

9. 情報提供

【方針】

移動についての分かりやすい情報を、誰もが、どこにいても、簡単に手に入れることができる仕組みを創り、あわせて町民の交通問題等の意識を高める。

- 町民・交通事業者・行政それぞれの意見や情報などを、常に伝え、知ることが可能な広報手段・施設の充実を図る。
- 公共交通施設やまちなかの公共サインは、都市景観にも配慮し、ユニバーサルデザインを採用入れたものとする。
- 公共交通の利用促進に繋がる、公共交通マップ、時刻表、案内板や運行情報などはITS技術も取り入れた様々な方法で広く提供する。

【参考事例】

■交通・観光・地域など総合的な情報提供システム（例：みちなびとよた）



←【バリアフリー経路情報】



←【バス運行情報】↑



←【交通事故多発地点情報】



■駅バリアフリー情報（例：名古屋鉄道 HP）

黒笹
くろささ
KUROZASA

＜豊田線／黒笹＞

- ご連絡先: 0565-32-0336(豊田市駅)
- 住所: 〒470-0201 愛知県西加茂郡三好町黒笹縄手36の2

● 駅設備情報

※車いすでご乗車の場合は、前日の18時まで上記連絡先までご連絡ください。駅係員がお手伝いさせていただきます。なお、時間帯や区間によってはご希望にそえない場合もございますので、あらかじめご了承くださいませ。

施設名	設置の有無	備考
車いす対応エレベータ	○	
エレベータ	—	
車いす対応エスカレータ	—	
エスカレータ	—	
車いす対応トイレ	○	
トイレ	○	
オストメイト対応トイレ	○	
ベビーシート対応トイレ	○	
車いす対応スロープ	—	
車いす対応チャェア	—	
誘導ブロック	○	
点字運賃表	—	
点字券売機	○	
駅員無配置駅	○	ご連絡先: 0565-32-0336(豊田市駅)

■まちなかサイン・施設周辺音声案内板



■バスターミナル総合案内所（例：浜松駅前）



■公共交通案内システム



写真：相模原駅（出典：かがつ（株）HP）

■バスロケーションシステムの事例

GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等によりバスの位置情報を提供するシステム



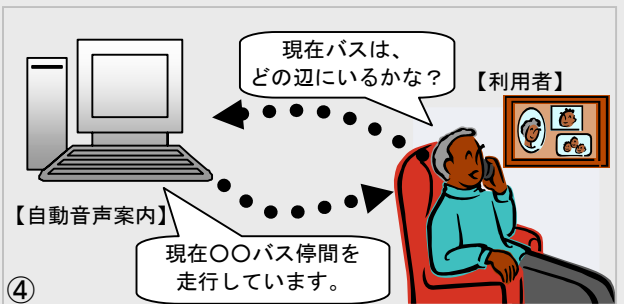
①



②



③



④

- ①駅改札口に設置したバス案内板（名古屋市）
②三好町さんさんバスのバス接近情報

- ③三好町さんさんバスの携帯電話による情報サービス
④三好町さんさんバスの電話による運行情報サービス



■バスマップ・時刻表



■バスマップ・周辺施設案内

10. 公共交通利用促進

10.1. 利用促進の考え方

【利用促進の考え方】

公共交通の利用を促進・増大させるために、単なるPRに留まらず、公共交通に関わるサービスレベル全体を向上させる。

【利用促進の側面】

- 公共交通の路線・運行
- 公共交通の走行環境
- 公共交通に関わる情報提供
- 公共交通に関わる施設機能
- 公共交通に関わる料金制度
- 市民の公共交通に対する意識

あらゆる側面からサービス・機能・意識等を向上させる

10.2. 対応すべき優先課題

これまでの調査結果などから、利用促進上の重要な課題・改善すべき点は以下のとおりである。

● 公共交通の路線・運行

- ・ 運行本数の増加
- ・ 運行時間帯の延長
- ・ 路線・駅・バス停の新設・再編

● 公共交通の走行環境

- ・ バスの遅延対策

● 公共交通に係る情報提供

- ・ 運行情報提供

● 公共交通に係る施設機能

- ・ バスの乗り心地向上
- ・ バス停施設（上屋・ベンチ）の整備
- ・ 駐輪場の設置
- ・ バリアフリー化

● 公共交通に係る料金制度

- ・ 料金の改善
- ・ 料金の支払方法

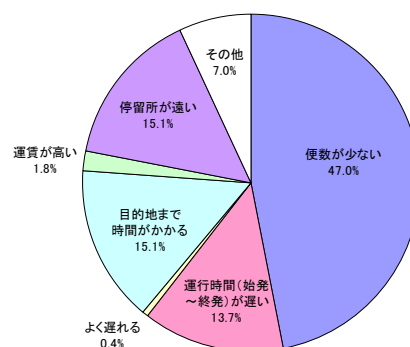
● 市民の公共交通に対する意識

- ・ 年代によって利用意識が低い

■ 求められる公共交通の改善項目

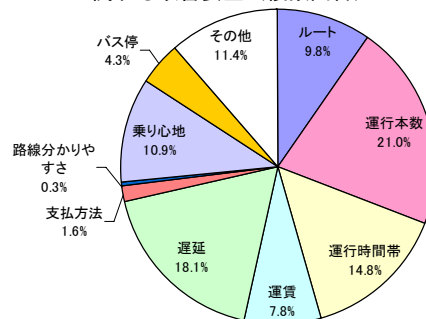
【H17 行政評価住民アンケートより】

さんさんバスの不満理由



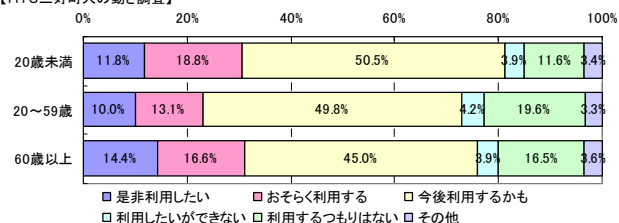
【H13・17 バス利用者アンケート調査より】

バスに関する改善要望（複数回答）



■ バス改善による利用意向：非バス利用者

【H18三好町人の動き調査】



10.3. 公共交通利用促進策の内容

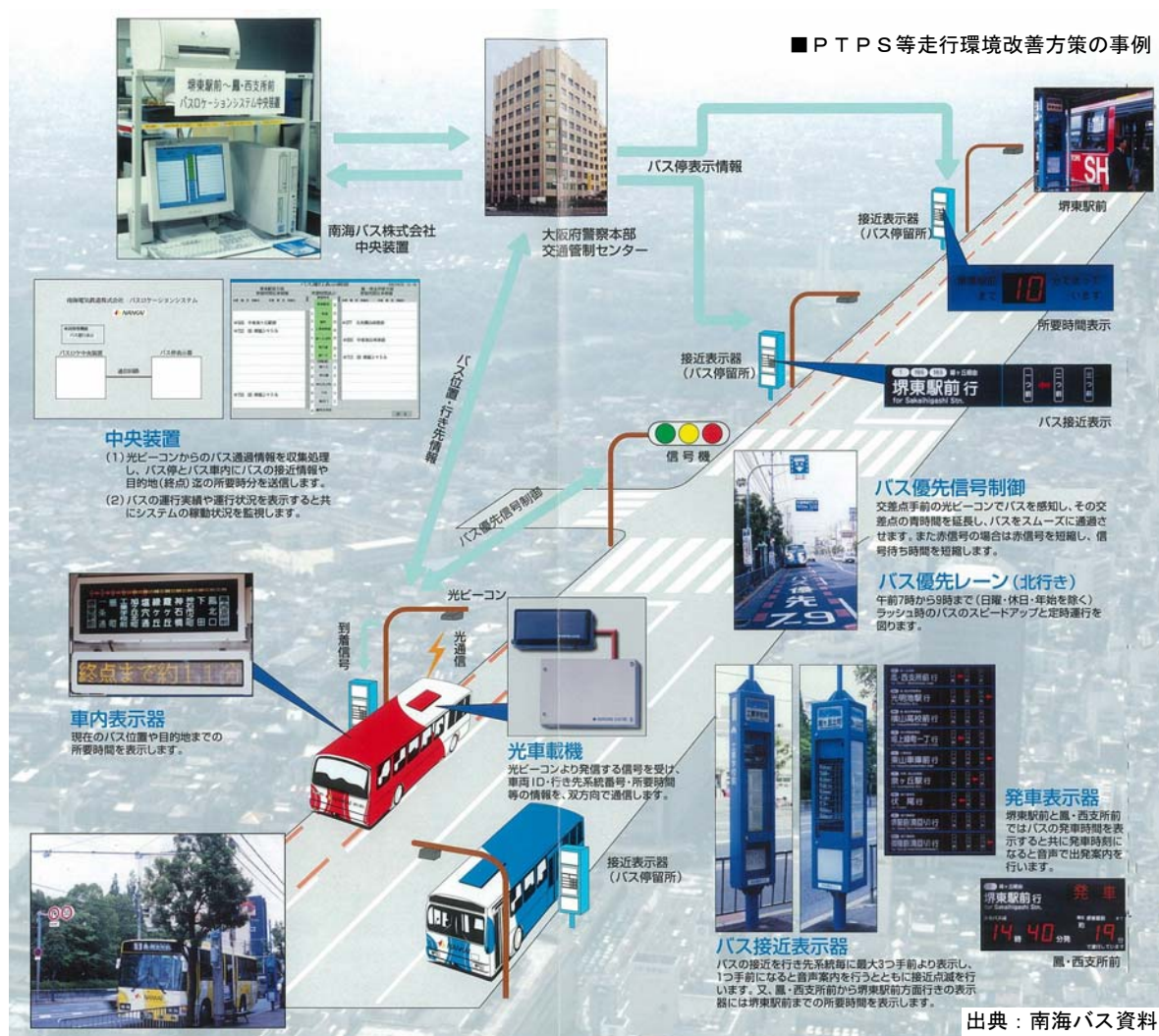
以下に、三好町において公共交通の利便性向上として考えられる主な公共交通利用促進策を示す。

区分	促進施策	概要	期待効果
路線・運行	基幹公共交通ネットワークの展開	人の流動に応じた交通圏全体に広がる鉄道・バスの公共交通をネットワークとして形成。	・圏域内全体の一体性向上
	バスの運行頻度 運行時間帯の拡大	バスの運行本数の増大、始発・終発時間帯を拡大。	・公共交通への転換、利用者の増大 ・住民の生活行動の拡大
	端末路線の展開	基幹公共交通の端末交通として、バス、乗合タクシー等を地域の実情に応じて展開する。	・住民の生活交通確保
走行環境	バス専用・優先レーンの導入	ラッシュ時等にバス以外の車両の進入を規制する。	・バスの定時性確保 ・バスの速達性向上
	バスベ이의改善	テラス型バスベいの導入や、バスベイ延長をバス一台分延長するなど、バス停車帯を改善。	・バス停歩道の接道状況向上 ・バスの出発円滑化
	公共車両優先システム（PTPS）の導入	バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行う。	・バスの遅延低減 ・バスの定時性確保
	デマンド（呼び出し）システム	迂回を伴う路線など、呼出システムなどで利用者がいる場合のみバス停に向うことができるシステム。	・バスの遅延低減 ・運行の効率化
	道路の拡幅・交差点の改良	右折帯設置のための道路拡幅や、分離帯移設等による交差点改良を行う。	・道路交通の円滑化 ・バスの定時性確保 ・渋滞等の緩和による環境負荷の低減
情報提供	中量軌道輸送システム等の導入	新交通システム、ガイドウェイバス、路面電車など、鉄道とバスの中間的な輸送量を担う交通機関で、一般的には道路空間に専用の走行路を設ける。	・定時性及び速達性の向上 ・バスを超える大量輸送 ・まちの活性化
	バスロケーションシステムの導入	バスの走行位置や主な行き先までの予想時間などの情報を、バス停や携帯電話、インターネット等を通じて利用者に提供。	・バス待ちの不安、イライラを解消 ・時間の有効的活用
	公共交通案内システムの導入	行きたい場所へのバスの乗り場や発車時間、または駅・バス停周辺の案内などの総合的な情報提供システム。	・公共交通が分かりやすく、利用しやすくなる
	総合案内所の設置	目的地までの最適な公共交通の情報を提供する。	・初めて訪れる人でも不安なく移動できる
施設機能	明確な料金表示	バス停やバス車内に乗車区間の運賃を表示する。	・初めて使うバス路線でも料金面で不安なく乗車できる
	交通結節点の整備	複数の交通機関が接続する地点で乗り換え等に利便な機能の整備。	・交通機関の乗換利便性向上
	P & R用駐車場の整備	交通不便地域での公共交通アクセス機能の向上や、都心地区への自動車流入の削減を目的に、公共交通機関への乗換のための利便性の高い駐車場を整備する。	・公共交通への交通手段転換 ・環境負荷の低減
	駅・バス停留所施設の改良	駅構内のバリアフリー化や、バス停の上屋、ベンチなどを設置。	・快適性の向上 ・待ち時間の不便さの軽減
住民意識	駐輪場やアクセス道の充実	駅・バス停付近での駐輪場整備や、駅・バス停に至るまでのバリアフリーな歩道等に改善。	・バス停アクセスの利便性 ・安全性や快適性を増進
	人と環境に優しいバス車両の導入	ノンステップバス、リフト付バス、ハイブリットバス、CNGバス等の導入	・バスが乗り降りしやすくなる ・環境負荷の低減
	エコポイント・エコシールとの連携	人々のエコ行動等による効果を目に見える形で表し、環境負荷の小さい公共交通の利用促進を図る施策。	・住民意識の向上
	バス停・車両のデザイン等の工夫	地域に密着した公共交通とするための工夫（バス停名、バス停・車両デザインなど）。	・住民意識の向上 ・公共交通の愛着やイメージが高まる
住民意識	啓発活動の実施	バスをはじめとする公共交通の利用促進に向けたPR・イベント、アンケート調査等の実施など。	・デザインの統一による分かりやすさ向上 ・住民意識の向上 ・公共交通サービス要望・改善の把握
	教育現場との協働	学校教育等を通じて、総合的な交通体系の中での公共交通の役割や重要性を子供の時から学び、考え、体験させ、公共交通に対する意識を高める。	・住民意識の向上
	TDM施策（交通需要マネジメント）	自動車利用者の行動を変えることにより、道路渋滞をはじめ交通問題を解決する施策	・住民意識の向上 ・自動車利用の削減

10.4. バスの走行環境の改善策

■ P T P S (Public Transportation Priority Systems) の概要

- ・ バスが交差点に近づくと、手前に設置された光学式車両感知器がバスの接近を感知し、進行方向直近の信号機について、赤信号の短縮・青信号の延長を行い、バスの運行を円滑にする。
- ・ バス専用レーンに設置された違反車両認識装置により、バス専用レーンを走行する違反車両を検出し、前方にある情報板にて警告を行い、排除することでバスの運行を円滑にする。
- ・ 交差点に設置された監視カメラにより、バス専用レーンに違法駐車する車両を監視し、音声警告による排除を行い、バスの運行を円滑にする。



10.5. 情報面からの利用者支援策

■ 公共交通案内システム



バス等の公共交通に関する総合的な案内システムで、鉄道駅周辺等に設置し、バス停位置、発車時間、料金、運行状況などを様々な情報を提供し、ニーズに応じた検索システムなども備えるものもある。

写真：

左／東川口駅（出典：国際興業 HP）

右／相模原駅（出典：かがつう(株)HP）

■バスロケーションシステムの事例

- ・GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等によりバスの位置情報を提供するシステム



①



②



③

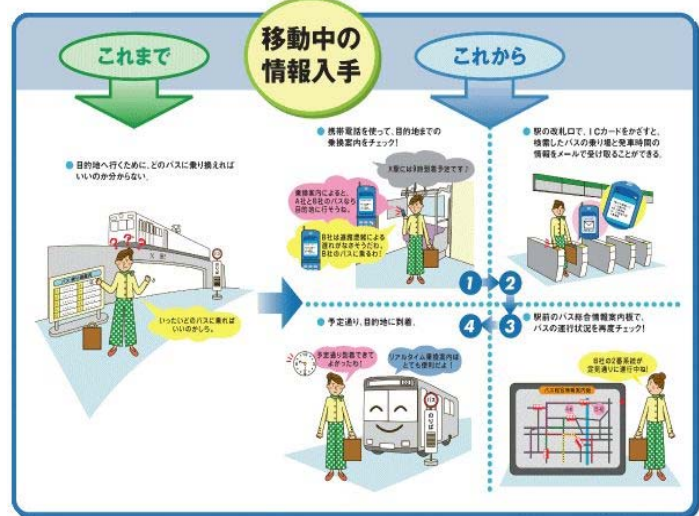
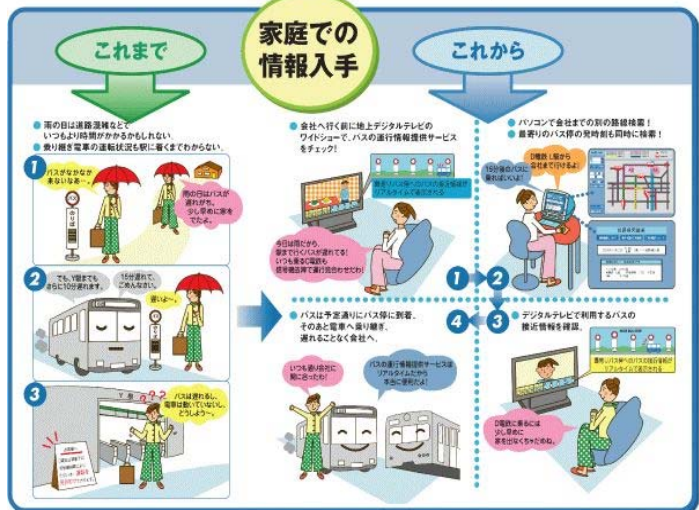


④

- ① 鶴舞駅改札口に設置したバス案内板（名古屋市）
- ② コミュニティバス「すまいる」のバス接近情報（福井市）
- ③ 携帯電話によるバス運行位置情報（出典：<http://www.co-edo.com/>）
- ④ インターネット上でのバスの運行位置情報（さなげ足助バス）

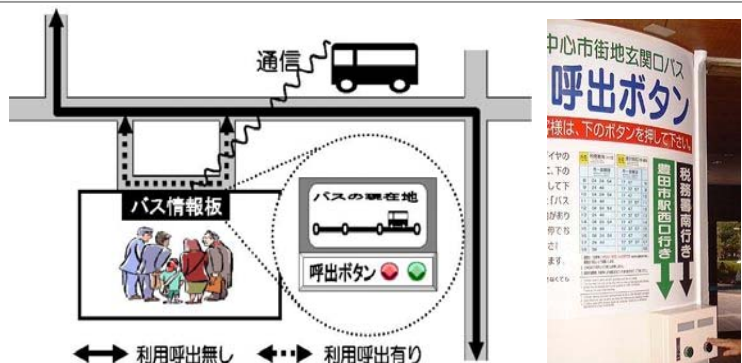
【公共交通情報の情報の活用イメージ】

出典：国土交通省HP



■バス呼び出しシステムの事例

- ・利用者が呼び出しボタンを押すことにより、バスがそのバス停に寄るシステム。
- ・施設内へのバス乗り入れ等に有効で、遅延が生じている状況で当該バス停に利用者がいない場合などは、施設内に入らず効率的な運行ができる。

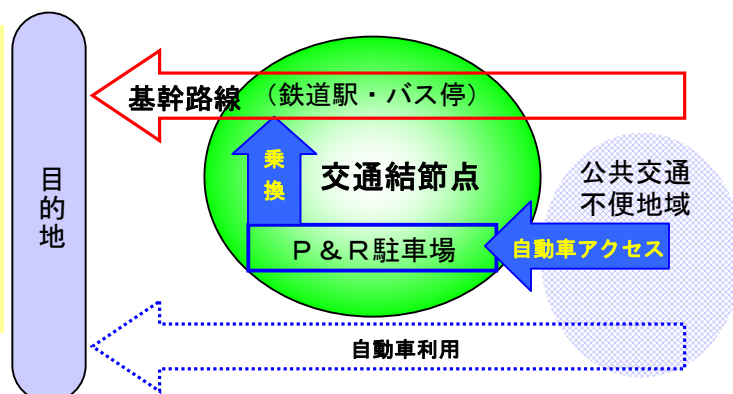


10.6. 施設面からの利用者支援策

(1) P & R 駐車場設置

【P & R 駐車場の目的】

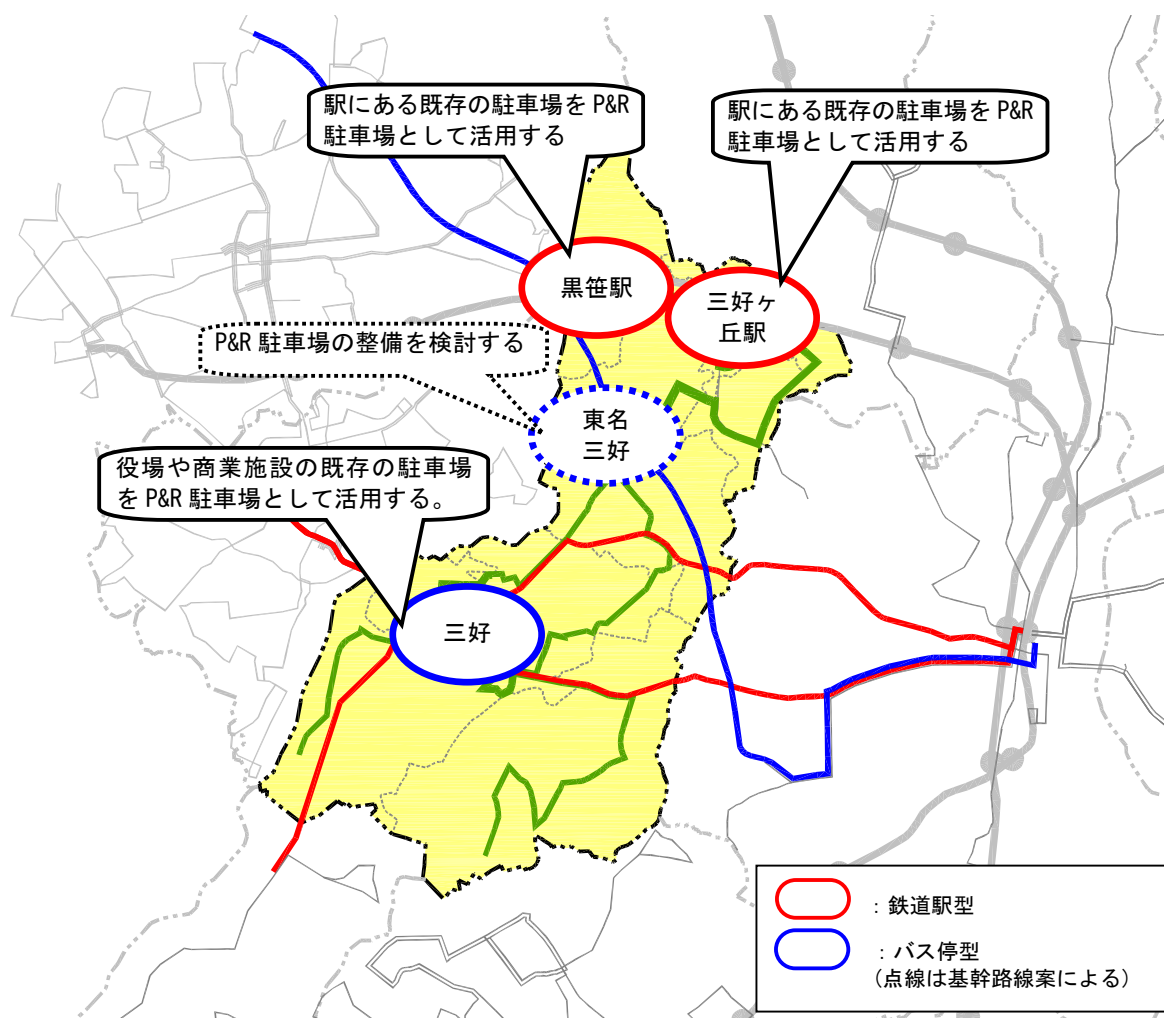
- ・ 過度な自動車利用の縮減
(公共交通への転換)
- ・ 都心地区への自動車流入の削減
- ・ 公共交通サービスの低い地域
におけるアクセス機能向上
- ・ 公共交通利用の促進



■ P & R 駐車場の設置について

公共交通との乗換が便利である地点で、既存の用地が使える場所が望ましい。

■ (参考) P & R 駐車場を整備する交通結節点候補



(2) バスベイ・バス待合施設

■バスが走行・停車しやすいバスベイ形式

【テラス型バス停】

- ・ バスの発車がスムーズになる。
- ・ バスの乗降がしやすくなる。
- ・ 乗客の安全が確保できる。
- ・ 自動車交通に影響が生じる

【新型バス停（斜め停車）】

- ・ バスの停留所への正着を容易にし、バスと歩道との距離が短くなるよう切り込みの形状を工夫したもの。
- ・ 歩行空間やバス待ち空間を広く確保できる。
- ・ バスの右側後方が車道側にはみ出す、バスの運転席から後方が確認しにくいといったデメリットがある。

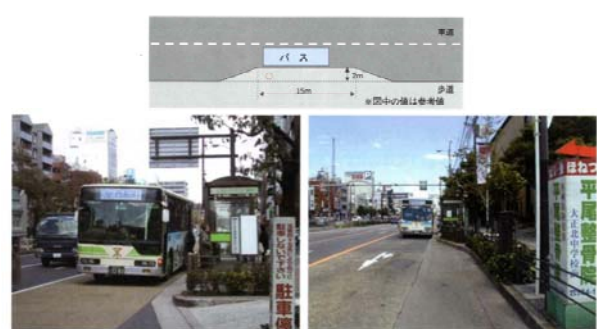
— 【タイプ別概要と事例】 —

(バスベイ型)



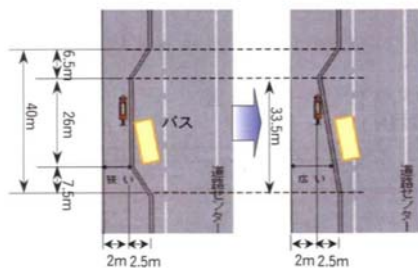
バスが停車帯に入り込むため、歩道が狭くなることがある。

(テラス型)

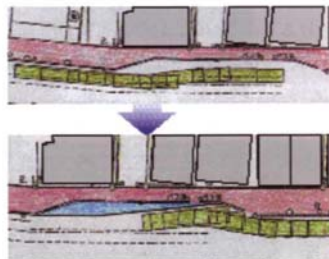


バスの停車中は後続車の通行が困難になる。広い路肩や停車帯を持たない道路では、停留所付近では1車線分の通行ができないので、交通容量が減る。

(新型バス停（斜め停車）)



歩行空間、バス待ち空間の確保



バス車両の接近性の向上



一般的な形状のバスベイ



新型バスベイ

バスベイ型で切り込みの長さを広くとれる場合に、バスの正着を容易にし、バスと歩道との距離が短くなるよう切り込みの形状を工夫したもの。

ただし、ベンチや上屋等停留所付属施設を設置する場合、歩道の幅員、歩道の幅員が狭くなる可能性がある。また、バスの停車中は後続車の通行が困難になる。

出典：道路の移動円滑化ガイドライン

A photograph of a Car Lots car dealership. The building has a large yellow sign with the 'Car Lots' logo. Several cars are parked in the lot, and a yellow canopy is visible in the foreground.

The diagram illustrates the use of IC cards for transportation and shopping. On the left, a bus is shown with an arrow pointing to an 'ICカード読取装置' (IC card reader) and a speech bubble saying 'ICカードをかざすだけ！' (Just hold the IC card!). Below the reader is another bus, and a double-headed arrow between them is labeled '異なるバス事業者間でも！' (Even between different bus companies!). The bottom left is labeled 'バス' (Bus). In the center, a person is shown at a 'カード購入' (Card purchase) machine, with a speech bubble saying 'カード購入' (Card purchase) and another saying '鉄道でも！' (Even on the train!). To the right, a train is shown, and the bottom right is labeled '駅での物販等' (Shopping at the station, etc.). A speech bubble near the station says 'ショッピングでも！' (Even shopping!).

[illegible][illegible]

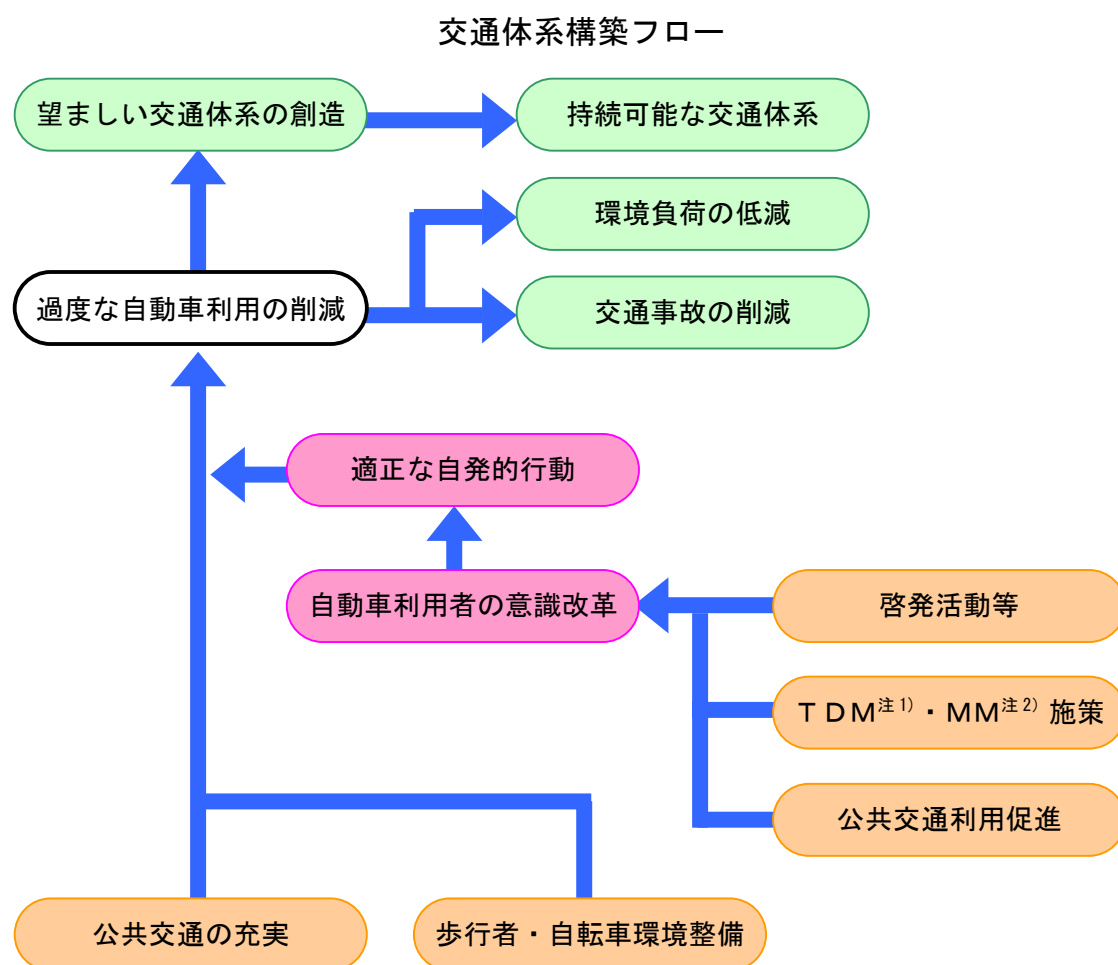
80

11. 適正な自動車利用

【方 針】

環境負荷、交通事故の増大等の、過度な自動車利用の問題点を誰もが認識し、適正な自動車利用方法を自ら考え行動する。またその受け皿として、公共交通の利便性向上や歩行者・自転車の歩行・走行環境整備を促進するとともに、町民意識の向上のため様々な啓発活動・施策を継続的に実施する。

- 歩行者・自転車の環境整備と公共交通の利便性向上を図り、選択性の高い交通体系を構築する。
- 自動車交通の削減に向けたTDM施策などは町民、企業などと連携し積極的に取組む。
- 自動車利用者だけでなく、広く町民に対して、様々な啓発活動を継続的に展開し、自動車交通問題に対する意識向上に努める。



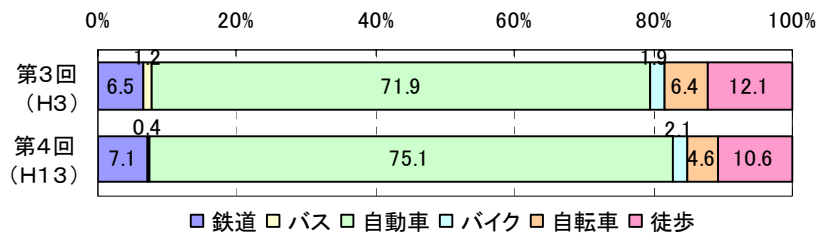
注1) TDM：交通需要マネジメント

都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和するため、道路利用者の時間変更、経路変更、手段変更、自動車利用の効率的利用、発生源の調整等により、交通需要を調整（交通行動の調整）する手法。

注2) MM：モビリティマネジメント

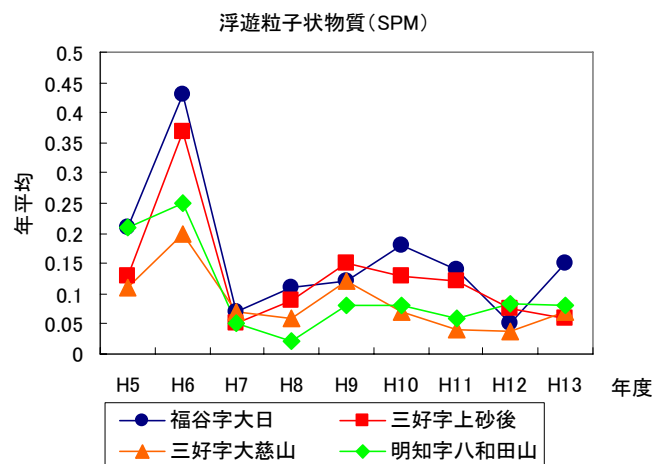
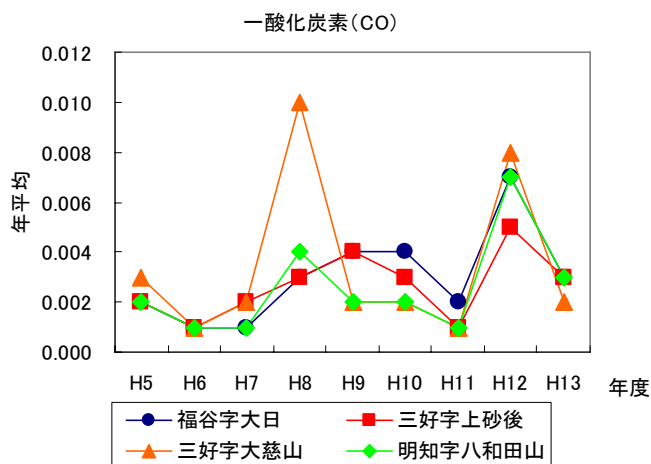
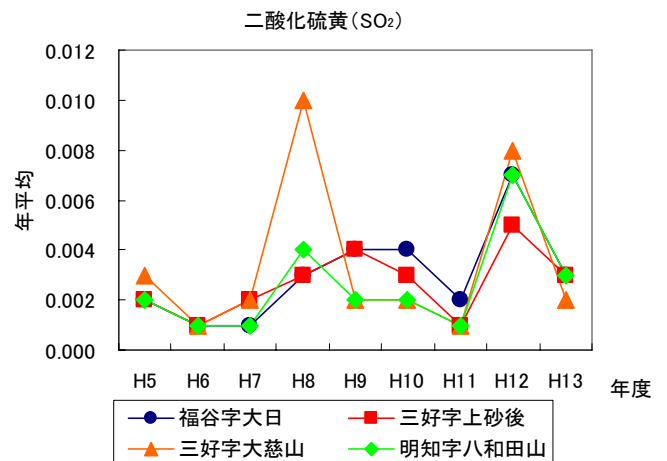
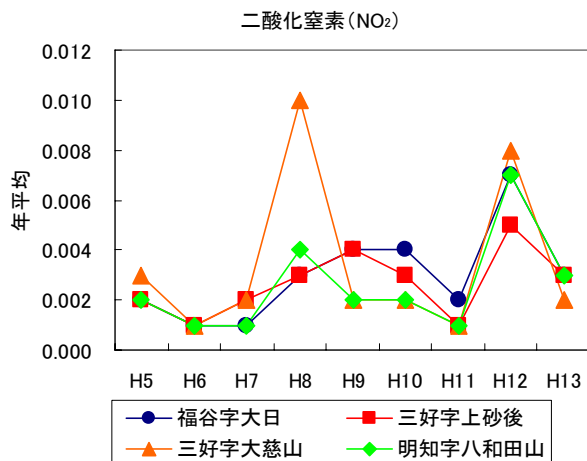
コミュニケーションにより、個人や企業のひとり一人の交通行動を見直し、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換、時間や経路の変更などを進めることにより、環境の改善や地域の活性化を目指すもの。

■代表交通手段分担率（パーソントリップ調査）



■大気汚染物質の経年変化（資料：三好町資料）

- ・ 平成 12 年から環境基準が変更となっている。
- ・ 平成 14 より測定地点が変更したために経年変化が見ることができる平成 13 年までとした
- ・ 二酸化窒素、二酸化硫黄、一酸化炭素に関しては、各年全て環境基準を達成している。



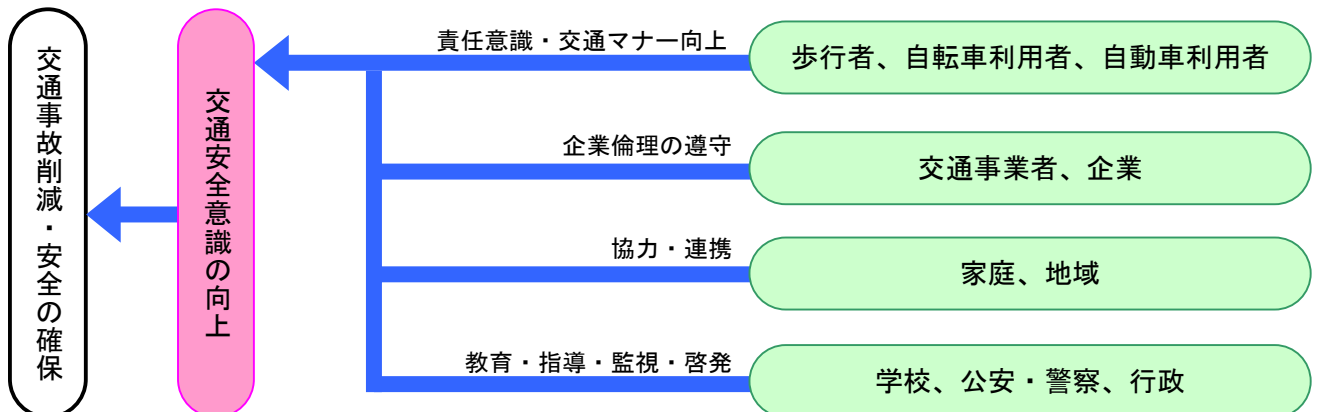
注) 福谷字大日：上伊保知立線 三好字上砂後：153 号バイパス
 三好字大慈山：和合豊田線 明知字八和田山：名古屋三好線

12. 交通安全意識

【方針】

誰にとっても安全な交通環境を実現するために、危険箇所へのガードレールや歩道の設置、道路改良といったハード面の交通安全対策とともに、マナー面も含めて交通に対する意識を向上させる。

- 地域住民や児童を対象とした交通安全教室などを実施し、町民の交通安全意識を高める。
- 違法駐車・駐輪防止に関する啓発活動を強化・継続し、利用者の交通マナー向上を図る。



■三好町内の主要交通事故発生箇所

