

## 地域公共交通総合連携計画について

### ■ 計画骨子

連携計画書目次(案)	作成方針(案)
<b>1. 計画の概要</b>	
1.1. 背景及び目的	○連携計画策定の背景、目的 ○協議会の開催経緯
1.2. 計画の位置づけ	○「第四次北本市総合振興計画 基本構想・中期基本計画」(平成18年3月)における公共交通施策と本計画の位置付けを整理。
1.3. 計画策定の流れ	○計画策定の流れを、調査事業の項目に沿って作成。 ○協議会との関連を整理。
<b>2. 地域公共交通の現状と課題</b>	
2.1. 地域公共交通の現状 2.1.1. 地域概況 2.1.2. 公共交通の現状・問題点	○過年度調査結果等を基に整理。 (地域概況) ・地勢 ・道路状況 ・人口 ・高齢化 等 (公共交通の現状・問題点) ・バスの運行状況 ・鉄道の運行状況 ・公共交通空白地帯 ・マイカー依存率 等
2.2. 移動実態	○過年度調査結果や市民アンケート調査結果、テスト運行により得られたログデータを基に整理。
2.3. 地域公共交通の課題	○地域公共交通の現状や移動実態、社会背景等を基に、北本市の抱える公共交通の課題を整理。 <b>【本資料P3】</b>
<b>3. 地域公共交通総合連携計画</b>	
3.1. 地域公共交通総合連携計画の区域	○北本市全域を対象とする。
3.2. 地域公共交通総合連携計画の計画期間	○平成22年度～24年度
3.3. 地域公共交通総合連携計画の基本方針	○2章の地域公共交通の課題を踏まえ、北本市における地域公共交通総合連携計画に関する基本方針を設定。 <b>【本資料P3】</b>
3.4. 地域公共交通総合連携計画の目標	○上記の基本方針に対して、具体的な目標を設定。 <b>【本資料P3】</b>
3.5. 目標を達成するために行う事業及び実施体制	○上記の目標を達成するための具体的な事業内容を設定。 ・事業概要 ・実施主体 ・運行方法 (想定する事業) ・デマンドバスの実証実験 ・駅周辺のバリアフリー化 ・公共交通の利用促進 ・電気自動車の導入 等

連携計画書目次(案)	作成方針(案)
3.6. 事業実施スケジュール	○上記事業の実施スケジュールを設定。 ・平成22年度～24年度
<参考資料> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート結果分析報告</li> <li>・デマンドバステスト運行実績報告</li> <li>・運行手法比較検討結果報告</li> </ul>	

■基本方針と目標

【地域公共交通の課題】
<p><b>課題 1 急速に進む高齢化</b></p> <p>○北本市の65歳以上の高齢者人口の割合は、平成18年度では16%程度であり埼玉県平均よりは低いものの、経年変化を見ると着実に増加傾向にある。</p> <p>○高齢者はバス停までの移動や乗り継ぎが負担となっている。また、自宅からバス停まで距離があることにより、路線バスの利用を諦めている方もいる。</p> <p>○アンケート結果によると、高齢者の主な移動目的である通院では、約3割の方が家族の送迎に頼っている。</p> <p>○一方、現在、自分で自動車を運転している高齢者も近い将来、運転免許証の返納が必要となり家族の送迎など他の移動手段が必要となる。</p> <p>○さらに、北本市では、東側の住民がバスを使ってJR高崎線の反対側にある市役所や北里メディカルセンター病院などに行く場合、駅で反対側のバス路線に乗り換えが必要であり、高齢者等の移動弱者にとって大きな負担となっている。</p>
<p><b>課題 2 市内に散在する公共交通空白地域</b></p> <p>○北本市の公共交通は、JR高崎線と北本駅を中心とした路線バスがある。</p> <p>○路線バスは、北本駅から放射状にバス路線が設定されているため、北本駅から離れバス路線が通っていない東間深井地域、中丸地域、南部地域では公共交通の空白地域となっている。</p> <p>○鴻巣免許センター線（鴻巣駅－北本駅－桶川駅）が1日2便に減便されたことにより、沿線の地域ではバス停までは近いものの利便性が低下している。</p>
<p><b>課題 3 高い自家用車への依存</b></p> <p>○北本市の乗用車の自動車登録台数は2万5千台程度であり、3人に一人の割合で車を所有している。</p> <p>○アンケート結果では、全移動の約半数が自家用車による移動となっており、自家用車への依存が高い状況にある。</p> <p>○持続可能な公共交通を実現するためには、高齢者のみならず広い年齢層の利用者の獲得が必要である。</p>
<p><b>課題 4 低炭素社会への貢献</b></p> <p>○地球温暖化対策の観点から、中長期の温室効果ガス排出量を大幅に削減するためには、我が国の経済社会構造を変革し、低炭素社会を実現することが求められている。</p> <p>○自家用車利用の依存度の高い北本市では、不要不急の自家用車利用を抑制し、CO2の削減に寄与することが必要である。</p>



【基本方針と目標】
<p><b>基本方針 1 急速に進んでいる高齢化社会に対応した交通手段の確保</b></p> <p>移動弱者である高齢者の足の確保や家族の送迎の負担の軽減など、急速に進む高齢化社会に対応した交通手段の確保を目指す。</p> <p>&lt;目標&gt;</p> <p>○高齢者の自宅と目的地の間の移動負担を軽減するために<u>ドア・ツー・ドア</u>の交通サービスを導入する。</p> <p>○JR高崎線をはさんだ東西の移動の利用者の負担を軽減し利便性の向上を図るために駅での<u>乗り換えを行わない</u>交通サービスを導入する。</p> <p>○既存路線バスの<u>バス停間隔を密</u>にするとともに、主要な<u>バス停の上屋やベンチを整備</u>する。</p> <p>○駅での乗り継ぎ負担を軽減するために<u>駅舎および駅周辺をバリアフリー化</u>する。</p>
<p><b>基本方針 2 市内に散在する公共交通空白地域を解消する交通手段の確保</b></p> <p>東間深井地域、中丸地域、南部地域など、駅やバス停から離れ、あるいはバスの便数が少なく公共交通の利便性の悪い公共交通空白地域を解消する交通手段の確保を目指す。</p> <p>&lt;目標&gt;</p> <p>○東間深井地域、中丸地域、南部地域などの公共交通空白地域を効率よく解消するために、市内全域を対象に<u>需要の発生に応じた柔軟な運行</u>を行う交通サービスを導入する。</p>
<p><b>基本方針 3 公共交通の利用促進</b></p> <p>公共交通のサービス水準を高めると同時に、自家用車利用から公共交通への転換を図る市民の意識改革により、公共交通の利用促進を目指す。</p> <p>&lt;目標&gt;</p> <p>○市民自らが高齢化社会における自家用車利用の限界や環境負荷の低減の必要性、公共交通の重要性を認識し、<u>自発的な公共交通の利用</u>を目指す。</p> <p>○需要の発生に応じた柔軟な運行を行う交通サービスの導入や公共交通の利用促進等により<u>低炭素社会への貢献</u>を目指す。</p> <p>○近年、実用化の進んでいる<u>電気自動車</u>を、新たな公共交通サービスの移動手段として導入する。</p>

## ■今後のスケジュール

