

桶川市における公共交通に関わる課題

公共交通を取り巻く現況及びアンケート結果を踏まえ、桶川市における公共交通に関わる課題を整理する。

【公共交通を取り巻く現況】まとめ

①人口特性

- 桶川市の総人口は、平成28年4月1日現在75,150人で、平成23年度までは微増傾向であったが、その後は横ばい傾向となっている。
- 65歳以上の高齢化率は平成27年に26.1%と増加傾向にあり、移動手段の確保の重要性が高まっている。

②公共交通の現状

- 路線バスは、JR桶川駅を起終点に10系統が運行されている。各路線が、県道や主要な市道を中心に運行し、桶川市と近隣市町をつなぐ公共交通機関としてその役割を果たしている。そのうち一部路線では、利用者が増加傾向となっているものの、他の路線は減少傾向となっている。
- 市内循環バスは、路線バスを補完しつつ、公共交通空白地域の解消及び自家用車等での移動が困難な市民の移動を確保することを目的に運行を開始し、現在4路線で運行を行っている。これまで、大きな見直しはしていないが、圏央道や上尾道路の開通及び都市計画事業の進捗に伴い、平成28年8月1日から路線等の一部見直しを実施したところである。また、年間における総利用者数は、年々微減傾向となっている。
- 隣接市町が運行するコミュニティバス等のうち、上尾市のコミュニティバス（市内循環バス「ぐるっとくん」）が桶川駅まで乗り入れており、現在両市のコミュニティバス乗り継ぎ社会実験を実施中である。今後も他市町との連携による広域的な視点により公共交通の利便性向上が必要である。
- 路線バス及び市内循環バス以外に、従業員や生徒の朝夕における移動の足として、13団体（内、桶川市内3団体）の企業・学校等が運行する送迎バスが、桶川駅西口より運行されている。

③上位計画での公共交通に関する位置付け及び関連計画との整合性

- 上位計画として「桶川市第五次総合振興計画 後期基本計画」の中で、路線バス及び市内循環バス路線の充実が位置付けられている。
- 関連計画として、桶川市都市計画マスタープランの中で、路線の充実・自由度の高い運用の検討・高齢者や障がい者への配慮が位置付けられている。また「桶川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の中で、市内循環バス（べにばなGO）のルートの見直しによる利便性の向上が位置付けられている。

【地域住民の移動実態・ニーズ】まとめ

《市内循環バスに関する市民アンケート調査》

- JR桶川駅までの交通手段として市内循環バスを利用する割合が高い地区は、加納地区及び川田谷地区である。
- 外出するときに困ることの有無は「困ることがよくある(5.2%)」、「困ることがたまにある(22.7%)」を合わせると、約28%の人が困っているとの回答があり、困っているときの外出目的は趣味・娯楽、買物及び通院が多い。困っている時の行き先として、駅周辺地区では市役所が、その他の地区では桶川駅が多くなっている。
- 桶川駅における上尾市のコミュニティバスとの乗り継ぎ社会実験については、認知度が低い。
- 市内循環バスの運行サービスについての満足度については、行き先・定時性で高い評価を得ているものの、運行本数、運行時間帯、バス停留所の待合空間等で低い評価となっている。
- 市内循環バスの利用を高めるための必要な取組としては、「運行本数の増便」及び「運行時間帯の拡大」を望む意見が割合として高く、次いで「鉄道との乗継が便利なダイヤ設定」、「運行ルートの変更・見直し」や「運行情報案内の充実」が高い。
- 利便性向上等に伴う運行経費等の負担増に対する考え方は、「利用者の負担をあげてもよい」が割合として最も高く、全体の半数弱となっている。また、サービスが向上した場合の妥当な運賃としては、現行と同様に「100円(34.4%)」が最も高いものの、「150円」以上の運賃を妥当とする割合は全体の過半数を占めている。ただし、利用者・非利用者別にみると、利用者の方が現行の「100円」とする回答が多い(45.6%)。
- 公共交通の利用促進を図るための効果的な取組は、「公共交通マップの作成・配布(49.2%)」、「バス停の分かり易い運行情報案内(時刻表、系統図等)の表示改善(24.7%)」、「パソコン・スマートフォン等への時刻表、乗継情報等の提供(18.9%)」の順で高い。

《市内循環バス利用者聞き取り調査》

- 市内循環バスの利用は、平日、休日共に通勤、買物を目的とした利用者の割合が高く、また、休日は、それに加え趣味・娯楽目的での利用者の割合も高い。
- 運行サービスに対する満足度としては、行き先、運行情報案内で高い評価を得ているものの、運行本数で低い評価となっている。
- 市内循環バスの利用をより一層高めるために必要なサービスは、「運行本数の増便(69.5%)」の割合が顕著に高く、次に「運行時間帯の変更(29.9%)」が高い。
- 自由意見として、朝夕の増便、各時間帯での運行、逆方向の運行（とくに東循環）、ICカードへの対応の要望が多い。
- サービスが向上した場合の支払可能な運賃は、現行と同様に「100円(76.6%)」が割合として高い。

課題

- ①将来の自家用車の運転に不安を抱えている高齢者の足の確保
- ②市内循環バスの見直しや既存交通システムの活用を含めた市民の足の確保
- ③桶川駅等における公共交通機関相互の連携強化
- ④公共交通の利用促進
- ⑤市民（地域）・交通事業者・行政との役割分担による持続可能な仕組みづくり

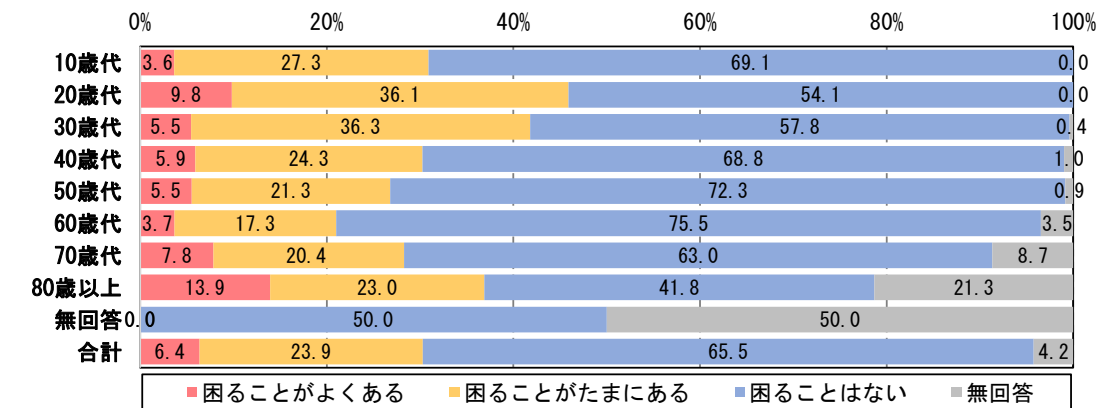
【前回会議時の課題】

- ①「自家用車に依存しない市民の移動の足の確保」
- ②「ルート・運行形態の改善」
- ③「利用しやすい環境整備による利用促進」
- ④「他の公共交通機関との連携」
- ⑤「市財政負担の軽減」

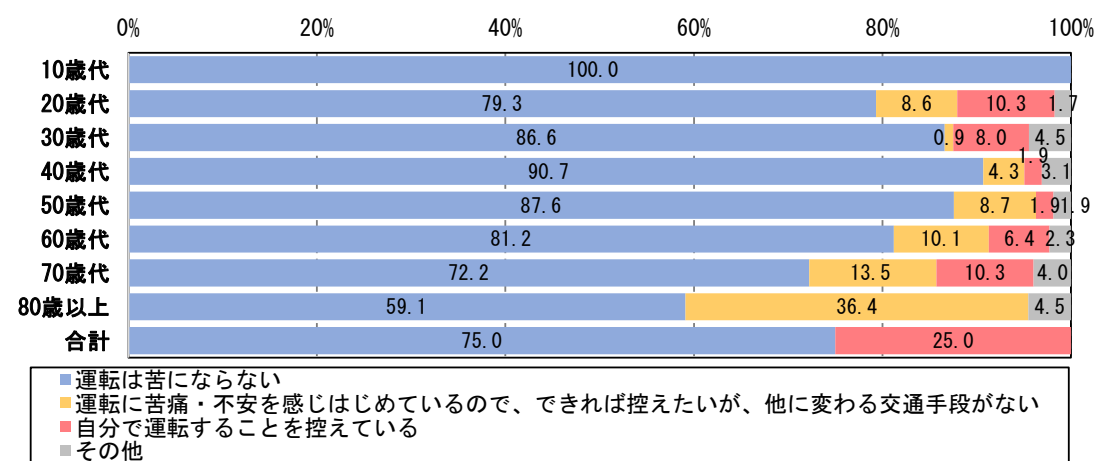
①将来の自家用車の運転に不安を抱えている高齢者の足の確保

- ・桶川市の高齢化率は、平成 27 年に 26.1%と増加傾向にあり、今後も上昇し更なる高齢化の進行が予想される。
- ・市民アンケート調査によれば、高齢になっても自家用車を手放せず将来の移動に不安を抱えている高齢者が多くっており、今後益々増えてくる可能性がある。
- ・高齢化社会の進展に伴い、地域公共交通は自家用車を持たない方など交通弱者にとって必要不可欠なものとなっている中で、高齢者の交通事故防止や外出機会の増大促進などの観点から公共交通の環境整備が必要である。

■年齢別外出したい時に不便で困ることの有無（市民アンケート調査）



■年齢別運転に対する考え方（市民アンケート調査）



②市内循環バスの見直しや既存交通システムの活用を含めた市民の足の確保

- ・桶川市で運行している市内循環バスは、桶川駅を起終点に、鉄道・路線バスによる公共交通地域を解消するために、4路線を運行しているが、利用者数は減少傾向で、市は年間約 5,500 万円を負担している。
- ・市内循環バスへの改善要望も多く寄せられていることから、市民ニーズや利用状況等を考慮し、運行ルートやサービスについて見直しを検討するとともに、市内循環バスではカバーしきれない市民のニーズに対応するため、他都市で導入されているデマンドタクシーやタクシー助成制度の導入可能性を含め、市民の足を確保するための地域公共交通体系を検討していく必要がある。

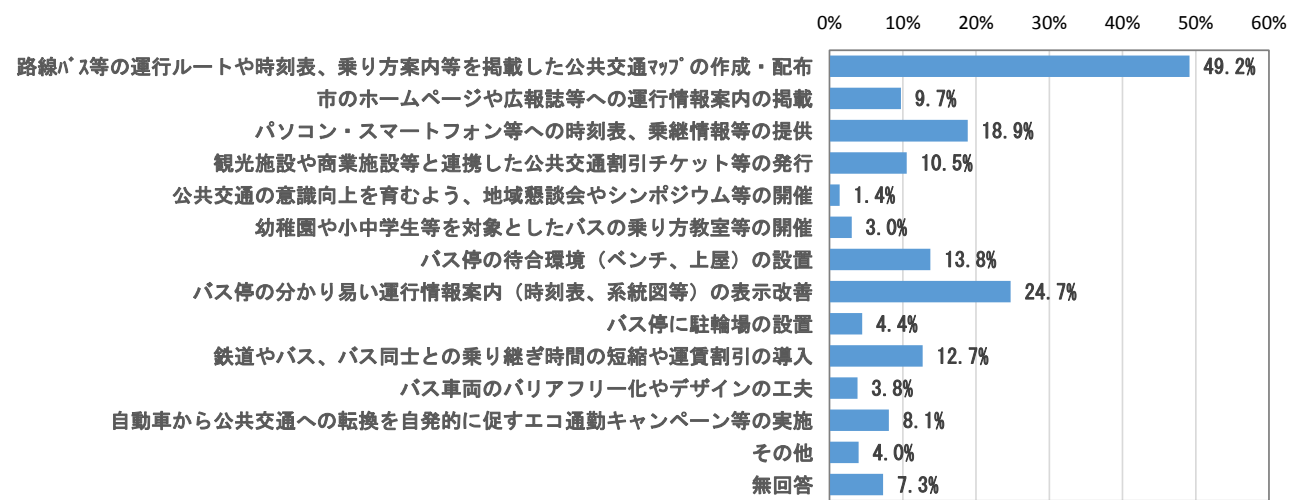
③桶川駅等における公共交通機関相互の連携強化

- ・JR桶川駅は、桶川市の玄関口として、各公共交通機関相互の円滑な乗り換えができる環境が求められている。
- ・市民アンケート調査や市内循環バス利用者聞き取り調査においても、「鉄道との乗継に便利な運行ダイヤの設定」を求める回答の割合も高い。
- ・そのため、これら公共交通機関を総合的に捉え、公共交通機関相互が連携し機能を最大限に発揮する上でも、桶川駅東口の駅前広場の整備や運行ダイヤの接続や乗継運賃割引、運行情報案内の提供などにより交通結節点の機能強化を図り、利便性の高い公共交通ネットワークを確保することが必要である。

④公共交通の利用促進

- ・今後、桶川市における公共交通を持続していくためには、公共交通の更なる利用促進を図っていく必要がある。
- ・市民アンケート調査において、公共交通の利用促進を図るための効果的な取組は、「路線バス等の運行ルートや時刻表、乗り案内等を掲載した公共交通マップの作成・配布（49.2%）」、「バス停の分かり易い運行情報案内（時刻表、系統図等）の表示改善（24.7%）」、「パソコン・スマートフォン等への運行情報案内等の提供（18.9%）」の順で多くなっている。
- ・さらには、商業施設等との連携した公共交通割引チケットの発行等、地域と一体となった取り組みを実施し、地域の活性化に資する効果を目指す必要がある。

■公共交通の利用促進を図るための効果的な取組（市民アンケート結果、n=1,302）



⑤市民（地域）・交通事業者・行政との役割分担による持続可能な仕組みづくり

- ・市民アンケート調査において、市内循環バスの利便性向上等に伴う運行経費等の負担増に対する考え方は、「利用者の負担をあげてもよい」が46.0%と高くなっている。
- ・一方、市内循環バス利用者聞き取り調査においては、運行サービスが向上した場合の妥当な乗車運賃は、現行の同じ「100円」を望む回答が76.6%と高くなっている。
- ・年々増加する市内循環バスの運行経費に対する市の負担額が増大している。公共交通を維持・確保していくためには、交通事業者の自助努力や、行政の支援だけでなく、市民（地域）が自分達の地域の移動手段に対して役割（利用する）を再認識する必要である。
- ・市内循環バスの路線再編と併せ、利用者ニーズ等を考慮し、受益負担のあり方について検討し、財政負担の増大を抑制するとともに、地域公共交通に係る現状（利用状況など）や課題などの情報を十分に市民へ公表することで意識醸成を図り、市民（地域）、交通事業者、行政との役割分担を図りながら、持続可能な仕組みづくりを構築することが必要である。

桶川市における公共交通体系の再構築の方針

1. 公共交通の再構築に係る基本方針

○公共交通機関の役割分担の明確化による効率的なネットワークの構築

- ・市内には、JR高崎線、高速バス、民間路線バス、市内循環バス、タクシーと多様な公共交通システムが運行中であり、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを実現するためには各システムの役割分担や担うべきサービス水準を明確化し、公共交通体系を再構築していくことが重要である。
- ・そのため、市内で運行中の公共交通機関については、市外交通システムと市内交通システムに機能分類し、各交通システムが有機的に接続するJR桶川駅を結節点とし、面的な公共交通ネットワークの再編を図っていくことを目指す。

市外交通システム（JR、路線バス）、市内交通システムの2段階に機能分類し、桶川駅を交通結節点として、公共交通機関相互の連携により、利便性向上と効率的な運行を目指したネットワークを構築する。

■公共交通の機能分担

機能分類		役割分担
市外交通システム	鉄道（JR） 高速バス	・都市間を連絡するメインの公共交通軸
	民間路線バス	・桶川駅を起点に、市内及び周辺市町を連絡する骨格路線として、重要な機能を担う路線 ・通勤、通学、通院、買物等の多様な目的に対応
市内交通システム	市内循環バス	・適切な役割分担のもと幹線交通システム（鉄道、民間路線バス）を補完し、市内の移動サービスの支援する路線 ・主として通勤、通学、通院、買物等の多様な目的に対応
	タクシー	・鉄道・バスが運行されていない地域や、路線があっても利用したい時間に運行されていない場合等であっても、いつでもドア・ツー・ドアの少量輸送を担うサービス ・高齢者等交通弱者を中心に、多様な目的に対応

○JR桶川駅等における結節強化

- ・市内を運行する公共交通の起終点となるJR桶川駅において、鉄道と路線バス・市内循環バス、路線バス・市内循環バス相互を有機的に接続させ、乗継環境（ダイヤ、待合環境、料金等）の整備を進めることにより、乗継に対する負担や抵抗を最小限にすることを旨とする。とくに、桶川駅東口において、多様な交通手段（鉄道、タクシー、自転車等）との乗継が円滑に行われるように、駅前広場の整備を推進する。
- ・郊外部等において、路線バスと市内循環バスが結節する箇所や利用が多いバス停、さらには道の駅などにおいて、バス停上屋やベンチ等待合空間を整備するとともに、自転車等の他手段との乗換の利便性を高め、公共交通利用の促進を図る。

○「使いやすい」「分かりやすい」公共交通サービスの提供

- ・公共交通マップ等の情報提供の充実や、新たにWEBを活用したバス運行の運行位置や遅延等の情報提供システムの導入や公共交通利用への意識啓発・PRといった施策を継続的に実施することにより、利便性・快適性の向上の向上を目指す。
- ・また、市民の移動の足を確保する公共交通システムを、魅力ある、使いやすいものとしていくためには、商工団体、福祉団体、市民など多様な主体との協働・連携を図りながら、地元企業の地域貢献も視野に入れながら持続可能な仕組みづくりの確立を目指す。

4. 桶川市における地域公共交通再編方針（たたき台）

- ・以下の方針に基づき、桶川市における地域公共交通網の再編を検討する。

○路線バスのルート及び運行サービスは、現状の水準を維持するものとする。

- ・桶川市内及び市外への移動に資する桶川市における地域公共交通の幹線路線であることや、現時点においては、バス事業者も現状維持に努めながら路線を運行していることから、今回の見直し計画においては、現状のルート及び運行サービスを維持するものとする。
- ・なお、今後市内の公共交通体系を見直す場合には、市民のニーズを踏まえ、路線バスと市内循環バスの一体的な再編の可能性や事業性の高い市内循環バス路線の一般路線化(路線バスとして運行)を含め、バス事業者との調整を図りながら検討するものとする。

○鉄道・路線バスを補完するために、市民の足として定着している市内循環バスを基本とし、利便性・快適性、効率性を考慮し、サービス水準を見直す。

- ・他の自治体の市内循環バスは、比較的高齢者の利用が主となっている所が多いが、桶川市の市内循環バスは、高齢者以外に、郊外に立地する桶川高校・桶川西高校・東部工業団地等への移動にも利用されている。
- ・埼玉県内で市内循環バス等を導入している自治体に比べ、利用状況は高く、市民の足として定着しており、さらに利便性をもとめた要望が多く寄せられている。
- ・そのため、鉄道・路線バスを補完する市内移動を支える公共交通として、市内循環バスを基本とし、地域住民のニーズに合った利便性・快適性を確保しつつ、運行の効率性や採算性を考慮して、ルート、便数及び運賃などのサービス水準を見直す。
- ・また、運賃については、運行事業者により運賃制度や基本運賃などが異なっており、受益者負担や公平性及び事業性などの観点から見直すことが望ましい。

○市内循環バスの運行ルート見直しに当たっては、以下の考えに基づき、市民ニーズへの対応や路線バスとの共存を図りながら実施するものとする。

●桶川駅への利便性・速達性の向上

- ・現在の市内循環バスは、市内の交通空白地区解消のために、市内をカバーするために大きくループ型のルート形状により、桶川駅までの速達性が低くなっている。
- ・さらに、全便同一方向の循環による運行となっていることから、市役所等の桶川駅周辺の目的地まで迂回する形となり、所要時間がかかり不便となっている。
- ・一方、市民の移動ニーズとしては、桶川駅周辺の施設や桶川駅から市外へ移動するが多い。
- ・そのため、現況の市内循環バスの利用状況を勘案しながら、各方面から桶川駅への利便性・速達性の向上が図られるルートを選定する。

●商業施設・病院等へのアクセス向上

- ・現在の利用者に配慮し、現行と同様に、桶川駅を起終点に、可能な限り市民への移動ニーズが高い病院、商業施設、公共施設及び住宅団地などを連絡するようルートを選定する。

●路線バスとの競合回避

- ・路線バスと市内循環バスが同一路線になると、バス事業者の収入減や、運賃の格差などが生じるため、路線バスと可能な限り重複を回避するルートを選定する。

○公共交通再編に当たっては、現行の行政負担額を上限とし圧縮を図り見直しを行っていくものとする。

- ・年々増加する市内循環バスの運行経費に対する市の負担額が増大している。
- ・持続可能な公共交通を維持・確保していく上で、行政による財政負担を適正に保つ観点から、現行の行政負担額(約5,690万円)を上限とし圧縮できるよう市内循環バスの見直しを実施していくものとする。

○今後の高齢化対策として、さらに移動支援を検討していく必要がある場合には、福祉部局と調整を図りながら、タクシーの活用も含めた市民の移動の足の確保について研究していくものとする。

- ・桶川においても、他の自治体と同様に、今後も高齢化が進んでいくことから、路線バスや市内循環バスのバス停までの歩行が厳しい高齢者等への対応等よりきめ細かな移動サービスの提供の要請が高まっていくことが予想される。
- ・その場合には、福祉部局との調整を図りながら、他都市が実施しているタクシーの活用も含めた市民の移動の足の確保について研究していくものとする。

