

町民が利用したくなる 公共交通の整備、施策の推進

まつぶし公共交通Lab Bグループ



① 住民が思う課題は何か？

課題 1

バスの路線数・路線地域

(時間/路線(ダイヤ)/急行駅へのアクセス)

課題 2

バスの渋滞 (朝・夕・橋付近)

課題 3

高齢者の足の確保 (免許返納後等)

② その理由は何か？

課題1：バスの路線数・路線地域（時間／路線（ダイヤ）／急行駅へのアクセス）

- 北部のバス路線数が極めて少ない
- 駅～松伏～駅間の再検討が必要
（越谷レイクタウン駅間などの需要を考える）
 - ※ ただし、南桜井駅から松伏、そして越谷レイクタウン等
- 病院、買い物、役場等が点在し、
バスの1度の利用で目的を達成できない
- 越谷駅～松伏町間の路線があったらいい
- 最終バス時刻が早い（特にせんげん台駅間）



② その理由は何か？

課題2：バスの渋滞（朝・夕・橋付近）

- 朝夕の通勤・通学時の遅延が不安
- バスの到着時間が読めない

→ バス追跡アプリが利用できれば安心



② その理由は何か？

課題3：高齢者の足の確保（免許返納後など）

- 高齢者の方々の足の確保
- 高齢者の方々の積極的な外出の促進
- 高齢者の方々が気軽に外出できる料金体系の検討

→ バス利用が難しい高齢者に向けて
タクシー利用補助の充実化



② その理由は何か？

課題の内容を含むその他の理由、または課題外の理由

駅～駅への循環バス

南部と北部の分断

松伏に駅がない

東埼玉道路にLRTを

高速バスの本数

せんげん台駅へのバス本数

小中学生の通学の足の確保

バス運賃が高い

終バスが早い

北部のバス路線が少ない

バス運転手不足

気軽に免許返納できない

乗り捨て方レンタサイクルの導入

バス運転手の処遇改善

循環バスの復活

南桜井駅への路線確保

JR高速バスの活用

バス時刻表、路線図の英語標記

町内公共施設や買い物施設を回る循環バス

③ 解決方法の提案

a

1. サイクル&バスライド（バス利用の利便性向上）
→ 課題②の解決に向けて
2. バス路線（北部と南部を繋ぐ路線）
→ 課題①②③の解決に向けて

b

バスアプリの整備 → 課題②の解決に向けて

c

タクシー利用補助 → 課題③の解決に向けて

③ 解決策の提案

a – 1.1 : バス停への駐輪場の設置（サイクル&バスライド）

- 少し離れた位置のバス停を利用できる様にするために、バス停付近に駐輪場を設置する事で、バス利用を促進する。
- コンビニ・スーパーなど、更には緑の丘公園などの公共施設、各バス路線会社の敷地なども、駐輪場としてお借りする。
- 様々な市区町村で導入実績があり、好評のために拡大している例も。
→ 導入のある市区町村例 : 越谷市、三郷市、三鷹市、藤沢市、宇都宮市など

➡ 導入のメリットとデメリットは何があるか？

③ 解決策の提案

a – 1.2 : サイクル&バスライド導入のメリット

- バス停付近に自転車置き場を設置した場合
 - 今まで遠くて使えなかったバス停、路線を利用可能になる
 - 簡易的な自転車置き場であれば低予算で実現可能
- コンビニやスーパー、公園など、既存の施設に設置した場合
 - 施設の利用者増加の促進が期待できる

➔ **バス利用者の増加や、
地域活性化が期待できる**



③ 解決策の提案

a – 1.3 : サイクル&バスライド導入のデメリット

- バス停付近に自転車置き場を設置した場合
 - バス停近くに駐輪場を作るスペースがあるか不確定
 - 清掃や維持管理、不法投棄阻止など、管理や整備が必要
- コンビニやスーパー、公園など、既存の施設に設置した場合
 - 施設や店側との交渉が必要となる
 - 駐輪場の管理をどこの管轄とするか

➔ 駐輪場の管理をする人員確保の必要性



③ 解決策の提案

a – 2.1 : バス路線の見直し（松伏町北部と南部を繋ぐ路線）

- 松伏町の北部と南部の地域では、施設や交通の充実具合に格差が生じている。
- 特に役場や病院などの重要な施設に行く路線が、北部から向かうには不十分で、特に高齢者にとって不便では？

バス路線を見直して、南北の行き来をしやすくしたり、ターミナルとなるバス停をいくつか作って、乗り継いで目的地に辿り着ける仕組みを導入する事で解決を図る。

➔ 導入のメリットとデメリットは何があるか？

③ 解決策の提案

a – 2.2 : バス路線の見直しのメリット

- 高齢者の方々の足の確保に繋がる
- 北部の方々の利便性向上（買い物、病院、役場、公共施設の利用）
→ 松伏町の内需拡大、地域活性化
- コンビニやスーパーなど、商業施設の売上向上
→ 松伏町内の商業施設の維持に貢献
※ 売上低迷で、病院や商業施設が撤退される危険性を回避

➔ **バス利用増加で、町での経済活動を促進**



③ 解決策の提案

a – 2.3 : バス路線の見直しのデメリット

- バス事業者の利益確保ができるか
- 松伏町の補助がどのくらい必要か
 - 補助できる予算が、どの程度確保できるか

→ 長期的な目線で、バス事業者が運営可能で、尚且つ、利用者の利便性が確保できるのが望ましい



③ 解決策の提案

バス路線充実化や、利便性向上の案

現在バス路線がない、広域農道の道路を利用する事で、新規利用者の開拓は見込めないか

緑の丘公園、大正大学入口で、ジョイントできるバス時刻を設定する事はできるか → ターミナル化

バスターミナル化して、乗り継ぎで南北をバス移動可能にした場合、乗り継ぎ料金を割引して使いやすくできるか

通勤定期券の形で、バス全線フリーパス化
年間1万円程度のサブスクリプション

「レイクタウン駅 ⇄ 松伏町内 ⇄ 南桜井駅」や
「レイクタウン駅 ⇄ 松伏町内 ⇄ せんげん台駅」など、
駅から駅への循環路線で利便性の向上と、
南北の不便さを解消

マイナンバーカードでの認証を
可能にして利用者の利便性向上

停留所の駐輪場などを含めて、
公共交通機関利用のセールなどを検討

③ 解決策の提案

b - 1 : バスアプリの導入 【バス利用者のメリット】

- 利用者のアプリ導入は無料。
- バスの現在地・遅延状況確認、見える化。
- アプリの使用方法が簡単である。
- バス停、路線が分からなくても使用可。
- 英語標記も簡単にでき、外国の方（日本語が読めない方）の使用も可。



③ 解決策の提案

b - 2 : バスアプリの導入 【バス業者のメリット】

- 導入が簡単 → 9万円 / 1台 (親機)
GPS機能スマホ → 2,900円 / 1台 ・ 月 (ランニングコスト)
 - ・ 茨城急行自動車 (株) - バス31台 (89,900円 / 月)
 - ・ (株) ジャパンタローズ - バス24台 (69,600円 / 月)→ 初期導入費用は補助金の対象になる可能性が高い ※ 金額は概算
- 利用者の増加を見込める(待ち時間の減少により利便性の向上)
- アプリに広告を掲載させる事で、広告収入
→ バス車内広告と同じで、地元から募る → 宣伝効果



③ 解決策の提案

b - 2 : バスアプリの導入 【バス業者のメリット】

- バスの位置が把握できる。突発的な事故・事象にも即対応可能。運行管理面でもメリットがある。
- 金額が安いので、町の補助を受けることができる可能性が高い。
- バス路線が松伏町だけでなく、越谷市、野田市、春日部市(一部)にも跨るため、更に補助を受けやすいと考えられる。
(市・町は設置されているバス停の数で、費用を割ることもできる)
- 試験運転を設けることも可能。

③ 解決策の提案

b - 3 : バスアプリの導入【デメリット】

- スマホを持ってない方が使用できない。
- アプリの使い方に慣れる必要がある
 - 高齢者向けの講習会などで対策
- バス事業者は、どのように利用者にアプリを周知させるか？
 - 宣伝方法を模索する必要がある
 - ➡ ・ 町と協力して、イベント・講習会を開く
 - ・ バス停など、利用者が目につきやすいところに広告など

③ 解決策の提案

c-1: タクシー利用補助の見直し

- 現在のタクシー利用補助は、利用可能な対象と内容が厳しい
対象：75歳以上となる一人暮らしの方、及び 高齢者のみの世帯に属する方
交付：1年間で500円券を12枚
- 松伏町内で利用可能な「松伏交通」「飛鳥交通」の初乗りは、どちらも500円であり、病院やスーパーなどから遠い地域の高齢者の方々では、すぐに補助を使い果たしてしまう

➔ **対象と補助内容を見直すべきでは？**



③ 解決策の提案

c - 2.1 : タクシー利用補助の見直し案

- 現在、高齢者の方が1ヶ月に1回病院に行くとは仮定すると、500円のチケットが12枚では、往復分を考慮すると6ヶ月しか補助を使ってタクシーを利用する事ができない。そこで、往復分とその他買い物などの利用を考慮した内容を提案。

**対象：令和2年度中に70歳以上となる一人暮らしの方、
及び高齢者のみの世帯に属する方**

交付：1人年間16枚（1枚500円）

※ 但し、1回だけ追加で16枚を購入可能。

追加分に関しては、利用者7割負担（5,600円）とする

③ 解決策の提案

c - 2.2 : タクシー利用補助の見直し案

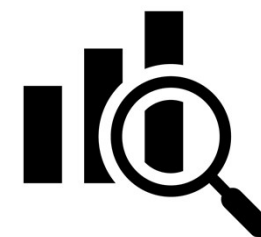
- 見直し案の場合、8ヶ月間の病院への往復が可能となり、更に残る4ヶ月の利用、更には買い物や趣味への利用も可能となり、松伏町の活性化に繋がる事を想定。
- 松伏町のタクシー利用者が、平成30年から令和1年で6,000人～7,000人の利用者数が減少。今後の減少数を考慮し、タクシー事業者への補助的な考えも含まれる。
 - ➔ 松伏町での公共交通は、バスとタクシーだけなので、事業者の継続性を視野に入れるべき

③ 解決策の提案

c-3: タクシー利用補助の見直し案のデメリット

- 松伏町の負担の増加
 - 単純に1人当たり4,400円の予算増加となり、
更には対象年齢の引き下げで、対象人数の増加する
 - 町の負担の増加により、補助の継続性が低下する事への危惧
- 利用者増加による、タクシー利用可能な台数を逼迫する可能性
- 補助をチケットではなく、マイナンバーカードなどによる電子認証制にして、利便性向上や他人への譲渡を防ぐ必要性(転売防止)

→ 今後、見直し案での利用者の
調査を、継続して進める必要がある



③ 解決策の提案

c - 4 : タクシー運賃の負担考察 (参考資料)

- 飛鳥タクシーの運賃体系を一例とした場合
 - 初乗り = 1.2km / 500円
 - 迎車料金 = 300円 / 1回
 - 超過料金 = 261m / 100円

運賃(迎車料金含む)	利用料金	利用距離
初乗りのみ	300円	1.20 km
800円 ~ 1,300円	500円	2.50 km
1,300円 ~ 1,700円	700円	3.54 km
1,701円 ~ 2,000円	1,000円	4.33 km
2,001円 ~ 2,400円	1,300円	5.37 km
2,400円 ~ 2,800円	1,600円	6.43 km
2,800円以上	運賃 - 1,600円	-