

## 資料 4. 利用者分科会の開催の経緯と成果

### (1) 分科会メンバー

利用者分科会は、地区や団体の代表及び企業等の従業員の代表 10 名、一般公募の町民 8 名に加えて、町の関係各課長 8 名、計 27 名で構成しました。

### (2) これまでの開催の経緯と各回の目的

開催の経緯と、各回の目的について次の表に示します。

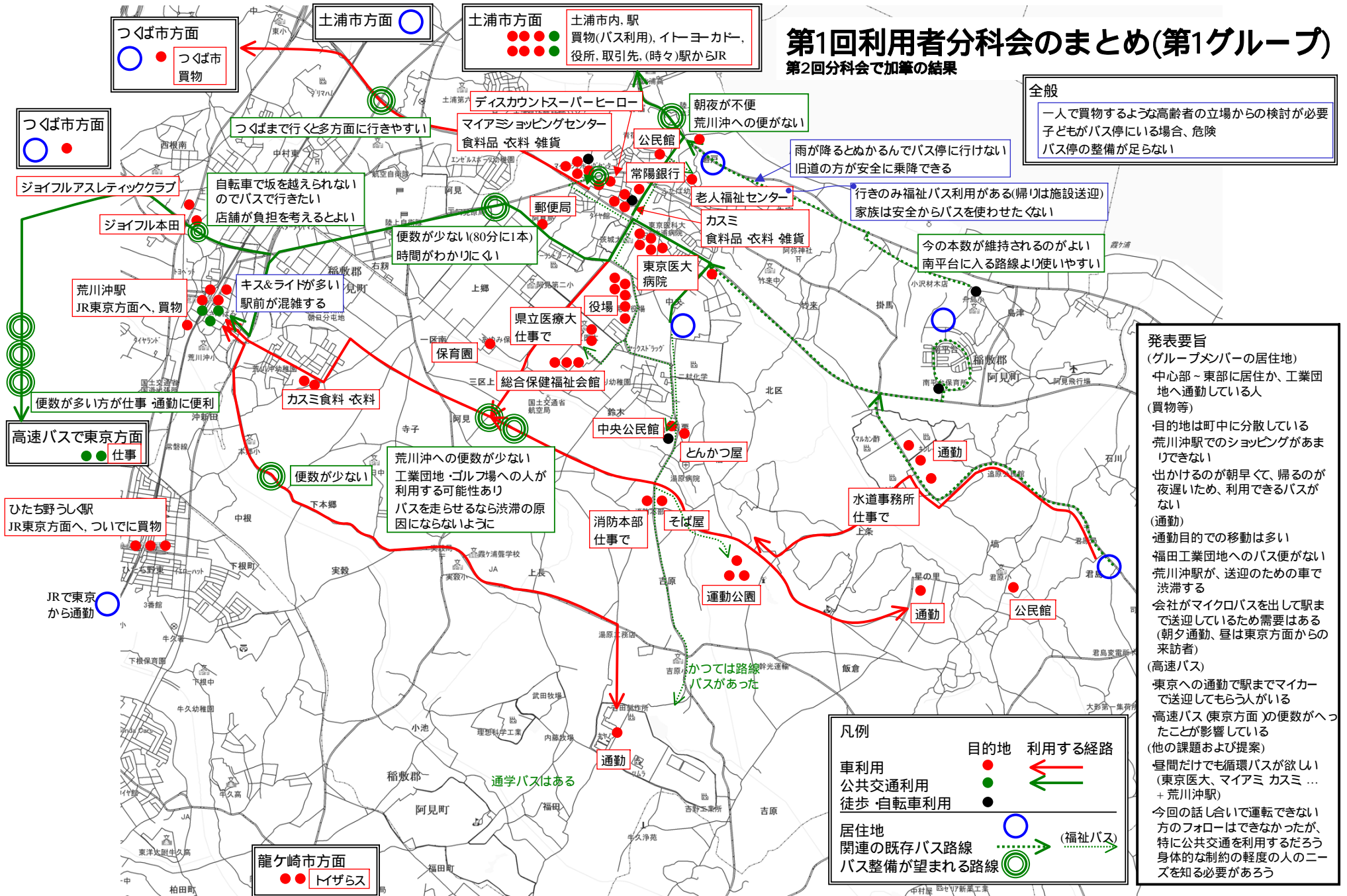
	開催日	テーマ
第1回	平成20年10月15日	公共交通の現状・人々の移動の現状を理解する
第2回	平成20年11月26日	現状の公共交通の課題・問題点を整理する
第3回	平成21年1月21日	現状と課題のまとめ
第4回	平成21年5月26日	公共交通整備事業の基本的な考え方
第5回	平成21年9月1日	事業計画の留意点 - 特に「地区内の短距離移動を支える交通手段」事業
第6回	平成21年10月20日	事業計画の留意点 - 特に「荒川沖駅便を中心とした幹線路線バスの試行運行と再編の検討」
第7回	平成21年12月4日	連携計画（素案）に対する意見交換とまとめ

### (3) 開催の成果

各回で得られた成果を次ページ以降に示します。



# 第1回利用者分科会のまとめ(第1グループ) 第2回分科会で加筆の結果



**全般**  
一人で購入するような高齢者の立場からの検討が必要  
子どもがバス停にいる場合、危険  
バス停の整備が足りない

**発表主旨**  
(グループメンバーの居住地)  
中心部～東部に居住か、工業団地へ通勤している人  
(買物等)  
目的地は町中に分散している  
荒川沖駅でのショッピングがあまりできない  
出かけるのが朝早く、帰るのが夜遅いため、利用できるバスがない  
(通勤)  
通勤目的での移動は多い  
福田工業団地へのバス便がない  
荒川沖駅が、送迎のための車で渋滞する  
会社がマイクロバスを出して駅まで送迎しているため需要はある  
(朝夕通勤、昼は東京方面からの来訪者)  
(高速バス)  
東京への通勤で駅までマイカーで送迎してもらっている  
高速バス(東京方面)の便数がへったことが影響している  
(他の課題および提案)  
昼間だけでも循環バスが欲しい  
(東京医大、マイアミ、カスミ... + 荒川沖駅)  
今回の話し合いで運転できない方のフォローはできなかったが、特に公共交通を利用するだろう身体的な制約の軽度の人のニーズを知る必要があろう

**凡例**

目的地	●	利用する経路	←
車利用	●	公共交通利用	←
徒歩・自転車利用	●		
居住地	○	関連の既存バス路線	→ (福祉バス)
バス整備が望まれる路線	○		

つくば市方面  
● つくば市買物

土浦市方面

土浦市方面  
● 土浦市内、駅  
● 買物(バス利用)、イトヨーカード、  
● 役所、取引先、(時々)駅からJR

つくば市方面

つくばまで行くと多方面に行きやすい

ディスカウントスーパーヒーロー  
朝夜が不便  
荒川沖への便がない

ジョイフルアスレチッククラブ  
ジョイフル本田  
自転車で坂を越えられないのでバスで行きたい  
店舗が負担を考えるとよい

マイアミショッピングセンター  
食料品 衣料 雑貨  
公民館  
常陽銀行  
老人福祉センター

雨が降るとぬかるんでバス停に行けない  
旧道の方が安全に乗降できる

行きのみ福祉バス利用がある(帰りは施設送迎)  
家族は安全からバスを使わせたくない

郵便局  
便数が少ない(80分に1本)  
時間がわかりにくい

カスミ  
食料品 衣料 雑貨

今の本数が維持されるのがよい  
南平台に入る路線より使いやすい

荒川沖駅  
JR東京方面へ、買物

キス&ライトが多い  
駅前が混雑する

東京医大  
病院

高速バスで東京方面  
● 仕事

カスミ食料 衣料

荒川沖への便数が少ない  
工業団地・ゴルフ場への人が利用する可能性あり  
バスを走らせるなら渋滞の原因にならないように

県立医療大  
仕事で

この本数が維持されるのがよい  
南平台に入る路線より使いやすい

ひたち野うしく駅  
JR東京方面へ、ついでに買物

便数が少ない

中央公民館  
とんかつ屋

通勤

JRで東京から通勤

消防本部  
仕事で

水道事務所  
仕事で

龍ヶ崎市方面  
● ● トイザラス

運動公園

通勤

通勤

通勤

通勤

通勤

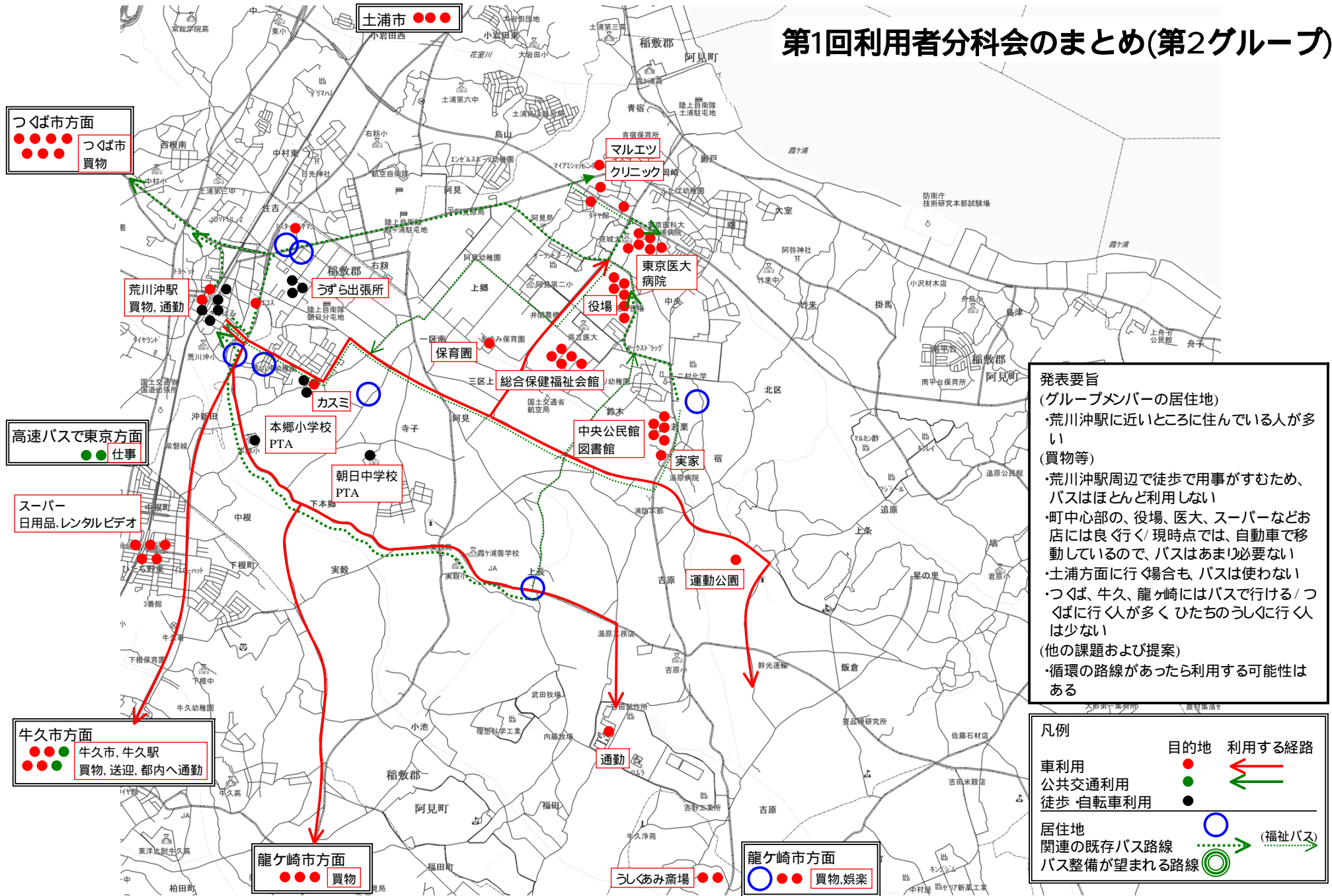
通勤

通勤

通勤

通勤

# 第1回利用者分科会のまとめ(第2グループ)

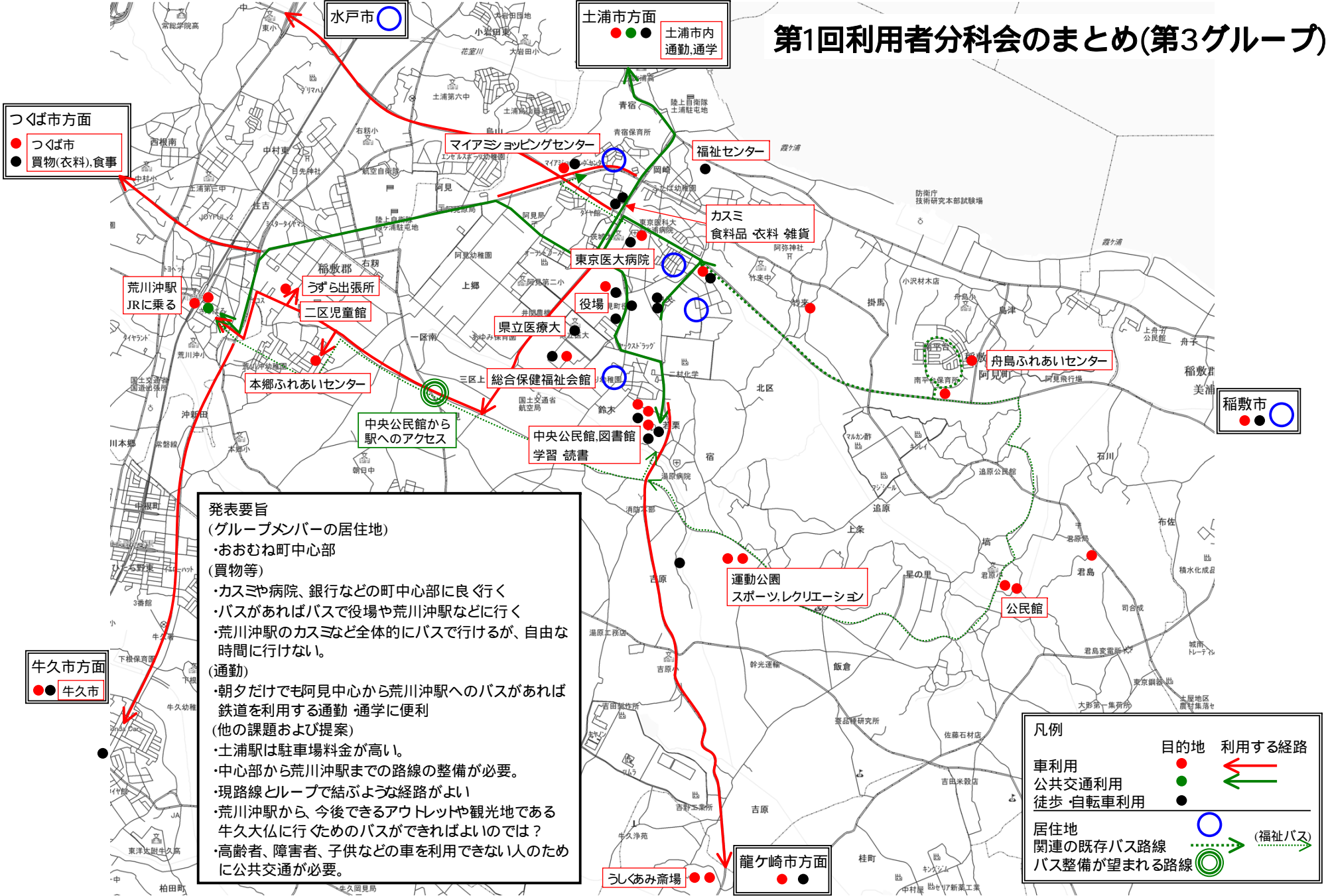


**発表要旨**  
 (グループメンバーの居住地)  
 ・荒川沖駅に近いところに住んでいる人が多い  
 (買物等)  
 ・荒川沖駅周辺で徒歩で用事がすむため、バスはほとんど利用しない  
 ・町中心部の、役場、医大、スーパーなどお店には良く行く/現時点では、自動車移動しているので、バスはあまり必要ない  
 ・土浦方面に行く場合も、バスは使わない  
 ・つくば、牛久、龍ヶ崎にはバスで行ける/つくばに行く人が多く、ひたちのうしくに行く人は少ない  
 (他の課題および提案)  
 ・循環の路線があったら利用する可能性はある

**凡例**

目的地	利用する経路
●	← (赤)
●	← (緑)
●	← (黒)
居住地	○ (青)
関連の既存バス路線	→ (緑) (福祉バス)
バス整備が望まれる路線	→ (緑) (輪)

# 第1回利用者分科会のまとめ(第3グループ)



**発表要旨**  
 (グループメンバーの居住地)  
 ・おおむね町中心部  
 (買物等)  
 ・カスミや病院、銀行などの町中心部に良く行く  
 ・バスがあればバスで役場や荒川沖駅などに行く  
 ・荒川沖駅のカスミなど全体的にバスで行けるが、自由な時間に行けない。  
 (通勤)  
 ・朝夕だけでも阿見中心から荒川沖駅へのバスがあれば鉄道を利用する通勤・通学に便利  
 (他の課題および提案)  
 ・土浦駅は駐車場料金が低い。  
 ・中心部から荒川沖駅までの路線の整備が必要。  
 ・現路線とレールで結ぶような経路がよい  
 ・荒川沖駅から、今後できるアウトレットや観光地である牛久大仏に行くためのバスができればよいのでは？  
 ・高齢者、障害者、子供などの車を利用できない人のために公共交通が必要。

**凡例**

	目的地	利用する経路
車利用	●	← (Red Arrow)
公共交通利用	●	← (Green Arrow)
徒歩・自転車利用	●	← (Black Arrow)
居住地	○	
関連の既存バス路線	○	→ (Dotted Green Arrow)
バス整備が望まれる路線	○	→ (Dashed Green Arrow)



第2回利用者分科会のまとめ(第1グループ)

課題	改善案	想定される利用	重要度
運行頻度	20～30分間隔	・今の交通手段から転換できる 仕事で電車・子ども・通勤	4
	30分～1時間間隔	・新たなところへ行くようになる 買物・通院、時間に縛られないとき・時間をつぶせるとき・たまの利用で	3
バス停までの距離	100～300m程度	・自分で利用するとき	7
	(0～)30m(～100m)程度	・いま車を運転している高齢者 ・自力歩行ができる人 ・子どもの集団登校の集合場所に合わせる ・将来の自分なら	
	家の玄関口	・多くの人が使え ・説明がしやすい	
阿見の中心部を通っていない	・マイアミ、カスミの近くを通す	・買物の利用が増える	3
バス路線がわかりにくい	・バス停をわかりやすいところ(例コンビニ)におく ・バス停に地図がほしい	・慣れない人が使いやすい	6
「住宅下」バス停の問題			2
・バス停まで雨だとぬかるむ ・(現在バスが通っている旧国道のよりさらに)旧道の方が安全に乗降できる	・バス停の場所を安全なところを選ぶ		
荒川沖駅の課題			4
・バス停の場所が悪い ・バリアフリーになっておらず、ノンステップ車両でも使えない	・荒川沖駅周辺のマイカー時間規制を行えば、バス利用が増える		
バス料金がどうか?			

第2回利用者分科会のまとめ(第2グループ)

課題	改善案	想定される利用	重要度
運行頻度	15分間隔	・通勤・通学・買物・通院	
バス停までの距離	100m程度	・買物・通勤・通学・通院	
	30m程度	・高齢者の行動	
	家の玄関口	・要援護者(デマンド想定)	
バス停の数と時間のバランス	時間の短縮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅へなら少し遠いバス停から乗っても(通勤や予約なら)</li> <li>・買物・通院・公共施設</li> <li>・快速なら通勤・通学要援護者(デマンド想定)</li> </ul>	
	福祉バスとしての機能		
	快速、予約 地域内と路線バスの連結		
福祉バスとして機能していない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線沿いならどこでも乗降できるフリー乗降</li> <li>・周知を徹底する</li> <li>・宣伝をする(例「利用すると楽しい」「自分が使って良いのか」)</li> </ul>	・病院・公共施設	
バス停までが遠い(お年寄り)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドの導入</li> <li>・路線バスへの連結</li> <li>・通っているところの見直し(今は大きい道だけ)</li> </ul>		
8人乗りを5人にするなど、一つ一つの座席を確保する			
バスのロータリーが小さい			



第2回利用者分科会のまとめ(第3グループ)

課題	改善案	想定される利用	重要度
運行頻度	15～30分間隔	・ 通学・通勤・買物	18
	必要時に10分くらい待った来るようにしてほしい		
バス停までの距離	100m程度	・ 通学・通勤・買物	3
	路線・バス停を増やす	・ 交通弱者の利用	1
駐輪場がほしい	・ バスに自転車を乗せてほしい	・ 買物	5
時刻表よりはやく通過してしまう	・ 定時運行の充実 ・ 運行情報の提供		1
縁石をまたがないとバスに乗れない	・ バリアフリーの推進	・ 高齢者の利用	
バス停にベンチや屋根がほしい	・ 利用頻度の高いバス停にはベンチ・屋根をつける	・ 通勤・買物・交通弱者の利用	
路線バスの運賃が高い	・ 回数券の充実 ・ パス		6

## 第3回利用者分科会の結果のまとめ

### グループ1

#### ◆ 議論1 - 阿見町の公共交通整備課題の範囲について

- 現在、自家用車を使っている人でも、使いたくなるような水準の高い公共交通の整備をめざすべきという考え方
  - 採算を度外視して、みんなが使いやすいことは重要（行政の財政が続かなくなったときの対策は必要）
  - 赤字があまりでないような魅力を
  - ノーカーデーも少しはやりたい
- 現在バスを使っている人や、年をとって運転をあきらめた人が、将来も困らないような公共交通があればよいという考え方
  - 政策的に乗せようとするのは難しいのでは
  - 自治体として不可欠な考え方だが、町を発展させる効果はない
  - 高齢化も高まっているので必要最低限でお金をかけないで
  - 乗合タクシーにすれば利用しやすくなる / 通学(?)への対応などきめの細かい申し込み受付
  - 自家用車より便利というのは考えられない(駐車場に困るとかということがなければ)
  - 税負担の議論をすれば弱者対策になると思う / 使い勝手はそういう方にあわせて考えるべき
  - 現在のバス利用から税負担を明確に(予測)してから議論すべき
- その他の考え方
  - 町民の送迎につき込む力を、町を良くすることに向けてもらうようにするのがよい
  - 移動しなくても地域で幼児が足せるように活性化する
  - 「自分たちが育てないと行けない」ということを町民にアピールすべき / 乗らないと廃れるということ
  - 公共交通と私交通の役割分担で決める
  - アウトレットができることも想定すべき

## グループ1

### ◆ 議論2 - それぞれの課題の重要度について

- 西部地区と、その他の地区の間(とくに中央地区)の移動 < 優先度: >
  - 駅周辺の魅力が減っている
  - 企業の業務交通の際に、駅周辺の駐車が難しい
  - 企業への来訪で、タクシーが経済的に厳しくなっている / 乗合でもコストが下がるとよい
- 東部地区・南部地区からの移動 < 優先度: >
  - 行政が行う重要度は高い(デマンドで)中央地区へ / 他はバス会社との連携で
- 地区内の移動 - 現状では徒歩・自転車が少ない・自家用車もある < 優先度: >
  - 今の福祉バスでは一周が長すぎる
  - 子ども、高齢者の買物
- 来訪者・町外からの通勤者の移動
  - 企業バスから公共交通にシフトさせていく方向
- 土浦中心部との移動
  - 土浦は渋滞するので荒川沖の方がよい
  
- 「西部地区と、その他の地区の間(とくに中央地区)の移動」「来訪者・町外からの通勤者の移動」に共通した提案
  - バス通行の工夫を / 営業努力を
  - 帰りはタクシーでも利用しやすい工夫があろう
  - 駅からのスクールバスや企業バスを巻き込むと良いのでは / 先に東京方面への通勤者にサービスしてから町内企業への通勤者にサービスする
  
- 施策の組み合わせに関する提案
  - 幹線バス：南部・東部からのデマンドと組み合わせ 利用者を増やす 採算がとりやすくなる
  - 乗換え施設を十分に整備する(買物で時間をつぶせるなど)

## グループ2

### ◆ 議論1 - 阿見町の公共交通整備課題の範囲について

- 現在、自家用車を使っている人でも、使いたくなるような水準の高い公共交通の整備をめざすべきという考え方
- 現在バスを使っている人や、年をとって運転をあきらめた人が、将来も困らないような公共交通があればよいという考え方
- その他の考え方
  - 検討はしておいても実施は先伸ばしても
  - 住民がいくらまで出してくれるか？
  - 送迎する立場としては公共交通欲しい
  - シャトルバスのようなものができるか？
  - 交通空白地の高齢者や子ども
  - 今の福祉バスは公共機関を結ぶことが優先になっている
  - 農村地帯などでいかに町民の意識を変えていけるか？ バス利用
  - 70代,80代になったら福祉バス欲しい
  - 日中、車に乗れなくなったときに公共交通必要 / 病院、緊急
  - 公共交通を使う人は誰か / 高齢者 福祉バスをいろんな所を走らせる / ほかの人は車
  - 試験運行のように段階的に取り組むしかない
  - デマンド型が良いと思う
  - 困っている人に焦点を当てて集中的に対策すべき
  - 阿見町に住みたいような対策(ソフト面とあわせて)
  - 費用負担、環境を考えて
  - 段階的にポイントを絞って行うべき

## グループ2

- ◆ 議論2 - それぞれの課題の重要度について (優先度の数字は1が一番重要)
  - 西部地区と、その他の地区の間(とくに中央地区)の移動 < 優先度: 1 >
    - 自家用車で来てバスに乗り継ぐ人もいる
    - コミュニティバスを昼間走らせる
    - 小型で集めて路線バスに連結
    - タクシー会社がワゴン型を走らせれば良い
    - 朝夕は路線バス、昼間は公的資金で
    - 朝、早いと騒音問題、排ガスなど
    - 荒川沖駅前 狭い
    - いろんなバスを組み合わせる (管理する方が大変、クレームなど)
    - 電車への通勤には何時頃から(5,6時?)
    - 病院がバスを走らせるという案(周辺整備などの問題)
  - 東部地区・南部地区からの移動 < 優先度: 6 >
  - 地区内の移動 - 現状では徒歩・自転車が少ない・自家用車もある < 優先度: 2 >
    - 目的地が多い(1回の外出でいろんなところに行く)
    - ソフト面との組み合わせ(自転車が走りやすいように)
  - 来訪者・町外からの通勤者の移動 < 優先度: 4 >
    - 観光を絡めたバス(ボンネットバスや馬車など)
    - 地域のボランティア制度などとのセットで考える
    - 事業者、企業との連携
  - 土浦中心部との移動 < 優先度: 5 >
    - 魅力がない、必要性がない
  - 周辺市への移動 < 優先度: 3 >
    - 連結の件、技術的に(GPSで渋滞を回避して連結できる) ニーズが問題
    - 自家用車で行く、電車で行く (昔はバスがあったが)
    - 牛久 龍ヶ崎のように連結ができれば(待ち時間の問題など)
    - つくば: 子どもなどが自転車で行っている(バスがあれば便利)
    - 魅力がない、必要性がない

### グループ3

#### ◆ 議論1 - 阿見町の公共交通整備課題の範囲について

- 現在、自家用車を使っている人でも、使いたくなるような水準の高い公共交通の整備をめざすべきという考え方
- 現在バスを使っている人や、年をとって運転をあきらめた人が、将来も困らないような公共交通があればよいという考え方
- その他の考え方
  - 費用対効果を検証しながら交通弱者を考慮して必要な整備をする
  - 整備に当たっては、利用者の立場に立って実施する

#### ◆ 議論2 - それぞれの課題の重要度について

- 西部地区と、その他の地区の間(とくに中央地区)の移動 < 優先度: >
  - 通勤・通学などでの荒川沖駅利用が容易になるように (おもに朝夕)
- 地区内の移動 - 現状では徒歩・自転車が少なくない・自家用車もある < 優先度: >
  - 町内の公共施設等を結ぶ路線の確保(コミバスの整備)
- 土浦中心部との移動
- 周辺市への移動 < 優先度: >
  - 土浦・荒川沖までを便利にすることが重要

土浦駅、荒川沖駅への路線に確保

## 第4回利用者分科会のまとめ 「公共交通の現状と課題」

- ・色背景は分科会で出た意見、それ以外は事務局による前回までの議論の整理であることを示す

	交通需要の状況	公共交通の現況	公共交通整備の方向性と課題
a) 荒川沖周辺と中央地区、東部地区、南部地区の間の移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>荒川沖駅からのJR利用のしやすさが重要(毎日JRを利用する人は町民の約5%、東京都内への移動が約3%)</li> <li>現状では、西部地区居住者にとって中央地区への移動はほとんどがマイカー、中央地区居住者はJR利用以外では荒川沖周辺へのニーズは高くない</li> <li>JR利用で、東部地区・南部地区の工業団地への通勤の交通の需要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荒川沖へのバスは、中央地区からは便が少なく、東部・南部地区からはほとんどない</li> <li>通勤・通学での荒川沖駅利用は、マイカーによる送迎が多く、送迎する家族に負担を生じさせている</li> <li>土浦へのバスのある東部地区居住者で、わざわざ土浦からJR上りに乗るケースも見られる</li> <li>工業団地への通勤者に対して企業の負担による通勤バスやタクシー相乗りの運行があるが、利用の少ない時間帯について活用を期待できる可能性がある</li> <li>中央地区への職員の通勤は現在の便で足りているが、昼の東京や県外からの来訪者は不便(第1グループ・県立医療大)</li> <li>阿見町在住の通勤者は、朝6時台、夜20時以降が便が少なく不便(第1グループ)</li> <li>土浦-南平台も、通勤者から見れば帰りの最終が早過ぎる(第1グループ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荒川沖周辺と中央地区との間は、通勤・通学者のマイカー送迎から転換するような、公共交通の利便性向上が課題</li> <li>その他の、中央地区・西部地区間の移動、また、工業団地への通勤者や来訪者・出張者などの需要を効率よく重ね合わせる運用の検討が求められる</li> <li>阿見町在住の通勤者むけに、現在は不便な朝6時台、夜20~21時台を対応する(第1グループ)</li> <li>もっと遅い時間帯では、高くなっても乗合タクシーなどで対応する(第1グループ)</li> </ul>
b) 各地区内での移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>買物、通院、その他の所要での移動は、地区内での割合が高い(中央地区居住者では半分以上が地区内、西部地区居住者も、役場や大病院の利用以外で、地区内の割合が高い)</li> <li>特に、マイカー、自転車、徒歩のいずれもが困難な高齢者等のニーズにあうような公共交通整備の需要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>マイカーも自転車も徒歩も困難な高齢者等に適した手段が不便</li> <li>路線バスが通っていない商業施設や住宅地が少なくない</li> <li>福祉バスは路線が長く地区内の比較的近い目的地でも時間がかかってしまう、運行日が限られていて便数も少ない、などの問題がある</li> <li>現在の福祉バスでは、「少し待つ」など利用者のニーズへのきめ細かい対応が見られず、ダイヤを守ることにしか考えていないのでは(第1グループ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転ができない、また自転車・徒歩の長距離の移動が困難な高齢者等を対象とした、地域内の所要施設を巡回するような交通手段の整備が課題</li> <li>現在の福祉バスの便数や所要時間の問題点が解決できるようなものを検討することが求められる</li> <li>タクシー車両の活用(第1グループ)</li> <li>福祉バスでも利用者とのコミュニケーションを活性化すれば利用者を増やせるのではないかと(第1グループ)</li> </ul>
c) 東部地区、南部地区から中央地区へ	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央地区へのアクセスが重要(買物、通院、その他所要において、半分以上が中央地区内で行なわれている)</li> <li>車を運転できない高齢者等でも、送迎などに頼っている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東部地区では、土浦駅行きの路線バスがあるが、阿見中心部へのアクセスがあまり良くない</li> <li>福祉バスでは、便によっては商業施設を経由しておらず、運行日が限られていて便数も少ない、などの問題がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要の発生密度が低く、中心部まで距離があるため、運行効率は低くならざるを得ないため、妥当な方法を検討することが必要</li> <li>工業団地通勤者等の経路にそった地区ではその活用や、利用者や行政の適切な経費負担、高利用路線の運賃収入の移転なども検討を要する</li> </ul>
d) 近隣都市への移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学や買物では、町内、土浦市以外にも、つくば市、牛久市、龍ヶ崎市などが見られる</li> <li>その大部分はマイカー利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荒川沖で乗り替えば、そこから先は公共交通も比較的便利</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荒川沖へのアクセスの改善を基本に考える</li> </ul>
e) 都市整備に伴う課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>アウトレットモールの開業で、町民や、土浦・つくば方面からの利用が予想される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在のバス路線では利用に適したものは無い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後、マイカー利用者による混雑や、町民など利用者の動向を把握して、検討することが望まれる</li> <li>増える来客を町に引き込むことを考えた政策を進めていくべき(第1グループ)</li> </ul>
f) 高齢化に伴う課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>ひとりでは公共交通を利用できない高齢者は、施設送迎や福祉有償運送、家族による送迎などしか利用できない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>家族が安全・安心の面での不安を感じることで進んで送迎を行っている側面もあり、それを解消することは困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動の動向把握に努め、今後のあり方について検討していくことが望まれる</li> </ul>
全般			<ul style="list-style-type: none"> <li>たとえば店舗で使えるポイントを発行するなど、公共交通を利用するインセンティブを与える政策が望まれる(第1グループ)</li> </ul>

第4回利用者分科会のまとめ 「事業の基本的な考え方」

- ・色背景は分科会で出た意見、それ以外は事務局による前回までの議論の整理であることを示す
- ・優先順位の第1グループ、第2グループは、第3回利用者分科会の結果を再録した

	1 荒川沖駅にアクセスするバス路線の充実	2 地区内の短距離移動を支える交通手段の整備	3 東部地区、南部地区居住者の中央地区への公共交通整備	4 東部地区、南部地区への工業団地通勤者向けの公共交通整備	
課題との対応	a) 荒川沖周辺と中央地区、東部地区、南部地区の間の移動 d) 近隣都市への移動	b) 各地区内での移動 f) 高齢化に伴う課題	c) 東部地区、南部地区から中央地区へ f) 高齢化に伴う課題	a) 荒川沖周辺と中央地区、東部地区、南部地区の間の移動 c) 東部地区、南部地区から中央地区へ	e) 都市整備に伴う課題
考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心部と荒川沖駅の間</li> <li>多くの人に利用されるものを(恒常的な需要密度)</li> <li>標準サイズのバス車両の定時定路線運行</li> <li>サービス水準は高く</li> <li>サービス水準の上昇に見合った料金収入が得られるような運用</li> <li>混雑しない道路を通るバス経路が有効である(第2グループ)</li> <li>町内でも、現在バスが走っていないところを走らせて、競合しないよう利用が増えるように配慮すべき(第1グループ)</li> <li>土浦方面へのバスとも競合しないように配慮すべき(第1グループ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現行の福祉バスの長距離・低頻度を改善</li> <li>必要などころに絞って、より高い頻度で運行する</li> <li>東部地区・南部地区居住者は、3の施策を優先させる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域のコミュニティ組織等を活用し、利用者のニーズをより詳しく的確に把握する</li> <li>福祉バスのような路線型、または、デマンド型の範囲で考える</li> <li>4と関連する地区は、それとの連携で考える</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各企業が運行している通勤バスと、3との関連で、東部地区・南部地区と荒川沖間の路線型交通を確保する</li> </ul>	
おもな利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内居住者(バス路線沿線)</li> <li>通勤・通学者のマイカー(とくに送迎)</li> <li>荒川沖を經由して近隣都市へ移動する人</li> <li>工業団地通勤者等も(4との連携)</li> <li>東部・南部地区居住者は、バス路線まで出てきてもらう</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>長距離の徒歩移動が困難な人(運転も、自転車も無理な人)</li> <li>中央地区・西部地区の居住者</li> <li>他から、中央地区や西部地区に来る人</li> <li>高齢者とは誰をターゲットにするか(第2グループ)</li> <li>傾斜地を通るバスは高齢者には必要(第2グループ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東部地区・南部地区の居住者で、地区内で移動する人</li> <li>東部地区・南部地区から、中央地区や西部地区に来る人</li> <li>高齢者とは誰をターゲットにするか(第2グループ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東部地区・南部地区の居住者で、企業バスの沿線に居住している人</li> <li>東部地区・南部地区への通勤者</li> <li>現在、企業バスがあるのだから、工業団地への交通需要はある(第2グループ)</li> </ul>	
当面の施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>実験的に高頻度運行や路線の変更によってサービス水準を高めて、その利便性を体験してもらう</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型バス車両で、地区内循環または経路可変(デマンド)運行を検討していく</li> <li>2だけの運行は無駄(第3グループ)</li> <li>西部地区と中央地区を結んだ方がよいのでは(第3グループ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉バスのような路線型、または、デマンド型の範囲で、地域に即して検討していく</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業間での調整・検討をおこなう組織と協力して、1とあわせて社会実験を行なう</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿見のアウトレットと予科練平和記念館を結ぶコミュニティバスが欲しい(第3グループ)</li> <li>バス路線を経由させることで、来訪者・アウトレット利用者に、阿見の資料館など観光名所への足を提供する(第1グループ)</li> </ul>
優先順位	第1グループ				
	第2グループ	a) : 1 d) : 3	2	6	4
	第3グループ				



第5回利用者分科会の結果のまとめ

◆「地区内の短距離移動を支える交通手段」事業の留意点について

・下表の「次年度の対応の方針」は、連携計画の中に記述していきます。網掛けの部分は、今年度の社会実験の準備段階から取り組んでいきます。

	ご意見	今年度の対応	次年度の対応の方針	発言のあった議題
運行全般				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 21 年度の社会実験と平成 22 年度以降の運行を連続させることはできないのか</li> </ul>	---	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 21 年度の実験は、その結果から再度ルート等のニーズを明らかにすることが目的。それを受けて、少し時間をかけて平成 22 年度の運行を検討したい</li> <li>平成 22 年度は、補助財源の都合もあり、はやくても秋から冬ころが開始の時期と予定している</li> </ul>	報告(2)
目的地や居住地のバス停設定について				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>うずらの地区がカバーできていない(うずら出張所・保育所など)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路幅、路線バスの関係でこのようにした</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>使用する車両を含めて検討する</li> <li>ただし土浦市部分にバス停を設けることは難しい</li> </ul>	協議(1)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>C コースも荒川沖に乗り入れるのが良い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場の使用に際して土浦市の事情もあり、実現できなかった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前の問題、また、中央地区から荒川沖駅の利用者についての路線バスとの役割分担を整理した上で、本郷地区のニーズへの対応を考える</li> </ul>	協議(1)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停をもっと密に設定しないと、高齢者にとって自宅からバス停までの距離が抵抗になるのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉バスの設定を基本としている</li> <li>許認可を取る手間等の事情もあり、今年度に増やすことは難しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ニーズに応じてより使いやすいバス停間隔・配置を考慮する</li> </ul>	報告(2)
経路やダイヤ等について				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>まいあみショッピングセンターの開店の時間にあってないなど、買物をする人の立場に立ったダイヤになっていない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ショッピングセンター付近の医療施設は 9 時から開いており、買物と通院の両方に配慮した計画とした</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今年度の実験での利用者の反応を見て考える</li> </ul>	報告(2)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>朝の工業団地ルートの運行と昼の中央地区の運行との間に回送で 1 時間とってあるが、ここを有効活用すると、より利用者のニーズにあわせることが可能ではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>回送となっている時間帯の有効活用は、バス事業者との調整のときに検討する</li> </ul>		報告(2)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>BC コースの重複区間は整理できないのか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>どちらのコースも、コース沿道の居住者がこれら施設を利用することが多いと思われるため、このようにした</li> </ul>		協議(1)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>土日の運行は考えないのか、独居老人には必要ではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>家族と同居の場合には土日は家族の送迎の可能性が高いという考え方で、平日のみ運行している事例が少ないので、今年度はそのように考えた</li> </ul>		協議(1)
車両について				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス車両は、荷物を持った高齢者などにとって、バリアフリー化が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今年度の実験は、他で運行されている車両が回されるが、バリアフリー車となるよう事業者に依頼している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス専用の低床・車いす対応の車両の購入を計画する</li> </ul>	報告(2)
周知・案内について				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>朝日中学校の冬休みのクラブ活動などで利用されることも考えると良い</li> <li>周知でも中学校を活用すると良い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>教育委員会との連携を進める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>	報告(2)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>各地区の公民館にバス停を設置するなど、わかりやすい原則があると、関心・周知も深まるのではないか</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>事業に関心を寄せてもらえるように工夫する</li> </ul>	協議(1)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>コースごとの路線図や、居住地ごとに関係のある部分だけの時刻表などをつくらないと、高齢者に周知することは難しいのでは</li> <li>バス停で路線図が示されていても、行きたい目的地に行けるのか(どのバス停の近くにあるのか)がわからないと、あまり役に立たない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コースごとの路線図や、居住地ごとの時刻表、バス停の近隣施設の情報などを示せるようにしていきたい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>さらに利用者の意見を取り、効果のあるものにする</li> </ul>	協議(1)

## 第5回利用者分科会の結果のまとめ

### ◆「東部地区、南部地区居住者の中央地区への公共交通」に望まれること

- ・地域で議論して意見を集約していってもらう際に提供する、路線型とデマンド型の違いに関する資料の案を示し、これに対して次のようなご意見をいただきました。(協議事項(2))

#### 追加すべき情報

- ・フルデマンドでなら、乗降場所が自由になることを明示すべき
- ・デマンドでは、運行される条件の説明が必要(乗合が生じない1人だけの運行もされる、乗車定員を超えるリクエストがあった場合には次の便まで待たされるなど)
- ・利用可能な対象者についての説明が必要(制限は設けないが通勤・通学時間帯は運行しない、介助が必要な人は介助者を付ける必要があるなど)
- ・利用料金や、総費用、町の負担額の大小についても示すべき 同じ費用での路線とデマンドの比較で示したい

#### 示し方の工夫・資料の追加

- ・一般の人には特徴の表だけでは分かりにくいので、事例を示すとよい
- ・居住地や目的地について具体的に例を示して、想定される経路も具体的に示すとよい
- ・想定される経路を示すときに、利用対象者層を明確にし、その人に合った需要を例示するとよい

#### 今後の進め方について

- ・地域での話し合いや意志決定に誰が加わるのか、その仕組みが重要

「阿見町地域公共交通活性化協議会」第6回利用者分科会の結果のまとめ

◆ 事業計画について

	ご意見	事務局としての回答	
事業 1-1	・待ち時間の短縮というのは鉄道乗り換えの話か?	・目的地側での鉄道乗り換えの利便性だけでなく、便数を増やすことによって希望の出発時間からの待ちも減らしたい。鉄道の便が多いのだからそれを活用できるバスが望ましい	1,3班
	・土浦便と競合しないことに絞って考えるのか?	・実験の案を作る段階では、土浦、荒川沖の両方合計で利用者が増えてくれるようなものについて、まず考えたい	
	・バス停についたときにすでに発車していることがあると、利用したくなくなる。バスが遅れて来るのはまだ我慢できる	・早発しないことをバス会社に厳守してもらおう	
	・通勤をターゲットにするのか市内の移動をターゲットにするのか?	・今後、社会実験の結果や住民の意向を聞く	
事業 1-2	・駐輪場も各バス停にあるとよい - 現在、阿見小や学校区バス停では自転車をおける場所があるので、わざわざ遠くからそこへ来る人もいる、またバス料金が安くなるようなバス停まで自転車で行っている人もいる ・ベンチで座れることもよいが、車が見えるところで車の水しぶきや雨が凌げることができるとよい	・	
事業 1 全体 + 事業 5-1	・高速バスは考えないのか? 高速バスをアウトレットを経由させて町内だけの乗り降りもできると便利	・東京方面へも常磐線を利用することで荒川沖利用者が増えるように考えたいので、今回は検討から外した ・車両の有効活用は、バス会社が運行許可上の制約のなかでできることで考える	
事業 1,2 全 体	・町はいくらまで費用負担を考えているのか ・荒川沖から常磐線を利用する人は全居住者の5%くらいであるが、そのために町が費用負担をするのは妥当か?	・駅へのアクセスを改善することで、常磐線利用者も増えると考えている	2班
事業 2-1	・本郷地区に役場の分所があれば、中央地区へのバス路線はいらなくてすむのでは ・町民がどういう形の公共交通を望んでいるかをもう少し調べた方がよい	・道路が狭く、分所がつかれない	
	・うづら出張所でのサービス内容が少ない、移転する必要があるのでは	・逆に公共交通でカバーできるよう、高齢者への移動支援などを考えたい	
事業 5-1	・アウトレットモールへの公共交通利用の実態は調査されているのか	・バス利用者の増加は確認されている	
事業 1-3,2	・高齢者などニーズはあると思うが、利用しやすいシステムをどう作っていくか		

全 体,3-1	・行政が交通の便が悪い地区を巡回した方が効率がよいのでは		
------------	------------------------------	--	--

◆ 事業 1-1 荒川沖便の運行について

	ご意見	事務局としての回答・方針	
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実質的に東京への通勤に使える時間に運行すべき、朝夕各1時間は前後に必要</li> <li>・朝7時に駅につける便が欲しい 7:03の常磐線</li> <li>・帰りは、土浦ころ 22:00着の常磐線に</li> <li>・このほか 20:00ころに帰ってくる人が多い、19:00台は定時退社ができないと無理</li> <li>・行きも帰りもセットでバスが利用できるようになっていることが重要</li> </ul>		1,3班
経路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自衛隊とその前後の区間は、土浦方面へのバス便もあり、荒川沖発着を増やす必要はないのでは</li> <li>・この区間は自衛隊の人しか乗らない</li> <li>・バイパスができて、現在のルートでも混雑が少なくなった</li> <li>・混雑するのは東京医大の交差点くらい</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・青宿? は現在の土浦からのバスのバス停と高低差の問題があるが、荒川沖方面でも同程度の需要はありそう</li> <li>・予科練資料館から荒川沖方面への需要もありそう</li> <li>・125号(旧道)沿道の集落から、町中心部への路線が欲しいので、荒川沖行きがあるとよい</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・終点が医療大でよいのか?</li> <li>・17:40 医療大始発の便は通勤には使われている</li> <li>・医療大はバスの時間調整ができる</li> </ul>	・追加便についてはこだわらない	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスの路線と、路線バスの実験路線は重なってくると考えてよいのか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の路線バスでカバーできていないところにバス停を増やすことを今日は考えて欲しい(路線バスがカバーできるのであれば、そちらを優先的に考えたい)</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実験のCルートをさらに中心部で巡回させるような経路がよい</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本数を2倍にするのなら、既存路線を三区経由で循環させる(両方向)ようにしては</li> <li>・三区の方は需要がないのでは</li> <li>・中央地区の団地に人を拾ったら、あとは三区経由でよいのではないか</li> <li>・既存路線で、中央地区の必要なところはカバー</li> </ul>		

	できているのではないか		
乗り継ぎ	・乗り継ぎに要するスペースは?	・コミバスが待機する場所と、路線バスの普通のバス停の分の両方があればよい	
	・東京医大の病院の中に乗り入れるのがよい ・医大前にしか停まらない便があり、そちらとの接続が課題		
	・両側で乗り換える場所を確保すると、役場なら可能か（役場の道路を挟んだ向かい側にも乗り継ぎする場所は確保できそう） ・役場の中に大型バスが入ってくるのは邪魔にならないか		
	・コミバスと路線バスの乗り継ぎも、はやめに実験をはじめてはどうか		
	・一日乗車券のようなものがあれば、乗り継ぎで利用してもらうことの目玉になる		
ダイヤ	・通勤で利用されている路線の時刻表にあわせればよい ・バスの乗り換えを便利にすればよい ・帰宅時に利用するバスの時間帯がはずすぎる ・朝と夕方の便について改善が必要 ・通勤ではもっと早い時間帯でないと利用できない ・バス利用を増やすには待ち時間の解消が必要 ・通学を考えれば早い時間にもう一本あった方がよい		2班
経路	・役場を通った方が便利	・現在は事業所を結ぶ経路となっており、役場を通っていない	
結節点	・役場が結節点になればよいと思うが、現在荒川沖から延ばす路線がない		
	・バス停周辺の環境を考える必要がある　バリアフリー化など		
	・高齢者を考えればさわやかセンターがよい		

