

三郷市(埼玉県):バス路線再編

行政が路線を企画立案しバス事業者が新規参入

人口	128,278 人	モード	路線バス
面積	30.41 km ²	法令	道路運送法 第4条
人口 密度	4,246.21 人/km ²	運営 主体	各バス事業者



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【宅地化】【現行サービスに限界、見直しの必要】

- ・ 三郷市は埼玉県の南東の端、関東平野に位置し、東京都心からは約 20km の距離である。
- ・ 市内は住宅開発が急速に進み、また平成 17 年 8 月首都圏新都市鉄道(つくばエクスプレス)の開業により市民の移動ニーズも変化している。
- ・ 一方、これまでの三郷市内のバス路線は、速達性や定時性の低下により利便性が低下していた。

活用メニュー(制度・協議会等)

【TDM 実証実験】【EST モデル事業】

- ・ 平成 13 年 1 月から平成 16 年 1 月までの 2 年間、「TDM 実証実験」の制度を活用して「地域コミュニティバス」を中心としたバスネットワークの再編成を実施した。
- ・ 平成 17 年度から平成 19 年度の 3 ヶ年の計画で、国の「EST モデル事業」を活用してバス利用促進策や交通結節点整備等が行われている。

■ 実現したサービス

取組み内容

【路線再編】【カードシステム】

- ・ 三郷市が市民の要望を集約し、路線計画や運行本数・バス停立地方針等の企画立案を行い、民間のバス事業者が採算性を考慮した上で事業参入する「三郷モデル」を創り上げた。市民の鉄道駅への指向が 5 つの駅に分散するように、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最寄りの鉄道駅にアクセスできるようにしている。
- ・ 三郷市ではこの考え方により、路線網再編をこれまでに 2 回実施。つくばエクスプレスの開業に合わせた平成 17 年 8 月の 2 回目の再編成では、24 路線、48 系統、1 日 2,100 便の運行とした。
- ・ 買い物客向けに、商業施設側とタイアップした土・日・祝日限定のバスをショッピングセンター・ピアラシティへ運行する「買い物バス実証実験」も実施している。通勤通学時間帯の急行バス設定が今後の検討課題である。
- ・ 自転車とバス等の公共交通の連携強化・利用促進のため「サイクルアンドバスライド」を実施し、市内 15 箇所 940 台分の駐輪場を整備している。
- ・ 郊外型大型商業施設において、市、バス事業者、商業者が協力しバスターミナルを整備している。
- ・ 一部のバス会社ではバス共通 IC カード(PASMO)を導入したほか、地元商業者、大規模商業施設などと連携し、買い物の割引サービスや、電子マネー、運賃サービス、宅配サービス等の交通サービス向上のための地域密着型の独自 IC カード導入検討調査や実証実験を実施している。
- ・ 公共交通機関の相互で情報を共有し、利用者に提供するサービスを導入した。具体的には、電車の運行情報が、駅前広場・バス・自転車駐車場で、バスやレンタサイクルの情報が、駅構内ですぐに入手できるシステムをつくばエクスプレス三郷中央駅に導入した(上の写真)。
- ・ 三郷中央駅の駅前広場をバスターミナル(13 パース)とタクシー・一般車用の交通広場に完全分離し、バスターミナルや、タクシー乗降場、障害者用乗降場から駅までユニバーサルルーフを整備している。また、新三郷駅西口駅前広場の整備において、駅前広場に隣接した一般車用交通広場を 2 箇所整備し、一般車とバスやタクシーを分離し駅前広場の安全と円滑化を確保している。なお、ユニバーサルルーフや歩行者用デッキは民間資金(商業施設負担)で整備している。

■ 効果と負担

効果

【利用者数の増加】【環境負荷の軽減】

- ・ 地域コミュニティバスの利用者の推移は、平成 14 年 12 月の運行開始当初は 125,355 人／月であったが、平成 16 年 12 月が 180,063 人／月、平成 17 年 3 月には 211,172 人／月と増加している。
- ・ 地域コミュニティバスを中心としたバスネットワークの再編成により、外出が増えた市民が約 44%増加(平成 15 年調査)しており、また、市民意識調査でもバスに関する施策は最も良くなった施策の第 1 位となった(46.1%が支持、その前回の調査ではワースト 1 位)。
- ・ EST モデル事業において、三郷市・八潮市地区の CO2 排出量が平成 19 年度には平成 16 年度比で約 7,000 t削減されたことが試算された。

負担

【公的補助なし】

- ・ バスの走行環境整備等は市が行っているが、バス事業者に対する欠損補助等を行っていない。

■ プロセスと調整

アンケート調査

【プロセス:現状把握】

- ・ 市はアンケート調査として「地域循環バス調査」を実施。市民が負担できる金額、移動範囲、バスに求めているサービスなどを明らかにし、市民のニーズに合った路線バスネットワークの構築を目指した。
- ・ 地域コミュニティバスのフォローアップ調査を 2 回行っている。
- ・ 公共交通活性化総合プログラム等、国の制度を積極的に活用し、情報システム導入や IC カードの導入、サイクルアンドバスライド、需要予測調査、EST モデル事業フォローアップ調査等多くの調査を実施し、PDCA サイクルに基づく事業展開を行っている。

バス事業者との調整

【調整:対事業者】

- ・ バス事業者は自らの持つバス事業のノウハウを活かし、市側は住民の意見を集約して路線計画・運行本数設定・バス停留所立地方針等の企画立案を行うという役割分担によって、双方の強みを組み合わせることで、より効率的で効果的なバスの運営システムを構築した。
- ・ 異なるバス事業者全てに共通する IC カード導入や他の商業施設とバスの連携を目指し、事業者間の調整を行っている。

■ 創意工夫・知見・教訓

行政の役割とバス事業者の役割の明確化

【知見:適切な役割分担】

- ・ 三郷市では、自治体が運営主体となって運行をバス事業者に委託する方式は採用せず、あくまでバス事業者が採算性を考慮した上で参入する。よって市側から、委託料や補助金を支給しない。
- ・ 一方、市は、市民のニーズを集約し、路線計画を立案したり必要な道路上の整備等を行ったりする役割を担う。
- ・ このような役割分担により、自治体の過度な財政負担を回避しつつ、住民にとって利用しやすいバスサービスが実現している。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：三郷市環境経済部交通課 電話 048-953-1111

参考 URL：「第 5 回さいたま SMART プランセミナー三郷市」

www.city.saitama.jp/www/contents/1155603551669/files/5-3.pdf