上させていきます。

（５）地域全体で公共交通を支える機運の醸成

公共交通の維持・確保に向けて、公共交通の必要性についての市民の意識を向上させるため、地域全体で公共交通を支える機運を醸成します。

＜公共交通の課題と基本的な方針＞

公共交通の課題	基本的な方針
（１）市内での移動手段の維持・確保	（１）まちの拠点と地域生活圏の公共交通ネットワークの整備・改善
（２）中学生・高校生や高齢者等の運転できない人の移動手段の確保	（２）交通弱者等の移動手段の確保
（３）市外への移動手段の維持・確保	（３）広域的に移動しやすい公共交通ネットワークの維持
（４）公共交通の利用環境の改善	（４）公共交通の利便性向上
（５）公共交通に対する市民の意識の向上	（５）地域全体で公共交通を支える機運の醸成

第４章　公共交通施策

１．施策体系

基本的な方針を実現するため、本市では以下に示す公共交通施策を実施します。

＜基本方針と公共交通施策＞

基本的な方針	公共交通施策 **赤字：重点的に取り組む施策**
（１）まちの拠点と地域生活圏の交通ネットワークの整備・改善	**①市内バス網の再編を含めた路線バス・かっぱ号の運行**
（２）交通弱者等の移動手段の確保	**②タクシー関連施策の見直し** ③奥野地区の移動手段確保 ④中学生・高校生の移動手段確保 ⑤関連機関との連携 （福祉有償運送、ボランティア移送サービスなど）
（３）広域的に移動しやすい交通ネットワークの維持	⑥市外に接続する公共交通網の維持
（４）公共交通の利便性向上	⑦交通機関間の連携 ⑧交通結節点の整備 ⑨公共交通機関のバリアフリー化 ⑩進展する技術の活用 ⑪運転士等の採用活動の協力実施
（５）地域全体で公共交通を支える機運の醸成	⑫公共交通の情報発信・利用促進

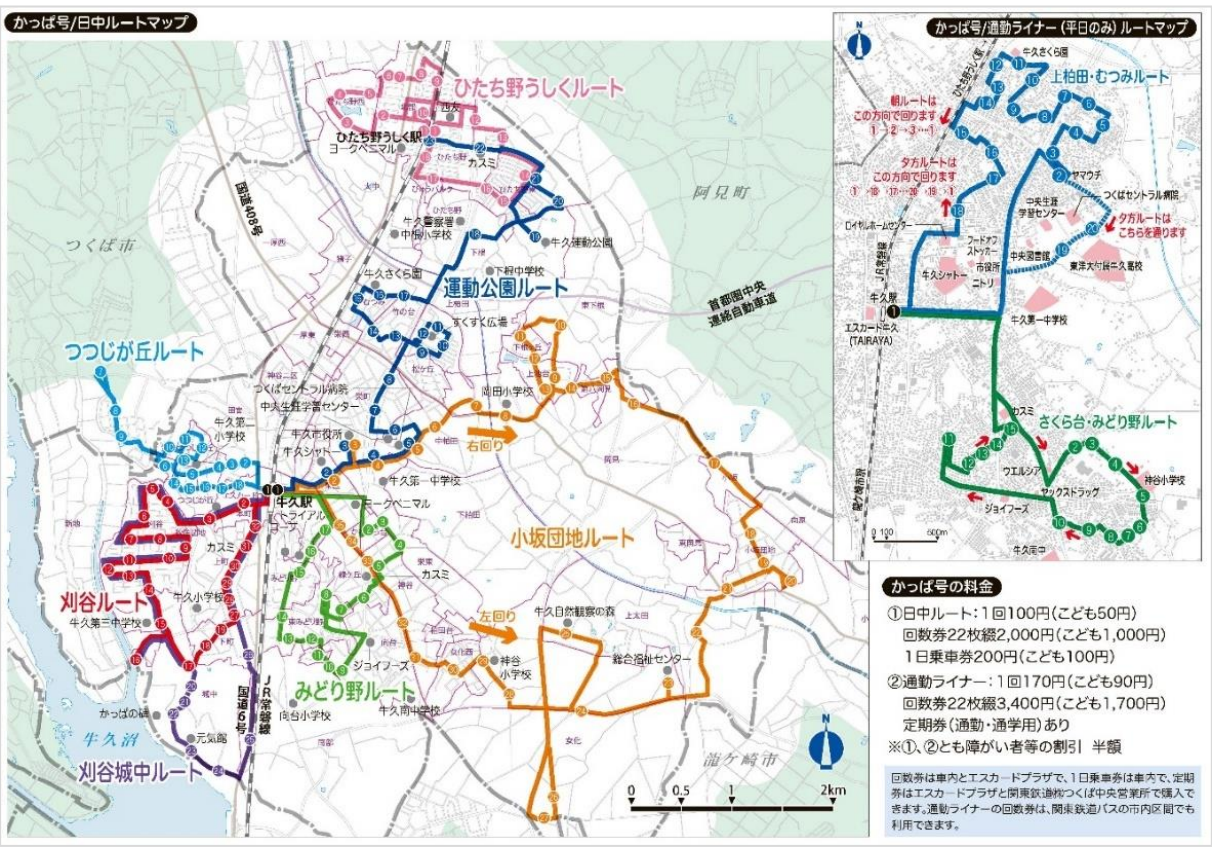
２．公共交通施策

①市内バス網の再編を含めた路線バス・かっぱ号の運行

目的	市内及び市外への移動手段を確保するため、本市と近隣市を結ぶ路線バス並びに地域内を結ぶ路線バス、地域内を結ぶかっぱ号（日中ルート、通勤ライナー）を運行します。 また、路線バスとかっぱ号を組み合わせて効率的に市内の移動手段を確保するため、市内バス網の再編を行います。
内容	牛久駅、ひたち野うしく駅を起終点として、本市と近隣市を結ぶ路線バスや地域内を結ぶ路線バス、地域内を結ぶかっぱ号が運行しており、市民等の移動手段となっています。人口減少や高齢化、働き方の多様化に伴う利用者減少、運転士不足、燃料費の高騰等により路線バスの維持が困難となっています。 そこで、バス事業者、行政、地域が一体となって公共交通について考え、路線存続に関する危機感の共通認識を持ち、路線バスとかっぱ号を運行します。 路線バス・かっぱ号は運転士不足により路線の減便が生じています。また、路線バスとかっぱ号は重複する区間があり非効率的なバス網となっています。 そこで、市内バス網の再編を行い、路線バスとかっぱ号でエリアごとに役割分担して効率的に運行し、市内バス網を維持し、市民等の移動手段を確保していきます。 また、交通事業者、市民、企業、学校等と市が協力して利用促進策を実施します。 計画目標の数値目標であるかっぱ号の利用者数を毎年評価し、数値目標の達成の見込みがない場合は、サービス内容の見直しを行います。 地域内フィーダー系統の路線については、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。そのため、国の補助制度を活用し、運行を維持していきます。
実施主体	バス事業者、牛久市
実施スケジュール	令和８年度10月　路線バスとかっぱ号の再編 令和８年度以降　利用促進策等を検討・実施 令和８年度以降　継続して利用状況の分析・運行内容の見直し 令和８年度以降　国の補助制度を活用し、地域内フィーダー系統の運行を維持

＜令和 8 年 9 月 30 日までの路線バスの運行路線図＞

＜令和 8 年 9 月 30 日までのかっぱ号の運行路線図・料金＞



＜令和 8 年 9 月 30 日までの路線バスの位置付け・役割＞

路線名	位置付け・役割	概要・運行事業者	補助
①ひたち野うしく駅～つくばセンター	本市とつくば市の移動の際の通勤・通学、買物利用者の交通手段	本市とつくば市を結ぶ路線 関東鉄道(株)とジェイアールバス関東(株)が共同運行	
②ひたち野うしく駅～建築研究所	本市とつくば市の移動の際の通勤・通学、通院利用者の交通手段	本市とつくば市を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	
③牛久駅西口～谷田部車庫	本市とつくば市の移動の際の通勤、通院利用者の交通手段	本市とつくば市を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	
④牛久駅西口～みどりの駅(牛久駅西口～桜ヶ丘団地)	本市とつくば市の移動の際の通院、買物利用者の交通手段	本市とつくば市を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	※1
⑤牛久駅西口～緑が丘団地	本市とつくば市の移動の際の買物利用者の交通手段	本市とつくば市を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	
⑥牛久駅西口～茎崎高校	本市とつくば市の移動の際の通学利用者の交通手段	本市とつくば市を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	
⑦牛久駅西口～刈谷四丁目・三日月橋生涯学習センター	主に、市内での生活(買物、通院、駅周辺への移動)の際の通院、買物利用者の交通手段	牛久駅西口と刈谷四丁目・三日月橋生涯学習センターを結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	
⑧牛久駅東口～ニュータウン長山	主に、市内での生活(買物、通院、駅周辺への移動)の際の通院、買物利用者の交通手段	牛久駅東口とニュータウン長山(龍ケ崎市)を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	
⑨さくら台循環・みどり野循環	主に、市内での生活(買物、通院、駅周辺への移動)の際の通院、買物利用者の交通手段	牛久駅東口とさくら台 1 丁目・向台中央を結ぶ循環路線 関東鉄道(株)が運行	
⑩牛久駅東口～小坂団地・牛久浄苑	市内での生活(買物、通院、駅周辺への移動)の際の通院、買物利用者の交通手段 また、牛久大仏、あみプレミアム・アウトレットへの観光の際の買物、観光利用者の交通手段	牛久駅東口と小坂団地・牛久浄苑、あみプレミアム・アウトレット(阿見町)を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	
⑪稲敷エリア広域バス(江戸崎・牛久ルート)	本市と稲敷市の移動の際の通勤・通学利用者の交通手段	本市と稲敷市を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	※2

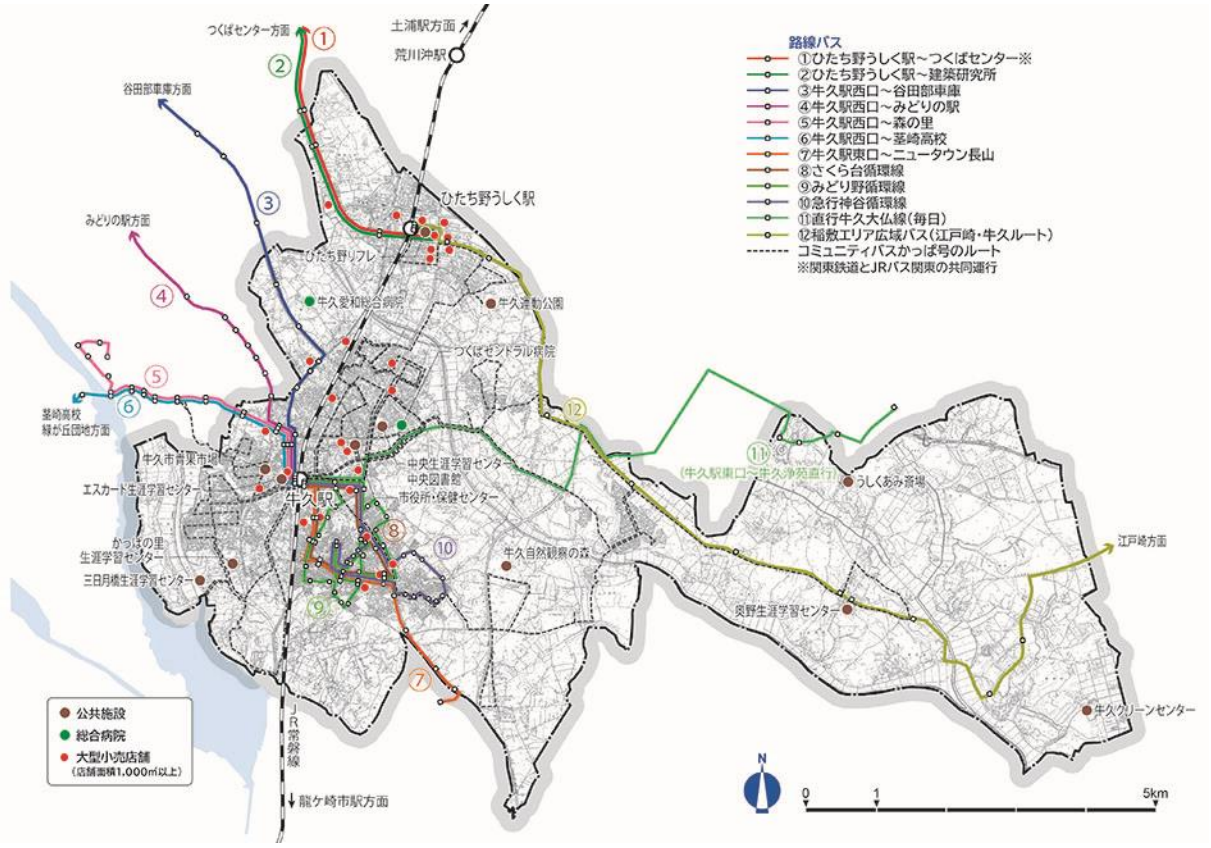
※1 国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用。
※2 稲敷市において、国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用。

＜令和 8 年 9 月 30 日までのかっぱ号の位置付け・役割＞

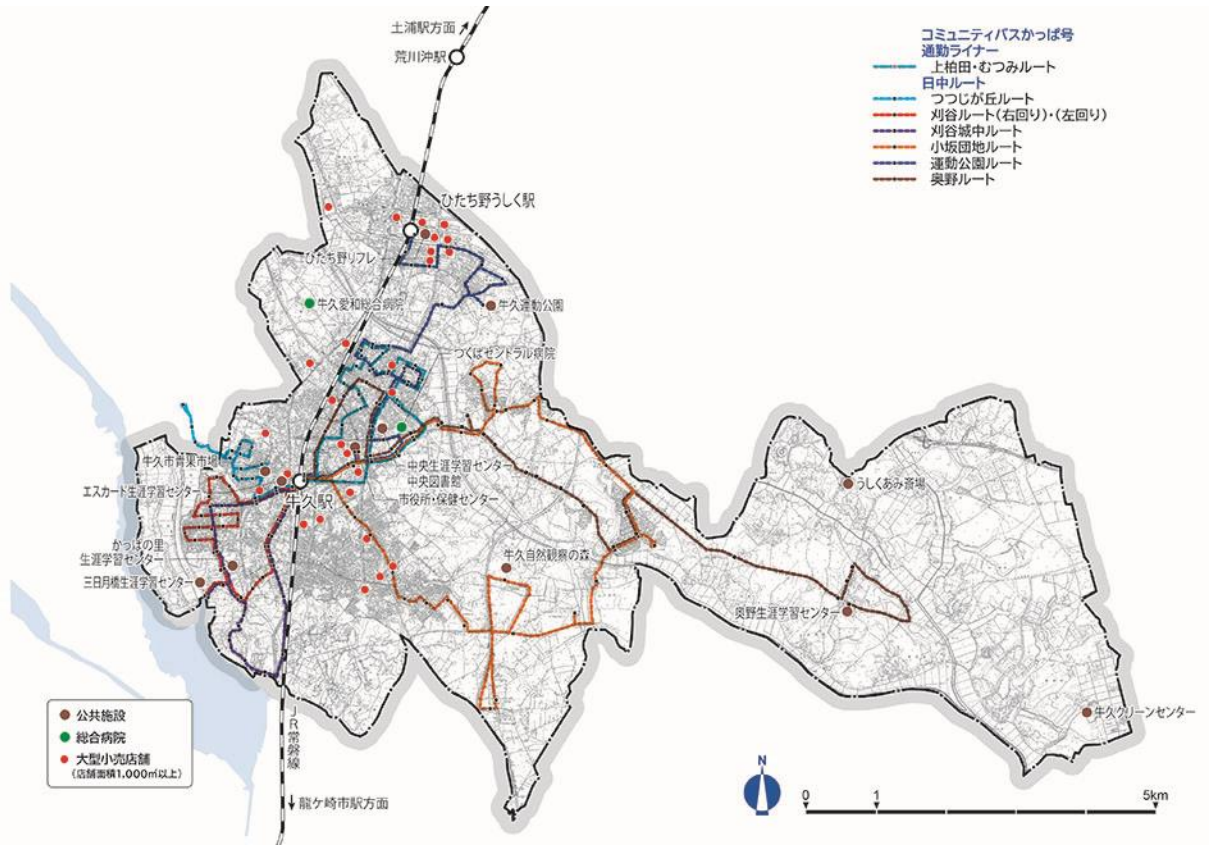
路線名	位置付け・役割	概要	補助
上柏田・むつみルート（朝・夕）	上柏田・むつみ地区から牛久駅に移動する際の通勤・通学利用者の交通手段	通勤ライナー 牛久駅東口と上柏田を結ぶ循環路線	※
さくら台・みどり野ルート（朝・夕）	さくら台・みどり野地区から牛久駅に移動する際の通勤・通学利用者の交通手段	通勤ライナー 牛久駅東口とさくら台区民会館を結ぶ循環路線	※
みどり野ルート	日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート 牛久駅東口と東みどり野区民会館を結ぶ循環路線	※
つつじが丘ルート	日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート 牛久駅西口と宝陽台公民館を結ぶ循環路線	
刈谷ルート	日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート 牛久駅西口と刈谷４丁目・三日月橋生涯学習センターを結ぶ循環路線	※
刈谷城中ルート	日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート 牛久駅西口と刈谷４丁目・城中公民館を結ぶ循環路線	
小坂団地ルート	日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート 牛久駅東口と牛久市役所・牛久市総合福祉センター・小坂団地を結ぶ循環路線	
運動公園ルート	日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート 牛久駅東口と牛久市役所・牛久運動公園・ひたち野うしく駅東口を結ぶ循環路線	
ひたち野うしくルート	日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート ひたち野うしく駅東西口とひたち野うしく小学校前・クリニックビレッジ入口を結ぶ循環路線	

※国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用。

＜令和 8 年 10 月 1 日からの路線バスの運行路線図＞



＜令和 8 年 10 月 1 日からのかっぱ号の運行路線図＞



＜令和 8 年 10 月 1 日からの路線バスの位置付け・役割＞

路線名	位置付け・役割	概要・運行事業者	補助
①ひたち野うしく駅～つくばセンター	本市とつくば市の移動の際の通勤・通学、買物利用者の交通手段	本市とつくば市を結ぶ路線 関東鉄道(株)とジェイアールバス関東(株)が共同運行	
②ひたち野うしく駅～建築研究所	本市とつくば市の移動の際の通勤・通学、通院利用者の交通手段	本市とつくば市を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	
③牛久駅西口～谷田部車庫	本市とつくば市の移動の際の通勤、通院利用者の交通手段	本市とつくば市を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	
④牛久駅西口～みどりの駅(牛久駅西口～桜ヶ丘団地)	本市とつくば市の移動の際の通院、買物利用者の交通手段	本市とつくば市を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	※1
⑤牛久駅西口～森の里	本市とつくば市の移動の際の買物利用者の交通手段	本市とつくば市を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	
⑥牛久駅西口～茎崎高校	本市とつくば市の移動の際の通学利用者の交通手段	本市とつくば市を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	
⑦牛久駅東口～ニュータウン長山	主に、市内での生活(買物、通院、駅周辺への移動)の際の通院、買物利用者の交通手段	牛久駅東口とニュータウン長山(龍ケ崎市)を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	
⑧さくら台循環線	主に、市内での生活(買物、通院、駅周辺への移動)の際の通院、買物利用者の交通手段	牛久駅東口とさくら台１丁目・向台中央を結ぶ循環路線 関東鉄道(株)が運行	
⑨みどり野循環線	主に、市内での生活(買物、通院、駅周辺への移動)の際の通院、買物利用者の交通手段	牛久駅東口と東みどり野区民会館を結ぶ循環路線 関東鉄道(株)が運行	
⑩急行神谷循環線	さくら台・みどり野地区から牛久駅に移動する際の通勤・通学利用者の交通手段	牛久駅東口とさくら台区民会館を結ぶ循環路線 関東鉄道(株)が運行	※2
⑪直行牛久大仏線(毎日)	市内での生活(買物、通院、駅周辺への移動)の際の通院、買物利用者の交通手段 また、牛久大仏、あみプレミアム・アウトレットへの観光の際の買物、観光利用者の交通手段	牛久駅東口と牛久浄苑、あみプレミアム・アウトレット(阿見町)を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	
⑫稲敷エリア広域バス(江戸崎・牛久ルート)	本市と稲敷市の移動の際の通勤・通学利用者、稲敷市への観光利用者の交通手段	本市と稲敷市を結ぶ路線 関東鉄道(株)が運行	※3

※1 国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用。

※2 国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用。

※3 稲敷市において、国の地域公共交通確保維持事業における「地域内観光フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用。

＜令和 8 年 10 月 1 日からのかっぱ号の位置付け・役割＞

路線名	位置付け・役割	概要	補助
上柏田・むつみルート（朝・夕）	上柏田・むつみ地区から牛久駅に移動する際の通勤・通学利用者の交通手段	通勤ライナー 牛久駅東口と上柏田を結ぶ循環路線	※
つつじが丘ルート	日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート 牛久駅西口と宝陽台公民館を結ぶ循環路線	
刈谷ルート（右回り）	刈谷地区から牛久駅に移動する際の通勤・通学利用者の交通手段、日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート 牛久駅西口と刈谷４丁目南・三日月橋生涯学習センターを結ぶ循環路線	※
刈谷ルート（左回り）	刈谷地区から牛久駅に移動する際の通勤・通学利用者の交通手段、日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート 牛久駅西口と刈谷４丁目南・三日月橋生涯学習センターを結ぶ循環路線	※
刈谷城中ルート	日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート 牛久駅西口と刈谷４丁目東・城中公民館を結ぶ循環路線	
小坂団地ルート	日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート 牛久駅東口と牛久市役所・牛久市総合福祉センター・小坂団地を結ぶ循環路線	
運動公園ルート	日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート 牛久駅東口と牛久市役所・牛久運動公園・ひたち野うしく駅東口を結ぶ循環路線	
奥野ルート	日中における市内での生活（買物、通院、駅周辺への移動）の際の通院、買物利用者の交通手段	日中ルート 牛久駅東口と岡見・小坂団地・奥野生涯学習センターを結ぶ循環路線	

※国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用。

②タクシー関連施策の見直し

目的	交通弱者等の移動手段の確保・充実を図るため、タクシー、うしタク、地域連携公共ライドシェアに関連する施策の見直しを図ります。
内容	本市では、民間事業者によりタクシーが運行しており、さらに牛久市乗合タクシー「うしタク」、地域連携公共ライドシェアを運行しています。これらの移動手段は、高齢者や運転免許を持たない交通弱者等の日中における市内での生活（通院等）の際の移動手段となっています。また、市内における公共交通不便地域を解消しています。 タクシー形態による移動ニーズを踏まえ、タクシー、うしタク、公共ライドシェアの関連施策の見直しにおいて、増車等によりうしタクの予約成約率を上げる工夫や、公共ライドシェアの利用登録方法等の見直しを行うと共に、タクシーを活用した公共交通施策を検討します。また、市外への移動ニーズについて、近隣市町村との広域連携を図り、利便性を向上させていきます。 計画目標の数値目標であるうしタクと公共ライドシェアの利用者数と予約成約率を毎年評価し、必要な改善を検討します。
実施主体	タクシー事業者、牛久市
実施スケジュール	令和 8 年度以降　継続してうしタクと公共ライドシェアの利用状況の分析・運行内容の見直し 令和 8 年度　タクシーを活用した公共交通施策の検討 令和 9 年度　タクシー関連施策の見直し

③奥野地区の移動手段確保

目的	鉄道駅から遠く、路線バス・かっぱ号の運行が少ない奥野地区の移動手段を確保するため、奥野地区の移動手段確保施策を検討します。
内容	奥野地区には、現在利用できる公共交通機関が少なく、奥野地区の市民の主な行先は市外であり、既存の公共交通では運行条件等により利用ニーズに合致しておらず、主な移動手段は、自家用車の本人運転や家族の送迎となっています。これらの奥野地区の移動需要を踏まえ、市内バス網の再編やタクシー関連施策の見直しにあわせて、奥野地区の移動手段確保施策を検討します。
実施主体	交通事業者、牛久市
実施スケジュール	令和 8 年度以降　奥野地区の移動手段確保施策を検討・実施

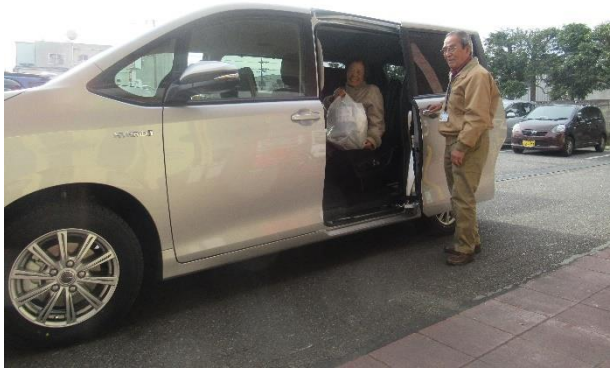
④中学生・高校生の移動手段確保

目的	運転免許取得前の中学生・高校生の通学やクラブ活動等の移動手段を確保するため、中学生・高校生の移動手段確保施策を検討します。
内容	市民アンケートや奥野地区アンケートでは通学手段の有無が高等学校の進学先の選択に影響を与えていることや、通学手段に不満を抱えていることが分かりました。 中学生・高校生の多様な進学先選択を可能とし、通学における保護者の送迎の負担を減らすため、中学生・高校生の通学における移動手段の確保施策を検討します。 本市では、令和 7 年 4 月に「牛久市地域クラブ活動ガイドライン」を作成し、牛久市立中学校の生徒を対象とする部活動の地域クラブ活動への移行を推進していくため、地域クラブ活動における移動手段の確保施策を検討します。 なお、実施にあたっては国等の補助制度の活用を検討します。
実施主体	交通事業者、牛久市
実施スケジュール	令和 8 年度以降　中学生・高校生の移動手段確保施策を検討・実施

⑤関連機関との連携（福祉有償運送、ボランティア移送サービスなど）

目的	障がい者や要介護者等の移動手段を確保するため、福祉有償運送実施事業者と情報共有し、連携します。 また、高齢者等の外出機会の増加につなげるため、地域ごとに取り組むボランティア移送サービスに係る団体と連携します。
内容	福祉有償運送は、障がい者や要介護者等で一人では公共交通機関を利用することが困難な方に対して、社会福祉法人やＮＰＯ法人等が、営利と認められない範囲の料金で、自家用自動車を使って行う有償運送サービスです。障がい者や要介護者等の通院や買い物等の移動手段となっています。 公共交通機関と福祉有償運送は所管が異なりますが、情報共有し、連携して障がい者や要介護者等の移動手段を確保・維持に努めます。 ボランティア移送サービスは、路線バス、タクシー、かっぱ号、うしタク、公共ライドシェアを補完し、地域の支え合いとして住民主体で行っている事業です。高齢者等の日中の通院や買い物等の地域内のきめ細かな移動需要に対応しています。 既に事業を実施している 3 つの地区社協については事業の維持に努めます。
実施主体	牛久市、社会福祉法人等
実施スケジュール	令和 8 年度以降　継続して連携

＜地区社協ボランティア移送サービス事業＞



資料：市社協資料

⑥市外に接続する公共交通網の維持

目的	市外への移動手段を確保するため、鉄道、路線バスといった市外に接続する公共交通を維持していきます。
内容	鉄道、路線バスは市域を跨いで接続して運行しており、市民等の広域的な移動手段となっています。 広域的な移動手段を確保するため、輸送力の増強や利便性の向上を交通事業者に要望していきます。 また、交通事業者等と市が協力して利用促進策を実施します。 地域間幹線系統の路線バスについては、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。そのため、国の補助制度を活用し、運行を維持していきます。
実施主体	交通事業者、牛久市
実施スケジュール	令和 8 年度以降　継続して輸送力増強・利便性向上を要望 令和 8 年度以降　利用促進策等を検討・実施 令和 8 年度以降　国の補助制度を活用し、地域間幹線系統の運行を維持

＜令和 8 年 9 月 30 日までの路線バスの運行路線図＞
97 ページ参照。

＜令和 8 年 9 月 30 日までの路線バスの位置付け・役割＞
98 ページ参照。

＜令和 8 年 10 月 1 日からの路線バスの運行路線図＞
100 ページ参照。

＜令和 8 年 10 月 1 日からの路線バスの位置付け・役割＞
101 ページ参照。

⑦交通機関間の連携

目的	個々の交通機関だけでなく交通機関全体の利便性を向上させるため、交通機関間で連携します。
内容	かっぱ号通勤ライナーは、主に通勤・通学時に鉄道と組み合わせて利用されています。鉄道の時刻改正の際に乗り継ぎしやすいかっぱ号通勤ライナーのダイヤを検討し調整します。 ＭａａＳとは、Mobility as a Service の略で、例えば自宅から目的地まで移動する場合、いままでは複数の交通機関を個別に検索・予約・決済していたものを、スマホアプリひとつで円滑な移動を実現するための仕組みです。複数交通事業者の連携や、交通事業者と観光施設やイベント主催者との連携を図り、ＭａａＳの取組の実施を検討します。
実施主体	交通事業者、牛久市
実施スケジュール	令和 8 年度以降　継続してかっぱ号通勤ライナーのダイヤを検討・調整 令和 8 年度以降　ＭａａＳの取組の実施を検討

＜ＭａａＳ（Mobility as a Service）＞
ＭａａＳ（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービスなどとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。
出典：国土交通省ホームページ

⑧交通結節点の整備

目的	鉄道とバス、バスとバス、バスと自転車等交通機関間の乗り継ぎを行う駅や公共施設を中心とした交通結節点を整備することで、公共交通の利便性を向上させます。
内容	公共交通を利用しやすくするため、公共施設内等を待合所として活用すること、広告付きバス停の設置や学校と連携したバス停の清掃等により、バス待ち環境の改善を図ります。また、交通事業者と連携し、バス停周辺に駐輪場を設置し、サイクルアンドライドに対応します。自転車で路線バスを利用しやすい環境を整えます。
実施主体	牛久市、交通事業者等
実施スケジュール	令和 8 年度以降　整備箇所検討、実施

＜牛久駅＞

＜牛久市総合福祉センター＞

＜事例：バス待ち環境改善に向けた先進的な取組＞

出典：国土交通省

⑨公共交通機関のバリアフリー化

目的	高齢者、障がい者、子育て世代等を含めて、誰もが移動しやすい公共交通の環境をつくるため、公共交通機関のバリアフリー化を推進します。
内容	ひたち野うしく駅東口のバスロータリーのバリアフリー化を進めます。 また、交通事業者は車両更新の際にノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの車両導入を検討し、市は交通事業者のバリアフリー化に向けた取組を推進します。
実施主体	交通事業者、牛久市
実施スケジュール	令和 8 年度　ひたち野うしく駅東口のバスロータリーのバリアフリー化 令和 8 年度以降　バリアフリー車両導入を随時実施

＜ユニバーサルデザインタクシー＞

ユニバーサルデザインタクシー（ＵＤタクシー）とは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方等、誰もが利用しやすい「みんなにやさしい新しいタクシー車両」であり、誰もが通常に利用できる一般のタクシーです。
※運賃料金は一般のタクシーと同じです。

出典：国土交通省ホームページ

⑩進展する技術の活用

目的	公共交通の利便性・持続可能性・生産性の向上、運行事業者の経営効率化・経営強化、環境への配慮のため、交通ＤＸ（デジタル・トランスフォーメーション）、交通ＧＸ（グリーントランスフォーメーション）を推進し、進展する技術を活用していきます。
内容	路線バスの位置情報・経路検索システムをＤＸとして導入しています。また、かっぱ号のバスロケーションシステムを平成 27 年度から導入しています。今後もこれらのサービスの提供を継続し、周知を図ります。 うしタクへのキャッシュレス決済の導入（交通系ＩＣカード、ＱＲコードや非接触型クレジット決済等）を検討します。 公共ライドシェアでは、ＡＩオンデマンドシステムにより予約申込状況に合わせて最適な運行ルートやスケジュールを算出し、効率的に配車・運行しています。今後もこのシステムの使用を継続します。 駅やバス停から自宅や目的地までのラストマイルの移動手段の確保に役立つパーソナルモビリティについて、イベント時に体験乗車を実施し、周知を図ります。 その他にも自動運転バスや燃料電池バス等、安全性や利便性を高める技術、環境にやさしい技術等の導入を本市の実情に合わせて検討します。技術を導入する際は、国等の支援の活用を検討します。
実施主体	交通事業者、牛久市
実施スケジュール	令和 8 年度以降　路線バスの位置情報・経路検索システム、かっぱ号のバスロケーションシステムを継続して実施・周知 令和 8 年度　うしタクへのキャッシュレス g 決済の導入の検討 令和 8 年度以降　公共ライドシェアのＡＩオンデマンドシステムを継続して使用 令和 8 年度以降　パーソナルモビリティを継続的に周知 令和 8 年度以降　進展する技術の導入の検討

＜かっぱ号のバスロケーションシステム＞

バスロケーションシステム（バスロケシステム）は、ＧＰＳを活用してバスの位置情報を収集し、スマートフォンやパソコン等に情報提供を行うシステムです。

＜事例：自動運転バス（茨城県境町）＞

茨城県境町では、ソフトバンク株式会社の子会社であるBOLDLY株式会社及び株式会社マクニカの協力の下、自動運転バスを3台導入し、路線バスとして定時・定路線での運行を令和2年11月26日（木）から開始しています。

なお、自治体が自動運転バスを公道で定常運行するのは、国内で初めてです。

※乗車定員11人以上の車両が、一般の方の移動手段として期間を限定せずに大半の区間を自動で走行するのは国内で初めて（BOLDLY株式会社調べ）。

出典：茨城県境町ホームページ

＜事例：燃料電池バス（東京都交通局）＞

燃料電池バスは、走行時に二酸化炭素や有害な排気ガスを排出せず、走行音も静かなため都市環境の改善に有効です。

東京都交通局では、トヨタ自動車株式会社が開発・市販化した燃料電池バスを導入して、平成29年3月から路線バスとして営業運行をしています。

出典：東京都交通局ホームページ

⑪運転士等の採用活動の協力実施

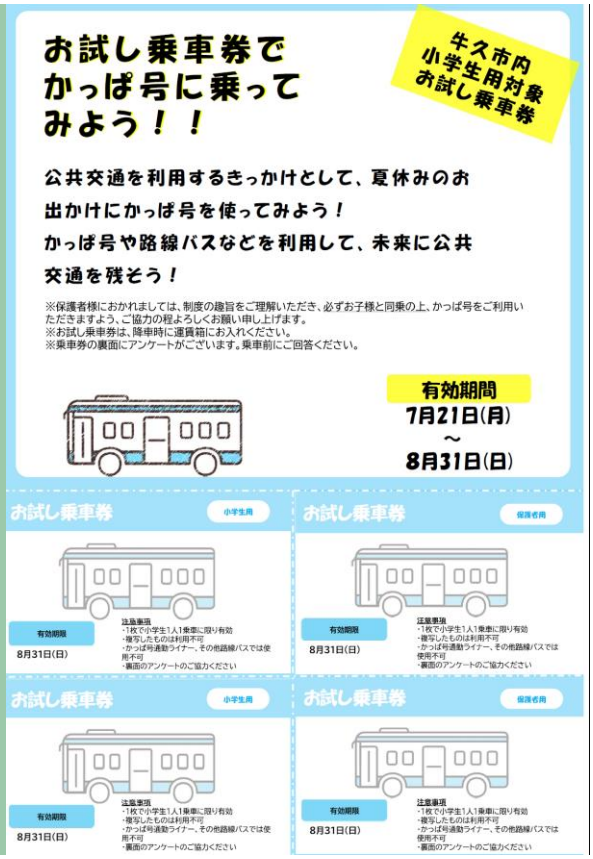
目的	交通事業者の運転士不足を解消するため、市は採用活動に協力します。
内容	路線バス、かっぱ号、タクシーの交通事業者では運転士不足が生じています。 公共交通の持続可能な公共交通の実現に向け、市と交通事業者が協力して運転士等の採用活動に取り組みます。例えば、交通事業者が実施する採用説明会や体験乗車会に市が会場提供の協力をすることや、市のイベントで採用パンフレットを配布します。
実施主体	交通事業者、牛久市
実施スケジュール	令和 8 年度以降　継続して実施

⑫公共交通の情報発信・利用促進

目的	市民等の公共交通への理解を深め、利用者を増加させるため、公共交通の路線や運行情報、利用方法等の情報を発信し、利用促進活動を実施します。
内容	市内の公共交通に関する情報を網羅した牛久市公共交通マップの作成・配布を継続して実施し、また、市ホームページやかっぱメール、LINE 等を活用し、公共交通に関する情報の提供を随時行います。 モビリティ・マネジメントとは、１人１人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策です。 イベントでの公共交通利用促進キャンペーンを実施します。 そのほか、かっぱ号のお試し乗車券の配布、行政情報出前講座、うしタクや公共ライドシェアの出張登録会等といった公共交通の意識の醸成に効果的な施策を随時実施します。
実施主体	交通事業者、牛久市
実施スケジュール	令和 8 年度以降　継続して実施

＜牛久市公共交通マップ＞

＜かっぱ号お試し乗車券の配布＞



＜うしくＷａｉワイまつりでの公共交通利用促進キャンペーンの実施内容（令和７年度）＞

①かっぱ号実車展示
②うしタク登録会
③地域連携公共ライドシェア登録会
④パーソナルモビリティ（電動カート・電動キックボード）の体験乗車
⑤公共交通マップの配布
⑥市内交通等概要ポスター掲示
⑦運転士説明会

＜うしくＷａｉワイまつりでの公共交通利用促進キャンペーンの様子＞

第５章　計画目標

１.計画目標

公共交通施策の進捗・効果を説明するための計画目標と数値目標を設定します。

＜基本的な方針と計画目標・数値目標＞

公共交通施策 赤字：重点的に取り組む施策		計画目標	数値目標
①市内バス網の再編を含めた路線バス・かっぱ号の運行	**施策①**	［１］かっぱ号の利用者数の増加	かっぱ号の利用者数 35.2 万人以上
②タクシー関連施策の見直し ③奥野地区の移動手段確保 ④中学生・高校生の移動手段確保 ⑤関連機関との連携 （福祉有償運送、ボランティア移送サービスなど）	**施策①** **施策②**	［２］路線バスの利用者数の維持	路線バスの利用者数 181 万人以上
⑥市外に接続する公共交通網の維持	**施策②**	［３］タクシー関連施策の利用者数の増加	うしタクの利用者数 9,600 人/年以上 公共ライドシェアの利用者数 600 人/年以上
⑦交通機関間の連携 ⑧交通結節点の整備 ⑨公共交通機関のバリアフリー化 ⑩進展する技術の活用 ⑪運転士等の採用活動の協力実施	**施策①～⑫**	［４］タクシー関連施策の予約成約率の向上	うしタクの予約成約率 90%以上 公共ライドシェアの予約成約率 98%以上
⑫公共交通の情報発信・利用促進		［５］公共交通を必要とする市民の公共交通に対する満足度の向上	公共交通を必要とする市民の公共交通に対する満足度 50%以上

２.数値目標の設定方法

［1］かっぱ号の利用者数の増加

まちの拠点と地域生活圏を結ぶ交通ネットワークのうち、かっぱ号の利用者数を評価します。

令和 8 年 10 月に予定する路線バス・かっぱ号の再編を踏まえ、令和 6 年度のかっぱ号の利用者数、令和 6 年度の路線バスの年間輸送人員から試算した再編後のかっぱ号の利用者数は 35.2 万人/年です。

現状から増加することを目指し、数値目標を 35.2 万人/年以上としました。

＜路線バス・かっぱ号の再編後も引き続き見込まれる利用者数＞

かっぱ号ルート	令和６年度利用者数
上柏田・むつみルート	24,492
小坂団地ルート	87,123
つつじが丘ルート	26,732
運動公園ルート	73,522
刈谷ルート	16,181
刈谷城中ルート	11,691
合計	239,741

＜路線バス・かっぱ号の再編により見込まれる利用者増＞

路線バスルート	令和６年度年間輸送人員
牛久駅西口～三日月橋生涯学習センター	57,501
牛久駅東口～牛久市役所前～小坂団地	11,405
牛久駅東口～栄町三丁目～小坂団地	2,522
牛久駅東口～栄町三丁目～牛久浄苑	7,642
牛久駅東口～栄町三丁目～牛久大仏	15,157
牛久駅東口～牛久市役所前～牛久高校～鹿ヶ作	18,397
合計	112,624

［２］路線バスの利用者数の維持

市外に接続する公共交通のうち、路線バスの利用者数を評価します。

市内を起点とする路線バスの令和 6 年度の利用者数は、ジェイアールバス関東（株）の路線が 18 万人/年、関東鉄道（株）の路線が約 171 万人/年、合計 189 万人/年です。（30 ページ参照。）

令和 8 年 10 月に予定する路線バス・かっぱ号の再編を踏まえ、令和 6 年度の路線バス利用者数とかっぱ号利用者数、令和 6 年度の路線バスの年間輸送人員から試算した再編後の路線バスの利用者数は 181.7 万人/年です。

現状を維持することを目指し、数値目標を 181 万人/年以上としました。

＜路線バス・かっぱ号の再編により見込まれる利用者増＞

かっぱ号ルート	令和６年度利用者数
さくら台・みどり野ルート	9,415
みどり野ルート	30,594
合計	40,009

＜路線バス・かっぱ号の再編により見込まれる利用者減＞

路線バスルート	令和６年度年間輸送人員
牛久駅西口～三日月橋生涯学習センター	57,501
牛久駅東口～牛久市役所前～小坂団地	11,405
牛久駅東口～栄町三丁目～小坂団地	2,522
牛久駅東口～栄町三丁目～牛久浄苑	7,642
牛久駅東口～栄町三丁目～牛久大仏	15,157
牛久駅東口～牛久市役所前～牛久高校～鹿ヶ作	18,397
合計	112,624

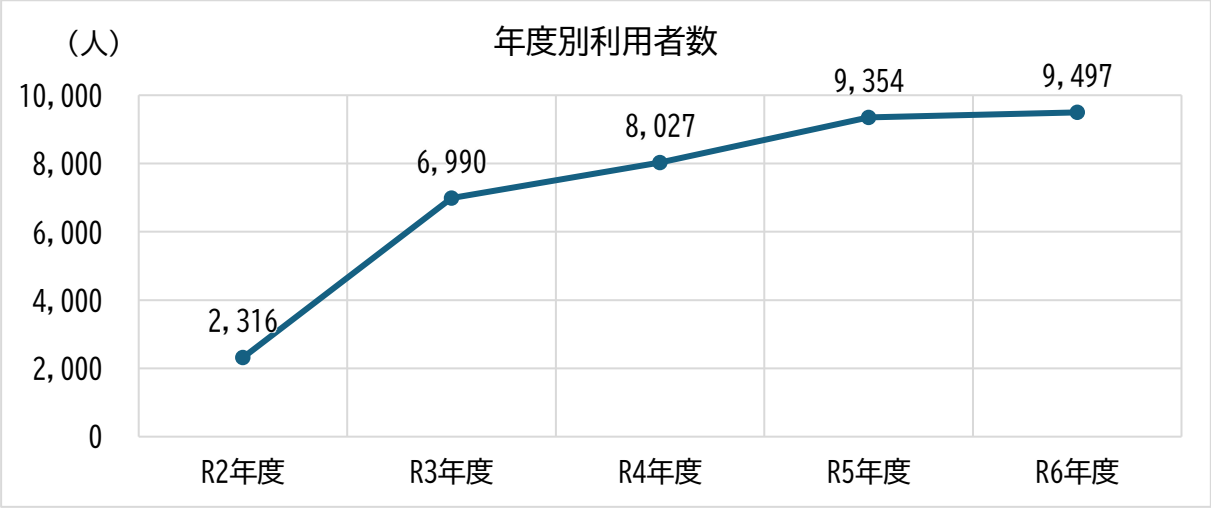
［３］タクシー関連施策の利用者数の増加

うしタクと公共ライドシェアの利用者数を評価します。

令和 6 年度のうしタクの利用者数は 9,497 人/年です。

現状から 1 日あたり平均利用者数 40 人、1 月あたり 20 日運行とし、利用者数の数値目標を 9,600 人/年以上としました。

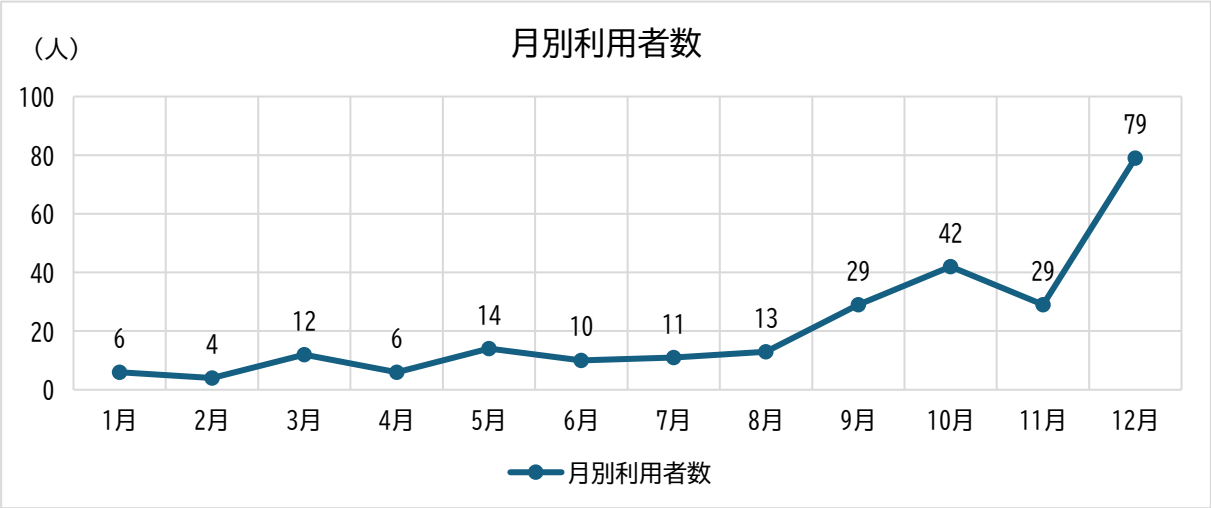
＜うしタクの利用者数の推移＞



公共ライドシェアの利用促進キャンペーンを実施した 10 月（42 人）、11 月（29 人）、12 月（79 人）の合計利用者数が 150 人であり、月平均利用者数が 50 人です。この水準で 1 年間推移すると 600 人/年です。

現状から利用者数を増加させることを目指し、数値目標を 600 人/年以上としました。

＜公共ライドシェアの月別利用者数の推移＞



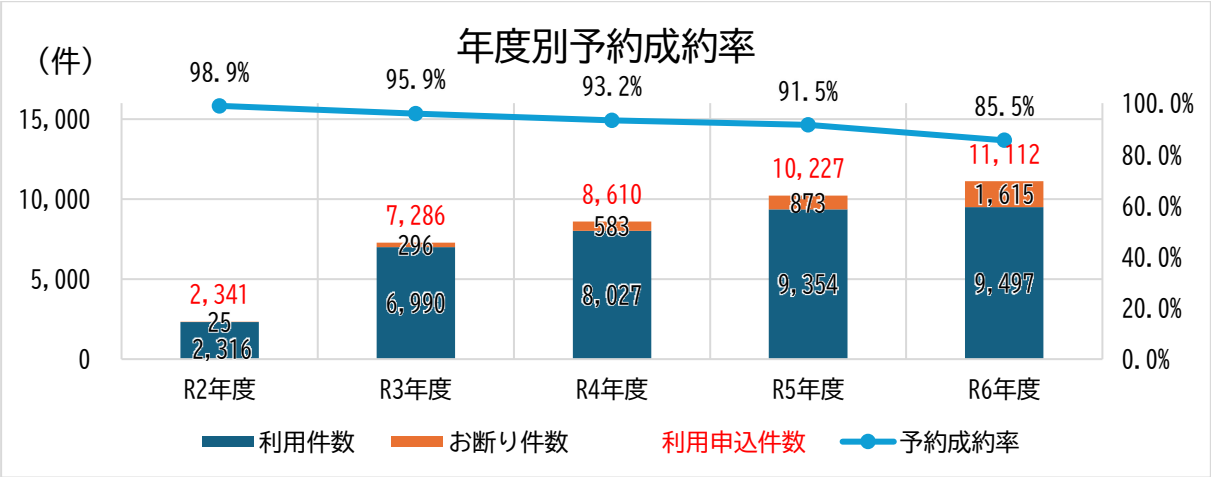
［4］タクシー関連施策の予約成約率の向上

うしタクと公共ライドシェアの予約成約率を評価します。（35 ページ参照）

令和 6 年度のうしタクの予約成約率は 85.5%です。

現状から予約成約率を向上させることを目指し、数値目標を 90%以上としました。

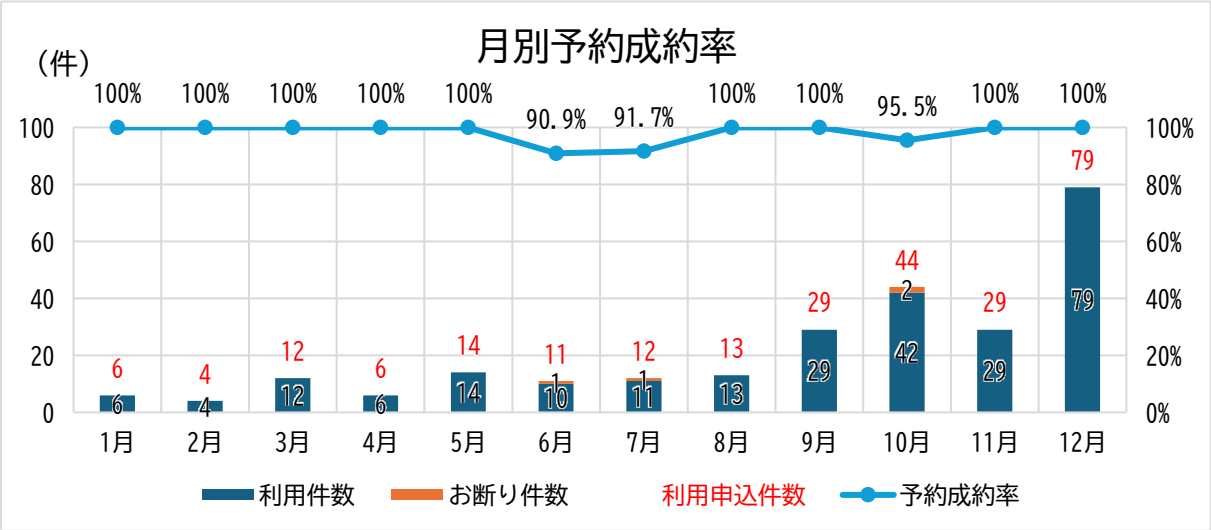
＜うしタクの年度別予約成約率＞



令和 7 年 1 月から 12 月末までの期間の公共ライドシェアの予約成約率は 98%です。（37 ページ参照。）

現状から予約成約率を向上させることを目指し、数値目標を 98%以上としました。

＜公共ライドシェアの月別予約成約率＞



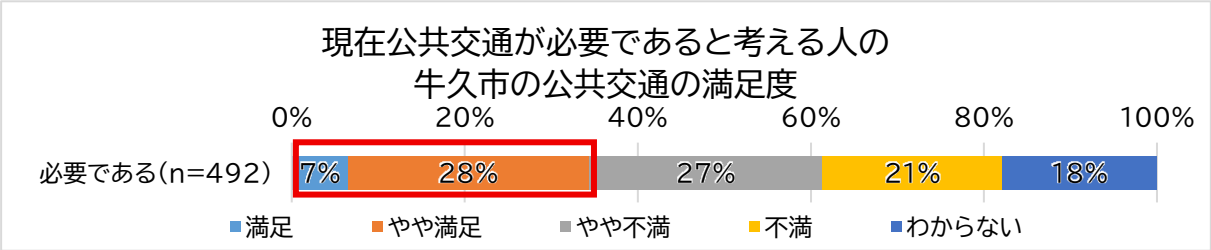
［5］公共交通を必要とする市民の公共交通に対する満足度の向上

公共交通を必要とする市民の公共交通に対する満足度を評価します。市民アンケート結果により、現在公共交通が必要であると回答した人の、牛久市の公共交通に満足・やや満足している人の割合を求めます。

令和 7 年度市民アンケートの公共交通を必要とする市民の公共交通に対する満足度は 35%です。

現状から満足度を向上させることを目指し、数値目標を 50%以上としました。

＜現在公共交通が必要であると考える人の牛久市の公共交通の満足度＞



第６章　計画の推進方策

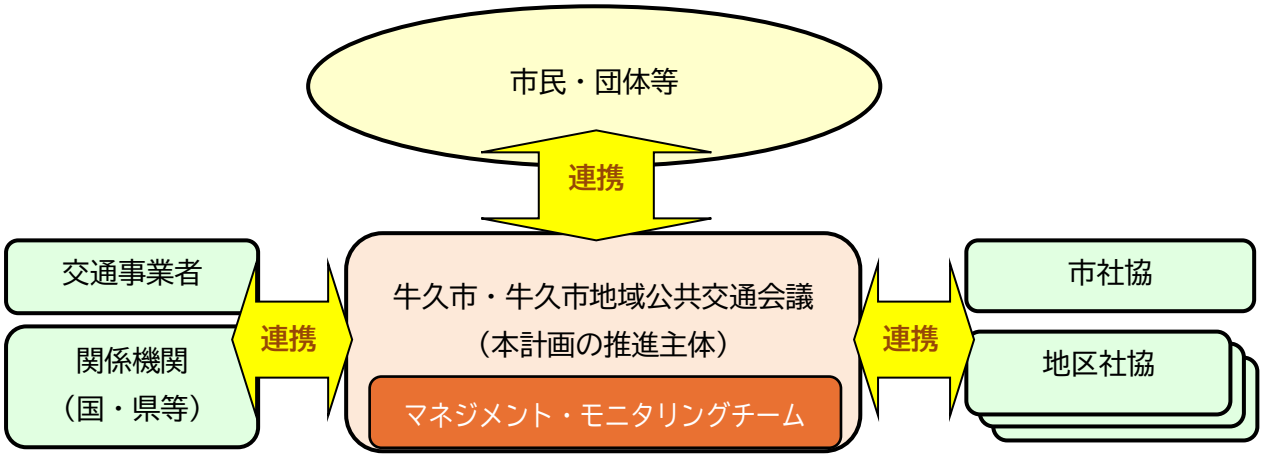
１．推進体制

利用者である市民や運行事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。そのため、本市及び牛久市地域公共交通会議が中心となって、本計画の周知と関係主体間の連携を進めます。

また、本計画に基づく公共交通施策は、まちづくりの一環として、市民、企業、交通事業者、本市及び牛久市地域公共交通会議等の関係主体が連携・協力して進めます。

さらに、国や県、関係機関との連携・協力を図りながら本計画を推進することとします。

＜計画の推進体制＞



２．牛久市地域公共交通会議の役割

牛久市地域公共交通会議は、本計画の検討・協議に加えて、計画策定後の施策の実施状況・達成状況の評価や、利用促進策等の施策の実施主体として機能していきます。

３．施策の実施状況や計画の達成状況の評価方法

マネジメント・モニタリングチームを立ち上げ、施策の実施状況や計画の達成状況について定期的に自己評価を実施します。四半期に１回程度、施策の実施・運用の進捗状況や、当面の取組方針等を議論します。また、年に１回程度、計画目標（数値目標）の達成状況を確認し、目標の達成状況の要因分析、今後の取組方針等を議論します。必要に応じて、施策の強化、見直し、目標値の修正等の方針を議論します。

マネジメント・モニタリングチームで議論した内容は、牛久市地域公共交通会議において報告し、年に１回程度、関係者全体で計画の達成状況に係る自己評価の結果を議論・承認し、今後の取組方針等を議論します。

目標年次の令和 11 年度においては、牛久市地域公共交通会議にて計画目標（数値目標）の達成状況を評価・分析し、新たな取組の方向性を検討することで、本計画の更新を行います。

＜評価のスケジュール＞

	令和 8 年度				令和 9 年度	
	第 1 四半期	第 2 四半期	第 3 四半期	第 4 四半期	第 1 四半期	…
協議結果の展開先			予算要求等			…
牛久市地域公共交通会議	◎ 報告・協議	○ 報告	○ 報告	○ 報告	◎ 報告・協議	…
マネジメント・モニタリングチーム	◎ 自己評価・協議	◎ 自己評価・協議	◎ 自己評価・協議	◎ 自己評価・協議	◎ 自己評価・協議	…

※令和 9 年度以降も同様のスケジュールで評価を進めていく。

４．実施スケジュール

公共交通施策は、下表の実施スケジュールにより推進します。

＜公共交通施策の実施スケジュール＞

公共交通施策	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
①市内バス網の再編を含めた路線バス・かっぱ号の運行	再編 → 利用状況の分析・運行内容の見直し			
	利用促進策の検討・実施			
	地域内フィーダー系統の運行の維持			
②タクシー関連施策の見直し	利用状況の分析・運行内容の見直し			
	検討 →	見直し →		
③奥野地区の移動手段確保	検討・実施			
④中学生・高校生の移動手段確保	検討・実施			
⑤関連機関との連携（福祉有償運送、ボランティア移送サービスなど）	連携			
⑥市外に接続する公共交通網の維持	要望			
	利用促進策の検討・実施			
	地域間幹線系統の運行の維持			
⑦交通機関間の連携	かっぱ号通勤ライナーのダイヤを検討・調整			
	ＭａａＳの取組の実施を検討			
⑧交通結節点の整備	整備箇所検討、実施			

公共交通施策	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
⑨公共交通機関のバリアフリー化	ひたち野うしく駅東口のバスロータリーのバリアフリー化			
	随時バリアフリー車両導入			
⑩進展する技術の活用	路線バスの位置情報・経路検索システム、かっぱ号のバスロケーションシステムを実施・周知			
	うしタクへのキャッシュレス決済の導入の検討			
	公共ライドシェアのＡＩオンデマンドシステムを使用			
	パーソナルモビリティを周知			
	進展する技術の導入の検討			
⑪運転士等の採用活動の協力実施	実施			
⑫公共交通の情報発信・利用促進	実施			

５.資金の確保

上記の公共交通施策を進めるに当たっては、市の予算をベースとして、地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統のバス路線維持のためには国の地域公共交通確保維持事業を、その他の施策については、適宜、国や県の補助制度を活用して効果的な施策の実施を図っていきます。

また、今後は利用促進策の実施により運賃収入を増やす取組を行うとともに、広告収入等といった運賃以外の収入も増やす努力をします。

＜現在活用している主な補助制度＞

公共交通施策	補助制度
⑥市外に接続する公共交通網の維持	地域公共交通確保維持事業 「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」 （98、101 ページを参照）
①市内バス網の再編を含めた路線バス･かっぱ号の運行	地域公共交通確保維持事業 「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」 （98～99、101～102 ページを参照）

参考資料

１．策定体制

本計画は、牛久市地域公共交通会議での協議を経て策定しました。

＜牛久市地域公共交通会議委員＞　（令和 7 年 12 月 11 日現在）

役職	組織	氏名
	牛久市　副市長	鷹羽　伸一
	筑波大学　システム情報系　教授	岡本　直久
	関東運輸局　茨城運輸支局　首席運輸企画専門官（企画調整）	柿本　憲治
	関東運輸局　茨城運輸支局　首席運輸企画専門官（輸送）	小菅　達也
	茨城県　政策企画部　交通政策課　課長	伊藤　豪人
	茨城県　竜ケ崎工事事務所　所長	寺家　喜重
	茨城県　牛久警察署　交通課　課長	草野　明彦
	一般社団法人　茨城県バス協会　専務理事	古賀　重徳
	一般社団法人　茨城県ハイヤー・タクシー協会　専務理事	服部　透
	関東鉄道労働組合　副執行委員長	谷田部　正利
	東日本旅客鉄道株式会社　水戸支社　企画統括部　経営戦略ユニット　ユニットリーダー	藤澤　充哲
	関東鉄道株式会社　常務取締役	廣瀬　貢司
	ジェイアールバス関東株式会社　土浦支店　店長	西津　芳則
	牛久駅構内タクシー組合 落合交通有限会社　取締役	酒井　康成
	株式会社セキショウキャリアプラス　代表取締役	冨田　良一
	牛久市区長会　会長	橋本　庄司
	牛久市シニアクラブ連合会　会長	清水　享
	牛久市障害者連合会	稲村　憲治
	牛久市商工会　会長	野口　知重
	牛久市ＰＴＡ連絡協議会	佐藤　幸夫
	牛久市　保健福祉部　部長	渡辺　恭子
	牛久市　経営企画部　部長	糸賀　修
≪事務局≫ 事務局長：牛久市経営企画部政策企画課課長（公共交通対策室室長兼務） ・経営企画部政策企画課公共交通対策室職員		

（任期：令和 9 年 3 月 31 日まで）

２．策定の経緯

本計画は、以下のような経緯を経て策定しました。

年	月	内容
令和７年	５月	令和７年度　第１回牛久市地域公共交通会議 （市民アンケート調査、奥野地区アンケート調査、交通事業者ヒアリングの実施に関する報告）
	６月	意見照会 （市民アンケート調査、奥野地区アンケート調査のアンケート票の意見照会）
	６～７月	市民アンケート調査
	６～７月	奥野地区アンケート調査
	８月	令和７年度　第２回牛久市地域公共交通会議 （構成案、奥野地区グループインタビュー、交通事業者ヒアリングの報告、牛久市の地域公共交通課題に関する意見交換）
	８～９月	交通事業者ヒアリング
	９月	奥野地区グループインタビュー
	12 月	令和７年度　第３回牛久市地域公共交通会議 （地域公共交通計画素案の報告）
令和８年	１月	令和７年度　第４回牛久市地域公共交通会議 （第 2 次牛久市地域公共交通計画の策定に係るパブリックコメント実施についての承認）
	１月～２月	パブリックコメント
	３月	令和７年度　第５回牛久市地域公共交通会議 （地域公共交通計画案の承認、策定）

３．公共交通施策の体系

公共交通の役割	市民等の移動を支える社会生活基盤
あるべき姿	地域の協力・連携で維持・向上を図る公共交通

公共交通の課題	基本的な方針	公共交通施策 赤字：重点的に取り組む施策	計画目標	数値目標
（１）市内での移動手段の維持･確保	（１）まちの拠点と地域生活圏の公共交通ネットワークの整備・改善	**①市内バス網の再編を含めた路線バス・かっぱ号の運行**	［１］かっぱ号の利用者数の増加	35.2 万人以上
（２）中学生･高校生や高齢者等の運転できない人の移動手段の確保	（２）交通弱者等の移動手段の確保	**②タクシー関連施策の見直し** ③奥野地区の移動手段確保 ④中学生・高校生の移動手段確保 ⑤関連機関との連携 （福祉有償運送、ボランティア移送サービスなど）	［２］路線バスの利用者数の維持	路線バスの利用者数 181 万人以上
（３）市外への移動手段の維持･確保	（３）広域的に移動しやすい公共交通ネットワークの維持	⑥市外に接続する公共交通網の維持	［３］タクシー関連施策の利用者数の増加	うしタクの利用者数 9,600 人/年以上 公共ライドシェアの利用者数 600 人/年以上
（４）公共交通の利用環境の改善	（４）公共交通の利便性向上	⑦交通機関間の連携 ⑧交通結節点の整備 ⑨公共交通機関のバリアフリー化 ⑩進展する技術の活用 ⑪運転士等の採用活動の協力実施	［４］タクシー関連施策の予約成約率の向上	うしタクの予約成約率 90%以上 公共ライドシェアの予約成約率 98%以上
（５）公共交通に対する市民の意識の向上	（５）地域全体で公共交通を支える機運の醸成	⑫公共交通の情報発信・利用促進	［５］公共交通を必要とする市民の公共交通に対する満足度の向上	公共交通を必要とする市民の公共交通に対する満足度 50%以上

施策①

施策①

施策②

施策②

施策①～⑫

第２次牛久市地域公共交通計画

令和８年３月策定

令和８年８月改定

●発　　行　牛久市経営企画部政策企画課公共交通対策室

〒300-1292

茨城県牛久市中央３丁目15番地１

TEL（029）873－2111（代表）　　FAX（029）873－7510