

# 綾瀬市バス交通のあり方に関する提言書

～バスが生活の足となるための5つの提言～



提言1. バスの利便性を向上させるための一体的なまちづくりについて

提言2. コミュニティバスの運行計画の見直しについて

提言3. 高齢者等の移動支援について

提言4. 海老名駅～市役所～湘南台駅を結ぶ幹線バスの導入に向けて

提言5. 市民、行政それぞれの役割分担や交通事業者との係りについて

平成23年7月

綾瀬市バス交通のあり方検討市民会議

## はじめに

鉄道駅を持たない綾瀬市において、バス交通（路線バス、コミュニティバス）は、健全な市民生活を営む上での重要なライフラインです。

平成23年3月の東日本大震災では、多くの帰宅困難者や計画停電による通勤通学困難者が発生しました。こうした中、バスは、鉄道の代替手段として、改めてその機動性、重要性が認識されたところです。

平成20年に実施した第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果の自動車利用率は、隣接する他都市の値が平成10年に比べ減少しているのに対し、綾瀬市は平成10年と変わらず約50%です。まちづくり市民アンケート調査によると、生活基盤を充実するために特に大切なことは、「公共交通機関の充実」と回答した人が約60%で最も多いなど、バス交通の利便性を高めることが最優先の課題です（巻末の「参考資料」参照）。

### バス交通の主要課題

- ・地域の生活の足を確保するコミュニティバス等輸送サービスの強化
- ・すみ分けられたバス会社の運行によるバスでの移動しづらさの解消

そこで、綾瀬市バス交通のあり方検討市民会議では、いつまでも安全・安心に暮せる綾瀬市の実現に向け、『バスが生活の足となるための5つの提言』を行います。

- 提言1 .バスの利便性を向上させるための一体的なまちづくりについて
- 提言2 . コミュニティバスの運行計画の見直しについて
- 提言3 . 高齢者等の移動支援について
- 提言4 . 海老名駅～市役所～湘南台駅を結ぶ幹線バスの導入に向けて
- 提言5 . 市民、行政それぞれの役割分担や交通事業者との係りについて

市においては、市民の思いを是非ご理解いただき、実現に向けて目にみえる形で提言書が活かされることを切望する次第です。

）東京都市圏内の都県・政令指定都市及び関係機関において東京都市圏交通計画協議会を設置し「人の動き」に着目した調査であり、昭和43年から10年に1回調査し平成20年が最新値

## 提言1. バスの利便性を向上させるための一体的なまちづくりについて

バスの利便性を向上させるためには、市民の行きたい所に予定時刻通り着けることや、バス停への行きやすさ・待つことも苦にならない環境整備を進めていくことです。

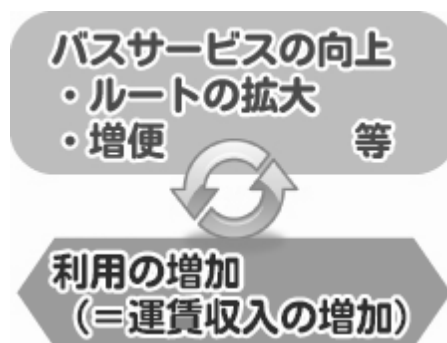
これまでも、市中央部の顔づくりに向け、コミュニティバスの実証運行を行ったり、道路整備に合わせバスベイを整備するなど、まちづくりと一体で進めてきたことは評価できます。

将来的には、市役所周辺を中心拠点、(仮)綾瀬インターチェンジ周辺や深谷落合地区の整備など、都市計画道路寺尾上土棚線沿線を中心に新たなまちづくりが計画されています。これに合わせ、バス網の再編、折返し場、バスベイ、待合環境施設等の乗りやすく・待ちやすいバスの施設整備を進めるべきです。

バスは、1人当たりの二酸化炭素の排出量が自家用車よりも少ないことから、自家用車からの転換が進めば地球環境の保全を高めます。その対策として、環境に配慮した車両の導入(ハイブリット車、電気バス等)や、公共施設の駐車場の有料化(「エコ環境協力費」)など、地球環境問題に寄与する取組みを進めることが必要です。

こうしたハードとソフト両面から、まちづくりと一体的にバスの運行支援を図りつつ、バス会社には運行本数の増便やルート変更等の協力を要請すべきです(“ギブ&テイク”)。

バスは、利用が増えればそれに応じて運行本数が増え、さらに利用が増える好循環を生みます。将来にわたって、バスの輸送サービスが継続的に向上するまちづくりを要望します。



)バス停付近でH本線HH車道Hから側方に切り込んだバス専用の停車スペース

## 提言2. コミュニティバスの運行計画の見直しについて

コミュニティバスは、公共交通不便地区の解消や市中央部地区への行きやすさの向上を図り、市中央部の顔づくりや高齢者等の外出機会の増大、他の交通機関への乗継利便性の向上を図る役割を担っています。

現在は実証運行として、運行評価基準に基づき本格運行への移行を目指していますが、さらなる利用促進や運行経費の検討が必要な状況です。

本格運行に向けては、次の対応を図る必要があります。

- ・ コミュニティバスを利用する人と路線バスを利用する人との間に、運賃に係る不公平が生じないように改善を図るべきです。

	運賃	定期券等
路線バス	初乗り運賃 170 円 利用距離によって運賃が変化	定期券があり、パスモ等の IC カードの利用が可能
コミュニティバス	運賃 150 円 一律運賃（路線バスに比べ割安）	定期券なし、IC カードの利用不可

- ・ 運行本数は、常に「増便」の要望があります。最低でも 1 時間に 1 本以上の確保を目指すべきです。
- ・ 乗継に関しては、運賃収受の煩わしさの解消と合わせ、IC カード化を進め乗継割引など、乗継抵抗の緩和を図るべきです。
- ・ 高齢者等が無理なく歩ける距離が、高齢化の進行とともに短くなり、バス停まで行きづらくなる恐れがあります。このため、高齢化の進行に合わせ、バス停間隔の短縮、コミュニティバス等のルートを見直していくべきです。

平成 23 年度は、運行評価基準に従い一部運行計画を見直す必要があります（P 3～4 参照）。見直しに際しては、市民感覚と時間的なズレが生じないように、できるものは速やかに進めることが必要です。

### 本格運行に向けたコミュニティバスの課題

- ・ 路線バスとコミュニティバス運賃の不公平感の解消
- ・ 最低でも1時間に1本以上の運行本数の確保
- ・ 乗継抵抗の緩和、運賃支払いの煩わしさの解消に向けたICカードの活用
- ・ 高齢化の進行に合わせた運行計画の見直し

### 平成23年度運行計画の見直し方針

号車	施策方針	運行計画の見直し	
1号車	ループ区間の解消による利用促進	大きく反時計回りにループしている区間（行きは利用できるが、帰りは利用しづらい）の解消を図るための運行ルートの見直し	
2号車	利用促進	継続的に運行ダイヤ、バス停位置等の変更について検討	
3号車	運行ダイヤの最適化による利用促進	現行の本数の中で、運行間隔が長い時間や路線バスと重複するダイヤの見直し	
4号車	ルート変更等による利用促進	4、5号車は別々の車両で運行し、それぞれの利用ニーズに	長後駅への連絡を目指した運行ルートの見直しと狭い道路でも運行可能な小型車両(ワゴン車タイプ)への変更
5号車	利用促進	合った運行ダイヤの見直し	居住地により近づけた一部ルートの変更

## 綾瀬市コミュニティバス見直しのルート図（見直し案）



### 提言3. 高齢者等の移動支援について

これまで、自動車を生活の足として利用してきた市民にとって、利用したい時間、行先に合わないなど、バス利用は不便を強いられると感じており、車をなかなか手放せないのが現状です。

目前に迫った超高齢社会 に向けては、自動車免許の自主返納を促すなど、生活の足としてのバス交通の果たす役割が、今後ますます重要になります。

コミュニティバスは、高齢者の移動支援として、高齢者等の運賃割引の実施、自動車運転免許の自主返納を促進するための無料回数券（枚数・期間限定）の発行を進めています。しかしながら、コミュニティバスだけの取組みは、運行していない地域との不公平を生みます。このため高齢者の移動支援は、他市に乗入れている路線バスやタクシーを含め、全市的に取り組むべきです。

- ・ 路線バスを含めた高齢者等の移動支援策  
（バス会社が発行している高齢者割引きパス等の購入補助等）
- ・ バス停の増設、バスの待合環境の整備
- ・ バスの時刻表の配布
- ・ 現金に変わる支払い手段であるICカードを含めたバスの使い方の説明会の実施

コミュニティバスは、利用者の増加や、市の負担費の軽減等の運行評価基準（達成目標）に従い、本格運行するか否かを判断します。これまでの実績から、高齢者が外出しやすくなったなど、健康増進の効果もあります。このため、コミュニティバスの本格運行に際しては、福祉施策等の利用促進も含め総合的に判断することを要望します。

）高齢社会：全人口に占める65歳以上の割合（高齢化率）14～21%、超高齢社会：高齢化率21%以上

本市の平成21年の高齢化率は18.6%、5年後の平成26年には高齢化率が23.2%になることが見込まれている

## 提言4 . 海老名駅～市役所～湘南台駅を結ぶ幹線バスの導入に向けて

市役所を經由し海老名駅～湘南台駅のターミナル駅間を結ぶ幹線バスは、次のような効果が期待され、綾瀬市の公共交通のシンボルとなるものです。

日常はもとより災害時に、鉄道が一時的に不通になった際の市民の移動の代替機能を高め、移動困難を軽減させる

これまで車でしか移動できなかった地域間を結び、マイカー利用からの転換を促す

市内南北間の移動がより活発になり地域経済の活性化を促す  
環境負荷の軽減 など

これまで綾瀬市バス交通のあり方検討市民会議では、実態調査や市民アンケート等を実施し、幹線バスの導入により新たな需要が掘り起こされるなどを検証した上で、その運行をバス会社に要望してきました。バス会社からは、確実な需要が無ければ運行できないとの回答を得ている一方で、その実現に向けては、2社のバス会社の旧態依然のすみ分けの慣習が大きな障害になっています。このため、利用者の望む“真の公共交通サービス”の実現に向け、藤沢市や海老名市等との広域連携による取組みを開始すべきです。

海老名駅～市役所～湘南台駅を結ぶ幹線バスの実現化に向け、近隣の鉄道駅への接続を図り、需要を喚起するなど、当面はSTEP 1の取組みを進めることが必要です。

### STEP 1 既存ストック（車両・バス停）を活用した短期の取組み

- ・市役所～湘南台駅を結ぶ路線バスの運行
- ・海老名駅～長後駅を結び市内を縦断する路線バス、乗継割引等の実証運行
- ・市役所バスロータリー等のバスの駅の整備

### STEP 2 ターミナル鉄道駅間を結ぶ高規格な幹線バスを柱とした長期の取組み

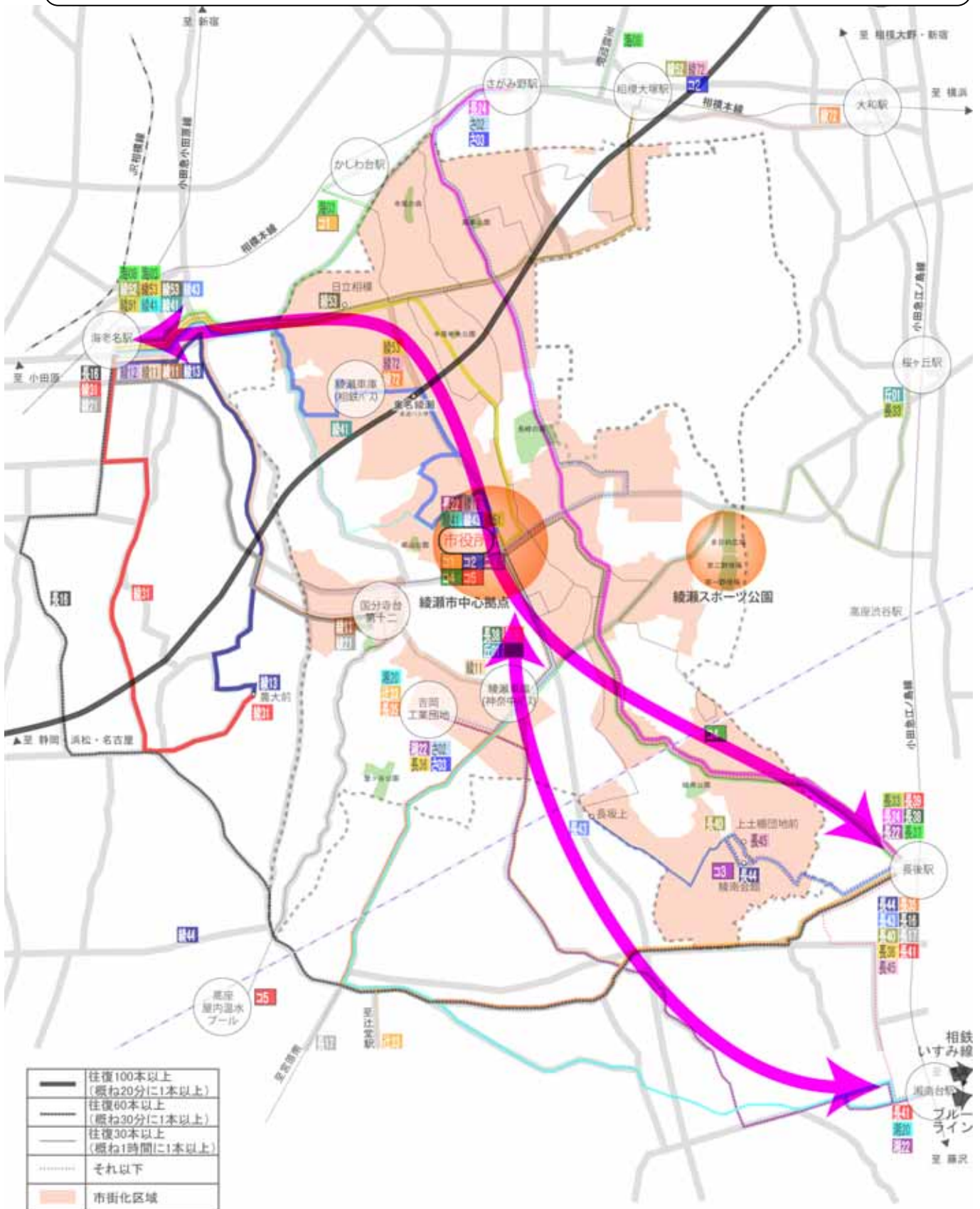
- ・海老名駅～市役所～湘南台駅を結ぶ路線バスの運行

）鉄道駅に代わる地域の交通結節点として、交通ネットワークの中心的な役目を果たすバスターミナル施設であり、周辺に集客施設を整備し拠点として機能を備えた施設。

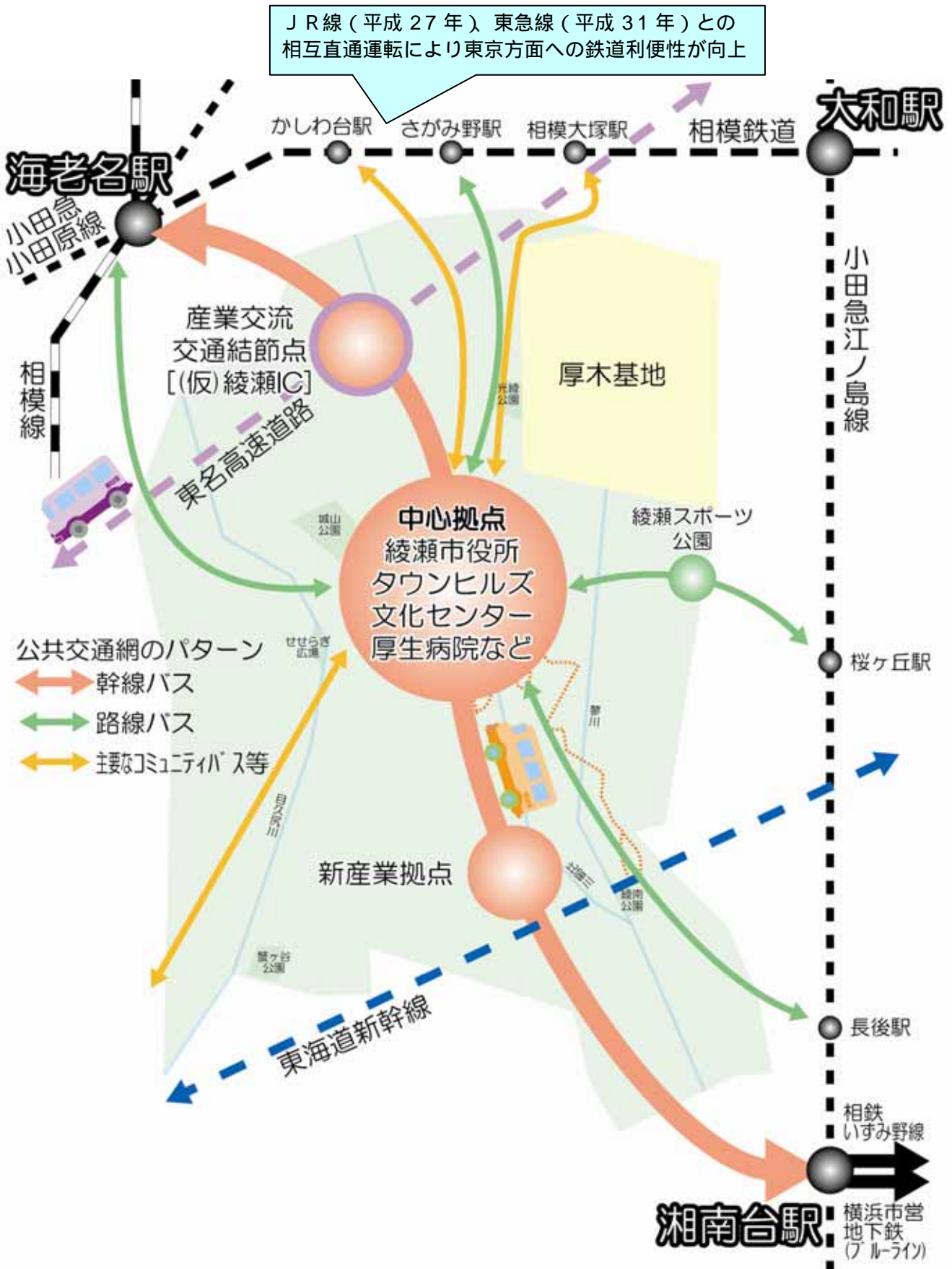


STEP 1 既存ストック(車両・バス停)を活用した短期の取組み

- ・市役所～湘南台駅を結ぶ路線バスの運行
- ・海老名駅～長後駅を結び市内を縦断する路線バス、乗継割引等の実証運行
- ・市役所バスロータリー等のバスの駅の整備



STEP 2 ターミナル鉄道駅間を結ぶ高規格な幹線バスを柱とした長期の取組み  
 ・海老名駅～市役所～湘南台駅を結ぶ路線バスの運行



## 提言5. 市民、行政それぞれの役割分担や交通事業者との係りについて

綾瀬市バス交通のあり方検討市民会議は、平成16年9月の発足から、様々な取組みを進め、綾瀬市のバス交通を多方面から支えてきました。

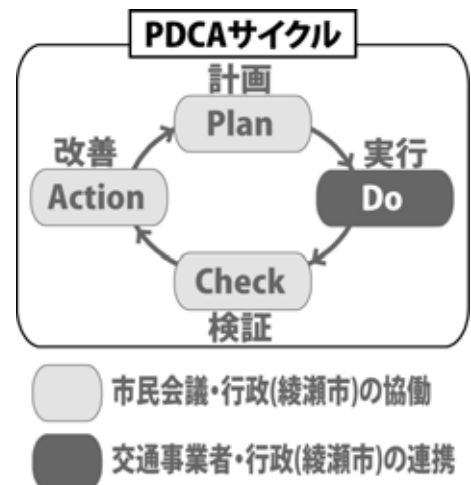
- ・ コミュニティバス実証運行の計画や評価
- ・ 利用促進策の実施
- ・ アンケート調査の協力
- ・ 幹線バスの実現化方策の検討 など

今後も、綾瀬市（行政）と地域や商工会等を結び、綾瀬市（行政）のバス交通をさらに発展させるため、会議を継続しPDCAにおけるPlan（計画）、Check（検証）、Action（改善）を担うことを要望します。

綾瀬市（行政）は、バス路線等の道路整備、バスベイ等の走行環境の整備に加え、ノーカーデーの実施、職員の路線バス、コミュニティバス通勤を奨励するなど、利用促進の率先した行動を徹底する一方で、自主的に自家用車の利用をバス等に転換してもらうための情報提供の実施、バスに親しめるイベント（いきいき祭り等）の継続、バスの日（毎年9/20）や各自治会のイベントに合わせたPR活動を促進すべきです。

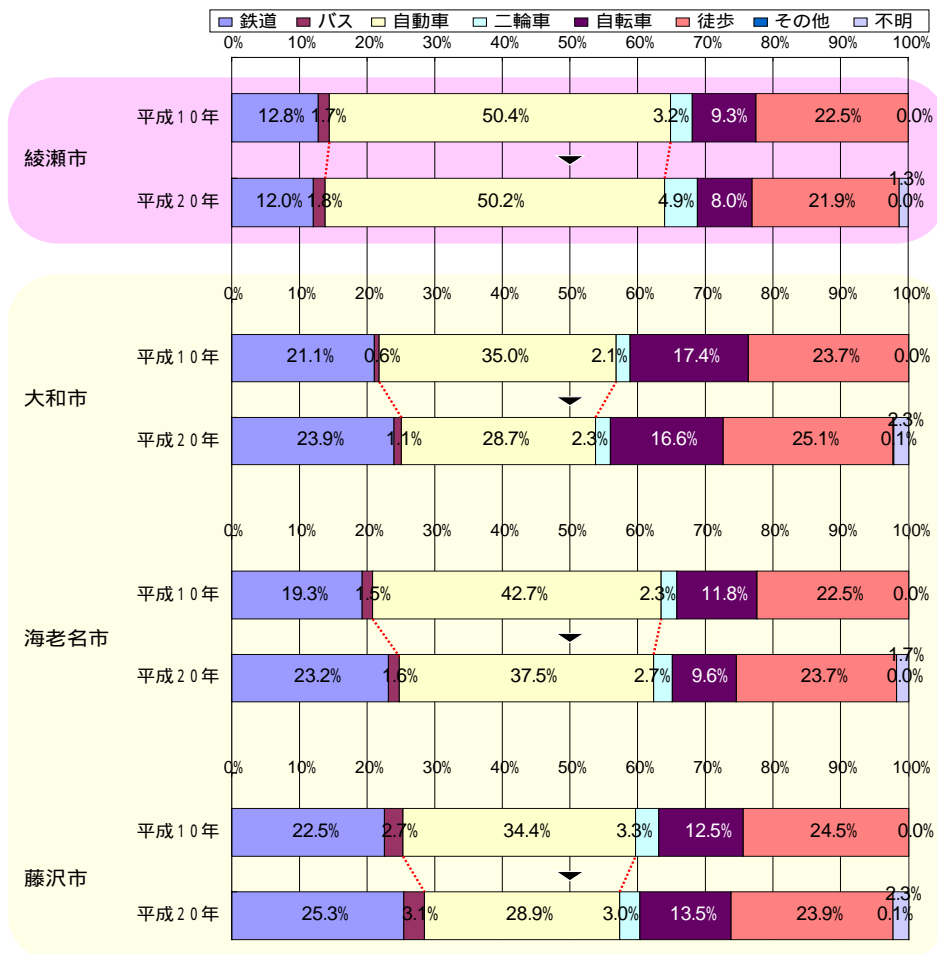
住宅開発と一体でバス路線を整備するなど、バス会社が綾瀬市の発展に果たしてきた役割は小さくないものの、2社ですみ分けられた地域区分が、市民が望むバスサービス向上を阻害する大きな要因になっていることも事実です。将来にわたってサービスを向上させるためには、2社の連携や、多様な事業主体（タクシ - 、NPO等）との協力が不可欠です。綾瀬市は、鉄道駅を持たない地域事情への理解を、継続して交通事業者**に強く求めていくべきです。**

バス等に関する取組みをより積極的に進め、公共交通をより充実させるため、バス等に関する取組みの政策的な優先度を高めること、バス事業者・行政・本会議との勉強会の早期開催、続いて具体的な施策に向けての検討会への移行、藤沢市や海老名市等との広域連携による対応を進めること等が必要です。



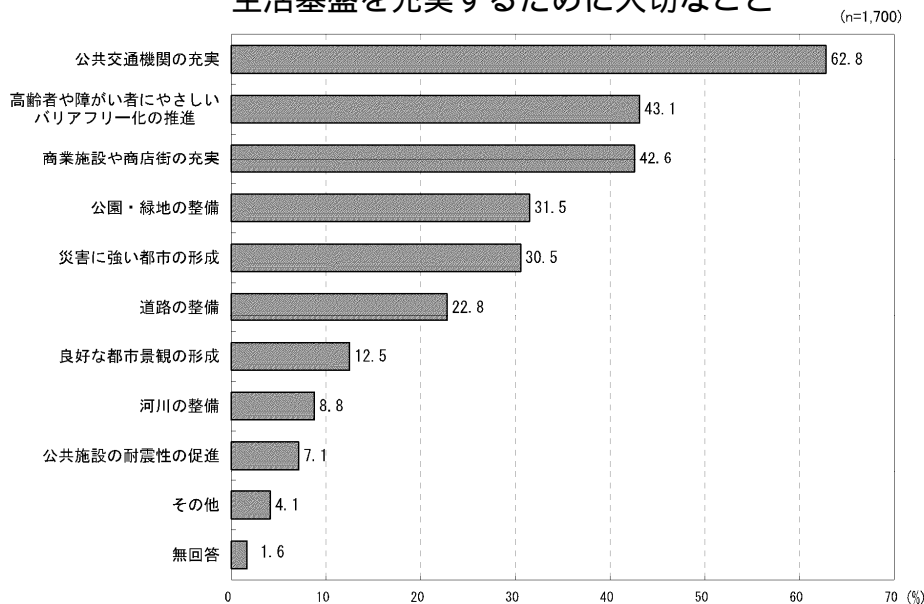
参考資料

平成 20 年代表交通手段割合



資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果

生活基盤を充実するために大切なこと



出典：まちづくり市民アンケート調査報告書（平成21年7月 綾瀬市）