

## 阿見町地域公共交通総合連携計画の「事業の基本的な考え方」と企業バス共同運行にかかる社会実験（案）について

### (1) 連携計画中間まとめの成果

平成 20 年度末までの連携計画策定の途中経過として、阿見町の公共交通の現状と課題を整理し、公共交通の現状に加えて住民等のニーズが高く、公共交通の整備の重要性が高いと考えられるものとして、次のような検討対象があることを提示しました。

#### 1 荒川沖駅にアクセスするバス路線の充実

- ◇ 町内から荒川沖方面へのバスについて、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、かつ、その利便性を体験させる政策を行なうことで、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な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。
- ◇ 荒川沖駅から JR 乗換えや、つくば市へのバスなどの乗換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した、連携した交通システムを目指し、バスの運用効率を高める検討していきます。
- ◇ 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。

#### 2 地区内の短距離移動を支える交通手段の整備

- ◇ 現行の福祉バスの長距離・低頻度といった問題点の改善が望まれるとともに、現在の福祉バス利用者の利便性を確保・向上を当面の目標と考えます。
- ◇ 小型車両(小型バス～ワゴン車～セダン車)による、地区内循環または経路可変(デマンド)運行を目指していきます。
- ◇ 長距離の徒歩移動が困難な利用者のニーズ把握に努め、これらの利用者がより使いやすいように、継続的に、また情報提供の改善等を含めた総合的な検討が望まれます。
- ◇ 東部地区・南部地区では、後述の中央地区へのアクセスと一体で考えることが必要です。

#### 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

- ◇ 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することが重要です。
- ◇ それらのニーズに基づいて、現行の福祉バスの改善(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)への転換を検討することが求められます。

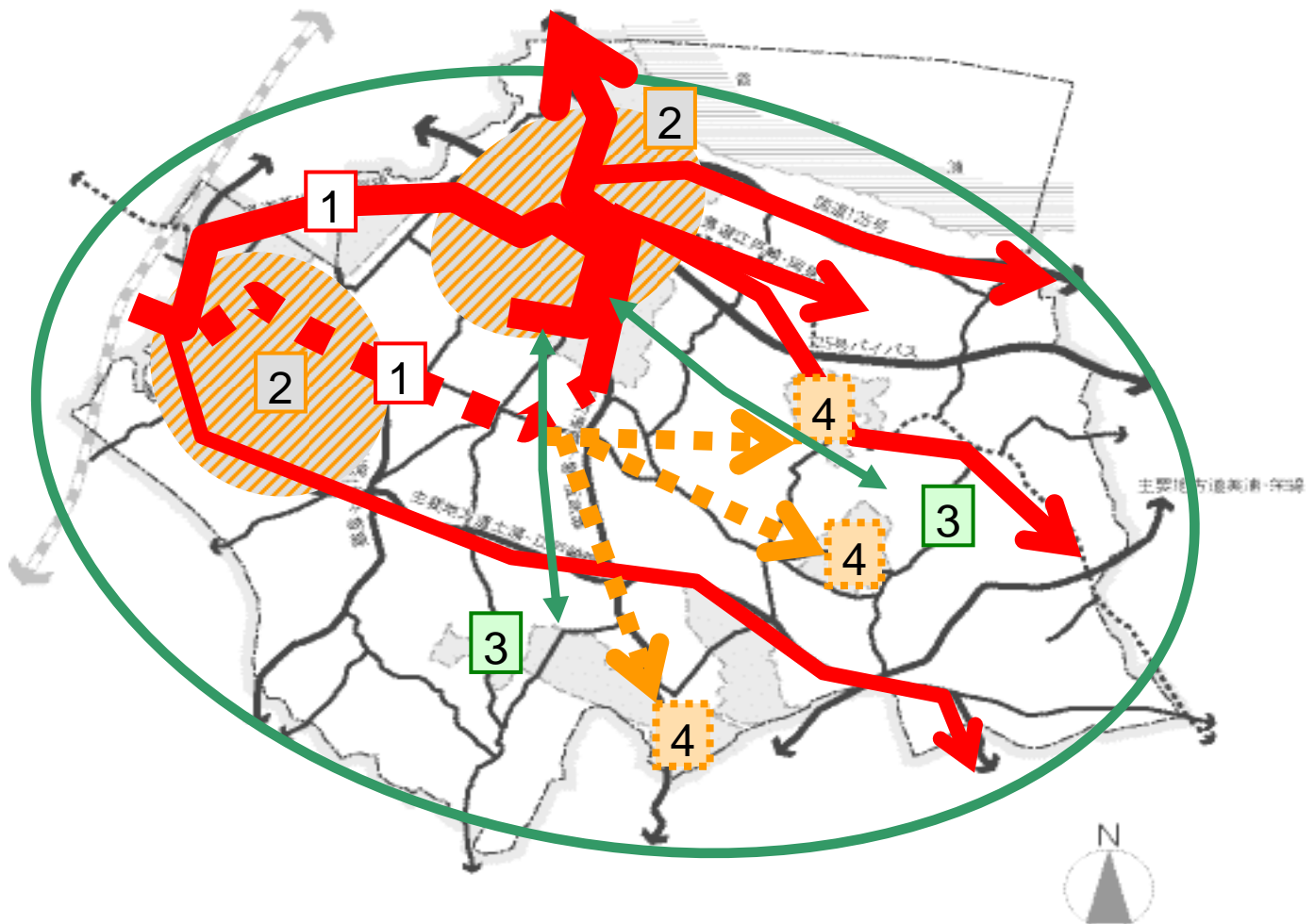
- ◇ 西部地区や土浦駅方面までの運行は効率面で制約があるため、中央地区で路線バスへの乗り換えなどによって利便性を確保する方法の検討も必要です。
- ◇ 運行方法の検討に当たっては、既述の、地区内の移動や、中央地区・西部地区間の企業通勤者等の移動の仕組みとの連携を前提とする必要があります。

**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

- ◇ 各企業が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、それぞれのコストの圧縮を目指します。
- ◇ 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。
- ◇ 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・検討を行なう組織をつくり、そこで、ニーズを的確に把握することが重要です。

これらを、現状のバス路線に重ねて表示すると、次の図のようになります。

- ・ 図中の1～4の番号は、上記の公共交通整備対象の番号に対応します
- ・ 図中の線の太さは、路線として想定されるおおむねの需要密度を示していますが、今後、量的な推計を行うとともに、運行の連続性への配慮も必要となります



## (2) 今後の検討プロセス

今後、協議会において連携計画「事業の基本的な考え方」をまとめていく上で、次のような検討を予定しています。

- ・ 前述の公共交通整備対象について、利用者分科会で町民の意向を確認
- ・ 前年度町民アンケートから、主要区間ごとに需要密度を推計
  - ◇ 交通実態から、おもな交通目的(通勤・買物・その他私事目的など)の分類で、小学校区を単位とした地区内及び地区間の移動の実態を推計し、路線運行とデマンド運行のどちらが適しているか、また概ねの車両規模などを考える上での基礎資料とします。
- ・ 社会実験による、低サービス水準地区の公共交通需要の確認
  - ◇ サービス水準が向上したときに、どのように公共交通利用が増えるのかをするために、現在の公共交通のサービス水準が低い区間を対象に、試験的にサービス水準を高めた運行を行ないます。おおむね前図の点線部分を中心とした運行を予定しています。
- ・ 需要密度に応じた運行方法および財源確保の提案
  - ◇ 前述のデータに基づき、路線運行とデマンド運行のどちらが適しているか、また概ねの車両規模などについて提案するとともに、おおむねの運賃収入水準を予想し、収入の不足が予想される場合には、行政負担や地区負担等の方法について提案します。
- ・ 運行方法に関しての町民意向の確認（福祉バスの代替としての有効性確認を含む）
  - ◇ 利用者分科会や、自治会等の組織を通じて、これらの提案に対する町民の意向を確認します

さらに、できるだけ乗換えが生じないような運行方法の検討、また乗換え場所の環境整備等についての提案、そして、公共交通利用促進のためのソフト施策、利用者ニーズ把握のための組織作りなども含め、事業計画の素案を作成していきます

### (3) 平成 21 年度の社会実験(案)について

前図における点線部分については、特に利用者分科会の議論のなかから、時間帯によっては比較的まとまった需要が予測されることから、路線バスによる採算性を前提とした運用の検討が提案されている部分です。

この区間では、現時点で路線バスが存在しておらず、そのために、想定される潜在需要を顕在化させるには、実験的にサービス水準を高めた運行を行ってその利便性を体験してもらうことが効果的と考えられます。

そこで、この区間を中心に以下のような社会実験の実施を提案します。

目的： 将来の採算性を前提とした路線バスのサービス水準の高度化が想定される区間で、高水準のサービスを試行しソフト施策も併用した場合の、需要の顕在化量を確認する

運行形態：

- ・ 以下の時間帯・区間において、路線定期運行を行なう  
早朝(概ね 8:00 以前)： 町内 → 荒川沖駅  
工業団地の通勤時間帯： 荒川沖駅→(直通)→工業団地→ 町内 →荒川沖駅  
昼間： 荒川沖駅 → 町内 → 工業団地 およびその折返し  
工業団地の退勤時間帯： 荒川沖駅→ 町内 →工業団地→(直通)→荒川沖駅  
夜間：荒川沖駅 → 町内
- ・ 実験中は、利用者(町民・企業通勤者)からの運賃徴収はおこなわず、また企業としても負担を求めず、協議会の事業費のみを財源とする
- ・ これ以外の点については、検討中

既存運行との関係についての検討の方針：

- ・ 既存の路線バスと、運行区間または時間帯のいずれかが重ならないように運行する
- ・ 現在、企業が独自で行なっている従業員の送迎については、極力、実験運行への移行を依頼する(ただし容量不足が生じる時間帯では併存させる)
- ・ 利用者へのわかりやすさの視点から、既存の福祉バス・路線バスのバス停等の併用を検討する