

# 市内循環バスに関わる課題

市内循環バスを取り巻く現況及びアンケート結果を踏まえ、市内循環バスに関わる課題を整理する。

## 【市内循環バスを取り巻く現況】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、J R 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》

- J R 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）、I C 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。

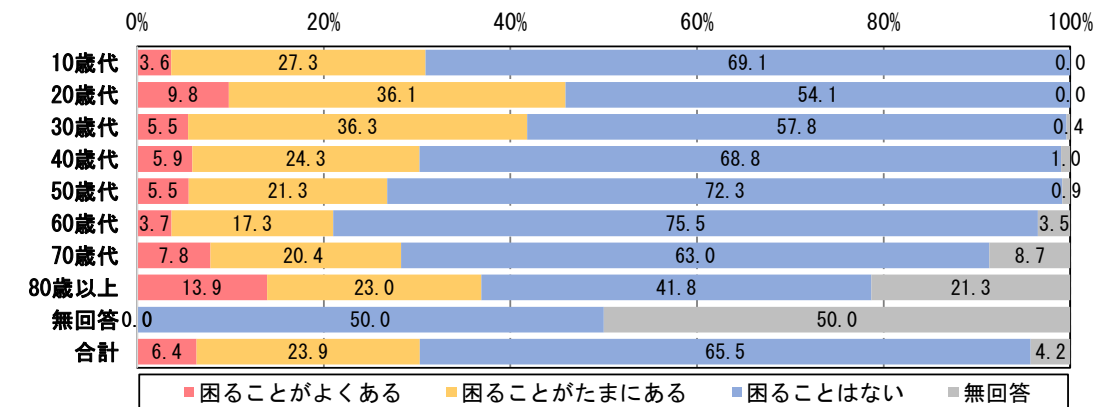
## 課 題

- ①「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」

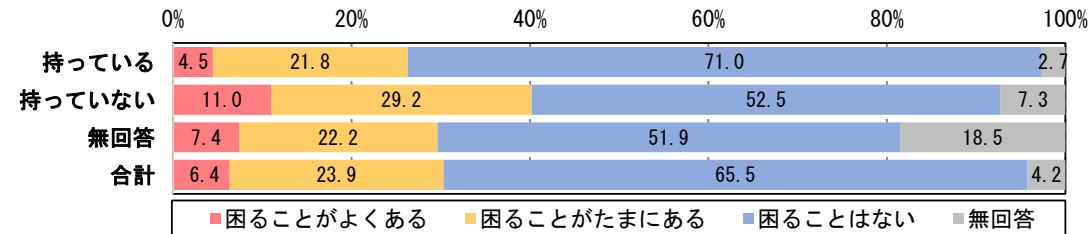
## ①「自家用車に依存しない市民の移動の足の確保」

- ・現在運行中の市内循環バスは、公共交通空白地域の解消と高齢者等移動制約者の移動手段を確保するために運行している。
- ・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、市民アンケート調査において外出時に「困ることがよくある」の割合は80歳以上の方や自動車運転免許が持っていない方で高くなっている。
- ・そのため、今後も市内循環バスは、自動車に依存しない交通弱者にとって、自家用車がなくても移動できる手段として、より利便性の向上や利用促進を図っていく必要がある。

### ■年齢別外出したい時に不便で困るものの有無（市民アンケート調査）



### ■自動車運転免許の有無別外出したい時に不便で困るものの有無（市民アンケート調査）



## ②「ルート・運行形態の改善」

- ・市民の移動ニーズとして、桶川駅への移動ニーズが高い。
- ・一方、市内循環バスは、市内の交通空白地区解消を図ることを目的としているため、市内をカバーするために大きくループ型となったルート形状により、桶川駅までの所要時間がかかったり、1周に要する所要時間も長くなり、運行間隔が空いてしまうため、利便性が低くなっている。
- ・また、一部のバス停においては、ほとんど利用されていないバス停・区間もある。
- ・都市計画マスタープランにおいては、停留所以外でも乗降できるシステムなど自由度の高い運用の検討が位置付けられている。
- ・そのため、利用状況を勘案し、ルートや運行形態の見直しを行い、より効率的で効果的な交通システムの構築を図っていく必要がある。

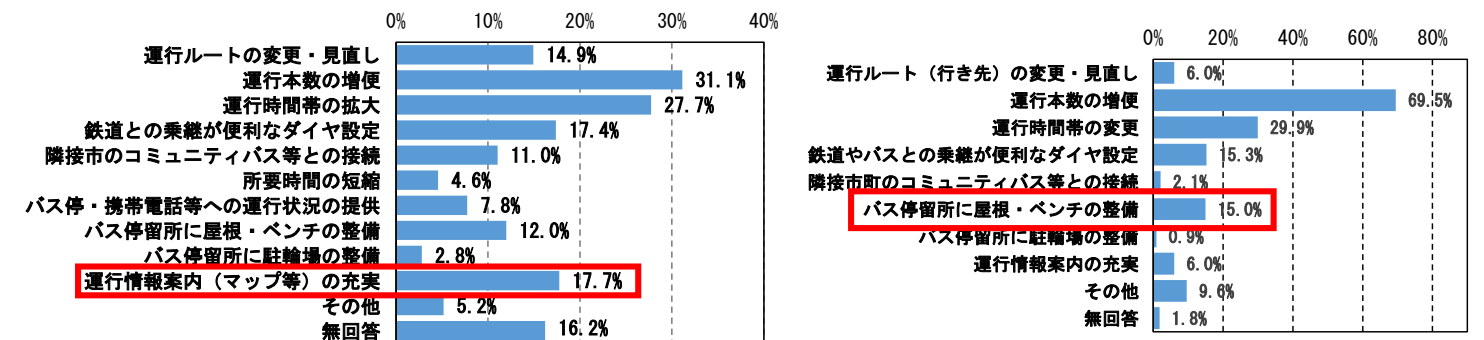
## ③「利用しやすい環境整備による利用者の確保」

- ・市民アンケート調査において、とくに市内循環バス非利用者ではより利用するために効果的な取組として、「運行案内情報の充実」の割合が高くなっている。
- ・利用者聞き取り調査においては「バス停への屋根・ベンチの整備」の要望も高くなっている。

- ・そのため、わかりやすい路線図や時刻表の表示、バス停環境の整備など利用しやすい環境を提供していくことにより、市内循環バスの利用促進を図っていく必要がある。

### ■改善要望

#### 【利用していない人の改善要望】（市民アンケート）【利用者の改善要望】（市内循環バス聞き取り調査）

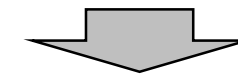


## ④「他の公共交通機関との連携」

- ・市内循環バスは、JR桶川駅において鉄道（JR高崎線）をはじめ、路線バスや他の市内循環バス及び上尾市の市内循環バスとの乗り継ぎが可能となっている。
- ・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よると、改善要望として「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、運行ダイヤの調整や乗継運賃割引等により他の公共交通との連携強化を図り、移動しやすい環境を整備していく必要がある。

## ⑤「市財政負担の軽減」

- ・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ため、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必要がある。



### 【課題解決に向けた見直しの視点】※運行経費が増大しないようバランスを考慮

#### ●運行方式の見直し

⇒双方向による運行（現行通り定時定路線型の場合）、定時定路線型とデマンド交通等の組み合わせ

#### ●運行ルート・サービス水準の見直し（定時定路線型の場合）

⇒ルート形態の見直し…循環方式ルート、直線（ピストン）型ルート

⇒ルートの細分化、ルートの短縮による増便や運行時間帯の拡大

#### ●利便性・快適性の向上

⇒公共交通マップの作成・配布、バス停等におけるわかりやすい路線図や時刻表の表示、バスロケーションシステムの導入等の運行情報提供の充実、主要なバス停における上屋・ベンチの設置、利用しやすい運賃制度の導入（ICカードを含む）

#### ●運行サービス向上に伴う適正な運賃設定