

第 1 回 小 美 玉 市 公 共 交 通 検 討 委 員 会 資 料

～小美玉市公共交通ネットワーク検討調査～

～ 目 次 ～

	Page
1. はじめに	
1-1. 検討の目的	1
1-2. 検討の内容と流れ	1
2. 小美玉市の現状	
2-1. 人口動態	2
2-2. 公共交通の現況	3
3. 各地区における市民ニーズと交通特性	
3-1. 各地区における市民ニーズ	6
3-2. 各地区の交通特性整理	16
4. 公共交通の課題整理	17
5. 公共交通ネットワーク整備の基本方針	
5-1. 基本方針	18
5-2. 小美玉市が目指すまちづくりの方向性	19
5-3. 公共交通ネットワーク方針	20

平成23年2月14日

小 美 玉 市

1. はじめに

1-1. 検討の目的

小美玉市は平成 18 年 3 月 27 日に、小川町、美野里町、玉里村の 3 町村が合併して発足した市である。

本市は、茨城県のほぼ中央部に位置し、東京から 80 km、県都水戸市から約 20 km の距離にあり、業務核都市の土浦市、つくば市には約 20 km の距離にある。

主な公共交通は、JR 常磐線と路線バスであるが、平成 19 年 3 月には、市の南部に存在した鹿島鉄道線が廃止となった他、近年の路線バスの縮減・廃止傾向もあるなかで、公共交通の利便性の低下が著しい状況にある。

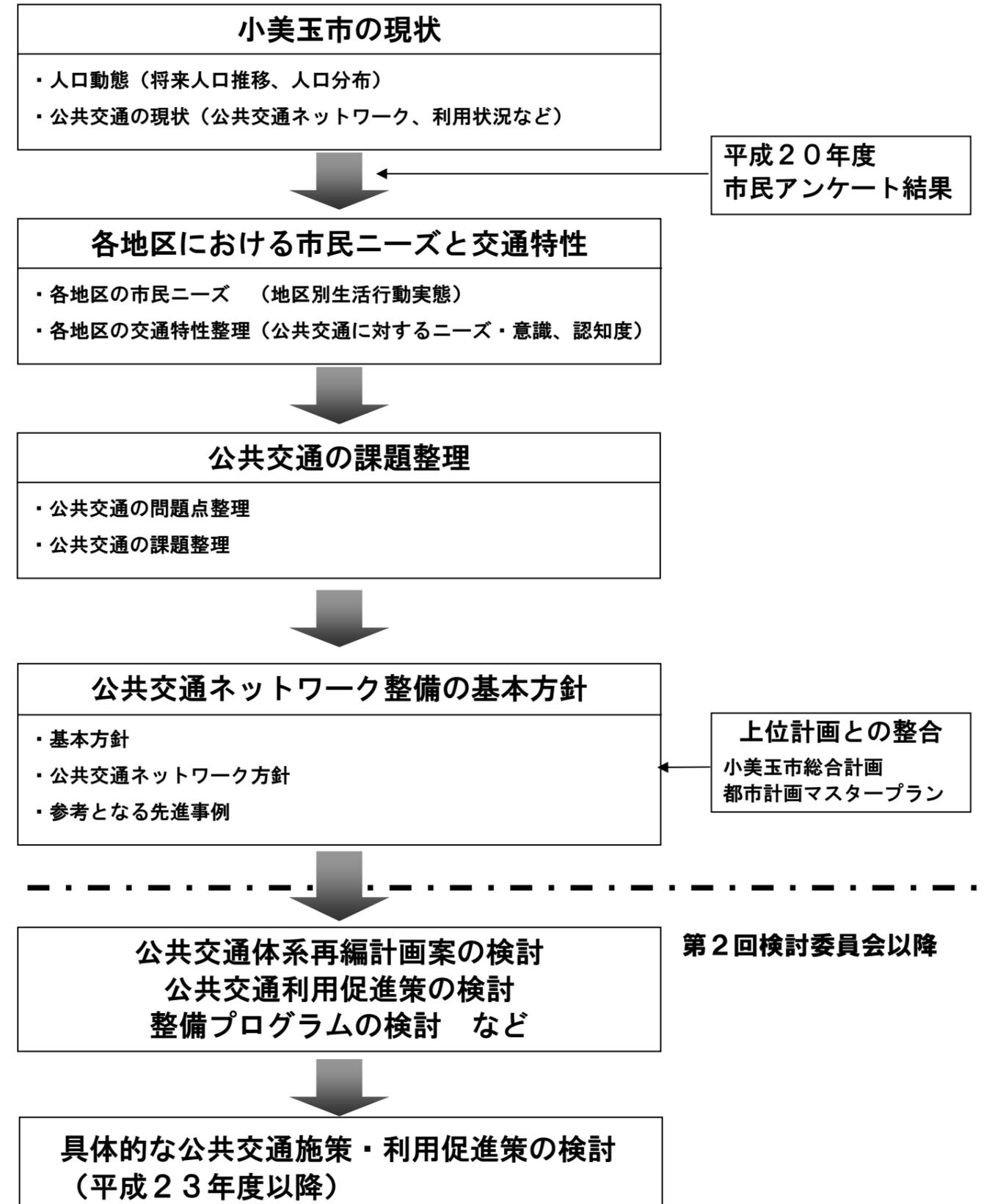
しかし、平成 22 年 3 月には茨城空港が開港し、新たに空路が確保されるとともに、同年 8 月には公設民営型としては全国初となる旧鹿島鉄道線跡地を利用したバス専用道の整備（BRT）により、かしてつバスの運行が開始されるなど、新たな動きも見られている。

このような状況のなか、本市では、平成 20 年度に全市民を対象とした公共交通に関するアンケート調査を実施したが、車社会の進展に伴い、公共交通の利便性が減少している状況であっても、公共交通に不便を感じていないことから、新たな公共交通導入に関する関心は低いという結果が表れた。

しかしながら、本市も県内他市と同様に急速な高齢化や通学児童の減少が進行しており、自動車を運転できない高齢者の増加や学校の統廃合に向けた検討が始められるなど新たな公共交通に関する問題も生じる可能性を秘めていると考えられる。

本調査（委員会）では、そのような本市の現状、将来的な展望を踏まえ、本市の将来構想にとって必要不可欠な公共交通のあり方を検討するとともに、行政や交通事業者に過度の負担とならない持続可能な公共交通ネットワークの構築と、公共交通の維持・存続のための仕組みづくり、取り組み方などについて検討を行うものである。

1-2. 検討の内容と流れ



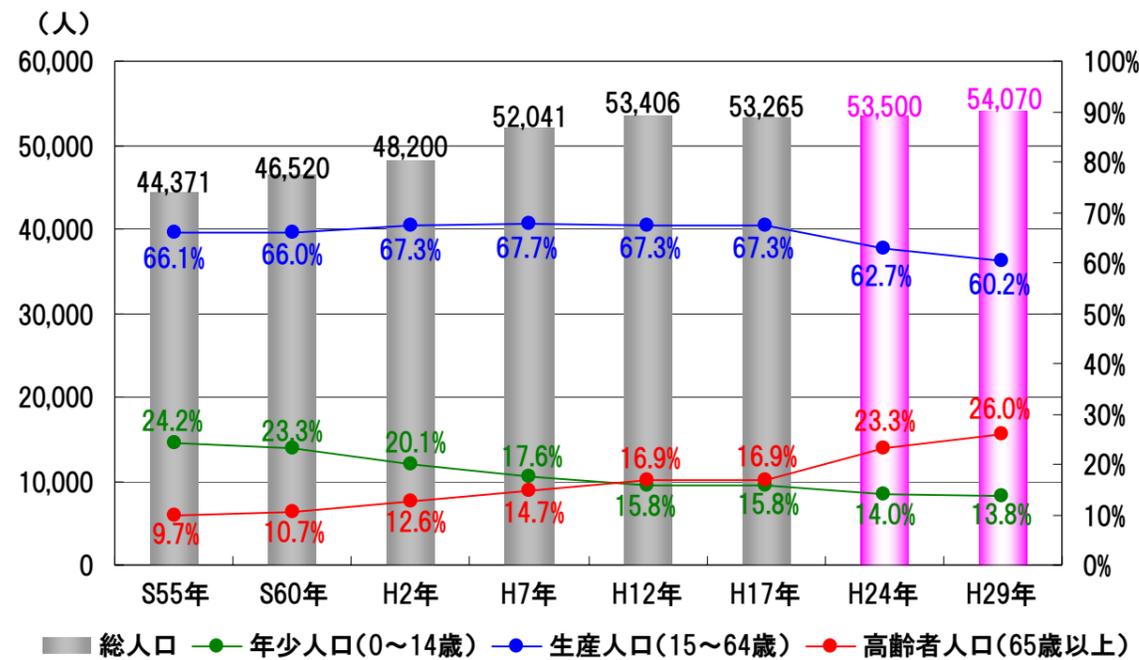
2. 小美玉市の現状

ここでは、小美玉市の現状として、これからの人口動態や地区別の人口の分布と公共交通ネットワーク、利用状況などといった基本的な統計情報を基に小美玉市の姿を明らかにしていく。
 また、小美玉市は平成18年3月に美野里町、小川町、玉里村の2町1村が合併しており、その地域ごとで生活行動なども異なることから市内をいくつかの地域に区分することとし、地域区分は中学校区で区分する。ただし、美野里地区は面積が広い上、中学校区が1つであるため、小学校区を参考にし、市内を5地域に区分して、検討を進めることとする。

2-1. 人口動態

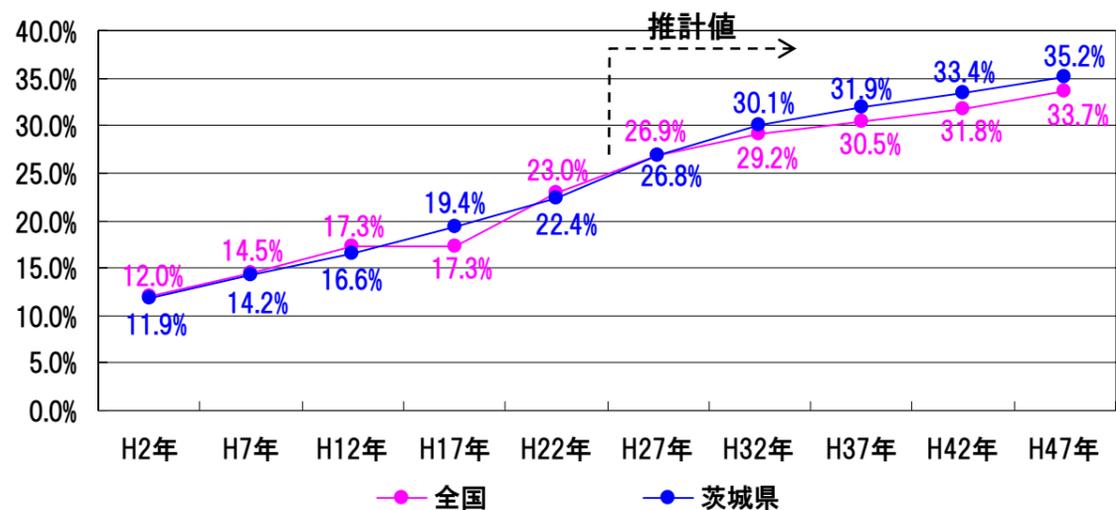
- 本市の人口は減少しており、少子高齢化が進展し、将来的には高齢化率が約30%と総人口の3人に1人が高齢者となるものと予測されている。
- 本市の人口分布を見ると、JR常磐線沿線地区である羽鳥や旧鹿島鉄道沿線地区の小川、栗又四ヶ、上玉里に人口が集中している。
- また、市内で高齢化が進んでいる代表的な地区は、北部の橋場美と南部の高崎であるが、川中子および小塙についても現時点で30%を超えている。

■将来人口推計



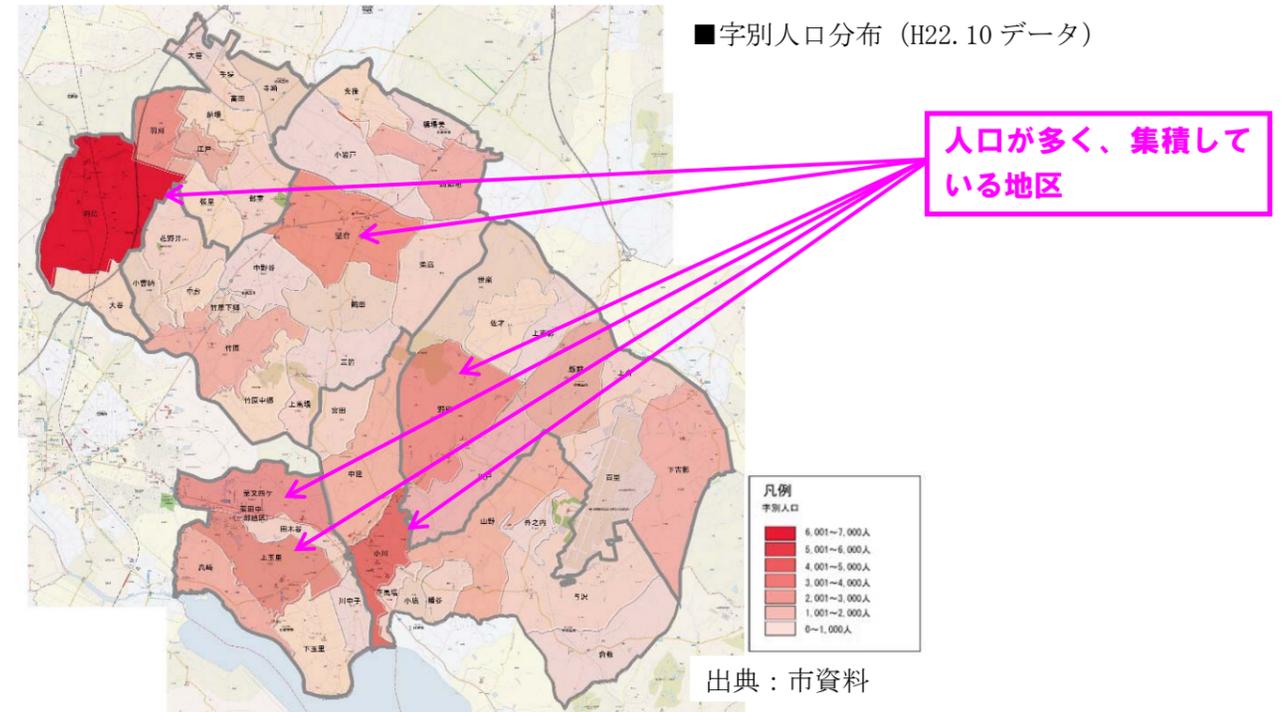
出典：小美玉市総合計画より

～参考：全国および茨城県の高齢化率の推移～

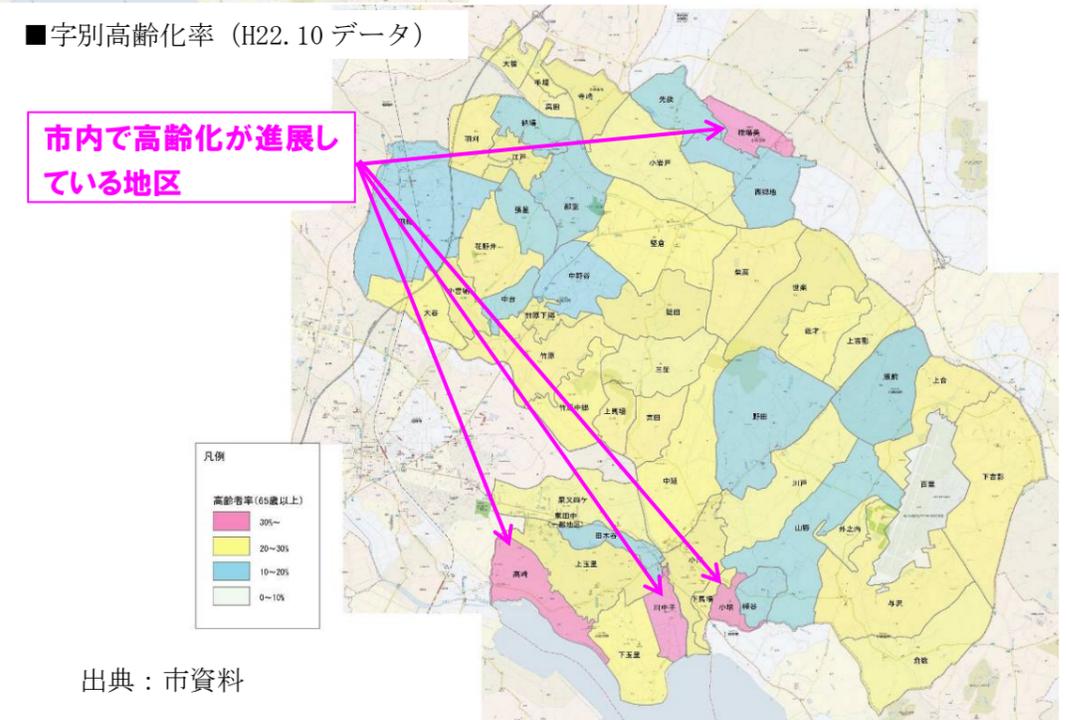


出典：茨城県HPより

■字別人口分布 (H22.10 データ)



■字別高齢化率 (H22.10 データ)



2-2. 公共交通の現状

(1) 公共交通ネットワークなど

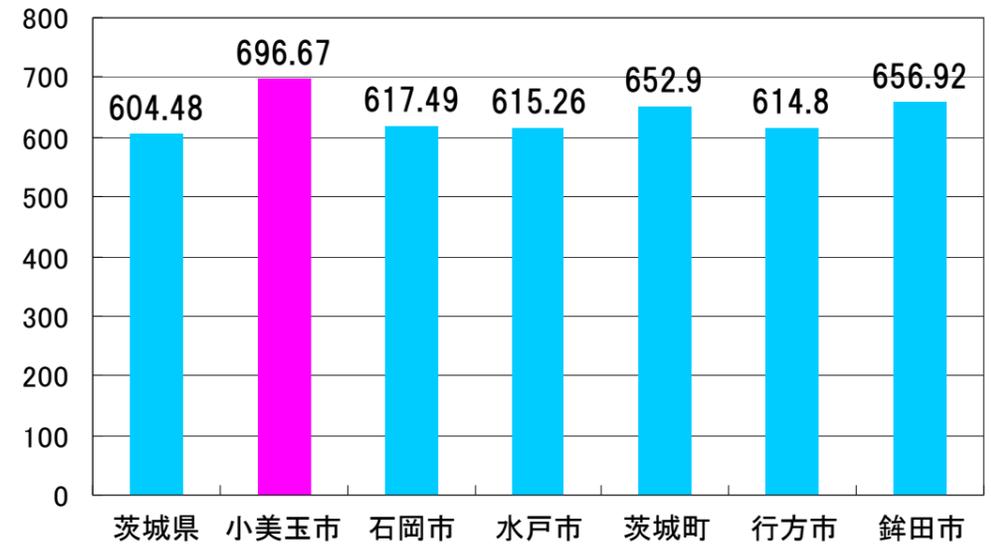
- 本市の公共交通ネットワークは市西部を南北に JR 常磐線が通り、これにより、東京方面などへの広域ネットワークが形成されている。
- 地域内の主たる公共交通である路線バスは、石岡駅を基点として、放射状にネットワークが広がり、主に市内の主要施設（市役所、医療施設、公民館など）が沿道に集積している国道 6 号、355 号といった広域ネットワークを形成する路線を運行している。旧鹿島鉄道跡地を活用したかしてつバスが 1 日 100 本と多頻度で運行されているものの、それ以外は、運行本数が最高でも石岡駅と水戸駅を結ぶ路線で 25 本/日と少ない。
- モータリゼーションの進展を受けて、堅倉～下吉影方面に向かうバス路線など利用者の減少により、市内バス路線の一部が減少または廃止されている。

(2) 公共交通の利用状況など

- 本市の自家用自動車保有台数は、茨城県、隣接市町よりも高く、県下でも上位に入り、自動車に過度に依存している傾向が伺える。
- また、モータリゼーションの進展によって、羽鳥駅、石岡駅の利用者数は減少しており、公共交通の衰退が顕著になってきている。

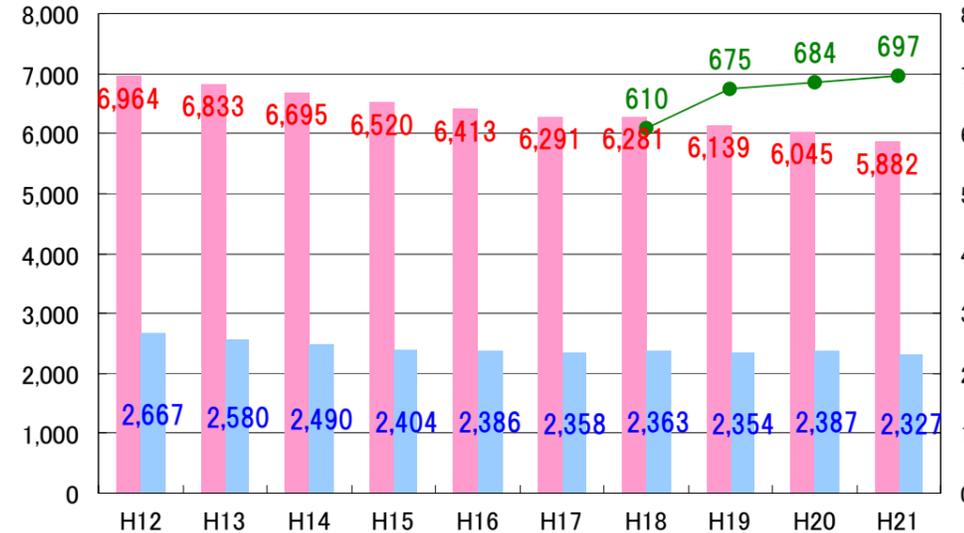
■自家用自動車保有台数（H21 時点）

（単位：台/千人）



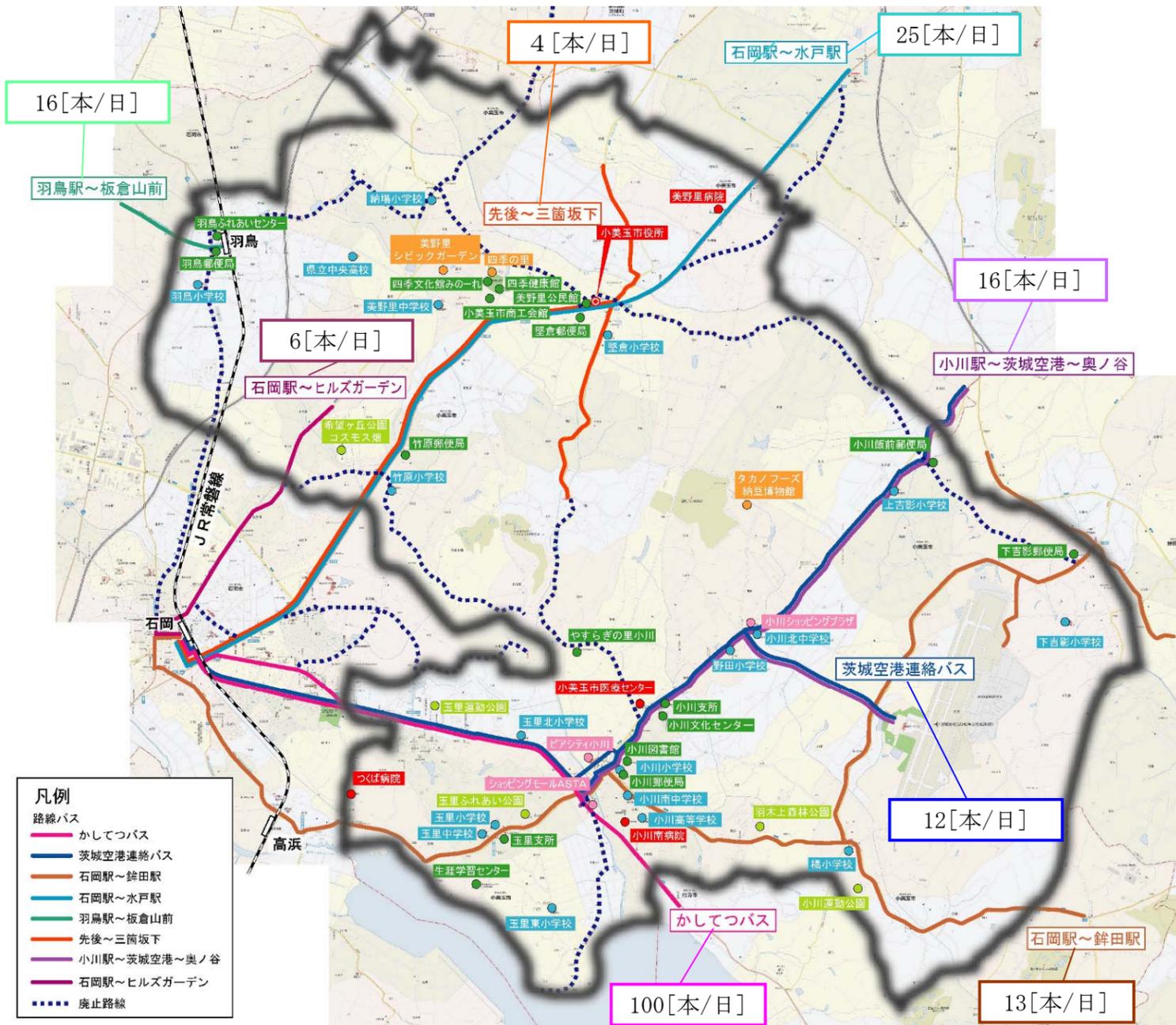
■鉄道利用者数推移と自家用自動車保有台数推移*（H12 年～H21 年）

（単位：人/日）



●石岡 ●羽鳥 ●自動車保有台数

*自家用自動車保有台数は、合併以後の数値を掲載しているため、データが H18 以降となっている

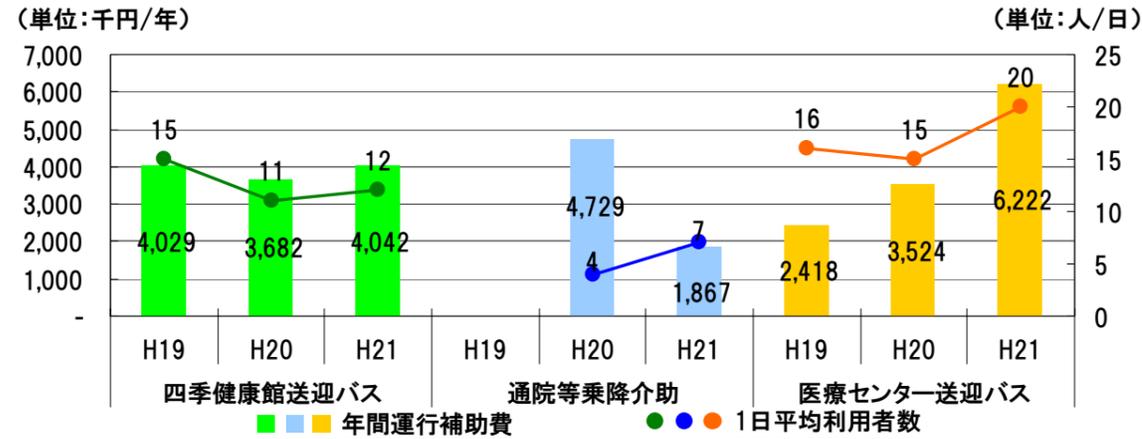


- 凡例
- 路線バス
 - かしてつバス
 - 茨城空港連絡バス
 - 石岡駅～鉾田駅
 - 石岡駅～水戸駅
 - 羽鳥駅～板倉山前
 - 先後～三箇坂下
 - 小川駅～茨城空港～奥ノ谷
 - 石岡駅～ヒルズガーデン
 - 廃止路線

(3) 市が提供する特定輸送（健康館バス、医療センターバス）およびタクシー補助制度

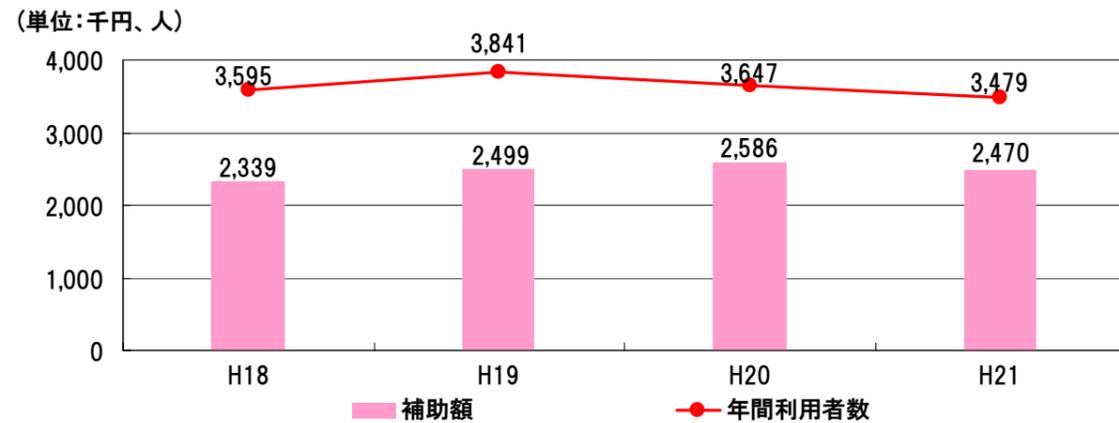
- ・本市が提供している公共交通サービスは、2つに大別でき、1つが特定輸送サービス（四季健康館の送迎バス、通院向けのデマンド交通、医療センターバスの3種類）、もう1つがタクシー補助である。
- ・特定輸送サービス（四季健康館送迎バス、通院向けデマンド交通、医療センター送迎バス）の利用者数は、種類別に差はあるものの、概ね1日10～20人程度であり、それに対して、市が年間200百万円～600百万円の運行補助を行っている。
- ・タクシー補助（初乗り料金を補助する制度）の利用者はタクシー料金が改定された年次を境に減少傾向に転じており、H21年では3,479人/年となっており、運賃が上がったことで、利用者数が減少した可能性も考えられるが、その分、市の補助金額が減少することはない、ほぼ横ばいとなっている。

■特定輸送サービス実績（H19～H21）

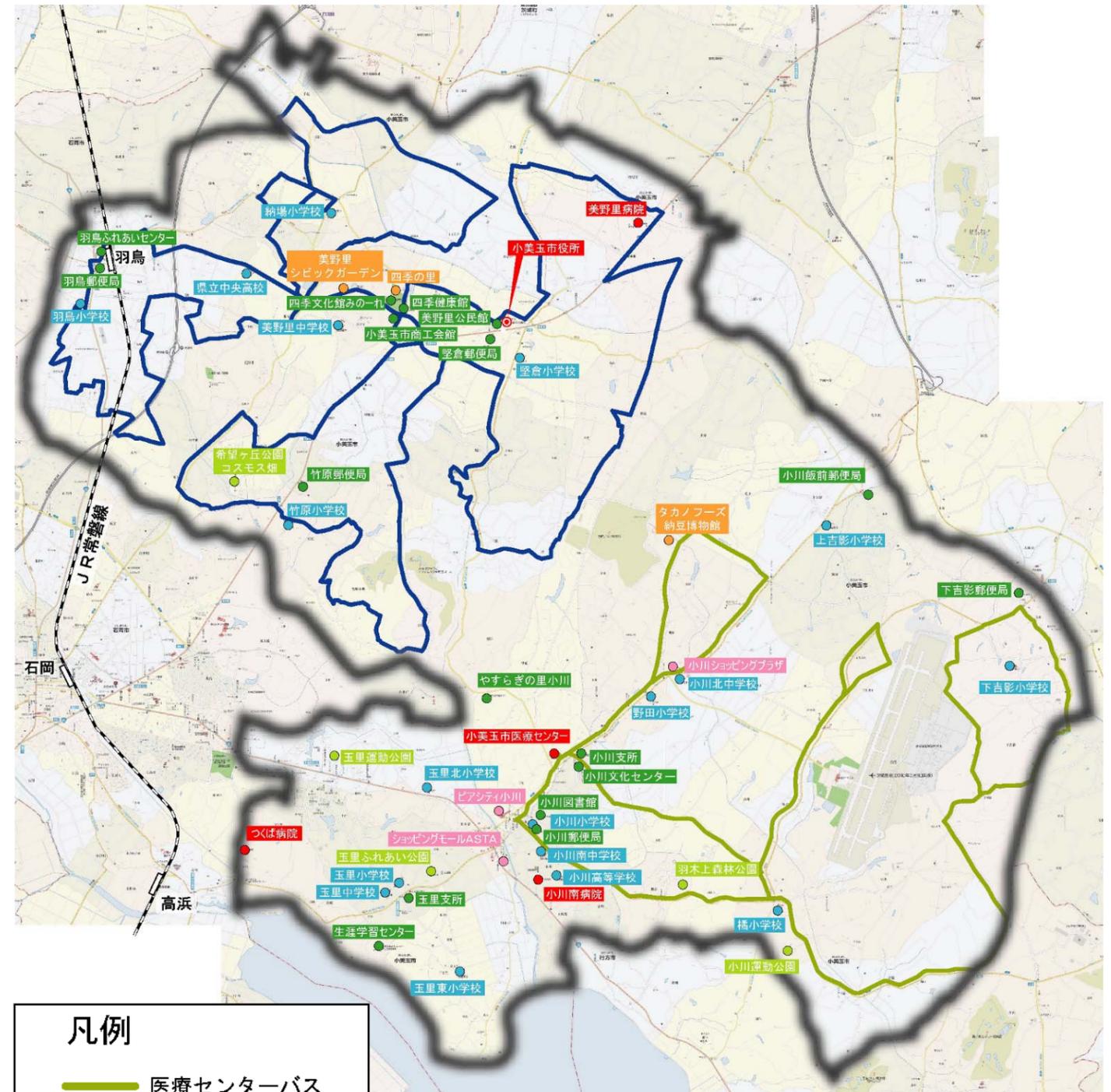


項目	①四季健康館			②通院乗降介助			③医療センター		
年度	H19	H20	H21	H19	H20	H21	H19	H20	H21
系統数、運行方法など	旧美野里地区を運行する定路線バス			市内全域、隣接市を対象としたデマンド型交通システム			医療センター通院者用の定路線バス		
年間輸送人員[人/年]	2,850	2,116	2,446	---	1,444	2,074	3,855	4,721	5,915
年間運行日数[日]	190	190	204	---	355	300	243	324	294
一日輸送人員[人/日]	15	11	12	---	4	7	16	15	20
運行補助経費[千円/年]	4,029	3,682	4,042	---	4,729	1,867	2,418	3,524	6,222
1人当たりの必要運行経費[千円/人]	1.4	1.7	1.7	---	3.3	0.9	0.6	0.8	1.1

■タクシー補助実績（H18～H21）



年度	H18	H19	H20	H21
タクシー初乗り料金(円)	660	660	710	710
年間利用者数(人)	3,595	3,841	3,647	3,479
1日平均利用者数(人/日)	10	11	10	10
補助金額(千円)	2,339	2,499	2,586	2,470



凡例	
—	医療センターバス
—	健康館バス

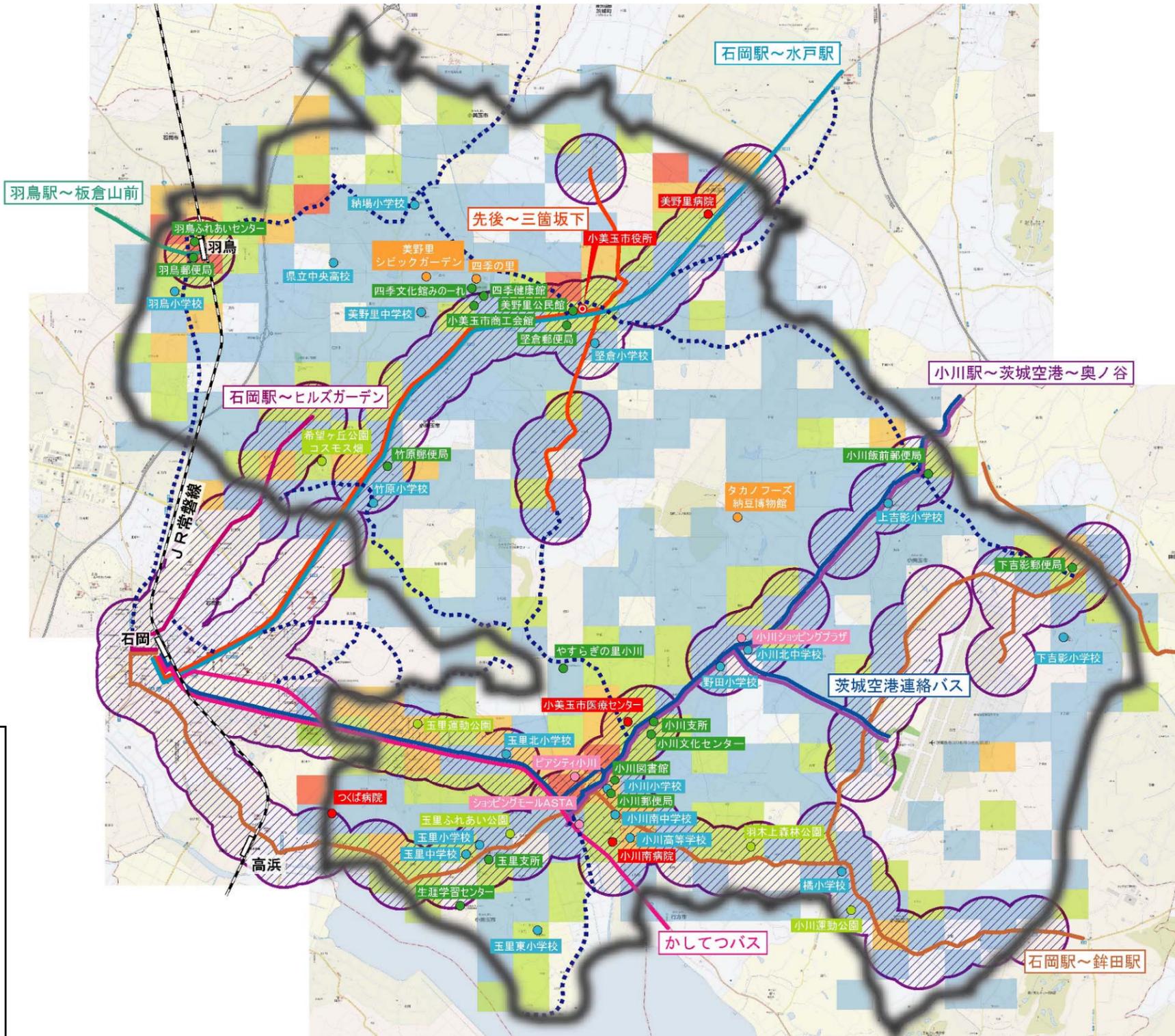
(4) 公共交通不便地域

- ・公共交通の衰退により、バス停勢圏や駅勢圏からはずれ、公共交通サービスが利用しづらくなっている地域（以下、公共交通不便地域と呼ぶ）が広範囲に存在しており、特に市中央部、美野里地区の西部では広範囲に広がっている。
- ・また、今後自動車が自分で運転ができなくなり、移動に困ってくるであろう高齢者が多く居住している地区（美野里西の北西部、小川北の北部、玉里南部、小川南の北西部）や市の主要な交流施設（やすらぎの里小川など）などが公共交通不便地域となっている。

※右図上でバス停勢圏（）内に含まれていない地域は、全て公共交通不便地域である。
 ※市が運行している特定輸送は利用目的が限定されるため、公共交通には含めていない。

凡例

路線バス	高齢者(65歳以上)
 かしてつバス	 ~25人
 茨城空港連絡バス	 25~50人
 石岡駅～鉾田駅	 50~100人
 石岡駅～水戸駅	 100人以上
 羽鳥駅～板倉山前	 路線バス バス停圏(500m)
 先後～三箇坂下	
 小川駅～茨城空港～奥ノ谷	
 石岡駅～ヒルズガーデン	
 廃止路線	



3. 各地区における市民ニーズと交通特性

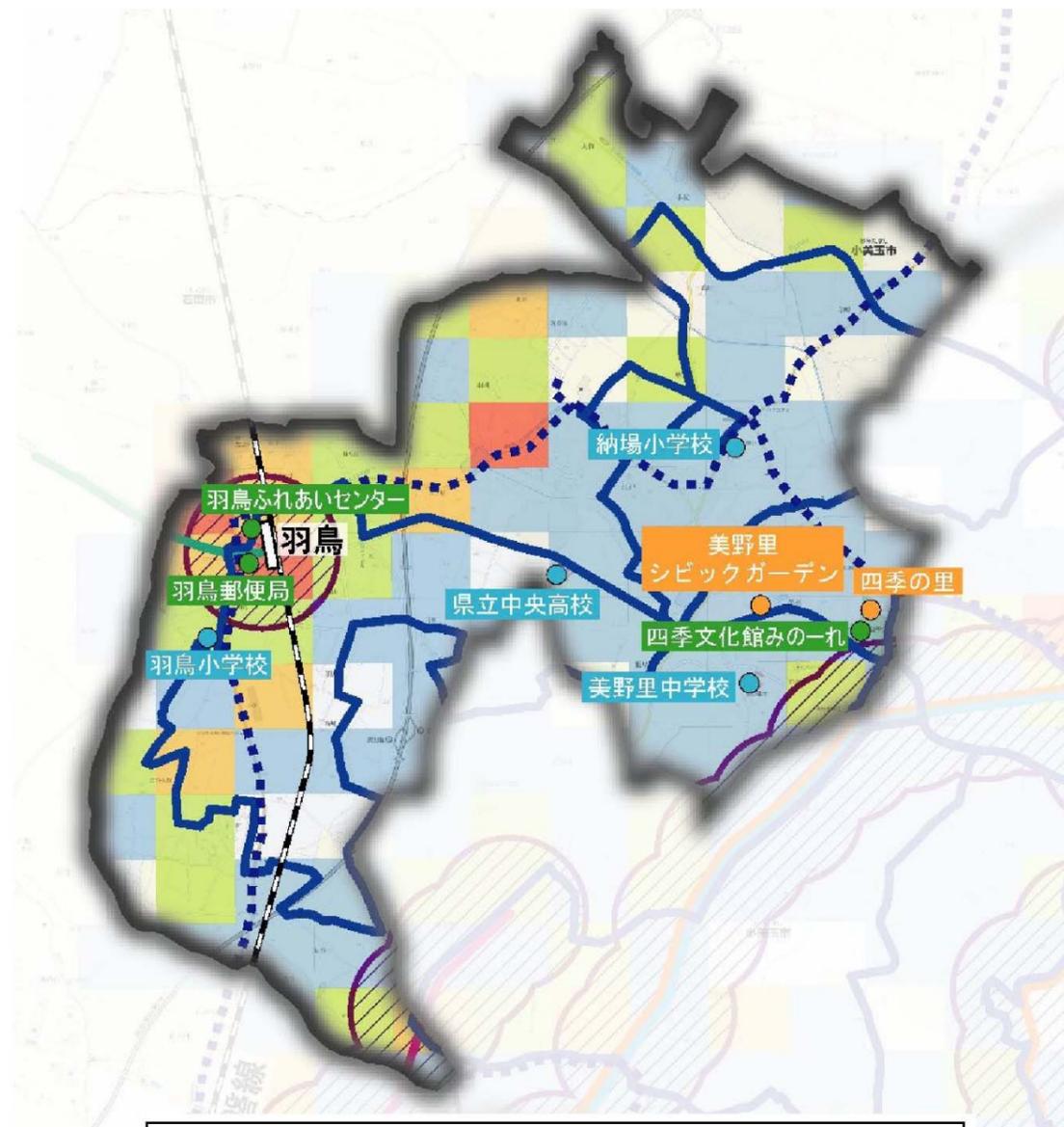
ここでは、一昨年に実施された市民アンケートから市民の生活行動実態（どんな目的で、どこにどの程度の頻度で移動しているかなど）を把握するとともに、公共交通に対するニーズ、公共交通に対する意識、認知度などを地区別に集計分析し、その地区ごとの特徴を把握する。

3-1. 各地区における市民ニーズ

美野里西地区（1/2）											
人の動き	通学	美野里西(17.4%)	美野里東(16.3%)	水戸市(15.2%)	県南地域(12%)	石岡市(10.9%)	自動車(自分で運転)	不便を感じない(46.9%)	運行本数が少ない(25.6%)	行きたい方面に無い(21.7%)	
	通勤	美野里西(18.2%)	石岡市(15.4%)	水戸市(10.7%)	県南地域(9.1%)	美野里東(7.6%)	自動車(家族の送迎)	運行本数が少ない(38.4%)	行きたい方面に無い(36.5%)	送迎依存のため外出できない(35.8%)	
	通院	石岡市(34.1%)	美野里西(18.1%)	美野里東(10.4%)	水戸市(9.2%)	小川北(5.3%)	公共交通	運行本数が少ない(63.3%)	外出したい時刻に無い(41.4%)	料金が低い(34.3%)	
	買い物	石岡市(32.4%)	美野里西(14.2%)	水戸市(12.8%)	美野里東(11.9%)	小川北(4.1%)	その他	運行本数が少ない(41.4%)	行きたい方面に無い(37.3%)	外出したい時刻に無い(34.1%)	
	その他	石岡市(28.8%)	水戸市(15.8%)	美野里東(12.4%)	美野里西(12.3%)	小川北(3.5%)					
	目的施設 (上位5箇所)	スーパーマーケット (40.4%)	病院 (7.9%)	ジャスコ (5.5%)	イオンモール水戸内原店 (4.3%)	ホームセンター (4.1%)					
	外出目的		20歳未満	20歳~64歳	65歳~74歳	75歳以上					
		通学	75.0%	25.0%							
		通勤	1.6%	84.8%	10.4%	3.2%					
		通院	1.3%	56.7%	29.4%	12.6%					
買い物		2.9%	73.4%	18.0%	5.7%						
その他		5.6%	70.8%	17.7%	5.9%						
		20歳未満	20歳~64歳	65歳~74歳	75歳以上						
通学		自転車(51.0%) 自動車_送迎(35.3%) 鉄道(27.5%)	鉄道(47.1%) 自動車_運転(35.3%) 自転車(23.5%)	—	—						
通勤		自動車_運転(75.0%) 鉄道(8.3%) その他(8.3%)	自動車_運転(84.7%) 鉄道(6.4%) 徒歩(3.5%)	自動車_運転(66.2%) 自動車_送迎(6.5%) 自転車(6.5%)	自動車_運転(79.2%) タクシー、二輪以外(4.2%)						
通院		自動車_送迎(80.0%) 自動車_運転(20.0%) 自転車(20.0%)	自動車_運転(75.0%) 自動車_送迎(26.4%) 自転車(5.6%)	自動車_運転(66.1%) 自動車_送迎(24.1%) 自転車(12.5%)	自動車_運転(45.8%) 自動車_送迎(37.5%) 自転車(12.5%)						
買い物	自動車_送迎(56.7%) 自動車_運転(40.0%) 自転車(26.7%)	自動車_運転(85.6%) 自動車_送迎(15.4%) 自転車(3.0%)	自動車_運転(71.3%) 自動車_送迎(18.6%) 自転車(11.7%)	自動車_運転(61.0%) 自動車_送迎(25.4%) 自転車(15.3%)							
その他	自動車_送迎(58.3%) 自転車(27.1%) 自動車_運転(25.0%)	自動車_運転(87.7%) 自動車_送迎(14.9%) 自転車(3.2%)	自動車_運転(80.1%) 自動車_送迎(15.9%) 自転車(8.6%)	自動車_運転(58.0%) 自動車_送迎(22.0%) 自転車(14.0%)							
日常生活交通実態	外出目的別手段	通学	自動車_送迎(56.7%) 自動車_運転(40.0%) 自転車(26.7%)	自動車_運転(85.6%) 自動車_送迎(15.4%) 自転車(3.0%)	自動車_運転(71.3%) 自動車_送迎(18.6%) 自転車(11.7%)	自動車_運転(61.0%) 自動車_送迎(25.4%) 自転車(15.3%)					
		通勤	自動車_送迎(58.3%) 自転車(27.1%) 自動車_運転(25.0%)	自動車_運転(87.7%) 自動車_送迎(14.9%) 自転車(3.2%)	自動車_運転(80.1%) 自動車_送迎(15.9%) 自転車(8.6%)	自動車_運転(58.0%) 自動車_送迎(22.0%) 自転車(14.0%)					
		通院	自動車_送迎(80.0%) 自動車_運転(20.0%) 自転車(20.0%)	自動車_運転(75.0%) 自動車_送迎(26.4%) 自転車(5.6%)	自動車_運転(66.1%) 自動車_送迎(24.1%) 自転車(12.5%)	自動車_運転(45.8%) 自動車_送迎(37.5%) 自転車(12.5%)					
	外出頻度	通学	ほぼ毎日	週2,3日	週1日	月2,3日	月1日	年数回	外出しない		
		通勤	20.0%	39.7%	14.4%	16.2%	9.2%	0.5%	0.0%		
		買い物	19.3%	40.8%	21.3%	12.9%	4.4%	0.7%	0.6%		
		その他	22.5%	37.9%	19.7%	13.7%	4.1%	1.2%	0.9%		
		通学	~6時	6~9時	10~12時	13~16時	17~20時	20~22時	22時~		
		通勤	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
		通院	4.6%	91.5%	2.1%	0.6%	0.7%	0.0%	0.6%		
外出時刻	通院	5.3%	21.5%	40.9%	25.4%	4.6%	2.0%	0.3%			
	買い物	6.1%	11.2%	38.2%	31.1%	11.1%	2.3%	0.0%			
	その他	6.0%	14.2%	39.2%	26.8%	12.0%	1.9%	0.0%			
	市況	人口	2,046	8,751	2,786	13,583					
	構成比率	15.1%	64.4%	20.5%	100%						
公共交通ネットワークなど	本エリアでは、公共交通として羽鳥～板倉山前バスが羽鳥駅を起点に石岡市に向けて運行されている。また、特定輸送として健康館への送迎バスがエリア内に張り巡らされている。										
主要施設配置状況	本エリアでは羽鳥地区及び四季の里周辺を中心に学校、公共施設等が集中している。										
問題意識	道路渋滞	徒歩(自転車)	公共交通	交通事故	※問題意識の順位付けの内第1位のみを集計した結果を示している。						
自動車(自分で運転)	7.4%	29.8%	37.3%	25.5%							
自動車(家族の送迎)	10.1%	30.4%	38.6%	22.9%							
公共交通	6.8%	25.8%	49.2%	19.1%							
その他	7.4%	23.2%	45.3%	24.9%							
公共交通に対する市民意識	実際に利用した	知っているだけ	知らなかった								
50歳未満	2.3%	32.0%	65.8%								
50歳~64歳	1.3%	39.3%	59.4%								
65歳~74歳	2.8%	42.6%	54.6%								
75歳以上	8.1%	46.8%	45.2%								
自動車(自分で運転)	1.8%	34.2%	64.0%								
自動車(家族の送迎)	4.7%	45.9%	49.4%								
公共交通	2.5%	36.1%	61.4%								
その他	5.0%	36.7%	58.3%								
【交通特性】	<ul style="list-style-type: none"> 通学を除いて、ほとんどが自動車を自分で運転した移動となっている。その中でも、75歳以上になると、通院目的で外出する際には、家族の送迎に頼る割合が高くなるが、公共交通を利用する割合は低い。 家族の送迎を受ける高齢者で通院、買い物の行き先は石岡市であり、外出頻度としては週2、3日が多くなっている。 自動車送迎を受けている人たちの公共交通に対するニーズをみると、石岡市方面には鉄道、路線バスがあるものの、運行本数が少ない、行きたい方面にバスがない、送迎のため自力で外出することができないことが上げられている。 普段公共交通を利用していない自動車利用者を含めて、公共交通の問題への対策が必要であると考えているにもかかわらず、市が主体となって運行している移動サービスの認知度は非常に低い。 										

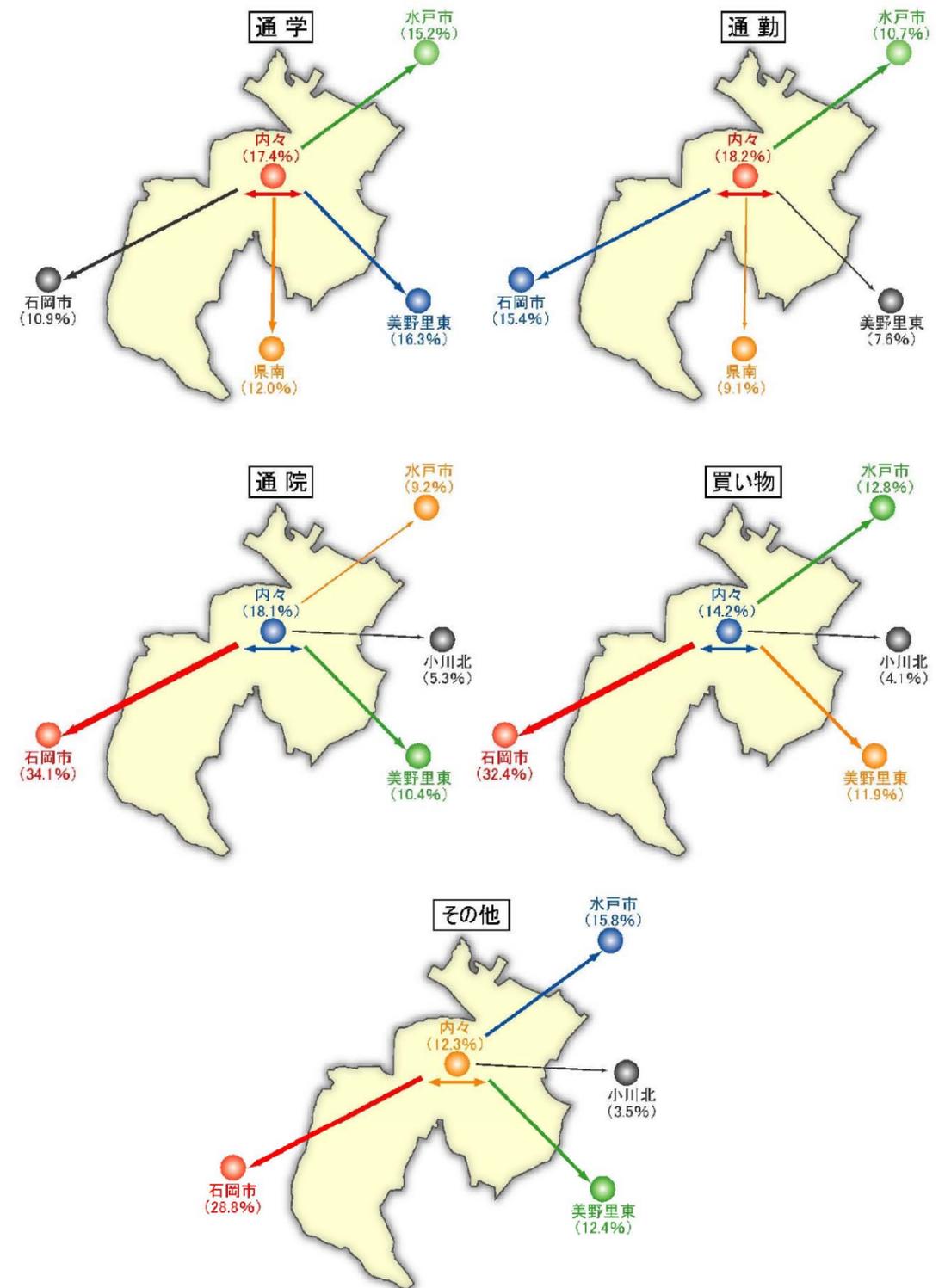
美野里西地区(2/2)

公共交通ネットワーク、人口分布、施設配置状況など



～凡 例～	
路線バス	高齢者(65歳以上)
— かけてつバス	■ ~25人
— 茨城空港連絡バス	■ 25~50人
— 石岡駅~鉢田駅	■ 50~100人
— 石岡駅~水戸駅	■ 100人以上
— 羽鳥駅~板倉山前	○ 路線バスバス停留(500m)
— 先後~三箇坂下	— 廃止路線
— 小川駅~茨城空港~奥ノ谷	
— 石岡駅~ヒルズガーデン	

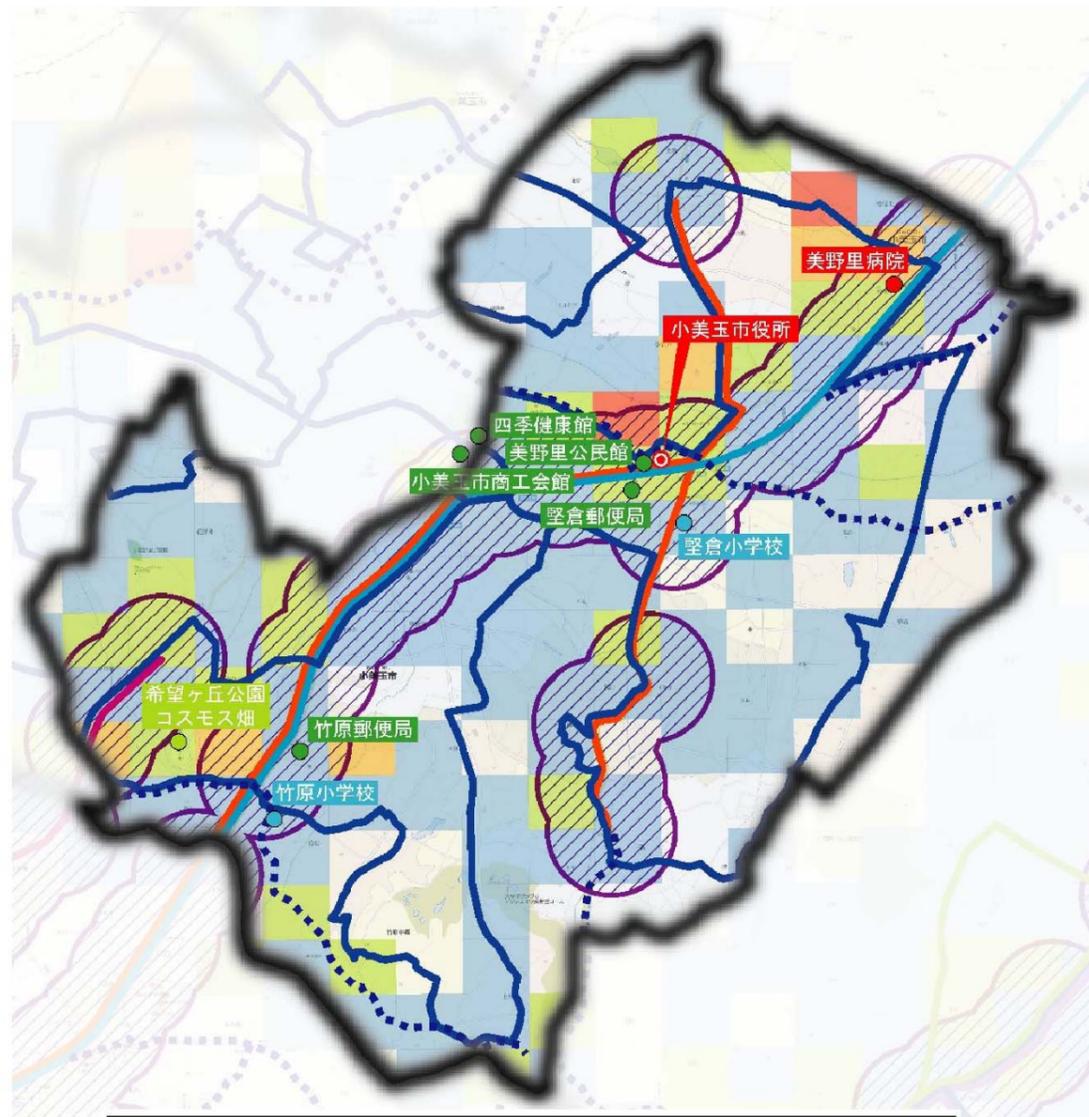
目的別・流動状況(赤1位、青2位、緑3位、橙4位、黒5位)



美野里東地区 (1/2)																	
人の動き	通学	美野里東(42.9%)	水戸市(19.4%)	県南地域(10.2%)	県外南地域(7.1%)	石岡市(6.1%)				不便意識	自動車(自分で運転)	不便を感じない(49.6%)	行きたい方面に無い(18.2%)	運行本数が少ない(17.7%)			
	通勤	美野里東(16.8%)	石岡市(15.2%)	県南地域(13.1%)	美野里西(9.9%)	水戸市(7.8%)					自動車(家族の送迎)	行きたい方面に無い(32.3%)	送迎依存のため外出できない(31.8%)	不便を感じない(29.7%)			
	通院	石岡市(29.6%)	美野里東(27.9%)	水戸市(8.7%)	美野里西(7.2%)	県南地域(6.5%)					公共交通	運行本数が少ない(34.2%)	行きたい方面に無い(30.8%)	外出したい時刻にない(24.3%)			
	買い物	美野里東(27%)	石岡市(25.1%)	水戸市(12.4%)	美野里西(6.4%)	県南地域(4.1%)					その他	不便を感じない(33.1%)	行きたい方面に無い(31.4%)	運行本数が少ない(22.2%)			
	その他	石岡市(26.5%)	美野里東(23.1%)	水戸市(14.6%)	美野里西(6.1%)	県南地域(5.1%)											
目的施設 (上位5箇所)		スーパーマーケット	病院	ホームセンター	ジャスコ	イオンモール水戸内原店				公共交通に対する認知度		実際に利用した	知っているだけ	知らなかった			
		(18.6%)	(3.7%)	(2.4%)	(2.0%)	(1.5%)					50歳未満	0.0%	41.4%	58.6%			
外出目的		20歳未満		20歳~64歳		65歳~74歳		75歳以上			50歳~64歳	1.8%	45.0%	53.2%			
	通学	81.9%		18.1%							65歳~74歳	0.0%	46.2%	53.8%			
	通勤	1.8%		80.8%		13.2%		4.2%			75歳以上	0.0%	50.0%	50.0%			
	通院	2.1%		49.3%		34.5%		14.2%									
	買い物	3.3%		67.2%		22.0%		7.6%									
	その他	6.0%		66.3%		20.8%		6.9%									
日常生活交通実態	外出目的別手段		20歳未満		20歳~64歳		65歳~74歳		75歳以上		問題意識		道路渋滞	徒歩(自転車)	公共交通	交通事故	
		通学	自転車(48.5%)		鉄道(80.0%)		-		-			自動車(自分で運転)	10.9%	26.4%	36.1%	27.8%	
		鉄道(39.7%)		自動車_運転(20.0%)		-		-		自動車(家族の送迎)		8.2%	27.5%	39.2%	26.5%		
		自動車_送迎(27.9%)		自動車_送迎(20.0%)		-		-		公共交通		10.1%	22.2%	46.5%	22.4%		
	通勤		自動車_運転(72.2%)		自動車_運転(77.9%)		自動車_運転(70.1%)		自動車_運転(65.1%)			その他	10.7%	23.0%	39.3%	29.5%	
			鉄道(27.8%)		鉄道(10.0%)		鉄道(7.5%)		自動車_送迎(4.7%)			※問題意識については各項目に対し一番問題であると感じた人の割合					
	通院		徒歩(16.7%)		徒歩(5.0%)		自転車(7.5%)		自転車(4.7%)			市の概況	人口	年少	生産	高齢者	総数
			自動車_送迎(36.4%)		自動車_運転(74.6%)		自動車_運転(68.6%)		自動車_運転(40.8%)				1627	7730	2688	12045	
		鉄道(27.3%)		自動車_送迎(24.2%)		自動車_送迎(24.9%)		自動車_送迎(27.6%)		構成比率			13.5%	64.2%	22.3%	100.0%	
		自転車(27.3%)		自転車(13.3%)		自転車(15.7%)		徒歩(13.2%)		公共交通ネットワークなど			本エリアでは公共交通として先後~三箇坂下、石岡駅~水戸駅のバスが運行されている。また、特定輸送として健康館バスが張り巡らされている。				
買い物		自動車_送迎(50.0%)		自動車_運転(80.5%)		自動車_運転(73.1%)		自動車_運転(54.5%)		主要施設配置状況	本エリアでは市役所の周辺、および西部に施設が存在している。						
		鉄道(31.3%)		自動車_送迎(15.6%)		自動車_送迎(19.8%)		自動車_送迎(23.2%)		【交通特性】							
その他		自転車(29.2%)		自転車(9.2%)		自転車(14.2%)		自転車(12.5%)		・通学を除いて、ほとんどが自動車を自分で運転した移動となっている。その中でも、75歳以上になると、通院、買い物といった目的で外出する際には、家族の送迎に頼る割合が高くなるが、公共交通利用の割合は低い。							
		自動車_送迎(45.9%)		自動車_運転(83.2%)		自動車_運転(80.8%)		自動車_運転(58.3%)		・家族の送迎を受ける高齢者の行き先は通院の場合は石岡市方面、買い物の場合は地区内であり、外出頻度としては週2、3日が多くなっている。							
外出頻度		自動車_送迎(36.5%)		自動車_送迎(15.7%)		自動車_送迎(19.2%)		自動車_送迎(20.2%)		・上記の人たちの公共交通に対するニーズをみると、石岡へ向かう路線バスや健康館の送迎バスがあるにもかかわらず、行きたい方面にバスがない、送迎のため自力で外出することができないことが上げられている。							
		鉄道(18.9%)		自転車(8.1%)		自転車(12.5%)		徒歩(16.7%)		・普段公共交通を利用していない自動車利用者を含めて、公共交通の問題への対策が必要であると考えているにも関わらず、市が主体となって運行している移動サービスの認知度は非常に低い。							
外出時刻		ほぼ毎日	週2,3日	週1日	月2,3日	月1日	年数回	外出しない									
	通院	18.6%	42.2%	13.1%	15.8%	7.4%	2.2%	0.7%									
	買い物	19.5%	40.9%	18.9%	14.2%	3.9%	2.1%	0.5%									
	その他	19.4%	39.3%	20.1%	15.2%	4.0%	1.7%	0.2%									
		~6時	6~9時	10~12時	13~16時	17~20時	20~22時	22時~									
通学	0.0%	98.6%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%										
通勤	3.7%	91.9%	2.0%	1.2%	0.7%	0.3%	0.1%										
通院	7.1%	20.4%	43.0%	22.8%	4.9%	1.1%	0.7%										
買い物	6.8%	12.3%	42.6%	27.2%	9.7%	1.4%	0.0%										
その他	6.1%	17.1%	39.6%	24.9%	10.9%	1.4%	0.0%										

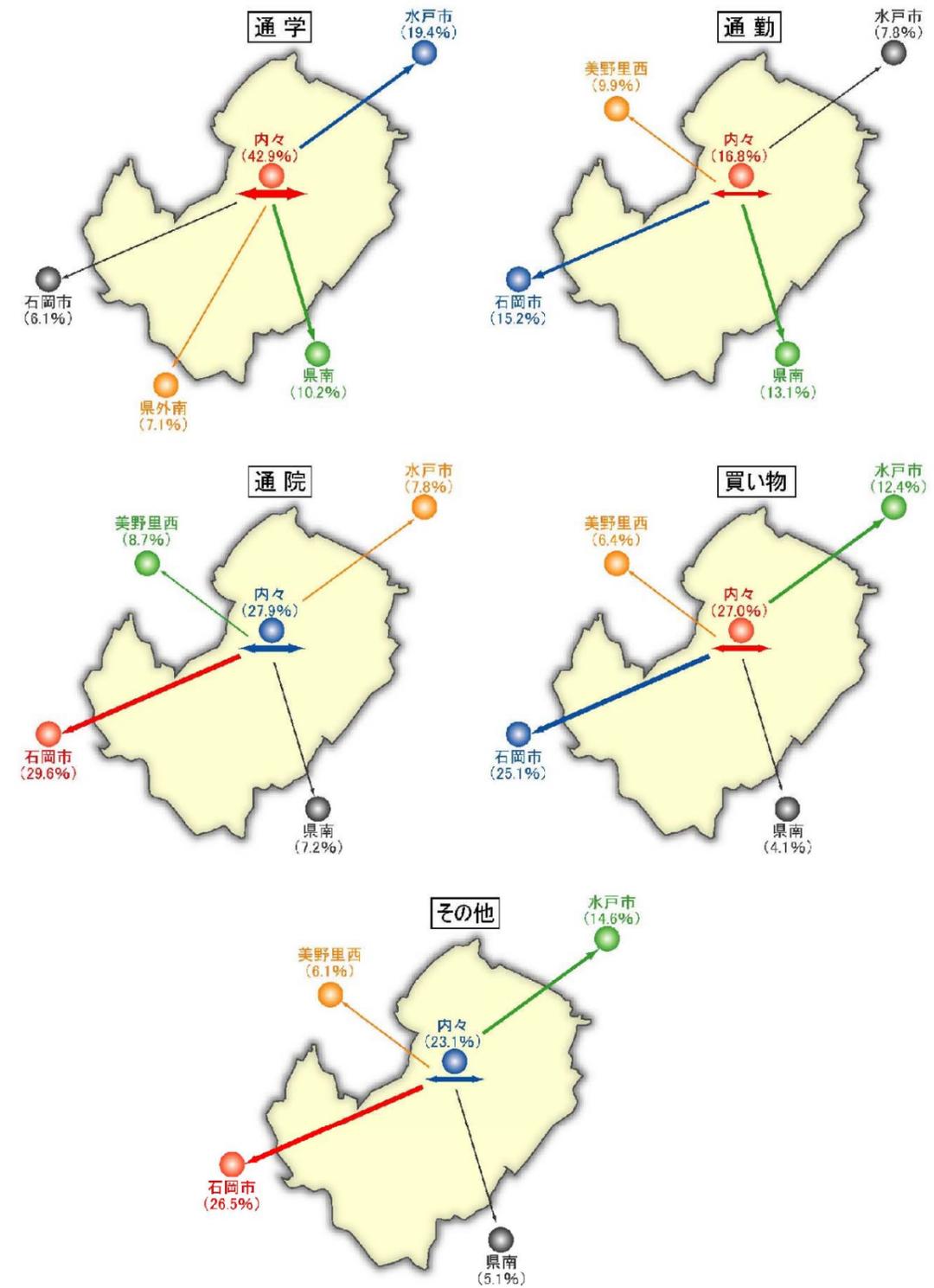
美野里東地区(2/2)

公共交通ネットワーク、人口分布、施設配置状況など



- ～凡例～
- | | | |
|---|---|---|
| <p>路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> — かしつバス — 茨城空港連絡バス — 石岡駅～鉢田駅 — 石岡駅～水戸駅 — 羽鳥駅～板倉山前 — 先後～三箇坂下 — 小川駅～茨城空港～奥ノ谷 — 石岡駅～ヒルズガーデン — 廃止路線 | <p>高齢者(65歳以上)</p> <ul style="list-style-type: none"> — 医療センターバス — 健康館バス | <ul style="list-style-type: none"> ■ ～25人 ■ 25～50人 ■ 50～100人 ■ 100人以上 ○ 路線バスバス停圏(500m) |
|---|---|---|

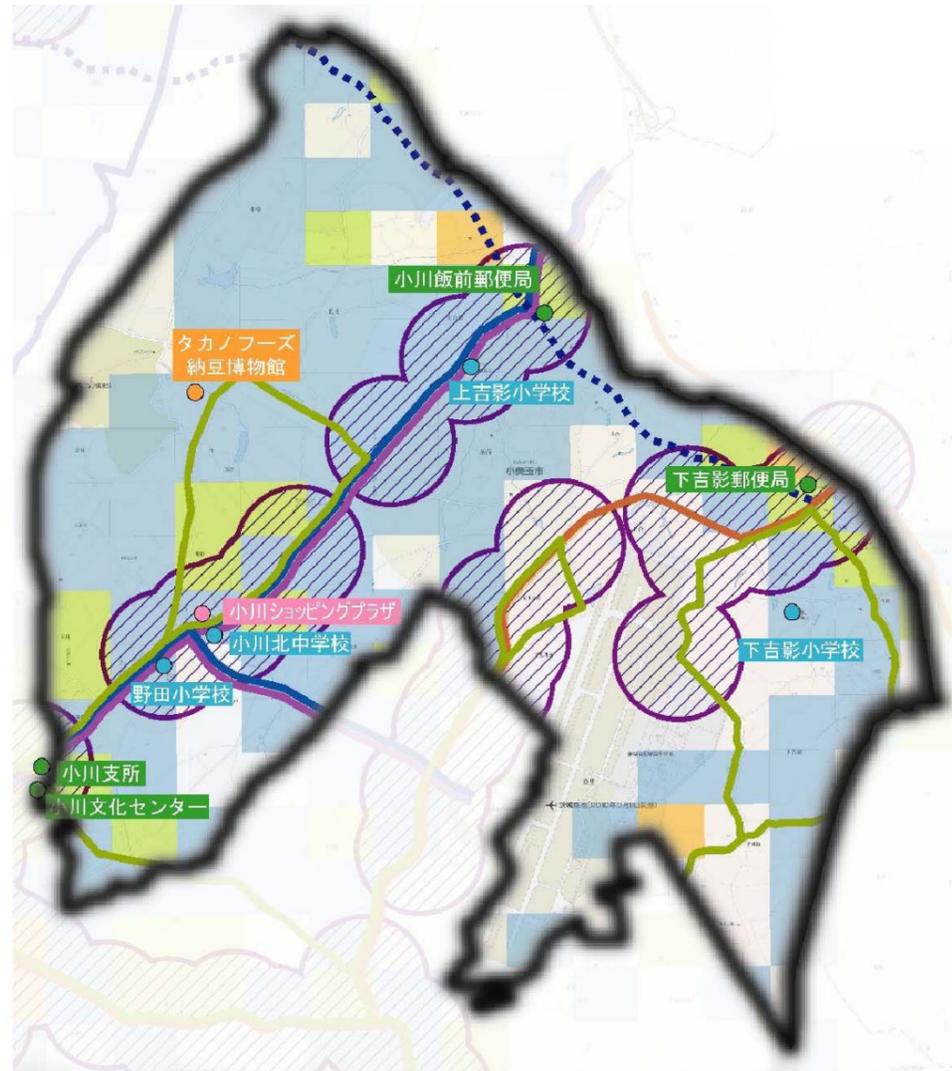
目的別・流動状況(赤1位、青2位、緑3位、橙4位、黒5位)



小川北地区 (1/2)												
人の動き	通学	小川北(36.4%)	県南地域(14.1%)	水戸市(12.1%)	鉾田市(9.1%)	石岡市(8.1%)						
	通勤	小川北(20.9%)	石岡市(11.5%)	県南地域(11%)	玉里(8.5%)	小川南(8.3%)						
	通院	石岡市(30.7%)	小川北(25.3%)	県南地域(6.3%)	玉里(6.1%)	水戸市(4.4%)						
	買い物	石岡市(26.6%)	小川北(20.6%)	玉里(7.7%)	水戸市(7.7%)	県南地域(4.5%)						
	その他	石岡市(27%)	小川北(17.7%)	水戸市(9.5%)	玉里(6.8%)	県南地域(5.3%)						
目的施設 (上位5箇所)		スーパーマーケット (18.5%)	病院 (4.1%)	イオンモール水戸内原店 (3.2%)	ジャスコ (2.4%)	娯楽施設 (2.2%)						
外出目的			20歳未満	20歳~64歳	65歳~74歳	75歳以上						
	通学		81.9%	18.1%								
	通勤		0.5%	82.4%	11.4%	5.6%						
	通院		1.9%	43.5%	26.4%	28.3%						
	その他		6.7%	66.6%	17.4%	9.2%						
日常生活交通実態	外出目的別手段			20歳未満	20歳~64歳	65歳~74歳	75歳以上					
		通学	自転車 (38.2%)	鉄道 (46.7%)								
			徒歩 (30.9%)	自動車_運転 (40.0%)								
		通勤	自動車_送迎 (26.5%)	自動車_送迎 (33.3%)								
			自動車_運転 (75.0%)	自動車_運転 (79.6%)	自動車_運転 (55.3%)	自動車_運転 (50%)						
	自動車_送迎 (25.0%)		鉄道 (5.7%)	徒歩 (11.8%)	鉄道 (11.9%)							
	通院	二輪・原付 (0.0%)	徒歩 (4.4%)	自動車_送迎 (4.7%)	二輪・原付 (7.1%)							
		自動車_送迎 (57.1%)	自動車_運転 (74.8%)	自動車_運転 (59.6%)	自動車_送迎 (46.2%)							
		自転車 (28.6%)	自動車_送迎 (19.6%)	自動車_送迎 (40.4%)	自動車_運転 (34.0%)							
	買い物	路線バス (14.3%)	路線バス (8.6%)	自転車 (13.1%)	タクシー (17.9%)							
		自動車_送迎 (77.8%)	自動車_運転 (83.4%)	自動車_運転 (66.3%)	自動車_運転 (53.4%)							
		自転車 (15.6%)	自動車_送迎 (16.2%)	自動車_送迎 (28.2%)	自動車_送迎 (32.0%)							
	その他	自動車_運転 (8.9%)	自転車 (4.8%)	自転車 (13.3%)	タクシー (16.5%)							
		自動車_送迎 (72.7%)	自動車_運転 (87.5%)	自動車_運転 (77.5%)	自動車_運転 (56.0%)							
		自転車 (25.5%)	自動車_送迎 (15.7%)	自動車_送迎 (21.8%)	自動車_送迎 (28.0%)							
		自動車_運転 (7.3%)	鉄道 (5.5%)	自転車 (11.3%)	自転車 (18.7%)							
外出頻度			ほぼ毎日	週2,3日	週1日	月2,3日	月1日	年数回	外出しない			
	通院		16.8%	41.4%	16.2%	15.4%	8.6%	1.6%	0.0%			
	買い物		19.5%	38.3%	22.1%	15.1%	4.1%	0.8%	0.0%			
	その他		20.3%	34.1%	22.9%	16.7%	5.0%	1.0%	0.1%			
外出時刻			~6時	6~9時	10~12時	13~16時	17~20時	20~22時	22時~			
	通学		0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			
	通勤		2.5%	93.3%	2.1%	1.4%	0.4%	0.1%	0.1%			
	通院		11.7%	23.8%	38.3%	19.1%	5.4%	1.3%	0.3%			
	買い物		8.1%	13.4%	34.4%	29.4%	12.0%	2.6%	0.1%			
その他		6.1%	15.2%	36.4%	26.2%	12.6%	3.3%	0.2%				
公共交通に対する市民意識	不意識	自動車(自分で運転)	不便を感じない(43.9%)	運行本数が少ない(31.3%)	外出したい時刻にない(25.4%)							
		自動車(家族の送迎)	運行本数が少ない(47.2%)	外出したい時刻にない(36.4%)	行きたい方面に無い(36.2%)							
		公共交通	運行本数が少ない(63.7%)	外出したい時刻にない(50.0%)	行きたい方面に無い(40.5%)							
		その他	運行本数が少ない(43.3%)	外出したい時刻にない(35.5%)	行きたい方面に無い(33.6%)							
				実際に利用した	知っているだけ	知らなかった						
	公共交通に対する認知度	50歳未満		1.5%	33.3%	65.2%						
		50歳~64歳		3.5%	63.9%	32.6%						
		65歳~74歳		1.8%	57.1%	41.1%						
		75歳以上		22.2%	66.7%	11.1%						
				実際に利用した	知っているだけ	知らなかった						
問題意識	自動車(自分で運転)		2.2%	53.6%	44.1%							
	自動車(家族の送迎)		2.4%	31.7%	65.9%							
	公共交通		1.6%	30.5%	67.9%							
	その他		2.7%	35.2%	62.1%							
			道路渋滞	徒歩(自転車)	公共交通	交通事故						
		自動車(自分で運転)	5.2%	24.9%	49.7%	20.3%						
		自動車(家族の送迎)	8.6%	33.3%	37.1%	20.6%						
		公共交通	14.4%	21.4%	48.9%	15.5%						
		その他	13.7%	23.4%	46.6%	16.6%						
※問題意識については各項目に対し一番問題であるとと感じた人の割合												
市の概況			年少	生産	高齢者	総数						
	人口		1306	5965	1853	9124						
	構成比率		14.3%	65.4%	20.3%	100.0%						
	公共交通ネットワークなど	本エリアでは公共交通として小川駅~奥ノ谷、茨城空港連絡のバス、特定輸送として医療センターバスが運行されている。										
		主要施設配置状況	本エリアでは南部に茨城空港が存在している。また、小川北中学校周辺にショッピングセンターがある。									
【交通特性】												
<ul style="list-style-type: none"> 通学を除いて、ほとんどが自動車を自分で運転した移動となっている。その中でも、75歳以上になると、通院、買い物といった目的で外出する際には、家族の送迎に頼る割合が高いほか、タクシー利用も比較的利用率が高い。 家族の送迎を受ける高齢者で通院、買物の行き先は石岡市であり、外出頻度としては週2、3日が多くなっている。 自動車送迎を受けている人たちの公共交通に対するニーズをみると、石岡市方面には路線バスがあるものの、運行本数が少ない、外出したい時刻にバスがない、行きたい方面にバスがないことが上げられている。 普段公共交通を利用していない自動車利用者を含めて、公共交通の問題への対策が必要であると考えているにも関わらず、市が主体となって運行している移動サービスの認知度は非常に低い。 												

小川北地区(2/2)

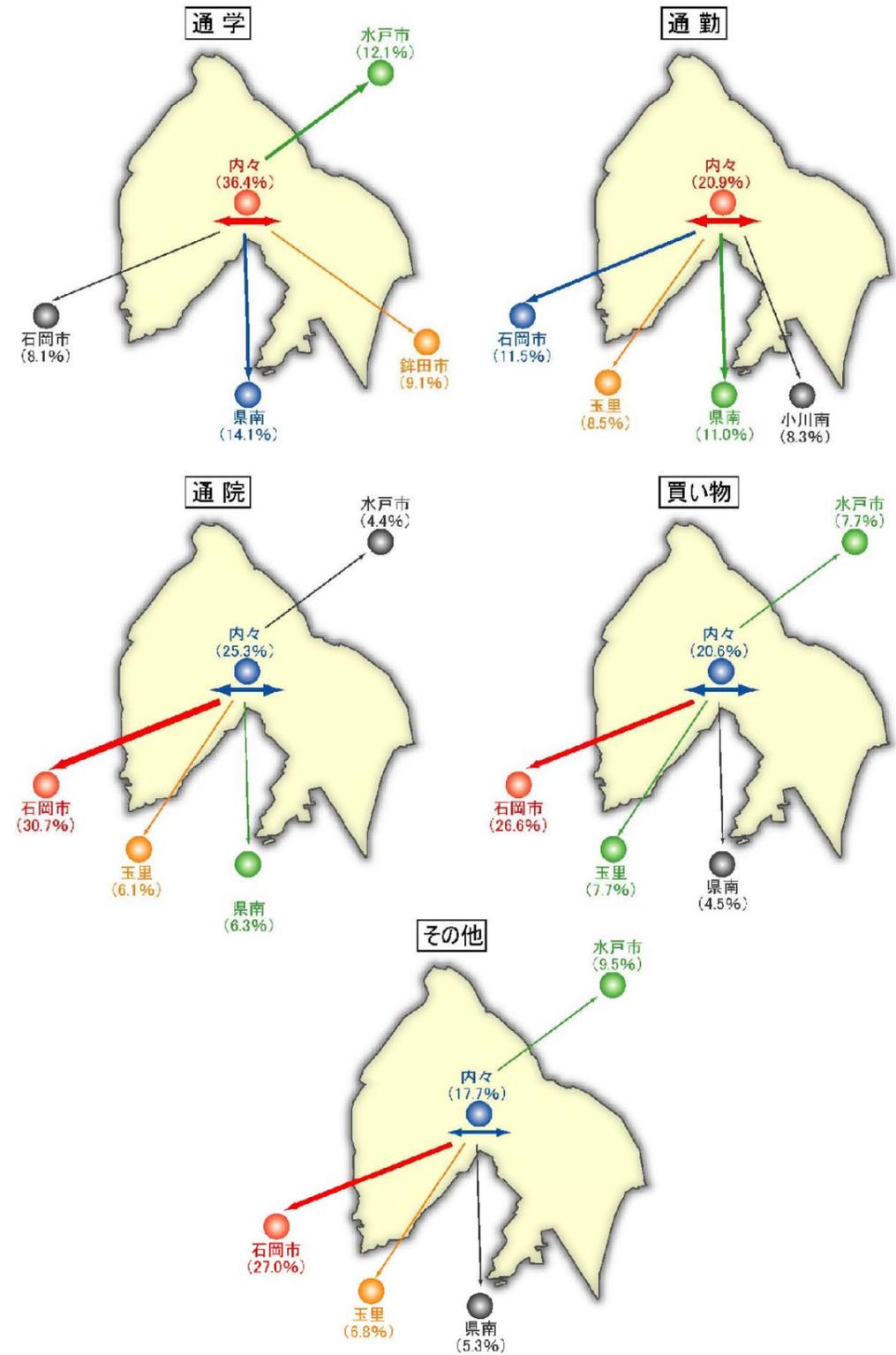
公共交通ネットワーク、人口分布、施設配置状況など



～凡 例～

路線バス	高齢者(65歳以上)
<ul style="list-style-type: none"> かしてつバス 茨城空港連絡バス 石岡駅～鉢田駅 石岡駅～水戸駅 羽鳥駅～板倉山前 先後～三箇坂下 小川駅～茨城空港～奥ノ谷 石岡駅～ヒルズガーデン 廃止路線 	<ul style="list-style-type: none"> 医療センターバス 健康館バス ～25人 25～50人 50～100人 100人以上 路線バスバス停圏(500m)

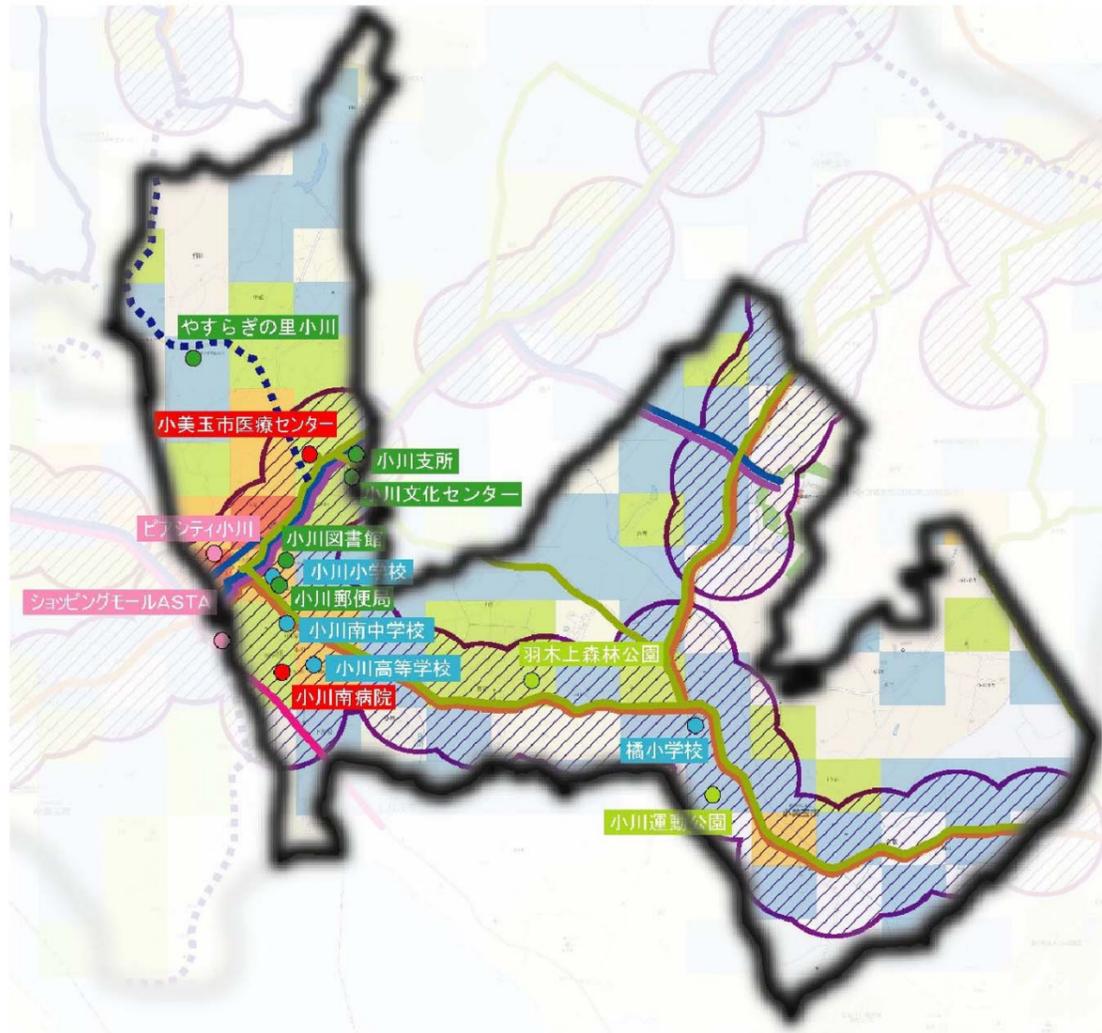
目的別・流動状況(赤1位、青2位、緑3位、橙4位、黒5位)



小川南地区（1/2）															
日常生活交通実態	人の動き	通学	小川南(23.4%)	水戸市(17%)	県南地域(14.9%)	石岡市(8.5%)	鉾田市(8.5%)	不便意識	自動車(自分で運転)	不便を感じない(44.1%)	運行本数が少ない(30.2%)	外出したい時刻にない(27.5%)			
		通勤	小川南(48.6%)	小川北(6%)	石岡市(5.9%)	県南地域(5.3%)	水戸市(4.4%)		自動車(家族の送迎)	運行本数が少ない(42.8%)	行きたい方面に無い(40.3%)	外出したい時刻にない(38.1%)			
		通院	石岡市(20.5%)	小川北(19.1%)	小川南(11%)	県南地域(7.1%)	鉾田市(6.4%)		公共交通	運行本数が少ない(68.2%)	外出したい時刻にない(53.6%)	行きたい方面に無い(50.0%)			
		買い物	石岡市(22.2%)	水戸市(14.6%)	小川北(13.4%)	小川南(10.1%)	鉾田市(4.1%)		その他	運行本数が少ない(56.0%)	外出したい時刻にない(49.6%)	行きたい方面に無い(47.7%)			
		その他	石岡市(23.2%)	水戸市(16.5%)	小川北(10.7%)	小川南(9.1%)	県南地域(4.2%)								
	目的施設 (上位5箇所)	スーパーマーケット (18.5%)	病院 (4.1%)	イオンモール水戸内原店 (3.2%)	ジャスコ (2.4%)	娯楽施設 (2.2%)									
	外出目的		20歳未満	20歳～64歳	65歳～74歳	75歳以上	公共交通に対する認知度	実際に利用した	知っているだけ	知らなかった					
		通学	78.6%	21.4%	—	—		50歳未満	3.2%	50.6%	46.2%				
		通勤	1.2%	90.8%	5.3%	2.6%		50歳～64歳	2.8%	53.5%	43.7%				
		通院	0.0%	64.5%	21.6%	13.9%		65歳～74歳	3.8%	68.9%	27.4%				
買い物		2.8%	81.4%	12.0%	3.8%	75歳以上		10.9%	47.3%	41.8%					
その他	3.6%	82.7%	10.7%	3.0%		実際に利用した	知っているだけ	知らなかった							
外出目的別手段		20歳未満	20歳～64歳	65歳～74歳	75歳以上	問題意識	自動車(自分で運転)	3.1%	50.8%	46.1%					
	通学	自転車(45.5%) 自動車_送迎(27.3%) 鉄道(21.2%)	自動車_運転(88.9%) 鉄道(66.7%) 路線バス(33.3%)	—	—		自動車(家族の送迎)	6.7%	56.7%	36.7%					
	通勤	自転車(44.4%) 自動車_運転(22.2%) 二輪・原付(11.1%)	自動車_運転(54.6%) 自転車(27.5%) 徒歩(10.1%)	自動車_運転(61.5%) 自動車_送迎(7.7%) 徒歩(5.1%)	自動車_運転(36.8%) 自転車(5.3%) 徒歩(5.3%)		公共交通	9.0%	47.7%	43.2%					
	通院	—	自動車_運転(80.2%) 自動車_送迎(22.2%) 鉄道(6.0%)	自動車_運転(67.9%) 自動車_送迎(37.5%) 自転車(8.9%)	自動車_送迎(47.2%) 自動車_運転(27.8%) 自転車(22.2%)		その他	11.0%	51.4%	37.7%					
	買い物	自動車_送迎(45.8%) 自転車(33.3%) 自動車_運転(20.8%)	自動車_運転(82.4%) 自動車_送迎(14.6%) 自転車(3.8%)	自動車_運転(75.2%) 自動車_送迎(27.6%) 自転車(10.5%)	自動車_送迎(36.4%) 自動車_運転(33.3%) 自転車(21.2%)		道路渋滞		徒歩(自転車)	公共交通	交通事故				
	その他	自動車_送迎(37%) 鉄道(22.2%) 自転車(18.5%)	自動車_運転(86.4%) 自動車_送迎(12.2%) 鉄道(4.4%)	自動車_運転(73.8%) 自動車_送迎(28.8%) 自転車(11.3%)	自動車_運転(50%) 自動車_送迎(27.3%) 自転車(13.6%)	自動車(自分で運転)	9.9%	33.3%	44.1%	17.6%					
	外出頻度		ほぼ毎日	週2,3日	週1日	月2,3日	月1日	年数回	外出しない	※問題意識については各項目に対し一番問題であると感じた人の割合					
		通院	15.8%	42.9%	14.7%	18.4%	6.8%	1.1%	0.4%	市の概況	人口	1,342	6,158	2,167	9,667
		買い物	16.0%	43.1%	23.4%	13.7%	3.1%	0.8%	0.0%		構成比率	13.9%	63.7%	22.4%	100.0%
	その他	15.7%	42.3%	24.1%	14.0%	2.9%	1.0%	0.0%	公共交通ネットワークなど		本エリアでは公共交通として小川駅～奥ノ谷、茨城空港連絡バス、石岡駅～鉾田駅、特定輸送として医療センターバスが運行されている。				
外出時刻		～6時	6～9時	10～12時	13～16時	17～20時	20～22時	22時～	【交通特性】	主要施設配置状況	本エリアでは小川小学校周辺に施設が集中している。				
	通学	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		・通学を除いて、ほとんどが自動車を自分で運転した移動となっている。その中でも、75歳以上になると、通院目的で外出する際には、自動車を自分で運転するよりも家族の送迎に頼る割合が高く、買い物時は自転車での外出割合が比較的高くなっている。					
	通勤	2.8%	94.9%	1.1%	0.7%	0.1%	0.1%	0.1%		・家族の送迎を受ける高齢者で通院、買い物の行き先は石岡市であり、外出頻度としては週2、3日が多くなっている。					
	通院	5.2%	20.9%	37.9%	21.3%	13.3%	0.9%	0.5%		・自動車送迎を受けている人たちの公共交通に対するニーズをみると、石岡市方面には路線バスがあるものの、運行本数が少ない、行きたい方面にバスがない外出したい時刻にバスがないことが上げられている。					
	買い物	5.5%	9.7%	37.2%	25.8%	19.3%	2.4%	0.0%		・普段公共交通を利用していない自動車利用者を含めて、公共交通の問題への対策が必要であると考えているにも関わらず、市が主体となって運行している移動サービスの認知度は非常に低い。					

小川南地区(2/2)

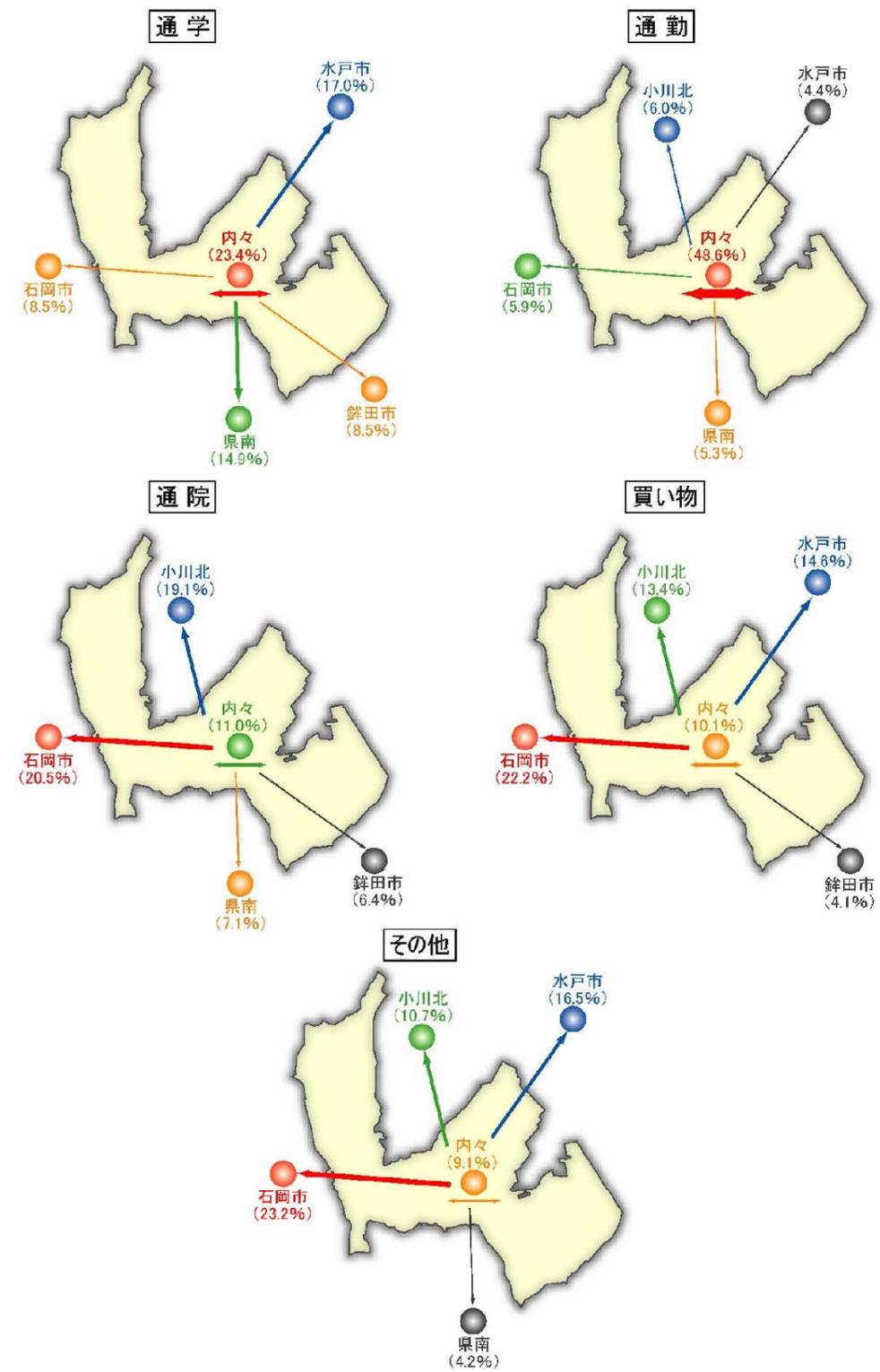
公共交通ネットワーク、人口分布、施設配置状況など



～凡 例～

<p>路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> かしてつバス 茨城空港連絡バス 石岡駅～銚田駅 石岡駅～水戸駅 羽鳥駅～板倉山前 先後～三箇坂下 小川駅～茨城空港～奥ノ谷 石岡駅～ヒルズガーデン 廃止路線 	<p>高齢者(65歳以上)</p> <ul style="list-style-type: none"> 医療センターバス 健康館バス 	<ul style="list-style-type: none"> ～25人 25～50人 50～100人 100人以上 路線バスバス停留(500m)
--	---	---

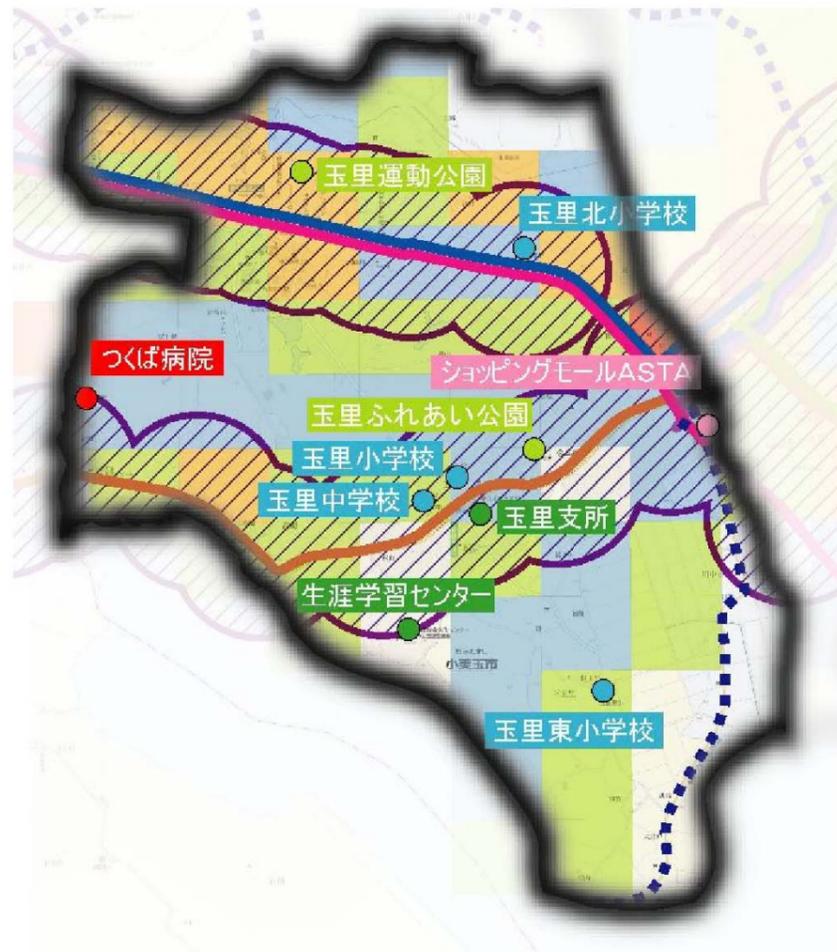
目的別・流動状況(赤1位、青2位、緑3位、橙4位、黒5位)



玉里地区 (1/2)										
日常生活交通実態	人の動き	通学	県南地域(20.4%)	県外南地域(18.4%)	玉里(16.3%)	石岡市(12.2%)	水戸市(6.1%)			
		通勤	玉里(22.2%)	県南地域(17.1%)	石岡市(16.4%)	水戸市(5.7%)	小川北(5.3%)			
		通院	石岡市(33.9%)	玉里(16.7%)	県南地域(13%)	小川北(11.2%)	水戸市(4.8%)			
		買い物	石岡市(36.8%)	玉里(13.3%)	小川北(13%)	県南地域(9%)	水戸市(4.6%)			
		その他	石岡市(35.3%)	玉里(13.2%)	県南地域(10.7%)	小川北(10.2%)	水戸市(6.2%)			
	目的施設 (上位5箇所)	スーパーマーケット	病院	ジャスコ	イオンモール水戸内原店	ホームセンター				
		(28.2%)	(7.2%)	(4.8%)	(1.9%)	(1.5%)				
	外出目的		20歳未満	20歳～64歳	65歳～74歳	75歳以上				
		通学	73.0%	27.0%						
		通勤	0.7%	81.7%	12.3%	5.3%				
通院		0.3%	47.0%	34.1%	18.6%					
その他		3.8%	68.3%	21.8%	6.1%					
外出目的別手段		20歳未満	20歳～64歳	65歳～74歳	75歳以上					
	通学	自転車 (48.1%)	鉄道 (70%)							
		鉄道 (40.7%)	自動車_運転 (40%)							
	通勤	自動車_送迎 (37%)	自動車_送迎 (30%)							
		自動車_運転 (100%)	自動車_運転 (81.5%)	自動車_運転 (67.1%)	自動車_運転 (63.3%)					
	通院		自転車 (5.2%)	二輪・原付 (4.3%)	鉄道 (6.7%)					
		鉄道 (100%)	自動車_運転 (79.1%)	自動車_運転 (58.4%)	自動車_運転 (49.1%)					
	買い物		自動車_送迎 (23.0%)	自動車_送迎 (33.7%)	自動車_送迎 (41.8%)					
		自動車_送迎 (47.4%)	自動車_運転 (79.9%)	自動車_運転 (69.3%)	自動車_運転 (62.1%)					
	その他	自動車_運転 (42.1%)	自動車_送迎 (15.5%)	自動車_送迎 (24.6%)	自動車_送迎 (27.3%)					
鉄道 (15.8%)		自転車 (6.1%)	路線バス (9.5%)	タクシー (10.6%)						
外出頻度		ほぼ毎日	週2,3日	週1日	月2,3日	月1日	年数回	外出しない		
	通院	21.1%	38.3%	12.9%	16.2%	10.2%	1.3%	0.0%		
	その他	22.4%	38.4%	19.1%	14.7%	4.8%	0.6%	0.0%		
外出時刻		～6時	6～9時	10～12時	13～16時	17～20時	20～22時	22時～		
	通学	4.5%	90.9%	0.0%	0.0%	4.5%	0.0%	0.0%		
	通勤	2.8%	93.4%	1.4%	1.6%	0.7%	0.2%	0.0%		
	通院	3.7%	29.9%	38.5%	20.9%	6.1%	0.8%	0.0%		
	その他	3.6%	15.9%	36.5%	28.2%	13.4%	2.5%	0.0%		
公共交通に対する市民意識	不便意識	自動車(自分で運転)	運行本数が少ない(37.2%)	外出したい時刻にない(34.4%)	行きたい方面に無い(31.2%)					
		自動車(家族の送迎)	運行本数が少ない(64.2%)	外出したい時刻にない(49.1%)	料金が高い(40.9%)					
		公共交通	運行本数が少ない(47.5%)	外出したい時刻にない(41.6%)	行きたい方面に無い(41.4%)					
		その他	運行本数が少ない(37.2%)	外出したい時刻にない(34.4%)	行きたい方面に無い(31.2%)					
			実際に利用した	知っているだけ	知らなかった					
	公共交通に対する認知度	50歳未満	2.1%	37.2%	60.6%					
		50歳～64歳	1.1%	44.3%	54.6%					
		65歳～74歳	2.0%	40.2%	57.8%					
		75歳以上	7.7%	51.3%	41.0%					
			実際に利用した	知っているだけ	知らなかった					
問題意識	自動車(自分で運転)	1.6%	43.6%	54.8%						
	自動車(家族の送迎)	0.0%	34.7%	65.3%						
	公共交通	2.9%	33.7%	63.5%						
	その他	2.6%	35.7%	61.7%						
		道路渋滞	徒歩(自転車)	公共交通	交通事故					
市の概況	自動車(自分で運転)	17.5%	27.6%	37.8%	17.7%					
	自動車(家族の送迎)	18.2%	30.2%	23.8%	25.6%					
	公共交通	26.5%	18.8%	47.4%	6.2%					
	その他	17.0%	26.4%	46.7%	8.5%					
		※問題意識については各項目に対し一番問題であると感じた人の割合								
	人口	1,087	5,354	1,974	8,415					
	構成比率	12.9%	63.6%	23.5%	100.0%					
	公共交通ネットワークなど	本エリアでは公共交通として小川駅～奥ノ谷、茨城空港連絡バス、石岡駅～鉾田駅バス、かしてつバスが運行されている。								
	主要施設配置状況	本エリアでは玉里支所周辺に施設が集中している。								
	【交通特性】	<ul style="list-style-type: none"> 通学を除いて、ほとんどが自動車を自分で運転した移動となっている。その中でも、75歳以上になると、通院目的で外出する際は、家族の送迎に頼る割合が高く、比較的タクシー利用も高い割合を占めている。 家族の送迎を受ける高齢者で通院、買い物の行き先は石岡市であり、外出頻度としては週2、3日が多くなっている。 他の地区と違い自動車利用者も含めて、全体的に公共交通に対して、石岡市方面には路線バスがあるものの、運行本数が少ない、行きたい方面にバスがない、外出したい時刻にバスがないことがニーズとして、上げられている。 普段公共交通を利用していない自動車利用者を含めて、公共交通の問題への対策が必要であると考えているにも関わらず、市が主体となって運行している移動サービスの認知度は非常に低い。 								

玉里地区(2/2)

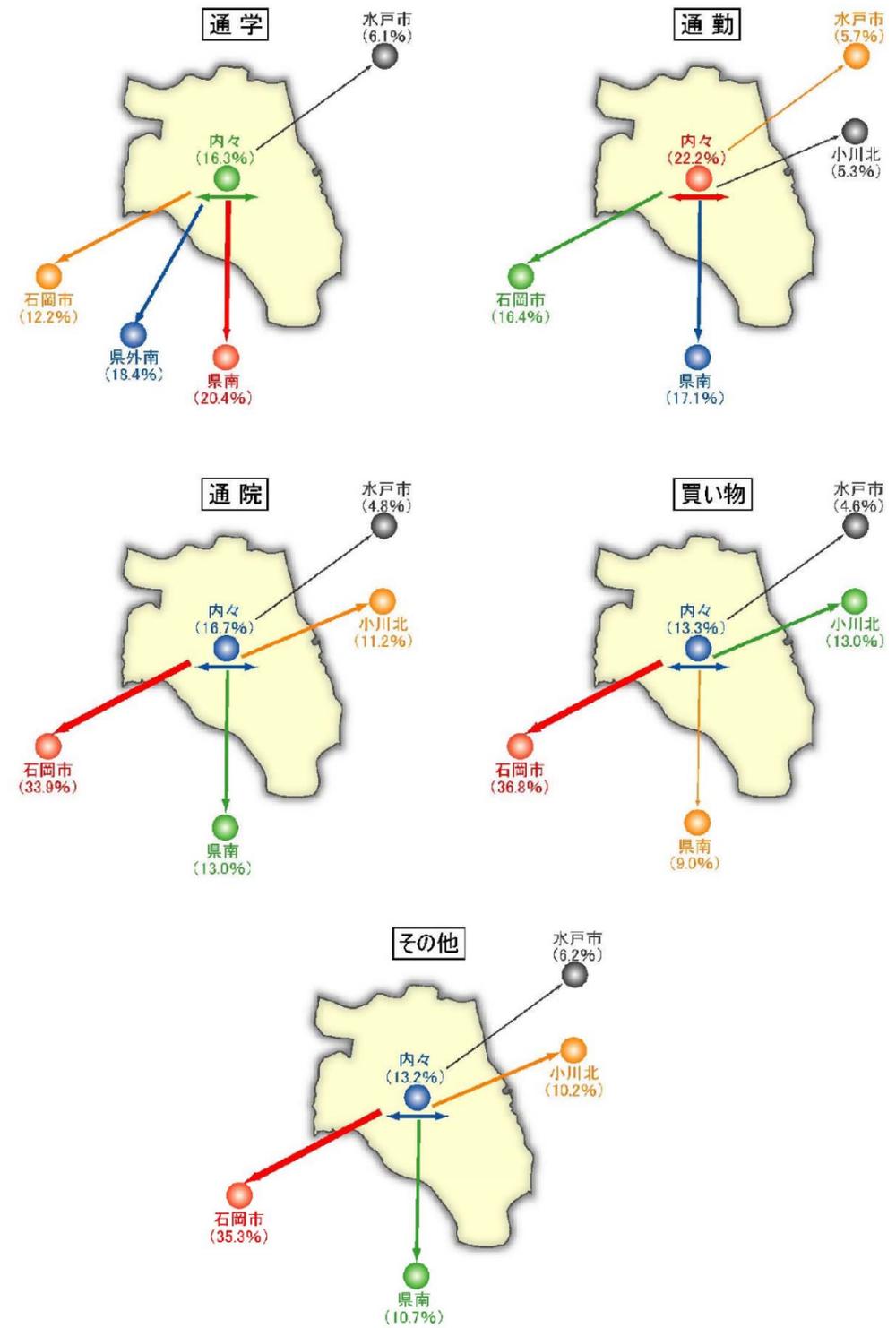
公共交通ネットワーク、人口分布、施設配置状況など



～凡 例～

路線バス	高齢者(65歳以上)
<ul style="list-style-type: none"> かしてつバス 茨城空港連絡バス 石岡駅～銚田駅 石岡駅～水戸駅 羽鳥駅～板倉山前 先後～三箇坂下 小川駅～茨城空港～奥ノ谷 石岡駅～ヒルズガーデン 廃止路線 	<ul style="list-style-type: none"> 医療センターバス 健康館バス ～25人 25～50人 50～100人 100人以上 路線バスバス停圏(500m)

目的別・流動状況(赤1位、青2位、緑3位、橙4位、黒5位)



3-2. 各地区の交通特性整理

各地区の生活行動実態と公共交通に求めているサービスレベル、公共交通に対する意識について分析した結果を基に各地域の交通特性を下表に整理した。

地区名	交通特性
美野里西地区	<ul style="list-style-type: none"> ・通学を除いて、ほとんどが自動車を自分で運転した移動となっている。その中でも、75歳以上になると、通院目的で外出する際には、家族の送迎に頼る割合が高くなるが、公共交通を利用する割合は低い。 ・家族の送迎を受ける高齢者で通院、買い物の行き先は石岡市であり、外出頻度としては週2、3日が多くなっている。 ・自動車送迎を受けている人たちの公共交通に対するニーズをみると、石岡市方面には鉄道、路線バスがあるものの、運行本数が少ない、行きたい方面にバスがない、送迎のため自力で外出することができないことが上げられている。 ・普段公共交通を利用していない自動車利用者を含めて、公共交通の問題への対策が必要であると考えているにも関わらず、市が主体となって運行しているバスの認知度は非常に低い。
美野里東地区	<ul style="list-style-type: none"> ・通学を除いて、ほとんどが自動車を自分で運転した移動となっている。その中でも、75歳以上になると、通院、買い物といった目的で外出する際には、家族の送迎に頼る割合が高くなるが、公共交通利用の割合は低い。 ・家族の送迎を受ける高齢者の行き先は通院の場合は石岡市方面、買い物の場合は地区内であり、外出頻度としては週2、3日が多くなっている。 ・上記の人たちの公共交通に対するニーズをみると、石岡へ向かう路線バスや健康館の送迎バスがあるにもかかわらず、行きたい方面にバスがない、送迎のため自力で外出することができないことが上げられている。 ・普段公共交通を利用していない自動車利用者を含めて、公共交通の問題への対策が必要であると考えているにも関わらず、市が主体となって運行しているバスの認知度は非常に低い。
小川北地区	<ul style="list-style-type: none"> ・通学を除いて、ほとんどが自動車を自分で運転した移動となっている。その中でも、75歳以上になると、通院、買い物といった目的で外出する際には、家族の送迎に頼る割合が高いほか、タクシー利用も比較的利用率が高い。 ・家族の送迎を受ける高齢者で通院、買い物の行き先は石岡市であり、外出頻度としては週2、3日が多くなっている。 ・自動車送迎を受けている人たちの公共交通に対するニーズをみると、石岡市方面には路線バスがあるものの、運行本数が少ない、外出したい時刻にバスがない、行きたい方面にバスがないことが上げられている。 ・普段公共交通を利用していない自動車利用者を含めて、公共交通の問題への対策が必要であると考えているにも関わらず、市が主体となって運行しているバスの認知度は非常に低い。
小川南地区	<ul style="list-style-type: none"> ・通学を除いて、ほとんどが自動車を自分で運転した移動となっている。その中でも、75歳以上になると、通院目的で外出する際には、自動車を自分で運転するよりも家族の送迎に頼る割合が高く、買い物時は自転車での外出割合が比較的高くなっている。 ・家族の送迎を受ける高齢者で通院、買い物の行き先は石岡市であり、外出頻度としては週2、3日が多くなっている。 ・自動車送迎を受けている人たちの公共交通に対するニーズをみると、石岡市方面には路線バスがあるものの、運行本数が少ない、行きたい方面にバスがない外出したい時刻にバスがないことが上げられている。 ・普段公共交通を利用していない自動車利用者を含めて、公共交通の問題への対策が必要であると考えているにも関わらず、市が主体となって運行しているバスの認知度は非常に低い。
玉里地区	<ul style="list-style-type: none"> ・通学を除いて、ほとんどが自動車を自分で運転した移動となっている。その中でも、75歳以上になると、通院目的で外出する際は、家族の送迎に頼る割合が高く、比較的タクシー利用も高い割合を占めている。 ・家族の送迎を受ける高齢者で通院、買い物の行き先は石岡市であり、外出頻度としては週2、3日が多くなっている。 ・他の地区と違い自動車利用者も含めて、全体的に公共交通に対して、石岡市方面には路線バスがあるものの、運行本数が少ない、行きたい方面にバスがない、外出したい時刻にバスがないことがニーズとして、上げられている。 ・普段公共交通を利用していない自動車利用者を含めて、公共交通の問題への対策が必要であると考えているにも関わらず、市が主体となって運行しているバスの認知度は非常に低い。

4. 公共交通の課題整理

ここでは、小美玉市の人口動態や交通環境と市民アンケートから見られた小美玉市の交通特性から本市が抱えている公共交通の問題点と課題について整理する。

<小美玉市の公共交通が抱える問題>【H20 市民アンケート調査結果から】

①いずれ自動車を自分で運転できなくなり、移動に困ると想定される高齢者が増加

- ・高齢になるにつれて、通院や買い物などの外出では家族の送迎に頼らざるを得ない割合が高くなっている。
- ・本市の高齢化率は、近い将来 30%程度まで上るものと予測され、市民の3人に1人が65歳以上の高齢者となる見込みである。

②公共交通サービスが行き届いていない交通不便地域が存在

- ・市内では人口が少ないが、高齢化が進んでいる地区や市の交流施設が存在している地区には、公共交通サービスが行き届いておらず、一部交通不便地域となっている。

③モータリゼーションの進展による公共交通の衰退

- ・どの地域においても、通勤・通学、買い物、通院などほぼ全ての目的で、自動車を利用している割合が50%以上と非常に高く、自動車に依存したライフスタイルが形成されている。
- ・モータリゼーション進展の影響を受けて、公共交通利用者数が減少、バス路線の廃止などサービスが低下している。

④公共交通を利用したいときに利用しづらいサービス状況

- ・高齢者でも自分で運転できずに送迎をしてもらっている人が多いことから、既存の公共交通利用者のニーズとしては、運行本数が少ない、行きたい方面にバス路線がない、時間が合わないが多い。
- ・かしてつバスは、1日100本/往復以上を超えているが、それ以外の路線バスの運行本数は20本/往復程度と運行本数が少ない状況である。

⑤市が主体となって運行している特定輸送などに対する認知度の低さ

- ・市民の多くは、小美玉市が運行している移動サービスの存在に対する認知度が低いうえ、利用したことがないあるいは知らないといった人が半分程度存在する。

<解決していくべき課題>

<課題1>

移動に困る高齢者の移動手段の確保

<課題2>

公共交通サービスの維持および改善

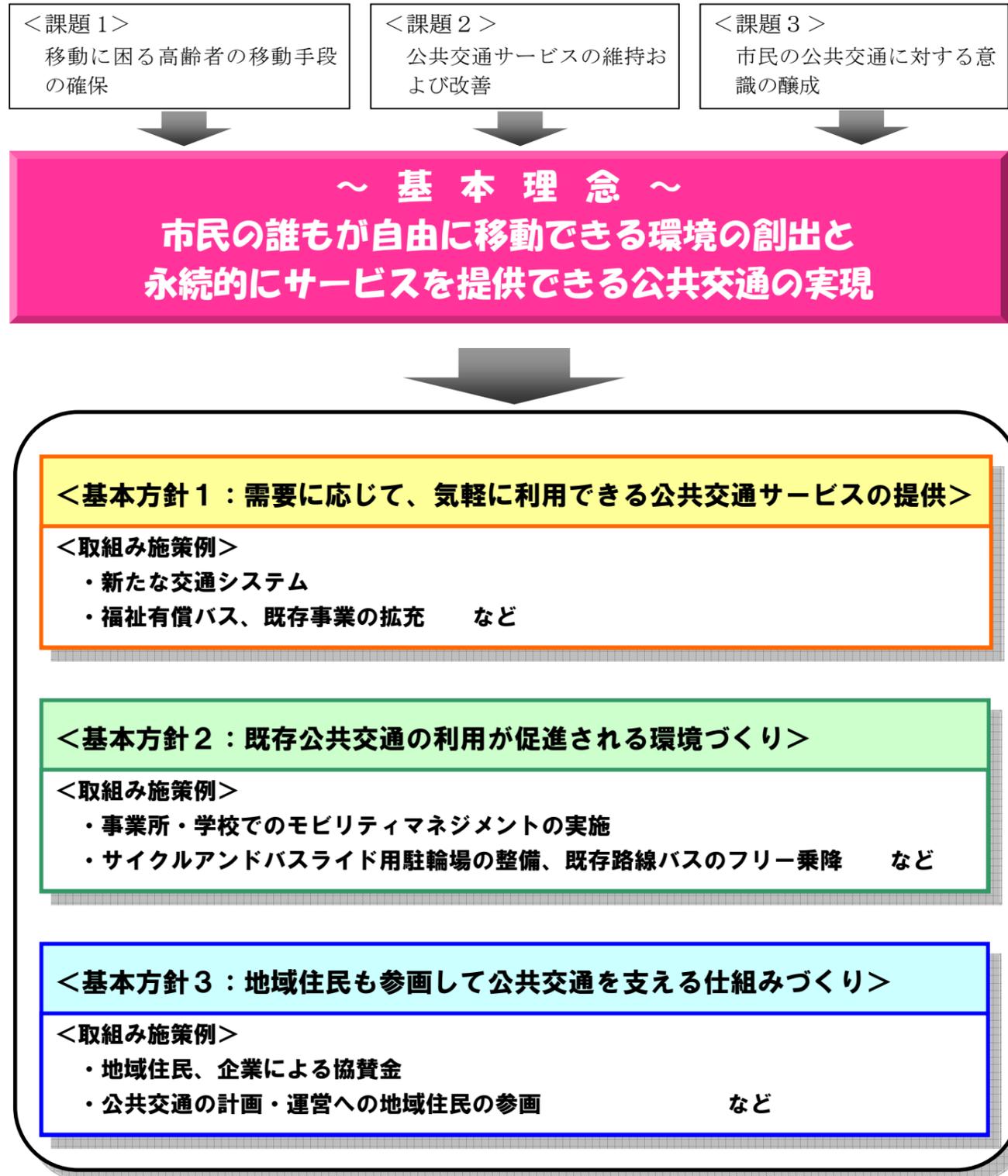
<課題3>

市民の公共交通に対する意識の醸成

5. 公共交通ネットワーク整備の基本方針

ここでは、今後解決していくべき課題を受けて、本市における公共交通に対する基本的な方針を明確にするとともに、今後展開していくべき本市に見合った公共交通施策の方向性を示す。また、その方向性に適応できる施策事例も合わせて示す。

5-1. 基本方針



【施策展開の方向性】

今後は高齢化の進展により、自分で自動車等を運転できずに家族の送迎に頼らないと外出できない高齢者が増えていくことが予想されることから、高齢者が元気に外出できるような支援を行っていくことが、必要となる。しかし、高齢者の外出目的は、通院や買い物といった頻繁に外出する必要があるものではないため、多くの需要を見込むことができない可能性が高い。そこで、少ない需要でも成り立つような交通システムを確立し、高齢者が気軽に外出できるような手段を確保していくことが重要となる。



取組み施策例：新たな交通システム、福祉バス、既存事業の拡充など
先進的な事例：P21 参照

【施策展開の方向性】

本市は、自動車保有台数が茨城県でも上位に位置しているなど過度に自動車に依存したライフスタイルが形成され、自動車に比べて利便性が劣っている公共交通の利用離れが進展し、公共交通サービスの低下が進んでいる。一方で、公共交通への対策が最も重要と考えているにも係らず、地域全体として公共交通に対する意識が低くなっており、市が主体となって運行している移動サービスに対する認知度があまりにも低い状況である。公共交通に対する認識を深めてもらうとともに、利用してもらえる環境づくりを行い、地域に密着した公共交通とすることが重要である。



取組み施策例：事業所などでのモビリティマネジメント、路線バスのフリー乗降など
先進的な事例：P22 参照

【施策展開の方向性】

人口減少、モータリゼーションの進展により、鉄道、路線バスなどの公共交通利用者は減少するばかりで、公共交通サービスの衰退が顕著になりつつある。これによって、交通事業者は、いままでのように運賃収入だけでは独立採算で成り立たなくなり、行政から運行補助を受けなくては事業を継続できなくなっている。

一方で、景気低迷などの影響から行政側の財政状況も厳しくなり、運行支援にも限界が見え始めている。そこで、公共交通は日常生活を送るのに欠かすことができないものと考え、公共交通サービスを持続可能なものとしていくために、地域住民が主体となって経済的な支援を含めて何らかの形で関わっていくことが重要である。



取組み施策例：地域住民、企業による協賛金、運行計画などに地域住民も参画など
先進的な事例：P23 参照

5-2. 小美玉市が目指すまちづくりの方向性

■小美玉市総合計画（平成 20 年 3 月策定）

【交通に関連する基本施策】

●公共交通の充実

- ・鉄道の利便性向上やバス路線の維持に努める
- ・誰もが快適に利用できる公共交通網の整備を推進

●道路交通体系の充実

- ・地域幹線道路と市内幹線道路の良好な道路ネットワークの構築を目指す。
- ・交通弱者に配慮した安全快適な道路環境の整備に努める。

【土地利用構想】

- ・戦略的な土地利用の促進として、均衡ある地域振興を図るため、**優先的に施策・事業を展開する地区を「エリア」と位置づけ、各エリアを有機的に結ぶ「連携軸」の形成を図る。**
- ・機能的な土地利用の方向性として、**土地が持つ自然的要素と生活・産業・都市基盤などにより付加された機能とその集積状況により整理される機能別に「ゾーン」**を位置づける。

■都市計画マスタープラン（平成 22 年 3 月策定）

【まちづくりの将来像と目標】

●将来像：ふるさとの礎材を大切に、市民がいきいきと暮らし、輝く未来に翔くまち小美玉

●目標

安心・快適に暮らせるまちづくりの推進

潤いのある個性豊かなまちづくりの推進

ふれあいのある共に創るまちづくりの推進

未来を拓く賑わい・活力あるまちづくりの推進

【将来像実現に向けた将来都市構造】

【エリアとゾーン】

均衡あるまちづくりの展開を図るため、本市の骨格的な都市構造の下地づくり

- エリア：陸の交流エリア、空の交流エリア、水の交流エリア、ゲートウェイエリア
- ゾーン：市街地ゾーン、工業ゾーン、田園都市ゾーン、ゲートウェイゾーン

【拠点】

既存の拠点施設や資源などを活かしながら、市民の交流を育む中心的な役割を担う地区

- 拠点：賑わい交流拠点、まちなか交流拠点、公園・スポーツ交流拠点、都市農村交流拠点、水辺交流拠点

【軸】

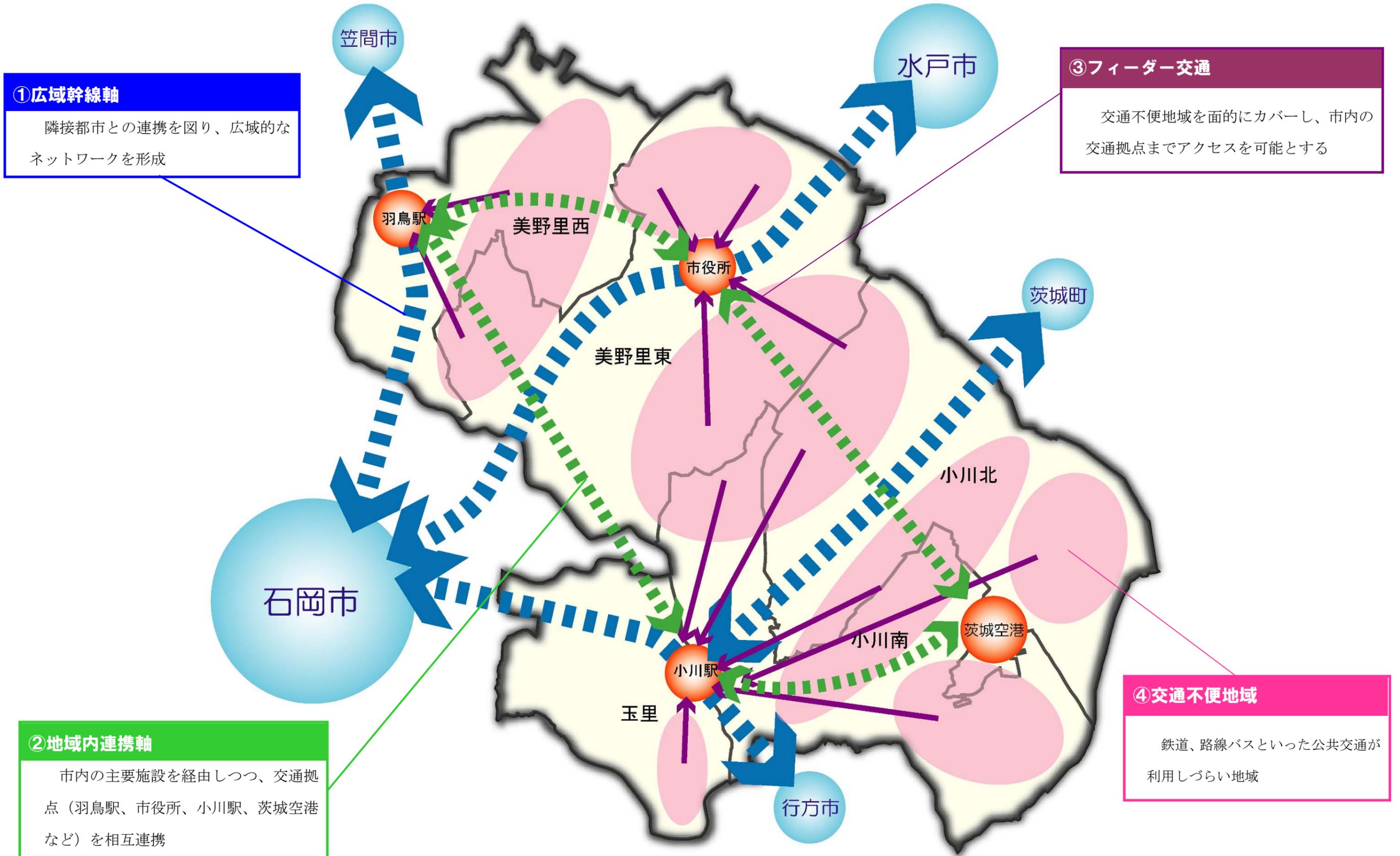
各拠点を連携しながら、都市としての交通機能の向上をはじめ、市内や近隣市町などとの広域的な連携を強化していく

- 軸：都市軸、広域連携軸、水緑軸

都市計画マスタープランにおける将来都市構造図



5-3. 公共交通ネットワーク方針



参考事例：新たな交通システム（コミュニティバス、デマンド型交通システム）

新たな交通システムとしては、定時定路線型のコミュニティバスと需要に応じたシステムであるデマンド型交通システムに大きく区分できる。その参考事例及び茨城県内の実績を以下に示す。

～先進事例：町営バス（山梨県身延町）～

①内容

- ・ 駅・病院・公共施設等と集落を結ぶ形で4路線が運行している。主に町民の日常生活を想定した路線
- ・ 合併前の旧町域を跨ぐ・跨がない程度の比較的広いエリアで運賃が変わるゾーン制運賃とし、旧路線バスよりも安くするとともに高齢者などが支払い時に手間にならないように運賃設定をわかりやすくしている。
- ・ 運行はタクシー事業者などへ委託するとともに、一部の路線では、町の臨時職員による運行業務が実施されている。



②効果

- ・ 町営バスの運行は、高齢者の外出機会の増加や山間地域における落石などの早期発見による道路管理面での貢献などの効果がある。

～先進事例：あずみん（長野県安曇野市）～

①内容

- ・ 平日昼の日常生活利用中心のデマンド交通、朝夕の通勤・通学夜の学生帰宅利用中心のナイトラインの3つで構成されている
- ・ 配車システムはGPSにより、車両位置が3分毎に把握されている。また、利用者の事前登録により、乗降地点となるケースが多い自宅も把握されている。これらの情報を元に運行計画を作成している。



②効果

- ・ 平成19年の実証運行開始後、1年間で1日平均利用者数は、400人近くであり、目標の420人に近づいている。
- ・ 戸口から戸口までの移動ができるため、新たな需要が発掘されている。

■茨城県下で運行されているコミュニティバスの実績【平成20年度データ】

NO	システム名称(市町村名)	基本運賃	運行経費(千円)			年間運行日数(日)	年間輸送人員(人/年)	1人当り輸送費用(円/人)
			うち運賃収入	うち市町村負担額				
1	まちづくり活性化バスキララちゃん(土浦市)	100円	-	-	25,982千円	365	145,012	179
2	コミュニティバス「龍・ゆうばす」「龍ぐらバス」(龍ヶ崎市)	100円	60,668千円	17,792千円	42,876千円	362	199,596	215
3	常陸太田市市民バス(常陸太田市)	200円	36,112千円	8,152千円	27,960千円	299	43,751	639
4	高萩駅東地区バス(高萩市)	150円	6,789千円	521千円	6,228千円	145	5,135	1,213
5	北茨城市市内巡回バス(北茨城市)	100円	16,380千円	4,518千円	11,862千円	246	48,696	244
6	北茨城市地域巡回バス(北茨城市)	100円	5,789千円	1,448千円	4,341千円	244	14,239	305
7	笠間観光周遊バス(笠間市)	100円	9,434千円	2,467千円	3,483千円	312	24,671	141
8	取手市コミュニティバス「ことバス」(取手市)	100円	71,781千円	14,090千円	57,691千円	359	203,850	283
9	牛久市コミュニティバス(牛久市)	100円	32,140千円	12,182千円	19,958千円	361	138,046	145
10	つくば市コミュニティバス「つくバス」(つくば市)	200円	458,250千円	132,346千円	325,743千円	365	712,854	457
11	ひたちなか市コミュニティバス「スマイルあおぞらバス」(ひたちなか市)	100円	76,408千円	10,984千円	65,361千円	359	119,776	546
12	鹿嶋コミュニティバス(鹿嶋市)	区域内:300円 区域間:500円	53,673千円	12,494千円	15,000千円	310	29,601	507
13	守谷市循環バスやまゆり号(守谷市)	1乗車:100円 1日:200円	27,542千円	6,265千円	21,277千円	365	82,490	258
14	板東市コミュニティバス運行業(板東市)	100円	33,318千円	3,340千円	5,778千円	359	37,301	155
15	かすみがうら市コミュニティバス(かすみがうら市)	100円	20,004千円	790千円	18,500千円	302	14,626	1,265
16	つくばみらい市コミュニティバス(つくばみらい市)	1乗車:100円 1日:200円	25,332千円	2,396千円	13,923千円	307	33,243	419
17	大洗町循環バス「海遊号」(大洗町)	100円	12,064千円	4,743千円	4,200千円	365	59,660	70
18	じんぐりバス「なっちゃん号」(大洗町)	100円	3,626千円	487千円	2,668千円	198	7,299	366
19	河内町コミュニティバス(河内町)	100円	7,235千円	1,633千円	5,602千円	293	16,485	340
20	日立市地域公共交通坂下地区乗合タクシー「みなみ号」(日立市)	200円	6,122千円	995千円	3,951千円	242	4,976	794

■茨城県下で運行されているデマンド型交通システムの実績

NO	システム名(市町村名)	基本運賃	運行経費(千円)			年間運行日数(日)	年間輸送人員(人/年)	1人当り輸送費用(円/人)
			うち運賃収入	うち市町村負担額				
1	ながさと号(日立市)	300円	3,924	413	3,511	113	2,827	1,242
2	のりあいタクシー(土浦市)	300円	11,822	8,875	2,947	244	9,905	298
3	古河市「愛・あい号」(古河市)	300円	38,159	7,735	30,424	178	17,138	1,775
4	石岡市乗合タウンメイト(石岡市)	300円	70,479	10,479	60,000	245	47,756	1,256
5	常陸太田 乗合タクシー(常陸太田市)	300円	5,711	898	4,813	114	3,047	1,580
6	デマンドタクシーかさま(笠間市)	300円	62,865	13,155	49,710	240	35,933	1,383
7	筑西市デマンドタクシー(筑西市)	300円	67,168	12,325	54,843	240	38,554	1,422
8	桜川市デマンド型乗合タクシー(桜川市)	300円	48,234	7,194	41,040		18,102	2,267
9	神栖市デマンドタクシー(神栖市)	300円	54,407	8,864	45,543	243	25,197	1,807
10	行方市デマンド型コミュニティバス(行方市)	500円	21,002	3,421	17,581	180	8,157	2,155
11	鉾田乗合自動車(鉾田市)	300円	10,822	2,187	8,635	243	7,019	1,230
12	サービスセンター事業(小美玉市)	100円	2,074	207	1,867	300	2,074	900
13	城里町デマンドタクシー(城里町)	300円	21,163	5,163	16,000	243	17,430	918
14	東海村デマンドタクシー(東海村)	200円	47,107	9,325	37,782	293	47,871	789
15	やまゆりタクシー(美浦村)	300円	7,688	796	6,892	155	1,945	3,543
16	利根町乗合タクシー(利根町)	300円	14,081	3,567	10,514	239	11,801	891

参考事例：福祉バス（千葉県船橋市）

交通不便地域の解消と高齢者の移動支援を目的に教習所協力の下送迎バスの運行を開始。

船橋市在住で自分でバスに乗降できる65歳以上の高齢者を対象。各停留所で挙手によりバスを停車させた後にパスカードを提示して乗降する。



参考事例：既存事業の拡充（千葉県一宮町）

通院介助事業として、これまで、交通手段がない65歳以上の町民と身体障害者で予め登録している人を対象に、月4回まで無料で医療機関への送迎をしていたサービスをさらに、目的地の制限をなくすなど、事業の拡充をしている。

●現行にこのサービスと新たにこのサービス比較表

項目	現行にこのサービス（通院介助事業）	新たにこのサービス（外出支援事業）
利用対象者	交通手段がない65歳以上の町民と身体障害者で予め登録した者	65歳以上の町民と身体障害者で予め登録した者
利用制限	町内の医療機関及び通院のための駅までの送迎	目的地制限なし（町内全域）※但し、利用回数1回につき目的地1ヶ所（往復）とする。
登録方法	利用者が民生委員を通じ、社会福祉協議会（人材センター）へ申請	一宮町役場福祉課へ申請（役場まで来られない方は、電話を頂ければ、町職員が申請書自署へ伺う。）
利用申込方法	3日前までに、社会福祉協議会（人材センター）へ申込	同左
利用回数/月	月4回まで	同左
利用料金	無料	無料
平均利用者数/日	6.2人	6.3人（可成人員数）（3台×3人/1台×7回/1日）

参考事例：学校モビリティマネジメント～静岡県富士市～

①実施概要

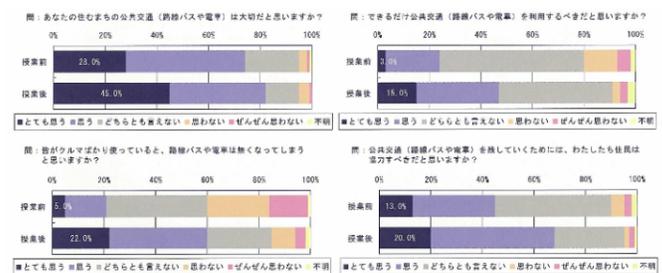
路線バスが学区内に運行されていない富士南小学校の6年生が、修学旅行で公共交通を利用し、公共交通の役割・大切さを学んだ。また、修学旅行前に総合学習時間を活用して公共交通に関する授業を4回実施した。

内容は、公共交通への理解を深めること、富士市のバス乗車体験から修学旅行での観察視点の発見、将来のバスに関してアイデアを出し合う、報告会を実施。



②効果

公共交通に対する役割・大切さを理解する児童が増え、認識も高まった。社会とのかかわりを身につけたり、まちづくりへの参加意識や協力意識の高まりが伺えた。



参考事例：サイクルアンドバスライド

①内容

バス停留所直近に自転車駐輪場を整備することにより、自転車とバスとの乗り継ぎを容易にすることにより、バスの利用促進に寄与するものである。



参考事例：バスのフリー乗降

①内容

バス停留所以外でもバスの運行ルート上で自由にバスの乗降ができる制度のこと。フリー乗降の利用方法は、バスの運行ルート上において乗車するときには手を上げバスを停車させ乗車する。降りるときは、車内の停車ボタンを押すかあるいは乗務員に声を掛けてバスを停車させて降車するものである。ただし、交通量が多い国道などでは、交通渋滞や事故の原因となるため、山間部や住宅街などの自動車交通量が少ない場所でのみ実施が可能である。



参考事例：地区内全世帯による負担金と地元企業の協賛金で維持～長野県上田市～

①注目点

- ・移動制約者への対応が必要となったことから、住民組織が各世帯の負担の下、地域を循環するバスを導入
- ・地域全体の問題を考える住民組織があったことが、地域負担によるバス導入に大きく寄与
- ・検討過程において、全世帯を対象とし、バス導入の必要性や賛否、世帯負担などについての意向調査を繰り返し実施

②概要

- ・本格運行に向けた住民アンケートで得られた結果から、1世帯あたり年間1,000円の負担による、本格運行を開始した。
- ・本格運行の実施にあたって、収入の不足分を地元企業等からの賛助金によって賄った。(約80万円)
- ・地区全世帯(1,461世帯)が年間1,000円負担することによって、運行経費の58%を賄っている。
- ・負担金は、自治会に加入している全世帯が負担し、自治会費で徴収する仕組みとなっている。
- ・負担金と運賃収入で賄えない分は、補助金を活用しており、上田市が運行経費の1/3(上限100万円)相当を補助している。



**参考事例：住民による利用促進への取り組みを後押しするインセンティブ
～山口県山口市～**

①注目点

- ・コミュニティタクシーの実験地区は、公募によって選定されており、応募にあたって、住民が運営協議会などを組織し、自ら「事業計画・新計画等概要書」を作成している。(5地域が応募して全て採用されている。)
- ・運行に要する費用は、運賃収入と不足分への行政の補填が基本となっているが、収入の内訳は地区により様々な工夫がなされており、企業協賛金や住民協賛金を充当している地区もある。
- ・行政からの補填は、住民が主体的にコミュニティタクシーの利用促進に取り組むことを目指して、インセンティブを組み込んでいる

②概要

- ・インセンティブの内容としては、例えば、乗車率に応じて補助率を変更
乗車率50%以上⇒全額補助+増便について検討
乗車率30～49%⇒全額補助
乗車率30% ⇒90%補助
- ・収支率30%を満たした場合は、協賛金の余剰分をコミュニティタクシー関連事業に支出できるなど



参考事例：住民の回数券購入と自治体補助を合せてバス路線を延伸～青森県弘前市～

①注目点

- ・旧相馬村(現弘前市)の桐ノ木沢・藍内地区が川沿いの山間地に位置しており、もともとバス路線がなく、村民は役場、診療所はもちろん、広域圏の中心市街地である弘前市に行くのに、5km先の相馬地区のバス停まで歩く必要があった。
- ・両区からのこの地区にバスを走らせてほしいという要望を受け、村長も弘南バスに要請を行ってきたが、採算面から実現できずにいた。
- ・村、2地区の住民代表、弘南バスの3者による協議会を立ち上げ懇談や協議検討を行い、住民側が負担金を出すことでバス路線の延長が決まった。

②概要

- ・地区の全世帯が、1,000円/月の回数券を購入
- ・村自体も補助金を出資
- ・マイカー利用者の合意は簡単に得られなかったが、住民代表が中心となって説得することにより、合意を得た。
- ・平成13年以降は、国庫補助を受けているため自治体の負担はなくなっている。



**参考事例：地域で運行計画を決めて利用啓発、協働の仕組みの樹立
～愛知県一宮市～**

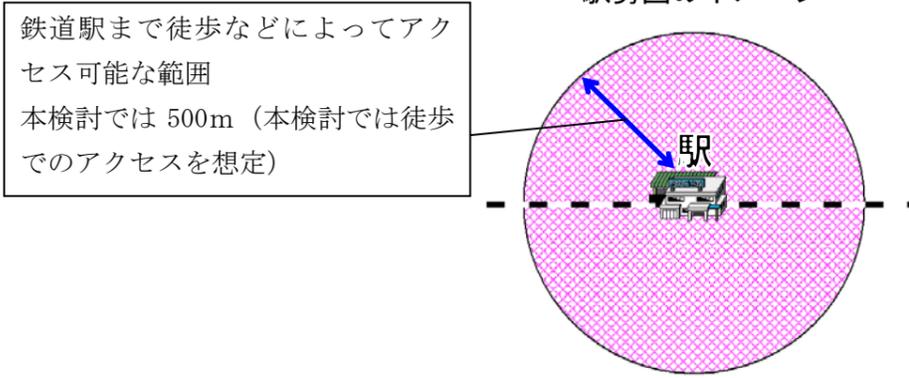
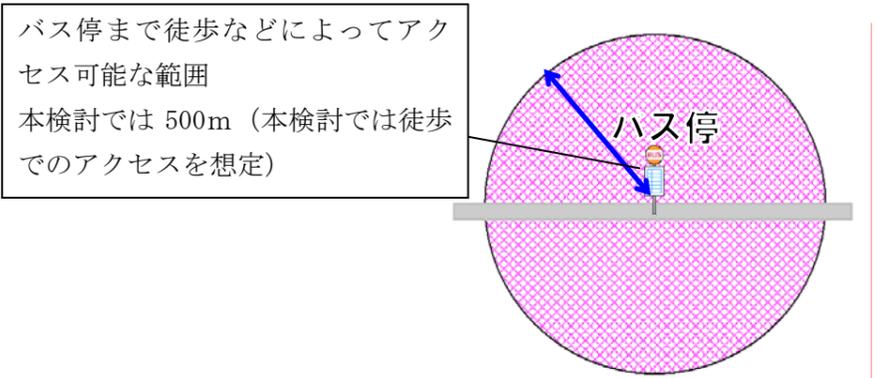
①注目点

- ・運行開始まで対象地域で地域交通協議会を結成し、約1年半にわたり、計29回の協議会を実施した。
- ・地域交通会議は住民主導の運営となっており、メンバー選定から地域住民に委ねられていた。
- ・協議会結成後は、運行ルート、バス停位置などの運行形態のほか、車両・バスの愛称まで決定した。
- ・運行に要する費用は、運賃収入と沿線企業など(病院を含む)からの協賛金(広告費など)を基本に不足分については行政が補助している。

②概要

- ・地域の交通手段を維持するためには、住民自ら利用するという意識をもってもらうことが重要であることから利用者が少なく行政の支出が過多となった場合には、運行を取りやめる可能性があることを予め地域と約束している。
- ・協議会は、運行開始後も2～3ヶ月に1回の頻度で開催されており利用状況などの報告がされている。
- ・日常的に地域での利用啓発や企業の協賛を募る活動を続けており、地域密着のバスとなっている。



用語	解説
四季健康館の送迎バス	保健と福祉の拠点である四季健康館まで送迎しているバスのことである。
通院乗降介助	小美玉市社会福祉協議会が病院への送迎などを目的としたサービスで、月曜日～金曜日の午前7時～午後9時まで利用可能であり、1乗車100円で利用できるデマンド型交通システム。
医療センターバス	山王台病院、周辺地域と医療センターを結ぶシャトルバスで小川、玉里地区の一部で運行している。また、医療センターの診察日に合せ、土曜日の運行も実施している。乗車する際には、通過地点で手を上げて乗車する仕組みになっている。
モータリゼーション	自家用車が大衆に普及することを言う。
特定輸送	<p>本調査における特定輸送とは、スペシャルトランスポートサービスと福祉バスのことを言う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スペシャルトランスポートサービスとは、高齢者、障害者などの移動に困難を伴う人を対象に行うサービスのことであり、主に戸口から戸口まで送迎するサービスである。 ・福祉バスとは、高齢者、障害者などの病院・診療所への通院などを対象として市町村が運行するバスサービスのことであり、誰でも利用できるというわけではなく利用者を限定したサービスのことを言う。
交通弱者	自動車免許を持っていない（持つことができない）、自家用自動車を持っていない（持てない）人や自分で自動車を運転することが困難となる高齢者、身体障害者など移動に制約がある人のことを言う。
駅勢圏、バス停勢圏	<p>鉄道駅やバス停まで徒歩、自転車などでアクセスできる範囲のことをいう。本調査では、徒歩でアクセスできる距離を駅勢圏、バス停勢圏として定義し、その距離はアンケートの結果などから500mと設定した。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>駅勢圏のイメージ</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>バス停勢圏のイメージ</p>  </div> </div>
モビリティ・マネジメント	地域住民1人1人や、1つ1つの職場組織などに働きかけることにより、地域全体で「過度に自動車に依存している状態」から「公共交通や徒歩、自転車などを含めた多様な交通手段をかしこく利用してもらおう状態」へ少しずつ変えていくことを促すコミュニケーション施策のことを言う。
サイクル・アンド・バスライド	バス停の近くに駐輪場を設け、バス停まで自転車で移動してきてもらい、そこからバスに乗り換えて目的地に向かってもらうことを言う。
デマンド型交通システム	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型交通システムとは、利用者が電話などで設定されている時刻表から利用したい便と目的地（バス停、駅など）を予約し、その予約に合わせて運行させる交通システムのことである。 ・デマンド型交通システムには、運行エリアを設定したドアトゥドアのフルデマンド型、簡易的なバス停を設置して、バス停間を運行するミニデマンド型、現状のバス路線を予約があった場合に迂回させる一部デマンド型の3種類がある。