

表 2-1 地域における課題と対応の例

| 番号 | 地域における課題や施策の目的 | 対応方策・施策名など |
|----|-------------------|---|
| ① | 渋滞緩和 | 公共交通への転換 ・パークアンドライド (P&R) ²⁰ ・パークアンドバスライド (P&BR) ²¹ ・公共交通の利便性向上 ^{22 23} 荷捌き駐車場の確保 ²⁴ 駐車場案内の効率化 ²⁵ ITS 基盤情報システム ²⁶ |
| ② | 運用コストの削減、過疎化・合併など | オンデマンド交通 ^{27 28} バス路線の再編と IC カードの活用 ²⁹ |
| ③ | 多様な交通手段の選択 | マルチモービルシェアリング ³⁰ コミュニティサイクル ³¹ |
| ④ | バス待ち環境改善 | バスロケーションシステム ^{32 33} |
| ⑤ | 環境負荷低減、観光、高齢化など | 超小型モビリティの利用 ^{34 35 36} |
| ⑥ | 安全・安心 | 交通事故死ゼロへの取り組み ³⁷ 自転車道の整備 ³⁸ |

²⁰ 関連施策名：P&R 駐車場整備をはじめとした TDM 施策の推進（豊田市）

²¹ 関連施策名：主要バス停におけるパーク・バスライド（P&BR）駐車場の整備、乗継情報の提供（豊田市）

²² 関連施策名：優先レーン等による定時性を確保した基幹バスの運行（豊田市）

²³ 関連施策名：エコマネーと連携した共通 IC カード（豊田市）

²⁴ 関連施策名：ITS を活用した協働荷捌き駐車場の確保（豊田市）

²⁵ 関連施策名：ITS による駐車場の効率化の研究開発・実用化実験（柏市）

²⁶ 関連施策名：プローブ情報を核とした ITS 基盤情報システムの研究開発（柏市）

²⁷ 関連施策名：次世代公共交通システムの研究開発・実用化（柏市）

²⁸ 関連施策名：バス運行情報の提供及びデマンドバス化、バスロケーションシステムを全路線に導入（豊田市）

²⁹ 関連施策名：IC カード導入可能性調査（青森市）

³⁰ 関連施策名：次世代公共交通システムの研究開発・実用化（柏市）

³¹ 関連施策名：コミュニティサイクル導入検討（横浜市）

³² 関連施策名：バスロケーションシステムの導入（青森市）

³³ 関連施策名：バス運行情報の提供及びデマンドバス化、バスロケーションシステムを全路線に導入（豊田市）

³⁴ 関連施策名：地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両の開発促進（国土交通省自動車局）

³⁵ 関連施策名：環境対応車を活用したまちづくりに関する実証実験（横浜市）

³⁶ 関連施策名：パーソナルモビリティの導入（豊田市）

³⁷ 関連施策名：交通事故死者ゼロへの取り組み（豊田市）

³⁸ 関連施策名：自転車と人の共存を実現する自転車道の整備（豊田市）

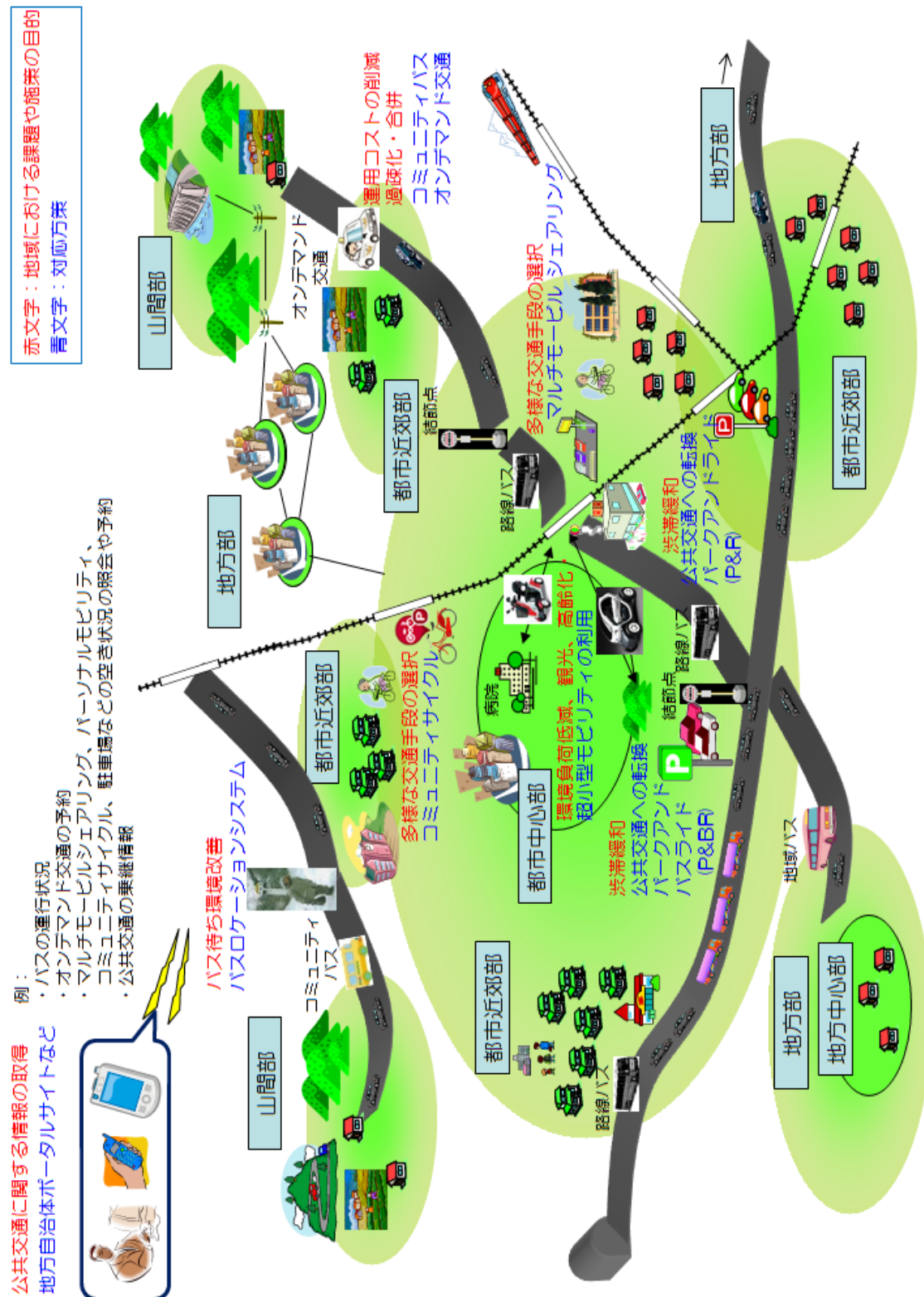


図 2-21 多様な交通手段の組み合わせの利用例の模式図(出典：ITS Japan)

本項では、自治体が抱える課題ごとに、他項で言及していない各都市で実施している代表的な取り組みを以下に記述する。

1) 渋滞緩和

市街地の渋滞緩和策の一つとして、自家用車の公共交通への転換が進められている。特に、移動手段を自動車に依存せざるを得ない豊田市では、自家用車から電車への乗り換えポイントとしての駐車場（パークアンドライド：Park and Ride）や、自家用車から路線バスへの乗り換えポイントとしての駐車場（パークアンドバスライド：Park and Bus Ride）を設置し、公共交通への転換を促している。また、コミュニティバス乗車時のエコポイントの付与や企業通勤バスとの運用連携による公共交通の利用促進も行っている。

2) 運用コストの削減、過疎化・合併など

過疎化や合併などをきっかけとし、各都市では住民に対する交通機関の確保が求められている。しかしながら、公共交通を維持するためには運用コストかかり、それを解消するための検討が必要になってきた。柏市では、コミュニティバスのオンデマンド交通への移行（詳細は後述）。豊田市でも 2005 年の近隣 6 町村との合併をきっかけに公共交通ネットワークを整備し、基幹バス、地域バス、オンデマンド運行（地域バスの一つの形態として実施）と、それぞれの地区の需要に合った種類のバスを組み合わせた運行を行っている（図 2-22）。



図2-22 豊田市におけるバス路線の拡充（出典：豊田市資料引用）

＜公共交通における情報通信技術の活用～オンデマンド交通の実用化～³⁹⁾＞

2005年に柏市に編入した旧沼南町の地域では公共交通としてコミュニティバスが運行されていたが、その費用対効果の改善が課題になっていた。そこで、コミュニティバスの代替手段となり、自家用車を利用しない（できない）市民が日常生活の移動に利用できるような、利便性と採算性の高い公共交通への転換の必要性が高まった。

タクシー車両を用いて行う柏市のオンデマンド交通は、複数の利用者のニーズを集め、新たな情報システムを用いて運行コースを計画して乗合運行するものである（図 2-23）。乗客の乗車希望日時と出発地・到着地の予約情報を、オンデマンド交通システムで処理し、効率的な運行計画（乗合）を作成して運行する。住民は、タクシーより安い料金で、乗りたいときに乗りたい場所（もしくはその近傍）での公共交通の利用が可能になり、市は、予約に基づく運行で乗車効率が高まり、運行支援費の削減が可能となる。柏市では、運行効率の向上により、タクシー事業者独自の商業ベースへの移行も期待している。

柏市では、地元の東京大学のシステムを活用して 2013 年 1 月より実証実験を開始した。沼南地域は狭い道路が多いことと、需要推定の結果から、本実証実験ではセダン型タクシー車両を利用することとした（図 2-24）。



図 2-23 従来の路線バス利用時とオンデマンド交通利用時の違い（出典：東京大学資料）



図 2-24 柏市でオンデマンド交通の実証実験に用いている車両（出典：柏市）

³⁹⁾ 関連施策名：次世代公共交通システムの研究開発・実用化（柏市）