

## 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の問題（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運転者の高齢化による交通事故の増加、家族送迎をする人・される人の生活の制約、交通渋滞の問題などがあります。それ以上に、このまま自家用車依存の状況が続くと、ますます民間路線バス事業者の経営が厳しくなり、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や子供等の移動手段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の民間路線バス事業は、が不採算を理由にコスト削減等の経営努力にもかかわらず、赤字額が著しく増大したことから路線の廃止の申出が相次ぎましたいであり、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、町では補填措置を行いながら運行路線確保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、福祉巡回バス現状の公共交通体系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、新たな公共交通の整備が求められています。

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。

### (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到達の容易性と、利用する交通手段の利用のしやすさの向上
- ・ 少子高齢化社会に向けた日常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到達可能な地域の拡大
- ・ 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

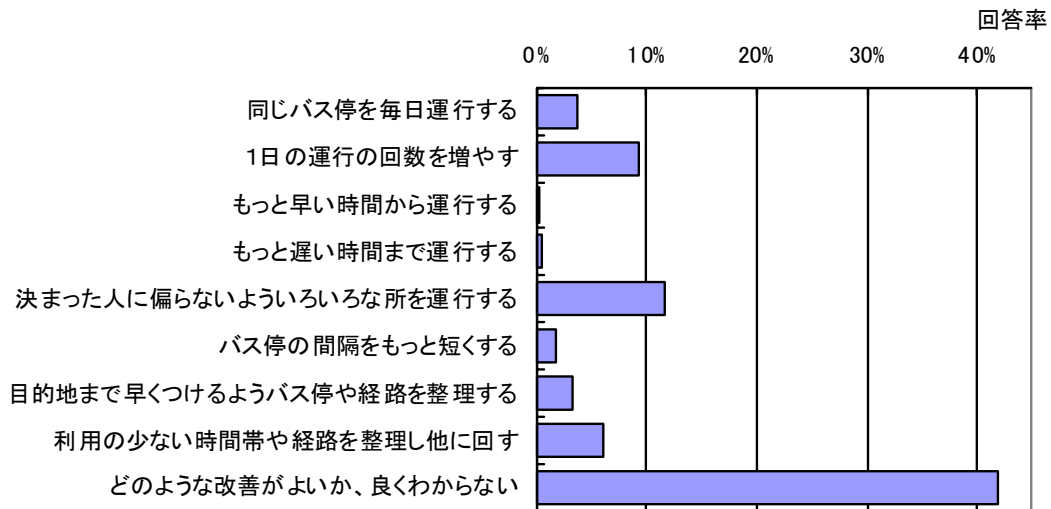
当町は、人口約 48,000 人、面積約 72 平方 km で土浦市の南東に隣接し、土浦市内にある JR 常磐線荒川沖駅及び土浦駅を最寄り駅としています。高齢化率は約 17%で、郊外部は高齢化が進んでいるものの(資料編の資料 1「阿見町の人口の推移」参照)、市街地では新しい住宅地が整備されているなど、人口は平成 17 年の国勢調査以降ほぼ横ばいとなっています。

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 I C 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 I C、阿見東 I C 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 I C 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 I C 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~~が。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~~が1日4往復の運行を補填措置により行なっています。

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おいて、小学生などの通学の需要に対しては、補填措置、~~またや~~廃止代替バスの運行を行ってきましたが、高速バスへの補填も含め、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。



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までの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う傾向にあります。
- ・ 小学生の通学が長距離に及ぶ地域があり、町が補填を行っている路線バスを利用しています。

##### 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經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經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めますが、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移動が重要と言えます。
- ・ 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・医療施設や役場へは行きづらく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經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行くアクセスすることは可能ですが、すべてが商業施設等を經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。

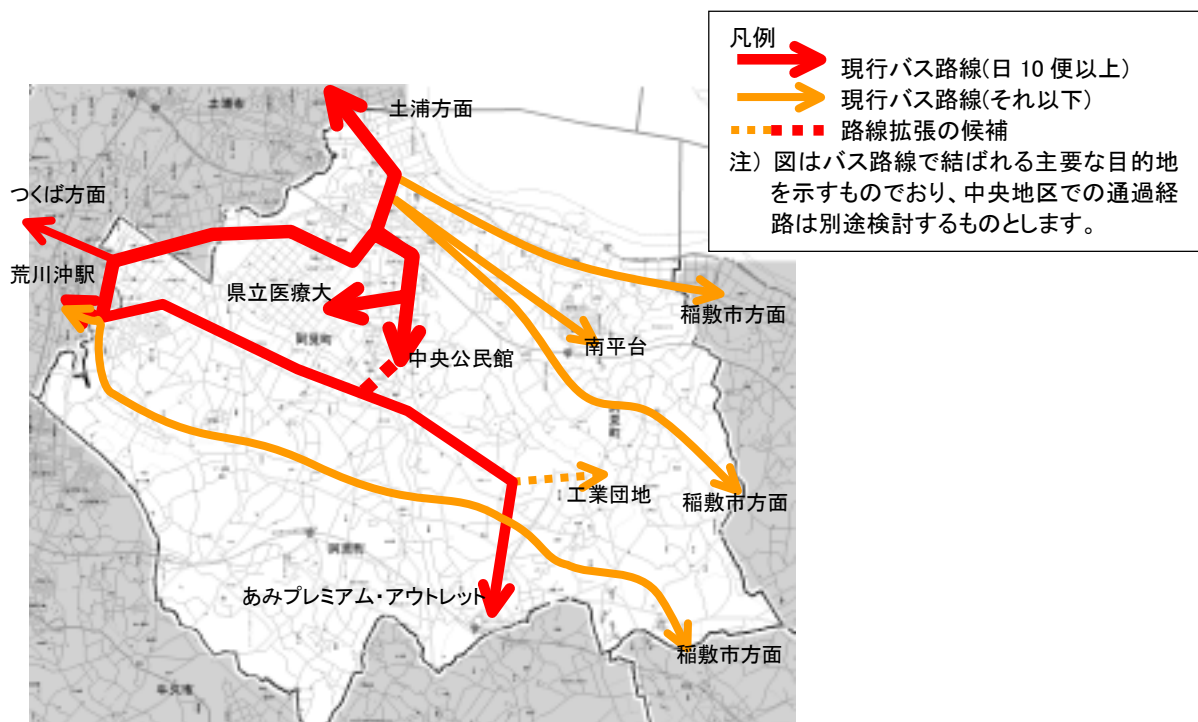
## 4. 公共交通整備事業の考え方

### (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常磐線への乗換えや、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



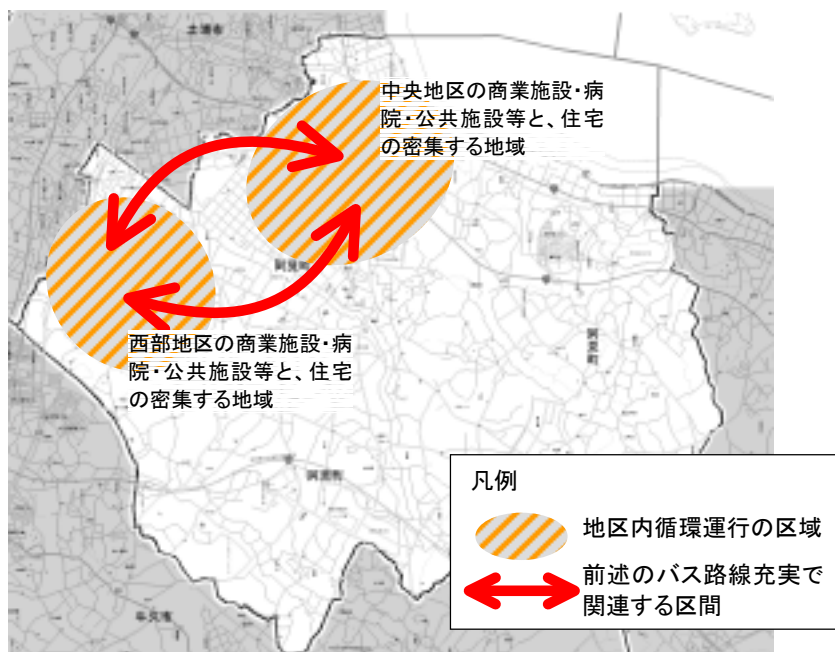
荒川沖駅にアクセスするバス路線の充実  
- 現行路線を基本に、充実をめざします -

の運用効率を高めるよう検討していきます。

- ・ 荒川沖駅や、**他の路線との乗換え・乗継ぎ等を行うバス停(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、**地区内循環運行と、前述の中央地区とを結ぶバス路線とがへのアクセスと連続して使用しやすくなるように性に関して**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**公共交通整備アクセス**と併せて検討していきます。



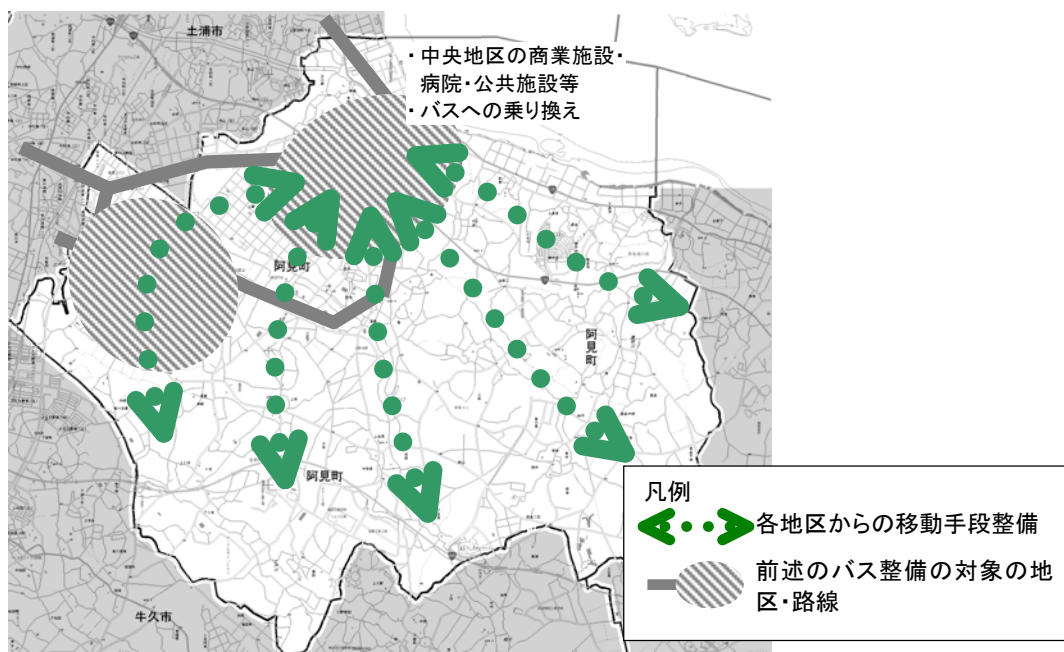
地区内の短距離移動を支える交通手段の整備  
- 高齢者の買い物などの移動に適した手段を検討します -

## 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、**例えば(セダン車両を用い、によるフルデマンド(電話等で予約のあった場所のみを運行する形態)でサービスに応じた料金水準を設定するなど)方法**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ます。また、町からの補填している路線については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。



各地区の居住者の中央地区への公共交通整備  
 - 需要の量に応じた移動手段を検討します -

#### 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。
- ・ 「1荒川沖駅にアクセスするバス路線の充実」で掲げた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。

## 5. 事業計画 - 事業内容・実施主体・スケジュール

本連携計画のもとで行うこととする事業は次の通りです。なお、以下の事業をより具体的に検討していく上で参考となる先進事例については、資料編の資料5「公共交通整備と整備評価の先進事例」で整理してあります。

### 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"> <li>・ 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"> <li>▪ 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</li> <li>▪ 運行時間帯の拡大</li> <li>▪ 地区内のバス停の再検討によるバス停勢圏の拡大</li> <li>▪ 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)</li> </ul> </li> </ul>	協議会
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	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"> <li>・ 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</li> <li>・ 平成 25 年度からの本格運行をめざします</li> </ul>
関連する他の事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>

新しい運行方法の実施可能性を確認したり課題を抽出するために試験的に行うものを「試行運行」と、また実施可能であってもその利用者数や利用者への効果を検証するために行うものを「実証運行」と称することとします。

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"> <li>・ <u>他の路線や後述の事業 2-1 のコミュニティバスとの乗り継ぎ・乗換えを行うことになどとの結節点</u>となる等の重要バス停(<u>結節点</u>)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</li> <li>・ 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</li> </ul>	<p>県・町 (道路管理者)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<p>協議会・バス事業者</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低床バスの一層の導入を図ります</li> </ul>	<p>バス事業者・国・県・町</p>
<p>検討・実施の時期</p>	<p>&lt;&lt;速やかに実施するもの&gt;&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 順次、バス停の整備を行います</li> <li>・ 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</li> </ul>
<p>関連する他の事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>

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"> <li>・ 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</li> </ul>	<p>町民・通勤者・ 地域・企業</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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、<u>「モビリティ・マネジメント」等の手法(資料編の資料 5「公共交通整備と整備評価の先進事例」参照)</u>の提供をはじめ、多面的な支援を行います</li> </ul>	<p>県・協議会・町</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<p>県・町・企業等</p>
<p>検討・実施の時期</p>	<p>&lt;&lt;速やかに実施するもの&gt;&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> </ul>
<p>関連する他の事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ すべての公共交通関連の事業との連携を図ります</li> </ul>

## 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"> <li>平成 21 年度の社会実験運行から得られたデータを含めて、運行範囲、頻度、時間帯サービス水準、使用車両、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</li> <li>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</li> </ul>	協議会
検討・実施の時期	<<速やかに実施するもの>> ・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"> <li>事業 1-1～1-3 および事業 3-1 との連携を図ります</li> </ul>

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"> <li>平成 21 年度の社会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</li> </ul>	協議会
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	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>> ・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"> <li>事業 1-1 と事業 2-1 の連携を図ります</li> </ul>

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移動が容易になるよう、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"> <li>「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</li> </ul>	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"> <li>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</li> </ul>

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"> <li>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</li> </ul>	町・事業者・町民
検討・実施の時期	<<中期的に実施するもの>>