

## 計画改定スケジュールについて

第1回改定協議会配布資料を更新

年度	日付	会議名	主な検討内容
平成29年度	11月13日	第1回協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画改定の目的</li> <li>・計画改定スケジュール</li> <li>・各会の検討内容</li> <li>・既存計画の内容及び実施状況 等</li> </ul>
	1月22日	第1回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現行計画の検証及び課題整理について</li> <li>・<u>交通空白地域への対応について</u></li> <li>・区民アンケートの実施について 等</li> </ul>
	1月22日	第1回利用者部会	
	3月22日	第2回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区民アンケート調査結果報告（速報値）</li> <li>・<u>バス計画路線の見直しについて</u></li> <li>・<u>公共交通の利用促進について</u> 等</li> </ul>
	3月22日	第2回利用者部会	
平成30年度	4月25日	第2回協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでの検討状況について</li> <li>・区民アンケート調査結果について 等</li> </ul>
	6月5日	第3回事業者部会	<u>○検討方針に基づく検討結果報告</u> 1. 交通空白地域への対応について 2. バス計画路線の見直しについて 3. 公共交通の利用促進について
	6月7日	第3回利用者部会	
	7月18日	第4回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な交通手段の活用について</li> <li>・超高齢社会に対応した交通サービスについて</li> </ul>
	7月20日	第4回利用者部会	
	8月頃	第3回協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・改定計画の基本方針、目標</li> </ul>
	9月頃	第5回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本方針、目標に基づく施策案</li> </ul>
	10月頃	第5回利用者部会	
	11月頃	第4回協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本方針、目標に基づく施策</li> </ul>
	12月頃	第6回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通施策の目標値(指標)</li> </ul>
	1月頃	第6回利用者部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通以外の施策の目標値(指標)</li> </ul>
	2月頃	第5回協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施策実施計画</li> <li>・施策の評価体制、評価手法</li> </ul>
	3月頃	第6回協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画案の確定(答申)</li> </ul>

## 1 対策地区の選定の考え方

1) 対策地区は、以下の2つの項目から選定する。

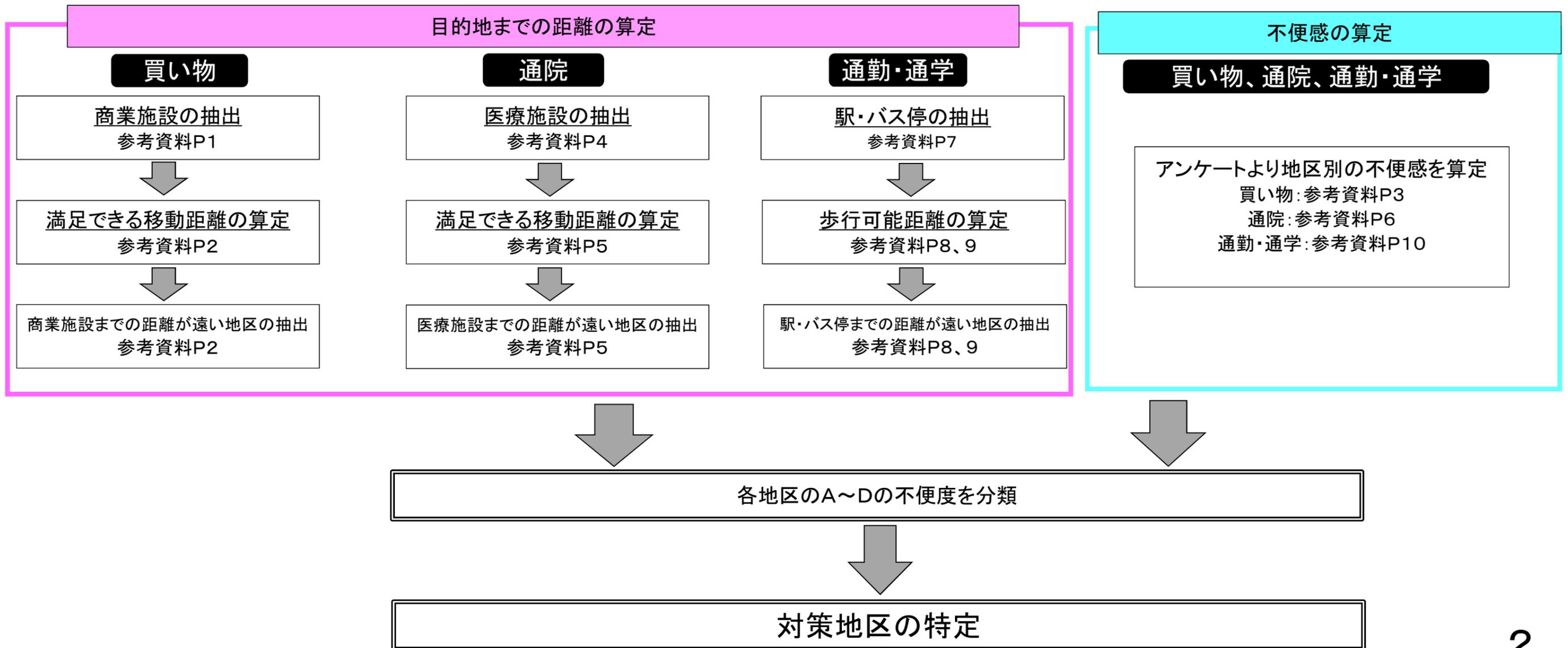
- ① 目的地までの距離
- ② 区民アンケートにおける不便感

2) 30地区ごとに目的別の不便度を分類(A~D)する。

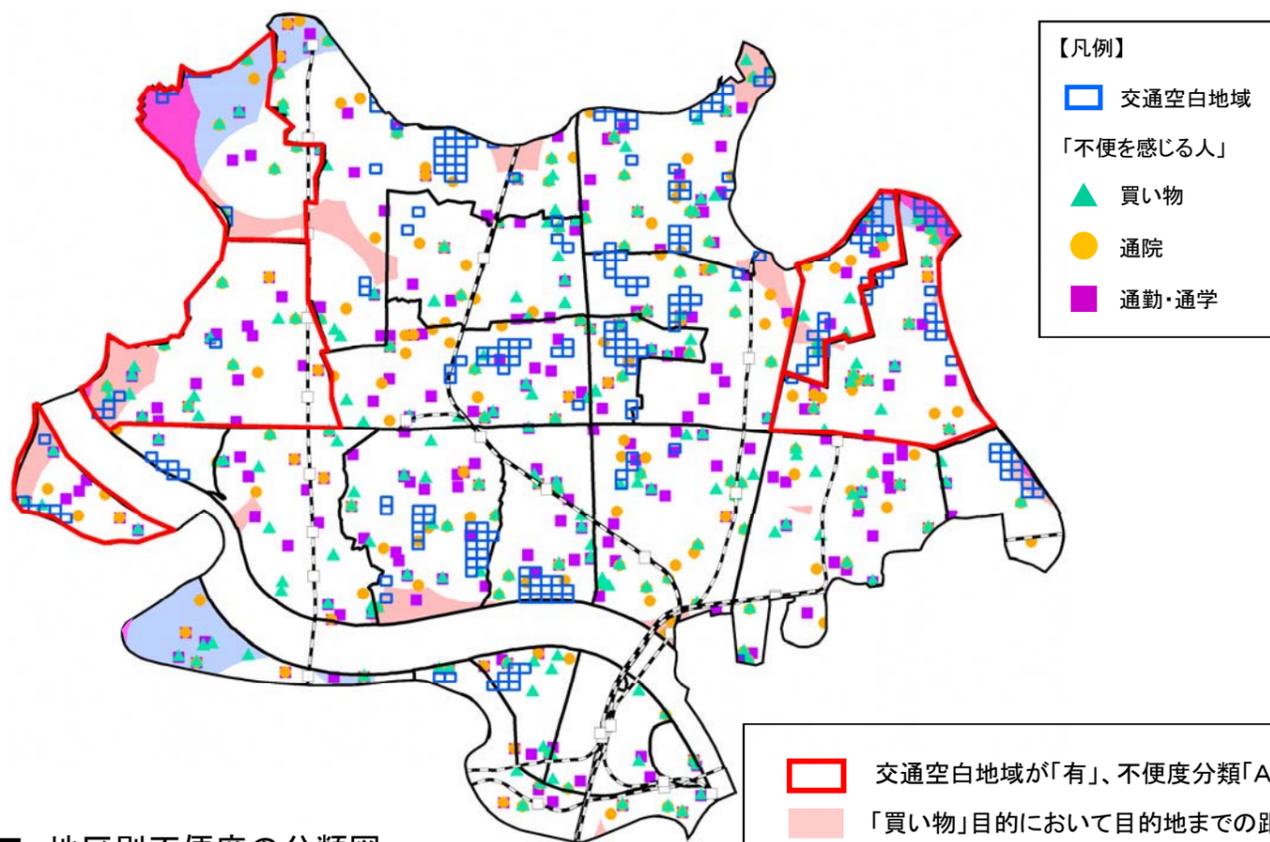
		区民アンケートにおける不便感	
		低い	高い
目的地までの距離	大	C	A
	小	D	B

[分類A]  
最優先に交通サービスの向上が必要な地区  
[分類B、C]  
交通サービスの向上が必要な地区  
[分類D]  
全体の底上げの視点で取り組む地区

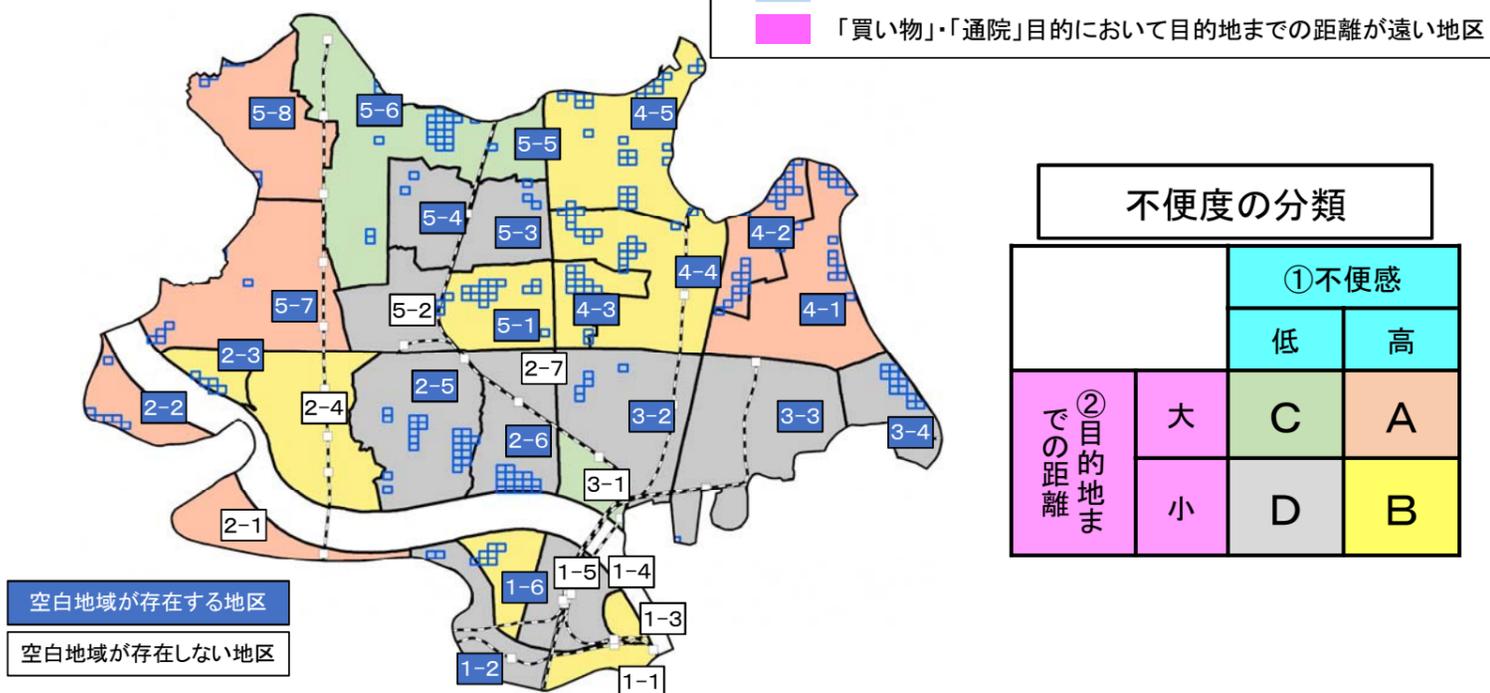
## 2 対策地区の選定フロー



■ 目的地までの距離が遠い地区・目的別「不便を感じる」人の分布図



■ 地区別不便度の分類図



■ 30地区別の不便度の分類(A~D) Aの方が不便度高い

空白地域	地区名	不便感	目的地までの距離が遠い地区	分類
有	1-2	20/133 ( 15% )	非該当 ( )	D
有	1-6	19/83 ( 23% )	非該当 ( )	B
有	2-2	22/112 ( 20% )	該当 ( 22.3% )	A
有	2-3	3/9 ( 33% )	非該当 ( )	B
有	2-5	45/280 ( 16% )	該当 ( 9.9% )	D
有	2-6	23/154 ( 15% )	該当 ( 0.7% )	D
有	3-2	43/313 ( 14% )	該当 ( 1.2% )	D
有	3-3	53/341 ( 16% )	該当 ( 0.4% )	D
有	3-4	7/80 ( 9% )	該当 ( 9.7% )	D
有	4-1	52/204 ( 25% )	該当 ( 14.9% )	A
有	4-2	21/102 ( 21% )	該当 ( 16.2% )	A
有	4-3	26/87 ( 30% )	非該当 ( )	B
有	4-4	33/180 ( 18% )	該当 ( 6.4% )	B
有	4-5	50/174 ( 29% )	該当 ( 8.6% )	B
有	5-1	28/153 ( 18% )	非該当 ( )	B
有	5-3	23/138 ( 17% )	非該当 ( )	D
有	5-4	12/100 ( 12% )	該当 ( 2.6% )	D
有	5-5	11/65 ( 17% )	該当 ( 12.4% )	C
有	5-6	43/260 ( 17% )	該当 ( 16.6% )	C
有	5-7	40/202 ( 20% )	該当 ( 12.6% )	A
有	5-8	17/67 ( 25% )	該当 ( 75.4% )	A
無	1-1	12/66 ( 18% )	該当 ( 2.8% )	B
無	1-3	5/28 ( 18% )	非該当 ( )	B
無	1-4	6/83 ( 7% )	非該当 ( )	D
無	1-5	5/84 ( 6% )	非該当 ( )	D
無	2-1	18/82 ( 22% )	該当 ( 71.4% )	A
無	2-4	36/199 ( 18% )	該当 ( 2.7% )	B
無	2-7	9/85 ( 11% )	非該当 ( )	D
無	3-1	16/98 ( 16% )	該当 ( 12.1% )	C
無	5-2	22/164 ( 13% )	非該当 ( )	D
	区全体	720/4126 ( 17% )	( 11.8% )	

※区全体と比較して、割合の「高い」地区を赤字で表示

# 交通空白地域における地区別の不便度について

資料2

■ 不便度の分類「A」地区で不便を解消するために求められる交通手段(アンケート結果より上位3位を抽出)

地区	2-2	4-1	4-2	5-7	5-8	区全体
買い物	1位 自転車 20% 路線バス 20% はるかぜ 20% 鉄道 20%	1位 はるかぜ 31% 2位 路線バス 23% 3位 自転車 15% 自動車 15%	1位 はるかぜ 75% 2位 路線バス 25% 自転車 25% 鉄道 25%	1位 路線バス 33% 2位 自動車 25% 鉄道 25%	1位 路線バス 40% 自動車 40%	
通院	1位 はるかぜ 20% 自転車 20% タクシー 20% 施設送迎バス 20%	1位 はるかぜ 44% 2位 路線バス 31% 3位 自動車 19%	1位 自動車 38% 2位 はるかぜ 25% 3位 路線バス 13% 鉄道 13%	1位 路線バス 43% 2位 自動車 29% 施設送迎バス 29% はるかぜ 29%	1位 路線バス 25% 自転車 25% 自動車 25% 鉄道 25%	
通勤 通学	1位 はるかぜ 42% 2位 路線バス 33% 3位 鉄道 17%	1位 路線バス 35% 2位 鉄道 29% 3位 自動車 12%	1位 はるかぜ 40% 鉄道 40%	1位 自動車 31% 2位 路線バス 25% 3位 自転車 19%	1位 路線バス 75% 2位 はるかぜ 25% 自転車 25% 自動車 25%	

○どの地域、目的においても、区全体の傾向と同様に、バス(路線バス、コミュニティバス)が求められている

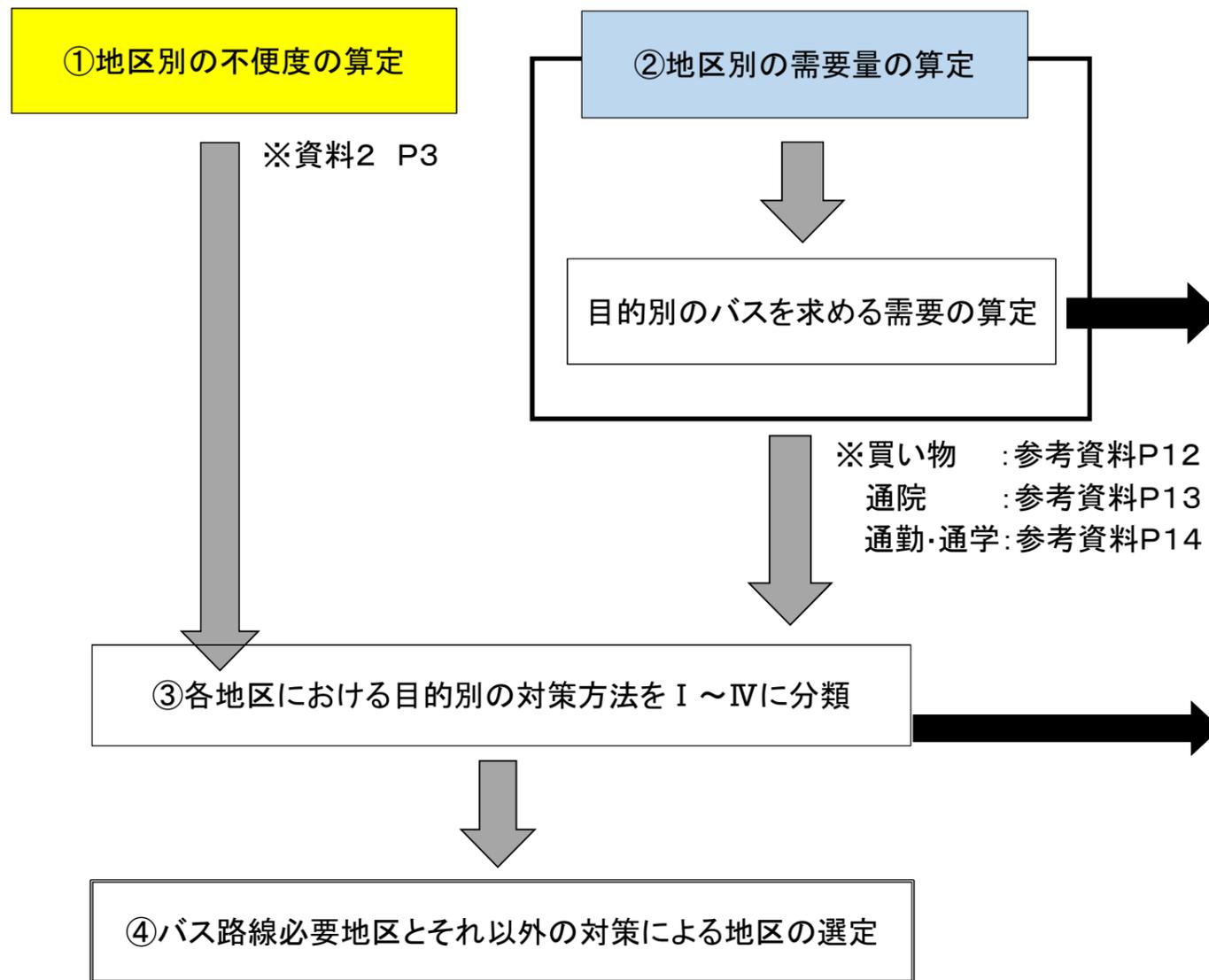
## 1 対策地区の選定の考え方

- (1) 対策地区は、地区別の不便度と需要量に基づき選定する。
- (2) 30地区ごとに目的別の対策方法を分類(I~IV)する。

		地区別の不便度	
		低い	高い
地区別の需要量	大	Ⅲ	Ⅰ
	小	Ⅳ	Ⅱ

- [分類Ⅰ]  
バス路線の検討
- [分類Ⅱ]  
多様な交通手段の検討
- [分類Ⅲ、Ⅳ]  
現行サービスの維持方策を検討

## 2 対策地区の選定フロー



### ■バスを求める需要の算定の考え方

- (1) アンケート結果より、下記条件に該当する比率を用いて需要量を算定する。
  - 1) 現在、バス以外の交通手段を利用しており、不便を感じている人で、不便を解消する手段として、バスを求める率(誘発需要)
  - 2) 現在、バス以外の交通手段を利用しており、不便を感じていないが、バスによる移動に転換できる率(転換需要)
- (2) 需要量は、地区別の人口密度に上記条件に該当する比率を乗じて、外出頻度を考慮して算定する。

#### 需要量計算式

$$= \text{バス需要率}(\%) \times \text{人口密度}(\text{人}/\text{km}^2) \times \text{外出頻度【週平均】}(\text{日})$$

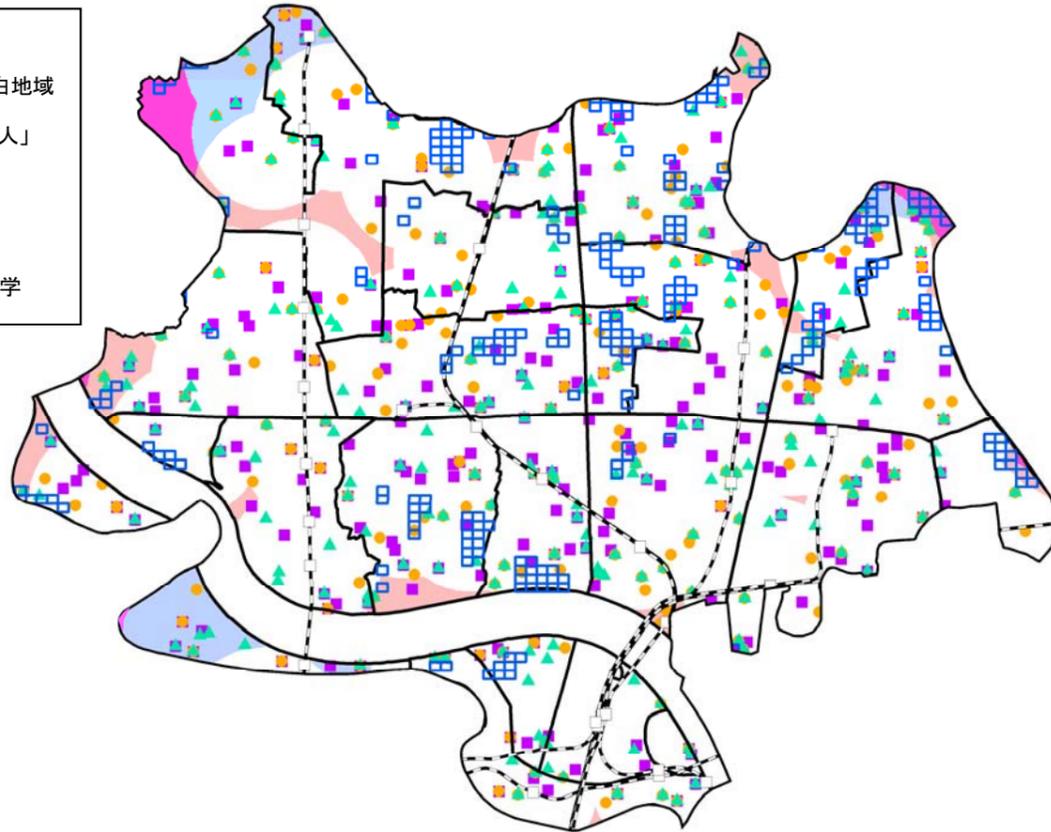
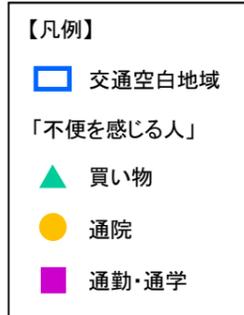
※ 1週間あたり1km<sup>2</sup>あたりの需要量を算出

### ■分類(I~IV)の考え方

- (1) 各地区のバス需要は、区全体と比較し、需要量「大」、「小」を設定する。
- (2) 不便度の高低は、前頁までに示した地区別分類で、AまたはBを「高」、CまたはDを「低」と設定する。

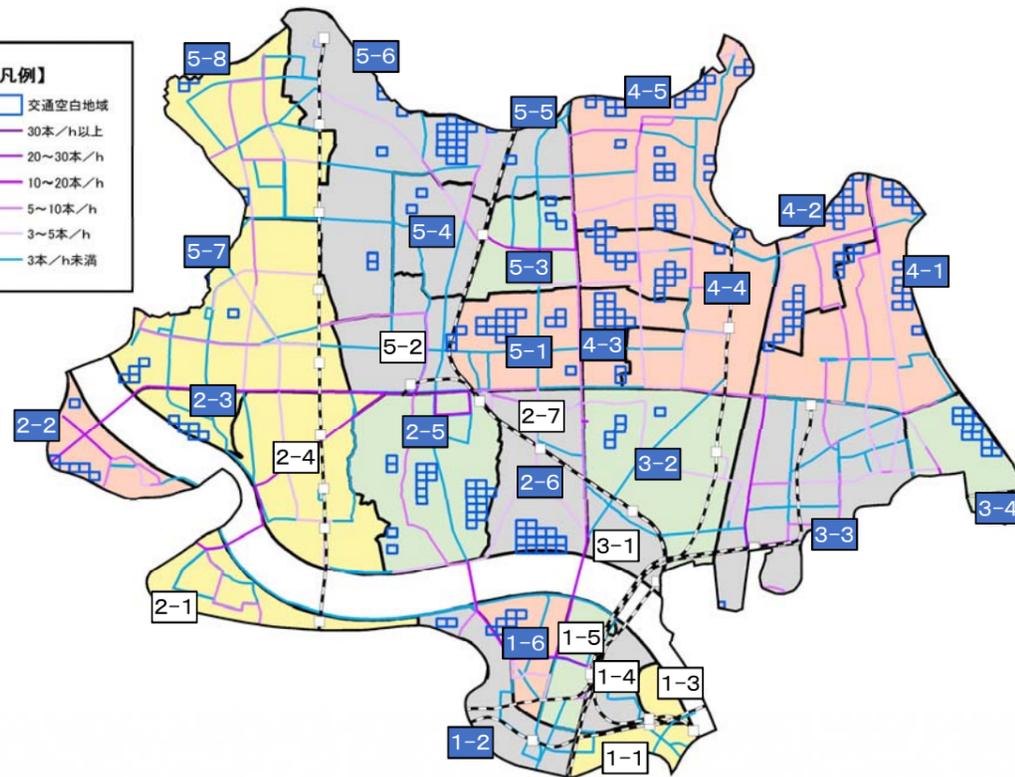
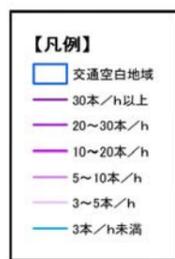
## 全目的

### 対策の優先順位の設定



### 不便度の分類

		①不便感	
		低	高
②目的地までの距離が遠い地区	大	C	A
	小	D	B



### 対策方法の分類

		地区別不便度	
		低	高
需要量地区別	大	Ⅲ	Ⅰ
	小	Ⅳ	Ⅱ

## 30地区別の対策方法の分類(Ⅰ~Ⅳ)

Iの方が優先度が高い

空白地域	地区名	分類	需要量	バス優先度
有 1.2%	1-2	D	1081	Ⅳ
有 2.3%	1-6	B	1946	Ⅰ
有 2.3%	2-2	A	1527	Ⅰ
有 1.9%	2-3	B	0	Ⅱ
有 8.9%	2-5	D	2209	Ⅲ
有 6.2%	2-6	D	346	Ⅳ
有 1.9%	3-2	D	1534	Ⅲ
有 0.4%	3-3	D	1184	Ⅳ
有 4.7%	3-4	D	1342	Ⅲ
有 6.6%	4-1	A	1958	Ⅰ
有 10.9%	4-2	A	1506	Ⅰ
有 6.2%	4-3	B	1531	Ⅰ
有 7.4%	4-4	B	1701	Ⅰ
有 13.6%	4-5	B	1884	Ⅰ
有 7.4%	5-1	B	1490	Ⅰ
有 1.2%	5-3	D	1530	Ⅲ
有 0.8%	5-4	D	38	Ⅳ
有 0.4%	5-5	C	1209	Ⅳ
有 10.1%	5-6	C	1008	Ⅳ
有 2.7%	5-7	A	1096	Ⅱ
有 3.1%	5-8	A	689	Ⅱ
無	1-1	B	0	Ⅱ
無	1-3	B	0	Ⅱ
無	1-4	D	1301	Ⅳ
無	1-5	D	2011	Ⅲ
無	2-1	A	231	Ⅱ
無	2-4	B	1022	Ⅱ
無	2-7	D	0	Ⅳ
無	3-1	C	832	Ⅳ
無	5-2	D	0	Ⅳ
	区全体		1320	

※区全体と比較して、需要量の「高い」地区を赤字で表示

拠点間交通ネットワークを維持・強化するバス計画の再編について

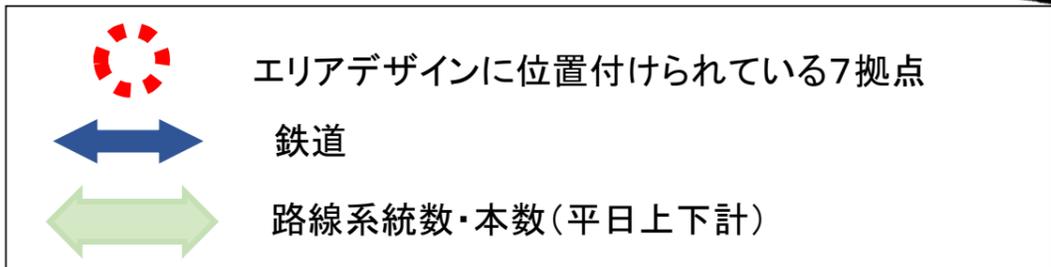
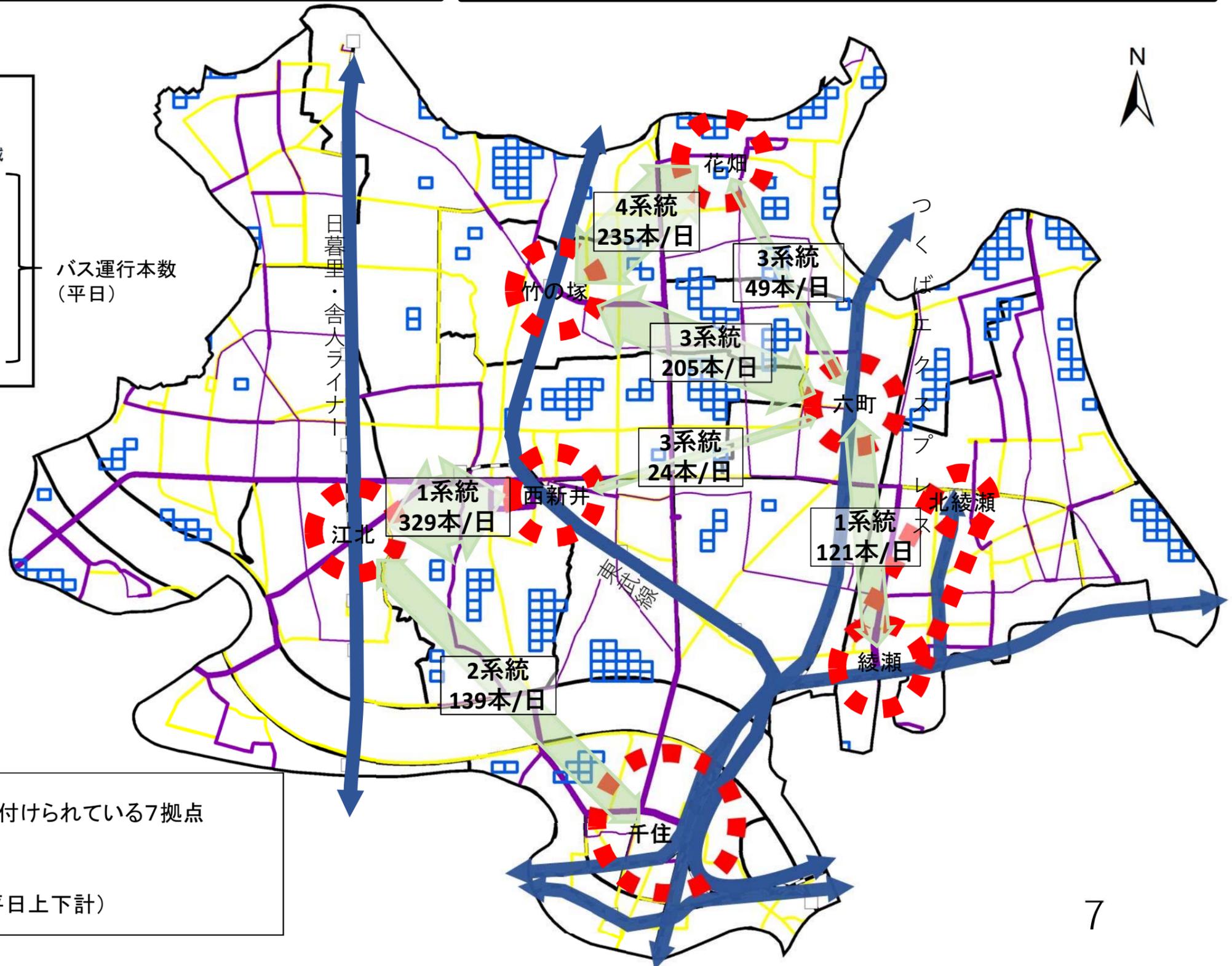
○エリアデザイン計画等で位置付けられた各拠点の持つ都市機能を連携するバス交通を検討するため、拠点間を結ぶバスの運行本数等のサービスを踏まえつつ、拠点間移動ニーズ等を考慮しながらバス構想路線を検討する。

【現状】①南北方向に鉄道が多い

②東西方向はバス路線に依存するが、便数に差異がある

【方針】①エリアデザイン計画に合わせた新たなバス路線網の構築が必要

②不便な地域等を考慮した拠点までの交通網の検討が必要



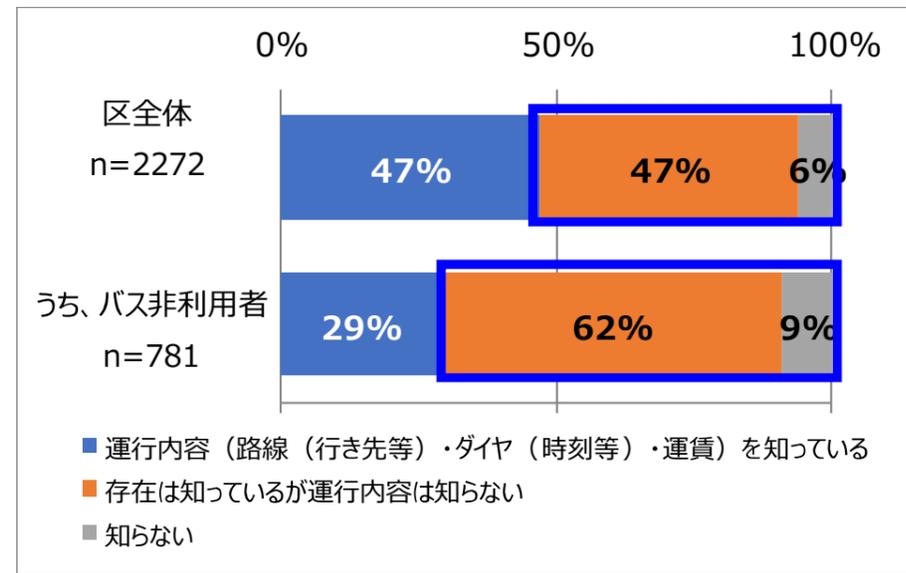
## 公共交通の利用を促進するための施策をアンケート結果より検討

■バスの運行に関連したサービス向上（運行本数や運賃、遅延の改善など）以外で利用促進につながるものを整理

- ・バスの運行内容を知らない人が半数程度存在する ⇒ ①公共交通サービスの周知、利用することのメリット等を知ってもらうことが重要 **【ソフト対策】**
- ・バスや鉄道の利用環境の整備を求める意見が多い ⇒ ②誰もが使いやすい鉄道やバス利用環境を整備することが重要 **【ハード対策】**

### アンケート結果

[問25] バスの認知度

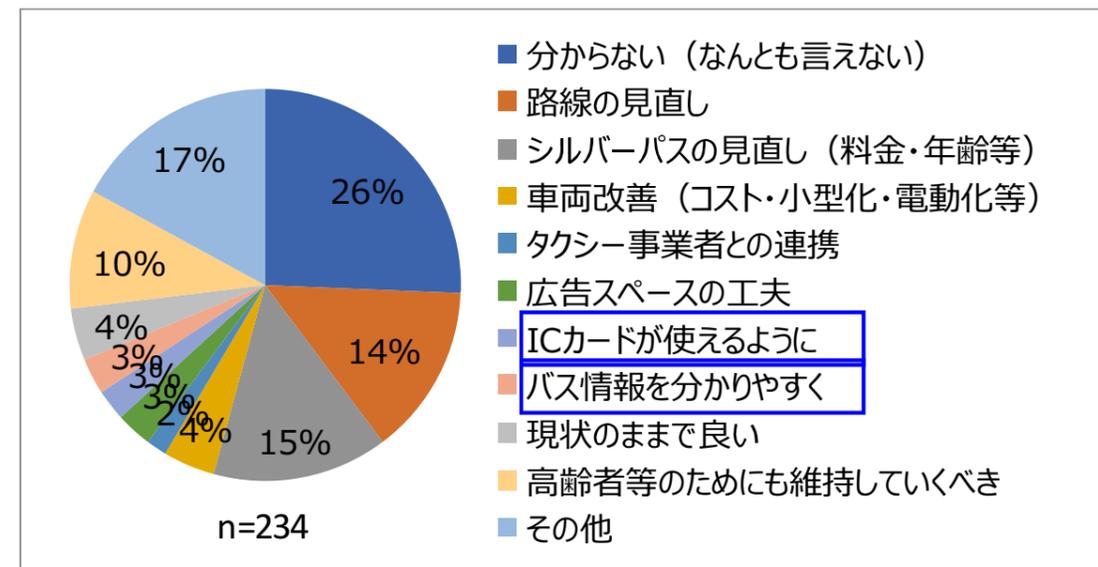


**ソフト対策**

**ハード対策**

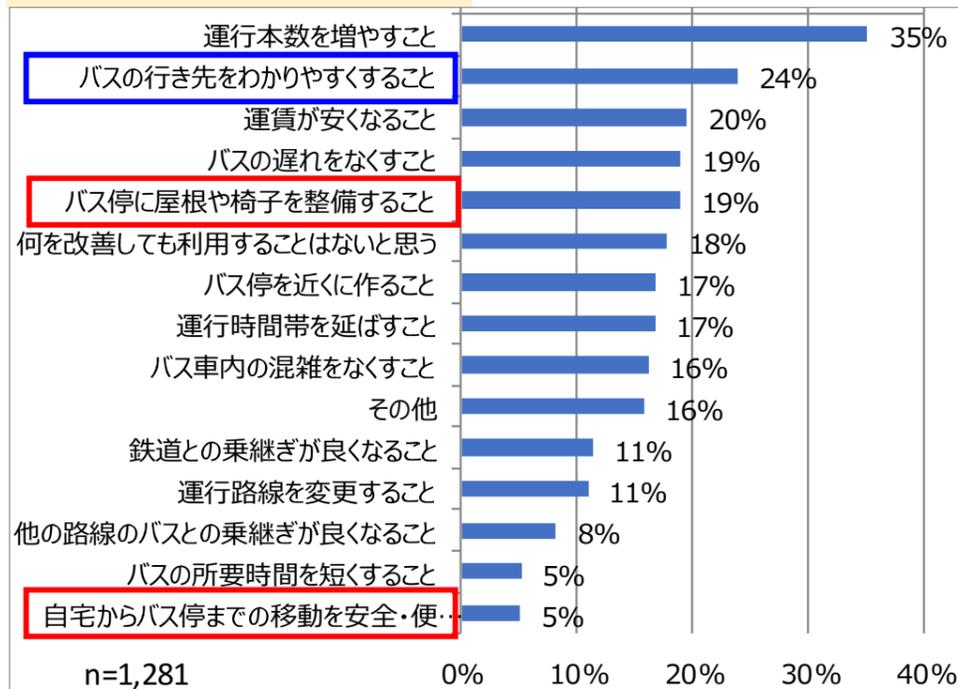
[問46] バスの維持への考え方

※問46は自由意見の集約

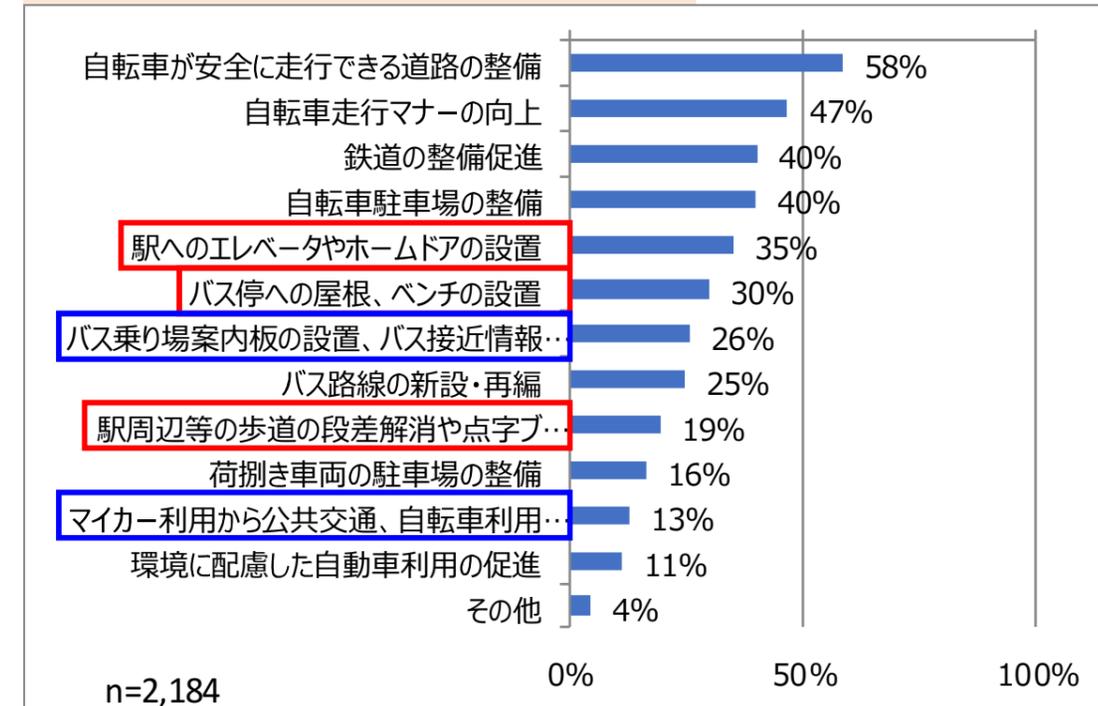


[問33] バスを利用する条件

※バスを利用していない人に限る



[問47] 「目標」や「新たな施策」への考え方



○公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段をかしこく利用するために

## 1. モビリティ・マネジメント(MM)

一人ひとりの行動が「過度に自動車に頼る暮らし」から「多様な交通手段の利用」へ自発的な行動の変化を促す取り組み

## 2. モビリティ・マネジメントの期待される効果

- ①公共交通の維持
- ②健康増進と医療費の削減
- ③交通渋滞解消や交通事故の減少
- ④環境負荷軽減
- ⑤望ましい交通社会の実現に向け、自発的に考える「知識、能力、行動」の習得

## 3. モビリティ・マネジメントの施策例(参考資料P15参照)

<p><b>○居住地</b>におけるMM</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・内容 : 「世帯」を対象としたコミュニケーション</li> <li>・ねらい: 全般的な交通行動変容</li> <li>・取組事例: 転入者プログラム ⇒ 役所の窓口で接触</li> </ul>	<p><b>○事例：転入者対象MM</b> [茨城県龍ヶ崎市（2005年～継続中）] 龍ヶ崎市の転入者、居住者を対象にコミュニティバスの利用促進を主な目的として、バスの乗り方や個々の移動プランを考えるパンフレット、バスの路線図・時刻表を、転入者に配布している。</p>
<p><b>○職場</b>におけるMM</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・内容 : 「職場の職員」を対象としたコミュニケーション</li> <li>・ねらい: 通勤+業務交通の行動変容</li> <li>・取組事例: 職場トラベルプラン(WTP) ⇒ 職場組織に働きかけ、通勤・業務交通の変容を促す</li> </ul>	<p><b>○事例：ノルデ運動</b> [鳥取県鳥取市（2012年）] 鳥取市職員、市内事業所等従業員に対して、過度なマイカー依存から公共交通等のバス利用を推進するため、動機付けちらしの配付、路線バス利用者に対しては、路線バス運賃を特別運賃とする施策等を実施。</p>
<p><b>○学校</b>におけるMM</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・内容: 「小学校・中学校」のMM的授業の実施</li> <li>・ねらい1: 児童の長期的行動変容</li> <li>・ねらい2: 児童の家族の即時的な行動変容</li> <li>・取組事例: 交通や環境に関連する授業 ⇒ 小学校のカリキュラムの中で実施</li> </ul>	<p><b>○事例：交通スリム化教育</b> [神奈川県秦野市（2005年～継続中）] 秦野市の小学校（平成28年度は12校）において、自動車の良さや問題点（費用、健康、地球環境などの面から）様々な交通手段（徒歩、自転車、バス、電車、タクシー）を組み合わせて、移動するプランを立てる授業を実施</p>