

小山市総合都市交通計画の見直しについて

1. 目的

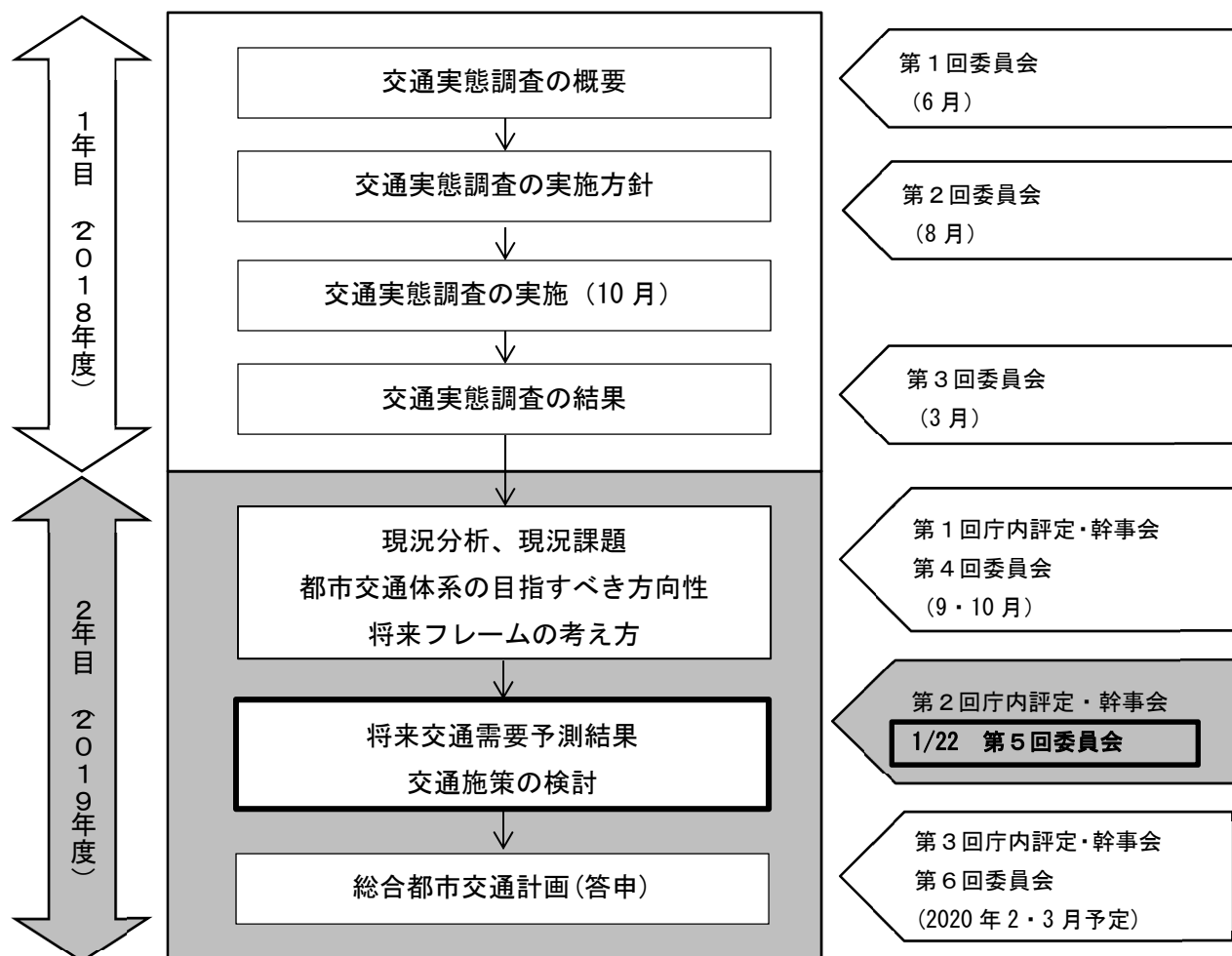
小山市では、市の交通政策の基本的な考え方を示した「小山市総合都市交通計画」を平成 16 年度に策定し、それに基づき市内の交通課題に取り組んでいますが、計画策定から約 15 年が経過し、この間、北関東自動車道の全線開通による国道 50 号の利用形態や圏央道開通による新 4 号国道沿線の立地利便性の向上、さらに拠点の新設・再構築など、交通と土地利用の変化により交通配分が変化してきています。

こうした中、今後の人口減少・超高齢社会を見据え、土地利用計画と都市交通計画の連携による効率的かつ重点的な都市整備を推進するためには、「小山市総合都市交通計画の見直し」として、道路交通ネットワークの見直し、少子高齢化に対応した公共交通サービスの充実（新交通システム導入検討を含む）、中心市街地活性化の支援などの都市交通課題への対応が必要です。

そこで、交通実態調査としてパーソントリップ調査を実施し、その結果をふまえ交通体系の基本方針を立案し、道路網・公共交通・自転車・徒歩交通に関する基本計画を立案し、総合的な都市交通計画を策定します。

2. 検討の進め方

2018 年度は交通実態を把握するために実態調査を実施し、その結果をもとに交通実態の現況分析を行ないました。2019 年度は、将来交通需要予測を実施し、その結果も踏まえ総合都市交通計画を立案します。これらについて、庁内評定・幹事会と委員会を開催し検討を行ないます。



県内市町村生活交通における「おーバス」の特徴

- ・おーバスの収支率は、40%を超え、県内トップクラス（図1）
- ・他市町村と比べ、輸送人員が多く、運送収入が多いことが理由（図2）

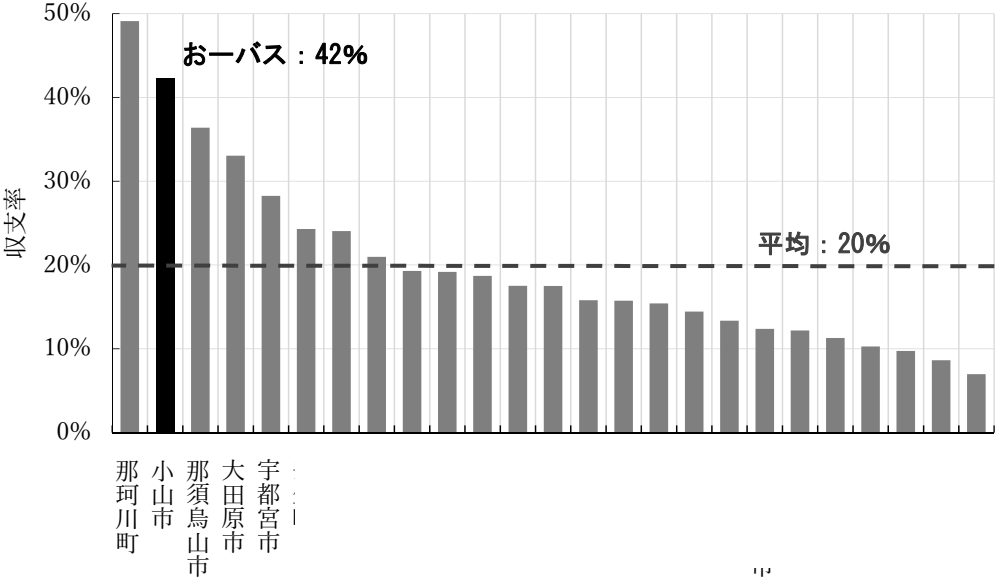


図1 市町村生活交通の収支率（デマンド含む）

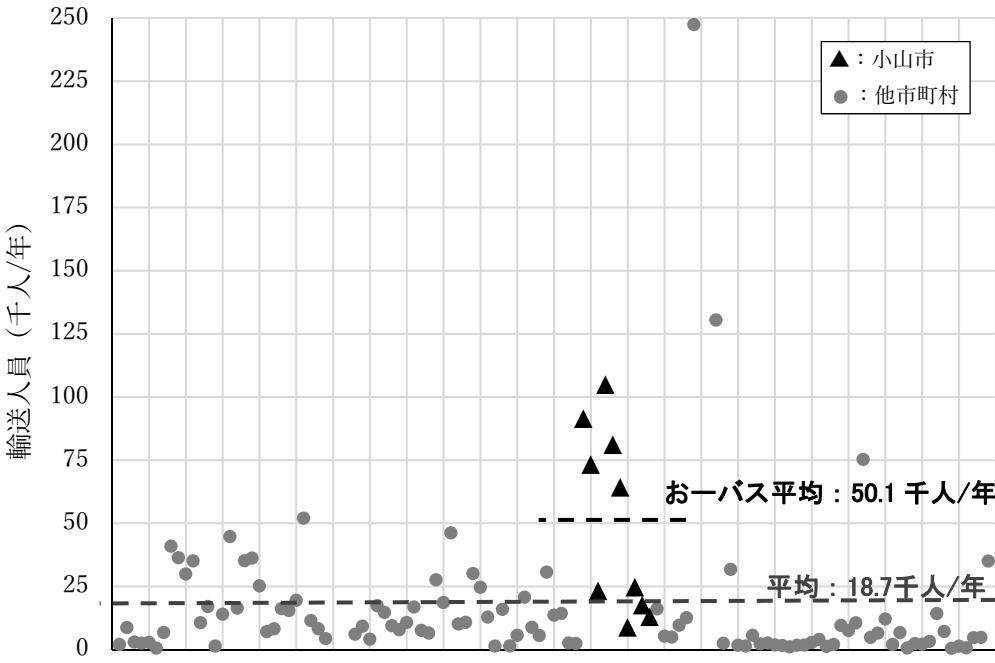


図2 市町村生活交通の系統別輸送人員（デマンド除く）

- ・県内市町村生活交通と比較した場合、おーバスの特徴としては、市街地にコミュバスを走らせ、郊外には、デマンドを走らせており、棲み分けが明確
- ・市街地にコミュバスを走らせているため、系統延長あたりの沿線人口が多い。(図3)

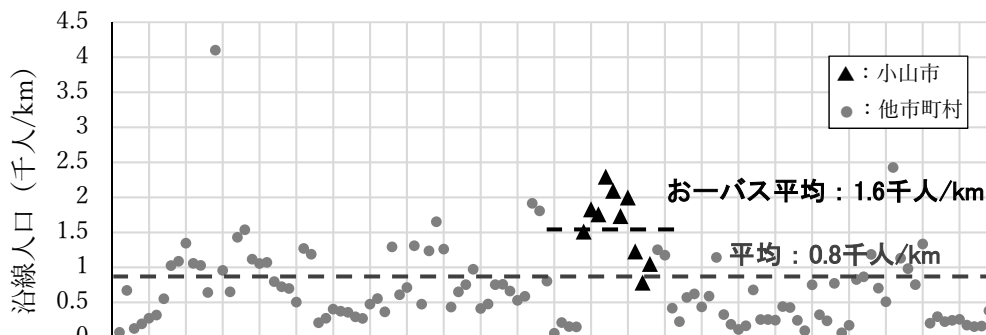


図3 市町村生活交通の系統延長あたりの沿線人口 (デマンド除く)

- ・市街地にコミュバスを限定しているため、バス路線の延長が短い。(図4)

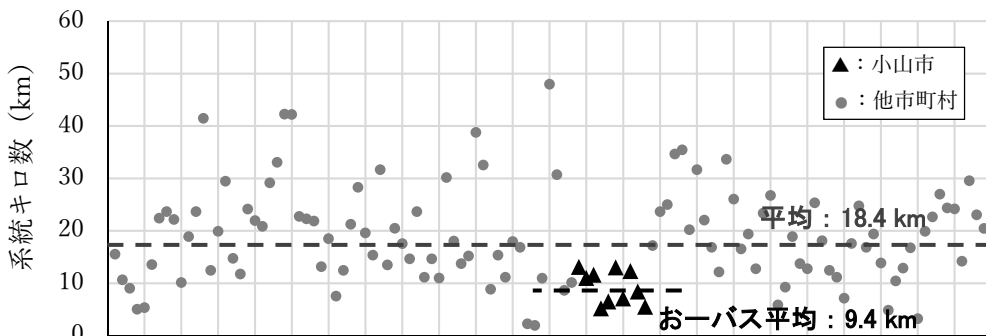


図4 市町村生活交通の系統延長 (デマンド除く)

- ・路線延長が短いため、終点までの運行時間も短くてすみ、運行頻度を上げることが可能。おーバスは、サービス水準が高く、利用者にとって使いやすいことから、輸送人員が多いことが考えられる。(図5)

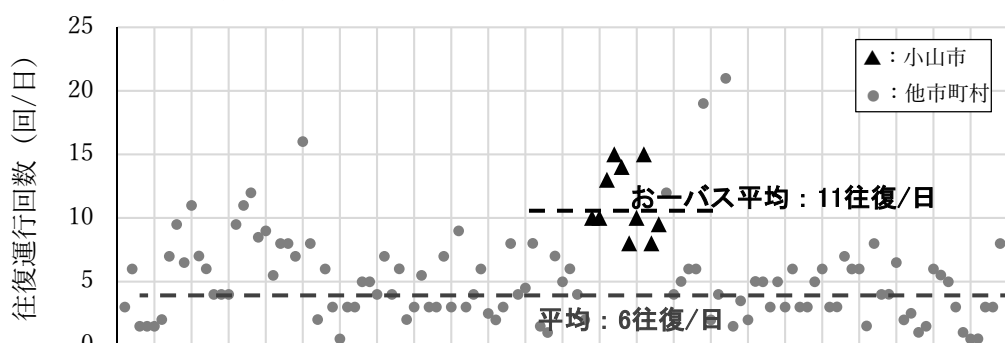


図5 市町村生活交通の系統別往復運行回数 (デマンド除く)

○まとめ

- ・おーバスは、市街地にコミュバスを、郊外にデマンドを導入し、需要に応じた交通モードを選択することで、効果的で効率的な公共交通網を形成。→ 収支率が高い。