

3 - 2 バス路線強化方策の検討

現状のバスサービス水準に対する評価、市民ニーズなどを基に、バス路線に関する課題を明確化した上で、バス路線の強化へ向けた施策の方向性と考えられる施策を提示する。

(1) 現状のバスサービス水準に対する評価

1) 運行ルートに関する現状分析

ア) バス交通空白地域

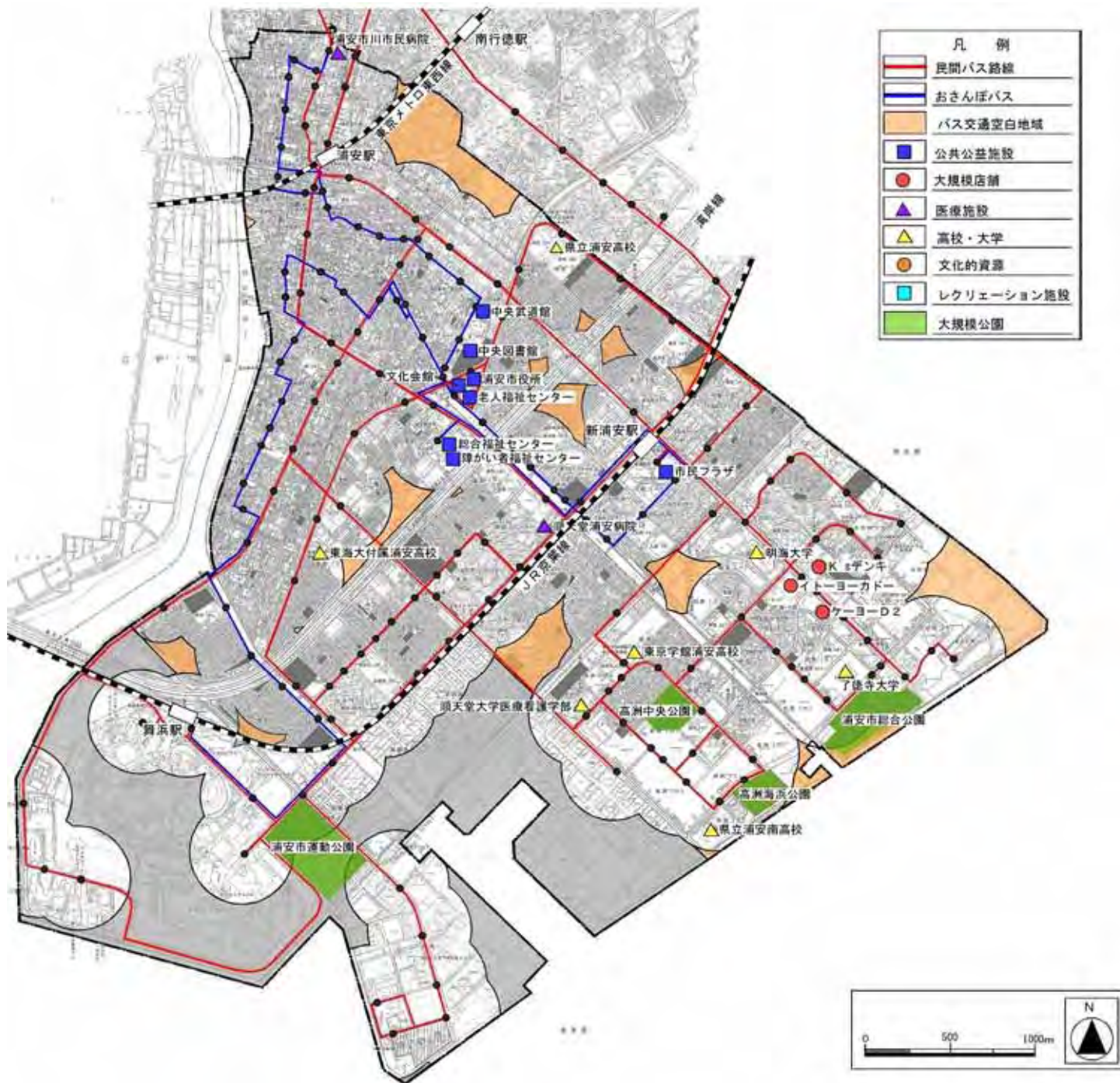
民間バス路線は3駅を中心にネットワークが形成され、バス交通の不便地域の解消と高齢者・主婦等の移動支援を図るため、おさんぽバスが運行されている。

バス交通空白地域(バス停留所より200m以遠、バス停留所距離はおさんぽバス導入調査と同様)は、北栄1・3丁目、東野・富岡1丁目、今川、首都高湾岸線沿線及びJR京葉線以南の地域で存在している。

バス交通空白地域(バス停留所より200m以遠の地域)



(参考) バス交通空白地域 (バス停留所より 300m以遠の地域)



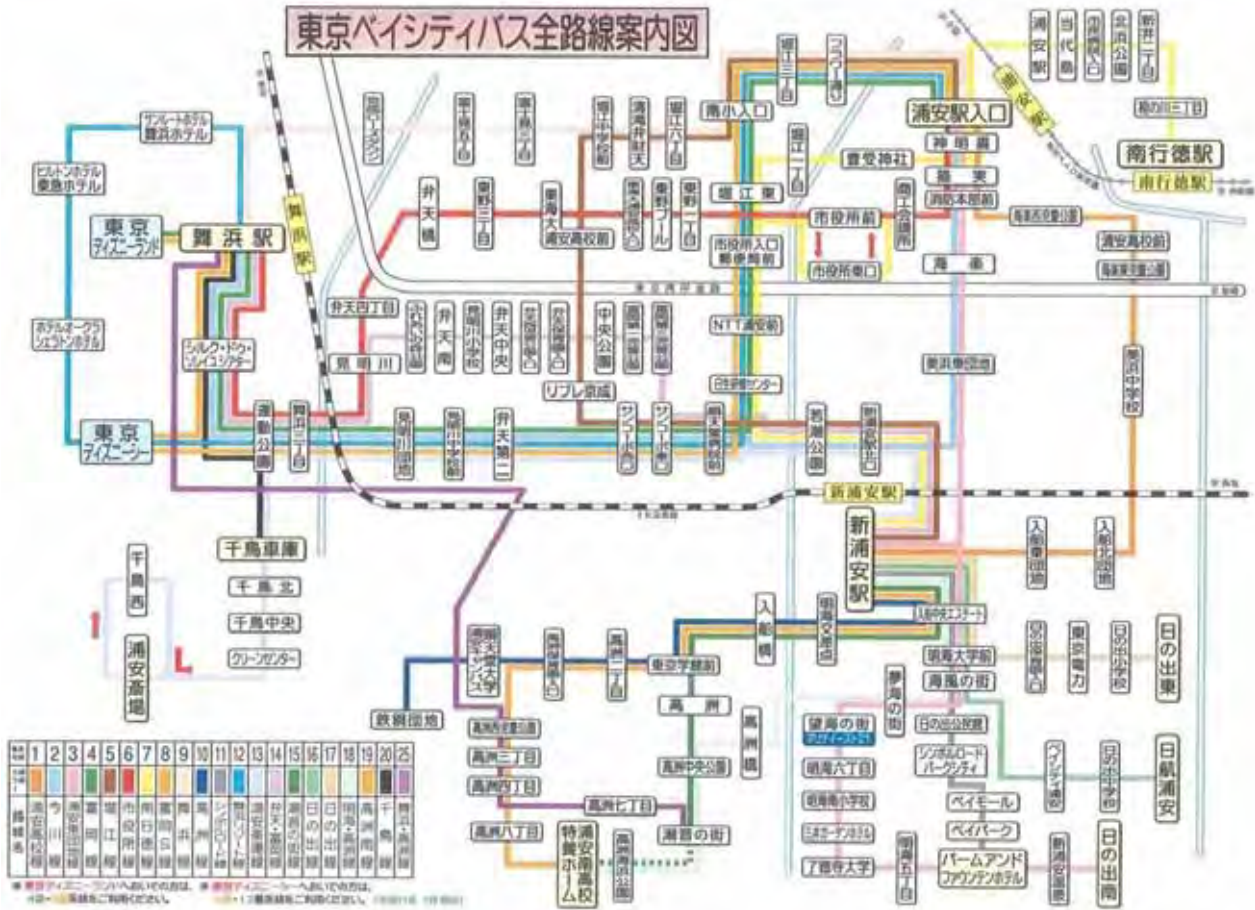
- 1 : 平成 21 年 1 月現在のバス路線図を基に作成。
- 2 : バス停留所までの距離は、「バスサービスハンドブック (土木学会)」の中で、健常者が無理なく歩ける距離として 300m と設定している。

抵抗を感じない距離

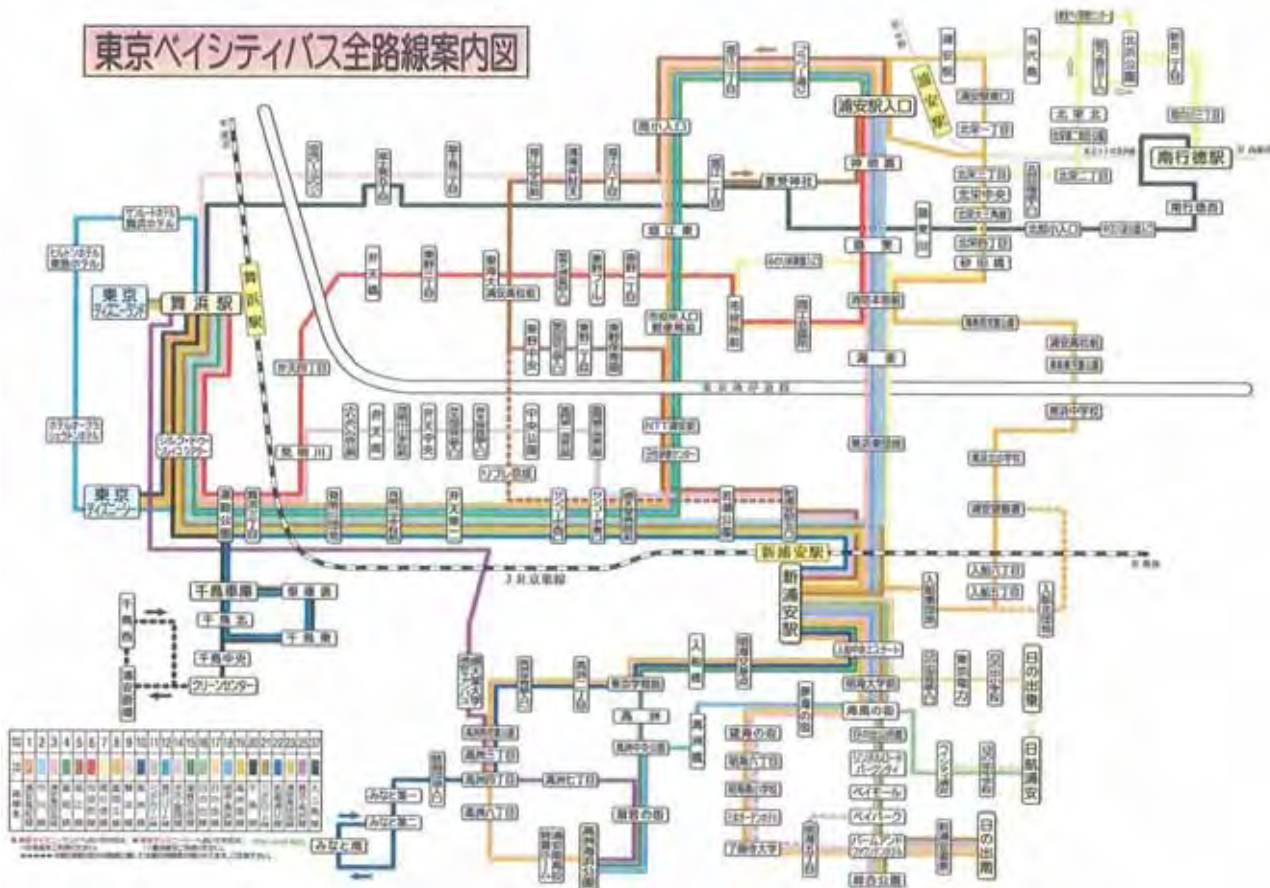
条件	一般的な人 歩行速度80 m/分	高齢者等 歩行速度40 m/分
90%の人が抵抗感なし(約3.5分)	300 m	100 m
大きな荷物がある(約2分)	150 m	80 m
雨(約2分)	150 m	10 m

出典：バスサービスハンドブック (土木学会)

(参考) 東京ベイシティバス全路線案内図 (平成 21 年 1 月現在)



(参考) 東京ベイシティバス全路線案内図 (平成 21 年 3 月改正)

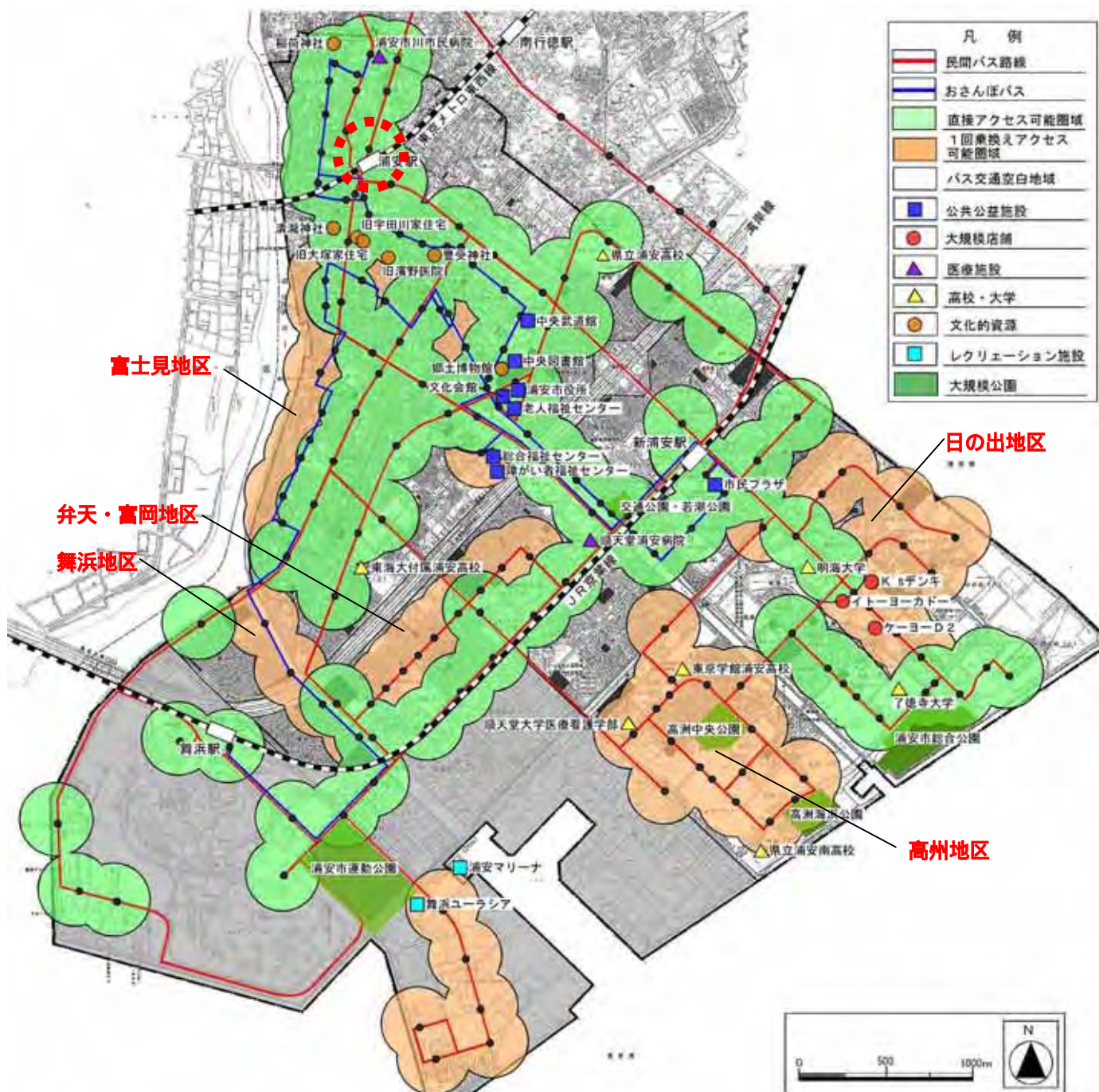


イ) 主な目的地へのアクセス評価

市内の主な目的地である鉄道3駅周辺、シビックセンター拠点及び順天堂大学病院へのアクセス性について評価すると、新浦安駅へは、各地区とも概ねバス路線を利用して直接アクセス可能であるが、それ以外については、次の地区で1回乗換えが必要となっている。

- ・新町地域から浦安駅、舞浜駅、シビックセンター拠点及び順天堂大学病院へアクセスする場合
- ・弁天・富岡地区から浦安駅やシビックセンター拠点方面へアクセスする場合
- ・富士見・舞浜地区から浦安駅へアクセスする場合
- ・当代島地区から舞浜駅へアクセスする場合
- ・海楽2丁目・美浜4丁目地区から舞浜駅、シビックセンター拠点及び順天堂大学病院へアクセスする場合

浦安駅へのアクセス性評価



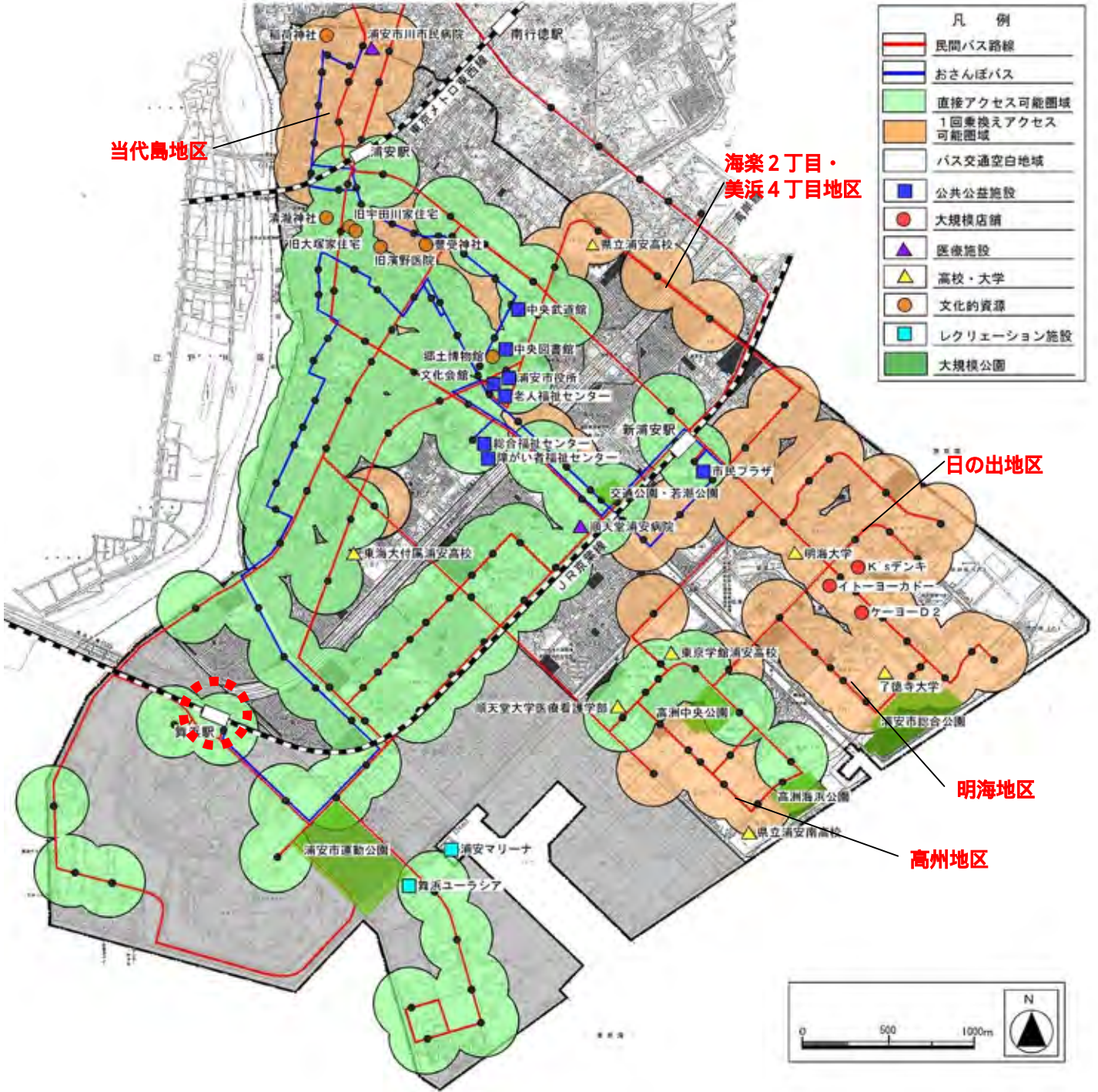
1 : 平成 21 年 1 月現在のバス路線図を基に作成。
 2 : バス利用圏域はバス停留所より 200m と設定。

新浦安駅へのアクセス性評価



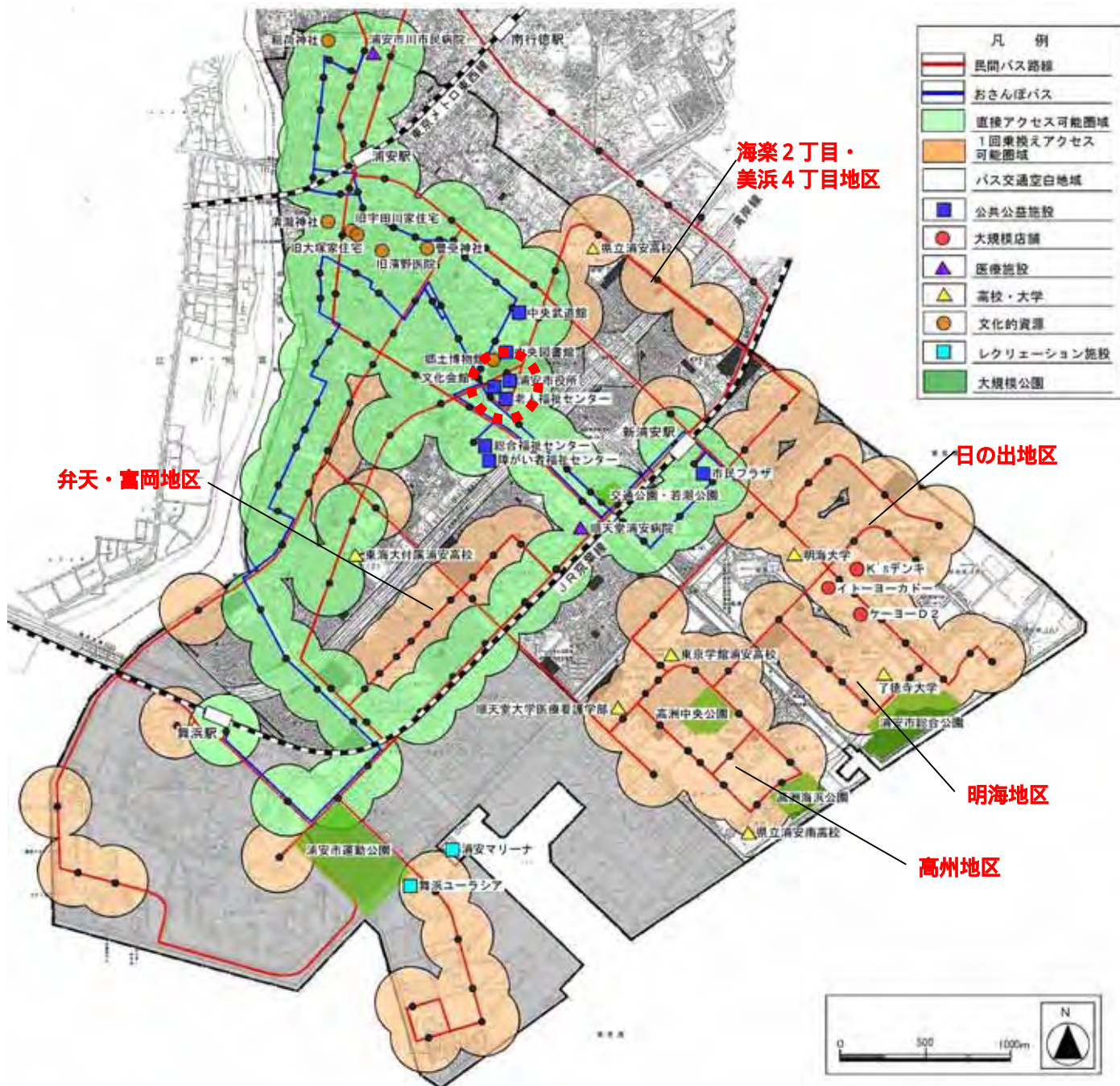
- 1 : 平成 21 年 1 月現在のバス路線図を基に作成。
- 2 : バス利用圏域はバス停留所より 200mと設定。

舞浜駅へのアクセス性評価



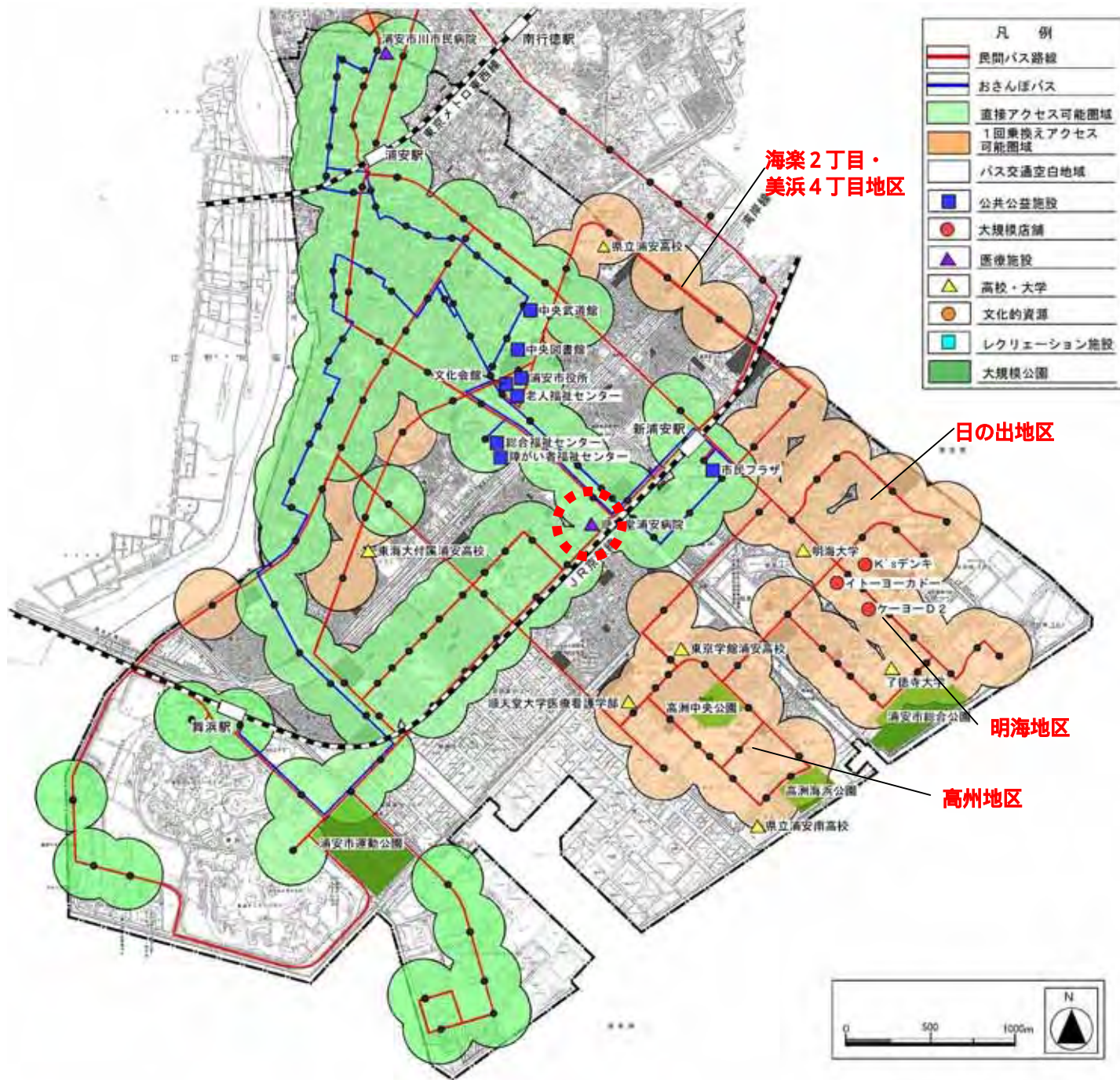
- 1 : 平成 21 年 1 月現在のバス路線図を基に作成。
- 2 : バス利用圏域はバス停留所より 200mと設定。

シビックセンター拠点へのアクセス性評価



- 1 : 平成 21 年 1 月現在のバス路線図を基に作成。
- 2 : バス利用圏域はバス停留所より 200m と設定。

順天堂大学病院へのアクセス性評価



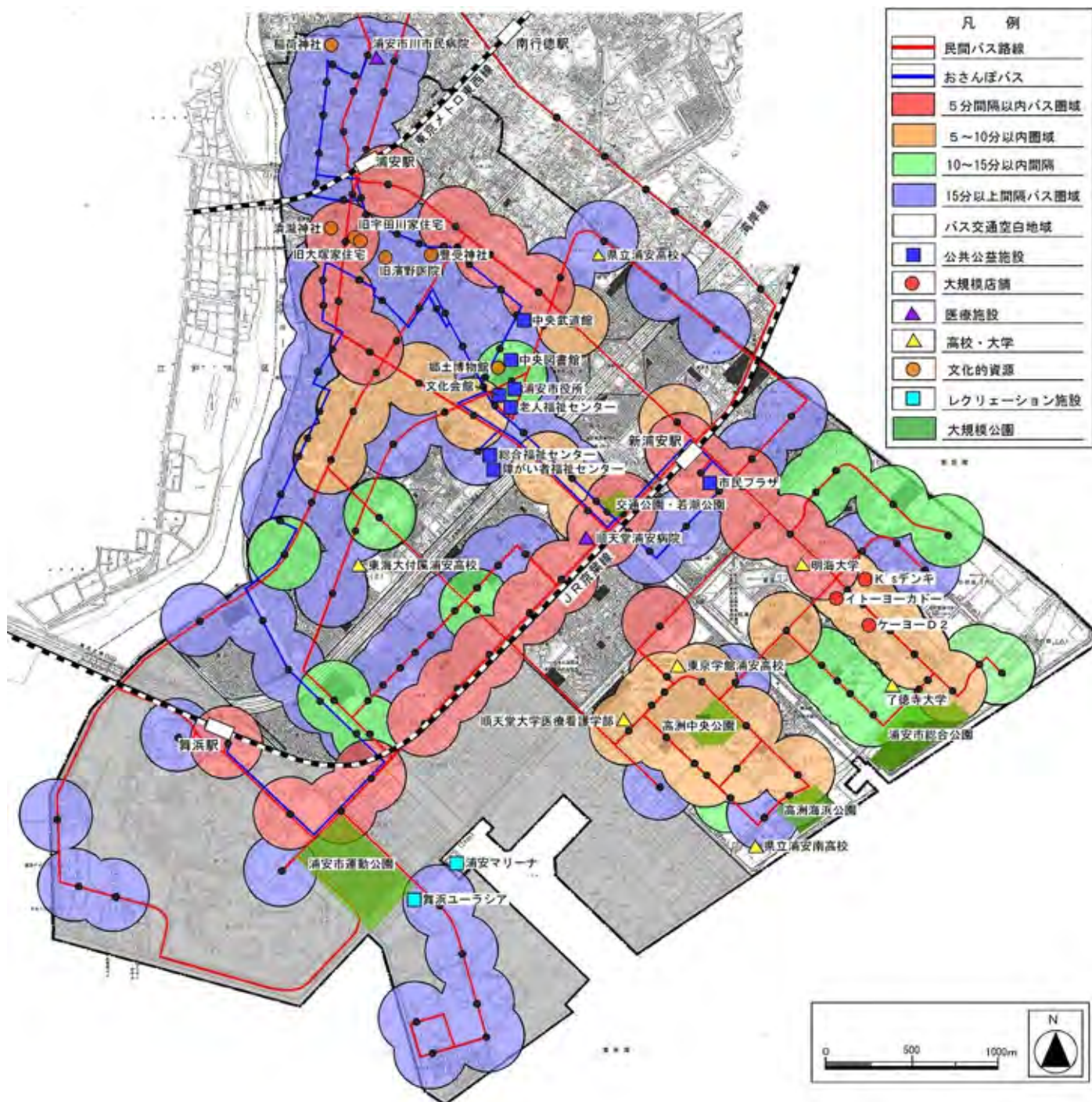
- 1 : 平成 21 年 1 月現在のバス路線図を基に作成。
- 2 : バス利用圏域はバス停留所より 200m と設定。

2) 運行本数に関する現状分析

朝時間帯

朝時間帯における運行間隔の現状をみると、やなぎ通り、大三角線、若潮通り及びシンボルロードなどバス路線が集中する駅周辺での幹線道路は、概ね5分以内の運行間隔となっているが、元町地域内を走行する区間などでは15分以上となっている。

朝時間帯（7：00～9：00）における運行間隔の評価



昼間時間帯

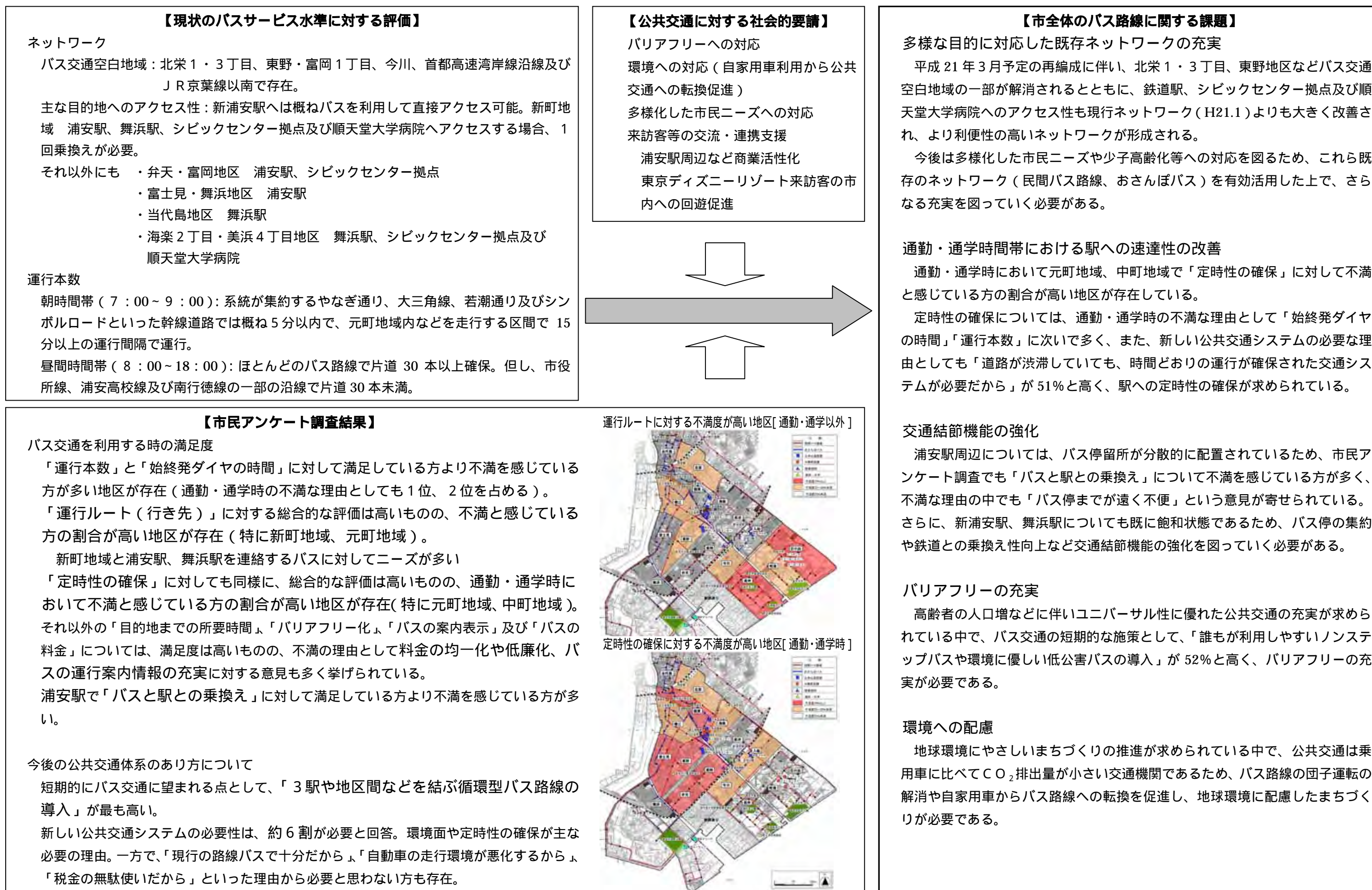
昼間時間帯（8～18時）における運行本数の現状をみると、片道30本未満（1時間に3～4本程度）の路線は市役所線、浦安高校線及び南行徳線の沿線など一部区間のみで、ほとんどのバス路線は片道30本以上確保されている。都市部における望ましい運行間隔は、「バスサービスハンドブック（土木学会）」の中で10～20分間隔で確保することが望ましいとされているが、この基準もクリアしており、高いサービス水準であるといえる。

昼間時間帯における運行本数の評価



3) バス路線に関する課題

現状のバスサービス水準に対する評価や、市民アンケート調査によるニーズ及び公共交通に対する社会的要請を踏まえ、市全体と地区別にバス路線に関する課題を整理する。



地区別のバス路線に関する課題

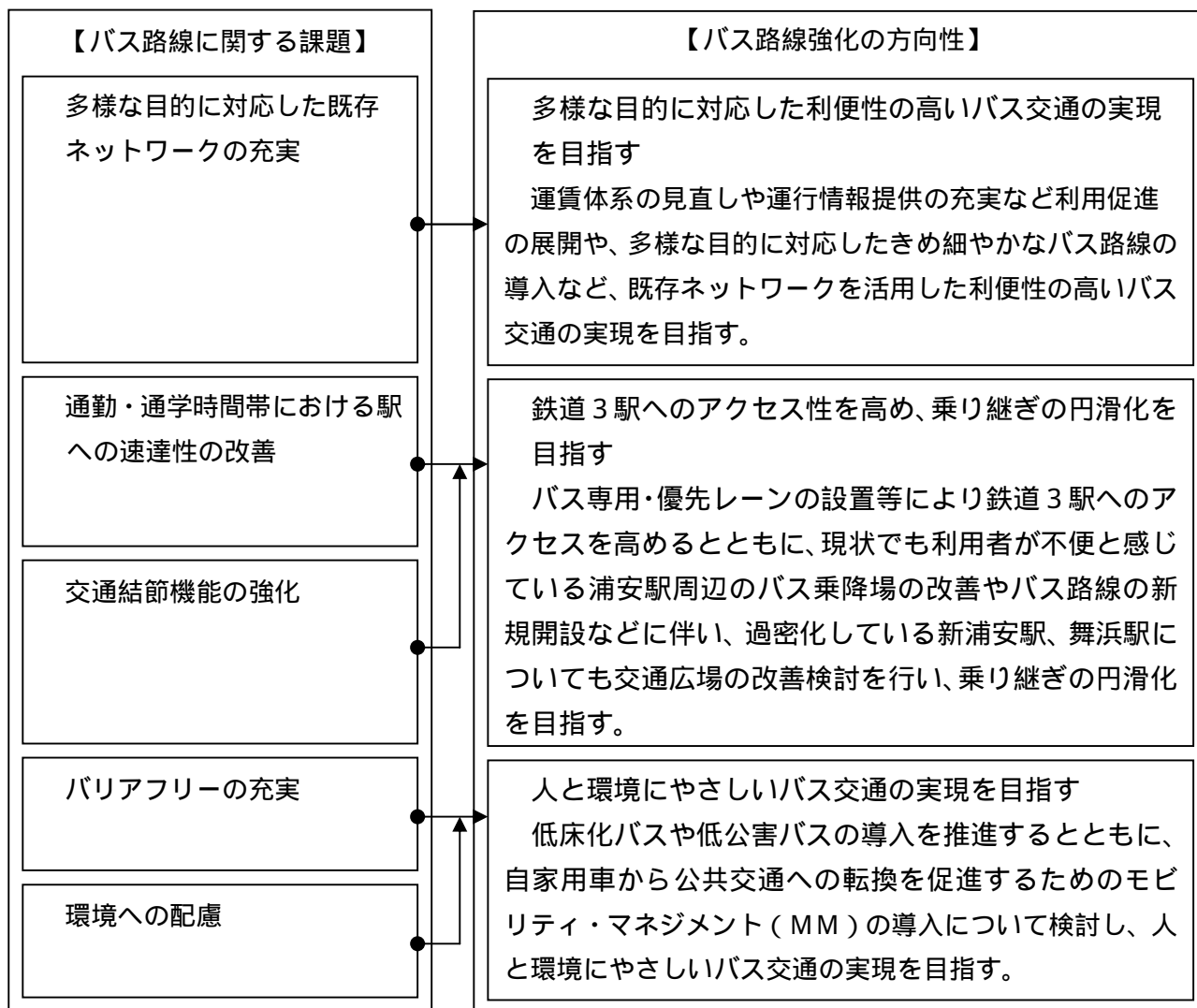
町丁名	バス路線に関する主な課題
猫実	猫実地区は浦安団地線、市役所線など複数のバス路線と、おさんぼバス市民病院線が運行中で、鉄道3駅やシビックセンター拠点、順天堂大学病院へアクセスする場合、概ね直接アクセス可能である。市民ニーズの満足度評価では運行サービスに対する不満度はあがっていない。
当代島	当代島地区は南行徳線、浦安線（京成トランジットバス）とおさんぼバス市民病院線が運行中で、舞浜駅へアクセスする場合、1回乗換えが必要となる。浦安駅までの距離が近く、市民ニーズの満足度評価では運行サービスに対する不満度はあがっていない。
北栄	北栄地区はやなぎ通りに複数のバス路線が運行中で、やなぎ通りから離れた地区でバス交通空白地域が存在している。やなぎ通り沿線は主な目的地へアクセスする場合、直接アクセス可能である。市民ニーズの満足度評価では運行サービスに対する不満度はあがっていない。
堀江	堀江地区は舞浜線、堀江線、富岡線など複数のバス路線と、おさんぼバス舞浜線が運行中で、鉄道3駅やシビックセンター拠点、順天堂大学病院へアクセスする場合、概ね直接アクセス可能である。市民ニーズで通勤・通学時における「始終発ダイヤの時間」に対する不満度が高くなっているが、これは大三角線などバス路線が集中している幹線道路で運行サービスが高いものの、それ以外の地区でやや低いことが原因と考えられる。
富士見	富士見地区はバス路線（舞浜線、堀江線、市役所）と、おさんぼバス舞浜線が運行中で、旧江戸川沿線で浦安駅へアクセスする場合、1回乗換えが必要となる。現状の運行サービスは、朝時間帯（7:00～9:00）で多くの地区で15分以上の運行間隔となっており、市民ニーズでも運行本数や始終発ダイヤの時間に対する不満度があがっている。昼間時間帯（8～18時）については、市役所線沿線で片道30本未満となっており、市民ニーズでも運行本数に対する不満度があがっている。
東野	東野地区は首都高速道路湾岸線沿線でバス交通空白地域が存在し、バス路線が運行している地域でも地区によっては新浦安駅や順天堂大学病院等へアクセスする場合、1回乗換えが必要となる。現状の運行サービスは、富士見地区と同様に朝時間帯、昼間時間帯ともにややサービス水準が低く、市民ニーズでも運行本数や始終発ダイヤの時間帯に対する不満度があがっている。
富岡	富岡地区は複数のバス路線と、おさんぼバス舞浜線が運行しているものの、首都高速道路湾岸線沿線で若干のバス交通空白地域が存在している。堀江線と弁天・富岡線の沿線地区で、浦安駅やシビックセンター拠点へアクセスする場合、1回乗換えが必要となる。市民ニーズで通勤・通学時における「始終発ダイヤの時間」に対する不満度が高くなっているが、これは複数のバス路線が運行している若潮通り以外の地区（弁天・富岡線沿線）で、ややサービス水準が低いことが原因と考えられる。
今川	今川地区は若潮通りなど地区の外側に複数のバス路線が運行中で、地区内に大きなバス交通空白地域が存在している。市民ニーズで通勤・通学時における「始終発ダイヤの時間」に対する不満度が高くなっている。
弁天	弁天地区は富岡線、今川線など複数のバス路線が運行中で、弁天・富岡線の沿線地区で浦安駅やシビックセンター拠点へアクセスする場合、1回乗換えが必要となる。現状の運行サービスは、朝時間帯（7:00～9:00）で多くの地区で15分以上の運行間隔となっており、市民ニーズでも運行本数や始終発ダイヤの時間に対する不満度があがっている。
海楽	海楽地区は首都高速道路湾岸線沿線でバス交通空白地域が存在し、浦安高校線の沿線地区で舞浜駅、シビックセンター拠点及び順天堂大学病院等へアクセスする場合、1回乗換えが必要となる。市民ニーズで通勤・通学時、通勤・通外以外ともに「始終発ダイヤの時間」に対する不満度が高くなっている。
入船	入船地区は舞浜駅までの距離が近い位置にあるが、浦安高校線の沿線地区で舞浜駅、シビックセンター拠点及び順天堂大学病院へアクセスする場合、1回乗換えが必要となる。市民ニーズで通勤・通学以外における「始終発ダイヤの時間」に対する不満度が高くなっている。
美浜	美浜地区は首都高速道路湾岸線沿線でバス交通空白地域が存在し、浦安高校線の沿線地区で舞浜駅、シビックセンター拠点及び順天堂大学病院へアクセスする場合、1回乗換えが必要となる。市民ニーズでは運行サービスに対する不満度はあがっていない。
舞浜	舞浜地区は首都高速道路湾岸線沿線でバス交通空白地域が存在し、おさんぼバス舞浜線の沿線地区で浦安駅へアクセスする場合、1回乗換えが必要となる。市民ニーズでは運行サービスに対する不満度はあがっていない。
明海	明海地区はシンボルロード線など複数のバス路線が運行中で、舞浜駅、シビックセンター拠点及び順天堂大学病院へアクセスする場合、1回乗換えが必要となる。市民ニーズで通勤・通学時における「始終発ダイヤの時間」に対する不満度が高くなっている。
日の出	日の出地区は海側の地区でバス交通空白地域が存在しているが、今後、これら地区において未分譲用地の開発に伴い、人口増加が予想されるため、バス路線の延伸などルート見直しが必要である。主な目的地へのアクセス性をみると、浦安駅、舞浜駅、シビックセンター拠点及び順天堂大学病院へアクセスする場合、1回乗換えが必要となる。市民ニーズで通勤・通学時における「始終発ダイヤの時間」に対する不満度が高くなっている。
高洲	高洲地区は高洲南線など複数のバス路線が運行中で、浦安駅、舞浜駅、シビックセンター拠点及び順天堂大学病院へアクセスする場合、1回乗換えが必要となる。市民ニーズで通勤・通学以外における「運行ルート」として、順天堂大学病院や舞浜駅へアクセスする場合に不満度が高くなっている。

(2) バス路線強化の方向性の検討

バス路線に関する課題を踏まえ、バス路線強化へ向けた施策の方向性を次のように提示する。

なお、施策の方向性の実現化を図るため、目標とするサービス水準を設定し、施策を展開していくことが重要であるが、具体的な目標指標やサービス水準については今後検討することとし、本調査では考えられる例を示す。

バス路線に関する課題と施策の方向性



【目標とするサービス水準(例)】

目標サービス水準

：市内誰もがバス交通(民間バス路線、おさんぼバス)を気軽に利用できるようなネットワーク(自宅からバス停留所まで200~300m程度以内に利用可能)を目指す。

バス停留所までのアクセス距離はおさんぼバス導入の際の整備水準を踏まえて設定。

目標サービス水準

：鉄道駅・病院・公共公益施設等へ乗換え抵抗(ネットワーク、運賃面等)なく、アクセス可能なサービスを可能な限り解消するようことを目指す。

目標サービス水準

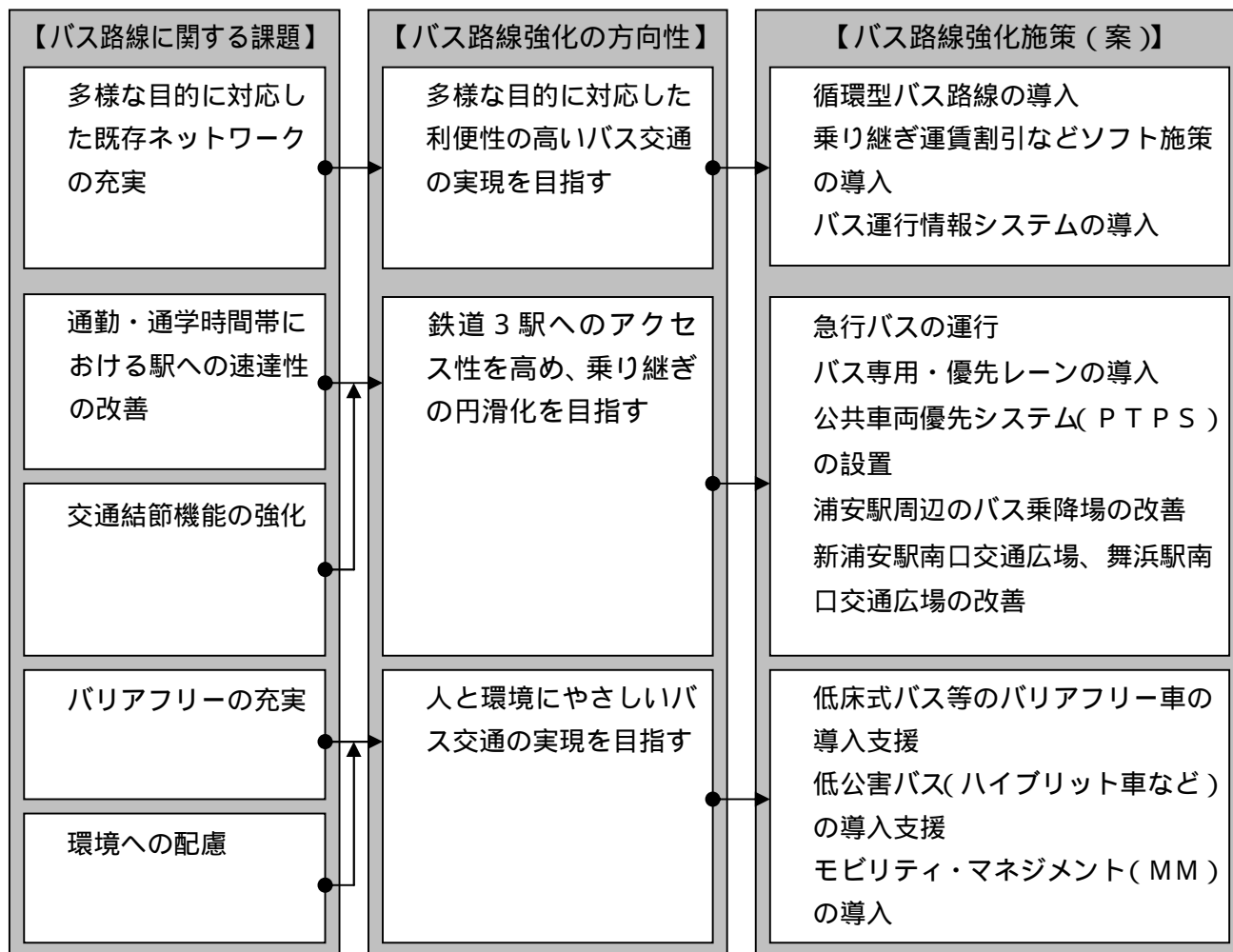
：朝・夕時間帯において、定時性の確保などにより可能な限り現状より速達性を向上することを目指す。

(3) バス路線強化施策の検討

1) バス路線強化施策の抽出

バス路線強化に関する施策の方向性の実現化を図るため、対応の考えられる 11 施策を抽出する。

バス路線強化施策の体系図



2) バス路線強化施策の取組み方針

前項で設定したバス路線強化施策(案)について、実施状況等を踏まえ、今後の取組み方針を整理する。

バス路線強化施策の取組み方針

バス路線強化の方向性	バス路線強化施策(案)と取組み方針
<p>多様な目的に対応した利便性の高いバス交通の実現を目指す</p>	<p>循環型バス路線の導入 3 駅や病院、大型店舗及び公共公益施設などを連絡する循環型バス路線の導入へ向けて、バス事業者と協議・調整を図りながら、検討を進める。 乗り継ぎ運賃割引などソフト施策の導入【参考資料 1 参照】 既存のバスネットワークを有効に機能させ、利用者の利便性と魅力を高める観点からも、料金体系(均一運賃など)の見直しや、様々な乗車券(1 日乗車券、乗り継ぎ割引、商店街と連携した運賃割引など)との組み合わせについて、バス事業者と協議・調整を図りながら、検討を進める。 バス運行情報システムの導入 交通渋滞や雨天などの理由によりバスが遅れている時のバス待ちの不安やイライラ感を解消するため、到着時刻などバスの運行情報を携帯電話やパソコン等で提供するバスロケーションシステム(携帯電話等によるバス運行情報の提供)の導入を検討する。</p>
<p>鉄道 3 駅へのアクセス性を高め、乗り継ぎの円滑化を目指す</p>	<p>急行バスの運行 急行バスは現在、朝の通勤通学時間帯のみ舞浜・高洲線(潮音の街 舞浜駅)が運行中で、新たに大三角線(南行徳駅~舞浜駅)で平成 21 年 3 月予定の再編成により運行する予定となっている。鉄道駅への速達性向上を図るため、新町地域と浦安駅を連絡する路線等他の路線についても、バス専用・優先レーンの導入、PTPS の設置も含めて検討を進めていく。 バス専用・優先レーンの導入 バスの定時性を確保するため、通勤・通学時間帯におけるバス専用・優先レーンの導入を検討する。具体的には、浦安市総合公園~浦安駅間(シンボルロード、やなぎ通り)での導入へ向けて、バス事業者、警察など関係機関との協議・調整を図りながら、検討を進める。 公共車両優先システム(PTPS)の設置【参考資料 2 参照】 バス専用・優先レーンの導入と合わせて、公共車両優先システム(PTPS)の設置についても検討を進める。 浦安駅周辺のバス乗降場の改善 浦安駅周辺については、交通結節機能が弱く、改善に向けて検討を進める。 新浦安駅南口交通広場、舞浜駅南口交通広場の改善 新浦安駅南口交通広場、舞浜駅南口交通広場はバス路線の発着が多く、既に飽和状態であるため、改善へ向けて検討を進める。</p>
<p>人と環境にやさしいバス交通の実現を目指す</p>	<p>低床式バス等のバリアフリー車の導入支援 東京ベイシティ交通のノンステップバス導入状況(総車両数 114 台、ノンステップバス導入車両数 49 台、導入率 43.0%(平成 20 年 3 月 31 日現在)、出典:国土交通省ホームページ) 低公害バス(ハイブリッド車など)の導入支援【参考資料 3 参照】 東京ベイシティ交通では現在、天然ガス自動車の普及を進められているが、国土交通省においては、さらなる環境に配慮した車両の導入へ向けて、現在、ハイブリッドバスの開発が進められている。本格的な電気自動車の実現には、航続距離拡大と新バッテリーの開発、燃料電池自動車は、コスト低減、耐久性向上、航続距離向上が課題とされており、開発途上の段階であるため、浦安市においては、新たな技術開発動向を見極めながら、地球環境にやさしいバス路線の導入を目指す。 モビリティ・マネジメント(MM)の導入(公共交通利用PRなど)【参考資料 4 参照】 自家用車から公共交通利用への転換を図るため、シンポジウムの開催や転入者を対象とした公共交通マップの配布などの検討を進める。 モビリティ・マネジメント(MM)とは、当該の地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組みを言う。</p>



天然ガス自動車



エコステーション

出典:東京ベイシティ交通ホームページ

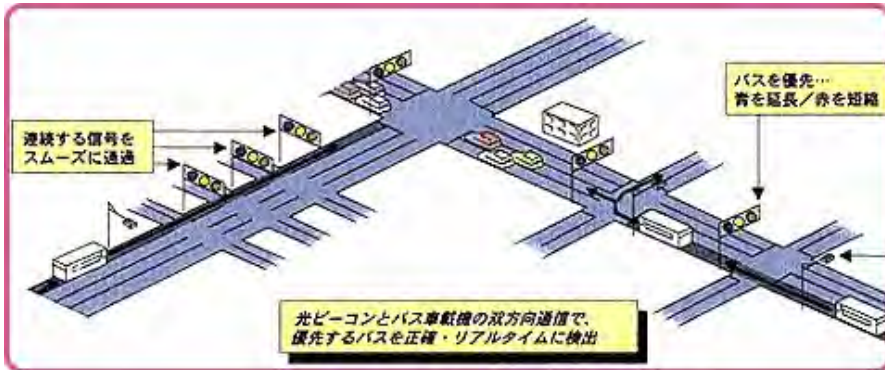
【参考資料1】乗り継ぎ運賃割引などソフト施策事例

施策名	実施主体	施策内容
バス・バス同士の乗継運賃割引	京都市交通局	<p>1回目の降車から2回目の降車が90分以内の場合、大人90円、小児40円の割引が適用。但し、トライフ리카カード使用者のみ対象。</p>  <p>トライフ리카カード</p>
	東京都交通局	<p>都バスと都バスを乗り継ぐときの専用割引カード(2,000円)。東京23区内では、初めのバスの乗車時から90分以内に次のバスに乗り継ぐと、2乗車以降のバスの運賃が大人100円/小児50円割引。</p>  <p>都営バス専用乗継割引カード</p>
オレンジワンコインパス	江ノ電バス	<ul style="list-style-type: none"> 適用区間：江ノ電バス全路線 羽田空港線、定期遊覧線、貸切バス除く 適用年齢：65歳以上の方 発売金額：3ヶ月間 3,000円、 6ヶ月間 5,000円 
お買物バス券	越後交通 長岡市商店街連合会	<p>市内の「お買物バスステッカー」のあるお店で、2,000円以上買物した方を対象に、車内備え付けの「お買物バス券引換券」と引換えにバス乗車券170円を進呈。</p> 
ちびっ子50円キャンペーン	神奈川中央交通バス	<p>子供(小学生以下)を対象に、休日は50円。</p> 

施策名	実施主体	施策内容
環境定期券	神奈川中央交通バス	<p>通勤・通学定期券を持っている方の同居家族を対象に、1乗車100円均一（土曜日・日曜日・祝日、年末年始、お盆休み）</p> 
エコポイント	北陸鉄道、(株)金沢商業活性化センター	<p>Ica（ICカード）を活用し、バスや買物でポイントを貯め、バス運賃として利用。</p> 
年間全線通学定期券「CAN・BUS・LIFE」	京成バス	<ul style="list-style-type: none"> ・京成バス全線で1年間利用可能（休校日も利用可能） ・販売金額：中学生・高校生・大学生 60,000円 小学生 30,000円 

【参考資料2】公共車両優先システム（PTPS）の設置事例

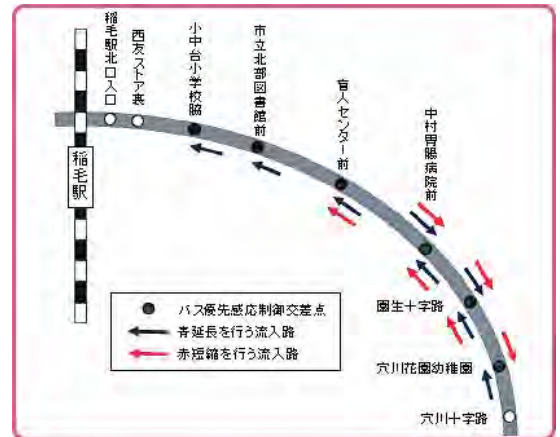
公共車両優先システムとは、バスに取り付けられた発信機からの信号を、バス路線沿いの路側に配置した光ビーコンが読み取り、進行方向に信号機の青時間を延長させるなどして、バスを優先的に走行させるシステムをいう。



千葉県内のPTPS設置状況

実施区間	運用開始日
JR 稲毛駅～草野車庫間（4.8 km）	平成 12 年 1 月 18 日
JR 市川駅～JR 松戸駅間（7.3 km）	平成 14 年 3 月 29 日
JR 柏駅～国立がんセンター間（約 9.0 km）	平成 12 年 1 月 18 日

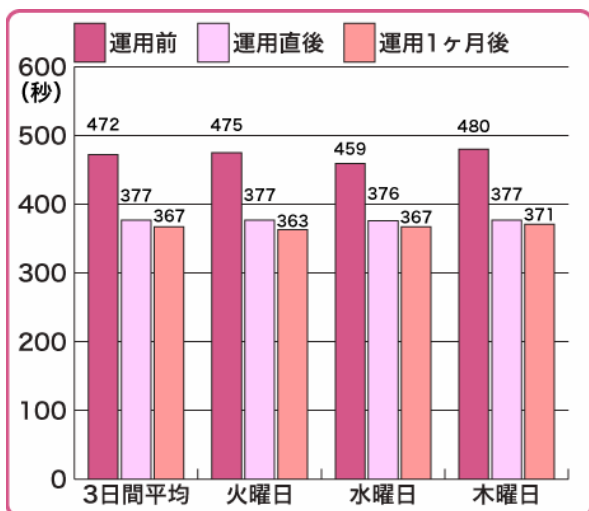
JR 稲毛駅～草野車庫間の運用開始日は JR 稲毛駅～穴川十字路間を示す。



（JR 稲毛駅～穴川十字路間に PTPS を導入した際の効果について）

バス平均旅行時間の比較

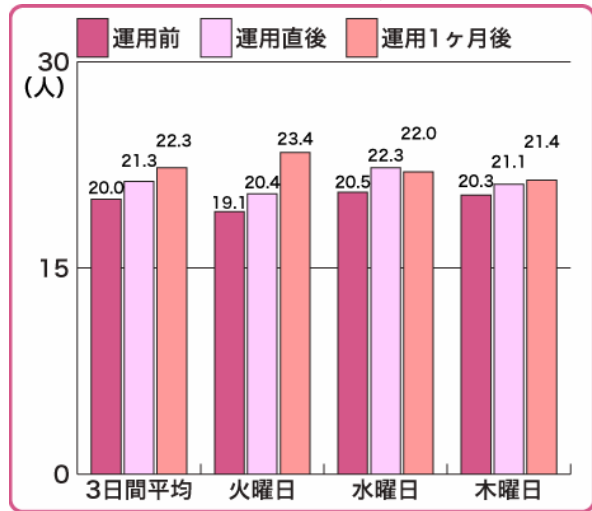
約 20% の旅行時間短縮



区間: JR 稲毛駅バス停～穴川十字路バス停(上り・下り1日平均)

バス平均乗車数の比較

微増傾向であるものの、大きな変化はない



JR 稲毛駅バス停の乗降客数(調査対象バスのみ)

出典：千葉県警察ホームページ

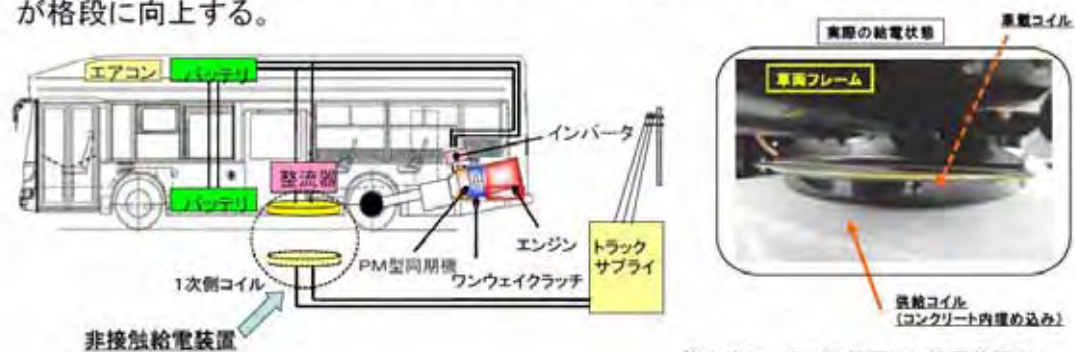
千葉県内のPTPS設置状況



出典：千葉県警察ホームページ

【参考資料3】IPT（非接触給電）ハイブリッドバスの概要

- ・ 非接触給電ハイブリッド自動車は、国土交通省が平成14年度から実施している「次世代低公害車開発・実用化促進プロジェクト」において交通安全環境研究所を中核的研究機関として産官学連携で開発・実用化を進めているものである。
- ・ 非接触給電ハイブリッドシステムは、路面等に埋め込んだ給電装置から電磁誘導により、非接触（充電用のコード等を用いない）で車両側のバッテリーに急速に大量充電するものである。
- ・ 外部から充電することにより、電気駆動の割合を増やし、排出ガス低減性能・燃費性能が格段に向上する。



停車中に、路面に設置した給電装置から電磁誘導により非接触で車両側のリチウムイオンバッテリーに急速充電する。

【非接触給電ハイブリッドバスの車両諸元】

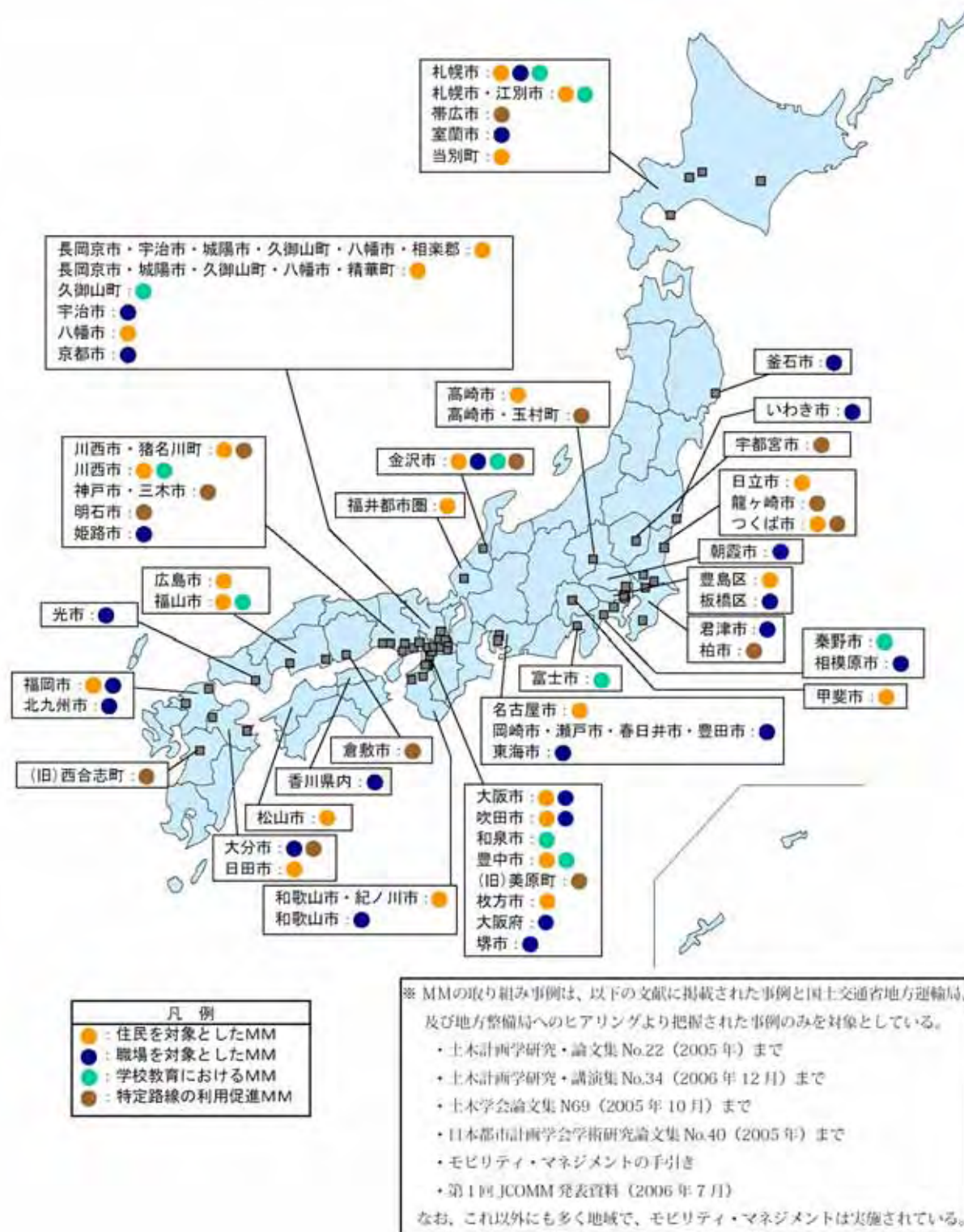
項目	諸元値
長さ×幅×高さ	10.925m×2.49m×3.285m
車両総重量	15.6トン
定員	63名
バッテリー性能	電気のみで走行した場合、市街地で約15km走行可能



写真提供：日野自動車株式会社

出典：国土交通省ホームページ

【参考資料4】モビリティ・マネジメントの実施都市



出典：モビリティ・マネジメント（国土交通省パンフレット、平成19年3月）

事例1：転入者用を対象としたモビリティ・マネジメント（群馬県・高崎市）

群馬県高崎市では、2005年11月～2006年1月末の3ヶ月間に市役所の住居移転窓口に来た転入者全員（約2,500世帯）に事前アンケート調査を実施し、そのうちアンケート協力者343人（うち、131人は比較評価のために情報提供を行わないグループ）を対象に、モビリティ・マネジメントを実施した。コミュニケーション・アンケートは以下に示す転居者パッケージを郵送により配布した。

転居者パッケージ

パッケージ	備考
・挨拶状	-
・図解「バスの乗り方シート」	乗り降りの仕方、料金の払い方、割引情報など
・バス初心者のためのとっさの一言	自動車のみ使っている人はバスの使い方を知らないことが多いため、そのような人々のバス利用へのハードルを下げるために作成
・高崎市公共交通マップ	全交通事業者を網羅した鉄道・バス路線図、バス運行情報や鉄道駅やバス停留所の時刻表が掲載された地図（当時、高崎市ではバス事業者が8社とJR、私鉄1社があり、それらを網羅した公共交通路線図が存在していなかった）
・時刻表、タウン情報	要望に応じて個別に作成
・行動プラン票	-



高崎市公共交通マップ



バスの乗り方パンフ



バス初心者のためのとっさの一言



6ヵ月後に実施した事後調査の結果、自動車の削減については情報提供を行わなかったグループとTEFにより情報提供を行ったグループ間に大きな差は見られなかったものの、バス利用頻度と鉄道利用頻度は情報提供を行わなかったグループと比べ、行ったグループではそれぞれ約3倍、約2倍の増加が見られた。

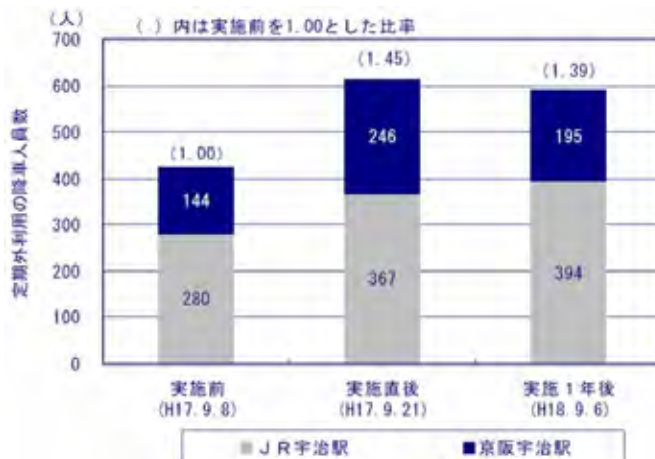
TEF（トラベル・フィードバック・プログラム）とは「大規模、かつ、個別的」なコミュニケーション施策の一種であり、複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策をいう。

事例2：大規模事務所の従業員を対象としたモビリティ・マネジメント（京都府宇治市）

京都府宇治市では、宇治地域における交通混雑の改善を図るため、2005年9月に、商工会議所に登録されている宇治地域の全ての事業所の従業員（約4,400人）を対象に、モビリティ・マネジメントを実施した。ツールとしては、自動車利用の抑制を促すための「動機付け冊子」、事業所毎に周辺に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」、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。



宇治地域通勤交通マップ



2駅の定期外利用の降車人員の変化
(JR宇治駅、京阪宇治駅：朝7・8時台)



交通量（乗用車）の変化（朝7：30～8：30）



渋滞長の変化（朝7：30～8：30）



鉄道利用者は、朝7・8時台の定期外利用の降車人数が実施前と比較して、実施直後に約1.45倍程度に増加し、1年後においてもほぼ同様の水準を維持している。
事業所が多く立地している南北方向（縦方向）の道路については、事業所に向かう自動車交通量が減少し、渋滞長は3～6割程度の減少となっている。

(4) 段階的整備手順等の検討

浦安市の民間バス路線は、他都市と比較すると、かなり充実した水準にあるが、平成 21 年 3 月予定の再編成に伴い、新町地域と浦安駅や舞浜駅を直接連絡するバス路線や、急行バス(大三角線)が運行される等、現状のバス交通空白地域が改善される。

このような中で、今後のバス路線の強化方策については、現行のバスネットワークを活用しつつ、多様化する市民ニーズや市外からの来街者への対応にも考慮し、よりきめ細やかなサービスを確保することが重要となる。

このためには、望ましい公共交通体系の実現を目指して、行政とバス事業者が連携しながら、実現可能な施策から段階的に取組むことが必要である。

具体的には、乗り継ぎ運賃割引、バス運行情報システムの導入及びモビリティ・マネジメント(MM)などのソフト施策や、交通結節点の改善、低床化バス及び低公害バスの導入等について、実行性や実施効果を見極めた上で、行政とバス事業者が連携して、取組みを進めていく。

(5) 整備手法の検討

バス路線強化策として掲げた 11 施策 (P.92 参照) について実現化を図るためには、「 3 - 1 新たな公共交通システム導入の検討 (3) 事業方式の検討」の中で整理した 地域公共交通の活性化・再生総合事業、 先導的都市景観形成総合支援事業及び 低炭素地域づくり面的対策推進事業といった総合的に取組む補助事業の他、さらには以下に示す個別の補助事業の活用が考えられる。

補助制度の概要

補助制度	対象者	対象事業	補助率
自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 (自動車事故対策費補助金)	地方公共団体、自動車運送事業者、バス協会、その他上記に準ずるもの	オムニバスタウン整備総合対策事業費 (計画を策定し、これに基づいて事業を実施する場合に必要な調査、施設整備等に要する経費)	1/3 1
		交通システム対策事業費 (日本型 BRT、乗継システム、パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド等先駆的システムの整備に要する経費)	1/4
		個別対策事業費 (ターミナル等施設整備、バス走行環境改善システム等システムの整備など施設整備等に要する経費)	1/5
		実証実験・実証運行事業費 (トランジットモール、日本型 BRT、乗継システム、バス路線再編、バスレーン等について実証実験又は実証運行に要する経費)	1/2
低公害車普及促進等対策費補助金	自動車運送事業者	CNGバス、優良ハイブリットバス、低燃費バスの導入	1/4 2
公共交通移動円滑化設備整備費補助金	一般乗合旅客自動車運送事業者など	ノンステップバス等の導入、乗継等情報提供システムの整備、乗継利便向上のための広域的な共通 IC カードの普及促進、鉄道駅周辺等のバスターミナルのバリアフリー化、バスカメラを活用したバス走行円滑化対策	1/4 3

- 1 調査に要する事業費については 1/2。
- 2 通常価格との差額の 1/2 の小さい金額が補助金額となる。
- 3 ノンステップバス等車両の導入については、通常車両価格の差額に 1/2 を乗じた額と通常補助額のいずれか低い額となる。鉄道駅周辺等のバスターミナルのバリアフリー化については 1/3。

(6) 整備効果の検討

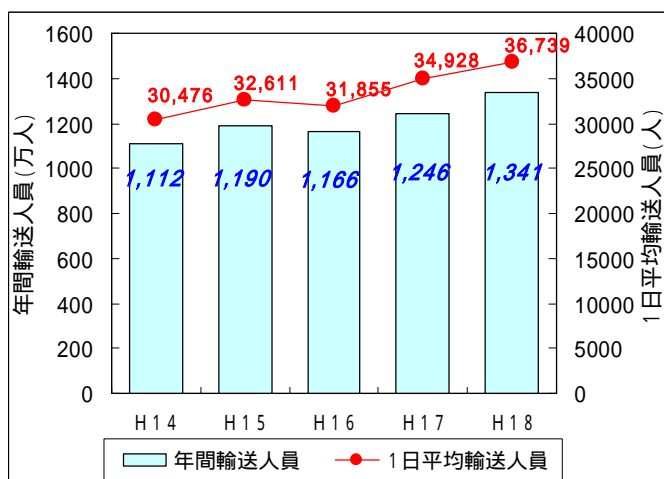
浦安市の民間バス路線の利用者数は年々増加傾向で、最近5年間の伸び率をみると1.21倍と、総人口の伸び率1.13倍()を上回っている。今後、バス路線強化方策を実施した場合、さらなる利用者の増加や、次のような整備効果が期待される。

総人口の伸び率 = H18 (155,714人) ÷ H14 (138,110人) = 1.13倍 (出典：平成19年度浦安市統計書)

バス路線強化方策を実施した場合に期待される整備効果

バス路線強化の方向性	バス路線強化施策(案)	想定される整備効果
多様な目的に対応した利便性の高いバス交通の実現を目指す	循環型バス路線の導入	市民の足の確保による高齢者や障がい者等の外出機会の増大 自家用車からバス利用への転換による交通渋滞の緩和
	乗り継ぎ運賃割引などソフト施策の導入	バス利用者の増加、利便性向上
	バス運行情報システムの導入	バス待ちのイライラ感の解消 団子運転の解消、バス運行の効率化
鉄道3駅へのアクセス性を高め、乗り継ぎの円滑化を目指す	急行バスの運行 バス専用・優先レーンの導入 公共車両優先システム(P T P S)の設置	バスの運行所要時間の短縮と定時性の確保 バス運行効率の向上 排気ガス等の低減
	浦安駅周辺のバス乗降場の改善 新浦安駅南口交通広場、舞浜駅南口交通広場の改善	乗り継ぎ利便性の向上、乗り継ぎ時間の短縮 バス待ち時の快適性向上 バス利用者の安全性確保 駅周辺の活性化、魅力向上(浦安駅)
人と環境にやさしいバス交通の実現を目指す	低床式バス等のバリアフリー車の導入支援	高齢者や障がい者等のバス利用のし易さ向上による外出機会の増加 バス乗降時間の短縮による効率的なバス運行
	低公害バス(ハイブリッド車など)の導入支援	排気ガス等の低減
	モビリティ・マネジメント(M M)の導入	自家用車からバス利用への転換による交通渋滞の緩和

民間バス路線(東京ベイシティ交通)の利用者数



出典：平成19年度浦安市統計書