

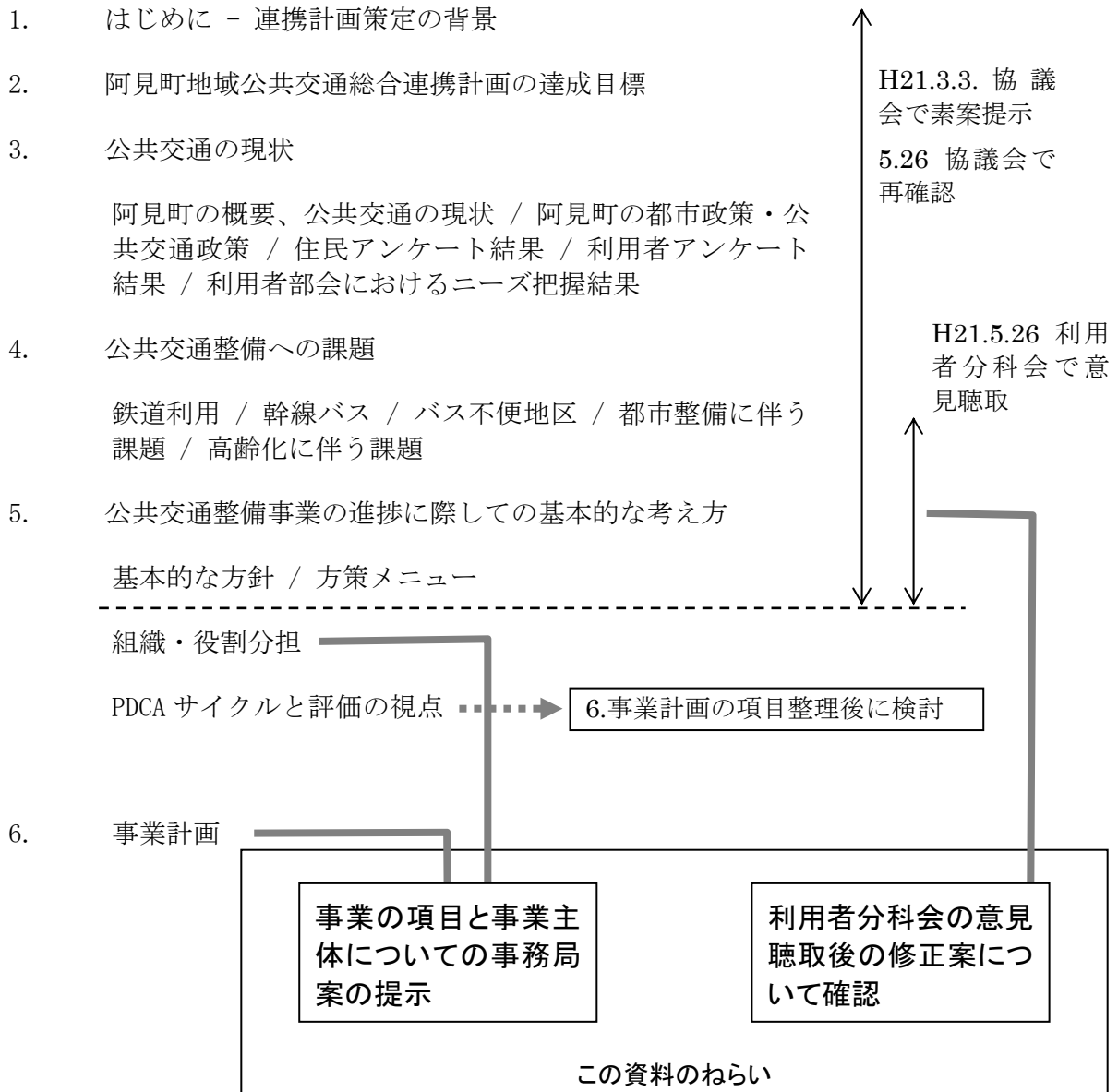
第 2 回 阿見町地域公共交通活性化協議会
資料

阿見町地域公共交通総合連携計画

事業の基本的な考え方と
事業計画の素案について

平成 21 年 9 月 18 日

「阿見町地域公共交通総合連携計画」の目次と進捗



「公共交通の現状と課題」 (第4回利用者分科会(2009.5.26)での意見聴取後の修正)

	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"> 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%) 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 通勤者にとって、朝6時台、夜20時以降のバスの便が少なく不便(荒川沖、土浦と中央地区や南平台との間) 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 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 朝夕の中央地区での勤務者の通勤は現在のバス便で足りているが、昼の東京や県外からの来訪者は不便 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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)のバス利便性を向上させるとともに、需要密度が落ちるより遅い時間帯では1台の利用者数が少なくてもやや高価な運賃を前提としたサービスに期待される 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
b) 各地区内での移動	<ul style="list-style-type: none"> 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) 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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(地区間を結ぶ路線バスの一部を生活に利用している人もいる) 福祉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、運行日が限られていて便数も少ない、などの問題がある 福祉バスでは、利用者のニーズに即した、フレキシビリティのある運用が見られない 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 必要に応じて、タクシー車両や、運行者と利用者とのコミュニケーションの充実を目指すことも重要である
c) 東部地区、南部地区から中央地区へ	<ul style="list-style-type: none"> 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) 車を運転できない高齢者等でも、送迎などに頼っている 	<ul style="list-style-type: none"> 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 路線バスの複数の路線で、町からの経費補填が行なわれている 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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
d) 近隣都市への移動	<ul style="list-style-type: none"> 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、龍ケ崎市などが見られる その大部分はマイカー利用 	<ul style="list-style-type: none"> 荒川沖で乗り替えれば、そこから先は公共交通も比較的便利 	<ul style="list-style-type: none"> 荒川沖へのアクセスの改善を基本に考える
e) 都市整備に伴う課題	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 現在のバス路線では利用に適したものはない 	<ul style="list-style-type: none"> 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 増える来客を町に引き込むことが望まれる
f) 高齢化に伴う課題	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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
全般			<ul style="list-style-type: none"> 店舗で使えるポイントと公共交通の共通運用をはかるなどの、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

「事業の基本的な考え方」 (第4回利用者分科会(2009.5.26)での意見聴取後の修正)

	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 各地区の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	5 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
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"> 中心部と荒川沖駅の間 多くの人に利用されるものを(恒常的な需要密度) 特に、現在バスが走っていない部分をカバーすることで、利用増を主眼とする 標準サイズのバス車両の定時定路線運行 サービス水準は高く 渋滞状況にも配慮し、速達性を重視する 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 土浦方面へのバス便との役割分担に配慮する 	<ul style="list-style-type: none"> 現行の福祉バスの長距離・低頻度を改善 必要なところに絞って、より高い頻度で運行する 東部地区・南部地区居住者は、3の施策を優先させる 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 4と関連する地区は、それとの連携で考える 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つつ、町から補填の効率を高めるための方法を検討する 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 来訪者の利便性を図り、また拠点への誘導を図ることにより、観光等の事業と町の活性化に寄与する
おもな利用者	<ul style="list-style-type: none"> 町内居住者(バス路線沿線) 通勤・通学者のマイカー(とくに送迎) 荒川沖を経由して近隣都市へ移動する人 工業団地通勤者等も(4との連携) 東部・南部地区居住者は、バス路線まで出てきてもらう 	<ul style="list-style-type: none"> 長距離の徒歩移動が困難な人(運転も、自転車も無理な人) 中央地区・西部地区の居住者 他から、中央地区や西部地区に来る人 高齢者の身体特性の多様性に配慮して、主要なターゲットを絞り込むことが、利用者ニーズにあった運行とするために必要 さらに、地域の特性(傾斜地など)にも配慮してターゲットを絞り込む 	<ul style="list-style-type: none"> 東部地区・南部地区の居住者で、地区内で移動する人 東部地区・南部地区から、中央地区や西部地区に来る人 高齢者の身体特性の多様性に配慮して、主要なターゲットを絞り込むことが、利用者ニーズにあった運行とするために必要 	<ul style="list-style-type: none"> 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 東部地区・南部地区への通勤者 現在の企業バス利用者の需要をベースに考える 	<ul style="list-style-type: none"> おもに、アウトレットや予科練平和記念館への来訪者
当面の施策	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 西部地区は、地区内だけの運行よりも、1との連続で中央地区を結ぶことも検討する 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 拠点間の移動が可能となるような運行を検討する

参考: 利用者分科会での優先度の分布						
優先順位	第1グループ	○	○	○	○	
	第2グループ	a): 1 d): 3	2	6	4	4
	第3グループ	○○	○○○	○○	○	

連携計画「事業の基本的な考え方」について

前回の協議会以降に、利用者分科会での意見聴取を受けて、項目および説明文を追加しました。

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。
- ◇ 現在、荒川沖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。
- ◇ JR利用者にとっての土浦方面へのバス便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

- ◇ 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、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。
- ◇ 西部地区では、前述の中央地区へのアクセスと連続性への配慮が必要です。
- ◇ 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 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。

◇ 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が求められます。

◇ 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つつ、町から補填の効率をより高めることができないか、他の方法についても検討することが必要です。

◇ 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。

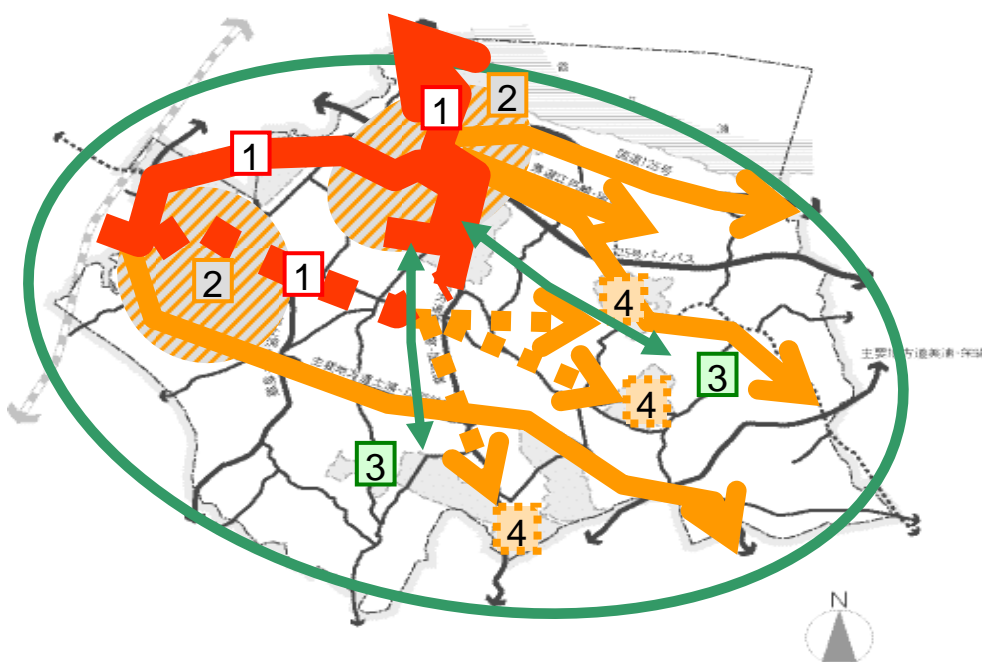
◇ それぞれの企業の実状に即し、かつ効率的な共同利用の運行が可能となるよう、企業間で調整・検討を行なう組織をつくり、そこで、現在の通勤バス利用者を中心としたニーズを的確に把握することが重要です。

5 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

◇ 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り、また拠点への誘導を図ることにより、観光等の事業と町の活性化に寄与する交通整備のあり方について、検討する必要があります。

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



「事業計画」の項目（案）

昨年度実施した住民アンケート等のデータに基づき、今年度中に、これらの事業計画の実現性についてもある程度の検討を行なった上で、最終の報告書に掲載する事業計画として絞り込んでいく予定です。

特に時期を指定していないものは、H22～24年の事業計画期間にあわせて、H22年に着手し、遅くとも期間終了時には恒久的な施策につなげるものとします。

□ 幹線路線バス網再検討のための試行実験

- ・ 考え方¹に基づいて、中央地区・荒川沖間の需要発掘、利用者増の可能性を確認するため試行実験・実証運行を行ないます。
- ・ あわせて、バス停改良など利用促進につながる整備を実施することとします
- ・ これらのサービス改善の試行と同時に、町民や来訪者への情報提供等を通じて、公共交通を活用しようとする意識、さらには公共交通運営への参加意識の醸成を目指します。そのために、意識調査やモビリティ・マネジメントを実施しつつ、利用者と事業者の双方向コミュニケーションの定着を図ります
- ・ 実施主体候補： バス事業者、協議会

□ 地区内の短距離移動を支える交通手段の整備

- ・ 考え方²に基づいて、中央地区、および西部地区の居住者の日常生活に必要な移動を支える交通手段の試行実験・実証運行を行ないます。
- ・ H21年度から試行実験に着手し、事業期間の内に、利用者ニーズに適したサービスの具体的なあり方を明らかにしていきます
- ・ また、事業期間内の利用実績等に基づき、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
- ・ 実験運行の実施主体候補： 協議会

□ バス不便地域をカバーするデマンド型サービス

- ・ 考え方³に基づいてサービス水準の案と経費について H21 年度に提示し、H22 年度にはさらに地域のニーズ等の把握を行なって、具体的なモデル地区選定作業を行ないます
- ・ 試行実験は平成 23 年度からを予定します
- ・ 実験運行の実施主体候補： 協議会

□ 通勤バス実験の本格化

- ・ H21 年度から、考え方⁴に基づいた運行を行なう試行実験に着手し、長期的なシナリオと¹部分へ寄与等について整理します
- ・ H22 年度は、より恒久的な運行につなげるための課題を抽出するため、実証運行を行ないます。
- ・ 実験運行の実施主体候補： 協議会と工業団地企業の共同実施

□ 都市整備に伴う課題への対応

- ・ アウトレットモールや記念館に係る町・県の政策との連携の可能性を整理し、可能な部分については、上述の実験等の中でこれらを盛り込むこととします

□ 高齢化に伴う課題

- ・ 上記、路線型サービスおよびデマンド型サービスにおいて、多様な高齢者の身体特性に留意して、車両やサービス水準の面でニーズにあった運行となるように配慮します
- ・ これらの運行サービスでの配慮では不十分な移動ニーズに対しては、福祉車両や有資格運転者の導入の支援などの方策を検討します