

第4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. はじめに	
1-1. 調査目的	1
1-2. 調査内容と流れ	1
2. ヒアリング調査概要	
2-1. 調査目的	1
2-2. 検討内容	1
3. ヒアリング調査結果	
3-1. 結果概要	2
3-1. ヒアリング調査集計結果	2
4. 社会実験計画（案）	
4-1. 循環バスの社会実験計画（案）	6
4-2. 新たなタクシー補助制度の社会実験計画（案）	8
5. 利用促進施策（案）	
5-1. 拠点における施設整備（案）	9
5-2. 利用促進施策（案）	9
6. 参考資料	
6-1. ヒアリング調査票	10
6-2. 単純集計結果	12

平成24年2月23日

小 美 玉 市

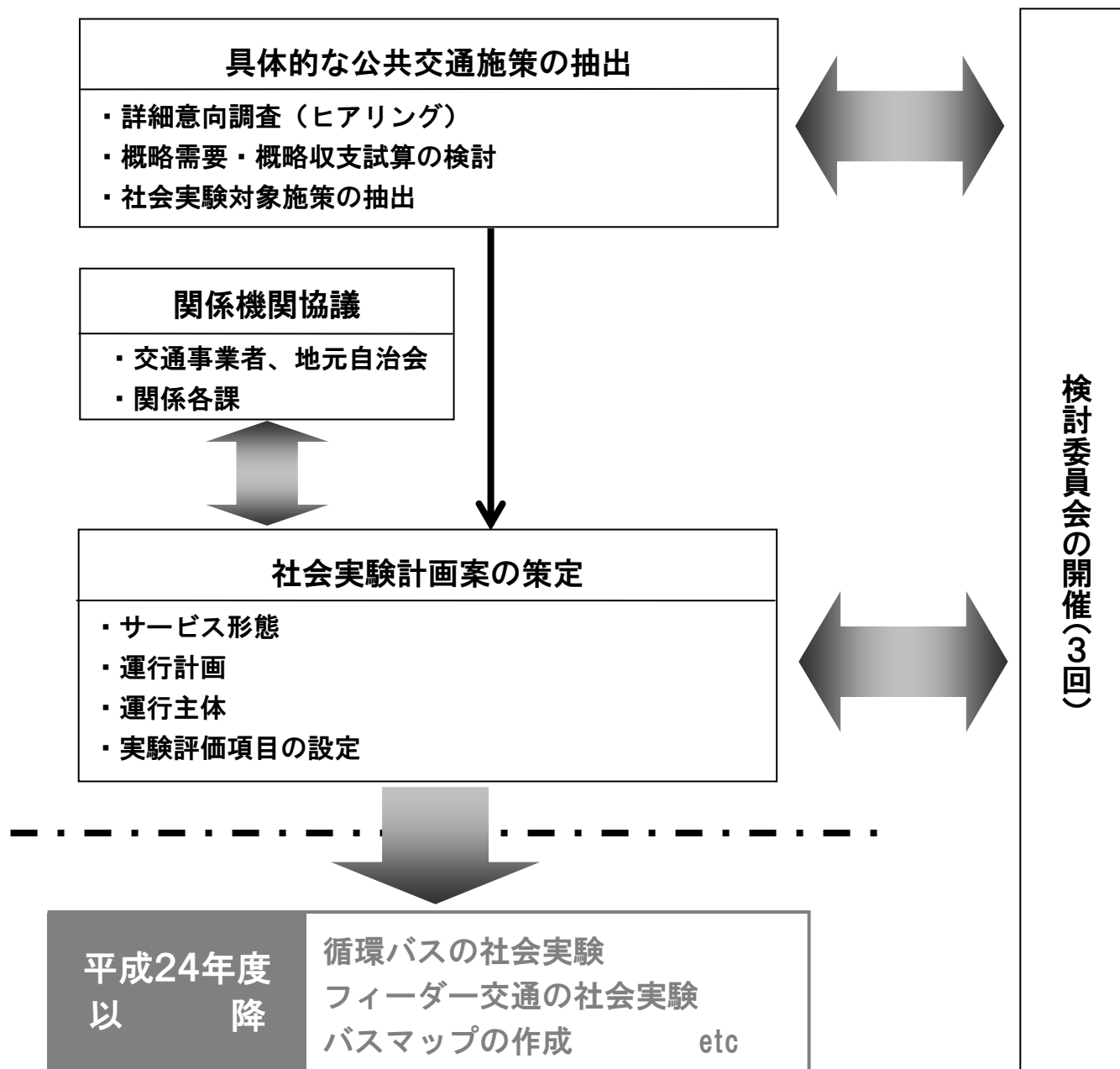
1. はじめに

1-1. 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。

1-2. 検討内容と流れ

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. ヒアリング調査概要

2-1. 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。

2-2. 調査内容

(1) ヒアリング場所、方法など

- ・ヒアリング場所については、市内の主要な市役所、文化施設、医療施設、商業施設などを対象とした。
- ・調査実施日は、施設によって平日、休日で利用状況が異なるため、多くのサンプルを獲得するために、調査対象場所別に平日・休日に分けて調査を実施した。また、自宅から外出をしたくてもできない高齢者などの意向を把握するため、訪問調査も合わせて、実施した。
- ・調査方法は、各施設に調査員を2名配置し、施設来訪者を対象に直接ヒアリングを実施した。

表 1. ヒアリング調査場所、調査日時

ヒアリング箇所	位置付け	調査日	調査時間
①小美玉市役所	行政機関	平日 1 日 (11/28 (月) 実施)	9 : 00 ~ 17 : 00
②医療センター	医療機関		7 : 00 ~ 17 : 00
③ J R 羽鳥駅	公共交通 (鉄道)		10 : 00 ~ 20 : 00
④かしてつ小川駅	公共交通 (バス)		10 : 00 ~ 20 : 00
⑤カスミ小川	商業施設	休日 1 日 (11/27 (日) 実施)	10 : 00 ~ 20 : 00
⑥四季文化館みの〜れ	文化施設		9 : 00 ~ 19 : 00
⑦四季健康館	福祉施設		
⑧生涯学習センターコスモス	生涯学習施設		

(2) ヒアリング項目

表 2. ヒアリング項目一覧

項目	内容
①バスの利用状況	最寄バス停留所の存在について、路線バスの利用状況、利用しない理由
②タクシー補助制度	想定条件下での利用について、変更してほしい条件、利用しない理由
③循環バス事業	想定条件下での利用について、変更してほしい条件、利用しない理由
④拠点整備	拠点整備に対するニーズ
⑤個人属性	住所、年齢、性別、職業、自動車運転免許証の有無

3. ヒアリング調査結果

3-1. 結果概要

- ・11/27（日）で回収できたサンプル数は、235 サンプル、11/28（月）に回収できたサンプル数は、231 サンプルであった。また、別途実施した家庭訪問調査では、24 サンプル回収することができており、ヒアリング調査全体で490 サンプルを回収した。
- ・11/27（日）、28（月）の2日間調査した時に回収できた施設別のサンプル数および別途実施した、家庭訪問調査で回収できたサンプル数は下表のとおりである。

表 3. ヒアリング調査におけるサンプル回収状況

実施日	施設名など	回収したサンプル数
11月27日（日）	カスミ小川	74 サンプル
	四季文化館みの〜れ	39 サンプル
	四季健康館	48 サンプル
	生涯学習センターコスモス	74 サンプル
	小計	235 サンプル
11月28日（月）	小美玉市役所	64 サンプル
	医療センター	43 サンプル
	JR羽鳥駅	83 サンプル
	かしてつ小川駅	41 サンプル
	小計	231 サンプル
—	家庭訪問調査	24 サンプル
合計		490 サンプル

3-2. ヒアリング調査集計結果

(1) 既存路線バスの利用状況

1) 路線バスの利用傾向

- ・自宅の最寄バス停留所があることすら知らないという回答が高い。公共交通の認知度が低いことが明らかとなった。
- ・バスを利用している割合は、約17%に留まり、公共交通の利用の低さが明らかとなった。その利用者の年齢層を見ると、10歳代と60歳代以上が大半を占めている。
- ・バスを利用しない理由は、自動車の方が早く目的地に到着することができるという回答が約43%、自動車の方がお金がかからないという回答が約29%で高い割合を占め、自動車指向である中で、利用しない理由として、バスがどこを運行しているから分からないという回答が約17%を占めており、公共交通に関する情報が不足していることが明らかとなった。

2) 公共交通の認知度

- ・公共交通の認知度の低さ、公共交通に関する情報提供不足を解消することが今後の公共交通利用促進につながると考えられるため、積極的に情報提供を行うことが必要である。

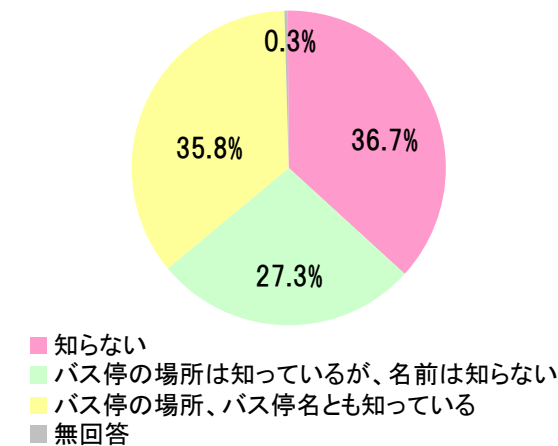


図 1. バス停名の認知度

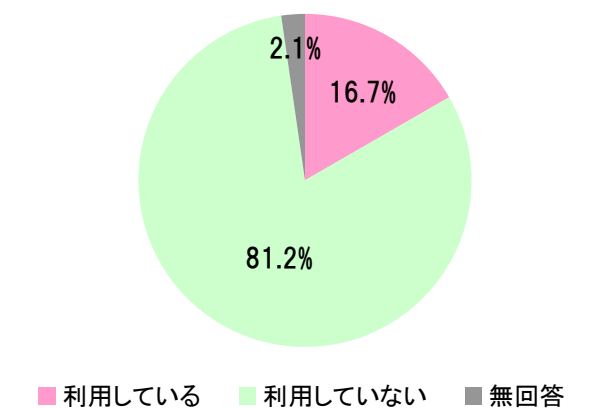


図 2. バス利用の有無

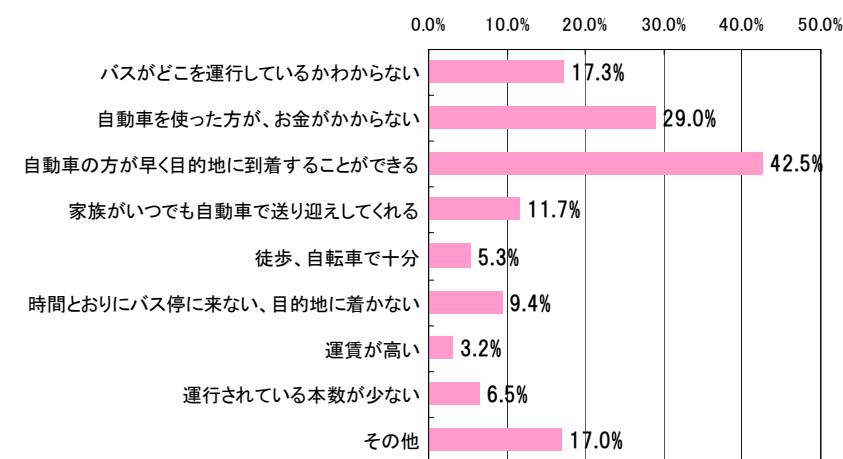


図 3. バスを利用しない理由

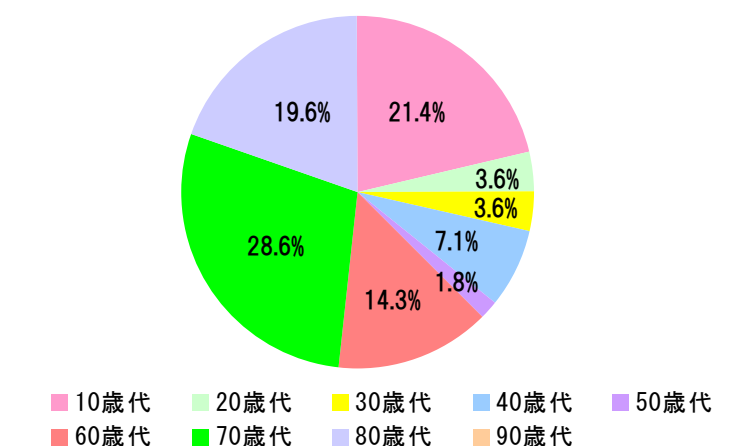


図 4. バス利用者の年齢層

(2) 循環バスに対する意向

1) 循環バスに関する意向集計結果

- ・循環バスが導入された場合の利用意向は、ヒアリング時の「条件を変更した場合に利用する」までを含めると、約60%の人が利用するという意向を示している。また、日ごろからバスを利用していない人の約60%が条件などが変更されれば利用するという意向を示していることから、自動車からある一定の転換を見込むことができる制度であると考えられる。
- ・ヒアリング時の想定条件が変われば利用すると回答している人の意向についてみると、料金面では想定条件で提示していた300円でも利用するという回答が高い割合を占めている。運行本数についてみると、1日6便程度の運行を望む回答が多くなっている。
- ・今回実験を想定している循環バスをどんな場合でも利用しないという意向を示している人たちのうち、日常生活でバスを利用していない人たちは自分で自動車を運転できるから必要ないという回答が多い。また、バスを利用している人の意向ではその他が多く、具体的には、利用しないコース設定であるという意見が多くなっている。

2) 循環バスの検討の方向性

- ・現在、バスを利用していない人も条件次第によっては転換が見込める可能性が高いため、その条件を踏まえ、さらに新たなタクシー補助制度や既存の公共交通、市や医療施設が主体となって運行している福祉バスなどと上手く組み合わせた効率的な計画となるよう検討する。

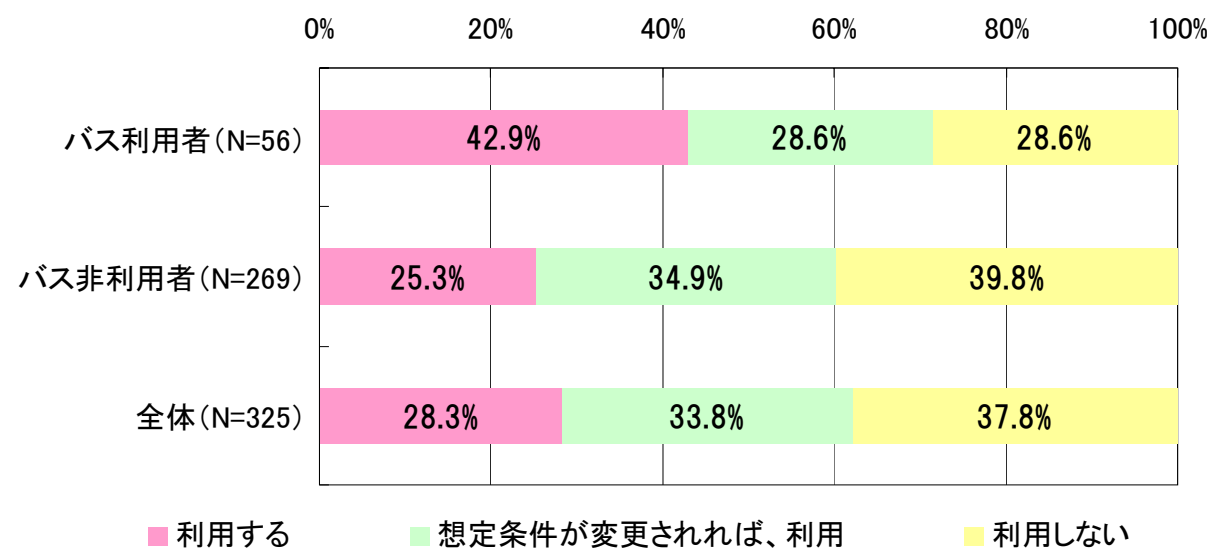


図 5. 循環バスの利用意向

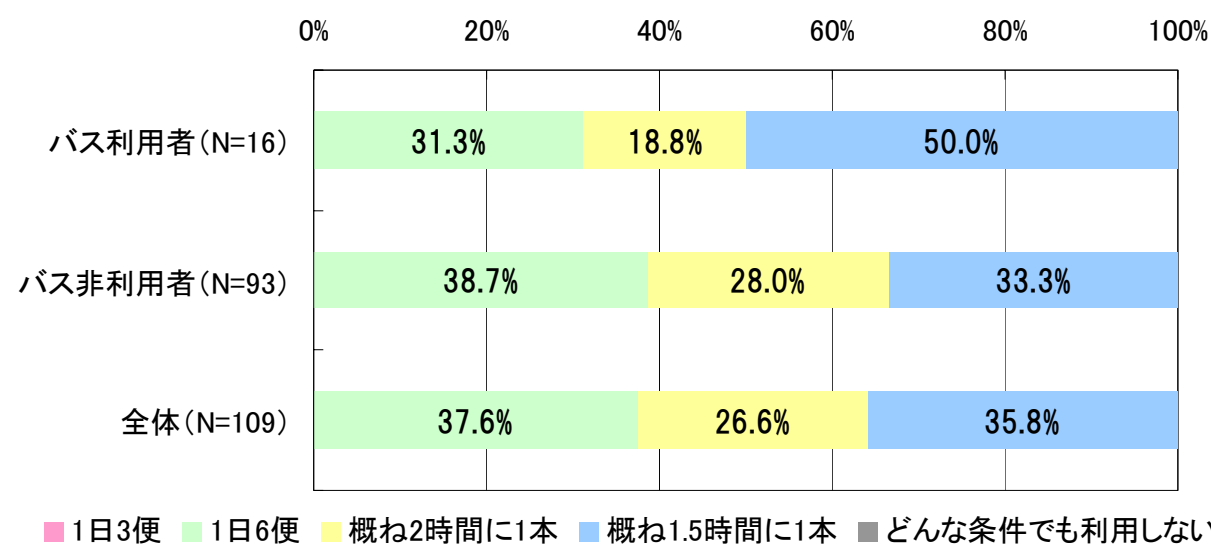


図 7. 希望する運行頻度

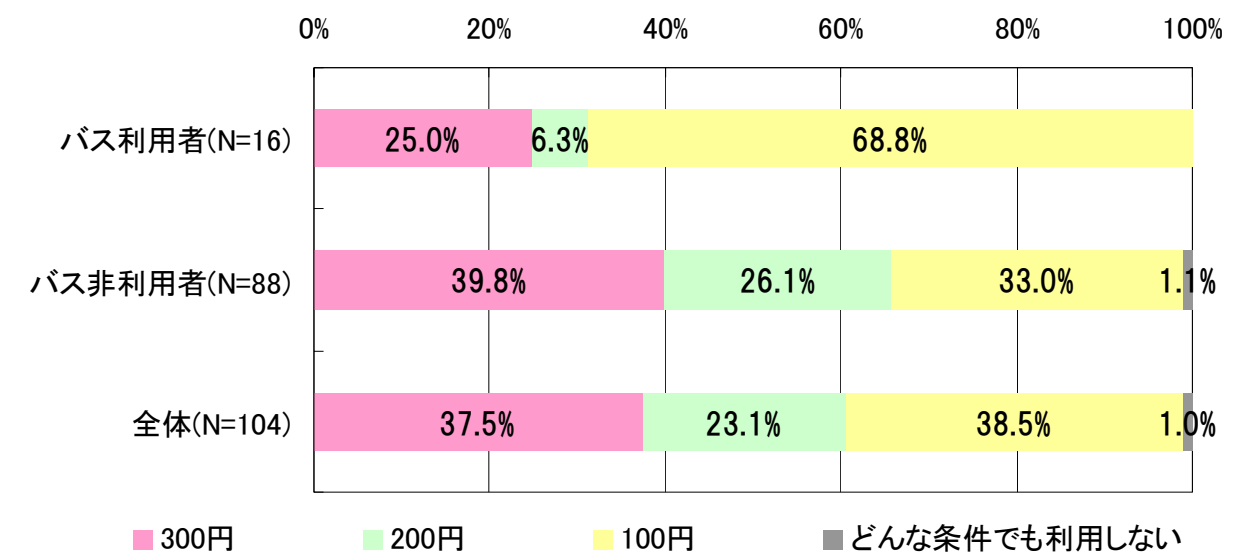
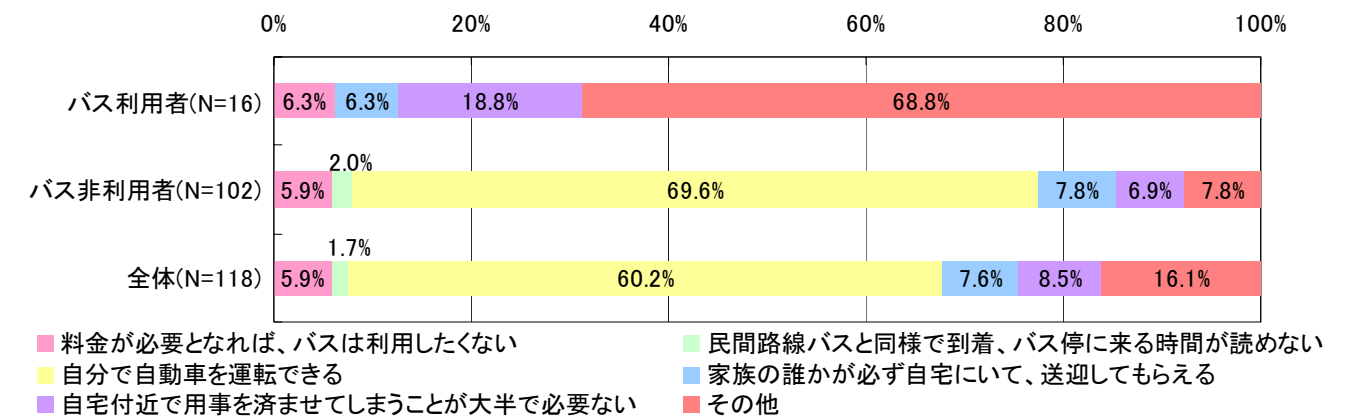


図 6. 希望運賃



その他意見の具体的内容	回答数
利用しないコースのバス路線だから	16
バス停までの移動の距離がある	1
歩けるので不要	1
自動車を運転できなくなったら利用したい	1

図 8. 循環バスを利用しない理由

(3) 新たなタクシー補助制度に対する意向

1) 新たなタクシー補助制度に対する意向集計結果

- ・新たなタクシー補助制度導入に対する利用意向は、ヒアリング時の「条件を変更した場合に利用する」までを含めても、利用してみたいという意思を示している回答が50%に達していない。また、日ごろからバスを利用していない人の利用してみたいという割合も循環バスの約60%と比べると46.2%と低くなっている。
- ・ヒアリング時の想定条件が変われば利用すると回答している人の意向についてみると、料金面では300円であれば利用するという回答が高い割合を占めている。利用範囲についてみると、自宅から目的地までの運行を希望する回答が大半を占めている。
- ・今回実験を想定している新たなタクシー補助制度をどんな場合でも利用しないという意向を示している人たちのうち、日常生活でバスを利用していない人たちは自分で自動車を運転できるから必要ないという回答が多く、バスを利用している人の意向では家族の誰かが必ず自宅にいて送迎してくれるという回答が多くなっている。

2) 新たなタクシー補助制度の検討の方向性

- ・ヒアリング調査結果から利用意思も循環バスに比べると、あまり高くないことから、まず、既存のタクシー補助制度を拡充する方向で検討し、利用者数が増えてきたときに、新たなタクシー補助制度の導入について検討する。

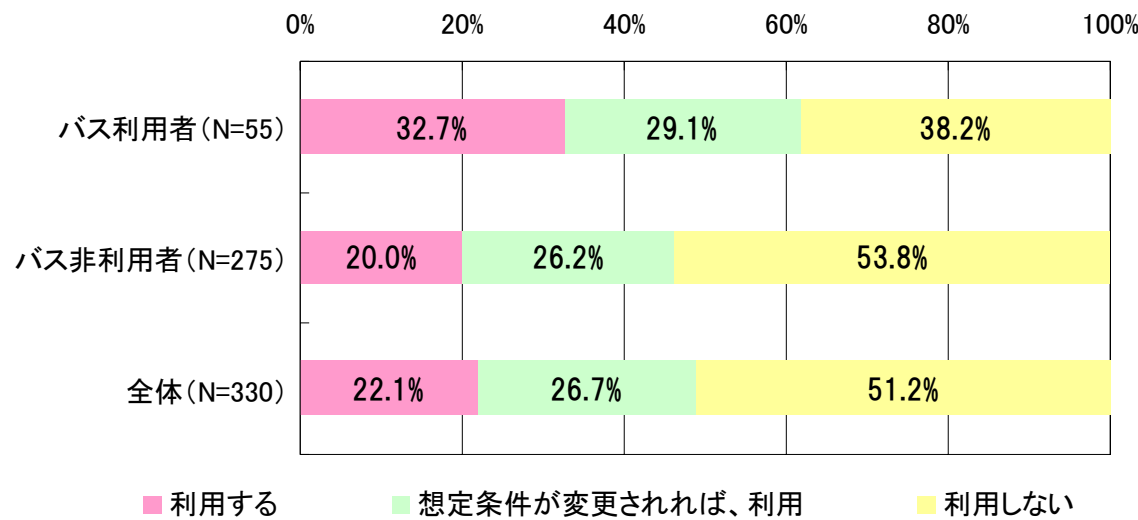


図 9. 新たなタクシー補助制度の利用意向

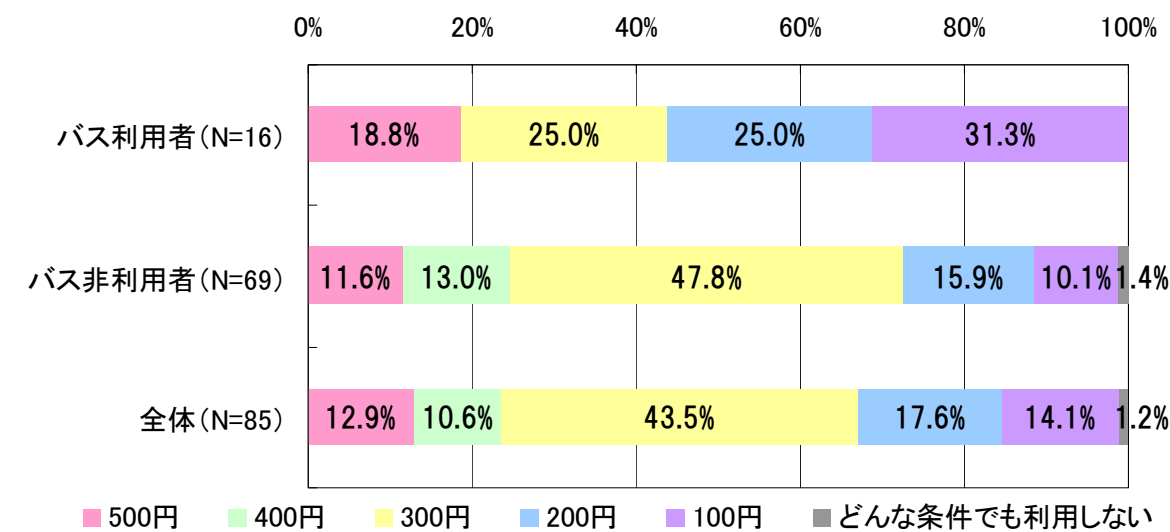


図 11. 希望運賃

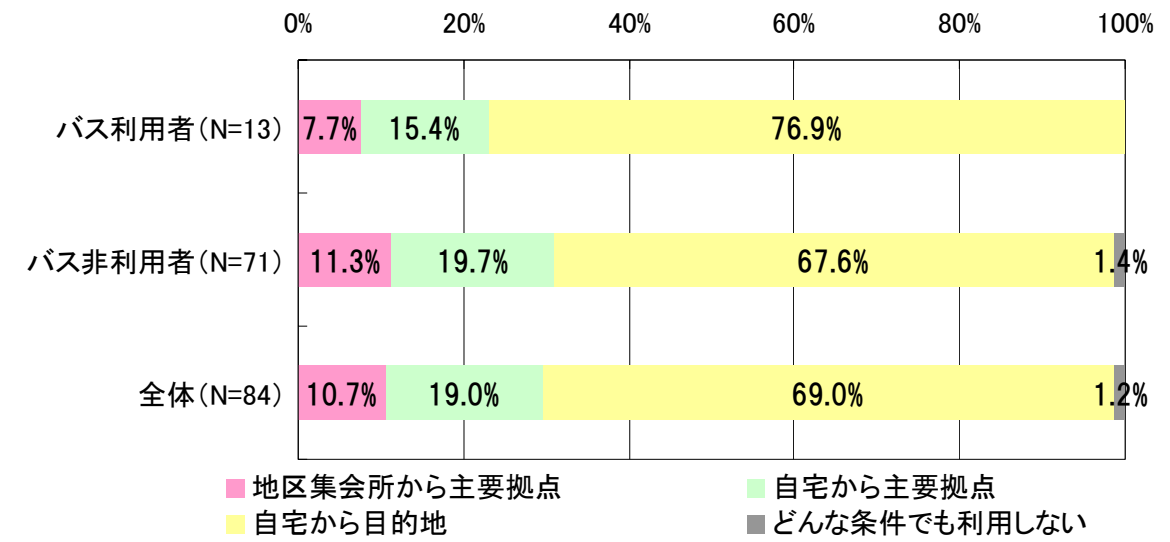
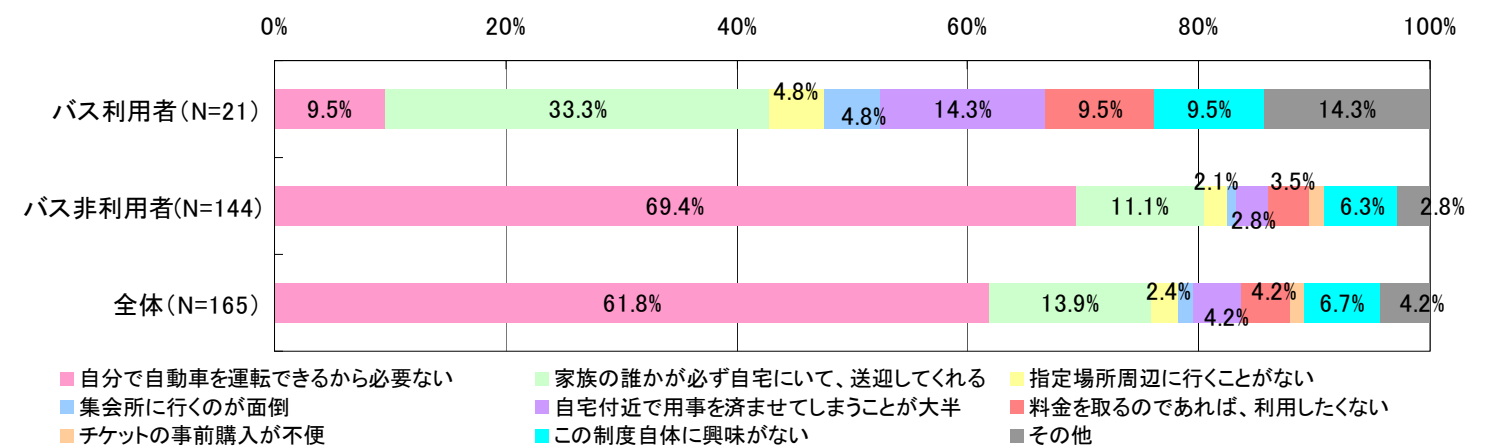


図 10. 希望する利用範囲

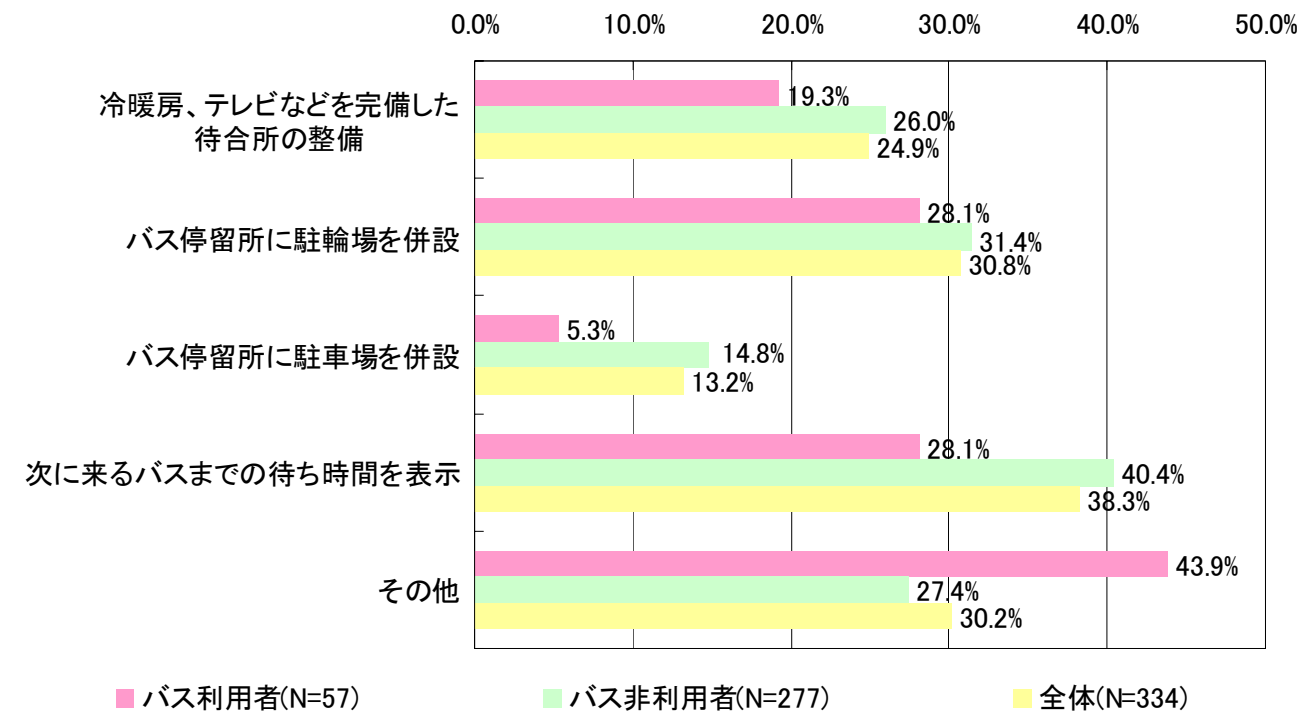


その他意見の具体内容	回答数
料金をもっと安く	3
市内のみ限定だと利用しない	2
現在のバス路線と電車で用事が済むから	2
自転車移動が多いから	2
集会場所に問題がある地区もあるし、1箇所では少ない	2

図 12. タクシー補助制度を利用しない理由

(4) 拠点における施設整備に対する意向

- ・拠点における整備内容についてみると、全体的な傾向として、「次に来るバスまでの待ち時間を表示」、「バス停留所に駐輪場を併設」という回答が多くなっている。
- ・日常生活でバスを利用している人たちはその他という回答が多くなっており、その具体的な内容としては、バス停留所に屋根、ベンチを設置してほしいという回答が多くを占めている。



その他意見の具体的内容	回答数
雨、風、日差しを防げる待合所が欲しい	37
ベンチなど長イスが欲しい	15
トイレを設置して欲しい	3
バス停が暗いので照明が欲しい	3
自動販売機の設置	2
喫煙所が欲しい	2
安全性の確保(高齢者のため)	2
今のままでよい	3

図 13. 拠点における施設整備に対する意向

4. 社会実験実施に向けた方向性

社会実験計画(案)を検討するにあたっては、ヒアリング調査結果および過年度調査で示されている公共交通ネットワークの再編の方向性を踏まえつつ、効率的な実験計画(案)となるよう検討する。以下に、昨年度調査における小美玉市における公共交通ネットワーク再編の方向性を示す。

【過年度調査における公共交通ネットワーク再編の方向性】

～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。



ローコストできめ細やかなサービスの公共交通ネットワークシステム

4. 社会実験計画（案）

4-1. 循環バスの社会実験計画（案）

（1）運行目的

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、これの改善を図るとともに交通サービスの充実を目的に、循環バスの運行を実験的に実施するものである。

（2）運行方法

定時定路線型で循環方式の運行とする。

（3）運行ルート

1) ルート設定の基本的な考え方

旧町村間をひとつのルートで結ぼうとすると、運行距離が長くなり、利用者にとって利用しづらくなるため、市を大きく2つの地区に区分（美野里地区、小川・玉里地区）し、地区毎に循環路線を設定する。また、旧町村間の連絡、本市の陸の玄関口である JR 羽鳥駅と空の玄関口である茨城空港の連絡にむけて、上記の2ルートに1ルートを加えた交通体系を構築する。

2) 美野里地区循環ルート

- ・地区内の主要拠点（JR 羽鳥駅、市役所）と主要な商業施設、教育施設などを連絡する循環ルートとする。
- ・四季健康館の送迎バスが運行されており、基本方針で掲げている既存ストックを最大限に有効活用という視点から、送迎バスのルート、運行日数、時間帯などの変更による対応を前提として、ルートを検討する。ただし、協議が整わない場合においては、新たに循環バス路線を設定する。

3) 小川・玉里地区循環ルート

- ・地区内の主要拠点（茨城空港、小川駅）と主要な医療施設、商業施設、文化施設などを連絡する循環ルートとする。
- ・医療センターの送迎バスが運行されており、基本方針で掲げている既存ストックを最大限に有効活用という視点から、送迎バスのルート、運行日数、時間帯などの変更による対応を前提として、ルートを検討する。ただし、協議が整わない場合においては、新たに循環バス路線を設定する。

4) 南北ルート

- ・美野里地区と小川・玉里地区の循環ルートを連携し、JR 羽鳥駅から茨城空港、小川駅を結ぶルートを設定する。
- ・既存の路線バスのルート延伸などにより対応することを前提として検討する。ただし、協議が整わない場合、新たにバス路線を設定する。

（4）乗降方法

- ・基本、主要拠点（小美玉市役所、JR 羽鳥駅、かしてつ小川駅、茨城空港）と主要な商業施設、医療施設、文化施設にバス停留所を設けるものとする。詳細の設置場所については、現地踏査、交通事業者、交通管理者との協議により決定するものとする。
- ・上記以外のバス停留所については、300m間隔程度で設置する。これについては、交通事業者と交通管理者と協議して決定するものとする。また、降車に限って、路線かつ安全性が確保される場所であればフリーで降車できるものとする。これについても、交通管理者との協議により決定するものとする。

（5）運行日数、運行時間、運行本数

- ・運行日数は、平日のみの運行とする。
- ・各ルートの運行時間は以下のとおりと設定する。

①美野里地区、小川・玉里地区循環ルート	8:00~17:00 までの9時間運行
②南北ルート	7:30~19:00 までの11.5時間運行

- ・運行本数は、各ルートともに、今回実施したヒアリング調査結果のうち、最も回答が多かった朝、昼、夕各2便の1日6便/片道とする。そのうち、南北ルートにおいては、朝夕を先後～小川駅及び羽鳥駅～小川駅、昼間を羽鳥駅～茨城空港までの運行とする。
- ・時刻表については、毎正時発などわかりやすい時刻とすることを基本とするが、詳細については、今後、交通事業者と協議を行い、検討するものとする。

（6）運賃

- ・運賃については、医療センターバス、四季健康館のバスが現在、無料であること及びヒアリング調査結果などを考慮し、以下のとおりとする。
- ・通常利用以外の運賃設定は、関係機関、地元などとの協議調整により決定していくものとする。

通常利用	1乗車 300円
通院、四季健康館利用者	現状無料であることなどを考慮し、低廉な運賃とする。
買物などで頻繁に利用する方向けに、割引がきいている回数券の販売も考える。	
通勤・通学対応として、通勤、通学定期も販売する。	

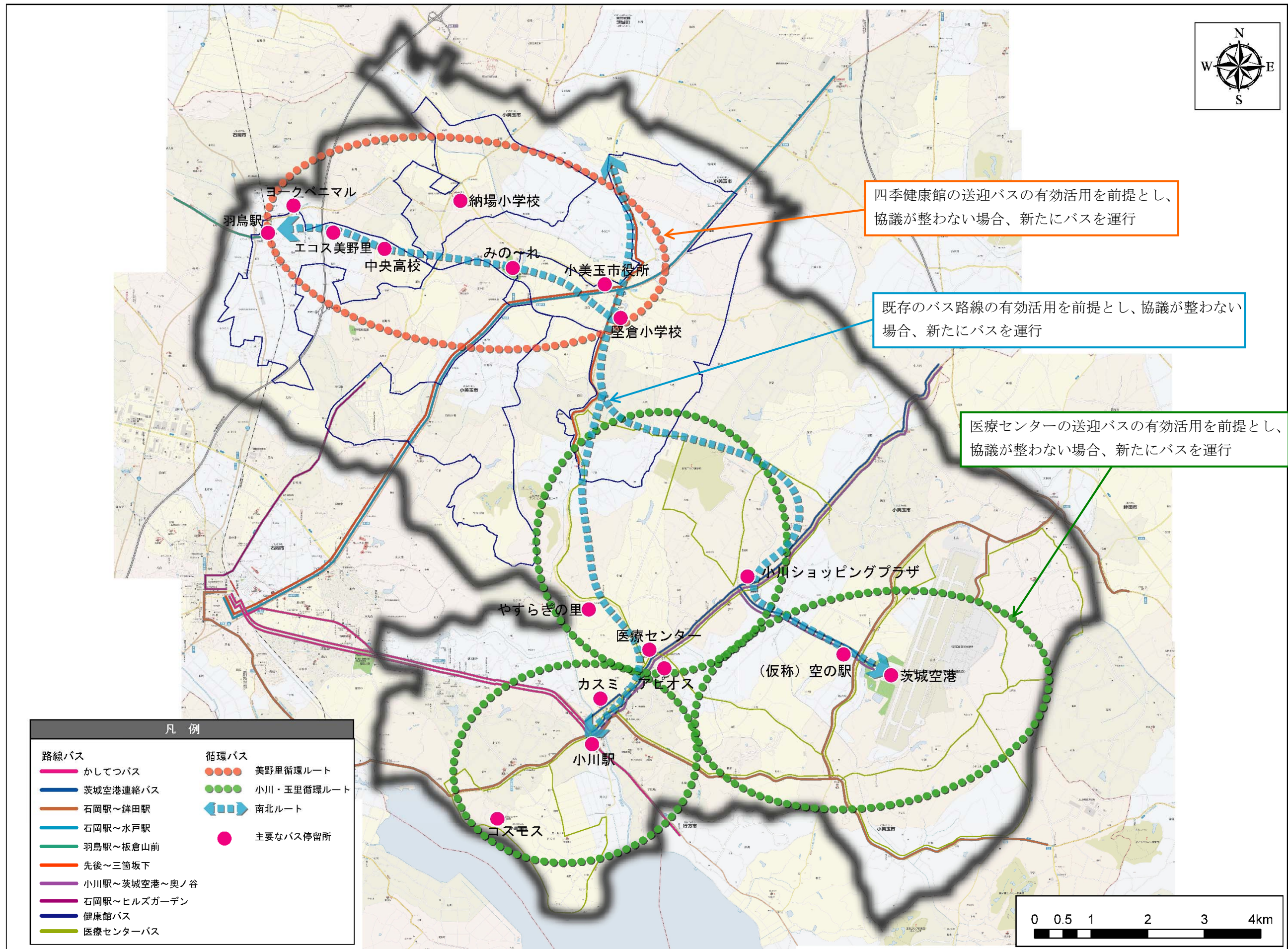
（7）使用する車両・台数

- ・通常の路線バスの車両では、道路状況などをかんがみると大きすぎるため、小回りが利く小型バスの車両を用いることとし、運行台数は2台とする。

【小型バス車両のイメージ】



項目	内容
①定員	29名
②車体幅	2.08m
③車両長	7.0m



4-2. 新たなタクシー補助制度の実験計画（案）

(1) 実施目的

既存のバス路線、循環バスでカバーしきれない地域へのサービスを充実させるために実施するものである。

(2) 考え方

調査結果からも分かるとおり新たなタクシー補助に対する利用意思もあまり高くなかったことから、今回の実験では、まず、現行のタクシー補助制度の規程を改正することによって、利用を促進させる。利用者が多くなってきた際に、新たなタクシー補助制度を導入するかについて、慎重に検討することとする。

(3) 利用範囲など

1) 対象者

- ・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「70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。

2) 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する。
- ・現行制度で移動目的箇所が3ヵ所(日用品を確保する場所及び在宅福祉サービス機関や医療機関、市役所)に制限されている部分を拡充案では移動目的場所を限定しないこととする。

3) 利用可能日数

- ・利用回数については、現行制度の1ヶ月あたり2回の年間24回を拡充案では年間24回とする。
- ・現行制度と同様に土・日・祝日でも利用可能とする。

4) 利用方法

- ・申請と利用者が一致していることを確認するため、住基カードを提示して利用することを基本とする。

5) 使用する車両

- ・市内タクシー事業者が保有している台数の範囲

(4) タクシー補助制度の新旧対照表

項目	旧（現行の制度）	改定案（今回試行する制度）
1. 対象者	①70歳以上の一人世帯または高齢者のみの世帯 ②60歳以上で下肢または資格に障害があり、身体障害者手帳を所持している方	<u>①70歳以上の高齢者かつ自動車運転免許証を所持していない方</u> ②60歳以上で下肢または資格に障害があり、身体障害者手帳を所持している方
2. 利用範囲	日用品を確保する場所及び在宅福祉サービス機関や医療機関、市役所関係施設への往復	<u>移動目的に制限を設けない。</u>
3. 利用回数	タクシー補助券の利用限度枚数は、月2回とし、年間24枚までを限度	年間最大24枚まで利用可能とする。
4. 補助範囲	市内タクシーの初乗り料金（710円）相当額を限度として助成	市内タクシーの初乗り料金（710円）相当額を限度として助成
5. 利用方法	申請している人であれば、証明なしで利用が可能	<u>申請者と利用者が一致するよう乗車時に住基カードを提示し利用するような方法とする。</u>

5. 利用促進施策（案）

5-1. 拠点における施設整備（案）

拠点の施設整備については、今回調査を実施したヒアリング調査結果で多くの意見があった、次に来るバスまでの待ち時間表示（バス接近情報システム）、駐輪場の併設また、その他の意見として多かったバス停留所に屋根、ベンチを整備する方向について検討する。

【バス接近表示システムイメージ（参考事例：東京都交通局）】

【バスに併設する駐輪場のイメージ（参考事例：かしてつバス）】



5-2. 利用促進施策（案）

（1）バス利用ガイド

- ・今回実施したヒアリング調査において、バス利用に関する情報提供の充実を図っていくことが必要であることがわかったことから、まず、バスに関する基礎的な情報を周知させるため、社会実験に合わせて、バス利用ガイドを作成するものとする。
- ・作成したバス利用ガイドは、全世帯に配布するとともに、インターネットなどでも情報公開していくものとする。
- ・バス利用ガイドには、以下の項目、内容を記載するものとする。

表 4. バス利用ガイド内容

項目	内容
①バスのメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・主要拠点にアテンダントを配置 ・スーパーとの連携事業（商品の割引、運賃の割引、ポイント付与）など
②路線図	路線ごとの詳細なバス路線図（渋滞箇所などの情報を記載）、バス停留所間の所要時間、主要なバス停の時刻表、運賃表など
③利用方法	バスの乗り方、料金の支払い方、定期券の料金など

【バス利用ガイドイメージ（参考事例：三郷市）】

（2）市内買物バス運行

月1回、週1回程度の頻度で市内の文化施設、商業施設をめぐる買物バスを運行、利用してもらうことによって、公共交通の良さをアピールするとともに、旧町村間での移動の活発化を促し、市の活性化を図る。

6. 参考資料

6-1. ヒアリング調査票

公共交通に関するアンケート

路線バスの利用状況について、お答えください。

問1. ご自宅に最寄のバス停留所についてお答えください。

1. バス停があることを知らない ⇒問3へ
2. バス停がどこにあるかは知っているが、バス停名までは知らない ⇒問3へ
3. バス停がどこにあるかも知っている。合わせて、バス停名も知っている ⇒問2へ

問2. 問1で「バス停があることも、バス停名も知っている」と回答していただいた方にお聞きします。バス停名と自宅からバス停までの徒歩で行った場合の所要時間についてお答えください。

■バス停留所名：()

■バス停までの所要時間（徒歩で行った場合）

1. 5分以内
2. 5～10分
3. 10～15分
4. 15～20分
5. 20～25分
6. 25分以上

問3. 普段外出の時に路線バスを利用していますか。

1. 利用している ⇒問4へ（問4を回答後、問6へお進みください。）
2. 利用していない⇒問5へ（問5に引き続き、問6へお進みください。）

問4. 問3で「利用している」と回答していただいた方にお聞きします。バスを利用する目的、利用頻度についてお答えください。

チェック欄	目的	利用頻度
<input type="checkbox"/>	通勤・通学	1. 平日は毎日 2. 週3、4日 3. 週1、2日 4. 月2、3日 5. 月1日 6. 数ヶ月に1日 7. 土・日・祝日のみ
<input type="checkbox"/>	買い物	1. 平日は毎日 2. 週3、4日 3. 週1、2日 4. 月2、3日 5. 月1日 6. 数ヶ月に1日 7. 土・日・祝日のみ
<input type="checkbox"/>	通院	1. 平日は毎日 2. 週3、4日 3. 週1、2日 4. 月2、3日 5. 月1日 6. 数ヶ月に1日 7. 土・日・祝日のみ
<input type="checkbox"/>	習い事など	1. 平日は毎日 2. 週3、4日 3. 週1、2日 4. 月2、3日 5. 月1日 6. 数ヶ月に1日 7. 土・日・祝日のみ

問5. 問3で「利用していない」と回答していただいた方にお聞きします。バスを利用しない理由についてお答えください。（複数回答可）

1. バスがどこを運行しているかわからない
2. 自動車を使った方が、お金がかからないから
3. 自動車の方が早く目的地に到着することができるから
4. 家族がいつでも自動車で送り迎えしてくれるから
5. 徒歩、自転車で十分だから
6. 自宅から最寄りのバス停留所が遠い
7. 時間とおりにバス停に来ない、目的地に着かない
8. 運賃が高い
9. 運行されている本数が少ない
10. その他 ()

<その他特記事項がある場合記入>

<裏面に続く>

小美玉市において、高齢者の外出支援や交通空白地域の解消に向けて、新たなタクシー補助制度、市内を循環するコミュニティバスを導入した場合のことを想定してお答えください。

問6. 次に新たなタクシー補助制度が導入された場合の時を想定して、以下、お答えください。
新たなタクシー補助制度の導入にあたっての想定条件は以下のとおりです。

【新たなタクシー補助制度の想定条件】

- ①事前にチケットを購入して利用する制度です。
- ②チケット1枚：500円です。
- ③市内を4つのエリアに区分し、1エリア内の移動であれば、チケット1枚、エリアを跨いで移動される場合には、跨いだエリアの数の分だけチケットが必要となります。
- ④相乗り利用の場合、エリア内の移動であれば、チケット1枚で利用することができます。
- ⑤チケットの購入場所は、市役所、各支所、医療センター、カスミ他商業施設、商工会、車内
- ⑥事前に電話でタクシーを呼んでもらう必要があります。
- ⑦自宅からの送迎ではなく、地区の集会所などから、予め指定された主要拠点、医療施設、商業施設までの送迎です。

1. 利用する ⇒問9へ
2. 想定条件が変更されれば、利用する⇒問7へ（問7を回答後、問9へお進みください）
3. 利用しない⇒問8へ（問8に引き続き、問9へお進みください。）

問7. 問6で「想定条件が変更されれば、利用する」と回答された方がお答えください。

(1) チケットの1枚の価格がいくらであれば購入しますか。

400円であれば ⇒ ①購入する ②購入しない

↳ 300円であれば ⇒ ①購入する ②購入しない

↳ 200円であれば ⇒ ①購入する ②購入しない

↳ 100円であれば ⇒ ①購入する ②どんな条件でも購入しない

(2) 利用範囲についてお答えください。

自宅から主要拠点、商業施設までの送迎であれば⇒ ①利用する ②利用しない

↳ 自宅から目的地までの送迎であれば ⇒ ①利用する ②利用しない

問8. 問6で「3. 利用しない」と回答された方にお聞きします。利用しない理由についてお答えください。

1. 自分で自動車を運転できるから必要ない
2. 家族の誰かが必ず自宅にいて、送迎してもらえるから必要ない
3. 指定場所周辺に行くことがない
4. 集会所まで行くのが面倒
5. 自宅付近で用事を済ませてしまうことが大半なので、必要ない
6. 料金を取るのであれば、利用したいと思わない
7. チケットの事前購入が不便
8. この制度自体に興味がない
9. その他 ()

<その他特記事項がある場合記入>

問9. 市内循環バスが導入された場合のことを想定して、以下、お答えください。導入するにあたって想定される条件は以下のとおりです。

【循環バスの想定運行条件】

- ①市内の拠点(市役所、羽鳥駅、かしてつ小川駅、茨城空港)やオアシス(商業施設、医療センターなど)を結ぶシャトルルート
 ②1日の運行本数は、朝1便、昼1便、夕方1便の3便
 ③運賃は、1乗車300円を想定します。
 ④バス停は、300～500mに1箇所設けます。

1. 利用する ⇒問12へ
 2. 想定条件が変更されれば、利用する⇒問10へ(問10を回答後、問12へお進みください)
 3. 利用しない⇒問11へ(問11に引き続き、問12へお進みください。)

問10. 問9で「2. 提示されている条件が変更されれば、利用する」と回答して頂いた方にお聞きします。

(1) 1日の運行本数が何本であれば利用しますか。

朝・昼・夕、各2便の運行で1日6便の場合 ①利用する ②利用しない

→概ね2時間間隔での運行 ①利用する ②利用しない

→概ね1.5時間間隔での運行 ①利用する ②利用しない

(2) 運賃はいくらであれば利用しますか

200円であれば ⇒ ①利用する ②利用しない

→100円であれば ⇒ ①利用する ②利用しない

問11. 問9で「3. 利用しない」と回答された方にお聞きします。利用しない理由についてお答えください。

1. 料金が必要となるのであれば、バスは利用したくない
 2. 民間路線バスと同様に到着、バス停に来る時間が読めないから
 3. 自分で自動車を運転できるから必要ない
 4. 家族の誰かが必ず自宅にいて、送迎してもらえるから必要ない
 5. 自宅付近で用事を済ませてしまうことが大半なので、必要ない
 6. その他()

<その他特記事項がある場合記入>

<裏面に続く>

問12. 公共交通を快適に利用してもらうためには、拠点となる市役所、羽鳥駅、かしてつ小川駅、茨城空港などのバス停留所において、どんな整備が必要だと思いますか。(複数回答可)

1. 冷暖房、テレビなどを完備した待合所の整備
 2. バス停留所に駐輪場を併設
 3. バス停留所に駐車場を併設
 4. 次に来るバスまでの待ち時間を表示
 5. その他()

問13. あなたご自身について、お答えください。

(1) あなたのお住まいについてお答えください。

1. 市内 ⇒ 所在地：小美玉市()
 2. 市外 ⇒ 1.石岡市 2.水戸市 3.土浦市 4.かみがうら市 5.その他県内

(2) 性別 1. 男性 2. 女性

(3) あなたの年齢についてお答えください。

1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代
 7. 70歳代 8. 80歳代 9. 90歳代以上

(4) 職業

1. 高校生、大学生 2. 会社員 3. 公務員・団体職員 4. 農林業 5. 自営業
 6. パート・アルバイト 7. 専業主婦 8. 無職 9. その他()

(5) 自動車運転免許の有無

1. 運転免許証を所持している 2. 運転免許証を持っていない

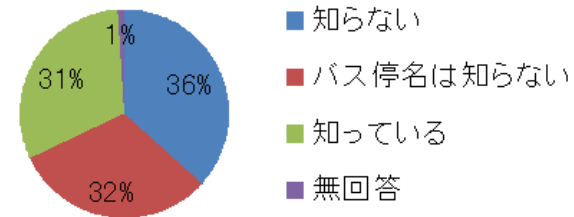
問14. 自由意見

以上でヒアリングは終了です。ご協力ありがとうございます。

6-2. 単純集計結果

(1) 最寄バス停留所の認知有無

回答	回答数(率)
知らない	179 (36.5%)
バス停名は知らない	155 (31.6%)
知っている	150 (30.6%)
無回答	6 (1.2%)
合計	490 (100.0%)



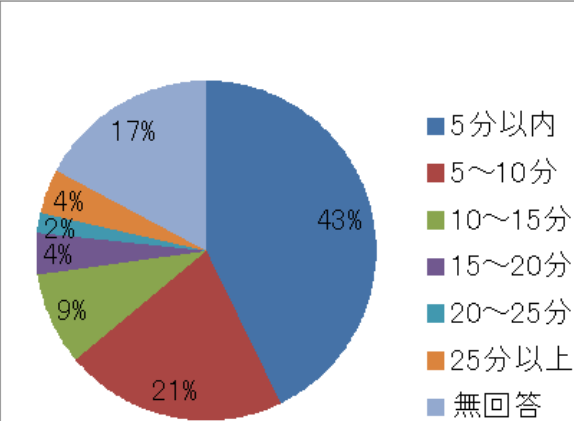
(2) 「バス停があることも、バス停名も知っている」と回答した者の内訳

(2)-a バス停名の上位

小川駅	21人
羽鳥駅	6人
新高浜	5人
小川中央	3人
市役所前	3人
二本松	3人

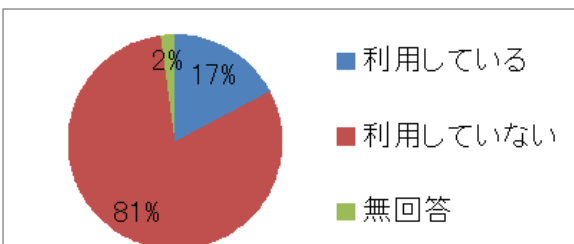
(2)-b バス停までの所要時間

回答	回答数(率)
5分以内	64 (42.7%)
5～10分	32 (21.3%)
10～15分	13 (8.7%)
15～20分	6 (4.0%)
20～25分	3 (2.0%)
25分以上	6 (4.0%)
無回答	26 (17.3%)
合計	150 (100.0%)



(3) 普段外出時のバス利用有無

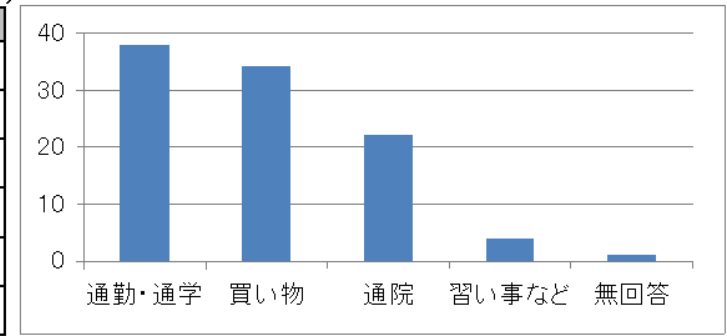
回答	回答数(率)
利用している	85 (17.3%)
利用していない	394 (80.4%)
無回答	11 (2.2%)
合計	490 (100.0%)



(4) バス利用者の利用目的と頻度

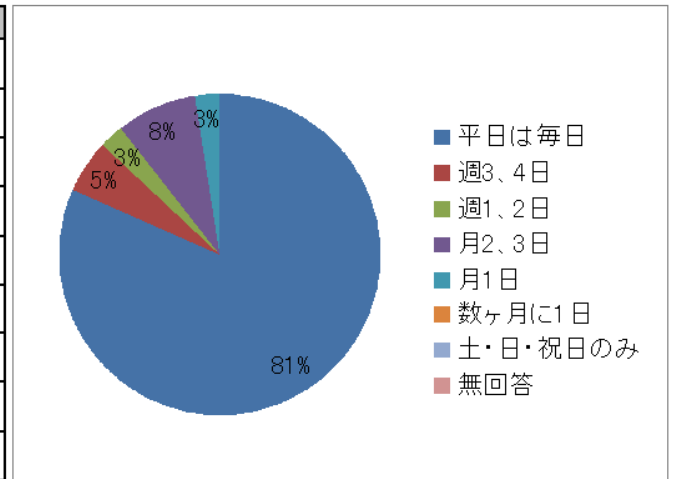
(4)-a 目的 (複数回答)

回答	回答数(率)
通勤・通学	38 (38.4%)
買い物	34 (34.3%)
通院	22 (22.2%)
習い事など	4 (4.0%)
無回答	1 (1.0%)
合計	99 (100.0%)



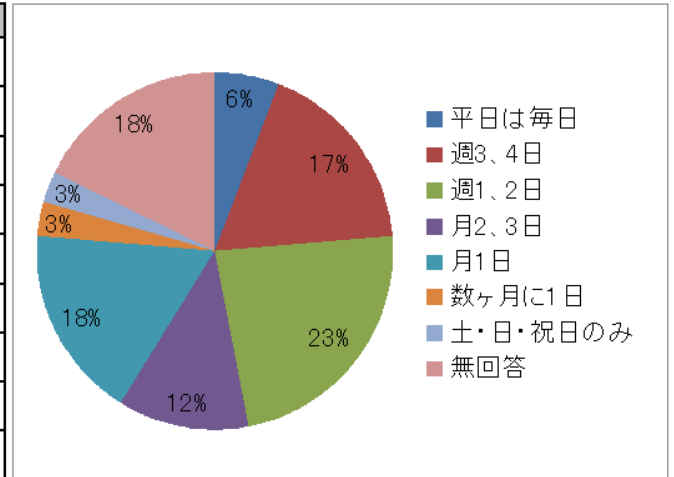
(4)-b 通勤・通学の頻度

回答	回答数(率)
平日は毎日	31 (81.6%)
週3、4日	2 (5.3%)
週1、2日	1 (2.6%)
月2、3日	3 (7.9%)
月1日	1 (2.6%)
数ヶ月に1日	0 (0.0%)
土・日・祝日のみ	0 (0.0%)
無回答	0 (0.0%)
合計	38 (100.0%)



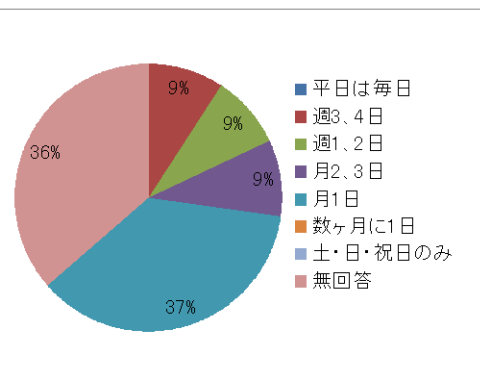
(4)-c 買い物の頻度

回答	回答数(率)
平日は毎日	2 (5.9%)
週3、4日	6 (17.6%)
週1、2日	8 (23.5%)
月2、3日	4 (11.8%)
月1日	6 (17.6%)
数ヶ月に1日	1 (2.9%)
土・日・祝日のみ	1 (2.9%)
無回答	6 (17.6%)
合計	34 (100.0%)



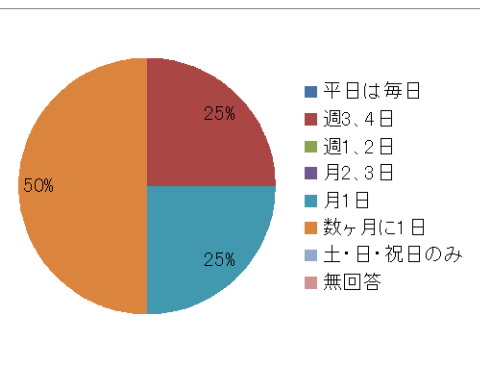
(4)-d 通院の頻度

回答	回答数(率)
平日は毎日	0 (0.0%)
週3、4日	2 (9.1%)
週1、2日	2 (9.1%)
月2、3日	2 (9.1%)
月1日	8 (36.4%)
数ヶ月に1日	0 (0.0%)
土・日・祝日のみ	0 (0.0%)
無回答	8 (36.4%)
合計	22 (100.0%)



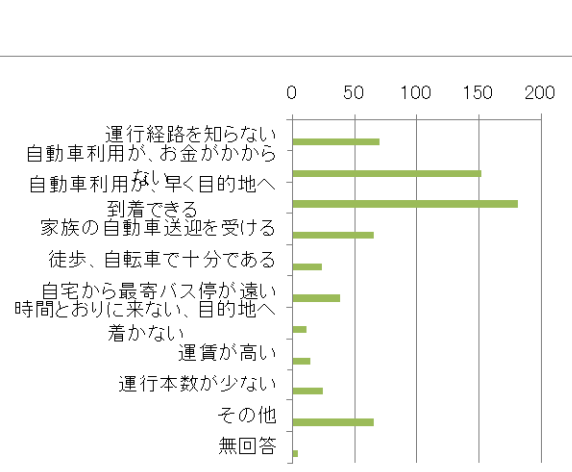
(4)-e 習い事などの頻度

回答	回答数(率)
平日は毎日	0 (0.0%)
週3、4日	1 (25.0%)
週1、2日	0 (0.0%)
月2、3日	0 (0.0%)
月1日	1 (25.0%)
数ヶ月に1日	2 (50.0%)
土・日・祝日のみ	0 (0.0%)
無回答	0 (0.0%)
合計	4 (100.0%)



(5) バスを利用しない理由

回答	回答数(率)
運行経路を知らない	70 (10.8%)
自動車利用が、お金がかからない	152 (23.5%)
自動車利用が、早く目的地へ到着できる	181 (28.0%)
家族の自動車送迎を受ける	65 (10.0%)
徒歩、自転車ですら十分である	23 (3.6%)
自宅から最寄バス停が遠い	38 (5.9%)
時間とおりに来ない、目的地へ着かない	11 (1.7%)
運賃が高い	14 (2.2%)
運行本数が少ない	24 (3.7%)
その他	65 (10.0%)
無回答	4 (0.6%)
合計	647 (100.0%)

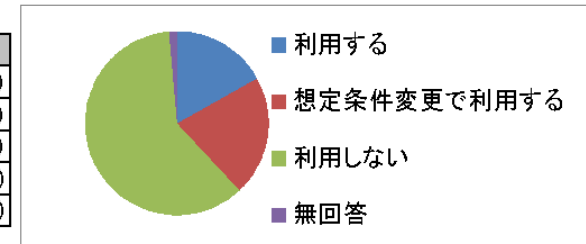


(5) バスを利用しないその他の理由 (回答上位)

バス路線が無い	32
自動車利用が便利	12
バイク利用が便利	5
徒歩・自転車ですら十分	3
電車利用で十分	2
病院バスを利用	2
その他	7
合計	63

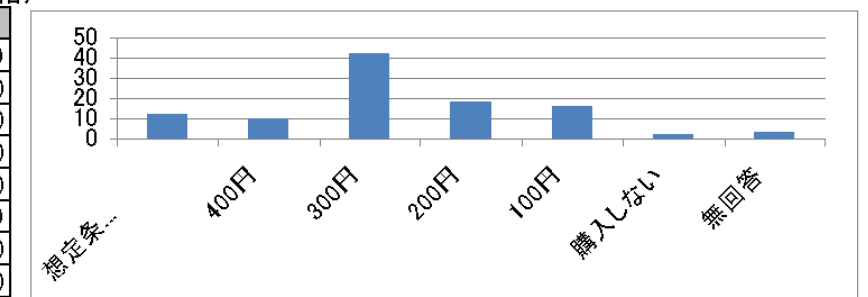
(1) タクシー補助制度の利用有無

回答	回答数(率)
利用する	83 (16.9%)
想定条件変更で利用する	103 (21.0%)
利用しない	297 (60.6%)
無回答	7 (1.4%)
合計	490 (100.0%)



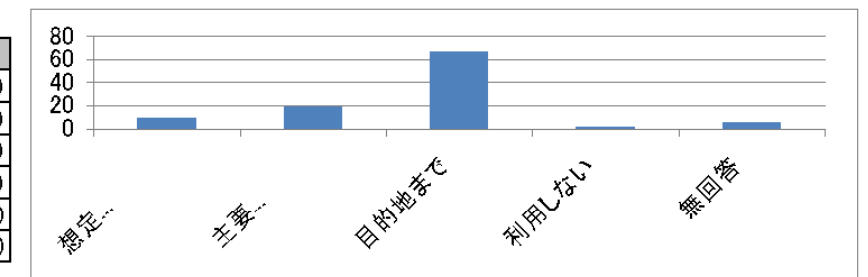
(2) 希望する想定条件の変更内容(チケット1枚の価格)

回答	回答数(率)
想定条件のままで良い	12 (11.7%)
400円	10 (9.7%)
300円	42 (40.8%)
200円	18 (17.5%)
100円	16 (15.5%)
購入しない	2 (1.9%)
無回答	3 (2.9%)
合計	103 (100.0%)



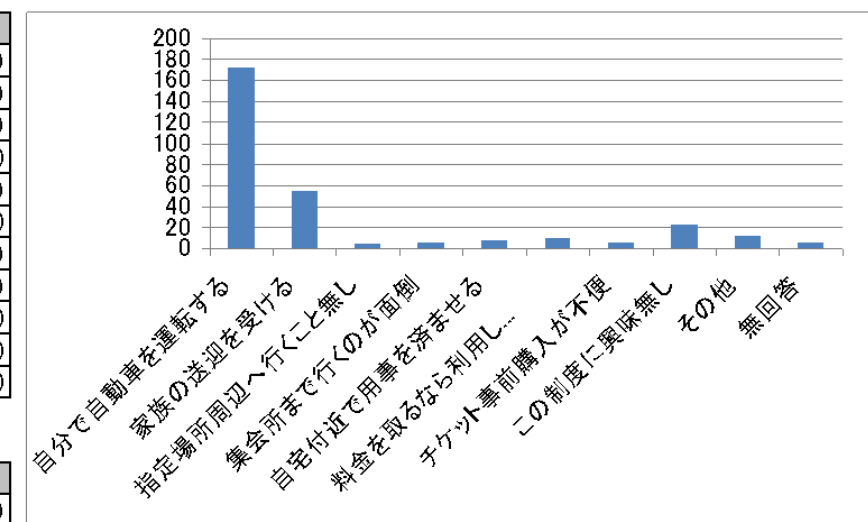
(3) 希望する想定条件の変更内容(利用範囲)

回答	回答数(率)
想定条件のままで良い	10 (9.7%)
主要拠点、商業施設まで	19 (18.4%)
目的地まで	67 (65.0%)
利用しない	1 (1.0%)
無回答	6 (5.8%)
合計	103 (100.0%)



(4) タクシー補助制度を利用しない理由

回答	回答数(率)
自分で自動車を運転する	172 (57.9%)
家族の送迎を受ける	54 (18.2%)
指定場所周辺へ行くこと無し	4 (1.3%)
集会所まで行くのが面倒	5 (1.7%)
自宅付近で用事を済ませる	8 (2.7%)
料金を取るなら利用したくない	9 (3.0%)
チケット事前購入が不便	5 (1.7%)
この制度に興味無し	23 (7.7%)
その他	12 (4.0%)
無回答	5 (1.7%)
合計	297 (100.0%)

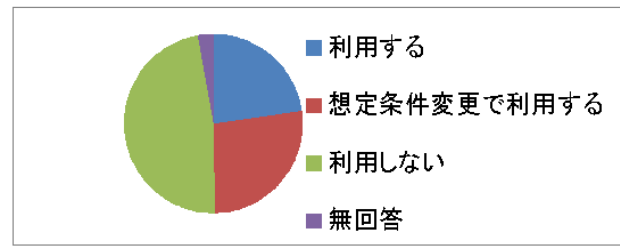


(5) タクシー補助制度を利用しない、その他の理由

回答	回答数(率)
市内限定だと利用できない	1 (8.3%)
自転車利用で十分	1 (8.3%)
電車バス利用で十分	1 (8.3%)
市外循環バス制度で十分	1 (8.3%)
集会施設位置に問題	1 (8.3%)
無回答	7 (58.3%)
合計	12 (100.0%)

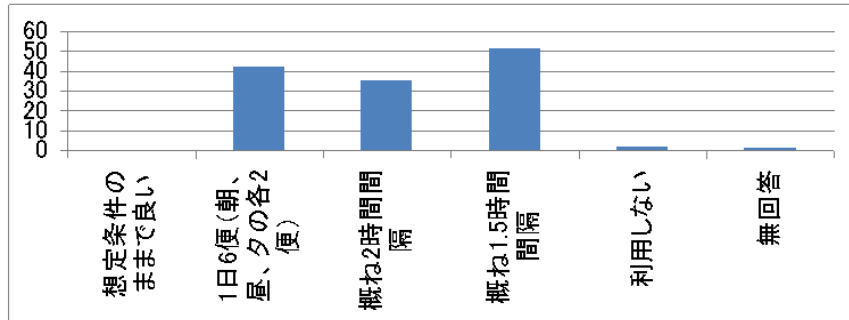
(1) 市内循環バス制度の利用有無

回答	回答数(率)
利用する	112 (22.9%)
想定条件変更で利用する	131 (26.7%)
利用しない	233 (47.6%)
無回答	14 (2.9%)
合計	490 (100.0%)



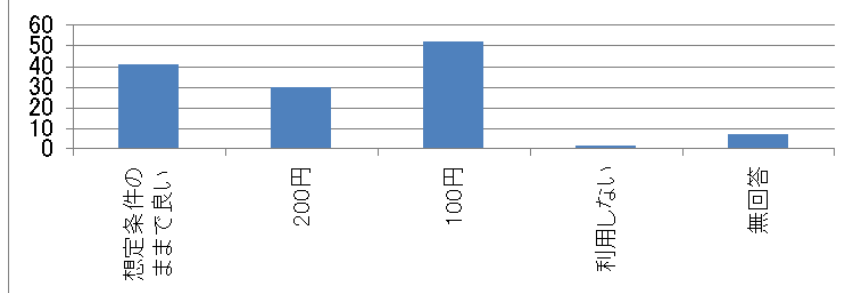
(2) 希望する想定条件の変更内容(運行本数)

回答	回答数(率)
想定条件のままで良い	0 (0.0%)
1日6便(朝、昼、夕の各2便)	42 (32.1%)
概ね2時間間隔	35 (26.7%)
概ね1.5時間間隔	51 (38.9%)
利用しない	2 (1.5%)
無回答	1 (0.8%)
合計	131 (100.0%)



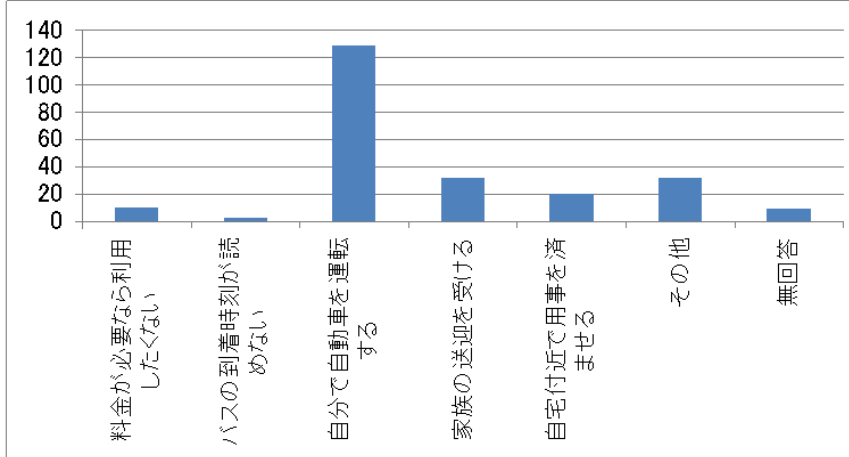
(3) 希望する想定条件の変更内容(運賃)

回答	回答数(率)
想定条件のままで良い	41 (31.3%)
200円	30 (22.9%)
100円	52 (39.7%)
利用しない	1 (0.8%)
無回答	7 (5.3%)
合計	131 (100.0%)



(4) 市内循環バス制度を利用しない理由

回答	回答数(率)
料金が必要なら利用したくない	10 (4.3%)
バスの到着時刻が読めない	2 (0.9%)
自分で自動車を運転する	129 (55.4%)
家族の送迎を受ける	31 (13.3%)
自宅付近で用事を済ませる	20 (8.6%)
その他	32 (13.7%)
無回答	9 (3.9%)
合計	233 (100.0%)

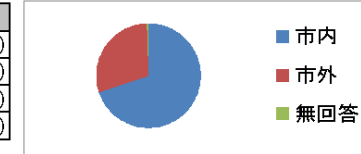


(5) 市内循環バス制度を利用しない、その他の理由

回答	回答数(率)
予定運行経路の利用は無い	13 (40.6%)
現在の運行コースで十分	1 (3.1%)
徒歩で十分	1 (3.1%)
無回答	17 (53.1%)
合計	32 (100.0%)

(1)住所

回答	回答数(率)
市内	341 (69.6%)
市外	146 (29.8%)
無回答	3 (0.6%)
合計	490 (100.0%)



(1)-a 市内在住者の主な町名

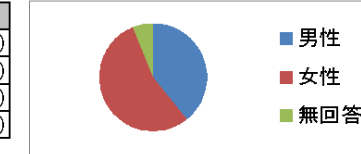
小川	41人
羽鳥	41人
納場	13人
江戸	12人
張星	10人

(1)-b 市外在住者の各市別割合

回答	回答数(率)
石岡市	73 (50.0%)
水戸市	10 (6.8%)
土浦市	8 (5.5%)
かみがうら市	12 (8.2%)
その他県内	42 (28.8%)
無回答	1 (0.7%)
合計	146 (100.0%)

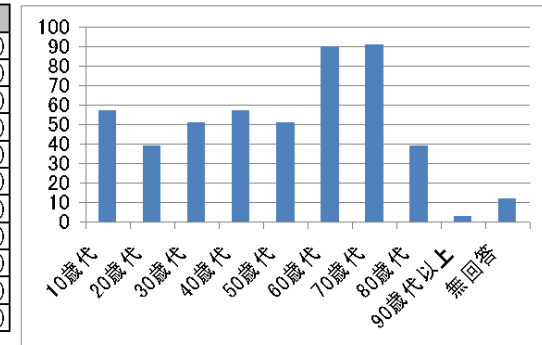
(2)性別

回答	回答数(率)
男性	192 (39.2%)
女性	268 (54.7%)
無回答	30 (6.1%)
合計	490 (100.0%)



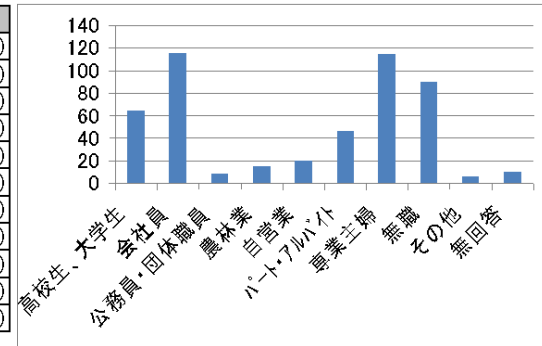
(3)年齢

回答	回答数(率)
10歳代	57 (11.6%)
20歳代	39 (8.0%)
30歳代	51 (10.4%)
40歳代	57 (11.6%)
50歳代	51 (10.4%)
60歳代	90 (18.4%)
70歳代	91 (18.6%)
80歳代	39 (8.0%)
90歳代以上	3 (0.6%)
無回答	12 (2.4%)
合計	490 (100.0%)



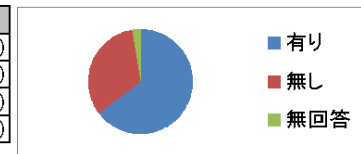
(4)職業

回答	回答数(率)
高校生、大学生	64 (13.1%)
会社員	116 (23.7%)
公務員・団体職員	8 (1.6%)
農林業	15 (3.1%)
自営業	20 (4.1%)
パート・アルバイト	46 (9.4%)
専業主婦	115 (23.5%)
無職	90 (18.4%)
その他	6 (1.2%)
無回答	10 (2.0%)
合計	490 (100.0%)



(5)運転免許証の有無

回答	回答数(率)
有り	317 (64.7%)
無し	161 (32.9%)
無回答	12 (2.4%)
合計	490 (100.0%)



問14 自由意見
茨城空港への交通手段、市内周辺の道路の整備。都市計画を考えた上で行動に移してほしい。子供(通学)、老人の為に市内コミバスを早急に作るべき。(何コースも!)
タクシー補助制度はもっと安ければ利用者が増えるのではないかな?
コミバスを運営するなら降りたい所で降りれるようにしてほしい。
祭りもなくなってさみしい。合併しなかった方が良かった。
サッカー場建設反対。(選挙時と終わった後の意見が違いすぎる)市民の立場にたっているのと考えてほしい。
安ければ安い方が良い。今あるバスの本数を増加してほしい。
小川町の時にあった話(道路等)がいつのまにか無くなっている。大きくなった為に細かい所に目が届かなくなっている気がする。
通学道路をバス路線にしたらどうか?
石岡在住。普段はコミバスを利用なので好きな所で乗り降り可能。循環バスの運行本数は1hに1本程度でないと不便。
空港近辺の公共交通網が整備されていないように感じ不満!
エリア越えて500円ごとの加算は高すぎる。
小川に住んでいると、正直コミバスの運行には魅力を感じない。(交通機関が比較的充実しているのでも)
どこでも乗り降りできるようなバスが良い。
運行ダイヤはやって見ないと分からないので、まずどんな形でもやってみるべき!
バスの路線図が小さくて見えにくい!
今のままで十分だと思う。石岡に行く事が多い。
関東鉄道後のルートにバスを走らせてほしい。
必要としない(石岡市だから充実している)
何しろバスの本数を増やしてほしい。新しい制度は是非実現を願う。
バス停の表示を見やすくしてほしい。字が小さい。
かしてつバスの本数が少ない。乗り降り自由が可。
町の時はサービス等良かった。市になったら全くなかった。
農地の草木の管理を役所でやってほしい。(道路まで草木が出ているが本人に言えない)タバコを吸う人のマナーを何とかしてほしい。(罰金等)
コミバスは早く実現してほしい。
車を使う分には便利な土地柄なので、今後もバスを使うことはあまり考えられない。
タクシーもコミバスも利用はしないが必要なものだと思う
下水、道路整備をしてほしい。サッカー場なんか作るより先にやる事がある。
今の(小川駅)トイレは利用した事がないが、水洗でもっと充実した施設を造ってほしい。利用目的だけで人が立ち寄る位の設備が理想。石造りの駅の設備がうらやましい。
近隣の市町村でもコミュニティバスを運行して成功しているので、小美玉市でも実施する価値あり。赤字でも便利であれば利用者も増加するはず。
基本的に車を使う時以外の限定的な使い方しかバスを利用する機会は少ない。
お年寄りには便利なのかも
小川地区の人にとっては便利かも。安ければ歓迎。
18:30以降大和田方面行き路線バスがない。やむを得ず、小川まで送迎を頼んでいる。(小川終点)利用者がかなりいるのに減便されて困っている。他路線ガラガラなので検討してほしい。
現行の路線バスの本数が大変少なく、上山、大和田経由や野田方面は帰路の便がなかったりして不都合。自治体でライオン助成金を出しても、石岡、鉾田行き等の路線バス(小川発着)の増便を望む。
今の時点では今の路線と電車の組み合わせで十分
現時点では車の活用が多いので実感がわかないが、便利ではないかと思う。
100円位で存在しておれば使うこともある?
50円、100円なら運行しておれば乗る機会も有るかもしれない。
小川から医療センター辺りに行く足が無いのでこのコースは私とか老人にとっては便利
今利用している路線の運転手さんには(複数)炎天下、ダイヤの改正に気づかない時に声をかけてもらったり、行き先を間違えた時停留所以外で降ろしてもらったりと利用していて本当に助かる事が多かった。
今予定している循環バスの路線と自分の行動範囲が重ならない。
通学以外の利用に関しては今の所予定がない。
路線バス本数が少なく、マイカーで送迎を家族に頼むことが多い。
100円シャトルバス(低料金)位なら有れば便利?運行コースは思考の余地あり
100円以下なら自転車より便利かも?

問14 自由意見
100円以下、無料の福祉的バスが望ましい
循環バスが通れば家族が利用するかもしれない。
遠くへ出掛ける時は、家族にまかせてしまう事が多い。
市内北(上半分)の人は分からないが、今の予定の路線図ではあまり利用する所が少ない。石岡駅にそのまま向かう状況が大半。
車だけなのでバス、タクシー利用は考えられないです。
利用が車なのでバス、タクシー利用は考えられないです。
子供がバスの利用で羽鳥駅までありますのでもっと本数を多くしてほしいです。
車以外の利用者にはバスのルートが多い方が良いです。タクシーも料金が安い方が良いです。
バスルートを多くしてほしい。車を乗らない人用です。
小川町にバスの利用はないので、もっと路線を多くしてほしい(バス)
子供が高校に行く時に駅までバス利用有りです。
車だけなので年を取ったら考える。
タクシー料金を安くしてほしいです。1回500円ならOK(ブロック別なしなら)
自分で車だけの動きになれていてタクシーやバスがあまりピンとこない。
バスの本数が多い方が良いです。ルートは多い方が良いです。本人はペーパードライバーです。
車が運転できない人用に利用はあると思います。
バスに関して 観光客対策としては鳥から空港まではタクシーで行くしかなく、バスを運行した方が良い。又循環するように円にしてほしい。休日にバスを回すことにより観光客も増える。更にルートも寺や神社などを経由させることにより安近短の観光旅行客を呼び込める。
車の乗れない人用にバスやタクシーを利用させたいです。
高齢者用にもっと多くしてほしい。車利用だけなのでタクシーやバスは利用を考えたことがないです。
バスの本数が少なく子供が大変なので高校スクールバス有り(1回500円で乗っている)バスのルートや本数を多くしてほしい。
バス本数を多くしてほしい。ルートを多くしてほしい(中央線)
今は車だけの利用なのでたくさん多くしてほしい(バス・タクシー他)
バスの本数が多い方が良いです。
年寄りの多い地区にバスを通してほしい。バス券を出してほしい。
空港に行く時に利用したいです。自宅⇄空港まで1000円ならOK
タクシーやバスは1日券で自宅まであってほしいです(7日に1回でも良いです)時間がかかってもまわってほしい。
シャトルバス料金が少ない方が良いです。あいのりタクシーで自宅まで良いです。
車を利用するのでバスもタクシー無しです。
駅までの利用を考えてほしい
タクシーは良いです。(料金を安くしてほしい)エリア内は無しで自由にチケットで利用したいです。
タクシー料金で距離にて決めてほしいです。バス本数を多くJRとの時間を考えてほしい。
料金を安くしてほしい(年寄り用に9)
タクシーとバスに介護者がいてほしいです(出来ればバス停にも)年寄り用にもう少しサービスやバス停などを考えてほしいです。
冷暖房を完備した待合所は若者のたまり場になったり迷惑な行動をする人達が増える為作らなくて良い。
羽鳥までの路線バスを作ってほしい。
お年寄りや弱者のためにもう少し循環バスのルートを多様化してほしい。
バス停留所の近くにキオスクの様なコンビニがあったら良い。
待ち時間がわからないと家族に頼んで連れて行ってもらう。
次の来るバスの時間がわからないのは不安だ。
循環バスは500円でも良い。赤字にならない様大勢の人に利用してもらえらるコミュニティバスを実現してほしい。待合室にはテレビは必要ない。
年寄りだからややこしい制度は大変
タウンメイトを利用
タウンメイトを利用
東京から出張で来ている
小さいバスで市内を周るバスを実現してほしい。
市内を周るバスを実現してほしい。小さいバスが良い。中古のバスで十分であり整備にお金を掛けるべきである。バス停留所の待合所は反対。ホームレス居住や少年犯罪の温床となる危険有り。
循環バスの行き先に行く事が無い。

問14 自由意見
冷暖房はあるが、待合室にテレビは不要。イスと屋根は必要。
バイクで移動する為、バスもタクシーも利用しない。
高校生の娘の為、バス停留所に駐輪所を併設してほしい。
実家の近くにバス路線がなくなってしまい、それを復活してほしい。
友部～笠間に走っているバスを参考にしてほしい。
羽鳥駅からみの～れまでしか利用しないので100円にしてほしい。コスモスまでと料金が同額は納得いかない。
バス停留所に駐車場を作れば、利用客数増加が見込めるのではないか。他の事はそれからでよいと思う。
寒いので暖房の待合室は必要だと思う。
羽鳥駅から茨城空港を直結にするルートとの確立(関鉄に依頼)すると便利です。また朝夕については地域を考慮してルートを作成してはかがですか。(民間と共同開発)
利用頻度に応じた運行(コミュニティバス)・タクシーチケットの利便性の向上(拠点を多く設定)
目立つバス・かわいいバス・乗りたくなるようなバス・安く設定してほしい・時間間隔が短い方がよい
原色のかわいいバス・乗りたくなるバス・5地点くらいの循環バス
もっと安くして本数を増やした方がよいと思う。
乗合バスがほしい
乗合バスがほしい
長く利用したい
長く利用したい
子供が学生になった時利用できれば良い。
羽鳥から役所への足がなくて困っている方が多い(特にお年寄りの方)
自動車しか移動出来ないのでは交通の便が良くなれば嬉しい。
バリアフリー・小型バス・回数券があれば良い・区内、町内会で扱ってほしい(回数券)・フリーで乗り降りできれば良い
昼間の買い物バスがほしい(生活バス)
お年寄りの方へは無料バスを配布した方がよい
医療センターに行くのに便利になり車で送ってもらわなくてすむのでたすかります
出来る限り何らかの形で再現を!
羽鳥駅の利便性が悪い(エスカレーターエレベータ設置がのぞましい)・
バスは本数が少ない上に決まった所しか走らないので不便。自由な場所で乗り降りできるような運行が望ましい
高浜駅前の道路が狭いので不便なのに送迎の車が多すぎて大変。バスの減少、かしてつの廃止が影響大。再開発が必要では?
いつ見てもバスががらがらでもったいない。バスの本数が少ないのでなおさら乗らない悪循環に陥っている。料金を安くするなどしてもっとお客を集めるようにしてはどうか?
小型バス(運行間隔を短くする)を利用
早く実現してほしい
かしてつの路線変更で利便性が悪くなった。もう少し年寄りのことを考えてほしい。
追加的に停留所があれば利用したい。
利用者が多い所を通るルートを考える。地区ごとの利用を考える。
タクシーは利用しにくい
新しいシャトルバスサービスも良いですが前の線路にバスを走らせてほしい
病院へ行くにも、ここのお風呂へ来るのも嫁に頭を下げて車を出してもらっている為、このようなサービスがあると助かります。現実になる日を待っています。
シャトルバスは良いですが循環型にルートをしてほしい。羽鳥駅から6号にもどって石岡駅経由でコスモスに行き回って欲しい。
羽鳥駅から石岡駅を結び、高浜駅へ通しコスモスへつなげ、右回り、左回りのルートにしてほしい。
メロンロードにバスを!
羽島の駅から交通機関がないのは、やはり問題があり、早急な対応を求む
時刻表の表示が小さくて見にくい。拡大してほしい。
自転車を使っているため、あれば便利
バスの路線本数を増やしてほしい
逆に充実過ぎるのも良くない(従来通りでもいい)・防災無線を聞きとれるようにお願いします。
小川地区から都内に出るため、羽鳥駅まで行くバカはいない。市内外に拘わらず石田、高浜駅に行くバスが必要

問14 自由意見
空港から鎌田より、小川から石岡のほうに範囲を広げてほしい。
白雲層(ゴミ焼却)の近くにバス停留所をつけてほしい。
関東鉄道、バスの運転マナーが悪い。
近くに案内所の設置・回覧板等で紹介・情報がない。
メインストリート以外の移動手段の充実・地域ごとの交通機関の整備
バスの運行本数に限界があるが、本数を増やしてほしい。
バスの停留所を新しくつくってほしい。
循環バスは便利だが経路が普段から行かないので利用はわからない。
お年寄りには利用範囲が広がるので継続してしてほしい。
小美玉市のモバイル情報を充実させてほしい。
小美玉市合併前は小川町とかタクシーチケットの無料配布があったが、現在は無い。老人の楽しみの一つなので復活してほしい。
循環バスが市内近く迄のびてくれるようきぼう。
御家族に市役所勤務の方がいる。市役所のバス、シャトルバスの企画に賛同
自治体に赤字が出て良いから、市負担のシャトルバス・タクシー「ガンガン」作って下さい。「思いやりの心」で赤字は気にしないで・・・
路線バス、シャトルバスの増加は交通渋滞に拍車をかけるだけでムダ。市内の道路が狭く、バスの増加は交通障害となる。
合併して市になってからロクなことがない。市で運営するバス、タクシーは無料でやれ。
車社会の県なのでシャトルバス、タクシーはさほど要らない。
高齢になってきてバイク乗りも限界。バス、タクシーがあると高齢者は助かる。
住所地の土浦市では市周辺が狭いのでコミュニティバスが普及している。
病院も石岡周辺なので、タクシー、バスとも市内にこだわると税金の無駄になる。
主なバス停では2～3分停車時間を待ってもらいたい。市内をくまなく循環して欲しい。実際に使用してみないとわからない。バスの乗り方が難しい。案内人(ボランティア可)が必要だと思う。
介護を必要とする人には自宅までサービスが必要。高齢者のたまり場。何もなくても行きたくなるような場所を整備して欲しい。
バスは小型のバスで運行し、停留所の位置を細い路地まで対応して欲しい。料金については最高額が300円が妥当。
どちらかというと、タクシーの法が利用する。バスはやや不便。料金は500円くらいで市内を運行して欲しい。
タクシーやバスの制度は、年齢をとれば必要である。利用して不便な所があるならすぐ対応して欲しい。
10年20年後にはさらに必要でなくてはならない制度である。
バス交通は利用者が多いと思う。
高齢者になると、病院や買い物への外出が不便になる。
市の他のサービスと重複しないような取り組みを考えて欲しい。
年齢が増すほど自分で運転するより、公共交通機関を利用するようになる。
バイクのみ。デマンド式を希望
自宅近くのやや広い通りまで迎えに来ると良い。玉里地区は坂が多いので特に自宅までの迎えが必要。
料金設定は安く、タクシー・バスサービスでも早く整備して欲しい。バスシステムは、環線バス+地域循環バスで整備して欲しい。
巡回バス、車椅子対応のバスが必要。ワンマンでなく車掌が必要。採算も考えて運行して欲しい。
震災で被害を受けた道路の整備を早くして欲しい。
小回りのきくバスが良いのでは。渋滞によるバスの遅れの連絡が来ると良い。
中央高校の生徒が利用するバスの運行が必要。
自宅近くにバス停留所ができるとうれしい。運行してもすぐなくなるおそれがある。乗車してもらうために運行のPRが必要。