

小美玉市民生活交通動向調査

報 告 書

平成 21 年 3 月

茨 城 県 小 美 玉 市

目 次

1 アンケートの概要	1
1-1 調査目的	1
1-2 調査対象	1
1-3 調査方法	1
1-4 調査期間	1
1-5 回答数及び回収数	1
2 アンケート集計結果	5
2-1 世帯回答集計結果	5
2-1-1 現住所	5
2-1-2 世帯構成	6
2-1-3 世帯あたりの車両台数	11
2-2 個人回答集計結果	14
2-2-1 回答者	14
2-2-2 職業	15
2-2-3 通勤・通学先	17
2-2-4 交通手段（通勤・通学時）	19
2-2-5 通勤・通学先までの時間	29
2-2-6 日常よく行く外出目的	31
2-2-7 日常よく行く外出先	33
2-2-8 交通手段（外出時）	36
2-2-9 外出先までの時間	46
2-2-10 外出頻度	48
2-2-11 外出する際に不便に感じる点	51
2-3 世帯代表回答集計結果	55
2-3-1 回答者	55
2-3-2 道路渋滞に関する問題点について	56
2-3-3 徒歩(または自転車)に関する問題点について	58
2-3-4 最寄りの鉄道交通に関する問題点について	66
2-3-5 最寄りのバス交通に関する問題点について	76
2-3-6 小美玉市内の新たな公共交通の導入検討について	88
2-3-7 交通安全に関する問題の程度について	102
2-3-8 生活交通問題の重要度	103

3	市民生活交通動向調査のまとめ	107
3-1	アンケート集計結果の分析	107
3-1-1	世帯回答集計結果の分析	107
3-1-2	個人回答集計結果の分析	107
3-1-3	世帯代表回答集計結果の分析	107
3-2	今後の課題	109
3-2-1	本市における課題	109
3-2-2	既存バスの有効活用	112
3-3	新たな公共交通システム導入の参考例	115
3-3-1	コミュニティバスの運行システムについて	115
3-3-2	デマンド型交通の運行システムについて	123
3-4	公共交通機関の整備の事例一覧	130
3-4-1	コミュニティバスに関する事例	130
3-4-2	路線バスに関する事例	131
3-4-3	乗合タクシーに関する事例	131
3-4-4	乗継改善・複数モードに関する事例	132
4	自由回答一覧(一部抜粋)	133
4-1	公共交通に関する事項	133
4-2	徒歩・自転車に関する事項	135
4-3	道路(渋滞)に関する事項	137
4-4	交通安全(事故)に関する事項	139
4-5	本アンケートに関する事項	141
4-6	その他に関する事項	143
	参考資料	145
	・ 小美玉市民生活交通動向調査 アンケート用紙	

1 アンケートの概要

1-1 調査目的

小美玉市では、路線バスの維持とあわせ、鉄道及び茨城空港の利便性の向上などを図るとともに、新たな交通施策の導入並びに誰もが快適に利用できる公共交通網の整備を推進し多様化した市民のニーズに即した総合的な公共交通システムの構築を図る必要があることから、本市における適切な公共交通のあり方について検討に資するため、アンケート調査を行った。

1-2 調査対象

小美玉市全域並びに小美玉市民（全世帯）を対象とする。次項以降に調査対象地域図を示す。

なお、特定の年代や職業、通勤、通学等をターゲットとしていない。

1-3 調査方法

行政区組織などを通じて調査票及び返信用封筒を配布するとともに、市役所並びに各総合支所などでも調査票等を配布した。回答後の調査票は、郵送により回収を行った。なお、アンケート票は、世帯票、個人票（3枚）、世帯代表票の3部構成からなる（別添資料参照）。

1-4 調査期間

調査票配布開始日	平成 21 年 1 月 8 日(木)～
お礼状(広報誌)配布日	平成 21 年 1 月 29 日(木)～
調査票返送期日	平成 21 年 2 月 10 日(火)
調査票差出有効期日	平成 21 年 2 月 28 日(土)

1-5 回答数及び回収数

地区名	配布数[件]	回収数[件]	回収率[%]
美野里地区	6,840	1,633	23.9
小川地区	4,965	1,209	24.4
玉里地区	1,817	524	28.8
無効回答	—	115	—
返送期日以降回収	—	83	—
総計	13,622 件	3,564 件	26.2%

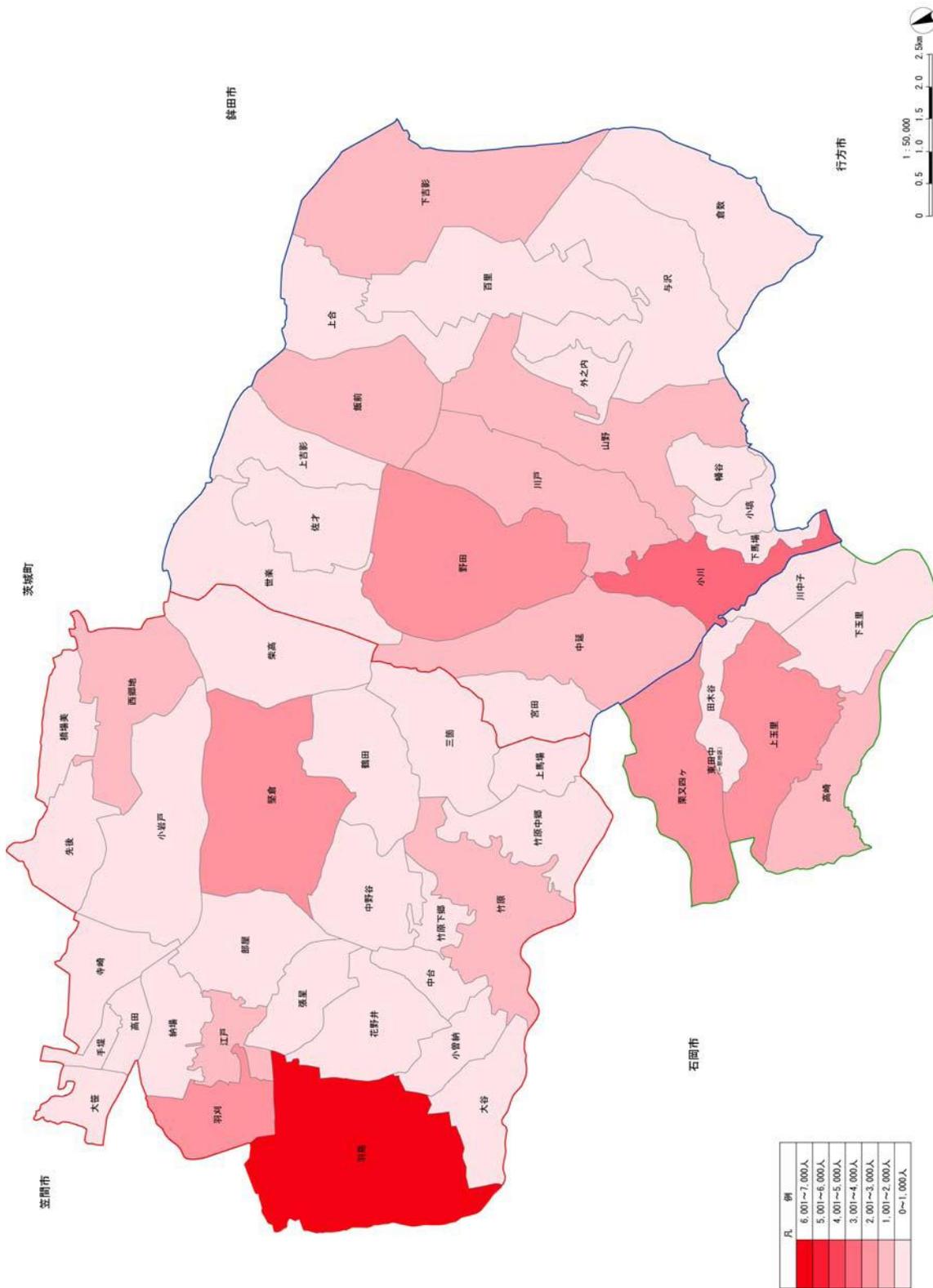


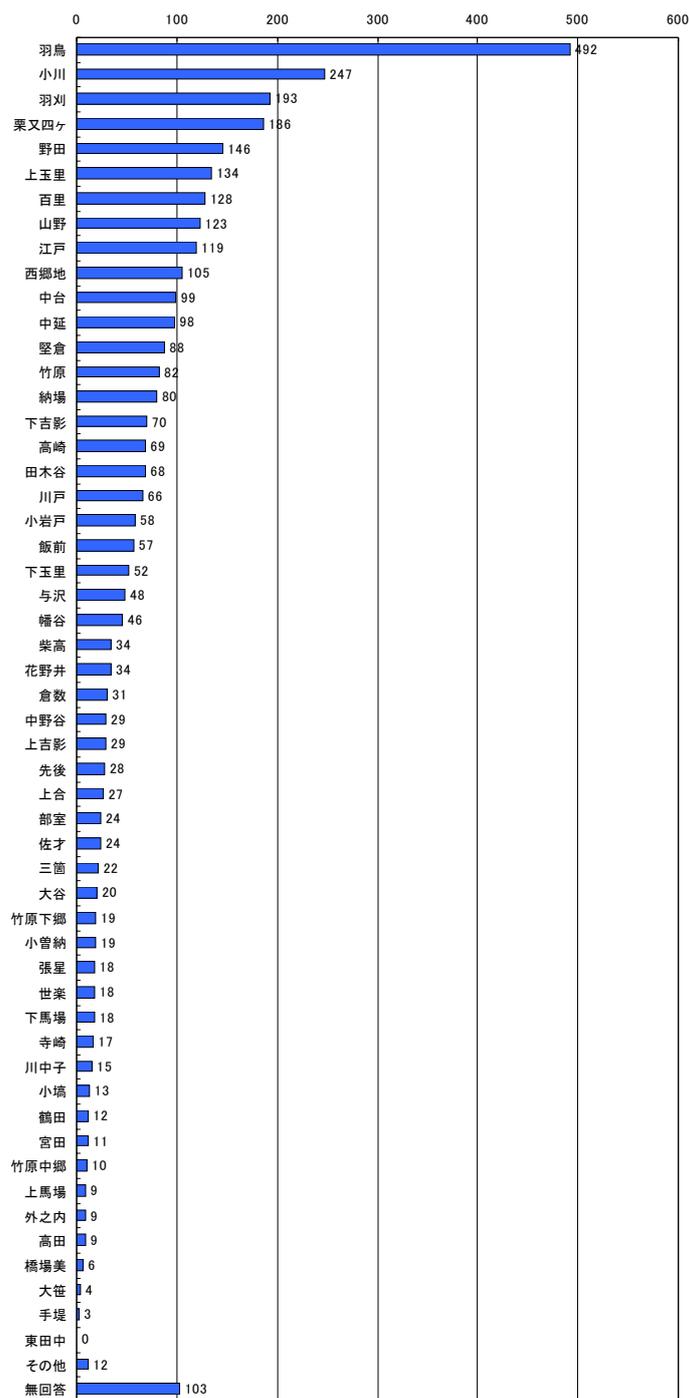
图 1-2 人口分布图

2 アンケート集計結果

2-1 世帯回答集計結果

2-1-1 現住所

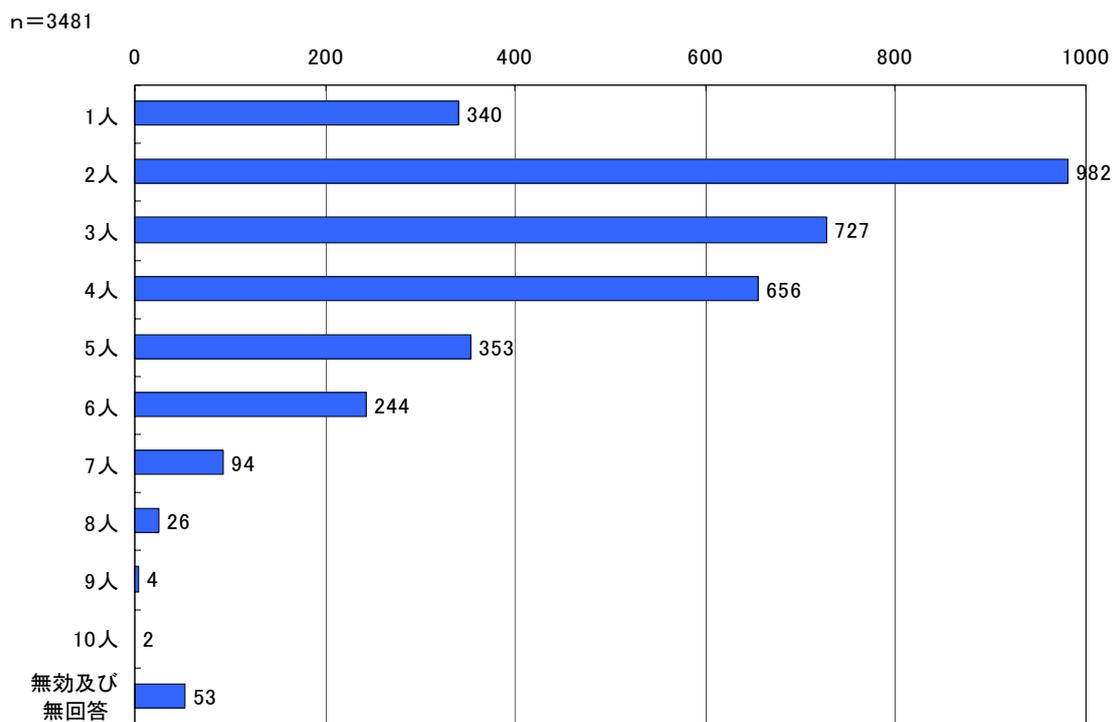
アンケート回収数のうち、最も多かった地区は「羽鳥」の 492 件であった。続いて「小川」、「羽刈」、「栗又四ヶ」の順となっている。



2-1-2 世帯構成

(1) 構成人数

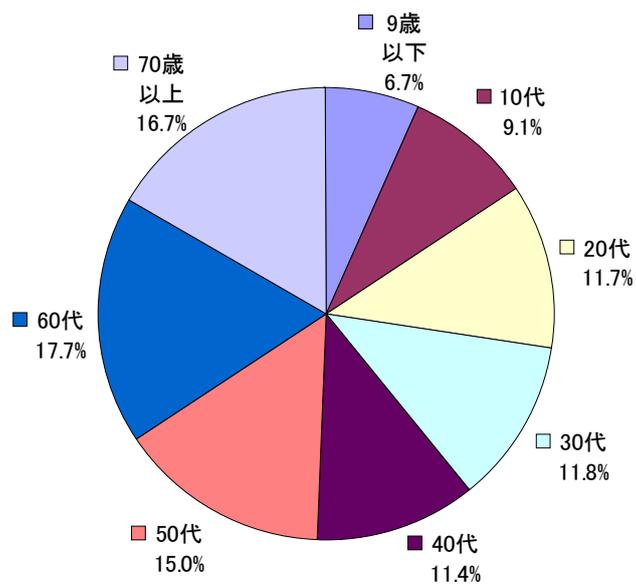
回答世帯の構成人数については、「2人」が最も多く982世帯であった。続いて「3人」、「4人」の順となっている。



(2) 年齢構成

回答数における年齢構成の割合は、「60代」が最も多く17.7%であった。続いて「70歳以上」で16.7%であり、60代と70歳以上をあわせると全体の約3割を占める結果となった。

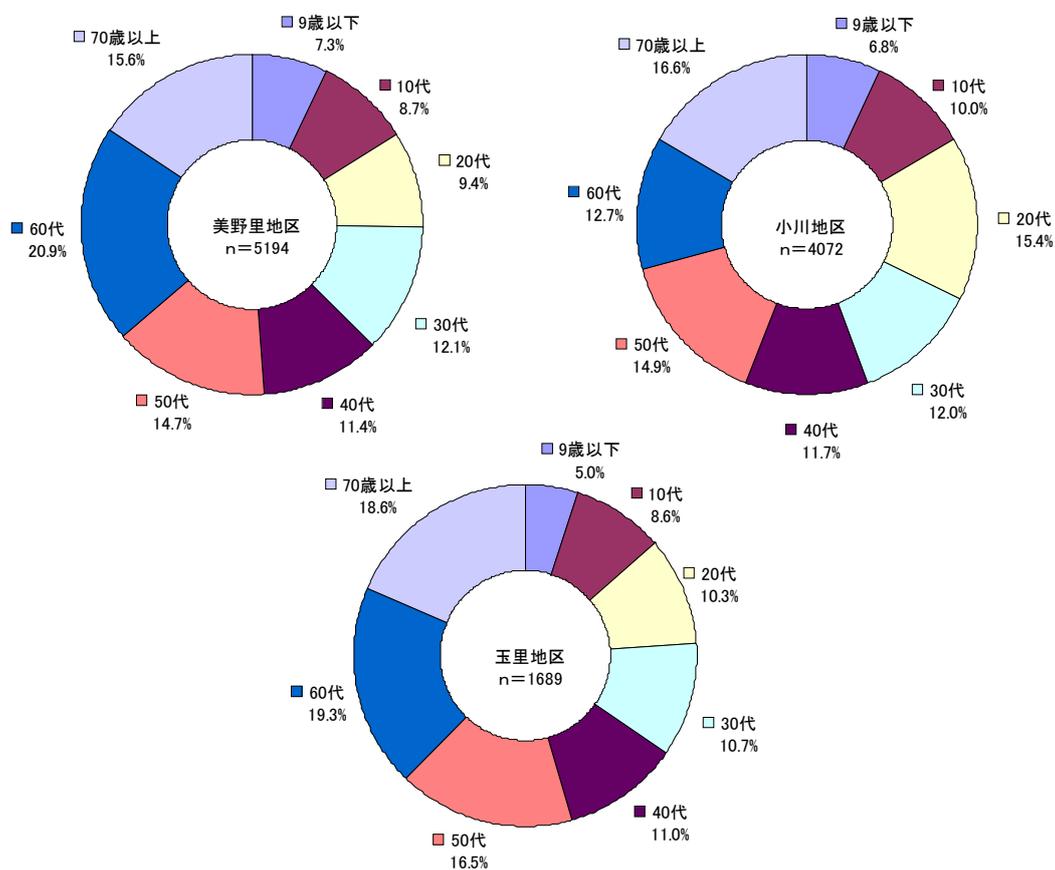
n=11260



9歳以下	750
10代	1,022
20代	1,314
30代	1,327
40代	1,281
50代	1,692
60代	1,998
70歳以上	1,876

① 地区別における年齢【クロス集計】

2-1-2(2)の回答数の年齢構成について地区別に集計を行った。3地区で特出した傾向を見ることはできなかった。結果は以下の図と表に示すとおりである。

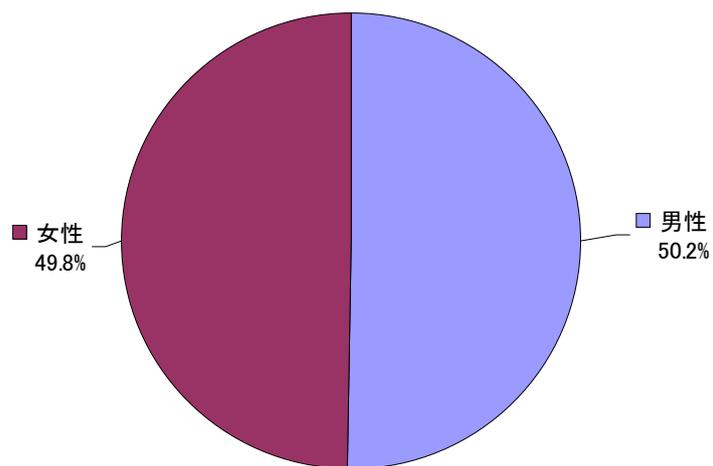


	美野里地区 n=5,194	小川地区 n=4,072	玉里地区 n=1,689
9歳以下	379	278	85
10代	454	406	146
20代	486	629	174
30代	628	488	180
40代	591	476	186
50代	764	605	278
60代	1,084	516	326
70歳以上	808	674	314

(3) 性別

回答数の年齢構成は以下の図と表に示すとおり、「男性」と「女性」の比率はほぼ半々であった。

n=10739

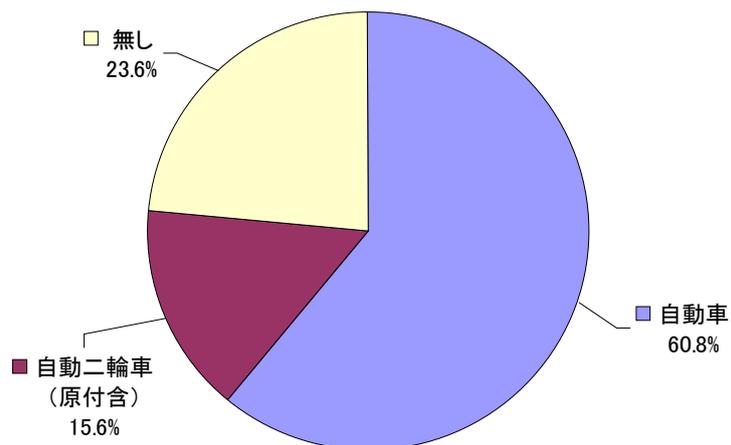


男性	5,392
女性	5,347

(4) 運転免許証の有無

運転免許証の有無については、「自動車」で 60.8%と最も多かった。「自動二輪車」を含めると全体の約8割を占める結果となった。

n=12856



自動車	7,816
自動二輪車(原付含)	2,001
無し	3,039

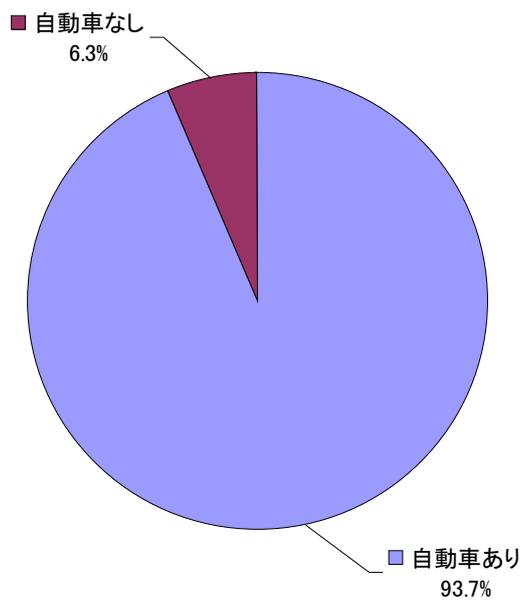
2-1-3 世帯あたりの車両台数

(1) 自動車保有世帯数

回答世帯のうち「自動車(軽自動車、乗用車、貨物自動車)」を所有している世帯は93.7%を占める結果となった。

本市は、自動車保有率の非常に高い地域である。

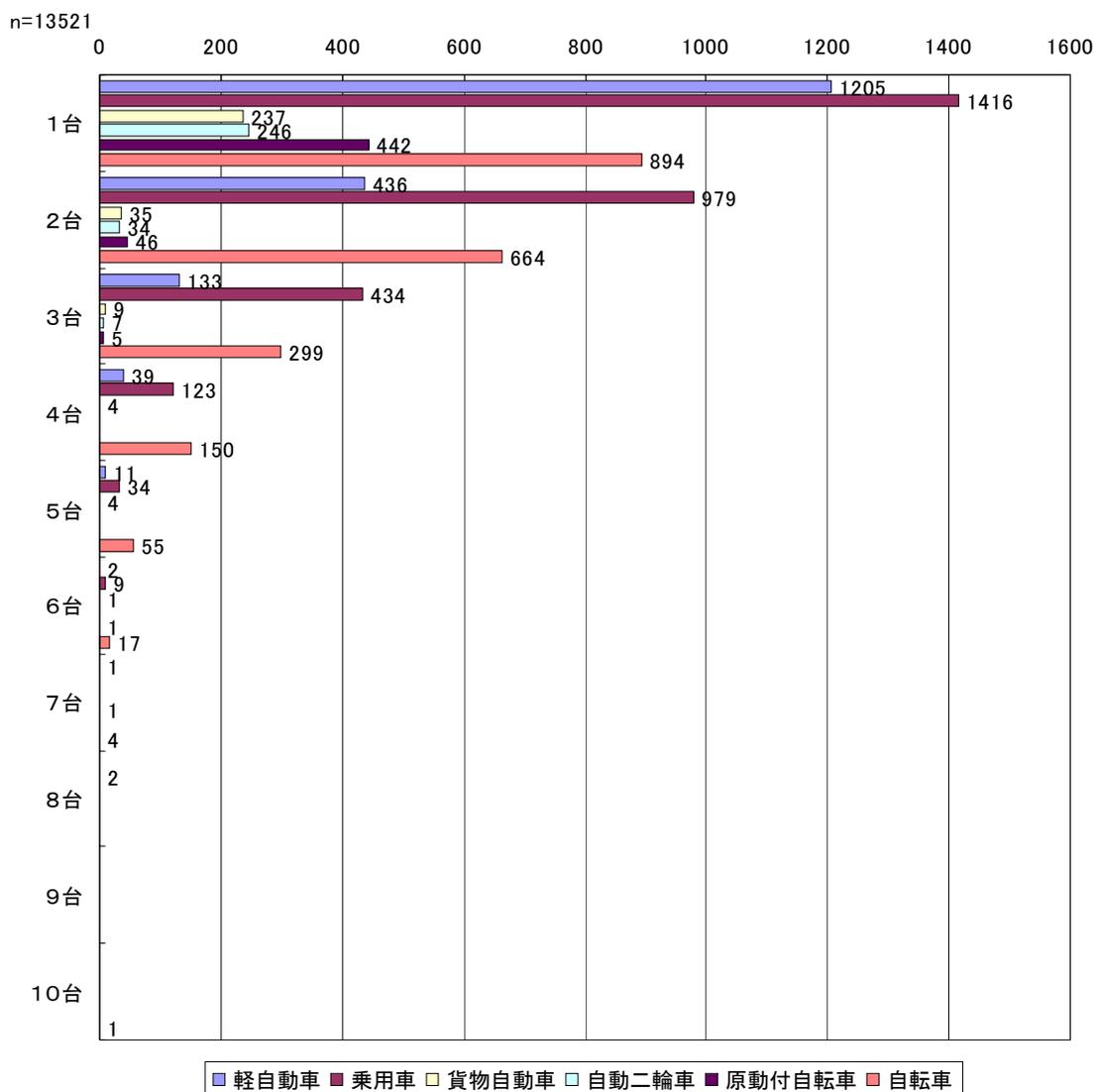
n=3481



自動車あり	3,261
自動車なし	220

(2) 車両ごとの保有台数

回収世帯における車両ごとの保有台数は以下の図と表に示すとおりである。

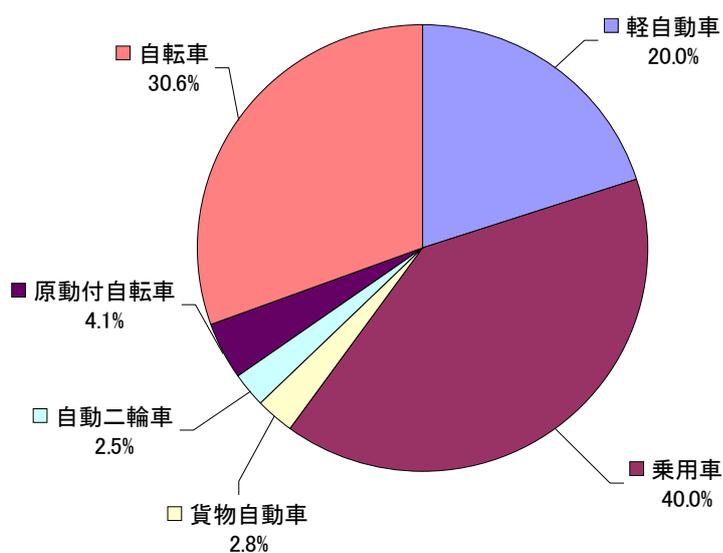


	1台	2台	3台	4台	5台	6台	7台	8台	9台	10台
軽自動車	1,205	436	133	39	11	2	1	-	-	-
乗用車	1,416	979	434	123	34	9	-	2	-	-
貨物自動車	237	35	9	4	4	1	-	-	-	-
自動二輪車	246	34	7	-	-	-	1	-	-	-
原動付自転車	442	46	5	-	-	1	-	-	-	-
自転車	894	664	299	150	55	17	4	-	-	1

(3) 市内における車両割合

市内における車両の割合は、「乗用車」が最も多く 40.0%であった。続いて「自転車」で 30.6%となっている。また、軽自動車、乗用車、貨物自動車を合わせると全体の約 6 割を占める結果となった。

n=13521

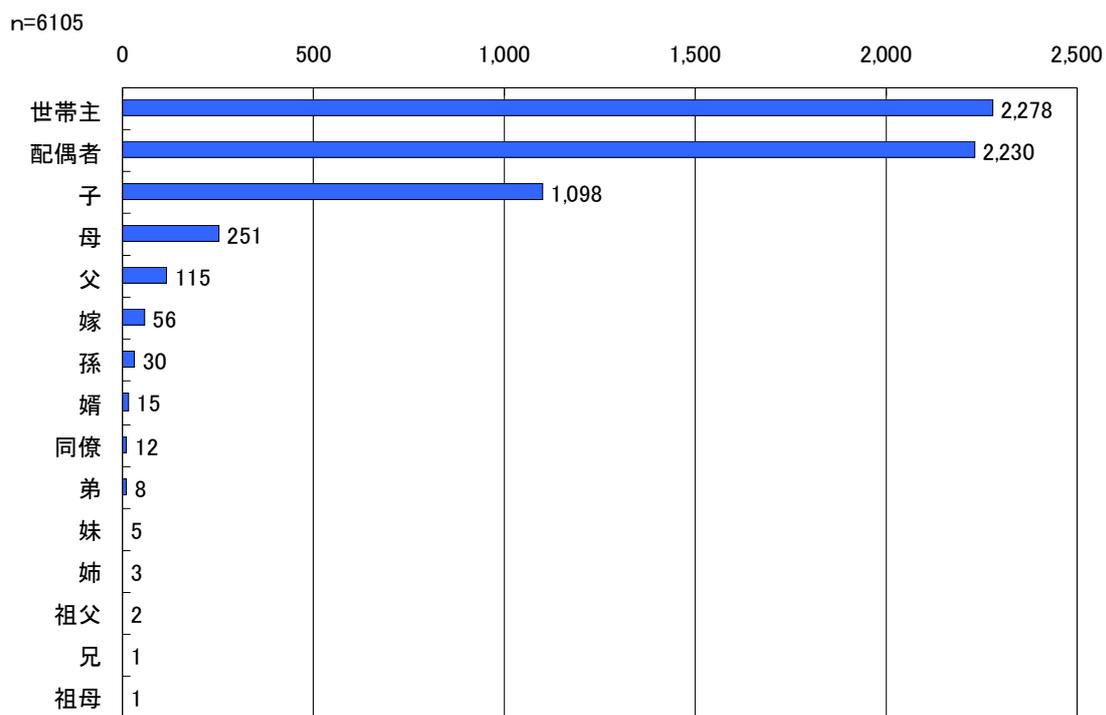


軽自動車	2,706
乗用車	5,408
貨物自動車	376
自動二輪車	342
原動付自転車	555
自転車	4,134

2-2 個人回答集計結果

2-2-1 回答者

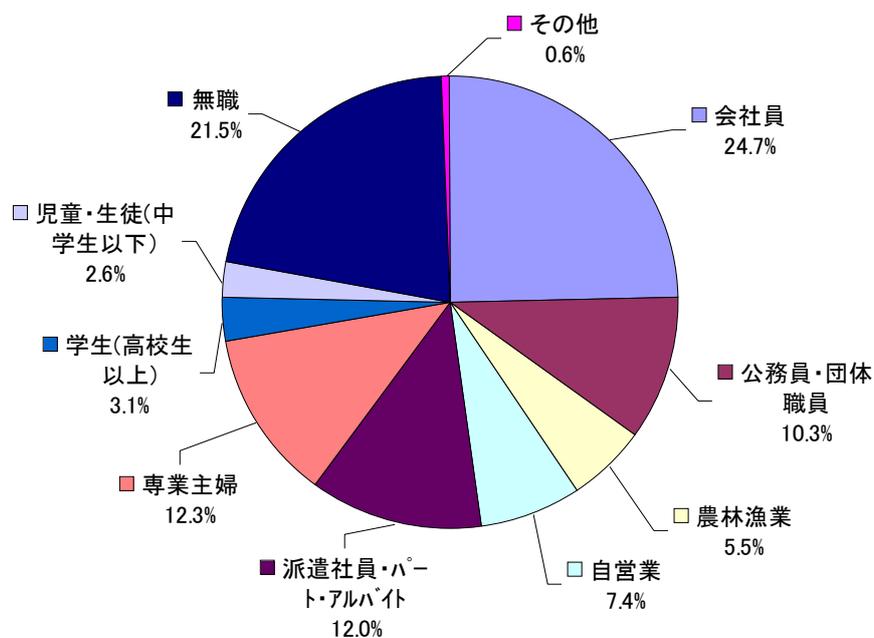
個人回答の集計のうち、「世帯主」が最も多く 2,278 件の回答があった。続いて「配偶者」、「子」の順となっている。



2-2-2 職業

職業については、「会社員」が最も多く 24.7%であった。続いて「無職」の 21.5%となっている。

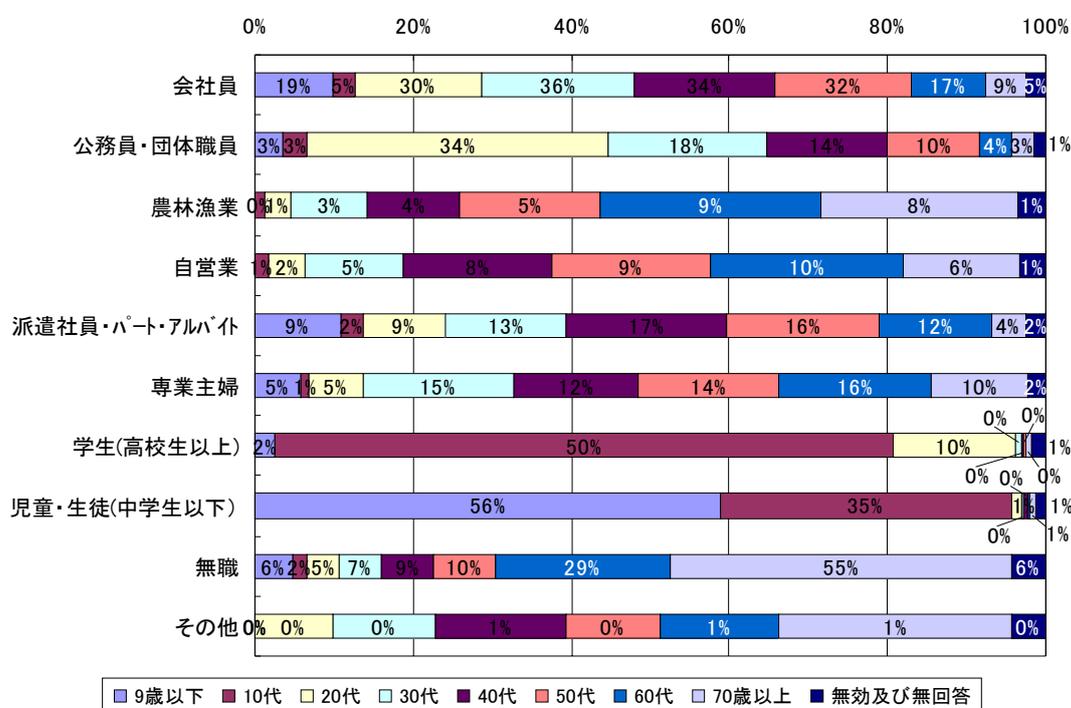
n=7685



会社員	1,897
公務員・団体職員	793
農林漁業	424
自営業	567
派遣社員・パート・アルバイト	921
専業主婦	946
学生(高校生以上)	242
児童・生徒(中学生以下)	197
無職	1,654
その他	44

① 年齢別における職業【クロス集計】

各年齢別における職業の割合は以下の図と表に示すとおりである。

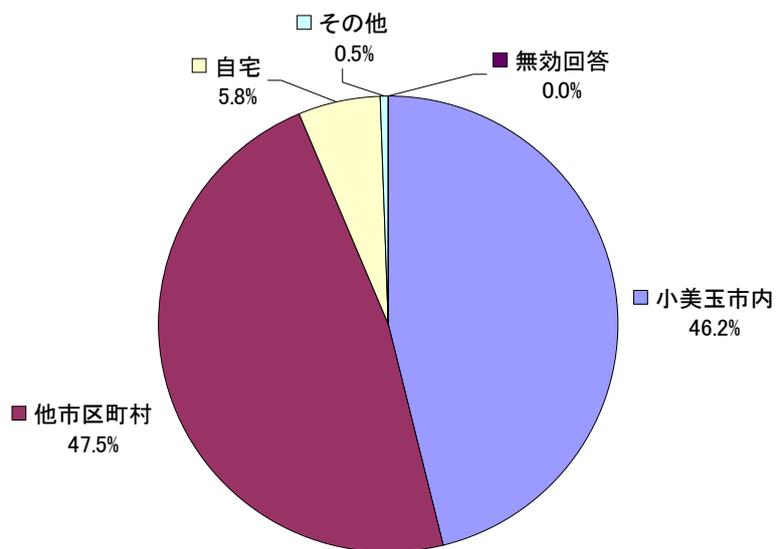


	9歳以下	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	無効及び無回答
会社員	12	13	171	319	351	465	298	110	158
公務員・団体職員	2	7	195	159	144	149	61	30	46
農林漁業	0	1	6	26	38	79	148	89	37
自営業	0	2	11	48	84	123	179	74	46
派遣社員・パート・アルバイト	6	6	51	116	180	237	208	42	75
専業主婦	3	2	31	136	130	204	265	112	63
学生(高校生以上)	1	131	57	4	1	3	0	5	40
児童・生徒(中学生以下)	36	92	7	3	3	2	2	8	44
無職	4	6	30	59	89	147	489	644	186
その他	0	0	2	4	6	6	9	12	5
無効及び無回答	0	1	9	13	16	26	48	35	2609

2-2-3 通勤・通学先

通勤・通学先については、「小美玉市内」と「他市区町村」でほぼ半々の比率となっている。

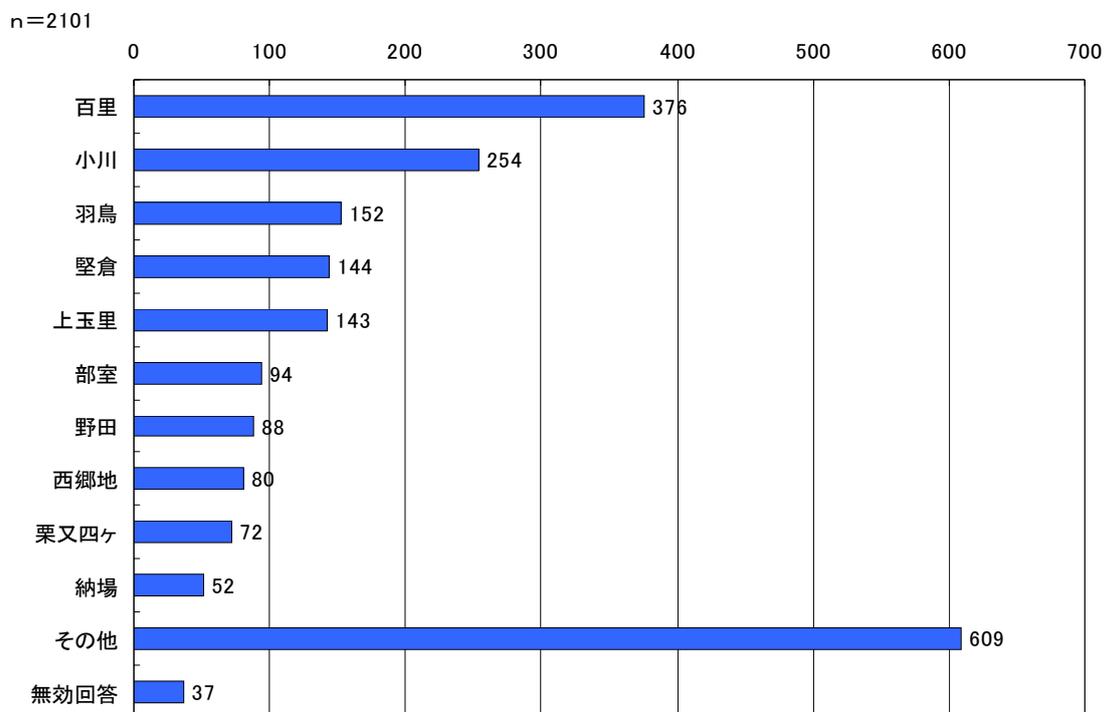
n=4616



小美玉市内	2,132
他市区町村	2,193
自宅	268
その他	21
無効回答	2

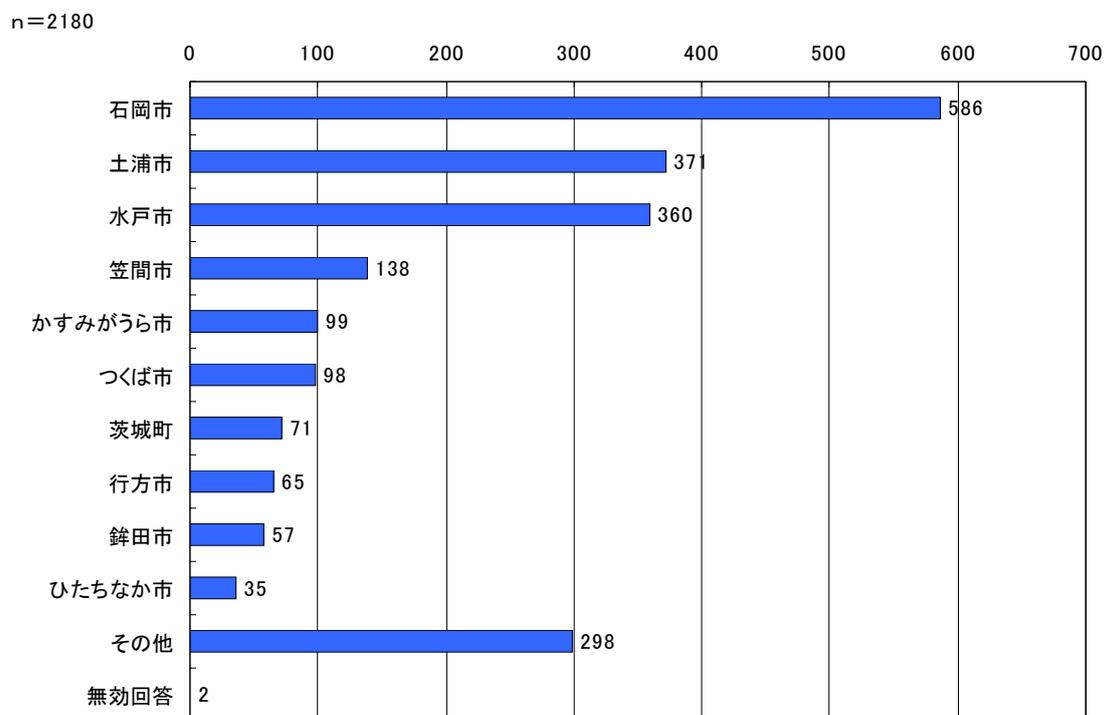
(1) 小美玉市内の通勤・通学先（トップ10）

小美玉市内における通勤・通学先のトップ10は下図に示すとおりである。



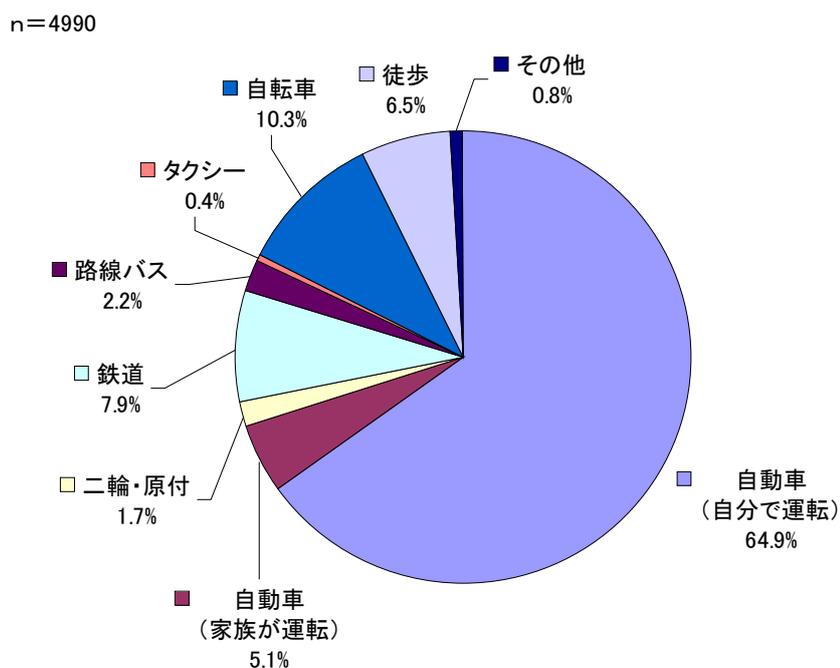
(2) 他市区町村への通勤・通学先（トップ10）

他市区町村における通勤・通学先のトップ10は下図に示すとおりである。



2-2-4 交通手段（通勤・通学時）

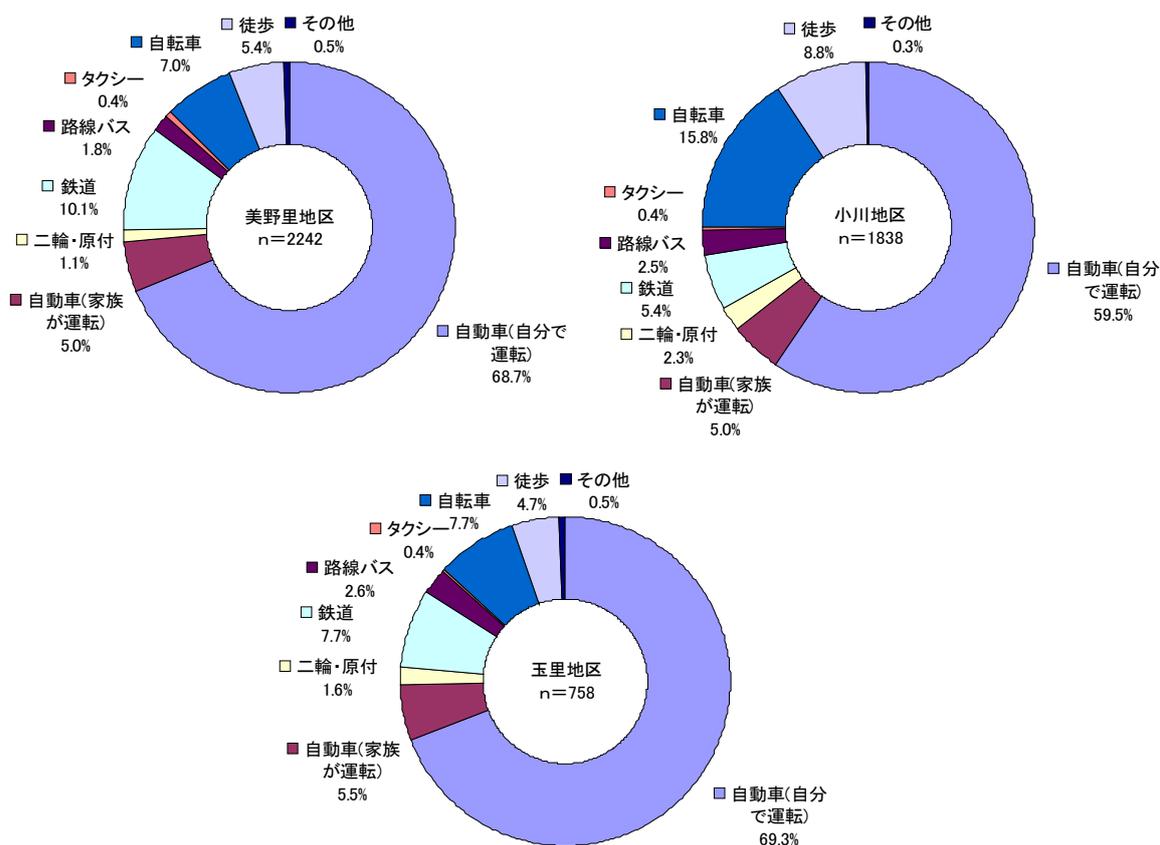
通勤・通学先への交通手段では、「自動車(自分が運転)」が最も多く 64.9%であった。自動車での通勤・通学については、「自動車(家族が運転)」も含めると全体の約7割を占める結果となった。



自動車(自分で運転)	3,241
自動車(家族が運転)	256
二輪・原付	83
鉄道	396
路線バス	112
タクシー	22
自転車	513
徒歩	325
その他	42

① 地区別における交通手段（通勤・通学時）【クロス集計】

2-2-4の通勤・通学時における交通手段について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、3地区において大きな傾向の差異は見られない。また、単純集計の比率とほぼ同等であることがいえる。



	自動車(自分で運転)	自動車(家族が運転)	二輪・原付	鉄道	路線バス	タクシー	自転車	徒歩	その他
美野里地区 n=2,242	1,541	112	24	227	40	9	157	121	11
小川地区 n=1,838	1,093	92	43	99	46	8	290	162	5
玉里地区 n=758	525	42	12	58	20	3	58	36	4

② 通勤・通学のOD (Origin(出発地), Destination(目的地)) トリップ

通勤・通学ODトリップについて、ODトリップ表とODトリップ図は次項以降に示すとおりである。

ここで分類する隣接都市、県央地域、県北地域、鹿行地域、県南地域、県西地域の内訳は下表に示すとおりである。

隣接都市 (7都市)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 石岡市 ▪ 笠間市 ▪ 水戸市 ▪ 茨城町 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 鉾田市 ▪ 行方市 ▪ かすみがうら市
県央地域 (5都市)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 城里町 ▪ 那珂市 ▪ ひたちなか市 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 東海村 ▪ 大洗町
県北地域 (6都市)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 日立市 ▪ 常陸太田市 ▪ 高萩市 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 北茨城市 ▪ 常陸大宮市 ▪ 大子町
鹿行地域 (3都市)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 鹿嶋市 ▪ 潮来市 ▪ 神栖市 	
県南地域 (12都市)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 土浦市 ▪ 龍ヶ崎市 ▪ 取手市 ▪ 牛久市 ▪ つくば市 ▪ 守谷市 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 稲敷市 ▪ つくばみらい市 ▪ 美浦村 ▪ 阿見町 ▪ 河内町 ▪ 利根町
県西地域 (10都市)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 古河市 ▪ 結城市 ▪ 下妻市 ▪ 常総市 ▪ 筑西市 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 坂東市 ▪ 桜川市 ▪ 八千代町 ▪ 五霞町 ▪ 境町

a 自動車（自分が運転、家族が運転、タクシー）

Destination Origin	美野里地区	小川地区	玉里地区	石岡市	笠間市	水戸市	茨城町	鉾田市	行方市	かすみがら市	県央地域	県北地域	鹿行地域	県南地域	県西地域	県外北地域	県外南地域	県外西地域
美野里地区	387	122	66	286	100	177	33	15	14	43	38	8	15	196	11	2	40	10
小川地区	110	309	89	140	25	92	22	26	36	30	13	3	12	144	-	-	30	3
玉里地区	34	50	105	95	12	34	11	1	9	19	2	2	8	112	1	1	19	2

※ 近隣都市以外の県内ODトリップの詳細は資料編を参照

b 鉄道

Destination Origin	美野里地区	小川地区	玉里地区	石岡市	笠間市	水戸市	茨城町	鉾田市	行方市	かすみがら市	県央地域	県北地域	鹿行地域	県南地域	県西地域	県外北地域	県外南地域	県外西地域
美野里地区	2	-	-	10	1	23	-	-	-	-	5	3	-	37	-	-	27	2
小川地区	2	1	-	-	-	9	-	-	-	-	1	-	-	11	-	-	8	-
玉里地区	2	1	1	-	-	4	-	1	-	-	-	-	-	5	-	-	3	1

c 路線バス

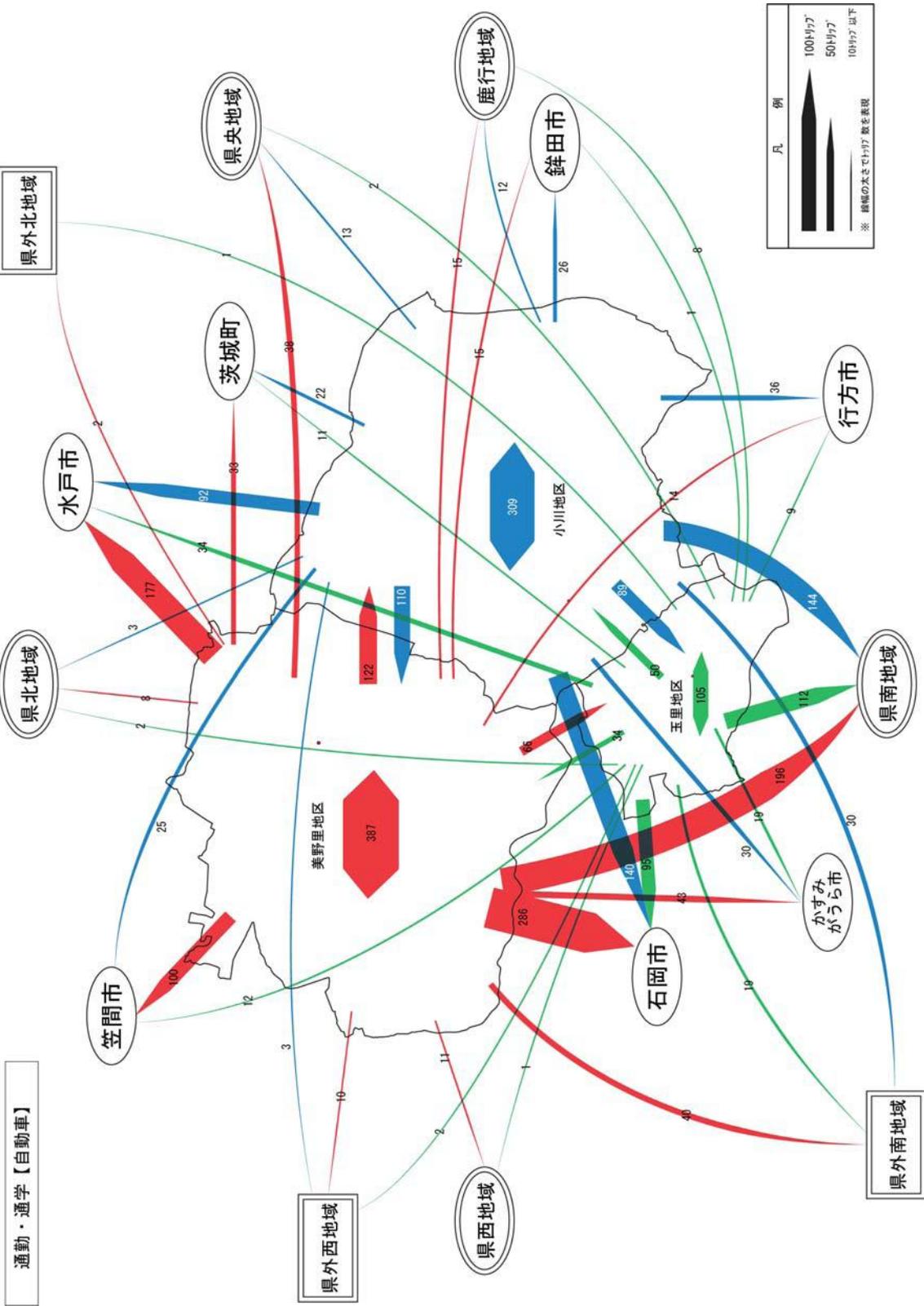
Destination Origin	美野里地区	小川地区	玉里地区	石岡市	笠間市	水戸市	茨城町	鉾田市	行方市	かすみがら市	県央地域	県北地域	鹿行地域	県南地域	県西地域	県外北地域	県外南地域	県外西地域
美野里地区	3	1	-	3	-	1	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
小川地区	1	1	-	5	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
玉里地区	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-

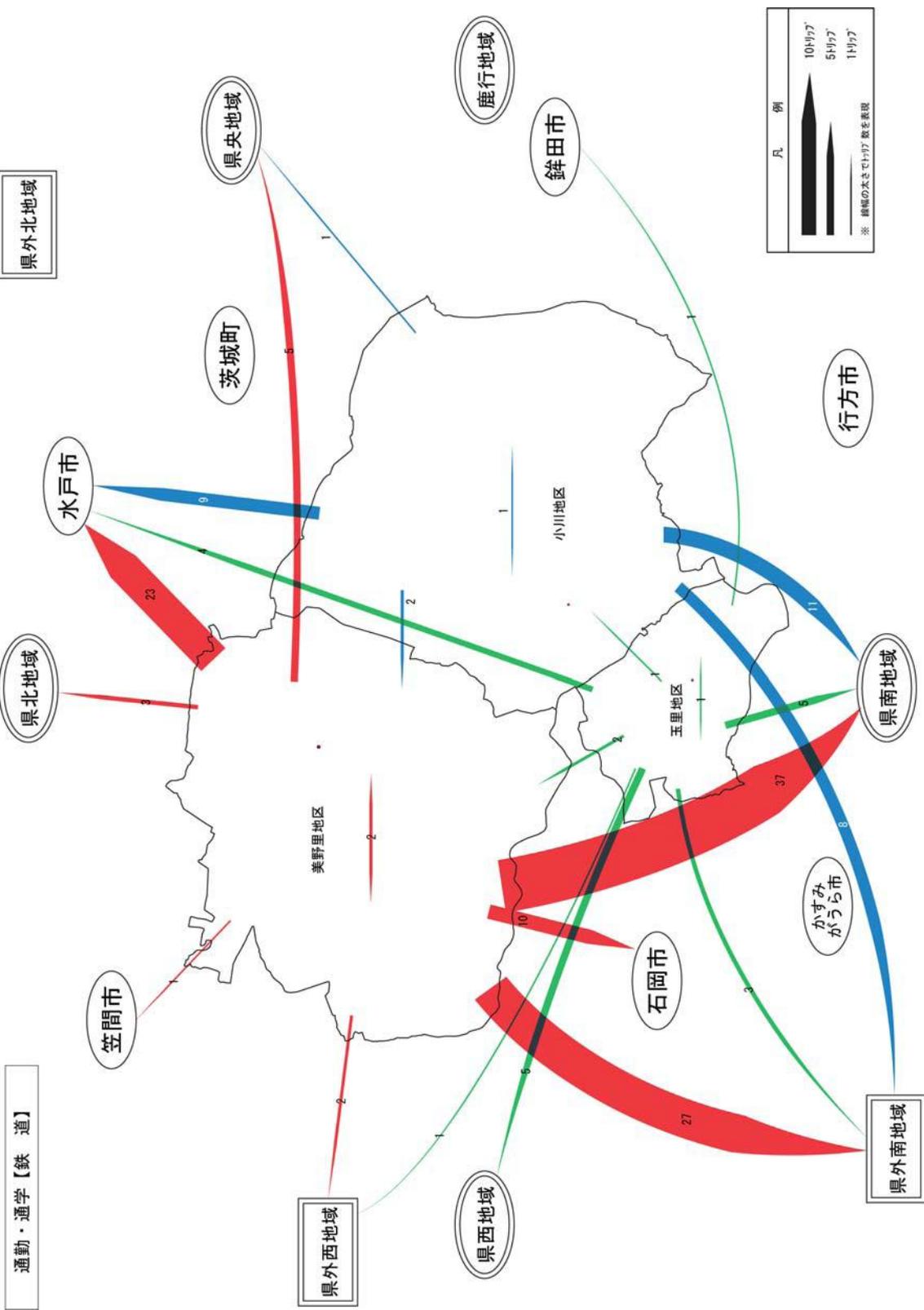
d 二輪・原付

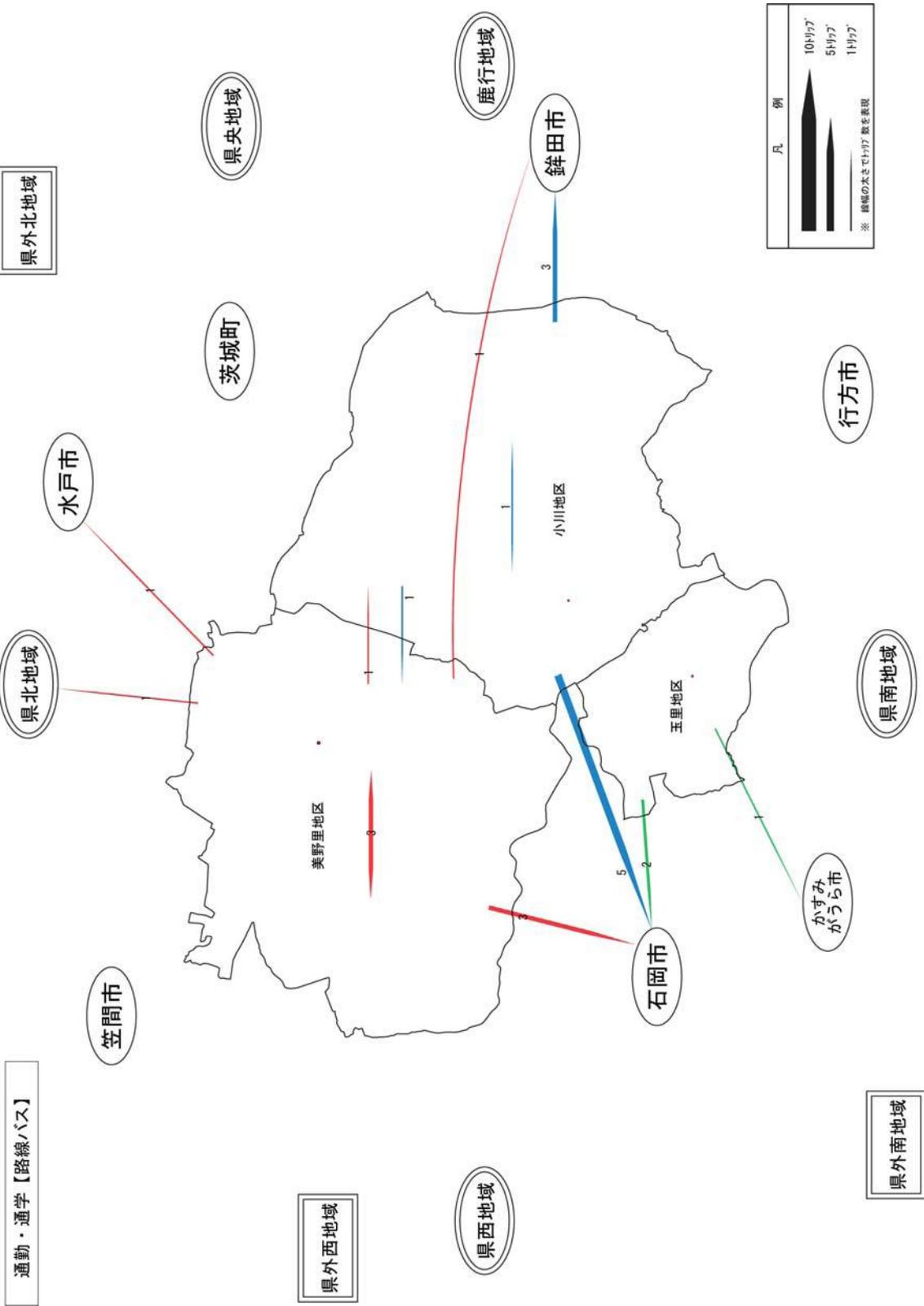
Destination Origin	美野里地区	小川地区	玉里地区	石岡市	笠間市	水戸市	茨城町	鉾田市	行方市	かすみががし市	県央地域	県北地域	鹿行地域	県南地域	県西地域	県外北地域	県外南地域	県外西地域
美野里地区	3	4	1	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-
小川地区	-	22	1	4	-	-	-	2	1	-	-	-	-	1	-	-	1	-
玉里地区	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-

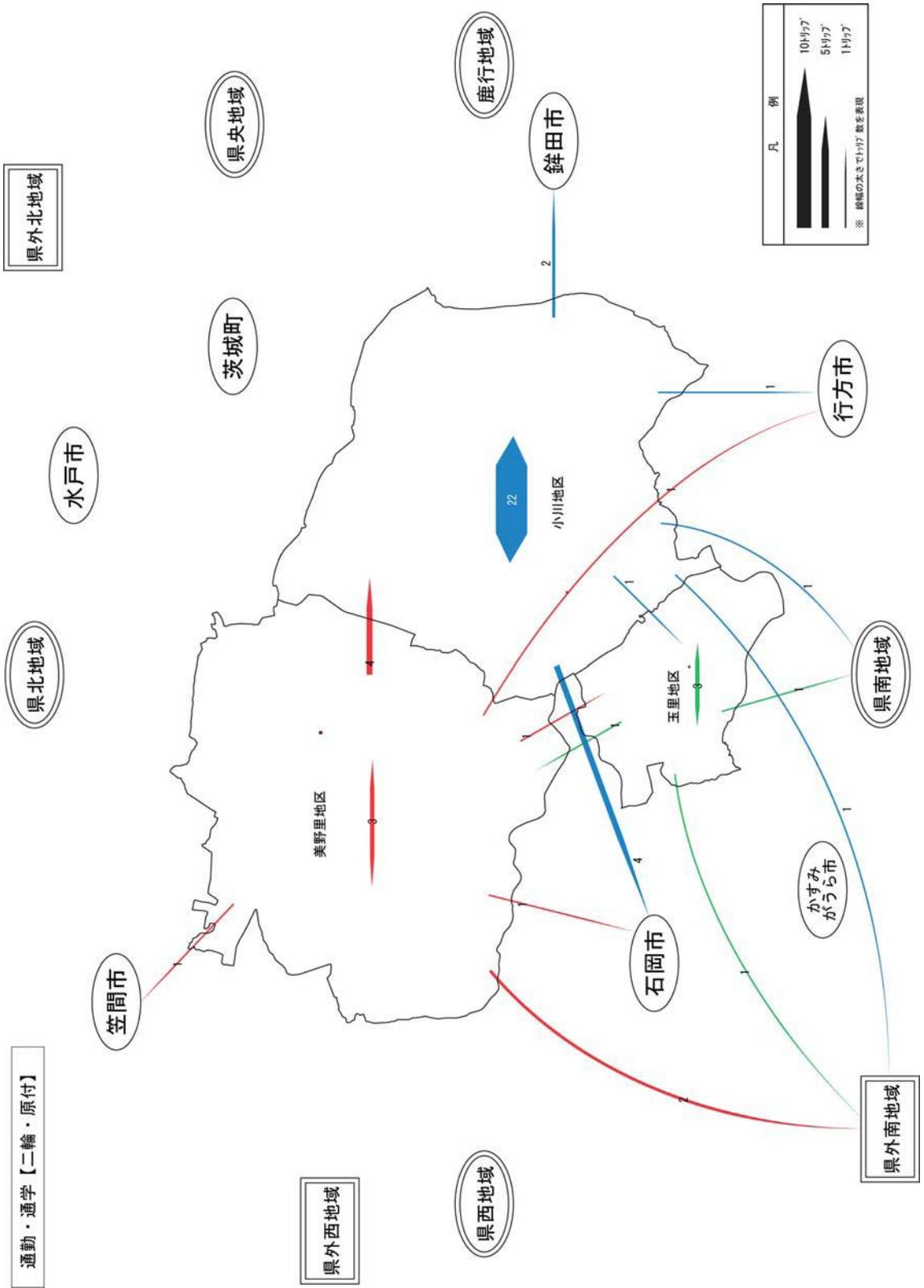
e 徒歩・自転車

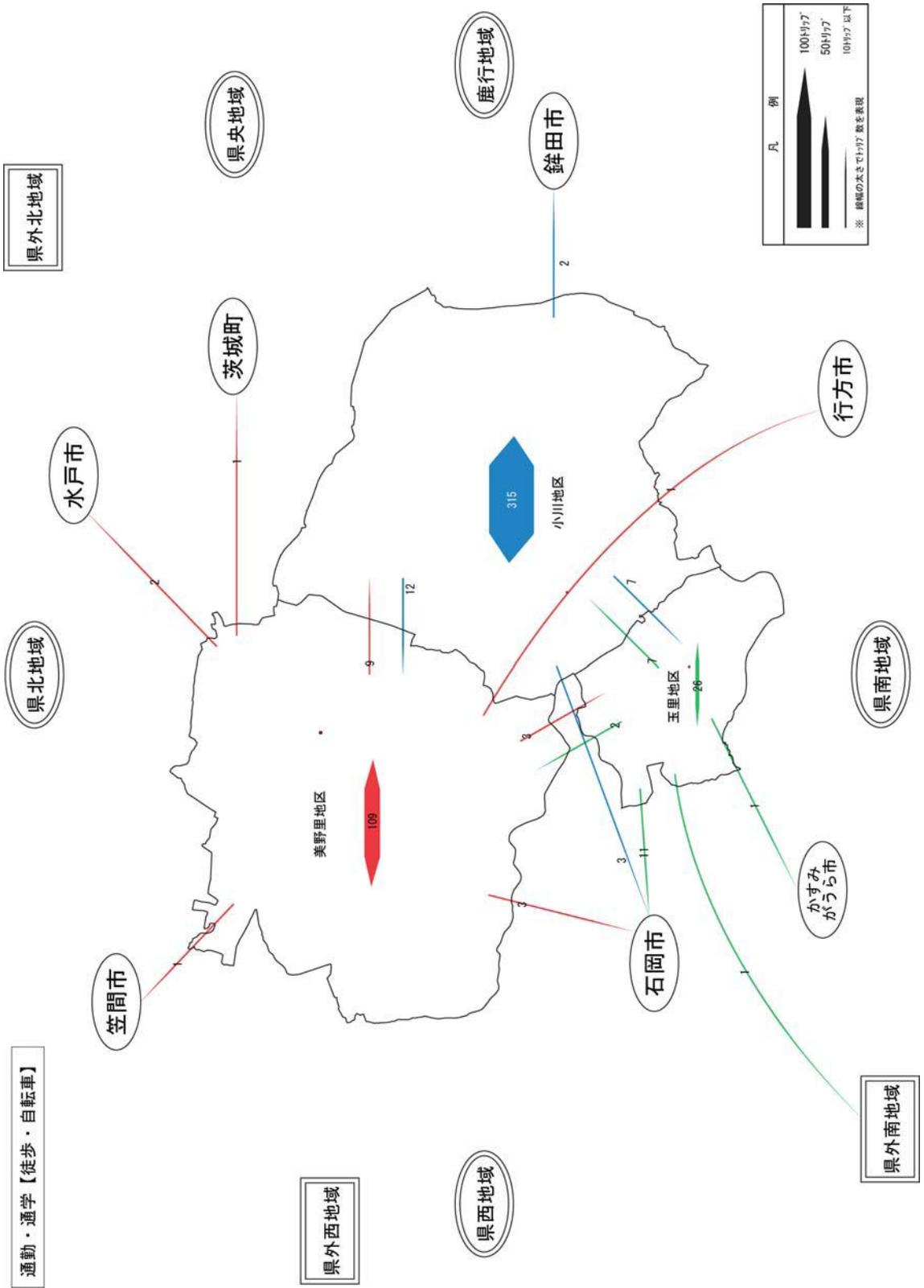
Destination Origin	美野里地区	小川地区	玉里地区	石岡市	笠間市	水戸市	茨城町	鉾田市	行方市	かすみががし市	県央地域	県北地域	鹿行地域	県南地域	県西地域	県外北地域	県外南地域	県外西地域
美野里地区	109	9	3	3	1	2	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
小川地区	12	315	7	3	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
玉里地区	2	7	26	11	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-







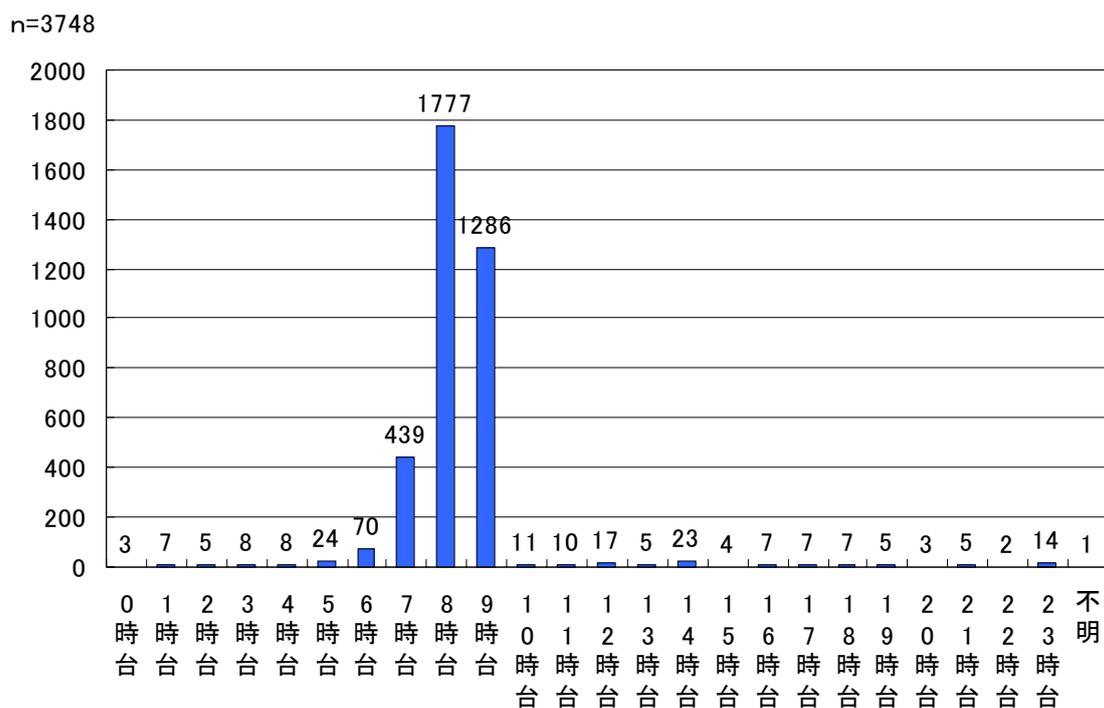




2-2-5 通勤・通学先までの時間

(1) 出発時間

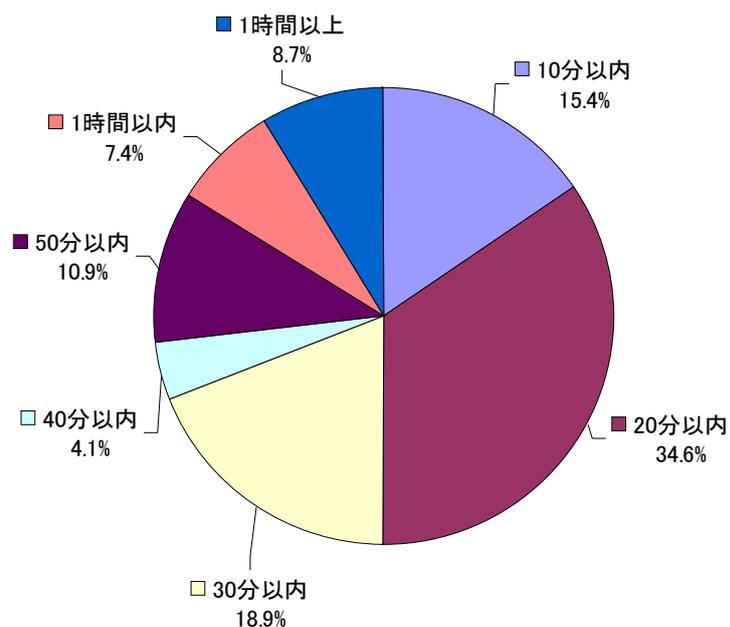
通勤・通学時における出発時間では、「8時台」が最も多く1,777件であった。続いて「9時台」、「7時台」の順となっている。



(2) 所要時間

通勤・通学時における所要時間では、「20 分以内」が最も多く 34.6%であった。続いて「30 分以内」、「10 分以内」の順となっている。30 分以内までの所要時間を合わせると全体の約 7 割を占める結果となった。

n=3859

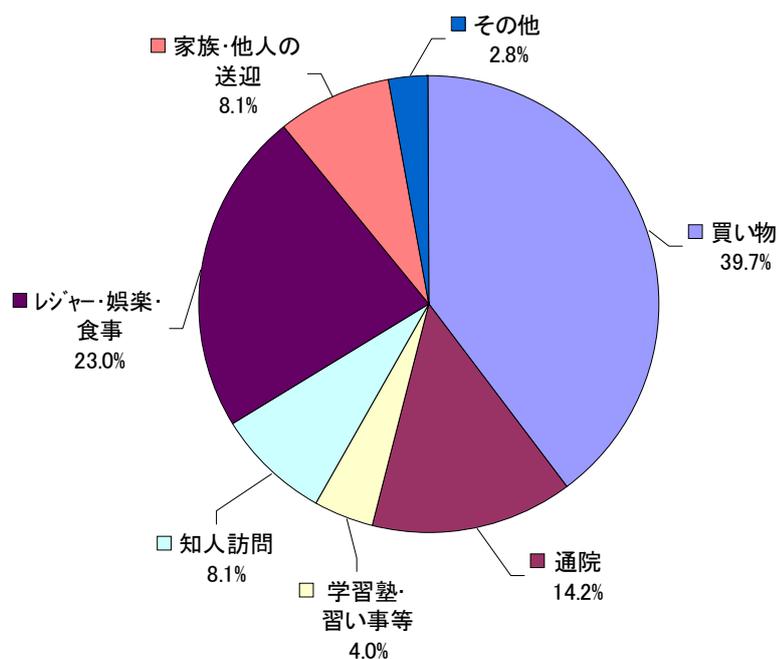


10 分以内	596
20 分以内	1,336
30 分以内	728
40 分以内	158
50 分以内	422
1 時間以内	285
1 時間以上	334

2-2-6 日常よく行く外出目的

日常よく行く外出目的では、「買い物」が最も多く 39.7%であった。続いて「レジャー・娯楽・食事」の 23.0%となっている。

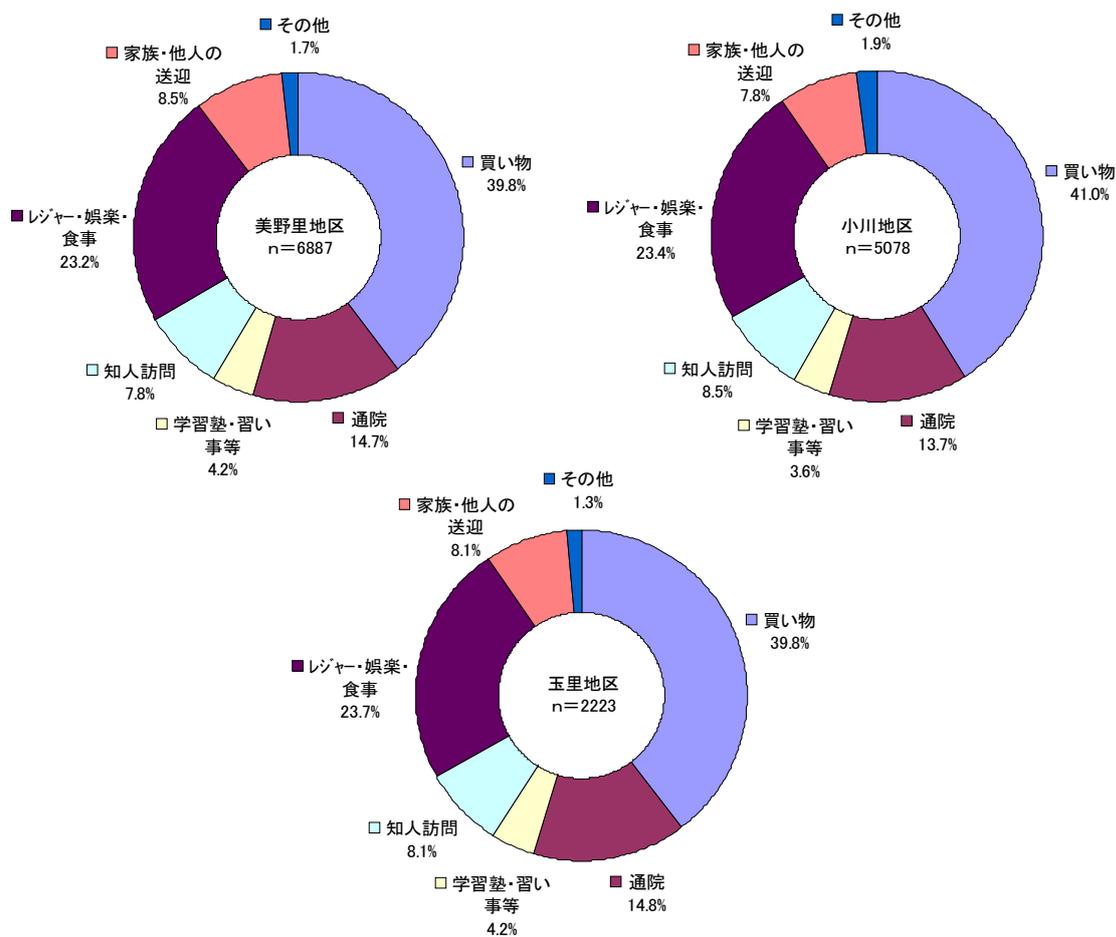
n=14774



買い物	5,870
通院	2,102
学習塾・習い事等	593
知人訪問	1,200
レジャー・娯楽・食事	3,397
家族・他人の送迎	1,194
その他	418

① 地区別における外出目的【クロス集計】

2-2-6の外出目的について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、3地区において大きな傾向の差異は見られない。また、単純集計の比率とほぼ同等であることがいえる。

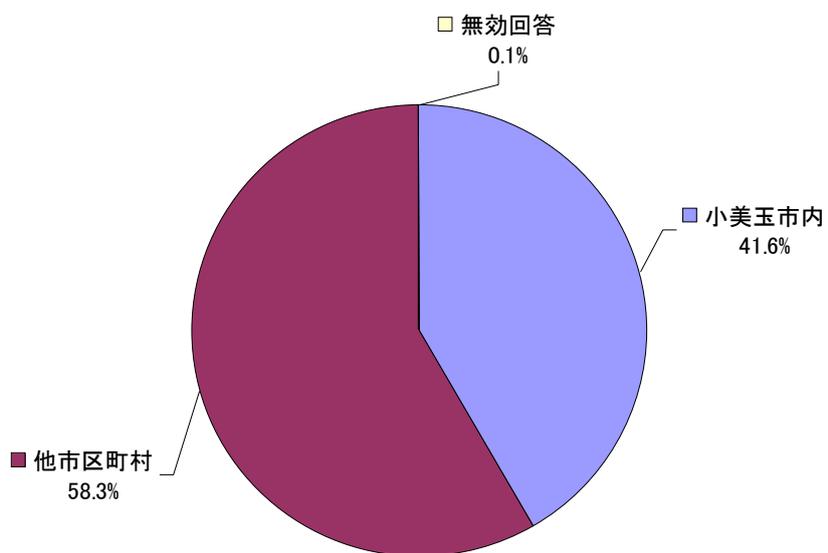


	買い物	通院	学習塾・習い事等	知人訪問	レジャー・娯楽・食事	家族・他人の送迎	その他
美野里地区 n=6,887	2,744	1,012	290	539	1,600	586	116
小川地区 n=5,078	2,082	694	184	434	1,190	395	99
玉里地区 n=2,223	884	330	93	179	527	181	29

2-2-7 日常よく行く外出先

日常よく行く外出先では、「他市区町村」が最も多く 58.3%で、全体の約6割を占める結果となった。

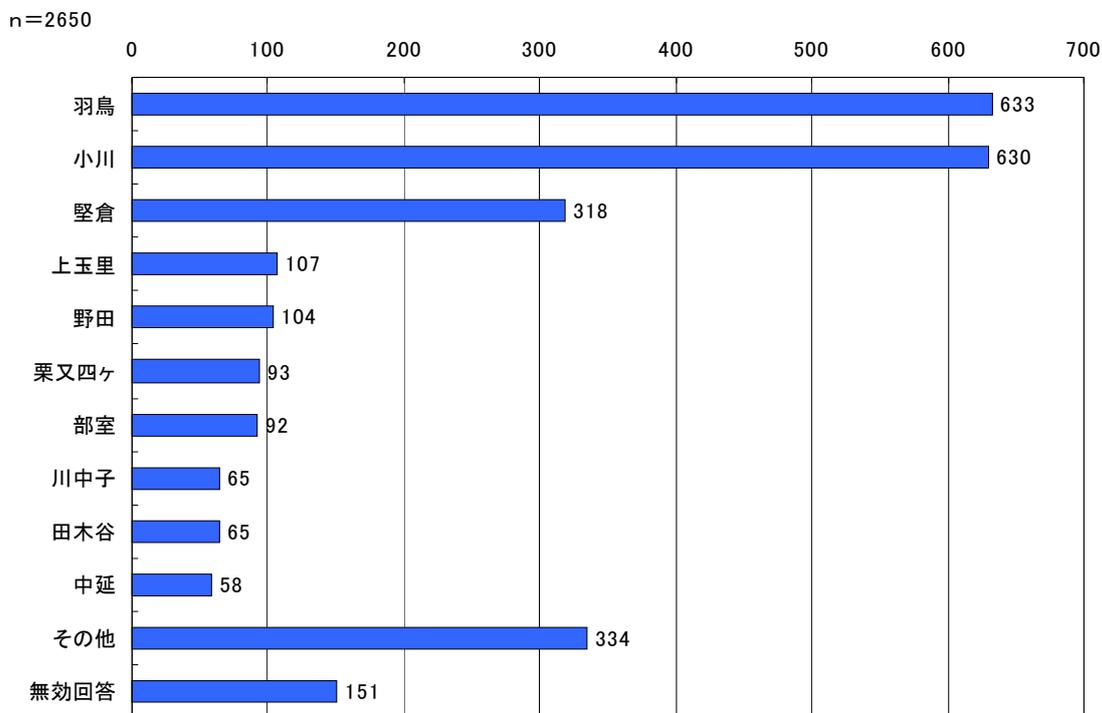
n=6737



小美玉市内	2,804
他市区町村	3,928
無効回答	5

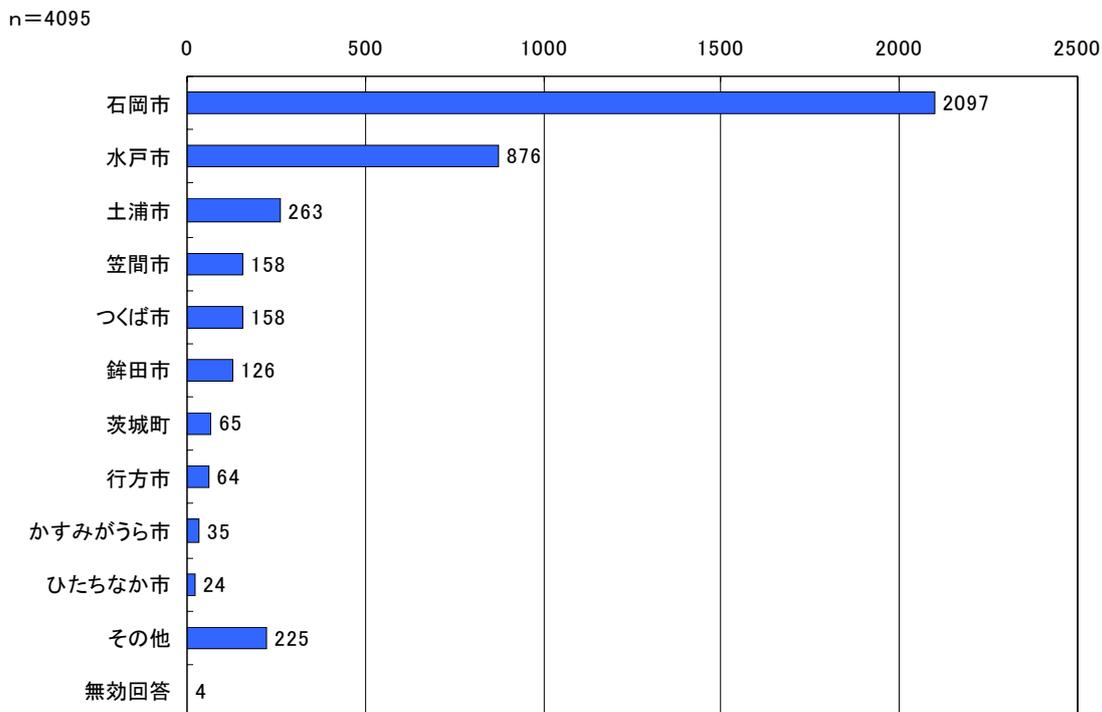
(1) 小美玉市内の外出先（トップ10）

小美玉市内における外出先のトップ10は下図に示すとおりである。



(2) 他市区町村への外出先（トップ10）

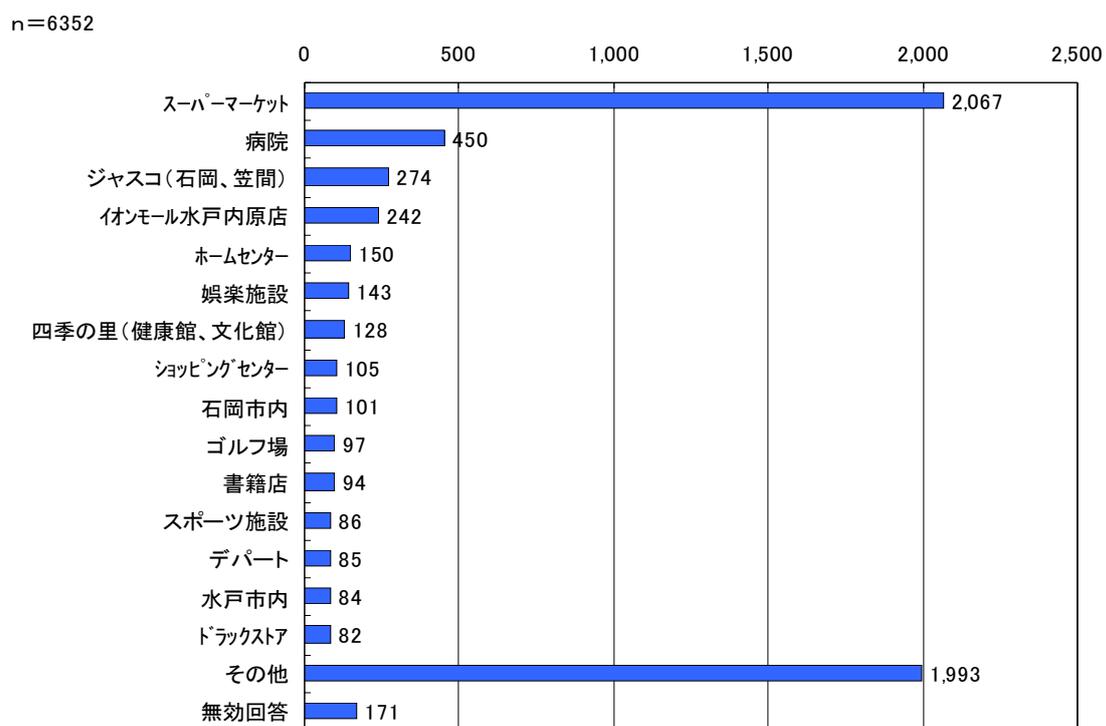
他市区町村における外出先のトップ10は下図に示すとおりである。



(3) よく行く施設 (トップ 15)

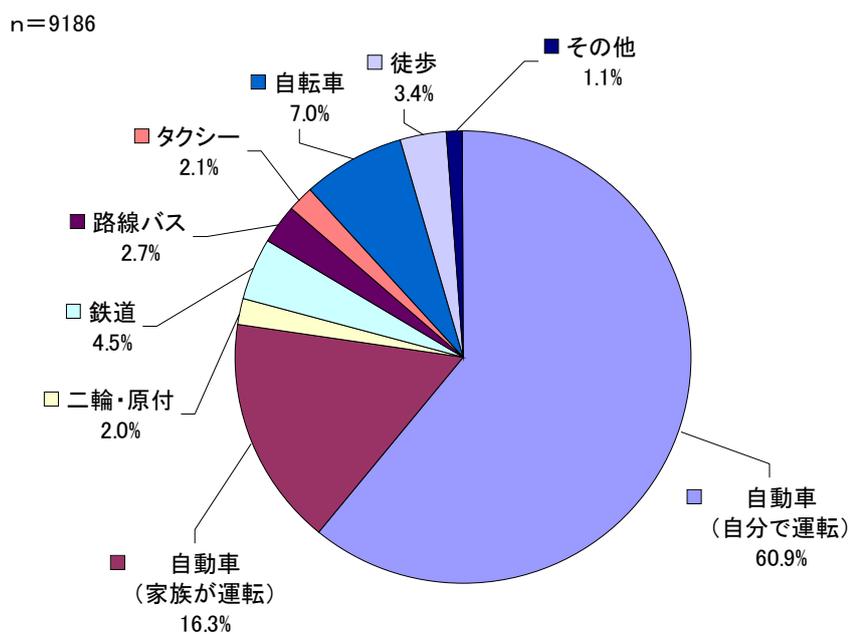
よく行く施設のトップ 15 は下図に示すとおりである。

日常生活に必要なものを買うに行く、「市内のスーパーマーケット」が最も多く 2,067 件となっている。続いて「市内の病院」、「ジャスコ(石岡、笠間)」の順となっている。



2-2-8 交通手段（外出時）

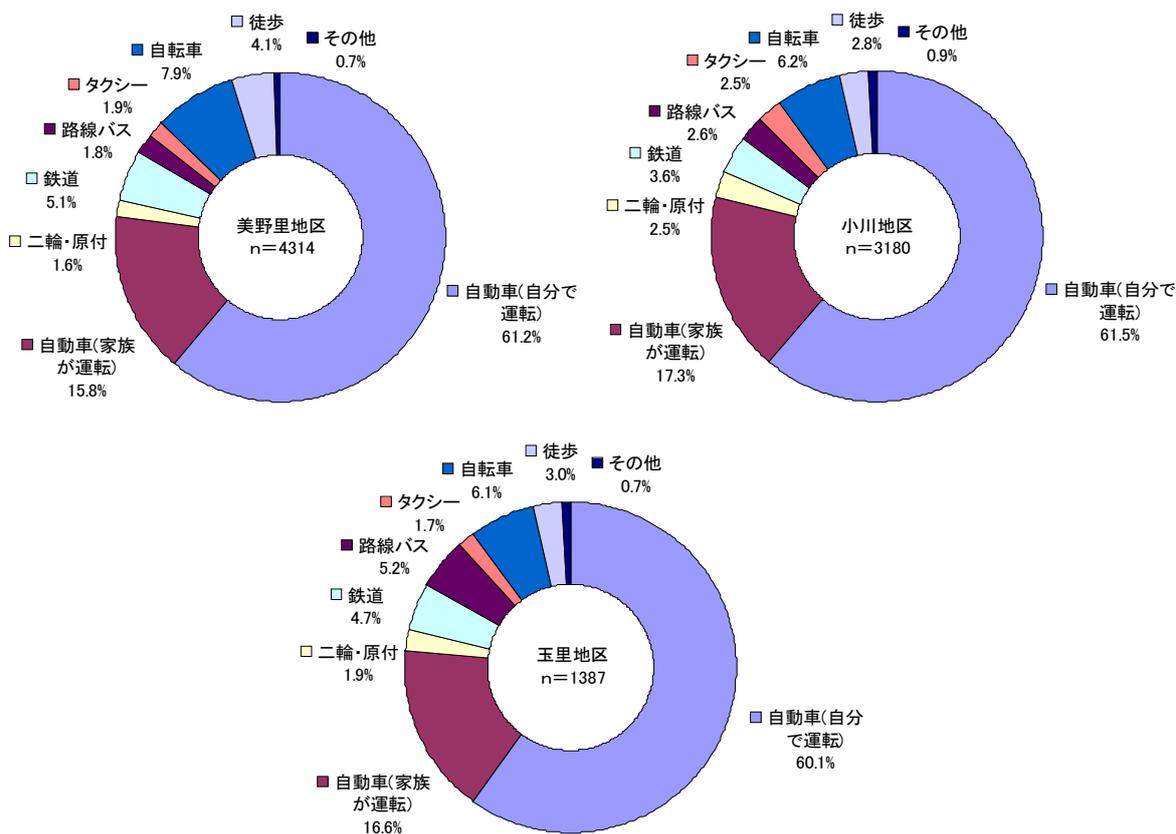
外出先への交通手段では、「自動車(自分が運転)」が最も多く 60.9%であった。自動車での外出については、「自動車(家族が運転)」も含めると全体の約 8 割を占める結果となった。



自動車(自分で運転)	5,591
自動車(家族が運転)	1,499
二輪・原付	181
鉄道	416
路線バス	244
タクシー	194
自転車	643
徒歩	316
その他	102

① 地区別における交通手段（外出時）【クロス集計】

2-2-8の外出時における交通手段について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、3地区において大きな傾向の差異は見られない。また、単純集計の比率とほぼ同等であることがいえる。



	自動車(自分で運転)	自動車(家族が運転)	二輪・原付	鉄道	路線バス	タクシー	自転車	徒歩	その他
美野里地区 n=4,314	2,639	680	68	221	78	80	340	179	29
小川地区 n=3,180	1,956	551	79	116	82	80	197	90	29
玉里地区 n=1,387	833	230	26	65	72	24	85	42	10

② 外出先のOD (Origin(出発地), Destination(目的地)) トリップ

外出先のODトリップについて、ODトリップ表とODトリップ図は次項以降に示すとおりである。

ここで分類する隣接都市、県央地域、県北地域、鹿行地域、県南地域、県西地域の内訳は下表に示すとおりである。

隣接都市 (7都市)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 石岡市 ▪ 笠間市 ▪ 水戸市 ▪ 茨城町 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 鉾田市 ▪ 行方市 ▪ かすみがうら市
県央地域 (5都市)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 城里町 ▪ 那珂市 ▪ ひたちなか市 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 東海村 ▪ 大洗町
県北地域 (6都市)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 日立市 ▪ 常陸太田市 ▪ 高萩市 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 北茨城市 ▪ 常陸大宮市 ▪ 大子町
鹿行地域 (3都市)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 鹿嶋市 ▪ 潮来市 ▪ 神栖市 	
県南地域 (12都市)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 土浦市 ▪ 龍ヶ崎市 ▪ 取手市 ▪ 牛久市 ▪ つくば市 ▪ 守谷市 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 稲敷市 ▪ つくばみらい市 ▪ 美浦村 ▪ 阿見町 ▪ 河内町 ▪ 利根町
県西地域 (10都市)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 古河市 ▪ 結城市 ▪ 下妻市 ▪ 常総市 ▪ 筑西市 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 坂東市 ▪ 桜川市 ▪ 八千代町 ▪ 五霞町 ▪ 境町

a 自動車（自分が運転、家族が運転、タクシー）

Destination Origin	美野里地区	小川地区	玉里地区	石岡市	笠間市	水戸市	茨城町	鉾田市	行方市	かすみがら市	県央地域	県北地域	鹿行地域	県南地域	県西地域	県外北地域	県外南地域	県外西地域
美野里地区	920	108	54	912	97	416	30	24	4	9	19	10	1	117	9	13	17	11
小川地区	106	513	128	590	27	258	24	73	42	13	14	5	5	101	4	10	32	4
玉里地区	53	134	130	372	9	51	4	13	7	12	2	-	2	101	-	5	12	6

※ 近隣都市以外の県内ODトリップの詳細は資料編を参照

b 鉄道

Destination Origin	美野里地区	小川地区	玉里地区	石岡市	笠間市	水戸市	茨城町	鉾田市	行方市	かすみがら市	県央地域	県北地域	鹿行地域	県南地域	県西地域	県外北地域	県外南地域	県外西地域
美野里地区	13	1	-	9	2	22	-	-	-	-	1	1	-	14	-	1	14	1
小川地区	2	2	-	4	2	12	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	7	2
玉里地区	-	1	2	4	1	3	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	1	-

c 路線バス

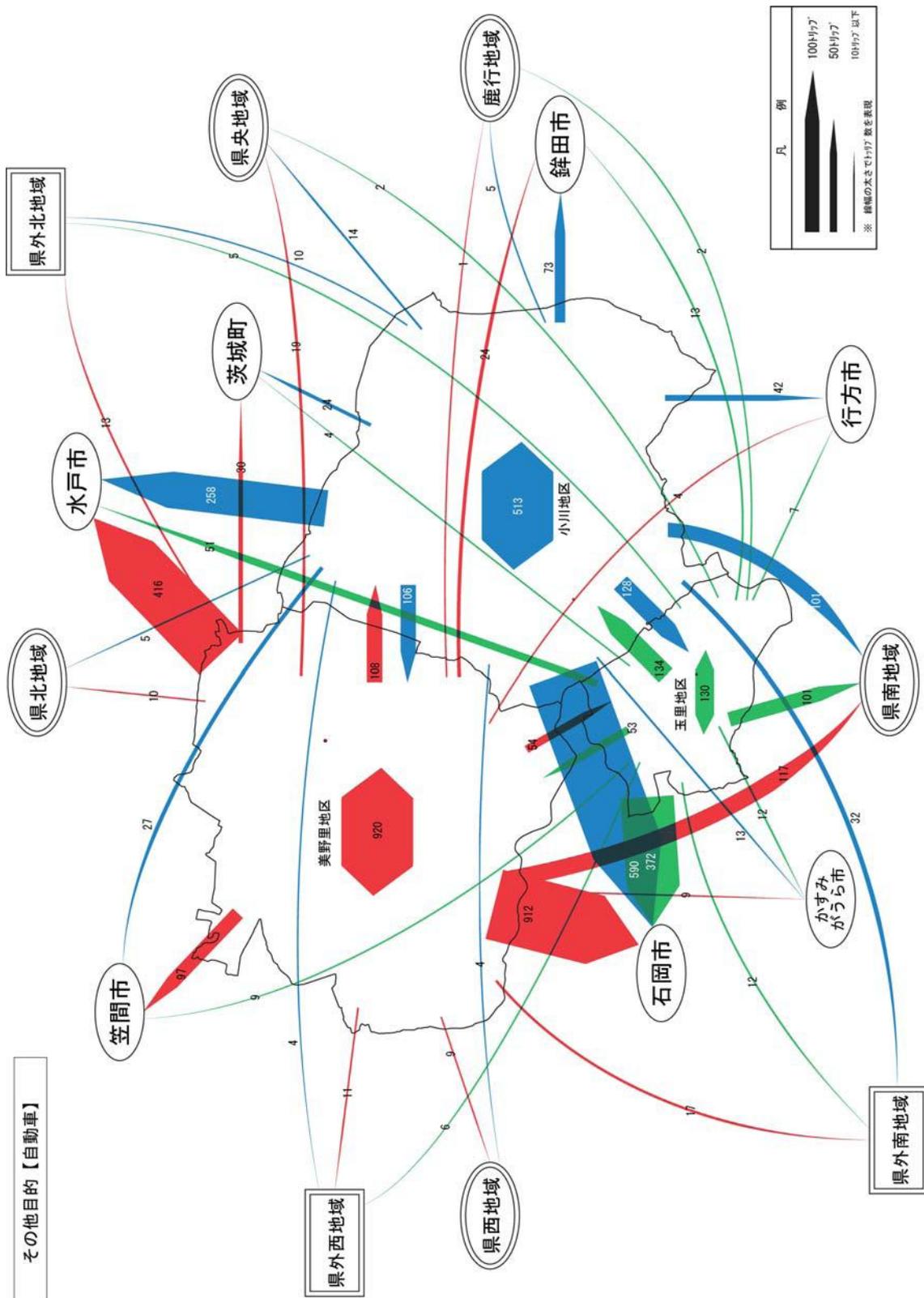
Destination Origin	美野里地区	小川地区	玉里地区	石岡市	笠間市	水戸市	茨城町	鉾田市	行方市	かすみがら市	県央地域	県北地域	鹿行地域	県南地域	県西地域	県外北地域	県外南地域	県外西地域
美野里地区	3	2	1	7	-	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
小川地区	2	8	2	10	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
玉里地区	1	2	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-

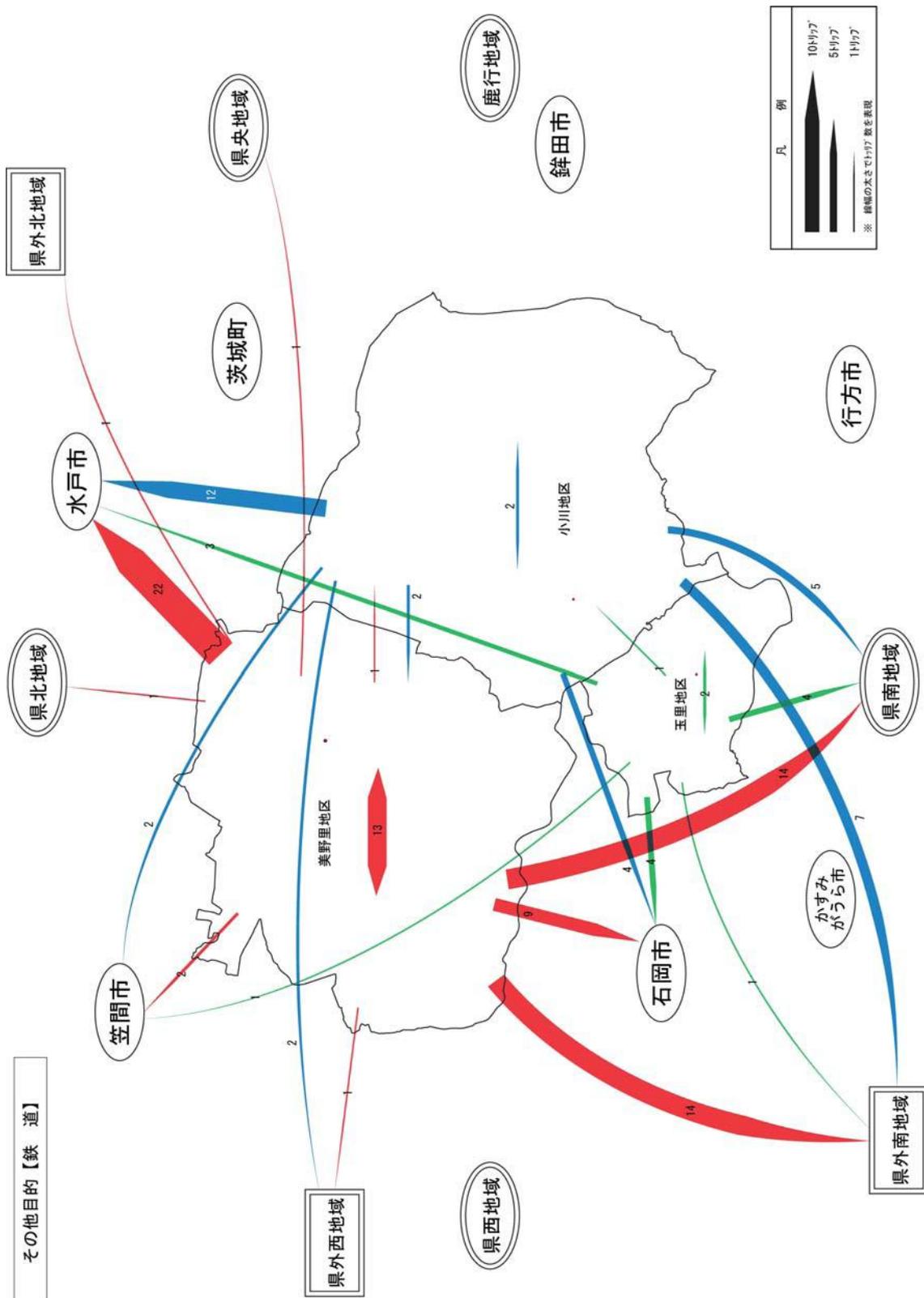
d 二輪・原付

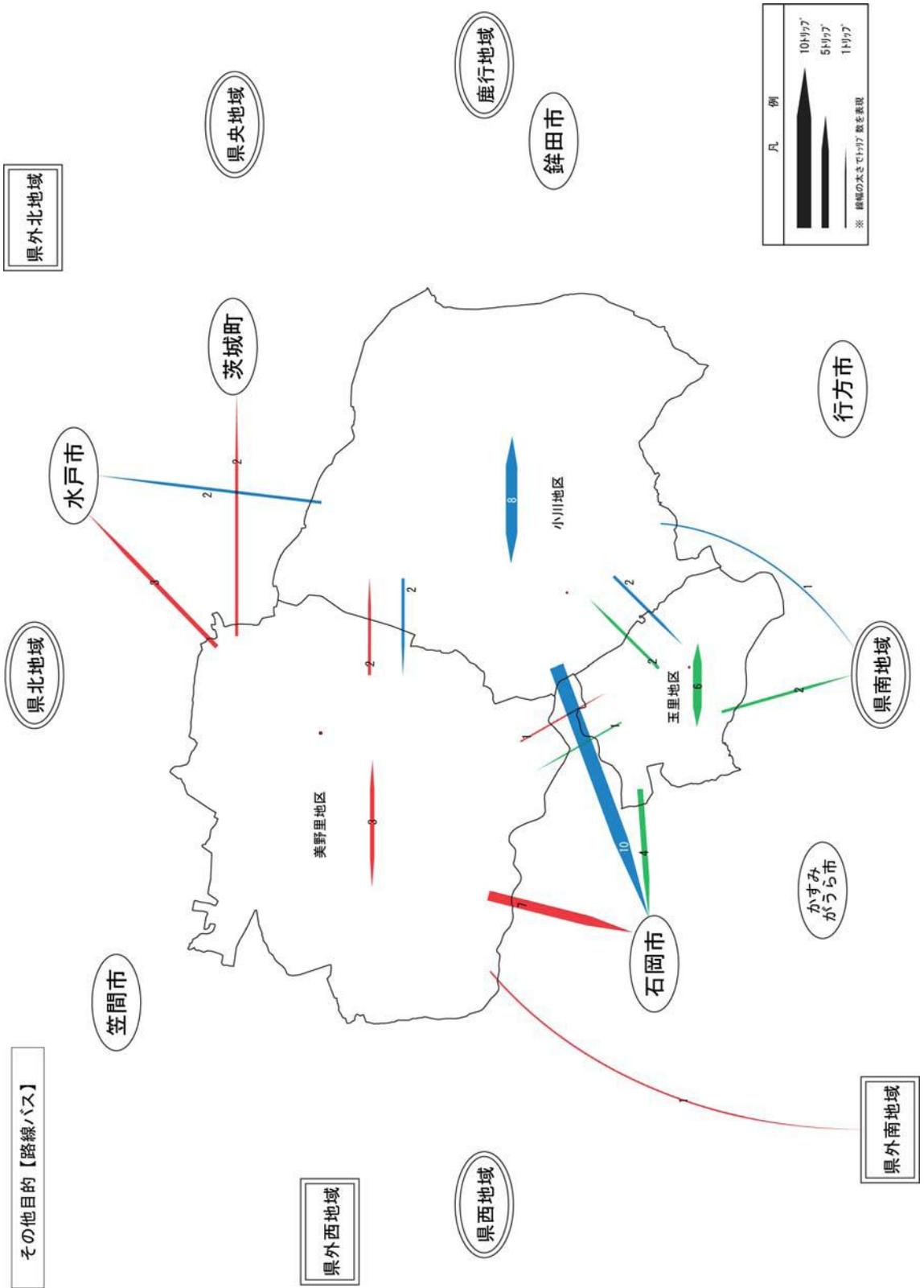
Destination Origin	美野里地区	小川地区	玉里地区	石岡市	笠間市	水戸市	茨城町	鉾田市	行方市	かすみががし市	県央地域	県北地域	鹿行地域	県南地域	県西地域	県外北地域	県外南地域	県外西地域
美野里地区	10	1	1	7	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
小川地区	1	17	3	11	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-
玉里地区	2	2	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-

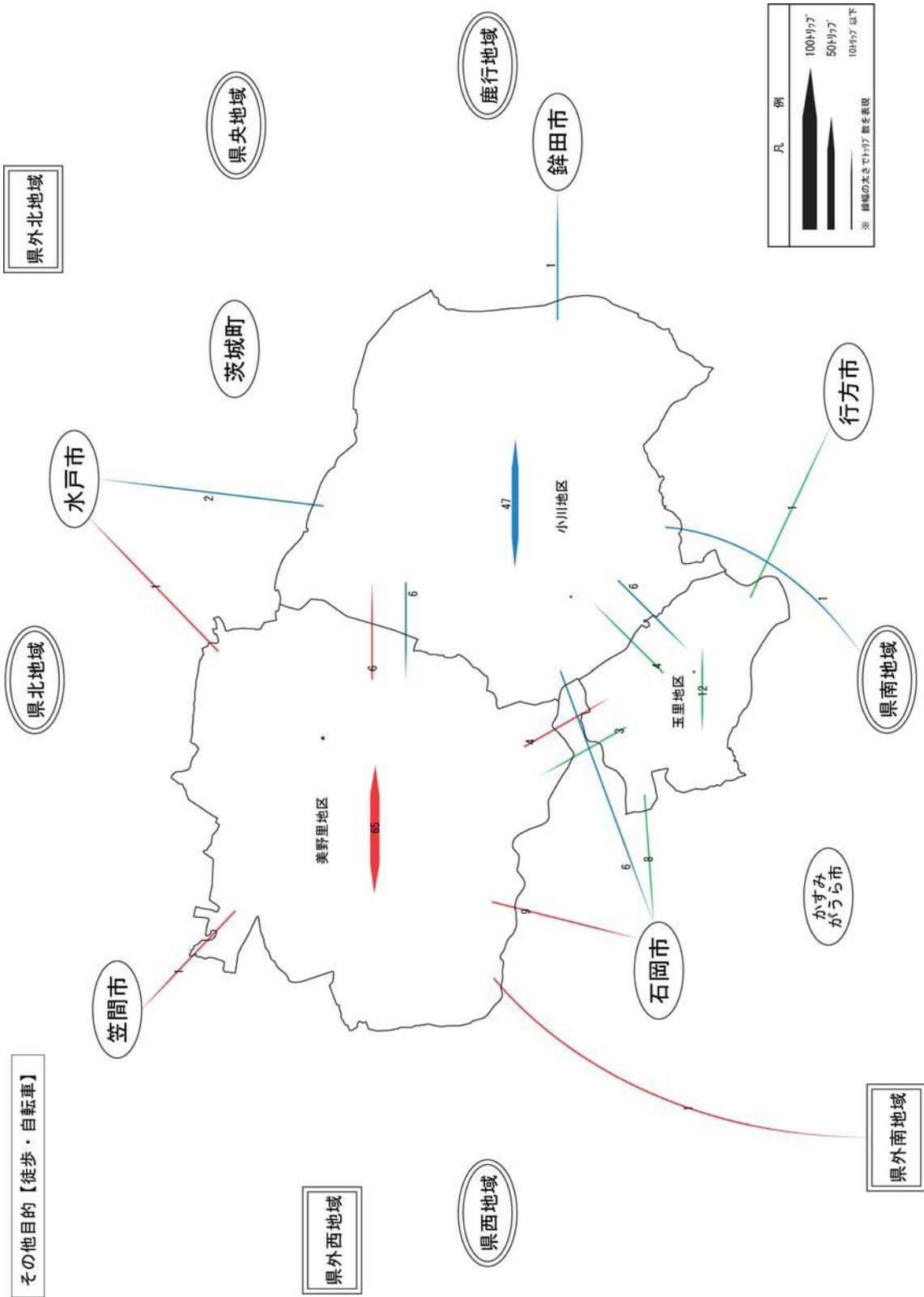
e 徒歩・自転車

Destination Origin	美野里地区	小川地区	玉里地区	石岡市	笠間市	水戸市	茨城町	鉾田市	行方市	かすみががし市	県央地域	県北地域	鹿行地域	県南地域	県西地域	県外北地域	県外南地域	県外西地域
美野里地区	65	6	4	9	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
小川地区	6	47	6	6	-	2	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
玉里地区	3	4	12	8	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-







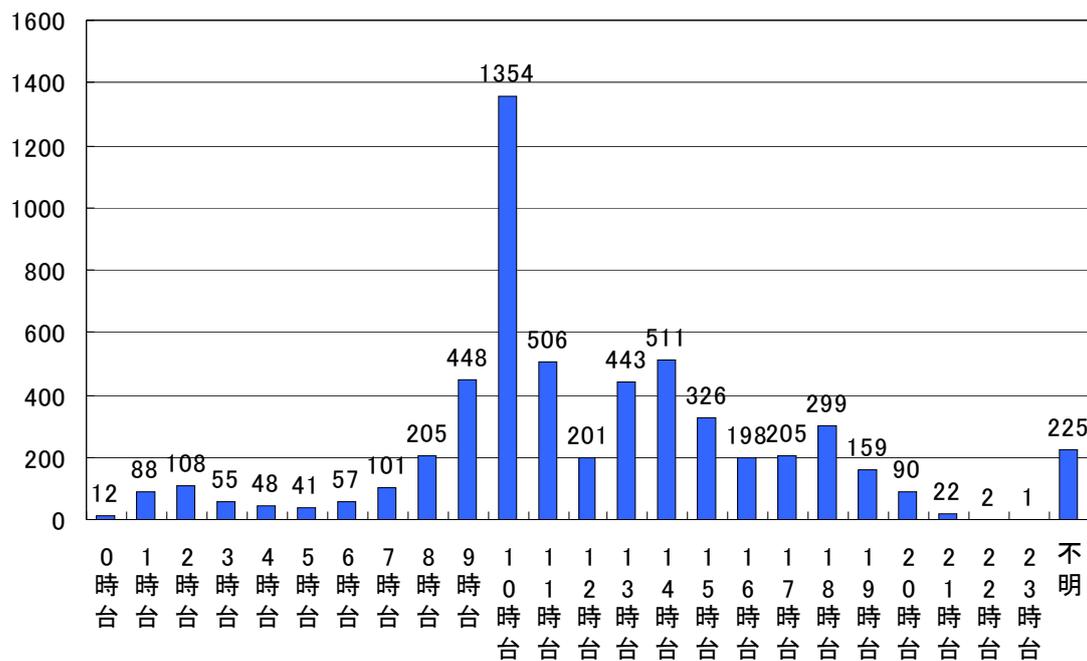


2-2-9 外出先までの時間

(1) 出発時間

外出時における出発時間では、「10 時台」が最も多く 1,354 件であった。続いて「14 時台」、「11 時台」の順となっている。

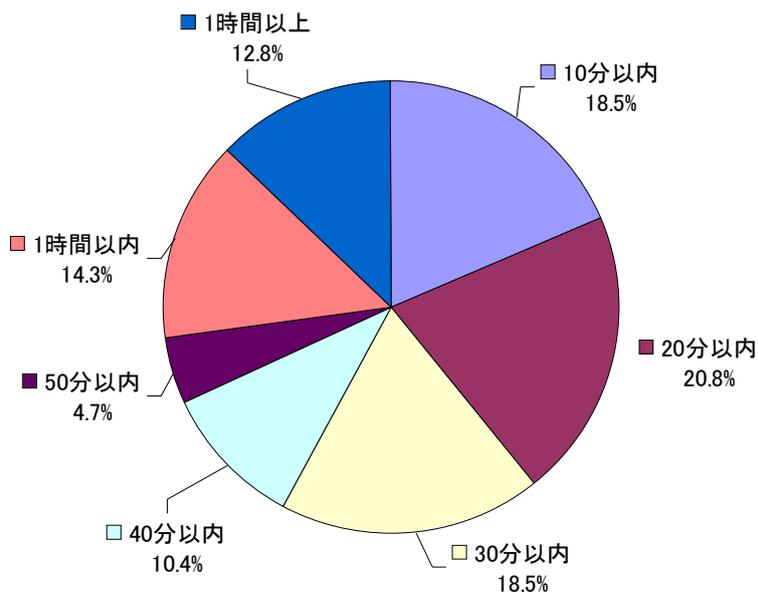
n=5705



(2) 所要時間

外出時における所要時間では、「20分以内」が最も多く20.8%であった。続いて「10分以内」、「30分以内」の順となっている。30分以内までの所要時間を合わせると全体の約6割を占める結果となった。

n=6047

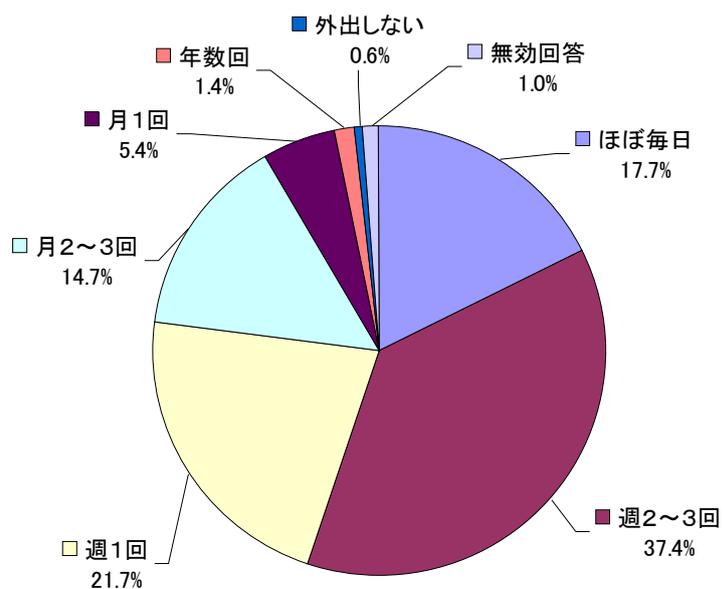


10分以内	1,119
20分以内	1,256
30分以内	1,118
40分以内	630
50分以内	286
1時間以内	865
1時間以上	773

2-2-10 外出頻度

外出頻度では、「週2～3回」が最も多く37.4%であった。続いて「週1回」、「ほぼ毎日」の順となっている。週1回以上の外出頻度を合わせると全体の約8割を占める結果となった。

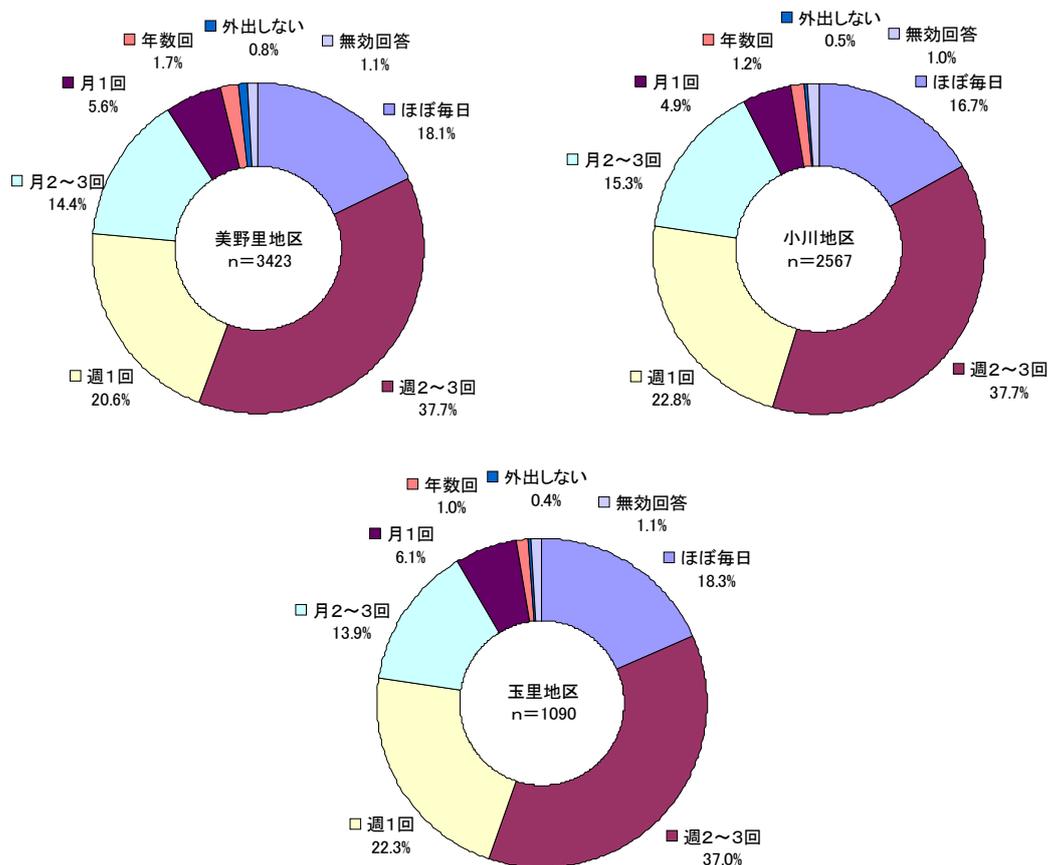
n=7219



ほぼ毎日	1,291
週2～3回	2,730
週1回	1,582
月2～3回	1,074
月1回	393
年数回	103
外出しない	46
無効回答	76

① 地区別における外出頻度【クロス集計】

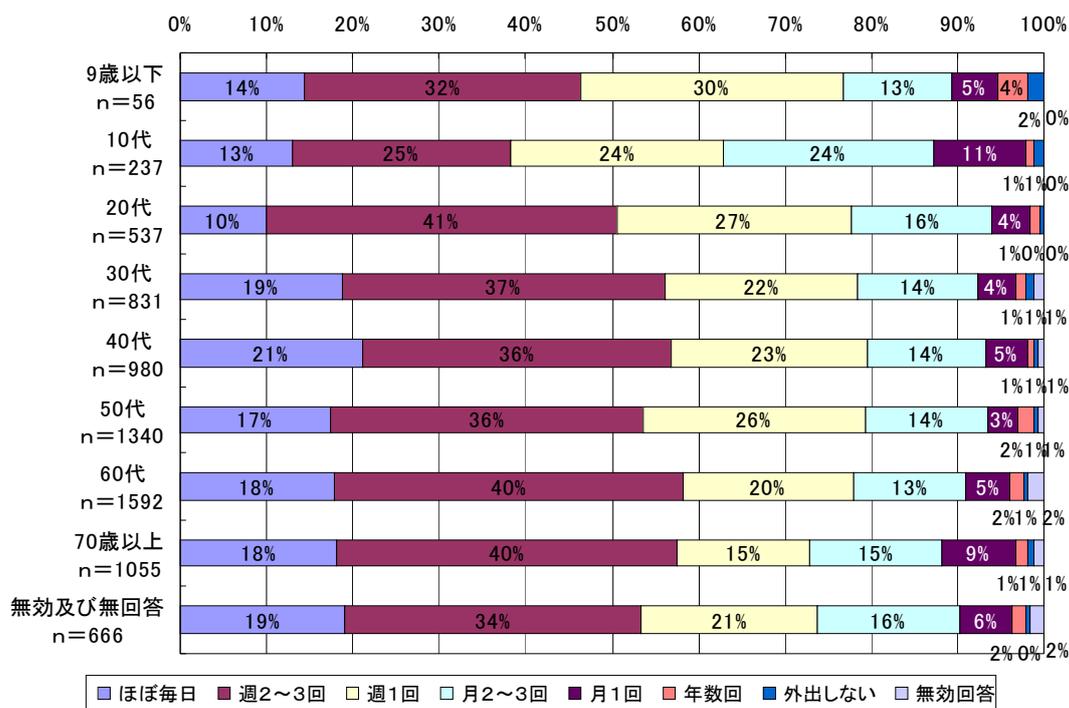
2-2-10 の外出頻度について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、3地区において大きな傾向の差異は見られない。また、単純集計の比率とほぼ同等であることがいえる。



	ほぼ毎日	週2~3回	週1回	月2~3回	月1回	年数回	外出しない	無効回答
玉里地区 n=1,090	199	403	243	152	66	11	4	12
小川地区 n=2,567	428	969	584	392	125	31	12	26
美野里地区 n=3,423	618	1,291	705	493	190	59	29	38

② 年齢別における外出頻度【クロス集計】

2-2-10 の外出頻度について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、年代における外出頻度の大きな差異は見られないが、「20代」から「60代」の外出頻度が高い傾向にある結果となった。

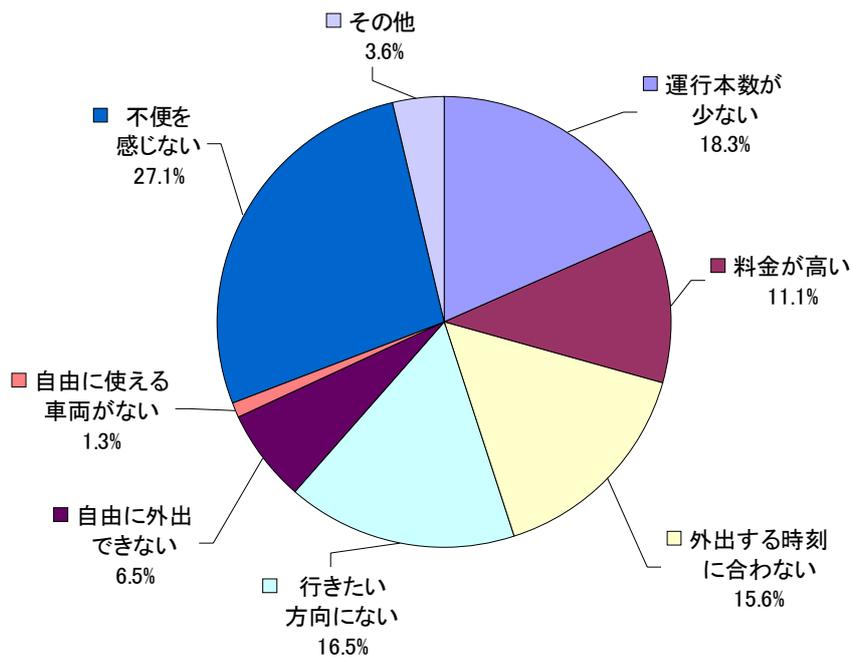


	ほぼ毎日	週2~3回	週1回	月2~3回	月1回	年数回	外出しない	無効回答
9歳以下 n=56	8	18	17	7	3	2	1	0
10代 n=237	31	60	58	58	25	2	3	0
20代 n=537	54	218	146	86	24	7	2	0
30代 n=831	156	311	184	116	37	9	9	9
40代 n=980	207	349	223	135	48	7	5	6
50代 n=1340	233	485	344	192	46	23	9	8
60代 n=1592	284	644	312	208	80	27	8	29
70歳以上 n=1055	191	417	160	163	90	15	6	13
無効及び無回答 n=666	127	228	137	109	40	11	3	11

2-2-1 1 外出する際に不便を感じる点

外出する際に不便を感じる点では、「不便を感じない」が最も多く 27.1%であった。続いて「鉄道・路線バスの運行本数が少ない」、「行きたい方向へ向かう交通手段がない」の順となっている。

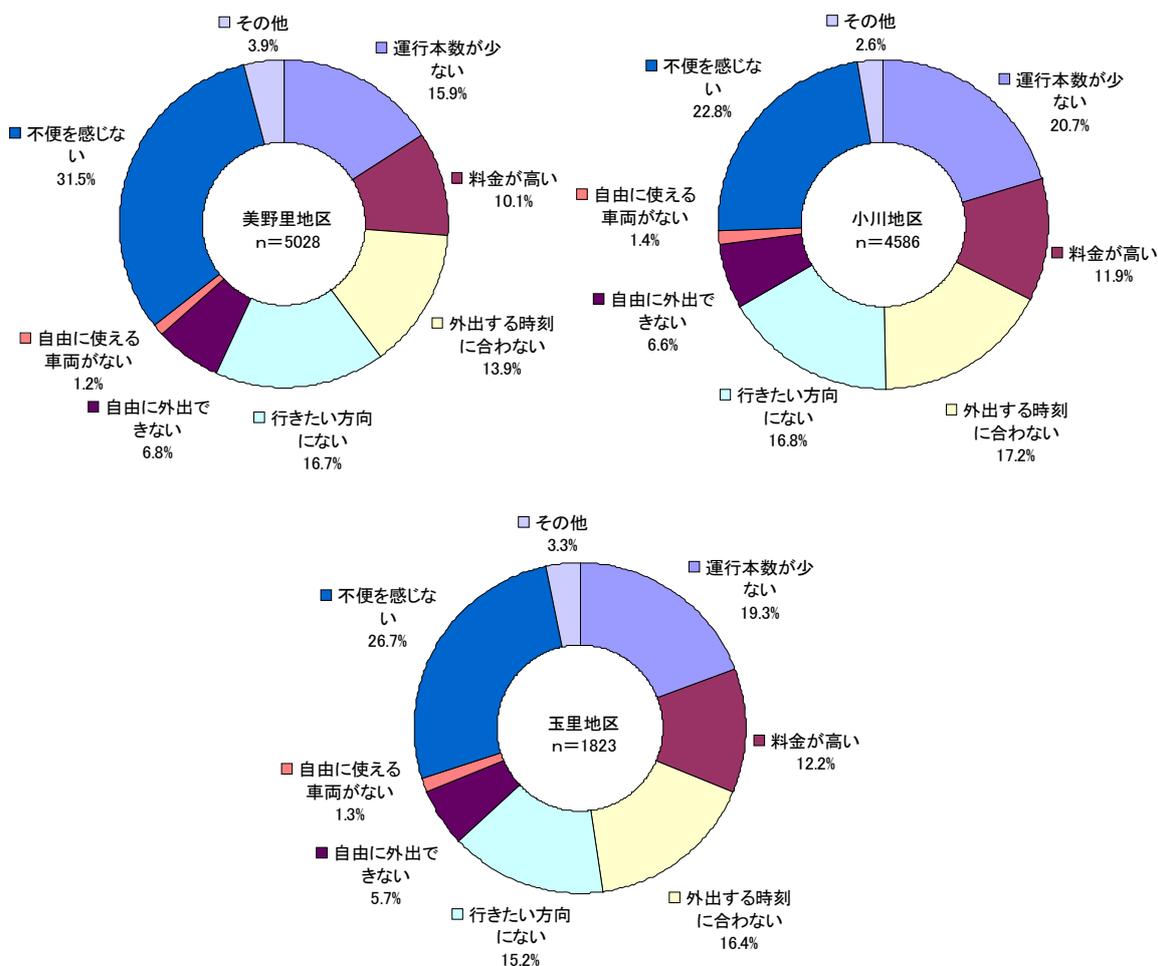
n=11812



運行本数が少ない	2,163
料金が高い	1,309
外出する時刻に合わない	1,838
行きたい方向にない	1,948
自由に外出できない	772
自由に使える車両がない	154
不便を感じない	3,199
その他	429

① 地区別における不便を感じる点【クロス集計】

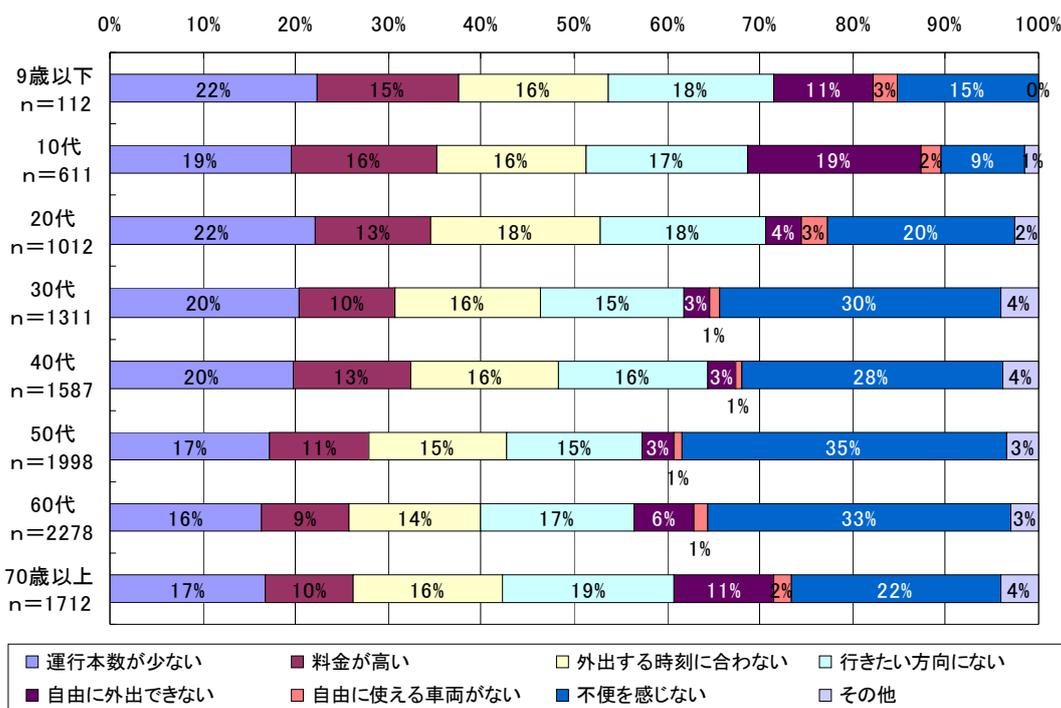
2-2-11 の不便を感じる点について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、3地区において大きな傾向の差異は見られなかったが、美野里地区の「不便を感じない」割合が他の地区に比べ高い傾向にあった。



	運行本数が少ない	料金が高い	外出する時刻に合わない	行きたい方向にない	自由に出出できない	自由に使える車両がない	不便を感じない	その他
美野里地区 n=5,028	801	508	697	838	342	61	1,584	197
小川地区 n=4,586	949	545	788	772	302	64	1,045	121
玉里地区 n=1,823	351	222	299	278	103	24	486	60

② 年齢別における不便を感じる点【クロス集計】

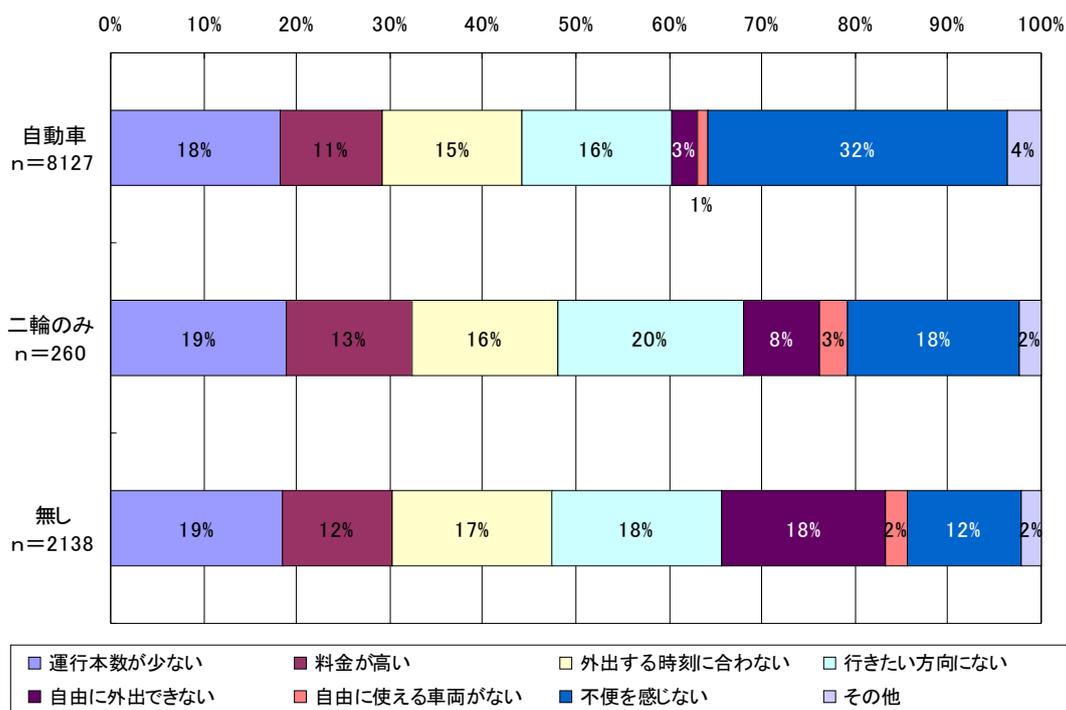
2-2-11 の不便を感じる点について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、年代における不便を感じる点では、「30代」から「60代」において「不便を感じない」割合が高い傾向が見られる結果となった。車を所有し自由に移動が出来る世代では、現在のところ不便を感じていない傾向にある。



	運行本数が少ない	料金が低い	外出する時刻に合わない	行きたい方向にない	自由に外出できない	自由に使える車両がない	不便を感じない	その他
9歳以下 n=112	25	17	18	20	12	3	17	0
10代 n=611	119	96	99	105	114	14	55	9
20代 n=1,012	223	127	184	180	39	29	205	25
30代 n=1,311	266	137	205	202	38	14	395	54
40代 n=1,587	312	201	253	255	47	10	449	60
50代 n=1,998	342	216	296	290	69	19	699	67
60代 n=2,278	372	215	320	381	143	34	743	70
70歳以上 n=1,712	285	164	275	317	183	33	385	70

③ 免許証の有無別における不便を感じる点【クロス集計】

2-2-11 の不便を感じる点について免許証の有無別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、自動車の免許証を有している回答においては「不便を感じない」割合が他に比べて高い傾向を示す結果となった。

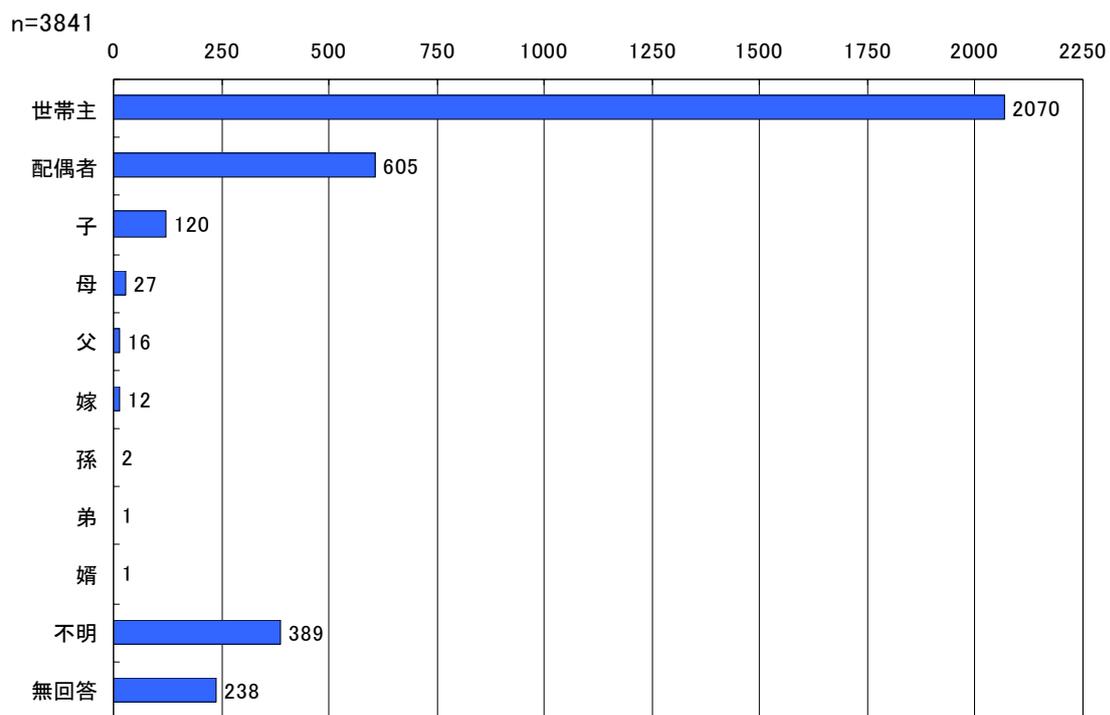


	運行本数が少ない	料金が低い	外出する時刻に合わない	行きたい方向にない	自由に外出できない	自由に使える車両がない	不便を感じない	その他
自動車 n=8,127	1,483	888	1,230	1,291	232	86	2,620	297
二輪のみ n=260	49	35	41	52	21	8	48	6
無し n=2,138	396	251	368	387	378	52	261	45

2-3 世帯代表回答集計結果

2-3-1 回答者

世帯代表回答の集計のうち、「世帯主」が最も多く、2,070 件の回答があった。続いて「配偶者」、「子」の順となっている。



2-3-2 道路渋滞に関する問題点について

◆ 設問項目

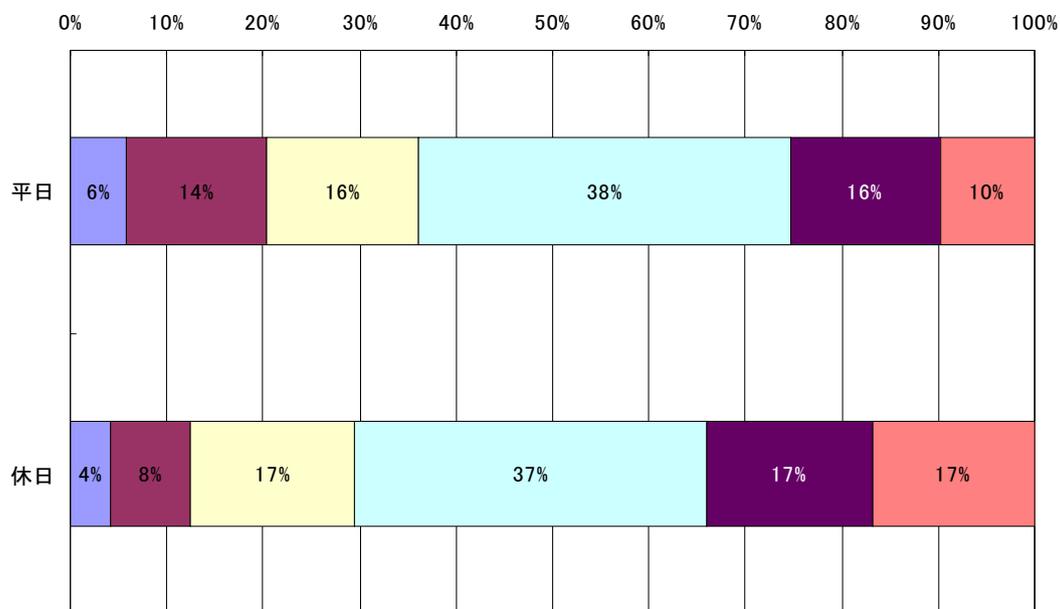
あなたが感じている小美玉市内における道路渋滞に関する問題点の程度		非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	全く問題はない
市内の道路渋滞に関してどのように感じていますか。	平日	5	4	3	2	1
	休日	5	4	3	2	1
市内の渋滞箇所または渋滞区間はどこですか		(_____)				

(1) 道路渋滞に関する問題点の程度

道路渋滞に関する問題点の程度では、平日及び休日ともに「あまり問題でない」が最も多く約4割を占める結果となった。また、「どちらとも言えない」、「問題ではない」を含めると全体の約7割を占める結果となった。

小美玉市内の道路渋滞に関する問題点の程度は低いといえる。

n=3481



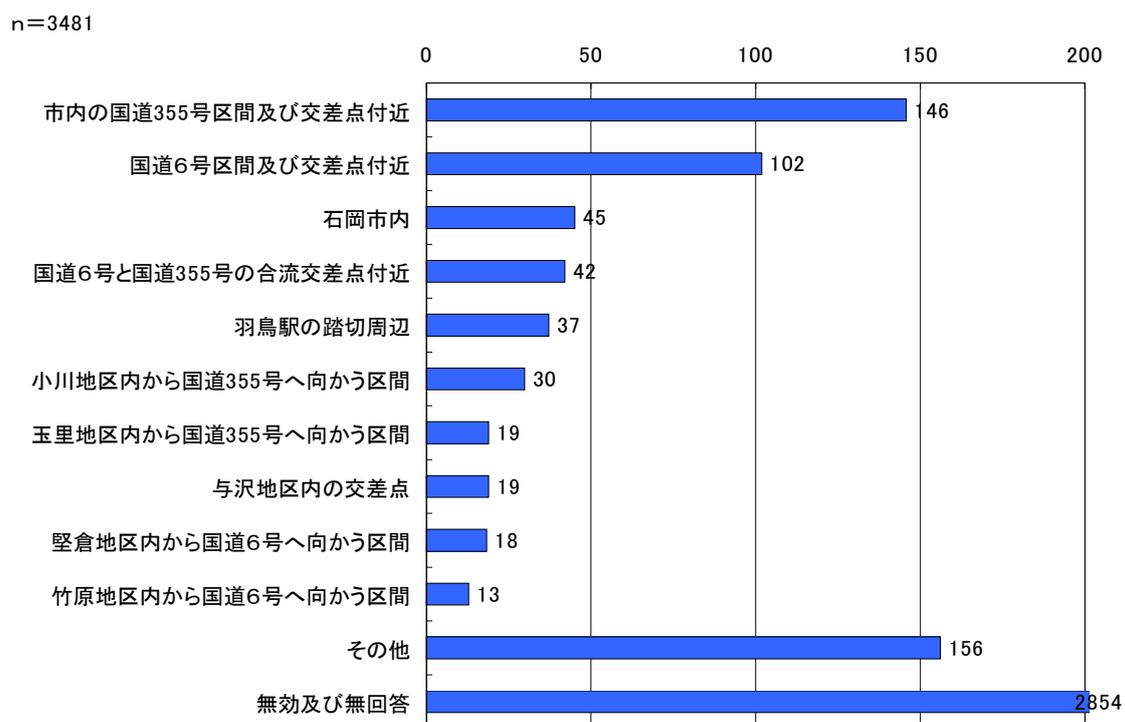
■ 非常に問題である ■ 問題である □ どちらとも言えない □ あまり問題ではない ■ 問題ではない ■ 無効及び無回答

	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
平日	204	504	552	1,339	544	338
休日	141	295	589	1,272	598	586

(2) 市内の渋滞箇所及び区間（トップ10）

「渋滞箇所及び区間」のトップ10は下図に示すとおりである。

「市内の国道355号区間及び交差点付近」が最も多く146件であった。続いて「国道6号区間及び交差点付近」、「石岡市内」の順となっている。



2-3-3 徒歩（または自転車）に関する問題点について

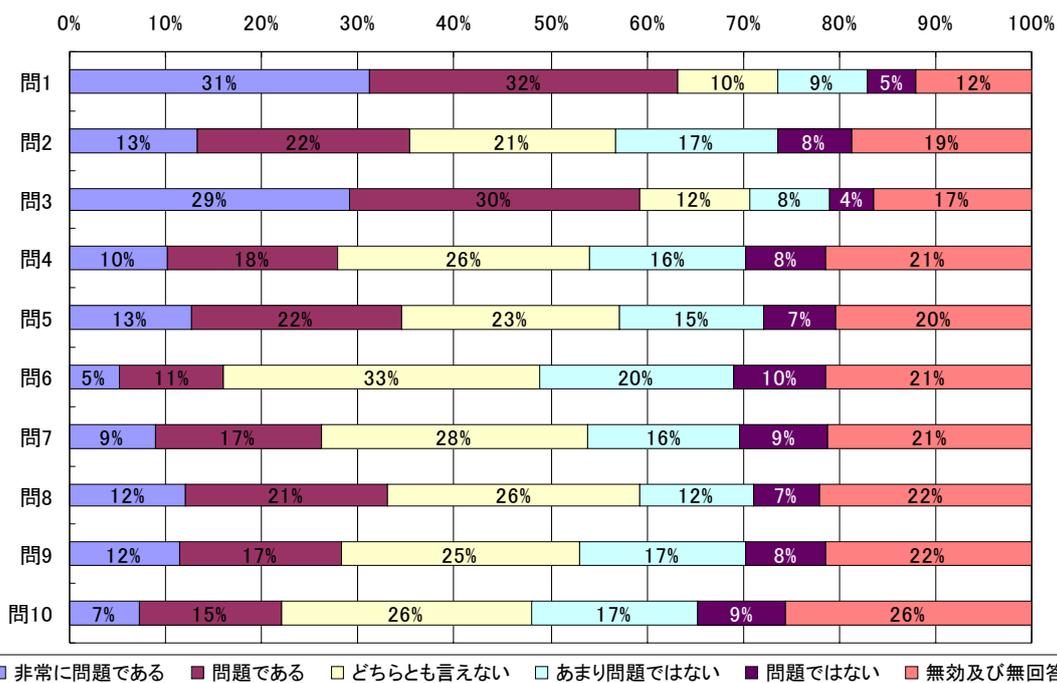
◆ 設問項目

あなたが感じている小美玉市内における 徒歩(または自転車)に関する問題点の程度	5 非常 に問 題 で あ る	4 問 題 で あ る	3 言 え な い ど ち ら と も	2 あ ま り 問 題 で は な い	1 問 題 で な い
1. 歩道がない または 幅が狭い	5	4	3	2	1
2. 歩道上に大きな段差がある	5	4	3	2	1
3. 道路に照明灯などがない	5	4	3	2	1
4. 歩道が傾斜している	5	4	3	2	1
5. 歩道の舗装が滑りやすい、凹凸がある	5	4	3	2	1
6. 歩行者信号の青時間が短い	5	4	3	2	1
7. 音響信号がついていない	5	4	3	2	1
8. 視覚障害者誘導ブロックがない	5	4	3	2	1
9. 歩道上に自転車や看板など障害物がある	5	4	3	2	1
10. 駐輪場が少ない	5	4	3	2	1
11. その他の問題点 (_____)					
12. 歩道に問題のある箇所または区間 (_____)					

(1) 徒歩(または自転車)に関する問題点の程度

徒歩(または自転車)に関する問題点の程度では、「問1 歩道がない または 幅が狭い」、「問3 道路に照明灯などがない」の設問項目で、「非常に問題である」または「問題がある」の割合が全体の約6割を占める結果となった。

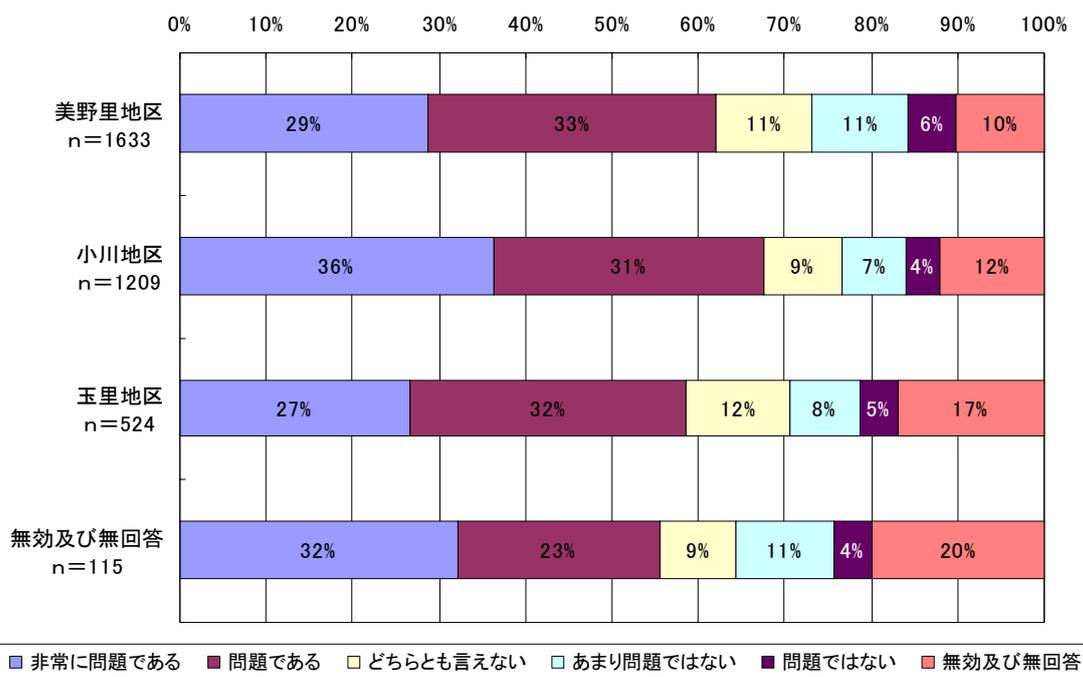
n=3481



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
問1	1,084	1,118	360	328	168	423
問2	461	771	747	584	266	652
問3	1,015	1,046	403	289	153	575
問4	354	616	911	568	290	742
問5	438	763	787	523	258	712
問6	181	379	1,139	703	334	745
問7	311	601	961	554	316	738
問8	420	729	913	411	244	764
問9	401	584	859	605	283	749
問10	256	512	902	605	314	892

① 地区別における「問1 歩道がない または 幅が狭い」【クロス集計】

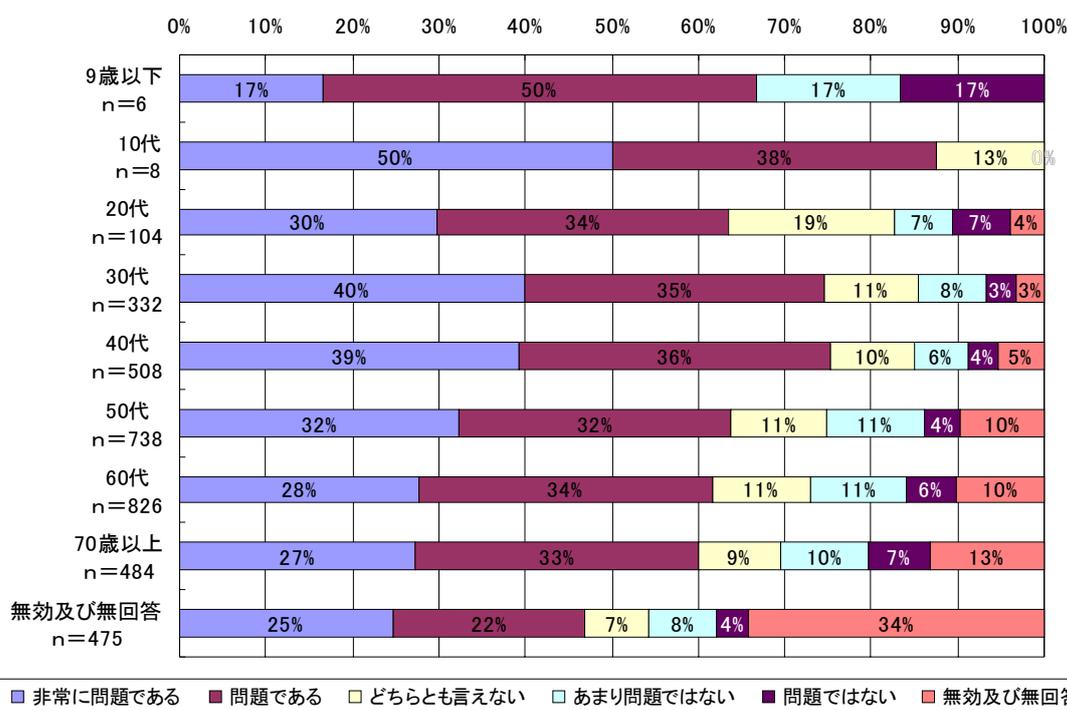
2-3-3(1)の問1について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、3地区において大きな傾向の差異は見られない。また、単純集計の比率とほぼ同等であることがいえる。



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
美野里地区 n=1,633	470	544	179	183	90	167
小川地区 n=1,209	438	379	108	90	49	145
玉里地区 n=524	139	168	63	42	24	88
無効及び無回答 n=115	37	27	10	13	5	23

② 年齢別における「問1 歩道がない または 幅が狭い」【クロス集計】

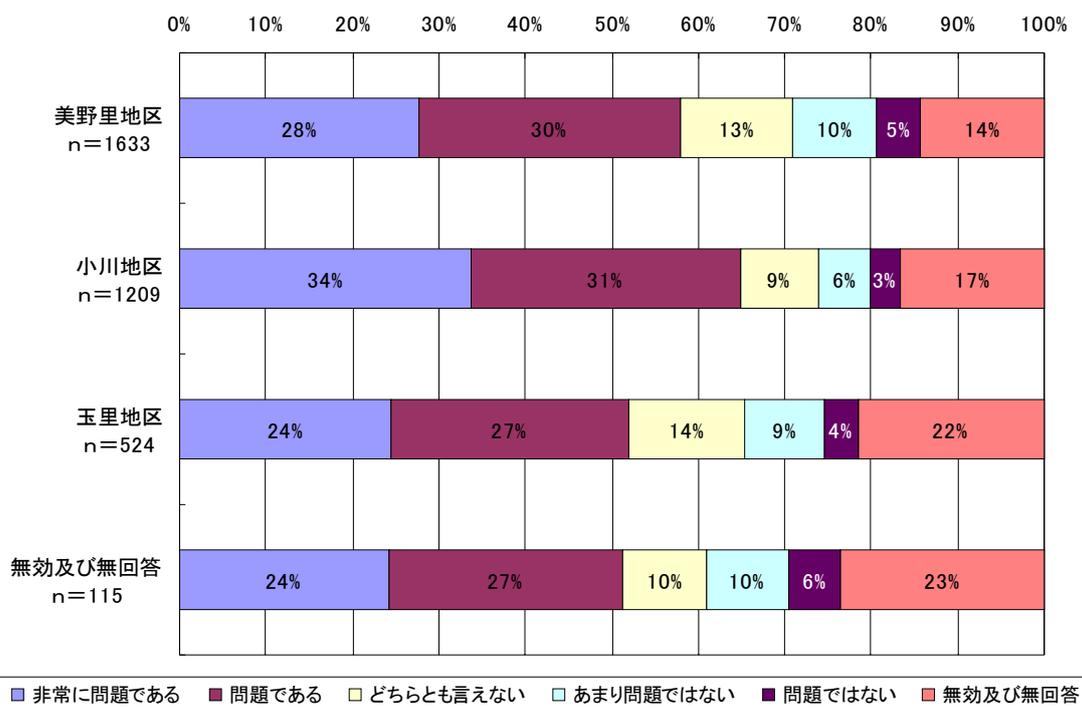
2-3-3(1)の問1について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、年代ごとにおいて大きな傾向の差異は見られない。また、単純集計の比率とほぼ同等であることがいえる。



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
9歳以下 n=6	1	3	0	1	1	0
10代 n=8	4	3	1	0	0	0
20代 n=104	31	35	20	7	7	4
30代 n=332	133	115	36	26	11	11
40代 n=508	199	184	49	31	18	27
50代 n=738	238	233	81	84	30	72
60代 n=826	229	280	93	92	49	83
70歳以上 n=484	132	159	45	50	34	64
無効及び無回答 n=475	117	106	35	37	18	162

③ 地区別における「問3 道路に照明灯がない」【クロス集計】

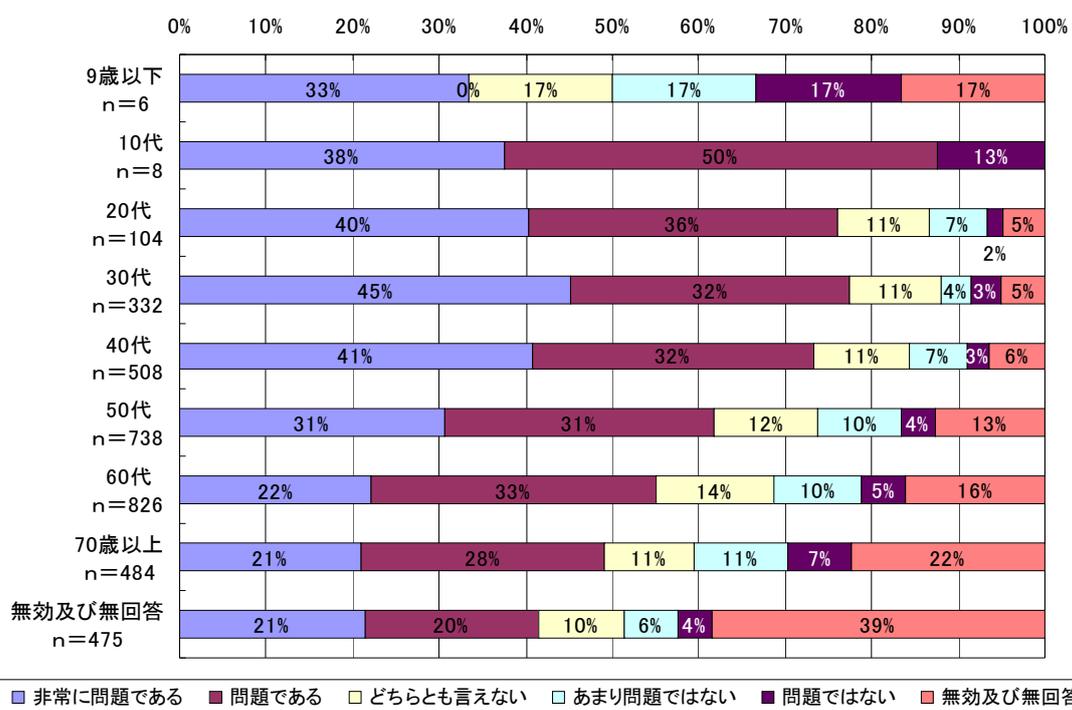
2-3-3(1)の問3について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、3地区において大きな傾向の差異は見られない。また、単純集計の比率とほぼ同等であることがいえる。



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
美野里地区 n=1,633	452	494	211	158	85	233
小川地区 n=1,209	407	377	110	72	41	202
玉里地区 n=524	128	144	71	48	20	113
無効及び無回答 n=115	28	31	11	11	7	27

④ 年齢別における「問3 道路に照明灯がない」【クロス集計】

2-3-3(1)の問1について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、夜間に外出する割合が高いと考えられる「20代」から「50代」で約6割が高い傾向を示す結果となった。



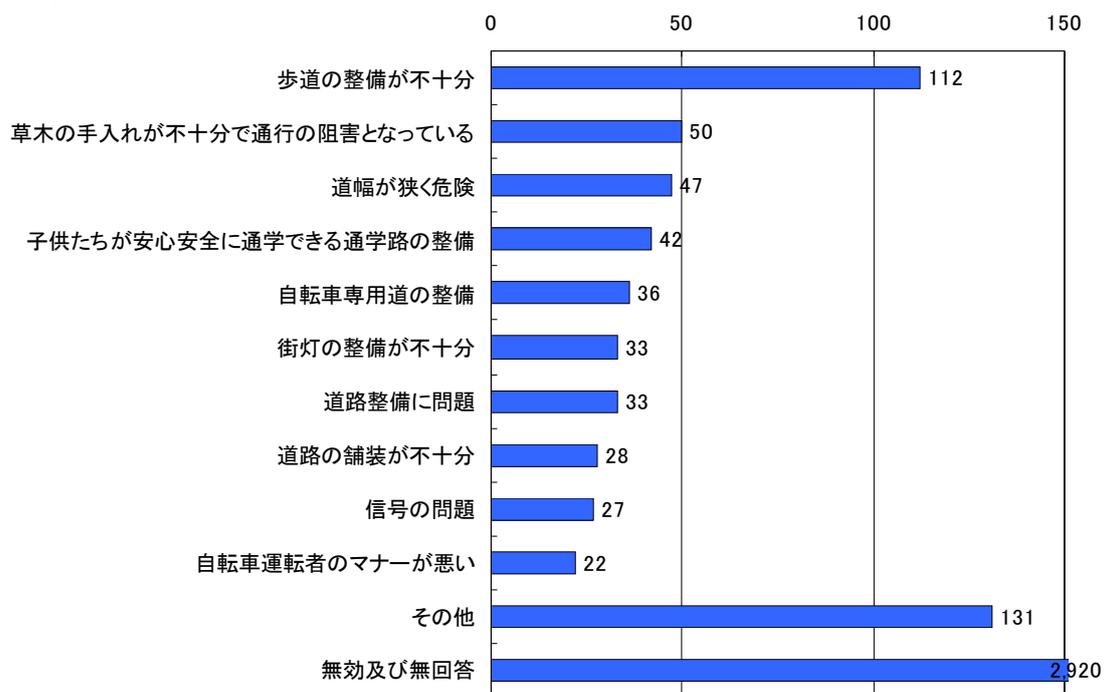
	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
9歳以下 n=6	2	0	1	1	1	1
10代 n=8	3	4	0	0	1	0
20代 n=104	42	37	11	7	2	5
30代 n=332	150	107	35	12	11	17
40代 n=508	207	165	56	34	13	33
50代 n=738	226	229	89	71	29	94
60代 n=826	182	273	113	82	42	134
70歳以上 n=484	101	136	51	52	36	108
無効及び無回答 n=626	102	95	47	30	18	183

(2) 問 11 その他の問題点

「問 11 その他の問題点」のトップ 10 は下図に示すとおりである。

「歩道の整備が不十分」が最も多く 112 件であった。続いて「草木の手入れが不十分で通行の阻害となっている」、「道幅が狭く危険」の順となっている。

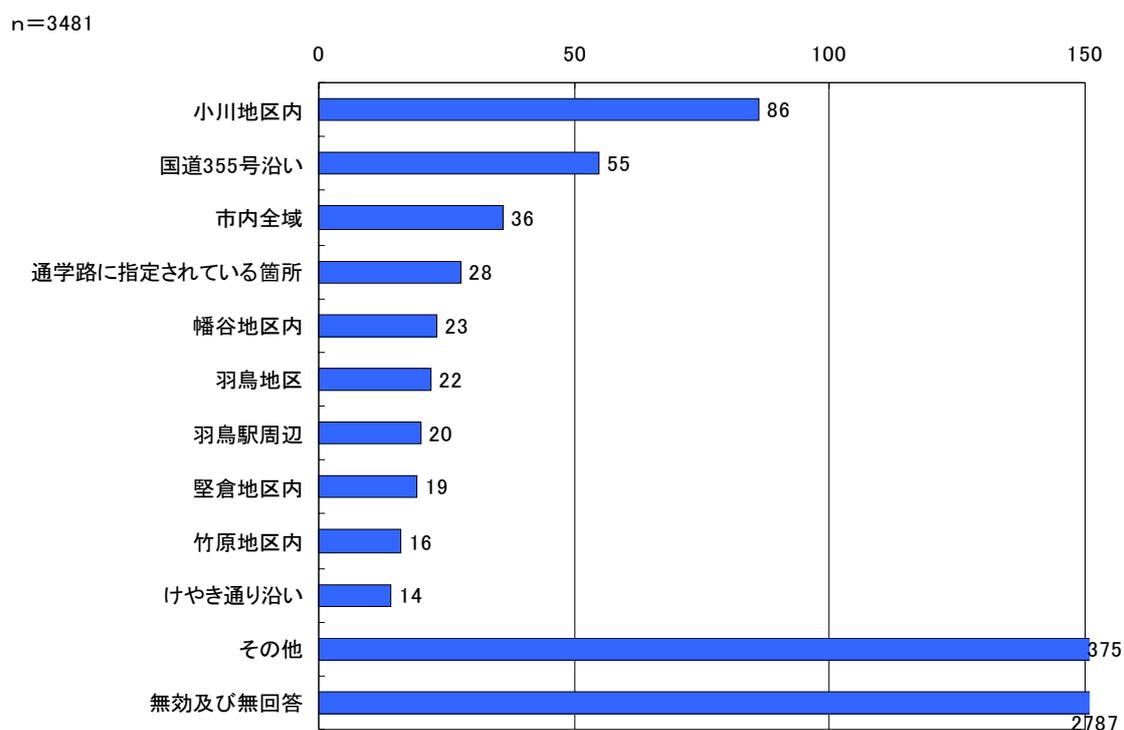
n=3481



(3) 問 12 問題のある箇所及び区間

「問 12 問題のある箇所及び区間」のトップ 10 は下図に示すとおりである。

「小川地区内」が最も多く 86 件であった。続いて「国道 355 号沿い」、「市内全域」の順となっている。



2-3-4 最寄りの鉄道交通に関する問題点について

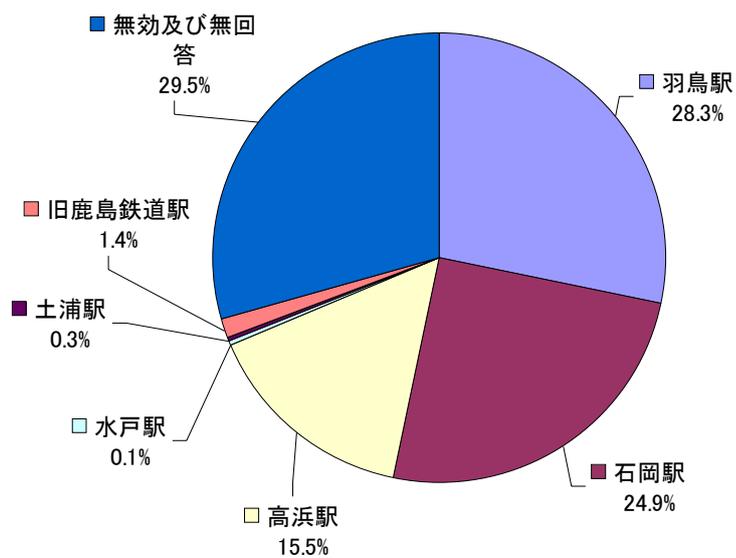
◆ 設問項目

◆ よく利用する駅はどこですか駅名をお答えください。 () 駅					
あなたが普段、利用している 鉄道交通に関する問題点の程度	非 常 に 問 題 で あ る	問 題 で あ る	ど ち ら と も 言 え な い	あ ま り 問 題 で は な い	問 題 で な い
1. 電車の運行本数が少ない	5	4	3	2	1
2. 駅まで行く交通手段がない	5	4	3	2	1
3. 電車の運賃が高い	5	4	3	2	1
4. 電車の時刻や運賃、路線などがわかりにくい	5	4	3	2	1
5. 始発の時刻が遅い・終電の時刻が早い	5	4	3	2	1
6. 電車とバスの乗り継ぎが不便	5	4	3	2	1
7. 駅周辺に駐車場が少ない	5	4	3	2	1
8. 駅周辺に自動二輪車（原付含む）や自転車の駐輪場がない	5	4	3	2	1
9. 高齢者や障害者が駅を利用しにくい	5	4	3	2	1
10. 駅員等の案内が不親切である	5	4	3	2	1

(1) よく利用する駅

よく利用する駅では、「羽鳥駅」が最も多く 28.3%であった。続いて「石岡駅」、「高浜駅」の順となっている。

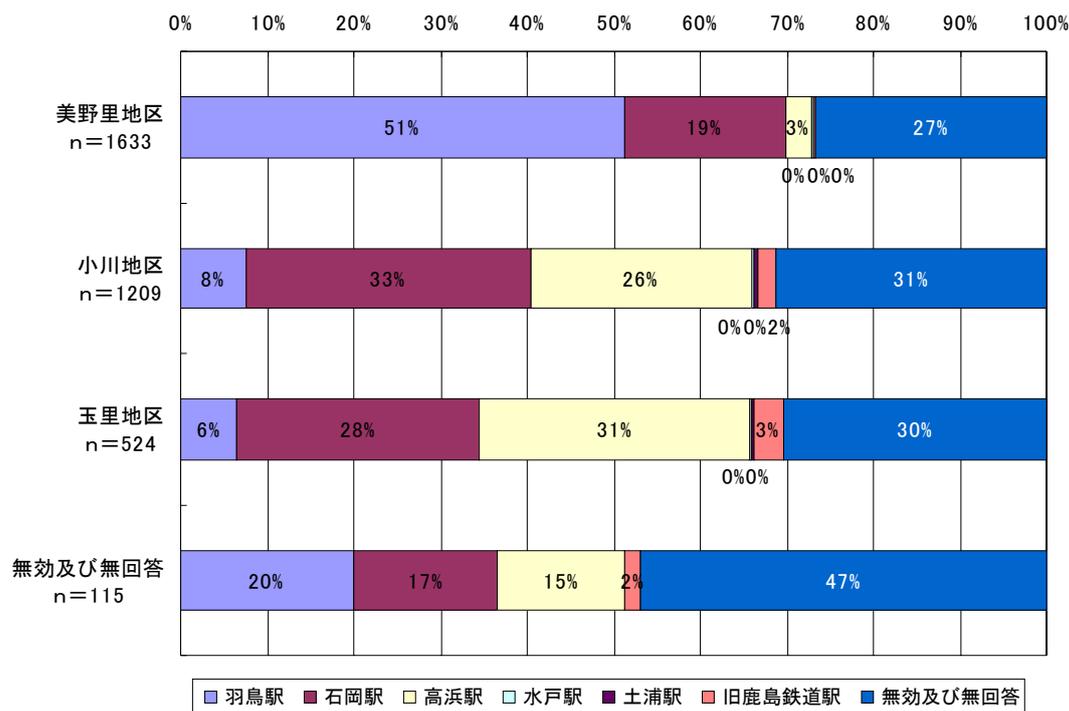
n=3481



羽鳥駅	985
石岡駅	867
高浜駅	541
水戸駅	5
土浦駅	9
旧鹿島鉄道駅	47
無効及び無回答	1,027

① 地区別におけるよく利用する駅【クロス集計】

2-3-4(1)について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、美野里地区では約5割が「羽鳥駅」を利用している結果となった。また、小川地区と玉里地区においては「羽鳥駅」を利用するよりも「石岡駅」、「高浜駅」を利用する傾向が高い結果となった。

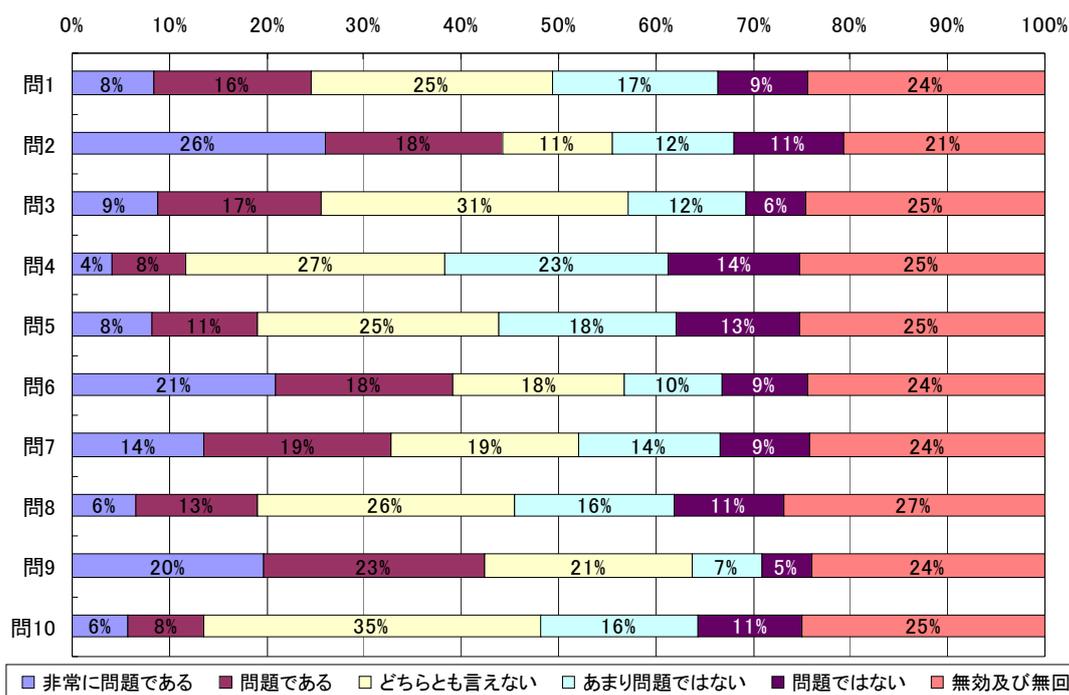


	羽鳥駅	石岡駅	高浜駅	水戸駅	土浦駅	旧鹿島鉄道駅	無効及び無回答
美野里地区 n=1,633	837	303	50	2	2	4	435
小川地区 n=1,209	91	398	310	2	6	23	379
玉里地区 n=524	34	147	164	1	1	18	159
無効及び無回答 n=115	23	19	17	0	0	2	54

(2) 鉄道交通に関する問題点の程度

鉄道交通に関する問題点の程度では、「問2 駅まで行く交通手段がない」、「問6 電車とバスの乗り継ぎが不便」、「問9 高齢者や障害者が駅を利用しにくい」の設問項目で、「非常に問題である」または「問題がある」の割合が全体の約4～5割を占める結果となった。

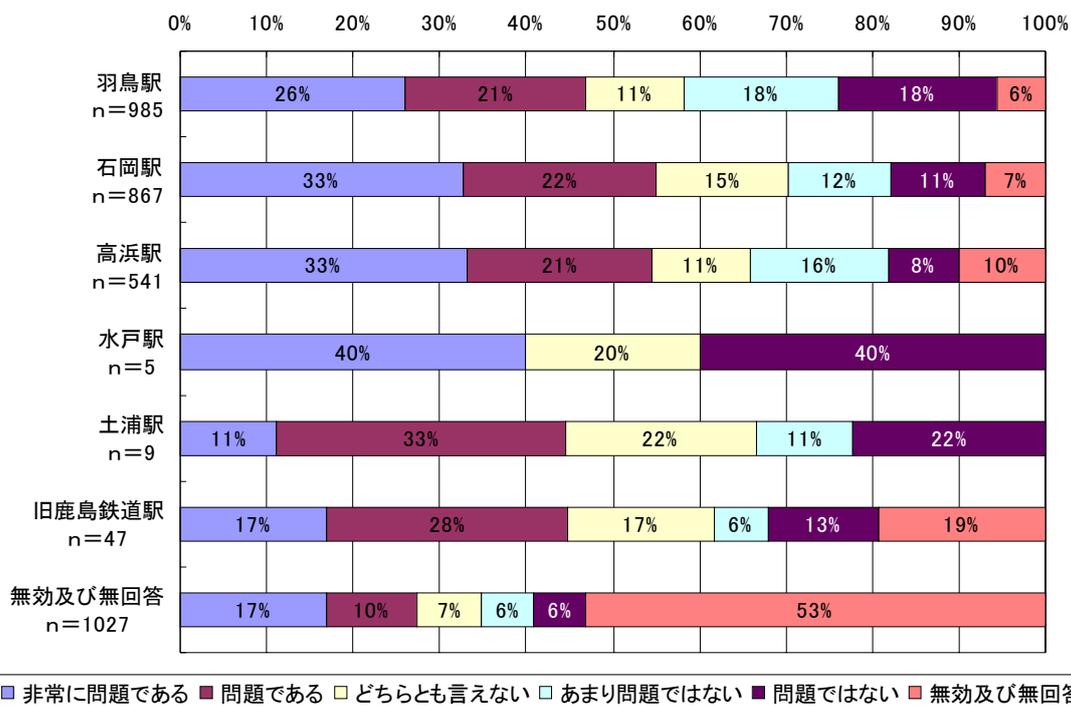
n=3481



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
問1	289	568	862	595	320	847
問2	905	635	394	432	391	724
問3	310	583	1,096	419	219	854
問4	143	265	925	798	470	880
問5	284	377	862	640	438	880
問6	729	634	614	345	308	851
問7	472	669	674	500	324	842
問8	226	440	918	570	396	931
問9	683	795	741	246	181	835
問10	197	272	1,205	565	374	868

① 利用駅別における「問2 駅まで行く交通手段がない」【クロス集計】

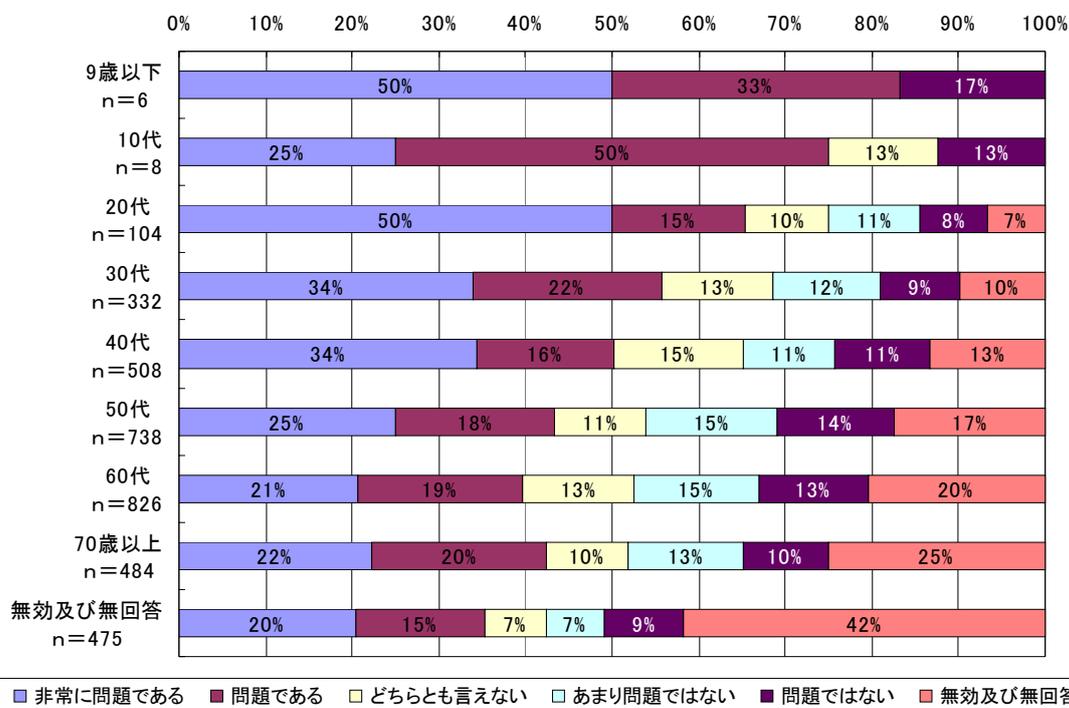
2-3-4(2)の問2について利用駅別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「羽鳥駅」、「石岡駅」、「高浜駅」においては、単純集計とはほぼ同様の傾向が見られた。どの駅に関しても駅まで行く交通手段が乏しいのが現状であるといえる。



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
羽鳥駅 n=985	256	206	112	176	180	55
石岡駅 n=867	284	192	133	103	95	60
高浜駅 n=541	180	115	61	87	44	54
水戸駅 n=5	2	0	1	0	2	0
土浦駅 n=9	1	3	2	1	2	0
旧鹿島鉄道駅 n=47	8	13	8	3	6	9
無効及び無回答 n=1,027	174	106	77	62	62	546

② 年齢別における「問2 駅まで行く交通手段がない」【クロス集計】

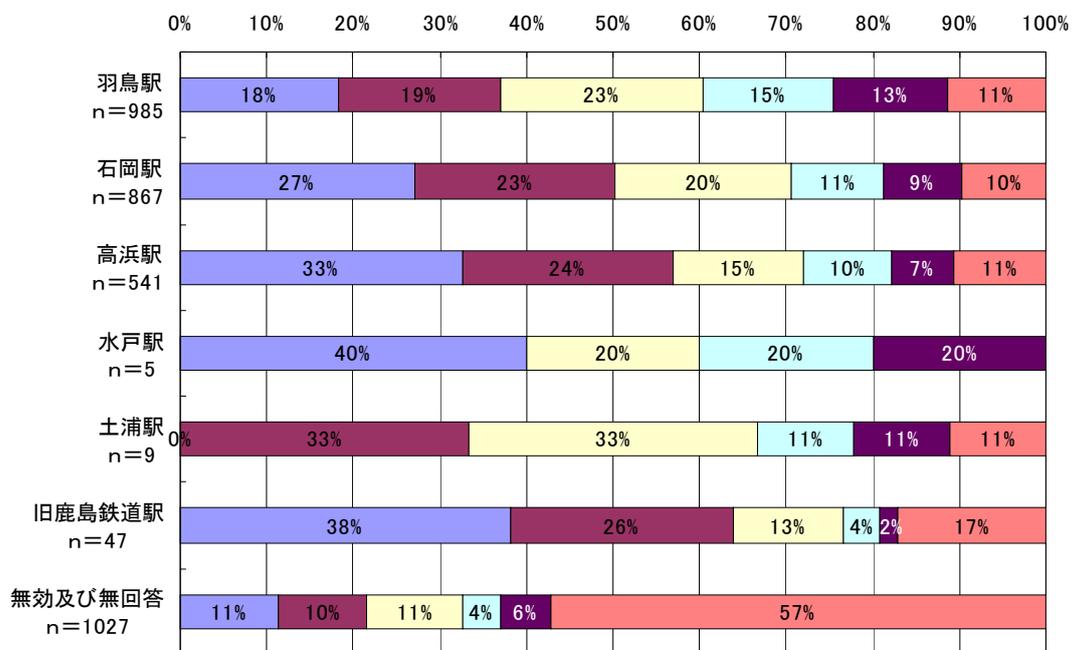
2-3-4(2)の問2について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「20代」から「40代」で約5割を超す傾向を示す結果となった。



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
9歳以下 n=6	3	2	0	0	1	0
10代 n=8	2	4	1	0	1	0
20代 n=104	52	16	10	11	8	7
30代 n=332	113	72	43	41	30	33
40代 n=508	175	80	76	54	55	68
50代 n=738	185	135	78	111	100	129
60代 n=826	170	158	106	120	104	168
70歳以上 n=484	108	97	46	64	48	121
無効及び無回答 n=475	97	71	34	31	44	198

③ 利用駅別における「問6 電車とバスの乗り継ぎが不便」【クロス集計】

2-3-4(2)の問6について利用駅別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「石岡駅」と「高浜駅」において約5割が問題であると示す結果となった。

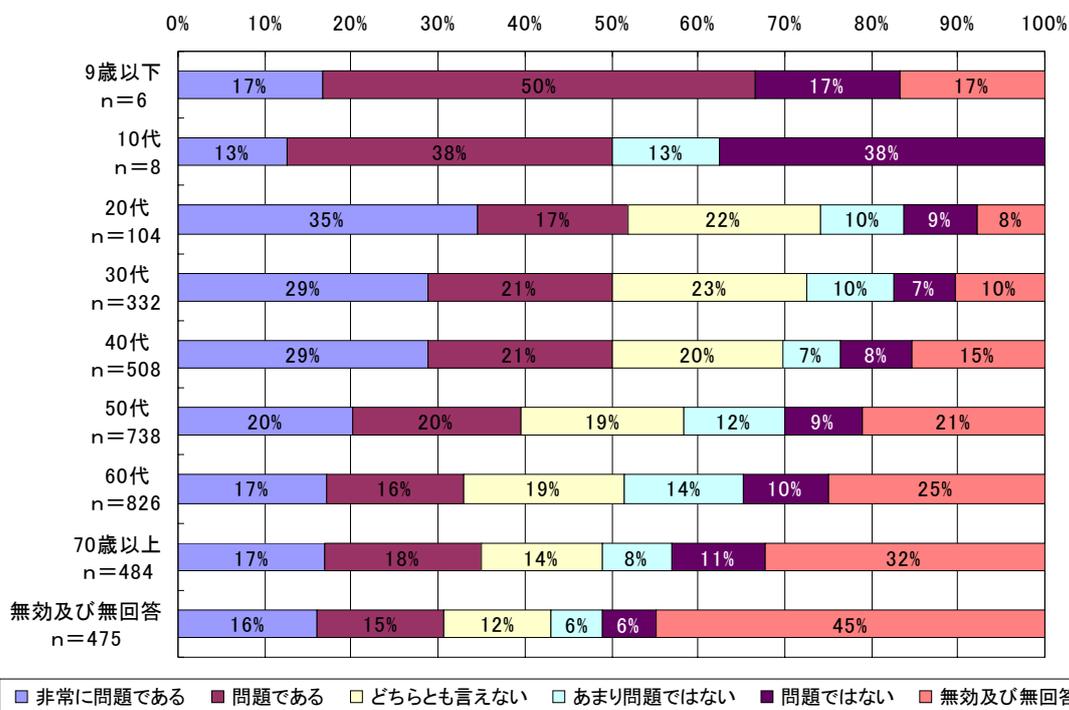


■ 非常に問題である ■ 問題である □ どちらとも言えない □ あまり問題ではない ■ 問題ではない ■ 無効及び無回答

	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
羽鳥駅 n=985	181	183	231	148	130	112
石岡駅 n=867	234	202	176	93	77	85
高浜駅 n=541	177	131	81	56	38	58
水戸駅 n=5	2	0	1	1	1	0
土浦駅 n=9	0	3	3	1	1	1
旧鹿島鉄道駅 n=47	18	12	6	2	1	8
無効及び無回答 n=1,027	117	103	116	44	60	587

④ 年齢別における「問6 電車とバスの乗り継ぎが不便」【クロス集計】

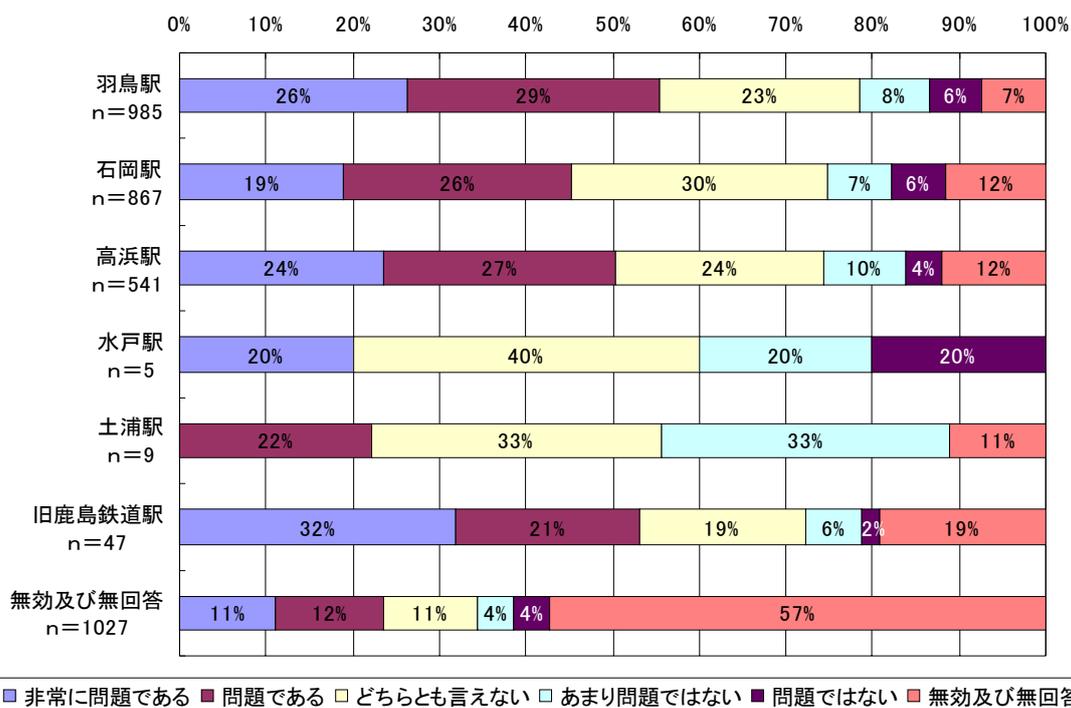
2-3-4(2)の問2について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「20代」から「40代」で約5割を超す傾向を示す結果となった。



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
9歳以下 n=6	1	3	0	0	1	1
10代 n=8	1	3	0	1	3	0
20代 n=104	36	18	23	10	9	8
30代 n=332	96	70	75	33	24	34
40代 n=508	147	107	100	34	42	78
50代 n=738	148	145	138	86	66	155
60代 n=826	142	130	153	113	82	206
70歳以上 n=484	82	88	67	39	52	156
無効及び無回答 n=475	76	70	58	29	29	213

⑤ 利用駅別における「問9 高齢者や障害者が駅を利用しにくい」【クロス集計】

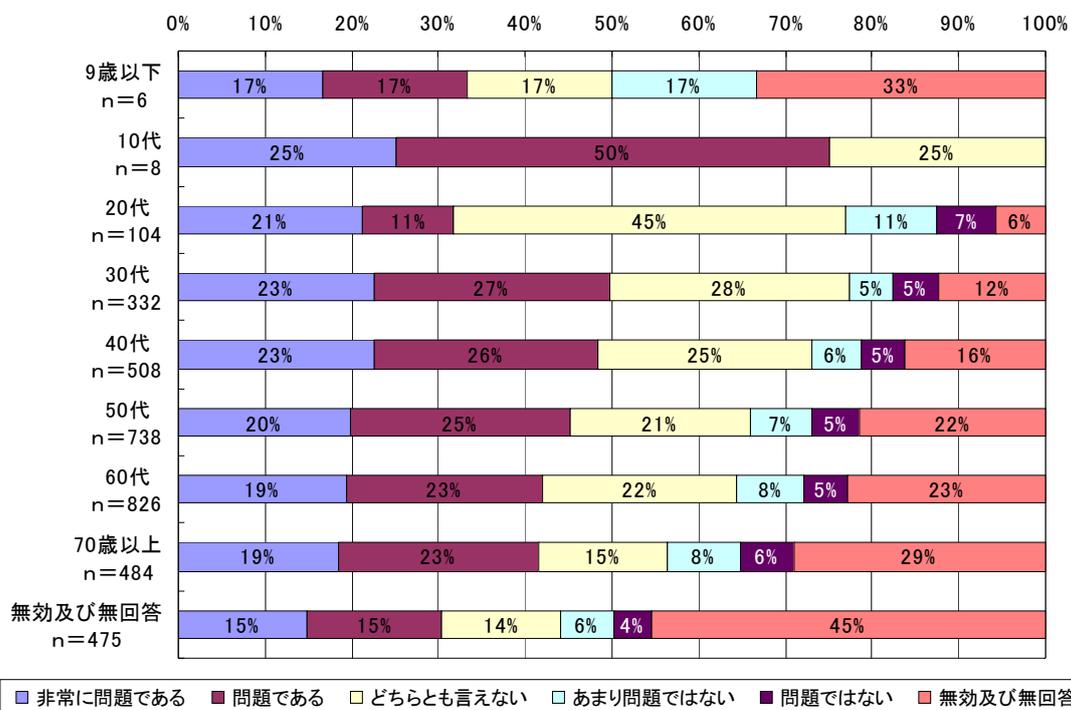
2-3-4(2)の問9について利用駅別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「羽鳥駅」、「石岡駅」、「高浜駅」においては、単純集計とほぼ同様の傾向が見られた。



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
羽鳥駅 n=985	260	285	228	79	61	72
石岡駅 n=867	165	227	257	64	54	100
高浜駅 n=541	128	144	130	52	22	65
水戸駅 n=5	1	0	2	1	1	0
土浦駅 n=9	0	2	3	3	0	1
旧鹿島鉄道駅 n=47	15	10	9	3	1	9
無効及び無回答 n=1,027	114	127	112	44	42	588

⑥ 年齢別における「問9 高齢者や障害者が駅を利用しにくい」【クロス集計】

2-3-4(2)の問9について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「30代」から「70歳以上」においては、単純集計とほぼ同様の傾向が見られた。



問9	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
9歳以下 n=6	1	1	1	1	0	2
10代 n=8	2	4	2	0	0	0
20代 n=104	22	11	47	11	7	6
30代 n=332	75	90	92	17	17	41
40代 n=508	115	131	125	29	26	82
50代 n=738	146	188	153	53	39	159
60代 n=826	161	186	184	64	42	189
70歳以上 n=484	90	111	72	41	30	140
無効及び無回答 n=475	71	73	65	30	20	216

2-3-5 最寄りのバス交通に関する問題点について

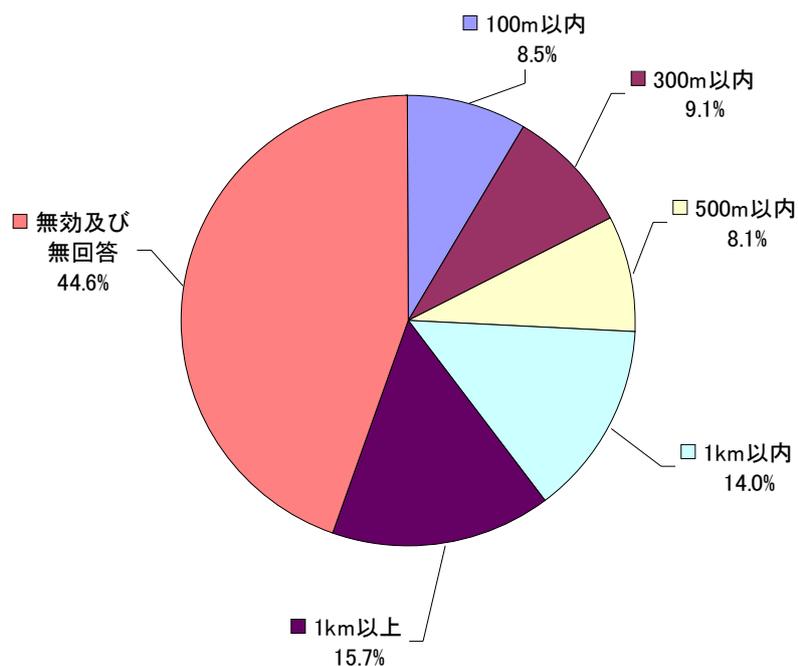
◆ 設問項目

◆ 最寄りのバス停まで、距離はどのくらいですか。		約 (_____) m				
あなたが感じている小美玉市内における バス交通に関する問題点の程度	非常 に問 題 で あ る	問 題 で あ る	ど ち ら と も 言 え な い	あ ま り 問 題 で は な い	問 題 で な い	
1. バスの便数が少ない	5	4	3	2	1	
2. バスの路線が少ない	5	4	3	2	1	
3. バスの運賃が高い	5	4	3	2	1	
4. 到着が遅れるなど、時刻が不正確である	5	4	3	2	1	
5. バス停が少ない（バス停の間隔があいている）	5	4	3	2	1	
6. バスの時刻や運賃、路線などがわかりにくい	5	4	3	2	1	
7. 始発バスの時刻が遅い・最終バスの時刻が早い	5	4	3	2	1	
8. 高齢者や障害者が乗り降りしにくい	5	4	3	2	1	
9. バスの運転手や係員の案内が不親切である	5	4	3	2	1	
10. バスを待つ休憩施設（ベンチ等）がない	5	4	3	2	1	

(1) 最寄りのバス停までの距離

最寄りのバス停までの距離では、「1km 以上」が最も多く 15.7%であった。続いて「1km 以内」で500m以上が全体の約3割を占める結果となった。また、「無効及び無回答」が全体の約5割を占めており、バス交通を利用したことのない、または利用できない割合が高いと考えられる。

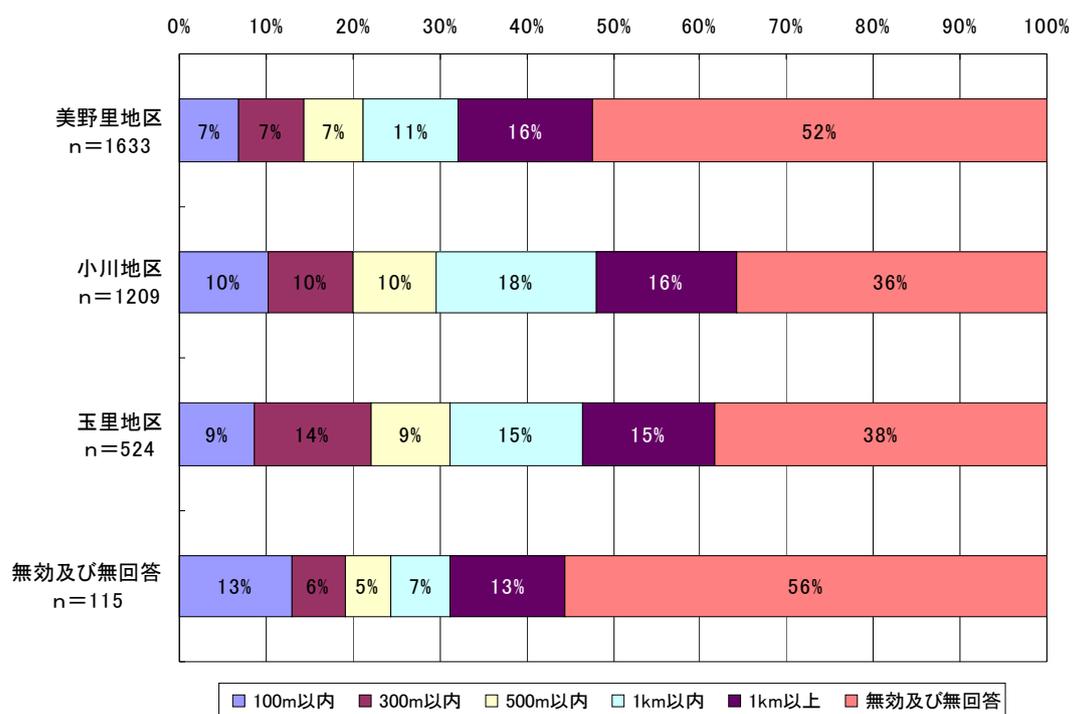
n=3481



100m 以内	297
300m 以内	316
500m 以内	282
1km 以内	487
1km 以上	546
無効及び無回答	1,553

① 地区別におけるバス停までの距離【クロス集計】

2-3-5(1)について利用駅別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、3地区において大きな傾向の差異は見られない。また、単純集計の比率とほぼ同様であることがいえる。

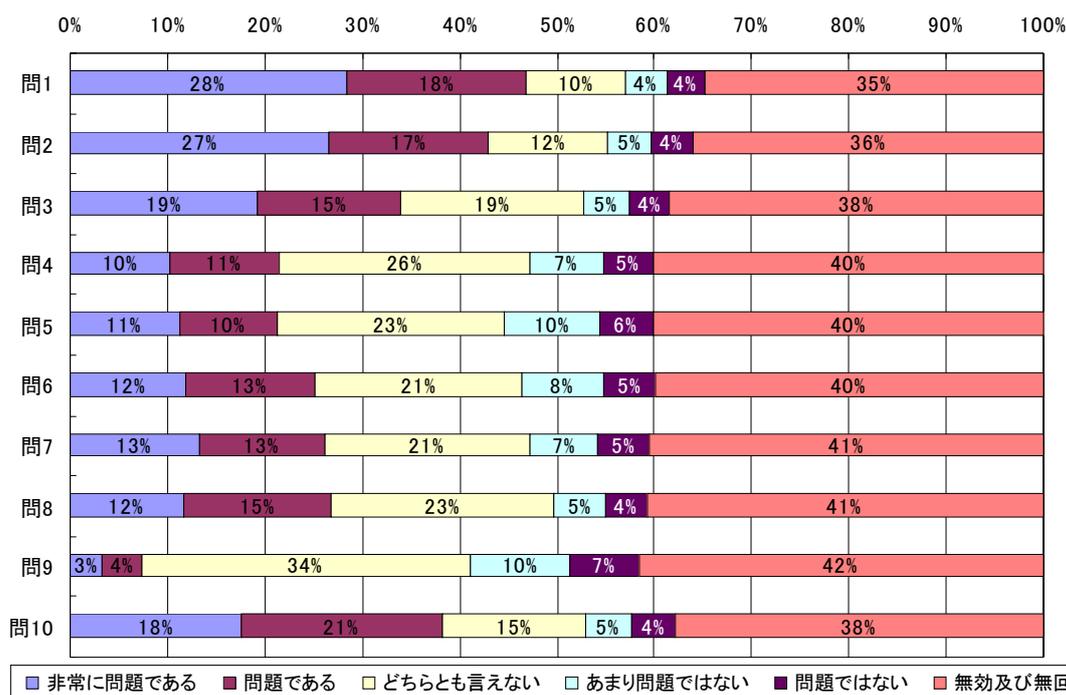


	100m 以内	300m 以内	500m 以内	1km 以内	1km 以上	無効及び無回答
美野里地区 n=1,633	112	122	112	177	254	856
小川地区 n=1,209	125	116	116	223	197	432
玉里地区 n=524	45	71	48	79	80	201
無効及び無回答 n=115	15	7	6	8	15	64

(2) バス交通に関する問題点の程度

バス交通に関する問題点の程度では、「問1 バスの便数が少ない」、「問2 バスの路線が少ない」、「問3 バスの運賃が高い」、「問10 バスを待つ休憩施設(ベンチ等)がない」の設問項目が「非常に問題である」または「問題である」の割合が全体の約3～5割を占める結果となった。

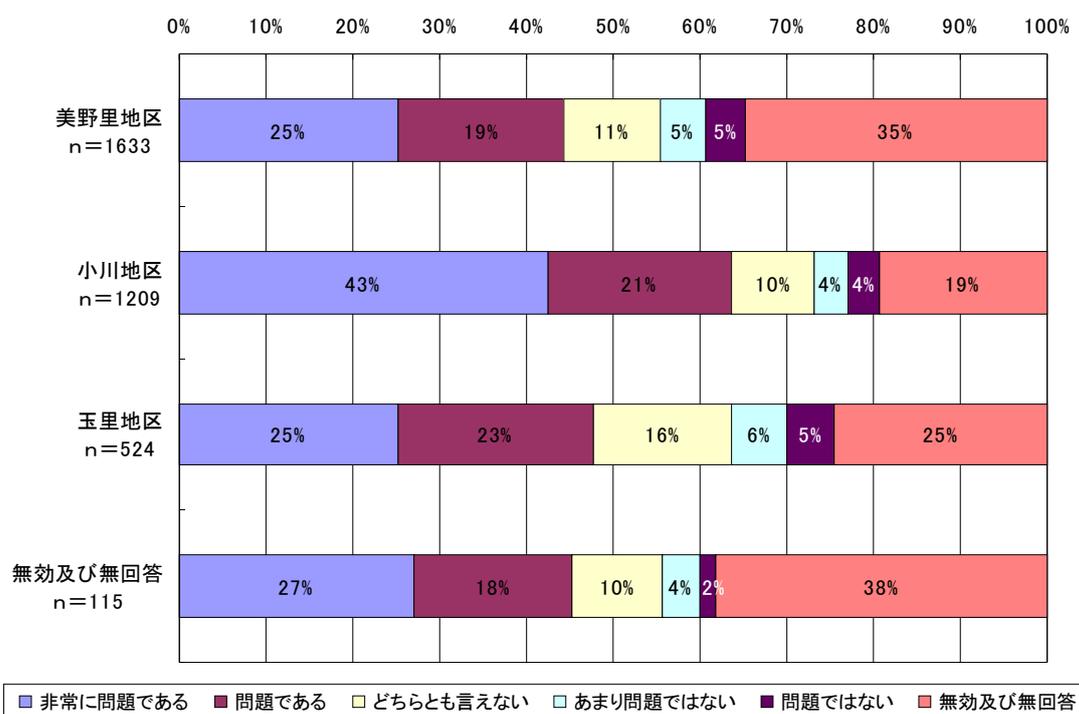
n=3481



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
問1	1,089	707	393	169	148	1,335
問2	1,018	634	470	174	163	1,382
問3	742	563	723	179	160	1,474
問4	395	427	996	284	199	1,540
問5	429	386	898	378	214	1,536
問6	457	513	816	318	202	1,535
問7	512	495	807	267	204	1,556
問8	447	580	885	204	165	1,560
問9	122	161	1,297	392	272	1,597
問10	677	795	563	183	168	1,455

① 地区別における「問1 バスの便数が少ない」【クロス集計】

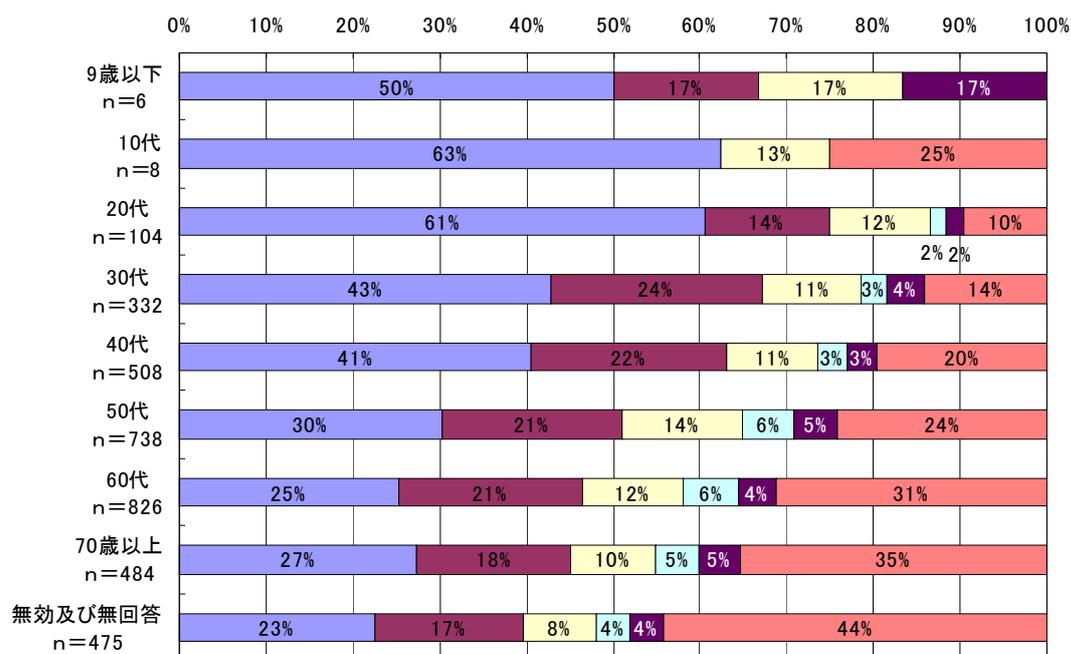
2-3-5(2)の問1について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「小川地区」のみが約6割と高い割合を示す結果となった。小川地区においては他の地区に比べてバス交通によるサービスの充実を求めている地区と考えられる。



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
美野里地区 n=1,633	412	313	181	84	74	569
小川地区 n=1,209	514	255	117	46	44	233
玉里地区 n=524	132	118	83	34	28	129
無効及び無回答 n=115	31	21	12	5	2	44

② 年齢別における「問1 バスの便数が少ない」【クロス集計】

2-3-4(2)の問1について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「20代」から「40代」において、約6割を超す傾向を示す結果となったことから、バス交通への関心度が高い世代と考えられる。

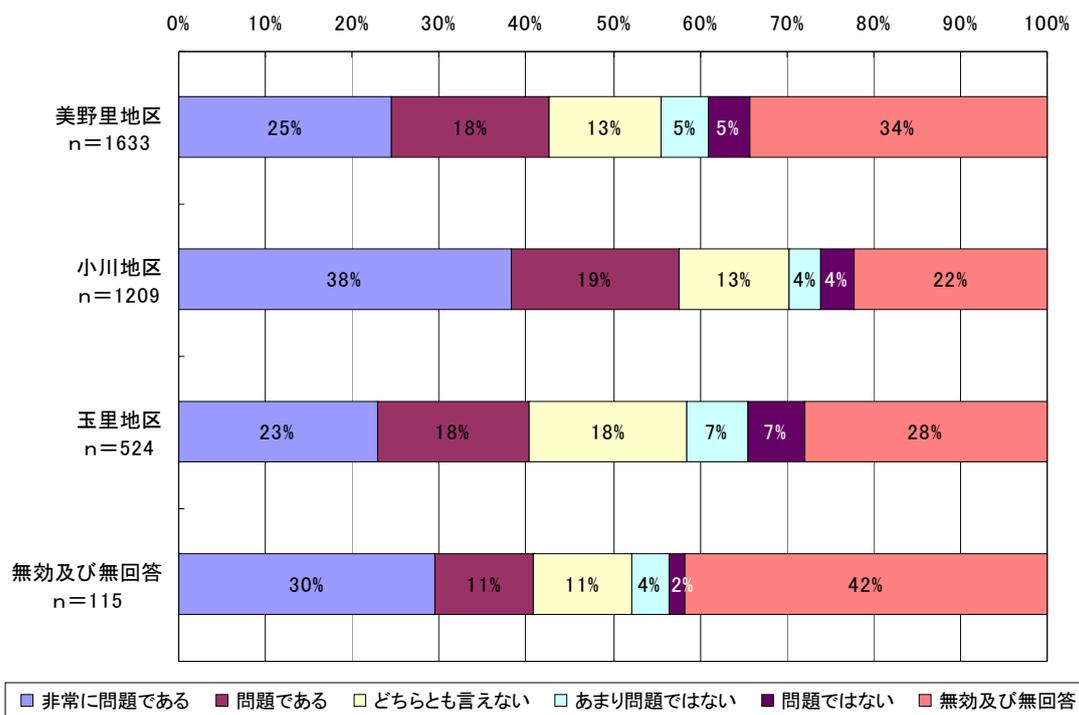


■ 非常に問題である ■ 問題である □ どちらとも言えない □ あまり問題ではない ■ 問題ではない ■ 無効及び無回答

	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
9歳以下 n=6	3	1	1	0	1	0
10代 n=8	5	0	1	0	0	2
20代 n=104	63	15	12	2	2	10
30代 n=332	142	81	38	10	14	47
40代 n=508	206	114	54	17	17	100
50代 n=738	223	153	103	44	37	178
60代 n=826	208	176	96	53	36	257
70歳以上 n=484	132	86	48	24	23	171
無効及び無回答 n=475	107	81	40	19	18	210

③ 地区別における「問2 バスの路線が少ない」【クロス集計】

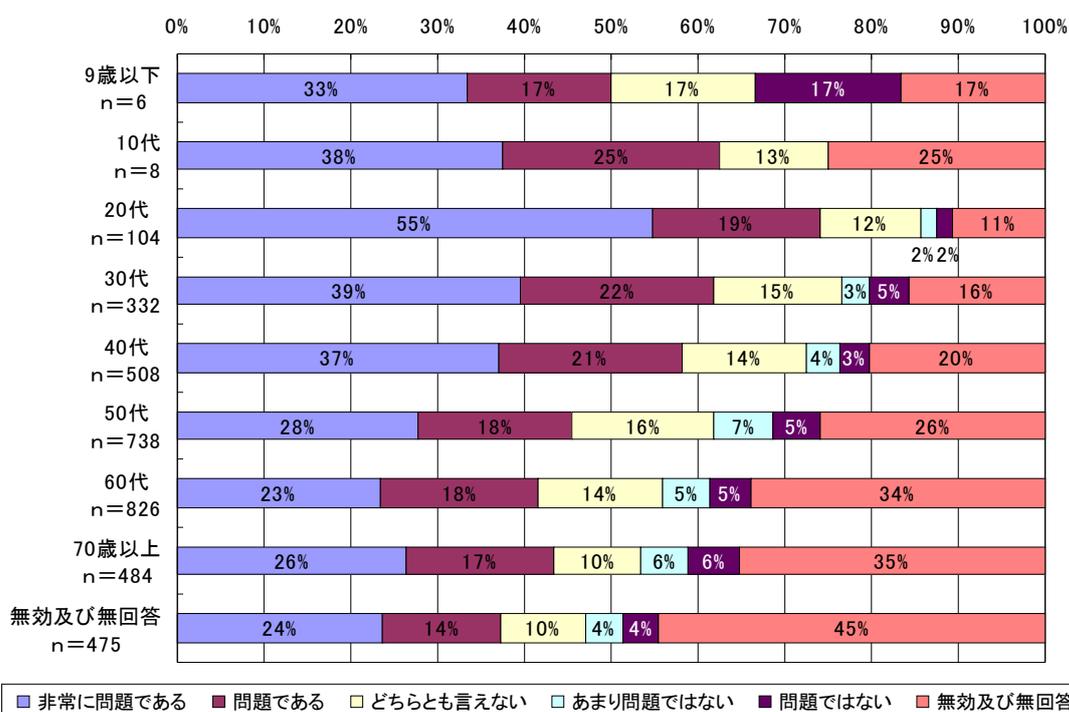
2-3-5(2)の問2について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「小川地区」のみが約6割と高い割合を示す結果となった。小川地区においては他の地区に比べてバス交通によるサービスの充実を求めている地区と考えられる。



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
美野里地区 n=1,633	401	297	208	89	78	560
小川地区 n=1,209	463	232	154	44	48	268
玉里地区 n=524	120	92	95	36	35	146
無効及び無回答 n=115	34	13	13	5	2	48

④ 年齢別における「問2 バスの路線が少ない」【クロス集計】

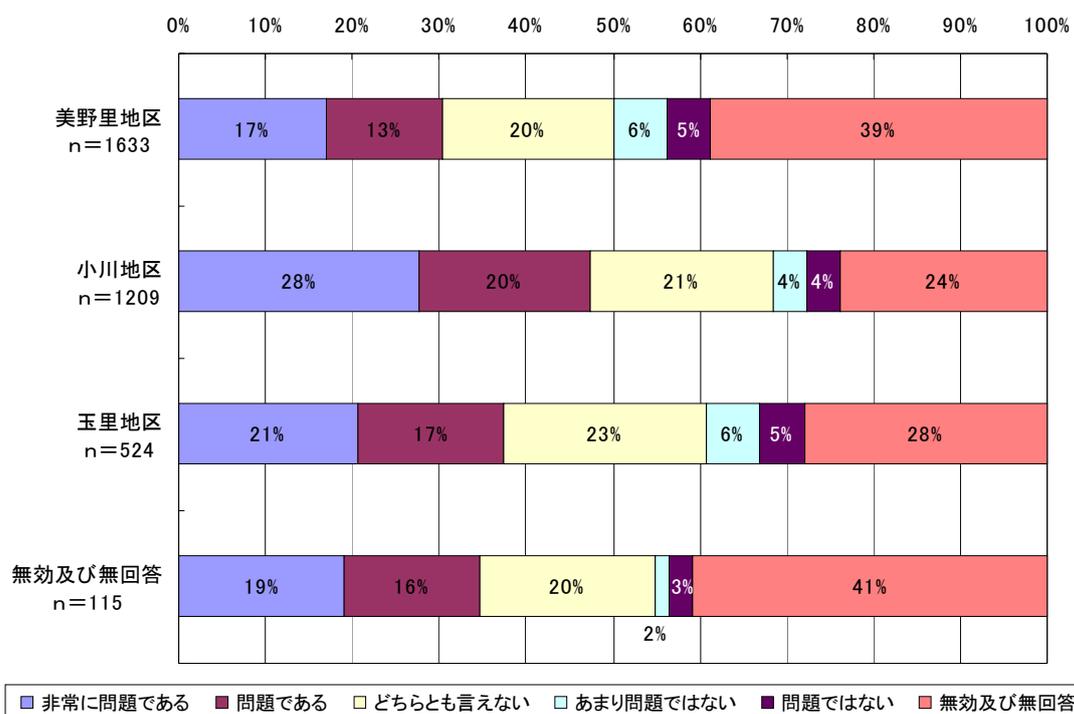
2-3-4(2)の問2について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「20代」から「40代」において、約6割を超す傾向を示す結果となったことから、バス交通への関心度が高い世代と考えられる。



問2	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
9歳以下 n=6	2	1	1	0	1	1
10代 n=8	3	2	1	0	0	2
20代 n=104	57	20	12	2	2	11
30代 n=332	131	74	49	11	15	52
40代 n=508	188	107	73	20	17	103
50代 n=738	204	132	121	50	40	191
60代 n=826	193	151	118	44	41	279
70歳以上 n=484	128	82	48	27	28	171
無効及び無回答 n=475	112	65	47	20	19	212

⑤ 地区別における「問3 バスの運賃が高い」【クロス集計】

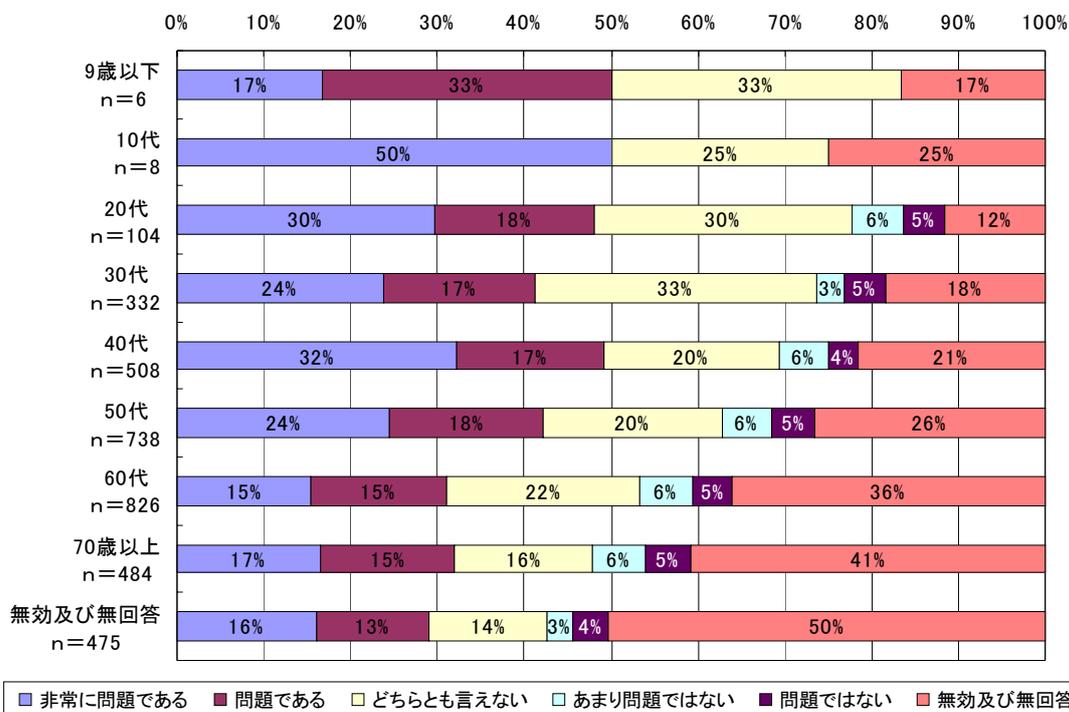
2-3-5(2)の問3について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「小川地区」のみが約5割と高い割合を示す結果となった。小川地区からバス交通を利用する場合、他の地区より運賃が高くなってしまふことが考えられる。



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
美野里地区 n=1,633	278	217	324	99	82	633
小川地区 n=1,209	334	240	253	47	47	288
玉里地区 n=524	108	88	123	31	28	146
無効及び無回答 n=115	22	18	23	2	3	47

⑥ 年齢別における「問3 バスの運賃が高い」【クロス集計】

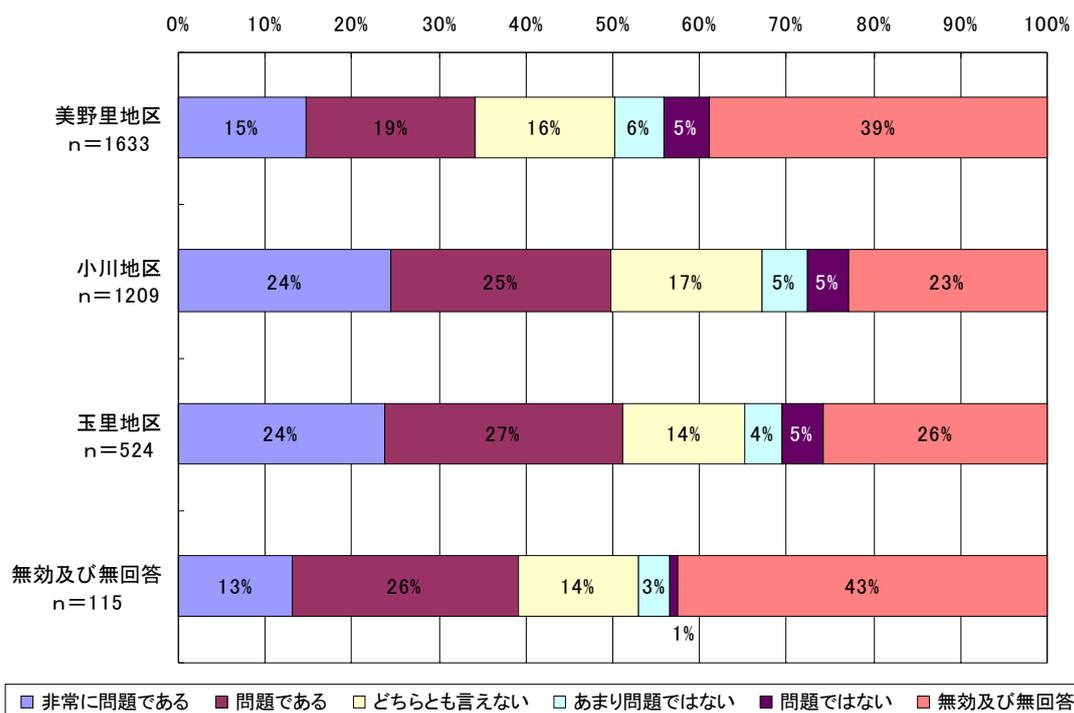
2-3-4(2)の問3について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「20代」から「50代」において、約4割を超す傾向を示す結果となった。



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
9歳以下 n=6	1	2	2	0	0	1
10代 n=8	4	0	2	0	0	2
20代 n=104	31	19	31	6	5	12
30代 n=332	79	58	108	10	16	61
40代 n=508	163	87	103	28	18	109
50代 n=738	180	132	151	42	38	195
60代 n=826	128	128	184	51	38	297
70歳以上 n=484	80	75	77	29	25	198
無効及び無回答 n=475	76	62	65	13	20	239

⑦ 地区別における「問 10 バスを待つ休憩施設(ベンチ等)がない」【クロス集計】

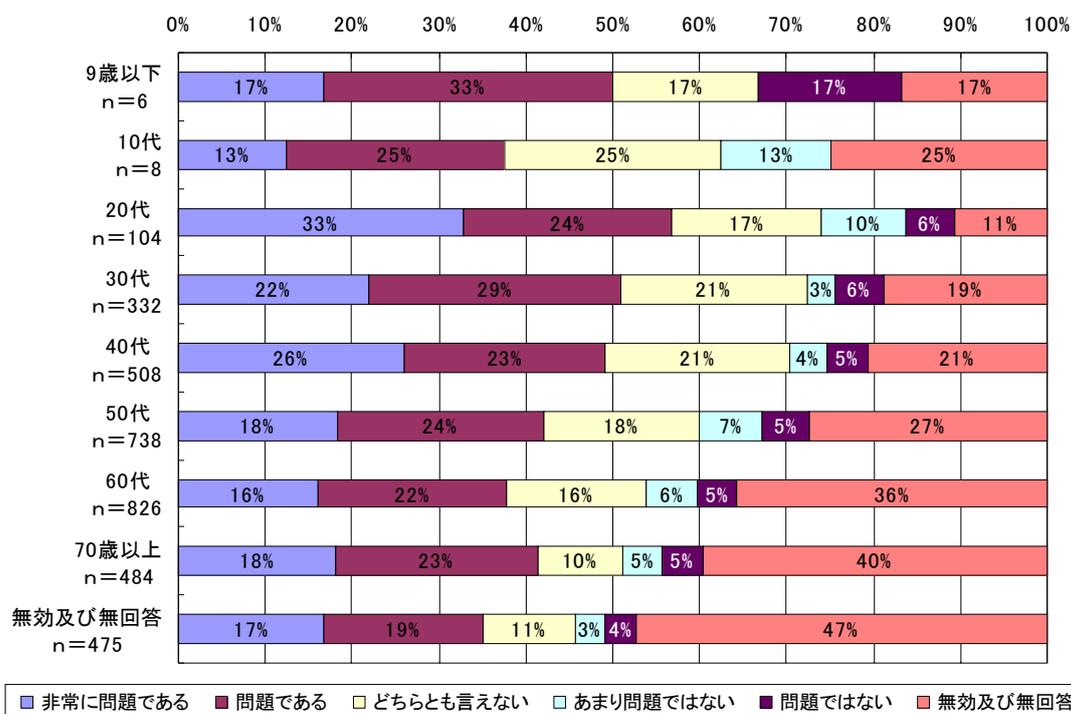
2-3-5(2)の問 10 について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「小川地区」と「玉里地区」については単純集計とほぼ同等の割合を示す結果となった。「美野里地区」については他の地区に比べ若干問題の程度が低い傾向となっている。



	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
美野里地区 n=1,633	241	316	263	94	84	635
小川地区 n=1,209	296	306	211	62	58	276
玉里地区 n=524	125	143	73	23	25	135
無効及び無回答 n=115	15	30	16	4	1	49

⑧ 年齢別における「問10 バスを待つ休憩施設(ベンチ等)がない」【クロス集計】

2-3-5(2)の問10について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「20代」から「40代」において、約5割を超す傾向を示す結果となった。



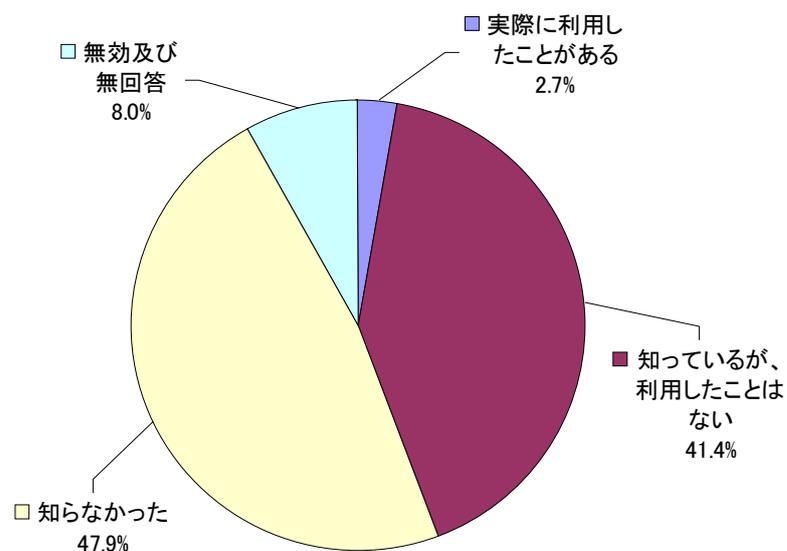
問10	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題ではない	無効及び無回答
9歳以下 n=6	1	2	1	0	1	1
10代 n=8	1	2	2	1	0	2
20代 n=104	34	25	18	10	6	11
30代 n=332	73	96	71	11	19	62
40代 n=508	132	117	108	22	24	105
50代 n=738	136	174	133	53	40	202
60代 n=826	133	179	133	48	38	295
70歳以上 n=484	88	112	47	22	23	192
無効及び無回答 n=475	79	88	50	16	17	225

2-3-6 小美玉市内の新たな公共交通の導入検討について

(1) 市が運行するバスの利用実態及び認知度

市が運行するバスの利用実態及び認知度では、「知らなかった」が最も多く 47.9%であった。「知っているが、利用したことはない」を含めると利用したことのない割合は、全体の約 9 割を占める結果となった。「実際に利用したことがある」については 2.7%にとどまっている。

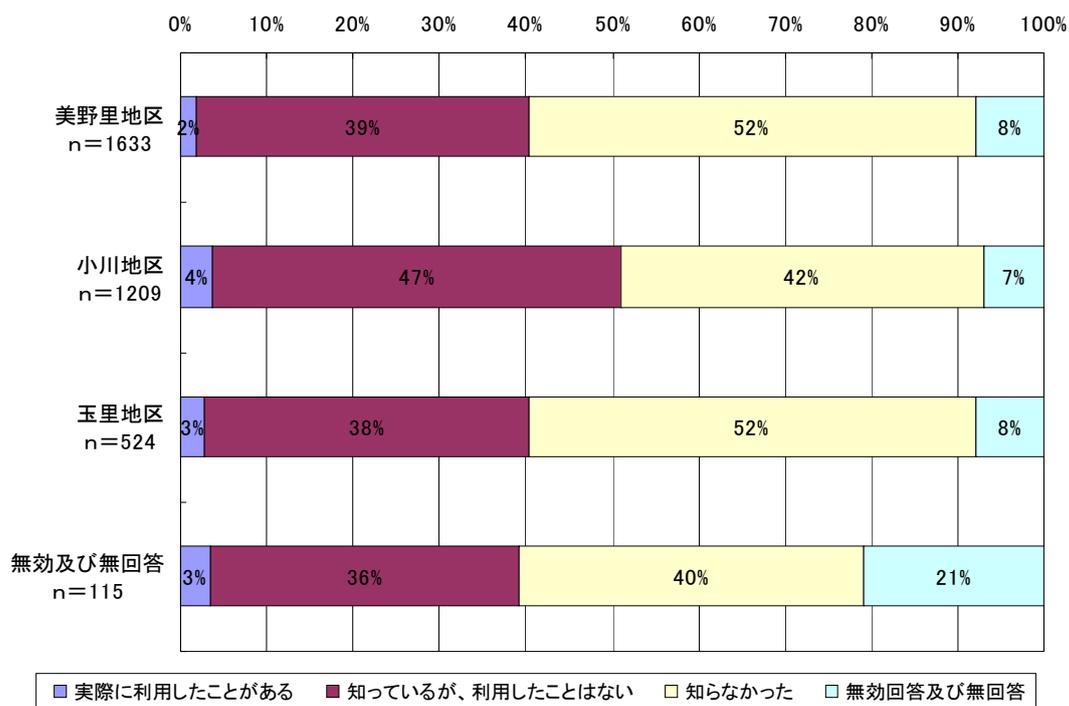
n=3481



実際に利用したことがある	93
知っているが、利用したことはない	1,441
知らなかった	1,668
無効及び無回答	279

① 地区別における利用実態及び認知度【クロス集計】

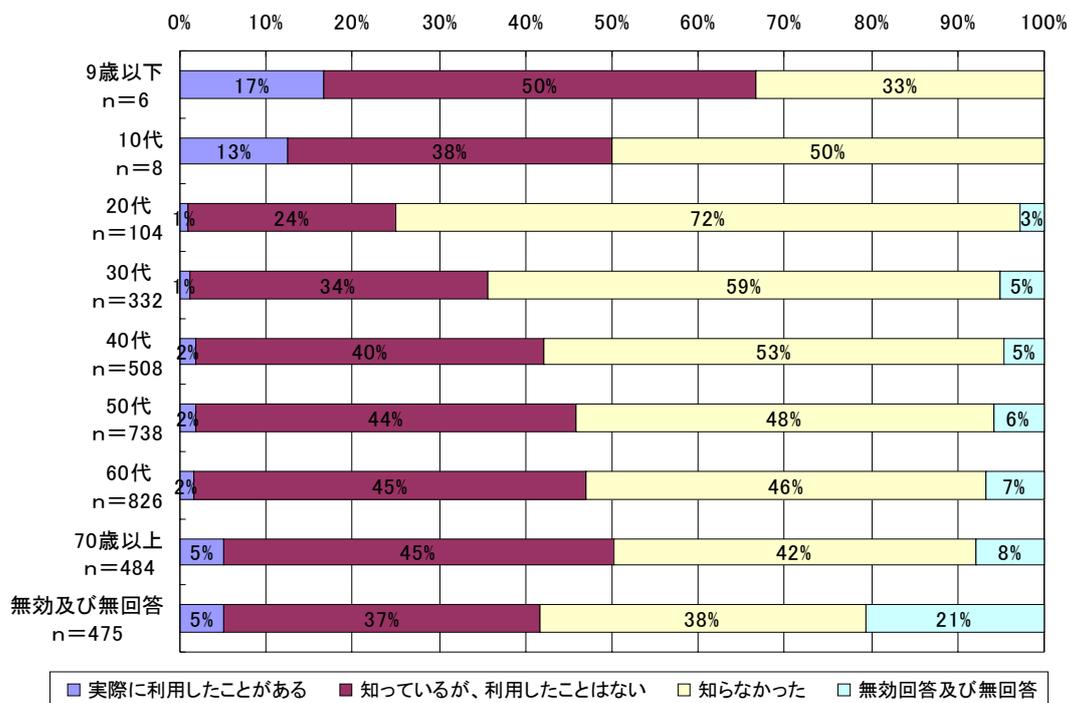
2-3-6(1)について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、3地区において大きな傾向の差異は見られない。また、単純集計の比率とほぼ同等であることがいえる。



	実際にご利用したことがある	知っているが、利用したことはない	知らなかった	無効回答及び無回答
美野里地区 n=1,633	30	630	844	129
小川地区 n=1,209	44	573	507	85
玉里地区 n=524	15	197	271	41
無効及び無回答 n=115	4	41	46	24

② 年齢別における利用実態及び認知度【クロス集計】

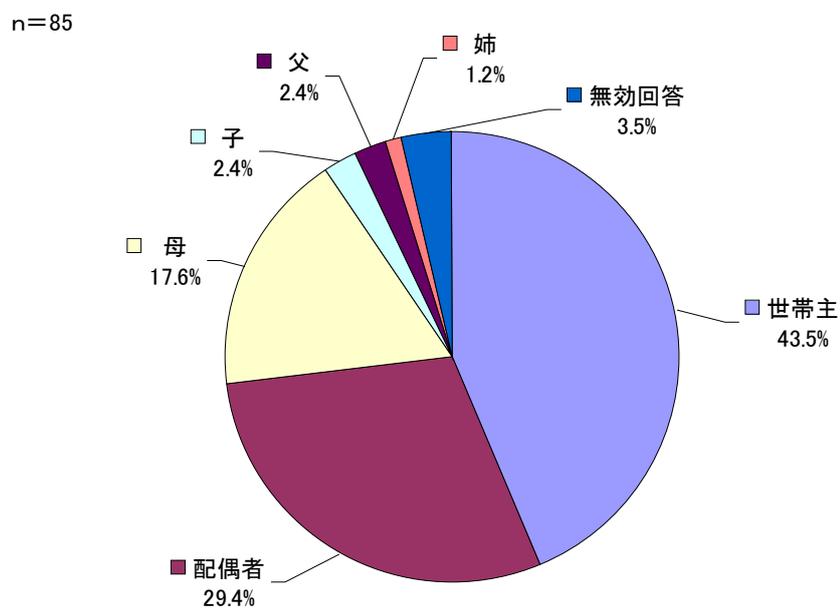
2-3-6(1)について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、「20代」から「40代」において、「知らなかった」が約5割を超す傾向を示す結果となった。



	実際に利用したことがある	知っているが、利用したことはない	知らなかった	無効回答及び無回答
9歳以下 n=6	1	3	2	0
10代 n=8	1	3	4	0
20代 n=104	1	25	75	3
30代 n=332	4	114	197	17
40代 n=508	9	205	270	24
50代 n=738	14	325	356	43
60代 n=826	14	374	382	56
70歳以上 n=484	25	218	203	38
無効及び無回答 n=475	24	174	179	98

(2) 家族の中の利用者

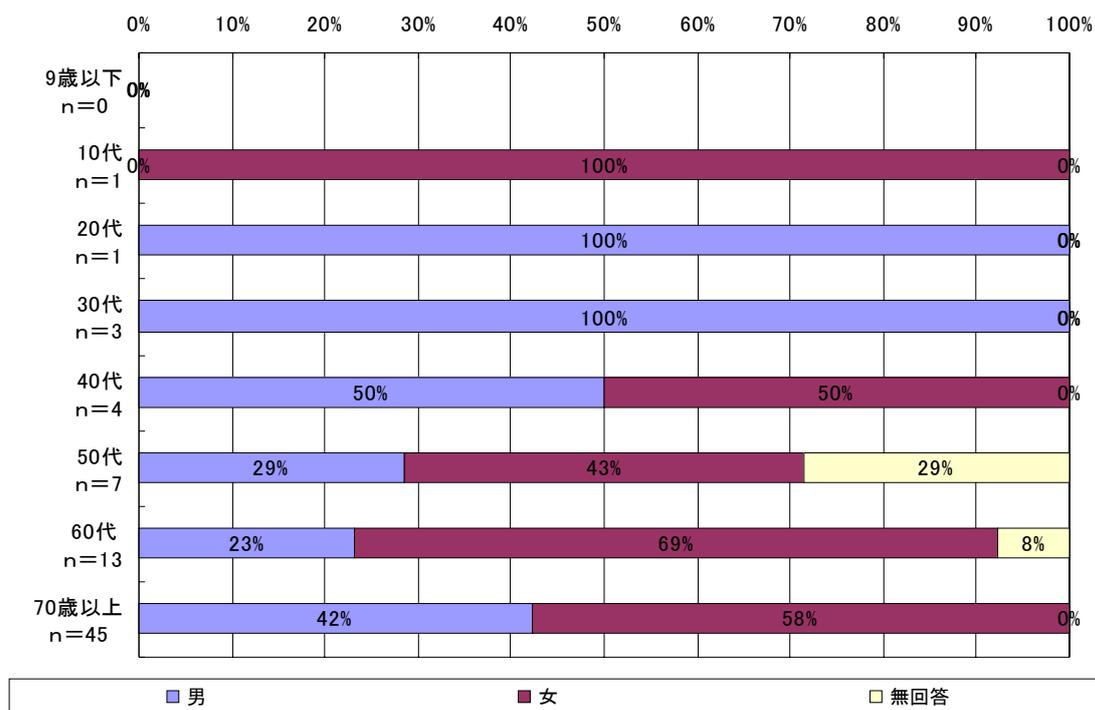
家族の中の利用者では、「世帯主」が最も多く 43.5%であった。続いて「配偶者」、
「母」の順となっている。



世帯主	37
配偶者	25
母	15
子	2
父	2
姉	1
無効回答	3

① 年齢と性別【クロス集計】

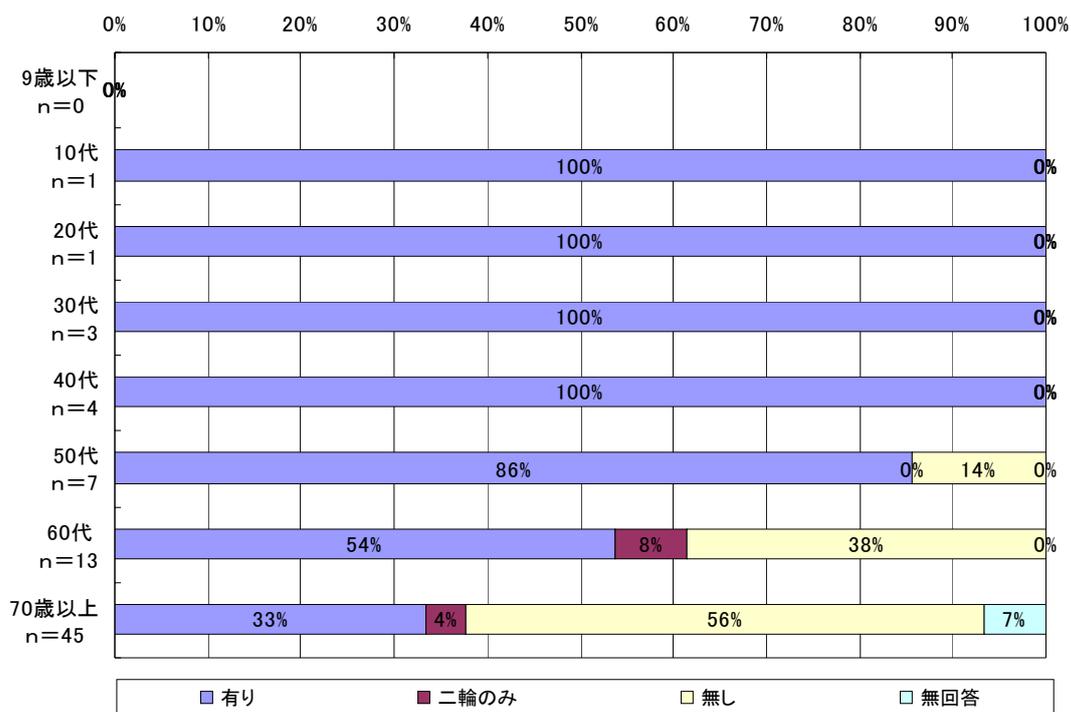
利用者の年齢と性別について集計した結果は以下の図と表に示すとおりである。「70歳以上」の利用者が最も多く45件であった。また、性別での割合は女性が56.9%、男性が38.9%となっている。



	男	女	無回答
9歳以下 n=0	0	0	0
10代 n=1	0	1	0
20代 n=1	1	0	0
30代 n=3	3	0	0
40代 n=4	2	2	0
50代 n=7	2	3	2
60代 n=13	3	9	1
70歳以上 n=45	19	26	0

② 年齢と運転免許証の有無【クロス集計】

利用者の年齢と運転免許証の有無について集計した結果は以下の図と表に示すとおりである。「70歳以上」の利用者で運転免許証を持っていない割合が約6割と高い傾向となっている。

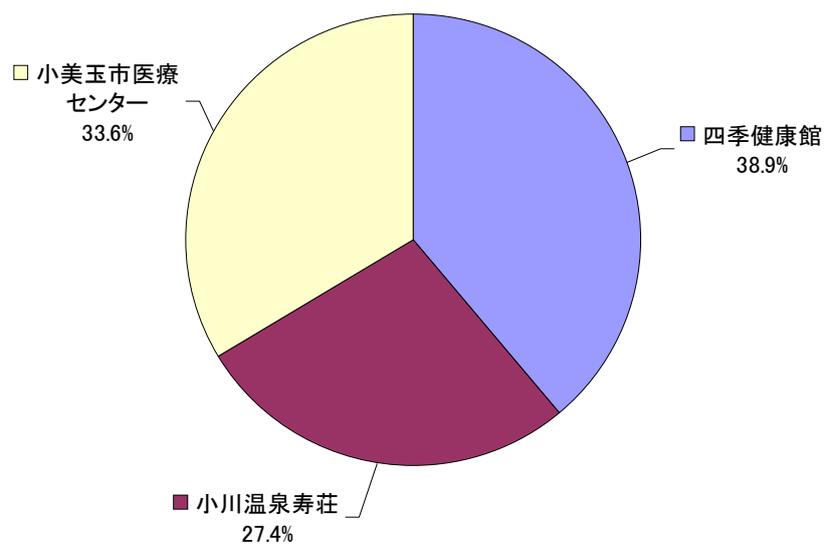


	有り	二輪のみ	無し	無回答
9歳以下 n=0	0	0	0	0
10代 n=1	1	0	0	0
20代 n=1	1	0	0	0
30代 n=3	3	0	0	0
40代 n=4	4	0	0	0
50代 n=7	6	0	1	0
60代 n=13	7	1	5	0
70歳以上 n=45	15	2	25	3

(3) 利用目的地

市で運行するバスの利用目的地では、3つの目的地において、ほぼ3割前後で推移する結果となった。

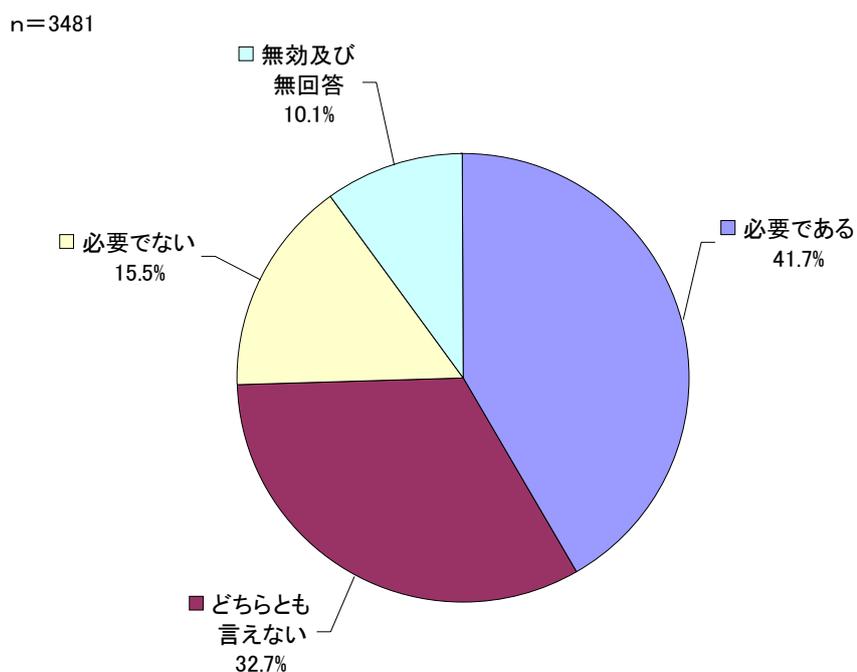
n=113



四季健康館	44
小川温泉寿荘	31
小美玉市医療センター	38

(4) 新たな公共交通システムの必要性

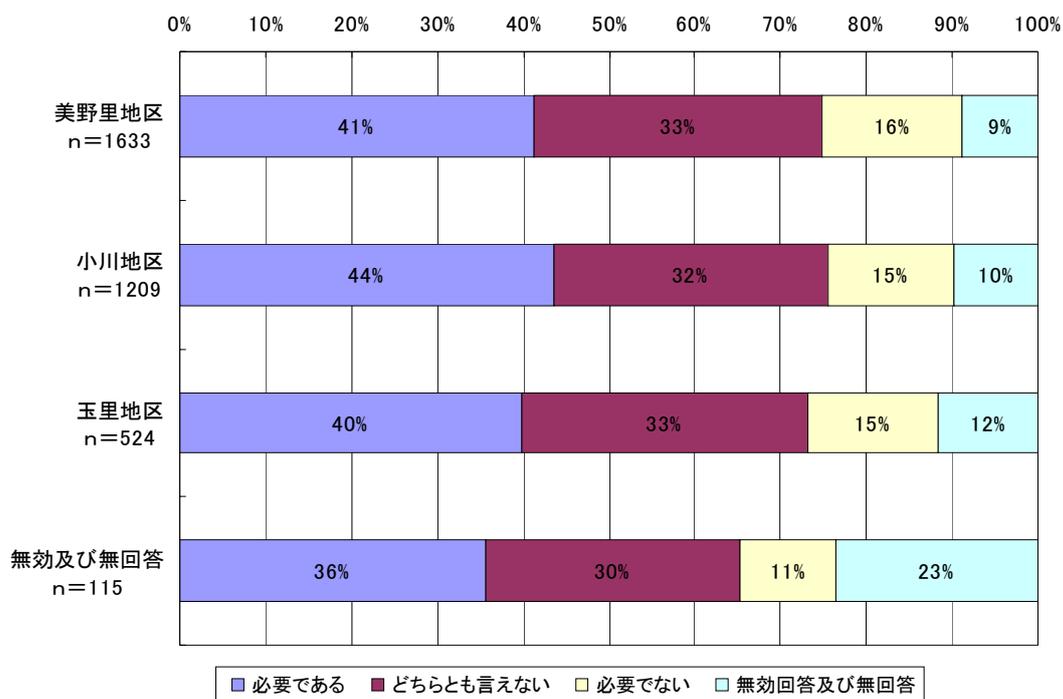
新たな公共交通システムの必要性では、「必要である」が最も多く 41.7%であった。続いて「どちらとも言えない」、「必要でない」の順となっている。今後、整備を進めて行く場合、十分な利用ニーズを探る必要性があると考えられる。



必要である	1,451
どちらとも言えない	1,140
必要でない	538
無効及び無回答	352

① 地区別における新たな公共交通の必要性【クロス集計】

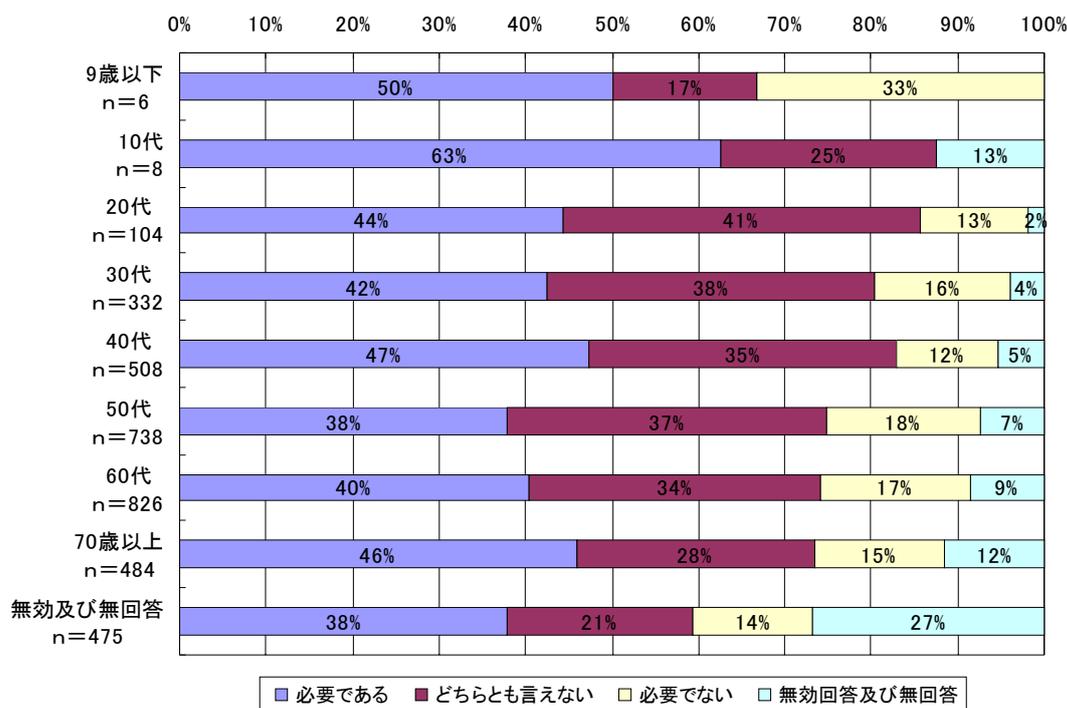
2-3-6(4)について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、3地区において大きな傾向の差異は見られない。また、単純集計の比率とほぼ同等であることがいえる。



	必要である	どちらとも言えない	必要でない	無効回答及び無回答
美野里地区 n=1,633	673	547	268	145
小川地区 n=1,209	528	384	178	119
玉里地区 n=524	209	175	79	61
無効及び無回答 n=115	41	34	13	27

② 年齢別における新たな公共交通の必要性【クロス集計】

2-3-6(4)について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、各世代において大きな傾向の差異は見られない。また、単純集計の比率とほぼ同等であることがいえる。

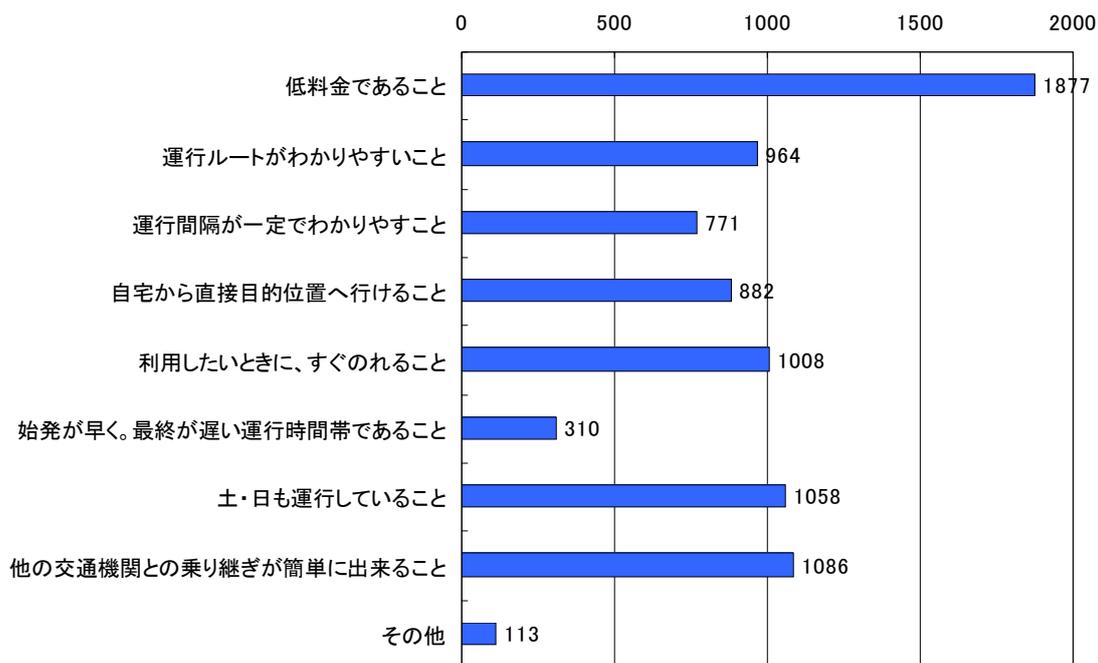


	必要である	どちらとも言えない	必要でない	無効回答及び無回答
9歳以下 n=6	3	1	2	0
10代 n=8	5	2	0	1
20代 n=104	46	43	13	2
30代 n=332	141	126	52	13
40代 n=508	241	180	60	27
50代 n=738	280	273	130	55
60代 n=826	333	279	143	71
70歳以上 n=484	222	134	72	56
無効及び無回答 n=475	180	102	66	127

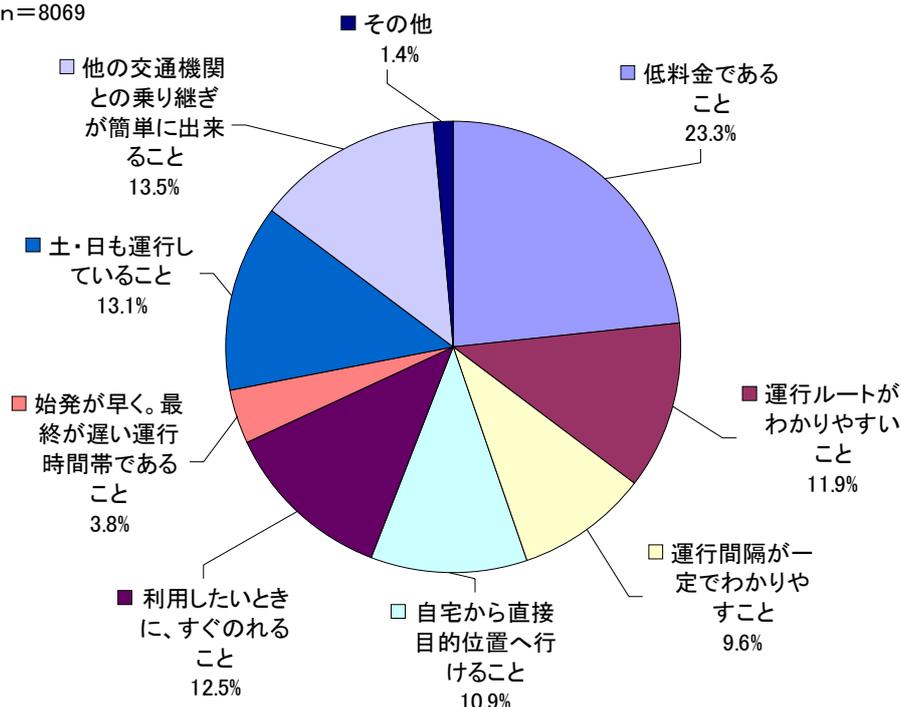
(5) 新たな公共交通の重要なサービス

新たな公共交通の重要なサービスでは、「低料金であること」が最も多く1,877件であった。続いて「他の交通機関との乗り継ぎが簡単に出来ること」、「土・日も運行していること」の順となっている。基本的にはバス交通によるサービスの充実を図ることが重要である傾向が高いと考えられる。

n=8069

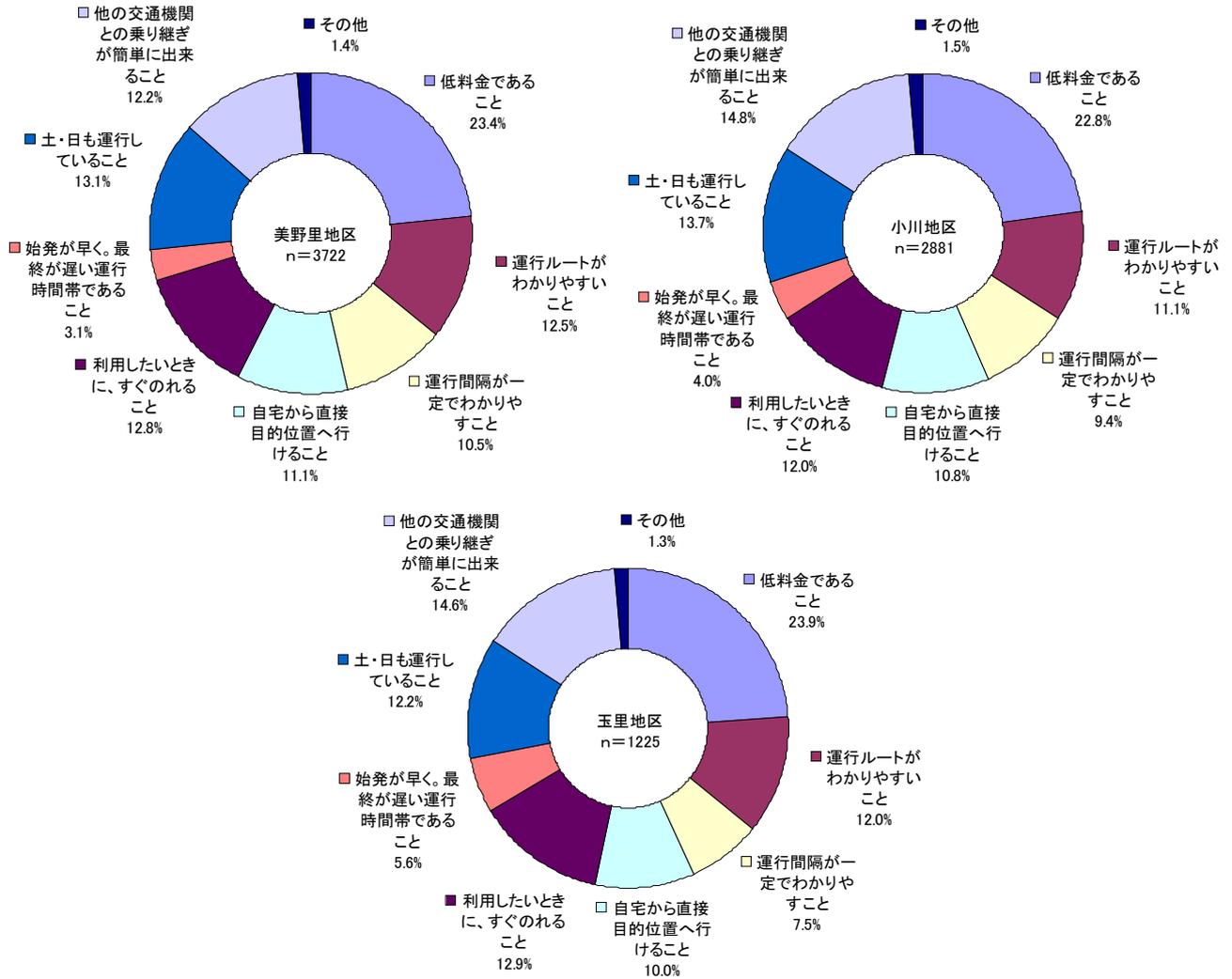


n=8069



① 地区別における重要なサービス【クロス集計】

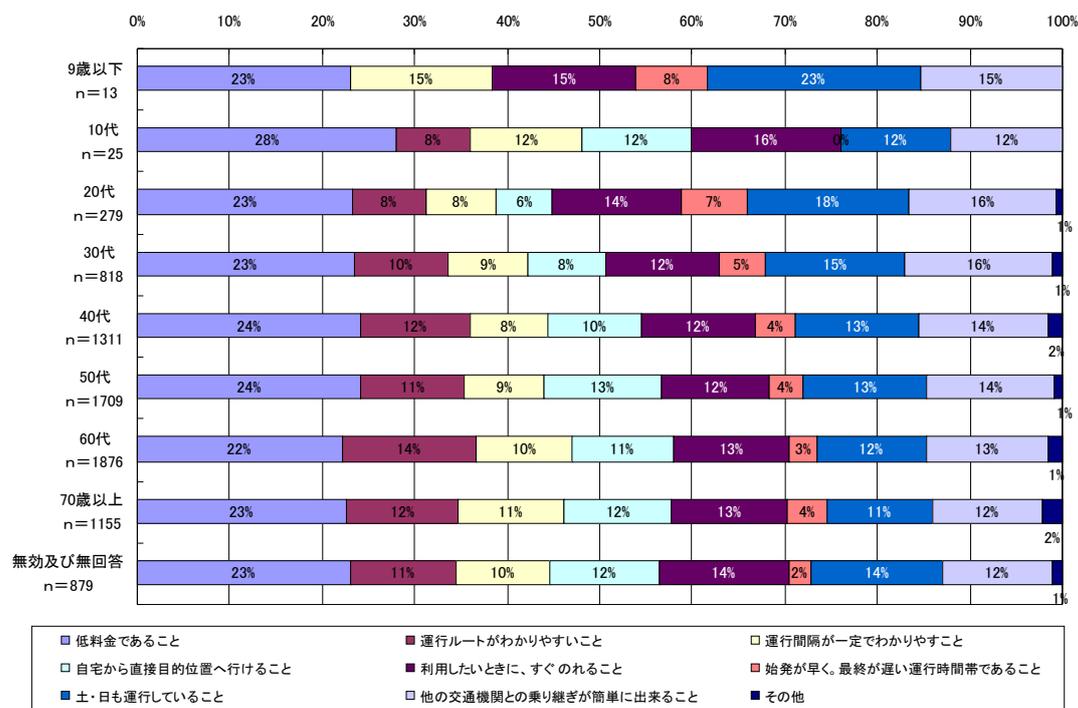
2-3-6(5)について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、3地区において大きな傾向の差異は見られない。また、単純集計の比率とほぼ同等であることがいえる。



	低料金であること	運行ルートがわかりやすいこと	運行間隔が一定でわかりやすいこと	自宅から直接目的位置へ行けること	利用したいときに、すぐのれること	始発が早く、最終が遅い運行時間帯であること	土・日も運行していること	他の交通機関との乗り継ぎが簡単に出ること	その他
玉里地区 n=1,225	293	147	92	123	158	68	149	179	16
小川地区 n=2,881	656	320	272	311	346	114	395	425	42
美野里地区 n=3,722	870	465	389	415	475	115	489	453	51

② 年齢別における重要サービス【クロス集計】

2-3-6(5)について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、各世代において大きな傾向の差異は見られない。また、単純集計の比率とほぼ同等であることがいえる。



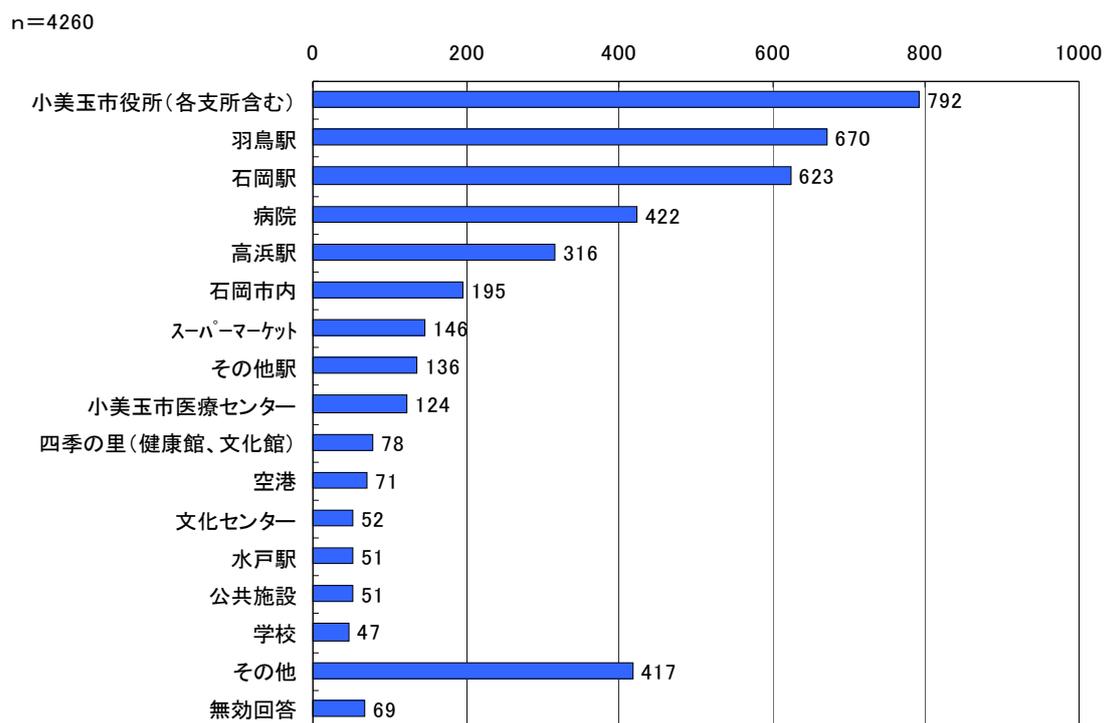
	低料金であること	運行ルートがわかりやすいこと	運行間隔が一定でわかりやすいこと	自宅から直接目的位置へ行けること	利用したいときに、すぐのれること	始発が早く、最終が遅い運行時間帯であること	土・日も運行していること	他の交通機関との乗り継ぎが簡単に出来ること	その他
9歳以下 n=13	3	0	2	0	2	1	3	2	0
10代 n=25	7	2	3	3	4	0	3	3	0
20代 n=279	65	22	21	17	39	20	49	44	2
30代 n=818	192	83	71	68	101	41	123	130	9
40代 n=1,311	317	156	109	134	161	55	176	182	21
50代 n=1,709	414	190	148	216	198	66	225	236	16
60代 n=1,876	415	272	195	206	235	56	224	246	27
70歳以上 n=1,155	262	138	132	134	145	50	131	139	24
無効及び 無回答 n=879	202	101	90	104	123	21	124	104	10

(6) 運行目的地 (トップ 15)

運行目的地のトップ 15 は下図に示すとおりである。

「小美玉市役所(各支所含む)」が最も多く 792 件であった。続いて「羽鳥駅」、「石岡駅」の順となっている。

公共施設及び医療施設並びに公共交通機関などへの運行を目的地として望んでいると考えられる。



2-3-7 交通安全に関する問題の程度について

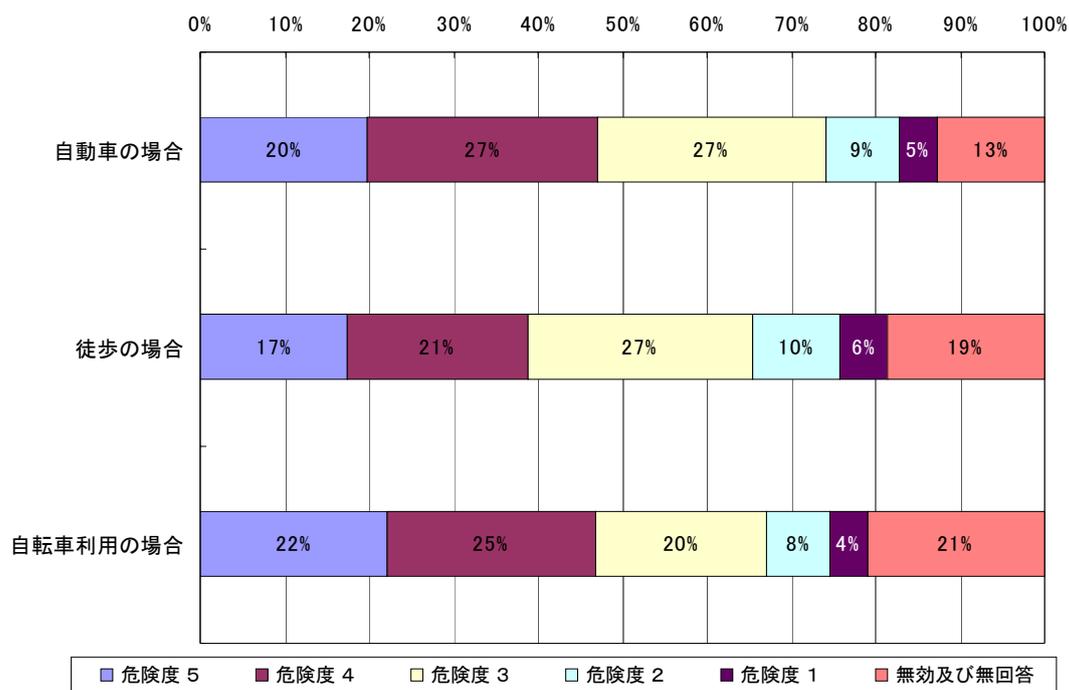
◆ 設問項目

あなたが感じている小美玉市内における 交通安全に関する問題意識の程度	危険を感じた程度				
	高い ←				→ 低い
1. 自動車（二輪車を含む）を運転している 場合	5	4	3	2	1
2. 徒歩の場合	5	4	3	2	1
3. 自転車利用の場合	5	4	3	2	1

(1) 交通安全に関する問題の程度

交通安全に関する問題の程度では、各設問項目ではほぼ同等の割合を示す結果となった。何らかの危険を感じた割合が全体の約6割以上を超える結果となった。

n=3481



	危険度5	危険度4	危険度3	危険度2	危険度1	無効及び無回答
自動車の場合	692	943	949	297	159	441
徒歩の場合	603	745	926	364	196	647
自転車利用の場合	768	859	706	267	148	733

2-3-8 生活交通問題の重要度

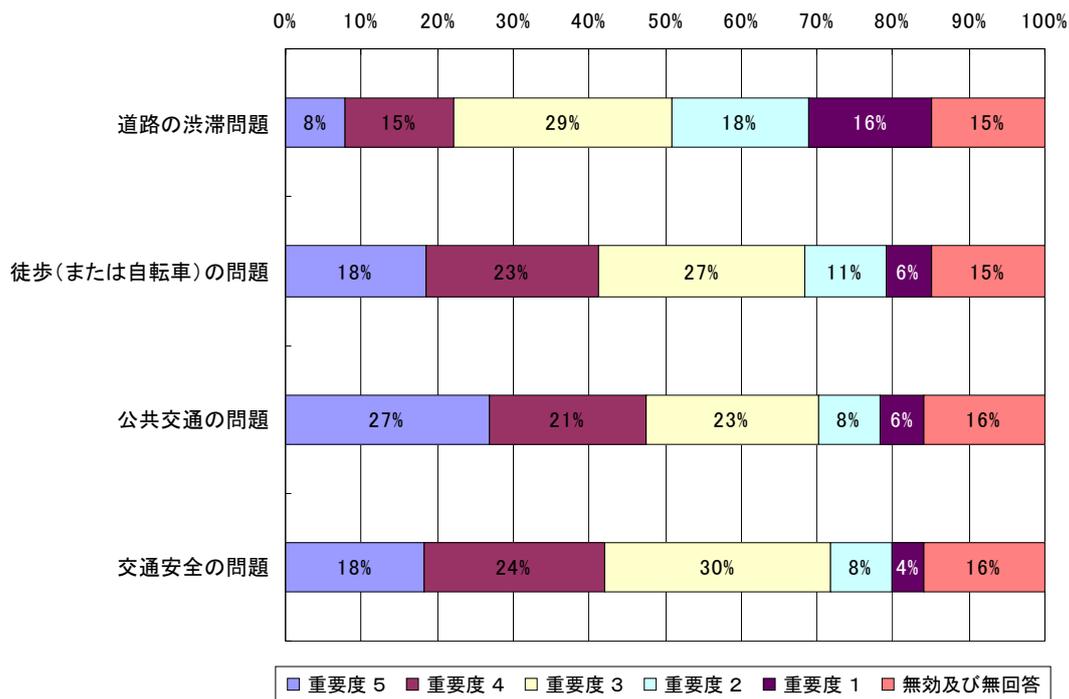
◆ 設問項目

小美玉市内の交通問題	問題の程度				
	高い ←				→ 低い
1. 道路の渋滞問題	5	4	3	2	1
2. 徒歩（または自転車）の問題	5	4	3	2	1
3. 公共交通の問題	5	4	3	2	1
4. 交通事故の問題	5	4	3	2	1

(1) 問題の程度

アンケート全体に関する問題の程度では、「公共交通の問題」が最も問題であると感じている割合が高い傾向となっている。続いて「徒歩(または自転車)の問題」となっている。

n=3481

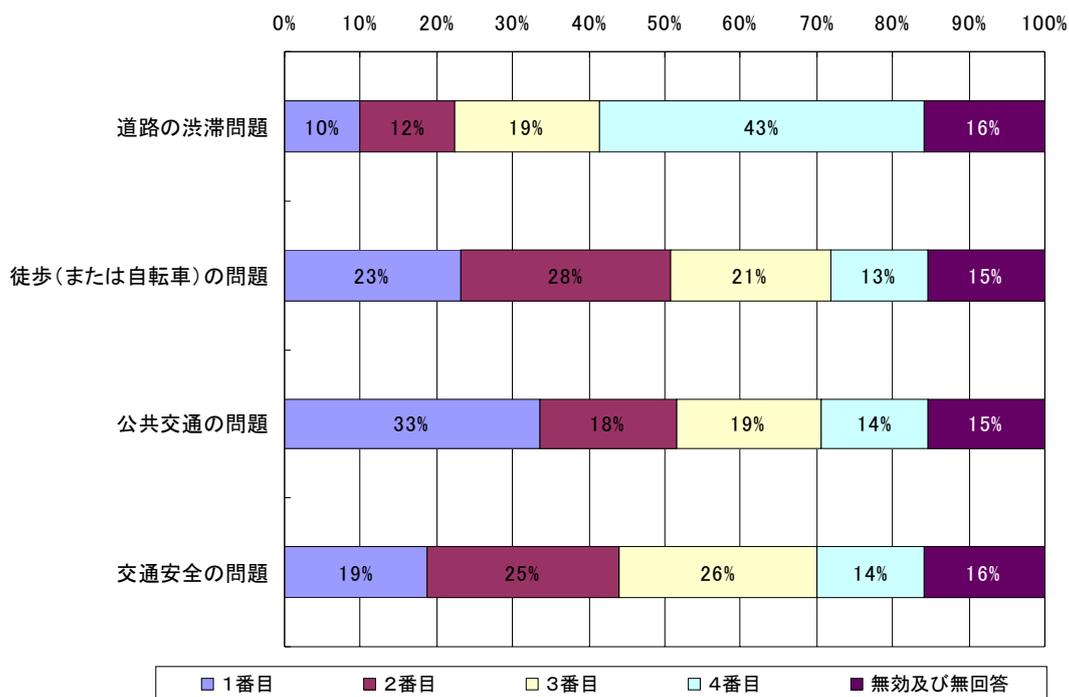


	重要度5	重要度4	重要度3	重要度2	重要度1	無効及び無回答
道路の渋滞問題	269	505	999	627	565	516
徒歩(または自転車)の問題	643	790	945	375	213	515
公共交通の問題	933	719	792	284	199	554
交通安全(事故)の問題	633	826	1,040	280	146	556

(2) 問題点の優先順位

アンケート全体に関する問題点の優先順位では、「公共交通の問題」が最も多く33.5%で優先順位1番目となっている。続いて「徒歩(または自転車)の問題」となっている。

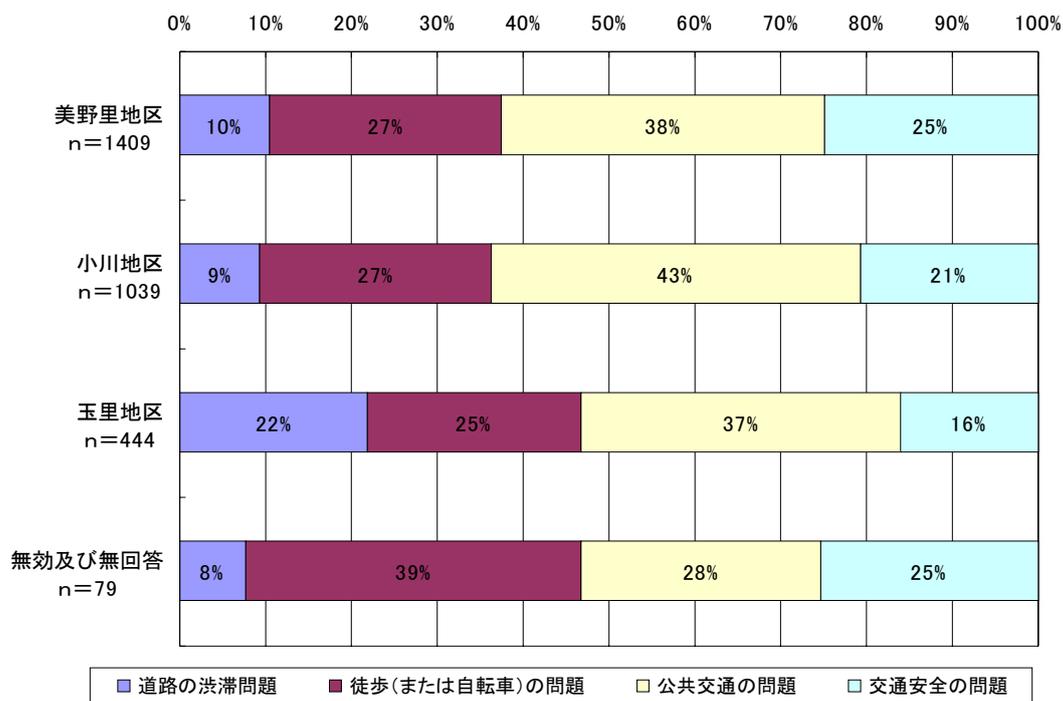
n=3481



	1番目	2番目	3番目	4番目	無効及び無回答
道路の渋滞問題	346	432	661	1,492	550
徒歩(または自転車)の問題	804	963	736	447	531
公共交通の問題	1,165	629	665	490	532
交通安全(事故)の問題	656	875	909	487	554

① 地区別における優先順位 1 番目の回答【クロス集計】

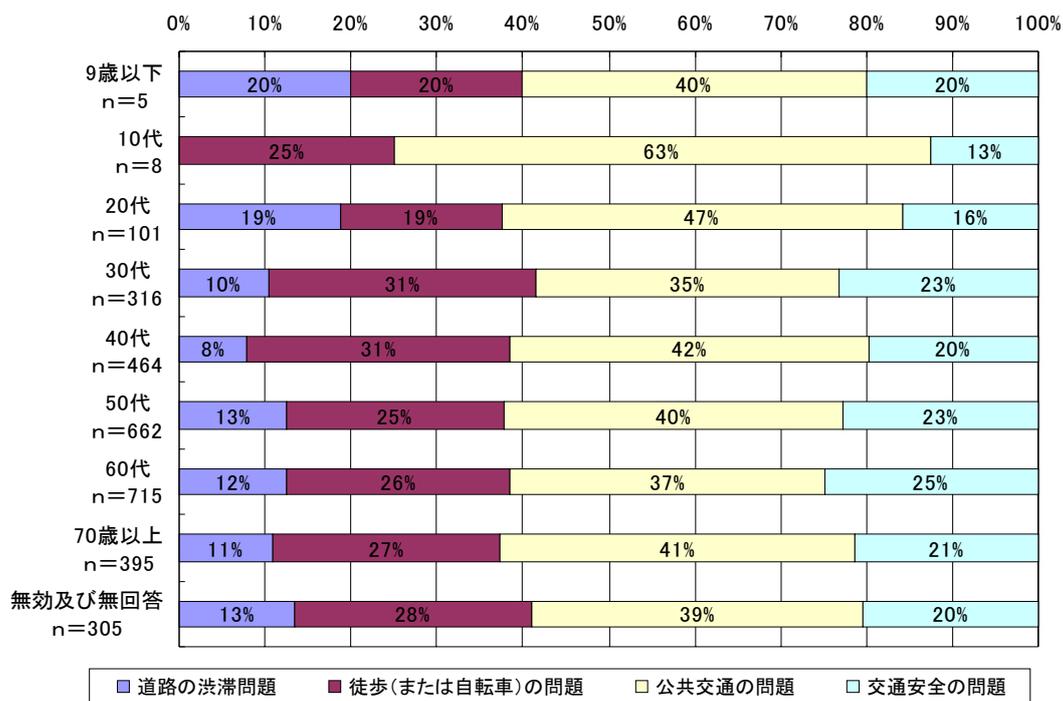
2-3-8(2)について地区別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、3地区とも「公共交通の問題」を優先順位 1 番目に選んだ割合は約 4 割前後を示す結果となった。



	道路の渋滞問題	徒歩(または自転車)の問題	公共交通の問題	交通安全(事故)の問題
美野里地区 n=1,409	146	381	533	349
小川地区 n=1,039	97	281	445	216
玉里地区 n=444	97	111	165	71
無効及び無回答 n=79	6	31	22	20

② 年齢別における優先順位 1 番目の回答【クロス集計】

2-3-8(2)について年齢別に集計した結果は以下の図と表に示すとおりであり、各世代において大きな傾向の差異は見られない。「公共交通の問題」を優先順位 1 番目に選んだ割合は約 4 割前後を示す結果となった。



	道路の渋滞問題	徒歩(または自転車)の問題	公共交通の問題	交通安全(事故)の問題
9歳以下 n=5	1	1	2	1
10代 n=8	0	2	5	1
20代 n=101	19	19	47	16
30代 n=316	33	98	112	73
40代 n=464	37	142	194	91
50代 n=662	83	167	262	150
60代 n=715	89	186	262	178
70歳以上 n=395	43	105	163	84
無効及び無回答 n=305	41	84	118	62

3 市民生活交通動向調査のまとめ

3-1 アンケート集計結果の分析

3-1-1 世帯回答集計結果の分析

- ① 回答世帯のうち、家族の人数は「2人」が最も多い結果であった。本市においても核家族化が進んでいる傾向が見受けられた。
- ② 年齢構成では、「60代」が最も多い結果であった。続いて「70代」となっている。また、「50代」も含めると全体の約5割を占めている。
- ③ 運転免許証の保有割合は自動車が約6割を占めており、自動二輪車(原付含)を含めると全体の約8割が何らかの運転免許証を保有していることが分かった。
- ④ 軽自動車、乗用車、貨物自動車のうちいずれか(または複数)の自動車を保有していた。回答世帯の全体約9割強を占めており、本市は自動車に依存している地域であると考えられる。

3-1-2 個人回答集計結果の分析

- ⑤ 外出先においては、市内へ外出するよりも他市区町村へ外出する割合が高く全体の約6割を占めており、他市区町村へのモビリティが高い地域と考えられる。
- ⑥ 交通手段については通勤・通学時及び外出時ともに約7割が自動車を利用していることから、自動車の保有率の高さと公共交通機関の脆弱さが起因していると考えられる。
- ⑦ 外出頻度では、週1回以上外出する傾向にあり全体の約8割を占めている。
- ⑧ 外出する際に不便を感じる点では、「不便を感じない」が約3割をしめる結果となった。また、「30～60代」では不便を感じていない割合が高い傾向が見受けられた。

3-1-3 世帯代表回答集計結果の分析

- ⑨ 道路渋滞に関する設問では、平日及び休日ともに「問題ではない」から「どちらとも言えない」までを含めると全体の約7割を占めており、本市の道路渋滞に関する問題の意識の傾向は低いといえる。
- ⑩ 徒歩(または自転車)に関する設問では、「歩道がない または 幅が狭い」、「道路に照明灯などが無い」の設問で約6割が「問題がある または 非常に問題である」と回答している。市内を安全安心に通行できるような措置が必要であると考えている傾向が高いといえる。
- ⑪ 鉄道交通に関する設問では、「駅まで行く交通手段がない」、「電車とバスの乗り継ぎが不便」、「高齢者や障害者が駅を利用しにくい」の設問で約4～5割が「問

題がある または 非常に問題である」と回答している。

- ⑫ バス交通に関する設問では、最大約4割が「無効及び無回答」となっており、本市におけるバス交通の利用が低いこと並びに公共交通空白地帯が多いことなどが回答に反映されたと考えられる。
- ⑬ バス交通に関する各設問では、小川地区が他の地区よりも「問題である または非常に問題である」と回答する割合が高い傾向となっており、鉄道駅からも離れている地区であることから、公共交通の利便性が低いことが理由の一つであると考えられる。
- ⑭ 本市が運行するバスの利用実態及び認知度では、「知らなかった」が約5割を占める結果となった。また、利用したことがない割合については全体の約9割を占める。本市で運行するバスの認知度が低いと考えられる。
- ⑮ 新たな公共交通システムの必要性では、約4割が「必要である」と回答しているが、そのうち確実に利用する人がどの程度存在するのか把握することが今後の課題であると考えられる。
- ⑯ 重要なサービスに関する設問では、「低料金であること」、「他の交通機関との乗り継ぎが簡単に出来ること」、「土・日も運行していること」などの基本的なバスのサービスが重要であるとの回答が多く、本市におけるバス交通のサービス水準が低いことが理由の一つであると考えられる。
- ⑰ 運行目的地では、「市役所」などの公共施設が目的地として上位であった。しかし、本市で運行しているバスについても同様の目的地をルートとして経由しているが、既存バスの利用実態及び認知度が非常に低いことから、有効的な利活用を図る必要があると考えられる。
- ⑱ 本市における生活交通の問題では、他の問題に比べ公共交通への問題意識の程度が高い割合を占める結果となった。

3-2 今後の課題

3-2-1 本市における課題

- ① 本市が運行しているバスは、美野里地区、小川地区に関してほぼ地区内全域をバス勢圏が占めているが、各地区間を結ぶ交通手段がないことから、一部地域で公共交通空白地域が存在している。各地区内を運行するバス間で、容易に乗り継ぎが出来るよう交通結節点を設け各地区間を結ぶことでより有効なバスの活用が可能になると考えられる。
 - ② アンケート結果より、既存バスの利用実態及び認知度はかなり低い状況である。市民が望む目的地等からも既存バスの運行では利用がしにくい状況にある。利用者のニーズを捉えた運行計画の見直しが必要であると考えられる。
- ※ 本市における公共交通勢圏図を次項以降に示す。

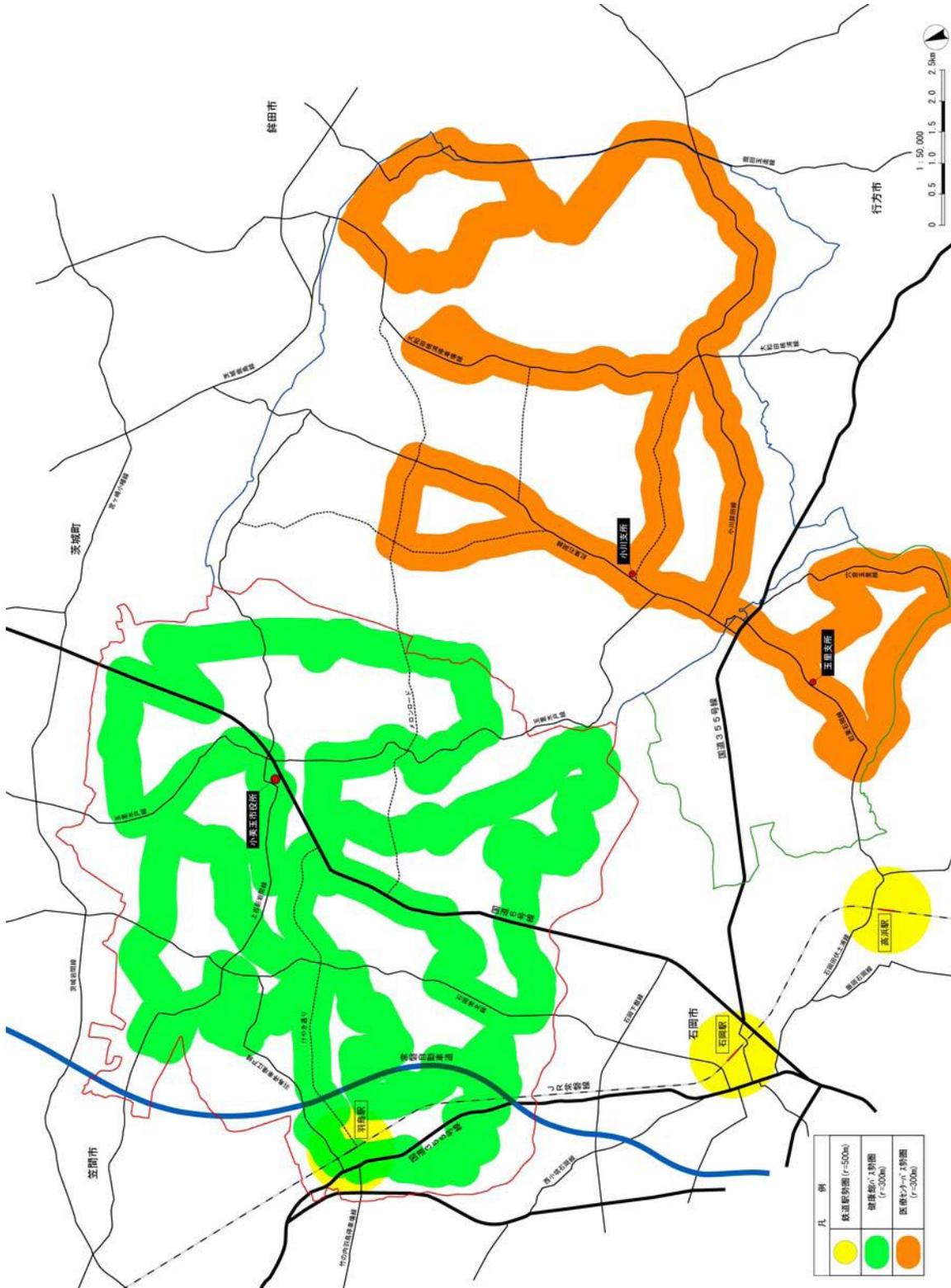


図 3-2 市が運行するバスの勢圏図

3-2-2 既存バスの有効活用

現在、本市内で運行しているバスを有効活用する施策として以下の項目の検討案が考えられる。

(1) 利用案内・周知方法

- ① 市民の方々に分かりやすい新たな利用案内の作成を行う。(コース計画等の見直しに対応を含む)
 - ② 公共施設での利用案内の協力を得て、バス運行の周知を行う。
 - ③ 市広報紙等を利用した定期的なPR活動を行う。
- ※ 商店街の販売促進と関連したバス利用促進対策をお願いすることも有効な方法の一つと考えられる。

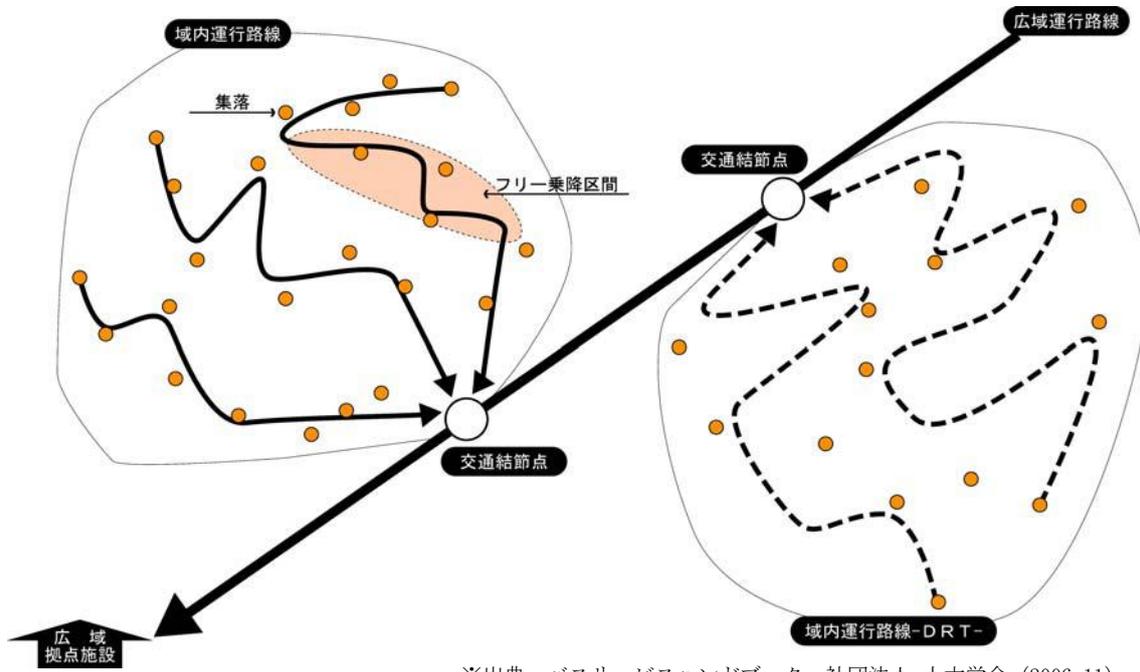
(2) 利用促進

- ① バスに乗車したことで、利用者にとって付加価値を与える計画を行う。
 - ② 新たなバス停増設の検討を進め、利便性の確保を図る。
 - ③ 自由にバスへの乗り降りが出来るように、フリー乗降区間を設け、利用者の乗降負担を軽減させる(図3-3)。
- ※ 市内におけるイベント時に運行を行い、利用促進を図ることも有効な方法の一つと考えられる。

(3) 運行サービス等の見直し

- ① 市民の方々に分かりやすい、運行ルート・運行時刻に変更を図る。
- ② 市内の主要施設に交通結節点を設け、市内を広域的に移動できるようにする(図3-3)。
- ③ 通勤・通学時間帯も含めた終日運行を検討する。(例えば、美野里地区においては羽鳥駅を起点とし、小川・玉里地区においては鹿島鉄道代替バスの小川駅を起点として検討する)
- ④ 交通結節点において待ち時間が出来るだけ短い運行ダイヤを検討し、乗り継ぎ抵抗を軽減させる。

◆ 対策案の例



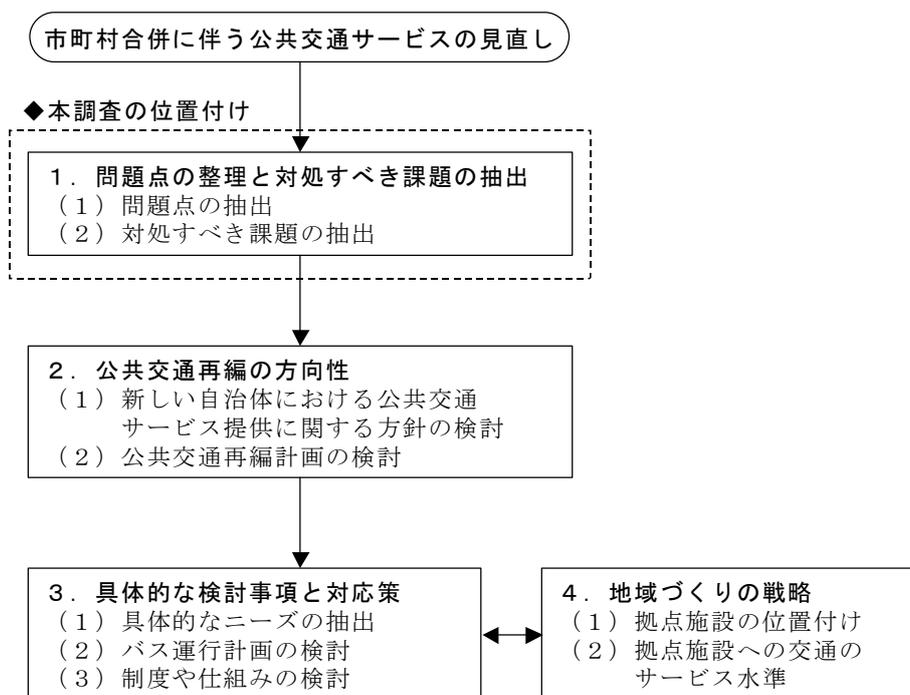
※出典：バスサービスハンドブック，社団法人 土木学会（2006.11）」

図3-3 広域移動の模式図

(4) 公共交通サービスの見直し手順

本調査の位置付けと、公共交通サービスの見直しまでの基本的なフローは下図に示すとおりである。

見直しへ向けて、今後も十分な調査及び検討が必要であると考えられる。



※出典：バスサービスハンドブック，社団法人 土木学会（2006.11）

図3-4 本調査の位置付けと既存バス見直しのフロー

3-3 新たな公共交通システム導入の参考例

3-3-1 コミュニティバスの運行システムについて

一般的にコミュニティバスは、従来路線バスによってはサービスが供給されなかった公共交通空白地域の交通ニーズに対処するため、地方自治体が公共的施策として実施しているバス運行サービスである。比較的 low 料金で、小型バスなど運行しやすい車両を使用して運営されるところが比較的多い。停留所配置や路線形状、運行形態は様々あるが、運賃はワンコインと称して 100 円とすることや可愛い小型バス車両を用いるところが多い。

※出典：バスサービスハンドブック，社団法人 土木学会（2006.11）

(1) コミュニティバスの役割

各地域におけるコミュニティバスの役割について、以下の表に示す。

表 3-1 コミュニティバスの役割

地	域	各地域におけるコミュニティバスの役割
大都市	都市部	<ul style="list-style-type: none">・ 鉄道や在来のバス等の公共交通ではカバーできない地域や区間でのモビリティ確保・ 鉄道やバス路線網との組み合わせ、公共交通のネットワークを強化
	郊外部	<ul style="list-style-type: none">・ 従来の公共交通では移動できない地域での移動手段を確保・ 商業施設や公共施設へのアクセス
地方都市	都市部	<ul style="list-style-type: none">・ 公共交通空白地域の解消・ 中心市街地におけるモビリティの向上や中心市街地での回遊性の向上
	その他 地方部	<ul style="list-style-type: none">・ 在来のバスが撤退した地域(住宅地)から商業施設や公共施設へのアクセス性を確保

※出典：コミュニティバス導入のノウハウ，現代文化研究所（2006.8）

(2) バス(コミュニティバス)交通システムのメリットとデメリット

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道に比べて初期投資が少なく、導入しやすい ・ 鉄道に比べて付帯的設備が少なく、導入準備期間が短い ・ 路線設定に関する自由度が大きく、路線変更などが需要の変化に応じて設定できる ・ 乗降地点に関する自由度が大きく、需要に応じてきめ細かく乗降地点を設定できる ・ 道路幅員に応じた車両の選択により、住宅地内の狭隘道路でも運行できる ・ 利用者1人当たりの CO2 排出量は乗用車の2分の1以下であり、環境負荷を軽減できる ・ バス車両優先システムなどの併用により、自動車よりも旅行速度を上げることができる ・ 様々な交通機関をつなぎ合わせる役割を果たすことができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道に比べて、乗車できる人数が少なく、輸送力が限られている ・ 交通渋滞に左右されやすく、鉄道に比べて定時性が劣る ・ はじめて利用する人にとって、運行ルートやバス停の位置が分かりにくい ・ 輸送力増強のために便数を増やすと、乗員確保や運行経費上昇に直結する ・ 乗降口にステップがある場合、高齢者などは乗降しにくい ・ 乗降口が狭く、荷物を伴う場合は乗車しにくい

※出典：地域公共交通づくりハンドブック，国土交通省自動車交通局旅客課（2009.3）

(3) コミュニティバスの課題

コミュニティバスの導入を促進する上での課題として、以下の項目が挙げられる。

- ① 利用者ニーズの把握
- ② 地方公共団体の主体性
- ③ 地元住民・企業・施設、地元経済団体等の計画段階からの参画
- ④ 既存のバス路線などの地域交通全体との連携
- ⑤ キーパーソンとなる人材の育成
- ⑥ 利用者への情報提供と定期的なチェック・評価・改善体制の確立
- ⑦ 規制の弾力化と現行制度との整合性の確保

※出典：Q&A 改正道路運送法の解説，ぎょうせい（2006.11）

(4) 新たな取り組みの紹介

■ バストリガー協定

バス事業者による積極的な利便性向上施策の導入を促すため、バス事業者がバス運賃の低減や路線の新設・延長・増便などを実施する場合には、事前に協定した採算ラインを満たさなければ元に戻すことを約する協定（バストリガー協定）をバス事業者と地位住民等との間で締結（市等が仲介）する方式である。

トリガー（trigger）とは、「引き金・誘因」のことで、十分利用されなければ従前の運行に戻すという意味であるが、一方では、公共交通活性化の「引き金」になって欲しいとの思いも込められている。

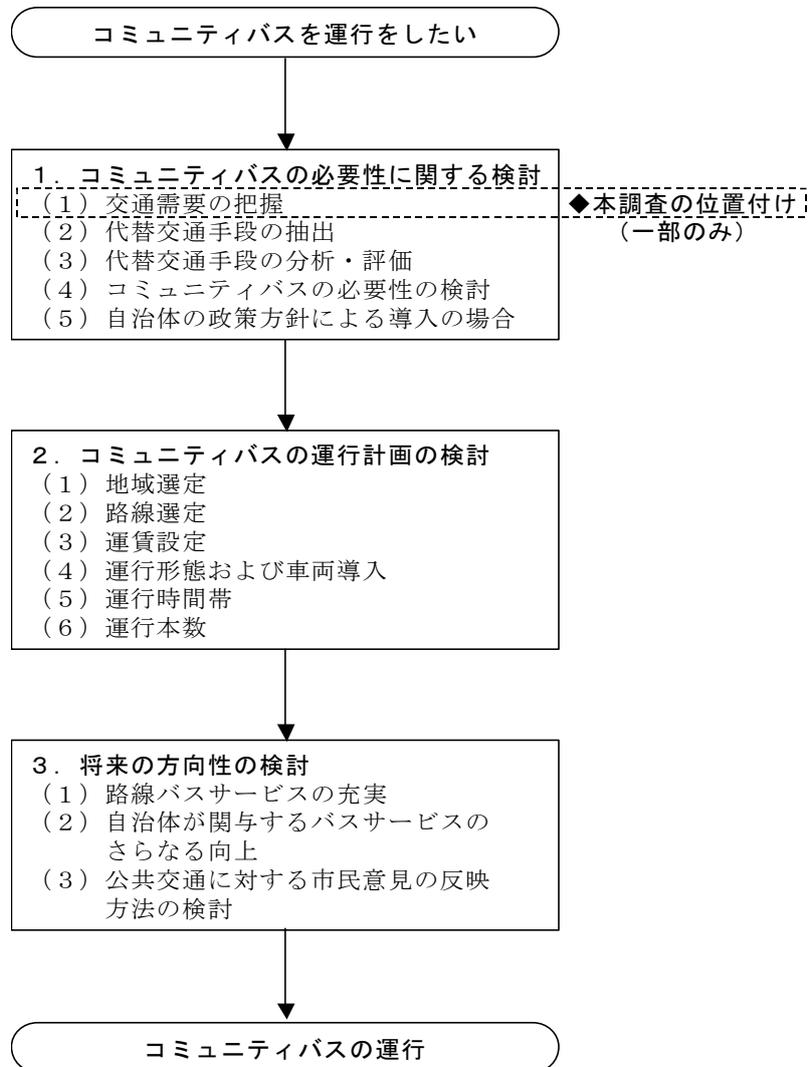
※ 事例：石川県金沢市「北陸鉄道 路線バス（一部区間）」（p. 122 参照）

※出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集，国土交通省 総合政策局 交通計画課（2008.3）

(5) コミュニティバスの検討手順

本調査の位置付けと、コミュニティバスの導入までの基本的なフローは下図に示すとおりである。

導入へ向けて、今後も十分な調査及び検討が必要であると考えられる。



※出典：バスサービスハンドブック，社団法人 土木学会（2006.11）

図3-5 本調査の位置付けとコミュニティバスの導入のフロー

(6) 事例紹介 (コミュニティバス)

① 南砺市 (富山県) : 市営バス

人口	58,140 人	モード	コミュニティバス
面積	668.86km ²	法令	道路運送法第 79 条
人口密度	86.92 人/km ²	運営主体	南砺市

■ 取組みの背景

地域と交通の状況

【旧路線廃止】

【公共交通空白地域】

活用メニュー(制度・協議会等)

【自治体独自協議会】

■ 実現したサービス

取組み内容

【ルートの工夫】

- ・ 運賃は1乗車200円。1日券は400円。回数券は2,000円で13枚。未就学児は無料。小学生や障害者などは半額。
- ・ 路線は全部で21設置されている。
- ・ ルートは、JR 駅、病院、ショッピングセンター、温泉施設等の施設を経由するように設定。主要施設等を経由しない路線については、乗継ぎ利用等ができるように考慮した。
- ・ ダイヤについては、朝夕の通学・帰宅、病院への通院・見舞等に利用しやすい設定に努めた。
- ・ 各路線、JR 城端線・加越能鉄道バスなど他の公共交通機関との接続・連携に考慮した時刻設定を行った。
- ・ 運営主体は南砺市だが、旧町村の運営方式を踏襲して一部路線は市の直営、一部路線の運行については民間事業者への委託となっている。



※出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集、国土交通省 総合政策局 交通計画課 (2008.3)

② 宇佐市（大分県）：宇佐市コミュニティバス「ふれあい号」

人口	60,809 人	モード	コミュニティバス
面積	439.12km ²	法令	道路運送法 (旧)第 21 条
人口密度	138.48 人/km ²	運営主体	宇佐市

■ 取組みの背景

地域と交通の状況

【市町村合併による交通再編】

活用メニュー(制度・協議会等)

【道路運送法に基づく地域公共交通会議】

【都道府県の補助(バス)】

■ 実現したサービス

取組み内容

【福祉バスとの統合】、【路線再編】、【自由乗降】

- 合併前に各市町で運行していた通院福祉バスは17路線で、週1回(1往復)全て無料であったが、平成18年7月から試験運行を開始したコミュニティバスは、従前の17路線に新規2路線(公共交通の空白地域と認められる地区を対象に新たに設定)を加えた19路線、運賃は1回100円にて運行を開始した。試験運行結果を踏まえ、見直しの上、平成19年7月からはさらに1路線を加えた全20路線にて本格運行を開始するなど、通院目的だけでなく、買い物など日常生活を支える移動手段として、路線網の充実が図られてきている。
- 各路線毎に、運行回数は週2日(1日1往復)を基本に、各地区の住民ニーズを踏まえ、曜日やダイヤ等を設定するとともに、車両規模は、小型バスやジャンボタクシーの導入により、効率的・効果的な運行に努めている。
- また、郊外の住宅地近くでは、フリー乗降区間を設定し、高齢者等の利便性確保を図っている。
- 宇佐市が運営主体となり、大交北部バス及び宇佐市タクシー協会に運行委託している。
- 最寄りの路線バスあるいはコミュニティバスのバス停までのシャトル便(無料)を設定・運行している。これは、試験運行時の路線のうち、重複ルートがあった路線を統合するとともに、重複する共通のバス停までのシャトル便を運行することにより、サービスレベルを維持しつつ、便利で効率的なバス運行を図っていると言える。

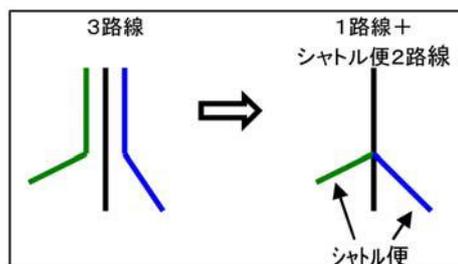


図. シャトル便の概念図

※出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集、国土交通省 総合政策局 交通計画課（2008.3）

③ 身延町（山梨県）：1. 町有バス／2. 町営バス

人口	16,334 人	モード	コミュニティバス
面積	302.00km ²	法令	1. (無償運送) 2. 道路運送法(旧)第 80 条
人口密度	54.09 人/km ²	運営主体	身延町

■ 取組みの背景

地域と交通の状況 【交通不便地域の存在】、【生活交通の確保】 【通学手段の確保】、【事業者から廃止の申し出】	活用メニュー(制度・協議会等) 【自治体独自協議会】 【都道府県の補助(バス)】
--	--

■ 実現したサービス

取組み内容 【定時運行型交通】、【ダイヤの工夫】、【ルートへの工夫】、【運賃の工夫】
<p>1. 町有バス</p> <ul style="list-style-type: none"> 町内の集落、学校、病院、役場などを巡回する形で2路線が運行されている。病院や山間部の集落など、主に医療機関への町民の通院や児童・生徒の通学を想定した経路となっている。 児童・学生輸送のスクールバスのような要素や、病院患者輸送の福祉バスのような要素が高いこともあり、無料での利用が可能とした。また、駅・病院・公共施設など町内の主要拠点を結ぶ町営バスとの乗継を考慮し、利便性の高い接続ダイヤとした。 ダイヤによって運行の向きが異なっている。通学児童・学生の利用が多いため、朝の便は学校の始業時間に間に合うような形で、主に集落から学校に向けた方向での利用が便利となる向きで巡回するルートとなっている。一部、遠方の集落までルートも延長されている。それに対して、夕方の便は利用者の時間帯がまちまちとなっており、便数の頻度が多めに設定されている。主に学校から集落に向けた方向での利用が便利となる向きで巡回するルートとなっている。 町の臨時職員が運行業務を行っている。 <p>2. 町営バス</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅・病院・公共施設等と集落を結ぶ形で4 路線が運行されている。主に町民の日常生活を想定した路線となっている。 行き先や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た。旧路線バスよりも安い運賃を導入することともに、運賃設定のパターンを少なくして、お年寄り等の支払時の手間を省くことを考慮した設定となっている。(数百円程度の設定となっている。) 町営バスは、中富タクシーや個人事業主へ運行業務委託するとともに、一部の路線では町の臨時職員による運行業務も行われている。



※出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集，国土交通省 総合政策局 交通計画課（2008.3）

④ 金沢市（石川県）：バストリガー方式

人口	454,607 人	モード	路線バス
面積	467.77km ²	法令	道路運送法第4条
人口密度	971.86 人/km ²	運営主体	北陸鉄道

■ 取組みの背景	
地域と交通の状況 【通学手段の確保】	活用メニュー(制度・協議会等) 【公的補助なし】

■ 実現したサービス
取組み内容 【事業者と地域の協定】
<ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者による積極的な利便性向上施策の導入を促すため、バス事業者がバス運賃の低減や路線の新設・延長・増便などを実施する場合には、事前に協定した採算ラインを満たさなければ元に戻すことを約する協定(バストリガー協定)をバス事業者と地域住民等との間で締結(市が仲介)する方式が考案された。 ・ トリガー(trigger)とは、「引き金・誘因」のことで、十分利用されなければ従前の運行に戻すという意味であるが、一方、公共交通活性化のまさに「引き金」になって欲しいとの思いも込めている。 ・ バストリガー方式を適用した取組みについては、利用状況を毎月又は四半期ごとにとりまとめ積極的に公表することにより、利用者の目標達成に向けた意識の高揚を図る。 ・ 金沢市が協定締結を仲介する要件は以下の通り。 <ol style="list-style-type: none"> ① 路線・系統の新設・延長・運行ダイヤの大幅な増便や、特定区間の運賃低減など、利用者の利便性向上に資する取組みであること。 ② 「事前に設定した採算ライン」を満たすことが、ある程度見込めること。 ③ 協定の対象とする取組みが金沢市内のものであること。 ・ トリガー方式の適用方法は以下の通り。 <ol style="list-style-type: none"> ① 「事前に設定した採算ライン<実施後1年間の運賃収入」の場合は、次年度も継続して実施する。 ② 「事前に設定した採算ライン>実施後1年間の運賃収入」の場合は、バス事業者が従前の運行にもどすことを含めた見直しを行うことができる。 ・ 今回のケースでは、北陸鉄道バスの市内中心部から金沢大学を結ぶ路線のうち、旭町周辺～金沢大学までの区間について、従前170～200円であった運賃を、平成18年4月より100円に設定した。 ・ 北陸鉄道(バス事業者)と金沢大学はバストリガー協定を結び、対象区間の収入が従前の収入を上回ることを次年度以降の継続の条件としている。



※出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集，
国土交通省 総合政策局 交通計画課（2008.3）

3-3-2 デマンド型交通の運行システムについて

デマンド型交通（Demand-Responsive Transit：需要対応型公共交通）システムは、需要のある箇所だけを結ぶ交通システムで、路線やダイヤが定められた路線バスと自由に運行するタクシーの中間的な機能を持つ比較的輸送密度が低い地域に適した公共交通と位置付けられている。また、デマンド型交通システムは通勤・通学、買い物、通院などの地域住民の日常的な移動ニーズに対応した交通システムである。このため、都市間や交通需要密度の高い地域における大量輸送には適さないと考えられる。

(1) デマンド型交通システムの導入効果について

- ① 路線バスより広範囲な地域に対するサービスの提供
- ② 障害者や高齢者の移動のし易さの向上、公共交通へのアクセス性の改善
- ③ サービス水準の向上による利用の促進

(2) デマンド型交通(デマンド型タクシー)システムのメリットとデメリット

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> ・ 戸口から戸口への輸送が可能で、高齢者等に優しい輸送手段である ・ 行き先、需要が散在している地域に対応しやすい仕組みである ・ バスより初期投資が少なく、導入しやすい ・ バスより運営経費が少なく、維持しやすい ・ 住宅地内の狭隘道路でも運行できる ・ 利用者にとって、一般タクシーより低料金である ・ 導入地域において公平な乗車機会を提供できる(定路線では、バス停に近い地域、遠い地域が生じる) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗車人数は最大9人(乗務員除く)と少ない ・ 多くの事例では利用に際して、事前登録を必要としている ・ 利用に際して事前予約を必要とするため、利用者にとって抵抗感がある ・ 同乗者の行き先の方向が異なると、運行時間がかかる ・ 配車システム等の導入に費用がかかる ・ 多くの事例では予約受付係を配置しており、費用がかかる ・ 一般タクシーから乗客を奪う可能性がある ・ バスより運賃が高くなりがちである ・ 車内が狭く荷物を持ち込みにくい

※出典：地域公共交通づくりハンドブック，国土交通省自動車交通局旅客課（2009.3）

(3) デマンド型の方式

① 迂回路方式

基本ルート以外にデマンド対応の迂回路を持つ、ルートデビエーション方式の交通システムである。

迂回路のデマンド区間の停留所には、呼び出しボタンが設置されており、ボタンを押すとデマンド区間の入り口に車両への迂回を要請する表示が点灯する。運転手を見て確認ボタンを押すと「まもなくまいります」と停留所に表示されるシステムになっている。

※ 事例：東京都渋谷区「東急トランセ」(p. 126 参照)

② フレックス方式

起終点、需要対応型停留地点、出発時間が設定されているが、経路は自由な運行方式である。各戸から 150m 程度の位置に配置された中間停留所のうち、需要のある箇所だけを結んで起終点を往復する。

電話による予約受付、乗降順序と到着時間の計算、到着時間のコールバックなどの機能をもった予約センターが必要である。

※ 事例：岩手県雫石町「あねっこバス」(p. 127 参照)

③ フルデマンド方式

起終点やダイヤが定められておらず、経路も自由である。面的に整備された需要対応型停留地点の間を需要にあわせて自由に運行する。そのため、車両の位置検知と連動したリアルタイムな運行情報提供を行う、高い情報通信機能をもった予約センターが必要である。

※ 事例：高知県中村市「中村まちバス」(p. 128 参照)

※出典：バスサービスハンドブック，社団法人 土木学会（2006. 11）

(4) デマンド型交通システムの課題

デマンド型交通システムの導入を促進する上での課題として、以下の項目が挙げられる。

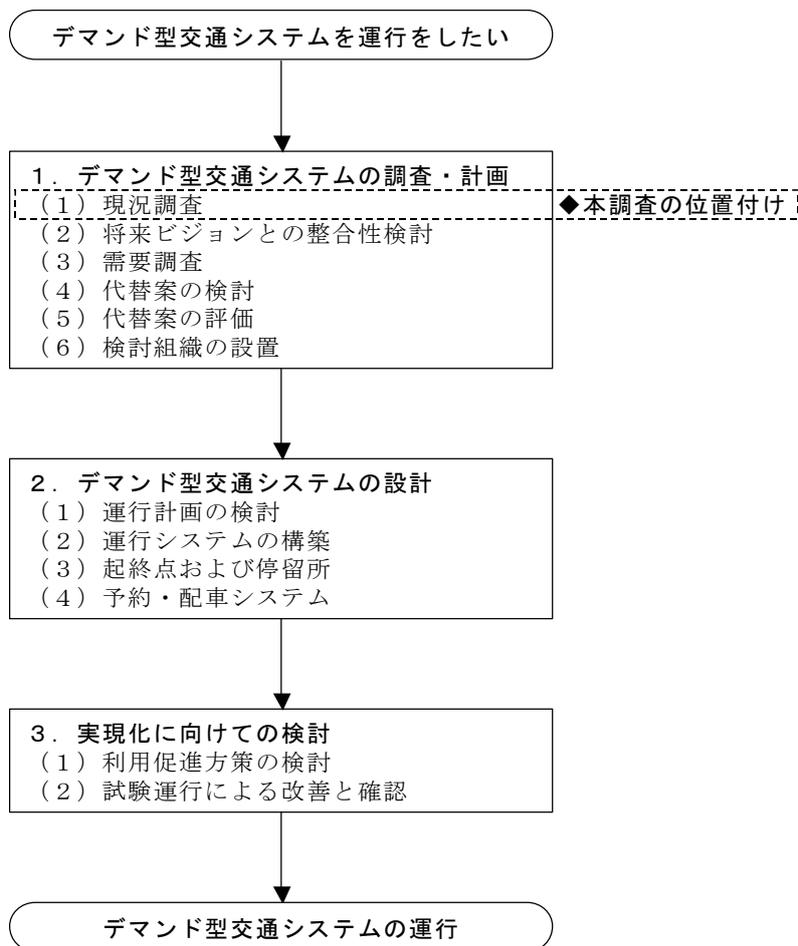
- ① 人口分布や町の構造、地形などがデマンド型交通システムに適しているかどうか。
- ② もともとバスの限界を超えた小規模需要に対応するデマンド型交通システムに、どれだけのコストをかけるべきか。
- ③ 個々のニーズに対する利便性をどこまで追求するべきか。
- ④ バスとの役割分担及び全体のネットワークとして機能できるかどうか。
- ⑤ 通常のタクシーとの棲み分け及び福祉移送サービスとの整合。
- ⑥ 持続性を高めるための運賃設定、財政負担のルール、地域との責任分担の仕組み。

※出典：JAMAGAZINE 2009年2月号，社団法人 日本自動車工業会（2009. 2）

(5) デマンド型交通システムの検討手順

本調査の位置付けと、デマンド型交通システムの導入までの基本的なフローは下図に示すとおりである。

導入へ向けて、今後も十分な調査及び検討が必要であると考えられる。



※出典：バスサービスハンドブック，社団法人 土木学会（2006.11）

図3-6 本調査の位置付けとデマンド型交通の導入のフロー

(6) 事例紹介 (デマンド型交通システム)

① 渋谷区 (東京都) : 東急トランセ

人口	196,736 人	モード	路線バス
面積	15.11km ²	法令	道路運送法第4条
人口密度	13,020.25 人/km ²	運営主体	東急トランセ

■ 取組みの背景

地域と交通の状況

【生活交通の確保】

活用メニュー(制度・協議会等)

【公的補助なし】

■ 実現したサービス

取組み内容

【デマンド型交通システム】、【迂回路方式】

- 代官山循環線は、渋谷駅から南平台町、旧山手通り、代官山駅入口、猿楽町を経て渋谷駅に戻る循環路線である。通常ルートの途中に、目黒区青葉台地区を通る迂回路(デマンドルート)があるのが特徴であり、デマンドバスの役目も兼ねている。この間で降車する際は、あらかじめ運転手に申告する必要があり、ルート上の青葉台二丁目停留所から乗車する際は、停留所のコールボックスから通知する必要がある。
- 代官山循環線の運転手は、全員女性が採用されている。
- 運行時間は8:00~20:30(渋谷駅停留所発)で、6~15分間隔と本数は多い。
- 運賃は曜日や利用人数によって変動し、大人は平日150円(2人目以降は100円)、日曜・祝日は100円、小児は曜日を問わず80円である。なお、割引運賃適用時には車両の前面にステッカーが貼付される。



目的地	平日(8-19)	土曜/日曜
南平台町	8:30 40 50	8:30 40 50
鉢山町交番	8:30 40 50 55 55	8:30 40 50 55 55
伊太利屋本社	8:30 40 50 55 55	8:30 40 50 55 55
西郷橋	8:30 40 50 55 55	8:30 40 50 55 55
青葉台2丁目(デマンドルート)	8:30 40 50 55 55	8:30 40 50 55 55
都立第一商業高校	8:30 40 50 55 55	8:30 40 50 55 55
代官山フォーラム	8:30 40 50 55 55	8:30 40 50 55 55
ヒルサイドテラス	8:30 40 50 55 55	8:30 40 50 55 55
代官山駅入口	8:30 40 50 55 55	8:30 40 50 55 55
猿楽町	8:30 40 50 55 55	8:30 40 50 55 55
乗泉寺	8:30 40 50 55 55	8:30 40 50 55 55
渋谷駅	8:30 40 50 55 55	8:30 40 50 55 55
渋谷インフォスタワー	8:30 40 50 55 55	8:30 40 50 55 55



※出典：東急トランセ ホームページ、
<http://www.transses.co.jp/index.html>

② 雫石町（岩手県）：あねっこバス

人口	19,055 人	モード	乗合タクシー
面積	609.01km ²	法令	道路運送法第4条
人口密度	31.29 人/km ²	運営主体	雫石町、 しずくいし・いきいき 暮らしネットワーク

■ 取組みの背景

地域と交通の状況

【生活交通の確保】

活用メニュー（制度・協議会等）

【都道府県の補助（総合）】

■ 実現したサービス

取組み内容

【デマンド型交通システム】、【フレックス方式】

- 「あねっこバス」とは、デマンド方式による地域交通サービスに使用する車両の愛称で、雫石町は古くから美人の里として知られ、年頃の娘を「あねっこ」と呼ぶことにちなみ公募により名づけられた。
- 町が運営委託契約をNPOしずくいし・いきいき暮らしネットワークと結び、当該NPOが運営主体となり、地元タクシー会社雫石タクシーに運行を委託している。
- あねっこバスは、町中心部の雫石駅を起点とする定められた路線を時刻表に基づいて運行している。路線数は6路線あり、各路線には停留所が設定されていて、利用者は停留所から停留所へのサービスを受けることになる。ただし利用するには予約が必要で、あらかじめ利用者数を把握しておくことで、空車のまま運行することを避けている。
- 車両は、9人乗ジャンボタクシーや小型のタクシー車両を使っている。
- 平成16年5月から利用チケットの各商店での販売が開始された。
- 平成16年7月には経路や便数等、大幅に運行システムを見直し、サービスの拡大を図った。
- 平成17年度には利用登録時の煩わしさを軽減するため利用登録制度を廃止した。運行経路を一部延長し、運賃をそれまでの距離帯別から200円/乗車に統一した。
- 平成17年6月には、町立病院、役場等に予約センターにつながる予約専用無料電話を設置、7月には平日運行であったものを通年運行（平日6往復/路線、土・日・祝日3往復/路線）に切り替えた。



※出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集，
国土交通省 総合政策局 交通計画課（2008.3）

③ 四万十市（高知県）：中村まちバス

人口	37,917 人	モード	コミュニティバス
面積	632.50km ²	法令	道路運送法第4条
人口密度	59.95 人/km ²	運営主体	四万十市

■ 取組みの背景

地域と交通の状況

【公共交通の利用者減少】

活用メニュー(制度・協議会等)

【ITSモデル実験】

■ 実現したサービス

取組み内容

【デマンド型交通システム】、【フルデマンド方式】

- ・ 利用者は希望乗車時間および乗降停留所を決め、電話で利用を申し込む。
- ・ 申し込み内容は、既存予約におけるデータ等を基にコンピュータ処理され、希望時間に近い乗車可能時刻が提示され、利用者は予約の成否を決める。
- ・ 停留所を既存の28から57にし、増設した中には病院内のロビーでバスを待つことができる所もある。
- ・ 運行時間帯は8:30～11:00、12:00～14:30、16:00～18:00である。
- ・ 運賃は大人200円、子供100円である。
- ・ 運行事業者は高知西南交通に委託されている。

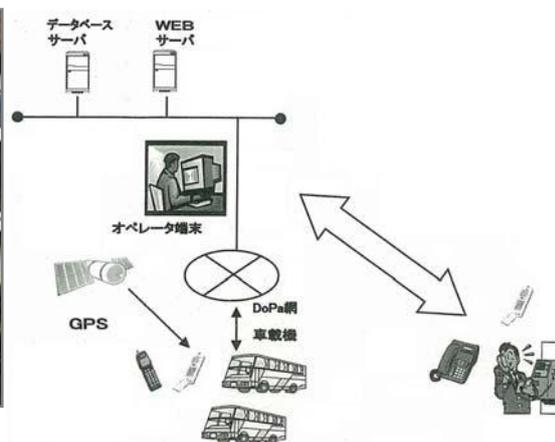


図. システムの概要

出典：四万十市資料

※出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集，
国土交通省 総合政策局 交通計画課（2008.3）

④ 川西町（山形県）：デマンド型乗合タクシー

人口	18,769 人	モード	乗合タクシー
面積	166.46km ²	法令	道路運送法第 21 条
人口密度	112.75 人/km ²	運営主体	川西町

■ 取組みの背景

地域と交通の状況

【過疎地域】

【生活交通の確保】

活用メニュー(制度・協議会等)

【都道府県の補助(バス等)】

■ 実現したサービス

取組み内容

【デマンド型交通システム】、【乗合タクシー】

- 平成17年6月より町民バス運行エリアにおいてデマンド型交通の実証実験を行い、平成18年度からみどりタクシー、大京タクシー、川西観光タクシーの3社に運行委託して本格運行となった。
- 運行路線数は4路線(直線コース、内回りコース、外回りコース、山間部コース)を基本に町内全域を対象に1日9便運行している。
- 運行時間は7時30分から17時まで。運賃は一律500円である。
- 目的地は公共施設13箇所(病院、診療所、駅、役場、文化施設、宿泊施設、体育館、地区公民館)に限定されている。登録者数は平成20年度3月時点で1,600人である。
- 運行車両はタクシー会社からの借り上げであり、ジャンボタクシー1台、小型タクシー2台である。ただし、冬期間は、積雪の状況に応じて、ジャンボタクシー1台を増便して対応している。
- 利用者は電話で前日までに予約。電話を受けたタクシー会社のオペレーターはパソコンで登録者を検索し予約情報を入力する。オペレーターは、毎日運行計画表を作成し、運転手に手渡す。運転手は、運行計画表に基づき、運行する。



※出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集，
国土交通省 総合政策局 交通計画課（2008.3）

3-4 公共交通機関整備の事例一覧

3-4-1 コミュニティバスに関する事例

市区町村名	名称・愛称	概要
当別町	当別ふれあいバス	大学・病院・福祉バスの一元化による官民共同運行コミュニティバス
栗山町	町営バス	事業者撤退後の町営バス運行と都市再生モデル事業の実施
佐井村	過疎地有償運送	住民ボランティアが支える過疎地の公共交通
秋田市	ユーグル	幹線バスと結節する地域内循環バス
いわき市	深夜型おかえりデマンドバス「ナイトバス」	バスの夜間運行による公共交通の利用促進
土浦市	キララちゃん	NPO 運営によるまちづくり活性化バス
龍ヶ崎市	龍・ゆうバス／龍ぐうバス	民間バス路線を補完する市のコミュニティバス導入
前橋市ほか	自転車積載バス	自転車積載バスによる公共交通と自転車の連携
我孫子市	無料送迎バス	病院や教習所等送迎バスの活用
市原市	あおぼす	自治体経費負担・地域住民主体のコミュニティバス
文京区	B-ぐる	地域密着都市型コミュニティバス
八王子市	山間地域でのバス路線	住民負担による山間地域でのバス路線運行
檜原村	デマンドバス「やまびこ」実証運行	既存の路線バスに結節するフィーダー（支線）交通の導入
川崎市	コミュニティバス	自治会運営の自治会会員向けコミュニティバス
身延町	1.町有バス／2.町営バス	スクールバス・病院患者輸送バス・廃止代替バスを整理再編した町有バス・町営バスの運行
南砺市	市営バス	市町村合併に対応した路線再編
金沢市	金沢ふらっとバス	都心部の生活交通とまちなかの活性化に対応したコミュニティバス
野々市町	のっティ	町主導で住民・事業者が協同して実現したコミュニティバス
伊那市	イーナちゃんバス	利便性の高い市街地型コミュニティバス
高山市	地域福祉バス	高齢化の進んでいる地域の住民の移動手段となった地域福祉バス
輪之内町	路線バス再編	民間バス路線廃止を契機に新規路線の開設も含めた路線バス再編
掛川市	スローライフバス	中心市街地循環バス
豊田市	おいでんバス	民間バス廃止路線を引き継いだコミュニティバス
豊山町	とよやまタウンバス	町外の拠点への運行により需要確保
四日市市	生活バスよっかいち(S-BUS)	地域の NPO 法人による路線バス運営
津市	ぐるっと・つーバス	商業施設とのタイアップによる NPO 運営のバス
松阪市	鈴の音バス	地元企業や市民の協賛を得て運行するコミュニティバス
名張市	あららぎ号	市と地区住民の役割分担によるコミュニティバス運行
熊野市	熊野市自主運行バス(熊野古道瀧流荘線)	過疎地住民の生活交通を担う自主運行バス
綾部市	あやバス	旧事業者の経営破たんから短期間での路線網の構築
京丹後市	上限 200 円バス	200 円上限運賃設定による既存路線バスの活性化・再生
舞鶴市	自主運行バス	地域住民自らによる運行を決断した自主運行バス
神戸市	住吉台ぐるぐるバス	住民が主体となり創り守られるマイバス
明日香村	かめバス	地域住民と観光客の交通手段確保
十津川村	村営バス	広域自治体における幹線路線と支線路線バスによるバス路線網の構築
伯耆町	伯耆町型バス事業	スクールバス・路線バス(デマンドバス含む)・福祉バス・多目的バスの横断的一括管理
津山市	ごんごバス	合併を契機に市内循環から支所間連絡へ広がるコミュニティバス
高松市	まちバス	商店街主導で駅と商店街を結ぶ 100 円バス
四万十市	中村まちバス	ITS の技術を活用したデマンドバス

豊前市	豊前市バス	自家用有償運送による住民の移動手段の確保
有田町	町内巡回バス「有田町コミュニティバス」	観光を視野に入れたコミュニティバス
水俣市	みなくるバス	市と住民・事業者が密に連絡をとって実現したコミュニティバス
宇佐市	宇佐市コミュニティバス「ふれあい号」	福祉バス再編によるコミュニティバス運行
三股町	くいまーる	町の直営による巡回型の通学・生活支援バス
諸塚村	諸塚村地域バス	地元貸切バス事業者による生活バスの運行
那覇市	コミュニティバス「石嶺・首里城みぐい」実証実験	公共交通空白地域解消、交通弱者・観光客の利便性向上、モノレール結節の実現

3-4-2 路線バスに関する事例

市区町村名	名称・愛称	概要
函館市	函館バスの地域バス路線施策	民間移譲した路線での地域バス路線施策
弘前市	弘南バス藍内線	住民が回数券を購入して路線導入
八戸市	南部バス岬台団地／ラピア・ピアドゥ線	ショッピングセンター・市民団体・バス事業者が連携して利用促進
盛岡市	松園地区ゾーンバスシステム	基幹バスと支線バスのシームレスな乗り継ぎシステム
仙台市	長町地区ループバス「ながまちくん」	新興住宅地とJR駅、地下鉄駅を結ぶ市街地型循環バス
北塩原村	1.喜多方～裏磐梯バス路線／2.桧原湖周遊バス	生活・観光路線へのバス導入
つくば市	関東鉄道の筑波大学学内バス	大学とバス事業者の連携による学内バスの運行
三郷市	バス路線再編	行政が路線を企画立案しバス事業者が新規参入
金沢市	バストリガー方式	大学と事業者が協定を結び 100 円区間の設定で目標を上回る増客
浜松市	市内バス路線	事業者との協力による市域全体のバス路線網構築
名古屋市	基幹バス	BRT 並みの機能を持たせたバス路線の構築
大分市	バス利用促進	モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用促進に向けた取組み

3-4-3 乗合タクシーに関する事例

市区町村名	名称・愛称	概要
帯広市	あいのりタクシー	町内会・老人会等の要望を聴き運行に生かすデマンドタクシー
雫石町	あねっこバス	一般のタクシーを活用したデマンド交通
石巻市	いない号	地域住民の経費一部負担による乗合タクシーの導入
川西町	デマンド型乗合タクシー	運営の工夫により財政負担の少ないデマンド型交通の導入
二本松市	巡回福祉車両「ようたすカー」	福祉型乗合タクシーにより高齢者等の移動手段を確保
江南市	コミュニティタクシー「いこまい CAR」	タクシー車両による高頻度・低コストでの巡回運行サービス
米原市	まいちゃん号	エリアの特性に応じたデマンド方式導入
広島市	やぐちおもいやりタクシー	住民参加・復路運賃の商業施設負担と、ノウハウの展開
山口市	コミュニティタクシー「サルビア号」など	住民が主体となった交通計画づくりと地域公共交通の実証実験
北九州市	枝光やまさか乗合タクシー	山坂の多い都市内交通不便地域における乗合タクシーの導入
長崎市	乗合タクシー(丸善団地地区)	斜面市街地への小型車両による乗合タクシー運行
菊池市	あいのりタクシー	市街地巡回バスに結節する事前予約制乗合タクシー

3-4-4 乗継改善・複数モードに関する事例

市区町村名	名称・愛称	概要
盛岡市・滝沢村	IGR・バス乗継通勤定期券／すごe-きっぷ	鉄道とバスの異事業者連携による割引乗車券の設定
滝沢村	滝沢村公共交通計画	安心して暮らせる地域を目指す公共交通計画の作成
仙台市	パークアンドライド	市営地下鉄とスーパーとのタイアップ
新潟市	1.基幹バス「りゅーとリンク」/2.区バス/3.住民バス	需要に応じたバス交通体系の構築
富山市	公共交通計画	コンパクトなまちづくりと連携した公共交通計画の策定・実施
長野市	バス路線再編計画	市町村合併を契機としたバス路線再編計画
木曽町	木曽っ子号(生活交通システム)	広域な自治体における交通空白地の解消
中川村	1.村営バス/2.NPO 自家用車有償運送事業/3.福祉輸送サービス	地域生活交通システム見直しによる効率的な交通システムの実現
飛騨市	市内巡回バス「ふれあい号」/ボランティア有償運送「ポニーカーシステム」	市町村合併後のバス路線再編
三好町	さんさんバス	ITも活用したバス・タクシーサービスの組み合わせ
東近江市	ちよこつとバス/ちよこつと号	市町村合併に伴うコミュニティバス路線再編、運行燃料へBDFも活用
宇治市	職場モビリティ・マネジメント	職場におけるモビリティ・マネジメントの実施
篠山市	バス路線維持	需要に応じた交通モードによる路線バス廃止への対応
松江市	公共交通の見直し	市民との協働による公共交通の見直しと乗継ぎ改善
広島市	横川駅交通結節点改善事業	交通結節点改善からまちづくりへの広がり
松山市	梅本駅交通結節点の整備/ICい〜カード	民間事業者が中心となった総合的な交通体系の確立
鹿児島市ほか	かごしま共通乗車カード「Rapica」&「いわさきICカード」	5事業者連携によるICカード共通乗車券(バス、路面電車、旅客船)

※出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集，国土交通省 総合政策局 交通計画課（2008.3）
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>

4 自由回答一覧（一部抜粋）

4-1 公共交通に関する事項

No.	自由回答
1	乗り合いバスの様なかたちでミニバスなど、市内を循環する(市役所、病院、駅、スーパーなど)公共交通があると便利だと思う
2	石岡市の乗り合いタクシーや市内循環バスのようにだれでも安く、利用できる公共交通ができることを強く希望します
3	循環バスを走らせて下さるよう是非実現をお願い致します
4	公共の循環バスを利用してもらえるようにバスを増やして下さい
5	循環バスも考えられるが、小美玉市内を巡回しても、利用客は果してあるか大いに疑問である
6	市保有のバスは何に使用しているのか？市内を病院各役場、郵便局、銀行等公共施設を廻る巡回バスにならないか？
7	低料金巡回バスを運行したとしても、本数が少なかったら利用もしないと思う
8	年寄りになると買い物等自分で乗り物で行けなくなると公共の乗り物が必要になります。市内循環バスを走らせて下さい
9	市内循環バスは是非ほしい。小型のバスが良い、役所、公共施設、駅、名所、霞ヶ浦など自由にいけるように
10	車を運転できなくとも、小さな巡回バス等で外出(ショッピング等)が出来ればありがたい
11	バスは本数も少なく料金も高いと聞いている。バスに乗らないから会社が料金を上げるのではなく市がバス会社に料金を下げさせるための乗車率UPをするための努力をして欲しい。会社との話し合い等他の市で行っているワンコインバスや鹿島鉄道跡地を利用した茨城空港までのバス路線の開通等公共交通の便が悪すぎる気がする
12	車の運転ができないと、病院にも公共の施設、買い物等、どこへも行く事ができませんので、ぜひ乗合のデマンドタクシー（バス）をお願いします
13	大型のバスは必要と思いません。ワゴンタイプできめ細かな路線と、便利な本数、時間を望んでいます。ただし石岡市のような乗合いタクシーではないもの。税負担にならない交通機関を考えてください
14	離れている住宅密集地へのバスの乗り入れを検討するとともに遠距離通勤(学)が利用できるよう JR 最終便に合わせるくらいの配慮が必要だ
15	乗合タクシーの運用
16	タクシーで低料金であれば、(複数の乗り合い)利用されるのではないか
17	公共乗合いタクシーの運行
18	高齢者の為に石岡市で行っているような乗合タクシーのようなものを運営してもらい病院等に行くのに便利にしてもらいたい
19	今ある、タクシー会社に働きかけて下さい。自宅迄送り迎えして下さる乗合いタクシー3人(位迄)があると助かります。週2回の病院通いですが家計の都合で、週1回で耐えています。タクシー券も遠きよりの老人には、枚数を増して頂けたら有難いです

20	石岡市では、合乗りタクシー、ワンボックスを市内中を何台かのタクシーを、いつもうまく配車をして、効率よく配車をしている見たいです
21	石岡、水戸方面へのバスの本数を増やしてほしい。料金も低くなるよう願います
22	低料金(100円～200円程度)の市内コミュニティバスの運行を希望します
23	低料金(100円程度)の市内コミュニティバスの運行を希望します
24	団地内にバスが入るか、タクシーが安い料金を決めて駅まで送ってくれるとかしてくれると本当に助かります
25	回遊方式の車を運行し、市内のどこへでも低料金で行けるような安心安全なシステムを考えて欲しい。TELで呼び出すなど課題は多いと思われるが、抜本的な発想転換が必要
26	歩くのに(バス乗場まで)大変な人もいます。家まで向かえに来てくれるような公共のタクシーなどもあったらもっと良いでしょう(低料金)
27	行動の全てが自動車なので、市内を歩いたり自転車も乗る事も、公共交通の利用も皆無ですので、自分自身だけの事で言えば、税金を投入してまで、新たな交通機関等不要だと思いますし、道路の渋滞も慢性的なものではないし、抜け道も利用できるのでは、問題なしと考えます
28	無駄な支出は、極力抑えるべし。新たな公共交通は、不要です
29	石岡、四箇村間の新交通システムはいらぬ。お金が掛かりすぎる
30	デマンドは必要なし。70歳以上の高齢者免許返還すれば、タクシー助成でいい。

4-2 徒歩・自転車に関する事項

No.	自 由 回 答
1	歩道、街灯がまったく整備されていないように感じます
2	自転車兼歩道の整備を、交通事故の減少になることと思う
3	自転車道、歩道の整備、確保が必要
4	歩道の整備をしっかりと行って欲しい
5	行政施策の中で道路建設計画を策定して、排水、歩道の整備を含めて、旧小川地域に限りませんが、せまい道路は、4m以上に改良して整備することが必要だと思います
6	歩道の整備がなっていないので、あまり自転車や歩行者は利用していない
7	低炭素、エコ社会化の時代自動車の利用を極力抑え、徒歩、自転車(電動含む)で利用の促進を図るため、歩道・自転車道(兼用が現実的?)の整備の徹底がよいと思います。利用の多く見れるところから進めてください。市民の健康増進の効果もあります
8	歩道の整備が遅く、通学等で子供達が危険と背中合わせであることが常態化している
9	道路も四季健康館の方へ直通で行ける様、歩道も整備し、自動車も徒歩でも安全に交通できる様にして下さい
10	歩行者、自転車が安全に通る歩道の整備が、最重要課題だと思う
11	歩道を確保し、街灯をつけてほしい
12	歩道が無い所がある。街灯が無い所がある
13	徒歩、自転車時街灯が少なく危ない、歩道が狭く危ない
14	通学路における歩道や街灯の設置を早急をお願いします
15	街灯が少ない
16	街灯が少なすぎます
17	街灯が少なく、特に裏道にも配慮し設置する必要がある
18	通学路の街灯数が少ない。暗い夜道が続きすぎる
19	街灯が少ないうえに看板の電気もなく、町全体が暗いイメージです。夜歩く人は少ないと思いますが町(明るさ)のイメージとして必要だと思う。ゴミをどこにでもすてる人もいてモラルの低下(毎日犬のサンボの時、ゴミを集めて歩いている男の人がいます。
20	路線に街灯を付けるのはどうせんだが、通学路にも街灯を付けてほしい。帰りの時間帯おそいので怖いとの事です
21	通学路に横断歩道がある法規上の問題で出来ないかもしれないが何か考える必要があると思う
22	通学路の歩道付道路がない所など作ってほしい
23	狭い道路の通学路にたくさんの児童が歩き、学生が自転車通学をしています。歩道もない道をダンプがたくさん通りま
24	県道に歩道を付けて欲しい(通学路)街灯の設置
25	子供の通学路の安全が問題です。幅谷地区の坂道には歩道もなくカーブしているので危険です。照明も少なく暗い冬など心配
26	子供の通学路の歩道が無い所、U字構のフタの無い所が通学時間帯に自動車の多い時間にぶつかっているため、と

	でも不安です
27	児童生徒の通学路整備(拡幅、歩道設置、街灯の整備)など。安全な交通環境がまず必要です
28	小川派出所の通学路に歩道がないため大変危険です
29	子供が小学校に入学したのをきっかけに、地域の活動等で通学路を子供たちと歩くことが多くなりました。通勤時間とも重なり、細い道でもスピードを出す車や、通学路等の標識がなかったり、隠れていて利用できていない場所
30	子供の通学路が安全であるように整備してほしい

4-3 道路(整備・渋滞)に関する事項

No.	自 由 回 答
1	二本松～坂下までの道路は幅が狭いのに車のスピードが速いのであぶない。電柱が道路にはみ出しているので危険。特に坂下の所は路幅が狭すぎる。車両のスレ違もギリギリです。
2	道が狭い為、自転車での車道走行が怖い、安全の為に歩道走行が出来るように道路拡充
3	県道までに出るまで、道が狭い。旧玉里村でも、中心地域であったが、本当に狭い。常会松山第一地区、建設課の職員是非現状を見てほしい!!
4	U字溝の蓋がない為に道幅が狭い
5	道幅が狭い上に両サイド草、木でさらに狭く、上は木の枝が道路上に下がって居る。山(小山)の持主に道路ぎわの大木の手入を急いでやらせる様お願いします
6	町の道が狭いため、徒歩・自転車の区間ない為に自動車と接触する。交通事故がおきてからではおそい
7	狭い山の中の道路、家もあまりない所の道路等も整備されてはいるが、くずれていたりする所もある
8	国道6号線の旧道は道幅が狭いにもかかわらず、朝の通勤時間帯は交通量が多く、中学生の自転車など危険な状態である。また、夕方は暗い場所もあり改善が必要である
9	高速道路の側道が狭い(車のすれ違いが用意出来るようにする)
10	交通量と比べて道路が狭い場所が多い。道路周辺の除草や小枝払いが必要な道路が多い
11	自宅前の道路(市道)→脇山ゲートボール場のところの舗装が半分(途中まで)しかされてない。H21年度に残りをやる予定とのことだが、早く舗装してほしい
12	道路の舗装が悪いため、車の乗り心地が悪いです
13	道路をもっと舗装してもらいたい
14	道路舗装を住民全員が切望しています(雨の日は、歩くと泥まみれになります)
15	下水道工事の後は舗装がデコボコで危険なのできれいに舗装して下さい
16	今日までの時代の流れとは云え、茨城県は道と云う道はその必要性が乏しくても過剰に舗装されている。現在はその補修、整備の費用がムダ使いと同じだ
17	従来の道路整備(拡幅、舗装など)の計画が明らかでない
18	橋場美の一部の道路が未舗装で、毎日通るのでこまっている
19	私道を通勤、通学に使用しているので、碎石を入れたり、舗装して欲しい
20	砂利道がある所を先に舗装してほしいです
21	交差点への信号設置
22	高崎坂下の信号機の設置
23	松山地内の信号機の設置
24	けやき通りと(脇山区の)イチョウ通りの交差点には信号の設置を希望します
25	私は市に前からお願いして来たオンボタン式の信号が出来ません。羽島駅方面より茨城空港方面に向う小美玉市堅倉の丸全食品の角の十字路に押しボタン信号を設置する事をお願いしているのですが
26	石塚線における信号を早期に設置をお願いしたい(感応式)

27	大きな道路が沢山出来てきていますが、それによって交通量が増えるという事で歩行者が安全に通れる様、信号機の設置は大切だと思います
28	カーブミラーの方向調整をお願いしたい。他曇り止め対策
29	カーブミラー等のきめ細かな設置(飛びだし防止)
30	見通しの悪い所へミラーをもっとつけてほしい

4-4 交通安全(事故)に関する事項

No.	自 由 回 答
1	車のドライバーの運転マナーが悪い
2	マナーの悪いドライバーが多い
3	二輪車に乗る人のマナーが悪い
4	茨城は運転マナーが悪すぎるので自転車だけのレーンを作るぐらいでちょうど良いと思います
5	二輪車に乗っている人のマナーが(騒音)悪い
6	中央高校前の道路は、中学生の自転車マナーが悪い。暗くなってからは特に危ない
7	交通マナーが悪い(信号無視、自転車無灯火)
8	交通マナーが最悪です(オーバースピード車)
9	とにかく自動車運転に関するマナーが悪い。(赤信号無視、異常なアオリ運転)高齢者または女性ドライバーのノロノロ運転は円滑な運行の障害
10	ドライバーのマナーが非常に悪い。ライト、ウインカー、速度、自転車の無灯、歩行者の反射板や蛍光や懐中電灯無しでの歩行が多い
11	中学生の自転車が横いっばいに広がって乗っている時がある
12	朝羽鳥から中央高校へ自転車通学する生徒が路側帯の右側を3列で走っている。これから路面も滑りやすくなり交通事故が起きはしないかヒヤヒヤしている
13	後方確認せず車道へ飛び出してくる自転車や歩行者もちゃんと確認してほしい
14	国道6号線での信号無視(大型車両による)が非常に多いと思います。また自転車などで、無理に横断される方などがいるため交通事故が心配です
15	小学生、中学生の自転車の乗り方が悪い。特に中学生は、3列で話ながら危険
16	自転車のライトがつけてない(暗い時)、あぶない！学生に多い。走り方気をつけてほしい(横に並んで走っている)、年寄りのフラフラ自転車運転
17	中学生が自転車で徒歩の場合と同じ右側を来るのでバイクと正面衝突になるので学校側で注意してほしい
18	学生の自転車の乗り方(並列など)気を付けてほしい
19	中学生、高校生の自転車の乗り方が危険
20	学生で自転車に乗りながら携帯をいじったりしてる人がある
21	国道6号線沿いで生活している者ですが、信号無視やルールを守らない車が多い
22	車の運転が荒く、信号無視をする人が多い
23	国道6号線での信号無視(大型車両による)が非常に多いと思います。また自転車などで、無理に横断される方などがいるため交通事故が心配です
24	信号無視でとばして来るオートバイには車内からハットさせられることが幾度もある
25	地元民の方向指示なしの方向変更(右折)、信号無視等が非常に多い一時不停止も同様。危険を感じる事が多いため、取締りを強化してほしい
26	何よりも路上駐車が多すぎる!違法は違法です。全て、取締りしてくれるものだと考えてます!!緊急車両が通れません!

27	希望ヶ丘公園の駐車場の利用のしかた。無料駐車場があるのに利用しない。テニスコートの利用者、少年野球のおむかえの親たち、近い路上駐車をする。火災等の消防車等の通行の問題にならないか?!
28	路上駐車が多い
29	路上駐車の手が多い事!
30	イチョウ通りの駐車禁止とスピード制限をお願いします

4-5 本アンケートに関する事項

No.	自 由 回 答
1	アンケートが机上の空論とならないようおねがいします
2	アンケートだけで終わらせないでほしいです
3	アンケートにとってどうにかしてくれるのでしょうか。今まで1つも良い事がありませんでした。もっと活かしてほしいと思います
4	アンケートに先立ち事前の各地域に聞き取りや、市の関係部署の代表者などで様子を調べられましたでしょうか？そのようなことがあって、アンケートを作成していただければもっと設問内容がより具体的になるのではと感じました。今日の調査結果をちゃんと反映して下さい。結果集計結果の概要の公表での公開をお願いします
5	アンケートの主旨にあてはまらないものがある。自動車利用者にとって公共交通機関は、1年に1回利用するかどうか？外出先についてもいつも同じところとは決まっていない
6	アンケートの趣旨は役所が新たに市民バス等の増設を図るために行なっているのかなど、感じてしようがないです。どうか、これ以上(箱物)後年度経費がかかる行政はやめてください。どうか「小さな」市役所に方向転換願います
7	アンケートの集計結果を広報等でお知らせ願います
8	アンケートの集計結果を市民に知らせて下さい
9	アンケートの設問が今自分の考える問題を訴えるものとはズレがあることが残念ですが、交通に関してアンケート収集等で問題意識を表面に出していただけたことがうれしい！高齢化社会に向かうなか自家用車中心の交通手段が少しでも緩和されて、公共の乗り物が利用出来れば良いですね
10	アンケートの設問が答えにくかったです
11	アンケートの設問内容の検討が必要費用対効果に疑問を感じる
12	アンケートの内容について回答しにくい
13	アンケートの内容問題(設問が少ないのでは旧町内に分けて感じ方が違うのでは・・・)
14	アンケートの目的と異なると思うが、こう嘔吐しての道路幅及び歩道幅が狭すぎる
15	アンケートをする前に選挙で民意を問えば良いんじゃないでしょうか。税金の無駄づかいです
16	アンケート記入提出によって変えてもらえるのでしょうか？子供や高齢者の為、危険のない安全な市づくりをお願いします
17	アンケート結果を実行に移してください
18	アンケート結果を報告せよ！
19	アンケート集計も一つ的手段だと思うが、市民を含めたパネルディスカッション等早急に検討を進展していただき、早期予算化もしくは実行処置など目に見える形で諸環境を早急に整備を要望します
20	アンケート調査の結果の公表は？公表するのであれば、広報代、ホームページで公表(何月頃)しますということ、先にお知らせするべきではないか
21	くだらないアンケートをとるな。事務経費のむだ使い。この内容は各地区の区長さんに聞けばいいと思う
22	このアンケートは地区によって大きな格差があると感じます
23	この回答と言うかアンケートはむずかしくもったかんとんに、用紙も1～2枚で済むのでは。企画課自身調べる事ではな

	いでしょうか
24	こんなアンケートは各大字ごとに抽出した人に行うべきである。金の無駄使いである
25	どう言う意味でアンケートをしているのか理解出来ない
26	どなたの考えかわかりませんがこの様なアンケートにかかる費用は誰の負担ですか。税金の無駄使いするな
27	なぜこの程度のアンケートで無記名なのか
28	よく最近アンケートが届きますが、こういう事(アンケートにかかる費用の事)でムダな税金を使ってほしくない
29	わかりづらいアンケートでした
30	検討する際は、アンケートの意見を実際に自分の足で、目で確認すること

4-6 その他に関する事項

No.	自 由 回 答
1	よけいな税金を使わないで下さい
2	税金が高い!!一斉いらない!!生活しにくい!!
3	老人はあまり歩かない乗らない遠出をしない様にしているので問題ありません
4	高齢者(核家族)の為、不便な(商店等がない為)生活が多い
5	高齢者のみの世帯が徐々に増加している様に思われるので、その対策を考慮する必要がある様に考えられます
6	高齢者も気楽にできるようなスポーツジムを設置してほしいです
7	高齢者や障害者にやさしい(住みやすい)まちづくりをお願いします
8	駅の上り下りが車イスやベビーカーの人に不便で、エレベーターなどがあるといいと思う
9	旧小川には公園がなく、子供をあそぼせるのに不便。結局車で移動するしかなく、残念
10	私はふだんはほとんど出かけませんし近へたりないものを買に行くといいですし、遠くの時も乗せてもらうので不便はないです
11	自分の車があるので特に不便は感じない
12	他県に住んでいるためこの辺はとて不便で高令者にはとて大変です。これからの問題点はおいにある
13	オートバイで歩いているので裏道をのって歩いているので、パンクした時、雨のふっている時は不便を感じる。雨がふっていてもカッパをぬいだりきたりする所があれば不便ではない。
14	小美玉市が明るく、そして暮らしやすい市づくりに頑張ってください
15	小美玉市には核となる街がない為、病院、スーパー、銀行等への交通が問題になる。これ等は各自近い所や専門又はかかりつけの病院を利用していると思う
16	小美玉市は福祉に力を入れてもらいたいと思います
17	小美玉市役所、構内に職員のマイカーが日常的に駐車されているが、無料?で舗装済みの一等地を占有するセンス及び許可する市側のセンスにあきれている
18	家族2名とも都会育ちゆえ、市内交通の量が圧倒的に少なく感じ、交通の安全の問題はほとんど無いように感じられる
19	企業の誘致を、積極的に行って欲しい
20	交通問題よりも他に取り組むことがあるはず!(福祉や医療など)
21	財政負担とコスト負担の兼ね合いが必要
22	子供が安全に快適にさせる環境を作ることが、これからは大切だと思います
23	子供達が安心して通学、通園出来る環境作りを進めて欲しい
24	自家用車以外は、ほとんど利用しない
25	小川にも散歩できる公園がほしいです
26	市内が活性化していないとあきまへんちゃいますか
27	市民が安全に夢と希望を持てるような小美玉市を作ってもらいたいです
28	集団健康診断のとき、早めにホールに入れる用にしてほしい

参考資料

小美玉市民生活交通動向調査 アンケート用紙

小美玉市民生活交通動向調査のお願い

アンケートにご協力ください。

市民の皆様には、日頃より、市政運営にご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、小美玉市では、路線バスや鉄道など公共交通の利便性の向上等を図るとともに、多様化した市民のニーズに即した総合的な公共交通システムの構築を図る必要があると考えております。

つきましては、当市における適切な公共交通のあり方について検討を行う上で必要な基礎データの収集を目的として、生活交通に関連するアンケート調査を実施させていただきます。

なお、このアンケート用紙は、小美玉市内に居住する世帯を対象に、配布しているものですが、アンケートは無記名のうえ、集計は統計的な処理をいたしますので、ご迷惑をおかけすることは一切ございません。

お忙しいところ誠にお手数をおかけしますが、本調査の趣旨をご理解いただき、ご協力をいただきますようお願い申し上げます。



平成 21 年 1 月
小美玉市長 島田 穰一



ご記入にあたってのお願い・・・

- ◇ 質問に対しては回答選択肢の番号に○を付けるか、()や____の
中に必要な事項をご記入ください。
- ◇ ご記入の終わった調査用紙は、添付の返信用封筒（切手不要）に封入の
うえ、平成 21 年 2 月 10 日（火）までにお近くの郵便ポストへ投函
してください。
- ◇ この調査に関する問い合わせは、下記にお願いいたします。

小美玉市役所 市長公室 企画調整課 企画係
TEL：0299 - 48 - 1111（代表） 内線 1231

— 裏面に記載例があります。 —

記載例について

I の問 2 の記載例

① _____ 世帯主 (46) 歳

② _____ 配偶者 (44) 歳

II の回答者番号または続柄の記載例

I の問 2 の回答をもとに記入してください。

- ・ 世帯主が回答する場合

回答者番号の回答欄に (①) と記入してください。

- ・ 世帯主の配偶者が回答する場合

回答者番号の回答欄に (②) と記入してください。

小美玉市民生活交通動向調査アンケート用紙

I. 世帯について代表の方にお伺いします。

問1 現在のご家庭の住所をお答えください。	小美玉市() ※ 地区名(大字名)をご記入ください。(例: 堅 倉)		
問2 あなたの世帯構成及び運転免許証の有無についてお答えください。 【家族構成について】 ※ 例 続柄 (年齢) 歳 世帯主 (46) 歳 配偶者 (44) 歳 父 (70) 歳 母 (70) 歳 子 (16) 歳 子 (13) 歳 【運転免許証について】 ※1. 「自動車」には大型及び二種免許なども含まれます。 ※2. 「自動二輪車(原付含)」には原動機付自転車も含まれます。	※ 続柄 (年齢) 歳	性別	運転免許証の有無
	① () 歳	男・女	1. 自動車 2. 自動二輪車(原付含) 3. 無
	② () 歳	男・女	1. 自動車 2. 自動二輪車(原付含) 3. 無
	③ () 歳	男・女	1. 自動車 2. 自動二輪車(原付含) 3. 無
	④ () 歳	男・女	1. 自動車 2. 自動二輪車(原付含) 3. 無
	⑤ () 歳	男・女	1. 自動車 2. 自動二輪車(原付含) 3. 無
	⑥ () 歳	男・女	1. 自動車 2. 自動二輪車(原付含) 3. 無
	⑦ () 歳	男・女	1. 自動車 2. 自動二輪車(原付含) 3. 無
	⑧ () 歳	男・女	1. 自動車 2. 自動二輪車(原付含) 3. 無
	⑨ () 歳	男・女	1. 自動車 2. 自動二輪車(原付含) 3. 無
⑩ () 歳	男・女	1. 自動車 2. 自動二輪車(原付含) 3. 無	
問3 あなたの世帯は自動車や二輪車等を何台お持ちですか。	軽自動車(軽トラックを含む)	() 台	
※ ただし、タクシーや貨物用トラックなどの営業用車両(緑や黒色カバー)及び農耕機械などの特殊自動車を除きます。	乗用車	() 台	
	貨物自動車	() 台	
	自動二輪車(50ccを超える)	() 台	
	原動付自転車(50cc以下)	() 台	
	自転車	() 台	

※ 次項以降の回答、記入方法の説明について

- ①. 2ページからのIIのアンケート用紙(個人用)は、世帯(家族)の中から3名までご回答いただけます。
- ②. IIのアンケート用紙(個人用)の回答者番号または続柄の回答欄には、Iの問2(世帯の家族構成)で回答した番号(①~⑩)を記入してください。
- ③. 5ページからのIIIのアンケート用紙(世帯代表用)の質問には、世帯(家族)の代表の方1名が回答してください。

Ⅱ. 次の問に各個人ごとに3人までお答えください。(1人目)

問1 前頁の世帯構成で回答した番号を記入ください。	回答者番号 ()
問2 あなたのご職業をお答えください。	1. 会社員 2. 公務員・団体職員 3. 農林漁業 4. 自営業 5. 派遣社員・パート・アルバイト 6. 専業主婦 7. 学生(高校生以上) 8. 児童・生徒(中学生以下) 9. 無職 10. その他()
問3 通勤・通学先をお答えください。 通勤・通学先がない方は問6へお進みください。	【所在地】 1. 小美玉市() ※ 地区名(大字名)をご記入ください 2. 他市町村 都・県 市・区・町・村 3. 自宅 4. その他()
問4 通勤・通学で利用する交通手段をお答えください。 (利用している全てに○)	1. 自動車(自分で運転) 2. 自動車(家族が運転) 3. 二輪・原付 4. 鉄道(乗車駅: →降車駅:) 5. 路線バス 6. タクシー 7. 自転車 8. 徒歩 9. その他()
問5 通勤・通学先までの時間をお答えください。	記入例 出発:(7)時(00)分 到着:(8)時(30)分 出発:()時()分 到着:()時()分
問6 通勤・通学以外で日常よく行く外出目的をお答えください。(複数回答可)	1. 買い物 2. 通院 3. 学習塾・習い事等 4. 知人訪問 5. レジャー・娯楽・食事 6. 家族・他人の送迎 7. その他()
問7 通勤・通学以外で日常よく行く外出先をお答えください。	よく行く施設名() 【所在地】 1. 小美玉市() ※ 地区名(大字名)をご記入ください 2. 他市町村 都・県 市・区・町・村
問8 問7の外出先へ行く際に、利用する主な交通手段をお答えください。(複数回答可)	1. 自動車(自分で運転) 2. 自動車(家族が運転) 3. 二輪・原付 4. 鉄道 5. 路線バス 6. タクシー 7. 自転車 8. 徒歩 9. その他()
問9 外出先までの所要時間をお答えください。	記入例 外出時間:概ね(14)時頃 所要時間:概ね(40)分 外出時間:概ね()時頃 所要時間:概ね()分
問10 外出頻度をお答えください。	1. ほぼ毎日 2. 週2~3回 3. 週1回 4. 月2~3回 5. 月1回 6. 年数回 7. 外出しない
問11 外出する際に不便に感じる点について、該当するものを全て選んでお答えください。	1. 鉄道・路線バスの運行本数が少ない 2. 鉄道・路線バスの料金が安い 3. 外出したい時刻に合った交通手段がない 4. 行きたい方面へ向かう交通手段がない 5. 家族の送迎に頼っているため自由に外出できない 6. 自由に使える自動車などが少ないため外出できない 7. 不便を感じない 8. その他()

Ⅱ. 次の問に各個人ごとに3人までお答えください。(2人目)

問1 前頁の世帯構成で回答した番号を記入ください。	回答者番号 ()
問2 あなたのご職業をお答えください。	1. 会社員 2. 公務員・団体職員 3. 農林漁業 4. 自営業 5. 派遣社員・パート・アルバイト 6. 専業主婦 7. 学生(高校生以上) 8. 児童・生徒(中学生以下) 9. 無職 10. その他()
問3 通勤・通学先をお答えください。 通勤・通学先がない方は問6へお進みください。	【所在地】 1. 小美玉市() ※ 地区名(大字名)をご記入ください 2. 他市町村 都・県 市・区・町・村 3. 自宅 4. その他()
問4 通勤・通学で利用する交通手段をお答えください。 (利用している全てに○)	1. 自動車(自分で運転) 2. 自動車(家族が運転) 3. 二輪・原付 4. 鉄道(乗車駅: →降車駅:) 5. 路線バス 6. タクシー 7. 自転車 8. 徒歩 9. その他()
問5 通勤・通学先までの時間をお答えください。	記入例 出発:(7)時(00)分 到着:(8)時(30)分 出発:()時()分 到着:()時()分
問6 通勤・通学以外で日常よく行く外出目的をお答えください。(複数回答可)	1. 買い物 2. 通院 3. 学習塾・習い事等 4. 知人訪問 5. レジャー・娯楽・食事 6. 家族・他人の送迎 7. その他()
問7 通勤・通学以外で日常よく行く外出先をお答えください。	よく行く施設名() 【所在地】 1. 小美玉市() ※ 地区名(大字名)をご記入ください 2. 他市町村 都・県 市・区・町・村
問8 問7の外出先へ行く際に、利用する主な交通手段をお答えください。(複数回答可)	1. 自動車(自分で運転) 2. 自動車(家族が運転) 3. 二輪・原付 4. 鉄道 5. 路線バス 6. タクシー 7. 自転車 8. 徒歩 9. その他()
問9 外出先までの所要時間をお答えください。	記入例 外出時間:概ね(14)時頃 所要時間:概ね(40)分 外出時間:概ね()時頃 所要時間:概ね()分
問10 外出頻度をお答えください。	1. ほぼ毎日 2. 週2~3回 3. 週1回 4. 月2~3回 5. 月1回 6. 年数回 7. 外出しない
問11 外出する際に不便に感じる点について、該当するものを全て選んでお答えください。	1. 鉄道・路線バスの運行本数が少ない 2. 鉄道・路線バスの料金が安い 3. 外出したい時刻に合った交通手段がない 4. 行きたい方面へ向かう交通手段がない 5. 家族の送迎に頼っているため自由に外出できない 6. 自由に使える自動車などが少ないため外出できない 7. 不便を感じない 8. その他()

Ⅱ. 次の問に各個人ごとに3人までお答えください。(3人目)

問1 前頁の世帯構成で回答した番号を記入ください。	回答者番号 ()
問2 あなたのご職業をお答えください。	1. 会社員 2. 公務員・団体職員 3. 農林漁業 4. 自営業 5. 派遣社員・パート・アルバイト 6. 専業主婦 7. 学生(高校生以上) 8. 児童・生徒(中学生以下) 9. 無職 10. その他()
問3 通勤・通学先をお答えください。 通勤・通学先がない方は問6へお進みください。	【所在地】 1. 小美玉市() ※ 地区名(大字名)をご記入ください 2. 他市町村 都・県 市・区・町・村 3. 自宅 4. その他()
問4 通勤・通学で利用する交通手段をお答えください。(利用している全てに○)	1. 自動車(自分で運転) 2. 自動車(家族が運転) 3. 二輪・原付 4. 鉄道(乗車駅: →降車駅:) 5. 路線バス 6. タクシー 7. 自転車 8. 徒歩 9. その他()
問5 通勤・通学先までの時間をお答えください。	記入例 出発:(7)時(00)分 到着:(8)時(30)分 出発:()時()分 到着:()時()分
問6 通勤・通学以外で日常よく行く外出目的をお答えください。(複数回答可)	1. 買い物 2. 通院 3. 学習塾・習い事等 4. 知人訪問 5. レジャー・娯楽・食事 6. 家族・他人の送迎 7. その他()
問7 通勤・通学以外で日常よく行く外出先をお答えください。	よく行く施設名() 【所在地】 1. 小美玉市() ※ 地区名(大字名)をご記入ください 2. 他市町村 都・県 市・区・町・村
問8 問7の外出先へ行く際に、利用する主な交通手段をお答えください。(複数回答可)	1. 自動車(自分で運転) 2. 自動車(家族が運転) 3. 二輪・原付 4. 鉄道 5. 路線バス 6. タクシー 7. 自転車 8. 徒歩 9. その他()
問9 外出先までの所要時間をお答えください。	記入例 外出時間:概ね(14)時頃 所要時間:概ね(40)分 外出時間:概ね()時頃 所要時間:概ね()分
問10 外出頻度をお答えください。	1. ほぼ毎日 2. 週2~3回 3. 週1回 4. 月2~3回 5. 月1回 6. 年数回 7. 外出しない
問11 外出する際に不便に感じる点について、該当するものを全て選んでお答えください。	1. 鉄道・路線バスの運行本数が少ない 2. 鉄道・路線バスの料金が安い 3. 外出したい時刻に合った交通手段がない 4. 行きたい方面へ向かう交通手段がない 5. 家族の送迎に頼っているため自由に外出できない 6. 自由に使える自動車などがいないため外出できない 7. 不便を感じない 8. その他()

Ⅲ. 小美玉市で生じている交通問題と原因について

質問1 回答者番号をご記入ください

前頁の世帯構成で回答した番号を記入ください。	回答者番号 ()
------------------------	-----------

質問2 小美玉市内の道路渋滞に関する問題点について

自動車を利用されている方で、道路渋滞に関してどのように感じているか○を付けてください。

あなたが感じている小美玉市内における道路渋滞に関する問題点の程度		非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	全く問題はない
市内の道路渋滞に関してどのように感じていますか。	平日	5	4	3	2	1
	休日	5	4	3	2	1
市内の渋滞箇所または渋滞区間はどこですか		()				

質問3 小美玉市内の徒歩（または自転車）に関する問題点について

あなたが普段、徒歩（または自転車）を利用して（または利用しようとした場合に）、つぎの各問題点についてあなたがどのように感じているか○を付けてください。

あなたが感じている小美玉市内における徒歩(または自転車)に関する問題点の程度	非常に問題である	問題である	どちらとも言えない	あまり問題ではない	問題でない
1. 歩道がない または 幅が狭い	5	4	3	2	1
2. 歩道上に大きな段差がある	5	4	3	2	1
3. 道路に照明灯などが無い	5	4	3	2	1
4. 歩道が傾斜している	5	4	3	2	1
5. 歩道の舗装が滑りやすい、凹凸がある	5	4	3	2	1
6. 歩行者信号の青時間が短い	5	4	3	2	1
7. 音響信号がついていない	5	4	3	2	1
8. 視覚障害者誘導ブロックがない	5	4	3	2	1
9. 歩道上に自転車や看板など障害物がある	5	4	3	2	1
10. 駐輪場が少ない	5	4	3	2	1
11. その他の問題点 ()					
12. 歩道に問題のある箇所または区間 ()					

質問4 小美玉市内の公共交通に関する問題点について

あなたが普段、小美玉市の公共交通を利用して（または利用しようとした場合に）、つぎの各問題点についてあなたがどのように感じているか○を付けてください。

質問4-1 最寄りの鉄道交通に関する問題点について

◆ よく利用する駅はどこですか駅名をお答えください。 () 駅

あなたが普段、利用している 鉄道交通に関する問題点の程度	である 非常に問題	問題である	言えない どちらとも	ではない あまり問題	問題でない
1. 電車の運行本数が少ない	5	4	3	2	1
2. 駅まで行く交通手段がない	5	4	3	2	1
3. 電車の運賃が高い	5	4	3	2	1
4. 電車の時刻や運賃、路線などがわかりにくい	5	4	3	2	1
5. 始発の時刻が遅い・終電の時刻が早い	5	4	3	2	1
6. 電車とバスの乗り継ぎが不便	5	4	3	2	1
7. 駅周辺に駐車場が少ない	5	4	3	2	1
8. 駅周辺に自動二輪車（原付含む）や自転車の駐輪場がない	5	4	3	2	1
9. 高齢者や障害者が駅を利用しにくい	5	4	3	2	1
10. 駅員等の案内が不親切である	5	4	3	2	1

質問4-2 最寄りのバス交通に関する問題点について

◆ 最寄りのバス停まで、距離はどのくらいですか。 約 () m

あなたが感じている小美玉市内における バス交通に関する問題点の程度	である 非常に問題	問題である	言えない どちらとも	ではない あまり問題	問題でない
1. バスの便数が少ない	5	4	3	2	1
2. バスの路線が少ない	5	4	3	2	1
3. バスの運賃が高い	5	4	3	2	1
4. 到着が遅れるなど、時刻が不正確である	5	4	3	2	1
5. バス停が少ない（バス停の間隔があいている）	5	4	3	2	1
6. バスの時刻や運賃、路線などがわかりにくい	5	4	3	2	1
7. 始発バスの時刻が遅い・最終バスの時刻が早い	5	4	3	2	1
8. 高齢者や障害者が乗り降りしにくい	5	4	3	2	1
9. バスの運転手や係員の案内が不親切である	5	4	3	2	1
10. バスを待つ休憩施設（ベンチ等）がない	5	4	3	2	1

質問4-3 小美玉市内の新たな公共交通の導入検討について

小美玉市が運行しているバス（四季健康館、小川温泉寿荘及び小美玉市医療センターへの送迎・循環バス）について、つぎの問にお答えください。

(1) 市が行っているバスの運行について、あなたをご存知でしたか。該当する番号に1つ〇を付けてください。

1. 実際に利用したことがある	→ a) に進む
2. 知っているが、利用したことはない	→ (2) に進む
3. 知らなかった	

a) (1) の質問で「1. 実際に利用したことがある」とご回答された方にお尋ねします。市のバスを利用して、どこへ行きましたか。目的地に〇を付けてください。

【誰が(続柄)】	(_____)	【目的地】	1. 四季健康館 2. 小川温泉寿荘 3. 小美玉市医療センター
----------	-----------	-------	--

(2) 小美玉市で運行している、送迎・循環バス以外に、新たな公共交通が必要であると思いますか。該当する番号に1つ〇を付けてください。

1. 必要である	→ (3) に進む
2. どちらとも言えない	
3. 必要でない	→ 質問5に進む

(3) あなたは新たな公共交通にとって、どのようなサービスが重要であると感じますか。該当する番号に3つまで〇を付けてください。

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| 1. 低料金であること | 6. 始発が早く・最終が遅い運行時間帯であること |
| 2. 運行ルートがわかりやすいこと | 7. 土・日も運行していること |
| 3. 運行間隔が一定でわかりやすいこと | 8. 他の交通機関との乗り継ぎが簡単に出来ること |
| 4. 自宅から直接目的地へ行けること | 9. その他 (_____) |
| 5. 利用したいときに、すぐ乗れること | |

(4) あなたが新たな公共交通を利用するときに、どこに運行されていたら利用しますか。目的地をご記入ください。

例. 市役所、〇〇駅、□□病院など...

1.(_____)	2.(_____)	3.(_____)
-------------	-------------	-------------

質問5 小美玉市内の交通安全に関する問題の程度について

あなたが普段、小美玉市の道路を利用して、交通事故等の危険を感じたことがありますか。つぎの3つの項目について、あなたがどのように感じているか○を付けてください。

あなたが感じている小美玉市内における交通安全に関する問題意識の程度	危険を感じた程度				
	高い ←				→ 低い
1. 自動車（二輪車を含む）を運転している場合	5	4	3	2	1
2. 徒歩の場合	5	4	3	2	1
3. 自転車利用の場合	5	4	3	2	1

質問6 小美玉市内における交通問題の重要度

小美玉市における4つの交通問題について、つぎの間にお答えください。

質問6-1 あなたにとっての問題の大きさ

つぎの4つの問題について、あなたがどのように感じているか○を付けてください。

小美玉市内の交通問題	問題の程度				
	高い ←				→ 低い
1. 道路の渋滞問題	5	4	3	2	1
2. 徒歩（または自転車）の問題	5	4	3	2	1
3. 公共交通の問題	5	4	3	2	1
4. 交通事故の問題	5	4	3	2	1

質問6-2 小美玉市内としての優先順位

上記の4つの問題の中で、小美玉市が行うべき対策として、あなたが必要であると感じる順に1から4の数字をご記入ください。

道路の渋滞問題	徒歩(または自転車)の問題	公共交通の問題	交通事故の問題
()	()	()	()

【自由回答欄】

アンケートはこれで終わりです。ご協力ありがとうございました。