

令和6年度 第3回小美玉市地域公共交通会議 次第

日 時：令和6年10月28日（月）

午後2時から

場 所：防災倉庫2階会議室

1 開 会

2 会長あいさつ

3 議事

協議) 小美玉市地域公共交通計画について
資料1-1、資料1-2、参考資料

4 その他

報告) コミュニティバス「おみたん号」事故
資料2

5 閉 会

添付書類

資料1-1 小美玉市地域公共交通計画素案

資料1-2 計画素案の概要

参考資料 おみたん号再編の比較

資料2 コミュニティバス「おみたん号」事故について

小美玉市
地域公共交通計画
—素案—

令和6年10月現在
小美玉市

目 次

1	はじめに	1
	(1) 背景・目的	1
	(2) 計画の位置づけ	1
	(3) 計画区域	1
	(4) 計画期間	1
2	小美玉市の現状について	2
	(1) 地理的条件	2
	(2) 人口動向	3
	(3) 主要施設の立地状況	6
	(4) 道路網	8
	(5) 交通特性	9
3	公共交通の現状把握	11
	(1) 市内公共交通の概況	11
	(2) 鉄道	12
	(3) 高速バス	13
	(4) 路線バス	14
	(5) 小美玉市コミュニティバス「おみたん号」	17
	(6) タクシー	20
	(7) 航空機	21
	(8) 市の施策による移動サービス	22
	(9) 公共交通以外の移動支援サービス	26
	(10) 公共交通空白地域	29
4	上位・関連計画における公共交通の位置づけ	30
	(1) 茨城県地域公共交通計画	30
	(2) 小美玉市第2次総合計画後期基本計画	31
	(3) 小美玉市都市計画マスタープラン	32
	(4) 小美玉市立地適正化計画	33
5	公共交通に関する実態調査	34
	(1) 市民アンケート調査	34
	(2) 公共交通利用者ニーズ調査	38
	(3) 来訪者ヒアリング調査	41
	(4) 交通事業者ヒアリング調査	47
6	地域公共交通の課題	50
7	地域公共交通の基本方針	50
	(1) 地域公共交通の基本方針	50
	(2) 地域公共交通ネットワークのあり方	50
8	計画の目標・実施事業	50
	(1) 計画の目標	50

(2) 実施事業の概要.....	50
9 計画の達成状況の評価.....	50
(1) 計画の推進体制.....	50
(2) 評価方法及びスケジュール.....	50
参考資料.....	50

1 はじめに

(1) 背景・目的

小美玉市は、市が委託運行しているコミュニティバス「おみたん号」が市内を網羅するように運行されているほか、民間バス事業者が運行する路線バス、高速バス、JR 東日本が運行する鉄道、タクシーが地域公共交通として運行されています。

また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり・健康・教育等の様々な分野でも大きな効果が期待されています。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症や人口減少等による公共交通利用者の減少や運行維持費の負担増加、運転手不足問題など、見直すべき課題を抱えています。

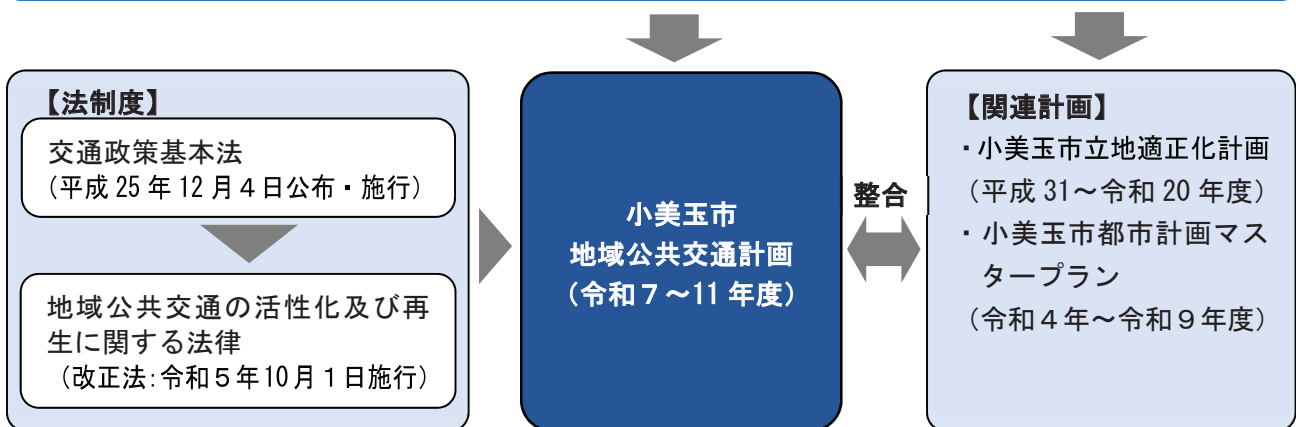
こうした背景のもと、社会情勢の変化及び市域全体の状況と地域の特性を踏まえ、地域ニーズに応じた、利便性が高く持続可能な地域公共交通網を構築するため、本市の公共交通に関する今後の目標や施策の方向性を示すことを目的として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域公共交通のマスタープランとなる「小美玉市地域公共交通計画」を策定するものです。

なお本計画は、令和2年に新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通の利用者が減少しましたが、令和5年に5類感染症移行により、利用者数が回復傾向にある状況を踏まえて策定します。

(2) 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画として、最上位計画である「小美玉市第2次総合計画後期基本計画」に即し、「小美玉市都市計画マスタープラン」などとの整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置づける計画とします。

【最上位計画】小美玉市第2次総合計画後期基本計画（令和5（2023）～9（2027）年度）



(3) 計画区域

本計画の計画区域は、小美玉市全域とします。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、令和7（2025）年度から令和11（2029）年度までの5年間とします。なお、今後の社会情勢や上位・関連計画の見直しなどの動向を踏まえ、必要に応じ見直しや充実を図ります。

2 小美玉市の現状について

(1) 地理的条件

小美玉市は、東京都心から北東へ約 80km、茨城県のほぼ中央部に位置し、北へ 20km の距離に県都水戸市、南西へ 20km の距離に筑波研究学園都市があります。本市は、平成 18 年に小川町、美野里町及び玉里村が合併して市制を施行し、小美玉市となりました。

面積約 144.74 km²で、市の西部を JR 常磐線、国道 6 号、常磐自動車道が貫き、南部には国道 355 号が通り、東部には茨城空港があります。地表は概ね関東ローム層に覆われ、起伏も少なくほぼ平坦な地形となっています。また、南部は霞ヶ浦に接しています。

■小美玉市の位置



出典：小美玉市都市計画マスタープラン 令和4年3月

(2) 人口動向

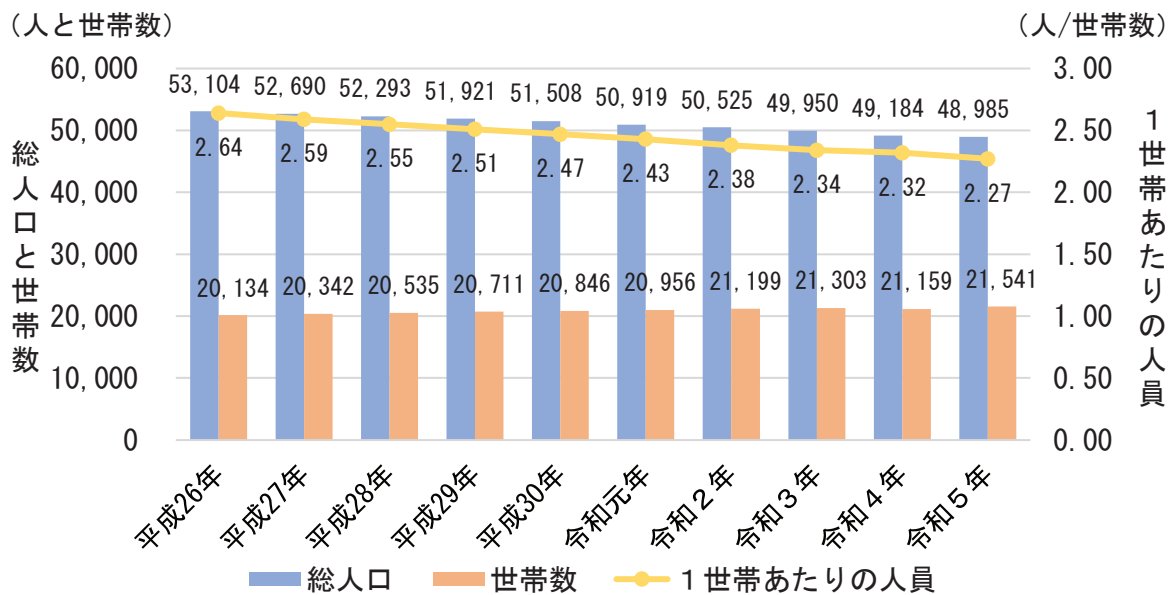
①総人口・世帯数

小美玉市の総人口は、令和5年小美玉市住民基本台帳によると、48,985人となっており、平成26年と比較して約4,000人減少しております。

世帯数は、令和5年が21,541世帯となっており、平成26年と比較して約1,000世帯増加していますが、1世帯あたりの人員は、総人口の減少に伴い、減少傾向となっております。

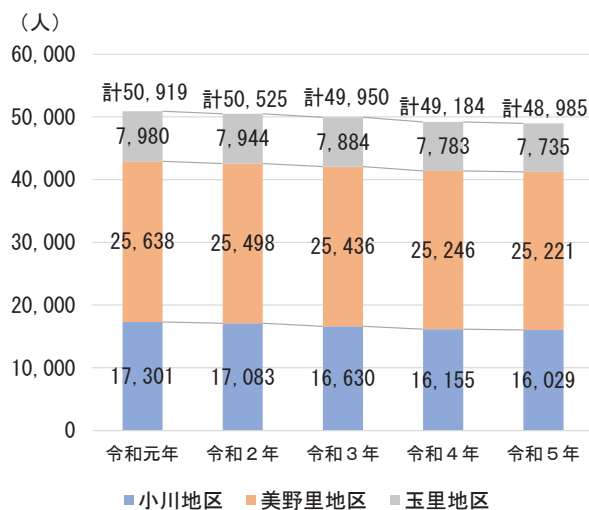
地区別人口は、上記と同様の傾向が見られています。世帯数は令和元年から令和5年にかけて美野里地区、玉里地区は増加傾向、小川地区は減少傾向となっております。

■総人口及び世帯数の推移

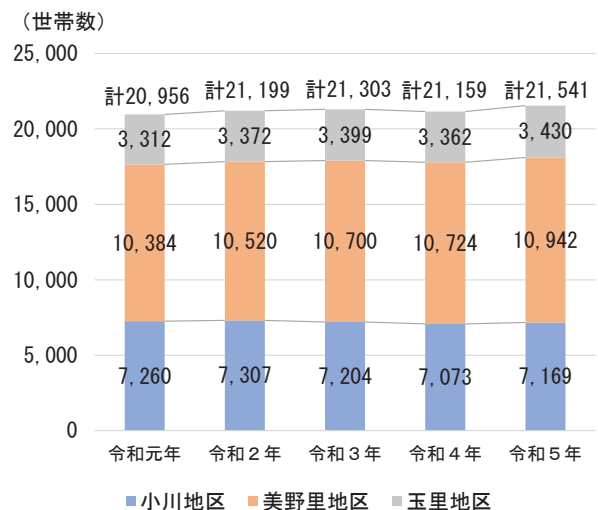


出典：小美玉市住民基本台帳（各年4月1日現在）

■地区別人口の変化



■地区別世帯数の変化

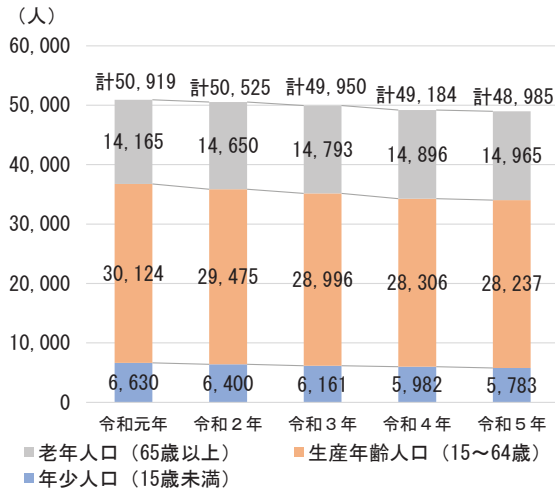


出典：小美玉市住民基本台帳（各年4月1日現在）

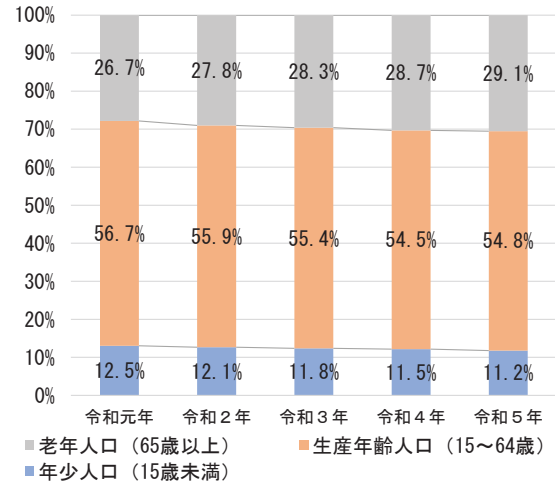
②年齢3区分人口

令和5年の年齢3区分別人口構成比は、年少人口が11.2%、生産年齢人口が54.8%、老年人口が29.1%となっています。推移を見ると、年少人口、生産年齢人口が減少し、老年人口の割合が増加傾向にあります。

■年齢3区分別人口の推移



■年齢3区分別人口構成比の推移

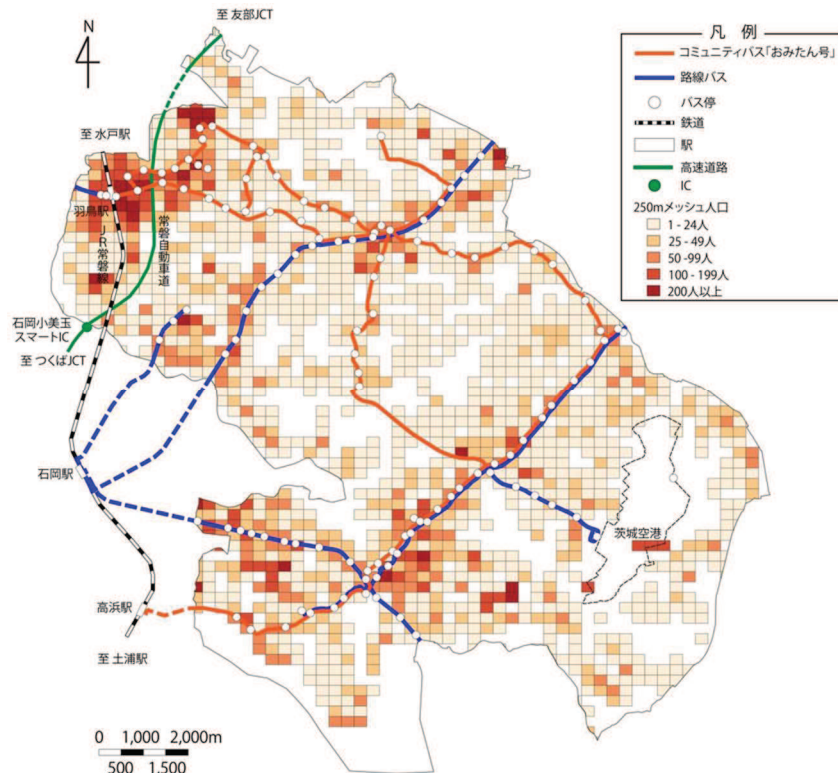


出典：小美玉市住民基本台帳（各年4月1日現在）

③人口メッシュ

令和2年度国勢調査より、JR羽鳥駅周辺や小川駅バス停周辺、玉里駅バス停周辺に多くの居住者が集中しています。

■人口分布（人口総数・250mメッシュ）

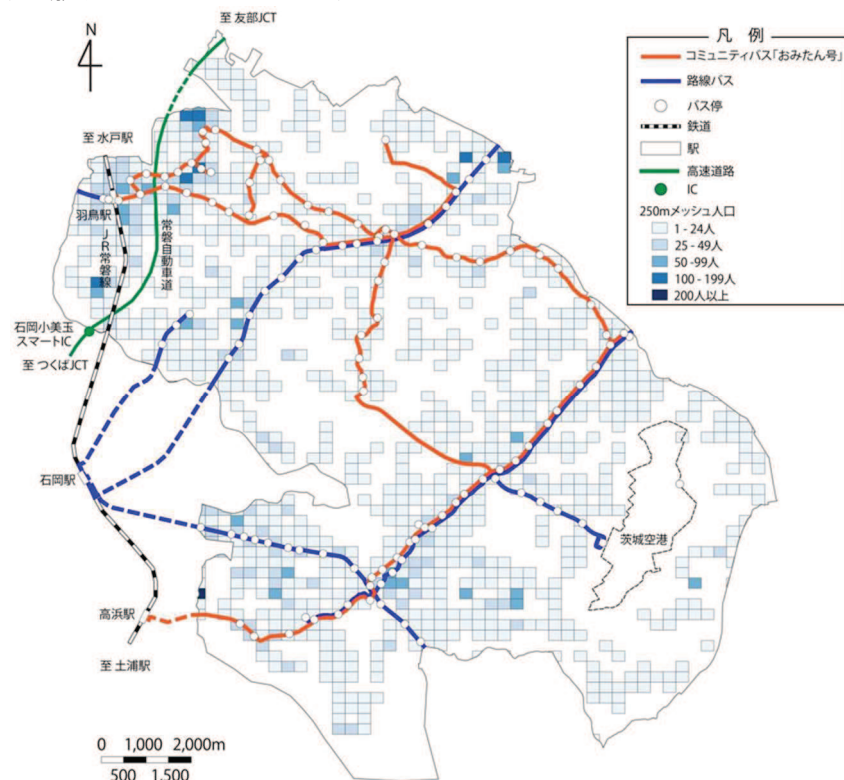


出典：令和2年度国勢調査データより作成

④高齢者メッシュ

65 歳以上の高齢者は、JR 羽鳥駅周辺や小川駅バス停周辺に集まっている傾向が見られます。

■人口分布（65 歳以上・250m メッシュ）

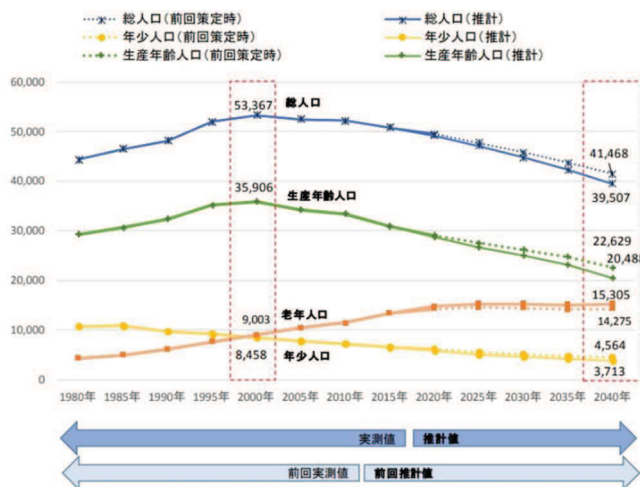


出典：令和 2 年度国勢調査データより作成

⑤将来人口

小美玉市人口ビジョンによる将来人口の推定では、総人口の減少とともに生産年齢人口、年少人口は減少傾向となる一方、老年人口は増加傾向となる見込みとなり、高齢化がさらに進みものと見込まれています。

■人口の実績値と推計値



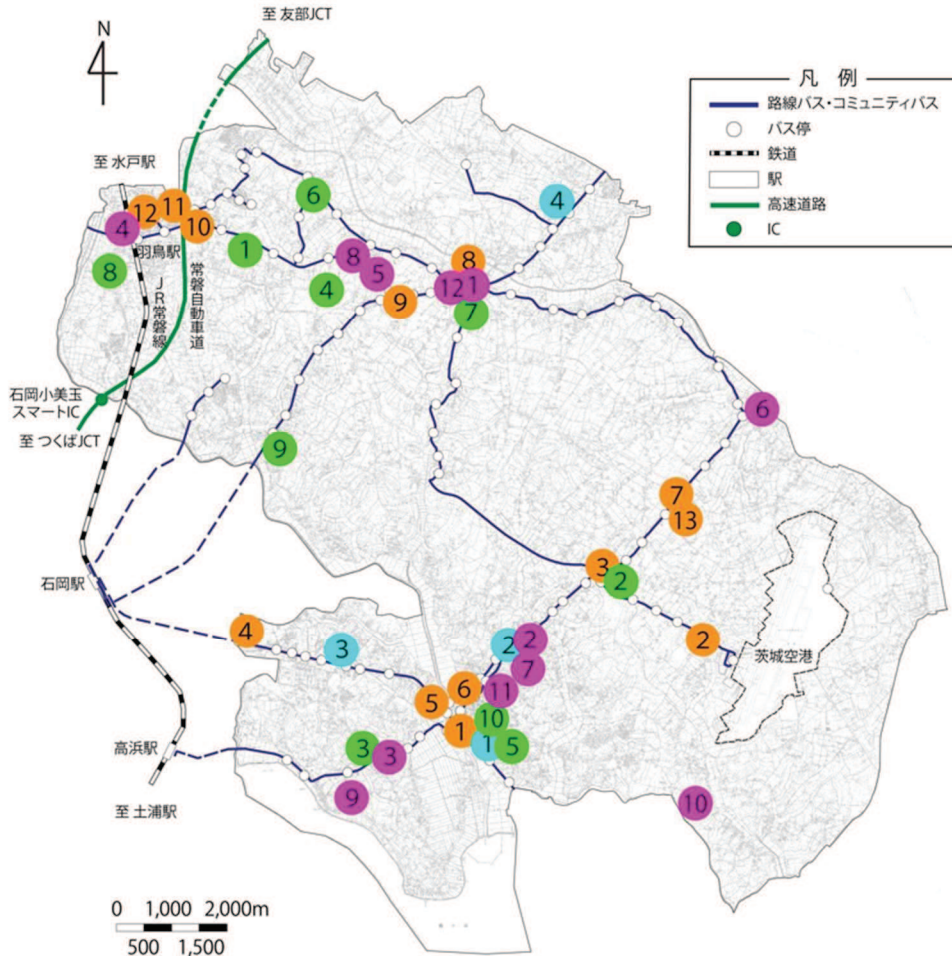
※前回策定時：平成 28（2016）年、本策定：令和 2（2020）年

出典：小美玉市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン

(3) 主要施設の立地状況

市内に立地している主な商業施設、医療施設、公共施設、教育施設について以下に示します。

■ 主な施設分布図



商業施設	①	玉里ショッピングモールアスタ	公共施設	①	小美玉市役所 本庁舎
	②	空のえき そ・ら・ら		②	小美玉市役所 小川総合支所
	③	小川ショッピングプラザ		③	小美玉市役所 玉里総合支所
	④	カインズ 石岡玉里店		④	小美玉市役所 羽鳥出張所
	⑤	コメリ ハード&グリーン玉里店		⑤	四季健幸館 浅美運輸 Spa
	⑥	カスミフードスクエア小川店		⑥	小美玉温泉 湯～GO!
	⑦	コメリ ハード&グリーン上吉影店		⑦	小美玉市小川文化センターアピオス
	⑧	タイヨー美野里店		⑧	小美玉市四季文化館みの～れ
	⑨	セイミヤ小美玉店・ コメリ ハード&グリーン小美玉店		⑨	小美玉市生涯学習センターコスモス・ 玉里図書館
	⑩	TAIRAYA 美野里店		⑩	小美玉市小川運動公園
	⑪	コメリ ハード&グリーン美野里店		⑪	小川図書館
	⑫	ヨークベニマル 羽鳥東店		⑫	美野里図書館
	⑬	フーズマート・サポート			
医療施設	①	小川南病院	教育施設	①	茨城県立中央高校
	②	小美玉市医療センター		②	小川北義務教育学校
	③	石岡循環器科脳神経外科病院		③	玉里学園義務教育学校
	④	美野里病院		④	美野里中学校
		⑤		小川南中学校	
		⑥		納場小学校	
		⑦		堅倉小学校	
		⑧		羽鳥小学校	
		⑨		竹原小学校	
		⑩		小川南小学校	

①主要商業施設

市内に立地している主な商業施設は、概ね路線バス・コミュニティバスのアクセス上に位置しています。

②主要医療施設

市内に位置している主な医療施設は、市南部に位置しています。概ね路線バス・コミュニティバスのアクセス上に位置しており、②小美玉市医療センターは、小美玉市コミュニティバスが施設前まで乗り入れています。

③主要公共施設

市内に位置している主な公共施設は、市内各所に位置しています。概ね路線バス・コミュニティバスのアクセス上に位置しているほか、⑤四季健幸館 浅美運輸 Spa は送迎バスが出ています。

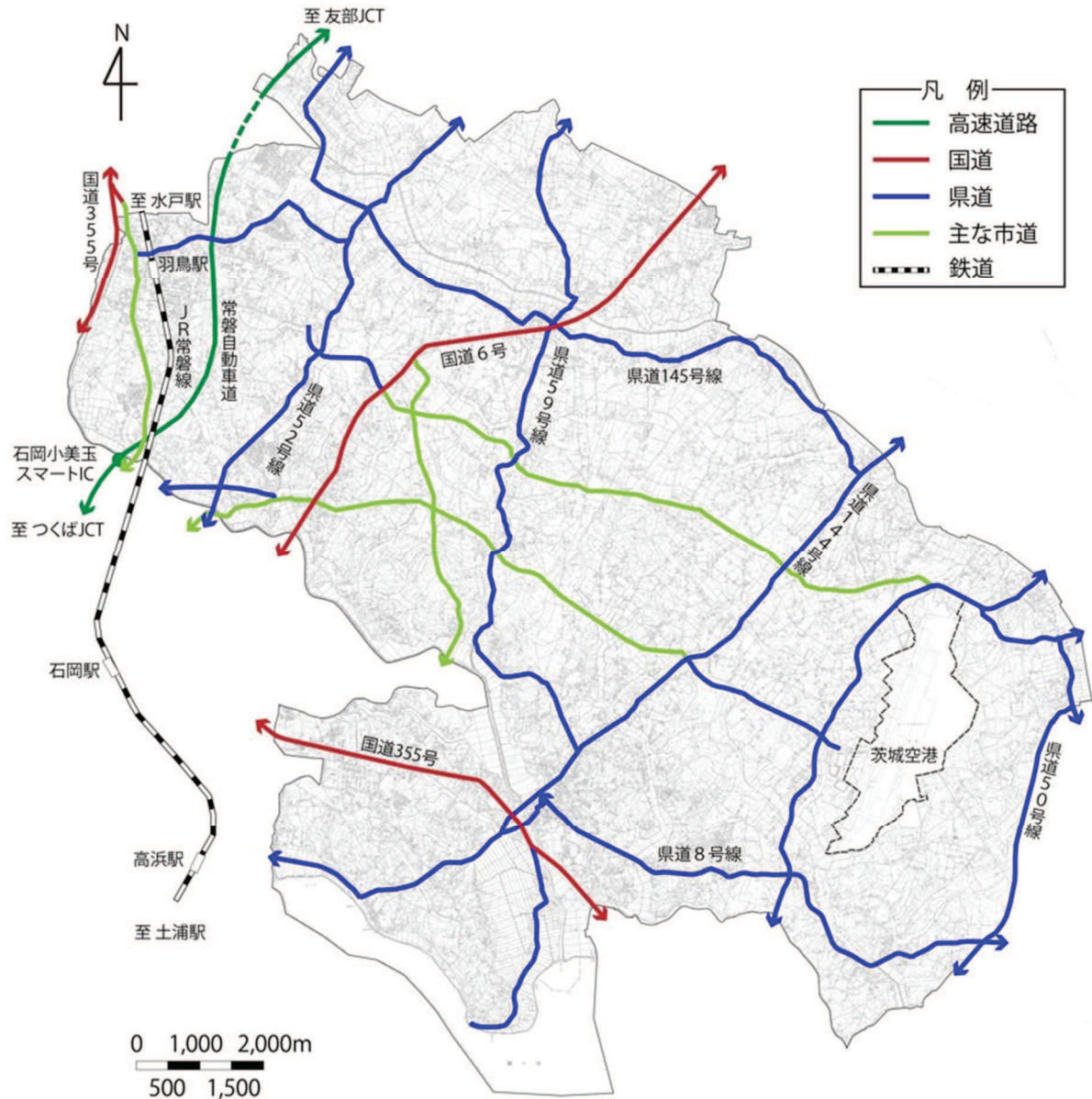
④主要教育施設

市内に位置している主な教育施設は、概ね路線バス・コミュニティバスのアクセス上に位置しています。一部小学校では、スクールバスが出ているほか、小美玉市コミュニティバスを活用している学校もあります。

(4) 道路網

本市は、北に水戸都市圏、南に土浦都市圏が位置していることから、主要な幹線道路は、概ね南北方向に常磐自動車道、国道6号、国道355号が位置しています。広域的な都市間を担う上記3路線を補完する形で、県道50号線（水戸神栖線）、県道52号線（石岡城里線）、県道59号線（玉里水戸線）があります。東西方面の幹線道路として国道355号が配置され、補完する形で、県道8号線（小川鉾田線）が配置されています。

■小美玉市主要道路網図



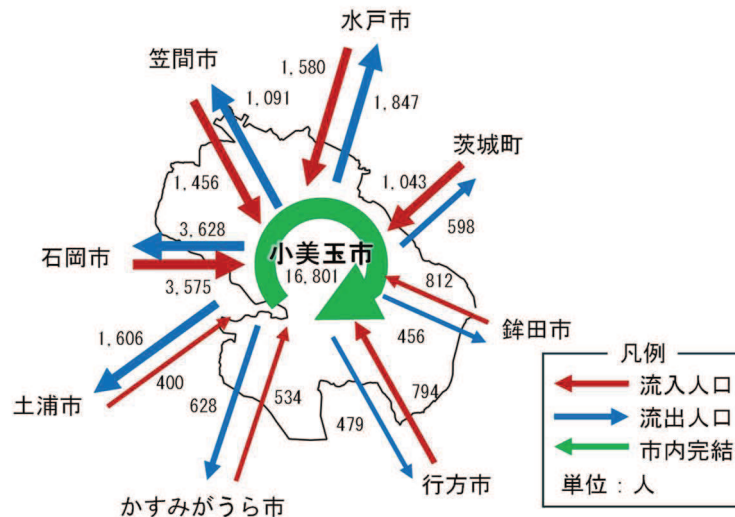
(5) 交通特性

①通勤・通学流動

令和2年の通勤通学流動状況は、流入 28,849 人、流出 31,101 人と、2,252 人の流出人超過となっています。市内への流入は、石岡市 (3,575 人) が多く、次いで水戸市 (1,580 人)、笠間市 (1,456 人) となっています。

市内居住者の通勤・通学先も、石岡市 (3,628 人) が多く、水戸市 (1,847 人)、土浦市 (1,606 人)、笠間市 (1,091 人) と近隣市への通勤・通学が多くなっています。

■通勤・通学による周辺都市への動態



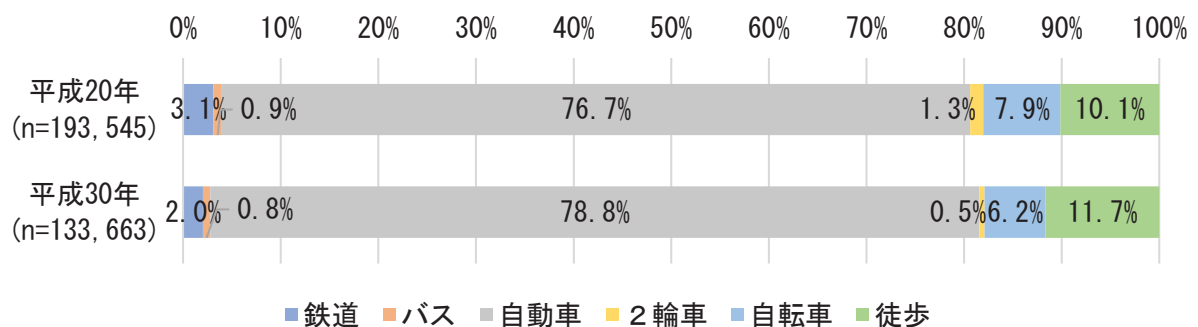
出典：令和2年度国勢調査

②東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

東京都市圏パーソントリップ調査によると、代表交通手段は、自動車分担率が最も高く、移動における自家用車への依存度が高い状況となっています。小美玉市周辺4市と比較すると、自動車分担率が茨城県南部と比較して高く、鉄道・バス分担率は2.8%と行方市に次いで低い傾向となっています。

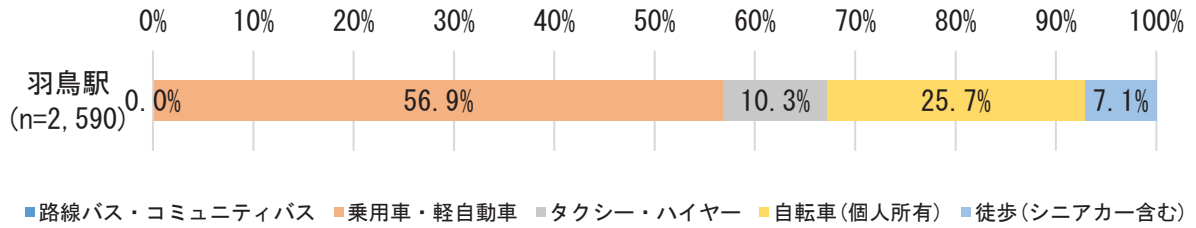
羽鳥駅における端末交通手段分担率は、乗用車・軽自動車が高割と高く、路線バス・コミュニティバスを利用する人が少ない状況であります。

■小美玉市・代表交通手段別分担率の推移 (全目的、発生集中交通量)



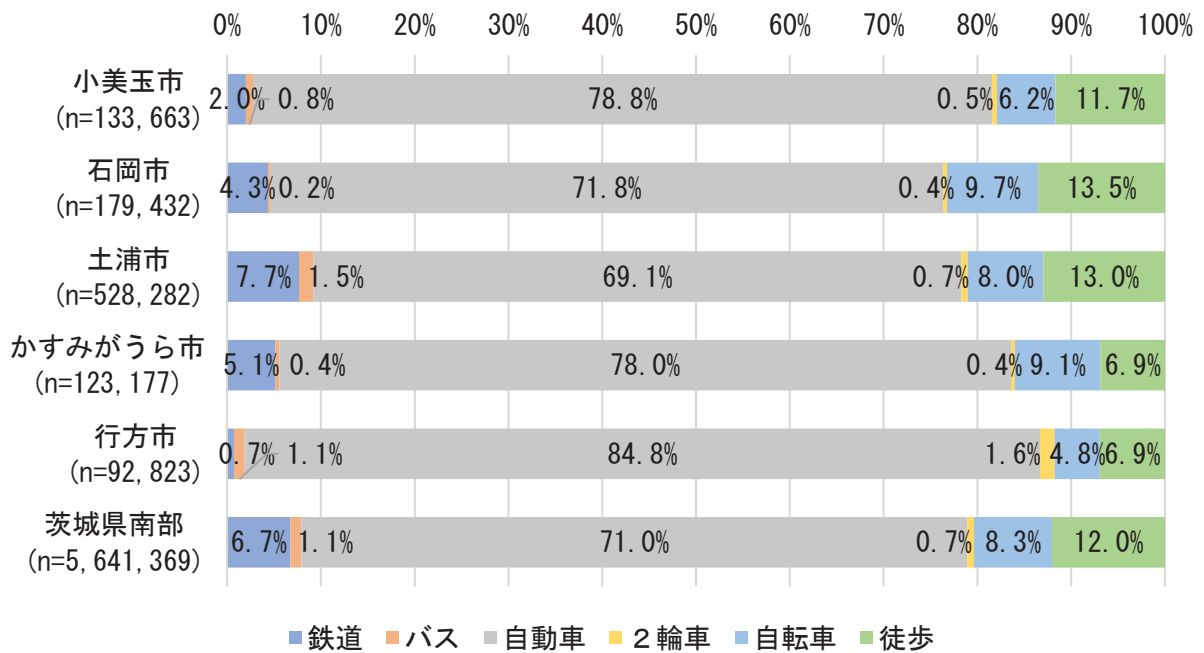
出典：東京都市圏パーソントリップ調査

■平成 30 年・端末交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



出典：東京都市圏パーソントリップ調査

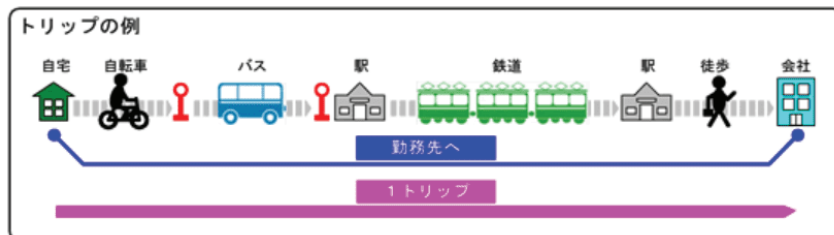
■平成 30 年・代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



出典：東京都市圏パーソントリップ調査

※トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

※代表交通手段と端末交通手段：1つのトリップの中で、幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段を端末交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順としている。下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（バス）、△△駅から会社までは端末交通手段（徒歩）となる。



3 公共交通の現状把握

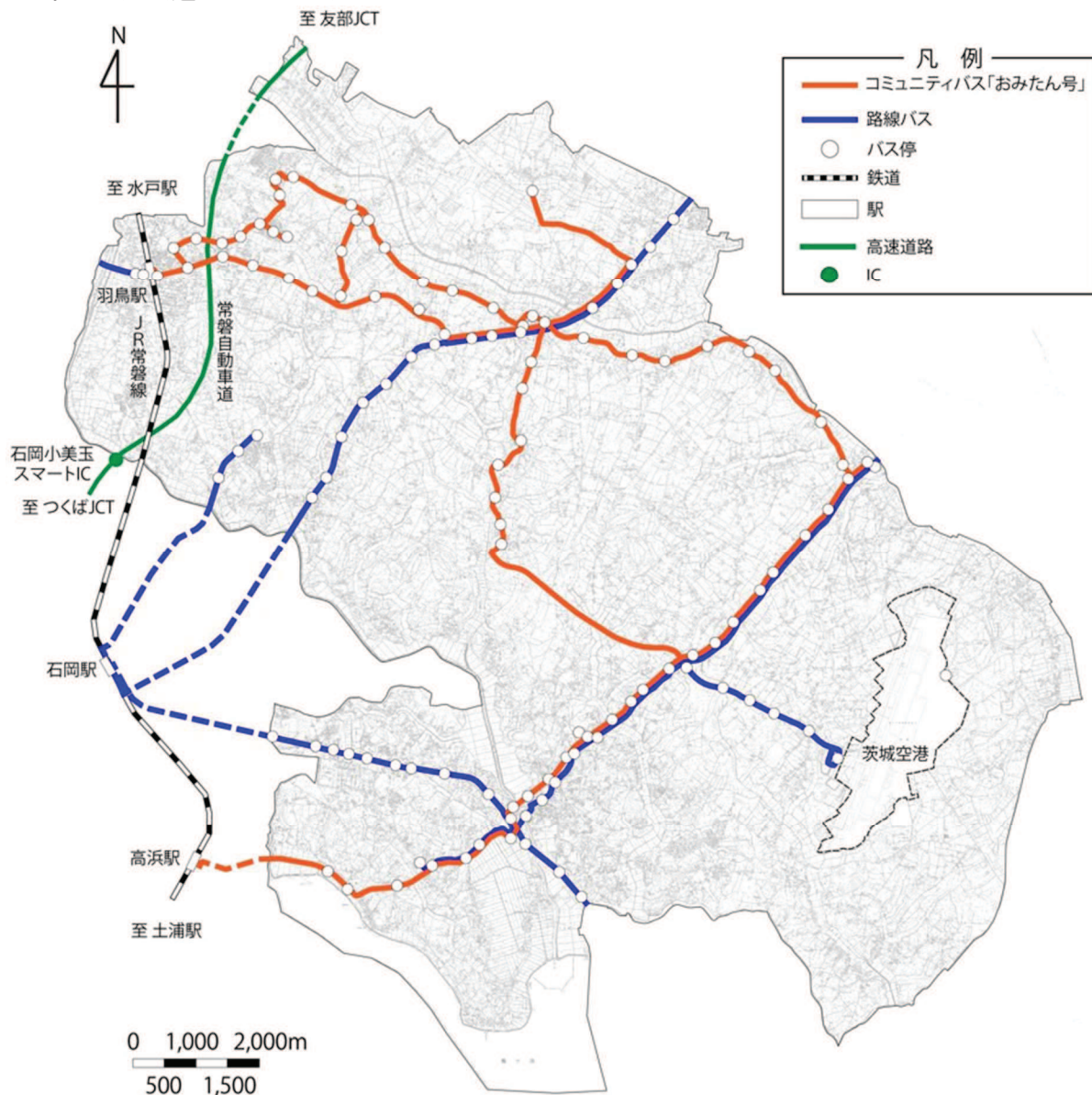
(1) 市内公共交通の概況

市内の公共交通網について、以下に示します。

鉄道の状況として、JR常磐線が南北方向に通っており、市内にはJR羽鳥駅が設置されています。市民の通勤通学の拠点等としての役割として、本市と北は水戸市、南は土浦市や千葉県方面とを結んでいます。

路線バス・コミュニティバスの状況として、JR羽鳥駅、茨城空港や小川駅バス停等から、隣接する石岡市、銚田市や行方市をはじめ、土浦市、水戸市等を結んでいます。本市と石岡市、銚田市を結んでいた旧鹿島鉄道区間については、一部区間をバス専用道として、かしてつバスが運行しています。

■ 市内公共交通ネットワーク



(2) 鉄道

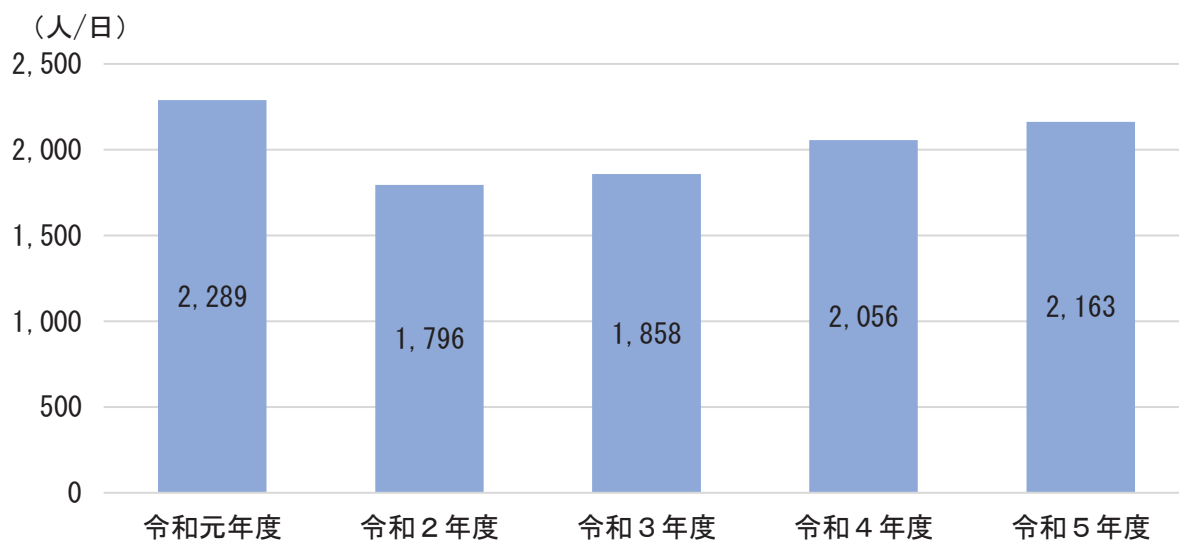
小美玉市内の鉄道は、JR 常磐線が市内の西側を通っており、市内には羽鳥駅が存在します。羽鳥駅は普通列車のみ停車し、羽鳥駅から水戸駅までの所要時間は約 25 分、土浦駅までは約 20 分です。

1 日平均乗車人員は、令和 2 年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、減少しました。その後は増加傾向となっています。

■羽鳥駅の運行本数

	平日	土曜・休日
上り（土浦・上野方面）	41	41
下り（水戸・いわき方面）	42	42

■羽鳥駅の 1 日平均乗車人員



出典：東日本旅客鉄道株式会社

(3) 高速バス

高速バスは関東鉄道㈱、茨城交通㈱により、茨城空港から東京駅、水戸駅に運行しています。東京駅までの所要時間は約1時間40分から2時間20分、水戸駅までは約40分です。

茨城空港とつくばセンターを結ぶバスは、令和2年4月6日から当面の間、全便運休。茨城空港と常陸太田市高速バスターミナルを結ぶバスは、令和6年9月1日に廃止となっています。

■高速バスの運行状況

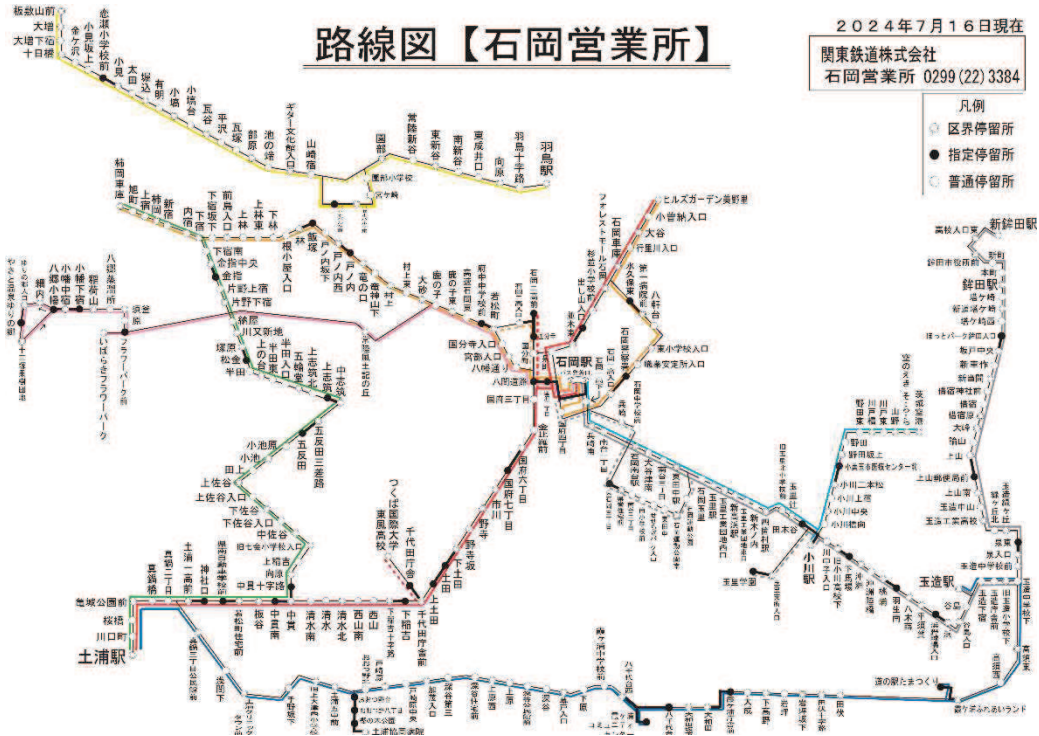
運行事業者	路線名	便数	運賃
関東鉄道㈱	茨城空港～東京駅線 (茨城空港～東京駅)	○茨城空港～東京駅 ・木曜日 1便 ・日曜日 2便	○大人：1,650円 ○小児：830円
茨城交通㈱、 関東鉄道㈱	茨城空港線 (茨城空港～水戸駅南口)	○水戸駅南口→茨城空港 ・毎日運行 3便 ・木、日のみ運行 1便 ○茨城空港→水戸駅南口 ・毎日運行 4便 ・木、日のみ運行 1便	○大人 ・現金：1,100円 ・キャッシュレス決済： 1,070円 ○小児 ・茨城交通（現金、キャッシュレス決済）：550円 ・関東鉄道㈱ 現金：550円 IC：540円

出典：各高速バス事業者

(4) 路線バス

路線バスは、関東鉄道㈱の1社により、小川駅、茨城空港を経由する運行を行っています。1日平均乗車人員は、各年1,400人前後となっており、令和5年は約1,500人と直近5年では、最も多い乗車人員を記録しています。

■路線図（石岡営業所）



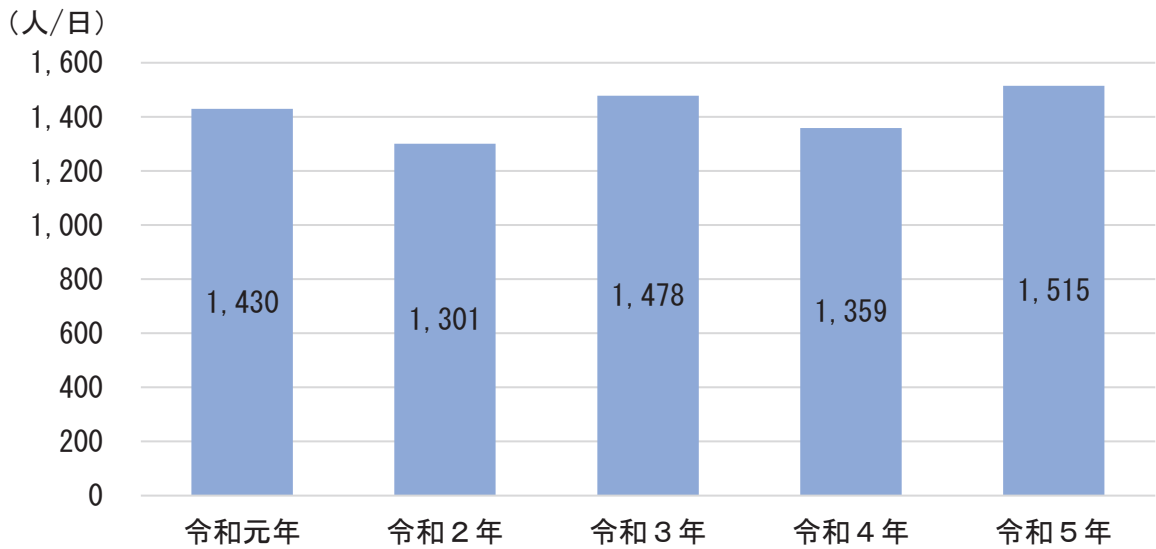
出典：関東鉄道㈱

■路線図（水戸営業所）



出典：関東鉄道㈱

■路線バスの1日平均乗車人員



※令和元年度、石岡水戸線を除く

出典：関東鉄道(株)

■系統別路線バスの1日平均乗車人員

(単位：人/日)

	茨城空港連絡バス・ かしてつバス	石岡土浦線	石岡土浦線 つくば国際大)	石岡車庫～鉾田駅) 高浜線	石岡車庫～高校入口) 高浜線	石岡駅～鉾田駅) 高浜線	林線	六郷中入口経由) 林線	板敷山・羽鳥線 恋瀬小学校)	板敷山・羽鳥線	茨城空港・水戸線	百里基地線	石岡水戸線
令和元年度	1,147	35	13	3	4	8	21	6	59	7	127	0	—
令和2年度	760	30	12	2	3	7	10	3	48	7	123	0	296
令和3年度	933	26	11	0	4	8	22	3	40	6	154	0	271
令和4年度	855	25	17	0	2	4	12	/	60	0	117	1	266
令和5年度	980	35	8	1	3	4	13	/	44	6	149	0	272

※「—」はデータなし

※「/」は廃線

※高浜線は令和6年度から廃線

出典：関東鉄道(株)

■関東鉄道(株)の1日あたりの運行本数

路線名	往路 (本)		復路 (本)		平均 (本)	
	平日	土休日	平日	土休日	平日	土休日
○茨城空港連絡バス ・石岡駅～小川駅～茨城空港	10	13	13	13	11.5	13.0
○かしてつバス ・石岡駅～小川駅 ・石岡駅～小川駅～鉾田駅 ・石岡駅～小川駅～新鉾田駅 ・石岡駅～小川駅～玉里学園 ※玉里学園休校日は小川駅止まり	13 6 4 2	9 6 1 0	13 8 3 2	10 6 2 0	13.0 7.0 3.5 2.0	9.5 6.0 1.5 0.0
○石岡・土浦線 ・ヒルズガーデン美野里～土浦駅	2	0	1	0	1.5	0.0
○板敷山・羽鳥線 ・羽鳥駅～板敷山前	6	6	6	6	6.0	6.0
○茨城空港・水戸線 ・茨城空港～水戸駅	3	5	4	4	3.5	4.5
○百里基地・茨城空港線 ・百里基地～茨城空港	1	0	0	0	0.5	0
○石岡・水戸線 ・石岡駅～水戸駅 ・石岡車庫～水戸駅 ・石岡駅～松ヶ谷	4 1 0	1 1 0	4 0 1	2 0 0	4.0 0.5 0.5	1.5 0.5 0.0

※令和6年4月1日現在

出典：関東鉄道(株)

(5) 小美玉市コミュニティバス「おみたん号」

①運行概要

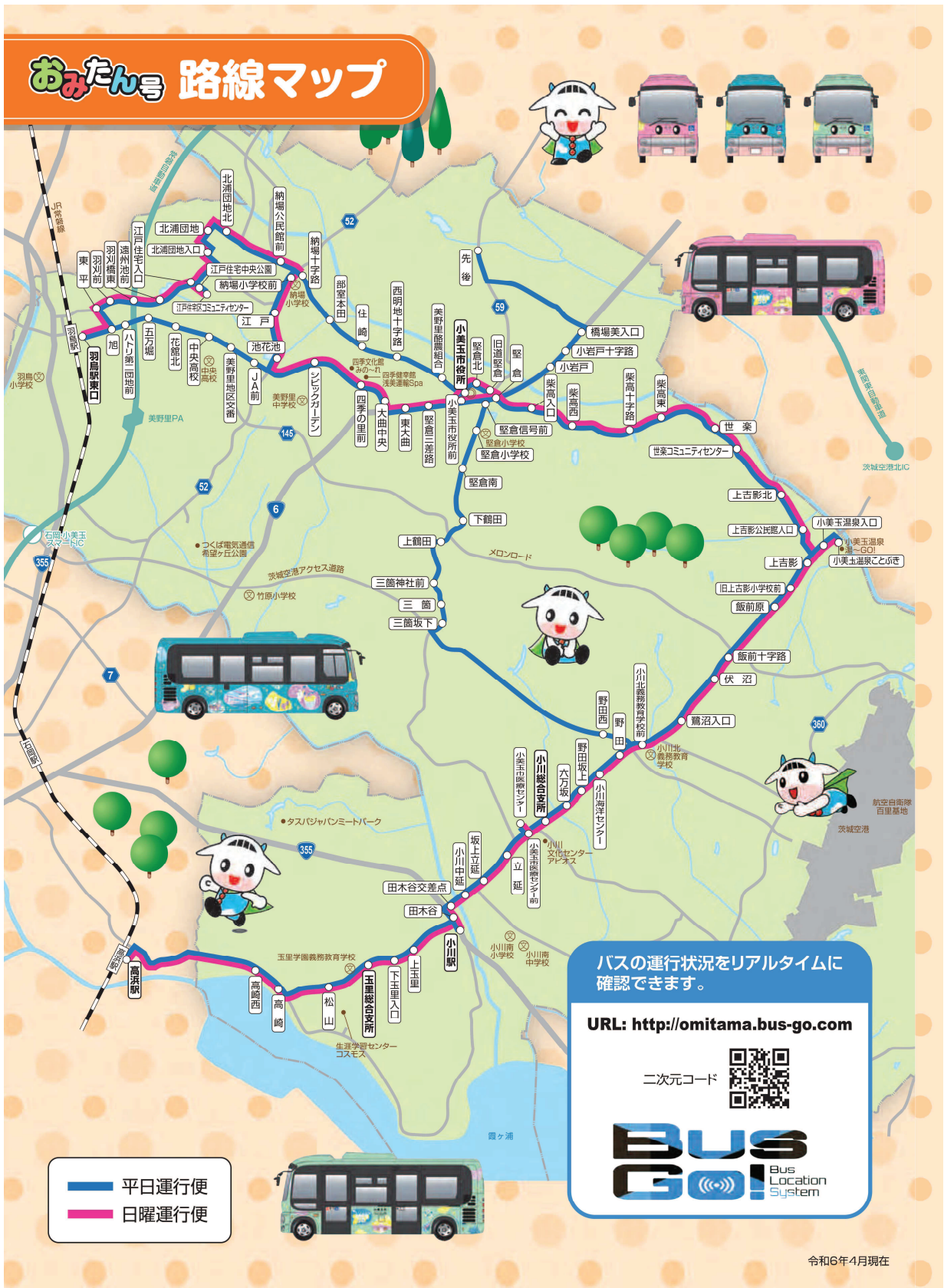
小美玉市コミュニティバス「おみたん号」は、平成 25 年度から公共交通不便地域の改善を図るとともに、高齢者などの交通弱者が市内の公共施設、病院、商業施設等への移動手段として安全で快適に利用できることを目的として実証運行を行い、令和 3 年 9 月 1 日から本格運行しています。

■コミュニティバス「おみたん号」の運行サービス

ルート名	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東ルート ・ 中央ルート ・ 西ルート ・ 通学ルート（三箇） ・ 通学ルート（先後） ・ 通学ルート（高校）
運行日	<p>月曜日から金曜日並びに日曜日。 ただし、年末年始（12/29 から 1/3）及び国民の祝日は除く。</p>
運行便数	<p>【平日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東ルート : (上り) 2 本、(下り) 1 本 ・ 中央ルート : (上り) 4 本、(下り) 8 本 ・ 西ルート : (上り) 8 本、(下り) 6 本 ・ 通学ルート（三箇） : (上り) 1 本、(下り) 2 本 ・ 通学ルート（先後） : (上り) 2 本、(下り) 1 本 ・ 通学ルート（高校） : (上り) 2 本、(下り) 2 本 <p>【日曜】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 西ルート : (上り) 7 本、(下り) 8 本
料金	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一乗車につき運賃 : 200 円 ・ 一日フリー乗車運賃 : 500 円 ・ 回数券 100 円券 11 枚綴り : 1,000 円 ・ 小学生未満は無料。 <p>【割引運賃】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 65 歳以上の高齢者、小学生、中学生と、手帳（身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳）を提示した方並びに第 1 種知的障害者及び第 1 種身体障害者の介助者（1 名まで）は半額（一乗車 100 円・一日フリー乗車 250 円）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ すべての人が利用可能ですが、保護者等の同伴のない小学生未満の方だけの利用はできない。
運行事業者	関東鉄道㈱

出典：小美玉市

■コミュニティバス「おみたん号」の路線図



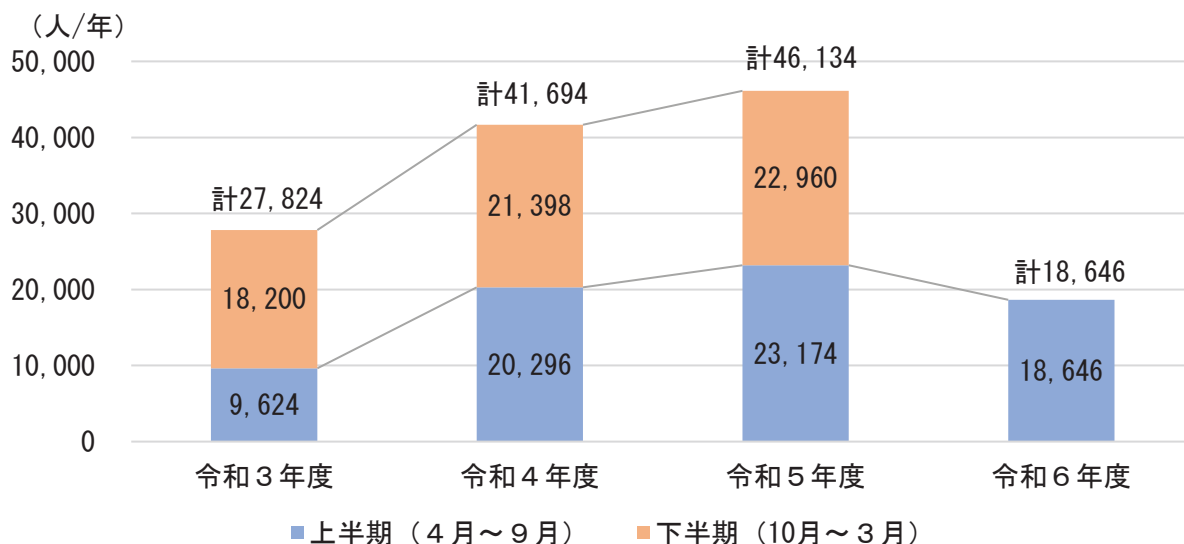
出典：小美玉市役所

②利用実績

年間利用者数は、コミュニティバスに移行した令和3年度から毎年利用者数は増加傾向にあり、令和4、5年度は、年間4万人以上の利用者がある状況です。

収支率は、約6～7%にあり、令和4年度から令和5年度にかけて、運行事業委託費のほか、ダイヤ改正などに係る経費が加わり、運行経費が増加傾向となっています。

■コミュニティバスの利用者数の推移

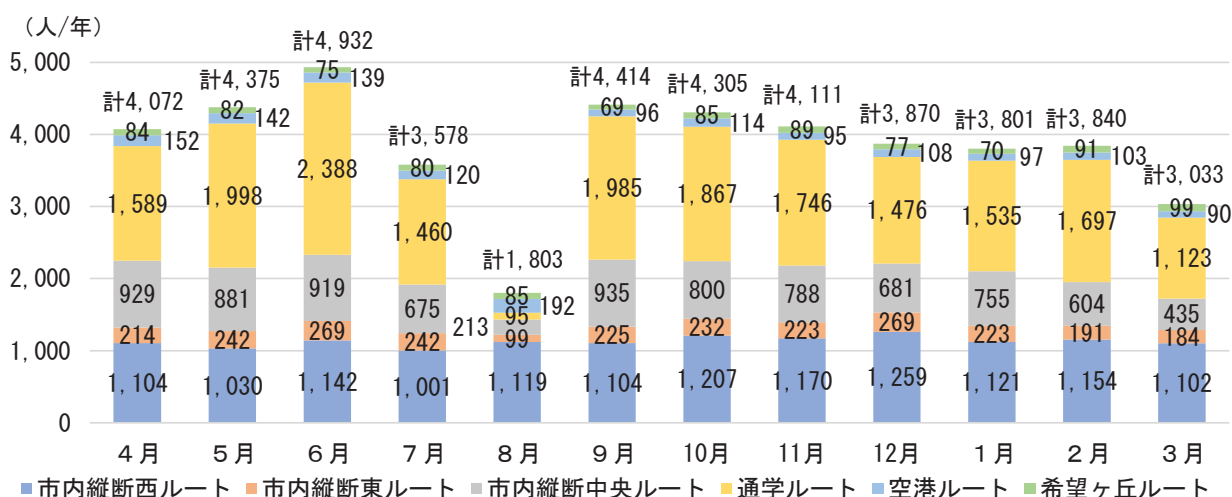


※令和3年度は、市内循環バスとコミュニティバスの合計値。

※令和6年度上半期は、9月分を除く。

出典：小美玉市

■令和5年度・令和6年度上半期におけるコミュニティバスの月別の利用者数の推移



出典：小美玉市

■コミュニティバスの運行収支

	運行経費（円）	料金収入（円）	収支率
令和3年度	27,927,900	1,604,850	5.7%
令和4年度	56,592,800	3,790,600	6.7%
令和5年度	57,464,550	4,442,070	7.7%

※令和3年度は、令和3年9月1日から令和4年3月31日までの数値。

出典：小美玉市役所

■コミュニティバスの運行経費の内訳

	運行事業委託費 （円）	バスロケーション システム使用料 （円）	ダイヤ改正に 伴う運行改修 （円）	ダイヤ改正に伴う バスロケデータ改修 （円）	合計（円）
令和3年度	27,927,900	—	—	—	27,927,900
令和4年度	56,375,000	217,800	—	—	56,592,800
令和5年度	55,946,000	217,800	1,192,950	107,800	57,464,550

※令和3年度は、令和3年9月1日から令和4年3月31日までの数値。

出典：小美玉市役所

(6) タクシー

市内に営業所を置くタクシー事業者は、(有)上田タクシー、羽鳥駅前ハイヤー(有)、(有)美野里タクシーの3社となっています。現在のタクシーの認可台数は、28台です。

■タクシー事業者の概要

会社名	所在地	車両保有台数（台）
(有)上田タクシー	小美玉市小川 1412	12
羽鳥駅前ハイヤー(有)	小美玉市羽鳥 2689-4	13
(有)美野里タクシー	小美玉市堅倉 996-5	3

出典：茨城県ハイヤー・タクシー協会

(7) 航空機

市内東部に茨城空港があり、スカイマーク、タイガーエア台湾が運航しています（令和6年9月時点）。国内線では、北海道や沖縄、神戸、福岡、国際線では、台湾便の運航があります。

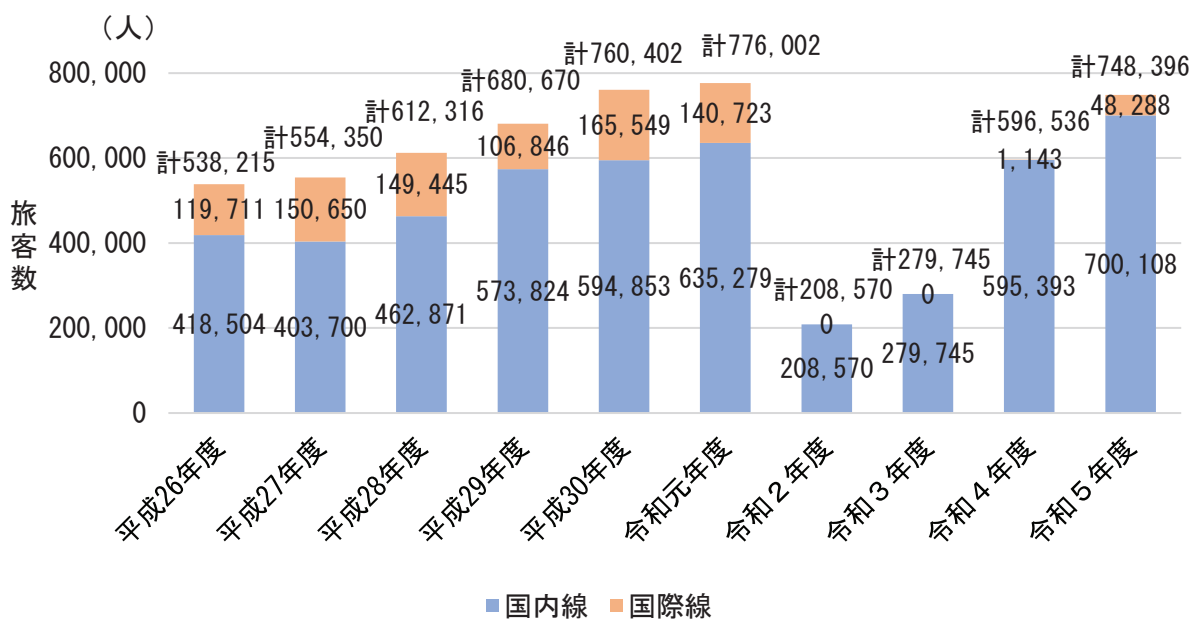
利用者数は、国内線の旅客数が増加傾向にあり、令和5年度の国内線は直近10年で最も多い利用者数を記録しています。

■茨城空港の運航路線と運航便数

運航路線	運航本数（本）	
	出発便（本）	到着便（本）
○スカイマーク（毎日運航）		
・茨城空港～神戸空港	3	3
・茨城空港～新千歳空港	2	2
・茨城空港～福岡空港	1	1
・茨城空港～那覇空港	1	1
○タイガーエア台湾（日曜・木曜運航）		
・茨城空港～台湾桃園国際空港	1	1

出典：茨城空港

■茨城空港の旅客数



出典：茨城空港

(8) 市の施策による移動サービス

①高齢者福祉サービス

小美玉市では、高齢者が元気で自立した生活を送ることができるように、自動車免許証を所持していない方（返納含む）で、該当者を対象にタクシー券の助成を行う外出支援サービスを行っています。

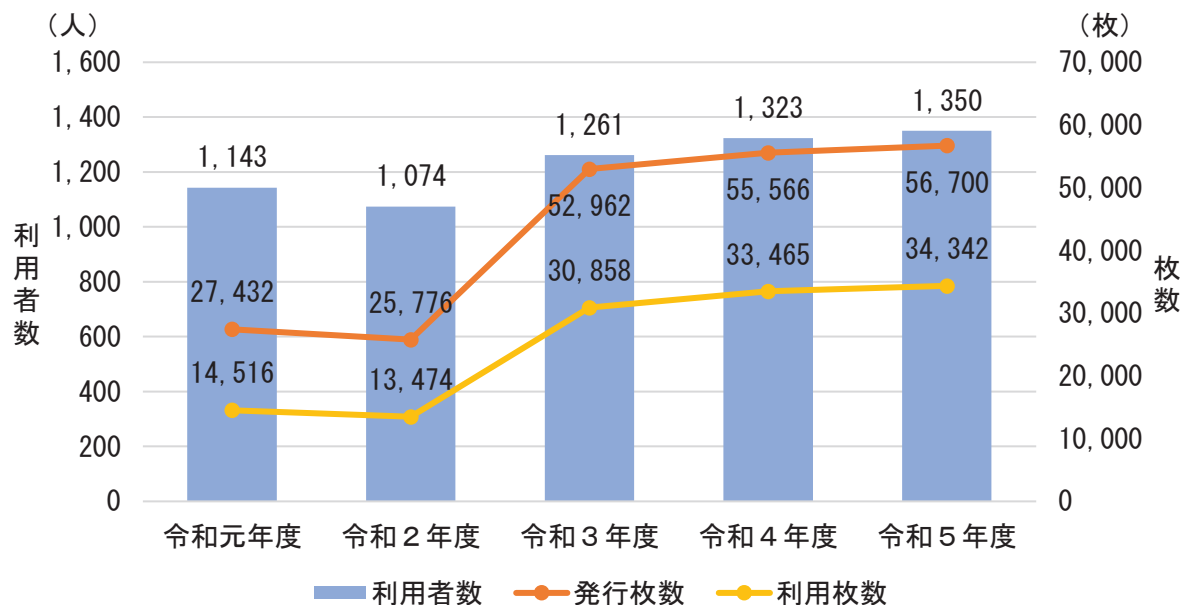
利用者数は令和2年度から令和3年度にかけて増加しており、発行枚数、利用枚数とも増加傾向となっています。令和3年度から令和5年度にかけても微増傾向となっています。

■福祉タクシー利用助成（高齢者等）概要

対象者	自動車運転免許証を所持していない方（返納含む）で、次のいずれかに該当する方 （1）70歳以上の方 （2）60歳以上で、下肢か視力に障がいがあり、身体障がい者手帳を所持している方
内容	1枚500円の助成券を56枚交付
費用負担	利用は1回4枚までとし、限度額を超えた場合は自己負担
申請	初回のみ申請が必要
備考	・市が委託したタクシー事業所のみ利用可能 ・利用は本人のみで家族、知人への譲渡不可

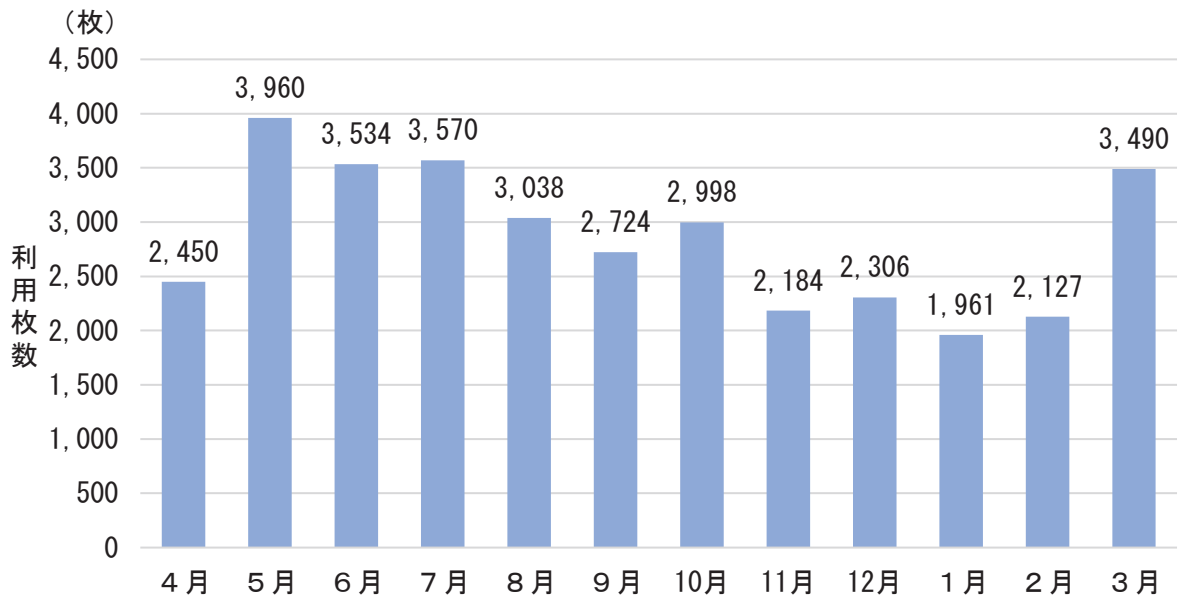
出典：小美玉市

■タクシー券の利用実績



出典：小美玉市

■タクシー券の令和5年度月別利用状況

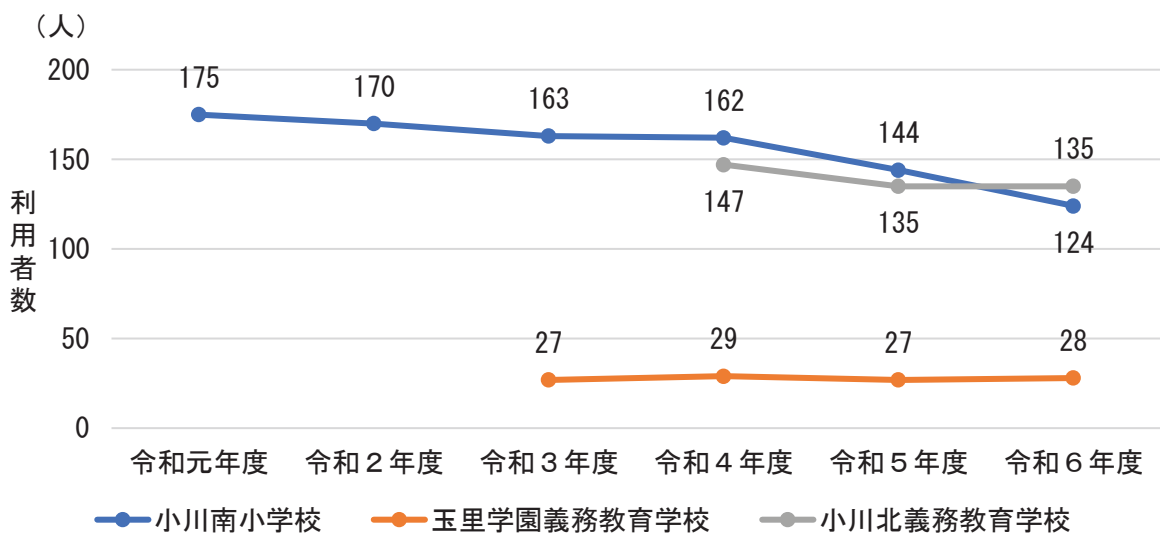


出典：小美玉市

②スクールバス

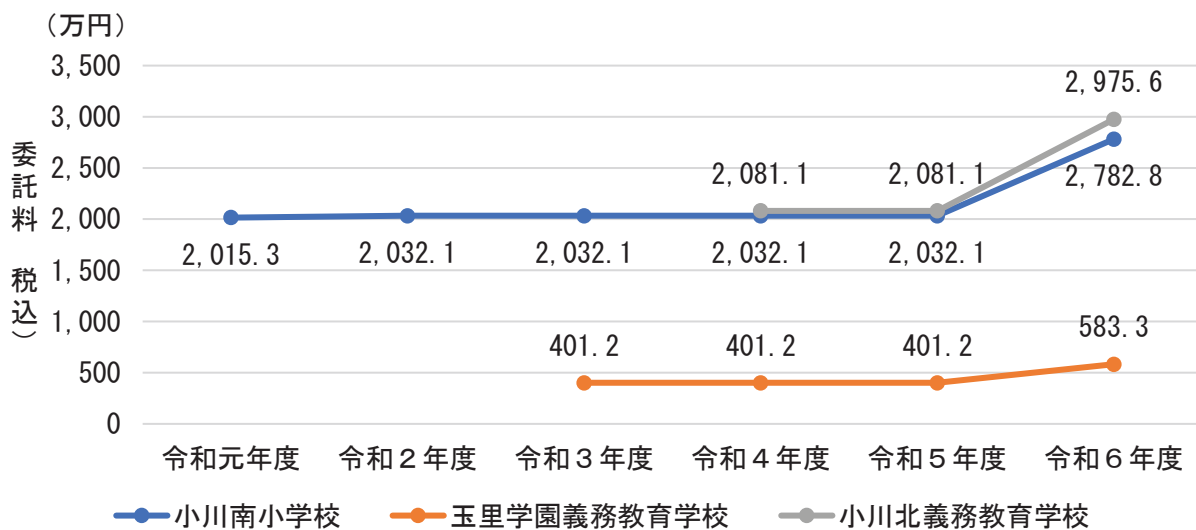
小美玉市では、通学が遠距離となる児童（学校から概ね3 km 以上）に対して、スクールバス・路線バスを活用した支援を行っています。

■スクールバスの利用者数



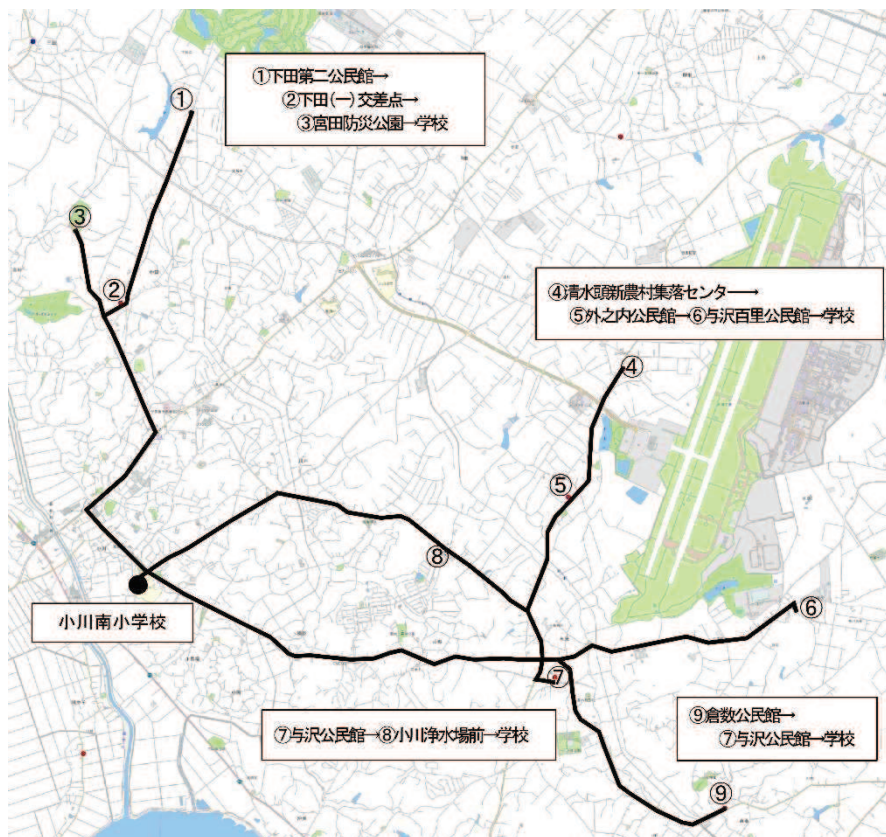
出典：小美玉市

■スクールバス委託料



出典：小美玉市

■小川南小学校スクールバスの路線図



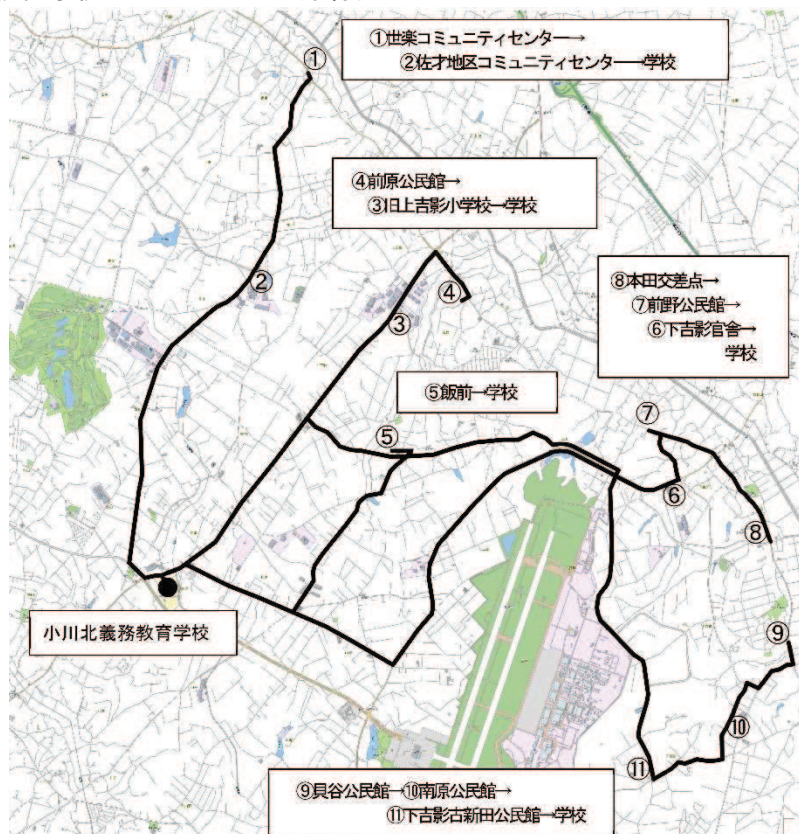
出典：小美玉市

■玉里学園義務教育学校スクールバス



出典：小美玉市

■小川北義務教育学校スクールバスの路線図



出典：小美玉市

(9) 公共交通以外の移動支援サービス

①小美玉市四季健幸館 浅美運輸 Spa 巡回バス

四季健康館利用者を対象に、毎週火曜日から金曜日まで美野里地区を中心に小美玉市社会福祉協議会美野里支所が巡回バスを運行しています。年度ごとに各曜日の巡回方面を変更しています。個別送迎や団体送迎等（小美玉市内）も希望者の相談に応じています。

■巡回バスの時刻表

火曜日 堅倉・納場地区方面			水曜日 羽鳥・竹原地区方面			木曜日 堅倉・納場地区方面			金曜日 羽鳥・竹原地区方面		
停留所名	迎え	送り	停留所名	迎え	送り	停留所名	迎え	送り	停留所名	迎え	送り
堅倉 明治大和裏	9:05	四季健康館 午後一時半出発／午後三時出発（下車のみ）	花館 タイヤヤ美野里店前	9:05	四季健康館 午後一時半出発／午後三時出発（下車のみ）	堅倉 明治大和裏	9:05	四季健康館 午後一時半出発／午後三時出発（下車のみ）	花館 タイヤヤ美野里店前	9:05	四季健康館 午後一時半出発／午後三時出発（下車のみ）
柴高 田園都市センター前	9:14		旭 ペグぱん前	9:07		柴高 田園都市センター前	9:14		旭 ペグぱん前	9:07	
西郷地 公民館前	9:22		羽鳥東 集会所前	9:09		西郷地 公民館前	9:22		羽鳥東 集会所前	9:09	
清風台 公民館前	9:25		駅前 羽鳥ふれあいセンター前	9:11		清風台 公民館前	9:25		駅前 羽鳥ふれあいセンター前	9:11	
橋場美 十字路	9:30		羽鳥 羽鳥公民館前	9:14		橋場美 十字路	9:30		羽鳥 羽鳥公民館前	9:14	
先後 東原タウン入口	9:32		十二所 公民館手前	9:19		先後 東原タウン入口	9:32		十二所 公民館手前	9:19	
先後 観音堂前	9:34		大谷 坂上十字路	9:22		先後 観音堂前	9:34		大谷 坂上十字路	9:22	
寺崎 セブンイレブン十字路	9:37		大谷 公民館下	9:24		寺崎 セブンイレブン十字路	9:37		大谷 公民館下	9:24	
手堤 十字路	9:40		希望ヶ丘 公民館前	9:30		手堤 十字路	9:40		希望ヶ丘 公民館前	9:30	
高田 公民館前	9:41		竹原 フクダベッククリニック前	9:34		高田 公民館前	9:41		竹原 フクダベッククリニック前	9:34	
北浦 公民館手前	9:46		竹原 竹原小手前	9:36		北浦 公民館手前	9:46		竹原 竹原小手前	9:36	
江戸住宅 コミセン前	9:50		竹原中郷 公民館前	9:40		江戸住宅 コミセン前	9:50		竹原中郷 公民館前	9:40	
張星 星の郷団地入口	9:52		上馬場 集落センター前	9:43		張星 星の郷団地入口	9:52		上馬場 集落センター前	9:43	
西明地 公民館前	9:58		中野谷 公民館前	9:49		西明地 公民館前	9:58		中野谷 公民館前	9:49	
四季健康館 到着	9:59		中野谷 かめだや前	9:50		四季健康館 到着	9:59		中野谷 かめだや前	9:50	
		中野谷 池田マイカーセンター裏	9:52	※祝日は運行いたしません。 （健康風呂は営業） ※原則巡回中ルート外への送迎はいたしません。			中野谷 池田マイカーセンター裏	9:52			
		四季健康館 到着	9:57			四季健康館 到着	9:57				



ゴルフ場
ターゲット
ボード

出典：小美玉市

②小美玉市医療センター

小美玉市医療センター利用者を対象に、毎週月曜日から土曜日まで、市南部、東部を中心に送迎バスを運行しています。

■送迎バスの運行ルート及び時刻表



出典：小美玉市医療センター

③小川南病院

小川南病院利用者を対象に、毎週月曜日から金曜日まで、旧小川町、玉造町、玉里村方面に送迎バスを運行しています。

■送迎バスの運行ルート及び時刻表

医療法人白帆会 [2015年3・4・5月号]

小川南病院 メディカルニュース

□編集発行：医療法人白帆会 小川南病院 <http://o-minami.jp/>
□お問い合わせ：茨城県小美玉市小川 733 TEL0299-58-1131

送迎バス運行ガイド

●送迎バスとバスルートが新しくなりました。
※運行ルートも下記のように変更となりました。

《与沢・野田コース》を火曜日に追加しました。

停止位置に限らず、手をあげて
いただければ停車します!

運行スケジュール

上山コース(月・金)	与沢・野田コース(月・火)	高浜コース(月・火・水・金)	玉造コース(火)
小川南病院 8:00	小川南病院 8:45	小川南病院 9:25	小川南病院 8:00
与沢セブンイレブン 8:10	与沢セブンイレブン 8:55	観音様下 9:40	行方市役所 8:20
上山セブンイレブン 8:15	茨城空港入口 8:57	高浜駅 9:42	浜 8:25
与沢セブンイレブン 8:20	野田セブンイレブン 9:00	小川南病院 10:00	八木蒔 8:30
小川南病院 8:30	常陽銀行前 9:07		沖洲 8:35
	小川南病院 9:10		小川南病院 8:40

出典：小川南病院

(10) 公共交通空白地域

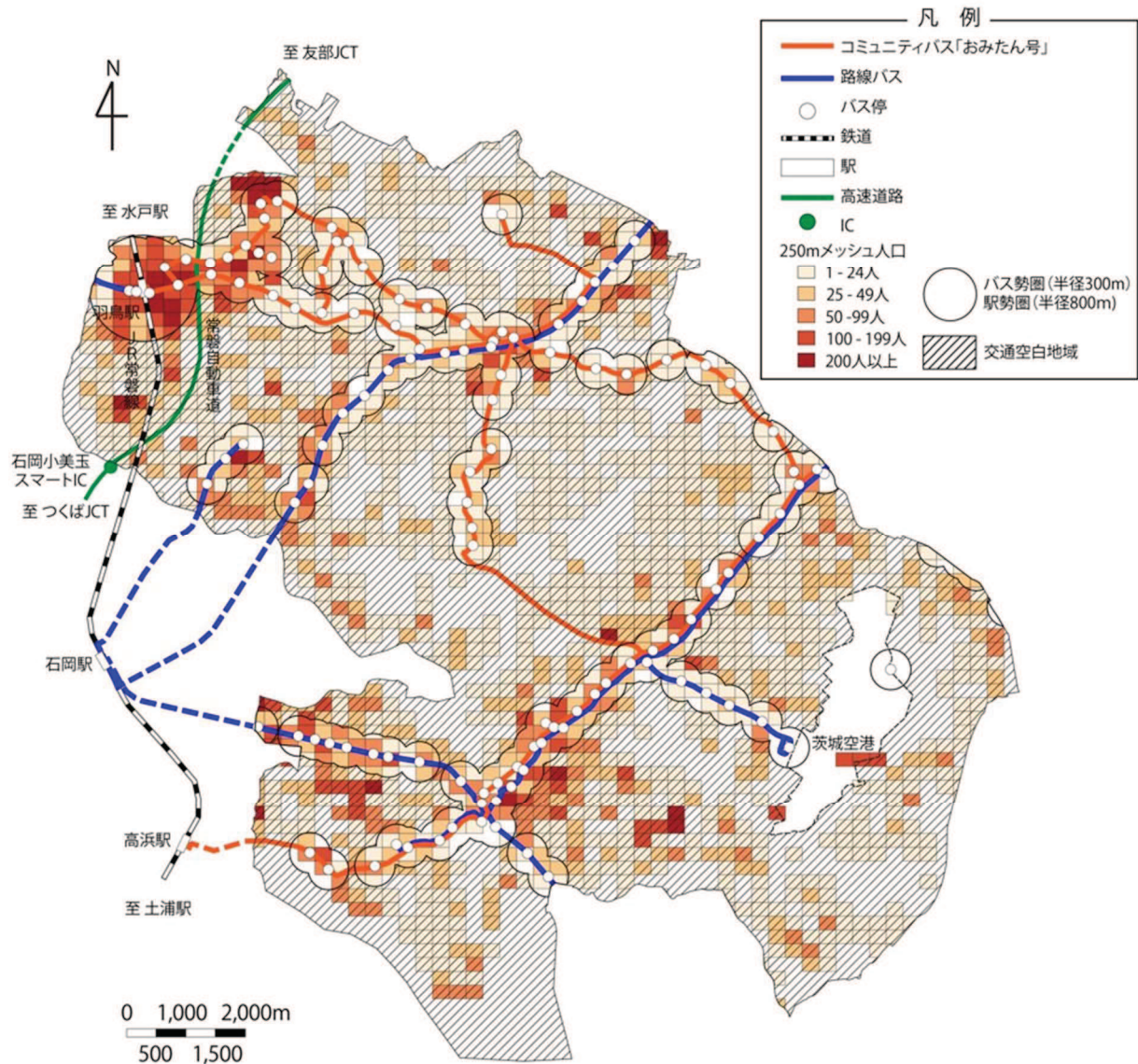
公共交通空白地域

…駅やバス停が一定の距離の範囲内に存在せず、公共交通が利用しづらい地域。

※本市では、駅から半径 800m、バス停から半径 300m 以上の地域を示す。

小美玉市は、公共交通ネットワークの沿線在住者は、概ねカバーされているが、市南部（小川駅バス停の北東側）や茨城空港東部、羽鳥駅の南側など一部地域で公共交通空白地域が存在しています。

公共交通沿線地域の徒歩圏人口分布



公共交通カバー率（令和2（2020）年国勢調査を基に算出）

	市域全体	
	面積ベース	人口ベース
鉄道駅から 800m 及びバス停から 300m	18.8%	40.2%
公共交通空白地域	81.2%	59.8%
合計	100.0%	100.0%

4 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

(1) 茨城県地域公共交通計画

《策定時期》令和6年6月27日改定

《計画時期》令和5（2023）年度～令和9（2027）年度

《基本理念》「活力があり、県民が日本一幸せな県」を支える持続可能な広域交通ネットワークの構築

- 《基本方針》
1. まちづくりとの連携と、関係者の役割分担と連携による、地域の状況に適した地域公共交通ネットワークへの高度化
 2. 広域的な移動を支える鉄道や広域幹線バス路線の維持・確保
 3. 利便性向上と利用促進の取組による地域公共交通の活性化

《目標達成に向けた具体的な施策・事業》

施策1 まちづくりと一体となった公共交通施策

- 事業1-1 地域公共交通計画と立地適正化計画を連携させた公共交通施策の推進
- 事業1-2 自家用車から公共交通への転換

施策2 地域の実情に応じた輸送手段の確保

- 事業2-1 多様な輸送手段の総動員による新たなモビリティサービスの導入支援
- 事業2-2 公共交通へのCN車両^{※1}の導入の検討

施策3 広域的な移動を支える公共交通の維持

- 事業3-1 地域間幹線系統^{※2}の生産性向上と再構築の推進
- 事業3-2 広域的な移動を支える公共交通の維持に必要な支援の実施

施策4 公共交通における共創の推進

- 事業4-1 県民の公共交通の利用に向けた意識醸成と利用促進
- 事業4-2 他分野との共創による公共交通の維持確保
- 事業4-3 JR水郡線の利用促進

施策5 主要拠点における利用環境の改善

- 事業5-1 主要拠点における円滑な接続
- 事業5-2 拠点や車両のバリアフリー化の推進

施策6 デジタル技術を活用したサービス向上

- 事業6-1 デジタル技術を活用した利便性の向上
- 事業6-2 デジタルデバイド^{※3}の解消の取組

※1 CN車両：バイオ燃料や合成燃料などで運行するカーボンニュートラル対応の車両

※2 地域間幹線系統：要件として主に以下のものを満たす系統をいう。

- ・複数市町村（2001（平成13）年3月31日時点）をまたがる路線
- ・運行回数3回／日以上
- ・輸送量15人／日以上

※3 デジタルデバイド：スマートフォンやPC等、インターネットなどを使える人と使えない人との間に生じる格差で情報格差のこと。

(2) 小美玉市第2次総合計画後期基本計画

《策定時期》令和5（2023）年3月

《計画時期》令和5（2023）年度～令和9（2027）年度

《まちづくりの基本理念》○協働・連携、そしてチャレンジ

○ふるさと・文化、そしてシビックプライド

○人・もの・情報の交流、そして発信

《まちづくりの将来像》「ひと もの 地域」が輝き はばたくダイヤモンドシティ

～見つける。みがく。光をあてる。～

《まちづくりの基本目標》1. みんなの力で磨くまちづくり

2. 人を育てる学びの場づくり

3. 誰もがいきいきと暮らせる社会づくり

4. 仕事と暮らしを創造する環境づくり

5. 安全・安心な生活を支える体制づくり



■公共交通関連項目

《主な成果指標》

指標名	実績値（令和3年度）	将来値（令和9年度）
市が運行するコミュニティバス 1日平均利用者数	95人/日	120人/日
J R羽鳥駅の乗車人員（1日平均）	1,858人/日	2,215人/日

《個別施策》4204 公共交通の充実

- ①市民や来訪者の鉄道の利便性向上を図るため、運行本数の増便やJ R羽鳥駅への特急列車の停車、待合環境の充実など、関係機関へ要望します。
- ②安全で快適に移動できる持続可能な公共交通を確保するため、交通弱者の移動手段の確保や、通勤通学者の利便性向上を図ります。
- ③市のコミュニティバスについて、官民が一体となった公共交通の充実を図り、利便性の向上や利用環境の改善を進めることで、継続的な運行に努めます。
- ④つくばエクスプレスの茨城空港直結を目指し、関係自治体との連携を深め、要望活動に努めます。

(3) 小美玉市都市計画マスタープラン

《策定期期》令和4（2022）年3月改定

《目標年度》令和9（2027）年度

《まちづくりの将来像》

近くの礎材を見つけ、新たな魅力を共創し、未来輝くダイヤモンドシティ小美玉

《まちづくりの基本理念》

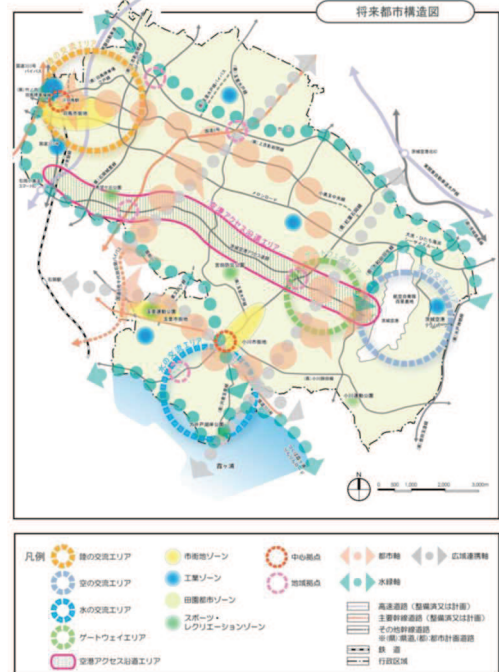
- 集約と連携による持続可能なまちづくり
- 市民が主役の、市民のためのまちづくり
- ふるさとの魅力を生かしたまちづくり
- 広域的ネットワークを生かしたまちづくり

《まちづくりの柱》

- 安心・快適に暮らせるまちづくりの推進
- みんなで輝くまちづくりの推進
- 潤いのある個性豊かなまちづくりの推進
- 賑わい・活力あるまちづくりの推進

《まちの発展を支えるまちづくりの方針》

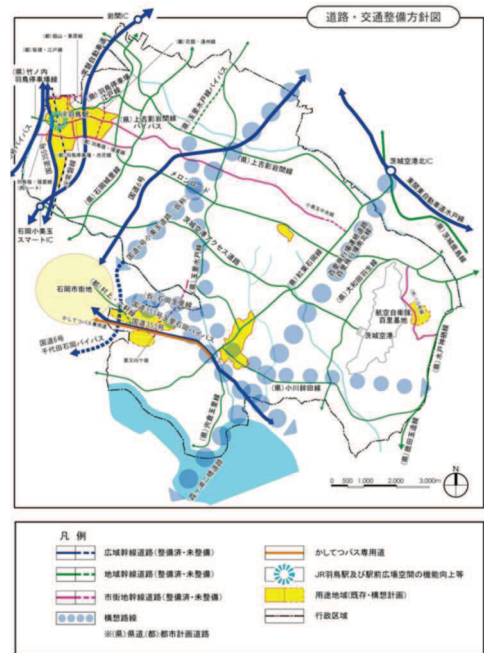
1. 都（まち）邑（むら）づくり
- 2. 暮らしを支える交通体系づくり**
3. 潤いと憩いの場づくり
4. 安全で快適な生活づくり



■公共交通関連項目

《基本目標》広域的な連携の強化をはじめ、市内の安全・快適な移動経路を確保するため、地域の実情や課題に対応した整備を図ります。また、拠点内の道路・歩道等の整備を強化し、誰もが安全・安心に移動できるまちづくりを推進するとともに、より人と環境にやさしい公共交通の充実化と利用促進を図ります。

《基本方針》公共交通については、AIの導入やITの活用による最新技術の導入を図ることで、運用方法や経路及びダイヤの最適化を含む柔軟で効率的なサービス提供を目指す等、多様化した市民のニーズや利用者の要望に応じた柔軟な交通等の新たな公共交通システムの構築を推進し、交通弱者の貴重な移動手段としてバス路線のサービス維持・向上に努めます。



(4) 小美玉市立地適正化計画

《策定時期》平成 31 年（2019）年 3 月

《計画期間》平成 31 年（2019）年度～令和 20 年（2038）度

《まちづくりの理念》

持続可能な暮らしを支える 磨き続ける 輝き続ける ダイヤモンドシティ小美玉

《まちづくりの目標》

- | | | |
|-------------------|------|--------------------------|
| 『コミュニティ』に関する目標 | 目標 1 | 地域コミュニティや暮らしの維持・充実 |
| 『場所づくり』に関する目標 | 目標 2 | 地域のにぎわいと交流を支える拠点性の向上 |
| 『ネットワークづくり』に関する目標 | 目標 3 | 地域と拠点、ヒトとコトをつなぐネットワークの構築 |

《立地適正化に関する基本的方針（目指すべき都市構造）》

方針 1 まちに賑わいを生む 2 つの中心拠点の形成（居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定）

方針 2 地域の人々の暮らしを支える機能を維持する地域拠点の形成（地域拠点の設定）

方針 3 拠点をつなぐ利便性の高い公共交通ネットワークの構築（公共交通に関する方針）



■公共交通関連項目

《都市機能誘導区域に誘導施設の立地を誘導するために市が講ずる施策》

【目標 3】地域と拠点、ヒトとコトをつなぐネットワークの構築

施策	取り組み例	実施エリア
交通結節点の利便性向上	・駅前広場等の整備	羽鳥
	・乗り継ぎ利便性の向上	羽鳥、小川
	・パークアンドライド化	小川
安全・安心な道路の整備 維持管理	・都市計画道路の整備	羽鳥
	・狭隘道路の改善	小川
	・歩道のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化	羽鳥、小川

《居住誘導及び都市機能誘導区域外への適正な都市機能の配置を維持するために市が講ずる施策》

【目標 3】地域と拠点、ヒトとコトをつなぐネットワークの構築

施策	取り組み例	実施エリア
公共交通機関のサービス 水準の向上	路線バス及びコミュニティバスのニーズの把握・再編、各種公共交通の連携強化	地域拠点

《目標指標》

(3) 『ネットワークづくり』に関する指標

評価指標	基準値 【平成 29（2017）年】	目標値 【令和 20（2038）年】	備考
コミュニティバスの 利用者数	74 人/日	100 人/日	公共交通ネットワーク 検証調査 評価基準値※

※市内循環バス利用者数 22,034 人/年、運行日数 296 日、日当たり 74.4 人

5 公共交通に関する実態調査

(1) 市民アンケート調査

■ 調査概要

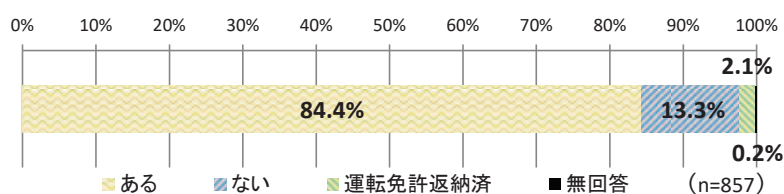
対象者	15歳以上の市民の中から無作為で抽出した2,500人
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 利用者属性 日常の移動のしやすさ 日常の外出行動と移動手段 各交通手段の利用状況／満足度など 公共交通のあり方に対する意識など
調査方法	郵送配布／郵送回収またはWEBフォームでの回答
調査期間	令和6年9月17日から令和6年9月30日
回答数	857票（回収率34.3%）

■ 結果の概要

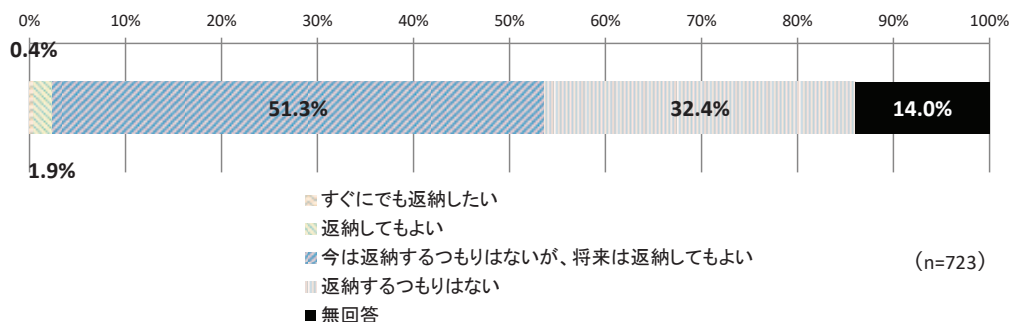
○ 利用者属性（運転免許）

自動車運転免許について、運転免許を保持している割合は84.4%と高く、運転免許を持たない割合は13.3%、さらに運転免許を返納済みの人はわずか2.1%に留まっています。この結果は、自動車運転免許が広く利用されていることを示唆しており、特に自動車が日常生活において重要な移動手段であることが背景にあると考えられます。運転免許の返納意向については、51.3%が「今は返納するつもりはないが、将来は返納してもよい」と回答し、一方、32.4%の回答者は「返納するつもりはない」としており、移動手段として自動車へ依存状況が高いことを示しています。

自動車運転免許



運転免許返納意向

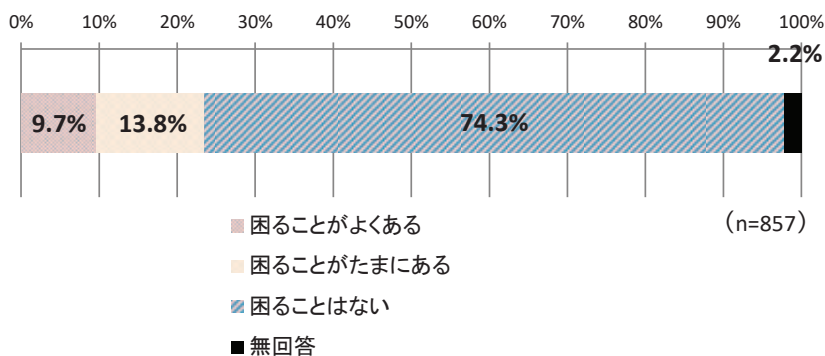


○日常の移動のしやすさ・外出行動・移動手段

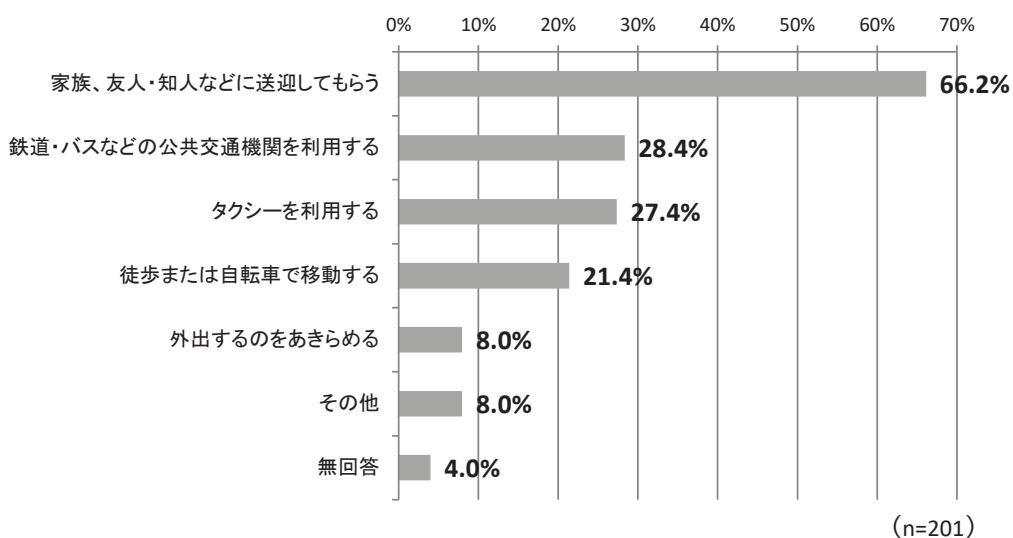
日常の交通手段については、交通手段の不足に対する不便を感じていない層が74.3%と圧倒的に多く、交通手段に困っている層は比較的少数（「困ることがたまにある」13.8%、「よくある」9.7%）にとどまります。また、交通手段に困った場合の対応については、「家族や友人・知人による送迎」が66.2%と最多であり、依然として家族・友人などの個人サポートに頼る傾向が強いことがわかります。一方、「公共交通機関の利用」（28.4%）や「タクシー利用」（27.4%）、「徒歩・自転車での移動」（21.4%）といった選択肢も一定数存在しますが、いずれも半数を下回っています。

この結果から、現状の交通状況は大部分の住民にとって問題が少ないものの、少数の住民にとっては一定の不便が発生していることが示唆されます。また、公共交通やタクシーといった既存の交通サービスが、現状では緊急時の補助的手段として捉えられていると考えられます。こうした結果は、特に高齢者や交通弱者が家族に頼る状況が持続しうる構造的な課題があると考えられます。

交通手段がなくて困ること



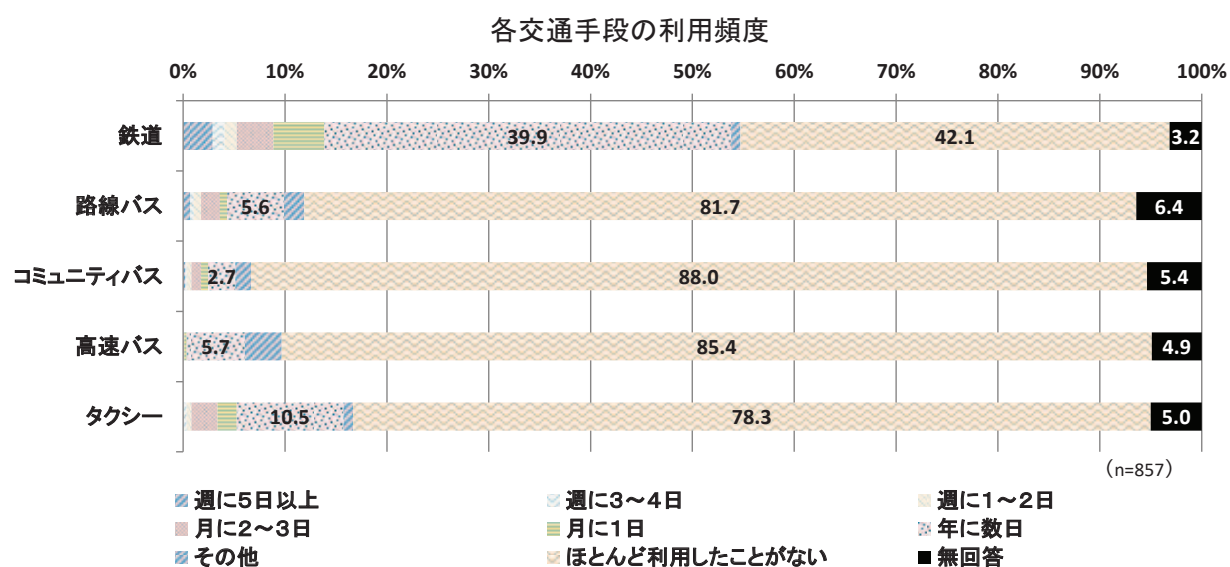
困った時どうするか



○各交通手段の利用状況／満足度など

鉄道利用状況は、「利用頻度」については、「ほとんど利用したことがない」との回答が 42.1%で最も多く、「年に数日」とする回答も 39.9%と多くの割合を占めており、頻繁に利用する人は少数派にとどまっていますが他の手段に比べると利用頻度が高くなっています。他の手段についてみると、「ほとんど利用したことがない」との回答が、路線バス 81.7%、コミュニティバス 88.0%、高速バス 85.4%、タクシー78.3%と大半を占め、年に数日程度の利用者が少数存在する状況です。利用しない理由としては、サービスの認知不足や自動車の利便性が挙げられます。

これらの調査結果から、現行の公共交通機関は、主に自家用車と比較した利便性の観点で利用が控えられていることが明らかです。また、満足度についても全体的に「わからない」という回答が多く、各サービスの認知度向上が今後の公共交通機関の利用促進に不可欠と考えられます。



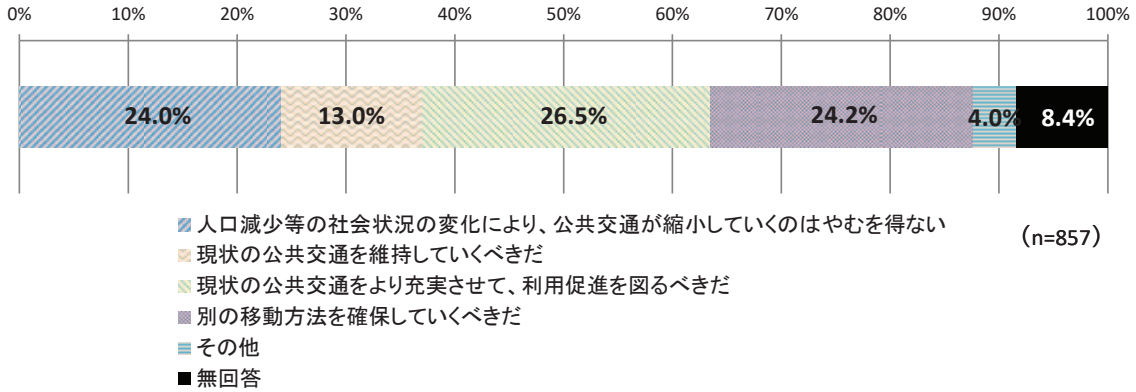
○公共交通のあり方に対する意識

市内公共交通の今後の方針に関して、現状の公共交通の充実を図り利用を促進すべきとの意見が 26.5%で最も多く、次いで「別の移動方法の確保」(24.2%)や「人口減少により公共交通の縮小もやむを得ない」(24.0%)といった意見が続いています。この結果は、現状の公共交通の改善を望む一方で、人口減少や少子高齢化などの社会情勢に対する現実的な受け入れ姿勢も見られます。

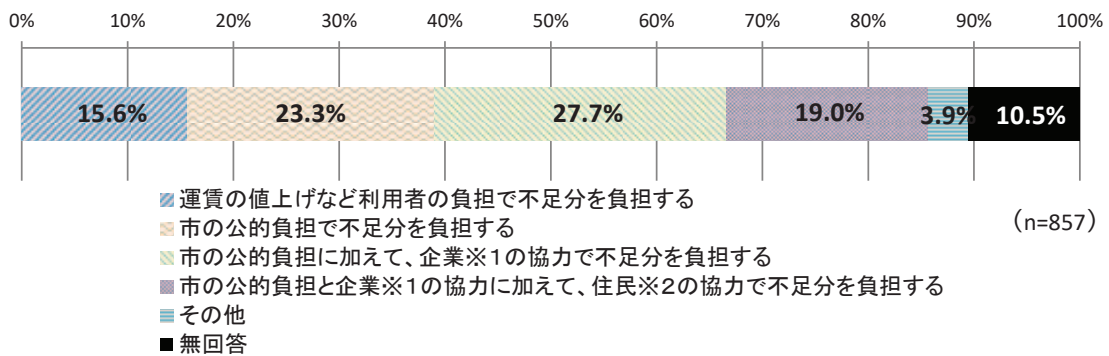
公共交通の財源負担に関しては、「市の公的負担と企業協力による不足分の補填」(27.7%)が最多であり、次いで「市の公的負担による補填」(23.3%)、「住民の協力を加えた補填」(19.0%)が続いています。公費負担と企業支援の組み合わせが支持されており、持続可能な運営を実現するための多様な資金調達手段の検討が期待されています。

また、公共交通利用促進策としては、「免許返納者への割引制度の拡充」(42.4%)が最も多く挙げられ、次いで「公共交通マップの作成・配布」(27.7%)や「スマホやPCでの時刻表・乗継情報提供」(22.3%)が挙げられています。この傾向から、高齢者へのアクセス支援や情報提供の改善を求める声が大きく、サービス利用に対する環境整備や情報提供の強化が求められています。

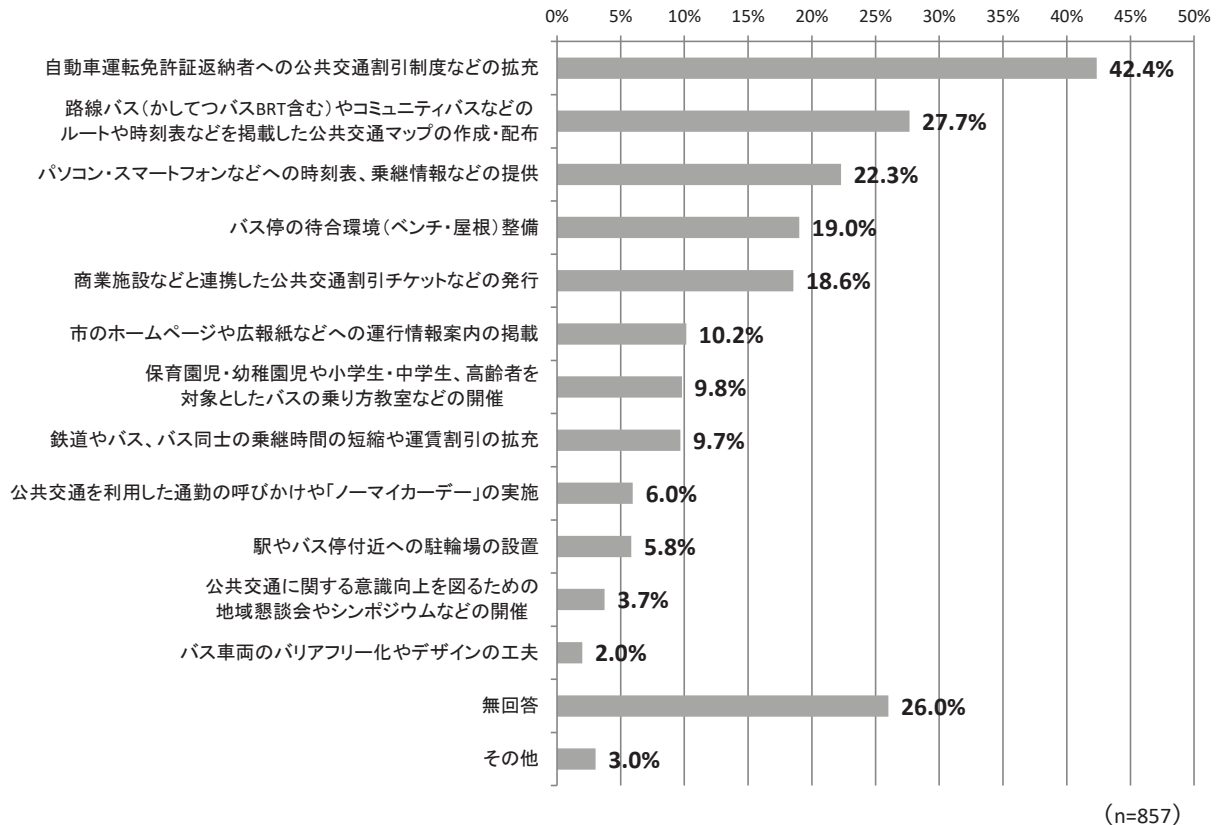
市内運行中の公共交通の今後の取り組みについて



公共交通の負担方法の維持・充実



公共交通利用促進のための効果的な取組



(2) 公共交通利用者ニーズ調査

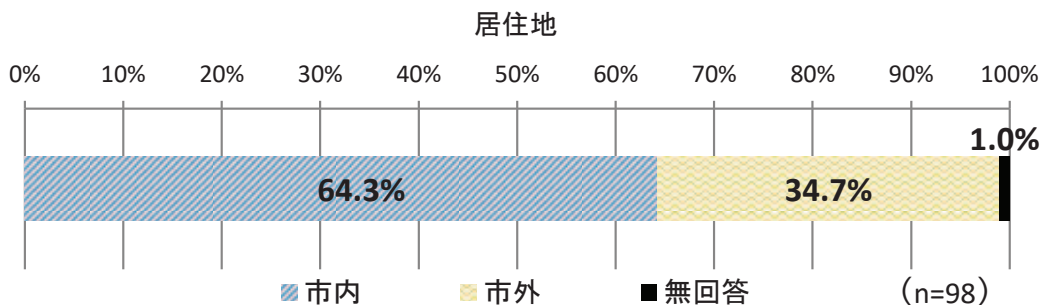
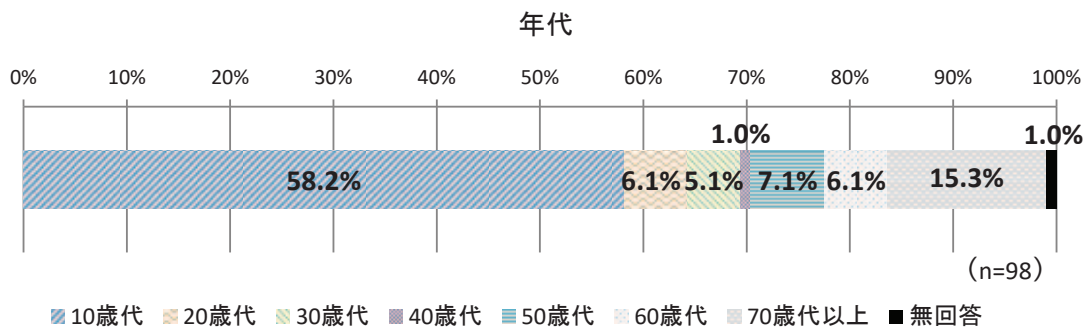
■調査概要

対象者	コミュニティバス利用者
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 利用者属性 利用状況 サービス満足度 改善希望事項など
調査方法	調査員によるヒアリング
調査期間	2024年9月10日(火) 始発から終発
回答数	98票

■結果の概要

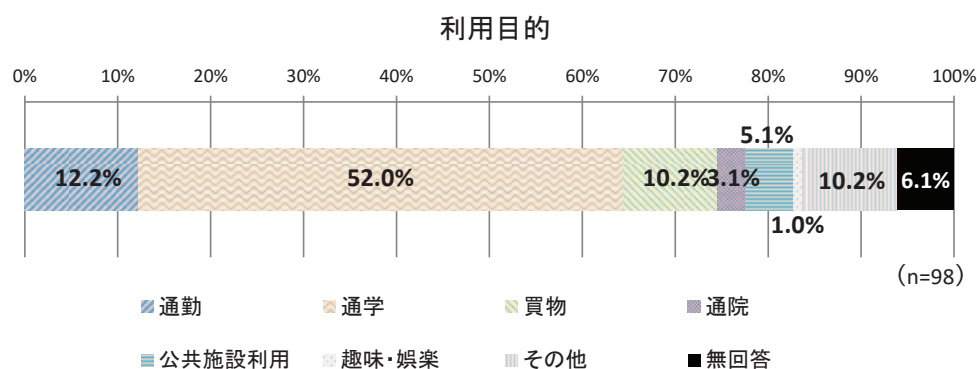
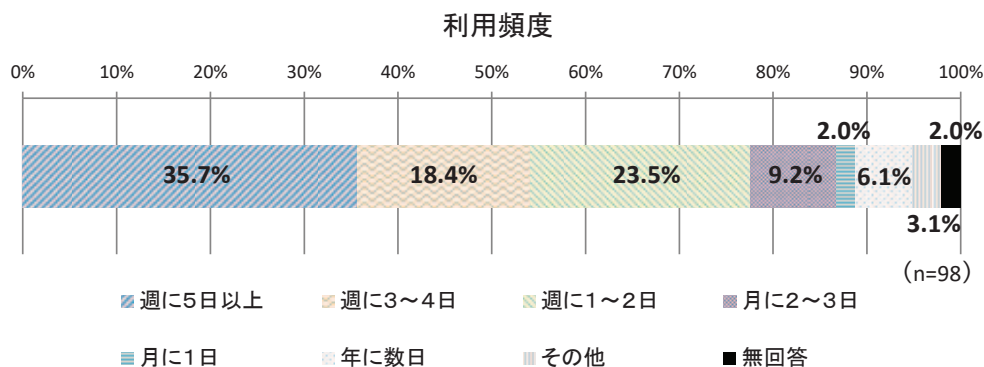
○利用者属性

年代別では10代が58.2%と圧倒的に多く、次いで70代以上が15.3%を占めています。市内の利用者(64.3%)が中心であるものの、市外利用者(34.7%)も一定数います。特に、通学を目的とする若年層が多い一方で、日常の交通手段としてバスを利用している高齢者層も多く見られ、幅広い年代がバスに依存していることがわかります。



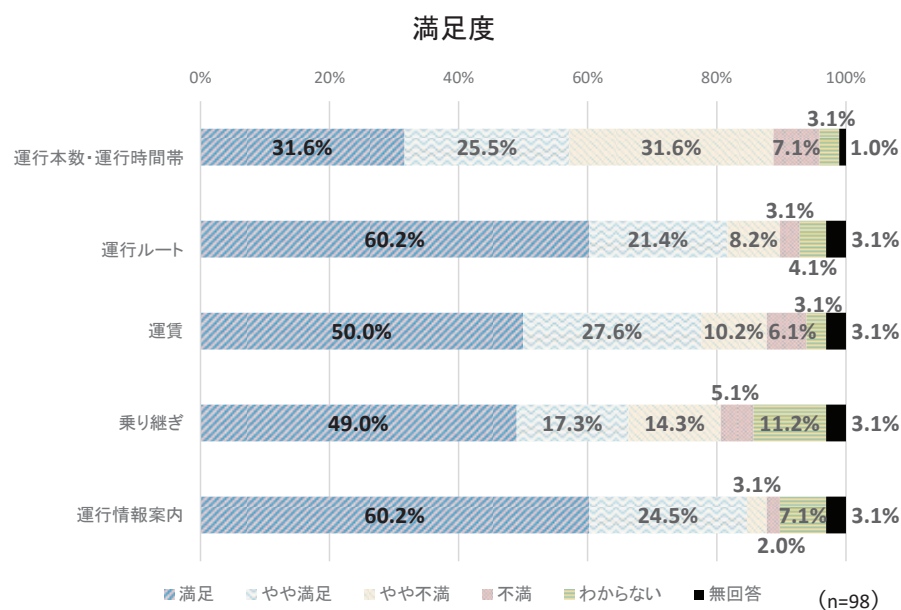
○利用状況

利用頻度は「週に5日以上」が35.7%、「週に1~2日」が23.5%と、日常的な移動手段としてバスに依存する利用者が多いことがわかります。さらに、通学・通勤利用が全体の64.2%を占めており、通学や通勤の時間帯におけるバス運行が生活の基盤として重要な役割を果たしているといえます。



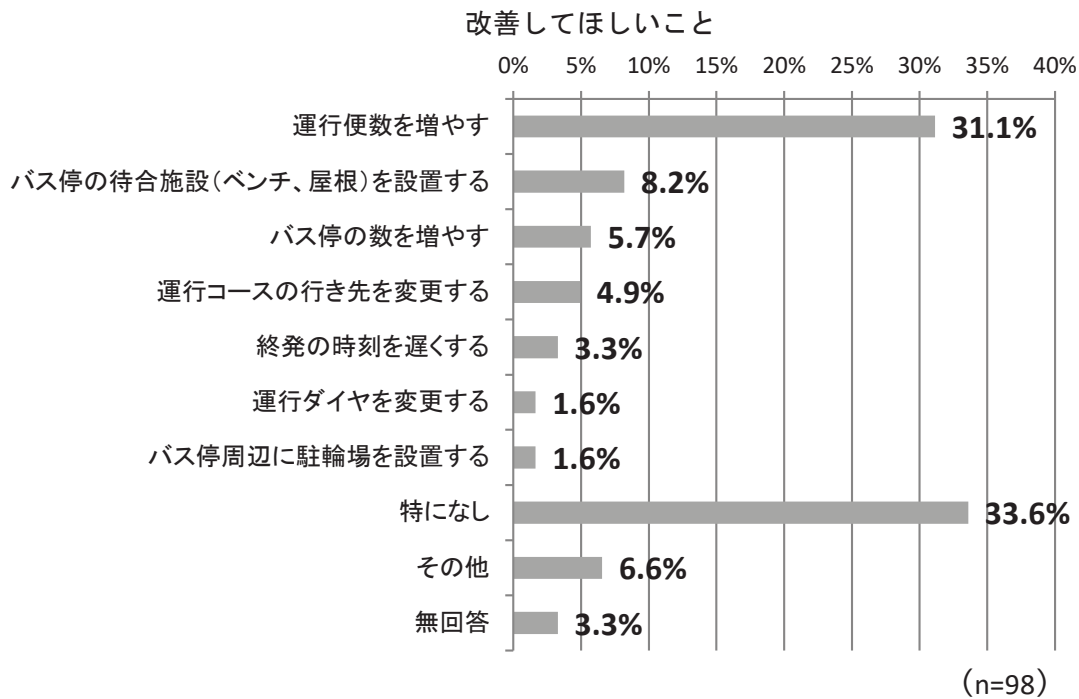
○サービス満足度

回答者の多くはバスサービス全般に「満足」としつつも、「運行本数と時間帯」については不満が見られました。「満足」または「やや満足」が多い中で、運行便数や時間帯については「やや不満」が31.6%と一定数おり、便数増加や運行時間の柔軟化が求められています。



○改善希望事項

運行便数の増加やバス停の整備などが要望事項として支持されています。改善が行われた場合、「利用回数が増える」と考える利用者が 43.9%に上り、これらの改善は利用者のバス利用意欲を高めると期待されます。



(3) 来訪者ヒアリング調査

①茨城空港

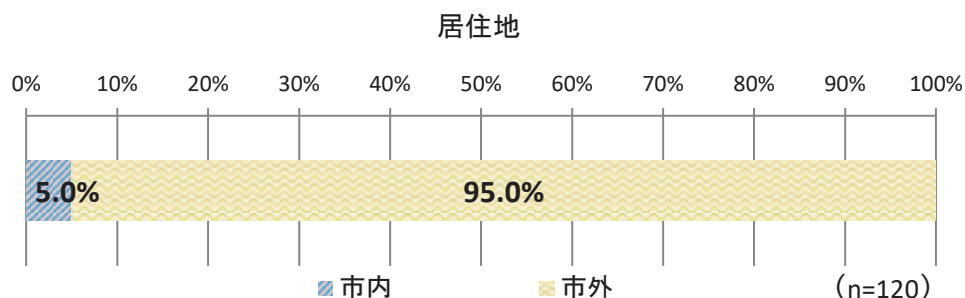
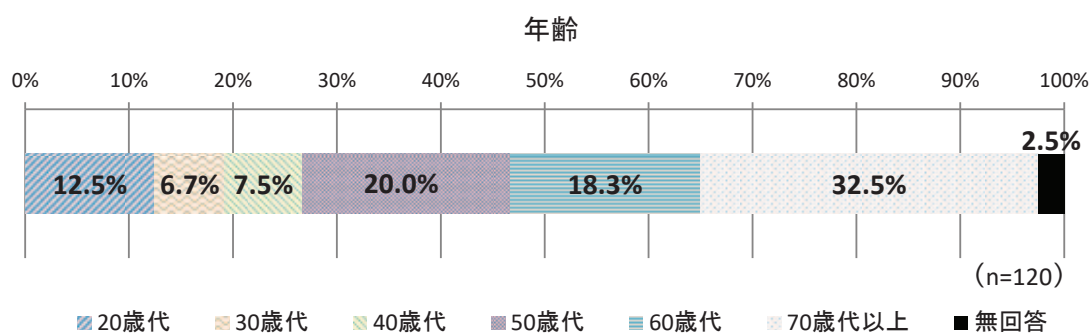
■調査概要

対象者	茨城空港への来訪者
主な調査項目	・ 利用者属性 ・ 利用状況 ・ 交通手段 ・ 改善希望事項 など
調査方法	調査員によるヒアリング
調査期間	2024年9月10日(火) 7時から21時
回答数	120票

■結果の概要

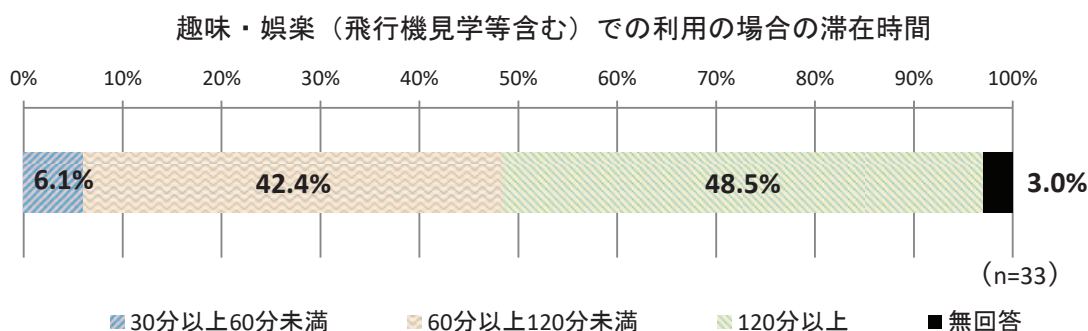
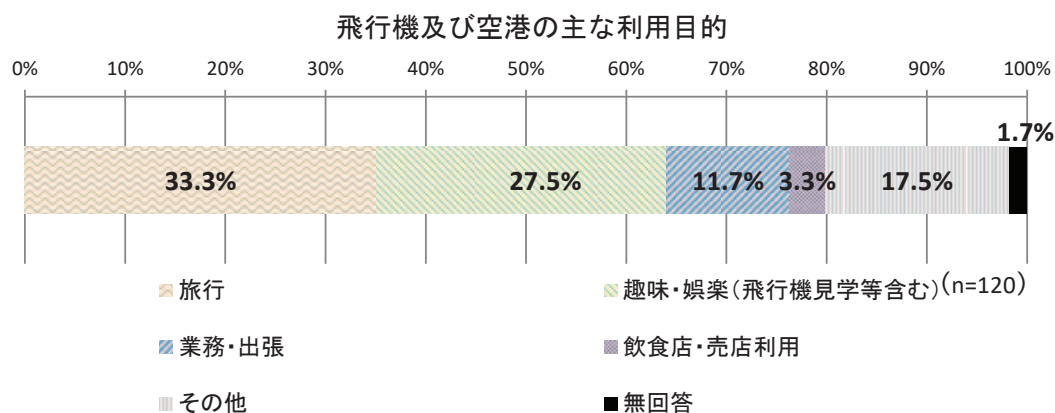
○利用者属性

全利用者の95.0%が市外からの来訪者であり、特に茨城県内だけでなく、千葉県、栃木県、埼玉県など隣接地域からも一定の利用があり、茨城空港は広域的な役割を担っていることがうかがえます。利用者の約32.5%が70歳以上であり、年齢層が高くなっています。初回利用者も多くなっています。



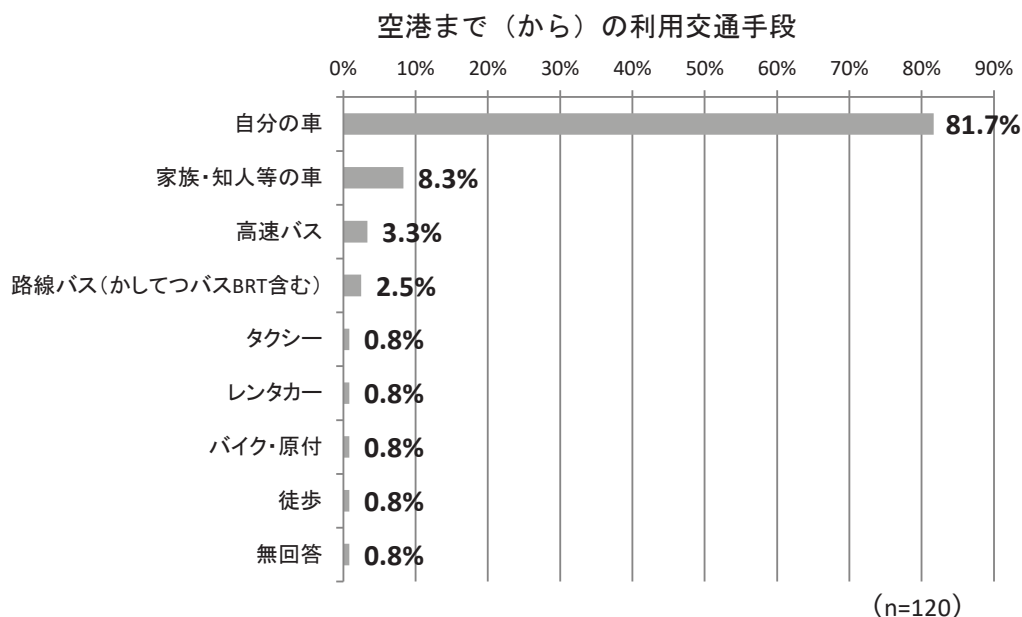
○利用状況

来訪者のうち、飛行機利用者は半数程度で、飛行機見学を含む趣味や娯楽としての利用も多くなっています。この場合、滞在時間は60分以上がほとんどで、多くの時間を過ごしていることがうかがえます。このため、食店や売店、座席スペースの不足を指摘する声もあります。



○交通手段

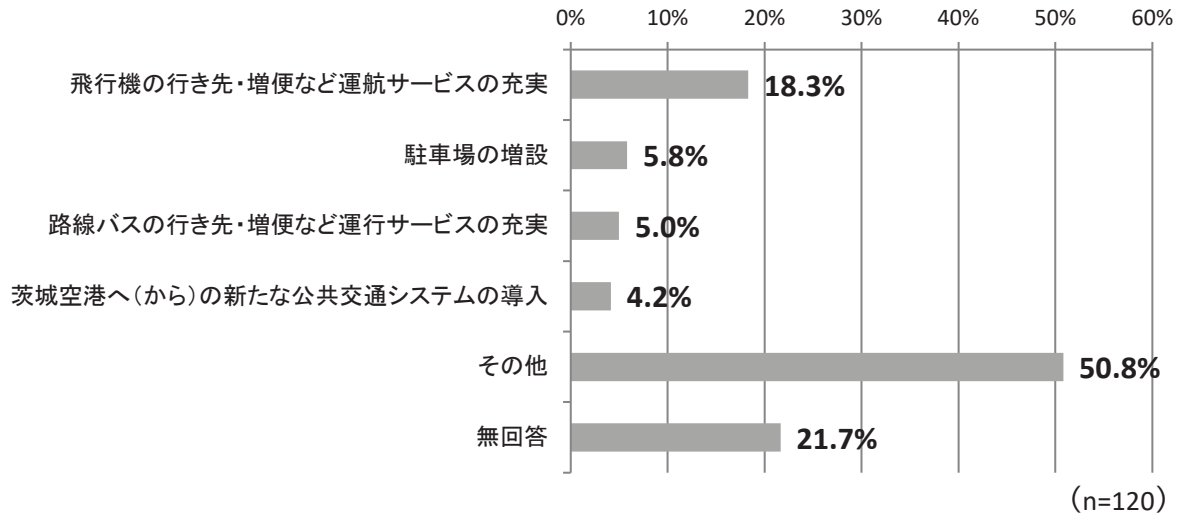
利用者の81.7%が空港へのアクセスに自家用車を使用しています。平日については駐車場が満車の場合もよくあるようです。公共交通を利用する割合が低く、高速バスや路線バスの利用者は合計しても5.8%にとどまります。



○改善希望事項

利用者からは、運航サービスの充実（行き先や増便）を求める声が 18.3%あり、自由意見では国際線の再開や増便を希望する意見も見られます。

空港に対するニーズ



②羽鳥駅

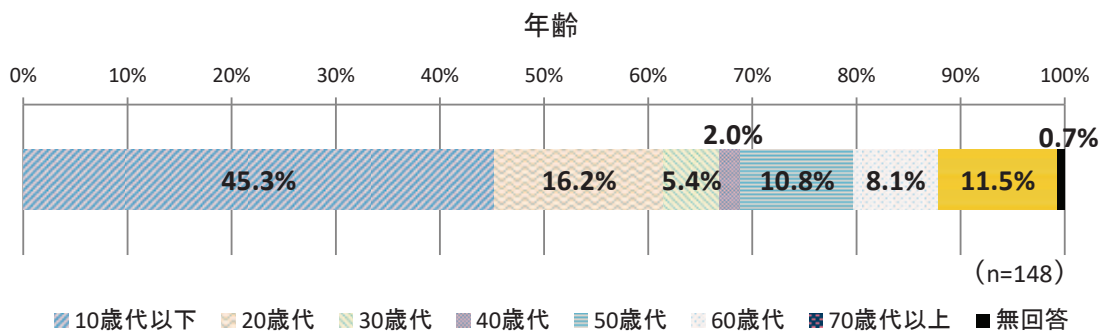
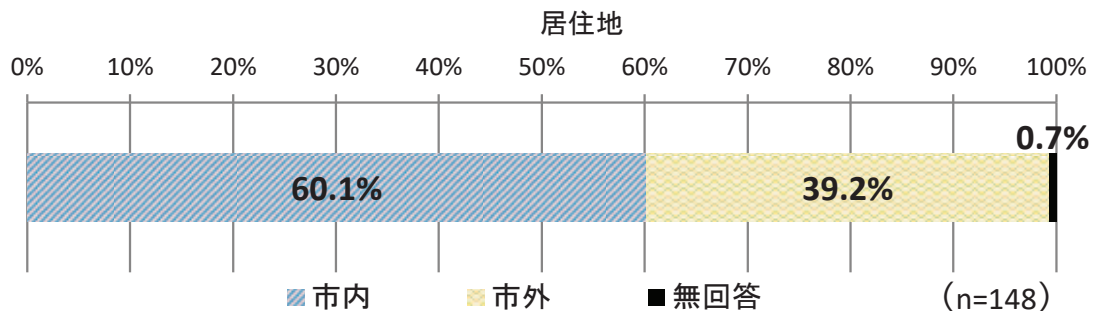
■調査概要

対象者	羽鳥駅への来訪者
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 利用者属性 利用状況 交通手段 サービス等についての満足度 改善希望事項など
調査方法	調査員によるヒアリング
調査期間	2024年9月10日(火) 7時から19時
回答数	148票

■結果の概要

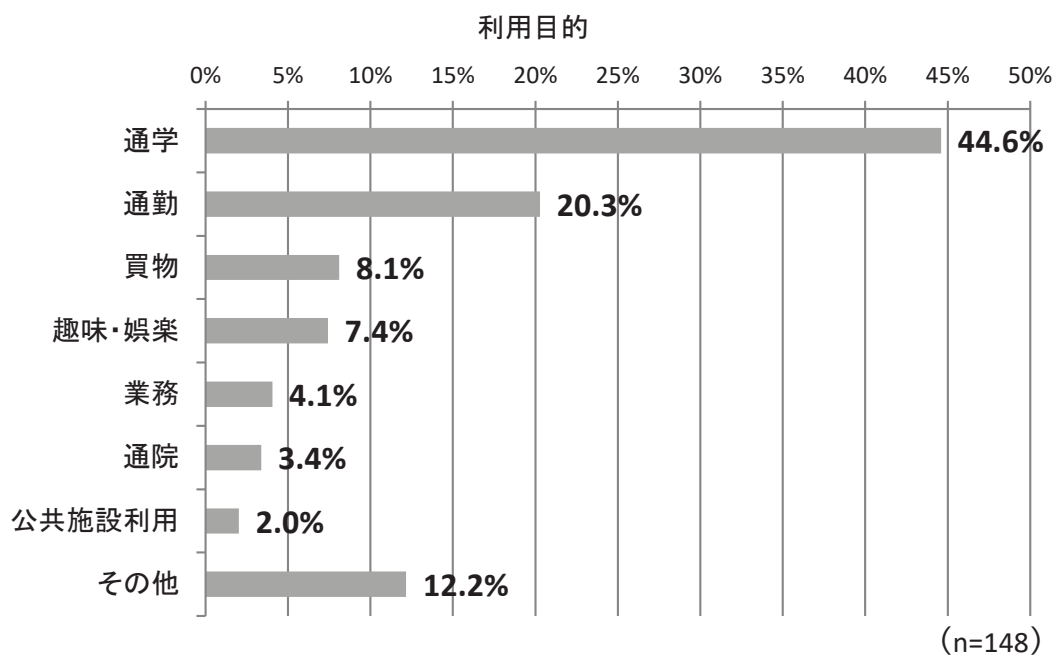
○利用者属性

利用者の60.1%が市内在住者であり、地域住民が主な利用者となっています。市外からの利用者も39.2%いて、特に茨城県内の他地域からの利用者が多く、羽鳥駅は市外からのアクセス拠点としても機能していることがうかがえます。利用者の45.3%が10代以下で、これは高校生が利用者の多くの割合を占めているためです。



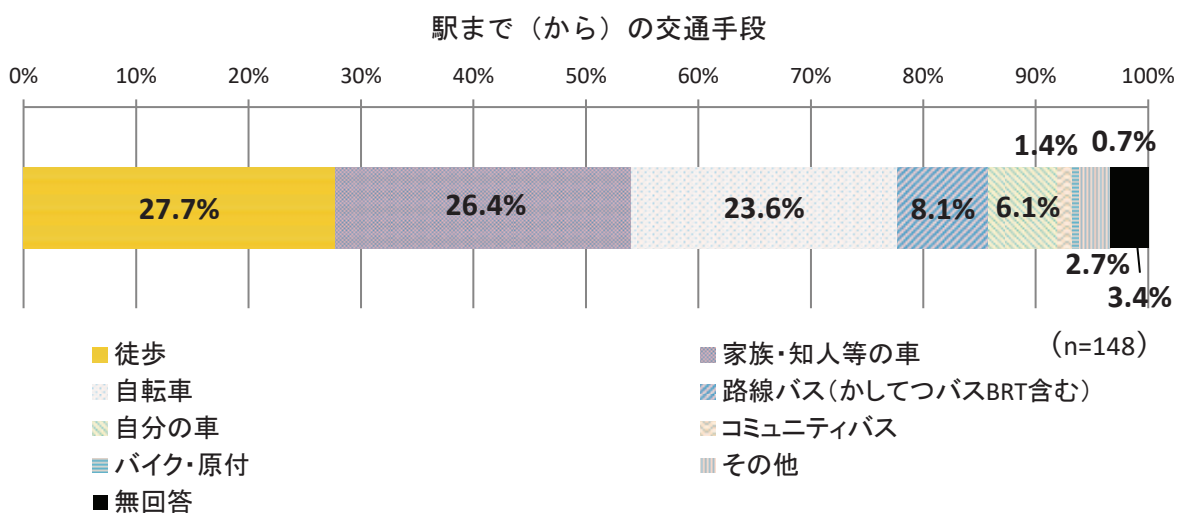
○利用状況

通学目的（44.6%）での利用が多く、羽鳥駅は地域の学生の重要な移動手段となっています。このため、駅のサービスや運行時間が学生のニーズに対応しているかが重要となります。



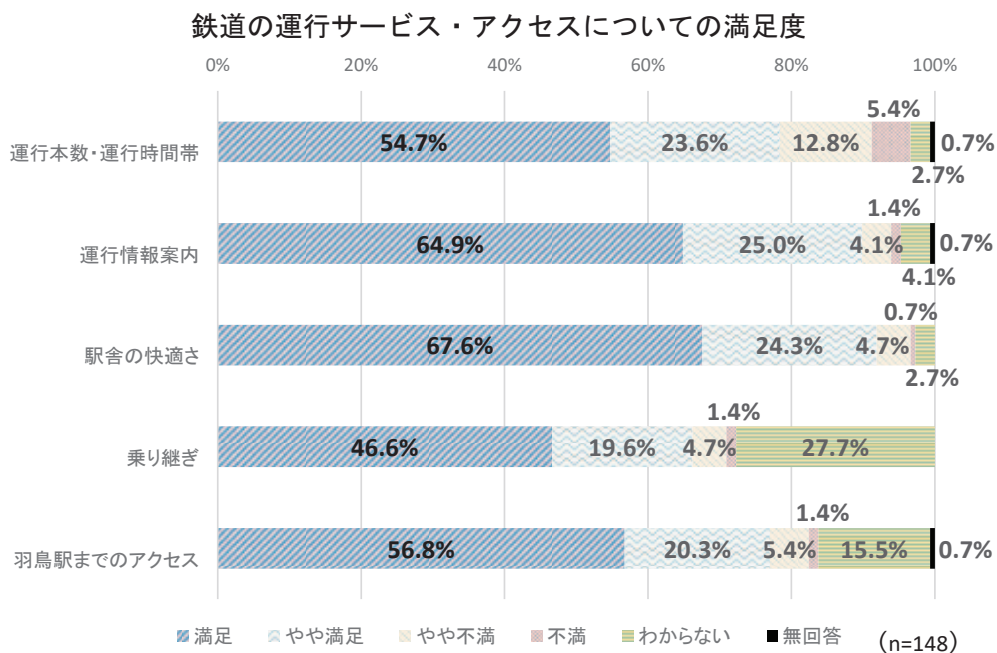
○アクセス

駅まで（から）の交通手段は、徒歩、家族・知人等の車、自転車等で大部分が占められます。



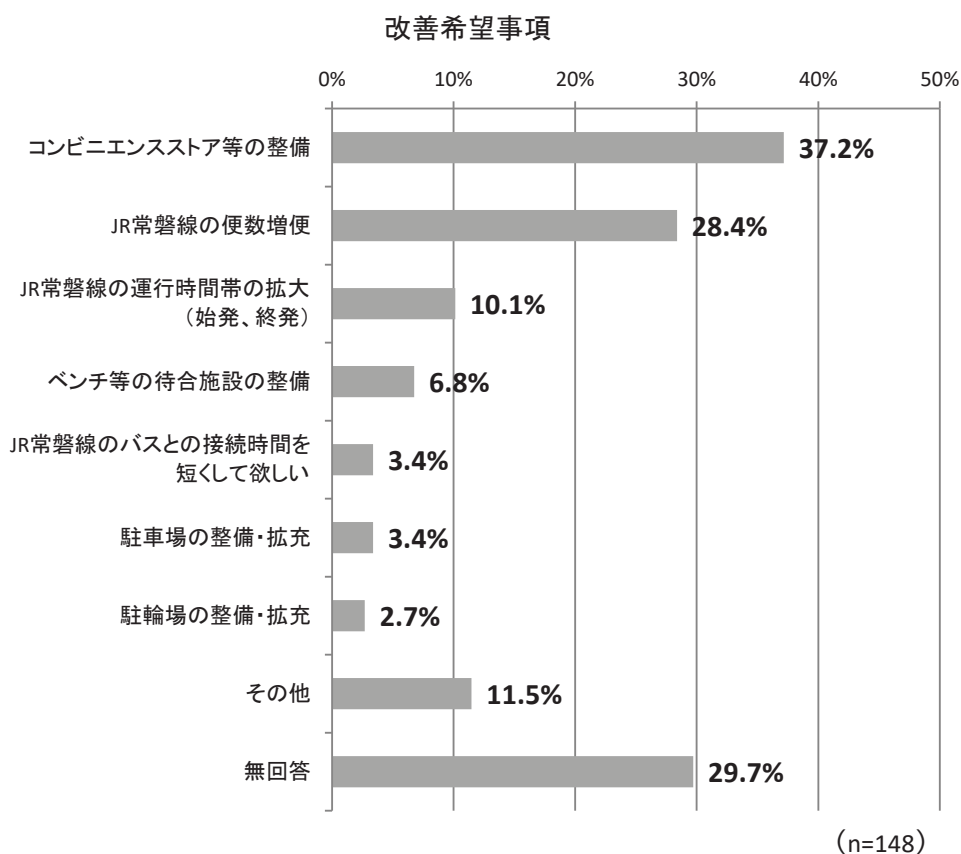
○利用状況

バスとの乗り継ぎのしやすさに関して、満足度がほかの項目に比べて低く、さらなる改善の余地が残っています。



○改善希望事項

改善希望事項については、コンビニエンスストアなどの施設整備や、便数の増便、運行時間帯の拡大等に対する改善要望が見られます。



(4) 交通事業者ヒアリング調査

■調査概要

調査方法	調査票を送付し、回収。その後、調査票を基にヒアリングを実施。	
調査期間	令和6（2024）年10月8日	
対象者	路線バス	関東鉄道株
	タクシー	(有)上田タクシー 羽鳥駅前ハイヤー(有) (有)美野里タクシー ※タクシー3社による合同ヒアリングを実施
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none">・利用特性（利用者層や動向の変化等）・問題点（運行上、経営上等）・取組状況（乗務員募集、乗務員の教育・指導、利用促進、利便性向上、収支改善等）・利用者から寄せられている声（意見・要望等）・他の交通事業者や地域との連携について・小美玉市の計画や施策に提言・期待することや行政と協働で実施したい取組み	

①路線バス事業者ヒアリング

<p>○利用者の利用特性や傾向</p> <p>【路線バス】</p> <p>平日朝の利用者は、市内から石岡駅への通勤・通学が多く、その後、石岡駅から市内への通勤・通学がいる。ピーク時間帯以外では、石岡駅と茨城空港間の利用が多く、市外や県外、国外からの利用者がいる印象。</p> <p>【おみたん号】</p> <p>平日朝と夕方には、堅倉小学校や中央高校の通学利用者が多い。また、羽鳥駅への通勤・通学利用者も多い。その他の時間では、小美玉温泉への利用者も見受けられる。一方、小川駅方面から高浜駅で降車する利用者はいるが、高浜駅から小川駅方面への利用者は少ない印象。</p> <p>○運営面について</p> <p>関鉄グリーンバス株は関東鉄道株に吸収合併され、待遇が上がった。採用はグループ一本化され、新たな人員配置が予定されている。</p> <p>○運営上や経営上の問題点</p> <p>運転手不足が深刻で、2024年問題も影響している。運転業務に加え接客業の要素があるため、定着率が低い。ノンステップバスのスロープ設置にはワンステップバスより時間がかかる。また、国からのEVバスへの補助が少ない。</p> <p>○運営上や経営上の問題点への取組み</p> <ul style="list-style-type: none">・運転手不足について、大型二種免許の支援、社宅や寮の補助、見学会を行っている。 <p>○利用促進、利便性向上、収支改善などの取組み</p>
--

現在、高齢者向け定期券や通学定期券、IC 定期券、土日祝日限定 IC 乗車券を販売している。ノンステップバスとワンステップバスを導入し、関東鉄道㈱全体でバスロケーションシステムを導入。石岡営業所には EV バスを所有しているほか、貨客混載の取り組みも行っている。グリーンスローモビリティや MaaS、観光協会と連携した取組みを行っている。かしてつ BRT の自動運転も検討中だが、交差点が多く実現は難しい状況。

○利用者等から寄せられている声

路線バスについては、早朝の運行時間拡大や運行本数の増便に関する意見があるものの、現状は厳しい状況。おみたん号については、土曜日や祝日の運行を希望する声があり、中央高校へ市外から練習試合や文化祭など行事等で向かう人のアクセスを考慮して、土曜日の運行への変更を検討しています。市と協議の上で対応を進めたいとのことです。

○他の交通事業者や地域の連携

小学校での乗り方教室やバス運転席からの視覚体験、バス協会と連携してバリアフリー教室も行っている。またお祭りの参加やイベントの一環として不特定多数を対象に乗り方教室を実施しています。

○市の計画や施策に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと

路線バスやおみたん号などの公共交通利用促進を協働で進めたい。また、バスを利用して行ける施設や目的地の情報提供を行い、利用のきっかけを作りたい。さらに、バス利用者の待機環境を改善するために、バス停の上屋やベンチの設置の検討をお願いしたい。

②タクシー事業者ヒアリング

○利用者の利用特性や傾向

利用者数はコロナ前と比べて減少傾向にある。利用は午前中、13時から16時、夕方に集中しており、ほとんどの利用者が電話で予約しているが、夜は予約がほとんどない。利用者の特徴として、羽鳥駅や石岡駅への移動、自宅から病院やスーパーへのアクセスが多く、高齢者や外国人の利用が目立つ。

○運営面について

タクシー事業者3社でエリアのすみ分けを行って運行。UD車両の需要は少なく、年間数回程度の問い合わせがある状況。

○運営上や経営上の問題点

ドライバー不足や高齢化が進んでいる状況。バス路線の廃止により、タクシー利用者が減少している印象。

○利用促進、利便性向上、収支改善などの取組み

70歳、80歳に対し、ドアまで送迎を行っている。

○利用者等から寄せられている声

福祉タクシー利用助成について、利用者から交付枚数を増やしてほしいという意見があった。

○市の計画や施策に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと

福祉タクシー利用助成制度の見直しをしていただき、誰もが利用しやすい仕組みを整備してほしい。また、エリアごとの交通体系の構築や、第二種免許の廃止。

6 地域公共交通の課題

※本会議で提示した資料（A 3 版）を基に、加筆・修正し、次回公共交通会議で提示

7 地域公共交通の基本方針

(1) 地域公共交通の基本方針

(2) 地域公共交通ネットワークのあり方

※本会議で提示した資料（A 3 版）を基に、加筆・修正し、次回公共交通会議で提示

8 計画の目標・実施事業

(1) 計画の目標

(2) 実施事業の概要

※本会議で提示した資料（A 3 版）を基に、加筆・修正し、次回公共交通会議で提示

9 計画の達成状況の評価

(1) 計画の推進体制

(2) 評価方法及びスケジュール

※次回公共交通会議で提示

参考資料

※次回公共交通会議で提示

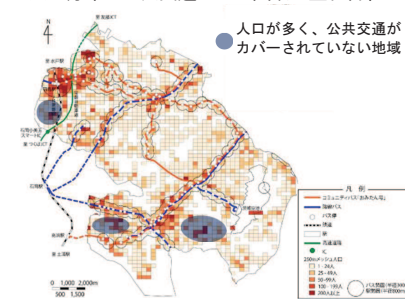
現状と課題のまとめ

小美玉市の現状や、公共交通に関する実態調査結果等を踏まえ、地域公共交通の課題について次のように整理します。

課題1 公共交通網の維持と空白地帯への対応

- 鉄道網と幹線バスが市内を通過し、広域ネットワークが構築されているとともに、市内においては病院、商業施設、学校など主要な場所へのアクセスは確保されています。
- 一方で、交通空白地帯がみられ、一定の人口があっても路線バスがないなど、交通に不便な地域がみられます。人口減少・高齢化が進んでいく中で、都市計画とも連携しながら、最適な公共交通ネットワークのあり方を検討していく必要があります。

■人口分布と公共交通カバー圏域の重ね合わせ



課題2 利用者層のニーズに応じた公共交通の利便性の向上

- 本市の場合は、通勤通学で利用する層が多いため、夜間や早朝も含め、通勤・通学に適した時間帯や頻度の確保が難しく、日常的な交通手段としては課題があります。
- また、日中は高齢者の利用が中心となるため、高齢者や交通弱者の安全性に配慮したサービスの強化やバリアフリー化、案内の充実等が求められます。

■事業者ヒアリング調査

○利用者の利用特性や傾向（一部抜粋）

【路線バス】

平日朝の利用者は、市内から石岡駅への通勤・通学が多く、その後、石岡駅から市内への通勤・通学がいる。

【おみたん号】

平日朝と夕方には、堅倉小学校や中央高校の通学利用者が多い。また、羽鳥駅への通勤・通学利用者も多い。

課題3 収支改善と持続可能な運営に向けたあり方の構築

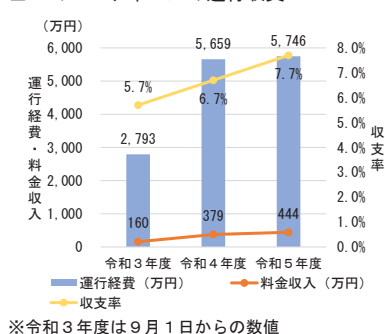
- おみたん号は、コストに対して運賃収入が少なく、持続可能な運営が難しくなっています。収支率向上策として、利用者数の増加やコスト削減が必要になります。
- また、公共交通の財源を確保するため、国や県からの補助、民間協力など多様な資金調達方法の検討が求められます。
- 2024年問題もあり、バスの運転手など公共交通の担い手が不足しています。

■事業者ヒアリング調査

○運営上や経営上の問題（一部抜粋）

- ・運転手不足が深刻で、2024年問題も影響している。
- ・ドライバー不足や高齢化が進んでいる状況。

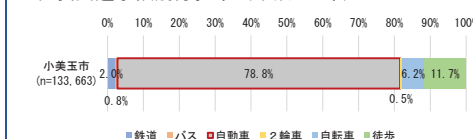
■コミュニティバスの運行収支



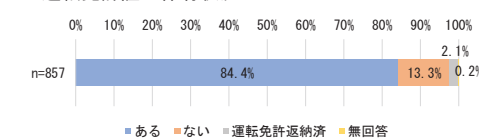
課題4 自家用車依存の緩和と公共交通利用の促進

- 地域の自動車依存度が高いため、公共交通の適正化を進め、利便性を高めるとともに、公共交通を利用することで維持していくという住民の意識転換を促すための啓発が必要となります。
- 高齢化がさらに進行し、免許返納者が増えた際に、地域公共交通が維持されているようにする必要があります。

■代表交通手段別分担率（平成30年）



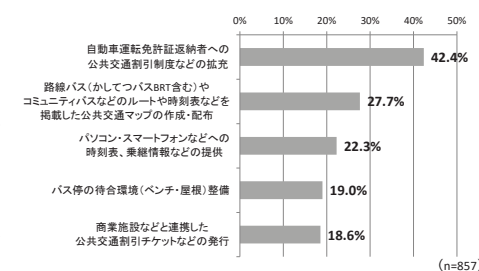
■運転免許証の保有状況



課題5 新技術の活用や多様な公共交通のニーズへの対応

- 貨客混載や地域特性に合ったライドシェアなど新しい交通のあり方を検討し、利用者の利便性向上や収益性の向上により、地域公共交通を持続的にしていく必要があります。
- 社会的に環境への配慮が求められる中で、低炭素な社会づくりに向けて取り組んでいく必要があります。
- 情報化社会の中で、デジタル技術の活用により、更なる利便性向上や持続性の強化が求められます。

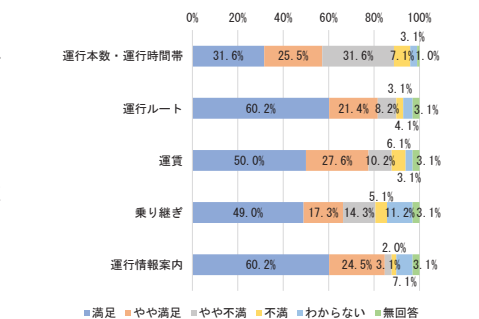
■公共交通の利用促進策（上位の回答）



課題6 交通事業者・地域間連携の強化

- 行政と市内のバス事業者、鉄道会社など関係機関で連携し、ネットワークを維持していくとともに、運行調整や適切な情報の発信・共有等により、シームレスな乗り継ぎの実現していく必要があります。
- 県や隣接自治体とも連携しながら、地域間連携の強化により、より利便性が高く、持続性のある、広域的な公共交通ネットワーク構築を目指していく必要があります。

■コミュニティバスのサービス満足度



計画案の骨子

地域公共交通計画の骨子となる計画の理念や基本方針、施策体系及び将来ネットワーク図について、次のように整理します。

◆公共交通の理念

誰もが安心して利用できる、質の高い持続可能な公共交通の構築

本市では少子高齢化が進むなかで、最低限の公共交通を整備していく必要があります。一方で、通勤・通学者による利用も多く、多様なニーズが求められています。これらを踏まえ、誰もが安心して利用できる交通システムを維持し、長期的に路線を継続可能にすることを目指していきます。市民、事業者、近隣自治体等と連携し、質の高い持続可能な公共交通の構築を図ることで、地域の持続的発展と生活の質の向上を実現します。

◆基本方針

方針1

既存の公共交通基盤の維持と利便性の向上

既存の公共交通ネットワークの維持・強化に努め、施設の改善も図ります。市が中心となって運営するコミュニティバスについてその利用者数やその収支の改善を目標に施策を推進します。

方針2

交通弱者が安心して利用できる公共交通の構築

交通弱者のための移動手段を確保し、ユニバーサルデザインを促進します。福祉分野との連携により、交通弱者の移動環境の向上を目標に施策を推進します。

※交通弱者…自身で車やバイクなどの運転ができない高齢者、障害者、子どもなど

方針3

持続的に運営できる公共交通の仕組みづくり

公共交通の利用を促進するとともに、多分野と連携を図り、持続的な仕組みをつくります。まちづくりと連携した取組の活性化を目標に施策を推進します。

◆公共交通ネットワーク図

交通結節拠点 ＜該当する施設＞ ・主要駅 ・主要バス停	交通ネットワークが交差し、移動の拠点となる場所。重点的に施設の充実に取り組む。
広域幹線交通軸 ＜該当する公共交通＞ ・鉄道 ・路線バス ・BRT	市内と市外を結ぶ移動のネットワーク。鉄道、路線バス、BRTなどが担う。
地域交通軸 ＜該当する公共交通＞ ・路線バス ・コミュニティバス	交通結節点への移動、交通結節点間の移動のネットワーク。路線バス、コミュニティバスなどが担う。
補助交通で補うエリア ＜該当する公共交通＞ ・タクシー ・スクールバス ・次世代交通システム	地域内での近距離移動や、点と点の移動。タクシーやスクールバス、次世代交通システムなどが担う。



◆施策体系

方針	施策	事業
1 既存の公共交通基盤の維持と利便性の向上		
数値目標：コミュニティバスの1日平均利用者数		
数値目標：コミュニティバスの行政負担額/収支率		
1-1	公共交通ネットワークの維持・強化	
1-1-1	路線バスの維持・継続	
1-1-2	おみたん号の適正化	
1-1-3	その他バスの維持・継続	
1-1-4	都市間ネットワークの維持・強化	
1-1-5	広域ネットワークの維持・強化	
1-2	公共交通・施設の改善	
1-2-1	公共交通結節点としての機能強化	
1-2-2	主要バス停における待合環境の整備	
1-2-3	バスロケーションシステムの周知	
1-2-4	駅周辺における施設の充実	
2 交通弱者が安心して利用できる公共交通の構築		
数値目標：タクシーの利活用による公共交通システムの利用者数		
2-1	交通弱者のための移動手段の確保	
2-1-1	タクシーの利活用による公共交通システムの構築	
2-1-2	新たな交通モードの検討	
2-2	ユニバーサルデザインの促進	
2-2-1	利用しやすい車両の導入	
2-2-2	主要バス停における待合環境の整備 【再掲】	
3 持続的に運営できる公共交通の仕組みづくり		
数値目標：まちづくりと連携した取組の件数		
3-1	公共交通の利用促進	
3-1-1	公共交通の周知・啓発	
3-1-2	高齢者の免許返納と公共交通の利用促進	
3-1-3	パークアンドライドの促進	
3-1-4	サイクルアンドライドの推進	
3-2	まちづくりや観光振興との連携	
3-2-1	行政・地域・事業者で連携した担い手の確保	
3-2-2	観光振興との連携	
3-2-3	貨客混載の取組	
3-2-4	低炭素な公共交通への取組	

コミュニティバス「おみたん号」の再編前後の実績の比較

■路線再編について

- ・令和6年度にコミュニティバス「おみたん号」の再編を行いました。
- ・再編内容として、
 - ①JR 高浜駅まで延長
 - ②運賃改定（高校生を100円から200円に値上げ）、
 - ③「希望ヶ丘ルート」と「空港ルート」を廃止、「西ルート」を増便

■令和5年度と令和6年度の4月から8月までの利用状況の比較

- ・令和6年度は、
 - ①運行事業委託は10万円/月増加
 - ②運賃収入は約10～30万円/月増加
 - ③収支率は、運賃収入の増加に伴い約3%改善（4月から8月までの合計値）
 - ④利用者数に変化なし

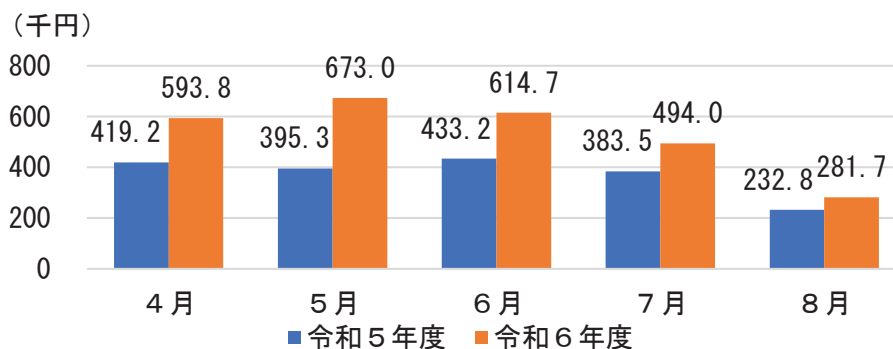
■現時点における整理

- ・運賃改定に伴う運賃収入増加により、収支率の改善傾向が見られる。
- ・1便あたりの利用者数は、令和5年度は3.7人/日、令和6年度は3.8人/日となり増加。（運行本数：令和5年度は40本/日、令和6年度39本/日）

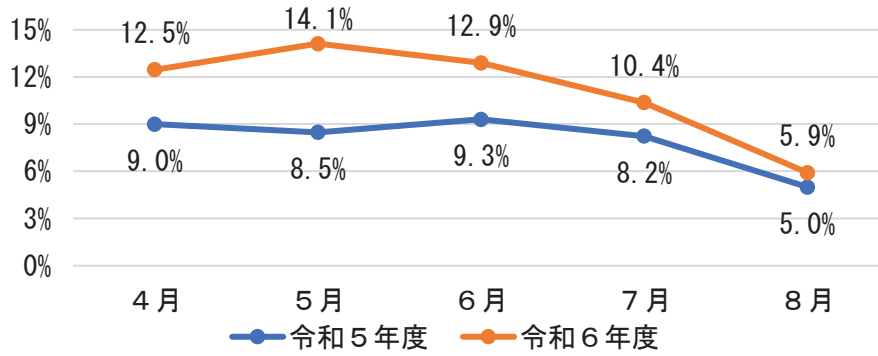
■4月から8月の令和5年と令和6年の比較

	運行事業委託費（円）		運賃収入（円）		収支率		利用者数（人）		運行日数（日）	
	R5年	R6年	R5年	R6年	R5年	R6年	R5年	R6年	R5年	R6年
4月	4,662,167	4,768,893	419,150	593,800	9.0%	12.5%	4,072	4,032	25	25
5月	4,662,167	4,768,889	395,250	672,950	8.5%	14.1%	4,375	4,743	25	25
6月	4,662,167	4,768,889	433,150	614,650	9.3%	12.9%	4,932	4,487	26	25
7月	4,662,167	4,768,889	383,500	493,970	8.2%	10.4%	3,578	3,913	25	26
8月	4,662,167	4,768,889	232,810	281,700	5.0%	5.9%	1,803	1,471	26	26
合計	23,310,833	23,844,449	1,863,860	2,657,070	8.0%	11.1%	18,760	18,646	127	127

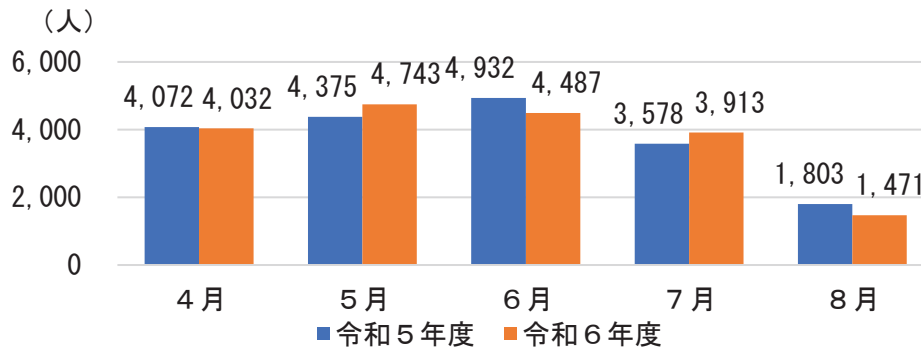
■運賃収入の比較



■収支率の比較



■利用者数の比較



◆コミュニティバスの事故について（第1報）

令和6年9月20日
都市建設部都市整備課

【事故の概要】

- ・発生日時：令和6年9月20日（金）12時04分頃（池花池バス停時刻）
- ・発生場所：県道石岡城里線と市道105号線（櫛通り）との交差点付近
（部室地内のJAスタンド交差点付近）
- ・乗客人員：1名（当該事故によるケガは無し）
- ・運転手：67才男性
- ・相手方：69才男性と71才女性の夫婦（笠間市在住）・黒色の自家用車
- ・事故の概要：
 - バスは、四季健康館方面から池花池方面（水戸方面）に向かって県道を右折後、自家用車と衝突。（バスは右前を破損）
 - 相手方の自家用車は、水戸方面から石岡方面に向かって県道を走行中、当該交差点付近で反対車線側にあるJAスタンドに右折で入ろうとし、バスと衝突。（自家用車は右前を破損）
 - ※詳細は、警察の実況見分やバスのドライブレコーダーなどの検証が必要です。
 - ※バスは自走不可との連絡が本社にあり。
- ・怪我の状況：
 - 自家用車の男性と女性は、胸の痛みなどがあり、救急車で山王台病院（石岡市）に搬送されましたが、いずれも胸部打撲による軽傷とのこと。
- ・事故後の対応：
 - 乗客1名は、タクシーで代替え輸送を行いました。
 - 西3のバスルートは、事故発生後27分後（概ね12時31分頃）には代替えのバスで運転を再開しました。
 - 相手方も含めた事故の対応などは、コミュニティバスの運行委託事業者である関東鉄道㈱が対応します。（関東鉄道㈱石岡営業所長が面会予定。）

*上記は、同日13時5分頃、関東鉄道㈱への聞き取りによりますが、事故の詳細は後日報告される予定です。

【参考】

- ・ 関東鉄道㈱石岡営業所からの事故連絡【第1報】（同日12時30分頃）
- ・ 消防署からのケガ人の搬送報告（同日13時05分頃）

【コミュニティバス】



【自家用車】



【問い合わせ先】
都市建設部都市整備課
都市施設係
0299-48-1111
（内線：1411）
担当：戸塚、大槻