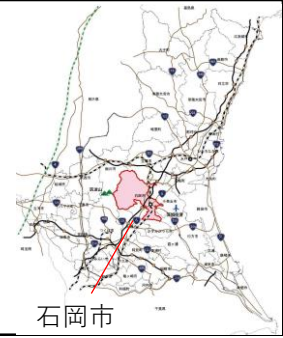
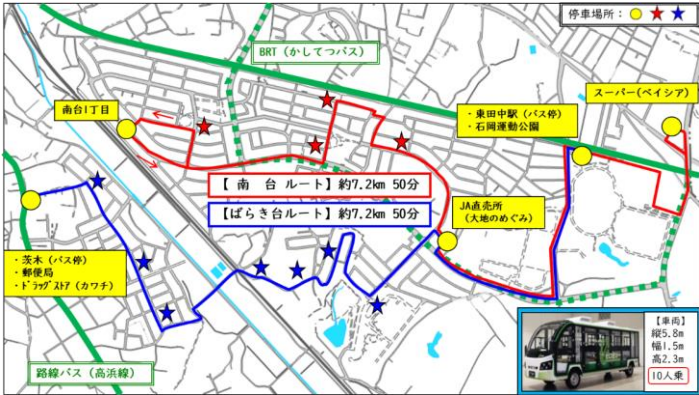


石岡市		事業名（令和3年度）石岡市における南台地区とばらき台地区を繋ぐ地区間生活道路を活用したグリーンスローモビリティ実証調査事業						
基礎データ	自治体名	茨城県石岡市		地域課題の概要	（南台地区） 高齢化率は24%と比較的低いが、JA直売所や運動公園等の利用者の多い施設から距離のある西側地域ほど高齢化率が高い。今後高齢化が進むことが予想され、地域活性化のためには人の移動の活発にする地区内の交通手段の提供が課題。地区の北側に沿ってBRT(バス専用道路)が通っており、石岡駅方面・小美玉市方面へのアクセス性が高い。			
	人口	73,293人			（ばらき台地区） 高齢化率が41%と高く、今後更に高齢化が進むことで住民の外出する機会が減り地域の活力が低下する恐れがある。地区内にドラッグストアがあるものの他の商店が少ないため、地区外への交通手段の提供が課題。			
	人口密度	340.05人/km ²			地区の南側に沿って路線バスが運行しているが、石岡駅に向かう便は1日2本と少ないため、別の交通手段の確保も課題。			
	65歳以上人口比率	32.96%						
実証調査の概要	■調査概要							
	概要	実施期間	令和3年11月10日(水)～令和3年11月28日(日) (南台ルート) 11月10日～11月18日(9日間運行) (ばらき台ルート) 11月19日～11月28日(9日間運行 11/22運休)					
		運行ルート	(南台ルート) 7.2km JA直売所→南台1丁目→JA直売所→ベイシア→JA直売所 (ばらき台ルート)7.2km JA直売所→カワチ→JA直売所→東田中駅→JA直売所					
		運行形態	定時停路線型運行(60分間隔運行)					
		運行本数	1日7便					
		運行時間帯	南台ルート 9:35～16:25 ばらき台ルート 9:45～16:35					
		運転手 車庫	地域ドライバー(地域住民ボランティア)及び市職員 運行エリア内の民間車庫					
	導入車両	TAJIMA NAO-10J(10人乗り) 1台 ※土日は追走車(6人乗り)1台						
								
	■役割分担							
自治体	運行主体							
福祉団体	運行エリア内の団体へのPR協力							
商業施設	バス停設置・チラシ配布への協力							
■活用場面分類								
地域区分	中山間		離島	ニュータウン	都市部	被災地		
移動区分	生活交通		観光交通					
■今後想定している事業スキーム								
道路運送法区分	乗合バス事業							
ロードマップ	電気自動車の効果的な導入を図るため、市内の他地域においても検証を行うと同時に、令和3年度の実証調査においての運行計画や車両の課題改善が図れるかを次年度に再度検証し、導入のモデル地区を選定する。 ・令和3年度 南台地区・ばらき台地区実証調査 ・令和4年度 石岡駅周辺地区実証調査を予定 ・令和5年度 本格運行のモデル地区の選定							
実証調査実施に当たってのポイント	ルート等サービス内容の設定	・ 買い物時間の確保と周知しやすい時刻表とするため、1時間に1便の運航ダイヤとした ・ 幹線道路の渋滞対策として朝夕の通勤時間を避けた運行とした ・ 交通分野でのドライバー不足を鑑み、ボランティアドライバーを募集した ・ 安全管理を徹底するため全便で助手席に市職員を乗車させた運行とした						
	運営体制構築	・ 実施主体を市として、運行を地域から募集したボランティアドライバーへ依頼						
	関係機関調整	・ 警察から渋滞対策を求められたことから、幹線道路では数十メートル置きに案内看板を設置し、市の広報と運行エリアの自治会へ通じて周知と利用促進を実施 ・ 商業施設や民家へバス停留所表示の設置をお願いしたが、一部の施設では乗降場所の定位置確保が難しいことから、その都度、空いたスペースでの乗降とした						
	利用者確保	・ 市広報やHP、運行エリアの住民へのチラシ配布 ・ 自治会を通じたPR ・ 家族連れを中心に利用が多い石岡運動公園でのPR活動 ・ 生活道路を運行することによって暮らしの中で目につきやすいものとした						
実証調査の成果	利用実態	・ 利用者数合計 1,021人（南台ルート 386人、ばらき台ルート 635人） ・ かしてつバス(BRT)乗継 8人(南台1人、ばらき台7人)						
	運営者側の声	・ 住宅地内の運行では速度は適当であったと評価がある一方で、主要道路では後続車両が溜まってしまい、追い越す際に事故等のリスクが高まることから今回の速度では厳しい ・ 今回の窓付きの車両は、雨や風の影響を受けにくいため、運行しやすい ・ ステップの高さや視界の確保等、車両の改善課題が多かった						
	利用者側の声	・ 地区内での移動手段やコミュニティの場として今後の実用に期待する声を多くある一方で、地区外の施設への移動要望や「1時間の乗車は長すぎる」「1時間に1本では買い物に使いにくい」等のダイヤ設定の課題へのご指摘も多くあった ・ 今回の実証調査では既存バス路線への乗継利用者は数人にとどまったが、乗継利用者からは既存バスとの接続がとれていたので利用したとの意見もあった						
	交通課題・環境課題への貢献	・ 低速で小回りの利くグリーンスローモビリティは、「①身近な生活道路を運行する」「②新たなコミュニティの場となる」「③手軽な交通手段」として、アンケートでも要望のあった地区内の移動需要や、周囲とのコミュニティの場としての活用が期待できる						
事業化に向けた課題	事業スキーム構築	・ 市が車両を購入(リース契約等)し、運行を交通事業者等へ委託(乗員1～2名)						
	理解・周知の促進	・ 時刻表、詳細なルート図の配布 ・ 運行時に音楽等による周知						
	規制・ルール	・ 10～16時(幹線道路の渋滞を避けるため通勤時間帯を避けた運行) ・ 365日運行 or 木曜日運休(JA直売所が休館のため) ・ フリー乗降(幹線道路以外) ・ 料金1回100円 or 1ヶ月定期						
	インフラ整備	・ 事業周知の案内看板及びバス停留所の看板設置が必要 ・ 出発地点に電源付きの車庫を確保が必要						