

阿見町地域公共交通総合連携計画

～生活に根差した新たな公共
交通環境の形成をめざして～

(パブリックコメント素案)

茨城県阿見町

平成 21 年 12 月 7 日

目次

1.	「阿見町地域公共交通総合連携計画」策定の背景と目的	1
	(1) 阿見町の公共交通のサービス水準向上の必要性	
	(2) 計画の位置づけ	
	(3) 連携計画の対象区域・実施期間	
	(4) 連携計画の目的	
2.	公共交通の現状と移動の実態	4
	(1) 阿見町の概要、公共交通の現状	
	(2) 町民アンケートによる移動の実態等の分析	
	(3) 利用者分科会での移動実態の把握	
	(4) 移動実態のまとめ	
3.	公共交通の課題	12
	(1) 利用者分科会で抽出された課題と整備への期待	
	(2) 町民アンケート結果で見る福祉巡回バスの課題	
	(3) 公共交通の現状と課題	
4.	公共交通整備事業の考え方	18
	(1) 事業の考え方	
	(2) 評価と継続的改善	
5.	事業計画 事業内容・実施主体・スケジュール	22

付録

阿見町地域公共交通活性化協議会規約，規程
パブリックコメントに集まった意見とそれへの対応

未確定

1. 「阿見町地域公共交通総合連携計画」策定の背景と目的

(1) 公共交通のサービス水準向上の必要性

当町には鉄道駅がなく、最寄り駅は隣接する土浦市のＪＲ常磐線荒川沖駅及び土浦駅となっています。主な公共交通として路線バスが運行されており、中央市街地から土浦方面へは比較的頻度が高く利用も多い状況です。しかし、一方で平坦で居住可能な地域が広いという地理的特性や、周辺市において郊外型の商業施設等が増加しているなど、自家用車への依存が高まらざるを得ない状況にあります。

さらに、近年開発され人口増加がみられる住宅地域では、必ずしも公共交通の利便性は高いとはいえ、また、高齢化が進み人口減少傾向にある地区では、路線バスの減便など公共交通の利便性低下が進むと思われ、自家用車への依存が一層顕著になると予想されます。

自家用車依存のデメリットとしては、環境負荷が高いこと(特に地球温暖化に影響の強い二酸化炭素排出が大きいこと)、高齢者の交通事故が増加するなどがあります。それ以上に、民間路線バス事業者の経営が厳しくなると、一層の路線バスの利便性低下をもたらすことが懸念され、自家用車を運転しない高齢者等の生活の質の低下にも繋がる恐れがあります。

平成 14 年の道路運送法の改正以降、交通事業者の新規参入の自由度が増した反面、採算性の悪い需要の小さな路線の廃止・縮小が容易になりました。このような状況の中、当町においては、平成 13 年度に土浦～福田間、土浦～若栗間、平成 16 年度には阿見小裏門～上寺子間、平成 19 年度には江戸崎車庫・江戸崎高校～荒川沖駅東口間、さらに、平成 20 年度には江戸崎～東京駅間の高速バスが不採算を理由に路線の廃止が相次いでおり、バス事業を取り巻く環境は厳しさを増しています。これに対し、町は補填措置を行いながらの運行や福祉巡回バスの運行を行い、町民等の足の確保に努めてきました。しかし、一層の利用者の減少や、福祉巡回バスでは必ずしも町民の様々な移動のニーズに対応できるものではなく、現に、小中学生の通学の問題や、高齢者の買物や公共施設利用において、公共交通の不便さに起因する生活の質の低下が見えはじめてきています。さらに、ＪＲ常磐線の駅への移動の利便性が低下すると、東京方面等へ行く際の常磐線利用という選択肢が限られてしまうことも懸念されます。

今後、少子高齢化が進み、財政状況も厳しくなる中、年をとっても安心して地域で暮らせる生活環境の確保、高齢者にとっても安全で安心な外出を可能とする移動環境の確保、町の活性化を支える地域の人々の交流促進、そして、子孫の代への負担ともなりかねない地球環境への負荷の軽減といった多様な影響を考え、町内の公共交通の総合的な改善を検討していく必要があります。

以上のようなことから、まちづくりを推進していくうえで、地域公共交通の課題を解決していくことが必要であり、公共交通の活性化及び再生を図ることを目的に、今後の阿見町の公共交通のあり方と具体的な計画を定めた『阿見町地域公共交通総合連携計画（以下、「連携計画」という）』を策定するものとします。

(2) 計画の位置づけ

当町において、まちづくりにかかわる上位計画として「阿見町第5次総合計画」があります。この連携計画は、「阿見町第5次総合計画」に定める将来都市像「人と自然がつくる楽しいまち - あみ」を共有し、その基本理念に基づく都市の将来像を実現するための一つの手段として、地域の公共交通の課題を解決することが必要との観点から、公共交通の活性化及び再生のあり方を検討していきます。

なお、この連携計画は『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』第5条1項に定める「地域公共交通総合連携計画」であります。

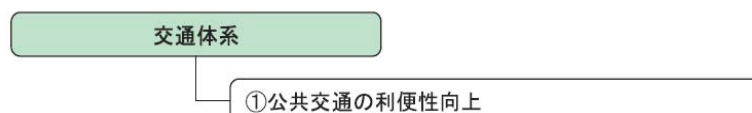
めざすまちの姿

○子供から高齢者まで全ての町民が公共交通を利用し、便利に暮らしています。

行政と町民の役割

行政の役割	町民の役割
<p>○地域公共交通活性化法に基づく「地域公共交通総合連携計画」を策定し、交通弱者への対応も含め体系的な交通対策に取り組みます。</p> <p>○地域公共交通の確保に向け、町民と一体となり、国、県、交通事業者に対し要請活動などを行います。</p>	<p>○交通事業者は、新たな路線、既存路線の利便性向上などに努めるとともに、関係機関に対して町民ニーズを発信することが期待されます。また、自ら利用拡大のPRに努めることが望まれます。</p> <p>○環境負荷や町内の公共交通維持のため、マイカーを自粛して、公共交通機関の利用を増やすことが望まれます。</p> <p>○コミュニティバスが導入された場合に、一部の費用は町民が受益者負担を行うことが期待されます。</p>

施策の体系



個別施策の展開

①公共交通の利便性向上【7211】

主担当:企画財政課

成果・目的	子供から高齢者まで、すべての町民が公共交通を利用し、便利に暮らしています。		
目標	指標名	現況（平成19年度）	平成25年度
	JR常磐線荒川沖駅へのバス便数	14便 (平成20年度)	30便
展開方針	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通活性化法に基づく「地域公共交通総合連携計画」を策定し、町内における交通体系の見直しを行い、ニーズや地域事情に即した公共交通の活性化に取り組みます。 ・圏央道開通や都市基盤整備による新路線の確保や既存路線の増設に努めます。 ・民間事業者のみでは採算が取れない場合においても、最低限の公共交通を維持するため、適正な基準を定め利用者もしくは事業者に助成を行います。 ・関係機関に対し更なる利便性を要望するとともに、利用拡大のPRに努めます。 ・将来的な自動車交通の位置付けなども踏まえ、人や環境に優しい新たな交通環境の形成を目指します。 		
主要な事業	公共交通対策事業、公共交通システム策定支援事業、高速バス推進事業		

阿見町第5次総合計画後期基本計画より

(3) 連携計画の対象区域・実施期間

この連携計画の対象区域は町内全域とします。また、「阿見町第5次総合計画」に定める基本構想を実現するための1手段としての位置づけから、速やかに実施するものは「阿見町第5次総合計画」の対象期間(平成21年度～平成25年度)の中で着手するものとします。

但し、個別の事業については、本計画の目的を達成するために中長期的な事業の考え方を構築する必要があることから、下記のとおり各事業の優先度に応じて着手時期の目安を定めるものとします。

事業の優先度	着手時期の目安
速やかに実施するもの	平成22年度～24年度
中期的に実施するもの	平成22年度～26年度
長期的な課題	平成22年度～

(4) 連携計画の目的

策定する連携計画は、次のような公共交通の改善を目的として設定します。

- ・ 公共交通での、JR常磐線の最寄り駅、その他周辺の重要拠点へのアクセス性と利用のしやすさの向上
- ・ 少子高齢化社会に向けた日常の生活に必要な足の確保と、安全・安心の向上
- ・ 町中心部への、公共交通でのアクセス可能な地域の拡大
- ・ 二酸化炭素排出量低減を踏まえた、町民の公共交通への意識改善
- ・ 交通課題の整理と、継続的な利用者ニーズの調査・分析・反映のしくみの確立

2. 公共交通の現状と移動の実態

(1) 阿見町の概要、公共交通の現状

当町は、人口約 48,000 人、面積約 72 平方 km で土浦市の南東に隣接し、土浦市内にある JR 常磐線荒川沖駅及び土浦駅を最寄り駅としています。高齢化率は約 17% で、郊外部は高齢化が進んでいるものの(資料編の資料 1「阿見町の人口の推移」参照)、市街地では新しい住宅地が整備されているなど、人口は平成 17 年の国勢調査以降ほぼ横ばいとなっています。

道路網としては、常磐自動車道が町の西側の土浦市内を南北に貫いていて、桜土浦 IC が町の中心部から約 7km のところに位置しています。また、町の南部には首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の牛久阿見 IC、阿見東 IC があります。

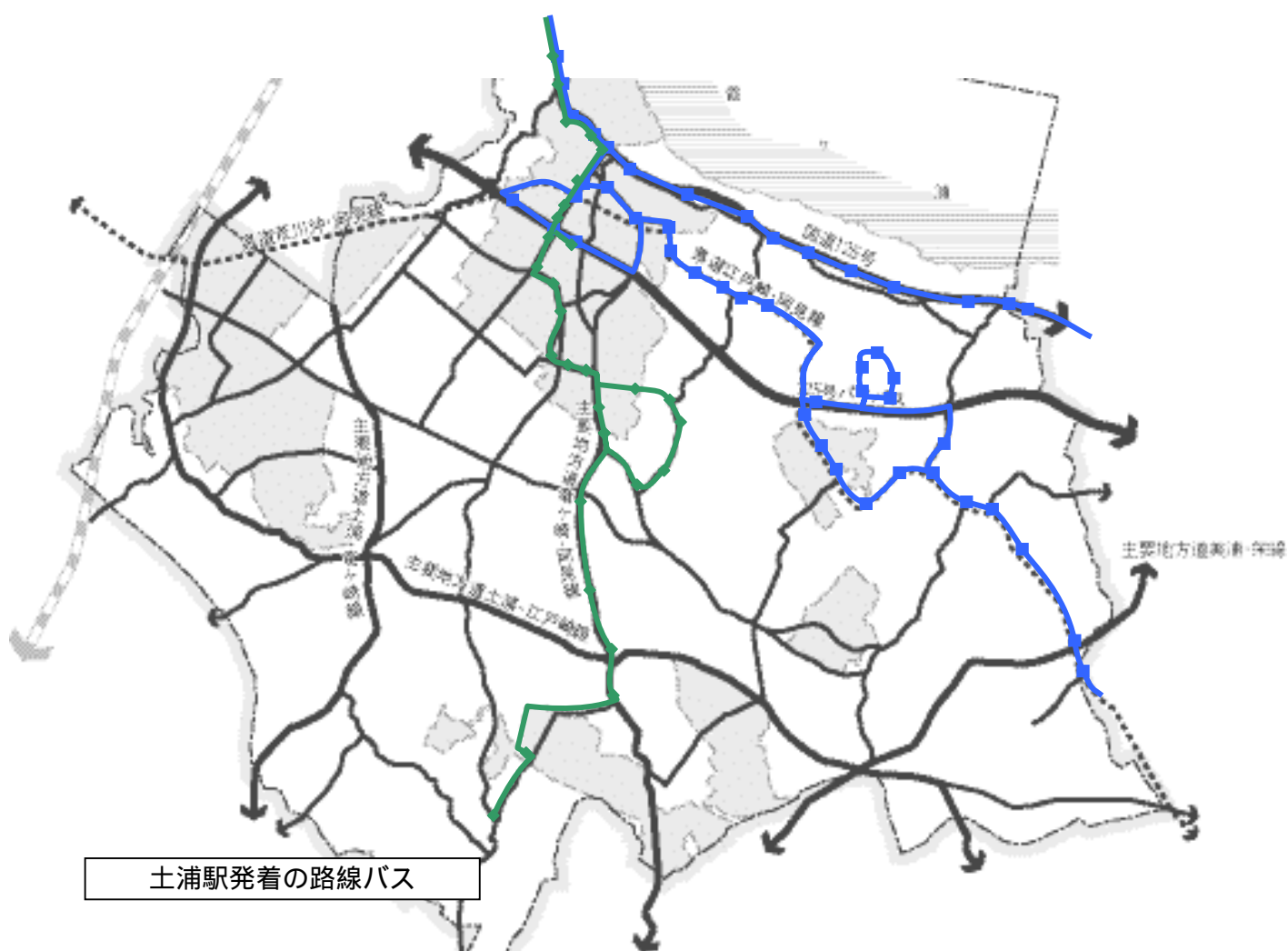
主な施設としては、町中心部に、東京医科大学茨城医療センター、茨城県立医療大学、茨城大学農学部が立地しており、さらに東部・南部には 3 つの工業団地が立地しているほか、平成 21 年度には、阿見東 IC の直近に大型商業施設「あみプレミアム・アウトレット」が開業しました。

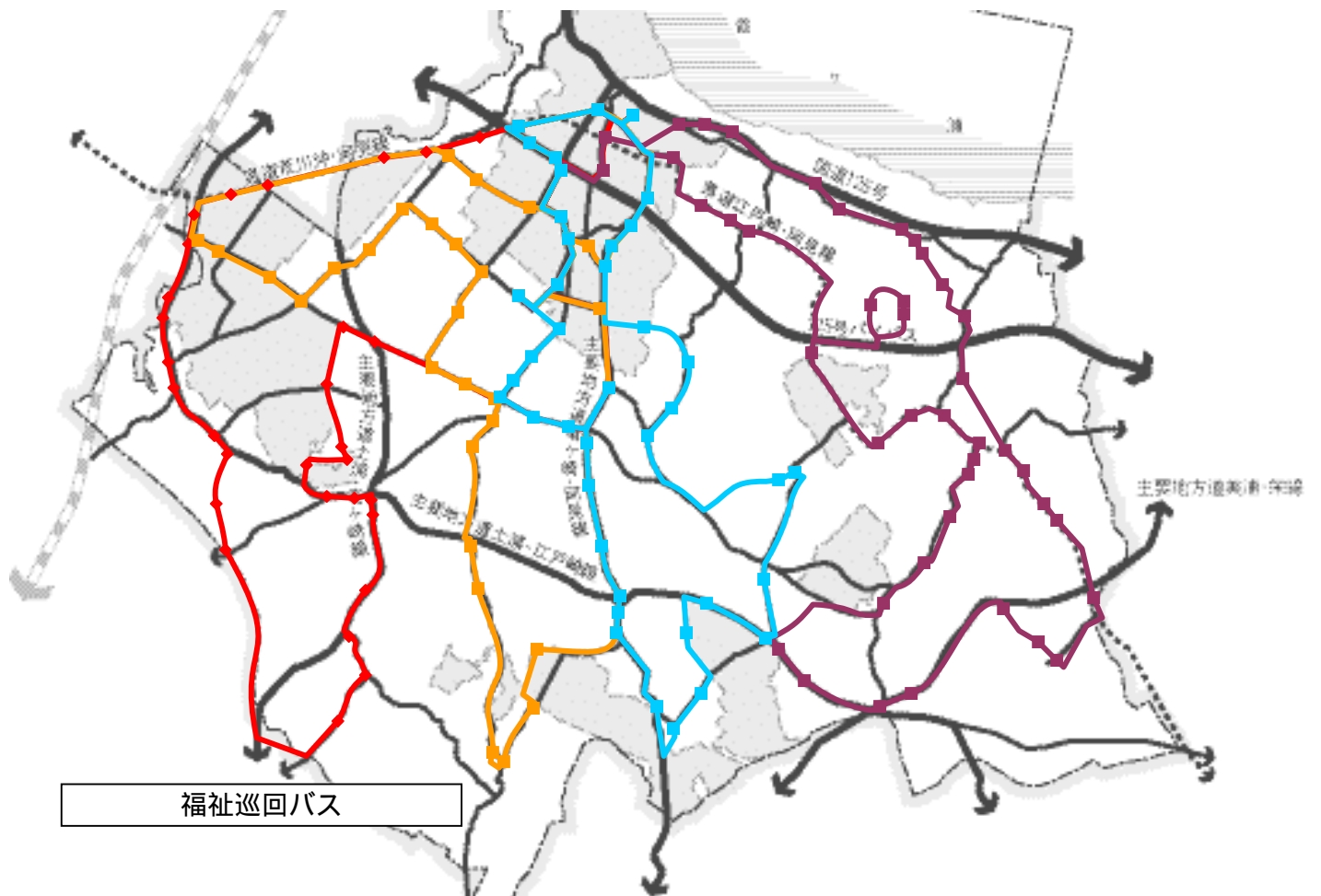
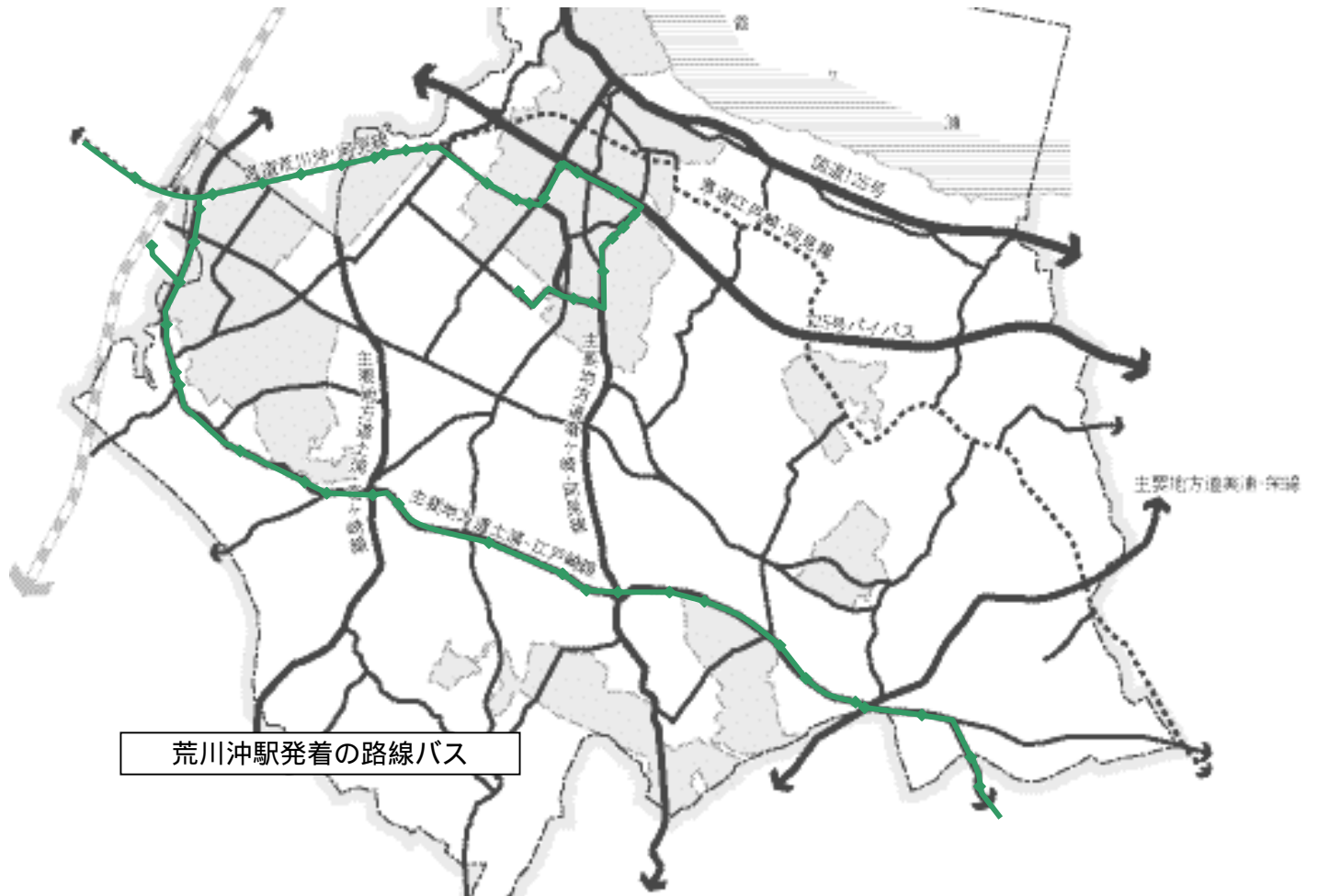
町内には、路線バスとして、ジェイアールバス関東(株)、関東鉄道(株)のバスが運行しています。高速バスは、東京駅から江戸崎(稲敷市)行きの路線が、圏央道のつくば牛久 IC から一般道に入り、本町の 7 箇所の停留所を経由して運行しています。しかし、高速バスは、利用者の減少やつくばエクスプレスの開業などの影響から減便となり、現在、関東鉄道(株)による 1 日 4 往復の運行になっています。

また、平成 9 年度より、町が福祉巡回バスの運行を行うとともに、路線バスの不採算路線に対しては補填措置、また廃止代替バスの運行を行ってきましたが、その総額は年間約 2,500 万円(平成 21 年度予算)になっています。

おもな路線バス、高速バス、および阿見町福祉巡回バスの便数

路線	平日	土日・祝日
土浦駅 - 江戸崎・浮島 (木原廻り)	22往復	12.5往復
土浦駅 - 江戸崎 (君島廻り)	4往復	2往復
土浦駅 - 南平台南	6.5往復	4往復
土浦駅 - 阿見中央公民館	53.5往復	45.5往復
荒川沖駅東口 - 県立医療大学	10往復	9往復
つくばセンター - 阿見中央公民館	3往復	
荒川沖駅東口 - あみプレミアム・アウトレット	22往復	22往復
荒川沖駅東口 - 江戸崎車庫	4往復	3往復
東京駅 - 関鉄江戸崎 (高速バス)	4往復	4往復
阿見町福祉巡回バス 4路線 各路線とも	週2日×2便	

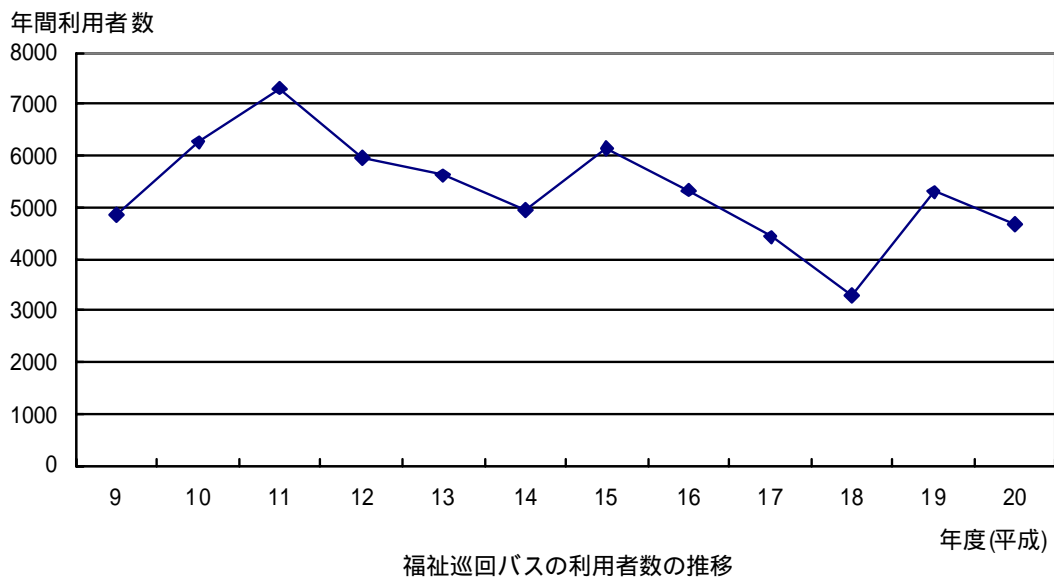
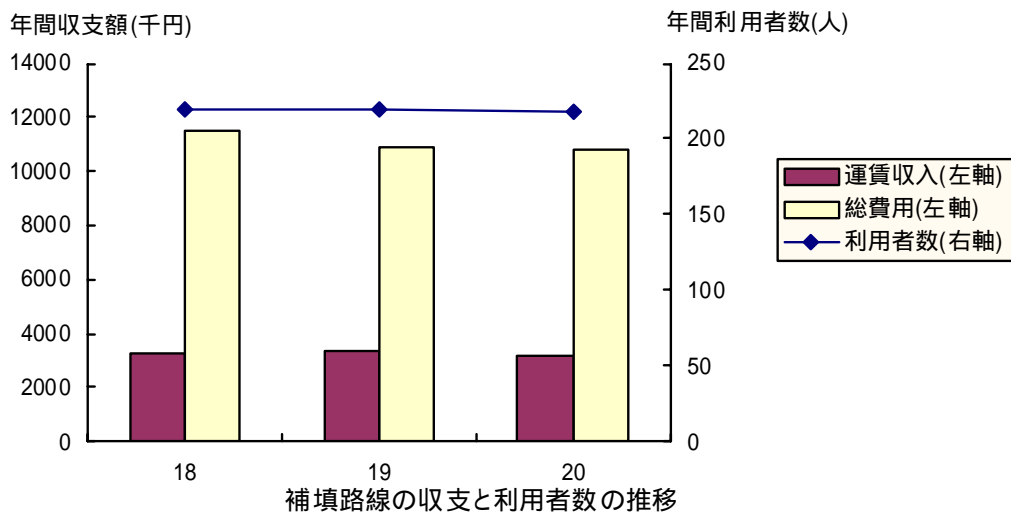




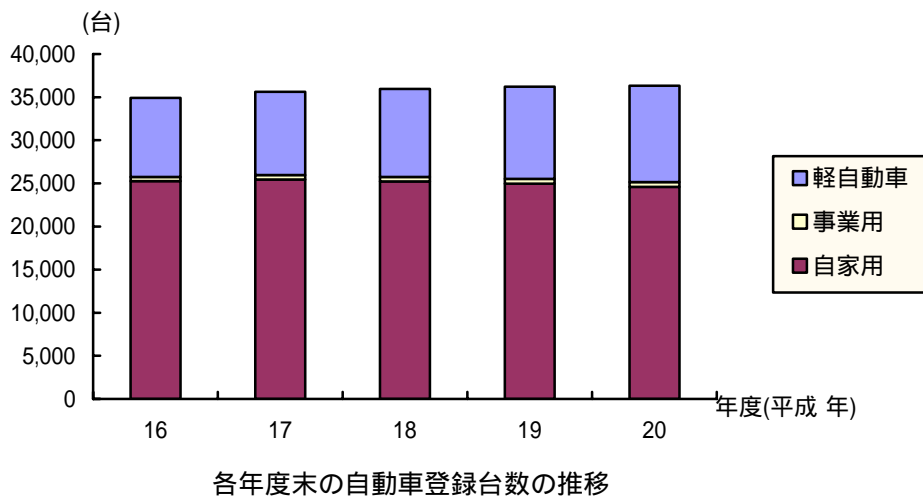
下図は、町が補填措置を行っている不採算路線3路線(平成20年度より補填の荒川沖駅東口～江戸崎車庫・江戸崎総合高校を除く)の運賃収入及び利用者数、並びに福祉巡回バスの近年の利用者数の推移です。

補填路線では大きな変化は見られませんが、運賃収入・利用者数ともにわずかですが減少傾向にあります。

福祉巡回バスは、平成11年度以降、平成15年と19年の2回を除き、減少の傾向が続いています。利用者のニーズに即したさらなる対応が望まれていることが考えられます。



このような公共交通利用の推移傾向の一方で、自家用車の登録台数は下図のように伸び続けており、自家用車への依存が高まっていると考えることができます。



各年度末の自動車登録台数の推移 (単位：台)

年度(平成 年)	16	17	18	19	20
自家用	25,253	25,458	25,234	24,968	24,576
事業用	471	488	519	560	569
軽自動車	9,171	9,654	10,198	10,698	11,178
計	34,895	35,600	35,951	36,226	36,323
世帯当り	2.02	2.05	2.05	2.04	2.03
人口当り	0.73	0.75	0.75	0.76	0.76

平成 20 年度に実施した役場内の関係各課へのアンケートの結果では、政策推進において次のような課題が生じていることが指摘されています。詳細は、資料編の資料 2「阿見町の政策推進における公共交通への課題」のとおりです。

- ・ 最寄り駅、全般的な公共交通の利便性が低いことによる影響
 - ◇ ノーマイカーデー等の取り組みが影響される
 - ◇ 公務出張時の鉄道の利用効率
- ・ 公共施設への公共交通の利便性が低いことによる影響
 - ◇ 健康診断等の受診率の低下の 1 つの要因につながっていると思われる
 - ◇ 高齢者向けの教室等の拡大のネックになっている
 - ◇ 遠距離からの来庁者や町民でもタクシー利用が少なくない施設もある
- ・ 重要度の高い政策
 - ◇ 小中学校の通学のための助成やスクールバス運行の継続確保
 - ◇ 低床バスに対応した停留所の段差解消
 - ◇ 生活の多様化に適した、町内及び周辺市町村との縦横のネットワーク化

(2) 町民アンケートによる移動の実態等の分析

◆ アンケート調査の実施時期と配布回収数

分析に用いたアンケート調査の概要は次の表のとおりです。

調査対象	阿見町内全域 役場データよりランダム抽出
調査期間	平成20年10月13日～19日
調査方法	郵送配布郵送回収
実施状況	配布部数(部) : 3,952
	回収部数(部) : 1,521
	回収率(%) : 38.4
調査内容	1) 目的別交通行動
	2) 交通手段利用実態
	3) 生活における交通の必要性
	4) 車依存に関する意識・その他

◆ 集計項目の地域割について

OD交通データおよび居住地や利用する施設等を分析するに当り、サンプル数にも配慮した結果、以下の4地区分類での集計を基本としました

中央地区: 阿見小学校、阿見第一小学校、阿見第二小学校の小学校区

西部地区: 実穀小学校、本郷小学校の小学校区

ただし、目的施設の集計では土浦市の 荒川沖、沖新田、乙戸、中、中村、摩利山、右朧までを含めることとした

東部地区: 君原小学校、舟島小学校の小学校区

南部地区: 吉原小学校の小学校区

◆ 結果のまとめ

移動の実態の分析結果は、資料編の資料3「町民アンケートとその結果」に示します。また、その結果の一覧は、後述の(4)に示します。

(3) 利用者分科会での移動実態の把握

◆ 開催の経緯

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。

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

◆ 開催の成果

利用者分科会での意見、また、そこから整理した移動の実態については、資料編の資料4「利用者分科会の開催の経緯と成果」に示したとおりです。

また、日常の移動のデータ、参加者の意見等は、後述の(4)以降で紹介します。

(4) 移動実態のまとめ

町民アンケートの集計結果と利用者分科会での意見・情報をまとめると、次のような実態があることが確認されました。

◆ 交通のおもな目的地について

利用者分科会の結果	
通勤	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 町内、土浦市内が多い ▪ 荒川沖駅から東京方面もある ▪ 町外から各工業団地へもある
買物	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 中央地区、西部地区は地区内が多い ▪ 中央地区から西部地区間の移動は少ない ▪ 西部地区居住者の中で、中央地区まで買物に出かける人もいる(役場利用などとも関連あり) ▪ 東部・南部地区からは、中央地区まで買物に出かける人が多い ▪ 周辺市にも広く分散している
その他	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 東京医大、役場などは重要な移動先である ▪ 出張などで高速バスを利用したの東京方面への移動も多い

アンケートの結果	
通勤	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 目的地は、町内と町外がほぼ半々となっている ▪ 町外への通勤では、土浦市、つくば市、東京方面が同じくらいある ▪ 町外から工業団地は今回の調査の対象外とした
通学	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 通学している人は、アンケート回答者の3%程度である ▪ 通学先は、町外がほとんどで、なかでも土浦市、牛久市が多い傾向にある
買物	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 西部地区内では、地区内(土浦市の荒川沖駅周辺を含む)での買物が大部分である ▪ 西部地区以外では、中央地区を利用している割合が高い ▪ 土浦市内(荒川沖駅周辺を除く)の利用は全体の2割程度である
通院	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 西部地区内では、地区内(土浦市の荒川沖駅周辺を含む)、土浦市内の順に多い ▪ 西部地区以外では、中央地区、土浦市内の順に多い

◆ おもな交通手段について

利用者分科会の結果	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 地区内の短距離移動は徒歩・自転車等も多い ▪ 地区内の短距離移動、町内の地区間移動、土浦市内への移動のいずれもで、バスはあまり利用されておらず、ほとんどが自家用車である ▪ 地区間(西部地区 中央地区など)での自転車利用もある ▪ 西部地区は、荒川沖駅から公共交通を利用して、つくば市、牛久市、龍ヶ崎市などに行ける ▪ 福祉施設利用者は、施設送迎バスの利用が多い ▪ 東京方面へは高速バスを使うこともある

アンケートの結果	
町内の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ▪ バスを利用しているという回答は、全体の3%程度であった ▪ 10代は、自転車と自家用車による送迎が大部分を占めており、アンケートではバス利用という回答はほとんどなかった ▪ 20～70歳までは年齢に関係なく自家用車の運転が大きな割合を占めている ▪ 70歳以上では、年齢が進むに連れて運転者が減少し、自家用車での送迎、バス利用の割合が、それぞれ増加する傾向にある ▪ 徒歩・自転車利用の合計は、20代以上では年齢に関係なく3割程度であった
常磐線利用	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 毎日JR常磐線を利用している人は、全体の5%程度であった ▪ 西部地区で、JR常磐線利用が、他の地区居住者より多い(荒川沖駅利用) ▪ その中には、荒川沖駅から土浦駅方面への利用もある ▪ 東部地区のみ、荒川沖駅よりも土浦駅の利用の方が多い傾向である ▪ その中には、上り方面(荒川沖駅・東京方面)が多数を占めている
土浦への交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 土浦市へ良く行く人の交通手段については、やはり自家用車の運転や家族等による送迎が大部分だが、路線バスの利用も少なくない(荒川沖駅周辺へ良く行く人はその約1割が、またその他の土浦市内へ良く行く人はその約2割がバス利用) ▪ JR常磐線利用者でも、送迎を含めた自家用車利用が大部分である

3. 公共交通の課題

(1) 利用者分科会で抽出された課題と整備への期待

◆ 現状の課題

利用者分科会では現状の公共交通の課題として次のような点が抽出されました。

利用者分科会の結果抽出された課題	
バスの課題	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 夜は便が少ないため利用することがない ▪ 中央地区 - 西部地区間は便数が少ないため、利用したい時間に乗れない ▪ 国道125号バイパス以北から荒川沖駅への路線バスがない ▪ 東部地区・南部地区は利用できる路線バスが少ない ▪ 高速バスの便数が減って不便になった ▪ バス停によっては、その立地の安全面や利便性の問題がある ▪ 荒川沖駅バスターミナルの阿見方面へのバス停の場所が使いにくい ▪ 全体的にバス停・バス路線がわかりにくい ▪ バス停がバリアフリーになっておらず、ノンステップ車両でも安全に乗降できない ▪ 駐輪場(サイクルアンドバスライド)がない ▪ 路線バスの運賃が高い
その他の課題	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 土浦駅周辺の駐車料金が安い ▪ 現在バスが走っていないところで、十分な幅員のバス停の場所を確保することが難しい (特に子供だけにいる場合に危険)

◆ 効果が期待されると思われる整備水準

利用者分科会では現状の公共交通の課題を次のように解決すると、利用者が増えるなどの効果が期待されるという意見が示されました。

効果が期待される整備	
路線	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 地区内の循環 (東京医大、市街地の商業施設など)運行をすることによって利用者が増える ▪ 中央地区から荒川沖駅への増便が必要である(通勤 朝夕だけでも) ▪ 中央地区からの買物は、荒川沖駅だけでなく近隣市町村(土浦市、つくば市、牛久市など)も望まれる ▪ 西部地区から中央地区への移動手段の確保や増便が望まれる (買物・通院) ▪ 荒川沖駅から工業団地への移動手段の確保が望まれる (通勤) ▪ 荒川沖駅から、あみプレミアム・アウトレットやその周辺の観光地に行くためのバスができればよいと思う
運行頻度	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 15分間隔(～30分間隔)の運行なら <ul style="list-style-type: none"> ◇ 通勤・通学・買物・通院で利用しやすくなると思う ▪ 20～30分間隔の運行なら <ul style="list-style-type: none"> ◇ 子どもが利用するようになると思う ◇ 仕事や通勤で電車を利用する時の駅までの手段として利用するようになると思う ▪ 30分～1時間間隔の運行なら <ul style="list-style-type: none"> ◇ 買物・通院で時間に縛られない時や、目的地で時間をつぶせる時、たまに利用するような移動の時に利用できると思う ◇ 新たに行ってみたいと思うようなところに行けるのであれば利用する
バス停までの距離	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 100～300m程度なら <ul style="list-style-type: none"> ◇ 通勤・通学・買物・通院で利用しやすい ▪ (0～)30(～100)m程度なら <ul style="list-style-type: none"> ◇ 自力歩行ができる高齢者なら、利用できると思う ◇ 現在、車を運転している高齢者に使ってもらうならこの程度 ◇ 子どもの集団登校の集合場所に合わせるとわかりやすい

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 家の玄関口まで来てくれるなら (デマンドを想定) <ul style="list-style-type: none"> ◇ 多くの人が利用できる ◇ 説明がしやすい ◇ 移動に支援を必要とする人でも、家族等の支援があれば利用できるようになる ▪ その他 <ul style="list-style-type: none"> ◇ 駅へなら少し遠いバス停から乗ってもよい(通勤や予約なら) ◇ バス停を密にしても、快速運行(またはデマンド運行)なら通勤・通学でも利用しやすい ◇ 買物・通院・公共施設など福祉巡回バスとしての機能を考えるなら近くがよい
その他の整備	<ul style="list-style-type: none"> ▪ バス停をわかりやすいところ(例 コンビニ)に設置すると慣れない人が利用しやすいと考えられる ▪ バス停に地図があるとよい ▪ バス停の場所は安全なところを選ぶ必要がある ▪ 路線沿いならフリー乗降(どこでも乗降できる)があってもよいと思う ▪ デマンドの導入と路線バスへの連結も重要である ▪ バスに自転車を乗せられるとよい(買物利用など) ▪ 高齢者等の利用に配慮するため、バス停のバリアフリー化を推進する必要がある ▪ 利用頻度の高いバス停にはベンチ・屋根を設けると通勤や買物さらに高齢者の利用にも有効だと思う

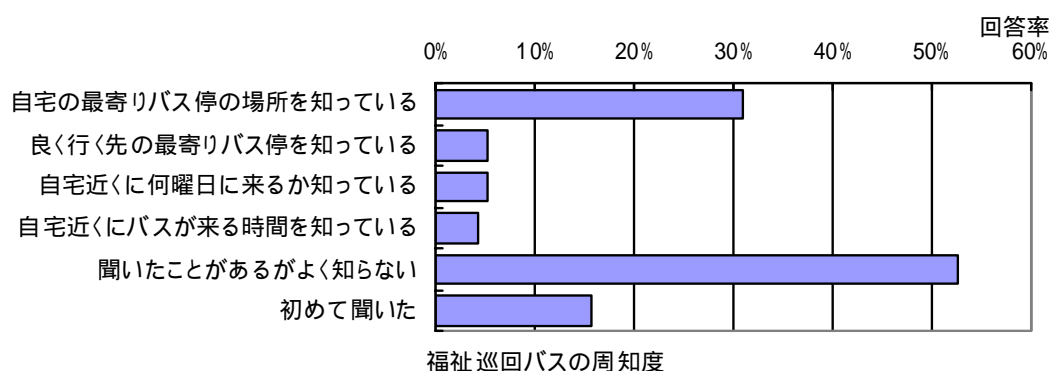
この他、整備以外でも、次のような政策を組み合わせることが効果的であるというご意見が示されました。

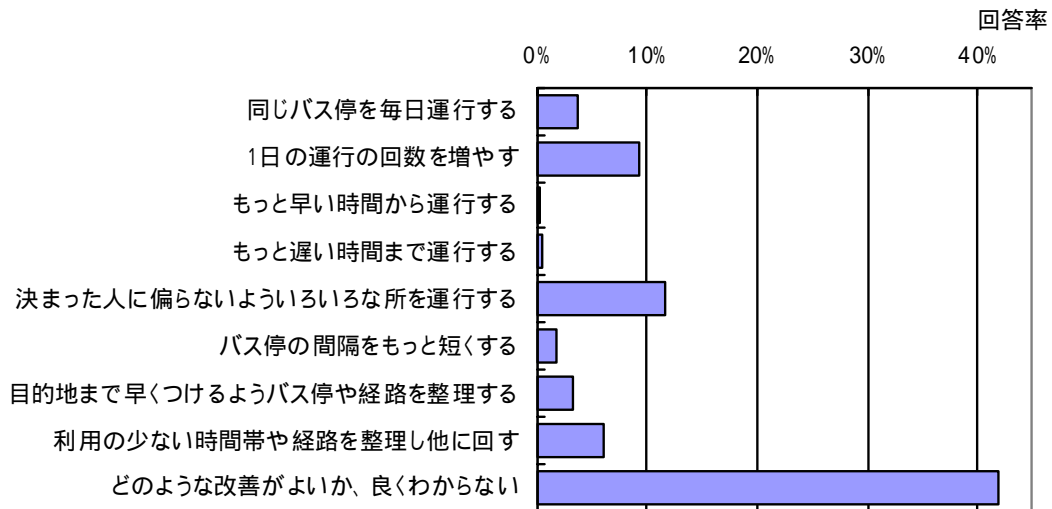
効果が期待される関連施策
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 荒川沖駅周辺のマイカー時間規制を行えば、バス利用が増えると考えられる ▪ 公共交通に関する周知を徹底する ▪ 宣伝をする(例「利用すると楽しい」「自分が使って良いのか」) ▪ 定時運行の充実 ▪ 運行情報の提供 ▪ 回数券の充実やパスの発行で割安感を出す

(2) 町民アンケート結果で見る福祉巡回バスの課題

集計結果は、資料編の資料3「町民アンケートとその結果」のとおりです。

福祉巡回バスがあまり周知されていない問題点が指摘されました。また、「いろいろな所を運行する」「1日の運行の回数を増やす」といった改善点を重視する意見が多く、バス停までの距離や運行頻度の改善に効果が期待されていることが伺えました。





福祉巡回バスの改善点

(3) 公共交通の現状と課題

平成 20 年度に実施したアンケート調査や利用者分科会での議論の中で、特に公共交通の整備が期待される区間・地域の現状と課題については、次のとおりです。

a) 荒川沖駅周辺と中央地区、東部地区、南部地区の間の移動

交通需要の状況

- ・ 通勤・通学などで毎日 JR 常磐線を利用する人はアンケート調査の結果、町内居住者の約 5%となっています。町内居住者の通勤のうちの約 3%が東京方面となっているなど、JR 常磐線への利便性の向上が重要となります。
- ・ 駅を利用する人の大部分は、目的地が JR 常磐線の上り方面であり、さらに、土浦駅へのアクセスは道路が渋滞するなどの問題があるため、家族の送迎などは、ほとんどが荒川沖駅を利用しているのが実態です。
- ・ 西部地区居住者にとって、役場など中央地区への移動の現状は、そのほとんどがマイカー利用となっています。
- ・ 中央地区居住者においては、JR 常磐線利用以外は、わざわざ荒川沖駅周辺の商業施設等を利用する必然性は高くありませんが、今後の動向によっては交通需要を考慮する必要がでてくる可能性もあります。
- ・ 東部地区・南部地区の工業団地へは、町外からの通勤者もあり、JR 常磐線利用者の各工業団地への交通の需要も存在しています。
- ・

公共交通の現況

- ・ 中央地区から荒川沖駅への路線バスは、朝 6 時台、夜 20 時以降の便をはじめとして、全時間帯において便数が少ないため、通勤等に利用しづらい原因の一つになっていると考えられます。また、東部・南部地区から荒川沖駅に直接行くバスはほとんどありません。

- ・ 通勤・通学での荒川沖駅の利用者は、マイカーによる送迎が大部分を占めますが、利用者分科会では、送迎する家族の立場として負担が減らせるように公共交通整備の必要性を指摘する声も強くありました。
- ・ 東部地区の居住者では、JR 常磐線上り方面を目的地としている場合でも、路線バスが運行されている関係から土浦駅まで行って JR 常磐線に乗車するケースもあります。南平台から土浦駅を結ぶ路線バスがありますが、通勤で利用するには夜 21～22 時台の便の必要性が高いとする意見もありました。
- ・ 町外からの通勤者は、中央地区で働いている人にとっては、朝夕の通勤時間帯は現在の路線バスが比較的充実していますが、昼間の東京方面からの来訪者にとっては便利とは言えません。
- ・ 工業団地への通勤者に対して、各企業が独自で通勤バスやタクシー等を運行しているケースがありますが、日中の来訪者や出張者はタクシー利用も少なくなく、公共交通整備によるこれらの費用の軽減を期待しているという意見もありました。

公共交通整備の方向性と課題

- ・ 荒川沖駅周辺と中央地区との間は、現在、公共交通の利便性が低いことが原因で通勤・通学者がマイカー送迎に頼っている状況であり、これらの人々の交通手段の転換を念頭に置いた利便性の向上が課題となります。
- ・ 比較的潜在需要が多いとみられる時間帯(朝 6 時台、夜 20～21 時台)の路線バスの利便性を向上させることや、遅い時間帯(夜 22 時以降)では 1 台の利用者数が少なくなるため、やや高価な運賃を設定するなどしてもサービスを行うことが、公共交通を使った通勤を促す上で期待されます。
- ・ それ以外の中央地区・西部地区間の移動、または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が可能であれば、バス車両の効率の良い運行を行うことができる可能性があり、これらの利用者のニーズ把握に基づいた整備の検討が求められます。

b) 各地区内での移動

交通需要の状況

- ・ 中央地区の居住者は、買物、通院、その他の所要において、半分以上が中央地区内で行われているとみられます。また西部地区の居住者でも、役場や総合病院の利用で中央地区へ移動するものはありますが、それ以外の通院や買物等では西部地区内での移動が大きな割合を占めています。
- ・ これらの移動は、かなりの割合でマイカーが使われているほか、自転車・徒歩も少なくありません。これらの移動が困難な高齢者等にとっては、家族による送迎に頼ることになり、また結果的に外出頻度が低くなってしまいう傾向にあります。

公共交通の現況

- ・ マイカーが利用できる人、比較的元気で自転車・徒歩の利用に問題がない人にとっては、公共交通整備のニーズは大きくはありませんが、これらの移動が困難な高齢者等にとっては、公共交通が必要となります。
- ・ 路線バスは、中央地区の役場から商業施設などを経由する便数は少なく、さらに、

路線が通っていないところもあり、利用できるのは一部の町民に限られてしまいます。

- ・ 福祉巡回バスは路線が長く、地区内の比較的近い目的地までも時間がかかってしまうなど地区内の移動には不便が生じており、すべてが商業施設を経由しているわけではないことや、運行日が限られていて便数も少ないなどの理由で、利用しやすい交通手段ではありません。
- ・ 歩行や乗降が困難な高齢者など、個々の事情に応じられるように、運行に余裕や柔軟性が望まれますが、利用者分科会において、現在の福祉巡回バスの運行ではもっと配慮ができるのではないかという意見がありました。

公共交通整備の方向性と課題

- ・ 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となります。
- ・ 需要の発生地・目的地が面的に広がっていること、またこれらの利用者には自宅から近くに乗降場所を設けることは不可欠であることから、便数や所要時間の面で、現在の福祉巡回バスの問題点が解決できるような新しいシステムの検討が求められます。
- ・ 利用者のニーズに見合った運行ができるように、運行者と利用者とのコミュニケーションを充実させることが重要です。

c) 東部地区、南部地区から中央地区への公共交通の利便性の課題

交通需要の状況

- ・ 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われているとみられるアンケート結果となっており、中央地区へのアクセスが重要と言えます。
- ・ これらの移動の大部分がマイカー利用となっており、車を運転できない高齢者等にとっても公共交通の利用は、低い傾向にあります。

公共交通の現況

- ・ 東部地区では、土浦駅行きの路線バスが運行していますが、これらの路線は中心部の商業施設・医療施設や役場へのアクセスが充実しておらず、ごく一部の便がこれら施設を経由するのみとなっています。
- ・ 福祉巡回バスで東部地区・南部地区から役場へアクセスすることは可能ですが、すべてが商業施設等を経由しているわけではないことや、運行日が限られていて便数も少ないなどの理由で、利用しやすい交通手段ではありません。
- ・ 複数の路線バスが、町からの経費補填によって維持されています

公共交通整備の方向性と課題

- ・ 居住地が広がっていて需要の発生密度が低く、かつ、中心部まで比較的長時間の運行が必要となるため、運行効率は低くならざるを得ません。
- ・ 利用者のニーズをできるだけ顕在化できる工夫をするとともに、利用者や行政の適切な経費負担にも配慮して運行の水準を検討していく必要があります。

d) 近隣市町村への移動に関する課題

- ・ 通勤・通学や買物では、町内、土浦市の荒川沖駅周辺や土浦駅周辺以外にも、つくば市、牛久市、龍ヶ崎市など近隣の都市への移動もあります。
- ・ これらの大部分はマイカー利用ですが、例えば荒川沖駅を拠点として、それぞれの方向へ便利に乗換えられるシステムの整備に期待する意見が利用者分科会で出されました。

e) 都市整備に伴う課題

- ・ 阿見東ICに接して位置する「あみプレミアム・アウトレット」の開業に伴い、町民や、土浦・つくば方面など高速道路以外の経路でのマイカー利用による交通混雑が懸念されます。
- ・ 現在のバス路線では利用に適したものがないため、町民など利用者の動向を把握し、また道路網の状況も踏まえて、公共交通の運行の可能性を検討することが望まれます。
- ・ 増大する来訪客を、町に引き込むような施策とそのための交通手段が望まれます

f) 高齢化に伴う課題

- ・ ひとりでは公共交通を利用できない高齢者については、施設送迎や福祉有償運送、家族による送迎などを利用していると考えられます。
- ・ 現在の福祉巡回バスを含む公共交通を利用することに対して、家族が安全・安心の面での不安を感じることでマイカー送迎を行っている側面もあります。
- ・ これらの家族送迎の負担軽減や、また本人の外出頻度の向上などに、公共交通での整備によってすべてを対応することは必ずしも容易ではありません。
- ・ 継続的に、これらの利用者の動向の把握に努め、今後のあり方について検討していくことが望まれます。

g) 公共交通の活性化への取り組みの全般的な課題

- ・ 町民が公共交通利用が身近なものであるという意識を高め、より生活に活用されるようにすることが重要です。そのためのきっかけとして、店舗で使えるポイントと公共交通の共通運用を図るなどの取り組みが望まれます。

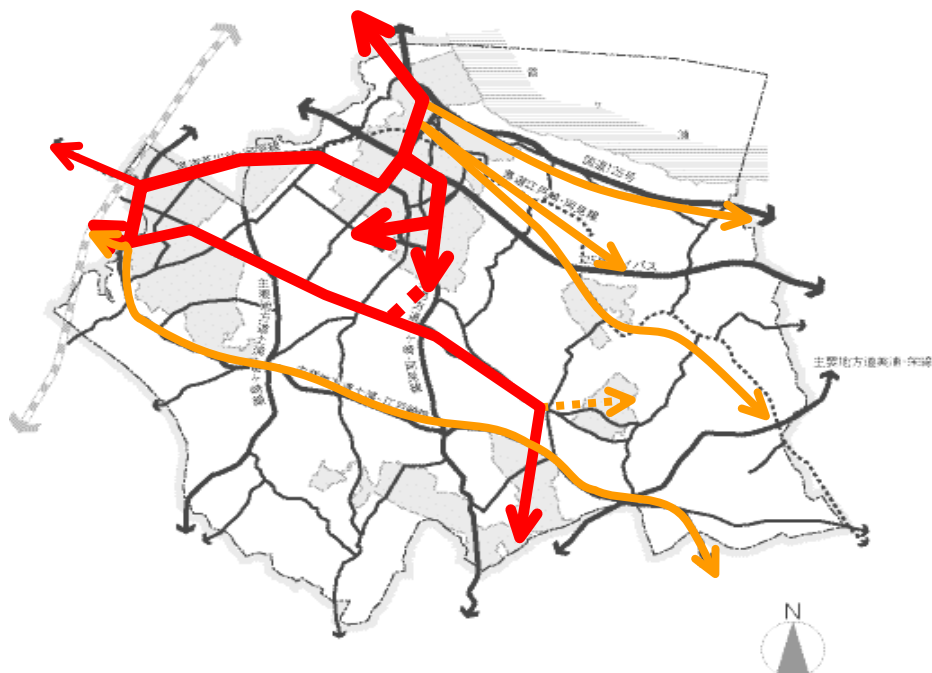
4. 公共交通整備事業の考え方

(1) 事業の考え方

当町の公共交通の現状と課題の分析結果を踏まえ、今後、次のような方向性をもって公共交通の整備を進めていくことを検討していきます。さらに、それらが効率よく運用されるために必要なソフト施策や、タクシーから鉄道までも含む公共交通機関の間の連携、また関連する都市施設整備等との連携に立った、総合的な計画を策定していきます。これら公共交通のサービス水準の向上を通じて、町民の生活の活性化を目指すとともに、意識面においてもマイカーに依存しない生活の有用性への理解が深まるように努めることで、公共交通の利用減を抑制しマイカーからの転換を促していきます。

1 荒川沖駅にアクセスするバス路線の充実

- ・ 町内から荒川沖駅方面へのバスについて、実験的に高頻度運行や速達性にも配慮した路線の変更によってサービス水準を高め、かつ、その利便性を体験させる政策を行うことで、町内居住者の移動頻度の向上、通勤・通学者のマイカーからの転換、工業団地通勤者等の利用、東部・南部地区居住者の乗継ぎ利用などが顕在化するような取り組みを行うことが重要と考えられます。その結果として、恒常的な需要密度を高め、標準サイズのバス車両の定時定路線運行で、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を目指していきます。
- ・ 現在、荒川沖駅に直結するバス路線のない地区、時間帯を連続的にカバーすることで、利用者増を目指していきます。
- ・ 荒川沖駅からJR常磐線乗換えや、つくば市への路線バスなどの乗換えの利便性を確保することによって、現状の多様な目的地への通勤・買物という行動実態に即し、また来訪者の需要にも対応するなど連携した交通システムを目指し、路線バスの運用効率を高めるよう検討していきます。
- ・ 荒川沖駅や、乗換え・乗継ぎ等の結節点について、物理的な課題を抽出し、その整

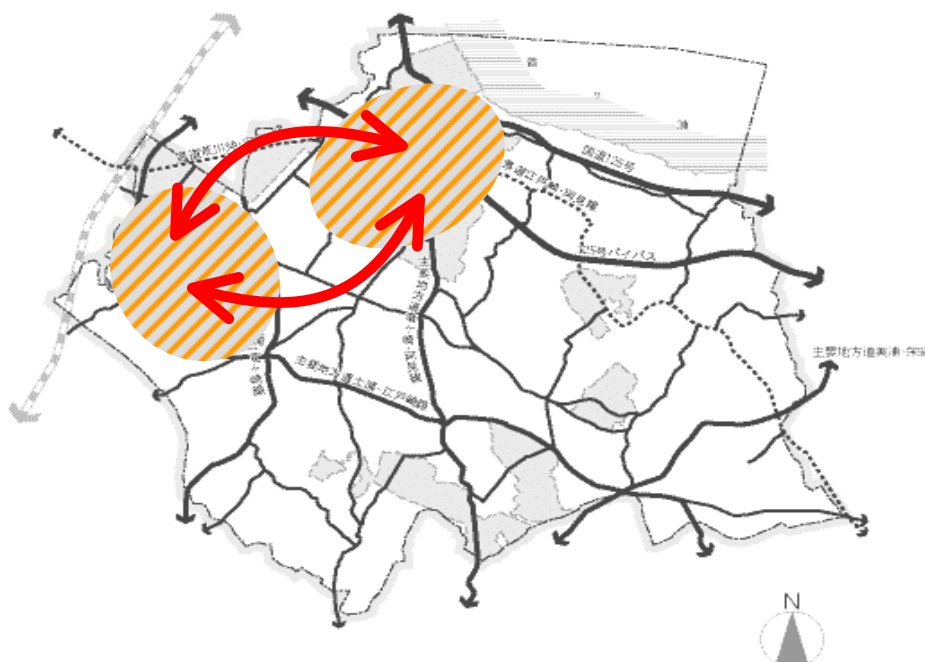


備の方向性を検討していきます。

- ・ J R 常磐線利用者にとっての、土浦方面へのバス路線との役割分担の考え方について整理します

2 地区内の短距離移動を支える交通手段の整備

- ・ 小型バスによる、地区内循環運行を目指していきます。高齢者の地区内での買い物など短距離の利用を対象とし、現在の福祉巡回バスでは遠回りになってしまうという課題の解決を図ります。
- ・ 長距離の徒歩移動が困難な利用者のニーズ把握に努め、さらに高齢者の身体特性の多様性に十分配慮して、これらの利用者がより利用しやすいように、継続的に、また情報提供の改善等を含め総合的に検討していきます。
- ・ 西部地区では、前述の中央地区へのアクセスと連続性に関して配慮していきます。
- ・ 東部地区・南部地区では、後述の中央地区へのアクセスと併せて検討していきます。

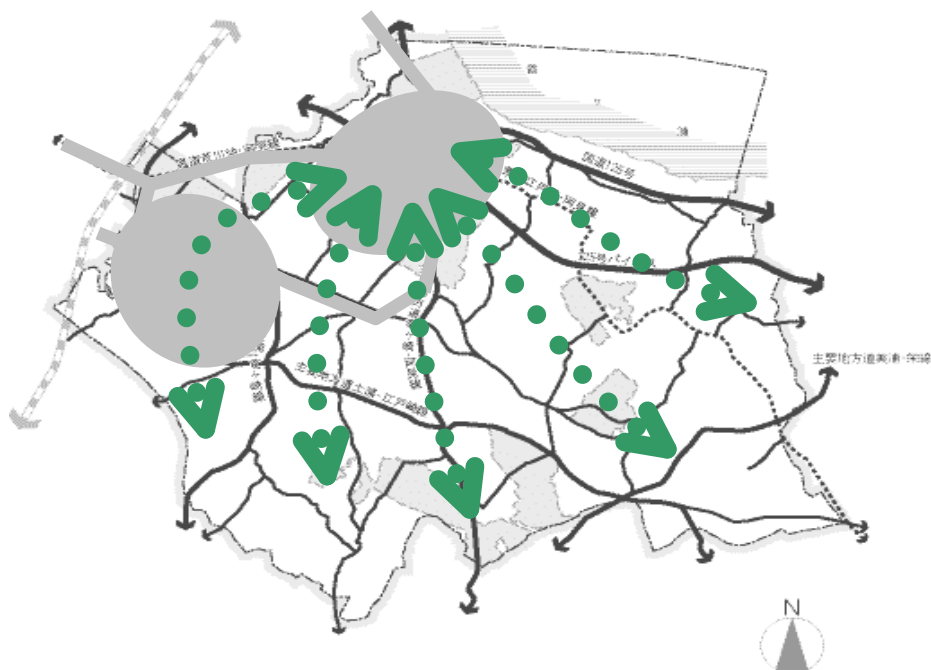


3 各地区の居住者の中央地区への公共交通整備

- ・ 地域のコミュニティ組織等を活用し、現在及び将来の利用者のニーズをより詳しく的確に把握していきます。
- ・ それらのニーズに基づいて、現行の福祉巡回バスの改善(一部の経路可変運行の検討を含む)、あるいは新たな交通システム(セダン車両によるフルデマンドでサービスに応じた料金水準を設定するなど)など、多様な候補を想定して地域のニーズに適した方法への転換を検討していきます。
- ・ 高齢者の身体特性の多様性に十分配慮した、きめ細かいサービス運用を検討していきます。
- ・ 路線バスの沿線については、既存路線の利便性維持を基本とし、町からの補填も含め他の方法についても検討していきます。
- ・ 中央地区での路線バスへの乗り換えなどによって利便性を確保する方法を検討して

いきます。

- ・ 運行方法の検討に当たっては、既述の、地区内の移動や、中央地区・西部地区間の路線バス充実の事業とも連携させることを前提とします。



4 観光等の来訪者のニーズに即した目的地を結ぶ交通の整備

- ・ 「あみプレミアム・アウトレット」や「予科練平和記念館」への来訪者の利便性を図ることにより、観光等の事業と町の活性化に寄与する公共交通整備のあり方について、検討していきます。

5 工業団地通勤者向けの公共交通整備

- ・ 各企業が駅とを結ぶ通勤バス等を運行している現状に対し、道路や環境への負荷軽減を図るため、運行の共同化や路線バスへの転換を目指していきます。
- ・ それぞれの企業の実状に即し、かつ効率的な共同利用の運行が可能となるよう、企業間で調整・検討を行う組織をつくり、そこで、現在の通勤バス利用者らを中心としたニーズを的確に把握していきます。
- ・ 荒川沖駅にアクセスするバス路線の充実・高頻度化との連携の可能性を検討します。
- ・ 各企業が独自で運行している通勤バスと、上述の、東部地区・南部地区居住者向けの公共交通との間で連携の可能性を検討していきます。

(2) 評価と継続的改善

具体的な事業内容や公共交通運用の内容については、必要な事項に関する社会実験等を通じて、広く町民や来訪者の視点で評価を行い、多様な利用者のニーズに十分に応えるものであるのかを常に確認し、改善を重ねていくことが重要です。

そのため、現在は計画策定のための組織である協議会、幹事会、利用者分科会、専門部会といった構成を基本に、事業推進に関する詳細検討から事後評価、さらに継続的な改善が展

開できるような検討組織を維持していきます。この組織を活用して、事業の PDCA サイクル (事業の計画立案、実施、事後評価、新たな改善の検討)の各段階において、町民・利用者の意向やニーズの把握を十分に行ったうえで、それを各事業者・関係者等との協議によって反映させていくとともに、中長期的なスパンのなかでこれを継続的に推進していくこととします。

5. 事業計画 事業内容・実施主体・スケジュール

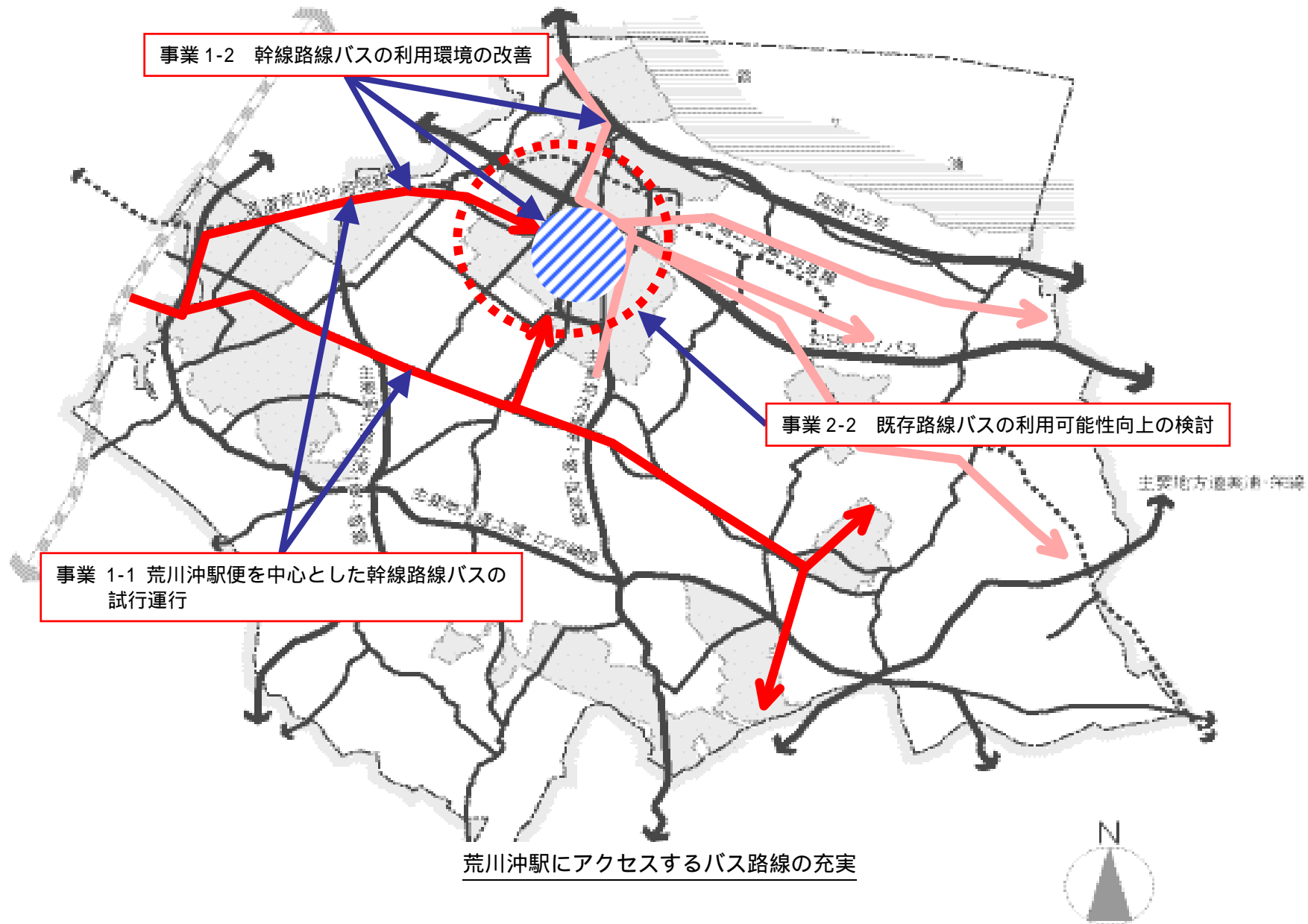
1 荒川沖駅にアクセスするバス路線の充実

中央地区・荒川沖間のサービス水準の向上、バス停等の施設改善によって、鉄道利用者の利便性を向上させるとともに、この路線の利用密度を高める施策、また町民自らの行動変容を促す施策を実施することによって自立性の確保をめざします。

事業 1-1 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	
事業内容	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・ 次のようなサービス面についての水準向上の試行運行・実証運行を逐次実施し、主に中央地区居住者の通勤・通学の利用を対象に、新たな交通需要の発掘と利用者の利便性への効果の検証を行っていきます <ul style="list-style-type: none"> ▪ 乗車バス停での待ち時間の短縮と、鉄道駅での接続性の向上 ▪ 運行時間帯の拡大 ▪ 地区内のバス停の再検討によるバス停勢圏の拡大 ▪ 荒川沖駅における他のバス路線(つくば市方面など)との接続性の向上(待ち時間・料金面など) 	協議会
<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存便を運行するバス事業者においては、試行運行便との連携により、全体としてのバス利用効率および利便性の向上に努めます 	バス事業者
検討・実施の時期	<<速やかに実施するもの>> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 年度からの試行運行の開始を目指して検討に着手します ・ 平成 25 年度からの本格運行をめざします
関連する他の事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業 1-1～1-3 を相互に連携させていくとともに、事業 2-1,2-2 の実証運行と時期を重ねることによって効果が高まるよう配慮します

事業 1-2 幹線路線バスの利用環境の改善	
事業内容	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバスなどとの結節点となる等の重要バス停について、駐輪場の整備、待ち時間に対する利用抵抗の軽減のためのベンチ等の環境改善を行います ・ 低床バスの乗降時に安全にスロープが使用できるよう、バス停周辺を改良します 	<p>県・町 (道路管理者)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ バス停周辺情報を含む、すべてのバスの利用情報を網羅した、印刷物や電子情報を提供します 	<p>協議会・バス事業者</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 低床バスの一層の導入を図ります 	<p>バス事業者・国・県・町</p>
<p>検討・実施の時期</p>	<p><<速やかに実施するもの>></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 順次、バス停の整備を行います ・ 事業 1-1 の進行に応じて、情報の整備や情報提供を行います
<p>関連する他の事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業 1-1～1-3 を相互に連携させていくとともに、事業 2-1,2-2 の実証運行と時期を重ねることによって効果が高まるよう配慮します

事業 1-3 モビリティ・マネジメントによる町民自らの利用促進活動	
事業内容	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・ 町民が公共交通の利点を認識し自らが利用を選択することをめざして、地域や職場が主体となり、地域・職場の特性や個々の事情に適した目標と手段をもって、利用促進活動に取り組みます 	<p>町民・通勤者・ 地域・企業</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 県・協議会・町は、地域や職場が取り組む利用促進活動を推奨・支援します。具体的には、モビリティ・マネジメント等の手法の提供をはじめ、多面的な支援を行います 	<p>県・協議会・町</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 行政が主催する各種イベント、また、商業者等の企業自らがおこなう企画とも連携して効果を高めます 	<p>県・町・企業等</p>
<p>検討・実施の時期</p>	<p><<速やかに実施するもの>></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 年度から、地域や職場などで、順次利用促進活動を開始します ・ また、高齢化などの地域の特性の変化に応じ、継続的な活動のための組織への推奨・支援を継続します
<p>関連する他の事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ すべての公共交通関連の事業との連携を図ります



2 地区内の短距離移動を支える交通手段の整備

日常生活を行うために必要な買物・通院等が地区内で完結する割合の高い、中央地区及び西部地区において、特に車を持たない高齢者による比較的短距離の移動を支えるための交通手段を確保します。

事業 2-1 中央地区及び西部地区の移動のためのコミュニティバスの実証運行	
事業内容	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> 平成 21 年度の実験運行から得られたデータを含めて、運行範囲、サービス水準、料金等について新たな運行方法の検討を行い、また低床バスの導入の効果についても検証するため、実証運行へ展開します 実証運行の結果から採算性を明らかにし、事業継続のための公的負担の方向性について定めていきます 	協議会
検討・実施の時期	<<速やかに実施するもの>> <ul style="list-style-type: none"> 平成 22 年度からの実証運行を目指して、検討に着手します
関連する他の事業	<ul style="list-style-type: none"> 事業 1-1～1-3 および事業 3-1 との連携を図ります

事業 2-2 既存路線バスの利用可能性向上の検討	
事業内容	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> 平成 21 年度の実験運行から得られたデータを含めて、既存路線バスの経路変更等による需要対応の可能性について検討します 	協議会
<ul style="list-style-type: none"> 需要のある区間については、既存バスの経路変更の試行、及び事業 1-1 の試行運行へ反映させます 	バス事業者・協議会
検討・実施の時期	<<速やかに実施するもの>> <ul style="list-style-type: none"> 平成 22 年度からの実証運行を目指して、検討に着手します
関連する他の事業	<ul style="list-style-type: none"> 事業 1-1 と事業 2-1 の連携を図ります

事業 2-1 中央地区、および西部地区の移動のためのコミュニティバスの実証運行

事業2-1 中央地区の移動のためのコミュニティバスの実証運行

事業2-2 既存路線バスの利用可能性向上の検討
2つの事業の合わせて地域をカバーする

事業 1-1 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

事業 2-2 既存路線バスの利用可能性向上の検討

事業1-2 幹線路線バスの利用環境の改善

地区内の短距離移動を支える交通手段の整備



3 各地区の居住者の中央地区への公共交通整備

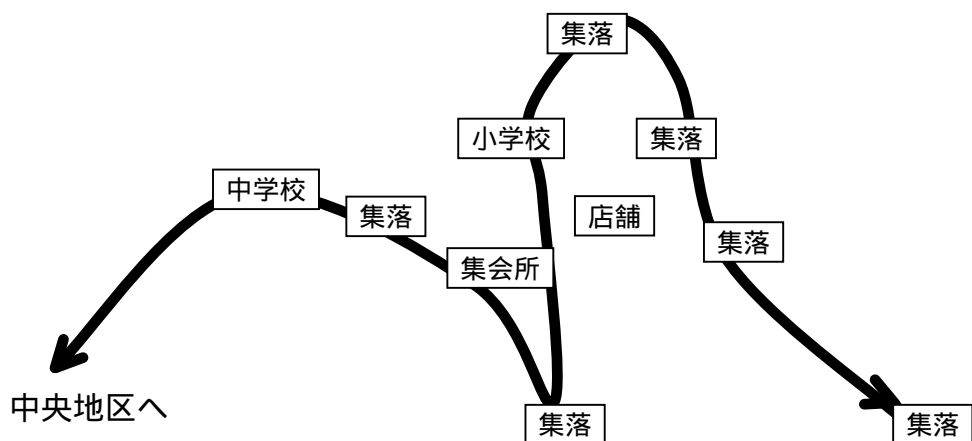
居住密度が低いなどバス運行が容易でない地区においては、各地区の交通需要の状況、特に通学等も含めた様々な種類の予想される利用者の量や利用者にとって許容できるサービス水準などを適切に把握した上で、地区が主体的に望むサービスを運営するとともに、町がそれを支援する体制の実現をめざします。

また、町内全域において、高齢者や障害者等で身体的な要因によって公共交通が利用できない人の存在が考えられることから、それらの実態を把握し、福祉車両や介助を伴ったサービスの普及に努めます。

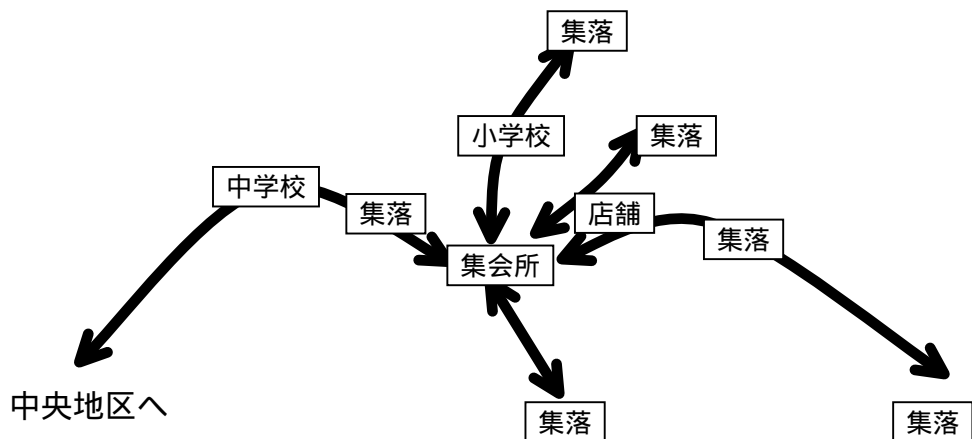
事業 3-1 公共交通空白地区における運行の検討と試行運行の実施	
事業内容	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・ 次のような点を考慮して試行運行に適する範囲の大きさを設定し、完全な定時定路線の巡回運行から、利用の少ない停留所は呼出があったときのみ運行する形態、さらには利用者が電話で予約することを前提とした新たな交通システムなどの多様な候補を想定し、その地域に適した方法の運行を検討していきます。 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 地区の大きさや移動の形態が、概ね1両の車両で賄えるなど、交通のしくみの単位として適切な広がりであること ▪ 小中学生の通学 / 高齢者の中央地区への買物や通院 / 地区内や町の事業への参加等において、公共交通のニーズがあり、路線運行または予約型(デマンド)運行によって生活の質の向上が見込めること ▪ 現況で路線バスが不便であるか、あるいは町からの路線バスへの補助の再検討を要するなど、交通不便の問題が大きいこと ・ 需要や、運営上の課題を明らかにするための試行運行を行います 	協議会・地区の検討組織
<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在及び将来の利用者のニーズや事業への評価を集約できるよう、小学校区や行政区等の既存の住民組織を基本として、公共交通を検討する組織を立ち上げ、協議会の下部組織として位置づけます 	町・地区・協議会
<ul style="list-style-type: none"> ・ 各組織の立ち上げに際して、情報提供、講演会等のイベント実施などの支援を行います 	協議会
検討・実施の時期	<<速やかに実施するもの>> ・ 平成 23 年度からの試行運行を目指して、検討に着手します

事業 3-1 公共交通空白地区における運行の検討と試行運行の実施

◆ 路線型運行のイメージ



◆ 1対多型 予約(デマンド)型運行のイメージ



事業 3-2 高齢者等の身体的要因等による公共交通利用制約の実態調査及び改善策の検討	
事業内容	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> 事業 1-1, 1-2, 2-1, 2-2 及び 3-1 の運行に関して、高齢者・障害者等の身体的要因等による移動制約とニーズの実態を調査し対応策を検討します 	町・協議会
<ul style="list-style-type: none"> 各事業者が、福祉車両の導入や、ヘルパー等の乗降介助が可能な有資格者による運行を行うに当たっての方策を支援していきます 	町・交通事業者
検討・実施の時期	<<長期的な課題>>

4 観光等の来訪者のニーズに即した目的地を結ぶ交通の整備

当町への来訪者にとってのアクセスが容易になるよう、また、町内の様々な目的地へ足を運ぶことが可能になるよう、情報の提供を行うとともに公共交通の改善の方向を検討します。

事業 4-1 移動支援策の検討	
事業内容	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> 「あみプレミアム・アウトレット」や「予科練平和記念館」への来訪者が、主要拠点間を移動するための移動ニーズに対してタクシーや既存路線バス、または事業 3 などの組み合わせでの現況について評価し、改善の方向を検討します 	協議会・町
検討・実施の時期	<<中期的に実施するもの>> <ul style="list-style-type: none"> 来訪者数の推移や広域的に周辺観光目的地の動向を見て、取り組みます

事業 4-2 目的地情報の提供	
事業内容	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> 来訪者に対しての町内及び周辺の目的地に関する情報提供、また、来訪者に対する最寄り駅からの公共交通の情報提供をしていきます 	町・事業者・町民
検討・実施の時期	<<中期的に実施するもの>>

5 工業団地通勤者向けの公共交通整備

事業 5-1 通勤の共同化や公共交通活用の取り組みに対する支援	
事業内容	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤者のために駅とを結ぶ通勤バス等を運行している企業に対して、運行の共同化や路線バスへの転換といった方法による、企業自身のコスト圧縮と道路や環境への負荷軽減をめざした各企業の取り組みに対して、情報提供等の支援を行います ・ 企業が通勤者等に対して行う、ノーマイカーデーやモビリティ・マネジメント等への取り組みに対して支援を行います 	<p>県・町</p>
検討・実施の時期	<p><<長期的な課題>></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各企業の動向に応じて順次行っていきます

事業 5-2 東部工業団地を経由するバス路線化をめざした試行運行	
事業内容	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 21 年度の実験運行において抽出された課題の解決策について検討・検証するとともに、恒久的な運行として、例えば現在荒川沖駅から、「あみプレミアム・アウトレット」への路線バスが担っているニーズと重ね合わせることによる新たなバス経路の運行といった方策の実現をめざし、そこにおける課題を抽出することを目的とした試行運行を逐次行います 	<p>県・協議会・工業団地 企業・交通事業者</p>
検討・実施の時期	<p><<速やかに実施するもの>></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業 1-1, 2-1, 2-2 のなかで、平成 23 年度の試行運行をめざして、順次検討・検証を行っていきます