小美玉市地域公共交通計画（案）　概要版

計画期間：令和７年度～令和 11 年度（５年間）

１　はじめに

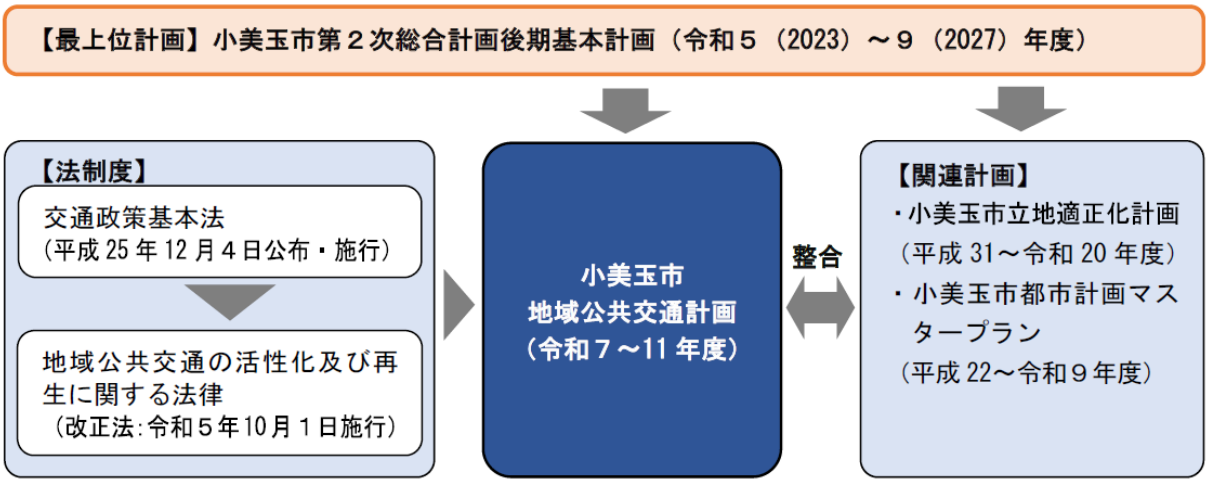
＜背景・目的＞

小美玉市では、市が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、路線バスや鉄道、タクシーなどが地域公共交通として運行されています。

しかしながら、人口減少等により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。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、「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」を策定します。

＜計画の位置付け＞

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。

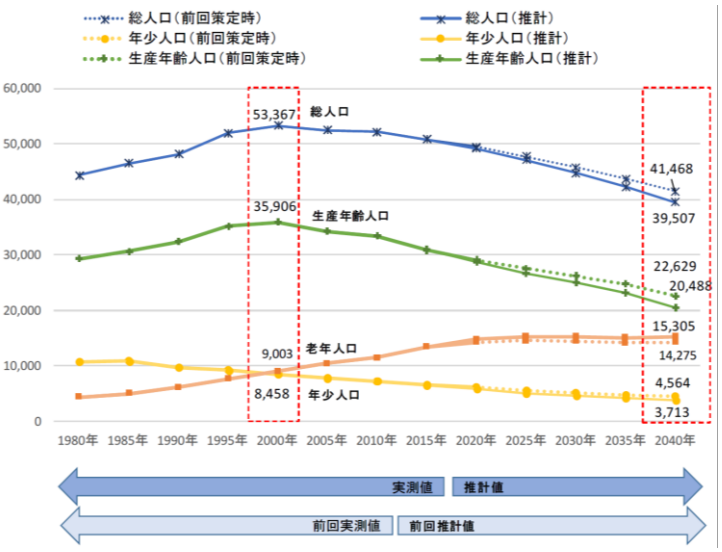
２　小美玉市の現状について

＜人口動向＞

令和５年年齢３区分別人口の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。

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

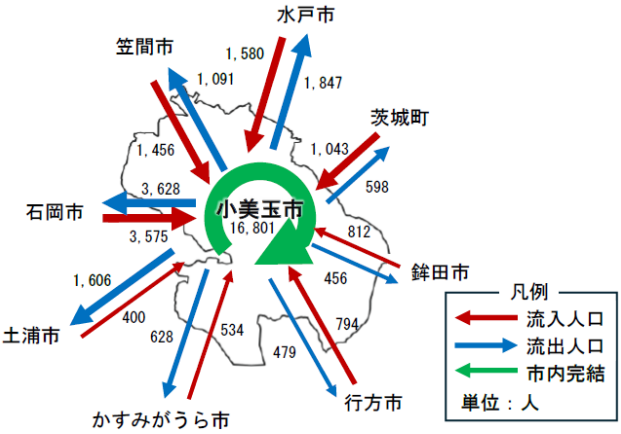
＜交通特性＞

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）、　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



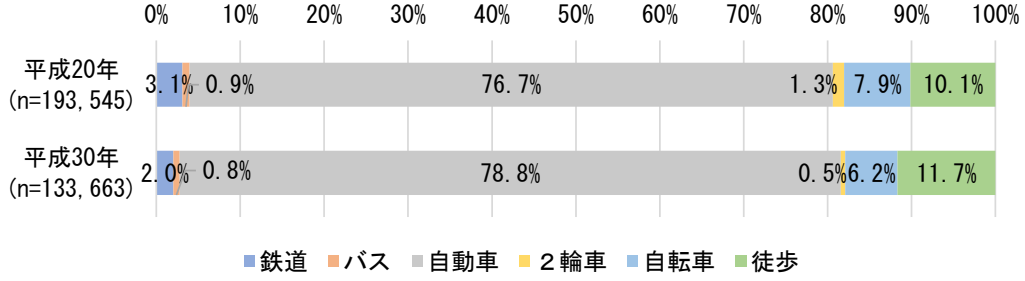
出典：令和２年国勢調査

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

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鉄道・バス分担率は 2.8%となっています。

羽鳥駅の端末交通手段分担率では、乗用車・軽自動車が 56.9%、タクシー・ハイヤーが 10.3%、自転車が 25.7%、徒歩が 7.1%で、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。

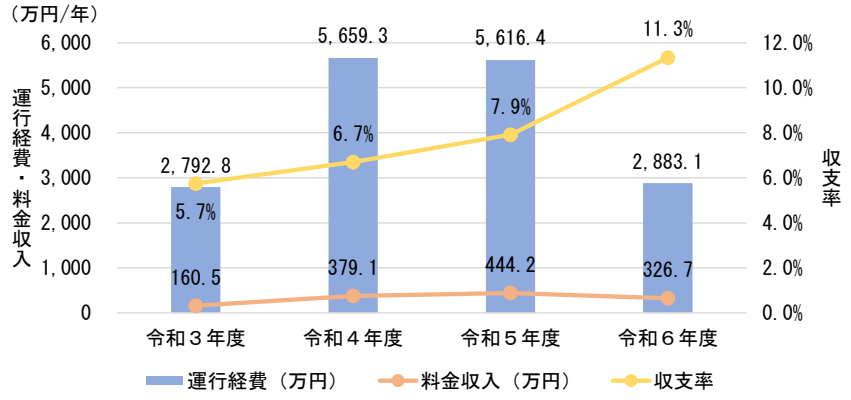
■小美玉市・代表交通手段別分担率の推移（全目的、発生集中交通量）



３　公共交通の現状把握

①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。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。
②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、水戸駅に運行中。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。
③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。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 人前後となっており、令和５年度は約 1,500 人と、直近５年間で最も多く利用されている。
④小美玉市コミュニティバス「おみたん号」	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運行中。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、西ルートの増便といった改正を実施。 年間利用者数は年々増加傾向にあり、令和５年度は約 46,000 人、１カ月あたり約 4,000 人の利用。利用者の増加に伴い、料金収入も増加しており、収支率も上昇傾向。
⑤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社で、現在のタクシーの認可台数は、28 台。
⑥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中（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、台湾便が運航中。
⑦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、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実施中。 ②通学支援 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。スクールバスの利用者数、委託料ともに運行ルートの増加に伴い、増加。
⑧企業等送迎サービス	小美玉市四季健幸館　浅美運輸 Spa や小美玉市医療センター、小川南病院で送迎バスを運行中。

■コミュニティバスの運行収支　※令和６年９月 30 日まで



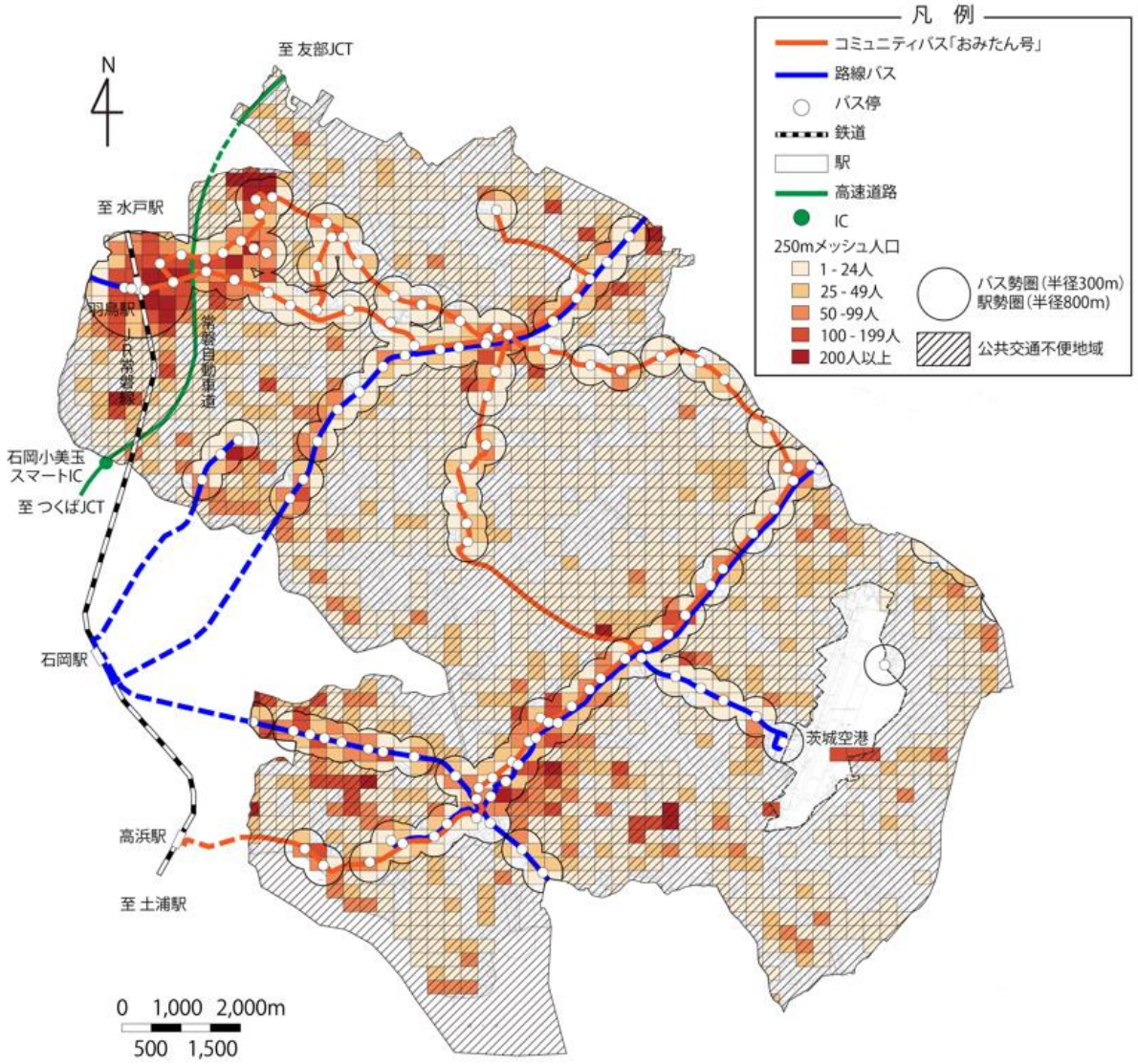
＜公共交通不便地域＞

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）

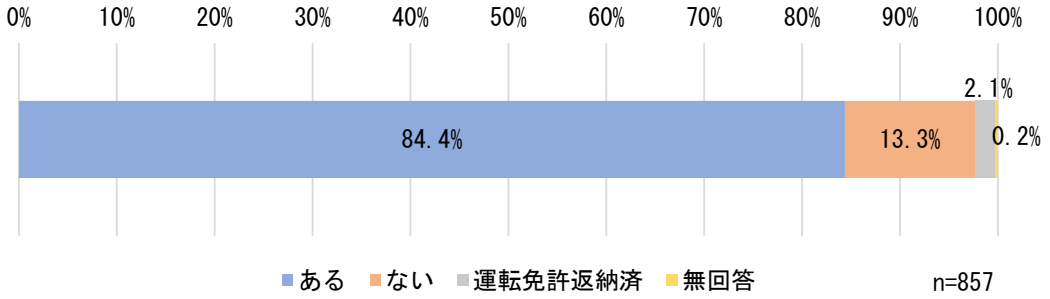
	市域全体	
	面積ベース	人口ベース
鉄道駅から 800m 及びバス停から 300m	18.8%	40.2%
公共交通不便地域	81.2%	59.8%
合計	100.0%	100.0%

4　公共交通に関する実態調査

①運転免許証の保有状況

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、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。

■運転免許証の保有状況（市民アンケート調査）



②日常の移動のしやすさ

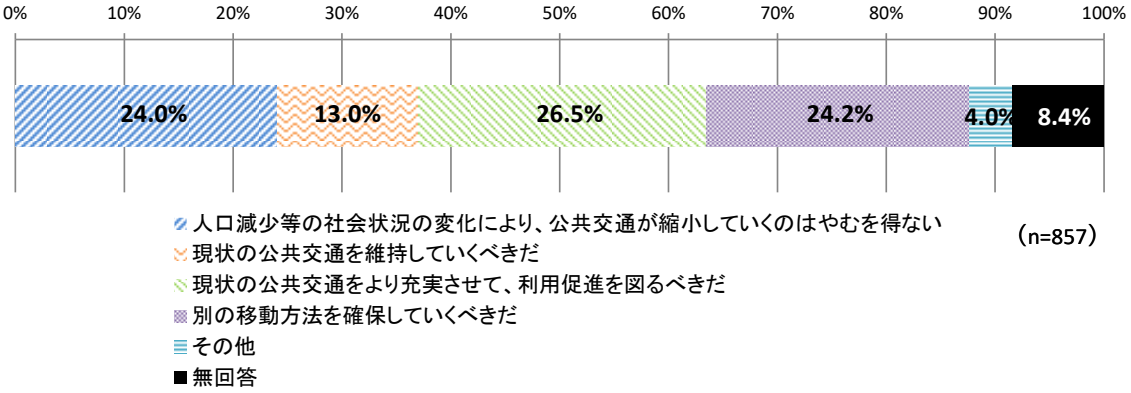
日常の交通手段については、交通手段の不足に対する不便を感じていない層が 74.3%と圧倒的に多く、交通手段に困っている層は比較的少数（「困ることがたまにある」13.8%、「よくある」9.7%）にとどまります。

③公共交通のあり方に対する意識

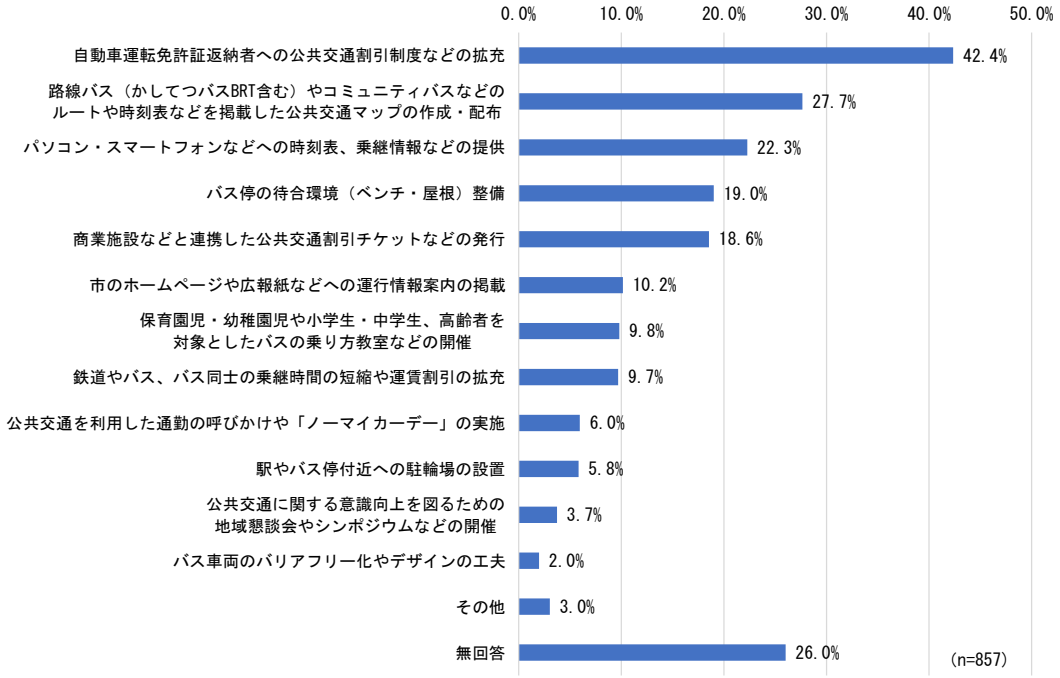
市内公共交通の今後の方針に関して、「現状の公共交通をより充実させて、利用促進を図るべきだ」が 26.5%で最も多くなっており、現状の公共交通の改善を望む一方で、人口減少や少子高齢化などの社会情勢に対する現実的な受け入れ姿勢も見られます。

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%）、「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%）の順で多くなっており、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



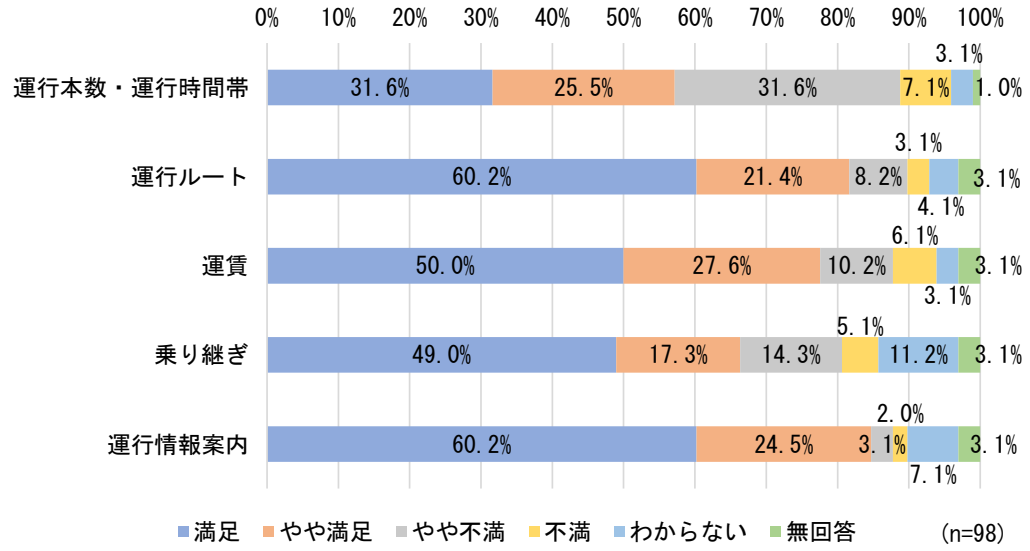
■公共交通の利用促進策（市民アンケート調査）



④コミュニティバスのサービス満足度

回答者の多くはバスサービス全般に「満足」としつつも、運行便数や時間帯については「やや不満」が31.6%と一定数おり、便数増加や運行時間の柔軟化が求められています。

■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）



⑤交通事業者ヒアリングによる利用特性及び問題点

○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。

【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。

○運営上や経営上の問題点

【路線バス事業者】運転手不足が深刻で、2024年問題も影響している。

【タクシー事業者】ドライバー不足や高齢化が進んでいる状況。

５　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

- 市南部や茨城空港羽鳥駅南部などで、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、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。

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

- 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、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。

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

- 運行経費に対して運賃収入が少なく、行政負担額が大きいことから、収支率の向上策として、利用者数の増加やコスト削減が必要です。
- 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。

課題４　適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

- 地域公共交通を今後も維持していくにあたり、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。
- 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。

課題５　新技術の活用や多様な公共交通のニーズへの対応

- 貨客混載やライドシェアなどの新たな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維持・確保が必要です。
- 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。

課題６　交通事業者・地域間連携の強化

- 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。
- 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。

６　地域公共交通の構築に係る基本方針

＜地域公共交通の構築に係る基本方針＞

地域公共交通の基本理念

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

基本方針１　既存の公共交通基盤の維持と利便性の向上

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。

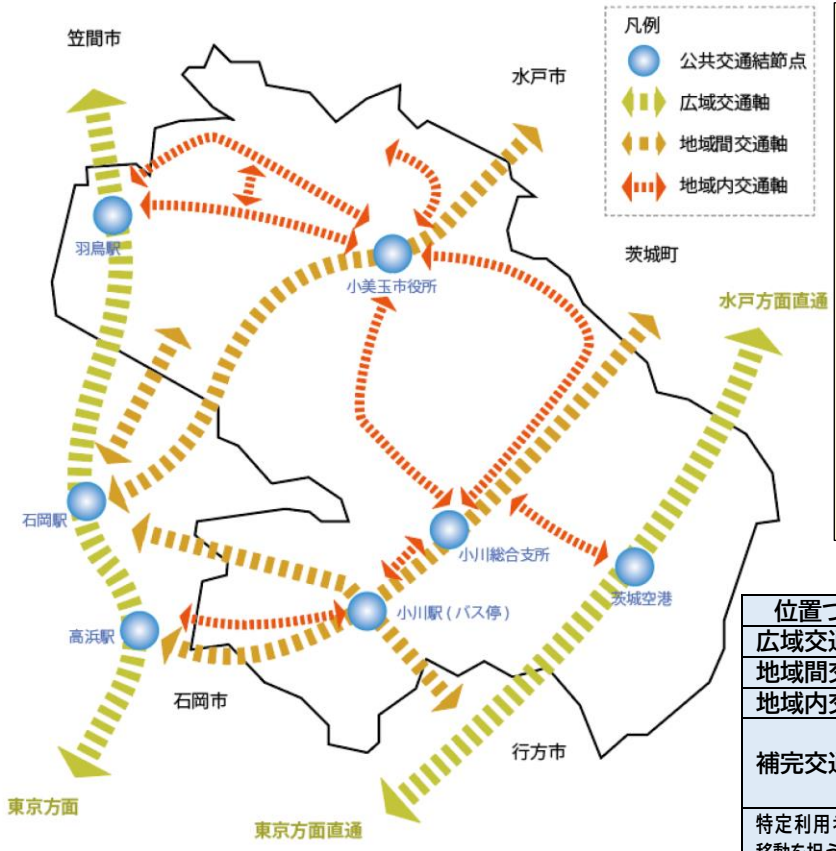
基本方針２　交通弱者が安心して利用できる公共交通の構築

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。

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すとともに、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。

＜将来ネットワーク図の考え方＞



①広域アクセスの現行サービスの維持・確保を図りながら、地域内交通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周辺自治体との連携・協力による広域アクセスの強化
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

位置づけ	公共交通システム
広域交通	鉄道（JR 常磐線）、高速バス
地域間交通	路線バス、ＢＲＴ（かしてつバス）
地域内交通	路線バス、コミュニティバス
補完交通	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
特定利用者等の移動を担う交通	スクールバス、送迎バス、外出支援サービス、介護タクシー

7　計画の目標・実施事業

＜計画の目標＞

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

評価指標	基準（Ｒ５）	目標（R11）
地域間幹線系統平均乗車密度 　水戸・石岡線 　茨城空港・水戸線	 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	5,172 万円	4,739 万円
コミュニティバス収支率	7.9%	12.8%
ＪＲ羽鳥駅の乗車人員（１日平均）	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に関連する施策・事業

評価指標	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	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）	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に関連する施策・事業

評価指標	基準（Ｒ５）	目標（R11）
乗り方教室の開催回数	０回	延 18 回
コミュニティバスの利用頻度（「年に数回以上」を対象） ※Ｒ６年市民アンケートより	5.1%	8.3%

＜実施事業の概要＞

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

事業 1-1-1 路線バスの維持・継続	現在運行中の路線バスについて、サービス水準を維持し、ダイヤの安定運行と速達性を図ります。補助金の交付を受け運行している路線は、引き続き補助金を活用し、財源の安定的な確保と持続可能な運行を目指します。
事業 1-1-2 おみたん号の適正化	小美玉市コミュニティバス「おみたん号」は引き続き、利用実績や地域住民の移動ニーズ等を踏まえ、利便性の高める再編を検討します。地域公共交通確保維持改善補助金（地域内フィーダー）を今後活用していく予定です。

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	羽鳥駅及び茨城空港は、鉄道や飛行機のダイヤに合わせ、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」との公共交通機関同士の乗換えを円滑にし、利便性の向上と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は、待合環境の改善などを検討・実施します。
事業 1-2-2 主要なバス停における待合環境の整備	利用の多いバス停において、ベンチや上屋などの待合環境の整備を順次進めます。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。
事業 1-2-3 駅周辺における施設の充実	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。羽鳥駅周辺では、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。

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

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	スクールバスの運行を継続するとともに、小美玉市コミュニティバス「おみたん号」との役割分担を図り、運賃負担や運行主体の見直しを検討します。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み方々のアクセスを確保します。
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	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」の実証運行を進めます。本格運行は、実証運行の検証結果等を踏まえ、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。

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	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。
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

事業 3-1-1 公共交通の周知・啓発	市内公共交通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。学校での出張乗り方教室を実施し、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。
事業 3-1-2 高齢者の免許返納と公共交通の利用促進	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。
事業 3-1-3 パークアンドバスライドの促進	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。
事業 3-1-4 サイクルアンドライドの推進	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。

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	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、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。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。
事業 3-2-2 観光振興との連携	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。

＜実施事業一覧＞

事業番号	事業	事業主体	事業内容	スケジュール				
				R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
1-1-1	路線バスの維持・継続	・小美玉市 ・バス事業者	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			
1-1-2	おみたん号の適正化	・小美玉市 ・バス事業者	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		
1-2-1	公共交通結節点の機能強化	・小美玉市 ・公共交通事業者	交通結節機能の強化		検討・適宜実施			
1-2-2	主要なバス停における待合環境の整備	・小美玉市 ・バス事業者	待合環境の整備		検討・協議・適宜実施			
1-2-3	駅周辺における施設の充実	・小美玉市	駅周辺における未利用の市有地の活用推進		検討・協議			
2-1-1	おみたん号の適正化【再掲】	・小美玉市 ・バス事業者	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		
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	・小美玉市 ・バス事業者 （路線バス・送迎バス事業者）	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		
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	・小美玉市 ・タクシー事業者	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			
2-2-1	利用しやすい車両の導入	・小美玉市 ・バス・タクシー事業者	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		
2-2-2	主要なバス停における待合環境の整備【再掲】	・小美玉市 ・バス事業者	待合環境の整備		検討・協議・適宜実施			
3-1-1	公共交通の周知・啓発	・小美玉市 ・公共交通事業者 ・茨城県	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		
3-1-2	高齢者の免許返納と公共交通の利用促進	・小美玉市 ・茨城県	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			
3-1-3	パークアンドバスライドの促進	・小美玉市 ・茨城県 ・バス事業者	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			
3-1-4	サイクルアンドライドの推進	・小美玉市 ・つくば霞ヶ浦りんりんﾛｰﾄﾞ利活用推進協議会	自転車利用者が公共交通機関を利用しやすくする取り組みの検討		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の啓発・推進		検討・協議・適宜実施			
3-2-1	行政・地域・事業者で連携した担い手の確保	・小美玉市 ・バス・タクシー事業者 ・市民	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り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			
3-2-2	観光振興との連携	・小美玉市 ・バス事業者 ・地域の民間企業 ・市民	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・らで連携した取り組みの企画・実施		検討・協議・適宜実施			

８　計画の達成状況の評価

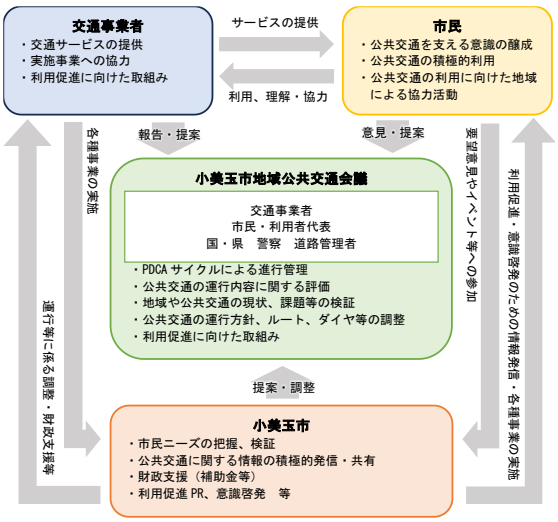
＜計画の推進体制＞

将来にわたり持続可能な交通ネットワークを築くには、市民自ら公共交通を“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



＜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、「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。

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。

〇事業実施状況の評価（年に１回実施）

〇目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

■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

＜評価方法及びスケジュール＞

計画最終年度においては、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。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		●	●	●	●	●