

平成 2 1 年 3 月 2 4 日

国土交通省関東運輸局長 殿

申請者名 北本市地域公共交通活性化協議会

代表者名 会長 山島 則義

平成 2 1 年度 地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画  
認定申請書

地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画の認定を下記のとおり申請します。

記

申請者	申請者名：北本市地域公共交通活性化協議会
	代表者名：北本市副市長 山島 則義
連絡先（事務局等）	構成員：（別紙に名簿添付） (1) 北本市副市長 (2) 一般旅客自動車運送事業者 (3) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者 (4) 市民及び地域公共交通の利用者の代表 (5) 埼玉運輸支局長の指名する者 (6) 一般乗合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の代表者 (7) 前各号に掲げる者のほか、道路管理者、警察関係者、識見を有する者その他の市長が特に必要と認める者
	所在地： 〒 3 6 4 - 0 0 0 1 埼玉県北本市本町 1 - 1 1 1
	担当者名：総合政策部政策推進課政策推進担当 三橋 深谷
	TEL：0 4 8 - 5 9 4 - 5 5 0 3
	FAX：0 4 8 - 5 9 2 - 5 9 9 7
	E-mail：a02200@city.kitamoto.lg.jp

## 1. 当該地域の公共交通の概況・問題点

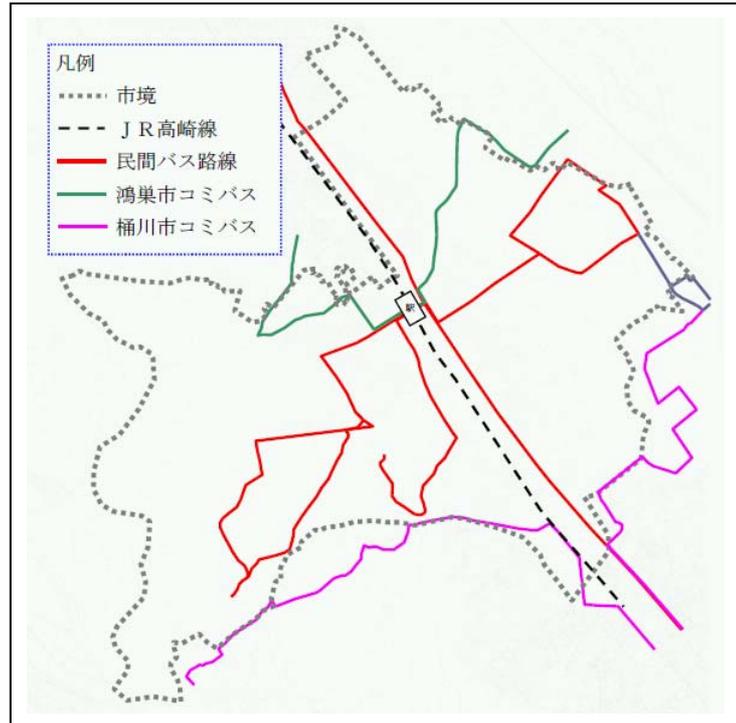
### 概要

本市は、埼玉県のほぼ中央に位置しており、東西5.8km、南北5.3km、面積は19.84km<sup>2</sup>の都心から約45km圏に位置している。

市の中央部をJR高崎線が走り、北本駅から上野駅まで約45分で結ばれ、さらに、平成13年12月には湘南新宿ラインが開通し、現在では新宿駅まで48分で結ばれ、都心、横浜方面への交通利便性が高まっている。

道路については、中山道や国道17号バイパスが南北にJR高崎線と平行して通っております。また、現在、首都圏中央連絡自動車道の整備が進められている。

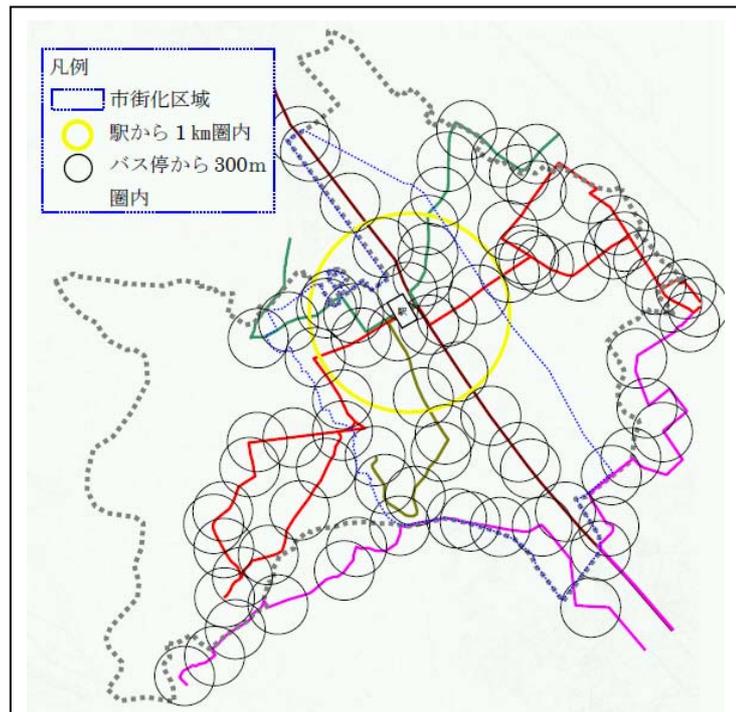
バス交通については、現在、市で運行しているコミュニティバス等のバス路線はなく、川越観光自動車、朝日自動車の2社の民間事業者が運行する駅を発着する路線が3路線、南北を縦断する路線が1路線の合計4路線が運行されている。その他、鴻巣市の運行するコミュニティバスが2路線北本駅に乗り入れている。



### 問題点

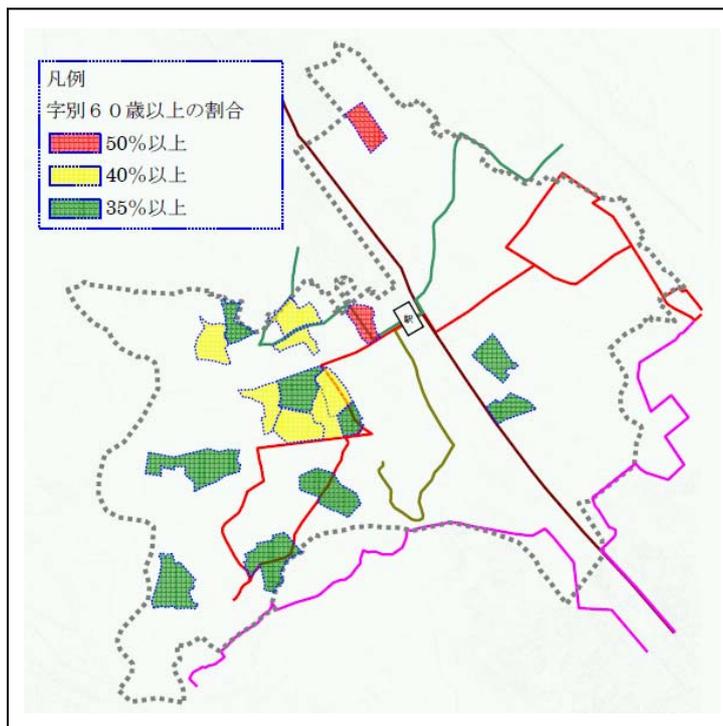
#### ①交通空白地域の問題

本市は市域面積が小さくコンパクトな市街地形成となっていることから、比較的路線バスのネットワーク及び運行サービスが充実しているが、バス路線から外れた地域においては、交通空白・不便地域が存在し、高齢者等の交通弱者の足の確保が、急務となっている。



## ②高齢化社会への対応

北本市の平成21年1月1日現在の高齢化率は19.82%であるが、30%～40%の地域も存在し、今後もより一層高齢化が進展することが予想される。また、高齢者は運転免許保有率が低く、更に高齢化に伴い自動車の運転を止める傾向にあることから、バス交通へのニーズが高まる高齢者等の交通弱者に対する通院・買物・施設利用等における交通手段の提供が必要不可欠となっている。



## 2. 地域公共交通総合連携計画策定調査の必要性

平成17年度に実施したバス交通等に関するアンケート調査において、バス路線運行状況に対する満足度については、運行本数・運行時間帯・運賃の三つの項目で「やや不満」という低い評価になっている。地区別にみると、バス路線のある地域では評価が高くなっている一方、バス路線のない地域では、評価が低くなっている。

現在、本市で問題となっている、交通空白地域の問題、急速に進んでいる高齢化社会への対応に関する問題等について、本市における生活交通の現状と課題を把握するとともに、生活交通に係る住民ニーズ等を把握するため、新たな運行手法であるデマンド運行によるテスト運行を実施し、主な対象者、運行時間帯、料金設定等について、本市の実情に合った運行方法の調査、検討を行う。

これらの調査、検討結果を踏まえ、ずっと暮らし続けたいと思えるようなまちづくりを推進するため、行政、バス事業者、タクシー事業者、市民等で連携を図り、本市における生活交通のあり方とその推進方策について北本市地域公共交通活性化協議会で協議し、北本市地域公共交通総合連携計画を策定する。

3. 調査の内容	
調査の名称	調査の内容
市内現状分析	市民で構成したバス交通勉強会で検討し作成した「バス交通勉強会検討結果報告書」及び平成17年度に行ったコミュニティバス導入に向けた市民アンケート及びそれらの取りまとめをした調査業務報告書等について、市内公共交通の現状を反映し、再度、整理、分析を行い、市内公共交通の現状の整理、市内公共交通に関する市民ニーズの把握、課題の抽出等を実施する。
デマンド運行に関するシステム整備及び運用	連携計画策定にあたり、新たな運行手法としてデマンド運行によるテスト運行を行い、本市にあった運行手法であるか調査するため、テスト運行事業者の選定、テスト運行計画の策定、デマンド交通システム設定、利用者説明会、運行者説明会の実施、効率的な広報活動を実施するための広報計画策定等を実施する。
テスト運行実施	新たな運行手法であるデマンド運行について、利用者、運行時間帯、料金設定等が、本市で運行する場合にどのような設定にするのが最善であるかを調査するため、デマンド運行によるテスト運行を3ヶ月間実施する。
テスト運行評価	テスト運行に関しての利用者アンケート、市民アンケート（市民から無作為に抽出し実施）の実施及びテスト運行事業者等へのヒアリングを実施し、その結果等について取りまとめを行い、テスト運行に関する評価を実施する。
運行手法の比較検討	路線形式による運行のほか、新たな運行手法としてのデマンド運行について比較検討を行い、本市にあった運行方法の選定を行う。
地域公共交通総合連携計画策定等	テスト運行等の調査結果を踏まえ、パブリック・コメントを実施し、北本市地域公共交通総合連携計画を策定する。また、地域公共交通総合連携計画に基づき、次年度実施する実証運行計画の策定や効率的な広報をするための計画を策定する。

#### 4. スケジュール

以下項目別に概ねの着手・実施時期を矢印（←→）、または横棒線（—）で記載。

調査の名称	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
市内現状分析			—————									
デマンド運行に関するシステム整備及び運用				—————								
テスト運行実施							—————					
テスト運行評価									—————			
運行手法の比較検討								—————				
地域公共交通総合連携計画策定等										—————		

#### 5. 予算計画

調査の名称	総事業費 (見込み)	国費 (見込み)	地域の負担 (見込み)
市内現状分析	1,400千円	0千円	1,400千円
デマンド運行に関するシステム整備及び運用	8,600千円	0千円	8,600千円
テスト運行実施	4,800千円	4,800千円	0千円
テスト運行評価	2,400千円	2,400千円	0千円
運行手法の比較検討	1,200千円	1,200千円	0千円
地域公共交通総合連携計画策定等	1,600千円	1,600千円	0千円
<b>小計</b>	<b>20,000千円</b>	<b>10,000千円</b>	<b>10,000千円</b>