

事例5：地域循環バス調査（三郷市） （市域内の総合的なバス交通計画）

<本事例の特徴>

実態調査：無作為抽出調査、公共施設利用者アンケート、自転車駐車場利用者アンケート、グループインタビューといった、複数の調査結果をもとに、市民のバスに関するニーズ等を把握した。

施策提案：路線バス再編計画（地域コミュニティバスの新設、既存バス路線の改善）を提案した。

施策評価：TDM実証実験の一環として地域コミュニティバスの運行を行い、その導入効果を分析した。

（1）調査の全体構成

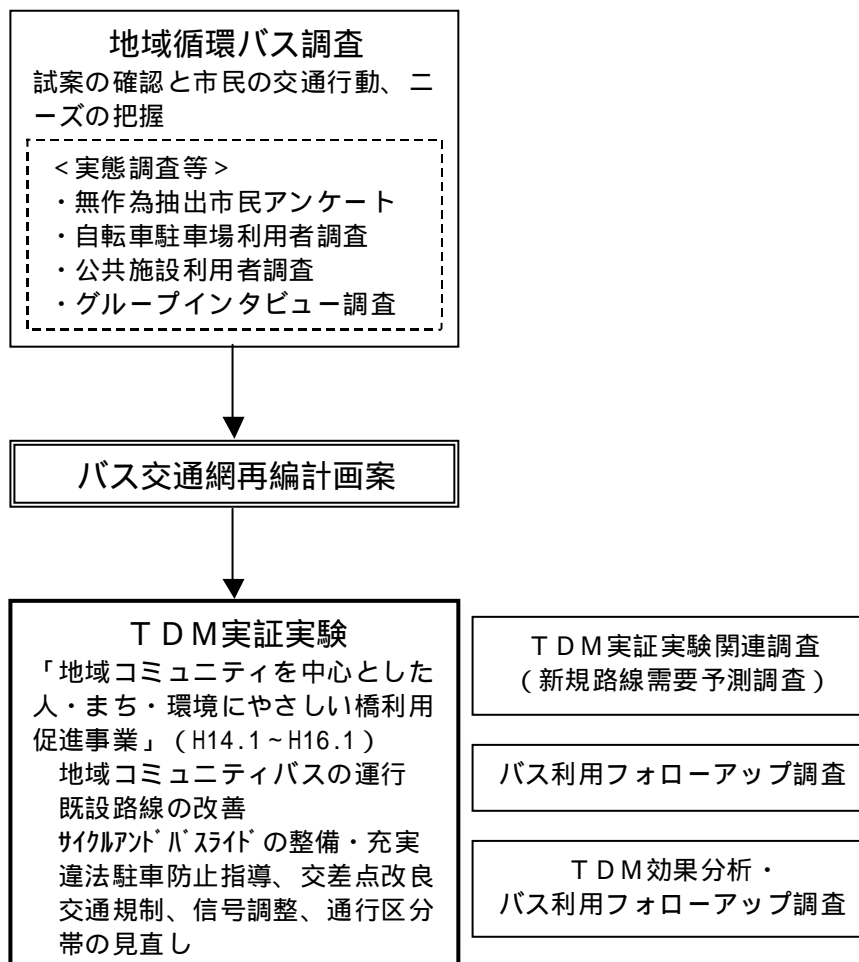


図 路線バス再編計画に関する調査体系

(2) 実態調査体系

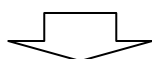
市民の交通行動、意識・ニーズを把握するために、「地域循環バス調査」において実施された実態調査を以下に整理した。

調査名	調査対象	調査方法	調査目的
市民交通意識調査	住民（15歳以上） （住民基本台帳から2%をランダムサンプリング）	郵送配布郵送回収	市民の相対的なニーズ、交通行動把握のため
自転車利用者調査	自転車駐車場利用者	利用者の調査票を直接配布、後日回収	自転車利用者のニーズ、実態の把握、バス需要想定のため
公共施設利用者調査	公共施設利用者 （市役所、文化センター、図書館など）	来訪者に直接配布、その場で回収	公共施設循環バスの必要性確認、公共交通利用者のニーズ把握のため
グループインタビュー調査	住民（高齢者、主婦、学生）	地区別層別に集まってもらい自由討議	アンケート調査では把握できない本音の意見を収集するため

(3) 現況分析結果を踏まえたバス交通に関するニーズの整理

実態調査の結果から、バス交通に関するニーズは以下のように整理された。

調査名	主な意見	バスサービスの方向性
市民意識調査	<ul style="list-style-type: none"> バスに満足している人は5% 運行本数、定時性、路線形態のいずれにも不満 バス路線の要望は、 鉄道駅に短時間で行ける通勤通学に便利なバス(31%) 市内を幅広く循環するバス(27%) 小さな区域内(生活圏)をサービスするバス(16%) バス車両は、高齢者や環境に配慮したバスの導入希望(47%) 	<p>ひとつのコミュニティ(生活圏)を回り、鉄道駅に短時間で行ける通勤通学に便利なバスの運行。</p> <p>ノンステップバスや低公害バスの使用。</p>
自転車利用者調査	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用者の60%が、自転車の利用理由としてバスが不便なことを挙げている。 自転車利用者の45%は、バスの利便性が向上すればバスに転換する希望がある。 	<p>駅へのアクセス手段としての潜在的なバス利用希望が高い。</p> <p>一定水準のサービスレベルを持つバスであれば利用される。</p>
公共施設利用者調査	<ul style="list-style-type: none"> 便利なバスができた場合のバス利用希望は27%で、利用しない30%を下回っている。 路線の新設を希望している。 	<p>通勤通学の交通利便の向上はもとより、買い物や通院など日常的な生活行動を支えるバスへの希望が高い。</p> <p>路線の新設が望まれている。</p>
グループインタビュー調査	<ul style="list-style-type: none"> 運賃、運行ダイヤ、路線等、全般にわたって不満があり、特に中部、北部地域の人の不満が大きい。 運賃については現行制度の不満が多く、均一料金やバスカードの導入を希望している。 最寄りの鉄道駅にアクセスする路線や地域をきめ細かく回る路線を希望。 早稲田や彦成で新設希望が高く、松戸発市役所止まりのバスも三郷駅までの延伸希望が高い。 バスボディ、停留所のカラーリングや識別しやすい方向幕。 	<p>.</p>



求められるバス交通

各コミュニティ内を、きめ細かく回り、高頻度で、短いルートで最寄り駅の鉄道駅にアクセスするバス

1路線だけでなく複数路線運行し、相互に連絡することによって、全体として一つ公共交通サービスを展開するシステム(既設路線も含む)。

(4) 路線バス再編計画の提案と評価

1) 路線バス再編計画(みさとバスガイドブック)

バスを便利に! まちを元気に!

もっと身近で便利なバスへ～三郷のバス計画

バス交通の現状は

- 道路状況によって時間どおりにバスの運行ができない。
- マイカーの顕著的な増加によるバス離れ。

三郷市内のバスは

- 市の南部地域やみきと沼地地域など一部を除いてバスが少ない。
- 通勤通学に便利なバスが少ない。
- 自転車と運転できない人は市内を移動するのが難しい。

バスへの市民の声は

- 運行本数、定時性、路線形態のいずれも不満。
- 通勤通学や買い物、病院などにも便利なバスが必要。
- 自転車は便利なバスがないからやむを得ず利用。
- バス路線の充実、特に新しい路線を設けて欲しい。

市民の交通行動の特徴は

- 地域コミュニティによって、三郷駅、新三郷駅、吉川駅、金町駅、松戸駅の5つの鉄道駅に指向する駅が明確。

目指すのは

- 「衣・食・住・バス」複合的な生活圏と近いような生活必需品としてのバス、通勤通学に便利なバス、買い物や、病院など日常生活に便利なバス。
- だれでも、いつでも気軽に利用できる市民の交通機関。

より便利な将来のバス交通へ

- コミュニティ内をきめ細かく回り、高頻度に短いルートで、最寄りの鉄道駅にアクセスするバス。
- 1路線だけでなく市内のバスが相互に接続し、全体として一つの交通サービスとして展開。

バス交通再編成計画によって

- 現在の1日870便から、530便減らし、1日1,400便に。
- 最寄り駅に手軽にアクセス。
- 1回程度の乗換えで市内の移動が楽に。

具体的には

6つの新設路線が実現

早稲田東循環 早稲田西循環 新三郷東循環
三郷駅～戸ヶ崎～金町駅シャトル
新三郷駅～成成通り～三郷駅シャトル
新三郷駅～成成通り～吉川駅シャトル

既設路線の改善

三郷団地～金町駅路線の新三郷駅までの延伸
三郷駅北口～吉川駅北口、上原名～新三郷駅間の2路線の増便

どのように

- 市民の交通ニーズや地域の状況にあわせて、多くの路線の新設、廃止運行しているバスの延伸、増便などの改善。
- 目的地までの実所要時間の短いバスの実現。

地域コミュニティバスのネットワーク化の実現

(イメージ)

はじめて利用する人にもやさしい三郷のバスシステム

いままでのバスは

- 運行するバス数は少ないが、行き先がわからないダイヤ・カラー・わかりにくく、支払いが複雑な、運賃体系の料金体系。
- 高齢者などには、乗り降りに負担のかかるステップバス。

これからの三郷のバスが目指すものは

- 路線によって異なるボディーカラーの実現、標準による行先が一目でわかるバス。
- 同一運賃や、区切りめよい単位の運賃設定への移行の促進によるわかりやすい運賃。
- 乗り降りが楽なノンステップバス導入。

目次

バスを便利に! まちを元気に!1

つながるひろがる 生活空間3

学ぶ/働く/探る/働く/憩う7

早01 早稲田東循環8

早02 早稲田西循環8

三14 三郷駅北口～吉川駅北口11

M-01 三郷駅～金町駅13

金0213

三-01 新三郷駅～三郷駅15

M-1 新三郷駅～吉川駅17

M-02 新三郷東循環19

金52 新三郷駅～金町駅21

金5321

三07 新三郷西循環24

松01 三郷団地～松戸駅25

松0325

有53 吉川駅南口～亀有駅北口27

松03 三郷駅～松原団地駅29

松05 戸ヶ崎停車場～松戸駅30

金61 戸ヶ崎停車場～金町駅31

バスの運賃/運賃支払い方法/乗降りの仕方32

さくいん35

高速バスのご案内/バス事業者について38

2) バス再編計画の評価

バス再編計画の実施による効果は、以下のように整理される。

市民意識調査（平成14年度）での「良くなったと思われる施策」の第1位に
46.1%が良くなったと思われる施策として「市内バス網など公共交通機関の整備、充実」
を挙げている。

予想以上の利用者の確保

地域コミュニティバスの利用者数推移 115,664人(H14.12) 143,553人(H15.7)

市民の外出頻度が増加

キスアンドライドの減少(6:30~8:30)

三郷駅南口	302台	168台	三郷駅北口	350台	176台
新三郷駅東口	100台	90台	新三郷駅西口	347台	267台

渋滞緩和効果

三郷駅北口では渋滞長250~300mから180mに緩和

三郷駅南口では渋滞長2500mから150mに緩和

地域コミュニティバスを広告媒体として活用