

Project brief 2



プロジェクト紹介【寄稿】

三沢市コミュニティバス実証運行の取り組み

松浦克之

MATSUURA Yoshiyuki
株式会社千代田コンサルタント
道路部
交通技術課長



川崎謙次

KAWASAKI Kenji
株式会社千代田コンサルタント
道路部
景観デザイン課長補佐



青森県三沢市

青森県南東部に位置する三沢市は、東西約11km、南北約25km、面積120.08km²の縦長な形状で、汽水湖である小川原湖やラムサール条約登録湿地の仏沼をはじめとした自然環境に恵まれている。

三沢市は、戦後に旧日本海軍飛行場が米軍三沢基地となり、現在は市の人口約4万2千人に加え、約8千人の米軍人及びその家族が暮らす、異国情緒漂う国際都市として発展を遂げている。



図1 三沢市の概況

また都市構造の特徴として、中心市街地から半径5km圏内に、市の人口の約9割が居住するコンパクトなまちが形成されている。

公共交通再編への始動

三沢市における公共交通再編へ向けた本格的な取り組みは、平成21年度に遡る。

当時、地域の公共交通としては、広域移動を担うJR東北本線(現在の青い森鉄道)、十和田市とを結ぶ十和田観光電鉄鉄道線、そして十和田観光電鉄による14系統の路線バスが運行されていた。

公共交通を取り巻く環境は、全国的な傾向と同様、人口減少や少子化、自家用車普及に伴う路線バス利用者の減少など、その維持が年々困難になりつつあった。加えて、平成22年11月に予定されていた市立三沢病院の郊外移転に伴うアクセス確保への対応など、市民の生活交通を維持するための公共交通再編が求められている状況にあった。

このような背景を踏まえ、小渡章好八戸大学・同短大総合研究所副所長を会長に、吉田樹首都大学東京助教をアドバイザーに迎えて「三沢市地域公共交通会議」を設

置し、地域住民、交通事業者、関係団体、行政等の各主体の参画・協働のもと、平成21年度に『三沢市地域公共交通総合連携計画』を策定し、翌年度から市内路線バス再編の実証運行を開始した。

主な取り組み

平成22年3月に策定されたその計画では、以下の目標を掲げている。

- ・基本理念
まちづくりを支え、市民に愛され、信頼される公共交通
- ・基本方針
 - ① 市内各地域を効率的に結び質の高い公共交通ネットワークを構築します
 - ② 利用者が使いやすく、利用者にやさしい公共交通サービスを提供します
 - ③ 適正なサービス水準の設定と利用の促進による持続可能な公共交通を確立します
 この基本理念・基本方針を踏まえ、平成22年度から3年間を計画期間とする各種の取り組みをとりまとめ、地域関係者と協働のもと、これまで事業を展開してきている。

便利になる新公共交通バスシステムプロジェクト

・三沢市コミュニティバス導入

バス路線再編前は、本地域で唯一の路線バス事業者である十和田観光電鉄が、路線やダイヤの設定を行い運行していた。しかし、航空機騒音による住宅の集団移転や市立病院の郊外移転などの都市環境の変化に伴い、まちづくりと一体となった公共交通の必要性が高まってきた。

このため、バス事業者とともに市(行政)が事業計画策定の主体となり、まちづくりに対応した効率的かつ効果的な公共交通体系の確立を目指し、市内路線バスのコミュニティバス化を図ることとなった。

・第1期実証運行(H22.11~H23.3)

第1期実証運行では、高齢者や高校生を主なターゲットとして、以下の3点を考慮しながら、中心市街地・新市立三沢病院・三沢駅を結ぶ公共交通ネットワークの構築を目指した。

- ① 高齢者の通院手段として、新市立三沢病院へのアクセス確保
- ② 高校生の通学手段として、三沢駅で鉄道との接続性向上
- ③ 北浜方面利用者の利便性を考慮して、三沢空港を乗継拠点化

・第1期実証運行の検証

第1期実証運行の検証では、バ

ス利用者を対象にOD調査及びアンケート調査、市立三沢病院来院者を対象としたヒアリング調査、市民を対象とした郵送アンケート調査を実施した。各種調査の分析を踏まえ、課題を整理し、平成23年4月からの第2期実証運行へ向けて改善を図った。

特に、第1期実証運行で行った三沢空港の乗継拠点化は市民に馴染まなかった。買い物袋を持って、普段着のまま過ごす場所

はなかったため、第2期実証運行で改善を図ることとした。

・第2期実証運行(H23.4~H23.9)

第1期実証運行の課題を踏まえ、改めて路線再編を検討し、平成23年4月から第2期実証運行を開始した。

第2期実証運行では、以下の4点を考慮しながら路線を見直した。

- ① 利用者が少ない系統や時間帯での運行見直し、運行効率化



図2 第2期実証運行路線図

表1 第1期・第2期実証運行のバス路線と運行回数

■ 第1期(平日分)：全7路線50便

路線名	運行回数
	月~土
①ビードル線	12便
②北浜木崎野線(八幡)	5便
③北浜木崎野線(塩釜)	3便
④北浜木崎野線(追館)	4便
⑤大津前平線	2便
⑥木崎野線	6便
⑦岡三沢線	18便

■ 第2期(平日分)：全9路線41便

路線名	運行回数
	月~土
①ビードル西線	12便
②北浜木崎野線(八幡)	2便
③北浜木崎野線(塩釜)	3便
④北浜木崎野線(追館)	3便
⑤大津前平線	4便

- ・木崎野線と岡三沢線は休止、
- ・北浜木崎野線は堀口ルート、Bバリエートのうち、堀口ルートを休止

新規路線名	運行回数
	月~土
⑥北浜八幡線	3便
⑦北浜追館線	1便
⑧駅シャトル線(北浜接続)	7便
⑨ビードル東線	6便

注) 第1期実証運行及び第2期実証運行ともに、上記路線以外に十鉄路線バスも運行

- ② 可能な限り乗継が生じないよう、三沢空港乗継廃止、ルート再編
- ③ 交通空白地域・不便地域への運行エリア拡大
- ④ 朝夕の通学時間帯におけるビードル線の増便や他系統のダイヤ調整

市民に愛されるわかりやすいバス交通プロジェクト

コミュニティバスの実証運行とあわせて、持続可能な公共交通の実現を目指し、市民に愛着を持ってバスを利用してもらうための様々な取り組みを進めてきた。

・バス路線表示

実証運行を進める上で、市内路線と広域路線の関係から、市街地区間を100円均一とする路線と全区間を対距離制とする二重運賃が生じることとなった。そこで、コミュニティバスの運行開始にあわせて、利用者に分かりやすいバスシステムとなるよう、系統番号や行先表示の改良を図った。

また、吉田樹アドバイザーの提案により、二重運賃を逆に、市民に親しみを感じてもらい、わかりやすく伝えるため、各系統番号



写真1 車両方向幕のピクトグラムと系統番号

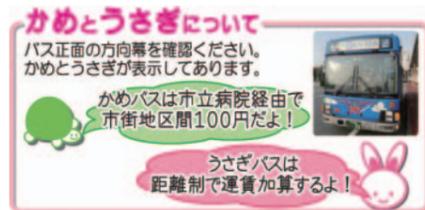


写真3 新しくラッピングされたバス

とあわせて、「かめ」と「うさぎ」の2種類のピクトグラムを採用し、車両方向幕やバスマップで情報提供を行った。今では、利用者間で「かめバスが来たよ」と言葉が交わされるほど、「かめバス」「うさぎバス」が定着している。

・公共交通マップ

平成22年12月の東北新幹線全線開業に伴い、並行在来線の三沢駅がJRから第3セクター・青い森鉄道へ移管された。通勤通学時における公共交通の利用促進にとって、バスと鉄道との接続が非常に重要な課題となり、平成22年11月の実証運行開始から平成24年3月まで約1年5カ月の間に、4回のバスダイヤの改正を行っている。

このため、利用者に混乱が生じないよう、ダイヤ改正時の広報には十分に配慮し、公共交通マップを随時更新するとともに、市民への



写真4 みーばすの携帯型マップ

配布、市ホームページでの情報提供、バス車内での掲示、市内主要施設での呼びかけなどを行っているところである。

現在は概ね混乱もなく、市民の間にコミュニティバスは徐々に定着を見せつつある。

・愛称とラッピングデザイン公募

市民にコミュニティバスが愛されるよう、地域参加型の取り組みも進めてきた。

第1期実証運行開始後にコミュニティバスの愛称募集を行ったところ、市民から100通を超える応募があり、選考の結果、「みーばす」に決定した。キャッチフレーズは「みさわのみーばす、みんなのみーばす」である。

その後、公募企画第2弾として、みーばすのラッピングデザインの募集を行った。市内外から70作品の応募があり、市の特徴であ



写真2 バスラッピングデザイン表彰式の様子



写真3 新しくラッピングされたバス



写真5 市内小学生から応募された優秀賞作品

る航空機や仏沼の貴重鳥類であるオオセッカ(市の鳥)などを重ねあわせた作品が最優秀賞に選ばれた。

この作品をベースに、世界各国の子供たちが手をつないで「こんにちは」と語りかけるデザインを応募した市内小学生の優秀賞作品がバス背面に施され、三沢の街なかを元気に走り回っている。

利用者にやさしい利用環境プロジェクト

コミュニティバスの実証運行とあわせて、利用者にやさしい利用環境整備の一環として、東北では本格導入が第一号となる「あしあとランプ(停留所バス運行情報システム)」を採用した。

・あしあとランプ

通常バスロケーションシステムは、イニシャルコストが高価な上、設置後のランニングコストがネックとなり、地方都市では導入が見送られているのが現状である。

三沢市では、名古屋市にあるベンチャー企業「ITSアライアンス(株)」が開発し、安価で導入が可能な「あしあとランプ」(平成21年度グッドデザイン賞受賞)を導入することとした。

製品は、「バスが通過したかどうかわからない」と言った利用者の不安に応えるシンプルなコンセプトと、単一乾電池2本で可動する簡易な構造、容易なメンテナンス



写真4 「あしあとランプ」の整備

性が特長となっている。

東北地方では比較的雪が少ない三沢市ではあるが、冬季には積雪によるバス遅延の影響を受け、利用者からの問合せが日常化していた。

そのような利用者への適切な情報提供や事業者の課題解決、さらには過度な行政負担の抑制を目的に「あしあとランプ」は導入されている。

・みーばす発車案内モニター

コミュニティバスの利用者が多い市立三沢病院のバス停は、病院玄関から約50mあり、上屋はあるものの、冬季の風雪でのバス待ち環境が厳しい環境になることが懸念されていた。

そこで、「あしあとランプ」の機能拡張を図り、病院建物内の待合所にバスの発車情報を知らせる「みーばす発車案内モニター」を設置し、バス待ち環境の向上に寄与しているところである。

利用者へのアンケート調査結果も良好である。「あしあとランプ」は「みーばす発車案内モニター」と



写真6 みーばす発車案内モニターの整備

あわせて設置箇所が市内4箇所となっており、今後も増設が期待される。

今後の展望

平成23年3月11日に発生した東日本大震災当時、三沢市でも深刻なガソリン不足に陥り、市民生活に大きな混乱が生じた。この時には、電車やバスなどの公共交通機関が、市民の貴重な移動手段として地域に大きな貢献を果たした。

一方で、十和田市を結び、主に沿線の高校への通学に利用されてきた十和田観光電鉄鉄道線が、経営悪化により平成24年3月に廃線となった。4月からは代替バスが運行され、高校生や高齢者の移動を助けているところである。このため、市のバスサービスの重要性はさらに高まりを見せている。

コミュニティバス実証運行は、これまで市民の要望にあわせて、路線やダイヤの改正、交通空白地域の解消などの取り組みを行い、一定の成果を上げてきた。

今後は、企画乗車券導入やバス停利用環境の整備、利用促進方針の展開など、さらなるサービス向上を図り、日常生活における移動手段として「バスって便利」と思ってもらえるよう、継続的に地域の皆さんと一緒に取り組み、持続可能な公共交通の実現を果たしていきたい。

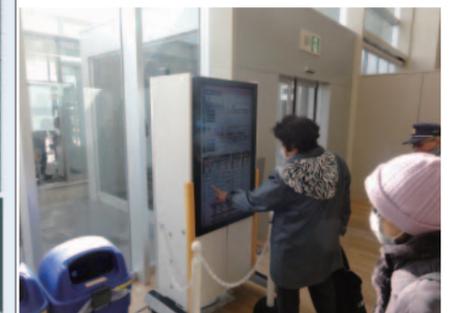


写真5 みーばす発車案内モニターの利用状況