小美玉市地域公共交通計画

【 案 】

小美玉市

目　次

１　はじめに 1
（１）背景・目的 1
（２）計画の位置づけ 1
（３）計画区域 2
（４）計画期間 2
２　小美玉市の現状について 3
（１）地理的条件 3
（２）人口動向 4
（３）主要施設の立地状況 8
（４）道路網 9
（５）交通特性 10
３　公共交通の現状把握 12
（１）市内公共交通の概況 12
（２）鉄道 13
（３）高速バス 14
（４）路線バス 15
（５）小美玉市コミュニティバス「おみたん号」 18
（６）タクシー 21
（７）航空機 22
（８）市の施策による移動サービス 23
（９）企業等送迎サービス 27
(10) 公共交通不便地域 29
４　上位・関連計画における公共交通の位置づけ 30
（１）茨城県地域公共交通計画 30
（２）小美玉市第２次総合計画後期基本計画 31
（３）小美玉市都市計画マスタープラン 32
（４）小美玉市立地適正化計画 33
５　公共交通に関する実態調査 34
（１）市民アンケート調査 34
（２）公共交通利用者ニーズ調査 38
（３）来訪者ヒアリング調査 41
（４）交通事業者ヒアリング調査 47
６　地域公共交通の課題 49
７　地域公共交通の基本方針 54
（１）地域公共交通の基本方針 54
（２）地域公共交通ネットワークのあり方 56

８　計画の目標・実施事業 59
（１）計画の目標 59
（２）実施事業の概要 60
９　計画の達成状況の評価 73
（１）計画の推進体制 73
（２）ＰＤＣＡサイクルによる推進 74
（３）評価方法及びスケジュール 75
参考資料 76
（１）小美玉市地域公共交通会議における協議内容 76
（２）小美玉市地域公共交通会議設置要綱 77
（３）小美玉市地域公共交通会議委員名簿 80
（４）用語集 81

1　はじめに

（1）背景・目的

小美玉市は、市が委託運行しているコミュニティバス「おみたん号」が鉄道駅や主要施設への移動手段として運行されているほか、民間バス事業者が運行する路線バス、高速バス、JR 東日本が運行する鉄道、タクシーが地域公共交通として運行されています。

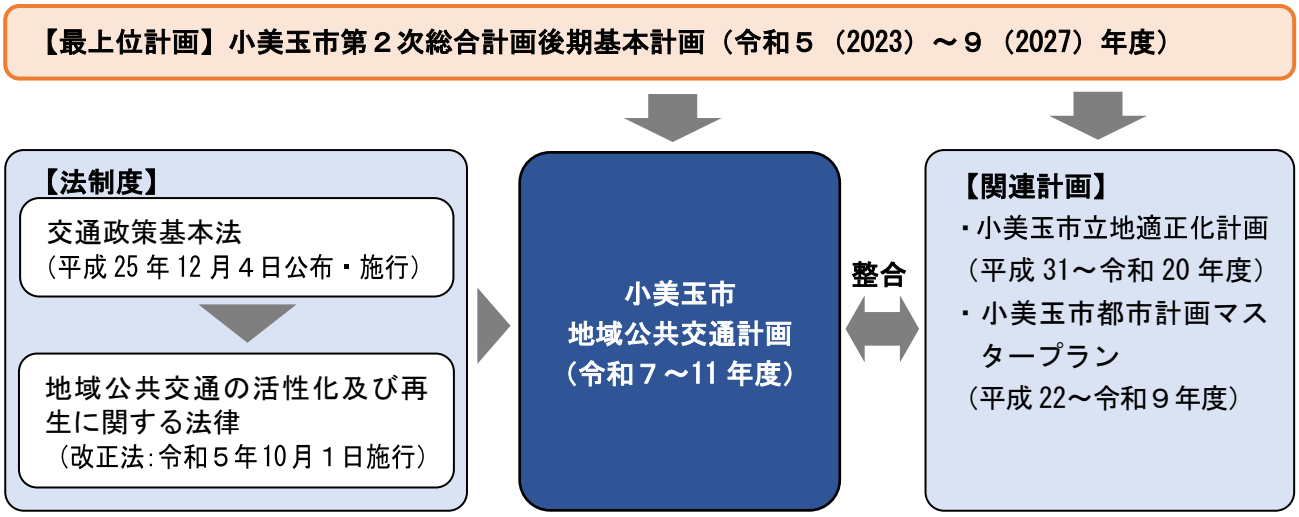
地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり・健康・教育等の様々な分野でも大きな効果が期待されています。

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

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

（2）計画の位置づけ

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



■SDGs における位置づけ

SDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）は、「誰一人取り残さない」という誓いのもと、持続可能でより良い社会の実現を目指す、国際社会共通の目標です。

本計画は、SDGs の目標３「すべての人に健康と福祉を」、目標８「働きがいも経済成長も」、目標９「産業と技術革新の基盤をつくろう」、目標 11「住み続けられるまちづくりを」、目標 17「パートナーシップで目標を達成しよう」の目標に位置づけられ、この５つの目標達成に向けて取組みを進めていきます。

（３）計画区域

本計画の計画区域は、小美玉市全域とします。

（４）計画期間

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

2　小美玉市の現状について

（1）地理的条件

本市は、平成 18 年３月 27 日、小川町、美野里町及び玉里村が合併して市制を施行し、小美玉市となりました。

位置特性は、茨城県のほぼ中央部に位置し、東京から約 80km、県都水戸から約 20km、業務核都市の土浦、つくばに約 20km の距離にあり、南部は霞ヶ浦に面しています。

交通条件は、市の西部を JR 常磐線が南北に通過し、JR 羽鳥駅があるほか、広域幹線道路として常磐自動車道、国道 6 号、国道 355 号が通っており、本市の東側に隣接して南北に東関東自動車道水戸線が計画されています。

地勢特性は、起伏の少ない平坦な地形であるため、可住地面積が広く市街地の他に集落が広く分散しているのが特徴です。

本市は、茨城県のほぼ中央で３つの中核拠点都市地域の中間に位置し、さらに、陸路（高速道路３路線）、海路（重要港湾２港）に囲まれ、そして空路（茨城空港）により、「陸・海・空一体交通体系」となる等の、位置的優位性や地の利を生かした都市づくりが重要となっています。

■小美玉市の位置

出典：小美玉市都市計画マスタープラン　令和４年３月

（２）人口動向

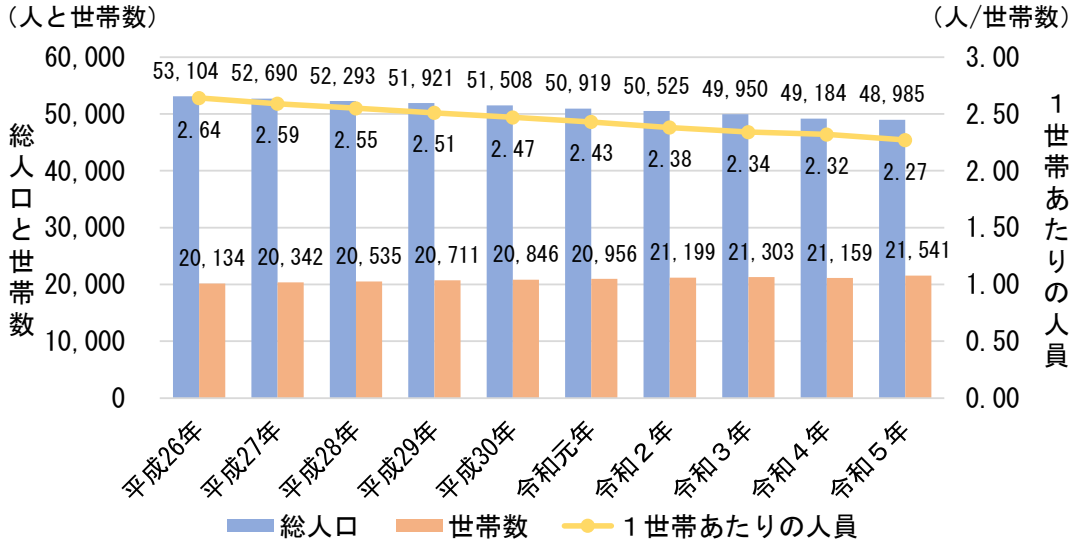
①総人口・世帯数

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

世帯数は、令和５年が 21,541 世帯となっており、平成 26 年と比較して約 1,000 世帯増加していますが、１世帯あたりの人員は、総人口の減少に伴い、平成 26 年から令和５年にかけて 0.37 人減少しています。

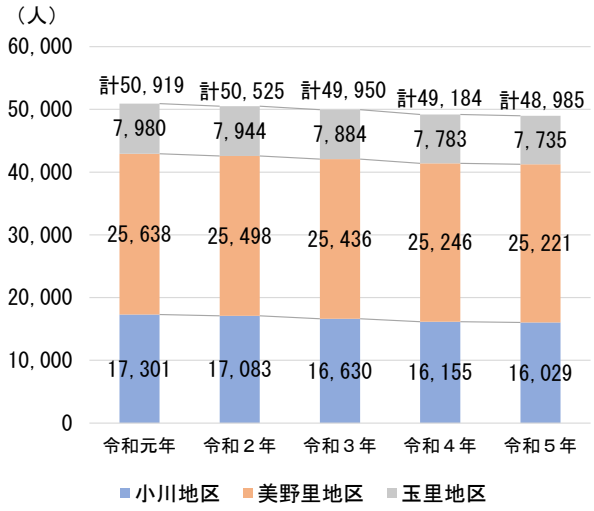
地区別人口は、令和元年から令和５年にかけ小川地区では 1,272 人減少、美野里地区では 417 人減少、玉里地区では 245 人減少と３地区とも減少しています。世帯数は令和元年から令和５年にかけて小川地区では 91 世帯減少、美野里地区では 558 世帯増加、玉里地区では 118 世帯増加と小川地区では減少傾向となっていますが、美野里地区、玉里地区では増加傾向となっています。

■総人口及び世帯数の推移

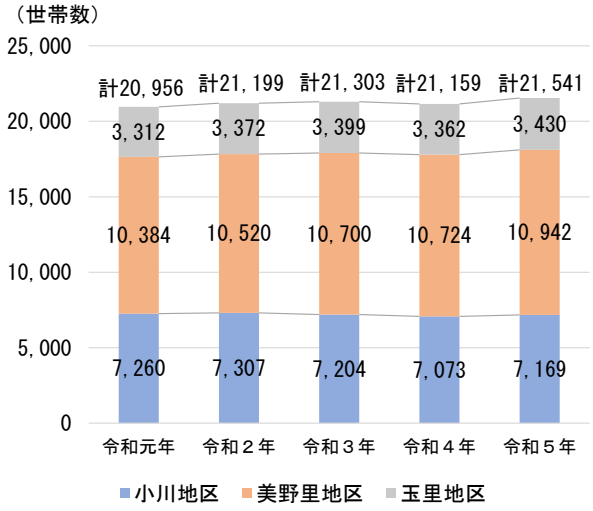


出典：小美玉市住民基本台帳（各年４月１日現在）

■地区別人口の変化



■地区別世帯数の変化

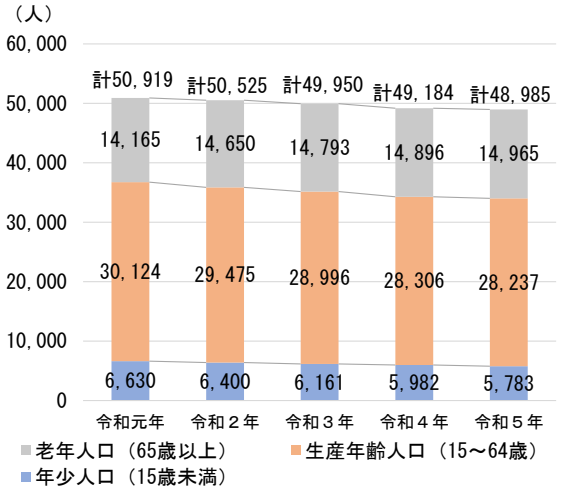


出典：小美玉市住民基本台帳（各年４月１日現在）

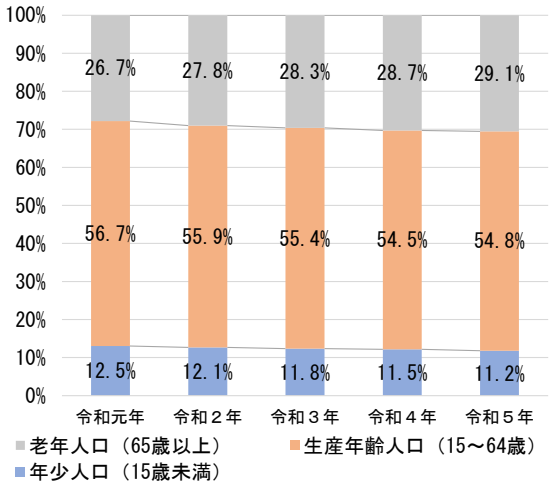
②年齢３区分人口

年齢３区分別人口の推移は、老年人口が増加、生産年齢人口と年少人口が減少しています。令和５年構成比は老年人口が 29.1%、生産年齢人口が 54.8%、年少人口が 11.2%となっており、推移を見ると、老年人口の割合が増加、生産年齢人口と年少人口が減少となっています。

■年齢３区分別人口の推移



■年齢３区分別人口構成比の推移

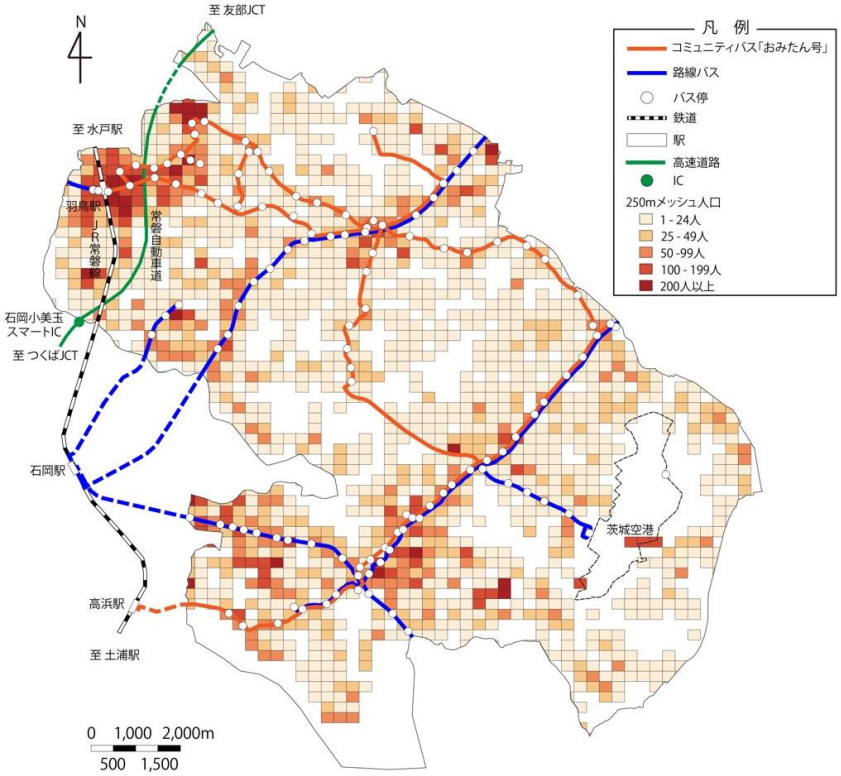


出典：小美玉市住民基本台帳（各年４月１日現在）

③人口メッシュ

メッシュ別人口は令和２年国勢調査より、JR 羽鳥駅周辺や小川駅バス停周辺、玉里駅バス停周辺に多くの居住者が集中しています。

■人口分布（人口総数・250m メッシュ）

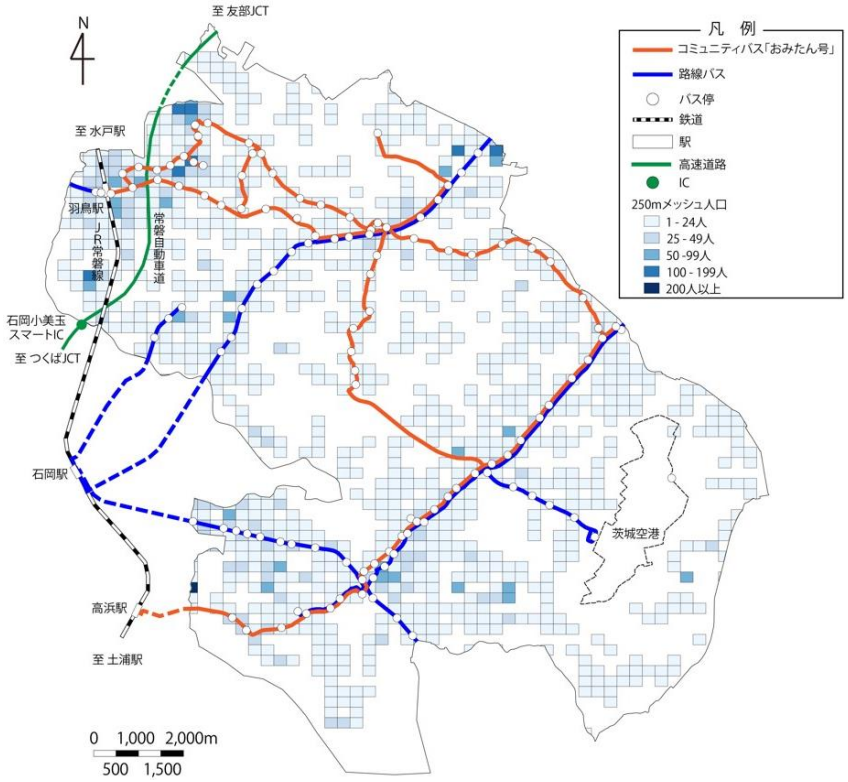


出典：令和２年国勢調査データより作成

④高齢者メッシュ

65 歳以上のメッシュ別高齢者は、JR 羽鳥駅周辺や小川駅バス停周辺に分布しており、居住者の集中しているところに高齢者も集中している傾向が見られます。

■人口分布（65 歳以上・250m メッシュ）



出典：令和２年国勢調査データより作成

⑤将来人口

小美玉市人口ビジョンによる将来人口の推定では、総人口の減少ともに生産年齢人口、年少人口は減少傾向となる一方、老年人口は増加傾向の見込みとなっており、高齢化がさらに進むことが見込まれています。

■人口の実績値と推計値

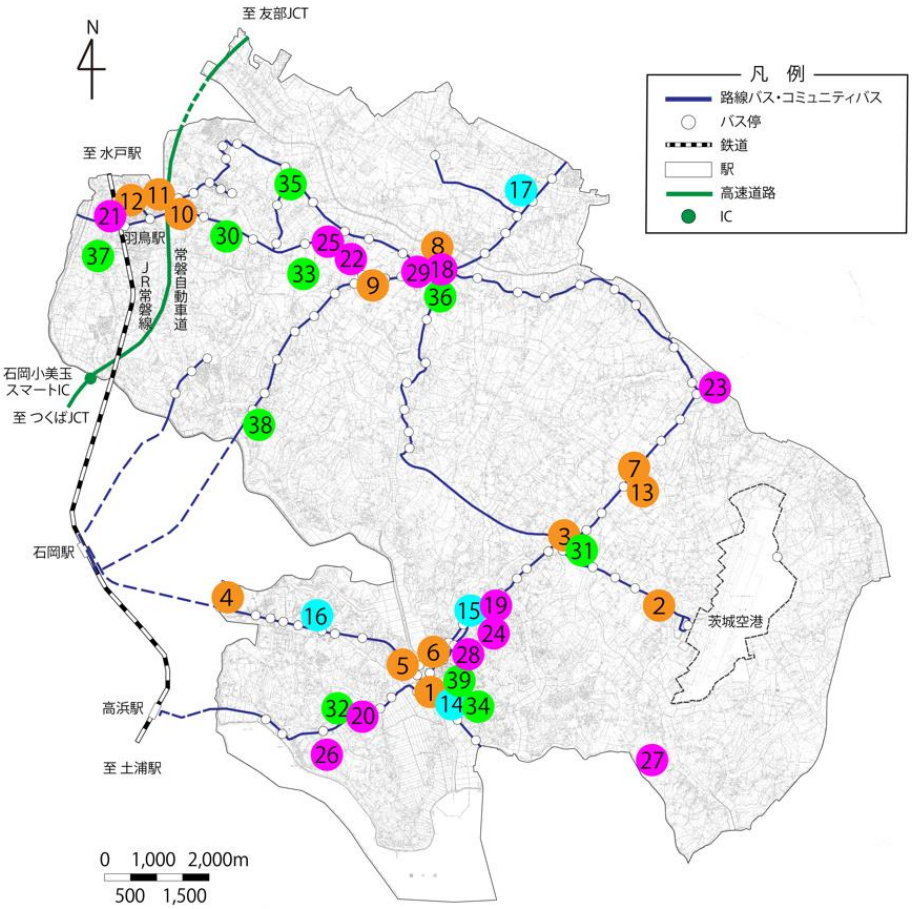
※前回策定時：平成 28（2016）年、本策定：令和２（2020）年

出典：小美玉市まち・ひと・しごと創生　人口ビジョン

（3）主要施設の立地状況

市内に立地している主な商業施設、医療施設、公共施設、教育施設について以下に示します。
市内の主要施設は、概ね鉄道や路線バス、コミュニティバスの沿線に位置しています。

■主な施設分布図

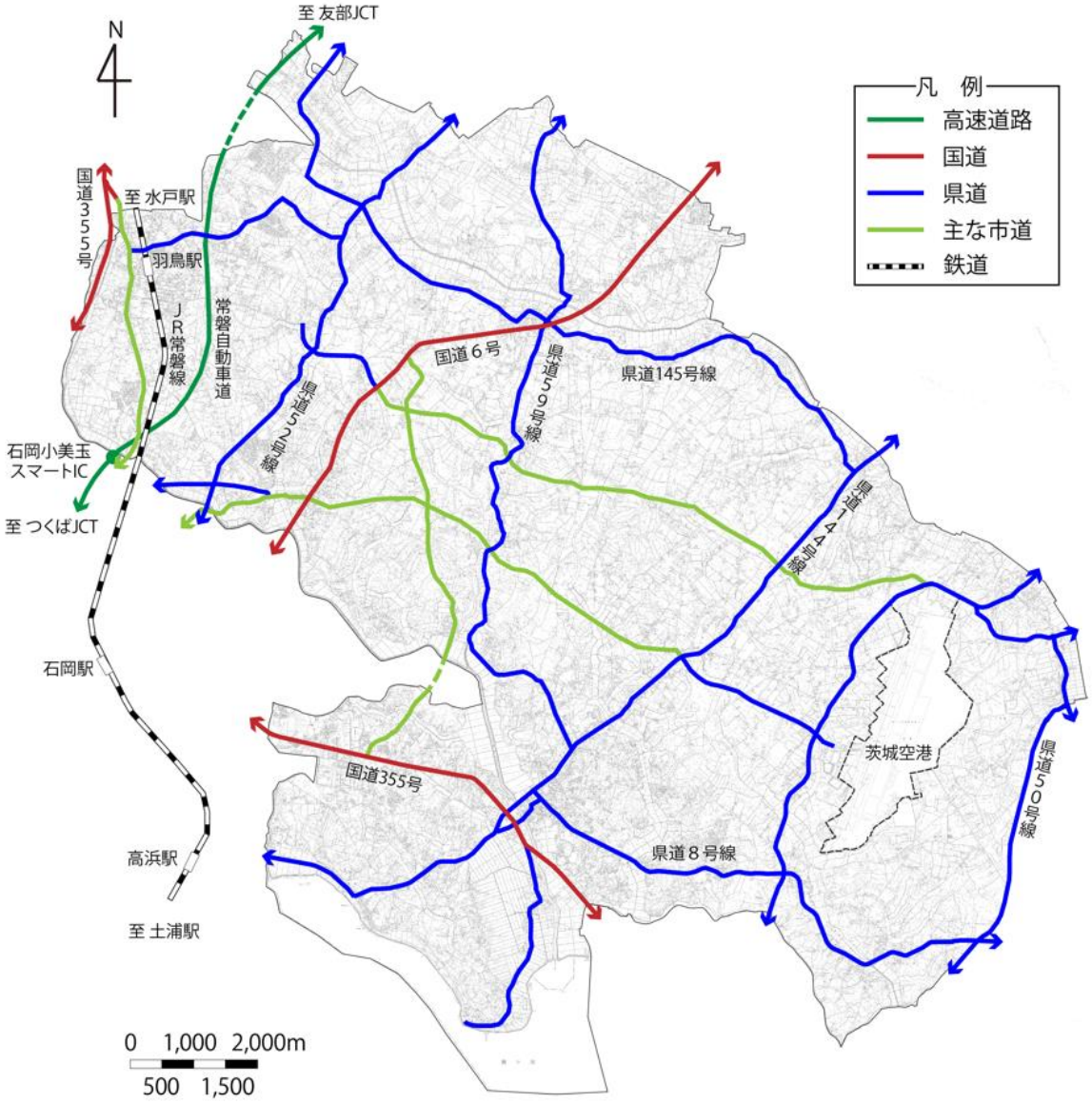


商業施設	①	玉里ショッピングモールアスタ	公共施設	⑱	小美玉市役所　本庁舎
	②	空のえき　そ・ら・ら		⑲	小美玉市役所　小川総合支所
	③	小川ショッピングプラザ		⑳	小美玉市役所　玉里総合支所
	④	カインズ　石岡玉里店		㉑	羽鳥ふれあいセンター
	⑤	コメリ　ハード&グリーン玉里店		㉒	四季健幸館　浅美運輸 Spa
	⑥	カスミフードスクエア小川店		㉓	小美玉温泉　湯～GO！
	⑦	コメリ　ハード&グリーン上吉影店		㉔	小美玉市小川文化センターアピオス
	⑧	タイヨー美野里店		㉕	小美玉市四季文化館みの～れ
	⑨	セイミヤ小美玉店・ コメリ　ハード&グリーン小美玉店		㉖	小美玉市生涯学習センターコスモス・ 玉里図書館
	⑩	ＴＡＩＲＡＹＡ　美野里店		㉗	小美玉市小川運動公園
	⑪	コメリ　ハード&グリーン美野里店		㉘	小川図書館
	⑫	ヨークベニマル　羽鳥東店		㉙	美野里公民館
	⑬	フーズマート・サポート	教育施設	㉚	茨城県立中央高校
医療施設	⑭	小川南病院		㉛	小川北義務教育学校
	⑮	小美玉市医療センター		㉜	玉里学園義務教育学校
	⑯	石岡循環器科脳神経外科病院		㉝	美野里中学校
	⑰	美野里病院		㉞	小川南中学校
				㉟	納場小学校
				㊱	堅倉小学校
				㊲	羽鳥小学校
				㊳	竹原小学校
				㊴	小川南小学校

（４）道路網

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

■小美玉市主要道路網図



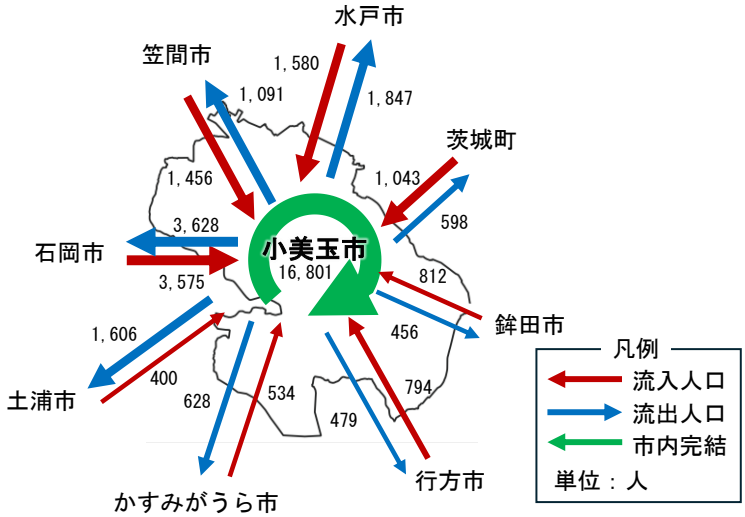
（５）交通特性

①通勤・通学流動

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

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

■通勤・通学による周辺都市への動態



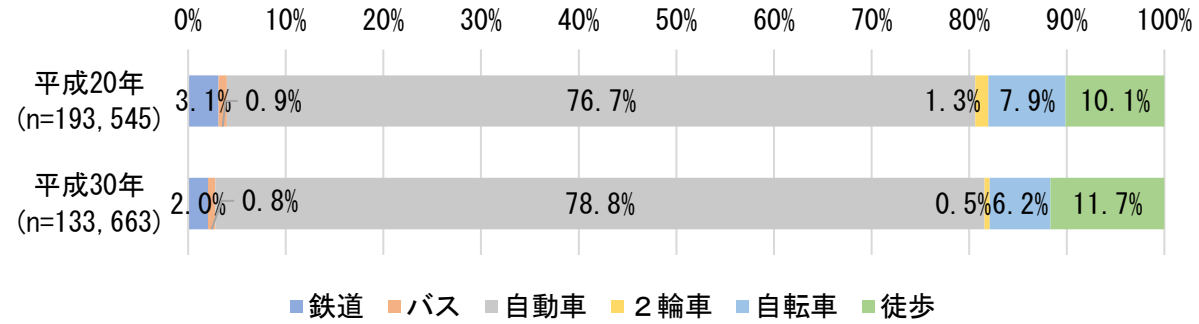
出典：令和２年国勢調査

②東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

東京都市圏パーソントリップ調査によると、代表交通手段は、自動車分担率が最も高く、移動における自家用車への依存度が高い状況となっています。小美玉市周辺４市や茨城県南部と比較すると、自動車分担率は 78.8%と行方市に次ぐ高い傾向となっています。鉄道・バス分担率は 2.8%と行方市に次いで低い傾向となっています。

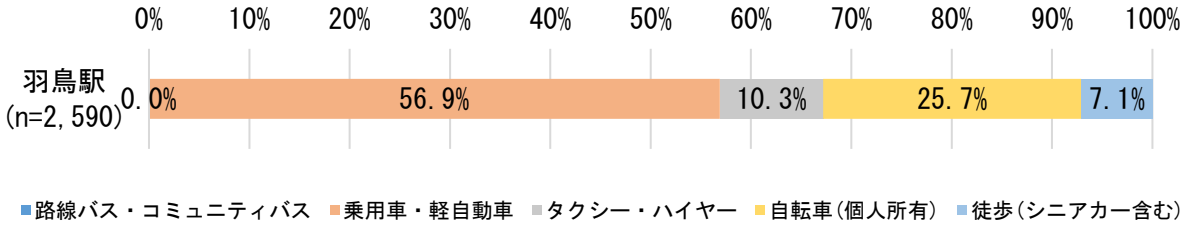
羽鳥駅における端末交通手段分担率は、乗用車・軽自動車が 56.9%と高く、路線バス・コミュニティバスを利用する人が少ない状況です。

■小美玉市・代表交通手段別分担率の推移（全目的、発生集中交通量）



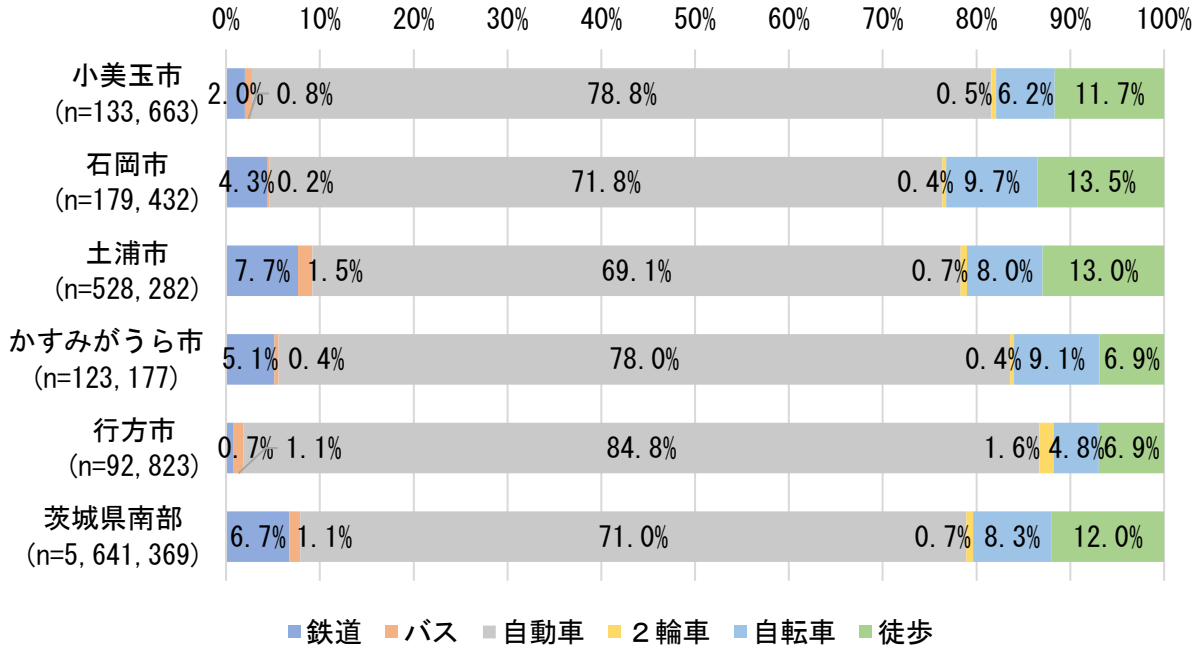
出典：東京都市圏パーソントリップ調査

■平成 30 年・端末交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



出典：東京都市圏パーソントリップ調査

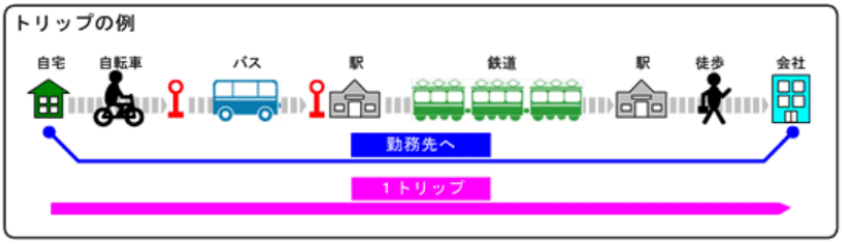
■平成 30 年・代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



出典：東京都市圏パーソントリップ調査

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

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



3　公共交通の現状把握

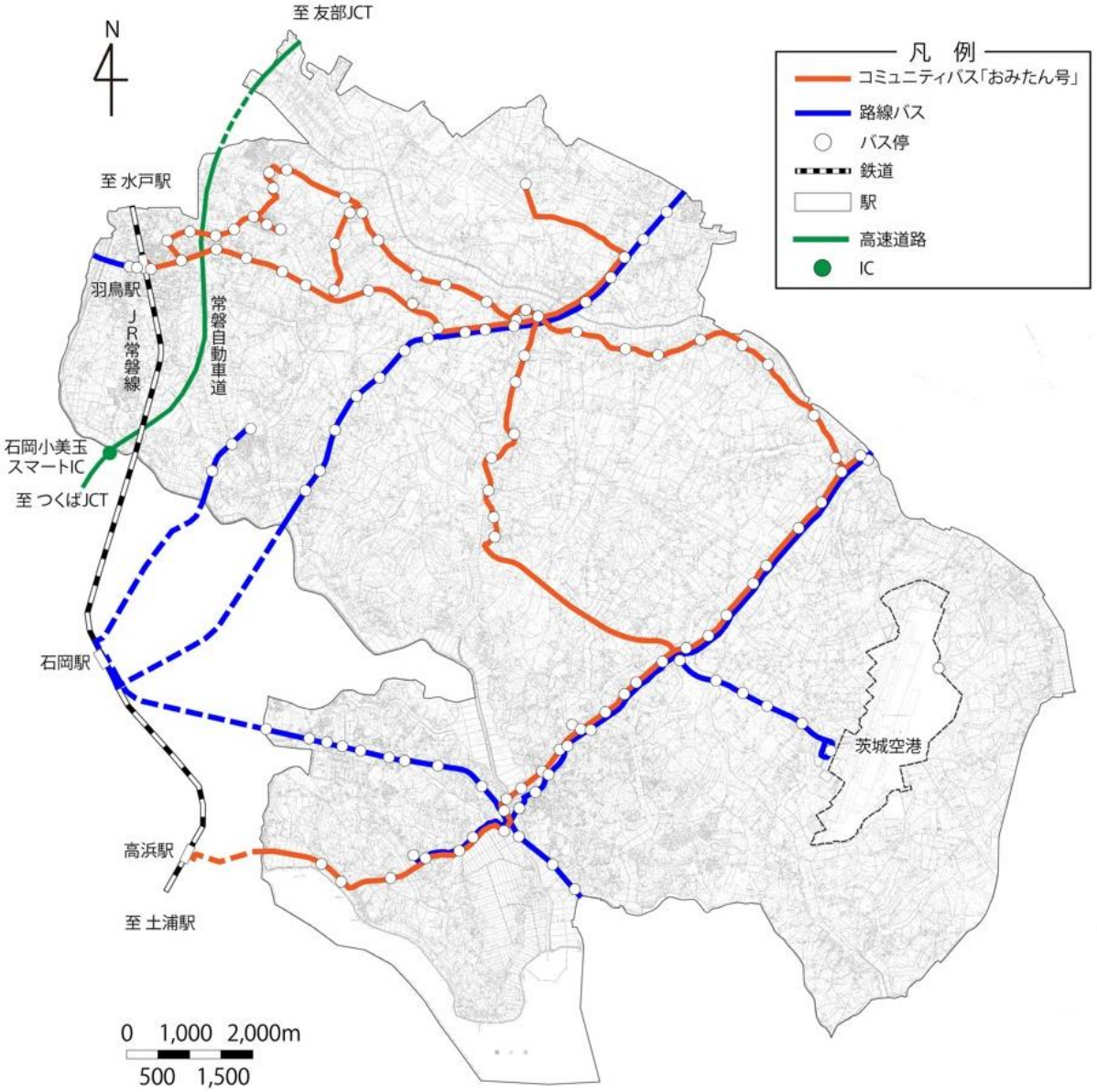
（1）市内公共交通の概況

市内の公共交通網について、以下に示します。

鉄道は、JR 常磐線が市内の西側を南北方向に通っており、市内には JR 羽鳥駅が存在します。羽鳥駅は普通列車のみが停車し、本市の通勤・通学の拠点を担っています。ここを拠点に、本市からの通勤・通学流動の多い、北は笠間市、水戸市、南は石岡市、土浦市を結んでいます。

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

■市内公共交通ネットワーク



（２）鉄道

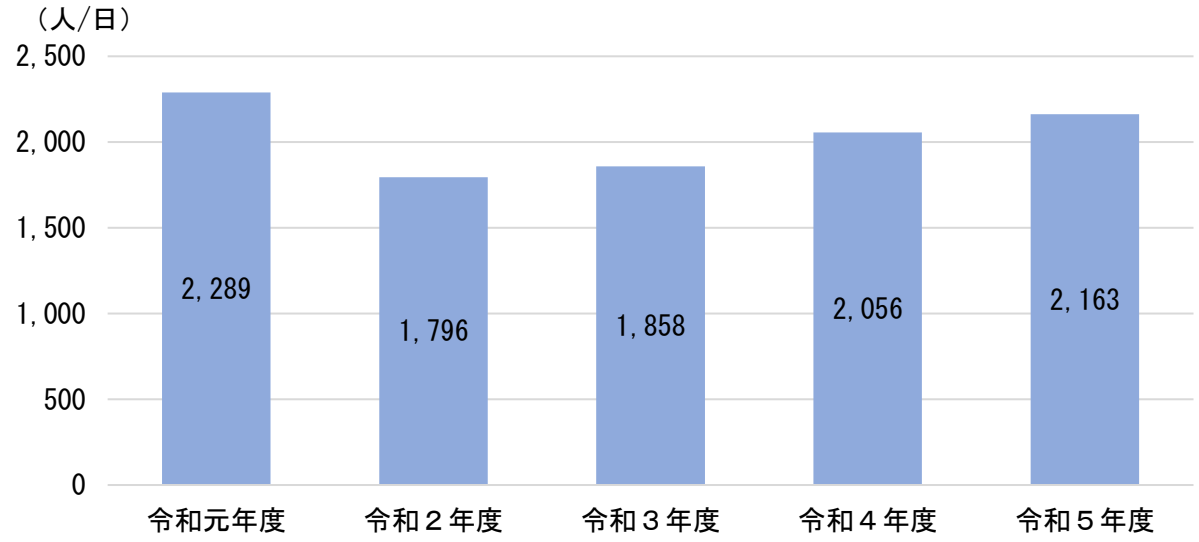
鉄道は、JR 常磐線が市内の西側を南北方向に通っており、市内には JR 羽鳥駅が存在します。羽鳥駅は普通列車のみが停車し、羽鳥駅から水戸駅までの所要時間は約 25 分、土浦駅までは約 20 分です。

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

■羽鳥駅の運行本数

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

■羽鳥駅の１日平均乗車人員



出典：東日本旅客鉄道株式会社

（3）高速バス

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

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

■高速バスの運行状況

運行事業者	路線名	便数	運賃
関東鉄道㈱	茨城空港～東京駅線 （茨城空港～ 東京駅）	○茨城空港～東京駅 ・木曜日　１便 ・日曜日　１便	○大人：1,650 円 ○小児：　830 円
茨城交通㈱、 関東鉄道㈱	茨城空港線 （茨城空港～ 水戸駅南口）	○水戸駅南口→茨城空港 ・木、日曜日　：８便 ・木、日曜日以外：７便 ○茨城空港→水戸駅南口 ・火、木、土曜日　：７便 ・火、木、土曜日以外 ：６便	○大人 ・現金：1,100 円 ・キャッシュレス決済： 1,070 円 ○小児 ・茨城交通（現金、キャッシュレス決済）：550 円 ・関東鉄道㈱ 現金：550 円 IC　：540 円

※令和６年 10 月 27 日現在

出典：各高速バス事業者

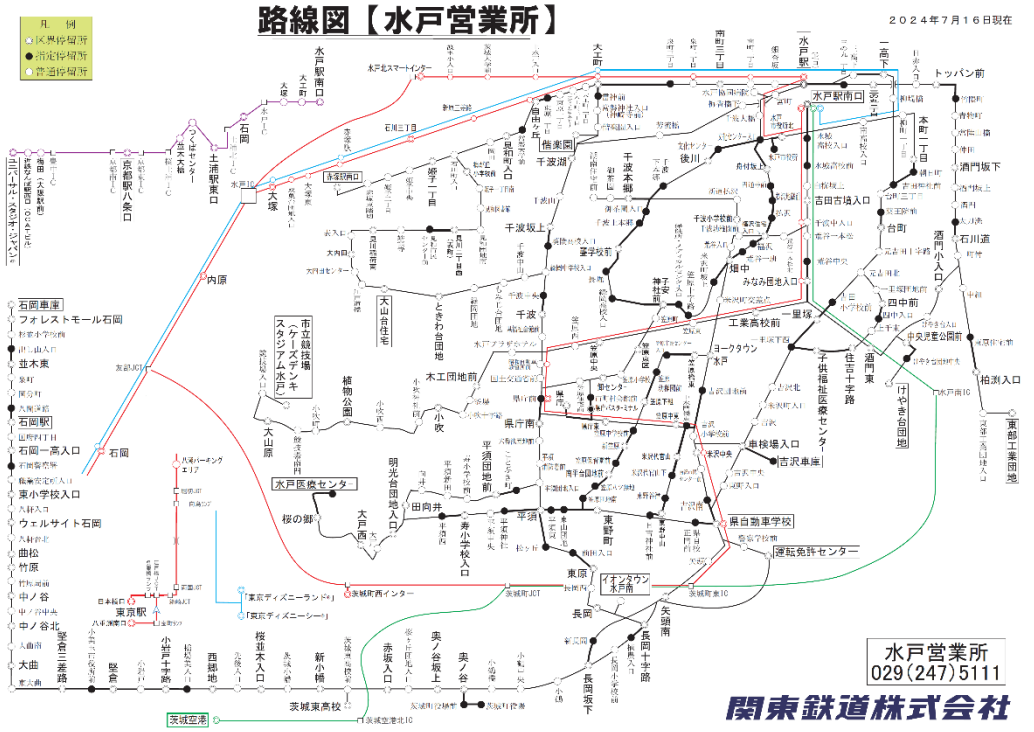
（4）路線バス

路線バスは、関東鉄道㈱の１社により、小川駅、茨城空港を起終点に運行しています。１日平均乗車人員は、令和元年度から令和４年度にかけて約 1,400 人前後となっていますが、令和５年度は約 1,500 人と直近５年間で最も多くなっています。

■路線図（石岡営業所）

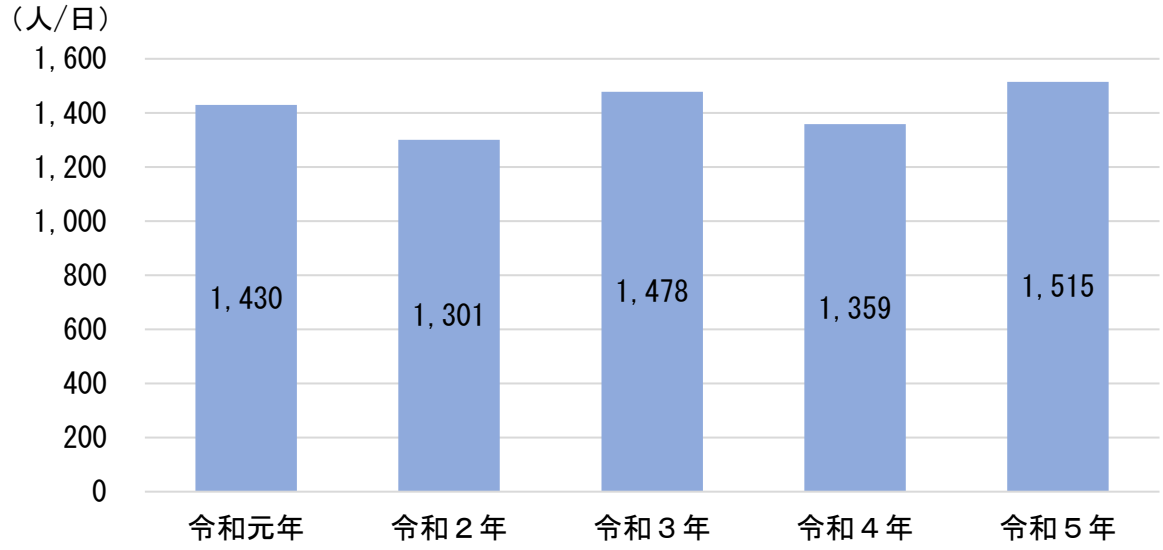
出典：関東鉄道㈱

■路線図（水戸営業所）



出典：関東鉄道㈱

■路線バスの１日平均乗車人員



※令和元年度、石岡水戸線を除く

出典：関東鉄道㈱

■系統別路線バスの１日平均乗車人員　（単位：人／日）

	茨城空港連絡バス・かしてつバス	石岡土浦線	石岡土浦線（つくば国際大）	高浜線（石岡車庫～鉾田駅）	高浜線（石岡車庫～高校入口）	高浜線（石岡駅～鉾田駅）	林線	林線（八郷中入口経由）	板敷山・羽鳥線（恋瀬小学校）	板敷山・羽鳥線	茨城空港線	百里基地線	水戸・石岡線
令和元年度	1,147	35	13	3	4	8	21	6	59	7	127	0	―
令和２年度	760	30	12	2	3	7	10	3	48	7	123	0	296
令和３年度	933	26	11	0	4	8	22	3	40	6	154	0	271
令和４年度	855	25	17	0	2	4	12	／	60	0	117	1	266
令和５年度	980	35	8	1	3	4	13	／	44	6	149	0	272

※「－」はデータなし

※「／」は廃線

※高浜線は令和６年度から廃線

出典：関東鉄道㈱

■関東鉄道㈱の１日あたりの運行本数

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

※令和６年４月１日現在

出典：関東鉄道㈱

（５）小美玉市コミュニティバス「おみたん号」

①運行概要

小美玉市コミュニティバス「おみたん号」は、地域の需要に応じた公共交通不便地域の改善を図るとともに、高齢者や障がい者、児童や生徒といった交通弱者が交通機関や公共施設、病院、商業施設等への移動手段として安全かつ快適に利用でき、市民の社会生活の基盤となることを目的として運行しています。

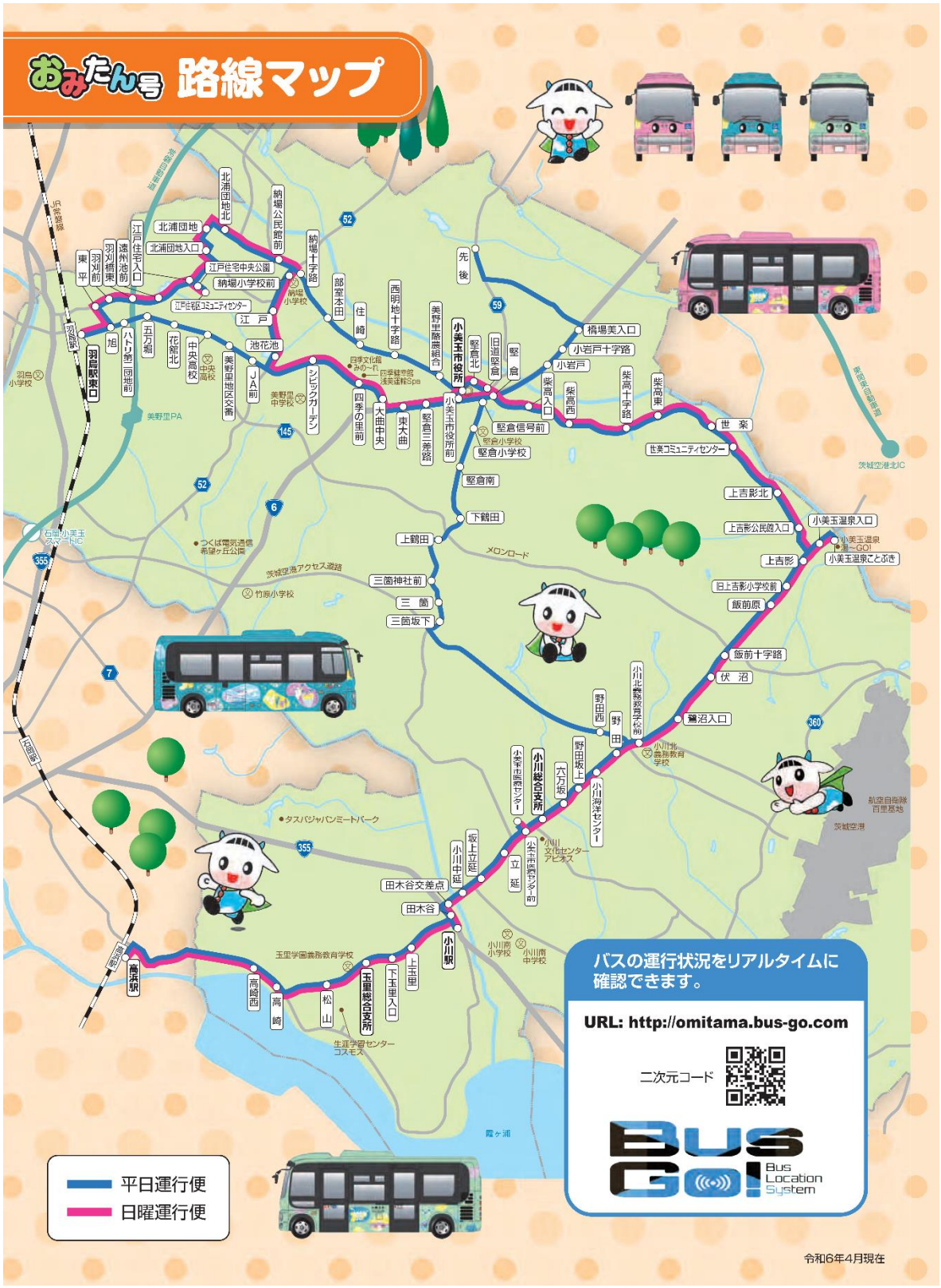
令和６年４月１日からは高浜駅までの延長や、運賃の改定、一部ルートの廃止（希望ヶ丘ルート、空港ルート）、西ルートの増便といった改正を行っています。

■コミュニティバス「おみたん号」の運行サービス

ルート名	・東ルート ・中央ルート ・西ルート ・通学ルート（三箇） ・通学ルート（先後） ・通学ルート（高校）
運行日	月曜日から金曜日並びに日曜日。 ただし、年末年始（12/29 から 1/3）及び国民の祝日は除く。
運行便数	【平日】 ・東ルート　　：（上り）２本、（下り）１本 ・中央ルート　　：（上り）４本、（下り）８本 ・西ルート　　：（上り）８本、（下り）６本 ・通学ルート（三箇）：（上り）１本、（下り）２本 ・通学ルート（先後）：（上り）２本、（下り）１本 ・通学ルート（高校）：（上り）２本、（下り）２本 【日曜】 ・西ルート　　：（上り）７本、（下り）８本
料金	・一乗車につき運賃　：200 円 ・一日フリー乗車運賃：500 円 ・回数券 100 円券 11 枚綴り：1,000 円 ・小学生未満は無料。 【割引運賃】 ・65 歳以上の高齢者、小学生、中学生と、手帳（身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳）を提示した方並びに第１種知的障害者及び第１種身体障害者の介助者（１名まで）は半額（一乗車 100 円・一日フリー乗車 250 円）
その他	・すべての人が利用可能ですが、保護者等の同伴のない小学生未満の方だけの利用はできない。
運行事業者	関東鉄道㈱

出典：小美玉市

■コミュニティバス「おみたん号」の路線図

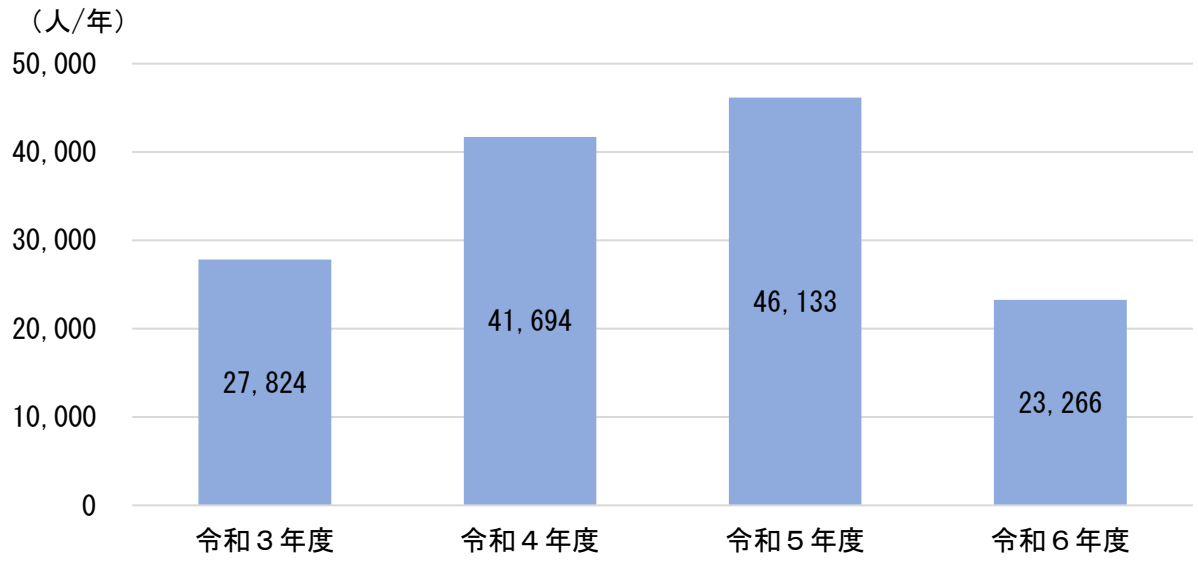


出典：小美玉市

②利用実績

年間利用者数は、コミュニティバスに移行した令和３年度以降、増加傾向にあり、令和５年度は約 46,000 人となっています。令和５年度は、１カ月あたり約 4,000 人の利用となっています。８月、３月は学校が休みの為、通学ルートの利用は少なく、月あたりの利用者数も少ない傾向となっています。年々利用者の増加により料金収入も増加しており、収支率も上昇傾向となっています。

■コミュニティバスの利用者数の推移

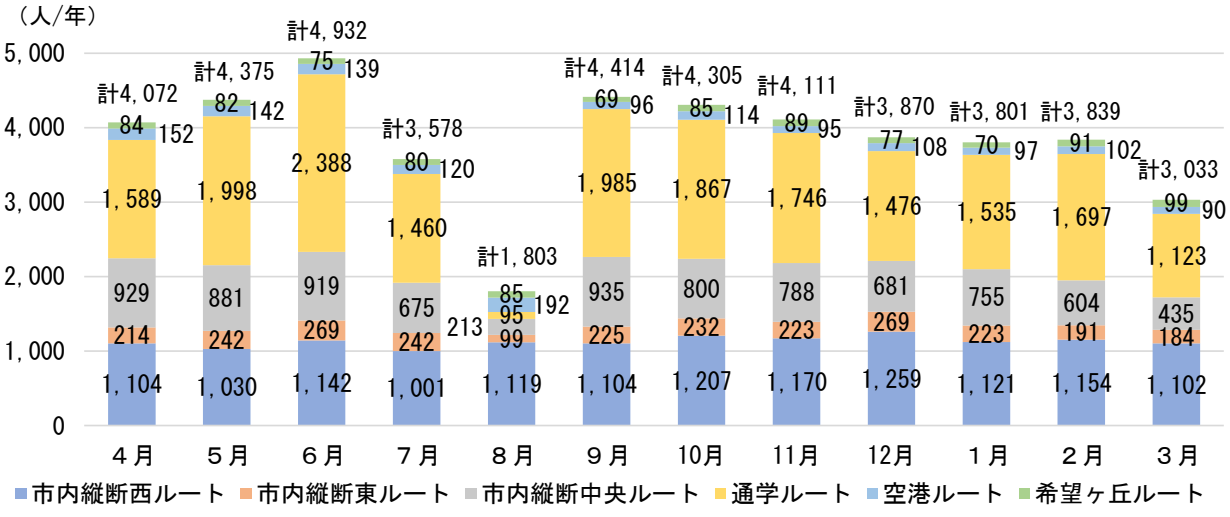


※令和３年度は、市内循環バスとコミュニティバスの合計値。

※令和６年度は、９月 31 日までの利用者数

出典：小美玉市

■令和５年度におけるコミュニティバスの月別の利用者数の推移



出典：小美玉市

■コミュニティバスの運行収支

	運行経費（円）	料金収入（円）	収支率
令和３年度	27,927,900	1,604,850	5.7%
令和４年度	56,592,800	3,790,600	6.7%
令和５年度	56,163,800	4,442,070	7.9%
令和６年度	28,831,138	3,266,900	11.3%

※運行経費＝運行事業委託料＋バスロケーションシステム使用料

※令和３年度は、令和３年９月１日から令和４年３月 31 日までの数値

※令和６年度は、令和６年９月 30 日時点

出典：小美玉市

（6）タクシー

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

■タクシー事業者の概要

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

※車両保有台数は、ヒアリング調査より把握

出典：茨城県ハイヤー・タクシー協会

（7）航空機

市内東部に茨城空港があり、スカイマーク、タイガーエア台湾が運航しています（令和６年 11 月時点）。国内線では、北海道や沖縄、神戸、福岡、国際線では、台湾便の運航があります。

利用者数は、国内線で増加傾向にあり、令和５年度には約 70 万人と直近 10 年間で最も多くなっています。

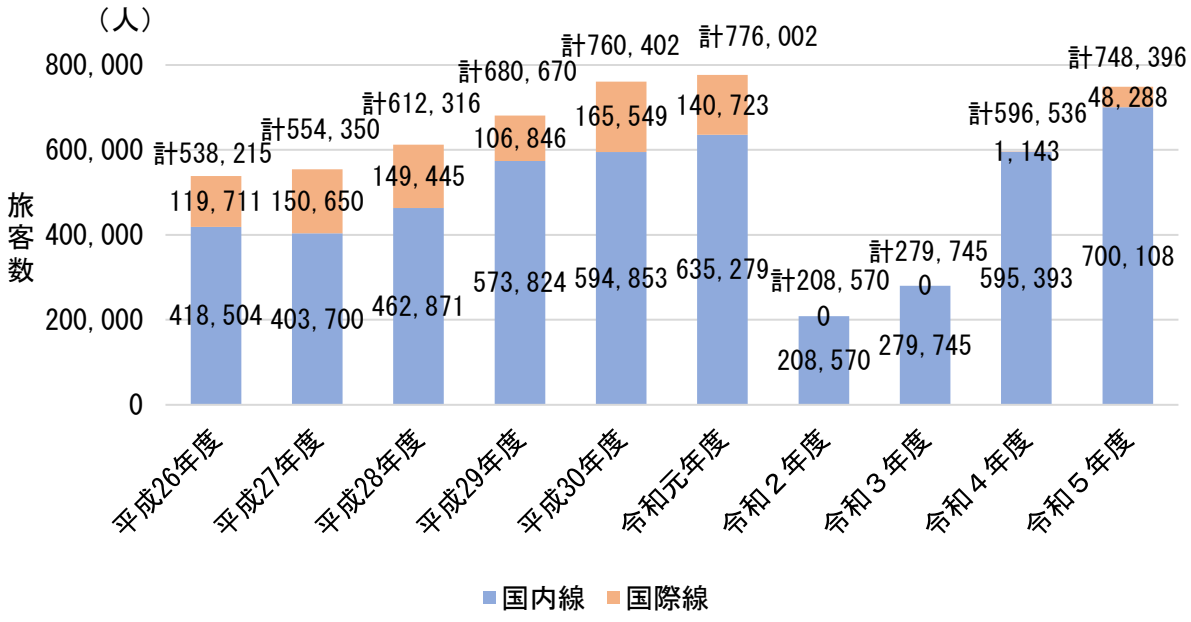
■茨城空港の運航路線と運航便数

運航路線	運航本数（本）	
	出発便（本）	到着便（本）
○スカイマーク（毎日運航）		
・茨城空港～神戸空港	3	3
・茨城空港～新千歳空港	2	2
・茨城空港～福岡空港	1	1
・茨城空港～那覇空港	1	1
○タイガーエア台湾（日曜・木曜運航）		
・茨城空港～台湾桃園国際空港	1	1
○スプリング・ジャパン（火曜・木曜・土曜）		
・茨城空港～上海浦東国際空港	1	1
（令和６年 12 月 31 日運航再開予定）		

※令和６年 11 月現在

出典：茨城空港

■茨城空港の旅客数



出典：茨城空港

（８）市の施策による移動サービス

①高齢者福祉サービス

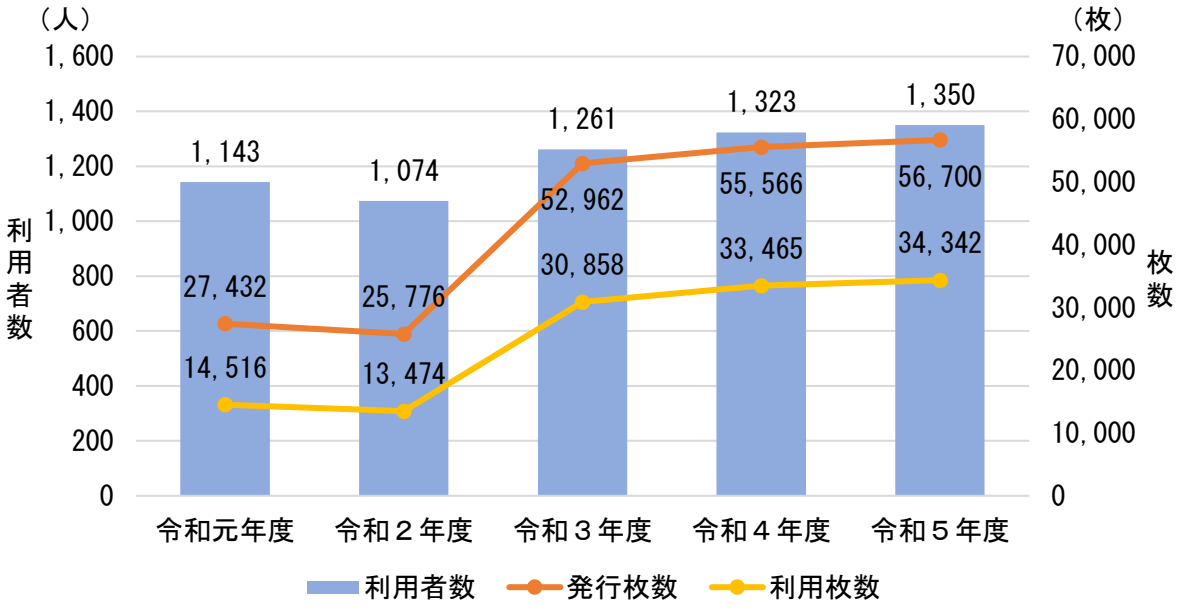
小美玉市では、高齢者が元気で自立した生活を送ることができるように、自動車免許証を所持していない方（返納含む）で、該当者を対象にタクシー券の助成を行う外出支援サービスを行っています。

■福祉タクシー利用助成（高齢者等）概要

対象者	自動車運転免許証を所持していない方（返納含む）で、次のいずれかに該当する方 （１）70 歳以上の方 （２）60 歳以上で、下肢か視力に障がいがあり、身体障がい者手帳を所持している方
内容	１枚 500 円の助成券を 56 枚交付 ※令和５年度までは、42 枚交付
費用負担	利用は１回４枚までとし、限度額を超えた場合は自己負担
申請	初回のみ申請が必要
備考	・市が委託したタクシー事業所のみ利用可能 ・利用は本人のみで家族、知人への譲渡不可

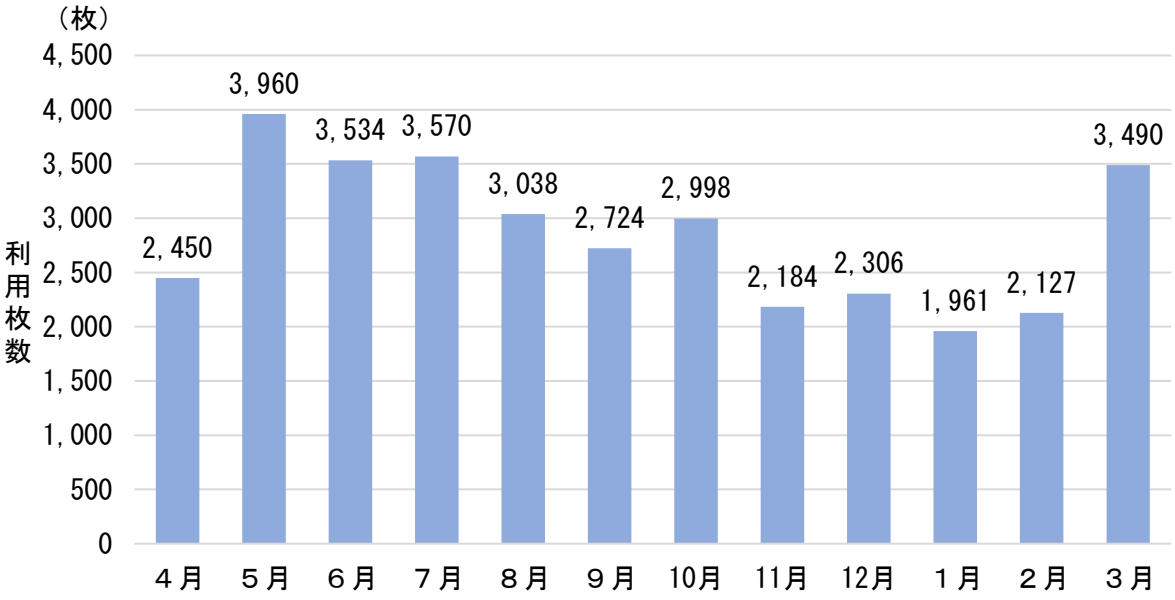
出典：小美玉市

■タクシー券の利用実績



出典：小美玉市

■タクシー券の令和５年度月別利用状況



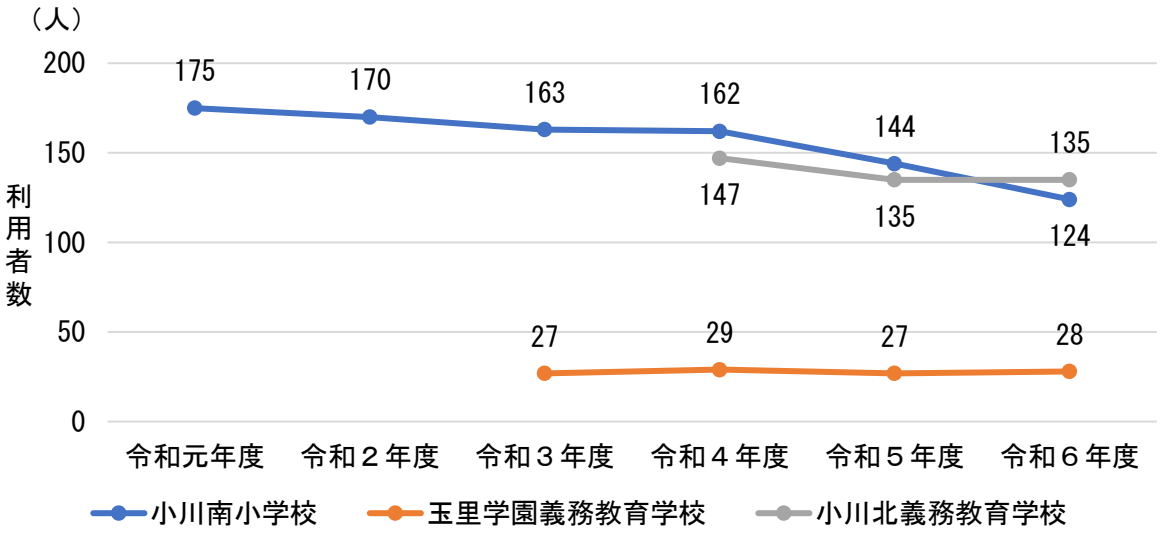
出典：小美玉市

②通学支援

小美玉市では、小美玉市立小中学校規模配置適正化実施計画に基づく統合により、遠距離通学となった児童（学校から概ね３km 以上）を対象に、スクールバスの運行や路線バス利用の経費負担の通学支援を行っています。

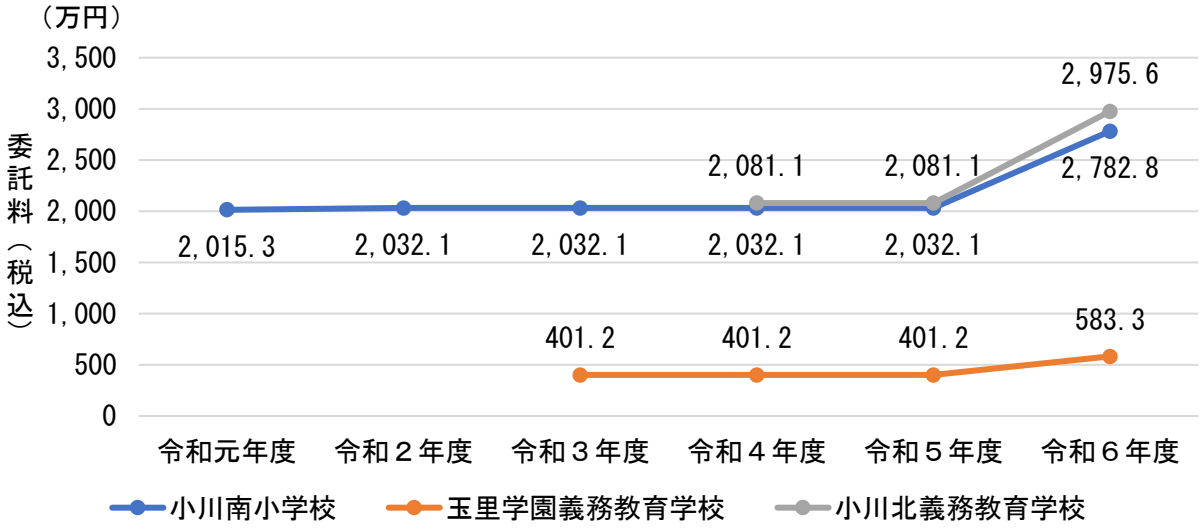
スクールバスの利用者数は運行ルートの増加に伴い、学校統合が始まった令和２年度は１校 170 人から令和６年度は３校 287 人と増加しており、委託料も令和２年度が 2,032 万円で令和６年度が 6,342 万円と増加しています。

■スクールバスの利用者数



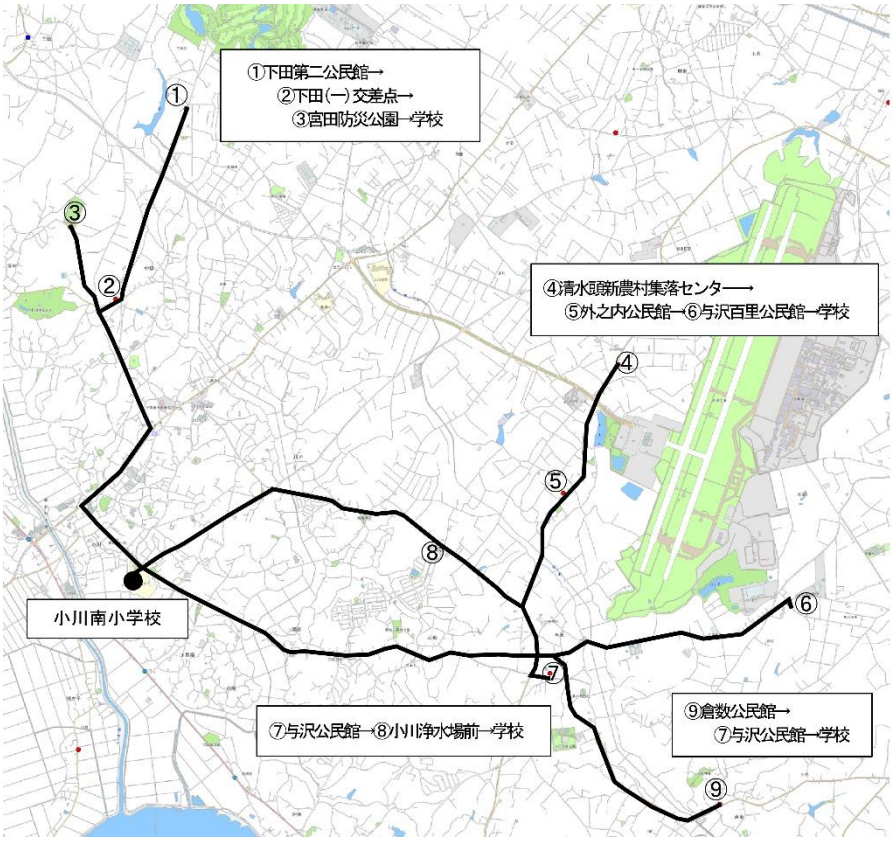
出典：小美玉市

■スクールバス委託料



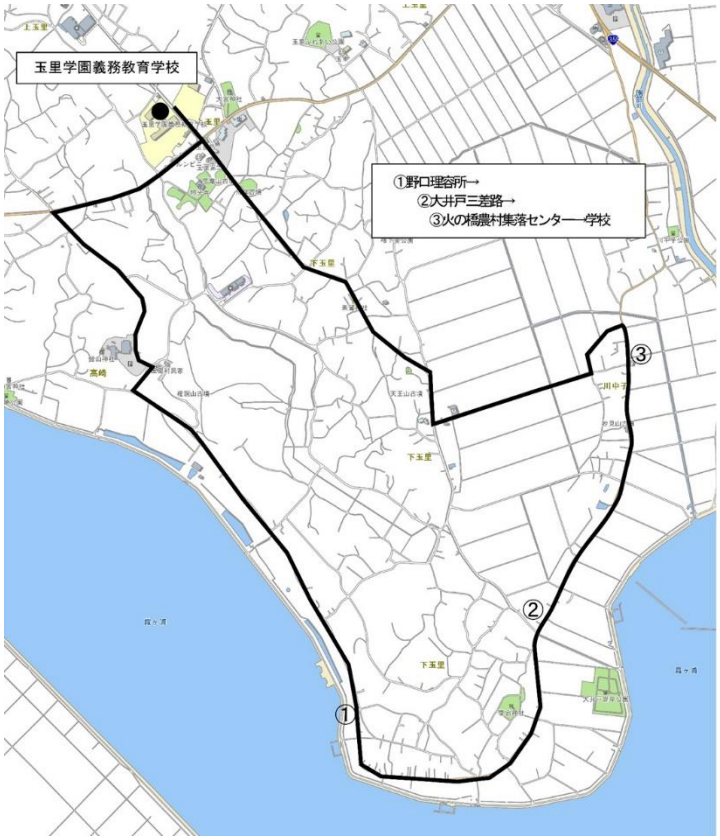
出典：小美玉市

■小川南小学校スクールバスの路線図



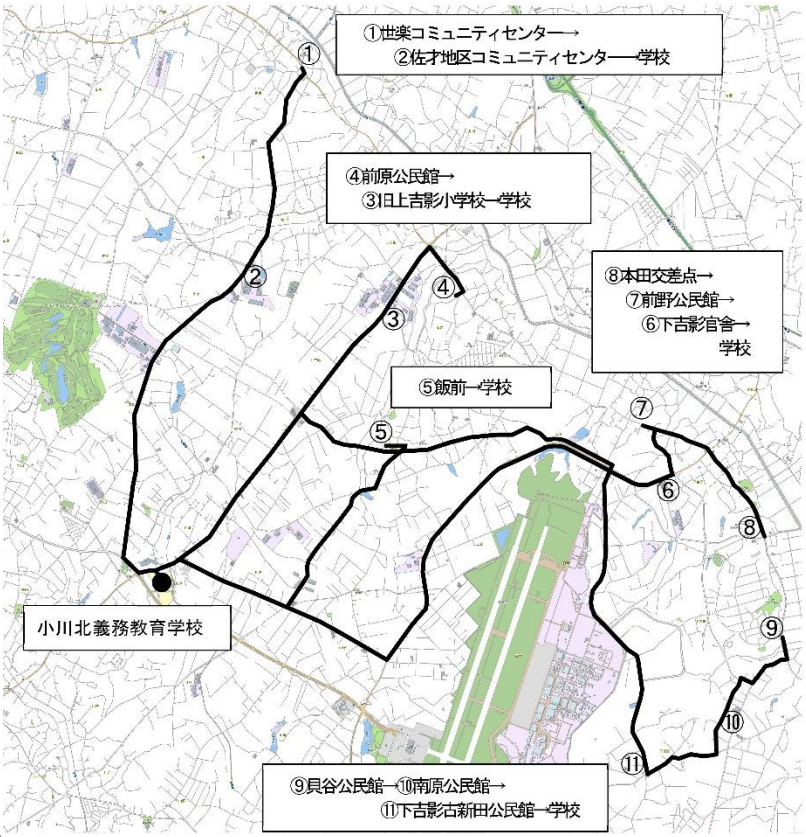
出典：小美玉市

■玉里学園義務教育学校スクールバスの路線図



出典：小美玉市

■小川北義務教育学校スクールバスの路線図



出典：小美玉市

（9）企業等送迎サービス

①小美玉市四季健幸館　浅美運輸 Spa　巡回バス

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

■巡回バスの時刻表

火曜日 堅倉・納場地区方面			水曜日 羽鳥・竹原地区方面			木曜日 堅倉・納場地区方面			金曜日 羽鳥・竹原地区方面		
停留所名	迎え	送り	停留所名	迎え	送り	停留所名	迎え	送り	停留所名	迎え	送り
堅　倉 明治大和裏	9:05	四季健康館　午後一時半出発／午後三時出発（下車のみ）	花　館 タイラヤ美野里店前	9:05	四季健康館　午後一時半出発／午後三時出発（下車のみ）	堅　倉 明治大和裏	9:05	四季健康館　午後一時半出発／午後三時出発（下車のみ）	花　館 タイラヤ美野里店前	9:05	四季健康館　午後一時半出発／午後三時出発（下車のみ）
柴　高 田園都市センター前	9:14		旭 ペグぱん前	9:07		柴　高 田園都市センター前	9:14		旭 ペグぱん前	9:07	
西郷地 公民館前	9:22		羽鳥東 集会所前	9:09		西郷地 公民館前	9:22		羽鳥東 集会所前	9:09	
清風台 公民館前	9:25		駅　前 羽鳥ふれあいセンター前	9:11		清風台 公民館前	9:25		駅　前 羽鳥ふれあいセンター前	9:11	
橋場美 十字路	9:30		羽　鳥 羽鳥公民館前	9:14		橋場美 十字路	9:30		羽　鳥 羽鳥公民館前	9:14	
先　後 東原タウン入口	9:32		十二所 公民館手前	9:19		先　後 東原タウン入口	9:32		十二所 公民館手前	9:19	
先　後 観音堂前	9:34		大　谷 坂上十字路	9:22		先　後 観音堂前	9:34		大　谷 坂上十字路	9:22	
寺　崎 セブンイレブン十字路	9:37		大　谷 公民館下	9:24		寺　崎 セブンイレブン十字路	9:37		大　谷 公民館下	9:24	
手　堤 十字路	9:40		希望ヶ丘 公民館前	9:30		手　堤 十字路	9:40		希望ヶ丘 公民館前	9:30	
高　田 公民館前	9:41		竹　原 フクダペットクリニック前	9:34		高　田 公民館前	9:41		竹　原 フクダペットクリニック前	9:34	
北　浦 公民館手前	9:46		竹　原 竹原小手前	9:36		北　浦 公民館手前	9:46		竹　原 竹原小手前	9:36	
江戸住宅 コミセン前	9:50		竹原中郷 公民館前	9:40		江戸住宅 コミセン前	9:50		竹原中郷 公民館前	9:40	
張　星 星の郷団地入口	9:52		上馬場 集落センター前	9:43		張　星 星の郷団地入口	9:52		上馬場 集落センター前	9:43	
西明地 公民館前	9:58		中野谷 公民館前	9:49		西明地 公民館前	9:58		中野谷 公民館前	9:49	
四季健康館 到　着	9:59		中野谷 かめだや前	9:50		四季健康館 到　着	9:59		中野谷 かめだや前	9:50	
ターゲットバードゴルフ場			中野谷 池田マイカーセンター裏	9:52		※祝日は運行しいたしません。 （健康風呂は営業） ※原則巡回中ルート外への送迎はいたしません。			中野谷 池田マイカーセンター裏	9:52	
			四季健康館 到　着	9:57					四季健康館 到　着	9:57	

出典：小美玉市

②小美玉市医療センター

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

■送迎バスの運行ルート

出典：小美玉市医療センター（令和７年３月現在）

③小川南病院

小川南病院利用者を対象に、旧小川町、玉造町、玉里村方面に送迎バスを運行しています（曜日によってコースが変わる）。

■送迎バスの運行ルート

出典：小川南病院（令和７年３月現在、高浜コースは水曜日のみの運行）

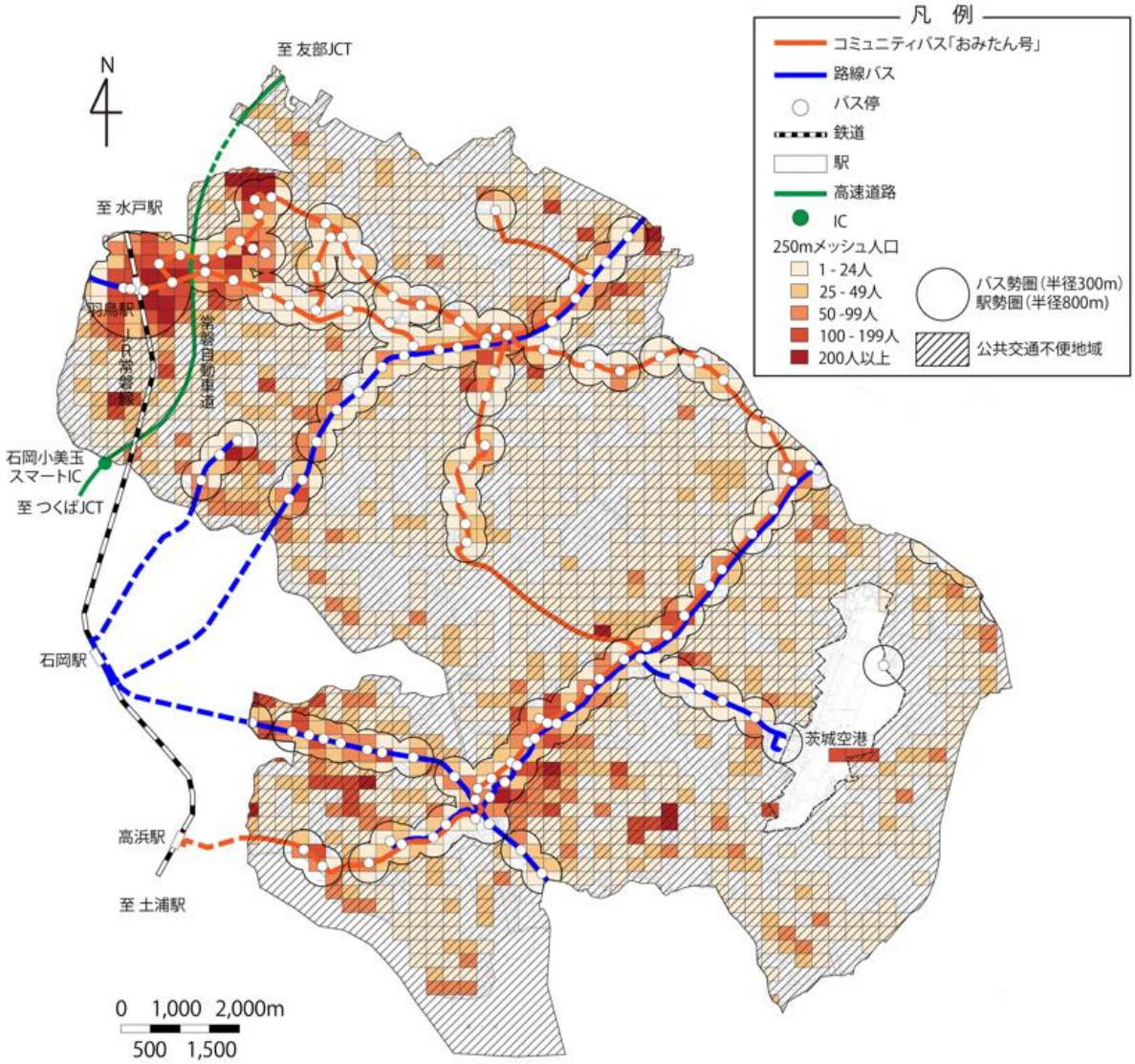
（10）公共交通不便地域

公共交通不便地域

…駅やバス停が一定の距離（本市では、駅から半径 800m、バス停から半径 300m以上）離れている地域。

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

■公共交通沿線地域の徒歩圏人口分布



■公共交通カバー率（令和２（2020）年国勢調査を基に算出）

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

4　上位・関連計画における公共交通の位置づけ

（1）茨城県地域公共交通計画

≪**策定時期**≫令和６年６月 27 日改定

≪**計画時期**≫令和５年度～令和９年度

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

≪**基本方針**≫１．まちづくりとの連携と、関係者の役割分担と連携による、地域の状況に適した地域公共交通ネットワークへの高度化

２．広域的な移動を支える鉄道や広域幹線バス路線の維持・確保

３．利便性向上と利用促進の取組による地域公共交通の活性化

≪目標達成に向けた具体的な施策・事業≫

施策１　まちづくりと一体となった公共交通施策

事業１－１　地域公共交通計画と立地適正化計画を連携させた公共交通施策の推進

事業１－２　自家用車から公共交通への転換

施策２　地域の実情に応じた輸送手段の確保

事業２－１　多様な輸送手段の総動員による新たなモビリティサービスの導入支援

事業２－２　公共交通へのＣＮ車両※1の導入の検討

施策３　広域的な移動を支える公共交通の維持

事業３－１　地域間幹線系統※2の生産性向上と再構築の推進

事業３－２　広域的な移動を支える公共交通の維持に必要な支援の実施

施策４　公共交通における共創の推進

事業４－１　県民の公共交通の利用に向けた意識醸成と利用促進

事業４－２　他分野との共創による公共交通の維持確保

事業４－３　ＪＲ水郡線の利用促進

施策５　主要拠点における利用環境の改善

事業５－１　主要拠点における円滑な接続

事業５－２　拠点や車両のバリアフリー化の推進

施策６　デジタル技術を活用したサービス向上

事業６－１　デジタル技術を活用した利便性の向上

事業６－２　デジタルデバイド※3の解消の取組

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

※２　地域間幹線系統：要件として主に以下のものを満たす系統をいう。

・複数市町村（2001（平成 13）年３月 31 日時点）をまたがる路線

・運行回数３回／日以上

・輸送量 15 人／日以上

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

（２）小美玉市第２次総合計画後期基本計画

≪**策定時期**≫令和５年３月

≪**計画時期**≫令和５年度～令和９年度

≪**まちづくりの基本理念**≫○協働・連携、そしてチャレンジ
○ふるさと・文化、そしてシビックプライド
○人・もの・情報の交流、そして発信

≪**まちづくりの将来像**≫「ひと　もの　地域」が輝き　はばたくダイヤモンドシティ
～見つける。みがく。光をあてる。～

≪**まちづくりの基本目標**≫１．みんなの力で磨くまちづくり
２．人を育てる学びの場づくり
３．誰もがいきいきと暮らせる社会づくり
４．仕事と暮らしを創造する環境づくり
５．安全・安心な生活を支える体制づくり

■**公共交通関連項目**

≪**主な成果指標**≫

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

≪**個別施策**≫4204　公共交通の充実

①市民や来訪者の鉄道の利便性向上を図るため、運行本数の増便やＪＲ羽鳥駅への特急列車の停車、待合環境の充実など、関係機関へ要望します。

②安全で快適に移動できる持続可能な公共交通を確保するため、交通弱者の移動手段の確保や、通勤通学者の利便性向上を図ります。

③市のコミュニティバスについて、官民が一体となった公共交通の充実を図り、利便性の向上や利用環境の改善を進めることで、継続的な運行に努めます。

④つくばエクスプレスの茨城空港直結を目指し、関係自治体との連携を深め、要望活動に努めます。

（3）小美玉市都市計画マスタープラン

≪**策定時期**≫令和４年３月改定

≪**目標年度**≫令和９年度

≪**まちづくりの将来像**≫

近くの礎材を見つけ、新たな魅力を共創し、未来輝くダイヤモンドシティ小美玉

≪**まちづくりの基本理念**≫

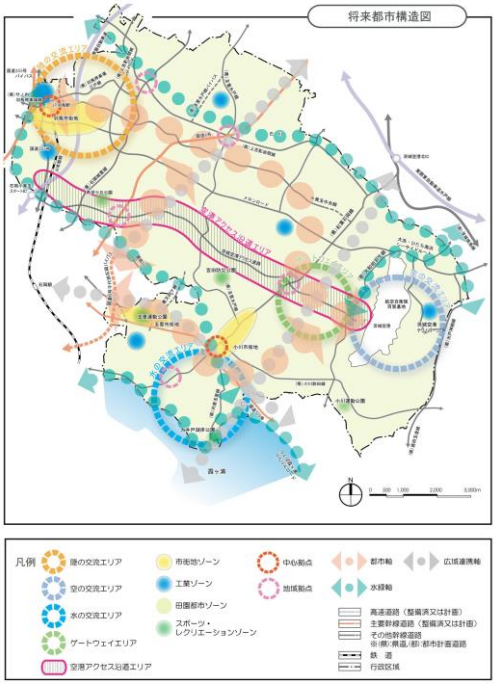
○集約と連携による持続可能なまちづくり
○市民が主役の、市民のためのまちづくり
○ふるさとの魅力を生かしたまちづくり
○広域的ネットワークを生かしたまちづくり

≪**まちづくりの柱**≫

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

≪**まちの発展を支えるまちづくりの方針**≫

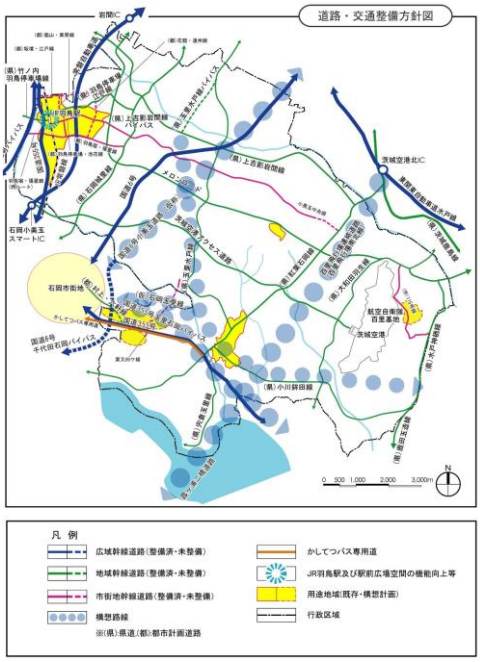
１．都（まち）邑（むら）づくり
２．暮らしを支える交通体系づくり
３．潤いと憩いの場づくり
４．安全で快適な生活づくり



■公共交通関連項目

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

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



（4）小美玉市立地適正化計画

≪**策定時期**≫平成 31 年３月

≪**計画期間**≫平成 31 年度～令和 20 年度

≪**まちづくりの理念**≫

持続可能な暮らしを支える　磨き続ける　輝き続ける　ダイヤモンドシティ小美玉

≪**まちづくりの目標**≫

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

≪**立地適正化に関する基本的方針（目指すべき都市構造）**≫

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

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

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

■**公共交通関連項目**

≪**都市機能誘導区域に誘導施設の立地を誘導するために市が講ずる施策**≫

【目標３】地域と拠点、ヒトとコトをつなぐネットワークの構築

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

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

【目標３】地域と拠点、ヒトとコトをつなぐネットワークの構築

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

≪**目標指標**≫

（3）『ネットワークづくり』に関する指標

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

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

5　公共交通に関する実態調査

（1）市民アンケート調査

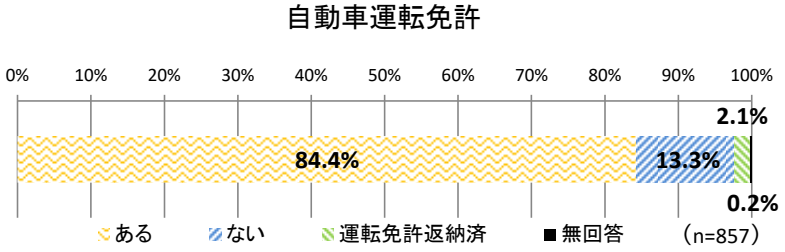
■調査概要

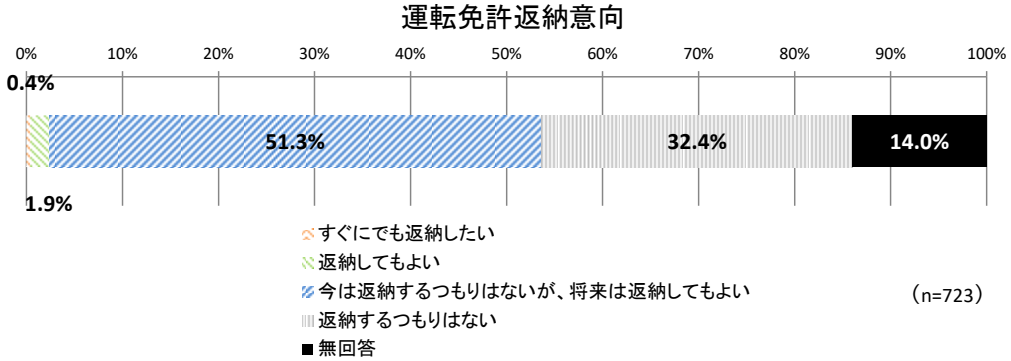
対象者	15 歳以上の市民の中から無作為で抽出した 2,500 人
主な調査項目	利用者属性、日常の移動のしやすさ、日常の外出行動と移動手段、各交通手段の利用状況／満足度など、公共交通のあり方に対する意識
調査方法	郵送配布／郵送回収またはＷＥＢフォームでの回答
調査期間	令和６年９月 17 日（火）から令和６年９月 30 日（月）
回答数	857 票（回収率 34.3%）

■結果の概要

〇利用者属性（運転免許）

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

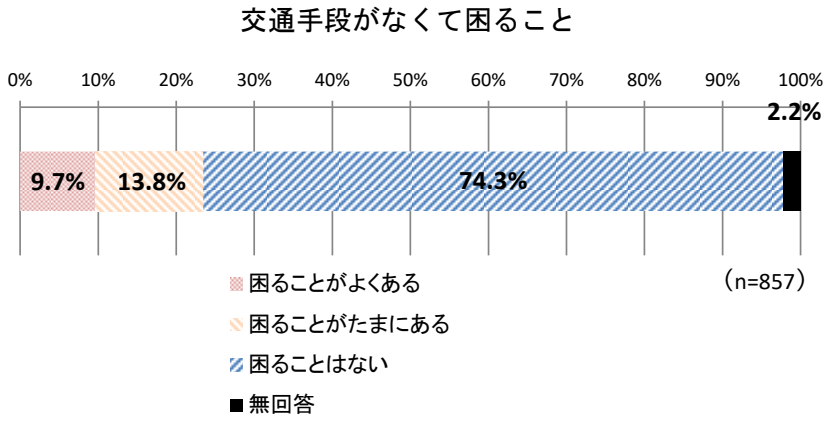


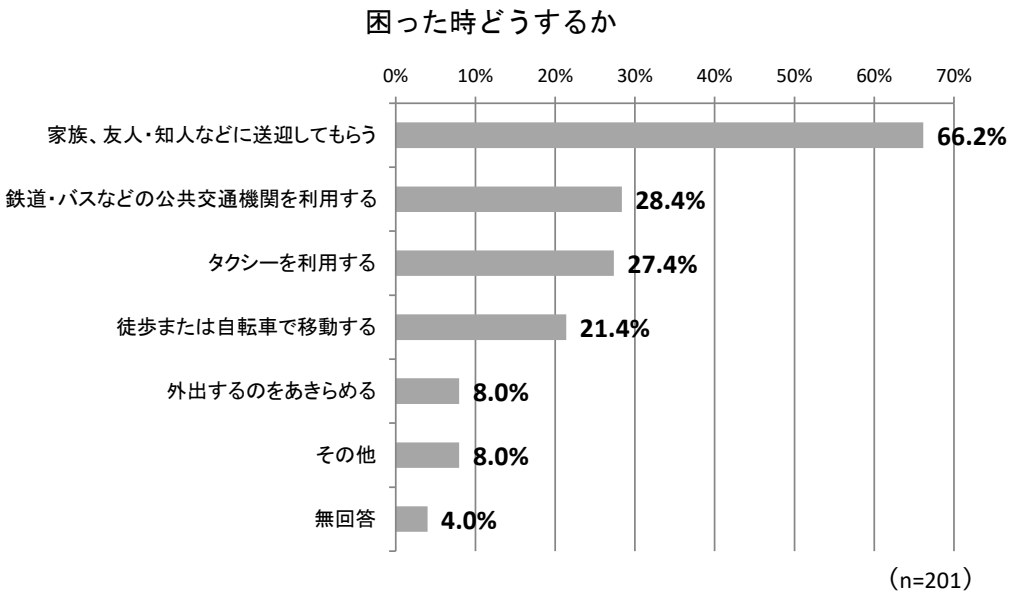


○日常の移動のしやすさ・外出行動・移動手段

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

この結果から、現状の交通状況は大部分の住民にとって問題が少ないものの、一部の住民にとっては一定の不便が発生しており、家族、友人・知人に頼っている場合が多いという状況がわかります。

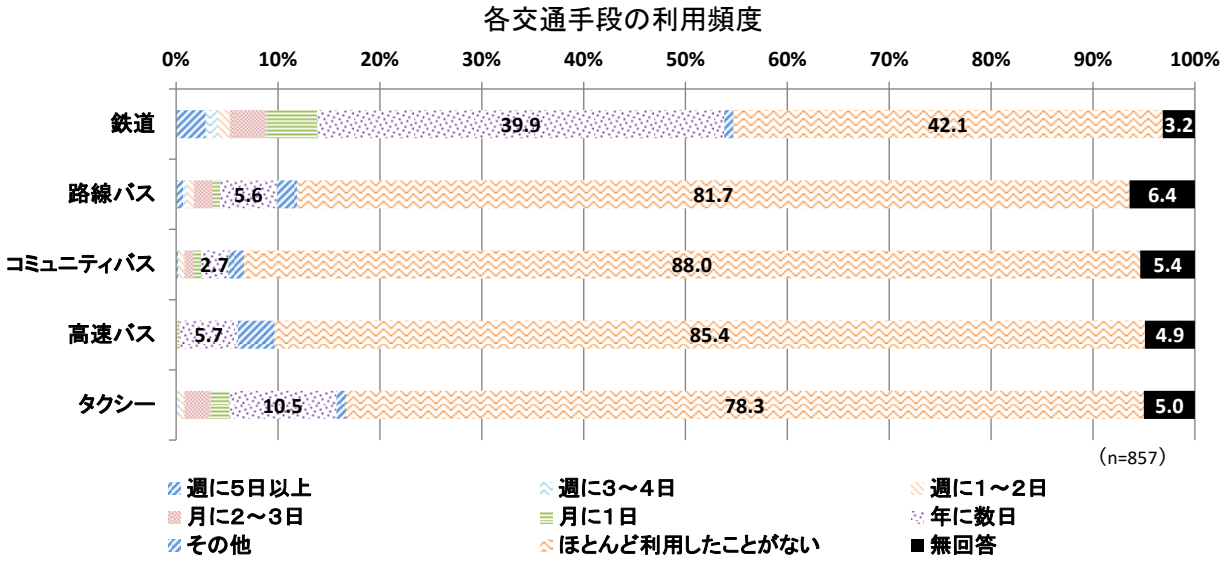




○各交通手段の利用状況／満足度など

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

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



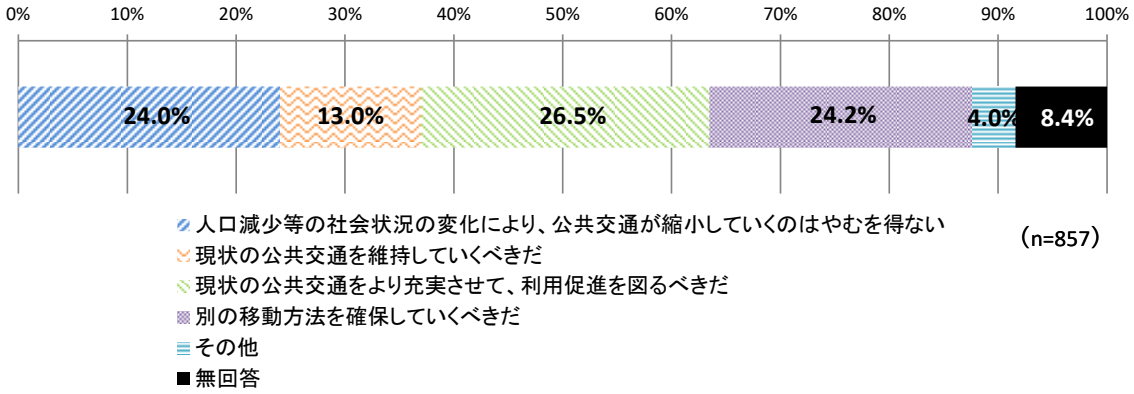
○公共交通のあり方に対する意識

市内公共交通の今後の方針に関して、「現状の公共交通をより充実させて、利用促進を図るべきだ」が 26.5%で最も多く、次いで「別の移動方法を確保していくべきだ」が 24.2%、「人口減少等の社会状況の変化により、公共交通が縮小していくのはやむを得ない」が 24.0%といった意見が続いています。この結果は、現状の公共交通の改善を望む一方で、人口減少や少子高齢化などの社会情勢に対する現実的な受け入れ姿勢も見られます。

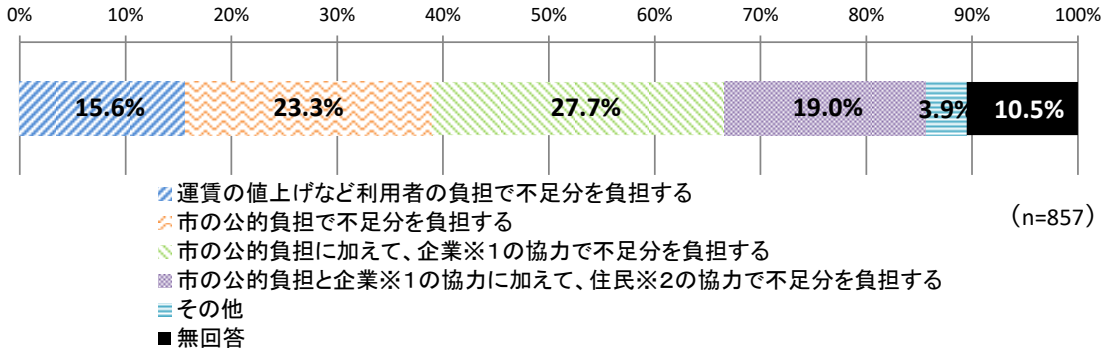
公共交通の財源負担に関しては、「市の公的負担と企業協力による不足分の補填」（27.7%）が最多であり、次いで「市の公的負担による補填」（23.3%）、「住民の協力を加えた補填」（19.0%）が続いています。公費負担と企業支援の組み合わせが支持されており、持続可能な運営を実現するための多様な資金調達手段の検討が期待されています。

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

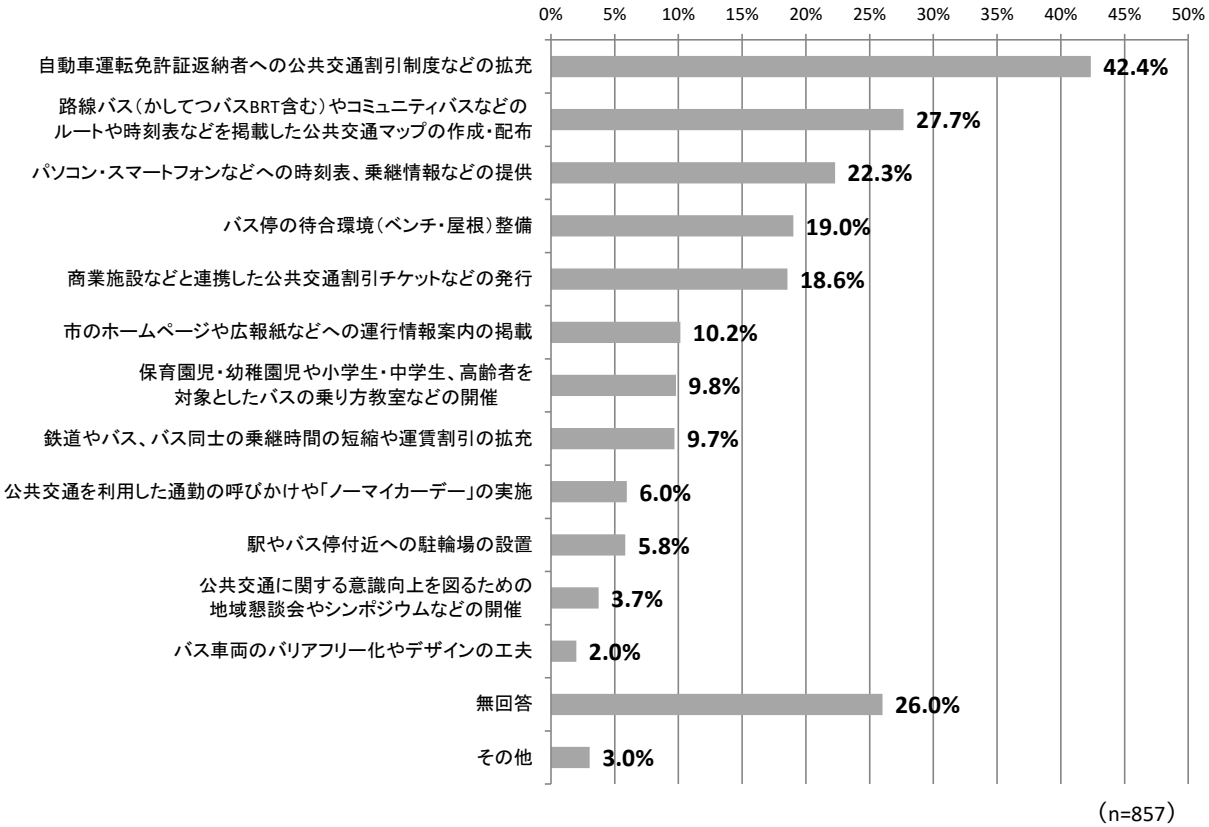
市内運行中の公共交通の今後の取組みについて



公共交通の負担方法の維持・充実



公共交通利用促進のための効果的な取組み



（２）公共交通利用者ニーズ調査

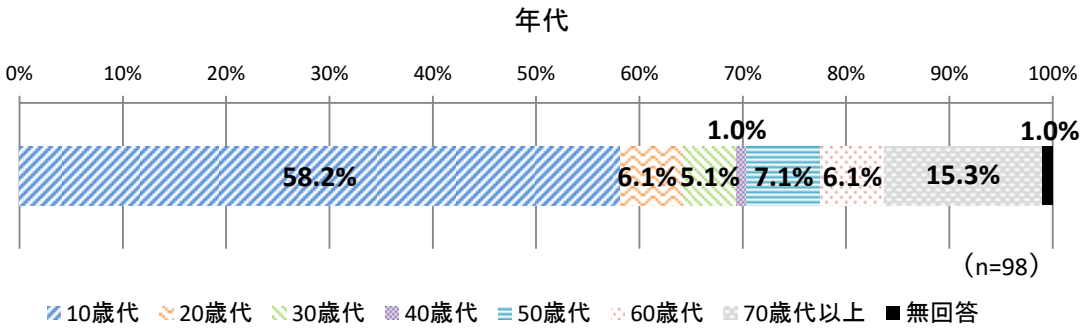
■調査概要

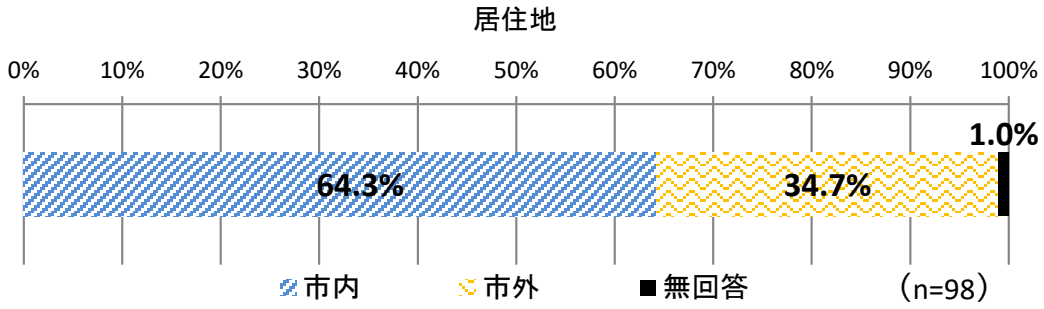
対象者	コミュニティバス利用者
主な調査項目	利用者属性、利用特性、サービス満足度、改善希望事項
調査方法	調査員によるヒアリング
調査期間	令和６年９月 10 日（火）始発から終発
回答数	98 票

■結果の概要

〇利用者属性

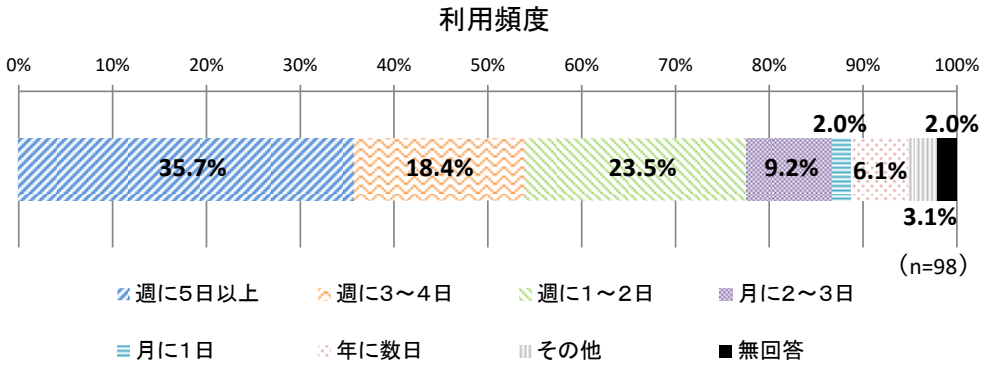
年代別では 10 代が 58.2%と圧倒的に多く、次いで 70 代以上が 15.3%を占めています。市内の利用者（64.3%）が中心であるものの、市外利用者（34.7%）も一定数います。特に、通学を目的とする若年層が多い一方で、日常の交通手段としてバスを利用している高齢者層も多く見られ、幅広い年代にバスが利用されていることがわかります。

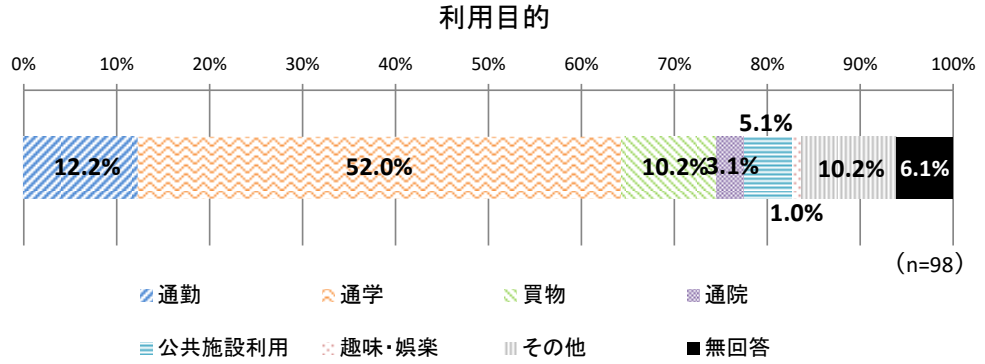




○利用特性

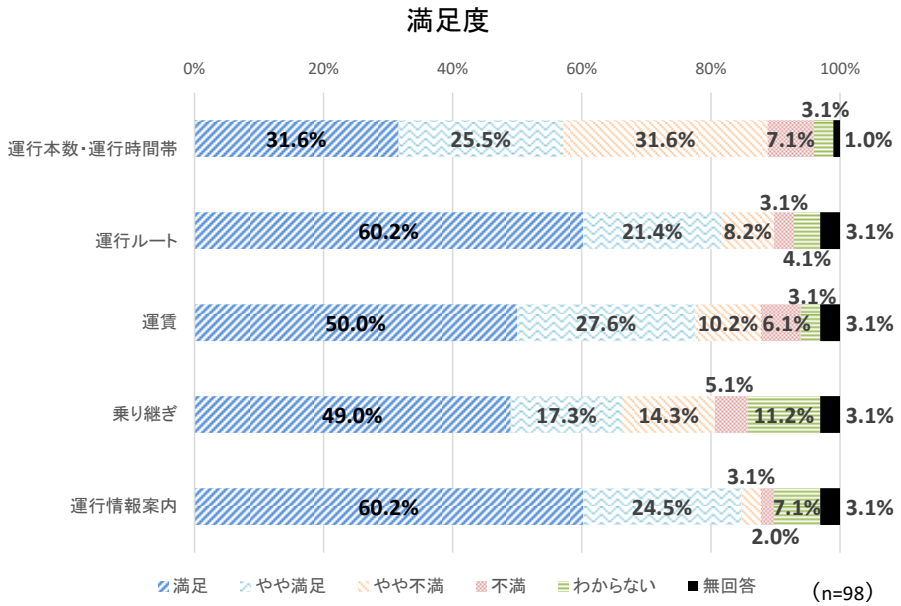
利用頻度は「週に５日以上」が 35.7%、「週に１～２日」が 23.5%と、日常的な移動手段としてバスに依存する利用者が多いことがわかります。さらに、通勤・通学利用が全体の 64.2%を占めており、通勤や通学の時間帯におけるバス運行が生活の基盤として重要な役割を果たしているといえます。





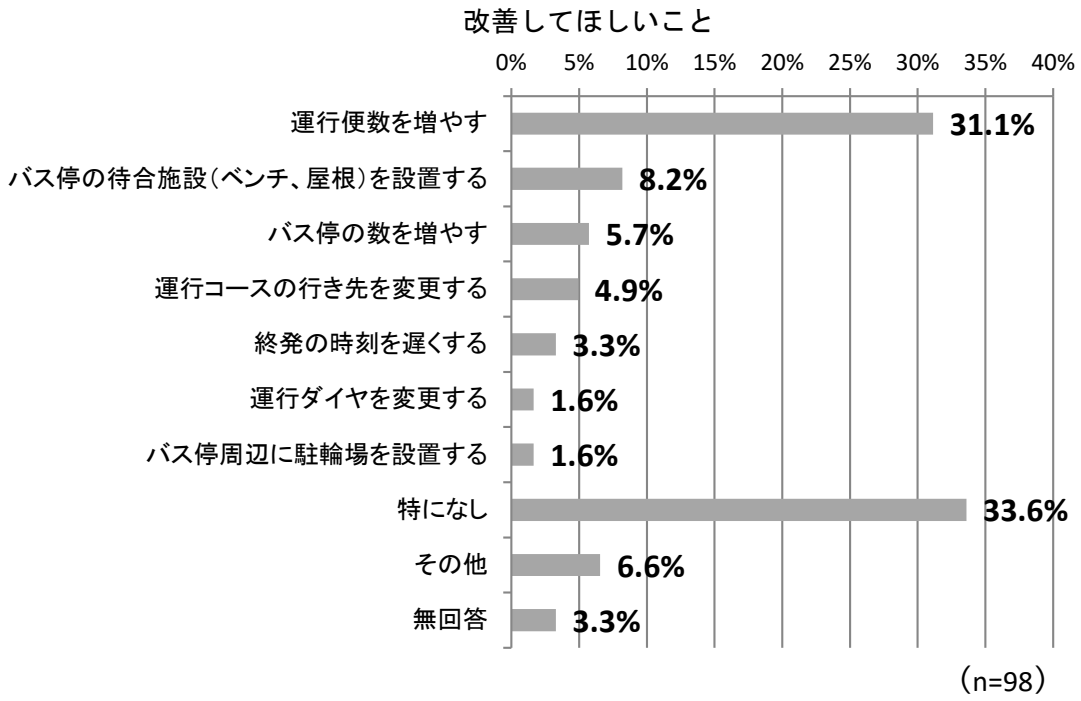
○サービス満足度

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



○改善希望事項

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



（３）来訪者ヒアリング調査

①茨城空港

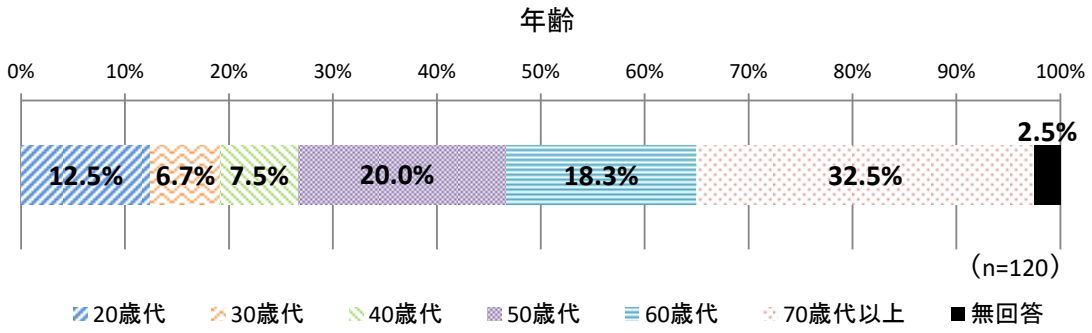
■調査概要

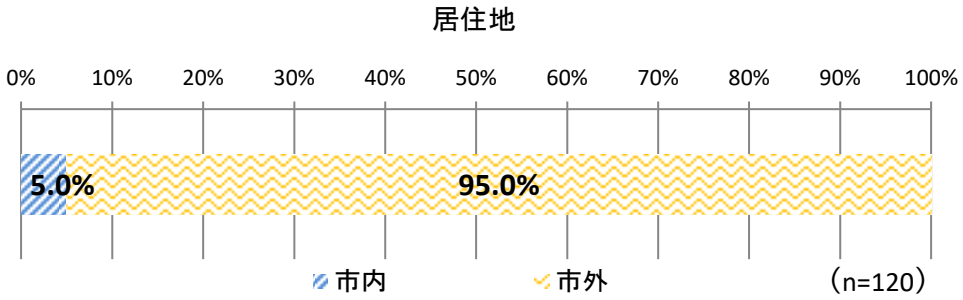
対象者	茨城空港への来訪者
主な調査項目	利用者属性、利用特性、空港まで（から）の利用交通手段、改善希望事項
調査方法	調査員によるヒアリング
調査期間	令和６年年９月 10 日（火） ７時から 21 時
回答数	120 票

■結果の概要

〇利用者属性

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

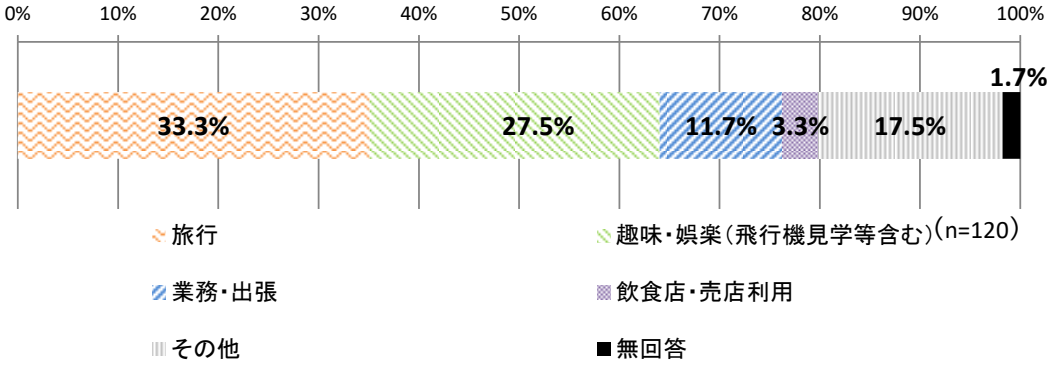




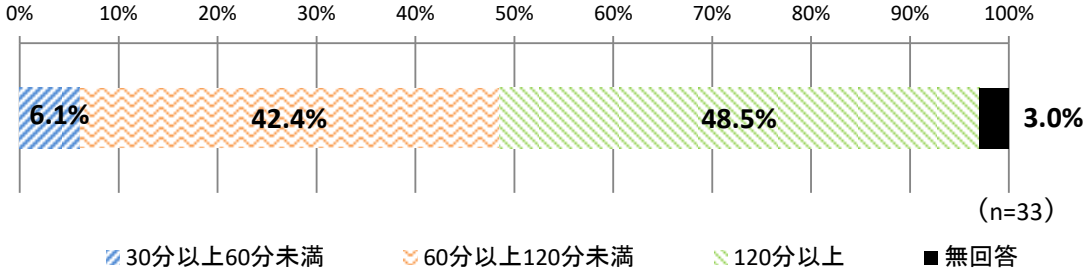
○利用特性

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

飛行機及び空港の主な利用目的



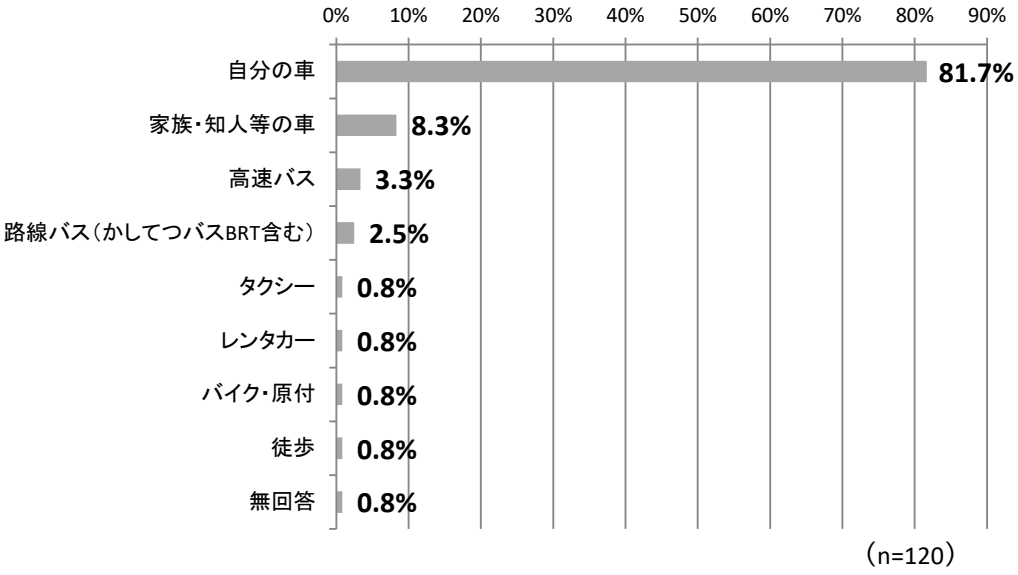
趣味・娯楽（飛行機見学等含む）での利用の場合の滞在時間



○交通手段

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

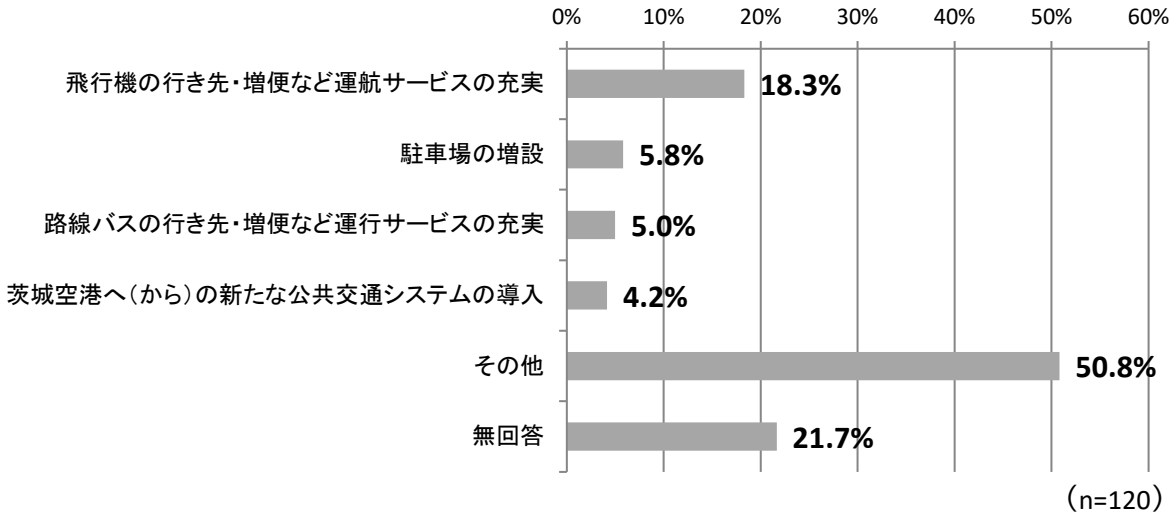
空港まで（から）の利用交通手段



○改善希望事項

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

空港に対するニーズ



②羽鳥駅

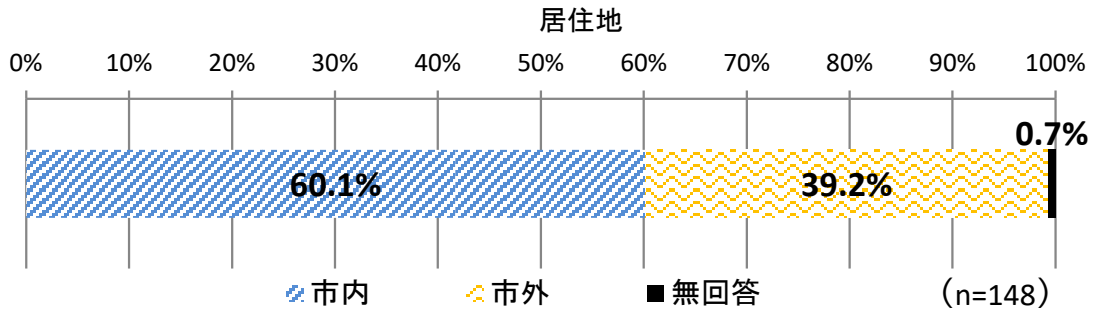
■調査概要

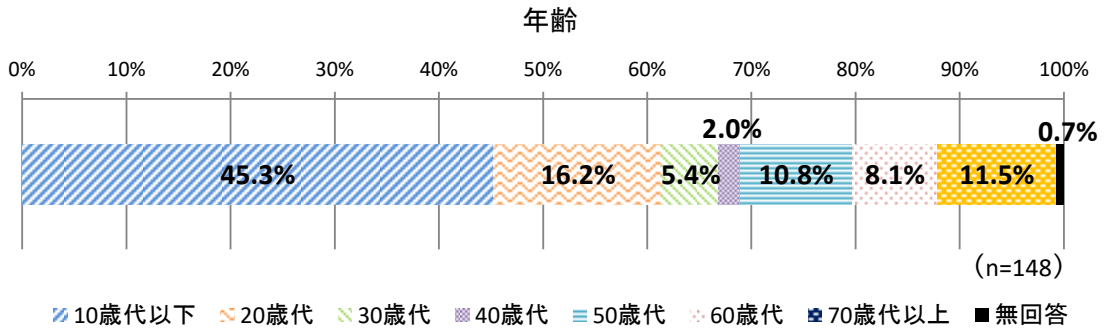
対象者	羽鳥駅利用者
主な調査項目	利用者属性、利用状況、駅まで（から）の交通手段、サービス等の満足度、改善希望事項
調査方法	調査員によるヒアリング
調査期間	令和６年９月 10 日（火） ７時から 19 時
回答数	148 票

■結果の概要

〇利用者属性

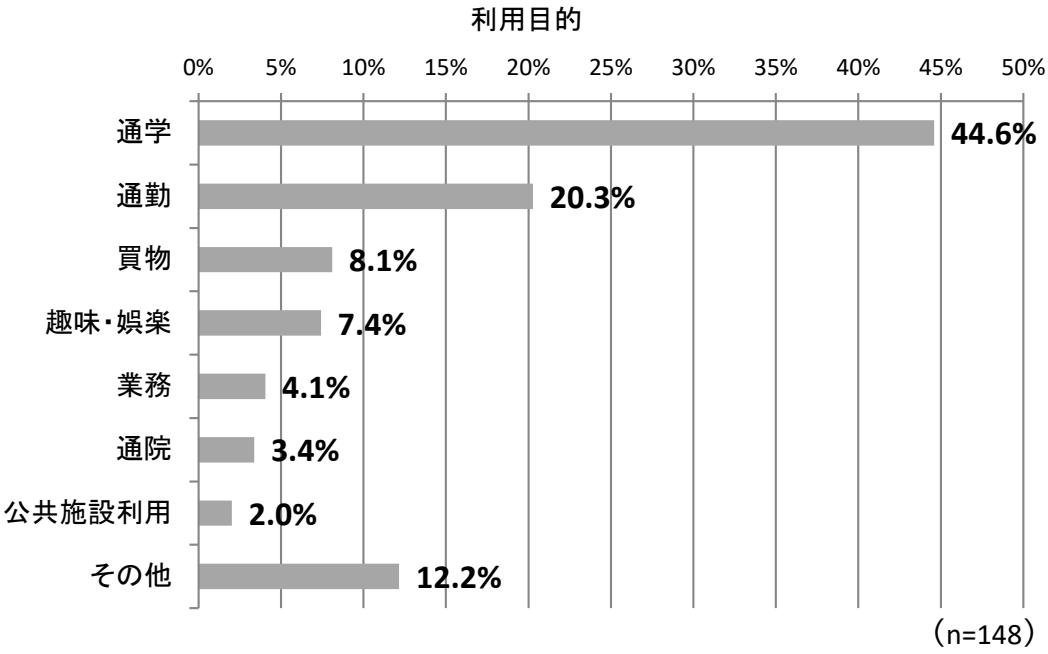
利用者の 60.1%が市内在住者であり、地域住民が主な利用者となっています。市外からの利用者も 39.2%おり、特に茨城県内の他地域からの利用者が多く、羽鳥駅は市外からのアクセス拠点としても機能していることがうかがえます。利用者の 45.3%が 10 代以下で、これは高校生が利用者の多くの割合を占めているためです。





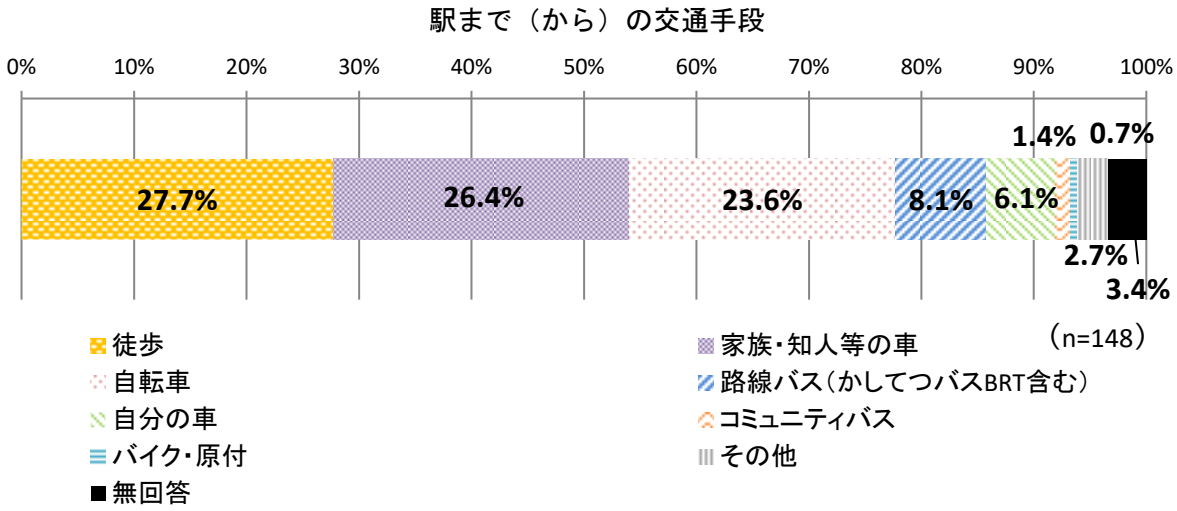
○利用状況

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



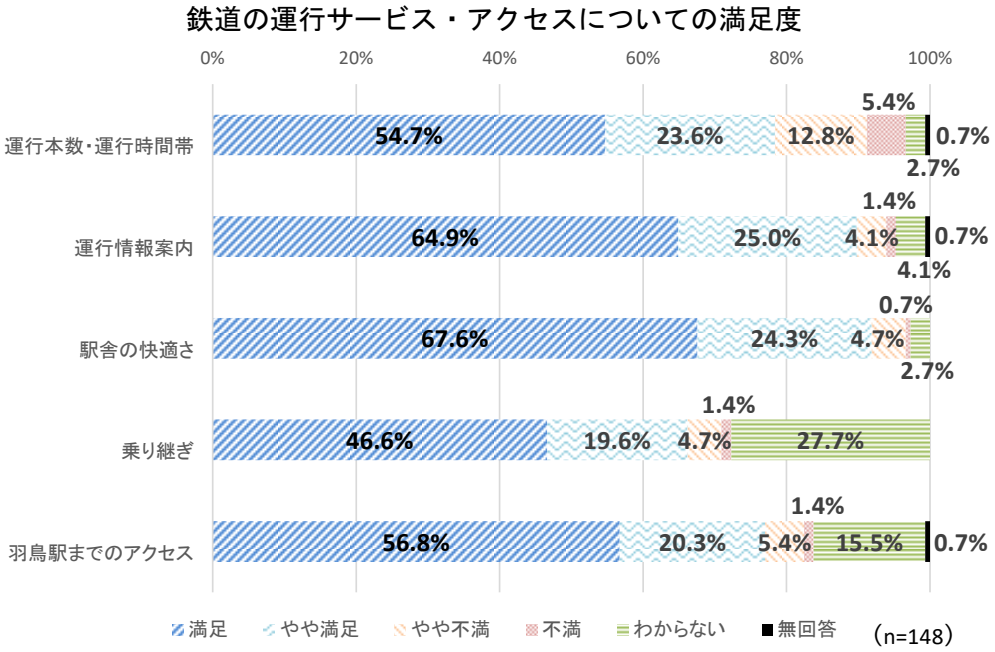
○アクセス

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



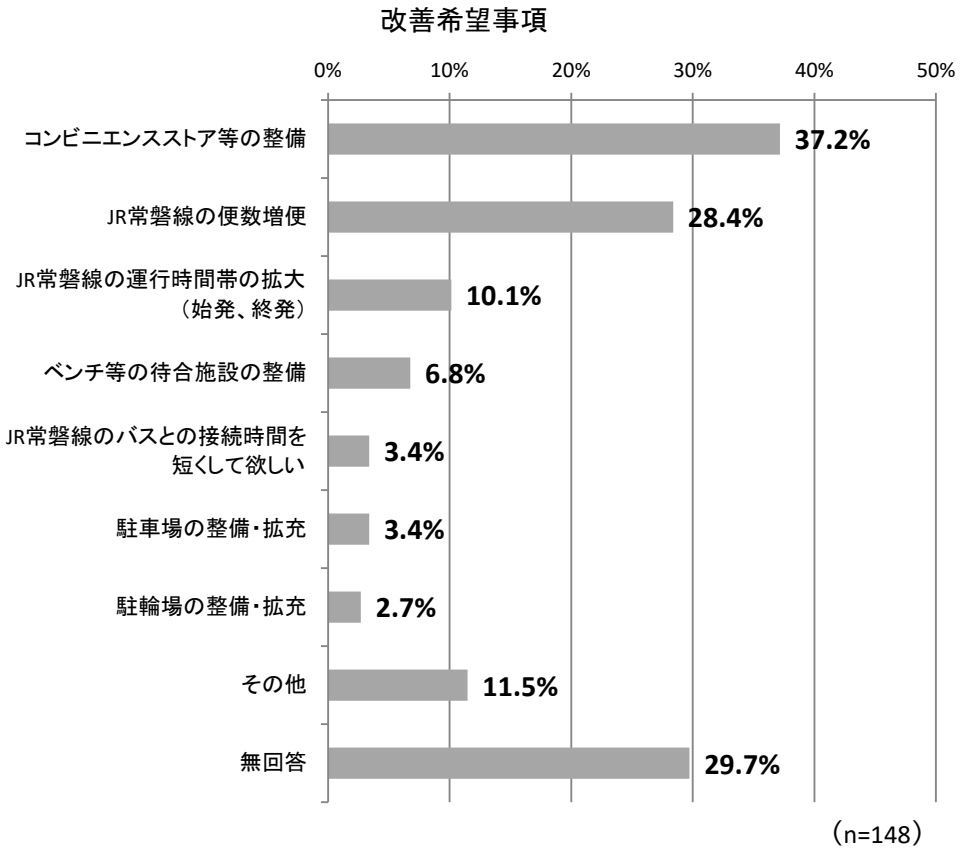
○利用状況

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



○改善希望事項

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



（4）交通事業者ヒアリング調査

■調査概要

調査方法	調査票を送付し、回収。その後、調査票を基にヒアリングを実施。	
調査期間	令和６年 10 月８日（火）	
対象者	路線バス	関東鉄道㈱
	タクシー	㈲上田タクシー 羽鳥駅前ハイヤー㈲ ㈲美野里タクシー　　※タクシー３社による合同ヒアリングを実施
主な調査項目	・利用特性（利用者層や動向の変化等） ・問題点（運行上、経営上等） ・取組み状況（乗務員募集、乗務員の教育・指導、利用促進、利便性向上、収支改善等） ・利用者から寄せられている声（意見・要望等） ・他の交通事業者や地域との連携について ・小美玉市の計画や施策に提言・期待することや行政と協働で実施したい取組み	

①路線バス事業者ヒアリング

〇利用者の利用特性や傾向

【路線バス】

平日朝の利用者は、市内から石岡駅への通勤・通学が多く、その後、石岡駅から市内への通勤・通学がいる。ピーク時間帯以外では、石岡駅と茨城空港間の利用が多く、市外や県外、国外からの利用者がいる印象。

【おみたん号】

平日朝と夕方には、堅倉小学校や中央高校の通学利用者が多い。また、羽鳥駅への通勤・通学利用者も多い。その他の時間では、小美玉温泉への利用者も見受けられる。一方、小川駅方面から高浜駅で降車する利用者はいるが、高浜駅から小川駅方面への利用者は少ない印象。

〇運営面について

関鉄グリーンバス㈱は関東鉄道㈱に吸収合併され、待遇が上がった。採用はグループ一本化され、新たな人員配置が予定されている。

〇運営上や経営上の問題点

運転手不足が深刻で、2024 年問題も影響している。運転業務に加え接客業の要素があるため、定着率が低い。ノンステップバスのスロープ設置にはワンステップバスより時間がかかる。また、国からの EV バスへの補助が少ない。

〇運営上や経営上の問題点への取組み

・運転手不足について、大型二種免許の支援、社宅や寮の補助、見学会を行っている。

〇利用促進、利便性向上、収支改善などの取組み

現在、高齢者向け定期券や通学定期券、IC 定期券、土日祝日限定 IC 乗車券を販売している。ノンステップバスとワンステップバスを導入し、関東鉄道㈱全体でバスロケーションシステムを導入。石岡営業所には EV バスを所有しているほか、貨客混載の取組みも行っている。グリーンスローモビリ

ティやMaaS、観光協会と連携した取組みを行っている。かしてつBRTの自動運転も検討中だが、交差点が多く実現は難しい状況。

〇利用者等から寄せられている声

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

〇他の交通事業者や地域の連携

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

〇市の計画や施策に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと

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

②タクシー事業者ヒアリング

〇利用者の利用特性や傾向

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

〇運営面について

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

〇運営上や経営上の問題点

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

〇利用促進、利便性向上、収支改善などの取組み

70歳、80歳に対し、ドアまで送迎を行っている。

〇利用者等から寄せられている声

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

〇市の計画や施策に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと

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

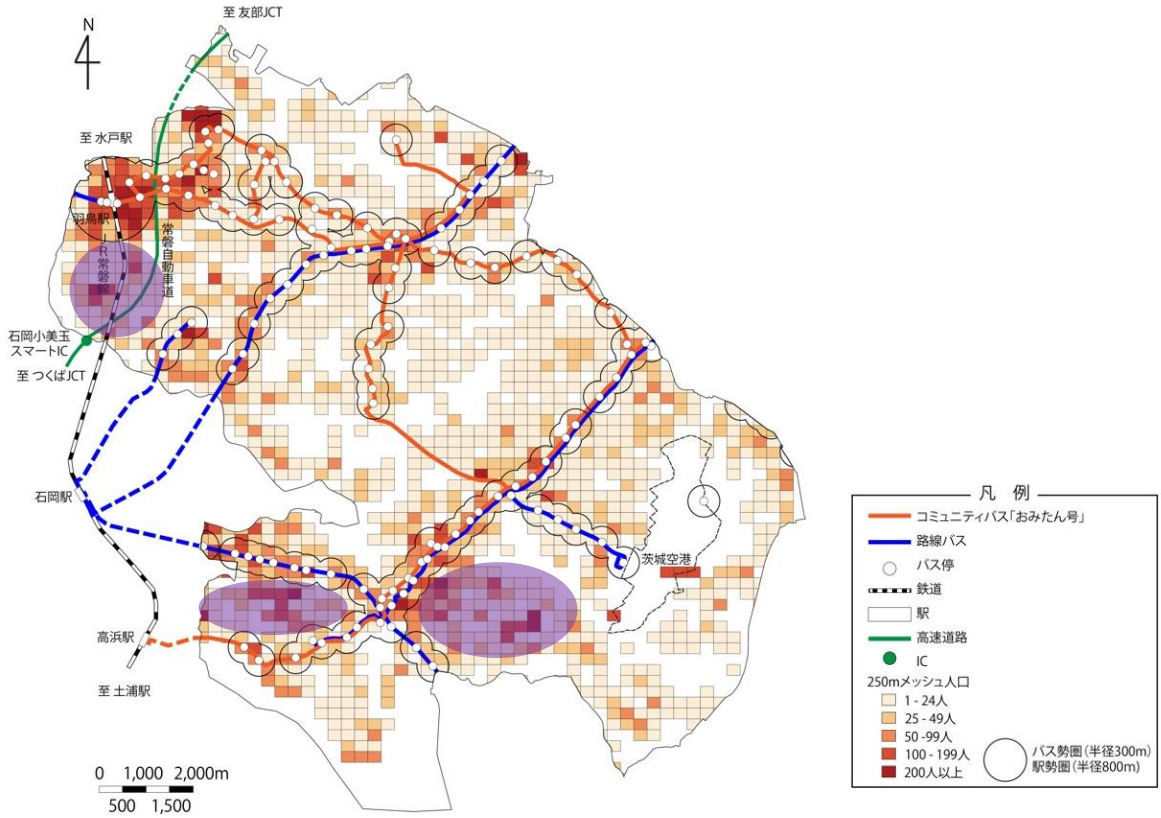
6　地域公共交通の課題

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

課題１　公共交通網の維持・確保と公共交通不便地域への対応

- 市内の公共交通ネットワークは、鉄道（JR 常磐線）や路線バス、小美玉市コミュニティバス「おみたん号」等が運行中で、市内に立地する病院、商業施設、公共施設及び学校など主要な場所へアクセスは確保されている状況です。
- 一方で、市南部や茨城空港東部、羽鳥駅南部などで、一定の人口が集積する地区でも公共交通不便地域が存在しています。今後も人口減少・高齢化が進んでいく中、「小美玉市都市計画マスタープラン」や「小美玉市立地適正化計画」など都市計画とも連動しながら、住民の意向を踏まえた、最適な公共交通ネットワークのあり方の検討が必要です。

■人口分布と公共交通カバー圏域の重ね合わせ（再掲、一部編集）



● 人口が多く、公共交通がカバーされていない地域

課題２　利用者層のニーズに応じた公共交通の利便性の向上

- 小美玉市で運行中の路線バスや小美玉市コミュニティバス「おみたん号」の利用者層は、通勤・通学者が多く、昼間時間帯は高齢者など多様な年齢層が利用されています。一方で、運転手の不足等の観点から、夜間や早朝も含め、通勤・通学に適した時間帯や本数の確保が難しく、日常的な交通手段としては課題があります。
- また、日中は高齢者の利用が中心となるため、高齢者や交通弱者の安全性に配慮したサービスの強化やバリアフリー化、案内の充実等が求められます。

《交通事業者ヒアリング調査（再掲）》（利用者の利用特性や傾向（一部抜粋））

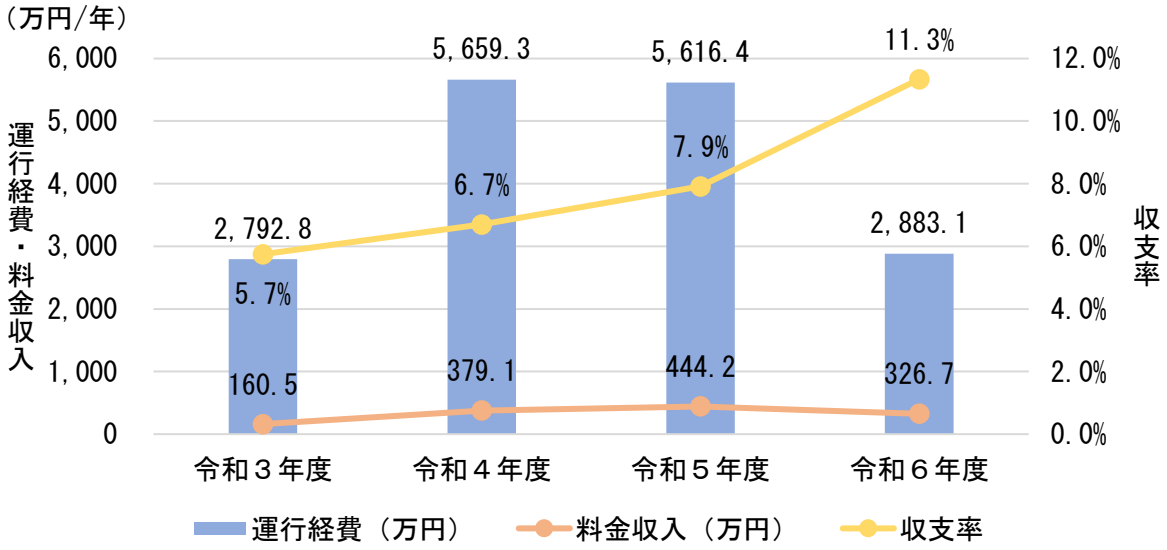
【路線バス】平日朝の利用者は、市内から石岡駅への通勤・通学が多く、その後、石岡駅から市内への通勤・通学がいる。

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

課題３　収支改善と持続可能な運営に向けたあり方の構築

- 小美玉市コミュニティバス「おみたん号」の収支率（令和５年度）は 7.9%と、運行経費に対して運賃収入が少なく、行政負担額は約 5,300 万円と負担が大きくなっており、収支率向上策として、利用者数の増加やコスト削減が必要です。
- また、公共交通の財源を確保するため、国や県からの補助、民間協力など多様な資金調達方法の検討が求められます。
- 労働基準法の一部改正に伴う運送業における働き方改革の実施（2024 年問題）もあり、バス・タクシー運転手など公共交通の担い手が不足しています。

■コミュニティバスの運行収支



※令和６年９月 30 日まで

《交通事業者ヒアリング調査（再掲）》（運行上や経営上の問題（一部抜粋））

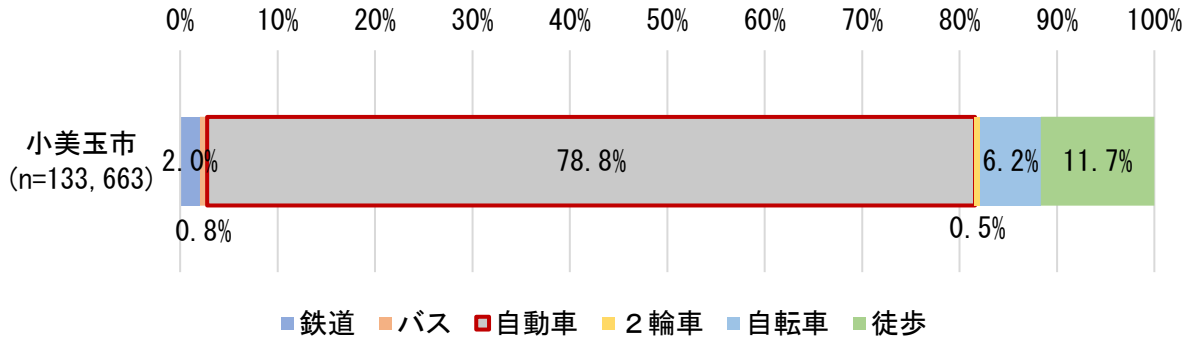
・運転手不足が深刻で、2024 年問題も影響している。

・ドライバー不足や高齢化が進んでいる。

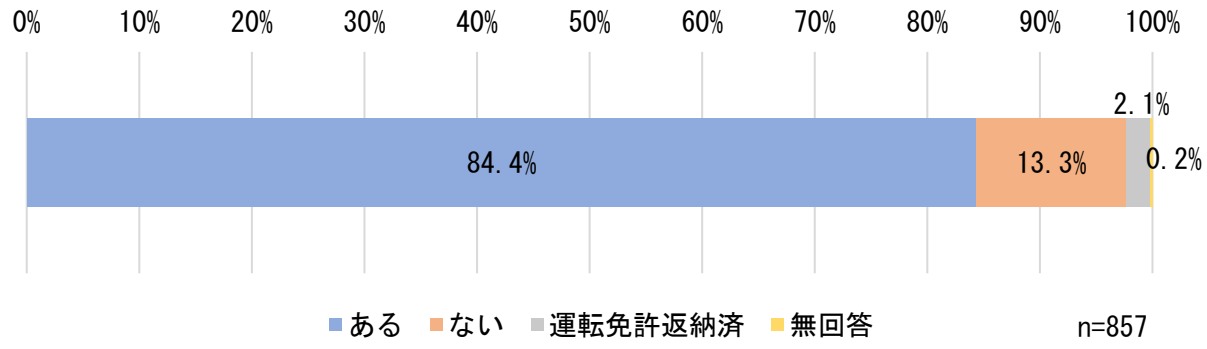
課題４　過度な自家用車利用の抑制と公共交通の利用促進に向けた市民意識の醸成

- 小美玉市の利用交通手段は、自動車依存度が高くなっていますが、市民アンケート調査において、公共交通の今後の取組みとして「現状の公共交通をより充実させて、利用促進を図るべきだ」が 26.5%と最も多くなっています。
- 地域公共交通を今後も維持していくためには、市民の協力や利用促進による新たな利用者の獲得が不可欠であり、過度な自家用車利用の抑制を図りながら、地域公共交通の利用に対するより一層の意識の醸成が必要です。
- また、高齢化がさらに進行し、運転免許返納者が増加していくことが予想される中で、これら交通弱者が日常生活及び社会生活に不可欠な移動手段を確保するため、地域公共交通を維持・確保することが必要です。

■代表交通手段分担率（平成 30 年）（再掲）



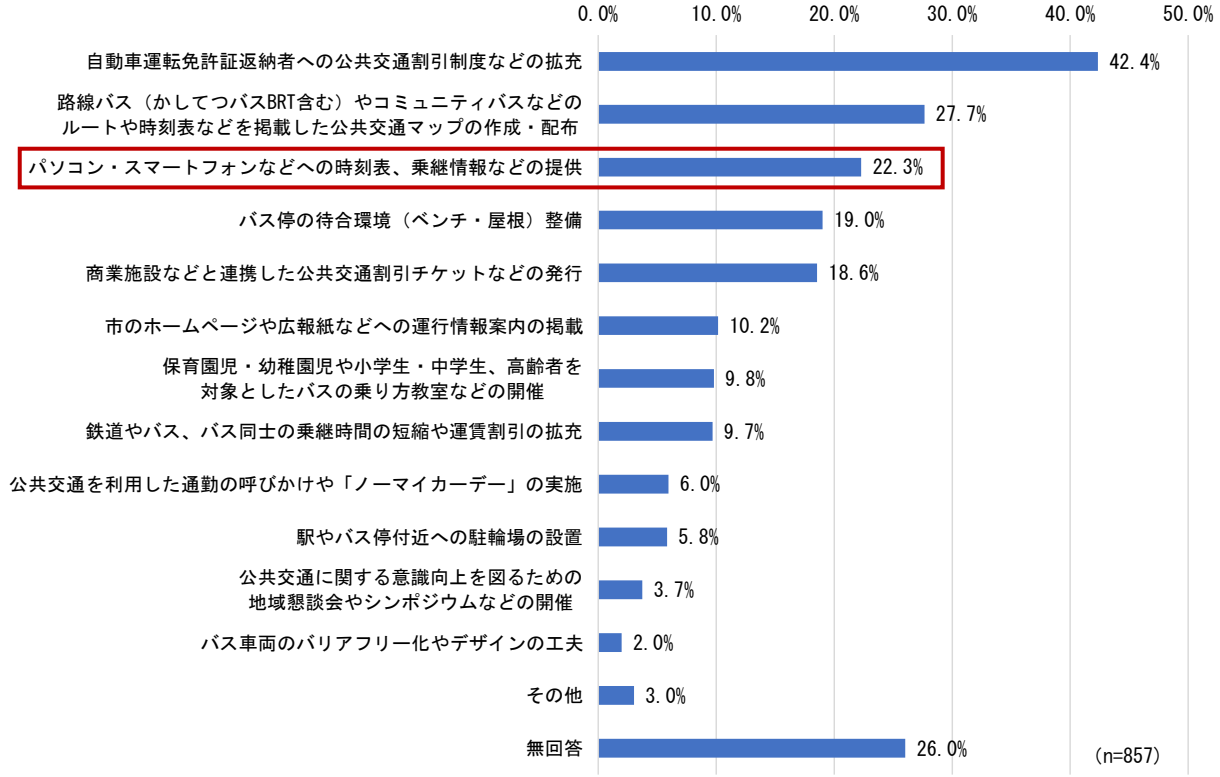
■運転免許所の保有状況（市民アンケート調査（再掲））



課題５　新技術の活用や多様な公共交通のニーズへの対応

- 地域公共交通の運転手の高齢化・不足など地域公共交通を取り巻く社会情勢が変化している中で、貨客混載や地域特性に合ったライドシェアなど新しい交通のあり方を検討し、利用者の利便性向上や収益性の向上により、持続的な地域公共交通の確保・維持が必要です。
- また、社会的に環境への配慮が求められる中で、低炭素な社会づくりに向けて取組んでいく必要があります。
- 情報化社会の中で、ＡＩやＩｏＴ、ビックデータなどのデジタル技術の活用により、さらなる利便性向上や持続性の強化が求められます。

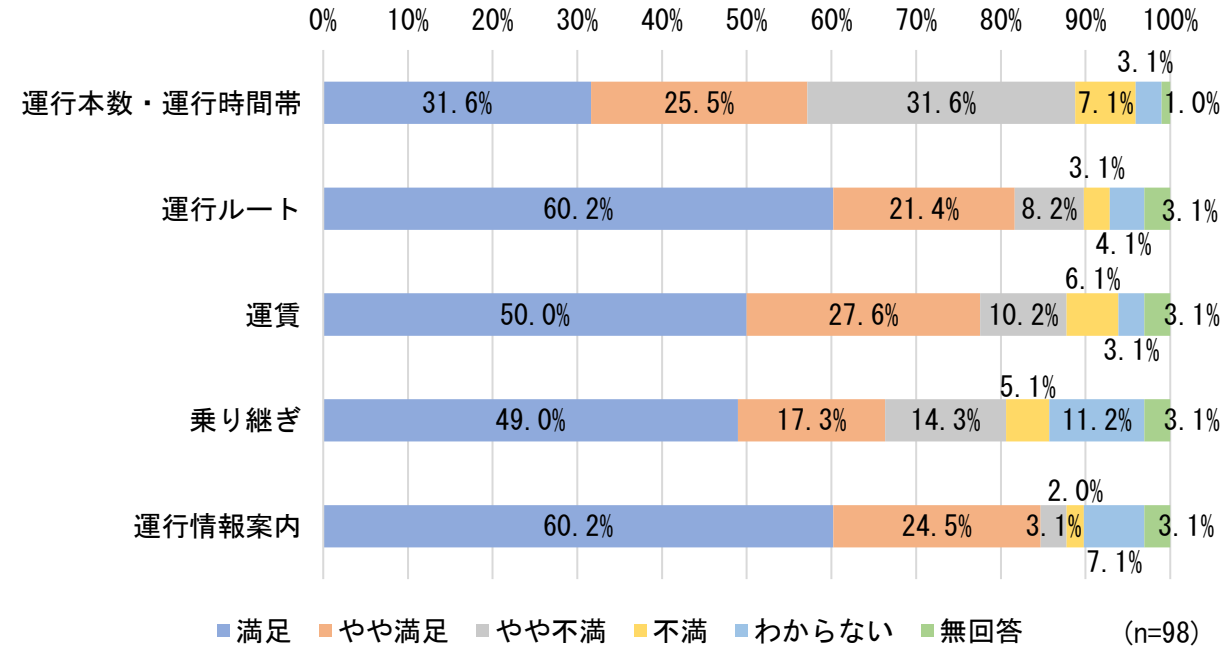
■公共交通の利用促進策（市民アンケート調査（再掲））



課題６　交通事業者・地域間連携の強化

- 小美玉市の公共交通機関は鉄道、高速バス、路線バス、小美玉市コミュニティバス「おみたん号」及びタクシーのほか、スクールバスや企業送迎バスといった多様な輸送資源が運行されています。
- これら公共交通機関の提供するサービスの特徴を発揮し、利便性を向上していくためには、公共交通事業者や行政など関係機関との連携を図りながら取組むことが重要なため、公共交通ネットワークを維持していくとともに、運行調整や適切な情報の発信・共有等により、シームレスな乗り継ぎの環境の実現が必要です。
- また、茨城県や隣接自治体とも連携しながら、地域間連携の強化により、より利便性が高く、持続性のある、広域的な公共交通ネットワーク構築を目指していく必要があります。

■コミュニティバスのサービス満足度（公共交通利用者ニーズ調査（再掲））



7　地域公共交通の基本方針

（１）地域公共交通の基本方針

①計画の理念

誰もが安心して利用できる、
質の高い持続可能な公共交通の構築

小美玉市のまちづくりの方向性は、最上位計画である「小美玉市第２次総合計画後期基本計画」において、「協働・連携、そしてチャレンジ」「ふるさと・文化、そしてシビックプライド」「人・もの・情報の交流、そして発信」を基本理念に、さらに、『「ひと　もの　地域」が輝き　はばたくダイヤモンドシティ　～見つかる。みがく。光をあてる。～』を将来像として掲げています。

「小美玉市地域公共交通計画」は、まちづくりの方向性の実現及び地域公共交通の課題を解決するため、高齢者など交通弱者の移動手段の確保や通勤・通学者の利便性向上など多様な移動ニーズに配慮しながら、誰もが安全で快適に移動できる持続可能な地域公共交通の実現を目指します。

これらの実現にあたっては、市民、交通事業者、行政等多様な主体と連携を図りながら、質の高い持続可能な地域公共交通の構築により、地域の持続的発展と生活の質の向上を実現します。

②基本方針

計画理念の実現に向け、次の３つの基本方針のもと、施策を推進していきます。

基本方針１　既存の公共交通基盤の維持と利便性の向上

人口減少や過疎化が進む中で、既存の交通サービスを維持し、地域住民の移動の選択肢を確保することは重要な課題です。地域の移動を支える既存の公共交通網を維持するとともに、利用者の利便性を高める施策を推進していくことが必要になります。また、公共交通不便地域の縮小や路線の見直し、時刻や料金の適正化により、日常的な移動のニーズを高め、地域に根ざした公共交通サービスの実現を目指します。これにより、地域に密着した利便性の高い公共交通網を強化します。

基本方針２　交通弱者※が安心して利用できる公共交通の構築

高齢者や子供、障がい者など、移動に不安を抱える人や自身で車やバイクなどの運転ができない人が安心して利用できる公共交通環境を整備していく必要があります。各利用者層のニーズに合ったサービスを提供するために、バリアフリー設備の導入や車両の改善、サービス拡充を目指します。関係機関との連携を強化することで、必要な移動手段を確保し、すべての人が利用しやすい公共交通を実現します。

※交通弱者…年齢的理由や身体的理由等で自家用車を所有あるいは自ら運転できない高齢者や子供などを示す。

基本方針３　持続的に運営できる公共交通の仕組みづくり

将来にわたって地域公共交通を維持していくため、収支の改善と持続可能な運営を見据えた公共交通の仕組みづくりを行います。地域の実情に応じた効率的な運行や、新技術を活用した運営の合理化を図り、費用対効果の高い交通サービスを目指します。また、地域の交通事業者や行政機関が連携し、資源を共有することで運営の安定化を図り、将来的に持続可能な公共交通基盤を構築します。これにより、収支のバランスを取りながら地域住民にとって価値ある公共交通の実現を目指します。

地域公共交通の課題と地域公共交通の基本方針との関連は、下記のとおりとなります。

		【地域公共交通の基本方針】		
		基本方針１ 既存の公共交通基盤の維持と利便性の向上	**基本方針２** 交通弱者が安心して利用できる公共交通の構築	**基本方針３** 持続的に運営できる公共交通の仕組みづくり
【地域公共交通の課題】	**課題１** 公共交通網の維持・確保と公共交通不便地域への対応	○	○	
	課題２ 利用者層のニーズに応じた公共交通の利便性の向上	○	○	○
	課題３ 収支改善と持続可能な運営に向けたあり方の構築	○		
	課題４ 過度な自家用車利用の抑制と公共交通の利用促進に向けた市民意識の醸成	○	○	
	課題５ 新技術の活用や多様な公共交通のニーズへの対応		○	○
	課題６ 交通事業者・地域間連携の強化	○	○	○

（２）地域公共交通ネットワークのあり方

①地域公共交通の機能分担

小美玉市は、鉄道や路線バス、コミュニティバス「おみたん号」など、多様な地域公共交通が運行しています。これらの地域公共交通の特徴を最大限に発揮するためには、５段階に機能分担、適切な役割分担を図りながら、効率的で利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指します。

各段階についてその役割を果たす公共交通システムを位置づけ、維持確保策を推進します。

位置づけ	役　割	公共交通システム	維持確保策
広域交通	➢ 東京中心部や茨城県北方面などへ連絡し、交通ネットワークの骨格となる交通 ➢ 通勤・通学・買い物・観光・空港アクセスなど多様な目的に対応	・鉄道（JR 常磐線） ・高速バス（関東鉄道㈱、茨城交通㈱）	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
地域間交通	➢ 市内と隣接市を結び、広域交通に接続・補完 ➢ 通勤・通学・買い物・観光・空港アクセスなど多様な目的に対応	・路線バス（関東鉄道㈱） ・ＢＲＴ（関東鉄道㈱（かしてつバス））	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）や茨城県バス運行対策費補助を活用し持続可能な運行を目指す。
地域内交通	➢ 広域交通及び地域間交通に接続・補完 ➢ 地域の実情に合わせて主に通勤・通学・買い物・通院等の目的に対応	・路線バス（関東鉄道㈱） ・コミュニティバス（おみたん号）	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
補完交通	➢ 広域交通及び地域間交通、地域内交通に接続・補完 ➢ 少量個別輸送により、機動性や柔軟性を有する場合や、多様なニーズに対応するなど、様々な役割を担う	・タクシー ・自家用有償運送 ・地域主体による新たな移動手段 ・次世代交通システム	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保する。
特定利用者等の移動を担う交通	➢ 通学や通院など特定の利用者の移動を担う交通。	・スクールバス ・送迎バス（四季健康館、民間企業） ・外出支援サービス ・介護タクシー	利便性向上を図り、一定以上の需要を確保し、持続可能な運行を目指す。

②公共交通ネットワークの考え方

小美玉市の公共交通ネットワークは、市内だけでなく、水戸市や石岡市など広域的な移動需要に対応したネットワークが形成されています。一方で、茨城県のみならず北関東地域を含めた広域的な玄関口である茨城空港は、市の中心部から離れた場所に立地し、公共交通ネットワークが制限されています。

これらを踏まえ、公共交通ネットワークは、各公共交通機関の適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、利便性向上と効率的な運行を目指すよう、次の考え方により構築します。

①広域アクセス（鉄道、高速バス、路線バス）の現行サービスの維持・確保を図りながら、地域内交通（コミュニティバス）との役割分担による効率的なネットワークの形成
②市内の移動の拠点（羽鳥駅、小川駅、茨城空港、小美玉市役所、小川総合支所）を「交通結節拠点」と位置づけ、公共交通機関同士の相互連携の強化
③周辺自治体（石岡市等）との連携・協力による広域アクセス（石岡駅、高浜駅）の強化
④多様なニーズに対応し、新たな移動手段の導入も見据えた補完交通の導入

公共交通のネットワーク図

■地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用した補助路線バスの位置づけ

	水戸・石岡線	茨城空港・水戸駅線
役割	水戸駅（水戸市）と石岡駅（石岡市）を結ぶ路線で、水戸葵陵高、水戸啓明高、石岡一高、茨城東高、堅倉小等への通学や水戸、石岡市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線水戸駅、石岡駅への移動手段として運行している。	水戸駅（水戸市）と茨城空港を結ぶ路線で、水戸葵陵高、水戸啓明高などへの通学や水戸市街地への買い物等のほか、常磐線水戸駅及び茨城空港への移動手段として運行している。
維持・確保策	鉄道や路線バスとの接続を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を行う。	鉄道や路線バスとの接続を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	水戸・石岡線の維持・確保のため、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の活用により、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みを継続していくことが必要である。	茨城空港線の維持・確保のため、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の活用により、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みを継続していくことが必要である。

■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用を予定している小美玉市コミュニティバスの位置づけ

役割	主に地域内の移動と公共交通不便地域の解消を担う交通で、また、高齢者等の交通弱者が市内の公共施設、病院、商業施設等への移動手段と、児童・生徒の通学手段の役割を担う重要な交通である。
維持・確保策	鉄道（JR 常磐線）や路線バスとの連絡を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	公共交通不便地域等の解消と利用者要望を反映した公共交通体系の維持・確保のため、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、引き続き地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により、生活交通手段を維持・確保する必要がある。

8　計画の目標・実施事業

（1）計画の目標

３つの地域公共交通の構築に係る基本的な方針を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定めます。

基本方針

基本方針１

既存の公共交通基盤の維持と利便性の向上

目標

計画目標：既存の公共交通ネットワークの維持・強化に努め、施設の改善を図ります。地域間幹線系統のバス路線や、市が中心となって運営するコミュニティバスについて、利用の活性化や収支の改善を目標に施策を推進します。

数値目標：

指標	基準（Ｒ５）	目標（R11）
地域間幹線系統　平均乗車密度[1)] 水戸・石岡線 茨城空港・水戸駅線	 5.8 人 3.7 人	 5.9 人 3.8 人
コミュニティバスの利用者数[1)] （１便平均）	4.1 人/便	5.0 人/便
コミュニティバスの行政負担額[1)]	5,172 万円	4,739 万円
コミュニティバス収支率[1)]	7.9%	12.8%
ＪＲ羽鳥駅の乗車人員（１日平均）[1)]	2,163 人/日	2,600 人/日

基本方針２

交通弱者が安心して利用できる公共交通の構築

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

数値目標：

指標	基準（Ｒ５）	目標（R11）
タクシーの利活用による公共交通システムの利用者数[2)] ※高齢者福祉サービスより	1,350 人/年	1,500 人/年
コミュニティバスの利用者数 （１日平均）[1)]	155.9 人/日	171.0 人/日

基本方針３

持続的に運営できる公共交通の仕組みづくり

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

数値目標：

指標	基準（Ｒ５）	目標（R11）
乗り方教室開催回数[2)]	０回	延 18 回
コミュニティバスの利用頻度 「利用したことがある」 （「年に数回以上」を対象）[3)] ※Ｒ６年市民アンケートより	5.1%	8.3%

≪評価指標≫
１）公共交通事業者の提供データより集計　　２）小美玉市実績報告より整理
３）市民アンケート調査における設問項目より集計

（2）実施事業の概要

基本方針に即して、次のように施策と事業を位置づけます。

＜ 施策体系図 ＞

基本方針　1　既存の公共交通基盤の維持と利便性の向上

- **施策　1-1　公共交通ネットワークの維持・強化**
  - 事業　1-1-1　路線バスの維持・継続
  - 事業　1-1-2　おみたん号の適正化
- **施策　1-2　公共交通施設・設備の利便性向上**
  - 事業　1-2-1　公共交通結節点の機能強化
  - 事業　1-2-2　主要なバス停における待合環境の整備
  - 事業　1-2-3　駅周辺における施設の充実

基本方針　2　交通弱者が安心して利用できる公共交通の構築

- **施策　2-1　交通弱者のための移動手段の確保**
  - 事業　2-1-1　おみたん号の適正化【再掲】
  - 事業　2-1-2　スクールバスと四季健康館への送迎バスの維持・継続
  - 事業　2-1-3　タクシーの利活用による公共交通システムの構築
- **施策　2-2　ユニバーサルデザインの促進**
  - 事業　2-2-1　利用しやすい車両の導入
  - 事業　2-2-2　主要なバス停における待合環境の整備【再掲】

基本方針　3　持続的に運営できる公共交通の仕組みづくり

- **施策　3-1　公共交通の利用促進**
  - 事業　3-1-1　公共交通の周知・啓発
  - 事業　3-1-2　高齢者の免許返納と公共交通の利用促進
  - 事業　3-1-3　パークアンドバスライドの促進
  - 事業　3-1-4　サイクルアンドライドの推進
- **施策　3-2　まちづくりや観光振興との連携**
  - 事業　3-2-1　行政・地域・事業者で連携した担い手の確保
  - 事業　3-2-2　観光振興との連携

基本方針１　既存の公共交通基盤の維持と利便性の向上に関連する施策・事業

施策１－１　公共交通ネットワークの維持・強化

地域の交通利便性を確保し、持続可能な移動環境を実現するため、地域の公共交通ネットワークの維持と強化に取組みます。住民の日常利用や都市間・広域圏のアクセスを支える公共交通サービスの質を高め、誰もが利用しやすい移動環境の整備を目指します。

事業１－１－１　路線バスの維持・継続

実施主体	小美玉市／バス事業者
概要	公共交通の利便性を向上させ、市外との広域移動や、地域住民の日常的な移動を支えるため、関東鉄道㈱の路線バスの維持と運行継続を行います。現在の路線バスのサービス水準を確保しつつ、ダイヤの安定運行と速達性の向上を図ります。 水戸・石岡線と茨城空港・水戸駅線は、地域間交通として位置づけており、地域間幹線系統確保維持国庫補助金及び茨城県バス運行対策費補助金の交付を受け運行しており、引き続き補助金を活用しながら、財源の安定的な確保と持続可能な運行を目指します。

出典：関東鉄道㈱

実施年度

実施項目	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
関東鉄道㈱の路線バスの維持と運行継続	検討・実施・効果検証				
	地域間幹線補助の活用				

■地域間幹線系統及び茨城県バス運行対策費補助金に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
⑴水戸・石岡線	水戸駅北口	石岡駅・堅倉・橋場美入口・奥ノ谷	石岡車庫	４条乗合	路線定期運行	関東鉄道㈱	幹線補助
⑵茨城空港・水戸駅線		桜本三差路・奥ノ谷	茨城空港				

事業１－１－２　おみたん号の適正化

実施主体	小美玉市／バス事業者

概要

小美玉市コミュニティバス「おみたん号」は、令和６年４月１日から高浜駅への延長や一部ルートの廃止、西ルートの増便等大幅な見直しを行っています。

今後も引き続き、利用実績や地域住民の移動ニーズ等を踏まえつつ、公共交通不便地の改善や、立地適正化計画で掲げている将来都市構造との連動を目指しながら、再編を検討していきます。

再編にあたっては、鉄道とのスムーズな接続に配慮したダイヤ調整や、運賃の見直し等に配慮し検討します。特に登下校時間帯においては、利用が集中する時間に便数を調整し、利便性を高める対策を検討します。また、現在実施中の「ＢusＧＯ！バスロケーションシステム」について、システムの認知度を向上させるため、パンフレットやウェブサイト、SNS など多様な情報媒体を活用しながら、積極的な周知活動を展開します。

小美玉市コミュニティバス「おみたん号」は、地域内交通として位置づけており、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を今後活用していく予定です。

出典：小美玉市

実施年度

実施項目	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和10年度	令和11年度
おみたん号の路線・ダイヤ・運賃等の適宜見直し	ダイヤ・ルート再編	検討・計画・準備	実施・効果検証		
	フィーダー補助の活用				
バスロケーションシステムの周知	実施				

■地域内フィーダー補助系統に係る概要整理

<table>
<tr><th>系統名</th><th>起点</th><th>経由地</th><th>終点</th><th>事業許可区分</th><th>運行態様</th><th>実施主体</th><th>補助事業の活用</th></tr>
<tr><td>⑴東ルート</td><td>小川駅</td><td>小美玉市役所</td><td rowspan="4">羽鳥駅東口</td><td rowspan="6">４条乗合</td><td rowspan="6">路線定期運行</td><td rowspan="6">小美玉市（運行は交通事業者に委託）</td><td rowspan="6">フィーダー補助</td></tr>
<tr><td>⑵中央ルート</td><td rowspan="2">高浜駅</td><td>小川駅・三箇坂下・小美玉市役所・中央高校</td></tr>
<tr><td>⑶西ルート</td><td>小川駅・小美玉温泉ことぶき小美玉市役所・北浦団地</td></tr>
<tr><td>⑷通学ルート（三箇）</td><td>三箇坂下※</td><td>中央高校</td></tr>
<tr><td>⑸通学ルート（先後）</td><td>堅倉小学校</td><td>堅倉</td><td>先後</td></tr>
<tr><td>⑹通学ルート（高校）</td><td>中央高校</td><td></td><td>羽鳥駅東口</td></tr>
</table>

※令和７年度から小川総合支所に変更

施策１－２　公共交通施設・設備の利便性向上

利用者が快適で便利に公共交通を利用できるよう、公共交通施設や設備の利便性を向上させます。交通結節点としての機能強化や、主要バス停における待合環境の整備に取組み、駅周辺施設の充実を図ります。また、バスロケーションシステムの周知を通じて、利用者の利便性向上とサービスの充実を目指します。

事業１－２－１　公共交通結節点の機能強化

実施主体	小美玉市／公共交通事業者
概要	本市及び広域的な玄関口である羽鳥駅及び茨城空港は、公共交通機関同士の乗換えが円滑になるよう、鉄道や飛行機のダイヤに合わせた高速バス、路線バス、小美玉市コミュニティバス「おみたん号」のダイヤ改善などの利便性向上により、交通結節機能の強化を図ります。 それ以外の市内の公共交通結節点については、より利便性の向上に資するよう待合環境の改善などを検討・実施します。
実施年度	

実施項目	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
交通結節機能の強化	検討・適宜実施				

事業１－２－２　主要なバス停における待合環境の整備

実施主体	小美玉市／バス事業者
概要	利用者の快適性と利便性を向上させるため、交通結節点や商業施設や病院、公共施設など利用が多いバス停など、ベンチや上屋など待合環境の整備を順次進めます。高齢者や長時間の移動を行う利用者の負担を軽減し、待ち時間を快適に過ごせる環境を提供することで、公共交通の利用促進につなげます。 また、天候に対応した屋根や掲示板の整備も検討し、安全で利用しやすいバス停環境の実現を目指します。

【概要】「茨大正門前」バス停の待合スペース

出典：茨城大学

実施年度

実施項目	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
待合環境の整備	検討・協議・適宜実施				

事業１－２－３　駅周辺における施設の充実

実施主体	小美玉市
概要	駅周辺における未利用地の活用を推進し、地域住民や訪問者にとって利便性の高い施設を整備します。とくに羽鳥駅周辺では、小美玉市都市計画マスタープランとも連携し、良好な景観づくりとともに、生活環境の充実のため商業やサービス業等の施設の立地を促進し、陸の玄関口にふさわしい質の高い市街地形成を図ります。

実施年度

実施項目	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
駅周辺における未利用の市有地の活用推進	検討・協議				

基本方針２　交通弱者が安心して利用できる公共交通の構築に関連する施策・事業

施策２－１　交通弱者のための移動手段の確保

交通弱者の移動手段を確保するための取組みを進めます。スクールバスや福祉施設への送迎バスの維持・継続を図るとともに、タクシーの利活用によって公共交通システムを強化します。さらに、地域の実情に応じた新たな交通モードの導入を検討し、交通弱者にとっても安心・快適に移動できる環境を整備します。

事業２－１－１　おみたん号の適正化【再掲】

事業２－１－２　スクールバスと四季健康館への送迎バスの維持・継続

実施主体	小美玉市／バス事業者（路線バス・送迎バス事業者）
概要	スクールバスの運行を継続し、児童の安全な通学の確保を図ります。なお、児童・生徒の通学に利用されている小美玉市コミュニティバス「おみたん号」については、適正な運賃設定や運行経費等の負担のあり方について検討してまいります。 地域の健康づくり支援の一環として四季健康館への送迎バスを運行し、高齢者や健康づくりに取組む方々のアクセスを確保することで、地域住民の健康増進に寄与します。 これらの交通モードについては、国の動向を注視しながら地域公共交通の充実と利便性の向上に資する、より良い施策について検討を進めてまいります。
実施年度	

実施項目	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
スクールバスの運用	実施				
四季健康館への送迎バスの運用	実施				

事業２－１－３　タクシーの利活用による公共交通システムの構築

実施主体	小美玉市／タクシー事業者
概要	小美玉市では、高齢者等の外出支援サービス（タクシー券）を行っていますが、枚数に限りがあるため、市内の主な施設から離れた地域、特に市境や百里基地周辺等に居住している方の負担は大きく、不公平感が生じています。 このため、身体的・経済的な負担の軽減を図るとともに、外出機会の創出、高齢者等の免許返納の検討の寄与することを目的に、定額負担による公平な移動サービスの提供として、「定額タクシー」の実証運行を進めてまいります。 なお、本格運行については、実証運行の検証結果等を踏まえて検討します。 高齢者等の外出支援サービス（タクシー券）については、定額タクシーの可否を踏まえ、サービスの見直しを検討します。

【茨城県大洗町】大洗町 500 円タクシーの運行

日常的な外出、買い物、通院などの移動を支援するため、町内を 500 円で移動できるタクシーを期間限定で運行（事前に利用登録が必要）。

・運行期間
　：令和６年４月１日～12 月 31 日
・利用対象者
　：75 歳以上の方、障がい者、妊娠中の方、未就学児
・利用範囲：大洗町内限定
・利用時間
　：午前９時～午後４時までの配車のみ有効

出典：茨城県大洗町

実施年度	実施項目		令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
	外出支援サービス（タクシー券）の導入		実施・適宜見直し				
	定額タクシーの導入		実証実験・検証	本格運行の検討			

施策２－２　ユニバーサルデザインの促進

すべての人が利用しやすい公共交通環境を目指し、ユニバーサルデザインの導入を推進します。バリアフリー仕様の車両を導入し、主要バス停における待合環境の整備を進めることで、年齢や障害の有無に関わらず快適に移動できる公共交通システムを実現します。

事業２－２－１　利用しやすい車両の導入

実施主体	小美玉市／バス・タクシー事業者
概要	段差がなく乗降がスムーズで、特に高齢者や障がい者にとって利用しやすいノンステップ車両（バス）やさまざまな利用者に配慮した設計のUDタクシーの導入を促進します。これにより、移動に不安を抱える方々が安心して公共交通を利用できる環境を整え、すべての市民が平等に移動できる公共交通の実現を目指します。

【概要】ノンステップバス

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

出典：いすゞ自動車株式会社

【概要】UDタクシー

広い開口部にスライドステップを備え、車椅子のまま乗車できる。障がい者や足腰の弱い高齢者、妊娠中の女性などに配慮された誰もが使いやすい一般タクシー車両。

出典：茨城県ハイヤー・タクシー協会

実施年度

実施項目		令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和10年度	令和11年度
ノンステップ車両（バス）の導入促進		適宜実施				
ＵＤタクシーの導入促進		適宜実施				

事業２－２－２　主要なバス停における待合環境の整備　【再掲】

基本方針３　持続的に運営できる公共交通の仕組みづくりに関連する施策・事業

施策３－１　公共交通の利用促進

地域全体で公共交通の利用を促進するための取組み（モビリティ・マネジメント）を展開します。公共交通に関する情報の周知・啓発活動を行い、特に高齢者には免許返納と公共交通の利用を奨励します。また、パークアンドバスライドやサイクルアンドライドの利用を推進し、車や自転車から公共交通への円滑な乗り換えを支援することで、地域の移動をより便利で持続可能なものにしていきます。

事業３－１－１　公共交通の周知・啓発

実施主体	小美玉市／公共交通事業者／茨城県
概要	市民や来訪者へ公共交通の運行内容を分かりやすく伝えて利用促進を図るため、鉄道、高速バス、路線バス、小美玉市コミュニティバス「おみたん号」、タクシー及び移動支援サービス（タクシー券）の運行概要などの情報を網羅した「公共交通マップ」を作成し、広く配布するとともに、ＷＥＢ上で公開します。このマップには、主要な交通機関の路線や時刻表、乗り換え情報を明示し、利用者がスムーズに移動できるようサポートします。 また、学校での出張乗り方教室を実施し、子どもたちに公共交通の利用方法を教えることで、早い段階から交通マナーや利便性を学ぶ機会を提供します。また、茨城県公共交通活性化会議と連携し、県内高校の新入生等を対象としたバスのお試し乗車券を配布する事業を展開します。 これら取組みにより、公共交通への理解を深め、地域全体の交通利用の促進を図ります。

【茨城県公共交通活性化会議】新高校生等向け「公共交通の利用促進」リーフレット

新たな「習慣」をつける絶好の機会である入学の時期等に、「公共交通が環境に優しい移動手段であること」などの公共交通のメリットなどをわかりやすく紹介し、「公共交通を利用した通学」を呼びかける内容のリーフレットを配布し、県内の生徒・保護者の通学時における公共交通に対する意識醸成を図ることが目的。

出典：茨城県

実施年度

実施項目	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和10年度	令和11年度
公共交通マップの作成	作成	データ更新（随時）			
乗り方教室の実施	検討	実施			
茨城県公共交通活性化会議と連携した県内高校の新入生等向けのバスの利用促進		実施			

事業３－１－２　高齢者の免許返納と公共交通の利用促進

実施主体	小美玉市／茨城県
概要	高齢者の安全な移動を支援するため、県の事業と連携し、高齢者の免許返納を促進し、公共交通の利用を推進します。具体的には、公共交通機関の利用方法や運賃割引、サービス内容についての情報を提供し、安心して移動できる手段としての公共交通の利用を啓発します。

実施年度

実施項目	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
茨城県「高齢運転者運転免許自主返納サポート事業」の利用促進	検討・協議・適宜実施				

事業３－１－３　パークアンドバスライドの促進

実施主体	小美玉市／茨城県／バス事業者
概要	公共交通の利用促進と交通渋滞の緩和を目指し、小美玉市立地適正化計画とも連携し、小川駅バス停や茨城空港駐車場、既存の駐車場を活用したパークアンドバスライドの促進を行います。利用者に対して駐車場の情報やバスの運行スケジュールを周知し、公共交通機関へのスムーズな乗り換えや利便性を高める取組みを行います。これにより、地域内の交通の効率化を図るとともに、環境負荷の軽減を図ります。

小川駅パークアンドバスライド用駐車場

実施年度

実施項目	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
小川駅バス停のパークアンドバスライドとしての活用	検討・協議・適宜実施				
茨城空港駐車場のパークアンドバスライドとしての活用	検討・協議・適宜実施				

事業３－１－４　サイクルアンドライドの推進

実施主体	小美玉市／つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会
概要	つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会と連携し、サイクルアンドライドの取組みを強化します。具体的には、つくば霞ヶ浦りんりんロードや茨城空港、空のえき　そ・ら・らなどと連携し、自転車利用者が公共交通機関と容易に連携できる環境を整備します。専用の自転車駐車場や、公共交通機関への自転車の持ち込みが可能なサービスを検討し、自転車と公共交通を組み合わせた移動を促進します。 また、自転車利用のメリットや安全な利用方法についての啓発活動を行い、地域住民や観光客のサイクリング利用を推進します。 **【関東鉄道㈱】つくば霞ケ浦りんりんサイクルバス** 関東鉄道バスは、令和３年 11 月１日より『土浦駅西口～筑波山口線』において社内に自動車を積込できる、サイクルバス（『つくば霞ケ浦りんりんサイクルバス』）の運行を開始。 出典：関東鉄道㈱

実施年度

実施項目	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
自転車利用者が公共交通機関を利用しやすくする取組みの検討	検討・協議・適宜実施				
地域住民や観光客のサイクリング利用の取組みの啓発・推進	検討・協議・適宜実施				

施策３－２　まちづくりや観光振興との連携

地域の魅力向上と公共交通の発展を目指し、まちづくりや観光振興と公共交通を連携させた取組みを進めます。関係主体が協力し、地域交通を支える人材の確保に努めるとともに、観光振興と連携して観光客や地元住民にとっての利用促進を図ります。

事業３－２－１　行政・地域・事業者で連携した担い手の確保

実施主体　小美玉市／バス・タクシー事業者／市民

概要

公共交通の担い手を確保するため、行政、地域住民、事業者が連携して取組みを進めます。地域の交通関連の職業についての求人情報を積極的に発信し、関心を高める施策を実施します。

また、事業者が行う労働環境改善の取組みを評価し、その成果や取組み内容を広く周知することで、求職者にとって魅力的な職場環境をアピールします。

新たな移動手段としてライドシェアの導入を検討し、地域交通の多様化を図ります。これらによって、持続可能な地域交通システムの構築を目指します。

【(一社) 茨城県バス協会】バス運転体験・会社説明会

令和６年８月 31 日に、(一社) 茨城県バス協会が「バス運転体験・会社説明会」を開催。

出典：(一社) 茨城県バス協会

実施年度

実施項目		令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
地域の交通関連の職業についての求人情報の発信		実施				
交通事業者が行う労働環境改善の取組みを評価する仕組みの検討		検討・協議・適宜実施				
ライドシェアの導入の検討		検討・協議・適宜実施				

事業３－２－２　観光振興との連携

実施主体	小美玉市／バス事業者／地域の民間企業／市民
概要	観光振興策とも連携しながら、地域の民間企業や各種イベントを通じて、地域の公共交通利用ニーズを掘り起こします。 また、小美玉市第２次総合計画とも連携し、茨城空港の利用促進に向けた取組みを強化します。具体的には、県や空のえき　そ・ら・らとの連携を深め、地域の観光資源や特産品を活用したイベントを企画し、空港利用者の増加を図ります。また、今後の新たな路線就航などに伴い、空港利用者の市内における移動動向を適宜把握し、必要な受け皿の確保など、適切な施策を検討していきます。

出典：茨城空港

出典：空のえき　そ・ら・ら

実施年度

実施項目	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
地域の民間企業や各種イベントと連携した公共交通利用の取組みの検討・実施	検討・協議・適宜実施				
茨城空港と空のえきそ・ら・らで連携した取組みの企画・実施	検討・協議・適宜実施				

9　計画の達成状況の評価

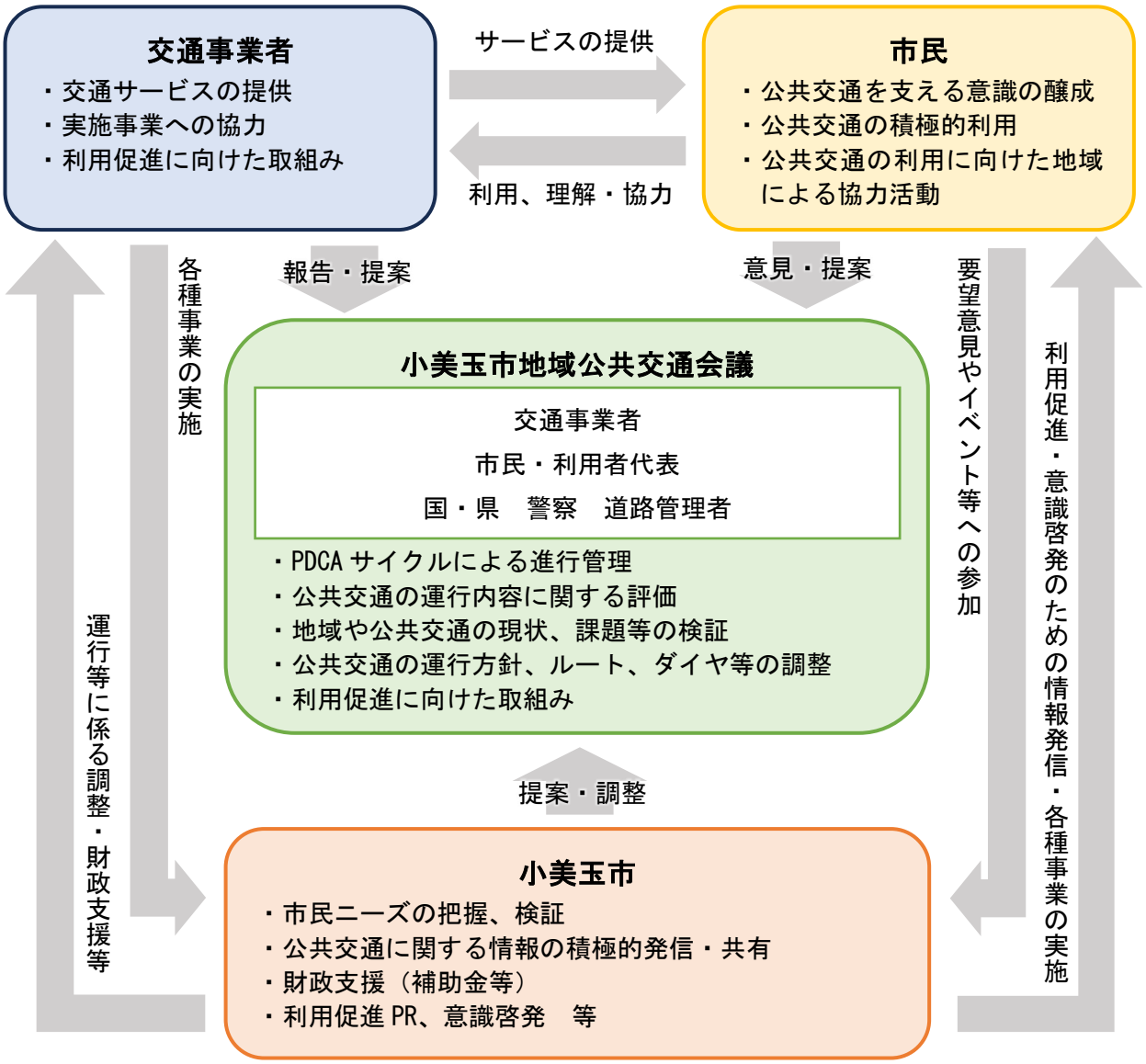
（1）計画の推進体制

市の財政負担に制約がある中で、市民や来訪者の誰もが移動しやすく、まちづくりの基盤となり、将来にわたり持続可能な交通ネットワークを築くためには、交通事業者の自助努力や行政の支援のみならず、市民自らが公共交通を“デザインする”“守っていく”意識のもと、主体的にかかわることが重要となります。

市民や来訪者の移動を確保する公共交通を、魅力的で、利便性の高いサービスとしていくために、地域住民、交通事業者、行政それぞれ抱える課題について共通認識を持ち、一丸となって取組んでいくことが不可欠です。

そのため、地域の多様な主体との協働・連携を図りながら、各事業に取組むための体制づくりを進めていきます。

■本計画推進のための協働・連携体制



（２）ＰＤＣＡサイクルによる推進

「小美玉市地域公共交通計画」の推進にあたっては、地域の人口減少や自動運転をはじめとする技術革新等、公共交通を取り巻く環境の変化を前提として、本計画に記載した事業等の評価・検証を継続的に行い、必要に応じて見直しを図ることが必要です。

評価・検証については、「PDCA サイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標達成の状況や事業の見直し・改善を行います。

なお、PDCA サイクルの実施結果については「毎年実施する PDCA」と「計画の最終年度に実施する目標達成度に対する PDCA」を組み合わせて関係者全員で共有することとし、「小美玉市地域公共交通会議」にて調整を図りながら、よりよい公共交通ネットワークの構築を目指します。

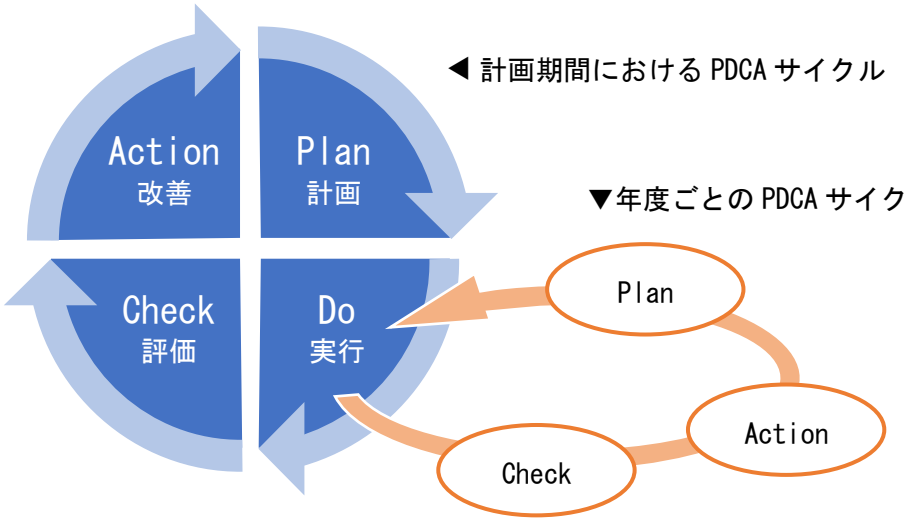
●事業実施状況の評価（年に１回実施）

当該年度に実施した事業の評価を実施し、進捗に応じて次年度に向けた見直し等を行う。

●目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画に掲げる目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響されやすいため、利用状況やニーズ等を把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■ＰＤＣＡサイクルの概念



■ＰＤＣＡサイクルの概要

項　目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
Plan/計画	各種事業の検討	小美玉市地域公共交通計画の策定
Do/実行	各種事業の実施	計画に掲げる各種事業の実施
Check/評価	事業実施効果の評価	各種事業の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
Action/改善	各種事業の見直し	小美玉市地域公共交通計画の見直しの検討

（3）評価方法及びスケジュール

計画最終年度においては、交通事業者から提供される利用実績データや市民アンケート調査等による市民の公共交通に関する満足度・移動動向等を踏まえ、計画全体の評価を実施し、事業の見直しや新たな事業を追加する等、次期計画に反映するものとします。

なお、必要に応じて、計画の見直しを行うなど、社会動向や進捗状況を考慮しながら計画を推進していきます。

また、公共交通機関の利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度行うものとします。

■評価スケジュール

		令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度
評価方法	公共交通利用者数の把握	●	●	●	●	●
	市民アンケート調査					●
	利用者アンケート調査					●
事業実施の評価		●	●	●	●	●
本計画の評価						●
計画・目標値の見直し						●
小美玉市地域公共交通会議の開催		●	●	●	●	●

参考資料

（１）小美玉市地域公共交通会議における協議内容

■令和６年度における協議内容

協議会名／日時	議事
第１回　小美玉市地域公共交通会議 日時：５月 30 日（木）　午後２時から 場所：小美玉市役所　２階　第２・３会議室	【協議】 〇小美玉市地域公共交通計画について 〇小美玉市地域公共交通会議設置要綱の一部改正（案）について 〇令和６年度事業計画（案）及び歳入歳出予算（案）について 〇今後のスケジュールについて 【報告】 〇コミュニティバス利用状況について
第２回　小美玉市地域公共交通会議 日時：８月２日（金）　午後３時３０分から 場所：小美玉市役所　２階　第２・３会議室	【協議】 〇小美玉市地域公共交通計画策定について 〇コミュニティバスへの要望について
第３回　小美玉市地域公共交通会議 日時：１０月２８日（月）　午後２時から 場所：防災倉庫２階会議室	【協議】 〇小美玉市地域公共交通計画（素案）について 〇計画素案の概要について
第４回　小美玉市地域公共交通会議 日時：１１月２５日（月）　午後３時から 場所：防災倉庫２階会議室	【報告】 〇「おみたん号」令和５年度利用実績 【協議】 〇「おみたん号」の見直しについて 〇定額タクシーの実証運行について 〇小美玉市地域公共交通計画（素案）について
第５回　小美玉市地域公共交通会議 日時：３月開催予定	（予定） 〇パブリックコメント結果について 〇小美玉市地域公共交通計画（案）について

（2）小美玉市地域公共交通会議設置要綱

○小美玉市地域公共交通会議設置要綱

平成 24 年 12 月 7 日
訓令第 15 号

（目的）

第 1 条　小美玉市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)は、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号。以下「法」という。)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)の規定に基づき、地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)の作成及び実施に必要となる事項を協議するために設置する。

（協議事項）

第 2 条　交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

(1)　地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関すること。

(2)　小美玉市の地域交通施策に関すること。

(3)　交通計画の策定及び変更の協議に関すること。

(4)　交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。

(5)　交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。

(6)　交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認めること。

（交通会議の構成員）

第 3 条　交通会議の委員は、次に掲げる者とし、小美玉市長が委嘱する。

(1)　小美玉市副市長

(2)　旅客自動車運送事業者代表及び関係団体代表

(3)　住民、利用者代表

(4)　関東運輸局長(茨城運輸支局長)又はその指名する者

(5)　一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体代表

(6)　道路管理者

(7)　石岡警察署署員

(8)　小美玉市職員

(9)　学識経験者

(10)　前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認めるもの

（委員の任期）

第 4 条　委員の任期は、委嘱された日から当該会計年度の翌年度の 3 月末日とし、再任を妨げない。ただし、欠員が生じた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（役員）

第 5 条　交通会議に次の役員をおく。

(1)　会長　1 人

(2)　副会長　1 人

(3)　監事　2 人

2　交通会議の役員は、委員の互選によりこれを選任する。

（役員の職務）

第6条　会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

2　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けた場合には、会長の職務を代理する。

3　監事は、交通会議の出納監査を行い、その結果を会長に報告する。

（交通会議の運営）

第7条　交通会議は、会長が招集し、その議長となる。

2　交通会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことが出来ない。

3　交通会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4　会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は助言を求めることができる。

5　会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6　地域公共交通に関する相談、苦情、その他に対応するため、以下の連絡・通報窓口を定めるものとする。

（小美玉市地域公共交通に係るご相談又は通報窓口）
小美玉市都市建設部都市整備課
連絡先：TEL　0299―48―1111
　　FAX　0299―48―1199

（事務局）

第8条　事務局を小美玉市都市建設部都市整備課に置く。

2　事務局長は、小美玉市都市建設部都市整備課長をもって充てる。

3　事務局長は、次に掲げる事項を専決することができる。ただし、異例又は重要と認められる事項については、この限りでない。

(1)　事務局の運営に関すること。

(2)　物品の購入その他交通会議運営に必要な契約の締結に関すること。

(3)　前2号に定めるもののほか、軽易な事項に関すること。

（公印の取扱い）

第9条　交通会議の公印の種類は会長印とし、公印の名称、形状、書体、寸法、用途、個数、及び管理者は、別表のとおりとする。

（守秘義務）

第10条　交通会議の委員は、職務上知り得た秘密をほかに漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

（軽微な事項に関する取扱い）

第11条　交通会議において協議が調った事項についての軽微な事項の変更に関する取扱いについては、会長は、書面による賛否を求めて、会議の決議に代えることができる。

（協議結果の取扱い）

第12条　交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（分科会等）

第 13 条　第 2 条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、又は法 9 条第 4 項に規定する運賃・料金の協議を行うため、必要に応じ会議に分科会等を置くことができる。

2　分科会等の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（財務に関する事項）

第 14 条　交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（報償及び費用弁償）

第 15 条　委員及び第 7 条第 4 項の規定により会議に出席した者は、報償及び費用の弁償を受けることができる。ただし、これに代わる対価を別に得ている者についてはこの限りでない。

2　前項の報償及び費用弁償の額並びに支給方法は、会長が別に定める。

（交通会議が解散した場合の措置）

第 16 条　交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（委任）

第 17 条　この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附則

この訓令は、平成 25 年 1 月 18 日から施行する。

附則(平成 25 年訓令第 15 号)

この訓令は、平成 25 年 4 月 1 日から施行する。

附則(令和 5 年訓令第 13 号)

この訓令は、令和 5 年 4 月 1 日から施行する。

附則(令和 5 年訓令第 39 号)

この訓令は、公布の日から施行する。

附則（令和 6 年訓令第 20 号)

この訓令は、公布の日から施行する。

別表(第 9 条関係)

名称	形状	書体	寸法（㎜）	用途	個数	管理者
小美玉市地域公共交通会議会長之印	正方形	古印体	18×18	会長名をもって発する文書	1	事務局長

（3）小美玉市地域公共交通会議委員名簿

区分	所属	役職	氏名	備考
小美玉市副市長	小美玉市	副市長	深谷　一広	会長
旅客自動車運送事業者 代表及び関係団体代表者	関東鉄道㈱	自動車部長	白鳥　賢	
	関鉄グリーンバス㈱	代表取締役	宮野　裕司	R６年７月15日まで
	東日本旅客鉄道㈱水戸支社	企画総務部経営 戦略ユニットリーダー	石川　健一	
	㈲上田タクシー （茨城県ハイヤータクシー協会）	代表取締役	上田　裕司	
	羽鳥駅前ハイヤー㈲	代表取締役	渡邊　弘明	
	㈲みのりタクシー	代表取締役	清水　猛志	
	茨城県バス協会	専務理事	澤畠　政志	R６年10月27日まで
	茨城県バス協会	専務理事	古賀　重徳	R６年10月28日から
住民、利用者代表	小美玉市議会	議長	長島　幸男	副会長
	小美玉市商工会	副会長	幡谷　文雄	
	小美玉市観光協会	係長	永野　恵美子	
	小美玉市区長会	会長	吉倉　一郎	
	小美玉市老人クラブ連合会	会長	大岩　重信	R６年８月１日まで
	小美玉市老人クラブ連合会	会長	緑川　忠雄	R６年８月２日から
	おみたまハーモニー連絡会	会長	前野　惠美子	
	小美玉市PTA連絡協議会	会長	古渡　洋一	
	茨城県立中央高等学校	校長	江原　忠宏	
	小美玉市社会福祉協議会	事務局長	大山　明弘	
関東運輸局長（茨城運輸支局長）又はその指名する者	国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官	橋本　弘行	
	国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官	小菅　達也	
一般旅客自動車運送事業者の業務用自動車の運転者が組織する団体代表	関東鉄道労働組合	書記長	中村　正之	
道路管理者	茨城県水戸土木事務所	次長兼道路整備第一課長	見澤　正勝	
茨城県警察署署員	茨城県石岡警察署	交通課長	濱田　和義	
学識経験者		茨城大学名誉教授	山田　稔	
市長が必要と認めるもの	茨城県政策企画部交通政策課	課長	鹿内　秀樹	
小美玉市職員	小美玉市市長公室	公室長	滑川　和明	
	小美玉市福祉部	部長	佐々木　浩	
	小美玉市教育委員会	部長	植田　賢一	

（4）用語集

50音	用　語	解　説
あ行	ＡＩ	人工知能（AI）は、「計算（computation)」という概念と「コンピュータ（computer)」という道具を用いて「知能」を研究する計算機科学（computer science）の一分野」を示す。人間の知的能力をコンピュータ上で実現する、様々な技術・ソフトウェア・コンピュータシステム。
	ＩｏＴ	Internet of Things の略であり、あらゆるものがインターネットを通じて繋がっている状況、またはその技術のこと。
	ＥＶバス	電気自動車（Electric Vehicle）の一種であり、中でも電気駆動するバス型の車両を指す。
か行	公共交通不便地域	駅やバス停が一定の距離の範囲内に存在せず、公共交通が利用しづらい地域のこと。
	交通結節点	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続（交通機関の乗換・乗継）が行われる場所のこと。また、都市機能の誘導・集積を促進させ、都市内の中心的な拠点地区を形成する機能や都市の顔、ランドマークとしての機能が求められる場合もある。
	国勢調査	国の最も基本的で重要な統計調査であり、「日本に居住しているすべての人及び世帯」を対象に、５年に１度、統計法に基づき実施している。国勢調査では国内の人口、世帯、産業構造などについて調査が行われている。
	コミュニティバス	主に自治体が主体となって、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出進出、公共施設の利用促進を通じた地域の活性化等を目的として運行するバス交通のこと。
さ行	サイクルアンドライド	都市部の道路混雑を緩和するためや公共交通の利用促進を図るため、駅や都市郊外部の駐輪場に自転車を停め、鉄道やバス等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステムのこと。
	シームレス	「継ぎ目のない」という意味で、異なる手段を 乗り継ぐ場合にスムーズな乗り継ぎができること。
た行	代表交通手段	１つの移動の際に、いくつかの交通手段を乗り換えた場合の主な交通手段。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。 例）自宅から駅までの自動車で移動し、駅から鉄道で勤務地へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」となる。
	端末交通手段	出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までの交通手段のこと。
	地域間幹線系統補助	地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援を行う国の補助制度のこと。

50音	用　語	解　説
	地域公共交通	地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の鉄道・路線バス・タクシーなどの移動手段を指す。
	東京都市圏パーソントリップ調査	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなど「人の動き」を調査するもので、調査日１日のすべての動きを調べる調査。 昭和43年から概ね10年ごとに実施。平成30年の調査範囲は東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・茨城県南部、268市区町村）。対象者は東京都市圏に居住する約1,800世帯のうち、無作為に選ばれた約63万世帯の方（満５歳以上）。
の行	ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが用意なバスのこと。
は行	パークアンドライド	都市部の道路混雑を改善するためや公共交通の利用促進を図るため、駅や都市郊外の駐車場に自動車を停め、鉄道やバス停の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステムのこと。
	パークアンドバスライド	自宅から自家用車で最寄り駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部の目的地に向かうシステム。
	バスロケーションシステム	GPSや無線通信等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報を提供するシステムのこと。これにより、バスの位置や遅れ状況を把握することができる。
	バリアフリー	高齢者や障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを取り除くこと。
	フィーダー	広域交通・地域間交通として運行される「幹線」に対して、それに接続する「支線」としての役割。
	ＰＤＣＡサイクル	計画(Plan)を実施（Do）し、評価（Check）して改善（Action）に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセスのこと。
	ビックデータ	コンピュータや通信機器などの高機能なデジタル機器が仕事や暮らしに広く利用されることにより、日々刻々と記録されている様々なデータの巨大な集まりのこと。
ま行	モビリティ・マネジメント	ある地域や都市において、「過度に自家用車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を利用する状態」へと変えていく一連の取組みをいう。具体的には、広報紙での情報提供やイベント開催を通じた住民への働きかけや、職場において公共交通を利用した通勤の呼びかけ、学校で講習や「乗り方教室」等を開催し公共交通に関心を持ってもらうといった取組みを通じ、自発的な行動の変換を促していく、コミュニケーションを中心とした交通政策を指す。

50音	用　語	解　説
や行	ＵＤタクシー	ユニバーサルデザインタクシー。健常者はもちろん、足腰の弱い高齢者、妊娠中の女性、ベビーカー使用者なども含め、みんなが使いやすいタクシー車両。
	ユニバーサルデザイン	「すべての人のためのデザイン」という意味。バリアを取り除くだけでなく、障がいの有無にかかわらず、はじめから誰もが（ユニバーサル）使いやすく利用できる施設・製品・情報を設計（デザイン）すること。バリアフリーを一歩進めた考え方。
ら行	ライドシェア	直訳的には「相乗り」を意味する言葉で、一般人が有償で他人を自家用車に乗せて運ぶこと。
わ行	ワンステップバス	乗降口から車内床面までのステップを１段としたバスであり、中扉部には全車スロープ板を整備しており、車椅子利用者の方もそのまま乗降できるようになっている。

小美玉市地域公共交通計画

令和７年３月

小美玉市地域公共交通会議

（事務局　小美玉市都市建設部都市整備課）

〒319-0192　茨城県小美玉市堅倉 835

TEL：0299-48-1111（代表）　　FAX：0299-48-1199

URL：https://www.city.omitama.lg.jp