

4.7 八潮地域における地域公共交通活性化方策の検討（ケーススタディ）

（1）八潮地域の地域公共交通の課題

「モデル地域における検討会（八潮地域）」での討議（八潮市周辺地域の現状、公共交通に関する取組状況、公共交通に関する課題）、モデル地域アンケートから八潮地域の課題と今後議論すべきテーマを整理した結果が次表です。

現状	<ul style="list-style-type: none"> 人口は増加しているが、高齢化も進んでいる。 東武伊勢崎線への路線バスは充実しているが、JR 武蔵野線へアクセスするバスの開設を要望する声が多い。 地域の東西方向の道路、特に渡河部において渋滞が発生し、定時性、速達性が確保されていない。 地域内を複数の路線バス事業者が運行している。 中小のバス事業者で乗務員の不足が深刻化している。
モデル地域アンケート	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道分担率：通勤 52%、日用品等の買物 6%、日用品以外の買物 12%、通院 13% 路線バス分担率：通勤 25%、日用品等の買物 9%、日用品以外の買物 10%、通院 16% 自動車分担率：通勤 33%、日用品等の買物 45%、日用品以外の買物 72%、通院 40% 公共交通を維持していく考え：「利用者が少なくても現在のサービスを維持して利便性を優先すべき」が 52%で最も多い。 公共交通の利用者増のための方策：「公共交通利用割引等の推進」が 36%で最も多い。 路線バスとコミュニティ交通の乗り継ぎ時の利便性向上策：「バスの到着と出発がスムーズになるように時刻を調整する」が 41%で最も多い。
取組状況	<ul style="list-style-type: none"> 草加市、八潮市でコミュニティバスを運行している。運行ルートはほぼ自市内（草加市コミュニティバスが見沼代親水公園駅へアクセス）。 八潮市、三郷市では、つくばエクスプレスの開業に伴い路線バスの再編を実施した。 公共交通の利用促進のため、トラベルフィードバックを一部の住民に実施している。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 移動ニーズが高い周辺市の大規模商業施設等へのバス路線新設については、地元商店へ影響を及ぼす可能性がある。 路線バスは他社営業エリアへの路線運行には事業者との調整が必要となる。 渡河部などの東西道路では、渋滞が発生し、バスの所要時間が増加することが行政界を超える路線を構築する阻害要因となっている。 行政界を超えたバス路線があるにもかかわらず、バスマップ等は各自治体内の情報しか掲載されていない。 交通事業者の乗務員不足が進み、運行継続が困難になりつつある地域がある。

(2) 八潮地域の公共交通活性化の方向性

八潮地域の公共交通の課題、検討テーマから、公共交通活性化の具体的方策を検討するための方向性を以下に示します。

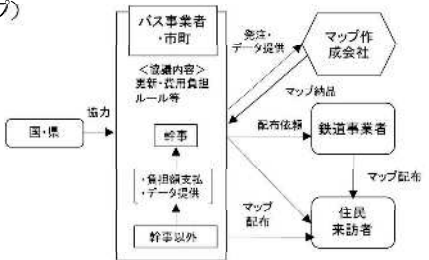
検討課題	具体的検討方策の方向性	モデル検討会での意見(H29.8.9)
「市外の商業施設等へのバス路線の運行」	<p>①八潮市や草加市の住民ニーズが高い武蔵野線の越谷レイクタウン駅・レイクタウン(八潮、草加市外)などへは路線バスがない。</p> <p>＜具体的な取組の一例＞</p> <p>→民間路線バス事業者の自主運行による新規バス路線の開設(共同運行も含む)について検討</p> <p>→需要が少ない路線の廃止、縮小による車両、乗務員の運用について検討</p> <p>※これら施設へのバス路線の整備は地元商業の減収となる可能性がある。</p>	<p>➢レイクタウンへのバス路線新設については、駅直近の施設であること、周辺の道路事情、収益性の面で懸念がある。</p>
「渋滞や乗務員不足への対応」	<p>①三郷市では、乗務員不足を理由としたバス路線の減便の動きがある。当該地域は、6社のバス事業者が運行しており、バス路線が一部重複している。</p> <p>＜具体的な取組の一例＞</p> <p>→三郷市内では、複数のバス事業者を対象としたバス路線の再編(集約化・共同運行など)について検討</p> <p>→運行の効率化(連節バス、BRT*の導入等)について検討</p>	<p>➢PTPSの導入については一概に良いとは言いきれない。</p>
検討課題	具体的検討方策の方向性	モデル検討会での意見(H29.8.9)
その他	—	<p>➢3市連携した公共交通マップ(バスルート、バスの乗降方法等)の作成</p> <p>➢3市を横並びで運行するようなコミュニティバスや、拠点地域を快速運行するバスの導入</p> <p>➢トラベルフィードバックによる公共交通の利用促進</p> <p>➢鉄道駅でのバス案内情報板の設置</p>

(3) 八潮地域の公共交通活性化の具体的方策

八潮地域の公共交通活性化の方向性とモデル地域における検討会での意見を踏まえ、ケーススタディとして、以下の7点の具体的方策を検討しました。

- ①3市が連携した公共交通マップの作成
- ②鉄道駅でのバス案内情報板の設置
- ③トラベルフィードバックによる公共交通の利用促進
- ④隣接市におけるコミュニティバスの連携
- ⑤複数市を通るバスの共同運行
- ⑥複数市の拠点を連絡する運行効率を高めた快速バスの運行
- ⑦民間事業者の自主運行による市外商業施設への路線新設

1. 3市が連携した公共交通マップの作成

事業概要	バス運行主体や各市が単独でバスマップ等の情報提供を行っているため、市町村を跨ぐ移動やバス運行事業者間の乗換え等がわかりづらい。そのため、3市が連携したバスマップやスマートフォンでの情報提供を行う。	事業スキーム (バスマップ) 
------	--	---

事業の効果・影響
 ・利用者増による収支改善が期待できる。

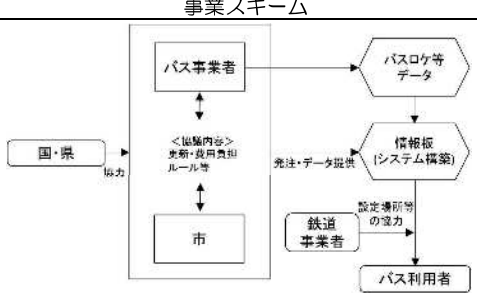
役割分担	機関等	実施者	協力者・関係者	実施内容
	住民・来訪者		○	・バスマップの利用
	企業・団体等		○	・バスマップの広告掲載の検討
	鉄道事業者		○	・東武鉄道等鉄道事業者はダイヤ改正情報の提供、駅での配架、掲示等の協力
	バス事業者	○		・東武バスセントラル等バス事業者はコミュニティ交通の運営主体である市と連携してバスマップ作成を行う。
	タクシー事業者			
	市	○	○	・草加市、八潮市はコミュニティ交通の運営主体として、バス事業者と連携してバスマップ作成を行うとともに、自治体として広報・PR等を行う。 ・三郷市は自治体としてバス事業者と連携してバスマップ作成を行うとともに、広報・PR等を行う。 ・国庫補助活用の検討（地域公共交通確保維持改善事業の地域公共交通調査事業の計画推進事業のバスマップ作成の補助（地域公共交通網形成計画策定の場合）） ・埼玉県ふるさと創造資金活用の検討
	県		○	・広報、PRへの協力 ・埼玉県ふるさと創造資金申請への対応
	国		○	・「標準的なバス情報フォーマット」についてバス事業者や市へ情報提供 ・国庫補助申請への対応
協議・調整事項	事業規模	・バスマップは広報媒体の作成費用が生じる。特に時刻表についてはダイヤ改正の度に作成が必要となる。 ・乗り継ぎ情報は紙媒体では提供情報量に限りがあることから、スマートフォンなどのインターネットにて検索し情報入手する方法も効果的である。 ・地域独自のスマートフォンアプリを開発し、地域情報に特化した情報を詳細に提供する方法がある（使いやすい情報を提供できるがアプリのダウンロードが必要であり周知が課題である）。アプリ開発コスト（500～1000万円程度）を必要とする。 ※広報媒体の作成費用は多額ではないが毎年発生する。広告収入等を充当する方法がある。		
	周知方法	・紙媒体については地域の全世帯に配布することが効果的であり、広報誌と同時配布、自治会配布などとする。 ※自治体の協力により安価な配布となる可能性がある。 ・インターネットによる情報提供では各種ホームページ等で周知する。		
	留意点	・バス路線変更などは共通時期に行う取り決めを行い、バスマップ更新時期を合わせる必要がある。		

主な検討項目	実現性の課題	課題の解決策	備考
バスマップ	・幹事を引き受けるバス事業者ないし自治体が必要である。 ・市が費用を分担する場合、その3市共通のマップの作成契約をどのように締結するかを決める必要がある。 ・3市共通のバスマップのため、予算確保（分担金）のルールを決める必要がある。	・幹事の負担が軽くなるように、マップ作成会社にデータ収集なども委託する。 ・幹事が作成し、各会社・団体が購入するという方法などを検討する。	・バスマップ及びスマートフォン等による情報提供は広告収入により負担額を軽減する方法がある。 ・大手路線検索サービスプロバイダーにバス路線・ダイヤ・運賃等の情報を提供すれば情報提供が実施される。 ・国庫補助（地域公共交通確保維持改善事業）について、広域バスマップは広域の地域公共交通網形成計画を策定し実施事業とすることで対象となる。 ・埼玉県ふるさと創造資金については、市町の連携事業も対象。概要や過去の採択状況等は県のHPで確認可能。（連携事業については国庫補助対象事業は対象外）
	・バスダイヤや路線変更時期を統一しなければ、マップの更新頻度が多くなり、コストも増加する。	・配布枚数などの指標により按分する。 ・幹事がマップ作成会社と契約する場合、予算上の科目について事前調整が必要である。	
	・バスダイヤや路線変更時期を統一しなければ、マップの更新頻度が多くなり、コストも増加する。	・バスダイヤ、路線変更等の時期を1回/年に統一できるように調整する。あるいは、ダイヤは掲載せずに検索ワードを示しておく。	
	・幹事を引き受けるバス事業者ないし自治体が必要である。	・幹事会社の負担が軽くなるように、アプリ作成会社の作業範囲を広くする。	
	・3市共通のアプリ作成のコストが発生するため、予算確保の方法（分担金）のルールを決める必要がある。	・バス路線の営業キロ数、人口、利用者数等の指標により按分する。	
	・情報更新への対応がバスマップほどの負荷とならないが、情報更新頻度が少ない方が低廉である。	・情報更新時期を1回/年、同時期に統一するよう調整する。	
	・独自アプリは地域に特化し、地域にとってはわかりやすいが、周知方法が課題である。	・広報紙、HP等で周知する。また、鉄道事業者の協力を得て駅構内での周知も検討する。 ・情報内容は限られるが、経路検索事業者に対し情報提供を行う方法もある。	
実現性の検討まとめ	・経路検索事業者に対し、バス路線・ダイヤ・運賃等の情報提供をどのように行ったら良いかわからない。 ・高齢者の利用が難しい。	・国の協力を得ながら「標準的なバス情報フォーマット」を活用し情報提供する。 ・中長期的には高齢者もIT機器の利用が進み、利用が可能となるが、現時点では、紙媒体での情報提供や電話での対応で代替する。	
	・市及びバス事業者が協力し、幹事の負担を軽減する工夫や予算についての事前調整が必要である。 ・アプリ作成は市で総合的なアプリを作成するときに検討するのが現実的。また、経路検索事業者への情報提供も有効と考えられる。 ・バスマップ、アプリともに高齢者に配慮する必要がある。		

方策に対する主な意見
 ・公共交通マップ作成の幹事を誰がやるか、費用負担をどうするかが課題である。
 ・マップ作成会社にスポンサーを取ってきてもらうことにより、費用の負担軽減を図ることができる。
 ・首都圏の交通事業者等がつくる協議会でアプリを開発し、交通の情報を一元的に提供する動きがあるのでそれに合わせた方が良い。

<p>参考事例</p>	<p>西武観光バス 秩父地域バスルートマップ</p> <ul style="list-style-type: none"> 西武観光バスが自社路線だけでなく、秩父市・小鹿野町・皆野町の市営・町営バスも含め、バス路線図・時刻表、バスの乗り方を冊子（ポケットサイズ、約 70 頁）にて情報提供している。また、「路線バス旅」を楽しむよう、バス路線沿線の観光スポット、みどころ情報を掲載。 このルートマップは毎年更新している。作成費用は広告掲載料により費用負担を軽減している。 <p>吉見町 吉見町スムーズ行動コンシェルジュ</p> <ul style="list-style-type: none"> スマートフォンアプリ「吉見町スムーズ行動コンシェルジュ」を作成し、コミュニティバス及び民間路線バスとも、ルート、時刻表、乗車方法等の情報を提供している。また、紙媒体の交通ガイドも作成し配布している。 		
<p>取組状況</p>	<p>草加市 草加市内を運行するバス路線や、バス・タクシーの利用方法を記載した「草加市公共交通利用ガイド」を作成している。</p> <p>八潮市 バス路線図、時刻表、のりば案内等を作成している。</p> <p>三郷市 6社のバス事業者によりほぼ全域にバスルートが整備されている。市では市内を運行する路線バスの経路や主要スポットをコンパクトに集約した「みさとバスガイドブック (A5版冊子) 42 頁」を作成している。</p>		

2. 鉄道駅でのバス案内情報板の設置

事業概要	バスの発着駅となっている主要な鉄道駅において、バスの乗り場と発車時刻をリアルタイムで表示するバス運行情報表示板等を整備するものである。また、スマートフォンを活用し、物理的な案内情報板を設置しなくとも、QRコード等でインターネット上の案内情報サイトにアクセスする方法もある。	事業スキーム 
------	--	---

事業の効果・影響

- ・鉄道からバスへのわかりやすい乗換えが可能となる。
- ・利用者増が期待できる。

役割分担	機関等	実施者	協力者・関係者	実施内容
	住民・来訪者		○	・バス案内情報板の利用
	企業・団体等			
	鉄道事業者		○	・東武鉄道等鉄道事業者は案内情報板の設置スペース等の提供を行う。
	バス事業者	○		・東武バスセントラル等バス事業者は市と連携してバス案内情報板を整備する。
	タクシー事業者			
	市	○		・草加市、八潮市、三郷市はバス事業者と連携してバス案内情報板を整備する。 ・自由通路等の管理者として設置場所の提供を行う。 ・ふるさと創造資金活用への検討
	県		○	・広報、PRの協力 ・ふるさと創造資金活用への対応
	国		○	・地域公共交通確保維持改善事業の地域公共交通バリア解消促進事業、バリアフリー化設備等整備事業の補助への対応 ・広報、PRの協力
協議・調整事項	事業規模	・総合案内板 事業費(表示機及びソフト) 1000万円~3500万円/基、但し国の補助制度あり。 ※広告掲載料によるコスト軽減が可能である。		
	設置場所	・鉄道駅の改札前など目立つ場所が望ましいため、鉄道事業者の管理空間や自由通路に設置する。鉄道事業者の管理空間の場合には鉄道事業者による場所の提供が必要である。		
	費用負担	・市とバス事業者による負担額を協議する必要がある。 ・国の補助制度(バリアフリー化設備等整備事業)の活用が可能である。 ・ランニングコスト(電気代)等の負担。		

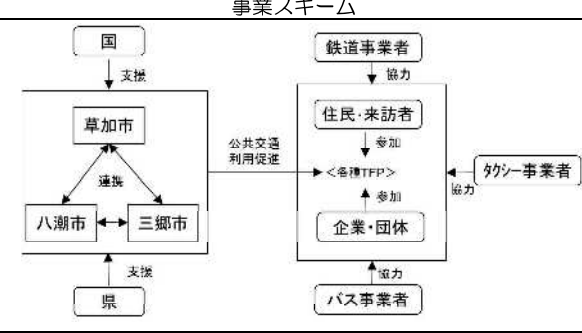
主な検討項目	実現性の課題	課題の解決策	備考
バスロケーションシステムと連動したリアルタイムな情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムと連動した情報提供は便利であるが、インシャルコスト、ランニングコストとも高い。 ・バスロケーションシステムを導入していない事業者もある。 ・バスロケーションシステムを導入している事業者間においてシステムが異なっている場合、データの汎用性の課題がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス接近情報は案内情報板ではなく、スマートフォンで対応するとコストが削減できる。 ・バスロケーションシステムと連動した案内情報板は便利であるが、接近情報などのリアルタイムな情報ではなく、時刻表等の固定的な情報提供のみとすることも検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・TX三郷中央駅に案内情報板が設置されている。 ・コストは案内表示板のサイズや情報の内容、設置場所(屋内か屋外か)により異なる。また、広告掲載によりコスト軽減が可能である。
情報板の設置箇所	・情報板は見やすい場所に設置する必要がある。	<ul style="list-style-type: none"> ・設置場所を検討し、管理者と調整を行う。 ・鉄道事業者や市は所有スペースの中で、見やすい場所を提供する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅の改札を出て正面に設置すると効果的である。
費用負担	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者と行政等の負担割合を決める必要がある。 ・バス路線でつながる隣接する市の費用負担の検討が必要である。 ・ランニングコスト(電気代)等の負担 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係事業者及び自治体で協議を行い、負担割合について合意形成を図る。 ・各種補助を活用し、負担軽減を図る(補助申請をどこが行うかについても協議)。 	<ul style="list-style-type: none"> ・埼玉県ふるさと創造資金については、市町の連携事業も対象。概要や過去の採択状況等は県のHPで確認可能。 (連携事業については国庫補助対象事業は対象外。魅力ある地域づくり事業は補助金を受けない合理的な理由がある場合は対象)
システムやダイヤ変更への対応	・各事業者のシステムやダイヤ変更に対応する必要がある。	・デジタルサイネージとすると変更に対応しやすい(多言語化への対応も容易である)。	
実現性の検討まとめ	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムと連動したバス案内情報板の設置はバスロケーションシステムを導入していない事業者もあることから足並みが揃わないと難しい。また、バスロケーションシステムを導入している事業者間の汎用性も課題である。 ・当面は接近情報等のリアルタイムな情報ではなく、時刻表等の固定的な情報提供とすることも一つの方法である(リアルタイムな情報はスマートフォンによるバスロケーションシステムで対応する)。 ・バスシステムやバスダイヤの変更に対応するには、デジタルサイネージの方が容易に対応でき、かつ多言語化も容易である。 		

方策に対する主な意見

- ・案内板の整備にはインシャルコスト・ランニングコストがかかることが課題である。
- ・バスロケーションシステムと連動した情報提供ができれば良いのだが、困難である。
- ・バスロケーションシステムと連動したリアルタイム情報とすれば便利であるが、費用がかかるようであれば、リアルタイムでなくてもよいのではないかと。
- ・3市内では、JR、東武鉄道、TXと鉄道会社が違うため、導入に当たっては調整が必要になる。

<p>参考事例</p>	<p>西武鉄道 西武秩父駅 バス運行情報案内</p> <p>西武秩父駅（西武鉄道）では、改札正面に大型ディスプレイ（デジタル表示と地図表示）を設置し、バスの案内及び近接する秩父鉄道の御花畑駅の鉄道発車案内も提供している。</p> <p>相模原市 大型ディスプレイによるバス運行情報案内</p> <p>神奈川県相模原市の相模原駅では、駅自由通路（鉄道改札出口の正面）に「バス総合案内」を設置し、のりばと発車時刻をリアルタイムで案内している。</p>	<p>●西武秩父駅</p>  <p>●JR相模原駅</p> 
<p>取組状況</p>	<p>草加市</p> <p>草加駅は周辺に各種施設が立地し、最もバス路線も集中する中心駅である。駅に乗り場案内が設置されているが、デジタルサイネージではなく、リアルタイムな出発案内等の情報提供とはなっていない。</p> <p>また、複数方面のバスが発着するバス停には、方面ごとにバス乗車待ちが行われるように歩道上に方面をペイントしている。</p> <p>八潮市</p> <p>八潮市内の鉄道駅は八潮駅だけである。バス路線が集中している駅に乗り場案内が設置されているが、デジタルサイネージではなく、リアルタイムな出発案内等の情報提供とはなっていない。</p> <p>三郷市 TX三郷中央駅のバス案内</p> <ul style="list-style-type: none"> 三郷市公共交通情報相互提供システム等運営協議会（三郷市、交通事業者等で構成）がバス案内板を整備。 三郷中央駅にはバス事業者が6社乗り入れており、主要な目的地に多くの路線が運行されているため、これまで利用者はバス停を回って先発のバスを確認する必要があった。主要目的地（市役所、三郷駅、ピアラシティ（商業施設））への先発バスの時刻と乗り場が表示され、鉄道との乗り継ぎ利便性が向上した。 	     

3. トラベルフィードバックによる公共交通の利用促進

事業概要 トラベル・フィードバック・プログラム(TFP)は自動車利用から公共交通機関への転換を目指して、自発的な行動の変化を目的とする交通需要マネジメントの一手法である。その手法は個人の交通行動の調査とその結果に基づく診断書を提示するなどのフィードバックを繰り返すコミュニケーション・プログラムである。対象は職場、沿線、小学生、高齢者、転入者などの単位で行う。	事業スキーム 		
事業の効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の増加が期待できる。 ・道路渋滞の緩和が期待できる。 		
役割分担	機関等	実施者	協力者・関係者 実施内容
	住民・来訪者		○ ・TFPへの参加、公共交通の利用
	企業・団体等		○ ・TFPへの参加、公共交通の利用
	鉄道事業者		○ ・東武鉄道等鉄道事業者はTFPに協力
	バス事業者		○ ・東武バスセントラル等鉄道事業者はTFPに協力する。
	タクシース事業者		○ ・タクシース事業者は内容に応じてTFPに協力
	市	○	・草加市、八潮市、三郷市がTFPの主体として、交通事業者等と連携しTFPを実施する。 ・企業、団体等との調整
	県		○ ・広報、PRの協力
	国		○ ・広報、PRの協力 ・手続き等の支援、その対応
協議・調整事項	事業規模 継続性	<ul style="list-style-type: none"> ・作業労力を考えると対象者を効率的に限定することが必要である。 ・費用は主に人件費や印刷費用等である。 ・継続して実施することが重要で、継続的に取組む体制構築が必要である。 	

主な検討項目	実現性の課題	課題の解決方策	備考
3市の連携	・これまで各市が独自に取組んでいたため、3市の実施状況に差異がある。	・3市が連携して取組むことが可能な施策や、実施効果が高まる施策を検討して取組む。	・草加市は既に高齢者を対象としたTFPを郵送やイベント会場等で実施しており、さらに可能であれば免許返納者を対象としたTFPも検討している。また、バスの乗り方教室も実施している。
効果計測	・効果計測が有効となるように施策を見直す必要がある。	・実施状況をモニタリングし、計画の成果等を評価する仕組み等をつくる。	
継続性	・継続的に取組む体制が必要である。	・実施計画を立案し、その実施状況をモニタリングし、計画の成果等を評価する組織をつくる。 ・実施に必要な予算を確保する。	・三郷市はバスの乗り方教室やスタンプラリーを計画している。 ・八潮市はコミュニティバスの沿線住民と企業にTFPを実施したことがある。また、地域公共交通網形成計画の策定を検討しており、TFPについて効果が認められるようであればその中での検討も視野に入れている。
バスの乗り方教室の開催の検討	・市とバス事業者等との役割分担の検討 ・乗り方教室の対象者の検討	・市、バス事業者の協議。 ・国への協力依頼（運輸局主催のバリアフリー教室として開催する場合は埼玉運輸支局からバス協会を通じてバス事業者にノンステップバスの調達を依頼することもできる）。 ・子供を対象として実施し、親にも参加してもらうことで公共交通への理解を深めるきっかけとなると考えられる。	・東武バスは65歳以上を対象とした「ラプリーバス」を販売しており、バスの乗り方教室開催に協力している。
実現性の検討まとめ	・TFPは各市において実施状況が異なるため、連携して取組むことが可能な施策や効果的な施策を検討し、実施内容や時期を調整する必要がある。また、高齢者、子供、職場単位等、対象を絞って実施することが有効であると考えられる。また、高齢者を対象として実施することで、運転免許の返納について考えるきっかけとなる。 ・モビリティマネジメントの観点から、バスの乗り方教室等も実施していくことが有効であると考えられる。 ・乗り方教室は他のイベントと合わせて実施することで多くの利用者を見込むことができる。また、子供を対象として親にも参加してもらうことで公共交通への理解を深めるきっかけとなる。		

方策に対する主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ・草加市では今年度60歳以上の高齢者1,000人を対象にトラベルフィードバックを実施している。 ・トラベルフィードバックは単発ではなく、継続的に実施することで効果が現れるのではないかと。 ・利用促進の一環としてバスの乗り方教室を実施しており、好評である。イベント等に併せて実施すると良いと思われる。 ・トラベルフィードバック等により、今まで公共交通を利用していなかった人に対して公共交通利用の動機づけを行うことは重要である。
-------------------	---

参考事例

京都市宇治市 職場モビリティマネジメント

JR 宇治駅と京阪宇治駅へ向かう道が自家用車で混雑し、渋滞が発生していた。そこで、トラベル・フィードバック・プログラム（以下、TFP）が実施された。TFPとはコミュニケーションを図りながら、人々の意識と行動の自発的な変化を促すプログラムのことで、宇治商工会議所に登録されている全ての事業所の約 4,400 名の職員を対象に実施された。具体的な実施内容は次のとおりである。

● 動機づけ冊子の配布

- ・自動車利用の社会的・個人的なデメリットを認識し、自動車利用の抑制を促す。
- ・事業所毎に周辺の公共交通機関の路線図・運行時刻等を示した「宇治地域通勤マップ」を作成。

● アンケート調査票配布

交通行動の変容に対する意向や行動プランに関する「アンケート調査票」を配布した。自分の通勤を振り返り、自動車以外で通勤する場合のプランを記述してもらい、通勤マップの参照と併せた考え方の転換を図ったものである。

● 効果

- ・通勤時の鉄道利用者が 30 名増加。
- ・主要交差点においては、施策実施前後で、渋滞長が約 3 割減少した箇所がみられた。



取組状況

草加市 地域公共交通網形成計画におけるソフト施策

地域公共交通網形成計画において次のソフト施策が掲げられている。

- ・公共交通の利用ガイドの周知（実施スケジュール：平成 28～35 年度）
- ・公共交通のかしこい使い方の周知（実施スケジュール：平成 28～35 年度）
- ・子どもへの公共交通の利用方法の周知（実施スケジュール：平成 28～35 年度）
- ・市外来訪者等への情報の提供（実施スケジュール：平成 28～35 年度）
- ・バス利用に対する抵抗感の軽減（実施スケジュール：平成 28～35 年度）

八潮市

平成 19 年に八潮市コミュニティバスの沿線住民と沿線企業を対象にワンショットトラベルフィードバックプログラムを実施した。ワンショット TFP は行動変容にとって必要な情報を個別に「アドバイス」する個別アドバイス法が用いられた。

情報提供ツールは次のとおりであった。

- ・お願い状：八潮市における「かしこいコミュニティバスの使い方」を考えるプロジェクトの協力をお願いと情報ツールの案内（八潮市長等の署名つき）。
- ・動機づけ冊子：自動車利用のデメリットや公共交通利用のメリットについて、環境面、健康面、交通混雑面などから説明し、行動変容の動機を与える冊子。
- ・コミュニティバスの路線図・時刻表：コミュニティバスのバス停位置がわかる路線図と時刻表のほか、公共施設などの位置、鉄道との乗り継ぎ情報などを記載。
- ・コミュニティバスの乗り案内：コミュニティバスの乗り方を説明する冊子。
- ・あなたのバス利用プラン：自宅等の最寄りコミュニティバス停から主要な目的地（鉄道駅、市役所等）への行き方をアドバイスした情報で、時刻表やバス停位置なども記載。

ワンショット TFP の効果は次のように判断された。

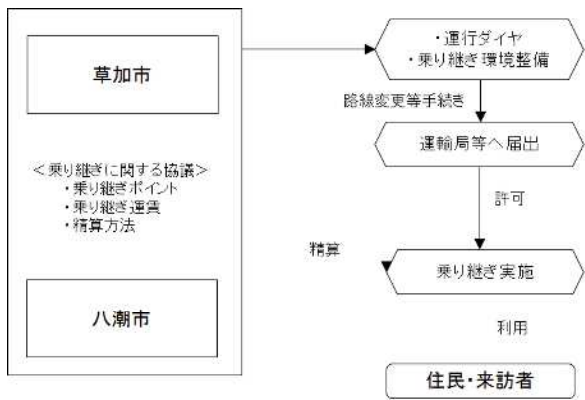
- ・情報提供ツールを配布した 12 月前後においては、季節変動で減少する傾向が見られるが、ワンショット TFP を実施した平成 19 年 11 月から平成 20 年 1 月にかけては若干増加傾向がみられた。

三郷市

平成 19 年につくばエクスプレス三郷中央駅に設置されている「公共交通情報相互提供システム」の普及を促進するために、普及啓発用ツールの作成、三郷中央駅において乗り継ぎコンシェルジュ活動（平成 19 年 10 月 29 日（月）～11 月 4 日（日）の 7 日間、三郷中央駅に配置された活動員が、チラシと利用案内冊子を配布するとともに、公共交通情報相互提供システムの使い方についての案内を行った。



4. 隣接市におけるコミュニティバスの連携

<p>事業概要</p> <p>各市のコミュニティバスのバス停が近接している場合には乗換えが可能となるように、物理的なアクセス性改善、ダイヤ調整、運賃体系の統一、乗り継ぎ割引、バス待ち環境の整備等を行うことで、両市間を跨ぐ移動に有効活用するものである。</p> <p>具体的な対象箇所は市民温水プールである。草加市コミュニティバス「パリポリくんバス N-1」と八潮市コミュニティバス「北ルート」は市民温水プールで近接している。草加市コミュニティバスは毎日運行、24.5 往復/日、距離制運賃となっている。八潮市コミバスは毎日運行、8 往復/日、距離制運賃となっている。</p> <p>両路線が同一バス停で乗換え可能になると、八潮市北部と草加市北部が連絡することができる。</p>	<p style="text-align: center;">事業スキーム</p> 																																				
<p>事業の効果・影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接自治体にアクセスする手段が増加し利便性が向上する。 ・利便性が向上することから利用者増が期待できる。 																																				
<p>役割分担</p>	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>機関等</th> <th>実施者</th> <th>協力者・関係者</th> <th>実施内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住民・来訪者</td> <td></td> <td>○</td> <td>・コミュニティバスの利用</td> </tr> <tr> <td>企業・団体等</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>鉄道事業者</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>バス事業者</td> <td></td> <td>○</td> <td>・受託事業者である東武バスセントラルが運行事業者として手続き等を行う。</td> </tr> <tr> <td>タクシー事業者</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>市</td> <td>○</td> <td></td> <td>・草加市と八潮市はコミュニティバスの運営主体であり、実施者として参画する。 ・自治体として広報、PRを行う。</td> </tr> <tr> <td>県</td> <td></td> <td>○</td> <td>・手続き等の支援、対応</td> </tr> <tr> <td>国</td> <td></td> <td>○</td> <td>・手続き等の支援、対応</td> </tr> </tbody> </table>	機関等	実施者	協力者・関係者	実施内容	住民・来訪者		○	・コミュニティバスの利用	企業・団体等				鉄道事業者				バス事業者		○	・受託事業者である東武バスセントラルが運行事業者として手続き等を行う。	タクシー事業者				市	○		・草加市と八潮市はコミュニティバスの運営主体であり、実施者として参画する。 ・自治体として広報、PRを行う。	県		○	・手続き等の支援、対応	国		○	・手続き等の支援、対応
機関等	実施者	協力者・関係者	実施内容																																		
住民・来訪者		○	・コミュニティバスの利用																																		
企業・団体等																																					
鉄道事業者																																					
バス事業者		○	・受託事業者である東武バスセントラルが運行事業者として手続き等を行う。																																		
タクシー事業者																																					
市	○		・草加市と八潮市はコミュニティバスの運営主体であり、実施者として参画する。 ・自治体として広報、PRを行う。																																		
県		○	・手続き等の支援、対応																																		
国		○	・手続き等の支援、対応																																		
<p>協議・調整事項</p>	<p>事業規模</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物理的な整備（バス待ち空間）を実施しなければコストは軽微である（広報等）。 ・ダイヤ調整によっては運行コスト（運行時間や回数の増加）が増加する。 ・物理的に乗り継ぎ拠点化する場合には用地費や工事費が必要となる。 <p>事業者等との調整</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎを改善することにより、利用ODが競合する可能性がある（鉄道利用者の減少など）。 ・現在の乗り継ぎ利用者はほとんどいないと予想されるため減収負担方法（草加市と八潮市）は不要である。 																																				

主な検討項目	実現性の課題	課題の解決策	備考
乗り継ぎ場所	・市民温水プールは、敷地が低く乗り入れが物理的に難しい。	・市民温水プールは改修予定となっている。可能であればプールの改修に合わせて、周辺道路を改修して、バスの乗り入れが可能となるか検討を行う。なお、市民温水プールはバスまちスポットとなっている。	・ルート変更、バス停追加、割引運賃導入等を行う場合には、運輸局への申請を行う必要がある。
乗り継ぎ割引	・両路線とも距離制運賃のため、乗り継ぎ割引等が有効であるが、割引額等を調整する必要がある。	・両市で割引方法について協議する。	・市民温水プールではコミュニティバスとの連携となる。八潮市では路線バス（八潮駅北口行き、草加駅東口行き、獨協大学駅東口行き）も発着しており、停車スペースもあることから乗り継ぎ場所として検討することも考えられるが、草加市のコミュニティバス路線からは離れてしまう。
運行ダイヤ	・乗り継ぎが便利のようにダイヤ調整が必要で、その調整が必要である。	・草加市コミュニティバスは24.5 往復/日運行していることから、バス待ち環境が整っていればダイヤ調整の必要性は低い。	
バス待ち環境整備（スペースの確保）	・市民温水プールをバス待ちスペースとすることが可能であるが、休館日や休館時間帯での活用が困難な場合には、別途スペースを確保する必要がある。	・市民温水プールの休館日等におけるバス待ちスペースとしての活用調整	・乗り継ぎに対する利用ニーズを把握した上で検討する必要がある。
バス待ち環境整備（費用負担）	・市民温水プールは草加市内のため、八潮市が事業主体とはならない。	・八潮市が市民の利便性向上にもつながると判断することで、事業費の一部負担を検討する。	また、バスの車内や乗り継ぎ場所においてPRすることにより、乗り継ぎを促していくという考え方もある。
実現性の検討まとめ	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ場所が位置する自治体だけで整備するのではなく、そこにアクセスするコミュニティ交通の運行自治体すべてで事業費等を負担すると整備の実現性が高まる。 ・乗り継ぎに対する利用ニーズを把握した上で、乗り継ぎ場所として設定するかどうかを検討する必要がある。また、バスの車内や乗り継ぎ場所でPRすることにより、乗り継ぎを促していくという考え方もある。 		

方策に対する主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ・市民温水プールにおける草加市と八潮市のコミュニティバスの連携について、草加市のコミュニティバスは1日24 往復あり、市民プールがバスまちスポットとなっているため、乗り継ぎの条件としては整っている。 ・市民温水プールは改修を検討しているが、可能であれば改修に合わせて整備を検討するという事も考えられる。 ・利用者が少ないという懸念があるため、利用者ニーズの把握が必要である。 ・乗り継ぎによる割引を実施する場合には、調整が必要である。
-------------------	--

<p>参考事例</p>	<p>那須塩原市と大田原市 コミュニティバスの乗換え利便性の確保</p> <p>大田原市市営バスのすべての路線が市外（那須塩原市内）となるJR西那須野駅東口にアクセスしている。一方、那須塩原市のコミュニティバス（ゆーバス）は西那須野駅西口が主に発着地点である。西口と東口は新幹線、在来線があり橋上駅の自由通路で結ばれているが、移動距離が長く乗換えが不便である。それを改善するために那須塩原市のゆーバスについて、西那須野駅の西口と東口の両駅前広場をバス停とし、乗換え利便性を向上させた。両バスとも運賃は200円の均一運賃で乗り継ぎ割引等は行っていない。</p>
<p>取組状況</p>	<p>草加市と八潮市 近接するバス停の連携</p> <p>草加市コミュニティバス「パリポリくんバス N-1」と八潮市コミュニティバス「北ルート」は市民温水プールで近接している。草加市コミュニティバスは毎日運行、24.5往復/日、距離制運賃となっている。八潮市コミュニティバスは毎日運行、8往復/日、距離制運賃となっている。</p> <p>両路線が同一バス停で乗換え可能になると、八潮市北部と草加市北部が連絡することができる。</p> <p>(試案)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●運賃 両路線とも距離制運賃のため、乗り換えると再度初乗りの運賃を支払うことが必要となっている。そのため、乗り継ぎ割引運賃の導入が利用促進の上で効果的である。 ●ダイヤ調整 草加市コミュニティバスは24.5往復/日運行していることから、ダイヤ調整の必要性は低い。 ●接続箇所 接続箇所は①新たに温水プール直近のバス停を設け両路線を延長する、②草加市コミバスを八潮市コミバスのバス停まで延長する、③八潮市コミバスを草加市コミバスのバス停まで延長する、以上の3つの方法がある。乗り継ぎのために、運行ルートを延長すると運行コストが増大するため、運行本数の少ない八潮市コミュニティバスのルートを延長する③が効率的である。市民温水プール内にてバス待ちが可能であれば、バス待ち環境を重視すれば、新たに温水プール直近のバス停を設けることも有力である。 ●バス待ち環境 乗り継ぎを容易にするには、バス待ち環境整備（上屋、風よけ、ベンチ等）が必要である。 ●留意事項 <ul style="list-style-type: none"> ・この乗り継ぎ需要がどの程度あるかを確認し、運行コスト増に見合ったものかを確認する必要がある。 ・この乗り継ぎにより民間路線バスに影響を与えないかを確認する必要がある。 ・具体的に乗り継ぎ割引の発券方法等を検討する必要がある。

5. 複数市を通るバスの共同運行

<p>事業概要</p> <p>共同運行とは同一区間を複数のバス会社が運行する場合に相互に乗り入れし、ダイヤ、運行便数などを調整し、同一運賃、同一定期等とするものである。</p> <p>具体的検討箇所は獨協大学前～ピアラシティ～新三郷駅・三郷駅・三郷中央駅である。草加市、八潮市、三郷市の3市を連絡している路線は中川を渡河する松原31系統（獨協大学前駅～ピアラシティ）のみである。この路線は武蔵野線駅やTX駅には連絡しておらず、ピアラシティで乗換えが必要となっている。その乗換え路線はピアラシティから新三郷駅・三郷駅・三郷中央駅までで運行事業者が異なっている。</p> <p>これら事業者が共同運行で相互乗り入れを行えば、草加市～三郷市まで乗換えなしで利用可能となる。</p>	<p style="text-align: center;">事業スキーム</p>																																				
<p>事業の効果・影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・わかりやすく利便性が向上し利用者増が期待できる。 ・事業者は効率的な運行が可能となる。 ・バス停が統一されわかりやすくなる。 																																				
<p>役割分担</p>	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">機関等</th> <th style="width: 15%;">実施者</th> <th style="width: 15%;">協力者・関係者</th> <th style="width: 55%;">実施内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住民・来訪者</td> <td></td> <td style="text-align: center;">○</td> <td>・共同運行路線を利用する。</td> </tr> <tr> <td>企業・団体等</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>鉄道事業者</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>バス事業者</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td></td> <td>・該当するバス事業者が共同運行実施について検討し運行を行う。</td> </tr> <tr> <td>タクシー事業者</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>市</td> <td></td> <td style="text-align: center;">○</td> <td>・利用ニーズに応じてバス事業者に共同運行を検討し要請する。</td> </tr> <tr> <td>県</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>国</td> <td></td> <td style="text-align: center;">○</td> <td>・手続き等の支援、対応</td> </tr> </tbody> </table>	機関等	実施者	協力者・関係者	実施内容	住民・来訪者		○	・共同運行路線を利用する。	企業・団体等				鉄道事業者				バス事業者	○		・該当するバス事業者が共同運行実施について検討し運行を行う。	タクシー事業者				市		○	・利用ニーズに応じてバス事業者に共同運行を検討し要請する。	県				国		○	・手続き等の支援、対応
機関等	実施者	協力者・関係者	実施内容																																		
住民・来訪者		○	・共同運行路線を利用する。																																		
企業・団体等																																					
鉄道事業者																																					
バス事業者	○		・該当するバス事業者が共同運行実施について検討し運行を行う。																																		
タクシー事業者																																					
市		○	・利用ニーズに応じてバス事業者に共同運行を検討し要請する。																																		
県																																					
国		○	・手続き等の支援、対応																																		
<p>協議・調整事項</p>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tbody> <tr> <td style="width: 20%;">事業規模</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃プール制でなければ、ダイヤ、運賃等の調整となる。 ・運賃プール制の場合には、運賃収入の按分方法を定める。 ・バス停を共通化する。 </td> </tr> <tr> <td>運賃体系</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃体系を統一する必要がある（定期も含め）。 </td> </tr> </tbody> </table>	事業規模	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃プール制でなければ、ダイヤ、運賃等の調整となる。 ・運賃プール制の場合には、運賃収入の按分方法を定める。 ・バス停を共通化する。 	運賃体系	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃体系を統一する必要がある（定期も含め）。 																																
事業規模	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃プール制でなければ、ダイヤ、運賃等の調整となる。 ・運賃プール制の場合には、運賃収入の按分方法を定める。 ・バス停を共通化する。 																																				
運賃体系	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃体系を統一する必要がある（定期も含め）。 																																				

主な検討項目	実現性の課題	課題の解決策	備考
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・検討対象路線は運行本数及び利用が少なく、共同運行のメリットがない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎの利便性を高め、共同運行せずに複数市に跨るサービスを提供する方法もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・共同運行は運賃収入の清算方法などバス事業者間の協定が必要である。
運賃収入の精算	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃収入の精算方法を定める必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の運行本数等で按分する（プール制）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・共同運行の実施についてはバス事業者の判断を前提としているため、利用が見込める路線であることが重要となる。 ・草加駅～川口駅間で、八潮駅～松戸駅間で、三郷駅～金町駅間で共同運行が行われている。
実現性の検討まとめ	<ul style="list-style-type: none"> ・需要が見込める路線においては、既にバス事業者により共同運行が実施されている。共同運行を実施するには需要を見極める必要がある。 ・検討対象路線は需要が少なくメリットがないのが現状である。 		

方策に対する主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ピアラシティ線と三郷市鉄道駅とを結ぶバスの共同運行については、利用者が少ないことが課題である。 ・中川渡河部で道路が混雑しているため現実的ではない。 ・異なるバス会社の共同運行は運賃収入の按分やその他取り決めが煩雑となり、実施のハードルが高そうである。
------------	---

<p>参考事例</p>	<p>小田急バス 東急バス・京王バスとの共同運行 小田急バスでは都内の次の 8 路線で共同運行を行っている。</p> <p>(東急バスとの共同運行) 渋 24 渋谷駅～成城学園前駅 渋 26 渋谷駅～東宝前 玉 07 二子玉川駅～成城学園前駅 玉 08 二子玉川駅～砧中学校下</p> <p>(京王バスとの共同運行) 吉 14 吉祥寺駅～調布駅北口 調 35 調布駅北口～杏林大学病院前 鷹 66 三鷹駅～調布駅北口 調 01 調布駅南口～多摩川住宅中央</p> 
<p>取組状況</p>	<p>(試案) 草加市、八潮市、三郷市の 3 市を連絡している路線は中川を渡河する松原 31 系統(獨協大学前駅～ピアラシティ)のみである。この路線は武蔵野線駅やTX 駅には連絡しておらず、ピアラシティで乗換えが必要となっている。その乗換え路線は、ピアラシティから新三郷駅・三郷駅・三郷中央駅までで運行事業者が異なっている。</p> <p>これら事業者が共同運行で相互乗り入れを行えば、草加市～三郷市まで乗り換えなしで利用可能となる。</p> <p>松原 31 系統は現在、土休日みの運行で、運行本数が日中のみで 1 時間～2 時間に 1 本であるが、複合都市機能拠点(三郷 IC 周辺)としての整備が進むことで、便数増及び平日の運行も可能と推測される。</p> <p>三郷市のバス網再編(TX 開業時) つくばエクスプレスの開業時にバス路線網を再編している。その際にはコミュニティバスの要望もあったが、生活道路をルートとした利用しやすい路線バス網整備が目標になっていた。</p> <p>次のような手順で再編が行われた。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運行主体は民間の交通事業者 • まず市で概略の計画を作成し、運輸局が調査した需要予測とともに、交通事業者に対して「市民の声を踏まえたバス交通再編計画」として提案 • 交通事業者は提案された内容に基づき、手を挙げて 4 条申請による一般乗合のバス路線を開設 • このような方法とすることで、交通事業者としては、開設路線沿線の住民と継続して運行することの約束をすることになるとともに、住民に対して「乗ってくれないのは約束不履行ではないか」と言えると考えられた。 • 複数の事業者が同じルートで運行しようとする場合には事業者の間に入って調整する。 

6. 複数市の拠点を連絡する運行効率を高めた快速バスの運行

<p>事業概要</p> <p>複数市の拠点を連絡する快速バスを運行するものである。快速バスはPTPSなどのバス優先信号、バスレーンが望ましく、車両は効率化と乗務員不足を補うために、連節バスを導入するのが望ましい。</p> <p>草加市公共交通再編計画では、草加駅と八潮駅間は地域間幹線路線として再編成することとしていることから、具体的な検討箇所は草加駅～八潮駅とする。</p>	<p>事業スキーム</p> <pre> graph TD A[バス事業者] -- "路線申請等手続き" --> B[運輸局等へ届出] B -- "運行要請・運行協定" --> A C[草加市] -- "連携" --> D[八潮市] D -- "道路協議" --> E[交通管理者] E --> F[快速バス運行] F -- "利用" --> G[住民・来訪者] H[導入空間等の計画・整備] --> F I[バス事業者] --> F </pre> <p>※BRTの場合には、BRT運行事業者がバスベイやターミナルを整備することも考えられる。</p>																																				
<p>事業の効果・影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バス導入の乗車定員増による混雑緩和 ・運行回数減による渋滞緩和及びCO₂排出量削減 ・乗務員人件費の削減 																																				
<p>役割分担</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>機関等</th> <th>実施者</th> <th>協力者・関係者</th> <th>実施内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住民・来訪者</td> <td></td> <td>○</td> <td>・快速バスの利用</td> </tr> <tr> <td>企業・団体等</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>鉄道事業者</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>バス事業者</td> <td>○</td> <td></td> <td>・快速バスの導入の検討、運行 ・BRTの場合は、道路運送高度化実施計画の策定並びに地域公共交通確保維持改善事業の地域公共交通バリア解消促進等事業の利用環境改善促進等事業の補助申請、バスベイ、ターミナル等の整備</td> </tr> <tr> <td>タクシー事業者</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>市</td> <td>○</td> <td></td> <td>・快速バス導入の検討 ・導入する場合は草加市、八潮市が計画主体としてインフラ整備（道路改良、バスベイ、ターミナル等）を実施 ※BRTの場合には、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定、加えて都市交通戦略、立地適正化計画の策定が望ましい。 ※法定協議会がBRTの事業者となる場合には、道路運送高度化実施計画の策定並びに地域公共交通確保維持改善事業の地域公共交通バリア解消促進等事業の利用環境改善促進等事業の補助申請</td> </tr> <tr> <td>県</td> <td></td> <td>○</td> <td>・交通管理者として、バスレーン、信号等の協議</td> </tr> <tr> <td>国</td> <td></td> <td>○</td> <td>・地域公共交通確保維持改善事業の地域公共交通バリア解消促進等事業の利用環境改善促進等事業の補助への対応 ・手続き等の支援、対応</td> </tr> </tbody> </table>	機関等	実施者	協力者・関係者	実施内容	住民・来訪者		○	・快速バスの利用	企業・団体等				鉄道事業者				バス事業者	○		・快速バスの導入の検討、運行 ・BRTの場合は、道路運送高度化実施計画の策定並びに地域公共交通確保維持改善事業の地域公共交通バリア解消促進等事業の利用環境改善促進等事業の補助申請、バスベイ、ターミナル等の整備	タクシー事業者				市	○		・快速バス導入の検討 ・導入する場合は草加市、八潮市が計画主体としてインフラ整備（道路改良、バスベイ、ターミナル等）を実施 ※BRTの場合には、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定、加えて都市交通戦略、立地適正化計画の策定が望ましい。 ※法定協議会がBRTの事業者となる場合には、道路運送高度化実施計画の策定並びに地域公共交通確保維持改善事業の地域公共交通バリア解消促進等事業の利用環境改善促進等事業の補助申請	県		○	・交通管理者として、バスレーン、信号等の協議	国		○	・地域公共交通確保維持改善事業の地域公共交通バリア解消促進等事業の利用環境改善促進等事業の補助への対応 ・手続き等の支援、対応
機関等	実施者	協力者・関係者	実施内容																																		
住民・来訪者		○	・快速バスの利用																																		
企業・団体等																																					
鉄道事業者																																					
バス事業者	○		・快速バスの導入の検討、運行 ・BRTの場合は、道路運送高度化実施計画の策定並びに地域公共交通確保維持改善事業の地域公共交通バリア解消促進等事業の利用環境改善促進等事業の補助申請、バスベイ、ターミナル等の整備																																		
タクシー事業者																																					
市	○		・快速バス導入の検討 ・導入する場合は草加市、八潮市が計画主体としてインフラ整備（道路改良、バスベイ、ターミナル等）を実施 ※BRTの場合には、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定、加えて都市交通戦略、立地適正化計画の策定が望ましい。 ※法定協議会がBRTの事業者となる場合には、道路運送高度化実施計画の策定並びに地域公共交通確保維持改善事業の地域公共交通バリア解消促進等事業の利用環境改善促進等事業の補助申請																																		
県		○	・交通管理者として、バスレーン、信号等の協議																																		
国		○	・地域公共交通確保維持改善事業の地域公共交通バリア解消促進等事業の利用環境改善促進等事業の補助への対応 ・手続き等の支援、対応																																		
<p>協議・調整事項</p>	<p>事業規模</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスレーン、バス優先信号のインフラ整備を伴うと事業費が多額となる ・連節バス：7200万円/台（国の補助制度・補助率1/3と耐用年数を想定すると、人件費削減によりコストダウンとなりうる） ・バスベイの延長、ターミナル内のバスバス再配置 <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・急行バス（連節バス）に伴うバス網の再編 ・乗り継ぎ拠点の整備 ・関係市のハード、ソフト整備の足並みの一致 																																				

主な検討項目	実現性の課題	課題の解決方策	備考
需要	・快速バスを運行する必要があるか。	・快速バスは拠点間移動の需要の多い路線・区間を対象とし需要を確保する。 ・快速バスの停車バス停に、これまで別系統となっていた路線を接続し、乗換え利用による需要増を図る。	・連節バスは2台目までの需要があるが見極める必要がある。 ・連節バスは道路状況により運行が制限される。また、駅前ロータリーでも空間の確保が必要となる。
導入空間	・バス専用レーンやバスベイ等の整備が望ましいが、現状では道路事情よりその確保が難しい。 ・連節バスは物理的に導入が難しい。	・可能であれば道路幅員構成の再構成などで空間を確保する。 ・道路整備に合わせて導入する。 ・連節バスはセミトレーラー程度の回転軌跡であり、幹線道路であれば物理的な問題は軽微である（道路幅員が狭い場合は運行困難）。 ・連節バスを用いなくて快速運行する方法もある。	・バス専用レーンが確保できなければ定時性が確保できないが、事業が大規模になる。 ・BRTの場合には国の支援（補助）がある。また、網形成計画・再編計画、立地適正化計画・都市交通戦略、軌道運送高度化実施計画又は道路運送高度化実施計画等が策定されている場合には補助率の嵩上げあり。
導入時間帯	・快速バスの運行時間帯をどのように設定すべきか	・通勤通学時等、道路が混雑する時間帯を設定する。	
優先信号	・優先信号は交差側道路にもバス路線がある場合には、交差側のバスが遅延する。	・優先信号は交差側のバスの運行状況や運行本数を考慮した上で、設置場所を検討する。	
運行計画	・快速バスが停車しないバス停の運行サービス（運行本数）に配慮する必要がある。	・快速バスが停車しないバス停（各駅便）の最低運行本数を確保する。	
実現性の検討まとめ	<ul style="list-style-type: none"> ・快速バスの需要を確認することが必要である。 ・いわゆるBRTの場合には、国の支援を得ることが可能であるが、事業自体が道路拡幅など大規模になる。 ・特定時間帯の快速運行は現実的であるが、バス停での一般バスの追い越しが可能ないようにバスベイ整備等が必要である。ただし、起終点間の直行バスであれば別ルートを運行する方法もある。 		

<p>方策に対する主な意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスは道路構造や駅のロータリーの構造を考えると導入が困難である。 ・快速バスは道路が混雑している中でスムーズな快速運行が可能か、快速バスが停車しないバス停の利便性の低下が課題と思われる。 ・PTPSは非優先側のバス路線に遅れが生じることが問題となる可能性がある。 ・連節バスを運行するには、乗務員に必要な運転免許も変わってくる。
--------------------------	--

参考事例

町田市 急行バス(連節バス)

町田市では、まちだ未来づくりプランの中で「幹線バスと支線バスによる公共交通網を構築するとともに、コミュニティバスや乗合タクシーなど新たな交通手段の確保」を基本政策の1つに掲げている。その施策の一つとして、利用者が多く急行バスが運行している山崎団地センターから町田バスセンターまでの区間において、神奈川中央交通株式会社と共同で連節バスを運行している。

- 連節バス：車幅2.55m、車長18m、定員129人
- 一般バス：車幅2.50m、車長10.5m、定員74人

●効果

- 町田バスセンター～山崎団地センター間の運行回数が約23%削減
- CO₂排出量が年間約23トン削減



取組状況

草加市 PTPSの整備

地域公共交通網形成計画において、PTPS整備が示されている。

●PTPS（公共車両優先システム）の導入

- 地域間幹線路線において、バスの進行方向の信号を優先制御(青延長・赤短縮)することで、バスの定時性を確保する。
- 実施主体：交通管理者（警察）、バス事業者（支援：国・県）
- 実施スケジュール：平成28～35年度

(試案)

草加駅と八潮駅間のバス運行が多い。また、草加市公共交通再編計画では、草加駅と八潮駅間は地域間幹線路線として再編成することとしている。また、利用促進施策等の推進としてPTPSを導入することとしている。

したがって、道路状況によるが、草加駅～八潮駅間について、連節バスによる快速運行を行うことが考えられる。

なお、連節バス導入に併せ、運賃収受の車外収受も表定速度向上に有効である。



7. 民間事業者の自主運行による市外商業施設への路線新設

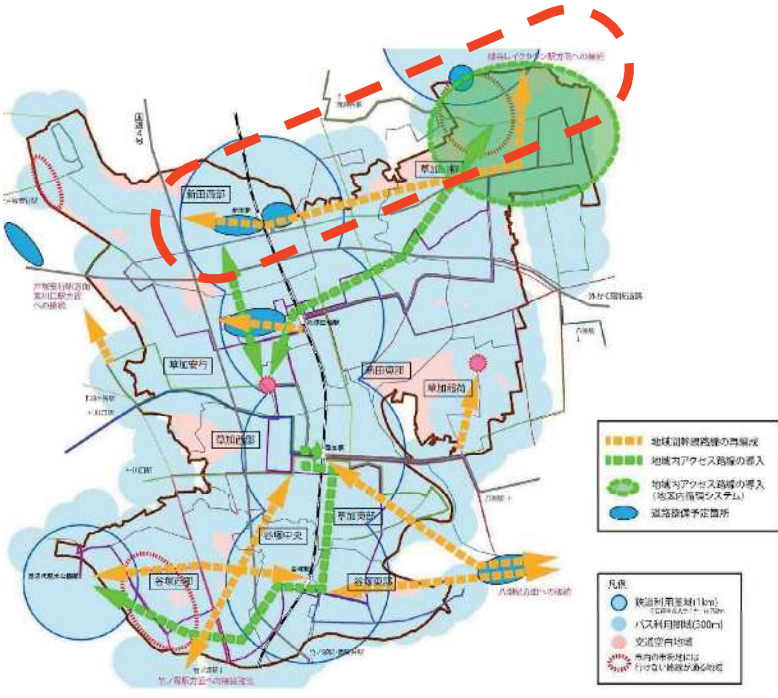
<p>事業概要</p>	<p>市域を越える商業施設への運行はコミュニティバスでは市内商業者の合意形成がむずかしい。そのため、行政の補助を受けない民間事業者の自主運行路線として運行することが望ましい。</p> <p>具体的対象路線は草加市及び八潮市から越谷レイクタウンへのバスの新設である。</p>	<p>事業スキーム</p>
-------------	--	---------------

事業の効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> 移動ニーズの高い商業施設へのアクセス性が改善される。 			
役割分担	機関等	実施者	協力者・関係者	実施内容
	住民・来訪者 企業・団体等		○	・新規バス路線の利用
	鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	○		・新規路線の検討、運行
	市		○	<ul style="list-style-type: none"> ・草加市、八潮市が新規路線の検討、要請 ・市内商業者との調整 ・市場調査の支援
	県			
	国		○	・手続き等の支援、対応
協議・調整事項	事業規模	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの運行費用（実車走行キロ当たり約 500 円） 		
	費用負担	<ul style="list-style-type: none"> ・地元組織が運行費用の欠損分を負担するなど工夫が必要 ・商業施設からの協賛金拠出の可能性 		

主な検討項目	実現性の課題	課題の解決方策	備考
需要	<ul style="list-style-type: none"> ・越谷レイクタウンへの路線については、要望はあるものの、鉄道に直結しており、採算性を確保するほどの需要が期待できない。 ・越谷レイクタウンに接続する道路は渋滞が見られるため、定時性の確保が課題となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用が迂回となる地域でのバス需要を調査する。 ・最寄り鉄道駅へのアクセスを改善し、鉄道乗り換えとする方法も考えられる。 ・今後の道路整備の予定や近隣の工業団地における事業者の進出状況を把握する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者の自主運行を前提としているため、採算性次第での運行となる。
市内商店街への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の商店街との調整が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市の交通部門が産業部門と連携して、商店街への影響を検討する。 	
行政負担	<ul style="list-style-type: none"> ・行政負担が生じない仕組みで実現すべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者の自主運行を前提とする。 	
実現性の検討まとめ	<ul style="list-style-type: none"> ・市民ニーズを把握した上で検討する必要がある。 ・バス事業者は需要が確実に見込め、収支予測が良好でなければ、乗務員不足の現状下では、新規路線の運行は課題が多い。 ・今後の越谷レイクタウンに接続する道路の整備状況や近隣工業団地における事業者の進出状況等により、定時性の確保や需要面での課題が解決できそうな段階で導入を検討することも考えられる。 		

方策に対する主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ・レイクタウンは鉄道直結であること、自家用車での来場をターゲットとしていること、それにより周辺道路が混雑していることなどによりバス路線の新設は困難である。 ・各自治体へはレイクタウンへの路線バスの要望の声があるが、バス路線を新設するほどの需要があるかどうか、収益面で厳しいと思われる。 ・近隣工業団地における事業者の進出に向け、モビリティマネジメントの観点からあらかじめ公共交通がしっかりしていることを謳った上で誘致することにより需要が見込める部分はあるが、越谷レイクタウン駅南口の構造上、バスの乗り入れができるかが課題である。
------------	--

<p>参考事例</p>	<p>函館市 町会・バス事業者・行政の協働による路線バスの運行 この取組の経緯は次のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> 町会が貸切バスを契約し、行政の運行補助を受けずに実証実験を開始した。 市は各種調整やリーフレット・利用券の作成などを支援した。 函館バスは車内広告やグッズ販売など営業外収入に協力。 実証実験3年間、利用客を維持できたことから、函館バスが自主路線（9-J系統）として本格運行を開始した。 函館バスと市が後方支援に回ったことから、地域のバスという意識が醸成され、平均利用者数が19人（平成26年度）から27人（平成27年度）に増加した。  <p>函館市陣川町（平成28年1月末現在） 人口3,356人（13/206世帯）・1,503世帯 生産人口割合（15～64歳）67.9%（市平均57.6%） ・・・函館市3千人以上の地区で1位 老年人口割合（65歳以上）20.8%（市平均32.2%） ・・・函館市3千人以上の地区で4位</p>
-------------	--

<p>取組状況</p> <p>市外の大型ショッピングモールである越谷レイクタウンは平成20年にオープンした大型のショッピングモールである。JR武蔵野線越谷レイクタウン駅に直結していることから鉄道のアクセスの利便性が高い。そのため、無料送迎バスは運行していない。近隣の草加市、八潮市からは鉄道では迂回することになるため、バス路線の運行が考えられる。しかし、大型の駐車場もあることから路線バス需要に懸念がある。</p> <p>草加市 公共交通再編計画（平成29年3月）では越谷レイクタウンへの路線バス導入が次のように目指されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●越谷レイクタウン駅への接続（川柳大成町線の整備との整合） 川柳大成町線の一部区間が平成30年度以降に供用開始の見込みのため、草加市青柳地区から越谷レイクタウン駅方面へのアクセス利便性の向上に向けて、新田駅と越谷レイクタウン駅を接続し青柳地区を経由する幹線バス路線の導入可能性について検討します。 <p>【検討に当たっての着眼点】</p> <ul style="list-style-type: none"> 越谷レイクタウン駅への買物ニーズの変化 越谷レイクタウン駅への通勤・通学ニーズの変化 越谷レイクタウン駅へアクセスする都市計画道路川柳大成町線の整備 越谷レイクタウン駅付近の道路の渋滞状況 市内地域経済への影響 	
---	---

モデル地域における検討会を行って

地域の足の活性化検討調査では、平成28年度から平成29年度にかけて、3地域（秩父地域、東松山地域、八潮地域）でそれぞれ4回検討会を行ってきました。

4回目の検討会の後、参加者にアンケートを配布し感想などを聞きました。

○参加者の感想

- ・地域の抱える問題を共有できたことが良かった。また、意見交換や情報交換の良い機会となった。
- ・県や地域の市町村及び交通事業者が連携して、今後も検討を行っていただければありがたい。
- ・方策の実現について引き続き検討を行っていただけるとありがたい。
- ・各市町村での交通の状況や取組内容が異なる場合は各市町で抱えている問題が微妙に異なることから、個々に対応を考えていく必要がある。

○「効果があると思う方策」と「実施しやすい又は実施しても良いと思う方策」

（複数回答）

【秩父地域】

効果があると思う方策	実施しやすい 又は実施しても良いと思う方策
<ul style="list-style-type: none"> ・共通乗車券の発行（4） ・情報提供によるバス利用促進（5） ・各種企画によるバス利用促進（4） ・低廉なバスロケーションシステムによる利用者サービス向上（1） ・コミュニティ交通のコスト削減（3） 	<ul style="list-style-type: none"> ・共通乗車券の発行（3） ・情報提供によるバス利用促進（5） ・各種企画によるバス利用促進（4） ・低廉なバスロケーションシステムによる利用者サービス向上（1） ・コミュニティ交通のコスト削減（2） ・一般乗用（タクシー）を活用したサービス（1）

【東松山地域】

効果があると思う方策	実施しやすい 又は実施しても良いと思う方策
<ul style="list-style-type: none"> ・情報提供によるバス利用促進（2） ・低廉なバスロケーションシステムによる利用者サービス向上（1） ・複数市町におけるコミュニティバスの連携（1） ・地域間を連絡する幹線バス路線におけるバス停の駐輪施設整備（1） ・地域間を連絡する幹線バス路線における道の駅を活用する交通拠点化（1） 	<ul style="list-style-type: none"> ・情報提供によるバス利用促進（1） ・複数市町におけるコミュニティバスの連携（1） ・地域間を連絡する幹線バス路線におけるバス停の駐輪施設整備（1）

【八潮地域】

効果があると思う方策	実施しやすい 又は実施しても良いと思う方策
<ul style="list-style-type: none"> ・ 3市が連携した公共交通マップの作成（8） ・ 鉄道駅でのバスの案内表示板の設置（7） ・ トラベルフィードバックによる公共交通の利用促進（6） ・ 隣接市におけるコミュニティバスの連携（1） ・ 複数市を通るバスの共同運行（1） ・ 民間事業者の自主運行による市外商業施設への路線新設（1） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3市が連携した公共交通マップの作成（7） ・ 鉄道駅でのバスの案内表示板の設置（7） ・ トラベルフィードバックによる公共交通の利用促進（5） ・ 隣接市におけるコミュニティバスの連携（2）

○その他、以下のような感想や御意見がありました。

- ・ 自治体と交通事業者が連携して、公共交通の維持・活性化について検討を進めていくことが大切だと感じた。
- ・ モデル地域に隣接する市町やその域内で運行する交通事業者も含めて検討会を開催していただきたい。
- ・ 高齢者が運転をしなくても外出できるように交通政策を考える必要があり、そのためには県や複数の自治体が集まって広域的に考えないといけないと改めて感じた。
- ・ 人口減少が進む地域で公共交通を維持していくには、その地域に合った企画を考えていかなければならないと思う。
- ・ 幼い頃から公共交通に慣れ親しむことが利用促進に直結すると思う。「乗り方教室」や「体験教室」の開催を通じ地域に役立つ仕事であることを伝えていきたい。
- ・ 利便性向上のための方策を実施していきたいが、乗務員不足が課題となっており、既存の路線を何とか維持している状況である。
- ・ 当市のバス路線においても乗務員不足の影響で減便などが行われ、既存の路線の維持が困難となっている。
- ・ 検討会を通じ、各自治体は課題を認識しつつも、その解決に向けて財源の確保が厳しい状況にあることを感じた。活用しやすい補助制度（仕組み）づくりと周知をお願いしたい。