

令和6年度 第4回小美玉市地域公共交通会議 次第

日 時：令和6年11月25日（月）

午後3時から

場 所：防災倉庫2階会議室

1 開 会

2 会長あいさつ

3 議事

(1) 報告

- ・「おみたん号」令和5年度利用実績 資料1

(2) 協議

- ・「おみたん号」の見直しについて 資料2-1 資料2-2
- ・定額タクシーの実証運行について 資料3
- ・小美玉市地域公共交通計画（素案）について 資料4

4 その他

5 閉 会

添付書類

資料1 令和5年度実績について

資料2-1 「おみたん号」の見直しについて

資料2-2 北浦団地内のルート検証試走（令和6年10月23日）

資料3 定額タクシーの実証運行について

資料4 小美玉市地域公共交通計画（素案）

令和5年度「おみたん号」利用実績

【運行日数】 296日間 日曜日から金曜日（土曜・祝日運休）

【利用者数】 46,133人

【経費】 56,163,800円

運行委託55,946,000円 バスロケーションシステム賃貸借料217,800円

【料金収入】 4,442,070円

●ルート別

令和5年4月～令和6年3月（296日間）

ルート名	便数	利用者数	日平均	便平均
通学ルート	10便（堅小6便、高校4便）	18,959	64.1	6.4
西ルート	13便（上6便、下7便）	13,513	45.7	3.5
中央ルート	4便（上2便、下2便）	8,615	29.1	7.3
東ルート	3便（上2便、下1便）	2,613	8.8	2.9
空港ルート	6便（上3便、下3便）	1,447	4.9	0.8
希望ヶ丘ルート	4便（上2便：下2便）	986	3.3	0.8
合計	40便	46,133	155.9	4.1

令和6年4月～9月（150日間）

※令和6年度から空港ルート及び希望ヶ丘ルートが廃止

ルート名	便数	利用者数	日平均	便平均
通学ルート	10便（堅小6便、高校4便）	8,723	58.2	5.8
西ルート	14便（上8便、下6便）	7,461	49.7	3.6
中央ルート	12便（上4便、下8便）	5,563	37.1	3.1
東ルート	3便（上2便、下1便）	1,267	8.4	2.8
合計	39便	23,266	155.1	4.6

●曜日別

令和5年4月～令和6年3月（296日間）

平日／日曜日	便数	利用者数	日平均	便平均
平日（243日）	40便／日	42,680	175.6	4.39
日曜日（53日）	31便／日	3,453	65.2	2.1
合計	—	46,133	155.9	4.1

令和6年4月～9月（150日間）

平日／日曜日	便数	利用者数	日平均	便平均
平日（124日）	39便／日	22,240	179.4	4.6
日曜日（26日）	15便／日	1,026	39.5	2.63
合計	—	23,266	152.4	4.6

●月別

令和5年4月～令和6年3月（296日間）

月	利用者数	運行日数	一日 平均利用者数	1便 平均利用者数	料金収入
4月	4,072	25	162.9	4.1	419,150円
5月	4,375	25	175.0	4.4	395,250円
6月	4,932	26	189.7	4.7	433,150円
7月	3,578	25	143.1	3.6	383,500円
8月	1,803	26	69.3	1.7	232,810円
9月	4,414	24	183.9	4.6	381,060円
小計	23,174	151	153.5	—	2,244,920円
10月	4,305	26	165.6	4.1	398,850円
11月	4,111	24	171.3	4.3	430,150円
12月	3,870	24	161.3	4.0	353,150円
1月	3,801	23	165.3	4.1	345,900円
2月	3,839	23	166.9	4.2	359,950円
3月	3,033	25	121.3	3.0	309,150円
合計	46,133	296	155.9	—	4,442,070円

令和6年4月～9月（150日間）

月	利用者数	運行日数	一日 平均利用者数	1便 平均利用者数	料金収入
4月	4,032	25	161.3	4.1	593,800円
5月	4,743	25	189.7	4.9	672,950円
6月	4,487	25	179.5	4.6	614,650円
7月	3,913	26	150.5	3.9	493,970円
8月	1,723	25	68.9	1.8	275,700円
9月	4,368	24	182.0	4.7	615,830円
合計	23,266	150	155.1	—	3,266,900円

■ 「おみたん号」の見直しについて

1. 検討・課題

- ・通学時間帯のバスの課題や運行委託会社からの土曜日祝日運行の提案をいただき利便性の向上を目指し運行の見直しを検討しました。
- ・4月から改正されたバス運転手の労働時間の規制や運行委託事業者の統合による労働賃金の改定などにより、令和7年度の運行委託経費は大幅な増額が見込まれることから、運行の見直しを検討しました。

2. 運行の改正（案）

【現行】

ルート名	便数（1日当り）
西	14便（上8便、下6便）
東	3便（上2便、下1便）
中央	12便（上4便、下8便）
通学	10便（堅小6便） （高校4便）
合計	39便



【改正案】

ルート名	便数（1日当り）
西	15便（上6便、下9便） ※下り最終便は中央高校経由
東	2便（上2便）
中央	6便（上3便、下3便）
通学	8便（堅小5便） （高校3便）
合計	31便

【運行日】月曜日～金曜日（土曜・祝日は運休）

【運休日】年末年始（12/29～1/3）

（参考）「上り」とは羽鳥駅に向かうバスで、「下り」とは小川駅や高浜駅方面に向かうバスです。

【主な改正内容】

- ・中央ルートの早朝の上り便は、通学時間帯の混雑緩和のため堅倉小（三箇）と中央高校への通学ルートとして2台体制で運行します。
また、堅倉小着を今年度時刻より約10分早めます。
- ・通学ルートの堅倉小（三箇）の帰りの2便目は、利用実績が少ないことから、中央ルートで運行します。
- ・西ルートの平日の最終便は、中央高校を経由する「羽鳥駅⇒小川駅」の新たなルートで運行します。
- ・アンケート調査で要望が多かった土曜日と祝日の運行は、利便性やサービスの向上などを図るため、休日ダイヤにより中央高校を経由する「羽鳥駅⇔高浜駅」の新たなルートで運行します。
- ・2024年からのバス運転手の就業時間の規制により減便を行います。
- ・日中は、利用者の少ない便（「羽鳥駅⇔小美玉市役所」）を減便し、利用者の多い「羽鳥駅⇔高浜駅」を増便します。

3. 今後の進め方

- ・令和6年11月 地域公共交通会議での協議
- ・令和6年12月 市議会への報告
- ・令和7年1月 運行計画改正に向けた準備（3月末まで）
- ・令和7年2月 運行事業者による国への申請
- ・令和7年4月 新ダイヤでの運行開始

小美玉市コミュニティバス「おみたん号」運行時刻表<案> 平日ダイヤ

【2025年・変更点】

1. 通学ルート（小川支所→羽鳥駅行き）続行便設定
 2. 東ルート・中央ルート減便
- ★中央高校生の下校時間帯の対応

（上り）高浜駅→玉里総合支所→小川駅→小美玉市役所→羽鳥駅東口 方面

2025年4月1日改正（案）

高浜駅

常磐線・上野方面				7:01						10:52	13:21						17:40
常磐線・水戸方面				7:10						10:53	13:27						17:40

仕業ダイヤ→

25 27 25 26 25 26 25 27 26 27 25 27 25 26 27

主要停留所名	東1	通学 (三箇1)	東2	中央1	西1	西2	西3	西4	西5	通学 (先後2)	中央2	通学 (先後3)	通学 (高校3)	西6	中央3	主要停留所名
高浜駅				7:13				11:05	13:34						17:50	高浜駅
高崎				7:18				11:10	13:39						17:55	高崎
玉里総合支所				7:22				11:12	13:41						17:57	玉里総合支所
小川駅	5:54			7:27				11:16	13:45					16:39	18:01	小川駅
小川中延	5:56			7:29				11:18	13:47					16:41	18:03	小川中延
小美玉市医療センター	↓			↓				11:21	13:50					16:44	18:06	小美玉市医療センター
小川総合支所	6:00	7:22		7:35				11:22	13:51					16:45	18:07	小川総合支所
野田	6:04	7:26		7:39				11:26	13:55					16:49	18:11	野田
小川北義務教育学校前	6:05	↓		↓				11:27	13:56					16:50	↓	小川北義務教育学校前
旧上吉影小学校前	6:10	↓		↓				11:32	14:01					16:55	↓	旧上吉影小学校前
小美玉温泉ことぶき	↓	↓		↓				11:35	14:04					16:58	↓	小美玉温泉ことぶき
世楽	6:16	↓		↓				11:40	14:09					17:03	↓	世楽
柴高十字路	6:18	↓		↓				11:42	14:11					17:05	↓	柴高十字路
旧道堅倉	6:21	↓		↓				11:45	14:14					17:08	↓	旧道堅倉
野田西	↓	7:28		7:41				↓	↓					↓	18:13	野田西
三箇坂下	↓	7:37		7:46				↓	↓					↓	18:18	三箇坂下
上鶴田	↓	7:40		7:49				↓	↓					↓	18:21	上鶴田
堅倉小学校	↓	7:43		7:52				↓	↓	15:00		15:40		↓	18:24	堅倉小学校
橋場美入口	↓	↓		↓				↓	↓	15:05		15:45		↓	↓	橋場美入口
先後	↓	↓		↓				↓	↓	15:10		15:50		↓	↓	先後
小美玉市役所	6:25	↓	7:45	↓	9:20	9:57	10:25	11:55	14:24		15:43			17:18	18:28	小美玉市役所
住崎	6:29	↓	7:49	↓	↓	↓	↓	↓	↓		↓			↓	↓	住崎
旧道堅倉	↓	↓	↓	↓	9:21	9:58	10:26	11:56	14:25		15:44			17:19	18:29	旧道堅倉
東大曲	↓	7:46	↓	7:55	9:24	10:01	10:29	11:59	14:28		15:47			17:22	18:32	東大曲
四季の里前	↓	7:49	↓	↓	9:27	10:04	10:32	12:02	14:31		15:50			17:25	18:35	四季の里前
シビックガーデン	↓	7:50	↓	7:57	9:28	10:05	10:33	12:03	14:32		15:51			17:26	18:36	シビックガーデン
納場小学校前	↓	↓	↓	↓	9:31	10:08	10:36	12:06	14:35		↓			17:29	↓	納場小学校前
納場公民館前	6:33	↓	7:53	↓	9:32	10:09	10:37	12:07	14:36		↓			17:30	↓	納場公民館前
北浦団地	6:36	↓	7:56	↓	9:35	10:12	10:40	12:10	14:39		↓			17:33	↓	北浦団地
江戸住宅区コミュニティセンター	↓	↓	↓	↓	9:39	10:16	10:44	12:14	14:43		↓			17:37	↓	江戸住宅区コミュニティセンター
東平	6:41	↓	8:01	↓	9:42	10:19	10:47	12:17	14:46		↓			17:40	↓	東平
中央高校	↓	7:56	↓	8:03	↓	↓	↓	↓	↓		15:55		16:18	↓	18:42	中央高校
旭	6:42	7:59	8:02	8:06	9:43	10:20	10:48	12:18	14:47		15:58		16:21	17:41	18:45	旭
羽鳥駅東口	6:47	8:04	8:07	8:13	9:48	10:25	10:53	12:23	14:52		16:03		16:23	17:46	18:50	羽鳥駅東口

羽鳥駅

常磐線・上野方面	7:07	8:13	8:13	8:38	9:59	10:34	11:04	12:33	15:02		16:29		16:29	18:00	19:02
常磐線・水戸方面	6:57	8:22	8:22	8:22	10:03	10:32	11:03	12:37	15:09		16:10		16:35	17:53	19:12

■運行日 平日及び土日祝日運行（ただし、8/13～8/16は土日祝日ダイヤ、12/29～1/3は運休）

※通学（先後・三箇ルート）は土日祝日・休校日は運休。通学（高校）ルートは平日及び土日祝日運行（ただし、8/13～8/16は土日祝日ダイヤ、12/29～1/3は運休）

小美玉市コミュニティバス「おみたん号」運行時刻表<案> 平日ダイヤ

【2025年・変更点】

- 1. 通学ルート（小川支所→羽鳥駅行き）続行便設定
- 2. 東ルート・中央ルート減便
- ★中央高校生の下校時間帯の対応

（下り）羽鳥駅東口→小美玉市役所→小川駅→玉里総合支所→高浜駅 方面

羽鳥駅	常磐線・上野方面			7:47	8:13	8:13	9:00	9:32	10:34	11:04	12:33		14:32	15:02	15:55	16:29	18:00	
	常磐線・水戸方面			8:01	8:01	8:22	9:09	9:37	10:32	11:33	12:37		14:37	15:09	16:10	16:35	17:53	
仕業ダイヤ→		26	25	27	26	25	27	25	26	25	27	27	25	26	27	25	26	
	主要停留所名	中央1	通学 (先後1)	通学 (高校1)	通学 (高校2)	西1	西2	西3	西4	西5	西6	通学 (三箇2)	西7	中央2	中央3	西8	高校・ 西	主要停留所名
	羽鳥駅東口			8:10	8:18	8:27	9:15	9:55	10:40	11:12	12:45		14:45	15:15	16:20	16:40	18:05	羽鳥駅東口
	旭			8:11	8:19	8:28	9:16	9:56	10:41	11:13	12:46		14:46	15:16	16:21	16:41	18:06	旭
	中央高校			8:15	8:23	↓	↓	↓	↓	↓	↓		↓	15:20	16:25	↓	18:10	中央高校
	東平					8:29	9:17	9:57	10:42	11:14	12:47		14:47	↓	↓	16:42	↓	東平
	江戸住宅区コミュニティセンター					8:35	9:23	10:03	10:48	11:20	12:53		14:53	↓	↓	16:48	18:15	江戸住宅区コミュニティセンター
	北浦団地					8:37	9:25	10:07	10:50	11:22	12:55		14:55	↓	↓	16:50	18:17	北浦団地
	納場公民館前					8:40	9:28	10:08	10:53	11:25	12:58		14:58	↓	↓	16:53	18:20	納場公民館前
	納場小学校前					8:41	9:29	10:06	10:54	11:26	12:59		14:59	↓	↓	16:54	18:21	納場小学校前
	シビックガーデン					8:44	9:32	10:12	10:57	11:29	13:02		15:02	15:23	16:28	16:57	18:24	シビックガーデン
	四季の里前					8:46	9:34	10:14	10:59	11:31	13:04		15:04	15:25	16:30	16:59	18:26	四季の里前
	東大曲					8:48	9:36	10:16	11:01	11:33	13:06		15:06	15:27	16:32	17:01	18:28	東大曲
	住崎					↓	↓	↓	↓	↓	↓		↓	↓	↓	↓	↓	住崎
	小美玉市役所					8:52	9:43	10:20	11:05	11:40	13:10		15:10	15:33	16:38	17:05	18:40	小美玉市役所
	先後		7:20				↓			↓				↓	↓		↓	先後
	橋場美入口		7:25				↓			↓				↓	↓		↓	橋場美入口
	堅倉小学校		7:35				↓			↓		14:42		15:35	16:40		18:42	堅倉小学校
	上鶴田						↓			↓		14:45		15:38	16:43		18:45	上鶴田
	三箇坂下						↓			↓		14:50		15:41	16:46		18:48	三箇坂下
	野田西						↓			↓				15:46	16:51		18:53	野田西
	旧道堅倉						9:44			11:41				↓	↓		↓	旧道堅倉
	柴高十字路						9:48			11:45				↓	↓		↓	柴高十字路
	世楽						9:50			11:47				↓	↓		↓	世楽
	小美玉温泉ことぶき						9:56			11:53				↓	↓		↓	小美玉温泉ことぶき
	旧上吉影小学校前						9:58			11:55				↓	↓		↓	旧上吉影小学校前
	小川北義務教育学校前						10:03			12:00				↓	↓		↓	小川北義務教育学校前
	野田						10:04			12:01				15:48	16:53		18:55	野田
	小川総合支所						10:08			12:05				15:52	16:57		18:59	小川総合支所
	小美玉市医療センター						10:11			12:08				15:54	16:59		19:01	小美玉市医療センター
	小川中延						10:14			12:11				15:57	17:02		19:04	小川中延
	小川駅	6:50					10:22			12:19				16:05	17:05		19:14	小川駅
	玉里総合支所	6:53					10:25			12:22					17:12			玉里総合支所
	高崎	6:55					10:27			12:24					17:14			高崎
	高浜駅	7:08					10:38			12:35					17:25			高浜駅
	常磐線・上野方面	7:16					10:52			12:55					17:40			常磐線・上野方面
	常磐線・水戸方面	7:24					10:53			13:00					17:40			常磐線・水戸方面

■運行日 平日及び土日祝日運行（ただし、8/13～8/16は土日祝日ダイヤ、12/29～1/3は運休）

※通学（先後・三箇ルート）は土日祝日・休校日は運休。通学（高校）ルートは平日及び土日祝日運行（ただし、8/13～8/16は土日祝日ダイヤ、12/29～1/3は運休）

小美玉市コミュニティバス「おみたん号」運行時刻表
土日祝日ダイヤ（案）

【変更点】

1. 中央高校・北浦団地の両地区を周る
2. 土日祝日ともに1両で運行

（上り）高浜駅→玉里総合支所→小川駅→小美玉市役所→羽鳥駅東口 方面

高浜駅	常磐線・上野方面		10:09	14:42
	常磐線・水戸方面		10:17	14:59

主要停留所名	西1	西2	西3
高浜 駅		10:25	15:55
高 崎		10:30	16:00
玉 里 総 合 支 所		10:32	16:02
小 川 駅		10:36	16:06
小 川 中 延		10:38	16:08
小美玉市医療センター		10:41	16:11
小川総合支所		10:42	16:12
野 田		10:46	16:16
小川北義務教育学校前		10:47	16:17
旧上吉影小学校前		10:52	16:22
小美玉温泉ことぶき		10:55	16:25
世 楽		11:00	16:30
柴 高 十 字 路		11:02	16:32
旧 道 堅 倉		11:05	16:35
野 田 西		↓	↓
三 箇 坂 下		↓	↓
上 鶴 田		↓	↓
堅 倉 小 学 校		↓	↓
橋 場 美 入 口		↓	↓
先 後		↓	↓
小美玉市役所	7:30	11:15	16:45
住 崎	↓	↓	↓
旧 道 堅 倉	7:31	11:16	16:46
東 大 曲	7:34	11:19	16:49
四 季 の 里 前	7:37	11:22	16:52
シ ビ ッ ク ガ ー デ ン	7:38	11:23	16:53
納 場 小 学 校 前	7:41	11:26	16:56
納 場 公 民 館 前	7:42	11:27	16:57
北 浦 団 地	7:45	11:30	17:00
江 戸 住 宅 区 コ ミ ュ ニ テ ィ セ ン タ ー	7:49	11:34	17:04
東 平		↓	↓
中 央 高 校	7:54	11:39	17:09
旭	7:57	11:42	17:12
羽 鳥 駅 東 口	8:05	11:53	17:20

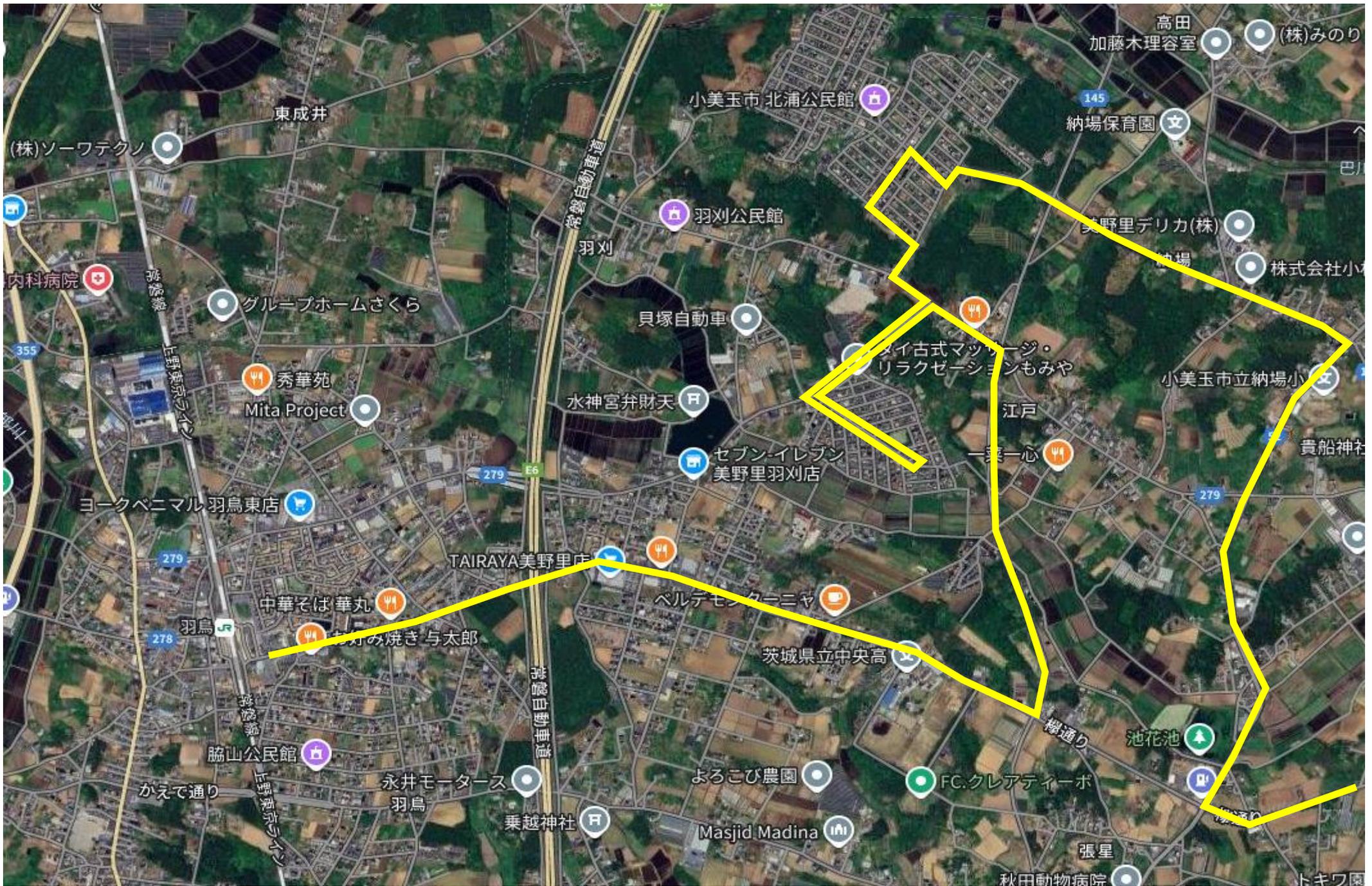
羽鳥駅	常磐線・上野方面	8:13	12:04	17:31
	常磐線・水戸方面	8:22	12:09	17:31

（下り）羽鳥駅東口→小美玉市役所→小川駅→玉里総合支所→高浜駅 方面

羽鳥駅	常磐線・上野方面	8:13	13:32	17:59
	常磐線・水戸方面	8:01	13:37	17:53

主要停留所名	西1	西2	西3
羽 鳥 駅 東 口	8:18	13:45	17:37
旭	8:19	13:46	17:38
中 央 高 校	8:23	13:50	17:42
東 平	↓	↓	↓
江 戸 住 宅 区 コ ミ ュ ニ テ ィ セ ン タ ー	8:28	13:55	17:47
北 浦 団 地	8:30	13:57	17:49
納 場 公 民 館 前	8:33	14:00	17:52
納 場 小 学 校 前	8:34	14:01	17:53
シ ビ ッ ク ガ ー デ ン	8:37	14:04	17:56
四 季 の 里 前	8:39	14:06	17:58
東 大 曲	8:41	14:08	18:00
住 崎	↓	↓	↓
小美玉市役所	8:53	14:20	18:12
先 後	↓	↓	
橋 場 美 入 口	↓	↓	
堅 倉 小 学 校	↓	↓	
上 鶴 田	↓	↓	
三 箇 坂 下	↓	↓	
野 田 西	↓	↓	
旧 道 堅 倉	8:54	14:21	
柴 高 十 字 路	8:58	14:25	
世 楽	9:00	14:27	
小美玉温泉ことぶき	9:06	14:33	
旧上吉影小学校前	9:08	14:35	
小川北義務教育学校前	9:13	14:40	
野 田	9:14	14:41	
小 川 総 合 支 所	9:18	14:45	
小美玉市医療センター	9:21	14:48	
小 川 中 延	9:24	14:51	
小 川 駅	9:32	14:59	
玉 里 総 合 支 所	9:36	15:03	
高 崎	9:38	15:05	
高 浜 駅	9:48	15:15	

高浜駅	常磐線・上野方面	10:09	15:35	
	常磐線・水戸方面	10:17	15:24	



北浦団地内のルート検証試走（令和6年10月23日）

第2回公共交通会議で挙げた延伸の要件案
延伸可能性の検討

- ・延伸部の運行は団地内の交通量が少なくなる昼間
- ・延伸部のルートは、団地への進入道路の幅員と同等以上を確保
- ・停留所は、幅員が広い箇所に設置（1箇所）
- ・団地の全面的協力（バス優先の住民同意・周知）

試走行程

- 9:30 羽鳥駅東口集合 バス乗車 ※カメラ係等は先回りする。
9:40 バス停【北浦団地入口】から試走スタート
1. 左折 公民館前の通りに入る。※写真1：交差点
公民館前の狭隘 ※写真2：狭隘な道
公民館前 ※写真3：狭隘な道
 2. 右折 山田商店交差点
 3. 左折 丁字路
 4. 左折 2つ目交差点（止まれ）
バス停候補地停車 ※写真4
 5. 左折 公民館前の通りに戻る。※写真 現在ルートで一番狭い箇所
 6. 右折 試走終了帰路

所要時間
約10分



3の停留所設置候補の道路を走行しているところ。
・広く余裕を持って走行ができています。



2の箇所です団地奥側からバスが進行してきて右側から来た車とすれ違っているところ。
・道路幅いっぱいによてのすれ違いになっています。



1の箇所に右側からバスが進行し団地の奥側から来た車とすれ違っているところ。
・道路からはみ出でのすれ違いとなっています。
・バスは植栽にかすってしまいました。

<凡例>
上段：舗装幅員(m)
下段：電柱箇所の幅員(m)

10/23（水）北浦団地試走についての感想や意見など

関東鉄道株式会社 石岡営業所

・現行ルートにおいても一部狭いルートを通っていたため不安だったが、今回の試走の北浦公民館付近でも一般車両とのすれ違いが複数回あり、道幅が狭い電柱がでている箇所をギリギリで通るのは定時制の確保が出来ないだけでなく運行の危険を伴うと感じた。

・今回は一般的な乗用車とのすれ違いが何とかできたが、すれ違う相手が引っ越しや宅配のトラックが場合はどうか、すれ違いが出来ないだけでなく運行の遅れやトラブルの原因になるかもしれないのでルートとして選ぶのは避けて頂きたい。さらに、引っ越しのトラックが駐車していた時には、長時間にわたって駐車することも考えられるため運行が出来ない状態になってしまう。

・路線バスの車両後退は厳禁であるため、今回のようなすれ違いが発生する箇所は止めてほしい。道幅（理想:6.0m以上）のあるルートがもしあればそちらで再検討してほしい。

・（乗務員より）今回はすれ違う車が譲ってくれたが、全員が譲ってくれるわけではない。普段の乗務で（肌感覚だが）半分くらいの人が譲ってくれるが、もう半分の人が譲ってくれない。今までも危ないと思ったこともあったので安全なルートとは言えないのではないだろうか。

・バスと対面通行が厳しい道路は一方通行または専用道路になれば、バスを運行する検討ができそう。もしくは、北浦団地内の広い道路を直進のみとして、先にバス回転場などを設ければ運行ができそう。

■小美玉市定額タクシー「(仮称) おみタク」の実証運行について

都市建設部都市整備課
福祉部介護福祉課

1. 趣旨

市では、市内に居住する高齢者、障がい者などに対して、タクシーの利用料金の一部を助成することにより、身体的・経済的な負担の軽減を図るとともに、タクシーを活用した外出機会の創出や他の公共交通機関などへの移動の円滑化等に資するため、予算の範囲内において試験的に定額タクシー※「(仮称) おみタク」を実施する。

※「定額タクシー」とは、事前に決められた料金でタクシーを利用できるサービス。

2. 目的

現在、高齢者等の外出支援サービス（タクシー券）を行っているが、特に行政界付近や百里基地周辺等にお住まいの方は、目的地への片道の運賃が高額となるため、日常生活などにおいて利便性の高い地域にお住まいの方と比べると、不公平感が発生している状況である。

このことから、市では、定額負担による公平な移動サービスを提供するとともに、これまでタクシーを使用していなかった方の新たな移動手段として利用促進を図ることにより、もって高齢者等の免許返納の検討に寄与することを目的とする。

なお、本格運行については、実証運行の検証結果などを踏まえ検討する。

3. 実証運行の概要等

【対象】

・ 次のいずれかに該当する方（運転免許証所有者も利用可能）

①70歳以上の方

②60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お持ちの方

【概要】

・ 定額タクシーの利用は、登録制とします。（要申請）

・ 定額タクシーのサービス区域は、市内に限定します。

・ 運賃（片道）は、タクシーのメーター料金に応じて1回当たり500円（又は1,000円）とし、差額は市の負担となります。

・ 乗車場所と降車場所は、同一場所でないこととします。

（例）1回の乗車で自宅～目的地～自宅（自宅付近を含む）や立ち寄り帰宅する乗車などは不可です。取得

・ タクシー券利用者も申請は可能です。ただし、サービスの併用は不可とします。

【運賃】

項目	運賃	市負担	備考
2,500円（約6km）以下	500円	2,000円以下	
2,500円（約6km）超え	1,000円	1,500円以上	

（参考事例）大洗町、結城市、水戸市

* 決められた条件により複数名で利用すると運賃が割安になります。

* 通常のタクシー運賃と比べて格安な運賃設定です。

【運行時間】

- ・ タクシー会社の営業日であり営業時間内。

【実証運行期間】

- ・ 令和7年3月から6ヶ月間を予定。

【想定予算額】

- ・ 約5百万円（60人×6回/月×6ヶ月×2,000円）
（根拠）
 - ・ R5タクシーチケット（42枚）の使い切り人数：386人
 - ・ 利用想定人数：使い切り人数の15%（約60人）
 - ・ 月の利用日数：月3回（往復6乗車）
 - ・ 1回当たりの市の負担運賃（想定）：2,000円

【その他】

<利用者>

- ・ 利用者は、電話での予約時に「定額タクシーの利用」であることや「登録証」の番号を伝え、乗車時には登録証を提示する。
- ・ 利用者は、アンケートに協力する。

<タクシー会社>

- ・ タクシー会社は、乗車ごとに指定の様式により日報を作成する。
- ・ タクシー会社は、毎月、月末締めで実績報告書（指定様式）を作成し、翌月の指定の日までに市へ提出のうえ、市の負担分を請求する。

4. 今後の進め方（案）

- ・ 令和6年11月まで 地域公共交通会議での合意
- ・ 令和6年12月 議会説明（実証運行）
- ・ 令和7年 1月～2月 広報誌等による周知
協力会社との協定等の締結
- ・ 令和7年 3月 実証運行開始
- ・ 令和7年 8月 実証運行終了（予定）
実証運行の検証（アンケートを含む）

小美玉市地域公共交通計画（素案） 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

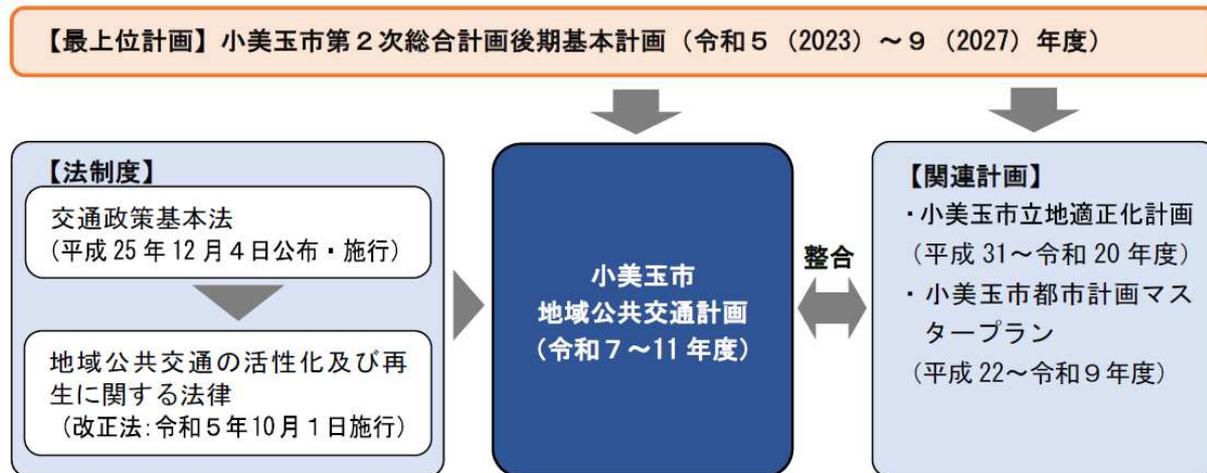
<背景・目的>

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」という誓いの下、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（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）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

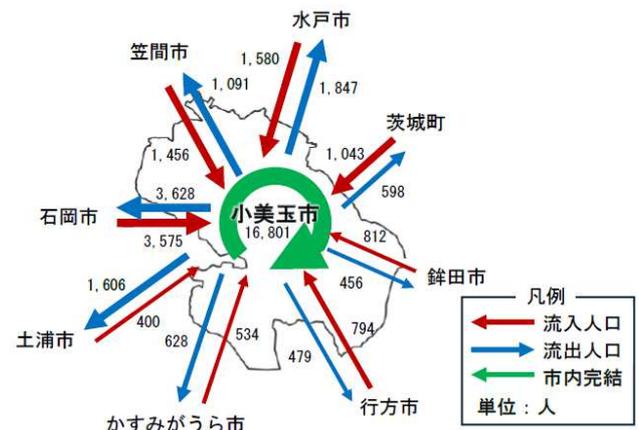
<交通特性>

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



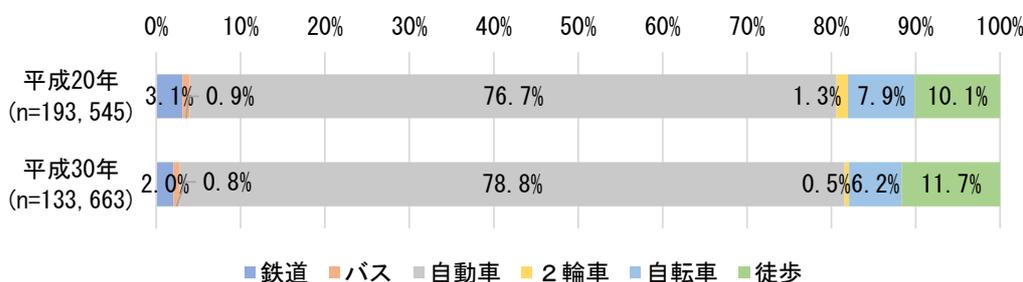
出典：令和2年国勢調査

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。

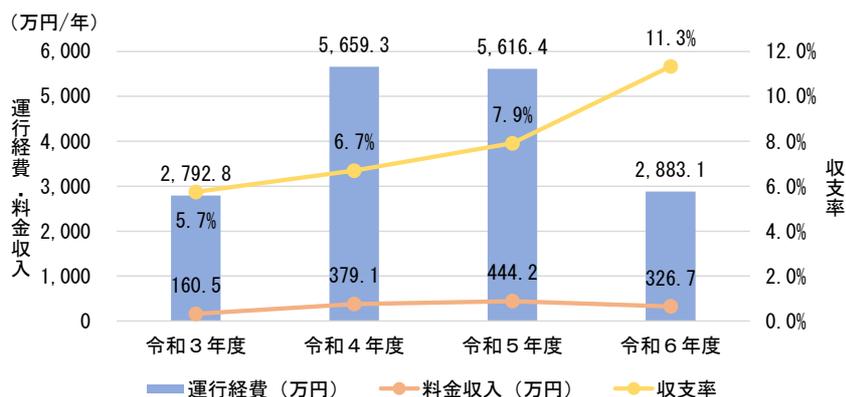
■小美玉市・代表交通手段別分担率の推移 (全目的、発生集中交通量)



3 公共交通の現状把握

①鉄道	小美玉市内の鉄道は、JR 常磐線が市内の西側を通過しており、市内には羽鳥駅が存在。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(株)、茨城交通(株)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(株)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年度は直近5年間で最も多くなっています。
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、一部ルート廃止、西ルートの増便といった再編を実施。 収支率は、約6～7%にあり、令和4年度から令和5年度にかけて、運行事業委託費のほか、ダイヤ改正などに係る経費が加わり、運行経費が増加傾向となっています。
⑤タクシー	市内に営業所を置くタクシー事業者は、(有)上田タクシー、羽鳥駅前ハイヤー(有)、(有)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 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>

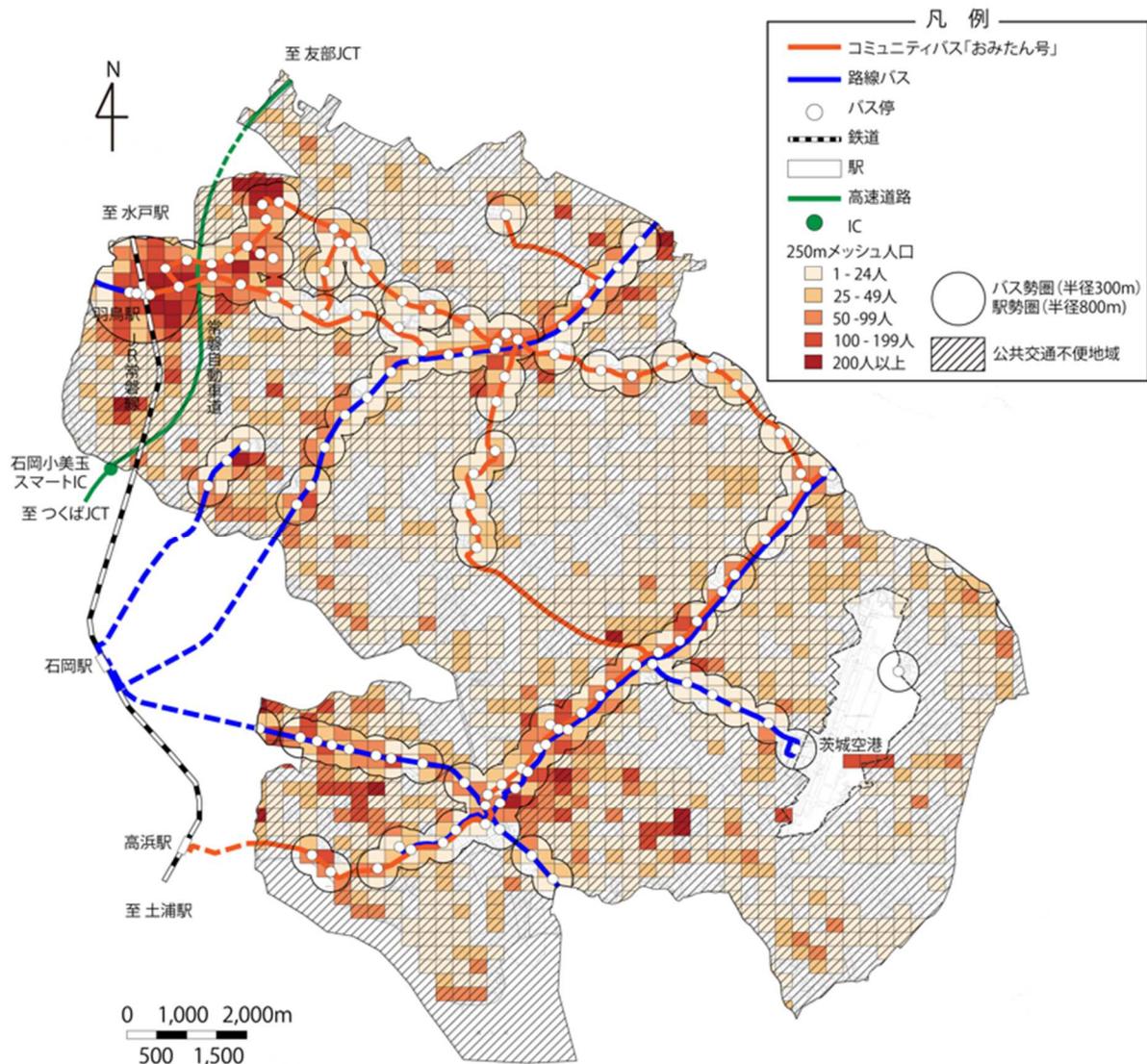
公共交通不便地域

…駅やバス停が一定の距離の範囲内に存在せず、公共交通が利用しづらい地域。

※本市では、駅から半径 800m、バス停から半径 300m 以東の地域を示す。

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、羽鳥駅の南側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）

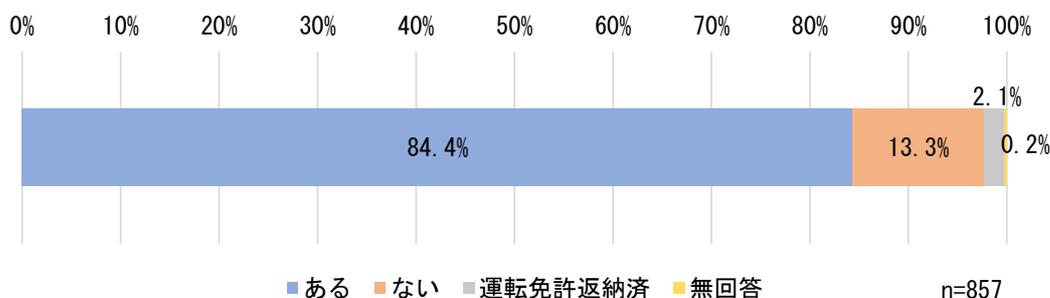
項目	市域全体	
	面積ベース	人口ベース
鉄道駅から 800m 及びバス停から 300m	18.8%	40.2%
公共交通不便地域	81.2%	59.8%
合計	100.0%	100.0%

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

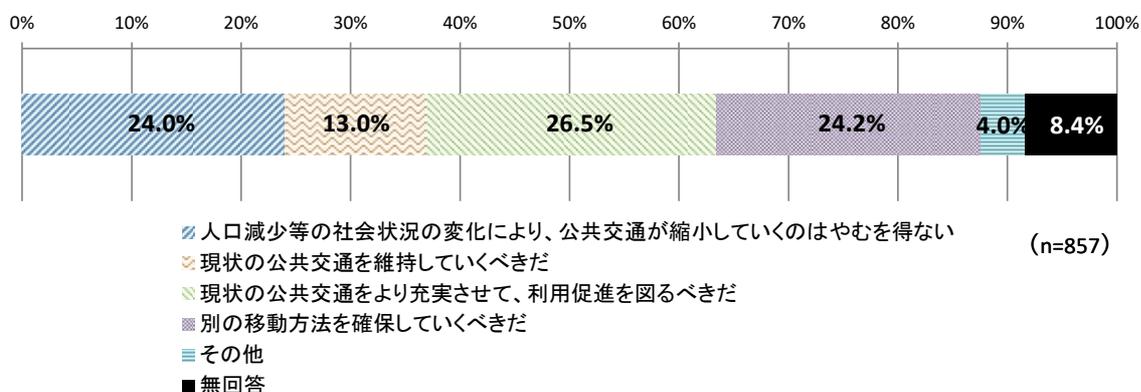
日常の交通手段については、交通手段の不足に対する不便を感じていない層が 74.3%と圧倒的に多く、交通手段に困っている層は比較的少数（「困ることがたまにある」13.8%、「よくある」9.7%）にとどまります。

③公共交通のあり方に対する意識

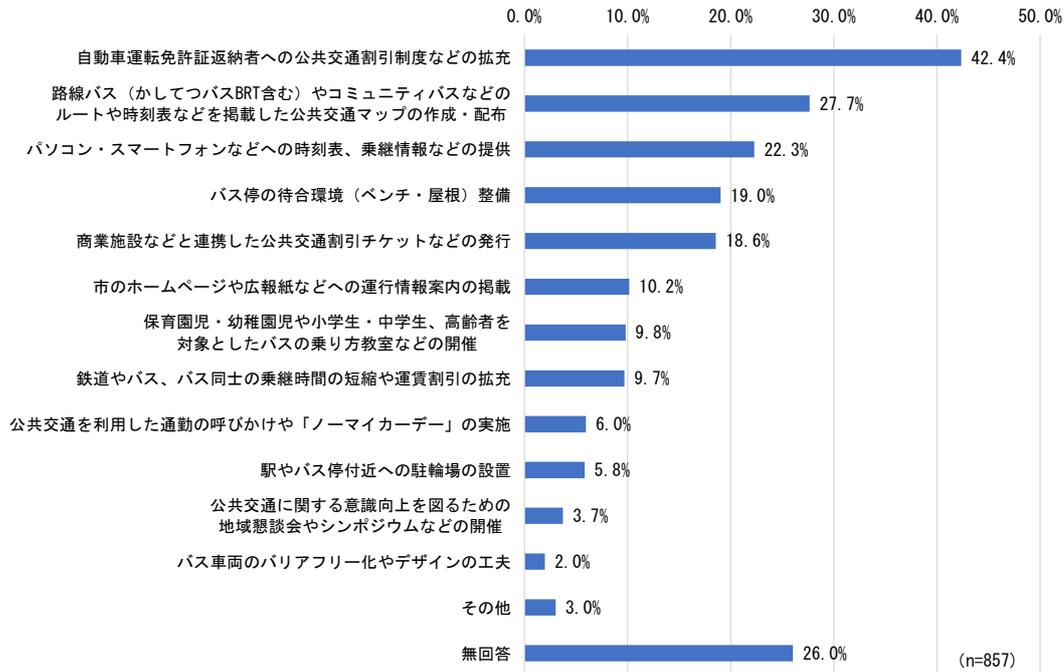
市内公共交通の今後の方針に関して、「現状の公共交通をより充実させて、利用促進を図るべきだ」が 26.5%で最も多くなっており、現状の公共交通の改善を望む一方で、人口減少や少子高齢化などの社会情勢に対する現実的な受け入れ姿勢も見られます。

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り組みについて



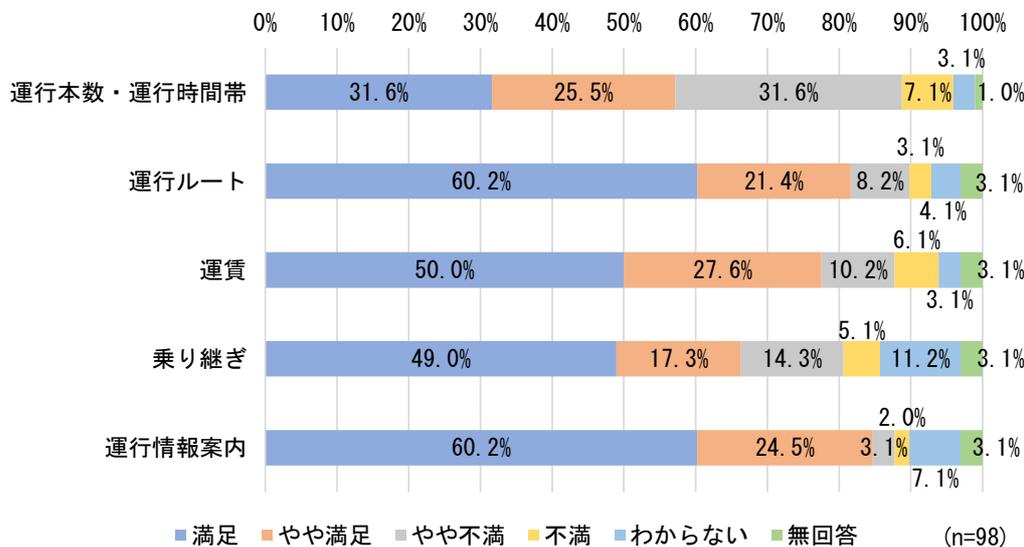
■公共交通の利用促進策（市民アンケート調査）



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り組んでいく必要があります。
- ▶ 情報化社会の中で、AIやIoT、ビッグデータなどのデジタル技術の活用により、更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必要があります。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。

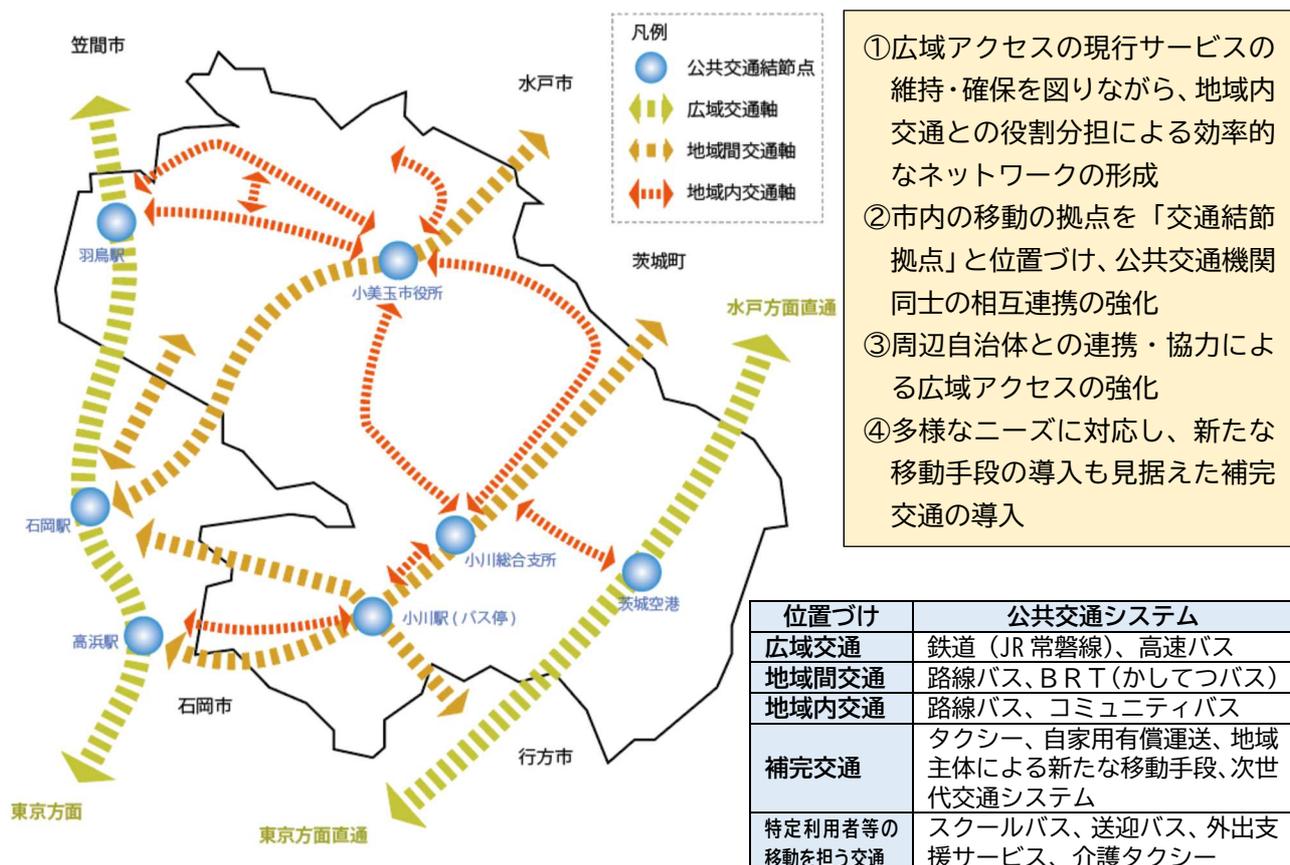
基本方針2 交通弱者が安心して利用できる公共交通の構築

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>



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	5.8人	5.9人
茨城空港・水戸線	3.7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
コミュニティバス収支率	7.7%	12.5%
JR羽鳥駅の乗車人員 (1日平均)	2,163人	2,600人

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便平均)	4.1人/便	5.0人/便

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	目標 (R11)
乗り方教室の開催回数	0件 (R5)	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)	5.1% (R6)	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 既存の交通基盤の維持と利便性の向上

事業1-1-1 路線バスの維持と継続	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・整備の利便性

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が円滑にし、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	スクールバスの運営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り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		→	→	→	→	→
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	→	→	→	→	→
			バスロケーションシステムの周知						
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						
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						
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						
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	→	→	→	→	→
			バスロケーションシステムの周知						
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						
			四季健康館への送迎バスの運用						
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						
			定額タクシーの導入	実証実験・検証	→				
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						
			UDタクシーの導入促進						
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						
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	→				
			乗り方教室の実施	検討	→				
			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						
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						
3-1-3	パークアンドライドの促進	・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ライドとしての活用						
			茨城空港駐車場のパークアンドライドとしての活用						
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ド利活用推進協議会	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						
			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						
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						
			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						
			ライドシェアの導入の検討						
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						
			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						

8 計画の達成状況の評価

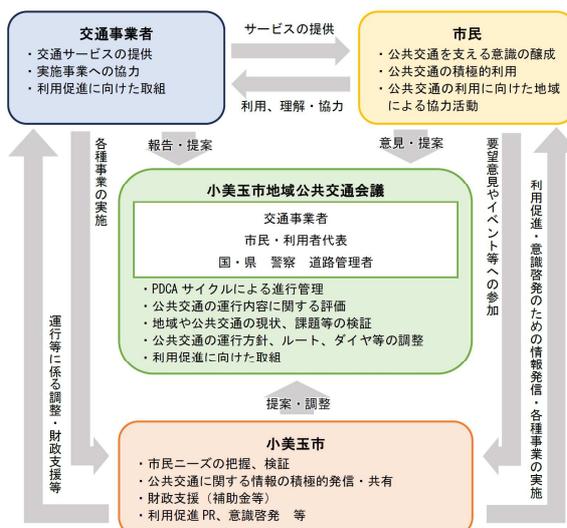
<計画の推進体制>

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、一丸となって取り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、各事業に取り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、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）

○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。

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
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		●	●	●	●	●

小美玉市地域公共交通計画

【 素案 】

令和6年11月21日現在

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) P D C A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 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。

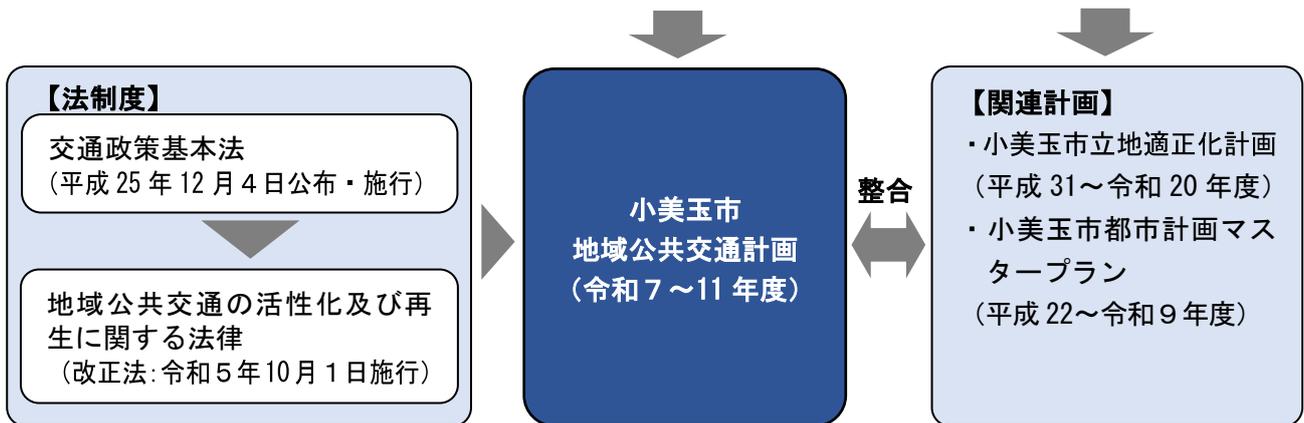
しかしながら、人口減少等による公共交通利用者の減少や運行維持費の負担増加、運転手不足問題など、見直すべき課題を抱えています。

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。

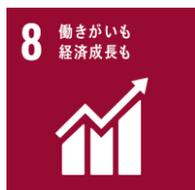
【最上位計画】小美玉市第2次総合計画後期基本計画（令和5（2023）～9（2027）年度）



■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」という誓いの下、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（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）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（2025）年度から令和11（2029）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。

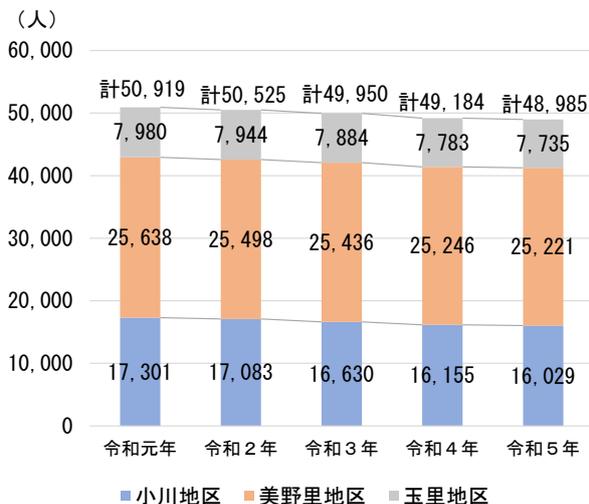
地区別人口は、令和元年から令和5年にかけて小川地区では1,272人減少、美野里地区では417人減少、玉里地区では245人減少と3地区とも減少しています。世帯数は令和元年から令和5年にかけて小川地区では91世帯減少、美野里地区では558世帯増加、玉里地区では118世帯増加と小川地区では減少傾向となっていますが、美野里地区、玉里地区では増加傾向となっています。

■総人口及び世帯数の推移

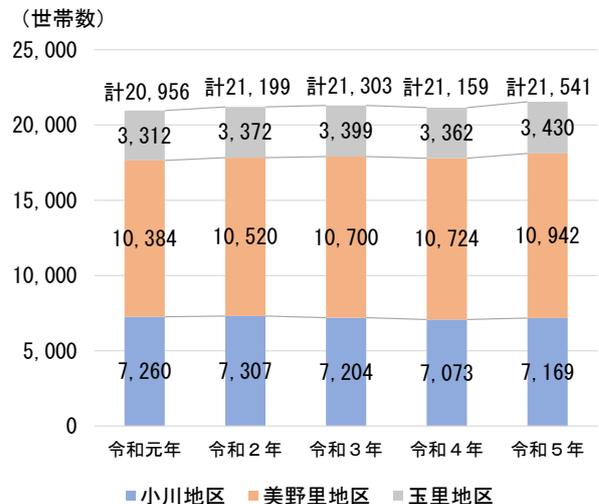


出典：小美玉市住民基本台帳（各年4月1日現在）

■地区別人口の変化



■地区別世帯数の変化

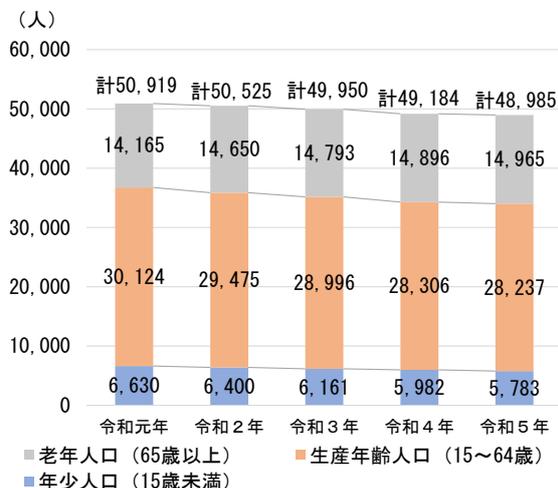


出典：小美玉市住民基本台帳（各年4月1日現在）

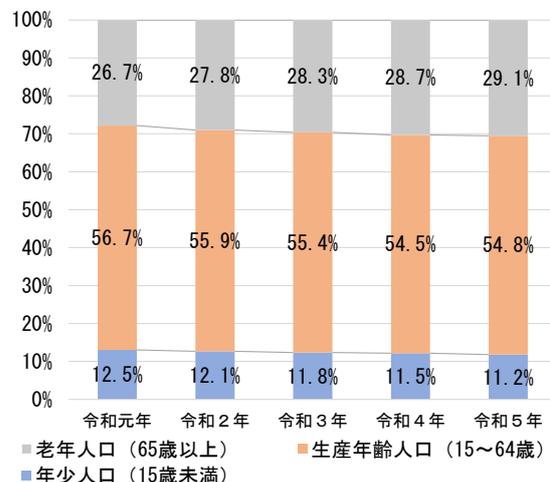
②年齢3区分人口

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

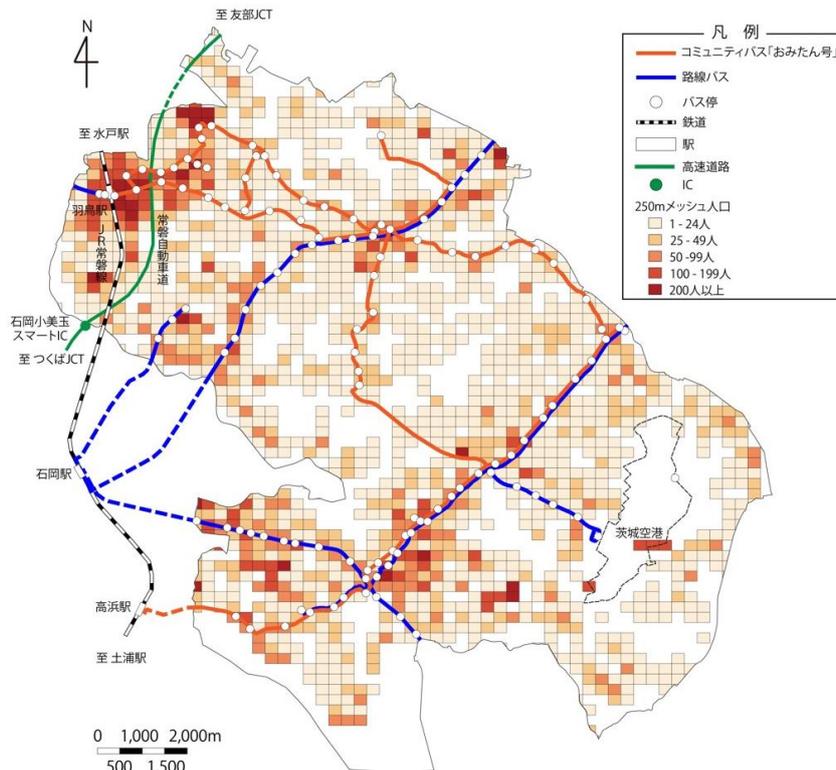


出典：小美玉市住民基本台帳（各年4月1日現在）

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）

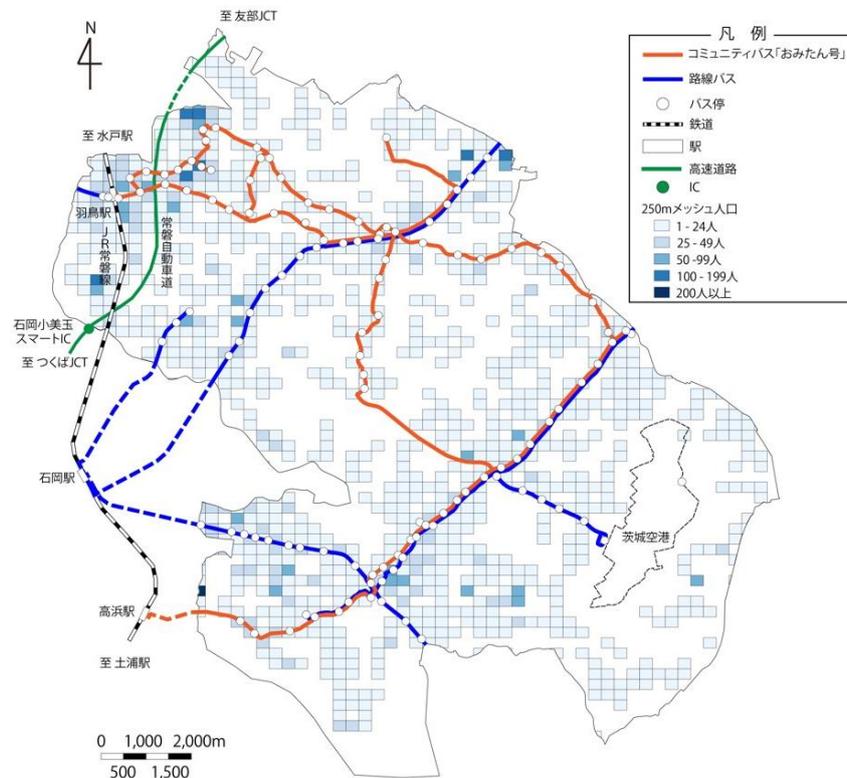


出典：令和2年国勢調査データより作成

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年度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



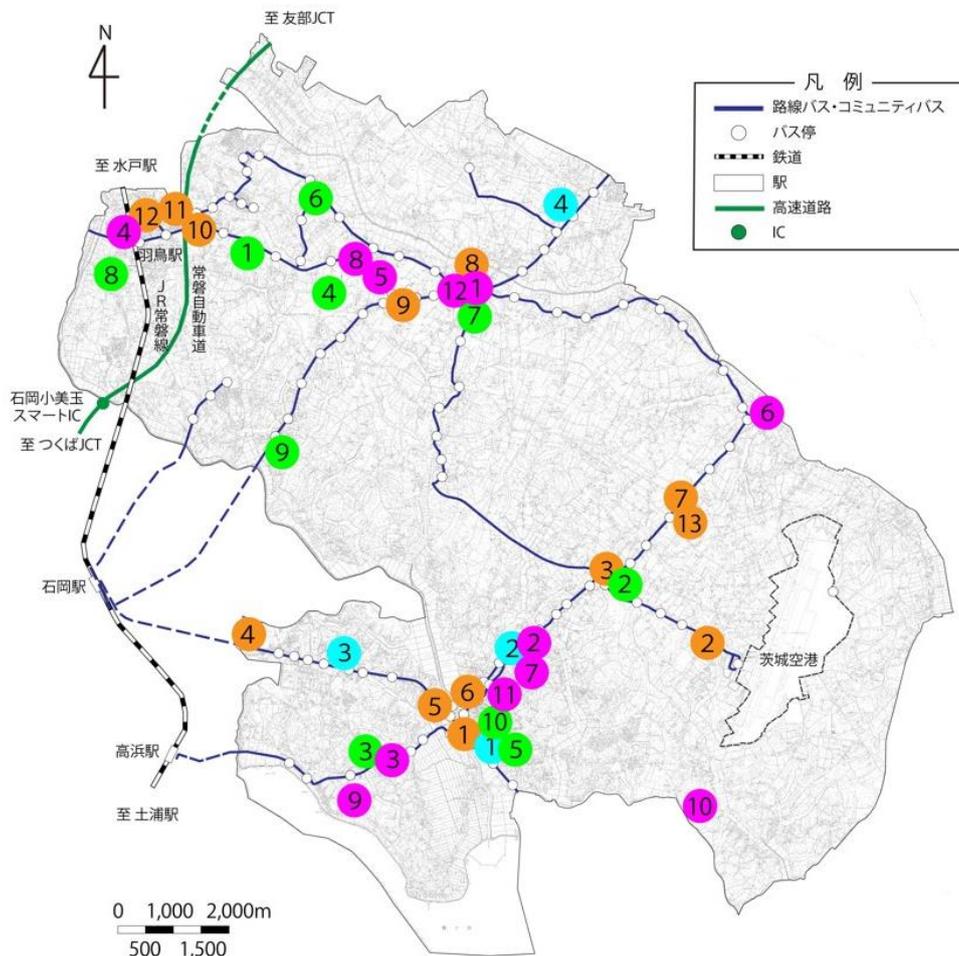
※前回策定時：平成 28（2016）年、本策定：令和 2（2020）年

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

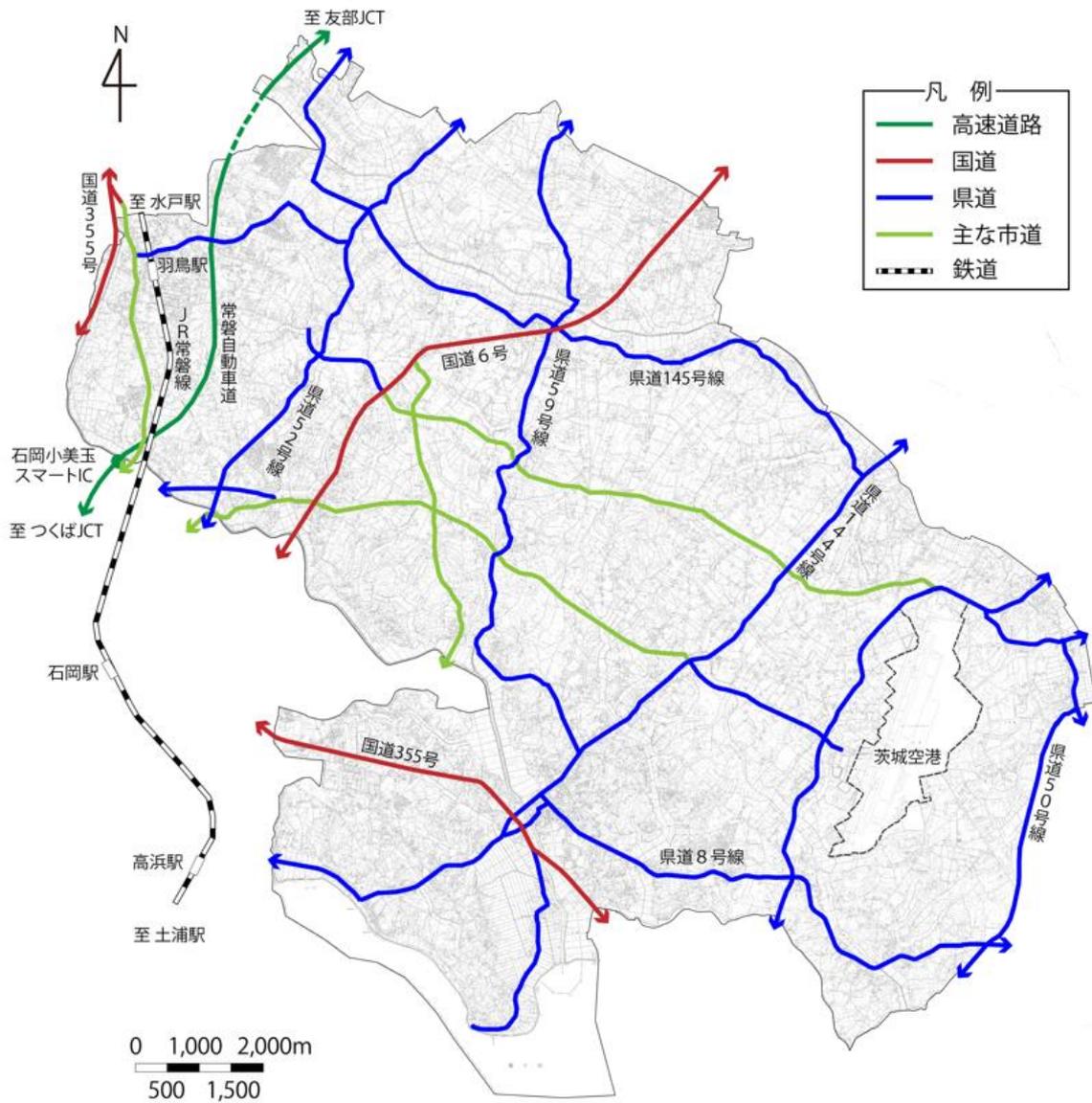


商業施設	①	玉里ショッピングモールアスタ	公共施設	①	小美玉市役所 本庁舎・美野里公民館
	②	空のえき そ・ら・ら		②	小美玉市役所 小川総合支所
	③	小川ショッピングプラザ		③	小美玉市役所 玉里総合支所
	④	カインズ 石岡玉里店		④	小美玉市役所 羽鳥出張所
	⑤	コメリ ハード&グリーン玉里店		⑤	四季健幸館 浅美運輸 Spa
	⑥	カスミフードスクエア小川店		⑥	小美玉温泉 湯～GO!
	⑦	コメリ ハード&グリーン上吉影店		⑦	小美玉市小川文化センターアピオス
	⑧	タイヨー美野里店		⑧	小美玉市四季文化館みの～れ
	⑨	セイミヤ小美玉店・ コメリ ハード&グ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

(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



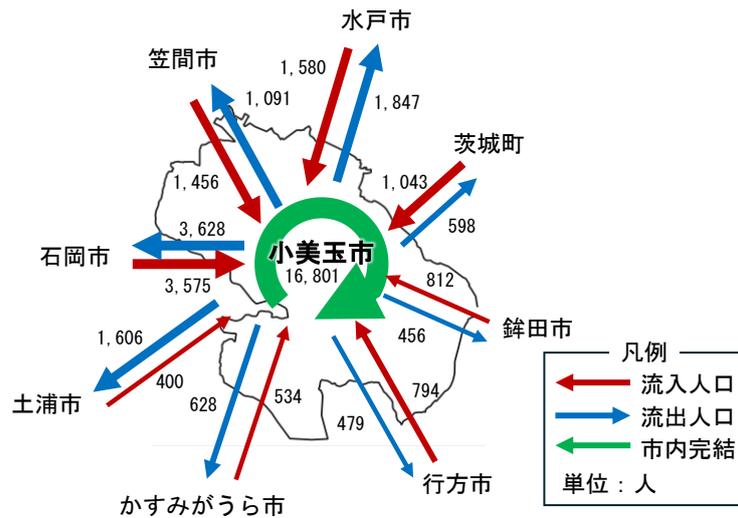
(5) 交通特性

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



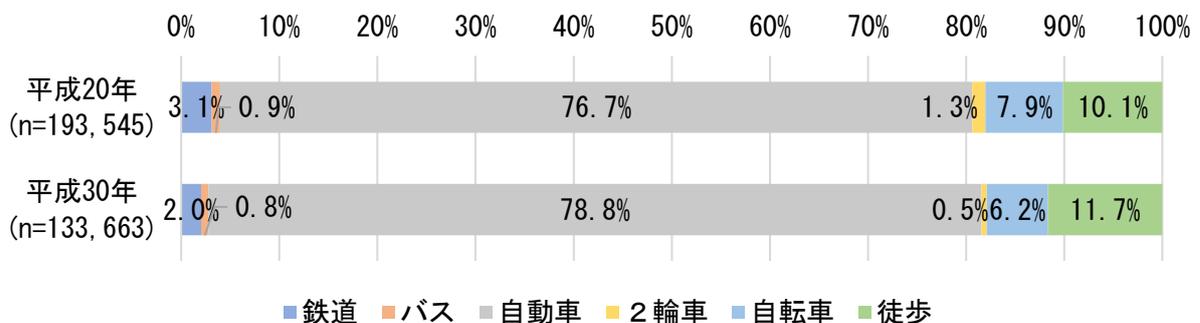
出典：令和2年国勢調査

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。

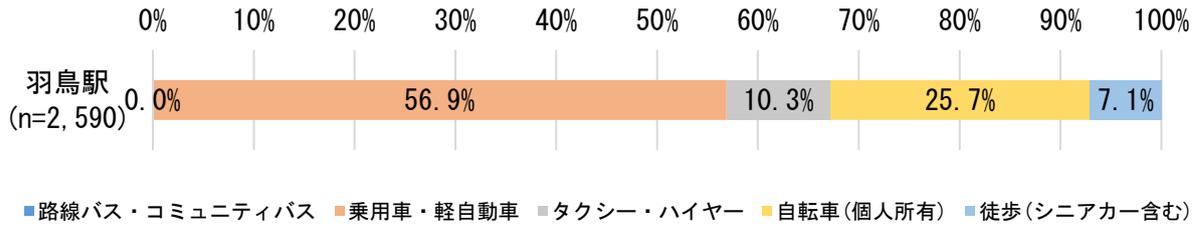
羽鳥駅における端末交通手段分担率は、乗用車・軽自動車が56.9%と高く、路線バス・コミュニティバスを利用する人が少ない状況です。

■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)



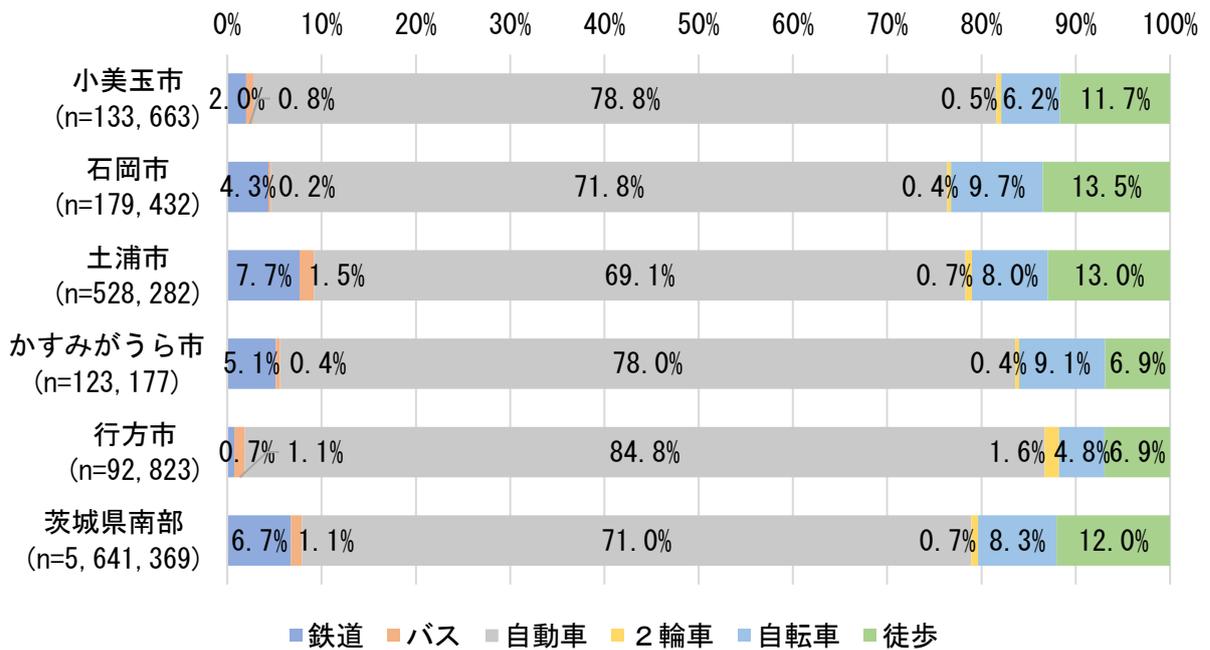
出典：東京都市圏パーソントリップ調査

■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

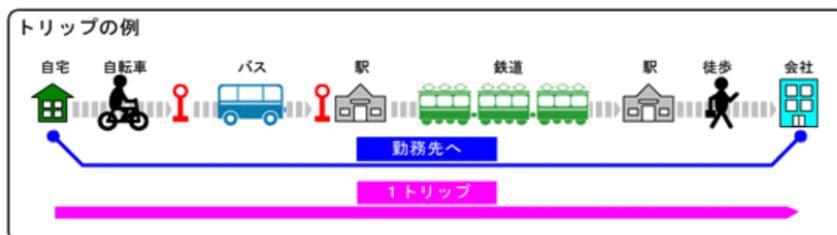
■平成 30 年・代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



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

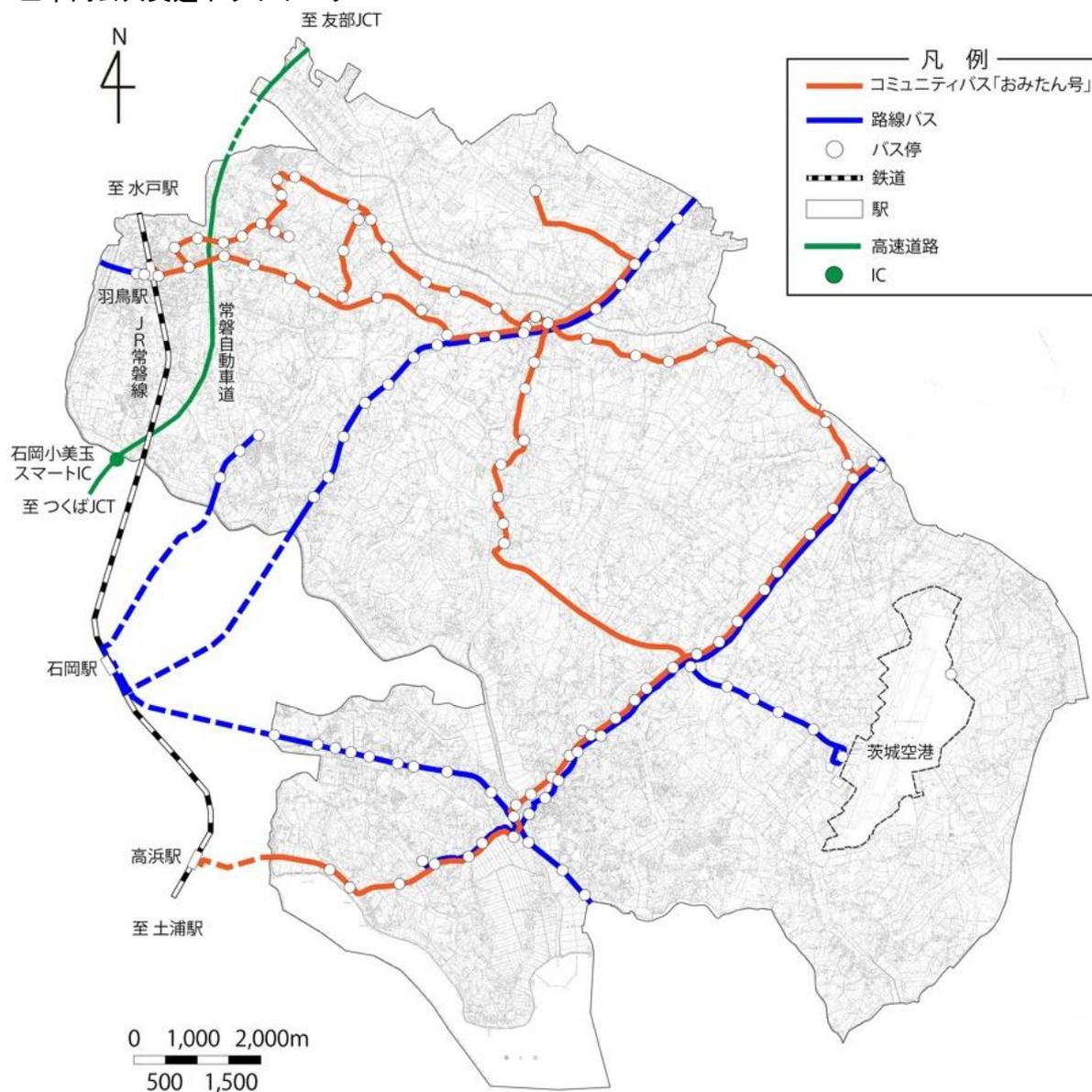
(1) 市内公共交通の概況

市内の公共交通網について、以下に示します。

東京から宮城方面を結ぶ JR 常磐線が市内の西側を南北方向に通っています。JR 羽鳥駅は在来線のみが停車し、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

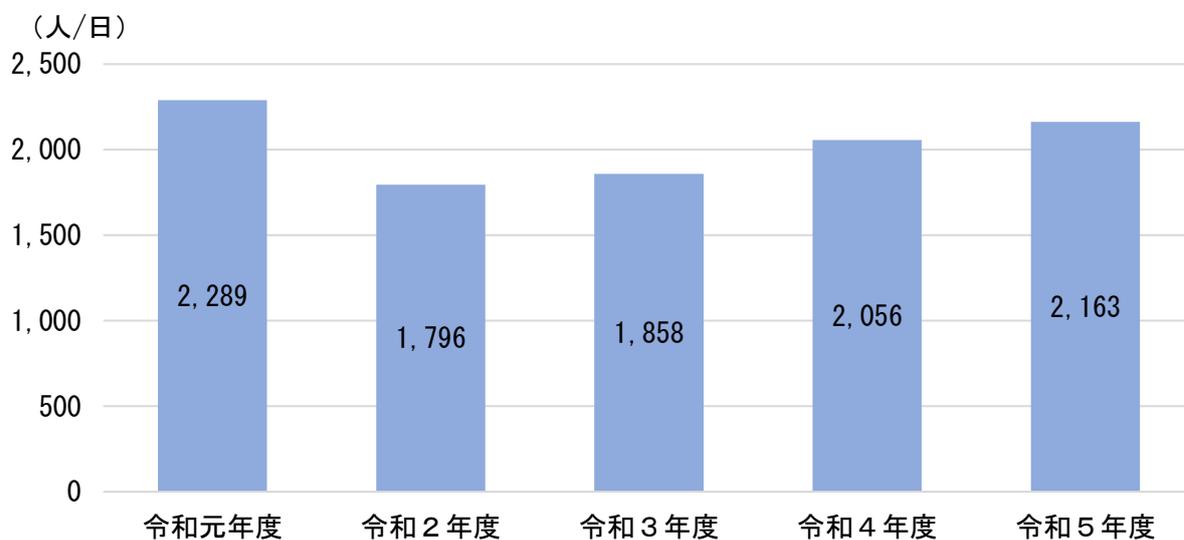
小美玉市内の鉄道は、JR 常磐線が市内の西側を通っており、市内には羽鳥駅が存在します。羽鳥駅は普通列車のみ停車し、羽鳥駅から水戸駅までの所要時間は約 25 分、土浦駅までは約 20 分です。

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(株)、茨城交通(株)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(株)	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(株)、 関東鉄道(株)	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、土以外の曜日 : 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(株) 現金：550円 IC : 540円

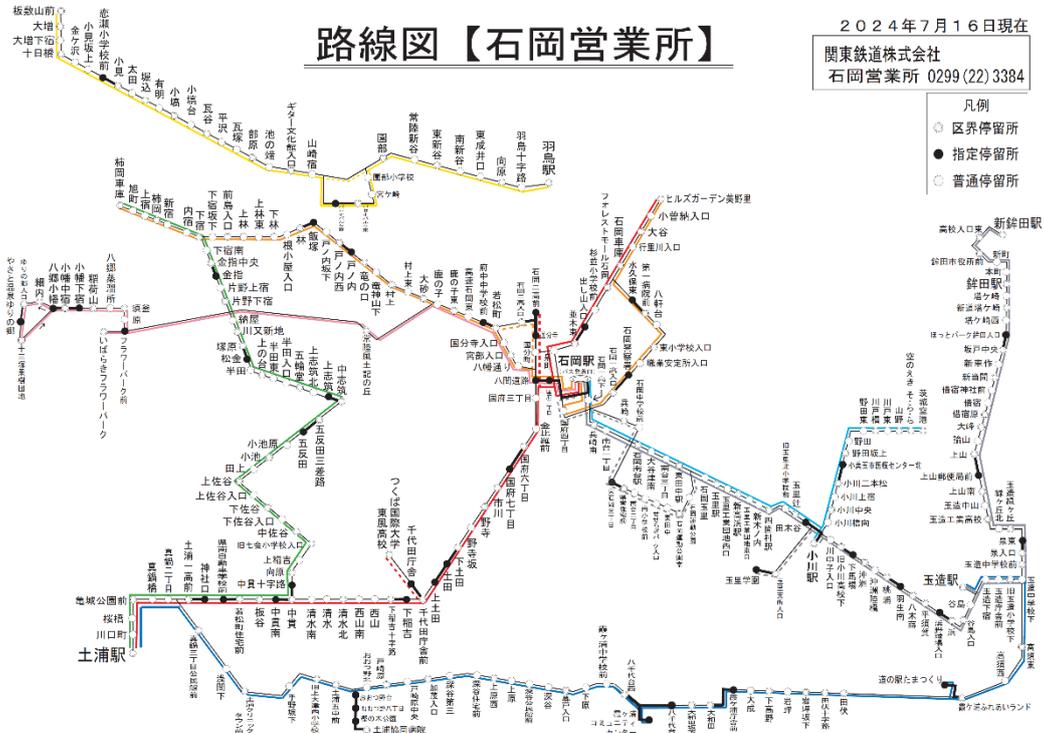
※令和6年10月27日現在

出典：各高速バス事業者

(4) 路線バス

路線バスは、関東鉄道株の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）



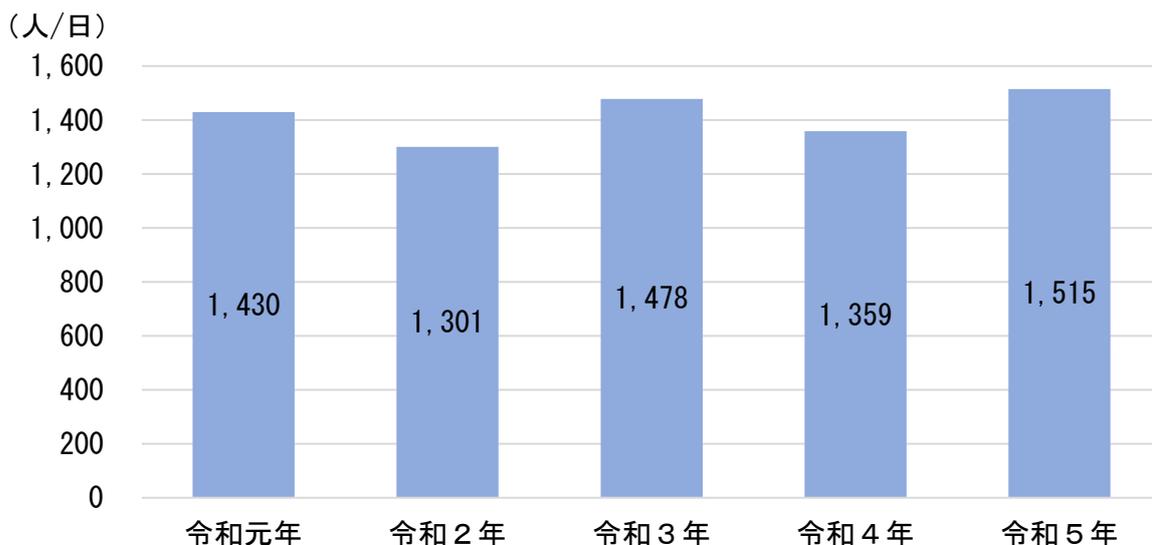
出典：関東鉄道株

■路線図（水戸営業所）



出典：関東鉄道株

■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(株)

■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)	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 高浜線	林線	(八郷中入口経由) 林線	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(株)

■関東鉄道(株)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～松ヶ谷	0	0	1	0	0.5	0.0

※令和6年4月1日現在

出典：関東鉄道(株)

(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実証運行を行い、令和3年9月1日から本格運行しています。

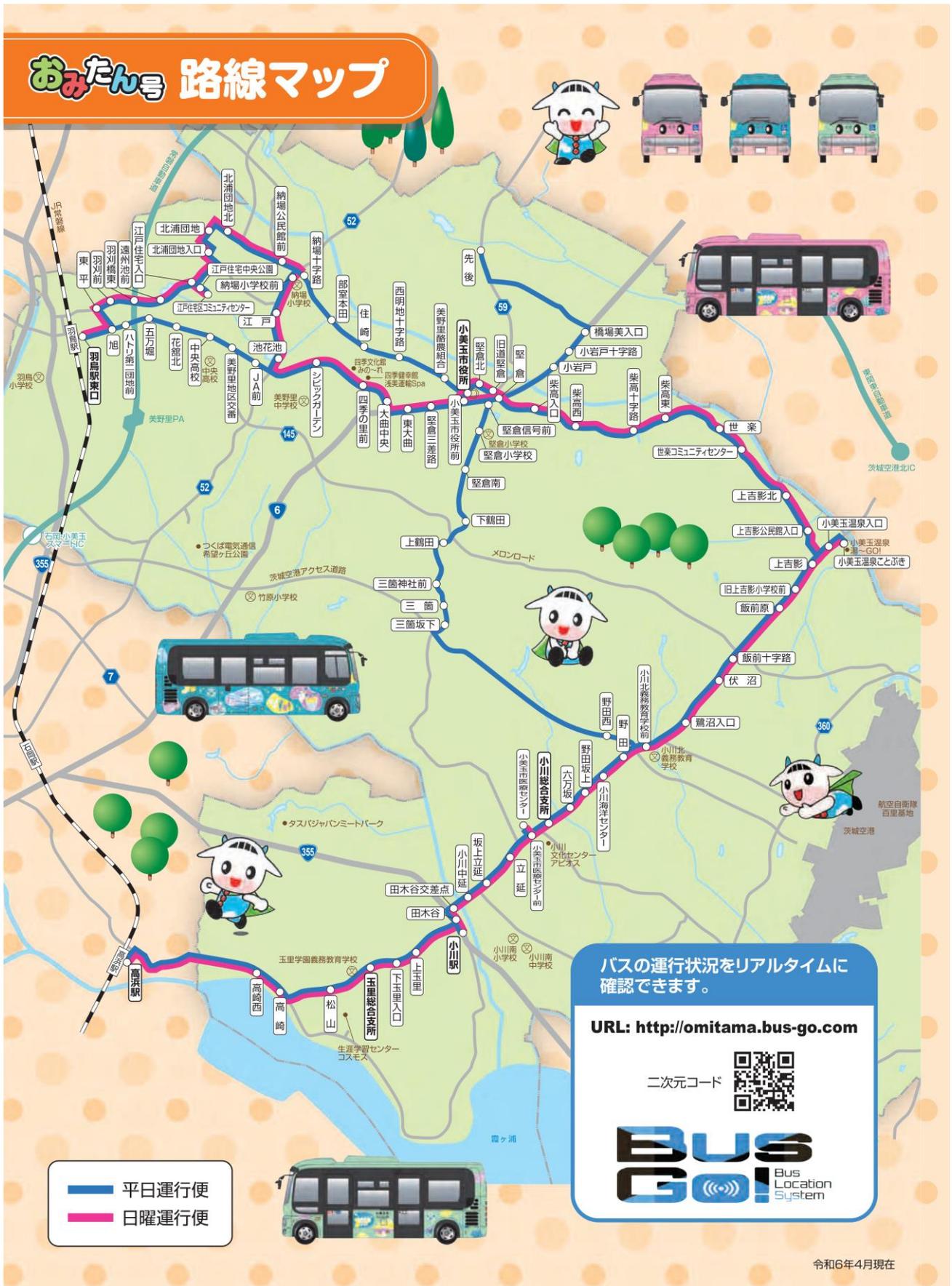
令和6年4月1日からは高浜駅までの延長や、運賃の改定、一部ルートの廃止（希望ヶ丘ルート、空港ルート）、西ルートの増便といった再編を行っています。

■コミュニティバス「おみたん号」の運行サービス

ルート名	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>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。</p>
運行便数	<p>【平日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【日曜】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西ルート : (上り) 7本、(下り) 8本
料金	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【割引運賃】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	関東鉄道株

出典：小美玉市

■コミュニティバス「おみたん号」の路線図



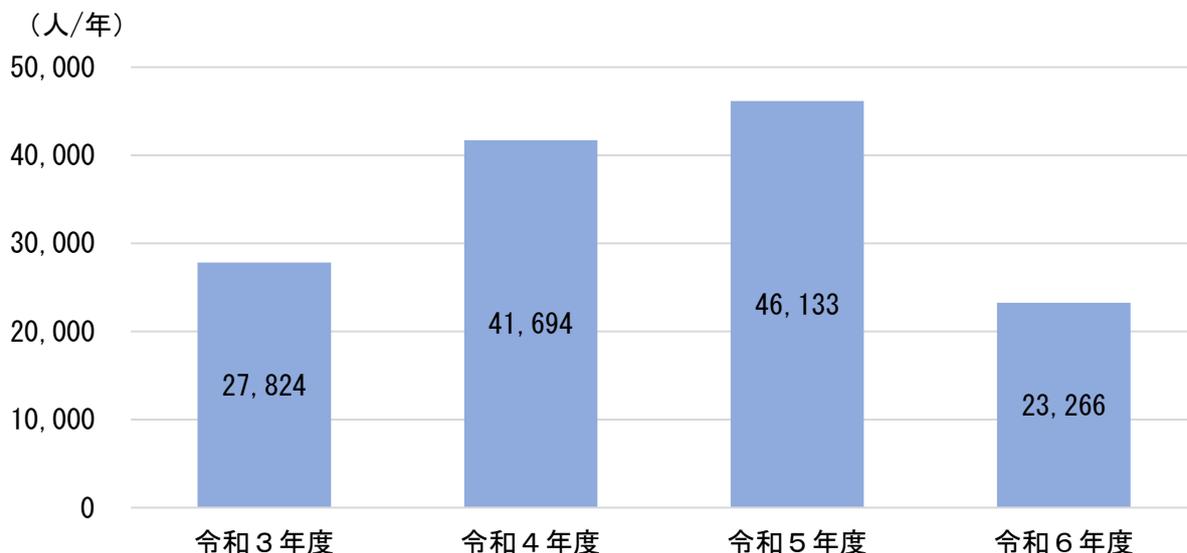
出典：小美玉市役所

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、増加傾向で、令和5年度は約46,000人となっています。

収支率は、約6～7%にあり、令和4年度から令和5年度にかけて、運行事業委託費のほか、ダイヤ改正などに係る経費が加わり、運行経費が増加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

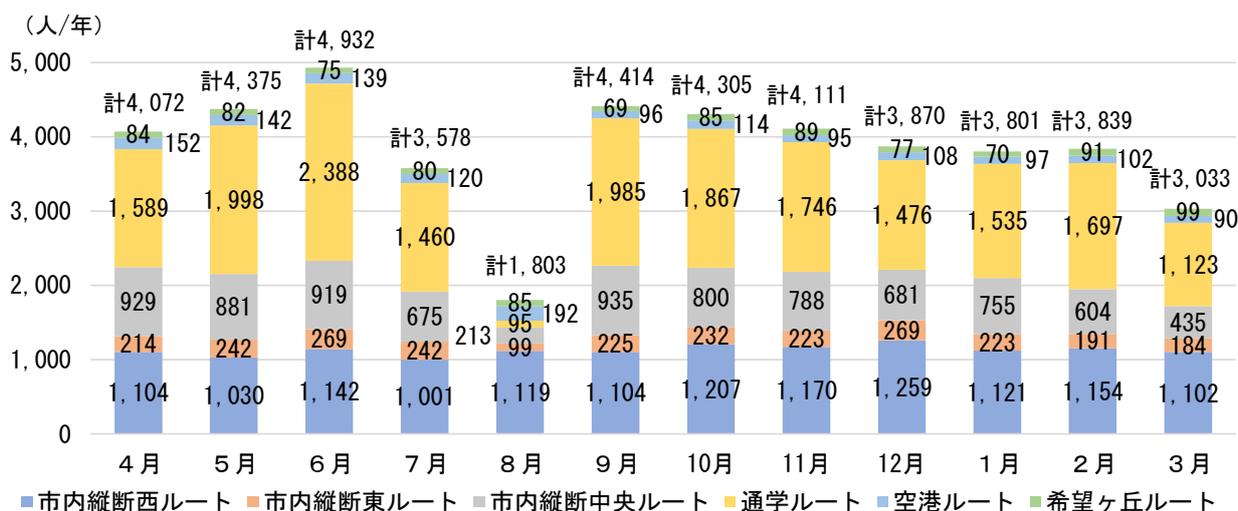


※令和3年度は、市内循環バスとコミュニティバスの合計値。

※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、(有)上田タクシー、羽鳥駅前ハイヤー(有)、(有)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）
(有)上田タクシー	小美玉市小川 1412	12
羽鳥駅前ハイヤー(有)	小美玉市羽鳥 2689-4	13
(有)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。

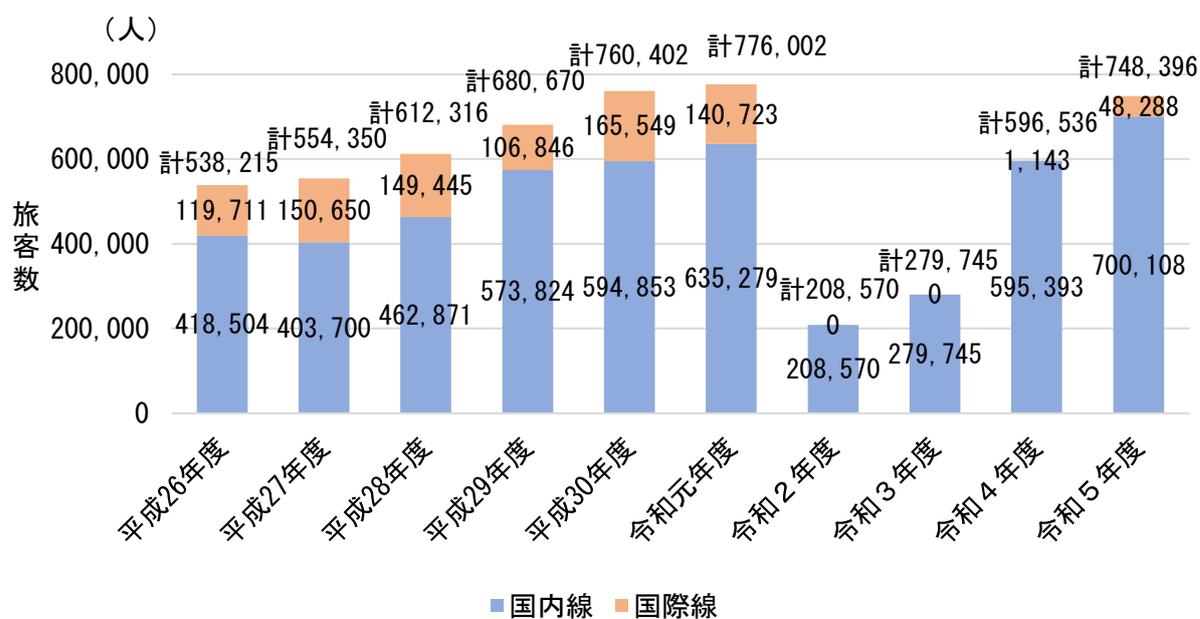
■茨城空港の運航路線と運航便数

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 (令和6年12月31日運航再開予定)	1	1

※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

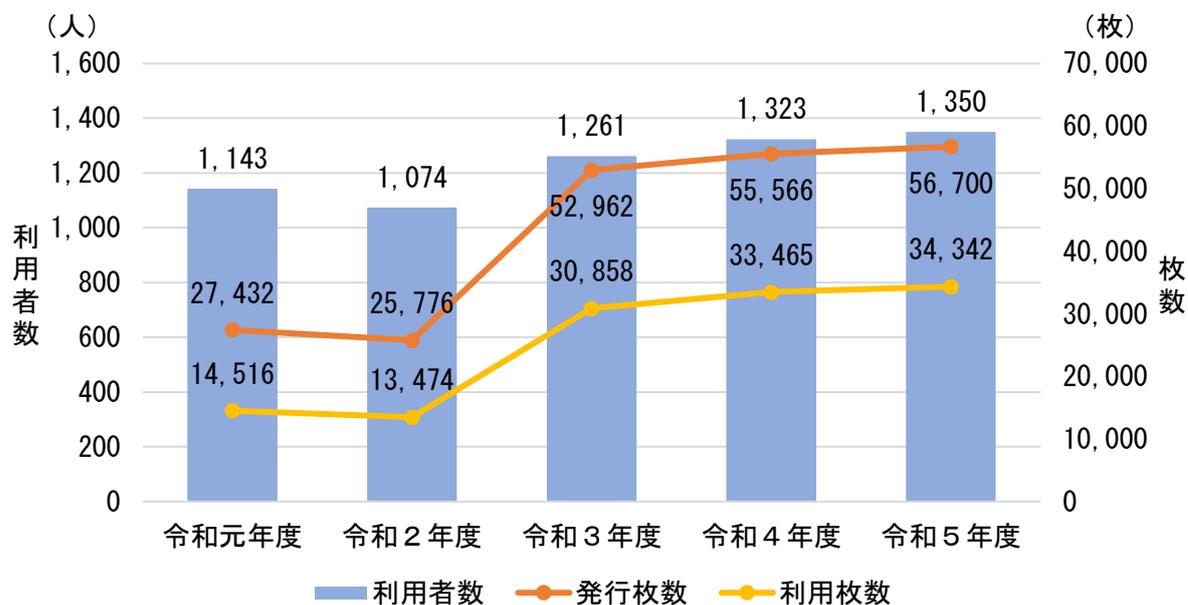
小美玉市では、高齢者が元気で自立した生活を送ることができるように、自動車免許証を所持していない方（返納含む）で、該当者を対象にタクシー券の助成を行う外出支援サービスを行っています。

■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、48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

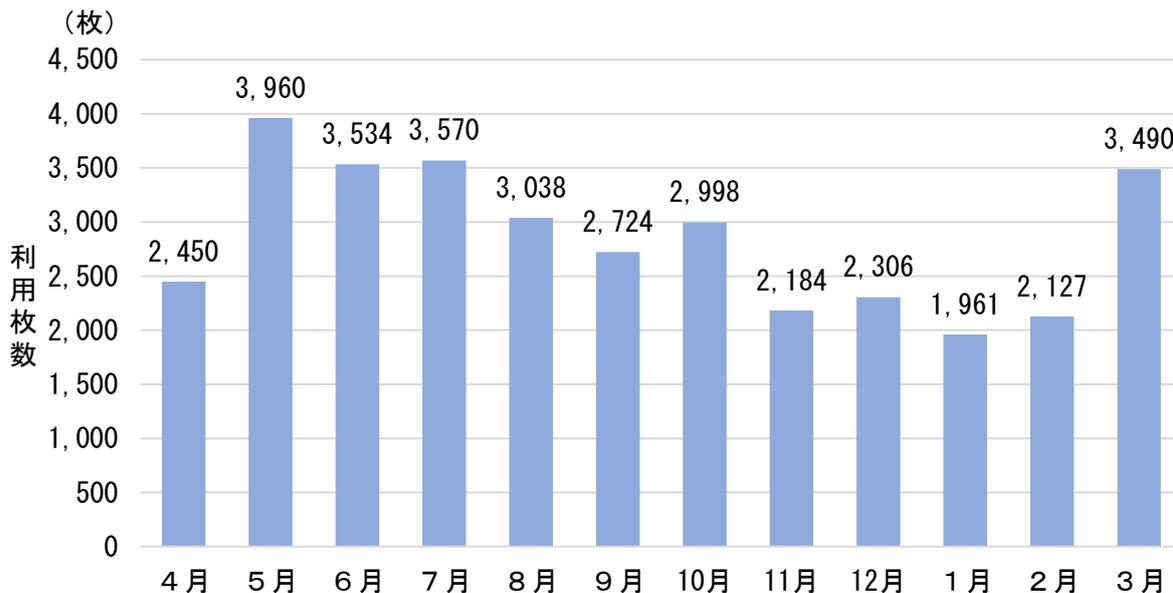
出典：小美玉市

■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



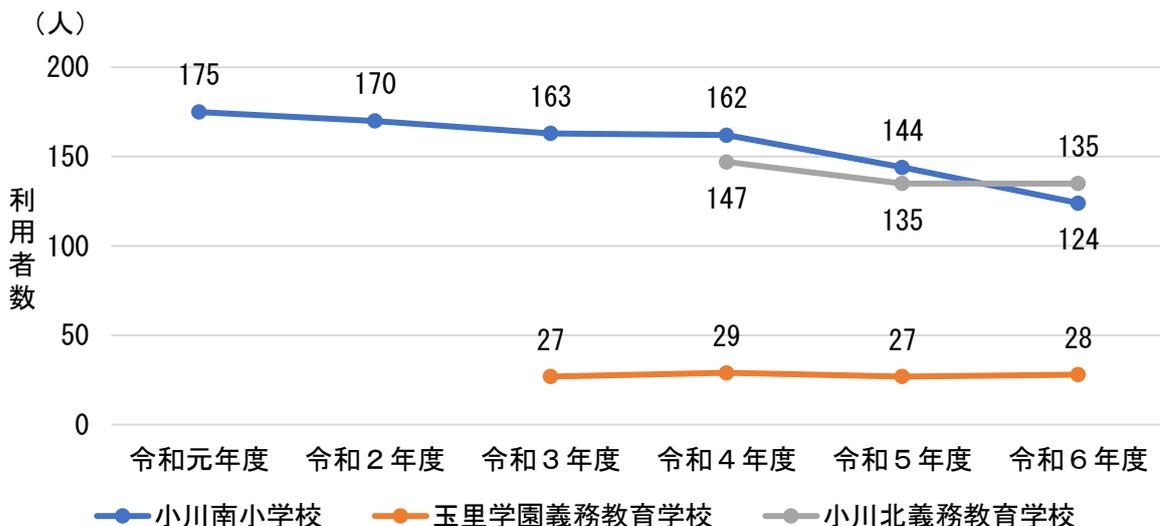
出典：小美玉市

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3 km 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。

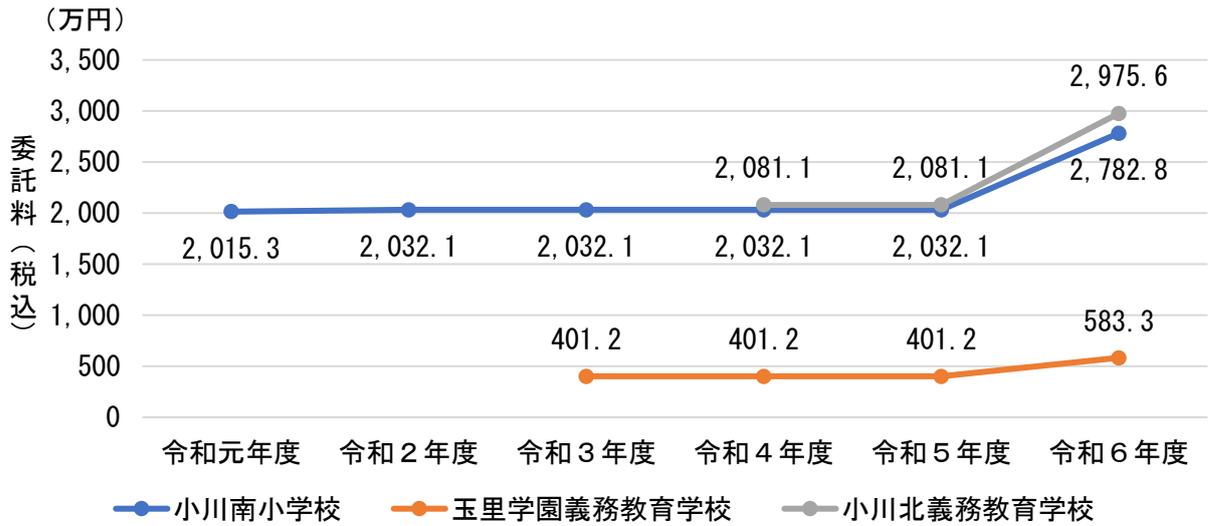
スクールバスの利用者数は運行ルートが増加に伴い、学校統合が始まった令和2年度は1校170人から令和6年度は3校287人と増加しており、委託料も令和2年度が2,032万円から、令和6年度が6,342万円と増加しています。

■スクールバスの利用者数



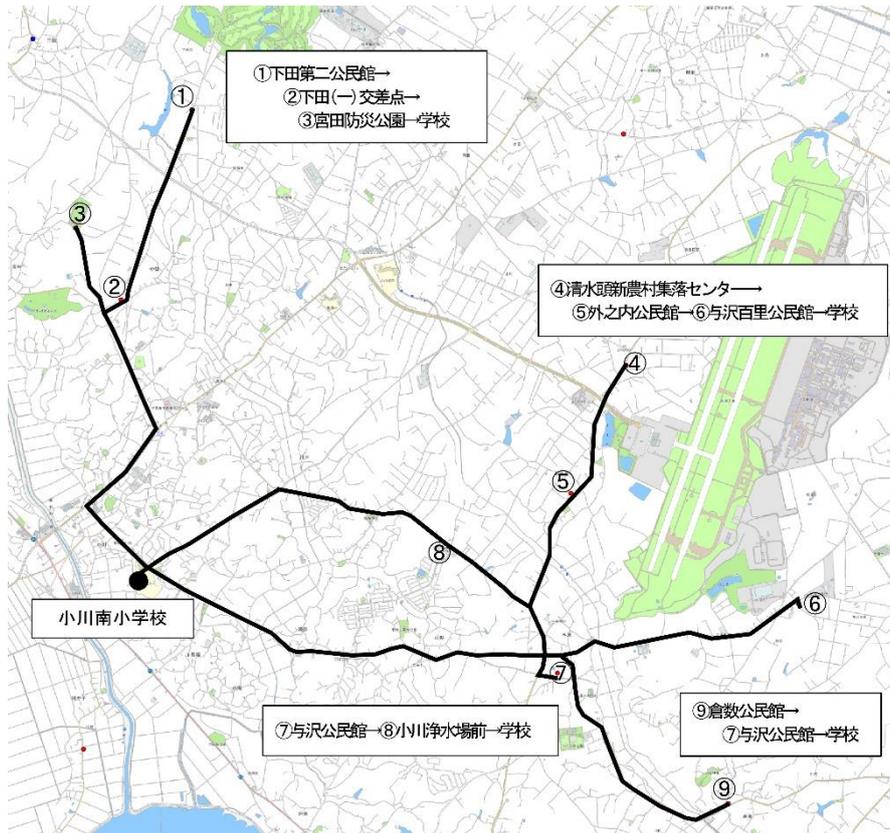
出典：小美玉市

■スクールバス委託料



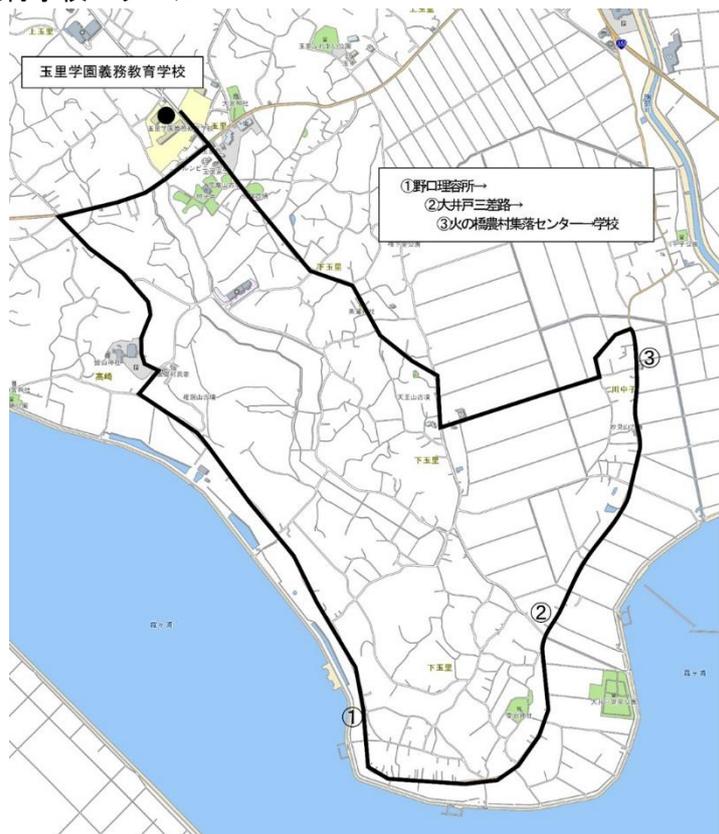
出典：小美玉市

■小川南小学校スクールバスの路線図



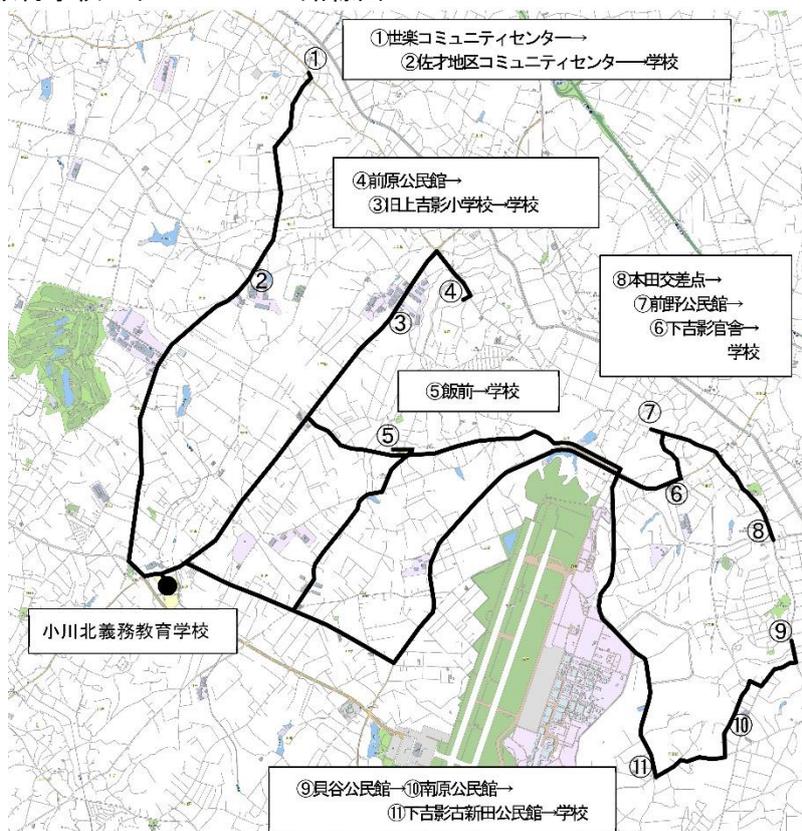
出典：小美玉市

■玉里学園義務教育学校スクールバス



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小美玉市四季健康館 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 フクダベッククリニック前	9:34		高田 公民館前	9:41		竹原 フクダベッククリニック前	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				
	ゴ タ ル フ ゲ ッ ト バ ー ド	中野谷 池田マイカーセンター裏	9:52	※祝日は運行いたしません。 （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。

■小美玉市医療センター



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）。



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

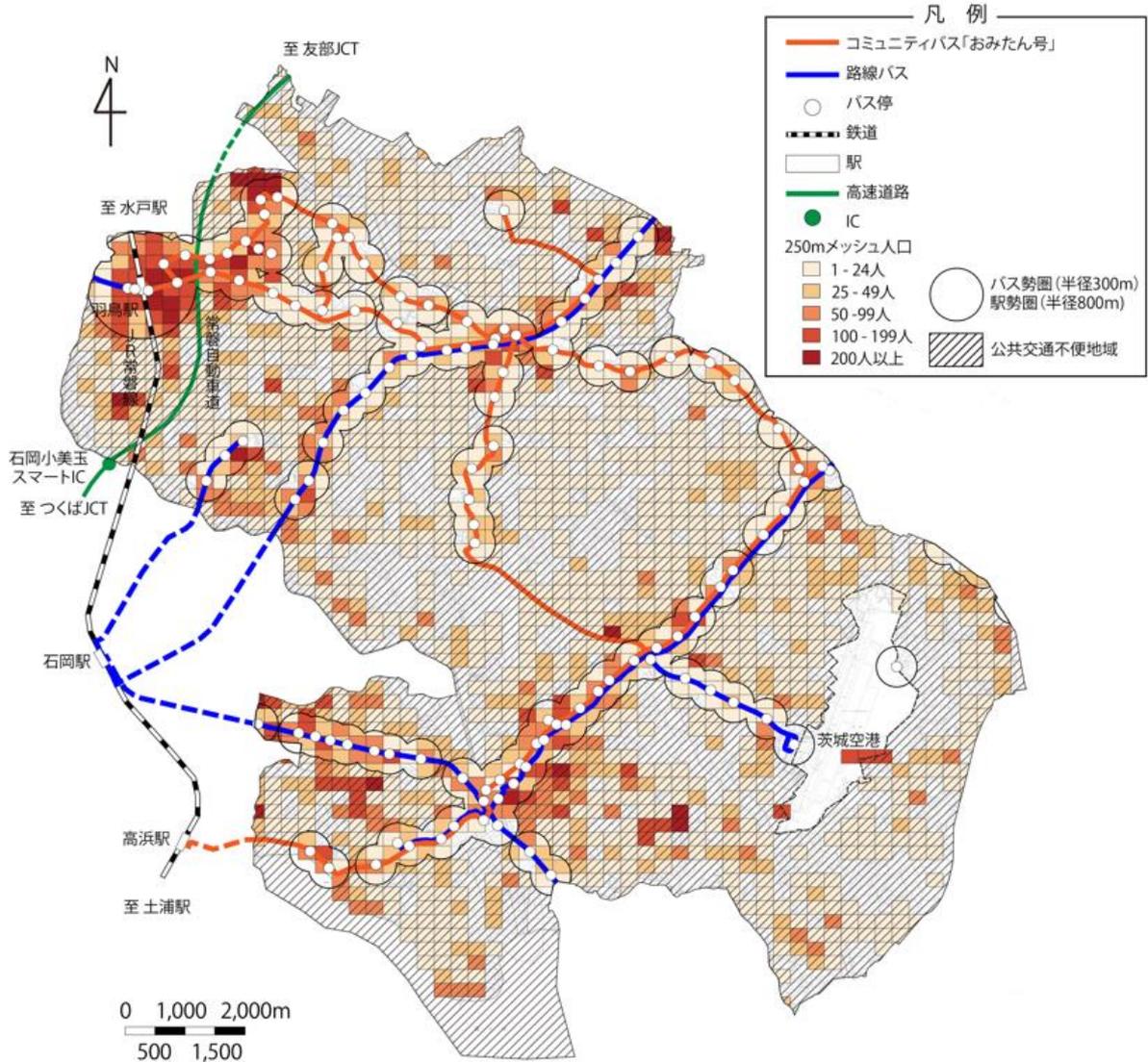
公共交通不便地域

…駅やバス停が一定の距離の範囲内に存在せず、公共交通が利用しづらい地域。

※本市では、駅から半径 800m、バス停から半径 300m 以上の地域を示す。

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、羽鳥駅の南側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（2023）年度～令和9（2027）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（2023）年3月

《計画時期》令和5（2023）年度～令和9（2027）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
J R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J R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。

(4) 小美玉市立地適正化計画

《策定時期》平成 31 年（2019）年 3 月

《計画期間》平成 31 年（2019）年度～令和 20 年（2038）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

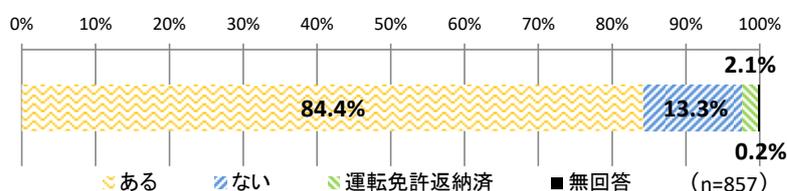
対象者	15歳以上の市民の中から無作為で抽出した2,500人
主な調査項目	利用者属性、日常の移動のしやすさ、日常の外出行動と移動手段、各交通手段の利用状況／満足度など、公共交通のあり方に対する意識
調査方法	郵送配布／郵送回収またはWEBフォームでの回答
調査期間	令和6年9月17日（火）から令和6年9月30日（月）
回答数	857票（回収率34.3%）

■ 結果の概要

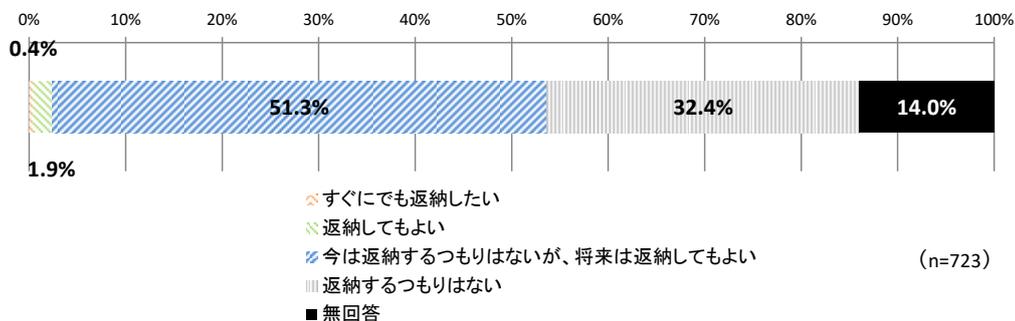
○ 利用者属性（運転免許）

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状況が高いことを示しています。

自動車運転免許



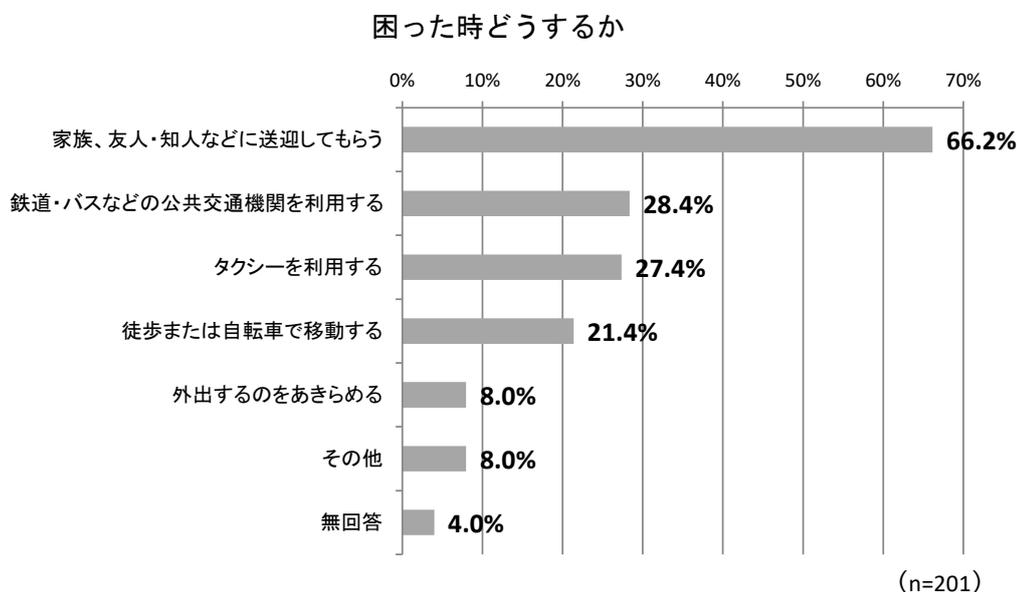
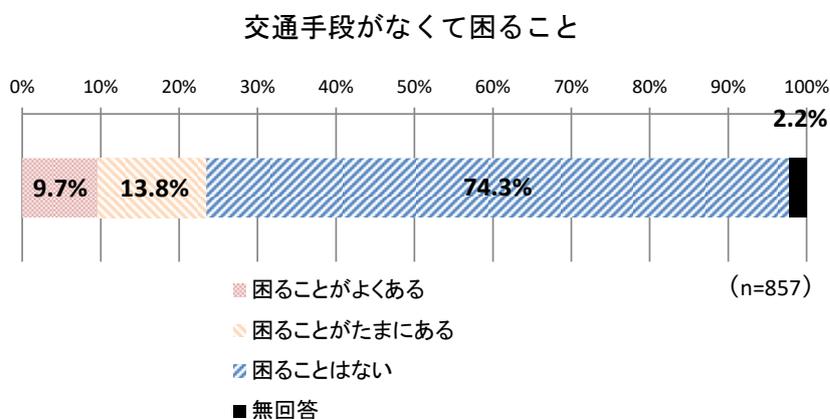
運転免許返納意向



○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。

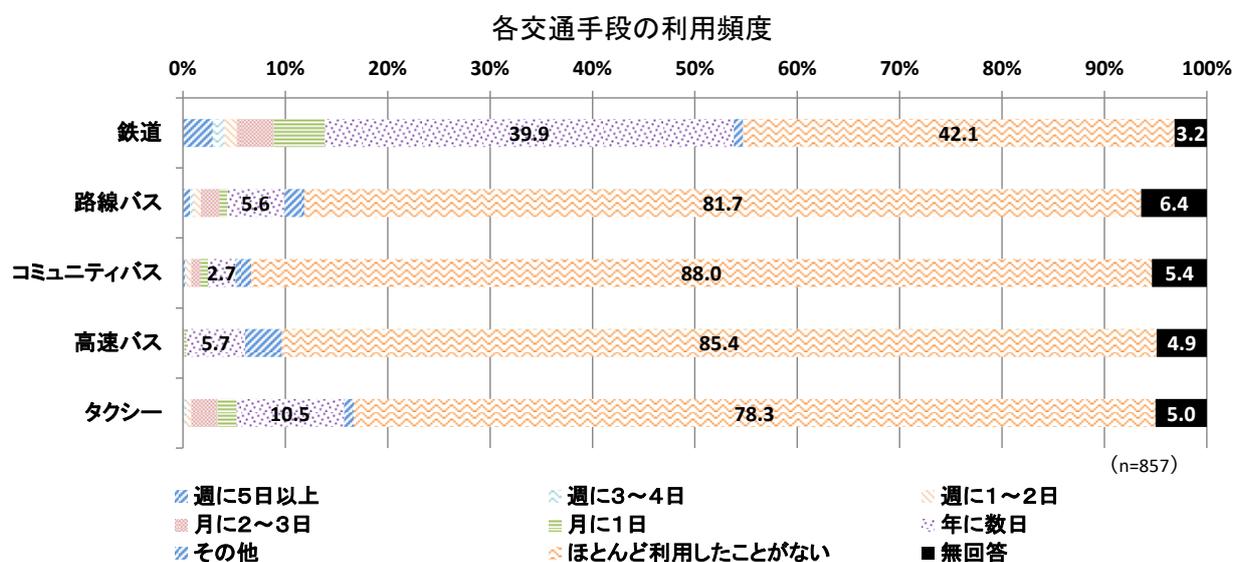
この結果から、現状の交通状況は大部分の住民にとって問題が少ないものの、一部の住民にとっては一定の不便が発生しており、家族、友人・知人に頼っている場合が多いという状況がわかります。



○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する状況です。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。



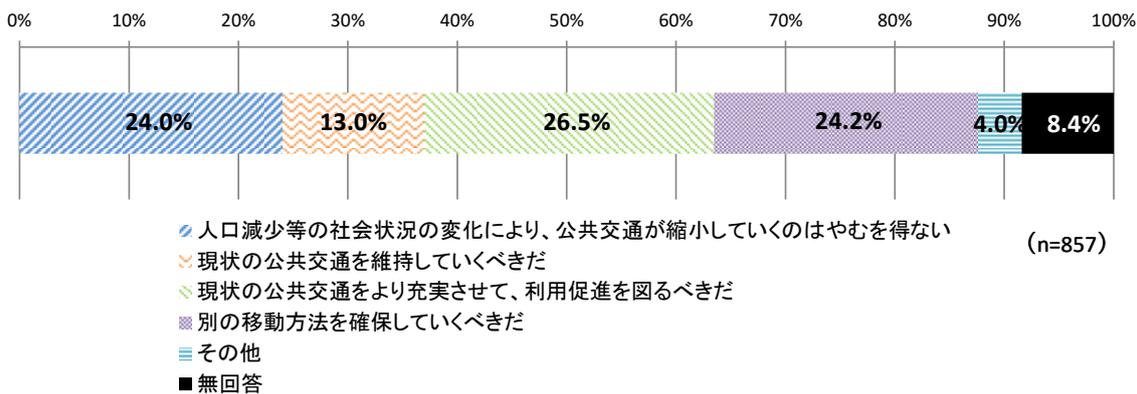
○公共交通のあり方に対する意識

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きべきだ」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。

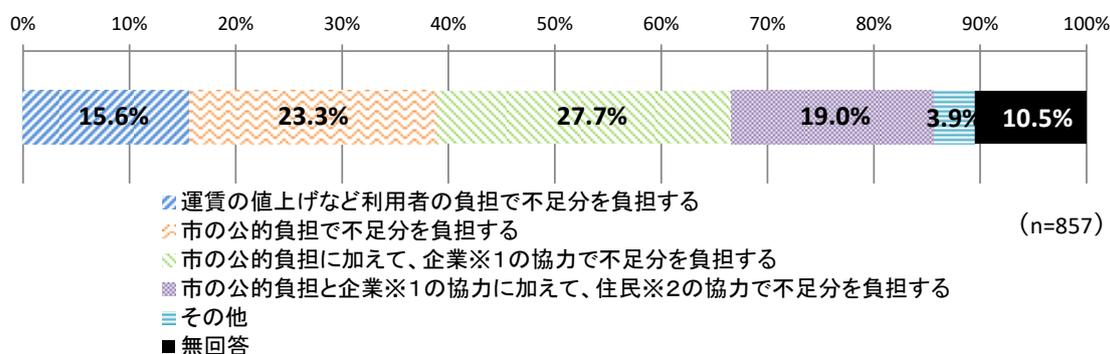
公共交通の財源負担に関しては、「市の公的負担と企業協力による不足分の補填」(27.7%)が最多であり、次いで「市の公的負担による補填」(23.3%)、「住民の協力を加えた補填」(19.0%)が続いています。公費負担と企業支援の組み合わせが支持されており、持続可能な運営を実現するための多様な資金調達手段の検討が期待されています。

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。

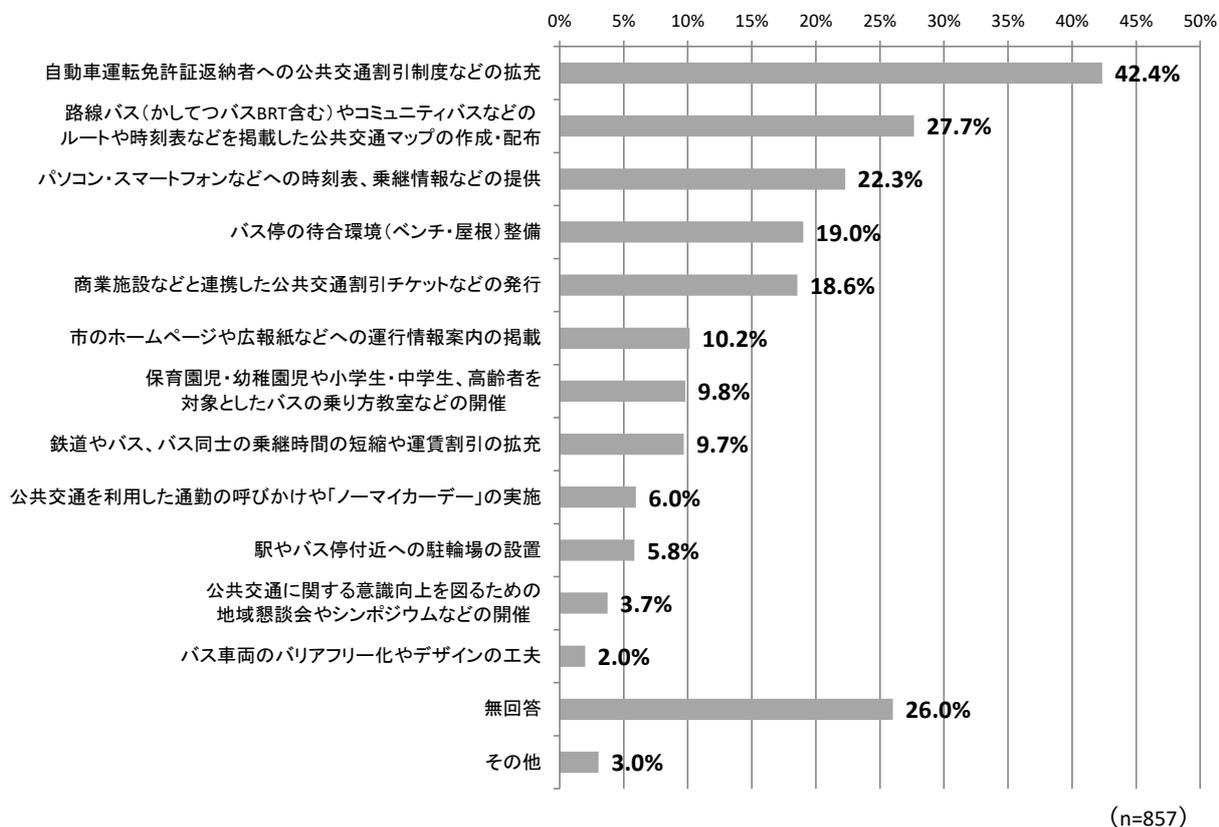
市内運行中の公共交通の今後の取り組みについて



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



(2) 公共交通利用者ニーズ調査

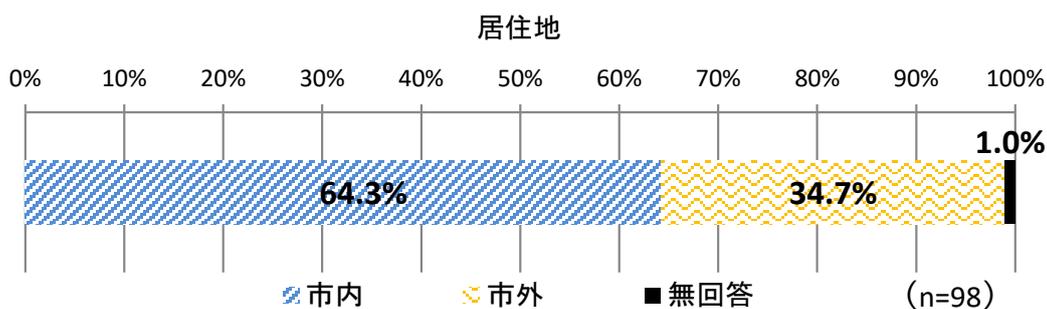
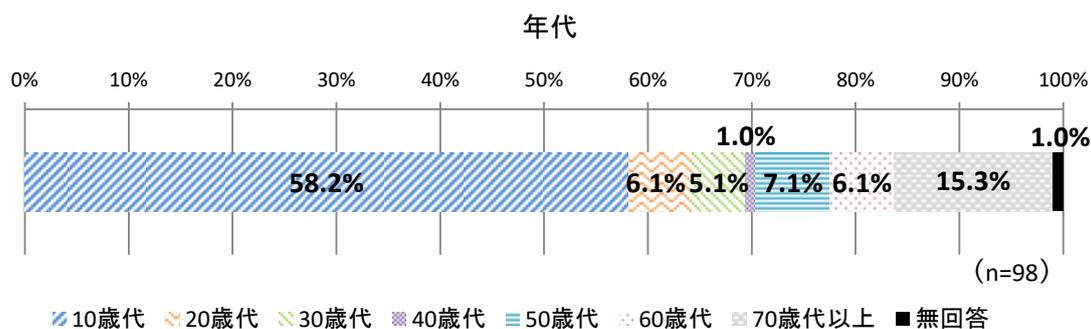
■調査概要

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

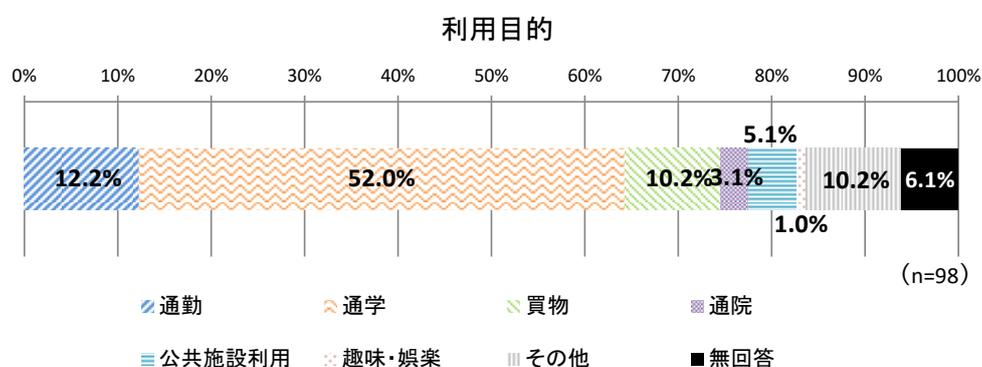
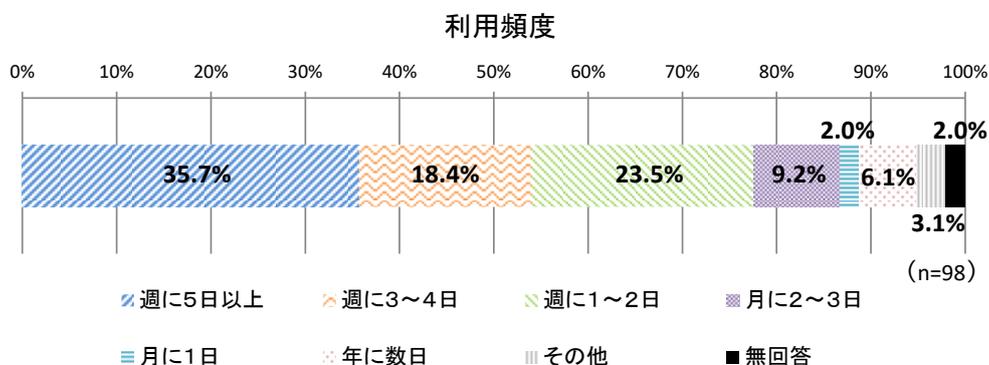
○利用者属性

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。



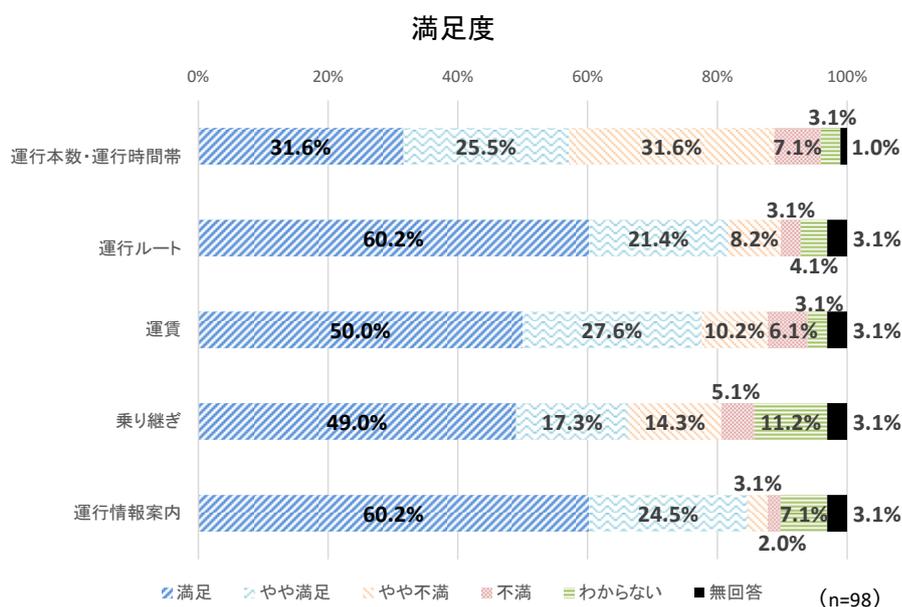
○利用特性

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、通学・通勤利用が全体の64.2%を占めており、通学や通勤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。



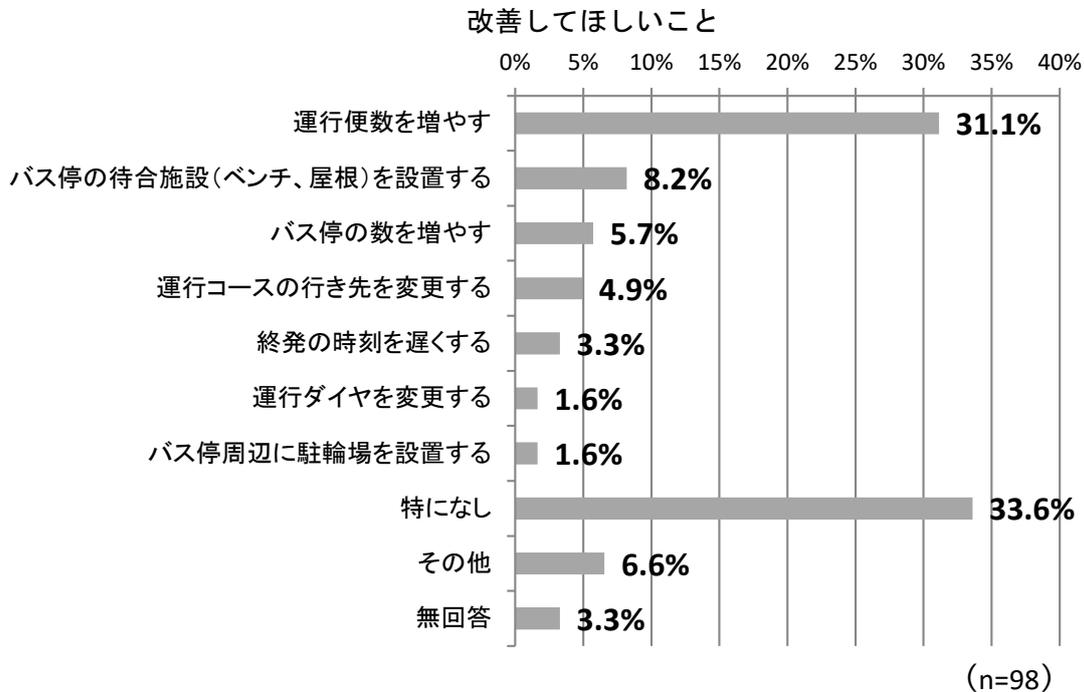
○サービス満足度

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。



○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

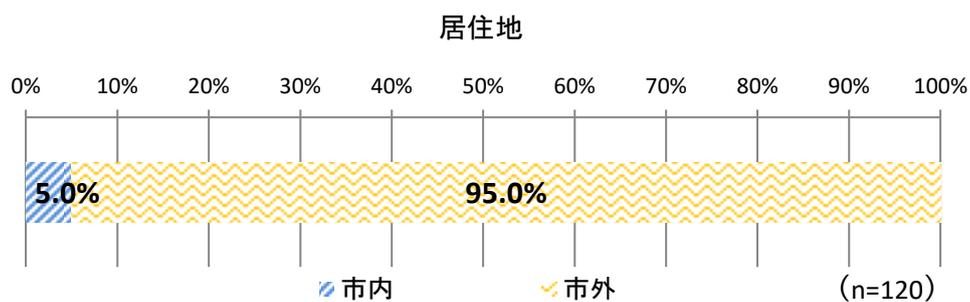
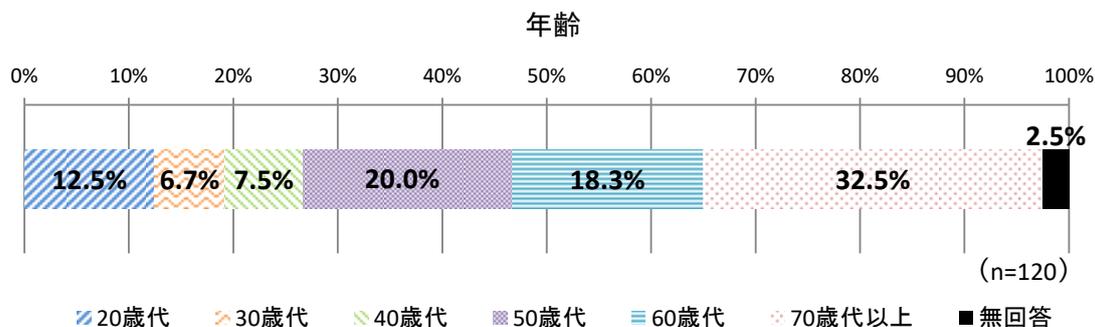
■調査概要

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

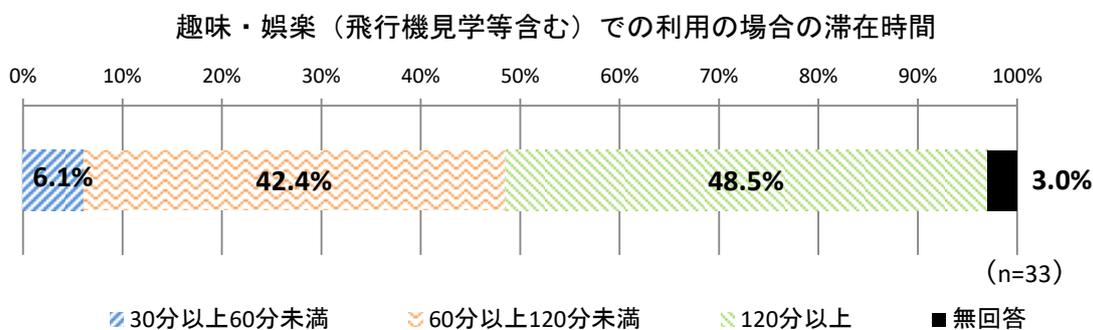
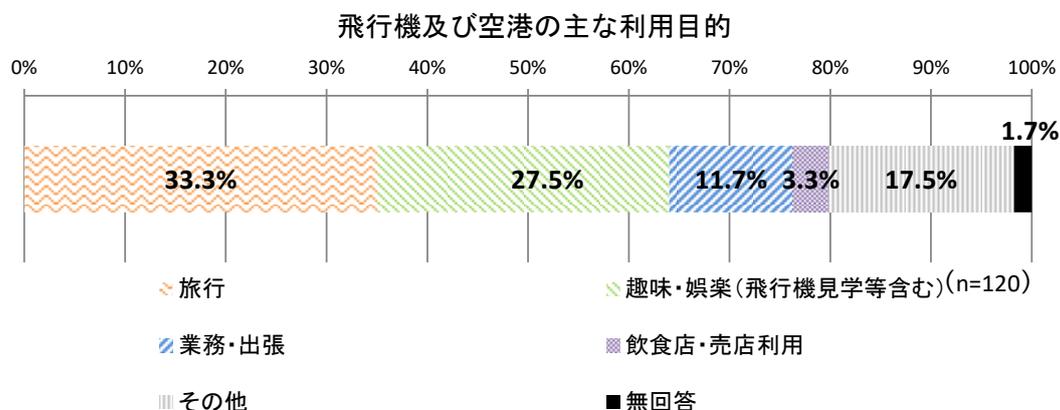
○利用者属性

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。



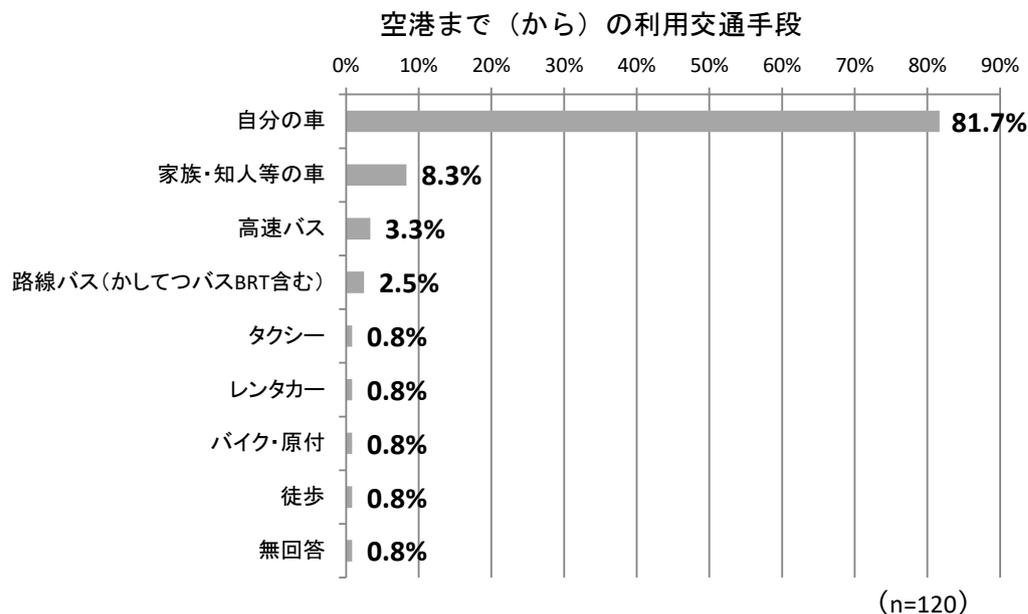
○利用特性

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、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。



○交通手段

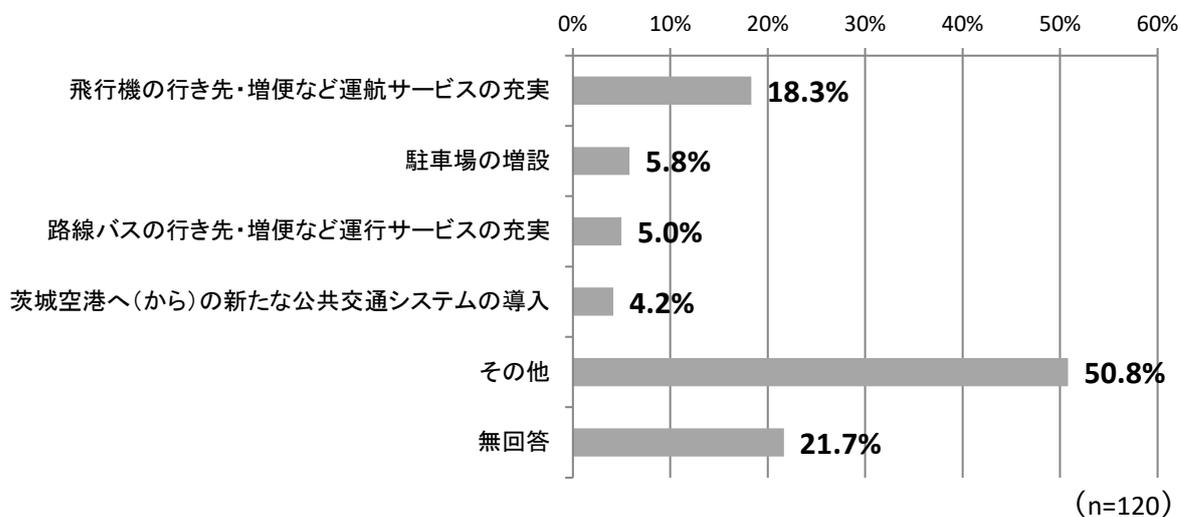
利用者の81.7%が空港へのアクセスに自家用車を使用しています。平日については駐車場が満車の場合もよくあるようです。公共交通を利用する割合が低く、高速バスや路線バスの利用者は合計しても5.8%にとどまります。



○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

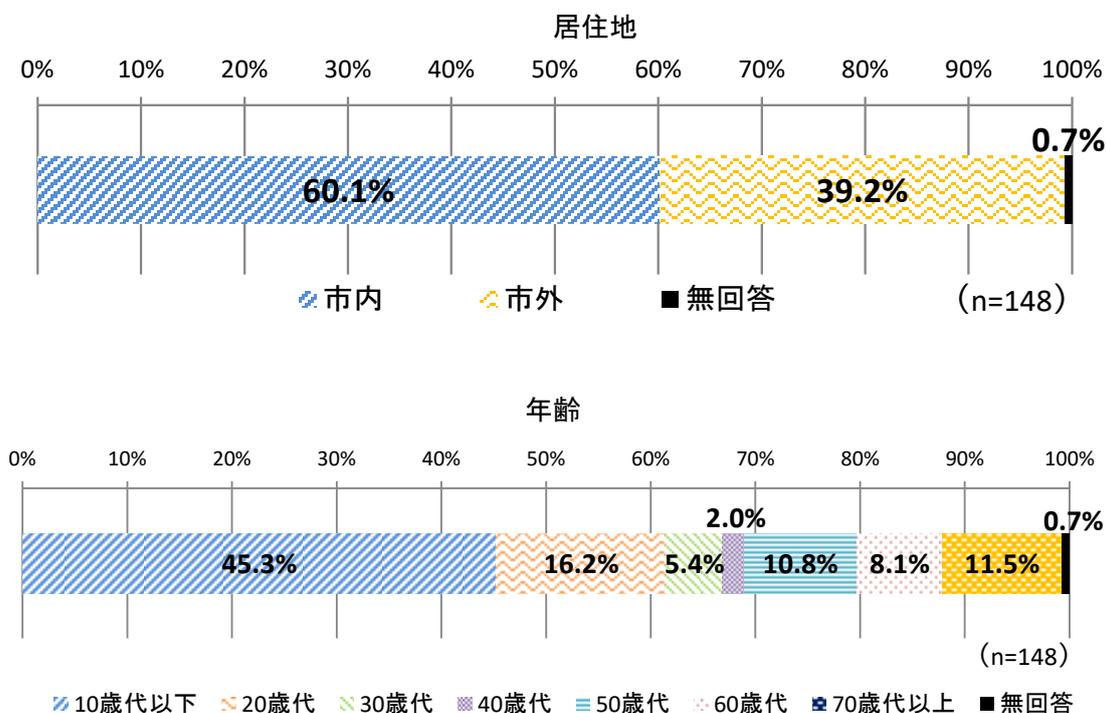
■調査概要

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

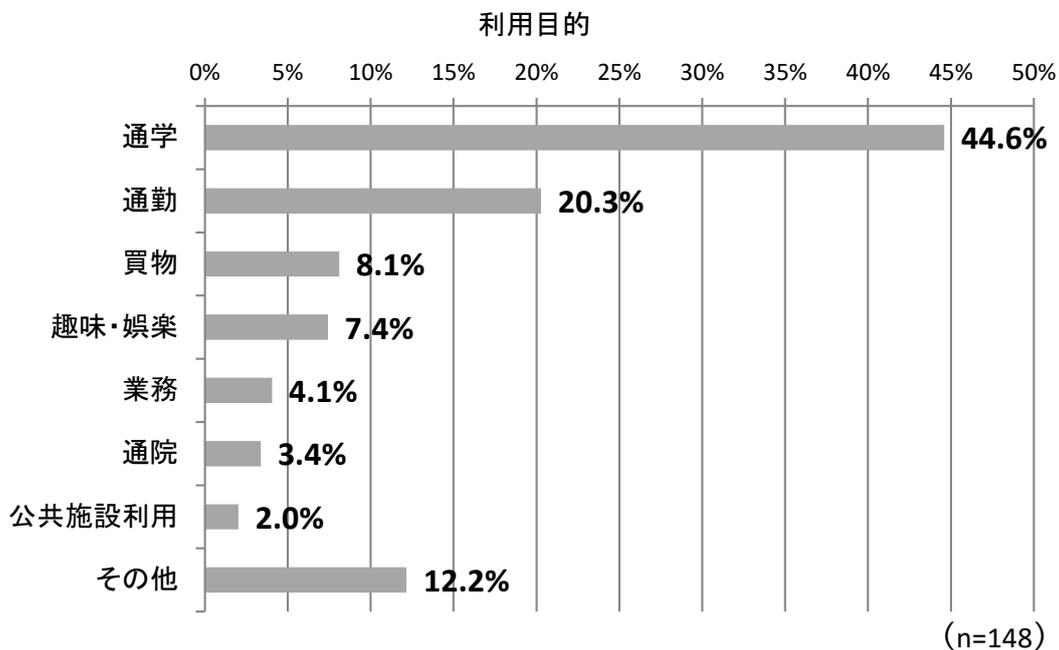
○利用者属性

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%いて、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。



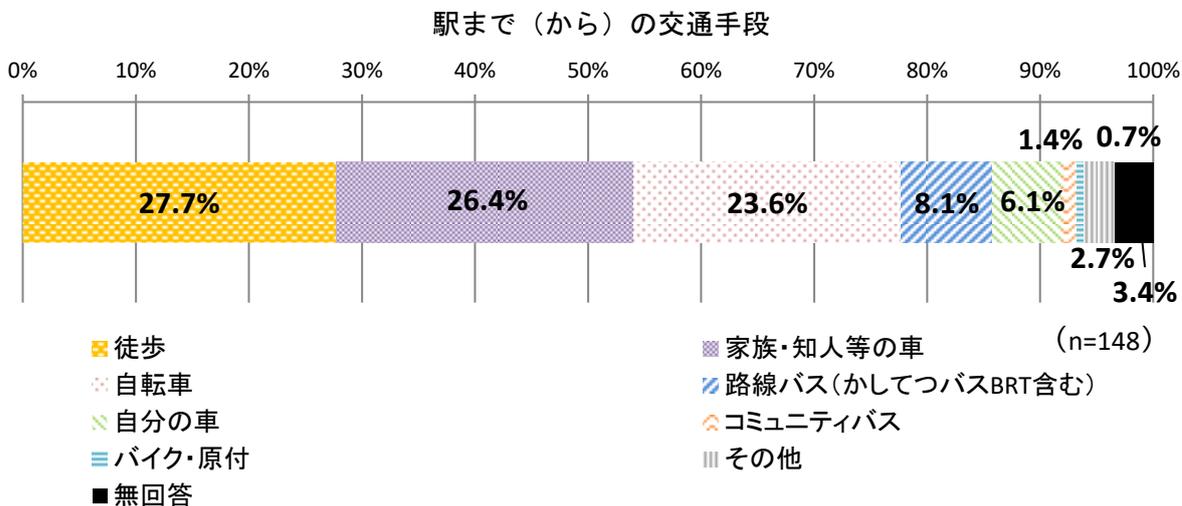
○利用状況

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。



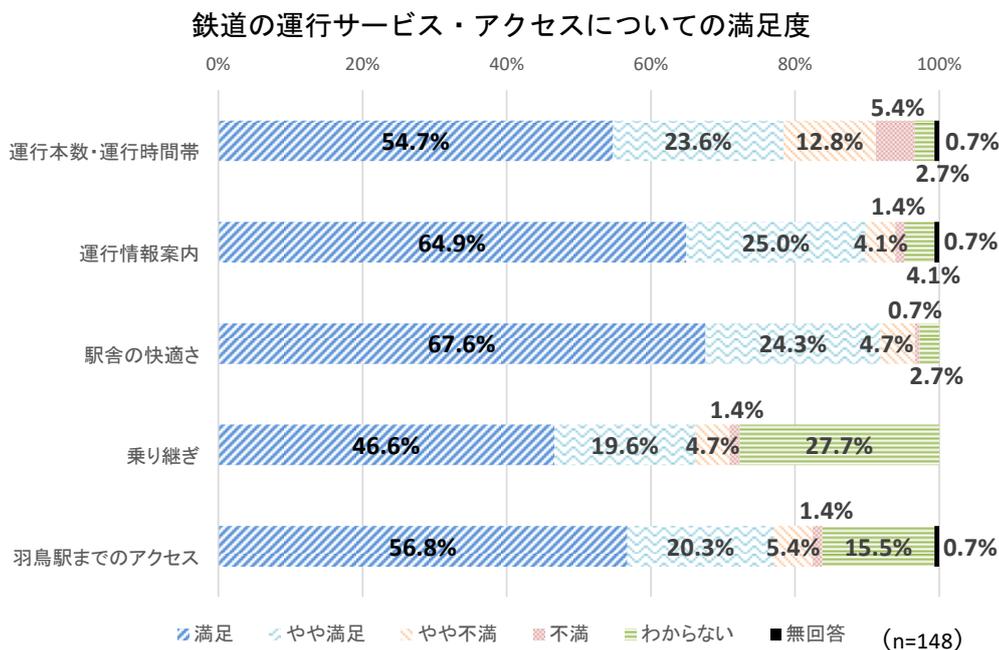
○アクセス

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。



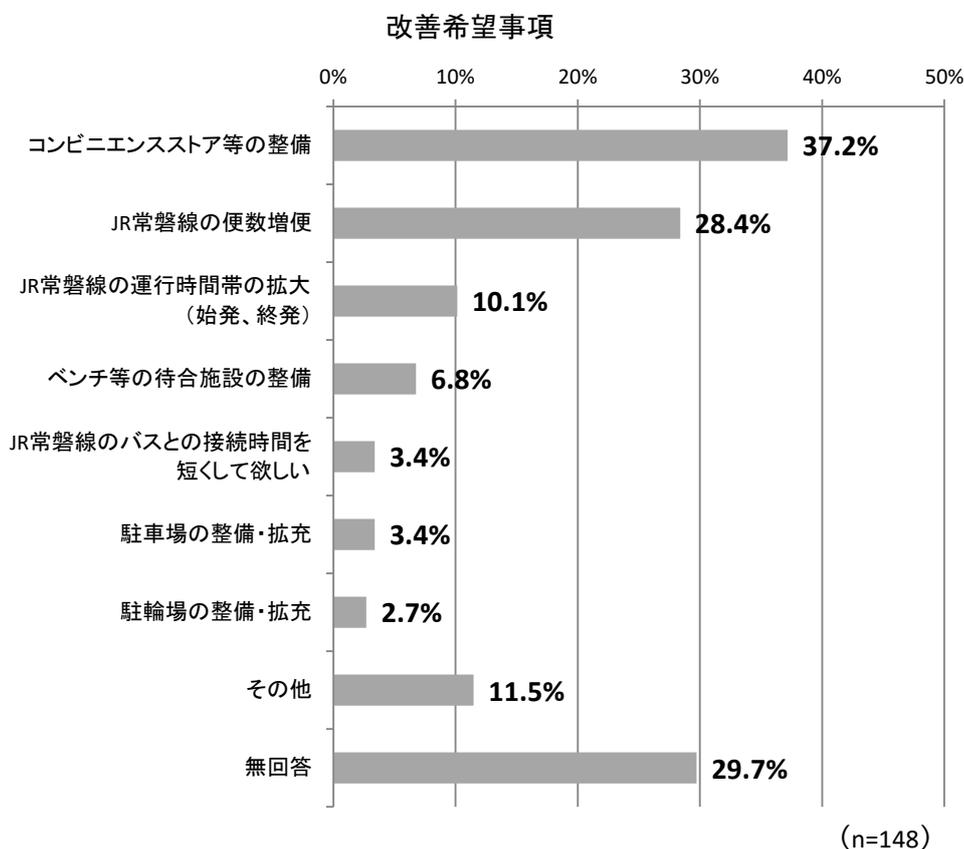
○利用状況

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	関東鉄道株
	タクシー	(有)上田タクシー 羽鳥駅前ハイヤー(有) (有)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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

○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・通学がある。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。

○運営面について

関鉄グリーンバス株は関東鉄道株に吸収合併され、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。

○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。

○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。

○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、関東鉄道株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

リテイや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。

○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。

○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。

○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

○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。

○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。

○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。

○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。

○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。

○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。

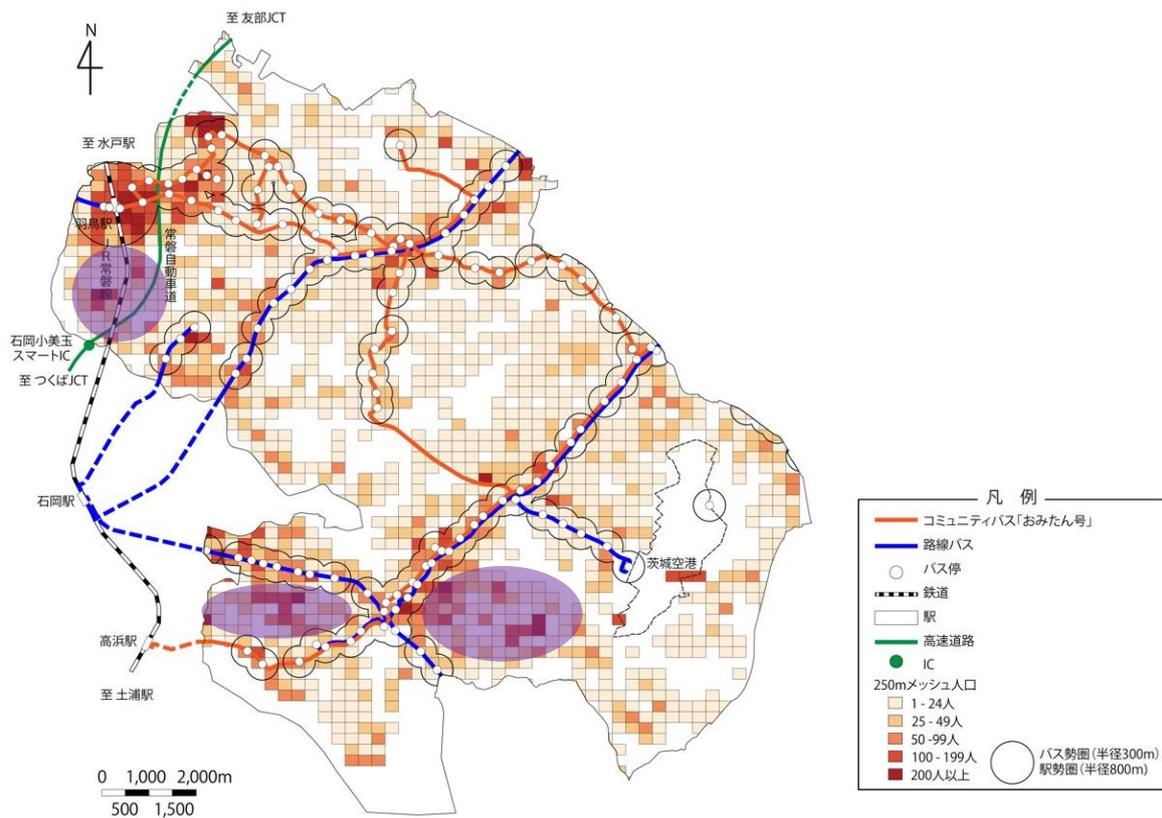
6 地域公共交通の課題

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））

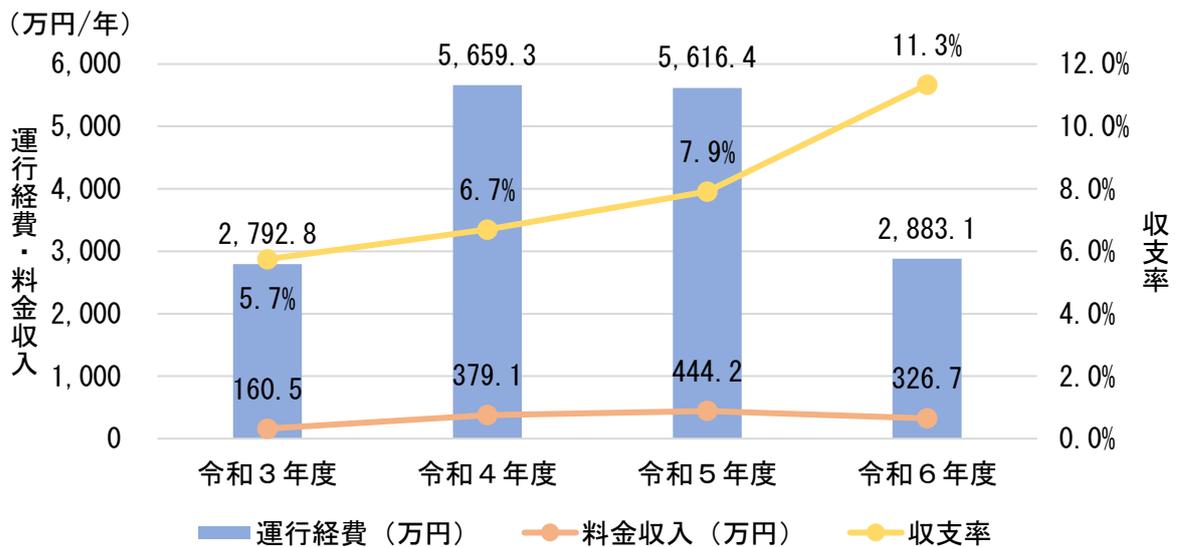
【路線バス】平日朝の利用者は、市内から石岡駅への通勤・通学が多く、その後、石岡駅から市内への通勤・通学がいる。

【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7.7%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

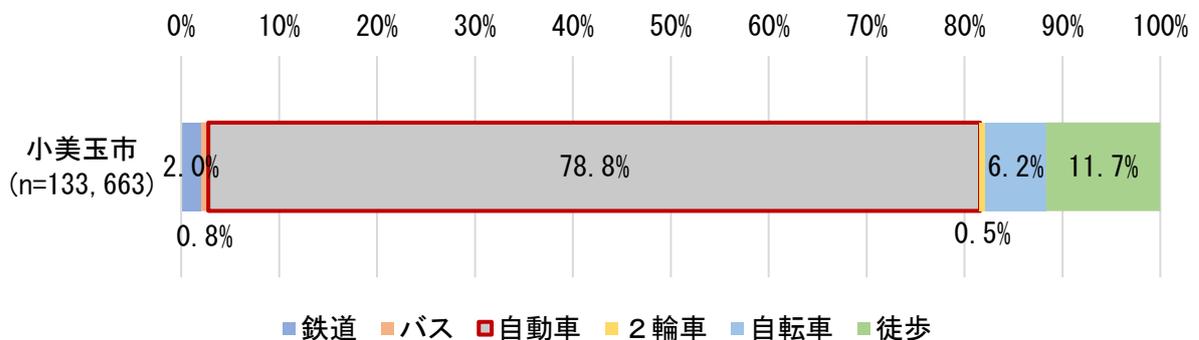
《交通事業者ヒアリング調査（再掲）》（運行上や経営上の問題（一部抜粋））

- ・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。

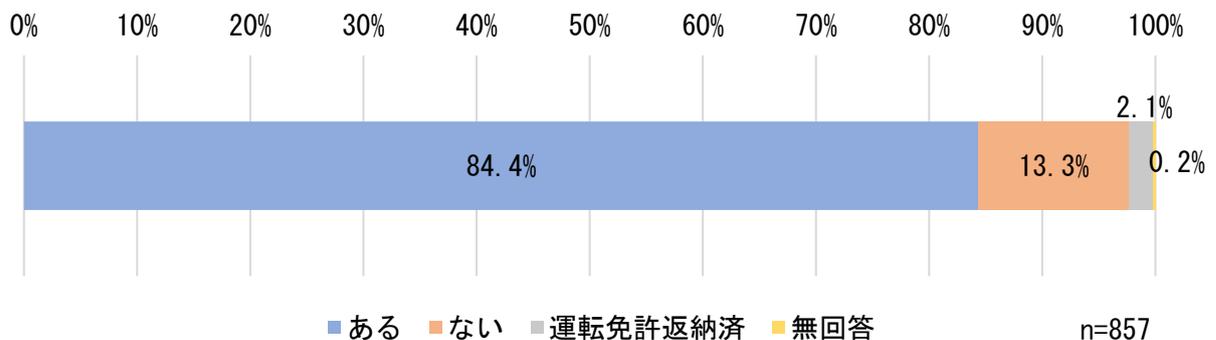
課題4 過度な自家用車利用の抑制と公共交通の利用促進に向けた市民意識の醸成

- 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）



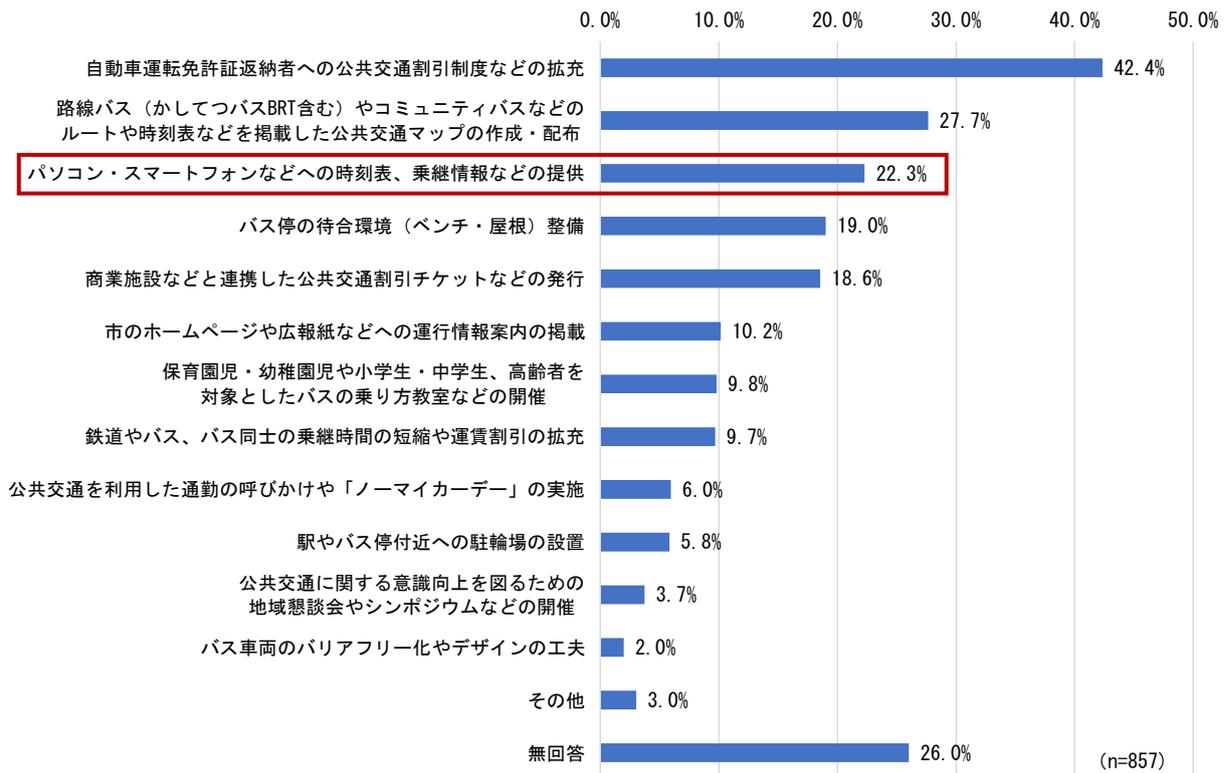
■運転免許所の保有状況（市民アンケート調査（再掲））



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り組んでいく必要があります。
- ▶ 情報化社会の中で、AIやIoT、ビッグデータなどのデジタル技術の活用により、更なる利便性向上や持続性の強化が求められます。

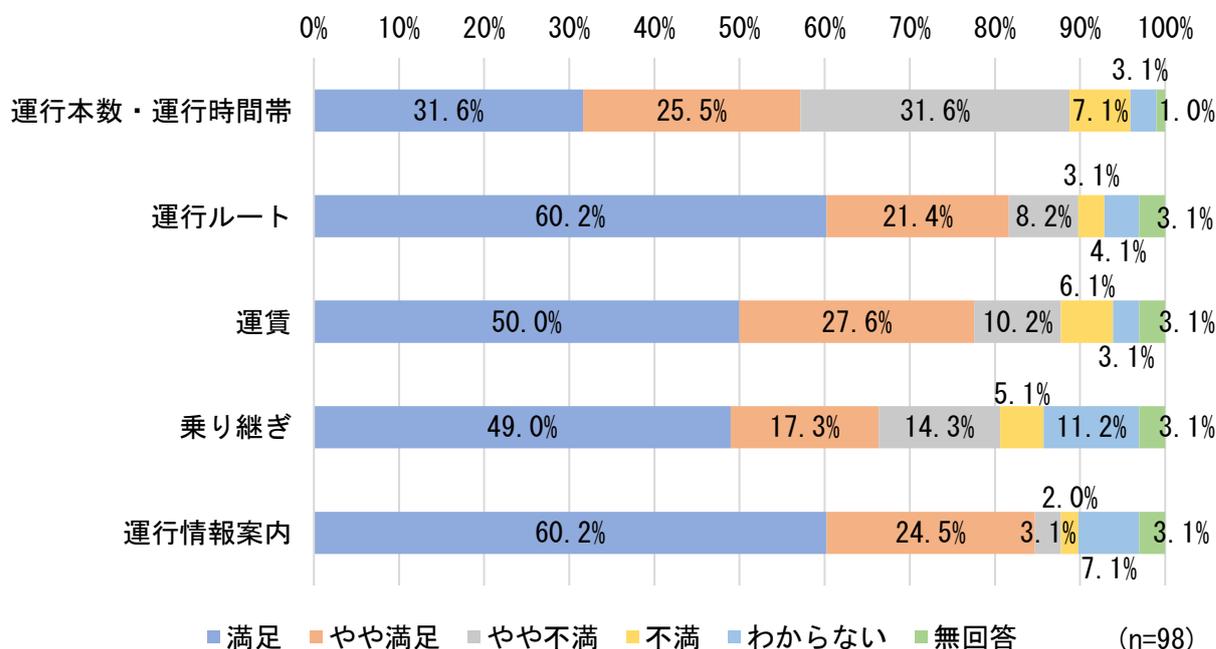
■公共交通の利用促進策（市民アンケート調査（再掲））



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」及びタクシーの他、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發揮し、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

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。

これらの実現に当たっては、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。

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

②基本方針

公共交通の理念の実現に向け、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…自身で車やバイクなどの運転ができない高齢者、障害者、子どもなど

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

小美玉市は平成 18 年に 2 町 1 村が合併し、面積は 144.74 km²と東西に長い市域となっており、目的地・外出パターンに合った直行性を追求した公共交通網では、路線長が長大となり、利便性や効率性などの低下が懸念されます。

そのため、各公共交通機関が提供するサービスの特徴を最大限に発揮するため、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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道（JR 常磐線） 高速バス（関東鉄道株、茨城交通株） 	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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス（関東鉄道株） BRT（関東鉄道株（かしてつバス）） 	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）やい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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス（関東鉄道株） 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 通学や通院など特定の利用者の移動を担う交通。 	<ul style="list-style-type: none"> 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の連携しながら、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）を活用した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・生徒と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、生活交通手段を確保・維持する必要がある。

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

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

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 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便平均)	4.1人/便	5.0人/便
コミュニティバス収支率	7.7%	12.5%
JR羽鳥駅の乗車人員(1日平均)	2,163人	2,600人

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 ※高齢者福祉サービスより	1,350人/年	1,500人/日
【再掲】コミュニティバスの利用者数 (1便平均)	4.3人/便	5.0人/便

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の活性化を目標に施策を推進します。

数値目標：

指標	基準	目標 (R11)
乗り方教室開催回数	0件	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) ※市民アンケートより	5.1% (R6)	8.3%

(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り組みます。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	<p>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。</p> <p>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。</p>					
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					

■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
(1)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(株)	幹線補助
(2)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	<p>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廃止、西ルートの増便等大幅な見直しを行っています。</p> <p>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。</p> <p>再編に当たっては、鉄道とのスムーズな接続に配慮したダイヤ調整や、適切な利用者負担のための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。</p> <p>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。</p>					
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	
	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

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	
(1)東ルート	小川駅	小美玉市役所	羽鳥駅 東口	4条乗合	路線定期 運行	小美玉市 (運行は 交通事業 者に委託)	フィーダー 補助	
(2)中央ルート	高浜駅	小川駅・ 三箇坂下・ 小美玉市役所・ 中央高校						
(3)西ルート		小川駅・ 小美玉温泉ことぶき 小美玉市役所・ 北浦団地						
(4)通学ルート (三箇)	三箇坂下	中央高校						
(5)通学ルート (先後)	堅倉南	堅倉						先後
(6)通学ルート (高校)	中央高校							羽鳥駅 東口

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り組み、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	<p>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。</p> <p>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。</p>					
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					

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	<p>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。</p> <p>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。</p>					
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					

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	<p>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。</p>																	
実施年度	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="400 517 727 613">実施項目</th> <th data-bbox="727 517 887 613">令和7年度</th> <th data-bbox="887 517 1015 613">令和8年度</th> <th data-bbox="1015 517 1142 613">令和9年度</th> <th data-bbox="1142 517 1270 613">令和10年度</th> <th data-bbox="1270 517 1398 613">令和11年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="400 613 727 734">駅周辺における未利用の市有地の活用推進</td> <td colspan="5" data-bbox="727 613 1398 734">  </td> </tr> </tbody> </table>	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						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
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																		

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

移動が困難な高齢者や子どもを含む交通弱者の移動手段を確保するための取り組みを進めます。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	<p>スクールバスの運営を継続し、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。</p> <p>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り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。</p> <p>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。</p>					
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

小美玉市では、現在、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、特に市境や百里基地周辺等、市内の主な施設から離れた地域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、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。

概要

【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、妊婦中の方、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	<p>段差がなく乗降がスムーズで、特に高齢者や障害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。</p> <div style="border: 1px dashed orange; padding: 5px;"> <p>【概要】 ノンステップバス</p> <p>床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や自動にも乗り降りが容易なバス。</p> <p>出典：いすゞ自動車株式会社</p>  </div> <div style="border: 1px dashed orange; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【概要】 UD タクシー</p> <p>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。障害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。</p> <p>出典：茨城県ハイヤー・タクシー協会</p>  </div>																						
実施年度	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">実施項目</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> <th>令和11年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ノンステップ車両（バス）の導入促進</td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">適宜実施</td> </tr> <tr> <td>UDタクシーの導入促進</td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">適宜実施</td> </tr> </tbody> </table>					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		
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り組み（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。

これら取り組みにより、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



	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
実施年度					
実施項目					
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					

事業3-1-3 パークアンドライドの促進

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り組みを行います。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。					
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ライドとしての活用					
	茨城空港駐車場のパークアンドライドとしての活用					

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	<p>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り組みを強化します。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。</p> <p>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。</p>																							
実施年度	<table border="1" data-bbox="395 658 1401 1055"> <thead> <tr> <th data-bbox="395 658 756 757">実施項目</th> <th data-bbox="756 658 884 757">令和7年度</th> <th data-bbox="884 658 1011 757">令和8年度</th> <th data-bbox="1011 658 1139 757">令和9年度</th> <th data-bbox="1139 658 1267 757">令和10年度</th> <th data-bbox="1267 658 1401 757">令和11年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="395 757 756 904">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</td> <td colspan="5" data-bbox="756 757 1401 904" style="text-align: center;">  検討・協議・適宜実施 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 904 756 1055">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</td> <td colspan="5" data-bbox="756 904 1401 1055" style="text-align: center;">  検討・協議・適宜実施 </td> </tr> </tbody> </table>						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				
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																							

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り組みを進めます。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	<p>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り組みを進めます。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。</p> <p>また、事業者が行う労働環境改善の取り組みを評価し、その成果や取り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。</p> <p>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。</p>																												
実施年度	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> <th>令和11年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域の交通関連の職業についての求人情報の発信</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">→ 実施</td> </tr> <tr> <td>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</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">→ 検討・協議・適宜実施</td> </tr> <tr> <td>ライドシェアの導入の検討</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">→ 検討・協議・適宜実施</td> </tr> </tbody> </table>					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				
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																												

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	<p>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。</p> <p>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り組みを強化します。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。</p>																						
実施年度	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="399 600 727 696">実施項目</th> <th data-bbox="727 600 887 696">令和7年度</th> <th data-bbox="887 600 1015 696">令和8年度</th> <th data-bbox="1015 600 1142 696">令和9年度</th> <th data-bbox="1142 600 1270 696">令和10年度</th> <th data-bbox="1270 600 1398 696">令和11年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="399 696 727 875">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</td> <td colspan="5" data-bbox="727 696 1398 875" style="text-align: center;">  検討・協議・適宜実施 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="399 875 727 1012">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</td> <td colspan="5" data-bbox="727 875 1398 1012" style="text-align: center;">  検討・協議・適宜実施 </td> </tr> </tbody> </table>					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				
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																						

9 計画の達成状況の評価

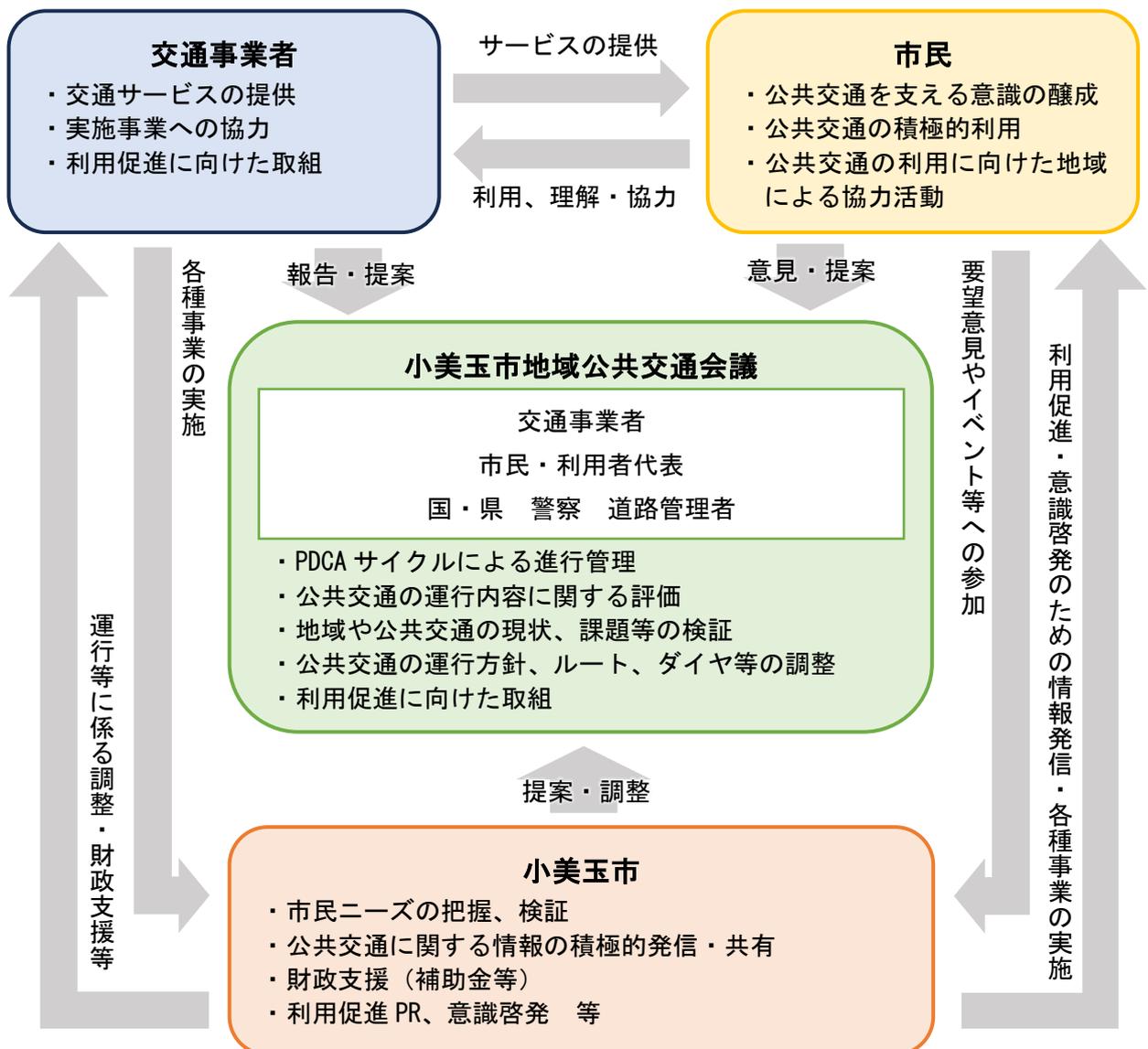
(1) 計画の推進体制

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、一丸となって取り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、各事業に取り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」を組み合わせることで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。

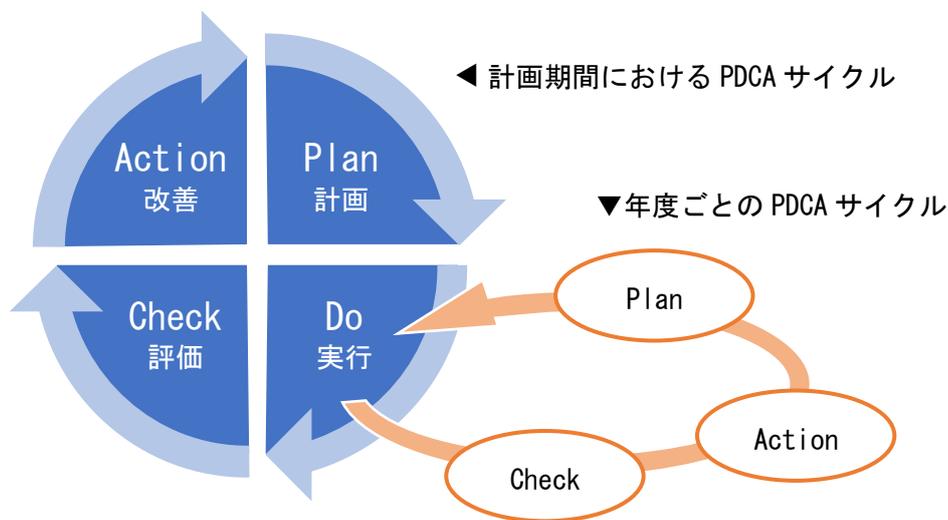
●事業実施状況の評価（年に1回実施）

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 (2025) 年度	令和8 (2026) 年度	令和9 (2027) 年度	令和10 (2028) 年度	令和11 (2029) 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

※次回公共交通会議で提示