

第5節 さいたま市、宇都宮市におけるバス交通のあり方

岩崎 涼

1. 私の体験からの問題提起

私は現在、埼玉県から栃木県に通学をしており、それぞれの県庁所在地であるさいたま市と宇都宮市の交通事情の違いを目の当たりにすることがよくある。特に、バスにおける違いは一目瞭然である。宇都宮市を走るバスの台数はさいたま市よりも圧倒的に多く、JR宇都宮駅（以下、宇都宮駅）からは市内の様々な場所へ行くことが可能である。しかし、双方の市が抱える問題点として、交通渋滞が挙げられる。通勤・通学時間帯の渋滞は激しく、特に、双方の市の中心駅である大宮駅、宇都宮駅周辺では毎日のように発生している。同じ交通渋滞でも、交通事情、人々の日々の行動の違いさいたま市と宇都宮市ではその原因もそれぞれ異なる。よって、各都市のバス会社が行う対策も異なっているのではないか。双方の市で行われている取り組みを資料調査、バス会社への聞き取り調査を中心に、今後の各都市のバス交通のあり方について考えようと思う。

2. 交通網、人々の行動における各都市の比較

1で述べたように、さいたま市と宇都宮市では交通事情が大きく異なる。ここでは、双方のターミナル駅である大宮駅、宇都宮駅周辺の交通を比較する。まず、基本的な交通網の違いがある。大宮駅には14の鉄道路線が乗り入れていて、東北、関東のすべての県をはじめ、信越にも乗り換えなしで行くことができる。世界大百科事典によると、大宮から北側に伸びる交通網は放射状交通網と呼ばれている¹。路線図を見れば、鉄道路線が放射状に伸びているのが分かると思う。鉄道網が発展している一方、道路交通網には未発達の部分が多くある。例えば、道路の車線数は駅周辺の道路でさえ片側一車線であり、バス優先道路もなければ自転車専用レーンもほとんどない。特に大宮駅東口周辺の道路は、歩行者、自転車、バス、自家用車などが狭い道路に入り乱れており、通勤時間帯はもちろん、平日の昼間でさえ渋滞が発生している。これに対し、宇都宮駅周辺の交通網は非常に発達しており、さいたま市とは大きな差がある。駅周辺の主要な道路は片側二車線であり、宇都宮市を囲む宇都宮環状線が渋滞緩和に大きく貢献している。また、バス優先の車線も設けられており、自家用車よりも短時間で移動が可能である。自転車専用レーンも多く見受けられ、渋滞は発生しているものの、自家用車、バス、自転車などがうまく調和しているという印象を与える。しかし、鉄道網はさいたま市に比べて発達しておらず、鉄道のみで県内のあらゆる場所に行くことは困難である²。このように、さいたま市と宇都宮市は鉄道網と道路交通網において、正反対の特徴を持つ都市である。

人の流れはどうだろうか。表1³には、宇都宮市で従業する人の常住地の内訳が示されている。宇都宮市で従業する258,263人のうち、182,134人が宇都宮市内に、63,888人が宇都宮市外から来ている。宇都宮市で従業をする人の約7割が市内に住んでいることになる。

¹ 1985「さいたま」『世界大百科事典』東京、平凡社、pp.73-75.

² 1985「うつのみや」『世界大百科事典』東京、平凡社、p.292.

³ 宇都宮市統計データバンク『平成22年国勢調査 従業地・通学地集計結果報告書』
http://www2.city.utsunomiya.tochigi.jp/databank/main_4.htm (2014/06/23 参照)

また、表には書かれていないが、宇都宮市ではなく県外・県内他市町村で従業する人は58,705人という結果が出ている。県外で従業する人はわずか7,607人である。つまり、宇都宮市民の多くは一日を宇都宮市内で過ごしているということになる。

表2⁴には、さいたま市に住む人の従業地の内訳が示されている（ただし、総計には従業地不詳を含む。）さいたま市に住む従業者566,894人のうち279,550人が市内で、287,344人が市外で従業している。従業者のおよそ半数が市外で従業しているということになる。

つまり、宇都宮市では市内で従業する人の割合が多く、さいたま市では市外で従業する人の割合が多い。移動距離の短い人が多い宇都宮市ではバス交通が発達し、移動距離の長い人が多いさいたま市では鉄道が発達しているのである。

宇都宮市	
常住地	H22
自宅	20,350
自宅外通勤(市内)	161,784
市内	182,134
県内他市町村	57,729
県外	6,159
市外	63,888
総計	258,263

表1

さいたま市	
常住地	H22
自宅	38,044
自宅外通勤(市内)	241,506
市内	279,550
県内他市町村	82,318
県外	183,261
市外	287,344
総計	566,894

表2

3. 各都市におけるバス会社の取り組み

双方の市も交通渋滞という問題を抱えているが、2で述べたように、その中身は大きく異なっている。よって、これに対するバス会社の取り組みにも違いがあるのではないかと思ひ、企業に対する調査を行った。まず、宇都宮市内を運行するバス会社の取り組みである。宇都宮駅周辺を走るバスには交通系ICカードが対応していないため、「3社共通バスカード」がその代わりとして使われている。これは、関東自動車株式会社、東野交通株式会社、ジェイアールバス関東株式会社の三社が発行しており、一枚のカードで三社全てのバスに乗ることが可能である。このバスカードの種類として、5700円券（発売額は5000円）、3370円券（発売額は3000円）、1100円券（発売額は1000円）がある。5700円券は他の二つのカードよりも数百円得であるが高額なため、毎日バスを利用する人を中心に購入されている。また、この他に昼間3800円券（発売額は3000円）というものもあり、午前九時半から午後三時半まで利用が可能である⁵。ただし、宇都宮駅周辺では、各バス会社の営業所、東武トラベル宇都宮支店でしか購入できない。（宇都宮市役所交通政策課への電話調査による）私はこの昼間バスカードに注目し、導入目的、販売場所が限定されている理由などを中心に調査を行った。今回は、関東自動車株式会社路線バス事業部門の方に回

⁴ 埼玉県 平成22年国勢調査 従業地・通学地集計結果『参考表8 常住地又は従業地・通学地による人口及び就業者数— 県, 市町村』

<http://www.pref.saitama.lg.jp/site/a001/kokutyou22-24-07-03.html> (2014/06/24 参照)

⁵ 東武バス On-Line

http://www.tobu-bus.com/pc/search/bs_tt.php?key=12546_31 (2014/06/23 参照)

第3章—第5節

答をしていただいた（・質問→回答の順、です、まず調は省く。）

・昼間バスカードが導入されたのはいつか。

→3社共通バスカードは、昼間バスカードと共に平成5年6月より導入を行った。

・通常のバスカードに加え、昼間バスカードを導入した目的は何か。

→昼間のバス利用者は少ないので、少しでもその時間帯のバス利用者を増やすため。また、通勤・通学時間帯はバスが非常に混み合うため、乗客の分散を図ったことも考えられる。

・どのような方法で周知を行っているか。

→パンフレット以外では基本的に行っていない。パンフレットも部数がそれほどなく、バス協会の開催するイベント等でしか配っていない。近いうちに新しいパンフレットを製作するが、完成したらホームページ等に掲載をする予定である。

・なぜ周知をあまり行っていないのか。

→会社の怠慢というわけではないが、現金払いのほうが会社にとって利益になるから。

・SUICAなどの交通系ICカードの導入予定はあるか。

→現在、他の二社と協議を行っているが、具体的なことは決まっていない。こちらがこれをやりたいと言ってもなかなか通らないことがある。しかし、SUICAの導入は将来的には必ず行う。

回答にもあったように、昼間バスカードはバスの利用者を増やし、乗客の分散を図るために導入されたようだ。しかし、周知はほとんど行われておらず、目的と行動が矛盾しているように思える。宇都宮市では昼間でも多くのバスが走っているが、それを活用しきれていないのが現在の状況である。もし昼間バスカードの存在を知る人が増えれば、バス利用者の増加だけではなく、あえて通勤・通学時間を9時30分以降にずらす人も出てくるのではないかと。宇都宮で一日を過ごす宇都宮市民が多いのだから、昼間バスカードを宣伝する価値は十分にあると思う。市民に積極的にバスを利用してもらうことは、結果的に市内の混雑緩和にもつながると思う。

次に、さいたま市内を運行するバス会社の取り組みである。さいたま市には、高速道路を走る路線バスがあり、路線の正式名称は、「東武バス新高01 さいたま新都心駅～首都高速経由東新井団地」という。これは、大宮駅から一駅のさいたま新都心駅と東新井団地を首都高速さいたま新都心線で結んでいる路線である。運行本数は一時間に一、二本であるが、通勤・通学時間帯である午前七時から午前八時の間には合計七本が運行されている。高速道路の区間に住んでいる人も利用できるように、同じ路線で一般道を走るバスもあるため、非常に便利である。高速道路を走る路線バスは全国的にも珍しく、関東地方ではこの他に東京都、神奈川県で一路線ずつしか存在しない。この取り組みを始めた理由、利用状況を知るため、東武バスウエスト株式会社に電話で調査を行った（・質問→回答の順、です、まず調は省く。）

・この路線を導入した経緯。

→首都高速道路株式会社とのタイアップ企画で、実験的な路線である。渋滞の回避、速達

性の向上を目的として導入をした。

・高速道路を走行することによって、時間はどのくらい短縮されたのか。

→一般道路経由のラッシュ時の所要時間と比べて約10分の短縮となる。

・利用者数はどのくらいか。

→具体的な数値はすぐには分からないが、朝の通勤・通学時間帯は、東新井団地からさいたま新都心駅に向かう路線において、少しでも早く行きたいという乗客を中心に混雑している。しかし、さいたま新都心駅から東新井団地に向かう路線は利用者が少ない。さいたま新都心駅が大宮駅に比べて接続駅の少ない駅であること、大宮駅から運行される国際興業バスの路線のほうが利便性の高いことが原因だと思う。

・運賃は通常の路線に比べてどうなのか。

→通常の路線と同じ料金で運行している。

・高速道路を走るバスは全国的にみても珍しいと思う。このような画期的な取り組みが全国でほとんど行われていないのはなぜか。

→導入するにあたって様々な障害があるからではないか。通常、高速道路ではすべての人がシートベルトを着用しなければならない。また、高速道路の料金を運賃にどのように反映するかも考えなければならない。しかし、さいたま新都心駅～東新井団地の路線は首都高とのタイアップ企画ということで、特別な措置をとっていただいている。まず、高速料金は免除されているため、運賃に反映させることなく運行ができています。そして、首都高速さいたま新都心線は制限速度が時速60kmなので、シートベルトの着用が特別に免除されている。バス会社単独でこのような取り組みを行うのは難しいのではないかと。

さいたま市内の道路は狭く、バスとしての役割が果たせないことが多いなか、高速道路を通行するという取り組みは、県外に通勤・通学をする人たちにとって時間の短縮になる。遠方に通う人にとって、10分という時間は非常に大きい。さらに、高速道路を走ることによって、本来の目的ではない市街地の混雑緩和にも貢献していると思う。ただ、導入にあたっては様々な障害があり、それを解決しない限り、今後、路線を拡大することは難しそうだ。

4. 各都市で行われるべき対策

ここまで、各都市のバス会社の取り組みを紹介してきたが、今後、それぞれの都市のバス交通を発展させるにはどのような取り組みが必要か。

インフラ整備で解決することは反発を受けがちだが、整備の効果が期待できるならば積極的に行うべきだと思う。さいたま市では将来的には人口の減少が予測されているが、現時点は人口が増加しており、人口の増加に交通網が追い付いていないのが現状である。人、自転車、自動車が順調に流れるような整備が必要だ。その点においては自転車専用レーン、バス優先道路などの発展している宇都宮市が参考になるだろう。また、高速道路を走るバス路線については今後も継続し、市内の他の高速道路にも路線を拡大できないか検討すべきだと思う。さいたま市に住む人は、市内よりも市外で従業する人が多いため、住宅地から駅への速達性を重視したバス路線が必要である。その点で、現在運行されているさいたま新都心駅と東新井団地を結ぶ路線は理にかなっていない。シートベルトの装着義務の問題

や、高速道路会社との連携のあり方が今後の課題になると思う。

宇都宮市において特に必要なのは、乗客がどこに向かっているのかを知ることである。2で示したように、宇都宮市に住む人の多くは宇都宮市で従業している。宇都宮市中心街を走るバスのほとんどは東武宇都宮駅かJR宇都宮駅を通過するが、それは鉄道を利用しない人、市内の東西を横断する人にとっては時間の無駄であり、余分なバスが増えることは渋滞にもつながる。私は、通勤・通学時間帯に限って宇都宮環状線を一周、または半周する路線を導入することを提案する。短距離を移動する人が多い宇都宮市では、市内における速達性を重視した路線が必要なのではないかと考える。宇都宮市中心部を通過して横断するよりも、信号、渋滞が中心市街地よりも少ない環状線を利用するほうが市内を横断する人にとっては便利である。環状線の沿線には平出工業団地、インターパーク、大学、住宅街などがあり、一定の乗客が見込めると思う。さいたま市には市内を一周する環状線がなく、高速道路を経路として利用している。一方、宇都宮市は交通網においては恵まれた状況にあるので、これらの道路を積極的に利用していくべきである。また、繰り返しになるが、昼間バスカードの周知も行う必要がある。バス会社による周知はほとんど行なわれておらず、そのことは企業の方も承知をしている。周知そのものは、バスでの掲示、ホームページでの掲載などの簡単な方法でできるので、まずは乗客にカードに関する情報を提供し、効果を見極めるべきだ。通勤時間の遅い人、または帰宅時間の早い人、通学、帰宅時間の不規則な大学生などを中心とした需要を掘り起こすことができると思う。以上の対策により、人に焦点を当てた取り組みを行いながら、渋滞緩和に間接的に貢献することができる。

利用者の大まかな情報を知る重要性はさいたま市、宇都宮市に限ったことではない。しかし、バス会社単独で情報を得るには限界がある。今回は調査時間が少なかったため、具体的なバス利用者の行動に関する情報は得られなかったが、情報が得られれば、さらに利用者の需要に沿った路線、対策を講じることができるだろう。そのためには、行政の協力も必要になってくる。行政が定期的にバス会社に対して通勤・通学者の行き先などの情報提供をすることが望ましい。