

# 阿見町地域公共交通計画

令和 5 年 2 月

阿見町地域公共交通活性化協議会

# 目次

<b>第1章</b>	<b>はじめに</b>	<b>1</b>
1-1	計画の背景および目的	1
1-2	計画の位置付け	2
1-3	計画区域	6
1-4	計画期間	6
<b>第2章</b>	<b>阿見町の地域現況</b>	<b>7</b>
2-1	地勢・人口	7
2-2	土地利用・道路交通網	12
2-3	施設立地状況	14
2-4	通勤・通学での移動実態	18
<b>第3章</b>	<b>上位計画・関連計画の整理</b>	<b>19</b>
3-1	上位計画の整理	20
3-2	関連計画の整理	24
3-3	公共交通整備に求められる役割	24
<b>第4章</b>	<b>公共交通等の現況</b>	<b>25</b>
4-1	公共交通の利用圏域およびカバー率	25
4-2	路線バスの運行状況	27
4-3	デマンドタクシー「あみまるくん」の運行状況	31
4-4	その他の公共交通	34
4-5	路線バス事業者へのヒアリング	34
<b>第5章</b>	<b>公共交通の利用実態およびニーズの把握</b>	<b>37</b>
5-1	公共交通に関する町民アンケート	37
5-2	路線バス利用者へのアンケート	45
5-3	阿見町地域公共交通計画策定ワーキンググループ	55
<b>第6章</b>	<b>公共交通における課題整理</b>	<b>59</b>
6-1	公共交通の現況における課題	59
6-2	調査結果からのニーズにおける課題	60
6-3	将来の公共交通の需要と供給の適正化に向けて	61

## **第 7 章 阿見町地域公共交通計画の基本方針・・・・・・・・・・ 62**

- 7-1 地域公共交通計画における基本理念・・・・・・・・・・ 62
- 7-2 地域公共交通計画における将来像・・・・・・・・・・ 62
- 7-3 地域公共交通計画における施策の展開・・・・・・・・・・ 63

## **第 8 章 阿見町地域公共交通計画の目標と施策・・・・・・・・・・ 65**

- 8-1 施策の実施体系・・・・・・・・・・ 65
- 8-2 目標達成のための施策・・・・・・・・・・ 67
- 8-3 施策の実施主体・・・・・・・・・・ 71
- 8-4 評価指標と方法・・・・・・・・・・ 72

## **第 9 章 計画の推進にあたって・・・・・・・・・・ 74**

- 9-1 計画の推進体制・・・・・・・・・・ 74
- 9-2 施策の実施スケジュール・・・・・・・・・・ 76

### **巻末資料**

- 巻末-1 地域公共交通に関する町民アンケート アンケート票
- 巻末-2 バス利用者アンケート アンケート票
- 巻末-3 阿見町地域公共交通活性化協議会 規約
- 巻末-4 阿見町地域公共交通活性化協議会 会員名簿

# 第1章 はじめに

## 1 計画の背景および目的

### ●地域公共交通計画とは

『地域公共交通計画』は、地域公共交通の活性化および再生に関する法律(平成19年法律第59号)に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たすものです。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた資源を有効活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図るものです。

### ●本町の公共交通の概況

鉄道駅を擁していない本町にとって、町民の移動手段は自家用車の利用が主となっていますが、路線バス、乗合タクシー、スクールバス、タクシー等の公共交通手段により、自動車の運転免許証を所有していない学生、高齢者、障がい者等の交通弱者に対しても移動手段を確保している状況です。

しかし、近年では路線バスの利用者数の減少が進んでいます。そのような中、本町では3台のデマンドタクシーを運行しており、更なる利用促進を図る必要があります。

同時に、全国的な高齢化の進展による高齢ドライバーの交通事故、自動車運転免許証の自主返納者の増加により、公共交通の必要性は一層高まっています。

### ●計画の役割と目的

本『阿見町地域公共交通計画』(以下、本計画)は、『阿見町第6次総合計画(後期基本計画)』、『阿見町都市計画マスタープラン』等の上位計画で掲げられている「公共交通の利便性の実現」を念頭に置き、デマンドタクシーの運行内容の最適化、近隣の鉄道駅へのアクセスの向上等を視野に入れ、まちづくりの総合的な観点から、策定を行うものです。本町の地域特性や地域公共交通の現状、課題等を踏まえ、本町が目指す将来都市像を実現するうえでの地域公共交通の役割を明らかにするとともに、その基本的な方針、目標および施策体系を計画としてまとめたものです。

#### 地域公共交通計画の役割

- ①本町の地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい地域公共交通の姿(基本的な方針と目標)を明らかにする
- ②目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示す
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④本町のまちづくり(都市計画、福祉等)の取組との連携・整合を確保する
- ⑤地域・医療・学校等の多様な関係者との連携を促進する
- ⑥具体的な数値目標とPDCAサイクルにより、計画の達成に向けた継続的な改善を促進する

## 2 計画の位置付け

### ●法律に基づく計画

#### 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークを作り上げるための枠組みを構築することが必要になっています。こうした背景を踏まえ、平成 26 年 2 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正後、平成 26 年 11 月に施行され、「交通政策基本法」に示される内容の具体化が図られました。

**目的** 本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

#### ポイント

- ① 地方公共団体が中心となり、持続可能な地域公共交通網の形成に資する取組を推進
- ② コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- ③ 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

## 改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)の概要

### 交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

まちづくりの観点からの交通施策の促進

関係者相互間の連携と協働の促進

等

#### 目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

#### ポイント

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定  
まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、  
地方公共団体が  
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施

軌道運送  
高度化事業  
(LRTの整備)

鉄道事業  
再構築事業  
(上下分離) ...

地域公共交通再編実施計画

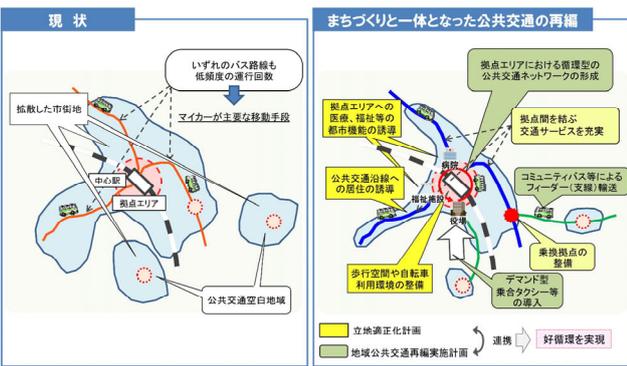
地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

実施計画

実施計画 ...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

### コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※改正地域公共交通活性化再生法については、平成 26 年 11 月 20 日に施行

出典:国土交通省ウェブサイト

## 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定したうえで、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移手段の確保に取り組める仕組みを拡充することが求められています。

特に過疎地等では、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が、令和2年11月に施行されました。

これらを踏まえ、まちづくりとの連携を図りながら、各公共交通が相互に補完し合うネットワークを構築し、持続可能な公共交通の実現を目指していきます。

**目的** 本格的な人口減少社会における持続可能な運送サービスの提供

### ポイント

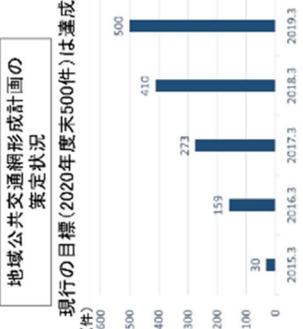
- ①バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移手段を総動員して移動ニーズに対応する
- ②MaaS、人工知能(AI)による配車、自動運転等の最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進

MaaSとは…Mobility as a Service(モビリティ・アズ・ア・サービス)の略。複数の公共交通やモビリティを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括して行うサービスのこと。

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための  
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(令和2年11月27日施行)

地域が自らデザインする地域の交通【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「地域公共交通計画(マスタープラン)」の作成
  - ・ 地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を努力義務化
  - ⇒ 国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を促進(作成経費を補助 ※予算関連)
  - ・ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクーターバス等)も計画に位置付け
  - ⇒ バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用し、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
  - ・ 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
  - ⇒ データに基づきPDCAを強化
- 地域における協議の促進
  - ・ 乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
  - ・ 通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

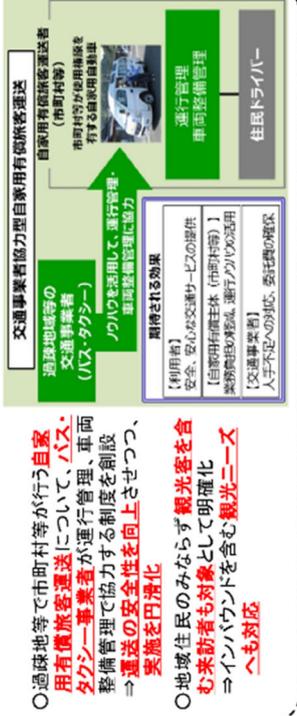


地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

- 地域に最適な旅客運送サービスの継続
- 【現行】目的地に定めるメニュー例
- 乗合バス事業者など他の交通事業者による
    - ① 継続(増小・変更含む)
    - ② コミュニティバス(バス)による継続
    - ③ デマンド交通(タクシー車間)による単合運送(区域運行)による継続
    - ④ タクシー(取用事業)による継続
    - ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
    - ⑥ 福祉輸送、スクーターバス、病児・病童施設等への送迎サービス等の積極的活用
- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設
- ⇒ 従前の路線バス等に代わり、地域の事情に応じた①～⑥のいずれかによる旅客運送サービスの継続を実現

自家用有償旅客運送の実施の円滑化



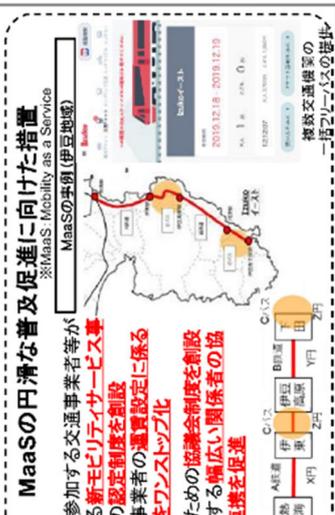
貨客混載に係る  
手続の円滑化

○ 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客混載効率化事業」を創設

⇒ 旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進

既存の公共交通サービスの改善の徹底

- 利用者目線による路線の改善、運賃の設定
- 【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれから、ダイヤ、運賃等の調整は困難
- 【改正案】「地域公共交通利便増進事業」を創設
- ⇒ 路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」「乗継割引運賃(通し運賃)」等のサービス改善を促進
- 併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設



交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○ 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制度の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)

- ・ 地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた鉄道の整備
- ⇒ 交通ネットワークを充実
- ・ 物流総合効率化法に基づく認定を受けた物流拠点(トラックターミナル等)の整備
- ⇒ 複数の事業者の連携による物流効率化を促進

## ●まちづくりの一環としての計画

本計画では、『阿見町第6次総合計画(後期基本計画 2019-2023)』、『阿見町都市計画マスタープラン』等の上位計画との一体性を確保しつつ、子育て、福祉等に関する関連計画の施策との整合を図りながら、総合的なまちづくりの一環として公共交通に関わる事項を位置付ける計画とします。

### 〈上位計画〉

#### ・阿見町第6次総合計画(後期基本計画 2019-2023)

策定期期:平成 31 年3月

計画期間:令和元年度～令和5年度

平成 26 年3月に策定された「阿見町第6次総合計 前期計画」の後期計画として、本町のまちづくりの方向を示す最上位計画。5年間の計画期間の施策の目標、体系及び展開方針を示す。

#### ・阿見町都市計画マスタープラン

策定期期:平成 28 年3月

計画期間:平成 28 年度 ～令和 17 年度

様々な都市整備の課題を踏まえ、土地利用の総合的な方針、市街地の整備方針や道路・公園・下水道などの都市施設の整備方針など、計画的なまちづくりの方策を示す。定住促進、安全・安心、協働の3点を基本理念に掲げる。

#### ・阿見町立地適正化計画

策定期期:令和3年3月

計画期間:令和3年度～令和 22 年度

「阿見町都市計画マスタープラン」で示された将来都市像を基本とし、コンパクトシティの形成を誘導するための土地利用、地区計画等のマスタープラン。

### 〈関連計画〉

#### ・阿見町地域福祉計画

策定期期:令和3年3月

計画期間:令和3年度～令和7年度

高齢者や障害者への支援、子ども・子育て支援など、各分野で制度的な対応を進めるとともに、福祉課題・生活課題を解決していくための推進計画。

## 阿見町地域公共交通計画 (令和5年度～令和9年度)

### 3 計画区域

本計画の計画区域は、阿見町全域として策定します。

本町では、主な最寄り駅となる JR 荒川沖駅(土浦市)周辺までの移動手段となる公共交通として、デマンドタクシー「あみまるくん」を運行しています。当デマンドタクシーは、阿見町内全域及び JR 荒川沖駅(土浦市)を営業区域として乗降場所を設定しています。

本町が「フィーダー系統確保維持計画」を策定し、荒川沖駅も含む全区間の補助を受けています。当デマンドタクシーの利用者は阿見町民を対象としているため、土浦市は当該区域運行に係る費用を負担していません。

これを受け、本計画では荒川沖駅等、町外への移動利便性向上を含めた検討を実施しますが、計画対象区域は阿見町に限定したものとします。

### 4 計画期間

本計画の計画期間は、令和5年度(2023年度)から令和9年度(2027年度)までの5年間とします。

## 第2章 阿見町の地域現況

### 1 地勢・人口

#### ●沿革・地勢

本町は茨城県の県南地域に位置し、豊かな自然環境の中で職・住・自然が調和した町として発展を続けています。明治 22 年に本町の前身となる阿見、朝日、公原、舟島の4村が誕生し、明治後期に台地部の阿見原において開拓が進められ、農村地域としての発展を遂げました。大正期には、阿見原に霞ヶ浦海軍航空隊が設置され、昭和 14 年には海軍飛行予科練習部、翌年に土浦海軍航空隊が設置され、「海軍のまち」として知名度を高めました。昭和 30 年に前述の4町村が合併し、現在の阿見町が誕生して以降は、住宅団地、工業団地も造成され現在に至ります。

霞ヶ浦の南に面した本町は、東京へは南に約 60 km、水戸市へは北に約 40 km、成田国際空港へは東南に約 30 kmの位置にあり、JR 常磐線、常磐自動車道を利用し、東京、水戸へ1時間程度でのアクセスが可能です。平成 29 年の圏央道の開通に伴い、町内にインターチェンジが2箇所開通したことを機に、自動車交通の利便性は飛躍的に向上しています。

総面積は 71.40 km<sup>2</sup>(湖水面 6.50 km<sup>2</sup>を含む)、東西に 11 km、南北に9kmの広がりを持ち、平均海拔は 21m と概ね平坦な地形です。

#### ●阿見町の特徴

本町の特徴は、霞ヶ浦をはじめとした雄大な自然景観が挙げられます。また、学校法人東京医科大学茨城医療センターをはじめ、国立大学法人茨城大学農学部、茨城県立医療大学など医療・教育関連機関の集積もみられます。産業面では、福田工業団地、筑波南第一工業団地、阿見東部工業団地の3つの工業団地を擁するほか、阿見東インターチェンジに隣接する阿見吉原地区への企業立地も進み、今後更なる発展が期待されています。農業面では、豊富な水資源と温和な気候に恵まれた自然環境を活かし、メロン、れんこん、すいかなどの特産品があり、「常陸秋そば」の産地化に向けた取組なども進められています。観光面では、平成 21 年に「あみプレミアム・アウトレット」が開業し、年間 300 万人を超える観光客が訪れ賑わいをみせています。



霞ヶ浦と筑波山



茨城大学農学部

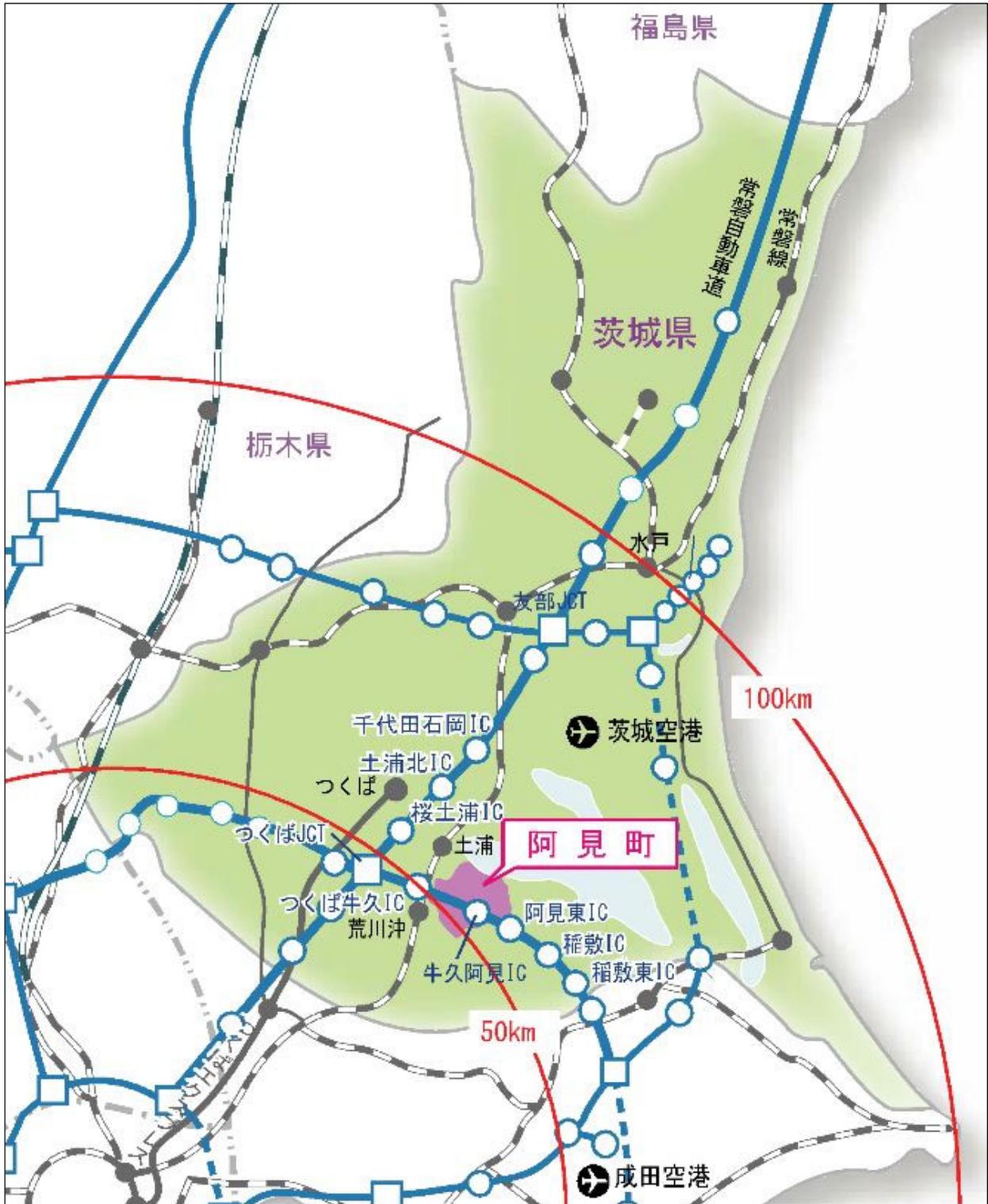


あみプレミアム・アウトレット



予科練平和記念館

阿見町の名所・主要施設



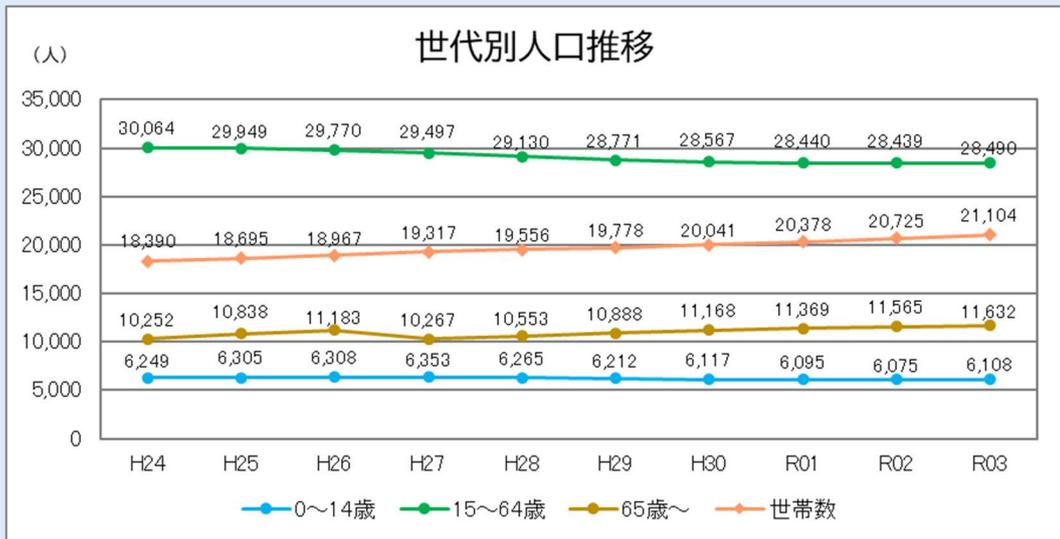
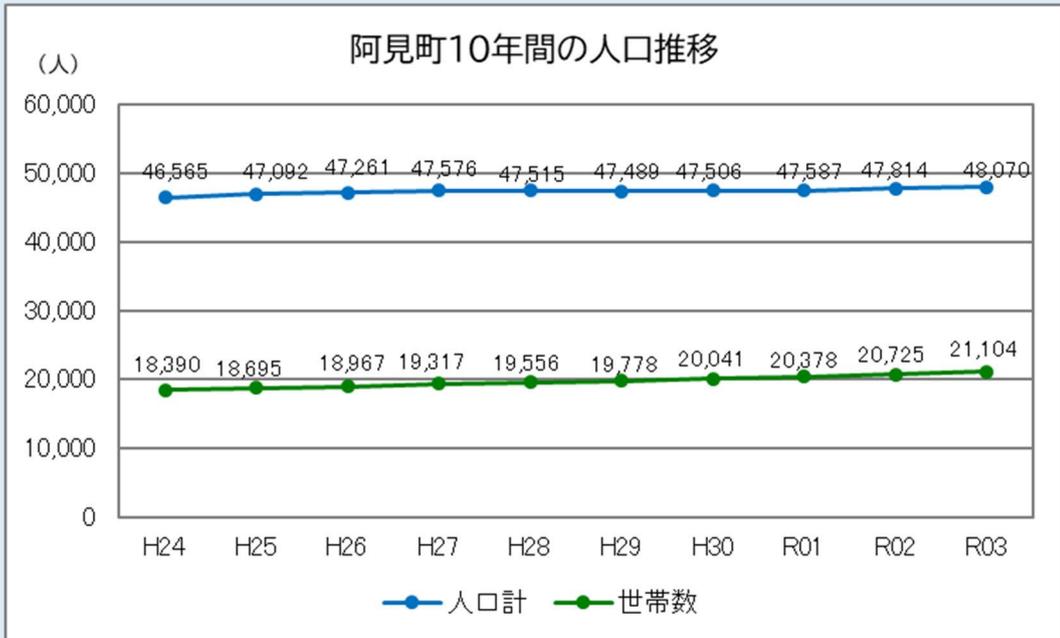
出典:「阿見町第6次総合計画(後期基本計画 2019-2023)」10 頁

図 2-1 阿見町の位置と周辺主要交通網

## ●人口推移

本町の人口はほぼ横ばいながらも微増傾向にあり、令和3年は過去10年間の中で最多の48,070人となっています。世帯数もほぼ同様の傾向にあり、令和3年は過去10年で最多の21,104世帯を記録しています。

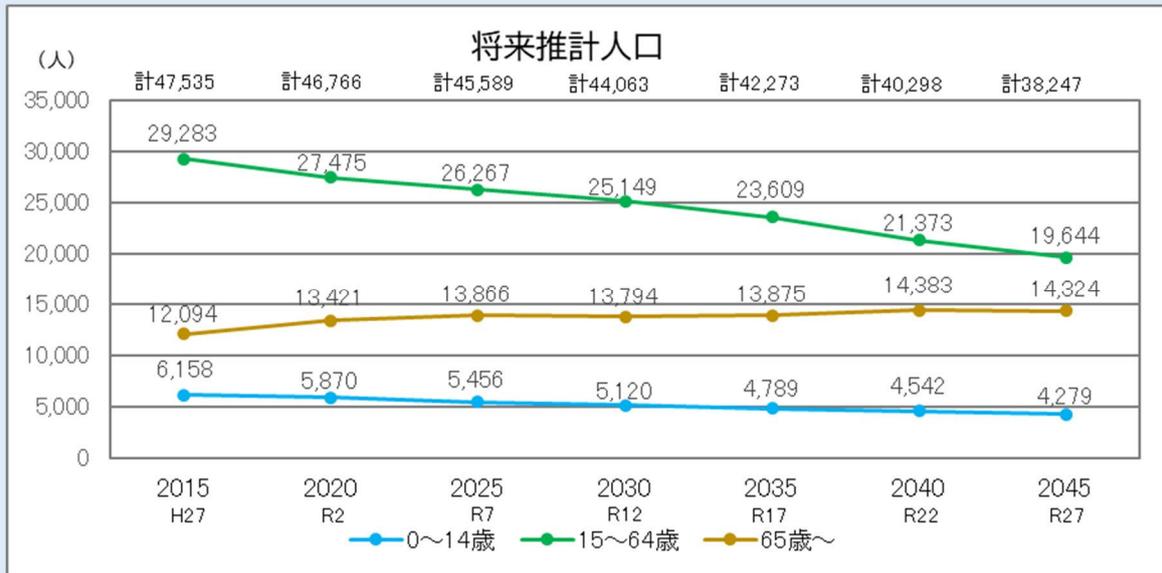
一方、世代別3区分の人口推移は、65歳以上の高齢人口が増加傾向であることに対し、15～64歳の生産年齢人口は減少の一途を辿っており、高齢化が進展している状況です。世帯数が順調に増える中、高齢化への対応が課題と言えます。



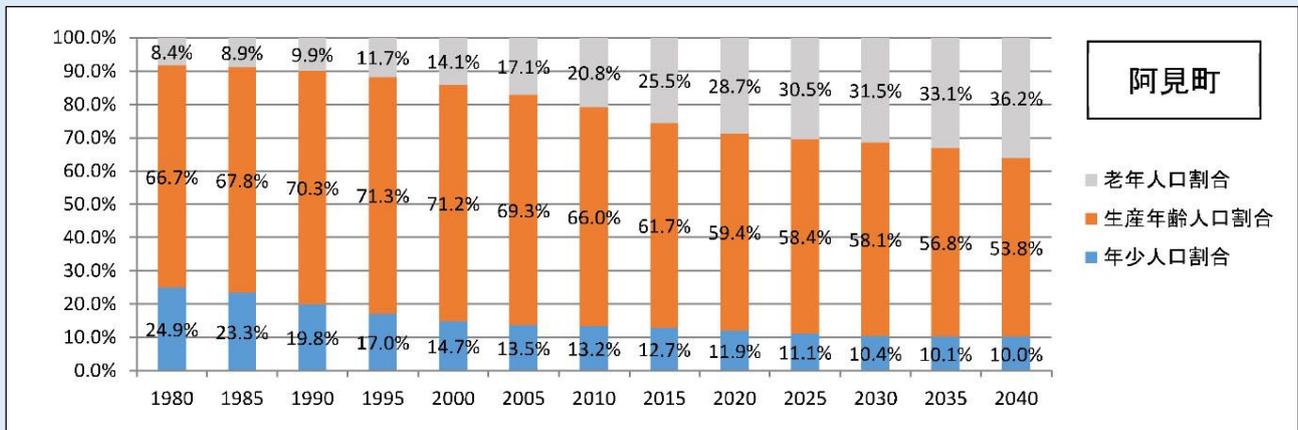
出典：阿見町住民基本台帳

図 2-2 阿見町の人口推移

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本町の将来推計人口は、2021年(R3)時点の48,070人(前頁記載)から2030年(R12)には約44,000人、さらに2045年(R27)には約38,000人と5年ごとに約2,000人のペースで減少することが予想されています。特に15～64歳の生産年齢人口の減少が著しく、2045年には全人口の約半数までに減少することが予想されています。



出典：国立社会保障・人口問題研究所 推計  
 ※2015年国勢調査結果数値を基準に推計

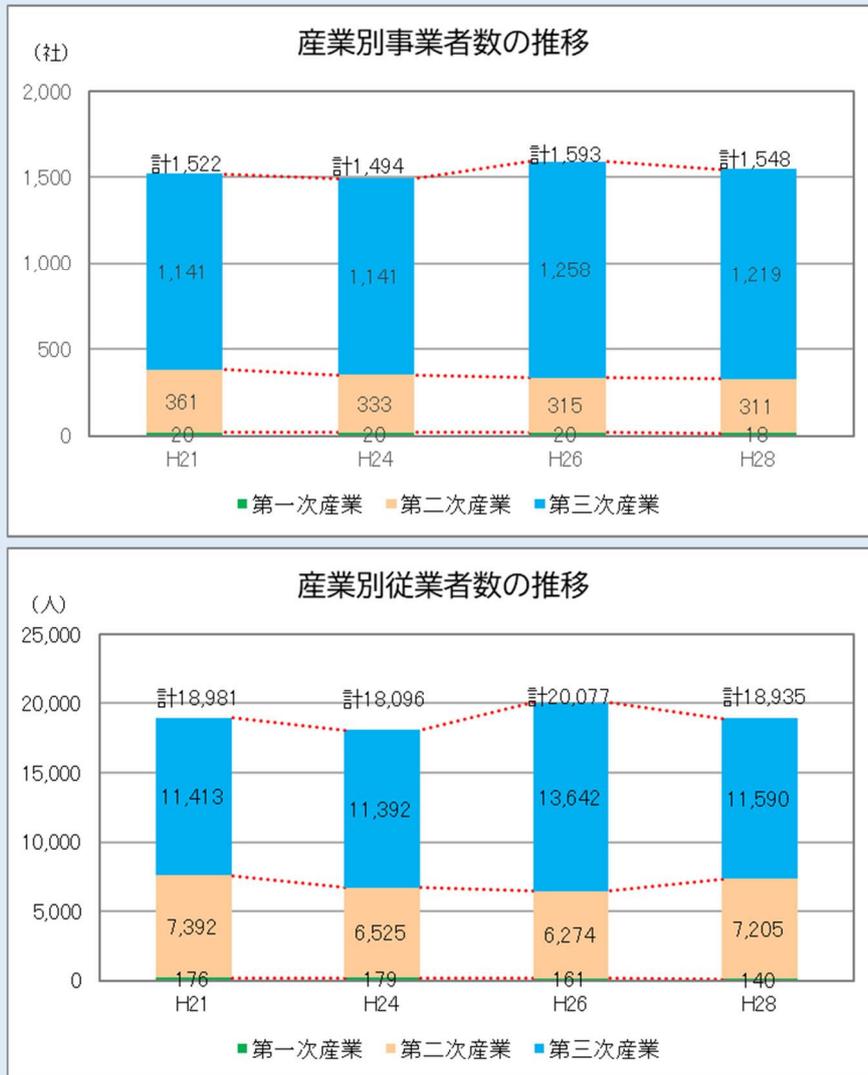


阿見町人口ビジョン(H27.10)における年齢3区分別人口の推移

図 2-3 阿見町の将来人口推移

## ●産業人口

本町の産業別事業者数、従業者数はほぼ横ばいで推移しており、第3次産業が事業者数、従業者数共に高い割合を占めています。近年は第3次産業の従業者が減少している一方、第2次産業の従業者が増加傾向にあります。



阿見町	R1新規数		R1事業所・従業者 全数	
	事業所数	従業者数	事業所数	従業者数
第一次産業	8	40	26	180
第二次産業	20	222	331	7,427
第三次産業	92	513	1,311	12,103
合計	120	775	1,668	19,710

※R1以降、経済センサス公表数は新規数のみのため、R1結果は上記の通りとなる。

出典：経済センサス(H21・H26は基礎調査、H24・H28は活動調査の結果)

図 2-4 阿見町の産業別事業者・従業者数推移

## 2 土地利用・道路交通網

### ●土地利用

下図に示すよう、阿見市街地では国道 125 号バイパス沿道、岡崎地区等の道路沿道を中心に商業用地が分布し、それ以外は住宅地としての利用が多くなっています。荒川沖市街地は、主に住居専用地域となっています。阿見吉原市街地は、主に工業地域となっています。

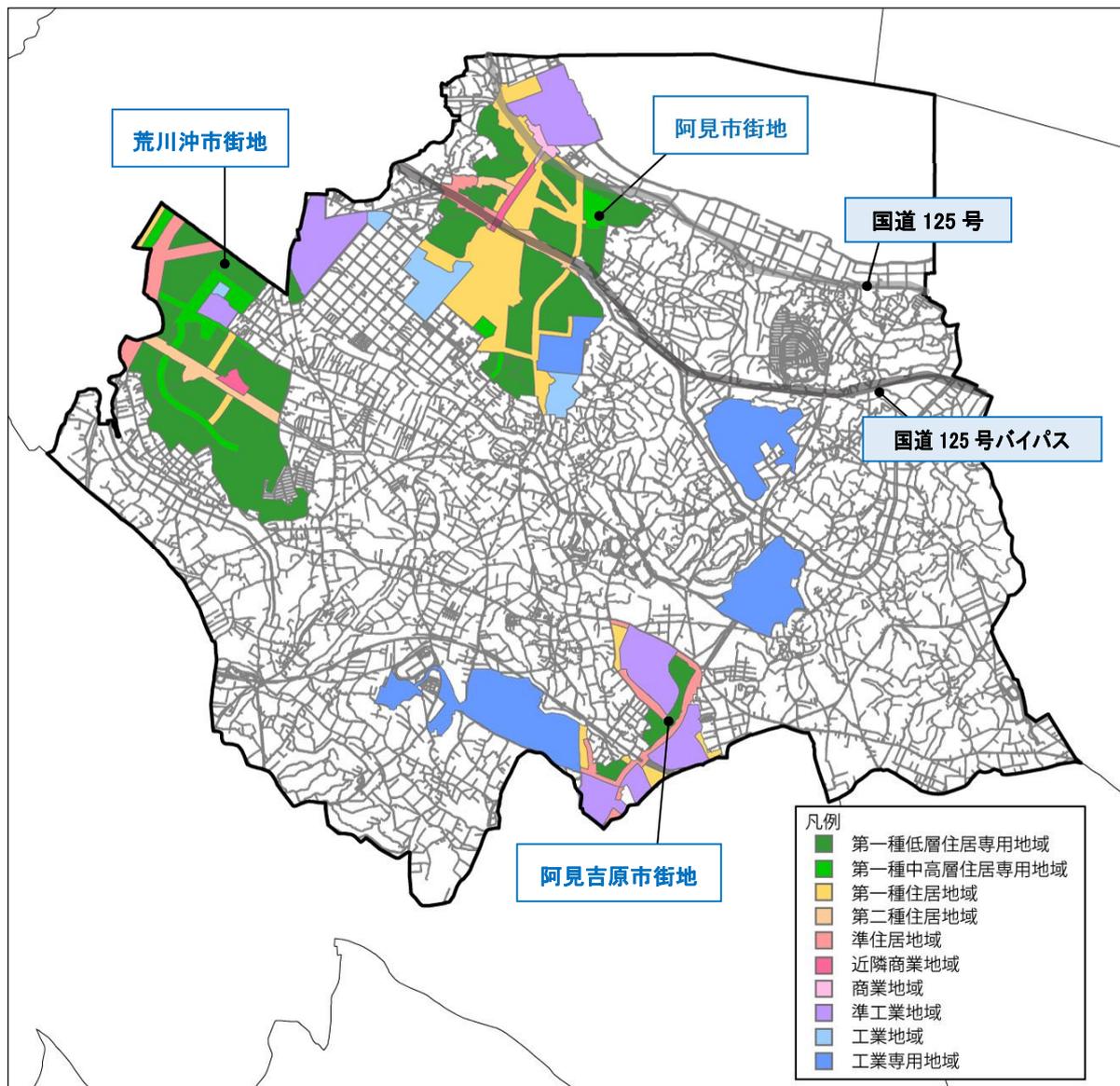


図 2-5 阿見町の土地利用状況

●道路交通網

本町は国道 125 号、国道 125 号バイパスが主要道路となっています。また、南部には首都圏中央連絡自動車道(国道 468 号・圏央道)が通っているほか、「牛久阿見インターチェンジ」、「阿見東インターチェンジ」も擁しており、高速道路アクセスの利便性を高めています。その他、下図に示すよう県道、都市計画道路が町の東西南北を結ぶ状況にあります。

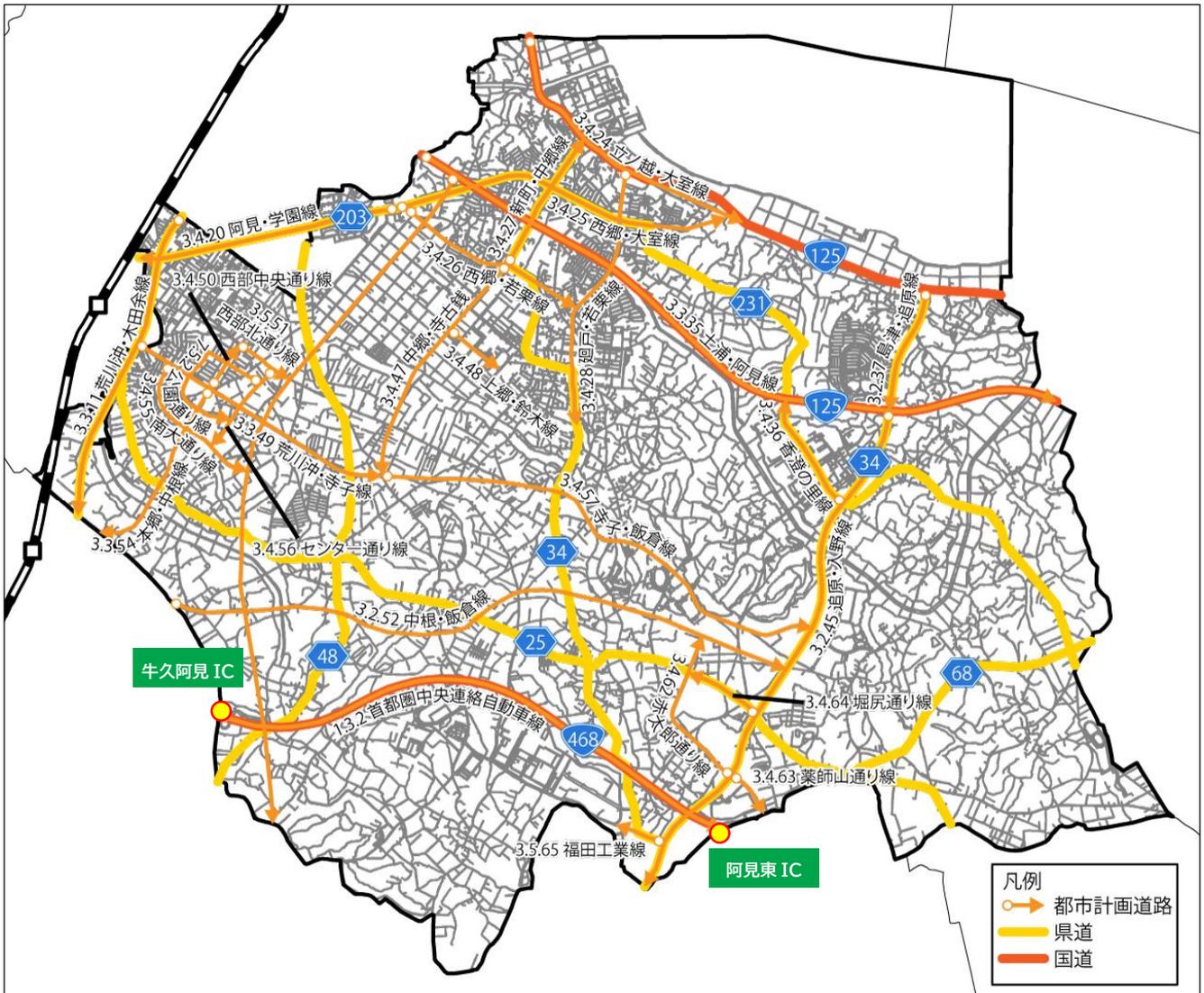


図 2-6 阿見町の道路交通網

### 3 施設立地状況

町内の主要施設をカテゴリーごとに下記の図に示します。

#### ● 公共施設・金融機関

役場をはじめ、町の中核機能は北部に集積しており、金融機関も北部に多数あります。

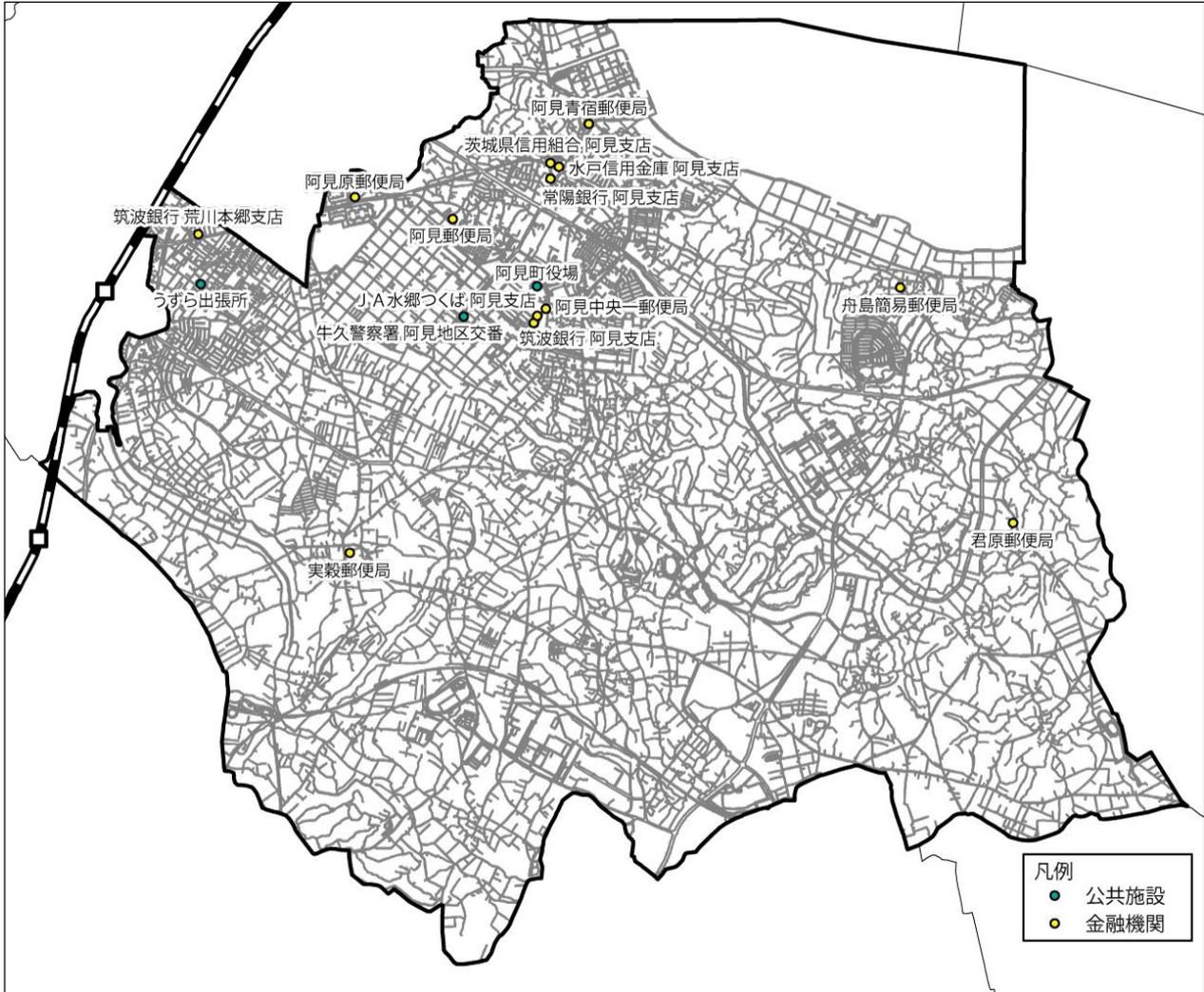


図 2-7 主要施設立地(公共施設・金融機関)

## ●教育施設

小中学校のほか、高校は私立霞ヶ浦高校、大学は茨城大学農学部、茨城県立医療大学を擁しています。



図 2-8 主要施設立地(教育施設)

## ● 医療施設

東京医科大学茨城医療センター、茨城県立医療大学付属病院を医療施設の中核とし、概ね中心部に医療施設の集積があります。

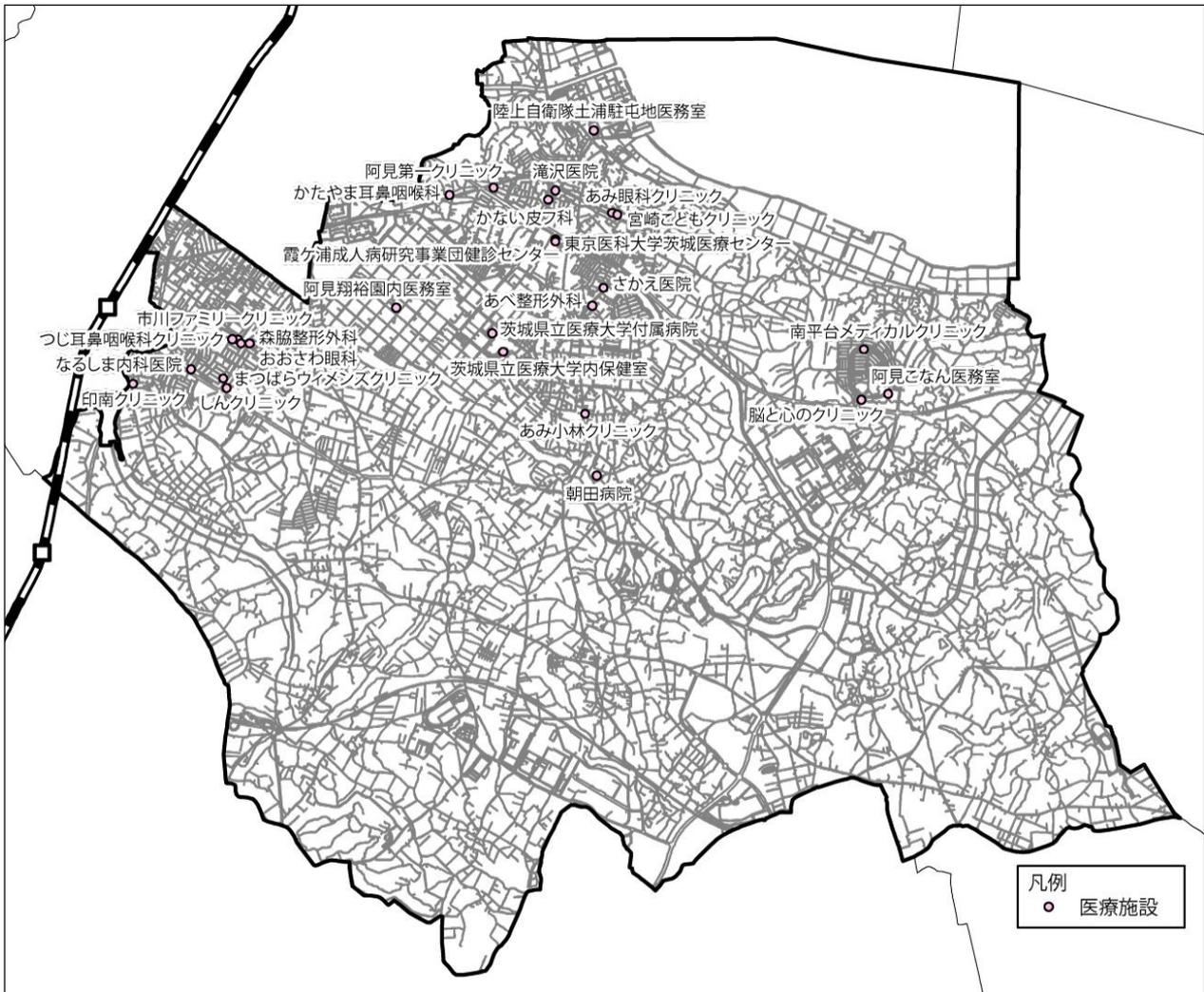


図 2-9 主要施設立地(医療施設)

## ●商業施設

本町最大規模かつ、観光地としても機能する「あみプレミアム・アウトレット」は南部に位置します。それ以外の商業施設は主に北西部～北部に集積しています。

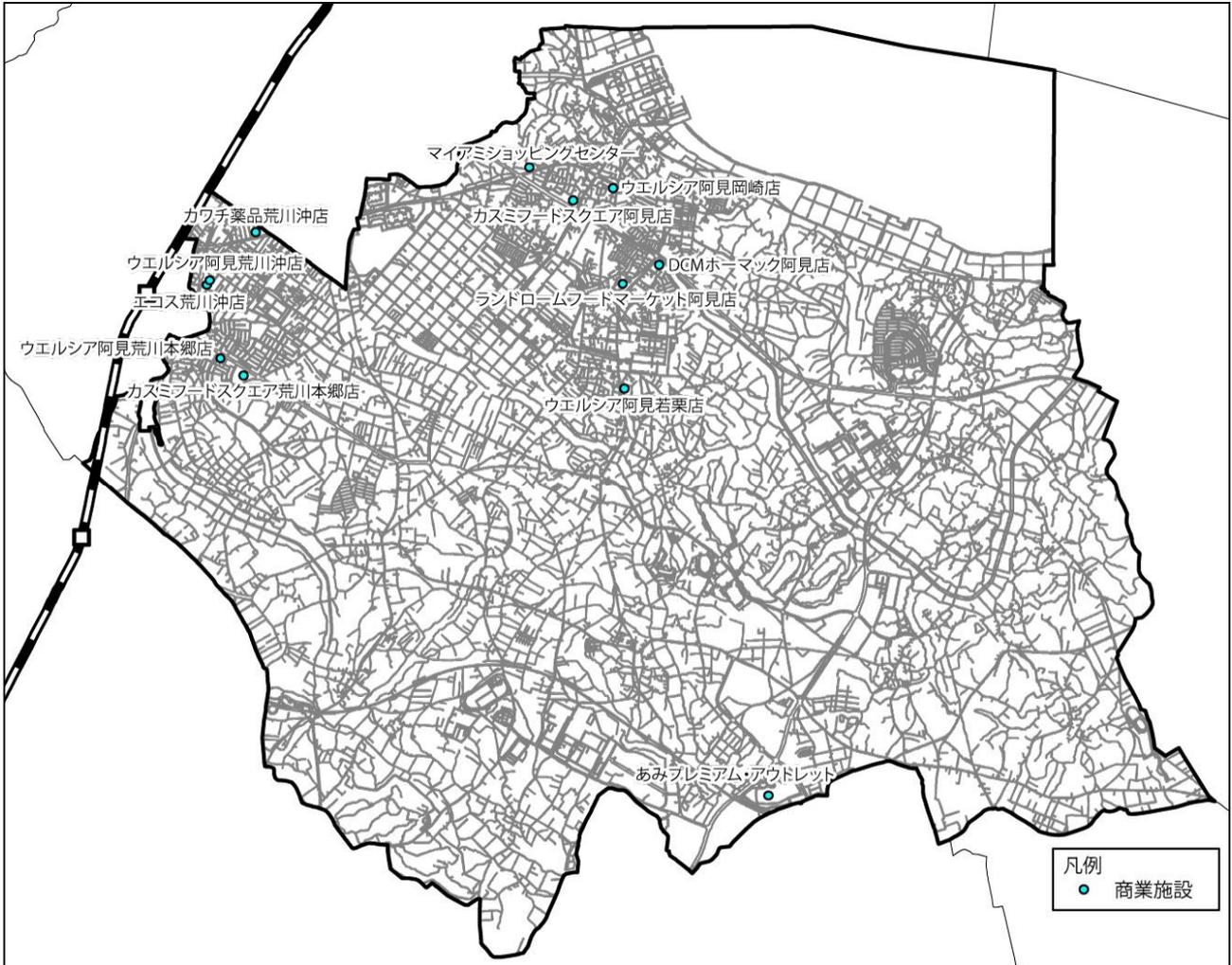


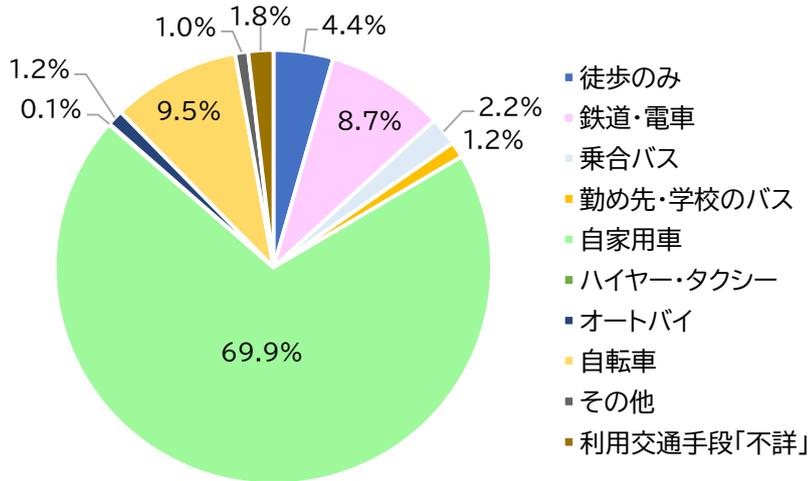
図 2-10 主要施設立地(商業施設)

## 4 通勤・通学での移動実態

下記に令和2年国勢調査結果からみる移動実態を整理します。

### ●利用交通手段

本町が常住地である15歳以上の自宅外就業者、通学者の利用交通手段は、自家用車が最も多く、約7割を占めています。次いで鉄道・電車(8.7%)となっています。



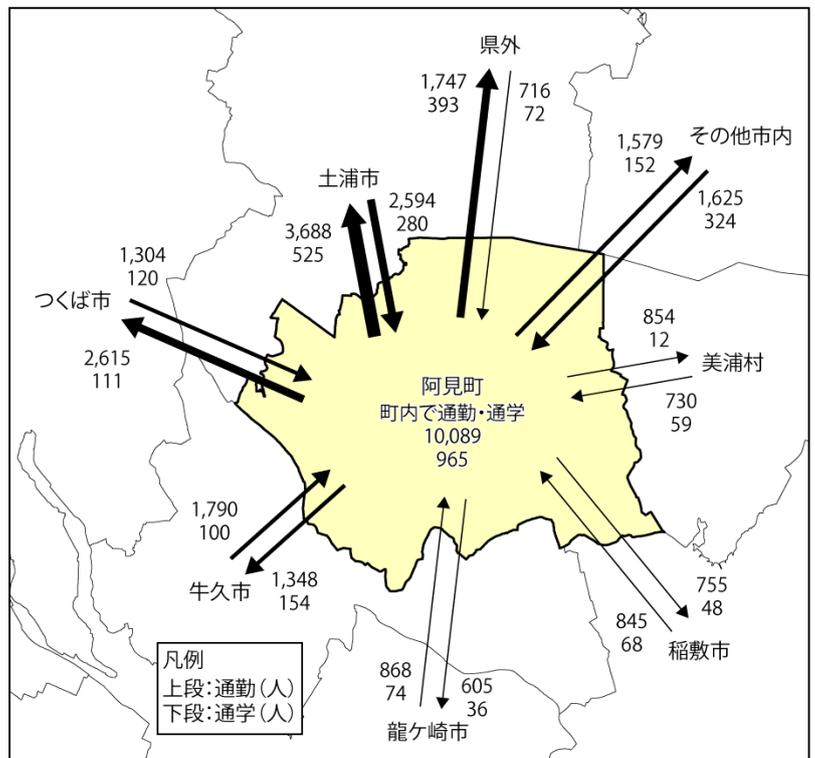
出典: 令和2年国勢調査

図 2-11 阿見町常住者の利用交通手段

### ●通勤先と通学先

15歳以上の本町への通勤・通学地、また本町からの通勤・通学地の状況は右記の図が示すよう、通勤・通学ともに土浦市が最も多い状況です。本町からの通勤地では、土浦市に次いでつくば市、県外の順で多く、通学地では、土浦市、県外、牛久市の順となっています。

町外からの状況では、通勤・通学ともに土浦市からが最も多く、次いで牛久市となっています。



## 第3章 上位計画・関連計画の整理

「阿見町地域公共交通計画」の上位計画・関連計画として、下記に示す各計画が位置付けられます。以下に各計画におけるまちづくりや公共交通に係る方針、政策を整理します。

### 〈上位計画〉

#### ・阿見町第6次総合計画(後期基本計画 2019-2023)

策定時期:平成 31 年3月

計画期間:令和元年度～令和5年度

平成 26 年3月に策定された「阿見町第6次総合計 前期計画」の後期計画として、本町のまちづくりの方向を示す最上位計画。5年間の計画期間の施策の目標、体系及び展開方針を示す。

#### ・阿見町都市計画マスタープラン

策定時期:平成 28 年3月

計画期間:平成 28 年度 ～令和 17 年度

様々な都市整備の課題を踏まえ、土地利用の総合的な方針、市街地の整備方針や道路・公園・下水道などの都市施設の整備方針など、計画的なまちづくりの方策を示す。定住促進、安全・安心、協働の3点を基本理念に掲げる。

#### ・阿見町立地適正化計画

策定時期:令和3年3月

計画期間:令和3年度～令和 22 年度

「阿見町都市計画マスタープラン」で示された将来都市像を基本とし、コンパクトシティの形成を誘導するための土地利用、地区計画等のマスタープラン。

### 〈関連計画〉

#### ・阿見町地域福祉計画

策定時期:令和3年3月

計画期間:令和3年度～令和7年度

高齢者や障害者への支援、子ども・子育て支援など、各分野で制度的な対応を進めるとともに、福祉課題・生活課題を解決していくための推進計画。

# 1 上位計画の整理

## ■阿見町第6次総合計画(後期基本計画 2019-2023)

「第3章 暮らしを支えるまちづくり」の「第2節 快適で住みよいまちづくり」において、「交通体系・公共交通の充実」を掲げています。前期計画の取組として運行を開始したデマンドタクシー「あみまるくん」の利便性の向上をはじめとした下記の内容を示しています。

### 後期期間の取組内容

- ・デマンドタクシー「あみまるくん」についてシステムの見直しや運行台数等の検討を行い、利用者の利便性の向上を図る。
- ・公共交通空白地域に対する対策を検討する。
- ・運転免許証自主返納者に対する支援を検討する。
- ・茨城県や関係市町村と連携し、路線バスや常磐線など、公共交通の利用促進を図る。

### 施策の体系

#### 公共交通の利便性向上

- ・高齢者や学生等の移動制約者の移動利便性を確保するため、デマンドタクシー「あみまるくん」の利便性の向上や新たな公共交通体系の構築に取り組む。
- ・路線バス事業者に対する支援や働きかけを通じ、利便性の維持・向上を図る。
- ・関係機関との連携により、JR 常磐線の利便性の向上に取り組む。また、連携による効率的な PR 等を通じ、公共交通の利用拡大に取り組む。
- ・地球環境への配慮から、マイカーの利用自粛や公共交通の利用促進に取り組む。

主な事業	公共交通推進事業/常磐線利便性向上事業		
	指標名	現況(2017年度)	目標(2023年度)
指標	デマンドタクシー「あみまるくん」の乗降客数	9,368人/年	11,500人/年
	路線バスの乗降客数	3,400人/日	3,500人/日

## ■阿見町都市計画マスタープラン

公共交通ネットワークの課題・方針等について、下記の内容を示しています。

### 「第1編 総論・5\_都市整備の課題」

#### 課題と解決の方向性

##### 課題

町内に最適な公共交通ネットワークが必要とされている

##### 課題解決の方向性

- ・効率的な公共交通整備の促進
- ・町全体のネットワーク化の検討

### 「第2編 全体構想・都市整備に関する方針」

#### 公共交通の整備方針

◇町の主要な市街地・拠点を結び、町内をめぐる公共交通ネットワークとして路線ネットワークの形成を図る。

- ・日常生活の移動手段の利便性向上のために、バス路線の拡充を検討し、バス事業者に働きかける。
- ・東南部の市街地(阿見吉原地区・阿見東部工業団地など)と荒川沖駅を結ぶバス路線の新設を促進する。
- ・学校再編にあわせたスクールバスの導入と日中の福祉的利用やコミュニティバス化を検討する。

◇公共交通不便地域における日常生活の移動手段は、引き続きデマンドタクシーで補完するとともに、運行の効率化を図る。

### 「第3編 地域別構想」

#### 中央地域の将来像(公共交通)

- ・デマンドタクシーの充実化を図るとともに、学校再編に伴うスクールバスと連携したコミュニティバスの導入を検討する。

#### 西部地域の将来像(公共交通)

- ・荒川沖～本郷地区～荒川本郷地区における新規バス路線の実現に向け、バス事業者への働きかけを強化し、また、デマンドタクシーの運行効率の向上を図るなど、交通弱者への対策を推進する。

#### 東南部地域の将来像(公共交通)

- ・公共交通が行き届かないエリアについては、デマンドタクシーで補完するとともに、学校再編に伴うスクールバスと連携したコミュニティバスの導入を検討する。

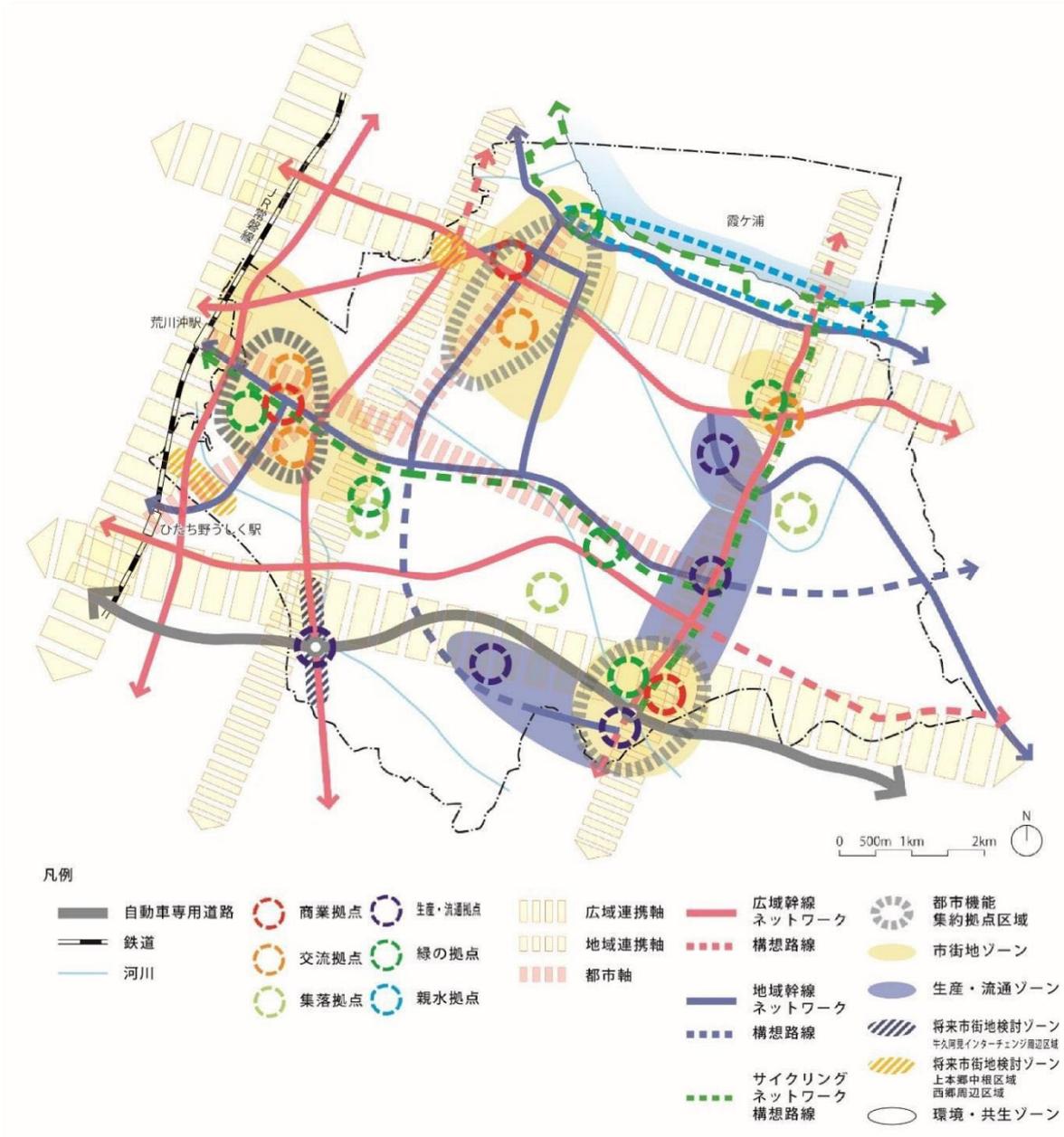
## 「第4編 重点プロジェクト」未来を創るまちづくりプロジェクト

### プロジェクトNo.8

#### まちづくりに対応した公共交通システムの構築

- ・荒川本郷地区や阿見吉原地区など新しい都市の整備や人口の定着に併せた新規路線バスの実現を目指し、公共交通の利便性の向上を図る。
- ・路線バスのネットワークのないエリアにおいて、デマンドタクシーの効果的な運用やコミュニティバス導入の検討など、地域の実状に即した公共交通体系の構築を図る。

### 将来都市構造図



出典:「阿見町都市計画マスタープラン」第2編 55頁

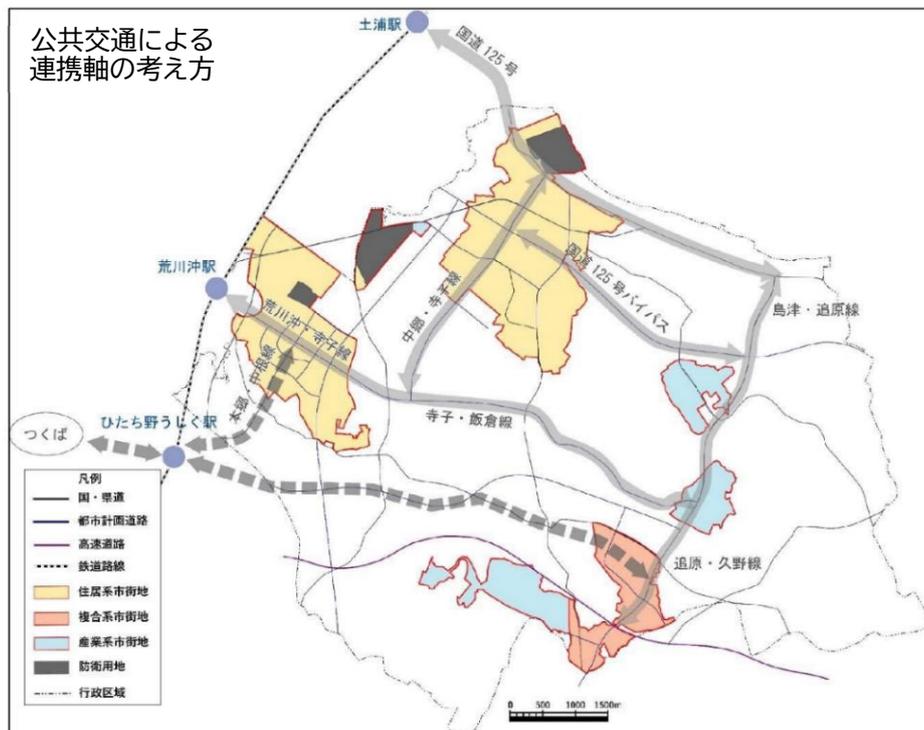
## ■阿見町立地適正化計画

「第3章 阿見町の都市構造」の「第2節 立地適正化計画における将来都市構造の考え方」において、「公共交通による連携軸」を掲げ、下記の内容を示しています。また、まちづくりの基本方針を『暮らしを支える「拠点形成」と「連携による利便性向上」を目指すまちづくり』とし、達成するための施策の一つとして「公共交通の利用の促進」を掲げています。

### 公共交通による連携軸

公共交通については、高齢化の進展や環境意識の高まりの中で、今後も重要な交通機関となることから、既存の路線と都市計画道路において、公共交通の収容を想定する。また、町南部では、JR ひたち野うしく駅やつくば市中心部とのアクセスを確保するため、中根・飯倉線や本郷・中根線の整備、既存の町道の充実などによる公共交通の収容を想定する。

なお、自動運転技術の発展に伴い自動運転による公共交通の運行も見込まれるため、連携軸を活かした新たな公共交通の収容を想定する。



出典:「阿見町立地適正化計画」第3章 33 頁

## 施策の体系

### 公共交通の利用促進

公共交通ネットワークによる利便性が確保されたまちづくりの指標として、鉄道駅と連携する路線バスシステムの維持、デマンドタクシーの利用促進を図る。

評価指標		現状値 (2020)	中間値 (2030)	目標値 (2040)
鉄道駅へのバス 路線数(系統)	JR 土浦駅	17	17	17
	JR 荒川沖駅	1	2	2
デマンドタクシー利用者数(人)		11,729	13,000	14,000

## 2 関連計画の整理

### ■阿見町地域福祉計画

「第4章 地域福祉の推進に向けた取り組み」における「基本目標3安全・安心な地域づくりを推進する」を達成するための関連事業として、公共交通に係る下記を示しています。

#### 施策の方向性

##### ・快適に暮らせる環境づくり

高齢者や障害者など日常の外出が困難な人に対する移動性の検討

##### ・バリアフリー等によるまちづくりの推進

高齢者や障害者、子育て家庭などをはじめ、外出支援・移動支援手段の確保

#### 公共交通に係る関連事業【公共交通対策事業】

阿見町デマンドタクシー「あみまるくん」の運行により、車を運転しない人や、交通手段に不便をきたしている人の移動利便性の向上に努める。

## 3 公共交通整備に求められる役割

上位計画及び関連計画を整理した結果を踏まえると、全ての計画において、路線バスの運行の無い地域における移動手段の確保や交通弱者の移動手段として、デマンドタクシーの活用や利用促進が掲げられています。また、路線バスネットワークの拡充等を通じ、より利便性の高い公共交通ネットワークを目指すことも示されています。

表 3-1 上位計画・関連計画における公共交通整備に求められる役割の要点

	計画名称	本計画との主な関連事項
上位計画	阿見町第6次総合計画 (後期基本計画 2019-2023)	・デマンドタクシー「あみまるくん」の利便性の向上や新たな公共交通体系の構築に取り組むほか、路線バス事業者に対する支援や働きかけを通じ、利便性の維持・向上を図る。 ・JR 常磐線との連携による効率的な PR 等を通じ、公共交通の利用拡大に取り組む。
	阿見町都市計画 マスタープラン	・路線バスのネットワークのないエリアにおいて、デマンドタクシーの効果的な運用やコミュニティバス導入の検討など、地域の実状に即した公共交通体系の構築を図る。
	阿見町立地適正化 計画	・鉄道駅と連携する路線バス系統の維持、デマンドタクシーの利用促進を図る。
関連計画	阿見町地域福祉 計画	・高齢者や障害者など日常の外出が困難な人に対する移動性の検討を行う。 ・デマンドタクシー「あみまるくん」の運行により、車を運転しない人や、交通手段に不便をきたしている人の移動利便性の向上に努める。

## 第4章 公共交通等の現況

### 1 公共交通の利用圏域およびカバー率

本町には鉄道駅は無く、町民の多くが JR 土浦駅、JR 荒川沖駅、JR ひたち野うしく駅といった近隣の駅を利用しています。また、路線バスは、関東鉄道バス、JR バスが運行されており、鉄道駅へは JR 土浦駅、JR 荒川沖駅へのバスでのアクセスが可能です。

その他の公共交通は「デマンドタクシーあみまるくん」が運行されており、利用者は増加傾向にあるものの、町民における認知度の低さが課題となっています。

公共交通利用圏域は、路線バスのバス停 300m 圏域で示すと次頁の図の通り、カバー率は 22.3%です。阿見町役場、東京医科大学茨城医療センター等の集積がみられる町北部は、路線バスのバス路線があるため、高いカバー率を示している一方、町西部、南東部には公共交通空白地域が目立つ状況です。

阿見町公共交通※カバー率:22.3% ※公共交通:路線バスのみを対象とし算出  
[面積 71.4 平方キロメートル・バス停 300m 圏域カバー面積 15.9 平方キロメートル]

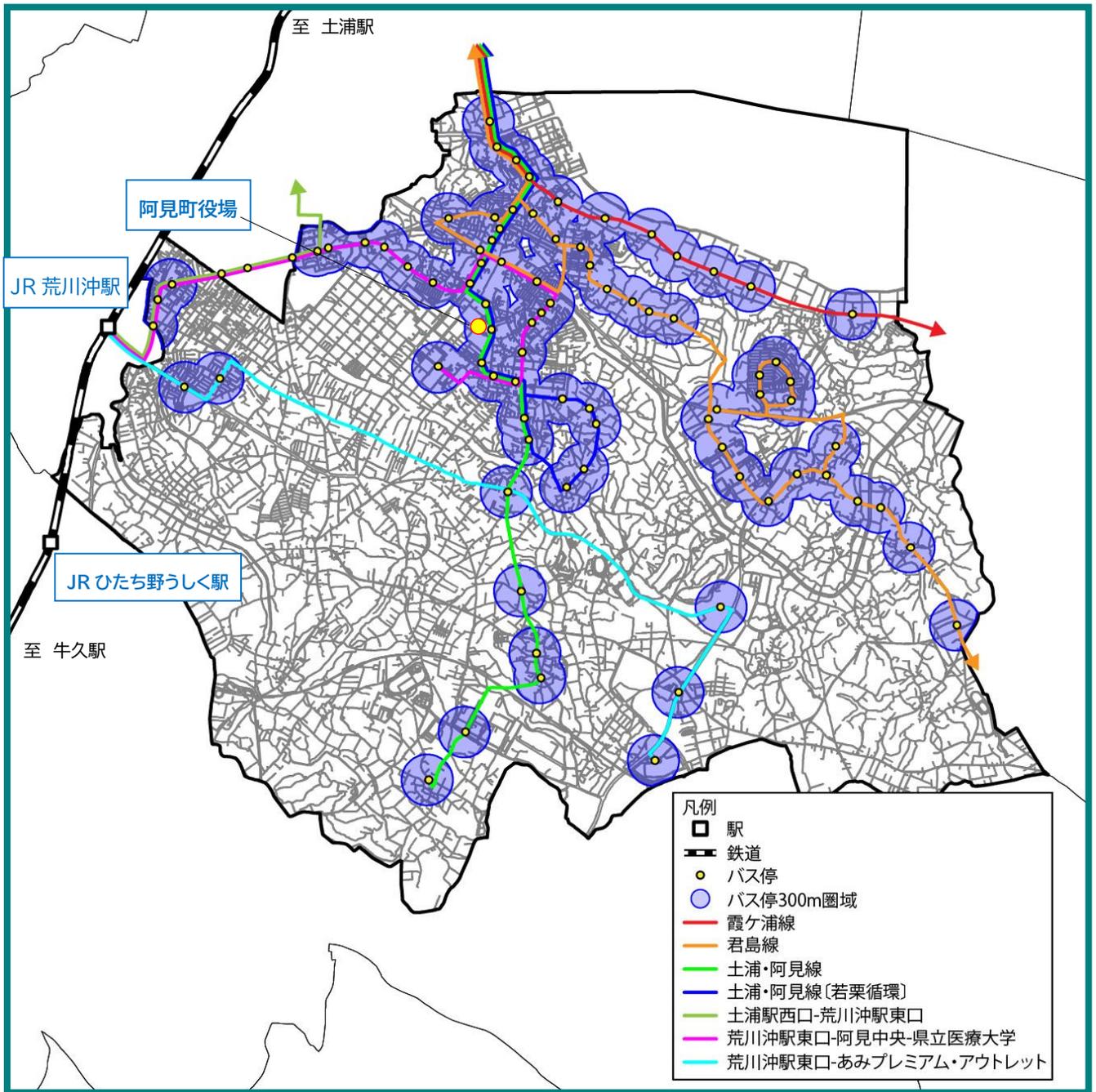


図 4-1 阿見町の公共交通と利用圏域

## 2 路線バスの運行状況

鉄道駅を擁していない本町にとって、主要な公共交通は路線バスとなっています。下図に示すよう、バス路線は概ね町内の東西南北を通過しており、主要施設である阿見町役場、東京医科大学茨城医療センター、あみプレミアム・アウトレット等の施設の他、土浦駅、荒川沖駅といったJR各駅へバスでのアクセスが可能です。

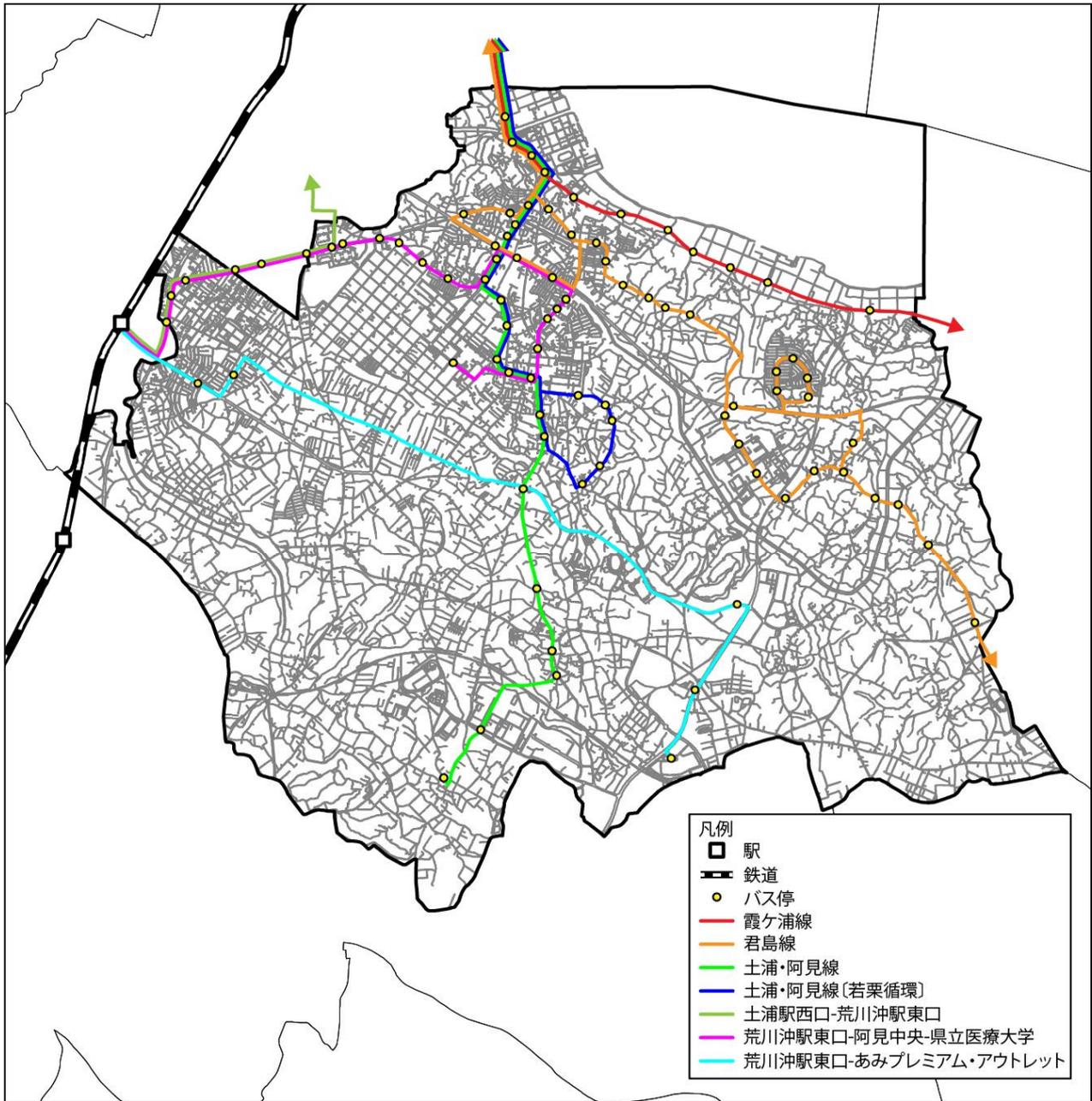


図 4-2 阿見町のバス路線

## ●阿見町内のバス路線概要

名称	起点	主な経由地	終点	バス事業者	平日運行本数	
霞ヶ浦線	土浦駅	阿見坂下・木原・美浦トレセン前・大谷	江戸崎	JRバス関東	下り 土浦駅⇒江戸崎方面 18	上り 江戸崎⇒土浦駅方面 18
君島線	土浦駅	阿見坂下・東京医大前・曙町・君島	江戸崎・南平台	JRバス関東	下り 土浦駅⇒江戸崎・南平台方面 7	上り 江戸崎・稲敷市役所・工業団地前⇒土浦駅方面 9
土浦阿見線	福田	阿見中央公民館・阿見坂下・土浦駅	合同庁舎	関東鉄道	—	上り 福田⇒土浦駅・合同庁舎方面 1
	土浦駅	阿見坂下・阿見中央公民館	福田		下り 土浦駅⇒福田方面 2	—
		阿見坂下・東京医科大学病院	阿見中央公民館		下り 土浦駅⇒阿見中央公民館方面 35	上り 阿見中央公民館⇒土浦駅方面 37
土浦阿見線 (若栗循環)	土浦駅	阿見坂下・若栗・阿見中央公民館	若栗循環	関東鉄道	1 ※循環便	
土浦駅西口～ 荒川沖駅東口	土浦駅西口	桜ヶ丘・緑ヶ丘・小岩田・補給処	荒川沖駅東口	関東鉄道	下り 土浦駅⇒荒川沖駅方面 19	上り 荒川沖駅⇒土浦駅方面 18
荒川沖駅東口～ 県立医療大学	荒川沖駅東口	補給処・東京医科大学病院	県立医療大学	関東鉄道	下り 県立医療大学⇒荒川沖駅方面 10	上り 荒川沖駅⇒県立医療大学方面 10
プレミアム アウトレット～ 荒川沖駅東口	荒川沖駅東口	本郷ふれあいセンター・阿見よしわら	あみプレミアムアウトレット	関東鉄道	あみアウトレット方面 10	荒川沖駅方面 10

町内の主要なバス停(※荒川沖駅東口の所在地は土浦市)の近年の利用者数の状況を下記に整理します。荒川沖駅東口に次いで利用者数が多いバス停は、東京医科大学茨城医療センター前であり、当施設への通勤、来院、見舞い等を目的とした来訪者の利用が多いことが予想できます。

表 4-1 町内主要バス停の直近 3 カ年の利用者数推移

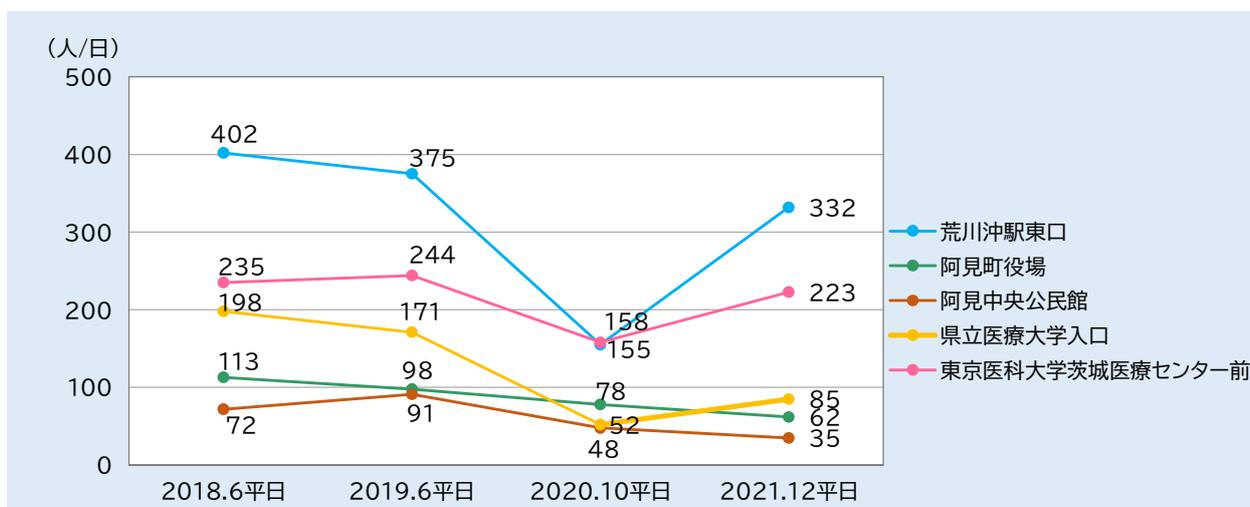
バス停名	2018(H30).6.9 土曜		2018(H30).6.14 木曜		2018(H30).6.17 日曜		2019(R1).6.13 木曜		2020(R2).10.29 木曜	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
荒川沖駅東口	87	141	211	191	57	106	188	187	80	75
阿見町役場	35	20	46	67	11	25	43	55	34	44
阿見中央公民館	23	24	31	41	14	15	33	58	19	29
県立医療大学入口	37	38	105	93	23	33	82	89	25	27
東京医科大学茨城医療センター前	44	56	121	114	65	58	125	119	80	78

・各バス停の直近 4 カ年の平日の利用者数の推移

平日の利用者数の推移をみると、2020年は新型コロナウイルスの感染拡大防止による外出機会減少の影響を受け、利用者数が前年に比べ、大幅に減少したものの、2021年12月時点では復調傾向にあります。

	2018.6平日	2019.6平日	2020.10平日	2021.12平日
荒川沖駅東口	402	375	155	332
阿見町役場	113	98	78	62
阿見中央公民館	72	91	48	35
県立医療大学入口	198	171	52	85
東京医科大学茨城医療センター前	235	244	158	223

数値は乗車数+降車数の合計値



出典:路線バス事業者提供資料

図 4-3 町内主要バス停の平日の利用者数推移

## ●バス停の整備・安全確保状況

国土交通省によるバス停留所の実態把握、安全性確保対策を目的とした「バス停留所安全性確保対策実施状況」の結果によると、本町内では下記のバス停留所において安全対策が必要であるとの判定を受けました。特に、下記に示す A ランクのバス停は、「過去3年以内に停車したバスが要因となる人身事故が発生したバス停」および「バスがバス停に停車した際に横断歩道にその車体がかかるバス停」となっており、安全対策の重要性が高いバス停となっています。

表 4-2 バス停留所安全性確保対策実施状況 町内バス停結果一覧

バス停留所名	所在地	判定結果	完全対策実施状況
曙町(上り)	稲敷郡阿見町曙389-2	A	安全対策検討中
石川入口(上り)	稲敷郡阿見町君島727-1	A	安全対策検討中
石川入口(下り)	稲敷郡阿見町君島727-1	A	安全対策検討中
追原辻(下り)	稲敷郡阿見町追原1334-1	A	安全対策検討中
掛馬(上り)	稲敷郡阿見町追原1372-1	A	安全対策検討中
掛馬(下り)	稲敷郡阿見町追原1372-1	A	安全対策検討中
掛馬台(上り)	稲敷郡阿見町竹来1198	A	安全対策検討中
掛馬台(下り)	稲敷郡阿見町掛馬1087-3	A	安全対策検討中
島津(上り)	稲敷郡阿見町島津408	A	安全対策検討中
島津(下り)	稲敷郡阿見町島津408	A	安全対策検討中
住宅(上り)	稲敷郡阿見町大室1065-1	A	安全対策検討中
廻戸(下り)	稲敷郡阿見町廻戸47	A	安全対策検討中
阿見坂上(下り)	稲敷郡阿見町岡崎1丁目8-1	B	安全対策検討中
池の台(上り)	稲敷郡阿見町大字追原2315	B	安全対策検討中
追原(上り)	稲敷郡阿見町追原1171-1	B	安全対策検討中
追原辻(上り)	稲敷郡阿見町追原1315-1	B	安全対策検討中
霞ヶ浦高校前(上り)	稲敷郡阿見町阿見619-1	B	安全対策検討中
住宅口(上り)	稲敷郡阿見町岡崎1丁目28-2	B	安全対策検討中
ショッピングセンター前(下り)	稲敷郡阿見町中郷2丁目26-1	B	安全対策検討中
竹来(上り)	稲敷郡阿見町竹来1873	B	安全対策検討中
竹来(下り)	稲敷郡阿見町竹来1873	B	安全対策検討中
長浜(下り)	稲敷郡阿見町島津5378	B	安全対策検討中
廻戸(上り)	稲敷郡阿見町廻戸377	B	安全対策検討中
塙(上り)	稲敷郡阿見町大字塙520	B	安全対策検討中
塙(下り)	稲敷郡阿見町大字塙640-1	B	安全対策検討中
武器学校前(上り)	稲敷郡阿見町青宿403-3	B	安全対策検討中
阿見自動車学校前(上り)	稲敷郡阿見町青宿489-1	C	安全対策検討中
武器学校前(下り)	稲敷郡阿見町青宿412-5	C	安全対策検討中

### <ランクについて>

A ランク: 過去3年以内に停車したバスが要因となる人身事故が発生、

またはバスがバス停に停車した際に、横断歩道にその車体がかかる

B ランク: A ランク以外でバスがバス停に停車した際に、横断歩道の前後5mの範囲にその車体がかかる

または A ランク以外でバスがバス停に停車した際に交差点にその車体がかかる

C ランク: A・B ランク以外でバスがバス停に停車した際に交差点の前後5mの範囲にその車体がかかる

または A・B ランク以外で地域住民等の意見や都道府県の実状に応じて抽出

出典: 茨城県バス停留所安全性確保対策実施状況一覧(R4.7 現在)

国土交通省関東運輸局ホームページより

### 3 デマンドタクシー「あみまるくん」の運行状況

鉄道駅を擁さず、路線バスの運行が公共交通の中心であった本町において、デマンドタクシー「あみまるくん」は、交通空白地域の解消、地区内の短距離移動支援等を目的として平成23年2月1日より実証運行を開始した移動手段です。平成24年8月からは荒川沖駅東口付近への乗り入れを開始し、「フィーダー系統確保維持計画※」を策定し、町民の日頃の移動の利便性を高めるものとして運行を継続しています。

#### ※フィーダー系統確保維持計画

地域公共交通の確保・維持・改善のために、市や町などが、地域の特性・実情に応じた最適な移動手段やバリアフリー化等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組に関する計画。この計画の策定により、運行経費から運賃等を除いた収支欠損額の1/2以内を国庫補助金として受取ることができ、地域公共交通の維持・確保等のうえで必要なものとなる。



デマンドタクシー「あみまるくん」の車両

#### ●運行概要

##### ●運行日、運行時間帯

平日のみ(月曜～金曜)※祝祭日、年末年始は運休  
午前8時から午後5時まで

##### ●運行本数 9便/日

##### ●運行区域 阿見町内(鉄道駅へは JR 荒川沖駅東口付近までの乗り入れが可能)

##### ●利用要件 事前の利用者登録を済ませた阿見町民

##### ●利用方法 利用希望日の2日前(運休日を除く)から利用したい便の出発時刻の30分前まで(第1便・第2便は前日まで)に予約センターまで電話で予約 ※予約なしの乗車不可

##### ●利用料金 ●大人(中学生以上) 400円

●小児(小学生) 200円 ※小学生未満だけの利用不可

●身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳、自立支援医療受給者証を交付されている人、介護保険法における「要介護者」「要支援者」「事業対象者」、および上記の方の付添人(1人のみに適用) 200円

●幼児(3歳以上7歳未満) 無料

※保護者同伴のこと・保護者1人につき2人まで無料、3人目からは200円

●幼児(3歳未満) 無料 ※保護者同伴のこと

##### ●運行方式 ドアツードア方式(利用者の自宅から目的地までを運行、帰路はその逆を運行)、他の利用者との乗合いにて運行

##### ●運行車両台数 3台

##### ●実施主体 阿見町地域公共交通活性化協議会(運行事業者:有限会社 新町タクシー)

##### ●事業区分 一般乗合旅客自動車運送事業

## ●利用者数の状況

デマンドタクシー「あみまるくん」の登録者数は、下記の表に示すよう、運行開始以来増加傾向にあります。月平均利用者数は毎年約900人/月前後で推移しており、R1には1,000人に迫る利用者数を記録しています。R2は、新型コロナウイルスの感染拡大による外出機会減少に見舞われ、減少に転じたものの、R3は復調傾向にあります。また、登録者の属性の傾向として、毎年(H28以降から記録)80歳以上の登録者が最も多く、R2以降は、登録者数の半数を占める状況となっており、今後も高齢者の利用ニーズが高まることが予想されます。

登録者数	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
男性							34.9%	35.3%	35.1%	35.3%	35.7%	35.7%
女性							65.1%	64.7%	64.9%	64.7%	64.3%	64.3%
合計	800	1,280	1,519	1,756	1,967	2,211	2,382	2,557	2,754	2,977	3,171	3,408
0～19歳							6.2%	5.9%	5.8%	5.9%	5.6%	0.5%
20～39歳							6.3%	6.3%	6.3%	6.5%	6.7%	1.4%
40～59歳							8.9%	9.0%	9.1%	9.1%	9.3%	4.8%
60～79歳							38.4%	36.2%	33.1%	30.7%	28.2%	40.6%
80～99歳							40.1%	42.6%	45.7%	47.7%	50.1%	52.8%

月平均乗車人数	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
平均	424	772	670	862	914	912	891	781	846	977	759	826

※H22～H27は登録者総数のみ

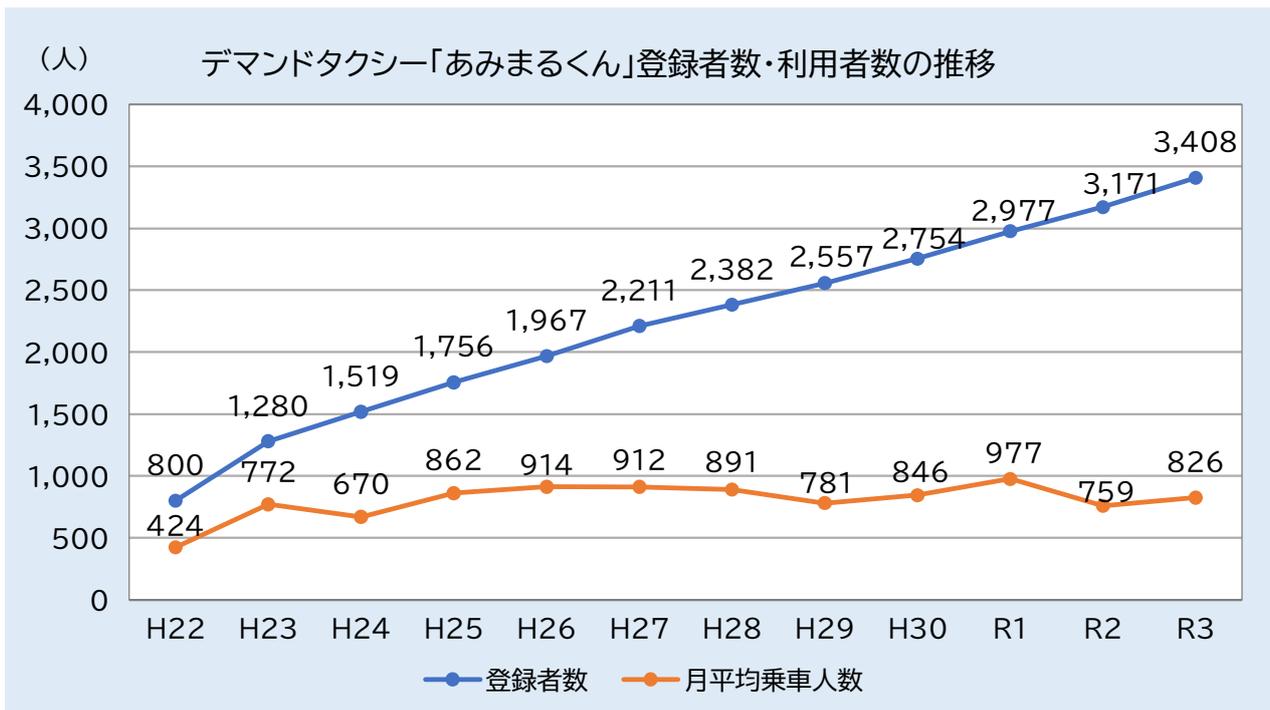


図 4-4 デマンドタクシー「あみまるくん」登録者数・利用者数の推移

## ●利用者の傾向

デマンドタクシー「あみまるくん」の利用者の傾向は、利用時間は毎年9時台、10時台の午前中に集中しています。年間利用回数は1～2回が最も多く、日常的に利用する登録者は少数であると予想できます。このため、利用促進、利用機会の創出等が課題と言えます。

表 4-3 デマンドタクシー「あみまるくん」時間帯別予約数(左)・年間利用頻度(右)の推移

時間帯別予約数	H29	H30	R1	R2	R3	年間利用頻度	H29	H30	R1	R2	R3
8時台	929	1,030	950	1,108	727	1回	57	53	52	46	46
9時台	1,438	1,481	1,808	2,851	1,535	2回	64	40	64	55	56
10時台	1,324	1,370	1,755	3,098	1,733	3回	31	30	37	23	30
11時台	1,041	1,049	1,319	2,569	1,275	4回	23	32	35	23	30
12時台	828	899	1,042	1,720	897	5回	17	17	11	17	24
13時台	671	795	937	1,493	828	6回	14	19	18	19	
14時台	813	1,055	1,063	1,551	837	7～8回	33	25	28	25	78
15時台	918	850	897	1,189	749	9～10回	20	25	29	25	
16時台	391	587	695	613	309	11～15回	33	31	39	40	36
合計	8,353	9,116	10,466	16,192	8,890	16～20回	26	29	27	31	33
						21～25回	30	26	21	18	19
						26～30回	20	19	21	16	20
						31～40回	17	18	28	16	26
						41～50回	12	15	15	14	16
						51～100回	31	36	37	32	25
						100回以上	12	14	20	13	8
						合計	440	429	482	413	447

## ●収支状況

デマンドタクシー「あみまるくん」の収支状況は下記に示すとおり、H28以降、約25～35%前後で推移しています。R2は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、収入、収支率ともに減少しましたが、R3は復調傾向にあります。今後は利用者数の維持と同時にさらなる利用促進策の推進、収支率の改善が課題と言えます。

表 4-4 デマンドタクシー「あみまるくん」の収支状況

(円)

年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3
収入計	7,390,035	7,612,034	6,309,036	9,264,038	7,235,058	7,917,746
国からの補助金	4,416,000	4,990,000	3,497,000	6,144,000	4,846,000	4,456,000
運賃収入等	2,974,035	2,622,034	2,812,036	3,120,038	2,389,058	3,461,746
支出計	24,457,188	24,711,994	24,458,449	24,846,074	26,549,556	24,424,441
差引額						
※収入額-支出額	-17,067,153	-17,099,960	-18,149,413	-15,582,036	-19,314,498	-16,506,695
収支率	30.22%	30.80%	25.79%	37.29%	27.25%	32.42%

※阿見町地域公共交通活性化協議会にてデマンドタクシー「あみまるくん」の運行を行っている。

上記の収支状況は阿見町地域公共交通活性化協議会の会計より引用した。

デマンドタクシー「あみまるくん」の運行経費の不足分は阿見町より負担金として補填している。

支出計については、会議費等を除く事業費としている。

## 4 その他の公共交通

### ●タクシー事業

本町は、一般乗用旅客自動運送事業に基づくタクシー事業者を擁し、本町内を拠点とした運行を実施しています。

### ●スクールバス

本町は、学校統廃合または就学すべき学校の指定により遠距離通学の必要が生じている児童および生徒を利用対象としてスクールバスを平成30年より運行しています。一般貸切旅客自動車運送事業または一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けている事業者によって運行しています。下記に運行概要を整理します。

・利用条件(いずれかに該当する児童および生徒)

- ①阿見町立阿見小学校に通学する児童にあつて、その行政区が大砂、上吉原、中吉原、下吉原、新山または福田である児童
- ②阿見町本郷小学校に通学する児童にあつて、その行政区が実穀、寺子、上小池、下小池、上長または筑見である児童
- ③阿見町立阿見中学校および竹来中学校に通学する生徒にあつて通学距離が片道6km以上の生徒

・運賃 無料

・利用者数(R4年度)

小学校:阿見小学校 80人(運行本数4/日)、本郷小学校 120人(運行本数5/日)

中学校:阿見中学校 7人(運行本数1/日)、竹来中学校 25人(運行本数2/日)

## 5 路線バス事業者へのヒアリング

本計画の策定の一環として、路線バス事業者の視点による問題点・課題点、町への要望等の把握を目的としたヒアリングを実施しました。下記にヒアリング結果の概要を整理します。

- ・対象事業者 ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店、関東鉄道株式会社
- ・実施形式 事業者訪問によるヒアリング
- ・参加者 バス事業者、阿見町都市計画課

### ◆ヒアリング結果 1 ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店

実施日時:令和3年(2021年)10月12日火曜 15:25~16:30

以下にヒアリング結果の概要を整理します。

## バスの運行状況について

### ①現行ルートの問題点

- ・運行ルートにおいては特に問題はない。
- ・昨年実施されたバス停の安全点検においても指導があった「曙町」、「掛馬」は安全性の向上が必要なバス停である。特に「掛馬」はバス停の移動も検討すべきだが、移動先の安全性の確保も考慮する必要があるため、すぐには移動できない状況にある。また、バス停の上屋は地権者の持ち物であることが多く、経年劣化の際の改修、撤去依頼の対応は難しい場合がある。
- ・君島線の雑木林、竹林がある経路は、悪天候時やその後の倒木や葉などが走行に悪影響を与えることがある。
- ・夜間は街灯が無く暗いバス停が多いため、バス協会の補助金を活用し、バス停におけるソーラー灯の設置を進めている。

### ②10年前からコロナ前までの利用者数の状況

- ・コロナ前までは特に大きな変化は無かった。

### ③コロナ渦での定期利用者数の状況

- ・コロナ前の7割程度の利用者数に減少している。緊急事態宣言が発令されると、外出控えが起こるため、さらに利用者数は2～3割減となる状況にある。特に緊急事態宣言下では休校、部活動の休止が実施されるため、通学定期の利用者が減少する。
- ・2020年の春～夏は平日でも休日のダイヤで運行していたが、以降は通常通りの運行を続けている。
- ・今後はテレワークが定着し、バスの利用者が減少する可能性があるため、他のニーズを取り入れることを検討している。

### ④新型コロナウイルスの感染対策について

- ・車内消毒、バス停停車時の車内換気、運転席周りのビニールカーテンの設置、スタッフ検温、乗客への協力依頼の掲示などを実施している。

### ⑤JR駅との接続状況

- ・電車のダイヤに合わせて運行していないため、利用者が目的の電車の時間に合わせ利用している。

## 利用促進の取組について

### ①事業者が実施している利用促進の取組について

- ・ホームページ、ツイッターでPR活動、沿線情報を発信しているほか、子どもを対象としたバスの利用教室も要望があれば実施している。

### ②町に対して依頼したい利用促進の取組について

- ・バスの乗り方教室の実施は町と連携し実施していきたい。
- ・「バス定期券購入補助」の導入を検討頂きたい。
- ・アプリや観光施設と連携し、観光来訪者が増加するような割引サービス等の導入を検討頂きたい。また他のバス会社のバスにも乗車できる一日乗車券等も検討していきたい。

## 交通弱者への対応について

- ・路線バスでは全ての車両でバリアフリーの対応は完了している。
- ・土浦市福祉協議会の協力を得て、高齢者乗車体験の講座に乗務員が参加し、高齢者、障がい者への理解を高めている。

## ICTの導入等について

- ・定期券購入所の廃止が続いているため、スマートフォンで定期を購入できるアプリを導入している。

## 利用者から多く寄せられている要望等

- ・ホームページに掲載していないため、定期券の金額に関する問い合わせが多い。
- ・その他、定期券の販売所の設置の要望、バス停の自転車置き場設置の要望、便数の増設の要望などが日頃寄せられている。

## 今後のダイヤ、ルート、サービス内容等の変更予定の有無

- ・特に変更予定は無いが、今後緊急事態宣言が発令される状況が継続するようであれば、利用者が著しく減少した際の対応として「休校日ダイヤ」を導入することを検討していきたい。世の中の動きにフレキシブルに対応できるように備えていきたい。
- ・コロナの前の利用状況に戻せるような努力を行う経営方針に沿って運行している。

## ◆ヒアリング結果2 関東鉄道株式会社

実施日時:令和3年(2021年)10月13日水曜 10:00~11:20

以下にヒアリング結果の概要を整理します。

### バスの運行状況について

#### ①現行ルートの問題点

- ・「補給処裏門」から大通りに抜ける場所は事故が多いが、ルートは変えようがない状況にある。その他運行ルートにおいては特に問題はない。
- ・阿見町内の経路は大学、病院があるため今後も利用者数の維持が期待できる。
- ・吉原地区は住宅が増えているため、利用者の増加が期待できる。
- ・荒川沖駅東口～アウトレット線は、今後より活用できるよう検討していきたい。

#### ②10年前からコロナ前までの利用者数の状況

- ・医大線に大きな減少は無いが、土浦駅～阿見中央公民館の区間は利用者が減少している。運行本数も徐々に減少しており、30分に1本程度まで減っている。
- ・その他土浦駅からの日中の利用者も減少傾向にある。

#### ③コロナ渦での定期利用者数の状況

- ・通学利用者の割合が多いため、コロナ前より2割程度利用者が減少している。
- ・コロナ渦の対応として、最終便の繰り上げ、1日を通した減便を実施した。
- ・今後はテレワークの定着により通勤利用者は減少すると予想できるが、学生の利用者数は回復すると良い。

#### ④新型コロナウイルスの感染対策について

- ・運転席周りのビニールカーテンの設置、車内消毒、消毒液の設置、車内換気、車内でのマスク着用依頼などを実施している。

#### ⑤JR駅との接続状況

- ・極力電車のダイヤに合わせて運行している。なるべく特別快速に合わせたダイヤを組めたら良い。

### 利用促進の取組について

#### ①事業者が実施している利用促進の取組について

- ・小学生を対象としたバスの乗り方教室を実施している。今後は高齢者を対象にした教室も実施していきたい。
- ・その他斬新なアイデアを取り入れていきたい。

#### ②町に対して依頼したい利用促進の取組について

- ・自家用車の利用からバス利用にシフトする流れを町と作っていきたい。
- ・今後町の職員の方にバス利用のモニター調査員を依頼したい。
- ・利用者に対し自治体の定期購入補助事業として稲敷市が取組んでいる事例があるので参考にするとよい。また、潮来市の事例として東京駅までの高速バスの補助購入事業などがある。

### 交通弱者への対応について

- ・一部ワンステップバスもあるが、全て低床バスを導入している。
- ・定期的に障がい者の方々とバスの利用に関する意見交換を実施している。
- ・車内では筆談用のホワイトボード、聴覚障がい者用にモニターも活用し利用環境を整備している。
- ・高齢者の車内での転倒を防ぐため、車内アナウンスを強化している。

### ICTの導入等について

- ・全車においてICカードの支払いに対応している。
- ・今後はIC定期、スマートフォンアプリ定期券の導入に向けた検討をしていきたい。

### 利用者から多く寄せられている要望等

- ・運行本数の増便、特に夜間の運行の増設についての要望が多い。
- ・定時運行への要望も多い。

### 今後のダイヤ、ルート、サービス内容等の変更予定の有無

- ・ダイヤの改正の予定がある。早く12月中旬以降となるため、なるべく早く周知を行いたい。

# 第5章 公共交通の利用実態およびニーズの把握

## 1 公共交通に関する町民アンケート

本計画策定の一環として、町民 2,500 人を無作為抽出し、日頃の移動実態、公共交通の利用状況、要望等を把握するため、郵送配布・回収によるアンケート調査を実施しました。その結果を下記に整理します。

### ●実施概要

アンケート実施期間：令和3年 10月1日(金)～10月29日(金)※ポスト投函期限

回答数：969票(回答率：39%)

### ◆居住者の属性

#### 年齢

選択肢	回答数	割合
1 10歳代	83	8.6%
2 20歳代	59	6.1%
3 30歳代	86	8.9%
4 40歳代	124	12.9%
5 50歳代	126	13.1%
6 60歳代	159	16.5%
7 70歳代	171	17.8%
8 80歳代	154	16.0%
合計	962	100%
無回答	7	

#### 性別

選択肢	回答数	割合
1 男性	443	46.5%
2 女性	509	53.5%
合計	952	100%
無回答	17	

#### 職業

選択肢	回答数	割合
1 会社員・公民・団体職員	267	27.7%
2 自営業	60	6.2%
3 学生	99	10.3%
4 アルバイト・パート	131	13.6%
5 専業主婦(夫)	106	11.0%
6 無職	274	28.4%
7 その他	28	2.9%
合計	965	100%
無回答	4	

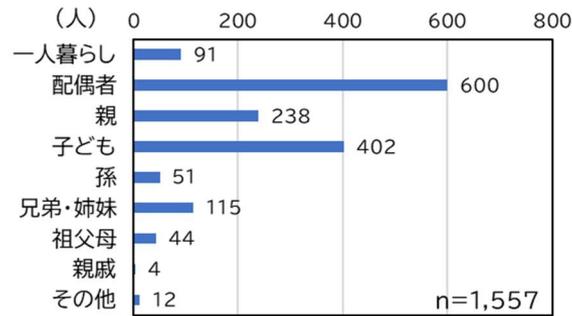
#### 阿見町居住年数

選択肢	回答数	割合
1 5年未満	87	9.1%
2 5～10年未満	57	5.9%
3 10～20年未満	220	22.9%
4 20年以上	595	62.0%
合計	959	100%
無回答	10	

#### 居住地

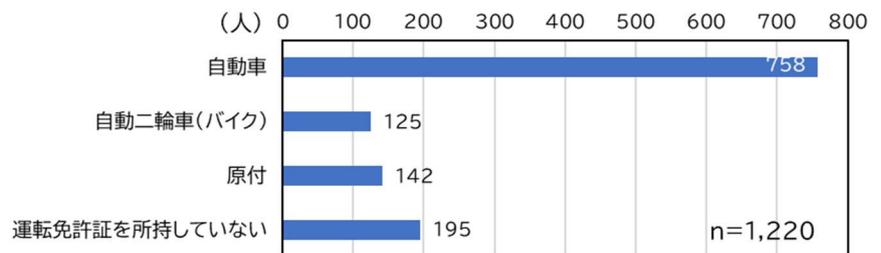
順位	字名	回答者数	順位	字名	回答者数	順位	字名	回答者数
1	うずら野	67	17	上長	20	31	上条	6
2	本郷・上本郷・下本郷	63	17	住吉	20	34	飯倉	5
3	阿見	56	19	一区・一区北・一区南	16	34	追原	5
3	中央	56	19	上郷	16	36	掛馬	4
5	南平台	52	21	青宿	17	36	君島	4
6	二区・二区北・二区南	45	22	筑見	13	36	福田	4
7	荒川本郷	38	23	シンワ	12	36	竹来	4
8	曙・曙南・曙東	35	24	廻戸	10	36	阿見台	4
9	岡崎	31	24	三区・三区上	10	41	北	3
10	若栗・若栗北	33	26	霞台	9	41	大形	3
11	中央東・西・南・北	26	26	西郷	9	43	塙	2
11	中郷・中郷西・中郷東・本中郷	26	28	大室	8	43	レイクサイド	2
13	吉原・上吉原・中吉原・下吉原	25	28	白鷺・白鷺団地	8	43	石川	2
14	鈴木	24	30	小池・下小池	7	43	新町	2
15	実穀	21	31	富士団地	6	-	その他	22
15	島津・上島津・下島津・南島津	21	31	西方	6	-	無回答	91

## 世帯構成(複数選択)

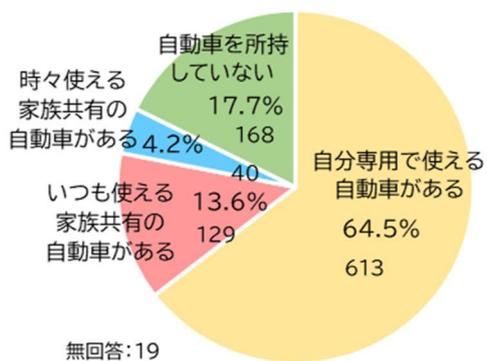


## ◆運転免許証と車両の所有状況

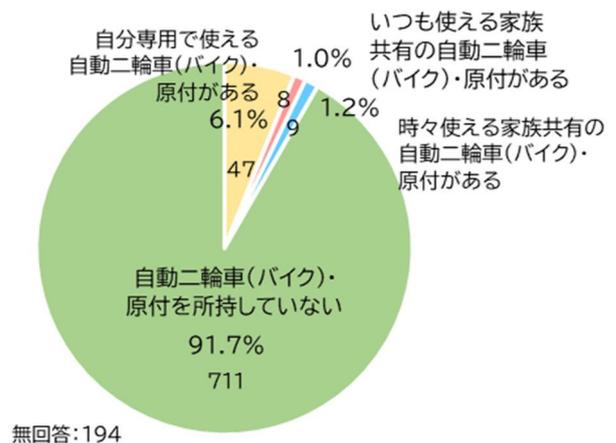
### 免許証の所有状況(複数選択)



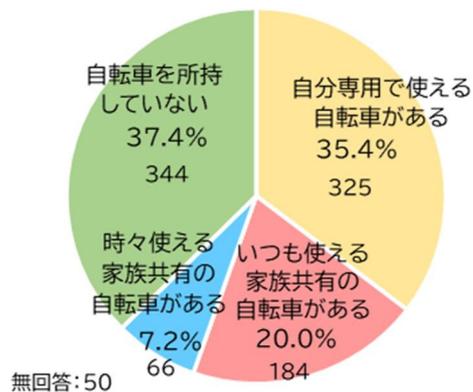
### 自動車の所有



### 自動二輪車(バイク)・原付の所有



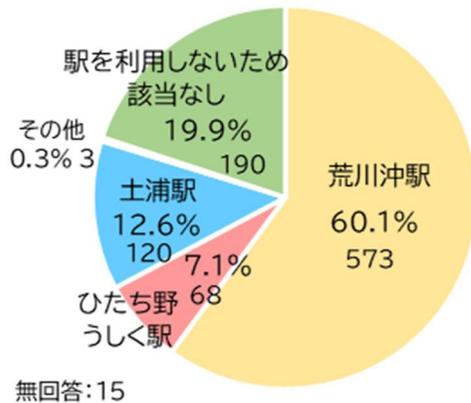
### 自転車の所有



- ・回答者の年齢層は、「70 歳代」が最も多く、次いで「60 歳代」、「80 歳代」と高齢者の回答率が高い。
- ・阿見町居住年数は、「20 年以上」が過半数を占めている。
- ・所有している運転免許証は「自動車」が最も多く、自分専用の自動車の所有も高い割合となっている。一方、二輪車・原付の所持率は低い状況にある。

## ◆駅までの移動・普段の外出について

### 最もよく利用する駅とその駅までの主な移動手段



選択肢		回答数	割合
1	自身の運転による自動車	417	51.0%
2	家族の運転による自動車	179	21.9%
3	親戚、友人、知人の運転による自動車	5	0.6%
4	自転車	46	5.6%
5	バイク(原付も含む)	3	0.4%
6	徒歩	82	10.0%
7	路線バス	68	8.3%
8	デマンドタクシー「あみまるくん」	8	1.0%
9	その他	9	1.1%
合計		817	100%

無回答

152

### 日常的な外出時の移動手段

選択肢		回答数	割合
1	自身の運転による自動車	667	69.6%
2	家族の運転による自動車	142	14.8%
3	親戚、友人、知人の運転による自動車	4	0.4%
4	自転車	72	7.5%
5	バイク(原付も含む)	9	0.9%
6	徒歩	27	2.8%
7	路線バス	18	1.9%
8	電車	6	0.6%
9	デマンドタクシー「あみまるくん」	10	1.0%
10	その他	4	0.4%
合計		959	100%

無回答

10

### 主な外出先

選択肢		回答数	割合
1	勤務先	388	40.8%
2	通学先	73	7.7%
3	病院	99	10.4%
4	福祉施設	5	0.5%
5	公共施設	11	1.2%
6	買物	322	33.9%
7	食事・レジャー	16	1.7%
8	金融機関(銀行・郵便局)	4	0.4%
9	家族・親戚・友人宅への訪問	9	0.9%
10	その他	24	2.5%
合計		951	100%

無回答

18

### 主な外出先への外出頻度

選択肢		回答数	割合
1	週5日以上	445	46.9%
2	週3~4日	252	26.6%
3	週1~2日	156	16.4%
4	月2~3日	63	6.6%
5	月1日程度	33	3.5%
合計		949	100%

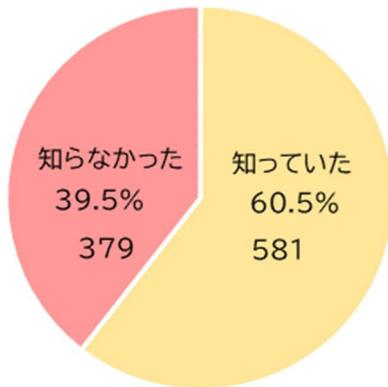
無回答

20

- ・最もよく利用する駅は、「荒川沖駅」が最も多く、次いで「駅を利用しないため該当なし」となっている。
- ・駅までの移動手段は、「自身の運転による自動車」が半数を占めており、次いで「家族の運転による自動車」となっている。
- ・日常的な移動手段も駅までの移動手段と同様の傾向となっている。
- ・主な外出先は、「勤務先」が最も多く、次いで「買物」、「病院」、「通学先」となっている。頻度は、「週5日以上」が約半数を占めている。

## ◆デマンドタクシー「あみまるくん」について

### 認知度と利用頻度



選択肢	回答数	割合
1 全く利用しない	893	96.5%
2 年に数回程度	18	1.9%
3 月に数回程度	11	1.2%
4 週に数回程度	2	0.2%
5 雨天など悪天候時のみ利用する	1	0.1%
合計	925	96%
無回答	44	

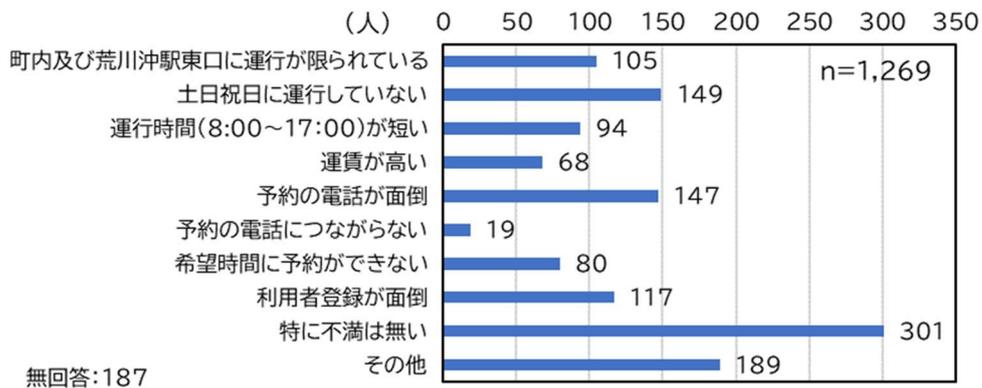
あみまるくんを利用した際の主な外出先:病院(29人)、買物(8人)

あみまるくんの満足度:「満足:不満のどちらとも言えない」(78人)、「どちらかという不満」(20人)、

「どちらかという満足」(16人)、「不満」(14人)、「満足」(13人)

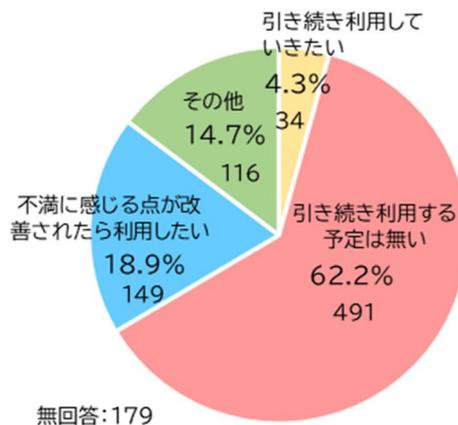
※利用したことがない回答者および無回答が多く、上記は主要な回答を記載。(無回答 828人)

### あみまるくんに対する不満事項(複数選択)



その他の主な意見:使っていない、使ったことが無い、知らなかったので回答ができない(164件)

### 今後のデマンドタクシー「あみまるくん」の利用意向



#### その他の主な意見:

運転できなくなったら利用したい・免許返納後に利用したい(47件)

利用してみたい・機会があれば利用したい(16件)

高齢になったら利用したい(15件)

・デマンドタクシー「あみまるくん」は、認知度は過半数を超えているが、利用率は低い状況にある。同時に今後も引き続き利用する予定が無いと考える人が多く、周知や利用促進が必要と言える。  
 ・利用をしたことが無い人が多く、不満や要望の意見が少ない状況にある。

## ◆阿見町の公共交通(路線バス・デマンドタクシー「あみまるくん」)について

### 公共交通を利用した外出目的と頻度(複数選択)

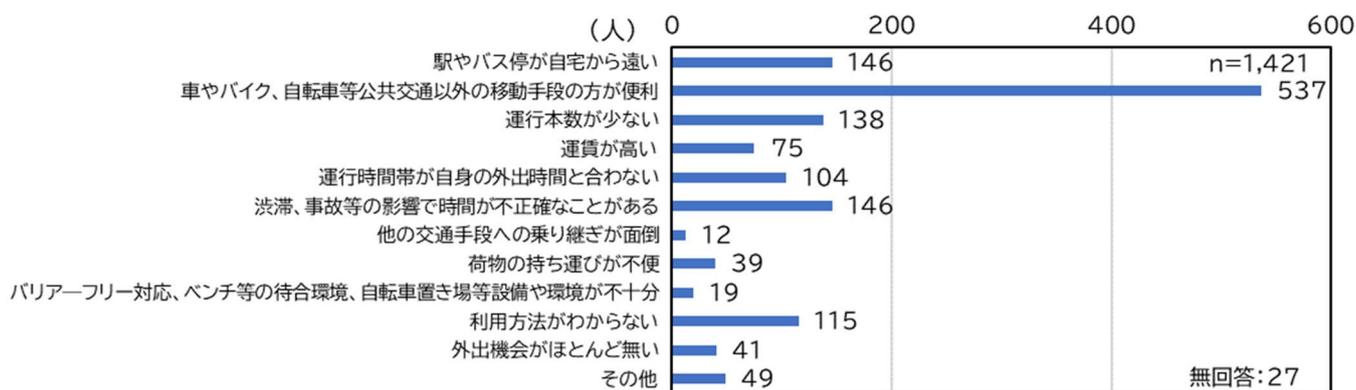
<目的>

選択肢	回答数	割合
1 勤務・業務	19	2.5%
2 通学	11	1.5%
3 病院	28	3.7%
4 福祉施設	1	0.1%
5 公共施設での用事	4	0.5%
6 買物	20	2.7%
7 食事・レジャー	8	1.1%
8 金融機関(銀行・郵便局)	4	0.5%
9 家族・親戚・友人宅への訪問	7	0.9%
10 その他	0	0.0%
11 阿見町内の公共交通を利用しないため該当なし	652	86.5%
合計	754	100%

<頻度>

選択肢	回答数	割合
1 週5日以上	26	19.0%
2 週3~4日	14	10.2%
3 週1~2日	22	16.1%
4 月2~3日	28	20.4%
5 月1日程度	47	34.3%
合計	137	100%

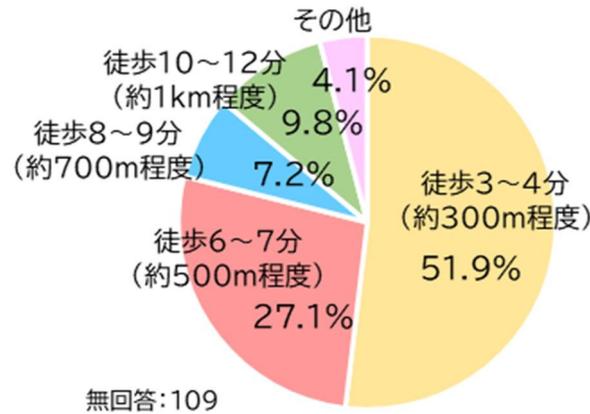
### 公共交通を利用しない理由度(複数選択)



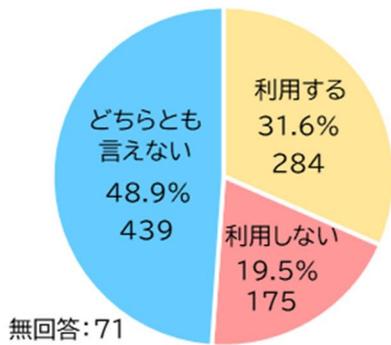
- ・公共交通を利用した外出目的は、「利用しないため該当なし」が最も多く、約9割に及んでいる。
- ・利用しない理由としては、「車やバイク等公共交通以外の移動手段の方が便利」が最も多く、次いで「駅やバス停が自宅から遠い」、「時間が不正確なことがある」、「運行本数が少ない」が挙げられている。

## ◆公共交通への期待

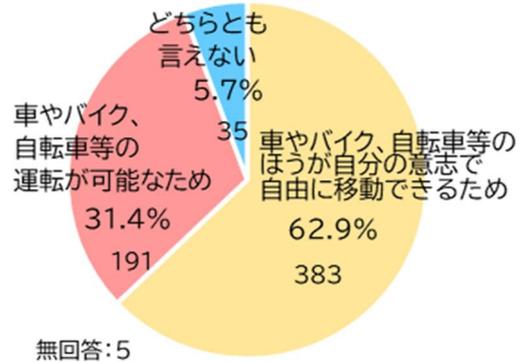
### 利用したい公共交通乗降場までの距離



### 今後公共交通が充実した際の利用意向



### 「利用しない」「どちらとも言えない」理由



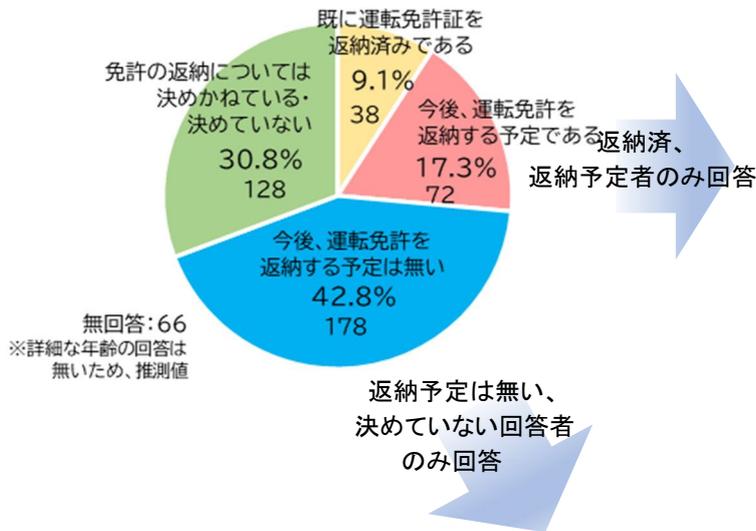
### 公共交通において重視すること(複数選択)

選択肢	1番	2番	3番	合計	割合
ア 運賃の安さ	169	160	173	502	20.9%
イ 運行本数の多さ	205	253	117	575	23.9%
ウ 目的地までの速さ	29	46	78	153	6.4%
エ 到着時刻の確実性	34	60	59	153	6.4%
オ 乗り継ぎ回数の少なさ	12	52	84	148	6.2%
カ 安全性	48	49	84	181	7.5%
キ パリアフリーの導入、乗り心地や快適性	4	13	32	49	2.0%
ク ICカードの支払い、アプリでの予約等、最新技術の導入	14	25	54	93	3.9%
ケ 自宅もしくは自宅付近から利用できること	290	143	116	549	22.8%
合計	805	801	797	2403	100%
無回答	162	166	170		

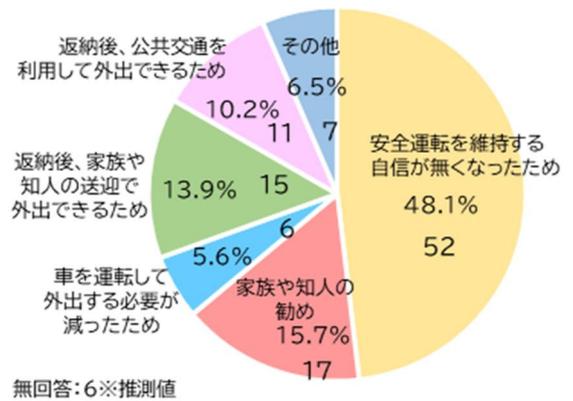
- ・利用したい公共交通乗降場までの距離は、「徒歩3～4分(約300m程度)」が過半数を占めている。
- ・公共交通が今後充実した際の利用意向は、「どちらとも言えない」がほぼ半数を占めている。
- ・公共交通において重視することは、「運行本数の多さ」が最も多く、次いで「自宅もしくは自宅付近から利用できる」。

## ◆運転免許証の自主返納について(65歳以上のみ回答)

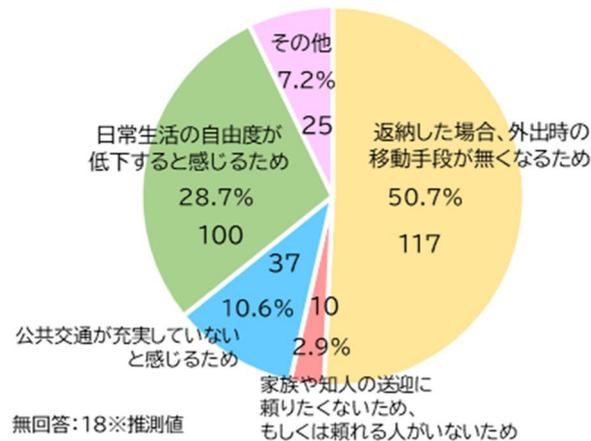
### 免許返納の意向



### 免許証返納(予定)の理由



### 免許証を返納しない(予定)の理由



### 「免許返納の予定は無い」回答者の住まい上位(60~80歳代)

阿見: 14票、南平台: 10票

### 「免許返納について決めかねている・決めていない」回答者の住まい上位(60~80歳代)

2区: 10票、うずら野およびうずら野北: 10票、中央(中央東西南北含む): 10票

- ・運転免許証返納意向は、「今後、運転免許を返納する予定は無い」が最も多く、次いで「返納については決めかねている・決めていない」となっている。全体的に返納済、返納予定者の割合が低い状況にある。
- ・返納済および返納予定者の理由は、「安全運転を維持する自信が無くなったため」が約半数を占めている。
- ・返納をしない意向の理由は、「返納した場合、外出時の移動手段が無くなるため」が半数を占めている。

## ●調査結果のまとめ

- ・自動車の所有率が高く、自分専用および家族共用の自動車を所有している割合も高い。
- ・回答者の6割が荒川沖駅を最もよく利用する駅としており、駅までの移動は自動車の移動が約7割となっている。
- ・日常的な移動手段においても、約85%が自動車を利用すると回答しており、自動車依存度の高い状況にある。一方、普段公共交通を利用して外出しないと回答する人の割合も高い状況にあり、その理由として「自動車等の移動の方が便利」という理由が過半数を占めている。

以上の調査結果から、自動車依存度の高さが顕著であり、公共交通の利用促進と利便性の向上が課題と言える。

## 2 路線バス利用者へのアンケート

本計画策定の一環として、路線バスの利用者を対象に、利用特性(利用目的・利用頻度等)や、運行サービスに対する満足度を把握するためアンケート調査を実施しました。その結果を下記に整理します。

### ●実施概要

アンケート日時:休日 令和3年11月6日(土)/平日 令和3年11月9日(火) 7時~19時

調査方法・調査対象:阿見町内の主要5箇所のバス停にて乗車する利用者を対象にヒアリング形式で実施。

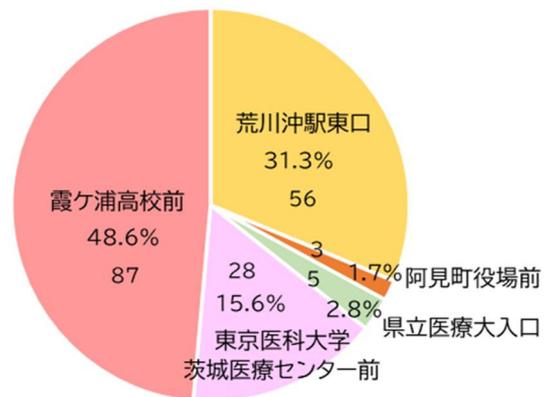
調査実施バス停:①荒川沖駅東口、②阿見町役場前、③県立医療大入口、  
④東京医科大学茨城医療センター前、⑤霞ヶ浦高校前

回答数:休日 179票/平日 206票・2日間計 385票

### ◆休日の調査結果

#### 地点別回答者数

選択肢	回答数	割合
1 荒川沖駅東口	56	31.3%
2 阿見町役場前	3	1.7%
3 県立医療大入口	5	2.8%
4 東京医科大学茨城医療センター前	28	15.6%
5 霞ヶ浦高校前	87	48.6%
合計	179	100.0%

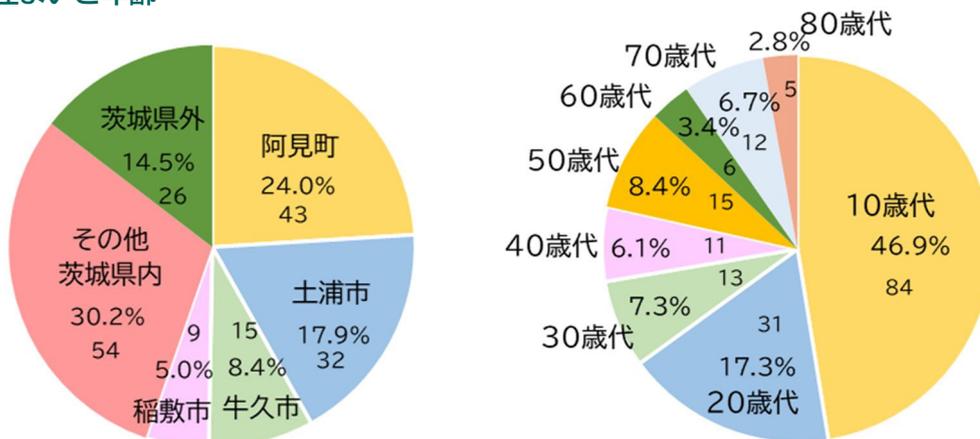


#### 次に降車するバス停(上位回答)

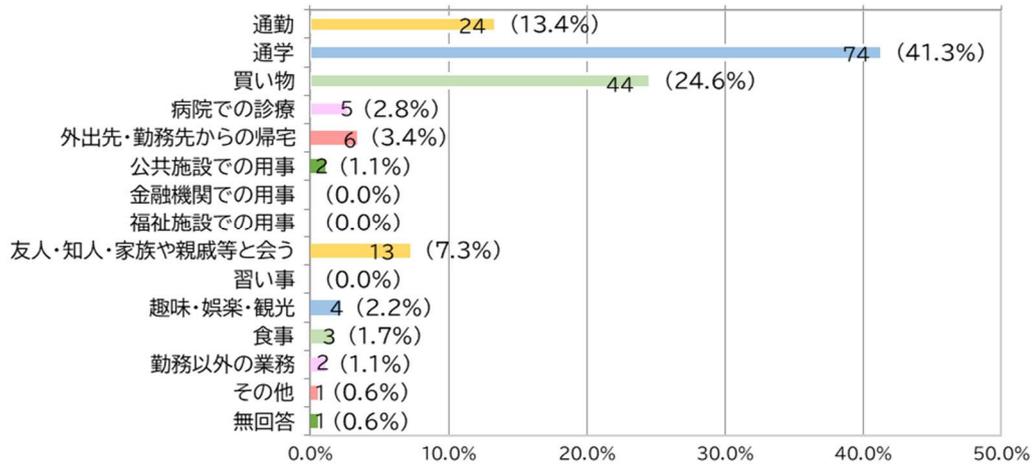
乗車バス停 (調査地点)	降車するバス停			
	最も多いバス停	数	2番目に多い	数
荒川沖駅東口	あみプレミアム アウトレット	38	補給処	6
阿見町役場前				
県立医療大入口				
東京医科大学 茨城医療センター前	土浦駅	16		
霞ヶ浦高校前	土浦駅	77	江戸崎	5

※回答数3以上のバス停のみ表記

#### 回答者の住まいと年齢



## 本日の外出目的



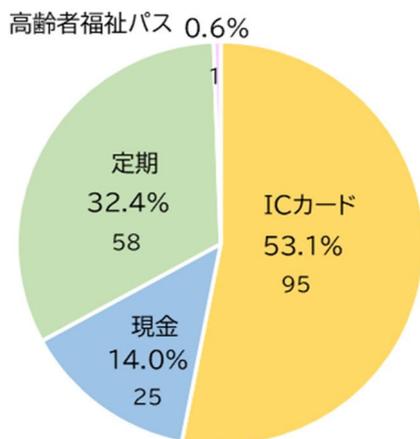
## ・地点別の外出目的

	通勤	通学	買物	診療	帰宅	公共施設	金融機関	福祉施設	友人家族等に会う	習い事	趣味娯楽観光	食事	通勤以外の業務	その他	無回答	計
荒川沖駅東口	14	1	28	1	4	0	0	0	4	0	1	0	2	1	0	56
阿見町役場前	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
県立医療大入口	1	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
東京医科大学 茨城医療センター前	6	3	8	3	2	0	0	0	5	0	1	0	0	0	0	28
霞ヶ浦高校前	3	66	7	1	0	1	0	0	3	0	2	3	0	0	1	87

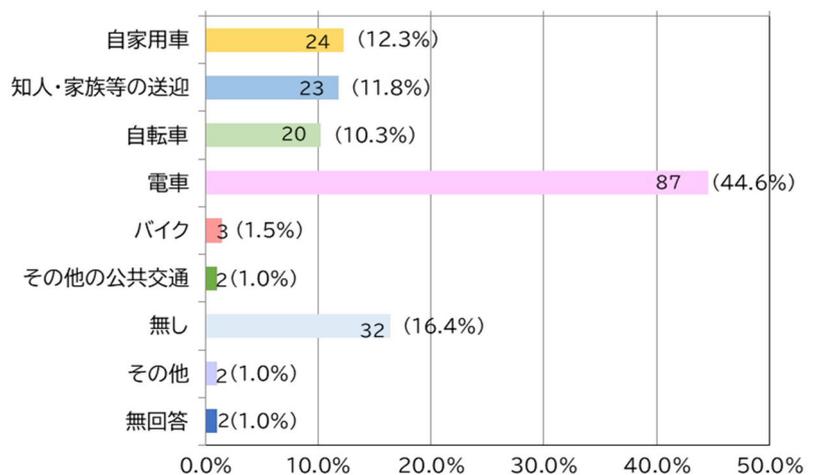
## 本日バスを利用する理由と利用頻度

選択肢		回答数	割合	選択肢		回答数	割合
1	自宅の近くにバス停があるから	34	19.0%	1	ほぼ毎日	88	49.2%
2	目的地までの移動が一番スムーズだから	104	58.1%	2	週1日	16	8.9%
3	バス以外に主な移動手段が無いから	36	20.1%	3	週2~3日	17	9.5%
4	その他	3	1.7%	4	月数回	29	16.2%
-	無回答	2	1.1%	5	年数回	16	8.9%
	合計	179	100.0%	6	ほとんど利用しない	12	6.7%
				-	無回答	1	0.6%
					合計	179	100.0%

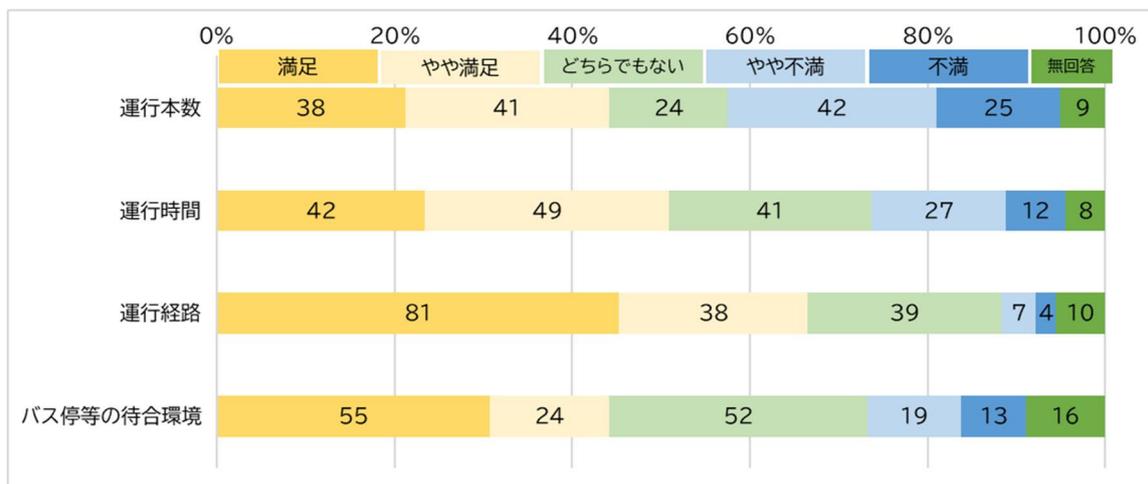
## 運賃支払い方法



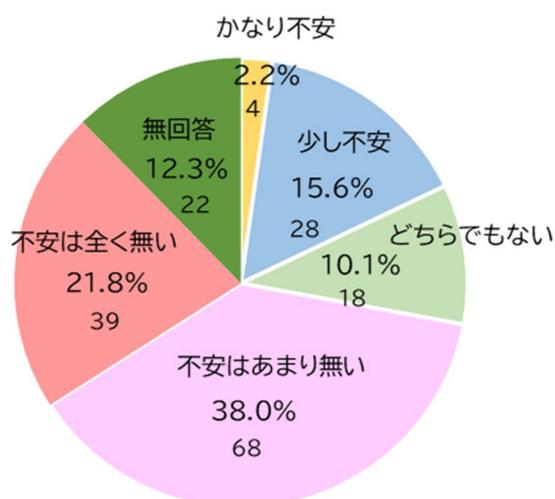
## バス以外に利用する移動手段(複数選択)



## 路線バスの利用満足度



## コロナ禍におけるバス利用の不安



- ・地点別の回答者数は、霞ヶ浦高校の登下校で路線バスを利用する生徒の回答率が高く、(調査当日は土曜のため、午前からのみの登校)「霞ヶ浦高校前」バス停において最も多く回答を得ることができた。次いで「荒川沖駅東口」となっている。
- ・回答者の住まいは、「その他茨城県内」が最も多く、次いで「阿見町」、「土浦市」となっている。
- ・回答者の年齢は、「10歳代」が最も多く、次いで「20歳代」、「50歳代」となっている。
- ・外出目的は、「通学」が最も多く、次いで「買い物」、「通勤」となっている。  
→「通学」回答者 74 人のうち、71 人が 10 歳代である。
- ・バスを利用する理由は「目的地までの移動がスムーズだから」が過半数を占めている。
- ・利用頻度は、「ほぼ毎日」が約半数を占めている。  
→「ほぼ毎日」回答者 88 人のうち、62 人が 10 歳代である。
- ・運賃支払い方法は「ICカード」が過半数を占めている。
- ・バス以外に利用する移動手段は、「電車」が最も多く、次いで「無し」、「自家用車」、「知人・家族の送迎」となっている。
- ・「運行時間」、「運行経路」については、約半数が満足傾向にある。
- ・「運行本数」は最も不満傾向が高い。
- ・コロナ禍におけるバス利用の不安については、「不安はあまり無い」、「全く無い」の計が約6割となっている。

## 自由意見一覧(休日調査)

バス停No. 1:荒川沖駅東口 2:阿見町役場 3:県立医療大入口  
4:東京医科大学茨城医療センター前 5:霞ヶ浦高校前

### ●バス停別の意見

バス停 No.	意見内容(休日調査)	件数※ (件)
1	運行本数の増便に係る要望	6
	待合環境に係る要望	2
	その他	1
2	運転手への要望	1
3	自由意見の記入票なし	—
4	運行本数の増便に係る要望	3
	待合環境に係る要望	1
	定時運行に係る意見	1
	その他	1
5	運行本数の増便に係る要望	29
	待合環境に係る要望	19
	定時運行に係る意見	2
	その他	1

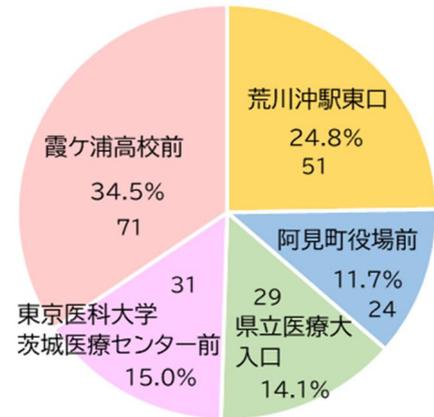
### ●全バス停の意見合計

全バス停における意見の合計(休日)	
意見内容	件数 (件)
運行本数の増便に係る要望	38
待合環境に係る要望	22
運転手への要望	1
定時運行に係る意見	3
その他	3
合計	67

## ◆平日の調査結果

### 地点別回答者数

選択肢		回答数	割合
1	荒川沖駅東口	51	24.8%
2	阿見町役場前	24	11.7%
3	県立医療大入口	29	14.1%
4	東京医科大学茨城医療センター前	31	15.0%
5	霞ヶ浦高校前	71	34.5%
合計		206	100.0%

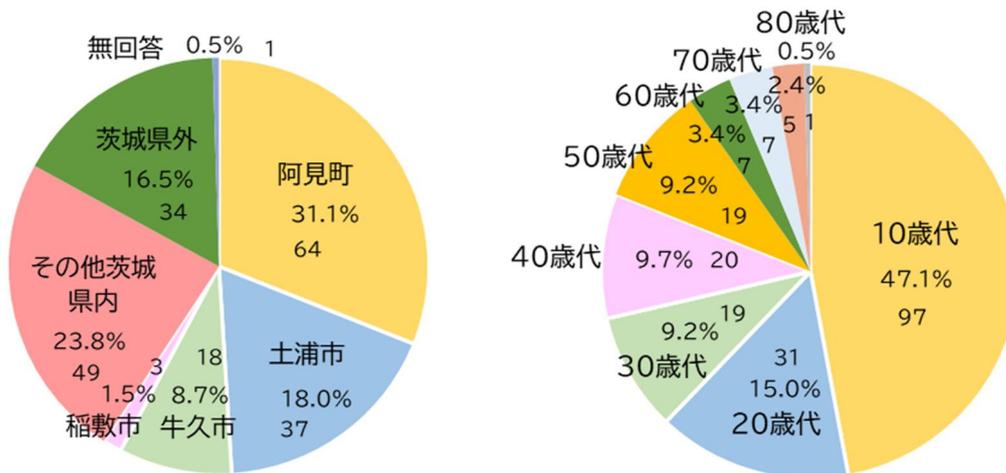


### 次に降車するバス停(上位回答)

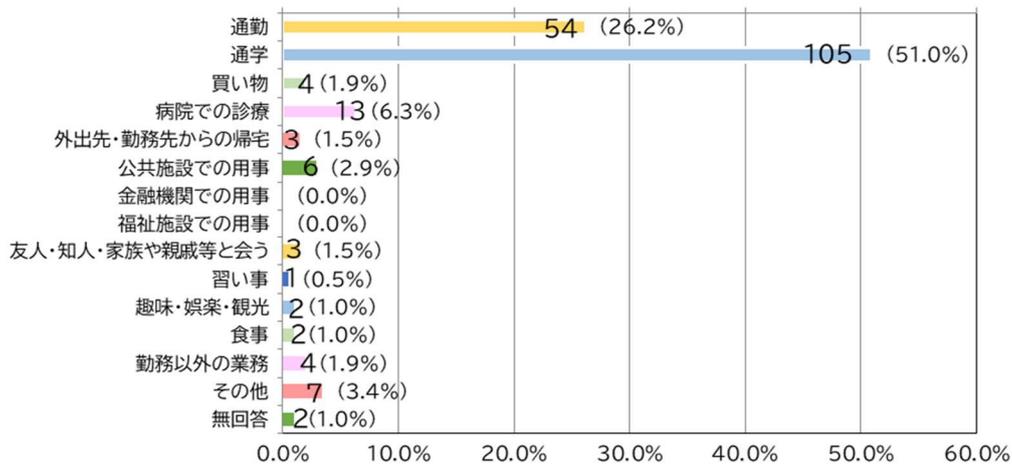
乗車バス停 (調査地点)	降車するバス停			
	最も多いバス停	数	2番目に多い	数
荒川沖駅東口	あみプレミアム アウトレット	13	補給処	7
阿見町役場前	土浦駅	16	小松坂下	3
県立医療大入口	土浦駅	19		
東京医科大学 茨城医療センター前	土浦駅	13	荒川沖駅東口	3
霞ヶ浦高校前	土浦駅	66		

※回答数3以上のバス停のみ表記

### 回答者の住まいと年齢



## 本日の外出目的



## ・地点別の外出目的

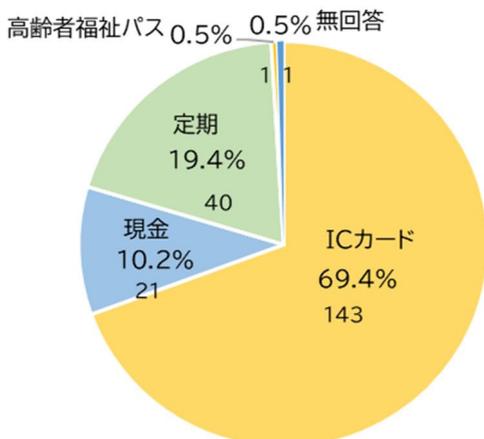
	通勤	通学	買物	診療	帰宅	公共施設	金融機関	福祉施設	友人家族等に会う	習い事	趣味娯楽観光	食事	通勤以外の業務	その他	無回答	計
荒川沖駅東口	31	8	1	6	1	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	51
阿見町役場前	2	11	1	0	0	2	0	0	2	0	2	1	0	3	0	24
県立医療大入口	4	20	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
東京医科大学 表城医療センター前	9	9	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	4	2	1	31
霞ヶ浦高校前	8	57	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	71

## 本日バスを利用する理由と利用頻度

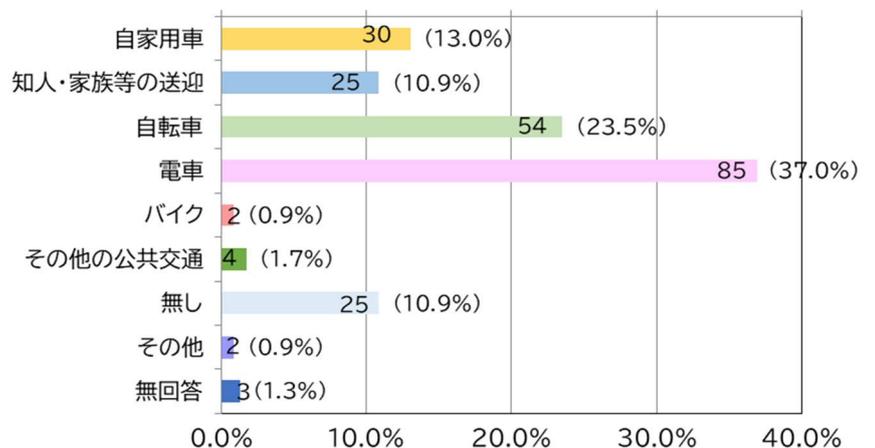
選択肢	回答数	割合
1 自宅の近くにバス停があるから	37	18.0%
2 目的地までの移動が一番スムーズだから	75	36.4%
3 バス以外に主な移動手段が無いから	86	41.7%
4 その他	7	3.4%
- 無回答	1	0.5%
合計	206	100.0%

選択肢	回答数	割合
1 ほぼ毎日	107	51.9%
2 週1日	12	5.8%
3 週2~3日	29	14.1%
4 月数回	26	12.6%
5 年数回	6	2.9%
6 ほとんど利用しない	23	11.2%
- 無回答	3	1.5%
合計	206	100.0%

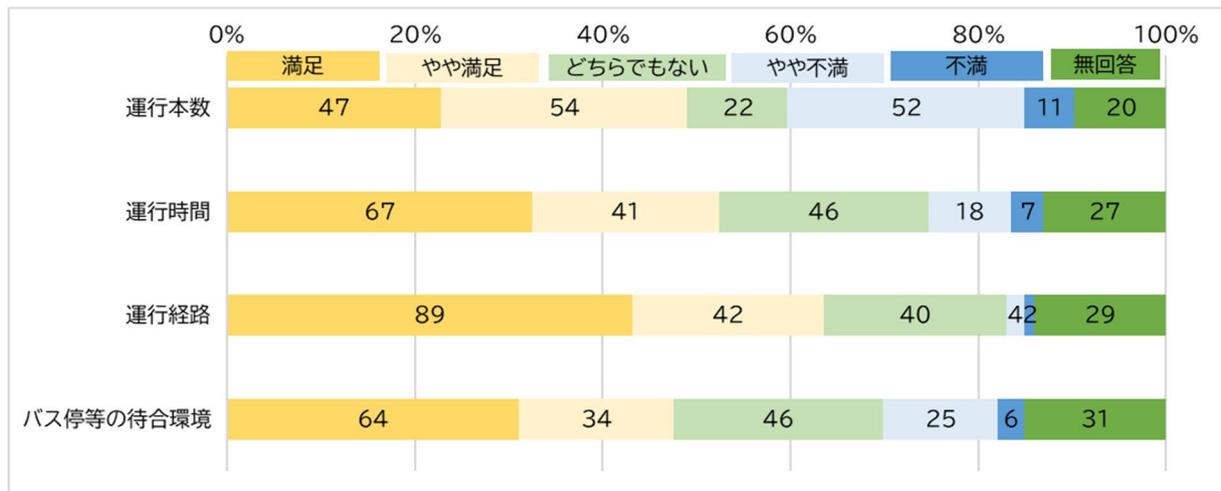
## 運賃支払い方法



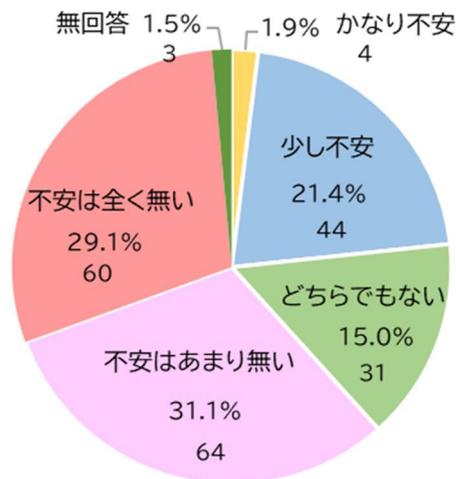
## バス以外に利用する移動手段(複数選択)



## 路線バスの利用満足度



## コロナ禍におけるバス利用の不安



- ・地点別の回答者数は、霞ヶ浦高校の登下校で路線バスを利用する生徒の回答率が高く「霞ヶ浦高校前」バス停においてが最も多く回答を得ることができた。次いで「荒川沖駅東口」となっている。
- ・回答者の住まいは、「阿見町」が最も多く、次いで「その他茨城県内」、「土浦市」となっている。
- ・回答者の年齢は、「10歳代」が最も多く、次いで「20歳代」、「40歳代」となっている。
- ・外出目的は、「通学」が最も多く、次いで「通勤」となっている。  
→「通学」回答者 105 人のうち、91 人が 10 歳代である。
- ・バスを利用する理由は、「バス以外に主な移動手段が無いから」が最も多く、次いで「目的地までの移動がスムーズだから」、「自宅の近くにバス停があるから」となっている。
- ・利用頻度は、「ほぼ毎日」が約半数を占めている。  
→「ほぼ毎日」回答者 107 人のうち、55 人が 10 歳代である。
- ・運賃支払い方法は「ICカード」が過半数を占めている。
- ・バス以外に利用する移動手段は、「電車」が最も多く、次いで「自転車」、「自家用車」となっている。
- ・全ての項目において約半数が満足傾向にある。特に「運行経路」の満足度が高い。
- ・コロナ禍におけるバス利用の不安については、「不安はあまり無い」、「全く無い」の計が約7割となっている。

## 自由意見のまとめ(平日調査)

バス停No. 1:荒川沖駅東口 2:阿見町役場 3:県立医療大入口  
4:東京医科大学茨城医療センター前 5:霞ヶ浦高校前

### ●バス停別の意見

バス停 No.	意見内容(平日調査)	件数※ (件)
1	運行本数の増便に係る要望	3
	運賃に係る要望	1
	JR常磐線との乗り継ぎ利便性向上に係る要望	1
	その他	2
2	運行本数の増便に係る要望	1
	JR常磐線との乗り継ぎ利便性向上に係る要望	1
3	運行本数の増便に係る要望	3
	運賃に係る要望	1
	運行路線のわかりづらさに係る意見	1
	運行ダイヤ(時刻表)に係る要望	1
	JR常磐線との乗り継ぎ利便性向上に係る要望	2
	その他	3
4	運行本数の増便に係る要望	1
	特定施設への乗り入れ要望	2
	その他	1
5	運行本数の増便に係る要望	3
	支払い方法・定期券に係る要望	1
	定時運行に係る意見	1
	その他	1

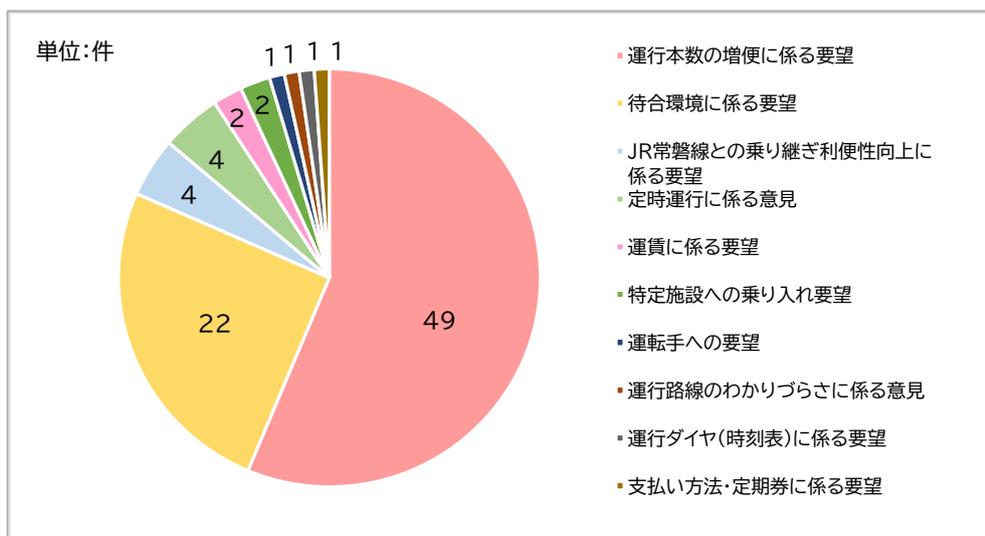
※1人が複数の意見を挙げている場合、すべての意見を件数にカウント

### ●全バス停の意見合計

全バス停における意見の合計(平日)	
意見内容	件数 (件)
運行本数の増便に係る要望	11
運賃に係る要望	2
JR常磐線との乗り継ぎ利便性向上に係る要望	4
運行路線のわかりづらさに係る意見	1
運行ダイヤ(時刻表)に係る要望	1
特定施設への乗り入れ要望	2
支払い方法・定期券に係る要望	1
定時運行に係る意見	1
その他	7
合計	30

## 自由意見のまとめ(平日・休日 結果合計)

意見内容(件数の多い順に表記)	件数 (件)	割合
運行本数の増便に係る要望	49	51%
待合環境に係る要望	22	23%
JR常磐線との乗り継ぎ利便性向上に係る要望	4	4%
定時運行に係る意見	4	4%
運賃に係る要望	2	2%
特定施設への乗り入れ要望	2	2%
運転手への要望	1	1%
運行路線のわかりづらさに係る意見	1	1%
運行ダイヤ(時刻表)に係る要望	1	1%
支払い方法・定期券に係る要望	1	1%
その他	10	10%
合計	97	100%



- ・自由意見の中で最も多い内容は、「運行本数の増便に係る要望」で、過半数を占めている。
- ・次いで「待合環境に係る要望」で、具体的にはバス停の屋根の設置や、防寒対策を望む意見が多く挙がっている。特に「霞ヶ浦高校前」バス停における回答で多くの意見が挙がった。

## ●調査結果のまとめ

- ・近隣市町在住者の利用もあり、本町へ路線バスで来訪(通勤・通学)する利用者が一定数ある。
- ・路線バス以外に電車を利用する人が多く、鉄道駅を持たない本町にとって、電車と路線バスの乗り継ぎの利便性は重要なポイントとも言える。
- ・利用目的の上位は「通勤」、「通学」の順であるが、平日は「病院での診療」、休日は「買い物」が3番目に多い目的であった。
- ・調査地点ごとに回答者の行先(降車予定のバス停)は異なるが、概ね土浦駅を目指す利用者が多い傾向がある。
- ・運賃支払い方法はICカードが半数以上を占めるが、平日は定期券の利用者も2割程度ある。現金での支払いは、平日・休日ともに1割程度となっている。
- ・概ね路線バスの運行内容について満足は得られているが、運行本数についてはやや不満の意向がある。

### 3 阿見町地域公共交通計画策定ワーキンググループ

本計画策定の一環として、町内を運行している公共交通事業者、町内の公共交通の利用者である町民、生徒、学生から阿見町の公共交通についての意見を把握することを目的としてワーキンググループを開催しました。以下に実施概要を整理します。

#### ●開催概要

実施日時・場所：令和4年10月15日土曜 14:00～16:00、阿見町役場 3階 305会議室

参加者：交通事業者、阿見町PTA連絡協議会、阿見町シルバークラブ連合会、阿見町障害者福祉協議会、町内に通学する大学生・高校生より計13名

#### ●テーマ設定

##### テーマ①JR線(荒川沖駅、土浦駅等)まで(から)の移動についてあなたが思うこと

鉄道駅を擁していない本町にとって主要な公共交通は路線バスとなっている。町民または来訪者の多くが利用する「荒川沖駅」、「土浦駅」までの移動利便性を維持・向上することが、本町にとって課題となっている。今後の本町の公共交通のあり方を考えるうえで重要事項となる鉄道駅までの移動について、交通事業者を含め、利用者の様々な意見を把握することを目的とし、テーマに設定した。

##### テーマ②阿見町の持続可能な公共交通を目指すに当たってあなたが思うこと

上記の通り、本町は今後、鉄道を擁していない地域特性に応じた公共交通のあり方を検討し、より最適な地域公共交通を目指していく必要があると言える。これに際し、交通事業者を含め、利用者の様々な意見を把握することを目的とし、テーマに設定した。

#### ●ワーキンググループの様子



## ●ワーキンググループでの意見一覧

### A班意見※テーマ①②同時に議論

意見カテゴリー	意見内容
道路・歩道	・自転車で走る道が狭く、車との距離が近いため走行中に危険を感じる
	・歩道が少ない
	・外灯が西部・南東部に行くにつれて少なく、夜道の歩行が怖い
	・裏道、細い道に入ると暗く、見通しが悪い
	・主要道路は広くて運転しやすい
	《意見の整理等》
	・道路環境の整備
	・外灯を増やす/冬季はイルミネーション【町おこし】
路線バスの運行本数	・運行本数が少ない。朝と夜に本数を増やして欲しい。
	・朝晩渋滞が発生する/日中の運行本数が少ない
	・利用者が多い時間帯の便を増やして欲しい
	・さわやかセンター、土浦駅から本数が少ない
	・利用する時間帯には本数が多い
	《意見の整理等》
	・バスで行くと間に合わず車で通学する人、一人暮らしの人のために、運行本数を増やす
路線バスの定時運行・所要時間	・5～8分遅れる時があるのでもう少し時間通りに運行して欲しい。土浦駅まではよく渋滞する。
	・JRの駅からバスを利用するときに乗り換えの時間が合わせにくい
	・荒川沖駅～県立医療大学前まで(所要時間が)約20分と短くて良い
路線バスの運行ルート	・阿見町⇄土浦駅:運行しやすい/阿見町⇄つくば市、阿見町⇄牛久市は行き来しづらく、路線バスがあるとありがたい
バス停	・霞ヶ浦高校前バス停は屋根がなく、雨天時は荷物が濡れてしまう
	・主要な場所の近くにバス停があり、バス停～目的地まで近い
	・バス停に屋根がある所が多くて助かる
	《意見の整理等》
	・バス停と屋根では市、事業者、地域等、設置者と管理者が異なる ・バスターミナル(ハブバス停)の設置の検討
路線バス利用環境	・路線バスでJRと同じICカードが使える(水戸ではいばっぴだった)
	・状況によって荒川沖駅行、土浦駅行を選択できる
	・バス料金がやや高い
	・雨天時は車の送迎が増え、国道125号が混雑する
	《意見の整理等》 ・観光客にも利用しやすく(路線バス・デマンド)
デマンドタクシー	・デマンドタクシーを知らない人が多い
	・予約が取りにくい(帰りの時間が読めない)
	《意見の整理等》
	・バス停にチラシなどを貼りPRを実施
	・若者にも利用して貰いたい
	・町民以外にも利用できると良い
	・免許返納者にデマンドの回数券等を配布
	・利用者を増やすことで便数が増え、利便性が上がる
	・予約制ではなくいつでも利用できると良い
	・公共交通空白地域の改善になる ・高齢ドライバー問題の解決になる
コミュニティバス	・土浦市、牛久市のようにコミュニティバスを運行するのはどうか
その他の意見	・バスのドライバーの確保・教育
	・町が中心となり様々な意見を集約し施策を実施

**B班意見 テーマ①JR線(荒川沖駅・土浦駅等)まで(から)の移動についてあなたが思うこと**

意見カテゴリー	意見内容
良いところ(支払いについて)	・電子マネーが使えるGood!
	・いばっぴを使用せずに利用できる
良いところ(夜まで運行)	・土浦駅行のバスは21時過ぎまで運行していて便利
	・夜遅くまで運行している
	・概ね時刻表通りに運行している
良いところ(車内環境)	・(路線バスは)乗ってみると快適
行先・経路について	・バスの路線が分かりづらく、人に教える時に苦勞する
	・自宅の近くを路線バスが通っていないため利用しづらい
	・つくば駅にアクセスする移動手段が無い
運行ダイヤについて	・路線バスは時間が読めない
	・利用したい電車とバスの時間が合わない
	・学校(授業)と時間が合わない
	・一本後遅れると次の便まで結構待つ
	・利用したい時間にバスが無い
	・荒川沖駅行のバスの最終時刻が19時台なのは早い
	・荒川沖駅行のバスが1時間に1本なので待ち時間が長い
待合環境について	・夏場・冬場はバス停での待ち時間がつらい(暑い・寒い)
高齢者の利用状況	・自家用車で移動するため電車やバスは普段利用しない
	・自家用車が無い人は友人等の車に乗せてもらう
その他の課題	・路線バスの利用料金が高い(高校生には往復運賃は高額)
	・自転車利用者の道路利用(危険を感じる)(特に土浦駅前、125号)

**B班意見 テーマ②阿見町の持続可能な公共交通を目指すに当たってあなたが思うこと**

意見カテゴリー	意見内容
根本的な課題	・通学とアウトレットへ外出する以外公共交通を利用する目的が無い
	・大型施設が無いため、公共交通を利用することが少ない
あみまるくんのPRを	・あみまるくんを町のイベント時にも活用
	・あみまるくんを学校等でももっと周知
	・あみまるくん利用方法を動画にし利用ケースごとに周知
	・あみまるくんの利用方法がわからない
	《意見の整理等》
運転免許証返納者にメリットを	・あみまるくんは乗り合い利用により輸送力と効率がアップするため、グループでの利用を呼びかけると良いのでは
	・免許返納者に公共交通の利用を促す
	・免許返納者に特典や割引を付与する
その他の意見	・免許返納者に対する割引をアピール
	・バス停近くに駐輪場を設置すると便利(空地の活用)
	・車を持っていない一人暮らしの学生が暮らしやすくして欲しい
	・学生が使う路線を充実させる(本数を増やす)
	・運行本数が少なく、自分の都合で利用しづらい
・一人暮らしの学生が夜間に荒川沖駅に行き帰りする手段が無い	

## ●ワーキンググループの総括

ワーキンググループの議論における要点、複数挙げた内容を下記に整理します。

### <路線バスの運行本数>

両班において議論の中心となった内容は、路線バスの運行本数についてである。本数が少なく、自身のニーズに即した利用ができないといった意見が複数挙げた。特に、電車で町内へ通学する大学生、また自家用車を所有せず町内で一人暮らしをする大学生にとって、現状の運行本数については満足度が低いとの声が顕著であった。

一方、自家用車以外の交通手段(公共交通)を利用した外出機会が少なく、「そもそも公共交通を利用するきっかけが日常において無い」といった根本的な課題が議論となった。

また、運行本数が少ないがゆえに、待ち時間が長くなるため、同時にバス停の待合環境の改善を求める意見も複数挙げた。だが、バス停の上屋やベンチの設置・管理は、バス事業者単独の作業ではなく、バス停の地権者や行政との調整が必要であるため、ニーズと実状に応じた対応を進めていくことが課題と言える。

### <運転免許返納者への対応とデマンドタクシーあみまるくんの周知促進>

自家用車での外出が定着しているため、本町でも高齢者ドライバーが多いことが議論となった。運転免許証返納を促進するため、返納のメリットを検討し、周知促進することの必要性について複数の意見が挙げた。既に町では取り組んでいるが、デマンドタクシーあみまるくんを、運転免許証返納者の移動手段として案内すること、同時に、より利用しやすい内容へ見直しを図ることの必要性についての意見も挙げた。

その他、デマンドタクシーは全町民が利用できる公共交通であるため、幅広い世代に利用方法を訴求し、利用を高めることが重要であるとの意見も複数挙げた。

全体を通し、運転免許を所有し自家用車を活用する方は、公共交通を利用する考えが少なく、また高校生や大学生など普段公共交通を利用している方は、利用したくてもニーズに合った運行がなされていないといった現状が本ワーキンググループから把握できました。一方、利用者数が少ないがゆえに、運行内容を充実化することが困難にあるという交通事業者側の状況を把握する場面もありました。

幅広い世代にとって利便性の高い公共交通のあり方を検討するため、本ワーキンググループの内容を、本計画に活用します。

## 第6章 公共交通における課題整理

前章までに整理した本町の現況および公共交通の状況、調査結果より、課題を下記に整理します。

### 1 公共交通の現況における課題

公共交通の現況からみた課題を下記に整理します。

#### 課題 1: 北部に集中する町の中心機能

#### 課題 2: 交通空白地域を生む路線バス網

第2章に示す通り、役場、金融機関、医療施設等の中核施設は、町の北西部～北部に集積しています。同時に、運行路線を有する唯一の公共交通である路線バス網も町全域をカバーしておらず、町の南部は交通空白地が目立つ状況です。

本計画では、こうした現況によって生み出される生活利便施設やバス路線までの距離の地域間格差を補完するための検討を行います。

#### 課題 3: 限定される町外へのアクセス手段

本町の公共交通において、町外へアクセスできる主な手段は路線バスとなっています。その他、デマンドタクシーを利用して JR 常磐線荒川沖駅へ平日の日中に限りアクセスが可能です。このため、町外への外出、遠方への移動の際は自家用車を利用するケースが多く、移動手段の選択肢の拡充が課題となっています。こうした課題解決に向けた検討と同時に、本計画では、主要最寄り駅となる JR 常磐線荒川沖駅、土浦駅までのバス路線の維持・確保、利用促進等を念頭に置いた検討を行います。

#### 課題 4: デマンドタクシー「あみまるくん」の認知度向上

運行経路を持たないデマンド形式の公共交通であるデマンドタクシー「あみまるくん」は、運行開始以来登録者・利用者共に増加傾向(コロナ禍の影響を除く)にあり、一部の利用者にとって有効な移動手段として定着しています。その一方、認知度が低い状況にあることがアンケート調査結果から明らかになり、さらなる利用促進、周知等が必要な状況です。

本計画では、デマンドタクシー「あみまるくん」の認知度向上と同時に、利用促進等の検討を行います。

## 2 調査結果からのニーズにおける課題

第5章で整理した2種の調査結果からみた課題を、下記に整理します。

### ●町民アンケート調査結果からの課題整理

#### 課題 1: 高い水準での自動車依存の定着

回答者の約7割が免許返納意志の無い(決めていない)状況にあり、進展する高齢化社会において高齢ドライバーの増加が懸念される状況です。

#### 課題 2: 公共交通の認知率・利用率の顕著な低さ

回答者の多くが、日常的に公共交通を利用していない状況にあり、デマンドタクシー「あみまるくん」をはじめ、公共交通の利用促進、周知等を含め、マイカー依存からの転換を少しずつ促進していくことが必要です。

#### 課題 3: 町内⇄荒川沖駅のアクセス性の向上

町民の約6割が主に利用する駅を「荒川沖駅」と回答している一方、駅までのアクセス手段として公共交通を利用する人は極めて少ない状況です。上記同様、マイカーもしくは家族等の送迎によるアクセスが多く、自動車に依存せずとも駅までアクセスできる手段の拡充が必要な状況です。

#### 課題 4: デマンドタクシー「あみまるくん」の幅広い層に向けた周知

先述の通り、一部の利用者にのみ定着しているデマンドタクシー「あみまるくん」を、より幅広い層に対して利用促進していくための周知、利用機会の創出等が必要な状況です。

### ●路線バス利用者アンケート調査結果からの課題整理

#### 課題 1: 町内⇄土浦駅の移動ニーズの対応

調査結果から、路線バスの利用者の多くは土浦駅への(からの)アクセスを主たる目的地としていることがわかります。また、利用目的は「通勤・通学」が多く、このため、利用者のニーズに即した運行内容への見直し等を実施していくことが必要と言えます。

#### 課題 2: 電車と路線バスの接続性

町内に鉄道駅を擁さない本町にとって、多くの路線バス利用者が電車と併せた移動を行っています。そのため、電車とバスの乗り継ぎ・乗り換えの利便性の向上も含めた路線バスの運行内容の検討が必要です。調査結果では、概ね運行内容に関しての満足度は高いものの、運行本数についての満足状況は低く、課題と言えます。

本計画では、上記に示した町民の利用実態、ニーズに即した公共交通の実現を目指した検討を行います。

### 3 将来の公共交通の需要と供給の適正化に向けて

前項までに整理したよう、現行の本町の公共交通は、路線バスが運行されているものの、運行エリアが町中心部の一部に集中している等、すべての町民が容易に利用できる状況ではありません。そのため公共交通不便地域において、特に高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段を確保するため、需要に応じた公共交通としてデマンドタクシーの運行が必要です。

一方で、町や事業者の運営努力だけではデマンドタクシーの運行維持は難しく、今後も継続し地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)による運行を確保・維持する必要があります。

上記の内容を念頭に置き、適切な公共交通整備および維持確保を目指し、本計画では下記に示す内容を中心に検討を行います。これらの実施方針を次章以降に整理します。

#### 1 地域特性に応じた公共交通の適正化と利便性向上

鉄道駅が無く駅までの主な公共交通が路線バスであること、自動車依存度が高いこと、町外から本町へ通学する学生が一定数あること等、地域特性を勘案し、利用実態とニーズに即した公共交通を目指します。

#### 2 デマンドタクシー「あみまるくん」の利用促進(町民に親しまれる公共交通の実現)

公共交通空白地の解消を目的とし運行しているデマンドタクシー「あみまるくん」は、全町民が気軽に利用できるフルデマンド方式の移動手段である一方、町民の認知度は低い状況です。今後、町民にとってより身近な公共交通となることを目指します。

#### 3 マイカー以外の身近な移動手段の創出に係る検討

鉄道駅の無い本町の実態を勘案し、今後より進行する高齢化を見据え、新たな移動手段の創出を目指します。主に、スクールバスや医療施設等の送迎車両の活用について検討します。

## 第7章 阿見町地域公共交通計画の基本方針

前章までに整理した本町における課題を踏まえ、阿見町地域公共交通計画の基本理念と、公共交通の将来像を以下のように定めます。

### 1 地域公共交通計画における基本理念

地域特性に応じた持続可能な地域公共交通の実現

### 2 地域公共交通計画における将来像

#### 1. まちづくりと一体となった公共交通利用環境の形成

今後も急速に加速すると予想される人口減少と高齢化の中、幅広い世代の安心な暮らしの実現に寄与することを念頭に置いた公共交通利用環境を目指します。第3章において整理した、本町の上位計画、関連計画と整合を図りながら進めていきます。

#### 2. 地域の実状に即した公共交通への再編

鉄道駅までのアクセスの向上、バス路線の維持・確保、マイカー依存度の高さ、公共交通の利用機会の顕著な低さ等、本町が抱える地域課題や移動に関する特性を包括的に解決することに寄与する公共交通を目指します。今後も加速する高齢化と同時に、子育て世代、町外からの通勤・通学等の利用者等の総合的なニーズを把握し、持続可能な公共交通への段階的な再編を目指します。

#### 3. コンパクトな町内移動とスムーズな駅までの アクセスの実現

鉄道駅を擁さない町特有の課題解決を目指し、駅、学校、商業施設、医療機関等、駅および町内主要施設へ公共交通でスムーズに移動できる環境の実現を目指します。

### 3 地域公共交通計画における施策の展開

本町の課題を踏まえ、地域公共交通計画の基本理念に基づいた施策の展開の方向性を、下記のように定めます。

#### ●地域現況における課題

##### ①町の中心機能が北部に集中

役場、金融機関、医療施設等の中核施設は町の北西部～北部に集積しています。同時に、運行路線を有する唯一の公共交通である路線バス網も町全域をカバーしておらず、町の西部～南東部は交通空白地が目立つ状況にあります。

##### ②高い水準の自動車依存度

町民の多くが日常的に公共交通を利用していない状況にあるだけでなく、アンケート調査結果において、高齢者の多くが運転免許証の返納意思が無い事を示しています。このため、今後進展する高齢化社会において高齢ドライバーの増加が懸念されています。

#### ●公共交通における課題

##### ①公共交通の認知度・利用率の顕著な低さ

町民の多くが日常的に公共交通を利用していない状況にあり、デマンドタクシー「あみまるくん」をはじめ、公共交通の利用促進、周知、公共交通の利用機会の創出等を含め、マイカー依存からの転換を少しずつ促進していく必要があります。

##### ②町外へアクセスできる主な公共交通は路線バス

本町の公共交通において、町外へアクセスできる主な手段は路線バスのみとなっています。このため、町外への外出、遠方への移動の際は自家用車を利用するケースが多い状況にあり、移動手段の選択肢の拡充が課題となっています。

##### ③町内～荒川沖駅・土浦駅へのバスと電車の接続性

町内の路線バス利用者の目的は、「通勤・通学」が多く、このため荒川沖駅・土浦駅へのスムーズな移動を含め、利用者のニーズに即した運行内容へ、路線バスを含めた公共交通全体の見直しを実施していくことが求められています。調査結果では、概ね運行内容に関しての満足度は高い一方、運行本数についての満足状況は低く、課題となっています。

#### ●課題への対応方針

##### 〈まちづくりの視点〉

・安心して暮らしやすいまちづくりを念頭に、町民のニーズに応じた地域公共交通の検討を実施する。

##### 〈公共交通全体の見直しの視点〉

- ・利用者の減少、運行規模の縮小等、実態に即した運行内容への見直しの検討を実施する。
- ・町民に対する公共交通利用促進の検討を実施する。
- ・来訪者にとって移動利便性の確保の検討を実施する。

##### 〈交通システムごとの方向性〉

- ・路線バス：利用実態とニーズを勘案し、今後のあり方の検討を実施する。
- ・乗合タクシー：効率的な運営と運行を継続する。
- ・その他の公共交通：スクールバス等、地域の交通資源の活用に係る検討を実施する。

●地域公共交通計画における各交通システムの役割

既存の公共交通体系を「広域軸」、「幹線軸」、「支線軸」、「補完軸」に機能分類し、公共交通手段相互の連携により、利便性向上と効率的な運行による公共交通の構築を目指します。

・構成要素とその役割

〈広域軸〉

都市間連絡の骨格路線となり、通勤・観光など広域的な移動目的に対応する。

本町における交通手段：なし

〈幹線軸〉

周辺都市及び町内拠点間連絡の骨格路線となり、通勤・通学、通院、買物、観光などの多様な目的に対応する。

本町における交通手段：路線バス

〈支線軸〉

公共交通不便地域の解消を担う役割を果たし、買物、通院、買物等の多様な目的に対応する。

本町における交通手段：デマンドタクシー「あみまるくん」

〈補完軸〉

広域軸、幹線軸、支線軸を補完し、学生、高齢者、障がい者等の交通弱者の移動を支援する。

本町における交通手段：タクシー（福祉タクシー含む）、スクールバス、福祉施設送迎車両

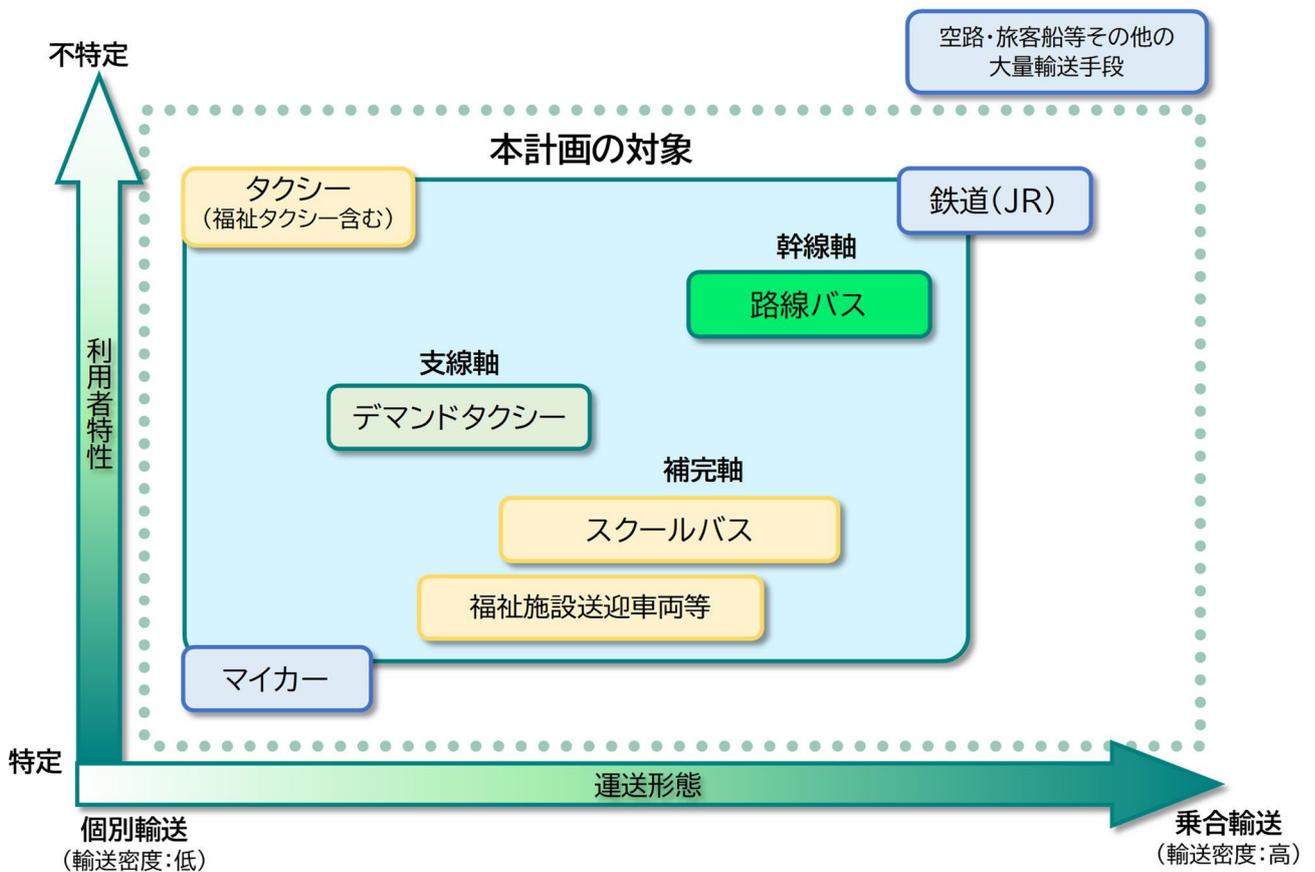


図 7-1 本計画においての対象範囲となる交通手段

## 第8章 阿見町地域公共交通計画の目標と施策

町の現況及び課題の整理を踏まえ示した“課題解決における基本理念・目標”の達成に向けた施策の体系を、下記に示します。なお、目標の達成状況は、指標を定め、評価・検証を行います。

### 1 施策の実施体系

阿見町地域公共交通計画における理念【再掲】  
地域特性に応じた持続可能な地域公共交通の実現

#### ●課題解決への対応方針【再掲】

##### 〈まちづくりの視点〉

・安心で暮らしやすいまちづくりを念頭に、町民のニーズに応じた地域公共交通の検討を実施する。

##### 〈公共交通全体の見直しの視点〉

- ・利用者の減少、運行規模の縮小等、実態に即した運行内容への見直しの検討を実施する。
- ・町民に対する公共交通利用促進の検討を実施する。
- ・来訪者にとって移動利便性の確保の検討を実施する。

##### 〈交通システムごとの方向性〉

- ・路線バス:利用実態とニーズを勘案し、今後のあり方の検討を実施する。
- ・乗合タクシー:効率的な運営と運行を継続する。
- ・その他の公共交通:スクールバス等、地域の交通資源の活用に係る検討を実施する。

## ●目標の設定

### 目標 1. すべての町民、来訪者にとって快適な移動サービスの提供の実現

#### <施策の方向性>

- ・通院、買い物等、日常的な外出先まで(から)の公共交通による移動利便性の向上を目指します。
- ・利用者の集中等によりデマンドタクシーを利用できないケースへの補完として、デマンドタクシーの利用者に対しタクシー券を配布する等、一般タクシーの活用を含めた移動の可能性について調査、研究に取り組みます。また、自動運転技術を活用した公共交通の構築について注視していきます。

#### ◆設定する施策の狙い:地域特性に応じた公共交通の適正化と利便性向上

- 施策① デマンドタクシー「あみまるくん」の効率的な運営・運行の継続
- 施策② あみプレミアム・アウトレット線(路線バス)の利便性向上に係る検討の実施
- 施策③ 交通弱者への移動支援の継続
- 施策④ 路線バス運行に対する補助の維持確保
- 施策⑤ バスの乗り方教室の実施
- 施策⑥ 学生への路線バス通学定期券購入補助の導入検討

### 目標 2. マイカー以外でも町外へアクセスしやすい移動環境の実現

#### <施策の方向性>

- ・公共交通の維持、確保を見据えた利用促進を目指します。
- ・安心して免許返納ができるための取組を継続します。

#### ◆設定する施策の狙い:地域特性に応じた公共交通の適正化と利便性向上

- 施策①(目標1より再掲) デマンドタクシー「あみまるくん」の効率的な運営・運行の継続
- 施策⑤(目標1より再掲) バスの乗り方教室の実施

### 目標 3. デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数増加

#### <施策の方向性>

- ・全町民の活発な利用を目指し、周知や利用機会の創出について検討します。

#### ◆設定する施策の狙い:町民に親しまれる公共交通の実現

- 施策⑦ デマンドタクシー「あみまるくん」の周知促進

### 目標 4. 地域資源を活用した持続可能な公共交通の構築

#### <施策の方向性>

- ・鉄道駅の無い本町の実態に即した新たな移動手段の確保を検討します。
- ・スクールバスの公共交通への活用について検討します。

#### ◆設定する施策の狙い:マイカー以外の身近な移動手段の創出に係る検討

- 施策⑧ 東京医科大学茨城医療センターの循環バス導入に向けた検討の実施
- 施策⑨ スクールバスの活用の可能性に係る検討の実施

## 2 目標達成のための施策

本町の地域公共交通の利便性を高める仕組みとして、前頁に示したよう目標を掲げるとともに、下記に示す達成に向けた各施策を実施します。

### 【目標 1. すべての町民、来訪者にとって快適な移動サービスの提供の実現】のための施策

公共交通の認知度・利用率の低さ、高い水準の自動車依存度等の地域課題の解決を目指し、町民のニーズに即した持続可能な公共交通を目指し、下記の施策を実施します。

#### 【施策内容】

#### 施策① デマンドタクシー「あみまるくん」の効率的な運営・運行の継続

デマンドタクシー「あみまるくん」について、今後も継続し効率的な運営および委託事業者との連携による運行を継続していきます。

具体的には、予約の集中時に対応できるよう、予約電話回線および受付担当者の体制整備を定期的に行い、自動車配車システムを活用し、利用希望者のニーズにできるだけ対応できるよう努めます。利用希望者の指定に応えるため、柔軟な予約・配車対応ができることを引き続き目指していきます。

また、委託事業者と連携し、利用者のきめ細かいニーズに対応できるよう、サービス水準の維持、安全対策を継続していきます。

#### 施策② あみプレミアム・アウトレット線(路線バス)の利便性向上に係る検討の実施

令和4年7月より関東鉄道による路線バス「あみプレミアム・アウトレット線」に、新規バス停が設定され、アウトレットへの買い物客だけでなく、沿線町民も JR 荒川沖駅にアクセスすることができる公共交通へと再編されました。

これを受け、今後も継続的に当該路線の利便性を向上させることを念頭に置き、利用実態を把握しながらさらなるバス停新設の可能性等について検討を行います。

##### 路線バス あみプレミアム・アウトレット～荒川沖駅線の再編

荒川沖駅東口～あみプレミアム・アウトレットの直行便として運行していたものを、沿線住民の増加等の地域性を勘案し、4箇所のバス停を設置(荒川本郷、本郷ふれあいセンター、阿見東部工業団地、阿見よしわら)。これにより町内の公共交通空白地域の面積の減少が図られただけでなく、荒川沖駅へアクセスできるバス路線の増設に繋がりました。

1日あたり荒川沖駅東口発:10 便、アウトレット発9便(その他阿見よしわら発1便)で再編され、運行しています。

#### 施策③ 交通弱者への移動支援の継続

75 歳以上の運転免許証返納者に対するデマンドタクシー「あみまるくん」の利用チケット配布を継続するほか、交通弱者へのデマンドタクシー「あみまるくん」の周知を通し、新規利用者(登録者)数の拡充を目指します。

#### 施策④ 路線バス運行に対する補助の維持確保

本町の最寄り駅である JR 荒川沖駅までの運行系統である路線バス県立医療大学線に対する茨城県バス運行対策費補助金を活用し、路線を維持していきます。また、バス事業者との連携を図り、利用実態、改善点等の把握を行い、利用者、事業者双方の目線に立った路線バス運行の維持確保に努めます。

#### 施策⑤ バスの乗り方教室の実施

利用者が減少傾向にある本町の路線バスを、持続可能な公共交通として将来へ繋いでいくため、より多くの利用機会を提供するきっかけとして、子どもや高齢者を対象としたバスの乗り方教室等の体験型イベントの実施を検討します。将来の公共交通の維持、存続を見据え、バスが身近な移動手段であることを知るきっかけとなることを目指します。

#### 施策⑥ 学生への路線バス通学定期券購入補助の導入検討

通学のため、路線バスを利用する学生・生徒を一定数擁する本町において、利用者の負担の軽減を実現し、若年層の路線バスの利用機会を創出することは、重要なことと言えます。

こうしたことを背景に、通学定期券の購入費の一部を町が補助する制度の導入を検討し、計画期間内の導入を目指します。

### 【目標 2. マイカー以外でも町外へアクセスしやすい移動環境の実現】のための施策

公共交通での外出機会の創出や、将来への公共交通の維持・存続を目指します。「知ってもらう・使ってもらう・将来に残してもらう」公共交通を目指し、下記の施策を実施します。

#### 【施策内容】

##### 施策① デマンドタクシー「あみまるくん」の効率的な運営・運行の継続(再掲)

デマンドタクシー「あみまるくん」について、今後も継続し効率的な運営および委託事業者との連携による運行を継続していきます。

具体的には、予約の集中時に対応できるよう、予約電話回線および受付担当者の体制整備を定期的に行い、自動車配車システムを活用し、利用希望者のニーズにできるだけ対応できるよう努めます。利用希望者の指定に応えるため、柔軟な予約・配車対応ができることを引き続き目指していきます。

また、委託事業者と連携し、利用者のきめ細かいニーズに対応できるよう、サービス水準の維持、安全対策を継続していきます。

##### 施策⑤ バスの乗り方教室の実施(再掲)

利用者が減少傾向にある本町の路線バスを、持続可能な公共交通として将来へ繋いでいくため、より多くの利用機会を提供するきっかけとして、子どもや高齢者を対象としたバスの乗り方教室等の体験型イベントの実施を検討します。将来の公共交通の維持、存続を見据え、バスが身近な移動手段であることを知るきっかけとなることを目指します。

### 【目標 3. デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数増加】のための施策

全町民が利用できる気軽な公共交通であることを知ってもらい、そして親んでもらえる公共交通になることを目指し、下記の施策を実施します。

#### 【施策内容】

#### 施策⑦ デマンドタクシー「あみまるくん」の周知促進

デマンドタクシー「あみまるくん」の認知度向上、利用促進を目的とし、町ウェブサイト内の利用案内のリニューアルによる充実化、自治会ごとの回覧板での周知等ポケットガイドブックの活発な活用の検討を実施します。



図 8-1 デマンドタクシー「あみまるくん」ポケットガイド

## 【目標 4. 地域資源を活用した持続可能な公共交通の構築】のための施策

本町では、公共交通、マイカー、家族の送迎以外の移動手段を拡充することが課題となっています。将来的に公共交通の運行が縮小・廃止等に至った際の代替手段としても有効となる新たな移動手段の導入の可能性を検討するため、下記の施策を実施します。また、これらを通じ、安心して運転免許証を返納できる環境整備を目指します。

### 【施策内容】

#### 施策⑧ 東京医科大学茨城医療センターの循環バス導入に向けた協議・検討の実施

東京医科大学茨城医療センターは、本町町民および近隣自治体からの多数の患者を擁する地域の中核医療機関として位置付けられます。しかし、当該施設への公共交通でのアクセスは、約1時間間隔で運行する路線バス、もしくはデマンドタクシーの利用となっており、特に高齢者が希望する診療ニーズを満たすものとしては不十分な状況です。

こうしたことを背景に、町では、当該施設への外来患者を一定数擁する近隣自治体と連携し、本町を含めた近隣自治体～当該施設を循環運行するバスの導入についての協議・検討を実施します。

#### 施策⑨ スクールバスの活用の可能性に係る検討の実施

長距離通学をサポートするため、条件を満たした児童・生徒を対象に運行する本町のスクールバスを、公共交通等、町民の移動に寄与する手段として活用するための検討を実施します。

### 3 施策の実施主体

本計画を進めるにあたり、本町の公共交通が目指す将来像の実現に向け、「行政」、「地域」、「交通事業者」、「関連機関」が連携し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割や進捗等を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指します。

表8-1 施策の目標及び実施施策に対する実施主体と関連主体

目標	実施施策	実施主体◎/関連主体○			
		町※	地域	交通事業者	関連機関
すべての町民、来訪者にとって快適な移動サービスの提供の実現	デマンドタクシー「あみまるくん」の効率的な運営・運行の継続	◎		◎	◎
	あみプレミアム・アウトレット線(路線バス)の利便性向上に係る検討の実施	◎		◎	
	交通弱者への移動支援の継続	◎		○	
	路線バス運行に対する補助の維持確保	◎		○	○
	バスの乗り方教室の実施	◎	○	○	
	学生への路線バス通学定期券購入補助の導入検討	◎		○	
マイカー以外でも町外へアクセスしやすい移動環境の実現	デマンドタクシー「あみまるくん」の効率的な運営・運行の継続 ※上記再掲	◎		◎	◎
	子ども向けのバスの乗り方教室の実施※上記再掲	◎	○	○	
デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数増加	デマンドタクシー「あみまるくん」の周知促進	◎		○	
地域資源を活用した持続可能な公共交通の構築	東京医科大学茨城医療センターの循環バス導入に向けた協議・検討の実施	◎			○
	スクールバスの活用の可能性に係る検討の実施	◎		◎	○

※町が実施主体となる施策の一部は、「阿見町地域公共交通活性化協議会」も実施主体に含む

## 4 評価指標と方法

本計画を進めるにあたり、目標の達成状況を評価するため、下記の達成指標を設定します。また、達成指標は町の予算状況に応じ、実施可能な範囲で最大限の効果が期待できる内容を設定します。

### ◆計画の目標

目標1：  
すべての町民、来訪者にとって  
快適な移動サービスの提供の  
実現

### ◆達成指標

達成指標  
・デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数  
・あみプレミアム・アウトレット線の年間利用者数  
・運転免許証返納者数  
・バスの乗り方教室の実施回数

目標2：  
マイカー以外でも町外へ  
アクセスしやすい移動環境の  
実現

達成指標  
・デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数  
・バスの乗り方教室の実施回数

目標3：  
デマンドタクシー「あみまる  
くん」の年間利用者数増加

達成指標  
・デマンドタクシー「あみまるくん」の満足度  
(満足度調査の実施により事前・事後の満足度の把握を行う)

目標4：  
地域資源を活用した持続可能  
な公共交通の構築

達成指標  
・協議および検討会議実施回数

達成指標の目標値および評価方法を下記のように設定します。計画期間内の達成に向け、各施策を実施していきます。

表 8-2 達成指標毎の目標値

達成指標	評価方法	現況値 (2021 年度)	目標値 (2027 年度)
デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数	町実績資料の確認	9,916 人/年	12,360 人/年
あみプレミアム・アウトレット線の年間利用者数	事業者実績資料の確認	52,805 人/年 (令和 3 年度実績値)	70,000 人/年
運転免許証返納者数	町実績資料の確認	85 人/年	110 人/年
バスの乗り方教室の実施回数	町実績資料の確認	—	計画期間内に5回実施
デマンドタクシー「あみまるくん」の満足度	満足度調査結果の確認	—	計画 1 年目結果:満足度 70% 計画最終年結果:満足度 90%
地域資源を活用した持続可能な公共交通の構築に係る協議・検討	町実績資料の確認	—	計画期間内に 10 回実施

# 第9章 計画の推進にあたって

## 1 計画の推進体制

本計画の目標達成のためには、利用者である町民、交通事業者等の関連主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。また、阿見町地域公共交通活性化協議会が中心となり、本計画の周知と関係主体間の連携強化を図ることも必要です。

本計画に掲げる具体的な施策については、交通事業者、国、県等の関係機関と調整しながら推進するとともに、国、県等の各種支援制度の活用を図っていきます。

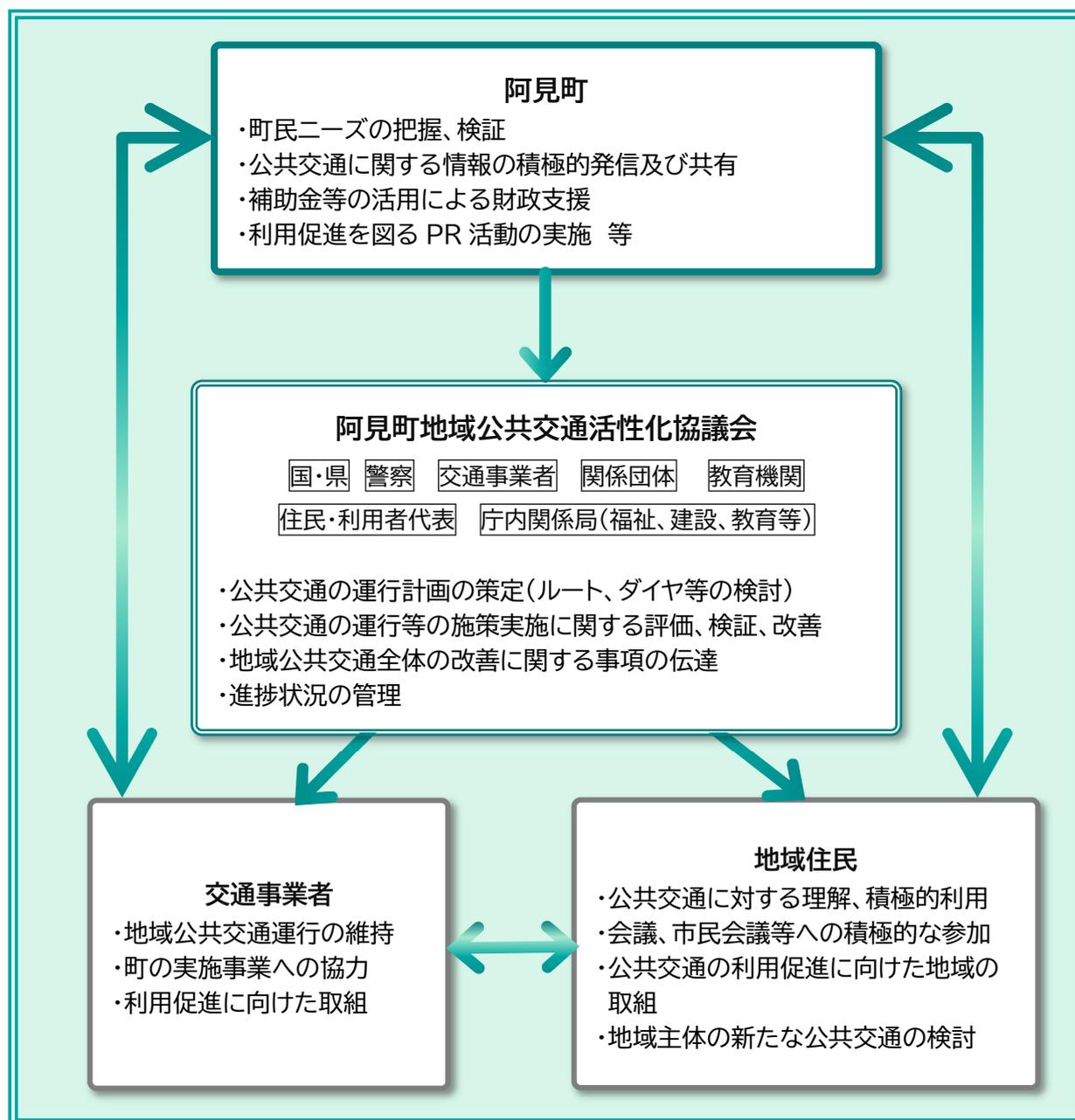


図 9-1 計画の推進体制

計画の推進については、PDCA サイクル(Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」)に従って行います。

- ・計画の進捗管理については、計画期間を通じた長期的な進捗管理及び毎年度実施する短期的な進捗管理を下記のイメージに示すPDCAサイクルにおいて実施します。
- ・長期的な進捗管理では、数値目標の達成状況について評価を実施します。また、期間中に中間評価・見直しを実施し、計画期間満了時まで目標を達成することが困難であると認められる場合等には、必要に応じて計画の見直しを実施します。
- ・短期的な進捗管理では、毎年度、施策の実施状況について、評価を実施します。

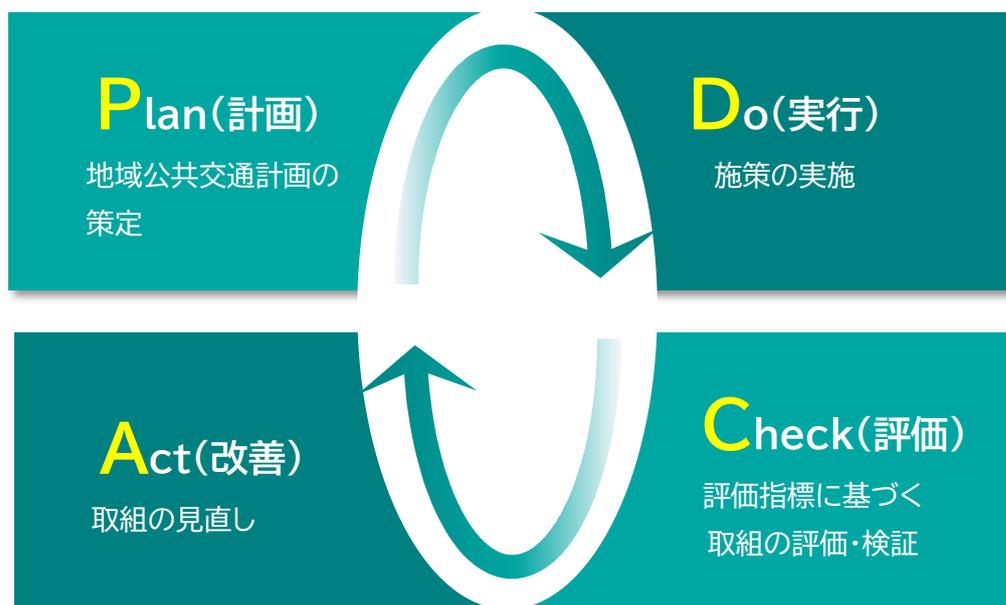


図 9-2 PDCA サイクルの実施イメージ

## 2 施策の実施スケジュール

目標達成状況を評価するためスケジュール、各施策の実施時期を下記のように設定します。

表 9-1 評価で用いるデータと実施時期

目標	実施施策	達成指標	施策実施時期(年度)				
			2023	2024	2025	2026	2027
すべての町民、 来訪者にとって 快適な移動サー ビスの提供の 実現	デマンドタクシー「あみまるくん」 の効率的な運営・運行の継続	デマンドタクシー 「あみまるくん」の年間 利用者数	○	○	○	○	◎ 評価
	あみプレミアム・アウトレット線 (路線バス)の利便性向上に 係る検討の実施	あみプレミアム・アウトレット 線の年間利用者数	○	○	○	○	◎ 評価
	交通弱者への移動支援の継続	運転免許証返納者数	○	→			◎ 評価
	路線バス運行に対する補助の 維持確保	指標設定なし (計画期間中の実施)	○	→			→
	バスの乗り方教室の実施	バスの乗り方教室の 実施回数	○	○	○	○	○
	学生への路線バス通学定期券 購入補助の導入検討	指標設定なし (計画期間中の導入)	○	→			→
マイカー以外でも 町外へアクセス しやすい移動環境 の実現	デマンドタクシー「あみまるく ん」の効率的な運営・運行の 継続※上記再掲	デマンドタクシー 「あみまるくん」の年間 利用者数	○	→			◎ 評価
	バスの乗り方教室の実施 ※上記再掲	バスの乗り方教室の 実施回数	○	○	○	○	○
デマンドタクシー 「あみまるくん」の 年間利用者数増加	デマンドタクシー「あみまるく ん」の周知促進	デマンドタクシー 「あみまるくん」の満足度	○	→		◎ 評価	◎ 評価
地域資源を活用 した持続可能な 公共交通の構築	東京医科大学茨城医療センタ ーの循環バス導入に向けた 協議・検討の実施	関連協議・検討の実施	○	→			◎ 評価
	スクールバスの活用の 可能性に係る検討の実施	関連検討の実施	○	→			◎ 評価

○: 施策実施 ◎: 評価実施

- ・利用率、利用者数、実施回数については、毎年実績データを収集
- ・計画期間内に導入検討を行うものは、計画最終年度に実施ができたか確認する

## 卷末資料

---

卷末—1 地域公共交通に関する町民アンケート アンケート票

卷末—2 バス利用者アンケート アンケート票

卷末—3 阿見町地域公共交通活性化協議会 規約

卷末—4 阿見町地域公共交通活性化協議会 会員名簿

## 阿見町公共交通に関するアンケートのご協力のお願い

日頃より皆様には、町政へのご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

阿見町では、公共交通の改善と地域の活性化の指針となる『地域公共交通総合連携計画』を平成 21 年度に策定しました。この計画において、公共交通、町民の移動や外出に関する課題を整理し、交通不便地域の解消を目的としたデマンドタクシーの導入等、様々な課題解決等に取り組んできました。

また、令和 2 年 6 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことを受け、各自治体における公共交通のマスタープランとなる『地域公共交通計画』の作成が努力義務化されました。

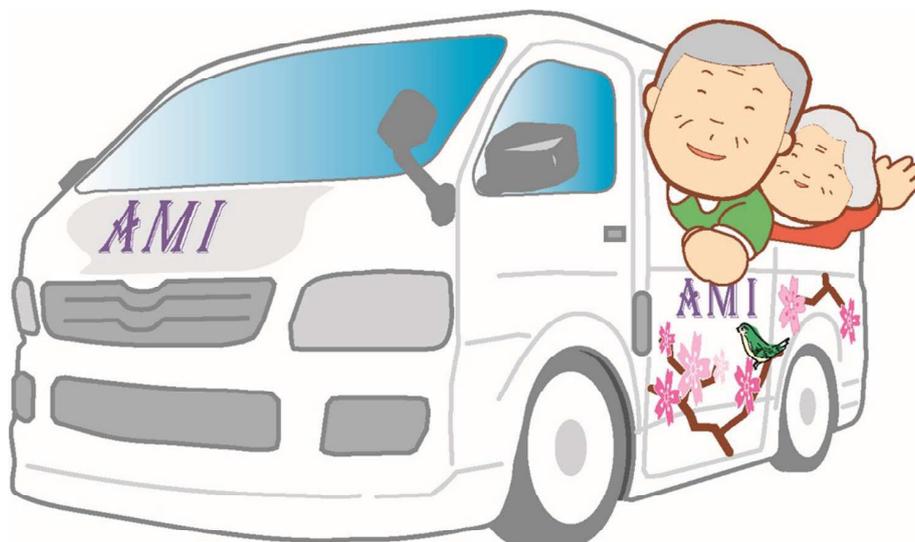
そこで、『阿見町地域公共交通計画』の策定に向け、町民の皆様の公共交通の利用状況、要望等の把握を目的としたアンケート調査を実施する運びとなりました。日頃の移動の実態、要望など、率直なご意見を記入いただきますようお願いいたします。

趣旨をご理解いただき、ご協力をよろしく申し上げます。

令和 3 年 10 月

阿見町地域公共交通活性化協議会

会長 千葉 繁（阿見町長）



裏面にもご案内等の記載がございます。



## ■ 駅までの移動について

問2 最もよく利用する駅について教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- |           |                  |        |
|-----------|------------------|--------|
| 1. 荒川沖駅   | 2. ひたち野うしく駅      | 3. 土浦駅 |
| 4. その他( ) | 5. 駅を利用しないため該当なし |        |

問3 問2で回答した駅までの主な移動手段について教えてください。  
最も該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- |                      |                |         |
|----------------------|----------------|---------|
| 1. 自身の運転による自動車       | 2. 家族の運転による自動車 |         |
| 3. 親戚、友人、知人の運転による自動車 | 4. 自転車         |         |
| 5. バイク(原付も含む)        | 6. 徒歩          | 7. 路線バス |
| 8. デマンドタクシー「あみまるくん」  |                |         |
| 9. その他( )            |                |         |

## ■ 普段の外出について

問4 日常的な外出時の移動手段について教えてください。  
最も該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- |                         |                |               |
|-------------------------|----------------|---------------|
| 1. 自身の運転による自動車          | 2. 家族の運転による自動車 |               |
| 3. 親戚、友人、知人の運転による自動車    | 4. 自転車         | 5. バイク(原付も含む) |
| 6. 徒歩                   | 7. 路線バス⇒問7へ    | 8. 電車         |
| 9. デマンドタクシー「あみまるくん」⇒問7へ |                |               |
| 10. その他( )              |                |               |

問5 日常的な主な外出先について教えてください。  
最も該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- |                  |                 |       |
|------------------|-----------------|-------|
| 1. 勤務先           | 2. 通学先          | 3. 病院 |
| 4. 福祉施設          | 5. 公共施設         | 6. 買物 |
| 7. 食事・レジャー       | 8. 金融機関(銀行・郵便局) |       |
| 9. 家族・親戚・友人宅への訪問 | 10. その他( )      |       |

問6 問5で回答した外出先への外出頻度について教えてください。  
最も該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- |          |          |          |
|----------|----------|----------|
| 1. 週5日以上 | 2. 週3~4日 | 3. 週1~2日 |
| 4. 月2~3日 | 5. 月1日程度 |          |

## ■ デマンドタクシー「あみまるくん」について

本町では、「地区内の短距離移動を支える交通手段の整備」、「交通不便地域の改善」といった課題に対応するため、平成23年2月より事前予約制の乗合型タクシーである「あみまるくん」の運行を開始しました。（事前の利用者登録と、お電話での利用予約が必要です。）

本町のお住まいの方であれば、どなたでも利用でき、町内全域の移動が可能です。また、平成24年8月からは土浦市のJR荒川沖駅東口付近への乗り入れが開始されました。

今後の「あみまるくん」の利便性向上の参考となりますので、下記の質問にお答えください。

問7 あなたはデマンドタクシー「あみまるくん」のことを知っていましたか。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- |          |           |
|----------|-----------|
| 1. 知っていた | 2. 知らなかった |
|----------|-----------|

問8 デマンドタクシー「あみまるくん」を利用する頻度を教えてください。  
最も該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- |                   |           |
|-------------------|-----------|
| 1. 全く利用しない ⇒問11へ  | 2. 年に数回程度 |
| 3. 月に数回程度         | 4. 週に数回程度 |
| 5. 雨天など悪天候時のみ利用する |           |

問9 デマンドタクシー「あみまるくん」を利用する際の主な目的地を教えてください。  
最も該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- |                  |                 |       |
|------------------|-----------------|-------|
| 1. 勤務先           | 2. 通学先          | 3. 病院 |
| 4. 福祉施設          | 5. 公共施設         | 6. 買物 |
| 7. 食事・レジャー       | 8. 金融機関(銀行・郵便局) |       |
| 9. 家族・親戚・友人宅への訪問 | 10. その他( )      |       |

◆下記の問 10～問 12 は全ての方を対象とした質問です。

問 10 デマンドタクシー「あみまるくん」のサービス内容の満足度を教えてください。  
最も該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- |              |              |
|--------------|--------------|
| 1. 満足        | 2. どちらかという満足 |
| 3. どちらとも言えない | 4. どちらかという不満 |
| 5. 不満        |              |

問 11 デマンドタクシー「あみまるくん」の現在の運行について、不満を感じることを教えてください。該当する番号全てに○をつけてください。

- |                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| 1. 町内及び荒川沖駅東口に運行が限られている |                        |
| 2. 土日祝日に運行していない         | 3. 運行時間(8:00～17:00)が短い |
| 4. 運賃が高い                | 5. 予約の電話が面倒            |
| 6. 予約の電話が繋がらない          | 7. 希望時間に予約ができない        |
| 8. 利用者登録が面倒             | 9. 特に不満は無い             |
| 10. その他( )              |                        |

問 12 今後のデマンドタクシー「あみまるくん」の利用の意向を教えてください。  
最も該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- |                                  |                  |
|----------------------------------|------------------|
| 1. 引き続き利用していきたい                  | 2. 引き続き利用する予定は無い |
| 3. 問 11 で選択した不満を感じる点が改善されたら利用したい |                  |
| 4. その他( )                        |                  |

■ 阿見町内の公共交通(路線バス・デマンドタクシー「あみまるくん」)の利用について

問13 阿見町内の公共交通(路線バス、デマンドタクシー「あみまるくん」)を利用した日常的な外出において、具体的な目的と目的地を教えてください。最も該当する番号を1つだけ選び○をつけ、目的地を記入してください。

1. 通勤・業務	目的地	【記入例:〇〇市】
2. 通学	目的地	【記入例:〇〇高校】
3. 通院	目的地	【記入例:〇〇病院】
4. 福祉施設	目的地	【記入例:福祉センターまほろば】
5. 公共施設での用事	目的地	【記入例:役場、町立図書館等】
6. 買物	目的地	【記入例:あみプレミアム・アウトレット】
7. 食事・レジャー	目的地	【記入例:予科練平和記念館】
8. 銀行・郵便局	目的地	【記入例:〇〇銀行】
9. 家族・親戚・友人宅への訪問		
10. その他	目的	目的地
11. 阿見町内の公共交通を利用しないため該当なし	⇒問15へ	

問14 問13で回答した目的地への外出頻度について教えてください。最も該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

1. 週5日以上	2. 週3～4日	3. 週1～2日
4. 月2～3日	5. 月1日程度	

問15 日常的な外出時に公共交通を利用しない方(問13で11を選択された方)にお聞きします。現在の利用しない理由について、該当する番号全てに○をつけてください。

1. 駅やバス停が自宅から遠い	
2. 車やバイク、自転車等公共交通以外の移動手段の方が便利	
3. 運行本数が少ない	4. 運賃が高い
5. 運行時間帯が自身の外出時間と合わない	
6. 渋滞、事故等の影響で時間が不正確なことがある	
7. 他の交通手段への乗り継ぎが面倒	8. 荷物の持ち運びが不便
9. バリアフリー対応、ベンチ等の待合環境、自転車置き場等設備や環境が不十分	
10. 利用方法がわからない	11. 外出機会がほとんど無い
12. その他(	)



下記の問 20～問 22 は、

・**ご自身が 65 歳以上で、運転免許証を所有している方**

・**年齢に関わらず既に運転免許証を自主返納した方**

上記いずれかに該当する方のみ回答してください。該当しない方は問 22 へ進んでください。

## ■ 運転免許証の自主返納について

茨城県内においても、65 歳以上の高齢等で運転免許証を自主返納された方が、マイカーに依存することなく移動でき、充実した生活を続けられるよう、地域の実情に応じて、自治体や事業者等による様々な支援が行われています。

**問 20** 運転免許証の返納について、ご自身の考えを教えてください。最も該当する番号を 1 だけ選んで、○をつけてください。

1. 既に運転免許証を返納済である ⇒ 問 21 へ
2. 今後、運転免許を返納する予定である ⇒ 問 21 へ
3. 今後、運転免許を返納する予定は無い ⇒ 問 22 へ
4. 免許の返納については決めかねている・決めていない ⇒ 問 22 へ

**問 21** 問 20 で「1 および 2」を選択した方のみ回答してください。

運転免許証を返納した利用もしくは返納予定の理由について、最も該当する番号を 1 だけ選んで、○をつけてください。

1. 安全運転を維持する自信が無くなったため
2. 家族や知人の勧め
3. 車を運転して外出する必要が減ったため
4. 返納後、家族や知人の送迎で外出できるため
5. 返納後、公共交通を利用して外出できるため
6. その他( )

**問 22** 問 20 で「3 および 4」を選択した方のみ回答してください。

運転免許証を返納しない理由、もしくは決めていない理由について、最も該当する番号を 1 だけ選んで、○をつけてください。

1. 返納した場合、外出時の移動手段が無くなるため
2. 家族や知人の送迎に頼りたくないため、もしくは頼れる人がいないため
3. 公共交通が充実していないと感じるため
4. 日常生活の自由度が低下すると感じるため
5. その他( )

## ■ 自由意見

問 23 現状の阿見町の公共交通について、不満に感じることや要望がございましたら、自由にお書きください。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました  
令和3年10月29日(金)までに郵便ポストへ投函してください。

【調査員記入欄】

調査日 平日 ・ 休日 調査時間 \_\_\_\_\_ :

調査地点（該当する調査地点番号に○を記入）

- ①荒川沖駅東口 ②阿見町役場 ③県立医療大入口  
④東京医科大学茨城医療センター前 ⑤霞ヶ浦高校前

## 阿見町 路線バス利用に関するアンケート調査

問1 あなたの性別を教えてください。

1. 男性 2. 女性 3. その他

問2 あなたの年齢を教えてください。

1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代  
5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳代以上

問3 あなたのお住まいを教えてください。

1. 阿見町 2. 土浦市 3. 牛久市 4. 稲敷市 5. その他茨城県内 6. 茨城県外

問4 本日の路線バスを利用した主な外出目的を教えてください。(一つに○)

1. 通勤 2. 通学 3. 買い物 4. 病院での診療  
5. 外出先・勤務先からの帰宅 6. 公共施設での用事 7. 金融機関での用事  
8. 福祉施設での用事 9. 友人・知人・家族や親戚等と会う  
10. 習い事 11. 趣味・娯楽・観光 12. 食事 13. 通勤以外の業務  
14. その他 ( )

問5 本日路線バスを利用する主な理由を教えてください。(一つに○)

1. 自宅の近くにバス停があるから 2. 目的地までの移動が一番スムーズだから  
3. バス以外に主な移動手段が無いから 4. その他 ( )

問6 路線バスを利用する際の主な運賃支払い方法を教えてください。(一つに○)

1. ICカード 2. 現金 3. 定期 4. 高齢者福祉パス 5. その他 ( )

問7 本日の外出で路線バス以外に利用する移動手段を教えてください。(複数選択可)

1. 自家用車 2. 知人・家族等の送迎 3. 自転車 4. 電車  
5. バイク 6. その他の公共交通 ( ) 7. なし  
8. その他 ( )

問8 普段の路線バスの利用頻度を教えてください。(一つに○)

1. ほぼ毎日 2. 週1日 3. 週2~3日 4. 月数回  
5. 年数回 6. ほとんど利用しない⇒問10へ

問9 普段の路線バスの利用満足度を教えてください。(それぞれ一つに○)

- 8-1 運行本数: 満足 やや満足 どちらでもない やや不満 不満  
8-2 運行時間: 満足 やや満足 どちらでもない やや不満 不満  
8-3 運行経路: 満足 やや満足 どちらでもない やや不満 不満  
8-4 バス停等の待合環境: 満足 やや満足 どちらでもない やや不満 不満

問10 コロナ禍において路線バスを利用することに不安はありますか。

1. かなり不安 2. 少し不安 3. どちらでもない 4. あまり無い 5. 全く無い

問11 あなたがこの後降車する(バスを降りる)バス停を教えてください。

【バス停名】

\_\_\_\_\_  
停留所

問12 その他路線バスに関する要望があれば教えてください。

以上です。ご協力ありがとうございました。

# 阿見町地域公共交通活性化協議会規約

平成 20 年 8 月 22 日  
制 定

## (設置)

第 1 条 この会は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、並びに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「公共交通計画」という。）の作成に関する協議及び公共交通計画の実施に係る連絡調整を行うため、協議会として設置する。

## (名称)

第 2 条 この会の名称は、阿見町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）とする。

## (事務所)

第 3 条 協議会の事務所は、茨城県稲敷郡阿見町中央一丁目 1 番 1 号阿見町役場内に置く。

## (事業)

第 4 条 協議会は、次に掲げる事項を協議し、関係する事業を実施する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 公共交通計画の策定及び変更の協議に関する事。
- (4) 公共交通計画の実施に係る連絡調整に関する事。
- (5) 公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事。
- (6) その他協議会が必要と認める事。

## (組織)

第 5 条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

2 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1 人
- (2) 副会長 1 人
- (3) 監査員 2 人

3 会長、副会長及び監査員は、相互に兼ねることはできない。

## (委員の任期)

第 6 条 委員の任期は、次のとおりとする。

- (1) 別表に掲げる委員のうち行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。
- (2) 前号以外の委員については、2 年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残存任期とする。

(会長及び副会長)

第7条 会長及び副会長は、委員の互選により選任する。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

3 会長は、協議会の会計を監査する監査員を委員の中から任命する。

4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(監査員)

第8条 監査員は、協議会の会計監査を行う。

2 監査員は、会計監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議)

第9条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長は当該会議の議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会議の議決は、会議出席委員の総意で決定することとする。ただし、意見が分かれた場合は、多数決とし、出席者の3分の2以上の賛成をもって決するものとする。

5 会長は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

6 第1項から第4項までの規定にかかわらず、会長が特に認めた場合、会議によらず文書の提出を持って賛否を求めることができる。この場合において、その議決は、委員の3分の2以上の賛成をもって、決するものとする。

7 前6項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第10条 委員は、協議会で協議が整った事項について、その協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第11条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第12条 第4条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第13条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、阿見町役場産業建設部都市計画課に置く。

- 3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもってこれに充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第 14 条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第 15 条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

- 第 16 条 協議会の委員は、報酬及びその職務を行うために要する費用弁償を受けることができる。
- 2 前項の報酬及び費用弁償の額、支給方法等については、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第 17 条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを精算する。

(委任)

第 18 条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

- この規約は、平成 20 年 8 月 22 日から施行する。
- この規約は、平成 21 年 5 月 26 日から施行する。
- この規約は、平成 25 年 4 月 1 日から施行する。
- この規約は、平成 25 年 5 月 29 日から施行する。
- この規約は、平成 29 年 4 月 1 日から施行する。
- この規約は、令和 3 年 4 月 1 日から施行する。
- この規約は、令和 4 年 4 月 1 日から施行する。

## 別表（第5条関係）

委 員
(1) 阿見町長
(2) ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店長
(3) 関東鉄道株式会社 常務取締役
(4) 有限会社新町タクシー 取締役
(5) 日本交通株式会社 代表取締役
(6) 茨城県土木部竜ヶ崎工事事務所 所長
(7) 阿見町商工会 会長
(8) 一般社団法人茨城県バス協会 代表
(9) 一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会 代表
(10) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 代表
(11) 茨城県牛久警察署 交通課長
(12) 阿見町議会議長
(13) 阿見町議会副議長
(14) 阿見町議会産業建設常任委員会委員長
(15) 阿見町区長会 会長
(16) 阿見町PTA連絡協議会 代表
(17) 阿見町シルバークラブ連合会 代表
(18) 阿見町障害者福祉協議会 代表
(19) 福田工業団地連絡協議会 代表
(20) 筑波南第一工業団地連絡協議会 代表
(21) 阿見東部工業団地連絡協議会 代表
(22) 東京医科大学茨城医療センター 代表
(23) 関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官
(24) 茨城県政策企画部 交通政策課 課長
(25) 土浦市都市政策部 部長
(26) 茨城大学農学部教授
(27) 茨城県立医療大学教授

## 阿見町地域公共交通計画

令和5年2月

発行 阿見町地域公共交通活性化協議会  
( 阿見町役場 産業建設部 都市計画課 )

茨城県稲敷郡阿見町中央一丁目1番1号

電話 029-888-1111 (内線 233)