

小美玉市公共交通ネットワーク検討調査

報 告 書

平成24年3月

小 美 玉 市

～目 次～

Page

第1章 はじめに

- 1-1. 目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 1-2. 調査の進め方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

第2章 昨年度調査の概要

- 2-2. ネットワーク整備方針・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 2-3. 公共交通ネットワーク再編計画（素案）・・・・・・ 4

第3章 ヒアリング調査

- 3-1. ヒアリング調査概要・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
- 3-2. ヒアリング調査集計結果・・・・・・・・・・・・ 15

第4章 社会実験計画（案）

- 4-1. 社会実験計画の方向性・・・・・・・・・・・・ 23
- 4-2. 社会実験計画（案）・・・・・・・・・・・・ 24
- 4-3. 利用促進施策（案）・・・・・・・・・・・・ 29

第5章 課題の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31

第6章 参考資料

- 6-1. ヒアリング調査票・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
- 6-2. 単純集計結果・・・・・・・・・・・・・・・・ 36
- 6-3. ヒアリング調査状況・・・・・・・・・・・・ 46

第1章

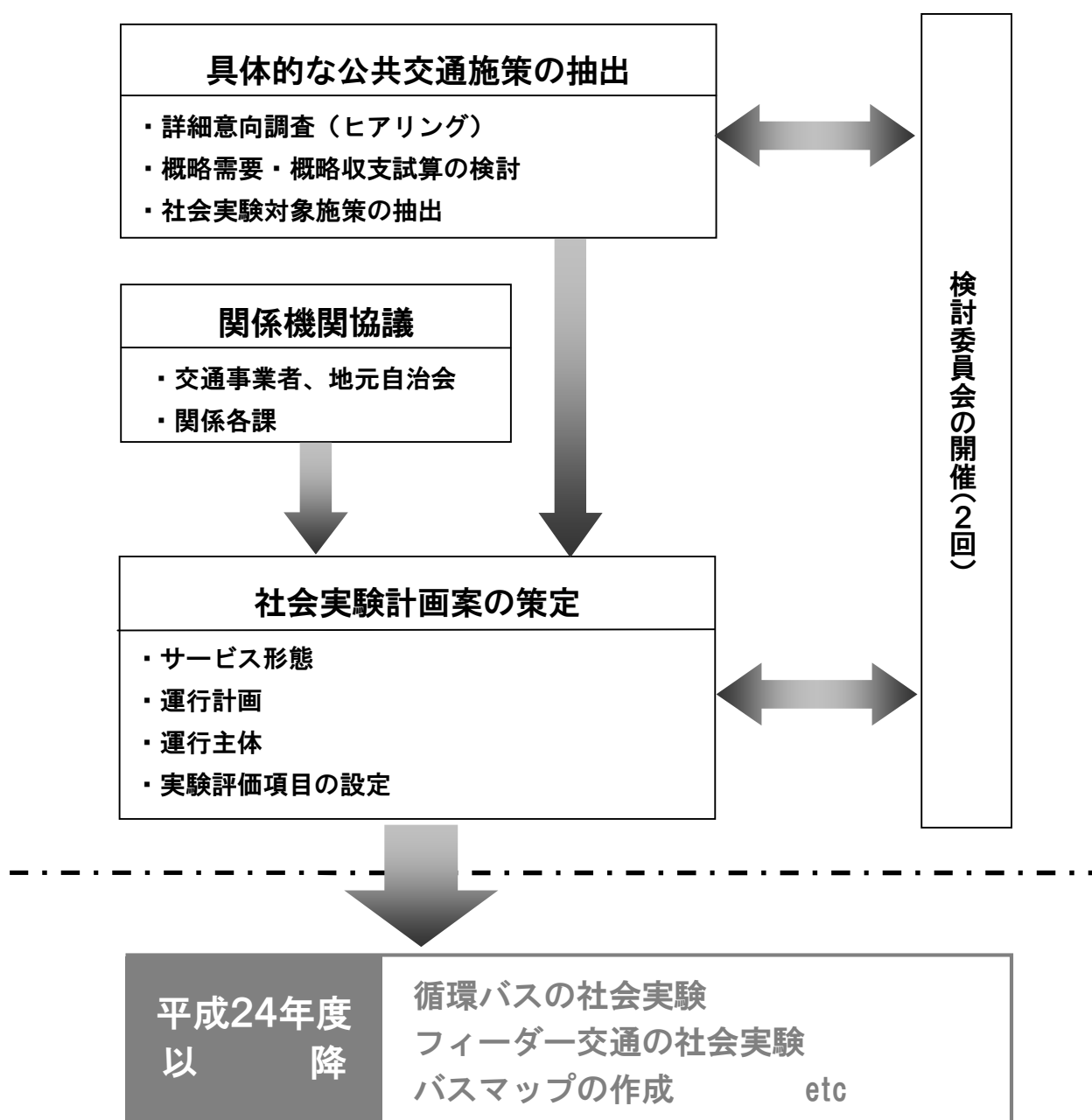
はじめに

1-1.目的

平成 22 年度の小美玉市公共交通ネットワーク検討調査で示された公共交通ネットワーク再編計画（素案）を受け、社会実験の実施に向けた具体的な計画を策定することを目的とする。

1-2.調査の進め方

本調査は小美玉市公共交通検討委員会からの助言を賜りながら、進めることを基本とし、調査の進め方は以下に示すとおりである。



第2章

昨年度調査の概要整理

2-1.現状、問題点・課題の整理と将来像の整理

(1) 現状データから見る小美玉市の姿

① 将来人口は微増、高齢化は進行する見込み

・将来人口は微増するという予測の中で、高齢化はさらに進展し、65歳以上の高齢者が総人口の1/3を占める見込み。

② モータリゼーションの進展

・県下でも保有台数は上位に位置し、H18⇒H21でさらに約15%増加

③ 公共交通（路線バス、鉄道）の衰退

・多くのバス路線が廃止・撤退、鉄道利用者がH12⇒H21で約15%減少

④ 公共交通が利用しづらい地域が広範囲に広がる

・バス停勢圏や駅勢圏からはずれ、公共交通が利用しづらい地域が市中央部、美野里地区の西部に広範囲に広がっている。

(2) 平成20年度市民アンケート調査結果

① 自動車利用に依存したライフスタイルの形成

・ほぼすべての外出目的において、自動車を自分で運転して外出する傾向にある。

② 高齢者の移動は家族の送迎に頼らざるを得ない傾向

・75歳以上で通院、買い物目的で外出する人は家族の送迎に頼る傾向が強くなっている。

③ 公共交通を利用したい人の要望に対応しきれていない公共交通サービス

・行きたい方面にバスがない、外出したい時刻にあった路線バスが運行していない、運行本数が少ないなど現状の路線バスサービスに対する不満が多い

④ 市が提供している移動手段に対する認知度が低い

・公共交通問題への対策は重要と感じている一方で、市が提供している移動サービスに対する認知度は低い。

(3) 小美玉市の公共交通が抱える問題点

問題点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の増加

問題点2

公共交通サービスが行き届いていない交通不便地域の存在

問題点3

モータリゼーションの進展による公共交通の衰退

問題点4

利用したい時に利用しづらい公共交通サービス

問題点5

市が提供している移動サービスに対する認知度の低さ

(4) 小美玉市が目指すまちづくりの方向性

- ・市民がいきいきと暮らし、未来に輝き翔けるまち、誰もが快適に利用できる公共交通網の整備
- ・鉄道の利便性向上と路線バスの維持

【目標像】 子供から高齢者まで全ての人が気軽に楽しく外出できるよう移動を支援することができる公共交通の実現

【POINT】 掲げた目標像を実現するために地域、行政、交通事業者の3者による協働参画型の体制を構築し、以下に示す課題をクリアしていく必要がある。

計画課題1

公共交通の周知徹底と愛着を持ってもらえる公共交通の育成

対応方針1

公共交通の積極的なPR

計画課題2

公共交通の活性化

対応方針2

地域住民の参画と利用が促進される環境づくり

計画課題3

交通弱者（移動手段を持たない高齢者など）の移動手段確保

対応方針3

子供から高齢者までが気軽に利用できる公共交通サービスの展開

計画課題4

新たな公共交通ネットワークの検証

対応方針4

トライアルアンドエラーによる可能性を探る

2-2.ネットワーク整備方針

①広域幹線ネットワーク軸

石岡市や水戸市といった近隣都市と連絡している既存の公共交通（JR常磐線、路線バス）の維持・活性化を図ることで小美玉市における基幹的な役割を担う広域的なネットワークを形成する。



②地域内循環軸

市内の交通結節拠点（羽鳥駅、市役所、茨城空港、小川駅）やオアシス的役割を担う拠点（みの〜れ、アピオス、コスモス）などを結ぶ地域内々の移動を支援する市内循環型の交通軸を形成する。



③フィーダー軸

市内に点在する交通不便地域（バス停勢圏、鉄道勢圏からはずれている地域）から市内の交通結節拠点（羽鳥駅、市役所、茨城空港、小川駅）やオアシス的役割を担う拠点（みの〜れ、アピオス、コスモス）、医療施設、商業施設までの移動を支援する新たな交通システムなどを導入することでフィーダー軸を形成する。



④交通結節拠点

既存施設を有効に活用することによって、公共交通（路線バス、鉄道）相互のスムーズな乗換え、待ち時間を快適に過ごせるような創意工夫に取り組む。

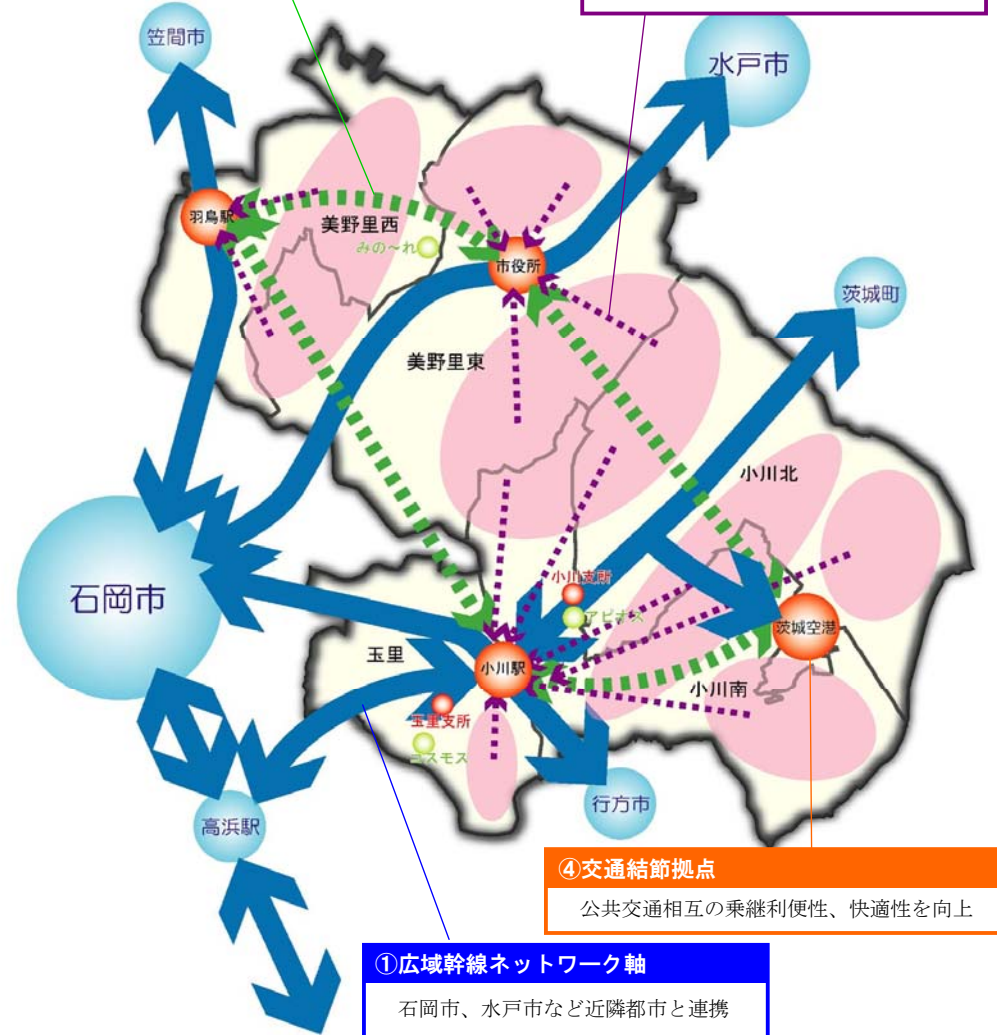


②地域内循環軸

地域内の主要拠点（4箇所）およびオアシスを連絡

③フィーダー軸

市内の交通不便地域から主要拠点までの移動を支援



④交通結節拠点
公共交通相互の乗継利便性、快適性を向上

①広域幹線ネットワーク軸
石岡市、水戸市など近隣都市と連携

~凡例~

- ↔ : 基幹ネットワーク軸
- ↔ : 地域内循環軸
- ↔ : フィーダー軸
- : 交通結節拠点
- : オアシス
- : 地域拠点
- : 交通不便地域

2-3.公共交通ネットワーク再編計画（素案）

(1) ネットワーク再編計画の方向性

～再編の方向性～

既存公共交通ネットワークを最大限有効活用し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの再構築を目指す。

- ・モータリゼーションの進展によって、自動車に依存したライフスタイルが形成されたため、公共交通利用者が減少し、維持できないバス路線の廃止などが相次ぎ、公共交通が衰退している。
- ・自動車利用が進展している状況下において、新たに公共交通を導入してネットワークを再構築した場合、持続性のあるものにできるかが問題となる。また、近年の社会経済情勢の変化を考慮すると、簡単に公共交通システムなどを導入するのは厳しい状況である。
- ・現在、市では利用目的を限定した移動サービス（四季健康館の送迎バス、医療センターバス）を提供している。
- ・今後の社会経済情勢の変化などの様々な状況を考慮し、先ず既存の公共交通サービスを最大限有効活用することで、市の実情に応じた公共交通ネットワークの再編を図ることとする。

(2) 公共交通の積極的な PR 計画（素案）

1) 基本的な考え方

- ・小美玉市全体として、自動車に過度に依存したライフスタイルが形成されていることや公共交通の情報提供不足など様々な要因によって、公共交通の認知度が非常に低くなっている。
- ・市民の公共交通に対する認知度の低さを改善することが、利用促進のきっかけにもなると考えられるため、十分な情報提供を実施することによって、公共交通の利用促進を図る。

2) PR 施策例

下表に代表的な PR 施策例を示す。

PR 施策名称	施策の概要
① 公共交通マップの作成	<ul style="list-style-type: none">・小美玉市の公共交通網が一目で分かるような地図を作成する。・地図上には、商業施設や公共施設など日常生活で利用する施設も分かるようにする。
② チラシ、ポスターの作成	<ul style="list-style-type: none">・公共交通網、時刻表、乗り場などに関する情報を掲載する。・誰にでも目に付く場所に掲載することで公共交通を幅広くアピールする。・バスの乗り方や公共交通のメリットなどについても併せて掲載することで公共交通の有効性についてもアピールする。

(3) 公共交通利用促進策（素案）

1) 基本的な考え方

- ・公共交通マップなどのPR施策と合せて、自動車利用を控えてもらい公共交通への転換を促す、あるいは自動車と公共交通利用を組み合わせ利用してもらうことで、少しでも自動車利用を控えてもらうといった方向に持っていけるような利用促進策を実施していくことが重要である。
- ・公共交通の利用促進は、モビリティマネジメントなどのようなソフト施策とサイクルアンドバスライド駐輪場整備などのハード施策との両面から考えていくものとする。

2) 公共交通利用促進施策例

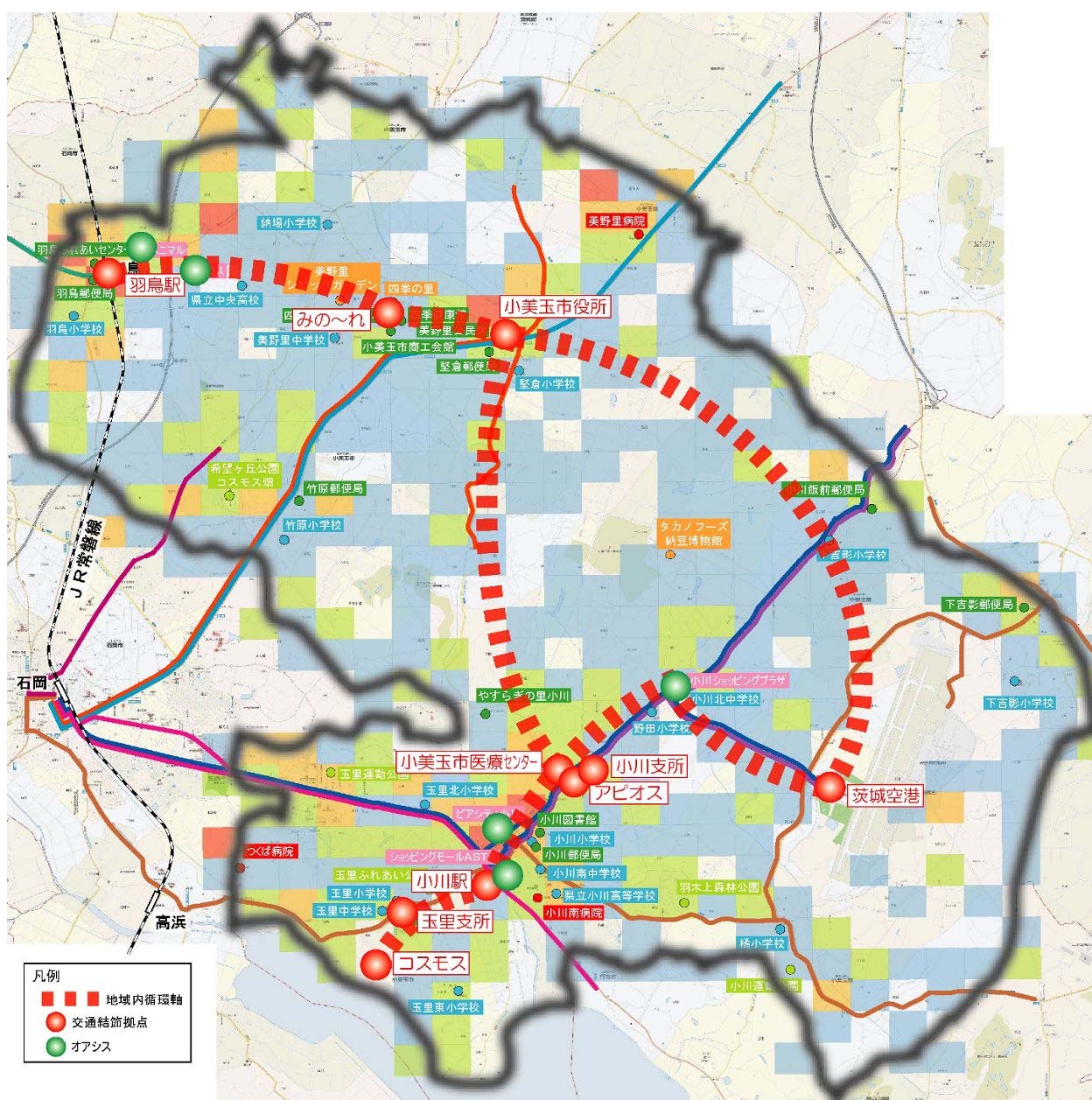
下表に代表的な公共交通利用促進策の例を示す。

利用促進策名称	施策の概要
①モビリティマネジメント	<ul style="list-style-type: none">・自主的に公共交通を利用するといった行動計画を立ててもらい、利用してもらうことで、自動車から公共交通利用への転換を促す施策。・その際には、公共交通マップやお試しチケットなどのグッズをセットで渡すことで効果の発現を促す。
②自主的な自動車運転免許証返納者への対応	<ul style="list-style-type: none">・高齢や身体に問題を抱えているなどを理由に運転免許を自主的に返納される方に対して、公共交通に関する割引券・お試しチケットなどを配布するサービスを実施し、公共交通の利用を促す。
③サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備	<ul style="list-style-type: none">・バス停留所や駅の直近に駐輪場を整備し、自転車や原付・バイクでのアクセス性を高め、公共交通の利用促進を図る。
④パーク・アンド・ライド駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none">・バス停留所や駅の直近に駐車場を整備し、自動車でのアクセス性を高め、公共交通の利用促進を図る。
⑤ツアーバスのトライアル運行等の社会実験の実施	<ul style="list-style-type: none">・主要な商業施設や観光施設、イベントが開催される公共施設を巡るようなバスを実験的に運行させ、公共交通の良さを知ってもらうことで、利用促進を図る。
⑥送迎用自動車停車スペースの整備	<ul style="list-style-type: none">・バス停留所、駅付近に送迎用のスペースを確保することによって、アクセス性を高め、公共交通の利用促進を図る。

(4) 地域内循環軸の整備（素案）

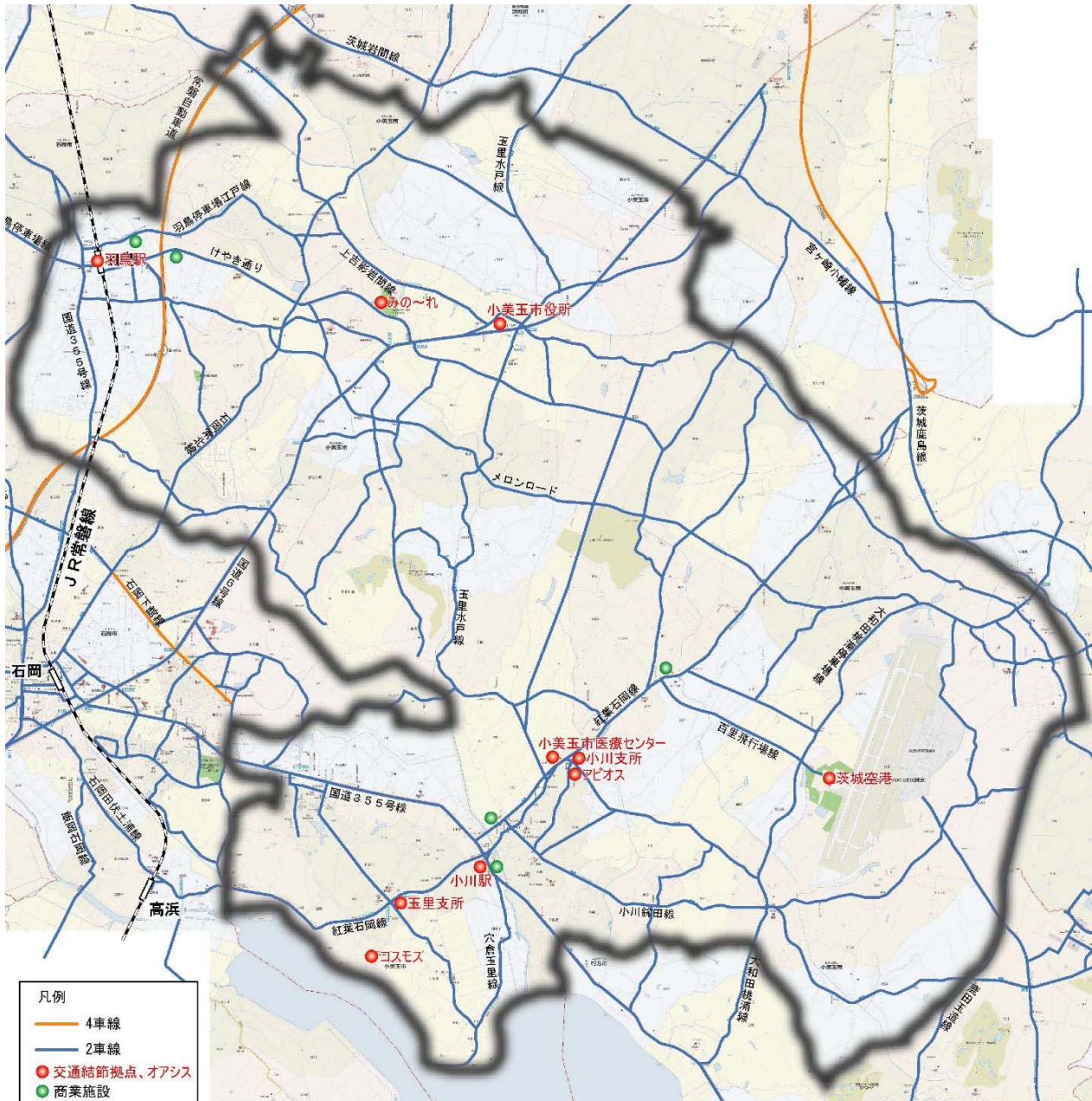
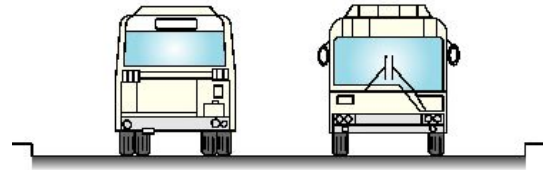
1) 基本的な考え方

- ・ 合併前の旧町村単位の交通モードが残っており、市内でも公共交通サービスに差が生じているため、旧町村間における垣根を取払い、市全体のサービスレベルを均一にする。
- ・ 循環路線は、主要交通結節拠点として考えられる羽鳥駅、小美玉市役所、茨城空港、小川駅を連絡する。
- ・ また、上記に示した4つの交通結節拠点のほか、オアシス的な役割を担う施設、主要な商業施設、公共施設などにアクセスできるようなルートとする。
- ・ 極力、既存の路線バスと競合しないような路線設定とする。



2) 運行の前提条件

- ・運行形態は、市内々の移動を支援する基幹路線であるため、定時定路線型を基本とする。
- ・運行ルートは、バス相互が行き違いでできるように、2車線相当の幅員を有する道路を基本とする。
- ・市内の2車線以上の幅員を有する主要道路は下図に示すおりである。



3) 実現化に向けた問題と可能性

ア) 実現化に向けた問題点

- ・自動車利用が進展し、公共交通利用者が減少している中で、定時定路線型の路線バスあるいはコミュニティバスを導入した場合、利用してもらえぬかが問題である。
- ・また、この計画路線を導入したとしても、利用圏域に含まれる人口比率は、総人口の20%程度であり、線的なカバーはできるものの、面的なカバーまでは至らない。
- ・実際に茨城県内のコミュニティバスの導入実績の収支比率を見ても分かる通り、県全体のコミュニティバスの収支比率は約25%程度であり、残りの約75%は行政が負担をしている状態である。財政が厳しい状況下において、市として運行経費の半分以上を負担していくことが可能であるかが問題である。

イ) 地域循環軸の実現可能性

- ・新たにコミュニティバスや路線バスを導入する前に、既存の移動サービス（医療センターバス、四季健康館の送迎バスなど）において、利用目的に制限を設けないようにするなどの工夫を行い、有効に活用することで実現化できる可能性がある。
- ・また、小美玉市社会福祉協議会が実験的に運行している買い物バスツアーをショッピングセンターや企業などが主体となって、市や地域などと協力して運行することによって、実現化できる可能性もある。

4) 今後の検討課題

- ・次年度以降、さらにヒアリング調査などを実施し、循環路線の需要推計について検討する必要がある。
- ・上記の需要推計結果を基に、運行計画（運行主体、運行時刻、料金、運行本数使用する車両の大きさなどのサービス基準）について検討する必要がある。
- ・市民、交通事業者、交通管理者など関係機関との運行に係る協議が必要である。
- ・本格運行として実施する前に、事業が成立するかを検証するために、実証運行が必要である。

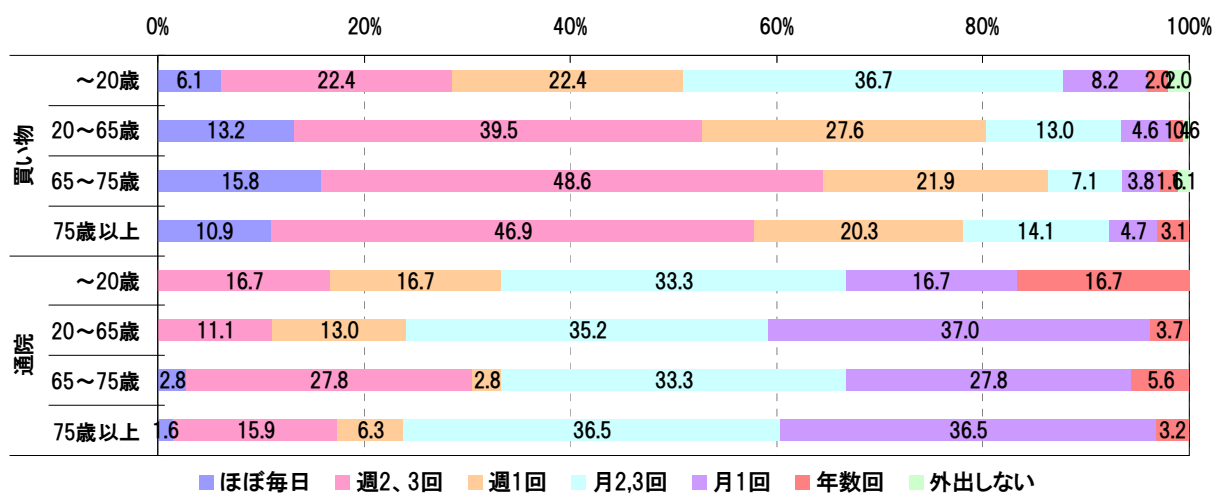
(5) フィーダー交通計画（素案）

1) 基本的な考え方

- ・フィーダー交通は、交通不便となっている地域の改善を目的として導入する。
- ・提供する移動サービスの主たるターゲットは、今後、移動手段がなくなり、移動に困ってしまう人を対象とする。対象者は以下の通りと考える。

目的	ターゲット	理由
通勤	×	高齢者でも自分で自動車を運転している傾向が強く、移動手段に困るとは考えられないため、対象外とする。
通学	×	自転車、徒歩といった交通手段が主であり、移動手段に困らないと考えられるため、対象外とする。
買い物	○	65歳以上の高齢者になると、移動手段が家族による送迎に頼る傾向が顕著になり、家族がいない昼間の時間帯などでは移動手段がなくなり、移動に困る可能性が高いと考えられるため、代替となる移動手段を提供する必要がある。
通院	○	

- ・また、主たるターゲットとなる65歳以上の高齢者で、買い物、通院目的で外出する頻度は、週2、3日、月数日と非定期的な傾向にあり、需要も多く見込めないと考えられることから、少ない需要にも対応でき、高齢者にやさしく、気軽に利用できる交通システムとして、市が取り組んでいるタクシー補助の拡充とデマンド型交通システムについて、検討するものとする。



2) タクシー補助の拡充

ア) 基本的な考え方

- ・ 現行制度と同様の買い物や通院目的などの外出を支援する取り組み。
- ・ 対象者については、現行制度の「70歳以上で一人又は高齢者のみの世帯(下肢・視覚障害者で身体障害者手帳保持者は60歳以上)」を、この拡充案では「65歳以上で自動車運転免許証を所持していない人」と範囲を広げる。

イ) 利用範囲

- ・ 「初乗り料金の範囲(約2.0km)及び通常のタクシーと同様に戸口までの送迎」については現行制度と同様とし、現行制度で移動目的箇所が3ヵ所に制限されている部分を拡充案では移動目的及び箇所数を限定しないこととする。

ウ) 利用可能日数

- ・ 利用回数については、現行制度の年間24回(月2回)を、拡充案では年間48回(月2回)として試算する。
- ・ 現行制度と同様に土・日・祝日でも利用可能とする。

エ) 必要最低車両数

- ・ 現行制度と同様に市内タクシー事業者の車両数の範囲

オ) 運行経費

- ・ 現行制度では、平成21年度実績で約250万円であったが、拡充案の試算では年間約1,100万円を要することになる。
(アンケート結果などを参考に概略的な1日当りの利用可能者を推計(約330人/日)した上で経費を算出)

カ) システムの特徴

- ・ 経費は利用状況に応じて増減し、利用者が少なければ補助額は小さくなるが、利用者があまりにも多い場合には補助額が大きくなるため、デマンド型交通システムに移行した方が有利になる場合も考えられる。

3) デマンド型交通システム

ア) 基本的な考え方

- ・交通不便地域から交通結節拠点や生活用品を買い揃えることができる商業施設や医療センターなどの医療施設などまでの外出を支援できるようにする。

イ) 利用範囲

- ・戸口から交通結節拠点である羽鳥駅、市役所、茨城空港、小川駅の4拠点、医療センターなどの医療施設、ショッピングセンターなどの商業施設までの送迎

ウ) 利用可能日数

- ・平日（月～金曜日）のみの運行で年間の運行日数は240日とする。
- ・土・日、祝日は運行しない（通院・買い物は平日と考えられ、休日は家族の送迎などで外出できる可能性があるため）

エ) 必要最低車両数

- ・6台（小美玉市に類似した自治体の事例を参考に算出）

オ) 運行経費

- ・最低限必要となる経費が年間約3,800万円（茨城県下のデマンド導入自治体の経費などを参考に算出）

カ) システムの特徴

- ・利用者が少ない場合でも面的にカバーするために必要車両数は変わらない。
- ・経費は、車両数が変わらないものの、一定額が必要となるため、需要があまりにも少ない場合は、補助金額が大きくなり、タクシー補助制度の方が有利になる。

【システム選定に向けた考え方】

初めから高価なシステムを導入してしまい、その結果として市の負担額が増加して継続できなくなるような移動サービスを導入するよりも、まず既存のタクシー補助制度を利用しやすくし、需要が増えてきたときにデマンド型交通システムへ移行するといったことを考えることが重要と考える。

システム名	タクシー補助制度の拡充	デマンド型交通システム
① イメージ	 <p>注) ここで示す制度拡充の考え方などについては、一例であり、詳細な条件については今後、検討していく必要がある。</p>	
② 基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・現行制度と同様の買い物や通院目的などの外出を支援する取り組み。 ・対象者については、現行制度の「70歳以上で一人又は高齢者のみの世帯(下肢・視覚障害者で身体障害者手帳保持者は60歳以上)」を、この拡充案では「65歳以上で自動車運転免許証を所持していない人」と範囲を広げる。 	<p>交通不便地域から交通結節拠点や生活用品を買い揃えることができる商業施設や医療センターなどの医療施設などまで外出を支援できるようにする。</p>
③ 利用範囲	<p>「初乗り料金の範囲(約 2.0km)及び通常のタクシーと同様に戸口までの送迎」については現行制度と同様とし、現行制度で移動目的箇所が3ヵ所に制限されている部分を拡充案では移動目的及び箇所数を限定しないこととする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・戸口から交通結節拠点である羽鳥駅、市役所、茨城空港、小川駅の4拠点、医療センターなどの医療施設、ショッピングセンターなどの商業施設まで送迎
④ 利用可能日数	<ul style="list-style-type: none"> ・利用回数については、現行制度の年間24回(月2回)を、拡充案では年間48回(月4回)として試算する。 ・現行制度と同様に土・日・祝日でも利用可能とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平日(月～金曜日)のみの運行で年間の運行日数は240日とする。 ・土・日、祝日は運行しない(通院・買い物は平日と考えられ、休日は家族の送迎などで外出できる可能性があるため)
⑤ 必要最低車両数	<ul style="list-style-type: none"> ・現行制度と同様に市内タクシー事業者の車両数の範囲 	<ul style="list-style-type: none"> ・6台(小美玉市に類似した自治体の事例を参考に算出)
⑥ 運行経費	<ul style="list-style-type: none"> ・現行制度では、平成21年度実績で約250万円であったが、拡充案の試算では年間約1,100万円を要することになる。(アンケート結果などを参考に概略的な1日当りの利用者を推計(約330人/日)した上で経費を算出) 	<ul style="list-style-type: none"> ・最低限必要となる経費が年間約3,800万円(茨城県下のデマンド導入自治体の経費などを参考に算出)
⑦ システムの特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・経費は利用状況に応じて増減し、利用者が少なければ補助額は小さくなるが、利用者があまりにも多い場合には補助額が大きくなるため、デマンド型交通システムに移行した方が有利になる場合も考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が少ない場合でも面的にカバーするために必要車両数は変わらない。 ・車両数が変わらないため、経費は一定必要となる分、需要があまりにも少ない場合、補助金額が大きくなり、タクシー補助制度の方が有利になる。

(6) 交通結節拠点整備（素案）

- ・交通結節拠点は、公共交通の待ち時間を快適に過ごすことができるよう、待合室の充実や飲食店の併設などの機能を備えたものとする。
- ・また、公共交通相互の乗換えも円滑に行えるような施設整備とする。

参考事例：公共交通を快適に待てる施設整備例（JR 加古川線の社町駅、小野町駅、黒田庄駅）

- ・駅舎に飲食店が併設しており、電車、バスが車での待ち時間を埋めることができる例（左：小野町駅、右：黒田庄町駅）



- ・駅舎に待合所が併設されており、待合所には冷暖房、テレビ、インターネットが常設されているため、快適に待ち時間を過ごすことができる。（社町駅）



参考事例：公共交通相互の乗継円滑化（長野県木曾町、熊本県上天草市）

- ・バスと乗合タクシー、路線バス相互が隣接して停車するため、乗換え利便性が良い。



第3章

ヒアリング調査

3-1.ヒアリング調査概要

(1) 調査目的

平成 24 年度以降に実施する社会実験の計画を作成するための基礎情報を入手することを目的として、市内主要施設において、ヒアリング調査を実施するものである。

(2) 調査内容

1) ヒアリング箇所

- ・ヒアリング場所については、市内の主要な市役所、文化施設、医療施設、商業施設などを対象とした。
- ・調査実施日は、施設によって平日、休日で利用状況が異なるため、多くのサンプルを獲得するために、調査対象場所別に平日・休日に分けて調査を実施した。また、自宅から外出をしたくてもできない高齢者などの意向を把握するため、訪問調査も合わせて、実施した。
- ・調査方法は、各施設に調査員を 2 名配置し、施設来訪者を対象に直接ヒアリングを実施した。

ヒアリング箇所	位置付け	調査日	調査時間
①小美玉市役所	行政機関	平日 1 日 (11/28 (月) 実施)	9 : 00 ~ 17 : 00
②医療センター	医療機関		7 : 00 ~ 17 : 00
③ J R 羽鳥駅	公共交通 (鉄道)		10 : 00 ~ 20 : 00
④かしてつ小川駅	公共交通 (バス)		
⑤カスミ小川	商業施設	休日 1 日 (11/27 (日) 実施)	10 : 00 ~ 20 : 00
⑥四季文化館みの〜れ	文化施設		9 : 00 ~ 19 : 00
⑦四季健康館	福祉施設		
⑧生涯学習センター コスモス	生涯学習施設		

2) ヒアリング項目

本調査で実施したヒアリング項目および内容は下表の通りである。

項目	内容
①バスの利用状況	最寄バス停留所の存在について、路線バスの利用状況、利用しない理由
②タクシー補助制度	想定条件下での利用について、変更してほしい条件、利用しない理由
③循環バス事業	想定条件下での利用について、変更してほしい条件、利用しない理由
④拠点整備	拠点整備に対するニーズ
⑤個人属性	住所、年齢、性別、職業、自動車運転免許証の有無

3-2.ヒアリング調査集計結果

(1) 結果概要

- ・11/27（日）で回収できたサンプル数は、235 サンプル、11/28（月）に回収できたサンプル数は、231 サンプルであった。また、別途実施した家庭訪問調査では、24 サンプル回収することができており、ヒアリング調査全体で 490 サンプルを回収した。
- ・11/27（日）、28（月）の2日間調査した時に回収できた施設別のサンプル数および別途実施した、家庭訪問調査で回収できたサンプル数は下表のとおりである。

実施日	施設名など	回収したサンプル数
11月27日（日）	カスミ小川	74 サンプル
	四季文化館みの～れ	39 サンプル
	四季健康館	48 サンプル
	生涯学習センターコスモス	74 サンプル
	小計	235 サンプル
11月28日（月）	小美玉市役所	64 サンプル
	医療センター	43 サンプル
	JR羽鳥駅	83 サンプル
	かしてつ小川駅	41 サンプル
	小計	231 サンプル
—	家庭訪問調査	24 サンプル
合計		490 サンプル

(2) ヒアリング調査集計結果

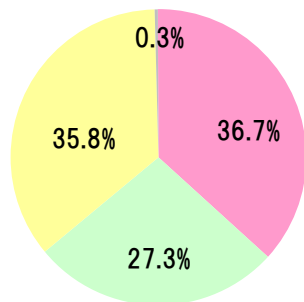
1) 既存バスの利用状況

ア) 路線バスの利用傾向

- ・自宅の最寄りにバス停留所があることすら知らないという回答が高い。公共交通の認知度が低いことが明らかとなった。
- ・バスを利用している人の割合は、約 17%に留まり、公共交通の利用の低さが明らかとなった。その利用者の年齢層を見ると、10 歳代と 60 歳代以上が大半を占めている。
- ・バスを利用しない理由は、自動車の方が早く目的地に到着することができるという回答が約 43%、自動車の方がお金がかからないという回答が約 29%で高い割合を占め、自動車指向である中で、利用しない理由として、バスがどこを運行しているから分からないという回答が約 17%を占めており、公共交通に関する情報が不足していることが明らかとなった。

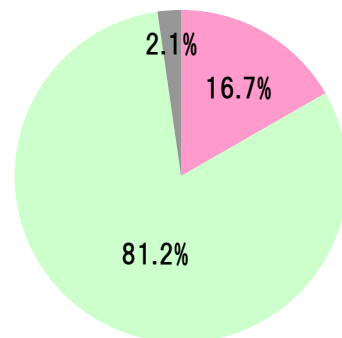
イ) 公共交通の認知度

公共交通の認知度の低さ、公共交通に関する情報提供不足を解消することが、今後の公共交通の利用促進につながると考えられるため、積極的に情報提供を行うことが必要である。



■ 知らない
■ バス停の場所を知っているが、名前は知らない
■ バス停の場所、バス停名とも知っている
■ 無回答

図 1. バス停名の認知度



■ 利用している ■ 利用していない ■ 無回答

図 2. バス利用の有無

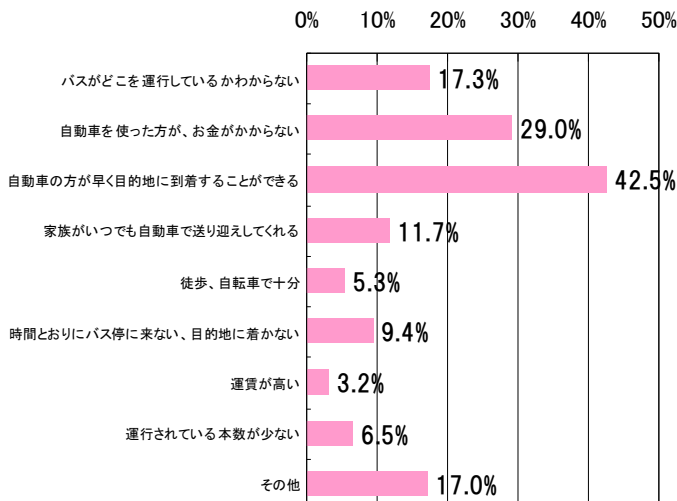


図 3. バスを利用しない理由

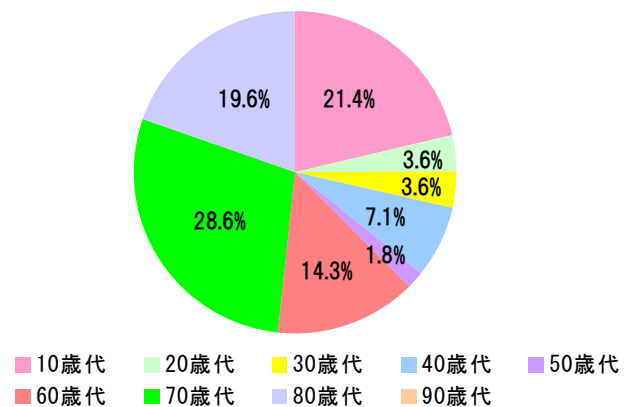


図 4. バス利用者の年齢層

2) 循環バスに対する意向

ア) 循環バスに関する意向集計結果

- ・循環バスが導入された場合の利用意向は、ヒアリング時の「条件を変更した場合に利用する」までを含めると、約 60%の人が利用するという意向を示している。また、日ごろからバスを利用していない人の約 60%が条件などが変更されれば利用するという意向を示していることから、自動車からある一定の転換を見込むことができる制度であると考えられる。
- ・今回実験を想定している循環バスを、どんな場合でも利用しないという意向を示している人たちのうち、日常生活でバスを利用していない人たちは、自分で自動車を運転できるから必要ないという回答が多い。また、バスを利用している人の意向ではその他が多く、具体的には、利用しないコース設定であるという意見が多くなっている。

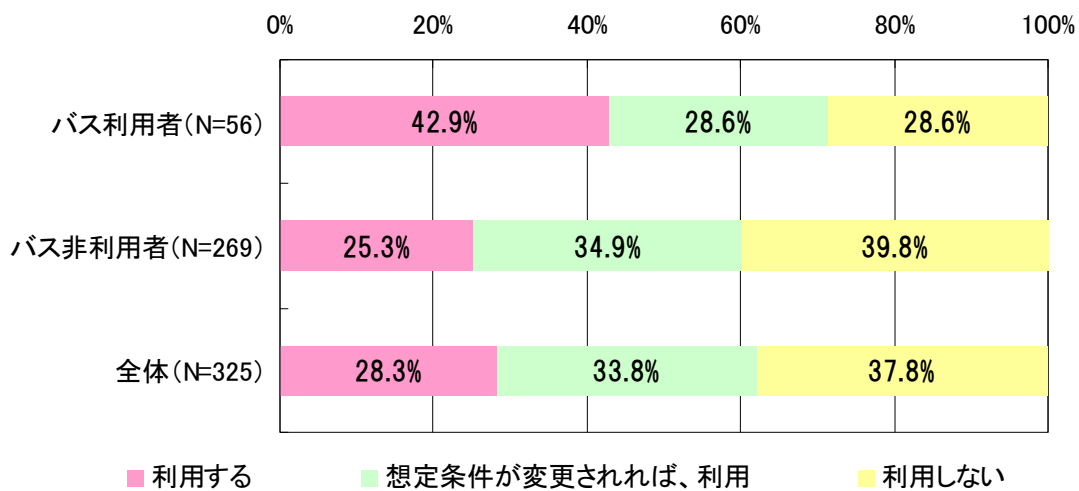
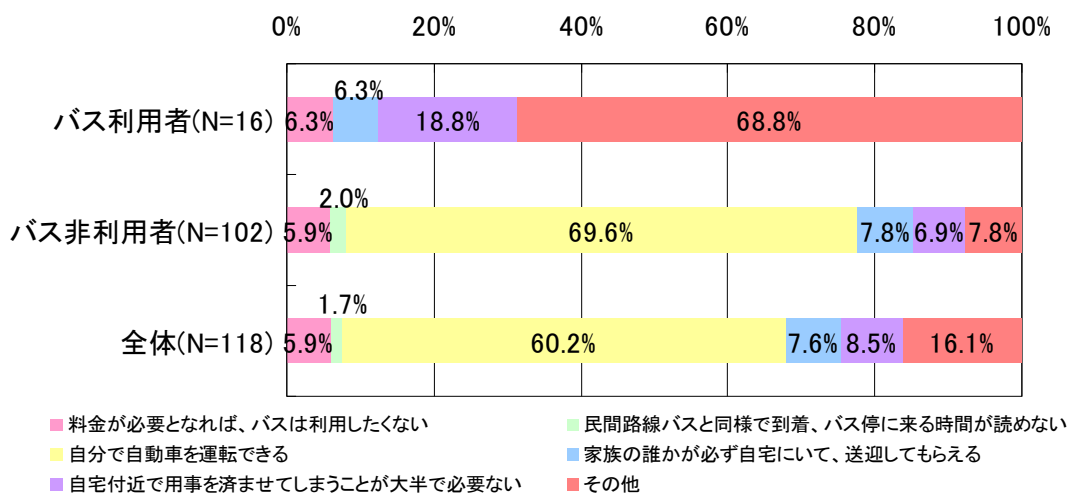


図 5. 循環バスの利用意向



その他意見の具体的内容	回答数
利用しないコースのバス路線だから	16
バス停までの移動の距離がある	1
歩けるので不要	1
自動車を運転できなくなったら利用したい	1

図 6. 循環バスを利用しない理由

イ) 循環バスに関する意向集計結果

- ・ヒアリング時の想定条件が変われば利用すると回答している人の意向についてみると、料金面では、想定条件で提示していた 300 円でも利用するという回答が高い割合を占めている。
- ・運行本数についてみると、ヒアリング調査時に基本条件として提示していた 1 日 3 便程度では利用しない傾向にあり、1 日 6 便程度の運行を望む回答が多くなっている。

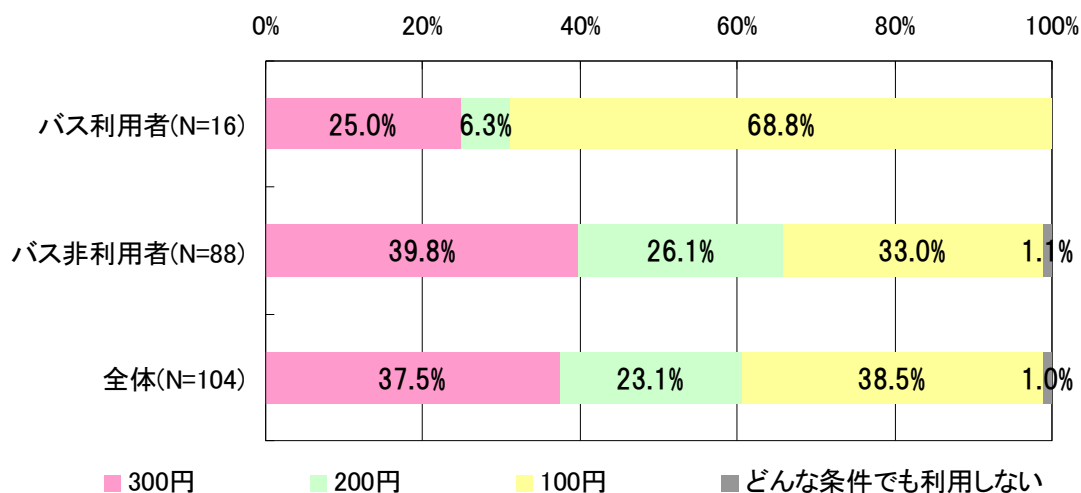


図 7. 希望運賃

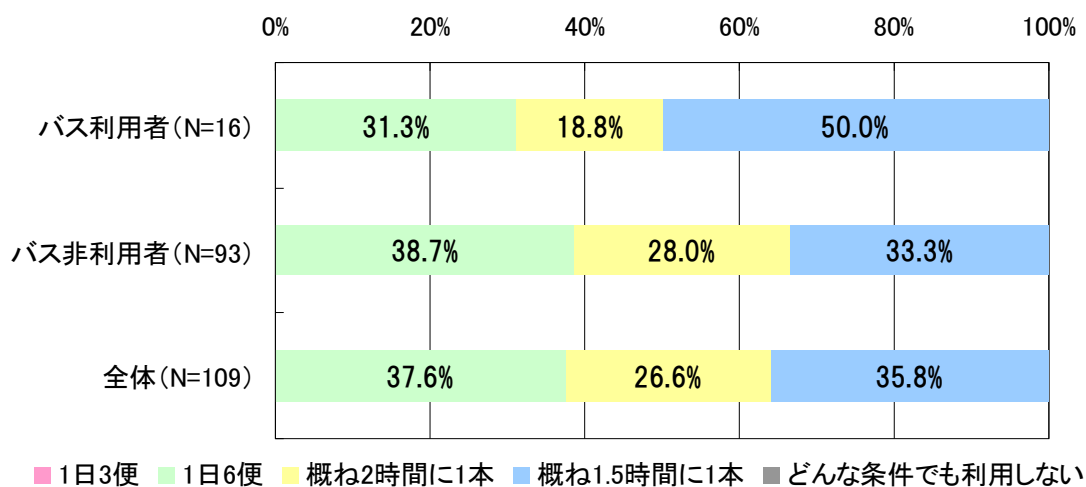


図 8. 希望する運行頻度

ウ) 循環バスの検討の方向性

現在、バスを利用していない人も条件次第によっては転換が見込める可能性が高いため、その条件を踏まえ、さらに新たなタクシー補助制度や既存の公共交通、市や医療施設が主体となって運行している福祉バスなどと上手く組み合わせた効率的な計画となるよう検討する。

3) タクシー補助制度に対する意向

ア) タクシー補助制度に関する意向集計結果

- ・新たなタクシー補助制度の導入に対する利用意向は、ヒアリング時の「条件を変更した場合に利用する」までを含めてみても、利用してみたいという意思を示している回答が50%に達していない。また、日ごろからバスを利用していない人の利用してみたいという割合も循環バスの約60%と比べると46.2%と低くなっている。
- ・今回実験を想定している新たなタクシー補助制度をどんな場合でも利用しないという意向を示している人たちのうち、日常生活でバスを利用していない人たちは自分で自動車を運転できるから必要ないという回答が多く、バスを利用している人の意向では、家族の誰かが必ず自宅にいて送迎してくれるという回答が多くなっている。

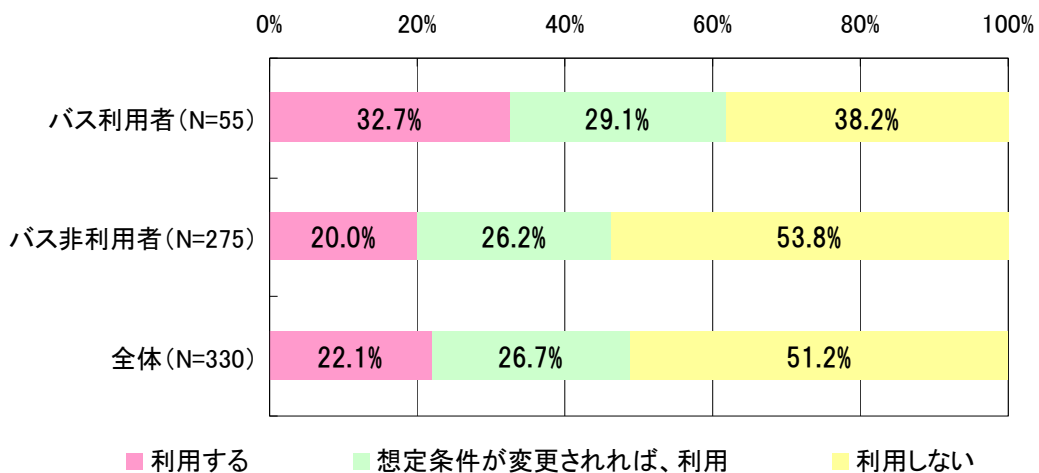
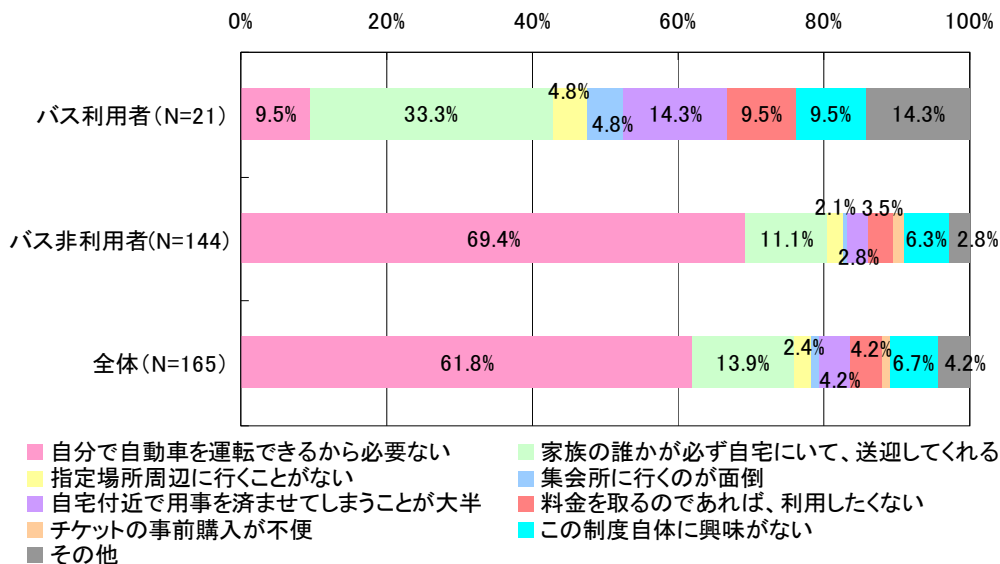


図9. 新たなタクシー補助制度の利用意向



その他意見の具体内容	回答数
料金をもっと安く	3
市内のみ限定だと利用しない	2
現在のバス路線と電車で用事が済むから	2
自転車移動が多いから	2
集会場所に問題がある地区もあるし、1箇所では少ない	2

図10. タクシー補助制度を利用しない理由

イ) 想定条件の具体的変更内容に関する意向

- ・ヒアリング時の想定条件が変われば利用すると回答している人の意向についてみると、料金面では300円までであれば利用するという回答が高い割合を占めている。
- ・利用範囲についてみると、ヒアリング調査時に基本条件として提示していた「拠点から指定した場所まで」での利用意向は低くなっており、「自宅から目的地まで」の運行を希望する回答が大半を占めている。

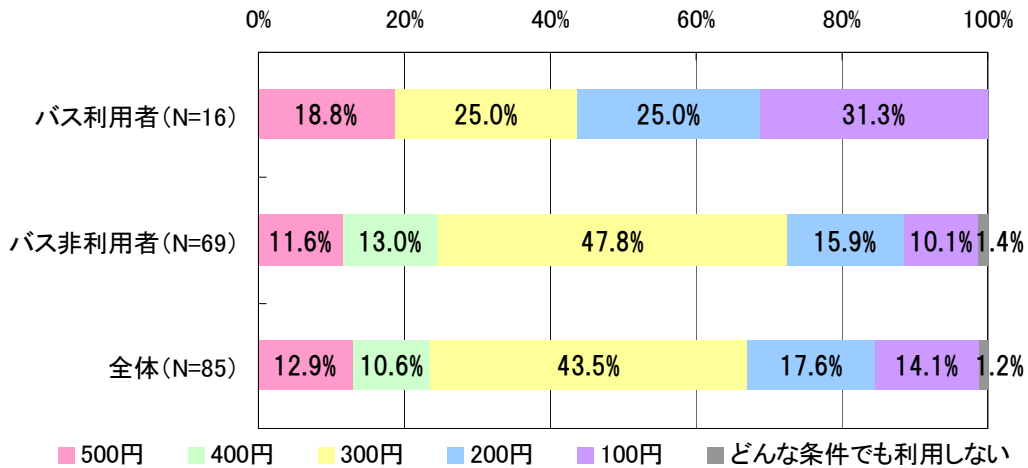


図 11. 希望運賃

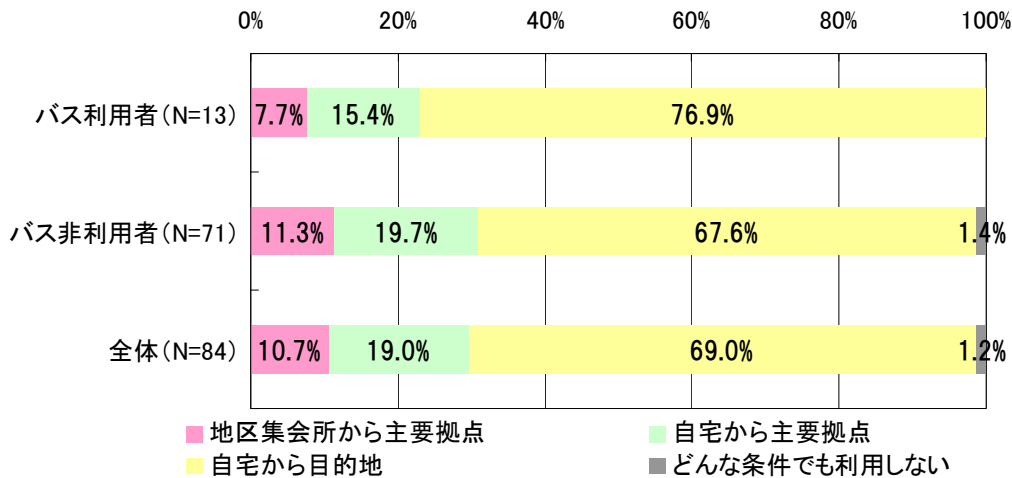


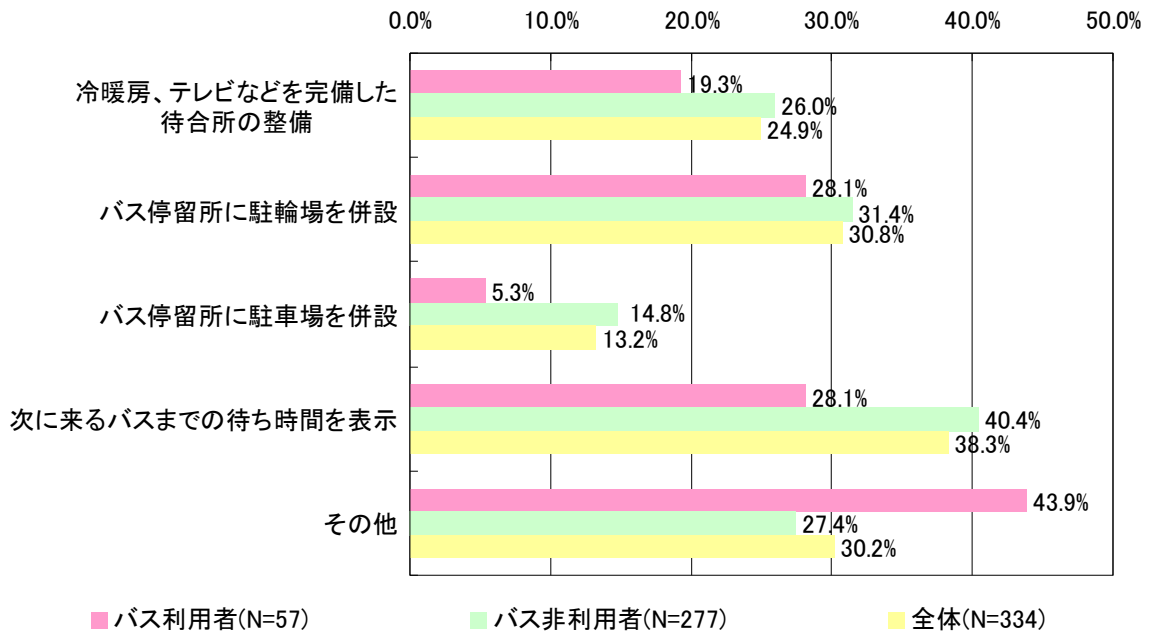
図 12. 希望する利用範囲

ウ) タクシー補助制度検討の方向性

ヒアリング調査結果から利用意思も循環バスに比べると、あまり高くないことから、まず、既存のタクシー補助制度を拡充する方向で検討し、利用者数が増えてきたときに、新たなタクシー補助制度の導入について検討する。

4) 拠点における施設整備に対する意向

- ・拠点における整備内容についてみると、全体的な傾向として、「次に来るバスまでの待ち時間を表示」、「バス停留所に駐輪場を併設」という回答が多くなっている。
- ・日常生活でバスを利用している人たちはその他という回答が多くなっており、その具体的な内容としては、バス停留所に屋根やベンチを設置してほしいという回答が多くを占めている。



その他意見の具体的内容	回答数
雨、風、日差しを防げる待合所が欲しい	37
ベンチなど長イスが欲しい	15
トイレを設置して欲しい	3
バス停が暗いので照明が欲しい	3
自動販売機の設置	2
喫煙所が欲しい	2
安全性の確保(高齢者のため)	2
今のままでよい	3

図 13. 拠点における施設整備に対する意向

第4章

社会実験計画（案）

4-1.社会実験計画の方向性

社会実験計画（案）を検討するにあたっては、ヒアリング調査結果および平成 22 年度調査で示されている公共交通ネットワークの再編の方向性を踏まえつつ、効率的な実験計画（案）となるよう検討する。

以下に、平成 22 年度調査における小美玉市における公共交通ネットワーク再編の方向性を示す。

【過年度調査における公共交通ネットワーク再編の方向性（再掲）】

～再編の方向性～

既存公共交通ネットワークを最大限有効活用し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの再構築を目指す。

- ・モータリゼーションの進展によって、自動車に依存したライフスタイルが形成されたため、公共交通利用者が減少し、維持できないバス路線の廃止などが相次ぎ、公共交通が衰退している。
- ・自動車利用が進展している状況下において、新たに公共交通を導入してネットワークを再構築した場合、持続性のあるものにできるかが問題となる。また、近年の社会経済情勢の変化を考慮すると、簡単に公共交通システムなどを導入するのは厳しい状況である。
- ・市では利用目的を限定した移動サービス（四季健康館の送迎バス、医療センターバス）を提供している。
- ・今後の社会経済情勢の変化などの様々な状況を考慮し、先ず既存の公共交通サービスを最大限有効活用することで、市の実情に応じた公共交通ネットワークの再編を図ることとする。



ローコストできめ細やかなサービスの公共交通ネットワークシステム

4-2.社会実験計画（案）

(1) 循環バスの社会実験計画（案）

1) 運行目的

合併前の旧町村単位の交通モードが残っており、市内でも公共交通サービスに差が生じているため、これの改善を図るとともに交通サービスの充実を目的に、循環バスの運行を実験的に実施するものである。

2) 運行方法

定時定路線型で循環方式の運行とする。

3) 運行ルート

ア) ルート設定の基本的考え方

旧町村間をひとつのルートで結ぼうとすると、運行距離が長くなり、利用者にとって利用しづらくなるため、市を大きく2つの地区に区分（美野里地区、小川・玉里地区）し、地区毎に循環路線を設定する。また、旧町村間の連絡、本市の陸の玄関口である JR 羽鳥駅と空の玄関口である茨城空港の連絡にむけて、上記の2ルートに1ルートを加えた交通体系を構築する。

イ) 美野里地区循環ルート

- ・地区内の主要拠点（JR 羽鳥駅、市役所）と主要な商業施設、教育施設などを連絡する循環ルートとする。
- ・四季健康館の送迎バスが運行されており、基本方針で掲げている既存ストックを最大限に有効活用するという視点から、送迎バスのルート、運行日数、時間帯などの変更による対応を前提として、ルート等を検討する。ただし、協議が整わない場合においては、新たに循環バス路線を設定する。

ウ) 小川・玉里地区循環ルート

- ・地区内の主要拠点（茨城空港、小川駅）と主要な医療施設、商業施設、文化施設などを連絡する循環ルートとする。
- ・医療センターの送迎バスが運行されており、基本方針で掲げている既存ストックを最大限に有効活用するという視点から、送迎バスのルート、運行日数、時間帯などの変更による対応を前提として、ルート等を検討する。ただし、協議が整わない場合においては、新たに循環バス路線を設定する。

エ) 南北ルート

- ・美野里地区と小川・玉里地区の循環ルートを連携し、JR 羽鳥駅から茨城空港、小川駅を結ぶルートを設定する。
- ・既存の路線バスのルート延伸などにより対応することを前提として検討する。ただし、協議が整わない場合、新たにバス路線を設定する。

4) 乗降方法

- ・基本、主要拠点（小美玉市役所、JR 羽鳥駅、かしてつ小川駅、茨城空港）と主要な商業施設、医療施設、文化施設にバス停留所を設けるものとする。詳細の設置場所については、現地踏査、交通事業者、交通管理者等との協議により決定するものとする。
- ・上記以外のバス停留所については、300m間隔程度で設置する。また、降車に限って、路線上かつ安全性が確保される場所であればフリーで降車できるものとする。これらについても、交通事業者と交通管理者等と協議して決定するものとする。

5) 運行日数、運行時間、運行本数

- ・運行日数は、平日のみの運行とする。
- ・各ルートの運行時間は以下のとおりとする。

①美野里地区、小川・玉里地区循環ルート	8：00～17：00 までの 9 時間運行
②南北ルート	7：30～19：00 までの 11.5 時間運行

- ・運行本数は、各ルートともに、今回実施したヒアリング調査結果のうち、最も回答が多かった朝、昼、夕各 2 便の 1 日 6 便/片道とする。そのうち、南北ルートにおいては、朝夕を先後～小川駅及び羽鳥駅～小川駅、昼間を羽鳥駅～茨城空港までの運行とする。
- ・時刻表については、毎正時発などわかりやすい時刻とすることを基本とするが、詳細については、今後、交通事業者と協議を行い、検討するものとする。

6) 運賃

- ・運賃については、医療センターバス、四季健康館のバスが現在、無料であること及びヒアリング調査結果などを考慮し、以下のとおりとする。
- ・通常利用以外の運賃設定は、関係機関、地元などとの協議調整により決定していくものとする。

通常利用	1 乗車 300 円
通院、四季健康館利用者	現状無料であることなどを考慮し、低廉な運賃とする。
買物などで頻繁に利用する方向けに、割引がきいている回数券の販売も考える。	
通勤・通学対応として、通勤、通学定期も販売する。	

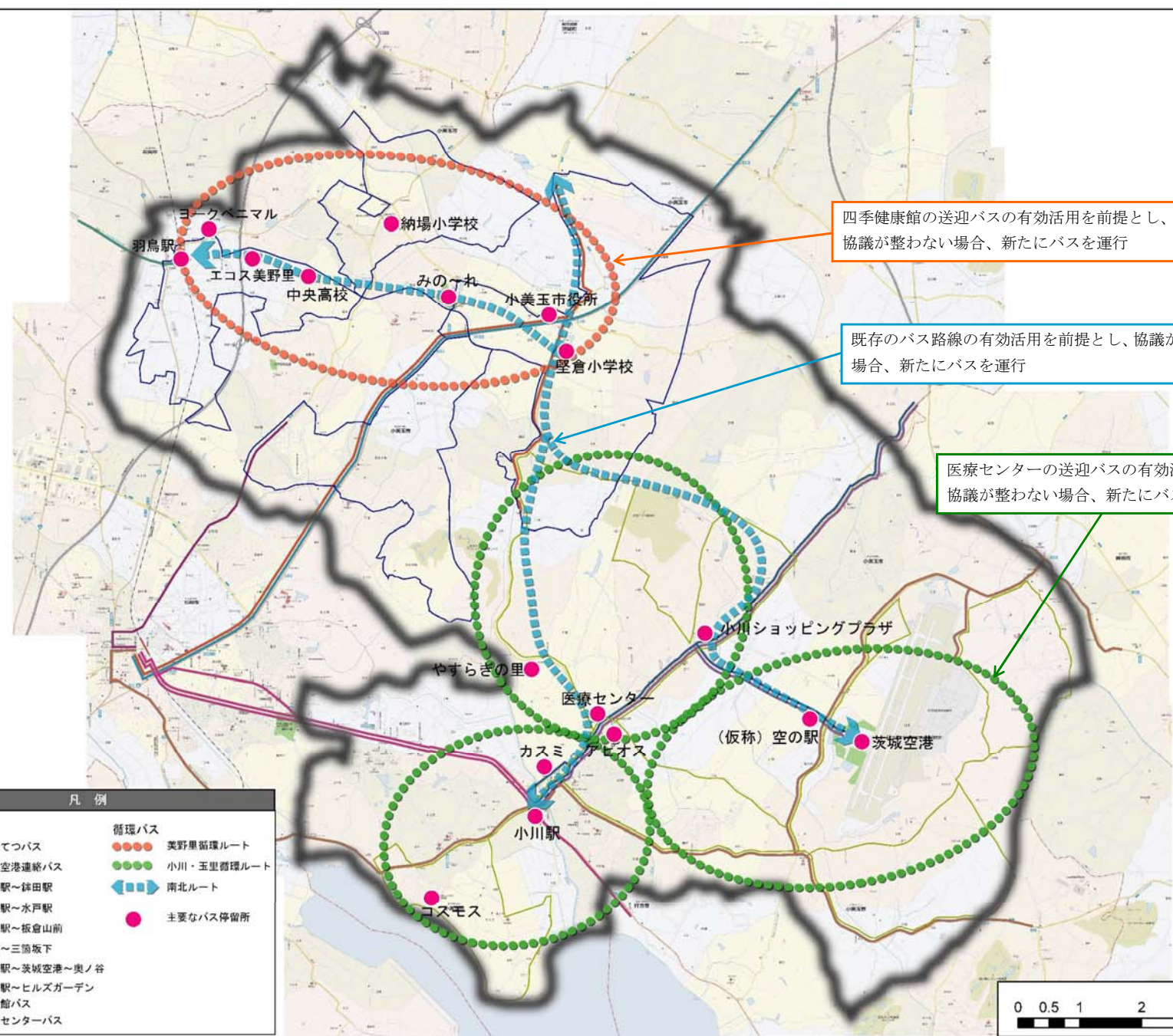
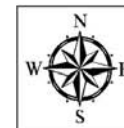
7) 使用する車両

通常の路線バスの車両では、道路状況などをかんがみると大きすぎるため、小回りが利く小型バスの車両を用いることとし、運行台数は 2 台とする。

【小型バス車両のイメージ】



項目	内容
①定員	29 名
②車体幅	2.08m
③車両長	7.0m

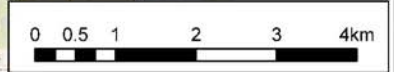


四季健康館の送迎バスの有効活用を前提とし、協議が整わない場合、新たにバスを運行

既存のバス路線の有効活用を前提とし、協議が整わない場合、新たにバスを運行

医療センターの送迎バスの有効活用を前提とし、協議が整わない場合、新たにバスを運行

凡例	
路線バス	循環バス
かしてつバス	美野里循環ルート
茨城空港連絡バス	小川・玉里循環ルート
石岡駅～鉢田駅	南北ルート
石岡駅～水戸駅	● 主要なバス停留所
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	
健康館バス	
医療センターバス	



(2) 新たなタクシー補助制度の社会実験計画（案）

1) 実施目的

既存のバス路線、循環バスでカバーしきれない地域へのサービスを充実させるために実施するものである。

2) 実験に向けた基本的な考え方

調査結果からも分かるとおり新たなタクシー補助に対する利用意思もあまり高くなかったことから、今回の実験では、まず、現行のタクシー補助制度の規程を改正することによって、利用を促進させる。

利用者が多くなってきた際に、新たなタクシー補助制度を導入するかについて、慎重に検討することとする。

3) 利用範囲など

ア) 対象者

- ・現行制度と同様の買い物や通院目的などの外出を支援する取り組み。
- ・対象者については、現行制度の「70歳以上で一人又は高齢者のみの世帯(下肢・視覚障害者で身体障害者手帳保持者は60歳以上)」を、この拡充案では「70歳以上で自動車運転免許証を所持していない人」と範囲を広げる。

イ) 利用範囲

- ・「初乗り料金の範囲(約2.0km)及び通常のタクシーと同様に戸口までの送迎」については現行制度と同様とする。
- ・現行制度で移動目的箇所が3ヵ所(日用品を確保する場所及び在宅福祉サービス機関や医療機関、市役所)に制限されている部分を拡充案では移動目的場所を限定しないこととする。

ウ) 利用可能日数

- ・利用回数については、現行制度の1ヶ月あたり2回の年間24回を拡充案では年間24回とする。
- ・現行制度と同様に土・日・祝日でも利用可能とする。

エ) 利用方法

- ・申請と利用者が一致していることを確認するため、住民基本台帳カード(写真付)を提示して利用することを基本とする。

オ) 使用する車両

- ・市内タクシー事業者が保有している台数の範囲

オ) タクシー補助制度の新旧対照表

項目	旧（現行の制度）	改定案（今回試行する制度）
1. 対象者	<p>①70 歳以上の一人世帯または高齢者のみの世帯</p> <p>②60 歳以上で下肢または資格に障害があり、身体障害者手帳を所持している方</p>	<p><u>①70 歳以上の高齢者かつ自動車運転免許証を所持していない方</u></p> <p>②60 歳以上で下肢または資格に障害があり、身体障害者手帳を所持している方</p>
2. 利用範囲	<p>指定した自宅から 3 コースの往復のみ利用可</p>	<p><u>移動目的に制限を設けない。</u></p>
3. 利用回数	<p>タクシー補助券の利用限度枚数は、月 2 回とし、年間 24 枚までを限度</p>	<p>年間最大 24 枚まで利用可能とする。</p>
4. 補助範囲	<p>市内タクシーの初乗り料金（710 円）相当額を限度として助成</p>	<p>市内タクシーの初乗り料金（710 円）相当額を限度として助成</p>
5. 利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予め市に申請し、市より「小美玉市高齢者等外出支援事業利用者票」と「利用券」の発行を受ける。 ・ 乗車の際には原則として利用者票を提示する。 ・ 降車の際には利用券 1 枚を添えて個人負担分の金額を支払う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>予め市に申請し、市より「利用券」の発行を受ける。</u> ・ <u>乗車の際には住民基本台帳カード（写真付）を提示する。</u> ・ 降車の際には利用券 1 枚を添えて個人負担分の金額を支払う。

4-3. 利用促進施策（案）

(1) 拠点における施設整備（案）

拠点の施設整備については、今回調査を実施したヒアリング調査結果で多くの意見があった、次に来るバスまでの待ち時間表示（バス接近情報システム）、駐輪場の併設また、その他の意見として多かったバス停留所に屋根、ベンチを整備する方向について検討する。

【バス接近表示システムイメージ（参考事例：東京都交通局）】

市ヶ谷駅前
いちがやえきまえ

15:39 時点の情報 情報更新 (鉄道乗換) 都営新宿線 市ヶ谷駅
東京メトロ南北線 市ヶ谷駅
東京メトロ有楽町線 市ヶ谷駅
JR中央線 市ヶ谷駅

1番のりば 千代田区九段北4-2-15 地図 照明 上屋 接近表示 点字ブロック

高71 九段下行

防衛省前 合羽坂下 市谷仲之町交差点 東京女子医大前 河田町 余丁町

2番のりば 千代田区九段南4-8-21 地図 照明 上屋 接近表示 点字ブロック

高71 高田馬場駅前行

一口坂 九段三丁目 九段上 九段下

高田馬場駅前行 05分待

3番のりば 千代田区五番町3 地図 照明

橋63 新橋駅前行

市谷田町 納戸町 牛込北町 山伏町 牛込柳町駅前 若松町

新橋駅前行04分待

【バスに併設する駐輪場のイメージ（参考事例：かしてつバス）】



(2) 利用促進施策（案）

1) バス利用ガイド

- ・今回実施したヒアリング調査において、バス利用に関する情報提供の充実を図っていくことが必要であることがわかったことから、まず、バスに関する基礎的な情報を周知させるため、社会実験に合わせて、バス利用ガイドを作成するものとする。
- ・作成したバス利用ガイドは、全世帯に配布するとともに、インターネットなどでも情報公開していくものとする。
- ・バス利用ガイドには、以下の項目、内容を記載するものとする。

項目	内容
①バスのメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・主要拠点にアテンダントを配置 ・スーパーとの連携事業（商品の割引、運賃の割引、ポイント付与）など
②路線図	路線ごとの詳細なバス路線図（渋滞箇所などの情報を記載）、バス停留所間の所要時間、主要なバス停の時刻表、運賃表など
③利用方法	バスの乗り方、料金の支払い方、定期券の料金など

【バス利用ガイドイメージ（参考事例：三郷市）】



2) 市内買物バスの運行

月1回、週1回程度の頻度で市内の文化施設、商業施設をめぐる買物バスを運行、利用してもらうことによって、公共交通の良さをアピールするとともに、旧町村間での移動の活発化を促し、併せて、市の活性化を図る。

第5章

今後の課題

5. 今後の課題

ここでは、検討委員会における指摘事項を基に、再来年度に社会実験を実施するまでに、今回の社会実験計画（案）を基に検討を深度化していく際の課題を以下のとおり整理する。

(1) 運行ルート、本数などの詳細事項に関する検討の深度化

- ・市内循環バスの運行ルートについては、運行する範囲の提示に留まっているため、関係機関（交通事業者、交通管理者など）や地元と、次年度に協議・調整を行い、詳細ルートなどの検討の深度化が必要である。
- ・本調査では、ヒアリング調査結果に基づき、運行本数や運賃、バス停留所の設置間隔などについて検討を実施してきたところである。上記と同様に、これについても関係機関、地元と協議・調整を行い、検討を深度化する必要がある。

(2) タクシー補助の利用回数・利用方法の再考

検討委員会において、タクシー補助制度の拡大について、利用回数が増えないのであれば現在と変わらないため、利用促進が図れないという意見、乗車方法で申請者と利用者的一致を確認するため、住民基本台帳カードの提示を求めることとしているが、これによって利用促進が阻害されるのではないかと意見が挙げられていることから、タクシー補助の利用回数の増加、利用方法について再考していく必要がある。

(3) 社会実験計画策定に向けた検討体制の構築

次年度以降、検討委員会で示された社会実験計画（案）に基づき検討を深度化することになるが、深度化にあたっては、地域住民、交通事業者など様々な関係者との合意形成や専門的な検討を行うことになるため、十分な検討体制を構築する必要がある。

そこで、次年度において、専門的な検討（運行ルート、運賃、運行本数の妥当性など）を行う場として、検討委員会の下部組織として専門部会を立ち上げて検討を進めることが必要である。また、社会実験に向けて、現検討委員会を法定協議会として再構成することも併せて検討が必要となる。

(4) 社会実験に向けた期間限定の免許取得

一般乗合免許は、道路運送法第4条に基づく許可を申請するのが一般的であるが、今回は、社会実験といった一定期間のみの運行となるため、期間限定の乗合免許を取得することも必要となることから、これの取得においては、次年度、運輸局と協議調整を進めて申請方法などについて協議を行っていくことが重要となる。

第 6 章

参考資料

6-1.ヒアリング調査票

公共交通に関するアンケート

路線バスの利用状況について、お答えください。

問1. ご自宅に最寄のバス停留所についてお答えください。

1. バス停があることを知らない ⇒問3へ
2. バス停がどこにあるかは知っているが、バス停名までは知らない ⇒問3へ
3. バス停がどこにあるかも知っている。合わせて、バス停名も知っている ⇒問2へ

問2. 問1で「バス停があることも、バス停名も知っている」と回答していただいた方にお聞きします。バス停名と自宅からバス停までの徒歩で行った場合の所要時間についてお答えください。

■バス停留所名：()

■バス停までの所要時間（徒歩で行った場合）

1. 5分以内
2. 5～10分
3. 10～15分
4. 15～20分
5. 20～25分
6. 25分以上

問3. 普段外出の時に路線バスを利用していますか。

1. 利用している ⇒問4へ（問4を回答後、問6へお進みください。）
2. 利用していない⇒問5へ（問5に引き続き、問6へお進みください。）

問4. 問3で「利用している」と回答していただいた方にお聞きします。バスを利用する目的、利用頻度についてお答えください。

チェック欄	目的	利用頻度
<input type="checkbox"/>	通勤・通学	1. 平日は毎日 2. 週3、4日 3. 週1、2日 4. 月2、3日 5. 月1日 6. 数ヶ月に1日 7. 土・日・祝日のみ
<input type="checkbox"/>	買い物	1. 平日は毎日 2. 週3、4日 3. 週1、2日 4. 月2、3日 5. 月1日 6. 数ヶ月に1日 7. 土・日・祝日のみ
<input type="checkbox"/>	通院	1. 平日は毎日 2. 週3、4日 3. 週1、2日 4. 月2、3日 5. 月1日 6. 数ヶ月に1日 7. 土・日・祝日のみ
<input type="checkbox"/>	習い事など	1. 平日は毎日 2. 週3、4日 3. 週1、2日 4. 月2、3日 5. 月1日 6. 数ヶ月に1日 7. 土・日・祝日のみ

問5. 問3で「利用していない」と回答していただいた方にお聞きします。バスを利用しない理由についてお答えください。（複数回答可）

1. バスがどこを運行しているかわからない
2. 自動車を使った方が、お金がかからないから
3. 自動車の方が早く目的地に到着することができるから
4. 家族がいつでも自動車で送り迎えしてくれるから
5. 徒歩、自転車ですら十分だから
6. 自宅から最寄りのバス停留所が遠い
7. 時間とおりにバス停に来ない、目的地に着かない
8. 運賃が高い
9. 運行されている本数が少ない
10. その他 ()

<その他特記事項がある場合記入>

<裏面に続く>

小美玉市において、高齢者の外出支援や交通空白地域の解消に向けて、新たなタクシー補助制度、市内を循環するコミュニティバスを導入した場合のことを想定してお答えください。

問6. 次に新たなタクシー補助制度が導入された場合の時を想定して、以下、お答えください。
新たなタクシー補助制度の導入にあたっての想定条件は以下のとおりです。

【新たなタクシー補助制度の想定条件】

- ①事前にチケットを購入して利用する制度です。
- ②チケット1枚：500円です。
- ③市内を4つのエリアに区分し、1エリア内の移動であれば、チケット1枚、エリアを跨いで移動される場合には、跨いだエリアの数の分だけチケットが必要となります。
- ④相乗り利用の場合、エリア内の移動であれば、チケット1枚で利用することができます。
- ⑤チケットの購入場所は、市役所、各支所、医療センター、カスミ他商業施設、商工会、車内
- ⑥事前に電話でタクシーを呼んでもらう必要があります。
- ⑦自宅からの送迎ではなく、地区の集会所などから、予め指定された主要拠点、医療施設、商業施設までの送迎です。

- 1. 利用する ⇒問9へ
- 2. 想定条件が変更されれば、利用する⇒問7へ（問7を回答後、問9へお進みください）
- 3. 利用しない⇒問8へ（問8に引き続き、問9へお進みください。）

問7. 問6で「想定条件が変更されれば、利用する」と回答された方がお答えください。

(1) チケットの1枚の価格がいくらであれば購入しますか。

400円であれば ⇒ ①購入する ②購入しない

↳ 300円であれば ⇒ ①購入する ②購入しない

↳ 200円であれば ⇒ ①購入する ②購入しない

↳ 100円であれば ⇒ ①購入する ②どんな条件でも購入しない

(2) 利用範囲についてお答えください。

自宅から主要拠点、商業施設までの送迎であれば ⇒ ①利用する ②利用しない

↳ 自宅から目的地までの送迎であれば ⇒ ①利用する ②利用しない

問8. 問6で「3. 利用しない」と回答された方にお聞きします。利用しない理由についてお答えください。

- 1. 自分で自動車を運転できるから必要ない
- 2. 家族の誰かが必ず自宅にいて、送迎してもらえるから必要ない
- 3. 指定場所周辺に行くことがない
- 4. 集会所まで行くのが面倒
- 5. 自宅付近で用事を済ませてしまうことが大半なので、必要ない
- 6. 料金を取るのであれば、利用したいと思わない
- 7. チケットの事前購入が不便
- 8. この制度自体に興味がない
- 9. その他 ()

<その他特記事項がある場合記入>

問 1 2. 公共交通を快適に利用してもらうためには、拠点となる市役所、羽鳥駅、かしてつ小川駅、茨城空港などのバス停留所において、どんな整備が必要だと思いますか。(複数回答可)

1. 冷暖房、テレビなどを完備した待合所の整備
2. バス停留所に駐輪場を併設
3. バス停留所に駐車場を併設
4. 次に来るバスまでの待ち時間を表示
5. その他 ()

問 1 3 あなたご自身について、お答えください。

(1) あなたのお住まいについてお答えください。

1. 市内 ⇒ 所在地：小美玉市 ()
2. 市外 ⇒ 1.石岡市 2.水戸市 3.土浦市 4.かみがうら市 5.その他県内

(2) 性別 1. 男性 2. 女性

(3) あなたの年齢についてお答えください。

1. 10 歳代 2. 20 歳代 3. 30 歳代 4. 40 歳代 5. 50 歳代 6. 60 歳代
7. 70 歳代 8. 80 歳代 9. 90 歳代以上

(4) 職業

1. 高校生、大学生 2. 会社員 3. 公務員・団体職員 4. 農林業 5. 自営業
6. パート・アルバイト 7. 専業主婦 8. 無職 9. その他 ()

(5) 自動車運転免許証の有無

1. 運転免許証を所持している 2. 運転免許証を持っていない

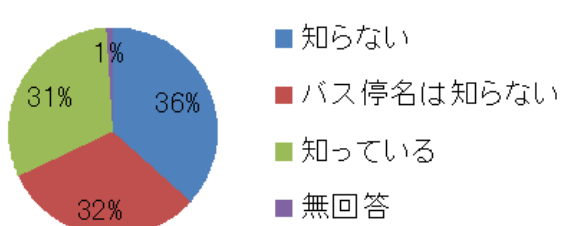
問 1 4. 自由意見

以上でヒアリングは終了です。ご協力ありがとうございます。

6-2.単純集計結果

(1) 最寄バス停留所の認知有無

回答	回答数(率)	
知らない	179	(36.5%)
バス停名は知らない	155	(31.6%)
知っている	150	(30.6%)
無回答	6	(1.2%)
合計	490	(100.0%)



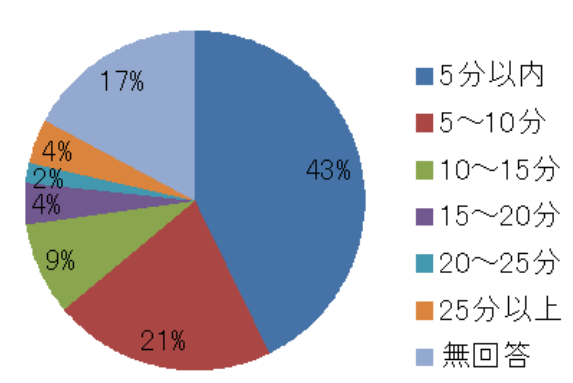
(2) 「バス停があることも、バス停名も知っている」と回答した者の内訳

(2)-a バス停名の上位

小川駅	21 人
羽鳥駅	6 人
新高浜	5 人
小川中央	3 人
市役所前	3 人
二本松	3 人

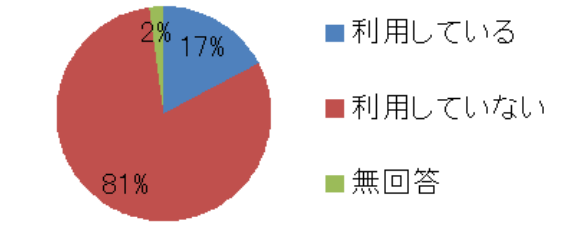
(2)-b バス停までの所要時間

回答	回答数(率)	
5分以内	64	(42.7%)
5～10分	32	(21.3%)
10～15分	13	(8.7%)
15～20分	6	(4.0%)
20～25分	3	(2.0%)
25分以上	6	(4.0%)
無回答	26	(17.3%)
合計	150	(100.0%)



(3) 普段外出時のバス利用有無

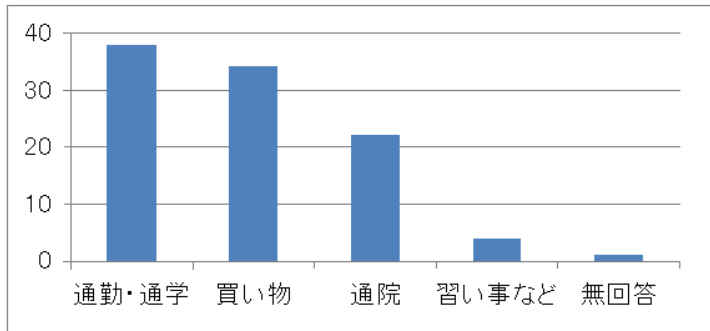
回答	回答数(率)	
利用している	85	(17.3%)
利用していない	394	(80.4%)
無回答	11	(2.2%)
合計	490	(100.0%)



(4) バス利用者の利用目的と頻度

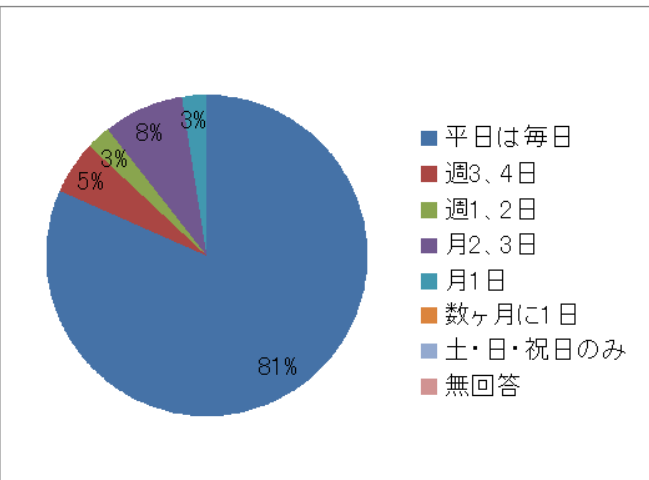
(4)-a 目的 (複数回答)

回答	回答数(率)
通勤・通学	38 (38.4%)
買い物	34 (34.3%)
通院	22 (22.2%)
習い事など	4 (4.0%)
無回答	1 (1.0%)
合計	99 (100.0%)



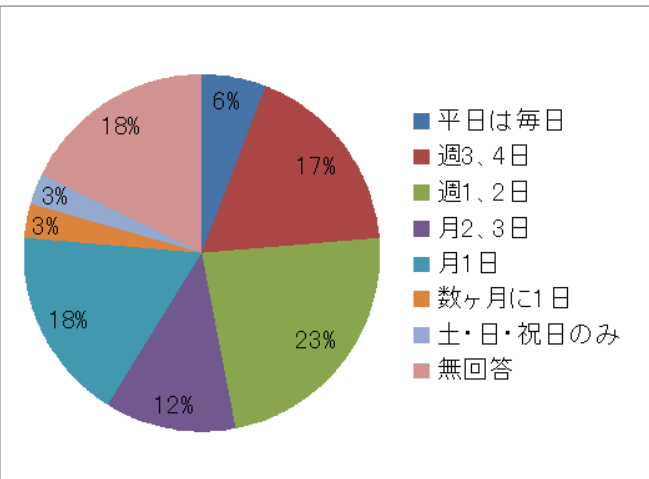
(4)-b 通勤・通学の頻度

回答	回答数(率)
平日は毎日	31 (81.6%)
週3、4日	2 (5.3%)
週1、2日	1 (2.6%)
月2、3日	3 (7.9%)
月1日	1 (2.6%)
数ヶ月に1日	0 (0.0%)
土・日・祝日のみ	0 (0.0%)
無回答	0 (0.0%)
合計	38 (100.0%)



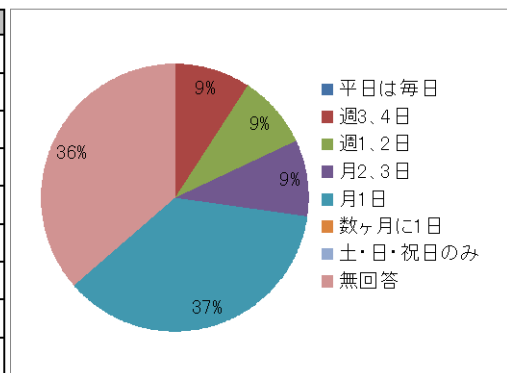
(4)-c 買い物の頻度

回答	回答数(率)
平日は毎日	2 (5.9%)
週3、4日	6 (17.6%)
週1、2日	8 (23.5%)
月2、3日	4 (11.8%)
月1日	6 (17.6%)
数ヶ月に1日	1 (2.9%)
土・日・祝日のみ	1 (2.9%)
無回答	6 (17.6%)
合計	34 (100.0%)



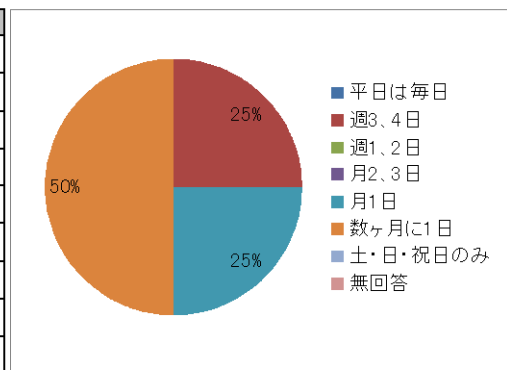
(4)-d 通院の頻度

回答	回答数(率)
平日は毎日	0 (0.0%)
週3、4日	2 (9.1%)
週1、2日	2 (9.1%)
月2、3日	2 (9.1%)
月1日	8 (36.4%)
数ヶ月に1日	0 (0.0%)
土・日・祝日のみ	0 (0.0%)
無回答	8 (36.4%)
合計	22 (100.0%)



(4)-e 習い事などの頻度

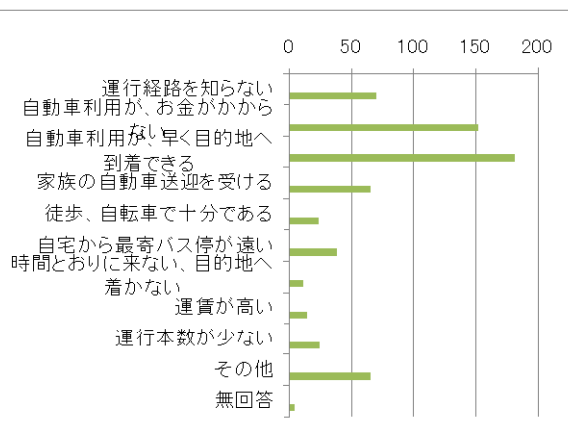
回答	回答数(率)
平日は毎日	0 (0.0%)
週3、4日	1 (25.0%)
週1、2日	0 (0.0%)
月2、3日	0 (0.0%)
月1日	1 (25.0%)
数ヶ月に1日	2 (50.0%)
土・日・祝日のみ	0 (0.0%)
無回答	0 (0.0%)
合計	4 (100.0%)



(5) バスを利用しない理由

(複数回答)

回答	回答数(率)
運行経路を知らない	70 (10.8%)
自動車利用が、お金がかからない	152 (23.5%)
自動車利用が、早く目的地へ到着できる	181 (28.0%)
家族の自動車送迎を受ける	65 (10.0%)
徒歩、自転車で十分である	23 (3.6%)
自宅から最寄バス停が遠い	38 (5.9%)
時間とおりに来ない、目的地へ着かない	11 (1.7%)
運賃が高い	14 (2.2%)
運行本数が少ない	24 (3.7%)
その他	65 (10.0%)
無回答	4 (0.6%)
合計	647 (100.0%)



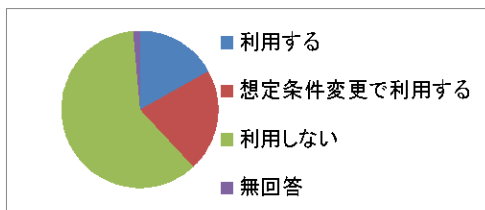
(5) バスを利用しないその他の理由

(回答上位)

バス路線が無い	32
自動車利用が便利	12
バイク利用が便利	5
徒歩・自転車で十分	3
電車利用で十分	2
病院バスを利用	2
その他	7
合計	63

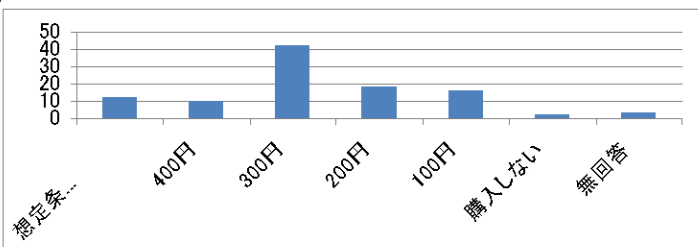
(1) タクシー補助制度の利用有無

回答	回答数(率)
利用する	83 (16.9%)
想定条件変更で利用する	103 (21.0%)
利用しない	297 (60.6%)
無回答	7 (1.4%)
合計	490 (100.0%)



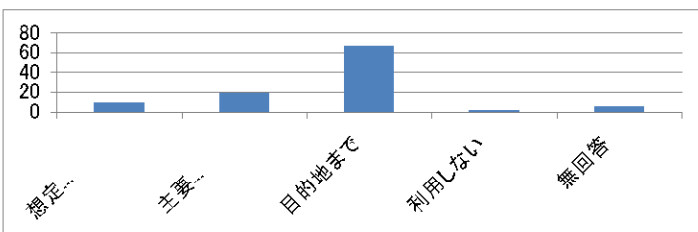
(2) 希望する想定条件の変更内容(チケット1枚の価格)

回答	回答数(率)
想定条件のままで良い	12 (11.7%)
400円	10 (9.7%)
300円	42 (40.8%)
200円	18 (17.5%)
100円	16 (15.5%)
購入しない	2 (1.9%)
無回答	3 (2.9%)
合計	103 (100.0%)



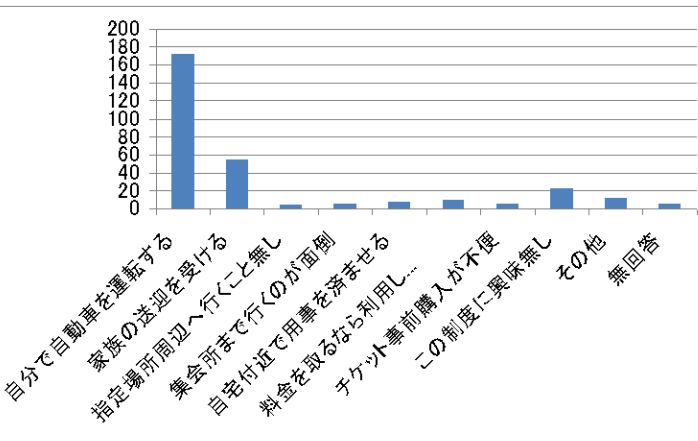
(3) 希望する想定条件の変更内容(利用範囲)

回答	回答数(率)
想定条件のままで良い	10 (9.7%)
主要拠点、商業施設まで	19 (18.4%)
目的地まで	67 (65.0%)
利用しない	1 (1.0%)
無回答	6 (5.8%)
合計	103 (100.0%)



(4) タクシー補助制度を利用しない理由

回答	回答数(率)
自分で自動車を運転する	172 (57.9%)
家族の送迎を受ける	54 (18.2%)
指定場所周辺へ行くこと無し	4 (1.3%)
集会所まで行くのが面倒	5 (1.7%)
自宅付近で用事を済ませる	8 (2.7%)
料金を取るなら利用したくない	9 (3.0%)
チケット事前購入が不便	5 (1.7%)
この制度に興味無し	23 (7.7%)
その他	12 (4.0%)
無回答	5 (1.7%)
合計	297 (100.0%)

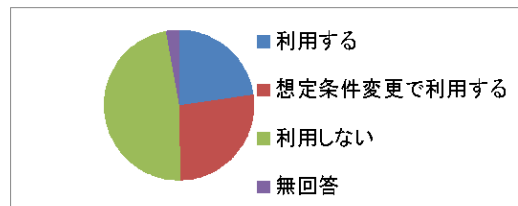


(5) タクシー補助制度を利用しない、その他の理由

回答	回答数(率)
市内限定だと利用できない	1 (8.3%)
自転車利用で十分	1 (8.3%)
電車バス利用で十分	1 (8.3%)
市外循環バス制度で十分	1 (8.3%)
集会施設位置に問題	1 (8.3%)
無回答	7 (58.3%)
合計	12 (100.0%)

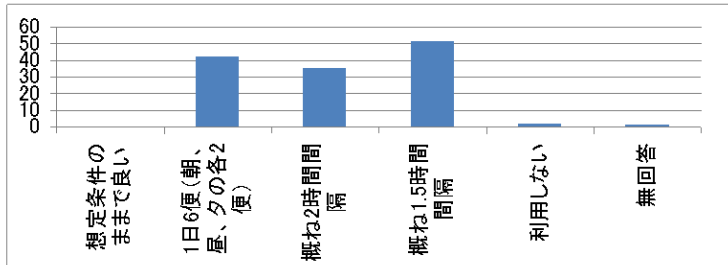
(1) 市内循環バス制度の利用有無

回答	回答数(率)
利用する	112 (22.9%)
想定条件変更で利用する	131 (26.7%)
利用しない	233 (47.6%)
無回答	14 (2.9%)
合計	490 (100.0%)



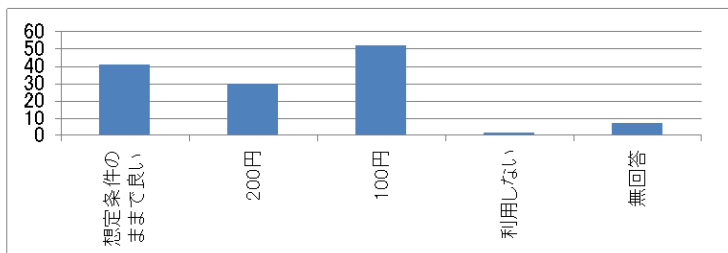
(2) 希望する想定条件の変更内容(運行本数)

回答	回答数(率)
想定条件のままで良い	0 (0.0%)
1日6便(朝、昼、夕の各2便)	42 (32.1%)
概ね2時間間隔	35 (26.7%)
概ね1.5時間間隔	51 (38.9%)
利用しない	2 (1.5%)
無回答	1 (0.8%)
合計	131 (100.0%)



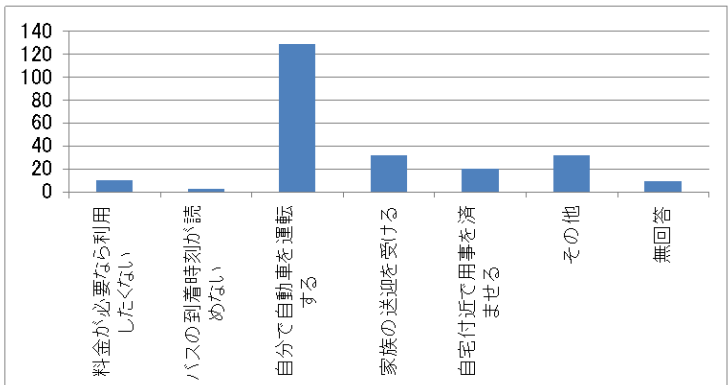
(3) 希望する想定条件の変更内容(運賃)

回答	回答数(率)
想定条件のままで良い	41 (31.3%)
200円	30 (22.9%)
100円	52 (39.7%)
利用しない	1 (0.8%)
無回答	7 (5.3%)
合計	131 (100.0%)



(4) 市内循環バス制度を利用しない理由

回答	回答数(率)
料金が必要なら利用したくない	10 (4.3%)
バスの到着時刻が読めない	2 (0.9%)
自分で自動車を運転する	129 (55.4%)
家族の送迎を受ける	31 (13.3%)
自宅付近で用事を済ませる	20 (8.6%)
その他	32 (13.7%)
無回答	9 (3.9%)
合計	233 (100.0%)

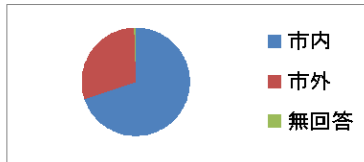


(5) 市内循環バス制度を利用しない、その他の理由

回答	回答数(率)
予定運行経路の利用は無い	13 (40.6%)
現在の運行コースで十分	1 (3.1%)
徒歩で十分	1 (3.1%)
無回答	17 (53.1%)
合計	32 (100.0%)

(1)住所

回答	回答数(率)
市内	341 (69.6%)
市外	146 (29.8%)
無回答	3 (0.6%)
合計	490 (100.0%)



(1)-a 市内在住者の主な町名

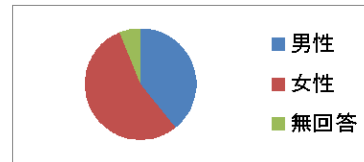
小川	41人
羽鳥	41人
納場	13人
江戸	12人
張星	10人

(1)-b 市外在住者の各市別割合

回答	回答数(率)
石岡市	73 (50.0%)
水戸市	10 (6.8%)
土浦市	8 (5.5%)
かみがうら市	12 (8.2%)
その他県内	42 (28.8%)
無回答	1 (0.7%)
合計	146 (100.0%)

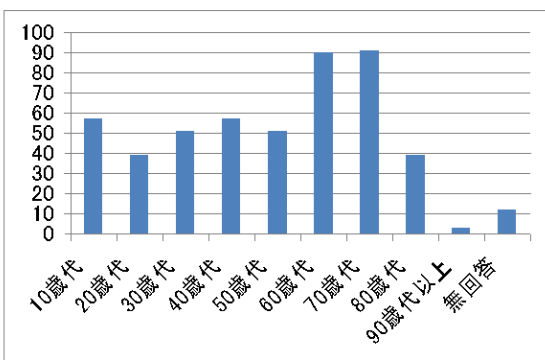
(2)性別

回答	回答数(率)
男性	192 (39.2%)
女性	268 (54.7%)
無回答	30 (6.1%)
合計	490 (100.0%)



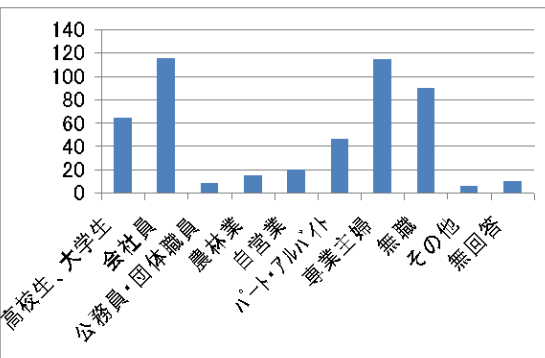
(3)年齢

回答	回答数(率)
10歳代	57 (11.6%)
20歳代	39 (8.0%)
30歳代	51 (10.4%)
40歳代	57 (11.6%)
50歳代	51 (10.4%)
60歳代	90 (18.4%)
70歳代	91 (18.6%)
80歳代	39 (8.0%)
90歳代以上	3 (0.6%)
無回答	12 (2.4%)
合計	490 (100.0%)



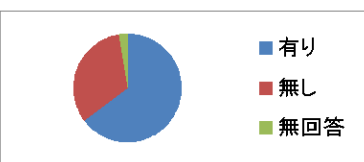
(4)職業

回答	回答数(率)
高校生、大学生	64 (13.1%)
会社員	116 (23.7%)
公務員・団体職員	8 (1.6%)
農林業	15 (3.1%)
自営業	20 (4.1%)
パート・アルバイト	46 (9.4%)
専業主婦	115 (23.5%)
無職	90 (18.4%)
その他	6 (1.2%)
無回答	10 (2.0%)
合計	490 (100.0%)



(5)運転免許証の有無

回答	回答数(率)
有り	317 (64.7%)
無し	161 (32.9%)
無回答	12 (2.4%)
合計	490 (100.0%)



問14 自由意見

茨城空港への交通手段、市内周辺の道路の整備。都市計画を考えた上で行動に移してほしい。子供(通学)、老人の為に市内コミバスを早急に作るべき。(何コースも!)
タクシー補助制度はもっと安ければ利用者が増えるのではないかな?
コミバスを運営するなら降りたい所で降りれるようにしてほしい。
祭りもなくなってさみしい。合併しなかった方が良かった。
サッカー場建設反対。(選挙時と終わった後の意見が違いすぎる)市民の立場にたっているいろいろと考えてほしい。
安ければ安い方が良い。今あるバスの本数を増加してほしい。
小川町の時にあった話(道路等)がいつのまにか無くなっている。大きくなった為に細かい所に目が届かなくなっている気がする。
通学道路をバス路線にしたらどうか?
石岡在住。普段はコミバスを利用なので好きな所で乗り降り可能。循環バスの運行本数は1hに1本程度でないと不便。
空港近辺の公共交通網が整備されていないように感じ不満!
エリア越えて500円ごとの加算は高すぎる。
小川に住んでいると、正直コミバスの運行には魅力を感じない。(交通機関が比較的充実しているのでも)
どこでも乗り降りできるようなバスが良い。
運行ダイヤはやって見ないと分からないので、まずどんな形でもやってみるべき!
バスの路線図が小さくて見えにくい!
今のままで十分だと思う。石岡に行く事が多い。
関東鉄道後のルートにバスを走らせてほしい。
必要としない(石岡市だから充実している)
何しろバスの本数を増やしてほしい。新しい制度は是非実現を願う。
バス停の表示を見やすくしてほしい。字が小さい。
かしてつバスの本数が少ない。乗り降り自由が可。
町の時はサービス等が良かった。市になったら全くなかった。
農地の草木の管理を役所でやってほしい。(道路まで草木が出ているが本人に言えない)タバコを吸う人のマナーを何とかしてほしい。(罰金等)
コミバスは早く実現してほしい。
車を使う分には便利な土地柄なので、今後もバスを使うことはあまり考えられない。
タクシーもコミバスも利用はしないが必要なものだと思う
下水、道路整備をしてほしい。サッカー場なんか作るより先にやる事がある。
今の(小川駅)トイレは利用した事がないが、水洗でもっと充実した施設を造ってほしい。利用目的だけで人が立ち寄る位の設備が理想。石造りの駅の設備がうらやましい。
近隣の市町村でもコミュニティバスを運行して成功しているので、小美玉市でも実施する価値あり。赤字でも便利であれば利用者も増加するはず。
基本的に車を使う時以外の限定的な使い方しかバスを利用する機会は少ない。
お年寄りには便利なのかも
小川地区の人にとっては便利かも。安ければ歓迎。
18:30以降大和田方面行き路線バスがない。やむを得ず、小川まで送迎を頼んでいる。(小川終点)利用者がかかりいのに減便されて困っている。他路線ガラガラなので検討お願いしたい。
現行の路線バスの本数が大変少なく、上山、大和田経由や野田方面は帰路の便がなかったりして不都合。自治体でライフレイン助成金を出しても、石岡、鉾田行き等の路線バス(小川発着)の増便を望む。
今の時点では今の路線と電車の組み合わせで十分
現時点では車の活用が多いので実感がわかないが、便利ではないかと思う。
100円位で存在しておれば使うこともある?
50円、100円なら運行しておれば乗る機会も有るかもしれない。
小川から医療センター辺りに行く足が無いのでこのコースは私とか老人にとっては便利
今利用している路線の運転手さんには(複数)炎天下、ダイヤの改正に気づかない時に声をかけてもらったり、行き先を間違えた時停留所以外で降ろしてもらったりと利用していて本当に助かる事が多かった。
今予定している循環バスの路線と自分の行動範囲が重ならない。
通学以外の利用に関しては今の所予定がない。
路線バス本数が少なく、マイカーで送迎を家族に頼むことが多い。
100円チャトルバス(低料金)位なら有れば便利?運行コースは思考の余地あり
100円以下なら自転車より便利かも?
100円以下、無料の福祉的バスが望ましい
循環バスが通れば家族が利用するかもしれない。

問14 自由意見

遠くへ出掛ける時は、家族にまかせてしまう事が多い。
市内北(上半分)の人は分からないが、今の予定の路線図ではあまり利用する所が少ない。石岡駅にそのまま向かう状況が大半。
車輛だけなのでバス、タクシー利用は考えられないです。
利用が車なのでバス、タクシー利用は考えられないです。
子供がバスの利用で羽鳥駅までありえますのでもっと本数を多くしてほしいです。
車以外の利用者にはバスのルートが多い方が良いです。タクシーも料金が安い方が良いです。
バスルートを多くしてほしい。車に乗らない人用です。
小川町にバスの利用はないので、もっと路線を多くしてほしい(バス)
子供が高校に行く時に駅までバス利用有りです。
車だけなので年を取ったら考える。
タクシー料金を安くしてほしいです。1回500円ならOK(ブロック別なしなら)
自分で車だけの動きになれていてタクシーやバスがあまりピンとこない。
バスの本数が多い方が良いです。ルートは多い方が良いです。本人はペーパードライバーです。
車が運転できない人用に利用はあると思います。
バスに関して 観光客対策として羽鳥から空港まではタクシーで行くしかなく、バスを運行した方が良い。又循環するように円にしてほしい。休日にバスを回すことにより観光客も増える。更にルートも寺や神社などを経由させることにより安近短の観光旅行客を呼び込める。
車の乗れない人用にバスやタクシーを利用させたいです。
高齢者用にもっと多くしてほしい。車利用だけなのでタクシーやバスは利用を考えたことがないです。
バスの本数が少なく子供が大変なので高校スクールバス有り(1回500円で乗っている)バスのルートや本数を多くしてほしい。
バス本数を多くしてほしい。ルートを多くしてほしい(中央線)
今は車だけの利用なのでたくさん多くしてほしい(バス・タクシー他)
バスの本数が多い方が良いです。
年寄りの多い地区にバスを通してほしい。パス券を出してほしい。
空港に行く時に利用したいです。自宅⇄空港まで1000円ならOK
タクシーやバスは1日券で自宅まであってほしいです(7日に1回でも良いです)時間がかかってもまわってほしい。
シャトルバス料金が少ない方が良いです。あいのりタクシーで自宅まで良いです。
車を利用するのでバスもタクシー無しもです。
駅までの利用を考えてほしい
タクシーは良いです。(料金を安くしてほしい)エリア内は無しで自由にチケットで利用したいです。
タクシー料金で距離にて決めてほしいです。バス本数を多くJRとの時間を考えてほしい。
料金を安くしてほしい(年寄り用に)
タクシーとバスに介護者がいてほしいです(出来ればバス停にも)年寄り用にもう少しサービスやバス停などを考えてほしいです。
冷暖房を完備した待合所は若者のたまり場になったり迷惑な行動をする人達が増える為作らなくて良い。
羽鳥までの路線バスを作してほしい。
お年寄りや弱者のためにもう少し循環バスのルートを多様化してほしい。
バス停留所の近くにキオスクの様なコンビニがあったら良い。
待ち時間がわからないと家族に頼んで連れて行ってもらう。
次の来るバスの時間がわからないのは不安だ。
循環バスは500円でも良い。赤字にならない様大勢の人に利用してもらえるコミュニティバスを実現してほしい。待合室にはテレビは必要ない。
年寄りだからややこしい制度は大変
タウンメイトを利用
東京から出張で来ている
小さいバスで市内を周るバスを実現してほしい。
市内を周るバスを実現してほしい。小さいバスで良い。中古のバスで十分であり整備にお金を掛けるべきである。バス停留所の待合所は反対。ホームレス居住や少年犯罪の温床となる危険有り。
循環バスの行き先に行く事が無い。
冷暖房はいるが、待合室にテレビは不要。イスと屋根は必要。
バイクで移動する為、バスもタクシーも利用しない。
高校生の娘の為、バス停留所に駐輪所を併設してほしい。

問14 自由意見

実家の近くにバス路線がなくなってしまい、それを復活してほしい。
友部～笠間に走っているバスを参考にしてほしい。
羽鳥駅からみの～れまでしか利用しないので100円にしてほしい。コスモスまでと料金が同額は納得いかない。
バス停留所に駐車場を作れば、利用客数増加が見込めるのではないかと。他の事はそれからよいと思う。
寒いので暖房の待合室は必要だと思う。
羽鳥駅から茨城空港を直結にするルートとの確立(関鉄に依頼)すると便利です。また朝夕については地域を考慮してルートを作成してはいかがですか。(民間と共同開発)
利用頻度に応じた運行(コミュニティバス)・タクシーチケットの利便性の向上(拠点を多く設定)
目立つバス・かわいいバス・乗りたくなるようなバス・安く設定してほしい・時間間隔が短い方がよい
原色のかわいいバス・乗りたくなるバス・5地点くらいの循環バス
もっと安くして本数を増やした方がよいと思う。
乗合バスがほしい
長く利用したい
子供が学生になった時利用できれば良い。
羽鳥から役所への足がなくて困っている方が多い(特にお年寄りの方)
自動車しか移動出来ないのでは交通の便が良くなれば嬉しい。
バリアフリー・小型バス・回数券があれば良い・区内、町内会で扱ってほしい(回数券)・フリーで乗り降りできれば良い
昼間の買い物バスがほしい(生活バス)
お年寄りの方へは無料バスを配布した方がよい
医療センターに行くのに便利になり車で送ってもらわなくてすむのでたすかります
出来る限り何らかの形で再現を!
羽鳥駅の利便性が悪い(エスカレーター、エレベーター設置がのぞましい)
バスは本数が少ない上に決まった所しか走らないので不便。自由な場所で乗り降りできるような運行が望ましい
高浜駅前の道路が狭いので不便なのに送迎の車が多すぎて大変。バスの減少、かしてつの廃止が影響大。再開発が必要では?
いつ見てもバスががらがらでもったいない。バスの本数が少ないのでなおさら乗らない悪循環に陥っている。料金を安くするなどしてもっとお客を集めるようにしてほしいか?
小型バス(運行間隔を短くする)を利用
早く実現してほしい
かしてつの路線変更で利便性が悪くなった。もう少し年寄りのことを考えてほしい。
近くに停留所があれば利用したい。
利用者が多い所を通るルートを考える。地区ごとの利用を考える。
タクシーは利用しにくい
新しいシャトルバスサービスも良いですが前の線路にバスを走らせてほしい
病院へ行くにも、ここのお風呂へ来るのも嫁に頭を下げて車を出してもらっている為、このようなサービスがあると助かります。現実になる日を待っています。
シャトルバスは良いですが循環型にルートをしてほしい。羽鳥駅から6号にもどって石岡駅経由でコスモスに行って回って欲しい。
羽鳥駅から石岡駅を結び、高浜駅へ通しコスモスへつなげ、右回り、左回りのルートにしてほしい。
メロンロードにバスを!
羽島の駅から交通機関がないのは、やはり問題があり、早急な対応を求む
時刻表の表示が小さくて見にくい。拡大してほしい。
自転車を使っているため、あれば便利
バスの路線本数を増やしてほしい
逆に充実過ぎるのも良くない(従来通りでもいい)・防災無線を聞きとれるようにお願いします。
小川地区から都内に出るため、羽鳥駅まで行くバカはいない。市内外に拘わらず石岡、高浜駅に行くバスが必要
空港から銚田より、小川から石岡のほうに範囲を広げてほしい。
白雲層(ゴミ焼却)の近くにバス停留所をつけてほしい。
関東鉄道、バスの運転マナーが悪い。
近くに案内所の設置・回覧板等で紹介・情報がない。
メインストリート以外の移動手段の充実・地域ごとの交通機関の整備
バスの運行本数に限界があるが、本数を増やしてほしい。
バスの停留所を新しくつくってほしい。

問14 自由意見

循環バスは便利だが経路が普段から行かないので利用はわからない。
お年寄りには利用範囲が広がるので継続してやってほしい。
小美玉市のモバイル情報を充実させてほしい。
小美玉市合併以前は小川町とかタクシーチケットの無料配布があったが、現在は無い。老人の楽しみの一つなので復活してほしい。
循環バスが市内近く迄のびてくれるようきぼう。
御家族に市役所勤務の方がいる。市役所のバス、シャトルバスの企画に賛同
自治体に赤字が出て良いから、市負担のシャトルバス・タクシー「ガンガン」作って下さい。「思いやりの心」で赤字は気にしないで・・・
路線バス、シャトルバスの増加は交通渋滞に拍車をかけるだけでムダ。市内の道路が狭く、バスの増加は交通阻害となる。
合併して市になってからロクなことがない。市で運営するバス、タクシーは無料でやれ。
車社会の県なのでシャトルバス、タクシーはさほど要らない。
高齢になってきてバイク乗りも限界。バス、タクシーが有ると高齢者は助かる。
住所地の土浦市では市周辺が狭いのでコミュニティバスが普及している。
病院も石岡周辺なので、タクシー、バスとも市内にこだわると税金の無駄になる。
主なバス停では2～3分停車時間を待ってほしい。市内をくまなく循環して欲しい。実際に使用してみないとわからない。バスの乗り方が難しい。案内人(ボランティア可)が必要だと思う。
介護を必要とする人には自宅までサービスが必要。高齢者のたまり場。何もなくても行きたくなるような場所を整備して欲しい。
バスは小型のバスで運行し、停留所の位置を細い路地まで対応して欲しい。料金については最高額が300円が妥当。どちらかというと、タクシーの方が利用する。バスはやや不便。料金は500円くらいで市内を運行して欲しい。
タクシーやバスの制度は、年齢をとれば必要である。利用して不便な所があるならすぐ対応して欲しい。
10年20年後にはさらに必要でなくてはならない制度である。
バス交通は利用者が多いと思う。
高齢者になると、病院や買い物への外出が不便になる。
市の他のサービスと重複しないような取り組みを考えて欲しい。
年齢が増すほど自分で運転するより、公共交通機関を利用するようになる。
バイクのみ。デマンド式を希望
自宅近くのやや広い通りまで迎えに来ると良い。玉里地区は坂が多いので特に自宅までの迎えが必要。
料金設定は安く。タクシー・バスサービスでも早く整備して欲しい。バスシステムは、環線バス+地域循環バスで整備して欲しい。
巡回バス、車椅子対応のバスが必要。ワンマンでなく車掌が必要。採算も考えて運行して欲しい。
震災で被害を受けた道路の整備を早くして欲しい。
小回りのきくバスが良いのでは。渋滞によるバスの遅れの連絡が来ると良い。
中央高校の生徒が利用するバスの運行が必要。
自宅近くにバス停留所ができると良い。運行してもすぐなくなるおそれがある。乗車してもらうために運行のPRが必要。

6-3.ヒアリング調査状況

