

第3回 小美玉市公共交通検討委員会 資料

～小美玉市公共交通ネットワーク検討調査～

～ 目 次 ～

	Page
1. 昨年度調査結果の概要	
1-1. 調査目的、検討内容と流れ	1
1-2. 調査結果概要	2
2. 今年度調査の概要	
2-1. 調査目的	10
2-2. 検討内容と流れ	10
2-3. 調査スケジュール	10
3. ヒアリング調査計画	
3-1. 調査目的	11
3-2. 調査内容	11

平成23年6月29日

小 美 玉 市

1. 昨年度調査結果の概要

1-1. 調査目的、検討内容の流れ

(1) 調査目的

小美玉市は平成18年3月27日に、小川町、美野里町、玉里村の3町村が合併して発足した市である。

本市は、茨城県のほぼ中央部に位置し、東京から80km、県都水戸市から約20kmの距離にあり、業務核都市の土浦市、つくば市には約20kmの距離にある。

主な公共交通は、JR常磐線と路線バスであるが、平成19年3月には、市の南部に存在した鹿島鉄道線が廃止となった他、近年の路線バスの縮減・廃止傾向もあるなかで、公共交通の利便性の低下が著しい状況にある。

しかし、平成22年3月には茨城空港が開港し、新たに空路が確保されるとともに、同年8月には公設民営型としては全国初となる旧鹿島鉄道線跡地を利用したバス専用道の整備（BRT）により、かしてつバスの運行が開始されるなど、新たな動きも見られている。

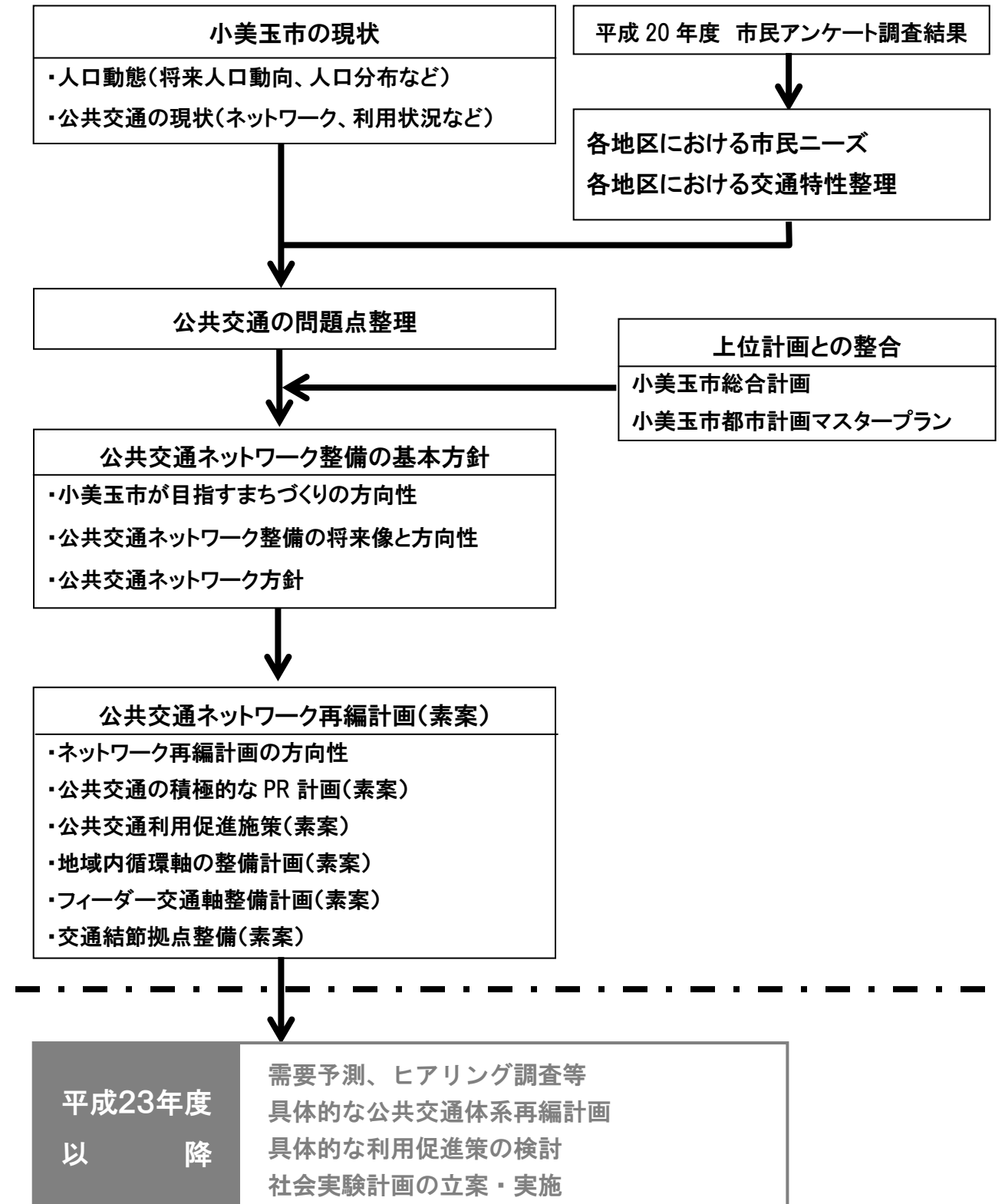
このような状況のなか、本市では、平成20年度に全市民を対象とした公共交通に関するアンケート調査を実施したが、車社会の進展に伴い、公共交通の利便性が減少している状況であっても、公共交通に不便を感じていないことから、新たな公共交通導入に関する関心は低いという結果が表れた。

しかしながら、本市も県内他市と同様に急速な少子高齢化が進行しており、自動車を運転できない高齢者の増加や学校の適正化に向けた検討が始められるなど、新たな公共交通に関する問題も生じる可能性を秘めていると考えられる。

本調査（委員会）では、そのような本市の現状、将来的な展望を踏まえ、本市の将来構想にとって必要不可欠な公共交通のあり方を検討するとともに、行政や交通事業者にも過度の負担とならない持続可能な公共交通ネットワークの構築と、公共交通の維持・存続のための仕組みづくり、取り組み方などについて検討を行うものである。

(2) 検討内容の流れ

昨年度調査において検討した内容とその流れは、以下の通りである。



1-2. 調査結果概要

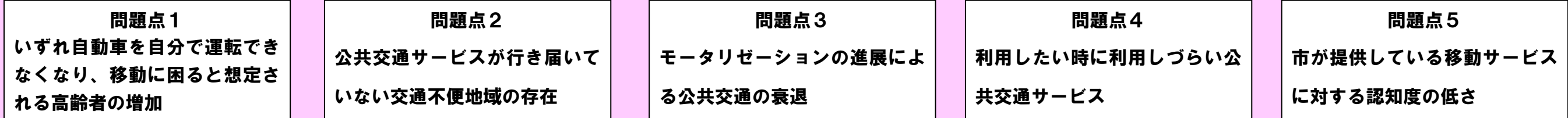
(1) 現状データから見る小美玉市の姿 (報告書P3~9)

- ① 将来人口は微増、高齢化は進行する見込み
 - ・ 将来人口は微増するという予測の中で、高齢化はさらに進展し、65歳以上の高齢者が総人口の1/3を占める見込み。
- ② モータリゼーションの進展
 - ・ 県下でも保有台数は上位に位置し、H18⇒H21でさらに約15%増加
- ③ 公共交通（路線バス、鉄道）の衰退
 - ・ 多くのバス路線が廃止・撤退、鉄道利用者がH12⇒H21で約15%減少
- ④ 公共交通が利用しづらい地域が広範囲に広がる
 - ・ バス停勢圏や駅勢圏からはずれ、公共交通が利用しづらい地域が市中央部、美野里地区の西部に広範囲に広がっている。

(2) 平成20年度市民アンケート調査結果 (報告書P10~22)

- ① 自動車利用に依存したライフスタイルの形成
 - ・ ほぼすべての外出目的において、自動車を自分で運転して外出する傾向にある。
- ② 高齢者の移動は家族の送迎に頼らざるを得ない傾向
 - ・ 75歳以上で通院、買い物目的で外出する人は家族の送迎に頼る傾向が強くなっている。
- ③ 公共交通を利用したい人の要望に対応しきれていない公共交通サービス
 - ・ 行きたい方面にバスがない、外出したい時刻にあった路線バスが運行していない、運行本数が少ないなど現状の路線バスサービスに対する不満が多い
- ④ 市が提供している移動手段に対する認知度が低い
 - ・ 公共交通問題への対策は重要と感じている一方で、市が提供している移動サービスに対する認知度は低い。

(3) 小美玉市の公共交通が抱える問題点 (報告書P23)

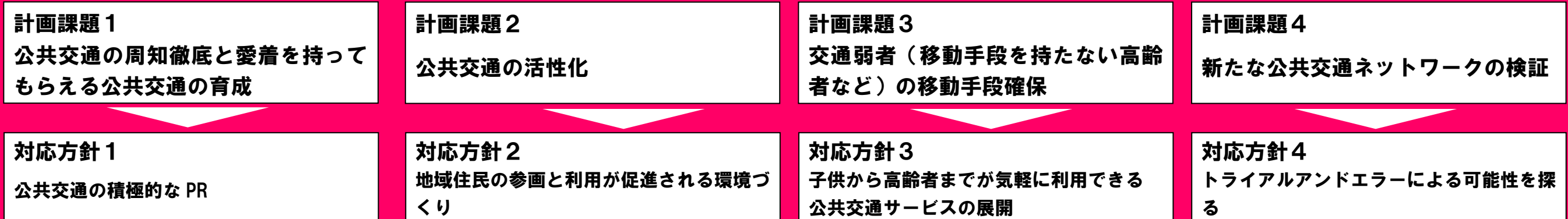


(4) 小美玉市が目指すまちづくりの方向性 (報告書P24~27)

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

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

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



(5) ネットワーク整備方針 (報告書P28~29)

① 広域幹線ネットワーク軸

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



② 地域内循環軸

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



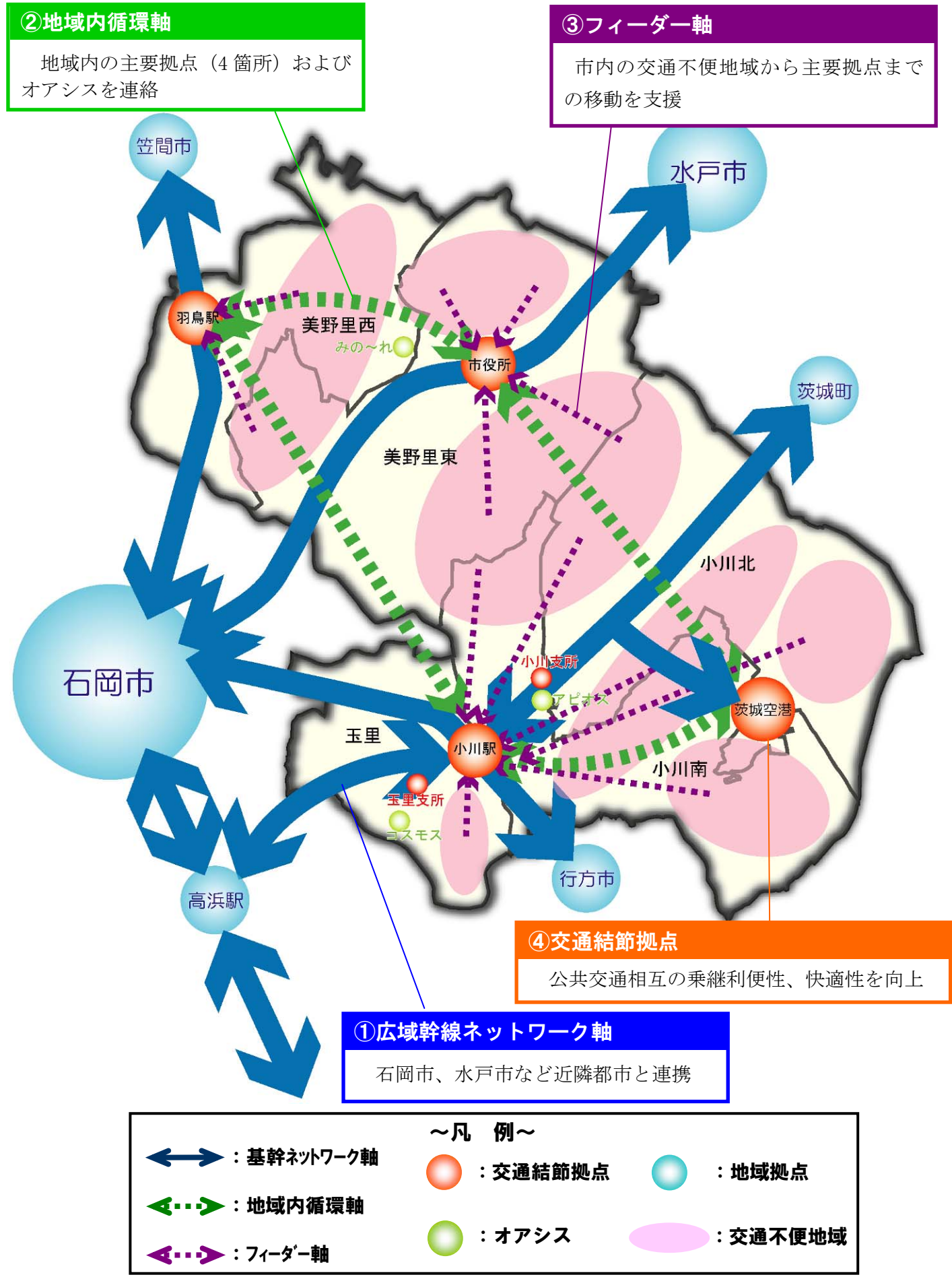
③ フィーダー軸

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



④ 交通結節拠点

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



(6) 公共交通ネットワーク再編(素案)(報告書P30~40)

1) ネットワーク再編計画の方向性

~再編の方向性~

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

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

2) 公共交通の積極的なPR計画(素案)

① 基本的な考え方

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

② PR施策例

下表に代表的なPR施策例を示す。

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

3) 公共交通利用促進計画(素案)

① 基本的な考え方

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

② 公共交通利用促進施策例

下表に代表的な公共交通利用促進策の例を示す。

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

4) 地域内循環軸の整備計画(素案)

① 基本的な考え方

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

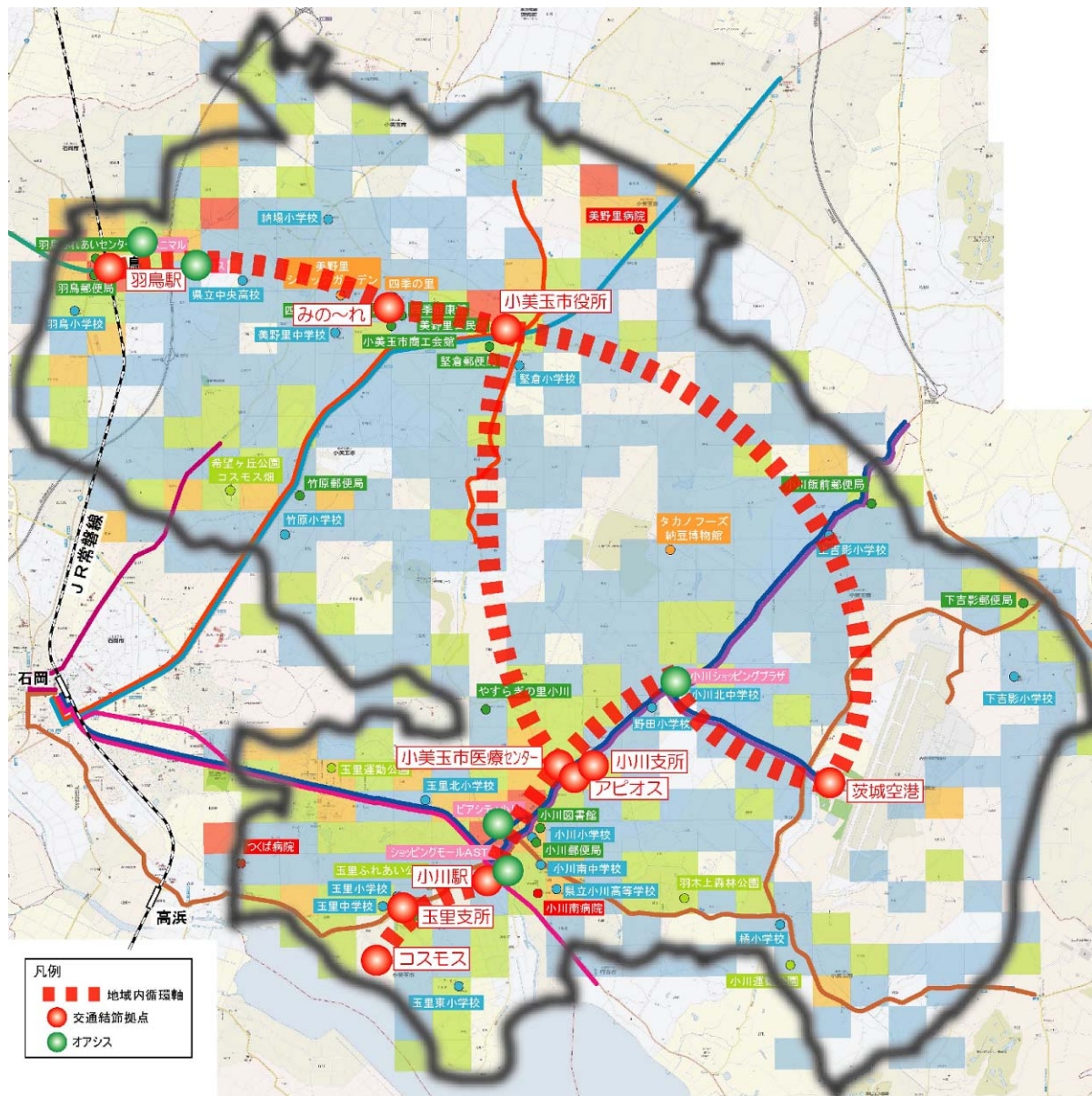


図 地域内循環軸イメージ

② 運行の前提条件

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

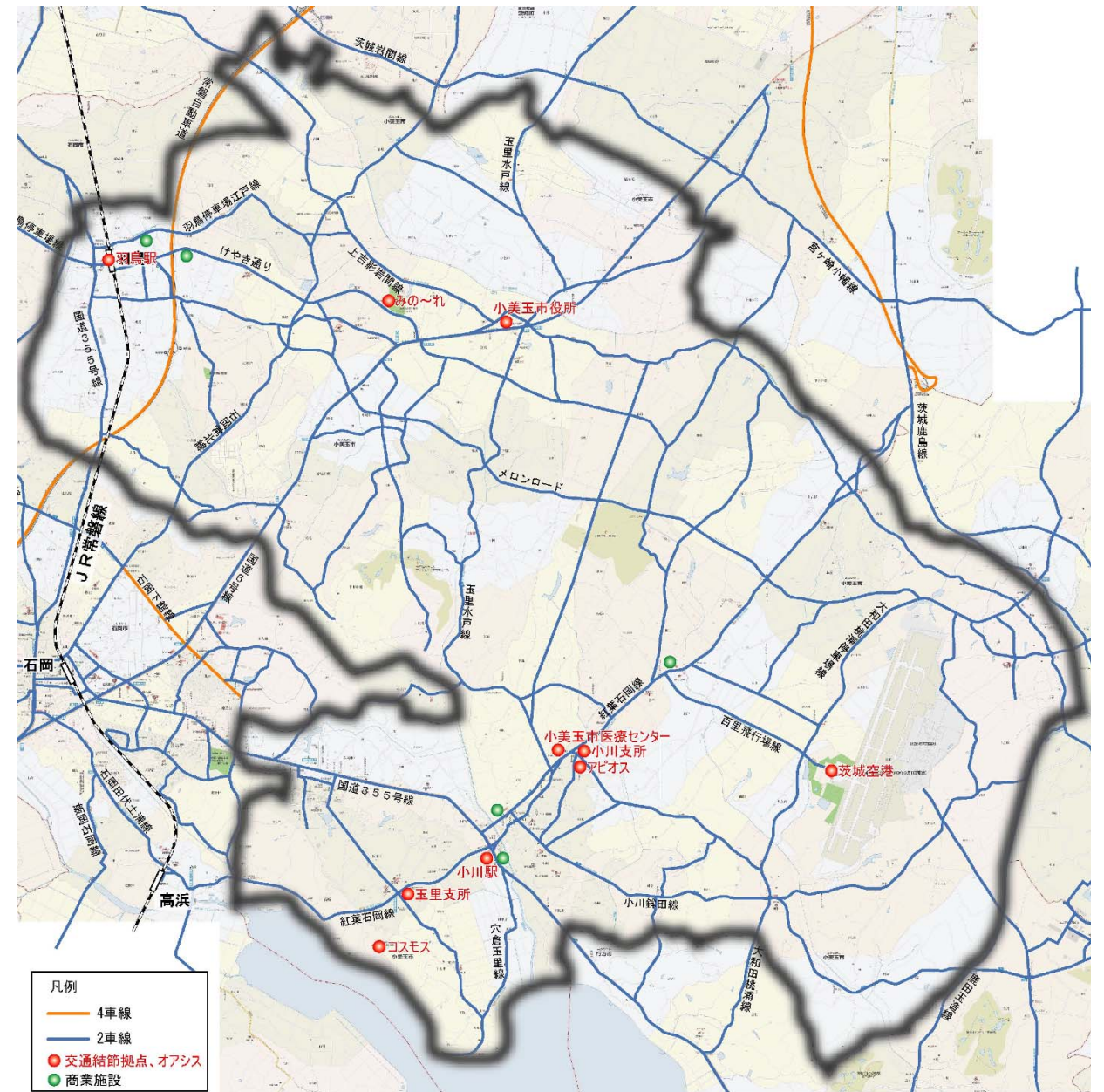
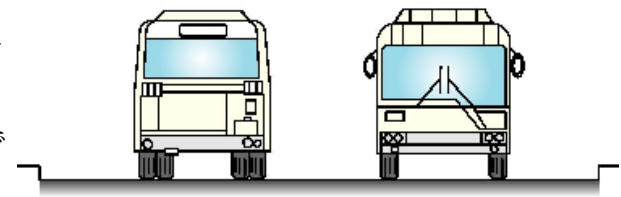


図 市内の主要な道路ネットワーク(2車線相当以上)

③ 実現化に向けた問題と可能性

ア) 実現化に向けた問題点

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

イ) 地域循環軸の実現可能性

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

④ 今後の検討課題

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

5) フィーダー交通軸整備計画（素案）

① 基本的な考え方

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

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

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

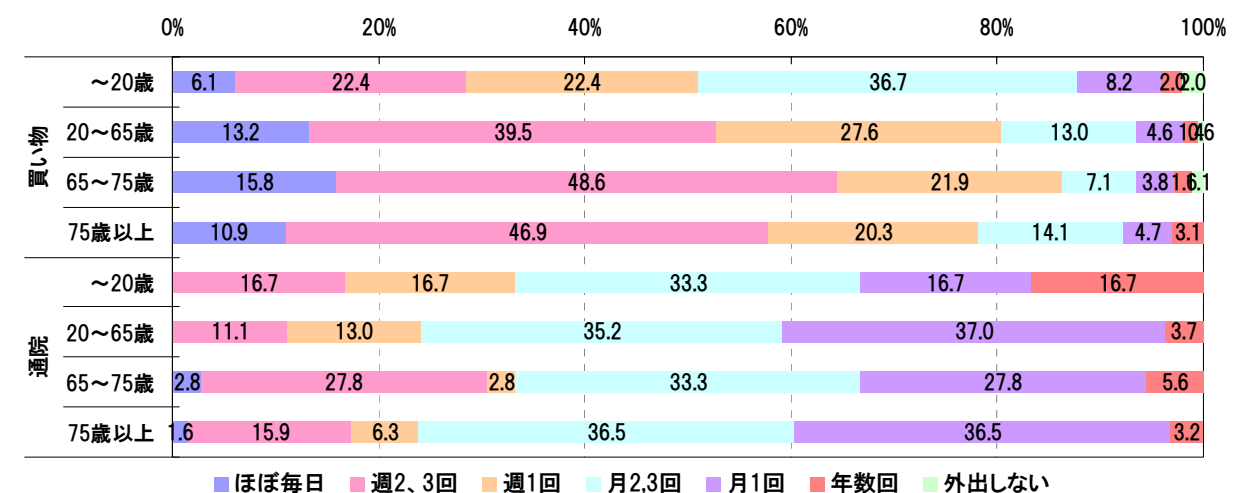


図 高齢者の通院、買い物目的の外出頻度

② タクシー補助の拡充

ア) 基本的な考え方

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

イ) 利用範囲

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

ウ) 利用可能日数

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

エ) 必要最低車両数

- ・ 現行制度と同様に市内タクシー事業者の車両数の範囲

オ) 運行経費

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

カ) システムの特徴

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

③ デマンド型交通システム

ア) 基本的な考え方

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

イ) 利用範囲

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

ウ) 利用可能日数

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

エ) 必要最低車両数

- ・ 6 台(小美玉市に類似した自治体の事例を参考に算出)

オ) 運行経費


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

カ) システムの特徴

- ・ 利用者が少ない場合でも面的にカバーするために必要車両数は変わらない。
- ・ 車両数が変わらないため、経費は一定必要となる分、需要があまりにも少ない場合、補助金額が大きくなり、タクシー補助制度の方が有利になる。

【システム選定に向けた考え方】

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

システム名	タクシー補助制度の拡充	デマンド型交通システム						
① イメージ	 <p>平成22年度 交付番号 第 310 号 No24 小美玉市外出支援サービス利用券</p> <table border="1" data-bbox="537 625 914 764"> <tr> <td>乗車時料金</td> <td>初乗り料金(片道分)</td> </tr> <tr> <td>利用区間(コース)</td> <td>A B. C. コース</td> </tr> <tr> <td>利用者氏名</td> <td>◎</td> </tr> </table> <p>この券は1回に1枚の使用とし、現金とあわせて利用できます。利用者氏名及び印鑑を必ず記名・押印して下さい。</p> <p>注) ここで示す制度拡充の考え方などについては、一例であり、詳細な条件については今後、検討していく必要がある。</p>	乗車時料金	初乗り料金(片道分)	利用区間(コース)	A B. C. コース	利用者氏名	◎	
乗車時料金	初乗り料金(片道分)							
利用区間(コース)	A B. C. コース							
利用者氏名	◎							
② 基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・現行制度と同様の買い物や通院目的などの外出を支援する取り組み。 ・対象者については、現行制度の「70歳以上で一人又は高齢者のみの世帯(下肢・視覚障害者で身体障害者手帳保持者は60歳以上)」を、この拡充案では「65歳以上で自動車運転免許証を所持していない人」と範囲を広げる。 	<p>交通不便地域から交通結節拠点や生活用品を買い揃えることができる商業施設や医療センターなどの医療施設などまで外出を支援できるようにする。</p>						
③ 利用範囲	<p>「初乗り料金の範囲(約2.0km)及び通常のタクシーと同様に戸口までの送迎」については現行制度と同様とし、現行制度で移動目的箇所が3カ所に制限されている部分を拡充案では移動目的を限定しないこととする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・戸口から交通結節拠点である羽鳥駅、市役所、茨城空港、小川駅の4拠点、医療センターなどの医療施設、ショッピングセンターなどの商業施設まで送迎 						
④ 利用可能日数	<ul style="list-style-type: none"> ・利用回数については、現行制度の年間24回(月2回)を、拡充案では年間48回(月4回)として試算する。 ・現行制度と同様に土・日・祝日でも利用可能とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平日(月～金曜日)で年間の運行日数は240日 ・土・日、祝日は運行しない(通院・買い物は平日と考えられ、休日は家族の送迎などで外出できる可能性があるため) 						
⑤ 必要最低車両数	<ul style="list-style-type: none"> ・現行制度と同様に市内タクシー事業者の車両数の範囲 	<ul style="list-style-type: none"> ・6台(小美玉市に類似した自治体の事例を参考に算出) 						
⑥ 運行経費	<ul style="list-style-type: none"> ・現行制度では、平成21年度実績で約250万円であったが、拡充案の試算では年間約1,100万円を要することになる。(アンケート結果などを参考に概略的な1日当りの利用者を推計(約330人/日)した上で経費を算出) 	<ul style="list-style-type: none"> ・最低限必要となる経費が年間約3,800万円(茨城県下のデマンド導入自治体の経費などを参考に算出) 						
⑦ システムの特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・経費は利用状況に応じて増減し、利用者が少なければ補助額は小さくなるが、利用者があまりにも多い場合には補助額が大きくなるため、デマンド型交通システムに移行した方が有利になる場合も考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が少ない場合でも面的にカバーするために必要車両数は変わらない。 ・車両数が変わらないため、経費は一定必要となる分、需要があまりにも少ない場合、補助金額が大きくなり、タクシー補助制度の方が有利になる。 						

6) 交通結節拠点整備（素案）

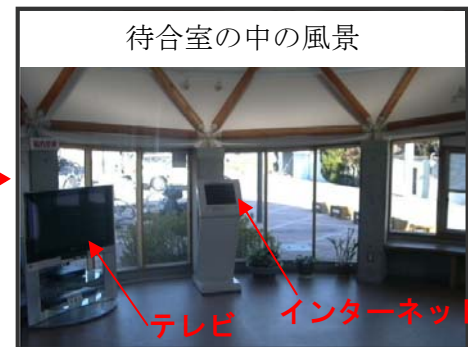
- ・交通結節拠点は、公共交通の待ち時間を快適に過ごすことができるよう、待合室の充実や飲食店の併設などの機能を備えたものとする。
- ・また、公共交通相互の乗換えも円滑に行えるような施設整備とする。

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

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



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



参考事例：公共交通相互の乗継円滑化（長野県木曾町、熊本県上天草市）

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



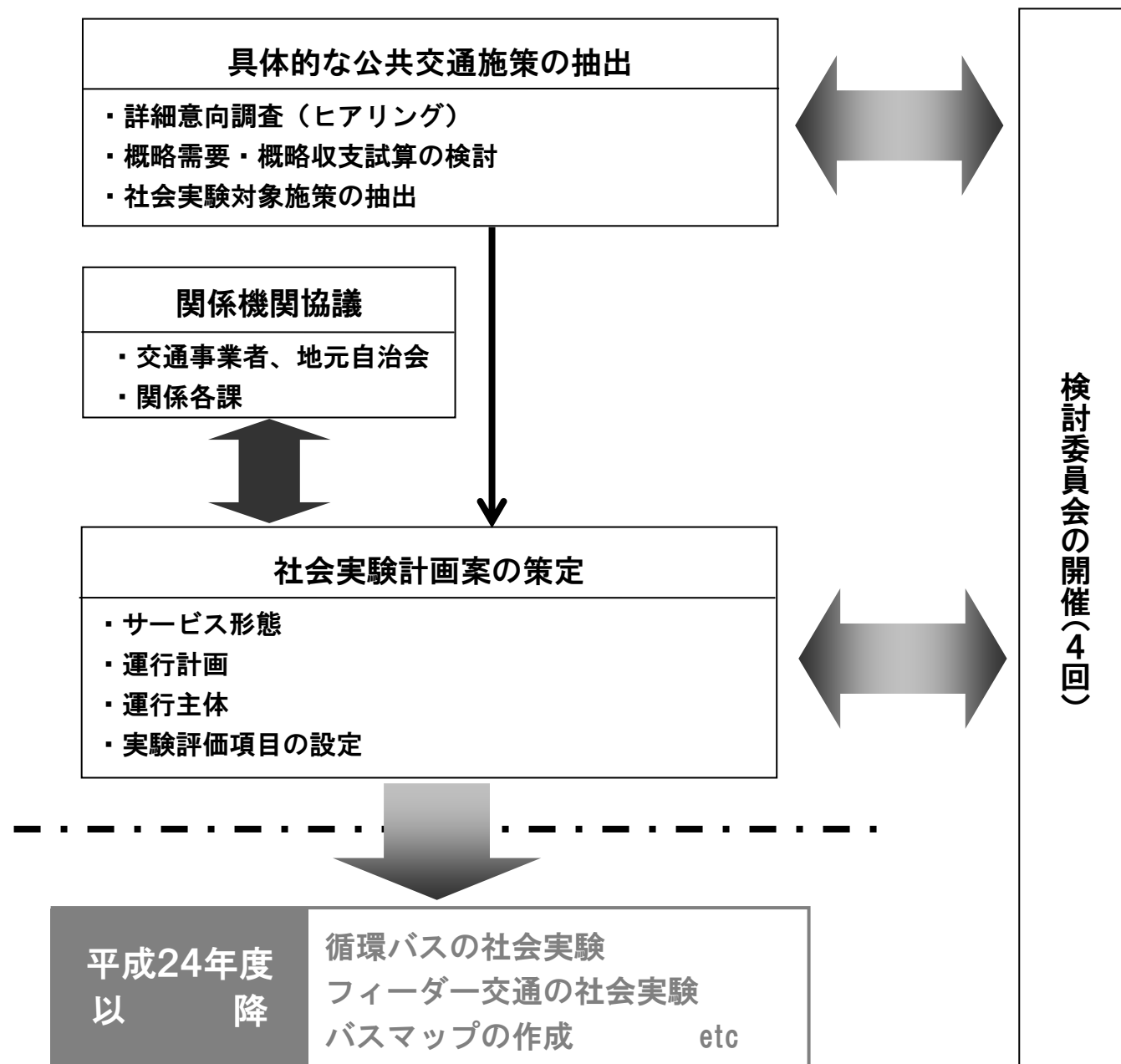
2. 今年度調査の概要

2-1. 調査目的

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

2-2. 検討内容の流れ

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



2-3. 調査スケジュール

(1) 調査全体スケジュール

	平成23年					
	4月	5月	6月	7月	8月	9月
1.具体的な公共交通施策の抽出						
(1)詳細意向調査		■				
(2)概算需要・収支試算				■		
(3)社会実験対象施策の抽出					■	
2.関係機関協議						
3.社会実験計画案の作成						■
4.委員会開催予定時期				★		★
5.報告書作成						
	平成23年			平成24年		
	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1.具体的な公共交通施策の抽出						
(1)詳細意向調査						
(2)概算需要・収支試算						
(3)社会実験対象施策の抽出						
2.関係機関協議		■		■		
3.社会実験計画案の作成	■					
4.委員会運営支援				★		★
5.報告書作成					■	

(2) 検討委員会

検討委員会の開催時期とそのときの内容を下表に示す

回数	開催時期	内容
第1回	H23年6月下旬	・昨年度検討経過および報告書完成について ・詳細意向調査計画について
第2回	H23年9月下旬	・詳細意向調査結果（分析、概算需要・収支）について ・社会実験候補施策の抽出について
第3回	H24年1月下旬	・社会実験計画案について
第4回	H24年3月中旬	・報告書（案）について

3. ヒアリング調査計画

3-1. 調査目的

来年度以降実施する社会実験の計画を作成するための基礎情報入手を目的として、市内主要施設において、ヒアリング調査を実施するものである。

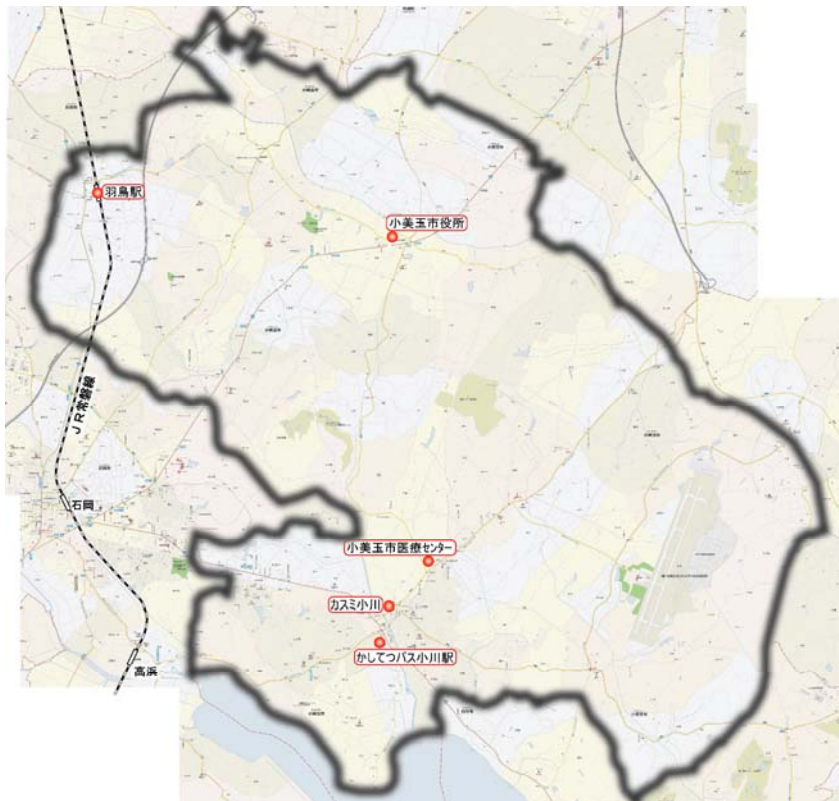
3-2. 調査内容

(1) 調査対象場所

- ・地域内循環バスあるいはフィーダー交通ともに主要施設を経由あるいはそこまでの移動を支援するものであることから、調査は市内の主要施設をターゲットに実施するものとする。
- ・調査対象場所は、以下に示す施設を対象に実施するものとする。

ヒアリング場所(案)	選定理由
①小美玉市役所	市の拠点であり、多くの市民が利用するため
②医療センター	移動に困る高齢者が利用される施設であるため
③かしてつバス小川駅	通勤・通学者の多くが利用する施設であるため
④J R羽鳥駅	
⑤カスミ小川	市内各所から多くの人が日常品を買出しに来る場所であるため

調査対象位置



(2) 調査方法

① 方法

- ・各施設に**調査員1~2名**（別途1名交代要員を配置する。）を配置し、施設を利用あるいは買い物客などを対象に**直接聞き取り調査**を実施する。
- ・聞き取り調査は極力**回答者の負担を軽減するため**に施設の空いているスペースを提供してもらい、ゆったりと**回答してもらえるようなスペース**を設けるものとする。

■調査風景サンプル



② 調査日数・時間

- ・調査日数は、**平日1日**とする。
- ・調査時間は、**10時間程度**を想定する。ただし、各施設により利用時間帯が異なることから、下表のように設定する。

ヒアリング場所(案)	調査時間
①小美玉市役所	9:00~17:00 (市役所の開いている時間)
②医療センター	7:00~17:00 (7時から受付が開始するため)
③かしてつバス小川駅	10:00~20:00 朝ピーク時と考えられる6、7、8時は、ヒアリングできないものと想定。
④J R羽鳥駅	
⑤カスミ小川	10:00~20:00 (昼間の買出し、夕方の買出し時間を想定)

③ 調査を実施時の留意点

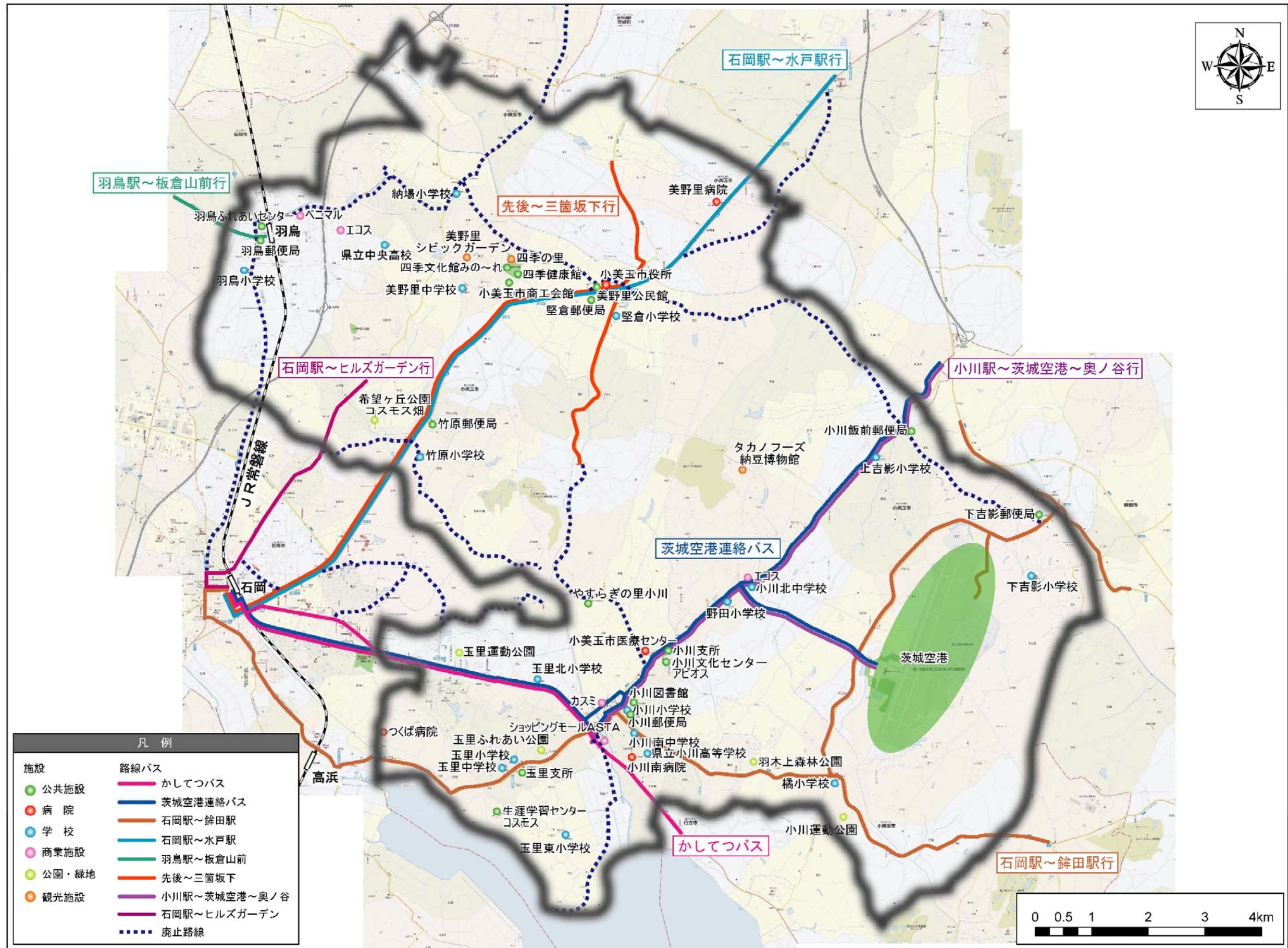
- ・ヒアリングの際に交通システム（例えば、デマンド型交通システム、タクシー補助など）を選択してもらう必要があるため、**提示する交通システムがどんなものであるかわかるような説明資料を交通システム別にA4用紙1枚程度**にまとめて、ヒアリング時に提示して説明する。
- ・市内にどんな施設が点在しているかわかってもらえるよう、また、公共交通を知ってもらう良い機会でもあるため、**バス路線網と市内の主要施設が分かる資料として、A3用紙1枚程度の図面**を用意する。

④ 交通システムの説明資料（案）

デマンド型交通システム	
イメージ	<p>● : 主要拠点 ● : 地区の集会所など</p>
システム概要	<ul style="list-style-type: none"> ・地区の集会所などから主要拠点（市役所・JR 羽鳥駅・茨城空港・小川駅など）までの運行 ・利用には事前予約が必要（取りやめの場合は事前に連絡が必要） ・エリア（美野里東・西、小川北・南、玉里など）を区分 ・エリアを跨いだ利用も可能とするが、料金が高くなる。 ・利用者登録が必要となる ・利用可能日は、平日（月～金）とし、土・日・祝日は運休

タクシー補助制度	
イメージ	
システム概要	<ul style="list-style-type: none"> ・利用するには事前申請が必要となる。 ・申請条件を現状の「70歳以上で一人又は高齢者のみの世帯」から「65歳以上で自動車運転免許証を所持していない人」とする。 ・利用回数は、月2回から月4回に拡充する。 ・利用目的は限定しない ・利用可能日は、土・日・祝日でも可とする。

■市内主要施設分布とバス路線網の説明資料（案）



(3) 調査項目

・ヒアリング項目は、昨年度検討してきた地域内循環軸およびフィーダー軸の社会実験に向けた基礎情報を収集できるような項目とする。

・ヒアリング項目と内容、ねらいは下表の通りである。また、ヒアリングシート（案）を以下に示す。

ヒアリング項目	内容	ねらい
①個人属性	居住地/職業/年齢	基礎情報の収集
②生活行動実態	来訪している施設の利用頻度/施設までの交通手段/外出した時刻/所要時間	
③デマンド型交通システムの利用意向	利用意志の有無/利用目的/利用回数/利用場所/支払い意志額	デマンド交通の概算需要などを推計する基礎情報の入手、導入ニーズを把握するため
③地域内循環バスの利用意向	利用意志の有無/利用目的/利用回数/利用場所/支払い意志額	地域内循環バスの概算需要などを推計する基礎情報の入手、導入ニーズを把握するため
④タクシー補助拡充に対する意向	利用意志の有無/利用目的/利用回数/利用場所/支払い意志額	タクシー補助交通の概算需要などを推計する基礎情報の入手、導入ニーズを把握するため
⑤利用促進策	昨年度調査で示されている公共交通PR策と利用促進策の必要性	今後さらに公共交通利用増進を図るための基礎情報を把握するため

ヒアリングシート（案）

ヒアリング調査実施日：平成23年〇〇月〇〇日
ヒアリング実施時刻：〇〇時
ヒアリング実施施設：市役所、JR羽鳥駅、小川駅、医療センター、カスミ小川

あなたご自身について、お答え下さい。

Q1. お住まいは？	小美玉市（ ）
Q2. ご職業は？	（ ）
Q3. 年齢は？	（ ）歳

本日の交通行動について、お答え下さい。

Q4. この施設は1ヶ月のうち何回ぐらい利用しますか？
月（ ）回 または 週（ ）回

Q5. 今日、ここに来るために自宅を何時に出られましたか？
自宅外出時刻：（ ）時

Q6. 今日、自宅を外出してここにくるまでどのくらいの時間がかかりましたか
所要時間：（ ）分

Q6. 今日、ここに来るのに、どんな交通手段を利用されてきましたか？
①自動車（自分で運転） ②自動車（送迎） ③バス ④タクシー ⑤バイク・原付 ⑥自転車 ⑦徒歩

Q7. Q6で「③バス」とお答えになった方がお答え下さい。乗車されたバス停と降車されたバス停はどこですか？
乗車バス停：（ ）
降車バス停：（ ）

小美玉市にデマンド型交通システムが導入された時のことを想定してお答え下さい。	
Q8. 小美玉市にデマンド型交通システムが導入されたら利用しますか。	
①利用する ②利用するかもしれない ③利用しない	
Q9. 「①利用する、②利用するかもしれない」とお答えいただいた方にお聞きします。	
①どんな目的で外出するときに利用しようと思いますか？	
②利用したいと思う日数は？	月（ ）回 又は 週（ ）回
③行きたい場所は？(5つ程度)	別添、施設分布図を見て回答してもらおう。
④1日の中で特に運行してほしい時間帯は何時～何時であれば良いと思いますか。	()時～()時
⑤利用しても良いと思える運賃はいくらですか？	()円
⑥利用しようと思った理由は何か？	
Q10. 「③利用しない」と回答された方にお聞きします。利用しない理由はなんですか	
(その他意見があった場合に記入)	

小美玉市に市内を循環するような路線バスが運行された時のことを想定してお答え下さい。	
Q11. 小美玉市に市内循環バスが導入されたら利用されますか？	
①利用する ②利用するかもしれない ③利用しない	
Q12. Q11 で「①利用する」、「②利用するかもしれない」と回答された方にお聞きします。利用意向についてお聞かせ下さい。	
①どんな目的で外出するときに利用しようと思いますか？	
②利用したいと思う日数は？	月（ ）回 又は 週（ ）回
③経由してほしい施設は？(5つ程度)	別添、施設分布図を見て回答してもらおう。
④1日の中で特に運行してほしい時間帯は何時～何時であれば良いと思いますか。	()時～()時
⑤利用しても良いと思える運賃はいくらですか？	()円
⑥利用しようと思った理由は何か？	
Q13. 「③利用しない」と回答された方にお聞きします。利用しない理由はなんですか	
(その他意見があった場合に記入)	

小美玉市のタクシー補助制度が拡充された時のことを想定してお答え下さい。

Q14. タクシー補助制度が拡充された場合、利用しようと思いませんか？

①利用する ②利用するかもしれない ③利用しない

Q15. Q14 で「①利用する」、「②利用するかもしれない」と回答された方にお聞きします。利用意向についてお聞かせ下さい。

①どんな目的で外出するときに利用しようと思いませんか？	
②どんな施設に行くときに利用しますか？	
③利用しようと思った理由は何か？	

Q16. 「③利用しない」と回答された方にお聞きします。利用しない理由はなんですか

(その他意見があった場合に記入)

小美玉市の公共交通をよくしていくためには、どんなことに取組むべきだとお考えですか。また、このような取り組みは必要だと思いませんか？

Q17. 取り組みは必要だと思いませんか？

①必要だと思う ②必要ではない ③どちらでもよい

必要だと思わない理由は？

Q18. 公共交通を利用しやすくするために取組むべきことについて、お答え下さい。

- ① 公共交通マップの作成
- ② チラシ、ポスターの作成
- ③ モビリティマネジメントの実施
- ④ 自主的な自動車免許証返納者に対する支援
- ⑤ サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備
- ⑥ パーク・アンド・ライド駐車場の整備
- ⑦ 送迎用自動車停車スペースの整備
- ⑧ サポーターズクラブの設立 (かしてつバスみたいなもの)
- ⑨ 情報提供の充実 (バスロケーションシステム)
- ⑩ バス専用道の整備 など

(その他意見があった場合に記入)

公共交通に関する調査実施のお知らせ

小美玉市では ○月○日(○) に下記施設において、公共交通に関する調査を実施させていただきます。

調査日当日は、調査員が施設のご利用者あるいはお客様に対して、公共交通に関するアンケートを直接ヒアリングさせていただきますので、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

調査実施場所	調査実施時間帯
小美玉市役所	9:00~17:00
JR羽鳥駅	10:00~20:00
かしてつバス小川駅	10:00~20:00
医療センター	7:00~17:00
カスミ小川	10:00~20:00

○問合せ先
 小美玉市 市長公室 企画調整課
 TEL 0299-48-1111 (内線: 1231)

(8) その他特記事項

- ・調査場所として提供して頂けるスペースに余裕がある場合、調査への協力を得やすくするために、ホワイトボードなどを設置し、ヒアリング調査を実施していることを周知させるような張り紙をするとともに、この機会に小美玉市の公共交通がどうなっているのかを周知させるようなことについても、できる限り実施する。
- ・ホワイトボードを設置する場合、極力スペースを使わないようにするため、1枚とする。
- ・以下にホワイトボードなどで周知するイメージを示す。

