

## バス交通の再編によるバランスの取れた地域交通の実現に向けた取組 [埼玉県三郷市]

定時性やサービスの偏在による問題があったバス交通を、目的意識を明確にした調査や綿密な路線網の検討に基づく関係機関への精力的な調整により、民間のバス事業者による使いやすい路線網に再編した。

### キーポイント:市民の強い要望を背景に、民間のバス事業者との調整によって、路線バスによる使いやすいバス路線網に再編

#### ○動機

三郷市内のバス交通は、

- ・路線ごとの距離が長く、朝のラッシュ時には、渋滞により定時性が確保できない。
- ・住宅地の拡大に対応できておらず、バスサービスの地域による格差が大きい。

などの問題があり、市民や議会でバス交通の改善の要望が多かった。

このような状況の中で道路運送法の改正が施行され、新規参入に意欲のある事業者がおり、また既存のバス事業者の理解もあったことから、バス路線を再編するための環境が整っていた。

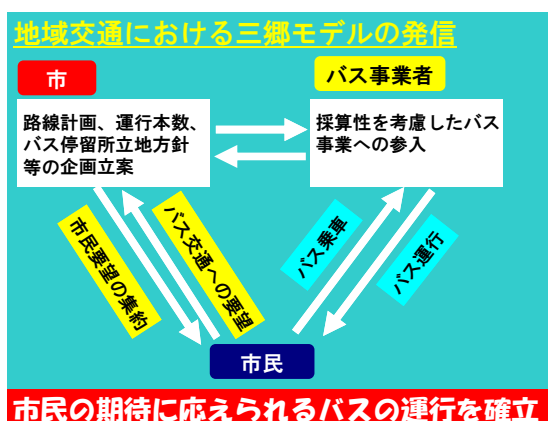
これに、つくばエクスプレスの開業、大型商業施設の立地、再開発等、三郷市内の交通を巡る状況の大きな変化が確実視される状況が重なり、機運が盛り上がっていた。

#### ○基本的な考え方

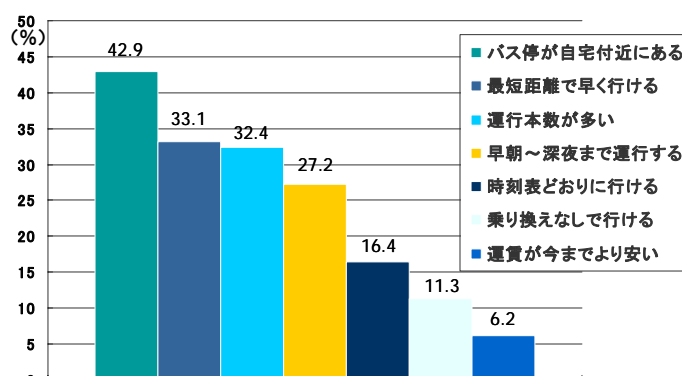
三郷市によるコミュニティバスの運行を要望する声もあったが、従来の地方自治体の運営によるバスに対して、以下の疑問があった。

- ①電気、ガス等、ほとんどが民間企業、公営企業であるのに、何故バスだけ地方自治体が一般会計で運営しなければならないのか。
- ②地方自治体による運営では、予算の持続的確保が担保できず、不安定ではないか。
- ③民間のバス会社が運行できるような提案をすれば、地方自治体が運行する必要はないのではないか。
- ④公共施設を循環するだけのバスは、効率が悪く、必要ないのではないか。
- ⑤昼間の時間帯(9～17時)に1時間に1本程度の運行では、住民が満足するサービスは提供できない。
- ⑥運賃は100円でなければならないのか。

バス事業者と自治体が如何に同じ方向性で地域の交通を考えていくかが重要。両者とも「公共サービスを提供する」というところでベクトルを同じくすることができる。



バスを利用する場合に重視する条件（複数回答）



## ○調査の実施

これらの疑問に対して、取組の方向性を想定した上で、その妥当性の確認及び市民の声を把握するために、以下の調査を実施した。

この際、「要望」ではなく「交通行動がどう変化するか」を把握することに留意した。

- ①無作為抽出アンケート : 市民の相対的なニーズ、交通行動の把握
- ②公共施設利用者アンケート : 公共施設利用者のニーズの把握(循環バスは必要か)
- ③自転車置き場利用者アンケート : 自転車からバスへの交通行動の変更可能性を確認
- ④グループインタビュー調査 : アンケートで把握できない市民の声を把握

### 調査結果

#### ◇市民がバスに求めるもの

- > 移動の実所要時間の短縮 = 速達性の実現
- > 時間通りに来て、時間通りに到着 = 定時性の実現
- > 運行時間帯が幅広い(昼間だけでなく、通勤・通学時間帯も運行)
- > 運行本数が多い(1時間あたり4本程度)
- > 自宅の近くにバスの停留所がある
- > 運賃は150円程度までなら負担可能

#### ◇市民がバスで移動する範囲

- > 自宅から目的の鉄道駅まで
- > 生活するコミュニティ内、又は隣のコミュニティ内

## ○対策の方向性

調査結果を踏まえて、目指すべき方向性を以下の通りとした。

- ①「公共施設循環バスが必要」という声が出ないようなバス路線網を構築する。
  - ・ 1~2回の乗り継ぎで市内どこでも行ける(=誰もがバスを選択できる)
- ②身の丈にあった計画とする。
  - ・ バスの運営方法は地域とバス会社の協議による(自治体、バス事業者、市民がつくりあげるバス)
- ③地域における相互扶助制度(ローカルルール)により運営する。
  - ・ 市民はバスを必要と言っているのだから、路線ができればしっかり乗ってもらう
  - ・ みんなが乗れば、採算が期待できる(運賃でペイできる)
  - ・ 便利なバス(=サービスの良いバス)は地域が買う

地域に愛されるバス・地域の貢献できるバス  
利用者が便利と感じ、利用され、採算性の高いバス

II

地域コミュニティバス※を中心とした路線バスネットワークの構築

### <キャッチフレーズ>

バスを便利に まちを元気に  
つながる 拡がる 生活空間  
地域コミュニティバス※ 三郷市から発信

※地域コミュニティバス：  
コミュニティ内をきめ細かに回り、高頻度に短いルートで市民が利用する5つの鉄道駅  
(三郷、新三郷、吉川、松戸、金町)にアクセスするバス

## ○検討体制

- ・検討会議は設置せず、市の担当職員が自ら必要な情報の収集、コンサルタントやバス事業者との調整を実施(検討会議は、各地域の利害調整に終始する恐れがあるため、設置せず。)

## ○運行計画の策定

### ◇ルート設定

- ・市の担当職員自ら、都市計画図を基に路線を検討
- ・幹線道路ではなく生活道路中心にルートを設定(=渋滞を避けることで、定時性も確保できる)
- ・利用者の立場でルートを変更(バスの車庫まで→駅まで延伸、団地の真ん中を通るルートに変更、市役所経由を増便)

### ◇バス停へのアクセス向上

- ・サイクルアンドバスライドの促進のため、自転車置き場を増設(公共交通と自転車の連携強化、バス停留所まで遠い人の利便性向上)

### ◇運賃

- ・分かりやすさを考慮して、50円刻み(長距離路線では30円刻み)の運賃を採用

## ○運行主体

- ・運行主体は、民間の交通事業者
- ・まず市で概略の計画を作成し、運輸局が調査した需要予測とともに、交通事業者に対して「市民の声を踏まえたバス交通再編計画」として提案
- ・交通事業者は、提案された内容に基づき、手を挙げて、4条申請による一般乗合のバス路線を開設。
- ・このような方法とすることで、交通事業者としては、開設路線沿線の住民と継続して運行することの約束をすることになるとともに、住民に対して「乗ってくれないのは約束不履行ではないか。」と言えるのではないかと考えている。
- ・複数の事業者が同じルートで運行しようとする場合には、事業者の間に入って調整する。

## ○ハード整備

- ・運行計画の策定に当たっての調査結果を基に、必要な施設整備を道路や駅前整備事業の担当部局に提案。一部は実現し、渋滞緩和(=定時性向上)効果も挙げている。
- ・信頼されるバスとするためには、道路管理と交通管理の向上が不可欠。(道路運送法の範囲外の環境整備を行うことが重要。)

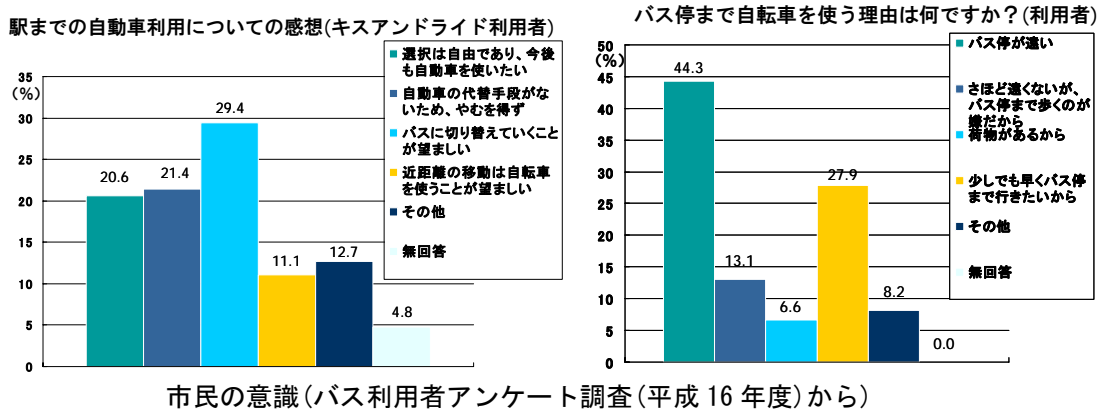
## ○情報提供

- ・公共交通情報の提供システム(ディスプレイの設置)を整備
- ・バスガイドブックの作成



## ○効果

- ・市民意識調査 改善前＝「改善して欲しい施策」33.7%(1位)  
改善後＝「良くなったと思われる施策」46.1%(1位)
- ・バス利用者が増大(21万人/月)＝市民の外出頻度が増加(バス利用者の44%)
- ・ラッシュ時のキスアンドライド(送迎マイカー)が減少(三郷駅で55%減)
- ・駅周辺の渋滞が緩和
- ・地域コミュニティバスをPR媒体として活用
- ・運行は、ほぼ定時性を確保



## ○補助制度の有効活用

これまでに、以下の補助事業を活用

- ・TDM(交通需要マネジメント)実証実験制度  
※再編後の運行開始当初の事業者リスクの軽減、市民が求める運行本数、バス停の数などのサービスを提供するために活用。経営基盤づくりと事業者の自立を促すことに役立った。
- ・EST(環境的に持続可能な交通)モデル事業

## ○今後の方向性・課題

以下の①②によりマイカー利用からバス利用への転換を促進することで、渋滞緩和によるバスの走行環境の改善(定時性の確保)、幹線道路へ通過交通を誘導することによる自転車・歩行者の通行環境の改善を図る。

- ①バスサービスの分かり易さ向上
  - ・路線の改善(幹線・支線による路線体系を構築し、サービス密度を向上)
  - ・運賃及びバス停の位置、名称、表示板の統一
  - ・情報提供の一層の充実
- ②自転車利用の促進
  - ・走行環境の整備
  - ・短距離移動での自転車利用を推奨
  - ・サイクルアンドバスライドの自転車置き場の整備

[埼玉県三郷市交通課]